

自家用車の宿命的問題と「脱クルマ社会論」

前田, 善弘
九州大学大学院比較社会文化学府

<https://doi.org/10.15017/4494512>

出版情報 : 比較社会文化研究. 11, pp.101-114, 2002-03-15. 九州大学大学院比較社会文化研究科
バージョン :
権利関係 :

自家用車の宿命的問題と「脱クルマ社会論」

前田 善弘

はじめに

わが国では戦後、経済の発展とともに一貫して自動車¹⁾、とりわけ自家用車の普及が進み、交通体系もそれに応じる形で基本的に道路を主体に作り上げられてきた。その結果、現在では日常生活のさまざまな場面で自動車に深く依存するという、いわゆる「クルマ社会」²⁾が形成されている。

自動車は、「ドア・ツー・ドア」という言葉に象徴されるように、好きな場所へいつでも自由に移動できる随時性・機動性をはじめとして、迅速に移動できる高速性や、移動空間を占有できる快適性など、数ある交通手段の中でも圧倒的な利便性を有している。そのため、人々が「夢の乗り物」として自動車に強い憧れを抱き、経済成長や国民の生活水準の向上に並行して自動車（自家用車）が増えてゆくのは当然の成り行きであった。

だが、その一方でこうした自動車を主役とする交通体系は、都市を中心に排気ガスや騒音、資源浪費などの環境・エネルギー問題をはじめ、交通渋滞による経済活動の停滞、交通事故の日常的な発生などといった数多くの社会的問題を引き起こしてきている。そして、わが国ではこうした事態に対して、道路の整備・拡充や自動車の技術的改良など、基本的に自動車の利用に不便を伴わない範囲で対応してきたものの、現在に至るまで問題が解消する兆しは一向に見られず、こと自家用車に関しては逆にますます深刻化している問題も見受けられる。したがって、これらの諸問題の多くは、自動車を主役とする交通体系を続ける限り解決することがほぼ不可能であるという意味で、自家用車を中心としたクルマ社会にとって「宿命的問題」であると考えられる。

もっとも、これらの社会的問題の存在やその解決の必要性については、いわゆる「脱クルマ社会論」³⁾として早い段階から数多くの論者によって指摘されてきたことであり、これまでも自動車利用の直接的な抑制策をはじめ、鉄道・バスなどの公共交通手段の利便性向上や都市計画・まちづくりの見直しといった具合に、自動車を中心とする交通体系の見直しを目指してさまざまな手法が提案されているところである。また、近年では地球規模での環境問題が

特に大きな注目を集めるとともに、人々の間でも環境に対する意識が高まりつつあるなど、「脱クルマ社会論」にとって追い風となる要素もいくつか生まれてきている。

しかしながら、現実にはわが国での自動車の保有と利用は今なお増加の一途をたどっている反面、公共交通についてはその期待とは裏腹に衰退傾向に歯止めがかかっていないなど、クルマ社会の見直しへの糸口がいまだにつかみきれていない状況にあり、「脱クルマ社会論」が社会全体に大きく広がるまでには至っていないように思われる。

本稿では、まずⅠ節で福岡市のデータに基づいた自動車交通の現状を紹介する。Ⅱ節では、自動車交通をめぐる主な問題点やその背景について、主に「脱クルマ社会論」の視点から六つのキーワードを通じて整理を行い、それらの多くが自家用車を中心とするクルマ社会において「宿命的問題」であることを明らかにする。そして、Ⅲ節では「脱クルマ社会論」の方向性や実現手法などを中心に考察を行うこととしたい。

Ⅰ 自動車交通の現状

—福岡市におけるデータから—

本稿では主にクルマ社会をめぐる問題点について取り上げるが、まずはそれに先立ち、自動車交通の現状について、データを基に簡単に確認しておきたい。

わが国では戦後、経済成長や国民所得の伸びに伴うモータリゼーション⁴⁾の著しい進展を反映して、自動車の保有台数は一貫して増加を続けており、この傾向は現在に至るまで歯止めがかかっていない。これは自動車の免許人口、走行距離、運輸全体に占める分担率などの諸指標においても同様である。

こうした自動車交通の現状を表す全国的なデータについては「運輸白書」等で詳しく紹介されている⁵⁾ほか、その分析についても多くの論者によって試みられているので、ここでは主に福岡市を対象として自動車交通に関するデータを分析してみたい。

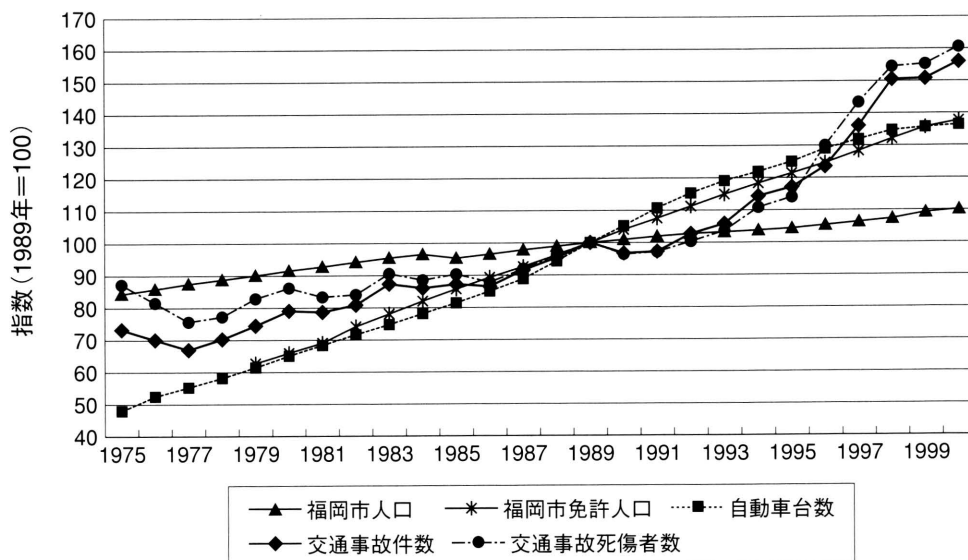
《図表1》は福岡市における過去25年間の基礎的な諸指標をまとめて、その指数変化をグラフに示したものであ

《図表1》1975～2000年における福岡市の人口、免許人口、自動車台数、交通事故の推移

年	福岡市人口		福岡市免許人口		免許人口 口比率	自動車台数		交通事故件数		交通事故死傷者数	
		指数		指数			指数		指数		指数
1975	1,002,201	84				232,207	48	7,629	73	10,296	87
1976	1,020,880	86				253,733	52	7,304	70	9,634	82
1977	1,039,404	87				267,180	55	6,977	67	8,927	76
1978	1,055,131	89				281,516	58	7,325	70	9,116	77
1979	1,070,824	90	339,026	63	31.7%	297,517	61	7,761	74	9,780	83
1980	1,088,588	92	356,491	66	32.7%	314,630	65	8,238	79	10,173	86
1981	1,103,158	93	372,797	69	33.8%	330,773	68	8,200	79	9,846	83
1982	1,118,834	94	400,812	74	35.8%	346,621	72	8,428	81	9,926	84
1983	1,134,506	95	421,564	78	37.2%	361,747	75	9,105	87	10,692	91
1984	1,148,176	97	443,172	82	38.6%	378,078	78	8,971	86	10,454	88
1985	1,133,274	95	463,378	86	40.9%	394,344	81	9,094	87	10,665	90
1986	1,147,668	96	482,483	89	42.0%	411,897	85	9,016	86	10,368	88
1987	1,162,915	98	500,856	93	43.1%	429,968	89	9,540	91	10,855	92
1988	1,176,011	99	520,048	96	44.2%	456,549	94	9,950	95	11,373	96
1989	1,189,434	100	540,590	100	45.4%	484,372	100	10,428	100	11,814	100
1990	1,200,492	101	562,123	104	46.8%	509,483	105	10,087	97	11,394	96
1991	1,212,022	102	581,067	107	47.9%	536,196	111	10,140	97	11,466	97
1992	1,221,799	103	601,151	111	49.2%	558,644	115	10,705	103	11,854	100
1993	1,227,748	103	620,936	115	50.6%	576,910	119	11,036	106	12,237	104
1994	1,233,882	104	639,333	118	51.8%	590,635	122	11,916	114	13,086	111
1995	1,240,580	104	656,446	121	52.9%	605,499	125	12,214	117	13,465	114
1996	1,252,517	105	673,653	125	53.8%	624,664	129	12,875	123	15,358	130
1997	1,264,548	106	693,454	128	54.8%	638,714	132	14,193	136	16,941	143
1998	1,275,937	107	714,293	132	56.0%	652,228	135	15,694	150	18,253	155
1999	1,299,221	109	733,567	136	56.5%	657,116	136	15,730	151	18,344	155
2000	1,309,265	110	744,440	138	56.9%	660,622	136	16,265	156	18,973	161

・指数は1989年の水準を100とする。

各項目の指数変化（1975～2000年）



る。これを見ると、大まかな傾向として以下の3つの特徴が挙げられる。

①人口・免許人口・自動車台数はいずれもほぼ一貫して増加傾向を示しているが、特に免許人口や自動車台数の伸びが人口の伸びを大きく上回っており、免許人口の比率も一貫して上昇を続けている。

