

## 環境心理学から見た交通問題

### Contemporary Transportation Problems Viewed from the Perspective of Environmental Psychology

望 月 衛\*

Mamoru MOCHIZUKI

環境心理学はまだ新しい学問分野であり、交通のエンジニアにもよく知られてはいない。しかし、人間と自然の交互作用をこわさない交通を考えていくうえに、この分野の知見も逸することはできない。環境心理学の究極のねらいは、自然との交渉の倫理“ethos”にあると強調されるが、この考え方は日本では、1933年の和辻哲郎「風土」にまでさかのぼりうる。

日本の交通には多くのゆがみが存在する。その淵源は、西洋で一応完成した交通機関をまったく異なる風土に突如移入したことにある。日本の交通システムは、自然環境と国民性を踏まえた学際思考のもとに見直されるべきである。

Environmental psychology is a relatively new field, and as a result its contributions to the advance of the traffic sciences are not well known to researchers in related sciences. However, the interdisciplinary perspective represented by environmental psychology is vital to understanding the equilibrium that must exist between man and nature. As all relationships between men are premised on a broader relationship with our environment, it has been recently claimed that the goal of environmental psychology should be the development of an “ethical” framework that would provide responsible guidelines for man in his *transactions* with natural, ongoing physical settings. In modern Japanese thought, one of the most important articulations of this position is contained in T. Watsuji’s 1933 classic titled *Fudo* (Climate).

As is well known, the modern system of transportation that exists in Japan has resulted in large scale abuse of this nation’s natural environment. An iron-ribbed leviathan is the proper symbol of this system. Historically speaking, the source of our present difficulties is clear. After the Meiji Restoration (1868), Japan’s ruling elite sought to facilitate modernization by a policy of importing Western forms of transportation, means of transportation developed under very different climatic and geographic conditions. The technology of modern transportation, has had devastating impact on the environment in which the Japanese people live and work. The future of Japan’s system of transportation seriously needs to be considered along the lines of interdisciplinary perspective that reflects a concern for our natural surroundings and this country’s national character.

#### 1. 環境心理学の発祥から考える

環境を考える場合に、交通を抜きにしたのではどうにも骨抜きになるように思う。だから環境心理学といえ、必ず交通問題を扱っているだろうと、交通問題の、とくにエンジニア達は考えるであろう。もっと期待を大きくもっている人達は、環境心理学と称する学問の本を見れば、自分達の求めている問題への解答が、完全にはいわないまでも、少なくとも手がかりになるものくらいは列挙してあるものと考えられるかも知れない。だいたい、心理学と銘打っ

てあれば、ひとの心についてののろのろの知識が、部分部分についてかなり量化された形で蓄積されているであろうと、とくにハード・ウェアを扱う人達は考えるようである。

だが、そういう期待をもって環境心理学の本のページを開いた人は、さし当たって落胆するであろう。それは、ソフト・ウェアを扱う専門家が、宇宙や物体のことを知ろうと思ってニュートンの原書を読んでみると似たようなことであろう。つまり、1個のリンゴの落下する事象を究めて、「万象」とか、「万物」とかかわれる宇宙の事象を知ることはできないのと同じである。それはたんに「一象」、「一物」

\*千葉大学教授(心理学)

のことに過ぎない。ニュートンという学者は、だいたいそれを知ろうとしたのではないという。つまり宇宙の仕組みといったものは神の創造にかかっているので、手のつけられないもの、つけてはいけないもの——ただ、1個の物体が他の物体に引きつけられるということだけを究明して、それで神の摂理がいかなる些細なものにまで矛盾なくおし及んでいるかと説明しようとしていたのに過ぎないという。彼は敬虔なキリスト者であったまでのことである。

