

日本社会と自動車

高田公理*

明治時代における初登場以来、どのように自動車が日本社会に受け入れられ、どんな影響を人々の生活に及ぼしてきたのかを考察した。それは最初、富裕階層の奢侈品や企業の広告媒体として受容され、やがて15年戦争と「経済戦争」の時代には、主として「人と物の効率的な輸送機関」として機能し、高度成長期以後は、多数の生活者大衆に利便性と楽しみを提供するメディアとしても重用されるようになってきたと考えることができる。

Automobiles and Japanese Society

Masatoshi TAKADA*

This paper considers how automobiles have been received in Japanese society and what impact they have had on people's lives since their first appearance during the Meiji Period. Automobiles can be seen to have first been received as a luxury item for the wealthy and a medium for corporate advertising, to have functioned primarily as a means for efficient transportation of people and goods during the 15-year war and the "economic warfare" that followed, and then to have become a medium of pleasure and convenience for the majority of consumers beginning with the years of rapid economic growth.

1. 自動車 近代的な工業製品、近代的な輸送機関

史上はじめて「ガソリンエンジンで駆動する四輪自動車」が走ったのは、1886年のことである。ドイツの機械技術者、G.ダイムラー(1834-1900)がその製作に成功したのだ。以来、今日まで120年余の時間が流れた。この間、自動車製造技術は長足の進歩を遂げ、自動車工業もまた巨大な規模に発展した。その結果、2005年における四輪自動車の保有台数は全世界で約9億台、つまり65億余を数える世界人口

の73人に1台の割合で普及している。

これは、驚くべきことだ。なぜなら、言語や生活様式、価値観の異なる人々が、こと陸上での移動と輸送のための道具として、世界中おしなべて自動車を用いるなどということは、近代以前には想像すらできなかったからだ。早い話が、わが国でも江戸時代の250年余の間、荷車を除くと「クルマ」と名のつくものがほとんどなかった。欧米諸国が馬車や鉄道馬車などの交通機関を発達させていた時代に、日本人は百万都市を擁する人口3,200万人の大国家を「クルマなし」で運営していた。

15、16世紀に、南米アンデス一帯に大帝国を打ち立てたインカ文明も、クルマを用いなかった。彼らは、かわりにソリを用いて、あの緻密で絢爛豪華、かつ壮大な石造建造物と都市に象徴される巨大文明

* 佛教大学教授
Professor,
Bukkyo University
原稿受理 2008年3月5日

を建設したのだ。

それが今日、自動車が全世界の陸上での移動と輸送を席卷している。「どこで、どんな自動車に乗ろうと、誰でもが乗りこなすことができる」からだ。このことに関して、かつて加藤秀俊は概略、次のように記した¹⁾。

「自動車の前身である馬には、それぞれ個性がある。馬術の名人以外、普通の間人がどんな馬をも乗りこなすのはむづかしい。人馬関係は個別的かつ特殊なのだ。しかし自動車はきわめて普遍的 いったん習熟すれば、世界中どこでも、どんな種類の自動車でも乗りこなせる」

こうした意味において自動車は、西洋近代に芽生えた科学・技術の実現を通して普遍的な世界文明を創出しようとする、勝れて近代的な意志の産物だったといえる。

と述べたところで、現代日本に目を向けてみる。そこには軽自動車を含めると、約7,500万台の四輪自動車がある。その平均車長を、かりに6メートルだと考えてみる。その上で四輪自動車を一列に並べる。すると、その総延長は45万キロに及ぶ。

一方、道路の実延長は約120万キロである。この道路をすべての自動車が一齐に走行するとしよう。自動車1台あたりに割り振られる道路延長は、わずか16メートルに過ぎない。これでは、とうてい自動車は走れない。まして舗装道路の実延長は、道路全体の約4分の1の31万キロに過ぎない。不思議な話だといえなくもない。

しかし実際には、渋滞の場合を除いて、それなりに自動車は自由に走っている。それは、保有されている自動車のほとんどが、車庫をはじめ、さまざまな場所で停止しているからにほかならない。自動車は、他方で「不動車」でもあるということになる。

2. 日本の道路に最初に登場した自動車たち

自動車が、日本に初登場したのは1900(明治33)年のことだとされてきた。石井研堂は『明治事物起源』に概略、次のように記している²⁾。

のちの大正天皇の結婚に際し、在サンフランシスコ日本人会が、総領事の陸奥広吉氏に一任した結果、「未だ日本にあるまじ近時発明の自動車」を贈ろうと一決、この計画が実現した。しかし、麹町区三宅坂を試運転中、一人の老婆が「馬なき馬車が通る」と驚いて、接近する車を避けなかった際に、ブレーキが「意のごとくならず終にお濠に陥り」宮内省は「こ

の如き危険なるものはお召料に相成らず」と判断。そのまま「倉庫が何かに仕舞ひおきにな」った。「これ本邦に自動車の渡りし嚆矢なり」という。

しかし、この件に関する記録が、当時の日本の新聞には存在しない。そこで、交通史研究家の齊藤俊彦は、ピゴアの漫画集『極東にて』に採録された「東京に初めて出現した自動車」という作品に注目して「日本最初の自動車」を特定した。

そこには、いかめしい顔つきのフロックコート姿、カイゼル髭の紳士が運転する四輪自動車が描かれていて、土煙か排煙かは不明ながら、もうもうと後に煙を残して走る周囲を、驚いた表情の見物人が取り巻き、かたわらに口をあけたチョビ髭の警察官が呆然と立ちつくしている(Fig.1)。そして、この漫画集が刊行された1898(明治31)年の『東京朝日新聞』(1月11日、2月1日)に、その様子を伝える記事が掲載された。これらを総合して齊藤は、この自動車を概略、次のようなものと特定している³⁾。

