

国家宣伝としてのリクリエーション

―一九三〇年代ニューヨークとモスクワの余暇文化―

亀田 真澄

1. イントロダクション

資本主義と共産主義をそれぞれ代表する二大国家、アメリカとソ連は、しばしば似通ったプロパガンダを行っていた。一九六〇年代の宇宙開発プロパガンダはその最たる例であるが、アメリカ文化とソヴィエト文化のあいだに多くの共通点を見出すことができる時代として、最初のピークとみなせるのは一九三〇年代後半の時代である。

一九三〇年代のアメリカといえば、大恐慌の影響を強くこうむった失意の時代だ。労働力の三分の一が無職であったとされる。しかし、簡単に比較することはできないものの、ソ連の状況はさらに悲惨だった。スターリン主義最盛期にあって大粛清の嵐と物資不足にあえいでいたソ連では、だれも明日の命が保障されていなかった。この時代にはアメリカでもソ連でも、きびしい現実から目をそらさせるかのように、「幸せで豊かな、楽しい生活」という不自然なほど明るいイメージがプロパガンダの鍵となっていた。

「アメリカン・ドリーム」という用語が一九三一年に生まれ、どんなに貧しい出身でもアメリカでは一攫千金の可能性があるという意味合いでさかんに用いられるようになる。時を同じくしてソ連では、スターリンが演説で述べた「同志たちよ、生活はより良くなった。生活は楽しいものとなった¹⁾」(一九三五年)という言葉が時代のスローガンになる。「英雄的に」仕事量をこなせば、豊かで幸せな生活を楽しめる一握りの枠に入ることができるだろうと、労働者たちは夢見た。

「幸せで豊かな、楽しい生活」を予期させるためのプロパガンダは、映画などのメディア表象のほかに、人々が憧れるような消費財の普及を通しても行われていた。本稿ではとくに、ニューヨークとモスクワにおける余暇イメージの創出を取り上げたい。この二つの大都市の再建計画には多くの興味深い共通点があるものの、これまでの研究で比較的に取り上げられることはなかった。

いずれも人口過密に悩んでいたニューヨークとモスクワは、一九三〇年代に大きな変化を遂げた。ニューヨークではこの時期に、高速道路やパークウェイがはりめぐらされ、自動車社会化が強力に推しすすめられた。他方、モスクワでは都心集中型の都市建設が行われ、ソ初の地下鉄が建設されるなど公共交通網が整備されていった。一見、正反対の方向へと発展したように思われる一九三〇年代ニューヨークとモスクワであるが、共通点も多かった。

まず着目したいのは、それぞれの都市で再建を担っていた人物―アメリカにおいてはロバート・モーゼス、ソ連においてはラザリ・カガノヴィチーだ。彼らは建築に関してはまっ

多くの素人でありながら、政治権力を駆使し、細部に至るまでをコントロールしていた。モーゼスがニューヨーク大改造案を市民の前で公表したのは一九三〇年二月のことであるが、カガノヴィチがモスクワ再建計画の報告を共産党中央委員会総会で行ったのはその翌年、一九三一年六月のことであるから、ほぼ同じ時期から都市改造計画がすすめられたことがわかる。

二人の都市再建計画に共通するのは、第一に、「美しさ」の追及だ。美観へのこだわりは身の丈にあわない贅沢だという批判を時に巻き起こしたが、モーゼスもカガノヴィチも妥協を許さず、莫大な予算をつぎこんだ。このことは失業者のあふれるニューヨークやモスクワにおいては、大規模な再雇用を生むことにもなる。

第二の共通項として、公園などのリクリエーション施設・スポーツ施設と都心中央部とをつなぐことによって、休日には体を動かして健康的に過ごすという余暇のスタイルが生まれたということを挙げたい。大戦間期には欧州をはじめとして公衆衛生が重視されるようになり、なかでも運動をすることによって健康を増進させることが必要だという認識が広まっていた。公共のスポーツ施設やプールなどがさかんに建設されるようになったのもこのころからだ。この流れのなかでニューヨークやモスクワでもリクリエーション施設が建設されるようになるが、それらは規模の点において他国を圧倒するものだった。さらに、ニューヨークでは高速道路・パークウェイ建設によって、モスクワでは地下鉄建設によって、都市中心部とリクリエーションの場所を結ぶという作業が同時に行われていたところが特徴的だ²。

2. モーゼスのニューヨーク改革³

本節ではまず、ロバート・モーゼス（一八八八年～一九八一年）がニューヨークのインフラストラクチャーを支配するに至った経緯と背景について紹介したい。

コロンビア大学で政治学の博士号を取得したモーゼスは、行政の実際を学ぶべく、まずはニューヨーク市調査局で無給のポストに就いたのち、一九二二年、アル・スミス州知事のもとで顧問に抜擢されることとなった。州刑務所システムの再編など、大規模な刷新プロジェクトを次々と成功させたモーゼスは、若き改革派として知る人ぞ知る存在になっていく⁴。そんなモーゼスが都市インフラの再建にかかわるようになったのは、ひょんなことから巨大ビーチ建設の夢にとりつかれたためだった。

・モーゼスのビーチ構想

大学時代には優れた水泳選手であったモーゼスは、泳ぐことがなによりも好きだった。夏になると海でいつまでも遠泳をし、冬も深場での船釣りを楽しんでいた。そんなモーゼスがこよなく愛していた場所は、ロングアイランド南部のバビロンという街だ。友人に呼ばれてたまたま訪れたこの場所がすっかり気に入ったモーゼスは、家族で過ごすためのバンガローを買い、夏になると州政府での仕事を終えるやいなや列車に乗りこみ、バビロン

へ帰る日々を送っていた。ある日モーゼスは、車窓からのぞく美しい風景を探索してみようと思い立ち、運転手を雇ってロングアイランド南部を走ることにした。州政府職員のモーゼスは、資産家たちの門を通り抜けることができた。そしてモーゼスは、手付かずの自然に目を見張った。

