

「みんなの道路」から「みんなの地球」へ ブリタ・ブトリ・スタデルマン

「生へ」とは、生を肯定することか？

「生への存在」(l' être vers la vie)という表現は、和辻哲郎(1889-1960)がマルチン・ハイデッガー(1889-1960)の「死への存在」に応える、もしくは挑むつもりで提唱したものだ。現存在(もしくはダザイン)を、自己の死と向き合わなくてはならないとともに根源的にも終末へ近づこうとする有限的な存在とするハイデッガーの考えを批判したというより、生はなによりも時間性に左右される(s' inscrit dans le temps)ものだという解釈を、和辻は批判していたのである。そして、対抗するように、人間の生き方を決定づけるのは「風土」、ある場所や空間に内在する制限や適性という条件の働きだと述べている。和辻が、人の生き方から抽象的(abstraite)で超越的(transcendante)な時間性という次元を取り除き、そこに空間という具体的で内在的(immanente)な次元を持ち込んだとしても、彼は日本の哲学者なのだから、驚くほどのことはない。何故なら、時、形而上学、超越性という抽象的な原理は、ギリシャ・ヨーロッパ哲学からもたらされて翻訳されたものであり、もともと日本の哲学的な伝統の動力ではなかったからだ。

ハイデッガーの意図と彼の「死への存在」を理解するために、彼は生を否定しているのではなく、その有限性(finitude)ゆえに現実的なものであることをたしかに意識した上で、生を認めていることを強調したい。日本の精神においても、同様にこの有限性は強く意識されている。ものは移りゆく、という概念は仏教の考えの中心にある。その延長線上に美的感覚がある。美しさが永遠に続かないことを痛感することで、その刹那がさらに力強く光って見える。和辻も上のような解釈を否定していない。生の空間内属性(ancrage de la vie dans l' espace)がいかに重要かを強調することで、そこに新たな色を添えているのだ。いずれにしても、ハイデッガーと和辻の間には修復不可能な亀裂があるわけではなく、ふたりの仕事は、人間の社会的な次元における解釈と人間同士の関係の重要性について考察を費やしている。

前置きを終えたところで、今度はこの討論会のテーマ“生への存在”への取り組み方が疑問になる。これは、各自の宿命(destin individual)を越えた、あらゆる形の生を受け入れて保護する世界、それを認識して評価するプロジェクトでなくてはならない。この第一ステップとして、日本の哲学者、西田幾多郎の「世界観」を紹介する。次に、より小さなスケールの「世界」として、町 ville とその構造、特にそこにある「移動性」と「責任」を明確にしていきたい。

西田幾多郎の「世界観」¹

西田幾多郎（1870-1945）によれば、世界は常に創造主でありながら創造物であり、熟知した主体や能動的な主体に相対する停滞した中性的な存在ではない。生き物とその環境との間には、相互作用の活力がある——生き物と環境がひとつになって「世界」を構成し、世界はその内に存在する生の進化を通して発展する。（我々を収容する）世界は我々に影響を与え、我々は（自分たちが構成する）世界に影響を与えている。

西田幾多郎の「世界」は、今で言う「生物生存圏」(biosphere)に当てはまる。生物生存圏とは、そこに生きる全ての生き物とそれらの生物が生活している場所の範囲のことだ。生物生存圏は、あらゆるエコシステムの集合体であり、エコシステムはビオトープ(biotope)と群集(biocoenose)という、ふたつの相補的なまとまりで成っている。ビオトープは特定の環境、群集はビオトープの中で繁殖する生き物の集団を指す。人間は群集の一部に過ぎない。しかし、環境に深く影響を及ぼす当事者であり、その点が責任という課題をつき付けている。

