HOKKAIDO UNIVERSITY

Title	現代都市と社会的交流路線
Author(s)	鈴木, 栄太郎
Description	D016都市社会学原理　増補編関係
Citation	東洋大学社会学部紀要, 2
Issue Date	1961-04
Doc URL	https://hdl.handle.net/2115/77325
Type	journal article
File Information	D016_01_Part5.pdf

Hokkaido University Collection of Scholarly and Academic Papers : HUSCAP

現代都市と社会的交流路線

鈴木栄太郎

1. 現代都市観察視角

郷土史家風の都市観察の仕方だけでは現代都市の理解は出来なくなった。その土地の歴史には無関係に巨大な現代都市がまたゝく間に建設される。サウヂアラビヤの油田都市やブラヂルの首都ブラヂリヤ等は皆見る見る内に荒野の上につくり出された。何が現代都市を成立させるかは、縦につながる歴史の重積の上にではなく、横につらなる巨大な路線の人間関係の上によみとらなければならぬ。

巨大な新らしい人間関係路線の敷設工事をしているのは明らかに政治活動と経済活動である。私等は現代都市の観察にも何よりも先づこの大きな人間関係の路線には第一に着目しなければならぬ。政治や経済の流れも他の文化と共に具体的には人と物と心の形において路線の中を烈しく流れている。大きな都市には間違いなくそれ相当の大きさの路線がそこに集まっている。現代都市の大小強弱はそこに集まっている線路の太さや数に最も明白素直に現はれていると云いうる。

テレビ塔の高さや数、マイクロウェーブ敷設の数、飛行場の滑走路の広さ長さ、そこで日々発着する飛行機の種類や総数、港湾埠頭の規模及び数、日々そこに発着する船舶の総トン数、停車場の数や運ばれる人や物や心の量、そこで発着する汽車の数，乗降客数、市内に動いている自動車の総数、市内補装道路の延長距離、等々、交通運輸通信の路線の集合している外観を見た丈で、私等はそこが都市である事を確認しうる丈でなく，その都市の現に生きている活力の大小強弱を半ば以上正しくよみとる事が出来る。どんな人や物が往来し、どんな通信や文化がながれているかは知らなくても、その都市の世界における、又は国内における、位座を知ることが出来る。

世界をつなぐ政治の路線、経済の路線から離れて存する現代的都市は一つもあり得ないと云ふ事はたしかだ。又その路線の規模が大きく数多く集まっ

ているところ程、路線の配置も整備されているところでありそこがそれ丈大きな都市である事もたしかだ。

都市は、その活動力に応じて社会的交流の路線の数や規模を制限しつゝ、それを誤りなく活用していると見られる。それ等の路線の規模や数を見てその都市の文化の特性も高さも力量も推測されうる。故に現代都市はかくの如き社会的交流路線の集合している外形において素直にその都市の都市としての力も高さも現はしていると云っても云い過ぎではない。都市は恐らく何れの時代何れの民族においても、文化的社会的交流の結節であると云ふ見方は正しいようである。この見方を否認する人があるなら、社会的交流の結節でない都市が曽て一つでもあったと云いうるのであろうか。

都市は今日では皆世界的連繋をもった政治活動の一つの拠点として、又同様に世界的関聯の網をなしている経済活動の一つの拠点として世界中の大小の拠点につながっている。その関聯する糸の範囲は民族により時代によりもっと小範囲に限られていた事もあるが都市が社会的文化的交流の結節点であると云ふ見方は誤ってはいないと思う。

けれども都市観察の視点として今日程交流機関を重視す可き時は曽てなかったであろう。此傾向は益〻著しくなりつゝある。交流の現象そのものがいよいよ大量となり、いよいよ急速さを加えているから、一挙にして大量の人の運命を支配するに至ったからである。交流の路線が何百年も殆ど固定していた様な時代には、交流活動は固定し而かも甚だ緩慢であったから余り緊要な観察視点ではなかった。

