

## 自動車文明と生活文化：くるま社会からの脱却

福留，久大  
九州大学経済学部：教授

<https://doi.org/10.15017/4371077>

---

出版情報：経済学研究. 64 (5/6), pp.261-278, 1998-06-30. 九州大学経済学会  
バージョン：  
権利関係：

# 自動車文明と生活文化

——くるま社会からの脱却——

福 留 久 大

## 《構成》

- 1) 文明と文化の意味内容
- 2) 世界人口と自動車台数
- 3) 資本主義と自動車文明
- 4) 自動車を巡る生活文化

### 1) 文明と文化の意味内容

「自動車文明と生活文化」と題して、現在のくるま社会について改革の必要性を考えようとするにあたって、「文明」と「文化」という言葉について用例を多少確認しておきたい。

文明と文化の意味を簡潔に示したものとして、加地伸行の「文明＝技術，文化＝生きかた」という次のような用例を、まず挙げたい。「日本の場合、幕末・明治初期、欧米先進国の文明（技術）に圧倒された。確かに文明は彼らが上であった。だからその文明をまねよう、追いつこうとした点はまちがっていなかった。ところが、文明（技術）がすぐれていたのも、その文明を生んだ文化（生きかた）もまたすぐれたものという錯覚、誤解を起こしたのである。そのため、東北アジアの儒教文化圏にはそれまで特有の文

化（生きかた）があったが、欧米先進国の文化をすぐれているとしてまねて今日に至っている。」<sup>1)</sup>

自動車交通に関連して、文明と文化の区別を示唆するものとして、三本和彦が「『文化』になれない自動車」を論じた部分から、いくつかの文章を引いてみる。「危険な道路，カーブに意図的にタイヤの音が出るような仕掛を作り，ドライバーの注意を喚起しようという方法を発表した会社がある。——確かに一つのアイデアには違いないにしても，私には滑稽に思えた。なぜなら，常にその箇所を通行しているドライバーにとっては意味がないし，初めて通るドライバーにとってはハンドルを取られて危険を増す可能性も捨てきれないからだ。」「新しい試みについては私も決して否定はしないし，むしろ歓迎したい。しかし出来ることなら文明ではなく文化の領域に入る工夫をして欲しいものだ。」「イギリスではバンプという仕掛が道路に施されている。自動車を軽くバウンドさせてドライバーに市街地に入ったことを教えるためのもので，道路を30mm程度盛り上げてある。ドライバーはバンプを踏むと必ず必ず速度を落とし，安全運転を心がける。街を出るときにもバンプがあり，そこからは速度を上げて走ってもいいこと

※ 西村明教授の御遺曆を記念して、本稿を捧げる。記念の意味を含めて、文中に西村教授の見解に言及した部分があるが、その評価が的はずれでなく、多少とも生産的であることを祈りたい。拙ない作品ではあるが、御笑覧いただければ幸甚である。

1) 加地伸行『現代中国学』（中央公論社，1997年刊）126頁。

を道路が教えてくれる。これが文化のお手本だろうと思う。——改めて考えてみると、日本人はハードにはすぐに飛びつくが、ソフトには関心が薄い。従って海外の製品や物にはこだわっても文化を学ばないため全てが文明の位置で止まっている。]<sup>2)</sup>

三本は、ここで「文明」によって単純な物的装置を意味し、それが成熟し生活の用具として定着しそこに住む人々の精神のあり方を表現するに至った場合を「文化」と区別している。その意味では、例えば『広辞苑』における区別と類似する。『広辞苑』では、「文明(civilization)」に関して「①生産手段の発達によって生活水準が上がり、人権尊重と機会均等などの原則が認められている社会、すなわち近代社会の状態。②宗教・道徳・学芸などの精神的所産としての狭義の文化に対し、人間の技術的・物質的所産。文化の根源性・統一性に対して文明の皮相性・無性格性を対置する場合もある」という説明を与えており、「文化(culture)」について「人間が自然に手を加えて形成してきた物心両面の成果。衣食住をはじめ技術・学問・芸術・道徳・宗教・政治など生活形成の様式と内容とを含む。文明とほぼ同義に用いられることが多いが、ドイツでは人間の精神的内面的な生活に関わるものを文化と呼び、文明と区別することがある」としている。ここでは「文化」が「文明」より精神的で高級なものとして位置づけられている<sup>3)</sup>。

こういう上下関係を伴う区別と異なり、「文明」を普遍的なもの、「文化」を特殊なものと考えているのは、農耕文化研究振興会代表・渡

部忠世である。「農耕文化と農耕文明」の項目についてこう述べている。「文化といい文明といい、簡単にいってしまつて、いずれも集団としての人間の生活を秩序づけるひとつの価値の体系、価値のパターンとでも考えておきます。文明がより普遍的なもの、合理的なもの、機能的なものと考えられるのに対して、文化は特定の集団(たとえばひとつの民族)、特定の範囲(たとえばひとつの国家なり地域)のなかでのみ通用するような特殊なもの、他に及ぼし難いような性質のものと考えておいてよいかと思いません。」「農耕文化もそのカテゴリーには入ります。そもそも文化、カルチャーという言葉はそのヨーロッパ語の語源〈耕すこと〉からもわかりますように、本来、土地や農業と深い関係を持つ内容なのです。農業はその土地の環境のもつて、それぞれ違った姿を取って常に特異的です。テレビや自動車をつくることは世界に共通した機械文明の技術ですが、世界のどこにでも共通した農業の形式というものはありえず、農業はその土地独特の生き方の形式として、それぞれの場所に特有の農法と農耕文化を定着させています。」「農耕文明という表現もありますが、これは採集狩猟文明、工業文明などと対比して、普遍的な歴史概念として使われることが普通なようです。]<sup>4)</sup>

いま一つ、「文明」は能動的、攻撃的動きを意味し、「文化」は受動的、防御的意味を示す傾向がある。19世紀文明(Nineteenth century civilization)についてカール・ポラニーが、「ほとんど絶え間なく続く野戦をとめないつつ、産業文明(industrial civilization)が疲弊した文化(outworn cultures)や未開人の地域へ進攻して

2) 三本和彦『クルマから見た日本社会』(岩波書店、1997年刊) 78-80頁。

3) 『広辞苑』第三版(岩波書店、1983年刊) 2146頁、2140頁。

4) 渡部忠世『日本から水田が消える日』(岩波書店、1993年刊) 29-30頁。

いった」と、記しているのがその例である<sup>5)</sup>。日本人の用例を加えると、岡部伊都子が、「近代の文明」と題して、次のように書いている。『「近代の文明」というのは人間をあまりにも走らせすぎていると思う。ゆっくりしたところというものの更になく、道路は舗装され並木は少なく、電車、自動車、地下鉄、飛行機の類が人間を追いまわしているように思われる。もちっと駆けるのをゆるめてもらいたい』。1939（昭和14）年、大阪の都心で暮らしていた16歳の女の子は、こんなふうに書いていました。今から思いますと、50年近く昔の大阪は、まだまだ空気も掘割の水もきれいだったと思いますのに、『近代の文明』が、天然自然の生物呼吸を大切にしない非人間的なテンポで進行し、変化しつづけることを嘆いています。』<sup>6)</sup>

以上のような「文明」と「文化」の用例を適用して、「自動車文明」によって現代社会における自動車の大規模大衆化（mortorization）を表現し、「生活文化」によってモータリゼーションの攻撃的作用に押されて歪みを強いられる人間精神と生活環境、危機に瀕する人間と自然の生活圏の様相を表現したいと考える。

## 2) 世界人口と自動車台数

人類の起源については諸説があって、400万年前、300万年前、100万年前と、様々に分かれる。ここでは、短く、100万年と仮定してみる。そのなかに、猿人、北京原人などの原人、ネアンデルタール人などの旧人、そして私たち自身を含

