

# 車 社 会

野 崎 氏 隆

- (1) はじめに
- (2) 名古屋市のモータリゼーション
  - (a) 歴 史
  - (b) 今日の市営交通機関
  - (c) 交通問題の根源
  - (d) 車信仰のメッカ
- (3) 車社会の一般的問題
  - (a) 道路投資
  - (b) 自動車事故
  - (c) 狂気を駆りたてるもの
  - (d) 似非道徳
- (4) むすびにかえて

## (1) はじめに

モータリゼーションという語は、1910年代にアメリカで使われはじめたらしい。では、これがわが国で使われ、今日のように、外来語として日本語のなかにとけこむきっかけになったのは、いつ、どこでだったのか。角川書店発行の『外来語辞典』(第2版, 1977年)をみると、モータリゼーションを

- ① 自動車を使用するようになること
- ② 生活の自動車(使用)化

と定義したうえで、なんと、それは1964年6月6日のわが『中日新聞』からだという。そこには、「サラリーマン家庭のモータリゼーションは、ワイドからはじまる」という記事(見出し?)が紹介されている。同紙は同

年9月19日にも「日本のモータリゼーションのおくれ」を論じ、同年10月28日には『毎日新聞』もこの語を使った、とある。

名古屋とはまことに不思議な町である。一方では田舎などと言われながら、こんなしゃれた言葉を他にさきがけて使いはじめたりする。いまさら躍起となって国際都市をめざす必要がどこにあるのか、と『外来語辞典』を眺めながら思うのである。

1964年といえば、それは日本全体が「車社会」という“虚空”へ飛びたつための助走のフィニッシュにあたる年である。稿末につけた「全国自動車保有台数推移」のグラフが示す、60年代後半のみごとな離陸ぶりを見られたい。そして、世界のトヨタをめざすトヨタ自動車工業の直接の後背地名古屋は、この語にとりわけ敏感であって然るべきだったのだろう。このことはまた、同時に、この町が日本のモータリゼーションそのものにとっても、先駆的または典型的な役割を果たしたのではないかと推測させるに十分な理由となる。

そこで以下に、まず、名古屋の町がどのようにモータライズされていったかを概観することにしよう。そうすることは、おおむね日本のモータリゼーションの様相を知ることにもなる。そのうえで、モータライズされた社会の諸問題を、一般的なかたちでとりあげることにする。

\* (ことわり)

1. 本稿では、すべて西暦紀元を用いる。50年代とは1950年代である。
2. したがって、統計書や白書等から転載した図・表もすべて西暦紀元にあらため、いちいちことわることをしない。

## (2) 名古屋市のモータリゼーション

さきの『外来語辞典』の第二の定義には若干の問題がある。O・E・Dの増補が紹介している1913年の Webster Addendum の定義はつぎのようである。Motorize, to substitute motor-driven vehicle or automobiles, for the horses and horse drawn vehicles of (a fire department, city, etc.) これがおそらく、Motorize, Motorization

の本来の、または最初の意味なので、それからすれば、第二の定義はやや拡大されたきらいがなくもない。

1872年10月、新橋・横浜間に鉄道が開通したことは、わが国のモータリゼーションの最たるものだったのだ。

#### (a) 歴 史

名古屋をみよう。市発行の古い統計書によると、乗用馬車が姿を消したのは1929年である。その年、乗用自動車857台。しかしなお、この乗用自動車数をわずかながら上回る928台の人力車があった。荷積用自動車（トラックとは呼ばない）はわずか186台にすぎず、貨物はもっぱら3,706台の荷積用馬車と牛車68台によって運ばれていた。乗用自動車は人力車を追い越すのは翌年の1930年であり、人力車が姿を消すのはさらに約10年後の1939年のことだ。39年には、なお荷積用牛・馬車が1,395台いて、約2,000台の自動車（小型自動車1,882台、特殊自動車43台）の貨客運送能力を補っていた。これが今を去る半世紀にも満たない名古屋市の姿である。

1913年に3台の自動車と9台の自動自転車の登場が統計書にのこされている。それから四半世紀たった39年に、「馬もしくは馬車に」自動車は追いついたのだろうか。そうではなかったようである。「馬もしくは馬車」は、ここでひとまず、265,164台の自転車（1940年）のペダルをふむ人力にかわったもののように思われる。だから、名古屋のジャーナリストは、このときけっしてモータリゼーションなどという言葉を導入しようとしなかったのだろう。たしかに、自転車は「動力駆動車」ではないから、その名に値しない。しかしながら、1922年の市電の開通、30年の市バスの営業開始を併せて考えるとき、名古屋市のモータリゼーションは20年代から30年代に始動したと言っても、言葉の本来の意味においてあやまりではないと思われる。

わが国では、この語が「車社会」「マイカー時代」と結びつけて導入され、それらとほぼ同じ意味に使われていることは、『外来語辞典』の「1964年」という年がはっきりとそれを物語っている。自動車の先進国アメリカ

は、とうの昔に「生活の自動車化」といえる社会になってしまっていたにもかかわらず、Webster's Third New International Dictionary (1969年) は、ようやく三つめの独立した意味として「自動車をもつこと」をあげているが、ごくひかえめであって、「生活の自動車化」といった販売店のキャッチ・フレーズみたいな、扇動的な意味あいはどこにもみあたらないのである。

スローガンが先につくられて、その方向に既成事実が積み重ねられていき、フト気がつくと、まわりの現実がもはや動かしがたいまでにそのスローガンに都合のいいものにつくりかえられてしまっている、という例はたくさんある。「北方の脅威」のもとに際限なくすすめられていく「防衛力の増強」はそのいい例だ。スローガンの用法でのモータリゼーションという言葉の導入と、車社会=マイカー時代の到来もそういう関係にある。

言葉の詮索はこのくらいにしよう。本稿の目的は、むしろそういうキャッチ・フレーズのもとにつくられた「車社会」を問題にすることにあるのだ。それにしても、だからといって、70年代をふりかえればすむというわけにはいかないのだ。「現代史を教えるには歴史は不要」という考え方もあるようだが、たとえば車社会としての名古屋を考える場合も、そこでの公共交通機関（ほとんど市営）の変遷が決定的にかかわりをもつわけだから、乗合馬車の時代<sup>④</sup>はさておいて、要点的に名古屋市営電車や市営バスの歴史をふりかえってみよう。

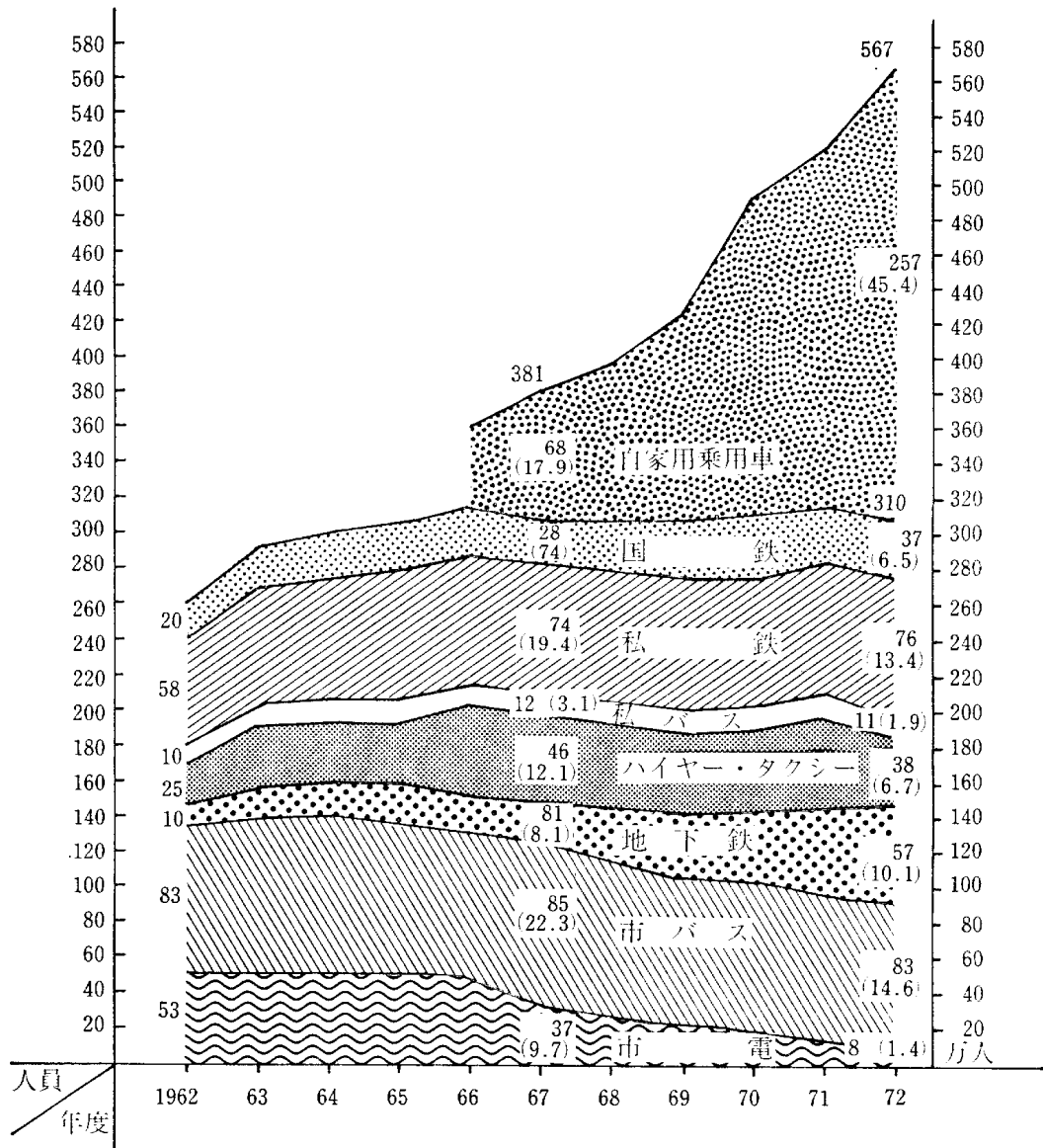
表1は、名古屋市交通局が市営電車50年の歴史を記念して作った『市営50年』に収められている年表の一部である。表1のおわりの時期は、図1を見ればわかるように、市内交通機関の利用状況において、市電、市バス、地下鉄の3つの合計が利用者のほぼ40%、そして、そのそれぞれが当時の自家用乗用車<sup>⑤</sup>の利用者数を確実に上回っていた最後の時期である。図2を見ると、69年にはすでに後者は他のすべての交通機関のそれぞれの利用者数を上回り、1979年、マイカー利用者数は他のすべての合計を上回る。これがモータリゼーションという言葉を一ち早くとりいれた名古屋であり、したたかにモータライズされていった名古屋である。そのモータリゼーシ

表 1

1922	8・1	名古屋電気鉄道(株)を買収, 名古屋電気局創設, 市営電車実現 車両 235両 路線42.5km (市電最盛時の1962年, 415両, 104km)
1930	2・1	市営バス営業開始, 車両40両 (車両最多時の1976年, 1724両)
1933	7・2	市電・市バス相互乗継制開始
1943	6・1	乗継制廃止
1944	1・7 2・23	第一次安全地帯撤去 ) 第二次安全地帯撤去 ) 54ヶ所 (停留所約220のうち)
1945	10・2	名古屋市電気局を交通局と改称
1954	2・28 4・20 12・15	ワンマン電車運転開始 (築地口・尾頭橋間) 交通信号連動全自動転轍装置使用開始 パトロールカー用超短波無線局設置使用開始
1957	11・15	地下鉄 名古屋・栄間 (2.4km) 開通
1960	6・15	地下鉄 栄・池下間 (3.6km) 開通
1961	12・1	最後の市電路線延長 (開橋・昭和町間0.45km)
1962	5・1	愛知県公安委員会 葵町線軌道敷内の乗用車通行を許可
1963	4・1	地下鉄 池下・東山公園間 (2.5km) 開通 市電 覚王山・東山公園間営業廃止, 電車代行バス廃止
1964	9・1 9・6 10・1	乗用車の軌道敷内通行許可 (柳橋・明道町間) 名神高速道路 一宮・神戸間開通 東海道新幹線開業
1965	3・1 3・11 10・1	市電 今池・覚王山間廃止 市議会建築交通部会において, ワンマンカー計画 路面電車撤去 を含む「名古屋市交通事業五カ年計画」を発表 市電 大曾根・東大曾根間廃止
1966	2・20 2・26 6・15	50号系統 (名駅・名港間) ワンマンカー運転開始 51号系統 (桜山・西稻永) ワンマンカー運転開始 乗用車軌道敷内通行許可 公安委告示により7路線を指定

図1 市内交通機関別利用状況（一日平均） 単位：万人(%)

(都市交通年報による)

