

自動車を巡る社会哲学的論考

～「かしこい」クルマの使い方を考える～

本稿では、自家用車／クルマは、フランス革命・産業革命に端を発する「近代」を象徴する存在であることを経済学的側面、社会学的側面、政治学的側面から論証し、その上で、その社会的デメリットを最小化しつつその社会的メリットを最大限に引き出すためには、そのデメリットの存在を徹底的に認識した上で、そのクルマと「かしこく」つきあっていくための社会的努力を実践し続けていくことが不可欠である事を指摘するものである。

In this paper, it was discussed based on economics, sociology and politics that automobile is an entity that symbolizes modernism originated in French Revolution and Industrial Revolution. It was also discussed that social efforts to get along with automobile based on thorough recognition of the demerits, is indispensable for maximizing merits of automobile and minimizing demerits of it.

東京工業大学 藤井 聡

自家用車，すなわち，いわゆる「クルマ」という存在は，様々な移動の自由と利便を，そして，かつては誰もが享受することができなかった「走る喜び」なるものを我々にもたらしたと同時に，我々の社会全体にも最も重要な基幹産業の一つとして大きな経済発展をもたらした．ただしその一方で，交通事故や渋滞，大気汚染・温暖化ガスの排出などの種々の問題が生ずるところとなっていることもまた，しばしば指摘される場所となっている．つまり，クルマとは莫大な利益を我々にもたらしたことと引き替えに，様々な社会的な費用^{1), 2)}もまた同時にもたらしたのである．

こうした大きな“恩恵”と共に強烈な“副作用”を同時にもたらした，いわば“劇薬”とでも言い得る存在であるところの「クルマ」と，我々はいま現在「かしこく」つきあっていると言えるのであろうか．もしそうではないとするなら，我々はいかにすれば，その劇薬たるクルマと「かしこく」つきあうことが出来るのであろうか．

本稿は，この問題について，すなわち，かしこい「クルマ」の使い方を考えることを目途とした一つの小論である．その論考においては，既往のいくつかの研究に加えて，本稿の副題と同名の今回の本特集に掲載された各種の原稿を踏まえつつ，クルマという存在がもつ多面的な側面を一つ一つ考えていくこととしたい．

そしてそれと同時に，それらの多面的な存在を統一的に解釈するために「クルマ」という存在が生まれた時代背景そのものを，長期的・世界史的な視座から眺めることとしたい．

言うまでもなく、クルマという存在が生まれた時代背景とは「近代」(modern)という時代なのであり、その時代を決定的に特徴付けているのは、経済上の自由主義や政治上の民主主義等の複合的な社会思想様式である「近代主義」(modernism)である。「クルマ」に関わる問題に接近し、その処方箋を案出するためには、近代とは、そして、近代主義とは一体何であるのかを考えることを避けて通ることはできない。なぜなら、本稿の作業を通じて確認していくように、「クルマ」という存在は、近代特有の社会思想様式である近代主義の諸相を全て兼ね備えた、近代を象徴する、「近代の申し子」とも言うべき存在だからである。

本稿ではこうした見通しの下、近代とは一体どのような社会的現象であるのかを簡潔に描写することから始めることとしたい。

1. 「近代」という社会的現象

世界史的に考えれば、我々のこの現代は「近代」に位置している¹⁾。ここに「近代」が何であるかは「近代以前」が何であったのかを一瞥することで明瞭に把握することができる。近代以前、いわゆる、「中世」の封建社会は、欧州においても日本においてもいわゆる「国民国家」(nation state : 国府)²⁾は明瞭に存在してはおらず、「自由主義経済」も発達しておらず、産業も社会も「機械化」されていなかった。ところが、現代の状況を勘案すれば、それらが全て存在していることは容易に理解できるであろう。現代のおおよその国家は「国民国家」なのであり、それらの国民国家の大半が「自由主義経済」を標榜しており、そして、おおよその先進国と呼ばれる国民国家の産業と社会は「機械化」されている³⁾。

この中世と近代の本質的相違は、世界史的に言うならば、おおよそ時を同じくして生じた「産業革命」と「フランス革命」の両革命によってもたらされたのだという点は、社会哲学、経済学、社会学、政治学などの種々の文脈の中で、様々な論者によって陰に陽に指摘されてきたところである^{3), 4), 5), 6), 7), 8), 9), 10)}。

(1) 産業革命による近代化

まず産業革命は、直接的には様々な生産の「機械化」をもたらすと共に、人々の労働形態を一変させたものであった。産業革命は、産業革命以前の農村に暮らしていた第一次産業に従事する人々より構成されていた地縁に基づく伝統的な地域共同体(=地域コミュニティ)から、彼ら一人ひとりを遊離させ、(資本家との対で定義される)「労働者」へと変質させていった⁹⁾。そして地域コミュニティから遊離した「労働者」は、新しく職業集団等の非地縁型、都市型のコミュニティを形成すると共に¹¹⁾、産業革命により生産される商品の売買をまかなう市場における「消費者」の顔を持つに至った¹²⁾。そしてさらには、その消費者達は、過剰な工場生産商品群と過剰な「宣伝」に曝され、例えば洗濯機や掃除機、そして「自家用車」、すなわち「クルマ」に代表される種々の機械化製品によって、種々の日常

的活動の一つ一つを「機械化」していったのである^{9), 12)}.