生物生存圏と呼ばれる世界では、人間は考える身体であるというのが西田幾多郎の解釈であり、別の言い方をすれば、人間にとって身体は知識を得るために必要な道具ということになる。身体のお陰で、私達は自分が内在して常に変化を加える世界、その反動で私達に影響を与える世界と繋がっている。人間は生物生存圏をまとめる者として、あらゆるところに関与する。特に町をつくるのがそうで、市町村（日本語であらゆる大きさの、と言う意味で）は、それ自体、個人と社会を結びつける役割を持っている。

「人の生存圏」としての町

人類の半分以上が都会か、人口が密集した場所に暮らしている。町の発展とともに、移動手段も増え、大抵はそれと並行して、機械の乗り物が早くて順応性のある交通手段として飛躍的に発展した。この快適な生活と引き替えに、公共スペースはその機能と美しさの面でも深く変化することになった。車は町を変え、ある町では昔からの風情を壊して町を「醜くする」こともあれば、別のところでは認めざるを得ない魔法の効果をもたらして町の「形作り」に貢献する。機械の乗り物は、都会の外観に対するインパクトを除けば、人の集まりの間に今までになかったアンバランスな力関係を築き、ついに日常見られるべき楽しく和やかな雰囲気(convivialité)まで危険にさらしてしまった。

和気あいあいという雰囲気は抽象的なコンセプトではない。「他のものと共に暮

¹ 西田幾多郎、「芸術と道徳」東京1923、1988

らす」ことであり、相互理解と礼儀を背景にした日常的な出会いのことである。都会を背景にするところなら、道路を利用する全ての人々がとる、平和的で相手を尊重する態度のことだ。ところで、「公の道路」の意味での「道」は、人の営みにとって、これほど基本的な概念であるにも関わらず、フランス語では法的な定義を持たない。この欠落は象徴的な意味を持つだけでなく、実際に利用する点においても波紋を及ぼしている。なぜなら、この点を掘り下げていくと、「公の道路」という概念が抱える非常な複雑さと多岐に渡る制約と矛盾が浮かび上がってくるからだ。これを機会に、生活の営み方を「町の営み方」、特に「道路の営み方や慣行」として捉え、おおいに考察してみたい。

町と移動性

町は社会の価値観、組織力、意志の現れだ。町の図面を見ると、交通の管理の仕方が見えてくる。フランスでは、いくつものタイプの管理方法が次々と現れては消えていった。それぞれが当時の責任者や施政者の意志を汲み、単なる交通の課題を越えたメッセージを携えていた。過去三十年間、道路整備に対する考え方は大きく変化してきた。

最初の試みは、70年代のフランスの経済成長期にあたった。主な高速道路網が張り巡らされ、スピードが重視された。それと並行して幹線道路は町の中心まで延び、延びた先には大型駐車場が作られた。安全の「信条」(credo)は交通を分離すること——平たく言えば、車で来ていない利用者を道から排除すること——だった。

第二期の試みは、中間段階の解決策を計画した。バスや自転車が専用に利用するレーンが設けられ、ようやく歩行者に対する配慮が始まろうとしていた。フランスは、交通量の多い道路に共有空間 (shared space) の類の概念を最初に掲げた国だった。その当時、北欧諸国ですら補助幹線道路以下の交通量の道路にしか、これを取り入れようとしていなかった！ 1984年にフランス政府が実施した省庁間プログラム「より安全な都市、事故の無い街」がそれに当たる。実施範囲は70都市以上、都市計画の分野においては今でも見本となる、目を見張るような改革を掲げていた。

第三期の試みは、複合的なタイプの道路をもって解決策にした。車の交通量の削減とスピード規制も1990年から導入された。時速30キロゾーンや、町中と公道での移動を調節し、人の環境を改善するツールとして小ロータリーが誕生したのも、この時期である。このような処置に伴い、公共の交通手段もより便利に魅力的に改良されていった。これらの例は、公共のスペースとその利用法に対する社会の捉え方を象徴している。管理元とその方法が変わるたびに、既存の慣行を見直すことで意識が改められた。車など機械が蔓延している不均衡な状況が改めて認識され、交通の規制と分離を重視したアプローチから弱い立場の利用者を考慮した解決策へと意

