

クルマ社会の倫理的問題と望ましい街空間

大山明男（駿河台大学経済学部）

1. 問題の所在

「景観」は、日々の生活から離れたどこかにだけ見つけるものではなく、人々の日々の生活によって生活空間の中にも構成されている。現在、クルマの存在が生活空間を大きく規定しており、景観に与える影響も大きい。クルマ社会の問題はいろいろ議論されてきたが、景観の観点ではほとんどない。それは、景観の議論が「価値判断」に関わるからだと思われる。クルマ社会を倫理的に検討することで、価値相対主義に立たず、かつ感情や主観からでない、望ましい街空間やその景観の許容範囲を定めたい。

2. クルマ社会の問題一覧

- ・公害：排気ガス、騒音、排熱（→ヒートアイランド）、粉塵
- ・環境破壊：地球温暖化
- ・資源浪費：自動車保有台数、日本 7500 万台、世界 10 億台（2010 年）。世界 70 億人に日本と同割合だと 42 億台で現在から 32 億台の上積み→「大量生産・大量消費」最大の貢献商品。国内最終エネルギー消費構成（2009 年度）における運輸部門 23.6%（内旅客部門 62.4%、内乗用車 85.9%）

家庭部門のエネルギー消費（自動車を除く）	38179×10 ⁶ J/世帯（2,009 年度）
家庭部門の自家用自動車利用によるエネルギー消費	36508×10 ⁶ J/世帯（2,009 年度）

→家庭部門のエネルギー消費の約半分がクルマ利用

- ・歩行者その他道路周辺の生命への暴力
- ・生活空間の破壊：歩行の妨害、通行の遮断、雨天時の迷惑
- ・財政上の問題：過剰道路、維持費用
- ・景観の破壊：車自体、アスファルト道路とコンクリート施設、標識

3. 倫理的検討—いくつかの視点から

- ・「自由」の不平等：クルマ利用者に認められる過度の自由（宇沢氏のいう「市民的自由」の権利の逸脱と他者の侵害）→速度、音、色（クルマの色は何でも許されるのか）、移動する私的空間（横 2, 3 列の座席：会話、携帯、テレビ、音楽なんでもあり（危険の誘発）⇨路肩一列の歩行者）

- ・「安全」の不平等：危険の他者への押し付け（ex. 自転車利用者のヘルメット着用、交通安全運動）、「注意安全」に偏重した制度→交通事故：殺意の意図無き殺人（その理由で場面展開に都合よい、登場人物の消去法として漫画や映画に使われること多数）→特異な商品としての認識の欠如（ex. 無免許運転事故への誤った対応 cf. 銃社会）

「注意安全」に依拠したクルマ社会：あるシステムが依拠する安全は「**制御安全**」と「**本質安全**」で説明される。通常、あるシステムはその設計者が予想した事故を回避すべく設計がなされる。そのように確保される安全を「制御安全」という。たとえば自動回転ドアにセンサーが設置され、人の手がドアの間に入ったときに自動停止するように設計されているとする。これは制御安全である。しかし、設計者の予想を超える事故が発生することがある。たとえば、センサーに感知されない挟まれ方やセンサーが作動しないことが起こったとする。そのときそのままドアが回転し続けると人が引き込まれ、事故が発生するだろう。このとき、ある大きさ以上の負荷がかかるとドア本体が壊れるように設計してあると事故は回避できる。このように設計段階の想定を超えてもシステム自体が事故を起こさないような安全が確保されていることを「本質安全」という。自動車通行について言えば、車道と歩道が物理的に分離された状態が本質安全となる。自動車がどこに向かって移動しても歩行者に接触しない状況を確認しておくことである。システムの依拠する安全は、制御安全から本質安全の流れが目指すべき方向となる。

ところが自動車の通行は主に、別の種類である「**注意安全**」にその安全が委ねられている。注意安全とは基本的には関係者の、注意しようという意識に依存する安全である。しかし、安全な利用を注意安全に依存しているからといって、そのシステムの安全が実際に確保されているとは限らない。背景にある思想において注意安全が制御安全や本質安全と異なるのは、制御安全や本質安全が積極的な安全志向の上にあるのに対して、注意安全は制御安全や本質安全を施さないことからくる、消極的な安全志向の上にあるということである。その点から自動車の利用は多くの問題を抱えている。（拙論「自動車社会の倫理的検討—注意安全に依拠する制度—」168-9 頁より）

- ・「空間」の破壊：アスファルト・コンクリートによるさまざまな局面（視覚的、精神的、美的、動線）での空間の破壊 ex. 中心街を分断する駐車場

4. 対応—望ましい街空間を創造するには

日本の交通事故死亡者数に占める歩行者の割合 31%、自転車利用者を含める 45% cf. 欧州の国々では大体それぞれ 1 割と 2 割→交通事故死亡者数における（歩行者+自転車） / （車利用者）が日本は異常に高い

