

論説

道路社會學



奥井復太郎

はし が き

初めて本誌に寄稿を求めらるゝに當つて、本誌名が暗示する様な純然たる技術學的な方面に對して、吾々社會科學の研究者が關知し得る部分と云へば、當然、特定なものに限られざるを得ないであらう。即ち例を以つて云へば、經濟學的な方面よりすれば、道路築造又は改良の經營乃ち費用の問題が取り上げられる、又經濟活動に及ぼす道路の意義……などが論ぜられるであらう。こゝで社會學的な方面から、道路を見るとなると、又色々の點が注意されて來る。米國社會學派中シカゴ大學が代表する「都市社會學」では、「社會なるものが運動の可能なる個人間の地域的關係に外ならぬものゝ様」に説かれる。従つて「吾人が社會的と觀念する所のものは凡べて空間なる名辭及自然的一地域の限界

内に於ける個人の位置の變化なる名辭に歸し、之れによつて敘述して差支ない』と云ふ事になる。そこで「動く事の出来る個人間の地域的關係となると、どうしても路と云ふ關係が必要になる。之れが最廣義の交通であり、道路は此の交通形式の一つである。だから、社會學者又、道路に就いて一言する事が出来る。

此の觀點に立つて吾々は、道路改良なるものを二つに分けて見る。第一は技術的なるもので、之れは或る道路(既存の又は新設の)をどう造るか、と云ふ問題で、手取り早く云へば鋪裝とか傾斜とかの問題であり、之れに比較的に近い幅員、歩車道の設備等の問題になつて來ると大分經濟學的社會學的な考察が必要になつて來る。第二のものは道路體系に關するもので、之れには、主として、經濟學的社會學的な考慮が重要性を帯びる。即ちある都市の道路網を如何に設く可きか、如何に改良すべきかと云ふ事になると、仕事は假令土木課で行はれても、此の系統の決定には、交通量、經濟性などの考慮に俟たねばならぬ點が多い。かう云ふ點に就いて、吾々は一言してみたい。名づけて「道路社會學」と云ふが嚴密な社會學理論から、道路を云々するものでなくて、主として前に述べた關係をとつて來ての所説である事を諒とせられたらう。

社會は人間相互間の動きであり連絡である。監獄の獨房に孤居する人々さへ、隣室の者と壁をコ

ツく、やつて連絡をつける。汽車飛行機電話電信ラヂオが連絡の手段であり、動きをのせるものであると共に、新聞雜誌又同じ性質のものである。道路とは此の動き又は動きをのせる手段(乗物)が其の動き自體を完成せしめる條件である。故に、動きを含まぬ道路がありとすればそれは最早道路ではない。又、此の動きを完成せしめる爲めに甲地點から乙地點まで連絡せしむるものでなければならぬ。故に子供の遊び場となるに留まるが如き道路は、廣場ではあるかも知れないが道路ではない。故に道路は、動きであると共にそれは、移行でなければならぬ。

社會學殊に都市社會學では此の動き即ち交通に就いて重要な關心を持つてゐる。それは、交通するものの量の大小及び質の變化並びに複雑と云ふ事に就いてである。交通するものとは、人間許りではない、マサカ犬や猫などは除かねばならぬとしても、交通機關は、此のもの、と考へられる。此の場合乗客は問題とならぬ。乗客は、乗物の中に吸収されてしまふ。量の大小は、交通量の問題となる。質の變化とは、自動車から電車へ、船から鐵道へ、又は乗物から徒歩へ、或はその逆の場合……等に於けると云ふ。此の變化が起ると、變化のない場合と異つた現象が出来る。市内電車の停留所には安全地帯の島が出来る。鐵道沿線では停車場が出来る。質の複雑とは、色々の種類のもの、が動く事を云ふ。徒歩、自轉車、電車、自動車、荷馬車、鐵道等々。此の場合一種類のものしか通らぬ場合と色々のものが通る場合とでは之れ又、路の上に多くの相違を來す。徒歩者丈しか通らぬ路、露路がある。汽車丈けしか通らぬ線路がある。大通りになると疾走、緩行を分ける交通路の區別が出来る。ある種の交通

