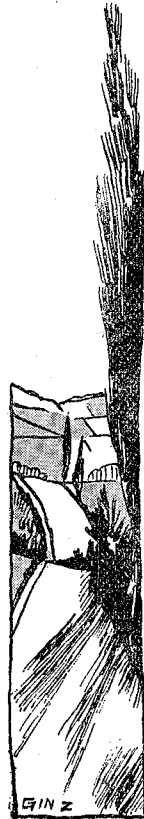


論説

道路と社界的距離

古野清人



人類の仕事のうちで最古の記念物は道であるとエリゼルクリュはその傑作「人と地」の中で云つてゐる。人類史に於て二又は數個の結社が相互關係をもつて共に交通路が拓けたのであるとしかも亦この路こそがいくつもの社會型又は民族的特質を創造したと説く學者もある。かのルブレエ派の碩學ドモランなどこの代表者である。もちろん彼の意味した路とは環境とでも名付くべきほどに廣く嚴密さを缺ぐ觀念ではあつたが、こゝでの我々の觀點は單なる地理的起原又は制約によ

つて、換言すれば一種の自然的道路によつて問題を追求して行かうとするのではない。地理的な決定主義による道路の發生及び發展の課題を必ずしも否定しないが、更に能動的な人間の努力を重要視して路に關する問題の一つを考察してみたいのである。人間は單に自然的環境に順應して生活する存在ではない。寧ろ積極的に自己の目的のために自然的環境を困難を冒して利用してゆく存在である。

道路の發展してきた経路は如實に人間が自然に働きかける強靱な力を示してゐる。小徑から大道への進化をみると、今更の様に人間の勞働力の大きさを痛感するのである。恐らく最初では自然の與へてくれた環境そのものによつて動物の足跡又はその指示によつて道路を開拓したのであらう。谷間に水を求めるにしても、山から山へ荒原から荒原に移動するに際しても、動物の踏みならしたトラツク(Track)は彼等に貴重な指標となつて呉れたに違ひない。その場合人間は動物によつて淘汰された自然のコースが如何に巧妙に利用されるかを學んだのである。かくして次第に最小の抵抗によつて最大の効果をあげうる路が人間自らの技術の發達によつて必然的に作成されてきたのである。多少の努力を以て苦闘し通せば極めて近距離で済むものを、わざわざ曲折した山道を辿るのはそれは長時間に亙る歩行に耐へうるための人的エネルギーの節約を無意識的にしる問題にしてゐるからである。それは既に自然に對する人間の自身の立場からする選擇又は積極的な働きかけを意味してゐる。更に河川に橋を架し、丘陵を切通しにすると、人間活動は舊倍され、自然

は次第に人間力によつて著しく變形されてゆく。この人力の加はる量と方向とによつて道路は多少ともに變形し種々雑多な道路の型が出来るのである。

二

かく道路は人間的活動によつて制約されつゝ發展してゆく。道路はその上に云はば人間の集團即ち社會をのせてゐる。仍つてその社會の體様構成分子の差異によつて道路も亦種々に變化するのである。狩獵人をのせ運ぶ道路と農耕人のそれとは異なる。そこには假に仔細なる經濟生活上の關係の相違を別にしても、漂泊者と定住者との二つの生活形式に照應する道路の二つの型が存する。無論實際的には截然と區分されうる様な型式のみでなく、多くの混成型が存在してゐるわけである。人間的關係は複雑したものであり、一つの道路には雑多なる人群が往來するからである。そして又人間の社會關係は鮮明に道路にも反映してゐる。宗教經濟政治等々の社會現象のうちの何れかが著しくクローズアプされて道路が決定されてゐる場合がある。中世の道路には主として巡禮者の往來のためのものが尠くない。それには國內の聖所を中心にして開通してゐる比較的短距離のものあり、或はキリスト教徒のエルサレム、パレスチナ或は回教徒のメツカ、メヂナの如くに國際的な長距離の宗教道路もあつたわけである。しかもこれらは直ちに商人、隊商の道路ともなつてゐたのである。古代 로마の軍用道路は同時にまた通商交易上の道路でもあつたのである。またかのアレキサンダー大帝の東洋征服によつて建造された世界的な大貫通道路は數多あつて、これが通商貿易は

云ふ迄もなく、引いて文化全般の進展に貢献したところは多大であつた。勿論これらの大道路と雖も斷えず變動する人類の社會關係を反映してゐるが故に長久の生命をもちえず、早くも壞滅したものが尠くなかつた。要するに、道路の機能は政治、經濟、軍事、宜教等の單一なる目的を充足するに止るものでなく、寧ろ多くの社會的欲求を満足せしめるにある。今日軍用道路とか産業道路とか或はドライブ道路、ハイキングコースとか呼ばれてゐる一種の専用道路は比較的現代的な所産であることが指摘される要がある。

