
 書 評

角本良平著「人間・交通・都市」(昭和49年5月 鹿島研究所出版会)
 宇沢弘文著「自動車の社会的費用」(昭和49年6月 岩波書店)

杉 山 雅 洋

I

都市をとりまく現在の諸々の環境を考えた時、都市（特に東京のような巨大都市）は一体これからどうなるであろうかは、われわれにとって大いに関心と呼ぶ問題である。例えば、巨大都市はますます膨張を続け、したがって公害現象、混雑現象が増す一方であるのか等という素朴な疑問がしばしば提示されているからである。ここに、これらの疑問を内包するいわゆる都市問題が世界各国共通の課題としてクローズ・アップされているのである。

人間にとって都市とは何か、また、都市はどうあるべきかを理解する上での出発点として、注目すべき著書が昭和49年に相次いで公けにされた。すなわち、「人間」と「都市」とのつながりを「交通」という手段を媒介として接近してみようという立場から著わされたのが角本良平博士による「人間・交通・都市」であり、都市に解決困難な多くの課題を提起している自動車交通問題にひとつの整理を与えることによってある意味でこれに接近しようとしているのが宇沢弘文教授の「自動車の社会的費用」である。その主張する所は対照的ではあるが、共に、交通という手段を通して人間にとっての都市の姿、都市の在り方を論じた熟読に十分値する労作である。両氏の過去の学問的実績だけからしてもわれわれはその提言を注目する価値はあるし、加えて現に、宇沢教授の著書は岩波新書という形で出版されたことにもよって、広く読まれ多くの反響を呼んでいるのである。

ここで、両著は究極的には人間にとっての都市を論じているものと思われるが、両著者の狙いは実は必ずしも同じではないといえよう。角本博士は厳密な事実分析の上にとって都市対策への出発点を論ずることに主眼を置いておられるのに対し、宇沢教授は自動車文明を通して新古典派経済学の批判を大々的に展開されているのである。しかし、われわれ人間にとっての大きな課題である都市問題を、現在多くの議論を集めている交通という媒介手段によって論じている点ではある種の共通点が見出せるといえよう。さらに、両著とも直線的な従来の思考方法の延長上にあるとはいえない新たな問題提起、ないし問題点の整理を与えているという点で、共に大きな特色を持っているのであ

る。

角本博士は同書での見解をいろいろな場所で積極的に発表しておられるし、宇沢教授の見解には反論をも含めて多くの意見が提出されている。そこで、これからの都市問題研究のひとつの資料を作成するという意図から、両著の概要を示すことを主眼として、上述の論点等を若干フォローしてみたい。もとより、角本博士は通勤新幹線構想等に表示されるユニークな発想で知られる交通問題研究の大家であり、評者も現に教えを乞うているものの1人である。また、宇沢教授は国際的に著名な理論経済学の権威であり、その分野での業績については評者は全く論ずる資格を持たないものである。それゆえ、優れた著者による成果を評するということに対しては、実際に、評者は不適格である。しかし、そのことを十分承知の上で、あくまで今後の都市を論ずるひとつのプロセスとして、両著の紹介、および両著に関連する資料を整理することにも、それなりの意義があるのではないかと考えられるのである。

II

角本博士による「人間・交通・都市」は巨大都市の姿を厳密な事実分析を基に自らの哲学を論じた香り高い好著である。この一見奇異に感じられる書名は、人間と都市とのかかわりあいを考えるのに「交通」という中間項を入れる方がわかりやすいとする博士の十数年来の主張を具体化したものである。同書は基本的には数年前に付けにされた「都市交通論」（昭和45年 有斐閣）を出発点にしたものといえよう。博士は、巨大都市は無限に膨張を続けるものではなく、交通による制約等によってすでにその発展が停滞の段階に入っているという認識を明確にされている。同書はこれの裏付けを、世界の代表的な巨大都市であるニューヨークと東京に例を求めて行なったものである。

