

## 風車と水車のトポロジー(\*1)

～「日本文化における時間と空間」と「郷土研究」の関連より～

「日本文化における時間と空間」と「郷土研究」という2つの偉大なるフィールドワークの集大成を読みながら、なぜかある光景が強く浮かんできました。それは、“美しい山村の風景とともにある水車”でした。

これは、「国家の品格」のなかで、“武士道”の主張とともに、主張されていた“美しい田園風景を守れ”という、唐突ではあるように思いながらも不思議な共感を憶えていたことが影響しています。田園風景に「水車」が加わったことで、“自然と共生する匠の技”が日本の独自の原風景の中に、意識せずともあることが、“日本独自の営み(経営・経済の日本の独自性)”に、より説明性・納得性が得られるのではないかと考えられないだろうか？

そんな動機から世界との比較なども交え、参考資料として作成させて頂きました。

### <日本の水車の背景>

日本独特の風土は、その気候と地形に深く根ざしている。アジアモンスーン帯に位置し、山が急峻で、平地が少ない島国で、かつては照葉樹林とブナ・ナラなどの林におおわれていた。2千数百年前、ここに稲作が伝播し、数世紀を経て全角各地に広がっていった。それから稲作を中心とする国土づくりがはじまり、明治のころまで稲作が社会の基本ともいえる時代が続いた。

人々は森林を拓き、水を引き、水田や畑で農業を営み、むらをつくり、さらには都市を発展させた。

雨量が多く地形が水車を仕掛けるのに適しており、森林資源に恵まれ水車を作るのに必要な木材が入手しやすく、木工技術の伝統に支えられたことが、「水車」が広く普及させたと考えられる。すなわち“水車は、日本の風土と匠の民の結晶”と感じられ、共感と郷愁を誘うものかもしれない。

中近東(メソポタミア・エジプト文明)の頃を起源とする「風車」と「水車」は、西洋や東洋に伝わり、自然環境により「風車」と「水車」への依存の割合は異なるものの「風車」と「水車」は併用されてきた。「水車」の特徴として、一般的に安定した水流を確保するため、川から水を引く用水路等の建造が必要となるため、共同体での利用が前提となってくる。「風車」では、耕地に単独での建造、利用が可能であるという違いがある。

中国では、宋の時代(11世紀頃)には「風車」と「水車」が広く普及し利用されていた。日本では、推古天皇(7世紀頃)の時代に伝来したといわれる。しかし、日本では「水車」のみが普及し利用されてきた。決して、「風車」に適した自然環境がないわけではない。その証拠に、開国後の横浜の外国人居留地のアメリカ人が日本に風車を立て利用している。その構造は到って簡単であり、揚水用の「水車」と比べれば全く複雑さ、技術の高さにおいて比較にならない。日本の環境においても、ある程度は、普及してもおかしくないが、普及しなかったのは、日本人の「意識(空間)」が関係していると考えられることはいえない

ろうか。その背景を「日本文化における時間と空間」と「郷土研究」の関連より見出してみたい。

### <空間と伝承との関係>

●「日本文化における時間と空間」とこの「水車」の利用の日本の特異性が、特に強く連想されたのは、「日本文化における時間と空間」の第二部では空間について書かれている。日本文化の空間における特徴は、「オク（奥）の概念」・「水平面の強調」・「建増しの思想」であると著者は言う。その究極の形式として、茶室を上げている。非対称型式の2畳の空間に、掛け軸と一輪差しのみで構成される。この狭い空間で客をもてなす。それは、茶室だけではなく茶室がある庭園、それに続く母屋を含めた空間でひとつのセットとして客をもてなす空間を形成する。建物と環境を一つの空間として設計した。

それは、紫禁城やヴェルサイユ宮が庭園を含めて計画的で左右対称で、人造的である。日本の庭園が、“自然の借景”という意識があるのが大きな特徴ではないか。

そして日本の自然には、広大な砂漠や草原がなく、人々は山野に囲まれた谷や盆地、海岸と山の間の狭い平地に住んでいたため、自然的環境から隔てられた空間ごとに、ムラ（村）が形成され、狭いが故に個人の独立は成立せず、協力する共同体として行動することとなっていた。

