

環境・社会・経済に配慮した「次世代型モビリティ製品」と「クルマ」のあり方について

東京工業大学理工学研究科・教授 藤井聡
(fujii@plan.cv.titech.ac.jp)

1. クルマのメリットとデメリット

自家用車, すなわち, いわゆる「クルマ」という存在は, 様々な移動についての圧倒的な「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. そしてそれと同時に, 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こととなっている.

本稿は, こうした現代的なクルマのメリットとデメリットを見据えつつ, 「あるべき, 次世代型の“クルマ”とは如何なるものか」を考えようとするものである. ついては, まずは, そうしたクルマのメリットとデメリットを改めて考えてみることにしたい.

(1) 便利な自動車

自動車は便利な乗り物である. バス停も時刻表も要らず, 目的地と出発時刻の双方を自由に設定できる. 複数で同乗すれば支払い費用を削減することができるし, 重い荷物を運ぶことも, 暑さ寒さをしのぐこともできる. そしてこれらのメリットはいずれも, バスや電車等の公共交通では享受できないものである. 例えば, 社会的学習理論に基づく手段選択分析 (Everitt & Watson, 1987) では, 公共交通利用を促進する要因は4項目しか挙げられていない一方で, 自動車利用を促進する要因は実にその6倍の24項目が挙げられている. この多様な自動車固有のメリットがあるからこそ, 自動車をもたざる多くの人々は自動車のある暮らしを望み, 世界中のいずれの国でも経済の発展と共にモータリゼーションは進行した.

一方, マクロな地域交通の観点から考えれば, バスや鉄道などの公共交通手段が存在しない地域においては, 実質的に自動車以外に長距離の移動手段は存在しない. それ故, そうした地域の居住者のモビリティを供給するのは, 自動車以外にはないのである.

そしてさらに, モータリゼーションの進行は, 自動車産業の活性化を通じてマクロな経済力の増進をもたらすと共に, 公共事業としての道路ネットワーク整備の推進を促し, それに伴う様々な経済効果や雇用の創出をもたらした. 例えば我が国の自動車そのものの生産額は実に約20兆円にのぼり, そして, 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であることから, 自動車産業が日本経済の根幹に位置する産業であることは疑うべくもない (高田, 2008). これらを考えるなら, 各国の歴史における一つの段階において, モータリゼーションが人々に様々な豊かさをもたらしたことは間違いない.

しかしながら, モータリゼーションは豊かさだけではなく, 様々な“デメリット”を同時にもたらしていることは, 社会的に認識されつつある.

(2) 過度な自動車利用の「社会的」なデメリット

自動車の社会的なデメリットとしてこれまでに繰り返して議論されてきたのは, 交通事故の問題と地球温暖化への影響の問題である.

まず, かつて「交通戦争」とも呼ばれた時代には交通事故死者数は年間1万5千人を超え, その数は今でもこそ減少してきてはいるものの, それでもなお年間6千人を越える人々が交通事故で亡くなっている. そして, 近年社会的な注目を集めている主要な地球温暖化ガスの一つである二酸化炭素は, クルマから大量に排出されている. 一般の家庭の中で, 最も“効率よく”二酸化炭素を排出する製品は, 冷蔵庫でもお風呂でもエアコンでもなく, 自動車であることは, 疑いようの無い事実である.

ただし, 自動車には, 以上の交通事故と環境の問題以外にも, 様々な問題点が存在することが知られている (土木学会, 2005; 以下の議論においては, 図-1を合わせて参照されたい). その代表的なものは, これまでも繰り返して指摘されてきたように, 交通渋滞の問題であり, それに伴う経済の非効率化や公害問題である.

