

## 発展軸における文明と類性

### —通路から見た都市文明

河 底 尚 吾

1

ヴェネツィアのサンタ・ルチア駅から街路をあるいてサン・マルコ広場まで行くのに、途中で一度もまよわずに目的地へ到達できる訪問者は、おそらくひとりもないだろう。東京の地下鉄の通路もまた、はじめての訪問者をまごつかせるのに充分複雑な構造になっている。これは道路よりも建築物が優先している例である。とくに地下鉄などは、先に建築物があって、そのあとで通路ができるので、東京にかぎらず、どこの国の地下道も複雑さにおいてはほとんど事情は変わらない。

これに対して、道路が整然と通じている例として、しばしば京都や札幌、ニューヨークなどの都市があげられる。これらの都市の道路は格子状に直角に交差して、一般に見通しがよい。このような区画整理された都市は、建築物よりも道路が優先しているので、道路がのびて行くかぎり、建築物も型どおりにひろがって行く可能性がよい<sup>1)</sup>。

都市の発展は道路網の整備と密接に関連している。また、道路は自然環境（丘陵、森林、河川、湖沼等）や人為的環境（行政、産業、聖域、古蹟等）によって制約をうけざるをえないので、都市は人間が居住する場であると同時に、自然との適応関係のなかで成立する場でもある。道路建設のために、山道を切りひらいたり、トン

ネルを掘ったり、橋をかけたり、あるいは埋立てをしたりするのは、その道路によって成長する都市が存在するからである。その意味では、道路は樹木にたとえるなら、根であり、幹であり、枝であり、さらには葉脈でもある。都市は道路によって育つと言っても過言ではない。

一般的に集落の形成ほど人間社会における文化・文明の特質を具体的にあらわしているものはあるまい。なぜなら集落は人間と自然との適応関係によって固定された特殊な生活の場であり、人間のたえまない変化をうみ出す創造の場であるという点で文化的であり、また一つの集落は他の集落との交流によって共通の場を維持する一方、住民たちの生活習慣を先代からうけつぎ、後代へつたえる場であるという点で文明的であるからだ。しかもこの特質は現代の集落（農村や都市）だけに見られるのではなく、古代社会から連綿と現代にまでおよんで見られる本質的な要素なのである<sup>2)</sup>。つまり、それは都市建設が計画的におこなわれるか否かという問題としてとらえられる。先にのべたヴェネツィアや地下道に見られる、いわば葉脈状の入りくんだ通路や、京都、札幌に見られる格子型の整然とした町が出現する根底には、住民の文化的・文明的な生活志向がひそんでいて、それぞれの都市の性格をつくり上げているのである。古代においては（近代にいたるまでそうであるが）、都市はなによりも外敵からの防御が重視

された。町の周囲に防壁をはりめぐらしたり、丘陵地に城塞を設けたりしたのは、そのわかりやすい例だが、複雑な町、整然とした町について言えば、アリストテレースはつぎのようなことをのべている。

個人の住宅の配置は近代式に、すなわちヒッポダモス式<sup>\*</sup>に整然としていれば、その方が普通の行為のためには気持ちも善く、有用であるが、しかし戦争の際の安全のためには、反対に、昔の時代にあったような式の配置が適している。というのはあの配置は外国人にとっては都の外へ出て行くのが困難であり、また攻撃する者にとっては道を探し出すのが困難であるからである。それゆえ、両方の式の長所を採用しなければならない。(中略)そして国都の全部ではなくて、部分的に場所に依じて整然たるものにしなければならない。そうすれば、安全のためにも、また美観のためにも善いだろう<sup>3)</sup>。——『政治学』VII。

<sup>\*</sup>Hippodamos はミーレートス出身で、都市計画を考え出した人。港町ペイライエウスの区画整理をしたことで有名。

アリストテレースにとっての「近代式」とは、ヒッポダモスという名があげられているところから見ると、前400年代後半以降のことで、ヒッポダモスが関与したといわれる町(ペイライエウス、ロドス、トゥーリオイ)の発掘された状況から、それら3市に共通しているプランは、長方形の格子型道路網を主体とするものであった<sup>4)</sup>。つまり、ギリシアでは、古典期中葉において、「近代式」(κατὰ τὸν νεώτερον)都市計画が芽ばえていたのである。それ以前の「昔の時代」(κατὰ τὸν ἀρχαίον)に属する都市の構造は、アリストテレースの記述によっても明らかかなように、道路が複雑に配置され、「葉脈状」の町並みであったことがうかがわれる。実際に、前480年のペルシア戦争以降、アテーナイの町は人口が急増し、アクロポリス周辺、とくに南

西部に、アゴラーや公共地区と隣接して民家が不規則に密集していたことが、考古学的調査によって明らかになっている<sup>5)</sup>。

ローマ時代になると、道路ばかりでなく、上下水道が発達して、水源地や川を結ぶ通路が地上や地下、あるいは高架を利用して市街地や郊外を走ることになる。もちろん、紀元前5世紀のギリシアにおいても、湧水や井戸水を使用するほかに、公共の給水場があり、アテーナイではアゴラー東南隅に“九噴泉”(Enneakrounos)<sup>6)</sup>、コリントスではアゴラー東部にある“ペイレネーの泉水”(Hydor Peirenes)などが市民への給水源として知られていた<sup>7)</sup>。しかし、アテーナイの隣市ペイライエウスのように湧水や井戸がなく、貯水池にたよらざるをえないところもあった<sup>8)</sup>。このように、上下水道と道路は人間の生活の場を維持するためには欠くことができない施設であるが、それらは人的にも物的にも“流通”を第一の機能としているのである。流通のための通路には起点と目的地があり、その流通の重要性に応じて通路の型も変化する。古代ギリシアのアテーナイ市のように、起点と目的地が個人の家屋とアゴラー(市場)であるならば、その通路は地形のいかんをとわず、その距離が近ければ利点は多いわけで、家屋が不規則に密集する結果となり、通路も丘の斜面にそって上下の坂が多く、細い階段がうねることもあって、葉脈状に入り組んだ道路がうまれる。これはギリシア文化の影響が濃厚であった初期のローマ・フォルムを中心とする道路にも共通して見られる。しかし、ヒッポダモスの都市計画でわかるように、始点と目的地が直交する道路によってむすばれるばあいには、個人的な利害よりも公共的利益が優先され、公共施設と他の公共施設をむすぶ通路が重視される。たとえば、ポンペイに見られる統一された総合的な道路システムがそれである。市の西部に古いローマ式のフォルムがあり、そこにギリシア式アゴラーと同様、行政、裁判、宗教、経済の公共施設が集中し、市の南部には

娯楽施設と市の劇場や音楽堂，さらに東南隅にはパライストラ（格闘技練習所）や円形の巨大な闘技場が配置され，それらを連結する幹線道路が東南に2本，南北に1本貫通し，その幹線から格子状の道路が各家庭に通じるという，格子状道路の萌芽期を思わせる新旧入りまじった形式の都市構造がそのまま残されている．これはまさしく分散した公共施設を道路によって統一した好例であろう<sup>9)</sup>．

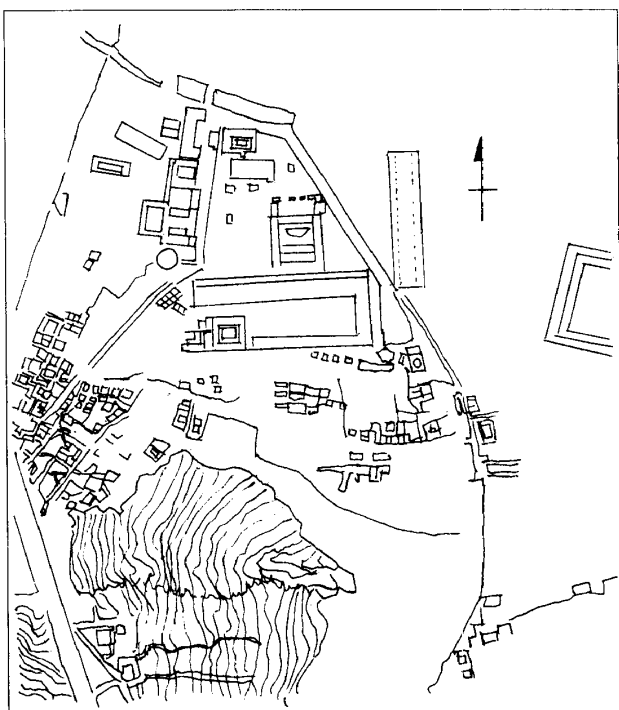
中世を経てルネッサンス期になると，道路の始点，あるいは中心点が大聖堂や巨大なモニュメント（たとえば凱旋門）におかれ，道路はそこから放射状に走り，それらの道路を環状に連結する「クモの巣型」の道路網が発達する．世界の道路はローマに通じる，と言われるように，サンタ・マリア・マッジョーレを中心に10本の道路が放射状にのびている道路網，ポーポロ広場に集中する幹線道路，そしてその極めつきは，イタリア北部フリウリ地方のパルマノーヴァに残る要塞都市である．この都市は，市の周囲が9この突起状堡塁でとりまかれ，幾何学的に規