識が向かうようになった。

車のインパクト

車は、私達の感覚器官がもともと対応出来ない早いスピードで移動することを可能にした。ハンドルを握った時、そしてスピードに反比例して、視野は極端に狭まっていく。時速40キロメートルで走る時の視野の広さが100度だとすると、時速50キロメートルでは75度、100キロでは45度まで狭まる。町中では車の制限速度が時速50キロにされているため、車に乗っている人達は周囲を視覚的に捉える感覚が弱くなり、そのため周囲からの作用に疎くなり、周囲に与える作用にも気付かなくなり、車に個性のない無人の存在感を与える。車のスピードは車道の他の利用者の表情を見極める時間を奪い、他者との距離感をすっかり変えてしまった。私達は車とその利点のために、町の日常で本来味わえるはずの打ち解けた素朴な人間関係の一部を蔑ろにしてしまったのだ。

もちろん、この関係の希薄化の原因はスピードに限らない。たとえば歩行者のような弱い立場の利用者に対する配慮のなさも加わる。今では徒歩で移動すると、安全に、気持ちよく、最後の目的地までゆきつくことができないと覚えることがよくある。私達の社会はつれない。なぜなら若さと健康を謳歌しながら車を乗りまわす、エネルギッシュなエグゼクティブ向けに出来ているからだ——その枠から弾かれ、あるいは「相応しくない」とレッテルを貼られた者が如何に多いことか。人口の高齢化が進めば、公共スペースも「生への存在」であり続けるために、この課題を考慮して、変えてゆくことになるだろう。一番の弱者といわれる子供やお年寄りのニーズがまさにそれにあたる「自立」という生存のために不可欠なニーズに応えるように、「自由」への欲求は下方へ修正されるようになるだろう。

車はあまりにも大きな発展を遂げ、交通の場を呑みこんだだけでなく、一時停車や駐車に分まで場所や空間を浸食した。車の移動方法によって描かれる町は、都市計画が車の利用者ばかり貢献しようと考えてきたことの現れだ。この姿勢は様々な形で現れる——制限速度を低く設定することへの及び腰、より活動的(dynamique)な利用(憩いの広場、歩行者天国、自転車専用レーン、遊びの広場)のために駐車場を取り壊すことに対する戸惑い。

私の論述は、このように「車」と「公共スペース」を軸に行っているが、ここで以下のことを強調しておく必要がある——この論文は車を被告に仕立ててその非を訴えているのではなく、車の過剰な利用について異議を申し立てているのだ。車は技術革新の成功のシンボル、色いろノウハウが凝縮されている発明の至宝であり、しかし同時にあらゆる乱用や暴力行ため、不節制の対象でもある——エネルギー消

費に貪欲で、公共の場の利用に関して不公平で、危険で、環境を汚染し、コストがかかる……。

車は、「個人」と同じパラドックスを内に抱えている——個人は、義務感と責任感と権利の価値観を持っていながら、自己中心的にも、乱暴にも横暴にも、いつでもなりうる……。

対立の場としての公共スペース

いわゆる「対立」を避けるために、道路の整備責任者達は技術を駆使した管理に頼った。赤・黄・青の三色灯火の信号機は、道路の各利用者の対立的な立場を制御するために用いられた——そして今でも用いられる——伝統的な方法だ。歴史的に見て、最初の三色灯火の信号機は大きな事故の多い交差点で車の交通整理を行い、車を車から守る役割をもっていた。その後は、当初の目的とそこに帰属する定義が徐々に変わり、そして他の機能や目的が加わっていく。今日では都市における三色灯火の信号機の設置は、歩行者を守るためとうたわれている。しかし、実際は、歩行者保護を建前にした機械の乗り物に優先権が与えられている。「三色の信号」が車を運転する側からすると正しい表現だとしても、歩行者はどちらかと言えば信号を二色（赤か青）で捉えており、より総合的には、赤信号を、本人を止めるためのものとして認識している。それは歩行者の宿命のように思える。歩行者の認識から、三色の灯火信号機を「赤信号」(feu rouge)と呼ぶ換喩が生まれた。事實は、歩行者を本来守る立場にある「赤信号」が、歩行者から全ての権限を自動的に奪う存在になっているということだ。もし本当に歩行者を守る意図があるなら、歩行者のために青色灯火の信号機を設置し、車のためには基本的に赤色灯火の信号機を設置し、車側が望めばこの赤信号を青信号に変えることが出来るようにする——もちろん一定の時差をおいてのことだ（図※）。この風刺画は、都市工学の新世代の専門家が提案する習慣をうまく逆転して示している。ここにあるのは、常軌を脱したシチュエーションをただ修正したものに過ぎない。結局のところ、生に臨む場所にナンセンスに臨む習慣が付いてしまったのだ。

