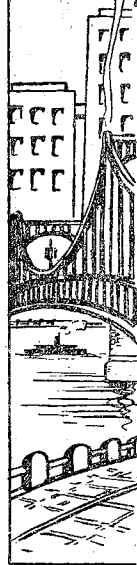


論 說



大都市社會の群島的構成

奥井復太郎

一

道路は「動き」をのせる施設である。甲地點から乙地點まで徒歩にせよ乗物にせよ「動き」を容易ならしめる用意が道路である。普通吾々は交通流と云ふ言葉を用ひるが、事實道路はかう云つた意味で一つの流れを代表してゐる。所で道路が「動き」と「流れ」の面であるとすれば、當然之れによつて結ばれてゐる「不動」「固定」の地點又は地區が存在する理である。東京と大阪、或ひは上海、新京は道路や鐵道や水路空路によつて結ばれた地點又は地區である。山奥から鐵道沿線や船着場まで出て來る路も同じく地點を結ぶ流れの線である。此の線は計畫的に造られる場合もあるが、自然的に出來る場合も

少くない。例へば古代羅馬人の造つた都市には幾何學的な碁碁目型の道路網があるが、之れを繼承したゲルマン民族の町には自然發生的な型が多かつた。此の場合には障害のない限り二點間の最短距離を結ぶのを以つて原則としてゐる。空地があると、その四周(少くとも二邊)にはちやんとした道路があるに拘らず對角線による最短距離をとつて其の空地を斜に通切つて行く現象は日常目にふれる所である。田舎の畦畔は畑耕作上の面積單位でもあるが、所有境界でもあるし、又同時に田畑への通路でもある。従つて改めて道路計畫を樹てない場合には、是等の畦畔や里道がそのまま市街地化した時の道路系統となつて了ふ場合決して少くない。獨逸中世都市にはさうした耕地割りの跡を留めたと思はれる道路系統が少くない。殊に城壁を持つた都市(誠に小さい町ではあるが)の城門を入ると、直ちに道が又狀に岐れて之れが市の中心部をほゞ並行して走り、反對側の城門の所に於いて再び一本に合してゐる例がある。之れなどは街道に沿ふて出來た片側部落から發展した名残りである。一方の道路は前からの街道であるが片方の裏側の道路とも云ふべきものは並列してゐる農家及び菜園と、それに連らなる農場との間にあつた通路又は境界線が連続して街路化したものと云ふ事が出来る。それ故、村はづれに於いては此の裏道は本來の街道に合流して了つてゐるのである。かう云ふ點でかゝる道路型を意識的に、殊に軍事的に設計したのだと云ふ意見もあるがそれよりは自然發生的な状態だと見る方が至當の様である。東京でも山の手の道路に随分曲折の多いものが少くない。故老の言によると江戸開府の功勞者である家康つまり權現様は一生涯逃げ勝つてゐた方

であつたから、その爲めに江戸市内でも道路が逃げいゝ様に曲りくねつてゐるさうであるが、此の點など考方が東西軌を一つにしてゐる點が頗る面白い。勿論城下町などで築城家が町割りでもする場合、攻防と云ふ軍事的意義を全然無視してゐたとは思へない節もある。例へば城下町など妙に道路が一直線に通つてゐないでほんの僅かな喰違ひを持つてゐる場合が決して少くない。ほんの數間位の喰違ひで屈折してゐる事は、どう見ても直線道路に於ける進攻可能性に對して考慮されたものとしか思へない。

二

兎に角、色々な意味で計畫的な道路や自然發生的な道路があるが、いづれも「動き」をのせ、「流れ」を圓滑にならしめる工夫たるには相違ない。而して「動き」と「流れ」とが相距れる二點間を結ぶ線である事も問題はなからして、扱、大都市の場合に就いて都市内部に此の關係を求めると仲々面白い現象を見出す事が出来る。先づ第一に現代大都市の大きさに就いて見よう。東京は面積にして五百七十二方軒(昭和十四年九月現在)東京驛を中心にして半徑十里十六軒に及ぶ。そして交通機關の整備程度にもよるが東京驛から一時間では達せられない地點が昭和八年の頃少なからず存在してゐた事から云へば相當に廣さを想像する事が出来る。人口に就いて云へば六百六十七萬(昭和十四年推計)之れも頗る大きな數字であつて、同年度の内地推計人口は七千三百三十五萬人に對しては約九%にあるか

