

ISSN 2186 – 3989

「自動運転」時代の家族  
－クルマと家族の類似性を考える－

相原 征代

Family in “autonomous driving” era: essay on analogies between  
automobile and family

Masayo Aihara

北 陸 大 学 紀 要  
第51号(2021年9月)抜刷

# 「自動運転」時代の家族 ークルマと家族の類似性を考えるー

相原 征代\*

Family in “autonomous driving” era: essay on analogies between  
automobile and family

Masayo Aihara\*

*Received June 25, 2021*

*Accepted August 6, 2021*

## Abstract

This article shows the possible analogies between cars and family; this idea inspired from the article “Japanese Marriage and its nature as “gender inequality” - comparative analysis between Japan and France” (Aihara 2016). According to this article, Japanese marriage is an institution based on gender inequality like a couple or a family traveling by car, where the driver has absolute decision-making power over the passengers in the car. This situation may illustrate the hierarchical relationship between the Japanese husband and wife. The Author aims to analyze these analogies and to explore the most relevant points:

1. Similarities as “products” of Capitalism and industrialization in the modern era,
2. Absence of the “coach culture” in Japan,
3. Driver's power as a representation of the hierarchical relationship between Japanese husband and wife,
4. Arguments of "external diseconomies" and analogy of family function as unequal distribution of domestic tasks between women and men.

Key Words : family, automobile, external diseconomies

## はじめに—クルマと家族の類似性について

自動車と家族が似ているのではないかと筆者が考え出したのは、2016年に拙稿「男女不平等としての結婚—フランスとの比較から」（相原 2016）を発表した後である。この論文の中で、「日本の結婚は男女の不平等にこそその本質がある」として、その不平等性を「クルマの運転」に例えて論じたのであるが、この奇妙なアイデアも家族の歴史について一度でも研究したことがある者にとっては、「似ていて当然」と思われるかもしれない。なぜなら、自動車も家族も「近代」という時代が生み出したものであり、どちらも「近代資本主義産業社会」がなければ存在していなかったからである。クルマについては自明だとしても、家族が「近代社会の産物」だというのは少々不思議に思われるかもしれない。それについては後述するが、本論文は、「近代」が生み出した二つの「申し子」、クルマと家族の類似性を証明し、その類似性を根拠にクルマの未来から家族の未来を予測しようというのが目的である。家族の未来を予測するのは難しい（すでに、この数十年でも大きな変化が起きている<sup>1)</sup>）が、クルマの未来像は比較的想像しやすい。そこから家族の未来を類推することは、遠回りで現実性がないように見えて、実は本質を見抜いているかもしれないのである<sup>2)</sup>。

## クルマと家族の類似点

クルマと家族の類似点を大きく分けると次の四点が挙げられる。第一には先に挙げたが、どちらも「近代資本主義産業社会の産物」であるということ。第二に、クルマも家族も欧米ではかなりの期間をかけて発展してきた歴史があるのに対し、日本ではどちらも明治維新期に「輸入」され、急激に発展してきたということ。第三は、二点目にも関連するのであるが、どちらも「運転手（稼ぎ手）問題」があるということ。そして最後に、どちらも「近代」という時代が与えた役割の中に、克服すべき「外部不経済」の問題があったということである。この四点について詳しく検討していく。

### 1. どちらも「近代資本主義産業社会の産物」である

自動車が近代資本主義産業社会の申し子だということには疑う余地がないとして、家族に関してはどうかであろうか。実は、現在私たちが普通に「家族」と呼ぶときに思い浮かべるものは、近代という時代に発生したかなり特殊な形態であることがわかっている。そのことを示すために家族社会学の分野では、「近代家族（Modern Family）」という用語が存在する<sup>3)</sup>。ブルジョア家族にその源流を持つ近代家族は、公的領域と私的領域を分け、「家族」という私的領域に介入する公権力の盾となる役割を果たした一方で、「弱きもの」として女性を公の社会から排除するという役割も果たした。現代的家族の概念は「近代的存在」でしかありえず、近代社会が家族を必要としていた。「家族」という存在自体が近代化のある一つの表現なのである。（山田 1994：23-24）

一方、自動車のほうと言えば、それが近代の産物であることは自明な感があるが、それでも「日本では明治期までは自動車に当たる文化（馬車）が全くなかった」という事実については強調する価値があるだろう。19世紀後半、シャーロック・ホームズが活躍するロンドンで、通りの辻馬車に乗って出かける彼のイメージとともに、霧の中をひびめの音を響かせて走る馬車のイメージが思い浮かぶが、柴田（2009）によると、19世紀の中頃、西

のパリ大通りでは、椿姫がベルディ「乾杯の歌」を背に八頭立て馬車を颯爽と疾駆させていたのに対し、東の伊豆下田では、町の衆が「駕籠で行くのはお吉じゃないか」と好奇の目で見送っていたと述べ、江戸の文化・技術・富の水準は、国際的にみて極めて高かったのに、なぜ同じ時期（1857年前後）、西の欧州では「馬車」が大通りを疾駆し、東の日本では「駕籠かき」がエッサホイと「お吉」を担いで駆けたのか、と問いを投げかけている（柴田 2009：17-18）。日本には明治時代のはじめまでは馬車がなかった、というのが定説（加茂 1980：10）で、自動車の前身にあたる馬車の伝統が日本にはなく、横浜で欧米から輸入された馬車を初めて見た日本人があまりの衝撃にその道を「馬車道」と命名し、文明開化のシンボルになった（柴田 2009：20）というほど、その存在は当時の日本人にとって新しいものだったのである。駕籠、そしてその後の人力車を前提に造られた道路に、いきなりモータライゼーションが進行し、交通事故が頻発した（柴田 2009：25）という記述もあり、日本に輸入された自動車のその後の急激な増加の様子が想像できる。

前掲の拙稿では、クルマの乗員を家族に見立てた場合、運転手の他の乗員に対する権力構造（クルマの中で居心地がいいが、行き先については運転手に逆らうことは不可能で、もし逆らってハンドルを奪おうとすれば乗員全員の命を奪う危険性すらある）が似ているのではないかと指摘した。そしてその権力構造は、かつて「大黒柱」と呼ばれた父と、かつて「良妻賢母」と呼ばれた母からなる家族の権力構造に匹敵するのではないかと考察した。しかし、車と家族はこの「権力構造」以上に類似点があることが判明した。以下、これらの点について考察する。

