

シンポジウム 第3回「日本人と交通」

千葉 康 則*

「日本人と交通」をテーマとしたシンポジウムは前後3回開催され、本年6月26、27の両日にわたって最後のシンポジウムが開催された。

ここには最後のシンポジウムで、何が語られたかを報告すると共に、3回にわたったシンポジウムで得られたもの、反省しなければならないことについて述べる。最後のシンポジウムにおいては、前2回の成果の延長として、論議が収斂することが期待されたが、その期待が完全に満たされたとはいえない。しかし今回のシンポジウムも含めて、この種の論議に必要と思われる話題は、ほとんど出そろったと思われる。そして学際研究のひとつの糸口になり得たのではないかと思われる。特に参加者が互いの考え方を理解し合った点は、大きな収穫であった。

The Third Symposium on "The Japanese and Traffic"

Yasunori CHIBA*

To date three symposiums have been held to discuss our theme of "the Japanese and Traffic." The third and final gathering in this series took place on June 26th and 27th, 1976.

In summarizing the proceedings of this last symposium, we have reported on what was discussed and have included some reflections on what we believe was gained from these conferences. Much was expected from these concluding discussions partly because this third meeting was viewed by those in attendance as an opportunity to expand on the results of the previous two sessions. As is so often the case in such symposiums, all these expectations could unfortunately not be met. Nevertheless, we believe that nearly topic germane to discussion was at least touched upon during the course of our meetings. We also think that this series of gatherings made a valuable contribution to the continued evolution of interdisciplinary research. The growth of mutual understanding among the participants was one of the major accomplishments of these symposiums.

1. はじめに

「日本人と交通」というテーマは「人間と交通」というテーマから生まれたものである。「人間」は抽象的に過ぎるので、「日本人」に置きかえることによって話が多少は具体的に進行することを期待したからである。当学会は学際的方法について試行錯誤をくり返しつつあるが、テーマが具体的であるほど学際的方法が成功する可能性が大きくなるのではないかという見解がかなり支配的である。つまり、具体的なテーマは具体的な解答を必要とするものであるから、研究成果の評価が比較的客観的に行なわれるというような事情もあって、見解の相違というようなことで終わらせることができないからである。

また、「人間と交通」というテーマは、交通問題に

対する過去の取り組み方の偏向を修正するという意味で選ばれた。すなわち、科学技術の進歩と経済成長の力に押されて、交通問題はハードな面から取り上げられ、研究されることが多かった。運搬機械、道路、さらに交通システムというものがモノとして研究の対象とされ、交通事故のようなものも統計的な数字として扱われることが多い。いうまでもなく、交通は人間の営みのひとつであるから、このようにハードな研究や対策だけが先行するということになると、中に入るものが軽視されて、容器だけがつくられてゆくという結果になりかねない。さらに、科学技術の進歩と大規模化や管理社会の進行とが伴うと、試行錯誤をくり返す自由度が失われて、人間はつくられた容器の中に強制的に閉じこめられるという結果にならざるを得ない。これは、文明の進歩全体についていえることであり、しかも、そういう意味で現代はゆきづまりつつあるといえるのだが、交

*法政大学教授(人間行動科学)
Professor, Hosei Univ.

原稿受理 昭和51年10月25日

通に関する諸状況は、そういう傾向が顕著に現れているという点で、代表的なものである。

当学会は総合的、学際的に交通に関する研究を進めることを目的としているが、上記のような理由から、交通問題で最も欠けているものは交通にかかわる人間の研究であると判断した。そうして、そのようなソフトの面での研究を進めることによって、交通システムを人間の手にとりもどすきっかけが得られればと考えた。「人間と交通」さらにそれを具体化した「日本人と交通」というテーマはそういう期待をこめて選ばれた。そして、その研究を学際的に進める方法として、広い分野から集められた会員を中心に、さらに幅広く各界の研究者にも参加を要請するという形でシンポジウムを開催するという手段を選んだ。そのシンポジウムは3回にわたって開催され、今回がその最後である。開催の回数と成果は必ずしも比例するわけではないので、質的な発展を期待するには単に回を重ねるだけでは不十分、という見通しが立つところまで続けてきたわけである。