対立は公共スペースの配分にも及んでいる。運転手は、どこへ行っても自分のニーズに応えるべく整備された道路を見つけることが出来る。歩行者はそうはいかない。フランスの中小規模の町中に歩道がないことはよくあることで、あったとしても、ほとんどの場合、とても質素で、道の大部分を車に譲るようにつくられている。そうでなければ、歩道は町の様々な設備や物で溢れかえり、それには駐車を思い留まる目的の道路標識ももちろん含まれるが、本来の主役である歩行者が忘れさられ、歩行者には落ち着いて歩くスペースが残されていなかったりする。

「車を優先する」ものの見方を改めることは、公共スペースを定める基準について考察することから始まり、同時に、車の立場について考えを巡らすことになる。これに関しては、西田幾多郎の「世界観」と身体を中心とする価値回帰が考察のヒントになりうる。

西田幾多郎の「世界観」

西田幾多郎の哲学は西洋の思想との出会いから生まれているが、日本的なものの考え方に支えられている。彼はそれを必ずしも明示しているわけではないが、随所で伝えている。彼のギリシャ・ヨーロッパ哲学に対する批判が、彼がヨーロッパの主だった流れとは違う発想基点 (point d' ancrage) を持っていることをはっきりさせている。世界は単なる対象・客体 (objet) として私達の前に存在しているのではない。私達は、この世界を構成する要素のひとつとしてこの世界に存在しており、人間のあらゆる活動は世界に変化を与えると同時に、世界も内在する私達へ干渉する。この世界をグローバルに「生物生存圏」として捉える発想から生まれるのが、世界に存在するあらゆるものへの素直で深い愛着であり、今も日本人の自然に対する信頼によって生き生きと受け継がれている。

この好意的な態度は人間の身体へも向けられる。身体を智の妨げと考えるのではなく、身体、肉体が、現実との接触を可能にすると考える。真実 (vérité) とは、真性 (authenticité) と直接接触する (immédiateté) ということに内在するものと考えられている。これは内在性 (l'immanent) に着眼することだ。身体は、世界そして生命とコミュニケーションを図るためのツールなのだ。身体抜きでは調和のとれた成熟はありえない。

西田幾多郎に見られる、日本人全体の身体という次元を重視したもののとらえ方を念頭において、町での生き方、町での移動性 (mobilité) ・動きやすさと他者との和やかな関係 (convivialité) の争点を改めて検討してみよう。公共スペースを人の身体の次元に戻すために、この知覚の特性を利用して優先されるべき事柄をもう一度明確にしていきたい。

「みんなの道路」

町並みを構成するのは道だ。運輸全国評議会 (Conseil National des Transports) が発表した報告書「みんなの道路」 (Une voirie pour tous, 2005)² が、道路と公共スペースに対する問題提起の先駆けとなった。報告書は町を動きのない区画の集合体として捉えるのではなく、機能的でダイナミックな生きた組織として扱う。その中で、

² ユベール・ペニユ (PEIGNE Hubert) 「みんなの道路」運輸全国評議会 (Conseil National des Transports) の報告書 (2004—2005)

