

論説

道路體系に於ける社會性の認識

奥井復太郎



道路は社會關係の一表現である。他の地點から或る地點に近寄り得る一方法が道路であるが故に、道路の存在は社會關係の存在を意味する。一家屋の内にも部屋から部屋への通路として廊下の在る如く、一社會にも社會的交渉に應じて部屋々々を連絡する道路通路網が発生する。故に道路網の存在は社會關係の存在を指示すると共に其の發達完備は社會關係の發達複雑に對應する。勿論、廣義の交通設備としては道路以外のコミュニケーションの機關が併せて存立してゐる。又地理

的條件によつては、道路の存在を許さない場合があり、他の交通設備が之れを補足する。(水路空路の如き路ではあるが確かに陸上の道路ではない)

要するに道路の發生成立は斯くの如く社會的である。故に社會關係の幼稚な時代生活形式が原始的であつた時代には、道路形式も亦幼稚であり原始的であつた。人々は目的地に到達する爲めに徒歩による連絡に對して最も抵抗の少ない而して最も短距離の路線を選んだ。此の原則は文化の發達せる今日に於いても一般道路の建設に當つては適用せらる可き性質のものである。二つの地點を結ぶ路線は原則として最短距離に於いて、且つ又抵抗の最も少なきものたる可き事を必要とする。此の兩者は互に反撥し合ふ場合を普通とする。道路交通に難易が無ければ、距離のみが問題となる。故に兩者が問題となる限り、最短距離原則と交通に對する抵抗原則との間に反撥が存在してゐるのである。此の兩者は、自然發生的な道路に就いても計畫性的な道路に就いても云へる。唯、都市内部の道路に就いては、往々自然發生的道路と計畫性道路との間に此の原則が共通に適應されてゐない様な場合を見受ける。例へば獨逸に於ける古代羅馬の都市の道路は直線的幾何學的圖型を有する計畫性のものであつたに對し、其の都市の懷滅後、其處を占居したゲルマン族は舊羅馬都市の痕跡がなほ明かなるに拘らず、自然發生的な道路系統を採つて、舊の直線的幾何學的圖型を無視したと云はれてゐる。(トリエル市此の場合に於いても兩民族の生活形式文明内容が異つてゐたが故に、斯くの如き事情を招來したのであつて、上記の原則が無視されたものと見るべきでは無い。

此の原則が本格的に無視せらる可き場合がある。それは、その道路交通そのものを以つて、終局の目的とする場合であつて、道路とは一地點から他の地點に便利迅速に事物を運ぶ便宜であると云ふ性質から離脱した場合である。即ち諸種の觀賞道路に就いての場合には、上記の原則が堂々と無視せらるゝ。遊歩道、ドライヴウェイ、ハイキングコース等にあつては、必ずしも長距離原則が行はれず、最少抵抗の原則が行はれない。迂餘曲折高低難關が、むしろその道路の目的となる場合である。吾々はハイキングコースとして採つた路筋にあまり完成した道路を見出す事があると、往々極度に非觀する事がある。故に上記の道路原則が適用される場合は、道路を以て單に事物を最も敏速低廉に移動せしめる施設としてのみ考へた場合である。従つて道路其のものゝ性質——効用の如何によつて、此の原則が適用を受け、或ひは受け無くなるのである。遊歩逍遙道路の如きは道路と云ふよりは、道路の形體をとつた遊び場であり公園であり庭園である。従つて兩地點間を最も經濟的能率的に結合する事を主眼とした國道又は其他の幹線道路とは其の性質を全然異にするのである。然らば吾々は、茲に前記の公園的遊び場の道路を別にして、狹義の道路觀念を持つ事が出来る。又先に述べた社會關係の表現としての道路意義などは事實、此の狹義の道路にのみ適用されるものだと思つても極言では無い。従つて又道路原則即ち最短距離原則と最少抵抗原則とは、此の狹義の道路に就いて論ぜらる可き理である。