「4人乗りの石油エンジン自動車で、車輪は空気入りゴム輪。速力は時速8マイル、15マイル、20マイルに変換可能」

『読売新聞』(1898年3月10日)に掲載されたテブネ社の広告によると、この自動車は「希望者があれば売却する」ために日本に持ち込まれたらしい。しかし、価格が6,000円以上であったため売却できなかった。当然だろう。当時の6,000円は、米価換算で今日の約3,000万円に相当する。何の役に立つかわからない乗り物に、そんな高額を支出しようとする人のいるわけはなかった。

それから2年後の1900(明治33)年4月、横浜の山手に住むJ.W.トンプソンという人物がロコモビルという名の自動車を購入する。これは蒸気自動車であつたらしい⁴⁾。続いて翌1901(明治34)年、横浜の外国人居留地に外国人経営のロコモビル・カンパニ



出典) 清水勲編『ピゴア日本素描集』岩波文庫、1986年。
Fig. 1 ピゴアが描いた「日本最初の自動車」

ー・オブ・アメリカ日本代理店、東京銀座に日本人経営の自動車販売店モーター商会が開業。丸ハンドルではなくて、一本のレバーの上端を左右に動かして操縦する、その名も「馬なし馬車」と呼ばれた、前後の区別のつきにくい奇妙な形の乗物を販売した。

これらは、銀座っ子が「新し物好き」だったからか、大いに驚かれ、人気を呼んだ。それで翌1902(明治35)年には、東京・京橋の食料品店亀屋と三越の前身である三井呉服店が、商品配達用に外国から輸入されたばかりの自動車を購入。「日本最初の自家用トラック」となった。それは同時に「企業の広報媒体」として大きな効果を発揮もした。

3. 日本人技師の自動車製作と「みせかけの消費」

こうして、ごくわずかながら自動車が日本の都市に出現し始める。それは、近代社会における重要な輸送手段とみなされた。ある人物は、要約すると「人の移動に人力車を使うのは労働力の浪費だ。壮年男子の労力は、より生産性の高い労働に使用すべきだ」という意味の文章を遺している⁵⁾。

しかし、自動車の価格は余りにも高価にすぎた。大学卒のエリートの初任給が35円前後、米1石が約17円だった明治30年代半ばに、中古の蒸気自動車1台が3,500円だったことを思うと、その普及が進まなかったのは当然であろう。

しかも、当時の日本には自動車が自由に走行できる道路がなかった。近世の幕藩体制が江戸防衛のために、意図的に道路や橋などの整備を遅らせた後遺症である。ここに鉄道以前、馬車や鉄道馬車の発達したヨーロッパとの大きな相違がある。そのことを、のちに立憲政友会総裁の原敬は、次のように説明することになる⁶⁾。いわく、「我国では馬車の時代を見ずして、徒歩の時代から鉄道の時代に躍進した。故に道路は依然として旧態を改めぬ。道路の改良よりも、交通機関の方が進歩したのだ」と。

このことは自動車交通にもあてはまる。自由に走れる道路がなかったにもかかわらず、その製作に挑戦する好奇心旺盛な日本の先人たちが登場するからだ。たとえば、テブネ社の自動車の出現からわずか4年後の1901(明治35)年、吉田真太郎という人物の経営する東京銀座の自転車販売店の技師、弱冠21歳の内山駒之助が、エンジンはアメリカ製を用いたものの、ほとんど独力で自動車の組み立てに成功している。これを契機に、吉田は日本最初の自動車修理工場となる東京自動車製作所を開設する。

その顧客の一人に「皇室最初のモータリスト」と称された有栖川宮がいた。その有栖川宮が問いかけた「自動車が作れるか」という一言に、内山技師は「お作り申しあげると返答。タイヤやバッテリーなどに輸入品を用いたものの、アメリカ車のスケッチをほとんど唯一の参考資料として、1901(明治34)年、日本最初のガソリン自動車を完成させた。

その後、同製作所は4台の自動車を製造。これこそ「ガタガタ走る」ので「ガタクリ」と呼ばれ、それが「タクリー号」という愛称となった記念すべき国産自動車の嚆矢である。このタクリー号は、州崎の埋立地で行われたアメリカ製フォードとの性能比較試験で勝利するという成果をあげる。未舗装のガタガタ道への適応という点で、フォードよりタクリー号のほうが勝っていたのだ⁷⁾。

にもかかわらず、日本人の小さな体型に合わせて設計されたタクリー号は「シルクハットを被っては乗れない」「外国車の姿形のほうが優美だ」といった理由で、製作が中止される。当時の自動車は「実用的な輸送機械」というより、富裕な特権階級の舶来崇拜と「みせかけの消費財」もしくは「威信の表現メディア」にほかならなかった。

このことは1985(昭和60)年に尾道で、当地の財界の長老、渡辺金之助(当時90歳)から聞いた話とも一致する。明治10年代に広島県から渡米した1万人ほどの官約移民の多くが大正時代中期、帰国時に「成功の証」として自動車を持ち帰ったのだという。

しかし、坂の多い街に自動車が走れる道路はない。ガソリンも入手できない。自動車として輸入すると、著しく高い関税が課せられる。それで「家具」の名目で持ち帰る人が多かった。そして、それを大きな屋敷の「庭の装飾品」として用いたりした。