当時のニューヨークの市民たちは、余暇を過ごす場所に飢えていた。産業の機械化が進み、労働時間が減少するにつれ、休日を家族と過ごす時間が生まれた。しかし当時は、容易にアクセスできるビーチといえば、遊園地のコニー・アイランドくらいだった。

ロングアイランド北部には美しいビーチが広がっていたものの、そのあたりはアメリカ独立戦争のころから、ロックフェラー、モルガン、カーネギーといった財閥家や貴族たちの所有地となっていた。彼らの財界での権力は、ニューヨーク州での政治的権力を意味していた。彼らはロングアイランドの広大な領域を支配し、かつ、一般の人々が入ってこられないように、ロングアイランドの公道に門を設け、武器をもった警備員に守らせていた。そのため、ニューヨークの家族連れがビーチでピクニックをしようと、ロングアイランドへ車を走らせたても、彼らを待ち受けていたのは、銃を手にした警備員の「ここは入れないから、先へ行け」という命令であった。そして、いくら先に行っても同じことを言われ続けるため、結局がっかりしながらあきらめて、来た道に戻るしかない。そんな状態であってもニューヨーク市内からロングアイランドへと車を走らせる人の数は増える一方で、ロングアイランドが一部の資産家たちに占有されているということへの不満が高まっていった。

手付かずのロングアイランド南部を探索したモーゼスは、そこに新しい余暇の可能性を見た。海岸沿いには広大な範囲にわたって、砂の長期的な堆積によって少しずつ形成された泥の浅瀬が続いている。モーゼスはこのようにして、荒れ果て茫々としたロングアイランド南部に、美しいビーチをつくることを夢見るようになる。当時のアメリカの海水浴場は、豪華なプライベート・ビーチか、あるいは粗末なトイレが設置されただけの公共のビーチかの二者択一であった。モーゼスが思い描いたのは、プライベート・ビーチのように綺麗で、たくさんの人々が無料あるいは安価で利用できる巨大な総合公共リゾートビーチの姿だ。

モーゼスはこのとき、アル・スミス直属の顧問であり、州政府の公職についていたわけではなかった。そこで一九二四年、アル・スミスはモーゼスの実績への見返りとして、政府内の役職をプレゼントすることにした⁵。モーゼスはビーチ建設の夢を実現するため、いずれも新設のニューヨーク州公園委員会委員長と、ロングアイランド州立公園局長の兼任を強く希望した。モーゼスは法案作成の天才として知られていたが、ニューヨーク州公園委員会と、ロングアイランド州立公園局を新設するための法整備を行ったのもモーゼス本人であった。したがってそのトップの座につくというのには、自作自演気味の行為であり、モーゼスの目論見どおり、ニューヨーク州における公園関係の権力を一手に握ることとなった。

モーゼスが推し進めたのは、ロングアイランドのリゾート化だ。ロングアイランド中を走る、整備されたパークウェイが、およそ百か所の新設の橋を通り抜けるという壮大なプランだ。パークウェイが、ニューヨーク中心部とロングアイランドの湖畔や海岸沿いに新設された巨大公園群を結ぶというものだ。公園局のモーゼスが道路まで作ることができた理由は、「パークウェイ」であれば公園施設の延長とみなされ、公園局の管理下に置かれたためである。

・「ビーチの王様⁶」、ジョーンズ・ビーチ



1950年代のジョーンズ・ビーチ。Hanc, Jones Beach, p.9



ジョーンズ・ビーチの給水塔。1936年の独立記念日。Hanc, Jones Beach, p.91

モーゼスのジョーンズ・ビーチ州立公園計画は前代未聞の規模であり、建築家たちも疑問を呈したほどだった。モーゼスは建築の専門知識を持っていたわけではなかったものの、脱衣所など自ら設計した部分も多く、また駐車場やレストランの表示標識などの細かいデザインに至るまで、モーゼスが決定するというこだわりようで、周囲の施設やテラスはすべて、高品質の石と煉瓦で作るように指示していた。プールには給水塔が不可欠であるが、鉄製の巨大な給水塔は、特に夜になると不気味な存在感をあらわすものだ。給水塔の印象をやわらげるためにモーゼスが考え付いたことは、給水塔全体を煉瓦でおおうことによって、教会の鐘楼のように見せるということだった。さらに、ジョーンズ・ビーチの幹線道路はガードレールや電灯の柱をすべて木製にするなど、美観にこだわりぬいたモーゼスの計画は、予算のうえでも型破りだった⁷。

たとえばロングアイランドの公園とパークウェイ建設にかかる全費用として、州から与えられていたのは百万ドルであったにもかかわらず、土地収用のためだけでそのほとんどを使い切ってしまったモーゼスは、工事開始のためにさらに百万ドルを要求するという有様であった。州の財政を圧迫しすぎていること、そもそも計画が大規模すぎたこと、さらに高級な石や煉瓦を使うなど、不必要な贅沢をしている

ことから、追加の予算請求には反対意見も多かった。しかしモーゼスへの信頼の厚いアル・スミス知事の賛成に加え、ロングアイランドにはすでにモーゼスの指揮下で、モントーク・ポイント州立公園、ハイザーヒルズ州立公園、ワイルドウッド州立公園などが完成し、市民の強い支持があったことから、モーゼスの要求は認められることになった⁸。一九二四年にはロングアイランドにただひとつだった州立公園は、一九二八年には十四にまで増え、ニューヨークで休日をロングアイランドの州立公園で過ごすという新しいライフスタイルが定着し始めていた。モーゼスの功績やメディアでもしばしば取り上げられ、「一九二七年がチャールズ・リンドバーグの年だとすれば、一九二八年はモーゼスの年だ」と言われた⁹。

