

シンポジウム第2回「日本人と交通」

The Second Symposium on "The Japanese and Traffic"

岡野行秀*

Yukihide OKANO

さる9月7日に行なわれた第2回シンポジウムの報告である。今回は、3つの報告と自由討論を行なった。前回の、学際的思考の場を創造するという第1段階から、より現実的な問題について学際的な立場から発言・提言を行なうという第2段階への橋渡しをするという意図で行なわれた。結果的には、必ずしも意図した成果があがったとはいえないかもしれないが、活発な討論を通じて学際的思考の場の確立には寄与したように思われる。

This is a report of the second symposium entitled "The Japanese and Traffic" which was held on the 7th of September. Three papers were presented and free discussion followed. At this symposium, we aimed to develop from the first stage where we created the interdisciplinary idea to the second stage where we would discuss the problems which will be much more concrete on the basis of the interdisciplinary idea. As the result, I hesitate to say we achieved this aim enough but I believe we could contribute to establish the interdisciplinary idea through lively discussions by the participants.

1. はじめに

去る4月に行なわれた第1回のシンポジウムは、最初の試みでもあったので学際的思考の場を創造することを主たる目的としたものであった。したがって、具体的な問題についての解決策を引き出すことを目的とはせず、研究分野を異にする会員が、それぞれの立場から発言できるようにテーマを選び、共通の議論の場を設定することを目的とした。

すでに本誌Vol. 1 No. 1において報告されたように、その試みは成功を収めたといえよう。第2回のシンポジウムの開催については、第1回の成果をふまえて具体的な問題へ一步接近することとして、将来の交通の問題を考える手探りをしてみようということになった。抽象的論議に止まらないように、今日生起している問題との関連で将来の交通の問題を考察し、そこにおける日本人の交通へのかかわり方を捉えることを意図して企画した。アジア財団日本代表のジェームス L. スチュアート氏を招いた理由のひとつは、日本通の在日外国人のひとりとして日本人の交通へのかかわり方をどのようにみとられるかを討論を通じて率直に聞かせていただくことと考えたからであった。

今回は前回とは異なり、シンポジウムの日数は1日とし、午前を3人の報告に、午後を全員参加の討論にあてた。

2. 交通問題：今日と将来

今日、われわれは種々の「交通問題」に直面している。新聞紙上に「交通問題」の記事を見出さない日はないといってもよいほどである。交通事故、国鉄をはじめとする運輸業の経営難、ストライキ、交通公害、道路・鉄道などの建設に対する住民の反対運動、路面電車の廃止等々から新しい交通技術の開発まで、記事の種はつきない。

しかし、今日の「交通問題」の生起は、過去の「交通問題」とそれに対して採用された一連の解決策と密接に関係している。戦後30年、今日の交通体系はどのように設計され、また運営されてきたのか。今日われわれが直面している「交通問題」は、過去における交通計画が不適切であったから生じたのではなからうか。鉄道の新線建設・線増、港湾・空港の建設など交通施設の整備は、着手してから完成までに少なくとも数年を要する。したがって、将来の予測を誤まればそれを前提にしてたてられた計画の遂行が新たな「交通問題」を提起することは容易に理解されよう。

将来の予測は、交通量の予測といった狭い具体的な交通現象に限定されるものではない。交通手段別の交通需要が、交通手段の利用者としての個人個人の所得水準や嗜好あるいは選好によって影響されるだけではない。非利用者としての個人個人の交通機関がもたらす騒音、大気汚染等のマイナスについて

* 東京大学助教授 (経済学)

の評価も変化するのである。

一般的にいうと、個人は裕福になるほど自分がおかれる広い意味での環境についての評価が高くなる。つまり、より良い環境に対してより高い評価を（したがってより悪い環境に対してより低い評価を）与えるのである。空港はじめ新幹線、道路などに近接した地域に住んでいる人びとが、これらの交通施設を利用する交通がもたらすマイナスについて、それによる損失をより大きく評価するようになる。今日、随所で生じている交通公害の問題は、i)人びとのこのような「環境」についての評価の変化を十分予測しないで交通施設の整備を行なったこと、およびii)あらかじめ交通施設の周辺の土地利用規制（住宅等騒音などによる損失が大きいものの立地を認めず倉庫、工場などの立地に限定するか緩衝地帯としての空地とする）が行われなかったことの2つによるのであるが、この背後に、人びとのより良い「環境」についての評価が高くなったこと、より広くいえば価値観の変化が作用していることを見逃がすわけにはいかない。先陣を承わった筆者の報告は、「日本の交通の将来」という題がつけられているが、将来の交通についてのアプローチを予測の問題に関連させて検討したものであって、上にのべた前半の問題に関するものであった。また、講師としてお招きした武田文男氏（日本道路公団常任参与）の「道路と環境」と題する講演は後半にあげた問題に関するもので、高速道路の建設に関する環境問題の解決にあたっている氏の経験に基づく報告であった。

ジェイムス L. スチュアート氏は、先進国と発展途上国の交通問題を対比させて論じ、日本人が自国の交通問題の解決だけでなく、発展途上国の交通問題の解決に寄与すべきことを示唆された。以下、3つの報告の概要を紹介する。