そして、産業革命の生産過程の機械化は、いうまでもなく種々の商品の大量生産をもたらした。そして、それは国家内、ならびに、国家間の交易の形を大きく変質させ、“自由主義経済”の成立を大きく促し⁷⁾、今日の「グローバル経済」の萌芽を生み出すこととなったのであった³⁾。

(2) フランス革命による近代化

一方、政治的な側面から「近代化」は、「フランス革命」に代表される「民主化」の流れを意味するものである^{5), 8), 10)}。この「民主化」の流れは、上述の産業革命が及ぼした影響と歩調をあわせつつ進行している近代という世界史的現象におけるもう一つの決定的要素である。ここでは、フランス革命が及ぼした世界史的な影響を、バークの「フランス革命の省察⁴⁾」を主たる手がかりとして簡潔に描写することとしたい。

フランス革命以前、古代ギリシャの時代から「統治」は一部の階級の仕事であった¹³⁾。ただし、その仕事に従事する人々と統治される人々との間の距離は、千年以上の年月を経て、徐々に縮められていった⁴⁾。その距離の縮小は、統治者側の権威と権力の連続的な緩やかな低下と、非統治者側の権力の連続的な緩やかな上昇とによるものであった⁴⁾。しかし、緩やかな連続的な両者の距離の縮小は、ある日突然、不連続的に逆転するという事件が生じた。それが、フランス革命である。少なくとも戦後日本では、フランス革命は自由・平等・博愛をもたらした崇高なるものとして描写されることが少なくはないようにも見受けられるが、その暴力的側面が同時代人の英国人バークによって鋭く描写されている事実は、政治哲学史上極めて著名な事実である。彼は、フランス革命によってそれまでに統治者が培ってきた様々な美德が、瞬時にして破壊されていった様子を克明に描写している⁴⁾。

さて、このフランス革命によって、一般の人々は、自由と権利と平等を獲得し、また、マクロに言うなら「統治権」を獲得するに至った。これこそが、「民主化」という言葉の内実であるが、その民主化はその後、フランスのみならず共産主義を標榜したロシア革命¹³⁾を経て、現代に至るまで様々な国民国家に拡散していくに至っている¹⁴⁾。ただし、この「民主化」は、バークが指摘した通りフランス革命そのものが美德を破壊したことに象徴されるように、様々な地域で様々な弊害をもたらしてきた。例えば、民主化によってもたらされた平等が人々の本質的な不安を喚起し、人々の幸福を奪っている様子がキルケゴール⁵⁾によって、統治権を獲得した「大衆」が様々な伝統に胚胎する美德の一つ一つを破壊していく様子がオルテガ¹⁴⁾によってそれぞれ描写されている。そして、そうした描写は現代においても日本国内外において繰り返しなされているところである^{15), 16)}。すなわち、民主化は、一人ひとりの人民に、自由と権利と平等と幾ばくかの統治権をもたらしたのであるが、人々はその統治権を当該地域と当該の国家を「改善」する方向には必ずしも活用せず、むしろそれらを「改悪」するとでも言わざるを得ない様な方向に「私的濫用している」というのが実態なのだという点が、一貫して警告され続けているのである。

(3) 近代という現象

そしてこの民主化の流れは、産業革命がもたらした様々な経済的、社会的な変革の流れと相まって、両者は相乗効果的に互いが互いを強めながら、その流れを加速化させている。産業革命以前では、人々は地域コミュニティに埋め込まれた存在であり、自由や権利を行使する条件が整っていなかった一方で、労働者化した「近代的個人」は、当該のコミュニティから遊離した存在になりおおせていたのであり、自由や権利を容易に行使することが可能だったのである。逆に、自由と権利を携えた「近代的個人」は、市場に出回る商品を“自由”に購入する“権利”を持っているのであり、自由主義経済を成立させるために不可欠な「消費者」として容易に振る舞うことが可能な存在になりおおせていたのである。

——以上、至極簡単にではあるが、近代という現象を社会的、経済的、政治的な側面から描写したが、それらを改めてまとめて記述するなら、それは次のようになる。すなわち近代とは、

「一人ひとりの人々が、伝統的な地縁コミュニティから遊離し、資本家に対する“労働者”という存在、市場における“消費者”という存在になり、かつ、自らの生活を“機械化”しつつ、民主的な国民国家を支え、自由主義経済の発展に必要な労働力と消費行動を提供する一方で、地域コミュニティは希釈化し、そこに胚胎していた伝統的な美德が蕩尽され、その挙げ句に（存在論的な⁵⁾）不安に苛まれ、人間性が疎外³⁾、⁷⁾、⁹⁾ されている」

という政治社会経済の歴史的社会的現象そのものを意味するものなのである。

つまりは、近代は人々に様々な利便や自由や平等をもたらした一方で、地域社会からコミュニティや伝統的美徳を、そして、一人ひとりから安心、ひいては主観的な幸福を剥奪したという、清濁併せ持つ「劇薬」の様なものだったのである。

我々は、この近代たる「劇薬」を、上手に使いこなしているのでしょうか、それともその毒に冒されてしまっているのでしょうか。

その答えを、近代という「劇薬」の中でもとりわけ代表的なものに考察を加えることを通じて、考えてみることにしたい。本稿が論考の対象とする「代表的な劇薬」、言うまでもなくそれは、クルマ、である。

2. 近代の象徴たるクルマ

近代を論ずるにあたって、クルマほどに秀逸な商品はまたとない⁵⁾。以下、上述した近代のいくつかの重要な側面毎に、クルマという存在が我々の社会においてどの様な意味を持つ存在であるのかを論ずることとしたい。ここではまず、経済的側面である「近代経済」、社会的側面である「消費社会」、政治的側面である「自由と平等」の3つの側面から、クルマという存在を考えることにしたい。

(1) 「近代経済」を支えるクルマ（経済学的側面）

近代以降の自由主義経済の最大の特徴は、その規模の大きさにある。近代以前の経済と近代以降の経済とでは、その市場で取引される財とサービスの大きさには比較しがたい程の差が存在している。そして、この経済の規模の点においてまさに自動車産業は近代経済の特徴たる巨大さを携えている。高田¹⁷⁾が指摘するように、我が国の自動車そのものの生産額だけでも約 20 兆円にのぼる。これは国家予算（約 80 兆円）に比すれば低い水準であるものの、その差は“桁違い”とは文字通り言えないという点は特筆すべきであろう。そして、産業革命によって生み出された「労働者」に関していっても、同じく高田¹⁷⁾が指摘するように、日本の全就業人口の実に 7.8%が自動車関連産業の労働者なのである。これらのデータは、自動車産業が間違いなく産業革命によってもたらされた自由主義経済を基調とする「近代経済」を構成する最大の中心的な産業の一つであることを意味している。