則正しく道路が中心部に向かって集約されている<sup>10)</sup>．このような一点集中型の道路網が発達して，いくつかの中心点を持ち，かつ格子状道路と組みあわされたのが，パリやロンドンの都市である．現代のアテネ市も二つの中心的な広場を始点として放射状に幹線道路がのび，さらにその幹線道路にはさまれた地域には，教会やプラティア（広場）を中心とする小型の放射状道路が発達し，「複合クモの巣型」道路システムが形成されている．

ギリシア文化の遺産である「葉脈状」都市型と「格子状」都市型は，ローマ文化圏に滲透してからはローマ人の洗練された都市計画として完成され，個人中心的な機能を優先する「葉脈状」道路は特殊地域に残存するが（たとえばヴェネツィアやイスタンブール），その大部分はフォルムの代りに，都市住民の象徴的存在となった聖堂やモニュメントを中心とする「クモの巣状」（環状）道路へ移行し，それと平行して公共施設の分散化にともない，公共性を優先する「格子状」道路網が発達して，都市化にいつ

図1. 葉脈状

A. 古代アラーナイ（アゴラー）



B. ヴェネツィア（現代）



そう拍車がかかった。その都市化の勢力は現代もなお衰弱することなく進行中であることは、だれの目にも明らかであろう。

道路が流通の基幹であり、都市の生命を維持するとすれば、都市の性格は道路によって決定づけられると言うことができるかもしれない。都市については古今東西、さまざまな人がさまざまなことを論じているけれども、都市から人間や物資（商品、各種財）が交流する通路をシャット・アウトした議論は無意味である。しかも都市は孤立して存在するのではなく、他の都市との交流を前提として成り立つ。その都市間の流通は陸路だけでなく、海路や空路も重要な通路であり、とくに空路は航空機による流通はもちろん、人工衛星を媒介とする通信経路としても欠かすことができない通路である。しかし、通路は陸海空いずれをとわず、その始点と目的地はかならず人間が居住する集落にあるので、いかなる流通も人間と自然（環境）とのしがらみからまぬがれることはできない。そのもっともプリミティブな形態で実現したのが葉脈状集落であり、それは人間生活のもっとも根源的な欲求も表現している集落の発展形式である。アテーナイのように曲りくねって、先の見とおしのわるい、しかも上下の高低差のはげしい道路が、各家屋のあいだをうねって通じているのは、住民が住みたいところで住みたいように住むという意思の結果である（図1, A）。アリストテレースによれば、古代アテーナイでは、くじ引きによって5人の道路建設係（οδοποιοι）がえられ、彼らの監督の下に公役奴隷たちが道路の建設や維持をしたという<sup>11)</sup>。これは明らかに公共事業であり、私的に自分の意思によってつくるものではないから、前4世紀の新方式にもとづく測量により、格子状の道路建設が可能であるはずなのに、その形跡は見られない。それどころか、従来の葉脈状道路システムに即した法令が定められているのである<sup>12)</sup>。アリストパネースは喜劇『鳥』（前414年上演）の中で、毎日、訴訟と裁判で明けくれるアテーナイ

の生活にいや気がさした市民が、市を脱出して、理想的な空中都市を建設することを鳥たちと計画し、それを実現するという当時のアテーナイ市民の夢を托した世界を描いている。ここでも、執拗に市の監督官や法令集売りたちが押しかけてくるが、その中に都市計画者メトーン（実在の人物で、測量、天文術に通じていた）が登場し、つぎのように説明している。「まっすぐな棒でもってそこのところを測定する、まるみのあるところが四角になるようにだ。そしてその中心にアゴラーを設け、それへ向けていくつかの直線道路が中心に通じるようにする、ちょうど星形みたいに。実際は円形なのだが、まっすぐな光線があらゆる方向に光を放つような形にするわけだ。」<sup>13)</sup>これは葉脈状の、つまり不規則な、道路を直線化しようとする計画をのべたもので、杓子定規の法律による行政の力で個人の理想とする自由な都市を束縛することになり、アリストパネース（あるいはアテーナイ市民）にはどうも受け入れることができない計画であった。事実この作品では、メトーンは新都市の市民に殴打され、さんざんな目あって退散させられる結果となる。

葉脈状道路（都市）は、現代においては、“水の都”ヴェネツィアにその典型を見る（図1, B）。この小島を蔽いつくす不規則な家屋の群は、まさしく海上に浮かぶ都市である。道路と交錯して市中をうねる水路は地中海ばかりでなく、大西洋、北海にも通じている。歴史的に見れば、陸海両路によって成長したこの都市は、サン・マルコ寺院に象徴される宗教都市（9世紀）として誕生する。たびかさなる十字軍の遠征によって、ヨーロッパから小アジアへの中継地点となってからは、造船、海運都市としての性格が色濃く表出してきた。それは十字軍（宗教）への奉仕であるとともに、水路を占有する都市の商業的發展を意味していた。十字軍から得た富は貿易、造船業拡大の重要な資金となったが、船舶の増大は同時に海運の増強につながり、その強力な軍事力と、ほとんど独占

的な商業活動によってビザンツ帝国との同盟となり、さらに東方各地に植民地を獲得し、無関税のまま諸財の流通を自由に果すことができたのである。この経済力を支えていたのは、やはりヴェネツィアという都市とそこに住む住民の生活（生きる知恵）を元因（*arche*）とする総合的な活力以外にはないだろう。ヴェネツィア・ルネッサンスはこの都市をアドリア海の景観として定着させ、人間の商業活動は有形無形の財を蓄積した。Fernand Braudelは、「さまざまなショックがヴェネツィアを見舞うが、ヴェネツィアは繁栄しているし、16世紀の終りの数年ならびに17世紀の初めの数年には、決定的に、生活と思索の幸福に身をゆだねている」<sup>14)</sup>と評しているが、これは引退期にさしかかったヴェネツィア文化のプロフィールを適切に言いあてている。葉脈状都市を頑固なまでに守りぬいた古代アテーナイ人が、輝やかな文化を築きあげたように、ヴェネツィア人もまた自由な生活圏を守りぬくことによって、それに適応するヴェネツィア文化を創造したことは注目に値する。彼らの都市は他の都市の模倣、あるいは導入によって作りだされたものではなく、自然の環境と人間の創造力との相剋によって生み出された第一義的な作品とも言うべきものである。そこには商人や商品が集中したばかりではない。世界中の文人、学者に魅力を抱かせ、多数の観光客を引きよせる場所にもなった。シェイクスピアの『ヴェニス商人』はこの自由貿易都市にむらがる商人たちの一面を描写したものである。船荷の流通が暴風によって危機にさらされることが、そのドラマの動機であり、無事に流通が果されることによってめでたく事件は結着するが、それは単なる一商人の葛藤劇だけではなく、ヴェネツィア市そのものが内臓している性格を露呈している。牧野英一は1925年にヴェネツィアを訪れ、「商業を中心とし、所有権及び契約の自由を基礎とする近世文明がそこに芽ざしたわけである。換言すれば、ヴェニスの一種の民主制の下に、われわれの資本主義

的な世界ができはじめたのである」<sup>15)</sup>と述懐しているが、これはこの都市の性格を物語る有力な証言にちがいない。

## 2

葉脈状道路を形成した都市は、個性的な人間生活の自然な欲求の結果であるのに対して、直線的な格子状道路によって維持されている都市は、公共性を目的とする計画的な意図がふくまれている。それは人間の活動が、固定的であるか流動的であるかという相異であるし、都市の形成が、自然的であるか人工的であるかという相異でもある。

人間の活動は土地と直結している。古代アテーナイ市はソロンの法制定以来、土地は私有のまま改革されず、ペイストラトスの政権においても（前560-527）、行政改革を断行したものの、土地については手をふれなかった。しかも都市計画よりは、むしろ農業政策に重点をおき、都市からの人口分散を奨励したので、都市の形態は少しも変化しなかった<sup>16)</sup>。公共事業が政策としてとり入れられたのは、サラミース海戦（前480）後のことで、アリストイデースの政権時には、デーロス同盟の資金をもとに、田園から都市への住民呼びもどし政策がとられ、その結果、軍務にしろその他の公務にしろ、潤沢な資金と人材で公共事業の政策が推進された。その最盛期はペロポネーソス戦開始（前431）までのペリクレス政権時代であったが、都市そのものが改革されたわけではなく、アテーナイとペイライエウス間の防壁が強化されたり、アクロポリスが整地され、パルテノン神殿やエレクトイオンが新築されるという、中央権力型に見られるモニュメント建設が盛大におこなわれただけである<sup>17)</sup>。つまり、ペルシア戦争によって一般民家は破壊され、ペルシア軍が宿舎として使用していた家屋を残すだけのアテーナイ市が、その再建にあたって都市計画を採用せず、従来どおりの不規則な葉脈状都市を再現したのも、広く根をはった私有地権に対して、

当局が公共的観点から改革をおこなわなかったことがその大きな理由の一つと言えるだろう<sup>18)</sup>。ともかく、アテーナイ市は葉脈型都市として復元したが、ここで一つの大きな変化が生じていた。それはアテーナイと隣接するペイライエウス市とのあいだに3本の長壁が通じていたということである。これは外敵から市民を防御するのが目的で建設されたのであるが、結果的には市と市を連結する長距離直線道路が完成したことになる。北壁と呼ばれるアテーナイ・ペイライエウス線と南壁のアテーナイ・パレーロン線の長壁は、前461年から457年にかけて建設されていたが、中壁にあたるアテーナイ・ペイライエウスの新長壁は前450年から445年にかけて急造された。こうしてアテーナイは防壁にとりかこまれ、全長約20kmにおよぶ道路が通じたことになる。さらにペイライエウス周壁もあわせると約30km弱の外周道路が完成する<sup>19)</sup>。アクロポリスを中心として密集していたアテーナイ市の不規則な道路は、放射状に外部へのびて、アテーナイとペイライエウスの二つの核をもつ城塞型の都市構造へと変身したのである。

