

## 第8章 余暇環境としての郊外の成立

— 阪神電鉄PR誌『郊外生活』に関連して —

大阪産業大学経済学部教授

竹 村 民 郎

### 第1節 ユートピアとしての田園都市

地球上の人口は1800年頃まではイギリス900万強、ドイツは約2400万、フランスは2700万、アメリカ合衆国は500万程度であった。しかし、産業革命の結果としての工業主義の定着とともに、これらの国の人口はそれぞれ1930年には4500万、6600万、4200万、1億2300万に達した。この急激な人口増加により、過剰人口の都市への吸引をきたし、世界的な都市の氾濫が起った。

工業主義の際限のない拡張と環境破壊の結果として「世界がかって経験しなかったようなもっとも墮落した都市環境」<sup>(1)</sup>が出現した。「もっとも墮落した都市環境」で、人間は何をすればよいか。どうすれば都市の再生は可能か。こうした根源的な問いに答を出すものとして、多様な都市モデルが欧米の知識人から提起された。1902年のエベネザー・ハワードによる田園都市の提案と、史上最初の田園都市レッチワース建設、ル・コルビュジェの計画的な高密度都市の提起、シカゴ派社会学者による都市研究、フランク・ロイド・ライトによる自然環境と調和した建築プランの提案等はその典型である。さらに1915年に出版されたパトリック・ゲデス『進化する都市』もまたそうした系譜につらなるものであったといえるだろう。<sup>(2)</sup>

柏木博氏も指摘しているように、こうした近代の都市計画の提案は、巨視的にみれば概ね二つの方向をもっていた。一つはハワードの田園都市に示された低密度都市の提案であり、他はル・コルビュジェの計画的な高密度都市の提案である。たしかに柏木の言葉にしたがえば、低密度都市と高密度都市という両極端の二つの提案及び現実的にはその折衷案という形での都市構成は、必ずしも成功しなかったといわれている。<sup>(3)</sup> ひるがえって日本では巨大都市が生みだした負の遺産に対して、いかなる都市リニューアルのプランが提示されていたであろうか。

20世紀のはじめ、日本においても都市の膨張は目覚ましかった。1898年から1920年までの22年間の主要都市発展の趨勢はつぎの通りであった。東京の人口は144万から335万、大阪は82万から176万、京都は35万から70万、神戸は21万から64万、横浜は19万から57万に増えた。これらの大都市は22年間にそれぞれ人口規模を2倍から3倍に拡大している。目覚ましい都市化の結果、日本各地に新しい産業の形成と結びついた都市 — 軍港の町、鉄鋼・造船の町、

炭鉱のある町、織物の町などが誕生した。これらの活性化された工業都市を旋回軸として、全国的に新しい経済圏・文化圏が形成された。

しかしその反面欧米の各都市と同様に、日本においても目覚ましい工業主義の膨張によって、工場と鉄道と貧民街が都市複合体の主要な要素となった。そしてそのような都市システムが民衆の生活を脅かすようになったのである。したがって20世紀初頭都市の爆発的な発展は、内務省地方局の重大な関心となっていた。その原因は三つあげることができる。第一は都市人口の集中にともなった貧民街の増大と貧困の悪循環。疫病や犯罪、売買春の蔓延、煤煙、水質汚濁、騒音等の拡大による市民生活環境の破壊。第二は労資対立、社会不安等が増すにつれて社会道德秩序を脅かす様々な問題の台頭 — 皇室中心主義思想や家族主義からの遊離等。第三は職業紹介所設置、社会教育施設、娯楽機関の拡充、消費組合の設立等の都市社会政策確立の必要。

1911年床次竹二郎内務省地方局長は『都市膨張に伴ふ諸問題』と題した論文を内務省地方局から刊行した。床次は同論文の12頁にあたるところで、イギリスの住宅問題について言う。

「最近最も多く世人の注意を喚起したるは、『田園都市』<sup>ガーデンシティ</sup>又は『花園農村』<sup>ガーデンサッパヴ</sup>の如き一種新式の施設に在り。其眼目とする所は、何れも細民の爲めに、住居難の宿題を解決せんとするの企にあらざるなし。」

「田園都市」「花園農村」という二つのテーマに、内務省地方局の都市問題研究は専ら集中していた。当時の内務省のスタッフは、内務大臣平田東助、内務次官一木喜徳郎、地方局長床次竹二郎、府県課長井上友一郎、市町村課長中川望であった。また地方局では救貧防貧、賑恤救済等の調査企画を留岡幸助、生江孝之が囑託として担当していた。

1907年内務省地方局有志編で『田園都市』という書籍が出版された。この書籍が刊行された背景には、前述したようなイギリスの田園都市に象徴される欧米の田園都市運動の影響があったことは言うまでもない。

しかし、内務省地方局有志は田園都市の理想像を、欧米の田園都市にもとめるよりむしろ日本古来の都市、農村における田園趣味の定着のなかに求めた。そして彼等は都市問題の解決と農村改良を進める道は、単に欧米の田園都市の成果を受容するにとどまらず、むしろ積極的に日本古来の田園趣味の精神を継承することであると主張した。なぜこうした方向が強調されたのであろうか。それは近世以来国際的にみても第一級の土地生産性をあげ、独自で農村のクローズドシステムを実現した我国としては、大西洋経済圏と結合して資源浪費型生活システムを確立し、世界のトップクラスの労働生産性を実現してきたイギリスの如き国家の都市再生の方向はなじまないということである。さらに言うならば当時先進資本主義国イギリスに猛烈な勢いでキャッチアップしていた日本としては、欧米における高度な都市社会政策の水準を直に採用することは当然に躊躇されたのである。

内務省地方局有志の指摘するところによれば、古来の田園趣味の精神を継承した優れた生活環境と美しい風土をもった町村は、滋賀県五箇庄村、広島県賀茂郡坂村（現安芸郡）、愛知県海東郡甚目寺村（現海部郡）<sup>あま</sup>等の如く全国的にひろく散在していた。内務省地方局有志が田園都市について考察する過程で、古来から美しい自然文化経済圏を形成してきた日本の村々の伝

統と、近代欧米の都市計画とを融合するパラダイムを提起していたことは、極めて注目すべき点であろう。

ところで田園都市や花園農村に対する関心は、決して内務省地方局の官僚グループの構想だけにとどまるものではなかった。<sup>(4)</sup> 阪神電気鉄道(1905年開業)は1914年1月から同電鉄沿線居住者を対象として『郊外生活』と題するパンフレットを発行した。これは沿線居住者に流行していた田園趣味を鼓吹するための雑誌であった。しかし後述するようにその後二カ年間刊行された同誌には、沿線住民による園芸、海水浴、六甲登山、陶芸、写真等の余暇活動の成長が明瞭に示されている。私鉄が沿線住民の余暇活動のみならず、自然への関心を積極的に組織しようとした点で『郊外生活』の刊行は、ほぼ同時期に刊行された箕面有馬電気軌道株式会社(1910年創業、現在の阪急箕面・宝塚線)のPR誌『山容水態』<sup>(5)</sup>(1913年発行)と並んで注目される。



