

東アジアにおけるハイ・モダニズムの拡散

韓 錫政 (翻訳・許 智香)

拡散とは、今日におけるグローバル化、国家体系、ナショナリズム、帝国主義、文明化の過程など様々な分野において関心の対象となっている。拡散の推進力であるグローバル化は、二〇世紀の末に限られる現象ではない。少なくとも一八世紀以来、資本、労働、情報の拡散が広域的に（世界のすべてを包括したわけではないが）行われたのである。このような過去の拡散のなかで、とくに西洋を中心とする記述によって隠された非西洋圏の例に注目する必要がある。本稿は、ハイ・モダニズムという重要な思潮が、戦前の日本と満州を通じて六〇年代の韓国、とりわけ建設の分野に拡散されていく様相について考察する。

拡散とは

近年の学者は、かつて隠されていた時代である近世（一六世紀〜一九世紀）に近代を迎える重要な変革があったという。近世は、ナショナリズム、西洋普遍主義の押し付けといった排他的差別の強要と同時に拡散の時代の幕を開けた。この時期に世界的な交流が進行されたが、

アジア人はその重要な行為者であった。チャウドリ (K. N. Chaudhri) の記念碑的研究によると、イスラム勢力が登場した七世紀から一八世紀までのインド洋は、歴史上最長期間と最長距離をもつ貿易の中心地であった。この海上を席卷し、貿易のルーツを主導的に構築したのはアラブ人であり、かれらはすぐれたグジャラート（インドの西海岸地域）の商人たちと中国人を繋げた。一六世紀にポルトガル人がマカオ、長崎、マラッカ、フィリピン、インドのゴアなどを武力的に占領し、インド洋を平らげるまで、千年に渡って航路が保たれたのは、様々な文化圏（イスラム、ヒンズー、ムガル、儒教など）の共有意識、外国貿易商に対する地域統治者の不介入という伝統、根強く維持された港口の中立性（かれらの気まぐれにもかかわらず）と寛容によるものであった。これらを通じて混成的共同体、エンポリアム (emporium) が無数に生まれた（一）。

一方、アジア人は広大な赤道圏と東南アジア、アフリカの東海岸、アラビア半島、インド西海岸地域の土着的な経済を深く繋いでいた。

伝統的市場 (Bazaar) の商人たちは古くから形成された信用を通じて各地の土着人たちと直接的な商取引を行い、後日のヨーロッパ式的近代的経済と共存するようになる。中国人たちも大いに南の地域まで進出し、シンガポール、オランダ領のジャバ海峽、タイなどの地域において貿易、金融、米穀事業を行った。インド人たちの移民がイギリスの資本の下で行われたのに対して、華僑たちはヨーロッパの資本と関わることなく発展した。太平洋戦争の直前まで華僑たちは、東南アジアの資本の大部分を所有した。このバザール経済 (Bazaar Economy) の文脈のなかから近代におけるアジアの経済が登場した (二)。

東アジアにおける貿易ネットワークも古い伝統をもっている。浜下武志によれば、一六・一七世紀の中国を中心とする朝貢貿易は、複数の層位をもつ交流体系であった。それは、中国と朝貢国との取引のみならず、朝貢国間の水平的交易や、ヨーロッパと東アジアの間における貿易をも媒介した (三)。このような長期間の交流を越え、二〇世紀の全般においてアジアの交流を拡散させた重要な契機とは、日本の帝国主義である。これは、朝鮮から日本と満州への移住 (それぞれ約二百万人)、敗戦の際における外から日本への帰還 (約六三〇万人) に至る民間人および軍人の引揚者)、そして満州と朝鮮との間において、約九百万人の移動を招いた渦巻きの歴史である (四)。こうした移動がもたらした変化の一つとして広範囲に渡るアイディアや制度の拡散を取り上げることができる。それは、衛生行政をはじめ、建物、映画、歌など広範な領域に伝播された。

