

群馬県の近現代にみる空間統合と空間集積 —「近代化遺産を通して学ぶ社会変化」の問題意識—

長尾 謙吉

はじめに

専修大学社会科学研究所の春季実態調査として、2022年3月1日火曜日から3日木曜日にかけて群馬県を訪問した。今回の実態調査のテーマ「近代化遺産を通して学ぶ社会変化」は、社会科学研究所らしいテーマの追求という面とともに新型コロナウイルス感染症（COVID-19）の影響下における苦肉の策という面がある。企画担当者として、テーマをめぐる問題意識について本稿では述べてみたい。

2021年度の実態調査について、夏季については実施しないことを新年度体制のもとで4月に決定した。例年、年度末に近い2月や3月に実施している春季実態調査は「できるだけ実施」の方向となったものの、多くの制約がある状況で検討に入ることとなった。

新型コロナウイルス感染症の感染の広がりは大都市圏を中心としていた。感染症の地理的拡散は、経済学部開講の「都市経済論」の担当者として授業で説明してきた「集積の不経済」を明瞭に示すものであった。大都市圏と異なり感染者数の少ない地域では、東京大都市圏からの人の移動の受け入れに対して拒否反応が強かった。一方で、東京をはじめとして大都市圏においては多くの施設が受け入れ停止もしくは団体の受け入れ停止としており、大都市圏において実態調査を実施することも困難な状況であった。そこで、いわば「中間地域」的なところを候補地とすることとなった。規制の厳しい一都三県を除いた関東地方とその近接地域を検討の対象とした。

訪問し見学するにあたって、実際に業務として稼働している施設を対象とすることのハードルも高かった。2022年9月の夏季実態調査においても、予定していた業務稼働中の施設への訪問は取りやめとなっている。そこで、対象として浮上したのが「遺産」と称される施設である。なかでも経済活動や社会活動を担ってきた「近代化遺産」は、社会科学研究所にとって魅力的なものであった。

近代化遺産は関東地方の各地に分布するが、世界遺産となった富岡製糸場をはじめ群馬県は製糸、織物、電力、鉄道、鉱業など比較的多くの遺産を有するとともに、それらを活かした地域振興策を展開していた。社会科学研究所事務局で会計を担当されていた河藤佳彦教授は、前任校が高崎経済大学であり、当地で地域産業政策をはじめ政策現場に関わりを持たれていた。

このことも群馬県を選んだ大きな理由となった。

群馬県において春季実態調査の準備を行うことを事務局会議で合意し、11月中旬には大矢根淳所長、小池隆生事務局長、河藤佳彦所員、石川和男所員、長尾謙吉（所員）の5名で桐生市の株式会社桐生再生を訪問するなど事前準備をすすめてきた。

春季は入試や卒業関連の会議等で日程を組むのが悩ましいが、2022年3月1日（火）から3日（木）に実施することになった。行程についての詳細は、本特集号掲載の小池〔2022〕と高橋〔2022〕を参照いただきたい。感染症による制約を考慮して、短めの日程になったこと、夕食に弁当を支給したことが、今回の実態調査の特色となった。

参加者募集にあたっての案内に掲載した趣意は、以下のようなものである。

2021年度春季実態調査は、「近代化遺産を通して学ぶ社会変化」をテーマとする。JR高崎駅を起点として群馬県内の近代化遺産を訪問し、近現代における社会変化について考える企画としたい。

今回の実態調査は、2020年度春季実態調査と同様に、できるかぎり「密」を回避しつつ実施したい。個別の企業や事業所への訪問が限定されるもと、施設見学を中心としつつも特色あるプログラムとなるよう企画を検討してきた。

初日はJR高崎駅に集合し、著名な世界遺産である富岡製糸場を訪問する。続いて、こんにやくパークを訪問し上州の歴史と食を実感する。二日目は、「織都」桐生市を訪問し、近代化遺産とまちづくりについて、地元で活動してきた人々の案内のもとで学ぶ。三日目は、現代にも活きる「織」につながる「糸づくり」について碓氷製糸での見学から実態を学び、午後は鉄道遺産を活かした碓氷峠鉄道文化むらを訪ね「鉄分を補給する」企画としている。

