

Title	共同性の地域社会学：祭り・雪処理・交通・災害
Sub Title	
Author	田中, 重好(Tanaka, Shigeyoshi)
Publisher	慶應義塾大学大学院社会学研究科
Publication year	2007
Jtitle	慶應義塾大学大学院社会学研究科紀要：社会学心理学教育学： 人間と社会の探究 (Studies in sociology, psychology and education : inquiries into humans and societies). No.64 (2007.) ,p.226- 245
JaLC DOI	
Abstract	
Notes	学事報告：学位授与者氏名及び論文題目：博士
Genre	Departmental Bulletin Paper
URL	https://koara.lib.keio.ac.jp/xoonips/modules/xoonips/detail.php?koara_id=AN0006957X-00000064-0226

慶應義塾大学学術情報リポジトリ(KOARA)に掲載されているコンテンツの著作権は、それぞれの著作者、学会または出版社/発行者に帰属し、その権利は著作権法によって保護されています。引用にあたっては、著作権法を遵守してご利用ください。

The copyrights of content available on the Keio Associated Repository of Academic resources (KOARA) belong to the respective authors, academic societies, or publishers/issuers, and these rights are protected by the Japanese Copyright Act. When quoting the content, please follow the Japanese copyright act.

博士(社会学) [平成 19 年 2 月 23 日]

乙 第 4095 号 田中 重好

共同性の地域社会学—祭り・雪処理・交通・災害—

[論文審査担当者]

主 査	慶應義塾大学文学部教授・大学院社会学研究科委員 社会学博士	藤田 弘夫
副 査	慶應義塾大学経済学部教授 大学院社会学研究科委員 Ph.D.	杉浦 章介
副 査	慶應義塾大学法学部教授 大学院社会学研究科委員 社会学博士	有末 賢
副 査	名古屋大学大学院文学研究科教授 社会学博士	和崎 春日

内容要旨

第 1 部 戦後日本社会の変動と地域社会

第 1 章 戦後日本社会変動の到達点—「豊かな」社会の実現—

地域社会を考察する前提として、戦後の日本社会の変動を描きだす。それは、地域社会が置かれている全体社会の条件を確認する作業である。

本章では、耐久消費財の普及、教育の高度化、余暇時間の増大、医療の拡充と平均寿命の伸び、所得水準の上昇などの統計数値を用いて、高度経済成長によって「豊かな」社会が実現したことを確認する。多くの先進国では、経済成長、「豊かな」社会の実現の過程は社会解体現象を伴った。しかし、1980年代までの日本社会では、先進国と比較して、社会解体化の現象は低いレベルにとどまっている。

日本の高度経済成長は、私生活領域においては「豊かさ」をもたらした反面、公共領域では豊かさが達成されていない。その意味では、「半面の豊かさ」ともいえる。

それにもかかわらず、日本社会では、「中流意識」や生活満足度が高い。そのひとつの理由は、先に述べた社会解体化傾向が弱いことである。もうひとつの理由は、「私生活志向」に求められる。私生活志向は、社会構造からの制約のなかで人々が主体的に選択した生活志向である。この私生活志向は、人々が私的領域の豊かさを追求する原動力になったものであり、同時に、公共領域の貧しさから目を背けるのを助けた力ともなった。その意味では、「豊かな」社会の実現と中流意識・高い生活満足とが関連し、さらに、私的領域の豊かさと公共領域の貧しさという事実と私生活志向とが関連している。この4つの現象は密接な関連性をもっている。

第 2 章 「オオヤケ」と「ワタクシ」からみた地域社会の変化

本章は、オオヤケとワタクシという概念を有賀喜左右衛門に従って整理し、オオヤケとワタクシをキー概念に戦後の地域社会の変化を論じ、オオヤケとワタクシの中間空間の重要性を明らかにする。

有賀喜左右衛門によれば、オオヤケとワタクシの観念は、次のような特徴をもっていた。第一に、オオヤケがつねにワタクシよりも優先されていた。第二に、両者は直和分割的に区分されるのではなく、相対的に、社会的な場のなかで区分されてきた。第三に、そのため、公私の境界があいまいであった。

第四に、同一主体についても上位に対してワタクシであった主体が下位に向かってはオオヤケとなるような転換可能な関係にあった。第五に、以上の特徴から、オオヤケとワタクシは重層構造、入れ子構造をなしていた。第六に、複数のオオヤケのなかでは、上位優先の原則が働いていた。

こうしたオオヤケとワタクシの観念は、地域社会の空間にも反映されていた。地域社会の空間は、オオヤケの空間とワタクシの空間が重なりあうように構成されていた。そうした空間構成のなかで、オオヤケとワタクシを、多重的に中間空間が媒介していた。

戦後の変化の過程において、オオヤケとワタクシを結びつけていた中間空間、すなわち「間」が喪失した。とくに顕著なのは、戦後の住宅の閉鎖化である。戦後のマイホーム建設の過程で、個人の住宅からソト向きの空間である接客空間が消滅し、居住空間は「私的内向空間」だけから構成されるようになった。その結果、家と地域社会を結び付けてきた中間空間が消滅し、人々は私的空間へ閉塞する傾向を強めた。この中間空間の喪失は、同時に、ワタクシの閉鎖化をもたらした。

さらにまた、中間空間の喪失の結果、私空間は公共空間とのつながりを絶たれたまま、自閉的な空間として成立してきた。その結果、かつてオオヤケとして認識されていた地域社会は私的領域となった。それは住民個人から考えれば、自分の地域社会での役割はゼロと考えられるようになったことを意味している。それを地域社会の側から考えれば、地域社会の伝統や決まりが衰退し、それまでの地域社会が育ててきた諸制度が「脱制度化」してきたことを意味している。このようにして、地域社会の衰退は始まったのである。

以上の変化は、地域社会における共同性の喪失を意味している。

再び、オオヤケとワタクシの観点に戻って地域社会を検討すれば、地域社会の共同性の再構築を検討しようとするれば、オオヤケとワタクシを結びつけてきた中間空間「間」に再び着目してゆくことが必要であることに気がつく。

第3章 私化と制度化の狭間にある地域社会

戦後日本の社会変動は、私化と制度化をもたらした。私化と制度化とは、一つの社会現象のコインの裏表の関係にある。私化という現象そのものは、先進国に共通の現象である。どの社会にあっても、近代化し、「豊かな社会」が実現するとともに、私化が進んできた。私化は、根本的には、公的な社会制度からの「生の意味賦与」がなされず、個人個人が自らの生の意味を発見しなければならないことを意味している。そして、私化は、個人個人を「バラバラにする」作用を発揮した。私化は先進国共通の現象であるが、こうした私化の現れ方は社会によって異なっている。

日本においては、家族への閉塞、生活の個人化などの形をとってあらわれ、私的領域の関係の拡大はあまり見られない。私化は、地域における社会関係の希薄化をもたらした。

一方、制度化は、社会全体で見ると社会の効率性の追求にともなう官僚制化、管理社会化をもたらしてきた。制度化を地域社会の場で検討すると、制度化とは、生活の社会化を可能にする装置の整備（装置化）、生活の諸問題を行政が「責任を引き受ける」こと（行政化）となって現われている。

しかし、私化と制度化はいまや「限界」に突き当たっており、今後、一層の私化や制度化が進まないと予想される。私化はもはや、私的な自助努力で「私」の幸福を実現することが不可能な地点まできている。「私」が「公」へ回路を開いていかない限り、「私」の幸福は実現できない。制度化や行政化も、地域問題を解決する万能薬ではないことが明らかになってきた。ゴミ問題や防災などに見るように、行政化は合理性の遁減の限界を抱えており、さらに、行政的費用の限界をもっている。さらに、行政化は、

住民の依存心を増大さえ、結果的に、問題解決をますます困難にしてしまう。それは、どのように、行政化→住民の行政依存→住民自身の主体的対応の放棄という悪循環をどう断ち切ってゆくかが問われている。

現在、日本の地域社会は、私化と制度化との狭間にある。同時に、現在の地域社会は、私化と制度化が限界であるという意味で、地域社会の再編成も求められている。この意味で、私化と制度化の過度な進展に対して一定の歯止めをかけることは、どちらもコミュニティづくりの課題に結びついてゆく。

この課題に対して、具体的にコミュニティのありようを検討することが必要となってくる。

第2部 共同性の発見 都市祭礼：地域社会における非日常的な共同性(1)

