

ヒトと自動車と交通についての一考察

石田 周 三*

科学技術という補助手段によって、ヒトは、本来の能力の限界をこえるスピードを持つにいたった。自動車をはじめとする交通機関のない世界は、もはや考えることができない。しかし、日本においては、それは本当に日常生活の要求に根ざすものであり、社会との調和を保って発展してきたものなのであろうか。

本稿では、日本における交通の現状を、歴史的・文化的ないくつかの例をあげて検討し、日本がいまだに真の交通をわがものとしていないことを論ずる。さらに、交通の将来を展望し、来たるべき世界にはたすその役割を示唆する。

An Essay on Man, Car, and Transportation

Shuzo ISHIDA*

Aided by science and technology, man has overcome the limit of his natural capability in speed of locomotion, and now the world without automobiles and other means of transport cannot be imagined any more. Debatable, however, is whether the transportation in modern Japan has developed really in harmony with her social conditions and daily need of people. The author refers to history and culture of the country to discuss her present situation and concludes that Japan has never controlled the transportation with any success. He also touches upon future of transportation and its role in the coming world.

1. ヒトという動物

海や湖の水を目のこまかい絹の布で漉すと、プランクトンをあつめることができる。プランクトンにもいろいろあるが、ミジンコのような、いわゆる動物プランクトンは、顕微鏡でみると、たいへんなスピードで泳ぎまわっている。顕微鏡でみるから、はやいのであって、秒速や分速として計算すれば、たいしたスピードではない。

肉眼のスケールでみると、アリのあゆみは、たいへんのろい。虫メガネでみれば、かなりはやい。小さな動物は、肉眼的にはのろいが、単位時間に体長の何倍を進むかを考えてやらなければ、公平でない。

ヒトはおもに肉眼の世界に生活する。肉眼の世界において、ヒトは、はやいのか、のろいのか。おそらく、ほかの肉眼的動物にくらべると、あまりはやくはない。4本あるアシのうち、ヒトは2本だけをつかってあるのだから、ほかの四足の動物にまけるのは、やむを得ない。ヒトは、前アシを歩行から

解放することにより、目の位置を高くして、遠方の敵や味方を見わけることができる。そのかわり、スピードを犠牲にした動物であった。

であった、というのは、今やヒトは、独特の補助手段によって、他のすべての動物をしのぐスピードを獲得しているからである。プランクトンやアリは、自分の体長に応じての、せいっぱいのスピードで運動している。かれらの視覚器や、筋肉の動きは、そのスピードにふさわしく、つくられている。

ヒトもまた、むかしは、ほんらいの筋力と知覚力に応じて動く動物であった。しかし、いまはちがう。視覚という、たいへんスピーディーな知覚をせいっぱい活用して、ヒトはジェット飛行機で飛べるまでになってしまった。音速をこえて飛ぶ飛行機が、一秒間にヒトの身長何倍を移動するのだろうか。かりに身長1.5メートルとし、ちょうど音速で飛ぶとするならば、1秒間に体長の20倍、毎時72万倍の距離を移動する。

いつのまにか、ヒトは、こういうところへきてしまった。地上の列車でさえも、ヒトの身長何万倍かを1時間で走る。

さいわいなことに、光は音よりもはやいから、視

*千葉大学名誉教授(動物学)
Professor Emeritus, Chiba Univ.
原稿受理 昭和51年12月23日

覚にすぐれたヒトは、このスピードに対応できる。しかし、正確に対応するには、ヒトの神経の伝達速度よりもはやい電子工学機器のスピードを利用しなければならない。残念ながら、ヒトが光を知覚してから、それに反応して動作するまでののはやさは、トランジスターにおとる。トランジスターは物理でうごき、ヒトの神経は化学でうごいているからである。このあたりに、ヒトの限界がある。

巨大なるヒトの頭脳は、電子工学をうみだした。その電子工学は、ヒトの知覚のワクをこえて、光速でうごく。それゆえに、電子工学は、あらかじめ予定されたプログラムにしたがって駆使されねばならない。電子工学機器が動きだしてから、ヒトが追いかけても、それはムリで、新幹線をタクシーで追いかけるのと同じ結果となる。現在、ヒトのもっているスピードは、ヒトがほんらいもっている知覚や運動の能力を、はるかにこえた世界にまできていることを、まず根底において認識しなければならない。飛行機や新幹線だけでなく、一般道路を走る自動車についても、すでに設計者たちは、電子工学を応用しはじめている。ということは、ヒトは、ヒトよりも反応時間のはやい機械にのって、ほんらいの能力の限界をこえて走る動物となりつつあるということである。

