

誌上シンポジウム「スピードと人間」の最終回である。最適速度なるものは、ドライバーの個人特性や自動車の性能、環境条件などの要因によって異なるもので、一律に規定することはできない。この点を踏まえて、ここではスピードが人間社会にどんなインパクトを与えるかという問題を中心課題とした。「世論」はスピードとその最適化にどう機能するか、また経済学における「価値評価」の観点からはどうか、という2点に焦点を当て、それぞれの報告に基づいて討論した。

Speed and Man(3)

social and economic perspectives on "optimum speed"

Masaki KOSHI* Kaoru NOGUCHI** Yukihide OKANO*** Haruo SUZUKI****

This is the third report of the IATSS review's "Speed and Man." First, it should be pointed out that a fixed value cannot be assigned to optimum speed because it depends on such variable factors as individual driver characteristics and environment conditions. While conceding the difficulty of defining a precise optimum, the members of the panel made the impact of speed on human society the focus of their discussion. Symposium reporting and discussion concentrated on two principal concerns: the role of "public opinion" in the optimization of vehicle speed on public highways, the function of economic "value assessment" in determining on optimum speed.

報告①

最適スピードと世論形成 報告者 鈴木春男

最適スピードというものを考えるにあたっては、どういう人々によって、どんな状況で、それが問題にされるかということが重要である。ある意味では個人差があるだろうし、あるいはその状況に大分違いがあるだろう。そういった問題を抜きにしては、最適スピードという一般論として論ずることはかなり難しだろう。その中であえて現代人にとって、スピードがどんな意味を持っているかということ仮に一般論として考えるとしたらどんなことになるだろうか。

カイヨワが、「遊びと人間」の中で述べている遊びの要因の考え方は、スピードということを考えていくうえに、ある種の示唆を与えてくれる。カイヨワ

は、遊びというものを単なるレジャーとか物見遊山という感じではなくて、もう少し広い概念として捉えていく。それは、ある種の楽しみといいかえることもできる。仕事の中でも遊びの要素はあるわけである。

カイヨワは、人間の遊びは競争、偶然性、模擬、うず巻き（没我）という4つの要因によって構成されているという。ここで自動車をめぐる行為というものを考えてみよう。

まず第1に、ここで問題にしているスピードをめぐる競争ということがある。それから車のスタイル、性能、メンテナンス、装飾といった面での競争のように、車をめぐる遊びの競争の要素が満たされていく。

2番目の偶然性というものを考えた場合には、たとえば活動範囲が拡大することによって、いわば予期しないものへの遭遇のチャンスが増大する。活動範囲を拡大するということは、別の見方をすれば、まさにスピードの増大である。

3番目の模擬にあたるものとして、人間は車を乗り回すことによって、自分の体を別のものに置き替えて楽しむ。ちょうど子供が手を広げて飛行機の真似をしているようなもので、自分を飛行機の機長とか、あるいは鳥や豹に置き替えてある種のことを体

* 東京大学助教授（交通工学）
Associate Professor, Univ. of Tokyo

** 千葉大学助教授（心理学）
Associate Professor, Chiba Univ.

*** 東京大学教授（経済学）
Professor, Univ. of Tokyo

**** 千葉大学助教授（社会学、社会調査）
Associate Professor, Chiba Univ.
昭和51年10月22日実施

験する。

第4の、うず巻き状態、没我の状態は、まさにスピードの持つ誘惑であり、我々はスピードの中に身を置くことによって我を忘れるのである。

そう考えると、自動車によってスピードを味わうということはカイヨワのいう要因のすべてを含んでおり、スピードというのは、人が車に乗る場合の重要な誘因だということがわかる。ところが数年前に筆者等が行なった「自動車の普及が人間の社会生活にどんな影響を与えるか」という調査結果を見ると、必ずしも自動車とスピードの間に密接な関係は見られない。その調査の中に、自動車の効用として、どんな要素がいちばん重要だと思うかという質問がある。選択肢は次の7つである。

1. 「いつでも好きなときに出かけられる」(時間的自由)
2. 「どこにでも好きな所へ出かけられる」(空間的自由)
3. 「家族で出かければ安い費用で出かけられる」(経済性)
4. 「大きな機械が自分の思うように動かせる」
5. 「スピード感を満喫できる」(スピード)
6. 「誰にも煩わされず一人でいられる」
7. 「女の子とデートしたり、友だちとドライブしたりする」

その結果は、1の時間的自由が最も多く、2の空間的自由がこれに次いだ(1、2の合計が約85%)。次いで、3の経済性が約10%ある。5と答えた者はほとんどいない。つまり、最適スピードということからいえば、速く行くこともできるし、寄り道をしながらのんびり行くこともできるという意味を含めた自由さが、他の交通機関にはない車だけの効用である。スピードは重要な要因ではあるにしても、第2義的なものとなっている。

スピードに関する自由とは、多分に個性的なものであって、全体として、時速80km/hが最適スピードだとか、時速90km/hが最適スピードだとかいうふう

にはいえない。個人やその状況によって違うわけである。

その場合に最適スピードということをめぐる、社会的規制がある。これには、法的規制ばかりではなく、法とは離れた世論による規制というものがあろう。

現在の状況を見てみると、一般大衆が持っている“こうあるべきだ”というある種の尺度と法律とが大分掛け離れているといえるのではないか。たとえば、スピード違反をした者に対して罪を犯したという感覚をもっている人はあまりいない。まさに一般大衆の持っている、いわば世論としての最適スピードというものと、法的スピードというものの間に大きなズレがあると思われる。