2. 前2回と今回

第1回のシンポジウムは合田周平会員が、第2回のシンポジウムは岡野行秀会員がまとめて本誌に掲載した(Vol. 1, No. 1, 1975, Vol. 1, No. 2, 1975)。詳細はそれらの記載にゆずるが、3回にわたるシンポジウムの流れを簡単に説明すると次のようになる。

第1回目は1975年の4月5～7日の3日間にわたり開催された。はじめに外部から参加を要請した文化人類学者祖父江孝男氏の日本人の交通の歴史についてのレクチュアを受け、続いて全会員が、それぞれの立場から日本人と交通に関する知見を発表し、それらをめぐって質疑応答、討議がくり返された。そうして、最後に全体的な討議が行なわれた。このシンポジウムは学会が設立されて間もなく開かれたので、会員同士がお互いにその専門領域、抱えている問題意識を知り合う機会ともなった。このシンポジウムが開かれる前に全会員参加のリレー・シンポジウムを行ない、学際研究のあり方について論議し合ったこともあるが、全員がレポーターになることによって、この第1回目のシンポジウムではさらに相互理解が深まった。学際研究を成功させる必要条件のひとつは、構成員が自己を主張するよりも他を理解することであると思われるので、その成果は高く評価することができる。しかも、2泊3日、ホテルで生活を共にしたので、負担は大きかったが、ひ

とつの人間的連帯を得ることもできた。そこでの論議は必ずしも「日本人と交通」に集約されたとはいえない難いが、最も活気にあふれた集いであったと思われるのは、このようにさまざまな成果を生み出したためであろう。もちろん、必ずしも集約はしなかったが、そこでは人間と交通のかかわりを考えるために必要な素材となるような知見はかなり出そろった感があり、将来にひとつの期待を抱かせた。

第2回目のシンポジウムは同じ年の9月7日に行われた。前日の研究発表会に続いて開かれたという事情もあって、1日がそのために使われた。前回の集まりでは、どちらかという人間が一般的に論じられたので、第2回目は問題を日本に収斂することにした。そこで、岡野行秀会員の日本の交通の将来についての話、外部から参加を要請した武田文夫氏の日本の道路に関する話、スチュアート氏の東南アジアの海上輸送と日本とのかかわりに関する話を聞いて、それをもとにして論議が行なわれた。ここで提供された3つの話題の中にはいずれも未来の予測に関する問題が含まれていたため、その後の論議では予測について多く語られた。予測は政策を決定する際の重要な作業であるだけでなく、すべての科学の重要な課題である。科学は現象の部分をとらえ得ても、そのためにかえって全体が見失われてしまうかもしれない、というのは全体主義者の主張である。科学的な予測といわれるものも、全体との関係がとらえられないため、現実には、予測の際に配慮されなかった要因によって、思わぬ当はずれに終わることが多い。そこで、その場合の責任の所在もさることながら、現実に役立つ科学を確立するためには学際的方法論を確立し、現象の全体的把握に努力しなければならない、ということになるだろう。そういう意味で、この論議は学際研究のあり方を考える上で有意義であった。そこで、日本における交通の未来を考える場合にも、ハードの進歩のほかにソフトの変化を予測して、両者のかかわりを検討しなければならない、ということになる。このようなことを抽象的に論じることは可能だが、具体的な方法論は容易に見出せない。もともと要素主義の傾向を持つ科学にこのような要求をすることが無理である、という意見もあるし、すべての要因を包含した巨大なモデルをつくることも可能であるという意見も聞かれた。