む現生人類（新人類）が登場する。「聡明なヒト」を意味するホモ・サピエンスと呼ばれる新人類は、約1万年前、打製石器に代えて磨製石器を使用して、一段と高い生産力を発揮する。いわゆる新石器時代へと移行するとともに「農業革命」を実現する。自然環境に従属していた狩猟採集の獲得経済から、自然環境を克服する農耕牧畜の生産経済へと進行する。この経済の様式の変化は人口の動きに顕著な変化をもたらした。西暦紀元前4万年も、西暦紀元前1万年も世界の人口は約1000万人と推計されていて、3万年間殆ど動かない。農業革命まで人口は、停滞的で、殆ど増加を示さなかった。ところがキリスト生誕のころ、西暦1年頃の人口は約1億3000万人になって、農業革命の後には、約1万年間で1億2000万人増えたことになる<sup>7)8)</sup>。

この西暦紀元前4万年から現在までの、さらに予測を含めて西暦紀元2030年までの世界人口の動きを図で示してみる<sup>9)10)</sup>。

「農業革命」のあと、人類は西暦1500年頃「商業革命」を経験する。1492年のコロンブスの率いるスペイン船団のアメリカ到達、1498年のヴァスコ・ダ・ガマを隊長とするポルトガル船団のインド到達が、大航海時代と呼ばれる「商業革命」の時代の幕開きであった。これによって、

5) カール・ポラニー『大転換』（東洋経済新報社、1975年刊）7頁。（Karl Polanyi; *The Great Transformation*, Beacon Press, 1957, P. 6）

6) 岡部伊都子『言の葉かずら』（冬樹社、1989年刊）10-11頁。

7) J. M. ロバーツ『図説・世界の歴史1』小峰書店、1981年、66頁。（J. M. Roberts; *An Illustrated World History*, 1, Penguin Books, 1981, p. 66）

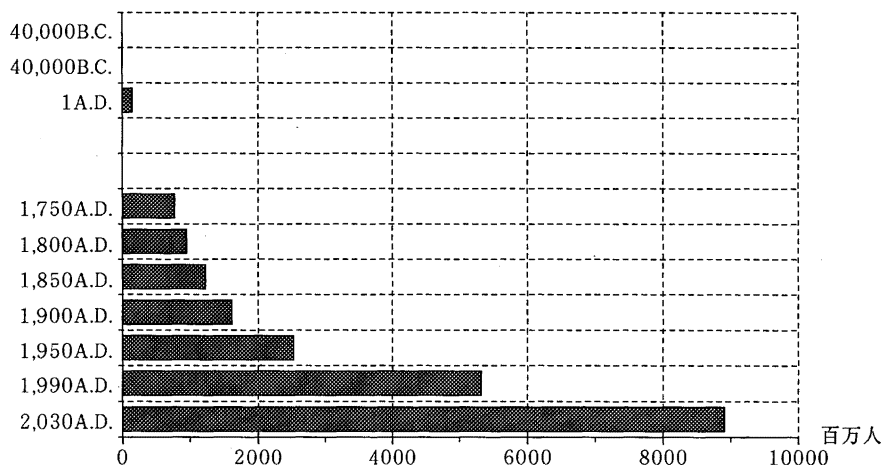
8) L. S. スタブリアーノス『新・世界の歴史』桐原書店、1991年、67頁、76頁。（L. S. Stavrianos; *Lifelines From Our Past*, Pantheon Books, 1989, p. 46, p. 52）

9) C. M. チポラ『経済発展と世界人口』ミネルヴァ書房、1972年、116頁。（C. M. Cipolla; *The Economic History Of World Population*, Penguin Books, 1970, p. 102）

10) L. R. ブラウン『飢餓の世紀——食糧不足と人口爆発』ダイヤモンド社、1995年、44頁。（Lester R. Brown; *Full House*, W. W. Norton & Company, 1994. p. 58）

世界の人口

年代	人口 百万	年代	人口 百万
40,000B.C.	10Million	1,750A.D.	750Million
10,000B.C.	10Million	1,800A.D.	910Million
1A.D.	130Million	1,850A.D.	1,200Million
		1,900A.D.	1,600Million
		1,950A.D.	2,500Million
		1,990A.D.	5,300Million
		2,030A.D.	8,900Million



地球は一つに結ばれ、貿易と戦乱の世紀へと突入した。『資本論』(1867年)の表現を借りると、「アメリカの金銀産地の発見、原住民の掃滅と奴隷化と鉱山への埋没、東インドの征服と略奪との開始、アフリカの商業的黒人狩猟場への転化、これらの出来事は資本主義的生産の時代の曙光を特徴づけている。(中略)これに続いて、全地球を舞台とするヨーロッパ諸国の商業戦が始まる。それはスペインからのネーデルランドの離脱によって開始され、イギリスの反ジャコバン戦争で巨大な範囲に広がり、中国に対する阿片戦争などで今なお続いている」<sup>11)</sup>。しかし商業

は、基本的に「安く買って高く売る」活動であったので、生産力を高め人口扶養力を向上させる方向に作用はしても、その影響は際立ったものでは有り得なかった。

生産力を高め人口扶養力を向上させる点で、際立った影響を与えたのは、「産業革命」であった。イギリスで1760年代から1820年代にかけて、次々に、道具が機械に変わって、生産力が急速に伸び始める。この機械化の動きが、紡績や織布の繊維産業から始まって、鉄道や海運にまで及ぶ。この産業革命の動きが、1850年までにはベルギー、フランス、ドイツ、アメリカ合衆国に浸透した。1900年までには、スウェーデン、北イタリア、ロシア、日本に及んだ。そしていまやこの革命は、インド、中国、南アメリカ、アフリカにまで広がっている。道具を労働手段

11) K. マルクス『資本論』(大月書店、国民文庫版、第3分冊)418-9頁。(Karl Marx; *Das Kapital*, Bd. 1. [*Karl Marx-Friedrich Engels-Werke*, Bd. 23. 1962], S. 779)

とする工場制手工業 (Manufacture) の時代には、労働者には熟練と体力が不可欠であり、少数の壮年男子労働者しか労働力の供給源と成り得ない。その結果、高賃銀と短時間の労働が常態となり、雇用主の産業利潤は低位不安定を免れない。機械を労働手段とする機械制大工業 (Modern Industry) の時代には、労働者に熟練と体力は不必要となり、婦人と児童が労働者として労働力の供給源に加わってくる。その結果、労働者には低賃銀と長時間の労働が強制され、雇用主の産業利潤は高位安定性を実現できることになる。労働力の商品化を梃子とする資本制生産の確立である。「資本主義時代を特徴づけるものは、労働力が労働者自身にとって彼の持っている商品の形態をとっており、したがって彼の労働が賃労働という形態をとっていることである。他方、この瞬間からはじめて労働生産物の商品形態が一般化されるのである」<sup>12)</sup>。機械制大工業を中心に生産力が急速に向上したことが、人口扶養力 (食糧生産や保健衛生施設や医療技術の水準を含めて) を増強する基本的要因となったのである。

人口を見ると、1750年の7億5千万人が、1800年には9億1千万人、1850年には12億人、1900年には16億人と、急速に伸びている。紀元1年から1750年までで6億2千万人の増加であるから、100年に3500万人平均で増えていたのが、産業革命を契機にして、50年間で1億6千万人、2億9千万人、4億人と大幅に増大するに至る。20世紀に入ってからの増加はさらに顕著で、1950年に25億人に、1990年に53億人に達してい

る。最近では、年々8千万人の増加を記録し、産業革命以前の100年分を1年間で軽く超過している。しかも、21世紀に入っても増勢はなお衰えず、図に示す通り2030年には89億人にまで膨張すると推計されている。