名称は古くても、けっこう新しく発達してきたといわれる心理学の原理を応用しようとして失望したハードウェアを扱う人達は、そこで心理学などを見捨てて、自身の専門を生かして装置を作るなどしてデータを集める。それは、時によると「ヨシのズイから天井をのぞく」類のものであることもあるが、心理学者がモッサリとして考えているのよりもずっといいものであることもある。しかし他面、心理学にたよっても期待するものが得られないために、自身で精神面の理論をつくって一応の体系化を図ろうとすることもある。湯川秀樹氏は、宇宙のことは一定の法(のり)があって、それを究めることが道だ、というような心境を和歌に示されているが、そこまでいくとわれわれにはサッパリわからないが、中には、これだけデータがあればそれでいいのと思う研究に、多少奇妙に見える「哲学」や「心理学」がついていることもある。私どもの目からみると、エンジニアは「哲学が好き」といいたくることがある。少なくとも、かなり多くの心理学者よりも哲学好きのようである。もちろんそれは、構造物の強度を扱うような研究にではなく、人間的な要素が入ってきたときである。心理学者のほうは、哲学から分かれてきているから、それとのケジメをつけようとして、妙に自然科学づいたところがあり、むしろ哲学ぎらいというべき傾向も見られるが、エンジニアなどは実におうように哲学づいていて、むしろうらやましく思われることさえある。

## 2. 最近の文献

環境心理学は心理学の中でもごく新しい領域である。年度ごとに出版されるアメリカの年鑑として権威のあるAnnual Review of Psychologyでも、環境心理学の章が設けられたのは1973年版が初めてで、(Kenneth H. Craik: Environmental Psychology. 403-412、別に文献登録数280種)その中にも、「この10年間にかなりの量にのぼる、人間の行動と環境状況

とのあいだの研究が世に現われ、この年鑑にひとつの章を設けることが許されるようになった」と冒頭に記してある。

最近の動向を知るのには、ニューヨーク市立大学の心理学の大学院が中心になって公刊した「環境心理学—人間とその物理的セッティング」(William H. Ittelson, Harold M. Proshansky, Leanne G. Rivlin: Environmental Psychology: Man and His Physical Setting. 1970. 入谷敏男他訳、「環境心理学」5巻に分冊、誠信書房で発行中)があり、また以上の著者に1名(Gary H. Winkel)を加えて1974年に出版された「環境心理学序論」(An Introduction to Environmental Psychology; 筆者が翻訳2冊に分冊して彰国社より出版の予定——基礎理論・実際問題——)などが参考になろう。前者はだいたい1950年代の終わり頃、著者たちの一部が、精神衛生研究所の委託研究として精神病院の病棟の設計と患者の行動を研究したのを手始めに行なった諸研究に基づいて出発しており、したがって専門的ではあるが比較的ナマのままの手続きや結果が示され、後者の「序論」は、大学院の教科書のねらいを持ったものと推量することができ、心理学の専門語を用いないようにして、学際的なアプローチを見込んでいる。もっとも、心理学の専門用語をあまり用いないといっても、アメリカの心理学は日本より一般に普及しているから、すでにかんがりのレヴェルの心理学の知識を土台にしているように見える。

日本で、前記の3論文にならぶようなものとしては、日本社会心理学会が「年報社会心理学、1973年」(第14号)に「環境の社会心理学」を公表している。(頸草書房扱、この主題に関しては約150ページを当てている)。

## 3. 環境心理学の成立

環境という用語は用いなかったが、1914(大正4)年に、大日本文明協会(評議員長 井上哲次郎)は、カールスルーエ大学教授のヘルパッハ(Willy Hellpach, 1877—1955)の著「Die Geopsychischen Exscheinungen」を心理学者の渡辺徹に命じて訳出させ、「風土心理学」を公刊したのが、この種の専門書の先駆であったろう。原書はその後版を重ね、第3版(1923)には副題として「天候と気象、土地と風景、それらの精神生活に及ぼす影響」と明記してある。ヘルパッハは医学者であって、天候、気象が生理に与える影響を間接的影響とし、風景等の影響を直接的影響と

