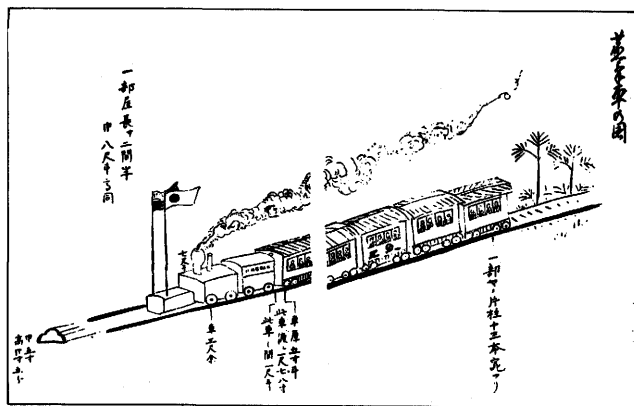


補 章



「蒸気車の図」：加藤素毛（外国方御用達伊勢屋平作手代として万延元年遣米使節団に随行）筆。参考文献(1)，^o第3巻より。

日本の「近代化」と「第二次交通戦争」

大岩川 嫩

「蒸気車」との遭遇

一八六〇年四月二十五日（現地曆。万延元年閏三月五日）、日米修好通商条約批准書交換のためにはるばる日本からアメリカ大陸にやってきた遣米使節団の一行は、パナマ地峡で「蒸気車」というものに搭乗した。

この一行は、正使新見豊前守正興、副使村垣淡路守範正以下、身分高く教養もある使節団とその随員たちであったため、克明に記された日記類が数多く残されていて、このときのカルチャーショックについては、百三十年を経たいまもその状況や感想をつぶさに知ることができる。すでにアメリカ合衆国政府差し回しの蒸気艦ポーター号に搭乗して長い船旅をしてきた一行なので、蒸気の仕掛けを動力とする巨大な構造物としての汽車の存在にいたずらに驚愕するようなことはなく、ひたすら好奇心と知識欲を働かせてこの初体験を楽しんだ様子などの日記にもうかがえる。よく引用されるものとしては村垣副使の『遣米使日記』がある。しかし、ここではあまり知られてはいないが、なかでも簡潔に要領よく観察結果を述べているものを一つ紹介しておこう。

「蒸氣車ノ機関ハ其理蒸氣船ニ同シ、第一先行ノ車ハ八輪ニシテ、先ニ日本日ノ丸ト亜米利加ノ旗ヲ建ツ、機関上ニ覆ナク、只火ヲ焼処ノミ、板屋アリ、一人ニテ火ヲ焼ク、第二ハ四輪車、薪ヲ載ス、人ヲ乗スル車六ツ跡ニ従フ、車ト車ノ間、鉄ノ蝶ツカヒヲ以テ結ヒ合ス、車ノ内、長サ凡七間計、巾一間半計、左右ニ曲祿ヲ双ブル、左右共ニ二十四有、中央ヲ通路トス、左右窓双ビ開ク、車各八輪、車道ハ材ヲ横へ、鉄ヲ二筋緯ニ通シ、其鉄道ノ上ニ車輪乗シ走ル、車ノ美麗牧「枚」挙可ラズ、車道普請ノ処、遙カ離レテ轍ヲ出ス、コレニ因テ蒸氣緩シテ馳ル、此蒸氣車ノ道ヲ辟ク、米英人山ヲ穿チ、東西海ヲ通シ、船ヲ往来セシメントス、為ラズ、故ニ八年前、米人初テ蒸氣車ノ道ヲ開ト云、

朝九時蒸氣車ヲ発ス、疾事矢ノ征ガ如ク、先蒸氣車蒸氣ヲハク音ニテ一同曲祿ニ腰ヲ掛ケ、先車環リ出セバ、後ニ従フ六車環リ出シ、鐵路ヘ鉄車ノ走ル音ニテ喧クシテ、双ヒ座ス者モ辞分タス、車道屈回スレハ衆車コレニ順フ、蛇ノ行カ如シ、其自由ナル事、早クモ遅クモ、先ヘモ後ヘモ走ル、樹木ノ近傍ニ有ルモノ、何木ナルヲ見分ルニ暇アラズ、車ノ窓下ニ有ル処ノ草木・沙石ハ島「稿」織ヲ見ル如シ、溪川ノ車道ハ鉄ノ橋ヲ掛渡、又木石ニテ組立通ス、……」