3. 「日本の交通の将来」

3-1 「将来の交通」についてのアプローチ

大別して3つのアプローチに分類できる。

第1は「21世紀の交通」といった未来学的な接近法である。

例をあげれば、H. ヘルマン「未来の交通」(1968) や一条幸夫「21世紀の鉄道」(1970)(*)がこれに属する。これらに共通する特徴は、プロローグが「ある日A氏は……」という形で未来のある日の個人の

交通行動の描写からはじまっていることである。すなわち前者は「プロローグ——台所へ向いながら、アンドリュー・マン氏は、居間の電子通信用パネルの『カー』のボタンを押した。彼が、ちょうど朝食を、すまずころには、町の配車基地から『電子式レンタカー』がやってきて、戸口で待っていた……。」後者は「東京—大阪六〇分の旅—1990年（昭和65年）七月上旬のある日、小島氏は東京発大阪行きの第2新幹線に乗っていた。小島氏は、東京と大阪にオフィスをもつ会社に勤務するホワイトカラーだが、週の半分は、午前中東京で勤務、午後は大阪で会議に出席し、その日のうちにまた東京へ舞いもどるといった多忙な日を送っている。10年前1980年に完成したこの第2新幹線は、東京—大阪間をおよそ一時間でむすぶウルトラ・スーパー・エクスプレスである……」とはじまっている。つまり、著者の現時点で「理想の状態」と考えているものの叙述であって、このような「理想の状態」の実現にあたってわれわれは利用可能な資源のどれほどを投入し、どのように費用を負担しているのか、ふれられていないし、またこの「未来の日」に到達するまでどのようなプロセスをたどるかが省かれている。

ひとことでいえば、技術的開発のオプティミズムを基調とするものである。

第2は、ライフ・サイクル論とも呼ぶべきもので、交通機関の歴史的発展をいわば外挿して考えるものである。すべての交通機関がi) 実験期、ii) 初期拡張期、iii) 急速発展期、iv) 成熟期、v) 衰退期の5つの段階を経て来ていることに注目する。(M. Fair and E. Williams “Economics of Transportation” 1950はその例)。

たしかに、運輸業の発展・衰退の歴史をみると、上述の5つの段階がみとめられるが、i) 交通機関の定義を狭くするか、広くするかによって5つの段階の経過が明確でなくなる、ii) このような段階を経過するのはどのような要因が働いたことによるのか、その因果関係が明らかでないなどの問題がある。将来の交通について論じるには十分とはいえない。

第3は、プロジェクト型とも呼ぶべきものである。この型には2種あって、その1つは通常、官庁によって用いられているものである。すなわち、人間、財の移動（輸送）の「概要」を予測して、それを充足するにはどのくらい施設への投資、設備の増強が必要であるか、その財源はどのくらい必要かなどを決める。長期予測は、人間の移動についての嗜

(*) H. ヘルマン、岡寿麿訳「未来の交通」1968年 鹿島出版会
一条幸夫「21世紀の鉄道」1970年 至誠堂

好の変化、所得の増加による移動の欲望の増加など、構造の変化や移動の需要に影響を与える直接的要因を考慮しなければならない。しかし、これらのことはきわめて困難であるし、正確に需要を予測することはほとんど不可能に近い。そのうえ、現実には人間や財貨の移動そのものを重視し、量的なものに捉われ、質的な面を軽視しがちであった。（この点では、第二次世界大戦中に開発されたりニア・プログラミングによる最適輸送計画の樹立の考え方と変らない。）

もうひとつは、短期的には不変として考える構造が変化することを考慮に入れ、構造変化を予想した上で需要を予測する。同時に供給面についての条件の変化も考慮して供給の可能性を予測して、需給のバランスを調整しようとするものである。（例として角本良平「高速化時代の終り」があげられる。）

この接近法は、構造変化を考慮に入れる点で現実的であるが、供給面の条件の変化—もろもろの制約条件—の予想が需給バランスをはかる方策の重要な決定要因になるので、条件の設定が適切であるかどうか鍵になる。

さて、戦後の交通計画をたどってみると、1958年の「新長期経済計画」の交通部門の計画「日本交通の現状と将来」、および1961年の「所得倍増計画」に対応する「総合的交通体系」がある。両者はともに

前述のプロジェクト型であり、経済の規模拡大を前提にして貨物、旅客の総輸送量を推定し、これを各交通手段にシェア配分をする。各交通手段は配分されたシェアに対して不足する輸送力の増強計画を策定する。

総輸送量および各交通手段の輸送量の予測に用いられている推定式は、ごく簡単な回帰式である。Fig.1, Fig.2 に示すように、予測値と実績値の乖離は言語に絶するほどであった。経済成長を低く見つめたこと (Table 1) も一因であるが、鉄道とりわけ鉄道貨物についての過大な予測にみられるように、輸送構造の変化については予測はまったく外れている。もうひとつ例をあげれば自動車保有の大幅な過小予測がある (Table 2)。

