

〔評 論〕

「クルマ社会」批判

——技術の転倒性の視角から——

青 水 司*

目次

はじめに

1. 「クルマ社会」の転倒性—交通事故と「人間優先」
2. 宅配便、コンビニと個別化・スピード化
3. 転倒性克服への方向性

は じ め に

私たちは、何のためにクルマを使うのか、また原発を使うのか。一見すると当たり前のように思われる。クルマは便利だから、また核分裂は大量のエネルギーを容易に提供してくれるからである。しかし、少し考えてみるだけで、それは大きな問題を抱えていることがわかる。

クルマ特にマイカーは、個人にとっては便利だが、かなりのガソリン代、維持費などを必要とするし、何は措いても、騒音、大気汚染などの社会的損害、さらには他の人間への直接的危害など多くの重大な社会的問題をもたらす。また、原発は、2011年3月11日、東電福島第1原発の過酷事故以来、とくに問題になってきたが、原発は事故が起きなくても、有害で無害化がほとんど不可能な放射性物質を発生するという致命的欠陥をもっている。それらに目をつぶって便利だけを追求していいのだろうか。

また一般的には、「生産力」¹⁾が発達すればすばらしい社会が訪れるのだろうか。それに対して、「もしも技術文明が本当の生に対するこういう増殖物（富や地位や名声や快楽：筆者）を無限に増大してゆくことならば、文明は人間から生の本当の喜びを奪うものにほかならないだろう。科学技術文明の進歩は、生の単純な意味（人と人との信頼と愛）のコントロールの下になければならない」²⁾との指摘をかみしめる必要がある。

* 市民科学研究所研究員

1) 「生産力」には量的側面と質的側面がある。従来、量的側面のみ評価することが多く、生産力（科学技術）が発展すれば生産関係が変わり社会が発展するという見解が支配的であった。しかし60年代以降、公害や原発問題に典型的なように、生産力の量的過剰を含めて、生産力の質的側面が無視できないようになってきた。ここに、生産力のつりあいのとれた量的・質的发展が重要な課題となってきた。

しかし、現代資本主義においては、人間のためにという目的と、科学技術という手段の関係が転倒し、「科学技術文明」³⁾を「生の単純な意味（人と人との信頼と愛）のコントロールの下」におくのではなく、資本は科学技術を自己目的化させることによって、「増殖物」を無限に生んできてしまった。考えてみれば、私たちは便利さにのみ込まれて生活してきたのではないのか。企業などがこれでもかこれでもかと差し出す商品やサービスを、少し疑問に思いながらも購入してきたのではないのか。そして、成長しなければ生活が成り立たないと思わせられてきたのではないのか。そのあげくは浪費社会であり、地球温暖化である。いま、「人間優先」とりわけ「弱者優先」の社会へ、という言葉が喧伝されているが、現実には逆のことが多い。これらのことをクルマ社会を例にとりて、現代資本主義における科学技術の自己目的化の観点から検討したい。

1. 「クルマ社会」の転倒性－交通事故と「人間優先」

昨今、交通事故によって幼い命が奪われる問題がメディアをにぎわしている。しかし、第1に、そこで問題とされていることは飲酒運転、前方・後方不注意、スピード違反、あおり運転、熟年者の判断ミスなど運転者の欠陥が圧倒的に多い。しかし、これらのほとんどは人間の側に求められている問題である。第2に、そのうえで事故予防のためには、運転者教育の充実（熟年者の免許制限を含め）、人間による交通安全態勢の充実（緑のおばさんなど）、防護柵（柱）やガードレール、縁石の設置といった、歩行者を守る制度・設備の充実、必要性が指摘されている。もちろん、これらも不十分だが、その多くは、事故に遭わないための受け身の論理である。

問題は、クルマ社会の論理にほとんど目が向けられていないことである。基本的にクルマ優先なのである。たとえば、保育園児2人の死亡をはじめ16人が死傷した事故（2019年5月8日）でも、第1に、右折車が対向車線直進車に不注意であったことを最大の原因とし、直進車が制限速度（時速60km）以下だったとして、保育園児たちが直進車を避けれ