次に、世論としての最適スピードの形成過程を考えてみると、マスコミを通じてオピニオン・リーダーが生まれ、オピニオン・リーダーによって世論が形成されていくという過程がある。法律で規制するために最適スピードをどう定めるかということ論ずる場合に、基本的には、一般大衆がどのスピードを最適だと考えるか、つまり世論がどう考えるかということ、結局はよりどころに失ってはならないのではないだろうか。

その世論は全く自然発生的にできるものではなく、マスコミなりマスメディアによってつくられる。しかし、マスコミにつくられるという面はあっても、最終的に、いわばピストルの引き金を引くのは一般大衆であって、いかに一般大衆が警察なりマスコミの説得に対して納得するかということが非常に大きな問題になる。1例としてオイルショックのときに、「経済速度は60km/h」という社会的な説得が行なわれた。それに対して我々はどうか対応したのだろうか。ある社会的な説得に対して、それを一般大衆が受け入れたとき、そこに一般大衆の考える最適スピードというものがでてくるわけである。

報告②

経済学の観点からの考察

報告者 岡野行秀

経済学は、資源の有限性という制約条件に基礎を置いている。スピードの最適化も、制約条件を前提として、はじめて考えることができる。

経済的な面で最適スピードというものを考える場合にいちばんははっきりしているのは、物を運ぶ場合

である。物を運ぶときのスピードは経済合理性によって説明できる。一般に、かかる時間はスピードと反比例の関係にある。その場合には、時間を短縮することによるプラスと、時間を短縮させることに要する広い意味での費用という関係で最適スピードが決まるわけである。人間の動きということになると問題は複雑であるけれども、基本的には、「時間の価

値」が問題になってくる。

つまり、生理的には1日24時間という制約条件があって、それをいろいろな人間が生活活動に配分するわけであるから、その中でできるだけ多くのことができ、ほかのマイナスがなければいちばんよいわけである。したがって、本質的にはすべてスピードアップすれば余計なことができるわけだ。経済的な面からみれば、スピードをあげたときに得られるベネフィットに対して我々がいくら払うかということによって決まる。たとえば新幹線を使うのと、飛行機を使うのでは料金の差がある。もし飛行機のほうが高くても、時間的に早く目的地に着けて、速いことがプラスだということになれば、飛行機を選びその分だけ高い料金を負担しようという気になる。また、たとえば高速道路の料金を決めるときは便益計算を行なうが、高速道路を使った場合の時間の節約が、貨幣に換算してどのくらいにあたるかを考えて、料金を決定することになる。いいかえれば、高速道路を使って速く行けるということに対して、払ってもよいと考える料金の最高額でその人の時間の価値が決まるのである。もちろん、心理的、その他のさまざまな要因があるわけだが、速度をあげることに對し

て彼が払ってもよいと考えるコストの増加分と、心理的にこれ以上スピードをあげたら損だというふうにする限界のところ以最適スピードがあると考えられるわけである。ただ、実際には、ほかにいろいろな社会的制約条件があるわけだから、彼の考えている「最適速度」がフィジブルであるかどうかは別の問題である。速度制限があれば規制速度のギリギリ上限のところまで走るということになる。いずれにせよ経済学的観点では、物を運ぶ場合でも、人間が動く場合でも、ある意味ではすべて金額に換算できるという考え方があり得るわけである。

ところが、多くの場合、スピードアップによるベネフィットは最終的にスピードアップという面だけで出てくるわけではない。同時に、快適さという問題を伴ってくる。逆にいうとスピードが出せる場所は快適に走れる状態ということである。であるから、お金で計ると、時間の節約に対して払ってもよいと思っている分と、心理的、生理的な快適性がふえることのベネフィットが区別できないという問題がある。様々な要因からなる最適スピードということになるのである。

● 討論

1. 世論や金額換算は基礎となる前提条件が問題

越 まず、鈴木さんのお話の中ででてきた調査ですが、確かに僕はそういう選択肢の採り方をすれば、速度を楽しむとか、家族とのドライブのために車を持つというふうに主張する人はたいへん少ないであろうと思います。暴走族のような人々でさえ、velocityそのものを楽しむということよりも、むしろスピードを示威するとか、あるいはそれを通じて反社会的な行動をして、抵抗をすとかいうことに“意味”を感じているのでしょう。velocityそのものを楽しむという純粋な動機はむしろ少ないのではないかという気がするわけです。まして、一般の人たちは、スピードを楽しむために車を買っているとは思えない。ただし、いつでも、どこへでも行かれる自由度をいうのは、現在ある程度の速度で走れるからそう思うのでしょう。もし仮に速度制限を全国一律に20km/hとか10km/hとしたら、「いつでもどこでも」というメリットがガタンと落ちてしまって、誰も車なんか買わないということになるだろうと思うんで