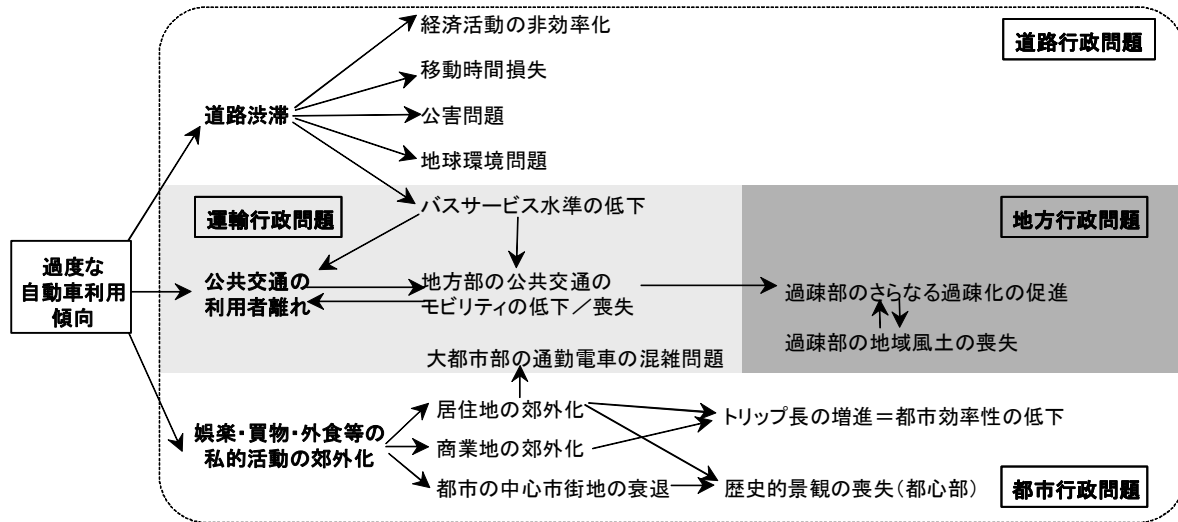


図-1 過度な自動車利用傾向がもたらす社会問題の構造 (土木学会, 2005 より)

さらに、人々の過度な自動車利用は、公共交通の利用者離れを促進し、特に地方部においてバスや鉄道の経営を圧迫している。その結果、公共交通のサービス水準は低下し、場合によっては事業の廃止に追い込まれ、地域の「公共交通のモビリティ」が失われるに至る。そして、公共交通モビリティの低下や喪失は、さらなる公共交通の利用者離れをもたらし、公共交通を巡る悪循環が加速度的に進行していく。

こうした地方部の公共交通のサービス水準の低下やモビリティの消失は、居住地、あるいは、観光地としての魅力の低減をもたらす一つの原因となる。それ故、特に過疎地においては、過疎化をさらに促進する。過疎化は公共交通の利用者のさらなる減少を導き、公共交通の経営を圧迫、挙げ句にさらなるモビリティの低下をもたらし、過疎化の悪循環はここでも加速する。

一方、都市部居住者の過度な自動車利用は、買い物交通や娯楽やレジャー等の私的な諸活動の形態に大きな変化をもたらす。歩いて訪れることのできる近所の商店やレストラン・食堂に通ったり、近所の公園や鉄道で行ける施設で休日を過ごすよりもむしろ、広大な駐車場のある郊外の大規模なショッピングセンターや娯楽施設に自動車を訪れる傾向が促進される。その結果、客足が遠のいた都心部の商店街は徐々に衰退すると共に、郊外型の大規模な商業施設の立地は促進されることとなる。

この現象は商業立地に影響を及ぼすだけではない。自動車利用を前提とした買い物や外食、娯楽、レジャーに馴染んだ人々は、自動車には不便な都心部よりはむしろ、郊外で居住することを好み、住宅の郊外化は

進展していく。

人口と商業施設の双方が郊外化することによって、買い物トリップにおいても、通勤トリップにおいてもトリップ長が増加する。すなわち、都市構造が、効率的な移動を保証することができないような非効率的なものへと変質していく。そして特に三大都市圏を代表とする大都市においては、郊外化によって通勤電車の混雑問題がもたらされることとなる。

かくして、モータリゼーションの進行によって、都心においても、地方においても居住者や商店街が姿を消していく。そして、それぞれの都市や地方に継承されてきた有形無形の様々な歴史的遺産は、その担い手たる住民も商店も失い、一つずつ姿を消していくこととなる。すなわち、都心部からは歴史的な都市景観が駆逐され、地方からはそれぞれの土地固有の「風土」が希薄化する。それとは対称的に、自動車利用に便利な、有る程度の人口密度を持つ都市の“郊外”においてのみ人口が増え、商業も活性化されていくこととなる。しかし残念ながら、新しく造成された画一的な郊外部に、継承すべき歴史的遺産が存在しているとは、必ずしも言えない。

