

## シンポジウム「交通をめぐるジレンマ」

森田 孝\*

現代における急激な社会変貌過程のなかで、とくに「交通をめぐるジレンマ」の把握とその克服の根本方向の明確化は、関連諸分野の英知の結集と、従来の学問分野を超えた根気強い討論を必要とする緊急な課題である。今日、交通問題は社会や人間の諸問題から切り離しうる問題領域ではなく、政治・経済はもとより、教育・文化とも直接的に密接な関連のなかに現れている。交通をめぐる多様なジレンマ状況を捉え、克服する方向もまた多面的、力動的でなくてはならない。

## Symposium "The Traffic Dilemma"

Takashi MORITA\*

In our modern society with its rapid changes, to take hold of the traffic dilemma and then to clarify a basic course to overcome the issue, is a most urgent matter, necessitating the unified wisdom of the fields concerned and intense discussions differing from that done only in an academical context in the past. Today, the traffic issue cannot be separated from other social and human matters. It has a close and direct relationship, not only to politics and economy but also to education and culture. We must thoroughly grasp the diverse situations with respect to the traffic dilemma and overcome the problem, with its many aspects in an energetic way.

## 1. はじめに

「交通をめぐるジレンマ」というテーマのもとに、昭和52年9月24日、経団連会館において開催された国際交通安全学会第4回国内シンポジウムにおける討論を総括的に紹介し、その評価と展望を得ることが本論の目的である。この仕事は筆者の力に余ることではあるが、そもそも本学会に初めて参加した筆者に、かかる仕事が割り当てられるということ自体が、この学会の並外れた自由かつ学際的な性格を物語っている。シンポジウムは、まさに終始きわめて自由な雰囲気の中で進行し、午前10時から午後4時までの日程は滞りなく有意義に展開した。

このテーマ設定の経緯は詳らかにしないが、それは現代の社会に生きる者にとって主旨説明を要しないほどに日常のかつ広範にわたる緊急な課題であることは言を俟たない。冒頭における野口薫シンポジウム部会企画委員長の発言に見られたように、当シンポジウムはトリレンマであるかも知れぬ現代交通問題をめぐる諸矛盾の直視を、53年9月に予定されている国際シンポジウムへの第1段階として構想され企画されたものである。

交通をめぐる現代の人間が陥っている問題状況

のなかに、どのようにジレンマを見出すか、また、そのジレンマをどう克服せんとするか。そもそもジレンマとは何であるのか。ジレンマとは、およそ人間が生きていくかぎり、そして自覚的に生きようとするかぎり、いつでも人間にとってさまたげに顕わになってこざるをえない現実の現象形態であるとするならば、ジレンマとは、ただ単純にそれを脱却して、無憂郷に至りうるが如きものではないであろう。しかし、だからと言って、ただ楽観ないし達観して放置することもできない。なぜなら、拱手して放置すれば、たちまち状況は閉塞状態に陥り、交通システムについて言えば、たちどころにマヒ状態が拡大し、または思わざる破壊的な反機能に導くであろうからである。そのような両面を、そもそもジレンマは持っているのではないか。一人の発言者はジレンマとは、「波乗り」の波のようなものだと述べた。乗り越えても乗り越えても新手が現れる。また他の者は、ジレンマがあるからこそ人は生きる、それはむしろ生き甲斐のようなものだと発言した。それゆえに、現代に生きる者は、そこに現出してくるジレンマを鋭く剔抉して、その克服の方向を明らかにするという課題の前に立っている。しかし人間にはまたジレンマ耐性とも呼びうるものがあって、それゆえに一方ではジレンマに直面してうろたえることなく対処しようと同時に、その耐性に固執ないし安

\*大阪大学教授（哲学）  
Professor, Osaka Univ. (Philosophy)  
原稿受理 昭和53年1月7日

住すればジレンマに対する必要な感受性の欠如を意味する鈍感さの危険に陥ることになるであろう。その境界線をどこに引くかは、取り上げる事例によって異なるであろうから一律に決定することは困難であろう。第1セッションの司会である詫間晋平氏の発言にもあったように、このジレンマ・トレランスには民族性による相違が見られるであろうし、さらに細かに見れば都会と農村とで異なり、また緯度による地域差があり、さらには成育歴を反映した個人差があるであろう。また交通手段が未発達であった時代と現代との間のジレンマ・トレランスの相違を文化的に論ずることもできるであろう。

このシンポジウムに先行する第1回から第3回までのシンポジウムで、「日本人と交通」というテーマのもとに積重ねられた討論が、今回の「交通をめぐるジレンマ」において焦点づけられようとしたと理解されるが、上述したように、ジレンマをどう捉えるかということが、実は対象的に一義的な把握を拒むものであり、これに対応する人間の問題を抜きにしてはその問題状況を把握しえないという性格をもっている。ディスカッションの全体を通して、この問題のそうした相貌が、かなり多角的に浮彫りにされた。ただ個々に指摘された問題相互間の連関は、時間の制約もあり、十分に明確になったところとまでには至らなかったように思われる。しかし、交通をめぐるジレンマは、まさに多面的であって、ただハードとしての交通システムの整合性を求めるという一元的な解決の試みだけでは克服しえないという見通しは、最初から出席者のなかにあったと思われるし、ますます明確になったように思われる。

## 2. パネル・ディスカッションの要点

今回のシンポジウムは、3人のスピーカーによって基本的な論点が提起され、それぞれのスピーカーに対して各2名のコメンテーターが発言するという形で、まずパネル・ディスカッションの3つのセッションがもたれ、その後、セッション別に各3名のプレゼンテーターによるオープン・ディスカッションが展開され、最後に全体討議をもつという形式で進められた。

まず3人のスピーカーを中心に進行したパネル・ディスカッションは、I: 心理学者の望月衛氏の「交通の心理分析」、II: 社会学者の辻村明氏の「発達する交通のDysfunctionについて」、III: 高速道路調査会常務理事の武田文夫氏の「交通のジレンマについ

て」の順に問題提起がなされた。その詳細は本誌に掲載されているので、ここではその要点を摘記するにとどめるが、いずれもきわめて内容豊富な発表であった。

まず望月衛氏は、交通問題を扱うには系統的な心理学の立場からというよりも、むしろ多少外れた所から見る必要があるのではないかと前置きして、1) スピードは快感を伴うものか、2) 日本人のメカ・マニアの源泉、3) 人間と乗物の「分離」と「一体化」、4) 乗物と空間の一体化、5) 公共企業の交通と個人の行為の問題、の各論点について興味ある話題を提供した。

1) については、人間に2通りあって、スピードを喜ぶ人間と、そうでない人間とがある。それは成育歴に関係していて、幼児期に三輪車、それから自転車、そしてジェット・コースターと進む体験のなかで、スピードと快感とを結びつける人と、逆にそうした体験に乏しいとか、克服しがたい事故に出遭うとかしてスピードを嫌う人とに分かれてくる。一般に、這い、立ち、歩く成長の過程に見られるように、人間は2本の脚で移動することを喜ぶものであるが、乗物と結びついて特殊な体験が生まれる。自分を押しさえ切れなくなるところを乗り越える臨界点をもつという点で、スピード感とリビドーの満足とは類似点をもつ。望月氏は、このようなスピードに強い人間と弱い人間（たとえば通常、女性も）がそれぞれに別の意味で事故を起こしやすいことを指摘した。

2) 深層心理学的考察は、さらに、日本人のメカ・マニアぶりにも挙げられた。万年筆、カメラ、時計、オートバイ、自動車、ステレオといったメカニズムを自己の領分の代償として、青年期のセルフ・アイデンティティの代償として、それらを使用するというよりもむしろひとつの成人シンボルとして、「いじくる」だけという心理を、十分な意味で個人主義に徹しえない日本人の特性として見ることができる。交通問題を考えるとき、車を自分と一体化するという心理が多分にあると望月氏は指摘した。

3) 乗物のなかでの運転者と乗客の姿勢、座る方向についての考察は、その歴史的変遷と絡めて興味ある話題であった。スピードが増大するにつれて、運転者はもちろん乗客も乗物と一体化して進行方向に向かって身構える形になるという。飛行機がそのよい例であろう。

4) このことから、さらに人間と乗物との一体化、乗物と空間との一体化、言い換えれば乗物自体の生き物化現象が起こってくるが、人間が前に進むという機能、スピードを出すことによって大人になっていく、という考えが、ないしはそのような現象が否応なく日本においてはエスカレートするであろう。そうだとすれば今後、幼少の頃から前方視界索敵というか、移動しつつ前方のシグナルを見落とさないような知覚方式を訓練することも必要となるであろうと指摘された。