防壁によって完全にとりかこまれ、一方の核にアゴラー、アクロポリスを中心とする行政、宗教の府を、他方の核に海外との通商をいとなむ流通の拠点であるペイライエウス港市をあわせもつ、大都市としてアテーナイは発展した。しかもアリスティデースの田園から都市への住民呼びもどし策は、ペロポネーソス戦争に突入するや(前431)、単なる人材あつめではなく、戦禍をまぬがれるように、ペリクレーが国策として強制的に地方の農民たちをアテーナイの城塞都市へつめこんでしまったので、さすがの城市もたちまち人口過剰となり、さらにペリクレー自身の命をもうばった疫病(ペストと推定されている)が蔓延し、多くの人命がうしなわれる悲劇を招いた。歴史家トゥーキューデースはその悲惨な状況をつぎのように伝えている。

このただでさえ容易ならぬ事態を、いっそう窮迫させたのは、地方から都市への集団入居であり、双方あい重なって地方からの入居者はだれよりも悲惨な苦しみを強いられた。住むべき家もなく、四季をつうじてむせかえるような小屋がけの下に寝起きしていた入居者たちを、死は露骨な醜悪さで襲った<sup>20)</sup>。

——『戦史』Ⅱ, 52

アテーナイのばあいは、人口過密と化した都市が、戦争、疫病、住宅不足、食糧、物資の欠乏、給水・排水の悪化によって、市民の宗教感情の喪失をまねき、道徳の低下や社会不安を煽り、市民を利根的な享楽をもとめる結果に追いやった葉脈状都市の典型的な例と言えるが、人間生活が都市(住居)と切りはなせない関係にあるかぎり、これはたんなる古代史のできごととして片づけることができない問題を提供している。すくなくとも都市がかかえている問題のすべてを、アテーナイの都市は体験的に私たちの目の前に突きつけている。前にもふれたように、集落の構造は人間生活のしくみの表現であり、集落の性格は人間生活のありかたそのものなのである。

直線によって格子状に道路を構成するということは、ただ見とおしがよいだけでなく、その道路は外部へ開放され、他の集落と合流する必然性をもつ。アテーナイ・ペイライエウス間の防壁が、まったくその意図からはずれて、そこに現出した直線道路が両市を結びつける役割をはたしたように、人びとは格子状直線道路が日常生活をどのように支配するかを十分に理解していた。その認識をしめす証拠となるものが、先にあげたアリストテレスの「近代式」つまり新型と、「昔の時代」つまり旧型という区別であり、その具体的な例として新型の都市計画者ヒッポダモスやメトーンのような人物があげられる。この新型による都市構成は、その基本的な理念や目的、機能の点から言えば、現代においても共通するところが多く、利便性を優先

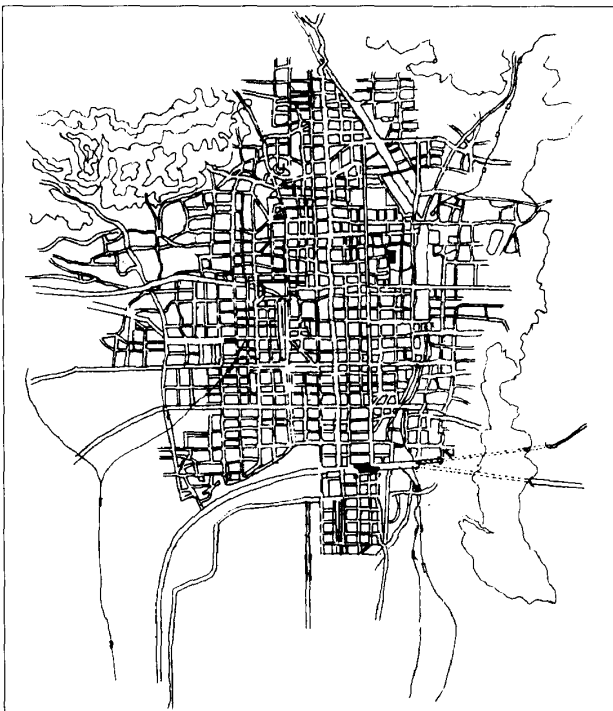
する人工都市の性格を端的に示している。つまり、格子状道路は外部へ開放され、都市の発展を容易にするし、流通機能が遅滞なくはたされることが、その第一の特徴としてあげられるだろう。これは、葉脈状道路が流通機能としてはきわめて効率がわるいのにくらべて、理想的な流通機能をそなえた形式である。しかし、葉脈状道路が格子状道路の開放的で外向的であると対照的に、閉鎖的で内向的であると性格づけることはできない。格子状と対照的なのは、むしろ「クモの巣型」の環状道路である。そのことについてはあとでふれるが、葉脈状道路の構成はその原因が人工的であるよりは自然的であるところに、他の道路あるいは都市の形成過程と決定的な相異がある。言いかえれば、葉脈状都市は自然に適応した人間生活の場であるのに対し、格子状都市あるいは環状都市は、人間生活に適応させるべく自然を造成した場なのである。京都の町は優雅で美的景観を誇っているが、その町並みは典型的な格子状道路ネットワークで蔽われているし (図 2, A), ニューヨーク

の市街もマンハッタン島内においては、直交する道路によって規則的にブロックが連続している (図 2, B)。

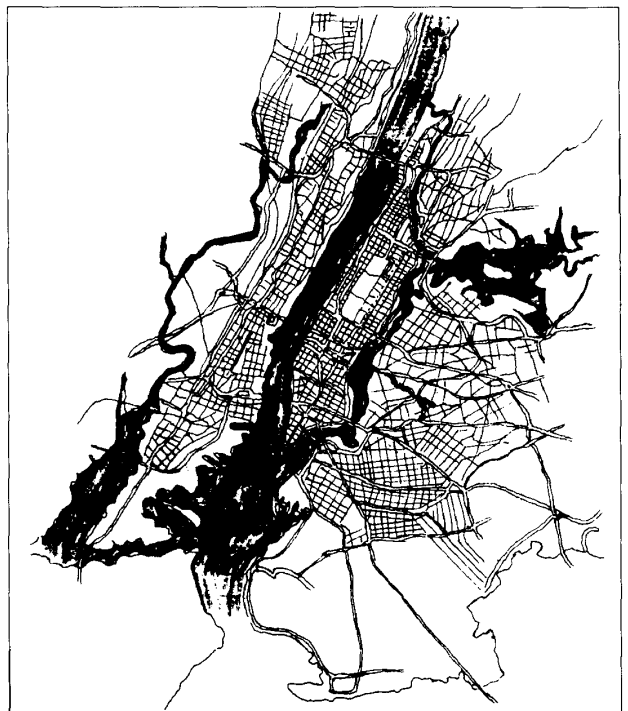
京都は四囲が連山にとりかこまれ、現在の京都市が形成される基礎となった平安時代には、いたるところ沼や沢が多く、人が住むのにはあまり適しない低湿地帯であった<sup>21)</sup>。その沼地を埋めたて整地して、日本の中心となる居住地区としての構想を確立するにあたって、直接的には先行都市奈良の都があり、さらに祖市である長安の都のプランがイメージされていた<sup>22)</sup>。当時の唐では、漢代までは祭祀および防備を中心に町づくりがなされていたが、人間生活を中心とする思想に切りかえて、長安の都城は建設された。それはどういうことかと言うと、孔孟あるいは諸子百家の理想的共同体思想の復活を意味し、自然の力にとりこまれた自然発生的な集落ではなく、自覚的な人工都市の建設が実現されたということである。その具体的なプランが“井田法”といわれる土地区分で、直交する

図 2. 格子状

A. 京都 (現代)



B. ニューヨーク



直線によって「井」型に田が区切られたところから、その名がつけられた<sup>23)</sup>。つまり、中心となる公田の周囲に私田を配し、この型を外へ拡張させて、最初の小さな単位の邑は邱，甸，県，郡，都と発展して行くのである。長安城はその区分法を適用し、道路がこれらの土地を規則正しく区切って東西南北に走り、四囲の城壁の通用門をぬけて外部へ通じる。まさにそのプランは、アリストテレスの言う「近代式」であり、格子状道路にほかならない。京都の町づくりは、この唐時代の長安を手本にしているので、道路は直線的に四通八達し、道路によって区切られた各ブロックは、公卿、貴族の邸宅で占められていた。さらに東西の市が設けられることによって、人間の交流、物資の流通をうながし、人為的律令制による都城制が次第に確立されて行った。言うまでもなく、そのためにはあたらしい町づくりに適応する合理的な理念と、それを実現する建設技術が当然ともなわなくてはならない。唐の長安城はさきにものべたように、理想都市を目ざす思想に裏づけられた周代の、人間中心主義をとりいれて構築されたものである。たとえば自然と人間との関係を明確にとらえなおした諸子百家の一人、荀子の思想にそれがよくあらわれている。