私の村落や都市の考察には常に現在が起点となっている。それは実証的社会学の独自の方法として当然であると思つている。現在は社会生活の全側面の総合関係を観察し得る唯一の時点である。私等が経験する現在の足下の事実は私等が確かめ得る最も確実な事実でありその中に認められうる社会概念は、私等が求め得る最も確実な社会概念である筈であるからである。然しその概念が嘗ての時代にも未知の他国にも直ちに妥当する概念だなどとは決して主張してはいない。けれどもその概念構成に認められる事実が存していると認められる限りの過去や他国にも妥当し得るとは考へている。只それ丈である。その限界を越えてその概念の妥当を主張する事は明らかに不合理である。都市は今日私が経験しているところでは常に結節的機関の集合しているところである、故に都市は結節性をもっている聚落社会であると云ふ事は、

現在我々が日本の国民社会ではどこででも認められ得る主張である。然し社会的交流の結節的機関の活動は近来日に月に拡大し激甚さを加えて来た。然しどんなに拡大し激甚さが増して来ても都市の機能はその結節性に認められると云ふ主張は愈々明白となるばかりである。

社会的文化的交流の路線の上に運ばれるものは、人か物か心の外にはない。それは具体的には交通運輸通信の機関によって運ばれているものである。それ等の社会的交流の結節点としての都市の大小強弱の程度測定の為の調査を行う場合には私は次の様な事を問題とする。

(1.) 人の交通に関する事項

a. 生活活動としての交通と生業活動としての交通とが別けて考察される

b. 当該都市より外部に発するあらゆる交通機関の構造とその年間平均利用量（空港、港湾、停車場の規模構造、その年間利用度）

c. 当該都市内のあらゆる交通機関の構造とその年間平均利用度（電車バス、自動車等の市内台数、
補装道路の規模及び延長

d. 当該都市利用圏、及び都市依存圏確認、高速度道路延長、道路立体利用施設

(2.) 心の交流（通信）に関する事項

a. 生活活動としての交流と生業活動としての交流とが別けて考察される

b. 当該都市より内部外部に送られるあらゆる送信機関の構造とその年間平均利用量（郵便局電報電話局の規模と総数、その年間取扱い総数、ラヂオ放送局、テレビ放送局、新聞社、各総数その利用量）
市内外別電話、速達施設とその利用度数

c. 当該都市の都市勢力圏の確認、広告活動の定型的路線とその利用度

(3.) 物の輸送に関する事項

a. こゝでも生活活動としての輸送と生業活動としての輸送とが別けて考察さる可きである。

b. 当該都市より内部外部に発するあらゆる輸送機関の構造とその年間平均利用量（これは人の交通に用ひられる機関がそのまゝ兼用される場合が多いが、それ丈でもない。その構造と利用量を明らかにすること）

c. 仕入れ圏販売圏の確認

2. 東京の社会的交流路線

今日の東京市民は東京の都市交流路線の整備については、過去からの色々のいきさつや現在の色々の人間的な圧力はさっぱりと清算して完全に物理的な計算の上に最も合理的に配線工事をなす可き段階に達している。

世界一大きい東京は、人口が多い事丈では寧ろ余り名誉ではない。子を多く産んだ親が余り名誉ではないのと同様である。そこに世界最高の都市美が存したとしても、それ程すばらしい名誉とは私は思はない。美の鑑賞の対象は外にも求め得る事である。世界最高の市民所得がありそれに応ずる生活水準の高さがあったとしても私はそれをもって世界最高の都市の条件とは思はない。それは都市が単独に果し得る条件ではないからである。都市が都市として誇る可きものは、その都市の科学的安定性の保証が何よりも必須の条件であるに相違ない。密居的聚落が大きくなればなる程物理的安定性は失はれて行く。聚落社会の人口規模の増大に応じてその安定性を保持して行くところに都市の文化史的成長がある。世界最大の人口を有し而かもその安定性においてそれに応じているならばそれこそ世界第一の大都市である。

大都市が安定性を保証する事は今日では何よりもその交流路線の物理的安定性を確保することである。人の社会的交流は近時空間的に急速に拡大し時間的に急速に短縮したが、それは人の生活に比類なく大きな禍福の原因をなしているからである。そしてそれを可能ならしめたのは完全に近代科学の力によるものである。けれども科学の合理性はどこの社会的土壌の上にも同様に成長しうるとは限らない。その都市の社会的土壌が古くからの因習に充ち一寸した合理的革新にも色々の旧秩序がそれを抑圧する様なところなら、科学の合理性は容易には実現され得ない。故にその都市の合理的整備に協力する市民社会の知性の高さが大きな問題である。