第4章 都市祭礼

都市は文化を育み、文化は都市を育ててきた。都市の文化の代表は、都市の公共空間で演じられる祭りである。伝統と革新、保守と創造とが交差する都市の祭りは、つねに新しい文化を創造し、その意味を再定義してきた。

柳田國男は、「私祭」でも「官祭」でもない「その土地限りの公け」の祭りに注目する。都市祭礼は「共同の祭り」であり、「共同の企て」である。都市祭礼は、都市に生活する人々が集合的に、街頭という都市の共同空間でおこなわれる自発的なパフォーマンスである。祭りは共同の企てであり、多数の力を合わせてプロデュースするドラマである。

都市の祭礼は、儀礼の体系であり、人々に目を眩らせる一大スペクタクルであり、自己を解放する場である。都市祭礼は具体的な形態はそれぞれに異なるものの、儀礼性、眩目性、発散性という三つの基本的要素を共通にもっている。この三つの基本的な要素について簡単に説明をする。

祭りの第一の要素は儀礼性である。日本の祭りは本来、神を迎え、もてなし、送るという一連の儀礼から構成されていた。第二の祭りの要素は眩目性である。都市の祭りは一大スペクタクルである。それだからこそ、都市には劇場が必要なのであり、臨時の劇場までを含めていえば、劇場無き都市は存在しない。第三の祭りの要素は、発散性である。祭りは非日常の時空間を創り出す。祭りという非日常的な時空間のなかで、人々は解放感を味わう。

都市祭礼を考えると、儀礼性、眩目性、発散性の三つの構成要素の組み合わせが問題となる。この三つの要素の組み合わせの仕方によって、その祭りのあり方が決まってくる。

祭りは一般に、時代祭や七夕のような「見せる祭り」の要素（眩目性）が強いほど発散性が低い。儀礼性の強い祭りは、しばしば発散性が過度に低く、祭りの硬直化を引き起こしやすい。祭りの発散性が過度に現れると、儀礼性や眩目性をも否定し、最終的には祭りを続ける社会的支持が得られにくくなる。このように、祭りのなかの特定の要素が突出すると、祭りは持続する力を失う危険性が大きい。三つの要素が、何らかの形でバランスがとれていることが求められる。

都市祭礼への代表的なアプローチは資源動員論、集合行動論、シンボル分析論であろう。資源動員論は、祭りがさまざまな社会的資源が動員される過程であると見る見方である。集合行動論は「緩やかに組織化された」群衆・集合行動として祭りを見る見方である。シンボル分析論は、祭りのなかに生と死、秩序と破壊などの文化的意味を探ろうとするものである。

祭りは都市に潜在的に組み込まれた共同性である。祭りの変遷は、都市の変動を映し出す鏡である。また、祭りは都市に沈潜する心性を表現している。祭りは都市の社会構造を目に見える形で現出する機会でもある。

第5章 資源動因から見た都市祭礼の比較検討—青森ネブタ祭り—

都市祭礼は、都市の公共空間を舞台にくりひろげられる「共同の企て」である。本章では、津軽地方のネブタ祭りを事例に、資源動因論をベースとして、祭りと地域社会との関連性を検討する。ここでは、祭りの資源動因過程、組織の相互連関、都市の祭礼空間、および、青森市、弘前市、黒石市の都市祭礼比較についての検討を行う。

まず、ネブタ祭りの起源、歴史、現在の特徴、および、三つの都市について簡単に説明する。この三都市は文化的に同質な比較的狭い地域にあるにもかかわらず、さらに、祭りとしては同一の民俗的源泉をもちながら、それぞれ独自の祭りの様式や担い手集団を作り上げてきた。ネブタ本体の大きさや様式、祭りの踊りや音楽、参加人数や観光客数、さらに、祭りが行われる舞台ともいえるべき都市空間のありようなど、さまざまな点で異なっている。

ネブタ祭りを資源動員のあり方から分析する。具体的には、①資源動員の主体である運行団体、②動員のプロセス、③人的資源の動員、④経済的資源の動員、⑤技術的な動員を見てゆく。

青森のネブタは、巨大な組ネブタが社縁団体によって運行されている。その費用は巨額であるが、専門家への依頼度が高いため、割合と準備期間は短い。準備期間の定期的な関与者は少ないが、それに比して、当日の参加者は50万人を超える。この準備期間と祭り当日との人的資源の動員のギャップがきわめて大きい。資金面でも、社縁を通して県外からの調達もなされている。全体として、資金・人・技術のどの面においても、運行団体の外側からの資源動員がなされている。黒石市のネブタは、ネブタそのものの規模も小規模であり、資金的にも、運行人数、見物人数も小規模である。どの面においても、町内を中心として地域からの資源動員がなされている。弘前のネブタは、青森と黒石の中間に位置する。弘前の祭りは、基本的には町内を基点とした地縁によって祭りが支えられ、運行されているが、同時に、社縁や、地域外へと広がる傾向も見せている。

大量の観衆をひきよせるネブタ祭りには運行団体の他にも、さまざまな組織、団体が関与している。青森のネブタ祭りを事例に、都市の祭りが、レベルの異なる多数の集団が部分的には対抗しながら、全体としては重層的な集団のネットワークを作り出し、協働して創り出されている。そこでは、多様な集団間で対抗性を含みながら、同時に一緒に協力しながら祭りをおこなう「共祭」として成立している。

祭りの場が都市の中心部に集約されている青森ネブタと、祭りの場が小規模に各町内に分散している黒石ネブタとは対照的である。弘前ネブタは、より青森に近いとはいえ、両者の中間形態となっている。このことが、祭りの盛り上がりに関連している。

第6章 都市祭礼を支える町内と地縁

本章では、弘前市のネブタ祭りを取り上げ、その運行団体に着目して、祭りを支える町内と地縁のあり方を論ずる。弘前ネブタ祭りにおいて、各町内において運行団体がどう組織され、どう祭りの準備や運行がなされ、祭りが地域社会にいかなる意味をもっているかを検討する。

ここで取り上げる四つの地域のネブタはいずれも地縁原理を中心として運行されている。しかし、四つの地域の地縁の活用の仕方は同じではない。それぞれの町内は拡大地縁原理や社縁原理を補助的に、あるいは、積極的に取り入れて祭りを行っている。その点で、地縁の具体的あり方は、それぞれの地域の社会構造を反映したものである。さらに、地域の変動に対応して、祭りの動員の仕方も、そのあり方も柔軟に変化させてきた。

地域と祭りとの関係は、相互規定的であって、一方向的なものではない。祭りは強固な地域的な連帯

を表現する場である。しかし、同時に、祭りを通して、弛緩しつつある地域的連帯を再強化する場ともなる。さらに、人間関係が未成熟な地域においては、祭りが新しく地域的連帯を育ててゆくきっかけを提供している。祭りは地域的共同性の反映であると同時に、地域的共同性を育むものでもある。この循環的な構造に注目していくことが必要となる。

前章と本章を通して、祭りと地域社会との関連性に関して、次の点が明になった。

- (1) 同じ伝統的から出発しながらも、ネプタ祭りは青森市、弘前市、黒石市の各都市のなかで、独自の時間的変化を経験してきた。
- (2) ネプタ祭りが実施される社会過程は、各地域の社会構造の違いによって異なっている。
- (3) 地域社会の変化にともなって、伝統的と考えられてきた祭りも柔軟に形を変えてきたし、地域社会構造の変化に柔軟に対応してきた。
- (4) 祭りを構成する諸要素は、対抗的であると同時に協調的である。すなわち、祭りが対抗的共同性によって構成されている。
- (5) 都市の祭りは、重層的に構成される集団によって担われている。
- (6) 対抗的共同性は、町内レベル、企業レベル、都市全体レベル、さらに、その都市の外側と、多元的な次元を含んでいる。
- (7) 祭りは、地域的な共同性の発現形態であると同時に、地域的な共同性を育む場でもある。その意味で、祭りと地域との循環的な構造が重要である。
- (8) 祭りは、日常には見えない地域社会の「隠された共同性」を気づかせてくれる。それは、都市社会に沈殿する負のエネルギーであり、個人個人が「いま、ここ」を生きる誇りや意味にもつながるものである。
- (9) 地縁によって支えられるネプタを更に詳しく検討すると、地縁のあり方が、その地域の特質によって多様である。

第3部 共同性の変化 雪国の暮らし：地域社会における日常的な共同性(1)