以上を総合的に俯瞰するならば、図-1に示したように、道路混雑や環境問題等の「道路行政問題」、公共交通の衰退、通勤電車の混雑等の「運輸行政問題」、中心市街地の衰退、歴史的景観の消失、居住地と商業地の郊外化等の「都市行政問題」、そして、過疎化や歴史的な風土の消失等の「地方行政問題」といった一見全く異なって見える諸現象は、いずれもモータリゼーションという大きな一つの潮流の影響を受けた個々の支

流にしか過ぎない、という問題構造が浮き彫りとなる。

(3) 過度な自動車利用の「利己的」なデメリット

こうした自動車利用の社会的なデメリットは、よくよく考えてみれば、一人一人の利己的なデメリットとなっていることが分かる。なぜなら、各人の利己的視点から考えても、道路混雑も環境問題も過疎化も通勤電車の混雑も無い方が望ましいからである。

しかし、過度な自動車利用が問題なのは、こうした社会的なデメリット、あるいは、それを通じた間接的な利己的デメリットがあるからだけではない。それは直接的な利己的デメリットをも、もたらしてしまう。

例えば、数百メートル離れたコンビニエンス・ストアへ行く場合、自転車や徒歩で行く方が時間もコストも小さい状況でさえも、自動車を利用する人々は少なくない。また休日には、電車で行ける観光地に行く方が時間の点からも渋滞のストレスの点からも得策であるにも関わらず、高速道路や駐車場での長い待ち時間が必要とされるような観光地に自動車で訪れる人々も少なくない。

こうした自動車利用は、客観的には“不合理”と言えよう。しかし、“自動車利用の習慣”に支配された人々はその不合理に気付かない。なぜなら、習慣とは“深く考えずに意思決定してしまう程度”に他ならないからである(藤井, 2003)。強固な自動車利用の習慣を持つ人々は、何で行くか決める前に、半ば無意識にクルマのキーを持って駐車場に向かい、ドアをあげエンジンをかけた後に初めて、どこに行くかを考えはじめるのである(藤井, 2003)。

繰り返すが確かに自動車は便利な乗り物である。しかし、こうした不合理な自動車利用は必ずしもその個人に便益を与えてはいない。近所のコンビニには自転車や徒歩で行く方が、混雑した観光地に自動車で訪れるよりは自転車や鉄道で訪れることができる観光地に行く方が“合理的”であるかもしれない。

さらに、人身事故のリスクが自動車利用には不可避である点、自動車維持費は安価とは言い難い点、そして、徒歩や自転車の方がより健康的な移動である点、等を勘案すると、仮に自動車利用が短期的には“合理的”であったとしても、長期的には、利己的な視点からですら“合理的”とは必ずしも言い難い。だからこそ、自動車だけを利用するよりは状況に応じて適切に他の手段も利用する方が、利己的な便益は大きいもの

と考えられる。すなわち、過度な自動車利用は「合理的な意思決定者」を非合理的な「自動車利用習慣者」(あるいは自動車利用常習者)に変質させているのである。

さらに、郊外に暮らす自動車利用を前提としたライフスタイルを営む家庭では、都心や地域の歴史や伝統に根ざした商業サービスというよりはむしろ、ファミリー・レストランやファースト・フード、コンビニエンス・ストアや大型ショッピングセンターといった大量消費を想定した大量生産サービスしか経験したことのない消費者が育成されることとなる。そうした消費者達は、大量消費大量生産を前提とした諸企業にとってまさに「好都合」な選好を持っている。大衆消費社会について最も影響力のある著書を残した社会学者の一人、ボードリヤールの指摘に基づくなら、生産者の利潤最大化の市場論理は19世紀においては生産過程の効率化という形で進行したが、20世紀においては消費者の選好(あるいは、態度)を生産者の利潤の増進に都合の良い方向に変容させるという形で進行している(Baudrillard, 1970)。この指摘が妥当であるとするなら、大量消費財を好む方向への人々の選好の変容(あるいは態度変容)は、個々人の幸福や社会の豊かさを求める帰結として得られたのではなく、市場の諸企業の利潤を増進させるためにもたらされたものにしか過ぎないこととなる。そして、モータリゼーションが消費社会の進行を促進している以上、モータリゼーションが人々の一人一人の「好み」を商業活動にとって都合の良いものに変容させ、一人一人の「個人」を単なる「消費者」に変質させ、それらを通じて一人一人の「豊かさ」を減退させている可能性が浮かび上がってくる。