科学といっても、自然科学、社会科学、人文科学などは必ずしも同じ基盤の上に立っているものでは

ないので、この辺の論議になると、専攻によって意見が違ふようである。そんなわけで、第2回目のシンポジウムでの論議は学際的研究を成功させるためのひとつの手がかりをあたえた。しかし、それほど深く掘り下げられずに終わった感がある。

3. 今回のシンポジウム

第1回、第2回とシンポジウムを重ねたが、その論議は必ずしも系統的に進められたわけではないし、次第に問題の整理が進行したというわけでもない。しかし、この辺で、このシンポジウムを一応まとめる方向に持ってゆく目的で第3回目のシンポジウムを本年の6月26日と27日に開催した。27日は午前中だけが使われた。

この会では、外部から招請した3人のスピーカーの話を中心に論議を進めた。つまり、哲学者の吉田夏彦氏の「移動の哲学」、朝日新聞論説委員の岸田純之助氏の「科学技術と交通システム」、警察庁交通局交通企画課長の森郷巳氏の「都市交通問題」が3人のスピーカーとそのテーマである。そこで提供された話の内容についての詳細は学会通信Vol.2、No.5に載せられているが、私たちのシンポジウムに多くの示唆をあたえた話題が少なくなかったため、その点についてここに書き残しておく必要があるだろう。

まず、吉田夏彦氏は移動の概念を人間と空間との関係全体にまで拡大して話を展開した。そうして、日本人は旅行好きで空間を移動する傾向が強いとはいえ、その文化を持ちだすことも、先方の文化の中に溶けこむことも少なく、持ちこまれる文化も日本人向きに改造して取り入れる点で特徴的と指摘する。これは、言語の壁が厚いということがひとつの原因と考えられる、という。このような話は、日本人論の中でもときに語られることがあるが、この問題が移動とか交通の問題としてもとらえることができるのは興味あることである。

このような話になると、当然、移動を実際の移動と観念の移動にわけるといふ話につながってゆく。そうして、この両者は別個のものではなく、実際の移動がなければ歴史の中に生き残れる観念は生まれない、と指摘された。それを好奇心と結びつけて考えることもできる。一般論としてはいわれるまでもないことともいえるかもしれないが、交通問題をこのような基本的な問題の中に位置づけることの必要性を感じる。さらに、吉田氏は物流について言及し、

日本から世界に向う物流によって経済帝国を建設しようとしているが、世界の文化の中に入り切れない状況が相変らず続くであろう、という。交通というと人間の移動を思いがちだが、日本人にとっては物流の方が重要な意味を持っているのかもしれない。これは、ひとつの重要な指摘であろう。

また吉田氏は、移動に限らず現代は加速の時代であり、そのマイナスが問題になりつつあることを指摘している。交通の場でいえば、事故というようなものにいかに対処するかが問題だが、加速への願望が強く、安全はできるだけ安価に手に入れようとする、という。そうして、加速する社会の息苦しさから脱出しようとする人々はまた交通機関を利用するということになる。さきに述べたように、先方の文化に溶けこむことの苦手な日本人も、旅行することによって脱出の目的だけは果すことができる、という。人間が動くということの意味や目的の多様性を考えさせられる。また、加速は加速をよぶ、という状況の行方を考えさせられる。

最後に、吉田氏は価値基準と現実につくられるものとの関係に論及している。そして、日本の場合、たとえば交通体系にしても、価値観に従って設計されるというよりも、なしくず的に交通体系がつくられ、その体系に合わせて倫理観が変わってゆくということになる、と指摘する。そうして、このように受動的に価値観が変化するときには雪崩現象もおこりやすい、という。この問題は、当学会でもたえず問題にされる交通またはモータリゼーションの哲学の話とそのまま結びつく。極言すれば、もし、そういう哲学が生まれれば当学会の使命の多くが果されるということになるだろう。それにつけても、なしくずし的ということだが、おそらく、それなりのさまざまなおもわくのダイナミズムによってことは進行しているのであろう。そのさまざまなおもわくに日本的なものがみられるものと思われる。したがって、それについて明らかにしてゆかなければ、哲学をつくるとしたところで無意味ではないかと思われる。