社会科学研究所としては、群馬県は実態調査での「未踏地」であり、コロナ禍での制約が近代化遺産と北関東へ目を向けるきっかけとなった。2022年度夏季実態調査は、継続企画として桐生地域から足尾や日光方面への企画を構想中である。実態調査について制約の大きい状況が続いているが、多くの先生方に関心を持っていただければ幸いである。

※新型コロナウイルス感染症の拡大状況によっては、中止の判断をせざるを得ない場合もあります。

以下、企画担当者として実態調査をめぐる問題意識を回顧しつつ述べていきたい。

近代の地歴史と空間編成

「近代化遺産を通して学ぶ社会変化」をテーマとして取り組むにあたり、意識したことは歴史と地理を交えながら学ぶ機会とするということである。筆者がこれまで関わってきた仕事で提起してきたように、近代以降の学問は歴史を重視し地理を軽視する傾向が強かった（ソジャ〔2003〕；水岡〔2002〕；長尾〔2020〕など）。空間を無視して「ピン先の一点世界」での理論を基に研究を進めるか、歴史を重視しつつ地理を社会変化の単なる反映と見なすかである。空間

形態と社会過程との関わりへの視線は弱かった。

『教養としての地歴学—歴史のなかの地域』（伊藤 [2006]）は、一つの試みとして興味深い。イギリスや日本から豊富な題材が紹介されているが、歴史地理的な仕事としては、めずらしく概念先行型のアプローチがとられている。

「社会の現実とは、必然的に時間軸と空間軸の交点で生起しており、両者を切り離せば切り離すほど現実から遠ざかることになる（伊藤 [2006, iii]）。」社会科学研究所は実態調査をはじめ「社会の現実」に着目し研究所をベースとした研究を推進してきた。とはいえ、研究所の歴史をみれば、「時間軸」に比べて「空間軸」への関心が低かったことも確かであろう（専修大学社会科学研究所 [2020]）。

中学校や高校において、「地理」「歴史」「政治・経済」の科目がそれぞれ独立したものであり科目間の関連性の意識が乏しいものという学生も多い。筆者は授業においてそのような観点に警鐘を鳴らしているが、歴史が強いことは多くの国においてモダン（近代）の様相である（ソジャ [2003]）。

2021 年度はコロナ感染症の影響もあり、社会科学研究所での各種研究会の開催が少なめであった。そこで、事前研究会となる特別研究会を通例とは異なり 3 回開催した。第 1 回は、2021 年 12 月 21 日（火）に大島登志彦先生（高崎経済大学名誉教授）をお招きして「近代化遺産から学ぶ社会変化」を開催した。第 2 回は、2022 年 2 月 18 日（金）に関村オリエ先生（当時、群馬県立女子大学文学部准教授）をお招きして『『織物のまち』桐生の記憶と住民たちのいま』を開催した。第 3 回は、2022 年 2 月 22 日（火）に河藤佳彦先生（所員、経済学部教授）にお願いして「織物産業の伝統を活かしたまちづくり」を開催した。

大島先生は、群馬県を主たるフィールドとして近代化遺産研究をされてきた。鉄道と繊維産業を中心に多数の写真を織り交ぜながら近代化遺産研究の意義を論じていただき、群馬県における近代化遺産の見取り図を提示された。関村先生は、桐生をフィールドとしてライフストーリーの調査をされてきた。本特集の柴田 [2022] で論じられている「織都」の盛衰を地域で生活してきた人々の声を交えて提示いただいた。河藤先生は、群馬県におけるまちづくりや地域産業政策の調査をされてきた。桐生のみならず県内各地の地域変化について実態調査を前に考えるべき政策課題を提起いただいた。

