

曲がり角に差し掛かる自動車産業と AUTOMOBILITY の行方

中島久夫

■ 日本自動車産業に広がる不安

今や決定的となった米国ビッグスリーの凋落とともに、日本の自動車産業もその足下が揺らぎ始めている。

2008 年 8 月、日本国内の自動車生産台数は 13 ヶ月ぶりに前年同月比で 10.9%のマイナスとなった。その後 9 月の生産台数は前年比 4.2%の増加と盛り返したものの、サブプライムローン問題からリーマンブラザーズの破綻に端を発した金融危機に引きずられるように、10 月には再び前年同月比で 6.8%の減少に転じている（11 月 28 日速報値）。

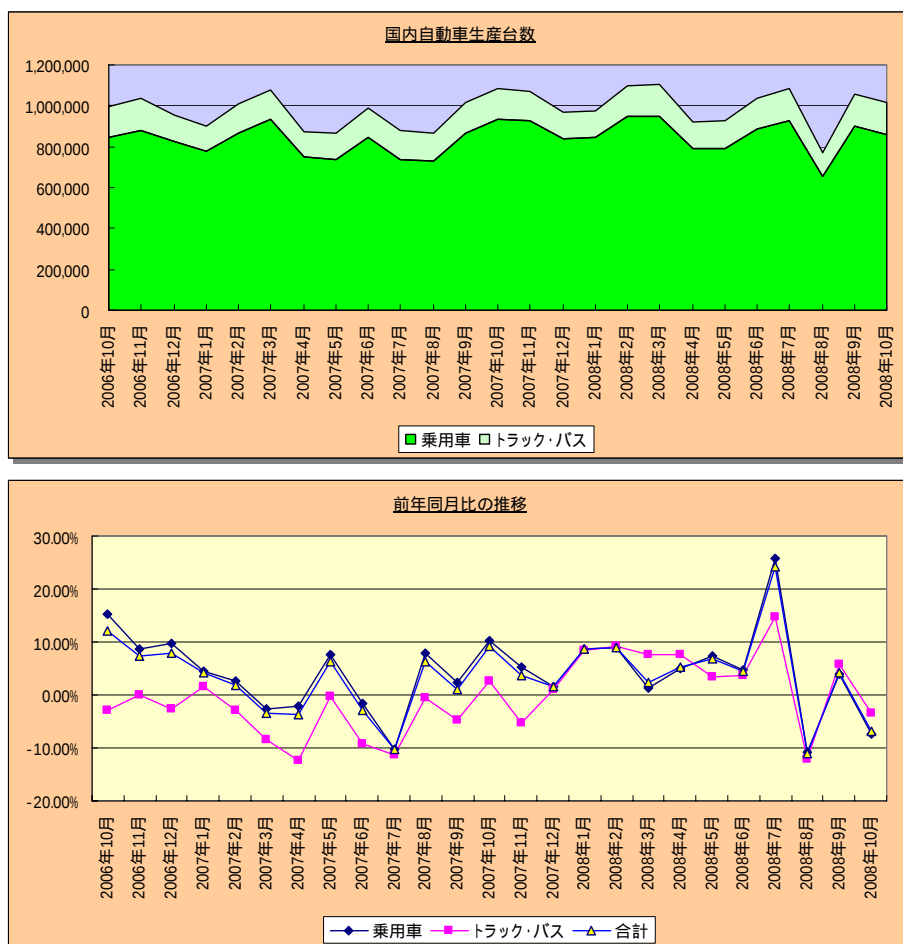


図 1 日本の自動車生産台数の推移と対前年同月比の推移

資料：社団法人日本自動車工業会「自動車統計月報」のデータを基にデルタ総研作成

日本のビッグスリーといえるトヨタ自動車、本田技研工業、日産自動車の各社が 10 月末から 11 月にかけて発表した第二四半期の決算においても、各社とも軒並み減益となっており、トヨタ自動車においては、昨年の業績がトヨタ史上最高の結果を残していたこともあり、前年同四半期に比較すると半分以下の減益となっている。

