

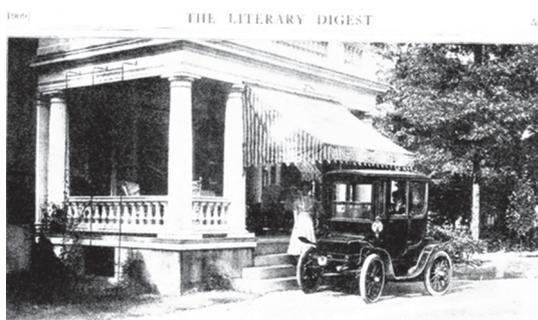
特集

自動車社会の発展を蝕む自動車メーカーの傲慢とカーユーザーの驕慢について

南 繁行 大阪市立大学 複合先端研究機構

少し前に「電気自動車の実像」(Chan・南, 2009)という本を書いた。この中身の半分は自動車技術であるが、残りでは自動車のあるべき姿を、電気自動車と対比しながら記述した。すなわち、脚光と期待を持って開発が続けられてきたハイブリッド車、燃料電池車、電気自動車の産業発展に欠かせない要素は、技術だけではなく、その哲学的考察にあることを述べた。

自動車は世紀の大発明といえる素晴らしい製品である。自動車が発明された黎明期では、それらは貴族の乗り物であった(図1)。自動車の利点は数々あるが、特にドアツウドアの利便性と、プライバシーが守れること、時刻表に煩わさせることなく自由な時間に、自由を求めた行動が出来る機動性が、限りなく大きいことは確かだ。筆者は個人的に、乗用車はもちろん、トラック・フォークリフト・農業用トラクターに至るまで目的別に多々所有しており、その排気量は6,000 ccからミニカーまでである。それぞれの燃料にしても、ガソリン・軽油だけではなく、都市ガス(CNG)、燃料電池用水素まで種々使っている。研究に必要なものを積んだり運んだり出来る機動性は、石器時代とも思える大昔の研究方法とは大きな隔りがある。従って、この議論は、食わず嫌いからきたものではないことを断っておきたい。その経験を通して見ても、自動車というものは、利点と欠点の較差の大きな商品であると間違いなく言える。



**Only a Thousand People Can
Have the Exclusive Car**

図1：自動車が生まれた頃、購入したのはプライバシーを重視する特別の富裕層だったのである。
出典：The Literary Digest, 1912.

1970年代には、我が国でも自動車を中心とした文明が急速に発展し、交通公害や交通事故の多発が大きな社会問題になった。当時、「自動車の社会的費用」(宇沢, 1974)という本が話題になるような状況の中で、自動車メーカーは車を社会悪と捉えられないように、その理解を深める努力をしてきた。例えば、自動車を持たない人との格差を感じさせず、自動車もたらず夢のような世界への希望を、国民みんなに与える宣伝広告もなされてきた。自動車は素晴らしい乗り物であるが、当時、石油危機が発生し、急速にガソリンの価格が高騰した。このような経験を経ても、自動車は止まることなく発展してきた魅力ある商品であった。

世の中は変化して行くのが常である。当時、道路整備が追いつかない中、都市での自動車数の増加はとどまるところがないとされ、その危惧は大変なものであった。ノーマイカーデーの規制がなされたりしたが、当時のカーユーザーの大部分の本音は、自動車が公共交通より良いと思っていたから、むしろ、ノーマイカーデーこそ車が少ない日、と考える人も多く、一切の効果はなかった。

ところが、時が過ぎ、我が国のような成熟した都会におけるマイカーの保有台数は、むしろ減少傾向にある。都市部では、必要な時だけタクシーに乗ったほうが、マイカー所有よりも経済的には得であることは間違いない。

現在、都会では自動車と反対に、公共交通の方が抜群に便利になった。車の大渋滞を考えると、本音で、今度は自動車を持つことを避けるようになってきた。現在では、自動車はステータスシンボルではなくなったし、「車は公害を出す人類の敵だ」といわんばかりのことを、学校教育で刷り込まれてきた若者にとっては、無論、自動車は憧れでなく、覚めた一つの道具・商品に過ぎなくなっていることは確かだ。