道路の効用より見たる種類に就いて云へば、狹義の道路の内にもなほ區別すべきものがあらう。

即ち産業の啓發及び促進を主眼とする産業道路や軍事道路總括的に交通脈の基幹をなす國道幹線道路や地方的局部的道路等々色々に區別する事が出來よう。此の場合も亦各道路は其の種類によつて前述の道路原則に對する關係に多少厚薄を生ぜしめる。例へば國道幹線道路に於いては、大體連絡すべき二地點が明白にせらるゝ故に、概ね道路原則が最も明確に適用される。軍事道路に就いても同様の事が云へる。産業道路に就いても、大部分は同じである。即ち或地方の産業啓發の爲めにする道路は、其の地方と他地方との連絡改善を主眼とする限り道路原則は嚴然として適用される。反之、ある産業地域又は地區内に充分なる道路設備を設ける事は必ずしも相離れたる二地點の連結と云ふ點のみで考慮されるものでない。相離れる二地點間の連絡と云ふよりは、産業活動の旺盛な地區内に於ける必要に出てゐる。即ち複雑にして頻繁なる交通量に對して縱横に相當規模の道路が必要となつて來る。勿論、大體に於いて主要方向は決まつてはゐるであらうが、(獨逸ゴスラー市の古い市街の道路系統は産業即ち採鑛運搬の必要上幹線は全部一方的方向に設けられてゐる。之れなどは二地點を結ぶ原則が市街地内部にまで影響を與へたものとして特異の例であらう)

大都市内部に就いて見ると、二地點連結の關係のみが載然と作用してゐるとは思へない。蓋し大都市内部の交通は其の方向が極めて複雑であるから、大體に於いて周邊と中心とを結ぶ路線は放射狀に設置されてゐる。同時に之れが都市貫通の路線でもある。しかし斯くの如き圓周から中心に(又は其の反對と云ふ)一方的交通ばかりでなく、其の他に都心を中心としての同心圓的な環狀線も必

要である故に大都市にあつては、二地點を結ぶと云ふ原則によるよりは内部に於ける複雑多量の交通量に對應する爲めに充分なる道路が必要となつて來てゐる。故に此の場合、最短距離と最少抵抗の原則は、判然と二地點を結ぶ街道的性質のものゝ場合程、はつきりとはしてゐない。

併し、大都會の地域的構成を充分に觀察すると、都市の内部は幾許かの、やゝ獨立性を帯びた地區に分れてゐる事を見出す。唯單に山の手と下町とばかりでなく、山の手の方面も下町の方面もなほ幾つかの地區に分れ、其の地區は各一つの地域的集團性を示してゐる。されば大都市内部に於ける交通脈に於いて結點として連絡せらるべきは、是等各地域的集團の中心點であつて、茲にほゞ大都市交通脈の動脈が決定されて來る。壯大なる巴里市都市計畫に於けるかの廣場と道路の體系は、明かに此の間の事情を示すものである。然らば大都市内部に於ける道路系統も亦、相連結すべき二地點の原則の適用が許されるワケである。従つて、最短距離と最少抵抗の理が實に、都市に於ける道路設計は當然此の原則によらねばならぬ。狹義の意味に於ける道路の設計に當つて徒らに路線を彎曲せしめたり迂回せしめたりするは策の當を得たものとは云へない。

更に都市内部の道路系統として、動脈系統に附隨して上述の各地區内に於ける道路系統がある。是等地區内の道路系統はそれゝの中心地點に對して一定の系統を保つ必要のある事は、都市全體の場合と同じであるが、それ以外には内部的必要に應じて適當に設置せらるべきであり、其の地區の居住者の進退出入に對して便宜な方法に定められねばならぬ。従つて所謂二地點連絡の原則はそ

れ程明確に適用されるものではない。従つて此の場合には景観美的考慮の元に若干の曲線美なり公園趣味を附加するに妨げない。反對に是等の道路が全部直線的であつたり或ひは幅員が廣過ぎたりする事は、地區的な安定や雰圍氣を損ふ事となる。

二

斯くの如くして、單に道路と云ふものゝ其の性質効用及び種類は複雑である。冒頭に述べた道路の社會的意義や道路原則なども、道路の種類、性質の如何に應じて適用の程度を異にする事は前節に説明した通りである。しかし其の結果、道路の社會性に就いて二面の觀點のある事に氣が着くであらう。即ち一面に於いては、道路の對外的社會性であり他面に於ては、對内的社會性である。對外的社會性とは、前節に述べた、二地點間の社會的連絡である。對内的社會性とは、一地區内の居住者に對して與へらるゝ日常出入移動の便益を主眼として生ずる。元來社會とは動き得る人々の距離的關係に外ならぬ故に、内部的にも、可動的設計即ちこゝでは道路が與へられてゐなければならぬ。而してかゝる二面的な社會性に基いて、道路は其の場合々々に應じて、適切に設計されねばならぬ事は前節に於いて明かにした。次には、此の二面の觀點を無視する事によつて生ずる危険に就いて今少しく詳説したい。

