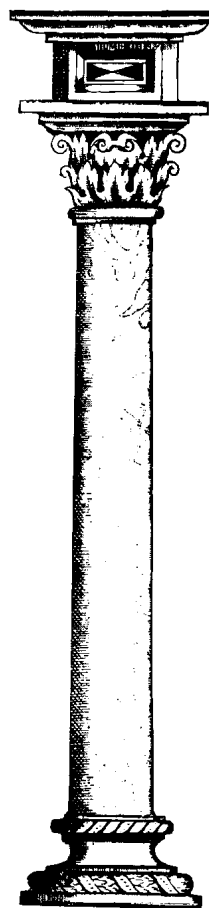
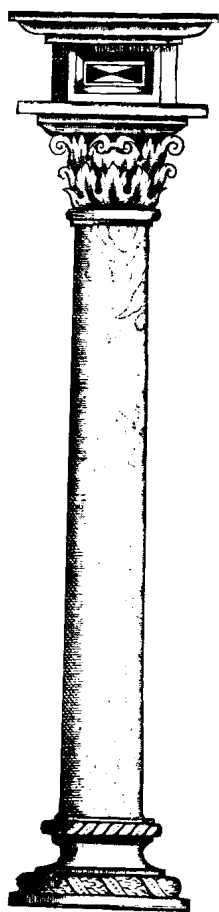


小松左京

歴史と文明の旅下

小松左京 歴史と文明の旅下



歴史と文明の旅 下

定 価 680円

発 行 昭和48年12月10日 第1刷

著 者 小松左京

発行者 檜原雅春

発行所 株式会社文藝春秋

東京都千代田区紀尾井町3
電話 265—1211

印 刷 凸版印刷

製 本 和田製本

© Sakyo Komatsu 1973 Printed in Japan

0026-361200-7384

万一乱丁落丁がありましたらお取りかえ致します

歴史と文明の旅 下／目次

オランダ式弱気のすすめ	5
汚染なき巨大国・カナダ	43
世界最古の新興国・エジプト	77
幸福な過疎国家・タンザニア	115
二十二世紀の大国・ブラジル	153
社会主義の実験室・チリ	193
あとがき	242

装幀 粟屋 充
カバール大英博物館「ロ
ゼッタ・ストーン」より

歴史と文明の旅 下

故 S・I 氏に感謝をこめて

オランダ式弱気のすすめ

オランダという国に最近関心をもつようになったのは、妙なきっかけからである。

もう四、五年も前になるだろうか、——私のごく親しい友人から、日本のさる時代小説作家の作品（のちに、これは山田風太郎氏の作品とわかった。ありがとうございます。山田さん）についての話をきいてからだった。アルコールがだいぶはいつていたので、そのときいた作品の内容についてもほとんどおぼえていないが、その中でただ一つ、ひどく印象にのこった話があった。

それは、その作品の中で、「ガリバーの航海」の著者ジョナサン・スウィフトが、オランダのライデンで、オランダ商館長の日本からの報告を読み、その中で五代將軍綱吉の「生類憐れみの令」の記事にぶつかって、馬が人間より大事にされていると大いに興がり、それが彼の痛烈な諷刺文学「ガリバーの航海」の最終章「馬人国」^{フレイナム}を書かせる動機になったらしい、という話である。

SFを書いている立場として、私は常日頃、日本の時代小説作家の雄大な構想力と想像力に、「イマジネーションの文学」の大先輩として、多大の尊敬をはらっている。

——日本の時代小説には、「史記」や「太平記」などの歴史文学の伝統もはいつているが、「水滸伝」「八大伝」など伝奇小説の伝統も流れこんでいる。この素莫広大な世界の中で、思いもかけぬ人と人との出会い、事件と事件とのつながり、奇妙な縁のむすばれの面白さを示してくれる後者の伝統もまた、決してすてたものではない。それは沙漠の中にオアシスを、見知らぬ土地に思いがけぬ知己を見出すような、人の世の「出会い」の面白さ、たのしき、よろこびを思い出させてくれ、その時この散文的な世界は、一とき「ロマン」の輝きをおびて、あつく脈うつのである。

その話をきいた時、うん、そいつは実に面白い、あり得る話だ、と膝をたたき、高校で日本史を教えている友人と、その話を肴にして、したたかのものでしまった。

十七世紀後半から、十八世紀前半を生きたスイフトは、いうまでもなく、世界諷刺文学の中でとりわけ痛烈な光をはなつ巨星であり、その代表作「ガリバーの航海」は、世界近代SFの濫觴の一つとされ、私自身がSFに足をつっこむ動機となった作品の一つである。