博士は、「ある人は私を評して、雨の降る日には傘をさせという当り前のことを主張するにすぎないといったがその通りである」と述べられた（昭和49年日本交通学会年次報告会でのシンポジウムの席上）。博士にとってはその当り前に感じられるようになったこと、すなわち「一体一つの都市が多くの人の心配のように無限に膨張を続けるであろうか。公害対策として厳重な規制を設けるならば、規模は人びとの自動調節作用にまかせておけばよいのではなからうかと考えた」（p. v~vi）ことに対して、事実を解明することによってこれを実証し、その結果自らの考えが現実の姿を反映している、ということを主張しておられる。コロンブスの卵ではないが、一旦言われてしまえば当り前のように思われることを実証の上に立って主張した点（この単純明解ともいべき認識がこのような形で明示的に示されること自体が極めて重要であろう）に、同書の大きな意義が見出せるといえる。したがって、同書を熟読した感想から先に述べれば、教えられる所が極めて多く、それゆえ評するという段階には達していないというのが正直な気持である。

同書は、

第1部 総論

第2部 ニューヨークを見て

第3部 東京を考える

の3部より構成されている。第1部（1～5章）はいわば博士の都市論の集大成であり、第2部（6～9章）、第3部（10～13章）が実証分析である。同書には日本道路公団武田文夫氏、本学中西睦教授、運輸経済研究センター寺田禎之氏と共に昭和47年ニューヨーク、48年ロンドン、パリを実態調査された際に収集した豊富な資料が十分に盛り込まれている。実証篇はニューヨークと東京であるが、ロンドン、パリについてもその成果が随所に伺えるのである。そこで展開されている従来の単なる数値の紹介を痛烈に批判した上での諸都市間の比較の手法は、実に巧みである。とはいえ、同書は決して調査報告書の類ではなく、博士の都市に対する考え方が大いに反映されている。哲学と実証とが巧みに結晶した見事な成果ということができよう。

同書での主張は以下の諸文献で見られるが、特に最初を除く後の文献はロンドン、パリについての成果をも盛り込んでのものである。

「東京湾地域における交通問題の研究調査 第2編 70年代の東京とニューヨークの交通問題」（昭和48年3月 運輸経済研究センター）

「東京湾地域における交通問題の研究調査 第2編 ロンドンおよびパリ地域の交通事情」（昭和49年3月 運輸経済研究センター）

「なぜ東京は混雑するか」（『新鐘』 第22号）

「メトロポリスの行方」（『運輸と経済』 第34巻第7号）

「東京湾地域の現状とその交通に関する提言——世界の大都市地域と比較して——」（『季刊運輸経済研究センター』 16）

「鉄道か自動車か——『動く慾望』のコンフリクト——」（『中央公論』 1974年10月号）

前2著は前記の実態調査結果を主体としたものでいづれも角本博士単独の筆によるものではないが（道路交通は武田氏、物的流通は中西教授の執筆）、まとめは角本博士が行なったものである。そして、以下の論文なり論評の基調となっている。

さて、「人間・交通・都市」における論点は第1部のみからでも十分に汲み取ることが可能である。したがって、以下、第1部の主要な論点を紹介してみよう。人間にとっての都市を論ずる上での出発点として、第1章「都市の巨代化——“非人間”化」での認識は極めて重要である。まず、巨大都市の“非人間”化の理由を、①慾望が多様な

