

特集・車社会を考える①

車社会の変化をユーザーの立場からみると

松本健造

「ドア・ツー・ドア」という言葉がある。車の持つ便利さを何よりも的確に示すものだが、五万台を超える車（四輪車だけで）が狭い国土にひしめくようになり、車が生活に欠かせない存在になる一方で、車社会の生み出すデメリットも目立ってきた。繁華街から住宅地まで車が埋めつくす勢いのなか、交通渋滞や交通事故の激化は、再び大きな社会問題になろうとしている。

車の必要性は認めながらも、いまの車社会がこのまま将来にわたって続いてよいと考える人はまずいないだろう。車の持つメリットとデメリットを、ユーザーの立場から検証するなかで、改善の余地のある点を浮き彫りにし、明日の車

社会のあり方の手がかりとしてみたい。

一——女性ユーザーが車づくりを変える

「車社会」という言葉は、車の普及とともにさまざまなとらえ方がなされてきたが、今日の特徴は、何といても、女性や高齢者にとっても身近な「移動手段」として車が利用されてきつつあることだろう。

空前の新車ブームといわれ、五百万—千万円もする高級乗用車が人気になる陰に隠れているようだが、「ボンバン」（ボンネット型バン）と呼ばれるタイプ（種別は軽トラック）を中心に軽自動車の普及はここ数年目ざましい伸びを

- 一——女性ユーザーが車づくりを変える
- 二——高齢化社会を前にして
- 三——旧態依然の制度が暴利の温床
- 四——抜け穴の車庫証明が青空駐車を生む
- 五——車の総量規制に乗り出す外国

見せている。昨年は百七十五万台が売られ、その数は、小型乗用車や普通乗用車も合わせた年間販売台数約五百万台の三分の一にもなる計算である。そして、その軽自動車の購入者の七八割が女性といわれ、軽自動車の伸びはそのまま女性ユーザーの急増を物語っている。

この女性ユーザーの急増が、いまや、軽自動車の車づくりまで変えつつあるといわれている。その端的な例が、女性仕様の車の登場だ。スライドドアや回転式の座席とか、ユニークな試みがなされているが、これまでの車づくりがメーカー主導のいわば「押しきせ」だったことを考えると、女性ユーザーの消費者としての不満や注文がこうした消費者志向の車づくりを実現さ

表 運転免許保有者数の推移（各年末）

年	男性		女性		合計	
	人数(人)	指数	人数(人)	指数	人数(人)	指数
昭和54年	29,548,200	100	11,494,676	100	41,042,876	100
55年	30,408,233	103	12,592,150	110	43,000,383	105
56年	31,212,847	106	13,760,217	120	44,973,064	110
57年	32,024,310	108	14,954,267	130	46,978,577	114
58年	32,789,800	111	16,024,556	139	48,814,356	119
59年	33,542,077	114	17,064,608	148	50,606,685	123
60年	34,277,091	116	18,070,644	157	52,347,735	128
61年	35,036,361	119	19,043,466	166	54,079,827	132
62年	35,752,664	121	19,971,509	174	55,724,173	136
63年	36,483,593	123	20,940,331	182	57,423,924	140

「1989日本の自動車工業」（日本自動車工業会刊）から

せたといえそう。

女性の車志向について、興味深いアンケート調査がある。国民生活センターが昨年秋実施した「主婦とカーライフ」と題する国民生活動向調査（調査対象・主婦二千四百人）がそれだが、それによると、車をもっていると答えた主婦は七割近くにのぼっている。そして、運転免許を

持つ主婦も、二十代で五六%と半分を超え、三十代でも四八%にのぼり、若い世代では主婦が自ら運転することが当たり前となっていることを示している。

そして、主婦の運転目的をみると、「ちょっとした外出や日常の買い物」と答えた人が最も多く五八%にのぼっている。次いで「家族との外出やドライブ」「家族の送り迎え」が各二三%となっており、車が主婦の下駄代わりになってきていることを示している。つまり、休日しか運転しない夫と違って毎日のように利用するのだから、燃費には当然、主婦の関心が高くなり、狭い道路や車庫を考えての使い勝手も合わせて考えれば、車体の小さな軽自動車、実用本位的主婦を中心とした女性の人気を集めたといえる。