三

それにも拘らず、道路は社會關係の反映であるとの原則からして、異つた生産關係或は生活様式をもつ社會の何れに依存してゐるかによつて道路の機能も異なるであらうと類推しうる。しかもこれは實際に證明され得るのである。遊牧民族の踏む道路が季節的で一時的な役割しか果さないに反し、農耕民族での道路は繼續的に利用されるのを特色とする。前者は廣範圍に互る移動を豫想し従つて長距離に互るのを通例とするに反し、後者は寧ろ小地域内での靜的なものである。金銀銅等の採掘運搬を目的にした鑛山の道路はその工業の廢止と共に無用の存在とならざるを得ない。

しかし多くの場合には一つの道路は多種の社會的機能を果すために作られてゐるのであつて、生産關係をもつてのみこれを律することはできない。殊に看過してならないのは道路の管理者又は支配者との關連に於て、道路を把握することである。これは簡單に私有とか公用とかの道路に區分

して考察するがよいとの意味ではない。政治権力と道路との間には頗る緊密な關係があるから、この點を見逃してはならないとの謂である。いくつもの社會關係をのせてゐる道路を確保することの政治的重要性は贅言するまでもないことである。部落對立の時代封建諸國抗爭の時代に於て部落又は諸國間を自由に貫く道路を獲得することは支配者として最も重要な條件の一であつた。言はば閉ざされたモナドにすぎなかつた地方部分的な道路を貫通せしめるのは偉大な政治統制的力量を必要としたのである。今日の如く安全なるいくつもの世界的交通路を創造する迄には民族から帝國へ更に國際主義へのいくつもの難關を経て初めて可能なことであつた。近く幕末に於てさえも國內の旅に水桴を交し、旅は道連れと隣人のか弱い助力に頼つたのは道路に對する政治的統制の不完全さを物語つてゐるものである。長距離に互つてしかも自由に安全感に富んだ交通路が萬民に提供されたのは最近である。以上述べ來つた諸點は道路と社會的距離との問題をみるために有用であるから簡單に觸れておいた次第である。

四

道路はその上に多くの社會集團をのせてゐる。しかもこの社會集團は斷えず變轉する。それは社會的動態の視角から把握されねばならない。その中でも特に問題となるのは社會群の技術的發展である。換言すれば道路と運搬器具の發展との關連のそれである。或場所と他の場所との間の實質上の距離は同じであつても、交通技術の發達はその間を通過する時間を短縮してゆく。これは

社會集團の技術的發展を豫想して初めて可能なことで、この意味で後者の場合を前者の實際的距離と對比して、こゝに社會的距離と呼ぶことにする。

雪の極地圏に於ける旅行は人類が橇を發明し馴鹿又は犬を馴らしてこれに使用することによつて著しく容易となり、一定場所間の時間は短縮され従つてまた長驅を可能ならしめた。ゴビ、サハラ沙漠或はアラビア沙漠等が駱駝の力によつて初めて交通路を開拓しえたことは誰も知る如くである。勿論自動車の應用は沙漠の交通を更に容易にしてきたが、東方印度に於ける象、南アフリカ、インドネシア地方に於ける牛等も亦それが運搬の役に利用されることによつて道路の社會的距離に變化を齎したのである。乗物運搬用動物としての馬——乗馬、馱馬ともに——優秀な地位については今更喋々する迄もない。

單に馴致された動物による交通手段の發展のみでなく、更に交通技術そのものゝ漸進及び躍進的發展が注目されねばならぬ。駕籠馬車、人力汽車、自動車、飛行機等々の交通機關の出現は漸次に或は急速に人類の交通觀念及び過程を一變せしめた。このことは船汽船を中心にする航海に關しても亦該當するのである。

道路と社會的距離との問題を觀察する具體的な適例としては茶屋宿驛等の實際距離上の配置をあげうる。封建徳川時代に於ける道路のうちでも主要な幹線であつた東海道五十三次についてこれを見る。これらの宿場は地方的市場としての役割をもたないではなかつたが、その存在の理由は

何と云つても交通者との關連に於てであつた。殊に徒步者のための休息所宿屋として役立つためであつた。従つて宿場間の距離は主として旅行者の一日の徒步量によつて決定されてゐたのである。この理由からしてそれは幕政二百數十年間を通じて明治初年に至るまで著しく交通技術の進歩をみない期間に於ては割合に不變の狀態を維持しえたのであるが鐵道、東海道線の開通はこの貫通路の存在理由を殆んど消失せしめたのである。昔の五十三次道路を辿る人々は概して小距離の旅行者に限定され物資の運搬も長距離に及ぶことは稀であつた。しかしこの昔の東海道も新に出現してきたバス、トラツク運搬等によつて再興しつゝあることは技術と道路との關連をみるに頗る興味ある點である。それにも拘らず徒步旅行者を主眼にして存在してゐた宿場そのものは大部分既にその社會的機能を終へた今日復活しえず、多くは衰頹しつゝある狀況にある。

この現象は多少ともその程度を異にして全國各地の主要道路に於ても見られるもので、自動車、バス等の普及は嘗ては近付き難いとされてゐた地點間を容易に結びつけて、嘗ての徒步者のため設けられてゐた休息のための掛茶屋、飲食店を全く無用のものにしてゐる。人力車はバス、タクシーに驅逐され、牛馬の荷車はリヤカー、トラツクによつて壓迫されてゐる。道路の上では古き技術と新らしい技術との斷えざる鬭争が繼續してゐて、常に新らしきものによつて勝利が獲保されて行く。

