



論 説

交通圏擴大化の様相とその動因

井 上 弘 道

交通圏は一種の文化圏の具體的領域を表現したものである。貨幣の通用圏がその貨幣國の經濟的勢力圏を無言の裡に立證するが如く、また言語の通用圏がその言語を語る國家の文化的勢力圏を物語つてゐるが如く、交通圏はその交通圏内の交通路を自己の支配乃至は統制下におく國家の勢力を規定するものである。従つてその國家の支配下にある交通圏の擴大化はその國家の實勢力の表徴であり、その國家の支配權の增長を意味する。換言するならば、國家の膨脹は交通圏の擴大と比例すると云ふことが出来る。

げに道路はその集團の生命力の象徴であり集團の文化的生命線である本稿に於いては、道路のこ

の集團的生命線的性格に就いて述べ、次にかかる意義を有する交通圈擴大化の種々なる様相とその集團的動因とを明かにしたいと思ふ。兎角かかる問題が提出された場合すぐ答へられるのは交通機關の發達と云ふことであるが、この交通機關の發達と云ふことが交通圈の擴大化に極めて重要な或は或る人々によつては決定的な役割を演じてゐるものと主張されてゐる。かかる主張の當否は暫くおき、それが重要な役割を演じてゐることは今更茲に縷説するまでもないことである。しかし本稿の意圖するところのものは、それよりも更に内部的且つ根本的な問題、謂はゞその交通機關の發達をも促進し可能ならしめたところのもの——この交通機關の發達は交通圈擴大化の一種の手段に過ぎない——の究明にあるからである。

人間が孤立し單獨では生活し得ない歴史的事實を説明するために、人間は政治的動物なりとか人間は社交的動物なりと云ふ言葉を用いた先輩がある。まだわが東洋に於いてもかかる事實を正確に認めることによつて、人と云ふ字は二本の棒の寄り掛りによつて表現されてゐる。勿論二本の棒は生物個體としての人體を表現し意味したものであるに違ひない。かかる人間存在の鐵則からして、其處には此れと彼れとが交渉するための道路が必然的に存在してゐなければならないことが肯定せられる。この道路は物質の運搬路であると共にまた精神の交通路でもある。人間の生存が

社會に於いてのみ可能であると云ふ場合、その社會生活の紐帶の物質的乃至は基體的部門を構成する道路は、まさしく人間共同生活に於ける不可缺的要素と云ふも、あながち過言ではない。それ故、道路は人間結合の否むしろ人間としての人間自體の最初の記念物であり、子孫への貴重なる遺産であると云ふことが出来る。

更にまた、道路は人間結合の具體的紐帶であるばかりではなく、人間と人間以外のものとを連絡し結合する紐帶でもある。獲物を得なければならぬ人間は獲物の所在地、それが山であれ海であれ野であれ川であれ、其處に往復するための道路を建設しなければならない。氣まぐれな通路による遠征は極めて屢々危険を伴ふものである。従つて、人間お互の協力によつてお互に約束された好都合な一定の通路が開拓されることになる。この獲物の獲得は集團人にとつて生命的な事實であると云ふ意味に於いて、それを完ふするためのお互の通路はその集團に於ける重要な不可缺的要素を構成するものである。かくして道路は集團生活に於ける生命線としてタブーとされる。それ故の道路の破壊者は集團生活の破壊者として重罪に處せられ、道路の整備尊重は集團生活の安全を保障するものとして全集團人のすべての神經が向けられる。そしてそれはまた祖先の遺産であると云ふ意味に於いて、道路の愛護は集團生活の秩序の確立に寄與するものである。

道路がかくの如く集團的性格をもつことは、分化過程を経た現代人の間に於けるよりも原始的な類型の集團に於いて最も明瞭に看取される。現代人に於いては、その人の生活類型によつて確に不

