



第71回 自動車と社会について

▼自家用車のない生活

車といえば、仕事や買い物はすべて自家用車を使っている。いまや、自家用車のない生活は考えられない。思えば、はじめて自家用車に乗ったのは、父がスバル360を購入した昭和40年ごろだっただろうか。当時は小さなスバルが輝いて見えたものだ。自由にどこへでも行ける夢のような乗り物。買い物も旅行もいつでも自由にできるという解放感。それから半世紀がたち、カーナビやドライブレコーダーなど、さまざまな道具が開発され、より快適に運転できるようになった。でも、当時のスバルの感動をしるぐものはない。

▼自動車の社会的費用

いっぽうで車の事故は後をたたない。私の家族も少なくとも2度、大きな事故にあっている。事故はその人と家族の人生に暗い影を落とす。自動車には光と影があるのだ。1968年に世界的な経済学者の宇沢弘文氏が「自動車の社会的費用」という本を上梓した。宇沢は米国から帰国し、高度経済成長下の東京の変貌に愕然としたらしい。狭い道路を自動車が走りまわり、歩行者はおそろおそろ道端を歩いている光景をみて、「これが文明国といえるのか」と強い憤りをおぼえたとある。自動車の普及とともに、道路整備や排気ガスによる環境破壊、交通事故の多発など、いわゆる社会に悪影響するコストが発生している。当時の経済学は、このような社会的コストを勘案しないものであった。宇沢は公共財を守りつつ経済発展をすすめられるような新しい経済モデルを模索していた。環境負荷を軽減するための費用は、受益者である車の購入者や企業が負担すべきであり、そのコストは概算で一台当たり数十万～数百万円になると予想している。その後、彼の考えは「社会的共通資本」に結実し、CO₂規制、温暖化対策などに繋がっていく。

▼車と社会

子どもの頃、あこがれだった自動車が自宅に届いたときの光景と、家族が交通事故に巻き込まれたときの光景が、ごちゃに蘇ってくる。光と影、その両方を見つめて、自動車の影の部分をついに克服していくのか。半世紀がたち、自動ブレーキなどの安全対策、スピードや飲酒に関する法整備、環境のための排ガス規制など、目を見張る進歩があった。この進歩は、何気なく起こったものでなく、環境破壊や交通戦争に社会が向き合う過程で、生み出されたものだ。今の車社会をみて宇沢はなんというだろうか。半世紀前と同じように「おかしいと思わないのかね」と叱責の声が飛んできそうではある。



鳥取大学医学部
地域医療学講座
教授

谷口 晋一
(たにぐち しんいち)