ジョーンズ・ビーチ州立公園が開園したのは一九二九年八月のことだった。十キロ以上にわたってまっすぐに伸びる砂浜の周囲に、巨大なシャワールーム、一万個のロッカー、飛び込みプールや子供用の浅いプール。通常のプールは一度に数百人が入れる規模だ。さらにゴルフ場、ローラースケートリンクなどのスポーツ施設がビーチを取り囲み、その合間にはレストランが顔を見せる。人々はジョーンズ・ビーチの規模のみでなく、趣向をこらしたデザインにも感嘆した。従業員たちは船員のコスチュームを着ており、下を見ればコンパスや地図などの楽しいモザイク画が広がり、噴水型の水飲み場では水栓が舵の形になっていたし、ゴミ箱は汽船の煙突のようなデザインになっていた¹⁰。

アメリカでもっとも美しいビーチがニューヨーク市内から自動車で一時間という距離の場所に誕生したとして、当時のメディアはモーゼスの功績を手放しでたたえた。海外からの視察団も相次いでいたが、なかでもベニート・ムッソリーニはイタリアからの使節団を派遣し、ジョーンズ・ビーチにならった「ベニート・ビーチ」建設計画を立てていたという¹¹。ビーチはたちまち人気になった。一九三〇年には一七五万人だった来園者数は、一九三一年には二七〇万人、一九三二年には三二〇万人にのぼり、大きすぎると批判されたビーチは、たちまち大混雑した¹²。

・プール・ウィーク

ロングアイランドの次にモーゼスが目をつけたのは、ニューヨーク市内でのアクアティック・リクリエーション施設の建設だ。一九三〇年二月、モーゼスは高級ホテルの舞踏会ホールに集まった五百人のニューヨーク市民を前に、ニューヨーク大改造計画を披露した。モーゼスの大規模な都市計画には、交通量の多いマンハッタンを避けて、ブルックリン区やクイーンズ区からニューイングランド方面を結ぶルートが含まれており、集まった人々を歓喜させた。たくさんの公園が建設されることになっていただけでなく、ニューヨーク州中にはりめぐらされたハイウェイが、ロングアイランドのビーチ・公園群とマンハッタン中心部を結びつけるようにデザインされていたところにも、モーゼスらしさがあらわれていた¹³。

モーゼスの語る未来のニューヨークは、混雑し殺伐とした大都会ではなく、人々がすこ

やかに暮らせる、緑豊かな理想の街だった。計画は完璧に見えたものの、恐慌の影響が深刻化するなかで予算の見通しが立たず、とりあえず延期されることとなった。

一九三三年、モーゼスは当時のニューヨーク州知事レーマンから緊急公共事業委員会委員長に任命される。緊急公共事業委員会とはアメリカではこのときニューディール政策の一部として、二年間で三五〇万人を再雇用するためのプロジェクトが公募された際につくられたもので、ニューヨーク州としてプロジェクトを申請するための委員会だ。計画はあるが資金のあてがなかったモーゼスには願ってもないポストだったと言える。モーゼスのプロジェクトはすぐに建設作業に取り掛かれるように入念に計画されていたため、失業者対策として優れていたうえ、公共事業促進局（WPA）の方針としても余暇施設は消費を促すという考えだったので、結果として、全プロジェクト予算の七分の一にものぼる額がモーゼス主導の計画につぎまれることとなった¹⁴。一九三四年の一年のあいだにモーゼスが新設した公園は、一一九ヶ所にも及ぶ¹⁵。

さらにモーゼス是一九三四年、ニューヨークの五つの地区にわたって、計二十三の屋外プールをつくと宣言する¹⁶。土地買収という時間のかかる手続きをしなくてもいいように、車を走らせて自分の目で見つけた空き地を収用するなど、昼夜を問わずプール建設に邁進したモーゼスは、一九三六年には十週間にわたって、ニューヨーク都市部で毎週一箇所のプールを新設することに成功する。

モーゼスの手によってニューヨークの街中に作られたプールは、ロングアイランドのビーチ群と同様に桁違いの大きさで、同時に数千人が泳ぐことができるというものだった。ヨーロッパ各都市でもこの時期には屋外プール建設がさかんであったが、これほどの規模のプールはありえなかったと言われる。しかも、野球やハンドボールなどのスポーツ施設、飛び込み用プールやダンスホールが併設されていることも多く、誰もが一年中楽しめる施設として設計されていた。

「プール・ウィーク」は派手なオープニングセレモニーによっても新聞をにぎわせた。高校生や退役軍人たちのパレードに始まり、夕方にはプールでのセレモニーを開始する。プールサイドでのセレモニーが暗くなってから行われたのは、水中照明を美しく見せるための演出だ。水泳のオリンピック選手を呼んだり、仮装での競泳や、場所柄にあったイベントが行われたりした。たとえばハーレムのコロニアル・パーク・プール開園記念セレモニーでは、アフリカ系アメリカ人のタップダンサーによるショーが開催され、参加者たちみんなが歌って踊れるような雰囲気だったという¹⁷。

モーゼスの手によるビーチやプールは、公共施設といえば「二等品」だという偏見を一新するものだった¹⁸。誰でも楽しく健康的な休日を、気軽に、そして快適に過ごすことができるようになったことは、格差是正を目標とするニューディール政策を象徴する成果と考えられるようになる。モーゼスの計画自体はプロパガンダの目的で作られたものではなかった。しかし新聞・ラジオ・雑誌での報道、そして映画などでのメディア表象を通して、「幸せで豊かな」生活様式のシンボルと見られるようになっていったことで、一九三〇年代ア