ハイ・モダニズム

モダンとは、自然を支配し、社会を動員させうると信じていることである。政治学者ジェームズ・スコット (James Scott) は、より執着のかつ脅迫的なモダン現象を、ハイ・モダニズムと呼ぶ。これは啓蒙思想に根源をおいており、おおよそ一八三〇年代から第一次世界大戦までの、北米とヨーロッパにおける科学技術の発展に対する信念をいう。それは、可読性 (legibility) として物化した (分類、一般化、統計の知識として対象化された) 自然と社会に対する完璧に近い社会秩序を志向するデザインなのだ。理想社会へ向かう生産の讚美、自然の単純化を期する脅迫的信念だともいえる。強力な国家の登場を招く革命、あるいは植民主義的な環境より、このような信念に基づいて災害的なプロジェクトが進められることもある。ナチスのユートピアニズム、ソ連の集団農場化、人種差別期における南アフリカ共和国の社会学、共産化以後のベトナムとカンボジアの村落化などがその例である。そこにはレーニンからトロツキー、スターリン、ネル、建築家ル・コルビュジエ (Le Corbusier) まで、左右の理念を越える数多くの支持者があった (五)。

本格的な生産・産業主義は、二〇世紀のヨーロッパにおいて登場する。イタリアのファシスト、ムッソリーニは、左派と決別した後、一九一四年に新聞を創刊し、産業家を擁護しはじめた。かれは社会主義政党を吸血の寄生虫、労働者の寄生虫と糾弾し、産業家と労働者の調

和と協力を訴えた(六)。生産主義は第一次世界大戦の最中のドイツにおいて開花した。ヴァルター・ラーテナウ(Walter Rathenau)が率いた戦時動員、すなわち原材料の計画的な配分と輸送は、ドイツ軍を予想よりも長い間耐えさせることで、計画経済の威力を示した。

画一的生産を標榜するアメリカの生産主義、テイラーニズムは、ソ連を含めヨーロッパ全般に影響を与えた。ソ連の指導者たちもテイラーニズムとドイツの戦時産業動員、直線の規則性などに魅了された。プロレタリアの創造的エネルギーを重視したレーニンは、革命以後の生産性の急落、飢え状態の激化などの現実直面し、労働における紀綱の重要性に傾倒した。このような思想的転換のなかで一部の夢想家たちは、アメリカを先進モデルとし、産業の紀綱、科学的経営、未来主義・ユートピア的機械と工場(祭りと連帯の場所としての)、機械と人間の結合、機械型人間(効率、準備、分析、時間厳守に集中した)などを提唱した。スターリンの時代以前に数多くの研究所が建てられるなど、ソ連式のテイラーニズムは一時代を風味した(七)。

初期のソ連社会主義を象徴するものであり、世界的規模を誇るマグニトゴルスク(Magnitogorsk)も、アメリカのゲーリーに所在するD.S. スチールをモデルにしたものである。建設初期にアメリカの技術者が訪れ、工場の設立を手伝った。情熱と強制が混合されたソ連式の社会主義建設(いわば戦間的共産主義)によって英雄的産業戦士が出現し、速いスピードでダムと工場が建てられた。また、この情熱は三〇年代のより攻撃的なスタハノフ運動に繋がった(八)。

自然を直線的に裁断する方式を取り、二〇世紀における多数の建築家と都市計画家、またレーニン、ネルなどの政治指導者に影響を与えた人物は、建築家ル・コルビュジエである。かれは昔の建築様式と果敢に決別したうえで、革命的な熱情をもって幾何学的単純性、直角、直線、指標線(Les traces régulateurs)、巨大な四角形、機械的隠喩、大量生産などを建築に適用させようとした。パリのような由緒ある都市を無秩序と公害の塊として嫌悪し、その代わりに隔離された巨大なビルと憩いの場で構成される新都市を構想した(九)。直線を理性と見なおすかれは、建築の標準化、産業化、そして建築のテイラーニズムを唱えた。かれはトラクターと大農場が広がるソ連こそ、自分の理想が表現できる場所であると考えた。かれがデザインしたブラジルの行政首都ブラジリア、インドのチャンディーガル(Chandigarh)では、画一性が繰り返され、群衆が沸き立っていた町や広場、スラムが姿を消した。そのかわりに集団農場に似た学校と劇場が区画された。かれの影響は、戦前の満州国と日本、そして戦後六〇年代の韓国都市計画と、新都市建設に深く刻まれた。