## 2. 馬車が発達した欧米、馬車が発達しなかった日本

先に述べたが、荒川（1991）によると、日本は、「馬車の走らなかった国」であり、江戸時代の終わりに、汽車と同じくヨーロッパから移植されたものであるらしい（荒川 1991：128）。それについて、国立国会図書館レファレンスは、

- ①日本に伝ってきた馬文化は、朝鮮半島経由で伝わった騎馬民族匈奴（出典では騎馬民族郷土）の文化で、ヨーロッパの戦車中心の文化とは違い、騎馬を中心に勢力圏を拡大した文化であったこと。
- ②日本には野生馬を含めて馬の数が少なく、非常に貴重な動物であった。それゆえに「神馬」というように権力者の象徴となり、これに荷を牽かすという発想は生まれなかった。
- ③日本は多湿の海洋性気候のため、年間を通じて雨が多く河川も多い。また火山列島のため山地が多く、江戸時代に街道が整備されたとは言え、馬車を自由に走らせるスペースは少なかった、という気候と地形の問題。
- ④時代が変わっても高価な動物であることに変わりはなく、平民の乗馬は明治まで許されなかった。

という4つの理由にまとめている。いくつか文献を当たってみたが、他でもほぼ同じ理由が挙げられている。

欧米で馬車文化が長かったことと、日本に馬車文化がなかったことが、どのように家族に類似しているのか。それについては落合（1994）によると、日本では、働き手がいなかった戦時中も含め、戦後しばらくの間は、世界的にみても女性が働く割合の高い国だったそうである。世界でも有数な「女性の社会進出の遅れている国」にあげられる日本がなぜ、昔は諸外国よりも女性の働く割合が高かったのか。それは、産業構造の転換が起こったか

らだと落合は述べる。昭和ヒトケタに生まれた女性の多くは、農家や自営業の「嫁」になったので、必然的に家族の一員として働かざるを得なかった。ところがその後、女性の多くは「サラリーマンの嫁」になったために、「女性の主婦化」が進み、女性の労働力率が下がったのだという（落合 1994：22）。特に、産業革命が早くに始まったヨーロッパでは、資本主義産業社会が浸透していくと、大量生産のための工場の労働力として大都市は人口を集め、それと同時にいわゆる核家族化（少産少死）が進み、「働く父と家の母」という家族が増え始めた。従って 20 世紀初頭にはすでに女性の労働力率が最小になり、その後ふたたび女性の社会進出が進むにつれて女性の労働力の割合が増えていったのである。他方、「日本は典型的な後進国パターンだった（落合 1994：28）」ため、ヨーロッパで主婦化が進んだ 20 世紀初頭も女性は貴重な労働力として利用されていた。ところが戦後、高度経済成長期に男性が「企業戦士」化すると同時に、女性はあっという間に「主婦化」してしまった。その間、少しずつ女性の社会進出が進んでいったヨーロッパと比べ、少し遅れてやっと女性の社会進出が始まっている、というのが日本の状況なのであり、欧米では「戦後、女性は社会進出した」と言えるかもしれないが、日本では「戦後、女性は家庭に入った」のであり、「戦後、女性は主婦化した」のである（落合 1994：19）。

この違いが日本の女性の社会進出の遅れに影響しているのではないかと推測する。すなわち、馬車文化から自動車に移行した欧米とは違い、突如輸入された「馬車」は非常なインパクトを与え、「馬車道」という地名さえつくりだされた。家族も、戦後の急激な高度経済成長期を迎え、それは女性が専業主婦化すればするほど、家族を養う男性の給料が増える<sup>4</sup>というインパクトを「結果として」与えてしまった。それは「専業主婦化」が終わっていた欧米より日本が後進国だった、というただそれだけの理由であったのだが、そのインパクトの影響はおそらく今でも、日本のジェンダーギャップ指数が 120 位（世界経済フォーラム；内閣府 2021）という現状を支えているのではないだろうか。

馬車文化が日本になかったとの影響としてさらに想像できることは、馬を調教する技術がなかった、ということである。当然、「馬に乗る技術（騎馬）」は日本にもあったが、「馬に車をひかせる」技術はなかったに違いない。16-17 世紀以降、ヨーロッパでの馬車の活用が本格化することとなったが、当初は貴族だけの乗り物だった馬車が、その普及につれて自家用馬車コーチ、すなわち「マイカーの馬車版」と呼べるものもあらわれ、次第に家族のステイタス・シンボルになっていったそうである（堺 2013：14-15）。

他方、馬車の走らなかった日本では、古代で車といえば牛車のことだったそう。その牛車も広くは普及せず、江戸時代になってもごく一部の地域で使われていただけであった。貴族の衰退とともに牛車も衰退し、乗り物は騎馬と輿、そして駕籠へと変わっていた（荒川 1991：132）。牛車以上に普及したのは、人間の引く大八車だったそうで、その大八車も牛車が発展したものではなく、江戸時代の終わりに、汽車と同じくヨーロッパから移植されたものだったらしい（同書：128）。

牛車や騎馬が一般に広がったのに、なぜ馬を車につなごうとしなかったのか。その理由は荒川（1991）によると、①日本の地形が馬車に不適切②古代の日本の馬が小さく車の牽引に適していなかった、と言っている。これらは、さきほど挙げた理由とあまり変わらないが、最も重要な理由として、③日本の国家形成期に馬車の文化に接しえなかった点に加え、④労働力として使える過剰な人口が常にあったため、日本の社会が馬車を必要としなかったことを挙げている。つまり、「人間という優秀な動力源」に事欠かなかったため、「飼育や訓練に手間のかかる動物の利用に熱心にならなかった」のである（荒川 1991：138-139）。