世界第一の大都市の名に値する為には、東京には都市工学の科学的水準と技術がそれに応ずるものが存すると共に、市民の知性の高さがその実現に協力し得るものでなければならぬ。伝統も権威も利権も打算も人情も、そして何よりも色々の立場にあるエゴが、皆謙虚になって東京の都市交流路線の物理的安定性の科学的確保の為に積極的協力者となる丈の知性の高さに達しなければならぬ。

34X32

今日の大都市の社会的交流の安定は１秒の何分の１の時間的誤差も１ミリの何分の１の空間的誤差もゆるさない精密極まる、而かも巨大な構成の上に保たれている。火災や風水害に対する防備が完備せず大量の中世的災害を生ずるが如きは現代ではもう恥づ可きことである。大都市の大密居生活の中にも悠長な郷土史的文化のまどろんでいる場面もない訳ではないけれども、都市本来の機能として社会的交流現象は都市の生命であり、交流路線はそのシンボルである。交流路線は常に政治と経済の厳格に現在の感覚に直結しているものであるから、交流路線は常に現在に新らしく活動していなければならぬ。都市人口増加と共に合理的に成長して行かなければならぬ。世界最大人口の都市東京の交通路はその物理的安定性の確保の為に当然に世界最高の水準を保つ世界最大の規模の設備を備えていなければならぬ。東京はそれをもっているか。

子を沢山に産む丈産んで育てる力がないから一家心中と行く家族の子供達こそ迷惑千万な話ではないか。東京の人口が持ちきれぬ程にふえて来たなら、何故に何らかの制限の手をうつことが出来ぬのであろうか。ふえて行く子を心配しながら子を産む様な愚かな親と類は一つ。これ丈の設置が合理的に必要でありその為にはこゝにこれ丈の土地が必要であると認められたとき、そんな必要な土地はどしどし利用してそんな設置をしているか。個人的な利権や権威や感情や信仰や暴力にこだわって遠慮している段階ではもうなくなっている。東京は今や世界最大の聚落社会としてそれに応ずる新らしい独自の最高の交流文化を創り出さなければならない時がもう来ていることを東京市民は肝に銘して悟る可きである。

現代都市生活の安定は過去の歴史につながる前に現在に横の人間関係につながるものだと云ふ事を何よりも先に心得ておく可きである。現在に横の人間関係につながる路線が大小様々の所謂交流機関の路線である。

東京の交流路線は完備し安定しているか。東京が世界に誇り得るのはその交流路線が物理的に安定性を保っている世界最大規模の施設をもっている事を前提としている。もしもっていなければ、東京はその規模が巨大な丈に災害も測り知れぬものが考へられる。人口を増大する丈ならどこでも出来ない事はない。大きな密居生活に物理的安定性を保障する為の科学者の研究の高さとそれを可能ならしむる住民の社会的知性の高さとが容易には達しがたいのである。

2. 東京の都心分散論

（1） 都市の人口が過大化し，その都市の生活が危険となり不安と感じられるに至るのは，その都市に人を集める機関が集まり過ぎるからであり，都市内の一画に毎日危険なほどの

去年であったか山ノ手線で数時間立往生した電車の中にいた事がある。目白駅の附近で一人の若い女の飛込み自殺があったことがその原因だったらしい。線路の上に様子を見ようと見物の為に乗客が次ぎつぎに出ていったことがその次の原因であった様だ。乗客の一人が車外から帰って来て云ふには、プラットホームの駅員の室の窓をたゝいてまだ発車しないのかとあわたゞしく尋ねると駅員が昂奮するのが面白くてと車内に帰って来ての手柄話しであった。

大都市の中にはこんな馬鹿者もいるが、交通が一日麻痺したら食えなくなるその日稼ぎの貧民はもっと沢山いる。刑務所から逃げ出して来た者もおる。今の政権に心よからぬ国民もいる。見解の混乱は白熱している。