（野々村忠實『航海日録』、『万延元年遣米使節史料集成』第三卷所収）

この筆者野々村忠實は当時四十三歳、副使村垣淡路守範正の従者であつた。冷静な筆致で、先

年パナマ運河の計画が挫折した結果、鉄道が敷設（一八五五年開通）されたことにも触れている。このほか、この鉄道の建設費用が七〇〇万ドルであり、それは一八五三年に発起人が起債して集め、毎年一二％の利子配当をもつて割り戻していること、地代としてスペインに毎年一万ドルを支払っていること、地峡を開鑿する難工事で多くの犠牲者を出したこと、またその旅客、貨物の運賃などについて書かれている記録もいくつかある。熱心に質問する随員たち、これに丁寧に説明するアメリカ側の応答ぶりが推察される。

これが、代表的な日本人と代表的近代交通機関・鉄道との歴史的遭遇であった。——やがて幕末・明治維新の動乱期を経て、文明開化を目指す明治新政府の手により日本最初の鉄道が品川—横浜間に仮開通するのは、このときから十一年後の一九七一（明治四）年末のことである。

急速な鉄道網の展開

万延元年遣米使節の一行が初めて乗車したパナマ—アスピンウォール（今のコロン）間の距離は「四七里半」と大抵の日記に記されているが、これは通辞・名村五八郎元度の『垂行日記』にきちんと注記されているように、「垂里」すなわちアメリカのマイル数なので、約七六・五キロメートルに当たる。そして十二年後の一八七二（明治五）年十月正式開業した新橋—横浜間鉄道里程は二九キロメートルと、その半分以下にすぎなかった。

しかし、その後の日本における鉄道の発展は急速であり、二十年後の一八九二（明治二五）年には官営・民営合わせておよそ百倍を超える三一〇七・九キロメートルの営業キロ数に達している。さらに日本資本主義の発展過程と日清・日露戦争期の軍事的要請の側面もあいまって、その後の十

年単位ではほぼ倍増を繰り返す（一九〇二年六九一四・六キロメートル、一九二二年一万一四二五・一キロメートル）という鉄道網の急速な展開をみせた。この間の発展には、第一次（一九八五―一九〇年）、第二次（一九九五―一九〇〇年）の「私鉄ブーム」と呼ばれる鉄道事業への民間投資が担った面も大きかったが、産業革命期を経て幹線の国有化方針を固めた政府は、一九〇六（明治三九）年「鉄道国有法」を公布して一七の私鉄を買収している。歴史的に、鉄道の発展が日本の中央集権国家の形成と経済発展に果たした役割の大きさはいうまでもない。ちなみに鉄道開設百年後の一九七二（昭和四七）年、鉄道営業キロ数は、二万六八〇一・八キロメートル（国鉄二万〇九二四・二キロメートル、民営五八七七・六キロメートル）となっている。開業時の二九キロメートルの、実に一千倍近くである。（以上の数字は原田勝正氏の作表による）

心に宿る鉄道

幹線・支線の建設が急ピッチで進められ、日本全土に鉄道網が拡大するにつれて、明治中葉以降の日本人の生活と感情のなかに、鉄道の存在は深く根を下ろしていった。それを象徴する例をあげてみよう。

「ふるさとの訛なまことなつかし／停車場の人ごみの中に／それを聴きに行く」という石川啄木の歌は、彼の故郷岩手県と東京を結ぶ東北本線の発着する上野駅の雑踏を、人々の胸に呼び起こす。「子を負ひて／雪の吹き入る停車場に／われ見送りし妻の眉かな」と詠んだ啄木の、雪の北海道に妻を残して独り上京するときの心情は、停車場の別れの情景でひとときわ哀切な響きを私たちの胸に伝える。ともに、一九〇八（明治四二）年夏以降二年間の作品で編んだ歌集「一握の砂」に収

められているものである。啄木にはこの他にも、「何となく汽車に乗りたく思ひしのみ／汽車を下りしに／ゆくところなし」、「雨に濡れし夜汽車の窓に／映りたる／山間の町（やまのまち）のともしびの色」など、汽車の旅情を詠じた歌が数多い。一九一二年四月、わずか二十七歳で没した漂泊の天才詩人の心に勃興期の鉄道の投影するところは深く、その生涯を彩っている。

