

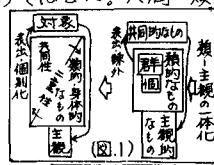
地域の段階構成について

福井工業高等専門学校 正員 武井幸久

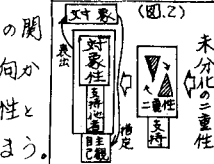
((はじめに)) 広域市町村圏構想では、自然集落、基礎集落圏(子供、老人の徒歩圏)一次生活圈(小中学校)、二次生活圈(中野地区、町内の区域)、三次生活圈(中心都市と直接関係をもつ区域)、など次圏的な日常生活圏の段階構成が示され、建設省もこれより広い範囲を対象とするが、地方生活圈という同様の考え方を提起している。だが両者は、結局、中核市域と周辺市町村を広域行政圏として一体化することを狙ったもので、各圏域独自の意義や相互関連性は勿論、周辺部の特性、地域性等をも明確にしてはいない。特に一次以下の圏域については、その輪郭や多様な意味、集団との関係について曖昧なまま、量的な基準だけを問題にしているように思える。しかも、現在そこは、広域的な道路網の起終点を散在させることにより細分化され、あるいは経済性に切り詰められ、子供の成長・世代差・体験により段階的に統合された代理的機能への配慮を欠く均質空間(量的尺度による可測性)へと一元化されつつある。

本研究は、こうした低レベル圏域について、「衣食住交織」という従来の観点とは別に、(1)子供の成長に関する圏域の意味、(2)生活一般に関する自己規制手段としての意味、(3)共同性を軸とする集団との対応、などを考慮し、自動車を排除すべき区域の設定し、低レベル圏域における段階構成の意味について検討する。

1. [子供の成長と圏域] 新生児は、自動的にしかも連続的に成長し、成人へと至るわけではない。人間の類一主観構造を提起する利根¹⁾によれば、個体は非個体的なもの(類)に成りこむ不連続な系列をたどって成育し、その成育は、群(個を超えてはいるが類のものではない集合体)、共同性、そして群の主観によつて媒介されるという。そして人類史においては、それらの関係が(図1)のように段階を踏んで形態化されてきたと言える。しかし、個人史にあっては、(図1)の最終項がその



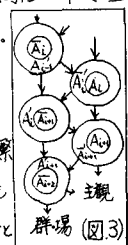
まま前提となり、その二重性の支持(同一性・他者の媒介を経て成立する対象と自己主観)の関係が先行する。つまり、人類史の形成を逆にたどることによって、共同性や類的なものに向かうという逆立ちした過程を示すことになる(図2)。そこで、共同性や群、類的なものを対象性として提示できない圏域は、子供にそうした主観を伝達するすべをもたないこととなる。まして、



ここの主観とは、群における類的・共同的な主観、それに則して個体化されるべき主観を示す(確固たる主観と個体独自の純粋主観はあらず、それらを反響して調査集積にも本来の共同性や類的なものに結びつくことはできない)。しかも、さらに重大な問題は、個体における主観(定型)がその基礎を6歳半頃には完成させてしまい、以後の生活を規定するという点にある。

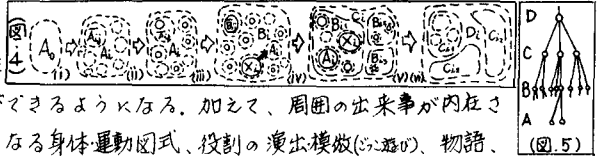
こうしたことを踏まえてこれまでの地域計画を見直すと、それは健康な成人集団を主体に据え、可測的な経済性・機能性等を基盤とする要求や問題の定量化により、地域を均質化するものでしかなく、子供の成長の不連続性、子供を育てることの意味を、あまりに軽視しすぎたのではないかという疑問が生じる。地域の段階構成を考えるにしても、可測性ばかりが重視され、そこに共同性が対象化されていなければ、前述の通り生活基盤となる主観を共同的なものとして育成することは困難である。そこで、地域を考えるためには、単に定量的に把握するのではなく、『その場がそこに住む人々の共同的な主観を生産し、逆にそうした主観が新たな場も共同性の下で生産する』という仕掛けを重視し、同時にそこに子供の成長という問題をとりにまねなければならない。

1.1. 「子供の成長」 子供の成長をとりにまねためには、まずそれを対象化せねばならない。そこで、既に提起した螺旋的反転系列²⁾(図3)に即して、成長を具体化しておこう(図4)。



