

ストライキによる労働力と時間の損失が増えてきた。それでも、ストライキの数および労働力と時間の損失は、アメリカやカナダと比較すればはるかに少なく、いわゆる労働争議は、不思議な国のアリスの性格と儀式的局面を持っている。それは春闘と呼ばれ、組織者である社会党と共産党を行動の最前線にたてて毎年行われる、一種の豊作祈願儀式のようなものである。それはまた、一種のマンモス政治劇場のようなものでもあり、街路にあふれ出た何十万人もの労働者が、デモ行進、ジグザグ行進、労働歌の合唱、闘争的スローガンのシュプレヒコール等を何時間、ときには何日間にも渡って演じて見せる。それは若者達に、春の空気を吸い、のびのびと手を伸ばし、魅力的な異性の組合員との体のふれ合いを楽しむ機会を与えてくれる。

さて、都市間、都市内の交通問題だが、カナダと日本とは、当然、問題は異っているものの、やはり我々は、日本から学ぶことができる。日本はカナダよりも、燃料不足の影響をはるかに強く受けやすい上に、各家庭が、乗用車（ファミリーカー）という形で、個別の交通機関を所有するだけの空間と経済的基礎に欠けているので、その代りとして、都市の住民に、私有、自治体所有、国有のバス、電車、地下鉄、モノレール、タクシーという形の、非常に密で、この上なく能率的な都市内交通機関を提供している。その信頼性、運行の頻度、そして利用できる路線の多様性は、全く世界に並ぶものがない。ここで学ぶべきことは、人々の必要を十分に満たすべく、比較的安い運賃で、長い運転時間中、すべての主要

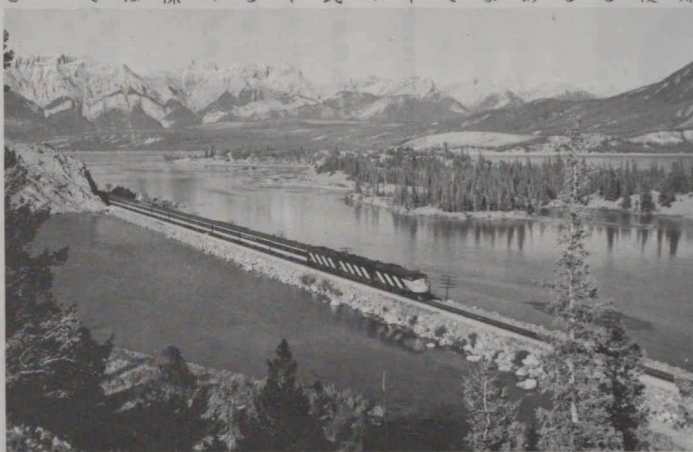
地区に、便利で安全で能率的なサービスを提供している経営姿勢である。老人でも、小さな子供が二人いる主婦でも、運賃、不便さ、遠距離のために、物価の安い地域に買物に行くことができないとか、会いたい友達や親戚を訪ねることができないとかいうことはない。

### 世界一の鉄道網

東京の地下鉄と郊外電車は、電力を使って運転されているので、無公害であるし、料金も適正である。町の端から端まで、約五十セントで行ける。バスは二十セント。何百万ものあらゆる階層の市民が、毎年毎年、全く信頼して使っているこれらの交通機関の時間の正確さ、清潔さ、そして便利さは日本が大いに誇つてよい。

すでに高速道路と一般道路は過飽和状態なので、日本人は今後も、都内では、速くて能率的な大量輸送機関に依存し続けると思われる。そして私は、日本人が、公害、混雑、およびその他の不便さを減少させる、新しい交通機関を開拓するだろうと、心から期待している。

しかし、日本の交通機関の本当のスターは、世界で最も素晴らしい、全国都市間鉄道網である。鉄道ファンの私は、ヨ



▲カナディアン・ロッキーを走る列車

ロッパ大陸、イギリス、北アメリカ、アジアを鉄道で旅行したが、この十年來、日本の鉄道システムが、世界一便利で、能率的で、運行管理のよい都市間急行システムを持っていると思つている。カナダの誇りであるトロント・モントリオール・ターボも、ニューヨーク・ワシントン・メトロライナーも、また大西洋岸と太平洋岸を結ぶ大陸横断鉄道も、東京から本州の西の端まで、事実上、日本の全主要都市を結んで走る新幹線には脱帽せざるを得ない。スムーズに走る、この「弾丸列車」は、通常は時速百五十百三十マイルに抑えているが、最高時速百六十マイルまで出せる。列車は全く清潔に、きちんと整えられ、振動とカーブを最低限に抑えるために設計された、独自の軌道が採用されているので、時速百二十五マイル

でも、コーヒーがこぼれることはない。運転音も、振動同様、最低限に抑えられている。普通客車、特別客車（日本ではグリーン車と呼ばれる）とも、座席はかなり快適で、車内販売の食物はおいしいし、レストランより安価。

先日、私はトロントからモントリオールまで、約三百五十マイルを旅行した。わが「ターボ」は一日に二回しか走らず、全行程を四時間十分で走破することにな

っている。しかし、必ずと言ってよい程遅れる。「ラビド」では五時間かかることになっていて、私は「ラビド」を選んだ。ところが、待避線で貨物車の通過を待たたりして、結局、びったり九時間かかってしまった。日本の超特急だったら、平均時速約百十マイルで、たった三時間強で走破してしまつたことだろう。また、時刻表通りに到着したであろうし、快適な座席にすわって、旅行を楽しむことができただろう。そして、全車両とも、満席になっていたであろう。新幹線の列車で空席を見ることはほとんどなく、日本国有鉄道は、この都市間運輸によって大きな利益を上げている。このようなことをCNR（カナダ国有鉄道）やCPR（カナダ太平洋鉄道）の友達に話すと、カナダで同じような鉄道システムを確立させるためには、巨額の投資を必要とするが、巨額の投資を正当化するだけの潜在乗客がいらない、人よりも貨物の方が重要である、というような答が返ってくる。私は日本から、いかにして超能率的かつ高度に近代化された乗客輸送機関を運行させるかを学び、まず手始めに、比較的距離にある主要都市、数市を結ぶ鉄道を建設したらどうだろうか。もし我が国の鉄道が、人の重要性と価値を認識し始めたなら、利用者は必ずでてくるだろうし、燃料節約、交通の能率化、高速道路の交通渋滞解消、地域格差の是正、雇用、そしてそもそもカナダの統一を可能にした基本理念である「国家的夢」の復活等といった、副次的利益も大きいと思う。観光事業も盛んになり、誇りとするものを求めてやまないカナダ人に、それを与えることもできる。オリンピックに十億ドル以上、