いずれの研究会とも、群馬県の近代化遺産や繊維産業をテーマとしたが、地域色の濃い内容であった。地歴学の「歴史の中に地域を視る」（伊藤 [2006, 227]）ことを企図したからである。さらには、「歴史の中に地域を視る」という視点に止まらず、近代性（モダンティ）とローカリティの関わりは社会変化に果たす空間の役割を認識するというより大きな社会科学的課題となると考えている。「ローカルな知識、アイデンティティおよび活動が、モダンの言説では過小

にしか理論化されていない」(クック [1995, xviii]) からである。ローカルは、特殊で非 - 理論的で「時代遅れ」と考えられがちである(マッシー [2014])。「社会科学の女王」である経済学を中心に社会科学は、ローカルな次元を軽視し後景に追いやる傾向が強かった。グローバルを普遍的と考え、ローカルを経験的で非 - 理論的で特殊な対象にすぎないという見方ではなく、実態調査のようなローカルから考えることも大切であろう。なお、現代的な文脈からローカルを研究する意義については、長尾・立見 [2022] を参照していただきたい。

地歴学の観点を豊かにするには、ハーヴェイが『ポストモダニティの条件』において第 16 章「時間と空間の圧縮と文化的力としてのモダニズムの興隆」をはじめ論じているように、「時間による空間の全滅の追求」が政治的、経済的、文化的な変化と関わっているのか検討する必要がある(ハーヴェイ [2022])。ハーヴェイによる空間論の枠組みに依拠し近代における社会変化を考える場合、空間統合と空間集積が鍵となる(水岡 [2002])。位置とそれを結ぶ 2 点間の距離という相対空間の属性に関するものである。「距離があれば、その隔離の力が、経済主体や社会集団の相互行為にとっての障壁を物理的に作り出す」(水岡 [2002, 37]) ため、障壁の克服の試みが展開されてきた。克服は、空間集積や空間統合の過程として観察される。空間集積は、物理的に近接することによって距離の絶滅を図る。空間統合は、交通・通信手段のネットワークを形成することにより距離の隔たりを低減する。「時間と空間の圧縮」が進むけれども、「特定の、固定化され動かすことのできない空間を創り出すことが必要」(ハーヴェイ [2020, 407]) であることを忘れてはならない。固定化された空間は、近代化遺産として観察できることも少なくない。

以下では、実態調査を通しての所感を簡単に述べてみたい。

碓氷峠と空間統合

実態調査の最後の訪問先として碓氷峠鉄道文化むらを見学した。碓氷峠の急勾配で活躍してきた EF63 形電気機関車の運転体験ができることから、鉄道ファンには人気の高いところのようだ。碓氷峠は交通の要所であるが地形的には難所であり、写真 1 のように線路中央の歯の付いたレールに車両の歯車をかみ合わせて走行する日本初のアプト式により 1893 (明治 26) 年に横川 - 軽井沢間が開通した。明治の終わりころには、輸送力のアップや安全性の面から電気機関車の導入が計画され、横川火力発電所を新設するとともに、碓氷線の両端にあたる丸山と矢ヶ崎の 2 カ所に変電所を設けることで 1912 (明治 45) 年、日本初の幹線電化区間となった(碓氷鉄道文化むらホームページ)。



写真1 碓氷鉄道文化むらに保存されているアパート式のレール



写真2 在来線特急あさまの直江津行きの表示

1998年に長野で開催された冬季オリンピックに向けた北陸（長野）新幹線の高崎 - 長野間の開業と引き換えに1997年に横川 - 軽井沢間は廃線となり、その後鉄道の遺構を活かした地域づくりのもとを鉄道施設として保存が図られた（西野 [2009]）。

新幹線の開業によって東京と長野の空間統合が進められたが、一方で横川 - 軽井沢間は廃線

となり、「途中区間が廃止されることによって幹線が分断されたのは、日本の鉄道史上初めのこと」（西野〔2009, 195〕）であった。新幹線をはじめとする高速鉄道による空間統合は、高速化によって結節空間の様相を強め、沿線のすべての地域を「より便利に」するわけではない（水岡〔2002〕）。在来線が廃止となった碓氷峠の鉄道施設は近代化遺産として、空間統合が孕むパラドックスを教えてくれる。柴田〔2016〕は長野への新幹線開通後の動向を検討しており、高速鉄道がもたらす地理的不平等が明らかにしている。