第7章 雪国生活の変遷と雪対策

地上に降りた瞬間、雪は名前が付く。それは、雪の処理責任主体を明確にするためである。自然への人間の関わり方は、人と人との関係、人と社会との関係が変化することによって、変化する。雪につく名前も、人と人・社会との関係を現している。さらに、雪と人間との関わり方は、都市と農村で異なるし、時代的にも大きく変化してきた。

雪と人間との関わり方は、高度経済成長をはさんで、それ以前、成長期間中、その後と大きく三つの時期に分けられる。第一期は、順雪型ともいえるもので、積雪に耐えることを中心とした対応であった。第二期は克雪型で、積雪を大量のエネルギーや費用をかけて克服することをめざした。それは、雪国生活の「脱季節化」あるいは「非雪国化」を意味した。第三期は、アメニティを目標に、順雪、克雪、親雪を総合化したものである。このように、雪対策と雪問題は時代的に変化する。それと同時に、雪問題は都市と農村とでも現われ方を異にし、土地が高度に利用されている都市では雪問題は深刻である。

雪処理に限定して戦後の変化をみてゆくと、行政処理責任の明確化とともに、コミュニティ型雪処理方式が消滅してきた。それは、冬季間の道路交通の確保という目標の変化のもと、機械除排雪の導入という処理技術の変更とともに、処理主体が変化してきた。

雪処理から見ると、「公の雪」と「私の雪」、さらに「中間空間の雪」がある。確かに、戦後の高度成

長にともなって、かつて曖昧であった公私の境界は厳格化し、「私の雪」は私的処理（敷地内処理）原則が強化されてきた。しかしながら、依然として「中間空間の雪」は存在している。

現代の雪問題は、行政処理責任の原則と私的処理責任の原則を徹底させることだけでは問題は片付かない。公共空間の雪処理の問題については、道端空間の雪がほとんど処理されずにいる。いいかえれば、現代の雪処理問題が公と私との「中間空間」に集中している。かくして、道端空間は公と私とがせめぎあう「中間」的な空間となる。

雪国の生活をとりまく大きな変化のなかで、行政処理責任の原則と私的自治の原則が厳格化する一方で、依然として公と私との、さらに、私と私との「中間空間」が存続し、それが雪国生活にあって重要な働きをしている。しかも、たんに取り残された空間という意味以上の積極的な意味を、われわれはそこに発見することができる。雪国における「中間空間」は、一見すると私空間と私空間とのヒアイの残存、あるいは、私空間と公空間との間のコミセ空間の残存と見えるかも知れない。しかし実は、より現代的意義をもっている。それは、公私が厳格に区分されてゆく結果陥ってきた欠点を補い、あるいは、克服可能性をもっている。

私どうしの間にしろ、公と私の間にもしろ、「中間空間」を成り立たせるためには、それなりのソフトが必要となる。社会的なソフトがないところには、「中間空間」は存在しない。

第8章 積雪寒冷都市における伝統的雪処理

本章では、青森県黒石市を事例に、機械除排雪が導入される以前の積雪寒冷都市の雪への対応を明らかにする。機械除排雪導入以前、積雪寒冷都市では、農村部と同様、雪に対してなるべく労力を投下せず、「雪の下で」、あるいは「雪の上で」（道路の雪を圧雪して）暮らしていた。こうした暮らしのなかで、積極的に雪に対処していたことは、ハードな装置としてのコミセ通りの建設・維持であり、ソフトな雪対策としては初春の雪切り行事ぐらいであった。

一般に、積雪寒冷都市において、個々の住宅としても、町の街路や都市構造としても、積極的な防雪のハードな備えは見られない。そのなかで、唯一例外なのは、防雪のための有蓋通路、ガンギ・コミセである。一般に、コミセは防雪のための施設とみなされている。だが、近世期の都市と比較すると、無雪地帯の都市でも皮下空間が歩行者のための通路として整備されている。このことを勘案すると、ガンギ・コミセは近世都市が一般に有していた皮下の通路空間が、近代になっても雪国の都市で維持されてきたものである。

具体的に、黒石市にどのくらいコミセが存在し、これがどう変容していったのかを、実地調査から明らかにする。現在、黒石市でもっとも良くコミセが保存されている中町のコミセどおりの現状を紹介するとともに、なぜ、この通りにコミセが残ったのかを検討する。

とくに、コミセが公私の中間領域に存在したものであり、その点で、後の取り上げる流雪溝と同じ性格をもっていることを論ずる。コミセの時代—機械除雪の時代—流雪溝の時代と並べてみると、中間領域の時代—公私分離の時代—中間領域の時代への回帰となっていることが分かる。

機械除雪が導入される以前、都市内の通路は堆雪空間として利用されていた。春先になると、都市内の通路にたまっていた積雪を、地域住民が総出で一斉に片付ける。この日を境に、運送手段が「雪轆」から荷車へと変化する。このことを、津軽地方では「雪切り」と呼んできた。この雪切りは、コミュニティ型の雪処理である。この雪切りがどういった形で実施され、いつ消滅したのかを、黒石市中心部の町内会へのインタビュー調査から明らかにする。

コミュニティごとに雪への対応としては、雪切り以外に、雪踏みや水による消雪装置である前堰があった。この二つの点についても、簡単な報告を行う。

コミセ、雪切り、雪踏み、前堰を検討することから明らかになったのは、「自分の家の前の雪は自分たちで片付ける」という意識のもと、町内というコミュニティを単位として雪切りを行ってきた」暮らし方である。コミュニティ型雪処理と私的処理が中心となっている。ここでは、地域の共同処理と私的処理が組み合わされている。この点で、積雪は「個人の問題」であると同時に、「共同の問題」である。行政が、こうした生活問題サービスを供給してはいないし、もちろん、住民のそれが「あたり前」として受け取っている。それが、機械除雪の時代になると、大きく変化することになる。

第9章 積雪寒冷都市と機械除排雪

1962年に豪雪地帯対策特別措置法が成立して以降に、機械除雪が浸透してゆく。

黒石市を事例として、機械除雪が普及してゆく過程を整理する。財政資料をもとに、1967年以降の機械除雪の歴史を検討すると、黒石市の機械除雪の歴史は、第1期；機械除雪前期（1960年代から1971年度）、第2期；機械除雪拡大期（1972年度から1980年頃）、第3期；機械除雪の展開期（1980年頃以降）に分けることができる。

この機械除雪が導入されたことによって、雪処理の主体と雪処理の責任の考え方も変更された。公共空間の雪処理が、コミュニティ型から行政型へと変化した。

機械除雪が進み、さらに排雪も行われるようになったが、公共空間の雪問題は、そのことによって解決されたわけではない。このことを、定点観測から明らかにする。

現代の雪問題は、歩道の道端空間と路地空間に集中的に現われている。車の通行のために道路の中央が除雪されることによって、道路の端に堆雪される。それが、歩道を使えなくする場合が多い。

こうした問題に対して、流雪溝が設置されている街路では、歩道空間の雪片付けが進んでおり、流雪溝が設置されている街路と、未設置の街路とは対照的である。

路地の観察からは、つぎのような点が明らかとなった。都市化の進行は、わずかなオープンスペースをも宅地化していった。さらに、都市化にともない細分化された土地相互の境界を明確にしていった。敷地の外と内とを切り離すブロック塀の建設は、堆雪空間となり得る中間空間を奪い取ったばかりではなく、道の雪を「気遣う」住民の「眼」を塞いでいった。この結果、公と私との「せめぎ合い」タイプの雪問題を発生させると同時に、私と私との間にも、雪問題を引き起こす原因ともなっている。

雪処理の定点観測とともに、「雪の環境地図調査」を実施した。これは、一種のコミュニティカルテである。環境地図調査を通して、雪にかかわる最大の問題点は屋根雪問題であった。屋根雪の落ちそうな所の割合は、もっとも多い。さらに屋根雪の落ちている所と、つららの危険箇所を加えると、その割合は半分以上にのぼる。この他、道に関する問題点は、道幅が極端に狭いという点と歩道が使えないという点に集中している。この両者の割合を合計すると、全体の11.7%となる。道に関する問題は、意外にも車道以外にあったのである。

以上見てきたように、機械除雪では、同様な意味で、行政的な処理だけでは、実際の住民生活に関連した雪問題は解決しえないことが明らかとなった。この問題をどう解決するのは、次章で検討する。

第10章 積雪寒冷都市と流雪溝

前章において、機械除排雪の「限界」と問題点を明らかにした。この限界は、歩行者空間に集中的に現われている。それは機械による処理という「方法上の限界」であると同時に、行政だけが雪問題に対