天を大としてこれを思うは、物を蓄えてこれを栽するに孰れぞ。天に従いてこれを頌するは、天命を制してこれを用うるに孰れぞ。時を望みてこれを待つは、時に応じてこれを使うに孰れぞ。物に因りてこれを多くせんとするは、能を聘せてこれを化するに孰れぞ。物を思いてこれを物とするは、物を理めてこれを失うなからんとするに孰れぞ。物の生ずる所以を願うは、物の成る所以を有つに孰れぞ。故に人を錯きて天を思わば、則ち万物の情を失う<sup>24)</sup>。——『天論編』第十七

ここで断じている「人を錯きて天を思わば、則ち万物の情を失う」という結論は、すごいと

言うほかはない。そればかりか人間主体の世界観をすでに前300年ごろに主張しているのは、他の儒教思想家たち、たとえば孔子、孟子をはじめとする諸子百家のなかでも特異な存在である。それだけでなく、彼の思想は800年後の唐代において、都市計画の基本理念と合致し、長安城建設によってそれが具体的に実現された。私は考えている。長安の都市計画は、従来の自然宗教（アミニズム）から脱却して、仏教や道教など人間の悟性にもとづく宗教が中核をなし、政治形態も王侯と貴族の氏族的結合から解放され、統一国家を目ざす政治機構として官僚制がとり入れられたし、絶えざる内乱にそなえて濠や二重城壁によって外郭が嚴重に防御された。つまり宗教的、政治的、軍事的に、都城はそれぞれの機能を発揮しうるように組織化された中枢であり、人工都市であったとすることができる。

律令制国家として、また統一国家の中枢都市を目標としていた京都が、その理念を共通にする長安の町を手本にして構築されたのは、むしろ自然であろう。それはアテナイのアゴラーが、ローマのフォルムとして再現され、しかもその道路形態までもが葉脈状に発達したのとまったくおなじ原理にもとづいている。平安城の道路は、長安城の格子状道路の延長である。言い換えれば都市の輸入である。もちろん都市そのものを移動したわけではないが、都市および道路形態の共通性、模倣性において、両市は同類である。それは一見奇異に思われようが、ニューヨークの都市とも共通する。

ニューヨークは長安や京都にくらべると、歴史的にあたらしい後発都市であるが、それだけに人工都市の性格がよくあらわれている。ただし、ニューヨーク市といっても、いまはマンハッタン島だけに焦点をしぼることにし、他の4区は対象としない。なぜなら、当市はマンハッタン島から発展し、現在もなおこの島を基盤にしてあらゆる市政がなりたっているし、当面の問題である格子状道路もこの島において特徴的



であり、あらゆる流通機構に即応して市の発展に寄与しているからである。マンハッタンは島であるがゆえに居住区がおのずから限定され、外部と内部の流通機能を効率よく維持するためには、どうしても直線道路によって島を蔽う都市計画を採用せざるをえない。新都市として発展したニューヨークは、アテナイやヴェネチアのように、祖先伝来おなじ土地に住みついて個人の私有地を固守するというのではなく、むしろ17世紀以来、イギリスとオランダとの国家間の争奪戦によって領土化された土地であるから、都市計画は最初から「近代的」であったと言えるだろう。しかも外的条件として、マンハッタン島はハドソン河、イースト河という恵まれた河にかこまれ、その両河口にはニューヨーク湾がひろがり、スタテン島やロング・アイランドのような島島に防御されながら大西洋に通じるというすぐれた天然の地形をもつ。さらに、氷河期の河川形成によって、ハドソン河は水深がふかく、河口から内陸をさかのぼってアパラチア山系まで、240kmに達する航行可能な天然の通路になっている。ヴェネチアが水路を島内にはりめぐらせ、外部と内部の流通をはかったのとは対照的に、ニューヨークは島の周囲に大型船舶が接岸できる700以上の棧橋を髪櫛のように突出させ、陸路と水路とを直結する通路を合理的につくりあげている。このマンハッタン区を本核として、そこから周辺部へと都市は発展し、ブロンクス、クイーンズ、ブルックリン、リッチモンドの4区を包摂する現在のニューヨーク市が成りたっているが、これら周辺都市は直交する格子状道路というよりは、マンハッタンをとりかこむようにして放射状にのびている直線道路によって接続されている。ニューヨークは New York Standard Metropolitan Statistical Area (ニューヨーク標準大都市統計地域, SMSA) と言われる市の周辺郡部を編入する都市として拡大し、さらにニュージャージー州にまたがる「標準連合地域」を構成しながら、現在もなお外部へ向けて発展しつづけて

いる<sup>25)</sup>。その発展の要素は流通性に富む格子状道路が基盤になっていることを無視することはできない。

長安や京都がそうであるように、近代のニューヨークも格子状道路網を都市計画の根拠とし、人的、物的流通を効果的に促進させ、その結果として人口が増加する一方、各種財が集中し、政治的にも経済的にもまた文化活動の面においても、国家の中核としての役割を果たしてきた。これらの都市に共通する道路システムは、おそらく人間の共通する合理的理念の表現にちがいないのである。

### 3

住民の各人が自己の生活基準にもとづいて住居を選定する都市構造は、人対人の関係を重視するので、その情報交換や物の移動はかならずしも規則的ではなく、恣意的で不規則になる結果、通路はせまく曲りくねって、複雑な葉脈状を呈する。しかし、公共性を優先するばあいは個人よりも大衆の生活を基準にするので、情報の伝達、各種財の移動はできるだけ迅速に、安全に、容易におこなわれるような都市構造が要求され、その結果、通路は単純な直線によって交差し、規則的な格子状道路網が現出する。その過程において、自然環境は人間の生活に適合するように、土地の造成や山林の開発、トンネルや橋の建設、河川の埋め立てなどがおこなわれ、一つの都市は他の都市との関係をもとめて果しなく発展して行く。人や物あるいは情報の交流は、すなわち都市交流であり、それは格子状道路システムによって効率よく維持される。しかも格子状道路を基盤とする都市は、その周辺部において、他の同様な構造をもつ集落の周辺部と容易に融合し、都市そのものがメガロポリスへと発展する性質をもっている。たとえば、ニューヨークのマンハッタン区は、その周辺の4区やいくつかの郡を融合して SMSA を構成し、さらにそれと隣接するニュージャージー州の SMSA と関係してニューヨーク・北東ニュー

ジャージ標準連合地区が構成され、その外部にまたニューヨーク・メトロポリタン地域 (New York Metropolitan Region) というニューヨーク、ニュージャージー、コネティカットの3州にわたってひろがる都市と関係している、というぐあいにニューヨーク市は外向的に発展している。それは東京、川崎、横浜を結ぶ京浜地区と共通する連合都市ではあるが、その構造は「おはぎ」と「串だんご」のように相異なる。ニューヨーク SMSA は一つの核 (マンハッタン) を中心に、それをとりかこむようにして都市郡が重層的に組みこまれているが、京浜地区は独立して成長した大都市が並列的に連結されていて、それぞれの都市は複雑な道路システムをかかえ、内向的性格をもっている。このように複雑な道路形態による流通は、情報の伝達や物の集配に多くの時間がかかるけれども、小さな地区、たとえば町内会や連合会などによって、個人は密接な情報交換ができるし、いわゆる井戸端会議が成りたつのも、このようなせまい路地が生み出す生活の知恵によると言えるだろう。

先にものべたように、格子状道路システムを採用する理由の一つには、国家的規模における中枢都市としての自覚があった。長安を原点とする現代の北京や京都、また新興開拓都市の典型であるニューヨーク、あるいはシカゴ、サンフランシスコ、さらに南米の諸都市、古代においては小アジアのミーレートス、ロドス、ペイライエウス、ネアポリス (ナポリ) などに見られる道路網は計画性があり、機能的であると同時に開放的で、人的にも物的にも幅広い包容力がある。しかし、J.E. Owens も指摘しているように、「格子型都市計画が成功したのは、それが基本的に単純であったことと、その実用向きの性質による」<sup>26)</sup> ということにあるが、都市としての景観や威容も (とくに中枢都市であるならば)、人間生活に必要なはずだ。そのことを考慮に入れてレイアウトされたのが中世以降、とくにルネッサンス期にヨーロッパで隆盛を見るシンボル都市である。これは都市の

中心となるべき建物、広場、モニュメント等から道路が放射状に発して、その都市の性格をあらわしている。道路を主体としてこれを見れば、中心点で直線が交差する幹線を、横に連結する道路によって同心円を描いて行くようなクモの巣型の道路網である。それを広く解釈して環状道路とここでは呼んでおこう。