東京にそんな色々の人が住んでいることはたしかである。一寸した支障がどんな結果をうまないともかぎらない。生活のリズムの乱れを最も大きく一瞬にして多数の人に及ぼすのは今の世界では交流路線の乱れである。交通通信の麻痺に伴ふ流言の恐ろしさは東京市民はもう経験ずみである。災害を最小限に保障するが為には交流路線の物理的安定度を高める事は絶対に必要である。東京は爆弾をかゝえている様な気がするので私は今日も東京は無事だったと毎日ひそかによろこび祈る気持ちで日を過しているが、これは老都市社会学者の思いすぎであろうか。

雑踏が見られるのは，そこに人を集める機関が集まり過ぎているからである。雑踏も危険もしよせんは結節性の高い機能をもつ機関が集合しすぎるところからおこる。社会的交流の結節性の高い機関の配置いかんによつて，人口10万の都市にも危険な雑踏が起こりうるし人口1,000万の都市からも危険な雑踏はさけられうる。

機関と住居と交流施設とは都市を空間的に構造している必須の要素である。都市を社会の構造について考えると都市社会の構成要素は職場と世帯に二大別されるが，都市の空間的構成物を機能の点から見ると都市造営物は交流路線と機関と住居の三類に分けて取り扱うことができる。そのいづれのひとつを欠いても都市機能は安定した活動発展をつづけることはできない。これは都市の空間的構成における三要素であるといいうる。ゆえに都市改造のさまざまの方策も帰するところはこれらの三要素をいかに配置変えするか増減するかにある。その配列増減のいかんによつて都市生活は危険ともなり平安ともなる。都市人口総量の大小にかかわらずそういえるもののように思う。

もし震災直後や戦災直後のような焼野原の東京に対して，白紙の上に都市の建設を考えるなら，まず社会的交流路線の合理的施設を考え，つぎに各種の機関の位置を定め，最後に都市住民の住居の位置を考えるべきであろう。この順序は公共性の多いものほど優先的に考えたのである。しかしこれは日本の都市が千年も前から家中心の社会に都市を成立成長せしめてきた順序と逆の順序をなしているものである。従来の順序では，まず住居が設置され，つぎにその間に機関が加わり，最後に交流路線が設定されてきたのであるといえる。大部分そんな順序で造られたままの状態が今日までそのままつづいているように思うのである。

しかし，交流路線は機関の活動を前提としているものであり，機関の活動は人の住居の近接を度外視しうるものではない。ゆえに住居を第一に，機関をつぎに，交流路線を最後にという順序がいまでも都市成長の自然の順序のように思われるが，都市が焼野原になつている時，または焼野原にして考えなければならぬような時には，公共性の大小の順序に従つて交流路線を第一に，機関を第二に，住居を第三に考えるべきだとはとうぜんにいえることである。

都市の三要素は互いにかたく結びついていて成長しているものであるから，一要素を他よりきりはなして考えることは無理である。現時における急激な都市人口の増大と交通機関の急激な発達のために，通勤圏・通学圏がはなはだ広くなつたことは事実であるが，この傾向は誇大して考えらるべきではない。都市はいまも昔も，機関にも住居にも無関係で

はありえない。生活を主として考えれば集落社会への帰属が主でり，都市機能を主として考えれば機関の所在が主である。

都市は成長しているものであつて，踏まなければならぬ順序と過程をへて不断に成長してゆくものとして，都市計画も常に部分的であり姑息的であり暫定的であるのが常道であろう。

今日の大きな機械力による破壊は千年の文化も一瞬にしてあとかたもなく整理してゆく。新らしい大きな夢とともに強力な機械力がなにもかもみるまに破壊してゆくのは気持ちのよいことである。けれども，新らしい文化だけがよいのではない。今日の破壊と建設は規模がにわかに大きくなつただけにあぜんとなることが多い。

東京をいつぺんに成長させる必要はないし，またそれはけつして望ましいことでもない。東洋的なすばらしさと西洋的なすばらしさを同時に同所で調和の中に保持しているところに東京の世界的な偉観はありうる。それは部分的修正の不断の努力と，知性の高さがあつてはじめてできる世界無類の都市建設である。

（2） 機関についてはわたくしはつぎのように考えている。

都市の過大化が心配されたり，都市災害が憂慮されるのは，社会的交流の結節的機能を同時刻にはなはだ多く果たしている機関が同一地域に集合し過ぎているからである。それを分散せしめる方策を立てることがその根本的打開策であると思う。それはなによりも都心分散論を意味している。

