

「道路山水」に見る武蔵野の開発 Development of Musashino Upland depicted in “Road Landscape” drawings

広瀬 伸*
Shin HIROSE

1. 武蔵野のイメージ／自然と人為

武蔵野のイメージは、近世まで「野」であった。和歌や紀行文などに、野草やススキの卓越した月の名所として表わされた。江戸期の新田開発により現実の景観は草原が畑に一変したが、イメージは「野」のままであり続けた。

1900年頃、国木田独歩らの自然主義文学の影響で「雑木林」のイメージが定着する。「昔の武蔵野は萱原のはてなき光景を以て絶類の美を鳴らしていたように言い伝えてあるが、今の武蔵野は林である。林は実に今の武蔵野の特色といっても宜い」。加えて、その後の震災や戦争からの復興、高度成長を経て、広範な都市化の進展に伴う平地林の消滅と対照的に、また、戦後の風致地区や公園制度による保護対策、アニメなどマスメディアも相まって、「雑木林」のイメージはより強化されていった。

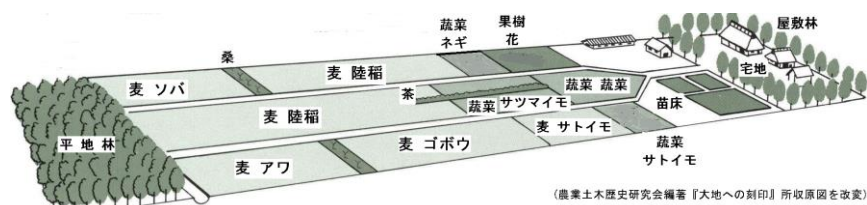
しかし、その明治中期時点において既に、このイメージが由来する現実の景観は人為により形成されたものであった。独歩自身、「林と野とが斯くも能く入り乱れて、生活と自然とが斯の様に密接して居る処が何処にあるか」と言っており、独歩と親交のあった柳田國男は「国木田氏が愛していた村境の檜の木林なども、実は近世の人作であって、武蔵野の残影ではなかった」と批判している。

2. 近郊農村の形成

武蔵野台地すなわち江戸の西郊には、市街に接してほとんど都市化した農村から焼畑を営む山村までが含まれていた。近世から近代へ、都市化と市場に向かう経済圏域の拡大が進展し、全域を江戸＝東京と密接な関係を有する“近郊農村”へと変貌させていった。

江戸の市街は、江戸城周辺から飛び飛びに形成された町場が結合し、不均質に拡大した。モザイク状に残った空地では野菜などが作られ、屋敷で埋められていくにつれ生産地が直近の外縁に移動していった。かたや広大な武蔵野は、厚い関東ロームと透水性の砂礫層から構成される洪積台地で地下水の浸透により水に恵まれず、東部の谷筋の散居、丘陵の麓の塊状集落といった周縁部以外は、これら既存農村の入会地として飼料や食料、生活資材の採取地であった。17世紀後半から18世紀前半、ここに新田開発が爆発的に進行し、入会秣場は消滅した。成立した新田村落では、大きな経営単位で屋敷一畑一林地という合理的な土地配分を受けた。

近世武蔵野の“近郊



(農業土木歴史研究会編著『大地への刻印』所収原図を改変)

武蔵野新田村の土地利用
Land Use of the Newer Settlements in Musashino Upland

* 水土文化研究部会 SUIDO-culture Research Group
キーワード：農村景観，道路山水，地域開発，近郊農村

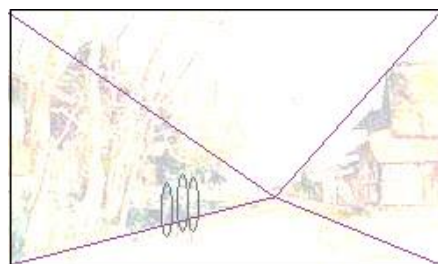
農村”化において基本的なインフラとなったのは水路・道路網で、既に首都江戸の建設段階から基幹的施設は整備されてきた。水は台地東部の井の頭池などを水源とする神田上水(1590)および多摩川から取水する玉川上水(1654)が、道は南北方向に卓越した中世以来の街道群に対し江戸と西郊と結ぶべく東西方向に通された甲州・青梅・五日市などの街道が整備された。新田開発に際し、玉川上水からの分水とこれらの街道は、用水確保および流通基盤という本来の機能を果たすのみならず、地域づくり(土地区画)の基線をなした。

こうした基盤の上に、畑地を主とした武蔵野は、水田が卓越し河川水運の便の良い東郊や北郊地域よりは低調ながらも、食料(雑穀、蔬菜)や山林の産物(薪炭、用材、石灰、後には砂利)、労働力を供給し、購入肥料(下肥、糠、灰など)や観光の需要先となるといった局面で、江戸=東京の後背地としての性格を強めていったのである。

3. 「道路山水」の意味するもの

新たな武蔵野は、文学と並行して絵画においても“発見”された。小山正太郎の画塾不同舎のメンバーを中心とした「道路山水」に見ることができる。

半ば揶揄的に称されたこの名称は、神仙の棲む理想郷の趣を持つ「山水」と卑近な「道路」を接合している。作品も、一点透視図法により道路を中心に樹木や家屋、人物を配し、自然と人為が織りなされた現実の世界を描く。E.フェノロサ・岡倉天心ら反



道路山水の典型的な構図
Typical Composition of
“Road Landscape”

欧化・保守復古主義が席捲するなか、小山や鹿子木孟郎、吉田博ら門人たちは武蔵野ほか各地に出向き、地図制作の補助技術としてA.フォンタネージが導入した正統的な西洋画法に則って写生に勤しんだ。「頭」で描いていたものが「足」で描くようになったのである。道路を自ら踏みしめることで生み出された多くの「道路山水」は、故事来歴を背負う名所旧蹟から身近で無名の風景への関心の転移を如実に示す。とともに、点景の配置により風景「画」として構成しており、これらを合わせて外界=風景に対峙する画家の姿勢、眼差しがここで転換したことを意味している。風景を描いた作品群の名称も「山水」から「景色」や「風景」へ変わっていき、名実ともに「風景画」がこの時期に成立したのである。

折しも武蔵野には、新宿～八王子間に甲武鉄道(1889)が通じ、また、青梅鉄道(立川～青梅)および川越鉄道(国分寺～川越)も開業(1894)して、既存の新橋～横浜、上野～熊谷および赤羽～品川間の各線と連絡されて、近代を担う交通として鉄道の時代の開幕を迎えた。とはいえ駅も便数も少なく、行楽客や散歩者を運ぶ足となり始めたばかりだった。やがて鉄道は、電化や車両の大型化を経た路線網の形成、鉄道経営の一環の住宅地開発などを通じて、武蔵野全域を都市化の波に呑み込み“近郊農村”を消滅させていく。

4. 〈水土の知〉の視角

武蔵野の〈水土の知〉を扱う視角は限りない。扇状地と河岸段丘、ハケ・崖線と谷戸、江戸エコシティ論、東京水都論、郊外論、日本農業遺産「落ち葉堆肥農法」、ダイダラボッチ等々。独歩が言うように、「武蔵野に散歩する人は、道に迷ふことを苦にしている。どの路でも足の向く方へゆけば必ず其処に見るべく、聞くべく、感ずべき獲物がある」。

※国木田独歩の引用は「武蔵野」(1898 初出、日本近代文学大系 10 国木田独歩集(1970)版)より、柳田國男は「武蔵野の昔」(1918 初出、ちくま文庫版全集 2『豆の葉と太陽』(1989)版)による。