

「交通とくらし」特集にあたって

佐野 充*

人と人との間には、快適さを感じるパーソナルスペースが存在しているといわれている。われわれを取り巻く交通においては、人の快適空間の確保はできているのであろうか。

日本の道は、歩き道だといわれる。現代の大都市を見回してみても車道と歩道の区別のない道路が多いことに気づく。たとえ区別があっても人ひとりがようやく歩くことが出来るだけのスペースを白線やガードレールなどによって、形態的に確保してあるようなものが多い。

なぜ、日本の道路には、車道と歩道の区別がないのか。

近代前において、すでに巨大都市「江戸」の誕生を経験し、都市生活者を百万単位で抱えていたにもかかわらず、街路には、車道と歩道の区別がなかったのである。巨大都市「江戸」にさえ、区別が存在していなかったのは、近世の都市づくりにおいてインフラストラクチャーの整備が忘れられていたためではなく、当時の日本の社会・経済状況、さらには人々のくらしの中に、車道と歩道の区別が必要なかったためである。

当時の交通形態の主たるものは、人の歩行であった。乗り物としての駕籠はあったが、人が担ぐものであり、馬もあったが、それも人が手綱を持って引いたものであった。つまり、人の歩行速度を超える交通機関の存在を見ることがなかった時代といえるのである。西欧の近代前における主たる交通機関であった馬車は存在しておらず、人の歩行速度を超える交通機関として存在していたのも、極稀に緊急用として用いられた飛脚・早駕籠・早馬であった。しかもこれらは、西洋の馬車のように、常用されたものではなかった。

西欧は、元来、狩猟の民が築いた世界であり、その世界においては、獲物を取るために、移動のための手段が必要であった。移動性の高い馬は日常生活に、欠くことのできない動物であったのである。

一方、日本は、狩猟の民から出発した、稲作栽培を主たる生産手段とする定着型の、あまり移動を好まない民が築いた世界である。この世界では、定住して、自分の生活領域における糧の生産性を向上させることに、主眼をおいていた。馬や牛などの動物は、生産活動を促進させるための労力として用いられたりはしたが、移動のためには、ほとんど用いられなかった。

この違いが、交通機関の発達の違いになり、道路形成の違いとして、現れたといえる。

また、近世には、欲目に見ても広いとは言いがたい、複雑な地形を持った島土に、定着型の民が築いた封建制度に基づく、多くの小国が存在していたために、小国間の交通は、防衛上の問題もあり、さほど盛んにはならなかった。その結果、移動のための施設である道路については、積極的に整備したり、新設したりすることの必要性をあまり感じることもなく、人の歩く道としてのままの形で、近代を迎えることになったのである。

近代になり、西欧からの文化や技術が入ってきて、はじめて車道と歩道の区別が必要になった。つまり、封建制度の崩壊とともに、東京を中心とする中央集権制の確立が急がれたために、旧小国であった諸地域と東京との結びつきや諸地域間の交流が盛んになり、近代の象徴ともいえる、新しい交通機関が地域間を結ぶ交通手段として、また、都市内の交通手段として、瞬く間に導入されたことにより、轍の道の時代が訪れ、車道と歩道の区別が必要になったのである。

人力車が発明され、馬車がハイカラの象徴として、市街地を走るようになり、さらに、路面電車、自動

* 日本大学文理学部教授
Professor, College of Humanities and Sciences,
Nihon University

車が走るようになると、車道と歩道の区別のない道路は、都市におけるくらしの安全と快適さを保つことができなくなってしまった。

必然的な結果として、歩き道を轍の道の時代に即応した、車を走らせることのできる道路に造り直すことになったのである。しかし、日本の道路は、もともと人以外の通行について考慮されていなかったために、幅員は狭く、曲がりくねったり、鍵形になっていたりした形状のものが多く、近代的な交通機関には十分対応できないものであった。

そこで無理やりともいえる方法で、歩き道を轍の道と歩き道とに解体し、新しい交通機関に対応した交通体系に造り直したために、それまでに歩き道として形成された「歩行空間」とでもいうべきくらしの領域は、歩行速度を超える交通機関の出現によって、分断や破壊の憂き目を見ることになり、歩行空間の再編を考えなければならなくなった。

この交通機関の出現により、くらしの領域は歩行空間の境界を超え、飛躍的な領域拡大を経験することになった。

歩行空間での体験しかなかった人々は、新しいくらしの空間を知ることになり、そこに、新しい「カオスの園」としての、都市のいっそうの魅惑と不可思議さを感じ、都市にくらしの快適さを求めるといだけでなく、未知の世界を訪ねるとい快感を求めようになったのである。

日本の都市は、近代化の波に晒されたことにより、轍の道を大動脈とする都市としてリニューアルしたわけであるが、都市の基本的な構造は、町割や道路網などに見られるように、近代前の成果をそのまま受け継いだ。その後の急激なモーターリゼーションの進展は、交通事故・交通渋滞・騒音など、くらしの領域上のさまざまな問題を早い時期から発生させる結果となってしまったのである。

現代において、交通は、社会生活基盤としての重要性をますます増大させ、地域社会においては、生活に密着した「くらし環境」として、地域社会の存続・発展の骨格を成しており、「地域の交通」としての存在をクローズアップさせている。

とくに、今日の高齢社会の到来は、地域社会の存続やあり方にさまざまな問題を提起し、くらしにおける安全・快適に関する問題は、優先課題として位

置づけられるようになった。また、地球的規模の環境問題の発生は、人々を身のまわりの身近な環境に目を向けさせた結果、環境を市民生活に密着した「くらし環境」として、広く認知するようになった。

現在、「地域の交通」は、環境にやさしい交通、くらしに安全・安心な交通として位置づけられているに至っている。

今回の特集は、生活に密着した「くらし環境」である「地域の交通」を、身近なくらし空間である“マップ・スケール500分の1～2,500分の1のコミュニティ”を支えている身近な交通として捉え、人々のくらしと交通との今日的な関係を解明するために企画したものである。

環境と交通の視点からは、サスティナブル社会の進展と地域振興策として積極的に用いられている観光開発（政策）のあり方を、交通環境の改善と地方のくらしへの影響について論を展開していただいた。災害と安全・安心な交通の視点からは、災害に強い交通とくらし、災害を想定した都市基盤づくりとしての防災まちづくりによる街区・道路整備とくらしとの関係の現状を分析していただいた。また、情報・流通と交通の視点からは、情報化の進展に伴う流通システムの進化による地域社会の変容を地域社会に展開するコンビニエンスストアを通して、交通とくらしの関係を分析評価していただいた。

今日的な中心商業地での問題であるまちの再生と交通に関して、中心商業地の活性化事業と交通計画の視点から、まちの活気、歩行空間と歩行の快適性の確保について、商店街の車社会と到来する高齢社会とにあわせた各地のまちの整備を事例に詳細な報告をいただいた。さらに、都市景観を重視したまちづくりと福祉を重視した地域社会サービスとの関連の視点から、まちらしさと交通、道路環境の美しさと地域社会におけるくらしやすさなどについて、具体的実践的な報告をいただいた。

交通を日常生活に密着した身近なくらし環境として捉え、理論的に論を展開することは、まさに変動の真最中にある現代において、対象の設定、最終目標が明確でない状況下では、非常なる困難に直面するに関わらず、5名の研究者から、貴重な成果を寄せていただき、心から敬意を表するものである。