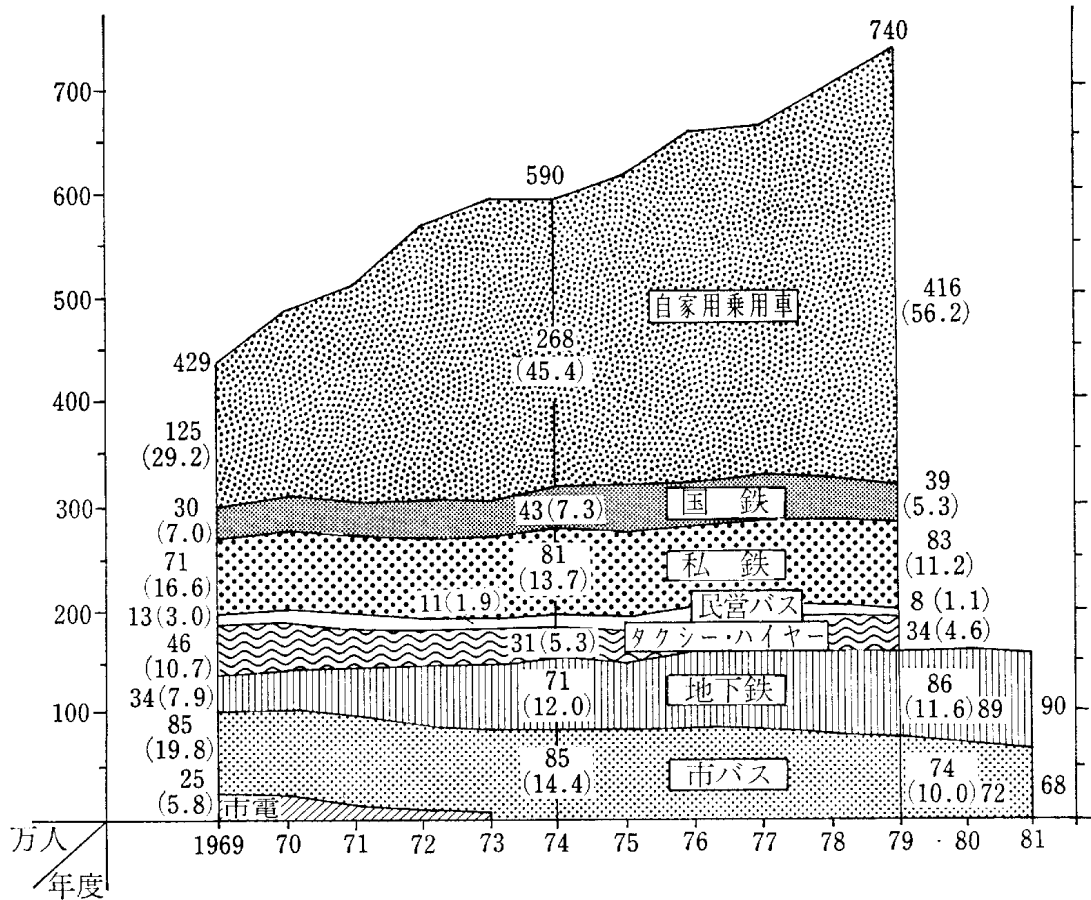


名古屋市交通局，『交通事業の現況と課題』1973年より転載。

ヨンがいかに異常であるかは後述することにして，表1の戦後の20年がたどったのは，ただひたすらな「車社会」への道にほかならなかったことを物語っている。

2, 3の点を指摘しよう。その第一は，1933年から約10年間行なわれた市電・市バス乗継制の問題である。この制度は，1898年以来つぎつぎに開通した市電61の路線を基幹交通機関とし，バスによってより綿密に基幹路

図 2 市内交通機関別利用状況 (1日平均) 単位: 万人(%)



『現況と課題』1982年より転載。

線を補い、効率をたかめようとするものである。自動車そのものの機能も、乗客輸送力も、今日にくらべてはるかに劣っていたこの時代、補助的な交通機関として公共交通体系に位置づけられたのは自然のなり行きであり、この制度はむしろそれまですでに35年の歴史をもつ市電に連繋させることによって、発足3年目の市バスを支え、育成するねらいもあったのかもしれない。1943年、この制度が廃止されたのはいかなる事情によるのかわからない。名古屋市電気局の当初からの10年計画だったのか？ この事件——あえて事件とよぶ——は、ひょっとすると、20年後にはじまる市電廃止の甲鐘だったのかもしれない。その理由は、1981年12月になって、「名古屋市交通問題調査会」がその第一次答申のなかでおぼろげに示唆してくれる。答申はまず鉄道、地下鉄、バスの3者が十分な連携をもって効率的な公共交通体系を構成しているとは言い難いとし、その理由として、

地下鉄にたいするバス交通の位置づけの不明確さをあげ、この両者の役割をつぎのように規定している。

- ① 地下鉄は、基幹路線網を形成し、「線的な交通」に対処する。
- ② バスは、基幹路線との競合をさけ、「面的な交通」に対処し、一部基幹路線網に加わる。

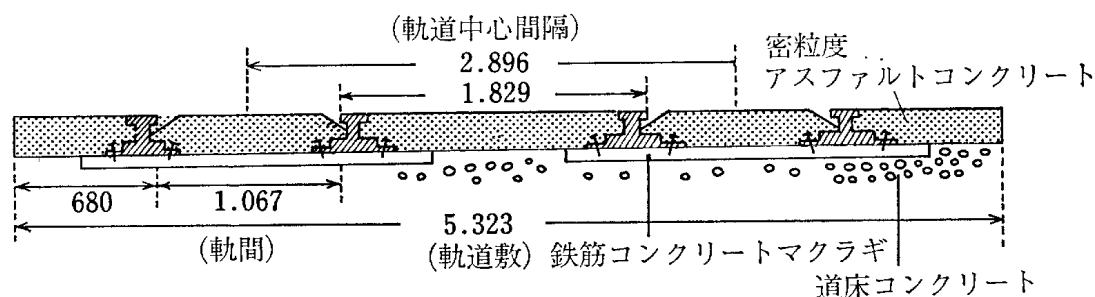
この規定は、1982年の現時点において、少からぬ問題をはらんでいるのでそのことについては後述するが、むしろ、これを43年の分離された市電と市バスにあてはめてみることによって、市電と市バスによって形成されるべきだった当時の市営総合交通体系の問題を追認することができる。市電、市バスは「十分な連携をもって効率的な公共交通体系を構成して」いたか？ 答えは否である。「市電にたいする市バス交通の位置づけ」は明確にされ「バスは市電との競合をさけて」「面的交通」に対処したか？ 答えは否、である。市電は「事件」後も1961年まで、路線網整備拡張の努力を重ねた。その数は21路線、23.07キロにおよぶ。しかし、市電＝路面電車はあくまで「線的な交通」機関であり、「市営高速度鉄道」の別名をもつ地下鉄にくらべ、そして次第に機能と運送容量を向上していくバスにくらべてさえ遅鈍である。他方バスは、上述の機能・容量の向上にまかせて市電路線と競合し、それとの連携など考えるどころか、おしのけんばかりの勢であった。線的交通機関と面的交通機関は、相互乗継という形で発生的ながらも完べきな連携を保持し、当時なりの効率的な交通体系を構成しえた。より高度な連携を考慮することなく両者が分離されたとき、市電は片翼を失った鳥のように戦後のすさまじい交通近代化の波にまきこまれていく。いま、市バスと地下鉄の間に一種の乗継制度が存在していることを知る名古屋市民は少ない。市交通局もそれを宣伝しようもしない。43年にそうしたように、いずれは廃止するつもりなのかもしれない。

第二点は、62年、64年、66年に行なわれた愛知県公安委員会による「乗用車の軌道敷内通行許可」である。すこし本題からそれるが本文のなかでこの「軌道敷」について述べておこう。「軌道敷」とはなんだ、という若い読者、ドライバーがいるかもしれないから。「軌道敷」とか「安全地帯」



を見たこともなく、道路はすみからすみまで車のものだと思っている若いドライバー諸君は、しあわせである。しあわせすぎて、もっとスピードをあげて走ろう、ということになるのだろう。「軌道敷」とは、道路の路面に敷設したレールの敷地で、レール間の全部、および左右一定範囲の部分を行い、名古屋市電の場合は下図のようだった。

図3 剛質構造標準（コンクリートマクラギ式）軌道敷断面図(mm)



(名古屋市交通局『市営50年史』1972年, p. 82)

このように軌道敷は道路のほぼ中央部で、5.3メートル強の巾をしめ、自動車の通行を排除していたのである。<sup>(3)</sup> 今日、路面電車を捨てた諸都市にとって死文化している現行『道路交通法』第21条は、第1項で自動車の軌道敷内通行を原則として禁止し、第2項でその例外を規定し、第3項に敷内の通行方法を定めている。<sup>(4)</sup>

この第2項第3号にもとづく措置が62年以降の「軌道敷内通行許可」であった。愛知県公安委員会のこの措置は、かなり制限的なもので、他の都市（たとえば大阪市）にくらべ、時期的にも許可の範囲も抑制されたものだったことは確かである。筆者の知る当時の大阪の町では、ほとんど無制限に乗用車が軌道敷内を走り回っていたが、府公安委員会が全面的に許可したのか、それともただ傍観していたのか、そこまでの調査はすすめていない。問題の所在は、しかし、その時期が早かったか遅かったか、許可が抑制的だったか野放図だったか、ではない。その許可が、公共交通機関の効率的運行よりも、自動車の通行を重く考え、自動車に道をあげ渡したということである。もういちど稿末のグラフを参照して、62~64年が車社会

にとってどんな時期にあたるかを確認していただきたい。ひとつの都市のモータリゼーションの前提条件は、やみくもに車をふやすことではない。車のために道路を開放すること，道路をふやし，車の走りやすい道路にすること，である。<sup>6)</sup> この条件づくりの第一弾が「軌道敷内通行許可」であり，これは同時に公共交通機関＝市電の外濠を埋めることだった。

第三点は，内濠の埋立て作業である。地下鉄の開通と市電の廃止がこれである。この両者は当初まず地下鉄が開通し，ついでそれに関連する市電路線が廃止されるという形をとった。しかし，67年から，それまでの開通地下鉄にも，それ以後今日までのそれにもかかわりのない市電路線廃止があらわれている（表2参照）。ここで，両者に対する考え方を整理してみるとつぎのようになる。

表 2

	地下鉄開通	市電路線廃止
1957. 11	名古屋一 栄	(71. 2)
1960. 6	栄 一池 下	
1963. 4	池 下一東 山	覚王山一東山公園
1965. 3		今 池一覚 王 山
1965. 10	(71. 12)	大曾根一東大曾根 ◦
1967. 2		栄 一今 池
1967. 2		黒 川一城北学校 ◦
1967. 2		清水口一赤 塚 ◦
1967. 3	東 山一星 ケ 丘	
1967. 3	栄 一金 山	(68. 2)
1967. 4		東 山一星 ケ 丘

◦印：それ以前に地下鉄開通のない路線廃止

(年・月)：表にない，開通または廃止後の，廃止または開通年・月

#### 〔共通認識〕

市電は新しい時代（＝意識すると否とにかかわらず，車社会）の交通機関として不適當になった。

#### 〔この認識からでてくる方策〕

- ① 市電の不適合さを地下鉄で補う。
- ② 市電を廃止してその代りに地下鉄。
- ③ 地下鉄ができたから、併行する市電は重複して不経済だから廃止する。

②と③は結果的には同じことになるように思われるが、政策が実行される場合、ちがった形をとらざるをえない。つまり③の場合、地下鉄敷設と市電廃止が符号していかなければならないが、②では必ずしもその必要はないということである。②が、1960年4月の都市交通審議会名古屋部会（運輸大臣の諮問機関）の答申である。そして、③が、この答申を錦の御旗として、1962年12月の名古屋市議会が市電廃止を決定し、とりあえず翌63年に覚王山・東山間の市電を廃止するにいたる考え方である。名古屋市電の廃止は③にはじまり②におわる。③から②への修正が1965年3月の「名古屋市交通事業の五ヶ年計画」であり、表2の○印の市電廃止の意味である。63年の東山線の一部の廃止こそ、今日もなお忘れえない、公共交通機関の中核としての路面電車に対する支持の厚い壁をつき崩す蟻の穴だったのである。

ついでに言えば、①の考え方は第一次の市電廃止におしつぶされた沿線住民の、そして名古屋市交通労働組合のものであった。『名古屋市電物語』（中日新聞社、1974年）は、62年暮れの市議会後の代表的人物2人の言葉をのせている。名古屋市交通労働組合林清委員長。「車中心の犠牲になった。あの時点でも（市電運行方法の）転換をはかれば、十分活用できたと思う。残念だった。しかし、今では片手片足をとられ、もはや市電存在の価値はない……」

都市交通審議会、名古屋部会のメンバーの1人、元名古屋市助役、田淵寿郎。「交通機関は、将来すべて地下へもぐるべきだと考える。一時の損得で論議してはいけない。廃止は今でも間違っていないと確信している」

簡単に2人の発言を論評しよう。林委員長の「片手片足をとられ」た市電とは、さきに第二点にふれた「外濠を埋められた市電」と解していいだろ

う。田淵元助役の「交通機関は将来すべて……」は「自家用乗用車をのぞく交通機関は、将来すべて……」の印刷ミスであろう。とにかく、1962年市議会以後の思想は、市電は路上の障害物だ、ということにつきる。名古屋市は、1898年から1961年まで、63年間かかって蓄積した「路上の障害物」を、1963年から74年の11年間で、まるで汚物でもとりさるかのよう  
に、根こそぎ取り除いたのだ。