道路をものやサービスや人が行き違い出会う交流のゾーンとして捉えている。「みんなの道路」は、全ての利用者のニーズが認められる場を定義する。移動性は、動く身体という観点から構想出来るものなのだから、動く身体を基準に構想されなくてはならない。移動性は人間の基本的な権利のひとつであり、「みんなの道路」とは、道路という場所と空間が全ての利用者に貢献し、利用者のニーズ、特に最も弱い立場にいる者のニーズに応える使命をもつことを意味している。

「道路（交通）法ではなく、街路法」

どの分野でも、考え方の転換は言葉を変えることから始まる。正しい名前と呼ぶことが正しく考える第一歩になる。町に関しては、道路(route)という表現は不適切になる。町には、両側に家並みがあり人が行き来する街路(rue)がある。とはいえ「道路」法は町中でも適用されているので、私達はおなじみの光景を目にすることになる——より弱き立場の者の命を危うくする町中の交通マナーだ。ここ数年、町中の交通事故がふたたび増加している現象がそのことを証明している。この現象は隣国でも生じていた。交通事故の統計内容に危機感を抱いたベルギーは、都市圏に適した専門用語と勧告をまとめた独自の「街路法」を編み出した。優先事項が再検討され、より強い立場の者がより弱い立場の者に対して責任を負うことが義務づけられた。2004年1月に適用されるようになってから、多くの人命を救った処置と言われている。この発想は「生への存在」の理論と完全に一致している。

「共有空間」(shared space)

あらゆる通行の形を受け入れる究極の空間のあり方が「共有空間」と呼ばれているものだ。文字通り「誰もが共有する空間」である。これは専用の通行の場を確保するのではなく、同じ場所を共同利用するという意味で、空間の配分を表している。フランスでは「より安全な都市」という政府主導の計画がその道筋を作った。この新しいコンセプトは成熟し、すっかり定着しているが、もともとはオランダから来たものだった。それは標識も信号もなく、あらゆる移動手段が自由に動くことが出来る、速度が落ち、必然的に周囲の状況に合わせられるようになる「素」の街路を意味している。その場には規則がふたつしかない——右側通行と右側優先だ。あとのことは利用者の判断と礼節に委ねられている。ここにあるのは、移動性に対する全く新しい管理のコンセプトだ。利用者の対立を「管理」するのは、もう科学技術ではなく、人と人の相互作用になる。

日本における移動性

哲学に限らず、日本が考察の材料を提供してくれるものがある。移動性への取り組み方に関しても一考の余地を与えてくれる。日本のような経済大国、世界第一位の金融大国、世界第二位の産業大国でありながら、インフラの上流では非常に強力な集団交通機関網（公共のものとそうでない集団交通手段）を導入している。フラ

ンスのように最先端の自動車産業がありながら、日本はその他の移動手段を無下に
してこなかった。それも、右派や左派の政党などの政治的思惑に乗せられてのこと
ではなかった。土地の乏しさから、政府は非常に質の高い公共交通機関のインフラ
網の開発に力を注いだ。それは高度に発達したうえ、清潔で利用も多い。日本の公
共交通機関は、やむを得ない場合の最後の利用手段としてではなく、社会全体に貢
献する基本的なサービスとして作られている。その構造はさらに先へ進んでいる—
—日本の駅は利用者のニーズと快適さを考慮して改造されている。それは確かに通
過する場である。しかし、生活感と活気に溢れている。駅という言葉には商売、客、
活気という言葉と、清潔、便利、魅力という言葉が対になって付随している。自転
車の利用と組み合わせることで、自転車—公共交通機関という移動手段の相互利用
(intermodalité)は数十年前からきちんと機能している。もちろん日本の公共交通機関
の運賃は一般的に利用者にとって、それほど安くないが、それでも車を個人所有す
るよりお金がかからない。これは公共スペースの利用に優先順位をつけたような結
果になっている—公共スペースはとて少なくて、それゆえ貴重なのだ。