機械文明に支えられて、20世紀の世界人口は急増を重ねてきたが、これに対して機械文明の粋を凝集した自動車は、更に突出した増勢を示している。

実用に耐え得るガソリン自動車の誕生は、一般的には1885年とされている。ドイツのカール・ベンツ (Carl Benz) の発明した三輪自動車の完成が1885年秋だったことによる。だが、ドイツでは、1886年を自動車誕生の年としている。それは、ベンツの三輪自動車の特許申請が86年1月であり、ゴットリープ・ダイムラー (Gottlieb Daimler) の四輪自動車の完成が86年冬だったために、「自動車の父」ダイムラーとベンツの兩人に「花を持たせるために」敢えて1886年を選んだと考えられる<sup>13)</sup>。

1886年をドイツにおける自動車誕生の年だとすると、アメリカでは1896年を自動車工業誕生の年として、1996年にデトロイトで百年記念祭が催された。主要な理由はチャールズとフランクのドーリエ兄弟 (Charles and Frank Duryea) が、1893年のガソリン自動車製作に続いて、この1896年に13台のドーリエ・モーター・ワゴンを製作販売したことに求められる。単体生産に代わる連続生産の出現、「発明家の好奇心の満足」に代わる「金持ちの玩具の製造販売」と認められたわけである。副次的理由として、「自動車の世紀」の育ての親、ヘンリー・フォード (Henry Ford) が、フォード第1号車を完成

12) K. マルクス『資本論』(大月書店、国民文庫版、第1分冊) 299頁。(Karl Marx; *Das Kapital*, Bd. I. [Karl Marx-Friedrich Engels-Werke, Bd. 23. 1962], S. 184)

13) 折口透『自動車の世紀』(岩波書店、1997年刊) 2頁、46頁、60頁。

したのが、エジソン電気会社の技師長時代の1896年だったことが挙げられる。そして数年、フォード・モーター・カンパニーの設立は、1903年、デトロイトにおいてであり、この年、1700台を生産した。1908年には、T型フォードの登場があり、販売台数が1万台を突破した<sup>14)</sup>。

このように自動車の歴史は、大略百年であるが、その伸張は、極めて顕著である。1950年の世界人口は、26億人、その時自動車の保有台数は、50百万台。1995年の世界人口は、55億人、対して自動車の保有台数は、500百万台(貨物自動車とオートバイを含めると777百万台)。半世紀足らずの間に世界人口は2倍に伸びたのに対して自動車は10倍の伸張である。自動車の大規模大衆化時代の到来である<sup>15)</sup>。

この半世紀間に戦後復興から「経済大国」へとひた走った日本の場合、自動車保有台数の伸びは、更に突出している。1950年には40万台程度だったのが、1960年には330万台、1990年には5500万台を超え、1995年には6680万台を数えている。45年間で160倍に増えたことになる。

「今日では、1年間に50百万台の自動車が世界中のアセンブリ・ラインから流れだしている。自動車工業は約1兆ドルの年間出荷額を達成して、先進工業国では少なく見積もっても10人に1人に雇用の場を提供していることになる。」

「開発途上国の側は、自動車工業が生み出す大きな富を眼前にして、経済的活力の象徴として、また雇用の源泉として、自前の自動車生産設備を備えたいと、熱望している。世界中の自動車製造の大会社の側は、アメリカや日本やヨ

ーロッパで自動車市場が極めて僅かしか拡大しない状況にあることを知っているの、中国やインドや南アメリカに、現地関係者と連携して、工場を設立しようと懸命になっている。この結果、これらの地域では、今年の自動車生産が25%も増加する見通しである。」<sup>16)</sup>

「専門家の多くの予測では、開発途上諸国の需要増加は、富裕先進諸国の増加が緩やかなものになるのを補って余りあるものと考えられている。かくて2025年ないし2030年までには、自動車台数は10億台に到達すると、予測される」<sup>17)</sup>。1995-2030年の伸びの予測値を対比すると、世界人口は55億人から89億人へ160%、自動車台数は5億台から10億台へ200%、自動車が断然優位に立つのである。

世界人口は、18世紀後半から19世紀初頭にかけての産業革命を契機に急角度で上昇に転じた。自動車はその延長上に一層の急角度で増加を積み重ねている。

### 3) 資本主義と自動車文明

資本主義は窮乏に面するか、富裕に面するか。マルクスの見解は、両方の可能性を含んだ複合的なものであった。『共産党宣言』(1848年)では、一方で、「ブルジョア階級は、彼らの百年にもみたくない階級支配のうちに、過去の全ての世代を合計したよりも大量の、また大規模な生産力を作りだした。自然力の征服、機械装置、工業や農業への科学の応用、汽船航海、鉄道、電信、全大陸の耕地化、河川の運河化、地から湧いたように出現した人口——これほどの生産力が社会的労働の懐に微睡んでいたとは、以前の

14) Iain Carson; 'Taming The Beast-A Survey On Living With The Car' [*The Economist*, June 22nd 1996] p. 3

15) 三本和彦『クルマから見た日本社会』(岩波書店、1997年刊) 2頁。

16) Iain Carson; *ibid.* pp. 3-4.

17) Iain Carson; *ibid.* p. 4.

どの世紀が予感しただろうか」と、富裕な財貨生産力を強調する。他方では、「近代の労働者は、工業の進歩とともに向上する代わりに彼ら自身の階級の諸条件を下回ってますますそれ以下に沈んで行く。労働者は貧窮者となり、貧窮は人口や富よりももっと急速に発展する」と、労働者の境遇に即して窮乏の見通しを立てる<sup>18)</sup>。

しかも、背後には、高生産力に支えられた低価格商品の競争が旧社会を破壊して、極少数のブルジョア階級を除いた圧倒的多数の人口をプロレタリアの群れに投入するという見通しがある。「全社会は、敵対する二大陣営、互いに直接に対立する二大階級、ブルジョア階級とプロレタリア階級に段々と分かれていく。」「ブルジョア階級は、支配を握るに至ったところでは、封建的な、家父長的な、牧歌的な一切の関係を破壊した。」「ブルジョア階級は、世界市場の搾取を通じて、あらゆる国々の生産と消費を世界主義的なものに作り上げた。——彼らは、産業の足元から、国民的な土台を掘り崩した。遠い昔からの民族的な産業は破壊されてしまい、またなおも毎日破壊されている。」「ブルジョア階級は、全ての生産用具の急速な改良によって、無制限に容易になった交通によって、全ての民族を、どんな未開の民族をも、文明のなかに引き入れる。彼らの商品の安い価格は重砲隊であり、これを打ち出せば万里の長城も破壊され、未開人のどんなに頑固な異国人嫌いも降伏を余儀な

くされる。』<sup>19)</sup>

こうしてみると、マルクスの見解は、高い財貨生産力を通ずる富裕論と強い社会破壊力を通ずる窮乏論との複合体として存在しているわけである。しかしながら、この時点でのマルクスの経済学の（特に景気循環論ないし恐慌論の）未成熟が、私有財産制による生産力の抑制という理解を導き、資本制経済の生産力発展を精確に概念化出来なかったこと、資本主義の富裕な生産力への着目が感覚的把握の次元に留まっていたことは、ここで注意が必要である。『共産党宣言』の次のような叙述が、そのことを物語っている。「ブルジョア的生産ならびに交通関係、ブルジョアの所有関係、かくも巨大な生産手段や交通手段を魔法で呼び出した近代ブルジョア社会は、自分で呼びだした地下の悪魔をもう使いこなせなくなった魔法使いに似ている。数十年来の工業および商業の歴史は、まさしく近代的生産関係に対する、ブルジョア階級とその支配の生存条件である所有関係に対する、近代的生産力の反逆の歴史に外ならない。ここは、かの商業恐慌を挙げれば充分である。それは、周期的に繰り返しながら、ますます急迫的に全ブルジョア社会の存立をおびやかす。この商業恐慌では、作り出された生産物の大部分ばかりでなく、これまでに作られた生産力の大部分さえ、破壊されるのが通例である。恐慌においては、以前のどんな時代にもとても起こるとは考えられなかったような社会的疫病——過剰生産という疫病が発生する。社会が突然、一瞬の間未開状態に逆戻りしたようになる。飢饉、一般的な破壊戦争が、社会から全ての生活手段を奪い去ったように見える。工業も商業も破壊されたように見える。なぜそうなるのか？ 社会に文明がありすぎ、生活手段が多すぎ、工業や商業が

