

## 『自動車の社会的費用』再読

10月16日に「追悼・宇沢弘文先生」というレポートを書いた。そこで「自動車政策は間違っている」という論文を紹介した。この論文をもとにした古典的名著といわれる『自動車の社会的費用』岩波書店、1974年を久しぶりに再読した。鉛筆で書き込みと線を引いた、懐かしい岩波新書青版である。初版刊行が40年前とは思えない、新鮮味を感じながら読んだ。



本書の構成は、序で自動車の問題性として、市民的権利の侵害をあげる。IとIIでは現代文明の象徴としての自動車の普及について、アメリカと日本の実態をさぐる。とりわけ日本の「車社会」のひずみ、非人間的な街路の問題性を明らかにする。IIIの自動車の社会的費用では、新古典派の経済理論を批判的に考察する。そして、自動車の社会的費用とその内部化について、具体的に試算した金額をもって問題を提起している。なかでも印象に残った箇所を引用していこう。

- ・自動車の普及のプロセスをたどってみると、そのもっとも決定的な要因の一つとして、自動車通行にともなう社会的費用を必ずしも内部化しないで自動車の通行が許されてきたということがあげられる。
- ・市民の基本的権利を侵害しないような構造をもつ道路を建設し、維持するためにどれだけ費用がかかるかを計算し、自動車通行者の現実の負担額を差し引いた額を、自動車通行にかんする社会的費用の一つの尺度に。
- ・自動車通行の社会的費用の内部化ということは、--- 社会的費用を自動車通行者が適当な方法によってすべて負担するときに実現される。すなわち、自動車通行は市民の基本的権利を侵害しないようなときにのみはじめて許され、しかも、そのような道路建設なり交通安全施設の整備・維持費がすべて自動車通行者によって負担されているときにはじめて、自動車通行にかんして社会的費用が内部化されたといえることができる。
- ・(東京都の場合を例に試算すると)道路構造の変更に対して、24兆円の投資を必要とし、自動車1台当り1200万円、年間賦課額は約200万円になる。
- ・日本の都市ほど歩道橋が一般的な横断の手段となっている国はほかに見当たらない。歩道橋ほど日本の社会の貧困、俗悪さ、非人間性を象徴したものはない。

さいごの歩道橋にかんしては、2003年12月28日のレポート「歩道橋考」で書いている。「現代都市問題」という講義で、「現代の映像」という番組を題材にして、歩道橋について学生から意見を求めて議論したものである。本書から自動車の問題性、社会的費用の内部化、さらに歩道橋など、宇沢弘文先生の現代につうじる鋭い問題提起をあらためて学ぶことができた。

(2014年10月22日)