市営電車の死は果して市電だけの死だったのか？ 名古屋市交通局の『交通事業の現況と課題』（以下『現況と課題』と略称する）を参考に、この問題を考えてみよう。「輸送力の面で時代に追いつけない」として市電を切り捨て、市バス・地下鉄という新しいコンビで再出発した市営交通機関だった。地下鉄は、「すべての交通機関を地下へ」というSF的発想のもとに、道路を自動車に明け渡した代償を乗客の吸収に求めた。たしかに、一日平均乗車人員は、23万人／'65, 39万人／'70, 72万人／'75, 89万人／'80と増加した。しかしそれは1980年度425億円の累積赤字の上で運行された地下鉄の乗車人員であり、かりに同年度決算見込の支払利息180億円を運輸収益から差し引くとすれば、80年度89万人の乗車人員は30万人でしかなかったも同様である。地下鉄のばあい、料金改定、給与改定の繰延べなどによってではあるが、81年度経常収支がはじめて7億円の黒字に転じたという好材料はあるが、バス事業は真に憂慮すべき状況にある。バスは自動車の仲間として、車社会の到来を前に、市電廃止の波のうえに超然としておのれの地位を楽観していたのではなかったか。60年から65年がそのような時期であり、営業キロ、車両、乗客数3者そろって急角度の上昇を示している。しかるに今日はどうか？ 75年から80年までの5年間、営業キロは82キロ延長したにもかかわらず、乗客は85万人から72万人へと減小し、あたかも市電の末期症状に似、かつて1960年に、乗客数において市電が市バスに主位の座をあげ渡したように、この期間にいつしか市バスは地下鉄に追いこされてしまっている。市バスと地下鉄との輸送力は比較が困難しかもしれないが、スピードの点はあらためてふれるとして、優に数十人を収容しえ、616キロの営業キロをもつ市バス1,527両は、営業キロ51.5

キロ429両の地下鉄にそれほど劣るとは思われないが、なにが市バス経営をこのようにかたむかせたのであろうか。(比較の数字はいずれも1980年)

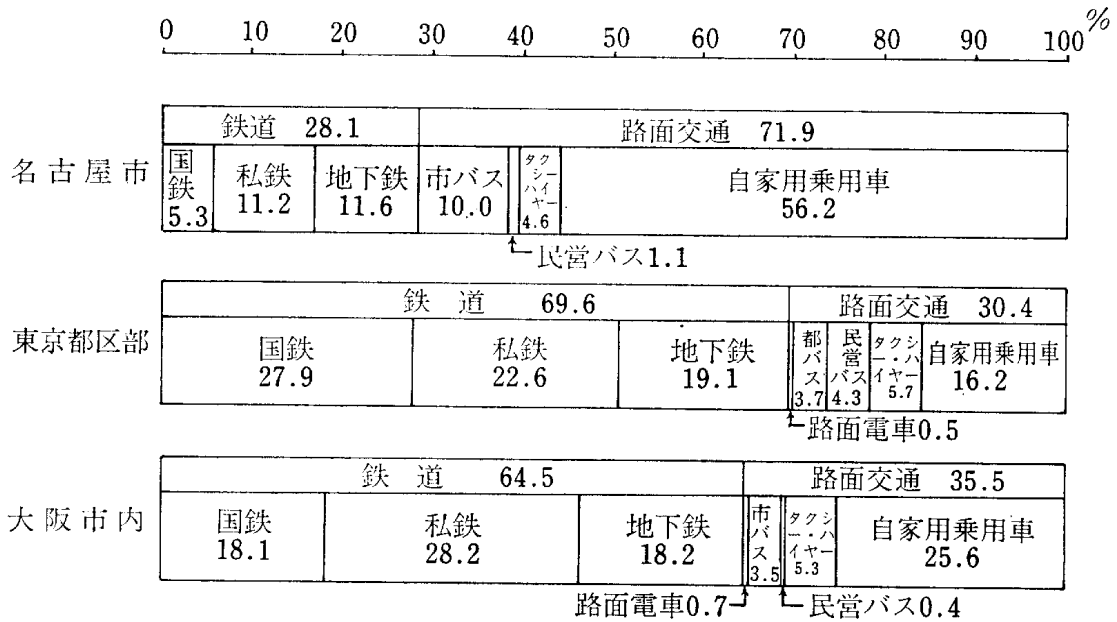
(b) 今日の市営交通機関

市営の交通機関が真の意味での連携プレーを演じて、名古屋市民の足としての実をあげたのは、たぶん先述の年表分析の第一点としてとりあげた、市バス揺籃期における市電との相互乗継ぎ制度の10年間であっただろう。そのこの歴史は、両者の競合、乗客の奪いあい、市電の敗北、そして市電と交替して(その交替が口で言うほど円滑に、しかも発展的に行なわれたかどうかは別問題として)登場した地下鉄とバスとの戦として、われわれの眼前にある。そして、いま最も悲劇的なことは、先述のように(第2図参照)市営交通機関が市内交通機関の一日の利用者のわずか21.6%、740万人のうちの160万人を吸収しているにすぎないということである。(以上は1979年度『現況と課題』(1982年)は、このことを別の視点からつぎのように分析している。

「78年度以降はバスの乗客減が顕著になり、地下鉄の乗客増加にもかかわらず、81年度158万人と横バイとなっています。〈しかし〉依然として、本市の経営するバス、地下鉄は、市内公共交通機関の輸送量の約5割を占め、市民生活に多大な利便を提供しています」(傍点と〈〉内は筆者)

ここに「市内公共交通機関」とは、自家用乗用車以外のすべての交通機関のことである。この分析視角によれば、図4、東京都区部の場合、都営地下鉄・都バス・路面電車(これは都営かどうか不明だが、都営として考える)の比率は27.8%、大阪市内のその比率は30.1%で、市民生活への寄与率は名古屋の市営交通機関が最も高い、ということになる。問題は上記三都市の市民が利用する「公共交通機関」の大きさである。東京都83.8%、大阪府74.4%、そして名古屋市は44.8%である。44.8%の中の5割と、83.8%の27.8%を考えなければならない。いまひとつ都市の比較の際忘れてはならないのは、とくに東京都区部における「国鉄」(国電)の役割である。『現況と課題』も正しく指摘している「鉄道建設の立遅れ」の問題につなが

図4 市内交通機関別輸送割合 (三大都市別)



1979年度 (都市交通年報に基づく) 『現状と課題』1982年より転載

る。名古屋市内の「国鉄」＝東海道線や中央線と、都内「国電」とは全く異なる意味と役割をもっていて、都バス・地下鉄よりはるかに市民に親しまれる交通機関なのであり、さきの分析視角によれば、都内「国電」は33%、これに地下鉄・都バスを加えると実に60.5%の市民の足を支えているのである。このような点をふくめた、「鉄道建設の立遅れ」を名古屋市は何によってカバーしようとしたか。おろかにも「自動車型交通体系」(『現況と課題』82年度, p. 1)によって、である。「すべての交通機関は地下にもぐれ」という大号令によって、である。

最後に市バスと地下鉄との関係について考えてみよう。これまでしばしば、市営交通機関の連携という問題にふれてきた。そして、さきに1981年の「名古屋市交通問題調査会」の答申もまたこの問題を取りあげていることにふれた。その問題提起自体の正しさを一応は認めながら、そこにいまひとつの根本的洞察に欠けることを指摘せざるをえないのである。それは、バスと地下鉄とはともに市営の交通機関ではあっても、異質の交通機関である、という認識である。それはいってみれば、陸上交通と海上交通またはそれらと航空機交通の関係に比してもいいほどのちがいがある。異質の交通機関の間には、共存はありえても、競合はありえない。競合があ

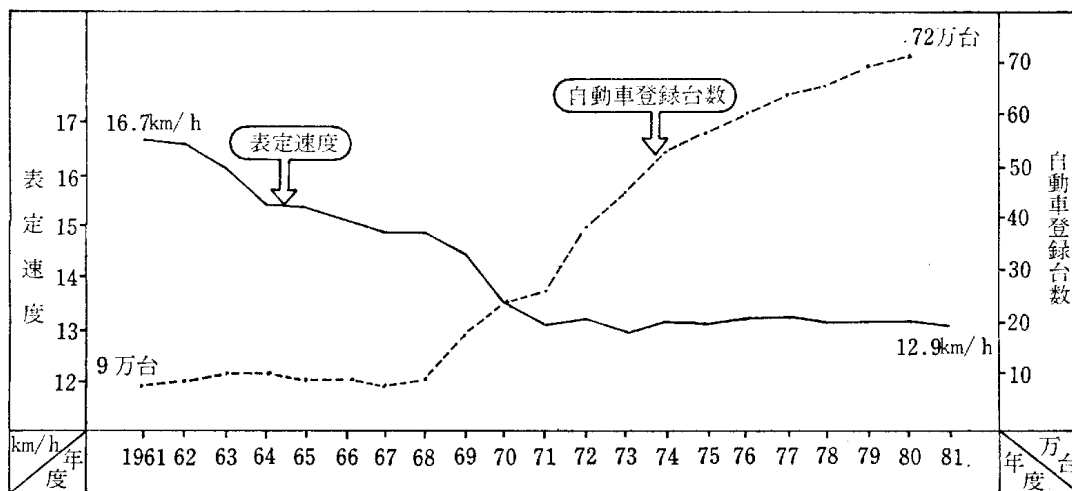
るかのように錯覚し、狂奔している例がわが国鉄の宮崎浮上式鉄道実験センターである。最高時速262キロ，平均時速206キロ，「21世紀の鉄道へ第一歩」(『朝日新聞』，9月3日)をしるした，という。実験車に乗ったセンター副技師長は実験後の記者会見で言う「気流のいい状態で飛行機に乗ったようだよ。揺れも騒音もほとんどなかった」と。国鉄は，乗客離れを航空機のせいと考えているのだろうか。そして，リニアの開発で「競合」の相手の飛行機に勝とうとでも考えているのだろうか。副技師長は，1945年の夏，日本のプロペラ式の戦闘機でさえ，時速600キロに達していたことを知らないわけではあるまい。競合しえないものを競合していると勘ちがいの例は国鉄リニア開発にとどまらない。「交通問題審議会」第一次答申の市バス対策もしかりである。81年11月25日の『朝日新聞』を見る。「赤字減らしに市バス大なた」という大見出しで「路線31%，バス車両10%減，73年度」とある。この「大なた」の背後に第一にあげられるのがバスの「鉄道，地下鉄との競合を避ける」必要性である。答申はさらに「バス停の数も1,068カ所から982カ所に減らせる」としている，という。これはもはや「市バスの再建案」ではなく，1963年にはじまった市電廃止につぐ経営再建に固執するあまりの「市バス廃止」案のはじまりではなからうか。答申は，「競合を避ける必要がある」というが，そのための施策としてうち出された「路線の廃止」「停留所86カ所の撤廃」「幹線バス構想」等々こそ，競合への道なのだ。最近の世相は，競合しているという想定のもとに，ドン・キホーテのようにその想定の手先に立ちむかい，優位に立ち上がることが，どうやら流行らしく思われる。さきも触れた「北方の脅威」は，ここでもまた好例である。前方の車がやたらと「競合」している邪魔ものに思えて，追い越しをかけなければ気のすまないいさみはだのドライバーには，まことにもってこいの世相である。いや，これは逆か。「競合」相手でもない車を追い越さねばやまないという車社会の構造的悪徳が，この世相をつくりだしたし，と言うべきか。

バスと地下鉄とは質的にちがう，と言った。どちらがうのか。非誘導性をもつ小輸送機関とは，鉄道にたいする自動車一般の特性としてあげられ

る。路線や停留所そして表定速度<sup>(6)</sup>に拘束されながら、バスはやはり自動車であって、鉄道＝都市高速鉄道＝地下鉄にくらべはるかに非誘導性をもっている。だからこそ市電の死んだ日にも生き残れたのだ。小輸送機関であるということも、対地下鉄では失われていない。だが、決定的な点が案外見すごされている。都市交通機関としての「速度」である。漠然と、地下鉄は速い、と人は言う。だがどれほど速いのか、バスにくらべ、あるいは自家用乗用車にくらべ、ときかかれるとあまり明確ではないだろう。

今年の4月の名古屋市交通局の『事業概要』に、4月の4つの路線（東山線，名城線，4号線，鶴舞線）の表定速度が報告されている。平均すると時速34.0キロだ。だが実際はそれより速く運行され、4路線の実際の平均時速は40.6キロである。バスについては図5を参照されたい。71年からほぼ時速13キロだったのが昨年ついに12.9キロと低下した。地下鉄の三分の一弱にすぎない。しかも、バスの表定速度は、下方弾力性の条件がやたらと多いのにたいし、地下鉄の方は、むしろ下方硬直的、低下の条件は全くといっていいほどないのである。自家用自動車については筆者自身の経験だが、市内の平均時速はせいぜい20キロ，黄色信号を無理したりして、いっしょうけんめい走っても22～3キロである。地下鉄はこの2倍の速度でゆうゆうと走行している。

図5 バス表定速度と自動車登録台数（名古屋市）の推移



名古屋市交通局，『現況と課題』1982年より転載



名古屋市内において、地下鉄と速度を競える交通機関は、ひとつもない。(市内の国鉄とりわけ新幹線は市内交通機関ではない) 市バスなど蟻が這っているようなものだ——これはバスを軽べつしているのではない、これが本質だと言いたいのである。

この速度差は、絶対にちぢめることはできない。もしこれをちぢめようとしてバスの表定速度を20, 30, 40キロとするなら、乗客はバスに乗らなくなるだろう。バスの平均時速40キロは、乗客に恐怖感を与え乗務員のステアリングそのものに不信感をいだかせるからである。そして、かりにそれを強行しても、そのとき地下鉄は、いとも簡単に平均時速を50, 60キロと乗客に恐怖感を与えることなくあげていくだろう。地下鉄は、高速交通機関のかくれた要件のひとつ、乗客のスピード感を麻痺させる機能を、本来的に、完べきに備えてい、高速道路のように、中央分離帯で対向車線から眼かくししたり、橋のアーチやトラストを除いたりする細工などいらぬのだ。