「環状道路」に類する典型的な都市は、前にも例をあげたように、ヴェネツィア共和国の北東に位置する要塞都市パルマノーヴァで、この都市の目的は唯一、外敵を防ぐことであった。九つの突出した保塁と、二重の防壁で外郭を固め、それぞれの保塁から市の中心にむかって幹線が走り、それらの幹線を横に四重の環状道路が連結している。中心から保塁まで、どの幹線についてもほぼ等距離にあるので、都市全体は星形の車輪のように見える<sup>27)</sup>。この都市は防備に適した機能をそなえているばかりでなく、住民に対して信頼感と心の慰れを与える調和した景観を提供している。要塞都市の特徴は、なによりも強固な防壁によって周囲がとりかこまれているというところにあるが、これは「要塞」都市だけではなく、古代・中世および近代にいたるまで、ヨーロッパの都市概念の重要な一部をなしている。異民族がひしめくヨーロッパや中国では、外敵からの防御を必然的に迫られ、防壁によって居住区をとりかこむことは都市成立の第一の条件であったと言ってよいだろう。George R. Collins はルネッサンス時代の都市計画に対する概念を決定した文化的要因を、政治・軍事的要因、教義・論理的要因、歴史・芸術的要因、実際的要因という四つのカテゴリーに分類しているが<sup>28)</sup>、これは重点のおきかたが時代や地域によって相違するにしても、およそ都市計画に関する要諦を適切に指摘していると思われる。防壁があり、行政府の議事堂があり、宗教の寺院があり、経済の市場や住民の住宅、学校、生産工場がある、という構図はなんらかの都市のイメージをかきたてずにはおかない。しかし、この構図に欠けている致命的

な要素は、通路への配慮がないということである。通路は都市計画の最優先課題として構想されるべきものである。

環状道路は都市の性格を象徴的に浮彫りにするのに、もっとも効果的な形態である。パルマノーヴァが軍事都市であるのは、外郭を構成する二重防壁と中核をなす広場とを、環状道路が幾何学的に効率よく、防壁と並走して重層的に連結しているからである。目的とする外郭の防御形態が内部においても二重、三重に反復再現されるし、またそれは内部から見れば、中心から波紋状に外部へ防御の輪をおしひろげ、最終的に二重防壁という外郭を形成しているとも言えるのである。いずれにしても反復的效果は住民に均等感をあたえ、つねに中心から等距離にあるという自己の存在感が相互に横の連帯を強調するのに役立っている。アリストパネースがとりあげたメトーンのあたらしい円形（星状）都市構想は、アテーナイ市民にはうけいれられなかったけれども、それは明らかに環状道路システムの理念によるもので、直線を基本にしている点ではヒッポダモスの「新形式」と共通するが、環状にするか格子状にするかで両者の都市概念は目ざす方向がちがっている。環状道路システムは、放射状に直線を内部（中心）から発して外部へ放出する点では格子状道路の理念と共通するが、環状道路によって横の連係を維持する点では葉脈状道路の伝播機能と一脈通じるものがある。しかし、その都市構成の精神は、環状と葉脈状という動かしがたい形態に表現されているように、まるで相異なる。

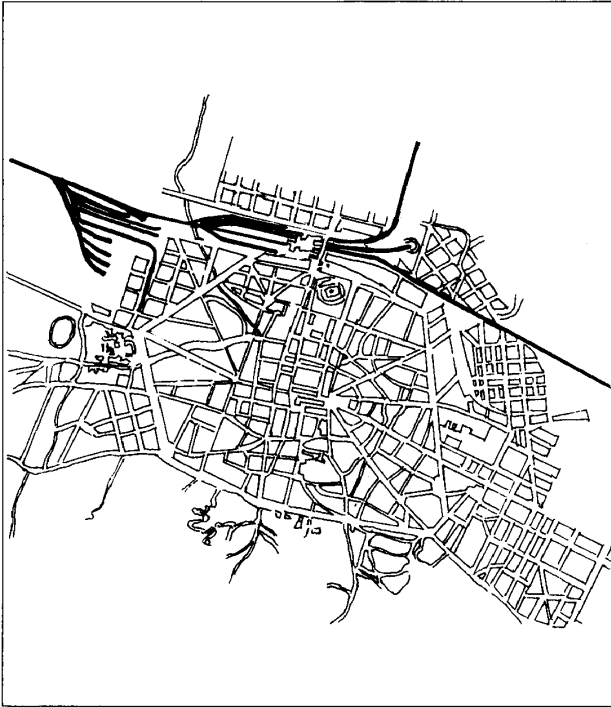
環状道路は一つの核となるものを中心に発展する。しばしばその核は他に代えることのできない重要史跡や宗教的な大聖堂、行政府、市民らの集まる広場（アゴラーやフォルム）などがえられ、その都市あるいは地域のシンボルとなり、大都会においてはそれが世界的に知られる名所となっている。たとえば、ポローニアの中心部にはポDESTA宮をはじめコムナーレ宮、メルカンツィア宮など、中世、ルネッサンス期

の権力者、富豪たちが覇をきそって建てた塔つきの宮殿が密集し、これらをとりにかこむようにサン・ポトロニオ教会、サン・フランチェスコ教会、メトロポリターナ教会さらにその外環には大学や美術館、そして民家がつらなっている（図3, A）。それは中世後期から発達したモスクワについても同様で、この都市の中心的シンボルは15世紀末に建造されたクレムリン宮殿であるが、中世都市の例にもれず外郭は城壁によってとりかこまれていた。革命後、ペテルブルグに移転されていた首都がふたたびモスクワにもどり、都市改革が推進されたが、中世都市の輪郭はそのまま現代の道路網として残っている（図3, B）。

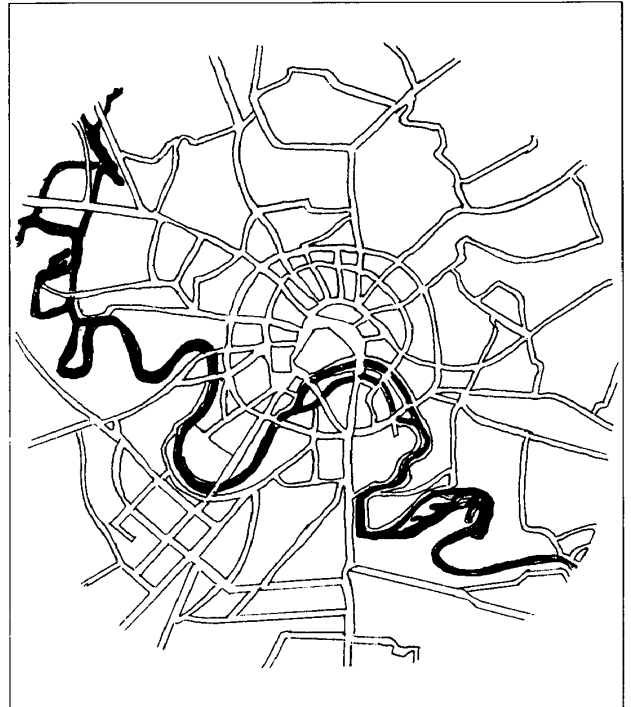
ポローニアにしてもモスクワにしても、その他の環状道路システムによってむすばれているいずれの都市にしても、それらの中心にはシンボルとなる核があり、中世・ルネッサンス時代には宗教（神）か王候（至上権）が市民の生活感情を表現する象徴になっていた。軍事施設は外郭へおしやられているが、都市をとりまく城壁・城門の堅固さと長大さに、市民の防衛意識が濃厚にあらわれている。モスクワのばあい、現在、城壁はとりはらわれ、その跡にクレムリン宮を中核とするブリバール環状線、さらにその外輪にサドーボエ環状線が誕生し、重要な環状道路を構成している。1960年代からモスクワ市は急成長し、これら環状線の外側にマンモス住宅団地がつぎつぎに建設されて、さらに大きな環状道路が市の周辺をとりまくことになった。これらの二重、三重の環状道路は都心から放射状に発する幹線道路、すなわちワルシャワ街道、ボルゴグラード大通り、シチュエルコフ街道、ヤロスラフ街道、レニングラード街道、モジャイスク街道など主要街道を横に連結し、行政地区を中心にとどめて経済地区、生産地区、住宅地区のいわゆる生活・通勤圏の近接化をはかっている。しかし、環状都市の性格として、発展の方向は内向的であり、またそうであるからこそ都市住民の連帯は緊密になりえるのであるが、

## 図3. 環状

A. ボローニア (現代)



B. モスクワ (現代)



内部が発展すればするほど人口過剰の現象はさけることができない。これはいかなる都市でも宿命的にかかえている問題であり、住宅の高層化、都市への人口抑制、宅地の郊外移転、企業、公的機関の郊外分散など考えられうる対策はとられたにしても<sup>29)</sup>、環状都市においては、中心を移動しないかぎり解決の糸口を見つけることは困難である。

人口問題と平行して、環状都市につきものの課題として、なにを市の中心にするかという難問がある。古代都市ローマの中心的シンボルはフォルムであった。古代アテナイのアゴラーと同様、というよりもアゴラーの移転によって、行政、宗教、司法、文教、商業、産業、娯楽等の施設がすべて市民の共有する一つの広場に集中していた。このばあいには、フォルムがローマの都市の象徴であり、なにを中心にえらぶかという問題はおこりようがない。その意味では都市としての理想的な自立性を具現していたとも言えよう。それは民主主義の理念とも無関係ではないだろう。羽仁五郎は「ギリシアの都市の

中心をなすものはアゴラである」と指摘し、日本の京都はそのような市民の集会する場所がないという点で、「理論的な意味の都市ではない<sup>30)</sup>と断言しているが、都市は市民のものという立場から考えると、古代のアテナイやローマは、市民本位の都市であったとすることができる。ところが中世のローマは、一つのフォルムを中心とすることができなくなっていた。古来、ローマには地理的に不動の七つの丘があり、フォルムはそのうちのカピトリーヌスとパラティーヌスの丘の間にあり（現在も遺跡として残っている）、そこがローマの中心であった。フォルム周辺の道路は葉脈状であったが、外部へのびて行く通路は、幹線道路として、アッピア街道をはじめ7街道が直線的にひろがっていた。中世になると「市民本位の都市」は、皇帝と法皇の都市となり、都市のシンボルが分裂した。それは宮殿と教会に象徴され、さらに法皇の権力が増大し皇帝や貴族を融合して「法皇の都市」となるにつれ、それぞれの丘に壮大な教会がそびえたち<sup>31)</sup>、それらを中心に複合的な

放射・環状道路が渦巻くことになる (図4A). 建築物も道路の装飾も古代色からぬけ出て、ルネッサンス・バロック調に変身するが、建造物については本論の当面の対象とすることではないので割愛するとして、現在もなお世界の観光客を誘導しているローマの多核的複合環状道路網は、すでに16世紀までに完成した都市形態およびその性格を、変えることなく再現しているのである。その構図は現代のアテネ (古代アテナイ) 市にも見ることができる (図4B).