『郊外生活』40号

ここで関西のジャーナリズムは郊外の価値をどう認識していたかを考えておこう。上の図で示したように大阪では、1909年『郊外生活』と題した新聞がすでに刊行されていた。同紙第40号(1909年11月1日)に寄稿した柳病院院長柳琢藏は、郊外移住を推薦するためとしてつぎの諸点をあげていた。

まず不健康な市中で終日繁雑な劇務に従事する市民は「此不衛生な境を脱出して新鮮な空気を呼吸し山を楽み、水を楽み清新活潑なる元気を恢復する必要がある。」次に郊外生活を志す市民は「電鐵沿道至る所」に求められる「健康の地」を自ら選ぶことである。しかし、市民を引きつける「健康の地」の条件が重要である。第三点目として市民は「北は山を負ひて寒風を防ぎ、南は海に面して涼風来り、冬は暖かにして夏涼しく、大氣清浄オゾンに富み海水清澄、漁獲多く、山水明媚、風光に富み、四時風の方向宜しき上に、交通至便」の地を選ばねばならない。

つまり柳は上の文章の中で「健康の地」として、温暖な気候そして北に六甲山が位置し南は大阪湾を望む立地条件と、郊外電車の便も良い大阪神戸間の地を推賞しているのである。柳は

空気の善悪という立場から、郊外生活の価値を積極的に説いているが、こうした論理は『郊外生活』紙に寄稿していた知識人共通のものといってよい。『郊外生活』はタブロイド倍版四頁、毎月2回発行、定価郵税共一部3銭、発行所は郊外生活社（大阪府西成郡勝間村）であった。『郊外生活』は小さな新聞であったが、その名のとおり郊外生活についてのさまざまな情報を掲載した新聞であった。『郊外生活』は郊外生活が実現すれば、市民は煤煙の都大阪から解放され、清新で活気に満ちた郊外のユートピア気分が味わえると主張していた。それは限られた一にぎりの裕福な市民に対する福音であった。しかし、それは大阪市民たちの健康への関心を覚醒させたに違いない。『郊外生活』は20世紀初頭郊外生活の価値を認識した先駆的な新聞であった。

ついでに書き加えると、関西のみならず東京市郊外の開発においても、田園都市の手法と様式がモデルとなった。（1918年、田園都市会社による田園調布の開発を見よ。）20世紀初頭東京市郊外開発の様相は、概ね行き当たりばったりであった。しかし田園調布以外にも欧米の郊外開発の手法と様式を学んだ町づくりが、成城学園、玉川学園、大泉、小平、国立等の開発や田端文士村、目白文士村等にみられた。

私は少年の頃東京府下豊島郡瀧野川町字田端に住んでいた。かつて田端は畑一面の田舎村であったが、1914年芥川龍之介一家の移住を契機に、芥川を囲繞する文士、芸術家たちが移住した。室生犀星、萩原朔太郎、瀧井孝作、中野重治、堀辰雄、菊池寛、佐多稲子、押川春浪、香取秀真、板谷波山、堆朱楊成、吉田三郎、山本鼎等が居住する田端は俄に「文士村」へと変貌した。芥川自殺の1929年夏頃まで、芥川を中心に文士、芸術家たちが相集い、芸術論を斗わせたり、酒を飲んだりして氣勢をあげた。人々は憧憬をこめて田端を「文士村」と呼んだ。



芦屋市街風景

私の少年時代には青春を謳歌した文士、芸術家の宴は終わっていた。しかし「文士村」のロマンチックなたたずまいは、木立ちや町並の中に静かに残っていた。<sup>(6)</sup>

ところで郊外住宅地開発に積極的姿勢を示した阪神電鉄は、1908年『市外居住のすゝめ』を刊行した。同書はあとがきで「我國において専ら市外居住の利益を奨励したものは、恐らく本書を以て嚆矢とするであらう」<sup>(7)</sup>と述べた。同書はたしかに環境と衛生の視点から郊外生活の利益を論じた先駆的書物である。大阪市内に居住していた医師、病院経営者たちは同書に寄稿して、大阪市の大気や河川の汚染とスラム化の進行を警告した。又彼等はいずれも阪神電鉄沿線を理想的な郊外住宅地として推薦した。同書には田園都市についての記述が散見される。同書は田園都市という概念が電鉄によって初めて紹介される一つのパターンを示している。阪神電鉄の郊外開発や住宅事業等がどのように中産階級や資産家たちにインパクトを与えたかをみるために、つぎに20世紀初頭における阪神電鉄沿線の町村の人口増加をみることにしよう。

富豪のお屋敷村として著名な芦屋は1910年代半ば以降、芦屋川改修や耕地整理の結果として出現した。1920年代には精道村役場新庁舎（1889年精道村誕生）精道小学校鉄筋校舎、芦屋仏教会館、芦屋警察署などの各建築物が建てられた。1930年代には六甲山麓に高級住宅地六麓荘の開発が始まった。阪神沿線の代表的な富豪村芦屋の繁栄は、まさに日本一の工業都市大阪の財界興隆の反映であった。

第一表が示すように、芦屋（精道村）発足当時の1889年の戸数は僅か597戸に過ぎなかった。しかし阪神電鉄開通から4年後の1909年には762戸を数えた。1910年代には大阪、神戸両市の郊外住宅地としての性格が一段と強まった。1913年には官線芦屋駅が開設され、同20年に阪神急行電鉄株式会社（以下阪急と略）の芦屋川駅も開業した。この時期を境にして、芦屋の宅地開発は阪神電鉄の芦屋駅南側の浜側から、しだいに阪急電鉄芦屋川駅以北の山手へと拡大していった。1925年には戸数は3598戸に達し、その後も人口はうなぎ登りに増加し、1930年代末には7704戸に達した。以上は伝統的な農漁村集落が人口増加によって、新たな郊外の住宅地に転換していった過程である。

大阪市内の船場から芦屋に移り別荘や邸宅を構えた裕福な商人たちのなかには、粹な「船場文化」の影響を受けた人が多かった。したがって芦屋の住民の意識には「船場文化」と国際貿易港神戸の風土に象徴される開放的なモダン性との奇妙な組合せがみられた。谷崎潤一郎『細雪』の世界は、まさに芦屋、岡本、御影などの上流家庭の人々の生き方や考え方をベースとして生まれたものである。1920年代から30年代にかけての時期、阪神間は関西の人々にとって「人文的世界」<sup>(8)</sup>となった。いいかえれば「阪神モダニズム」とでも呼ばれるような、マシュマロにも似たブルジョワ近代文化が阪神間に芽生えたのである。関西私鉄の沿線中で、阪神間が際立ってグレードアップするにつれて、住民のあいだには郊外の生活にたいするプ

第1表 精道村  
戸数の増加

年次	戸 数
1889	597
1894	608
1899	630
1904	639
1909	762
1914	1,143
1917	1,427
1919	1,937
1921	2,400
1923	3,057
1925	3,598
1927	4,305
1929	4,955
1931	6,012
1933	6,468
1935	6,979
1937	7,476
1939	7,704