2. 工業製品としての次世代型のモビリティの条件

さて、現代の自動車に代わる次世代型の「クルマ」を考えるにあたっては、以上に述べたその全てのメリットとデメリットを、過不足無く視野に納めることが不可欠である。言うまでもなく、デメリットに対して目をつぶり、そのメリットばかりを見つめてクルマのあり方を考えれば、必ずやその「しっぺ返し」は、先に述べたような様々な形で我々の社会に反ってくる。

その一方で、そのメリットを無視し、デメリットのみに着目して、クルマを過度に排斥するような態度で次世代のクルマのあり方を考えれば、我々の豊かさは、大きく減退してしまうこととなる。だからこそ、我々は、経済、社会、環境といった、総合的な視点から、クルマがもたらした正と負の帰結の全てを全面的に把握しつつ、「次世代型のクルマのあり方」を考えていかなければならないのである。すなわち、クルマを巡る論考を進める上では、

「クルマに伴うデメリットを最小化しつつ、クルマに伴うメリットの最大化を図る」

という態度が、不可欠なのである。

以下、こうした視点の下で、次世代型のクルマという「工業製品」に求められる条件を考えていくこととしたい。なお、以下では、次世代型のクルマは「現代」のそのイメージとは大きく乖離していく可能性も勘案しつつ、「次世代型の**モビリティ製品**」という表現を、必要に応じて用いていくこととする。

(1) 第一条件：省エネルギー・低エミッションの条件

まず第一に考えられるのが、地球温暖化、あるいは、エネルギーの点からの条件である。この条件から考えるなら、できるだけ環境負荷が少なく、かつ、使用エネルギーが少ないものが望ましいことは言うまでもない。そして、使用エネルギーも、石油エネルギーの様な持続的に活用していくことが困難なエネルギーではなく、可能な限り持続可能なものを活用していくことが望ましい。こうした省エネルギー・省エミッションの条件を満たすモビリティ製品を開発していくことが、今後の重要な課題であると考えられる。言うまでもなく、いわゆる「**エコカー**」の開発がそうした方向の製品開発であるが、必ずしもエコカーという範疇でなくとも、今後は可能な限り燃費の良いモビリティ製品を開発していくことが重要とされている。

(2) 第二条件：都市への適合に向けた「専有面積最小化」の条件

「渋滞」という現象は、限られた地域に交通が集中するために発生するものである。そして当然ながら、渋滞の度合いは、一人の移動に必要な面積が大きなものとなるほどに大きなものとなる。言うまでもなく、

「クルマでの移動」に必要な面積は「バス」や「電車」そして「徒歩」に必要な面積に比べて格段に大きい。それ故、人口集積地区である都市の移動をクルマで担おうとすれば、必然的に深刻な渋滞が生ずる。

一方、この「渋滞」の存在は、都心部の魅力の大幅な低下をもたらしている。まず、自動車での移動を前提とする自動車利用習慣者は、渋滞している都心を避け、郊外部に出かけるようになる。また、渋滞が存在するような都市においては、モータリゼーション以前には様々な“社交の場”として機能していた都市上の街路上の空間を、集中するクルマを処理するためにクルマにのみ使用せざるを得ない。ここでもし、道路上の空間が、歩行者や憩いの場に解放されれば、都市の魅力が格段に向上するであろうことは間違いない。例えばそれは、戦後日本において幾つかの都市において実施された「歩行者天国」によって街の賑わいが増進してきたという事実からも、経験的に自明である（ただ、それにも関わらず、最近では交通管理者における「道路の混雑緩和」の名目のために、歩行者天国化がままならない状況である）。それ故、都市への自動車交通の集中は、魅力ある都市を構成していくために不可欠な“道路”という公共空間が自動車にのみ占拠されてしまうという事態を余儀なくしているのであり、そしてそれを通じて、都心の魅力の大幅な“低減”をもたらしているのである。

こうした都心部におけるクルマ利用の問題を解消する一つのアプローチは、都心部からクルマを排除していく、という考え方である。事実、欧州の諸都市をはじめとして、世界中の主要都市において、都心部から自動車を排除していく交通政策が次々に採用されつつある。例えば、最近ではローマが都心部への自動車流入を禁止する施策をとっているし、ロンドンでは都心部への流入自動車から料金を徴収する「ロードプライシング」という施策を採用するに至っている。