している。後者の風景論はオリジナルなもので注目に値するけれども、今日ではこれらはすでに消化されてしまっている。なおこの本は戦後、改訂英語版が出ている。

風土といえば日本には和辻哲郎の「風土」(1933年)がある。これは心理学でこそないのだが、いま、心理学、ことに環境心理学の「人間らしさ」humannessが重視されるときにとってはだじな示唆を残したものとして尊重されよう。またその中に、日本の狭い道路を団体の大きな自動車の通ることに触れた箇所があったと記憶するが、これなどもまことに暗示的なものであったといま思い返される。

次に思い出されるのは——いま私は体系的な展望を試みているのではないが——コフカ(Kurt Koffka, 1886—1941)の「ゲシュタルト心理学の諸原理」"Principles of Gestalt Psychology" (1935)であろう。この本は邦訳が出ていないと思うが、当時これを手にした者の感銘は、彼の地理的環境と行動的環境の概念であった。地理的環境とは誰がそこにいてもそのあり方の変わらない物理的なそれであり、行動的環境とは、行動する者の手がかりを提供している環境のことである。凍りついたコンスタンス湖の上を歩いてきた旅人が、そこは湖だったといわれて失神する話が引いてあるが、旅人の行動環境としては、湖面は平原だったわけである。

場理論を展開したレヴィン(Kurt Levin, 1890—1947)は、ベルリン大学におけるコフカの後輩の同僚であり、その環境の概念ももとより行動の場のことである。ここで彼はトポロジーをとり入れ、また物の中でのロコモーションを考察したことは、交通に関係をもち得るかも知れない。彼の場理論の展開はアメリカ亡命後であるといえるから、30年代後半から40年代にかけてであるといっておくべきであろう。

この後、1970年代になっての環境心理学のアプローチに至るまでのあいだは、学際時代、そして公害その他の現実問題、将来への危機的な見通しの起こった時代といっておくべきであろう。学際の方でいうと、動物を中心にした生態学、その習性を比較行動学的に扱った習性学ethology、ならびに民族学、文化人類学等の参加である。そして生態学にも、習性学にもhuman ecology, human ethologyが展開されているのである。ここで注意すべきことは、それらが動物研究というか、生物学に近接した領域で興ったことである。だから動物のロコモーション、すなわち、渡りや移動のことは扱っても、人間の交通にはあま

り触れていないことである。それを知りたいなら社会学にとりつく方が賢明であろう。

しかし、ここで注意すべきことは、アメリカのバーカー(R. G. Barker)の生態学的心理学での環境の考え方である。彼はレヴィンの年下の仲間であって、その影響を強く受けているといえるが、レヴィン、さらにさかのぼってはコフカの考想するところの「心理的な」行動空間ということ、それほど重視しないことである。というのは、動物学的な生態学では動物の「意識」ないしその「心理」は扱っていないからで、もっぱら「行動のセッティング」behavioral settingを考えるのである。これは物理的なものである。彼は、川の流れの淀んだところに魚がひそむのは、その物理的な性質によるのであり、それを魚が、「ひそむのによい所」と思ったわけではない。それと同じように、学校という行動のセッティングは、物理的なものであり、そこへいくと子供たちは机に向かって学習をする構えができる。人間のイメージのもち方、シムボライジングを考えるのはよいが、それは心理的な(行動空間としての)性質より高次のものである。しかし生態的心理学としては主として行動的セッティングを考えるのである。これは動物学に接触して心理学が反省させられた結果であり、今日の環境心理学をスッキリさせるものであったのである。

以上は、ことわったようにけっして網羅したわけではなく、環境心理学の前史にあたる部分から拾ってみただけであるが、そこで共通にいえることは、環境というものが空間であって、そこへ人間や動物が入ってくる舞台の役をする、という意味をもっていったということである。コフカ、レヴィン以後の、心理的な行動環境の概念では、それを極力避けるように見えるが、一般的には、環境という客観的な舞台に、人間が役をもって入ってくるということに両者が分極をなして考えられていた、ということができるようである。