必要な自己とは無關係な道路が存在してゐる。ドライブをなし得ない人々にとつてドライブウェイは確に無意味な道路である。しかし、單一的な共同生活を營んでゐる原始人の間に於いては彼等に無用な道路は一本たりとも存在してゐない。南洋旅行者の記録によれば、島民と稱せられる土人たちは共同の勤労作業として道路の修理をやつてゐることである。即ち、彼等に於いては道路は共同利益のために共同で建設され修理されてゐるのである。また生命線としての道路の集團秩序的意義を示すものとしては、われわれの國徳川時代の道路政策を想起してみれば充分である。この時代に於いては人間の通行すべき道路は、武士集團自衛上指定されてゐた。しかし、關所の通行を欲しない人間は指定道路を無視して新しい自分達に好都合な通路——これを間道と云ふ——を開拓し通行せんとしたが、これは關所破りとして重罪に處せられねばならなかつたのである。何故ならば、それは支配集團たる武士集團を破壊する行爲であつたからである。かくの如く道路は、集團の物質的・精神的表現であり、從つて生命線であると云ふ性格をもつてゐる。

二

かかる意味存在ものとしての道路の延長は、その道路を支配する國家の勢力の伸張と事を一にする。それ故それは帝國主義的事實と無關係ではないのみならず、その事自體むしろ帝國主義的現象と呼べるべきである。しかし、此處に云ふところの帝國主義なる概念は先入主によつて理解しては

ならない。われくは先入主を排して最も科學的に即ち歴史性と普遍性に於いて、この帝國主義を把握しなければならないのである。この場合それは、分割され組織されたる空間に於ける一元的支配と單一文明の確立、或る領土に行はれる立法と行政の一元化、しかも之れの無制限ならんと欲する意志であつて、換言すれば集中化と同一化とが帝國主義の根本的特性であると定義されるのである。即ち交通圈の擴大化はかかる特性に因つて行はれるのであるが、この時その特性の具體的な種々なる様相によつて交通圈擴大化の種々相が展開して来る。われくの意圖するところは、この種々相を分析しその特性の内的且つ根本的な究明をするにある。

これらの種々なる様相として、宗教的様相、政治的様相、軍事的様相、文化的様相、産業的經濟的様相などに分類し得られる。それらはそれぞれ宗教的信仰、政治的野心、文化的自惚、經濟的欲望などによつて實現されたものである。

先づ最初に宗教的な道路延長乃至は交通圈擴大化を見ることが出来る。熱烈なる信仰に生きる傳道師たちは未開野蠻の國々にまでもその傳道の歩を運び、世を棄てた雲水たちは國の隅々までもその托鉢の杖を引くことによつて、彼等の宗教を弘布したのであるが、これはまた宗教による交通圈の擴大化に外ならない。しかも彼等がその通行の中途施薬し或は道路の改良橋梁の修築などの文化的事蹟を残すことによつて未信の人々を信頼せしめ改宗せしめて進んで行つたことは、まさにその宗教團の勢力圏の擴大化を實現せるものと云ふことが出来る。マホメット教徒もまた宗教の聖

戦士として熱烈なるイスラム弘布の方法によつて、その交通圏を擴大して行き一大回教帝國を建設してゐる。今日南洋の孤島に於いてキリスト教の寺院を發見することが出来ると共に回教の禮拜堂を見ることが出来るのは、マホメット教徒の信仰の激烈性を立證するものである。嘗てアラビア人が集團的にイスラムを奉じて南洋の島々にその交通圏を擴大して行つた記念品として、かゝる禮拜堂の外に焼くことの出来ないアンボン人なる一種族を所産してゐる。

更に十字軍や巡禮による交通圏擴大化が行はれたことは既に周知の如くであるが、われ々は此處にローマに於ける交通圏擴大の宗教的様相を擧げることが出来る。流行病とか飢饉のあつた翌年に生れた子供はそれが成年になると、それぞれの組を作つてローマ市城壁から遙か遠く自分達の生活を營むために出かけて行つた。これはこれらの子供が不吉の子供でありそれでも一つにはこれららの子供にローマ市の不淨を背負はせて立去らせ、ローマ人を清淨と安全におかうとする宗教的行事である。これは不淨を排出し神への贖罪としての「捧げられたる青春」と呼ばれてゐる。これに類した宗教的交通圏擴大化現象は、わが國に於いてもスサノオノミコトの高天原放逐の神話は之を窺ふことが出来る。