そして、これらの啄木の絶唱に表現されたものは、明治、大正、昭和の三代にわたる日本の近代史を生きてきた日本人が、ひとしく共有できた感情であつたといえよう。疑いもなく、近代日本人の心象風景のひとつの原郷が、そこにはあつた。なぜならば、彼らの多くもまた、激しい社会変動のなかで、好むと好まざるとにかかわらず、父祖代々の地である故郷を離れて、あるいは都市の片隅に、あるいは未知の新開地に、心の奥底深く疎外感を抱いて生きる人々だったからである。彼らの人生の道程と汽車の旅の記憶とは、分かちがたく結ばれていたのであつた。

高度多機能化 さて、一足飛びに現状をみよう。

した交通手段 世界有数の高度産業社会を形成するにいたつた日本の国土には、航空路から地下鉄まで、最新の機能をもつあらゆる交通手段が複雑に張りめぐらされている。昼夜を分かたぬ膨大な人と物の移動が、この社会の生産活動を支えている。

十数年前、インドに出張した人がインド人から新幹線の運行頻度について質問され、一〇分に一本だと答えたところ、お前はホラ吹きだと言われたという。深夜の幹線道路ではトラック便が物資を運び、人工衛星から撮影した真夜中の地球のこの地域では、日本列島が満身に灯火をとも

してひときわ明るく輝いている。ジェット機の絶え間なく発着する国際空港、巨大タンカーや貿易船の往き来する航路——国際間の移動も盛んである。

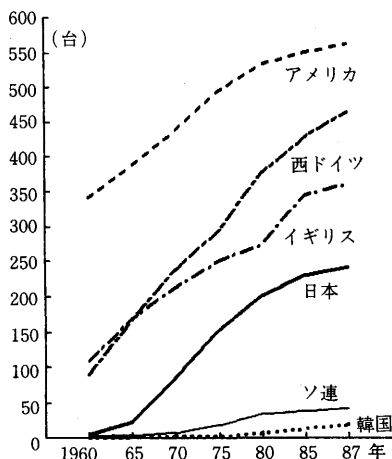
しかし、長らく日本の近代化を担う中核であつた鉄道も、もはや交通手段の主役ではない。日本国有鉄道は多年の累積赤字に苦しみ、一九八七年四月を期して分割民営化され、JR各社となった。すでにして、日本の人口の過半を占めている戦後生まれの人々には、啄木の歌にみるような心象風景は無縁となつているのかもしれない。戦前から着手されてきたディーゼル化・電化が完成して「汽車」という言葉が死語となり、あの力強いと同時に哀愁を帯びた汽笛を聞いたことのない人々の生活する現在では、それはわずかにSLブームのクラシック回帰や、流行歌の世界にその残像をとどめるのみであるといえる。

「クルマ社会」の出現

ひきかえて、現代人、なかでも戦後世代の感性に最も密着した乗り物とはいえば、それは自動車——「クルマ」であろう。すでに「クルマ社会」と言われるようになって久しい日本である。一九六〇年代の高度経済成長期以降いわゆるマイカー時代が到来し一九六〇年には一千万人に満たなかった運転免許保有者数は八九年には実に全人口の五割近い六千万人に届こうという趨勢で増加、自動車台数もこれに正比例して増えている。

個人が占有できる便利で快適な、そして運転という技能の発揮で自己能力への満足感を与えてくれる「のりもの」としての魅力が、人々、とりわけ若者を強い吸引力で「クルマ」の所有へとかりたてている。一九八八年末現在の年代別統計でみると、最もその取得率の高い二十五歳—二

図1 乗用車保有台数推移(1,000人当り)



(出所) 参考文献(2)より作成。

ポールで乗用車・全自動車一台当たり人口は一〇・二人と六・五人、逆に最も保有台数の少ない中国の場合、実に三八五〇人と五〇五人である。

その増加の趨勢をみるために、適宜選んだ六カ国における人口一〇〇〇人当たりの乗用車保有台数の一九六〇年から八七年までの推移を図1に示してみた。六〇年には乗用車はアメリカの三四一台に対してわずか五台にすぎなかった日本が六五年以降急速な上昇線を描き、八七年末には二四一台に達した様子がわかる。さらに乗用車の世帯保有率をみると、六五年には全世帯のうち