質的に異なる交通機関の間には、競合関係はありえない、と言った。上記のことから、これは乱暴な言いかたをすれば、「ケンカにならない」ということになる。しかし、こんな乱暴な言いかたも、市バス問題の場合、ないよりはましである。(現代の軍拡の問題の場合もそうである) なぜなら、その素朴さがかえって自分のおかれた位置と役割の正しい認識にみちびいてくれるからである。

正しい認識とはつぎのとおりである。

- ① 地下鉄は点と点を高速度で結ぶ「点の交通」をになう。
- ② 市バスは「面的交通」と基幹・幹線バスによって、市電なきあとの「線的交通」をになう。

名古屋においては、市電の廃止と地下鉄の誕生が重なったため、地下鉄に市電的役割を求める気持が強い。したがって、路線や駅の設定に重大な誤りをおかし、「角を矮めて牛を殺す」ような駅の作り方をしている面が見うけられる。市電の果たした役割は、市バスがおわねばならないし、おうことができる。それは絶対に地下鉄の役割ではないのだ。

1979年5月、名古屋市総合交通計画研究会が公表した『報告書』に「基幹バス」構想についての説明がある。それは「自動車の抑制を図りながら、将来、地下鉄を中心とした総合交通体系を確立する過程において、都市バスの輸送効率を高め、自動車からの需要の転換を図るため、地下鉄に準じた高水準のサービス機能をもつ」（『現況と課題』1981年、p. 25）ものである。「幹線バス」構想はこれにたいし、あるいは、これにつづいて、81年末の第一次答申にあらわれる。それは、「基幹路線網<地下鉄および鉄道により形成される交通網>が未整備の地域においては、……基幹路線網の一部を構成する機能をもたせ」（ibid. 1982年、p. 36、< >内筆者）るバス路線であり、ここでは基幹・幹線両バスが同一機能をもつものとしてとりあげられている。答申が、バスと地下鉄の役割を規定しながら、ここに自からそれをあいまいにする構想をもちこんだのは、両者のもつ決定的相異への認識の欠如にもとづくものと思われる。バスは、いくらがんばっても「地下鉄に準じた高水準のサービス機能」も「基幹路線網の一部を構成する機能」ももたせないのだ。それはせいぜい、かつての第三期地下鉄の工事中の「電車（＝市電）代行バス」の機能を果たしうるにすぎない。

### (c) 交通問題の根源

ながながと、名古屋市の市営交通事業の過去と現在を見てきた。この苦渋にみちた60年代と70年代、名古屋市のモータリゼーションは急角度に上昇し、ほとんど完成したとわかっていい。『現況と課題』（名古屋市交通局）はその開巻第1ページにつぎのようにのべている。（p. 6の図1参照）

「自家用乗用車<利用者>の増加は目をみはるものがあり、69年度には1日平均125万人でしたが、10年後の79年度には416万人と3倍以上になっています。いいかえまして過去10年間の交通機関利用者の増加分はすべて自家用乗用車<利用者>の増加によるものといえることができます」（< >内筆者）

このような状況に、市交通局はもちろん、すくなくとも名古屋市の交通問題に関心のある人々は気づかなかつたわけではけっしてない。『現況と課題』はつづけていっている。（p. 7の図2参照）

「このような自家用車の急激な増加 <p. 16の図5参照>により自動車交通量が激増し、道路の混雑・渋滞は激しく、……深刻な問題となっています。……本市の交通の特徴をあげれば、鉄道（国・私鉄・地下鉄）の占める輸送人員の割合が……著しく低く、一方、逆に路面交通の依存度が<東京・大阪にくらべて>極めて高く、典型的な自動車型交通体系となっており、自動車交通の発達と鉄道建設の立遅れを指摘できます」（< >内、傍点筆者）

名古屋市電が、最後の3路線の廃業を2ヶ月後にひかえ、その全生涯をとじようとしている頃、『中日新聞』は「なごや市電物語」を連載している。それより10年前の64年、「日本のモータリゼーションの立遅れ」を論じ、この語を導入した『中日新聞』が、消え去ろうとする市電におくるレクイエムだったのか。74年1月29日版の「物語」の第9回を見てみる。

道路の主役は車に

「軌道のあるなしにかかわらず、道路は残らず、とっくの昔に車のための存在になっていたのだ」

1キロで600円赤字

「走れなくなり、利用者がへり、58年を境いに赤字がふえた。市電が車のラッシュに巻きこまれて、10分も20分も立ち往生ということが日常茶飯事だった。そのころ、市電はいつも“悪者”。廃止論が盛んになった。73年度決算（見込）では1キロ走るごとに615円の赤字という」

連載の「物語」はのちに一冊の本になった。『名古屋市電物語』143ページにこういっている。

「京都について2番目に産声をあげた名古屋路面電車も……最後の10年間、クルマにおしやられ、地下鉄、バスに“お株”を奪われ、身を細くして走っていた」

名古屋都市再開発促進協議会と名古屋商工会議所の『都市交通の発達と都市構造の変化に関する調査研究』（1972年6月）さえ、51ページに自動車の市内保有台数とトリップ数<sup>(7)</sup>の略表をかかげている。

「このような車の増え方は、直接的間接的に路面電車の営業成績を悪化させ、廃止の方向に追い込んだ一つの原因とみなせよう」（かかげられた略表は表3、表4のとおりである）

表 3

自動車の市内保有台数		
55年	4.2万台	32人に一台
65年	24 〃	8人〃
68年	35 〃	5.7人〃

表 4

トリップ数		
61年	68万トリップ	
65年	132万 〃	
68年	174万 〃	

最後に、昨年暮れの調査会『第一次答申』はその20ページから22ページに「マイカー交通等との調整について」と題して、まず、バス事業の経営悪化の主たる原因は、①運行効率の低下 ②乗客の減少であるとし、つぎのよりにのべている。

「これら<主たる原因>はいずれもマイカーの増加が原因となっている。マイカーの利便性はバスをしのいでい、……特別の事情のない限り増加し続け、バス事業を圧迫しつづける。しかし、……事故、エネルギー……さらに限界のある都市空間の適正利用等を考慮するとき、マイカー利用の無制限拡大は多くの問題を有している」したがって「市民の足を確保し、交通と土地利用の合理化を図るため、マイカーとバスの悪循環を断ち切り、公共交通機関優先の原則に立った総合交通体系を確立する必要がある。このため、マイカー利用にたいする一定の抑制を行いつつ、健全なバス事業運営を図ることができるような施策を採用していく必要がある」

( < >内、傍点筆者)

この20年間の交通問題の根源がどこにあるかは、誰の眼にも明らかであり、引用をつづければ限りがない。にもかかわらず、その根源はとりのぞかれるどころか、いささかの抑制さえなされることなく、無制限に拡大をつづけて今日にいたった。もちろんこの傾向はひとり名古屋市のみにとどまらないことは、稿末付図を一見すればわかる。にもかかわらず、名古屋には他の諸都市にくらべ、隠然たる自動車信仰または自動車非難をタブーとする気風があるように思われる。これまた例証すればかぎりがないが、ひとつだけとりあげよう。ここに、1973年5月、東京都交通安全対策会議が策定した『東京都交通安全計画、昭和48～52年』（以下、都・計画）と、1981年8月、名古屋市交通安全対策会議の『第3次名古屋市交通安全計画』（以下、市・計画）がある。両計画の策定の時期には8年の差があるが、と

もに、すでに自動車事故最悪の1970年をのりこえ、「沈静化」にむかった時期に属する点、また、74年以降の交通事故の状況はほぼ横ばいであり、『市計画』策定の期はむしろこの横ばいが再度上昇のきざしを見せはじめているという意味では、8年のへだたりが交通問題の根元にある自動車問題にさほどの変化ないし好転があった形跡は認められない。少し長くなるが、両計画が自動車問題にとりくむ基本的姿勢を引用によって明らかにする。『都、計画』は、第3章、自動車交通量の規制においてつぎのようにのべる。

「現在の道路交通の混乱を解消し、都民を交通事故の脅威から守るとともに、自動車公害の発生を抑止して快適な生活環境づくりを進めるためには、その前提として、……公共輸送機関の整備と都市改造が促進されねばならない。

しかし、これとともに、公害防止対策としてのいわゆる緊急時における交通規制のみならず、平常時をも含めた自動車交通量削減のための総合的規制対策の確立を図る必要がある」(傍点筆者)

つぎは『市、計画』である。総論、第2、計画の構想の2、計画の基本方針をみよう。

「自動車の利用は市民生活の各般にわたり不可欠のものとなっている。また、本市では、自動車への依存度が高いのも特徴となっている。このような車社会の進展に対応して、2次にわたる交通安全5ヶ年計画を策定し……着実に交通事故を減少させてきた。しかし、ここ数年、事故・負傷者は横ばいの状況であり、今後の対策の方向は、人間優先(人命尊重)、弱者保護の立場を見本として、人と車の調和ある共存を図ることにある。交通安全対策における主導事項はつぎの2つである。

① 交通環境の整備 ② 交通安全思想の普及徹底

①については、きめ細かな生活道路対策を中心に人と車のよりよい共存にふさわしい環境づくりに一層努める必要がある。

②のモラルの高揚は、まず、なによりも、生活の場での安全教育が大切である。具体的には、運転者とくに若者にたいし、交通ルールを守るとともに、交通弱者に対して暖かい思いやりの意識を育て、かつ、実践させなければならない。一方、歩行者・自転車利用者、老人と子供、身体障害者等にたいしても、ルールを守り、交通事故に会わないよう意識を高める必要がある。(傍点筆者)

『都、計画』が、決然として「平常時における自動車交通量の削減」にの

りだすのにたいし、『市、計画』はくりかえし、「人と車の共存」を訴え、自動車は弱者に「思いやり」をもち、弱者も「事故に会わないよう意識」を高めよ、と言う。じつに対称的である。『市、計画』の成果は今後明らかにされるのであるが、その26ページに、おそらく第2次計画（1976～80年）の成果とも考えられる、駐車違反取締（告知）件数と違法駐車車両の移動台数を示している。『市、計画』には残念ながら自動車交通量調査の資料は示されていないので、これと『都、計画』の第18表とを対比してみよう。

表5 駐車違反取締（告知）件数および移動台数

	1976年	1977年	1978年	1979年	1980年	対初年増減
告知件数	57,706	66,368	69,329	61,624	54,846	- 5%
移動台数	6,656	6,703	25,418	29,567	30,627	+360%
計	64,362	73,071	94,747	91,191	85,473	+ 33%

（『市・計画』の表に合計、増減欄を加えた）

表6 駐車規制（駐車違反数）

	1971年4月	72年6月	72年10月	対初年増減
都心 3区	59,840	48,420	34,612	- 42%
計 23区	242,565	211,043	180,792	- 26%

（『都・計画』第18表、警視庁資料に増減欄を加えた）

「人と車の調和」をめざす名古屋市では、駐車規制の成果は全くあがっていない、かえって増加しているといっているのに対し、都の成果は短期間の結果ではあるが、確実にあがっていることがわかる。

以上が、車都市名古屋を、どこかで支えている自動車信仰、自動車タプーの、公文書への反映の例である。

#### (d) 車信仰のメッカ

最後に、統計書の諸元や数値をかりて、名古屋市のモータリゼーション

の現状を見よう。表7を見ていただく。もし、○内順位数字の合計がそのままモータリゼーション深度をあらわしうるとすれば、表の左半分の都市比較においては、東京都区部がわずかに1位で、大阪市と名古屋市は同率

表7 モータリゼーション比較<sup>(8)</sup>

大都市	自動車密度 台/km <sup>2</sup>	一台当り 人口 人口/台	一台当り舗 装道延長 m/台	都・府・県	ペーパー ード ライバ ー 率 %	免許取得人 口比
①東京都区部	① 3,750	⑤ 3.76	② 4.80	東京都	④ 17.0	④ 3.12
③大阪市	② 3,412	④ 3.68	① 4.58	大阪府	③ 15.9	⑤ 3.25
②名古屋市	③ 2,378	① 2.68	④ 6.36	愛知県	① 3.5	① 2.47

1. 大都市比較の諸元は大都市統計協議会『大都市比較統計年表1980年』, 1982年より。
2. 都・府・県比較の数値は愛知県企画部交通安全対策室『車社会—その現況・推移・比較』, 1981年版のもの。
3. ペーパーードライバ率=免許取得人口-自動車保有台数/免許取得人口
4. 免許取得人口比=人口/免許取得人口
5. 舗装道は、コンクリート舗装道とアスファルト（高級・簡易）舗装道の合計
6. ○内の数字は、それぞれの項目についてのモータリゼーション進展順位、左端の○内数字は、自動車保有台数の順位である。

2位である。これに表の右半分の都府県比較の順位を加味すれば、名古屋市は、他の2都市をひきはなして独走態勢にはいることは必定である。

自動車密度は上位3都市だけではその相対的大きさはわからないかもしれない。比較11都市中密度1,000台をこえるのは横浜市をいれて4都市、最低密度は札幌市の403台である。

1台当り人口。1位名古屋市は2.68人に1台の自動車を保有するという意味である。

1台当り舗装道延長の数字はなにをあらわすか。まず、「道路延長（道路の長さ）とは、一路線の中で二つ以上のルートがある場合、1976年度より全てのルートを対象」（日本統計年鑑，府県，種類別道路，統計表説明）とする。したがって上り下り2路線の道路実長500キロは、統計上の道路延長1,000キロとなる。この場合、ルート上の車線（レーン）数は考えない。