2. ヒトの歴史

ヒトが馬車から汽車や自動車にのりかえたとき、スピードに関する前代未聞の歴史がはじまった。馬車をひくウマは、ヒトとおなじく哺乳動物であるから、原則的にはヒトとおなじ生理にしたがって動いた。スピードの絶対値はちがっても、馬車と人力車とは、おなじ生理にもとづくクルマなのであった。汽車や自動車はちがう。地球の過去を掘りかえして、莫大なカロリーを地上によみがえらせ、動物の生理をこえたスピードの獲得へと突進する歴史に火をつけたものなのである。自動車がつつばさをつけて飛行機となったとき、ヒトの歴史は、ヒトの力では追いつけないはやさで進行することとなった。

ヒトは、ヒトみずからが歴史をつくっていると考えているかもしれないが、すでにヒトは、ヒトの力では統御できないかもしれない、異常なはやさの機械によって、強制された歴史をあゆんでいるのではなからうか。

すべては、あれよあれよという間のできごとであった。枯野に火をつけた悪童が、野火のすさまじさ

におどろく姿が、現在のヒトの姿なのではあるまいか。

一面、たいへん悲しいことだが、ヒトの歴史は、戦争の歴史ともいえる。戦争という、もっとも原始的で非能率的で、きわめてヤバンな、しかも、ヒトという動物に独特の現象が、ヒトの技術の躍進をうながしてきたことも事実である。もし、第2次世界大戦がなかったならば、機械に関するヒトの歴史が、これほどはやく進みはしなかったであろう。戦争を知らぬワカモノたちが、得意にのりまわすマシンのそこここに、戦争の遺産がまつわりついている。それどころか、平和なマイホームをつくる宅地造成のブルドーザーにも、病人を救う輸血の技術にも、非人間的な戦争のために促進された科学技術が応用されている。ヒトに関する歴史は、まさに血みどろなのである。

悲しくもまた、おそろしいことだが、戦争というおおよそヤバンで非人間的なできごとが、交通手段をふくむすべての科学技術を躍進させたことを、センチメンタルにでなく、冷静に認識しておかないと、ヒトの歴史を誤解するおそれがある。ヒトは、おそろしくかきこい動物でありながら、一面、おそろしくおろかな動物でもある。

3. スピードについての反省

いま、わたしたちは、ちょっとした旅にも、ためらいもなくジェット飛行機にのる。飛行機そのものが第1次世界大戦の遺産であり、ジェット飛行機が第2次世界大戦の遺産であることを、わすれている。

第1次世界大戦のときに、ドイツ帝国は、飛行船に爆弾をつんでロンドンを爆撃し、巨大な列車砲をつくって、ドーバー海峡をこえて英国を砲撃する技術を開発した。その思想は、第2次世界大戦のドイツにひきつがれて、 V_1 、 V_2 などと、推進力をもつ爆弾の製造をうながした。それから後に急激に発達した爆弾やミサイルは、じっさいに使われていないにもかかわらず、世界の政治をうごかしている。そして、ヒトは砲弾のスピードで旅をするまでになってしまった。

このスピードは、平和な日常生活からの要求だけでうまれ得たものであろうか。もし、日常の要求からうまれ得たとしても、その時期は、おそらく今世紀でない未来だったのであろう。

莫大な量の破壊と製造のくりかえしであった戦争が終わったとき、兵器の製造者たちは、必死のいきお

いで、あらたな攻撃目標をもとめはじめた。わたしたちがスピードをもとめて旅客機をつくらせたのではない。飛行機製造者たちが、爆弾のかわりに運ぶものとして、ヒトをえらんだのである。戦後の日本は、ある期間、飛行機の製造をやめた。飛行機をつくる技術者たちは、自動車製造に転向して活路をもとめ、そのために、日本人のスピード感覚を向上させてしまった。

すべては過去である。いまさら、飛行機も自動車もない世界を想定しても無意味である。しかし、わたしたちの、ほんとうの要求がどこにあるのか。既存の交通機関を鵜呑みにして生活すべきなのか。

