

車社会と世代変化

岡 並木* 長山泰久** 塩地茂生***

急速に発達してきたわが国のモータリゼーションも、ようやく成熟期に入ろうとしている。4,000万人に達する免許所有者は、幅広い年代に分布し、車に対する態度、嗜好、行動様式などにおいても、世代間の相違が生じているのではなからうか。こうした視点から、これまでの交通政策、安全教育をみると疑問点も多い。まず、必要なことは世代差の実態に対する的確な認識である。

今回の誌上シンポジウムでは、世代変化のメルクマークを規定し、その相違を具体的に検討しつつ、次の世代に伝えるべきものを考察した。

Changing Generations in a Society on Wheels

Namiki OKA*

Yasuhisa NAGAYAMA**

Shigeo SHIOJI***

The motorization of Japan that has proceeded at such a rapid pace is finally beginning to reach a stage of maturation. There are as many as 40 million holders of driver's licences, representing people of all ages. It seems that among these different generations of drivers there are gaps and variance in terms of such things as attitude, preferences and behavior. This observation leads us to seriously question some of the traffic policies and safety education programs which have been executed to date. More than anything it is necessary to first obtain a better understanding and grasp of these kinds of generational differences.

We have attempted to define some of the characteristics and features of each of these generations through dialogue generated in a symposium especially organized to cover this subject for IATSS review. The effort would be to pass on these findings and make future generations of drivers aware of some of these specific variations in their approach to mobility in the motorized society.

報告①

世代変化の基準と社会へのインパクト



報告者……長山泰久

日本の車社会における世代変化を考えた場合に、25年ぐらいを世代変化のひとつの単位とすると、25年前は昭和29年だが、ここに昭和27年のデータがある。その時の免許保有者は全人口の1.5%にすぎない。1000人に15人だから、ドライバーが非常に特別

な人というか、エリートだった時代だと思う。現在は昭和52年末で32.7%。これを30代前半でいえば、男は90%、女は40%ぐらいの免許所有率になっているから、もはや選ばれた人という感じはなくなっている。

それでは昔の、車に触れることのできる選ばれた人はどういう人かという、家に車のあった金持ちのぼんぼんとか、商売で家に車があったとか、車を持っている友人がいたとか、車が手近にあったり、車に接近するチャンスがあって、それを生かした人だと思う。トラック、バス、タクシーなどの職業的運転手を除けば、経済的、社会的に一定のレベルから上の人が車を運転していた時代が27年頃であった。

この状態が変化するひとつの節目が昭和35年である。この頃から免許が急激に一般化してくる。といっても今と比べればそれ程高い普及率ではないが、車に乗るチャンスが平等に与えられ始め、自分の行動の射程距離内に一応、車が入ってきたのは35年以降と考えられる。

* 朝日新聞社編集委員
Senior Editorial Writer, Asahi Shimbun Press
** 大阪大学助教授(交通心理学)
Associate Professor, Osaka Univ.
*** (社)東京指定自動車教習所協会会長
President of Tokyo Driving School Association

昭和53年12月27日実施

それ以前は、まだ車は欲求の対象になっていなくて、大衆の意識の中に存在していなかったと思う。35年頃からやっと、少し努力すれば手に入る時期になってきたのではないか。現在は、完全に車は射程距離に入って、いつでも免許は取れるし、車を持つと思えば持てる全く平等な時代になっている。

このように、免許の所持という面から考えると、昭和35年をひとつのポイントにして、27年頃に車に乗っていた世代と現在とは明らかな相違がある。そこで、日本の車社会には2つの世代があるといえるが、私は昭和35年が単なる節目ではなく、その時代に車に対応した仕方と現在とは根本的な相違があると考えているから、世代は3つあるともいえる。

その根本的な相違とは、次の世代に対して与える影響の大きさである。35年頃は、まだ子供たちは運転席の隣にすわって車を体験することが少なかった。これは、ほとんどの母親が免許を取っていないなかったためであろう。昭和30年代は、若者たちが先に車に乗り始めて、親は取り残されていた。生活の知識とか技術は、普通は親から子供に伝わる性質のものとするれば、この時期は、こと車に関しては親が息子たちに大刀打ちできなかった時代である。

それが、30歳代前半で免許所持率が男90%、女40%ということになれば、親が子供に対して大きな影響を与え、優位に立つことができる。この点から、母親が免許を取り始め、女性ドライバーが急激にふえ始めたこの2、3年は、第3世代の時期を迎えたといえる。今後、車以外の新しい乗り物が出てきて、いまの若い親がドミナントさを失ってしまうことでもない限り、しばらくは、親が子供の車体験や行動パターンを指導できる側面は続くと思う。