にある種の慾望が大都市であるために充足されないこと、②群衆の中では既知より未知の比率が圧倒的に大きく孤独を感ずること、③個人が人格としてではなく、量的な単位で扱われること、が指摘されている。それにもかかわらず、人口が集中するのは生活がしやすいからであるが、最近主として交通（それを通しての人間の都市に対する態度）の側からの制約によって生活しにくくなって、限界の存在が明らかになったとしている。この「限界の存在」の認識こそが同書の基調となっていることはいうまでもない。第2章「都市発展と時代精神の支配」で交通と都市との関係から都市発展の史的展開を行ない、交通が都市発展を支える条件であったことを論証している。第3章「交通と都市」では博士の交通の本質についての考えが明確に示されている。基本的には、「今日、混雑や公害の面が特に強調されやすいけれども、交通が果たしている役割を正当に評価し、改善すべき方向を正確に認識すべきであろう」（p. 39）ということである。誰に対しても説得的であると思われるこの指摘が、次章で論じられているように、実際に正しく認識されていない点に今日の交通問題をめぐる議論の混乱が存在するのである（傍点は評者）。博士は交通の根本的な性質として、①時間的な経過を伴うが、それには価値が認められない、②空間が必要とされる、③個人としてより多くの空間を望む方向にある、との三点をあげて、これらの性質が都市で混雑や公害という形で矛盾すると把握している。したがって、具体的には、①速度、②便利、快適、その他の条件、③マイナスを最低にすること、の三要件を妥協点を見つけながら改善していくよう努力することに問題解決の糸口が見出せるというのである。しかし、交通の進歩には長い時間が必要であるし、新交通システムの可能性にも深い疑問があるので、短期に過大の期待をしてはならないとしている。ここで、矛盾を生み出す源である自動車について、いわゆる抑制論（その論拠は公害の発生、歩行者の圧迫、交通まひへの恐怖等である）を単純に受け入れることへの批判を行なっている点は、博士の交通の本質に対する認識によるものであろう。第4章「現代の問題」で一部の専門家、行政当局者の都市に対する認識の甘さに触れ、東京都の世界大都市会議へ臨む際の焦点のずれた態度を批判している。何より、「都市が人間に対してどのような役割をし、人間は都市内部でいかなる状態にあったか、歴史の過程で都市の役割や人間の状態がどのように変化し、改善されたか、また今日その改善のために何がなされねばならなかったか」（p. 59）を整理することが必要であると論じている。結論となる第5章「諸対策の均衡」では、われわれが都市に期待するのは、①生存の確保、②人間的な生存の確保、③人間の自由の確保であるとした上で、すべてを理想的な状態に実現することはできないので、妥協こそが都市対策のかぎであるとしている。その際、巨大都市が今や停滞段階にあることを認識して対策を行なうべきであり、安易な機能分散論への批判を行なっているのである。

第2部、第3部での実証篇の細かい数字的な紹介は省くこととするが、それぞれの重要な箇所は将来像を論じた第9章「ニューヨークの将来——爆発は終わった」と第13章

「今後の方向」である。第9章では集中を是認して、経済人に徹した都市であるニューヨークでも膨張は止まり、量から質へと計画を配慮していくことが望ましいと指摘し、第13章では東京の今後に関して、区部については人間の自動調節作用を信じてよいという態度を明らかにし、南関東に関しては、水不足という観点だけではなく、交通能力からみても、その発展が北関東に移っていくことが望ましいとしている。いずれも、豊富な資料に裏付けられた上での主張であるだけに、極めて説得的なのである。

なお、国際比較を行なう上では数値の背景をよく知ることが必要であるとして、その一例として従来通説である東京の道路率が巨大都市(ロンドン、パリ、ニューヨーク)のそれに比べて低いというのは全くの誤りであるとの指摘は興味深いものである。対象を齊合的に(対象面積を同じにして比較)すれば、東京の道路率は、自動車時代を前提として建設された都市であるニューヨークは別として、ロンドン、パリのそれに劣っていないという例証は真に注目すべきものである。

以上のことから明らかなように、同書には、これからの都市の姿、さらには交通を含めた都市政策を論ずるための貴重な整理を与えたものという評価が妥当しよう。それゆえ、人間にとっての都市の研究、交通の研究のための出発点として、広い階層の人々が熟読するのに十分値するものだということができる。ただし、博士自らが認識されているように、同書はあくまで「都市対策についての著者の考え方の序論」(p. viii)なのである。したがって、序論となる「都市発展は停滞段階にある」という認識を踏まえた上での具体的な都市対策についての博士の考え方をできるだけ早い機会に伺いたいと願うのは、評者だけではない筈である。現段階の交通公害への対策、交通混雑緩和の手段等についてはどう考えるか、近い将来に公共交通を真に魅力あるものとするためにはどういう対策が必要か、またその際の財源問題をどうするか等々についての展開が、同書のような形態で公けにされるのに期待する所は極めて大である。

III

日本における自動車交通は、人々の市民的な権利を侵害するようなかたちで社会的に認められ、許されているという基本的認識の上にとって著わされた宇沢教授の「自動車の社会的費用」は、いわゆる都市問題をダイレクトに扱ったものではない。しかし、その内容の多くは都市における自動車交通について論じたものであり、また、特に多くの人々の注目を集めた社会的費用の計測例も都市(東京都)を例にとって行なったものである。けだし、自動車交通が矛盾点を生み出すのは都市においてだからである。それゆえ、同書はある意味で人間にとっての都市のあり方はどうであるかという問題に接近したものと言うことができよう。