對外的社會性に基いて道路が利用せらるゝ場合の交通は別の地域社會所屬者の交通であるか、或

ひは、自社會所屬者にしても他の地域社會と連絡の必要ある場合の交通に限られる。従つて或る地區をかゝる道路が貫通してゐる場合には、當然直接其の地區に關係ない交通が生じて來る。勿論、其の地區の居住者も對外的連絡の必要に應じてはそれを利用して出入する。此の道路が通過路線である場合には、盛に他國人別の地域社會に屬する人々の意味であるが、往來通過する。それだけ此の路線に沿ふた一地劃はその地區としては落着のない空氣を醸し出すと共に、其の地區自體の霧圍氣とは別の空氣が生れる。

反之、對內的社會性を持つた道路に就いて見れば、之れを利用するものは、全くその地域社會の人々であり、其の土地居住者又は之れに親近のものである。従つてこゝに展開される風景は一つの郷土的統一的な霧圍氣のものであり、其の意味に於いては、ファミリアーと云ふ點に於いて各自の家庭生活の環境的延長とも云へる。従つて周圍の住宅集團に對應する様な庭園的公園的粉飾が許され、無用の侵入者不必要な通過交通者は極力避けられねばならぬ。

道路を中心としての此の二種の特性は充分に尊重されねばならぬ。何故かと云ふに兩者が混同されると必ずいづれにとつても、不幸と危険の事情が発生せざるを得ないから、例を以つて云へば、兒童が交通の激しい幹線道路をあたかも遊び場の如く考へて利用する事は、兒童自身にとつて生命的に危険であるのみならず、一つの社會的規律に對する背反でもある。主要交通路の建前から云へば當然かゝる兒童又は其の保護者は、其の行爲に對して戒められねばならぬ。反對に住宅地帯たる可

き、先に述べた様な一つの統一的集團的地區内に——假りに相當な幅員の道路があるにもせよ——通過的な疾走交通機關が侵入する事は、又同じ様に反社會的である。今日の道路及び交通警察は此の方面に對して嚴重に取締つてゐる。又は取締らねばならぬ若しかゝる事情を放置して其處に於いて危険及び不幸の生ずる様な事があれば、其れは當然侵入者又は之れを放置した當局者の罪と云はねばならぬ。現在、主要道路に於ける交通取締の嚴重又は煩雜なるを厭ふて、交通業者が往々にして所謂抜け道を利用する事頗る多い様に見受けるが吾々の觀點からすればそれは最も誤れるものと云はねばならぬ。勿論責任は單に交通業者にのみ嫁せらる可きものではない、主要道路は是等交通業者の交通上の便益を第一に尊重せねばならぬのであるからして、其の交通取締の如きも當然交通機關を主眼として定められねばならぬ。従つて交通業者自體より見て、徒らに煩雜不便を思はしむる様な交通規則は拙劣な取締でなければならぬ。更に又根本的に見て一都市内部に於ける主要交通路線の系統が充分合理的に最初から考案され設計されねばならぬのは當然である。此の根本に缺ける所であれば而して唯一般の交通取締規則をのみ嚴重にするならば、それは徒らに交通業者を惱すだけであつて、彼等は勢ひ、之れを回避する爲めに、苦心し結局社會に對して不幸と危険とを増大する事になる。

此の意味に於いて單に住宅地區のみでなく、公園地帯盛り場等に於いても、居住者又は一般利用市民の享樂上の安全を絶對的に期さねばならぬ。又學校殊に小學校、兒童遊園などの附近もさうであ

る。遺憾乍ら我國の現在に於いては小學校や遊園又は小公園等が斯くの如き關係に於いて十二分の保障を得てゐるとは考へ難し、小學校の位置と附近の關係に就いては目下吾々關係者の手元に於いて調査中のものがある。完成したならば他日發表し度いと考へてゐる。