出所 武藤誠他編『新修芦屋市史本篇』芦屋市役所、1971年、629頁の表より作成。

ライドとスノップな意識も浸透していった。

阪神電鉄開業以来、第2表にみるように芦屋の耕地面積も減少の一途をたどった。1927年4月阪神国道が開通して、阪神間の尼崎、西宮、芦屋、御影、西灘を連絡する新しい交通の大動脈となった。この国道を阪神電鉄の国道線と阪神国道自動車株式会社のバスが走った。芦屋においても1928年4月から阪神芦屋バスと阪急バス（のち阪神合同バス）があいついで運行した。交通機関の発達は芦屋の宅地化に一層拍車をかけた。1928年芦屋の全面積中に宅地が占める割合は64%となった。

芦屋以外の阪神電鉄沿線の主要市町村の人口増加について、1905年から1919年に至る間の状況をみると、尼崎は18,428から36,338、西宮は17,133から28,327、魚崎は2,218から4,277、住吉は3,980から10,623、御影は6,948から13,153となり、これら沿線市町村の人口はいずれも増加の一途をたどった。

この時期阪神沿線と大阪、神戸両市を結びつけるうえで、阪神電鉄の役割がいかに増大したかは、第3表の阪神電鉄の一日平均乗客数の推移から明らかになる。加えて沿線は名所旧跡が数多く存在した。また打出浜の海水浴場（1905年）、香栢園遊園地（1907年）、鳴尾運動場（1916年）の設置や、阪神電鉄附帯事業の一つとしての沿線一帯への配電事業、鳴尾、御影、西宮の貸家経営等によって、阪神電鉄の乗客数の増加と沿線開発

次節では、20世紀初頭阪神電鉄沿線の郊外住宅地で流行した園芸趣味について考察することとする。過密化した大阪、神戸の如き大都市では、人々が自家の庭園や太陽の下での園芸趣味を持つことが困難であった。それは都市面積の有効利用として合理的な選択ではなかったということである。しかし私鉄沿線の陽光と通風に恵まれた郊外住宅地では、人々は概ね広大な自家の庭園を所有し、園芸趣味を楽しむことができた。郊外住宅地では誰もが庭園や畠を活用する必要にせまられた。したがって園芸趣味に関するノウハウに関した情報に対するニーズが高まった。例えば前述の新聞『郊外生活』にも郊外の暮らしに密着した園芸情報や育樹園の広告が数多く掲載されていた。郊外住宅地では人々の園芸趣味を介して住民相互のさまざまな交流が生まれたのみならず、園芸趣味の普及が郊外を自然との共生を目ざすゆとりのある美しい居住空間へと変えていった。

前述した阪神電鉄のPR誌『郊外生活』が全面的に園芸趣味を鼓吹したこともあって、まず広大な自家の庭園、温室、畠、

第2表 芦屋の耕地面積の推移

年次	耕地の種類	面積
1905年	田	233町4段
	畑	85町
1919年	田	213町
	畑	71町8段
1928年	田	171町
	畑	56町

出所 島之夫『芦屋の里』宝盛館、1929年、51頁の表より作成。

第3表 阪神電車  
一日平均乗客数

	(人)
1912年	32,418
1913年	34,132
1914年	34,586
1915年	41,294
1916年	55,428
1917年	68,196
1918年	82,696
1919年	99,531
1920年	110,047
1921年	107,866
1922年	115,830
1923年	123,369

(注) 1. 年は会計年度。  
2. 阪神電鉄(株)臨時社史編纂室編。  
「輸送奉仕の五十年」  
阪神電鉄(株)1955年。  
19頁の表より作成。

庭師等を所有した富豪たちの間で園芸趣味が爆発的に広がった。後述するように富豪たちを中心に組織されたダリヤの品評会は、彼等の花づくりを競う場であったのみならず、社交の場でもあった。金持ちたちの遊びとしての園芸は、たしかに高尚ではあったが、贅沢なブルジョア趣味で染めつけられていたこともたしかである。しかし園芸趣味が富豪たちの間からしだいに郊外住宅地に居住していた人々の間にひろく浸透していく過程で、それは大衆化した。つまり盆栽や草花栽培などの庭いじり、家庭菜園等の庶民的な園芸活動は、人々がだれでも日常的に楽しめる遊びとして定着したのである。したがって園芸趣味の研究は、20世紀初頭における郊外地住民たちの余暇活動を理解する鍵である。言い換えれば20世紀初頭阪神間の郊外住宅地においては、園芸活動を単なる趣味の枠組みでとらえず、生活の新しい質を向上させるための余暇活動であるとする人々のネットワークが出現した事実に着目することが重要だということである。

## 第2節 余暇としての園芸

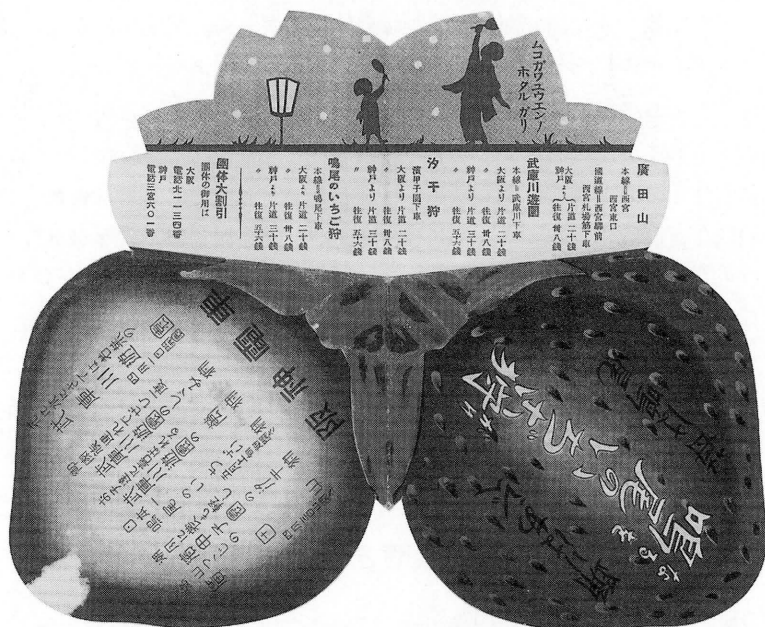
柳田國男の研究によれば、19世紀中葉から20世紀初頭にかけての日本の田園では、草花、果樹を中心にして大規模な風景の改造が進んでいた。柳田はそのことをつぎのように述べている。

「松の老木を目標としたことは古かったが、花を其間に栽ゑ交へたのは、亦多くは明治であり、それが大正に入って樹高くなった。桃李などの果樹の畠も、今では明るい村々の脚光である。木芙蓉・夾竹桃・百日紅の類の、真っ赤な夏の花を好んだのも流行であったが、今では日本半國の田舎の、それが夏景色の基調とさへなっているのである。併し何と言っても大規模なる風景の改造は、専ら田園の方に行はわれたのであった。野を拓いて麥生にすると、早それだけでも色の調子は強くなるのであったが、次いで其間に菜種<sup>げんげ</sup>の花を咲かせることになり、更にまだ是でもかと言はぬばかりに、田には處々に紫雲英<sup>げんげ</sup>を作り始めたのである。げんげは土地によっては只是と謂つて通用する。それ程農村では印象の深い花であった。都市の郊外などに少しの草花を育てる前、田舎はもう一様に花園に化せんとしたのであった。」<sup>(1)</sup>