す。つまり、ほかのメリットの中に、もともと「車というのはある程度の速度で走れる」ということが前提として含まれているわけです。いま40km/hで走れる所が60km/hで走れるようになり、いま80km/hの所が120km/hになるということになれば、いつでもどこへでも自由に行けるというメリットの価値が、ほかの輸送機関との対比においてぐんぐん上がってくるだろうと私は思うわけです。そういう形でスピードというものが、中に隠れているのではないかということがひとつ。もうひとつは世論についてですが、僕は工学系の人間だからそういう考え方をするのもかもしれないけれども、optimumなスピードというものがあるとするならば、これはむしろ客観的に決まるものに違いないという感じがします。たとえば、スピードが上がったら、どれほど事故率が上がるんだろうとか、どのくらい道路が傷むであろうとかいうことからです。騒音とか、排気ガスとか燃料についても、たとえば東京都内を40km/h規制にするのと、50km/h規制にするのと、どちらが排出ガスや燃料が少ないかということはまだ、はっきりわからないわけです。わからないのに世論で判断せ

よといっても判断できるわけがない。仮に判断されたとしても、それは単に“感じ”であって、それが正しいという保証はどこにもないと思うのです。判断に必要な資料を全部提供したうえで、投票か何かをやって世論が決めるというならばそれはそれでいいのかもわかりませんが、判断の基礎になるべき知識がないにもかかわらず判断できるはずはないという気がするわけです。もし、判断の基礎になるための事実が明らかになって、トレード・オフのやり方を世論が与えてくれれば、それで自動的に決まってしまうという気がします。トレード・オフの問題になりますと、先ほどのお話の金額に換算できるという前提に立てば、確かにその議論だけですむと思います。しかし、人が一人事故で死ぬといくらというのは計算しようとすればできるそうですけれども、それはあくまでもある前提を置いて計算すればできるということです。高速道路の制限速度を120 km/hにした場合の事故率とか、排気ガスへの影響をお金で計算するという事は非常に難しい。そのへんのトレード・オフを決めようがないから世論にはかって決めようという話ならよくわかるのですが、いまの段階では基礎となる事実がよくわかっていないわけです。

2. 相関関係の中で判断するしかない

鈴木 確におっしゃることはよくわかります。社会学の社会調査でよく問題になるのですが、あるひとつの要素というのは独立に存在しているのではなくて、必ず別の要素と非常に深い関係を持って成立しているわけです。たとえば、実験室で行なうような方法で、社会現象の因果関係を分析することは事実上できない。社会的なある現象は、いろんな相関関係、因果関係の中に置かれているその状況の中で判断するしかないという発想が基本にあるわけです。その場合に、確かに事故率もインデックスのひとつであるだろうし、道路の傷み具合とかいろいろあります。それらの要因を出してきても、それですべてかというところは非常に疑問であるし、人間の心理的な動きとか、感情の動きとかということになると、ますます最適スピードを決める要因というのは複雑になってくるわけです。すべてひとつの尺度として計れるものかどうかということ。

最終的には、最適スピードがこれだということに對

して、一般大衆がどれだけ納得しているかということが問題になります。いってみれば、最も多くの人たちが納得しているスピードというものは最終的には最適スピードと考えざるを得ないのであって、納得性ということから離れて、いくら計算して押しつけてもそれは最適スピードとはならないのではないかと感じるわけです。

越 しかし、たとえば60km/hが経済速度であるという情報があって、仮に60km/hで納得するとします。その情報もしょうそならばその判断は間違っているわけです。

野口 しかし、心理学のほうからいっても、我々の実際の具体的な行動を規定しているものは、客観的な条件とは限りません。物理的に決められた何かで行動しているのではなくて、うその情報でも本当の情報でも我々は行動してしまうわけです。そのメカニズムを考えないと、事実だからといって、その通りに受け取るとはいえません。我々は地理的、物理的環境に取り囲まれていながら、行動的環境の中で決まったものに対して動き出すわけです。しかも最も科学的に扱にくい動機、要求、願望という内部的な条件と、外部からきた刺激との両方を受けて我々は決断して、行動するわけです。

世論も、その両方に規定されていると思います。つまり確かな正しい情報をもっている場合もあるし、そうでなくて正しい情報がない場合には、自分が間接的に取り得る情報を一生懸命集めてきて、その中で自分がいいというものをとるわけです。それを一旦決めたら、やはりかなり確度をもった情報によるのと同じような行動ができます。だから、60km/hという情報が与えられていない場合でも、いまの日本の道路条件としては、あるいはそのへんがいいのかもしれない。つまり、一方では放置しておいてもでたらめな行動はできないという外部的な制約があるわけです。だから、問題は、道路、車を含めたシステムとか、efficiencyというものから決まってきた最適スピードは、いくつかある最適スピードのひとつにすぎません。一方で、非常にあいまいな世論というものが決めてくる最適スピードもあるかもしれないですね。その両者の関係については、これから論じなくてはいけない問題として残ると思いますが、では、いったいどうして世論が形成されてくるのかとか、世論とは何かということが、スピードの問題に関してはまだ未開拓な領域だと思います。

3. トレード・オフと評価体系

岡野 さきほどの越さんのお話に関連しますが、我々の立場ですと、事故率とか、道路損傷、排ガス、騒音などを無理して金額で計ったこともあるんですけども、本来こういうものについては計れないと考えているわけです。したがって、客観的に決まるとは思わない。要するにこういうものについてのトレード・オフの関係の評価を決めるのは主観的な判断であると考えているわけです。しかし、越さんがこういうものは客観的に決まるはずだとおっしゃっている裏には、スピードを上げることと事故率の変化の関係のランクづけについて社会的合意が成立するというふうに考えている。それに対して、野口さん、鈴木さんは、それについては非常にバラつきがあると考えているのでしょう。たとえば人間が多少死んでもかまわないというふうに考えている人は、事故率に大きな比重を与えて決めた最適スピードは、当然受け入れられないという関係になるんで、どうも、ベネフィット・コストのそれぞれの項目についての評価体系如何という問題に帰着するんじゃないかと思うんですけどね。

