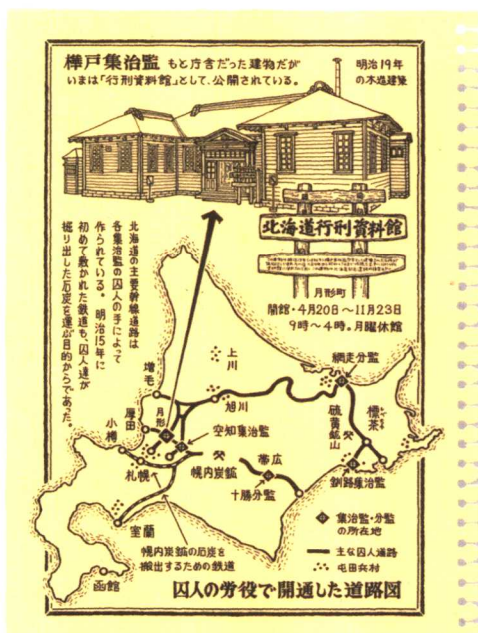


妹尾河童作品

窥视 日本 Japan

妹尾河童 著

陶振孝 译



妹尾河童作品

窥视日本

Japan

妹尾河童 著

陶振孝 译



Simplified Chinese Copyright © 2005 by SDX Joint Publishing
Company All Rights Reserved.

本作品中文简体版权由生活·读书·新知三联书店所有。
未经许可，不得翻印。

图书在版编目(CIP)数据

窥视日本 / (日) 妹尾河童著; 陶振孝译. —北京:
生活·读书·新知三联书店, 2005.11 (2006.1 重印)
(妹尾河童作品)
ISBN 7-108-02330-X

I. 窥... II. ①妹...②陶... III. 游记 - 日本
IV. K931.39

中国版本图书馆 CIP 数据核字 (2005) 第 097545 号

策划编辑	陈 晓
责任编辑	樊燕华
封面设计	罗 洪
出版发行	生活·读书·新知 三联书店 (北京市东城区美术馆东街 22 号)
邮 编	100010
经 销	新华书店
印 刷	北京市松源印刷有限公司
版 次	2005 年 11 月北京第 1 版 2006 年 1 月北京第 2 次印刷
开 本	880 毫米×1230 毫米 1/32 印张 5
字 数	93 千字 图字 01-2005-1353
印 数	15,001-25,000 册
定 价	15.00 元

目 录

京都地铁工程	2
桦户集治监狱	11
在盲人长谷川清的身边	24
导盲机器人和盲文印刷	34
“搬山节”	44
建议你去法庭旁听	53
钥匙和锁	62
皇居探秘	75
停运的东方快车	88
刺青与文身	101
电视广告制作的背后	114
红帐篷和黑帐篷	124
刑务所	136

窥视日本

京都地铁工程

凡是看过《费里尼的罗马》^①这部电影的人，都会记得这样一个场面，修地铁挖隧道，挖出了古代的遗址遗迹——精美绝伦的壁画。然而这些壁画一接触到空气，便一点点褪色，瞬间消失得毫无踪迹。这是个多么令人瞠目结舌的场面，同时给现代文明敲响了警钟。