ついさきごろ、同行の友人がちょっと錯覚したために、地下鉄の路線をまちがえ、下車した駅で出口をまちがえ、たいへんな距離があるき、多くの階段を上下し、かなりの時間をうしなった。そのとき、ふと考えたのだが、東京の地下鉄がひととおりできあがったとき、すべての線路をとりはらって、ヒトのあるく地下道につくりなおしてはいかがなものであろう。もし皇居の下も掘ることがゆるされるならば、そして、信号機の制約なしに動けるのならば、すくなくとも旧東京市の面積は、2本の足でカバーできるはずである。スピードがゆきづまり、便利でなくなったとき、こうした夢が頭をもたげる。

4. 日本の歴史

交通に関して、日本は、独特の歴史をもっている。西洋では、ヒトは馬車を経由して自動車へとうつった。故に西洋の道路は、馬車から自動車への移行に際して、特に改変を要求されなかった。

日本の徳川幕府は、300年間、ヒトをあるかせた。トノサマをはこぶのは、カゴであった。馬車のとおる道は、すくなくともウマのシリにプラスアルファの道幅を要求したであろうけれども、カゴは、極端なばあい、九尺二間の裏長屋の前にも横づけできる程度に小さな乗りものであった。だからこそ、家康以来300年の日本が、平和をたもつことができたのかもしれない。牛車が京都の大路をのしあるいたことがあったとしても馬車が江戸にむかって走ったという歴史はない。

明治維新は、突如として馬車を走らせた。しかしその馬車は、まもなく自動車に道をゆずった。自動車にゆずられた道路は、ようやく馬車の通れる歩道であったにすぎない。明治以前の日本の道路は、極

言するならば、すべて歩道であって、そのおなじ道路を、自動車でも走れる程度に改修したのが、いまの日本の、大部分の道路なのである。アメリカをおびやかす、ドイツをおそれさせる日本の自動車工業はあっても、自動車を走らせる道路は、日本にはすくない。

伊達政宗は支倉六右衛門をヨーロッパに派遣した。支倉はローマ法王に会い、ヨーロッパのウマをもって帰ったが、伊達は幕府をはばかり、輸入馬を領外に追った。そうして追われたウマが隣国の南部でハンショクして南部駒となったのだという伝説がある。もし、そうだとするならば、徳川幕府は、諸藩がウマによる機動力をもつことさえも、極度にきらったのだと考えなければならない。

それはともかく、諸侯の参勤交代が、トノサマをカゴにのせての、徒歩のスピードでおこなわれたという一事からでも、幕府がどれほどスピードをきらったかがわかる。

明治の高官は馬車にのり、ちょっとした役人は人力車にのった。でも、明治の道路は改良されなかった。大正から昭和の前半にかけて、改良されたのは、おもに軍用道路であった。戦車や砲車は舗装道路を走るが、ヒトは両側に残された泥道があるくというのが、アメリカに敗ける前の日本の道路事情であった。

日本がアメリカにまけて、アメリカが日本を占領したとき、突如として、いままで見たこともない大型のトラックが、日本の道路をバクシンしはじめた。そのバクシンを日本人の運転手たちがうけついで、米軍に代って日本の道路を占領しはじめた。その歴史が、戦後30年、まだ終っていない。それが、日本の悲しい戦後の歴史である。

5. イジワルの歴史

アメリカでは、ガソリンステーションで地図をくれる。その地図をもっていけば、番地さえわかれば、どこへでも行ける。オーストラリアでも、たとえばシドニー周辺の地図を買えば、その地域のどこの家でも、地図をたよりに訪問できる。たぶんヨーロッパでも、そうであろう。

すべての道に名があり、すべての家にナンバーがあるならば、郵便配達人でなくとも、すべてのヒトが、すべての家を、確認できるはずなのである。

ところが、日本では、そうはいかない。げんに、わたくしの家と、となりに別棟を建ててすむセガレの家とが、おなじ地番をもっている。郵便物は、あ

ちらへいったり、こちらへきたり、配達人の気分次第で、まとまって配達される。でも、これは、まあまあだ。おなじ敷地のなかに住む親子のなかだから、どうにでもなる。でも、訪問者にとっては不便。親にはあいたくないが、ムスコにあいたい人もいようし、その逆の人もいるかもしれないし、あいたくなくとも、あえばやむを得ずニッコリせねばならず、おおげさというならば、トラブルのもととなるかもしれない。