田園の新色彩を記録したのは、生活の横断面を正確に記録しておこうとした柳田國男の秀れた歴史意識である。第1節に記述した『田園都市』が明らかにしているように、本来日本の農村は「花園農村」であった。山紫水明の言葉通り天然の美しい風景に富み、森林や田園の間に四季折々の草花が美しさを競っていた。

しかし明治維新以後の商工業の目覚ましい発展にともなって「郊外住居の展開を始めてから、追々にこの竝木（街道の並木—筆者注）は伐り倒されて、都府との聯絡は全く斷たれ……全體に野山にも鳥は居なくなった。我々はもと鳥の聲を愛する點にかけては何れの種族にも劣らぬ国民であつたけれども、年に數百萬といふ剥製の小鳥が、輸出せられて行くことを喜んで居た爲に、忽ちにして斯ういふ淋しい國」になった。<sup>(2)</sup>

都市膨脹は郊外空間の開発の速度を早めた。郊外の開発は都市空間の新しい形式を創造したのがその一方、伝統的な「花園農村」の風景を消滅させた。郊外電車のネットワークの拡大はこ



鳴尾のいちご狩（阪神電車）

のような傾向をますます加速させた。20世紀初頭阪神間の田園地帯には確かに草花、花樹を中心とした大規模な風景の改造が進んでいた。すなわち田園地帯のいたるところに新しく果樹園、花園が出現し、田畠は菜種の花や紫雲英<sup>げんげそう</sup>のじゅうたんで色どられた。

1909年刊行の『阪神電気鐵道沿線名所案内』は、淀川停留場付近の眺望を説明している。

「彌生の花盛りには此地一帯、菜種と蓮草の黄赤を以て埋むるが故に、瓢客多く數十の掛茶屋何れも殷盛を極め秋は詩人の曳杖多く觀月に富む<sup>(3)</sup>」。20世紀初頭阪神沿線は牧歌的で未開発の美しい田園と静かな林の連なった郊外であった。さらに『名所案内』は、芦屋停留所周辺をつぎのように書きだしている。

「電車を降れば身は已に白砂青松の間に入り翠松高低縦横參差として蘆屋川に沿ひ濱に近づくに隋ひて風姿益奇趣を極め、宛然天の橋立に遊ぶ如く、須磨の絶勝に至るが如し<sup>(4)</sup>」

ぶどう、夏柑、桃、梅、梨、りんご、あんず等がたわわに実る果樹園は、阪神沿線ではすでに1896年から開かれていた。大阪の豪商芝川又右衛門は甲東村に広さ10町歩の果樹園を開いた。甲東園の他、阪神沿線には数多くの農園や花園が存在した。関西農園（西宮）、萬花園（山本）、百花園（山本）、箕面園（箕面）、内外種苗園（箕面）、二楽園園芸部（六甲）、御影園（御影）、凱華園（春日野道）など枚挙にいとまがない。このように数多く存在した農園と花園こそが、前述した『郊外生活』が提唱した園芸趣味の社会的基礎であった。

自然条件と農園、花園に恵まれた阪神間で、園芸趣味はどのように普及していったのか。このことについて『郊外生活』創刊にあたって、今西林三郎阪神電鉄専務取締役はつぎのように説明している。

「当時、沿線に於ける郊外生活と稱すべきものは極めて少数なる一部によりて営まれたるが、

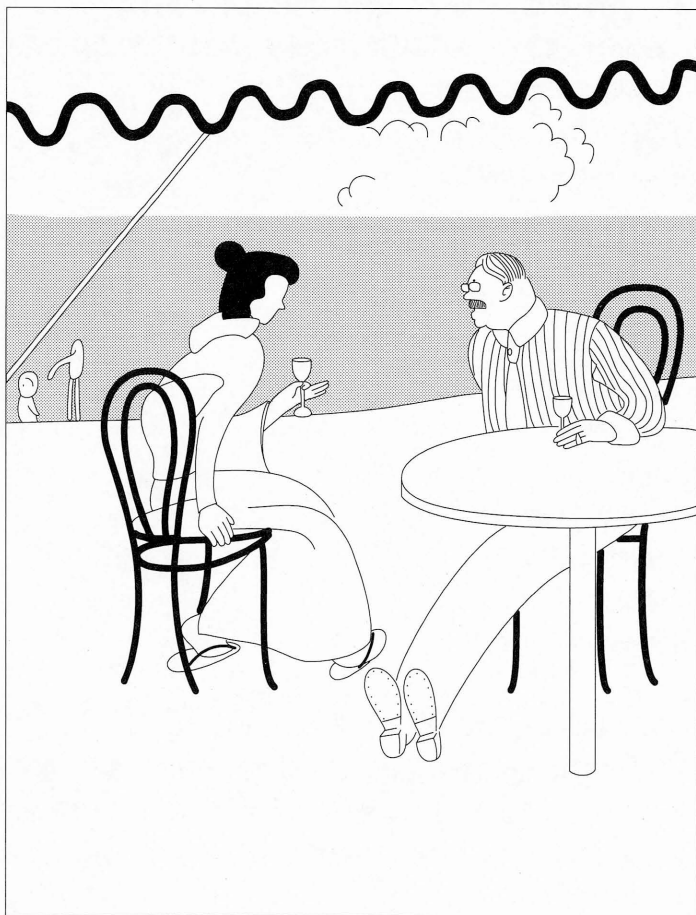
阪神電鐵が『市外居住のすゝめ』を発行し、次で園藝の趣味を鼓吹するに及びて阪神両市にありたる園藝同好の士を殆ど悉くその沿線に集めたりと云ふも不可なきまでに至れり。斯程の盛況を致せる動機の一つは衛生思想の普及に伴ひて徐々に醸されつゝありしに相違なく、また、性急なる近代の物質的生活は一面にては成るべく自然に接觸して趣味に余裕を求めむとしたること勿論なり。<sup>(5)</sup>

少々意気込んで論じられているが、今西の主張は単に衛生に良いからということではなく、園芸活動を介して日常的に自然に触れることが郊外の生活文化の核心だということである。今西はさらに『郊外生活』刊行後一年にあたり、「生れて一年の後に」と題する論説を書いた。

『『郊外生活』の旗幟は依然として園藝趣味の鼓吹なり、郊外衛生の唱道なり、而して又郷土研究の機關なり。これ皆に風光明媚にして史蹟に富む我阪神沿道に新しき邸宅を得て、田園都市を益々大ならしめんと欲するが爲めのみならず、物質的競争の激甚なる此社會に在りて、新鮮なる娯樂を薦め、之によりて幾分かの精神的慰安を提供せむ希望に外ならず。<sup>(6)</sup>』