十九歳では男性の九五・四％(女性七八・四％)が免許保有者となっている。

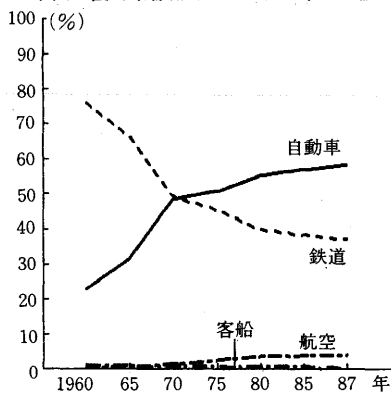
一九八七年末の世界各国の自動車保有台数の比較統計でみると、乗用車一台当たり人口が、アメリカ合衆国は一・七人、ヨーロッパ平均(ソ連・東欧を含む)は五・二人であるのに対して、日本は四・一人、商用車を含めた自動車全体一台当たり人口では、同じく一・三人(アメリカ)、二・四人(日本)、四・三人(ヨーロッパ)となっている。アジアをみると、アラブ産油国を除けば最も自動車の普及しているシンガ

五・七％にすぎず、複数保有は統計的にゼロ％であった。それが、八八年の自動車工業会の乗用車市場動向調査では六九・九％となり、その一九・一％が複数保有となっている。しかも農業世帯では同じく一・三％から七四・七％へと保有率が上昇、日本の農村地帯ではもはやクルマなしの生活が考えられなくなっていることを示している。

なお、商用車を含めた全自動車の増加ぶりは、より急速である。西ドイツ、イギリスの場合、日本と異なり商用車の増加はきわめて緩慢な動きしか示していない。高度経済成長期の日本の歩みは、急激なモーターゼーションと密接に結びついていたことがよくわかる。

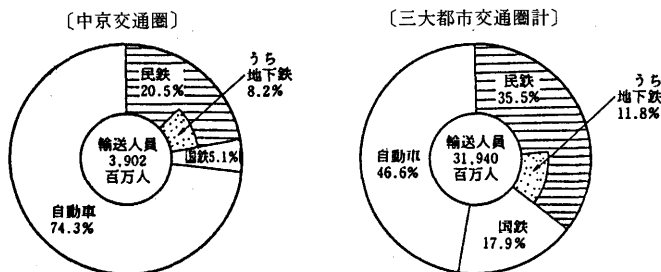
モーターゼー 鉄道が交通機関の主役の座をシヨンの背景 自動車に譲った時期を数量的に明瞭に示すのが、図2のグラフである。輸送した人員に輸送距離を乗じた「輸送人キロ」の統計から、それぞれの占める割合をみると、一九六〇年には鉄道七五％、自動車二二・八％であったものが、七〇年にはほぼ同率となり、以後は逆転の一途を辿り、八七年には鉄道三七・一％、自動車五八・二％となっている。さらに地域を限って八六年の三大都市交通

図2 国内旅客輸送人キロ分担率の推移



(出所) 参考文献(2)より作成。

図 3 旅客輸送状況



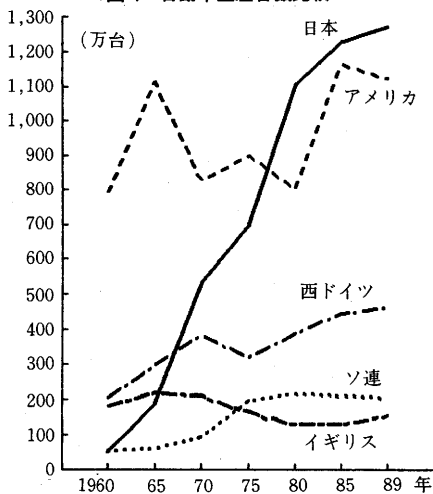
(出所) 参考文献(3)。

圏と中京交通圏の旅客輸送状況を円グラフ(図3)でみると、地下鉄を含む鉄道網の発達している三大都市ですら自動車の比率が四六・六%であり、中京の場合は、七四・三%までが自動車となっている。