この違いを考えると、欧米の馬車・自動車の歴史から類推できることは、馬にしる他の動力源（モーター・エンジンなど）にしる、乗員のコントロール外にある動力源を操る技

術が発達したのではないかということである。ヨーロッパで発明された自動車も初期のころは、エンジンが故障することが多く、その場合はいつでも馬につなげるような構造になっていたそうである。このように、クルマを「適正」に制御する精神が根付いていた欧米に対し、日本の「人間という優秀な動力源」を利用した駕籠や大八車では、そのような文化が発達しなかったのではないだろうか。この問題について次で詳しく考察する。

### 3. 家族・クルマの「運転手」問題—日本の男性の家事・育児参加の低さとの類似性

自動車のみならず、近代の産業社会における技術史には常に、「個人化」というコンセプトが貫かれているそうである。あらかじめ決められた時間や路線にかかわらず、自由な移動を実現でき、さらに他人からも自由になることができるという夢（堺 2013 : 72）。確かに、クルマにしる馬車にしる、それが自家用（マイカー）であれば、煩わしい他人から自由になりたいという欲望を叶えることができる。さらに、クルマはただ単に便利な乗り物だったからだけではなく、階級序列のシンボルであったからこそ、これほど重大な進化と普及を遂げていたのである（同書 : 72）。産業革命後に貴族が没落し、市民階級（資本家）が台頭してくると、今度はあたらしい特権階級が自分の階級を示したいという欲望をもつようになり、同じく産業革命の申し子であるクルマはその誇示欲求にうってつけだったというわけである。そのようなクルマの本質を「マイカー」現象にみて、それを現代エゴイズム体制だと呼ぶ人もいる。「マイカー弁護論は一種自己犠牲のトーンさえ帯びて子供、つまり家族エゴイズムに託して並べ立てられる。マイカーこそ現代エゴイズム体制の核心、家族エゴイズムの象徴である。」（河原 1980 : 107）。「子どもの送り迎えに必要」など、聞けば必ずクルマの必要性について理由を挙げる人々。そうして常に「マイカー」だけではどうしても必要なものであり、時にそれは「子どものために自分は運転しなければならない」という自己犠牲意識すら読み取れるということらしい。

またクルマは「自我を拡張」し、他の何よりも利己主義的傾向を拡張する、とも言われる（杉田 1991 : 11-13）<sup>5</sup>。近代の産業社会における技術史には常に「個人化」というコンセプトがあるという考えは、平等意識が強い日本では受け入れづらいかもしれない<sup>6</sup>が、自動車は「自我を拡張」し、他の何よりも利己主義的傾向を拡張する、という考え方は一般的に、「クルマを運転すると性格が変わる」という表現によって身近に感じるかもしれない。クルマが象徴する現代エゴイズム体制（河原 1980 : 106）かどうかは別としても、クルマが持つ「中の親密性と外との断絶（杉田 1991 : 25）」という特性は、クルマの本質の一部であると言える。「動く個室／移動する茶の間」とも呼ばれる「内と外の断絶」というクルマのこの特性は、公的領域と私的領域を分け、「家族という私的領域に介入する公権力」の盾となる役割を果たした一方で、「弱きもの」として女性を公の社会から排除するという役割も果たした「近代家族」そのものではないだろうか<sup>7</sup>。「階級序列のシンボル」や「自我の拡張」の側面についても、まさに家族にも当てはまることである。夫がどの会社に行っているか、子どもをどの学校に行かせるかによって「家族のステイタス」が決まり、その「夫・子どものステイタス」を自分の評価のように感じている妻は、現代においてもいまだに存在するのではないだろうか。

しかし、拙著（相原 2016）で指摘したように、クルマと家族の類似性の問題は「運転手」問題によりその重要性があると考ええる。自動車の歴史における大きな変化の一つは、大量生産により販売価格が低下し、だれもが「マイカー」を持てるようになったことである。それは、自分たちで行き場所を決めれば、まるでリビングにいるように家族の親密さを外と隔離したまま好きなところへ移動できるのである。この「動くリビング」と同じような「家族のステイタス」「自我の拡張」と呼べるものに「(持ち)家」があるが、価格におい

てクルマの手軽さには比べ物にならない。クルマの乗員は通常、家族のメンバーであることが多いが、万が一、自動車が家族の大きさに合わなくなったり、用途に不適切になった場合は、買い替えることも可能である。しかし、この「動くリビング」で移動するには、必ず「運転手」が必要である。助手席や後部座席のメンバーは運転に煩わされることなく快適に移動できるが、行き先に関して究極的には運転手に逆らうことはできない。行き先についての意見の不一致があった場合、運転を代わってもらうことも可能だが、それにはまず運転手本人が同意しなければならず、もし本人が拒否した場合に乗員による運転の奪い合いになれば事故にもつながり、乗員全員の命を脅かしかねない状況になる。だが、運転手に逆らうことなく楽しくドライブすれば、談笑し、歌を歌い、運転手自身も助手席の人に食べ物や飲み物を取ってもらいながら、「動くリビング」は幸せに移動できるのである。このクルマの乗員内部の権力関係はまさに、「大黒柱」と呼ばれた父と「良妻賢母」と呼ばれた母からなる家族の権力構造ではないだろうか。(ちなみに、運転席の横の席を「助手席」と呼ぶのも、「主人と妻」という権力関係に酷似している。)

さらに、家族をクルマの歴史と比較すると、次のような類推ができる。先述したように、馬車の歴史がある欧米では、馬の調教のように「乗り込んだ人々のコントロール外にあるものを制御する」という精神性が発達したのではないだろうか。つまり、「家族」という共同体は時に、思わぬ方向に動かされてしまうときもあるだろう。そんな時にも、「皆で協力して何とか操縦する」テクニックが根付いていたはずである。他方、日本は「人間という優秀な動力源」を利用した駕籠や大八車が発達したせいで、「外にあるものを制御する」という歴史的積み重ねが少なかったのではないだろうか。もちろん、駕籠や大八車は対人関係（行き先を告げて連れて行ってもらう）で動くので、機械や馬相手の欧米よりもかえってコミュニケーション技術が発達したのでは、と考えることもできる。しかし、基本的に駕籠や大八車は運転手に対して乗客が圧倒的に優位にある（代金を払う）ので、対人関係とはいえ、権力関係の上位にある客が運転手に「命令する」だけである。ここでも日本への技術伝来からマイカー時代までの期間が短かったクルマの場合と同じように、「コントロール不能を制御する必要のある馬車・クルマ」と「命令するだけの駕籠・大八車」の違いが、家族のあり方の違い（家族の成員の平等性が迫及された欧米と家族内に権力関係が温存された日本）に類似しているのではないだろうか。