アメリカの楽観主義キャンペーンを支える「証拠」として機能した。

3. カガノヴィチとモスクワ地下鉄

ラザリ・モイセイェヴィチ・カガノヴィチは、一八九三年、ウクライナの貧しいユダヤ人家庭に生まれ、キエフで靴職人をしていた青年時代にボリシェヴィキに入党する。ロシア語、ウクライナ語、イディッシュ語を話すカガノヴィチは一九一七年の二月革命ののち、キエフの赤軍でプロパガンダ部門を担い次第に評判をあげていく¹⁹。このころスターリンに目をかけられ、一九二二年には共産党書記局の組織部局長に着任、スターリンへの忠誠を前面に押し出しながら、出世の道を邁進し、一九三五年からは交通人民委員（「人民委員」とはいわゆる大臣の地位）、三七年からは重工業人民委員を歴任する。このころにはスターリン、モロトフに次ぐ政府高官となっていたカガノヴィチは、ウクライナからつれてきた実の兄弟など、自分の腹心たちで固めたチームを結成して権力を掌握していく。その勢いは、スターリンの地位を引き継ぐのはカガノヴィチであろうとささやかされるほどだった²⁰。なお、カガノヴィチはユダヤ人という出自にもかかわらず大粛清の時代を生き延び、一九九一年に九十七才で亡くなる。これはソ連崩壊のほんの五ヶ月前のことであり、ソ連という国家のほぼ全体像を見届けた人物である。

・ラザリ・カガノヴィチのモスクワ再建計画

一九三〇年代までのソ連は、十月革命後の内戦による荒廃や飢饉、農業集団化のための強制移住や家族離散によって大きく変化しており、きわめて不安定な「流砂社会 Quicksand society²¹」だった。特に首都モスクワへは、土地を失った農民たちが職を求めて押し寄せてきていた。この時期、一九二八年には二二〇万人だった人口は、一九三三年には三七〇万人にふくれあがっているが、このうち一九三一・三二年の二年間だけで百万人増というから、人口過密状態が急速に高まったことがわかる。一九三二年には国内八都市を対象として国内パスポート制度が導入され、許可された者以外は都市への出入りが制限されるようになるものの、モスクワの都市インフラストラクチャーを近代化する必要があることは明らかであった。

一九三一年、当時モスクワ党組織第一書記であったカガノヴィチは、共産党中央委員会総会で報告「モスクワの都市建設とソ連での都市経営の発達について」を行い、モスクワ都市機能の刷新計画を発表した。トロリーバス、セントラルヒーティング、街路照明、トイレ、道、橋、公園、工場の食堂などを建設・改善しようという計画だ。このモスクワ再建計画はすぐに実行に移されることとなり、カガノヴィチはモスクワ再建「アルフ・プラン（建築計画委員会）」委員長に着任した。

カガノヴィチのモスクワ再建計画がすべて実現したわけではなかったが、豪華絢爛なホテル・モスクワ（一九三一年からコンペ開始、一九三五年完成）、摩天楼のようなオフィスビル（ソフナルコムとゴスプランの本部ビル、内務人民委員部のリュビャンカ拡張計

画)、モスクワへの水利供給を改善するためのモスクワ―ヴォルガ運河が、この計画に沿って建設された。特に、目に見えて人々の生活を変えたのは、ソ連初の地下鉄建設²²である。歴史家カテリーナ・クラークは、モスクワ再建計画のシンボルとして、以下のように地下鉄建設について述べている。

『新しいモスクワ』はほとんどユートピアのようなものだとわかった。壮大な計画のなかのほんの小さな一部しか実現しなかったからだ。ただし、ユートピアは理想の町としての地下鉄においてもっともよく実現されていた。この地下鉄という町には、誰も住むことはなかったが²³。



「地下鉄がある!」、1935年のポスター。中央右側の人物がカガノヴィチ。Sergey Kuznetsov, Alexander Zmeul, Erken Kagarov, *Hidden Urbanism: Architecture and Design of the Moscow Metro 1935-2015* (Berlin: Dom Publishers, 2016), p.145.

地下鉄建設にあたっては、建設の物資供給などを担う建設トラスト「メトロストロイ」の局長にカガノヴィチが就任、ニキータ・フルシチョフが実働部門を担当することになった。フルシチョフは当時を振り返って、次のように述べている。

モスクワ建設にとりかかったとき、我々はこの仕事にどんなことが必要となるかについて、きわめてばくぜんとした考えしかもっていなかった。われわれはほとんど知識がなく、地下鉄をなにかたいへん超自然的なものだと考えた。今日、宇宙飛行を考えるほうが、一九三〇年代のはじめにわれわれがモスクワ地下鉄の建設を考えたよりも、容易に思える²⁴。

・共産主義と地下鉄

モスクワ地下鉄の特徴は、なんといっても、「地下宮殿」と呼ばれるほどの壮麗さだ。ソ連ではもともと、地下鉄とは資本主義的であるという考え方が根強く、地下鉄建設の計画自体は何度かもちあがっていたものの、反対派の強い抵抗にあって、いずれも頓挫していた。狭くて暗い地下鉄の列車が、労働者たちをぎゅうぎゅう詰めにして運ぶという風景は、労働者搾取のシンボルでしかなかったのである²⁵。反対派たちを納得させながらモスクワ地下鉄建設をすすめるためには、モスクワ地下鉄が「共産主義的」である必要があった。そこで、資本主義国家の地下鉄が労働者を家畜のように扱うのに対して、共産主義国家の地下鉄は労働者たちにとって宮殿のような場になるべきだと考えられ、広く明るい場所になるように設計されることが決まった²⁶。

ニューヨーク地下鉄の天井の高さの平均が二・七メートルであるのに対し、モスクワ

地下鉄のほうは五、六メートル、ニューヨーク地下鉄のプラットフォームが三、五メートル前後であるのに対し、モスクワ地下鉄は四～二十二メートル）と、ニューヨークと比べるとかなり大きい造りになっていた。また、「電灯の光があらゆる場所に反映し、地下の世界を輝かせる光景は、あたかも魔法のほうに見えた²⁷⁾」などと評されることが多いが、これはあながち空疎な誇大広告ではなかった。



クールスカヤ駅のスケッチ、1938年。Kuznetsov, Zmeul, Kagarov, *Hidden Urbanism*, p.131.