2) 岩田靖夫『極限の事態と人間の生の意味－大災害の体験から』筑摩書房、2015年、p.16（初出『「人間愛」の世界へ』『世界』2011年5月号）。

3) 一般に、現代では科学と技術は相互に発展され、科学を応用した技術すなわち科学技術＝テクノロジーといわれることが多い（その問題性については、村上陽一郎「近代文明と科学技術」伊東俊太郎編『日本の科学と文明』（同成社、2000年）、山本義隆『近代日本150年』（岩波書店、2018年）、青水司「原発と『科学・技術至上主義』批判」『大阪経大論集』70-1、（2019年5月）参照。しかし、学問的、歴史的には、科学と技術を区別・関連させて「科学と技術」「科学・技術」と称することもある。そこでは、科学は本来、芸術や宗教と同様に、文化＝精神的生産として、命を助け、喜びをもたらすことなどによって、人間に直接影響をおよぼす。それに対して、技術は文明の一部として物質的生产を発展させることによって、人間に影響をおよぼす。したがって、科学と技術が人間におよぼす役割は基本的に異なっていたし、現在も異なっている。しかし今や、科学が技術をとおして無償の生産力として物質的生产におよぼす影響もますます大きくなり、前述のように相互に発展しあい、一体化することが多くなっている。その意味では、科学と技術は歴史的・社会的に一体化して捉えるべき場合（「科学技術」）と、区別したうえで関連を強めていくと捉えるべき場合がある（「科学と技術」から「科学・技術」へ）。

れなかった制限速度そのものを問う声はほとんどない。一般に「安全速度」といわれる時速40km程度でさえ、異常な事態におちいった場合、運転者には十分安全な対応は難しいといわれている。しかし、車同士の衝突から園児らの場所まで約15mを1秒未満（時速43km以上）で走ったとされている。また、第2に、信号システムについては、渋滞をできるだけ回避するために、直進車と右折車の進行を完全に分離するシステムになっていなかったという。つまり、直進車、右折車双方にとっての信号が同時に青色であり、運転者の注意心に委ねる時間帯が存在する。このことは安全よりも渋滞の減少を優先することを意味する。運転者の注意心に委ねていいかは極めて疑問である。歩行者が横断歩道を渡るとき、黄色はもちろん赤色になってもクルマが横断歩道に入り込んでくることが多い。注意心を持っている（持たなければならない）多くは弱者である歩行者であり、強者である運転者であることは少ない。「人間優先」といっても、現実にはクルマ優先なのである。

さらに、第3に、運転者など車内にいる比較的安全な人の衝撃防止装置は広まっているが、車外で車にはねられた人の危険を緩和・防止する衝撃緩和装置はほとんど広がっていない。その理由はコスト優先であり、運転者と同乗者を優先し、車の購入を促す政策（リップサービス）であり、車外の衝撃緩和装置は、技術的には可能であるにもかかわらず、人間とりわけ弱者のために優先すべき技術が導入されないという転倒性である。

また、第4に、小学校の登校時間にクルマの通交制限はあるが、保育所や幼稚園は付き添いがいるからと通交制限はないことが多いという。また、帰宅時間は長いので通交制限はないことが多いという。これも「人間優先」のアリバイ作りのようなものである。つまるところ、保育園や幼稚園ではクルマが少ないところを探して散歩させることになる。もちろん、保育園や幼稚園に運動場が不足していることも問題だが。

このように社会全体のスピード重視をはじめとする便利志向は異常なまでのクルマ社会を生んできたが、それは同時にクルマ社会が「消費至上主義的個人主義」の結果でも条件でもあることを意味する。杉田聡は、「自動車運転は、運転者が車を走らせる当の地域の環境を、多かれ少なかれ悪化させる行為である。それは騒音を発し、空気を汚染し、人々に危険をもたらす。それにもかかわらず、自動車という機械に魂を奪われた人は、地域住民にもたらす被害に無頓着である。／このように技術的理性⁴⁾は、自らの目的ひいては利益への適合性は考慮しても、しばしば他者の利益を括弧に入れ、ときには犠牲にする。これは利己主義の典型的な姿である。その意味で、技術的理性は利己主義を自らの原理とする⁵⁾と指摘した。丈夫で綺麗な空間で、高速で走れるクルマに乗れば、歩行者に対して優越感を持つのが自然である。こうした観点からクルマ社会の根本にメスを入れなければ、「人間優先」、「弱者優先」など絵に描いた餅である。