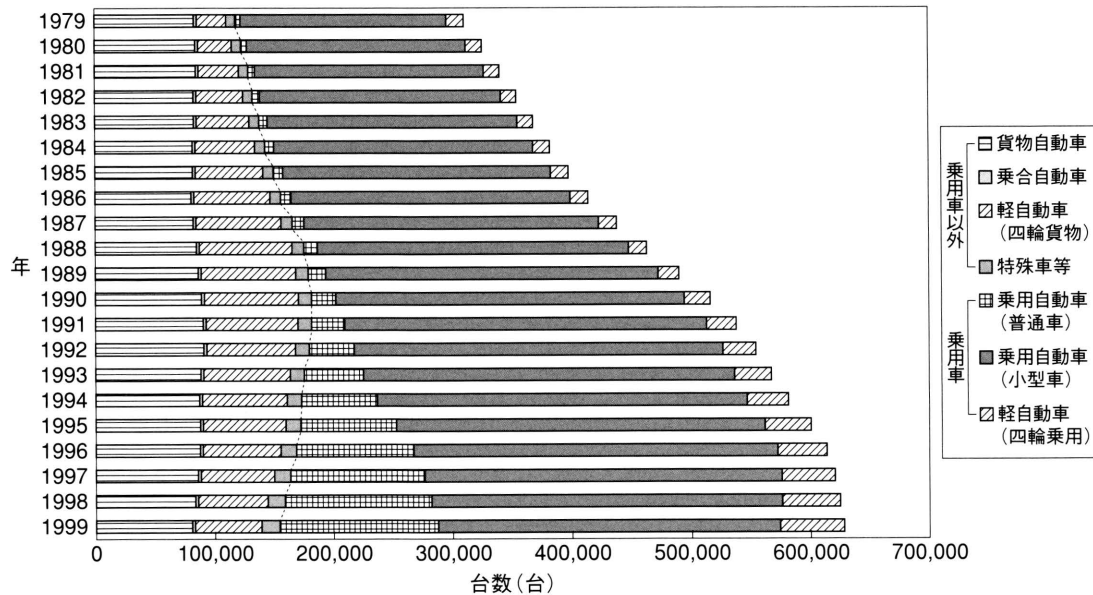
②免許人口と自動車台数の伸びの傾向は、ほぼ一致している。

③交通事故の件数と死傷者数の傾向はほぼ一致しており、その伸びは近年まで比較的緩やかであったが、最近5年間では免許人口・自動車台数のペースを上回る急激な伸びを示している。

《図表2》1979～1999年における福岡市の自動車保有台数の推移（車種別、二輪車類を除く）

年	乗用車以外											乗用車											合計	
	貨物自動車			乗合自動車			軽自動車(四輪貨物)			特殊車等			乗用自動車(普通車)			乗用自動車(小型車)			軽自動車(四輪乗用)			合計	指数	
	指数	比率		指数	比率		指数	比率		指数	比率		指数	比率		指数	比率		指数	比率				
1979	83,182	96	26.8%	2,588	101	0.8%	24,778	31	8.0%	7,723	73	2.5%	4,340	30	1.4%	173,370	62	55.8%	14,599	84	4.7%	310,580	63	
1980	84,213	98	25.9%	2,540	99	0.8%	28,391	36	8.7%	7,878	74	2.4%	4,831	33	1.5%	184,194	66	56.6%	13,532	77	4.2%	325,579	66	
1981	84,619	98	24.9%	2,431	95	0.7%	33,934	43	10.0%	8,051	76	2.4%	5,481	38	1.6%	192,566	69	56.6%	13,097	75	3.9%	340,179	69	
1982	82,545	96	23.3%	2,527	98	0.7%	39,373	49	11.1%	8,019	76	2.3%	6,023	41	1.7%	202,742	73	57.2%	12,944	74	3.7%	354,173	72	
1983	82,721	96	22.5%	2,438	95	0.7%	44,417	56	12.1%	8,300	78	2.3%	6,857	47	1.9%	210,286	75	57.1%	13,207	76	3.6%	368,226	75	
1984	81,592	95	21.4%	2,448	95	0.6%	50,136	63	13.1%	8,595	81	2.2%	7,458	51	2.0%	217,893	78	57.0%	13,991	80	3.7%	382,113	78	
1985	81,679	95	20.5%	2,471	96	0.6%	56,845	71	14.3%	8,814	83	2.2%	8,009	55	2.0%	225,040	81	56.6%	14,779	85	3.7%	397,637	81	
1986	80,406	93	19.4%	2,508	98	0.6%	63,984	80	15.5%	9,132	86	2.2%	8,697	60	2.1%	234,456	84	56.6%	14,899	85	3.6%	414,082	85	
1987	82,146	95	18.8%	2,438	95	0.6%	71,601	90	16.4%	9,494	90	2.2%	9,802	67	2.2%	247,295	89	56.5%	14,989	86	3.4%	437,765	89	
1988	84,835	98	18.3%	2,486	97	0.5%	78,052	98	16.9%	10,062	95	2.2%	11,176	76	2.4%	261,049	94	56.4%	15,017	86	3.2%	462,677	94	
1989	86,258	100	17.6%	2,568	100	0.5%	79,610	100	16.3%	10,586	100	2.2%	14,610	100	3.0%	278,610	100	56.9%	17,465	100	3.6%	489,707	100	
1990	88,884	103	17.2%	2,668	104	0.5%	79,059	99	15.3%	11,067	105	2.1%	20,306	139	3.9%	292,177	105	56.6%	21,696	124	4.2%	515,857	105	
1991	90,309	105	16.8%	2,618	102	0.5%	77,249	97	14.4%	11,487	109	2.1%	27,823	190	5.2%	303,186	109	56.4%	24,990	143	4.6%	537,662	110	
1992	90,777	105	16.4%	2,660	104	0.5%	74,492	94	13.4%	11,737	111	2.1%	37,661	258	6.8%	309,126	111	55.8%	27,625	158	5.0%	554,078	113	
1993	88,181	102	15.6%	2,558	100	0.5%	72,740	91	12.8%	11,928	113	2.1%	49,571	339	8.7%	311,172	112	54.9%	30,853	177	5.4%	567,003	116	
1994	86,958	101	15.0%	2,484	97	0.4%	71,344	90	12.3%	12,244	116	2.1%	63,484	435	10.9%	310,046	111	53.3%	34,666	198	6.0%	581,226	119	
1995	87,636	102	14.6%	2,479	97	0.4%	69,501	87	11.6%	12,633	119	2.1%	80,255	549	13.4%	309,101	111	51.5%	38,770	222	6.5%	600,375	123	
1996	87,403	101	14.2%	2,471	96	0.4%	65,445	82	10.7%	13,204	125	2.2%	98,190	672	16.0%	305,418	110	49.8%	41,536	238	6.8%	613,667	125	
1997	85,624	99	13.8%	2,518	98	0.4%	61,613	77	9.9%	13,843	131	2.2%	112,526	770	18.1%	299,460	107	48.3%	44,845	257	7.2%	620,429	127	
1998	83,317	97	13.3%	2,503	97	0.4%	58,409	73	9.3%	14,596	138	2.3%	123,062	842	19.7%	293,993	106	47.1%	48,836	280	7.8%	624,716	128	
1999	80,520	93	12.8%	2,483	97	0.4%	55,989	70	8.9%	15,323	145	2.4%	133,127	911	21.2%	286,659	103	45.6%	53,956	309	8.6%	628,057	128	

・ 指数は1989年の水準を100とする。
 ・ 「特殊車等」は特種用途車・大型特殊車・小型特殊自動車の合計である。



つまり、①の結果から、福岡市におけるモータリゼーションの進行が現在まで衰えることなく一貫して続いていることが、②の結果から、免許を取得しても自動車を買わずにいわゆる「ペーパードライバー」になる者は少なく、免許を取得した人々はその多くが自動車を保有するようになるという傾向が、さらに③の結果からは自動車交通がもたらす問題、こと交通事故と安全の問題に関しては、縮小どころか近年にはより深刻化しているということが、それぞれうかがわれる。

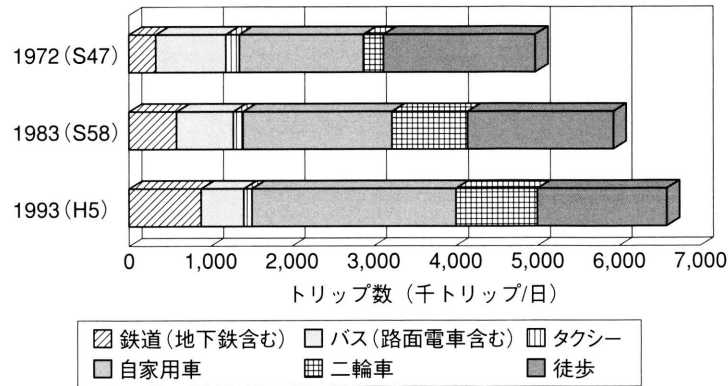
次に、《図表2》にある車種別の自動車保有台数の推移では、この20年間で台数の総計がほぼ倍増したことが分