よく似た話は、大正末期の和歌山県の新宮にもある。道路がなかったので、船に載せて持ち込んだ最初の自動車は、花柳界に出入りする、材木で儲けた「放蕩者が(その速度に驚く)法者を同乗させて無闇矢鱈に走り廻った」のであった⁸⁾。ここでの自動車は「速度を楽しむオモチャ」といったところか。

4. 乗合自動車と貸自動車の普及:関東大震災まで

このように自動車はまず、富裕階層の「みせかけの消費」の対象となった。しかし、それを見れば、庶民も乗ってみたい。1903(明治36)年、大阪・天王寺公園に530万人を動員した第5回国勧業博覧会での外国商館の自動車試運転が、そんなきっかけを

提供した。

つまり、そこで自動車を目にした京都西陣の織物商・福井九兵衛は、親友の壺井菊次郎と協力して同年9月、6人乗り、日本最初の「乗合自動車」を開業する(Fig.2)。しかし、秋が深まると、無蓋の自動車はあまりに寒く、乗客が激減。それを競合相手と見た人力車夫の妨害も激しくなり、翌年には日露戦争が勃発した。そのため、この乗合自動車営業は、わずか4か月で廃業するに至る⁹⁾。

もっと面白い事例もある。同じ年に広島横川・可部間に乗合自動車の運行計画が持ち上がった。ただ、可能な限り豪華に見せようと、ボディ素材に重厚なケヤキ材を用いた。そのために重量が重くなりすぎて、試作車は動かなかった。

それから2年、ようやく横川・可部間に乗合自動車が開通した。これも9か月後には廃業する。しかし、これを契機に明治40年代には今日の乗合バスにつながる乗合自動車のほか、タクシーやハイヤーに準じる貸自動車が全国各地で簇生することとなった。

ここで注意すべきは明治末期、全国の3分の2以上を占めていた東京の自動車の90%以上が、政治家・高級官僚・財界人など富裕階層の自家用車であった点だ。それに対して地方の自動車の多くは、乗合自動車や貸自動車など「営業車」であった。これらは当時、普及途上にあった鉄道の駅から目的地までの支線交通を支える役割を期待された。

とはいえ大正初年には、未だ自動車の数は著しく少なかった。1912(大正元)年には、全国でわずか521台にすぎない。それが大正末には80倍近くの4万台、1936(昭和11)年には約250倍の12万6,000台にまで増加する。その理由は、1914(大正3)年に勃発した第一次大戦に伴い、日本が輸入超過国から一挙に輸出超過国に転換したことにある。戦争で儲けた連中が、競って自家用自動車を購入したり、ハイヤーやタクシーの営業を始めたりしたのだ。

たとえば1917(大正6)年、東京タクシー自動車が6台のT型フォードを、大阪タクシー自動車が5台のフォードを、それぞれ保有し、いずれも走行距離に従って料金を明示するメーターをつけて営業を開始。それ以前の煩雑かつ曖昧な料金制度とは異なる、合理的かつ明快な料金制度が効を奏して利用者数を急増させた。

こうした状況下で1923(大正12)年9月1日、関東大震災が発生し、東京や京浜地帯が大規模な火災に見舞われる。10万人近くが死亡し、被害総額も大き

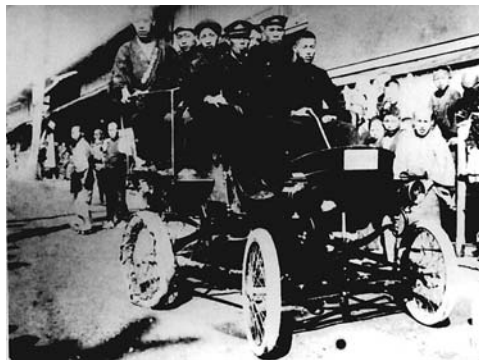


Fig. 2 蒸気乗合自動車

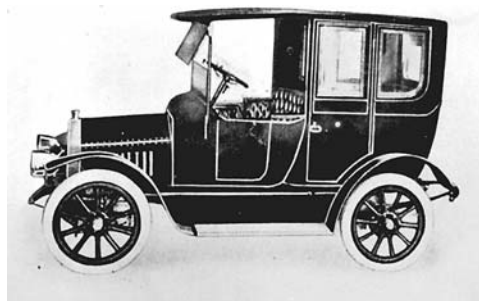


Fig. 3 ダット31型国産乗用車

く、150億円程度と推定される当時の年間国民総支出の過半にのぼった。約4,500台を数えた東京市内の自動車も20%以上が失われた。しかし、この災害が、その後の自動車普及を促進する。

大震災によって、軌道を破壊された汽車や電車などの公共交通が、まるで役に立たなくなったからだ。それに対して自動車は、応急の交通機関として大活躍した。たとえば、「市内電車が開通するまで……市街自動車、臨時乗合自動車、臨時乗合船が主な交通機関として活躍したが、9月中の乗合自動車の1台についての平均延乗客数は、前年9月の約2倍に達している」¹⁰⁾

荷物の運搬も同様である。震災直後、国の内外から送られて芝浦棧橋に放置されていた莫大な量の救援物資が、内国通運(後の日本通運)の組織した民間輸送委囑団の小型自動車の手で、たちまち一掃された。そこで政府は、翌年3月末までの期限を定めて輸入自動車の関税の優遇措置を講じた。これに乗じて、市電に壊滅的打撃を受けた東京市電気局はアメリカからT型フォード800台を輸入して乗合自動車として重用。のちに「円太郎バス」と親しまれることになる。