また、日本の各メーカーは既に全社が当面の減産を表明しており、これまでに判明している国内分の減産規模（期初計画比）は 100 万台近くになるとされている（日刊自動車新聞 11 月 29 日）。

表 1 日本の主要自動車メーカーの第二四半期決算における売上高と営業利益

		売上高		営業利益	
		H.20.4～9月期	H.19.4～9月期	H.20.4～9月期	H.19.4～9月期
トヨタ自動車	金額(百万円)	12,190,405	13,012,209	582,068	1,272,164
	対前年同四半期増減率	-6.3%	13.4%	-54.2%	16.3%
本田技研工業	金額(百万円)	5,694,086	5,902,469	370,198	508,022
	対前年同四半期増減率	-3.5%	12.8%	-27.1%	28.1%
日産自動車	金額(百万円)	4,869,325	5,064,495	191,649	367,146
	対前年同四半期増減率	-3.9%	11.7%	-47.8%	5.3%

資料：各社 IR 資料を基にデルタ総研作成

■象徴としての自動車

自動車は、発明されてから高々百数十年を経過した機械的移動手段に過ぎないが、今や人類社会は自動車なしでは 1 歩も身動きがとれない社会体制となっている。

米国ビッグスリーの経営危機は、図らずも自動車及び自動車の生産に依存する米国の経済及び社会の脆弱さを浮き彫りにしているが、これは何も米国一人の問題に留まらず、広く人類社会総体に向かって発せられた危険信号といえるのではないが。

自動車の運転は、しばしば身体感覚の拡張として語られてきたが、自動車を運転することには、それを手放すことを困難にする利便性や官能性が宿っている。そのことは TV で洪水のように流される自動車の CM に明らかであり、そこではカーライフの楽しさや、ドライブの快楽がこれでもかというように誇示されている。確かに、自らハンドルを握り、カーウィンドー越しに移りゆく景色を眺めながら走る愉しみは他に代え難いものであることは事実であろう。

また、個人の快楽に留まらず、今日人類が築いている公共交通システムや物流システムにおいても、自動車の利用は不可欠なものとなっており、われわれの生活圏を広げ、生活の利便の拡大に寄与している。したがって、自動車の停止は、社会システム総体の麻痺に直結しているといっても過言ではない。

人類は、自動車によって、このような利便や快楽を得ている訳だが、その一方で交通事故という知られざる大量殺戮を受け入れている。

日本における交通事故死者は、近年の自動車安全性技術の向上故か、平成 4 年以降減少する傾向が続いているが、それでも平成 19 年で 5,744 人(事故後 1 年以内の死者数では 8,836 人)という 2001 年に起こったニューヨークの 9.11 自爆テロの死者数に匹敵する人数が交通事故により命を失っている。

全世界では単一年の統計データが存在しないので、正確な交通事故による死者数は判然としないが、少なくとも年間 30 万人～40 万人の命が失われていると考えられる。この死者数の規模は

小規模な戦争を凌駕するものであり、人類はその社会の内側に常に戦争状態を抱えているのとは違う被害の発生を容認して自動車社会を受け入れているといえることができる。だが、そのような被害の容認をいったい誰が選択したのであろうか。あえて言うなら、人類という集合的なエゴにおける無意識がそのような選択を行ったとでも見なすしかない。