野口 いま評価体系とおっしゃったんですけど、スピードアップをすれば効率が上がるということはリニアにどこまでもいえるのですか。ある程度行くと逆に落ちるといったことはないんですか。

岡野 もちろんあります。たとえば、東名や名神を使って、荷物を運ぶトラック業者にとっても、やはり制約条件があるわけです。たとえば、一般道路に行くのに比べて時間が半分になる。その半分になった時間が3時間とか4時間とかにまとまって、車の回転が上がるというところまでは上げるわけですけど、それ以上上げてもう回転はふえない。ということになると評価はガタッと落ちちゃいますから、そこで最適速度はもう決まってしまうわけです。ですから、スムーズに変化はしないわけです。

野口 少なくとも10年位前までは、“Time is money.”的な考え方だけで片づいたものが、最近はどうしてもテクノロジー・アセスメントと同じような意味で、アセスメントが必要になってきていますね。そうしますと、払う代償というようなものがいままでとは違った形で、スピードダウンというようなことをすることによって、かえってベネフィット・コストが以前と逆の方向に動くということになっていくこともあるのですか。

岡野 それがまさしくトレード・オフの関係にあるわけです。たとえばスピードダウンすると、その結果として、たとえば野菜や魚の鮮度が落ちるとか、輸送のコストが上がるといった形で物の値段にはね返るといことになるとトレード・オフが起こって、少しかましくても我慢しよう、スピードを上げようというところでバランスがとれるわけですね。ところが人間が乗る車についてはそういう関係がない。スピードを上げて音が出れば、もっぱら自分たちが損失を蒙るんだという考え方ですから、乗用車だとかオートバイなんかスピードを上げて音を出すことに強い拒否の反応を示すのではないかと思います。

4. 何を“最適”と評価すべきか

鈴木 大阪から東京へ来る新幹線は8時ぐらいが最終で、東京の国電が終電になる前に東京に着くんですね。それに乗り遅れたら夜行に乗るしかない。夜行の場合、スピードアップすれば明け方の3時か4時に着いちゃう。それをわざとゆっくりにして7時なり、8時に着く。そういうスピードダウンすることによる効率化ということが車のスピードにも当然これからありうるという気がします。時間がたっぷりあって、むしろゆっくり着きたいという場合には、低速道路を通っていくほうが効率が大きいというような。

越 車の場合ですと、高速道路でとばして、どこかで休んで、時間を調節するというやり方をしたいと思います。時間が倍あるから半分の速度でトロトロとは走っていかないでしょう。

鈴木 ただ、車の場合、運転のプロセスを楽しむんじゃないでしょうか。ですからたっぷり時間があれば、高速を走らないで一般道路を走っていかうということは頻繁にあると思います。

岡野 信号のたびに止まって、ギヤを入れ換えることは面倒ですよ。首都高速をなぜ使うかということ調査してみますと、車を管理している側とドライバーとは違った答が出てくる。ドライバーのほうは、目的地に近いランプだけを聞いていけばいいわけで、運転が楽だという答が多いんです。必ずしも早く行けるということではない。管理者からすると、首都高速では歩行者事故がないからという答が多い。

ですから、高速道路という名前はついているけれど、実は高速道路という形の構造物をつくるのが全く違ったサービスを提供していることになっている。

越 私は、時間があるなら早く着いて何か別のことをしたほうがよいと思いますね。

野口 それは「車は速いもの」という素朴な前提がいまだに生きているということではないでしょうか。しかし、実際はその本人にとって、自然最適スピードを下回っているので、長い時間巡行するのは苦痛になるわけです。少なくともあるゼロ点より上にないとそういうことは起こり得ない。

岡野 私にとって最適な速度と感じるものがあるとすれば、それは変化がないスピードですね。ですから、一般道路を走ることは高速道路を走るよりはるかに苦痛なんです。スピードの変化を楽しむということがある、というのは私も認めますし、そういう人がいるに違いないと思いますが。

野口 僕は、そういう等質刺激に非常に弱いんですね。すぐに参ってくる。なるべく変化を求めてやっていくほうが、覚醒レベルを高めていく上にはいい。

越 心理学者と経済学者との違いだ(笑)。

野口 落ちつかないほうがどこか全体としては落ちついているんです。

岡野 眠くなるんですね。

鈴木 快適だから眠くなる。眠くなるということは最適スピードじゃないのかな。

野口 それは面白い。

岡野 私は、スピードの変化をつけることはしないで、眠くなったところでサービスエリアで休むという行動をとるわけです。

野口 僕もはじめそうだったです。フランスから来た女の人といっしょに乗っていたとき、「眠くなった」といったら、大体眠くなるのはおかしいという。それはお前がいつも一定に走ろうとして運転しているからだ。いまから100mph出せていうんですね。いくら道路条件がよくたって、100mphはものすごい緊張ですよ。こんどはじれったい位の低速に落とせていうんです。それをくり返していくのが長距離を高い平均スピードで行くためには重要だということですね。いまの最適だから眠くなるというのは面白いですね。ゼロ点の特性ですね。自分にとっていちばん不安感がないわけですから。

