

●論壇

自動車観の成熟を待つ

糸川英夫*

The Japanese and the Automobile

— historical reflections on an uneasy relationship —

Hideo ITOKAWA*

自動車メーカーの方の話によると、いわゆる反くるまムードは日本が特別に激しいそうである。では、車の増加率が日本だけが抜群に高いかということ、西独と同じ率ということである。戦後の車の普及率、増加率が、日本と西独とではほぼ同じであるのに、西独では、日本ほどの激しい反くるまムードがないのは、どういうわけであろうか。

西独は戦後の高度経済成長期に、日本と同じような超高度経済成長をしたのであるから、モータリゼーションのスピードが日本と同じというのはうなづけるとして、問題のひとつは、その前の歴史であろう。

ドイツは第2次大戦の前から、ヒットラーが有名なアウトバーン計画を立てた。

第1次大戦後、疲へいたドイツの経済を建てなおし、慢性化した高率の失業者を救うために、ドイツ国内に高速自動車道路のネットワークを「勤労奉仕」でつくり、失業者に「仕事」を与え、産業の血管である道路網を整備し、同時に軍事力の移動を容易ならしめたことが、後年、有名なヒットラーの「電撃作戦」を可能ならしめた。

戦後、世界中にブームを呼んだ「かぶと虫」（フォルクスワーゲン）は、このヒットラーの敷いた基盤の上に勇躍誕生したものである。

同じような歴史は日本のどこにもない。

中国大陸進攻作戦はあったけれども、この作戦をシンボライズするのは、アウトバーンではなくて「どこまでつづくぬかるみぞ」であり、「麦と兵隊」であり、土と人間の足とのからみ合いであった。

東南アジアのシンガポールとか、クアラルンプールを旅行すると、すばらしい自動車道路と芝生の美しさに目を奪われるけれども、これも日本軍の東南アジア進攻のためにつくられたものではなくて、英国が遙か以前につくったものを日本軍がフルに利用したものである。東南アジア戦線で日本軍が残したのは、「クワイ河の橋」であって、鉄道輸送路である。

この歴史は日本国内でも同じであって、カゴを運んだ東海道53次のあとにつづいたのは「東海道線」という鉄道であって、馬車道ではなかった。

もうひとつ、車社会と現代の日本とのかかわりを考えるときに関係がありそうに思えるのは、都市の構造であろう。

ヨーロッパでは、平原が多いから、都市は必ず城壁がめぐらされていた。

日本は山岳が多いから、山間の狭路に「関所」を設ければ防衛線は簡単にできた。

日本では、城は城主の個人的な邸宅であり、ここにだけ濠と城壁があった。あとの「城外」の町並みは、敵の進入を阻むために、ことごとく迷路のように設計され、ひとつの町と、次の部落の間には、点々とハタゴ屋や茶屋が並んでいた。それゆえに、街道の幅は狭く、人間が歩くというのか唯一の交通システムであった。

ヨーロッパのように、町は城壁の中にあり、町を一步出れば広大な平原がひろがる、という世界では、騎馬、馬車という乗り物が必要であった。この延長線上に自動車が自然に乗った。

日本の反くるまムードが解消するには、まだまだ根気よく待つ時間が必要とされるのであろう。

* 組織工学研究所 所長 Director, The System Research Institute