つぎに、本表作成のため、舗装道のみを用いたのは、ゴキブリやネズミが、走り回る道すじに一定の習癖をもつように、ドライバーは（筆者も含めてだが）めったに未舗装の砂利道は走らないからである。未知の土地で未舗道にはいりこめば、ドライバーは目的地に向うことよりも、まず舗装道をめざす。表7にかえろう。自動車の長さを、小型車と普通車をわける4.7メートル平均とし、全車両がいっせいに舗装道に出たとすれば、東京都区部の全舗装道路を上下線それぞれ一列に10センチのすき間をあけてうめつくす。大阪市の場合、同様に並べば約1万8千台は道路には入れない。名古屋市では1.6メートルの車間距離をとって並ぶことができる。この数値で11都市中最もゆとりのあるのは北九州市の9.21メートルだが、これとて、車1台分の間隔をおけるにすぎない。朝夕のラッシュ時、町のどこかで、必ず3キロ、4キロの渋滞が生じるのは、この数値の局所的現象なのだ。

ペーパードライバー率の低さは、モータリゼーション深度の大きさを示す。それは、愛知県、とりわけその中心の名古屋市が、免許証さえ手に入れば、いかに車に乗りやすいか、いかにドライブの誘惑に満ちた町であるか、そこが、車の、車による、車のための町であることを物語っている。

最後の免許取得人口比。トップは名古屋市で、2.47人に1人は免許証をもっている。全国比<sup>9)</sup>は2.72人だから、名古屋市がきわだっているわけではないが、トップはトップである。この数値の低さは、自動車への憧憬＝信仰の高さを示す。

信仰心（免許取得人口比）あつく、信仰の条件（ペーパードライバー率）にめぐまれるが故に、信仰対象をより少人数で奉持することができる（1台当り人口）。表7は、名古屋が車信仰のメッカであることをまざまざと教えてくれる。それだけではない。1977年度、名古屋市は大阪市を追いこして東京都につぐ全国第2位の自動車保有都市になった。ここでしばらく表8に寄り道していただく。77年の両都市の指数はともに100だが、実数において、名古屋は大阪を897台上回り、年度を重ねるごとにその差をひろげていく。いまひとつ見落してならないのはマイカー数の推移である。すでに75年に名古屋市は大阪市を、マイカー数においては32,602台上回っている



表 8 3 都市自動車数比較指数 (名古屋 100)

	1970		1975		1977		1980	
	総数	マイカー	総数	マイカー	総数	マイカー	総数	マイカー
東京都	642	631	412	402	311	288	284	253
大阪府	167	143	105	92	100	88	92	81
名古屋市	100	100	100	100	100	100	100	100
(千)	346	218	645	422	703	462	781	532

1. 大都市統計協議会『大都市比較統計年表』の統計数字をもとに作成同『年表』の東京都の統計は、1975年まで東京都全域、以後は区部のみ
2. 「総数」は、自動車総保有台数、「マイカー」は、乗用車（普通・小型）＋軽自動車（四輪）
3. 名古屋市のみ、下欄に（千単位）実数を示す

のである。表8は明らかにつぎのことを物語っている。すなわち、マイカー数においては1975年度以降、総数にあっては77年度から今日まで、名古屋市は大阪市との差をひろげ、東京都区部との差——もちろんそれは越え難い百数十万台の差ではあるが——をちじめていることである。<sup>(10)</sup> このことは、実数をグラフ化してみるとただちにつぎのように言いかえることができる。1976年度頃から、東京と大阪の自動車保有台数はほぼ頭打ち、横ばい状態であるのに、名古屋だけは着実に2～3万台ずつ増えつづけている、と。さて、もういちど第7表にかえろう。第7表でメッカの指標として触れなかった2つ、「密度」と「1台当り舗装道延長」の教えることは何か？ それは、東京大阪にくらべ名古屋のモータリゼーションは行き詰っていない、まだ活力をのこしている、ということである。「青年都市名古屋」という発想の論拠はこの辺にあるのだ。

さきに交通問題の根源の明白性について2, 3の例証をし、本市調査会『第一次答申』を引用した。(20ページ参照) 引用のつぎの部分に注目されたい。

「……特別の事情のない限り＜マイカーは＞増加しつづけ云々」「マイカー利用の無制限拡大は云々」(＜＞内、傍点筆者)

〔「……」部分は、さきの引用の場合、冗長をさけるために省略したが、「ガソリン高騰など」である。注(11)参照〕

傍点部分の表現は、『答申』後続のマイカー利用の「一定の抑制」という文脈において決して誤ってはいない。だが、ここでは別の角度から「増加しつづけ」「無制限に拡大」という表現を検討してみたい。なぜなら、この言葉は、『答申』などとは異なる文脈の中では、むしろ「車社会万才」「マイカーバンザイ」にもつながりうるからである。

ここに、第8表の語る大きな傾向と、第7表の統計諸元による数値をもとにして、単純な試算をこころみてみよう。

名古屋市面積 (327.56km<sup>2</sup>) 自動車保有年平均増加数 (76年度~80年度のそれは、26,987台=27,000台) 道路条件を一定とし、東京や大阪のように、自動車の増加を横ばいにさせる自動車密度 (もちろんその原因はこれだけではないが) を両都市平均の3,600台/km<sup>2</sup>と仮定する。

名古屋市が1980年を基点として、この鈍化密度に達する所要時間は14.7年、その時期は1990年代なかばになるだろう。この試算は、もろもろのファクターを強引に捨象し、手近かな、とはいえ、他の多くの因子と複雑にからみあう変数であるべき2, 3の要因を固定化して、加減乗除の算術を行ったにすぎないから、ことさら算式まで示す必要はあるまいし、またこの結果を予言者の情熱をもって主張する気もない。14.7年は20年30年、また逆に5年後かもしれない。要は現に『答申』も「限界ある都市空間」と言っているように、限界があるのに「増加しつづけ」ること、限界などなくて際限なく「増加しつづけ」うるのだとバラ色の夢をふりまき、またそう思いこんでいること、これが問題なのだ。限界があるのに増加しつづける不条理は、もはや名古屋市という1都市の問題を超えている。国および地方自治体が、いかにこの限界に対応したかを、次章との関連において表9に示す。ここではただ、この日本の代表的大都市の中で、車社会に最も多くの供物をささげたのはどこであるかを見ていただければいい。

## (3) 車社会の一般的問題

## (a) 道路投資

限りある国土の中で、際限なく（ふやしうるといふ幻想のもとに）自動車を増加させ、走り回らせるこのおぞましさを、すこしでも緩和させるとすれば、その方法はただひとつしかない。それは道路を整備し舗装道をふやすこと、である。1954年以来今日まで、国は8次に及ぶ道路整備計画をたて、地方自治体もその線に沿って、上記の努力を重ねた。その成果の一端が表9-A-(イ)である。表の7都市の舗装道延長の合計は31,620キロ、80年初頭の全国のそのわずか6.2%にすぎない。交通関係公共投資の半分

表9 A. 舗装道延長推移指数

年	東京	横浜	名古屋	京都	大阪	神戸	北九州
1960	100	100	100	100	100	100	
1965	271	227	185	144	134	147	100
1970	320	442	268	267	199	269	300
1980	367	1,015	941	419	238	433	537
(イ) km	10,652	5,306	4,957	2,307	3,294	2,249	2,855
(ロ) km	398	2,975	1,053	1,246	554	1,823	1,212

## B. 都市面積推移指数

年	東京	横浜	名古屋	京都	大阪	神戸	北九州	福岡	札幌
1950	100	100	100	100	100	100	100	100	100
1980	102	104	217	114	114	129	113	257	840
km <sup>2</sup>	592	427	328	611	211	542	477	336	1,118

1. 『大都市比較統計年表』当該年度、の数字にもとづき作成
2. 東京、A表、60年65年70年は全域、A表80年B表は都区部
3. 両表下欄は80年度実数、A表(イ)舗装道(ロ)砂利道

以上（70年以降の平均は67%）は道路につきこまれている（『運輸白書』1981年度、33ページ、1-2-2図）第1次道路整備計画以来1980年まで、道路投資総

額は45兆8,547億円，うち国費は16兆6,726億円である（『建設白書』1980年度，資料2-4-1）この金額は現在の貨幣価値に換算すればもっと巨額なものだ。それはさておき，ここでわれわれは重大な告白に耳を傾けねばならない。1972年度『運輸白書』は，自動車事故最悪の70年をふりかえり「71年には，戦後はじめて事故件数・死傷者数ともに減少し……」「安全対策の効果」がやっとあらわれはじめ「若干明るいきざし……」がみえると，ホッと吐息をついてつぎのように告白している。

「1970年頃で，道路交通事故による国民的な損失を保険統計などから推計すると，約8,000億円に達している。これは，70年度の道路総投資額の約50%にあたるものである」

70年度総投資は1兆5,979億円であった。1兆6千億円の投資の半分は，なんらかの形で生産的に消費された，といているのではない。道路は残ったが，その道路を作ったばかりに，建設費の半分にあたる人的物的富が「国民的損失」となってドブに捨てられた，と言っているのだ。

たしかに（稿末付図で確認できるように）自動車事故は負傷者数をのぞいて，<sup>(12)</sup> 大体60年代前期の水準に低下した。人はこれを沈静化と呼び，この水準ならぬにひとしい，という論者さえある。これは，失業率2%そこそこなら，日本には失業者はいない，と断定してはばからない思想と同根であり，ともに，資本主義の頹廃擁護のイデオロギーである。交通事故の問題は解決したわけでもなく，まして，なくなったのでは決してない。死者数の低下は，この20年間における救急設備の充実や医療技術の発達におうところ大であると思われ，負傷者数は60年代前期をはるかに上回って「沈静化」し，死者数と負傷者数の比率の推移に逆転がみられるなど，交通事故の行方は決して楽観を許されない。「告白」の，投資と損失の相関が，事故比率に比例するとすれば1980年度にドブに捨てられた金額は約1兆5～6千億円ということになるか。われわれは自動車で舗装道を100メートル走るごとに，そのうち30～40メートルは人間の血と肉で煉り固められている，と考えて差し支えないのである。

道路投資と自動車事故の関係は、ちょうどこわれた釣瓶(つるべとは、その昔井戸水を汲むときに用いた木製のおけのことである)で水をくんでいるようなむなしさを感じさせる。しかし、水はくまねばならない。その前に、事故のことに一言ふれておく。

#### (b) 自動車事故

自動車事故の統計は、いくらでも眼の前どころがっている。この統計を大きな社会問題としてとらえ、論じている論者も多い。いかに声を大にして論じても、いろいろな統計書がそれを人々の前に示しても、それらは、がっかりと築きあげられた車社会の頭上をそよ風のように通りすぎていくばかりである。路上で事故を見かけることもそれほど頻繁ではないし、ましてその事故にともなう死者や負傷者を眼にすることはほとんどないということが、統計に切実さをもたせないのかもしれない。60年代70年代を通じ1万人を前後する死者の連続が人々の感覚を麻ひさせてしまったこともあるだろう。車社会の現実はもはや動かしがたいものであり、そこから生じる事故や公害問題などいまさらどうしようもないではないか、それよりも眼さきをかえて、自らその社会の強者の一人としてたっぷりそこから利益を享受したほうが賢い生きかただ、という馴れあいの考え方もある。事故にたいする切実感のなさ、感覚の麻ひは人間の本性上やむをえないと言える。問題は、車社会がもつ構造的な犯罪性と共犯関係にはいりこむことを正当化するこの馴れあいの精神にある。いかなる衝撃的な統計数字をつきつけたとしても、この馴れあいの精神の前では“蛙の顔に小便”である。稿未付図にえがいた60年代と70年代、いったい何人が自動車のために死に、傷ついたか？ 死者238,461人、負傷者12,156,277人である。『車社会—その現状・推移・比較』(愛知県, 企画部交通安全対策室, 交通安全対策基礎資料)は「諸外国の自動車交通事故による死者状況」という統計表をもっている。統計の対象とされた8カ国<sup>(13)</sup>の1961年から79年までの死者の合計は、2,177,588人である。

アラモゴードでの最初の原爆実験を主導したオープンハイマー博士は、

実験を見て思わず「私はなにをやってしまったんだ」とつぶやいたという。自動車事故には、目もくらむ閃光もなければ爆風もない。上記の数字は20年の歳月の間に音もなく降りつもったチリみたいなものなのか？ それは社会経済発展のためのいけにえなのか？ そうとでも考えなければ、とても、あの様に自動車のために高速道路をひらき、舗装道をつくり、社会文化の発展のためにという「社会的責務」において自動車をつくり、売りまくるおぞましさに馴れあえないではないか。

(c) 車社会の狂気を駆りたてるもの

今日、日本の社会を風靡しているのは、「世界はクルマを中心にして回っている」という思想である。だからこそ「車社会」とか「マイカー時代」などという言葉が市民権を得てまかり通っているのである。これは、たとえば自動車産業自体の「産業訓」「社訓」としてなら、まことに結構な理念で、従業員諸君もはげみがつこうというものだ。だが、マイカー族をはじめ、「車社会」をうべなう人も、そしてまた拒否する人も、積極的にしろ消極的に否定的にしろ、この思想を義とすることはあやまりである。

車のために世界は在るのではない。

これをもっと限定していえば、車のために石油が、そして道路があるのではない。そうではなくて、石油のために車がつくられ、石油のための車のために、道路がつくられるのだ。

この関係の逆転のために、「車は王様ではない」とか「おごるなかれ車よ運転手よ」（『朝日新聞』「声」，後者82年6月27日）といった交通弱者の怨嗟の声も、馬耳東風の世相なのである。

〔筆者が利用する市バスの停留所から、付近のビルの電光ニュースが見える。夜の長い待ち合せの時間、それを眺めることにしている。最近、ニュースがおわると「名古屋市だより」がでて、最後につきの標語があらわれる。「待ちましょよう、はらはら、どきどき渡るより」はじめのうちほうまい標語だな、と思う。しかし、3回4回と見せつけられると（見なければいいではないか、といわないでいただき

たい) ムラムラと腹がたってくるのである。「渡る」とはもちろん横断歩道を渡ることである。なぜ、交通弱者は横断歩道を渡るとき「はらはら、どきどき」しなければならないのか、そしてひと信号待たなければならないのか?