正確にいうと、彼がアイルランドのダブリンで生まれたのが一六六七年、死んだのが一七四五年、「大公方」五代綱吉が「生類憐れみの令」を発したのが一六八七年（貞享四年）、「ガリバーの航海」の出版が一七二六年、年代的にはうまくあう。それに、「ガリバー」は、馬が人民で人間が家畜である馬人国に行く前に、日本に来ており、エド、ナンガサクの地名のはいったティセラ（^{タイセラ}）日本地図も、ちゃんと図版にはいつている。——イギリスは一六七三年（寛文十三年）宣教師密航のかどで、ポルトガルに次いで平戸を追放され、当時ヨーロッパ諸国で、日本の情報がいつて

くるのは、オランダただ一国だった。ライデンは当時、北西ヨーロッパの大学術センターだったし、スイフトが日本についての知識をオランダで得たというのは、あり得る事だろう。

その上、当時、イギリスとオランダは、いわば同じ国だったのである。——一六八八年、カトリックと国教の対立に端を発し、ステュアート朝の絶対王制をたおしたイギリス国民は、議會をして、先王ジェームス二世の長女メリーの夫であるオランダ統領オランイエ公ウイレム三世を国王にむかえせしめ、以後ウイリアム三世とメリー女王は、イギリス、オランダ双方を統治した。いわゆる「名譽革命」である。「同じ国」であって見れば、兩地を往き来しても一向に不思議ではない。

それにしても、「元祿時代」をおさめ、赤穂浪士を処理してわれわれにも親しい「犬公方」の事蹟が、喜望峰を迂回する当時の航路からすれば、何万キロもへだてたはるか地球の裏側のオランダで、あの偏屈な「ガリバー」の作者とむすびつくイメージが、酔いも手つだって私を陶然とさせた。そしてSF書きがよくたのしむ、あの「時空間醗酏」の中で、私はふと、遠いオランダという国と、日本の国の「つながり」の事を考えた。

——天文十二年（一五四三）ポルトガル人が種子島に漂着してから、ユーラシア大陸の西の端と東の端の新興勢力の間に交流が拡大して行き、世界史の新紀元がはじまるように見えたが、しかしそれからわずか百年ののち、日本はみずから貝のように諸外国との交渉を閉じてしまい、そののち二百年の間、日本はオランダという細い細い「よしの髓」を通じてだけ、「西方世界」の情報を得ていた。そしてヨーロッパもまた、オランダという細いパイプを通じてのみ、「ジパング」

という伝説の国の情報を手に入っていたのだ。

もちろん、そうして得た西方世界の情報は、おおむね幕府によって独占され、たやすく一般民衆のものとはならなかったが、しかし舶載の「唐物」のあるものは、人々の手にもわたり、江戸後期になると、富裕な粹人たちは袂時計を、遠眼鏡を、あるいは綺堂の「半七」や種彦の「水揚帳」に出てくるずうふるなどを、見せびらかし、自慢したろう。いや、それ以上に、細い細い管を通じてはいってくる情報も、いつしか知識人の間に浸透し、蘭学や「オランダ風説」による海外知識は、徐々にではあるが閉ざされた泰平を謳歌する人々の間に「外の世界」に対する危機意識を醸成し、それがやがて体制変革、開国という大きな変動への道を準備しはじめるのである。

細い管ではあるが、それがつながっていた、という事は、やはり重要な事だ。そして、あの獨介固陋な幕府の鎖国政策に対して、どうしてヨーロッパ諸国の中で、一番あとからわりこんできたオランダだけが、その「パイプ」を維持できたのか？ それができただけという国は、どんな国だったのか？ いま、どういう具合になっているのか？——次第に深まって行く酔いの中で、私はしきりにそんな事を考えつづけていた。

もちろん、「鎖国」についての研究は、りっぱなものがたくさんあり、どうしてオランダのみが残ったか、という事についても、すでに行きとどいた研究がある事も知っている。——ポルトガル、イスパニアの篡奪型海外政策（というより、私は、「遊牧征服民型」とよびたいのだが）に対して、新しいタイプの植民政策をもつオランダ、イギリスの「北西ヨーロッパ勢力」が、特にアジア地域で、旧イベリア勢力にとってかわり出した。彼らは、カトリックに対抗する新興プロテスタン

ト勢力で、「法王勅許」を錦の御旗として海外進出をはじめたイベリア勢とちがって、宗教的イデオロギイにこだわらない、いわば「教経分離」策をとっていた。

そして、イギリスは、漂着者三浦按針（ウィリアム・アダムス）のでこ入れにもかかわらず、結局は、生糸貿易の失敗と商館会計の紊乱のために、対日貿易を維持できなかった。一方オランダは、幕府にあらゆる手をつくして、日本貿易を独占しようとした。……その程度の事は、まあ日本史の常識として知っているつもりだったが、それでも徳川二百五十年の間、オランダがあゝの厄介な「徳川官僚」と交際を維持できた、という事には、まだほかに何かがありそうな気がする。