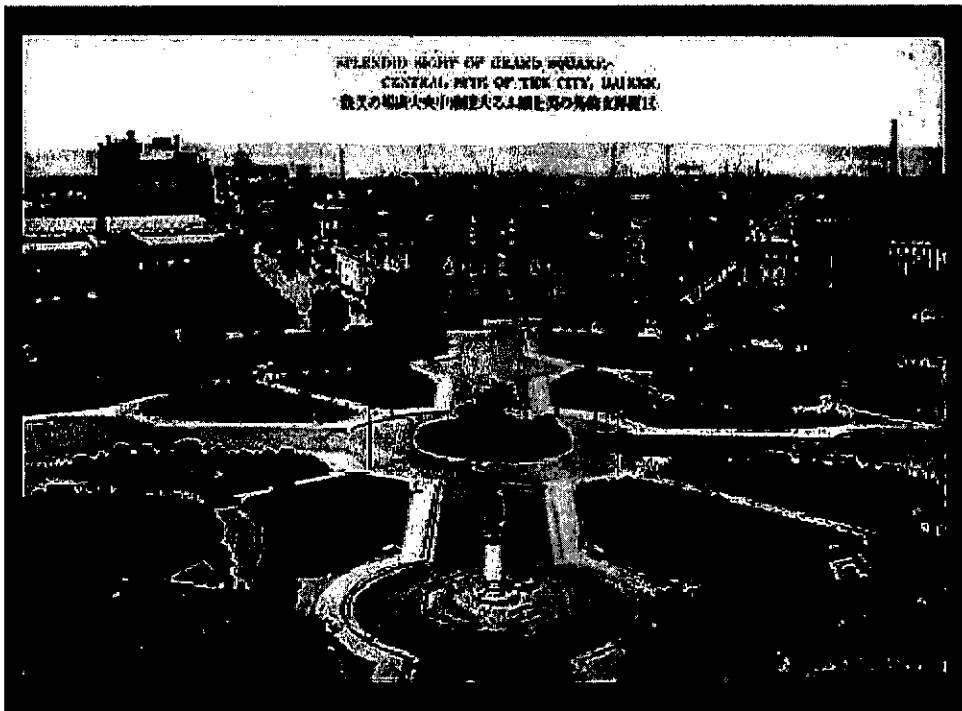
満州の実験

植民地は、ミシェル・フーコーがいったように、一種のヘテロピア、すなわち帝国の中心に異議を申し立てる場所、完璧で周密であり、整頓されたもう一つの異なる現実空間である。「内地ではできないこと(七三一部隊の細菌戦の実験)」を推進する場所(一〇)、帝国の中

心では簡単に押し進めることのできない都市計画と建築様式が実験できる空間である。一九世紀末にフランス領モロッコの総督であったリオテー (Lyantey) は、カサブランカなどのいくつの都市をヨーロッパ式の骨格とイスラム式のディテールを用いて構成し、両文化を合わせた計画都市、あるいは位階的秩序をもつ兵営都市を造ろうとした(一一)。

一方、日本人たちは日露戦争以後、満州の大連における数十万平方を順次的に開拓し、公園や広場を整備、それをモダン都市として造っていた。満鉄の社は、購入・整理した一〇万平方の敷地に建てられていた。ロシア人が建てたヨーロッパ風の原型広場や、放射状の道路を軸にした機能的な区画(軍用、日本人居住地、中国人居住地、混合、商業、工場地区)が、日本本土ではできない旺盛な実験、すなわちヨーロッパ式の建築思潮の導入、西洋風と日本風の折衷によって構築された【写真一】。