機關の通行を止める場合もある。之れと關連して、交通の方向も問題になる、一つの路で一方交通のみを許す場合がある、之れは比較的狭い路だ。その外では左右兩方兩側の交通を許すのが通常だ。又交叉關係のものがある。交通取締の嚴しい地點だ。

要するに、交通の量、交通機關の變化及び複雑。之等をのせるものとして、道路は改良に先立つて先づ初めから、充分に考へねばならぬ。

二

此の動きの現象を社會學の方ではモビリティイと云ふ、勿論此の場合空間的のモビリティイである。モビリティイはどう云ふ作用を惹すか、之れが吾々の方の關心となる。モビリティイ、こゝでは動きと呼ぶが、動きが急速且つ多量であると混亂が生ずる、デイスオーダ又はデイスオーガニゼイションである。成金は、社會的階層に於ける垂直的運動でモビリティイの急速なるもの、それ故成上り者はその人格にデイスオーダを生ずる。之れを避けんとすれば矢張り野に置けるアザミ花である。又「動き」はそれをのせた路の方、殊に其一點から觀察すると瞬時的である通過的である。早ければ早い程瞬間的である。東京驛から丸ビルへ通ふ朝のひとあしは速い、夕方の銀座の人あしは緩い、だから「銀ブラ」である。こゝにも東京驛前の「路」と銀座の「路」との違が出て来る、が之れは後段に述べる。此のモビリティイの關係を都市社會學者は面白く注目してゐる。「動き」の反對は「固定」である。完

空に固定してゐるのは銅像か行倒れだが、それでも後者は往々戸板にのせて運ばれる。個人に就いて云へば、日常生活に於いて最も固定する所は「家」である。しかし其の「家」すら動く。「家が動く」と其の今迄ゐた社會（コムミュニテイ）から離別する。「家が固定して相當の期間を經、近隣の人々が同じ様に「固定」してゐるところに向三軒兩隣の關係が生ずる、之れを社會學ではネイバアフツドと呼ぶ。反對に「家が動きまわつてゐると、此の近隣づき合が生じない。知り合ひにならぬ。それ故、偶々向ひ合ひ隣同志となつても、全く未知で過ぎてしまふ。此の關係を匿名性乃至は無名性（アノニミテイ）と云ふ。之れは社會的親和の反對情勢である。田舎ではこんな現象がなく、村人は皆顔見知りである、故に之れは都會の特有現象である。

個人にとつて「家」は固定の表徴であり、「道路」は動きの表徴である。京濱國道では無名性のポロ自動車もガレージに戻れば懐かしき仲間である。袖振りそふも他生の縁とは云ふものの、之れは依然無名性である。「家」に戻れば一家の主人主婦であり、掛へ替へのない子供であり、忠實なる奉公人であつたりする。

しかし「道路」も必ずしも「動き」の表徴で従つて其處では無名的社會關係のみが支配するものとは云へない、こゝで次の議論に入る。

三

吾々は屋敷町と市中の大通りを比較して見よう。こゝに著しい相違を見出す。兩者の對照は都市社會學者にとつて正しく道路社會學の面白い境地である。

大通り、之れは極く新しく發表された内務省東京土木出張所の調査でもわかる様に、主として歩行者よりも乗物の交通量が多い、現在京濱國道一日の通行人は八千名であるのに對して自動車は二萬四千臺、自転車、牛馬車その他三十二萬臺が計算されたとある、三月五日附夕刊東京朝日新聞故に京濱國道に歩行者の爲めの道路でない事は明瞭だ。此の數字少くとも歩行者對乗物との關係を示す數字は京濱國道本來の面目に合致するものとして不思議がるには當らない。反之、自動車は交番の許可を受けねば入れぬ様な通路、之れは又市内交通幹線としての意味合を持たぬ事明瞭である。故に、銀座、或ひは昭和通りが此の場合前者に屬し、麻布十番や神樂坂が後者に屬する、又判り切つた事である。