岡野 最も心理的に安心していう状態だから、逆に眠くなるということですね。

越 それは最適速度の評価関数をどう置くかということですね。たとえば事故率や何かの評価関数をつくると、眠くなるのは悪いことだとです。どちらか眠くないところを持ってこなくちゃいけないで

しょう。高速道路を80km/hなんていうと緊張のしようがないでしょう。頭の中がポケーツとしてて、何か突発事故が起きても敏感に反応できないだろうと思うんです。

野口 僕の友人で、80km/h以上で走ったことないというのがいます。その代わりノンストップで目的地まで行けるんだそうです。およそ追い越したことはないそうです。それで、何の疲れもなく、また普通の行動に移れるんだそうですよ。

越 僕は運転すること自体で疲れたということは一度もないですね。運転している間に神経が弛緩してくるのが辛いですね。腰が痛くなるとかという肉体的に疲れることはありますが。

5. 世論はどこまで機能できるか

野口 両極があるんですね。鈴木さんが個人変数の分布のお話をされましたね。さっき「誰によって問題にされるか」とおっしゃったでしょう。最適スピードをいう場合、分布の形しかいえないと思います。だから、個人変数のひとつの尺度というものをつくっておけばいいわけです。

越 そういう意味で、各個人によって最適速度が違うということは確かにそうですね。しかし、たとえば規制速度とか社会としての最適速度という場合には、そういう分布を考えた上で、どこを上限とすればよいかという問題はやはりあるでしょう。

野口 4分の3の人が入ればいい。

越 ある状況のある道路についていえば、こんな分布をしているというふうに示すと思いますね。そのとき、イライラとかいろいろな要素を関数の中に入れて、評価すればマキシマムだけでなく、ミニマムもやっぱり決まるわけでしょう。人間のイライラのほかにも、たとえば運転の下手な人もいるわけだからみんなが100 km/hでとばすと当人が怖くしょうがない。そうすると、大抵の人は100 km/hで走れるんだけれども、もうちょっと低めに押えておかななくてはいけない、ということはあると思いますが。

野口 世論だって分布があるわけでしょう。その意味では同じような評価関数を当てはめることができるということで、いまの越さんのお話になったこととかみ合わせればいいわけでしょう。

岡野 その世論の分布と越さんのいつている分布との間に相当くい違いがある。

越 世の中の人たちがそれぞれについて極めて正確な情報をもって反応できるかという、非常に疑問

です。与えたとしても、おそらく消化しきれないです。直接民主主義的なものは限界があるだろうという気がしてしょうがないわけです。だから、評価体系とか、価値体系のようなものを一遍決めれば、かなり普遍的にいろんな問題にアプライできると思うのです。その価値体系を世論が形成していくというのはわかりますが、そこから先は経済的にでも計算すれば出てくる。だから、世の中の人々が「俺は80km/hがいい」といちいちいわなくてもいいし、あるいはいってもらったらむしろ困る……。

鈴木 すべての人が事故は起こしたくない、危険なことはしたくないと考えていますね。しかも、経済的にも燃費は少なくしたいということは考えている。もちろん、情報は限られているし、そこには誤った情報もありますが、多くの人がそう考え、またそれを試行錯誤しているわけです。試行錯誤の結果、自分の意見というものを持っている。そういうものが結集したものが世論だと思うんです。すべて、正確な情報、正確な判断がなければ正しい世論は導き出せないという考えではまた危険思想（笑）。

試行錯誤しながら、そこで得た結論というのは、かなり正当なものじゃないだろうかという気がする。もちろん、正確な情報を与えて人々に判断させるというテクニックを社会学でもずい分使っています。たとえば、福祉費用をつくる場合、経済学などの側面から計算づくで、最低生活はこうあるべきだという福祉費用づくりもありますし、そうでなくて、住民がいったいどのレベルまで欲しているのかということから福祉費用をつくっていかうというやり方もある。その両方とも問題があるというので、住民の何十人かにいわば陪審員になってもらって、そこにどんどん正確な情報を流して、その人たちに判断してもらって、福祉費用をつくっていかうという、ジュリー・デルファイ法という方法も盛んに講じられています。これは社会学の面からも、世論が必ずしもすべて正しいとはいえないという反省だとは思いますが。ただし、こうあるべきだということが、はたして数字で出せるものかどうか。

越 数式から出るとは思いません。ただ、NOxを0.01ppm下げた環境に対していくらのベネフィットを付加するかとか、つまり人の命にいくらの値段をつけるかというそこからへんの価値体系さえ与えられれば、あとは当然計算で出るのはものじゃないかと思うのです。そういう価値体系が与えられて計算で出たものと、世論でてきたものともし違っ

たらどうするか。どちらが正しいのかというのがひとつの問題ですね。正確な情報を与えなくても世論は形成されるというのは私もよくわかりますけども、その形成された世論は正しいという保証はない。ただ、みんなが満足だということですね。しかし、その満足は誤った情報に対する満足なのであって、たとえば、NO₂というのはたいへん悪いんだということになって、莫大な金と労力を使ってNO₂を減らしてきました。これはこれでいいのかもしれないけれども、本当にこれで得になったのでしょうか。価値の置き方が問題なんです。主観的にハッピーだと思えばそれでいいというのであれば確かにいいだろうけど、それなら、いかにしていまの状態でハッピーだと思わせるかというだけのことを常に考えてればいいんです。いかにすればみんなが幸福だと錯覚するかということだけを考えればいい。