かるが、その内訳を見ると、貨物自動車（トラックなど）の伸びは軽自動車を含めても緩やかで、最近では経済情勢の影響がむしろ減少傾向にあることから、増加分のほとんどが乗用車、すなわち自家用車（マイカー）で占められていることが分かる⁶⁾。そして、乗用車の中でも、特に1989年以降の10年間では小型車に対して普通車⁷⁾の台数が急速に伸びているのが目立っている。これは、1989年の物品税廃止と消費税導入によって、普通車の税率が23%から6%へと大幅に減税された⁸⁾ことや、レジャー等を主目的としたいわゆる「RV車」の販売台数の増加などによるものと考えられる。こうした普通車の増加は、当然ながら燃料の

《図表3》福岡市における代表交通手段別の発生交通量（トリップ数）の推移（単位：千トリップ/日）

年	鉄道(地下鉄含む)		バス(路面電車含む)		タクシー		自家用車		二輪車		徒歩		計
	発生交通量	比率	発生交通量	比率	発生交通量	比率	発生交通量	比率	発生交通量	比率	発生交通量	比率	
1972(S47)	328.5	6.6%	861.2	17.3%	164.3	3.3%	1523.3	30.6%	243.9	4.9%	1851.8	37.2%	4978.0
1983(S58)	581.2	9.8%	699.8	11.8%	118.6	2.0%	1826.5	30.8%	919.2	15.5%	1785.0	30.1%	5930.3
1993(H5)	882.5	13.4%	526.9	8.0%	98.8	1.5%	2496.0	37.9%	994.4	15.1%	1587.2	24.1%	6585.7

出典：第3回北部九州圏パーソントリップ調査より



消費や排気ガスの増加を意味しているわけであって、自動車の総量に加えて自動車1台当たりでも環境への影響がますます深刻化しているものと考えられる。

なお、乗用車の中では普通車のほか、軽自動車（四輪乗用）の伸びも著しく、1989年から1999年までの10年間で台数が約3倍に伸びている。ただ、これは環境への配慮というよりも、むしろ軽乗用車を保有する傾向の高い女性の免許保有率の増加や、あるいは1世帯で複数の乗用車を保有するケースが増えたことなどが関係しているものとみられる。というのも、乗用車のうち軽乗用車を除いた普通車・小型車の合計台数は一貫して増え続けており、普通車・小型車から軽乗用車に切り替えたというケースはほとんどないものと想定されるからである。

さて、ここまでは自動車の保有台数の増加を中心にみてきたが、次に自動車の利用の状況についても検証しよう。《図表3》は過去3回の「北部九州圏パーソントリップ調査」での代表交通手段別の発生交通量（トリップ数）⁹⁾をまとめたものである。これを見ると、鉄道とバスを合わせた公共交通の利用がほぼ横ばい傾向なのに対して、自家用車の利用は例えば1983年からの10年間で1.37倍に伸びる¹⁰⁾など、その増加傾向がここでも顕著に現れている。もっとも、同じ期間で乗用車の保有台数が約1.7倍に増えているのに比べれば、自動車の利用の伸びは保有の伸びほど著しくないと考えることもできるが、上岡直見氏¹¹⁾が「車をただ家に置いておく目的だけで買う者はいない。買っただけ乗らずにはいられないのが車というものである」（上岡[1994]）と指摘しているように、増加の程度がどうであれ、自動車の保有の増加が利用の増加をも促していること

だけは間違いないだろう。

以上のデータにより、自動車とりわけ自家用車（マイカー）の保有・利用の増加傾向が現在も依然として続いていることがよく分かる。一般に、わが国では交通渋滞による走行環境の悪化で自動車はもはや飽和状態になったとか、あるいは「一家に一台」の時代が到来したことで自動車の普及は一段落ついたといったように思われがちであるが、ここで見てきた最近のデータから考えると、社会の成熟化や経済情勢の変化にもかかわらず、モータリゼーションの進展には依然として歯止めがかかっていない状況がうかがわれるのである。次節では、クルマ社会がもたらす具体的な問題点を六つのキーワードごとに整理することで、今後解決すべき課題を明らかにしていきたい。

II 問題の所在とその背景

現在の自動車中心の交通体系が引き起こしている問題点としては数多く存在するが、そうした問題が特に顕著な形で現れている都市交通の分野で考えると、Pucher および Lefèvre が挙げている以下の六つのキーワードに要約できる（Pucher, Lefèvre [1996] を一部修正）。

- (A) 混雑：自動車利用の増大に伴う交通渋滞、駐車場不足などの問題
- (B) 環境：都市における大気汚染、騒音、他の環境上の影響に関する問題
- (C) エネルギー：石油をはじめとする資源の確保、エネルギーの利用に関する問題

(D) 安全：交通事故に対する安全性の問題

(E) 財源：道路建設や公共交通整備などに対する交通財源の確保の問題

(F) 公平：貧困者、高齢者、障害者等のいわゆる「交通弱者」に対するモビリティの公平性の問題

もっとも、これらの問題点はあくまでも都市交通一般の問題として挙げられているものであって、必ずしも自動車交通に固有のものとは限らない。例えば「混雑」には電車の通勤ラッシュも含まれるし、また「エネルギー」の確保は公共交通にとっても課題の一つに挙げられるだろう。しかし、これらの問題点の大部分が自動車の増加に起因しているのも事実であり、また、いずれの問題点も自動車中心の交通体系の下では常につきまってくるという意味から、クルマ社会にとって宿命的な性格を持っているように思われる。したがって、「自動車中心の交通体系がもたらす問題点」について考える上で、この六つは重要なキーワードになると考えられるだろう。

以下では、主として「脱クルマ社会論」での考え方に基づいて、自家用車を中心としたクルマ社会の「宿命的問題」をこれら六つのキーワードごとに考察していきたい。

(A) 混雑

これは道路渋滞が主なものだが、具体的な損害としては目的地への到達時間の増大に伴う時間的損失や経済活動の停滞という形となって現れる。もっとも、混雑についてはラッシュ時の通勤地獄に象徴されるように鉄道などの公共交通でも当てはまるが、こちらは車内混雑による精神的苦痛などが主体であって、道路渋滞が引き起こす問題とは別次元で捉える必要があるだろう¹²⁾。

ちなみに、交通渋滞に伴う損失については様々な計算方法が存在するために具体的な推計は難しいが、「渋滞対策をすることによって所要時間を10%減らすことができればGNPの1%をゆうに上回る4兆2,000億円の節約ができる¹³⁾」(天野・中川 [1992])という試算例もある。

こうした道路渋滞への対応策は、わが国では長らくの間、新しい道路の整備が最も有効であるという考えに依拠してきており、わが国独特の「道路特定財源¹⁴⁾」という財政的優遇策の存在もあって、現在でも渋滞の解消には基本的に新たな道路整備で対処するという方向性が貫かれている。実際、道路管轄官庁である旧建設省では事ある度に「わが国では道路整備が諸外国に比べて大きく立ち遅れており、経済の発展や国民生活の向上のためにも、今後とも道路整備を積極的に進めなければならない」と主張して、道路整備の継続の必要性を強調しているほか、クルマ社会を好意的に捉える論者の中にも、「いずれにせよ、日本の自動車

のインフラ整備は遅れている。にもかかわらず、今後も自動車交通量が増え続けることは間違いない」「とくに、都市周辺の道路整備が自動車交通量増加に歩調を合わせることは非常に難しい。それだけに、官民が知恵を絞って幅広い観点からインフラ整備を進めてゆかねばならない。日本経済の要でもある自動車産業を失速させないためにも、足下を固める、つまりインフラの整備を急ぐことが肝要である」(岡崎 [1994])といった認識が見受けられる。

だが、現実には、これまで長年にわたって道路整備に力を注いできたにもかかわらず、自動車の保有台数と交通量の増加によって渋滞が解消する兆しは一向に見られない。そのため、今日では「新しい道路が整備されれば、便利になる分だけマイカーの増加を促し、その結果また新しい渋滞を招くという悪循環を呼ぶ」との考え方が説得力を持つようになってきている。また、本節で後述する「財源」の面で制約が存在することや、あるいは仮に渋滞が解消されたとしても、自動車の交通量が抑制されない限りは「環境」「安全」といった他の問題が解消されないことなども踏まえれば、「増え続ける需要を与件として、需要に見合う道路を整備・供給することで、道路渋滞の問題を解決する、という処方箋は放棄せざるを得ない」(井上 [2000])と考えるのが妥当であろう。