更には、カーシェアリングと称する自動車の共同利用システムが現れるようになった。これは、カーメーカーが努力して大量に生産されることを前提に、低価格が実現しているスキをつけて、会員だけがこの恩恵を得て安く自動車を手に入れ、得(とく)をしようとするわけだけだから、カーメーカーにとっては本来迷惑千万のシステムでしかない。このような木だけを見て森が見えない人たちによって作られたシステムが増えると、自動車販売台数が激減するわけだから、自動車産業は衰退し、自分の利益だけしか考えないカーシェアリングの会員すら貧乏になって、タクシーにも乗れず、社会を荒

廃に導くことになる。産業を支えている自動車という商品は、国民が購入し、石油消費を減らすためにはあまり使用しないことが、むしろ良いのではないと言える。

昨今、自動車はむしろ地方において、公共交通の不便さ拡大によって、生活必需品として欠くべからざるものとなっている。都会における自動車の増加を憂慮した時代（角本, 1974）は終わったのである。

しかしながら、50年前に当時の人たちが持った自動車への反発感や恐怖心について忘れてはならない。この当時の国民の多くの気持ちを忘れ、今、自動車の燃費や排ガス性能が良くなったから、メーカーはどんなことをしてもいい、というものではない。これについては、後述する。

ここまで読まれてお分かりだと思うが、自動車という製品は、人類の文明発展にとって特別なものである。だが、自動車技術の発展が社会を良くすると単純にも言えない点で、社会科学的・哲学的な考察も未来社会にとって非常に重要である。逆に、いろいろな意味で自動車を取り巻く世界は、政治に利用されていることも確かだ。

科学的観点と社会的観点が必要な自動車社会

自動車の健全な発展には、きわめて明晰な科学的判断が必要とされなければならない。その例を挙げてみたい。

今、自動車の技術的視点は、排ガス規制と共に燃費向上である。メーカーの技術者はしのぎを削ってこれらの開発に取

り組んでいる。その中で、燃費の良いことは、自動車のユーザーにとっても、経済的観点からの大事な選択要素である。しかし、燃費が良い車を購入した人の多くは、実はほとんど車を利用することを始めるのだ。従って、1年間に消費するガソリン量はかえって増えることになる。図2は、筆者が調べた燃費の良いハイブリッド車と同クラスのカソリン車の年間走行距離を比較したデータである。縦の走行距離のスケールが両者で違うことに注目してほしい。確かに燃費が良くてもあまり乗らない方も知っているが、平均としては結局、現在のマイカーユーザーの民度であれば、逆にガソリン総使用量は増大していることは事実で、燃費のよいことが帳消しになっているのだ。更には、(エコを唱える平均的なユーザーとしては) 燃費の良い車に乗ることは、自動車事故を増大させ、石油の浪費を加速させる結果となっているのである。

技術者としては残念なことであるが、昨今の交通死亡事故の半減は、実は、飲酒運転取り締まりの強化などによるものだとしたら、立つ瀬がない。ブレーキの性能が上がるから、ドライバーの多くは愚かにも、人間の衝突安全への反応時間を越えて近距離まで他車と接近し、かえって大事故を生んでいると言えなくもないのだ。人間の性質を知って製品を作することを忘れた技術は、恐ろしい結果をもたらすことを歴史は示してきたはずである。