このような予測を前提に交通施設の整備を行なうとき、どこにどのような隘路が生じ、「交通問題」を発生させるか、あらためていうまでもない。今日の自動車交通をめぐる問題、国鉄をめぐる問題の少なくとも一半はこのような予測の誤りとそれに基づく交通計画に責任があるといわざるを得ない。

3-2 交通の技術的發展と社会

ライフ・サイクル論にみられる交通機関の栄枯盛衰は、もちろん技術革新という技術の進歩に負うのであるが、しかし、その背後に新しい交通手段の開

「日本交通の現状と将来」—新長期経済計画から—経企庁総合計画局編 1958
The Present and Future of Japanese Transportation
(From the point of view of long term economic planning)

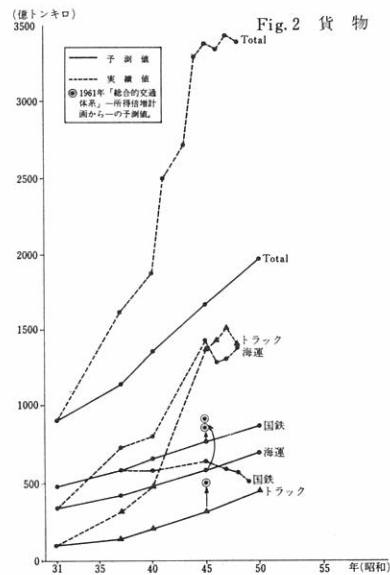
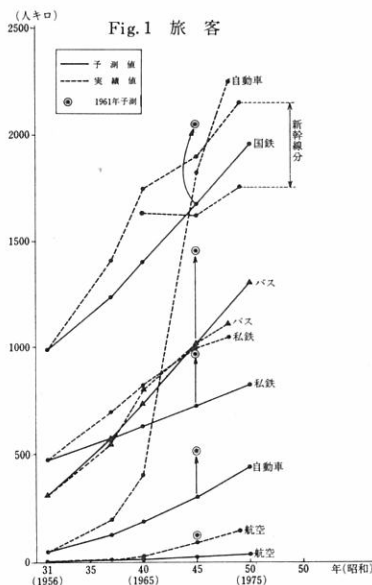


Table. 1 自動車保有台数の予測と実績 (単位: 1000台)
Data and forecasts of the number of automobiles owned in Japan (thousands of vehicles)

トラック		S. 25	26	27	28	29	30	31	32	33	37	40	45	50
	普通車	実数	118	126	138	149	156	158	165	178	188	272	389	748
	A									→	230	290	420	580
	B												→	490
小型車	実数	130	178	237	322	411	492	582	684	785	**760	**1,742	**4,222	*5,541
	A									→	1,295	1,600	1,990	2,250
	B												→	2,872

(注) *S. 49の値。 **S. 33までのそれは小型四輪、三輪の合計。 S. 37以後は小型四輪のみ。

乗用車		S. 25	26	27	28	29	30	31	32	33	37	40	45	50
	乗用車	41 ¹¹ / ₃₀	52 ¹⁶ / ₃₆	68 ²⁴ / ₄₄	91 ³² / ₅₉	113 ⁴² / ₇₁	127 ⁴⁵ / ₈₂	149 ⁴⁹ / ₁₀₀	182 ⁵³ / ₁₂₉	223 ⁵⁷ / ₁₆₆	602	1,462	6,190	*13,207
	A										405	675	1,310	2,222
	B												自1,030	

(注) *S. 50 3月末 除軽四輪、営業用は238,000台。 **軽四輪を除く。 ***自家用のみ

A; 「日本交通の現状と将来」-新長期経済計画から一経企庁総合計画局編 1958

B; 「総合的交通体系」《所得倍増計画および全国総合開発計画草案から》同上 1961

発・出現を促がした利用者の需要の変化があったことを認識しなければならない。交通サービスの需要者は、より良い質と相対的により低い価格(コスト)の組み合わせをもつ交通サービスを求めてきた。その需要を充足することが運輸業者の利潤の増大をもたらすので、技術開発が促がされたのである。

これまでの交通の発展はこのように交通サービスの需要者-利用者-のニーズを充足することを追求してきた結果であった。

しかし、今日の「交通問題」のひとつは、交通サービスの直接的消費者でない人びと-非利用者-と技術発展の関係にある。

交通サービスの消費者にとって“good”であるものと非利用者のグループにとって“bad”であるもの間には強い相関関係がある。たとえば、旅客船から航空機への転換、航空機自体についてもプロペラ機からジェット機、SSTへの転換、自転車からモーター・サイクルへの転換、バス・列車から乗用車への転換、トラックの大型・高速化など、いずれも利用者にとっての“good”を増大させるものであったが、非利用者のグループにとっては“bad”の増大をもたらした。もちろん、非利用者といえども、利用者の便益享受から間接的、2次的に派生する便益を享受していることを無視することはできないし、交通サービスの直接消費者と非利用者を、完全に2つの排他的なグループに分けることはできない。むしろ相対的なものでインテンシブなユーザーと相対的にわ