(2) クルマに象徴される「消費社会」（社会学的側面）

近代経済の重要な特徴の一つが、高度な消費社会である。近代的消費社会の重要な特徴の一つは、言うまでもなく近代的産業によって供給される“大量生産品”を“大量消費する”というところにある。クルマの大量消費とはすなわち、大量の普通の人々がクルマを購入するという事、すなわち、「クルマの大衆化」を意味するものである。歴史的には、20 世紀初頭の「T型フォード」の開発によってクルマも大衆化されることとなったが、我が国においても、第二次大戦後急激にクルマが大衆化し、クルマが「大量消費」されるようになっていく様子が高田¹⁷⁾によつて的確に報告されている。

さらに、近代的消費社会の第二の重要な特徴は、一人ひとりの暮らしの中で「消費者」としての役割が大きなものとなる、というものである¹²⁾。いわゆる公的な社会に暮らす公民は、かならずしも消費のみを行うために生きているのではない。生産に携わり、教育に携わり、隣人との社交を営む。しかし、近代社会の重要な特徴は、「消費」という特定の活動の、生産、教育、社交といった諸活動に比する日常生活全体における役割が相対的に向上していくという点にある。クルマの大衆化はまさに、そうした傾向を促進するものであった。なぜなら、多くの一般の人々にとって、月給の何ヶ月分（場合によっては何年分）にも相当するクルマの購入費用を、それも生涯の中で定期的に捻出し続けていくことは決して容易ならざるものである。しかも、住宅や特殊な宝石などを除けば、クルマ程に出費のかさむ商品はないとも言えるであろう。事実、クルマを購入しなければ、一生涯で実に何千万円もの収入を他の活動に配分することができるということが報告されているが¹⁸⁾、このことは、何千万円分もの活動が、「クルマという商品の消費」に配分されることを意味している。この点においても、クルマとはまさに近代を象徴する商品と言えそうである。

近代的消費社会を特徴づける第三の重要な特徴は、上記の様な消費行動が駆動しているのは、生活の利便を追求するという動機よりはむしろ、「蓄積した財の蕩尽することに得られる快樂（＝娯楽）を追求する動機」や虚栄心に代表される「他者との差異化／差別化を追求する動機」にある、としばしば指摘されている点にある¹²⁾。そしてこの特徴故に、近

代的消費行動は無制限な拡大の一途を辿ることとなり、上述のように、人々における日常生活内の生産や教育や社交の相対的重要性の低下をもたらすこととなる。このように消費行動が無制限に拡大していくのは、利便性の追求には自ずと限界があるものの、快楽や差異化の追求には限界など存在しないからである¹⁶⁾。

ここで谷口¹⁹⁾は、モータリゼーション初期においては、「機能性」を重視した自動車宣伝が行われていた一方で、現代に近づくにつれて、娯楽的要素や虚栄的要素が強調されていた様子を報告しているが、この報告は「クルマ」という商品が典型的な近代的消費財であることを示唆している。同様の傾向は、西村²⁰⁾による、(クルマの所有者が自らが満足行くように自ら改造して作り上げる)「改造車」が時代を経るにつれて増加してきたという報告からも読み取ることができる。改造車とはまさに、クルマという存在を娯楽のための「おもちゃ」と見なす傾向を象徴するものなのであり、それが時代を経るにつれて拡大しつつあるということは、上述のボードリヤールの近代的消費社会の進行がクルマを巡って大きく進行してきたことの証左と言えるであろう。

この様に、クルマは近代的消費財としての要件を全て兼ね備えたものなのである。むしろ、その価格の高さや大衆化の程度を踏まえれば、近代的消費財を代表する最も象徴的な存在がクルマなのだと言っても差し支えないであろう。

(3) クルマによって保証された「自由と平等」(政治学的側面)

近代の政治的な重要な特徴は、前近代において一人ひとりの人民が必ずしも所持していなかった“自由”と“平等”を手に入れたという点にある。例えば中世の江戸時代には、人々の移動は関所等によって制限されていたし、社会全体の富は一部の統治者階級に集中し、平等とは決して言えない社会状況であった。事実、高田¹⁷⁾が論じているように、日本社会の近代化が今日ほど進行していなかった明治や大正の時代には、「クルマ」とは特定の富豪のみが、「みせかけの消費」のために、例えば「成功の証」として購入するようなものであった。ところが、時代を経るにつれてモータリゼーションが進行し、クルマは大衆化していった。この大衆化は文字通り「平等化」を意味するものである。こうした平等化は平均的な人々の経済水準の向上に裏付けられたものである。ここで、近代化によって生まれた「労働者」の政治的地位が極めて低い水準であるなら⁹⁾、その所得も限定的な水準に留まらざるを得ないのであるから、畢竟、クルマの大衆化、平等化は、一般の労働者の政治的地位の向上に裏打ちされたものであることが分かる。

そしてクルマは、近代社会における「自由の象徴」とも言える存在である。かつて人々の移動の自由は極めて制限されていた。上述の様に江戸時代には移動の自由は庶民には認められていなかったし、明治時代以降においても人々が移動できる場所や時間は電車やバスの整備水準に大きく制限されていた。ところがモータリゼーション以降、それまでは時間的空間的に「離散的」にしか選択できなかった移動上の選択肢を、「連続的」に選択できるようになった。すなわち、道路が整備されている限りにおいては、クルマさえあれば、いつでも、どこからでも、どこへでも、「自由」に移動することができるようになったので