ひとくちにモータリゼーションと称しているが、これほど急速な交代の背景にはどんな日本特有の事情が存在したのだろうか。

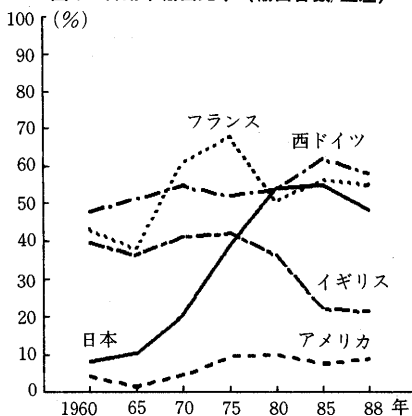
もちろん、歴史的・社会的なさまざまな要因が複合しているに違いない。なかでも、敗戦後焦土のなかから経済復興と自立を目指す日本の産業界にとって、自動車産業を發展させることは、大きな目標のひとつであった。やがて戦前からの技術基盤のうえに新しいイノベーションの波を積極的にとりいれ、良質低廉な労働力の利用に恵まれるという比較優位のうえに、自動車産業は急速な成長を遂げ、高度経済成長を支える基幹産業の一つとなった。同時にそれがいかに端的に日本の「クルマ社会」への転換と結びついていたかを、いくつかの指標で概観してみよう。

図4 自動車生産台数比較



(出所) 参考文献(2)等より作成。

図5 自動車輸出比率 (輸出台数/生産) (%)



(出所) 参考文献(2)より作成。

まず自動車の生産状況をみると、図4に示すとおりとなる。すなわち一九六〇年にはアメリカ(七九〇万台)の一六%程度の約四八万台にすぎない生産台数であった日本は、昨八九年には一三〇二万五七四一台の自動車を生産し、八〇年以来十年間連続で世界の首位を保っているのである。グラフの示す上昇の角度は、まさに驚異的とすらいえよう。

供給は需要をつくりだす、という。この生産上昇こそが、国内のモータリゼーション推進の原

動力であった。また同時に、貿易立国の尖兵の役割を担つての輸出比率も年々上昇し、一九七〇年代末ごろから欧米との間に深刻な貿易摩擦を引き起こしていることは、周知のとおりである。試みに自動車生産量に占める輸出比率の各国比率をみると(図5)、アメリカ車の輸出比率は低く、日本のそれは西ドイツ、フランスに近く(八一年からは対米・対EC輸出自主規制が始まり鈍化)、イギリスの輸出比率は低下してきていることがわかる。一方、輸入台数をみると、アメリカのそれがずばぬけて多くなつてきており、西ヨーロッパ諸国も相應の輸入をしているが、日本は八七年になつても約一万台、イギリスやフランスの一〇分の一にも達していない。

つまり、世界一の自動車王国・日本で生産されたクルマのほぼ半数が輸出され、同時に日本人のほとんどは国産車を購入、利用しているのが現状である。これには、早くも一九五〇年代から積極化した政府の自動車産業育成と基盤強化の政策、「国民車」育成方針(五五年「国民車育成要綱」)などが強く影響してきたことはいうまでもない。

そしてこれまで、自動車の普及の度合いは往々にしてその社会の近代文明化、国民の生活水準向上のメルクマールとしてとらえられてきた。戦後の欠乏時代にアメリカ映画のなかの美男美女のドライブシーンに憧れた戦前生まれの日本人にとって、自ら高性能のクルマを駆る時代がわずかに二、三十年後に訪れたことほど、日本の経済大国化を実感させられるものはなかったのである。

「負」の側面の顕在化

一方、自動車の普及がもたらす負の面、すなわち、これと表裏の関係にある公共的交通機関の衰退、自動車公害の発生や自動車道路の建設による自

然破壊など環境の悪化、なかなずくもと直接的な被害である交通事故の問題などについては、早くから識者によって注意が喚起されてきた。近年では、地球環境問題にまで議論が広がっている。上述のようにひとときわ急激なモータリゼーションを経験した日本では、こうした「負」の側面もまた大きく顕在化してきてしまったことは当然のなりゆきであった。

公共的交通機関としての鉄道の比重低下についてはさきに触れたが、長らく都民に親しまれていた東京の路面電車「都電」が荒川線の一路線を除いてすべて廃止されてしまったことは、象徴的な出来事であった。自動車の洪水に軌道敷を塞がれて身動きできなくなってしまったのである。地方では、自動車の各戸への普及とともにバス路線が赤字に転落して、ついには廃止される例もある。筆者が時折訪れる長野県穂高町のバス「牧線」も、四年前の一九八六年に廃止された。このたった日に数本の定期運行バス路線を日々利用していたのは、アルプス銀座・喜作新道を開いた名猟師、小林喜作の里である常念岳山麓の牧部落の住民、とくに自ら車を運転できない老人や子供たちであったが、その足が無くなったのである。