ずかしか利用しないユーザーの間の問題と考えるべきであろう。

今日、交通の技術開発は、非利用者のグループにとっての“bad”に考慮を払わねばならなくなっている。ただし、この問題は交通の技術開発だけによって解決されねばならないものではなく、土地利用の変更といった広義の交通システムの一部の改善によって解決をはかることを考えるべきである。

交通の技術開発のひとつの考え方は、バトル研究所のトランスポーターション・ギャップの考え方である。各交通手段が交通サービスの需要者のニーズを充足しているかどうかを人・キロ換算の交通需要と距離、時速、乗客あたり面積とを対比させて描く(Fig. 3)。そして、ニーズを充足していない部分、各交通手段の間にできる谷間を埋めるような交通手段を開発すべきだというのである。

しかし、交通サービスの需要は負担する費用の大きさの関数であるから、きわめて高い料金負担を伴うようなものは経営的に成立しえない。交通の技術開発とその適用にあたって、政治的あるいは経済的な利害が入り込んでくるのは、このような純技術的な問題が経済的な問題から分離して取り上げられる傾向があるからである。

3-3 むすび

政治的・経済的な利害関係が交通に影響を及ぼすとき、その媒介になるのが行政である。世界各国の運輸政策に共通した特徴は、きわめて「現状維持的」

であることである。これは法律の変更や行政介入の変更が、既存の運輸業者間あるいはそれらと新規介入者の間の利害関係を変化させる可能性が大きいからである。既得権の消極的（あるいは積極的）擁護が「現状維持」的行政を採用させることになる。しかし、技術革新をてこととする新陳代謝が常に生じており、「現状維持」的行政はこの新陳代謝を抑圧しようとする。この抑圧が新陳代謝を抹殺することはありえない。しかし、それによって新陳代謝が遅れ、遅れを取戻すために大きなコストがかかることになる。

交通の発達の歴史を見る場合「乗り物」というハードな面に目を向けがちであるが、ハードな面の技術進歩だけでなく、「乗り物」が供給するサービスがいかなる形でいかに供給されるかというソフトウェアも関与するところ大である。たとえば、イギリスの（馬車用）ターンバイクが急速に消滅したのは鉄道の出現によるとされているが、その背後には距離に比して業者が多すぎ、わずかな距離ごとに料金徴収のためのゲートが存在したこと、独占による高料金、劣悪な維持管理など、いわばソフトウェアに

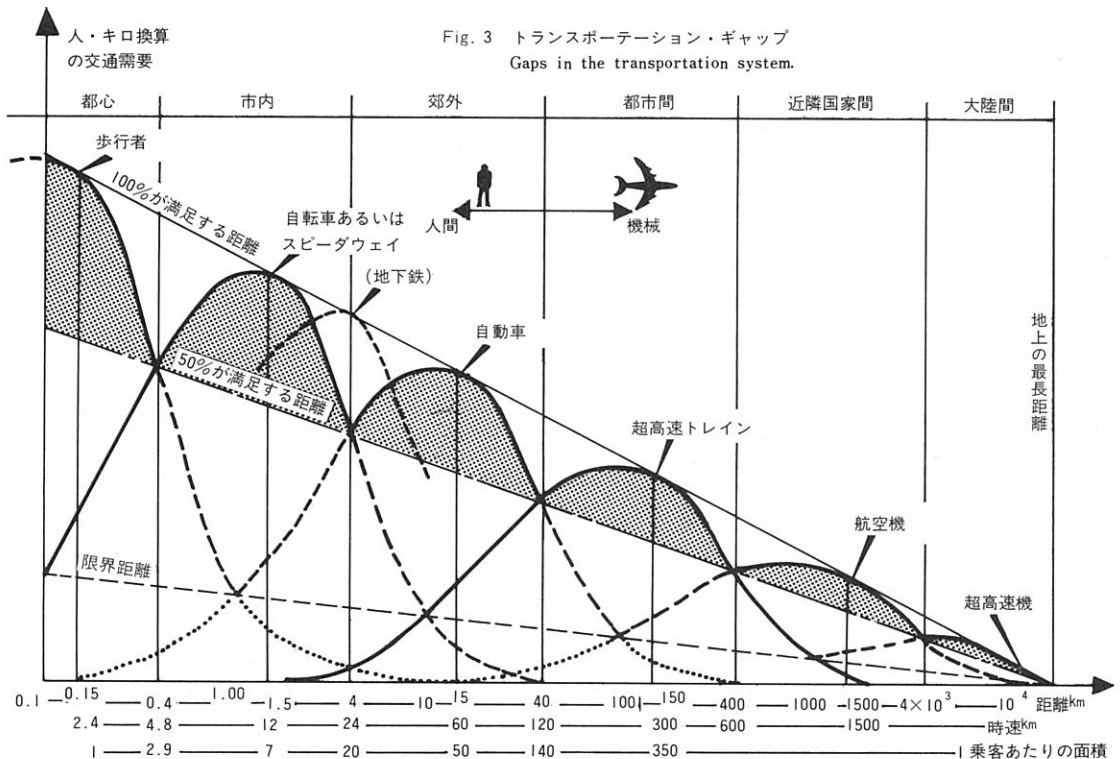
問題があったことを無視することはできない。

予測に基づいて交通施設の整備をはかるという方式の場合、予測の正確さが決定的に重要である。しかし、これまでの予測は交通市場の変化——それはハードウェアだけでなくソフトウェアによって影響を受ける——を十分に考慮したものではなかった。交通手段の選択などは人間の行動にかかわるものであり、一見ハードなシステムにみえる交通は実はヒューマンな側面も持っている。この面を無視しては、「交通問題」は永久に解決されないかもしれない。