この吉田氏のスピーチに対して、コメンテーターとして石井威望会員と岡野行秀会員が発言し、全員の論議が続いた。石井氏は、観念的な移動と実際の移動の関係はデュアルであるということ、価値観や美の問題を意識的に排除してきた近代科学技術に次第に葛藤が生まれつつあることを指摘した。また、岡野氏は、実態をみない方が認識がつくられやすい面もあること、経済学でも最近再び価値観と直結

した論議の必要性がいわれていることについて話した。この2人のコメンテーターの話も、その後の討論でも、吉田氏の論旨とそれほど相容れないものはなかった。ただ、日本人の起源と移動の関係についていくつかの推測が語られ、現在の日本人の特性にふれる論議が行なわれた。

次に、岸田純之助氏の話提供があった。氏はまず、人間の要求と科学技術の進歩という基本的な問題から、話を始めた。月旅行への成功もあって、時間と金と人材さえかければ、人間はたいていの要求は実現可能であると思うようになった。そんなわけで、いつまでも実現できない要求はいつの間にか立ち消えることはあっても、交通問題の場では、安全性や信頼性などの多様な要求が実現可能なものとして期待されるようになった、と指摘した。

次に、問題を安全性の要求にしぼり、交通機関をはじめとしてさまざまな科学技術的な産物とそれに対する安全保証上の要求はほとんど無限になりつつあるという。しかし、その要求は科学技術の現状とのかかわりで妥協点が生まれるが、科学技術が進歩しつつあるので、その目標もたえず動くことになる。いわば動動的のようなもので、どちらかというと質的な性能向上についての要求の方が動動的の性格があるという。

この話は、安全性や信頼性だけではなく、環境対策についてもいえることで、技術者はきびしい努力を続けつつある。その場合も、その要求は多様的であり、動動的であるという点で、技術者の苦勞の内容もきわめて複雑であり、その中には、騒音の問題のように、果してなにか公害なのかを判然としない水かけ論的な論議まで含まれているという。

そこで、これからの技術開発は全方位的にならないといけない、と岸田氏は指摘する。交通機関についていえば、速度、安全性、省資源などのさまざまな要求を満たす必要がある、という。一般論としては誰も否定できない主張だが、それを実現するためには多くの困難をのりこえなければならない。科学技術の進歩もさることながら、動動的をどのように固定するかか問題である。そこで、岸田氏は交渉とか対話の必要性を指摘する。つまり、科学技術を提供する側と受ける側とが話し合い、コストや実現可能性などと動動的との関係で一定期間の動かない目標が作りだされる。さらに岸田氏は、通信手段の発達が交通の必要性を少しは減らすであろう、と

いうような例を挙げて、交通システムはほかのシステムと切り離して考えてはならない、と指摘した。

この話の後、コメンテーターとして辻村明会員と鈴木昭弘会員が意見をのべた。辻村氏はその中で、科学技術の発達が先行して、それにつられて人間の要求が出てくるという関係があるのではないかと、疑問を提出し、科学技術発達に歯止めが必要ではないかと主張した。また、地震や台風の制御などは、実現のめども立たないが、その要求は消えない、さらに、通信手段の発達でむしろ交通量はふえるのではないかと反問した。

また、鈴木氏は、時間と金と人材を投入しても、医学に関しては、それほど病気が治せるようになったとは思えず、結局は「治る人は治る」という段階に止まっている、と疑問を提出した。

