

若者の事故・運転傾向を考えよう(6)

若者と自動車の関係の変遷を読み解く

メタデータ	言語: Japanese 出版者: 公開日: 2016-01-27 キーワード (Ja): キーワード (En): Tohoku Gakuin University 作成者: 吉田, 信彌 メールアドレス: 所属:
URL	https://tohoku-gakuin.repo.nii.ac.jp/records/505

若者と自動車の関係の変遷を読み解く

東北学院大学教養学部教授

吉田 信彌

なぜ若者の死亡事故は減ったのか

一九九〇年代の中頃から死亡事故の減少が続く。特に若者の減少が著しい。数だけでなく人口当たりの率でも減少である（前号図3）。喜ばしい変化である。

その変化をもたらしたのは、若者の車に対する考え方、車の利用の仕方、車に求めるものが変化した、と見当を

つけるのが筋だろう。では何がどう変化したのだろうか。

クルマがケータイか

二年ほど前から日経新聞は若者に「車離れ」があるとし、いまやそれがあるものとして記事を書いているように思う。車離れとは若者が車に興味を示さず、買おうとしないことである。車より携帯電話への購買意欲が高い、

とみているようだ。

そうなると、次にくるのは若者が免許を取らなくなることである。車を運転しなくなり、免許保有率も下がり、結果として事故も減る。それが実際にスウェーデンで起きたことであつた。日本も免許保有率まで減少するかもしれない。そこまでなれば警察は楽になるが、自動車学校や自動車メーカーはたいへんだろう。

「若者は車より携帯電話」というのは本当だろうか。数年前からゼミの学生に聞いているが、学生たちはみな一様に否定する。車も携帯も両方とも欲しい。車は車、携帯は携帯である。どちらもお金がかかるがどちらも欲しいし楽しみたい、と。当事者に車離れの意識はない。ただ私のゼミは交通事故をテーマにするゼミであるから、集まる学生には車好きが多いかもしれない。研究仲間の北海道大学工学部の先生は、学生が車保有に熱心でないという。車離れを予感すると。工学部は公共交通の運行が止まる深夜までの実験があるので車が必需品になる。ところが北大のキャンパスは徒歩で通学が可能な大都市の中にある。車がなくとも困らない恵まれた環境である。そこで車離れ意識は例外の可能性もある。学生の意識はとらえがたい面がある。当事者の言を聞くより、当事者を取り囲む環境の変化を手がかりにこの問題を攻めるほうがよさそうである。

内面からよりも外側の条件、つまり若者と車を取り囲む条件に注目しよう。そしてその条件を歴史的にふり返ってみよう。つまり、車が登場し、車社会といわれるまでに自動車普及し、今日に至るまでの時代の変化を検証する。若者の死亡率の低い時代と低下した時代とを比較していこう。そういう歴史的社会的な変遷を眺めたとき、セックス、スピード、スポーツ、スリルといった自動車に寄り添いつきまどつていたものが、今日では剝がれだし、別のものがそれを代替し補完するようになった変化を読み取ることができないだろうか。いくつかの点からそれらを点検してみよう。

車は恋愛の自由を供した

いつの時代でも若者の最大の関心事は恋愛である。その恋愛のあり方が車によって劇的に変化した。簡単に言えば、車のおかげで容易に二人きりになれるようになった。

車があるかないかでは大違いである。車がない時代の恋愛の場は、たとえばダンスパーティーである。シンデレラの夢を見て集うが、あの喧噪の中からどのようにして二人きりになれるかがひと苦労であった。車があればそれは簡単である。車があればダンスパーティーも必要でない。

車が完全な密室でない点も魅力であった。半分は中が見える開放的な感じは誘いやすいし、誘いにのりやすい構造である。前号で指摘した、車の開放性と閉鎖性という二面性の特長である。開放的な密室は恋愛だけでなく友情の強化にも有効である。

車は人間関係の自由を拡張した。好きな相手と好きなときに好きなところに行けそうな車。自由と平和を謳歌する大戦後の世界で、車は自由の旗手であった。自動車が自由と平等の価値を担った商品であることは前号でも指摘した。政治の理想としての自由と平等を迂遠なものと思う者でも、車のもた

らす交際、交友、交流の自由と平等は実感できた。車は単に便利な移動の道具というだけでなく、時代が醸成する価値に適合する商品だった。

それを思えば、若者がまるで恋するように車を欲した理由もわかるだろう。

ところが、携帯電話が登場すると車の恋愛の舞台装置としての絶対的な地位は揺らぐ。携帯電話を活用すれば車がなくとも二人きりになれる。若者の交際をお膳立てするのに車はもはや不可欠の装置ではなくなった。カーセックスという言葉も今はあまり聞かなくなった。携帯電話の普及によって自動車の重要性が低下する時期と若者の死亡事故の減少時期は一致する。