二——高齢化社会を前にして

こうした女性ユーザーの増加と合わせて、最近特に指摘されるようになったのが高齢運転者の増加に伴う問題だ。かつて、高齢者は子どもと並んで「交通弱者」の代表格として取り上げられてきたが、今日では、高齢者が加害者となる可能性についての議論が少なくない。高齢者の運転適性とか、免許制度のあり方などが指摘

される場合が多いが、いま、本当に求められているのは、高齢者のための車づくりがどうあるべきかの議論ではないかと思う。確かに交通事故が運転者の過失によって起こされる面が大きいかも知れないが、車自体が高齢の運転者の立場からみて扱いにくい構造になっていないか、チェックする必要がないだろうか。高齢化社会の到来が再三言われている。若者を含め現在の免許所有者のほとんどがいずれは高齢運転者になることを考えれば、この問題は現在の車社会よりも将来の車社会でより大きな比重を占めるようになることは間違いない。このように考えれば、高齢運転者を排除する方向ではなくむしろ、高齢者にとってより運転しやすい安全な車の開発を、ちょうど女性のための仕様車が軽自動車の分野で設計開発されているのと同じように、メーカーや運輸省も積極的に進めて行くべきだろう。

確かに、目や耳を始めとした体や反射神経の衰えは徐々に進むだけに、本人にははっきりとした形で自覚されにくく、ユーザーの要望や注文がまとまりにくい面はある。しかし、そうした衰えは、高齢者でなくても、四十歳を過ぎると老眼の進行などという形で大なり小なり人間だれにも表れることである。そのために日常的に眼鏡や入れ歯、補聴器などの器具が使われて

おり、決して目新しいことではない。

ところが、車だけは、若者も高齢者も同じ選択の範囲しか提供されていないのが実情だ。いまや、車はさまざまなハイテクを導入して、若者でも十分にこなし切れないほどふんだんな装備が取り付けられている。それだけ車の付加価値は大きくなるのだが、ユーザーのかんりの部分は、もっとシンプルで十分と考えているのではないか。年をとって目が悪くなれば、もっと大きな文字で、もっと大きなボタンやスイッチの方が扱いやすいと思うのが自然だろう。そうなれば、限られたダッシュボードの広さから判断しても不要不急の装備は初めから設けないか、オプションとしてユーザーが選べるようにするのが望ましいのではないか。

確かに、ユーザー自ら自分の体力的衰えを認めることは余り愉快なことではないかも知れない。しかし、これからの高齢化社会を前にして、高齢者を始めもっとユーザー自身が注文や不満をメーカーや行政にぶつけるべき時期にきているのではないだろうか。これまで、車メーカー側は「安全は宣伝材料にはならない」と、車の性能を最優先した車づくりやPRを続けてきたが、再び全国の交通事故死が一人人を超えさらにその数十倍もの負傷者が毎年生まれていることを考えれば、安全な車づくりがこれから再び

論議されるようになるかも知れない。

三——旧態依然の制度が暴利の温床

車社会がこれから解決していかなければならない問題は、車づくりのあり方ばかりではない。同じような車社会を抱える欧米に比べて、複雑極まりない車の登録・車検制度を持つわが国の行政のあり方もその一例だ。そして、旧態依然のこうした制度を利用して、車の販売業者たちがユーザーから不当な暴利をむさぼる結果を招いていることは指摘されなければならない。

