

◇『地球はそもそも歩行者天国—
くるま社会はどこへいく?』

*交通遺児学生の会・編著

*日本消費者連盟

*一九八五年六月 頒価 三五〇円

評者◇西川伸一

ページ数わずか六四ページのブックレット。しかしその中には、クルマ社会をめぐる基本問題が見事に押えられている。

全体で六章構成。まず前半三章では、高校生にとって身近な事例（バイク、通学、交通遺児）を手がかりに、クルマ社会の弊害が丁寧にとされ、それを受けて、後半二章は、クルマ固有の「九罪」とクルマから派生する諸問題を網羅する。そして最終章は、クルマ社会変革のための具体的提言である。

連載*脱クルマ関連図書

▼文献ファイル

*書名(太字)・著者名・出版社・発行年・税抜き価格の順

書名上の番号は前号より

17 経済成長の代価 E・J・ミシャ

ン著/都留重人監訳 岩波書店 一九七一年(原著六九年) 品切れ

著者ミシャンはイギリスの経済学者(厚生経済学専攻)で、日本では七〇年代に経済成長への批判者として一定の知名度をえた。本書は、その代表作と言えるもの。

著者は、経済成長によるさまざまな害悪の中心としてクルマの問題を挙げ、容赦ない批判を加える。自動車の氾濫は「工業化の副産物としても今まで知られているなかでもっとも悪名高い現象」であり、「乗用車の発明こそが人類のうえにふりかかった大災厄の一つ」

とりわけ、交通遺児家庭の実態には胸が締めつけられる。「国と家が貧乏になってもお父さんが生きていた方がいい」。この叫びこそクルマ社会批判の原点だろう。戦後四〇年(本書刊行時まで)で四八万人もの人命が失われているのだ。

それだけではない。公共交通の衰退、遊び場の喪失、道路公害、生態系破壊、エネルギー浪費など。豊富なデータと図表によって、説得力あるクルマ社会批判が展開される。

果たしてクルマには、これだけのコストに見合う便益があるのか(もちろん人をあやめて見合うコストなどないのだが)。そこで引用されるイリイチの指摘がおもしろい。「一年間に平均一万二千キロ車で移動するために、アメリカ人は、一六〇〇時間かけている。つまり時速にすると約七・五キロ。：車は自転車よりずっと能率の悪い乗

であると力説する。

しかし本書の意義は、厳しいクルマ批判だけにあるのではない。むしろ、問題を解決するためのさまざまな提案が、厚生経済学の立場から述べられている部分こそ重要である。カギとなるのは「外部効果」という経済学上の概念であり、宇沢弘文氏によって周知のものとなった「社会的費用」論と通底する部分も多い。クルマの害悪を直視しない「交通経済学者」についても、一章を割いて批判している。

18 都市と交通—クルマ社会への挑

戦 平井都士夫著 新日本出版社

(新日本新書) 一九七一年 品切れ

著書は交通論専攻の研究者で、六〇年代から都市交通問題や空港騒音訴訟などに関わり、国鉄の分割民営化に際してはその災いを当初から強く指摘し

り物だ」。

要するに、異常な事態の異常さにだれも気づかない異常さ——これが問題の本質なのだ。本書の書名はその点を的確に表現している。

本書をバイクに夢中な高校生には是非読んでもらいたい。文体は中学生に十分配慮してある。また、クルマ問題の学習会のテキストとしてもおすすめ。

もちろん、一〇年以上前の発行のため、時代遅れとなった記述もみられる。

また、新しい論点(地球温暖化や携帯電話の普及など)もほしい。増補改訂版を刊行できないものか。ちなみに、日消連には、まだ五〇部程度は残部があるそうである(一九七一年二月十七日現在)。早いもの勝ちですよ!

(にしかわ・しんいち 東京都府中市 明治大学)

ていたことで知られる。本書の目的は、「交通事故、道路公害、交通難など、都市住民の生活環境破壊から住民の生命と生活を守るために必要な基礎的知識」を述べることにおかれている。

まず交通事故を「社会的殺人」と規定してその発生のメカニズムを探ることから出発し、本書全体を通じて、「日本型クルマ社会」の徹底的な分析と、それを克服するための体系的・網羅的な政策提案がなされる。

一つ驚かされるのは、著者が、「従来の理論的成果、いわば先人によって開拓され踏み固められた定理・定説に近いもの」をまとめる部分に重点をおいたと言っていることである。つまり本書が出版された七〇年代初頭においては、クルマ社会の克服という課題がそれなりに意識されていたわけである。すでに四半世紀も前のことになる。