運転手とその他の乗員の権力関係が温存されたことについてもう一つ類推できるのは、日本の男性の家事・育児参加の低さはここからきているのではないか、ということである<sup>8</sup>。「外にあるものを制御」しながら移動するという精神性がある欧米では、相対的に「運転手」の地位が低くなる。他方、そのような文化がなかった日本では、運転手とその他の乗員との権力関係が絶対的になり、「運転手」はその「特権」から、クルマの内部（家族のメンバー＝動くリビング）を快適に保つ責任を免除される。時に子どもは駄々をこね、クルマに乗り続けることに飽きて、「お腹すいた」「まだ着かないの？」と不愉快になるまで問い続ける。食べ物をこぼすこともあるし、汚れた車内をきれいにしなければならない。これらのことはすべて、「助手席」の乗員（妻）の役割なのである。「大黒柱」と呼ばれる「一家の稼ぎ手（運転手）」は、クルマに乗り続ける（家族の主収入を担う）かぎり、家のことはすべて「助手（妻）」の役割であると思い続けているのではないだろうか。

ただし、運転手とその他の乗員の権力関係から家族の役割分担を類推することについては、車の運転手という必要不可欠な「役割」のほうがその権力性よりも重要である、と考えることもできる。つまり、クルマが「階級序列のシンボル」であった時代ならともかく、誰もがマイカー（場合によっては家族に2台以上）を持てる時代であれば、「誰かが運転をしなければいけない」から運転をしている（役割を分担している）だけで、そこには既に権力構造は存在しない（あるいは重要ではない）と考えられるかもしれない。家族も同様

で、真に「家父長」が絶対であった時代を除けば、フェミニズムの歴史が示しているのは「男女平等」への道のりであり、伝統的な意識が変化しつつある現代社会においては、「一家の大黒柱」の権力性よりもその「役割分担（収入の大小、家事・育児の分担割合）」こそが重要なかもしれない。しかしこの点において筆者は、日常の「役割分担」そのものにこそ権力構造は隠れている、という立場をとる<sup>9</sup>。例えば、日常の食事の準備は女性が分担することが多いのに、週末のいわゆる「宅飲み」の特別な料理は男性が準備することが多いのはなぜか。日常の子どものお迎えや買い物には女性が車を運転することが多いのに、週末の家族のドライブやお盆・年末の帰省には男性が運転するのはなぜか。これらの傾向には、単に「役割分担」以上の意味（権力）が含まれていると考えるからである。当然、これらの傾向（特別な料理や非日常のドライブを男性が担当することが多い）も時代とともに変化し、やがてその権力関係すら無意味になることもあり得るが、現時点においてはまだその傾向を示す十分なデータは示されていない。このような立場から、この論文では家族・クルマの運転手問題をその「権力関係」から指摘をしておきたい。

#### 4. 「外部不経済の内部化」の課題（排気ガスの公害、道路整備のコスト）

本論文で考察対象としている「クルマと家族の類似点」の中で、この「クルマの外部不経済」が重要な問題提起であるかもしれない<sup>10</sup>。宇沢（1974）によると、ある経済活動が、第三者あるいは社会全体に対して、直接的あるいは間接的に影響を及ぼし、さまざまな形で被害を与えるとき、「外部不経済（external dis-economies）」が発生しているといい、この外部不経済を何らかの形で計算したものを「社会的費用」と呼ぶということである（宇沢 1974：70-80）。典型的なものは、公害の問題（自動車であれば排気ガスや道路整備のコスト）であり、生産者側がコストを支払ってでも「環境基準」を守るのが今では当然であるが、その考えはこの「外部不経済」の発生が前提となって初めて、「環境はすべての人の財産であり権利なので、一部の人間によって損なわれることがあってはならない」という考え方が可能になる。「資本主義的な経済社会の歴史的発展プロセスで、産業公害の問題をはじめとして、さまざまなかたちでの社会的費用の発生は不可避なものであっただけでなく、このような社会的費用を第三者、とくに労働者あるいは低所得者階層に転嫁することによって、はじめて資本主義的な経済制度のもとでの経済発展は可能であったということすらできるからである。」（宇沢 1974：101）近代資本主義産業社会が発展し続けるために必要であったにもかかわらず、ずっと「影（シャドウ）」にされ続けたものがこの「外部不経済」であると言えよう。

では、この「外部不経済」と「社会的費用」の概念を、家族に適用したらどのように説明できるだろうか。クルマにおいては、「外部不経済の内部化（社会的費用を第三者に転嫁するのではなく、当事者、この場合は自動車を生産する企業とその自動車の使用者／所有者に負担させること）」が問題であった。家族にとっては、外部不経済（子育て・介護）の内部化（妻への一元的責任転嫁）こそが、近代資本主義産業社会での重要な役目であったと言えるのではないだろうか。

先に、日本では相対的に運転手（一家の稼ぎ手）の地位が他の乗員よりも高く、クルマを運転する限りは、クルマ内部を快適に保つ義務を免除されていると考える傾向があるのでは、と指摘した。これは自動車がなかった時代には、妻だけではなく、共同体や親族（祖父母・兄弟姉妹・いとこなど）が負担していたはずのことである。近代家族がまだ「理想」だったころ、つまり、農業や自営業にたずさわる人々の割合が高く、専業主婦が多くの世帯で不可能だった時代、農業が日本社会の主な産業であった時代には、子育ても介護も「共同体」で面倒を見ていたであろう（介護に関しては、今ほど高齢者がいなかったというこ

