

車社会と世代変化(2)

——先進諸国との国際比較——

岡 並木* 浅井正昭**

ジェイムス L. スチュアート*** レンナット・ウッテルストルム****

前回は、わが国の車社会の発展とともに生じた車に対する人々の考え方や接し方の変化を、世代変化としてとらえ、その基本的視点と世代間の相違を具体的に提示した。第2回を迎えた今回は、車の先進国である欧米諸国にも、車に対する考え方をめぐって世代変化といえるような状況が過去に生じたことがあるのか、あるいは現在、生じつつあるのかを検討し、日本との比較を試みたが、車に対する人々の態度の変化を、世代という概念で説明する妥当性についても討論がなされた。

Changing Generations in a Society on Wheels (II)

Namiki OKA* Masaaki ASAI** James L. STEWART*** Lennart UTTERSTRÖM****

It is said that the motorization in Japan has caused variance among different generations of drivers in attitude, preferences and behavior. The previous issue presented the basic viewpoints as well as the concrete examples of the generation gap among drivers. This issue discusses whether the Western most motorized countries underwent or are undergoing the same situation as Japan, comparing those countries to Japan. At the same time it is discussed whether it is appropriate or not to analyze the change in the drivers' attitude toward automobiles from the viewpoint of the generation gap.

報告①

良くなっている若者のドライ
ビング・マナー

報告者……J.L. スチュアート

大まかにいうと、今のアメリカでは、ドライバーのマナー、あるいは運転そのものは、もはや交通問題だけでなく、社会問題にもなっている。例えば、交通事故で死んだり、重傷を負えば、その家族が悲惨な目にあうことはいうまでもない。さらにアメリカの場合、何でも裁判にもっていく傾向があり、交通事故の訴訟が非常に多いが、裁判所の判決が出るまでに大変な時間がかかる。その間に、双方の家族

の間で相手方を恨んだり非難しあうことも出てきて、これも社会的に悪い影響を与えていると思う。

そこで、ドライビングを社会問題の面から考えると、二つのことがいえるだろう。一つは、一般的にいて、社会が良くならなければ、ドライビングそのものもそれ程良くなるはずがないということ。例えば、過半数のアメリカの若者が非常にわがままで、法律を遵守した生活をしていないとするならば、そのような連中からいいドライバーが育つはずがないだろう。だから、ある人の解釈では、社会そのものが良くなるまでは、ある程度、悪いドライビングを我慢するより仕方がないということになる。

一方、これと違ったことも考えられる。アメリカでは人種や失業など、いろいろな社会問題があるが、こうした問題を一気に解決することは不可能である。ただ、政府や警察、あるいは一般市民がある分野の問題を選抜して、とにかくよくしようと考えれば、確かにその問題は徐々によくなっていく。そして、その問題が解決しつつあることで、ほかの問題にもいい影響を与えると思う。

そのいい例が、若い人のドライビング・マナーではないだろうか。アメリカの友人たち10人ほどに聞いても、あるいはいろいろな年間報告、関連書など

* 朝日新聞社編集委員
Senior Editorial Writer, Asahi Shimbun Press
** 日本大学教授(心理学)
Professor, Nihon University
*** アジア財団日本代表
Japan Representative, The Asia Foundation
**** ヴェッカンス アフェーレル誌(スウェーデン)記者
Journalist, Veckans Affarer (Sweden)
昭和54年4月26日実施

を調べても、いまのアメリカの若者のドライビングは、私の時代、あるいは15年ぐらい前のドライビングよりもよくなっている。これは運転教育が、ハイスクールの課目に入っていることが大きな理由だと思う。

1977年の報告では、16～18歳の若者のうち免許を取得した人の8割が高校の運転教育コースを受けていた。カリフォルニア州のハイスクールの中には、ドライビングが必修科目になっていて、ドライビングができなくては卒業できないし、ライセンスも取れない仕組みになっている。

こうしたことで、若者の8～9割が運転教育を受け、いく分かは礼儀正しい運転を習っている。だから、警察に聞くと、いまのアメリカでは、いちばんドライビングの問題を起こしているのは年寄りだという。若者は確かにスピードを出す、割と法律を知っているし、車というものは勢いがつくから、注意すべきものだと知っている。