そこで、大通りには、動きが多く且つ複雑である。其の結果前に述べた無名性が支配する。行き逢ふ圓タクの運轉手同志が一寸合圖するのもあるが、その位のものなら、普通の徒歩者でも、何處で知合ひに逢はぬものとも云へぬ。殊に彼等圓タクにとつては、昭和通り必ずしも未知の土地でなく、日に何邊となく通る所である以上、不思議はない。反之、山の手の町、本郷東片町なんて所では、道路に於ける動きがそれ程頻繁でなく、且つ複雑でもない。往々にして子供の良好な遊び場所でもある。故に交通する者は又土地關係者が多い爲に、無名性の關係が消滅して、顔見知りの社會關係が生ずる。主

婦女中など同志の立話が風景を點綴する。自轉車の御用聞が聲をかけて行く。此の極端な例は袋路になるとなほ判つきりする。之れは道路とはそろく違つて來た存在であつた、之れに沿ふた家々の子供の遊び場となり、間違つて入り込んだ未知者は子供達からケゲンな眼の一齊射撃をうける。故に、一概に、道路は、動きの表徴であるとは思はれない。蓋し、道路本來の意義が、國道に在り、幹線にあつて山の手、下町の露路裏路は、論ず可き價値なしとは定め難いから。幹路も必要なら、屋敷町のヒツソリした、道路も必要である。従つて道路體系を定めるに當つて此の關係は充分に考慮すべきである。ある女流作家の書いた隨筆風のものに、このあたりに、用もない様な不釣合の十何間道路々々」と書き出されて此の廣い道路を中心に附近の情緒を書いたものがあつたが、之れは恐らく産業道路であつて、その附近の居住者の歩行道路として設計されたものでは無いと思はれる。故に現在その様に不釣合であつて用がなくとも計畫者は先を見透して、かくしたものに違ひない。若し、子供の遊び場であり、風上げの場所となつた切りに終つて了ふならば計畫の失敗と云はねばならぬ。故に數年にして其の道路にも車馬疾驅して、動きの發展と共に無名性が支配する様になる事と思はれる。是等の關係で道路が、人に對して、與へる心理的影響にも違ひがある。大通りは其の無名性的社會關係の故に、人々に對してある安易さを感じさせる。反對に屋敷町や、下町の裏路、細民街などは、土地者以外の外來者に、ある未知者に加へられる壓迫感を與へる。其の地域の社會生活が社會的、即ち親和的であり緊密であればある程此の壓迫感は強くなる。屋敷町は必ずしも外來者に對して壓迫感

を與へない。殊にその屋敷町の有する社會的雰圍氣に近似の人々には、しかし前に述べた子供の遊んでゐる袋路を通り抜けと思つて入つたり又風體怪しげな場合には壓迫感又は自己に就いての他人感が強くなる。反對に細民街に入つて行つた場合は風體の餘程同化してゐるものでない限り、壓迫感をうける。問屋街などでもさうである。斷髮洋服の御婦人は、下町のさうした所では他人感を充分に感得せらるゝ事であらう(しかし今日ではもうそれ程でもないかも知れないが)

四

こゝで特殊の道路即ち盛り場に就いて述べよう。盛り場も淺草の様に見せ物小屋で埋つてゐる所は別として、銀座、新宿、澁谷、神樂坂、神田などの街路的な盛り場となると、道路の關係に入つて來る。こゝに道路として如何にある可きか、又どんな特色を持つかを考へて見よう。前に述べた通り、是等の或ものには自動車交通の禁止されてゐるものがある、或ひは銀座、新宿等の如く自動車電車、從つてその外の乗物の通る所もある。故に一概には云へないが、盛り場の道路では「動き」は非常に多い、多くの人間が通る、しかし、之れはあまり急速な動きではない、又自動車交通を禁止した様な所では、車馬も交通止めとなる故に「動き」の種類が單一になつて來る。即ち交通の量は多くとも其の變化に乏しく且つ、速度が小である。其の結果、幹線道路に見る様な關係も、又純然たる屋敷町又は裏路乃至は細民街と云つた様な特殊街に見る關係も、共に顯著には現はれて來ない。