#### 4. 今日の環境心理学

今日検討の対象となっている環境心理学は、特に自然環境と人間との対極性あるいは相互独立性というものを考えない方向に向かっている。特に冒頭に挙げた環境心理学序論などにおいては、たしかに病室の設計と患者の行動の関係から出発したにはしたが、それが、大きな勢力をもつようになってきたのはやはり環境問題の中の焦点である公害の問題

が起こってからである。少なくとも19世紀の中頃までは自然を「征服」することが人間の世界の幸福であると思われていたのが、徐々に人間が自然を破壊しつつあることに反省が向けられていった。アメリカ合衆国が国立公園法などを制定したのはその表われといえることができるだろう。

都市への人口の集中、そこでの工業の発展に伴って空気が汚染すると指摘して、石炭を暖房用に用いることに反対の声があがったのも、イギリスにおいては前世紀であった。しかしこれはじきに免疫になってしまった。かつて、キリスト教国では、神と同じ姿に創られ、そして神の業を人間が代行するのだという、うぬぼれに近い態度で、かつてに取奪することが合理化される時代がつづいたが、比較的緩慢にはあるが、人間自身が征服した自然によって、人間の方が左右され、公害をこうむってむしろ征服されることに気がついてから、いまの環境心理学はその目標を定めたようである。「序論」の中では、

「環境を取奪してもいい資源だと考えるのではなく、保存すべきシステムだと考えるようになると、我々の自然観をどうしても変えなくてはならないという重大な機運がやってきて、自然本位に考える態度がふたたび全生活の中心になってくる」といい、

「この変化は、たんにハイ・ウェイにビールの空缶があまり落ちていないようにするとか、露天掘りでの採鉱を禁止するとか、あるいは赤肌を出した土地に植林するという形をとるだけになるかも知れない。しかし不幸なことに我々の考えを切替えさせるのに有効なのは環境に対して畏敬の念をもつということよりも、環境を取奪して災害を起こしてしまい、酷い目にあうことだ、というのが本当のようである」

と指摘し、こういう理性的でない変化を必要とするものらしいといっている。

この考え方は、ある土地の植物が繁茂し、そのために土質が変化してその枯死を招くといった、環境と生物との交互作用を説く生態学ecosystemの思想によって直接生まれたのであり、環境心理学の目指すところは、われわれが生きてゆくために自然といかなる交互作用をするかを見定めるためにそのエトスをもつことであるといっている。

交通公害については、日本では公害論の起り始めたころに、地理学者の清水馨八郎の自動車公害論が、まさにこういう逆転の論理の先鞭をつけたもの

といえる。そして、社会学者ノリー・ハドル、生化学者マイケル・ライシュ、ジャーナリストのナハム・スティスキンの(Norie Huddle, Michael Reich and Nahum Stiskin)の「夢の島」"Island of Dreams" 1975. (サイマル出版会刊)となり、「生態学的ヒューマニズム」が説かれるが、これは前記の「序論」の「環境人」(第1章)に述べられた環境心理学の終局の目標でもあるのである(本間義人・黒岩徹訳)。

いうまでもなく「夢の島」は公害先進国である日本の皮肉な象徴なのであって、この中で交通公害は重要な誌面を占めている。日本の環境心理学にたずさわる者が、交通問題を扱うのならば、これらを抜きにするわけにはいかない。環境心理学は、特に日本においては、今までのような心理学で終わることは許されないのである。

## 5. 自動車交通の問題

交通の重要問題のひとつはクルマ(自動車)である。私は10数年前に、日本もクルマが普及することによってクルマによる性問題が起こることを憂慮したが、もちろん、それは性教育の将来を卜するために行ったことであり、いま思えばそんなことはどうでもよかった。カーセックスだろうが、モーター・セックスであろうが、人間の生活を直接におびやかすことではないし、それは日本間が洋間になって生活様式が変化するぐらいの問題である。むしろ、クルマの所有が、公共の貧弱な交通機関に束縛されないですむこと(特に、公共のバスや定期交通機関のバスが、利用者にみじめな思いをさせることに関係があると思うが)から考えて、クルマ族の言い分を認めることができる。悪い道路を走り、じつにしばしば道路の左側によろめいて時間を空費することを改善しなくてはならない。それは別にしても、どうも車の混雑、交通渋滞ばかりが問題にされているのは、実にcar-centeredの考えである。このことはいやというほどよく聞かされており、それだけ調べられているのだろう。