ただし、自動車を「工業製品」と捉える立場から考えるなら、都心部におけるクルマ利用の問題を解消するために、「**都市から排除する必要性の低いモビリティ製品を、都市交通の需要を満たすために開発していく**」という、もう一つのアプローチが存在するであろう可能性を導くことができる。

先に述べたように、都市にクルマが相応しくない最大の理由は、そのクルマが占有する「面積の大きさ」

であった。そうであるなら、都心部においては、これまでの自動車の様な、専有面積の大きなモビリティではなく、**より小さなモビリティを開発していくことで、都市から排除する必要性が大きく低減していくことが予想される。**例えば、トヨタのi-Realやi-unit, Winglet等が、そうした方向性のモビリティ製品の一例と考えられるし、今後はそうした方向性のモビリティ製品開発の必要性が向上していくものとなる。

(3) 第三条件：都市への適合に向けた「車両共有化」の条件

さらに、都心部の限られた面積を活用するためのもう一つの条件として、「車両の共有化」が考えられる。そもそも、現代の「クルマ」は、個人が所有するものとして認識されているが、その認識は、必ずしも都市に適合するものではない。都市においては、空間に限られている以上は、様々なものが「共有」されている。バスや電車などは、その典型的な「共有物」であるが、モビリティ製品そのものも共有することによって、限られた空間を有効に活用することが可能となる。具体的には、皆が一台ないしは複数のクルマを保有していれば、その駐車場所はかなりの面積にのぼり、その開発と維持のための費用がかさむのみならず、公園や緑地、商業施設等の様々な用途のために活用できる土地が「駐車場」のみに活用されてしまうのは、大変もったいない（すなわち、多くの「機会費用」を生じせしめている）事態だと言うことができよう。一方で、一台の車両を複数人で共有することがあれば、当該の車両の稼働時間が格段に向上するのみならず、必要とされる駐車場面積が大幅に削減されることとなり、それに伴って、様々な直接的・機会的費用を大きく削減できることが期待されるのである。

こうした方向性の具体的なモビリティ・システムとは、例えばいわゆる「カーシェアリング・システム」が考えられるところである。

(4) 第四条件：「日常的使用価値」に比する「非日常的使用価値」優先の条件

図1に示した様々なクルマのデメリットは、クルマそのもののデメリットではなく、クルマ「利用」のデメリットである。しかもそれは単なる「利用」ではなく、「過度」な利用である。すなわち、人々が保有し

たクルマを、道路の容量以上に「過度」に使用するからこそ渋滞するのであり、都心部の限られた空間面積を超過する程に「過度」に都市にクルマでアクセスするからこそ、先に述べたような種々の都市問題が生ずる。さらには、人々が利用者として地域公共交通を支えていくことが地域公共交通の維持のために不可欠であるにも関わらず、公共交通を使わずに「過度」にクルマを利用するからこそ、地域公共交通が衰退していくのである。すなわち、大きな発想の転換とも言えるかもしれないが、「モビリティ製品」に伴う多様な社会的なデメリットを最小化するための最も効果的なアプローチの一つは「購入したモビリティ製品を過剰に利用せずに、慎重に利用していく」という態度・ライフスタイルの醸成なのである。こうした方向性の交通社会政策は、現在、「モビリティ・マネジメント」と呼称され、国土交通省を中心に、北海道から沖縄まで、多様な都市と地域で広範に展開されている。この交通社会政策は、「一人ひとりのクルマ利用者が、クルマ利用者のメリットとデメリットを過不足無く理解した上で、過剰にクルマに頼るライフスタイルから“かしく”クルマを利用する方向にライフスタイルを“自発的”に変えていくことを促す、コミュニケーションを主体とした交通政策」である（土木学会, 2005）。

ただし、ここで即座に、自動車工業界からは、次のような意見が表明されるであろうことは想像に難くない。それはすなわち、

「あまり使われない様なものを、工業製品として販売していくということは、ナンセンスではないか」

という意見である。

無論、モビリティ製品が、単なる、「移動のための手段」であるならば、上記のような指摘通り、余り使われないものを製品として販売していくことは、ナンセンス極まりない取り組みと言うことができよう。しかし、我々の社会の有り様を考えたとき、自動車は、必ずしも「移動のための手段」にしか過ぎない存在ではなかったことは明らかである。