同書は新書版として新たに書きおろされたものではなく、教授がこれまで各所で発表されてきたものを、それに対する批判をも加味して修正・集録したものである。それら

の論文は巻末 (p. 179) に明記されているが、中でも同書の骨格となったものは、

- 「新古典派経済学を超えて」(『現代経済』 第1号)
 「自動車交通の社会的費用について」(『公害研究』 第3巻第2号)
 「自動車の社会的費用」(『中央公論』 1974年1月号)

であるといえよう。同書の構成は、

- 序 章
 I 自動車の普及
 II 日本における自動車
 III 自動車の社会的費用
 IV おわりに

から成っている。いうまでもなく、主眼はIIIに置かれている。

Iでは現代文明の象徴としての自動車が、実は資本主義のガン細胞としてわれわれの社会をむしばんでいるという認識から出発している。交通事故、公害現象、犯罪の増加がその症候であるという。自動車文明発祥の地であるアメリカを例にとり、その自動車の普及と道路建設の補助との関係について若干の史的展開を行ない、その結果、自動車の普及が公共の交通機関の衰退と自動車公害、自然破壊をもたらしているとしている (p. 42)。これに対して、公共の都市交通機関の資金調達に関する立法としての1973年の新交通法——これがアメリカ議会を通過したのはある意味でのウォーターゲート事件の副産物のひとつであると教授は判断されているが——にガン細胞退治へのいちろの望みを託しているのである。

IIは日本の事情についての論述である。そこでの具体的な指摘は、都市における従来の路面電車への積極的な評価 (p. 57) と、横断歩道橋が極めて非人間的なものであるとの評価である。そして、「歩行者のために存在していた道路に、歩行者の権利を侵害するようなかたちで自動車の通行が許されている点が日本における自動車通行の最も特徴的な点である」(p. 67) として、大きな憤りを示しているのである。

IIIにおいて著者なりの考え方が明確に提示されている。道路建設、自動車の保有台数の伸びは社会的費用の不払いを通じて実現され、多くのマイナス面を生ぜしめているので、自動車保有者によるこの社会的費用の負担(内部化)が必要であるとしている。そこで社会的費用の概念についての問題点を指摘し、既存の三つの計測例——運輸省、自動車工業会、野村総合研究所鈴木氏——を通じて、程度の差はあれ、そのあいまいさをつけている。これはとりもなおさず、これらの既存の概念が新古典派の経済理論を背景

としていることから、新古典派理論への批判となっている。この点からすれば、同書は青木昌彦助教授の批評による「壮大な経済学批判の一端を展開したもの」(日本経済新聞 昭和49年7月21日)ということができよう。必ずしも明確にはされていない新古典派理論の諸前提を、生産手段の私有制、報酬制度、個人への分解可能性と整理した上で、「新古典派の世界では、国民経済活動に対しては、所得分配を考慮することなく、もっぱら資源配分の効率性を基準として評価が与えられる」(p. 116)として現実との関連を考える上での不満を述べている。そして、宇沢教授なりの理論的フレームの中で社会的共通資本を捉え、その上で市民にとっての基本的権利を保証する道路建設に關しての費用の自動車保有者への内部化の具体的な計測を試みている。教授の試算によると1台当り年間200万円の賦課額となるのである(p. 164~166)。この額は既存の三つの計測例——それぞれ7万円、7千円、18万円——に較べて桁はずれに高い値である。仮設的な計算ではあるけれども、宇沢論文への批評、ないし同書に対する書評の中ではこの額が大いにとり上げられている。さらに、現実の政策を議論する際にもこの事情は同様である。例えば、51年排ガス規制をめぐる美濃部知事対国の論争において、200万円という値は国の消極策に対して自動車税3倍引き上げを主張する論拠にもなっているのである(日本経済新聞 昭和49年11月2日)。このように200万円という値がとり上げられる理由は、社会的に影響をもった宇沢教授自身による社会的費用の具体的な計測例であることのためであろう。このような額を賦課することによって、市民の基本的権利を侵さない道路の回復を目指すべきだとしている。しかし、この計測結果は青木助教授が適切にも指摘されたように、「歩行者の基本的な権利を侵害しない理想的道路の仮装的建設費用をもって、現実道路において歩行者が破っている損害額の代理変数としようという意図」(「書評『自動車の社会的費用』」(『中央公論』1974年10月号)のものであるため、多くの議論を呼ぶことになっている。