5) 近代的な交通手段を自分の文化のなかから生み出したのではなくて、外から、完成した乗り物がそのまま輸入されてきた日本では、そのような公共交通手段を、自らのものとして乗りこなすということが、あらゆる意味で不十分であり、そこから今日の交通ジレンマが生じたのではないかという論点が最後に指摘された。

以上の論点に対して、コメンテーターである合田周平氏からは、日本人はじっくりと物事を考える時間も余裕もなく、熱しやすく冷めやすいという傾向があることが、主として上述の5)の論点にかかわって述べられた。岡部冬彦氏からは、日本人はもともとスピードの好きな国民ではなかったし、狭い国土ではもともとスピードは不向きであって、文学の世界でも、『風とともに去りぬ』のようにテンポの早い小説とはちがって、日本の文学にはスピードがない。また日本人のメカ・マニアはたしかにそうだが、実用的でなく、形ばかりのものではないのか、といった意見が開陳された。

次に第2セッションに入って、辻村明氏からは、社会学でいう、社会のメンバーが予期していないマイナスの結果が生ずる **dysfunction** (逆機能) の概念を手がかりとして、交通において、よい成果を予期して、発達を促進する努力が重ねられるにもかかわらず、マイナスの結果が導き出されるという交通のディスファンクションをまずジレンマとして捉えたい、という問題提起がなされ、次の3点が指摘された。

1)は、交通によって結ばれる2点間の相互依存関係の上昇に伴うジレンマである。つまり、交通の発達に伴って2点間の相対的独立性の喪失と社会全体の高密度化の結果、一方では快適かつ能率的な生活が保証されるが、他方において、そのバランスはますます脆弱化し、部分的障害が容易に全体の機能の

麻痺につながる。交通の発達→社会の脆弱性というジレンマを生む。これに対応する克服策として、環動物のうち、たとえばミミズのように部分の相対的独立性を保つこと、部分が切れてもなお生きていけるようにすること、具体的には、文明の利器のない生活に慣れておくこと——それは別言すれば、文明のなかに生きる人間自身に身体的、精神的な両面において、自活力をつけておくという教育的課題である——が提唱された。

2)は、地方文化の問題である。さきの、交通によって結ばれる2点を、中央と地方と考えれば、交通の発達は地方文化を破壊し、中央文化による画一化をもたらす。交通そのものは価値にかかわらず経済性とのみ結びついて、むしろ、中央への求心力として働く。地方文化そのものの育成が重要であり、地方によいものがあれば、交通はまた遠心力としても働きうるのである。

3) 車が発達して、スピード・アップされてくれば、人間の精神にもさまざまな影響を及ぼし、**social speed** によるノイローゼ、離婚などの病理現象が出るというように、その累積結果に大きなマイナスがないか、このジレンマを長期的に捉えてみる必要があるのではないか。

辻村氏の問題提起に対して、コメンテーターの石井威望氏は、長期的累積の効果論は面白いけれども、工学の立場からすれば、さしあたりスピード・アップしないしはそれが引き起こすソーシャル・スピードが、はたしてディスファンクションを起しているかどうかを考えるという、より短期的効果論がまず重要であると発言した。仮りに長期的に考えて、石器時代から現代までをとってみても、たとえば衣服による環境温度変化への適応の変遷が、人類にとってプラスかマイナスかははわからずに断じがたい。火の利用にしても、プラス面はもちろん測り知れないが、火傷の原因としてはマイナスであり、さらに料理に用いられるプラス面も、最近明らかになってきているように、そのことが発ガン物質の生成に関係するというマイナス面をもつ等の指摘がなされた。これは、人間をとり巻くジレンマは、簡単に二者択一的にプラス面のみをとって楽観することを許さず、またマイナス面のみを見て後退することも許されない、むしろ矛盾や葛藤こそが人類の文化を前進させる原動力たりうるということの指摘であろう。

これに続いて、筆者自身がコメントを行なったが、それは論点を明らかにするために、そもそもジレン

マ(Dilemma)とは何か、を考察することを提案したものであった。ジレンマとはディ・レンマ、すなわち〈2つのレンマ〉であり、レンマとはギリシア語の〈ラムバノ〉、すなわち、「つかむ」とか「とらえる」という語から来ている。たいていは手でつかむ、ときに暴力で奪い取る、さらには心の手でつかむ、つまり把握するとか、理解するという意味を含んでいる。したがってジレンマというのは2つの力、ないし2つの考え方が同時にひとつのものを掴み取ろうとしている形である。西洋では、このレンマの思想よりも、ロゴスの思想が中心となって展開した。ロゴスは、「数え、秩序立て、話す」という意味の〈レゴ〉から来っていて、形式論理学でいう肯定、否定の二値論理が中心であるのに、レンマの方は、むしろ具体的に物事をとらえようとするという点で東洋の思想の中核をなして来たといえる。しかもディ・レンマは東洋では、ロゴス的には背理であっても、不合理として排除されるのではなく、現実を捉えるものとして積極的に評価される。印度哲学では、テトラ・レンマが成立するほどである。こうした東洋的な現実観が背景となって、現代の日本人の心性のなかには独特なジレンマ耐性がある、本来、是非の論理のなかから生まれた機械文明との対応において著しい不適合を起こしているのに気づかないではないか。日本人の心性とジレンマの捉え方の特質を考慮に入れることが、辻村氏によって指摘されたような、さまざまなジレンマを克服する基本的方向を見定めるために必要であろうとするものであった。

続いて、第3セッションに入って、スピーカーの武田文夫氏から大要次のような問題が提起された。

1) まず交通のオーバー・ユース、すなわち交通は本来、一般に考えられているよりもはるかに高価なものであるのに、安い交通という観念が定着してきたがゆえに、交通の使い過ぎ、したがって多量の交通を前提とする都市構造と経済地域構造を生み出してきた。通勤定期の割引が都心における大量安価な労働調達を可能にし、都心での過集積と住居地域の遠隔化を招いた。交通費が今日以上にかさむのは、現状のままではやり切れないにしても、ここで指摘された問題点は基本的に重要であり、対策としては、ここでも繰り返されたミミズの発想への転換の必要、すなわち地域自立性を高める方向へと時間をかけて変えてゆくことの必要性が印象づけられた。

2) 公共性と企業成績のジレンマ。これはオーバー・インヴェストメント、すなわち、過剰投資のジレンマである。交通は、それがもつ公共性のゆえに公共的な規制を受け、また公共的な補助を受けているが、そのことから企業としての自主性を失い、従業員の志気の低下をもたらすと指摘された。

3) 空間のオーバー・ユース。交通活動は空間多消費型であり、その汚染の波及空間までを含めて、その空間利用に対する十分な対価を払ってもなお経済性を主張しうるプロジェクト、自らがつぶした空間を自分で再創出しうるプロジェクトのみを採用するべきであろうと提案された。この発想は、一見するところ、結局は有限な空間をことごとく交通の網のもとに置くという点では、ジレンマの根本的解決には至りえないように思われるにしても、環境問題と交通の高度の経済性ととのバランスを可能ならしめる未使用の空間がなお存在する限りでは、放置してジレンマを拡大し、その矛盾に晒されるよりは有効なものであることをだれしも認めないわけにはいかないであろう。

4) 広域と狭域の対立とジレンマ。このジレンマの指摘は、空港・新幹線・高速道路などの広域プロジェクトが、広域の多数住民に薄く広く利益をもたらすのに、その被害が特定の狭域の少数住民に濃密に集中し、受忍の限度を越えるというジレンマに関するものである。前者の利益を後者に転移せしめることの困難、多様な被害救済の内容に即応しうる行政機構の欠如などをどう克服するかという課題が指摘された。

5) 最後に武田氏は、道路をよくすると交通量がふえて元の木阿弥となるから、道路の拡張を止めよという悪循環説に対して、もしも交通者が第三者の迷惑費用を含んだ総交通費用を負担するならば、そのかぎりにおいてこの悪循環のジレンマは迷信であると結んだ。