三

扱是等の社會的關心を尊重するにも、假りに都市計畫なり都市建設なりが全然新しき土地に行はれる場合であれば問題の解決は簡單である。今日此の方面の技術者も是等の社會的關心に對して充分顧慮してゐる。唯に道路技術上の關心にのみ終始してはゐない。しかし既に大規模に發展し從來無計畫のまゝ發達して了つた都市の場合に於いては此の問題は解決に頗る困難である。吾國の大都市に於いては確かに此の場合である。新道路の開設、其の他について常に既に設定された各種の社會的集團的地區の傳統利害に衝突を來たす事が頗る多い。例へば主要交通路線の系統を樹立する爲めに新道路の建設にかゝれば、その爲めに、學校、社寺、其の他地區的、中心を以つて出來上つた統一的地區を無殘にも切斷する懼れ無きにしも非ずである。昔から幅員狹隘な商店街盛り場が道路擴張によつて、全く昔日の悌を喪失し、爲めに地區的中心點たるの實を失ふが如きは從來よく見聞した事實である。學校を中心とせる學生街の場合に就いては、筆者は三田の慶應義塾と早稻田の早稻田大學とを比較して見た。後者は早稻田大學を中心として渾然と學生街と云ふ別天地が成立してゐるのに對して、慶應の場合には學生街の成立を認められない。慶應義塾は獨り三田山上に孤立し

てゐる。附近の地區が之れにピッタリと寄り添つてゐない。之れは主として道路關係によるものであり、三田の場合には主要交通路線が學校と附近の地帯とを切斷して了つてゐるからである。此の點に就いては既に、二三の研究を發表しておいた。雜誌「都市問題」昭和十一年七月號所載の拙稿「學生街の社會學的考察」及び「地理と經濟」昭和十一年九月號所載の同じく「社會性の地理的條件を参照されたい」。又前に述べた小學校或ひは兒童遊園の位置に關する所感は、昨年の全國都市問題會議に於いて發表した。同會議第五回總會文獻第三「研究報告」——都市の保健施設（下）所載の「兒童遊園設置に關する若干考察」を参照せられ度い。

是等の場合には、道路開設を中心として前述の二面の觀點が勢ひ相互に牴觸して來る。即ち主要交通路線系統の上から見れば、從來の道路計畫が全然出鱈目であつたが故に、之れを修正したい否實際に斷然修正し改良せねばならぬ。しかし之れを敢行すれば或ひは古くから成立してゐた地區の傳統的統一を破壊する恐れがある。若し後者を尊重し之れを保存せんとするならば、交通路線系統の大成に就いての理想を幾分捨てねばならぬ。恐らく關係官公署の道路技術家は、此の機關に常に遭遇せられてゐるであらう。歴史的な記念物、老樹、名木、名所、舊蹟等々が邪魔になつて理想的道路網の實現を妨げる場合が多々あらう。以前ならば、歴史とか傳統とか云ふ古臭いものは全然顧慮せず、積極的に新理想の實現に努めたであらう。それ故に中世都市の城壁が取毀され、堀が埋められもした。しかし今日に於いては、歴史傳統を尊重する風が強くなつた。唯單に復古的保守的な時流に

よつてさうなつたとのみ解すべきではない。既に述べた様に、一つの地區に於ける郷土性、社會性、従つて又部落精神を尊重するからであり、是等の社會的に重要な意義を持つた精神は環境的に地理的に條件づけられる事頗る大である事が認識せられて來たからである。

此の二つの觀點の牴觸は止むを得まい。結局妥協による解決が残されるのである。しかし吾々社會學研究者の立場から云ふ事を許されるならば、古い文化傳統に相當の愛着を感じないでもないが、改良すべき點に就いては、積極的に理想の實現に努力せられん事を希望する。妙な妥協は結局個人の利益でもなく、殊に道路計畫の如き永久的性質の事業にあつては徒に弊害及び不利を後世に残す丈けである。唯此の場合に於いて道路計畫の當事者に希望したい事は主要道路の計畫を以つて足れりとしないうで、その實現によつて破壊された舊傳統又は舊世界に替るべき新しき社會を作り出すべき點にも充分の努力を拂つて貰ひ度い事である。四方通達無碍の道路が完成した。丈けで後を放り離されては困るのである。大道が必要であると同時に、日々出入の小路も必要なのである。大道の計畫に據るべき原理があるならば一地區の小路の設置にも據るべき原理が在るのである。其の原理とは何かと云へば既に述べた様に一地區の集團性、部落性を確保すると云ふ事である。道路計畫の壯大は凱旋道路の設計にあるかも知れない。しがし門邊に出て父や夫の歸宅を待つ間に子供や妻のたゝすむ道路にも深い社會性のある事を知れば、かゝる道路の計畫に充分の知能と努力を傾注するも亦意義ありと云はねばならぬ。(昭和十二年一月十三日稿)