

国道の記憶と表象

—国道 16 号線のエスノグラフィ—

藏座 龍丸（菱山ゼミナール）
HS19-1117A

論文の目次

はじめに

1. エッジシティ
 - 1-1 国道の概要
 - 1-2 エッジシティとしての国道の風景
2. 国道 16 号線の多様性と単一性
 - 2-1 国道 16 号線歴史
 - 2-2 現在の国道 16 号線
3. 16 号線のエスノグラフィ
 - 3-1 調査方法と概要
 - 3-2 アンケートおよびインタビュー結果
 - 3-3 ロングインタビュー
 - 3-4 16 号線を行く

3-5 考察
おわりに

論文の要旨

本研究はエッジシティとして表されてきた国道周辺に広がる風景に対して、そのもうひとつの側面を、エスノグラフィによって物語っていくものである。エッジシティはどこをみても同じような大型商業施設が立ち並ぶ街並みである。立地条件によって地域性が変化するが、資本主義をもとにした社会の発展の代名詞ともいえるものである。

その中でも物流システムの一環として期待されてきた国道 16 号線に着目して研究を行った。国道とは国が管理するもので、日本社会により良い効果をもたらすと期待されるものである。しかし同時に、国道の風景はとても辺鄙でつまらないものであるという見方がある。関連する写真を見る限りでの感想としても、特徴的な印象はなく、通常、いろいろな回答を得られることは期待できないと言っても過言ではないだろう。

本卒業論文の研究内容としては、国道 16 号線を実際に自動車で行き、滞在し、利用者にインタビューし、コミュニケーションをとっていつ

た。その結果、31 人からお話を伺い、ひとりのロングインタビューも行うことができた。

実際に自動車で行く調査は 2 回行った。1 回目の調査ではその感想は変わることもなく、とてもつまらなく、疲労感を感じる道という印象であった。しかし、2 回目の調査では、1 回目と違いかなり変化があった。2 回目調査前に 16 号線利用者にインタビューをおこなっており、そのことから国道 16 号線に対する見方も変わっていたと考えられる。2 回目の走行においては、国道 16 号線には多くの思い出や経験が蔓延っていて、人それぞれの色彩や空間の面白みがあるように感じられた。

日本の大都市東京、特にその中心部、繁華街では、多くの情報が処理が間に合わないほどに流れ、私たちに刺激して、ときには倦怠感を感じてしまうほどである。それに対して、郊外ではその情報が非常に少ない。ただ長く、東京を覆い尽くすようにつくられた道が国道 16 号線である。ただ目的のために通る通過点でしかない。その通過点は私たちから見ると、場所としての認識はなく、非場所的な存在であるように思える。

しかし、非場所はたくさんの方が住まい行きかう中で場所化されていく。16 号線が通る郊外は一見非場所的な存在であるように認識されているかもしれないが、そこにはたくさんの経験がはびこっていた。さらに、情報が少ない郊外では、その中で行われる出来事がより鮮明に記憶されていることが分かった。

ある女子大学生へのインタビューが印象的であった。それは、彼女の過去の恋愛話であった。はじめ、彼女の物語に出てくる 16 号線は特徴的な場所ではなく、何もなく辺鄙な場所であった。しかし、その場所で流れていく物語に感動を受けた。それまでは何もないと感じられていた場所が、一瞬でとても初々しい場所であるような気持ちになった。

この論文のスタート時点での 16 号線は、調べても論文を読んでも、特に変化はなく何もなく辺鄙な場所ではしかなかった。非場所が場所とし

て認識されることはなかった。これからの郊外について、社会学において語られるべきことは、そこを通りすぎ流れていく人たちの歴史や経験や思い出なのかもしれない。

本研究において、インタビュー対象となった人たちが語ってくれたことは、研究に良い影響を与えてくれるものとなった。

流通システムとしてかなりの期待が為される国道 16 号線はアクアラインの開発によってさらにその期待を向上させている。しかしこのアクアラインについても、物流だけでなく、夜景を見に来るなどの人も多い。その一人一人の中に、そこはひとつの貴重な場所として記憶されているはずである。国道 16 号線周辺に広がる郊外もまた、ひとつの貴重な場所であり、この一本の道はその経験をつなぐ一本の道でもある。

主要参考文献

- ジンメル、G., 1999, 「大都会と精神生活」川村二郎編訳『ジンメル・エッセイ集』平凡社
- 角野幸博, 2000, 『郊外の 20 世紀』, 学芸出版社.
- 菊池慶之, 2010, 「オフィス機能の立地に関する研究の動向と課題—分散と再集中の視点を中心に」『地理学評論』83(4), 402-417.
- 林部健二, 2018, 『なぜアマゾン「今日中」にモノが届くのか』, プチ・レトル株式会社.
- 菱山宏輔, 2018, 「都市コミュニティの陥穽から多元性へ—バリ島の境界領域からの考察」『日本都市社会学会年報』36, 39-56.
- Levinson, Marc (田辺希久子, 2022, 『物流の世界史』勇進印刷)
- 成田孝三, 2000, 「郊外の変貌過程とこれからの課題」『都市住宅学』30, 26-33.
- 玉木俊明, 2018, 『物流は世界史をどのように変えたのか』, 株式会社 PHP 研究所.
- 塚田修一・西田善一, 2018, 『国道 16 号線スタディーズ』, 青弓社.
- Urry, John, 2007, *Mobilities*, Cambridge: Polity. (吉原直樹・伊藤嘉高訳, 2015, 『モビリティーズ—移動の社会学』作品社).
- 若林幹夫, 2007, 『郊外の社会学—現代を生きる形』, 筑摩書房.
- 柳瀬博一, 2020, 『国道 16 号線—「日本」を創った道』, 新瀬社.

横張真, 2003, 「コンテナプラント・ランドスケープの将来」『ランドスケープ研究』66(4), 282-285.

木山涼子, 2022, Forbes, (2022 年 8 月 10 日取得日, <https://forbesjapan.com/articles/detail/47652>).

国土交通省, 2008, 「道路行政の簡単解説」, (2022 年 7 月 25 日取得日, <https://www.mlit.go.jp/road/sisaku/dorogyousei/0.pdf>).

健康総合ポータルサイトけんせつ Plaza, 2018, 「東京湾アクアライン開通 20 周年〜ありがとう 20 年、そしてこれからも〜」(2022 年 10 月 15 日取得日, <http://www.kensetsu-plaza.com/kiji/post/22810>).

渋井哲也, 2006, 「なぜ国道 16 号線沿いに犯罪が多発するのか」(2022 年 10 月 2 日取得日, <https://webmaga.exblog.jp/4772096/>).

CBRE PROPERTY SEARCH, 2012, 東京の物流市場と投資の最新動向 1, (2022 年 7 月 28 日取得, https://www.cbre-propertysearch.jp/article/industrial_viewpoint-2011-tokyo-vol1/).

IT トレンド, 2021, 「物流とロジスティックスの違いとは? SCM との関係性についても解説!」, (2022 年 7 月 26 日取得日, https://it-trend.jp/physical_distribution_management/article/83-0013).