駅構内の照明の明るさは、ロンドン地下鉄の二十四ルクスに比べて、モスクワ地下鉄は五十ルクスであり²⁸⁾、これは当時のソ連においてはありえない明るさだった。整然とならぶシャンデリアやモダンなライトが、煌々と大理石の表面を照らす光は、ソヴィエトの未来の明るさを象徴していると宣伝された。当時の市民は、「私たちの労働者が地下鉄に乗るとき、彼は嬉しく喜びに満ちているはず。すべてに勝利する社会主義の光で輝く宮殿のなかにいるように感じるはず²⁹⁾」と、モスクワ地下鉄について語っている。当時の平均的な住宅はとにかく狭くて不便であり、しばしば水道の水が出ないだとか、隣人のたてる騒音がつつぬけであるとか、さまざまな問題を抱えていた。それに比べれば、地下鉄の駅が宮殿のような別世界に見えたというのもうなずける。

広さと明るさに加え、地下鉄の駅にはクリミア、ウラル、極東などの地域から集められた大理石がふんだんに用いられた。カガノヴィチによると、大理石はモスクワの永続性を象徴するものであり、人々に「駅に降りると、宮殿だ³⁰⁾」と思わせるために不可欠なものだった。

このころに建設された地下鉄の駅の特徴は、端正なギリシャ風の建設様式である。モスクワ地下鉄が「世界一美しい地下鉄」となるように建設されたことには、宗教が否定されたソ連において教会の代わりとして機能すべきとも考えられていたことも影響している。とはいえ、地下鉄第一期路線に用いられた大理石の総量が、帝政ロシア時代全体を通して用いられた大理石の量を上回っていたというのは、貧困にあえぐモスクワには不釣り合いだと言うほかないだろう。

モスクワ地下鉄はまた、駅ごとにテーマカラーが決められており、デザインが画一的にならないように工夫されていた。たとえば、一号線の終点ソコリニキ駅では、グレー色の大理石からなる太い四角柱が重々しく立ち並び、コムソモルスカヤ駅にはクリーム色の壁面とさまざまな色合いの大理石からできた柱が並ぶ。当時としては最大規模であったカガノヴィチ名称駅（現・アホートヌィ・リャト駅）のほうは、かなり広々とした駅構内にい

くつものアーチを架けるかたちで代理石の柱が並ぶ。ソヴィエト宮殿への最寄り駅である、その名もソヴィエト宮殿駅（現・クロボトキンスカヤ駅）では、白い代理石の柱が並ぶが、その上部は星のかたちに広がって天井と接続されている³¹。

すべての駅には長大なエスカレーターが設置されていたが、これは技術を象徴する「魔法の階段」だった。当時のソ連ではエスカレーターというものの存在自体を知らないことが普通であったというから、かなり珍しいものだったことがうかがえる。フルシチョフはのちに自伝で、建設計画の会議のときに初めて、「エスカレーター」という言葉を聞いたと回想している³²。

モスクワ地下鉄はカガノヴィチの無茶にも見えた計画に沿って、異例のスピードで建設がすすめられ、一九三五年には第一期路線（一三駅、一一.二キロ）が開通した³³。「世界でもっとも美しい地下鉄」の完成は、盛大な開通記念イベントによって華々しく祝われた。参加者たちに配布されたソノシート「地下鉄征服者たちの歌」は計二万五千枚に及び、また、地下鉄の建設作業から開通記念イベントまでを追った記録映画『地下鉄がある Есть метро』がいち早く公開された。ゴーリキーによる『われわれの達成』誌やグラフ誌『ソ連邦建設』が地下鉄完成を記念する特集を組んだほか、アレクサンドル・ロトチェンコとワルワラ・ステパーノヴァが写真を、ヴィクトル・シクロフスキーが文章をつけた豪華なフォトアルバム『再建されるモスクワ』も発売された。

地下鉄開通からまもなくモスクワへ亡命した経験のあるヴォルフガング・レオンハルトは、当時を次のように振り返っている。

到着の翌日、「地下鉄を見たくない？」と尋ねられた。モスクワ地下鉄は数週間前の五月十五日に開通したばかりで、みんなたいそう誇らしげだった。

人々の関心事の中心は地下鉄だ。どこへいっても、君はもう地下鉄に乗ったのかと聞かれた。あとに続くのは、地下鉄についてどう思ったのかという質問で、さらにそのあとには地下鉄の利点についての長ったらしい演説を聞かされるはめになった。異端者には一度しか会わなかったが、その人が言ったのは、地下の十分の一でいいから地上も素敵になればいいのに、ということだった³⁴。

地下鉄が開通すると、モスクワの日常生活は変わった。なかでも、モスクワ市民のあいだで、郊外のリクリエーション施設で健康的な余暇を過ごすという休日スタイルが誕生したことに着目したい。地下鉄建設の第一の理由として公式に言われていたことは、増加する都市人口の大量移動を効率化することだった。ただし、モスクワ地下鉄の路線を注意深く見てみると、人口の集中する地域を通過してはいたものの、移動の激しい地域をカバーしていないことがわかる。むしろ、地下鉄建設の目的のひとつは、モスクワ中心部とリクリエーションの場所とを結ぶということだったとも言える。

・モスクワの「楽しい休日」

公衆衛生の考え方が広まってくると、ソ連では「身体文化（「フィジーチェスカヤ・クルトウーラ Физическая культура」を略して、「フィズクルトウーラ Физкультура」）」という用語がつくられた³⁵。レーニン是一九二〇年に「調和的に発展を遂げた人間、共産主義社会の創造的市民をつくるためには、共産主義的な教育全体において、若者の身体文化というものが本質的課題だ³⁶」と述べ、まずは長引く内戦を戦いぬくため、また復興作業のための労働に耐えるための実用的な肉体強化として、「身体文化」が推進された。三十年代になると「身体文化」は、労働をはかどらせるための楽しく健康的な余暇文化を意味するようになっていった³⁷。