こうして関東大震災以後、「人と貨物の輸送手段」

としての自動車普及が加速した。

5. 日本自動車工業の黎明とアメリカ車の製造開始

同じころ、自動車製造の試みにも黎明期が訪れていた。まず1910(明治44)年、自動車の国産をめざすエンジニア橋本増治郎が、東京・麻布に快進社自動車工場を設立して、「脱兎のごとく走る」純国産車DAT号の製作に着手。3年後には上野公園で開催された大正博覧会に出品する(Fig.3)。

これが1926(大正15)年、大阪の実用自動車製造社と合併してダット自動車製造社となり、昭和に入ると「ダットソン(DATの息子)」という名の排気量500ccの小型車を製造。ただ、ダットソンの「ソン」は「損」に通じると、名称を「ダットサン」に変更し、1933(昭和8)年、鮎川義介の日産コンツェルン傘下に吸収されて日産自動車となった。

また、1915(大正4)年には三菱財閥傘下の白楊社が自動車製造に着手。1923(大正11)年に空冷4気筒のオートモ号を発売し、400台余を売り上げた。しかし、その販売価格が1,000~1,500円程度であったのに対し、製造原価は2,500円にも達した。自動車製造は未だ、採算の合う事業となりえなかった¹¹⁾。

ただ、関東大震災後の自動車需要増に伴い、こうした試みが順調に発展するかに見えた。しかし、機に乗じて日本市場の将来性に着目したアメリカの自動車産業が、部品ノックダウン方式で、日本での組立・製造を始める。1925(大正14)年にはフォードが横浜工場を、その2年後にはGMが大阪工場を相次いで開設。巨大な装置産業である自動車製造に不可欠な国家的規模の育成策のなかった日本の自動車工業の順調な発展は望めなかった。

げんに1930(昭和5)年、内閣資源局が実施した全国の子種別自動車台数調査集計によると、種類数では277種に及んだものの、フォードやシボレーなどを合計したアメリカ車が6万5,000余台で、全体の70%弱を占めている¹²⁾。

しかし、それでも1928(昭和3)年には、弱冠21歳の本田宗一郎が浜松市にアート商会浜松支店の看板を掲げて本田技研工業の基礎を築き、1933(昭和8)年には、豊田自動織機製作所が社業に自動車製造を加え、4年後のトヨタ自動車工業創業への布石を打つ。こうした果敢な試みが、やがて第二次大戦後、アメリカと競合しつつ肩を並べる日本自動車工業の基礎となっていった。

6. 昭和初年の「円タク」普及から戦時体制まで

ところで、自動車が自由に運行するには、関連する法規やガソリン販売の普及などが不可欠である。そこで1919(大正8)年、全国統一の「自動車取締令」が発令された。ここに「時速14マイル(22.4キロ)の制限速度」や「写真付き免許証携帯の義務」などが初めて制定された。奇しくも同年、ガソリン販売に手を染める者が出現する。

その結果、大正末年から昭和初年に自動車普及は加速した。たとえば1932(昭和7)年、その保有台数が10万の大台に乗る。この趨勢は、大正中期中に登場したメーター制タクシーに加え、市内均一料金の一円タクシー、つまり「円タク」の登場でさらに顕著になった。それは関東大震災の翌年、元運転手の工藤経一という人物が大阪に設立した均一タクシー自動車に始まった。安価と手軽さが受けて成功を納め、追隨するものが後を絶たなくなる。それは同時に東京にも伝播し、ここでも急速に普及した。

その結果、1869(明治2)年に和泉要助という人物が発明し、半世紀近くも日本人に親しまれてきた人力車が凋落し、かわって自動車が浮上する。たとえば東京では、大正初年には、300台たらずの自動車に対して人力車は2万3,000余台を数えた。それが大正末年には、双方1万台余で拮抗し、1930(昭和5)年には、2万7,000余台を数える自動車に対して人力車は3,300余台 わずかに20年で相互の台数がほぼ逆転した。

このことは、円タク運転手と人力車夫の間の争いをはじめ、さまざまな問題を引き起こす。「京都駅前営業する人力車夫は、最近恐ろしい勢ひで発達して来た自動車のため漸次生活の道を失ふに至り、窮した揚句つひに旅館と結託して宿引をやつたり婦女子によくないことをしたりする」などは、その一例である¹³⁾。

交通事故も増えた。『東京朝日新聞』によると、「(昨年中に警視庁管下で起きた)交通事故の総件数は2万8,953件、死傷者1万7,062人……1日に47人足らずの人間が死んだり負傷したりしてある」という¹⁴⁾。2007(平成19)年の東京都内の交通事故数が7万4,287件であるのに比べても、いささか驚く大きな数字だというほかない。

それでも政府は、昭和10年代には、自動車輸入に伴って悪化する国際収支を改善し、軍用自動車需要の増大に対応するために国産自動車の本格的育成を

めざす「自動車製造事業法」を公布する。その内容は概略次のようなものであった。

- ・750cc以上の自動車を年間3,000台以上、製造する場合は許可制とし、資本・役員・株主などの過半が帝国臣民が帝国法令の下に設立された法人に属するものとする。
- ・許可会社には5年間、所得税や輸入税の免除、増資・起債の特典を与える。
- ・許可会社は、軍用自動車の製造などに関する政府の命令に従わなければならない。

加えて日中戦争開戦の翌1938(昭和13)年、自動車の製造を原則として貨物自動車に限定し、製造された乗用車はすべて軍用にする旨の指令が出る。さらに、ごく少数を除いて乗用車製造が禁止され、自動車による人と貨物の輸送は軍事目的に限定された。