4. 道路と環境

4-1 道路交通をめぐる問題点

わが国の貨物や旅客の交通需要は、昭和30年代には予測もできなかったほどの勢いで伸びてきた。その結果、道路についても、量に関しては国道・地方道ともすでに相当舗装され、部分的には2次改修も進んでいる。しかし、そこで行なわれている道路交通の質は満足にほど遠いものである。これからの道路計画の重点は量的な伸びではなく、質的向上におかれるべきである。



交通を円滑化し、スピードを向上させることは、運転者自身の利益もさることながら、交通が生活環境を乱さないという意味においても重要である。

たとえば、東名高速道路の完成（昭和44年）以前の、国道1号線の夜間におけるトラック交通量は約1万台であったが、現在は3,000～4,000台となっている。もし東名高速をつくらなければ、1号線には毎夜1万数千台のトラックが走るようになっていただろう。この例からもわかるように、高速道路をつくるということは、交通を効率化するだけでなく、人家が連らなっている国道沿線の住環境を改善することにもなる。異質の交通を分離して生活と交通の質を向上させるネットワーク化が、今後の道路交通計画の重点となろう。

4-2 環境の意味のみなおし

環境問題を騒音、大気汚染などからの解放という形で捉え、それを絶対視する考え方は、不毛である。本来、環境とは、自然環境に加えて、雇用の機会、収入、文化、教育・情報・娯楽の享受の機会、交通の便など、さまざまな要因一価値一からなっている。過疎地が、そのすぐれた自然環境にもかかわらず住民に見捨てられるのは、そこに住む住民が総体としての環境価値を判断しての結果にほかならない。

では、なぜ今日の日本で、騒音とか大気汚染などの物理的な面のみが強調されるのか。環境を構成する諸価値に対する人間の欲求は、限界効用でい減の法則に従っている。

たとえば、すでに高い収入を得ている人は、もうそれ以上高い収入を得るための努力を払わなくなるだろうし、交通至便の地に住んでいる人は、いまさら新しい道路をつくることに魅力を感じないだろう。そこで人々は、まだ享受していない価値を絶対視しながら強く求めるようになるが、実はその他の諸価値は従来通り享受し続けることができると無意識のうちに前提としているのである。もし、ひとつの価値を得るために、現在享受している諸価値を若干犠牲にしなければならないことを本当に理解すれば、その主張について慎重になるであろう。

事実、このような諸価値の間には明らかにトレード・オフの関係がある。都市的便宜をふやそうと思えば自然を少しつぶさなければならぬし、居住空間をたくさんつくるためには、高層化によって誰かの日照権を侵すことになる。交通計画などの公共事業は、ある価値と他の価値、あるいはある地域と他の地域の価値の関係に変動を起こす。その最終的な

結果が、それ以前にくらべてよりよいバランスになるようにしなければならない。

4-3 価値を担う主体

諸価値間に矛盾や相克が存在するだけでなく、実際には、いろいろな価値がいろいろな人間によって担われているという現実がある。大都市の住民は自然という価値を、また交通の便の悪い地に住む人は交通便利という価値を最も大切と考え、それらの価値を代表する住民になるかもしれない。

では、このような相反する利害の相克のなかで何が一番大切なのかを、一体、誰が権威をもって裁定することができるのか、それは誰もいえない。

この問題について、アメリカで2、3年前に開かれた環境シンポジウム（運輸省の委託研究に基づく）のサマリーに、つぎのように書かれている。

——この会議で出された多くの議論のなかで、完全に一致したひとつの意見は、「正しい解決」はあり得ない。ただ妥協の産物としての「解決」があるのみだ”ということである。すなわち、さまざまな価値のコンフリクトを有権的に裁定することは誰にもできない。道路は、広い意味での住民のためにつくられるものであるから、最終的にその住民たちが相互に妥協し納得して決める以外にない。

では交通計画者・道路計画者の役割りとは何か。——住民は、往々にして全体を見ることができず、また、グループによって発言力の強いものと弱いものがある。交通計画者の役割りは、いろいろな利害の代表者を適切に選んだり声なき声をグループにオルガナイズすること、そしてその声を実行可能な方法に翻訳することである。