らして東京市だけで内地人口十一人中の一人の割合で、東京市民だと云ふ事になつてゐる。大阪市は幾分面積も人口も之れに劣る、人口は三四四萬、面積は一八五方杆しかし唯廣く且つ多いと云ふだけで云ふならば人口にして大ロンドンの八九二萬、ニューヨークの七四〇萬、面積にしてはローマ(一九八五方杆)サンパウロ、シドニー(一、五〇〇方杆)ウキン(一、二一二方杆)ロサンゼルス、リオデジャネイロ(一、一〇〇方杆)が其の尤なるものである。(大ロンドン)は約一、八〇〇方杆(其處で、普通には全市域と云ひ全市民と云ふけれども實際に於いて日常生活上直接又は間接に接觸の多い部分丈けに就いて見れば其の廣大及び巨數の何十分のいくつかが問題になるに過ぎないのである。蒲田や世田ヶ谷に住んでゐる市民にとつては足立區や葛飾區はよその國も同様であらうし、其處に生活してゐる者或ひはもつと近所に生活してゐる者でも經濟社會上の身分の異なる者は又全く縁なき衆生に過ぎぬ場合が少くなからう。大都市の形容に街路交通いづれも整然として四方通達しと云つても實際の各市民の動きはそれ程四方に通達しないのである。特別に職業上其他の理由で廣範圍に動く人を除いては大抵の場合、通達の方向、方面は一局部に限られるのである。吾々はやゝもすると通勤者的市民觀に捉はれ勝ちであるが、それにしても通勤者自體であまり多方面に通達してゐない點は興味ある現象と云へる。先づ第一に多くの動きは周邊から都心部への動きであつて(勿論周邊にあつてA地からB地への動きが皆無だと云ふ理ではない)従つてA地から中心Oを通過して反對側のF地まで行くと云ふ様な動きは決して普通なものでない。従つて日常の交通路以外になると少

なからず、不知の場合が多い。芝に住む者が本所、深川を知らず、或ひは小石川、本郷を知らないと言ふが如きは決して大都市にあつては珍らしい事でない。之れが動く事を以つて日常生活上の日課としてゐる動人の場合にさうであるから、ましてや動きの少ない生活者にあつては、自分の住んでゐる附近以外に就いては殆ど未知であるのも不思議はない。

三

故に中心に集まる路線が假りに十本あつても各市民はそれを一様に利用してゐるのでなくて、自分の住んでゐる土地に直接關係のあるもの及び其の傍系のいくつかを利用してゐるに過ぎない。かくの如くして普通には一つの大都市と觀念せられるものが實際にはいくつかの地區又は地域の集成體であると云ふ現象が生じて來る。社會學者はそれ故に是等の現象を目して村落の集合體だと云ひ、或ひは又島の寄集まりだと稱してゐる。島の寄集りとは面白い解釋である。何故かと云へば既に述べた程に道路は「動き」又は「流れ」であるからして、大都市は無数の島々から成つてゐて其の間に幾多の航路があると思へばいい。島の船着場から一度、航路に入れば其處は忽ちにして流動の世界で東奔西走、或ひは南船北馬と云ふ調子で自由自在に通達する事が出来る。しかし航路から離れて了へば忽ち「動き」のない世界に戻るのであつて其處には小さい狭い島の世界がある。島の住民は之れを各々の「土地だ」と思ひ込んでゐる。「芝で生れて神田で育ち」と云ふが芝とか神田とか云ふのは

此の意味で各々一つの島に外ならない。それ故島の住民は問題が自分達の芝とか神田とか云ふ事になると頗る熱心に關心を寄せて來る。今日は兎に角昔から神田ツ子の面汚しとか深川ツ子の名折れとか云ふ氣風があつた事は、此の島の世界に於ける一つの社會風俗である。今日とて同様に、それ程強力では無からうが住みなれた土地に就いては幾分強い關心を持つのが普通であらう。

勿論此の島の世界は決して一様ではなく島それぞれによつて性質が頗る異つてゐる。出入のあわたましい島もあれば出入の少ない閑靜な島もある。多くの人々が朝晩に出入りする島もあれば晝間は皆出稼に出て了つて後はひっそりとした島もある。落ちつかない島の世界としては住民が絶えず移動してゐて少しも長期に定着しない島もある。或ひはその島の岸を絶えず激しい流れが洗つて爲めに島の空氣が落着けない程搖されてゐる島もある。金持の島、貧乏な島、奇麗な島、汚ない島、日當りのいゝ島、日蔭の島、色々の島がある。かくの如く性質が全然違つた島では別であるが島の性質が大して違ひのない場合には甲から乙の島へ移る事はそれ程大した變化ではない。反對に性質の著しく違つてゐる島へ移つた場合には生活の勝手が全然異なるので、之れに同化するまでは頗る困難である。