上の文章からも垣間みられるように、園芸趣味の普及と郷土研究によって、住民の間に阪神間の風土と歴史を再認識しようとする気運が明瞭となってきた。かくて同誌は単なる趣味の雑誌から、地域のアイデンティティを求める雑誌へと脱皮を始めたのである。阪神沿線の郊外住宅地の新しい住民は、船場などの老舗の主人やその家族たち、そして弁護士、医師等のプロフェッショナルなエリート、工場経営者、大企業の経営者などであった。試みに主な実業家の名前をあげるならば、岩井勝次郎（貿易商）、村山龍平（朝日新聞）、村田省三（大阪商船）、

海辺の憩い



注) 名越國三郎「潮風—海雑題—」『郊外生活』第1巻第7号、1914年、6頁より引用。

伊藤忠兵衛（呉服商）、鈴木馬左也（住友理事）、嘉納治兵衛（酒造業）、庄司乙吉（大阪紡績）、平生釰三郎（東京海上保険）、久原房之助（鉱山業）、岩下清周（代議士）、大林芳五郎（大林組）、中山太一（クラブ化粧品商）、辰馬吉左衛門（酒造業）など、関西財界の重鎮がずらりと顔を揃えていた。

当時大阪、神戸など市街地のスラムに居住していた貧困な勤労者、零細自営業者等の社会的弱者は、切実に環境保全や衛生の改善を必要としていた。しかし彼等にとっては、環境の悪い地域から逃れるための経済的余裕などとてもなかった。イギリスの田園都市は土地公有であり、労働者のために安価でゆとりのある住宅を提供すると同時に職住接近の利益をも享受できた。しかし阪神電鉄が提起した「田園都市」とは前述した如き一握りの上流階級や、プロフェッショナルなエリートとその家族たちを中心とした「ユートピア」に過ぎなかった。欧米文明の受容によって日本の産業化は目覚ましく発展した。生活合理化の面でも、田園都市の概念は積極的に受容された半面、その実質は都市対郊外という対立関係の拡大（都市＝環境汚染地区、郊外＝「豊かな市民」の居住地区）を再生産することにもなったのである。

さて『郊外生活』は毎号4－5編の園芸記事を掲載していた。同誌の第1号から第12号までの誌面に掲載された主な園芸記事のタイトルは以下の通りである。

「私が園芸を始めた動機、5名士」

「春蒔の季節近づけり」

「スキートピーの蒔き方」

「ダリアの事すべて」

「温室の胡瓜」

「花壇の作り方と花の配色」

「牡丹の事すべて」

「第2回關西ダリア大會」

「秋大根」

「カーネーションの事すべて」

「メロン研究會の成績及私見」

「菊花壇の仕方」

「蘭類」

「洋蘭の事すべて」

「第2回關西ダリア大會」の記事をここで紹介しておこう。

「2段の棚に並べられた花の数2000餘り、11日の開會から審査當日の17日まで、兎に角もそれだけの花の挿替やら水の入替をしなければならぬ。之は随分骨の折れる仕事だが、錦華園と大正園との主人が多く、園丁を指圖しながら自らも十分に立ち働いてくれたことを特記しなければならぬ。」<sup>(7)</sup>

1914年7月11日から17日まで、阪神沿線香櫨園浜の公会堂で開催された第2回關西ダリア大会には、前述した今西林三郎、岩下清周、岩井勝治郎等の名士たちが数多く参加した。第一

線の財界人や老舗の主人们は、この日ばかりは日ごろの激務を忘れて心を開き合い、ゆったりとした時間をともに過ごしたのである。ダリヤ大会という郊外の新しいイベントは、富豪たちの園芸という遊びが、参加型の余暇活動へと変化していったことを示していた。

郊外のもっとも重要な財産の一つは自然の再認識である。都会の忙しい生活では時間に追われ続けてきた人々も、郊外生活では自然と共生した生活スタイルの積重ねのなかで、くつろぎとゆとりをとりもどすことができた。人々の時間の感覚は大きく変わり、くつろぎやゆとりが価値をもつ新しい生活文化が生まれた。次節では『郊外

生活』に掲載された園芸活動以外の余暇活動をいくつか選んで考察してみよう。



「六甲山登山道と水車小屋」

### 第3節 マルチカルチャー社会の端緒的成立

阪神電鉄開通からちょうど10年目の1915年『郊外生活』に掲載された随筆は、阪神沿線的生活環境が一段と変化していることを示している。

「何處に行っても郊外生活の紳士と令夫人と束髪の下女と、そして門構に玄関敷石の別荘とに行き當った。景色は何處に行っても佳かった。空気も水も恐らくこんな好い處はなからう。ただ彼の壻を定むべき猫額大の地を見つけるのに足が疲れた。」<sup>(1)</sup>

かつてのどかな田園と松林、そして干網を浜に高く掲げた漁村が点在していた阪神沿線は、

開業10年にして、関西でもっとも人気の高い郊外住宅地に変わった。就中芦屋、御影などは富豪たちの別荘や屋敷が連なり、地価も高騰の一途をたどった。阪神電鉄開業以前、阪神間と大阪との交通や荷物の運搬等は飛脚便にたよることも多かった。しかし電車の開通で阪神間のコミュニケーションは飛躍的に便利になった。

阪神電鉄が開発した沿線の郊外住宅地において、園芸趣味以外の余暇活動で特筆すべきものは、海洋と結びついた余暇活動である。当時関東地方では海水浴は鎌倉や逗子に別荘を持っている別荘族の遊びであった。しかし関西では海水浴は庶民の夏の遊びであった。人々は南海電鉄沿線の堺の大浜、浜寺、阪神電鉄の甲子園、芦屋等へ気軽に水泳にでかけた。1920年代初め甲子園球場に5万人を収容する日本一のマンモススタジアムが完成（1924年）した頃、森繁久彌氏は甲子園の西畑に住んでいた。そこは作家の佐藤紅緑や実業家、老舗の主人、裁判官などのエリートが住むいわゆる文化村であった。彼は当時のマリン・スポーツについてつぎのように描写している。

「美しかった海辺にも、だんだんと地引き網の音が遠のき、自然の破壊が始まった。…甲子園の海辺でフンドシをやめて絹の黒い海水着を初めて着たのも、思えば私どもで、美津濃が写真を撮りにきたくらいだ。やがてボート屋が店を出し、そこにL型のヨットを二隻もってきた。これを一時間80銭で借りて、ヨットを最初に始めたのも、自慢じゃないが関西では私たちだった。そのころ、芦屋の浜と、ここだけに貸しヨットがあり、中学生の中で、これが最新スポーツ、と花形だったのだ。<sup>(2)</sup>」