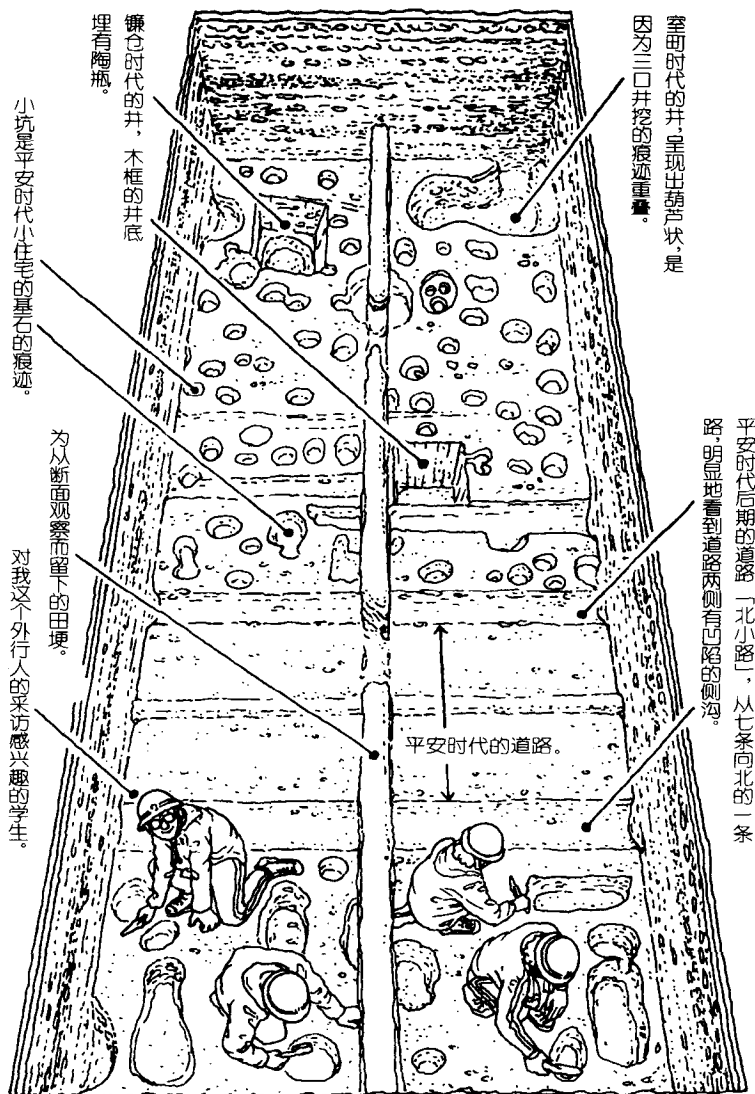
我非常想参观京都地铁工程，一是因为听人说“在京都不论挖哪儿，肯定都会挖掘出遗址遗迹来”。二是前边所说的电影镜头总是在我的脑海中重叠出现，令我感到神秘莫测！

自己常想钻进地铁工地看个究竟，但是，地面上盖着厚厚的钢板，也不让你看地下在干什么。偶尔从工地的缝隙中看到作业灯光闪烁，使我好奇心倍增。有一次我从缝隙窥视地下，惹得警察大动肝火。因为当时我蹲在红绿灯变换的、车水马龙的十字路口中间……

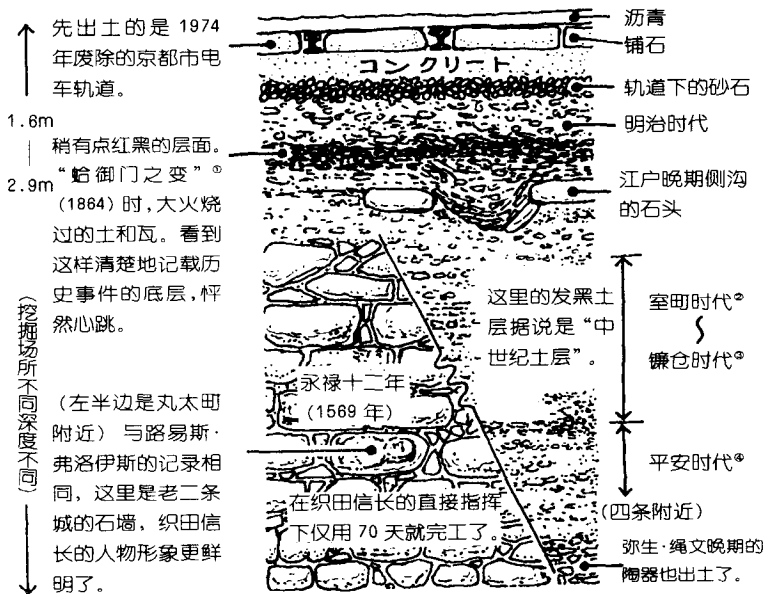
这回我可要仔细看看，正式向京都交通局递交采访两天的申请。实地看了一番，和《费里尼的罗马》电影中的描绘大相径庭。西方的建筑都是石头垒筑的，即使公元前的遗址都能保留完好，而日本建筑都是木结构，大体都化为泥土，不留痕迹，所留下的只是木柱下的垫脚石。即使如此，小心仔细的观察还是会发现地层的变化的。据说就是那么微不足道的一点点变化也能成为寻找珍贵资料的线索。