その後の討論は主としてコメンテーターが提出した疑問を中心に進められた。動動的とか科学技術の歯止めについてさまざまに論議された。特に、話し合いがまとまる要因として、お互いにくたびれてしまうということが大きな役割りを果たす、という話が印象的であった。「くたびれる」というようなことばはふつうは議論の中で使われることは少ないが、理論的には解答のにくい問題の中には、こういうことばを使うことによって解答のでる問題もあるかもしれない。学際の研究で大きな障害になるのは用語だが、はじめは「くたびれる」というような日常用語で語り合うことが必要なのではないかと思われる。「疲労生理学」というような分野があるが、科学的ということにこだわると、「くたびれる」ということばも不適当な用語ということになるが、それにもかかわらず、私たちにはわかるのである。

これは、ことばの問題だけではなく、科学ではとらえにくい人間について考えさせられる。岸田氏が科学技術の進歩を評価したのに対し、鈴木氏がそれに反問したのは、人間や人体が、無機物を対象とした科学と同じ方法論で果してとらえられるかという問題と結びついていると思われる。これからの交通問題研究でソフトの面の強化が必要だといわれるが、この点を重視しなければならないだろう。

岸田氏の話のなかにもあったように、月旅行の成功が多くの人びとに科学技術の進歩に対して多くの期待を抱かせた。そのために、アメリカの建国200年を期して癌撲滅の目標が立てられたが、結局は成功しなかった。生命体には現在の科学の方法論はそのまま通用しないのである。交通機関に対する多様

化された要求の中には次第に人間が介在するものがふえてきたので、現在の進歩しているといわれる科学技術にどれだけの期待が持てるかを見きわめなければならない。そこで、「くたびれる」というようなことばが使われ、一応の納得は得られるのだが、これはひとつの入り口に過ぎない。

また、この討議の中にはコンコルドも登場して、好きか嫌いか重要な決め手のひとつになるという話もあった。科学的にいうと、好き嫌いのことがほんとうにわかるときは人間がわかるとき、といわれるが、そのようにとらえどころのないことばを使って話がなんとなくわかるのだから面白い。

最後のスピーカーである森郷巳氏は、都市交通の問題を行政の面から問題提起した。学際的研究の必要性は、実践に役立つ学問をつくらねばならないというところにもあるわけだから、実際に交通問題に対処している場の専門家の話は当学会としてもきわめて関心が高い。前回のシンポジウムに日本道路公団(当時)の武田文夫氏を招請したのもそのためである。

森氏はまず、モータリゼーションの急伸長に伴い昭和30年以降の交通行政は、モータリゼーションのマイナス面に対処することに変化してきた、ということ道を道路交通法の改正過程を追って説明した。そうして、生活環境優先が課題となりだした昭和40年代後半からは、安全、円滑、生活環境確保が交通対策の3本柱となった、と指摘した。もちろん、この3本柱は別個のものではなく、相互にかかわっており、いわば、全方位的な交通行政ということになるだろう。

そこで、次に、交通の安全に関して、昭和45年を境にして交通事故が減少の一途をたどりはじめた現象に話が及んだ。そして、それは警察の事故防止に対する意気込みと事故防止の手法が開発されたため、という。事故防止とは、事故分析の方法が進歩し、たとえば地域分析を行なって、事故多発地点に重点的に対策を施すというような手法を指している。

また、警察だけが事故防止を推進するのではなく、道路管理者や、教育関係者なども一体となった総合対策が進められている模様についての説明があった。それに伴い、交通安全施設整備のための予算が増大して、たとえば、40年末には10,000基だった信号機が50年末には63,000基になった、というような事実も指摘された。事故の減少の主因はこれらの対策によるものということになる。さらに、都市交通をシステム的に管理する都市総合交通規制にも言及した。

その例として、たとえばバスレーンを設けるだけでは人間をマス・トラフィックに吸収できるわけではなく、交通障害が移転、拡散する結果にもなるので、関連道路や周辺道路の規制も並行させるというシステムなどが挙げられた。