殊に大中市とそれに求心的に蝟集してくる鐵道電車、バス道路は舊來の交通觀念を全く革新してきた。地方の中心都市に集注されてゐる、驚くべき多數のバス道路は交通運輸の異常な變換であ

つて、各地に散在してゐた小都邑は經濟的にも少なからぬ打撃を蒙つてゐる。これは資本主義的體制の必然的にとる形態を指示してゐるものである。いくつもの農村部落を貫通してゐる田舎には不釣合な産業道路の如きは、農村のために敷設されたものではなく都市から都市へと緊密に結合された線である。高度の都市中心主義によつてゐる我國の産業政策はこゝにも反映して、農民は道路を走るトラックから満載してゐる物資の一箇でも直接分配に與るわけでもなく、またその道路は附近居住者のよき歩行道路として役立つものでもない。それらは第一次的に村落と村落或は村落と町を結びつける道路ではない。主として都市と都市との交通をスピードアップするために採られた手段である。今日では早くも自動車専用道路さへできてゐる。かくして都市間の社會的距離は著しく短縮化されてきてゐる。

これは又鐵道網についても同様に云ひうる。技術の向上による列車のスピードアップによつてその線路の社會的距離は短縮してきてゐることになる。嘗て一時間を要した目的地に今日三十分で到着されうるならばその社會的距離は云はゞ半分に短縮されたわけである。

この社會的距離の短縮は更に航空路の開拓によつて驚異すべき飛躍を遂げたのである。世界の主要都市は航空機、航空船によつて連結され、その間の社會的距離は嘗て何人も夢想だにしえなかつた程接近し、而も益々近接せんとしてゐるのである。そして各國は競つて空のルートを擴大して通商軍事上の制覇を目指してゐるのである。海路についても亦同様のことが確言できるのである。

帆船から蒸氣船、更にディーゼルエンジンによる高速度船の出現はよくこの過程を示してゐる。かくの如く時代はまさに速力の時代である。確かにより速く、更により早くと云ふのが現代文化の標語である。フルスピードに社會的距離を短縮して、一定の地域を接近せしめる。こゝに現代文明の搖ぎなき一動行が明瞭に看取できるのである。

五

この目的に添ふためには道路は依然として舊態のままであるわけには行かない。道路は改良されて新らしき社會的欲求、並びにその具體的表現である新交通機關に順應しなければならぬ。一間幅の道路が五間に、十間幅のが十五間、或は何メートルにと擴張され、よりよき鋪裝工事が施されねばならないわけである。嘗ての比較的幼稚な技術を以てしては山峽幽谷に沿ふて曲折しながら辛うじて上流に於て橋架を架して連絡された道路も、橋梁その他の土木工學の急速な進歩と共に一直線に近く新道路が開拓されうる。かの世界的な難工事丹那トンネルの開通によつて東海道本線は山北線による如く夥しい山腹と鐵橋とを迂回する要がなく、時間も短縮されえたのである。この種の適例の數々は寧ろ讀者諸士の方が熟知されてゐるところである。大震災後の新又は擴張の道路網は以前の道路によつて市區の形態を捉へ様とする人々の頭を全く混亂に陥らしめる。そして郊外へ向けられた道路(鐵路をも含めて)が恰も詩人エルアトランの所謂觸手ある都市の觸手として近郊、地方都市を包攝して了ふのである。そして國內すべての道は東都に通じてくる。こゝが日本の

政治經濟文化あらゆる社會現象の中樞を占めてゐるからである。この中樞に向つて物資も人も容易に而も迅速に集注される必要があるのであるから。

想ふに、未だ機械文明が浸潤しなかつた村落又は町の生活に於ては相互間の社會的距離は一に人の歩足によつて測定されえた。しかるにあらゆる交通機關が併用されてゐる現代都市では嚴密に何を社會的距離の準度とするかは俄かには決定し難い。それにも拘らず我々は一定地點間に於ける社會的距離が著しく近接してゐる事實を否定することはできない。

この場合、殊に都市間の距離が著しく時間的に短縮されてきてゐるのであつて、農耕生活の町村部落に於ては緩慢である。それは現代文明が主として都市中心の大商工業主義に立脚してゐるからである。しかもこの速度への斷えざる欲求は日に日に加速度化されてきてゐることを刮目すべきである。道路の社會的距離の短縮化も、かゝる全環的な速度化の社會的要求の一つの顯現——最大ではなくとも少くとも重要な一つ——として注視されねばならないと信ずるものである。

要するに、道路は何よりも大都市を中軸にして一定の地點をより近くに結びつけ、その間に人間集團の社會的動きを加速度的に迅速にし且増大してゐると云へるのである。都市と都市との社會的距離は著しく近接する。しかしそれは人々の社會的精神的結合の密度が増大してゐることとは全く別の問題である。何となれば、今日の道路は後の場合の如き目的のために工事建設されてゐるものではないからである。