処する「主体をめぐる限界」でもある。これ以上の雪処理の水準を上げることは、無理である。

この歩道空間の雪処理に効果があるとして、整備が進められているのが流雪溝である。流雪溝の特徴を確認した上で、黒石市を事例として、その整備過程と効果、さらに、流雪溝が効果をあげるための地域社会の条件を明らかにする。

具体的には、黒石市内の二つの流雪溝整備路線を比較検討する。一方は当初の効果を挙げている路線であり、もう一方は、流雪溝の利用上さまざまな問題を抱えている路線である。この二つの路線の建設過程から完成後の利用実態までを比較検討することから、流雪溝を円滑に利用するためには、いかなる地域社会の条件が必要なのかを、具体的に明らかにする。たんに抽象的な議論に終わるのではなく、コミュニティの共同管理システムのあり方を具体的に提案することが、地域社会学の重要な役割である。

雪問題を検討してきた最後に、中間空間の雪処理の問題を検討する。

高度経済成長の過程で、公共空間と私空間の分離原則および、公共空間の行政処理責任原則、私空間の敷地内雪処理原則が明確になってきた。しかし、現在の雪処理の実態に照らしてみると、それらが厳格に守られているとはいえない。現状では、「緩やかに」これらの原則が貫かれている。

今後の公共空間の雪かたづけの原則を策定するとき、①公共空間と私空間の分離を徹底する方向で考えるか、②公共空間と私空間の分離を一定程度追求しながら、同時に両者の間に「中間空間」を設定して考えるかという、二つの選択肢に直面する。

本研究では、雪処理の実際を検討した結果、中間空間を設定することが必要であると提案する。雪処理の方法としては「機械除排雪と流雪溝とを組み合わせた」雪処理であり、雪処理の主体に着目すれば、行政とコミュニティ、個人との「相互に責任領域が重なり合いながら協力してゆく」雪処理の仕方である。それは、一面、コミュニティ型雪処理の復権でもある。

しかし、中間空間の設定・活用には、それを支える地域社会の条件が整備されなければならない。それは、コミュニティの育成である。そして、こうした中間空間に着目した雪問題への対処は、地方分権的な雪問題への対処である。その意味で、雪国のまちづくりの将来は、雪国の人々の創意と努力にかかっているのである。

第4部 共同性の設計 地域公共交通：地域社会における日常的な共同性(2)

第11章 地方圏における公共交通の危機と対応

本章は、青森県津軽地方を事例に、維持存続が危機にある地方圏の公共交通の現状を明らかにするとともに、その維持策を検討する。

まず、現代の地域社会における公共交通が直面する問題点を、大都市圏と地方圏わけて検討する。大都市圏では、公共交通の需要が過大で、供給が追いつかないため、交通の混乱を招いている。反対に、地方圏では、公共交通から私的交通への移行が進み、公共交通の需要が急速に減少したために、公共交通の維持が難しくなっている。1970年代、離島や過疎地域から公共交通の維持が困難となり、対策が講じられてきた。

津軽地方における住民の交通行動の調査から、公共交通を取り巻く環境変化と利用の実態を明らかにした。調査から、利用者が減少したとはいえ定期的な公共交通利用者が5万人以上に上ること、公共交通への依存度が高いのは非通勤・非通学者であること、これらの人々は定期的な利用度が低いこと、利用頻度が低いことが明らかになった。第三の点が、地域公共交通が「必要性は高いが、利用が低調である」ことにつながっている。また、バスが廃止されたら「たいへん困る」という人が4割以上にのぼってお

り、バスの廃止に「強く反対だ」と回答する人は9割近くに達しているが、バスをもっと利用するかといえそうではなく、バス存続の費用負担にも躊躇する。ここに、バス問題の難しさがある。

次に、存続が難しい公共交通の維持に対して、いかなる地域政策が立てられるかを検討する。社会学では、地域公共交通の研究が少ないだけでなく、政策策定手法に関する研究蓄積も少ない。そうしたなかで本研究は先駆的な、試験的な試みである。

政策策定のための前提としてまず、①市場メカニズムと公共性との関連性の確定、②路線バス維持責任の主体、③地域公共交通のサービス水準の設定について、検討することが必要である。①の点は、公共性を基本としながら、市場メカニズムの効率性を活用する途を選択した。②は、バス運行主体が明確化することが、政策の最も基本にあり、地域住民、自治体、バス事業者の三者が主体であるとした。③は、サービス水準の設定はシビルミニマム水準を提案した。

以上の前提に立ちながら、具体的な政策目標と、政策実現のための期間（短期、中期、長期）を設定した。その政策目標とは、シビルミニマム路線の確保と経営の自立化、三者の関係の確立、地域交通のシステム化、環境保全である。

こうした全体の政策フレームのなかでも、緊急に「カンフル剤」的に必要なのは、恒常的な赤字運行が続いている路線バス経営への財政支援である。この財政支援の考え方を、基本的な政策理念として、「住民、自治体、バス事業者」の三者が当事者であることを基本として、地域生活を支える公共交通水準をシビルミニマムとして設定した。とくに、短期的な対策として、そのシビルミニマム路線を維持するための欠損補助を、自治体財政から支出すること、三者が当事者であることを実質化するための組織作り、自治体の地域公共交通に関する担当能力の要請を、提案した。

第12章 地域公共交通維持の取り組み、その意義と課題

シビルミニマムの考え方を基本とした、地方自治体・地域住民・バス会社の三者協働による津軽地方における路線バス維持活性化対策の提言を受けて、津軽28市町村の実際の取り組みが始まった。

その取り組みを、時間的に整理し、どういったプロセスをへて、提言のどの部分の実現し、どの部分が実現しなかったのかを見てゆく。広域市町村での路線バスのネットワークを維持しようという自治体間の取り組みに並行して、小さな地域ごとに路線バスへの取り組みが行われてきた。これは小さな地域を主体とした、それまで路線バスが来ていなかった過疎地域での新規路線開拓であり、大幅赤字路線の再生であった。こうした事例の一つ、鱈ヶ沢町深谷線沿線住民の意識調査から、過疎路線維持のためには、自分や自分の家族のために「足を守る」というだけにとどまらず、地域全体における路線バスの役割や必要性を理解していることが重要であることが分かった。

路線バス維持活性化が開始されて、バス事業者、地域住民、地方自治体のそれぞれが、少しずつ変化してきた。その過程で、「維持のための組織体制づくり」ができあがってきた。

津軽路線バス活性化対策を進める過程で、もっとも困難であったのは、路線バス維持のための施策を始めなければならないという基本的認識を共有すること、それを具体的にどう進めるのかに関する合意形成をはかることであった。

とくに、もっとも困難な課題は合意形成であった。この過程は、路線バス維持に関わる危機感の共有→当事者の確定→当事者間の役割分担関係の確定であった。なかでも、当事者間の役割分担の決定とは、バス事業者と地方自治体との間の役割分担という問題だけではなく、広域自治体間の役割分担の問題でもある。事業者と自治体との役割分担はシビルミニマム維持資金の総額決定の問題であり、自治体間の

役割分担は、シビルミニマム維持資金総額の自治体間の分担決定の問題であった。とくに、調整が長引いたのは、自治体間の分担決定であった。

以上の述べてきた津軽路線バス活性化対策の意義は、次の4点にまとめられる。

第一点は、路線バスの維持存続の問題を、「バス事業者の選択から地域の選択へ」置き換えたことである。第二は、住民参加型の路線バス運行のあり方を模索してきたことである。第三には、以上のバス路線維持のプロセスは、地域の「実験」の積み重ねのなかから、もっとも合理的な路線バス運行の地域システムを作り出す試みである。第四は新しい公私の関係を作り出す努力を重ねてきたことである。

しかし、津軽路線バス維持の試みにおいて、①政策立案を行う主体としての地域、②広域行政、③公私の協調関係の形成という三つの点で課題を残している。

第5部 共同性の発現 都市災害：地域社会における非日常的な共同性(2)

第13章 都市と災害

都市の歴史は、災害との闘いの歴史である。

全体社会のなかの都市という観点からと、都市それ自体からの観点と、二つの観点から都市災害を検討しなければならない。全体社会からみると、都市災害は特定の地域に限定された現象である。発災後、被災した都市を中心に、人、物資、情報、財政、公共事業など、さまざまな意味での集中と分散が見られる。都市それ自体から見ると、都市災害は都市そのものの破壊効率が大きいだけでなく、被害の連鎖性と波及性が大きい。