ともあるが)。それを「内部化」し、その「社会的費用」をすべて一元的に担わされたのが「専業主婦」なのではないだろうか。イリイチ（1998）は、近代資本主義産業社会に必要な不可欠であった、労働者を市場（労働）へと送り出すためのすべてのケア・家事労働を労働市場から排除し、無報酬労働として女性に割り当てたことを「シャドウ・ワーク」と呼んだ。この「性別役割分業」は時に、「良妻賢母」を理想に掲げることによって、あたかも女性自身がその「影（シャドウ）」を望むように仕向けられることもあったのである。この近代家族の「外部不経済の内部化」こそが、近代資本主義産業社会が発展し続けるための必須条件だったのであり、「助手席」に座って運転手の補助をし、「動くリビングを快適に保つこと」が女性の最高の美德とされ続けてきたと考えることはできないだろうか。クルマにとっても家族にとっても、まさに「シャドウ（車道）・ワーク」が問題の核心だった、ということである。

日本社会は現在、時代の転換期を迎え、「ケア・家事労働」の内部化を一元的に担わされ続けてきた女性が社会進出するとともに「運転手も助手席も」任される時代になり、「世界一働く日本女性」と言われる一方で、「運転手特権」を忘れられない男性は、相変わらず「車内を快適に保つ」ことから免除されていると勘違いし続けているのが、ジェンダーギャップ指数 120 位の日本の現状なのではないか。このように、クルマの「外部不経済の内部化」という考え方を援用すると、現代社会の家族の限界を説明できるのである。

## おわりにークルマの未来、家族の未来

以上の考察によって、クルマと家族の類似性が明らかになった。ならば、クルマの未来を考えれば、家族の未来の参考になるのではないか。その前に、「一家の大黒柱＝男性」についてもう少し考察を加えておく。

現在、男性の家事・育児への参加意識の高まりに伴い、少なくともクルマ社会が外部不経済を無視し続けて資本主義的経済発展を遂げていた当時に比べれば、男性の「一家の大黒柱」としての地位と意識は弱まっているということができる。（NHK2018；NHK2019a；NHK2019b）。しかし、筆者が大学生カップルにした調査（相原 2014）や、他の調査などによると、「一家の大黒柱＝男性」の意識は以前とあまり変わっていないという側面を認めることができる。例をあげると、70 年代以降に生まれた人の 80% 近くが「結婚はしなくてもよい」と考えている一方で（NHK2019a：7-8）、「結婚をするつもりである」と答える人が依然として 8 割超存在することが挙げられる（国立社会保障・人口問題研究所 2015）。社会一般での意識の変化に比べ、自分の「希望の人生」という観点ではそれほど意識が変わっていないのである。また、「全体としては男女の平等や、個人の自由、多様性を認める方向へ徐々に意識が変化して」おり、年代にかかわらず 8 割前後の人が「夫が家事をするのは当然」と考えている一方で、実際の男性の家事時間は平日、土曜、日曜とも女性に比べて 3 時間以上少なく「手伝い」程度にとどまっており、「意識は大きく変わっても、実態としてはあまり変わっていない」こともある（NHK2019a）。

逆に、実際の意識は変わってはいなくても、社会の状況が許さないという場合もある。「生活費の確保は主に夫が行うのが理想」「生活費を稼ぐのは夫の役割」という質問に男女を問わず肯定する意見が多い。「（結婚したら）一家の大黒柱は自分（夫）である」という質問には、男性の 75%、女性の約 80% が肯定している（内閣府男女共同参画局 2012）。女性が結婚相手に「経済力」を重視する傾向は未だに強く、働く女性の 3 人に 1 人は「本当は専業主婦になりたい」と思っているという統計もある（ソニー生命 2019）。一方で、共働き世帯は増え続けており、1997（平成 9）年に専業主婦世帯数を上回った後その差は拡大し

続け、現在の生産年齢人口（15～64 歳）の就業率は女性 70.9%、男性 84.2%に上っているのである（内閣府男女共同参画局 2020）。本当は専業主婦になりたいのに働かざるを得ない女性が 3 人に 1 人である事実をどう判断するかにもよるが、少なくとも「一家の大黒柱＝男性」という意識が失われたわけではないことはわかる。したがって、クルマと家族の類似性に基づいて、クルマの未来から家族の未来を類推することは有効であると考えられる<sup>11</sup>。

一般的にクルマの未来といえば「自動運転と電化（EV・電気自動車）」であると言われている。この未来はおそらく、この論文で挙げたようなクルマの本質（であるがゆえに魅力的で、デメリットも大きい）にまつわる問題を解決する方法なのではないだろうか。EV（電気自動車）により「外部不経済」は減少し、自動運転によって運転手が不要になり、人為的なミスによる事故をゼロにすることで、「エゴイズムの象徴」だった自動車から、「内にも外にも優しいクルマ」への転換を図ることができる。事故や大気汚染などの「外部不経済の内部化」の時代を乗り越えて、今度は「外部不経済のゼロ化」を目指しているのである。このクルマの未来からの類推で、家族の未来はどのように予測できるであろうか。

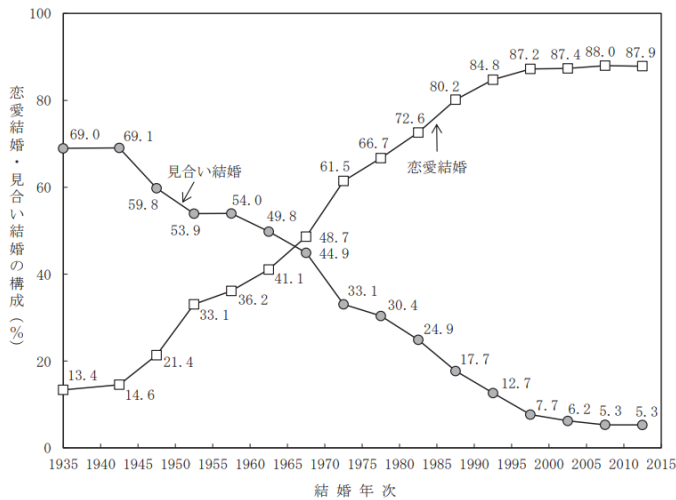
まず、自動運転で決定的になるのは、「クルマの乗員である家族が平等になる」ということである。今まで「運転手」だということによって育児・介護などのケア全般や家事労働から免除されていた男性は、もうその「特権的な地位」を失うだろう。自動運転であれば、だれでも運転可能であるし、「運転で疲れる」という言い訳で他の乗員の面倒を見られない、というのも通用しない。今まで「助手席」で運転をねぎらってくれた「妻」も、もうその必要がなくなり、飲み物や食べ物をとるにも、すべて自分の手でしなければならないだろう。