むかし仙台にいたことがある。幸か不幸か、あの仙台は、アメリカ軍の大空襲をうけて、全市が焼けてしまった。そのあと大規模に区画整理されて、むかし細横丁といわれた細い小路がいまは幅員数十メートルの道路となり、由緒ある町名が×○何丁目と変るなど、いちじるしく近代化してしまったが、むかしは、へんな町であった。

仙台は、徳川幕府をおそれていた。あるいは、徳川が、仙台をおそれていたのかもしれない。次2次世界大戦で焼かれる前の仙台市は、ユゲンできない町であった。市の郊外に近いところでは大きい道が、中心部で急激に細くなっていたり、その、せまくなったところに狙撃用のトーチカがあったり、どうやら、仙台城をかこむ都市設計は、戦時を予想して立てられたもののように見うけられた。

金沢がそうだ。前田百万石の首都金沢は、一見したところ変哲もない優雅な町のようにでありながら、金沢に10年すむ人にもわからぬような、ゆきどまりの袋小路があったり、小さな路がやたらに曲りくねっていたり、およそヨソモノにはわかりにくい構造になっている。いまは金沢大学のキャンパスとなっているが、あの加賀百万石の城の入口の石垣など、わざわざ雑に積んだように見たのはヒガメだろうか。とにかく、旧幕府時代の諸藩と諸藩、諸藩と幕府のアイダガラは、すべて日常が疑心暗鬼、ウソとイジワルの積みかさねであったように思われる。

そのような疑心暗鬼とウソとイジワルの世界から、近代的で快適な交通にふさわしい道路など、うまれるはずがない。

あらためて思いおこしてみると、わが国における交通標識の多くは、徳川幕府以来の、いわば他国者へのイジワル精神にのっとって作られているようにさえおもわれる。たとえば、日本橋と書かれた標識をたよりに東京都にはいると、いつのまにか日本橋の文字はなくなり、別の標識があらわれたりする。標識をつくる人たちは、イジワルする気は毛頭ない

のだろうけれども、ヨソモノにあまり便利させてはいけないという、先祖代々の潜在的江戸っ子意識が心のどこかにかくさされていて、それが標識にあらわれて、なんとなく人をこまらせる結果となっているのでは、などと疑わせる。

イジワルは、江戸っ子だけではない。人っ子ひとり通らない深夜のいなか町で、無意味な赤信号が自動車を渋滞させることがある。夜間はオレンジの点滅にきりかえても、さしつかえないはずなのに、小さな無意識のイジワルで、ヒトはガソリンの消費量をふやしている。

徳川が300年かけて日本のすみずみにまで植えつけたイジワル精神は、いまもなお、いたるところに根をはっている。残念ながら、わたしたちは、じぶんでも気づかないで、まいにち、小さなイジワルにぶつかり、小さなイジワルをしながら生活しているのではなからうか。

イジワルクひんまげた道路の、せせこましい歩道に、欲ばりの商店が、イジワルク商品をはみださせている。歩行者は、イジワルク自動車の進路をさえぎってあるく。運転手は、イジワルク警笛をならして走りぬけようとする。これが現在の日本という国の、特色ある交通事情である。

6. 日本の自動車交通

前にも述べたように、日本には馬車による交通が十分に定着しないうちに、自動車が輸入された。それらの自動車は、おもに営業用にもちいられた。そのためであろうか、このように自家用車の多い現在でも、タクシーやハイヤーを取り締まり、一面また、かれらを保護するような規則がおこなわれている。

むかしの電車には、定員何名と明記してあった。しかし、定員をまもって走る電車では、ソロバンにあわない。いつからかは知らないが、電車は定員の表示をやめてしまった。それなのに、自動車のばあい、路線バスは別として、普通の乗用車は、定員をまもって走らなければならない。自動車の定員をきめておくことは、タクシーの営業を取り締まり、同時にこれを保護するためには都合がよい。しかし、自家用車が、かりに子供をひとり余分にのせても、のせられる者がガマンさえすれば、さほどの害害はない。かりに大関クラスの力士を3人のせて走れる車であるならば、30キロの子供を10人のせても、どうということもあるまい。せせこましく、何歳以下の子供は3人を2人と数えるなどと、めんどうな規