都市は災害に対して弱いために、専門的な防災機関が整備され、ハードな防災施設が整備されてきた。しかし、依然として、二つの問題が残されている。第一に、どんなに専門的な防災機関・施設が整備されても、すべての災害に対処できるわけではない。第二に、専門的な整備がなされると、都市社会や住民自身の防災力を低下させてしまう。防災対策のパラドックスである。

都市の存続にとって、災害に対処する能力を備えることは必須の条件である。それにもかかわらず、都市社会学は災害を研究してこなかった。しかも、戦後、偶然にも地震の静穏期に日本の都市は急成長をとげてきたため、地震に対して脆弱な都市となってしまった。現在、日本列島は地震の活性期に入ったといわれている。こうした「肥満児」のような都市を目の前にして、都市災害の研究は避けて通れない。

では、社会学から災害をどう研究してゆけるのであろうか。

災害を社会システムから定義すると、災害とは社会システムの内外から与えられたネガティブな影響力であり、集合的なストレスを引き起こすものである。しかし同時に、災害は社会に対して、“Emergent”（緊急の・創発的）なシステムを立ち上げさせる。この緊急社会システムは、災害によって破壊された通常システムの機能不全を補い、新たに生じた課題に対処する。ただし、緊急システムは、このニーズをすべて解決してくれるものではない。災害の復旧が進めば、緊急社会システムから通常社会システムへ交代してゆく。

社会学が（広義の）災害研究を進めてゆく上で、前衛と後衛、災害研究と防災研究を区分することが必要である。防災に直ちに役立つ前衛の防災研究が必要なだけではない。前衛の防災研究を支える後衛の研究と、直接には防災に「役立たない」災害研究を進めてゆくことが求められている。後衛の研究と直接には「役に立たない」災害研究が、災害研究の裾野を広げ、総合防災学を形作ってゆく。そのためには、通常地域研究に「災害というファクターを取り入れる」ことが必要である。

阪神大震災がもたらした被災の「大きさと重さ」、さらに災害研究にそそがれた熱意と蓄積を「一過性のもの」、過去のものとしてしまうならば、都市社会学はまた同じ過ちをすることになる。

第14章 災害文化：防災研究への戦略的概念

日本人は、災害が周期的に発生する風土のなかで、災害とともに暮らしてきた。そうした歴史の中で、特有な災害観や自然観を育んできた。それを、明治期に日本を訪れた西欧人の目をとおして確認する。その災害観は、「来たら来たで、天災だと思ってあきらめる」という消極的態度と、「失われたものにくよくよしないでさっぱりした気持ちで再建にとりかかる」という積極的態度からなっていると、小松左京はまとめている。

しかし、こうした伝統的な災害文化は、「豊かな社会」の実現とともに大きく変化した。さらに、災害時の安全要求水準がかつては「生き延びる」ことであったものが、現在では、「生活機能の保全」にまで高まっている。こうした安全ニーズの拡大の一方で、生活者自身は「災害へのしたたかさ」を減少させている。しかも、都市環境の脆弱さへの認識を欠いたまま、専門機関への依存を強めてきた。

こうした現代社会のなかで、地域社会学の防災研究にとって、当面、もっとも必要なのは災害文化という視点である。災害文化は、防災をめぐる社会構造と主体との中間に位置する概念である。それは、災害の発生の予防、災害の予知、災害時の被害を最小限にするための「知恵」である。

災害文化の概念と内包を整理することが重要である。災害文化は、①防災にかかわる価値・意識・知識、②行動パターン、③行為の所産としてのハードとソフトなものから構成されている。さらに、災害文化の担い手として、個人、コミュニティ、組織、全体社会という次元を設定することができる。広義の災害文化は、①～③までの内容、個人～全体社会までの主体全体を含むものであるが、狭義の災害文化は、個人とコミュニティによって担われている行為を規定する諸要因、行為パターンと行為の所産と考えられる。

災害文化は、①発災前、②警報期、③緊急時、④復旧・復興期のあらゆる段階にかかわる。また、災害文化は、ストック型とフロー型に分けることができる。

災害文化は、地域住民に共有されている文化である。その共有とは、共時的な共有と通時的な共有との、二重の意味がある。共時的に見ると、災害文化は地域的、あるいは社会的に偏在している。防災上は、災害時にリーダーシップをとるべき人々に災害文化が集積している必要がある。

通時的にも、災害文化は変動する。近年、災害文化を担うコミュニティの衰退と専門化の過程で、災害文化は衰退している。こうした現状に対して、どのように災害文化を継承してゆくかが問われている。

第15章 津波災害と避難行動・災害文化

災害には、生死を分ける決定的瞬間がある。その瞬間に、いかなる行動を選択するかで、生死が決まってしまう。この点にかかわる災害文化の問題を、津波からの避難行動を事例として検討する。

第一の事例は、1983年に発生した日本海中部地震の事例である。この地震では、秋田・青森両県で100名の津波犠牲者が出ている。この犠牲者が発生した第一の最大の理由は、津波の災害文化がなかったことである。第二の理由は、気象庁によって大津波警報が発令されたのち、防災計画に定められた公式の警報伝達システムが作動しなかった。また、気象庁からの津波警報発令は、実際の津波到達よりも後であった。こうした情報伝達システムの問題があることが判明した。第三に、実際の情報と避難行動調査から、津波からの避難をスムーズにするためには、公的な機関からの情報やマスコミ情報だけでは不十分であり、公的機関やマスコミと住民との間に介在する機関や人が「避難の決め手」になることが

必要であった。情報の内容と伝達方法の二つの点で、情報のローカル化が必要である。そして、ローカル化された情報を受け取るためには、地域の津波に関する災害文化の育成が必要となる。第四に、集団への帰属状態と情報入手・避難行動の適応性とが関連していることが明らかとなった。個人の社会的座標軸における位置が安定しているほど、災害に対して適応的な行動がとれていた。

第二の事例は、1993年の北海道南西沖地震時の、青森県日本海沿岸住民の避難行動の調査である。この調査から、日本海中部地震から10年後、かつて津波に襲われた地域には、津波の災害文化が形成されており、そのことによって、避難行動が迅速に行われた。

第三の事例は、1994年の三陸はるか沖地震の事例である。この地震では、津波常襲地帯といわれている三陸沿岸地方に津波警報が発令された。警報発令後の対応として、日本海中部地震時には適切に作動しなかった市町村の情報面での対応は、適切におこなわれていた。しかしながら、避難勧告・命令が発令された地区の住民のうち、実際に避難したと推定されるのは、わずか9.5%にすぎない。もっとも津波に対する災害文化が豊かに存在すると信じられていた三陸沿岸地域でも、災害文化は風化していた。

日本海中部地震からは「災害文化がないと、避難行動が適切に行われぬ」こと、北海道南西沖地震からは「10年前の被災経験が災害文化を育む」こと、三陸はるか沖地震からは「災害文化はつねに風化の危機に直面している」ことが明らかとなった。

最後に、津波の避難行動モデルを示すと同時に、今後の津波対策として、どういった取り組みが必要なのかを議論する。

第16章 阪神淡路大震災と災害文化

災害を繰り返し経験することから、人間や社会は、災害への対応能力を高めてきた。その全体を災害文化と呼ぶ。一方、大災害は発生周期が長く、そのため、一人の人が一生の間で大災害を体験することは稀である。しかしながら、いったん大災害に遭遇すると、生命の危険にさらされるだけでなく、それ以降の人生に長期にわたって、大きな影響を及ぼす。さらに問題を複雑にしているのは、環境の人工化が高度に進む現代大都市では、これまで「だれもが経験しなかった」事態に遭遇する危険性が高い。

では、自分自身が直接に災害を体験しない形で、災害への対応能力が高めることはできないのであろうか。この問題に関して、阪神淡路大震災を事例として、「直接に被災していないが、大量に被災地の情報を受け取った」ことが、災害文化を向上させる力となるかどうか、を「間接的被災体験」という概念を設定して検討していく。

それは、現代の高度に発達した情報化社会、マスコミュニケーションが、どういった効果を持つかを検討することでもある。マスコミをとおして大災害に関する「大量の情報のシャワー」を浴び、そのことによって、「間接的被災体験」をした、と仮説的に考える。具体的には、新聞と週刊誌の阪神大震災の取り上げ方を分析し、それに関連させて、発災直後と一年後に実施された東京、大阪、静岡の市民の防災意識調査を関連付けて検討する。