ある。しかも、クルマの中には、電車はバスの車両のような公共空間ではなく、あくまでも私的な空間である。温度の調整も音楽も内装も、各々の「自由」にできる。そして、西村が指摘するように、内装ばかりではなく、法制度の限界に至るまで何もかもを「自由」に“改造”することすら可能である。そして場合によっては、その法制度の限界を超越するところにまで「自由」な改造が進められ、そうした超法規的行為を行うことがさながら「権利」であるかの様に認識する人々が存在している様子が、西村によって記述されている²⁰⁾。事実、学術的には、自動車に対するイメージについての既往の心理学研究にて「自由」が人々が主観的に抱く中核的イメージの一つであることも示されているところである²¹⁾。

すなわち、近代に住まう我々は、クルマによって、こうした抜本的に拡大した移動の「自由」を、「平等」に享受しているのである。逆に言うなら、近代における民主化によってもたらされた自由と平等を、人々が存分に行使することを具現化せしめたのが、クルマという存在だったのだと言い得るのである。

3. 劇薬としてのクルマがもたらした帰結

この様に、クルマの存在は我々の経済的近代化を大きく発展させる主要な原動力となり、それを通じて我々の社会を消費社会化し、かつ、その近代化を大きく展開させた。そして、近代における民主化によって人々に与えられた「自由」と「平等」を、存分に私的な日常生活の中で享受させることに成功したのである。そしてそれを通じて、それまでに人々が手にすることが出来なかった様々な「娯楽」ひいては「快楽」と、それまでには存在しなかった様々なタイプの「優越感」を満悦しうる契機を人々に提供したのである。

しかし、先にも述べたように、クルマはこのような様々な、人々や社会を駆り立てていく種々の帰結をもたらしたのみではなく、様々な予期せざる帰結を、我々一人ひとりの人間と社会、そして、自然環境にもたらした“劇薬”でもあったのである。

ここでは、それらの側面を人間、社会、自然の3つの側面からとりまとめることとしよう。

(1) 人間疎外と健康劣化（人間への影響）

フォード社が提案したT型フォード社は、その製品そのものが画期的であったというよりはむしろ、その生産過程が画期的なものであった。大量生産を可能とするために、個々の作業工程が細分化され、一人ひとりの労働者がその細分化された単純作業に従事することを通じて、徹底的に効率化が図られた。しかし、これによってもたらされたのが、労働の喜びを見いだすことが必ずしも容易ではなくなるという形での単純労働による人間性の疎外⁷⁾と呼ばれる問題である。もともと、この人間疎外の問題は産業革命が生じた頃から指摘されてきた問題であるが⁹⁾、その傾向が、T型フォードの量産体制の中でさらに先鋭化する形となったのである。

一方、人間性の疎外は、消費者の側でも進行している様子が、心理学上の研究からも描写されている。人間は徒歩で移動している場合においては、その人間とその地の社会や自然、あるいは風土とを隔てるものはない。気候の暑さ寒さを直接感ずることも、木や花の臭いを嗅ぐことも、鳥や虫の声を聴くこともできる。そして、歩いていけばすれ違う人々と挨拶をすることも、場合によっては立ち話をすることもできる。こうした様々な事柄を、自然・社会・風土との「接触」と呼ぶとするなら、人間は歩いている限りにおいては、その地の自然・社会・風土と「接触」することができる。しかし、クルマに乗っていけば、こうした接触は全て消滅、あるいは、著しく減退してしまうこととなる。車中にいれば確かに雨風もしのげるし、快適な温度に保つこともできる。しかし、そのために、彼はその地の自然・社会・風土から「遮断」されてしまうのである。すなわち、クルマで移動する限り、その人物はその地の自然・社会・風土から「遊離」した存在となってしまうのである。事実、クルマ利用を実験的に2週間取りやめるフィールド心理実験から、クルマ利用を取りやめた間、自然や社会、風土との直接的な接触が有意に向上しているという結果が報告されている²²⁾。

つまり、クルマは、その生産過程において労働者を当該の地域共同体から遊離させたのみならず、その消費過程においても、消費者を当該の地域共同体、そして、地域風土から遊離させる、という効果をもたらしたのである。

以上は、自動車が一人ひとりの精神の有り様や社会的存在に及ぼした帰結を述べたものであるが、自動車は、「肉体的動物的存在としての人間」の有り様にも影響を及ぼしている。クルマは、人間の移動という行動の機械化を意味する。それ故、機械化された分だけ、人々の活動量は必然的に低減する。その結果生ずるのが、人々の健康劣化である。室町²³⁾は、クルマ通勤者の割合と当該地域肥満者の割合とが有意に関係しているというデータを示している。その関係とは言うまでもなく、クルマ通勤者の割合が高い地域ほど、肥満者が多い、というものである。また、別の指標として、クルマ利用が増えれば必然的に徒歩移動が減少していくという現象は交通計画上広く知られた事実であるが、徒歩移動が低下すれば、医療費が大きくなるという関係が存在することも既往研究から明らかにされている²⁴⁾。このことはすなわち、クルマ利用という「移動の機械化」は、人間の最も基礎的な運動である徒歩の機会の低減を導き、それを通じて健康劣化と、さらには医療費の増大を導いていることは客観的な事実とあって差し支えないであろうことを示しているのである。

(2) 種々の都市問題と地域コミュニティの崩壊（社会への影響）

自動車が地域社会に及ぼした影響は、クルマ利用に伴う種々の都市問題という形で現れている。モータリゼーションの進行に伴って生じた都市部における渋滞問題／交通麻痺の問題や、排気ガスによる大気汚染問題、騒音の問題は、頻繁にマスコミ等で取り上げられるようになった¹⁷⁾。それと同じくして、大問題となったのが交通事故の問題である。交通事故死者数は、かつては年間一万六千人を越える水準にまで上昇し、「交通戦争」という言葉が使われる等、大きな社会問題として認識されるに至った。

ただし、これらの問題はマスコミでも大きく取り上げられ、社会問題として大きく認識されたことから、交通事故対策は交通政策における重要な課題となり、また、クルマの低公害化は自動車メーカー各社の大きな努力目標となった。そして現在では、様々な社会的努力の結果、交通事故はピークの半数以下にまで低減することとなった。そして、大聖が指摘するように、日本の自動車メーカーは、世界有数の低公害車技術を所持するに至っている²⁵⁾。