クルマの歴史において当初、使用者（所有者）の努力によってその外部不経済を減少させる側面があった（交通違反の規制強化による事故減少、排気ガス規制強化によるマフラーの改良など）。それを「家族の外部不経済」に当てはめると、どう考えることができるであろうか。いままでは一元的に助手席の妻に「内部化」されていた家族の外部不経済を、同様のサービス（家事・育児・介護のアウトソーシング化）を利用することによりその軽減をはかることであろう。排気ガスを環境基準内でクリーンにして排出できるような技術進化や規制強化を「使用者側が採用する」ことによって、外部不経済を減少させるのに近い。そして現在は、ただ単に技術進化や規制強化を使用者（所有者）側が採用するだけでなく、自動車そのものを「企業努力（技術革新）」によって作り変え、ゼロにする方向に向かっていると言えるのではないか。排気ガスそのものをまったく排出しない（その電気を生み出すのに CO2 を排出するという問題はあがある）EV が自動車の主流になり、自動運転によって人為的な事故ゼロを目指す。それが自動車の技術革新の結果であり、目指すべき未来となっている。

それでは家族において、つまり「家族の技術革新」によって助手席の妻に一元的に内部化されてきた「家族の外部不経済」をゼロにすることは可能であろうか。まず思いつくのは、ケアそのものをなくす、例えば「子どもを産まない」という「ゼロ化」である。「少子高齢化」という社会現象は「家族の外部不経済の妻への一元的内部化」への抵抗と考えることも可能であるが、子どもを持ちたいと望む人たちにとっては最良の選択とは言えない。クルマの未来から学べる「ゼロ化」の選択は何であろうか。それは、「企業努力」によってクルマそのものを作りかえることによって外部不経済をゼロにする方法である。家族という「運命共同体企業」のマネージメント努力（一人の人間が多くのお金を家庭に入れなくても、そこそこの生活ができるような働き方を男女双方がする）によって、運転手と助手席という「権力関係」を解消するように家族を「作り変え」、「公平に負担する」という「技術革新」によって「ゼロ化」を目指す。これこそが、クルマとの比較で見えてくる家族の未来ではないだろうか。

## 註

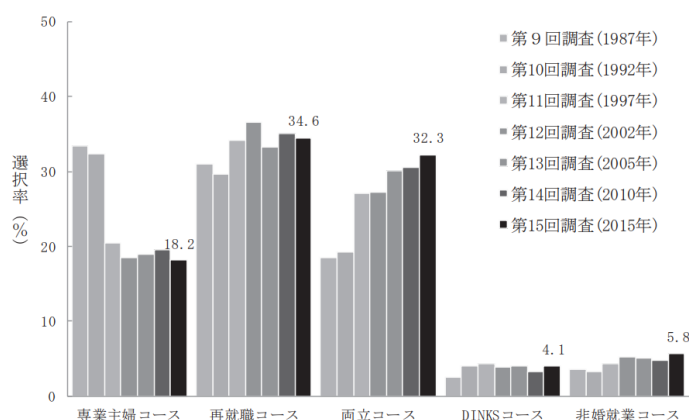
<sup>1</sup> この数十年の家族のありかたに大きな変化が起きている原因として、女性の社会進出が挙げられる。一般的に女性のライフコースが大きく変わり始めたのは、1960年代後半から70年代にかけてだといわれている。そのことを示すデータは数多くあるが、ここでは、お見合い結婚から恋愛結婚への比重の劇的な変わり方（1960年後半には約半数のカップルが見合い結婚だったのに対し、1995年以降は一桁台が続いている）ことと、専業主婦を希望する女性がまだ20%近くいるとはいえ、実際には20%以上の人が「結婚せずに働き続ける」だろうと予測し、たった7.5%の女性のみが「実際にも専業主婦になるだろう」と予定しているというデータを示しておく。



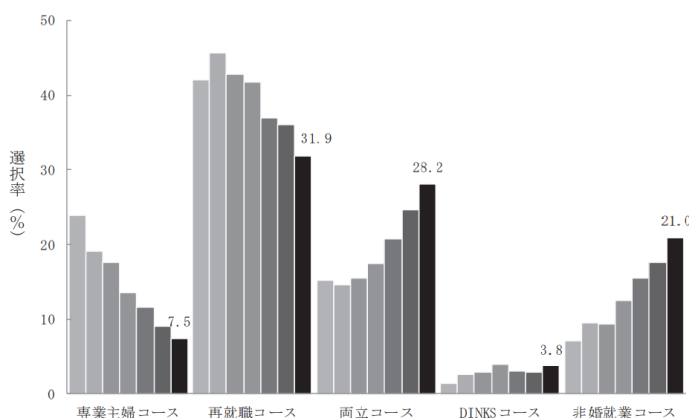
図表 1：結婚年次別に見た、恋愛結婚・見合い結婚構成の推移

出典：国立社会保障・人口問題研究所（2015）『現代日本の結婚と出産：第15回出生動向基本調査（独身者調査ならびに夫婦調査）報告書』38頁。

## 【 女性の理想ライフコース 】



## 【 女性の予定ライフコース 】



図表 2：女性の理想・予定のライフコースの変遷

出典：国立社会保障・人口問題研究所（2015）『現代日本の結婚と出産：第15回出生動向基本調査（独身者調査ならびに夫婦調査）報告書』29頁。

<sup>2</sup> ここまで筆者は、「クルマ」と「自動車」という二つの用語を使用してきた。引用文献でもこのような使い方をしているものは多くあったが、その意味を厳密に定義して使い分けをしているものは見当たらなかった。（この分野の専門家ではない筆者の知識がないからかもしれないが。）厳密に言えば、クルマ（車）と自動車には法的な違いがある（車と言えば自転車も含むが、自動車はエンジンやモーターなどの原動機がついているものを指す）ようだが、本論文での使い分けはそのような法的な意味ではなく、「自動車」は、人類の発明の結果の機械としての乗り物を指し、「クルマ」といえば、その機械（自動車）にまつわる社会的通念・歴史的背景・シンボリックな要素も含む総合的な概念として「クルマ」という用語を使うこととする。