自動車公害への対策は

大気汚染、騒音、道路の占有など自動車公害の発生も、大きな社会問題である。対策としては、一九六六年の自動車排出ガス規制を皮切りに、「自動車騒音規制（七一年）、ガソリン無鉛化（七五年）、振動規制（七六年）等の法的規制が「公害対策基本法」「大気汚染防止法」「道路運送車両法」「騒音規制法」等の法律に関連して実施されている。

なかでも乗用車の排気ガス中の一酸化炭素・炭化水素・窒素酸化物の排出量許容限度を厳しく規制する、いわゆるマスキー法による基準を一九七〇年代に世界にさきがけてクリアしたのは日本である、と関係官庁や産業界の指導者は胸を張る。たしかに私たちも途上国の都市へ出張したときなど、その空気の悪さにおどろき、次いで七〇年ごろの東京の街路も同様であったことを思い出し、その効果のほどを確認できたと感じることもある。しかし、最近また大気中のこれら有害物質の場所によっては規制値を越えるほどの増加傾向がみられ、その発生源は主として規制の緩やかなトラックやディーゼル車の増加であることが指摘されている。地球温暖化や酸性雨被害につながる地球環境問題ともあいまって、再びその対策が真剣に問われねばならないであろう。加えて、最近の都市部では増加する一方の自動車が増え、街路に溢れ、幹線道路といわず住宅街の裏道といわずいたるところ違法駐車群れに道路が占拠されるという深刻な事態が生じている。出先に駐車場の設備が不足していること、車の所有者に義務づけられている車庫保有が、駐車場難のため必ずしも守られていないことがその原因である。たださえ狭い道路への違法駐車は、通行人や走行車にとつての交通妨害となつてゐることはもちろん、都市景観からも見苦しいかぎりである。この問題も、地価高騰にあえぐ東京などの都市では解決の見通しは暗い。

経済学者・宇沢弘文氏は、一九七四年に著した『自動車の社会的費用』において、自動車の使用は必ず道路という社会的資源を利用し、公共の市民生活に影響（＝被害）を与えずにおかないものであることを指摘し、この社会的費用は自動車所有者が負担すべきもの（＝費用の内面化）で

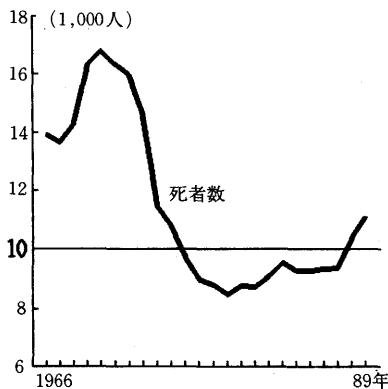
あると論じている。すなわち、仮に市民（住民）の基本的権利を侵害しないような構造をもった道路に東京の二万キロの道路をつくり変えるとするなら、当時で自動車一台当たり一二〇〇万円の投資を必要とし、この投資額に対する年々の利息分を自動車一台当たり年々賦課するとすれば、その賦課額は毎年約二〇〇万円となる、というのが氏の試算である。この額は地価高騰の現在ではさらに膨大なものとなる。一方、現行でも道路整備特定財源にあてるための自動車関係税金や有料道路通行料金は高すぎるとの不満をもらすのが自動車ユーザーの大多数である。宇沢氏の提案がいかに望ましいものであれ、その著が世に出て十六年後の今日、社会的コンセンサス形成への展望は不可能に近いことが証明されているといわねばならない。

第二次交通戦争へ突入

さらに直接的に人々の生命の安全が脅かされているのは、交通事故の発生である。

昨一九八九年十一月二十八日、政府の交通対策本部は、日本で初めての「交通事故非常事態宣言」を発表した。前年の八八年に全国の交通事故死者数が十三年ぶりに一万人を超え（二万三四四人）たのに

図6 日本の交通事故死者数の推移



(出所) 参考文献(2)等より作成。

続いて、この年明らかにさらに死者数が増加する見通しとなったためである。この宣言による警鐘もなすところなく、ついに八九年の交通事故死者数は一万一〇八六人に達し、七六年以来の十四年間で最悪を記録した(図6)。クルマ社会への急速な突入のため年々一万人以上の死者を出していた昭和四〇年代(一九六五―七四年)の半ばごろが「交通戦争」といわれたのに対し、八八、八九年のこの交通死増加趨勢の非常事態が、マスコミによって「第二次交通戦争」と呼ばれるようになったゆえんである。なお、この数字は、事故発生後二四時間以内の死亡のみを数えているので、諸外国のように事故後三十日以内の死者数とするならば、さらに三〇%増としなければならない(欧州運輸大臣会議で用いられている修正係数)。