だが、日本では車道との分離が十分でない。東欧あたりで育った者でも、日本へくると人道のない狭い道路を自動車を通してゆくのにキモをつぶす。だから過密を車同士でばかりで考えてるのはおかしいことで、人間と車の過密を考えてほしい。車が走ってくると道路に立っている者は、車の何メートル前を横切ることができるか、通過したあと、反対側からの車をどのくらい認知できるか、それぞれ速度の

関数として考えなくてはならない。人間を相手にしたときですら、その人間が坐っているだけでもそのまわりには泡状の空間をあけておかななくてはならない。その人間が歩いている前をどの位へだててなら横切ることができるか。人間の場合は、混み合っているところ(マーケットや、祭礼の参道や、乗物の中など)はたがいに密着していることを許容している。たっぷりと離れていなくてはいけないのは、封建時代を含め、現代でもVIPであるだけで、それもかなり弾性をもっている。

だが車はそうはいかないで、速度によって一義的に規制されてしまう。車間距離と車間間隔(横の関係)をやかましくいうのは、追突や、接触ばかりが問題だからではないはずなのである。そうしないところに、自動車社会の思い上がり、車中心主義があるのである。

ついこの間まで、地方の舗装してない道路に面していた家々では、自動車がはねとばしてゆく泥水をよけるために、昼間から雨戸を立てていた。いまでもきつとたくさんあるのだろう。昔は車は泥よけをして走ることが義務づけられ、4輪全部に、薄い歯ブラシのような物をぶらさげていた。それは都市の住民のあいだからクレームがついたためであった。大正の終りから、昭和の初めころの話である。これはいわゆる大正デモクラシーの時代で、歩行者階級が富裕な自動車族に対して行なった抗争であった。しかし、すべての人達の負担において、都市の道路の舗装ができると、郊外や、農村を走る車が家々を汚し、都市と農村、いわば開発途上地方との対立に変わった。すでにその当時から自動車の便利さは、公害をまき散らしながら、人々の間や地方ごとの間の対立を生むきっかけを作っていたのである。

そして自動車は便利な交通手段であるとともに、あるいはそれよりも、ステータス・シンボルとなる傾向をもった。

騒音公害——とはいわなかったが、車のクラクションがうるさい、というクレームが出たのは昭和の初めであった。中にはメロディをもったラッパを鳴らすものがあったから、どうにかしなくてはならないとされた。それで、手押しラッパで「ブー」というのだけは許可され、クラクションで「ブー」というのは禁じられるようになった。そのとき、クラクションを鳴らすことのできたのは軍用車だけであった。混雑した人の中に入った軍の自動車が、一声、クラクションを鳴らすと、人々はクモの子を散らすよう

によけたものである。ここで、軍対民の対立がひそかに進行していったのである。

日本に急激に広まっていった「機械化」の文明讃美がどこまでも追いかけてきた感じである。今日に及ぶ自動車ブームも、その企業の、よくも悪しくもたくましい商魂によるもので、機械化という勢いによって押しまくるものであって、きわめて「男性的」で、有無をいわず自己を貫く態度に見られる。特に日本ではそれが粗暴にあらわれる傾向をもっている。本誌シンポジウムに取上げられた暴走族の横行なども、機械で自己主張をしようとするもの、機械で代理満足を図るもののように思える。