若者はスピードを出さなくなった？

スピードを控えれば死亡事故が減るのは自明の理である。近年の死亡事故の減少は以前よりスピードを出さなくなったことによる、との仮説は有望で

ある。道路を走行する車速が低下したとの直接的な証拠は今のところない。しかし、その状況証拠は集まりつつある。

第一は事故直前の衝突速度が低下したとのデータである。事故直前の速度を当事者が何キロと思っていたかを聞く調査がある。それによれば、時速八〇キロ以上であったという回答がここ十年は減少している（平成17年版交通安全白書「一〇頁」）。この衝突速度の低下は、年齢別にみると特に若者に顕著であるとのデータもある。高速で衝突することが減ったということは、衝突前からのスピードも落ちたと推測してもおかしくはない。

ただし、その速度とは事故の当事者の主観にもとづく数値である。数値の信頼性には多少の疑問が残る点で、決定的な証拠ではなく、状況証拠というわけである。

第二は、事故を起こした時の違反で「最高速度違反」の占める割合が年々

減少していることである。走行速度が全般に下がっているとの仮説には有利なデータである。

ただし、事故時の違反の分類にも多少の検討すべき問題がある。たとえば違反項目が携帯電話の使用など新しい項目が増えると、前からある最高速度違反の割合は小さくなるなどの問題がある。

第三は車関連の消費の動向である。いわゆるスポーツカーが売れない。売れないから品数も少なくなる。日経新聞（二〇〇八年一月八日）は自動車雑誌の発行部数が減少し、走りの性能比較というような雑誌記事では今の若者がついてこない、と紹介する。若者が車のスピードを求めなくなったという兆候が市場から読み取れる。

何のための誰のための スピードだったのか

以上のように、今の若者が昔の若者と違って、スピードを出さなくなった

との仮説は有力である。もしそうだとしたら、その変化をもたらしたものは何であろうか。

スピードを落とさせる一つに渋滞がある。かつては車を使えば早く目的地に着けると思えたが、今は予想を超えた渋滞に遭うことがある。速いと思う車が実際は遅いことが珍しくない。渋滞を避けることと駐車場を確保することとは、都会のドライバーの難儀となっている。都市部や行楽地の渋滞の様子は映像で回り、車のマイナス面が全国に焼きつく。

そのいっぽうで渋滞と無縁の地域に住むドライバーがいる。政令指定都市の近辺を除けば、およそ渋滞などない。そこでは日曜日に駅前に買い物客が集まる光景もない。こうした地域の若者にとって、渋滞の報道と眼前の閑散ぶりとギャップはつまらないと感じるようである。

道路がすいているなら、それだけスピードを出せるチャンスがある。もし

若者がスピードを出したいなら、都会を抜け出し地方道へ出ればよい。そこでは思う存分速度を楽しめる。それゆえに、若者が都会を脱して地方道でスピードを出し、たとえば単独事故が増える、となってもおかしくはない。しかし、今のところ、事故統計にはそのような兆候はあらわれていない。スピードが出せる環境にあるのに、今の若者はそれを利用しない。

そこから若者の求めるスピードの性質が明らかになる。若者は田舎の一本道やレーシング場とばしても面白味を感じない。田舎の若者が生まれ育った田舎道をとばしても、それを見咎めるのが村の大人では若者はつまらない。彼らは大勢の中にまぎれて、匿名性を確保しながらも、同世代の若者に自車を顕示したのである。だから、暴走したい場所は山間部ではない。都会である。暴走族対策で周囲のあらゆる行為を禁止したのが有効であった理由もわかるだろう。

若者が車に求めたスピードは孤高のスピードではない。誰も見ていない時速百二十キロよりも、他の若者を圧倒できた八十キロのほうを欲する。それが若者の求めたスピードであった。

地域差を考慮すると、渋滞自体が速度を抑制し、死亡事故を減らすというのは都市部にのみ通じる話である。全国に広まる渋滞のイメージは、車のマイナス面を強調するほうに作用する。渋滞のない地域では、若者の人口減少が疾走をむなしいものにしてしまう。こうして若者はスピードを出すことに冷めてしまった。

若者は主役を降りた

車の流れや速度がどう規定されるかは必ずしも明確ではないが、流れをつくる成員の中で若者の占める割合が縮小していることは確実である。若者がスピードを好み、流れをスピード化しようとしても、若者が少なければ全体の流れを動かすことは難しい。そのよ