森氏は最後に、交通は生きものであり、それは人間を対象にしたものであるから、人間の欲望を念頭に置いて対策を考えなければならぬ、と結んだ。ここでもまた、人間が登場してきたのであるが、この人間研究をどのように進めているかについては十分な説明がなかった。

この話に対して、コメンテーターとして野口薫会員と越正毅会員から意見が述べられた。まず、野口氏からは、近年の事故の減少は行政の成果もさることながら、ドライバーの経験の積み重ねによる進歩が最も大きな要因ではないか、との反論があった。また、越氏は、重点的な対策が施された後は、きまこまかい対策を推進しなければ、さらに効果を挙げることではできないのではないかと指摘した。

両氏が指摘したような点については、その後の討論でもくり返し論じられた。たとえば、石油危機以後の急カーブの事故減少は、その頃から日本人が曲り角にさしかかったのではないかという問題と無関係とは思われない、という意見もあった。また、交通行政はドライバーまたは市民としての会員に直接的な影響をあたえているせいもあって、身近な不満や注文の声が聞かれた。

ここで、生活環境確保の件などとの関連で人間のニードの問題について論議が重ねられた。さきの動く的とも関連してくるわけだが、声になるニードだけに耳を傾けることがほんとうにその人のためになるのだろうか、という論議である。これは、人間の生存条件にかかわる問題であり、それが声になるニードとなって現れるのであれば話は簡単であるが、実は、そういうものとは限らぬということから出発している問題である。私たちが真に知りたいことは声になるニードではなくて、人間の生存を保障する適切な条件であり、それを知ることがソフトまたは人間学の最後の目的ということになるだろう。声になる訴えはその生存条件のひとつのシグナルではあるが、そのまま受けとるわけにゆかない。そんなわけで、人間についてはわからないところが多すぎるので、システムを考えるにしても、あいまいシステムのようなものが必要ではないか、というような話が交換された。

しかし、このようにきわめて基本的な問題はときに論じられるだけで、ほとんど結論らしきものが得られないまま、実際に交通機関は大規模につくられ、交通行政も意欲的に推進されているということは、いかにも不思議に思われる。交通のための道具の多くは外国のものの模倣であり、交通行政の多くも諸外国のものを参考にしたものであるから、基礎的な問題をなおざりにしたままですんでいたのかもしれない。しかし、わが国で創造されるものが少ないということは淋しい、というだけではなく、そういう容れものの中味が日本人であって外国人とは違うということ、その日本人がいま変りつつあるといわれていることを思えば、このままですむとは思われない。もっとも、それですんでいるのかどうか、対策と効果の関係を評価することもできないという事情があるので、なにかをしていけばいいということになるかもしれない。しかし、それではすべての学問は単なる説明学でしかないことになる。当学会に関していえば、そこで研究されていることと交通行政がほとんど無関係のままの状態が続くようでは、その存在は無意味に終わってしまうであろう、と考えさせられるところが大きかった。

以上が、今回のシンポジウムにおけるスピーカーの話を中心とした論議の概略である。このあとで、このシンポジウムのシリーズを総合した討論が行なわれたが、そこで語られた問題を含めて、次に問題点とまとめを述べることによう。

4. 「日本人と交通」シンポジウムの問題点とまとめ

私たちはこのシンポジウムを重ねることによって、一定の結論じみたものが引き出されることを期待したわけではない。さまざまな問題が提起されることは期待したが、それがさまざまであればあるほど、それらを一定のスジで結びつけてゆくことはできなくなるからである。しかし、だからといって、さまざまな問題を並列的にとりそろえた事典をつくるつもりもなかった。

そこで、参加者がそれぞれになにかを感じてもらえれば、それだけでこのシンポジウムは十分に評価されるべきだ、ということにならざるを得ない。実は、それ以上のもの、つまり、一定のスジで結ばれることはできなくても、会員が共通したイメージを抱くところまではゆけるのではないかと期待したが、結局は、その人なりになにかをつかめれば、というところで終わってしまったのが実情である。