それだけではない。石油燃料の大半を輸入に依存していた日本では、1933(昭和8)年の国際連盟脱退以降、自動車用燃料の払底が始まる。そこで翌年には「薪炭瓦斯発生炉設置奨励金交付規則」が交付され、まもなく「代用燃料自動車の積極利用方策」を発表。相前後してアルコール入りガソリンや木炭を不完全燃焼させて発生させた一酸化炭素を主成分とするガスで自動車を走らせる、いわゆる代用燃料車(代燃車)が登場した。

そしてついに1938(昭和13)年、ガソリンと重油の配給切符制を実施。その4年後には、「乗合自動車事業統合に関する理事会議」が開催され、「全国で154程度、すなわち大体1県3.5の平均となる」まで、合同によって企業数を減少させることが決まった。

こうして民需用自動車利用の文字どおり「闇の時代」が始まる。すべての自動車が軍事目的に奉仕するようになったのだ。あわせて1937(昭和12)年に22万5,000台を数えた保有自動車台数が、終戦直前の1944(昭和19)年には、3分の2の14万9,000台にまで減少する。こうして日本の自動車工業もまた、ほぼ完全に逼塞したのであった。

7. 戦後の自動車事情：代燃車から「国民車構想」まで

敗戦直後の日本には、自動車がなかっただけではない。1945(昭和20)年、戦前には300万キロリットルだった石油の供給量が、13分の1の24万キロリットルにまで減少した。

ところが、敗戦とともに人と貨物の輸送需要は急増する。これに対応したのが、自転車に幌付きのり

ヤカーを連結してタクシーのように用いた「輪タク」と、木炭の蒸し焼きで発生したガスを燃料とする代燃車(木炭車)であった。たとえば1946(昭和21)年末に784台を擁した東京都営バスの689台が木炭車で、ガソリン車は95台に過ぎなかった。

しかし1950(昭和25)年、朝鮮戦争が勃発すると、経済を中心に日本の復興が加速。翌年には燃料事情が好転し、木炭バスが廃止され、ようやく戦前水準にまで回復する。とはいえ、地方の状況は「いまだし」というほかなかった。1955(昭和30)年になっなお、三木鶏郎作詞・作曲『田舎のバス』が歌ったように、田舎のバスはオンボロぐるまで、デコボコ道をガタゴト走っていた。

それが、この歌の流行の直後あたりから急速に改善される。まず昭和30年代前半に観光バスを用いた団体旅行が全国的に人気を集めた。ついで輪タクに替わってタクシーが増え始める。要因の一つは、米軍が中古の乗用車を放出したこと、今一つは1949(昭和24)年までGHQによって制限されていた乗用車製造が解禁されたことにある。

しかし、あまりに急速なタクシーの増加に伴う過当競争は、水揚げを増やすために高速でぶっ飛ばす「神風タクシー」を出現させ、不正営業を横行させた。メーターを倒さずに突っ走る「エントツ」、メーターの鉛の封印を切断して料金表示額を操作する「封印切り」などだ。悪名高い「大都市の乗車拒否」が広がりもした。

むろん状況改善の試みが行われた。外国車に比べて燃費のいい国産車の採用、「自動車運転手に夢」をスローガンで始まった個人タクシーの認可などである。その結果、高度経済成長が本格化する昭和30年代半ばには、タクシー事情は大幅に改善された。

ところで、経済が成長すると、人に加えて貨物の輸送需要も増大する。その主な担い手も1965(昭和40)年ごろまでは自動車でなく、国鉄であった。今では国道で90%、都道府県道で60%に達する舗装率が、1960年当時は17%と5%に過ぎなかったからだ。

しかし他方で朝鮮戦争のころから、貨物の自動車輸送は増加の一途を辿り続けてもいた。それが高度経済成長に伴い、スーパーマーケットの普及に代表される「流通革命」が進むことで加速する。生産地点と消費地点を高速で直結するには、そのほうが有利だからだ。その結果、1965年ごろ、年間600億トン・キロあたりで自動車輸送が国鉄を凌駕し、その後、さらに増加率をも増大させながら、貨物需要の

ほとんどを吸収していく。自動車が経済合理性をめざす「貨物輸送」に本格的に貢献し始めたのだ。

こうした変化の傍らで、人々は自ら自動車を駆って自由に走りまわりたいと考えていたのだろう。早くも1953(昭和28)年、6時間900円で「乗りたい一心」を満たしてくれる貸自動車業が「ドライブ・クラブ」を名乗って開業する¹⁵⁾。6時間で大学卒の初任給の10%程度という価格は安くはないのに大いに繁盛したらしい。

ただ、購入するには自動車は高価にすぎた。1955(昭和30)年、最安値のトヨペットですら85万5,000円……再び大卒初任給に比べると、その70余月分に相当した。そこで同年、「戦略産業として自動車産業を育成する」ことをめざして通産省が「国民車構想」を発表する。「価格は25万円、4人乗りで最高時速は100キロ、燃費はリッター当たり30キロ」というのが目標とする仕様である。

それから2年、まずトヨタがコロナを発売、続いて1959(昭和34)年に日産がブルーバードを発売。小型車の販売競争の幕が切って落とされた。そして翌年、三菱が「国民車第1号」を名乗る三菱500を、さらにその1年後にはトヨタが空冷エンジンのパブリカを発売。おおむね「国民車構想」の条件を満たす自動車が市場に出回り始めた。

ここに『愛知トヨタ25年史』¹⁶⁾という社史の名著を書いた同社の経理マンだった浜口治男の造語である「マイカー族」による「モータリゼーションの時代」が本格化しはじめた。