→クルマ利用者のために存在する道路（クルマがたくさん走る社会ほど幸福なのか？）

→クルマ本体の技術進歩は、対歩行者の安全や街空間の改善に貢献していない（関係技術者の自己満足？）

↓改善の観点

- ・自由に関して：クルマ利用者の自由を制限し歩行者その他へ自由を再分配
- ・安全に関して：他者への危険を軽減するためにクルマ利用者の利便性を制限
- ・空間に関して：視界におけるクルマ関連比重の削減

・暫定的対応

- ① 情報技術の活用：速度上限の自動制御（運動エネルギーは速さの二乗に比例、例えば、速さが半分になればエネルギーは四分の一）→クルマの許容速度を利用者に委ねない（ひとまず「注意安全」から「制御安全」へ）→現在のクルマの過剰性能を抑制：小型コミューターのような、新しいクルマの形態を規定するだけでは無意味
- ② 住宅街での一方通行の多用→地元住民は慣れる&ショートカット族の排除→空いた路面は歩道、街路樹
- ③ 個体識別装置の導入→無免許運転、飲酒運転の乗車前段階での排除。

↓

これら制度の組み合わせに対し、結果としてクルマの適応化（小型化・軽量化、小型コミューターの登場・普及）→環境負荷減少、景観影響度の減少、歩行の安全化、道路・駐車場の削減など

- ・長期には人車分離へ（本質安全）

5. クルマの景観との関わり

クルマ（駐車中、走行中）、道路、付随する駐車場等は景観を構成→そもそも安全に歩行できない空間に景観としての意味があるのか？（⇨生活空間には景観なるものを求めない：景観は生活空間から離れたどこか遠くにあるもの）

参考文献

宇沢弘文『自動車の社会的費用』岩波書店, 1974。

宇沢弘文「自動車の社会的費用再論」『世界』1990年9月, 第545号, 岩波書店。

大山明男「自動車社会の倫理的検討—注意安全に依拠する制度—」『駿河台経済論集』第19巻2号, 2010。

上岡直見『自動車にいくらかかっているか』コモンズ, 2002。

畑村洋太郎『危険学のすすめ』講談社, 2006。

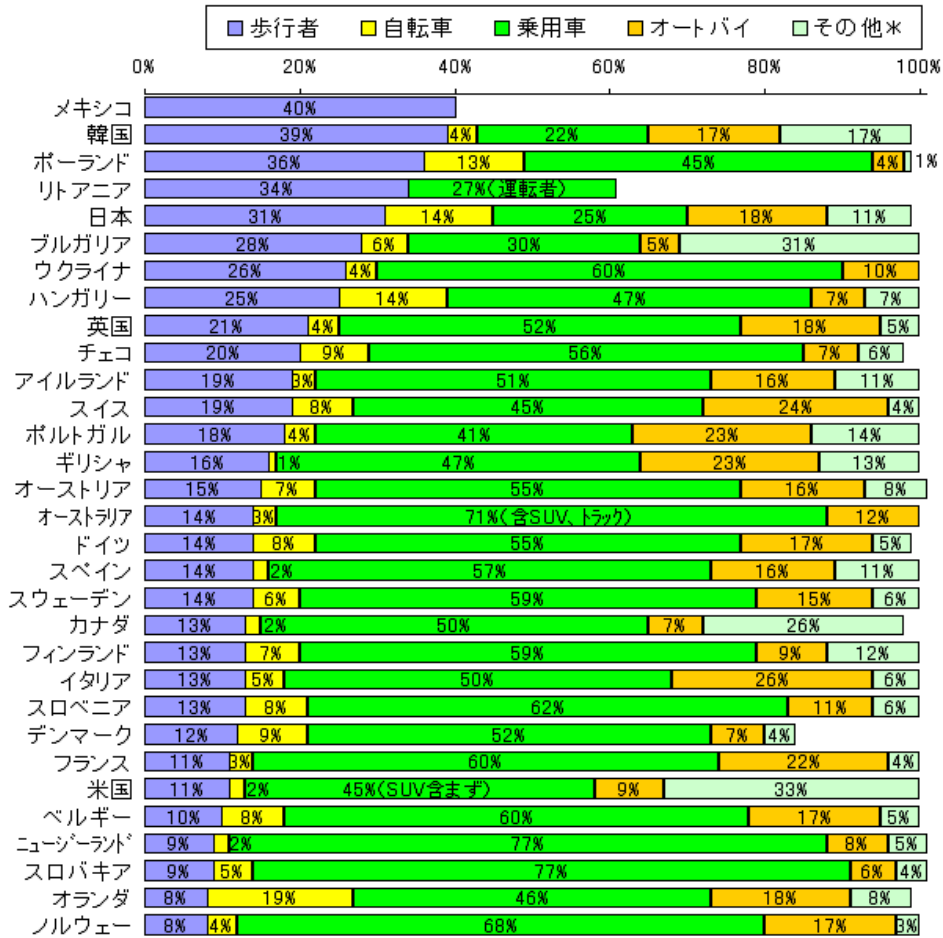
① 世界の自動車保有台数（千台）

年	世界全体	先進国	開発途上国	日本
1971	262,947	229,145	33,802	19,472
1980	417,861	345,574	72,287	37,067
1990	581,052	463,710	117,342	56,491
2000	765,069	580,986	184,083	70,898
2010	1,043,425	702,555	340,870	75,362