ひとつの都心から同心円が漸次拡大してゆくような都市建設の方式は，集落社会の成長史上今日までずつと長い間つづいてきたのであろうがしかしこの方針は都市が千万以上に大きくなるといつの日にか止場さるべき時期がこなければならぬのであろう。都心は都市の方々に分散され，どこにも都市美の最高調はなく，雑踏の頂点もなく，都市の方々に都市美があり，都市の方々に雑踏がある都市，飛びぬけてりきみ反つた無理なところのない都市，都市成長の最後の段階に現われる都市の造りかたではないのか。都心はその都市内でいわば社会的気圧のもつとも高いところ，百万都市程度の都心の気圧は快適であるが，千万都市の都心の気圧は人の生活に危険となるのであろう。東京がもうそんな段階に達していると主張する根拠は十分にはない。

けれども千万都市ともなれば，都市建設の方針を都心中心主義のいままでとは質的に変化した方が安全にどこまでも都市が増大し発展しうる対策であることだけはたしかである。都心中心の町づくりから都心分散の町づくりに根本の方針を切りかえることである。多

くの無理の上に都心における日々の秩序は保たれているに相違ないと思うが，それにもおのずから限界がある。東京はいまの段階で都心分散の方策をはじめても早や過ぎることはないであろう。一度に皆分散することは必要でもなく良策でもない。都心の無制限の発展に抑制の方策を加えようというまでである。大官庁大会社のうちには都心に存することをあまり必要としないものも少なくない。デパートや映画館はこの地域にはもうこれ以上建てることを抑止する法制が出ても無理ではあるまい。これ以上雑踏することを抑制する方針をここではつきり打ち立てるのである。そのために適当な機関の移動や新設の抑制を制度化することである。都心の拡大抑圧のための静かなる改革である。

東京の市内に集まつている機関のうち，適当なものを市外のどこかに移動せしむことがいまさかんに論議計画されているが，わたくしがいまここで主張しているのは市内の中心に集まつている機関のうちの適当なものを市内の方々に分散せしむる方向に導くことを期待する都心分散論である。わたくしがことさらにいい出さなくても事実そうなりつつあるのかもしれぬ。

（3） つぎに新時代の都市における住居についてはつぎのように考えている。古い家中心の時代から新らしい職場中心の時代に進んでいる日本人の住居に対する考えかたはいちじるしく変化してゆくべきものと思つている。第二次大戦のまえまでは日本だけではなくおそらく東洋の諸国はみないわゆる直系家族型を建て前とし，異例的に同族家族型と夫婦家族型とがあつたといえるようである。しかし家の永続の観念は同族家族や直系家族に存していたばかりでなく，夫婦家族すらも，多くは家の限りなき存続と発展を願つていた。そんな東洋の諸国においては，住居は自分らの現在の家族のためにだけは建てられるのではなくして，孫子の末までの家族の発展を考慮しつつ建設されていた。個人の力ではなく家がものをいつていた時代には，家屋もひとつの社会的力であつた。日本人の住居はその家の財産の大部分を占めていることは調査の結果からも明らかである。だから住居とともに人の生活もその土地に固定しているものとして生活活動を営み，生業し住居の内または住居より通勤できることを条件としていた。

しかるに職場はかつてに従業員の住所を引きまわしている。親も子の栄転と転任をよろこび親夫婦は子夫婦と別居し事実上夫婦家族にならざるをえなくなつてきた。親とともに住むことはもちろん，父祖の墳墓の地に住むことすらも不可能となつた。人はその個人の力量のみによつて評価される職場中心の社会になつた今日では，日本人の住居に対する考えも変わつてきたのはとうぜんである。大企業体の独身寮やアパートや集合住宅などはい

まの職場中心社会の家族生活を如実に示している。家は職場に引きずりまわされている。

中共のある新らしい都市では機関の新設は同時に従業員住宅をその周辺に伴つているという。都市の機関がみなその従業員の住居をその周辺に有するという形式が徹底するなら，それは職場中心の，また民主的な新時代の生活にふさわしい都市の建設方式であるといえないことはない。