また、都市の交通渋滞の要因として、自家用車に加えてバスやトラックの存在を指摘する声もある。現に、福岡市の都心部である博多駅や天神地区などではバスが頻繁に走行しており、「バスが多すぎることで渋滞を助長している」という意見も聞かれる。しかし、その前にこれらのバスの乗客が全て自家用車を利用するようになれば、都心部の渋滞がますます激しくなることを考えるべきであろう。今、単純計算で乗用車1台の長さが4m、バス1台の長さが10mと仮定して、バス1台に20人の乗客が乗っている状態と、1台に2人乗った乗用車が10台並んでいる状態を比較すると、渋滞の距離はバス1台が10mなのに対して、乗用車10台分だと4m×10台=40mと4倍にも伸びるのである。もちろん、そのバスに乗客がどの程度いるかによって状況は異なってくるものの、一般的に考えればバスの存在によって渋滞の悪化を食い止めていると見るのが自然であって、前述のような意見は自家用車の利用者によるエゴと捉えられても仕方がないのではあるまいか。また、トラックについても、業務交通としての必需性が高く、旅客輸送にも増してドア・ツー・ドア性が求められる貨物輸送の特性を考慮すれば、交通量を削減する余地は自家用車ほど多くはないと考えられる¹⁵⁾ことから、交通渋滞の緩和を目指すにはやはり自家用車の利用の抑制が最も重要であろう。

また、自動車と混雑に関係する問題として、「駐車」という観点も見逃せない。例えば、道路渋滞は一般に道路容

量の不足によるものと理解されているが、それに加えて駐車場の不足のために違法駐車や駐車スペースを探す車が渋滞に輪をかけているという側面もある。「多くの人は、疑いもなく『車は便利だ』と言うが、その便利さの前提はすべて『駐車』にかかっている」(上岡 [1994]) という指摘もあるように、駐車が困難になれば自動車の利便性は大きく削られるのである。現在でも都心部への通勤・通学には自動車の免許保持者でも公共交通を利用する傾向が強いが、これは都心部では駐車が困難であるからに他ならない。このことは、自動車利用から公共交通・自転車利用への転換を目指す上で、大きなヒントを提示しているといえるのではないかと。

(B) 環境

自動車もたらす環境悪化の問題としては、排気ガス、騒音、振動などがその代表的要因として挙げられる。特に排気ガスは、「地球温暖化」の原因物質として知られる二酸化炭素 (CO₂) をはじめとして、ディーゼル車からの排出が多く光化学スモッグや酸性雨の原因物質となる窒素酸化物 (NO_x)、さらには炭化水素 (HC) や粒子状物質 (PM) などという具合にさまざまな汚染物質を含んでおり、今日これらの汚染物質の排出規制がますます重要になってきている。

環境問題は前述の「混雑」の問題とは異なり、自動車の運転者や利用者に限らず、大気や水などを媒体として他の無関係な人々にも影響を与えるという側面を持っており、また地域的にも時として発生源から遠く離れた幅広い範囲で被害を及ぼすことがある。例えば、近年、ディーゼル車の排気ガスに発ガン性物質が含まれていることが明らかになり、特に大都市の幹線道路では沿道の住民への健康被害の影響が指摘されているほか、NO_x による酸性雨・酸性霧の被害では、首都圏から遠く離れた北関東などの山林で深刻な被害が出ていることが新聞記事などで知られている。

わが国で自動車交通と環境との関わりが注目され始めたのは公害問題が深刻化した1970年代頃からで、当初は排気ガスによる大気汚染や騒音、振動などのように、公害問題の一環として地域的な環境保全の観点から取り上げられることが多かった。だが、1990年代以降、CO₂の排出に伴う「地球温暖化」が注目されるようになってからは、地球規模のよりグローバルな環境問題として認識されるようになり、その重要性はますます大きくなっているといえよう。

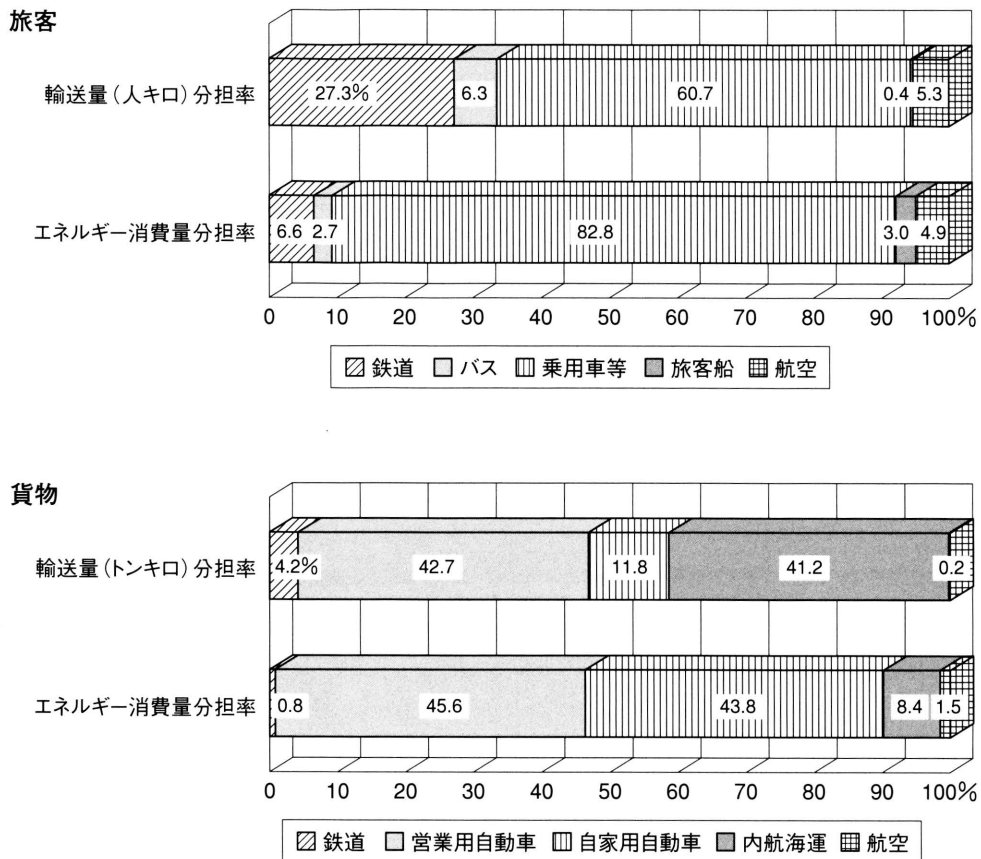
しかし、わが国の運輸部門の「地球温暖化」に対する取り組みは、基本的にはあくまでも自動車中心の交通体系の維持を前提とした施策に終始しており、また分野別・部門別の数値目標も掲げられていないなど、極めて不十分なものととどまっている。そのため、公共交通の充実や自転車

の利用促進など、環境を重視した交通体系の構築に積極的に取り組んでいる西欧諸国と比較して、大きく立ち遅れているのが実態である。これは、わが国では戦後一貫して自動車産業の影響力が大きく、環境改善のために自動車交通の抑制を図ろうにも、自動車産業をはじめ「自動車交通削減によって利益を損なわれる社会的集団の反対が強く、それらの要求に妥協」(白石 [2000]) せざるを得ないために、どうしても大胆な取り組みができないという背景がある。例えば、わが国では運輸部門での主要な施策として、「自動車の軽量化による燃費改善、ハイブリッドエンジンの導入」「電気自動車など低公害車の開発・導入」「道路整備、交通制御システムの整備および高度化」などのように技術的手法に頼る傾向が強いが、これらはいずれも小手先だけの対症療法に過ぎないものであり、実際には自動車の保有台数と交通量の増加によってその効果が帳消しになったばかりか、前節でも指摘した「RV車」などの普通車の増加に象徴されるように、環境保護への流れに逆行して自動車やエンジンが大型化するという動きもあって、こうした取り組みは事実上破綻しているのが現状である。そして、「貨物輸送における鉄道輸送等への誘導、トラック輸送効率の向上」「旅客輸送における公共交通の利用促進」については、政府の施策の中に一応含まれてはいるものの、現実にはただの「掛け声」だけに終わっていて、実効性を伴う具体的な取り組みがほとんど行われていないのが実情である。

こうした対応の遅れは「地球温暖化」の原因物質であるCO₂の排出量の増加という形で如実に現れている。近年のわが国でのCO₂排出量の推移を見ると、運輸部門は1990年から1998年の間で21.1%という大幅な増加となっており、排出量全体に占める運輸部門の割合も1990年の約19%から1998年の約22%へと年々高まっている¹⁶⁾など、産業・民生といった他の部門と比較しても対応の遅れが際立っている¹⁷⁾。1997年の京都議定書で定められた目標では、2010年の運輸部門でのCO₂排出量を1990年比で17%増に抑えることとされていたため、1998年時点で既にこの目標値を超えたことになり、京都議定書の目標は実質的に早くも有名無実となっているのである。

この「地球温暖化」に限らず、ディーゼル車に対する規制など他の問題にも当てはまることだが、わが国の環境問題への対応の中でもこと自動車にかかわる取り組みは総じて中途半端なものにとどまっているのが現状である。これは、自動車産業をはじめとする強力な政治的圧力によるところが大きく、そうした圧力が積極的な環境対策に取り組む上での大きな「壁」となっているように思われる。しかし、いくらわが国の基幹産業の一つとはいえ、自動車産業の保護を理由に運輸部門に限って環境対策を先送りするこ