ユーザーが車を買う場合、車庫証明や登録などの手続きは販売業者に代行してもらおうのがほとんどだ。その代行手数料を、車の販売業者でつくる日本自動車販売協会連合会はことし四月から三割ほど引き下げることにし、加盟業者に到達した。つまり、現行の手数料四一五万円を、一万円以上安くするというのだが、これだけを見ればユーザーにとっては大きな朗報といえる。しかし、もともと代行してくれる手続きの法定手数料の実費は四万円前後でしかないことはユーザーには無論知らされない。十倍もの暴利を「代行手数料」という名目でとってきたわけだが、こうした実態が最近ユーザーにも知られるようになり、ユーザー自身が手続きをする

「ユーザー登録」が少しずつ増えている。

具体的な実例を紹介してみる。東京都品川区にある東京陸運支局で実際に取材した例だが、渋谷でフランス語の通訳をしているという女性がユーザー登録にきていた。名古屋の知人から三十万円で購入したカローラ（八二年式）を登録するため、車ごと持ち込んできたが、登録に要した時間は、陸運支局に入ってから新しいナンバープレートをつけて出るまで一切合わせて、四十分で済んだ。そして、払った全費用は四万円足らずだった。

この女性がユーザー登録をした手続きは次の通りだ。まず、車庫証明の入手。月ぎめで借りている駐車場の管理者から、申請書類に証明印をもらい、印鑑証明を持って地元の警察署を訪ねた。担当の係から書類の作成方法を教えてもらい、その際に払った費用は二千円の手数料だけ。これだけを業者に頼んでも一万円はとられる。次は、陸運支局での登録手続きだが警察署でもらった車庫証明のほか、前の車の所有者の譲渡証明書と印鑑証明、それに本人の印鑑証明と車の車検証、自賠責保険証明書といった必要書類をそろえて提出する。その際、ユーザー登録のための「行政相談窓口」で、申請方法を探ねればやり方を教えてもらえる。申請書を自分で書けば書類代の三百三十円ですむが、陸運支

局に隣接する代書屋で申請書の代書をしてもらうと二千五百円かかる。

このあと、申請書類一式を登録窓口へ提出し、自動車税の申請手続きを済ませると、新しいナンバープレートが渡される。プレート代は前後二枚分で千二百六十円。新プレートを自分で取りつけたあと、係員から封印の鉛をプレートに打ちつけてもらうとすべての手続きが完了する仕組みだ。

こうしてユーザー自身がやろうと思えば格安でできる登録手続きだが、実際には、全国で年間千五百万件を超す登録手続きのほとんどは、新車や中古車の販売業者が代行している。そして、実費と手数料のばく大な差額が自動車販売業界をうるおしている。

もともと、登録はユーザー自身がやるのが本来の建て前となっている。ところが、登録の手続きが欧米に比べて余りにも複雑なためユーザー登録をやりにくくさせていることは否めない。そして、手数料の実費の額を知らないユーザーの無知につけ込んで、販売業者が「サービス」と称して法外な代行手数料をとっているのが実情となっている。そして、もし、客がユーザー登録をやりたいたいといっても、登録を妨害する業者すらいるほどだ。

これも実際にあった例として取材したものだ

が、都内板橋区の会社員が一昨年、新車を現金一括払いで購入し、ユーザー登録をしようとした。ところが、新車のユーザー登録に必要なメーカー発行の「完成検査終了証」をメーカー系列の販売業者が頑として「本社の命令だから」と渡してくれず、やむなくユーザー登録をあきらめさせられたのである。

こうして販売業者が独占しようとする車庫証明や登録の代行で、法定費用以上の手数料を客からとることは行政書士法違反にあたることは再三、自治省見解として出されている。そして、この問題は、国会でも取り上げられ、「販売業者のもうけすぎ」と厳しい批判が出されているのだが、いまだに改められる様子はない。