第一に無名性的關係であるが盛り場があまり大規模即ちあまり廣い勢力範圍を持つてゐない限り即ちその附近の居住者を集める程度であれば顔なじみの關係が生ずる。此の點では銀座の如きに於いても銀座漫步の常習者は其處での顔なじみを見出す。あれは誰だらうと追究研究すれば何の誰れがしとわかる事もあらう。銀座の如きは交通幹線をそなへてゐる故に無名性の支配する所であるが盛り場として別個の空氣を生んでゐる。次に顔見知りの社會的關係であるが盛り場の雜沓は前に述べた特殊街に於いて見出す程、此の關係が強くない。従つて前に擧げた、外來人に對する壓迫感即ち自分に就いての他人感が、此の場合別段有力となつて來ない。此の街に於いては大抵のものやんわりと抱き込まれてしまふ。田舎者でも別段不思議と思はれない。此の點が特殊街の有するいはゞ排他的な空氣と違ふ點である。

斯くの如き特殊性を持つた「動き」を盛り場としての「道路」はのせてゐるのである。此の「動き」は幹線道路の「動き」とも、屋敷町、問屋街、細民街の「動き」とも異なるが故に、其の空氣もかく違つて來るのである。故に此の特色を益々發揮せしめ様と思へば、此の「動き」の特殊性を強調し、之れに「道路」を合致せしめればいゝ。銀座から市電を取拂ふのも一法、且ては圓タクの空車の通行を禁じて相當の効果を上げた。幹線でない所ならば、現在行つてゐる様に時間的に「動き」の種類を單一ならしめる、即ち車馬通行禁止も亦一法である。又「動き」の量は道路の幅に反比例して「動き」の効果を上げるものであるが故に、道路幅員がある程度迄狭いのも結構、色々是等の點について、道路的に考ふ可き問題があらう。が盛り

場とは、賑やかな亭店街である限り、現在百貨店が土足で入れる所から考へて、一つの細く長い百貨店とみればいゝ、正しく云へば百貨店街かも知れないが、百貨店の内に、歩行者以外の「動きのあるのは不愉快だ、時々商品の運搬車によつて經驗させられる事だが、かうした呼吸、又考ふべきであらう。

五

斯くの如く社會學ではモビリティ即ち「動き」と云ふ點から見て來る。道路は動きをのせるものとして觀察して來て、此の「動き」の如何によつて「道路」も色々に工夫さるべきである」と云つた。

しかし道路があると云ふ事廣く云つて「路」があると云ふ事は「近寄れる事」でもある。路がなくては鳥も通はぬ八丈島で、近寄り難いのである。此の「近寄り易き事」之れをアクセスビリティと呼ぶ。道路其の他の「動き」の要件が完備せられるに従つて或る地點には「近寄り易くなる筈である。

これは其の地點への交通流の大を意味する。そこで都市經濟學都市社會學と云つたのに對して、かく呼び得るならば「の場合に於いては或る地區の地價を此のアクセスビリティを尺度に算出する事が出来る。何處からも最も近寄り易き地點——即ち大勢の人間が集合し易き地點——は交通流の集合地點でもあるが、之れは最も地價の高い所となる。即ち都心地區がそれである。

こんな面倒な例を引かなくとも、通りに面した所は裏よりも地價が高い。道路が出来る」と地價が上る尤も同時に受益者負擔となるが、故に道路經濟學も、亦論ずる餘地が充分に有りさうである。

兎に角、地價が上ると、その上に建つ建築物の建築費用も膨脹する。階層も増す。故に都心地區には高層建築と云ふ事になる。すると横の往來に對して縦の往來、即ちエレヴェータアが出来、路は横ばかりでなく縦にもついて來た。しかしビルディングそれ自體は、百貨店の場合と同じ様に單一の「家」ではない、故にその内部全體としては毫も固定してゐない、動きを持つてゐる。ビルディングの内
部は道路なみに取扱はれる。それは道路を持つた一つの地區、街に相當する。

しかし此の縦の交通の發達と共に都心部の横の交通は益々旺盛する。「道路」の負擔が過大となる。そこで分散、分散とよばれる。道路體系の設計者は外方への道路新設乃至改良を考へなくてはならなくなる。郊外が發達し、新しい副次的中心が出来る。かくして都市は膨脹して行く。この動く社會をのせてゐるのが「道路」である。(昭和十年三月四日記)

×
—
×

×
—
×