神戸市東端の灘、住吉あたりから甲子園に至る海岸線は、清浄な

### 「宝塚楽譜」

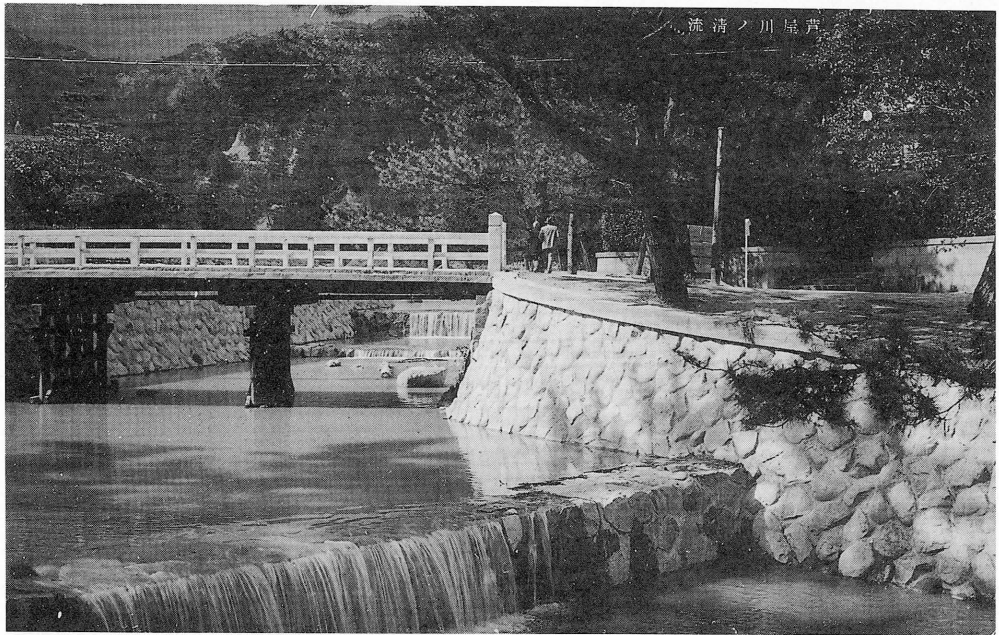


空気とオゾンに富み、海水も清澄であった。上の文章が示すように同地域の郊外住宅地に住む人々の間にマリンスポーツや魚釣りが広がったのは当然であった。また人々は海への讃歌をスケッチや詩歌に託して表現した。121頁の図は『郊外生活』に掲載された名越國三郎の「潮風―海雑題―」と題したスケッチである。この絵が表現している女性のリラックスした姿態から、開放された浜辺のロマンチックな雰囲気をしのぶことができるだろう。

ところでスポーツとしての六甲山登山は、神戸の居留地在住の外国人たちの遺産である。神戸オリエンタル・ホテルの経営者 A.H. グループは、1895 年六甲山に別荘を建てた。彼はさらに 1901 年六甲山頂に 4 ホールのゴルフ場を開いた。阪神電鉄は開業当初から沿線観光戦略の一環として、六甲山開発を進めた。1905 年頃からはげ山であった六甲山の自然環境を整備するために、植樹活動を始めた。さらに 1910 年頃、同社は六甲・麻耶両山へのケーブル敷設計画を樹立するとともに、2 年後に六甲山頂に登山者用家屋として「阪神クラブ」を設置した。

『郊外生活』もそうした動きに対応して、薄田泣菫らによる登山記、六甲登山案内、六甲山頂のゴルフやアイススケートの紹介記事等を掲載し、沿線住民に登山熱を鼓吹した。六甲山頂の気温は下界とは 10 度近くも温度差があった。このため 1922 年になると『週刊朝日』の後援で、六甲山にキャンプ村（テントの値段は 4 畳半 3 人用で 5 日間 7 円 50 銭）も開かれた。こうして豊富なルートを利用した登山やキャンプ、スケート、ゴルフなどの余暇活動に事かない環境となった六甲山は、阪神間に住む人々のみならず、関西の人々にはかせない有数な行楽地となったのである。スポーツ・アルピニズムの精神の形成期について考える場合においても、六甲山は忘れることのできない山岳の一つである。

阪神沿線の山岳や海辺が余暇空間へと変貌するにともなって、風景写真の撮影が人々の間に



芦屋川の清流

流行した。『郊外生活』第2巻第1号はこうした風景写真ブームにのって、風景写真展覧会の開催を提案した。『郊外生活』はレンズを通した視点が、阪神沿線の自然をアピールするうえで、新たな美を提供するだろうと考えたのである。当初園芸趣味を組織することを中心として発足した『郊外生活』が、新しい余暇活動としての写真を中心とする展覧会を企画するまでに成長を示した。

「阪神電車の沿線は到る處に自然の美が横ってゐます。この自然の美を捉へて印畫としたものを一つに纏めて、武庫の平野の美しさを廣く世に紹介したいと存じます。この目的で聊かながら賞を懸けて風景寫眞を募る事にいたしました。集った印畫は特に精巧な銅版印刷の技術によって『郊外生活』誌上に掲載するだけでなく、春王四月の好期を卜して開く展覧會にも漏らさず陳列いたします。<sup>(3)</sup>」

この写真コンテストの審査員8名の中には、関西の写真界の中心的存在であった「浪花写真俱樂部」（1904年創立）に所属していた宗得蕪湖の名前もあった。このコンテストは「藝術の領域にまで進み入った近代の寫眞術を一般に紹介する」目的をもつと宣言していたように、アマチュアの写真を個人の趣味から芸術写真へと発展させる一つの契機ともなった。

園芸からマリン・スポーツ、魚釣り、登山、ハイキング、写真、スケッチ、作詩まで郊外から生まれた余暇活動が幅広く展開するにつれて、阪神間の郊外住宅地は、まさにモダンな余暇文化の苗床となった。郊外の余暇活動は新しい意味をもった。多彩な余暇活動が新しい民主的社會のシンボル又は手段となった。新しい民主的社會では、女性就中主婦の果たす役割が決定的であった。女性の市民性と美的感覚は、郊外生活でどのように生かされていたのであろうか。ガス鉄管輸入商浅井友太郎の夫人は阪神電鉄魚崎停留所付近に広大な邸宅を構えていた。彼女は『郊外生活』編集部記者のインタビューに答えて言う。

「以前に一寸西洋に参りました時、英國の男子を觀て、私は日本の男子も是非斯うあり度いものだと思つゝ感じました。例えば汽船の中でもですね、船室の横の細い處を通る時に、紳士は必ず傍らに避けて、行き逢った婦人を先に通す事になって居ります。……私は自分の子供は何處までも英國風に仕込む積もりを致して居ります。<sup>(4)</sup>」

個人としての日本人は欧米文化を受容しつつあったが、社会全体としては封建的氣風が根強く存在していた。浅井夫人の文章には男性優位を守ろうとする傾向に対する強い批判がはっきりと読み取れるだろう。浅井夫人は英國滞在中に男女同權のマナーを学び、新しい価値観に即して我が子を英國風に教育しようとしていたのである。阪神沿線の魚崎駅周辺で、浅井家といえばその豪邸と子供好きの夫妻として著名であった。毎年浅井夫妻は広大な庭園を開放して300人の子供のために園遊会を開いた。浅井夫妻は男女同權、子供のための良い環境づくりが、新しい日本の生活改善の中心であることを自らの実践で示した。浅井夫妻の生活が象徴するような父・母・子を三位一体とする開かれた家族關係の背景には、個人主義と私生活主義のひろがりがあった。私生活主義は単に狭い私生活に閉じこめるのではなく、生活空間に優しさと、民主的な市民關係を創造したいという願望の表れでもあった。郊外生活はまさにこうした生活哲学をもった人々にふさわしい生活環境であった。郊外社會の変容のなかで市民性に目覚めた女性たちの消費活動ほど目覚ましいものはなかった。1921年から住吉村（現神戸市東灘区）