以上の論点に対して、まず岡並木氏は、2)について、マス・コミの責任を取り上げ、公共交通手段だから一人でも多くの利用者を、と考えてきたことの矛盾を指摘した。人間の現実、さまざまなジレンマに満ち満ちているのであって、ジレンマそのものが現実だと考えて計画のなかに持ち込む必要がある。筆者自身、さきに述べたコメントのなかで、西洋的論理は是か非かの論理中心であり、東洋的、したがって日本的心性のなかには、是非の論理と、是と非の両立を許容するジレンマ、ないしはテトラ・レン

マをも積極的に肯定するという思想伝統があることを指摘しておいたが、岡氏はここで、現代の日本人は、むしろヨーロッパ人よりもさらに短兵急に、是か非かで割り切ろうとしているのではないか（筆者注：たとえば大都会における市電の全廃の如きはそうであろう）、むしろ新たな意味での多面的な考え方を追求する必要性を指摘し、西田哲学の絶対矛盾の自己同一の経験的実証が必要ではないか、と発言した。

最後に宮川洋氏は、今日の日本で本当にジレンマがジレンマとして取り上げられているかと疑問を提起し、日本人にとって、車はやはり外から与えられたものにすぎず、現前しているジレンマをはっきり見ていないのではないかと、として次の諸点を指摘した。官僚制のタテ割り構造が、本来各官庁間に伏在するジレンマを取り上げえない仕組みになっていて、たとえば都市のジレンマは根本的に言って行政的には取り上げえなくなっていること、また地域間格差の問題や都市内エゴイズムの問題など、これだけ都市相互が密集しているのにすべて未解決であること、またオーバー・ユースの問題について、本当に必要ならば、経済性を無視してでも財政的援助が必要な場合もあるだろうし、それに対する国民的コンセンサスが必要であること、などがそれであった。

### 3. セッション別オープン・ディスカッション及び全体討議の要点

続いて、オープン・ディスカッションに移ったが、第1セッションに関連しては詫間氏の司会で江守一郎氏、池田義雄氏、滝沢清人氏から発言があった。江守氏は、ジレンマは個人生活に関するかぎり、混雑しても待てばよいし、いやなら外出しなければよいので、ジレンマはないと達観。スピードについては、物理的スピードとはとまる<sup>1</sup>ことを前提しているからこそ出せるのであり、ブレイク・アップを伴っているが、社会的スピードにはブレーキがない故に不安を生み出す、と指摘。池田氏は、交通事故の問題に関連して、運動神経を開発し、生活の基本的ルールを守るというしつけや教育が重要である、と望月氏の問題提起を発展させる発言を行なった。これについて江守氏から、両親の責任論だけでは駄目で、罰金を強化することが不可欠であり、またモラルは大切だが、恐怖の体験が必要だ等の反論があった。恐怖体験については活発な意見の開陳があった。付言するならば、戦後、歩行者の右側通行の原則が立

てられたが、今日、大都会そしておそらく小都市でも、この原則は日本人のなかからほとんど脱落していて、日常的レベルでの交通ジレンマをかもし出しているように思われる。最近の調査で、横断歩道も渡らず、歩道橋もわたらず、適宜に状況を判断して車道を横断するという交通行動が、70%を超える歩行者に見られるという結果も、これに関係しているように思われる。このことは歩行者の場合について言われたのであるが、車の運転者についても、言われるであろう。恐怖体験や罰金強化も一案であり、必要であろうけれども、今日の日本人の人間形成にとって、社会的秩序を生み出すための行動原則の確立の必要性は、きわめて重要な課題であり、交通ジレンマを見極めてゆく際に見落してはならない観点であると思われる。

報告の途中にいささか私見を差しはさんだが、ここで、フロアーからの質問があり、年齢・性別によるスピード快感の調査、暴走族の心理、また日本人のスピード感覚と諸外国との比較調査が問題となり、野口氏から研究の現状について、組織的な調査結果はまだ存在しないが、大阪・京都での調査から年齢とスピード快感との相関ははっきりしたこと、またスピード快感といっても、ただスピードの問題ではなく、状況を自分がどのように制御し支配するかが快感の原因として重要であること、ある外国の医学者が述べているように、車ほど自分の存在を確かめさせるものはない、結局自分の能力を極限ぎりぎりのところで確かめようとするという心理が働いていること、したがって分別や結果への見通しがつけられる年齢になれば、スピードを出さなくなる、などの点が提示された。

滝沢氏は、望月氏の「欲望」と安全弁の問題について、恐怖感体験が現代ではますます稀薄であるために衝動性に傾くという点を取り上げ、特定の社会の病理をおさえることによって人間の病理を問う必要を指摘した。これに対して望月氏は、暴走族のメカニズムには単にセクシュアルな満足感を求めるといふより、祭りのおみこしの心理があることを指摘した。

第2セッションに関連して、野口氏の司会によって岡田清氏、長山泰久氏、小口泰平氏から、それぞれ発言があった。岡田氏から、個人と社会との間には、古くはアダム・スミスによって言われたように、放置しておいても予定調和が成り立つという思想がある。しかし、公共重視と自家重視とは調和しない

ので、たとえばイギリスの交通政策は、1)経済発展と国民生産に寄与すること、2)弱者を扶助しつつ社会システムとして維持すること、3)まさにジレンマを露呈した環境問題において、交通⇔安全のロスを最小限にすること、以上の3点を主要な目的として推移してきたが、実はこの3つの目標は相互に矛盾する。マルサスは人口と食糧という2つの変数で人間社会の将来を考えたが、かれはこの2つの変数を対立概念として捉えたから悲観論に傾いた。辻村氏の論はマルサス的であるが、もしも調和を見るならばスミスのたさかろうという主旨の発言があった。これに対して辻村氏は、調和論か対立論か、均衡か対立かという2つの流れが確かにあるが、社会の問題の解決は、波乗りの如くであって、次々に乗り越えなくてはならない。放任するか努力するかの問題であると述べた。

長山氏は、日本人の心性と結びついて、同じ空間でもその使い方が西欧におけるのとはちがう点を指摘し、歩車道の区分があっても現実には使う人は一向に分離して使おうとしない。そこにジレンマをジレンマとして自覚しないという傾向が見られるとし、このような状況に対してどう対処すべきかを問いかけた。辻村氏は、ふたたびミミズ方式を強調し、中央文化と地方文化を考えたときに、放置すれば交通発達は求心力にしか働かず、地方文化を破壊するから、遠心力として活用するために地方での努力が必要だと述べた。

小口氏は、地方文化の破壊という交通ディスファンクションについて、埋もれた文化を甦えらせるという積極的な面を取り上げる必要を指摘し、文化の画一化の原因は、ただ交通の発達に帰せしめるよりも、人間の幼少の頃からの教育の問題ではないかと発言した。

第3セッションに関連しては、越正毅氏の司会で、堀内数氏、中西睦氏、中島源雄氏からそれぞれに発言。堀内氏は、車交通の利便と交通事故の危険とは生まれた現代人のジレンマ状況について、それが車というハード・ウェアの安全性の工学的追求による解決の可能性と、メーカーの経済性追求との矛盾によってさらに複雑になっていることを指摘した。中西氏は、個人としての人間の交通便益には際限がないが、集団としての人間にとっての交通効果・便益をどう計算するかという問題があると指摘し、その計算の合理的方法を見出すことによって、その合意に基づいてよりよいものを求めてゆくという方向

において葛藤状況をより長期的に見る必要を述べた。最後に中島氏は、交通問題が車の魅力と公共の場での交通事故や騒音・排気公害などの問題との間で板ばさみになっている点を指摘し、このジレンマ状況の困難さを具体的に指摘した。車の運転者が道路料を支払うのは容易であり、またダム建設の場合のように、村民と都民とが被害者・受益者として明確に区別されうる場合にはまだしも取り組みが容易であるが、交通問題においては、被害者と受益者との区別がつけがたいところに、交通をめぐるジレンマの解きがたさがある。とくに受益者をどう固定するかということが交通問題においては問題である。ここで交通における個人と公共との問題をめぐって種々議論があった後、全体のオープン・ディスカッションに移った。

野口氏、詫間氏、越氏の司会で、それぞれの立場から3つのセッションの問題のまとめがなされた後、フロアを含めて全体討議がもたれたが、今はその詳細を再録することは断念せざるをえない。焦点は、1)交通におけるスピードの問題をどう考えるか、2)社会的・文化的な問題として、交通によってもたらされたスピードの問題をどう考えるか、3)交通のオーバー・ユースと交通整備⇔交通混乱の悪循環説をどう考えるかの3点にあったように思われる。