だから、アメリカの例では、若い人のドライビングが悪く、年寄りがいいとはいえないと思う。その点で、いまのアメリカはいい方向に向かっているのではないか。

報告②

経済的背景によって違う 運転行動



報告者……L.ウッテルストルム

ヨーロッパの交通事情をひと口で話すには非常に複雑な面が多く、難しい。アメリカも各州で交通法規が違うが、ヨーロッパも各国で違う。さらに、例えばイギリスでは、車は左側通行だが、その他の国では右側通行という違いもある。スウェーデンも1967年に左側から右側通行へと変わっている。

また、ヨーロッパの交通事情をいろいろな国と比較する場合、ヨーロッパが世界の工業地帯で、いずれも工業化されている国々ばかりなので、工業化されていないアジアやアフリカの諸国と単純に比べることは不可能だと思う。それぞれの工業化の度合いが違えば、当然、交通問題もそれぞれに違い、比較することはできない。

だから、ヨーロッパの中でさえも、国によって事情が異なる。イタリアの事情とイギリスやヨーロッパ北部のドイツとかスカンジナビア諸国の事情とは、やはり違いがある。

ただ一つだけいえることは、全ヨーロッパの国々で、安全性をもっと高い水準にもっていかねばならない点については、意見が一致している。例えば、全ヨーロッパを通じて、ハイウェイも含めたスピードの制限がいられている。スピード抑制の効果は、安全性のほかにコスト上の効果がある。つまり、ガソリン使用量が減ることになる。

ドライバーについては、私がヨーロッパや日本で自動車やオートバイを運転した経験からいうと、若い人には良いドライバーもいれば、悪いドライバーもいるのが実情だと思う。ヨーロッパでは、平均して18歳で免許を取るが、18歳から35歳までの間には、運転の成熟度に大きな幅がある。ただ、運転の成熟度を測定することは、非常に困難な点が多い。

私は、ドライビングについて世代の差は存在しないと思っている。世代によって運転の仕方がそれ程違っているとは思えない。もし、違いがあるとすれば、それは経済の発展というものと関連しているのではないかと思う。

例えば、私の父は71歳だが、父と私の運転の仕方を比べてみると、父の方がはるかに注意深い。それは、父が経済的に恵まれない状態のもとで育ったからであろう。私は甘やかされて育ったが、父はそうでなかったともいえる。私は夜、車をロックしなくても気にしないが、父やその世代の人は非常に気にするし、オイルとかブレーキ、その他の器具類を丹念にチェックする。私はそんなことはしていない。

結局、経済的な面から見て、私には、車はそれ程大きな意味をもっていないが、父は全く逆で、非常に大きな意味をもっていたと思う。私の考え方は、私の世代の一般的な特徴であるし、父のような考え方も、父の世代の普通の特徴である。

●討論

1. 世代差と経済的環境

岡 ウッテルストルムさんは車に大きな意味はないという意見ですが、アメリカではいかがですか。

スチュアート アメリカの場合は違います。昔は一般的にいて、ドライブは一種のスポーツでした。

いまの若者でも、これはある程度残っていますが、多くの人にとって、車は単に遊びやデートに使うだけでなく、通勤や仕事のために欠かせないものになっています。これは、個人の車がふえると同時に、公共部門の交通事情が非常に悪くなっていったことと関連していると思います。

カリフォルニア州の例を挙げますと、カリフォルニアは面積が広いから、家と仕事場が非常に遠い場合が多い。労働者は、もはや車がないと生活ができません。だから、事故が起きると裁判になって、免許を取り上げてしまうかどうか非常に重大な意味をもってきます。そして、いまのカリフォルニアの裁判では、ひどい罰金をかけることはあっても、免許の取り上げは2〜3カ月どまりです。それ以上長く取り上げてしまうと、その人の生活ができなくなるからです。

浅井 私は、日本、フランス、イギリス、スウェーデン、西ドイツ、南アフリカ、スペインの7カ国と共同研究をしました。それは、いろいろな運転行動とか、運転のマナーについて、その国の人たちがどのように考えているのかを、共通の質問事項によって調べたのですが、なかなか面白い結果が出ています。