出典) EDMC / エネルギー・経済統計要覧 2013 年版～全国地球温暖化防止活動推進センターHP より

②

交通事故死の状態別比率の国際比較(2004年)

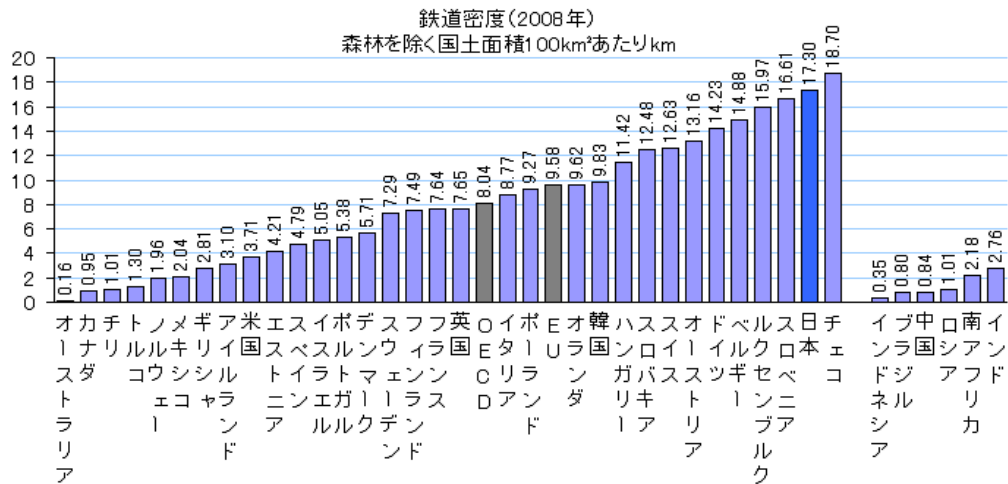
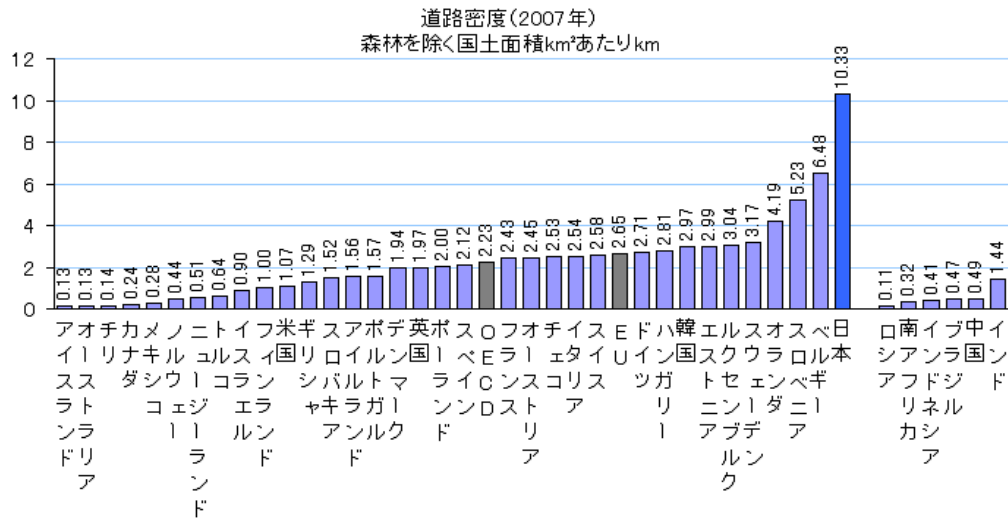


(注)IRTAD資料による。アイランド、ギリシャは2003年。ウクライナ、ブルガリアは調査票結果。
 国別は歩行者の比率の高さ順。「その他*」にはトラック、バス、トラクター(米国はSUV)を含む。
 (資料) OECD/ECMT, Achieving Ambitious Road Safety Targets - Country Reports on Road Safety Performance, August 2006

～社会実情データ図録 HP より

③

道路・鉄道のインフラ整備率国際比較



(資料) OECD(2011), Economic Policy Reforms 2011: Going for Growth

～社会実情データ図録 HP より