満州事変以後、このような巨大な都市空間の創出は、傀儡政府であった満州国以外の地域でも行われた。新京(現在の長春)、奉天(現在の沈陽)、大連、ハルピンなど、満州の大都市は、アールヌーボー (art nouveau)、バロック様式など近代建築の実験場となった。新京の官公署は、日本のいわゆる帝冠様式とは異なる興亜式デザインをとっている(一二)。また、満鉄と満州国政府では、日本人の建築技術者が年間数十人から数百人ほど在職しながら、自分らの夢を広げた(一三)。



【写真一】大連広場、日文研劉健輝教授提供

満州国における一瀉千里式の建築は、他の追従を許さないものであった。まず、満州国自体が新たな建国、建設のイメージを持っていた。日本では推進することのできなかつた鉄路建設と都市の計画が、満州国では思う存分叶われた。満鉄は、全国においてクモの巣のように鉄道網を敷いた。大都市では直線と指標線など、ハイ・モダン式のデザインが何の抵抗もなく駆使された。満州国における国都建設局は、既存の住居地の一部を打ち壊した後に来た巨大な野原に、多くの労働者を動員し、碁盤の目のような新しい官公署や住宅団地を建てあげた

【写真二】。

満州国は巨大な変更の場であった。日本人官僚と技術者たちは「国土計画」という名の下で多様な機構を通じて国有鉄道、大都市、道路の建設などに踏みこんだ。白眉といえるものは、松花江流域の世界的規模をもつ豊満（豊満）ダムと、鴨緑江流域のアジア最大であり世界第二位の規模を誇る水豊ダムである。この二つのダムは、戦時における帝国日本の最大の土木事業であった。完工まで年間二千五百万人が動員され、一九四一年には大々的な送電式を挙行した水豊ダムは、安東地域の開発、高速道路、鉄道建設など、「興亜の鴨緑江時代」をうち開く事業、もしくはテクノ帝国主義の象徴であった。ダムとは、自然を統制し、圧倒的な科学技術を管理・主導する国家権力の象徴である。このような大規模の工事は、電力供給、洪水の統制、水資源の供給、灌漑、都市建設、観光をあわせる「総合的」国土開発計画の嚆矢であった。ここには、強制移住も含まれていた。豊満ダムの建設によ



【写真二】新京の官庁街、日文研劉健輝教授提供

Dalio Street viewed from Dalio Plaza (Harbin)

(京新) 七路と西六路大々上移路大

り約五万二千人、水豊ダムの建設により約七万三千人の原住民が追いだされた（一四）。

六〇年代の韓国における「国土開発」

以上のような国際的な文脈をもつハイ・モダニズムが東アジアにおいて実現されたところは、韓国である。六〇年代における軍政体制は、単純性、直線、四角形、巨大さによって空間を変形しながら自分の存在を誇示した。このような開発の推進と速度、直線の建設の裏面には満州国から流れこんだハイ・モダニズムの影響があった。六〇年代の蔚山工業団地の建設は、まるで満州国の大都市と工業団地のように速やかに進められた。蔚山の開発を担当した主務機関である「蔚山特別建設局」という名称も、新京の都市計画を担った部署「国都建設局」という名に類似していた。

六〇年代の韓国における道路、都市、ダム、工業団地を網羅する「総合」国土開発と「多目的」水資源管理計画に影響を及ぼしたのは、満州国の「総合」開発であった。長津江、虚川江、水豊ダムを建設した水力発電の専門家である久保田豊は、戦後「日本工営社」を建て、韓国の蟾津江と昭陽江ダムなどの多目的ダムの設計と施工に深く関わった。かれは五〇年代の日本の岸首相による東南アジア路線に従い、その地域における水力発電プロジェクトを主導した。一九三〇年代に朝鮮と満州で活動したテクノ帝国主義の人士たちは、五〇年代になると、日本が主導する海外開発事業の中枢へ復帰した（一五）。

満州国のスタイルは「中断ない建設」を唱えた六〇年代の韓国建設の基調となった。速度と効率の名の下で電車街など、昔の生活様式が姿を消した。軍出身であったソウル市長金玄玉は、在任の際に山の斜面にあったすべてのバラック小屋をつぶして二千棟、一〇万号のアパート建設を推進し、都市計画の区域にまたがる徳寿宮の石垣も中の方に押し入れた。「軍人精神」に身を固めたブルドーザー式の建設は、急速な成果主義に繋がり、ワウアパート事故などの手抜き工事や環境問題を必然的なものとして招いた。