もともと、日本の機械化は急激であり過ぎたようである。日本における鉄、その他の硬質の金属素材は、芸術の中の塑像に用いられたり、あるいは微々たる個人用農具に用いられたりはしたが、それ以上の日常生活の中には入ってきていなかった。いちばん入ってきてもよさそうな巨大な建築でも、木材と泥土しか使わず、むしろ脆いものであった。そして軍艦、鉄砲、それから産業機械、自動車、戦車という具合に進展していった。スチームによる産業機械などは、一定の枠の中におさまってふつうは姿をあらわにせず、エンジニアの管理のもとに、従順に動いている機械ですらあった。それがどうも日本ではいきなりノサばってきた観がある。艦船のことをドイツ語では中性名詞にしているが、少なくとも英語では女性扱いにして代名詞では「彼女」といい、船名なども女性的なものも多い。日本の木製の和船はどうやら多少女性的なものもあるが、外海に出漁する漁船に百合子や花子というのはなく、堂々と大自然に挑んでいく海神や、竜神であろうとする。だが、軍艦になってはじめて、海洋に対する地の霊の名が選ばれる。大和や、陸奥、金剛、赤城などと拾ってみると、これは海の大自然の中に入っても人がよりどころとする地の霊であったのだろう。

日本にいちばん先に入ってきた交通機である蒸気機関車も、最初は弁慶号などといった。身に7つの武器をつけたという勇ましい僧兵の名である。ドイツ語もフランス語も、鉄道は「鉄」の字を使うが、発明した国の英語では、木で作っても柵や横棒のことをレールといい、あまり武骨でたくましいものとしては呼んでいないようである。ガード・レールのレールであってよいのであろう。

次に、車の走る道路の計画のことである。日本には「そのけ、そのけ、お馬が通る」というよう

な力関係に独特のものがあつた。鉄道が日本に入つたのは、国という権威のうしろ楯があつた。はじめのうちは庶民にはなかなか近づけないものであつたらしい。その交通網を考へるときには、今までの街道を中心に、東海道その他の線ができた。多くの住民は、街道筋を汽車が走るということで、一部を除いてはあまり抵抗をしなかつたようであり、また鉄道網によつてずいぶん利益を受けるに至つたようである。自分の生活を、おカミの敷いてくれる鉄道に適応させる能力は実にすばらしいものがあつたように思われる。そうでもしなければ開発が遅れすぎていた地方も多かつた。それにくらべると、首都のまわりを山手線が走り、その直径にあたるところに中央線を走らせるということは、それまでたかだか鉄道馬車や電車などしか考へていなかつた江戸—東京の交通システムに対して、思いきつた「のしかかり」であつたように思う。これは既成の交通網からはかなり独立したものである。今日のように、その駅をセンターにした街づくりが一応完成するには、ずいぶん長い時間を要したものである。

それがかなり形をもつようになり、便利な「院線」になつたときに震災が起り、トラックを改装した円太郎バスが幅をきかすようになってバス路線が浮き上がつてきた。しかしこれは、そのためにバーンを作つたのではなく、あい変わらず、家並みの迫っている狭隘な東京の通路——それは江戸の頃よりはわずかによいという程度のもの——を利用したものであつた。農耕の国の封建制度がまだかなりの力をもつていたわけである。

ドイツにヒトラー政権ができて、じつに果敢に自動車道（アウトバーン）を作つたことは秦の始皇帝の万里の長城なみに世界中の人々の目を見張らせたのであるが、日本はその構想を戦後かなりたつてから導入した。これはヒトラーが作つたのではなく、オリンピックという行事の推進力が、新幹線とともに作らせたのである。日本では、大震災のあとに後藤新平が東京の大改造を考へたときにも市民社会の仕組みがこれを阻んだが、じつは高速道路の敷設もあるところまできて、市民運動が阻んだのである。

かつての大震災後の東京改造計画にあつては、東京を整備することによつて得られるものとして、都市の防災や近代化ということに目標がおかれていたのにすぎなかつた（じつはこれが重要なはずであつたが）。一方、高速道路の発展策には、そこを走らせる自動車企業の進出ということが関与して力がある

のであり、その自動車が、ほとんど個人的な、あるいは自転車のように市民の足ともいふべき存在になつてきたところに大きな違いがある。

しかし、いままでの汽車にしても自動車にしても、それを走らせるための膨大な土地は、きわめて強引に、なるべく短い距離をとるようにしかも幅広く、人間の住んでいるところも耕しているところも「そのけ」的態度で収奪してきたことは事実である。人間が通るための遊歩道や自転車道を考へるようになったのは、ごく最近であつて、それも前者にくらべれば雀のナミダほどもないのである。