このサマリーには以上のように書いてある。ここにはアメリカ民主主義の伝統が生きているだろう。しかし、私(武田氏)はいくつかの疑問をもつ。

まず、「住民」とは誰かという問題である。ひとつの工事によって直接被害をこうむる人だけでなく、道路を利用する人や、間接的になんらかの影響を受けるすべての人々が関係住民なのである。そうした広範な住民全体の意思を反映させるような代表の選び方や、グループ化の方法はむずかしい。特に、広域・幹線的な道路の場合ほど関係者の範囲も広がってくる。この点では、ゴミ焼却場や地元道路の建設のように、受益と被害が同一住民に帰しがちな場合とは異なるのである。広域交通の効率化という、一般住民が代表しにくい価値は、住民参加の討議の中でうまく生かされるだろうか。

第2の疑問は、経済性的問題である。国民的資源の適正配分・有効利用という点から考えた場合、いわゆる環境保護という特定目的のために、どこまで投資すべきか、という問題である。ある箇所、騒音防止施設をつくるということは、その分、たとえば、他の福祉予算を削ることにもなる。住民に最終決定権をもたせるやり方ではそのような全体的な価値を誰が代表できるだろう。やはり交通計画者みずからが、コスト・ベネフィット、コスト・エフェクティブネスの分析を行ない、その結果に基づいて代表して主張しなければなるまい。

ここで、従来の道路計画の反省を含めて、住民参加のあり方についてポイントを述べておこう。

まず、いろいろな可能性が考えられる初期の計画段階で、住民や地方公共団体の意見をきき、豊富な代替案を出して十分に討議を詰めておく。

同時に、長期的な問題としては地方自治とコミュニティの形成をすすめる、地域の問題は現地です自主的・建設的に解決するという土壌をつくる、などが必要であろう。

4-4 環境の分配と再分配

空間、社会資本、自然などが有限である以上、環境問題は、限られた空間の分配・再分配の問題という面をもつ。高層アパートをめぐる日照権問題なども先住民と新規住民の空間の再分配問題である。バイパスをつくる場合も、公害発生源の場所的移動、地価の相対的変動など多くの利害関係の変動つまり環境の再配分としてとらえるべきであり通過交通者の利益対地元住民の環境といった単純二元論では片づかない問題である。

付言すれば、住民のみならず、文化財も空間利用に対する権利主張者のひとつであるが、その研究の遅れや練達した識別を行なえない人材の不足が、空間を本来の必要以上に主張させている。

4-5 価値と利害の相克の解決

最後に、いままで述べた価値と利害の相克をどう解決するかという具体論に入りたい。

〈被害最小化の直接的対策〉○騒音、大気汚染、振動等についての発生源対策……①自動車の構造改善
②道路路線の選定、構造の工夫 ③交通の運用面（交通量・時間帯・速度の制限など）。

○被害対象についての対策……住民移転、家屋の防音工事など。

〈道路建設の再分配効果の公平化〉

環境の再分配（利害関係の変動）の結果、不利益

をこうむる人に対して補償を行なう必要がある。従来は付随的な問題とされてきたが、新しい補償原理の確立が必要である。さらに①不利な影響の発生者（道路利用者）による補償負担 ②土地の値上がり益を吸収して沿道環境整備にあてるなど間接受益者から間接被害者への利益移転 ③社会資本整備のための地方財政援助の制度化 ④土地利用規制と、それによって不利をこうむる人への救済措置の制度化、沿道土地の道路指向型施設（たとえば倉庫、工場、事務所など）による有効利用の奨励などが考えられる。

〈環境の生産〉

従来、道路建設は環境破壊の面のみ強調されてきたが、この問題を解決するのに上述の被害最小化、再分配の公平化のみで行なおうとしても限りがある。むしろ道路づくりを契機に環境を改善ないし生産するという視点が必要である。

たとえば、冒頭に述べたようにバイパスによって市街地から通過交通を取除き、混雑を緩和することができる。また、道路の地域分断作用を活用して、土地利用区分の維持に役立つよう路線を計画することもできる。

また、道路づくりと沿道開発を一体化して行なう。たとえば沿道一帯に交通集約（多発）型施設をおさめ、住宅をその外側に再配置すれば、交通の円滑化、住環境の改善、土地利用の効率化が同時に達成されよう。あるいは道路の上下・側方の空間を立体的に活用することにより、他の交通施設や事務所、地下埋設施設などの空間を経済的に確保できる。これらの一体化施行によって土の融通、捨土・土取場の有効利用も可能になろう。ちなみにミュンヘンのオリンピック会場の丘は第2次大戦の爆撃で生じた瓦礫を使って作ったものである。また道路の機能分化によって、人と人とのふれ合い場としての生活道路を取り戻すことにもなるだろう。

5. 東南アジアの海上輸送の重要性

5-1 発展途上国の運輸手段の改善を

運輸・交通手段の改善は、まず距離との戦いをいかに解決するかであろう。安全と快適さはその次の問題である。しかし両者は常に第1の目的に付随し、先進諸国では安全が距離の征服と同次元で論じられている。しかるに発展途上国では、安全はあくまで第2の目的にとどまっているのが現状である。

運輸・交通・通信の問題に関してもこのように先

進国と発展途上国とでは大きな差があり、そのギャップをうめるためのわれわれ先進国の果たすべき役割りはたいへん大きい。

その差を示すために、ややドラマティックであるが、1945年の日本を他のアジア諸国と比較してみよう。8月15日に天皇陛下はラジオで降服宣言をされた。空襲などにより状況がたいへん悪化していたにもかかわらず、日本では東京のひとつの声が一瞬に国中に伝えられた。