<sup>3</sup> 家族社会学の功績により、現在ではこの（近代）家族の考え方は自明とされている。参考文献は多くあるが、代表的なものとしては、山田（1994）、落合（1994）を参照のこと。

<sup>4</sup> この時期の男性労働者の給与の増加についてはさまざまなデータがあるが、例えば、1968（昭和43）年から1972（昭和47）にかけての時期は、統計上、5年働けば給与が今の倍以上になる、という時代を迎えていることがわかる（国税庁ホームページ「民間給与

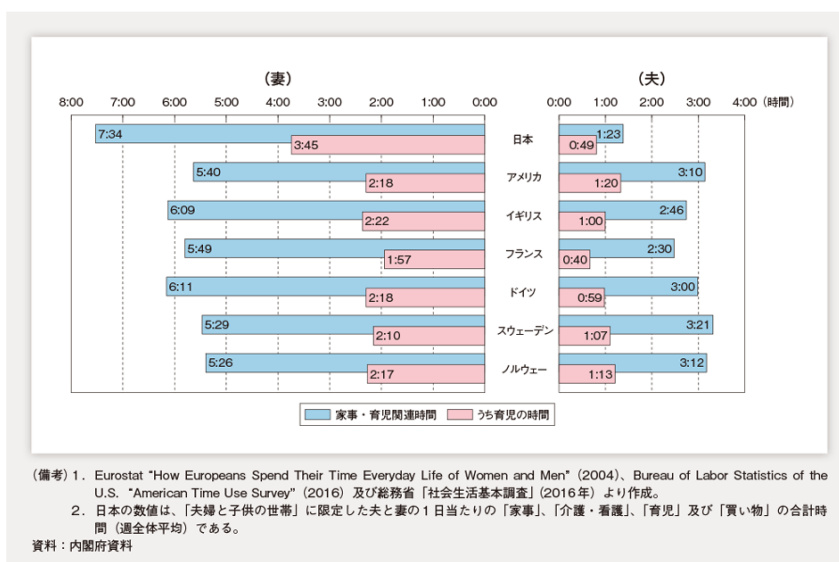
実態統計調査結果」より引用)。働けば誰でも給与が数年で倍になるという、昨今のデフレ社会では夢のような状況であるが、その状況を「衝撃（インパクト）」と呼んでいる。

<sup>5</sup> クルマが自我の拡張あるいは象徴、利己主義的傾向を拡張する、という考えについては、河原（1980）や杉田（1991）を参照のこと。「自動車が近代人の魂を奪うような魅力を持っていたことも事実である。それは単なる実利性、実用性だけでなく、人間の魂と精神を魅了するなにかをもっていた。いいかえれば自動車は、産業史、技術史上の出来事であるばかりか、精神史、文明史上の出来事でもあったのである。自動車出現の当初、その文明史的意義は自我の拡大にあるとされた。自動車はそのスピードと耐久性をもって、それ以前の馬や馬車とは比較にならないほどの時間、空間の征服を可能にし、それが近代人の自我を飛躍的に拡大させたという訳である。[...] 自動車がなんらかの形で人間の内部生活にまで食い込んでくる自我の象徴であることは同じである。」（河原 1980：102-103）「クルマは居間の延長であり、動く茶の間であり、マイホームの分身である。その限られた空間の中に家族エゴイズムを守ろうとする欲求にこたえる限り、人はクルマを捨てることはできない。同時にそれは自一他の利益を断絶させるクルマ自体の本質によって差別欲求をも満足させる。[...] 今日のクルマ社会はそのままエゴイズム体制であり、とりわけマイカーは強盛をきわめる家族エゴイズムの象徴である。」（河原 1980：108-109）などの表現もある。

<sup>6</sup> 例えば、堺（2013）によると、ヨーロッパから馬車・自動車・鉄道がほぼ同時に移植されたにもかかわらず、日本では鉄道が大きく発展したのは、高密度国だったことに加え、平等主義的な意識に対する嫌悪感が希薄で、「乗り合い」ということにそれほど不快感がなかったからではないか、と述べられている（堺 2013：156-157）。

<sup>7</sup> この「私的領域・公的領域」と家族の役割の変遷については、ギデンス（1993）、ハーバーマス（1973:2001）、ベック（1998）などを参考のこと。

<sup>8</sup> 子どもを持つ夫の家事・育児にかかわる時間の国際比較については、以下を参照されたい。ジェンダーギャップ指数もさることながら、男性の家事・育児時間が国際的にも非常に短いことが証明されている。



図表 4：6歳未満の子供を持つ夫の家事・育児関連時間（1日当たり・国際比較）

出典：内閣府ホームページより引用

インターネットサイト（最終閲覧日 2021年10月2日）

[https://www8.cao.go.jp/shoushi/shoushika/whitepaper/measures/w-2019/r01webhonpen/html/b1\\_s1-1-5.html](https://www8.cao.go.jp/shoushi/shoushika/whitepaper/measures/w-2019/r01webhonpen/html/b1_s1-1-5.html)

<sup>9</sup> この立場については、「日常生活の社会学者」と呼ばれるジャン=クロード・コフマン（2006a、2006b）などを参考にしている。

<sup>10</sup> 自動車に関する「外部不経済」や「社会的費用」の考え方は、文献での取り上げ方から見ると、公害に関する関心が高まる 1960 年代に盛んだったのではと推測する。柴田（2007）によると、1959 年ころを「マイカー元年」とする自動車時代（日本におけるモータリゼーション）が本格的に始まる（柴田 2007：21）と述べられ、また、自動車の急激な増加とともに、交通事故が激増する（交通事故による死亡が 1958 年には 8 千人だったのが、70 年には 1 万 7 千人を超えた）（柴田 2007：25）ことから、これらの考え方が議論される機会が多かったのではないだろうか。