人間にはある程度のレクリエーションが必要で、そのためスポーツの振興が考へられるが、日本ではそのスポーツをさかんにするためのオリンピック・ゲームまでが、人々の自由を奪つたのである。日本人には、働いていれば運動になる、楽しみはからだを休息させることである、という考へが大変強く巢食っているようである。

そこで皮肉なことには、自動車に乗ること——つまり自分のからだはあまり使わずに、そこらを動きまわること——にレクリエーションを求める。そして好奇心だけであたりを見て歩く。交通機関として目的地に早く着くことではない。そしていままでの、からだを鍛え、自然を享受するための旅行が、からだを動かさないで目的地へ行き、散財することになつたのである。自分ではボールを投げることもしないで、職業チームのゲームをみる楽しみが最もはやること——そういう楽しみは、自分ですることよりも、多くの仲間のいることが楽しいからブームになり、ブームになるから日本人は好むのであるが——自動車に乗るブームと基本的には似たところがあるようである。

自動車もまた鉄道と同じように、すでにかなり完成した機械になつてから文明の利器として、いきなり輸入されたのである。つまり、すべての人々が国の中を動きまわるのに必要なものとして、少しずつ工夫し、その工夫の結晶として作り上げられたものではない。だいたい日本人は農耕民であつて、遠くまで動きまわる必要は少なかつたのである。

## 7. カプセルとしての乗り物

環境心理学は、環境という、ふつうはマクロの眼でみる空間的セッティングを扱うものであり、そこに人間とのトランスアクションを考へるシステムとすべきであろうが、一方では、人が乗って入る容器

としての区切られたカプセルとか、まゆ(カイコ)とか、あるいは泡といわれるような、厚い、あるいは薄い膜で周囲からある程度仕切られた空間としてもとらえられる。環境心理学が、英国などでときに建築心理学などといわれるのは、まさか、まわりの土地がどうなっているかに全く無関心ではられないまでも、いちおう建物内での空間とその管理について強い関心を寄せるからであろう。ことに、汽車から自動車、飛行機、宇宙カプセルへと進むにしたがって、乗り物は、周囲との間にはっきりとした隔壁をもったカプセル化してきた。

まったく乗り物というのは、歩いている者よりも空間的に高く、地味的にも高い位置をもっているものである。徳川時代に流行したカゴも、地面に足がつかないもので、視覚的に閉ざされていた。乗り物には馬の動物的な強さと、足の速さと、そして騎乗者の位置の高さが重要であった。馬車はキャビネットの隔離性が重要で、外部からは塔乗者の上半身が見ただけである。そして行進方向に背を向けた同乗者がいて、キャビネット内は、周囲とはかなり別個のものであった。馭者がその空間の仲介をしていた。自動車においても運転席と座席とは、かなり長い間異質のものであった。運転手は座席内の人の使用人であったが、次第に等質化していく。これは自動車の所有と運転とが同化していくという、乗り物における重要な変革のひとつであろう。

日本では、第2次大戦直後にはまだ「雲助運転手」といわれる存在があったが、その後、乗客が「自動車強盗」をするようになり、ドライバーの環境に対する無責任行動が起こる一方、車上ねらい、車のいたずらが顕著になった。これが自動車の構造に変化を与えたことは当然である。

日本の交通機関の特性は、いちおう欧米で発達し、機械製造が企業化し、輸出することのできる商品になってから日本人の目に触れたということである。当然、それを輸入した者は富裕な階級であり、ことに鉄道のごときは、日本では初めから国が購入したことに特徴がある。たとえば自動車にしても、大きな4輪自動車に小さなエンジンをつけ、製作者がそれを自家用の道具として試乗し、やがて企業ベースにしようとする、そういう開発期のものを知っていないのである。それらの交通機関の発達には政策の裏付けがあり、したがって一般人にはなかなか手が出せなかった。だからこそ、またそれは権威をもっていたのである。人々が何か工夫をして乗り物をつく