6. 世論内部にも幅がある

野口 現在、我々にとって速度判断の足かせになっているのはやはり法的な規制ですね。規制速度に対してはほとんどの世論は、高すぎるとは思いません。みんな、もう少し高いほうが現状に合っているのではないのでしょうか。もし、道路工学的、自動車工学的にリーズナブルな、理論的根拠を警察が示すとしたら、そうした場合には世論の速度規制への対応は、いまほどの片寄りには示さないと思うのです。

越 規制速度というのは、ドライバーが自然に走っている速度分布の85%タイルにセットすればいいばんいいというルールがありますね。一昔前は、日本もそうだった。段々そうじゃなくなって、別途に決めた速度を押しつけるというふうになったけれど。残りの15%というのは高すぎる連中だから、これはやはり取り締まりの対象にしていだろうという考え方です。しかし、いまの日本の規制速度が高いか低いかというと、年寄りとか車を運転したこともない人、しょうとも思わない人たちは40km/hでもまだ高いと思っているかもしれない。かたやドライバーは冗談じゃないと思っているわけです。どちらが世論か、という話になると全然違うと思うんですよ。

野口 しかし、そういう人たちでも、自分が運転しなくても、タクシーなり、家族の車に乗るということがふえてきましたね。そういう意味では加害者、被害者、両方味わう時代になってきていますから、以前ほど極端に分れるということはないのではない

でしょうか。

鈴木 冒頭の報告でお話した調査はオーナーとノンオーナーと分けて調査しましたが、確かに意識の違いはでてきますね。時間的自由はノンオーナーに多く、空間的自由はオーナーに多い。つまり、ノンオーナーは時間的制約をすごく受けているのではないのでしょうか。

岡野 時刻表と料金表に制約された行動というのは非常に苦痛だと思います。もちろん車でもそこから完全に解放されるとは限りませんが。

7. 反対が強くなければよい

野口 この2つの世論で決まってくる最適スピードと、客観的に押えられる最適スピードの違いがあったらどうするか。

岡野 僕は、世論を評価するのに賛成が多いかどうかではなくて、反対が強くなければいいという見方で使ったらいいという考え方なんです。

越 行政はそういう考え方ですね。

岡野 だけどこんどの40km/h制限はそういえるかなあ。興味あるのは、最近また渋滞がふえているという報道があったわけですが、はたして交通量がふえたから渋滞しているのか。僕は速度制限の結果じゃないかという気がしないでもないんです。

越 みんなが40km/h制限を守ったとしても渋滞にはならないと思います。

岡野 信号を含めてですよ。

越 たとえば、第2京浜などで、はじめ50km/hだったところを40km/hにしましたね。信号も40km/hに系統を合わせたけれど、誰も40km/hで走らない。だから行く先、行く先で止められて、渋滞している感じになってしまうんですね。そういうことは部分的にあるようです。

鈴木 つまり、誰も40km/hで走らないところが問題でしょう。

越 その40km/hというのがほんとに、社会的にみてもいいのかどうか。そこを走っているドライバーにとっては60km/hがいいかもしれないけれども、回りの人がどう思うかとか、あるいは日本でどれだけ石油を輸入しなければいけないかということまで含めて、40km/hがほんとにいいのであれば、これは徹底的に取り締まってもあまり文句はいえない。ただ、そういう説得力がないから誰も納得しないし、守らないということではないかと思えますけどね。

野口 50km/hと40km/hの場合で石油の輸入量がどの

位違うかといったことを誰かがいってくれない限りはあまりドライバーというのはきかない……。

越 俺はガソリン買う金あるよ、と思えばもうおしまいですね。だけど、日本の外貨事情とか何とかという話になってくれば、それはもう個人のペースの話ではない。

岡野 それは問題ではないですよ。昔のような固定為替の時代ではないのですから。日本が大量の石油を輸入して赤字になれば、日本の円が下がるだけですから関係ないです。

越 同じ外貨で石油を買うのがいいのか、何か別なものを買うほうがいいのかという話はあるんじゃないですか。

岡野 それは誰が決めますか。俺はこれだけ金を出しても石油を使うんだということから輸入量は決まってくるんですから、かまわないです。もし、石油の価格が上がれば、それによって節約するだけの話で、省エネルギー型の交通機関を押しつけなきゃならないという理由は何もないです。値段が高くなっても使うという人には使わせればいいんです。それでいいんだと、私は完全に割り切っています。

越 そういうもんなんですか(笑)。

8. 世論の背景とコントロール

野口 違った角度から世論に対する疑問を申し上げますと、結局、社会の体制ということ抜きに世論の持つ重みということは考えられないと思います。たとえば、コントロールする側が非常に巧みな場合、個人個人が思う最適スピードは、本人は意識しなくても、実は操られているかもしれない。操られているということこそ本人が意識すれば、こんどは、世論を形成している人間が逆の方向に出てくると思うのです。そういうカウンター・コントロールというのが認められる社会ならば、まあ、いいのでしょうか。そのへんは、日本はどうなんでしょうね。

鈴木 その問題は常にありますね。世論は絶対的価値じゃなくて、相対的価値が問題になってくるわけですけども、結局、社会に絶対的価値みたいなものがあるのかという、そこなんですね。操作されているからそれは誤りであって、別に正しい絶対的価値みたいなものがあるって、操作された価値は誤りであるということは論理的にはわかりますが、実際の社会現象としてみた場合、それは無理です。操作されているものを価値基準に置きざるをえないのでは