ただし、これまで社会的に問題視されなかったそれ以外の都市問題については、その対策は必ずしも十分に行われているわけではない。

その問題としてまず挙げられるのが、都市部へのクルマ流入によって生じた道路空間上の「意味」の変質である。田中・中村²⁶⁾が指摘するように、元来、日本の街において道は、数少ない公共空間であり、人々が行き交うだけでなく集う場所ですらあった。そして何より、柳田国男が指摘した「辻遊び」という言葉が象徴するように、道は子供にとっては数少ない遊び場でもあった。しかし、モータリゼーション以降、多くの道はクルマに占拠され、人々が集い、子供が遊ぶ場所ではもはやなくなってしまった。このことが、大人達の社交を低減させ、地域コミュニティの低減をもたらした一方で、子供達の良質な発育を阻害する遠因となっているであろうことは想像に難くないところである。

そして、モータリゼーションの進行に伴って生じた都市問題としてしばしば議論されているのが、「都市の郊外化」である。

もし、人々がクルマを利用しなければ、人々の行動は、都心や、駅やバス停周辺の地域等に限られることとなる。それ故、必然的に、都市はまとまった形、すなわち、「コンパクト」な街となる。ところが、クルマがもたらした「移動の自由」は、人々を都心や駅前といった限られた地域から「解放」した。その結果、商業施設も居住施設も、都心や駅前から「解放」され、街は非コンパクトに、郊外化していくこととなった。都市の郊外化の弊害は都市計画学の分野で広く知られているように、基礎的インフラ整備やその維持管理のための公的支出の増大、移動距離増大に伴うエネルギー効率の低下、凝集性の低下に伴う都心部の地域的商業の衰退とそれに伴う都心における地域コミュニティの衰退、非歴史的地域での人工空間における居住地開発に伴う地域コミュニティの消失等である。

さらには、近年特に指摘されるようになったのは、モータリゼーションの進行による、地域公共交通の衰退である。モータリゼーションの進行は、公共交通の利用者減を必然的に導き、利用者減は地域公共交通の利便性の大幅低下、場合によっては「廃線」をもたらす。無論、クルマを利用し続けている人々に対しては、そういった「廃線」は何ら支障を及ぼすものではないが、クルマを利用できないような例えば高齢者にとっては、それは深刻な問題となる。こうした問題は、高齢者や交通移動弱者の社会的疎外（social exclusion）の問題として、近年の交通計画における重要な課題となっている。

この様に、交通事故問題や排気ガスなどの問題は、未だ解消されてはいないまでも様々な対策が施され、徐々に緩和されつつある一方で、郊外化やかつて存在していた道路空間上の公共空間の低減や地域公共交通の衰退などの問題は、一部取り組みが始められた一方

で、未だほとんど手つかずの状況で放置されているとって差し支えないのが現状なのである。

さて、以上は主として「都市」について述べたところであるが、地方部も含めた様々な地域における“地域コミュニティ”に対しても、クルマは大きな影響を及ぼしている。

第一に、繰り返し述べるように、「労働者」は地域コミュニティから人々が引き剥がされた帰結として生まれた存在である。いうまでもなく、地域コミュニティの活力は、それに属する人々によって支えられている訳であるから、近代化によって人々がそこから離脱すればする程に地域コミュニティは希薄化していくこととなる。先に示したデータのように、現時点で日本の労働者の実に 7.8%が自動車関連の生産に携わっていることを踏まえるなら、現代社会におけるクルマの存在は、人々の労働者化ということを通じて地域コミュニティの希薄化に一役買っている様子が伺えるところである。とはいえ、労働者の地域コミュニティの離脱は、仮に現代に自動車産業が存在していなくとも進行しているであろうと想像される社会現象であるから、それはクルマ産業が直接的な影響を及ぼしているとは必ずしも言えない。

しかし先に示したように、クルマは当該地域の自然や風土、そして、地域コミュニティとの接触を阻害する交通手段である。すなわち、クルマは、その生産に関わる労働者を必要としているという側面のみではなく、「消費者」としての側面においても、人々の地域コミュニティからの離脱を促進せしめる傾向を持つ存在なのである。そしてさらに決定的なのは、地域風土や地域コミュニティへの接触の低減は、当該地域への人々の「地域愛着」の低減をもたらしていることが実証心理学的に明らかにされている、という点である²⁷⁾。さらには地域愛着は、当該地域の各種の自治体活動やまちづくり活動を導く心的要因であることが知られていることから²⁸⁾、クルマ利用は、当該地域の風土・コミュニティへの接触が低減を通じて、当該地域に対する地域愛着の希薄化をもたらし、それを通じて、地域コミュニティの活力の低減をもたらす効果を持つことが実証的に示されているのである。

(3) 環境問題（自然への影響）

この様に、クルマという存在は、一人ひとりの人間に対して人間疎外と健康劣化を、都市と地域に対して、交通安全・公害などの種々の都市問題に加えて、地域コミュニティの希薄化と都市郊外化といった新たな社会問題をもたらしているところであるが、クルマは、人間や社会をさらに包括している自然環境そのものにも否定的な影響を及ぼしている。

その影響とは、クルマの排気ガスによる二酸化炭素排出に伴う地球温暖化の促進である。大聖が指摘するように、わが国では、石油製品の約 4 割が自動車用燃料として利用され、輸送部門で排出される CO₂ の全体の 2 割を占め、そのうちの 9 割近くが自動車から排出されているのが実情であり、その対策が喫緊の課題とされているのである。一方、ミクロな視点から言うなら、一般家庭で実施可能な、環境に配慮した行動の中で最も効果的な対策が、クルマ利用の削減であることも知られている²⁹⁾。例えば、年間の CO₂ 排出削減量は、蛍光灯の使用時間を一日あたり一時間短くしても 2 キロ、エアコンを毎日 1 度ずつ調節し