韓国における「国土」「国土開発」という概念自体がソ連、ナチス・ドイツより出発し、満州国を経由して形成されたものである。「国土」の意味は、国民の大切なる自然遺産や郷土愛といったものに止まらず、国家の推進力と規制を示す。韓国の建築と都市計画の分野での先駆者たちは、大概一九五〇、六〇年代に日本とアメリカへの留学経験をもつ、いわゆる建築界におけるハイ・モダニズムに露出されていた人たちであった。ル・コルビュジエは一九二〇年代末以来、特に戦後「ル・コルビュジエシンドローム」と呼ばれるほど、日本の建築に深い影響を与えた。多くの日本の建築家——前川国男、坂倉準三、吉阪隆正などが数年間かれの門下で学んだ。こうした日本の建築家たちを通じてかれの影響は長い間日本で力を発揮した。かれは自分の手で東京の国立西洋美術館（一九五九年）を建てたりもした。広島平和記念堂（一九四九年）、東京オリンピック競技場（一九六四年）など

を作りあげた戦後日本の代表的建築家丹下健三は、ル・コルビュジェの系列の代表的な人物だといえる（二六）。

金壽根とともに解放後の韓国における代表的建築家といわれる金重業も、一九五〇年代パリにあったル・コルビュジェの事務室で多年間働いた。また、韓国建築界の日本留学第一世代は、丹下の門下生であった。かれら日本留学派のほとんどが、学生時代に満州国の都市計画を経験した（一七）。ル・コルビュジェの「新都市」という概念が韓国ほど販わたったところはない。韓国では六〇年代以来、工業団地、団地、土地区画整理事業、新都市、クラスターがあふれるようになった【写真三】。

満州国における直線と速度という理想は、軍事作戦を彷彿させた韓国の国土建設計画、あるいは人口分散政策に深い影響を与えた。全国的な規模、そして推進の速度という側面において六〇年代の韓国は、満州国を凌駕する建設国家となった。六〇年代の約一〇年間、韓国の全土は建設現場となった。西欧では、環境と生存に関わる論争が数世紀間続いた。すなわち、河の管理、森の保護、森・牧草地・農土（農業）の適切な比率といったテーマは、長い間続いた議論の対象であったのだ（一八）。しかし韓国では、そのほとんどが省略された。西欧において自然のコンクリート化に対する糾弾、湿地確保の要求などが争点として浮かびあがってくる時期に、韓国の軍政はすさまじいスピードで自然を掘りかえしていった。このような慣性は、以後数十年間引き



【写真三】 七〇年代の江南開発

つがれ、全国の河川、海、都市では、埋め立て、開墾、覆蓋、土地区画事業などが繰り広げられた。

蔚山のコンビナート

以上のような流れを汲む形で、最初で最大の蔚山工団が建てられた。ソ連の一九二〇年代の経済開発計画より登場し、様々な国々へ拡散された石炭、鉄鋼、石油化学のコンビナートは、生産の能率を上げるために複数の企業を結合する概念である。韓国の広域都市のなかで始めて輸出額一千億ドルを突破し、開発途上国における官僚たちの必須的「産業ツアー」コースとなった蔚山は、韓国最初のコンビナートであった。一九六二年当時、釜山の大きさの半分として建てはじめられた（総面積約一億七千六百万平方メートル）。日本では、最初の四日市の石油化学コンビナートが一九五九年の完工以来、公害問題の象徴として浮かびあがった時期であったが（一九）、同じ時期に韓国は意欲的に公団建設に踏みこんだ。公害、環境などの概念はなかった。そして端正に立てられた工場が累代の貧しさを無くしてやると信じこんだ時期であった。