そこで私なりに感じた問題点を書いて、まとめたい。

まず、1～3回のシンポジウムを回想してみると、さきにも書いたが、第1回目が最も意欲的ムードに支配されていたように思う。これは、お互いが理解し合うという機会であったということと、当学会が生まれたばかりで、将来への期待がかなり大きかったためであろう。そこで、そういう盛り上がり次の会へとつないでゆくのは私たちシンポジウム部会のメンバーの意欲と創意性ということになる。しかし、その点で必ずしも十分ではなく、続いて開かれたシンポジウムは第1回目に比べればおざなりでマンネリ化したといわざるを得ない。その点で責任を感じるが、なによりも、出されたさまざまな問題を整理して次に引きつぐという努力が不足していた。そのために、同じような問題がくり返し論議されることが多く、論議が深まらなかった。もちろん、問題を整理するためにも、深めるためにも、互いにかなり率直に議論しなければならぬが、寄り合い所帯的な性格から脱却しきれずにいる現状では多くを望めないのも当然かもしれない。

さらに、「日本人と交通」というテーマはたしかに魅力的なテーマではあったが、それぞれの会員にとってどれだけ切実なテーマであったかということになると、かなり疑問が残る。このテーマは学際の研究にふさわしいということで選ばれたわけだから、自分の専門分野の中だけで考えればそれほど切実なテーマではないはずである。従って、問題の重要性はくり返し語られたが、どうしてもなんらかの結論を得たいという意欲が必ずしも十分ではなかった。このことは、私たちが学際的研究というものを、自分が専門分野の研究のカラにとじこもらないためのひとつのいましめにする、という程度にしか受けとっていないことを物語っていることになるかもしれない。そうして、こういうシンポジウムには、学際的研究の意欲を刺激する役割もあるわけだから、はじめからそれほど成功するはずがない、という弁解につながってゆく。もし、そうだとすれば、今後に大いに期待したいところである。

4-1 ソフト研究と学際

次に、交通問題で最も問題になるのは人間またはソフトの研究が欠けていることである、という指摘は至るところで行なわれた。もっとも、この問題は交通問題に限らず、現代の諸問題が論じられるときにはよく指摘されることである。物質文明ということ

ばで表徴されるように、現代は科学技術と経済の発展に先導されて、人間はその流れについてゆくのに精一杯であった。そういう状況の中での反省が行われている。文明が発達すると文化がすたる、といわれることもあるが、文明そのものの発達もゆきづまりつつあるということで反省せざるを得なくなったのである。

しかし、この頃、さまざまな問題がゆきづまると、それはソフトの面での配慮が欠けているからだ、というのが口ぐせになっている傾向がある。そういうことによって、問題をそれ以上掘り下げることが停止してしまうのである。ソフト、つまり人間はとらえどころがないものであると決めつけているので、このままでは相変わらず、ハードの面だけが独走してゆくことになりかねない。その方が都合がいいという人たちも少なくないので、「ソフトが欠けている」と口にすることが免罪符になる可能性も強い。

3回のシンポジウムを通じて、やはり、「ソフトが欠けている」ということはよくいわれたが、それはもちろん問題を回避するためのいいわけではなかったはずである。しかし、そのソフトの面がどれだけ掘り下げられたかという点になると疑問が残るし、そのために討論そのものが発展しにくかった傾向を見落すわけにゆかなかった。たしかに、ソフトの研究はこれからであるから、そのために努力しようと決意することも必要である。しかし、決意したというほどの真剣な空気はそれほど感じられなかった。

それだけではなく、ソフトの研究は遅れているにしても、全くそれがいいわけではない。シンポジウムに参加していた会員の中には私も含めてソフトの研究者といわれる人も少なくない。しかし、そういう人たちが、ソフトに関する討論の中で特に大きな役割を果たしたというわけでもない。ひかえ目な人が多かったということもあるかもしれないが、人間の研究も抽象的にすぎるか要素主義に走りすぎているせいか、現実には生きている人間の悩みに具体的に答えられなくなっているのではないかという疑問を抱かせた。そういう意味で、ソフト面の研究にはハードが欠けている、ともいえるかもしれない。