18) K. マルクス, F. エンゲルス『共産党宣言』(岩波文庫版) 45-6頁, 55頁。(Karl Marx, Friedrich Engels; *Manifest Der Kommunistischen Partei* [Karl Marx-Friedrich Engels-Werke, Bd. 4. 1959], S. 467, 473)

19) K. マルクス, F. エンゲルス『共産党宣言』(岩波文庫版) 40頁, 42頁, 44頁, 45頁。(Karl Marx, Friedrich Engels; *Manifest Der Kommunistischen Partei* [Karl Marx-Friedrich Engels-Werke, Bd. 4. 1959], S. 463, 464, 466, 466)



発達しすぎたからである。社会が自由にすることのできる生産力は、もはやブルジョアの文明およびブルジョアの所有関係の促進には役立たないのだ。反対に、生産力はこの関係によって歯止めをかけられるのだ<sup>20)</sup>。ここでは、恐慌が、生産・所有関係による生産力に対する「歯止め」の表現として理解されている。恐慌の根拠に関しても「社会に文明がありすぎ、生活手段が多すぎ、工業や商業が発達しすぎたからである」という感覚的把握に留まっている的確に概念化されてはいない。

この点の概念化は、マルクスの経済学研鑽の結晶としての『資本論』を待たなければならない。『資本論』に至ると、恐慌は景気循環の一面として位置づけられ、そのうえで景気循環は労働力需給の変動に基づくものとして、つまり資本主義に内在的なものとして把握されることになる。その点を明確に示すのが、第1巻第7篇「資本の蓄積過程」第23章「資本主義的蓄積の一般的法則」第3節「相対的過剰人口または産業予備軍の累進的生産」における次の一文である。「近代産業の特徴的な生活過程、すなわち中位の活況、生産の繁忙、恐慌、沈滞の各時期が、より小さい諸変動に中断されながら、10年ごとの循環を成している形態は、産業予備軍または過剰人口の不断の形成、その大なり小なりの吸収、さらにその再形成に基づいている。この産業循環の変転する諸局面は、またそれ自身、

過剰人口を補充するのであって、過剰人口の最も精神的な再生産動因の一つになるのである<sup>21)</sup>。ここでは、「恐慌」は「10年ごとの(産業)循環」の「局面」とされ、その「(産業)循環」は「産業予備軍または過剰人口」の「形成」「吸収」「再形成に基づいている」と、明確に把握されている。

しかしながら、マルクスの議論においては、「産業予備軍または過剰人口」の「形成」「吸収」「再形成」というとき、「形成」「再形成」の側面が重視され、「吸収」の側面が軽視される傾向が免れなかった。そのことは、先の一文の中で「形成」については「不断の形成」と表現されていること、先の一文を含む節の表題にも「相対的過剰人口または産業予備軍の累進的生産」と「累進的生産」が強調されていることによって、窺い知ることができる。恐慌に続く不況のもとで、生き残った資本が合理化投資による技術革新に努め生産性上昇を実現して行くこと、産業予備軍の形成による賃銀抑制とも相まってやがて資本は利潤確保の条件を作り出し「中位の活況、生産の繁忙」へと繋げていくことは、マルクスの景気循環論では十分の重みを持って受け止められずに終わっている。こうして、高い財貨生産力を通ずる富裕論の側面は、正当には位置づけられないことになった。逆に、産業予備軍または過剰人口の不断の形成による窮乏論の側面が強調されることになった。

こういう点に淵源して、高い財貨生産力を通ずる富裕論と強い社会破壊力を通ずる窮乏論との複合体として存在している資本主義作用論において、前者の影は薄く後者の姿が大きく現れる傾向が生まれる。この残響が最も明瞭に認められるのが、『資本論』第1巻第7篇「資本の蓄積過程」第24章「いわゆる原始的蓄積」第7節

20) K. マルクス, F. エンゲルス『共産党宣言』(岩波文庫版) 46-47頁。(Karl Marx, Friedrich Engels; *Manifest Der Kommunistischen Partei* [Karl Marx-Friedrich Engels-Werke, Bd. 4. 1959], S. 467-468)

21) K. マルクス『資本論』(大月書店, 国民文庫版, 第3分冊) 220頁。(Karl Marx; *Das Kapital*, Bd. I. [Karl Marx-Friedrich Engels-Werke, Bd. 23. 1962], S.661)

「資本主義的蓄積の歴史的傾向」に刻まれた次の一文である。「一切の利益を横領し独占する大資本家の数が絶えず減って行くのにつれて、貧困、抑圧、隷属、墮落、搾取はますます増大して行く。しかしまた、絶えず膨張しながら資本主義的生産過程そのものの機構によって訓練され結合され組織される労働者階級の反抗もまた増大して行く。資本独占は、それとともに開花しそのもとで開花したこの生産様式の桎梏となる。生産手段の集中も労働の社会化も、資本主義的な外皮とは調和できなくなる一点に到達する。そこで外皮は爆破される。資本主義的私有の最期を告げる鐘が鳴る。収奪者が収奪される」<sup>22)</sup>。この叙述は、「訓練され結合され組織される労働者階級の反抗」という経済過程論を超える政治行動論を媒介にして資本主義の最期を論じている点で興味深い面を含んでいる。それだけに一見資本主義の崩壊の必然性を論証しているかのように見えて、従来は『資本論』の心髄のようにみなされたこともあった。しかし、資本蓄積を主題とした個所で資本収奪を論じたり、資本主義的私有によって生産力を限界づけたりして、論理の飛躍や説明の不足が目立つ。科学者マルクスが表裏不可分の存在として把握する財貨生産力を通ずる富裕化作用と社会破壊力を通ずる窮乏化作用について、社会主義者マルクスによって、「貧困、抑圧、隷属、墮落、搾取はますます増大して行く」と窮乏化作用に偏った主張がなされた事例と言えよう。マルクス経済学者の間で、「独占資本主義」の段階以後、経済発展は「停滞基調」に転換するという見解を強調する

人々が少なからず認められるのも、この見地の影響によるところが大きい。

以上の事情を勘案して、以下の3点を強調したい。①資本主義の影響力に関するマルクスの見解は、高い財貨生産力による富裕化論と強い社会破壊力による窮乏化論との複合体として構成されていること（この見解は基本的に支持されるべきだろう）。②経済学の研鑽以前のマルクスは、この両側面のうち後者の窮乏化作用を強調する傾向があり、後続の人々の認識にも拘束的影響を与えていること。③したがって、精確的確な資本主義把握のためには、前者の生産力発展を通ずる富裕化作用を重視する必要があること。

20世紀の先進工業国における自動車文明は、資本制経済の生産力発展による富裕化作用の好適の事例を提供する。「1910年において先進国の労働者は、はるか昔と同様に年間3000時間以上働いていた。今日では日本人でさえ年間2000時間、アメリカ人は約1850時間、ドイツ人は多くても1600時間しか働いていない。（中略）ヘンリー・フォード（1863-1947年）は、1907年、最初の低価格車T型フォードを世に出した。しかしそれは、平均的な収入との比較においては、今日の双発自家用機に相当した当時の他の自動車に比べて『低価格』だったにすぎない。ヘンリー・フォードのT型車の価格750ドルは、諸手当なしの日給80セントがかなりの高賃銀だった当時の工場労働者にとっても、レイオフ抜きで3年から4年分の収入に相当した。当時アメリカでは、医者でさえ年間500ドル以上はなかなか稼げなかった。しかし今日、アメリカ、日本、ドイツにおいて労働組合に入っている自動車労働者は週に僅か40時間働くだけで、賃銀と諸手当合わせて年間5万ドル、税引き後で4万5000