群馬県は、鉄道の発達と鉱業や観光など産業の歴史が大いに関わってきたところであり（大島〔2009〕）、鉄道遺産の宝庫である（本特集号所収の大島〔2022〕）。東京と新潟市との時間距離の縮減は、碓氷峠、上越線、上越新幹線の開通と群馬県内での開発と切り離すことはできない。「近代化遺産を通して学ぶ社会変化」の候補地となる場所が多い。

桐生の産業集積

「西の西陣、東の桐生」と称されることも多く、桐生は歴史ある産地である（泉〔2021〕）。織物産地は世界各地に多く見られる。織物参考館”紫”には、「日本の代表的絹織物産地」の地図が掲示されていた。局地的な空間集積は、主体が互いに近接することにより距離を物理的に「絶滅する」過程である（水岡〔2002, 88-89〕）。集積の形成は、距離に関わるものをはじめ費用削減やアイデアの交換によるイノベーションの創出など、集積の経済を生む。また、集積地は他



写真3 伝統的建造物群で笑顔の参加者たち

地域とのネットワークの拠点ともなり経済活動に優位性をもたらす（本特集号所収の遠山 [2022]）。

産業集積としての桐生は第二次世界大戦時における衣料軽視のもとでの苦境などは経験するが、高度経済成長期までは集積の優位性を保ってきた。その後、円高やグローバル化という環境変化のもとで衰退の局面にある（川村 [2016]；本特集号所収の柴田 [2022]）。衰退の局面下で遊休化した施設を中心に近代化遺産としての価値づけが試みられてきた（河藤 [2016]；本特集号所収の関村 [2022]；大矢根 [2022]）。見学の機会を得た桐生新町伝統的建造物群保存地区はそうした試みが実践されてきた地区である。

近代化遺産から学ぶための観察のほか、筆者は産業集積に関わり二つの関心を持っていたが、二つとも今回の実態調査からは十分に考察することができなかった。一つは、産業集積と建造環境に関することである。地歴学を試みた伊藤 [2006, 132] が述べているように、「伝統社会の環境世界が主体⇔自然環境によって編成されるのに対し、『工場の地域社会』の環境世界は工場の生産活動（資本の蓄積）を保障するために、投資によって開発される『建造環境』が大部分となる」からである。

大学院生の時に、福井市における電動力織機の普及を検討した杉浦 [1997] のもとになる話を集中講義で受講しており、インフラストラクチャーの重要性を認識していた。2021 年 11 月の事前調査の際には、たまたま福井県から高崎を経て桐生へ移動することになり、お土産には羽二重餅を持参した。橋野 [2019] で技術伝播の過程が検討されているように、桐生と福井のつながりは強く、「四辻の齋嘉」でソースかつ丼を食しながらそのことを実感した。また、織物産地としての桐生に関する先行研究を読んでいるなかで、加藤 [2016] が（旧）桐生市における空間的広がりへの制約について言及し、工業団地造成を通して群馬県内他地域と比較しているのは興味深かった。産業集積研究において生産や流通のデータに関心を注いでいると、生産を成り立たせる作用空間への洞察を怠りがちであり、こうした指摘は重要である。

二つめの関心は、近年の経済地理学での議論となっている関連多様性の桐生における展開である。自動車関連産業やパチンコ産業への展開、織物参考館”紫”で見学したカレンダー作成をはじめ繊維の他用途への展開など気になりつつも実態調査を通して検討はできなかった（加藤 [2016]；本特集号掲載の石川 [2022]）。上野 [2002] が織物技術の非汎用性と閉鎖性から桐生の産業集積に厳しい評価をしているだけに、展開の内実を知る機会を今後持ちたい。