武家官僚というのは、いざという時、身をすてて大義名分をたてるはげしさをもっているという点で独特だが、半面きわめて厄介な存在である。戦時中、軍人官僚のさばっていた時の事を思い出していただきたい。それに徳川期は、日本史の中で「階級」というものが、「武士及びその他」という形で、例外的といっているくらいははっきりしていた時代である。武士は支配階級で、知識階級で、軍人で、しかも官僚だった。やたらにきびしい制限をつけてくるこんな連中を相手に、なだめたりすかしたり、ごまをすったり、袖の下をわたしたりしながら交渉する事は、考えただけでも頭が痛くなる。

対するオランダは、十四世紀以来各都市に自治の気風がつよく、統領制こそとっていたが、北西ヨーロッパでは、イギリス、フランスよりはるかに民主的で自由主義的だった。そのオランダが、無知傲慢で、夜郎自大の武家官僚を、どうあつかったか。——將軍家の傲慢さは、スイフトもまたぎきの形であてこすっているが、外国人に年一回の参府を強要し、面接の時は拝跪膝行さ

せた、とあるから、唐土の風をまねたにせよ、「外交」も何もあったものではない。

オランダ人は、これにたえた。——たしかに、よほど「辛抱づよい」国民だったにちがいない。

それまでの私は、ごくありきたりに、オランダといえばチューリップと風車の国ぐらいにしか思っていなかった。——だが、それ以来この「ヨーロッパで一番長く日本とつきあつてきた国」に、折にふれて関心を持つようになってきた。何だか「忘れていた、古い知り合いのおじさん」の事を思い出したような気持ちだった。

まわりを見まわすと、意外にオランダという国は、私の周辺にはいりこんでいた。私の持っている唯一の外国製の電気製品は、フィリップス製の電気剃刀である。私はむやみやたらに飛行機にのるが、ローカル線のフォッカー社のフレンドシップ機は、英国のバイカウント機が引退したあと、私のもっとも好きな飛行機である。同じクラスのYS11は、どうもつめこみすぎのようで、あまり好きではない。フレンドシップのゆったりした座席、やや外へむかって張り出した大きな楕円窓、高翼の視界のよさは、空の旅の「たのしさ」をもっとも満喫させてくれる。——もう十五年以上前に開発された、形式的にはずいぶん古いものだが、よく見ると、無理をして高性能をひき出そうとしていない。使いやすさと信頼性を主眼にして、古い経験を実に手がたく生かした、いい飛行機なのだ。日本製にけちをつけるわけではないが、「経済主義的つめこみ主義」とは、きわだったコントラストをしめしている。だからこそ、大航空機メーカーがばたばた倒産する激

甚な技術競争にたえて、乗客四十人余、速度五百キロたらずといったばつとしない性能ながら、DC3に次ぐ傑作機として、十五年間、五百機というロング・ベストセラーの位置をまもりつづけて来たのだらう。

ただ地味で手がいばかりかと思っていたら、神戸市の企画課で、ヨーロッパの港といわれるロッテルダムの「ユーロポート」の概要を見せてもらった時は、その構想の雄大さにおどろかされた。せまくるしい日本ではちょっと考えられないくらいの計画である。関西新空港の構想についてしらべた時、参考資料にわたされたスキポール空港の現在のスケール、さらに将来にかけての大構想も度胆をぬかれた。

オランダといえば、面積も人口も、九州とほぼ同じぐらいだ、という事が頭にはいつていた。国土面積約三万四千平方キロ（ただしこの面積は、例の有名な干拓ポルダー地をいれると四万平方キロをこえる）、人口約千二百万人、この二つの数値は、ほとんど九州のそれと見あう。国土も人口も、日本全土の約十分の一だと思えばいい。このくらいの規模の国で、しかも第二次大戦後のインドネシア独立で、海外植民地のほとんどを失い、なおかつこういった大きな構想を実現しつつある、というのは何だか不思議だった。

そして、前述のフォッカー社は、アメリカの巨大企業におしまくられ、イギリス、フランスの老舗でさえ、国営統合でなければ立ちうちでなくなつた国際旅客機マーケットで、すくなくともこれまでの所がんびりつづけて来たし、KLMは、地味だが営業成績のいい会社だ。フィリップス、ロイヤル・ダッチ・シェル、ユニバーなどの国際的大企業をもっている。ユーロポート、