22) K. マルクス『資本論』（大月書店、国民文庫版、第3分冊）437-438頁。（Karl Marx; *Das Kapital*, Bd. I. [Karl Marx-Friedrich Engels-Werke, Bd. 23. 1962], S. 790-791）

ドル、大雑把に言って今日の低価格車8台分を稼いでいる。]<sup>23)</sup>

ここから読み取れるのは、長期に亙る生産力の上昇（労働者単位時間当たりに換算すれば労働生産性の上昇）の存在であり、その成果の何ほどかが労働時間の短縮（自由時間の増加）に充当され、更に残りの何ほどかが生産物価値に対比して相対的に大きい労働賃銀の増大に充てられてきたということである。『資本論』の論理で言えば、生産力の上昇によって相対的剰余価値の生産が進行し、生産物の価値低下が一方で必要労働時間を短縮し他方で労働賃銀で購入可能な生活物資を増大させたということである。

だが、このドラッカーの見解を巡っては、高い財貨生産力による富裕化的側面と強い社会破壊力による窮乏化的側面との複合体として構成されるべき資本主義作用論のうち、前者に視野を限定したものであることに注意が必要である。ドラッカーの述べた事柄は、確かに事実として存在するだろう。しかし、種々様々の事実の一面として存在するのであって、彼の叙述が事実の全面を覆うというのではない。彼の言う「賃銀と諸手当合わせて年間5万ドル」を稼ぐ「労働組合に入っている自動車労働者」が、労働者の全部ではないことが銘記されるべきである。

アメリカの企業倒産や工場閉鎖、中流階級の没落の実態を見事に表現したと評される2人のジャーナリスト、バーレットとスティールは「中流階級の中核となるのは1989年の所得申告で2万ドルから5万ドルの所得を申告した給与所得者と定義」して、「ほぼ3400万近い個人及び家族が2万ドルから5万ドルという所得を申告して

いる。これは所得申告者全体の35%に相当する」と述べる。1.5～2万ドル層が1000万弱で10%、1.5万ドル以下層が3730万で、39%を占める。つまり全体の84%は「年間5万ドルを稼ぐ」ことが出来ないのである。上層を見ると、5～7.5万ドル層が920万で全体の約10%、7.5万ドル以上の最富裕層が約6%となる計算である<sup>24)</sup>。

安定した高賃銀を稼げるのが少数派だという現状に加えて、「雇用の増加は、賃銀が最も低い小売業とサービス業に集中した。製造業では、高額賃銀の仕事は大恐慌以来の速さで急速に姿を消した」という動向も大事である。「70年代から80年代にかけて製造業就業者が1960万人から1930万人に1.3%減少したとき、小売業就業者は1280万人から1700万人に32.5%も急増した。なおも増加傾向を見せる小売業の賃銀は週給204ドルである。就業者数が減少の一途を辿る製造業では、週給458ドルである。こんな数字はまだ序の口だ。製造業の就業者のなかで、車やラジオや冷蔵庫や衣服を実際にその手で作り出している労働者の数は急激に減少している。1950年代には国内の全労働者の33%は製造業に就いていた。それが1960年代には30%とじり貧になり、1980年代には20%と激減した。そして今では17%にまで落ち、なおも減少し続けている」。企業売買や経営失敗、工場の海外流出、輸入商品との競争での敗退によって、何十年も真面目に働いてきた労働者たちが、続々と解雇され失職して、時給4ドル、5ドルの低賃銀の仕事を探し

23) P. F. ドラッカー『ポスト資本主義社会』（ダイヤモンド社、1993年刊）81頁。（P. F. Drucker; *Post-Capitalist Society*, Harper Business, 1993, pp. 38-39）

24) D. L. バーレット, J. B. スティール『アメリカの没落』（ジャパン・タイムズ、1993年刊）29-30頁。（D. L. Barlet, J. B. Steele; *America: What Went Wrong?*, Andrews And McMeel, 1992, p. xiii）

25) D. L. バーレット, J. B. スティール『アメリカの没落』（ジャパン・タイムズ、1993年刊）64-65頁。（D. L. Barlet, J. B. Steele; *America: What Went Wrong?*, Andrews And McMeel, 1992, p. 18）

で彷徨うのである<sup>25)</sup>。

ドラッカーは「生産性革命」と題して先の事実を挙げ、「生産性革命」によって「あの資本主義固有の『矛盾』、プロレタリアの『疎外』や『窮乏化』、そして『プロレタリア』概念そのものが消失してしまった」と、主張する。そして「生産性革命」の父としてフレデリック・ウィンスロー・テイラー（1856-1915）を挙げ『『ダーウィン、マルクス、フロイト』』と云えば、『近代社会を作った人間』としてよく引き合いに出される3人組である。しかし世界に公正さというものがあるならば、マルクスの代わりにテイラーが入れられるべきである」と、言明する<sup>26)</sup>。

このドラッカーの主張と言明は、バーレットとスティールが丹念に拾い集めた上述のような事例に照らし合わせるとき、過大表現と言わねばならないことは、容易に判明する。資本主義経済の有する社会破壊力による窮乏化的側面を無視した主張であり言明である。

だが（再び「だが」）、ドラッカーが自動車文明を事例として提示した、高い財貨生産力による富裕化的側面が事実の一面としてではあれ、存在することは否定の仕様のないことである。そして、全体の一部に過ぎないこの事実が、現代社会に強力に影響を及ぼしていることを考慮すれば、このドラッカーの事例を積極的に受けとめることが必要であろう。

とりあえず、ドラッカーの事例を補強するために、二つの事例を付加しておきたい。第一に、現代資本主義の生産力発展の状況について。オーストラリア、オーストリア、ベルギー、カナ

ダ、デンマーク、フィンランド、フランス、ドイツ、イタリア、日本、オランダ、ノルウェー、スウェーデン、スイス、イギリス、アメリカ合衆国という16国について、年平均（A）実質国内総生産の伸び、（B）生産性の伸び（1人1時間当たりGDP）を算術平均で見ると、次の通りである<sup>27)</sup>。

	1820 -70年	1870 -1913年	1913 -50年	1950 -73年	1973 -89年
(A)	2.4%	2.5%	2.0%	4.9%	2.6%
(B)	—	1.7%	1.9%	4.5%	2.3%

(B) 右端は1973-87年の数値

ここでは、第二次大戦の戦後復興から石油危機（1973年）に至る時期が最高の伸びを記録したが、石油危機後から80年代にかけての時期といえども、19世紀や20世紀前半に比較して、むしろ優る伸びを示していることが注目される。「独占資本主義」の段階以後の経済発展を停滞基調にあるという見解への疑問符である。

第二に、現代中国における自動車の急激な増加について。先に引用した「エコノミスト」誌のカーソン論文は、中国の自動車事情について、こう書いている。「今日中国は1.8百万台の自動車を保有している。殆どが官公署か外国人に所有されている。2005年までにその数は4百万台に、2010年までに20百万台に達すると推測される」<sup>28)</sup>。しかし、この中国の数字は、数年の内に大きく取り残された。それだけ年々の増加が急激であることが、統計年鑑から判明する。カーソン論文の「1.8百万台の自動車」は、1991年の

26) P. F. ドラッカー『ポスト資本主義社会』（ダイヤモンド社、1993年刊）72頁、82頁。（P. F. Drucker; *Post-Capitalist Society*, Harper Business, 1993, p. 33, p. 39）

27) Angus Maddison; *Dynamic Forces In Capitalist Development*, Oxford University Press, 1991, pp. 50-51.