8. モータリゼーションと親子4人の核家族

モータリゼーションの時代には、ただ自動車が普及しただけではない。それは、経済の高度成長に伴う日本人全体の生活様式の劇的な変化と軌を一にしていた。まず、いよいよ本格的に「都市の工業化」が進行した。それに伴って「職住近接の生業型生活者」であった農民や自営業主の多くが、工場をはじめ、生産拠点の企業に勤める「職住分離の俸給型生活者=サラリーマン」になった。彼らは毎日、自宅と職場を往復しなければならない。ここに莫大な人の輸送需要が生まれた。

むしろ通勤それ自体は、公共交通によっても満たされる。しかし、工業化と同時に、職場での仕事に情報やサービスに関連するものが増えた。いわゆる営業活動を中心に「自由に移動できる交通手段」への要求が高まったのだ。それに、郊外居住が進むと、

同様の要求が余暇の楽しみにも求められ、それを可能にする自動車への需要が急速に拡大した。

実際、昭和20年代から、国鉄と私鉄を合計した鉄道と自動車の人員輸送量は、ともに一貫して増加し続ける。しかし、1960(昭和35)年を境に、自動車輸送量の増加率が鉄道のそれを上回り、その10年後には、絶対量でも自動車が鉄道を凌駕する。こうして人員輸送の自動車転換も確かなものとなった。

ちょうどそのころ、不思議なことが起こる。1960(昭和35)年、日産が「フェアレデー1200」(のちに「フェアレディ」に名称変更)を発売。最高時速を132キロと喧伝するのだ。当時の日本には未だ、そんな高速で走れる高速道路は存在しなかった。だから、その主力商品はアメリカ向けの左ハンドル車であった。しかし、少数は日本でも販売された。

こんなことは多分アメリカでは起こるまい。というのも、その少し前の1956年、アメリカのアイゼンハワー大統領が「物流の合理化」を目的に、250億ドルの予算で全長6万5,000キロの州間高速道路網の整備計画を策定。その実現は1991年までずれ込むが、合計1,140億ドルの経費を要する全長6万8,000キロの高速道路網を完成させる。そこには、先ず自動車交通の「ニーズ」を開発しようとする意図が読み取れる。

それに対して日本では「高速で走る自動車」という、いわば自動車交通の「シーズ」の開発が、高速道路整備に先行した。そこには、自動車とその利用の仕方への思いをめぐる彼我の違いが投影されているようで興味深い。

しかし日本でも、その直後、高速自動車道の建設が日程に上る。フェアレデーの発売から4年後の1964(昭和39)年、名神高速道路が開通し、モータリゼーションは一挙に加速した。実際その2年後には、単一機種としては世界最大の販売数を記録することになるトヨタのカローラと日産のサニーが発売されて「自動車大衆化時代」が始まることになる。

そういえば昭和30年代、経済の高度成長に伴う日本人の生活革新を象徴したのは「電気冷蔵庫・掃除機・洗濯機」からなる「三種の神器」であった。それが昭和40年代には「カー(自動車)・クーラー・カラーテレビ」からなる「3C(新・三種の神器)」に取って替わられる。そして昭和40年代の2年目、自動車保有台数が初めて1,000万台を突破した。

ところで、これらの自動車は「5人乗り」である。しかし、5人では、やや窮屈。適切なのは4人乗り

Table 1 自動車保有台数の対前年増加率の5年ごとの平均値

西暦 / 年	55-60	60-65	65-70	70-75	75-80	80-85	85-90	90-95	95-00
平均増加率 / 年	37%	73%	36%	12%	7%	4%	5%	3%	2%

資料) 日本自動車工業会資料より作成。

として使うことだろう。これらの自動車は、都市とその周辺で増加したサラリーマンの核家族の「マイカー」として普及した。

ちょうどこのころから、合計特殊出生率が2人前後で推移するのは「親子4人ならマイカーに快適に乗れる」から、なのではないか。このことは、1947(昭和22)年に4.54だったその数値が、わずか10年で2.04にまで減少し、その後2.0を割る1975(昭和50)年まで20年近くも維持され続けたことによって示唆されているように思われる。

9. モータリゼーションと自動車「受難の時代」

ここで、四輪自動車の保有台数の推移を示しておく。1955(昭和30)年に50万台たらずだったその数は、1960年に140万台、1965年630万台、1970年に1,760万台、1975年に2,800万台……と増加し、2002(平成14)年には7,400万台にまで増加する。

次に1955(昭和30)年以降5年ごとの自動車台数の「対前年増加率の平均値」を一覧したTable 1を参照する。すると、1960(昭和35)年からの5年間には毎年、自動車保有台数が1.7倍強に増加したことが判明する。

ただ、道路をはじめ自動車運行を支える社会基盤整備は、これと同じ速度では進行しえない。その結果、この期間を中心にさまざまな社会問題が発生した。

まずは「交通マヒ」だ。1958(昭和33)年、アジア大会が開催された際、東京では「帝国ホテルから国立スタジアムに行くのに1時間以上の時間がかかる」といわれた。それは都市騒音の源ともなった。「タクシーの鳴らすクラクションの音量は、たった10秒間でニューヨークの同じ台数の車が鳴らす1日の音量と同じ」だと記者もいた¹⁷⁾。

都市間交通も同様である。高度経済成長で貨物の輸送需要が増えたのに、都市間の国道は従来のまま。こうした状況下で輸送効率を上げようとするトラック運転手や運送業者は「積載超過」や「制限速度違反」などを繰り返した。

こうなると交通事故が増える。1955年以降、その数は急増し、1959(昭和34)年には交通事故の死者の数が1万人を突破。自動車は「走る凶器」と呼ばれ、

さらに1962(昭和37)年には「交通戦争」という言葉が流行語となった。

しかも当時は、自動車が歩行者をはねるケースが多く、事故死の過半を占めた。それは、死亡者の多数が運転手で、事故原因のほとんどを自動車どうしの事故が占める自動車先進国とは異なる「自動車交通後進国型」の様相を呈していた¹⁸⁾。