解析方法はいろいろありますが、世代差に関連したデータの一端を紹介しますと、これから10年後に交通事故がどのようになるかを予測させたわけですから、ここでは18〜24歳の層と、35〜54歳の層を比較します。「現在より悪くなるだろう」と答えた比率を見ますと、若い層の方が悲観的なのです。スウェーデンの場合は若い層が63%、年上の層が59%。

「現在とあまり変わらない」は若い層28%、年上が36%。「今よりも良くなる」は、若い人が7%で、年上が4%です。世代によって、交通事故の将来についてのとらえ方が違っているように思われます。

ウッテルストルム これも経済的な見地から考えた方がいいと思います。交通事故の将来といっても、例えば、10年後のガソリンの価格を考慮に入れないと推測はできません。そのとき、私たちに果たして十分に運転できるだけの経済的余裕があるかどうか。

浅井 もう少し紹介しますと、西ドイツでは「良くなる」が若い世代で16.3%、年上層で7.4%。つまり、若い人の方が楽観的なんです。イギリスも同じで、若い人の6%が「良くなる」と答えたのに対し、年上の人はずか2%です。

それから、「ほかの運転手はスピード制限を守っ

ているか」という設問に対し、スウェーデンですと、「他人はスピード制限を守らない」と答えたのが若い人で12.7%、年上の人で10%。「ときどき守らない」と答えたのも、若い人の方が年上の人より高い。このように、スウェーデンでは世代の差があるように思われます。ただ、西ドイツになると、これについては世代差がなくなります。日本では、まさしくスウェーデンの傾向をもっと拡大した形になっていて、世代差が歴然としていますね。

岡 もし、アメリカで調査したらどういいう結果が出るのでしょうか。

スチュアート アメリカは、比較的こういう問題について楽観的ではありません。この2年間事故が減っているのは、政府の石油節約政策で、スピードを55マイルに制限したためだと思います。それととも



岡 並木氏



浅井正昭氏

に、私は若者に対する教育の成果が現れてきたと推定しています。ですから、「将来、事故が多くなるかどうか」については、若い人ほど楽観的でなく、半々ぐらいの答えになるでしょう。

岡 お二人の話について、浅井さんはどのようにお考えですか。

浅井 一概に経済的な状態と結びつけて考えるだけでは不十分だと思います。各国でパターンは違うでしょうが、世代から世代へ伝える、つまり親が子に伝えるということは、経済的な状態の差はあっても、各国に共通した親子関係による伝承が、おそらくあると思います。

ウッテルストルム タンザニアの10代のドライビング・ビヘイビアとスウェーデンの10代のそれとは、当然違います。なぜなら、両国の経済機構が違っているし、昔から全く異質だからです。

浅井 確かに、そうした民族間の差を経済的な面からとらえることはできます。しかし、もう少し微細な構造から見ますと、ある一つの文化内における相違は、異質な文化と文化の間の相違よりも小さいのでないでしょうか。ですから、モータリゼーションに対する共通した世代差は、少なくとも発展途上国

の間にはあるだろうと思います。

2. 歩行者と運転者の立場の共存

ウッテルストルム いずれにしても、世代間の差のようなものはあると思いますが、それを前提にして議論を進めるのいかがでしょうか。まず、世代間で何が共通し、何が違っているのかを明確にしてから、その違いが世代間の差といえるのかどうかを見定めるべきだと思います。

岡 ウッテルストルムさんは、ドライブ・マナーやビヘイビアに影響を与えるのは経済的なインパクトだと考えるわけですね。そうだとするならば、経済的なインパクトがマナーやビヘイビアにどんな違いをもたらすのかを知りたい。先ほどのウッテルストルムさんとお父さんとの相違も、その例ですか。

浅井 それに関連しますと、私が子供だった頃、私の父は車を持っていません。その当時は、車で父の側に乗ることは特別な経験だったわけです。しかし、アメリカでは全く違うでしょう。私が車を持ってからは、子供を前の座席に乗せて、車から見ると歩行者はああいうふうには危いことをするよ、と教えるようになりました。ですから、私の子供たちは運転手側から見た交通の状況と、歩行者側から見たそれと、二つのサイドの目を持っていると思います。スチュアートさんは、すでに子供の頃からそうした経験をしているわけですね。日本では、やっと今の若者たちの世代が、父親の車に乗せられて育ってきています。