新生児 A_0 は、様々な事(状態や自覚ない活動)が反復されるなかで、事の輪郭 A_0 を内化させる。続いて経験に出現する事から同一性を保つ対象的なものが、主観的な場と共に分化する(二重性の支持、外にあるものが内にもある)。このうち前者から規範的なものとして他者 X_j が分離し、表出を媒介して対象 A_j と主観 A_i (概念・イメージ)を生成させる。次いで、佇立・歩行が可能になる頃、他者が一者として、同時に自己 A_i が一者として、共通

する主観—規範(共同的、類的なもの)の下で相対化する(異質性)。さらに、幼児期になると、複数の他者を媒介とする高度な共同性に対して主観が分節する。そして、言語修得を軸に、指示決定詞と自己確定係の二重性(共同的な指示表出と自己判断表出)を体現し、対話独言ができるようになる。加えて、周囲の出来事が内在させる規範性から構成(典型や秩序)を抽出し、構成基盤となる身体運動図式、役割の演出模倣(遊び)、物語、空間—配列の把握を介して、主観が概念・イメージの二重性として意識される。末期になると、今度は主観を対象化し、共同性がその分節に応じて実体的な場・舞台(圏域)として意識され、それに付随する規範が個体に左右されない自己規制基準として概念化される。つまり、幼児は舞台上になると、その圏域に応じた共同体の構成員の顔をもって現われ直さようになる。時間の意識(今意識、時制)や他者の心・立場への思い入れ、変形—還元同一性(純粋多数や量の抽象的な構成)も、この頃にその基礎が形成され、人としての定型がこころに確立する。



1.2. 「圏域」 上述のように主観は、成育と共に一側又は初動頻度に関する量から質への転化ということを媒介として一圏域を分節・統合させ、そのことを、構成の抽出以後に規範・共同性に関する場の段階構成として概念化するといえる。つまり、圏域は、(図5)のようにモデル化されるものの、子供の成長も考える場合には、個体から段階的に拡大していくという次図的な意味も最優先させた構成をもたねばならない。そして、このことが実際のためには、共同性基盤が不可欠である。しかし、現在それは実感できる形にはなっていない。

確かに、圏域は様々な形式で存在しているが、実態として見え易いのは、上から地域に君臨する行政区画・商圏など階層的なものに限られ、生活圈・交通圏など次図的なものでは、その意味が見えなくなっている。例えば、交通に関する調査でも、単位は個人、ゾーニングは行政区画をベースとし、その間のレベルは対象化されない。この対象化されない空白部分が、基礎圏域・子供の成長を媒介する舞台となっている。そこは、技術の整合的な構造をモデルとして細分化したり、経済性に切り詰められしではならない。結論的に言えば、歩行圏域の形に整えられるべきである。何故なら、そこから現存する世代的な差別を撤廃するためである。幼児は自発的に外へ出るとすれば歩かねばならない。しかるに、同じ場所を走る車は、子供たちの為に道をあける代りに、安全のため邪魔者を家庭あるいは狭き道の為の施設へと排除してきた。この差別による影響は、(図4) (iv) の段階までならとるに足りないものだろう。だが、(v) の段階・高度な共同性や構成の獲得時期以降も、活動の場が限定されるとすれば、自己確定が未熟で自発性に欠けた子供、物語や空間配列に関する共同性・イメージ的な意味づきを体得できない子供が育つ恐れは十分にある。知能や抽象的概念に対しては大きな影響はないかもしれないけれど、幼児期に家族を超えた共同性を基盤とできず、抽象度の高い数・量や法則などの概念的規範のみに基づく主観が、今、寸断された低レベル圏域において育成されようとしている事態は大きな問題である。これは何も狭義の教育現場に限定される問題ではない。「街づくりは人づくり」といったスローガンを空まわりさせないためにも、子供の成長を基礎とする低レベル圏域の整備と共同性推進の方策を土木工学という分野からも提起すべき時期が来ているように思う。以下、そのための考察を進めることにしよう。

2. [自己規制のための圏域] 子供の成長のためにその舞台となる圏域から車を排除する。このことは、一つの共同性の実践として、その規範的な意味をまず実感しやすくさせる。しかも、そうした圏域の実現は、集団において「べきである」という秩序化の主観を具体化する契機ともなる。末石²⁾は、「各レベルの主体(家族・集団・行政等)が多重な圏域での状況を認識し、それを通じて各々の行動を決定できる状態を創出すべきである。そして、そのために各圏域はある程度の閉鎖性をもつべきだ」という観点に立って、小状況的な問題解決の方途、「新たな環境を成り立たせるため各圏域主体がある程度の困難は内生化によって自ら担うが、それ以上の困難は他におしつけることなく、そのような困難を伴うことは行わないこと」を提起している。そして、閉じた圏域ほど困難に耐えている層が強いと述べている。つまり、彼は、これまで実際場面では考慮されなかった自己規制のための閉鎖圏域という問題を提起している。