正因为如此，京都不是随便可以挖的。要挖必须得到政府的许

① 费里尼（1920— ）：意大利著名导演。其作品有《路》、《卡比利亚之夜》、《甜蜜的生活》、《8又1/2》等。



这是在东本愿寺前开的调查沟，宽5米、长20米的试挖沟。这里地层不乱，通过调查弄清了各个时代。



注:①蛤御门之变:又称“禁门之变”,发生在1864年。当时,长州藩士与守卫皇宫的萨摩藩士发生了激战,结果长州藩败北。

②室町时代(1336—1573)由足利氏执政。

③镰仓时代(1185—1333)150年间源赖朝执政,后被北条氏灭掉。

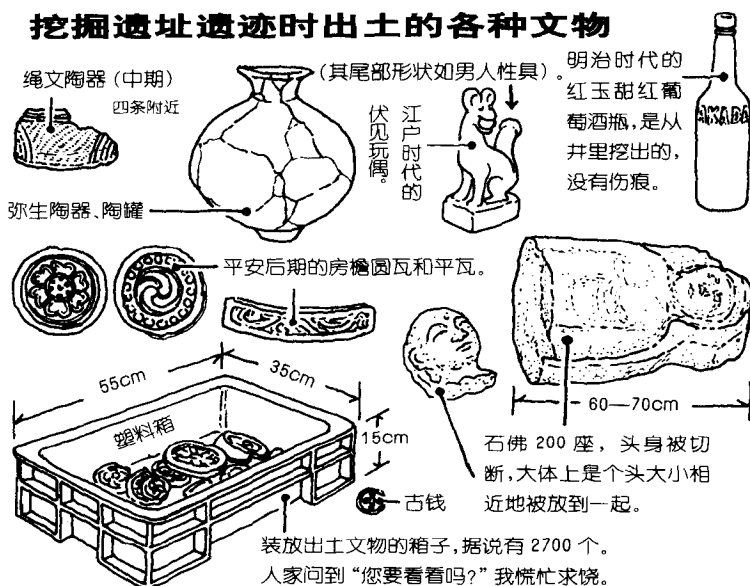
④平安时代(794—1185)400年间前期以天皇为中心的政治,中期由藤原氏摄政,后期院政开始,武士阶级兴起。

可,比如你要重建房屋,事前必须进行遗迹调查,而且房主还有义务支付这笔调查费。也就是说,今天的京都建立在各个时代的遗址遗迹之上的,由此可见保护遗产那可是相当麻烦的事啊!

京都地铁工程,首先从挖掘遗迹调查开始,先在路面划出一个长方形,然后剥开地表,边挖边调查,每次挖掘3—4厘米厚。也就是所谓露天挖掘。

这种遗址调查和在地里、山野里的挖掘截然不同,相当劳心费神。把南北走向的乌丸大道的街中心的路面挖了75处。市政为解决交通堵塞,在处理挖出土砂的问题上大伤脑筋。学者中也有人

挖掘遗址遗迹时出土的各种文物



对挖掘调查提出了质疑。“……在挖掘技术水平不够的时候还是不挖的好,我们有责任把文化遗产的原貌留给后世。如果这次修地铁所进行的挖掘是出于无奈的话,至少也要多花点时间仔细调查。只调查工程面积的 8%,那实在太少了”。批评的意见十分尖锐。

施工方说,“已经达到了极限,不能再牺牲市民的生活了”。人们要生活得舒适一点,就会到处遇上文明本身所带来的原罪的碰撞。如果这项工程逃脱不了这样的指责的话,至少要借此机会进行最大限度的解释,并且不拘泥于学术的领域。总之,是要让我们这样的外行人也弄个明白。

比如“老二条城”的石墙,由于这次的挖掘,首次显露原形等。对此大肆报道不为过也。只靠文献记载得知以前织田信长^①建造的“老二条城”,实际状况如何没人能说得清楚,只是一张白纸上的