クルマ社会への不慣れや信号機等安全設備の不足が影響していたと考えられる第一次交通戦争のころと異なる今次の特色は、一九八九年一―十月末までの死者八九九八人を警察庁が分析したところによると、次のとおりである。

年齢層では十六―二十四歳の若者がほぼ四〇%、六十五歳以上の高齢者が二〇%強を占め、いずれも人口構成率の二倍以上となっている。事故原因は、若者の場合四〇%強がスピードの出しすぎ(他の年齢層の二・九倍)、高齢者の場合は半数が歩行者、二〇%強が自転車乗車中で、信号無視や車の直前直後の横断が多い。つまり、若者は運転中、老人は歩行ないし自転車乗りの状態で事故に遭遇しているケースが多いことになる。若者のほとんどが運転免許を取り、経済的にも比較的容易にクルマを入手できるようになったこと、また社会の高齢化が進んだことが、これら

の現象に反映しているといえる。

また時間帯では、死亡事故の半数以上が夜間に起きていて（東京では六〇%以上）、この三年間で五〇%強も増加している。曜日では土曜、日曜が多く、他の曜日の各一・二倍となっているという。この背景には、二十四時間都市化社会の「夜型生活」の一般化がある、とする。

「取り締まりによる死者減らしは限界に近い」というのが、この分析結果をまとめた警察庁の悲観的観測であり、「車メーカーの利益を道路や安全施設づくりの資金に還元してもらうことなども働きかけていきたい」としているという（『朝日新聞』一九八九年十一月二十八日付夕刊）。

そして、非常事態宣言にもかかわらず、ことし一九九〇年に入っても、毎日のニュースでは若者の無謀運転による事故死や、横断歩道上でダンプカーにひき逃げされた母子など、痛ましい事故の報道が跡を絶たない。

新たな交通 以上のような「クルマ社会」に付随する「負」の側面は拡散する一方の**体系を考える** うえに見える。路面電車の撤去、巨費を投じての高速道路や一般道路の建設・整備も、その効果を上回る自動車の増加で交通渋滞の慢性化を解消するにいたらなかったし、自然破壊や環境破壊の新たな社会問題を惹き起こしている。交通安全運動やドライバーへの教育、信号機設置などの努力も第二次交通戦争への突入を阻止することはできなかった。

いま、モータリゼーション下の私たちの社会で、「のりもの」と「くらし」の関係は、あちこちで袋小路に入り込み、一種の閉塞状態にあるといっても過言ではない。自動車という素晴らし

い有用な乗り物を大衆社会が手中にしたとき、それはマイダス王の黄金のように、新たな欲求不満や飢渴を生み出しているかにさえ思える。この閉塞状況から、どのようにして脱出したらよいのであろうか。

第一に誰もが考えることは、社会条件の整備と科学技術の進歩による事態の打開策である。

昨一九八九年秋、『一九九九年日本の鉄道——鉄道は再び日本を変える』というタイトルの一書が出版された。都下国分寺市にある財団法人・鉄道総合技術研究所のスタッフが十年後の交通機関、なかならず鉄道の未来像を想定して書きあらわした共著である。夢物語風に書かれているとはいえ、そこに登場するリニアエクスプレスをはじめとする未来の鉄道の数々は、決して空想的なものではなく、すでに技術的には十分に実現の見通しのついているものであるという。そのいずれも、低公害・超スピード・快適・安全・大量輸送・省エネルギーの要件を満たすものとして、建設コストも抑制的であるとしている。

かつて一九六四年秋、東京オリンピックの開催に合わせて開業した東海道新幹線の経験が想起される。それは、右の鉄道総合技術研究所の前身、当時の国鉄鉄道技術研究所スタッフによる研究成果が五七年のセミナーで発表されたことが契機となつて、そのわずか七年後に開業を実現、モータリゼーションに押され斜陽化していた世界の鉄道界に刺激を与え、高速鉄道建設時代を先導したと評価される。その系譜を引くスタッフが、再びこの書の中で技術進歩へのゆるぎない信頼をもつて語る「ありうべき交通体系」の未来像は、いかにもバラ色に彩られ、それが実現した