四——抜け穴の車庫証明が青空駐車を生む

法外な代行手数料の温床となっているのが国の登録制度と同様に、増える一方の路上駐車場の抜け穴が指摘されている車庫証明のあり方にも改善の余地がありそうだ。

いまや、駐車違反の車の列は、繁華街の道路はもとより、郊外の住宅地まで広がっている。そして、建設時から駐車場不足が深刻な大型団地では、道路を車庫代わりに使う「青空駐車」が増える一方なのである。車庫に使える駐車場

が大幅に不足しているはずなのに、住民の車は増える一方。なぜ、こんなことが可能なのか。

登録時だけ近くの駐車場を借りて登録に必要な車庫証明をとり、後になってから解約する方法が最も多いが、「車庫とばし」というやり方もある。名義上の住所を変更し、別の地域で車庫証明をとり、後で戻ってくるのである。いずれのやり方でも、車庫証明が求められるのは登録時だけで、その後の車検では、車庫があるかどうか全くチェックされないという抜け穴があるためだ。

なかには、車販売業者が車を売りたいばかりに、車庫を持たない客用にインチキ車庫証明を作っている例もある。これもメーカー系列の内台東区の営業所であった例で、警察から一時は私文書偽造の疑いで捜査されたことのあるものだ。以前にこの営業所から車の購入をしようとして一時印鑑を預けたことのあった主婦が、あとで、自分の車庫にまだ三台分の余裕があるので警察に車庫証明を申請しようとしたところ、すでに三台分すべて使用中となっていたことがわかり断られた。びっくりして調べると、全く見ず知らずの人間の車三台がこの場所で車庫証明をとっていたことになっており、あとで警察が調べたところ、主婦から印鑑を一時預かったセールスマンが勝手に印鑑を押しした車庫証明用

紙をつくり、車庫のないユーザーに売りつけた車の車庫証明場所として繰り返し使っていたことがわかったのである。結局、販売業者側が主婦に「迷惑料」を支払い和解したため、刑事事件とならず、警察からの嚴重注意処分で済まされたが、こうした例は氷山の一角でしかないようだ。

車庫のない客のために他人名義で車庫証明をとり不正に登録するこのやり方を使って、一年間に四五十台も売りまくっていたセールスマンが四年前、兵庫県警に逮捕されたのもその代表例である。この時は青空駐車車の横行に悩む団地の住民たちが警察に通報し、駐車違反の車を調べていくうちに、セールスマンらの不正登録が判明したのだった。

登録さえしてしまえばあとは他人の迷惑も構わないという、こうしたあの手この手を駆使した不正登録がはびこる一方で、多くのドライバーは駐車場探しに四苦八苦させられている。自宅の庭や狭い家の一階の一部を車庫に変える例もあれば、自宅近くにあった車庫が地上げなどでつぶされたため、バスやバイクで新たに見つけた駐車場に通うという例も最近では首都圏で目立って増えつつある。

こうして自宅の車庫は何とか確保しても、たまの日曜日など休日にドライブで繁華街や行楽

地に出かけると慢性的な駐車場難。「満車」表示の駐車場をあきらめ、やむなく、路上駐車すると、駐車違反のステッカーを張られ一万円の反則金を泣く泣く払わされるという図式が大都市のあちこちで繰り返されている。本来なら、こうした車社会を見越して行政当局が駐車場の新設などにもっと積極的に取り組むことが必要なのだが、国も都道府県も、多額な自動車関係税を徴収するばかりで駐車場対策は全くといっていいほど手をつけようとしていない。せめて、全国で大都市を中心に二百四十五万件（一昨年）も摘発する駐車違反の反則金だけでも、駐車場対策に使われれば、かなりの改善ははかれると考えるのは私ひとりだけではない。

五——車の総量規制に乗り出す外国

これからの車社会のあるべき姿を考える場合、ユーザーの注文や不満を積極的に取り入れる車づくりや、新しい車所有・利用形態にふさわしい車販売・登録のやり方が工夫される必要があるが、やはり、今後の車社会にとって最大のテーマは、ユーザーだれしもがすでに気づいていることだが、車の総量規制の問題となるだろう。