① 织田信长 (1534—1582): 日本战国末期的武将,后统一了近畿地方,是革新派政治家。

“梦幻之城”。

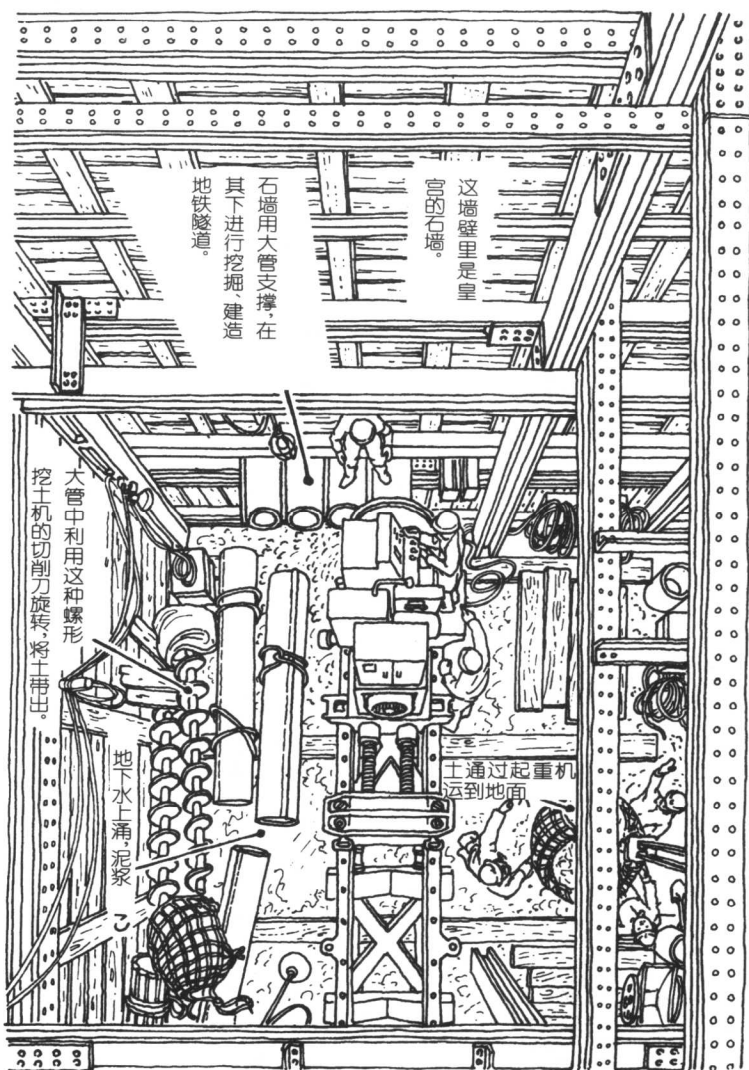
当时，葡萄牙人路易斯·弗洛伊斯^①以传教士身份来日本，他曾面见过织田信长。后来将当时的情况以书信形式向本国汇报，信中对建造老二条城有精彩描绘，“平时有 25000 人参加施工修建，最少的时候也有 15000 人施工，织田信长亲自持杖指挥。为了缩短工期、补充施工不足的石材，从各地的寺庙和府邸征集了石佛和石头祭坛来做建筑石材，有些大的石佛要先敲碎，然后再用绳子捆上拖到工地。这些信心十足的京都人让我战栗。”

在这里，织田信长被刻画为一个始终坚持合理主义的无神论者。此事的真假与老二条城的确切位置，长期以来一直是个谜。然而通过此次地铁工程遗迹调查，这些事一下子被弄得一清二楚。新发现的老二条城城址与推测的地点距离甚远。更为意味深长的是，从 5 个挖掘的场所挖出了用来筑石墙的二百多座石佛。路易斯·弗洛伊斯的记载果然不假。其他追溯到绳文·弥生时代等各个时代的出土文物也都是沉默的历史证物，同样动人心弦。

另一个盼望已久的是到现场参观。我戴上安全帽下降到地下后，立即感到与之前从缝隙中窥视后想像的情形大不一样。各个工区的工程进度差别较大，要是没有人给你解释，你根本搞不懂你是在什么工区，正在进行什么作业。更何况地下水涌出，泥泞不堪，脚下溜滑，几次险些摔倒，要不就是上方撞头。向导一个劲地问“您没事吧？”另外，我又“那是什么？为什么？”问个不停，让解说者大伤脑筋。对我这样的外行人，不能用行话术语，解释起来可让他们费力不少。