四

是等の島々が如何なる性質を持つてゐるかと云へば、第一に大都市の内部では歴然と機能的に

分業を營んでゐる事である。例へば商業の中心となつた島もあれば、工場の集つてゐる島もある。住宅地の島もあれば緑地や公園風になつてゐる島もある。第二に別段島の性質に相違のない場合がある。即ち島の成立には一定の條件、殊に廣からざる爲めの條件があるので、同じ性質のものでからと云つて無限に廣く且つ多數を集める事は出来ないのである。換言すれば或る狭さが必要なのであつて、此の廣さは大低に於いて、日常生活上、自分の住んでゐる土地だと云ふ觀念が中斷なく擴がり得るを限度としてゐる。勿論一個人も、市民として又は國民としての自からを感じる事は出来る。しかし茲で云ふのは日常生活に於いての「自己」を感じる範圍を問題にするのであつて、此の面積は恐らく徒歩時間距離にして中心から三十分半徑を越えないものであらう。此の徒歩と云ふのは一つの條件である。蓋し或る一點から徒歩で數十分行く場合と交通機關殊に疾走交通機關で行く場合とでは、周圍環境に對する自己感情の移行の仕方に全然相違があるからである。通勤者にとつて見れば職場も、自分の土地と觀念せられるとしても、住居と職場との中間地(即ち殊に高速交通機關に上つて通過し去つて行く地域)には自己觀念が擴大されないので普通である。汽車にしろ電車又は地下鐵にしても、日々利用し慣れてゐる場合は其の沿道に對して幾分の關心を持ち得るのは當然である。或ひは又交通機關そのものに對して多大の好意を感じるのも不思議ではない。しかし汽車電車による數十分交通距離の全面積に自己觀念を擴大するには聊か廣きに過ぎる。従つて此の場合沿道は常に單なる通過地でしかない。此の點が所謂田園都市などの場合と異なる所でその論者に云

はすれば、自宅から職場まで、並木路を畑や農地を遠くに眺め乍ら數分數十分の徒歩で通へる場合には、住宅も職場も共に「自分の土地」に在ると觀念する事は容易である。又、事實之れが田園都市論の様な小都市主義の狙ひ處でもある。(此の基本的地域集團の問題については既に本誌に拙考も紹介した事もある。十四年三月號、都市計畫の精神的意義よろしく参照せられたい。)

五

かゝる狭さの地域、茲では島と觀念されてゐるが、前述した所によつて、之れが住宅地的性質のものである事が推察し得る。従つて如何なる社會でも一樣に社會的集團生活の基礎としては一應問題とせらる可き單位組織である。しかし單位組織であると云つても各個の社會の構成は決して一樣でなくて大なり小なりに幾分の差別を持つのが普通である。之れあるが故に單に期間的に慣れたとか親しんだと云ふ以外に、各個の社會にはそれぞれ特有の生活理想や生活様式が行はれる。従つて同じ階級であつても職業が異つたり教養が違ふ場合には必ずしもよく一致融合し得るものではない。故に其處には可なり微妙な差別が決定權を以つて居住者の淘汰にあたつてゐると云つて差支ない。かくして住宅地の性質を以つて一貫する諸々の島々にあつても、或ひは更に中産階級的な社會と云ふ點で共通する諸々の社會にあつても、更に其の内部に第二、第三次の微妙な階層が設けられてゐるのである。極端に云へば大都市社會内の是等の島々には全く性質の同じものが二つとは無

と云へるかも知れない。

其處で、現代の大都市の地域的構成に就いて云へば二個の觀點から見る事が出来る。一つは各地域―茲では島が生活々動及び土地利用に於いて機能的に分化してゐる事、而して此の分化は單に工商住保健と云ふ様な大分類に止まらぬ事、經濟的にも文化的にも微妙な差別に基く分化過程に在る事は既述の通である。第二の觀點は人間の地域的集團殊に日常生活の地域的群としての存在であつて、それは土地が地理的に隔離されてゐる(茲で云ふ島の様に、或ひは山間部落の様に一區劃地とされてゐる)場合でなくて廣漠たる平地が続いてゐる場合でも、始めに述べた様に實際上の地域集團の限界は比較的狭く引かれてゐる。居住形式の如何で一樣に云ふ事は出来ないが前項で述べた様に中心から一定の距離を持つた求心圓的な形態が基本的なものとされる。之れは實際上では居住者の生活内容や理想を表現して千差萬別の體裁をとるが、社會的事實としては地域的生活集團の現象として基本的な普遍的事實である。故に第一と第二の觀點は決して混同されてはならぬ。つまり此の二つの力が、一つの具體的形態に作用して、實際的な形象となつて現はれて來てゐるのである。されば機能的土地利用には差別のある事實と、地域的社會性の問題としては差別の無い普遍的な事實との合成が現實の形態である。前者を經濟的事實と云ふならば後者は社會的事實と云ふを得るのであらう。而して人間を經濟的に差別化過程で觀察するのと社會的に普遍化過程で觀察するのとが現實の問題に對して必要なのである。換言すれば現實の人間及び其の社會は共通な普遍的基