<sup>11</sup> また、「大黒柱＝男性」は意識よりもむしろ「明治時代のイエ制度の家父長権」の名残であるから、家父長権についての考察も必要ではないか、という批判もあるかもしれない。この視点からの考察については、本論文の紙幅の都合から、今後の研究課題としたい。

#### 参考文献（自動車関連）

- 荒川 紘（1991）『車の誕生』海鳴社。  
加茂 儀一（1980）『騎行・車行の歴史』法政大学出版会。  
河原 宏（1980）「イデオロギーとしてのエゴイズム」浅沼和典・河原宏・柴田敏夫編『ファシズムの現在』第三章、101-111 頁、新評論。  
堺 憲一（2013）『だんぜんおもしろいクルマの歴史』NTT 出版。  
柴田 徳衛（2009）「自動車の過去・現在・将来」『東京経学会誌』No.263、2009 年 10 月。  
杉田 聡（1991）『人にとって車とは何か』大月書店。  
宇沢 弘文（1974）『自動車の社会的費用』岩波書店（岩波新書）。  
「どうして馬車は牛車に比べ、あまり日本では発達しなかったのか」  
国立国会図書館ホームページ、レファレンス共同データベースより引用  
（最終閲覧日 2021 年 8 月 30 日）  
[https://crd.ndl.go.jp/reference/detail?page=ref\\_view&id=1000028343](https://crd.ndl.go.jp/reference/detail?page=ref_view&id=1000028343)

#### 参考文献（その他）

- 相原 征代（2014）『佐賀大学生カップルインタビュー トランスクリプト集』報告書。  
——（2016）「男女不平等としての結婚—フランスとの比較から」『愛・性・家族の哲学 3 一家族』ナカニシヤ書店。  
イリイチ、イヴァン（1998）『シャドウ・ワーカー生活のあり方を問う』岩波現代新書。  
上野 千鶴子（1990）『家父長制と資本制—マルクス主義フェミニズムの地平』岩波書店。  
——（1994）『近代家族の成立と終焉』岩波書店。  
落合 恵美子（1994）『21 世紀家族へ—家族の戦後体制の見かた・超えかた』有斐閣（ゆうひかく選書）。  
加藤 秀一（2004）『〈恋愛結婚〉は何をもたらしただけ—性道徳と優勢思想の百年間』筑摩書房（ちくま選書）。  
ギデンス、アンソニー（1993）『近代とはいかなる時代か？—モダニティの帰結—』松尾精文・小幡正敏訳、而立書房。

- (1995)『親密性の変容—近代社会におけるセクシュアリティ、愛情、エロティズム—』松尾精文・松川昭子訳、而立書房。
- コフマン、ジャン=クロード (2006a)『シングル—自立する女たちと王子様幻想』藤本佳子・阪口勝弘・神田修悦訳、昭和堂。※原著は 1999 年
- (2006b)『料理をすることはどういうことか—愛と危機』保坂幸博・デルモン、マリーフランス訳、新評論。※原著は 2005 年。
- ハーバーマス、ユルゲン (1973:2001)『公共性の構造転換』細谷貞雄・山田正行訳、未来社。
- ベック、ウルリヒ (1998)『危険社会—新しい近代への道』東廉・伊藤美登里訳、法政大学出版局。
- 目黒 依子 (1987)『個人化する家族』勁草書房。
- 山田 昌弘 (1994)『近代家族のゆくえ—家族と愛情のパラドックス』新曜社。
- (2005)『迷走する家族—戦後家族モデルの形成と解体』有斐閣。
- 内閣府男女共同参画局 (2012)『「男性にとっての男女共同参画」に関する意識調査報告書』(最終閲覧日 2021 年 9 月 2 日)  
[https://www.gender.go.jp/research/kenkyu/dansei\\_ishiki/](https://www.gender.go.jp/research/kenkyu/dansei_ishiki/)
- (2020)『男女共同参画白書 令和 2 年版』(最終閲覧日 2021 年 9 月 2 日)  
[https://www.gender.go.jp/about\\_danjo/whitepaper/r02/zentai/index.html](https://www.gender.go.jp/about_danjo/whitepaper/r02/zentai/index.html)
- (2021)『共同参画』2021 年 5 月号。
- NHK (2018)「日本人の意識」調査結果の概要  
[https://www.nhk.or.jp/bunken/research/yoron/pdf/20190107\\_1.pdf](https://www.nhk.or.jp/bunken/research/yoron/pdf/20190107_1.pdf)
- (2019a)「日本人はどう変わったか(1)」  
[https://www.nhk.or.jp/bunken/research/yoron/pdf/20190501\\_7.pdf](https://www.nhk.or.jp/bunken/research/yoron/pdf/20190501_7.pdf)
- (2019b)「日本人はどう変わったか(2)」  
[https://www.nhk.or.jp/bunken/research/yoron/pdf/20190601\\_6.pdf](https://www.nhk.or.jp/bunken/research/yoron/pdf/20190601_6.pdf)
- 国税庁ホームページ「民間給与実態統計調査結果 (長期時系列)」  
 (最終閲覧日 2021 年 9 月 2 日)  
[https://www.nta.go.jp/publication/statistics/kokuzeicho/jikeiretsu/01\\_02.htm](https://www.nta.go.jp/publication/statistics/kokuzeicho/jikeiretsu/01_02.htm)
- 国立社会保障・人口問題研究所 (2015)『現代日本の結婚と出産：第 15 回出生動向基本調査 (独身者調査ならびに夫婦調査) 報告書』。(最終閲覧日 2021 年 6 月 25 日)  
[http://www.ipss.go.jp/ps-doukou/j/doukou15/doukou15\\_gaiyo.asp](http://www.ipss.go.jp/ps-doukou/j/doukou15/doukou15_gaiyo.asp)
- ソニー生命 (2019)「女性の活躍に関する意識調査 2019」(最終閲覧日：2021 年 9 月 2 日)  
[https://www.sonylife.co.jp/company/news/2019/nr\\_190424.html#sec6](https://www.sonylife.co.jp/company/news/2019/nr_190424.html#sec6)