例えば、クルマは間違いなく「娯楽」のための存在でもあった（西村, 2008）。最も卑近な例で言うなら、「ドライブ」という行為が日常的に行われている今日状況は、我々がクルマを「娯楽」のための存在とし

て捉えていることの証左であると言うことができよう。そして事実、クルマを「移動手段以上の存在」として捉える傾向は、戦後一貫して増進してきたことが、自動車製品の「宣伝」に関する包括的な時系列分析からも明らかにされている（谷口，2008）。そして何より、そもそも「クルマ」は、日常の移動のために「使用」されたというよりはむしろ、「貴族の贅沢品」として「所有」されていたのであり、その使用は、「非日常的な娯楽」のためのものなのであった（高田，2008）。

すなわち、クルマは、「日常的な使用価値」のみならず「非日常的な使用価値」を持つものでもあるのである。言い換えるなら、「クルマ」とは、単なる「道具的存在」なのではなく、「文化的存在」なのであり、かつ、その文化的存在としての側面が、年々大きなものとなってきているのである。

ここで、上記のような様々な社会的個人的なデメリットをもたらす過度なクルマ利用はいずれも、「日常的な使用」である、という点に着目しよう。人々が日常的にクルマを利用するからこそ、渋滞が起り、大量の地球温暖化ガスが生じ、日常的な商業圏が都心から郊外に移り、中心市街地は寂れ、都市の無秩序な郊外化が促進されていってしまうのである。その一方で、もしも人々がそうした「日常的」なクルマ利用を控えることができるなら、そして、人々のクルマ利用が「非日常的な使用」にのみ限定されることとなれば、そうした諸問題はいずれも生ずることはなくなるであろう。渋滞もなく、温暖化ガスも最小化され、都心部は活性化し、無秩序な都市の郊外化は大きく抑制されることとなろう。

しかも、そうした社会は、「クルマの非日常的な使用」にとって“うってつけ”の世界だ、という事もできよう。なぜなら、そうした社会においては、いずれの道路にも渋滞が無く、円滑な走行が保証されているのであり、クルマの機能を最大限に発揮できる状態が実現しているからである。

すなわち、「クルマ」に伴うデメリットを最小化しつつ、そのメリットを最大限に引き出すための最後の、そして、おそらくは最も重要な条件は、**一つの「文化的存在」として捉えた場合の「クルマ」という製品を開発する上で、「日常的な使用価値」よりもむしろ、「非日常的な使用価値」を重視していく必要がある**、という点なのである。

3. 環境・社会・経済に配慮した「次世代型モビリティ製品」と「クルマ」のあり方

20世紀は“自動車の世紀”としばしば呼称されてきた。それほどに、自動車は、我々の社会に巨大な影響を与えた存在である。しかし、既に時代は21世紀に突入し、早10年近くの歳月が過ぎようとしている。そしてその時代にあって、交通事故、地球温暖化、都市郊外化、中心市街地の衰退、地域公共交通の衰退等の様々な自動車の「弊害」を見せつけられた我々は、自動車の存在は必ずしも“バラ色の夢”を叶えてくれるような「掛け値無しの素晴らしい存在」というような（おそらくは、かつては多くの日本人が抱いたであろう）認識をもたなくなってきてしまっている。

しかし、そうなった原因は「クルマ」という一つの存在に、過剰な期待をかけすぎたからではなかろうか。クルマは便利でもあり、かつ、文化的な存在だ——、この両義性を、ひとつの「クルマ」という存在に押しつけてきたところに、大きな過ちの根源があったのではなかろうか。

考えていただきたい。非日常的なるものは、日常的なるものでは無いからこそ、非日常的なものなのである。贅沢品を、大事にせず日常的に「酷使」しては、ましてや「過剰」にそれに頼り切ってしまうては、それは既に贅沢品たり得ないのは、ものの道理というものである。しかも、贅沢品が贅沢品である以上、それを日常的に利用しては、様々な問題が生ずるであろうことは避けられない。「お正月」という非日常空間でのみ許されている「朝っぱらからの飲酒」にしろ、贅沢な食事にしろ、それを毎日日常的に続けては、正月料理のありがたみが無くなるばかりではなく、経済的にもたないことは明白であると共に、大きく健康を害することになることも避けがたいであろう。「振り袖」を普段着の様に着ては、振り袖に見る社会的文化的価値が大幅に低減するばかりではなく、家計が大幅に圧迫されるであろうし、何より、落ち着いて仕事をしたり家事をしたりすることができなくなるであろう。すなわち、贅沢品であるならば、かつての日本人が「よそ行き」の服と「普段着」を巧みに切り替えながら暮らしていたように、両者を分離することこそが、その贅沢品の使用に伴う様々な