一九三五年に開通した第一期路線のふたつの終点は、ソコリニキ駅とパルク・クルトゥルィ（文化公園）駅である。ソコリニキ駅はソコリニキ公園へ、パルク・クルトゥルィ駅のほうはゴリキー公園（一九三二年に正式名称「マクシム・ゴリキー記念文化と休息の中央公園」として開園³⁸）へアクセスするために造られた駅だ。また、第一期路線完成の約一週間前に承認された第二期地下鉄計画によると、次の地下鉄路線は都心とイズマイロフスキー公園を結ぶよう設計されていた。イズマイロフスキー公園といえば、「スターリン・スタジアム」の建設予定地だった場所だ³⁹。スターリン・スタジアムは結局完成しなかったが、一九三二年に採択された建設案では、大人数でのマスパフォーマンスを組織するための広大なフィールドの周囲に、社会主義建設を象徴する彫刻をちりばめた、ソ連を代表するスタジアムになる予定だった。

ソ連ではリクリエーション施設の建設によって、スポーツの普及が重視されていたのみでなく、文学、映画、演劇、音楽、絵画や彫刻でしばしばスポーツを主題にする作品が発表されていたことが特徴的だ⁴⁰。これは、たとえば水彩画でスポーツの場面を描くというようなことは、当時はソ連以外の国ではほとんどなかった⁴¹。



革命広場駅の彫像、1938年完成。Kuznetsov, Zmeul, Kagarov, *Hidden Urbanism*, p. 135.

モスクワ地下鉄の駅にも、身体文化やスポーツをテーマとした装飾が多かった。第一期地下鉄では、たとえばソコリニキ駅には「円盤投げの男性」、「ボールを持った女性」など、スポーツをしている人物を描いた彫刻が設置され、ジェルジンスキー広場駅（現・ルビャンカ駅）の入り口を飾る八枚の浅浮き彫りのパネルには、労働者に加えてテニス選手とダンスをする人物をかたどったものがある。一九三八年に完成した革命広場（プローシャチ・レヴォリュー



アレクサンドル・デイネカによる「ソ連の二十四時間」。Kuznetsov, Zmeul, Kagarov, *Hidden Urbanism*, p.107.

ツイ）駅は、中央ホールとプラットフォームを結ぶアーチ状の通路が連なっていることが特徴的であるが、これらのアーチの左右にはそれぞれ、マトヴェイ・マニゼル作の一对の銅像が設置されていて、なかには円盤投げ選手の女性とサッカー選手の男性の銅像が一对をなすアーチもある。これらの彫像には、これまでのソ連にありがちな、熱血的な雰囲気ではなく、スポーツを楽しむ都会人といった風情がある⁴²。

スポーツのテーマがもっとも明瞭に打ち出されているのは、第二期地下鉄のディナモ駅（一九三八年完成）だろう。ディナモ駅はディナモ・スタジアムの最寄り駅として建設された駅であり、スポーツが構内デザインのテーマになっている⁴³。駅構内には彫刻家ヤンソン・マニゼルによる円形の浮き彫りが駅内部に設置されているが、サッカー、フィギュアスケート、アイスホッケー、新体操、スキー、円盤投げ、ロッククライミング、テニス、ボクシング、平均台など、さまざまな競技をしている人物が描かれている。

地下宮殿の最高傑作とも呼ばれるマヤコフスカヤ駅（一九三八年完成）は、中央ホールの天井にかかげられた、画家アレクサンドル・デイネカによる「ソ連の二十四時間」で有名だ。「ソ連の二十四時間」は楕円形をした三十五枚の着色ガラスに描かれたモザイク画で、さまざまな場所・人物・場面を通して、ソ連の一日を表現している。デイネカは運動の場面やスポーツをテーマにした作品で知られる画家であるが、ここでもデイネカらしく、人物像が描かれている十四枚中、八枚のパネルが運動をする場面にあてられている。飛び込み、スキーのジャンプ、バレーボール、棒高跳びの跳躍、パラシュートからの滑降が、いずれも下から見上げる構図で描かれており、天井を見上げる地下鉄乗客の視点と合うようになっている。ここでもスポーツをする人物たちは、綺麗に鍛えられた肉体をしてはいるが、やはり暑苦しい感じはなく、エレガントに余暇を楽しむ青年たちだ。「ソ連の二十四時間」のなかで興味深いのは、晴れた日のゴーリキー公園を描いたパネルで、オールを持った女性像の彫像を下から見上げる構図になっている。この彫像は一九三五年、ゴーリキー公園の噴水に設置されたもので⁴⁴、ソ連における新しく健康的な余暇文化を象徴するものだった。

4. 結論

一九三〇年代のアメリカとソ連は、幸福と豊かさのイメージを不自然なまでに強調することによって、厳しい現実から目をそらすためのプロパガンダを行っていた。モーゼスとカガノヴィチによる都市再建計画も、この文脈のなかで捉えることができる。

モーゼスによる巨大公共施設の建設は、モーゼス自身がプロパガンダとしての意識を持っていたわけではなかった。これはカガノヴィチの指揮したモスクワ地下鉄建設の目的のひとつに、世界中が大恐慌の打撃を受けるなか、ソ連社会主義経済はむしろ繁栄への道を歩んでいることの宣伝が含まれていたところとは異なる点である。また、モーゼスはレジャー施設とそれらを都市部と結ぶための自動車道を同時並行して建設していたが、カガノヴィチのほうはレジャー施設建設にかかわっていたわけではない。