というわけで、自動車メーカーにはもっと高い見地から、自動車づくりを考えてほしい。今、自動車は、①若者を中心

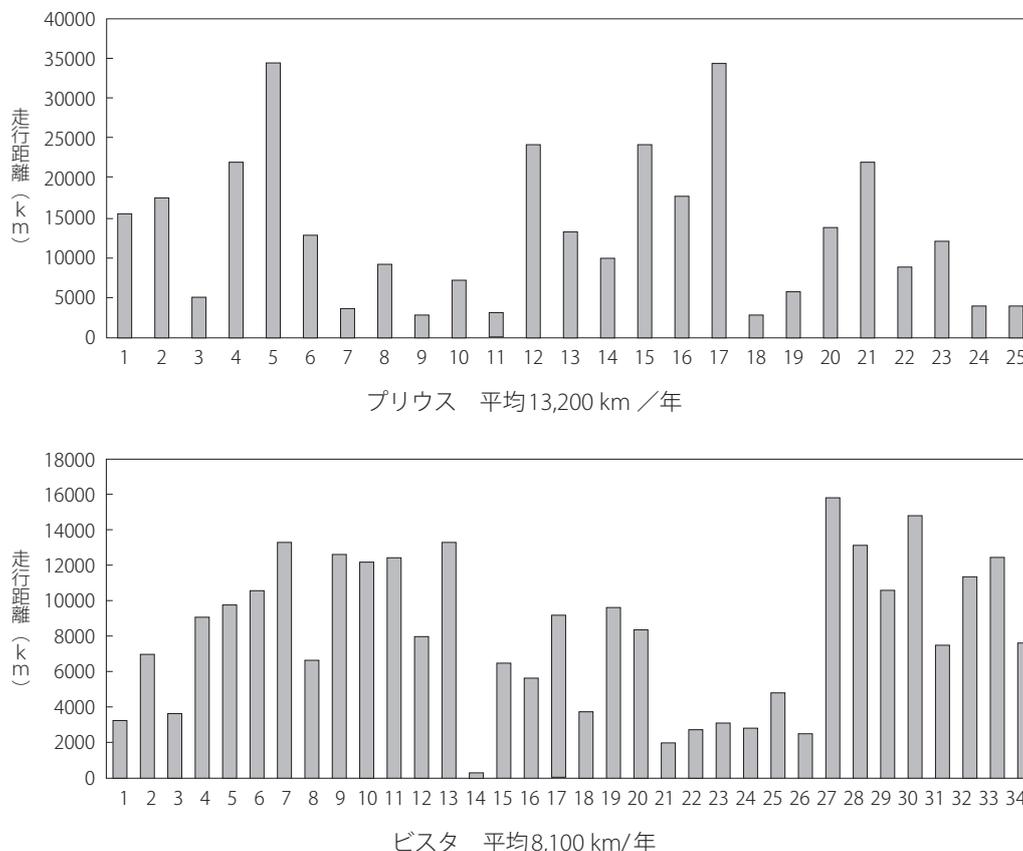


図2：燃費の良いハイブリッド車プリウスと一般のカソリン車ビスタの、それぞれ約30台の年間走行距離のデータ(比率1.63)
注：縦軸は、それぞれの車の年間走行距離で、プリウスは、約6割多く走行している。

に興味の対象でなくなっている、②自動車は壊れなくなった、③自動車のエンジンが高性能になると関心がない、という「3ない」現象に陥っている。

しょせん、今の車ユーザーの多くは、車は走って、曲がれて、止まるならそれでよい、と思っている。いわゆるコモディティ化商品となりつつある。そこに自動車メーカーの苦悶の気持ちのあることは理解できるのだが、ただ目先に売れるだけの商品作りだけをして良いわけではない。

ここで科学的視点の重要性について言及したい。最近、再び自動車道路の速度制限がまことしやかに行われるようになった。あたかも、スピードを控えることが良いことである、という非科学的主張がまかり通っている例をあげたい。図3はその施策を記載した新聞記事の例である。



図3：社会にとって無意味な速度制限施行が行われていることを伝える新聞記事
出典：読売新聞、2015年11月30日夕刊。

この施策によれば、時速60 kmを40 kmにすれば、排ガスや騒音の対策になると書いてある。石油ショックの折、幹線道路制限速度が、時速60 kmから軒並み50 kmになった。これで石油消費が減るという誤った考えが当時横行したのだ。自動車は時速70 km程度までは、スピードと燃料消費率は比例する。だから、速度を半分にすると、燃料消費は半分になるが、時間が倍かかるから、燃料消費総量は速度には無関係なのだ。最近の低公害車は、大気と同じ程度まで排ガスがクリーンである。そうでなくて、自動車の騒音と排ガスが速度に比例して増えるとしても、速度を3割遅くするとその分、自動車はより長く道路に滞在するから、結局、速度制限のメ