さきに引用した『なごや市電物語』のなかにこういう一節がある。「(車にたいして)市電の方は、交差点の停留所で、客の乗降が終って信号が青になっていても、次の青まで信号待ちしている。主役を車にとって代られて、やむをえない安全措置」1974年初めの頃の名古屋市電の姿である。その頃市電も交通弱者だったのだ。ちょうどこの市電の道路の渡り方を標語は現在のわれわれに教えているのである。だいたい、この交通弱者という言葉、これほど不愉快な言葉もない。公文書、各種白書類も平然として、盛んに用いているが、いったい「交通弱者」とはなにか? 1981年版『運輸白書』第5章第6節「運輸における交通弱者対策」の弱者は①高令者②身体障害者である。だがこれは表向きの定義である。『自動車事故解析報告書』1979年版、10ページを見ると、「交通弱者(自転車、歩行者)」とある。つまり、交通弱者とは車に乗っていないすべての人間のことなのだ。こういう怨嗟の声、こういう無神経な標語、こういう不愉快な言葉、これらを支えているのがこの逆転の思想なのである。]

さて、逆転の思想の解明が本節の目的である。ここでもまた現代の思想の解明のためには歴史をひもとかねばならない。それも長い歴史ではない、戦後10年の歴史年表を見るだけでいい。

- (1) 1949年 ノーエル調査団来日, アメリカの対日石油政策180度転換。(製油所スクラップ化から製油所再開へ, 石油製品輸入依存政策から原油輸入許可へ)
- (2) 1950年 6月朝鮮戦争, (戦後経済復興の奇跡の足がかり=軍需ブーム)  
10月原油輸入開始
- (3) 1951年 サンフランシスコ平和条約調印, (日本経済の自立化が日程にのぼる, そのための第1の前提条件は「低廉かつ豊富」なエネルギー源=石油)
- (4) 1952年 石油製品価格および配給の2統制廃止, (石油は自由販売となる)
- (5) 1954年 第1次道路整備5カ年計画開始
- (6) 1955年 「車社会」への助走開始(稿末付図参照)  
7月13日, 通産商「石油化学工業育成策」を決定。第1期計画(56~59年)(4ナフサ分解センター発足)

歴史の年表は、上から下へ読むもので、めったなことには下から上へと読むものではない。車社会への助走開始のあとに石油が来るではないかとの反

論に蛇足ながら答えよう。「助走」はこれから10年続く。人は1966年を「マイカー元年」と呼んでいる。「マイカー紀元」がはじまったとき、石油化学工業はすでにその完成期にはいって、「紀元2年」すなわち1967年は第5次新道路整備5カ年計画発足の年である。

石油→道路→車，であって，絶対にその逆ではないことを歴史はまざまざと示している。

ではなぜ石油が，石油産業が，石油化学工業が車をもとめるのか，これが第2の問題である。さきの年表1951年の項に，日本経済自立の条件として低廉豊富な石油に白羽の矢が立てられたことを付記した。このことについてはいわゆる「石炭から石油へ」の問題，すなわちエネルギー革命にふれなければならないが，つぎの一文を引用してそれにかえよう。

「第2次世界大戦後の復興が本格化した1950年から1960年代末までの20年間，世界の石油需要は4倍近く増加したが，供給不足の心配はほとんどなく，価格は低下しつづけ，石油は一貫して“低廉かつ豊富”な物資であり続けた」

(日本石油㈱編『石油便覧』1977年，p. 6.)

石油の乏しさの故に戦争に負けた，ああ，石油を！ という「無念の思い」が戦中から戦後を生き延びた人々の心の片隅になかっただろうか。敗戦後苦難の経済復興の道をたどり，講和後に課せられた経済自立の課題にとりくむ政治や経済の担い手たちにとって，「低廉かつ豊富」な石油の需給情勢はきわめて誘惑的なものであり，とりわけ1949年の，アメリカ対日石油政策の大転換と，朝鮮戦争によって突如訪れた軍需景気のなかで，それが垂涎のまどだったことは想像に難くない。こうして50年代にはいると同時にわが国は急速に石油市場にくみこまれていく。原油輸入量を見よう。1950年154万klから，第1次石油ショックの年の2億8,667万klまで，一步のゆるみもない増加ぶりを見事という他ない。<sup>(14)</sup>

あらためて言うまでもなく，石油という物資はまずエネルギー源として，つぎには数限りない財貨——産業諸分野の労働対象から，ポリバケツ，破れない靴下，「不思議なくらい魅力的な」<sup>(15)</sup> 衣類などの生活関連資



料を直接間接に生み出すものとして、稀有の物資である。ここに、石油精製業と化学工業という2大工業の結合による、巨大で総合的なコンビナートの形成を基本的特徴とせざるをえない石油化学工業の必然性がある。だから、熱源としての諸石油製品は、石油化学工業の一分枝としての石油精製業が、それぞれの分溜油種として生み出すものに他ならない。第1の揮発油溜分（ガソリン，ナフサ），第2の中間溜分（灯油，軽油，A重油），第3の重質油溜分（B重油，C重油）である。

さて、第1の揮発油溜分において、ガソリンと双生児のように溜出されるのがナフサ、コンビナートの他の分枝、化学工業原料の実に95%を占めるナフサである。石油製品は、1油種だけを生産することは不可能であり、原油処理により主として上記3溜分に含まれる各油種が同時併行的に生産される。「各油取得率は原油の選択と装置いかんによりほぼ決まり、若干の変更ができうるにとどまる」<sup>(16)</sup>

ここでひとつのモデルを構築してみよう。非産油国たるわが国の石油化学工業——アメリカの3分の1ながら、年間600万トンをこえる世界第2位のエチレン生産能力<sup>(17)</sup>をもつ——が、各種石油化学製品の需要を考慮してそれに対応しうる生産のため、年間4,000万klのナフサを原料として必要とするとしよう。ナフサ分解センター（またの名はエチレン・プラント）を中核とする石油コンビナート傘下の石油精製業は、ナフサ生産のため年間いかほどの原油を輸入しなければならないかは、「若干の変更ができうるにとどまる」取得率によって、たちどころに逆算できる。それは、3億4千万klであろう。これだけの輸入原油を処理して、4,000万klのナフサと同時に生産される1次エネルギー石油製品は2億9千万kl、これを熱量に換算すれば<sup>(18)</sup> 277,000 10<sup>10</sup> kcal. であり、この熱量は1978年度1次エネルギー総供給量の71.9%にあたる。

27の関連製油所をしたがえる18の巨大石油コンビナートが、あふれんばかりの石油化学製品をつくりだし、同時に、1次エネルギー総量の70%を供給するための石油原油輸入体系の骨格が、このモデルで示されている。

現実にかえろう。このあと、エネルギー需給の凹凸をならし、突出部分

のみを製品輸入でまかなう、石油輸入計画の立案作業がつづく。表10が1978年度「日本の輸入原油（含粗油）製品別数量」（教育社『石油業界』p. 264, 資料1-(2)の一部転載）である。

表 10

(単位：千kl)

	原油・粗油	ナフサ	A 重油	B 重油	C 重油
78年度上	128,549	5,230	1,324	912	3,815
下	145,168	5,458	1,295	933	3,095
計	273,717	10,688	2,619	1,844	6,908

(資料：大蔵省『日本貿易月表』)

\*表10に付言すれば、78年度輸入原油量は、さきのモデルに比し約6,600万kl少ないが、現実にはそれでもその年の1次エネルギーの72.9%を石油熱源でカバーしている。モデルの計算で、最も熱量の高い精製ガスや熱源に利用されるナフサその他の石油製品を考慮に入れなかったためと思われる。なお、78年度のナフサ販売量は3,497万klであった。

さて、われわれの「車社会」はどこへいったのか？ 全般的なエネルギー政策のなかでは、そして、そのエネルギー供給機構の中枢部を自己の体内に一分枝としてもっている石油産業の前では、「車社会」は、片手間に生産されたガソリンの移動消費源＝蒸発皿にすぎないように思われる。ガソリンは1973年以後は完全に製品輸入をやめて、もっぱら輸入原油の処理によって生産されている。その生産量は、60年代にくらべて70年代は鈍化しているとはいえ、上昇しつづけている。自動車用ガソリン<sup>(19)</sup>のみをみると表11のようである。

表 11

(万kl)

年度	自動車用ガソリン	生産・輸入ナフサ
1975	2,880	3,314
1978	3,388	3,620
1980	3,448	2,761

(石油連盟、『戦後石油統計』1981年)

これをみるかぎり、ガソリン、したがって車社会は、生産・輸入ナフサ量の増減（77年から減少）したがって石油化学工業の浮沈（ナフサ需要減少は76年から）とは無関係に、独自の動きをしているようにみえる。しかし、日本のエネルギー問題の最大の要因である輸入原油はナフサ需要の減少に歩調を合せて、若干の跛行をみせながら大勢において1976年以降減退しているのであって、この大勢は明らかに第1次石油ショック後のエネルギー問題と経済の沈滞を反映しているのである。（反映というよりむしろ、それらの震源地というべきかもしれない）

「1967年には18世紀中ごろの産業革命以来約200年間エネルギー源の主役であった石炭の地位を、石油が担うことになったのである」（教育社『石油業界』p. 15）が、その年は同時に第3次中東（6日）戦争の年でもあった。その戦火は1973年の第4次中東戦争にうけつがれ、石油にとっての決定的転換がはじまる。すなわち、「低廉かつ豊富」から「高価かつ有限」への転換である。これが第1次石油ショックである。ナフサ生産の、そして原油輸入量の不安定跛行状態は実はこの1973年からはじまっているのである。石油産業はその隆盛の時代に、いわば連れ子のようなガソリンの効率的な蒸発皿として自動車を求めたように、いまでも求めているのではない。いかに便乗的に価格がつりあげられようと、全般的な石油情勢がいかに悪化しようと、ひたすら需給をのぼしつづける鬼子のような「車社会」を、おのれの存亡をかけて求めているのである。

1981年版『運輸白書』は第1部第5章第4節「エネルギー対策」を、つぎのような荘重な言葉でのべはじめている。

「1980年を石油代替エネルギー元年<sup>(20)</sup>と位置付け、……1990年度における1次エネルギー供給に占める石油代替エネルギーの割合を約50%に引上げるべく……脱石油対策にとりくむこととなった」

「石油代替エネルギー」「脱石油対策」、これらは石油産業にとって、身内からつきつけられた「第3次石油ショック」であろう。『白書』は113ページにのべる。「石油需要の大巾な低下を背景に、81年5月告示された“81～85年度

石油供給計画”においては、85年度石油輸入量を東京サミット合意の630万B/Dを大きく下まわる571万B/Dと設定した」と。571万B/Dとは、年間輸入量にすれば3億3,138万kl（偶然だがさきのモデルに近似した量）である。66年度から75年度までの10年間、輸入量は2.7倍にのび、初年度と終年度の差は実に1億6,394万klであった。“計画”の5カ年を後半とする10年、初年度76年と終年度85年度の差は、わずか4,479万klにすぎない。しかし、くりかえしていうが、ガソリンの生産と消費そして自動車保有台数はのびつづけたし、またのびつづけるだろう。『白書』の「脱石油・石油代替エネルギー」宣言も、後続の「運輸部門燃料消費の特徴」や「運輸部門の省エネルギー・代替エネルギー利用対策」の項にすすむと、なんとなくその鋭鋒がにぶっていく。「特徴」のところでは、「ガソリンについては原油の重質化傾向でも“重質油分解装置”が実用化されているから＜自動車用ガソリンの混合要素の1つである分解ガソリン溜出装置のこと＞弾力的供給が可能だと見込まれる」（＜＞内筆者）と楽観論をのぞかせ、つぎの「対策」では、「運輸部門エネルギー消費の特徴は流体エネルギーへの依存度の高いこと」と、かつてのエネルギー革命時代に流行した流体化傾向論を運輸部門用に矮少化して、「石油を代表とする流体エネルギーは、エネルギー密度が高く、制御が容易なため、輸送機関という移動消費源にとって特に適したものである」と石油への断ち難い思いを吐露するのである。最後の「省エネルギー機器の開発普及」になると、鋭鋒がにぶるどころではなく、どちらに鋭鋒をつきつけているのかわからなくなる。