一方、事故の観点からみると、事故が大幅に減少し始めた昭和45年以降の時期に車に乗った人々を、ひとつの世代と考えることもできる。現在は、事故の減少、母親ドライバーの急増などから、安定した車社会を迎えているのではなかろうか。

次に、ドライバーの世代変化が社会にどのような影響を与えてくるかを考えてみたい。車は乗り手の行動半径に新しい刺激を付与し、ある意味では、それを積極的に求めさせる要素がある。私が暴走族の研究で、高校生の意識調査などをすると、心理学という類型論を車を軸にして作り直してもいいと思うぐらいに、車のもつ意味は大きい。

高校生世代を調査すると、車に積極的にアプローチしてくるのが3分の1、車に見向きもしないのが

8%ぐらい。残りの60%ぐらいは、車にいつか乗ってみたいと思っている。とにかく、ほとんどが車に興味を示し、車に対応する姿勢もっている。

そこで、とくに車に向かってくる少年たちの特性をみると、自分の心の内部へ向かう傾向が少なく、常に外界とのやりとりのなかで心理的世界を構成している。これは、車に乗っている人間全般にいえることだが、高校生ぐらいの年代では大きな問題だと思う。

もちろん、心理的な外界との直接的なやりとりは人間にとって非常に重要だし、生活のかなりの部分を占めている。しかし、これに慣れきって、自分の心の中に向かわない心理的持性を生み出していく危険性があるだろう。

テレビとの対比でいえば、テレビの場合も、映像を通して非常に直接的な刺激との触れ合いを、一方的な受け身の姿勢で行なっている。ラジオならばイメージの世界を構成できるが、テレビはイメージそのものが与えられて、自分の関与する範囲が少ない。同じような意味で、積極的のように見える車も、乗り手が自分の内部に向かって考える範囲を局限してしまう可能性がある。こうしたことが、将来の人間形成というか、人間像に大きな影響を与えてくるのではなかろうか。

報告②

世代変化と運転教育



報告者……塩地茂生

世代をどのように分けるか、分け方にもいろいろある。とりあえず時代をさか上って考えると、大正時代は全くの職業運転者の時代であった。昭和の初めになると、いわゆるダットサン（Datsun）の出現で、日本人でも自家用車を持てるということになり、オーナードライバーが初めて生まれてきた。とはいっても、車に乗れるのは限られた人たちで、一般の人々ではちょっと考えられない時代だった。こうした形で終戦になり、昭和30年頃まではブランクのような状態で、車に対する考えは戦前とはあまり変化せず続いていたと思う。

変化を見せ始めたのは、産業が急激に伸びてきた

昭和30年以後で、私の仕事の面でいえば、自動車教習所がその時期からふえてきて、運転を練習する人も非常にふえている。これは産業の成長期にあたって、それにつながった運転者需要が伸びたためと思われる。例えば、免許を持っていると就職のときに非常に有利になるといったことで、仕事に引っ張られてドライバーがふえてきたのが昭和30年代の特徴だったのではないかと。

これが40年代に入ると、車は安くなり、車の数もふえて、車はごく一般的なものになる。ただ、そのふえ方が急激だったために、40年代の前半は事故も非常に増加した。そして、50年代になると、さらに一般化して女性がふえている。これは、たぶん住居が郊外の交通の便の悪い所に建てられるようになったので、生活上の必要から車を使うことになったのも一因であると思う。

こうした世代の移り変わりは、教習所の教習生の態度にもかなりよく現れている。戦前から戦後しばらくの間は、「私でも運転できるだろうか」という言葉をしばしば聞かされた。多少、社交辞礼的なニュアンスもあるだろうが、車を運転するのは特殊な人という考え方が潜んでいたと思う。これが昭和40年頃から、こうした言葉はほとんど聞かれなくなった。逆にこちらのほうで、「あなたはちょっと……」といたくなるような人でも平気で運転するようになっていく。

● 討論

1. 車の大衆化と教育程度

岡 長山さんがいわれた、世代変化によって各世代のドライバーが社会に対して、どんなインパクトを与えたのかという点について、塩地さんはいかがですか。

塩地 昔は、とくに地方の人はそうですが、車に接することがなくて、車そのものが珍しいという人がいました。やや極端に言えば、バス以外に車に乗ったことがなくて、乗り物といえばたいていが汽車。しかし、汽車はあれだけの大きさですから、場所が移動する感じがして、車のように体の移動という感覚がありません。そういう人に運転を教える場合に、彼らは全く別の世界に入る感じなのでしょうから、車に馴染ませるのがひと仕事でした。