28) Iain Carson; 'Taming The Beast-A Survey On Living With The Car' [*The Economist*, June 22nd 1996] p. 4

乗用車185万24百台を指すと考えられる。それが、1996年には488万02百台に急増して、上の2005年の予測値を10年早く超えている。貨物自動車の伸びは乗用車のそれには劣るが、1991年の399万台から96年の575万台に増加して、1995年の中国の自動車総数を1100万台の大台へ押し上げている<sup>29)</sup>。

中国民用自動車保有数 (単位;万台)				
	総計	乗用車	貨物車	その他
1978年	136	26	100	
1980	178	35	130	
1985	321	79	223	62
1986	362	97	247	80
1987	408	111	281	30
1988	464	130	318	32
1989	511	146	346	37
1990	551	162	368	41
1991	606	185	399	52
1992	692	226	441	69
1993	818	286	501	91
1994	942	350	560	115
1995	1040	418	585	123
1996	1100	488	575	
中国全国交通事故状況 (1996年)				
	発生数	死亡人数	負傷者数	
	287685件	73655人	174447人	

#### 4) 自動車を巡る生活文化

文化の形成ないし創造は、人間の主体性に深く関わる。ここで主体性を考えるとき、『資本論』の労働過程論に示唆を得て、第一に、人間が可能な限りの考慮を尽くして目的目標を設定し得ること(目的目標の設定可能性)、第二に、その目的の実現に向けて自らを制御し合目的に行動し得ること(合目的な行動可能性)を基本線としている。マルクスの次の叙述の前半に第一

の意味を、後半に第二の意味を読み取ることが出来る。「蜘蛛は織匠の作業に似た作業をするし、蜜蜂はその蜂房の構造によって多くの人間の建築師を赤面させる。しかし、もともと最悪の建築師でさえ最良の蜜蜂に優る点は、建築師は房を蜂で築く前に既に頭のなかで築いているということである。労働過程の終わりには、その始めに既に労働者の心象のなかに存在していた、つまり観念的に既に存在していた結果が出てくるのである。労働者は、自然的なものの形態変化を引き起こすだけではない。彼は、自然的なものの中に、同時に彼の目的を実現するのである。その目的は、彼が知っているものであり、法則として彼の行動の仕方を規定するものであるから、彼は自分の意志をこれに従わせなければならない。これに従わせるということは、決して孤立した行為ではない。労働する諸器官の緊張のほかに、注意力として現れる合目的な意志が労働の継続期間全体に互って必要である」<sup>30)</sup>。ここで注目したいのは、第一に「建築師は房を蜂で築く前に既に頭のなかで築いているということ」であり、換言すれば行動の目標目的を設定できるということである。その点に、本能にしたがって行動する蜘蛛や蜜蜂と人間との基本的差異を見いだしていると考えられる。注目に値する点の第二は、「その目的は、彼が知っているものであり、法則として彼の行動の仕方を規定するものである」ということであり、つまりは設定した目的に即して意識的合理的に行動し得るところに人間の特質を求めていると理解できる。目的目標の設定可能性と合目

29) 中国国家统计局編『中国統計年鑑』(中国統計出版社) 1996年刊, 516頁。1997年刊, 526頁, 753頁。

30) K. マルクス『資本論』(大月書店, 国民文庫版, 第1分冊) 312-313頁。(Karl Marx; *Das Kapital*, Bd. I. [*Karl Marx-Friedrich Engels-Werke*, Bd. 23. 1962], S. 193)

的行動可能性というこの基本線を約言すれば、人間の生命・生活を目的の高みに据えて、

31) 西村明は、このマルクスの叙述に基づくと考えられる一文において、次のように合目的合理的行動性を重視する理解を示している。「人は、複雑な労働過程を合目的に遂行するために、記帳計算を行わなければならない。人間の労働（過程）は、他の動物とは異なって目的意識的である。建築家を恥ずかしめるほどの密窠を本能的に造る蜜蜂も、それを築く前に頭の中に築いている建築家には及びもつかない。それは、人間が所期の目的を達成するために労働過程を合理的に遂行するからである。さらに労働過程は剰余生産物を創造する過程であり、そこにはより少ない労働量の投下で最大の経済成果をえようとする経済計算思考が内在している。したがって、複雑な労働過程を合理的に、しかもできるだけ少ない労働消費をもって、最大の経済成果を獲得する（つまり労働時間を節約し、生産物を増加させる）ためには、人は、投下した労働量を記帳計算し、そして一定の期間の後に総括し、結果を検査、分析しなければならない。」（西村明「管理会計の構造変化と特徴」九州大学経済学会『経済学研究』別冊、1995年4月、127頁。1996年4月、111頁）。このマルクスの叙述に着目して、西村が人間労働の「合目的」性格や「目的意識的」「合理的」性格を強調した点は支持されるべきことは言うまでもない。しかし、同時に、否、より先行して（「所期の目的を達成する」のに先行して）「所期の目的を設定する」特質が強調されるべきであると言わねばならない。「所期」とは、「そうしようと考えること」に他ならないが、何を「そうしようと考え」かによって、つまり設定される目標目的の如何によって、「目的意識的」「合理的」性格のあり方が異なってくるのである。例えば、中世社会において貴人の注文を受けて歴史に残る名刀を造る努力をしている刀鍛冶は、必ずしも「労働時間を節約し、生産物を増加させる」ことを第一義とはしないであろう。経済的所得よりは芸術品としての（或いは武具としての）完成を目標目的とする刀鍛冶は、「労働時間を惜みず、ただ一個の生産物の品質の向上に腐心する」場合が、確かにあり得るのである。例えば、商品経済に接触する以前の熱帯地域で生命維持のために椰子の実を採取する住民は、その日一日分を採取すれば後は長閑に歓談に時を費やす場合があり得るのであって、必ずしも「労働過程は剰余生産物を創造する過程」であるとは限らないのである。「必要生産物を獲得して」労働過程を終了する場合は、幾らでも存在し得るのである。そういう事例を勘案すれば、西村においては、人間労働に本来的な目標目的の設定可能性が強調されないために、最小の費用で最大の所得を得るという商品経済（或いはその極限体としての資本主義）に特有な特殊な目標目的が人間社会に共通な一般的なものと誤認される結果を導いているのではないかと懸念される。生活と生産との両面にわたる目標目的が、単に個体の内部で設定されるだけでなく、労働組織を通じて社会的に構成され定着される機構をも、経済・経営を巡る学問は、重視すべきではなからうか。

経済活動はそのための手段として位置づけ得るということである。自動車に即して言えば、身近には人間の生活を、広くは人類の生存を目標目的として、自動車をそのための手段として使いこなせるようにすることである。文化を「生きかた」として把握し、「集団としての人間の生活を秩序づける価値の体系」として理解するのであれば、手段としての自動車が目的としての生命・生活を犯す場合、それは文化の領域に及ばない段階にあると言わねばならない。自動車文明と呼ぶことは出来ても、なお生活文化のなかに確実な位置を占めているとは言えないことになる。

その観点から(1)交通事故死亡者(2)大気汚染状況(3)裁判の繁忙化の自動車による負の影響を瞥見しておきたい。

日本における年間の交通事故死亡者1万0679人、負傷者92万2677人、事故件数76万1789件（1995年、警察庁統計）と言う事実は、日本社会が自動車を使いこなして得ていないことを物語る。一般に用いられるこの統計は、事故発生後24時間以内の死亡者数であるので、極めて限定されている。幅を広げて事故後30日以内の死亡者を集計すると、1万2670人に増加する。さらに事故発生後1年を期限とすると1万3712人と30%ほど増加する（厚生省統計）。この1年以内の死亡者を過去30年間（1965～94年）について見ると45万0516人に達する<sup>32)</sup>。九州の都市人口を比較すると、この数値を超えるのは、福岡市、北九州市、熊本市、鹿児島市の4市に過ぎない。従って長崎市（45万）、大分市（41万）、那覇市（30万）、宮崎市（29万）という県庁所在地が30年間に無人の地に変ずると言う異常事態に匹敵