その結果明らかになったことは、防災意識、行動の「中折れ」現象である。

間接的被災体験が作り出した災害文化のあり方は次のように解釈できる。大都市災害のイメージは豊かになり、災害に対する関心も高まった。しかも、大都市災害が発生することも予測しており、その際には、家屋の倒壊も予測できる。以上の点では、災害文化へプラスの影響を与えている。一方、具体的な災害への備えの項目も減少し、大災害への不安、現在の居住地の危険度判定、自分自身の生命への危険判断に関しては大きく減少している。このように、一方では大都市災害に対するイメージが豊かに

なり、関心も高まり、一般的な発生予測や被害予測も高まった。他方では、それにもかかわらず、具体的な対応行動も減少し、さらに、大災害への危機感や不安感は減退している。この意味では、災害文化がイメージと関心という部分と危機感や対応行動という部分とでうまく接合されておらず、「中折れしてしまっている」ように見える。一般的な災害への対応能力の向上には結びついていない。

中折れさせてしまったのは、大都市災害に対する一般市民さらに、防災関係者ですら抱く「大災害に対する無力感」である。防災研究では、この人々が抱いている無力感に災害研究がどう挑戦していくかが、重要な課題となる。

第17章 災害時における地域情報システムの設計

災害の発生は社会システムに新しいニーズを発生させ、そのニーズに対処するために社会の側も緊急社会システムが立ち上がる。また、15, 16章を通して見てきたように、発災時には、普段以上に情報が重要となる。ここでは、これまでの狭義の災害文化の観点からの考察から離れて、災害への組織対応を、情報をテーマに検討する。そして、災害時に新たに発生する情報ニーズに対して、「地域情報システム」によって対処できると提案する。そのことは、災害時における「共同性の設計」でもある。

1991年9月に九州北部から中国地方、さらに、東北部から北海道南部を襲った台風19号を事例に、災害と情報の問題を検討する。

情報化社会の現在、情報を求めて混乱する。青森県津軽地方を最長で6日間の停電をもたらした台風では、電力会社の営業所へ、停電復旧情報をもとめて、きわめて強い「情報圧」がかかった。その情報圧は、「出口を求めて」NTT、市役所などへと拡散していった。情報化社会においては、発災後の、情報提供がきわめて重要となる。

この時に、重要な働きをしたのは、ラジオによる生活情報の提供であり、さらに、NTTの電話案内での生活情報提供であった。こうした実際の対応を検討すると、今後、窓口や広報車による情報提供だけでなく、電話、ラジオ、テレビ、新聞などの、複数の情報伝達ルールを、情報の内容や速報性などに応じて、使い分けが必要となることが分かる。広報には、直接広報と間接広報がある。媒体に着目すれば、電気通信系、放送系、活字系、さらに、対人的コミュニケーションがある。こうした複数の情報伝達ルートを使い分けの能力が必要となる。

情報提供への欲求が強くなり、防災関係機関への情報圧が高まる状況のなかで、情報提供の地域システムづくりを検討する必要に迫られている。情報化の進展により住民意識の変容に、(a)双方向情報通信に対する需要の増大、(b)「リアルタイムな情報交換」に対する需要の増大、(c)情報の「クリアさ」の信仰、(d)「情報面での『甘え』」の増大が生じてきた。それは、災害時の情報ニーズと情報提供能力との間の乖がますます拡大することにつながっている。

情報化とそれにもともなう意識の変容を前提に、災害時の情報伝達を円滑におこなうために、地域的な総合情報システムを提案する。このことも、非日常場面における「共同性の設計」である。

「災害時の地域情報システム」とは、一定の地域内の情報の流れ全体を、システムとして設計するものである。地域情報システムとは、情報の内容と通信手段ごとに、複数の情報の送り手と、さまざまな情報ニーズをもつ多様な受け手との間の多元的な関係を「仕切る」「棲み分ける」のためのグランドデザイン、ともいいかえられる。

論文審査要旨

I 論文の課題と構成

本論文は、6部構成をとっている。第1部は戦後日本の社会変動を振り返り、地域社会の衰退を導いた直接的な原因である個人レベルでの私化と福祉国家観にもとづく生活領域まで浸透した行政化について検討する。第2部以降は地域社会の具体相をとりあげて実証的に検討したものである。第2部は「共同性の発見」として、都市祭礼のなかに、日常生活の中では「見えない」「眠って入る」共同性を発見できることを、青森のネブタ祭りを通じて明らかにする。第3部は「共同性の変化」として、戦後日本の社会変動の中で、日常生活の場面での共同性が大きく変化してきたことを、雪国での雪処理の変遷を具体的に検討するなかから、明らかにする。第4部は「共同性の設計」として、共同性は社会変動によって「変化させられる」受動的な存在であるばかりでなく、住民や地域の側から作り出してゆく、積極的なものであることを、地域交通政策を取り上げ明らかにする。第5部は「共同性の発現」として、災害時に「共同性が立ち現れる」ことを明らかにする。第6部は終章として、全体をまとめるとともに、共同性の地域社会学の構想が語られる。

本論文の内容と目次は次の通りである。

- 第1部 戦後日本社会の変動と地域社会
 - 第1章 戦後日本社会変動の到達点
 - 第2章 「オオヤケ」と「ワタクシ」からみた地域社会の変化
 - 第3章 私化と制度化の狭間にある地域社会
- 第2部 共同性の発見 都市祭礼：地域社会における非日常的な共同性(1)
 - 第4章 都市と祭礼
 - 第5章 資源動因から見た都市祭礼の比較検討—青森ネブタ祭り—
 - 第6章 都市祭礼を支える町内と地縁
- 第3部 共同性の変化 雪国の暮らし：地域社会における日常的な共同性(1)
 - 第7章 雪国の生活の変遷と雪対策—「公」と「私」との「中間空間」から
 - 第8章 積雪寒冷都市における伝統的雪処理
 - 第9章 積雪寒冷都市と機械排除雪
 - 第10章 積雪寒冷都市と流雪溝
- 第4部 共同性の設計 地域公共交通：地域社会における日常的な共同性(2)
 - 第11章 地方圏における公共交通の危機と対応—青森県津軽地方を事例として—
 - 第12章 地域公共交通維持の取り組み、その意義と課題
- 第5部 共同性の発現 都市災害：地域社会における非日常的な共同性(2)
 - 第13章 都市と災害
 - 第14章 災害文化：防災研究への戦略的概念
 - 第15章 津波災害と避難行動・災害文化
 - 第16章 阪神淡路大震災と災害文化
 - 第17章 災害時における地域情報システムの設計

II 論文の要旨と概要

第1部は戦後日本社会の変動と地域社会と名づけられ、本論文全体の前提が確認される。戦後日本の経済の高度成長は、私生活領域においては「豊かさ」をもたらした反面、公共領域では豊かさが達成されていない。その意味では、「反面の豊かさ」ともいえる。それにもかかわらず、日本社会では「中流意識」や生活満足度が高い。そのひとつの理由は社会解体傾向が弱いことである。もうひとつの理由は「私生活志向」に認められるという。

田中重好君は公共領域に関連して、有賀喜左衛門のオオヤケとワタクシを整理しながら、戦後の地域社会の変化を論じオオヤケとワタクシの中間領域の重要性を説いている。日本の地域社会はさまざまな段階で「間」が見られた。そして、その「間」がウチとソト、オオヤケとワタクシとを多関節的に「区切りをつけながら」つなげてきた。これまでの地域共同性は「間」という「曖昧な」空間に支えられながら存続してきたのである。

現在、日本の地域社会は、私化と制度化との狭間にある。同時に、現在の地域社会は、私化と制度化が限界にあるという意味で、地域社会の再編成も求められている。この意味で、私化と制度化の過度な進展に対して一定の歯止めをかける努力は、どちらもコミュニティづくりの課題に結びついていくと主張する。田中君が目指すのが、「慣習と不文律によって存在するコミュニティ」(R. ニスベット)ではなく、目的意識や共同のルールの再生力を秘めたコミュニティなのである。いわば「すでにそこにある」コミュニティではなく、自己再生能力を内に備えたコミュニティが今後構想されなければならないという。こうした観点から、共同性を手がかりとするコミュニティの契機をもとめてフィールド研究を進めていくことになる。