しかし、現在の人たちは耳学問に加えて、車に乗り慣れているから、車とのスキンシップがあります。

さて、50年になって女性ドライバーがふえてきたが、女性だからどうだという特色はあまりない。ただ、男と女の生理的な相違から生じる違いはある。例えば、医学的にみて、女性は眩惑症状の復元が少しいたが男より遅いし、反射神経もやや落ちる。運転技術では、力のいるバックなどの場合、やはり男ほどスムーズにいかないようだ。

運転全体では、決断が非常に遅い。これは、日常生活において女性が自分で決断を下すケースが、男よりも少ないためではないか。「税務署が来ました、あなたどうしましょう？」ということで、自分で決断する機会が少ないために、決断力がサボタージュを起こしている。訓練されないままに車を運転するから、判断に迷いが生じてしまい、状況に即応して決断を下せなくなる。しかも、いままでのような歩く移動から、40kmのスピードをもつ移動になると、瞬間的な判断も要求されてくるので、ますます判断に迷うケースが多くなるわけである。

そこで、最近のように女性の教習生が急激にふえている状況からも、男女の心的な面、生理的な面の違いを考慮した女性向けの教育カリキュラムの必要性を、私は痛切に感じている。そのためには、今後、女性ドライバーの意見、あるいは運転上、非常に重要と思われる心理学などを参考にして、指導員教育とかカリキュラムの作成を考えていかなければならぬだろう。



岡 並木

教える場合にもスッと車の世界に入れるし、メカニズムの面もある程度理解しているから、非常に教えやすくなっています。

それから、教習所での運転教育は期間も限られていますから、基礎的なことにしか取り組めない。そこからさらに成長していくには、やはり体験がものをいってくると思います。その点で、今の親は子どもに自分の体験を教えることができます。車の練習に来る前に、運転の心構えを親から聞いたり、日常運転しているときでも、親がアドバイスしたり、注意することができます。これが昔とは違って、非常

にいい点ではないかと思えますね。

阿部 (編集部) 長山さんが報告でテレビと車を対比されましたが、戦前から戦後の初めにかけてオーナードライバーになった人々と、最近の人との教育程度の相違という面からもみていけるような気がします。例えば、大学とといいますか、いわゆる上級学校への進学率とドライバーの世代変化が微妙に関連しているのではないかと。職業的な問題を別にすれば、戦前から戦後にかけて車に乗っていたのは非常に学歴があって、しかも経済力が伴っていた人たちであった。第2期の昭和35年頃になって、その壁は突破されるわけですが、この人たちにしても、いわゆる小学校卒といった人々ではなくて、大学卒とか、旧制の中学、専門学校の人々と、自分はそうではないが、学歴に憧れている人たちでした。つまり、戦後の民主主義を十分に受け入れ、車とか大学をその象徴としてとらえようとした人たちだったと思います。そして最近では、主としてリーダーシップをとっているのは広く一般化された大学の学生、あるいは大学卒ではないでしょうか。

長山 阿部さんの見方は野球と一緒にですね。かつて、野球が新しい文化として入ってきたときに、それに接してとびついたのは一高とか東大といった、非常にレベルの高い人たちでした。これは、教育レベルの高い人たちが非常に鋭い触覚を持っているためかもしれません。それから段々と一般に浸透していくわけですが、私の子供の頃は、普通の中学、高校生が野球をしていました。

最近ではゴルフがいい例で、明らかにブルーカラーの人たちにも広がっています。ですから新しいものを取り入れていく段階では、阿部さんのいわれたようなことはありえたと思います。とくに車は、経済力が無いといけませんから、まず最初に誰かとびつくかという、やはり偉いハイカラさんがとびついて、段々とレベリングされてきています。

岡 阿部さん、もう少し教育とのかかわり合いを具体的に話していただけますか。

阿部 教育の内容ということだけでなく、教育の制度という視点で考えてみたかったわけです。つまり、いわゆる高等教育が一般の人に開放されていく歩調と合わせるように、車も広がっていったのではないかと思います。一般的に言えば、車が広がっていった理由には、大学に誰でも入るようになったとか、誰の家にもテレビが入るようになったとか、そういった大衆社会現象あると思います。

ですから、野球ではありませんが、まず知的なレベルが反応しますが、その次の段階でオビニオンリーダーになったのは、やや低い知的な層と、知的な層に憧れる人々であっただろう。そのときには、むしろエリート的な知的な層はそれに対して抵抗したのではないのでしょうか。いまの大学に子供を進学させている層は、むしろ、その第2代のリーダーシップをとった世代で、限られた知的なエリート層ではないと思います。そして、現代になると知的な層も、知的でない層も渾然一体となって、4000万免許人口を構成していて、これが日本の車社会の基本的な構造だと考えられます。