自動車普及に伴う今一つの弊害は、排気ガスによる環境汚染である。すでに1960年、「アナタは『毒ガス』の中で暮らしている」という、概略つぎのような雑誌記事が出る。

「バス、トラック、タクシー、オート三輪が、それぞれ有毒ガスをまき散らしながら、町の中を走りまわる。ここいらで『われらに清浄な空気を』と立ちあがらなければ、われわれの職場も家庭も、毒ガスの中に沈んでしまう」¹⁹⁾

1962(昭和37)年には、自動車の排気ガスが工場からの煙突と相まって、東京を中心にスモッグが発生した。さらに昭和40年代、日本の高度経済成長は「公害」を一種の流行語としながら、大気汚染をさらに広範囲に蔓延させていく。

このように、モータリゼーションは他方で「自動車の受難の時代」でもあったのだ。

10. 徐々に成熟の過程を歩む自動車とその周辺

こうした状況下のもと、政府は1965(昭和40)年、「交通事故防止の徹底を図るための緊急対策」を発表し、道路交通行政の拡充・整備を急ぐ。まず佐藤栄作総理の肝煎りで第1回交通安全国民会議を開催。東京に全国安全会議、知事会、国鉄、私鉄協会、乗合自動車協会、トラック協会、PTA協議会、小学校長会、医師会、赤十字社、交通事故被害者の会などが集まって、次のような宣言文を発表した。つまり「交通安全国民会議は、最近の交通事故が寸刻も放任することのできない重大な社会問題であることにかんがみ、ここに政府および民間の緊密な協力のもと、その総力を結集して事故絶滅を期することを決意する」というのだ。

しかし、急速に交通戦争が逼塞することはなかった。1970(昭和45)年には交通事故死者数が、ついに

史上最大の1万6,765人を記録。それ以後、道路整備の進行をはじめ、さまざまな試みが行われた結果、2007(平成18)年には、交通事故による死者の数が5,744人にまで減少。1953(昭和28)年以降の「5,000人台」と高く評価されるに至った。

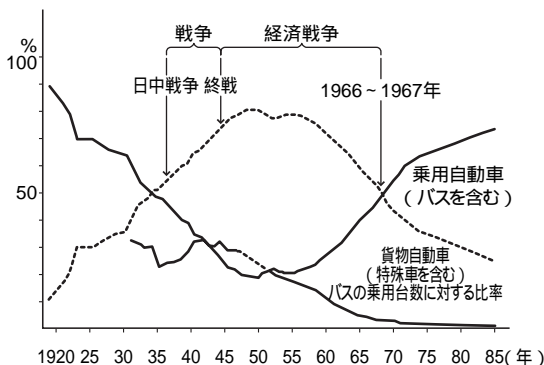
大気汚染についても、さまざまな施策が採用される。まず1967(昭和42)年に「公害対策基本法」を制定。この法律は「大気汚染・水質汚濁・土壌汚染・騒音・震動・地盤沈下・悪臭による人の健康・生活環境にかかわる被害」を「公害」と定義し、国民の健康保護と生活環境の保全を達成するために、公害に対する事業者・国・地方自治体の責務を明らかにし、その防止を総合的に推進すると宣言した。

同じころ、アメリカは「1975年までに、新たに製造される自動車の有毒ガスの90%を削減すること」を目標とする「大気汚染防止法(マスキー法)」を制定。日本政府は、これと同じ基準と規制を1978(昭和53)年以降、そのまま実施することを決めた。

それは自動車メーカーには、あまりに過酷な要求と見えた。

「だいたいムチャですよ。排気ガスを一挙に90%減らせなんていうのは。コストや機能を無視すれば技術的には可能でしょうが、それにしても、2年後までに規制に合う車の量産は時間的にもムリですよ」(某自動車メーカー)²⁰⁾

しかし、開発競争が始まると、まず東洋工業がマツダ・リープス(マツダ式排気ガス処理システム)を取り付けたロータリーエンジン搭載のルーチェを開発。ホンダもCVCCエンジンを開発して排気ガス規制をクリアする。まもなくトヨタや日産もこれらに続いた。



出典)『昭和国勢総覧』東洋経済新報社。

Fig. 4 保有自動車台数に占める乗用自動車と貨物自動車の比率の推移

そのため昭和50年代には、発売される日本製自動車は皆、世界一厳しい日本の排気ガス規制に適合した低公害車となった。しかも、走行性能をはじめ総合的な性能までもが上昇し、日本の自動車産業は世界の技術水準を凌駕するに至った。その結果であろう。1980(昭和55)年には日本が生産台数でアメリカを追い越し、世界一の自動車生産国となる。

11. 多様な役割を果たすメディアとしての自動車

新しい自動車の開発やその使い方などをめぐっては、1980年代以降の日本にも、興味深い話題や事実が多い。しかし、ダイムラーによる四輪自動車の発明から1世紀、1980年代半ばまでに「日本社会と自動車」を特徴づける現象は、おおむね出そろった。

そのなかで最も興味深い現象の一つは、Fig.4に示すように、保有自動車に占める乗用自動車と貨物自動車の比率の推移であるように思う。

それは、こういうことだ。まず自動車は今日、広く「人と貨物の輸送に供する道具」だと考えられている。このことにまちがいはない。しかし、自動車草創期における乗用自動車は、主として「企業活動の広報媒体」「威信の表現メディア」「速度を楽しむおもちゃ」など、多様な役割を果たすメディアとして利用された。

