

交通道德とは何か(1)

辻村 明* 佐藤俊夫** 森 美樹***

「交通道德とは何か」シンポジウムの第1回である。今回は、まず、道德、公衆道德、交通道德、安全など、本シンポジウムを通じて基本となるべき用語について、その概念を原理的・歴史的に考察した。また、多様化し複雑化した現代日本社会においては、公衆道德はどのような性格を持つものなのか、あるいは、法律と道德の相互関係はどうであるのかを、主として道路交通法を検討することで、明らかにしようとした。

What is Traffic Morality

Akira TSUJIMURA* Toshio SATO** Yoshiki MORI***

This is the first of a series of symposia on "What is Traffic Morality." First, we have taken up some terms which will form the basis for this series of symposia such as morality, public morality, traffic morality, security, etc. from both the theoretical and historical point of view.

Then, by studying chiefly the Road Traffic Law, we have attempted to clarify the character of public morality and the relationship between law and morality in this diverse and complicated society that exists in Japan today.

報告①

必要とされる「きれいごとでない取り組み」

報告者……佐藤 俊 夫

かつては、思わぬ災難や病気にあうことを、「交通事故にあうようなもの」といった。めったにあうようなことのない偶然であるから、取り越し苦労をすることもない、というほどの意味である。それが現在はどうであろう。交通地獄とか交通戦争とは、まことにいやな言葉であるが、しかしいやだといってすますことのできないまぎれもない現実である。

今日の社会は、語の厳密な定義をさておけば、公衆社会あるいは大衆社会と呼ばれている。それは、不特定多数によって成り立つ社会であり、しかもその不特定多数の人間の間に頻繁な交通（コミュニケーション）の行なわれる社会である。公衆社会の中での人間の関係のありようを最も端的に示しているのは、例えば流しのタクシーの運転手とその乗客の関係であろう。二人は、お互いに見知らぬ者同士として偶然に出会い、行き先につくまでのしばしの間の走行を経て客が降りたのちは、またもとの見知らぬ人間に戻る。その先、まず二度と出会うことはな

い。それは、家庭、近隣、コミュニティといった親密な間柄の社会とはちがひ、各人が連帯の実感をつかみにくい社会である。このような社会における道德、いわゆる公衆道德について、従来家族主義的な道德に馴れ親しんできた日本人はまことに習練が乏しい。というよりも、これから訓練を開始すべき、未知のものといってよいだろう。

ところで、公衆道德の問題は、きれいごとを並べて解決できるものではない。例えば、自分の家や、お客に行った家の便所に落書きをする人間はいないだろう。それは私のもの、あなたのものであるからである。しかし、公衆便所ではどうか。公衆便所は私のものでもない、あなたのものでもない、あの人のものでもない、みんなのものである。ということはだれのものでもない。そのようなところでは、落書きの一つもしたくなるのが人情だといったら、いすぎになるだろうか。つまり、公衆道德を育てるためには、逆に、公衆道德とはいかに守りにくいものか、あるいは公衆道德など守りたくないのがむしろ人間の自然な姿であるという地点まで引返し、そこから出発するくらいの覚悟がなくてはならないのである。

公衆道德の一側面、しかも象徴的な面と思われる交通道德を論ずる場合などは、まさにそのことがあてはまる。

交通道德として、まず指摘されるのは、人命の尊重、規則の遵守、互譲の精神といったことであろう。

* 東京大学教授 (社会心理学)
Professor, Univ. of Tokyo (Social psychology)
** 東京大学教授 (倫理学)
Professor, Univ. of Tokyo (Ethics)
*** 弁護士. Lawyer
昭和52年11月21日実施

そして、それらは、「注意一秒、怪我一生」とか「守る規則があなたを守る」とか「安全に人も車もゆずり合い」といった交通標語に具現化している。これらのことは、観念的にはだれしもが十分に承知しているはずであろうが、にもかかわらず、かくも交通事故が頻発しているのは、それら標語がたんなるきまり文句、つまりきれいごとであるからである。前述したように、現在われわれが生きている公衆社会は、各人の連帯感がわきにくい社会であり、そこでは、かつて共同社会においては、その成立の前提となっていた人命の尊重、規則の遵守、互譲の精神は、かならずしも社会を支える原理とはなっていない。むしろ、極言すればその反対で、人命を軽んじ、規則をふみにじり、先を争う精神の方が支配的であるといってもよい。そのような社会では、きれいごとのスローガンは実感をもってうけとめられようがないのである。

道路事情の改善、交通規則の整備、交通事故の補償、労働条件の改善等の実際的な解決は、皆手間も金もかかるリアルな問題であるから、とりあえず交通道徳にめざめてほしいというような、お茶をにごすような取り組み方では、本当に熟した交通道徳は樹立できない。交通道徳、そして公衆道徳を語るからには、きれいごとで終始するのではなく、すくなくとも一度は、ある意味で悲しく、情なく、浅ましい人間の心情まで、思いきって掘りさげてみる必要があると思われる。

報告②

モラルの根源と道路交通法

報告者……森 美樹

モラルの根源は、個体の安全保障のための知恵だったのではないと思う。人里離れた淋しい山道で、見ず知らずの人に出会ったとき、どちらからともなく「こんにちは」「こんにちは」とあいさつをかわす。もし黙ったままやりすごすと、なになし不安が残る。

そこで「自分はあなたに対して、少しも害意をいっていない」ということを「こんにちは」というあいさつの形であらわすのだ。この「こんにちは」の中には、「君も害意がないなら答えてくれ」という願いがこめられている。この願いに応じて、相手が「こんにちは」と応答すれば、たがいに安全を確か