2. 課題は自分を律する教育

岡 こうした変化に、例えば道交法のような法律、制度、あるいは対策が対応しきれなくて、現実とズレが生じているという面も考えられます。大体、法律というものは常に前衛というより、後衛的なものですから、ズレがあるのは当然としても、そこでいま問題とされているのは何でしょうか。

長山 確かに、急激な車社会の発展に追いつくために、道路構成にしても、法律や規制にしても、いろいろと後追いをしてきました。しかし、最近是比较的安定したものになりつつあるし、昨年12月の道交法の改正でしばらく安定するでしょう。そこで、問題として残っているのは、これだけたくさん人間がひとつの交通の場を構成するときに、お互いがどのような関係系をつけていくのかという部分です。これは日本の場合、最も遅れています。関係系とは優先関係の意味で、どちらが先に行くか、それとも譲って後に行くべきかの関係です。この点がまだ、日本の法律のなかで残されています。

この話を持ち出すと、多くの人たちは日本人には向かないといって、自然発生的に秩序が出来るのを待っているきらいがあります。しかし、最終的には、この優先関係だけは合理的に、明確にせざるをえなくなってくると思います。そうしないと、これほど危険なことはありません。日本人のあいまいさのなかで、自然発生的に秩序が出来るのを待って、それをバックアップすることも一面ではあってもいいと思います。しかし、それではカバーしきれない残された部分が、日本では実にあいまいなままに置かれているのではないのでしょうか。

岡 それが、実はこのシンポジウムの最終回の大きな中心になると思っていたのです。塩地さん、いま

の長山さんと同じテーマですが、現在または、次の世代に対して、どのような点が問題として残され、埋めていかななくてはならないとお考えですか。

塩地 いままでは、運転とは技術であるという、技術的なことを中心に安全を考えてきたきらいがあったと思います。われわれは歩くことを技術とはいいませんね。しかし、いまや運転は歩くことと同じぐらいになってきています。それなのに、技術があれば事故が防げるという思想が非常に強い。昔は特殊技能といった時代もありましたが、われわれはそれを打破した教育をしていかななくてはなりません。

これは法律にもいえることで、万事、規則さえあればうまくいくと思っています。しかし、いくら規則を作っても、それには限度があります。これだけ車がふえてくると、もはや規則だけでは律しきれない。むしろ、規則以前に自分を律する教育が大切だと思います。日本人は規則があると、それで安心してしまし、指導する側も遵法精神だけを強調する。しかし、これだけ多様化してくると、規則を守っても事故が起きることもあるし、規則で許されていてもよくないことはかなりあります。そうになると、本当の安全を保つためには、自分を律する教育を加えていく必要があると思いますね。

岡 いまの法律は自分で律する余地が非常に少ないから、それを是正していかななくてはならないというわけですか。

塩地 そうです。日本人は規則に縛られつけているから、規則がなければ何をしてもいいという考え方です。まず、規則で白黒をつけたがる。とくに、知性的といわれる人がそうです。交差点の優先順位でも、左が広い道路はわかるが、幅が同じで、しかも同じ車が同時に四方から入ってきたら一体どうなのかという質問を出します。実に愚かな質問で、私は「あなたが止めなさい」というわけです。自分が止まれば、そういう状況はありえないのだといってもピンとこない。外国では、そういう発想や質問はないと思いますよ。

岡 イギリスの道交法には、歩行者優先という言葉がありません。その点を聞くと、結局、ドライバーが自分の良識に基づいて判断するのがいちばんいいと考えているから入れないわけです。

塩地 規則だけに左右されず、もっと自分の良識で判断すべきです。どのみち、規則は良識を条文化したようなものですから。

岡 私の経験でいえば、1977年の大晦日に、たまた

ま八重洲口の裏通りに来たとき、つくづくその規則の強さを知らされました。道には、ずっと先の方まで見ても車は1台も走っていないが、信号は点滅していて、歩行者は赤だとジッと待っている。その道路はせいぜい6~7mほどの広さです。それを見たとき、何か異様な感じがしました。なぜ、こういうところまで法律で律する必要があるのかと思いました。以前に、長山さんが大阪と東京の歩行者の態度を映画で比較されて、東京は非常に遵法精神に富んでいると、高く評価されたようですが、むしろ、大阪のほうが非常に自主的に進んでいると申しあげたことがあります。

塩地 ニューヨークでもそうですね。いつか何人かで歩いていた時、交差点で青になるまで待っているのは日本人のわれわれだけでした。ただ、向こうの人が赤で渡るときは必ず注意してから渡っていますね。