工業都市の建設により、蔚山における旧市街地の「乱立」も整理の対象となった。「無秩序、無計画、非合理的な住宅、商店街、公園、下水道などの建設を防止、統制する」目的で太和江北面と東川西側の二百万平方が計画人口一三万人の入る居住区域として構想された。工場の敷地に選定されると、そこに住んでいた住民たちは他のところに移動し、テント村をなす運命となった。旧市街地の整理もハイ・モダニズムのスタイルで行われた。五カ年計画の元祖といえる二〇年代の

ソ連の経済開発それ自体が、共同体の破壊と失郷を招いた歴史であった。主に東部のシベリア森林地帯と北部地域に偏った鉦工業と鉄鋼工場の建設は、深刻な環境汚染と数十万人の収容所（Gulag）への強制移住を招いた（二〇）。ハイ・モダニズムの核心とは、広闊な地形の迅速な変形、無限なる野心、住民の強制移住、犠牲の正当化であった。

韓国の軍政は、土地受容、干拓、強制労働を速やかに推しすすめた。そのスピードは鉄道と高速道路の建設に反映された。これは工期短縮という軍隊式のエトスによって完遂された。交通の世界というのは、鉄道、自動車、トラック、建設業者、石油業者、労働者、中央政府または地方政府、これらの間に起こる葛藤の舞台である（二一）。ドイツにおける一九三〇年代のナチス政権は、第一次世界大戦以後のワイマール政権がとった鉄道中心政策から、思い切り自動車中心政策へと旋回した。一九三三年のアウトバーンの着工は、国家が強力に介入することで、その前は地域の自治や公衆交通の公論における伝統によって保たれていた電車と鉄道が、自動車に屈してしまった事態を象徴する。アメリカの場合、政府は鉄道と電車の建設費用という問題やストライキを経験することで、自動車の方に関心を移していた。アメリカにおける五〇年代の高速道路の建設には、有色人種や貧困層たちで構成された都市に対する嫌悪、都市からの脱出、郊外ガーデン・サブアーブへの夢といった中産層意識が介されていた。また、自動車財閥であるゼネラルモーターズの革新、販売戦略、ロビーが働いた（二二）。

韓国における高速道路の建設は、中産層の夢と企業のロビーが働きかけたアメリカより、ドイツモデル、つまり国家の果敢な決定の産物である。京釜高速道路は二年五ヶ月という世界的記録、そして韓国

式の工期短縮という神話を生んだ。日本の最初の高速道路は九年かかって完成された。七〇年代初頭において韓国史上最大の、世界でも最も大きい製鉄所プロジェクトであった浦項製鉄（ポスコ）を含む主な工事は、平均二ヶ月以上繰り上げて竣工されるなど、六〇・七〇年代における韓国の時代精神は、工期短縮であった。

韓国式ハイ・モダニズム

直線的な空間の再配置、あるいはハイ・モダニズムは、戦前の日本と満州国を経て六〇年代の韓国における軍政に引きつがれた。工事の現場では「工期短縮」を掲げた建設戦士たちが誕生した。これは後日、世界的なビルを建てる韓国建設の競争力の根元となった。韓国はもはや、国内の重工業会社が簡単に生産できる大型浚渫船を動因し、国内外どこでも掘りださうる「浚渫」国家に上り詰めた。現在、防潮堤を築造し、総合的な干拓事業を行う国は、干拓の先駆者であるオランダ、そして永宗島空港と関西空港を作った韓国と日本のみである。

ハイ・モダニズムが招いたのは、スピードの強迫、自然景観の覆蓋、伝統的建物と市街地の破壊、そして拙速主義である。この時期にソウルと釜山の電車は姿を消し、釜山の名物であった影島大橋の引きあげが中止となった。手抜き工事の極端な例は、一九七〇年に崩壊され数千人の死傷者を出したワウアパート事故である。手抜き事故の伝統は、九〇年代における漢江聖水大橋とサムプンデアパートの崩壊、そして二〇一四年におこったセウォル号事故に繋がった。韓国におけるハイ・