かかる形式は非宗教的な部門に於いても行はれてゐる。イギリスが濠洲開拓のために囚徒を送つて之れに當らしめた場合の如きは、まさに非宗教的な政策的な交通圏擴大化の事例である。これは確に集團確保の良き一方法であると共に、集團發展のうまい一方法でもある。

更に自らの威儀を誇示し自己の强大慾と權勢慾を満足せしめるために、政治的軍事的膨脹がなされた。ローマがその文明防護保全の前線地帯として植民地を創設したことは、實にかかる感情の發露であると共にそれはまたローマ交通圈擴大化の役割を演じたものである。道はローマに通ずと云はれたことはローマの交通圈即ち勢力圏に於ける現象であり、ローマの勢力圏の廣汎なるを説明するためのものである。しかし、この道路は勿論ローマ文化の運搬路ではあつたがそれよりもむしろ行政的軍事的意圖に於ける交通圏の擴大現象を物語るものである。また、サワラ沙漠はフランスのために何等の經濟的寄與をなすものではないにも拘らず、それがフランスのために必要な領土とされてゐることは、フランス文明防衛のための存在だからである。茲にわれくはフランスに於ける政治的軍事的交通圏の餘儀なき擴大化を見ることが出来る。

また、支那人が自らを中華民國と呼ぶのと同一の精神状態からそして又ローマ人が自己以外の民族を野蠻人と蔑稱したのと同一の精神状態から、自己の文化に對する優越觀と自尊心に基因する文化的交通圏擴大現象が存在してゐる。白人は白人に非らざれば人に非らずと云ふ人類的優越觀から白人至上主義に立脚する白人文化を世界に押賣りするため、白人道路を建設して行つたのである。即ち、アルベル・ベイエが述べたが如き、思想の偉大なる寶の所有者は全人類のために汎く分け施す必要があると云ふ精神状態の活動が、われこそ世界の文化人と自惚れる民族の交通圏を擴大して行つたのである。

この場合に於いては、自らの文化によつて然らざる民族を判断するから彼等が痛ましき存在に見える。従つて彼等を幸福にしてやり善化してやらねばならぬと云ふおせつかいがはたらくのである。ナポレオンのエジプト遠征は次に書く經濟的現象とされるべきであるが、しかし彼がツロンを出帆してエジプト遠征に向つたオリエント號上で發した布告の中に述べた遠征の目的の一つは、ナイル河流域の丘陵に建つ風車である。この風車はナポレオンがエジプトを引擧げると共に誰一人として使用するものになくなつた。しかしこれもまたその意圖に於いて一つの文化的交通圏の擴大の動因をなしたと云ふことが出来るであらう。

最後に、産業的經濟的形式をとつた擴大化現象の存在に就いて述べるべきであるが、これは最もよく知られてゐることであるからして多く云ふことを差控へる。と云ふことは決してこの様相と動機が微弱なものであるからではなくして、かかる形式は今日最もたま歴史的に最も賑かな状況を呈してゐたと云ふ理由からである。ローマ人は食料不足を解決するため過剰人口の集團的モーリタリーや移住を行ふことによつて、ローマ交通圏の擴大を招來せしめた。またコロンブスを始め多くの探險家や山師、機師が世界の新交通路を開拓したことは餘りにも有名である。夢想されてゐたエルドラドに行くために香料を持ち歸へるために不死身の秘薬を發見するために有名無名な連中が、出かけて行つたこともまた此處に喋々する必要はあるまい。工業資源の獲得を過剰商品の捌口

としての市場の開拓のために、日に日に新しき交通路が建設されて行くことによつて、交通圏は擴大し且つ複雑となつて來てゐる。

かくの如きが概説的に見た交通圏擴大化の種々相であるが、しかばその内的動因は如何なるものであるか。これを究明するためには、先づかかる交通圏擴大化の行動を是認せしめ正當化させ右理論的根據を探る必要がある。