長山 そこがこの問題の前提なんです。外国では周囲をよく見ますし、その見方も日本人と違います。彼らは、もし事故が起きたら、それは赤で渡った歩行者に責任があるという、起こった結果に対するひとつの見通しをもっています。責任とは、起こったあとでどうとるかではなく、自分の行動の過程において、責任の問題を自覚しているわけです。そこが、日本の責任観念との違いで、日本人はややあと追いです。ですから、欧米では、外の状況を的確に見て、そこで自主的な判断を下し、自らの行動を決定しています。大阪を誉めていただきましたが、これだけの自主性をもって信号を破ってはいません。大阪人は、ひとりが渡りますとゾロゾロとその後について行くだけです。最初に渡った人はよく見て判断したのでしょうか、ゾロゾロついて行った人は周囲を見てはいません。ですから、私は大阪には問題があると思ったわけです。

日本人は非常によく信号を守るが故に、一応、事故を押さえている。イギリスなどでは、歩行者が非常によく見てるが故に、たとえ信号を無視しても何とか適応しています。その違いを前提として考えておかないといけません。

岡 ただ、なぜ日本人がこうなってしまったかといいますと、人間をがんじがらめに法律で縛ってしまい、何か起こればあいつが悪い、という風潮を育ててしまったところにあるような気がします。

阿部 要するに自分で自分を律することですが、それがどこから生まれてくるのかという問題です。私の場合でいえば、教習所で習った規則で行動を律し

たわけではなくて、戦前から受けてきた教育の影響と戦中の体験、戦後のごく一時期の民主的な風潮からの影響といったものが強かった。例えば、強いものは弱いものをかばわなくてはいけないとか、他人に迷惑をかけないとか、そういった教えがよく効いているわけです。そこで今は何が効いているのかを明らかにしたいのです。

私の場合は東京に住んでいますので、ある意味で車の問題は観念的に考えればすみますが、大都会でない所では、そうはいきません。車の有無は大問題で、地方の街のひろがり方は、車によって決まってくる面があります。若い夫婦が独立して、どこに家を建てるかといえば、駅の周辺ではなく、国道の周辺ということになります。1年ぐらい前のことですが、ある地方の新聞で、昨日の酔っぱらい運転者というリストが掲載されているのを見たことがあります。酒を飲んで取締られた人の名前がズラッと出ている。車を具体的に必要としている所では、こういう形の教育、地域社会的な罰というものが求められるのかなと考えこんでしまいました。がんじがらめなのは法律だけではないわけです。車は確かに生活や意識の近代化というものを進めています、その土台にリストを平気で新聞にのせるという、またそれを受け入れるという意識があることを忘れてはいけません。

長山さんのいわれたよく周囲を見るということも、ひとつの技術としては成り立つと思いますが、それを成り立たせる土台に興味があります。

3. 外国文化の移入とソフトウェア

長山 私の見るということは、単なる技術ではなくて、人間の心そのものです。とくにヨーロッパの場合は、人との関係を非常に重要視しますので、単に物を見ているのではなくて、いちばん大切な人との関係を見えています。例えば、ドアをあけて、2~3m後に人が来ているかどうかを必ず見ます。これが社会的に身についた行動パターンであり、その背景には、いかにして他人との関係を良好に保つかという心が潜んでいて、子供の頃からいつもしつけられているわけです。良識ある行動はこうして出てきます。

そこでひとつの問題は、新しい文化が入ってきたときには良識とは関係のない時代、文化的遅延といえますか、カルチュラル・ラグがどうしても生じてくる時期があります。私は法律のことはよくわかり

ませんが、その社会に昔からある因習といえますか、モーレスがあって人間の行動を律しており、それが法律と合致していれば、これほどいいことはないわけです。しかし、道路交通のように新しいものが持ち込まれてきたときには、それを律するものがなかなかありません。とはいっても根本は対人関係ですから、その最適なものを探めようとしたと思います。ですから、先ほどいわれましたように、法律を技術的な側面だけに限定して考えるのも適切ではないでしょう。車が持ち込まれて、うまく適応させていくためには、どうしてもある一時期は、外から何らかの合理的なもので律していかざるを得ない。それが道交法だと思えます。その道交法がみんなの血となり肉となって入り、それが因習として受け入れられて初めて、良好な関係がつくられていくと思えます。

岡 いま、新しいものが入ってくるときは、良識とは関係なく入ってくるといわれたが、これは、明治維新以来続いている、日本の欧米技術の取り入れ方に共通した問題ですね。良識はいつみればソフトウェアですが、外国で育った技術は、それを支える良識や作法、あるいは哲学があって、そうしたソフトウェアと一対になって、ひとつのシステムとして完結しています。ところが日本は、機械だけを取り入れて、それを支えるソフトウェアを入れないから、いろいろな混乱が起こってきたと思います。この点を痛切に感じたのは、1970年だと思いますが、欠陥車問題のときでした。若い記者は、車の技術者のレベルまで入ってメカニズムを追求したわけです。私は、いくら入っても技術者と同じレベルで話せるわけがないからやめろといいました。もちろん技術面も問題ですが、それと同時に、技術を扱う利用者のソフトウェアの問題に非常に関連しています。ところが利用者のソフトウェアは、教育を受けなければ育たないものです。つまり、問題の核心は、メーカーがハードウェアだけを売って、ソフトウェアを付けて売らなかったところにあった。それで、若い記者にその点を突っつけといったんですが、どうしてもわかってもらえませんでした。このときは、つくづく世代の違いを感じましたね。