で開始された有限責任灘購買組合（現「コープこうべ」のルーツ）の活動は、1922年には六甲村（灘区）本庄村（東灘区）精道村（芦屋市）と区域を拡大し、創設2年にして事業は2倍の拡大をみせた。1929年には台所をあずかる主婦に重点を置く組織をつくり、組合活動に密着させるために、灘購買組合家庭会が結成され、芦屋公会堂で発会式をあげるに至った。さらに1931年芦屋に新しいセミ・セルフスタイルの店舗がつくられ、そこに家庭会の集会所が設置された。新しい集会所では時局講話だけではなく、料理、いけ花、和洋裁の催しが開かれ、家庭会の基礎がかためられた。今や郊外住宅地の主婦たちはモダン思想よりは民主的な消費活動によって連帯するようになった。この新しい消費者の社会は開放的で人道主義的で公共性を持ち、生活合理化を基調にした生活文化づくりに燃えていた。

消費社会の主役としての女性や主婦たちは、さまざまな教養を学ぶために多くの自主的な集りを開いた。つぎに阪神沿線住吉村における主婦たちの集りをみてみよう。

「お集りになる方は先ず二十四、五人で……或時には四十人に近かった事も御座います。……宮川先生（大阪教会の牧師―筆者注）がお出でになりまして主婦としての自分を磨くと云ふ事に重きを置いてお話しをして頂いて居ります。ですからお集りになる方々がスッカリ信者と云ふんちゃ御座いません。でも皆さんが眞實に寛いで家庭での経験を話し合ったり、意見を交換したりして、その日まる一日を楽しくお過しになります<sup>(5)</sup>」

アメリカ合衆国の郊外という「新しいフロンティア」とは、誇りの持てる職業と高い収入、日当たりの良い芝生に囲まれた一戸建、核家族の一家団らん、共通の話題をもった隣人とのパーティの楽しみを意味していた。これまでみてきたように20世紀初頭の日本でも、郊外という「新しいフロンティア」は、ゆっくりではあるにしても、かつての静かな農村から多様性をもったマルチカルチャーの社会へと変貌していった。阪神間について言えば、阪神、阪急、官線沿線の宅地開発の進展とともに、ゴルフ場、ホテル、宝塚少女歌劇などの余暇施設や、個性的な美術館群が出現した。私鉄沿線の各地に宝塚音楽歌劇学校（1918年）、甲南女学校（1920年）、七年制の甲南高等学校（1923年）、関西学院（1929年）、神戸女学院（1933年）、などがあいついでつくられたことも、阪神間の社会的、文化的地位を高めた。

阪神間のマルチカルチャー社会への進展は、同地域に芸術家や作家、音楽家、デザイナー等を引きよせた。彼等の仕事の一端としては前述した谷崎潤一郎『細雪』、1920年代「新興写真運動」をリードした中山岩太（芦屋カメラクラブ）、1933年芦屋における我国最初のファッション雑誌の創刊、続いて1937年ファッション界の草分けの田中千代による洋裁研究所（兵庫県武庫郡本山村）の創立、1927年洋画家小出楢重によるアトリエの開設（兵庫県武庫郡精道村）、1925年アジア映画製作所の映画製作、そして芦屋に住んだ貴志康一による1930年代の音楽活動等枚挙にいとまがない<sup>(6)</sup>。

阪神間の山紫水明の風土が育てた洗練された感性やファッション、大学群、少女歌劇、甲子園球場、美術館群、さらに多彩な学術文化、芸術、芸能活動を核としたいわゆる「阪神モダニズム」の成立は、小林一三という卓越した事業家や、阪神間に移住してきた知識人たちの努力の賜と考えるのはあまりに単純すぎる。

阪神間におけるマルチカルチャー社会の萌芽的形成の背後にはそうした人々の努力だけでは



阪神電車沿線案内

なく、地元住民たちの長い時間をかけた町づくりの積み重ねがあったことも事実である。例えばそれは芦屋における自然環境の維持と改善をみてもよい。芦屋の精道村は1915年から芦屋川改修を始めた。さらに同村は1919年から3年間の歳月をかけて、村民あげて土地耕地整理事業の整備を進めた。1907年以降精道村が村営芦屋川堤塘遊園地の造成を進めたことも、芦屋が自然の景観を生かした美しい郊外住宅地として再生するうえで役立った。また六甲砂防工事、逆瀬川改修工事、武庫川埋立工事、そして仁川月見ヶ丘の埋立工事等において、多数の朝鮮人土工が働いていた。阪神沿線開発における朝鮮人の役割とその実体については、鄭鴻永『歌劇の街のもうひとつの歴史—宝塚と朝鮮人』（神戸学生・青年センター出版部、1997年）にゆずる。阪神間の開発に寄与した朝鮮人の力を、鄭氏の仕事ほどよく示している例は他にはない。

第1節でみたように20世紀初頭、田園都市というユートピアのインパクトを受けて、日本で内務省地方局のごとき農工併進型の新しい産業社会の建設者たちがあらわれた。だが改革者たちが提起した環境と余暇を重視した産業社会の建設についてのコンセンサスがまだ形成されないうちに、関西、就中阪神沿線、阪急沿線などに私鉄のヘゲモニーによる「田園都市」の構想と建設が先行していった。その方向は欧米型の土地公有ないし公共機関のコントロールを基調とする田園都市形成ではなかった。その意味ではこれらの「田園都市」はこの時代における都市計画とレジャー革命の一変種であった。しかしこうした「田園都市」が、実際に日本人の

生活とレジャーのあり方にあたえた影響はきわめて大きい。阪神間の郊外住宅地は、モダンな生活情報の集積と質の高い住宅資産の集積、豊かな自然への賛歌を基調として、落ち着いた雰囲気をもった生活空間へと変わっていった。阪神間を走る阪神、阪急2つの郊外電車や鉄道は人々の暮らしの範囲を拡大したのみならず、文化や情報をも運び、その意味で文明のメディアであった。1929年日本最初のターミナルデパートとなった阪急百貨店の開業を契機として、郊外生活者のまったく新しい消費生活のパターンが定着していった。阪急沿線の阪急が販売した規格的な持ち家に住み、阪急電車に乗って通勤し、阪急百貨店で買い物をし、そして日曜日には宝塚は箕面で遊ぶという消費生活の新しい変化をつうじて、阪急沿線の人々の考え方、行動のスタイル、ファッション、暮らし方はしだいに均質化された。郊外電車は都市空間の経験を変化させた。こうした新しいコミュニケーションの拡大を基軸として、阪神間にマルチカルチャー化した「交通文化圏」<sup>(7)</sup>が形成された。さらに言うならば、近代日本において「交通文化圏」は阪神間から誕生したといえるだろう。