「自動車王国」群馬での MAYU の挑戦

群馬県は「自動車王国」とも言われる。人口あたりの自動車保有台数が、山梨県、長野県と



写真4 MAYU の車内

ともに常に上位に位置すること、さらに SUBARU の本社をはじめ自動車組立工場や部品産業が地域経済にとって重要であることからであろう。

実態調査2日目の3月2日には、株式会社桐生再生にお世話になり、桐生市内のいくつかの近代化遺産を訪問した。桐生市内での移動にあたり、2台に分かれてMAYUに乗車することができた。

MAYU は、低速の電動コミュニティバスであり、グリスロ（グリーンスロー・モビリティ）と称されるものの一つである。桐生市に立地する群馬大学理工学部を中心に産官学連携事業によって推進され、以下のようなコンセプトのもと開発された低速電動バスである（天谷 [2021, 58]）。

- ・ 最高時速が 19km の低速な乗り物とすること
- ・ シートは対面式として、車内で会話しやすいこと
- ・ 運転手を含めて 10 人乗りの小型バスとすること
- ・ 側面の窓をなくし周囲環境との一体感が感じられること
- ・ 電動で 100V の家庭用電源でも充電できること

桐生市の市街地は歴史が古く比較的高密度であり、道が細く信号が多めのため低速での運転は交通流動に与える影響は小さめであり、低速バスの運行が可能となった。2022 年 3 月の春季実態調査の宿泊地となった高崎市や2022年9月の夏季実態調査の宿泊地となった前橋市は市街地には拡幅された道路があり「自動車王国」らしい景観であるが、それらの都市と桐生とは街



写真5 MAYUの側面

の形状と景観が異なっている。2022年度夏季実態調査での大島登志彦先生による解説では、JR熊谷駅周辺までバス事業が密に展開されているが、以北ではバス運営は厳しく補助を受けたコミュニティバスが中心になっているとのことで、桐生市内でも足の確保は大きな課題のようである。

MAYUの側面には“Think Together”と書かれている（写真5）。実態調査および事前調査でお世話になった株式会社桐生再生社長の清水宏康氏は、桐生高校の同級生とともに2008年にNPO法人桐生再生を設立した。その後、信用金庫時代の人脈を活用して低速電動バスの展開に取り組んでいる（清水 [2021]）。事業運営上、2013年にNPO法人から株式会社に変更した。主たる業務は、MAYUと古民家「四辻の齋嘉」の運営である。「四辻の齋嘉」では昼食と研究の場を持ち、古民家の特性を学んだ（本特集号所収の関村 [2022]）。“Think Together”の精神を持つ株式会社の運営は、フランス・リールで取り組んできた社会連帯経済とも重なる部分がありそうだ（立見・長尾・三浦 [2021]）。

おわりに

筆者のような関西出身者にとって、北関東は地理的認識が乏しい地域である。群馬県との関わりといっても、学生時代に夏合宿に参加するために上野駅から新潟県の中里駅まで各停停車で移動し、高崎駅でだるま弁当を買い車内で食べたという程度のものしかなかった。学生を伴っ

た見学会や学会でのエクスカージョン係を幾度か務めてきたが、「不案内」な地で係を担当するのは初めてであった。この場を借りて、不慣れな企画担当者をサポートいただいた関係各位には御礼を申し上げたい。

「近代化遺産を通して学ぶ社会変化」は、伊藤 [2006] が提唱した地歴史学の実践につながる。さらには、空間論的観点を導入したモダニティ研究へもつながっていこう。今回はあくまで企画担当者が考えていたねらいと若干の印象を述べるに止まった。得られた見学機会を活かして研究を深める方策について考えていきたい。