リットは何もない。むしろ、経済活動として到着時間がその分遅れるので、速度制限は社会にとって全く逆効果でしかない。無論、住宅街では極めて低速に走らなければならないのは常識である。欧州では特にそうだが、郊外では高速走行を許可し、住宅街に入れば時速30 km程度に極端に大きく減速させるし、厳しいスピード取締りをして、メリハリのある正しい施策を行っている。その点、我が国では、スピード違反常習のドライバーばかりで、制限速度とは指示速度なり、と見くびられている。制限速度で走れば追突されかねない。つまり、交通行政とドライバーいずれもが、まだまだ交通では後進国といわれても仕方がない状況にある。

このように、科学的に見ると、幼稚でヒステリックとしか思えない施策が作られる背景となる要因として、最近の自動車とくに乗用車メーカーとユーザーにおける問題点について次に述べたい。

歩行者の気持ちを無視したカーメーカーと驕慢なユーザー
歩行者から見て、騒音を出し、我が物顔に走り行く自動車を恨めしく思っている、という事実をドライバーは再認識する必要がある。前述のとおり自動車はコモディティ化された商品であり、その競争優位性を高めるにはデザインしかない、というわけで、新車の企画ではデザイナーが幅を利かせて奇抜な自動車を出してくることになる。以下は筆者の



(a) 攻撃的なイメージ



(b) ほのぼの系のイメージ

図4：各自動車メーカーのフロントマスク

主観的見方に基づいているが、それは読者にとっても理解共感出来る普遍性を持っているのではないだろうか。

2015年は東京モーターショーが開催された年だ。この会場に展示してあった、乗用車のフロントマスクを主に撮影してきた。図4はそれらの典型的な写真の一例である。

約100車の内、穏やかなマスクの車は、数%以下(図4(b))で、ほとんどは、道行く歩行者を噛み殺そうと主張している自動車が多数を占めていた(図4(a))。自動車たるもの、世の中に、あるいはエネルギー資源的に、迷惑を掛けていることに違いないから、この見地からは、もっとうなだれて、社会に対し、申し訳なさそうなフロントマスクで走ってほしいのである。

少し前まで、自動車は既存石油を枯渇させ、歩行者やドライバーに対する危険な道具であり、大気汚染を惹き起こし、貿易摩擦を生む商品と位置づけられていた。このような攻撃的なデザインの自動車を出す内外のカーメーカーの姿勢もそうであるが、このような歩行者や自動車に乗らない人々を敵視したフロントマスクの自動車を購入して、平気で運転するユーザーの姿勢も問題だといえよう。それは世相とすることで解決できることではない。このような認識がなく、ただ流行のデザインとして知らずに乗っていたら、それはそれで歩行者とドライバーの対立という結果を徐々に生み出していることになるのである。

結論

自動車の素晴らしい特徴については、今更言うまでもない。国家繁栄の駆動力でもある。だからと言って、今の自動車業界は、過去に自動車が社会から敵視されるに至った問題に対し、排ガス特性や燃費向上技術への貢献によって、免罪符を与えられたが如く振る舞うことが許されるわけではない。この機会に、嘗て我が国で自動車産業が興隆した時代、結果として軋轢の諸問題を惹き起こした50年前を思い出してほしい。そして、何がその後解決され、何が今も問題として継続して残っているのかを再考し、もっと謙虚になるべきである。国の代表産業としてのメーカーの品位・良識は消えてしまったのだろうか。

ギョロっと歩行者をにらんだ攻撃的なフロントマスクを持つ自動車が増えていることは、その象徴ではないのだろうか。再び暗い対立が社会と自動車間に深まることを危惧する。それを避けるために、カーユーザー自身も、自動車を使わない者や、未来の人たちの立場になって、自動車事故が起こる度にもっと歩行者あるいは社会に対し、迷惑を掛けているという認識に立った謙虚さが、カーデザインの選択においても必要な時期に来ているのではないだろうか。

引用文献

- Chan, C. C.・南繁行 (2009). 電気自動車の実像—EV・HEV・FCVの最新技術とその将来展望—. ユニオンプレス.
- 角本良平(1974). 人間・交通・都市. 鹿島研究所出版会.
- 宇沢弘文(1974). 自動車の社会的費用. 岩波書店.