《図表4》国内輸送機関の輸送量とエネルギー消費量の構成（平成10年度）



出典：平成12年度「運輸白書」

とは決して許されるものではなく、こうした「壁」を突破して、いかにして「大胆な取り組み」をできるだけ早い時期に実現させるかが、今や喫緊の課題といえよう。

(C) エネルギー

いうまでもないことだが、自動車のエネルギー燃料となる石油資源が有限である以上、自動車交通を考える上で資源・エネルギー問題はどうしても避けて通れないものである。もちろん、その最大の課題は石油をはじめとする資源・エネルギーの安定供給に関わることであるが、前項で述べた環境問題、とりわけ「地球温暖化」の問題も、元をたざせばエネルギーの消費に伴う問題であって、両者は互いに密接不可分な関係にあるといえるだろう。

本来、自動車は他の交通手段と比較して、資源・エネルギー利用の上で極めて非効率である。最近の技術革新によって自動車単体でのエネルギー効率率は次第に向上しているとはいえ、それでも鉄道と比較して「1人1km運ぶのに約6倍のエネルギーを必要とする」(天野・中川[1992])といわれている。上岡直見氏によれば、1ℓの石油で一人の人間を運ぶことができる距離は乗用車が平均14kmであるのに対して、新幹線では65km、大都市圏の電車だと165kmにもなるという(上岡[1992])。

《図表4》はわが国での交通機関別の輸送量とエネルギー消費量の相関関係を表したものである。これを見ると旅客部門の「乗用車等」や貨物部門の「自家用自動車」のエネルギー消費量は輸送量以上にその分担率が高く、公共交通である鉄道やバスと比較して輸送量の割にエネルギー効率が低いことが一目瞭然である。

自動車交通と石油消費との関わりからいえば、「1992年の数字では、自動車全体で7964万ℓのガソリン、軽油を使用しており、これは同年の石油製品消費量の35%にも達している。石油の3分の1以上を自動車がガブ飲みしていることになる」(久慈[1997])という事実が証明しているように、わが国の車社会は常に石油資源の大量安定供給を前提としている。しかも、わが国の石油資源は現在でもその約8割を政情不安の多い中東からの輸入に依存するという脆弱な構造の上に成り立っており、資源の枯渇可能性に加えて政治的要因から考えても、現在のように大量安定供給を基盤とする「クルマ万能社会」が今後も永続的に続くという確実な保証はないのである。

だが、それにもかかわらず、わが国における運輸部門のエネルギー消費は近年、右肩上がりでの伸びが続いている。資源エネルギー庁の「総合エネルギー統計」によると、運輸部門のエネルギー消費は1973年の第一次石油危機以降

の約10年間は微増ないし横ばいで推移してきたが、1980年代後半以降、円高による石油価格の安定や快適性・利便性を追求するライフスタイルの浸透によって自動車の利用が増加したことなどから、1986～1990年度で年平均5%、1990～1996年度でも同3%のペースで著しく増加し、その結果1996年のエネルギー消費は約9,500万kl（原油換算）と、1973年当時の約2倍にまで増えているのである。

このような運輸部門でのエネルギー消費の増加は、《図表4》でも分かるようにそのほとんどが自動車（とりわけ自家用車）の利用の増加に起因するものと考えられるが、これだけ自動車利用が増えた背景を国民の側から考えると、石油価格が低水準で安定していることに加えて、二度にわたる石油危機から長い年月が経ち、かつて盛んに言われていた「省エネルギー」の意識が国民の間で希薄になってきていることも関係しているように思われる。

もっとも、1990年に出された専門家の試算によると、これから毎年0.5%ほど石油の消費を減らしていくことができれば、石油の需給に万一不安が生じて、以前の石油危機のような大きな混乱は回避できるという。そしてこれは、交通部門では毎年1%程度の割合で自動車輸送を鉄道に転換すれば達成できる数値であり、決して非現実的な目標ではないはずである（上岡 [1992]）。しかし、そのような目標さえも立てられないのは、やはりエネルギー政策における政府の取り組みが「地球温暖化」への対応策と同様に、自動車交通の維持を前提とした内容にとどまっているためと考えられる。

例えば、1998年2月に旧通産省の諮問機関である総合エネルギー調査会需給部会で出された資料「省エネルギー対策の在り方」を見ると、運輸部門の省エネルギー対策の基本的考え方として「これまでのエネルギー消費の大幅な増大傾向を転換させるため、強力な対策を講じることが必要」であるとしつつも、具体策では「自動車を中心にエネルギー消費効率の向上を図る必要」「インフラ整備による間接的な省エネルギーへの誘導が必要」などのように、あくまでも自動車交通の枠内での取り組みを中心に据えており、鉄道など公共交通の整備や利用促進にはほとんど触れられていない¹⁸⁾。したがって、この程度の施策ではエネルギー消費の抑制もあまり期待できないだろう。

ところで、自動車によるエネルギー問題（さらには環境問題）への対策としては、わが国でも将来の石油資源の枯渇を見越して、電気自動車をはじめ、メチルアルコール、エチルアルコール、液化水素、太陽電池、燃料電池などのように石油等の化石燃料に頼らない、いわゆる「代替エネルギー」の研究・開発が早くから進められている。しかし、たいいてい場合は代替エネルギーの製造段階でより多くのエネルギーが消費されるために、結局は石油資源を直接利

用する方が効率的ということになり、代替エネルギーの大半はエネルギー消費の抑制には効果がないといわれる（上岡 [1992]）。また、電気自動車や天然ガス自動車のように関係段階で成功したものについても、実用性では既存の自動車に遠く及ばないのが現状であり、トヨタ自動車の「プリウス」のような「ハイブリッド車」を含めても、将来的にエネルギー問題の抜本的改善に向けた技術的展望が開けているとはいえない¹⁹⁾のが現状である。これらの現状を踏まえて上岡氏は、自動車メーカーが省エネルギーや環境の保全を考えるのであれば、代替エネルギーの開発よりも、むしろ既存の車のエンジンを小さくするか、あるいは車そのものを小さくする方がはるかに有効であると結論づけている（上岡 [1994]）。

なお、自動車と資源問題との関わりについては、エネルギー燃料としての石油資源のほかに、自動車の生産の際に原料として使われる資源についても考える必要がある。「燃料を代替エネルギーで補うとしても、自動車そのもののつくり方と使い方が変わらなければ、資源問題は解決しない。たとえば、自動車1台あたり銅が12kgも使われている。ニッケル、クロム、タングステン、コバルト、モリブデン、バナジウムなどの『レアメタル（希少金属）』も大量に使われ、アメリカより日本での消費量が多い資源もいくつかある。（中略）その希少金属はほとんどを輸入に頼り、しかも国際投機市場を介して購入されるため、供給や価格は不安定である。」（上岡 [1992]）

(D) 安全

自動車が引き起こす交通事故・交通安全の問題についても、死者数こそ増えてはいないものの、発生件数や負傷者数については前節の《図表1》に示した福岡市でのデータでも分かるように、今もなお増加傾向に歯止めがかかっておらず、この問題が解決どころかますます深刻化してきていることがうかがわれる。

わが国全体での道路交通事故の発生状況は、警察庁資料によると、1999年の数字で死傷者数が1,059,403人（一日当たり約2,902人）、発生件数が850,363件（同約2,330件）、死者数が9,006人（同約25人）となっている。これまでの推移を見ると、自動車の交通量が急激に伸びた1960年代に大幅な増加があつて「交通戦争」²⁰⁾と呼ばれるようになり、ピーク時の1970年には全国の死傷者数が997,861人、死者数も16,765人に達したが、その後1970年代には道路整備や信号機・横断歩道・歩道橋等の設置といった交通安全対策の進展によって発生件数・死傷者数ともに急速に減少している。ところが、1980年代以降は自動車交通量のより一層の増大に加えて、交通安全対策の行き詰まりもあつて死傷者数・発生件数が再び増加傾向を見せるように

なり、発生件数では1993年以降、また死傷者数でも1998年以降、1970年のピーク時の記録を超えて過去最悪を毎年更新している。また、死者数は近年には全体的に横ばい傾向が続いている²¹⁾ものの、依然として毎年9,000人以上を記録しているのが現状である。

なお、上に挙げた死傷者数などの数字については、「交通事故における死者とは、事故後24時間以内に死亡した場合をいっているものであり、二、三日後に死亡したとか、事故が原因で1ヶ月後に死亡したという場合は含まれていない。また、負傷者の中に数えられるのも警察が介入した場合のみであって、個人的な示談で済ませたり、傷が浅くて問題にしなかったものは含まれていない。そういうすべての数を含めれば、その数倍に達することは確実であろう」(藤本 [1974]) という指摘にあるように、警察庁による記録が全てではないという点には注意が必要であろう。

また、わが国の交通事故は諸外国にも増して「歩行者や自転車などの『外部者』を巻き込む事故が多いことが特徴で」、「自動車は歩行者、自転車利用者に対する殺害の道具となっている」(白石 [2000]) のが現状である。1998年の交通事故死者数のうち「歩行中」と「自転車乗用中」での犠牲者の合計は39.0%で、1970年の47.0%に比較すると低下しているが、それでもヨーロッパの先進国での30%程度、アメリカ、カナダでの20%以下という割合と比較すると高い水準にある。また、年齢別でも15歳以下の年少者と65歳以上の高齢者の割合が合計で37.9% (1998年) に上っており、犠牲者のうち自動車の使えない「交通弱者」が大きな割合を占めていることが分かる。つまり、自動車の運転者や同乗者のみならず、歩行者や自転車の運転者も巻き添えの形で常に大きな危険にさらされているというのが、わが国での長年にわたる道路交通の実態なのである。「私達は、こうした犠牲者の屍の上を走り抜けながら自動車の利便性を享受し、経済の繁栄を謳歌しているのである」(井上 [2000]) という指摘を、特に自家用車の運転者や利用者は真剣に受け止めねばならないだろう。