住居と職場が分離し都心には職場のみすなわち機関のみが集まりその従業員の住居ははるかに遠い都市周辺地にはねだされているところに，近代都市の構成ルールが見られてきたが，それは市民生活におけるはなはだ多くの無理の上にきづかれているものである。その無理が千万都市にもなれば，たえがたい限度に達するのだと思はれる。

都心というものはなく，都市の方々に繁華街があり，方々に大きな機関が散在し，その機関の周辺にその従業員の住宅があり，方々に緑地があり空地があり，なにもかも市松模様のように散在している都市，大きな機関だけが集まつている力み返つたところがどこにもなく，どこまでいつてもだらだらと続いている都市，何キロ何10キロ続いても無理のおこらない都市，どんな大量の人口も機関もへいぜんと受容しうる都市の構え。そんな都市こそ民主国家の千万都市にふさわしい新らしい都市のように思う。一度にそんな都市に変形しろというのではない。考えの方向をそこに向けて無理なく，無駄なく改造してゆくことが望ましいというまでである。

（4） つぎに交流路線であるが，交流路線も都市社会の構造からみれば，職場の一種であり，一種の機関である。他の都市的機関が特定の文化の社会的交流の結節としての機能をもつているのに対して，都市の交流路線は社会的交流現象そのものの結節をなしているものである。交流路線が結節性の多いものであることはとうぜんである。

東京のように国の内外に対して八方に交流路線をもつているところでは，交流路線の大きな結節点では日ごとに大きな混乱がある。国の内外に通ずる路線の多くを１カ所に集め日々繰り返されるおどろくべき混乱を一糸乱れず処理しているところに，東京の文化の高さと国の威容が誇示されているかに見える。けれども人はどこまでこの混乱の集中をくり返し，科学と技術はどこまでそれを巧みに処理してゆくことができるか。スリルを楽しむ近代人の感覚には，それを見守る心の余裕さえ存している。自からその雑踏に加わり進んでその危険に身をさらすことにも文化に甘える都市の近代感覚は同調的であるようにさえ思われる。そこに都心礼讃意識の根元もある。けれどもそれは国都の偉容を誇示していた古代の帝王の心よりももつと危険で小児病的である。巨大都市の平安の発展のための建設

は最小限度に危険を喰いとめ，少しでも不安を除去すべきものである。いかに巨大になつても都市は都市のためではなく，人のためである。

中心的な駅はできるだけ分散して，一点に集まる人の波の衝撃をできるだけさけ，混乱と危険をのぞくべきである。多くの路線を一点に集めることは明らかに便宜であるが，それだけ危険を伴うこともたしかである。東京は千万都市になつた時には，少しの危険も積極的に避くべき段階に達していると思うのである。積極的に便宜を増すためにはもう大きな危険をつねに予期しなければならぬ段階に達していると思うのである。

都市の災禍の大部分は交流路線に関している。交流路線がもつとも公共的であるからである。ゆえに交流路線の科学的安定性の確保は最大限に必要である。都市構造の改革の必要は交流路線が旧態勢ではまにあわなくなつた時不可避的におこるであろう。いま日本の都市はみなそんな時期に達しているようである。交流文化の最近の進歩のためでもあるが，国内の産業活動の変化によるのであろう。交流路線の模様変えは都市の骨組の変革である。骨組に応じて機関や住居が設定されるのである。交流路線の改革には，市民は勇敢に合理性を貫徹しなければならぬが，しかし東京では交流路線においても中心分散の方針に向かわなければならぬ段階に達していると思われるので，この方面の方向転換にも困難は多いことであろう。愚見によれば，東京では新しい交流路線はできるだけ一地点または小数の地点に集まることを避けて，できるだけ多くの地点に分散し交流の結節点における混乱と危険を避ける方針を立てるべきであろう。都市としての成長をもつと一途に望みうる地方中小都市においては，交流路線においても機関においても，すべて都市的機能を一地点に集中し，そこを整備し美化した方が望ましい。しかし東京は少なくともいちおう都市としての成長をこれ以上に望むべきではなかろう。もう機能の乱獲はやめ，機能の一部を都市外に放出するとともに，都市内部の一地点または少数の地点に機能の重積することをさけ，その巨大なる体躯をできるだけ無理なく整序して秩序と平安を確保することに専念すべきであろう。

76