ただしモーゼスによるアクアティックな余暇文化の創出は、結果として、「世直し」的傾向の強いニューディール政策の「顔」のひとつとなっていたわけであるし、またカガノヴィチ自身がかかわっていたわけではないものの、モスクワ地下鉄はもともと、郊外の公園やスタジアムといった施設と都市部を結びつけるようにデザインされていた。

ニューヨークとモスクワで同時進行していた、これらの巨大プロジェクトには、(1) 都市部と余暇の場所を結び付けたということのほか、(2) 貧しい時代にはそぐわないほどの贅沢を尽くしてまで、美しく広々とした外観にこだわり、(3) 一般市民にも手の届く余暇の質を飛躍的に向上させたという共通点があった。

さらに、その恩恵に浴したのは、余暇施設まで自家用車あるいは地下鉄によって気軽に移動できた都市生活者のみではなかった。華々しいイベント、新聞・雑誌・映画での報道や表象を通して、遠く離れた場所の人々にとっても、モーゼスとカガノヴィチのつくりあげた「楽しい休日」は、幸せで豊かな生活のアイコンになっていった。プロパガンダが有効であるためには、真実を含んでいる必要がある。ニューヨークとモスクワの都市再建はその意味で、当時のアメリカとソ連がさかんに国民に説いていた、「近い将来には豊かな時代が訪れるし、その兆候は既にあらわれている」というメッセージに信憑性をもたせることのできる、すなわち、近い将来に待っているはずの幸せな生活を予感させるために不可欠な、数少ない参照点のひとつだった。

註

1. “Основой стахановского движения послужило прежде всего коренное улучшение материального положения рабочих. Жить стало лучше, товарищи. Жить стало веселее. А когда весело живется, работа спорится. Отсюда высокие нормы выработки. Отсюда герои и героини труда. В этом прежде всего корень стахановского движения.” (Сталин И.В. Сочинения. v. I[14], California. 1967, С.89)
2. 本質的ではないものの、モーゼスとカガノヴィチに共通することとして、名前に旧約聖書の宗教指導者「モーセ」が入っているということも挙げておきたい。「モーセ」は英語で「Moses」であるから、ロバート・モーゼス (Robert Moses) の名字はモーセである。またモーセはロシア語では「モイセイ Моисей」であるが、ラザリ・モイセイェヴィチ・カガノヴィチ (Лазарь Моисеевич Каганович) の父称「モイセイェヴィチ」は父親の名前「モイセイ Моисей」から来るもので、「モーセの息子」といった意味だ。ユダヤ系の名前として珍しいことではないものの、歴史のいたずらを思わせる偶然と言えるだろう。
3. ニューヨークの都市改革について、坪野圭介氏から助言をいただいた。
4. Robert Caro, *The Power Broker: Robert Moses and the Fall of New York* (New York: Vintage Books, 1975), pp.60-142.
5. Caro, *The Power Broker*, pp. 151-160.
6. 「King of All Beaches」。次の箇所を参照。John Hanc, *Jones Beach: An Illustrated History* (Connecticut: The Globe Pequot Press, 2007), pp.113-125.
7. Hanc, *Jones Beach*, pp.80-87.
8. 理由としては他にも、州予算の多くを費やしてはいたものの、パークウェイの開通によって土地の価格がはねあがっていたため、結局は州にとって利益になるだろうと考えられたこともあった。
9. Caro, *The Power Broker*, p. 238. なお、ジョーンズ・ビーチとその周辺の様子は、ロナルド・レーガン主演の映画「ジョーンズ・ビーチの彼女 The Girl from Jones Beach」(1949 年) に見ることができる。
10. Caro, *The Power Broker*, pp.308-311.
11. Hanc, *Jones Beach*, pp.84-85.
12. Caro, *The Power Broker*, p.310.
13. Caro, *The Power Broker*, pp.341-343.
14. Marta Gutman, “Equipping the Public Realm: Rethinking Robert Moses and Recreation” in *Robert Moses and the Modern City*, p.73
15. 公園のオープニングセレモニーでは毎回、子どもたちがいっせいに、「モーゼスさん、ありがとう！」と声をあげるようになっていた。
16. Gutman, “Equipping the Public Realm,” p.76-77.
17. Gutman, “Equipping the Public Realm,” p.82-83.
18. Kenneth T. Jackson, “Robert Moses and the Rise of New York: The Power Broker in Perspective” in *Robert Moses and the Modern City*, pp.70-71.
19. “Introduction” in *The Stalin-Kaganovich Correspondence*, compiled and edited by R.W. Davies [et al.], Steven Shabad transl. (New Haven: Yale University Press, 2003), pp.21-23;
20. “Introduction” in *The Stalin-Kaganovich Correspondence* p.35. 以下、カガノヴィチの伝記的記述は、次の文献に依拠するものである。Феликс Чуев, Так говорил Каганович: Исповедь сталинского апостола. М., Отечество, 1992; E. A. Lees, *Iron Lazar: A Political Biography of Lazar Kaganovich* (London: Anthem Press, 2012).
21. Moshe Lewin, *The Making of the Soviet System: Essays in the Social History of Interwar Russia* (New York: Pantheon, 1985), pp.209-231.