現在のアジア諸国で、これだけのラジオの網があり、首都からのメッセージが即座に全国に伝わる国は、まだひとつもないであろう。

また、1945年夏の鉄道網は、むろん乱れてはいたが、鹿児島から青森まで何とか行くことができた。アジアの国々では、このような輸送システムは、現在でも十分にはできていない。

仮説の域をまだ出ていないが、今日の日本、あるいはアメリカでは、輸送システムは革命的な役割りを終えたとみてよいのではないだろうか。この革命はイデオロギーないしは政治的革命ではなく、社会を動かす、社会をひっくりかえすというような意味である。

地方での教育がすんだ若者が都会に就職に行くときに輸送システムが使われるということは今でもあるが、現在の日本およびアメリカの輸送システムの役割りは、地方と都会を密接に結びつけていることである。日本のお盆のシーズンには、輸送システムによって、何十万、何百万という都会に住んでいる人々が地方に帰って、分散した家族がわずかの時間であっても交わることができる。日本の輸送システムは都会と地方の均等化——イーコライゼーションをつくり出している。広い意味での国の統一を促進しているのである。

発展途上国では——途上国といってもそれぞれに差異があるが——、輸送システムの主な役割りは、地方から都会へという一方通行であることが多く、決定的にその国の社会を分裂する傾向が強い。多くの人々にとって、自由に、楽しみとして旅行に出ることは、ほとんど不可能である。

経済的には、今後どの国も、ある程度発展するであろうが、この社会的な人間と人間との結びつきをこのシステムによって分裂させていけば、国の安定はもちろんのこと、世界の平和のためにも重大な影

響をおよぼすであろう。発展途上国の輸送システムを早急に改善し、新しいシステムを採用することの重要性は、主として以上のような論拠にあるわけである。

5-2 アジア諸国指導者たちの考え方

つぎにアジア諸国の指導者たちの輸送システムに対する考え方を若干述べてみよう。

どの国の指導者——独裁者あるいは大統領、主要閣僚——にとっても、一番の目標は国の統一であろう。しかし指導者にとってのナショナル・ユニティは、自分の支配している中央政府の統制であり、輸送システムにいくぶん力をいれたとしても、目的は地方を直接首都に結びつけようとするものである。一般市民の下部構造——インフラストラクチャー——にはそれほど真剣に取り組んでいない。それは、指導者にとっての第2の目標である経済発展についても同様であり、市民の生活の安定のため、豊かさのための輸送システムはあまり考えてはいないようである。

5-3 ウォーター・輸送システムの重要性

もうすこし、アジア諸国の輸送システムについて考えてみたい。

人間の輸送システムを考えてみると最初は歩行で荷物を担いで行っていた。しかしあまり合理的でないため、つぎに水の輸送システムを考えはじめた。文明の発展したところは、海、あるいは河川のあるところで、水を利用したわけである。

水路、海路のつぎが道路、そして鉄道となり、飛行機の時代を迎えている。

しかし多くのアジアの国々では、そのような発展とは逆の動き方をしており、飛行機の時代からはいつている。たいへん貧しい国でさえ、その国の国旗をかかげた国営の航空会社を持っている。ウォーター・輸送システムの重要性をもうすこし認識すべきこれらの国々で、このウォーター・輸送システムの発展がいちばん遅れているようである。

日本は、100トン以上の船の数が世界一多い国であるが、たとえば長い海岸線と大きな川を持つビルマは、日本の0.4%である。同様にバングラデシュは0.9%、日本の人口の5～6倍のインドでさえ4.5%とたいへんな差がある。日本の5%をこえる国は韓国だけというのが現状である。

日本、オランダなどの先進諸国の船が、これら発

展途上国の海運を助けているのであるが、今後のアジア諸国のナショナリズム、あるいは指導者の動きをみると、どの国でも根本的なトランスポーターションのシステムにはプライドをもちたいというのが共通した考えかたであろう。日本をはじめとする先進諸国は、発展途上国のトランスポーターション——ウォーター・トランスポーターション、鉄道、道路——の発展のために真剣に取り組むべき時代にはいりつつある。

しかしながら、発展途上国が個々に発展するだけでは十分ではない。とくに東南アジアではあまり効果をあげることができないであろう。やはり地域協力が大切であって、隣りの国との間のトランスポーターションの有機的な結びつきが大切であろう。こういう意味からもウォーター・トランスポーターションは重要である。

幸いにも、ここ5～6年前から、確かな基盤を持つものではないが、ASEANというセクレタリアが存在している。このASEANは、タイ、マレーシア、シンガポール、インドネシア、フィリピンの5カ国よりなり、協力関係を結び、徐々に共通プログラムをとり入れている。5カ国は、宗教の異なる点など多くの困難な問題があるにしても、行政の分野だけでなく、トランスポーターションの面でも連携を保ちつつすすめていこうと考えているようである。最近、史上初めてシンガポールの船がインドネシアの11の港に入れるようになり、たいへんな進歩をみせている。