京都首期地铁乌丸线在地铁中属于短的，从有老乌丸车库的北大路站到京都站，南北长 17 公里。好像以后要延长到南竹田。这条地铁计划始于 1970 年，后来在市议会上通过，直到最近才施工。在此期间有人提出“遗迹调查问题耗资巨大”、“作为经营的铁路

^① 路易斯·弗洛伊斯 (1532—1597)：葡萄牙耶稣会传教士，1563 年到日本传教。



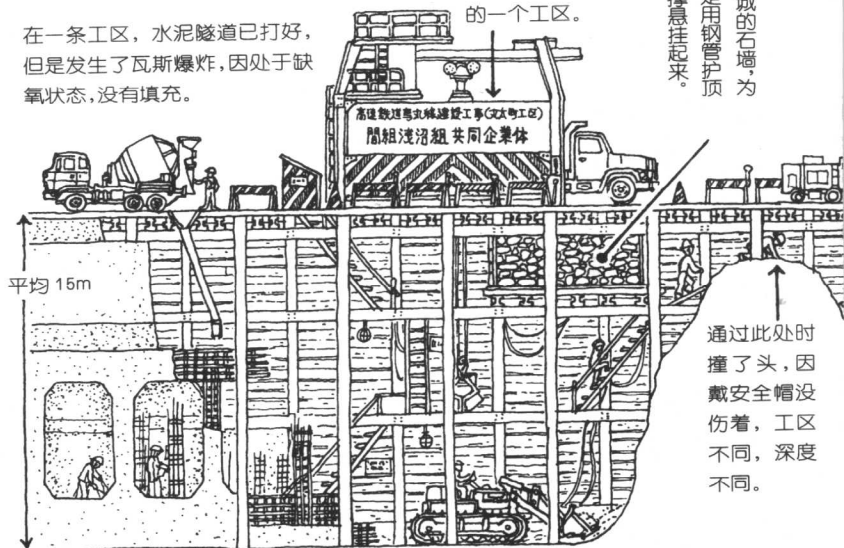
据说京都皇宫的一草一石都不能动，可是地铁无论如何要从皇宫石墙下通过，于是这里采取了非常费事的钢管护顶法进行施工。



乌丸榎木町街发现的老二条城的石墙，为保存原状原样填埋了。这不是用钢管支护顶法石垣底下垫上十字钢，支撑悬挂起来。

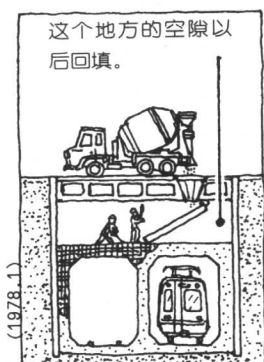
在一条工区，水泥隧道已打好，但是发生了瓦斯爆炸，因处于缺氧状态，没有填充。

几个组共同承包的一个工区。

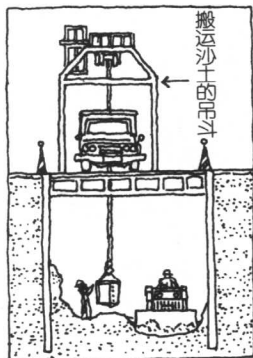


通过此处时撞了头，因戴安全帽没伤着，工区不同，深度不同。

“电车怎么放进去？”用起重机吊进去，在北大路站，建造了专用入口。



向架好钢筋框架的隧道灌水泥，按先底部后侧面、再顶部的顺序，隧道造好，再填埋，恢复原来的路面。



用挡土板横梁等固定住地基，开始挖掘。因地下有煤气管道和自来水管，所以一边保护这些地方一边作业，挖出的砂土运到地面。

地铁工程 现场断面图

我想大概全线的工程都一样，其实不然。工程被划分为17个工区，各个工区的进度差别很大。有已经完工的，还有刚开始埋钢材的，千差万别，哪个地铁施工都这样，深入各个工区一看，总算明白了工