現代アテネ市はオモニア広場とシンダグマ広場を二大中核として環状道路ネットワークが発達している。オモニア広場は商業の中心地であり、ギリシア各地へ通じる6本の道路がここから放射状にのびている。シンダグマ広場には国会議事を中心に各官公庁や大企業が集中し、8本の幹線道路が発しているが、そのうち、パネピスティミウ (大学の) 通りとスタディウ (競技場の) 通りの2本の直線道路によって二つの広場は連結されている。さらに各幹線はクモの巣状に横に結ばれ、小さな広場や教会に出会う

と、それをあたらしい核にして、またも放射状の道路が発せられ、文字どおりクモの巣状に道路がアテネ市全体を蔽っているのである。

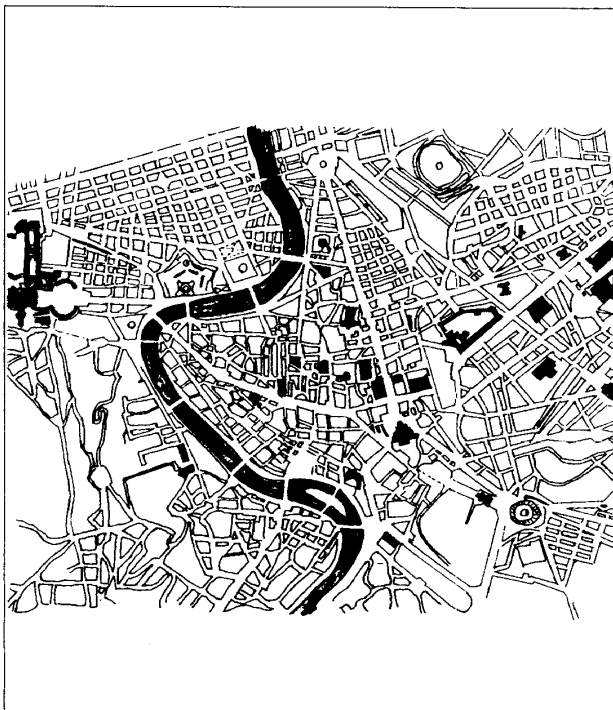
近代国家には環状道路の中心に、都市のシンボルというよりも国家の精神的なよりどころとして、巨大なモニュメントを構築することが多い。パリの凱旋門、ベルリンのブランデンブルク門、ロンドンのトラファルガ広場・ネルソン記念碑などはその例だが、それらのモニュメントは、都市にとって必要な要素であるからこそ存在するのであり、それらを別のシンボルにとりかえることは容易ではない。もしもとりかえられるときには、都市あるいは国家の性格まで変貌するか、それらを維持している環状道路システムそのものの根本的な変革がなされることを意味している。したがって通路の革命は、人間生活の革命でもあるのだ。

4

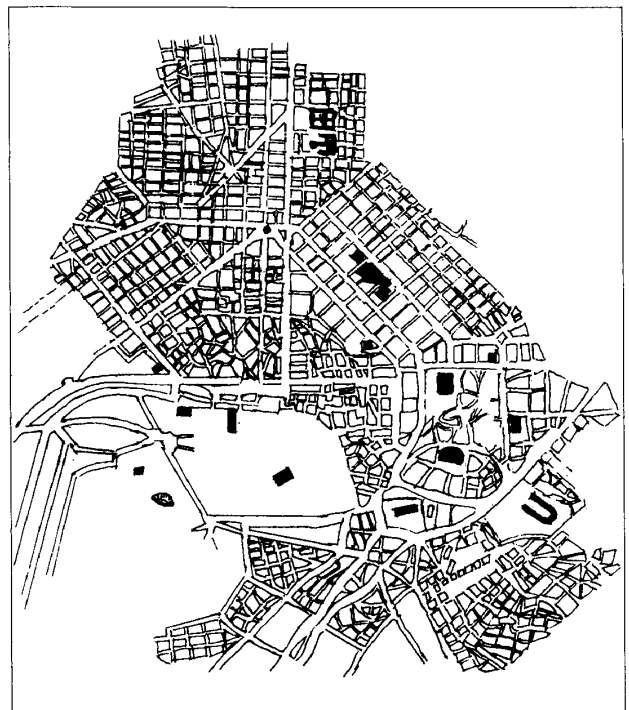
通路は都市の性格をそのまま表現していると、これまでに私はなんどもものべてきたが、それは

図4. 複合環状

A. ローマ (現代)



B. アテネ (現代)



通路が都市にとって欠かすことのできない存在であり、その在りかたは都市の生成過程そのものであると私は信じているからである。しかし、通路は陸上だけにあるのではない。まして集落だけにあるわけではない。海は広くて視覚的には際限もなく連続しているように見えるが、水深や海流などの自然条件があって、航路はおのずから定まるのである。空中にいたっては無限と思われる空間がひろがっているけれども、やはり自然の条件によって空路は無限ではありえない。

自然条件だけではない。あらゆる通路による流通は人工的である以外にはありえない。流通のメディアは自動車であれ、列車であれ、また船舶、航空機、通信衛星、レーザー光線、その他いかなる担送手段であろうとも、人間のコントロールによって流通する。つまり、その原因と結果はつねに人間に帰着するのである。

人間の住居としての集落は、さまざまな形態がありえる。それは人間の移動と表裏一体の関係にあり、地球上に分散して生活して人間は、たとえ場所がどこであろうと、まさしく地球上の自然環境に適応する条件下で生活し、行動するほかはないので、人間生活と自然条件とは相互に関係しながら人間の生きかたを決定する。「家に住む」ということは、今日では常識であるが、人間の遠い祖先たちにとっては、住むことは自然との相剋そのものであったらう。自然の洞窟に住むことができるのは恵まれた生活であり、洞窟がないところでは人工的に洞穴をつくり出すことからはじめなければならない。しかも洞穴をつくるための道具を考え出すのに長い長い時間をかけねばならなかったし、地下生活から地上の生活へ移動するにはさらに長い時間をついやさねばならならなかったらう。地上で木材を組みたてたり、石を積みあげたりして、家屋が創造されたとき、彼らの共同体にはおのずから家屋単位の家族が成立し、家屋は一つの家族と他の家族を区別すると同時に、家族は相互に接近して居住し、血族関係によって

親族を形成し、親族は氏族をうみ、さらにいくつかの氏族が連合して部族あるいは民族が構成された<sup>32)</sup>。その生成は時系列にもとづく不可逆的構成力を内包している。彼らが形成した社会構成のヒエラルキーも、家族から部族にいたる関係と同様、一村民から酋長、王候にいたる関係として、不可逆的な階列構造をもつ。それは固定され絶対的である。しかし、現代の民族学が明かにしてのように、未開部族の一つの部族が維持している習俗や社会構造は、他の部族のそれと共通性をもっているし、それどころか、たとえばアメリカのイロクォイ部族の社会組織や利害関係は、合州国やヨーロッパ諸国のそれらと類似していると報告されている<sup>33)</sup>。つまり、時系列的に不可逆性を包含せざるをえない親—子—孫という単一系列の社会でも、それらが多くの系列の集合体を構成すれば、必然的に共時的な横の連繋が生じ、その横の系列においては親—子—孫というような絶対的階列の流れは見られず、共通性にもとづく類似関係によって、相互にかさなりあう階層が流動的な「場」を構成する。種族が構成する共同体は、時系列的に見れば、なん世代かにわって階列をなす家族の集合であり、場系列的に見ると、職業や任務によって相互に通じあう階層社会である。この階層社会はまた他の階層社会と共通するところがあり、それらは再び相互にかさなりあう部分においてさらに大きな階層を構成する。「かさなりあう」ということは、あるものが他のものへ移動することにほかならない。その移動されるもの、あるいはメディアこそ、それが現出した初元においては「文化」であり、移動の段階においては「文明」と呼ばれるものであって、それは有形無形のあらゆる人工物、とすることができらう<sup>34)</sup>。

すべての人工物は人間と自然との相剋によってうみ出された作品だと私は考えているが、それは人間による創造の結果であると同時に、人間によって利用される元因でもあり、あらゆる社会において、つねに因果性を秘めたメディア