礎的事實にも拘らず、極めて個別化された差別的・分化的な要素から成つてゐる事を有力に物語つてゐるのである。

六

是等の島々の社會がそれぞれ性質を異にしてゐる事は前述の如くであるが、それにしても社會經濟生活上の基本的要求だけは充されねばならぬ。勿論是等の要求としても決して一樣でなく且つ文化の發展と共に基本的要求なるものが他の文化的附屬的要求と實際上では分別し難いものになるのが通例である。食物は空腹と榮養とを補給すれば足りる様であり乍ら實際では味覺視覺嗅覺等に於ける發達した欲望も併せて満足せしめ様とする。衣服は暖をとり外部からの損傷を避ける程のもので差支ない筈ながら吾々は更に美的欲求を之れによつて満さうとする。それ故文化度が高くなればなる程基本的欲求と文化的欲求との混成が區別し難いのが當然である。されば若し是等の島の社會にあつて生活程度や様式に相違があつたとすれば、社會經濟上の基本的要求だけをみたと云つても、決してその方法が一樣でないのは當然である。

唯何と云つても治安と基本的生活物資との供給、最低度の文化的要求——教育・娛樂・保健等の施設は缺く事が出来ない。斯くの如くして島の社會は小賣市場なり、商店街なり、政治治安機關なり、學校・運動場・公園・娛樂機關等にその社會經濟生活の中心を持つ事になる。唯どの程度島の内部で自給自足

が出来るか云ふと、大都市社會そのものゝ性質から云つて自給が出来ないので原則なのである。假りに自給が出来たとすれば其の瞬間に大都市社會なるものは存在しなくなつて了ふから。換言すれば大都市社會なるものは群島の構成を持つてゐるとは云ひ條、大都市社會の性質及び特長は個々の島それ自體にあるのでなくして、之れを連ねて一つの社會關係に組織立てゝゐる所に存在するので、換言すれば各島々を廻ぐる航路即ち水路を持つと云ふ事が大都市社會の特性だと云へるのである。若し各島々が自給するを得るとすれば此を「動き」をのせる道路の必要は無くなつて了ふ丁度今日府縣がその物資移出を禁止して一種の封建的鎖國制をとつてゐる様な場合には、トラツクや道路が完備してゐても、其の必要がないと同様に、自給が完成すれば「動き」の必要がなく、従つて道路にも必要な意義を附する必要が無くなる。

現代の大都市は之れとは別物で、益々「動き」が必要で、各島々の自給性が乏しくなつて來てゐる。甚しい場合になると住宅がある丈で殆ど凡べての物資のサーヴィスを他の島に仰いでゐる。従つて「動き」と「水路」の便は彌が上にも整備されねばならぬ道理であり、ガソリン統制車輛不足電力節約労働不足等によつて最近一、二年間如何に此の交通機能に障害を生ぜしめたかは人々の痛切に實感してゐる所である。要するに大都市社會は、線の社會だと云ふも敢て奇矯な言ではあるまい。地域的には群島の構成され、各島々には色々の施設や組織があるにしても、現代の大都市生活では島の住民が島から出て流動の激しい水路にのる事が、生活の基本的約束なのである。前にも注意した様に

「動きの少い島社會もある。しかし全部がさうではない。むしろそれは一部分と云つて差支ないであらう。群島の構成だと云ふ事は、水路を以つて廻らされてゐると云ふ事實の反面なのである。してみれば大都市とは此の交通の社會、従つて冒頭にのべた様に甲地點から乙地點を結ぶ線の社會だと云ふ事も至當であらう。此の線は、最も廣義に解釋すれば道路である。従つて大都市社會は道路の社會である。實際に、道路及び其の機能が充分に發揮され、整備されない限り、大都市の社會生活は秩序立てられないと云ふ事實は、何もこと改めて説くまでもなく周知の事實である。大都市を問題とする限り、其の中心點が線—道路—交通の關係に置かれるのは極めて當然である。

(昭和十五年三月)