公共スペースの使い方

公共スペースの使命は、公衆のためのスペースであることだ。つまり、公衆がそ
の利点を最初に満喫できる立場にいないては意味がない。公衆を念頭に置いた上で、
公共のスペースの利用、使われる手段(動くものや不動のもの)、移動する時の手
段、利用時間が決められる。この「公の道路を公衆に捧げる」原則も、一見当たり
前のように思われるが、20世紀後半に入ってから見失われている場合が多い。技術
者、立案者、決定者は、公共の道路を公衆に役立たせるよりも機能を特化させる方
をよしとしたのだ。

空間の利用法はその時代とともに変化する。哲学全般が再び、かたや人間、かた
や世界という二分法(dichotomie)をとるとしても、「街路」における公共スペース
の管理に関しては事情が変わってくる。そこに見られる二分法のうち、ひとつは、
利用者と整備側というふたつの立場が対立するデュアリズム(二元性)の形をとる
—利用者側はさらに車の利用者とその他の利用者に区別される。この比較をさら
に推し進めていくと、世界に君臨する人間と同じように、公の道路でも車など機械
の乗り物が他のより弱い立場の利用者を圧倒する図式が見られる。もうひとつの二
分法は、権利—義務の二項式(binome)より権利—禁止事項の組み合わせ(couple)
に重きを置く現行法にある。この場合、「権利」という表現は権利の要求

(revendication)を言外に含んでおり、それを妨げられることは不利益(prejudice)を
被ることを意味する。フランスでは道路交通法ではなく、その解釈が習慣と
して広く根付いたのだ。青信号は「権利」—法が認める制限速度は「標準」平均
速度になってしまった—車道は車が専用するところで、他の利用者は「障害物」
に過ぎない。

それでも、「公共の道路」とその利用者はひとくくりにされる。対立を乗り越え、機能不全 (dysfonctionnements) を解決することが、みんなの利益につながる。それぞれの移動手段を区別して、互いに譲り合わない形を取らせるのは現実にそぐわない、悪い結果を招く慣行だ。私達の誰もが順を追って、歩行者、ドライバー、公共交通手段の利用者、ローラースケートなどをする者、動きを制限された者になりうる。様々な交通手段が提供され、自由に組み合わせられるのなら、この生産性のない戦いに区切りをつけられるはずだ。利用者と整備側はそろそろ頭を切りかえて、それぞれの責任を果たすべきではないかと思われる。

責任

エドガール・モランはこう述べた——「西洋の輝かしい体面を成していたあらゆるものが、今では暗くなるばかりの側面を見せている。かくいう西洋文明の最大の成果のひとつ個人主義は、よりいっそうの細分化 (atomisation) と孤独 (solitude)、自己中心主義 (égocentrisme)、連帯感 (solidarité) の崩壊を伴っている。もうひとつ両面性を秘めた我々の文明の産物である技術は、膨大なエネルギー消費を人間から機械へと解放してくれたが、同時に機械の数量的な理論で社会をがんじがらめにしてしまった。産業活動は多くの人々のニーズを満足させるが、全生物生存圏を脅かす環境汚染と破壊の元凶になっている。それを鑑みると、車は我々の文明の善と悪の分岐点におかれていると見える。科学そのものも、今までは恩恵しか与えないものと思われていたが、核や遺伝子操作の脅威で不気味な様相を見せ始めている」³

このテクノロジーとエネルギーの暴走は、私達の倫理を根底から見直す必要を迫っている。道路、町、国、地球規模のスケールで、個人の責任と共同責任に対する枠組みを再考することが求められている。ハンス・ヨナスは、人間が同胞——そして特に全生物生存圏——に対して駆使するこの新しい力に対しては、どんな伝統的な倫理観も満足する説明を出しえないことを証明した。テクノロジーがより大きな範囲に影響を与え、空間的にもいっそう大きなインパクトを与え、時間的にも一世代に止まらず、より長期的なスパンで影響を与えるので、責任はいっそう重大なものになっている。別の言い方をすると、人間は全生物生存圏に生きる存在のひとつであり、ハイ・テクノロジーの源であり、そのまた同じ人間が、同時に自然（全生物生存圏）が生んだ中で最も大きな脅威と激動のもとなのだ！⁴