則でしばっているのは、どの外国をまねてのことなのだろうか。それとも、日本独自の規則なのだろうか。めんどうだから、まだ調査していないが、こういう規則は、自家用車に関するかぎり、やめたほうがよい。

まだ、ある。

わたしのいた大学に、大型のバスがあった。その大学が当番大学となって、関東一円の大学の体育大会をひらいたとき、そのバスで選手を宿舎から競技場まで運ぶ計画をたてた。ところが、開会のまぎわになって、だれかが密告したために、その計画は陸運局におさえられた。大学のバスは、大学が管理する研究教育機関の間を往復するために使ってもよいが、観光やレクリエーションのために使うことはできない。どうしても使いたければ、見学という名目で、すくなくとも1人、大学の職員をのせて走らなければならない。このような規則は、路線や観光で営業するバス会社を保護するためにあるとしか思えない。

しかも、おかしなことには、深夜の銀座のヨッパライを運び去るためには、いわゆる白タクが、非常に貢献しているらしいのである。

田中内閣は、自動車に対する重量税をきめて実施した。当時わたくしは、貨物自動車あつかいの、ライトバンで通勤していたから、普通乗用車にくらべて、安い重量税を払っていた。しかし、乗用車よりも自重も重く、警官のスキをねらって積載超過を常習とし、いちじるしく舗装道路をいためつける営業用貨物自動車こそ、多額の重量税を課せらるべきだと思った。もし、そうすると、日本の産業がおとろえるのであろうか。もろもろの税は、自家用車に重く、営業車に軽い。しかし、それで自家用車の増加をふせぐことはできない。

わたくしの近所(千葉県)の国電の駅前では、いまや乗りすて自転車かハンランしている。そして、タクシーがとまっている。しかし、自家用車は駐車できない。タクシーは、中山競馬の日にはドッと集まってくるけれども、雨の夜更けには1台もない。なぜ白タクの相乗りをゆるしてしまわないのだろうか。

あるタクシー会社で、運転手の間に興奮剤がはやっていることが摘発された。ということは、暴力団とのつながりを連想させる。ということは、もしやケイサツとのなれあいもありはせぬかなどと、あられもなく連想させる。

日本人の3人に1人が自動車をもっている計算になるのだそうだが、それでもまだ、日本の社会は、自動車をじぶんのものとしていない。

しかし、だからといって、日本は、自動車を無視することができない。飛行機も、人工衛星も、無視することができない。

野獣の世界では、老衰や身体障害は死を意味する。メガネをかけたキリンはいないし、義歯でシマウマにかみつくライオンもない。ただ、ヒトだけが、メガネやイレバや車椅子をつかい、エンジンをつかって力をおぎないつつ可能性を増大させる。この宿命から、日本だけが逃避することはできない。

とするならば、自動車をこのむか、このまないかにかかわりなく、日本人も日本の国も、自動車をじぶんのものとしなければならない。しかし日本の実情は、いまだにそのフンギリをつけていないように見うけられる。むしろ逆に、自動車、特に自家用車に対するイジワル精神が、どこかに残っているように見受けられる。

7. 自動車の将来

上役にこきつかわれ、女房にいじめられ、子供にせがまれて、小糠三合もなしに養子になったに近い生活を強いられている中級サラリーマンにとって、自動車を運転している間だけは、自己の判断と技倆をぞんぶんに発揮できる唯一の時間であろう。街道をはしる自動車のうち、かなり多数が、1人に専有されている。わずか50か60キロのヒトをはこぶために、ほぼ1トン内外の車が道路を占領していることは、ムダといえば、これほどムダなことはない。にもかかわらず、だれも、そのことを、とがめようとはしない。地球で得られるエネルギーが底をつくまで、おそらくこのことは、つづけられるのであろう。だれかが、それをやめさせようとしても、たぶん、自動車をつくって生計をたてている人たちが承知しないだろう。