#### 4. まとめと展望(個人的感想をまじえて)

人類の歴史において、交通は人間そのものの歴史と同じほど古い。道と道とが交差するところに町が生まれ、文化が栄えた。交通が文化を生み出し、文化を支え、また文化を伝播した長い歴史をわれわれは辿ることができる。しかし、現代、とくにこの最近の半世紀の間に、人類の生活は大きく変貌を遂げたが、それらの変化のなかでも、交通に関するそれはもっとも著しい拡大と質的变化をもたらしたといえるであろう。交通——とくに今世紀における車交通——が成立する場としての道、ないし道路の変貌は、50年前を、いや30年前を想い起こしうる世代の人ならば、まさに隔世の感をもたざるさえないであろうし、またその手段である乗物の急速な開発は想像を絶するほどの便益を人類にもたらした。と同時に量的にも飛躍的に拡大した大量の輸送手段の開発は、かつてない環境破壊、大気汚染、騒音発生など深刻な問題を発生せしめた。戦時を上回る交通事故による死亡・傷害者数の増加は、日常の生活を不断

の戦争状態に陥れている。現代の社会における経済生活は、もはやこの大量の交通・輸送なくしては不可能であるが、それはこのような広範にわたる環境汚染、事故の拡大とひきかえなのである。

「交通をめぐるジレンマ」をもっとも総括的に捉えるならば、それは現代文明社会において交通そのものが占める膨大な役割と不可分であろう。しかも、この巨大な変化とジレンマは極めて短時間のうちに拡がり、顕在化してきたものである。現代では交通問題はあまりにも巨大な問題となったがゆえに、人間の経済・政治の問題と広範にわたって直接、間接に関連していて、それらと無関係には論じえない。さらにそれは文化の内容そのものにもかかわり、ひいては人間それ自身の問題とかわっている。

このような急激な変化のなかで、人間を個人として見れば、さしあたり人間は、自らを変化せしめることなく適応する（たとえば、単純に新しい乗物の利用者としてその便益を受ける）か、それとも自己の適性を開発しつつ適応する（たとえば、その交通手段を操縦し、運転する）かする。そのような個人的適応は広範に自由にゆだねられていて、その便利さの選択が許されており、原則として葛藤を生ずることもないであろう。しかし、社会的に見れば、このような交通機関の開発に伴う都市機能の分散・集中過程のなかで、人々は否応なく都心から遠く離れた住宅地に住み、都心における労働の場へ通勤することを余儀なくされるという形で、交通ジレンマに巻き込まれている。交通の発達、今日世界的な規模で新たな分散-集中による産業・経済機構の再編成を促しつつある。そこにも同様なジレンマを見出すことができるであろう。それは約言すれば、人間の社会の各部分の自立性の喪失を意味している。今回のシンポジウムで、この問題はしばしば環節動物的な部分の自立性への要請として述べられた。ヨーロッパの各都市、各地方において見られる頑固なまでの自己に対する誇りと自立性が、もともとは日本文化にも存在したはずであるのに、開国以来、一挙にそれを否定して中央集権化へと向かった日本の場合には、その国土の条件と相俟ち、さらに戦後の経済優先の復興のなかで、極度に稀薄になっているだけに、交通ジレンマの克服に際しての最も緊急な根本的課題のひとつとして、この問題はもっと突込んで考えられなくてはならないであろう。

このように見れば、交通とは決して単に物資や人間の輸送と移動のことであるだけではなくて、精神

的な交流を含めて考えなくてはならない。根本的に言って交通は、いわば人間相互の交わり(Kommunikation)なのである。(そして交わりとは、かつてある哲学者が言ったように、ただ一方的な関係ではなくて、究極的には「愛しながらの戦い」であり、そこではじめて相互の真の対話が成立するようなものでなくてはならない、と言うべきであろう。)その意味で、交通によってもたらされるものは分散か集中かという問いは、ただ or で語られるべき選択肢としてではなく、分散も集中もという、and で語られるべき多元的統合であるという議論が、本シンポジウムでも聞かれたが、さらに突込んでいならば、交通によって結ばれる各地方の自立性の尊重、相互の交流の円滑化、新たな文化の創造に資しうするためには、交通の機能における、この and は単に並列的なものではなくて、それ自身ジレンマをはらんだ力動的なものであることが再認識されなくてはならない。

ジレンマというのは、さしあたりは何か板ばさみの状態であり、身動きがとれない状態のことであるけれども、視点を転換すれば、そこには多元的な展開への可能性が秘められている。矛盾であり、身動きがとれないのは事態を平面的にのみ捉えようとするからである。ディ・レンマもテトラ・レンマもむしろ東洋的発想であるのに、さしあたり都市空間の立体的構造化による、矛盾的状态の多元的克服の試みは、最近の欧米におけるその徹底的な追求のなかで、単なる思想にとどまらずして現実のものとなりつつある。(たとえばミュンヘンにおける都心部の高速地下電車網と歩行者地域、ショッピング地域の立体化の試み、パリにおける「アゴーラ」計画、またウィーンにおける「オアシス」計画、アメリカ各都市の多様な空間立体利用計画などを参照。)ジレンマ耐性を、問題に対する鈍感さにすり替えて、問題状況の平面処理(たとえば時間制によるだけの「歩行者天国」、「都心オフィス街の昼休み時の車絡み出し制」などはそれである)だけで能事終れりとするのは、依然として畳方式、フスマ方式の一時しのぎにすぎないように思われる。

(追記:文中各参加者の発言についての要約は、筆者の受け取り方が反映して、その真意を歪めていることを危惧する。またその他にも多くの有益な発言があったが、取捨選択はいずれも筆者の主観によるものである。——筆者)

## 講演要旨＝第1セッション

## 人間の問題の位置づけ

望 月 衛\*

Mamoru MOCHIZUKI\*

## 1. 交通心理学のおかれた立場

“交通心理学”の名は、ドイツではかなり前から *Verkehrspsychologie* として心理学辞典に現れていて航空を含まずに主として自動車交通を扱うとしている（航空心理学はむしろアメリカで早くに *aviation psychology* として唱えられている）。Innsbruck の D. v. Klebelsberg 教授は、76年版の心理学辞典(Dorsch, F. 編)の交通心理学の項に、この学問は応用心理学の1領域で、交通事象の中の心理学的な法則性を見出されるものを対象とし、実際問題に資すべきものとし、本来なら道路交通、鉄道、航空、航海を含むべきだが、道路交通を主対象とし、それに関する他の工学面、運転技術等の研究と共同すべきものとしている。<sup>1)</sup> その研究の主要問題は、a) 行動分析（運転の際の感覚運動面、その記述、評価、事故研究を含む） b) 人間工学（自動車の進歩に即応した訓練、工学面への応用を含む） c) 運転能率（アルコール、薬物等の作用の研究） d) 運転適性 となっている。

ドイツでは航空心理学 *Luftfahrtpsychologie* はあまり目立っていない。

アメリカの航空心理学は *Air Medical Service* の中に含まれ、主として適性選抜面で活動したのだが、それは共にテストを標準化して *point-system* を採用したので、医学、心理学の *section* を別個のものと考えずに共存し得たのであろう。その代り適性の判定が操縦教育（特に技量面）にあまり関係をもたなかった。

ドイツでは医学と共生はしていなかった。特にナチ・ドイツの心理学は *Simoneit, M. (1896~1962)* が“国防心理学” *Wehrpsychologie 1933*、に主張したように国防を目標にしている、指揮者 *Führer* としての操縦者を考えたので、むしろ精神上的の教育の観点で資格を扱っていた。<sup>2)</sup>

もちろん、日本でも“交通心理学”はたぶん大阪大学の人間科学部の専攻として発達したのが最初で、航空心理学の方が古い。これも適性選抜を主として

いたが、*point-system* はとらずに、いずれかといえば個人の性質を記述、評定することに重点をおき、適性と教育とは関数的な関係にあると主張され、心理学は（陸軍では）現場の教育にかなり関与した。しかし心理学的なテストの信頼度、妥当性についての啓蒙は当時から盛んになった統計的な方法を用いてなされた。<sup>3)</sup>

交通心理学とくに自動車交通を主にするその出發が後になって起こったのは、自動車が大衆の物として著しい発達をみたため、航空の“鳥(超)人”の適性を探るのではなくて、よほどの事情のない限り運転が免許される事情のために、適性研究よりも事故頻発者の特性発見に重点がおかれたり、一方、道路工学や車の性能、運転性といった *system* 間の交流が容易であるところに航空と全く異なる事情がある。