モダニズムが、無人島を開発するように滑らかに進むことはなかった。直線的な都市計画と工団建設は、共同体の破壊と抵抗を招いた。六〇年代半ば、ソウルのバラック小屋、無許可住宅に住む撤去民たちは、区庁や市庁に乱入し、激的なデモを上げた。このような抵抗は、一九七一年に広州であった大団地事件で頂点を打った。数万人の住民が蹶起し、城南出張所と警察支所を破壊するなど、最大の都市蜂起が起こった。この事件は、貧民運動、労働運動、民主化運動が噴出した七〇年代の前兆であった。

〈注〉

- (一) K. N. Chaudhuri, *Trade and Civilization in the Indian Ocean: An Economic History from the Rise of Islam to 1750*, Cambridge: Cambridge University Press, 1985.
- (二) Rajat Ray, *Asian Capital in the Age of European Domination*, Modern Asian Studies, vol. 29, no. 3(1995).
- (三) Takeshi Hamashita, *The Tribute Trade System and Modern Asia*, Laham and H. Kawakatsu ed., *Japanese Industrialization and the Asian Economy*, London: Routledge, 1994. 日本語版は、浜下武志、川勝平太郎編『アジア交易圏と日本工業化：一五〇〇―一九〇〇』藤原書店、二〇〇一年。
- (四) 蘭信三編『日本帝国をめぐる人口移動の国際社会学』不二出版、二〇〇八年。

- (五) James Scott, *Seeing Like a State: How Certain Schemes to Improve the Human Condition Have Failed*, New Haven: Yale University Press, 1998.
- (六) Charles Maier, *Between Taylorism and Technocracy: European Ideologies and the Vision of Industrial Productivity in the 1920s*, *Journal of Contemporary History*, vol. 5, no. 2(1970).
- (七) Rainer Traub, *Lenin and Taylor: the Fate of "Scientific Management" in the (Early) Soviet Union*, Telos, vol. 34 (1978).
- (八) Stephen Kotkin, *Magnetic Mountain: Stalinism as a Civilization*, Berkeley: California Press, 1995.
- (九) Le Corbusier, *Towards a New Architecture*, N.Y.: BN Publishing, 2008[1931].
- (一〇) 石井四郎 少将 十三部隊隊長であった石井四郎少将が一九三三年に満州に赴いて予備調査を行った際に、周辺の貧民に対して答えたものである。青木眞貴子『ヤリヤリ：石井四郎と細菌戦部隊の闘い』新潮社、二〇一二年。
- (一一) Gwendolyn Wright, *The Politics of Design in French Colonial Urbanism*, Chicago: University of Chicago Press, 1991.
- (一二) 越沢明『満州国の首都計画：東京の現在と未来を問ひ』日本経済評論社、一九九七年（初出一九八八年）。
- (一三) 西沢泰彦『海を渡った日本人建築家：二〇世紀前半の中国東北地方にさける建築活動』彰国社、一九九六年。

- (一四) Aaron Stephen Moore, *Constructing East Asia: Technology, Ideology, and Empire in Japan's Wartime Era, 1931-1945*, Stanford: Stanford University Press, 2013.
- (一五) 田村模「近代の都市計画の発展と、近代（戦後日本）の都市の発展」『満州』表巻）『日本学報』第七八集、二〇〇九年。
- (一六) 高階秀爾「鈴木博士」『三益照一』太田泰人編『ル・コルブジエの日本』鹿島出版会、一九九九年。
- (一七) 田村模「近代の都市計画の発展と、近代（戦後日本）の都市の発展」『近代の都市計画の発展と、近代（戦後日本）の都市の発展』二〇〇九年。
- (一八) Joachim Radkau, *Nature and Power: A Global History of the Environment*, Cambridge University Press, 2008.
- (一九) NHK特集『戦後七〇年』二〇一五年七月一九日。
- (二〇) J. R. McNeill and Corinna Unger ed., *Environmental Histories of the Cold War*, Cambridge: Cambridge University Press, 2013.
- (二一) Glenn Yago, *The Decline of Transit: Urban transportation in German and U. S. cities, 1900-1970*, Cambridge: Cambridge University Press, 1984.
- (二二) Paul Folsch, *Watching the Traffic Go By: Transportation and Its solution in Urban America*, Austin: University of Texas Press, 2007.