開かれたシステムという現状の考え方は、圏域境界を切り崩すことにより、上位の問題を下位に波及させてしまい、逆に下位の問題を上位で解決しなければならないという現在の矛盾を正当化している。即ち、受益者単位を個人(消費者)とすることにより、低レベル圏域を市場として均質化し、結果的にそこが受苦圏となっていることをおあい隠している。この種の問題は様々な形をとって現われている。例えば、交通に関しては、その手段の中心となるものを車へと転換させることにより、個別化した交通単位が点対点の連続した初動を一般化することになり、問題を下位へ波及させる。その結果、前述の事態、交通事故、暴走族など否定的な共同体の出現という社会問題としてはねかえてくる。このことを見事に象徴しているのが、道路施設、つまり、「孤立施設としての道路は存在しない=全ての道路は唯一の道路」というパラドックスである。

以上の点から、自己規制のための閉鎖圏域は、子供の成長のためだけでなく、パラドックスを回避し家庭を超えた集団としての共同性創出のためにも不可欠であること、さらに、その圏域内の非道路化・非自動車化が、一番最初に実施すべき規制であることが明らかとなる。

3. [圏域と集団との対応] 自己規制のための閉鎖圏域は小レベルにおいて必須のものである。しかし、それが定着集団の規範的な共同性を実体化するものでなければ、意味はない。では、両者の対応をどのように構成するのか、これが続く問題となる。そして、かつて存在した入会地を核とする共同体やC.A.パリー⁴⁾が象徴する共有意識による共同性、あるいは、子供の成長に関する主観-共同規範の意味を考慮すると、共同性を媒介する最も一般的なものとして共有意識が抽出される。さらに、ここで忘れてはならないものがもう一つある。それは、これまで実施してきた認知距離の調査⁵⁾(擁護の概念に似て空間距離に関するイメージを対象化する場合)である。まず、成人対象の結果(地域)から判断して、居住地における体験を介して集団に共有されるイメージの存在がうかがえる。例えば、鯖江市水善地区では、認知距離比-実距離比をプロットしたものと因子分析結果をI-II軸について図示したものから、(図7)の破線で示したような圏域が抽出できる。また、他地域の小学校(3,4,5,6年生)の結果からも同様のことが認められ、学年に応じて分布が先鋭化していく傾向さえ読み取れた。

こうして、圏域における共同性の媒介: 共有意識が対象化され、集団の側に R_{ij} 、共同的な圏域のイメージが認められた。この状況をアナログ的にみれば、集団が、個体における幼児期初期にあると言え、規範的な他者の媒介により、共有意識を介した共同性を実体化することは可能である。しかも、子供の成長の問題は、下位レベル集団の現況を踏襲してしまうことの危険性を示したわけで、集団が共同性を実体化することによって同等に成長するはずである。そのために他者たる行政主体や父々は、規範を読み、例えば、この区画から車を排除するべきだ、共同駐車場などの対策を練りましょう、といった行政参加・学術者参加の立場を取るべきである。そして、その際の対策の中で共有意識・共同性を強化するべきである。また、小学校など子供の成長を媒介する場では、集団と圏域の関係や街づくり学習、共同性や交通の実態についての調査を主管し、子供の手で実践させることなどを積極的に取り入れていくべきである。

4. 最後に 低レベルの圏域について、子供の成長・共同性の創出を軸として考察を進めてきたわけだが、地域の段階構成は、展開した論議の延長線上に次圓的な形で位置づけられていくべきものである。そして、各段階の圏域は、そこに住む集団の共同性を実体化するものでなければならず、現状においては、そうした共同性をどのようにすれば具体化できるのかという点が大きな課題であろう。今後も、今回論じた低レベルの圏域について検討を進めていきたいと思います。

1. 村瀬学、初期社会的現象の世界(大森書房) 2. 認知マップの発生学的意味と計画への応用。(柏市高等学術紀要 Nouka) (試稿)
3. 圏域研究会編、圏域的計画論(豊林統計協会) 4. C.A.パリー 近隣住居論(鹿島出版会)
5. 武井 認知距離と地域の不連続性(総合会議論叢)