³ エドガール・モラン (MORIN Edgar) 『文明政策』 (*Une politique de civilisation*, パリ, 1997) の出版記念にアンヌ・ラパン (Anne Rapin) 女史によるインタビューが「人間科学」(Sciences Humaines) 誌28号 (1997年7月ラベル・フランス社 Label France) に掲載された。その時のインタビュー内容。

⁴ ハンス・ヨナス (JONAS Hans) 『責任という原理—科学技術文明のための倫理学の試み Das Prinzip Verantwortung』フランクフルト 1979

人—環境という二元性、そして何の疑問を抱くことなく駆使されてきた科学技術の威力、このふたつの組み合わせが地球の営みを揺るがしてしまった。調和的な共生が危機にさらされ、限度を知らない人間の行為が均衡の崩壊を招き、主な当事者——人類の生存まで脅かしている。新たな倫理が、この世界への関わりを私達に意識させようとしている中で、自らを世界の上に君臨し、その秩序を「決定する者」と位置づける限り、私達は世界から取り残され続けるだろう。文明の危機が起きているのは、政治が基本的な問題を個人と私的な分野のものにしてしまっているからだ。政治は、個々の問題と集団の問題や総合的な問題との間にある相互依存性 (interdépendance) を見抜かない。

新しい倫理の要望はふたつある。ひとつは、生存圏というまとまりを再確認するために、人間をその環境とを改めて結びつけること。もうひとつは、後の世代までずっと影響をおよぼす行い、より正確には未来を担う社会集団に後でつらい思いをさせる行い、そんな人間の行いに超代的な次元 (dimension trans-générationnelle) を持たせることだ。

結論

私達は世界に内在する——私達は这个世界の中で考える輩だ。それゆえ外見上どれほど脆い存在であっても、自らに制約を与え、自らの内に、全生物生存圏にバランスをもたらす指標を見つけ出す責任を負っている。

一般的な公共スペースの管理、個別には道路の管理の話は、地球に対するある人類の態度を分かりやすく説明するための例である。道路から地球まで、想定する規模は異なるが、人間が創造と荒廃をもたらす実験用地であることに変わりはない。

人としての責任は、大儀や重大な決断のみに対して負うものではない。小さな主義も同等に扱わなければならない。小さな責任は日常の中の積み重ねだ。もし私達が細かな責任を取っていくことができないなら、地球規模で責任を果たせるのだろうか？ 何百万人の市民が日常的に利用する都会の道路は、そのことを敷衍するよい例になる。

もし、地球を「公共スペース」と認識していれば、そして公共スペースを奨励する「みんなの道路」と同じように、つまり、ひとつの役割に縛りつけずにバランス良く利用して、みんなが尊重し、大事に扱えば、私達は「生への」大きな一歩を前へ踏みだすだろう。もし地球を様々な機能と使命を与えられた「公共スペース」と認識していれば、少数の利益にしかならない搾取の仕方を止められるかもしれない。

公共スペースの濫用と同じように、文化的な妨げや個々の利益が絡み合っ、地球を搾取していることを認め、反省する妨げになっている。もはや「街路法」と同じ理念をもって私達の惑星に「公共スペース法典」を編み出す時期が到来している――最も弱く脆い存在を判断基準の中心におくように、優先基準を覆さなくてはならない。最も脆い存在、それはすなわち命の根幹にある、水と空気。そして、もうすぐ――人類共通の食財として命を支える本来のあり方から歪められた――穀物も仲間入りする。「みんなの道路」の歩みは、同じ歩み方を地球規模にひろげること、で、「みんなの地球」と「公衆のための生存圏」に向けた新たな発想の契機となってくれるはずだ。

引用一覧