## む す び

1920年代における経済社会の目覚ましい発展の秘密は、発達の上向線を辿っていた経済に支えられて、東の東京圏、西の関西圏という異なった経済文化圏の競争的共存が形成されていたというところにある。当時の関西、就中大阪は第一次世界大戦を契機とした商工業とりわけ紡績業の躍進にみちびかれて、日本経済の核心の一つとなった。大阪、神戸の顕著な産業化、都市化こそが阪神間における「交通文化圏」形成の契機であった。「交通文化圏」とは郊外電車の「文明のメディア」としての新しい役割を基軸として、私鉄沿線の住民が新しい余暇空間に結びついた質の高い消費生活を共通にすることである。阪神間にまづ萌芽的に成立した「交通文化圏」は、いち早く関東地方に波及し、東京、横浜などの私鉄沿線に独特のイメージをもつ郊外文化圏（田園調布、成城、玉川学園等を見よ）を成立させた。

日本の都市像を考える場合、「交通文化圏」の問題をぬきにして論じることはいくつかできない。第二次世界大戦後、情報化の進展や高速交通ネットワークの定着とともに、北は北海道から南は九州まで日本列島のいたるところに「交通文化圏」が形成されていった。比喩的にいえば、現代大都市に住む大半の市民が、大手私鉄資本がつくりあげた「私鉄城下町」に住み、労働と生活、そしてレジャーの領域でも巨大な私鉄資本のコントロールを受けている。いわゆる「兎小屋」論や「働き蜂」論に象徴される日本人の生活の特徴や、現代都市のリニューアルの問題について考える場合でも、「交通文化圏」の提起した諸問題を除外しては論じられないだろう。

21世紀は世界人口の70パーセント以上が都市に集中するだろうと推定される。洋の東西を問わず人口の都市への過度集中によって、かつての郊外もまたその中に埋没してしまった。コンピューター、インターネット、モータリゼーション、高齢化の時代に、人間にとって都市とはなにか、巨大化した都市において余暇や遊戯する人間は、どのようなビジョンをもたなければならないのだろうか。新しい人間像や都市像への挑戦が要請されている現代において、私はあえて田園都市の系譜に連なる近代日本の郊外形成と余暇社会の成立の問題を考察した。こう

した思索が地球規模の環境保全の視点に立ったより人間的な都市の形成と、そこにおける非生産的消費と結びついた遊びの創造に一石を投じることができれば幸いである。

了

## 第1節 注

- (1) ルイス・マンフォード『歴史の都市 明日の都市』生田勉訳、新潮社、1969年、369頁
- (2) エベネザー・ハワードの田園都市、パトリック・ゲデスの都市計画論及び同時代におけるアメリカの郊外住宅に関しては下の著書を参照されたい。  
竹村民郎『笑楽の系譜—都市と余暇文化—』同文館出版株式会社、1996年所収、139～142頁、264～265頁。
- (3) 柏木博、吉見俊哉、若林幹夫「都市はどこへ向かうのか（鼎談）」『無限大』第100号、1996年11月、6頁。
- (4) 内務省社会局の田園都市構想については下記の著書を参照。内務省地方局有志『田園都市と日本人』講談社学術文庫、1980年。本間義人『内務省住宅政策の教訓—公共住宅論序説—』御茶の水書房、1988年。
- (5) 箕有電軌の経営戦略と関連した郊外ユートピアの形成及び『山客水態』の再評価については次の論文を参照されたい。  
竹村民郎「機械文明の受容と“交通文化圏”の成立—小林一三と宝塚少女歌劇—」前掲拙著『笑楽の系譜—都市と余暇文化—』所収。  
津金澤聰廣「沿線に庶民の楽園を！—郊外ユートピア構想の本質を読む—」『月刊歴史街道』第94号、1996年。
- (6) 田端文士村については次の文献を参照されたい。  
竹村民郎『大正文化』講談社現代新書、1980年。  
近藤富枝『文壇資料 田端文士村』講談社、1975年。  
近藤富枝、竹村民郎「対談 田端文士村を語る」『書斎の窓』（有斐閣）第329号、1983年。
- (7) 高田兼吉「本書の編纂に就て」高田兼吉編『市外居住のすゝめ』高田兼吉、1908年所収、216頁。
- (8) 阪田寛夫『わが小林一三』河出書房新社、1983年所収、121頁。

## 第2節 注

- (1) 柳田國男『朝日新聞社編明治大正史』Ⅳ 世相篇 朝日新聞社、1931年、127頁。
- (2) 同前書 134～135頁。
- (3) 西垣堯則編『阪神電氣鐵道沿線名所案内付昭和三年刊阪神沿線名所案内』中外書房（復刻）、1976年、12頁。
- (4) 同前書 55頁。
- (5) 今西林三郎「郊外生活の巻頭に」深江彦一編『郊外生活』第1巻第1号、阪神電氣鐵道株式會社、1914年、3頁。
- (6) 今西林三郎「生れて一年の後に」前掲『郊外生活』第2巻第1号、1915年、2頁。
- (7) 「香櫨園濱に催されたる第2回關西ダリア大會」前掲『郊外生活』第1巻第7号、1914年、8～9頁。

第3節 注

- (1) 銀冠郎「巢にある夫婦の日記」前掲『郊外生活』第2巻第5号、1915年、19頁。
- (2) 森繁久彌「にんげん望艶鏡」第15回、『週刊朝日』1979年2月9日号。
- (3) 阪神電気鐵道株式会社「阪神沿線の風景寫眞を募る」前掲『郊外生活』第2巻第1号、1915年、32～33頁。
- (4) 「主人と主婦—家庭訪問—」前掲『郊外生活』第2巻第1号、22頁。
- (5) 「主人と主婦—家庭訪問—三」前掲『郊外生活』第2巻第3号、13～14頁。
- (6) 1997年兵庫県立近代美術館や芦屋市立美術博物館など4館が「阪神間モダニズム」展を開催した。その後「阪神間モダニズム」展実行委員会編『阪神間モダニズム—六甲山麓に花開いた文化、明治末期—昭和15年の軌跡』（談交社1997年）が刊行された。実際の展覧会が絵画、写真、図面、設計図、映像等を使用してビジュアルに阪神間の郊外文化の諸相を描き出した点は大きな前進であった。しかし阪神間の郊外文化の基盤たる萌芽的な大衆消費社会の形成が、その本質において具体的にとらえられていなかった。いわゆる「近代化」の先進性ばかり眺めて、そこから一つのイメージを構成しようとするやり方は、どうみても余り科学的であるとはいえないようである。結果として民衆の日常性の構造が捨象されるということである。そうした意味において例えば神戸史学会の機関誌『歴史と神戸』第209号、1998年の特集「阪神間モダニズム」再考で示したような批判と方向は体系的ではないがそうした問題を考え始めている。
- (7) 交通文化圏形成の問題及び我国都市における余暇文化の形成については前掲拙著を参照。
- (8) 山口廣編『郊外住宅地の系譜—東京の田園ユートピア—』鹿島出版会、1987年。号、1996年。