デメリット（正月料理の例で言うなら、経済的負担の大きさや、健康上の負荷の大きさ等）を最小化しつつ、その贅沢品に胚胎する真の“非日常的価値”を最大限に引き出すことができるであろう。

それ故、クルマの問題の乗り越える最大の処方箋は、クルマという一つの存在に担わせてきた「日常的価値」と「非日常的価値」、すなわち「道具としての意味」と「文化的存在としての意味」の両者を分離し、それぞれ異なった「工業製品」に担わせることではないかと考えられるのである。

具体的に言うなら、以上に述べた4つの条件の内の最初の3つ、つなわち、

第一条件：「省エネルギー」「低エミッション」の条件

第二条件：都市への適合に向けた「専有面積最小化」の条件

第三条件：都市への適合に向けた「車両共有化」の条件

の条件はいずれも、「日常的価値」に関わる条件であり、いずれも「道具」としてのこれからのモビリティ製品が満たすべき条件である。この方向の下、現在の「クルマ」の延長としてのエコカーやカーシェアリングに適合するようなモビリティ製品を開発していく一方で、とりわけ都市部における移動に関して、トヨタの*i-Real*や*i-unit*、*Winglet*等の小型のモビリティ製品を開発していくという方向性が考えられよう。そして無論、そうした小型モビリティ製品を「シェアリング」「共有化」していくシステムの構築を進めていくということがあり得よう。こうした方向性のモビリティ製品こそが、「エコ」や「地域社会」に配慮した「次世代型モビリティ」と呼ぶべき新しい方向性の工業製品となろう。

その一方で、これまで我々がクルマに担わせてきた「非日常的価値」をそうした「次世代型モビリティ」に担わすことは困難であろう。無論、それが可能であればそれに越したことは無いが、*i-Real*や*i-unit*、*Winglet*等の小型モビリティではゆったりとした贅沢な移動は難しいであろうし、シェアリングするクルマに、さながら個人持ちの「愛馬」を愛でるような「愛着」

を抱くことなどできないであろう。そして、「走る喜び」としか表現できないような加速や方向転換などに関する“レスポンスの良さ”を追求すれば、自ずと省エネルギー化や省エミッション化から乖離することとなる。やはり、そうした非日常的な価値を重視するような、

第四条件：「日常的使用価値」に比する「非日常的使用価値」優先の条件

を満たす工業製品は「次世代型モビリティ」ではあり得ぬものなのである。そしてそれはあくまでも、現代人が今保有している「クルマ」のイメージに近いものにしかなり得ないであろう。むしろそれは、現代人のクルマのイメージよりもさらに、「本来のクルマ」とでも言わざるを得ないような、歴史的な「名車」の数々を原型とするような、「クルマ」でしかあり得ないであろう。

もし、我々が、上記の第一～第三までの条件を満たす「次世代型モビリティ」の開発に加えて、非日常的価値を十二分に湛えた、第四の条件を満たす文化的存在としての「クルマ」を次世代に向けて作り続けていくことができれば、現代的な自動車に関わる諸問題の全てを解消し得るばかりではなく、我々の社会が今よりもより一層、精神的にも物質的にも豊かな、より高度の文明社会と言うべき社会になるに違いないのである。

参考文献

- Baudrillard, J. (1970) *La Société de consommation* (今西仁司・塚原史(訳)消費社会の神話と構造, 紀伊国屋書店 1995.)
- 土木学会 (2005) モビリティ・マネジメントの手引き, 土木学会, .
- Everitt, P. B. and Watson, B. G. (1987) Psychological contributions to transportation, In D. Stokols & I. Altman (Eds.), *Handbook of environmental psychology*, Vol. 2. New York: Wiley, pp. 987-1008,.
- 藤井 聡 (2003) 社会的ジレンマの処方箋, 都市・交通・環境問題のための心理学, ナカニシヤ出版.
- 西村 大志 (2008) 改造車研究の可能性, *IATSS Review*(印刷中).
- 高田 公理 (2008) 日本社会と自動車, *IATSS Review*(印刷中).
- 谷口綾子 (2008) 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*(印刷中).