こうした交通事故の非人間性への批判や、肉親を失った遺族の悲しみを書き綴った著書や文献は今日では数限りなく見受けられる²²⁾。しかし、こうした交通事故の問題に対して、自家用車の利用を減らしてでも真剣に取り組もうという意識は、残念ながら人々の間では今のところまだ芽生えていないようである。これは多発する交通事故に対して人々が「日常茶飯事」として捉えるようになり²³⁾、特別な意識を持つことが少ない上に、実際に交通事故を起こしても犯罪としては罪が軽く、加害者が事の重大さを十分に認識することがないという点が背景にあるように思われる。

杉田聡氏は、こうした交通事故の場面で見られる人命軽視と、他の場面で見られる徹底した人命尊重の姿勢との間

に「異常なアンバランス」があると指摘した上で、「一方の涙ぐましいほどの人命尊重の努力と、他方、ことクルマに関して見られる極度の人命軽視——両者が同じ社会に共存できるということは、全く驚くべきことである。」(杉田 [1996]) と述べている。これに関連して最近の例を挙げると、死刑執行に対する報道との比較が考えられる。最近では死刑執行の度に新聞・テレビ等のマスコミで大きく報じられるようになり、死刑制度の存続に対する論議もしばしば行われているが、これは「日常茶飯事」である交通死亡事故の扱い方と比較すると極めて対照的に思われる。

最後に、車社会と安全との関わりについて、犯罪や治安の問題も併せて挙げておきたい。平成11年度「警察白書」によると、わが国における刑法犯の認知件数は戦後の混乱期である1949年(約160万件)以降、1973年(約120万件)までは総じて漸減傾向であったが、その後は現在に至るまで右肩上がりの増加傾向が続いており、1998年には200万件を突破している。これを自動車の保有台数の動向と比較すると、特に1973年以降、現在に至るまでの刑法犯の増加は、同じ時期の自動車の増加傾向とほぼ軌を一にしており、両者の間で密接な相関関係こそ認められないものの、自動車の普及と犯罪の増加は決して無関係ではないと考えられる。また、最近の研究では、「日本の大都市がアメリカの大都市よりも一般に治安が良いのは、移動の手段として公共交通を利用する人の比率が多いためである」という指摘も見受けられ、その理由として「公共交通を使う比率が多いということは、街路上に歩行者が多く、かりに犯罪を企てる者がいても人目につきやすいので、犯罪の実行が抑えられる。これに対して、アメリカの都市のように車が主な移動手段であると、人々は車外のできごとには無関心になり、犯罪が蔓延する余地が作り出される」(上岡 [1994]) という点が挙げられている。つまり、自動車のもつ「高速な移動手段で、かつ密室空間である」という特質のために、自動車の普及が犯罪の増加を助長しているという見方もできるわけである。

(E) 財源

わが国での自動車交通の増大を後押しした大きな要因として、「道路特定財源」を背景とした道路整備事業の著しい進展を抜きにはできない。

「道路特定財源」は原則として新規道路の建設のみに用途が限定されており、他の用途に廻すことが許されていない財源である。その主なものとしては、国税では1949年創設²⁴⁾の揮発油税(ガソリン税)を手始めに、1966年創設の石油ガス税、1971年創設の自動車重量税が、また地方税としては1956年創設の軽油引取税、1968年創設の自動車取得税などが制定されており²⁵⁾、その税収額は1996年度

《図表5》道路予算の具体的内訳（1996年度予算）

内訳		額(億円)	主な財源
特定財源	国費	32333	揮発油税・石油ガス税・自動車重量税など
	地方費	25242	軽油引取税・自動車取得税・譲与税など
	計	57575	
一般財源	国費	2250	国債など
	地方費	56814	地方債・補助金など
	計	59064	
財政投融资		27836	(日本道路公団の財源)
合計		144475	

の数字で《図表5》の通りとなっている。

「道路特定財源」はその内容からも分かるように、基本的には自動車の利用者に対して「受益者負担」を求めるといふ意味合いが強いが、逆にいえばこれによって道路の建設を無限に続けられることが財政上保証されているのである。つまり、「道路の整備→自動車の保有・利用の増加→税収の増加→道路の整備」という悪循環を通じて、道路の拡大再生産が際限なく続く仕組みになっているのである。

しかも、道路整備事業は「道路特定財源」のみによって賄われているのではなく、《図表5》に示すようにそれ以外の一般財源からも、地方費を中心に特定財源に匹敵する多額の手当が充当されている。これらの一般財源の中には国債・地方債などの起債で賄っている場合も多く、ただでさえ厳しい国財政・地方財政をさらに逼迫させているのである。さらに、日本道路公団が行う高速道路建設の財源として財政投融资も活用されており、こちらも将来への借金として重くのしかかることになる。建設費の多くを財政投融资に依存している²⁶⁾日本道路公団は「借金に次ぐ借金」によって累積債務が2000年度で既に25兆円を超えている状態にあり、しかも地方の赤字路線の建設によって債務はまだまだ増える勢いにあるなど、財政面では極めて危険な問題を抱えているのが実情である。

このように、わが国では「道路特定財源」をはじめとする手厚い財政的保護によって、戦後一貫して道路整備事業が公共事業全体の中で最大の比重を占めてきた²⁷⁾。しかし、この「道路特定財源」のように自動車の保有と利用にかかる税収を全て道路建設に投入するという考え方は、道路建設が国の経済成長に不可欠と考えられていて、なおかつ自動車による環境破壊や健康被害が大きな問題にもならなかった古い時代の遺産であって、自動車もたらす社会的問題が深刻化している現在では明らかに時代遅れといえよう。そして、その一方で鉄道をはじめとする公共交通に対してはあくまでも運賃収入のみで全ての費用を賄う「独立採算制」が求められ、公共交通の整備・拡充への国・地方の財政支援がままならない状況が現在に至るまで続いているのである。マスコミなどから批判の多い整備新幹線問題

についても、「年間10兆円近くある各種道路財源のうち、1割だけでも新幹線に回せば10年間で整備新幹線はすべて完成してしまう²⁸⁾」という指摘があるように、建設が遅々として進まないのは莫大な費用がかかるからではなく、道路整備と比較して財源が不十分であるからという理由に過ぎない。つまり、高速道路をはじめとする道路整備事業は、整備新幹線などの鉄道整備とは比べものにならないほど根の深い問題なのであって、財政問題との関わりから批判するのであれば、道路整備こそがその最大の対象にされるべきなのである²⁹⁾。

もっとも、「道路特定財源」の見直しに対しては、わが国でもこれまで度々検討されてはいるものの、その度に利権の維持を目指す自民党の道路族議員・建設官僚・ゼネコンの強い抵抗によって阻止されており、今後もこうした政治的な動きによって実現までには相当の困難が伴うことが予想される。しかし、西欧をはじめ海外では既に多くの国で自動車の保有と利用に対する費用負担を環境対策や公共交通の整備・運営に充当するという考え方が主流をなしてきているのである。また、《図表5》にあるような現在の道路整備への過大な投資規模を考えれば、その一部を公共交通の整備・運営や環境対策の充実に回しても、道路整備事業を大幅に縮小することで財政の立て直しとの両立が可能なはずである。わが国でも公共交通ネットワークの一層の充実によって自動車に過度に依存しない交通体系を目指すためにも、「道路特定財源」の廃止とともに「環境税」や「交通目的税」³⁰⁾などへの衣替えを早急に検討すべきではないかと考える。

(F) 公平

自動車、とりわけ自家用車(マイカー)の増加に伴うモータリゼーションの進展は、それに伴う公共交通サービスの衰退を通じて、貧困者、高齢者、年少者、身障者などのいわゆる「交通弱者」に対する移動の自由を奪うという形で社会的不平等の問題をもたらしている。自家用車(マイカー)を中心とする交通体系は、「持てる者」と「持たざる者」との間で移動の自由という面での不公平を拡大させ

る結果を招いており、家族による送迎や、福祉の一環として「交通弱者」に特化した交通サービス（スペシャル・トランスポート・サービス）の存在などを考慮しても、決して全ての人々に対する移動の自由が等しく保証できるものではない。逆にいえば、公共交通はそのような「交通弱者」も含めた全ての人々に自由な移動の機会を与えるという点で大きな役割を果たしており、その意味では公共交通の健全な発展は社会的公平を保証する上で必要不可欠な条件の一つであると考えられる。

公共交通の定義について、天野光三氏は「社会一般の不特定多数の市民が日常生活を営むために共通に利用することができ、かつそれが平等に保証されるべき基礎的な交通サービス」（天野 [1988]）と位置付けているが、この定義にある「平等に保証されるべき基礎的な交通サービス」の提供こそ、まさしく公共交通の重要な社会的意義の一つといえるだろう。