ても 32 キロにしかない一方で、クルマを 10 分減らしてみれば、たったそれだけで平均 588 キロもの CO2 削減に繋がる。つまり、たった 10 分間クルマ利用を減らすだけで、「クールビズ」の努力の約 20 倍、照明をこまめに消して回ることの約 300 倍もの CO2 削減効果が得られるのである。

ただし、クルマ利用に伴う環境問題において地球規模の視点から最も深刻な問題は、中国やインドなどの発展途上国の経済発展に伴うモータリゼーションの進行である。膨大な人口に裏打ちされたクルマ台数と世界的な走行台キロの急激な増進もさることながら、大聖が指摘するような環境負荷の小さな自動車技術が浸透する「前」にそうしたモータリゼーションが進行することとなれば、大気中に放出される CO2 の量が爆発的に増加することは避けがたいのである。

4. 「かしこい」クルマの使い方、を目指して

本稿では、「近代」という思索的構成概念を手がかりに、我々にとってのクルマという存在を解釈することを試みた。その結果、クルマという存在が、「近代」、あるいは、その近代を特徴付ける「近代主義」の主要な特徴を全て兼ね備えたものであることが示唆された。すなわち、クルマは、産業革命によってもたらされた典型的な「大量生産」の製品であると共に、国家的・世界的な近代経済を支える最大の「基幹産業」の一つであった。すなわち、大規模な「生産量」を誇ると共に、国民国家間の「貿易」の主要製品であり、そして、大量の「労働者」を必要とする産業がクルマ産業なのであった。社会的な側面で言うなら、クルマは「移動の機械化」を通じて圧倒的な「利便性」を人々に提供すると共に、消費額の観点から最大の「大量消費財」として、前近代にはあり得なかった新しい種類の「娯楽」、「快楽」そして「虚栄心」を人々に「平等」にもたらし、人間の「消費者化」において大いに貢献を果たしたのである。しかも、フランス革命によって「大衆」にもたらされた「自由」と「平等」を、人々が日常的なライフスタイルの中で存分に享受する契機を、それこそ「大衆車」の販売／購入を通じて「平等」に人々にもたらしたのがクルマという存在なのであった。かくして、我々は、クルマを近代特有の社会思想様式である「近代主義」の諸相を全て兼ね備えた、近代を象徴する「近代の申し子」とでも言うべき存在と位置づけることができるのである。

それと共に、クルマは一人ひとりの人間に対して人間疎外と健康劣化を、都市と地域に対して交通安全・公害、地域コミュニティの希薄化と都市郊外化といった種々の社会問題を、そして、我々の自然環境に地球温暖化問題の進行という脅威をもたらしている様子を、種々の文献を手がかりに描写した。本稿冒頭において、種々の恩恵と種々の問題を同時にもたらしているクルマという存在と、我々は「かしこく」つきあっているのかという問いを立てた。しかし、本稿で描写したクルマが我々にもたらしている種々の否定的帰結の様子を一瞥する限り、我々はクルマとかしこくつきあっているのだと胸を張って主張するこ

となど到底できないのだということは認めざるを得ないであろう。環境負荷と交通安全対策の観点では一定の成功を収めつつあるところではあるものの、徒歩機会の減少に伴う健康劣化や、地域や風土、自然との乖離に伴う人間疎外や地域コミュニティの希薄化、そして、人々の活動の大きな変化に伴う都市郊外化や地域公共交通モビリティの劣化という否定的な帰結・社会的費用については、未だほとんど手つかずのまま放置されているといっても過言ではない。

だとするなら、我々は如何にして、この“劇薬”にも似た、近代の申し子たる「クルマ」と「かしこく」つきあうことが出来るのであろうか。

そのヒントは、やはり、「クルマ」という存在は「近代の申し子」的な存在なのだという認識によって与えられるであろう。なぜなら、18世紀以降の近代において、我々は様々な種類の“近代の申し子”の恩恵と害悪を受けつつ、それとどうにかこうにか付き合いながら、様々な技術的かつ社会的な努力を重ねつつ、その「申し子」達を手なずけてきた歴史を短いながらも持っているからである。

例えば、「モルヒネ」について考えてみよう。今やモルヒネは、医療の現場においてはなくてはならない存在となっている。しかし、それは、19世紀初頭に近代医学の力によって始めて生み出された医療分野における「近代の申し子」とも言える存在であった。モルヒネは、当初から鎮痛剤として医療現場で活用されてきたが、それと同時にその強い身体的・精神的依存性によって“麻薬”としても広く誤用されていった。そして米国においては南北戦争において四十万人を超える軍人病（モルヒネ中毒）被害者を生み出し、欧州においてもまた普仏戦争において同様の被害をもたらした。そうした苦い経験を踏まえ、モルヒネの活用法はWHO等の機関を通じてより厳正化されていったと同時に、社会的にその使用を厳しく取り締まる法整備が進められた。そして現代においては、日常におけるその「誤用」は大幅に減少し、我々の社会は重要な医薬品としてモルヒネと概ね「かしこく」つきあっていると行って良い状況に至っている。

一方、既に本稿でも何度も引用したが、現代社会において大企業や国民国家や等の巨大な組織の中で「労働者」として労働することは当たり前のこととなっている。言うまでもなく、我々現代人の多くは、生涯にわたって多大なる時間を労働者としての労働に費やしている。そして、いわゆる多くの現代人の「自己実現」³⁰⁾において、労働者としての労働は欠くべからざる存在にすらなっている。無論、太古から労働は人々の人生において重大な意味を持っていたものであることは間違い無いところであるが、産業革命以降の近代におけるいわゆる「労働者」としての労働が、その当の労働者にとって単なる収入を得るための意味以上の積極的な意味を持つに至ったのは、さして古いことではない。繰り返しとなるが、産業革命以降生じた「労働者としての労働」の少なからずの部分は、劣悪な環境である炭坑の中で例えば一日に十何時間も単調で大変な労力を必要とする作業を行うというものであった。そうした労働に、自身の「自己実現」を託す事などは至難の技であろう。