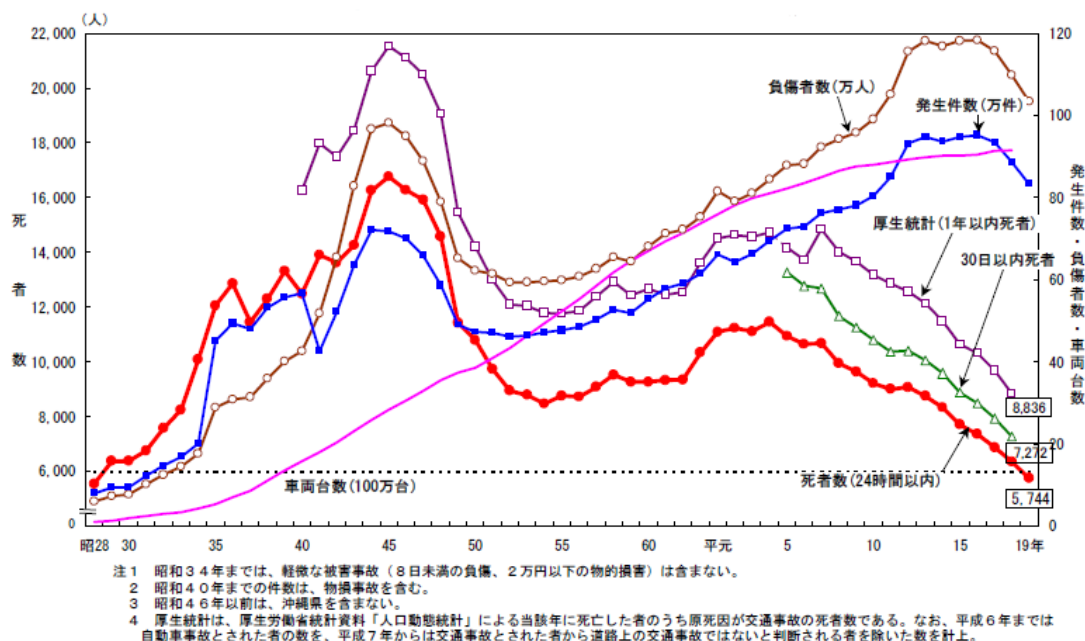


図2 交通事故発生件数・死者数・負傷者数の推移(昭和28年～平成19年)

資料：警察庁交通局「平成19年中の交通死亡事故の特徴及び道路交通法違反取締り状況について」

そしてこの国において、人は、生まれた時から自動車が存在し、自動車の恩恵を受けた社会の中で生きている。既に自動車の存在は不可欠であるとともに不可避であることが自明なことのように見なされている。

自動車の存在の是非について、ここで哲学的な議論を展開する余裕はないが、自動車を受け入れるということには、本来このような深刻な問題が伏在していることはわきまえておくべきであろう。そして、AUTOMOBILITY に対するこのような審問は、今後、より先鋭化していくはずである。

■問われる AUTOMOBILITY

今回、自動車産業の前に立ち現れた暗雲は、世界恐慌化しつつある金融危機であり、日本の自動車産業も、米国の状況を安閑として眺めていられる状況ではないことは先に示したとおりである。

しかし、現在の自動車産業が直面しているのは、何も金融や経済の問題だけではない。自動車の利用を含む人類の活動の拡大に伴い、地球という限られた生存圏の限界がこれまで以上に顕在化しつつある現在、これまでの自動車では、人類社会そのもののサステナビリティが毀損されてしまうのではないかと、という危機が生まれつつある。今のところ、それは地球温暖化というシナリオに対して、温室効果ガスの一部とされる CO2 の削減という

動きとなって現れている。だが、今のような動き方では、自動車を捨てきれない人類が自己欺瞞的な悪あがきをしているようにしか見えない。

そこから窺えるのは、人々が真に怖れているのは、温暖化による環境変化ではなく、自動車が失われることだということがわかる。したがって、真に問題となっているのは、自動車を動かすためのエネルギーの枯渇とその争奪戦であり、石油資源の余命こそが、それらの死命を制しているということができる。

AUTOMOBILITY の利便と快楽は、われわれの社会にあまりにも根深く食い込んでいるので、活動を拡大し続ける生命体としての人類にとって、もはや後戻りできない段階に達している。人間が AUTOMOBILITY の呪縛から真に抜け出すためには、その生存圏を地球外に拡大すること以外に途はない、というのが現時点における私の暫定的な観測である。

その意味で、電気自動車や燃料電池車といった、石油代替のエネルギーを利用する低公害車といえども、AUTOMOBILITY の呪縛を免れることはできないのである。