以上のような宇沢教授の主張に対しては、経済学を専門としない人の眼にも「現実との接触がもたらす多くの異物を理論の中に進んでとりいれ、その重みにたえていこうとする、なりふりかまわぬ学者の姿勢がみえる」(鶴見俊輔「論壇時評〈上〉」、朝日新聞昭和49年9月26日夕刊)と映っている。評者も真にその通りであると考え。純粹理論の領域では処理されうる問題が、現実の世界においてはかなりの制約を受けるので、そこに多くの難点を抱え込まざるをえなくなるからである。この点を認識した上で、経済学者によってなされた優れた論評は前出の青木助教授(『中央公論』)によるものであろう。そこでは宇沢教授の姿勢を評価した上で、現実での問題点が明確に指摘されているのである。

一方、宇沢教授の展開された論旨の内容から十分に予想されるように、現実には多くの反論も行なわれている。その中で、最も強烈な批判は大石泰彦教授によるそれであろう。大石教授の批判として公けにされたものは、

「宇沢論文批判：自動車の社会的費用について」（『日交研ニュース』 No. 10）

「自動車の社会的費用について——宇沢君の所説に対する批判的覚書——」（『高速道路と自動車』 Vol. XVII, No. 5）

である。前者は宇沢教授の『公害研究』での論文に対してのものであり、後者は『公害研究』、『中央公論』でのそれに対するものである。大石教授による批判の骨子は、 α) 事実に対する完璧な無知、 β) 無茶苦茶な論理、 γ) 恐るべき vision の貧困、 δ) 子供らしいセンチメンタリズムとが縋りまざった内容を、きわめて不分明な表現をもってしている（『高速道路と自動車』 p. 26）というものである。宇沢教授の強く主張される自動車の社会的費用の内部化の必要性は大石教授も認めておられるが、その計測を行なうための宇沢教授の諸々の認識が全く acceptable ではないということである。

いずれにせよ、自動車交通、特に都市における自動車交通の現状がこのままでよいと感じている人はほとんどないといっても過言ではあるまい（この認識は誰にも acceptable であると思われる）。それゆえ、その改善への努力はいたる所で行なわれるべきである。ひとつの方法として社会的費用の内部化——その具体的な計測は極めて困難であるが——が当然に考えられるが、これを多くの人々にとってより acceptable に行なうことが要請される。そのための建設的な論争は大いに歓迎されるべきである。それを通して、経済理論の進展がみられるのならばなおさらのことである。このプロセスに積極的に参加するためには、出発点として宇沢教授の「自動車の社会的費用」と大石教授の批判論文が多くの人々に読まれることが望まれる。学問の有効性、市民参加等にとっては格好の材料なのである。

最後に、評者なりの感想を若干述べておきたい。先ず、全体的に感じられることは、宇沢教授の価値判断に共鳴しない限り、同書の内容をスムーズに理解することは難しいということである。次に、評者が同書に対して評価する点としては、新古典派理論の限界に新たな挑戦をされている宇沢教授の学問的姿勢である。とはいえ、効率性のみに注目し、公正（equity）の議論をとり入れなかった従来の方法に、新たな疑問を投げかけている人は宇沢教授の他にも最近では決して少なくない。この点に関しては、当分の間大いに議論を呼ぶことになろう。ここで、新たな挑戦として試みられた宇沢教授による自動車の社会的費用の計測根拠が真に新古典派を超えた新しい理論的フレームの中でのものかに関しては、評者には必ずしも明確には理解できにくい（傍点評者）。ここでの計測が新古典派の理論的フレームの延長線上でのそれと根本的にどう異なるのかについてのより詳しい解説があってもよかつたのではないかと思われるのである。第三として、同書に抱く大きな疑問点は、自動車社会という現実の把握に関してである。なるほど、教授は自動車の効用を述べられてはおられるが（特に p. 24~26）、この認識が同書の全体を通して読んでみるとどうも疑わしく感じられるのである。教授の主張は自動車