「自動車におけるタイヤ、エンジン改良、本体の軽量化等による燃費の改善」

これは奇怪な一文である。ここにいう燃費とは、もちろん、単位走行距離当り燃料消費量のことである。ドライバーたちはこれをリッター何キロという。キロ何リッターとリッター何キロは、数学的には同じことだろうが、『白書』が、キロ何リッターの改善は省エネにつながると考えても、ドライバーたちは、リッター何キロの改善によって、勇みに勇んで走行距離をのぼすだろうから、省エネの効果は相殺されるか、悪くするとエネルギー

ー浪費につながりかねない。「本体の軽量化」も、たしかに省エネ効果をもつが、他方ではある水準までの高速走行をより容易にすることから、いちがいに省エネ対策とはいいい難いだろう。

タイヤやエンジン改良は専門的な問題でよくわからないが、ひとつだけ言いうることは最近流行のターボ・チャージのことである。ターボ・エンジンは日本ではとりわけ省エネが叫ばれはじめてからにぎにぎしく現われたのだが、よく勉強もしないで、省エネ時代のチャンピオン車に乗っていると知っているドライバーも少なくない。「豪華・高速・省エネ」が新車販売のキャッチフレーズだから。排気ガス・タービンによって羽車をまわし、その風の勢いで多量の空気とガソリンをシリンダーに送りこみ、より強力な爆発をおこさせる、これがターボ・チャージングの原理だということを知っていれば、ターボ車が省エネ車ではないことはすぐわかるはずである。

最近の新聞(『朝日』19/IX/'82)も、アメリカのGMの83年型のセルス・ポイントは「燃費効率」から「豪華さとパワー (=馬力)」に移っている、と報じている。<sup>(21)</sup>

とにかく、自動車は本来的にガソリンを浪費するための器なのである。わが国の車社会などまさしくそのためにつくられたのだ。

石油ショックこのかた、石油事情の悪化はとくに諸もろの素材産業に、なかんずく石油産業に大きな影響を与えている。それは60年代のあの車社会の狂気にもいちおうの沈静化の効果を与えたことはたしかである。「カー・族節約、1台当りのガソリン消費、3年連続して減少」これは『朝日新聞』今年9月9日の記事見出しである。名古屋国税局発表にもとづく記事で、一台当たり年間5.5リットルの節約である。(マイカーに無縁な人のために。マイカーが1週間か10日目にガソリン・スタンドで給油すると、車によってちがうが、大体タンクに30~50リットルのガソリンをくみあげる。5.5リットルの節約の意味がおわかりと思う)しかし、自動車産業はそれではとても困るのであり、そのうしろにあって(糸が高くなり仕入れもままならぬ織物業者のように)斜陽の危機にさらされそうな石油産業はもっと困るのである。たのみは車社会

のいまいちどの狂気，なのだ。さきの『白書』の，はじめの調子のよさにくらべて，おわりの奇怪さをみれば，「脱石油」「代替エネルギー」のための投資回収の容易な産業は，速かに石油から離れさせ，国全体の規模でのエネルギー面の減量経営と重点化の政策が進行していることが察せられるが，それが車社会の免罪をテコにして行なわれるならば，運輸行政もまた，車社会の狂気を求めているといわざるをえないだろう。「石炭から石油へ」のためには，「石油化学工業の育成」のためには，「日本列島改造」のためには，「車社会」がなにをしでかそうとも，背に腹はかえられなかったのだ。「国家には必ずしも道徳は必要ではない」（高橋和巳『墮落』p.79. 新潮文庫）のである。

#### (d) 車社会の似非道徳

国家には必要ではないが「共同体には道徳が必要である」と高橋氏はつづけて言う。道徳を失った共同体は，腐敗し崩壊する，と。

生活手段となった自動車をマイカーと呼び，「生活の自動車使用化」はその社会を車社会たらしめる。「車がなければ生活は成り立たない」というふうに車に死命を制せられ，車に拘束された社会は，社会科学の定義に照らして車共同体と呼ぶに相応しい。車共同体には道徳が必要である。

観念諸形態を論ずることは社会科学の役割ではないが，時としてそれは許されかつ必要でもある。

かつては自動車は，雨が降れば，車輪の両側に“泥よけ”をぶらさげて走った。車のための道路整備＝舗装化がすすみ，舗装道上のたまり水はもはや泥水ではないかのように，自動車は水しぶきを歩行者にかけてなんの傷みも感じることなく走っていく。路面電車は交通弱者のよき乗り物であり，軌道敷は車の不可侵の聖域だった。聖域は犯され，またたくうちにとり払われた。このように，「道徳を必ずしも必要としない」国や地方自治体はその施策によって「道徳を必要とする」車共同体のささやかな道徳性をつぎつぎに殺ぎおとしていったのだ。そのうえで，なお車社会に道徳はある，と言う。交通弱者にいたわりの心かける歩行者優先の原則，車同

士の互譲の精神，ルールを守る精神，などなど。しかしそれらは中味のいれかわった似非の道徳にすぎない。いれかわった中味とは，それらが，交通強者にとっても交通弱者にとってもさえも，ただただおのれの身を守る手段である，ということである。そうでなければ車共同体の一員として生きのびていくことはできない。私は自分の車を傷つけられたくないから，あなたと先を争いたくはありません，どうぞ先にいってください。横断歩道ではよろこんで停車しましょう，わたしはあなたがた交通弱者を傷つけて，人身事故という経済的・精神的負担など負いたくないのです。さあ，さっさと小走りに通ってください。これが互譲の精神，歩行者優先の精神の中味である。交通安全教育によって，秩序ある社会の一員としての人格形成に寄与する，という学者がいる。個人の利益追求という基本理念をかかげる共通の土俵の上でも，これは愚論である。日本国憲法は，個人の有形無形の利益について，「公共の福祉のために」(第12条)「公共の福祉に反しない限り」(第13条)「公共の福祉に適合するように」(第29条)と制限をもうけているが，交通ルールを守る精神は個人の利益の制約を本質的に伴っていない。青で走り，赤で停まる。この目先のルールを守ることだけであって，これさえ，制約ではなくむしろそれを通じて個人の利益は危険から守られるのである。ルールを守りさえすれば一切の個人の利益追求は無制約に許容されるのが車社会の「ルールを守る精神」である。宇沢弘文先生は『自動車の社会的費用』(岩波新書)のなかでつぎのように述べられる。

「自動車の普及によって，他人の自由を侵害しないかぎりにおいて各人の行動の自由が存在するという近代市民社会のもっとも基本的な原則が崩壊しつつある」(p. 33) そして，「<自動車の>社会的費用の概念はじつは，市民社会のもっとも重要な要素である市民の基本的権利という概念に密接にかかわりをもつものだ」(p. 99. < >内筆者)

利益追求の無制約性は，「自動車の社会的費用」との関係ではつぎのようにならわれる。

「<自動車密度の増大は> 自動車通行に伴う社会的費用を大にする。その社会的

費用は、具体的には、交通事故，犯罪，公害，環境破壊というかたちをとってあらわれるが、いずれも、健康，安全歩行などという市民の基本的権利を侵害し、しかも人々に不可逆的な損失を与えるものが多い。このように大きな社会的費用の発生に対して、自動車の便益を受ける人々は、わずかしかその費用を負担していない」  
(pp. 170 f. < >内筆者)

市民社会の基本原理を崩壊させる車社会の似非道徳を通じて、ほかならぬその市民社会を支える人格形成に寄与しようとする背理を指摘しておきたい。

ここでつぎの3つの項目を見ていただきたい。

- ① つねに最高の性能を追求する。
- ② その生産物の生産と消費は
  - ① 資源の浪費
  - ② 破壊
 } をともなう。
- ③ 人間そのものを破壊する。

じつはこれは兵器産業の特性を要約したものである。ところが、この要約は一言一句の変更もなく、自動車産業にあてはまる。<sup>(22)</sup> このような生産物の生産と消費（とくにマイカーを生産し、マイカーを乗りまわすこと）を土台とし、その土台の固定化維持装置としての制度ならびに似非道徳を中心とする意識諸形態、これがわれわれがそこに住む車共同体の構造である。

車共同体がもつ頽廢の諸相は、もはや多くを語る必要はない。

ひとつは人間そのものの破壊＝自動車事故死傷者の数と、それへのなれ合い。

いまひとつ。芸術はしばしば社会にび漫する悪を露出的に表現して讃辞をうける。

「80 100 120

時速の覇気に酔う

中枢神経の破滅的高揚」

これは81年12月13日、『朝日新聞』「東海詞華集」にえらばれた加藤恵子氏



の三行詩である。「……パンク・ロックを聴くような、熱く、危うい高揚といえようか。奏でられた時代の肉感」(選者評) 車社会の「美しき」頽廢の相である。

#### (4) むすびにかえて

大江健三郎氏は、ある肢体不自由児者福祉大会で“「優しさ」を不可能にするものと闘うために”と題する講演をされた。それは岩波書店の『核の大火と「人間」の声』という一冊の本に収められている。その本で30ページ、「光」とか「愛」という文字にはじまるこの講演は、はじめ、力弱く影うすく感じられるのだが、じつはそうではない。しかも、表題の「優しさ」については講演のおわりに、本では最後のわずか2ページでふれられているのだが、それはこの本の第1部の結語の重みをもって胸にせまる2ページである。

講演の性格上、氏は「優しさ」をやはり福祉や身体障害者の問題にかかわらせながら語られるのだが、それはもっと多くの他の問題——いや、たぶん人間社会のすべてにかかわると思われが故に、激しい感銘を与えるのであろう。だから、本稿のために、つぎはぎだらけの引用をしたとしても、氏は快く許してくださると信じている。

「私は<流行のように抵抗もなく優しさ、優しさを使うのでなく>優しさという言葉積極的に社会のなかで位置づけるにはどうするかを、考えてもらいたいと思っています。社会的に意味のある優しさ、それは優しさを不可能にするものと闘うことじゃないか? たいていの人間は<自然に>優しいところをもっているものです。しかしそのような人間が社会的に生きていく過程で、人に対して優しくする、あるいは、優しい人間と出会うということが不可能になっている状態、優しさを不可能にしている制度というものがある。そのような仕組みや制度と闘っていくことが、私は社会的に優しい人間の条件だろうと思います。

すべての人たちがおたがいに優しくすることができるように、あるいは人の優しさを感じとることができるように、優しさを妨害するものと闘い、状況を改良してゆくということが、本当の優しい日本人をつくり出すために、私は必要だと思います。<このままでは>日本は、日本人は、およそ世界でいちばん荒あらしい、いちばん野蛮な、いちばん下品な者らとして記憶されることになるんじゃないでしょう

か?」(〈 〉内筆者, その他多くの省略, 置きかえ, 書きかえをした)

大江氏はここで優しさを不可能にするものの例に, 「ある定数以上の人間が入ることを, 機関銃でさえぎらねばならぬ核シェルター」をあげておられる。だが, それほど無惨な, まだ日本にはそんなにたくさんは作られてはいないだろうと思われる(そう信じたい)ものを例にあげなくても, 日夜われわれの身のまわりを走り回っている例がある。それは, 自動車, なかんずく自家用乗用車=マイカーである。

\* マイカー, マイカーと連呼することに反論もあると思うので, ここにその理由を簡単にのべておく。(表12参照) わが国は自動車が国内に17万台しかなかった1935年以来1969年まで, 一貫してトラックが乗用車より多かった。(ただ, 名古屋市にかぎれば, 統計書の自動車区分が明確でないので, 35年から40年までは確言できない) 敗戦の前後数年はとくにトラックは圧倒的多数だった。そのため少なからぬ人々は自動車問題の発生源がまずトラックにあると考えるのである。しか

表12 車種別自動車保有台数比推移 (%)

年度	乗用車	トラック	その他	総
1945	18	70	12	100
1950	12	68	20	100
1955	11	46	43	100
1960	14	49	36	100
1965	28	58	14	100
1970	48	45	7	100
1975	60	35	5	100
1980	61	34	5	100
万台	2,365	1,330	204	3,899

1. 資料：日本自動車工業会『自動車年表』, 1963年版一3日本自動車会議所調査による「本邦各種自動車保有台数」の「1.保有台数の推移」の実数から比率を算定した。
2. 1960年以前の軽四輪の乗用車・トラックの実数の区分には推定値を用いた。最下欄は80年実数。
3. 「その他」とは, バス, 特殊用途車, 小型二輪の合計。

し統計の示すとおり、自動車事故や交通公害などは、60年代にはいってようやく社会問題化したのであり、その原因は表12が示す乗用車比率の増大にあることは明らかなのである。5年毎の表12が偶然に示すように、1970年がトラック、乗用車比率の逆転の年である。75年以後は乗用車が実に60%を占めているが、ほとんどマイカー的に使われるライトバンは統計上はトラックにはいる。

ドライバーの意志の伝達手段はいくつかある。ウィンカーやブレーキ・ランプ、クラクションである。それらは単調な光と音の断続による無機的な信号による意志の伝達であって、車中のドライバーの「優しさ」を車外に伝えることはほとんど不可能である。しずかに停車したり、クラクションをなるべく小さく鳴らすことは、優しさの表現ではなく、本来そうすべきことにすぎない。いかに心優しいドライバーが横断歩道の手前でしずかに停車しても、人々は、子供たちは、恐ろしいものからできるだけ速かに遠ざかるうとするかのように、そそくさと渡っていくのである。

ところが逆に、ドライバーの心のいらだちや憤怒を表現するにはこと欠かない。

急ブレーキ。急発進。故意のタイヤの摩擦音。ジグザグ尻振り運転。クラクションの高鳴らし。わり込み。「かぶせ」追越し。左側からの追越し。故意のライトの上向け、点滅。ときには、後ろ向けの目つぶしライトによる後続車の威嚇。夜の車中でサングラスをかければ物騒な雰囲気演出でき、はては、運転席の窓からこぶしを振りあげたり怒鳴ったり、等々。