なぜ世代の違いを感じたかといえますと、私が免許証を取ったのは昭和17年です。最初のダッジで、すぐキャブレターにガソリンがいなくなる。そのたびに後のタンクに回って、注入口からプーッと吹いては卒倒したものです。それから、車を止めるときにも、今のように先にクラッチを切ると先生に膝

を叩かれて怒られる。こうして運転を覚えてきて、戦後も1955年頃からボンゴツ車を買って動かしていました。そのときにはホーシングなんかしょっ中ぶれますから、予備のホーシングを車に積んでおき、折れると自分で修理したり、ガソリタンクもすぐ落ちたり、穴があいたりするから、石けんを塗ってガソリン漏れを防いだりしたものです。ですから欠陥車問題が起きた頃の車は、私から見たら夢のような素晴らしいもので、とても欠陥車という実感が湧いてこなかったわけです。

塩地 広い意味での欠陥には運転者が作るケースも相当あるし、どんなにいい車でも使い方によって欠陥車になるし、長く使っていれば欠陥も生じてきます。私も車をそんなに信頼していないから、常に欠陥を考えて運転しています。このあたりが、まさに世代間の相違ですね。

岡 自家用車が車全体の3割以上を占め、マイカー元年といわれたのが1965年ですか。それからがある程度コマーシャル、実用化の時代です。そこで、どんな機械にも初期故障の時があって、それがいろいろと手直しされてから偶発故障の時代になり、そうなる交通事故はグッと減ってきます。それがさらに続きますと、老朽化した摩耗故障の時代に入るわけです。

欠陥車の時代とは、まさにマイカー元年から5～6年たって初期故障が頻発した時代だと思います。それを一応、手直しして、現在は偶発故障の時代。そして、やがては摩耗故障の時代が来るのではないのでしょうか。自動車単体、それぞれについてではなくて、車社会全体の摩耗故障の時代が来るということです。それがどういう形で来るのか、このまま何も手をつけずにいると、それが来たときに恐いことになるような気がします。

長山 それを見越して、保守管理しておかなくてはいけなわけですね。

岡 ですから、法律は後衛だなんていってはいけなと思います。

長山 先ほど、今は安定した時期だといいましたが、この時期に法律が先回りして、最適な状況を作り出していくという意味で、転換するべき時期でもありますね。

4. 反自動車論の背景

岡 社会に対するインパクトの中で、反自動車論、あるいは反道路論が出てきた時期もマイカー元年の

頃のようなですね。この反自動車論の動きが、今後このままいくのか、もっと激しくなっていくのか、それとも変化に応じて変わっていく可能性があるのか、そのあたりを伺いたいと思います。

長山 あのようなかたちで反自動車論が出てくるのは、まだ車が定着していない時期、社会全体がそれに適応できていない流動的な、非常に変化の激しい時期に生ずるものです。人間がフラストレートされたような事態の表現型だと思いました。誰かひとりが声高に主張し、それに何人かが共鳴し、マスコミがワッとサポートしたときに初めて表面化する問題です。今のように、車が定着し、安定しつつあるときは、何人かの人がいくら主張したとしても、大きな社会的動きにならないと思います。これからも各地で、道路に対する反対運動は起こると思いますが、ごり押しで道路を作るような姿勢はとらなくなって、どこかで妥協点、安定点を見つけていくと思います。ただ、今までのように車を使っていると、エネルギー問題もあるし、もうにっちもさっちもいかない、身動きのつかない状態になるでしょう。ですから、車に対して頭から反対するのではなくて、いかにしてわれわれが、自分だけではなしに社会全体として、車をもっとうまく使いきるかを真剣に考える時期にきています。

塩地 反自動車論を聞いたときに、私は少し現実離れしている、通る議論ではないと思いました。しかし、相当な方がたがっているわけですから、これは、車に対して無政策であってはいけないという警鐘を効果的にするために、オーバーな表現でいったのが車不要論だと受け止めていました。真から不要を考えていたわけではないと思いますね。最近、車もよくなってきているし、それ以上に必要論のほうがものすごいエネルギーを持っているから、反自動車論もやや影を潜めているようです。