だとすれば、ヒトは地球を去るその日まで、自動車を運転しつづけるであろう。

近代の自動車は、あちこちに電子工学を応用して、ヒトの眼や手による操作をはぶくようになっている。もし望むならば、指先一本で方向を変えることも、ブレーキをかけることも、横にねて運転することも、すべて原理的には可能なはずである。にもかかわらず、ヒトは両手と片足、または両足をつかって、大きな動作で運転したがる。このあたりに、地面をは

する自動車がヒトに好かれる理由がある。

自動車にのっても、ジェット飛行をしても、ヒトという動物のほんらいの天性が、すべて消え去るわけではない。イヌやカンガルーと同様、ヒトもまた、知覚や能力を活動させることによって、じぶんの生命を自覚する。運転者は、ハンドルをにぎり、前方後方に注意し、足でスピードを加減することによって、ある種の快感を得ている。そのことによって、機械とヒトとが、生理的につながるからである。自動車にあきたりなくなると、ヒトは飛行機やヨットをもとめる。おそらく、ヒトの生理がそうさせる。

しかし、すべてのヒトが水上と空中へ去ることはあるまい。足で踏む大地を、アクセルを介してタイヤで踏みしめる快感を、ヒトは忘れることができない。数千年の歴史をもつウマが、依然としてヒトにのられているように、自動車もまた、今後の幾世紀を通じて、のりつづけられることであろう。

いま日本で、自動車は、にくまれながら成長し、一面また、愛されてもいる。愛される理由の一端は、たったいま述べた。ほかにも理由はたくさんあろう。だいいち、たびかさなる国鉄や私鉄のストが、鉄道なしでも自動車で生活をささえ得ることを実証してくれている。しかし、自動車道近くに住むヒトにとって、騒音と振動と排気ガスは憎悪の対象となる。それらをまとめて、自動車公害という。

かつての日本人は、大陸や半島や島の住民をいためつけながら、1億人の台所をまかなっていた。そして、さらに欲をだして戦争をして敗けて、4つの島にとじこめられてしまった。その日本人が奮起して、戦争に勝ったイギリス人にうらやましがられるような経済力をもつようになった。そのかげには、日本人が日本人自身をいためつける公害があった。そのことを、政治家たちが知らないわけではない。しかし、公害なしに日本の繁栄はなりたたなかったといきりまでの、勇気ある政治家はいなかった。

はっきりいって、自動車がある以上、自動車公害がなくなることはない。ウマがいる以上、バフンがでると同様である。バフンは他の生物にとって利用価値のある有機物を主成分とするから、自然の生態系に吸収される。しかし自動車の騒音と振動は、莫大な費用をかけないと解消できないし、排気ガスは有毒である。自動車工業にたずさわる人たちは、排気ガスへの憎悪を静めるために、電気自動車の開発にいそんでいる。たぶん電気自動車は、電池で走るであろう。その電池を充電するためには、莫大

な発電力が必要となる。発電所もまた、いまのところ、公害なしには成立しない。自動車が、国内くまなくまきちらしていた公害を、何か所かの発電所がまとめて放出することとなる。もしまた太陽電池の応用に成功したとしても、電池をつくる金属工業が公害なしに成立するまでには、多くの年月を必要とすることであろう。

ちかごろバイコロジーという、ふしぎな造語がはやっている。駅前の広場には、駐車できない自家用車をあざわらうかのように、のり手の帰りをまつ自転車が陽をあびて、ひしめきあっている。自転車が自動車よりも静かで、道路を振動させないことはたしかな事実であり、まさしく排気ガスをださない乗りものである。ヒトの知覚と運動能力に直結する点でもすぐれている。しかし排気ガスをださない乗りものが、すべて公害と無関係だとは、いいきれない。自転車を構成する金属やゴムや塗料は、自動車のばあいと同様に、どこかの工場で作られており、その製造過程で、いくらかの公害をうんでいるにちがいない。こまかくたどっていくならば、わたしたちの日常生活をささえるすべての産物が、どこかで、なにがしかの公害をともなって、つくられている。極言するならば、ヒトそのものの存在が、ヒトをいためつける公害のもととなっている。

だからといって、自動車がまきちらす排気ガスの公害を正当化するわけにはいかない。そうではなくて、かりにすべての自動車を電池や原子力で走らせることによって、都市やハイウェイの周辺から排気ガス公害を追放できたとしても、そのために、どこか他の場所で発生している廃棄物が、環境をよごしていることを考えなければならないのである。