の効用を真に認めた上でのもとは思われぬからである。人間にとっての社会、人間にとっての都市を現実即して考えていく場合、より冷静な現実の直視と、事実に基づいた分析が必要なのではないであろうか。本当に社会の福祉向上を論じようとするならば、少なくとも出発点としてより現実にそくした対策（仮設例はあくまで仮説であり、仮装的費用を代理変数とする出発点を越えた対策）への思考が好ましいと願うのは評者の一人よがりであろうか。

いずれにせよ、大きな問題となっている自動車交通を経済学というフィルターを通して把握しようという点に同書の大きな特色が見られ、われわれの今後の議論への重要な材料を提供してくれたものとして、その存在意義があるといえよう。

IV

学問は何より未来志向的であるべきだと評者自身は考えている。その際には、過去、現在を冷静な眼で分析し、その上に立って未来を論ずるべきである——その結果が現状延長型であるかないかを問わず——という立場にはおそらく異論はあるまいと思う。この観点からすれば、ここで紹介した両著からの示唆は極めて大であったといえる。角本博士の常識的というなかにもユニークな思考方法と、宇沢教授の現在の理論体系への新たな挑戦は共に未来を論ずるのには不可欠のものである。両著は共に都市の将来像を論じたものであるが、根本的な差は、その議論の出発点として角本博士は *sein* を基調とされているのに対し、宇沢教授は *sollen* を基調とされている点に求められるのではあるまいか。理論研究を主にやってこられた宇沢教授に対して、長く実務の世界におられて交通を肌で感じてこられた角本博士との交通に対する認識の相異が反映しているためでもあろうか。評者のこの推測が認められるとすれば、この限りにおいては本節（IV）の冒頭で述べた理由から、角本博士のアプローチが一般的により説得的であるといえよう。特に、自らの仮設を生資料によって実証するという角本博士の方法に、評者自身はより強くひかれるものを感じるのである。

今日都市問題がクローズ・アップされてきた背景には、人種問題等と共に、自動車交通の普及が大きな存在となっている。自動車の普及は交通と都市との調整という解決困難な問題を発生させることになった（「人間・交通・都市」p. 45）からである。都市を人間のものにするために、結果として巨額の賦課金によってこの自動車交通の量的減少を図ろうというのが宇沢教授の主張であった。これに対して、交通の本質論に立って自動車の効用を認めた上で、自動車抑制論は自動車に代わる公共交通に魅力が強くない限り、自動車を力によって抑えたところで有効な都市政策手段とはなりえない、すなわち、自動車の効用が認められなくなった段階では、人々は都市から撤退していくのであるから、この認識の下で対策を講ずるべきであるというのが角本博士の主張であった。この点からすれば、両著は真に対照的であるといえる。どちらの主張を受け入れるかに

については、特に都市の将来を論ずるに当たって、慎重な考察が必要とされる。人間にとっての交通の本質を冷静な立場から理解した上で、現実と遊離しない政策を選択するためには、評者は少なくとも現在の段階では角本博士の主張を支持するものである。宇沢教授の主張される社会的費用の内部化の必要性は十分に認めるけれども、その計測根拠には依然として疑問が残るし（特に、計測に用いられた数値の吟味が実態を反映したものであるかという点に大きな疑問があること等）、教授の主張を政策に移したとしても本質的な問題解決にはならないのではないかという危惧の念も残るからである。これらの点に関しては、今後の研究に期待する所が大である。他方、都市は無限に膨張を続けるものではないという角本博士の主張には、博士の価値判断への共鳴という問題に関係なく、その豊富な実証資料から同意できるのである。それゆえ、評者自身も博士の認識を出発点として、今後の都市のあり方を交通という制約条件を吟味して、人間を主体として検討していきたいと考えている。

（追記）

本稿を書き上げた時点において、第2章（Ⅱ）の終りで角本博士に要望した「具体的な都市対策」に関しては、昭和50年早々に公刊される「都市交通政策論」(有斐閣)の中で明らかにされている由を博士より伺った。その内容が大変に楽しみである。

（昭和49年11月中旬）