しかしながら、わが国では前述のように、自動車産業の育成や道路整備の充実などを通じて自動車の保有と利用を優遇する一方で、公共交通への積極的な行政支援・財政支援がほとんど行われてこなかったこともあって、地方部での鉄道路線・バス路線の廃止に象徴されるように、公共交通はそのサービス水準をますます低下させている。そのため、今日ではこうした自動車の普及と公共交通の衰退によって、「誰でも行きたいところに行ける」という移動の自由に対する社会的不平等の問題がますます拡大・深刻化しているように思われる。

このことに関連して、上岡直見氏は「交通は全ての人々が持つ固有の権利である」という考えに基づいて、「交通権」という考え方を提唱している。そして、交通権にかかわる基本的な原則として、「全ての人にとって、自発的な意志により自らが移動し、また財貨を移動させる自由が認められるべきである」「全ての人にとって、前項の自由を実現するために、適切な技術的手段が提供されるべきである」「各人が選択した移動手段によって、ほかの人びと（ほかの国も含めて）あるいは後世代の人びとの生存の機会を減少させたり、あるいは権利を侵害するような結果が生ずるならば、それを調整するシステムが存在するべきである」の3つを挙げた上で、自動車に拠っては決してこの3つの原則は満たされないと結論付けているのである（上岡 [1992]）。

この「交通権」という概念については、わが国ではまだ法律上で確立されてはいないが、フランスでは既に「交通基本法」が制定されており、法律上で「交通権」という概念が明文化されている。その中の「交通権に関する規程」の一部が上岡氏によって紹介されており、内容は以下の通りとなっている（上岡 [1994]）。

第一条 国内交通体系は、共同社会にとってもっとも有利な経済的及び社会的条件のもとに利用者の必要を満たさなければならない。この交通体系は、国内の統一と連帯、国防、経済的及び社会的発展、均衡ある国土整備ならびに国際交易、特にヨーロッパ内交易の発展に資するものとする。これらの必要は、全ての利用者の移動する権利、交通手段を選択する自由、ならびに財貨の輸送を自ら実施するか又はこの輸送を自己の選択する交通機関もしくは企業へ寄託するにあたって全ての利用者に認められる権利、を实效あるものにするための諸規程を実施することによって満たされる。

第二条 交通権の漸進の実施は、アクセス、サービスの質、運賃、共同社会の負担となる費用、特に公衆に開かれた交通手段の利用による費用にかんする合理的条件のもとでの利用者の移動を可能にする。この精神のもと、移動が制約されている人びとのために特別な措置がとられ得る。不利な社会的環境に置かれた人びと、特に島に住む人びと及び遠隔地もしくは本土の交通不便な地域に住む人びとは、彼らの状況に適した諸規程を設けることができる。交通権は、利用者の彼らに供されている交通手段及びその利用方法にかんする情報を受ける権利を含む。

このようにして、フランスでは法律上で「交通権」が確立されていることで、全ての人々に対して移動の自由が保証されるとともに、自動車利用の抑制や公共交通の整備・充実といった政策に対する拠りどころにもなっているのである。そして、上岡氏は、居住と移動の自由こそが自由経済の大前提であるとした上で、「だれもが公平に移動の自由を享受できるようなシステムを提供することこそ、政治の重要な課題ではないだろうか」（上岡 [1994]）と問題提起している。このことを踏まえれば、わが国でも移動の自由と社会的公平の観点から、このような「交通権」に類する権利の確立を図ることが極めて重要であると考えられるだろう。

Ⅲ 「脱クルマ社会論」の方向性と その実現手法

これまでに検証してきたように、現在の自動車、とりわけ自家用車を中心としたクルマ社会がさまざまな「宿命的問題」を抱え、しかもその性質がますます多様化・複雑化してきていることを考えれば、自動車中心の交通体系を維持する限り、これらの諸問題の根本的な解決は難しく、結

論として「自動車の保有・利用を抑制して、徒歩・自転車利用の促進や公共交通の充実を図るべきである」という目標がおのずと出てくるだろう。そして、そのためには、環境破壊や交通事故などのように深刻な被害が出ているにもかかわらず、人々のクルマ社会に対する「慣れ」によって問題意識・危機意識が希薄になっているという現状を改め、「人間と自然の生命性³¹⁾との関連で自動車について、目的設定と意識行動の決断が是非ともなされねばならない段階に至っている」(福留 [1998]) のも確かであろう。現に、わが国における「脱クルマ社会論」の多くは、細かな視点の違いこそあれ、基本的にはこうした方向性でほぼ一致しているように思われる。

しかし、このような「脱クルマ社会論」は、これまで再三にわたって提唱されてきているにもかかわらず、未だに実現への糸口がつかみきれていないことから分かるように、目標や方向性が明確であっても、理想論や観念論だけで実現できる性格のものではないことも確かである。したがって、実際にそれらの目標の実現を目指すためには、多種多様に存在する解決手法の中から実際にどのような手段が有効で、またどのような手段が現実的かということを具体的に考えていく必要がある。

例えば、「脱クルマ社会論」の代表的な論者である上岡直見氏は、自動車の利用者に経済的な費用負担をかけても自動車の保有と利用の削減にはつながらず、問題解決には意味がないとして、「交通と環境あるいは安全の問題に対して経済的な制御は無効であり、あくまで物理的な直接規制によるしかない」「総量規制こそ、最も少ない費用で環境やエネルギー問題の改善がはかれるのである」(上岡 [1994]) と述べている。だが、こうした施策は理想である反面、現実的に社会的合意を得るには極めて困難であって、少なくともわが国では即座に実現可能な施策であると到底考えられないのも事実である。

確かに、筆者としても自動車の直接規制・総量規制のものには基本的に賛成であって、将来的には自動車の保有台数はもとより、ガソリン・軽油等の燃料消費量や自動車の生産台数なども含めて直接制限することにより、自動車の利用を強制的に削減する施策こそが最も理想であると考ええる。しかし、このような直接規制・総量規制はあくまでも長期的な視野での「最終目標」に位置づけるべき性格のものであって、その「最終目標」に到達するまでの具体的な道筋をどのようにつけていくのかについても併せて考えることが極めて重要であるように思われる。「脱クルマ社会論」の中には、自動車中心の交通体系を改め、クルマ社会からの脱却を図るための手段として、即座に実現することの難しい「最終目標」だけを声高に強調するような論調が往々にして見受けられるが、そのような考え方の中には

実現までの現実的なプロセスが十分に検討されていないなど、説得力に欠けるものも少なくないように思われる。

筆者としては、まず「道路特定財源」をはじめとする自動車交通への優遇策の縮小とともに公共交通の整備・運営に対する行政支援・財政支援の充実を図るのを皮切りに、次の段階で自動車、とりわけ自家用車の利用者への経済的な費用負担の強化を図り、その費用を公共交通の整備や環境施策等のより一層の充実に充てるという具合に、政治的・社会的合意が得られやすい施策から段階的・複合的に取り組むのが現実的にも好ましいと考える。自家用車の利用を野放しにして先に公共交通の整備・充実を図るという考え方に対しては、「『規制』という抵抗を避けて、公共交通を利用しやすくするといった『誘導』に逃げを求めても、問題をますます先送りするだけ」(上岡 [1994]) という否定的な考え方もあるが、自家用車の利用を不便にするからには、その受け皿となる公共交通の充実が先行して行われることが望ましく、その意味では、次の段階での明確な目標(経済的負担や規制の強化など)さえあれば、誘導は必ずしも「逃げ」ではなく、逆に「規制への布石」といった前向きな捉え方もできるのではないだろうか。

以上、「脱クルマ社会論」の方向性や実現手法を中心に簡単に述べてきたが、本稿では「脱クルマ社会論」そのものに対する詳細な分析を行うには至らなかったこともあり、その「有効性」や「実現可能性」なども含めて、この分野に関する議論の余地は少なくないように思われる。これらについては今後の継続的な研究課題として、次の機会により具体的な考察を進めていきたい。

主要参考文献

- 1) 天野光三編『都市交通のはなし I』技報堂出版、1985年
- 2) 天野光三編『都市の公共交通—よりよい都市動脈をつくる—』技報堂出版、1988年
- 3) 天野光三、中川大編『都市の交通を考える [より豊かなまちをめざして]』技報堂出版、1992年
- 4) 井上信昭「21世紀の都市交通を考える」『URC都市科学』第44号、(財)福岡都市科学研究所、2000年
- 5) 宇沢弘文著『自動車の社会的費用』岩波新書、1974年
- 6) 岡並木「都市交通政策の課題」『都市問題研究』第35巻第12号、都市問題研究会、1983年
- 7) 岡並木「公共交通の歴史と新たな役割」(ふるさとバス白書検討委員会編著『ふるさとバス白書』技報堂出版、1992年所収)
- 8) 岡崎宏司著『自動車の危機』筑摩書房、1994年
- 9) 上岡直見著『交通のエコロジー』学陽書房、1992年
- 10) 上岡直見著『乗客の書いた交通論』北斗出版、1994年
- 11) 上岡直見著『脱クルマ入門』北斗出版、1998年
- 12) 久慈力著『これでいいのか高速道路』緑風出版、1997年
- 13) 佐藤光房著『遺された親たち』あすなろ社、1992年
- 14) 白石忠夫編著『世界は脱クルマ社会へ』緑風出版、2000年
- 15) 杉田聡著『野蛮なクルマ社会』北斗出版、1993年