ともかくも、1970年代における主なアジアのできごとは、このASEANというグループが結成されたことであろう。

いうまでもなく、アメリカでは、2国間援助などのこれまでの経済援助のあり方を反省して、制限されたものではない、もっと総合的な援助のあり方について考えあぐねていたところである。この現状のなかであって、アジアの国々が自分たちでこういうグループをつくり、先進国からの総合的な援助を受け入れやすい制度にすることができれば、非常にいいことだと思う。

ひとつ、将来の問題として残ると思われることは、従来は沿岸3マイルであった領海が、新たに12マイルに拡張されたことである。なかでもインドネシアは大幅な領海拡張を主張しているが、東南アジア諸国のように、狭い海峡をへだてて隣りあっている国国のウォーター・トランスポーターションにとって、

領海拡張は大きな問題となるであろう。今のところインドネシアは、隣りの国々をそう恐れていないようだから、ASEANの国々、あるいはベトナムなどの船が自国の領域内に入っても、たいした支障はないと思う。

5-4. 先進国は積極的な援助を

先日こんな話があった。アフガニスタンの新任大使が自国の鉄道建設の技術援助をしてもらうために、日本の外務省に相談した。これは、同国の隣国イラクが費用の全額を負担しようと申し出たものだったが、日本側がこの話を信用しなかったのかどうか、いつまで待っても外務省からの回答がない。しかたなしにアフガニスタン政府は、イランとの契約金4億ドルを入札に出し、フランスが勝った。そこでやっと日本側が驚いて、これは本当のことだとわかったという。

開発途上国あるいはアジアの国々の発展を考える時、それらの国々にはもっとよいトランスポーターションの制度が必要である。ASEANに対してでもあるいは他の国々に対してでも、先進国はもっと真剣に、そのための援助について考えていかなければならないだろう。

前述したアフガニスタンのように、援助を要求する相手がとくに小さな国であった場合、先進国の側に、その要求をとりあげ、それをあっせんするグループができたなら幸いなことであろうと思う。

6. 討論

3つの報告が終ってから、自由討議に移った。論議が集中したのは「予測」の問題であった。第1に予測が誤っていたために問題が発生する場合、その責任はどうなるのかという点であった。民間企業のマーケティングを誤まれば企業の存立にまで影響を与える。したがって、予測を行なう当事者の心構えがそもそも違うのではないかという指摘がなされた。第2に社会現象と自然科学の分野の予測の性格・方法についての差異が論じられた。一部には、社会現象でも一昨年に発生したオイルショックまで予測できるようであればならないし、それは情報を十分収集すれば可能であるという意見が技術系の人から出された。第3に予測そのものが、そもそも予算配分の基礎にされるといった関係から、本来の予測ではなく、政策的意図をもって作られたものになるのではないか、という指摘もあった。

また、予測の場合にかかれた情報がどのように処

理されているかということが重要であり、使われた情報と使われなかった情報、わからなかった情報を明らかにする必要があるという指摘もなされた。

これらの予測をめぐる論議から、将来の交通についてハードの面ではどうなっていくと考えられるか、また、日本人そのものの交通についての考え方、行動がどう変わるか、いわばハードの面とソフトの面の両方についての考察が不可欠であるという点では、ほぼ見解が一致したように思われた。ただし、自然科学ないし技術系の討論参加者には、すべての要因を含めた、すべての事象の説明ができるようなぼう大なモデルをつくることで解決できるはずだという考えがあるようにみえた。

つぎに、スチュワート氏が退席された後に、氏の主張—東南アジアにおける海上輸送の整備—について、海上輸送の整備が本当に東南アジアの人びとの幸福につながるようになるのかどうか、という疑問が提出された。

予測とも関連があるが、新幹線の整備が、日本人あるいは日本の社会機構にもたらす影響までわかってきたかどうか。同じことが東南アジアの海上輸送についてもいえるのではないか、援助によって整備することが果たして東南アジアの人びとのために本当

に望ましいといえるのかどうかという疑問である。

さらに、日本についても日本人がいままで受け入れ、喜んできたものを、将来もそのまま同じように喜んで受け入れるのかどうかという疑問が新幹線の問題と関連させて提出された。

最後に交通の発達とコミュニケーション・メディアの発達を比較して、後者は技術の発達によって新しいメディアが出てきても古いものが消えてしまわないで共存する形になっているが、交通の場合はどうなのか。異なる特性をもつ交通手段が技術の発達によってつぎつぎと出てくるとき、交通のメディアの特性と機能を考えてみる必要がないか、という極めて示唆に富む意見が出された。

今回のシンポジウムは、報告によって2、3の具体的な問題を提起し、そこから「日本人と交通」の問題を論ずることを狙った。結果的には、問題提起がややバラバラになってしまい、論議のための材料提供としては成功したとはいえない。

シンポジウム部会の一員として、一言いえば、第3回のシンポジウムは、この点について反省し、活発な討論の中からより生産的な見解が引き出されるように企画しなければならないと考える。