

ハンドルのつぶやき*

Dialogue with Steering Wheel

工学院大学 大橋 秀雄

Hideo Ohashi



昨年夏、フランクフルト空港に通ずる片側4車線のアウトバーンを、ひとりレンタカーで北上しているときのことであった。平日午前のことであって、追越し車線側はがらにすいている。「久しぶりに出してみるか」とアクセルをいっばいに踏み込むと、スピードメータの針はゆっくりと右に回って200のラインを越える。加速は次第に緩やかとなり、針はやがて210のあたりで動かなくなる。道路を取り囲む森の木々は流れるように後ろに飛び去ってゆくが、広々としたアウトバーンでは不思議とスピード感がない。エンジンは快調にまわり、タコメータの針は6000に近い。

「2リッターではこのくらいか」と一人つぶやきながら、まわりを観察する。いつもはもっと非力な車を借りるので、追越し車の迷惑にならないように後ろに気を遣いながら走っている。しかし今日ばかりは追いついてくる車がない。それどころか、ベンツやBMWまでが次々と後ろに流れ、わざとゆっくり走っているようにも見える。

ここでふと、アウトバーンの走りがずいぶんと変わってきたことに気がつく。150から160くらいと抑えて走っている車が多く、200を越えて走る車がすっかり減ってしまった。追越される車に乗っている人たちは、きっと「ばかな奴が排気ガスをまき散らしている」と眉をひそめていることだろう。こう思い当たると、アクセルを踏む足に罪悪感が重なってくる。

時間はたっぷりあるし急ぐこともない。「環境に優しくか」と苦笑いしながら、アクセルをゆるめて周囲の車の流れに身をゆだねる。そういえば、ドイツではアウトバーンの速度制限論が何度も浮かんでは消えてきた。ヨーロッパで、いや世界で、高速道路の原則速度無制限はドイツだけになってしまった。オイルショックで省エネが叫ばれたときも、黒い森の立ち枯れで酸性雨被害が注目を浴びたときも、アウトバーンの速度制限が環境政策の標的の一つとされてきた。

アメリカ人のガン信仰とドイツ人の速度信仰は、その頑固さにおいて似たところがある。「自分の身は自分で守る。ガンの所持はそのための基本的権利」とアメリカ人が叫ぶならば、「馬に乗っても車に乗っても、その能力いっばいまで走らせるのは当然の権利、状況に応じた速度管理は個人の責任」とドイツ人は言う。アウトバーンの速度制限論が何度も蒸し返されながら、この信仰は容易に崩せなかった。

「ここに、優先通行権に殉ぜしもの眠る」という墓標の話は、笑い話ながらドイツ人の運転気質をよく表している。優先進入権を持つ道路から交差点に入る場合、死の危険を冒してまでも優先権を行使しようという気風をブラックユーモア風に揶揄している。ドイツで免許を取り、ドイツの運転には慣れているはずの筆者でも、片手をあげて「やあやあ」調の日本的運転に染まってしまったせいか、この権利意識が希薄になっている。ドイ

* 1995年9月6日受付

筆者紹介

1931年生れ。1954年東京大学工学部機械工学科卒業。工学院大学学長、東京大学名誉教授、日本学術会議会員、日本機械学会、ターボ機械協会、日本混相流学会の各会長を歴任。専門は流体機械を中心とする流体工学。

ツの交差点で、このくらいならまあよかろうと進入し、優先側ドライバの厳しい視線を浴びてハツとすることが時折ある。ドイツにはドイツ、フランスにはフランス、イタリアにはイタリア、狭いヨーロッパに群居する一つ一つの国に、相当に毛色が違う運転文化が共存しているのが愉快である。

アウトバーンを初めて走ってから、もう40年近くがたった。貧乏留学生がやっと手に入れた最初のマイカーは、20万キロ以上は走ったと思われる1949年型のフォルクスワーゲンで、戦後VWが民生用に乗用車を作り始めてから2年目の代物であった。空冷1131cc、25馬力、ワイヤブレーキ、ノンシンクロの車で、自動車の原点のような趣があった。

今日の車と比べると、変わったようでもあり、変わらないようでもある。25馬力では最高速度は110キロが限界であったが、アウトバーンを24時間フルアクセルで走り続けても、最高回転数3300rpmの低速エンジンは快調そのものであった。当時でも、アウトバーンでは時折200キロを超す高速車が走り抜けていったが、そんなときは、軽いVWは風圧であおられてヒヤッとさせられたりもした。しかし、交通量が圧倒的に少なかった道路で、のどかなドライブを楽しませてくれた懐かしい車であった。

この40年間、自動車で起こった変化を一言で表せば「大衆化」といえるのではなからうか。49年型VWと今乗っている車と比べてみても、チューブからチュープレスタイヤへ、ワイヤブレーキからABSへ、ノンシンクロ手動変速から電子制御自動変速へ、2500キロごとのグリースアップからメンテナンスフリーへ。運転席に座ってみると、エアバッグを埋め込んだハンドルを前にシートベルトで身を固め、衝撃吸収ボデーに包まれて万々に備える。車が動き出すと、CDが奏でる音楽に耳を傾け、時折聞こえてくるカーナビの音声ガイドにゆったりと頷いてみせる。昔の車を考えると、夢のような話が現実となっている。

誰でも楽しく安全に運転できる車を、誰でも買える値段で提供する。自動車は、個人が購入する消費財としてはもっとも高額な商品に属するが、過去40年間の「大衆化」の歴史は、商品としての自動車の成功物語でもあった。

自動車には、個人が所有する消費財として特異な宿命がある。車は、100%個人の好みで選択し購入する完全に私的な所有物でありながら、それを使う場所が道路という公共の空間に限られているからである。自動車は個人の財産でありながら、社会の懐の中でしか利用価値がないのである。

過去の自動車技術の進歩は、もっぱら安全で魅力的な商品を適切な価格で提供するという、個人の購買意欲をそそる改良に力点が置かれてきた。これに対し、車に走りの場を提供する社会資本や環境に対する配慮が二の次になってきたことは否めない。

いま「自動車をもつ幸せ」を享受できるのは、先進国を中心に人類全体の1/4にとどまっている。目覚ましい躍進を続けているアジアの国々が、これから続々自動車時代に突入してくると、車の大衆化は新しい局面を迎えることになる。それは、地球の隅々まであふれる車と資源や環境をいかに整合させるか、車をもつ幸せと持続的発展をいかに両立させるかという新しいチャレンジである。

大衆化は何も車だけの話ではない。戦後の大学教育の歴史も大衆化の道のりであった。この40年間に4年制大学で学ぶものの割合は8%から30%に増え、今後20年間でこれが50%を越すことが期待されている。大学は、かつてエリート教育の場であった時代の規範を固守しながら大衆化の道のりを歩いてきたが、これもそろそろ限界である。大学卒が世代の大半を占める時代がくると、大学の卒業証書は何を保証することができるのだろうか？ 卒業証書とは別に、学力検定試験や資格認定試験が必要になってくるのだろうか？ 大学教育にも、大衆化に整合したパラダイム変化が求められているのである。

車の流れに身をゆだねて、ハンドルとの対話を続けるうちに車は大分走ったようである。ふと空を見上げると、着陸態勢に入った銀色のジェット機が紺碧の夏空にぽっかりと浮いていた。青い空と緑の森。飛行機でも自動車でも、人工物は美しい自然を背景にしたときもっとも輝いて見える。自然と人工物の調和。これこそが21世紀の技術の目標。……こんな思いをめぐらしているうちに、車は無事空港にたどり着いた。