- 16) 杉田聡著『クルマが優しくなるために』筑摩書房, 1996年
- 17) 西村肇著『裁かれる自動車』中央公論社, 1976年
- 18) 福留久大「自動車文明と生活文化—くるま社会からの脱却—」『経済学研究』第64巻第5・6号, 九州大学経済学会, 1998年
- 19) 福留久大「公共交通の今日的課題—交通の効率性と生命性」(ふるさとバス白書検討委員会編著『ふるさとバス白書』技報堂出版, 1992年所収)
- 20) 藤本浩之輔著『子どもの遊び空間』日本放送出版協会, 1974年
- 21) 二木雄策著『交通死—命はあがなえるか』岩波書店, 1997年
- 22) 湯川利和著『マイカー—亡国論』三一書房, 1968年
- 23) J.Pucher and C.Lefevre, The Urban Transport Crisis; in Europe and North America, Macmillian Press Ltd., 1996 (木谷直俊, 内田信行, 山本雄吾, 西村弘訳『都市交通の危機』白桃書房, 1999年)

注

- 1) 「自動車」「乗用車」「自家用車」などの用語は混同して用いられることもあるが、一般に「自動車」は乗用車にバス・トラック等も含めた自動車全般を指すものとして、また「乗用車」は営業用乗用車(タクシー等)と自家用乗用車(マイカー)の総称として用いられることが多い。本稿では基本的に「自動車」および「乗用車」は上記の意味で、また「自家用車」「マイカー」は個人が保有する私的利用のための自家用乗用車を指すものとして用いることとする。
- 2) 「車」や「クルマ」といった用語は、広義ではバイクや自転車なども含めて、車輪を用いた全ての乗り物が当てはまるとも考えられるが、一般に「脱クルマ社会論」の文献などでは、自動車もしくは自家用車を象徴する意味で用いられている場合が多い。以下、本稿でも基本的にこの意味で「クルマ社会」という用語を用いる。
- 3) 本稿では、現在の自家用車を中心とした交通体系の問題点を取り上げ、その見直しやクルマ社会からの脱却の必要性などを主張した議論を総称する意味でこの用語を用いる。これに関する文献は枚挙に暇がないが、古くは湯川 [1968], 宇沢 [1974], 西村 [1976] などが挙げられる。また、最近の文献としては、例えば上岡 [1992] [1994] [1998], 杉田 [1993] [1996], 白石 [2000] などがある。
- 4) この用語は単に自動車の保有と利用の増大のみならず、家庭における自家用車の普及、大衆化といった現象を指す場合や、さらには自動車関連産業の発展・隆盛なども含めて指す場合もある。なお、本稿では「自家用車の普及、大衆化」を指すものとして用いる。
- 5) 例えば、平成12年度「運輸白書」によると、わが国全体の自動車保有台数は1975年度に3,000万台弱だったのが1995年度には7,000万台を超え、さらに1999年度には約7,450万台に到達している。また、自動車の総走行距離(台キロ)は1971年度に2,430億kmだったのが1989年度には5,000億kmを超え、1997年度には6,150億kmに増加、運輸全体に占める自動車の分担率も旅客輸送(人キロベース)で1972年度の51%から1996年度の60%へと増えている。
- 6) もちろん、乗用車の中には営業用乗用車(タクシー等)も含まれるが、《図表3》に示すようにタクシーの利用が減少傾向にあることを考慮すれば、増加分はそのほとんどが自家用乗用車(マイカー)と考えて差し支えないものとする。
- 7) いわゆる「3ナンバー」の車を指す。なお、小型車とは主に「5(7)ナンバー」の車のことである。
- 8) その後1992年4月には4.5%、1994年4月には通常の消費税率(当時3%)へと段階的に減税されている。
- 9) パーソントリップ調査では、出発地から目的地までの1回の移動を「1トリップ」と定義している。また、1トリップの中で利用した複数の交通手段の中から一つを取り出して「代表交通手段」と定義しており、その優先順位は鉄道、バス、自動車、二輪車、徒歩の順に定められている。なお、代表交通手段以外で利用された交通手段は「端末交通手段」と呼ばれる。
- 10) もっとも、この《図表3》では代表交通手段を除いた端末交通手段については考慮されていないので、例えば駅に自家用車を駐車して鉄道等へ乗り継ぐケース(いわゆるパーク・アンド・ライド)や、自宅から駅まで家族に送迎してもらうケース(いわゆるキス・アンド・ライド)なども含めれば自家用車の利用はさらに増えるものと考えられる。
- 11) 同氏は車社会の見直しによる自動車の直接規制と鉄道の積極的活用を提案している「脱クルマ社会論」の代表的な論者だが、「上岡」と「直見」は大分県のJR九州日豊本線に隣接の形で実在する駅名であり、これに因んだペンネームと考えられる。ちなみに、この両駅を含む佐伯～延岡間は幹線にありながら普通列車が一日僅か5往復(2002年1月現在)しか運転されない典型的なローカル区間であり、筆者の推測に過ぎないが、このペンネームには地方部の鉄道交通が抱える問題点を象徴的に表す意味合いとともに、鉄道復権への強い願いが込められているように思えてならない。
- 12) 例えば上岡氏は、公共交通の混雑現象の原因として、わが国の戦後の公共交通に対する投資が不十分であったことを挙げて、混雑は「交通政策の誤り」の結果であると指摘している(上岡 [1994])。
- 13) 1984年当時の試算による。
- 14) 詳細は(E)財源のところでも取り上げる。
- 15) もっとも、長期的には都市内における「路面貨物列車」など、軌道系交通手段による対応も考えられる(上岡 [1992])。
- 16) もちろん、交通部門のCO₂排出量には鉄道や航空など他の交通機関も含まれるが、交通機関別のCO₂排出量の割合は自動車のみで9割近くを占めており、さらに自家用車が全体の過半数を占めていることを考えれば、交通部門におけるCO₂排出量の増加は自動車(自家用車)の保有台数・交通量の増大やその対策の遅れがほぼそのまま反映されていると考えて差し支えないだろう。
- 17) 産業部門のエネルギー消費やCO₂排出量の伸びが低いのは、もちろん産業界の努力の成果とも考えられるが、それよりもむしろ不況が長期にわたって続いているという要因の方が大きいという見方もある(白石 [2000])。
- 18) 僅かに「近距離の移動手段を自動車から自転車・徒歩に転換するなど国民のライフスタイルの変革が必要」と触れられている程度である。
- 19) 上岡 [1998] の第7章では、「プリウス」の環境・エネルギー面での効果が実際にはほとんどないことが指摘されている。
- 20) 評論家の塩田丸男氏によれば、交通事故死者が警察庁調査で12,000人を超えた1960年代前半の頃からこの言葉が使われるようになったという(福留 [1992])。
- 21) 交通事故の発生件数や負傷者数の増加にもかかわらず、死者数がここ数年で減少傾向にある原因としては、死亡事故率の低い車両相互事故、特に追突事故の発生件数が大幅に増加している一方で、死亡事故率が高い人対車両事故発生件数が減少していること、低速で走行する車両の事故が増加し、高速で走行する車両の事故が減少していること、シートベルト着用率が上昇し事故の被害が軽減されていることなどが考えられる(平成11年度「警察白書」より)。

- 22) 最近のものとしては、例えば佐藤 [1992] 杉田 [1996] 二木 [1997] などがある。
- 23) 杉田聡氏は、人々が交通事故を「日常茶飯事」としてとらえるようになった原因の一つとしてマスメディアの報道姿勢を指摘しており、「罪のない人びとの命が、とくに弱者の命が異常な規模で奪われつづけているというのに、お定まりの事実報道をくりかえすだけで、事の異常さおよび人命棄損の根本原因にふみこんで論ずる姿勢がまったくない。」(杉田 [1996]) と批判している。
- 24) 道路特定財源になったのは1954年からである。
- 25) このうち、自動車重量税は道路整備の充当分が8割となっているが、それ以外は基本的に全額が道路整備に充当される。
- 26) 日本道路公団の2002年度資金計画では、「収入の部」のうち39.6%にあたる2兆1,180億円を財政投融资資金で賄うことになっている。
- 27) わが国の公共事業に占める道路整備のシェアは概ね約3割で推移しており、例えば1998年度当初予算案（政府案）での公共事業費では道路整備が30.1%を占めている。
- 28) 三菱総合研究所相談役の牧野昇氏の指摘による。
- 29) わが国の高速道路の現状を批判した文献としては、例えば久慈 [1997] などがある。
- 30) 公共交通の整備・運営の財源に充てられる税金として代表的な事例としては、フランスの「都市交通税」やドイツの「鋳油税」などがある。詳細は岡 [1983] [1992] を参照。
- 31) 「生命性」概念についての詳細は、福留 [1992] を参照。