しかし、産業革命が生じた当時の欧州には、そうした問題の構造を鋭く解釈し、描写してみせる様々な社会哲学者が現れると共に^{5) 7) 8)}、様々な社会学者達が現れ、それぞれの主

張の形は違えども様々な処方箋を社会に提示し^{9) 11)}、様々な社会運動が場合によっては世界全体を巻き込んだ形で展開されていった。未だ我々は「人間疎外」の問題を全て解消し得たわけでは決して無く、むしろ時代の変遷と共に新しい形の人間疎外の問題に曝され続け³¹⁾、そして、提案された処方箋そのものが新しい「近代の申し子」として様々な否定的な帰結をもたらし続けたという歴史解釈が十分に成立し得る状況となっているところではある。しかし、少なくとも上述のような劣悪な炭坑夫の様な状況に曝されている労働者の数は、少なくとも先進諸国といわれている国々においては、かつてよりは大きく低減したことは間違いのないであろう。かくして、我々は「労働者としての労働」という近代の申し子と「かしこく」つきあうべく、様々な国と地域において未だ、甚大なる様々な代償を払いつつ種々の試行錯誤を繰り返しているのである。

こう見れば、例えばモルヒネの様に、概ね「超克」し、「かしこく」つきあうことが出来おおせた問題も確かにある一方で、例えば「近代労働者としての労働」の様に「超克」に向けて未だ模索し続けている問題もある。ただし、モルヒネの例にしても労働の例にしても、その問題の超克に向けて何よりもまず求められているものが共通していることが分かる。モルヒネの例でいうならば、南北戦争や普仏戦争の苦い経験を通じて、「それが如何に問題であるのか」という強烈な認識が存在していたことが、それを超克するための第一条件であった。同じく、近代の労働者の問題についてもまた、様々な過酷な重労働についての事実認識とそれに関する哲学的、思想的、社会学的な思索を通じて「それが如何に問題であるのか」という点についての強烈な認識が形成されていたことが、その問題と対峙する諸営為のための第一の必要条件となっている。つまりは、**「近代の申し子」を超克する上で第一に求められているのは、当該の存在がどの様な問題を引き起こしているのかについての徹底的なる冷静な認識**なのである。そうした認識が不在のままでは、さながら、上流側地域での集中豪雨によって水かさが増しつつある川の中州にて安心してバーベキューを楽しむ若者達の様子に、容易に避ける事が可能であるはずの大きな悲劇を、何も知らぬままに迎えてしまう事態を招かざるを得ないであろう。

そうである以上、クルマと「かしこく」つきあうために何よりもまず求められているのは、モルヒネは鎮痛剤であると同時に麻薬であると医療関係者全員が十全に把握しているように、交通の行政や自動車業界に関わる人々、そして、一般の国民やドライバーの全てが、如何様にしてクルマが人間と社会、そして、自然環境に対して、様々な恩恵と共に多大なる否定的な社会的費用をもたらしているのかという「事実」を、「冷静」に、かつ「徹底的」に認識することの他に何も無いのである。日本において交通安全対策がこれほどまでに進んだのも、そして、低公害車の技術開発がこれほどまでに進んだのも、戦後の高度成長期に生じた交通事故と公害についての冷静な事実認識が社会的に共有化されていたからに他ならないのである。

いずれにしても、我々は未だ、クルマと「かしこく」つきあう状況には至ってはいないことは事実であるとしても、その状況に至るための道程に一步を踏み出すことが出来る状況にあることは間違いのない。事実、これまでも進められてきた自動車技術対策²⁵⁾の観点か

らのみならず、都市交通政策、あるいは、社会政策の観点から、クルマと「かしこく」つきあう社会を目指した具体的な種々の検討が始められているところである^{32), 33)}。こうした努力の果てに、海底に沈んだ近代船舶が、海草が生い茂る、多様な魚が群れる魚礁となり得ることがあるように、我々の「文化」にとってよそよそしい他者としてクルマが存在するのではなく、その文化そのものの一部として有機的に飲み込まれた存在としてクルマというものが存在するような社会が訪れることは十分にあり得るであろう。そうした社会こそが、クルマと「かしこく」つきあう社会と言い得る社会なのであり、それを目指す不断の社会的取り組みこそが「近代の超克」³⁴⁾ と呼ばれる営為の具体的な一つの姿そのものである。

脚注

- [1] しばしば現代を「ポストモダン」と呼称する時代区分が見受けられるが、現代ほどに、本稿で「近代という現象」と呼称するものが熟成している時代はかつてなかったといっただけで差し支えない。そのため、近代についての本稿の定義に従うなら、現代は近代に位置するものである。言い換えるなら、我々は未だ、“プレモダン”と“モダン”を分かつフランス革命と産業革命の延長に位置しているのである。
- [2] 一人ひとりが特定の国家に所属しているという意識を持つ国民と、その国民の統治機構である政府の複合体を言う。
- [3] 本稿の歴史認識においては、ロシア革命はフランス革命の系譜に位置づけられるものである。両者の相違は、後者では人民一般に権利を付与した一方で、前者では労働者一般に権利を付与しようとしたという点に求められるに過ぎない。
- [4] ここでは紙面の都合から、フランスの政変のみを取り扱っているが、英国の無血革命に代表される政治史は、近代を考える上で、とりわけその超克を考える上で重要な意味を持っている。ただし、ここでは紙面の都合から、その点については詳述せず、本稿で主題とする「モータリゼーション」の進行に決定的な影響を及ぼしたフランス革命に端を発する民主化の流れを中心に論ずる。
- [5] 「携帯電話」も捨てがたいところであるが、その経済規模の点から考えるなら、少なくともこれまでの実績の点ではクルマには遠く及ばない。
- [6] 福田が指摘するように⁸⁾，“利便性”の追求の果てに到達する究極的な状況は、我々の肉体的諸活動の完全なる機械化である。この意味において、利便性の追求は我々の肉体的諸活動の水準に自ずと制限されることとなる。一方で、本能図式から乖離しつつ行動する人間³⁵⁾は、利便性のような身体・肉体には必ずしも直接に関与しない（例えば、名誉欲や倒錯的性欲に象徴されるような）欲望を持つ。それ故、そうした欲望は身体・肉体に関わるものというよりはむしろ“意味”に属するものである。一方、“意味”の源泉であるところの“言語”は、ソシュールが想定したようにやはり“差異”によってもたらされるものであるから、結局は、欲望は“差異化”の産物であるといえることができる。ここで言うまでもなく、如何なる幾何学的な領域であっても、それ