第2部は共同性の発見と題され、都市祭礼を取り上げる。都市の祭りは伝統と革新、保守と創造とが交差させ新しい文化を作り出し再定義してきた。都市の祭礼には、儀礼性、眩目性、発散性の3つの構成要素が問題となる。祭りは都市に潜在的に組み込まれた共同性である。祭りの変遷は都市の変動を映し出す鏡である。祭りは都市に沈潜する心性を表現している。祭りは都市の社会構造を目に見える形で現出する機会でもある。ネプタ祭りは宗教性が薄いことから儀礼的視点より資源動因論的観点からアプローチされる。津軽地方の青森、弘前、黒石の3つのネプタ祭りを3つの都市ごとに比較検討し、さらに弘前ネプタ祭りを地縁の観点から、4つの町を比較検討している。同じ地縁でも4つの町で異なる。

ここから次のような洞察を得る。(1)ネプタ祭りは同じような伝統しながらも青森市、弘前市、黒石市の各都市の中で、独自の時間的変化を経験してきた。(2)各都市で行なわれているネプタ祭りが実施される社会過程は、各地域の社会構造の違いによって異なっている。(3)地域社会の変化に伴って、伝統的と考えられてきた祭りも、柔軟に形を変えてきたし、地域社会構造の変化に柔軟に対応してきた。(4)祭りを構成する要素は、対抗的であると同時に協調的である。すなわち祭りが対抗的共同性によって構成されている。(5)都市の祭りは、重層的に構成される集団によって担われる。(6)対抗的共同性は、町内会レベル、企業レベル、都市全体レベル、さらにその外側と、多元的な時限を含んでいる。(7)祭りは、地域的な共同性の発現形態であると同時に、地域的な共同性を育む場である。その意味で、祭りと地域の循環的な構造が重要である。(8)祭りは日常には見えない地域社会「隠された共同性」を気づかせてくれる。それは、都市社会に沈殿する負のエネルギーであり、個人個人が「いま、ここ」を生きる誇りや意味に

もつながるものである。(9) 地縁によって支えられるネブタをさらに検討すると、地縁のあり方が、その地域の特質によって多様であることがわかる。

第3部は共同性の変化と題され、雪処理の問題がとりあげられる。戦後の雪処理変化を見ていくと、行政処理責任原則の明確化とともに、コミュニティ型の雪処理方式が消滅してきたことがわかる。雪対策の目標が冬期間の道路交通の確保へと変化し、機械除排雪方式が導入されるとともに、処理主体が変化してきた。雪には名前があり、処理から見ると、「公の雪」と「私の雪」、「中間の雪」の区別がある。戦後の高度成長にもなって、かつてあいまいだった公私の境界は厳格化し、「私の雪」は私的処理（敷地内処理）の原則が強化されてきた。しかしながら、依然として「中間の雪」は存在している。

雪国の生活をとりまく大きな変化の中で、行政処理責任の原則と私的処理責任の原則を厳格化しようとする一方で、依然として公と私との「中間空間」が存続する。雪国における中間空間は、私空間と私空間との間のヒアイの残存、あるいは、私空間と公空間との間のコミセ空間の残存と見えるかもしれない。しかし実は、この中間空間は現代的意義をもっている。中間空間は公私が厳格に区分されていく結果陥ってきた欠点を補い克服する可能性をもっている。

田中君は中間空間が公と私との中間に存在するのではなく、公と私の区分のさらに基礎的なレベルにおいて、「われわれ」という中間領域が存在すると主張する。同君はその点から、公・中間・私という3つの領域を前提とし、中間空間を「共同」とするのは過ちであるという。雪国での都市計画を「中間空間の設定と積極的活用」という方向で考えるにしても、「中間空間」が自然に存在すると考えてはならない。中間空間はあくまで育成するものであり、また、さまざまな社会的な「支え」なしには十分に所期の機能を発揮できないのである。このことは、流雪溝という「中間空間」を例に考えれば明らかであろう。流雪溝は公と私の中間的存在である。流雪溝は「公の雪」を処理すると同時に、「私の雪」も処理する。しかも私が道路という公共空間の雪を処理したり、個人の屋根雪を公共的施設で処理している。このように、処理責任主体と実際の処理主体との間に完全なる対応関係が成立せず、両者の間には「重なり合い」が生じている。

第4部は共同性の設計と題され、地域公共交通の問題が取り上げられる。津軽地方における住民の交通行動調査から、公共交通を取り巻く環境変化と実態を明らかにする。モータリゼーションの進行は公共交通から私的交通への移行をもたらした。このため公共交通機関は利用者の減少で存続が取りざたされている。バスは利用者の減少で廃止がいわれるが反対論は強い。だが、反対論者はバスを利用するかといえばそうではなく、バス存続の費用負担にも躊躇する。地域交通が必要との声は強いが、利用が低調である。ここに、バス問題の難しさがある。

次に存続が難しい公共交通の維持に対して、いかなる地域政策が立てられるかを検討する。その上で、具体的な政策目標と、政策実現のための期間（短期、中期、長期）を設定する。その政策目標とはシビルミニマム路線の確保と経営の自立化であり、住民、自治体、バス事業者の三者関係の確立によって、地域交通のシステム化、環境保全を達成することである。こうした全体の政策フレームのなかでも、緊急に「カンフル剤」的に必要なのは、恒常的な赤字運行が続いている路線バス経営への財政支援である。この財政支援の考え方を、基本的な政策理念として、住民、自治体、バス事業者の三者が当事者であることを基本として、地域生活を支える公共交通水準をシビルミニマムとして設定する。とくに、短期的な対策として、そのシビルミニマム路線を維持するための欠損補助を、自治体財政から支出すること、三者が当事者であることを実質化するための組織作り、自治体の地域交通に関する担当能力の養成を提

案している。

こうした観点から、地方分権化と規制緩和の同時進行という事態を踏まえて、次の四点を考える必要があるという。(1) 自家用車の運転者の数が増えないばかりか、高齢化で減少傾向にある。(2) 行政が累積赤字で、予算的に制約条件をもつ。(3) 「作る交通」から「育てる交通」への変化。(4) 地域住民の「参加と協働」が重要な働きをする。これらを生かしながら新しい公共交通維持のあり方を作り出すことが重要となってくる。

第5部は共同性の発現と題され、都市災害が取り上げられる。社会学者の立場から災害研究を進めるためには、前衛と後衛、災害研究と防災研究を区別することが必要である。防災に直ちに役立つ前衛の研究が必要なだけではない。前衛の防災研究を支える後衛の研究と、直接には防災に「役立たない」災害研究が、災害研究の裾野を広げ、総合防災学を作らなければならない。そのためには、通常地域研究に「災害というファクターを取り入れる」ことが必要である。阪神・淡路大震災がもたらした被災の「大きさと重さ」、さらに災害研究にそそがれた熱意と蓄積を一過性のもの、「過去のもの」としてしまうならば、社会学者はまた同じ過ちをすることになるだろうという。

通時的にも、災害文化は変動する。近年、災害文化を担うコミュニティの衰退と専門化のなかで、災害文化は衰退している。こうした現状に対して、どのような災害文化を継承していくかが問われている。日本海中部地震からは「災害文化」がないと、避難行動が適切に行なわれないこと、北海道南西沖地震からは「10年前の被災経験が災害文化を育む」こと、三陸はるか沖地震からは「災害文化はつねに風化の危機に直面している」ことを指摘する。

阪神・淡路大震災はマスコミを通じて大量の情報シャワーを浴びせ「間接的被災体験者」を生み出した。間接的被災体験は大都市災害に対するイメージを豊かにし、一般的な発生予測や被害予測を高める。しかしそれにもかかわらず、災害の警告や訓練に対する具体的な対応行動も減少し、大災害への危機感や不安感も衰退している。その意味では、災害文化がイメージと関心等の部分と危機感や対応行動という部分がうまく接合されておらず、「中折れしてしまっている」ように見える。そのため、全般的な災害への対応能力の向上には結びついていない。中折れさせてしまったのは、大都市災害に対する一般市民、さらに防災関係者ですら抱く「大災害に対する無力感」である。防災研究では、この人びとが抱いている無力感に災害研究がどう挑戦していくかが、重要な課題となっている。

新たに必要なのは、災害時における「共同性の設計」である。そして災害への組織対応を、情報をテーマに検討する。それは、情報の内容と通信手段ごとに、複数の情報の送り手と、さまざまな情報のニーズをもつ多様な受け手との間の多元的な関係を「仕切る」「棲み分ける」ためのランドデザインであると結んでいる。