昭和四十年には全国で七百万台足らずだったわが国の四輪車保有台数が、昭和五十一年には

三千万台の万台を超え、遂に昨年は五千三百万台近くにまでふくらんだ。年間二―三百万台ずつ増えるこの伸びは、今後も続くともみられ、だけれども、このまま車が増え続ければ大都市を始め道路も住宅地も車で埋まり、交通渋滞は天井知らずになるのではという危機感すら生まれてくる。

車の絶対数の増加に加え、窒素酸化物を始めとした排ガス汚染、さらに自動車などが出す膨大な二酸化炭素による地球の温暖化の指摘など、環境問題の面からも、車の利用を何らかの形で抑制しようとする動きが将来出てくることは確実なのではないだろうか。わが国では、まだ休日の歩行者天国程度しか車の総量規制は行われていないが、すでに外国では、車を都市の中心部などから排除する動きが現れている。車社会の将来の姿（それが好ましい形になっていくか）に逆の問題が深刻化しているかは別として）を考える上で、重要な手がかりを与えてくれるのは、こうした外国の車社会の現在の姿といえる。

欧米先進国の大都市のなかでも、車社会化が徹底的に進められた形で現れているのは、何と云っても、米国西海岸のロサンゼルスだろう。ニューヨークに次いで全米第二の大都市でありながら、地下鉄も郊外電車も全くない。その代わり、片側だけでも四―六車線もある広大なフ

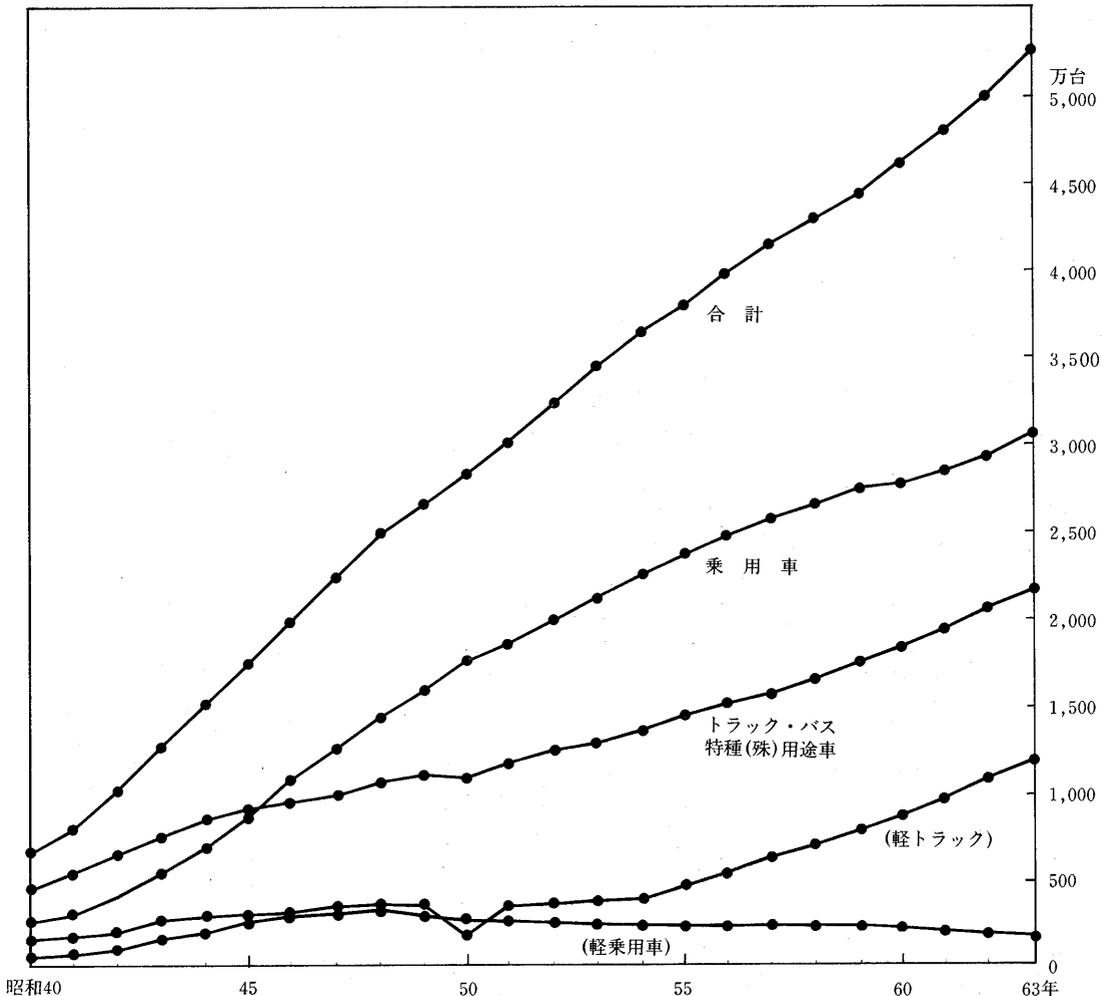
リーウエーが、都心や郊外を縦横に結び、人びとは、文字通り車を下駄代わりに使って、住宅とオフィスのあいだを行き来している。