ウッテルストルム スウェーデンでは、子供をフロントシートに乗せて交通法規を説明しながら運転していたら、それがたとえ10kmのスピードでも警官に止められます。子供は事故を防止できないから、フロントシートに乗せてはいけない、という法律があるのです。

岡 私も、子供は後ろの席に乗せました。前の席に乗せるときは、必ずシートベルトをつけましたね。

阿部 (本誌編集部) 親から子へ伝える話で面白いと思ったのは、スチュアートさんの挙げた例です。いまのアメリカでは、大人よりも若い人の方が学校で運転教育を受けているために、ずっと良くなっているということですが、われわれが映画やテレビで知らされているアメリカの教育は、実に厳格な父親が子供を教育するとか、やさしいが厳しい母親がしつけるというように、家庭におけるしつけが中心です。ところが、スチュアートさんの話を聞きまして、親から子へ伝えるということが、世界的な傾向とし

て薄くなっているように思いました。

スチュアート 確かにそうだと思います。子供に対して昔の家族が行なった役割を、良し悪しは別にして、学校の方に譲る傾向がアメリカでは多くなっています。それと、教会の力も弱くなっていますから、学校の比重が高くなっているのです。この傾向には疑問をもちますが、ドライビング教育は学校でできることだと思います。

浅井 運転行動のマナーは実地の経験が非常に大事で、それは組織的、科学的にできるものだと思いますから、その点ではスチュアートさんと同じです。ただ、その前にもっと重要なことは、歩行者の立場と運転者の立場のそれぞれを、いかに共存させるかという点について、自分なりの考え方を形成することです。

今の日本の若者たちは、私たちの時代と違って、この両方の見方を幼児から経験しています。それが積み重なってくると、日本人が今までの文化の中にもっていなかった、歩く側と走る側という相反するものを、自分自身の中にイメージとして定着させることができるのではないのでしょうか。すでに、そのような世代が登場しつつありますから、もうしばらくは、今の状態で見守っていくことが大事だと思いますね。

岡 交通環境に対応する自分の考え方の形成には、実地の体験が第1であって、学校の教育は二の次ということですか。

浅井 そうではありません。ドライビング・マナーとかビヘイビアには、学校のカリキュラムのように科学的に分析して、いろいろな見地から専門家が組み立てた一つのシステムがありうと思います。しかし、ビヘイビアのセンチメントはそれからは教えられない。それは、自分が運転者であり歩行者でもあるという、相反する利害関係を共に経験することの中から、自らがコミュニティをつくって、その中に身をはめ込んでいかななくてはできないと思います。

ですから、こうした経験と、テクノロジーとかインフォメーションを提供する科学的なプログラムとが合致することによってできるのであって、どちらか一方というわけではありません。

3. モータリゼーションの進行と運転マナー

浅井 世代間の相違は、各国のモータリゼーションの進行の度合いによって、いろいろと異なって現れてくるようですね。

岡 スウェーデンのモータリゼーションはいかがですか。

ウッテルストルム スウェーデンは人口が800万人で、国土の広さが日本より25%広く、その全域にわたって人口が散らばっています。こうした状況がスウェーデンの交通事情を決めています。ですから、車が多くなっても、車の面積に対する密度は日本よりはるかに少ない。2日ぐらい前に、私は映画でストックホルムの下町を見ましたが、東京に比べたら車がなきに等しいものでした。ラッシュアワーのときのストックホルムの車の流れは、東京の夜のようです。私は日本で毎日、車の運転をしています。スウェーデンに比べると非常に怖くて、毎日ビクビクしています。日本の左側通行に慣れないから怖いのではなく、日本人の無頓着な運転が怖いのです。