したがって私は、心理学者が心理学者らしい研究姿勢をとるのは当然ながら、他の学の *system* との交流を保つために、なまじ心理学の名をつけない方がよいと思っている。本学会のようにオープンな交流の機会をもつことは“交通学”のために望ましいことと考える。

環境心理学は心理学ないし交通心理学と深い関わりを持つべきものだが、まだ体系化されていないというべき状態で、双方ともまだ隣接している学問同士がオープンな関係にある。その状態をむしろもっと続けているべきであると思う。

## 2. スピード耐性の問題

人間が独力で発揮できないスピードをもつ乗り物を駆使すること、それに伴う危険その他の害を考えると、人間の適応能力はかえって人間生活を破壊するものかもしれない。その適応の仕方のことであるが、われわれの仲間には、スピードに強い者と弱い者がいる。<sup>4)</sup> 例えばスキーで、ある程度のスピードになると、転ぶことも出来ないような“支配された” (*beherrscht*) 状態、心理的な制御の効かない状態があり、それがどの位のスピード段階で達するのかは個人差が著しい。車の場合も、私の例でいえば難しいコースに入るとステアリングだけをやっていて、

\*国際商科大学教授（心理学）  
Professor, International Commercial College (Psychology)



アクセルを踏むのを忘れ、動かないでいる。教習所では、そういう心性の者にはまず直線コースを走らせてスピード感を味わわせる必要があるだろう。全部をそのように教育するのではなく、質問法によるテストを初めにやってから始めるべきであろう。その点、適性面の知見なしに運転教育をするのは無駄と危険が多いといえよう。

スピードは、それを自分が出して「スピードに乗った」状態になれることは快適である。刺激を自分に加えてしかも制御を失わずにいられるようになることで、自己確認が出来る。スピードに耐えて制御しおせるか、スピードに酔って更に加速するか、それをセーブして自己を失うまいとするか、怖くてとても手が出ないか、その事情は性的な興奮にも似たところがある。というのも男子の不随意なオーガズムは、猛烈に速い乗り物でスリルを味わった瞬間に起こることが知られている。霊長類ならよく見られることであるが、性行動はかなりの紆余曲折を経て満たされる。「動物はどれも交媾のあとはみじめなものだ」*Omne animal post coitum triste Galenos* というのが性のダイナミックな経過であるが、有意に制御の出来る状態で快感をなるべく長く持続させるというのは、スピード感ときわめて似ている。なかなか難しいことだが、スピードに対する態度と性的態度の関係は心理学の方法だけでも調べられよう。

自動車事故を起こしやすい人物の中には、やたらにスピードを出し過ぎる「ワルノリ」型と、スピードを過度におさえたり、ためらったりするために追突事故をひき起こす型とが（他にもあるが）あるということである。

高速道路では、制限速度は明示されているが、人によっては制限速度に達しようにも達せられないで「流れに乗れない」人のいることを考えなくてはならない。例えば、これに幅を持たせるような措置が必要なのではないか。

自動車に乗る人にもいろいろな個人差があるが、定期に運行される公共の交通機関を利用している主として「通勤サラリーマン」との差は次第に明らかになってきた。上尾事件のような騒ぎが起こることは外国の環境心理学書にも取り上げられているが、一般に日本人は今では公共機関でおとなしくなっている。大正時代には少なくとも飲食・喫煙をするな太ももを出すな等々の禁令が市内電車内に大きく掲示されていたものだし、10年ぐらいい前までは国電内の禁煙も励行され難かった。今は私の経験する限り

では禁をおかす者が少ない。いわんや窓から物を投げたり、飲食する者もほとんどない。それも車に乗ってシートの中を個人の支配できる空間と考えている人たちと較べると、まことに対照的である。

通勤サラリーマンは職住離間のためにかなりの時間を、毎日、そしてそれを何十年も続けて定期公共運輸機関に身を任せている。これは当人にとっては大きな意味をもっている。（私も一日の $\frac{1}{2}$ 位を電車に乗る生活をすでに半世紀近く続けているのでいうのだが）あの束縛に耐えられない人々は車を利用したいだろう。車に乗るのは *ride*、*drive* 等というが、いずれも衝動的な行動を含蓄しており、電車に乗るのはむしろ *take* で、そうした意味をもたない、むしろ受動的な言葉である。公共の運輸機関は広義の「制度」であって、通勤人種はいつか制度化(*institutionalize*)された人間になってしまう。自動車の運転者は、行為の選択肢が多く、受動的に制度にべったりついてしまうことはないのである。ことに日本のように、欧米でかなり普及し、進歩してきた車を輸入して一部のエリートだけが利用していた時代の影響が残っている国々では、そうした、いわば二分化傾向は強いのではあるまいか。

### 3. 自動車と自己の同一化

ここでも自動車と青少年、とくに男子の欲求と結びつけて考えてみたい。日本の男の子で、都会の影響をある程度受け、ある程度の経済力をもっている家庭に育つものが、ほとんどすべて欲しがめるものは、小中学校では万年筆、時計、ついでカメラ、ラジオ等のオーディオ製品、オートバイ、自動車…といったところである。いずれも日本において発達の著しい製品であって、産業の目玉になっている。

1) これらは各人が自分で使うもの、身につけていてめったに他人に貸さないものである。使っているうちに本人の性質にあうように変化してくるものもあり、また使いこなした者でないとはわからないメカニズムをもっていることも多い。そういう品物は持ち主の *self* の一部分になってしまっているのである。

2) 日本の子供、ことに男は、家庭で自分の財産を持っていない。親と共に住んでいる家はいずれは跡を継いで自分の物になることが多いものである。「自分の物は親のもの、親のものは自分の物」と考えて貯金までも融通するように、子供にテリトリーが確立していない。女は「嫁入り道具」を別に持っていることもあるが、男にはそれすらない。そこで自分

しか使えないものを所有していたい。

3) それらの品物はいずれもメカニズムが凝っていてそれをいじくる(manipulate)ことに興味を持てる。男の子が自分の体の各部分に解剖的な興味をもつことと関係がありそうだ。彼等はそれで、例えば性行動の代理をしているようにも見える。例えば、カメラを欲しがるのは思春期が多いが、カメラそのものには性をあらわす多くの用語が使われる。Lens(玉) iris(絞り) exposure(露出)などはそうだし、フロイトのいうネクタイと同じに、それは頸にかけて体の前面の中央にさげ、それに望遠レンズを立てる形状などもシンボリックである。多くの者は撮影するという目的よりも、そういう“メカ”をもてあそぶことにかなりの重点をおいている。それは男のオトナを表すものだから子供用カメラや、女用のカメラは売れない。ブラック・ボディが好まれる。だがそれはdriveをもっていない。そこでオートバイや車は“カミナリ族”になり得るのである。

4) 車の類は“移動空間”で、どこへでも自分の空間を持ってゆくことが出来る。それは既述のように自分で管理・占有の出来る空間である。ステレオなどのオーディオ類にしても、やはり音によってある

空間を占拠することができる。ヘッドフォンをつければ、他人の言うことは受けつけない姿勢をとることができる。おまけにそれがおとな達に操作のできない、興味のもてないものであれば、そこに自己を主張することが出来る。日本風の家屋の構造などもそれに関係しよう。

かくして車というメカニカルな、しかもパワーをもった、個人性の高いものが青年に好まれる。

そういうわけで、車をはじめ上記のようなメカニカルな物は、自分の一部分になる(自己同一化)。だからちょっと車を傷つけただけで果たし合いをするようになる。これは日本の男性の満たすことの難しい欲求を満たしてくれるもので、独自の意味をもっているとする事が出来よう。

#### 参考文献

- 1) Wörterbuch der Psychologie, herausgeg. von F. Dorsch, 9. Auflage, Hans Huber, 1976.
- 2) Simoneit, M. Wehrpsychologie, 1933. (“国防心理学” 望月衛 訳, 昭18, 中川書房刊)
- 3) 日本の航空兵の選択法は残った資料が少なく、むしろ Geldard, F. A. and Harris, Ch., Selection and classification of Air crew be the Japanese, The American Psychologist, 1946. 205-217に詳しい。
- 4) 運転適性研究会: 運転適性からみた安全指導, 全日本交通安全協会他, 昭51.