その際、移動手段の基本にあるのは、バス・電車が公共性にもとづく移動手段であり、公共空間において専門性のある運転手によって運転され、監督者によって指導・管理され

4) この技術的理性は、人間のためにという目的と、技術という手段の関係が転倒し、技術が自己目的化することによって強められる。

5) 杉田聡『「3.11」後の技術と人間－技術的理性への問い』世界思想社、2014年、19ページ。

ている。それに対して、クルマとりわけマイカーは個人的移動の手段であり、マイカーが必需品となった今では一層素人的で、第3者から指導・管理されていない個人の移動・娯楽手段であり、そのことは同時に公共空間の機能を低下させるということでもある。市電は都市空間から追い出され、バスは遅延が当然になる。また、高齢化社会が進んだ過疎地域ではとくに、公共交通機関の減少・廃止が進み、事故を起こしやすい高齢者のマイカー運転が必要悪となっている⁶⁾。

2. 宅配便、コンビニと個別化・スピード化

さらにクルマ社会は、消費主義的個人主義を促進し、またその条件となるネットワーク化の進展による個別配達サービスの進展、コンビニをはじめとする顧客対応のための配達ネットワークが進展しているが、場所的にも時間的にも変動する対象に対応することは困難である。仮に可能であったとしても、コスト的に割が合わない。そこで、小回りのきく下請けを介在させたりする。このように個別化とスピード化の矛盾は下請けなどの弱者に長時間労働と低賃金として転嫁されていく。

こうしたネットワーク化はどこまで進むのか。コンビニは防犯など社会的役割を担っているから「24時間営業」が必要だというのが、本当にそうなのか。もともと、防犯などの社会的役割は自治体などの公共団体が担い、それを自治会などがカバーするという構造ではなかったのか。それが民営化による公共分野の営利主義化が当たり前のようになっただけであり、コンビニの「24時間営業」が社会的に必要なというのは、議論が逆立ちしているのである。だから、末端のチェーン店の利潤の減少、劣悪な労働条件によって、昨今の「24時間営業」の柔軟化への転換が出てきただけである。諸外国はどうなのか。またコンビニ以前はどうだったのか、コンビニ強盗はどう評価するのかなど検討課題は多い。

とりわけ、24時間社会になってコンビニは便利になったというのが、24時間社会を作ったものは何か。長時間労働・不規則勤務であり、それを可能にするネットワーク化の進展である。それは、物質的生産過程だけでなく、流通過程、事務処理過程の自動化・スピード化・柔軟化を著しく進展させた。それに対応するために、人間は振り回される。物質的生産過程で変化が起これば、新幹線内からでもパソコンで変更処理を技術的に出来るようにするといった24時間対応である。つまり人間がネットワークをコントロールしているのではなく、ネットワークが人間をコントロールしているのである。これも技術の転倒性である。

3. 転倒性克服への方向性

こうした状況に対して、フィンランドの例はもうひとつの道の方向性を示している。サステイナブルな社会をめざして、首都ヘルシンキ（人口約60万人）には2025年までに自家用車の乗り入れを禁止するという構想である。市外での買い物は公共荷物運搬車で自宅に

6) 前掲5) 55～57ページ参照。

無料で配達してくれる。また、クルマ（マイカー）の減少をもとに、地産地消の森林都市を作り、バイオなど自然エネルギー社会を進展させるという。2025年までの実現は困難そうだが、過度な消費至上主義的個人主義を考え直すヒントを与えてくれる。このような都市構想は、北欧をはじめとして着実に進んでいる。それは、クルマ対策だけではなく、歩道の優先にもとづく歩道と車道の分離や自転車道路の改善などによって、根本的に交通政策を改革しつつある。さらに、それは前述のように、自然エネルギーへのエネルギー政策の転換をも巻き込みながら、社会全体における科学技術文明の進歩を「生の単純な意味のコントロール」の下に置かねばならないことを示している。つまり、科学技術の自己目的化の観点から社会を見直す必要がある。