岡 ここにアメリカ、西ドイツ、日本のモータリゼーションの発達を比較した表があります(Table 1)。1956年の西ドイツの車の総数は279万4000台で、この年に初めて自家用車が総数の3分の1を占めたのです。一方、日本では自家用車が総数の3分の1を占めたのは1966年で、ちょうど10年遅れました。日本の場合、この1966年をマイカー元年といっていますが、それから10年の間にどのくらい車がふえたかを見ますと、人口1000万人当たりで3.3倍になっています。ところが、西ドイツはマイカー元年の1956年から10年間で3.9倍にもふえています。西ドイツのふえ方は日本よりも激しいのですが、問題はその内容にあります。日本はその10年間に乗用車が5.3倍増ですが、西ドイツは8.4倍です。日本に比べて西ドイツの方が、プロのドライバーのふえ方よりもオーナードライバーのふえ方が大きいといえます。このことが、ドライバーのビヘイビアの成長の仕方における日本と西ドイツとの相違に対して、何らかの影響を与えているのではないのでしょうか。

それから、アメリカを見ますと、1908年はT型フォードが出現した年で、このときの車はわずか19万

8,000台にすぎなかったのです。それが、1917年には498万3,000台になって、10年間で実に20倍以上もふえています。そして、最初からオーナードライバーが多い。そうしますと、こうしたオーナードライバーのふえる比率が高いということが、何かその国のドライバーのビヘイビアに影響を与えているという感じがします。

スチュアート 確かにそうです。アメリカでも、最初の車を買ったときには、非常に大事に扱ったことでしょうし、ドライビング・マナーもある程度良かったのではないかと思います。しかし、戦後になると、長くて3年おきぐらいで新車を買いますから、自分の車に対して愛情をもつとか、あるいは非常に大事に扱うといった気持ちが薄くなっているのではないのでしょうか。

岡 先ほどの話で、スウェーデンでは車に鍵をかけると聞きましたが……。

ウッテルストルム それは年配の人だけです。

岡 アメリカでは鍵をかけますか。

スチュアート 都会では必ずかけます。西部の小さな町に行けば、まだ、かけていないでしょうね。

岡 最近、ニューヨークに行きますと、マンハッタンの大きなビルの下の所に、サイクル・スタンドがありますね。そこに前輪をはずした自転車が置いてあるから、これは前輪が盗まれたのかと思ったら、そうではないんです。自転車に乗ってきた人がビルの中に入るときにははずして、持って行ってしまふのです。そして、出かけるときは自分ではめて乗って行く。これを2、3回見まして、これはニューヨークが非常に犯罪が多いためだろうと思った。

ところが、つい最近、サンフランシスコへ行って、スタフォード大学の横にある、大きなショッピングセンターの自転車スタンドを見ましたら、前輪、三角のフレームのところ、後輪のそれぞれに1本ずつ棒が入って、ロックしてありました。つまり、3本のロックが1度にかかるスタンドなわけです。ここで

Table 1 自動車保有台数

The number of vehicles owned in Japan, West Germany and the United States

(単位:万台)

	日 本			西 ド イ ツ			ア メ リ カ			
	1966	1975	対 1966 年比(倍)	1956	1965	対 1956 年比(倍)	1908	1917	1920	1936
総 数 (除2輪)	850.5	2813.9	3.3	279.4	1086.3	3.9	19.8	498.3	923.1	2816.6
人口1,000万当たり	87.0	250	3.3	52.7	184.0	3.9	—	—	—	—
うち乗用車数	29.0	153	5.3	20.0	17.0	8.4	19.4	465.7	823.6	2417.8

は、前輪をはずさなくてもいいことになります。

さて、日本では再び自転車に鍵をかけないで、放っておく人がたくさんふえてきました。そして、次々と盗まれますが、いつの間にか返ってきます。自動車に対しては、日本人はほかの国に比べたら、財産だという考え方がかなり強いが、自転車に関しては、アメリカと日本が逆転したような感じですか。これはなぜですか。

スチュアート なるほど(笑)。はっきりとはいえませんが、確かにアメリカでは、車は買いやすいものです。しかし、いい自転車を買おうとすると、すぐその日には買えないと思います。1カ月ぐらい待って、やっと手に入る感じですか。それとも、自転車は特別な人たちの特別なおもちゃかもしれません。

岡 ポルシェ級ですね(笑)。

4. 車への思い入れが強い日本人

阿部 日本の若者は車に鍵をかけますね。日本の車というのは非常にオプションを付けます。カーステレオとかクーラーとかをたくさん付けるのに対し、ヨーロッパとかアメリカはあまりオプションをつけません。その違いを考えてみたいと思います。