とき日本の交通問題は一挙に解決するような印象を与えられる。そこには、「鉄道は再び日本を変えろ」……すなわち鉄道が再び交通手段の主役を担う日が輝かしく描き出されている。

そんなに急いで……

しかし、この技術者たちのたゆみない努力による鉄道再生の夢と構想に敬意と期待を抱きながらも、一方で心中になにかしら違和感が生じるのはな

ぜであろうか。

それは、どこまでも高性能と能率を追求することが第一義とされるこの未来社会——それもわずか十年後を想定しての——において、その成果を享受する「人間」の姿が、なぜか息苦しいまでに管理社会に押し込められた感なしには想像できない気がするからである。「狭い日本、そんなに急いでどこへ行く」とは、たしか第一次交通戦争当時、クルマの暴走を戒める標語であったが、ふと、この言葉が蘇ってくる。リニアエクスプレスは時速五〇〇キロを出発点とし、大深度の地下にもぐるチューブ鉄道に至っては時速一〇〇〇〜二〇〇〇キロのマッハトレインを目指すという。超高速・高性能の乗り物が日常的に与えられれば、エリートビジネスマンのような超多忙の人々にとっては便利このうえないことはたしかであろう。しかし、私たちは、普段の生活のなかで、ただ点から点への最高速移動手段として以外の、もっと身の丈に合った乗り物をも求めたいという気持ちももっている。「国境の長いトンネルを抜けると雪国であった」（川端康成）というあの旅情は、マッハの世界からは生まれそうにない。

また、新交通体系の整備によってほんとうにクルマ社会からの効率的転換がスムーズに行われ

るだろうか、という懸念も起こる。現在でも、自動車の氾濫は単に交通機関としての利便のためだけではない。危険を知らながらクルマのスピードに魅せられる若者も、みすみす大渋滞に巻き込まれることが予測できながら休日に家族を乗せたマイカーで行楽地へ向かうサラリーマンも、管理社会のなかでわずかに自己の主體的な能動性を証明できることを求めてハンドルを握るのだともいえよう。地下鉄網の整備にもかかわらず、東京の街路から自動車は数を減じていない。

断念と郷愁

百三十年前のパナマ地峡における蒸気車と日本使節団との邂逅以来、日本の社会は新技術を取り入れ、開発することにひたすら努力してきた。そしていったん新技術による輸送の面的・量的拡大とスピードアップが軌道にのるやいなや、旧来のものを全面的に捨て去ることがあまりにも早かった。

それは、時代環境の変遷に伴う必然的ななりゆきであったとはいえよう。しかし、いま、前章までの各論で、第三世界の各国では伝統的な交通手段がいまなお近代的交通手段の導入と共存し人々の暮らしのなかに息衝いている事実を見ると、私たちはその多様性にあらためて目を瞠る思いがする。そして同時に、エレクトロニクスに支配される効率至上社会に生きることとひきかえに断念してしまった暮らし方への、なにがしかの郷愁を覚えずにはいられない。

第三世界の多くの国々は、いまだ近代的交通体系整備途上の段階にあると考えられる。日本の歴史的経験について、正負をとともに直視して今後の発展に役立ててほしいと願うのは、筆者のみではないはずである。

〈参考文献〉

- (1) 日米修好通商百年記念行事運営会編『万延元年遣米使節資料集成』第一巻、第七巻、風間書房、一九六〇、六一年。
- (2) 日産自動車株式会社編『自動車産業ハンドブック 一九八九年版』、紀伊國屋書店、一九八九年。
- (3) 運輸省地域交通局監修・財団法人運輸経済研究センター発行『一九八九年版 数字でみる民鉄』、一九八九年。
- (4) 原田勝正『鉄道の語る日本の近代（増補改訂版）』、そして文庫、一九八三年。
- (5) 原田勝正『日本の国鉄』、岩波書店、一九八四年。
- (6) 宇沢弘文『自動車の社会的費用』、岩波書店、一九七四年。
- (7) 和久田康雄『日本の地下鉄』、岩波書店、一九八七年。
- (8) 和久田康雄『日本の私鉄』、岩波書店、一九八一年。
- (9) 総務庁編『交通安全白書 平成元年版』、大蔵省印刷局発行、一九八九年。
- (10) 未来鉄道研究グループ編『一九九九年日本の鉄道——鉄道は再び日本を変える』、交通新聞社、一九八九年。

（お問い合わせ ふたば／アジア経済研究所広報部主幹）