ないかと思うわけです。

野口 社会の構成員がやっているいろいろなことがあって、価値基準というのは、そのうちの平均的なほうに段々引っぱられていくというふうに考えるわけです。たとえば、速度制限にしても、それに対するカウンター・コントロールを大衆が自分でやっていると思うんです。そういう意味ではいいんです。

鈴木 ドイツのナチの政策、あるいは絶対主義の社会における軍部の政策をみると、我々の社会からみた、あるべき姿というものからかなり逸脱したひどい状態にあるわけです。しかし、そういう状況の中で、その中に置かれた人間にとってそれが誤っているかということとは鑑定できない。結局は力関係だと思ふのです。

野口 いまの日本の社会だと、40km/hで走るのが快適なようには、車や道路がつくられていませんね。車自体は60km/hなり、70km/h、80km/hでも快適に走りますね。まだそっちは操作してないですから。そういう状況ではいいけれど、一般論として世論が最適スピードを決めるという命題を考えるときには、やはりその社会、その時代の背景をいつも考えないと危険だという感じがします。個人というのは非常に弱いもので、与えられたもののほうへどんどん基準が引っぱられていくわけです。

9. 新聞と世論のギャップをめぐって

越 わが国の交通の問題についての世論というのは誰によって形成されるかということを見ると、新聞記者ですね。新聞記者の価値観なり、思想なりで世の中が動いていいのかと。交通関係の新聞記者はそう何人もいるわけではないでしょう。そういう格好でできあがる世論というのは、人々をハッピーにするかということなんです。

鈴木 確かにその問題があるんですけども、新聞記者が書いた記事がストレートに影響力を読者に与えていくかということ、必ずしもそうではなくて、むしろ、その記事を通して、小グループで議論を重ねて、その記事が正しいかということ、パーソナルなコミュニケーションをやることによって、影響力が行使されるということがあるわけです。必ずしも新聞とか、テレビを通じて流される情報そのものにダイレクトに影響されるわけではない。それからもう一つは、その記事を読むか読まないか、それが正しいか間違っているかということ、それを判断する自由、最終的にはある情報に対して興味を持つか、また、

それを正しいと思うかどうかという、その引き金は読者の側にあるでしょう。

越 たとえば柳町の鉛事件なんでものは事実無根であったにもかかわらず、事実無根だということを承知している読者というのはいくらもない。排出ガス規制にしても、大部分の人がNO₂というものは、0.25ppmでなければならぬと頭から信じていれば、おそらくハッピーという面ではハッピーでしょう。間違えてたということに気がついたらアンハッピーですよ。それだったら、いつまでも錯覚におちいらせているほうがいいのかもかもしれないけれども、しかし、少なくとも僕は明らかに誤ったステップをとってしまった、と思うものですから、全然信頼できない。

鈴木 柳町にガスが滞留しているということが実はうそであっても、真実であっても、あの記事が真実として一般大衆に読まれたということが実は大事なんです。つまり、一般大衆は柳町ということではなくて、一般の道路で空気が悪くなったということを経験しているわけです。そういうものが底流にあるから、たまたま誤った記事であるかもしれないけれども、あれだけの反響を呼んだわけです。つまり、そういう要因は、記事にあったのではなくて、それを受け入れる側の条件としてあるわけです。

越 だけど、おそらく、ガソリンから鉛を抜き去ることによって人々の不満は解消されるべきものではないと思います。ディーゼルのモクモクした煙とか、騒音とかをなくせば「ああきれいになった」と思うわけです。目にも見えない、匂いもないNO₂を一生懸命取ってみたり、ガソリンから鉛を抜いてみたら空気はよくなるわけですよ。要するに余計に金を払っただけのことであってね。だからわが国の世論というのは当てにならない。どうして当てにならないかということ、日本の言論というのは非常に不確かだと思ふわけです。たとえばマスメディアが0.25ppmがどうしても必要だといっているときに、そうじゃないと思っている世論グループがいたとして、それがいえるかという問題です。だから表には出てこない。

野口 もし、いまの世論をくつがえすほどの根拠を持っていれば、出られるわけです。そのときそのときにあの記事はうそだとか、科学的根拠がないということが、ある場合にはわかっても、一貫してわかるほどの研究はないわけですね。

越 その点については、環境庁自身も立派な根拠が

あったわけじゃなかったと思います。

野口 言論ファッションだといわれるほどに浸透したということは、ある根拠があつてのことですね。というのは大衆は本能的に、何か危険のようなものが匂っているときには、非常にうまく雰囲気をつかんでると思うんですよ。そういう気持ちがあると思うんです。

越 そこまでは僕も認めますけど、みんなが汚いと思っている汚さというものは何に起因しているのかということのをなぜ冷静に突きとめないのだろうか。人々は「空気が汚いぞ」といえばいいわけですが。あとは専門家がどうやればいいのかということを考えればいい。そういう意味でNOxを減らせということを直接民主主義的にピープルがいいだすのは変じゃないかというわけです。

野口 でも、NOxを減らせといっているのはピープルがいい出しているのではないと思うんですが。

越 だから、新聞記者がいい出して、ピープルがいい出したことになっちゃって、結果的にはそれが世論となったわけですね。

野口 その分、車は高くなるし、そういう意識は持っているわけです。

越 だから、意識があっても世論としてはでてこないわけですよ。ピープルが非常に同調して読んでくれるという自信があるから新聞記者はそう書いているのであって、明らかに反発を食うような記事は書かないですよ。お膳立てしておいて同調させているわけだから、まさに操作されている世論だと僕は思うわけ。