として存在する。創造の結果である人工物は、文化遺産として社会に定着するが、利用の元因となる人工物は、移動することによって伝播し、模倣され、反復、再生産される。それが「文明」の本質である。したがって文明を固定した地域にある不動のものとしてとらえたり、それ自体不変のものと考えれば、それは文化と文明とを混同していると言わねばならない。

移動されうる文明を——それは人間と自然との相剋のなかで、人間が創造する人工物以外にありえないが——わたしたちが享受するとき、それが有形物から無形物になればなるほど、わたしたちの生活に共通する部分と共通しない異質な部分との乖離が生じ、受容される人工物の適応の度合いにしたがって、わたしたちの生活様式は影響される。適応の度合いが大きければ大きいほど、その発生元に類似した生活様式になるであろうし、適応範囲がきわめて小さければ、やがてその伝播物は消滅するだろう。文明の消長とは、言い換えれば、人工物の伝播、模倣、反復（可逆）によって、一つの生活圏に共通する人工物の適応範囲が拡大するか縮小、消滅するか、という現象にほかならないのである。適応範囲のなかでは、移動元を異にするメディアがいくつもかさなりあうことが可能である。たとえば食生活に関して言えば、日本人のばあい、日本料理も中国料理も西洋料理も日常の家庭料理として常用されている。しかし、逆に日本料理は最近、欧米やアジアで注目されてきてはいるが、それらの地域で日本料理が常食されているとは言えないし、日本料理が共通して適応する範囲はかぎられている。これは食生活だけでなく、服飾や住宅についても同様で、世界中のある地域で生産される商品が、他の地域でどれほど受容されているか、また、さまざまな地域の人工物（多くは商品）がどれほどかさなりあひ、しかもその人工物がその受容地域でどの程度再生産され、反復利用され、それが日常化しているかということの総体によって、文明化の質と度合いを知ることができる。

人工物の適応範囲が広ければ広いほど、その人工物は文明度が高いと言えるし、その地域における人工物の利用の反復性が活動的であればあるほど、その地域の文明化は進展していると言えよう。しかし需要と供給の関係は経済原則にもとづくとしても、質がよく便利で安価な商品が、かならずしも他の地域の共通した適応範囲を拡張するとはかぎらない。なぜなら、地球上にはさまざまな地域性があり、さまざまな地域固有の生活様式があって、それぞれの地域の文化を築いているからである。どんな人工物、したがって文明も、当該する地域の文化のチェックをうけずに通過することはできない。かりにそれが可能だとしても、戦争か革命か国家的な暴力かによってしかありえないだろう。植民地はそれが変則的に実現された好例である。

文化はそれ自身、存在する地域をはなれてはありえないが、文化によってうみ出された人工物は流動的である。その意味において、文化は自然と人間との特定の関係によってなりたち、文明（人工物）は人間の行動とともに発展する。それは、Claude Lévi-Strauss の言う宗教と呪術との関係によく似ている。彼はつぎのようにのべているのである。

もしある意味において、宗教とは自然法則の人間化であり、呪術とは人間行動の自然化——ある種の人間行動と自然界の因果性の一部をなすものである如くに取扱う——であると言ふことができるなら、呪術と宗教は二者択一の両項でもなければ、一つの発展過程の二段階でもないことになる。自然の疑人化（宗教の成立基礎）と人間の疑人化（私はこれで呪術を定義する）とは、つねに与えられている二つの分力であって、その配分だけが変化するのである<sup>35)</sup>。

——『野生の思考』（傍点原文）

もしもここで言われている宗教と呪術との関係を、文化と文明との関係に適用することがで

きるとすれば、ほとんど修正をほどこすことなく、両者はかさなりあうだろう。宗教とはまさしく文化のことであり、呪術は人間の創造によってうみ出された人工物（文明）にはかならない。文化は文明をうみ、また文明は文化を育てるのである。その両者は人間の行動によって全一的な関係が維持されている。ところで人工物の生成、移動、反復の過程と、その人工物が創造される過程とは、人間の行動とともに進展して行く方向軸においてたがいに相異なる。その本質的な相異は、創造の過程が親—子—孫というモデルに見られるような不可逆的一過性の性質から成立しているのに対し、人工物が発展する過程は、親—子—孫というモデルを任意にかさねあわせ集積する可逆的反復性の性質から成りたっているところにある。つまり、創造過程とは不可逆的階列の連続であり、発展過程とは可逆的階層の連続と言うことができる。しかし、注意しなければならないのは、どんな発展過程でもその元因（始元）には創造過程をふくんでいるということである。したがって発展軸は創造軸と限りなく交錯する階層を構成し、創造と発展の限らない反復によって発展界（同時に創造界）が存在すると考えられる。ここでまた、文明についての一つの有力な見解に私たちは出会う。A.J. Toynbee は世界の文明社会を21のグループに区分し、そのうち15は先行の社会と親—子関係にあり、残りの6は未開社会から出現したもので、エジプト、シュメール、ミーノス、シナ、マヤ、アンデスの社会がそれだと言う<sup>36)</sup>。さらに、いわゆる文明社会と未開社会がどうしてこのように区分されるのかと言えば、トインビーの見解では「ミーメーシス（模倣）の向かう方向」に本質的な差異があり、文明社会は開拓者としての創造的人物にミーメーシスの方向が向けられるが、未開社会では年長者および先祖たちにそれが向けられる。その結果、文明社会は変化し成長する軸に則してダイナミックにうごいて行くが、未開社会は習慣が支配して、過去を向いたまま静的状態にと

どまっていると言うのである。この分析は二つの問題を提起している。一つは文明論であり、もう一つは文化論である。文明社会においては模倣（トインビーは反復や可逆性についてふれていないが）と創造との交錯による階層的発展があるのに対し、未開社会では固定した遺産の利用の反復はあっても、移動する人工物の模倣や反復は見られない。つまり、未開社会はあらたな創造へ向けての人間の行動を待ちうけている状態と言ってよいだろう。そこには存在—行為—生成（*ειν-πρ-γεν*）という文化を構成する創造軸の行為要素が欠落している。別の言葉で言うならば、文明社会は「迷路」からの脱出をたえずこころみている「場」であり、未開社会とは足をふみ入れることのできない「カオス」状態に直面した時点に佇立している社会、とも説明できるだろう。しかしこの問題はこれ以上深入りしないで、詳論は他の機会にゆずることにしよう。

文明が人工物の移動を前提としているかぎり、そこには必然的に通路がなくてはならない。あらゆる流通は通路（有形無形の）を必要とする。陸上における有形の通路は、人間と自然との直接的な合作であり、地形や気象に適応して人間の欲求や理想が実現される。それはつねになんらかの形態をとり、私はすでに三つの基本的な型を提示した。それを自然の形態から言えば、(1)葉脈状、(2)格子状、(3)環状（かならずしも円形とはかぎらない）であり、また人間の理念から言えば、(1)自由意志型、(2)実利型、(3)理想型、ということになるだろう。これらの通路は集落の根であり幹であり枝であり、文字どおり集落を育成する基幹として、人および人工物の流通に役立つだけでなく、それぞれの類型は集落の景観や住民の健康を左右する要因ともなるのである。それぞれの通路の形態あるいは型については、すでに世界の都市に即応して例示したとおりであるが、この道路システムの類型に関しては従来いくつかのモデルがあげられ検討されている。



人文地理学の分野では、道路や都市の物理的構造、諸施設の性質と立地を考慮して、どの都市にも反復してあらわれる共通要素をまとめた三つのモデルが知られている。J.O.M. Broek & J.W. Webb の『人文地理学』によると、(1)同心円構造モデル、(2)扇形モデル、(3)多核心構造モデル、という3形態がえらばれているが<sup>37)</sup>、これらは道路の機能よりも、あらゆる施設の相互関係を重視した区分であって、それは Dickinson の施設の配置状態によって複雑な都市内部を4地帯(中心地帯、中間地帯、外側地帯、都市周辺部)に区分した方法と相俟って効果をうみ出すものである<sup>38)</sup>。それに対し、私の提示した道路形態による区分は、集落の性格や集落を構成する理念に対応するものであって、都市の産業構造や人工分布や社会的階層と直接かさなりあうものではない。しかし、ディキンソンの4地帯や、ブルック/ウェッブの3モデルによる方法では、パリの環状道路や放射状道路システムは同心円構造モデルとかさねあわせられ、イギリスに多い入りくんだ複雑な道路システムは、多核心構造モデルとして適応されているが、アメリカ合州国のほとんどの都市に見られる格子状道路システムは、それに適応するモデルが示されていない。その事実によっても、これらの3モデルが、都市機能に重点をおいた区分であって、“通路”に関しては、旧来の消極的な発想にもとづいていることがわかるのである。将来の都市の発展のためには、行政、産業、教育、商店、金融、市場、レクリエーション、公園、住宅等の構造物や施設からの発想だけでなく、平時においても、また天災、人災などの発生する非常時においても、あらゆる流通が阻害されない通路優先の発想によって、都市計画は実施されるべきであろう。いずれの類型をとるにしても、都市の通路は文明の出入口なのである。

註

1) E.J. Owens, *The City in the Greek And Roman*

*World*, Routledge, 1991. 『古代ギリシア・ローマの都市』松原国師訳, 国文社, 1992, pp. 95-96.