それが「人と貨物の輸送手段」として重用されるのは、ようやく関東大震災以後のことである。そしてその後、15年戦争の端緒となった日中戦争の勃発あたりから、こうした趨勢が顕著となり、敗戦後は比喩的に「経済戦争」と呼ばれた高度経済成長期まで持続する。そこでは自動車が「軍事目的」あるいは「経済活動の合理化」に貢献する、主として「貨物の輸送手段」として重用されることになった。

ところが、まもなく人々の「乗りたい一心」を満たす「ドライブ・クラブ」が登場したり、「国民車構想」が提起されたり……。日産のフェアレディーが発売されるころから、自動車は人々の「颯爽と道路を疾走する楽しみ」に応えるようになっていく。

同時に、自動車メーカーは競って、より優れた性能の、よりオシャレなデザインの新車の発売競争を繰り広げ始める。この時代には、再び自動車が「威信の表現メディア」「速度を楽しむおもちゃ」などとして捉えられるようになったのではなからうか。

そこで、あらためてFig.4を参照してみる。すると、明治・大正から日中戦争が勃発する1937(昭和12)年ごろまでは乗用自動車が貨物自動車を凌駕し、そ

の後「経済戦争」とも呼ばれた高度経済成長が絶頂を極める1970(昭和45)年ごろまでは貨物自動車が乗用自動車を凌駕する。しかし、このころを境に再び急速に乗用自動車の比率が高まるが見て取れる。

いうまでもなく乗用自動車も、自由で高速な人の移動によって経済活動に貢献する。しかし、その多くは人々に、高速移動の快さ、自動車内で音楽を聞き、同乗者とおしゃべりを交わすなど、多様な楽しみを提供する故に需要されるのだと考えられないか。

実際、1980年代半ばには、自動車を用いたオリエンテーリング²¹⁾が流行したり、ガレージに駐車した「自動車ならぬ不動車」に高価なステレオを持ち込んでリスニングルームとして利用する若者が増えたり……。自動車は「人の移動手段」とは異なる役割を果たし始める。

だからこそ自動車産業は、現代日本社会において基幹的な地位を占めるのだろう。自動車産業を自動車の製造・利用・関連・資材・販売・整備部門にまで広げて捉え直すと、その雇用者総数は、全就業人口の7.8%を占める500万人近くに及んでいるのだ。

それに、2007(平成18)年における生産台数は約1,160万台で、世界一を誇るとともに、全世界の16%を占めている。また、自動車そのものの生産額だけでも約20兆円(500兆円あまりの国民総生産の4%を占めている。このように自動車産業は現代日本の基幹産業の一つにほかならないのである。

では今後、日本社会において自動車は、どんな方向をめざすことになるのか。この小論を終えるにあたって、乗用自動車に限って、その将来を展望してみよう。このことについて私自身は、概略を次のように記したことがある。

「これからの自動車は、端的にいえば、ひたすら『人の輸送機関』として機能する方向と、ひたすら『多様な楽しみのための自動車』という方向に向けて、二極分化していくであろう」²²⁾

前者の目標は、さまざまな意味でのICT(Information and Communications Technology: 情報コミュニケーション技術) ITS(Intelligent Transport Systems: 高度道路交通システム)を駆使した自動運転自動車、後者の目標は自動車をかかわる多様な楽しみの要素を取り込んだ自動車の開発といった方向をめざすはずだ。

ただし、上記の自動車が多様な将来を切り開くには、当然のことながら供給しうるエネルギー供給の制約を乗り越えること、それが放散する熱を含めた

多様な汚染を地球環境の容量内におさめる努力が不可欠であること、などが求められる。このあたりに「日本社会と自動車」と題した考察の向かう先が展望できるのではなかろうか。

参考文献

- 1) 加藤秀俊「自動車の比較文明論」『自動車とその世界』トヨタ自動車販売、1968年
- 2) 石井研堂『明治事物起源(大正版)』春陽堂、1902年
- 3) 斎藤俊彦「ヴェールを脱いだ幻の第一号車」『自動車とその世界』トヨタ自動車販売、1987年
- 4) 『日本自動車工業史稿』日本自動車工業会同会、1969年
- 5) 国府厚東「自動車補論」『太陽』1901年7月5日号
- 6) 原敬「交通機関の大急務」『日本評論』1918年2月1日号
- 7) 尾崎政久『日本自動車史(上下)』自研社、1965年
- 8) 『大阪朝日新聞』1925年2月1日
- 9) 京都市編『京都の歴史』1980年
- 10) 東京百年史編集委員会編『東京百年史』1979年
- 11) 刀祢館正久『自動車に生きた男たち』新潮社、1986年
- 12) 『東京日日新聞』1932年6月17日
- 13) 『京都日出新聞』1927年5月4日
- 14) 『東京朝日新聞』1931年3月13日
- 15) 『朝日新聞』1953年11月4日
- 16) 愛知トヨタ自動車(株)『愛知トヨタ25年史』1969年
- 17) M・S・M「東京の凶悪犯」『週刊サンケイ』1960年6月6日
- 18) 無署名「交通事故は『後進国型』」『朝日ジャーナル』1962年2月4日号
- 19) 『週刊朝日』1960年3月27日
- 20) 無署名「『日本版・マスクー法』に備える『低公害車』の実力測定」『週刊サンケイ』1973年1月19日
- 21) 佐藤隆三「道なき道もラリーコース」『日本経済新聞』1986年6月2日
- 22) 高田公理『自動車と人間の百年史』新潮社、1987年