第6部は以上の議論を踏まえて、共同性の地域社会学が終章として構想される。共同性の地域社会学は「個人と社会」「個人と国家」「地域社会における私化と行政化」などの中間空間に注目する。その上で、(1) 共同性の概念を彫琢する。共同性の社会学における共同性は共同体論における共同性と決定的に異なったものである。共同体論における共同性は「全員がかかわる」「好悪に関係なく、避けて通ることの出来ない」「義務的に関わらざるを得ない」といった性格をもつものである。これに対して、共同性の地域社会学における共同性は都市祭礼のように居住者の全員がかかわるわけではない「ボランタリーな」共同性から成り立っている。その点で、共同性の概念はかつての共同体規制の共同性とは逆転している。そうした「逆転した共同性」概念をもって、具体的な現象を検討することが必要である。(2) マク

ロ的に見れば、地域社会の共同性とは、全体社会のあり方によって強く作用される「派生的な存在」である。そのため全体社会によって地域社会的共同性を考える、全体社会の歴史的な変動の過程のなかで考えることが必要である。(3) 日本海地震のとき、生死を分けたような見えない共同性がある。(4) 共同性は全体社会のあり様に大きく左右される受動的な存在であると同時に、共同性には積極的な側面もある。すなわち、共同性は「すでに存在している」だけでなく、「意図的に作り出していく」ものである。共同性を意図的に作り出す、そのためのデザインを「共同性の設計」が重要である。それらを踏まえて、共同性の社会学への覚書として、共同性の研究に関する10の基本命題を提言する。

III 論文の独自性と課題

本論文は全体のバックグラウンドを確認する第1部と終章となっている第6部を除く、中間の4部は共同性を、第3部の雪の処理と第4部の公共交通が「日常性」の視点から、第2部の祭礼と第5部の都市災害が「非日常性」の視点から、それぞれ分析することで、共同性を立体感をもって描き出している。本論文は4つの共同性の契機を通じて、地域社会の共同性の存在様式を明らかにするだけでなく、その共同性がどのように成り立っているのか、また、そこでの知見にもとづいて、現在の地域社会が直面する問題をどのように解決しうるのかを議論している。本論文は共同性の問題を、新たな地域政策のための「共同性の設計」ともいうべき課題にまで立ち入って議論している。

それは、田中重好君が本論文で共同性の概念を、従来の共同体論における共同性の概念から解放し、新たな概念に脱構築することで、新しい研究方法を確立したことによって達成された。田中君はこれまでの地域研究で分析領域も抽象のレベルも異なって進められてきた祭礼、雪、交通、災害の研究に共同性の観点から、中間空間の概念、マクロとミクロの接続、共同性の設計など、次々と新しい視点を提示する。同君はこのことによって、共同体論の衰退で、研究の視座が失われかけている地域社会学研究に、新しい理論的地平を切り拓いている。

同君の研究は、近年、拡散の一途をたどる地域社会学の研究において、共同性論や公私論の新しい理論的なモデルを提供している。なかでも従来の地域社会研究でほとんど取り扱われたことのない雪処理の問題に着目し、そこに住民が支え育成することなしに存在し得ない公私の中間空間を発見し、公私の「絶対的」区分空間ではない「社会的」中間空間を実証性をもって提示したことは特筆に値する。同君の中間空間論は最近社会科学の領域で研究の焦点となっている公共性論に新しい理論展開の可能性を拓いたといえるだろう。これらの点で、田中重好君の研究は、きわめて高く評価される。

本論文は以上のように高く評価されるとはいえ、なお幾多の課題を残している。まず、本論文の高度成長後に達成された日本の豊かさが、私的なものでしかないとする認識は、一般に共有された認識でもある。しかしこの見解は地域社会の公共性を論じる社会学の研究者としては、いささか素朴すぎる態度だといわざるを得ない。確かに住民生活の周辺にある公的施設は貧しい。これに対して、公的なものでも県庁舎や市庁舎などの行政機関や農業基盤、さらに企業の施設はきわめて立派なものである。それでも、なお、公的なものの貧弱さを指摘するのなら、むしろそれは公的なもの一般ではなく、日本の公的なものあり方に関してなのであろう。

これに関連して、本論文では私生活志向が社会の否定的側面のように語られている。この点は日本において、公的なものが私的なものより高い価値をもつとする立場とも重なっている。たとえば日本語では、私語禁止といった表現が何の疑問ももたれず使用されている。しかし私語が禁止されているからといって、別に公的なことなら話していいということではないのだろう。私語禁止ではなく、「静粛に」と

というのが正しい表現だろう。こうした表現は、日本での私のあり方とも深く関連している。日本では、公が複数の私と私から成り立っているとの意識が希薄である。しかも私は公に対して低い価値しかもてないのである。したがって、私が高い価値をもつ公から自己を守るためには、私は公から自己を閉じるしかない。公は一段高い立場から、いつ私の領域に侵入してくるかもしれないのである。こうした日本での「私」の置かれた状況に触れることなく、私生活志向を社会の否定的側面を想起させるような叙述をするのは、あまりにも素朴すぎるように思う。

次に、本論文が課題としている「共同性」の変化はどのようにして生み出されるのかという全体社会との関連である。この点は、田中重好君によっても、地域社会の共同性は全体社会のあり方によって強く作用される「派生的な存在」であり、全体社会の歴史的な変動の過程のなかで考えることが必要であると述べられている。しかしこれは結論部で展望的に語られる課題ではなく、むしろ調査から得られた事実を組織的に組み立てるなかで、全体社会の動向を地域社会の側面から解明するものとして語ってもらいたかった。

都市化・産業化の進展にともなう社会の変化は、伝統的な共同性を解体させてしまった。祭礼、災害対策、雪の処理、交通の維持への行政の介入は住民の要望でもあった。しかし行政化が充分に行き届かないままに、従来の方法が困難になってきたところが出てきた。モータリゼーションの進行は公共交通から私的交通へ移行をもたらした。公共交通機関の存続を危機に陥らせた。田中君は住民がバスの存続を強く求めながらも、そのための負担を負うことに躊躇することを指摘している。その際、田中君はせっかくこの問題を住民のエゴとしてではなく、公共性の問題として提起し、短期・中期・長期の別に対策を提唱しているにもかかわらず、中期・長期政策を全体社会の論理や動向と関連させる点が希薄である。同君はバスの補助事業について注意深く、国土交通省（運輸省）、厚生（労働）省、文部科学省が、それぞれの関心から独自の補助制度を作り上げていることを指摘している。しかしこれらの「縦割り行政」の制度は地域社会と無関係に設定されているばかりか、地域社会の共同性を解体させてでも貫徹するものですらある。地域社会と全体社会との関連は地域社会の動向のみならず、縦割り行政をはじめとする全体社会が内包する論理に踏み込むことなく、議論することは困難である。

本論文にはさまざまな発見のなかで、そのための素材となる事実が各所にちりばめられている。このことが本論文の魅力となっており、本論文がそれを組織的に提示できれば、本論文の価値をさらに高めることにもなるだろう。しかしそのための指針は結論的に示されている。田中君の共同性を「すでに存在している」だけでなく、「意図的に作り出していく」ものであるとする点の強調と、新たな地域社会学の展開のための10の覚書は試論的ではあるが、今後の多くの地域研究者にとって、貴重な研究の指針となるものである。

最後に、第2部、第3部、第4部、第5部の各章を構成している調査での叙述は本論文に収録するために書き改められているが、一部に古い資料が更新されないで残されている。また、論文の全体の流れからすると、基礎となった調査の目的と異なるためか、微妙に叙述にズレのあるところが散見される。また、制度化、行政化の概念も法制化とのかかわりで、必ずしも明確ではないままに使用されている点が見られるが、それは本論の大きな成果をいささかも傷つけるものではない。本論文は幾多の課題を残しながらも、それは田中重好君だけの課題というより、地域社会学を担う研究者が等しく逢着する問題である。むしろ抜きん出た実証能力をもつ同君が多くの発見を通じて、ようやくここまでたどり着いたというのが実情だろう。

IV 審査結果の報告

本論文は共同性の概念を脱構築することによって、これまでの地域社会学の研究に、斬新な視点と画期的な成果をもたらした。また、本論文は幾多の点で、さらなる課題の提起と新たな議論の発展をもたらす可能性を秘めている。こうした観点から、審査委員一同は田中重好君提出の本論文が、社会学の研究に広範な可能性を切り開いた独創的な業績として、博士（社会学）の学位の授与に値するものと判断するにいたった。