22. モスクワに地下鉄をつくらうという計画自体は帝政ロシア期にさかのぼるもので、また一九二七年にも地下鉄建設計画が浮上している。しかしこのときには、地下鉄よりもまず住宅環境の改善を優先すべきだという人々からの反対の声が大きく、延期になっていた。モスクワ地下鉄に関して、次の文献を参照した。William K. Wolf, "Russia's Revolutionary Underground: The Construction of the Moscow Subway, 1931-35," PhD thesis, Ohio State University, 1994; Andrew Jenks "A Metro on the Mount: The Underground as a Church of Soviet Civilization," *Technology and Culture* 41.4 (2000) pp.697-724; Timothy J. Colton; Moscow: Governing the Socialist Metropolis (Massachusetts: The Belknap Press of Harvard University Press, 1995), p.254-257; 岡田譲『モスクワ地下鉄―「地下宮殿」の世界』、東洋書店、2009年。
23. [...] "new Moscow" turned out to be somewhat utopian, in that only small fraction of the grandiose plans for it were ever executed. In a sense, the utopia was best realized in the metro, which was an ideal city, except that no one actually lived there. (Clark, *Moscow the Forth Rome*, p.128)
24. 『フルシチョフ回想録』、61頁。
25. 地下鉄と労働者搾取のイメージはソ連に限ったことではない。たとえば、チャーリー・チャップリンの「モダン・タイムス」(1936年)の冒頭においても、小屋から大量の羊が出てくるシーンの直後に、地下鉄の駅から出てくる人々を重ねあわせるというシークエンスがある。
26. 反対派と推進派の議論について、詳しくは、Wolf, "Russia's Revolutionary Underground" を参照。ウルフによると、地下鉄反対派が力を持っていたからこそ、それに対抗する必要がある、モスクワ地下鉄は狭く暗い地下鉄にならずに済んだと考えられる。
27. Tijana Vujosevic, "Soviet Modernity and the Aesthetics of Gleam: The Moscow Metro in Collective Histories of Construction", pp.271-272.
28. Jenks, "A Metro on the Mount," p.710
29. "When our worker takes the Metro, he should be cheerful and joyous. He should think of himself in a palace shining with the light of all-victorious socialism." (Figes, *The Whisperers*, p.15)
30. Где человек, спускаясь на станцию, чувствует себя, [...] «как во дворце». (Каганович, Л. М. Памятные записки рабочего, p.442.)
31. 各地下鉄駅の特徴については、岡田譲『モスクワ地下鉄』に詳述されている。
32. 『フルシチョフ回想録』、65頁。
33. この正式名称は、非スターリン化のすすむ一九五五年に「レーニン名称モスクワ地下鉄道」へと改称されるまで、二十年間のあいだ使われた。
34. "Wouldn't you like to see the Metro?" I was asked the day after our arrival. The Metro, Moscow's underground railway, had been opened to passengers just a few weeks before, on 15th May, and everyone was exceedingly proud of this achievement. / It occupied so central a place in the public eye that almost everywhere I went I was asked if I had been on the Metro yet. At once followed the question how I had liked it, and then a lengthy disquisition generally developed on its merits. I only came across one heretic, who expressed the view that it would be nice if Moscow were one tenth as splendid above ground as it was underneath." Leonhard, *Child of the Revolution*, p.21.
35. Mike O'Mahony, *Sport in the USSR: Physical Culture - Visual Culture* (London: Reaktion Books, 2006).
36. "The Physical culture of the younger generation is an essential element in the overall system of communist upbringing of young people, aimed at creating harmoniously developed human beings, creative citizens of communist society." Quoted in: O'Mahony, *Sport in the USSR*, p.15.
37. ただしナチス＝ドイツとの戦争の危機が迫りはじめると、身体文化においても国家防衛の意味合いが強くなっていく。なお、ソ連がスポーツ大国として国家宣伝を始めるのは冷戦期からのことであり、当時はスポーツ選

手を育成して海外で活躍させるというようなことはほとんどなかった。

38. 公園自体は一九二八年に開園している。
39. イズマイロフスキー公園までつなぐ路線は、結局第二期路線には組み込まれず、戦時中の一九四四年に完成した。O'Mahony, *Sport in the USSR*, p.201; Nikolaus Katzer, Sandra Budy, Alexandra Kohring, Manfred Zeller eds., *Euphoria and Exhaustion: Modern Sport in Soviet Culture and Society* (Frankfurt: Campus Verlag, 2010), pp.56-57.
40. たとえば文学においては、ユーリー・オレーシャが1927年の作品『羨望』において、サッカーの場면을詳細に描いているのが有名だ。
41. "Sport permeated the public consciousness not only through its practice but also through its representation in a whole host of cultural activities, including literature, film, theatre, music, painting, and sculpture." O'Mahony, *Sport in the USSR*, p.8.
42. O'Mahony, *Sport in the USSR*, p.108-109.
43. ディナモ・スタジアムは、一九二八年の第一回労働者スバルタキアードを開催するために建設された。
44. 1935年に作られた女性像は裸体であったため、その後、公園のシンボルとするには性的すぎるとの批判が起こり、翌年、服を着た彫像に差し替えられた。

Holiday Propaganda: Constructing Recreation Culture in New York and Moscow in the 1930s

Masumi Kameda

The 1930s saw a worldwide trend of city rebuilding. Among the more famous examples are Albert Speer's Welthauptstadt Germania, Robert Moses's New York planning, and Lazar Kaganovich's Moscow reconstruction. These reconstruction projects transformed the everyday life of the masses in myriad ways. This paper gives a close reading of the emergent recreation culture which emerged out of this context.

The first part focuses on the construction of aquatic recreation facilities (e.g., beaches, outdoor and indoor pools, etc.) developed by Robert Moses in New York, and tries to explain how Moses influenced the holiday habits of New Yorkers in the second half of the 1930s. Moses provided a large number of New Yorkers with a chance to spend holidays in any of the numerous fully-equipped aquatic facilities that had become accessible through the development of the Park Way network. As a result, Moses succeeded in producing a new image of the "American way" of spending the holidays in a healthy, happy manner. The second part centers on the construction of the Moscow Metro, one of the most significant of the Moscow reconstruction projects headed by Kaganovich. This section attempts to untangle the relationship between the Moscow Metro and the larger Soviet project of creating a new physical culture throughout the Soviet Union.

By comparing the new recreation cultures in New York and Moscow in the 1930s, this paper tries to locate these contemporaneous metropolitan reconstruction projects within the broader context of the American and Soviet campaigns (and their respective emphases on "happiness"), and to identify the features of the newly constructed metropolitan lifestyle.