鈴木 世論というのはある断片では見れないと思うんです。長期的に見なければいけないのではないかと。だから、いまの時点で、ある意味では世論というのは非常に無責任だということにもなるかもしれません。

10. 試行錯誤とコスト

岡野 直接自分の利害に関係のない問題についての世論というのは僕はあまり当てにしない。だから経済の問題についてはあまり世論操作がきかないです。直接利害の関係があるようなものと、ある意味で、実際の現場での情報を自分で持つわけですが。そうじゃなくて、実は素人が、専門家みたいになるところで、問題を起こしているような気がするんですね。だから、NOxとは何かを知らないで、ただ空気が

が汚れているぞと声高にいうことで問題にすればいいんです。マスメディアも正確な知識をもっているかどうか。僕は小学校時代の軍国主義の教育を戦争が終わるまで信じていたわけです。信じこめば疑わないですからね。

鈴木 いまになって間違いとわかって遅いというお話でしたが、そういう事実直面して、これじゃ俺たちの経済が成り立たないということになったときに、またもう一度元へ戻ってくるんじゃないですか。

岡野 そうだとしたら、つまらないことで金をかけたということにならないかということですね。でも、それはしょうがないと思います。日本人の性格からすると、一種の社会安定のコストみたいなものですから。だけど、あまりにもコストが高すぎるのではないかと。少しでも小さくしようとすれば、もう少し漸進的というか、短期勝負じゃなくて、長い目で、実験をしていくということが必要でしょう。

越 わが国の行政に関しては実験の施策はできないですね。間違っただけをしても、直せばいいじゃないかというのならそれでいいわけですが。efficiencyということをはじめから捨ててかかればどうでもいいということなんですね。だけど効率を無視したら何もやることがないんであって、みんな勝手にやりましょうということになっちゃうんじゃないか。少しでも無駄を省いて、自分たちが本来欲しいものをなるべく早く手に入れようということが前提にあるからみんな知恵をしぼるんでしょう。

11. 意識と行動のズレ

鈴木 日本人の場合、そういう失敗のケースは非常に薄いですね。常に効率のいちばんいい方法を与えられてやってきて、それで伸びたわけですけど、逆にいえば、失敗して、元へ戻ろうという体験がないがゆえに、逆に弱さというものがあると思うんです。だから、逆にいえば、たいへんな損失かもしれないけれども、そういう失敗のケースを味わっていくほうが、むしろ、ほんとうの効率というものを考えていくうえで大事なのかもしれません。

越 そのプロセスにあるんだということ認識すればいいですね。

鈴木 私は、多少の効率の悪さというのはあると思いますが、全体的にはいまの日本の社会でみますと、必ずしも、そう大きな失敗というものはないんじゃないかという感じはします。スピードの問題でいえば、

多くの大衆が40km/h規制に対して納得しがたいと思っているわけです。ですから現実には50km/h、60km/hで走ってるわけですね。それで走ったって、そう危険なことではないと。だから、さっき越さんのおっしゃったように、効率の論理から説得しうるような、絶対的価値のようなものを出していただいて、それが大衆の持っているものと非常に近いということを明示されれば、大衆にとってはまさに正しい世論であるということになります。ただ、その差が埋まるかということが大問題ですが。社会的価値というのと、個人からみた場合の価値というものに差があるわけです。世論を考えた場合には、結局、社会的なものではなくて、あくまでも個人の価値が基本に置かれている。そういうものを社会的なものに高める必要があると思うんですがね。

岡野 行政側も実際に40km/hで走ってるとは思っていないのではないんですか。40km/hにしましたということでエクスキューズできる。最近の記事では部内でも意見が半々であるということでしたね。先ほどの鈴木さんのいわれた個人的な考えを社会化することについてですが、日本人の場合、建前と本音があって、建前のほうに弱いということがあるでしょう。イザヤ・ベンゲサン流に言えば、西洋人の場合、本音と建前が離反しているということに対する罪の意識があるわけです。一貫した論理なりがないと、いても立ってもいられないという。日本人の場合、離反していても平気なんですね。本音では40km/hなんて土台無理だから、俺は60km/hで走るぞというのがあっても、建前として40km/hに決まっているといわれると、それに対して弱いから黙っちゃう。世論調査でてくる「世論」というのは、そういう建前が出てくるわけですね。本音の世論をほんとうにつかんでいけば、実はたいへん価値のあるもので、また、それは、最適スピードという場合にも、非常に大事な基準になるんじゃないかということを申し上げたいですね。だけど、逆にいうと、建前と本音が離反していても平気な国民性だったから明治維新以来の近代化も成しえたんだということもいえるわけですね。

野口 あるものを一般に世間の人々が好ましいと思うかという軸と、もう一方の軸に、それを自分が実際に賛成するかというふうに調べてみますと、日本人の大人は両者を非常に接近させて反応する傾向があります。自分の本音を、世間の建前に近づけてしまうわけです。若者は、はっきりと違いを示します。

つまり年をとるにしたがって、建前に従って行動するようになる。

鈴木 だから、世論調査というものも、意識としての調査じゃなくて、実際の行動の調査をもう少しちゃんとしていかなきゃいけませんね。（おわり）