32) 二木雄策『交通死一命はあがなえるか』（岩波新書、1997年刊）7頁、215頁。

するのである。快適な生活のための移動手段としての自動車が、その目的を覆してかくも大きな（殆どは死者の責任によらない不条理の）死をもたらしている。自動車は、個人的には、ドア・ツウ・ドアの利便性、好きな所へ好きな時に行ける随意性、渋滞なく迅速に移動できる高速性を備えた文明の利器になり得る。だが社会的には、最大最悪の凶器として機能している。先に引用した通り、『「文化」になれない自動車』（三本和彦）と言うのが、現実である。

1997年6月5日、北京の英字紙・中国日報（China Daily）は「中国の昨年の交通事故は、28万件を超えて、73655人の死亡者、174447人の負傷者を記録した。その前年に比べて、5.8%、3.0%、9.5%の増加である」と、報じた<sup>33)</sup>。『中国統計年鑑』の示す先述の数値と、一致している（1996年<sup>34)</sup>。日本に比して、自動車数7分の1で、死者数5-6倍である。凶器としての自動車は、現代中国で、より大規模に展開しており、市場経済の生産力発展による富裕作用が、同時に劇的な社会破壊作用を果たすことを如実に示している。

1万人であれ、7万人であれ、人命が奪われる陰には、一つ一つ掛け替えのない無惨な悲劇が刻まれる。遺された肉親の嘆き悲しみは深い。その悲しみを著者自身の事例をも含めて、渾身の力を振り絞って報告したのが、佐藤光房『遺された親たち』である。「交通戦争の悲報はある日突然何の前触れもなしに飛び込んでくる」という言葉が何度か出てくる。病死ならば覚悟を決める時間がいくばくかはある。交通事故死は

日常の生活を突然引き裂き、天国から地獄へ突き落とす。この書物はある日突然、天国から地獄へ突き落とされた親たちの文字通り血のにじむような苦闘の記録である。新聞社の編集委員であった著者自身、結婚式を3日後に控えた音楽家の最愛の娘さんを輪禍で失い、その絶望の中から3年余り後にまとめたのが本書である。人は皆生きがいを求める。たいていの親にとって子供は生きがいであろう。突然生きがいを奪われた人間が絶望の淵に立たされた時、何がその淵からひきあげてくれるのか。新潟県榎尾市の「榎峠の油揚げ屋」の稲田明夫さんは一人息子の哲也さん（当時28歳）を失った。「あの不幸のどん底で私たちがなんとか精神の均衡を保ち続けることができたのはどうしてもしなければならぬ仕事があったからだと思います。もし私に早朝に起きて豆腐を作り、油揚げを揚げて暖簾を守り、7千万円の借金を返していかなければならないという大仕事がなかったら、私は参っていたに違いありません。気が変になっていたでしょう」と述懐する。しかも明夫さんは肺結核で若い頃片肺を摘出し、呼吸器機能障害3級の病身、「厳冬の朝4時、仕事にかかろうとすると、地下水を汲み上げるポンプが凍りついて動かないのです。そのときはヘアドライヤーでポンプを温めながら思わず『息子よ帰ってきてくれよ』とポンプ室で泣きました」。

この著者も書いている。「竜雲寺での通夜の席で私は東京版課長に『しばらく連載を休ませてくれ』と頼みました。ところが、それを横で聞いていた同期のS記者が『休んでは駄目だ。どんなに辛くても仕事をしなくては、人間、駄目になってしまう。』と強い口調で忠告してくれました。その同僚は以前、自慢の息子に『人生いかに生きべきか』の煩悶から自殺された、悲痛

33) 中国日報 (China Daily) Thursday, June 5, 1997, p. 1

34) 中国国家统计局編『中国統計年鑑』（中国統計出版社）1997年刊，753頁。

な体験の持ち主です。その息子の追悼文集を私に渡しながら『仕事をしろ』と言ってくれました。(中略) S記者の忠告通りでした。S記者のように仕事はできませんでしたが、あとで思うと、連載を続けることで、かろうじてあの辛い時期を通過することができたのでした。あの連載がなかったら、私はアルコール中毒で死んでいたかも知れません。告別式の2、3日後に、事故前日の娘の誕生日に善光寺で取材してきた、『お血脈』の原稿をワープロで打ちました。涙が後から後から出てきて、ワープロの画面が見えないのには困りました。それでも打たないと間に合わないので、ゲンコツで涙を拭いながら、何とか打ちました。私を書いてきた新聞記事の中で、もっとも忘れがたい記事になりました。悲嘆のどん底にあっても何か忙しくしなければならぬ仕事を見つけるのは、精神の均衡を保つための、保身の本能みたいなものではないかと思います。』<sup>35)</sup>

このように人間の生命を奪う自動車は、自然の生命に対しても容赦はしない。西欧で大気汚染が進んで、森林が枯れてきた。そういう報道は、数年前からしばしばなされていた。筆者も、公共交通問題の勉強会の成果を一書に編んだ際に、ドイツとスイスの事例を紹介したことがある。しかし、その時点では、甘さが残っていたと思う。例えば、こういう記述を残している。「火山灰土が多く酸性に強い植物が育っている日本、雨が多くて排気物を洗い流してしまう日本」では西欧より酸性雨の被害が現われにくい、と<sup>36)</sup>。現実には、日本の空も汚染が進み森は枯れ

始めていたのである。1995年11月2日午後、前述の交通勉強会のこの年最後の例会を終えて、最終の航空便で上京した。4日5日と慶応大学で開催される経済理論学会に出席するためである。4日午前中の貨幣理論の分科会で司会を務めることになっていたのに、3人の報告者の関連論文を読むために、3日(文化の日)は終日部屋にこもっていた。疲れを覚え仰向けになった。手に触れた新聞紙が、11月2日の読売新聞朝刊だった。

「樹木の立ち枯れ・山岳地帯で続出」の大きな見出しが眼を射た。岡島成行署名の導入部分は、こうなっている。「群馬県の赤城山(1828メートル)や日光の山々で樹木の立ち枯れが目立っている。神奈川県の日産山塊でも同じような被害がある。東京周辺で発生した大気汚染物質が関東一円に拡散し、高度によって汚染状況が分かれていることが原因とみられ、関東地方の構造的な大気汚染が改めてクローズアップされてきた。」

「立ち枯れた木が続く男体山の中腹」の写真、「高度2000メートル付近に漂うスモッグの層と日光の山々」の写真が、事態の深刻さを物語る。「秋晴れの朝、赤城と日光連山を空から見た。2000メートル前後から上は青い空なのに、その下はどんよりと黒ずんでいる。関東一円にこの黒い層が水平線のように広がっている。行く手に見える日光の山々の中腹にちょうどこの黒い波が押し寄せている。山なみは黒い雲海に浮かぶ島のようなだ。『暖かい日にはある程度の高さで空気が上に行かなくなり、逆転層ができる。下からの汚染物質が集中するんです』。同乗した国立環境研究所主任研究官の村野健太郎博士が説明する。この黒い大気の最上部が酸性化するなど最も汚染が激しい。太陽光線で汚染物質が活