程的各个阶段。这里

我把搞清楚的用断面图描

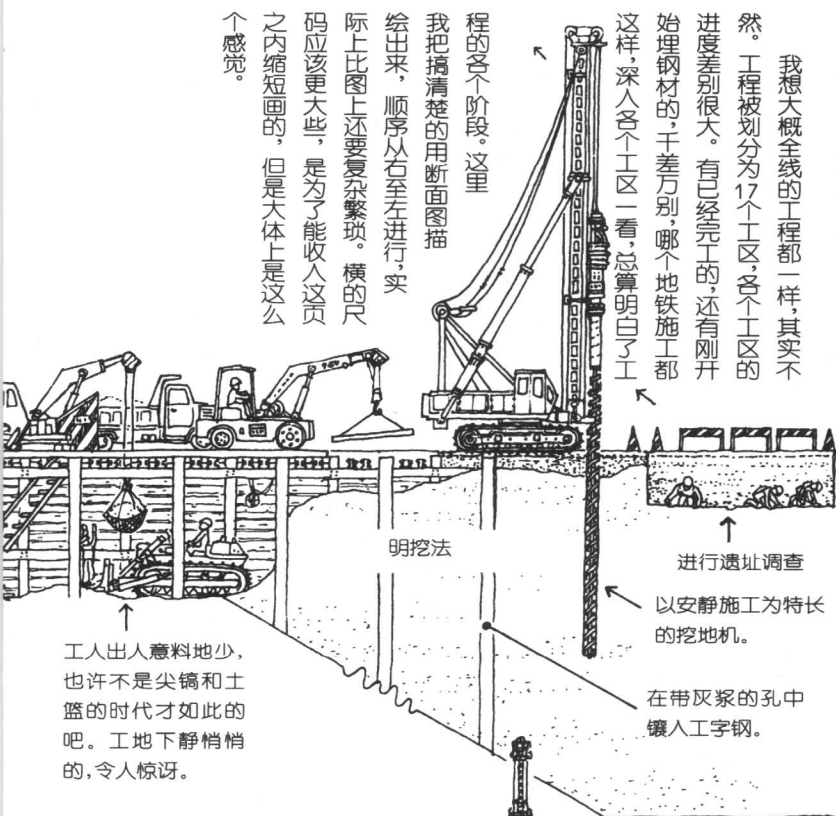
绘出来，顺序从右至左进行，实

际上比图上还要复杂繁琐。横的尺

码应该更大些，是为了能收入这页

之内缩短画的，但是大体上是这么

个感觉。



工人出人意料地少，也许不是尖镐和土篮的时代才如此的吧。工地下静悄悄的，令人惊讶。

进行遗址调查

以安静施工为特长的挖地机。

在带灰浆的孔中 镶入工字钢。

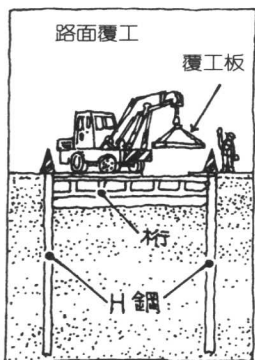
明挖法

路面覆工

覆工板

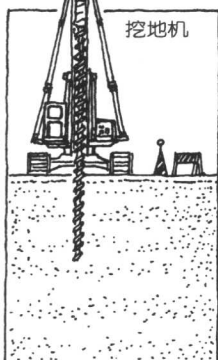
桁

H 钢



按照挖掘宽度在两侧镶入工字钢后，浅挖地面，上架横梁。在其上铺混凝土的预制板。盖上路面，进入地下工程。

挖地机



不用那种吭哧吭哧的打桩机。取而代之的是挖地机，下端是螺旋式的，通过旋转打孔，向孔内灌入水泥灰浆后镶入工字钢。

真能收回成本吗？”等问题。市政当局的人被弄得面带难色，感到困难重重。“我为没有得到全体市民的一致同意而感到很担心。然而到1980年建成地铁时，路面交通状况将比现在还混乱。我们正在努力，我相信到全部通车那天，大家一定会拍手称快的。”