三

如何なる集團と雖も自己集團の崩壊を欲し不正を肯定せんとするものはない。この自らの正當性を主張せんとする努力には一は權力的因素と二は效利的因素とがある。一は或る民族集團は他の民族を支配する權利と義務をもつてゐると云ふアリストクラト傳統の遺産であり、二は或る民族は全世界の利益のために支配的地位にあかれてあると云ふ思想である。この二つの要素が或は單獨で或は混合して交通圏擴大の事實を正當化する理論的根據をなしてゐる。

宗教的交通圏擴大化の場合に於ける最も顯著な事實として、擴大のための權力はそれ自體神命であり神からの授與であつて、これの行使は神から選ばれた民族が劣等未信の民族に對して果さねばならぬ權利であり義務であると云ふ信仰を見ることが出来る。この使命思想は單に宗教的様相に於ける時性であるのみならず、その他の様相に於いても常に潜在的に存在する要素である。例へば

經濟的様相の場合に於いても、カーライル的意味に於いて全世界を富ますべき使命と云ふが如き神祕主義の姿に於いて潛在してゐるのを發見することが出来る。

次に政治的様相の場合を正當化するものとして威嚴と優越を擧げることが出来るが、この威嚴は宗教的文化的意義をもつてをり、これは出生と權力と増大に就いて考へることが出来る。即ち、出生は既に神の子と云ふ神秘的な概念によつて、また權力は自然的人間の權力を謳歌したホップス的精神によつて、即ち權力は美德であると云ふ道德的文化的特性によつて、最後に増大は美德なりと云ふ自然法的論據によつて、それぞれ威嚴の德目を輝かしきものとするのである。優越は自らの民族の血統が清淨にして支配の資性あることに就いての自尊心がその理論的根據となつてゐるが、これまた全く形而上學的な三段論法であるに過ぎない。

次、文化的形式を表現してゐるものに於いては、文化の高きものは文化の低きものを開化する義務があると云ふ獨斷的な思想がこの場合の正當化の規準を構成してゐる。即ち、具體的には文化民族は野蠻民族を向上させ善と幸福を招來させる義務があると云ふのである。

最後に、産業的經濟的の場合であるが、そこには以上の諸要素を潜在的複合的に認めることが出来るのであるが、しかしこれにはこれでまた特殊な性質にその正當化の論據が存在してゐる。劣等民族は自らの土地を開拓し得ざるものであるから彼は開拓無能力者と云はるべく、従つてかかる無能効者に代つて全世界の利益のために開拓する必要があると云ふのである。茲に、萬人のために世界

を開拓する義務即ち白人の重荷と云ふ思想を見ることが出来るが、これはサンシモニアンによつて生産主義は世界的秩序に於ける道徳的義務とされるのである。かゝる信仰的思想を更に保證し強化するものとしてダーヴィン主義を忘れる事は出来ない。それは一段と效利的に生物淘汰の思想即ち適者生存の法則と云ふ謂はゞ科學的思想に、その論據をもつことになつたのである。茲に、交通圈擴大傾向は神學的意味付けから形而上學的意味付けへそして最後に一見科學的意味付けへと進展して來たと見ることが出來よう。

われくは以上の意味付けを通して、茲に擴大現象の内部的且つ根本的或は生命的動因を發見することが可能になつたのである。

四

以上の論據はすべて自己集團本位の立場からなされたものであつて、従つてそれらは人間集團の一般的現象に外ならないことは氣付くのである。

選民の使命思想は一民族に特定の現象ではない。キリスト教徒もマホメット教徒も神道者もその他の民族も同様にかかる信仰を有してゐる。すべての民族はそれぞれの神をもつてゐるが故にすべての民族はそれぞれの神の選民であり後裔であるにも拘、其等が自己と同一の神でないと云ふ事實だけで他を未信者と呼び異端と呼ぶることは毫も科學的妥當性をもつものではない。ま