2) Aristoteles, *The Politics*, The Loeb Classical Library, London, 1967, VII, 11で、都市に必要なものとして、健康、保安、水利、美観についてのべられている。山本光雄訳『政治学』, アリストテレス全集15, 岩波書店, 1969, pp. 301-302.

3) Aristoteles, *op. cit.*, VII. 11. 6-7 (1330b, 20-30)

4) E.J. Owens, 前掲書, pp. 86-87.

5) American School of Classical Studies at Athens, *The Athenian Agora*, 1962. オーウェンズ, 前掲書, pp.33-36, 参照. *Thucydides, History*, II, 14-17には Peloponnesos 戦下におけるアテナイ市住民の動静が報告されている。

6) Pausanias, *Description of Greece*, Book I, Attica, xiv. The Loeb Classical Library, London, 1964, パウサニアースは、この“九噴泉”はペイシストラートスによって整備され、「水汲場は市内全域にあるが、これが唯一の湧水泉である」と言っている。ほかに American School of Athens, *op. cit.* 参照。

7) Pausanias, *op. cit.*, Book II, corinth, iii, 2-3.

8) Thucydides, *History of the Peloponnesian War*, Book II, 48, The Loeb Classical Library, William Heineman Ltd., 1959.

9) E.J. Owens, 前掲書, pp. 138-139.

10) George R. Collins ed., *Planning and Cities*, Columbia University, 1969. 『ルネッサンス都市』堀池秀人, 中村研一訳, 井上書院, 1983, pp. 34, 81.

11) Aristotelis *Atheniensium Respublica*, recognovit F.G. Kenyon, Oxford, 1920, 54, (1).

12) Aristoteles, *op. cit.*, 50. Heracleides 抜萃8. アリストテレスはつぎのようにのべている。「道路に建築することや道路上に露台を差し出すことや道路へ向けて吐口のある樋を造ることや道路に面して窓を開くことを禁止する」。またヘラクレイデースの抜萃では、「道路上に家を建てたり道路上に露台を差し出すことのないようにする」。(『アテナイ人の国制』村川堅太郎訳, アリストテレス全集17, 岩波書店)

13) Aristophanes, *The Birds*, The Loeb Classical Library, 1004-1009.

14) Fernand Braudel, *La Méditerranée et le monde méditerranéen à l'époque de Philippe II*, Armand Colin, 1996. 『地中海』II, 浜名優美訳, 藤原書店, p. 72.

15) 牧野英一『海を渡りて野を渡りて』<マルコの広場>, 日本評論社, 1927, 『世界紀行文学全集』イタリヤ編, 修道社, 1971, p. 369.

16) Aristoteles, *The Athenian Constitution*, The

- Loeb Classical Library, 1935, 14-16.
- 17) Thucydides, *op. cit.* I, 89-93.
  - 18) Thucydides, *op. cit.* II, 62, 64. ソローンは土地私有制により, 五百メディムノスや騎士, 農民, 労働者の 4 階級を制定している (Aristoteles, *op. cit.*, 6, 7). Owens, *op. cit.*, p. 44 参照.
  - 19) Thucydides, II, 13. 彼が計上した防壁は合計 178 スタディアで, これには北壁と平行に走っている中壁がふくまれていないので, これを道路に換算すれば, 約 7 km 追加されることになる. 当時の 1 スタディオンは約 180m.
  - 20) Thucydides, II, 52. 『戦史』久保正彰訳, 岩波文庫.
  - 21) 京都の地勢については, 『日本地誌』第 14 巻, 日本地誌研究所, 二宮書店, 1973, pp. 15-21. 『郷土史大系』滋賀, 三重, 和歌山, 京都編, 宝文館出版, 昭和 43, p. 189, 参照.
  - 22) 西川幸治『日本都市史研究』, 日本放送出版協会, 序章第三節.
  - 23) 井田法は孟子の発案といわれる。「方里而井, 井九百畝, 其中為公田, 八家皆私百畝, 同養公田, 公事畢, 然後敢治私事, 所以別野人也, 此其大畧也」(滕文公, 上三). 海保青陵はこれを「ケヤキモノ (極端なもの) と批判し, 「井田デナケレバナラヌトイ・タレドモ, 誰一人井田ヲ復シタル人ナシ」と言っている (稽古談卷之一).
  - 24) 荀子『天論篇』第十七, 二. <世界の名著>10, 沢田多喜男, 小野四平訳, 中央公論社, 昭和 41, p. 351.
  - 25) J. Jacobs, *The Death and Life of Great American Cities*, Random House, Inc., 1961. M. Hoover & R. Vernon, *Anatomy of a Metropolis*, Harvard University Press, 1959. J. Thomson ed., *Geography of New York State*, Syracuse University Press, 1966. 高野史男編『世界の大都市』(上), 大明堂, 昭和 63<sup>2</sup>, 参照.
  - 26) E.J. Owens, 前掲書, p. 109.
  - 27) George R. Collins, 前掲書, p. 81 参照.
  - 28) George R. Collins, 前掲書, p. 13.
  - 29) 藤岡謙二郎, 谷岡武雄編『地図に見る世界の百万都市』, 中村泰三, <モスクワ>, 朝倉書店, 1976, pp. 106-109. 高野史男編『世界の大都市』(上), 前掲書, <モスクワ>の章参照.
  - 30) 羽仁五郎『都市の論理』, 勁草書房, 1969, p. 105.
  - 31) 建築物やモニュメントは権力志向の象徴と見られることが多いが, 教会もまたその例にもれない. 古代中世におけるローマ市内の有名な教会は, 宮殿とともに七つの丘に建立された. たとえば, エスキリーヌスの丘にはサンタ・マリア・マッジョーレ大聖堂があり, 環状道路の中心. アウェンティーヌスの丘にはサンタ・サビーナ教会, カエリウスの丘にはサンティ・ジョヴァンニ・エ・パオロ教会, カピトリヌスとパラティーヌスの丘およびテヴェレ川の間にサン・ジョルジョ・イン・ヴェラープロ教会等があり, 城外のウァティカーヌスの丘にはサン・ピエトロ大聖堂がそびえ立つ. またピンキウス (ピンチョ) の丘の麓には, 幹線道路の分岐点にあたる広場があり, そこにサンタ・マリア・デル・ポーポロ教会が建立されている.
  - 32) Lewis H. Morgan, *Ancient Society or Researches in the Lines of Human Progress from Savagery through Barbarism to Civilization*, Chicago, Charles H. Kerr ed., 1877. 『古代社会』青山道夫訳, 岩波書店, 昭和 48. 同書でモーガンはローマの系列をつぎのようにまとめている. 「第一に, 共通の氏族名を有する血族団体たる氏族, 第二に, 宗教的および政治的機能の遂行のため, より高度の連合体に結合された氏族の集合体たるキュリア (curia). 第三に, キュリアに組織された氏族の集合体たる部族. 第四に, 氏族社会に合体した部族の集合体たる国民」(II, 2) p. 102.
  - 33) L.H. Morgan, 前掲書, II, 5, p. 185. ほかに, Claude Lévi-Strauss, *Les Structures Élémentaires de la Parenté*, Mouton & Co. and *Maison des Sience de l'Homme*. 1967. および同著者の *Antropologies Structurale*, Librairie Plon, Paris, 1958. さらに未開部族の調査については, Ruth Benedict, *Patterns of Culture*, Routledge & Kegan Paul 1935, (とくに, ニューメキシコ, アメリカ北西部の項)
  - 34) 人工物と言うと物質的なものと考えられやすいが, ここでは精神的所産としての制度, 風俗, 習慣, 信仰, 芸術作品などもふくめて, 人間が創造するものすべてを意味している.
  - 35) Claude Lévi-Strauss, *La Pensée Sauvage*, Librairie Plon, Paris, 1962. 『野生の思考』大橋保夫訳, みすず書房, 1976, p. 265.
  - 36) A.J. Toynbee, *A Study of History*, Abridgement by D.C. Somervell, Oxford University Press, London. 1962. II, 1.
  - 37) J.O.M. Broek/J.W. Webb, *A Geography of Mankind*, McGraw-Hill, Inc., 1978<sup>3</sup>. 『人文地理学』山本正三, 石井英也共訳, 二宮書店, 昭和 62. p. 346-353. 著者があげている各モデルに関する資料としては, Burgess in R.E. Park, E.W. Burgess, and R.D. Mackenzie (eds.), *The city*, Chicago, 1925. H. Hoyt, *The Structure and Growth of Residential Neighborhoods in American Cities*, Washington, D.C., 1939. C.D. Harris and E.L. Ullman, *The Nature of Cities*, Annals of the American Academy of Political and Social Science, 242, 1945: 7-17.
  - 38) R.E. Dickinson, *City and Region: A Geographical Interpretation*, London, 1964.
- ※ 図版については, つぎの資料を参考にした.

図 1, A. *The Athenian Agora*, American School of Classical Studies at Athens, 1990.

図 1. B, 図 3. B, 図 4. B. *The Atlas of the Modern world*, 昭文社, 1982.

図 2. A. 『京阪神総合地図集』昭文社, 昭58.

図 2. B, 図 4. A, *New World Atlas*, Jinbunsha, Co.,LTD,1972.

図 3. A. ISTITVTO DELLA ENCI-CLOPEDIA ITALIANA, VII, 1949.

[かわそこ しょうご 横浜国立大学経営学部教授]