## 第2セッション

### 発達する交通のディスファンクション

辻村 明\*

Akira TSUJIMURA\*

ここでいうジレンマとは、論理学でいう両刀論法、つまり2つの命題の間に矛盾がある場合をいうのであろうが、ごく普通には“板ばさみ”というように理解してもよいだろう。これを社会学にひきよせて考えれば、予期しないマイナスの結果をもたらすディスファンクション(dysfunction: 逆機能、マイナスの機能)であるとみてよい。ディスファンクションとは、よかれと思って採用したある政策に、予期せざる悪い結果がうまれることをいう。交通においても、今日では、その発達にともない、より便利に、より快適に生活を送ることができるようになった反面、マイナスの結果もうまれてきている。以下、交通にまつわるディスファンクションの例を3つほど指摘してみたい。

まず第1に、交通が発達するという事は、2つの地点間に交流が生まれるということである。つまり、その2地点が相互依存関係を高めていくことになる。その結果、生産性の向上や高能率化、便利性などのさまざまな効用が生じるが、しかし、相互依存が高まるということは、逆にいえば、それぞれの独立性が失われるということにもなる。そして、2地点間の関係をこえて、社会のあらゆる部分が相互に依存しあうということになると、そこにはたいへんに密度の高い社会がうまれるということになる。

そのような高密度社会は、それがノーマルに機能している限りは、たいへんに便利であり、快適であるが、しかし、近代テクノロジーは事故や故障などを絶無にすることはできない。そこで、ある部分でいったん事故や故障が起ると、全体が関連しあっているために、それがただちに全体に広がり、全体とし

\*東京大学教授(社会心理学)  
Professor, Univ. of Tokyo (Social psychology)

での機能が簡単に麻痺することにもなりかねない。

先日のニューヨーク市での停電騒ぎでは、交通機関や電気はもちろん、とりわけ電気冷蔵庫が使用不能になったことからパニック状態がおき、スーパーマーケットが略奪されるというような状況まであったようである。このように、高密度社会は便利な反面、非常に脆弱性を持っているのである。これには、どのような対策が考えられるのだろうか。

ミミズをヒントに考えてみたい。ミミズは、切断しても、それぞれの部分が生きている。輪の連りからなる環節動物であるため、からだの部分部分が相対的な独立性を保っているのである。これを社会にもあてはめてみてはどうか、と私は思うのである。つまり、社会を構成する各部分（これは、例えば家庭であっても、コミュニティであってもよいと思う）が相対的に独立性を保ち、それだけでも生きていけるというような形にしておくことが必要だと思うのである。

かつて、ベトナム戦争において、アメリカ軍があれだけの近代兵器を用いて北爆したにもかかわらず、北ベトナムはねをあげなかった。私の推測では、それは、ベトナムがまだ近代化する以前の社会であり、各部分が独立して生きうる社会であったためである。逆に、アメリカや日本など高密度社会では、あるキーポイントを一撃されると、それだけで完全にまいてしまうというところがあるように思われる。その意味からも、文明の利器などのない原始生活に慣れておく必要があるのではないかとと思われる。

第2には地方文化の問題がある。2地点間の交通を、中央と地方という形で考えてみると、現在の日本では、東京などいくつかの大都市の近代化された文化が、地方にまで万遍なく浸透しているといえよう。その結果、地方文化が破壊され、文化の画一化が起こるという問題が生じている。

仮に文化が画一化されても、別にあしたの生活に困るということではないのでかまわないではないかという議論も成立するだろうが、しかし、多様な文化が各地に存在することのほうが、旅行をしていても楽しいし、生活に潤いがもてるという意味で、望ましいことであろう。

この点については、田中角栄元首相も「日本列島改造論」のなかで、過密と過疎を同時に解消する方法として、全国新幹線網や高速道路網を計画していた。引用してみると、「全国新幹線、高速自動車の働きは地方の人間を大都市に吸いあげる求心力から、

大都市の人間を地方に運ぶ遠心力へと転換する」といった部分がある。ここでいわれていること自体は大変結構なことであろう。それが結局裏目に出てしまったのは、やはり、文化に対する認識が欠落していたからではないだろうか。つまり、文化の潤いということで博物館なり劇場なり建物をつくっても、中味がなければ何もならないということである。

結局、東京にない文化を地方に作っていくという努力が欠落していたために、せっかく作った新幹線や高速道路が、再び地方から東京へとエネルギーを吸収する求心力に作用してしまった。

ところが、交通や道路は、元来中立的なCommon Carrier(Common Carrier:誰でも共通に使える運送手段)であるから、中央に来やすい道路はまた、地方にも行きやすい道路であるはずである。そこで、もしある地方に東京にはないユニークな文化があり、それに接触しようとするれば、皆東京から地方にいかざるを得ず、また行きやすくなっているということである。そのひとつのいい例は、最近山梨県がミレーの絵画「種蒔く人」を購入したことでであろう。これを東京へ貸出することなく、必ず甲府でしか見られないようにしておけば、中央高速道路で交通の便は非常によくなっているため、みな甲府に行くことになる、行かざるを得なくなる。このようにして、はじめて交通や道路が遠心力の方向に働くようになるのである。このように、たった1枚の絵でも、その利用の仕方によっては人々の移動に大きく影響を与えることができるのであり、東京にはない文化が地方にあることによって、交通網を求心力から遠心力に変えていくことが可能になるのではないかと考えられる。

ここで、やや話は横道にそれるが、地方文化の発展に尽力している人びとのいくつかを紹介したい。

高崎に群馬交響楽団というオーケストラがある。「ここに泉あり」という映画で有名になったため、御存知の方も多いと思うが、このオーケストラは、山間僻地の小・中学校を訪ねて、生の演奏を聞かせる「移動音楽教室」という活動を続けている。これを隣県の長野県、新潟県にも広めようという運動があり、私もこれに一枚加わっていて、先日新潟県の奥地にある町の体育館を訪ねてきた。会場は全部板張りで、イスなどももちろんなく、20kmの遠くからやってきた生徒たちもおり、みな足をかかえる格好で、じかに座って演奏を聞いていた。おそらく、彼らにとって、生のオーケストラの演奏を聞くのははじめ

ての経験であろうし、中には、これが最初にして最後の経験になるような生徒もいたであろう。私はこうした運動に大変な感動をうけるのである。このように、東京に頼らず、地方で頑張っている人びとがいるのである。

もうひとつは、新潟県中蒲原郡にある北方文化博物館の館長の例である。博物館の分館が新発田にあり、そのすぐそばに、国の重要文化財に指定されている足軽屋敷がある。一般に、文化財というと、触れてはいけない、使用してはいけないといった禁止条項が多いものであるが、その館長の哲学によれば、本当に文化財の意味を理解するためには使ってみなければならぬということ、実は1カ月ほど先の研修会開催の時に、集った研修者を実際に足軽屋敷に宿泊させようとしたのである。そのことを県の係りに申し出たら、とんでもないということ、反対されたが、しかし彼は文化庁に直訴して結局OKをとってしまったという。このこと自体、大変画期的なことであるが、そういった東京にはない文化の維持、利用方法などで、独特な活動をしている人もいるのである。つまり、このような文化の維持と発展をめざす努力があってはじめて、交通網も遠心力の方向に働くのではないかと思われるのである。そして、そこまでやってはじめて、本当の「日本列島改造」が実現するのではないか。

最後に、やや実証は難しいことかもしれないが、車が発達し、スピードアップされることによって、人間の精神状態にいろいろマイナスの影響があるのではないか、という問題を考えてみたい。特にこの問題については、現在当学会の研究プロジェクト(地域文化特性による運転者行動の差異)で、ソーシャルスピード(社会的速度)というようなものを現在提案していることもあり、交通機関だけでなく、社会全体のスピードアップによって、ノイローゼ、自殺、離婚、犯罪、事故など、さまざまな社会的病理現象が多発するのではないか、ということを考えている。つまり、交通の発達の結果、われわれの肉体的なり精神的なり、何かマイナスの結果が起こってはいないのだろうか、といったことも考えてみなければならない。

また私は最近、戦後日本のベストセラーの分析を行なっているのだが、そうしたもののひとつに「ノストラダムスの大予言」という本がある。この中に、興味深いことが記述されているので、やや神秘めくが言及しておきたい。