それから、車に対する思い入れも、日本人には非常にあるわけです。これは若者の方が顕著かもしれません。一方、ヨーロッパやアメリカでは、あまり車に対する思い入れがないだろうと思います。日本人は、全人間的といいますか、全生活的に車を考えていますが、多分、欧米の人は全生活的に考えていません。彼らは車としての機能のようなものは評価しますが、そこに自分のすべてのものが入っているようには考えないでしょう。

そうしますと、私たちがドライバー教育を考えるときに、全人間的な教育ということ、どうしても考えようとする。例えば、人の命は大事であるとか、弱い人にはやさしくする、といった日常生活の地平から人間性を教えていくことが、ドライバー教育になるわけです。しかし、おそらくアメリカの高校で教える自動車教育はそうではないと思います。私も一度、シカゴのハイスクールで見学したことがあります。全人間的な教育というのではなく、もっと技術的なものだったようです。そのあたりで、もしコンテキストという言葉があるとすれば、日本の方が車に対する文脈が非常に強くて、車は一つだが、車の背後にあるものは非常に強いのではないのでしょうか。これに対し、欧米の人は車は車に過ぎな

いと考えているように思われるのです。

浅井 スチュアートさん、アメリカではこういう現象があるそうですね。プエルトリコ人とか黒人の人たちは、自分たちの住居に比較すると非常に高い車を買って、それにいろいろなものを取り付けているが、住居は借家だという傾向があると聞きました。

スチュアート その通りです。

浅井 そうしますと、いま阿部さんの話されたことと似てきますが、日本でも、かなりお金があっても家は買えない。そのかわりに、車が非常にプライベートなスペースを提供しています。どうも、日本人が車について抱く考え方と、アメリカ人が一般的にもっている考え方とは本質的に違うのではないのでしょうか。すなわち、アメリカ人は、車はある点から別な点へ移動するために、多くの人と荷物を安全に移動させる道具であると考えています。日本人の場合は、自分の住居空間ではかなえられない空間を、車という手ごころな形にして求め、移動しながらプライベートを楽しむ道具として車をとらえています。ですから、アメリカ人は車の外をピカピカには磨きません。

スチュアート 私がサンフランシスコに帰ると、いつも考えるのですが、古い車が多いし、塗装が非常に悪くなっているけども平気でドライブしています。

浅井 しかし、車の中はきれいですね。日本人は中はかまわないで、外だけピカピカ。

岡 アメリカでは、日本人のようなとらえ方をした時代はありませんでしたか。

スチュアート あったとしても私は全く覚えていません。

岡 ヨーロッパではいかがですか

ウッテルストルム 初めての車は、誰でも大事にして磨きたてるものです。私もそうしました。ただ、私は磨いて2日後に衝突してから磨いていません。また、日本人はいろいろなものを置いたり、飾りつけたりしています。まるで、車が家族の一員のようです。スウェーデンでは全く逆で、人々は日本人のように素適な車を買いません。つまり、交通手段を買うのであって、芸術品を買うわけではないからです。ただ、日本の若い人にとって、車に乗るとプライベートが保てるというのはその通りだと思います。自分の所有物の中にいながら、自由に動けるわけですからね。

5. ゼネレーション・ギャップと今後の課題

岡 結局、スウェーデンなどのヨーロッパの国々の場合は、世代間のゼネレーション・ギャップを指摘しても、あまり意味がないということですか。

阿部 経済的なことを背景にした違いは、多分、その状況の中での生活経験の違いがあるわけですから、それがまさしくゼネレーション・ギャップではないかと思えますね。

浅井 同感です。ギャップというものは、いろいろな形でできてくるわけです。その背景、あるいは根底には、二つのことがあります。一つはテクノロジーの急激な変化です。もう一つは、それに伴った経済的状態の急激な変化です。これらが、人間の家族とか、世代などに様々な影響を与えることによって、世代間の差が出てくると思います。そのとらえ方を、経済的な次元でとらえるのか、あるいはテクノロジーの変化でつかむのかで、見方が違うのではないのでしょうか。基本的には、阿部さんのいわれたように、こうしたすべての要素から各世代ごとに見ていけば、当然、世代間に違いがあると考えられます。