うな状況が出現しているのではと示唆するものが、図1の免許人口の中に占める若者の割合の減少とそれと対照をな

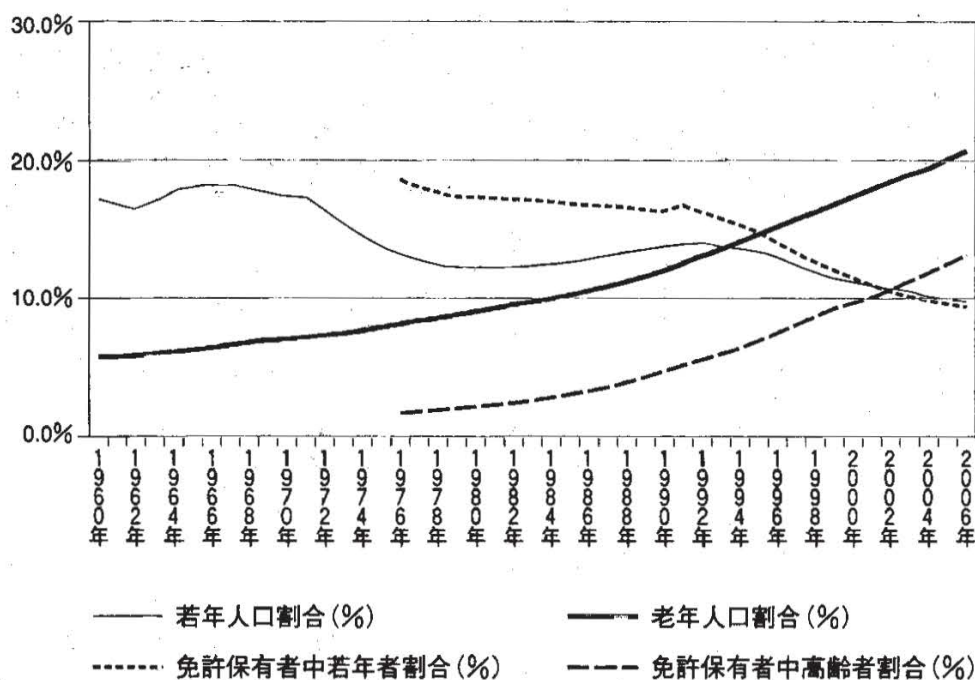


図1 免許人口と総人口に占める若年者と高齢者の割合の推移 (1960年～2006年)

す六十五歳以上の高齢免許保有者の割合の増加ぶりである。

図1の破線は、原付免許を含む免許保有者全体の中に十六歳から二十四

歳の若年の保有者の占める割合と六十五歳以上の高齢者の占める割合の年次推移を示す。手元の資料でたどれる一九七六年

(昭和五十一年)から二

〇〇六年(平成十八年)

までを示した。免許保有

者数の割合と道路の運転

者の割合は一致しない

が、若年者の減少は明らかである。

かである。

図には、総人口の中で

十六歳から二十四歳の若

年者の人口の占める割合と六十五歳以

上の高齢者(人口学でいう「老年人口」)

の占める割合の推移も一九六〇年(昭

和三十五年)から示した。よく言われる「少子化高齢化」と「団塊の世代」及び「団塊ジュニア世代」の波が影響していることは図1から十分読み取れるだろう。

若者の人口減少は、死亡事故を起こしやすい人間が減る分、死者数を減らすだけに留まらなかった。率も低下した。人口減によって若者の社会の中の位置づけが変わり、時代の空気が変容していったからである。

簡単にいえば、若者が時代の中心の座から後退したのである。九〇年代後半から若者の減少が回復しないという認識も広まり、流行の先導役や消費の中心が若者ではなくなっていく。若者の財布も豊かでない経済状況になった。消費をおおるなら若者より女性や高齢者ということになった。「アラフォー」が昨年の流行語であった。消費生活の主役は交替した。若者は昔ほど消費、特に車の購買へとあおりたてられることは少なくなったのである。

時代は変遷する

図1と重ね合わせて思い起こしていただきたいのは、交通事故の十年ごとの推移である。一九六〇年から七〇年（昭和四十五年）までの十年は交通事故の増加時期である。つぎの七〇年から八〇年までは減少時期である。そのつぎは、一九九二年（平成四年）までは増加である。それをピークに以後は、死亡事故は減少するが事故総数は増加し、二〇〇五年（平成十七年）になって事故数も減少に転じる。その死亡事故の推移は若年人口の割合の推移とほとんど軌を一にする。