阿部 私は4000万免許という、今の時代こそ対立点を出しあって、問題をはっきりさせるべきだと思います。今は、この車社会を原則的にどうしたらいいのか誰もわからなくなっていますから、まず問題の所在を明確にさせるのが先決ではないでしょうか。それがはっきりしないうちは、あまり細ごまとジャブを出すべきではないと思います。

岡 日本で反自動車論が強くなってきた根拠として、車が急激にふえすぎたためという意見があります。確かにアメリカに比べたらそういえま。アメリカは1908年が190万台で、それが1936年には2800万台に

なっています。その30年間のふえ方は非常にゆったりとして、その間にいろいろと手を打っていく余裕があったのではないかと。ところでドイツは、世界で最初的高速道路を造ったり、アウトバーンも戦前に出来ているので、モータリゼーションがかなり早く始まっていると思われがちです。しかし、日本のマイカー元年の意味を、全体の自動車の中で自家用車が30%になった年と考えてドイツに当てはめるならば、ドイツのマイカー元年は1956年です。日本より10年早いだけです。そこで、西ドイツのマイカー元年から10年間でどのくらい車がふえたのかをみると、3.9倍ぐらいのはずです。日本はマイカー元年の1966年から10年間で3.07倍の伸び率ですから、西ドイツのほうが激しいわけです。西ドイツでも道路反対論はよく起りますが、日本ほど激しくはない。すると、自動車のふえ方が急激だったということだけでは、反自動車論の根拠にはならないと思います。

それでは、どこに日本と西ドイツの相違があるかといいますと、西ドイツも高速道路網が非常に発達しましたが、それと併行して、例えば歩行者のガードレールを整備するとか、エスカレーターを街頭で使うとか、あるいは市電を乗りやすく改良するとか、そうした車を使わない人たちも都市の中で比較的連続して移動できるような政策を行っていた。日本に比べると自動車対策と、車を使わない人たちに対する対策とが、ある程度バランスよく展開して、そこに大きな鍵があると思います。

日本の場合、これからようやく車を使わない人たちにもある程度バランスのとれた社会に入っていく段階だと思います。そうした時代がくれば、塩地さんのいわれたショック療法が効いてきて、それほど極端でない社会になっていく感じがします。

塩地 確かに車の数やふえ方ではたいした違いではないが、戦前からアウトバーンを持っていた西ドイツと、つい最近高速道路を持った日本とのバックグラウンドの発展の違いから、日本のアンバランスが出てきていると思います。

阿部 赤大根という言葉がありましたね。皮は赤いが中まで赤くない。私は、反自動車論をぶった人たちは、ある意味で赤大根だったと思います。ある時期は非常に反自動車論だったのが、奥さんがいつの間にか免許を取ってくるし、子供がだんだん大きくなって免許を取ってくる。そうなると、自分の家庭の問題ですから格好いいことをいってられなくなるわけです。あるいは、大都会の問題としてでなく、

地方の問題として考えてみてもいいわけです。そこで考えれば、中まで赤くなってしまうか、それとも赤い皮は取り去ってしまうかという、非常に切実なところに到達しているのではないのでしょうか。そういう意味で、原則的に討論して、問題をはっきりさせる時期になってきたという気がするわけです。

岡 日本のモータリゼーションも、やっとな原則的な話ができる状態になってきたということですね。また一方で、塩地さんのいわれたバックグラウンドの問題にまで目を向けていくべきだということが、政策的にもわかってきたのかもしれない。

5. 親の影響と運転教育のあり方

岡 長山さんの報告の中で、親が子供に影響を与えるようになった現在は第3世代を迎えているという話がありましたが、具体的にはどんなものがありますか。

塩地 失敗は成功のものたとえ通り、われわれは大なり小なり試行錯誤をしながら成長していく。しかし、運転の場合は失敗してから成功してもらっては困るわけです。失敗しないで成功するには、実体験ほどの迫力はありませんが、失敗事例を日常の中で伝えるなり、教えていくことだと思います。例えば、雪が降ってきたときの注意とか、ダンプカーの泥や、粘土が落ちてると危いとか、こうしたことを親の体験として教えることです。阿部さんもいわれましたが、私たちの良識はいつ身についたかといいますと、確かに学校での修身もありましたが、私の場合は母親の教えがかなりの比重を占めています。学校の教育は身につけるといふより、知識としての理解力をつける程度です。例えば、新聞記者でも先輩から教えられながら一人前になっていくのではないのでしょうか。その先輩の教えを消化する力をつけるのが学校教育だともいえると思います。