ノストラダムス(これはフランス語のノートルダム *Notre Dame*、私たちの貴婦人という意味であるが)という人物が、1558年に「諸世紀」(*Les ciecles*)という詩集を出版し、この中で数々の予言を行なっている。しかも、それらの予言がことごとく的中したというのである。例えば、彼が当時仕えていたフランス王アンリ2世が、10年以内に死に、しかもそれは脳の障害によるものであるという予言をした。それがたまたま10年目の最後の晩、つまりもう一晩明ければ10年目を越えるという最後の晩に、家来と槍の試合をし、その槍が頭にあたって、アンリ2世は死んでしまったというようなことがあったらしい。このことは、非常に有名な事件であつたらしく、ラファイエット夫人の「クレーヴの奥方」や、アンドレ・モーロアの「フランス史」でも言及されているそうだが、そのノストラダムスが、車に関してもいくつかの面白い予言をしており、しかもそれが当たっているようなのである。

アンリ2世の王妃であるカトリーヌ・ド・メディチは、大変に馬好きで、彼女はラ・シュバル・マニア・ベル(*La Cheval Mania Belle*)、つまり“美しき馬気狂い”と渾名されていたそうであるが、その王妃がノストラダムスに、乗りものとしての馬の将来についての予言を求めた。そこで、ノストラダムスは、4頭立ての馬車(キャロッセ: *Carrosser*)よりももっとスピードの速い乗り物が、馬に代わって登場するであろうと予言した。しかもそれはキャロッセよりもっと速いから略してキャロ(*Carro*)と名付けておくと言ったというのである。これなど考えてみると、車のカー(*Car*)を連想しているわけで、車が馬に代わったというのは、まさに予言通りである。

更に、王妃がそれはいつ生まれるかとただしたところ、350年後であろうと答えた。350年後——つまり、この20世紀がそれにあたるのである。

そして、更に不気味なのは、鉛によって魚がひん曲がってでてくるであろう、というような予言もしているのである。これなど、車の発達によって、排気ガスの公害問題まで予言されていたとなると、ますます馬鹿にできなくなるように思われる。尤も、そんなものは後からつけたコジツケだという人もいるであろうが。

しかし、この古めかしい予言のことはさておいても、交通の発達もたらす長期的なマイナス効果というものも、少し考えておく必要があるのでは

ないかと思うのである。

最後は余談めいた話になってしまったが、しかし、短期的には実証できない問題でも、長期的な問題意識から認識しておく必要があるのではないかと思われる問題を提起した次第である。

### 第3セッション

## 交通のジレンマ

武田 文夫\*

Fumio TAKEDA\*

### 1. 交通の使い過ぎ

交通サービス、特に鉄道交通サービスは、過去においてきわめて安く提供されてきた。その最大の理由は、初期において巨大な開発の利益が存在したことである。私鉄の場合がその典型的な例である。ある時期に爆発的に生じた都市の急膨張は、郊外の田畑山林を急速に市街地化した。そこに既に安い値段で鉄道を敷き、沿線土地を広く取得していた私鉄に対して、それは年々増加する旅客数と巨大な開発利益とをもたらした。それによって、旅客1人あたりのコストがきわめて低廉になり、諸物価の上昇の中にあつて、運賃は低位を保ち得たのである。国鉄についても事情は似ている。

しかし、今や状況は一変した。

開発可能性は急速に減少し、乗用車などに旅客を奪われ、交通サービスの質の向上（混雑緩和など）への人々の要求は高まる一方である。その要求に対応して複数線化などの容量増大投資を行えば巨額の費用が必要であるが、それによる旅客収入増は、もはやあまり期待できない。人件費のみは年々大幅に増大していく。このような現在の目からみると、今までの運賃は、今後のあるべき、あるいは必要となるべき運賃水準に比して異常に安かったといわざるを得ない。

しかしながら、現在の都市構造や経済の地域構造は、その異常に安かった交通サービスを前提としてできあがってきた。いわば交通の過大使用を前提としてできあがっているのである。通勤定期の大幅割引などの人為的政策が、それをさらに加速した。それは通勤の異常な長距離化、つまり住宅立地の遠隔化、スプロール化を促進し、また一方、都心企業が

遠隔地からの大量の通勤労働力を安く獲得できる基盤を提供して、都心への機能の過度の集中をもたらす一因ともなった。

都市に限らず全国的なスケールで考えても、産業の地域的な分業を可能にしたのは、やはりこのような安い交通手段だったといえよう。(トラック輸送もまた、利用者が通路費を十分に負担しているとはいえない。)

そして今や交通自身がその負わされた任務の重さに喘ぐようになった。たとえば、すでに述べたように大都市通勤鉄道や地下鉄の能力増強や新線建設はもはや巨大な赤字を伴わずに実施することが不可能となった。東海道メガロポリスにおける貨客の動きも、すでに容量の限界に到達しつつあり、しかもその増強はきわめて困難である。交通が安く提供されすぎたために、その安さを前提として、交通を沢山使う住宅立地・産業立地が行なわれ、そして今度は交通自身がその任務に耐えかねているという、これは一種のジレンマといえよう。

以上のことは、今後の方向として職住近接、大都市の多極構造化、地域の経済的・文化的自己完結性の強化などを示唆するものではなからうか。あるいは辻村氏のいう「ミミズの体質」への変化を多少とも示唆するかもしれない。

私はそのような方向について、はっきりしたイメージをまだ持っていないし、また中央集権的な方法でそれを進めることに賛成もしない。今いえることは、ひとつのアプローチとして、交通に適切な価格をつけること、つまりコストを忠実に反映した高い値段をつけることによって、交通のオーバー・ユースを前提とした地域構造を次第に改めていくことが望ましい、ということである。

### 2. 公共性と企業成績

\* (財) 高速道路調査会常務理事  
Executive Director, Express Highway Research Foundation

ここでテーマは、公共性と企業業績とは結局両立しないのではないかと、ということである。交通が公共の手で運営され、あるいは補助・規制を受けてきたことには理由がある。交通の公共性、自然独占という性格（同じ地域に2本の鉄道を敷けば破滅的競争になるのでそれを避けねばならぬという事情）、費用逓減の性格などが、その理由である。しかし一方において、鉄道網というような交通システムの運営は、きわめて高度な管理能力を必要とする。面的に広がった広い現場で、大勢の旅客、荷主に対するマーケティングやキメ細かいサービスの提供を行ないながら、全体としてシステム的な時間通りの運行を行なうのであるから、一面において高度なシステム管理能力と、他面において従業員ひとりひとりのすぐれたイニシアティブとが必要とされる。この2つの面を両立させるのはもともと困難なことであるが、そこに「親方日の丸」主義、大組織の官僚性、大組合のフェザー・ベディング(Feather-bedding: 日本流に言えば合理化反対)などが加わったら、どうなるだろうか。さらに、公共性の名の下における各種の政治的圧力、たとえば閑散路線の存続、拡大投資による再建方策(不採算新幹線やフレートライナーの拡大)、運賃値上げ抑制などが加わったらどうなるか。経営者も従業員も、責任感と個人のイニシアティブとを次第に失って、システム全体が病むことになるのではなかろうか。

自動車に対する鉄道の社会的有用性や公共性を強調して、その復権を唱える声世の中で高まるにつれ、ちょうどそれに反比例して現実の鉄道の成績が悪化していったと、私には思えてならない。そのような景気の良い復権へのかけ声の中で、地味で憂うつな縮小再建への真面目な努力が打ち消されがちになるからである。

ひるがえって、より公共性の少ないとされる交通についてみると、繁栄しているものが多い。マイカーをはじめとして、トラック、観光バスなど、機動性、個別性、適応性を特長とし、個人・企業・従業員などのイニシアティブが発揮されやすいものが発展している。私鉄もそのひとつであるし、またタクシーも40年代後半に公共性のレッテルを外されて以来、かえって使いやすくなったようである。ここにも「公共性」対「マーケット主義」、または「中央集権的・システム的な交通」対「個別的・自由主義的な交通」の鮮やかな対照を見ることが出来る。

「公共交通」を充分尊重しながらも、現在はまだ

公営企業の守備範囲を必要最小限に抑え、公共性という観念の適用の場をきびしく限定することが必要であると、私は考える。そうした基本線に沿って、国鉄の問題については、「地域分割案」、不採算部門の縮小、経営自主権の回復などに関する意見もっているが、ここでは省略する。