「水車」は共同体で、成立する社会的象徴でもあり、環境と建築物の共生の象徴とも捉えられる。

●「郷土研究」でも、“自然への深い関わりと知恵を持つ民とムラ（村）の多様性”に感嘆した。そこには、自然への畏敬の念を抱き、自然と共生しながら生き、その思いを伝える土地ごとの神話が口頭伝承されていた。それらに影響したであろう古事記、日本書記などの神話から「風」と「水」への民の思いを探ってみた。

### 「風」の神

古事記など神話では、として**天御柱神**（アメノミハシラノカミ）や**国御柱神**（クニノミハシラノカミ）とされ、古来、風は神霊の乗り物として信じられてきた。だが、乗ってくる神は、湿気を払い心地よい風を吹かせるだけでなく、ときに悪風、魔風を操って人間の安定した生活や生命を脅かした。当然、人々は風の神のもたらす災いを防ぎ、被害が軽くすむことを願って祈るようになった。大和国（奈良県）の龍田の風神は、古くから朝廷に重視され、篤く崇敬されてきた有力な神である。崇神天皇の御代に龍田の風神が現れ、以来、大雨洪水による不作の年が続いた。どんな神が災いを招いているのか占いをした天皇の夢に現れたその神は、自らを天御柱神、国御柱神と名乗り、不作の災いを除くために龍田の宮を造って祀ることを要求したという。名前の「柱」は、風の強烈なパワーを象徴する、そして災害をもたらしていた龍田の風神は、自分を手厚く祀ってくれたら、逆に豊作をもたらし、悪疫流行を防ぐ守護神になるだろうと告げたというのである。

### 「水」の神

日本書紀などでは**罔象女神**(みつはのめのかみ)と表記する。神社の祭神としては**水波能売命**などとも表記される。**淤加美神**とともに、日本における代表的な水の神(水神)である。日本においては水神は田の神と結びついた。田の神と結びついた水神は、田のそばや用水路沿いに祀られていることが多い。また、水源地に祀られる水神(**水分神**(みくまりのかみ))は**山の神**とも結びついている。農耕以外の日常生活で使用する水については、井戸・水汲み場に水神が祀られる。

神話にあるように、「風」は外からの脅威のある神であり、「水」は近くの水源から恵みを施す親しい神という意識のようだった。

●「国家の品格」と「日本文化における時間と空間」と「郷土研究」から日本人の心情と行動様式が生み出して、何百年と愛される「作品」の意味も紐解けてくる。

- ・「国家の品格」の“武士道”にある“道”という極める奥深きもの
- ・「日本文化における時間と空間」の「オク(奥)」の概念
- ・「郷土研究」の“民やムラ”の探求

これらを一つの形にしたのが、松尾芭蕉の「奥の細道」ではないか。芭蕉は、まさに生きる哀れの道の探求を旅で行い、それは、奥(東北、北陸)へ、そして、その土地の伝承や哀れを俳句にし続けて生涯を終えた。

松尾芭蕉の「奥の細道」の人気は、今も衰えず、現代の人々の心を捉えて離さない。そして、今でも芭蕉の足跡を辿る人々が多いのは、その行動への共感があるのではないか。

「国家の品格」と「日本文化における時間と空間」と「郷土研究」で、日本人の心情と行動様式をさらに深く理解ができたのではないかと思えてくる。

## <水車のトポロジー（場の理論、生活空間の関数）>

これをトポロジー（場の理論、行動を人と環境とからなる心理学的場、すなわち生活空間の関数）の考えから捉えてみたい。

前に説明したように、中近東（メソポタミア・エジプト文明）の頃を起源とする「風車」と「水車」は西洋や東洋に伝わり、自然環境により「風車」と「水車」への依存の割合は異なるものの「風車」と「水車」は併用されてきた。「水車」の特徴として、一般的に安定した水流を確保するため、川から水を引く用水路等の建造が必要となるため、共同体での利用が前提となってくる。「風車」では、耕地に単独での建造、利用が可能であるという違いがある。