わずか10年前ぐらいまで、わたしたちは、見ぬもの清しとばかり、目前にあらわれない毒や汚物を無視して生活していた。しかし、蓄積された毒や汚物は、いまや目前にまでおしもどされてきている。以前は、火と水がすべてを清めてくれたが、今では、火も水も、大気と海をよごす媒体となってしまった。地球が小さすぎたのである。

しかし、わたくしは、かならずしも悲観しない。ヒトをここまで生きのびさせたヒトのチエは、この苦境をのりこえるはずである。むしろ問題は、だれがそのために金を払うかにある。

このさきしばらく、自動車は、ふえることはあろうとも、減ることはあるまい。しかし、おそらく、ふえていく自動車は、公害を処理するための費用を

背負って売られることにならねばなるまい。

8. 交通の将来

ジェットで飛んでも、自動車でゆっくり走っても、すでに地球はせまくなってしまった。にもかかわらず、いまなお、はいりやすい国と、かんたんには行けない国がある。査証や通貨のめんどうがある。それらの障壁は、ヒトがほんらいもっているはずの、行動の自由を阻害している。この、せまい地球の上で、ヒトは、移動の自由をうばわれている。

この状況を人体の生理にたとえるならば、心臓と肺をむすぶ血管は健在だが、腎臓への血管はとぎざれているような状態である。

世界は一つ。いみじくも、東京オリンピックは、一つの世界を理想とする標語をえらんだが、現実の世界は、この標語を拒否しつづけている。

アメリカ大陸やオーストラリアが、白人の移住者によって占領されはじめたころ、squatters ということばがあった。日本語でいうなれば、居すわり住民である。はやいもの勝ちに、荒野にのりこんで杭をうてば、そこに住む権利を与えられたらしい。

むろん、このような手段で土地を獲得することなどは、いまの地球上、南極をふくむどの地域においても、ゆるされるはずはない。しかし、こうして、自由気ままに白人たちが、原住民をおしのけて、新天地を開発した歴史が、当時の地球に活力を与えたという事実を否定することはできない。

東京都内にサラリーマン諸氏を運ぶ電車は、毎朝毎夕満員以上である。サラリーマン諸氏は、乗るまでは、ひたすら、乗って乗客の一員となることに専念する。いったん乗車に成功すると、次の駅で乗ろうとする次の乗客を敵視する。その状況は、まさに現在の世界を象徴する。

西欧諸国にくらべると、日本はすこし乗りおくれた。しかし、すばしこく乗りこんだために、そして、乗ってからも、すばしこく行動したがために、うまく座席を獲得した。そして、大きな座席を占めすぎるといって、西欧の先客たちから、文句をつけられた。そして、ついに座席をゆずらされた。しかし、立ちながら、新聞をひろげて読んでいる。このようなことが、いつまでつづくのであろうか。法律用語でいうならば、諸国は先取権を後生大事にして、地球の破滅をさえ憂えようとしなさい。たとえていうならば、ことさらに、ある一つの血管を糸でむすんで、血液の交通をとめようとする。そのために、地球の

一部が壊死の状態におちいったとしても、先取権によって立つ国々は意に介しない。しかし、かれらは、たとえば足の裏の皮の一部におこった異常であっても、やがては全身に転移する悪性腫瘍であるかもしれないという、当然もつべき恐れをわかまえない。

いつの日か、かつての squatters たちも、地球に住むかぎり、エゴイズムを捨てねばならぬことに気づくであろう。その日の来るときまでに、すぐにでも対応できるように、地球のすみずみにまで公平にとどく交通の網を用意しなければなるまい。精巧をきわめたヒトのカラダであっても、あらゆる細部にわたる血液の供給なしには、1分1秒といえども、ヒトらしく活動することができないのと同様に、相互の交通をさまたげつつあるこの世界は、地球という一つの天体を共有していながら、けっして一つではあり得ない。この世界を一つにするためには、この世界における、自由な交通が先行しなければならない。

むかし、石炭が世界の歴史を変えたように、次の世界の歴史を変えるものが、原子爆弾でも電子計算機でもなかったとき、きわめて身近な「交通」が世界を変えるかもしれないことを、世界の政治と生理をつかさどる人たちに、虚心坦懐に考えてほしいと思うのである。