このロサンゼルスを八月下旬に訪れて取材したが、いまロサンゼルスで大きな話題を集めているのが、大型トラックの市内通行を朝夕のラッシュアワーに限りて締め出す大規模な規制策が年内にも実施されようと準備が進められていることだ。

車の利用をより高めるために、かつてあった市内電車をすべて廃止したほどのロサンゼルス市が、逆に車の利用を制限するようにならざるを得なくなったのは、いくら広大な道路網がつくられてもやはり車の天井知らずの増加で交通渋滞が慢性化し、さらに排ガスによる大気汚染がますます深刻になっているためだ。

車の総量規制は、トラックばかりでない。車に頼らざるを得ない通勤用の乗用車にも向けられ始めている。わが国ではなじみのない「カープール」と呼ばれるシステムがいま、ロサンゼルスを始め全米の大都市で積極的に推進されている。大きな車に一人しか乗っていない無駄を少しでも減らそうと、二人または三人以上相乗りした車の通行のためフリーウェイに特別な車線(カープール・レーン)を増設し、交通渋滞のなかでもスイスイ走らせようというやり方だ。

図 わが国の四輪車保有台数の推移



「1989日本の自動車工業」(日本自動車工業会刊)から

こうしたインセンティブでも与えなければ、一人乗りの自由さに慣れたドライバーがとでも相乗りするようにならないためだが、相乗りによって車の台数が減ればその分だけ道路を占めるスペースが減ることを考えれば、それだけの優先権を与えても構わないという発想からだ。合理主義が尊重される米国らしいやり方だが、もしわが国でこういう試みをやろうとしても不平等という不満が車業界やユーザーたちの間から出

てくるのではないだろうか。前に触れたトラックの締め出しも、乗用車に比べてはるかに大きなスペースを占めていることも理由のひとつとなっているが、わが国では、こうした道路に占めるスペースという考え方が受け入れられにくいことは、日本道路公団や首都高速公団が「オートバイとマイクロバスの高速料金が同じだなんておかしい」とオートバイ愛好グループから訴訟を起こされてようやく今春に料金値下げに踏

み切ったことにも、その一端がうかがえる。しかし、今後、車の絶対数が増えていくなかで何らかの総量規制が必要となることは避けられそうもない。そうした場合に、どうすれば最も合理的な形でユーザー（営業車を含めて）の負担や犠牲が分担されるのか、行政も運転者も考え始めなければならない時期がきているといえそうだ。

△朝日新聞社会部記者▽