最後の2つは自動車自体のもつ機能ではないが、うしろ向けライトは別として、暴走族の改造車でなくても簡単に可能な、ひどく生まなましい感情伝達方法である。

このように、マイカーは優しさを不可能にするものであるばかりか、野蠻さや下品さを可能にするもの、である。

このマイカーが、テレビのコマーシャルでは、白鳥のような優雅さを宣伝され、マイカー族は神棚のようにこれをピカピカに磨きあげて家族とともにドライブに出かける。大江氏の「社会的に意味のある優しさ」とは、

マイカーという密閉された、ほとんど石油化学製品でつくられた小さな箱の中の、マイホームの優しさではけっしてない。密閉された箱の中に濃縮された優しさ、濃度をうすめないためには、ただその箱の中だけのものでなければならない優しさは、人間の社会の存続にとっては、無用のものである。そのような優しさは、穴の中や巣の中で自然のある時期まで（あくまでもある時期まで）子どもを育てる、けだものや鳥の世界にでもある。

いま必要なことは、身近かな、この優しさを不可能にするもの、優しさを頽廢にみちびくものと闘うことであろう。

\* 本稿は、81年12月19日、本学「大都市問題研究会」（仮）での報告に、加筆したものである。

### 注

(1) 名古屋市（市制・1889年）の公共交通機関は、乗合馬車—愛知馬車鉄道—名古屋電気鉄道(株)、熱田電気軌道(株)、愛知電気鉄道(株)、尾張電軌会社、中村土地(株)軌道部、(1898～1921年)——これらを買収して名古屋市営電車という歴史をたどる。

広小路本・熱田神宮間の乗合馬車の開業が最初で、1881年である。八事・千種間に乗合馬車鉄道が開業したのは1908年である。市内電車は、名古屋電気鉄道(株)によって、1898年に笹島・県庁前間に開通している。

(2) 自動車の分類を簡単に示す。

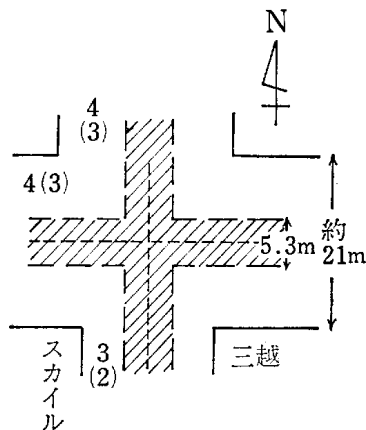
- |     |     |            |                          |
|-----|-----|------------|--------------------------|
| I   | 車種別 | (イ) 普通車    | (小型以上)                   |
|     |     | (ロ) 小型車    | (長 4.7m, 巾 1.7, 高 2.0以下) |
|     |     | (ハ) 軽自動車   | ( 3.2, 1.4, 2.0以下)       |
|     |     | (ニ) 大型特殊車  | } カタピラをもつ                |
|     |     | (ホ) 小型ク    |                          |
| II  | 用途別 | (イ) 貨物車    | (トラック, ライトバン)            |
|     |     | (ロ) 旅客車    |                          |
|     |     | (a) バス     |                          |
|     |     | (b) 乗用車    |                          |
|     |     | (ハ) 特種用途車  | (カタピラなし, 消防車など)          |
|     |     | (ニ) 特種(殊)車 | (II-(ハ)+I-(ニ))           |
| III | 業態別 | (イ) 営業用車   |                          |
|     |     | (ロ) 自家用車   |                          |

自家用乗用車とは、自家用の普通・小型・軽四輪乗用車の合計であり、たんに乗用車といえば、自家用乗用車+営業用乗用車(タクシーなど)である。

1980年度、自家用乗用車数:営業用乗用車数=85:1だから、乗用車=自家用乗用車 $\approx$ マイカーと考えていい。

(運輸省編『運輸経済統計要覧』の凡例参照。なお、「道路交通法」上の自動車の種類は、同法第3条参照)

(3)



左図は、栄交差点の市電通行当時の復元図である。斜線部が軌道敷、数字は現在の片側車線数、( )内数字は当時の片側車線数

市電廃止により、市電のあったほとんどの道路が片側1車線増加した。しかし道路両側の路上駐車のため、走行可能車線数は前とかわらない。つまり、市電廃止は自動車に路上駐車場を提供したわけである。

(4) 「道・交・法」第21条と併せて、第31条(停車中の路面電車がある場合の停止又は徐行)を参考にしていただきたい。市電の廃止まで、ドライバーはけっして「道路の王様」であるという気分にはなれなかったものである。だから、この2つの条文は道路がまだかろうじて人間の道路であった時代のモニュメントである。

(5) 国の第一次道路整備5カ年計画がはじまってからの名古屋市内の舗装道延長の推移をつぎに示す。

1955年	345キロ	1968年	1,246キロ
60年	527	70	1,414
62年	696	75	2,341
64年	947	80	4,957
66年	1,087		

(6) 表定速度とは、走行距離を停車、乗降時間を含めた走行時間で割ったものである。乗客が極端に多かたり、バスの場合、道路が混んだりすると、表定速度は低下する。(cf. 図5)

(7) トリップ数とは狭義には自動車が特定の目的をもって単一の移動をする意味に多く用いられ、発地、着地を基礎として、道路、地域間交通量、密度などの調査観測を行う場合の交通量をトリップ数という。だから、一地点のたんなる自動車通過量(一般交通量)とは異なる。

(8) 表7作成にあたり3都市をえらんだのは、『大都市比較統計年表』の11都市(し

- たがって日本全都市)中,自動車保有台数上位3都市という理由からである。表作成のための諸元(保有台数や都市面積,人口など)を示すべきだが割愛する。
- (9) 免許取得人口の全国比という場合,全人口にたいする比率(本稿),免許資格年齢人口比,年齢別全人口比,といろいろある。だから2人に1人とか3人に1人,はては願望をこめて「国民皆免許」などのまちまちの表現がでてくるわけである。
- (10) 東京都区部と名古屋市の差は,1979年度から80年度にかけて総数において28,224台,マイカー数12,350台ちじまった。大阪市との差は1980年現在,総数で62,455台,マイカー100,351台。
- (11) この引用中の<マイカーは>は,筆者のノートの取りおとしと思われ,答申原文はおそらく「マイカー利用は」となっているはずである。稿末付図が示すように,1次2次石油ショックをとおしてガソリンは値上りしたが,マイカーの増勢はいささかもおとろえていない。利用が相対的に減少したことは事実である。これについては,本文(3)(c)37ページにふれた。
- (12) 運輸省自動車局編『自動車事故解析報告書』14ページ,「自動車事故傷害度基準表」によれば,「負傷」は微傷から重傷2度まで6段階,「死亡」は12~24時間内の「死亡」から29分以内の即死すなわち「死亡4」まで4段階,「負傷」と死亡の間に「重篤」と「瀕死」の2段階,合わせて12段階に傷害度を区分する。中間の2段階が死亡となるか負傷となるかは24時間の経過にかかる。この基準が警察および運輸省の統計の基準である。
- 国際統計基準に基づくという厚生省統計は注にいう「自動車事故を直接死因とするすべての死亡数」と。したがって,厚生省統計の死亡数は警察庁のそれにくらべおおむね30%多い。とすれば厚生省統計の負傷者は少なくなる道程である。両統計の可否についてはここでは論じないが,少なくとも,警察庁統計はウソである,という見解はアヤマリである。
- 『運輸白書』1967年版,198ページ,35図「自動車事故の推移」の注をみると,
1. 件数については65年(白書に66年とあるのは誤植である)までは物件事故を含む。66年については人身事故のみの件数。
  2. 事故件数及び負傷者中,60年から65年までは軽微被害(8日未満の負傷,2万円以下の物的損害)を含む。
- とある。
- この2つの注は稿末付図の事故グラフにおける66年の不自然な屈折を説明してくれる。問題は,統計上のこの処理が66年度だけだったのか,それ以後そうだったのか,調査不十分のため不明なことである。そういう意味からも付図の負傷数はかなりの問題を含んでいると思われる。この軽微被害は「基準表」にあてはめれば微傷ないし中等傷1度の負傷といえる。
- (13) 8カ国は,カナダ,西ドイツ,フランス,イタリア,オランダ,英,米,日本。

『車社会』81年版の注に各国の自動車事故による死者の定義がある。

カナダ : 事故発生後1年以内の死者

フランス : 6日以内

イタリア : 7日以内

その他 : 30日以内

日本 : 厚生省調べによる, 本稿注12

(14) 石油 (petroleum) は原油 (crude p. o.) と石油製品 (p. o. products) の総称。

原油: 輸出あるいは製油所への移送に先立ち, 簡単な処理により水分, ガス分を除去する。この段階までを原油という。

石油製品: (石油業法上の定義) 揮発油, 灯油, 軽油, 重油, ナフサ, ジェット燃料, 石油ガス (液化したものを含む) をいい, 潤滑油, アスファルトを含まない。

原油を精製して石油製品を生産するのが製油所をもつ石油精製業, 石油製品 (ナフサ, 軽油灯油溜分, ブタンなどを含む) を原料として石油化学製品を生産するのが石油化学工業である。(以上『石油便覧』から)

(15) 栗本 薫『真夜中の天使』文春文庫, II, p. 174.

(16) 『石油便覧』p. 71.

生産得率実績 (%)

年度	ガソリン	ナフサ
1975	12.3	11.4
1976	12.3	11.8
1978	13.6	10.2
1980	15.1	9.2
av.	13.3	10.7

本文のモデル計算には  
1976年度実績の得率を  
使用した。

(『戦後石油統計』により作成)

(17) 「石油化学工業の規模をはかる尺度として, エチレンの生産能力があげられる。エチレンは石油化学の基礎原料のなかでも, もっとも重要度が高く, もっとも利用度が高いからである」『石油便覧』p. 531.

(18) 熱量換算は, 石油連盟『戦後石油統計』p. 215の「原油換算表」および「エネルギーの発熱量」表を用いた。

(19) ガソリンには, 航空機用, 自動車用, 工業用の3品種がある。1980年度のガソリン総生産量の99.7%は自動車用である。

(20) 「……元年」というこのふざけた表現は, 無数の『白書』類が世に広めるのか?

泡沫のように消えた「福祉元年」、走りつづける「マイカー元年」、80年のこの「石油代替エネルギー元年」、今年は「草の根元年」だそうである。

- (21) ターボほどではないが静かなブームをつづけているのが4WD車である。自動車技術会『自動車技術』vol. 36, No.9, 1982年, p. 969. 以下に、武田、楠瀬両氏の4WDの車体に関する論文がある。

「4WDはその操縦安全性の良さ、走破性の高さ等から、レース用あるいは軍用として生まれ育てられてきた。……1960年代後半から4WD化の動きがはじまり70年代に入り国内で乗用型4WDが販売され、1981年には4WDオートマチックが登場……今では完全に大衆化した乗用車の一車種ということができるようになった」という。p. 971にはその「衝突安全性」が論じられている。

「乗用4WD車の安全性上の特徴は、車室が堅牢な構造体でおおわれており、側面衝突、横転、ルーフクラッシュ〈おお向けにひっくりかえること〉等に対し特別なアタッチメント、デバイスを使用しないで、一般乗用車なみの安全性が確保されていること」(以上、傍点〈〉内筆者)だそうであり、いろいろな衝突実験のデータが示されている。「正面衝突安全性」「30m. p. h. 対壁前面衝突時の衝突エネルギーと全長の縮み量」「後面衝突時の燃料洩れ防止」などなど。

自動車のボディやエンジンその他の改良改善とは、大体においてこのような方向性をもっているのである。歩道で、衝突事故の巻き添えをくって倒れている交通弱者のかたわらの、ルーフクラッシュした自動車の中から、ドライバーが、かすり傷も負わないで、ニタニタ照れかくしの笑いをうかべながら這い出してくる、という光景はたんなる想像ではなく今や現実である。これはもはや顔廢などというのんきな図ではない。人間社会の終末の相である。

- (22) (イ)資源の消費については、西村 肇「エネルギー問題から見た自動車政策のあり方」(雑誌『経済』1974年9月号)を参照されたい。

(ロ)日本自動車工業会『自動車統計年表』1968年, 第16集, pp. 46 f. 「わが国の自動車保有」のトラック普通車の注に「1955年より自衛隊車両の大部分が除かれた」とある。全面的な自動車増加の中での1955年のトラック普通車保有のみの不自然な減少をそれは説明している。自衛隊車両とは、戦車, 5種の装軌車, 24種の装輪車(『自衛隊装備年鑑』1981年)であり, 1950年警察予備隊発足時約1,700両の国産車でスタート, 逐年購入を増加し, 1957年域外調達による約9,000両の交換を契機として一般車両(74式戦車も国産である)は国産車が主体となり, 今日にいたっている。軍需生産については稿をあらためるが, 上記の注はわが国の自動車工業が(1970年を境にしてその主力を消費手段=マイカー生産にそそぎながら, 他方)1955年以前より, 軍需生産を手がけていることを示している。その意味では, 3項目の特徴の符合も異とするに足りない。問題は, 統計表からそれが姿を消して, 軍事機密のベールにとざされたということである。



付図 全国自動車保有台数推移 (左目盛)  
 1970年100とした事故・死者・負傷者率推移 (右目盛)