を一つの線によって如何様にも二分することができるように，“差異化”の活動は原理的に無限に継続可能である。故に，欲望ないしは差異化は無限たり得るのである。

- [7] 疎外という概念は，ヘーゲルによって，近代という現象を解釈する際に用いられた概念で，自己を否定して、自己にとってよそよそしい他者になる，ということの意味するもの。その後，この概念は，マルクスによって継承されることとなる。

参考文献

- 1) 宇沢 弘文：自動車の社会的費用，岩波新書，1974.
- 2) Garling T. and Steg, L.: *Threat from Car Traffic to the Quality of Urban Life: Problems, causes, and solutions*, Elsevier, 2007.
- 3) 中野 剛志：国力論～経済ナショナリズムの系譜～，以文社，2008.
- 4) エドマンド・バーク：フランス革命の省察（1790年刊），（半澤高麿 訳），みすず書房，1978.
- 5) セーレン・キルケゴール：現代の批評（1846年刊），キルケゴール 死に至る病・現代の批評（梶田啓三郎 訳），中央公論新社，2003.
- 6) アレクシス・ド・トックヴィル：アメリカの民主政治（1835年刊），（井伊玄太郎 訳，上・中・下），1987.
- 7) GWF, ヘーゲル：精神現象学，（長谷川宏 訳）作品社，1998.
- 8) 福田 恒存：近代の宿命，東西文庫，1947.
- 9) カール・マルクス，フリードリッヒ・エンゲルス：共産党宣言（1848年刊），岩波文庫，（大向兵衛・向坂逸郎 訳），1951.
- 10) 西部 邁：思想の英雄たち—保守の源流をたずねて—，文藝春秋，1996.
- 11) エミール・デュルケーム自殺論：社会学的研究（1897年刊），中央公論社，1985.
- 12) ジャン・ボードリヤール：消費社会の神話と構造，（1970年刊），（今西仁司・塚原史 訳），紀伊国屋書店，1995.
- 13) プラトン：国家（上・下），（藤沢令夫 訳），岩波文庫，1971.
- 14) オルテガ・イ・ガセト：大衆の反逆，（1930年刊），（神吉敬三 訳），ちくま学芸文庫，1995.
- 15) 三浦 展：ファスト風土化する日本—郊外化とその病理，洋泉社，2004.
- 16) ジョージ・リッツア：マクドナルド化する社会（1996年刊），（正岡寛司 訳），早稲田大学出版部，1999.
- 17) 高田 公理：日本社会と自動車，*IATSS Review*, XXXX.(特集号論文)
- 18) 「かしこいクルマの使い方を考えるプロジェクト京都」ホームページ（www.kashikoikuruma-kyoto.jp/）
- 19) 谷口 綾子：広告キーワードにみる自動車のマーケティング戦略，*IATSS Review*, XXXX.(特集号論文)
- 20) 西村 大志：改造車研究の可能性，*IATSS Review*, XXXX.(特集号論文)
- 21) Van, H.T & Fujii, S. (2008) Psychological dimensions of Attitudes toward car and public transport: Symbolic-affective, instrumental, and social orderliness, CD-ROM of Proceedings of Transportation Research Board 85th Annual Meeting, Washington, USA, 2008
- 22) 萩原 剛，藤井 聡：交通行動が地域愛着に与える影響に関する分析，土木計画学研究発表会・講演集，CD-ROM, No. 32, 2005.
- 23) 室町 泰徳：通勤者の交通手段選択と健康，*IATSS Review*, XXXX.(特集号論文)
- 24) 辻 一郎：医療費分析による保健医療の効率評価に関する実証研究，厚生労働省科学研究費補助金(政策科学推進研究事業)総括研究報告書。
- 25) 大聖 泰弘：自動車の環境・エネルギー技術に関わる将来展望，*IATSS Review*, XXXX.(特集号論文)
- 26) 田中 尚人，中村良夫：都市再生における道づくり—まちの触媒装置を考える—，*IATSS Review*, XXXX.(特集

号論文)

- 27) 鈴木 春菜, 藤井 聡:「地域風土」への移動途上接触が「地域愛着」に及ぼす影響に関する研究, 土木学会論文集D, Vol. 64, No. 2, pp.179-189, 2008.
- 28) 鈴木 春菜, 藤井 聡: 地域愛着が地域への協力行動に及ぼす影響に関する研究, 土木計画学研究発表会・講演集, CD-ROM, No. 36, 2007.
- 29) 太田 裕之・藤井 聡:環境配慮行動における客観的 CO2 排出削減量—事実情報提供の効果に関する実験研究—, 土木学会論文集 G, Vol.63, No.2, pp.159-167, 2007.
- 30) Maslow, A.H. (1971) (小口忠彦訳) 「人間性の心理学」産能大学出版部.
- 31) 北田 暁大:嗤う日本の「ナショナリズム」, 日本放送協会出版協会, 2005.
- 32) 藤井 聡:日本における「モビリティ・マネジメント」の展開について, *IATSS Review*, 31 (4), pp278-285, 2007.
- 33) 藤井 聡・谷口 綾子:モビリティ・マネジメント入門:～「人と社会」を中心に据えた新しい交通戦略～, 学芸出版社, 2008.
- 34) 河上 徹太郎:近代の超克, 富山房, 1979.
- 35) 浅田 彰:構造と力—記号論を超えて, 勁草書房, 1983.