施工的方法几乎都是采取“明挖法”，即从路面向下挖掘的施工法，此法与只在地下挖隧道比有着经济性和工期短的优点。部分通过鸭川河底下的地方采用沉底法，阪急线的交叉点用托底法，各种施工方法并用。东海道线的16条线和1条新干线一分钟也不能停，似乎难度很大，但是解决得很好，施工方还骄傲地说，“像这种规模的地铁又不是头次搞”。其次比较费力的是四条街和阪急线的交叉处。阪急线在地上跑，而这条线要从其底下通过，据说深挖了20米。

这条地铁正因为新，所以加进了一些全新的人文关怀。特别在老人和孩子安全乘降方面动了脑筋，采用了宽幅电梯和滚梯。其中各主要车站都安装了可载残疾人用轮椅的专用电梯，以前则是利用运货电梯。

桦户集治监狱

沿着北海道的石狩川溯流而上,在上游有个小镇,叫“月形”。这里有明治时代的监狱——“桦户集治监狱”。自从我知道此事后,一直想去访问访问,听说如今还保存着当时的一部分房屋,而且其中还展示、保存着相当多的珍贵资料,那就更想一睹为快了。

北海道共有5座监狱,都是明治十四年至明治二十四年期间建造的。这个“月形”的“桦户集治监狱”是作为当时的第一个据点建立的(后来其中4座废除,剩下的“网走分监”变为现在的“网走刑务所”)。

在北海道,10年里匆匆忙忙建造了5座监狱。那是因为明治维新后,在日本各地掀起了批判明治新政府的抗议斗争、被捕者剧增的缘故。当时逮捕了43000多“反政府、企图革命的贼人”。

政府迫于收容这些政治犯的需要,急需建造监狱。于是考虑从阿依努族手里夺过土地进行开垦,当务之急是尽快地将北海道开辟为他们的新领地。同时认为,如果投入大量的人力资源会得不偿失,不如把这些惹麻烦的政治犯遣送北海道。这样做不失为两全其美的绝好方案。

明治十三年(1880年)4月,月形洁接到伊藤博文“在北海道创建集治监狱”的命令,调查了3块地,最后选中了石狩川上游的“斯派普特”,这是阿依努语里的一个词,在阿依努语里“斯派”是干流,“普特”是合流,“斯派普特”就是石狩川和须部都川的合流点之意。

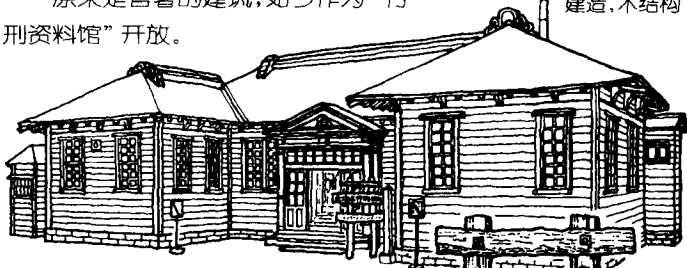
明治十四年(1881年)9月在“斯派普特”建成“月形村”。“月形”这个地名,是以第一代典狱(相当于今天的监狱长)月形洁的姓而命名的,在此开设了“桦户集治监狱”。