35) 佐藤光房『遺された親たち』(あすなろ社、1992年刊) 15-6頁、17-8頁、144-5頁。

36) 福留久大「公共交通の今日的課題——交通の効率性と生命性」(岡並木・山本雄二郎・監修『ふるさとバス白書』技報堂出版、1992年刊、所収) 55頁。



発に化学反応をおこすからだ。その部分が山にぶつかり、標高1500から2000メートル前後の樹木に被害をもたらすという。」「男体山（2484メートル）の上空にさしかかると、中禅寺湖の反対側がひどくいたんでいる。じっと目をこらすと、立ち枯れた木がたくさんある。白く痩せ細った無残な姿がはっきりと見える。針葉樹のオオシラビソ、コメツガ、落葉広葉樹ではダケカンバが枯れている。男体山の上を一周する。南東面ではすでに倒れている樹木が多い。樹木がほとんどなくなり、ササ原となっているところもある。続いて白根山周辺と赤城山を見た。男体山などと同じように被害が顕著なのは標高1500から2000メートルあたりで、南東に面した斜面だった。これまでの調査によると日光連山だけで2200ヘクタールの被害がある。」「村野博士らは1984年から赤城山の鳥居峠（1400メートル）で酸性霧の研究を続けている。峠での調査結果と同じ時間帯の関東一円の風や気温などの気象条件を詳しく照合すると、東京周辺で発生した汚染物質は相模湾からの海風に乗って北に流される。時には鹿島灘からの風の影響も受けて時速約20キロで北西に向かい、それが鳥居峠周辺で発生する霧と一緒に落ちてくるのが分かった。」「全国各地の山岳地域で樹木が枯れているのも事実で、風害や虫害などの自然現象では説明がつかない例が多い。特に関東地方では大気汚染の影響の疑いが強い樹木被害が各地で発生している。赤城、日光、丹沢だけでなく、奥秩父や富士山などでも立ち枯れ現象が広がっており、被害面積は総計6500ヘクタールに及ぶといわれる。」<sup>37)</sup>

問題関心さえ鋭敏であれば、この種類の報道

記事が以前から新聞紙上に登場していたことに気づいたはずである。例えば、1994年10月28日の朝日新聞朝刊に、「排ガスで枯れるブナ」「立山黒部アルペンルート・回復不可能82%」の記事がある。「富山県の北アルプス・立山黒部アルペンルートで、沿道のブナの約8割に枝枯れ以上の被害が広がっている。立山スギなどの針葉樹にも立ち枯れが目立ち、深刻だ。『立山連峰の自然を守る会』（理事長＝河野昭一・京大教授）が10年にわたって調査した結果、明らかになった。『守る会』は、立山山麓の美女平（970m）と滝見台（1200m）間で、ブナ4百－5百本を観察、枝の枯れ具合などを7段階で評価。回復不可能とされる枝枯れ以上の被害は、10年間で当初の15.1%から82.2%に急増した。うち枯死またはそれに近いものは8.4%から20.7%になっていた。」<sup>38)</sup>

今日では、自動車による地球環境の破壊の惨状を知らせ、事故犠牲者の痛切極まりない悲劇を伝える報告は、枚挙に暇なき状況である。しかし、自動車増加の負の影響として検察・裁判の繁忙化を指摘する報告は、管見の限り殆ど無い。他方、裁判官の人数不足で、超過密の担当となり、審理を尽くせない状況があることは、司法試験の改革問題とも関連して、ここ数年数多く報道されている。例えば、日本弁護士連合会（日弁連）が裁判官を退官した弁護士を対象にはじめて実施した全国規模の聞き取り調査によって、企業戦士なみに仕事に追いまくられ、家族とのふれあいの時間も乏しいという平均像が明らかにされた。

回答者は56人。「最も多忙だった時期は」との質問に「大都市の地高裁民事部とその周辺の地

37) 読売新聞、1995年11月2日朝刊。

38) 朝日新聞、1994年10月28日朝刊。

裁支部の裁判官時代」という回答が多かった。「当時の担当事件の数は、2百件以上3百件未満が最も多かったが、3百件以上4百件未満が4人、4百件以上という人も3人いた」。この状況のなかで、心身ともに疲弊する裁判官も少なくない。「高裁の民事の陪席裁判官は毎日午前2時、3時まで判決の起案をする人もいた。次の転勤までに何とか体をつぶさないようにしている」。この多忙さが訴訟の進め方に影響を及ぼすと答えた人は7割近くに上った。「時間のかかる証人調べや、現地に赴く検証などはなるべく制限する方向になる。」「当事者から拙速、審理不十分の不満を抱かれやすくなるのではないかと思う。」「なるべく和解で処理しようとする傾向になる。」「判決を書きやすい争点に絞り、それで片付ける『手抜き』をするようになる。」「記録を十分に読まないまま訴訟を進行する」等など。「仕事の量と質のハードさと、それをこなせない自分に気付いてショックを受けて」自殺する裁判官も出てくるという<sup>39)</sup>。

この繁忙さの背景として、交通事故の多さを挙げることは的外れではないであろう。1996年について見ると、自動車等による業務上（重）過失致死傷事件の通常受理人員は677251人で同事件犯の通常受理人員の73%を占める。道路交通法違反事件の通常受理人員は998459人で、両事件の通常受理人員を合わせると、全刑事事件の通常受理人員2061408人の81%を凌駕する<sup>40)</sup>。この数値は検察段階のものであって、公判の多さに直結するものでないとは言え、深刻な問題の所在を窺わせるには足りるであろう。

司法の問題と自動車の関わりこそ世間周知ではないとしても、地球環境の惨状や交通事故の

死亡者・遺族の悲劇は相当によく知られているはずである。むしろ日常茶飯事と化して、私たちはもはや驚愕の思いを抱かなくなっているのではないか、怒りを覚えなくなっているのではないか、と思われるほどである。そういう鈍感さに揺さぶりをかける小さくとも良い、主体的決断を下す必要があるだろう。人間と自然の生命性との関連で自動車について、目的設定と意識行動の決断が是非ともなされねばならない段階に至っていると考える。その決断の一範例を挙げてみる。「ディーゼル車や大型トラックの、あまりといえばあまりにも頻繁にドス黒く吐き出される排気ガスに、めまいがするほどだった。もちろん、わかっている、私が運転する車も窒素酸化物を排出しているのは、だが限度というものがあるのではないか。私は、車もたらした便利さや快適さを否定しようとは思わない。だがしかし、排気ガスを車内に引き込めば、15分で意識不明に陥り30分で昇天してしまえるという、そのようなガスを地球上の全車両が大気圏にばらまき続けている事実を忘れないでおこうとも思う。まさにこれは人間と地球との冷戦なのだ。」「冷戦を鎮める方法はないのか。上高地への一般車両の乗り入れを禁じる代わりに、運行されている低公害バスは『やればできる』の先駆であろう。法や条令による規制を越えて、もはや祈りの次元に達した感があるのだが、車所有者に提案、いや懇願したい。ひとりだけで週7時間以上は乗らない、それ以外は公共交通機関を。1キロ以内は徒歩か自転車で。今世紀末をメドに低公害車を買うための預金をする。車社会改革を最重点に各国に訴えよう。『子を亡くす』イメージの筆頭が交通事故というのは、

39) 朝日新聞、1996年6月12日朝刊。

40) 総務庁編『交通安全白書』1997年刊、203頁。

41) 日垣隆「敢闘言」（毎日新聞社『エコノミスト』1995年12月5日号）

もう常識であってはいけない」<sup>41)</sup>。

人間の主体性の回復は、種々の次元で試みられるものだろう。自動車を巡って日常生活のレベルで主体的決断を行うこともその試みに含まれて良い。生活文化の端緒は、そこに求められるはずである。その試みの積み重ねを措いて、生活文化の形成は有り得ない。

付記

小稿は『経済学研究』第64巻第5・6号（西村明教授還暦記念号）のために執筆した。その形成にあたっては、1996年度における「九州・交通と労働」研究会の討論に負うところが大きい。同研究会の参加者による論文集『現代の交通と交通労働』（1998年中に海山堂より刊行予定）に、圧縮した形で収録されるはずである。

1998. 1. 10 初稿

2. 22 加筆

〔九州大学経済学部教授〕