ったりすれば、異様なことをするといわれ、自転車ですら、明治時代には女学生が乗ったといっちは自転車婆よばわりを以って牽制されたのである。

同じ構造であっても、それが発明された国においてももっていた意味とは違った意味を、日本ではもっていた。

そういう意味でも、自動車の大きさや座席の位置は運転者の心境にかなりの影響を与える。一般に建設業者が使うような工事用特殊自動車は、日本では社会主義国などと違って女性は運転しない。女性は「弱き器」であることを自覚し、それと車とを同一化する。この傾向は日本では強い。また高い位置にある運転席は運転者を強気にさせる。小型の低床の車の運転者はそのことを気に病み、そこにグレーディング・アップを生む。ただし座席を広くとった大型車では、低い位置にいることは、おそらく自己顕示の効果があってプラスであったし、いまでもそうであろう。そしてそのほうが戦車や装甲車からかけ離れたイメージをもたせる。くり返していうことだが、日本の自動車をはじめ、エンジンをもち車両は機械化された武器に近いのである。その運転者はサムライになって今日の貨物自動車の事故原因の大きな部分になっている。

列車もカプセルである。新幹線の車両はことにそうである。これは、高架を走る場合に周囲からへだたっていて、速度がすさまじく知覚されずに別世界にみえるので、その効果が強い。もちろん飛行機もそうである。長いあいだ、列車の客席は4人ずつ向かい合う形で座席がつけられていて、貴族の乗った馬車のコーチのおもむきがあったが、飛行機は鳥の型に似て——翼があり、機首、胴体、尾翼があり、脚がある——いることから、塔乗者は全員自身を鳥に同一化して行進方向を向くようになった。それが新幹線の客席に伝播したのである。もっとも、この車両はビジネスで利用する客が多く、「遊山」的ではないことにもよるが、ほとんどすべての者は行進方向に向かって腰をかける。そして終点に着いて、列車が引き返すときに座席の向きを変えるために、かなりの労働力を費やすことが問題になっている。これはまた、新幹線の客は乗降が頻繁でないため、視線が合っているとかなりの長時間その関係が崩れないことによるであろう。しかも、新幹線は(飛行機と同様に)広告をつけないために目の遊び場がないことが座席の向きにこだわらせるのである。これは日本的なことかもしれない。

新幹線や飛行機の利用者数が当局によって発表され、その数が年々ふえていくこともわかっている。そして国民の何%が利用しているとか、1人あたり1年に何キロ飛行したり乗車しているなどというが、それは営業上の統計であって、乗る人間が実に頻繁に利用しているだけの話ではないか。飛ぶ人間と飛ばない人間という2大分別が飛行機利用者の間で起きていることを考えるべきである。

それらの交通機関の便・不便、それらの発散する公害の評価の大小なども、「利用させる者+利用する者」対「利用させようとしても利用しない者」との対立をはっきり表わしているものではないかと思われる。だから、そういうものについての世論のサンプリングは、そのあたりの事情を考えて行なわないと、あるいは発想を変えないと、膠着したものとなるであろう。

#### 8. おわりに

交通という物理的な性質の問題を考える場合、環境というものの物理的なセッティングとしてとらえることが、まっ先にとりやすい考え方であり、また、それなしには成り立たない。しかしまた、環境はシムボリックなレベルでとらえなくてはならない。新幹線がすばらしい速さで走ることは子どもでもとらえられることだが、機械的文化の進歩を考えるとともに、その与える公害も、またそれを利用する人の「偉さ」や地位も考えなくてはならない。汽笛一声新橋を出たときからではなく、その前にどこの誰によって、どんな形のものが発明され、いつ企業のレベルに乗って日本に入ったかを考えなくてはいけない。ある点からは、それは日本固有の問題としてとらえてみなくてはならない。環境というものは、はじめからそういう意味を担っているのである。