这个狱舍是由东京遣送来的囚徒们(现在叫服刑者)建造的。

桦户集治监狱

原来是官署的建筑,如今作为“行刑资料馆”开放。

明治十九年
建造,木结构



北海道行刑资料馆

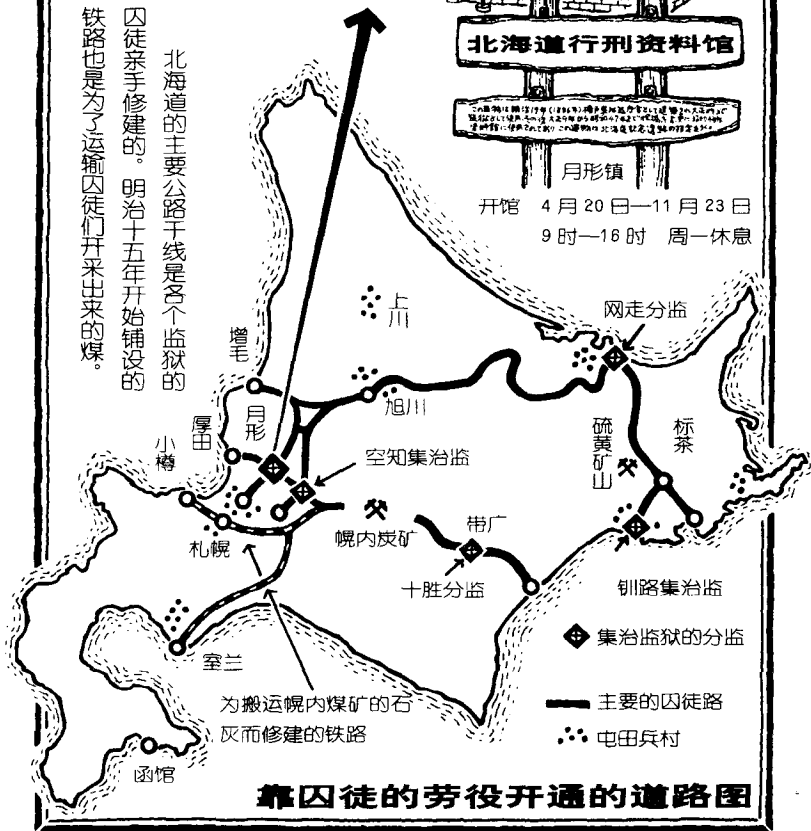
本馆为明治十九年(1886年)由北海道厅所建,为当时之官署,现为北海道行刑资料馆,展示北海道行刑之历史。

月形镇

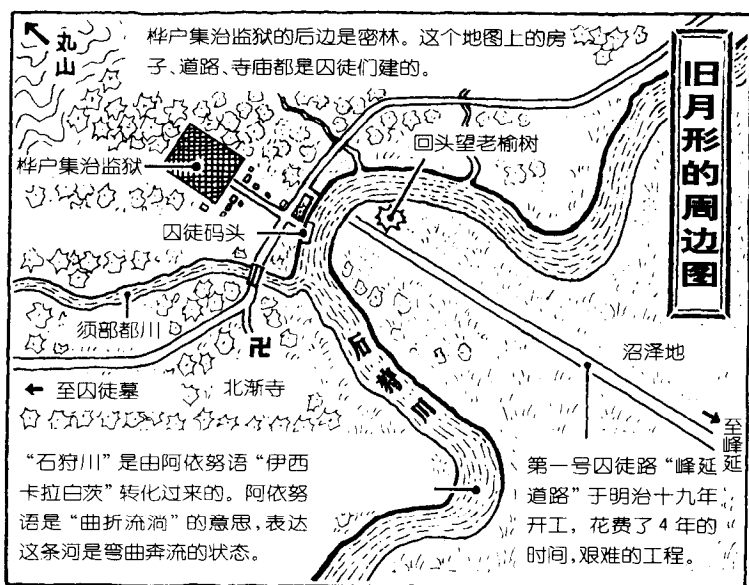
开馆 4月20日—11月23日

9时—18时 周一休息

北海道的主要公路干线是各个监狱的囚徒亲手修建的。明治十五年开始铺设的铁路也是为了运输囚徒们开采出来的煤。



靠囚徒的劳役开通的道路图



当时相当艰苦，后来在修建所谓的“囚徒之路”时，夺去了很多人的生命。在第一年，因过于艰苦的劳作，372人中死了35人。其中有两个人因企图逃跑被砍了头。

“月形村”的周围湿地多，常年被浓雾笼罩，有时几十天见不着太阳。冬天来得早，11月就开始下雪，积雪厚达2米。春天冰雪消融，石狩川漫溢，淹没整个宽广的地域。更何况这一带还有白天都显得阴森森的繁茂的树林。一句话，根本不是人住的地方。阿依努族人只有在狩猎和捕鱼时才来，平时根本不踏足这片土地。

为什么选这样的地方建造监狱？月形洁在其报告书里举出3条理由：“第一，平坦开阔，土壤肥沃，适于开垦为农田。第二，能够充分利用石狩川的水路。第三，前面为河，后面是山，树林密布，远离人烟，可以防止囚徒逃跑。”事实上他的判断基本正确。然而，“适于开垦为农田”这条与现实之间有着很大的差距，这个差距是靠囚徒苛刻的劳役填补的。