た自らを文化民族と自稱し自惚れる理由たるや實に自己と同一の生活を營まない民族に對して野蠻と蔑稱するだけのことであつて、かゝる判斷は自己集團本位のものであり、しかも支配集團の哲學に於いて分析されたものに外ならない。土人と稱せられる人間集團もそれが集團生活を營んでゐる限り文化を保有する筈で、従つて土人をも土人文化民族と稱することが至當であるが故に、文化民族としての優越性は何ら絶對的のものではあり得ない。われく自身も白人文化に對してわれわれ自身の文化の優秀性を自覺して來つゝある。

また、血の優秀とか清純とか云ふことが論據にされてゐるけれども、これも別に白人に限られた現象ではなくしてむしろ黒人の方がより純潔であるとも云ひ得るであらう。それ故アルビニズムに對して黒人が自らの血の純潔を自覺してメラニズムを唱へることも容認されなければならない。従つて、清淨と資性に基いたアルビニズムが權力は純粹民族に歸すべきものなりと斷定したとしても、それは白人の自己本位性からなされたものであり何等科學的規定性を有するものではない。モンテーニュは、誰れでも自分と同じ慣習をもつてゐないもののことを野蠻人と呼ぶがもしわれがアメリカインデアンより優れてゐると云ふならそれは狡智に於いてであつて明智に於いてではないと云つてゐるがこの言葉はなかなか味な表現である。

これと同様に、土人を善化と幸福化することが白人の義務であると云ふ思想もまた極めて傲慢な白人至上主義觀點からなされた手前味噌である。善は決して一民族の專有物ではなく、甲に善と幸

福があればまた當然乙にも善と幸福がある筈である。甲の善なること必ずしも乙の善ではない。例へば、盜賊集團の善は決して所有集團の善ではない。されば甲の善を乙に強制することが果して乙の喜びであり幸福であり得ようか。己の欲するところを他人に施せと云ふ道徳的金言は、同一種の集團内に於いては、と云ふ附帶條件が必要である。また、全世界は全人類のために與へられたりと云ふ主張が正しいものであるとしたならば、かゝる主張の下に全世界の開拓を行はんとする白人は自ら恥るところがあらねばならないだらう。全世界の利益のための白人の重荷と云ふ白人の自惚とおせつかいも歸するところ、白人の利益のために全世界を犠牲にすると云ふことと同一事である。何故ならば、白人の利益は決して黒人の利益ではなく、むしろ白人の利益は黒人の損害であると云ふ事實を忘れてはならないからである。

以上それぞれの論據を検討して來たわけであるが、それらの論據はみなすべてそれぞれの集團がそれぞれ自己本位の立場に於いて即ち獨善主義的我田引水式に意味付けしたものであつて、客觀的絶對性をもつてはゐない。従つて、それらは自らの發展を欲する集團の本能的自然的熱望を正當化せんとする集團の一般的現象に外ならないと云ふことが出来るのである。即ち、交通圈擴大の内的活動因こそは、それぞれの集團の發展的熱望たる集團的本能力に基因するものなることが確認されるのである。言ひ換へれば、それは極めて強烈なる集合的自己愛の活動に外ならないのである。

五

されば今日、競つて交通圏の擴大とその圏内の距離の短縮化に各國が努力を拂つてゐる姿は、まさに強烈なる集團的宿命現象なのである。北支に道路の建設が急がれ南洋に航空路が開拓され、航研機が滯空記録を作り、強力な無電局が増設され、巨大なる船體と超スピードの船舶が作られその他交通圏擴大のためのあらゆる努力が拂はれつゝあるのは、交通圏が文化圏を意味し勢力圏を決定する重要な條件を構成するからである。道路は集團の生命線であると云はれた如く、海上の道路も空中の道路も即ち航路も空路もすべてみな集團の具體的表現物としての意義を常に保持してゐるのである。

かくして人間最初の記念物は人間の努力と正比例してその光芒を擴大するであらう。