参考文献

- 天谷賢治 [2021] 「地域が一体となって開発したグリスロ（低電動バス）」三重野真代・交通エコロジー・モビリティ財団編『グリーンスローモビリティ』学芸出版社、56-66 頁。
- 泉太郎 [2021] 「日本の中の桐生産地と桐生織」『日本シルク学会誌』第 29 巻、27-37 頁。
- 伊藤喜栄 [2006] 『教養の地歴史学—歴史のなかの地域』日本評論社。
- 上野和彦 [2002] 「北関東における産業集積地域—桐生織物産地の場合—」井出策夫編『産業集積の地域研究』大明堂、209-223 頁。
- 大島登志彦 [2009] 「鉄道の発達からみた群馬の産業史とその遺産の点描」高崎経済大学附属産業研究所編『群馬・産業遺産の諸相』日本経済評論社、32-44 頁。
- 加藤秀雄 [2016] 「繊維産業都市桐生市の構造変化と今後の発展に向けての分析視角」『社会科学論集』第 148 号、81-111 頁。
- 河藤佳彦 [2016] 「織物産業の伝統を活かしたまちづくり—群馬県桐生市—」上毛新聞社営業局「世界遺産会議」事務局編『TOMIOKA 世界遺産会議 BOOKLET 7』上毛新聞社、73-85 頁。
- 川村晃正 [2016] 「グローバル化と織物業—桐生を中心に」『専修商学論集』第 102 号、41-69 頁。
- クック、フィリップ著、坂井達朗訳 [1995] 『ポストモダンと地方主義』日本経済評論社。Cooke, Philip [1990] *Back to the Future: Modernity, Postmodernity and Locality*. London, Routledge.
- 柴田弘捷 [2016] 「北陸新幹線の開通と沿線地域の変容—長野新幹線開通後の 15 年—」『専修大学社会科学研究所月報』第 630 号・631 号、7-41 頁。
- 清水宏康 [2021] 「お客さんが MAYU の使い方を教えてください」三重野真代・交通エコロジー・モビリティ財団編『グリーンスローモビリティ』学芸出版社、67-68 頁。
- 杉浦芳夫 [1997] 「絹織物工場における電動力織機の普及—福井市の事例—」『人文地理』第 49 巻第 5 号、1-23 頁。

- 関村オリエ [2019]「ライフストーリーとまちの記憶についての一考察―「織物のまち」桐生に暮らす住民の事例から―」『群馬女子大学紀要』第 40 号、133-142 頁。
- ソジャ, エドワード・W 著、加藤政洋・西部均・水内俊雄・長尾謙吉・大城直樹訳 [2003]『ポストモダン地理学―批判的社会理論における空間の位相』青土社。Soja, Edward W. [1989] *Postmodern Geographies: The Reassertion of Space in Critical Social Theory*. London: Verso.
- 専修大学社会科学研究所編 [2020]『専修大学社会科学研究所 70 年史』専修大学出版局。
- 立見淳哉・長尾謙吉・三浦純一編 [2021]『社会連帯経済と都市―フランス・リールの挑戦』ナカニシヤ出版。
- 長尾謙吉 [2020]「地域経済学の回顧と展望」『地域経済学研究』第 39 号第 40 号合併号、63-66 頁。
- 長尾謙吉・立見淳哉 [2022]「持続可能な経済社会とローカリティ研究」『21 世紀における持続可能な経済社会の創造』（日本経済学会連合）第 1 巻第 3 号、9-18 頁。
- 西野寿章 [2009]「碓氷峠鉄道施設の保存と活用―歩みと世界遺産化への課題―」高崎経済大学附属産業研究所編『群馬・産業遺産の諸相』日本経済評論社、189-218 頁。
- ハーヴェイ, デヴィッド著、吉原直樹監訳、和泉浩・大塚彩美訳 [2022]『ポストモダニティの条件』筑摩書房。Harvey, David [1990] *The Condition of Postmodernity: An Inquiry into the Change of Cultural Change*. Oxford, Blackwell.
- 橋野知子 [2019]「比較産地発展論序説：西陣から桐生へ、さらに福井へ」『国民経済雑誌』第 219 巻第 1 号、95-111 頁。
- マッシー, ドリーン著、森正人・伊澤高志訳 [2014]『空間のために』月曜社。Massey, Doreen [2005] *For Space*. London, Sage.
- 水岡不二雄編 [2002]『経済・社会の地理学―グローバルに、ローカルに、考え行動しよう』有斐閣。

ホームページ

碓氷峠鉄道文化むら < <https://www.usuitouge.com/bunkamura/> > 2022 年 9 月 21 日最終確認。

* 本特集号の論文については、上記のリストには掲載していない。