そこで、スチュアートさんに望みたいことがあります。アメリカのモータリゼーションが、これまでどのように移行し、その過程で、どのように社会心理学的なインパクトを与えてきたのかを、まとめた研究を残していただきたい。これは、モータリゼーションの先進国であるアメリカの責任だと思います。今まで、こうした研究がアメリカになかったのが不思議なくらいです。これは、日本が自分の経験を東南アジア諸国に伝えていく場合に、一つの重要な資料になると思います。

スチュアート 確かに、そうした研究は少ない。私見ですが、アメリカのモータリゼーションがアメリカ文明にどれ程の影響を与えたのかということは、いく分かは、小説からくみ取れると思います。

ウッテルストルム スカンディナヴィア諸国のモータリゼーションは袋小路に入りこんだ状態です。公共交通機関が発達しましたので、自動車で旅行するより飛行機を使う方が、ずっと安上がりなのです。これは自家用車の保有数に大きな影響を与えました。多分、私の世代が自家用車を持つ最後の世代になると思います。この現象はスウェーデンだけでなく、世界各国でも起こってくるのではないのでしょうか。

スチュアート そうは思いません。やはり、自動車の魅力は強いでしょう。

ウッテルストルム 車を持ってプライバシーを楽しむ気持はわかります。私も最初の車を持ったときは、

非常にうれしかったものです。しかし、もはや思うようにはいかないでしょう。自然資源の欠乏だけでなく、第3世界の人々もやがては、われわれのように自動車をほしがり、必要とする時代になります。われわれと同じくドライブを楽しむことを拒否できません。そうなれば、欧米や日本の人々が、現在と同じ条件で車を運転できるとは思えません。

岡 確かに、スウェーデンの公共交通機関は、日本やアメリカに比べて魅力的です。運賃にしても日本よりずっと安いし、乳母車を電車やバスに乗せられたりする便利さも備えています。こうした意味で、自動車に終末期が来るとすれば、それを迎える準備が、いちばん整っているのはスウェーデンといえますね。

スチュアート アメリカでは公共輸送機関は全く魅力がありません。

岡 アメリカと日本はこれからです。

スチュアート サンフランシスコにいる私の友人は、割とお金を持っていますが、経済を考えて、もう自分の車を持つ時代ではないというので、レンタカーを利用しています。バスにちよくちよく乗るのは恥ずかしいのでレンタカーになるわけです。これがアメリカ人の考え方だと思います。

浅井 それぞれの国が、モータリゼーションの進行の中で、車にどのようなメリットを見出したか、という特徴をつかまないことには、スウェーデン、アメリカ、日本などを比較しても、話がかみ合わないと思います。しかし、かみ合うことが一つあります。それは、たとえ車がプライバシーを保って動く移動空間であろうが、あるいは単なる移動の道具であるとしても、やはり事故を起こすし、非常に大きな道路上のスペースを占有することなどから生ずる社会的問題を、どこの国も共通してかかえていることです。ですから、そうした問題に対して、どのような思想が各国で伝えられているのか、そこにおける共通性と違いを、文化形態の違いを考えながら明らかにしていくことが大切だと思います。私が、この国際交通安全学会で行なった7カ国の共同研究も、その一端ですが、もっと広い意味で、様々な国際的な共同研究があってもいいと思います。

阿部 この間、中国の詩の雑誌を読んでいたら、ある詩人がこんなことをいっていました。中国は非常にスピードの出る自動車を輸入しようとしているが、われわれの道路は自転車、歩行者、荷車などが多いとまじって、これでは仕方ないから何とか

しよう、と。これを、時代を先取りし、予言するといふ詩人がいっているので、中国が切実に自動車を欲しがっていることを、思いしらされました。

岡 すでに、中国では、今の日本よりも自動車がいはって走っているそうですね。

阿部 ですから、車については、世界的な視野からすればコントロールが必要なことは確かです。しかし、始めに車を十分楽しんだ人が、次の人に、もうダメだよ、というわけにいかない問題がありますね。

スチュアート 先進国が車を全部やめて、発展途上国に譲りでもしない限り、コントロールせよとまじめにいっても、向こうは、それは文化的帝国主義だと思うでしょうね。

岡 どうもありがとうございました。