### 3. 空間を奪うこと、つくること

ここで第1のポイントは「環境問題は限られた空間の配分・再配分をめぐる紛争であり、また空間の過大使用もしくは混雑現象だ」ということである。日照権という環境問題は、本質的には、平屋建ての古くからの住民と、アパート住いを希望する新来住民との間の「陽のあたる都市空間」の配分問題である。また工場による大気汚染の問題も、ひとつの空間を住空間と工業空間のいずれに配分すべきかの問題である。

それが紛争という形をとるのは、ひとつの空間への権利を主張するいくつかの用途が競合しあって、そこに混雑現象が起きているからである。これは、先に述べた交通の使い過ぎと同様に、空間の使い過ぎの問題である。なぜ使い過ぎが生じるのか。そのひとつの答は再び「空間の使用について適切な価格がついていないからだ」というエコノミスト的な回答である。

たとえば住宅地の中に立地した工場から出る煙が住民の生活空間を汚染するならば、工場は、煙を拡散するために空間を使用する権利を、代価を払って住民から買い取らなければならないにもかかわらず今まではそれが行なわれなかった。あるいはまた、もし人が工場地区の中に住宅を構え、なおかつ清浄な空気を享受したいと思うなら、煙の浄化装置の費用か、工場の移転費用を自分から提供しなければならないまいが、それが行なわれていない。

ところで交通は、それが発生させる騒音や排気ガスなどが波及する空間までを含めて考えると、すぐれて空間多消費型の活動であり、環境をめぐる住民問題を惹き起こしやすいものである。したがって、単に交通施設の用地を買い取るだけにとどまらず、騒音や排気ガスの及ぶ空間の使用料まで支払うという姿勢を持たなければならない。たとえば騒音被害に対する万全の対策、被害への補償などに適切な金額をかける必要がある。もし道路建設が緑を破壊するならば、車道の両側に植樹して緑をつくり出し、あるいはまた子供の遊び場を奪うなら、道路の上下

空間を立体的に利用して遊び場をつくり出す——これをshadow projectと呼ぶ——ことをしなければならぬ。そのような空間消費の代価を支払ってもなおかつ経済性を主張できるプロジェクトのみを実施するという姿勢が大切なのではなからうか。

さてしかし、交通は空間を奪うと同時に、空間をつくり出すというきわめてダイナミックな機能をもつことを忘れるわけにはいかない。今まで交通不便で見捨てられていた土地が、良質な交通機関の整備によって、住宅や生産やレクリエーションのための適地となり得る。わが国にも、未利用の空間はまだ大量に存在している。環境問題が、限られた空間の、多くの用途による使い過ぎから生ずるものであるならば、ひとつの有効な対策は、交通を改善あるいは新設することによって生活や生産や休養のための新しい空間をつくり出すことではないだろうか。

#### 4. 広域と狭域の対立

昭和40年代の後半から住民運動の目標が、空港、新幹線、高速道路、原子力発電などの公共的プロジェクトに集中した。その大きな原因は、それらのプロジェクトが広域的な性格をもっていることにある。それらが機能し始めてから発生させる利益は、広い地域の不特定多数の住民に、広くそしてやや薄く行き渡る。ところが他方において、それらの施設の物理的な存在が発生させる公害は、施設周辺のごく限られた少数の住民に、しかし濃密に及ぶのである。

利益を受ける側の広域の大勢の住民は、それらプロジェクトが実現するかどうかを自分の死活問題として切実に感じることはないし、たとえ感じて、自分が犠牲を払って先頭に立ってまでその実現を促進しようとは、なかなかしようとしぬ。経済学でいう公共財における「ただ乗り：free rider」の現象である。一方、被害を受ける近傍住民は、少数だが、被害が受益を大きく上まわって「受忍」が成立せず、また少数特定者であるがために団結しやすく、しかも反対することによって失うものはなく、むしろ得るものが多い（ゴネ得の可能性）という理由によって、強烈有効な反対運動を組織しやすい性格をもっている。これは推進派の「ただ乗り」傾向に対するちょうど裏返し現象である。以上が広域的プロジェクトの宿命的問題である。

これに対する有効な対策はあるだろうか。まず、受益者の集団から被害者たちへの利益の移転が考えられる。一般的には被害者への補償の費用を、交通

や電気の使用料の中に含めることによって、受益者に負担させる道がある。しかし、より直接的で有効なのは、利益者集団と被害者集団が話し合っ、その利益移転を交渉することである。ダム建設の際の地元民への補償を、受益者である東京都民が都を通じて負担することが現に行なわれているが、これはこのようなプロジェクトについての社会的コンセンサスの形成にとって有力な手段とならう。ただし、交通の、たとえば新幹線などの場合、被害を受ける地元民は東京都民で、受益者はより後進的な地域（東北各県など）の住民であって、所得もより低いといった形であるので、問題がやや複雑で困難になる。

さらに、事業主体は被害救済のための努力を惜しんではないが、その救済内容は、金銭補償から実物補償や生業保証的なものまでに至る多面的なものでなければならぬ。そうでなければ住民の多様なニーズにこたえることはできない。しかしながら現在の事業主がもっている救済のための手段や権能は、あまりにも貧弱で限界がある。わが国の行政組織の中央集権的性格、また縦割り細分化行政が中央から地方の最小自治体単位にまで貫かれていること、相互調整の欠如、などをその方向への改善に対する障害として挙げることができる。改善のために取り組むべき課題はきわめて多いといえよう。

#### 5. 悪循環の迷信

主として都市に関する問題だが、「道路を良くすればするほど自動車交通量も増加して、混雑は減らずに元の木阿弥、それどころか排気ガスは前より増えるのだから、道路の改善はしない方がよい」という考えがある。東京やロンドンなどの道路整備は、この考え方に大きく影響されているが、次に述べる理由から、誤謬があると私は考える。

まず第1に、このような考え方は交通の世界だけにしかない。仮にアンパンの需要が増えて供給が不足し、値段が上がってきたときに「アンパンの供給を増やすと値段が下がって需要を誘発し、増えた需要がまた値段を押し上げて、元の木阿弥になってしまう。アンパンの供給は増やさぬ方がよい」といったら誰もが笑うだろう。しかし、アンパンの需要を「自動車交通量」、その供給を「道路の増強」、値段を「混雑」と読みかえると、これはそのまま道路改善の悪循環説になる。

アンパンと同様、自動車交通も無限に増えるものではない。自動車の数も、人間が交通にさき得る時

間も、交通の必要性もみな有限である。その値段、つまりそれに要する時間や燃料費や疲労などが、道路の改善によって減ったからといって、交通はそんなに増えるものではない。都市内のある道路を改善したときに急激に交通量が増える場合、その大部分は、他の、より混雑した道路からの転換交通量である。東京や大阪などでは、駐車容量の限界、事務所床面積の増加の停滞などから、道路の改良は自動車の走行状態を改善するだけで、流入自動車の絶対量にはほとんど影響しなくなるところまで達している。パリ、ロンドンなどでも、道路の改善や交通管理の進歩によって、自動車の走行速度は10年ほど前にくらべて約2割上昇しているにもかかわらず、都心への流入交通量はほとんど増えていない。

第2の問題点は、この考え方をとる人が、自動車の走行状態の改善によって排出ガスの発生を相当に減らせることを無視していることである。停止・発進・ノロノロ運転の時速10キロの走行と、40キロ定速走行の場合とでは、CO、HCなどの汚染物質の排出量は、前者が2～3倍も多い。道路の拡幅や立体交差化によって、走行の円滑化を図ることこそ、最も有効な汚染減少対策のひとつなのである。悪循環論者はその自らの主張によって、大気汚染の減少への機会をわざわざ葬り去っているように思える。とくに外郭環状道路の建設は、大量の通過的交通を他の街路から取り去って自他の交通の流れを円滑化することによって、都市全体の汚染減少に役立つことが広く明らかになりつつあることを考えると、ますますこの考え方を迷信と断じたい気がする。

交通の世界にだけ、このような誤った考え方が行なわれるのは、やはりマイカーは「不急不要の交通」という無意識の価値判断が働いているからではなからうか。私はすでに述べた通り、誰かの恣意的な価値判断に基づく中央集権の統制を好まない。交通するものが、その交通に必要なすべてのコストを、通路費や第三者への迷惑費用などを含めて十分に負担する限り、そのような価値判断は不要である。そして、そのような交通の社会的費用をすべて負担してもなお交通の需要が増えるようであれば、遠慮なく交通施設の改善をすべきである、というのが私の考えである。

(3つの講演要旨は、速記をもとに講演者が再構成したものである。)従ってタイトルその他に多少の変更がある。