しかし、日本では「水車」のみが広く普及し利用されてきた。

川から水路を引き、水車を回して、精穀や灌漑に使う。川からの水路は、台風、大雨時に堰を閉じ守る。また、動力として利用した水は、田畑に不可欠な水でもあり、人間の生きるための水ともなった。どこまでも実態があるのである。

なぜ、日本は水車なのか。

“日本の風土、山と緑と豊かな雨に育まれた環境”

“その環境に感謝と畏敬の念を持つ民（常民）”

“その環境から与えられる豊かな木材を加工する匠の技を持つ民”

“村を前提とした共同体での利用”

という日本独自の「場の理論」（行動を人と環境とからなる心理学的場）と符合して「水車」が深く愛され郷愁を誘うのではないか。

そして、その感情は、人々の行動にも影響を与えるものと考えられる。

風車と水車には、共通点として自然のエネルギーを利用して、そのエネルギーを回転運動に変換し、動力を得て、精穀や灌漑に使われて来た。

風車と水車の相違点は、その動力源の違いから

- 1) エネルギー元の組成の視点から「空気（空虚）か水（実態）かの違い」と捉えられ
- 2) エネルギー元の性質の視点から「単用性か多用性かの違い」とも捉えられ
- 3) エネルギー元の振る舞いの視点から「制御不可能か制御可能か」とも捉えられ

れ

- 4) エネルギー元の移動性の視点から「境界不在（グローバル）と境界存在（ローカル）とも捉えられる

この振る舞いを日本人は、敏感に感じる。それは、経済活動においても、その振る舞いに影響し、日本人は敏感に反応するのではないか？

「風車」も「水車」も、エネルギーを回転運動に変え、人間の活動を助ける。回転するのは、「市場」と捉えると、そのエネルギーは「お金」に喩えられる。

そうすると、「お金」には2種類あると捉えることができる。

「風」に喩えられる「お金」は、「単元的で、制御不可能、境界不在」である。

これは、現在世界中を駆け巡るマネー（金融資本主義）として見えてくる。

「水」に喩えられる「お金」は、「多元的で、制御可能、境界存在」である。

これは、従来からある資金（実態経済）として見えてくる。

近年の世界の経済問題は、「風」すなわち金融資本主義が問題を起こしている。デリバティブ（派生）によるアジア経済危機とその後のLTCM破綻、債権証券化によるサブプライムローン問題など、全てを単元的に格付けレインデックス化し、実態から遠く離れ、拡散し制御不能となり、境界不在の世界への拡散し、破綻する。金融資本主義の成れの果であるが、近年どんどん実態と離れた取引が新たに生み出されて悪化している。

何か「風」が一つの「風車」＝「市場」に集中し、異常に回転させ壊し、次の「風車」＝「市場」に向かい、また異常に回転させ壊すという繰り返しの様相が浮かんで来る。

すなち、「生活空間の関数」として、説明不可能な異空間の経済活動が起こっている。

「風車」型資本主義と「水車」型資本主義とも、新たに名づけることで、この「金融資本主義」の異常性が日本人には良く理解できるのではないだろうか。

### (\*1)トポロジー

行動を人と環境とからなる心理学的場、すなわち生活空間の関数として定義し、トポロジーの概念を用いて記述しようとする心理学。レビン(\*2)が創始。場の理論、位相心理学。

また、本来は、数学の一分野であり、トポロジとはギリシャ語を語源としており、トポ(topo)は位置を表す言葉で、ロジー(logy)の部分は学問を表します。つまり、トポロジとは位置に関する学問ということで、日本語に訳すと「位相幾何学」であり、オイラーやガウスに始まる位相幾何学は約 250 年の歴史がある。オイラーは、いわゆるオイラーの多面体定理において球面に連続的に変形できるような多面体の辺・頂点・面の数の間にある関係が成り立つことを見出したが、これをもって位相幾何学の始まりとするのが一般的である。と訳されるようです。

### (\*2)レビン

(1890-1947) ドイツの心理学者。ゲシュタルト心理学派の一人。ナチス・ドイツ成立により渡米。

「場の理論」を唱え、トポロジー・ベクトルなどの数学的概念を用いて独創的な実験的研究を行い、グループ・ダイナミクスの基礎を築いた。著「パーソナリティの力学説」「トポロジー心理学の原理」など。レウイン。