その人口構成と交通事故の推移に経済状況を加えて考察しよう。一九六〇年から七〇年は、いうまでもなく高度成長の時代である。日本の自動車会社も成長する。レースでの勝利を売り物に性能の向上を売った時代である。それが七〇年代は対米輸出規制が必要なほどの成長ぶりになるが、七〇年代の

事故の減少は若者人口の減少に加え、経済成長に対する考えの転換があった。高度成長から安定成長と修正し、「モーレツからビューティフルへ」との声があがる。「公害」という言葉が創出され、環境汚染を経済偏重の典型として、それまでの来し方を反省した。その矢先にオイルショックがきた。経済に対する反省が事故減少をもたらしたとの見解は拙著『事故と心理』（中公新書）でも指摘した。

経済のあり方に対する反省が再び起きるのは九〇年代のバブル崩壊である。そして九五年の阪神淡路大震災とオウム真理教事件を契機に「安全神話」の崩壊がいわれた。「構造改革」が叫ばれ、経済が変わっていった。

バブル後の若者人口割合の減少は七〇年代とは様相を異にする。七〇年代は団塊世代が若者の年齢を過ぎるが、それでも将来その子供たちによる人口増加が見込めた。しかし九〇年代以降は、若者人口の増加が今後は見込めな

い。そして大正時代に人口統計をとり始めて以来、若者の人口割合は今までになかった低さに陥る事態になった。九〇年代初めの若者人口割合の回復とバブル景気にのって、高価な乗用車やRVの人気が出るとともに、交通事故の死者数は増えたが、それは今となつては最後のあだ花のようである。

現在の事故減少には経済と人口構成の二重の変容が関係するが、価値の転換が進んだことも加わる、と私は見ている。バブル崩壊後の経済の低迷を「失われた十年」と低く評価する向きがある。経済的にはそうであろうが、この時期に自由、平等、平和という戦後の価値が色あせたことに気づき始めたのではないだろうか。それらに代わって、われわれは新たに安全・安心という価値を見出しつつあるというのが私の見方である。

「安全」時代の自動車教習

安全を重視することは憶病になるこ

とではない。危険を正當に評価し、費用と便益を冷静に判断することで達成できるのが安全である。

若者がスピードを出してスリルを求めるその若気の至りをやむをえないと今までは見てきた。しかし若者が、時代が、成熟した。成熟とは他者に踊らされ極端に走ることがなくなることである。車だ、自由だ、スピードだ、かつこいいぞ、とはしやぎまわらない。車を買おうとの誘いにも安易にとびつかない。

車のデメリット面も情報として浸透した。たとえば事故の犠牲者が身近になつてきた。死亡者が減少したとはいえ、負傷者の数は平成十一年以降、百万人を超える。負傷者だけで百万人である。そのほかに警察の統計に記されない物損事故がある。それらの歴史が積み重なつてくると、誰からも交通事故の経験談を、面倒に巻き込まれた嫌な物語を聞くようになる。

こうして昔の若者と今の若者は違つ

てきた。今は車を比較的冷静に見るようになった。先述の北大の学生もすぐ車へとびつくだなく、冬道を運転する危険と便益を計算するよう成熟した、と解釈することができた。

しかし、いまだに十八歳の男子の一部に車に踊らされてしまう死亡事故に結びつきやすい若者がいる。本連載で指摘した十八歳と十九歳の違いである。彼らに車を自己顕示の道具とさせないこと、時代錯誤の誇大な意識をもたせないことが安全教育の要になる。それには地元の高校との連携も必要になるだろう。

これからモータリゼーションの進む中国やインドの若者にも思いをはせよう。かつての日本人にとって車はテレビや映画が描く自由で豊かな国アメリカへのパスポートに思えた。それと同じように、彼らに車をリッチなクールジャパンの夢と宣伝すれば、かつての日本のように死者を多く出すだろう。車がどういふものとして社会に入りこ

むかが肝要である。

車に特別の思いを若い時にもつていたのは、これから高齢者になる団塊世代である。今も高齢者およびその予備軍は車に「凝る」世代である。彼らの車への関心を、若いときはスピードメーター、今はエコメーターと、エコドライブへと誘導することも高齢者講習の一つのあり方ではないだろうか。

車を時代の価値にあつた健全な用具と位置づけることが事故の減少をもたらす。それが歴史をふり返ることによつて、ようやくわかつてきたのではないだろうか。これからの自動車教習はその歴史の教訓を出発点にすべきである。教習の過程で一人ひとりの車への思いを探りながら、車を適切に冷静に運転するよう誘導する教習が「安全」を価値とする時代の教習となる。