他方、ソフトの話となると、むしろ、専門外の会員の活発な発言が目立った。たしかに、人間については誰でも語れるはずであり、その中には専門家の立場からは素人くさいと思われるものも少なくないにしろ、たとえば「くたびれる」というようなことばから真実に迫る話が展開されたことは、さきに説

明した通りである。この辺の事情も考慮して、学際的な研究の方向を真剣に考えるべきであった。このシンポジウムを通して、学際を横断的に結びつける糸は人間の研究であると気づいたはずである。

4-2 日本人の掘り下げ

次に、このシンポジウムでのテーマは日本人だったわけだから、一般的な人間だけではなく、日本人について語られたわけである。はじめに説明したように、日本人を語ることによって、具体的に人間を語ることができるとも考えられた。しかし、そのわりには、日本人についての掘り下げが浅かった。交通とのかかわりで日本人が語られはしたが、そこで指摘された特徴や傾向がどこから生まれてきたかというところまで追究することはできなかった。そういう面を専門的に扱っている分野に、近年さかんになりつつある日本人学または日本人論がある。それらも決してそれほど進んでいるわけではないが、このシンポジウムでもそれらとの関連を十分につけながら話が進められれば多少は整理されたかもしれない。祖父江氏や吉田氏が提起した話題を十分に受けとめ得なかったともいえるかもしれない。

特に、石油危機以後に顕在化した日本人の現代の曲り角についての論議が不足していたように思う。これからの日本で最も問題になることは、日本の西洋化がこのまま進行するのか、日本特有の傾向が前面に出てくるのか、もし後者だとすればどういう傾向が前面に出るか、という問題である。交通機関は西洋化の代表的なものであるから、この種の問題を論じるにはきわめてふさわしい素材であると思われる。そのわりには、そういう論議は深まらなかった。このような問題意識を抱いている人が参加者の中に少なかったということの意味しているのかもしれない。この学会には「国際」の名がつけられているが、これには足もとをしっかりと見きわめるために遠くを見つめるという意味も含まれているわけだから、「日本人」がシンポジウムのテーマに選ばれもした。そんなわけで、いままでの西洋化現象をどのようにとらえるかについてももう少し考えるべきではなかったか。いわゆるハードの面というのは西洋から流入してきたものが少なくないわけだから、ハードとソフトとの関係と結びつけて考えることもできたはずである。要するに、このままでは、少なくとも交通機関やシステムに関しては、これからも西洋化の一端をたどることになりそうだ、との感を受けた。

そこで、このシンポジウムでもくり返し問題にな

ったモータリゼーションまたは交通の哲学だが、このままでは、文明が発展するに従って文化も哲学もすたれることにならざるを得ないのではないか、という危険を抱かざるを得ない。少なくとも、日本ではそうなるのではないかとと思われる。そういう点で、ハードの専門家がソフトの重要性に気づき、ソフトの専門家がハードとのかかわりも重視してこの学会が発した意味は大きいといわねばならない。そうして、そのはじめにこのようなシンポジウムが持たれた意味も大きかったと思われる。

しかし、このシンポジウムは、はからずも、この学会または学会員のテストペーパー的な役割も果たすことになった。つまり、このシンポジウムに参加した会員はそれぞれに、この学会のこれからの見通しと、その中で自分が果たす役割について、それなりの思いをつかむことができたと思われる。それはさまざまであろうから、簡単に総合して結論をだすことはできないが、駿河湾地震予測の表現を借りれば、この学会の急発展が明日おこっても不思議ではないし、しばらくこのままで続くかもしれない、ということになるだろう。