そのいい例が教習所です。一般に、5年も会社に勤めればかなり成長するものですが、教習所では5年たっても、それほど指導力が伸びないことがあります。それは、指導員はみんな別々に働いているから、いいことをしても、あるいはまずい指導をしても、お互いに教えられない。おそらく会社だったら、「キミ、その電話のかけ方は何だ」と注意されたり、先輩がすばらしいことをすれば、それを真似するといった相互教育があるはずで。私は、最近になってこのことに気がついたわけです。これは運転者全体にいえませんね。運転手は10年たっても、いろいろ

な人に同乗してもらって注意されない限りあまり成長しません。

岡 ちょっと不安になってきたのですが、父親と息子が共に免許証をもてる時代は、非常に危険なことではないでしょうか。つまり、小さいときから子供が横に乗っていたら、悪いことのほうが伝わってしまう恐れも出てきますね。

長山 確かに、その危険性はなきにしもあらずと思います。実に微妙な感覚、センスが伝わっていきますからね。いままでは、こうした親から子に伝わるものが全くなくて、私なども自己流で一から始めたものですが、いまの人は、とくに親が伝えるというわけでもなく、スピードやブレーキの判断の仕方など、微妙な感覚を身につけています。

塩地 それですと、やはり粗暴な運転をする人の子供は粗暴になる危険性がありますね。伝えるならキチンと教えていかないといけません、教える側、教えられる側の条件によって、教育効果も違いが出てくると思います。

私はタクシーの運転手に、安全運転の秘訣を聞くのですが、たいていの人は「そういわれてもなァ」と答えますね。20年無事故できている人は、必ず何かしらの安全対策を持っているはず。ただ、それを具体的、体系的に説明できないだけです。こちらが具体的に質問すると、「朝出るときは、家族とトラブルを起こさないように心がけている」とか、「並んで出るときは一步遅れて出る」といった答えをもっているわけです。ですから、教えるとなると表現力と指導力がないとうまくいきません。

逆に、教えられる側もある程度体験していたほうが吸収しやすい。これは私の持論ですが、免許証をいきなり本免許にしないで仮免許にする。いまの練習の仮免許ではなく、一旦仮免許にし、1年後ぐらいに再教育して本免許を渡す。1年たちますと、かなりいろいろなケースを体験してきて場面を知っているから、消化が速いと思います。例えば、歩行者の心理状態を教えようとしても、まだ歩行者に遭遇していない人は、場面が浮かんでこないから、頭ではわかっていてもあまり身につかない。ですから、いまの教習所が小・中学校の義務教育とすれば、その上に高等科をつくって、われわれの体験をもう1回教え込みたいと願っています。

それから、優等生は果たしていいものを教えられるかということ、なるほどいいものも教えられるが、優等生にものを習うなという面もあります。むしろ、

悪い人が事故を起こすのであって、悪いことを直すのに悪い体験をした人がいい場合もありますね。

岡 悪い親も反面教師になり得るわけですか。

塩地 とにかく、これからの社会は親が教える面と同時に、更新時講習のような再教育にもっと力を入れていけば、岡さんが心配する点もかなりカバーできると思います。

岡 最後に、塩地さんはこれからの車社会が第何世代に入るとおもいますか。

塩地 大きく分類すれば、日本の運転者は幼年期から青年期を過ぎて、壮年期に入ったと思います。青年期は行動がある程度活発というか、無鉄砲なところがあるでしょう。われわれも、最初はスピードを出したかったが、お互いに長くやってきていると、スピードにもあまり魅力がなくなってきて、落ち着いた時代になってきています。ようやく運転経歴10年以上の人が占める割合が多くなってきて、落ち着いた世代の人たちがペースをつくれる時代に入ったのではないのでしょうか。いわば壮年期の時代で、これからさらによくなると思います。事故が減ってきたのも、施設などを含めた政策だけでなく、運転者が壮年期に入ってきていることも大きく影響しているでしょう。

岡 長山さんは第何世代とお考えですか

長山 大正から昭和の初めに車に乗っていた人たちは、ほんとうに限られた人たちであったから、その時代を抜きにして考えると、昭和27年頃がひとつの時期になります。それが、昭和35年ぐらいにひとつの変化があり、45年にまたひとつある。女性がふえてきたこの2、3年は45年よりも成熟したという感じがありますね。そうすると35年から50年ぐらいの15年間は非常に混乱期で、現在はひとつの安定期を迎えていると思います。ですから、昭和35年と50年がひとつの切れ目とすると、現在は第3世代になるわけですね。

岡 阿部さんはいかがですか

阿部 われわれの場合は、アメリカ軍の自動車が車体験のスタートですから、戦前は切り捨てて考えれば、現在20歳ぐらいの人たちを第2世代といいきったほうが問題はわかりやすいと思います。

岡 世代についてもいろいろな解釈の仕方があることがわかりました。今回は、これを更に発展させていきたいと思います。