め合ったことになり、両方とも安心する。

安全のための相互協定。それへの暗黙の合意こそ、モラルのルーツではあるまいか。こうした暗黙の合意への働きかけは動物社会においても見られ、古代の人間社会はこれを人間のタテとヨコのつながりにおいて道徳という形で観念化し、体系化してきた。

ところで、人間社会は、個人の安全に対する不安な要素を制度的に除去してゆく形で進歩してきた。現代では個人の安全はほぼ社会的に保障されているといつてよい。

そこではモラルは安全のための知恵から快適性のための知恵へと移行していく。個人が快適に暮すためには他人とどうつきあったらよいかという課題である。自分が快適であるためには、相手にも自分と同じ程度の快適さを与えなければならない。ただ、安全といったギリギリの問題とちがひ、その条件が多岐であるだけに快適性への相互供与はかなりデリケートな気配りが必要である。

電車の内で席を譲ってやったのに、当たり前といった態度で、礼もいわれなければ不快であろう。そうした人間に対しては席を譲ることはないのである。そのへんの見きわめがつかないと、このモラルは常に傷つく可能性をもつ。

社会が過密化するに従って人間関係もむつかしくなり、単純な思考や善意だけでは対応しきれない部分が増えてくる。モラルに従って行動したと思っても結果的には裏切られることが少なくない。そうなるともう自己完結的なモラルを命題として自分に課していくよりしかたがない。これは見方によっては千万人といえどもわれゆかんという悲愴感がただよう姿勢だが、じっさいにはノウハウとそれに従う精神態度を確立してしまえば、それほどのもでもない。

安全のためのモラルや快適性のためのモラルは、どちらかといえば相手の合意を模索するという意味で契約志向型ともいべきものだったが、これは他人の合意を期待しないので単独行為志向型といつていい。その点、社会全体としてみれば一見分裂症的なモラルとしての様相ともみられなくもないが、社会的な合意をふまえていさえすれば少しも問題ないのである。むしろ、この種のモラルが正しく育てあげられるかどうか、モラルの全面的崩壊を食い止めるカギがかかっているのではあるまいか。

今日個人の安全はほぼ社会的に保障されているといったが、交通の分野ではまだ一般市民の安全じた

いが保障されているとはいえない。だから交通道徳は安全にかかわる原初的な課題ともまづもって対応しなければならない。しかし交通に関する安全問題はモラルで対処できるほど単純ではない。そこで法律が積極的に介入してきた。

陸上交通に関するルールを法律化したものが道路交通法である。道交法は第1条の目的で安全をその第1目標にかかっている。しかし道交法は、完全に守ることじたい非常にむづかしいし、守ったからといって完全に危険がなくなるという性格のものでもない。

道交法は、なぜ守ることがむづかしいか。それは、いささかの落度も許さないからである。法に対する無知、ついうっかりという緊張の欠落は、道徳的にみれば必ずしも非難しきれない要素をもっており、法律は道徳の最小限というのが道交法ではミニマムどころかマキシムをもつき破って、極限の要求をつきつけているといつてよい。

反面、道交法を完全に守ったからといって危険から無縁でいられるわけではない。道交法は万能ではなく、安全確保の点でモラルに依存するところが少くないのである。

いうまでもなく交通は安全だけが使命ではない。

迅速性ないし、円滑性も重要な課題である。道交法はその目的の中に円滑性をも主要なテーマにとりこんでいる。円滑性ということでは、安全よりもさらにモラルへ依存しなければならぬ比重が増大する。

さらには過密化の結果、交通は公害などの困難な問題もかかえこむことになった。これらも道交法はとりこまざるをえなくなったのだが、これらの問題に対する法律的対応には自ら限界があり、同時に交通にかかわるモラルにさらに強く依存しなければならない局面に立たされている。

今日の道交法は、安全、円滑、公害など多目的なターゲットを包摂しており、しかも、モラルのミニマムであると同時にマキシムでもあるという矛盾する構造をもつ。

道交法はその達成すべき目標について法自らの限界を自覚しなければならず、またその矛盾する構造の中で、現実的な適用の場ではおのづから弾力的でなければならない。画一的形式的な取締りの結果、三つの目標と無縁な局面で発揮される取り締りリズムは国民の道徳心そのものをかえって荒廃させてしまうおそれがある。

● 討論

1. 道徳の基底

辻村 私の専門の社会学では、社会の比較をやってゆくわけですが、そうしますとやはり道徳も社会によって違い、歴史的にも変遷を重ねてきております。そうすると、どうも道徳とは先験的に人間に内在しているというよりも、社会という外側から与えられるものではないかという気がします。例えば、子供は生まれた時にはまだ白紙の状態、道徳も何も知りません。それが、段々と一人前の大人に成長していく。この過程を社会学や社会心理学の方ではソーシャルライゼーション、社会化の過程といいます。つまり、すでに存在している社会を維持・発展させていくために必要な行動の様式とか、規範を学んでいく過程ですね。で、これに反すれば、社会は無秩序になりやがて解体してしまうことにもなりかねない。こう考えると、結局道徳とは、社会の健全な維持・存続に寄与する最少限の規範ではないか、というように考えられます。

そこで、まずお伺いしたいのですが、倫理学の面からみられて、道徳とは先験的に人間に内在しているものなのかどうか、いかがでしょう。

佐藤 道徳ということばは一般用語ですから、広くも狭くも解釈することが可能です。

元来、「倫」とは「人間」という意味ですし、また「理」とは「模様」ということですから、これを続けると、倫理とは人間模様であるという、これが倫理の最も広義な意味になります。では、この場合人間とはどういうものかと考えると、大体次の3つに分けられます。第1に1人1人の個人を指す場合。第2には、人間を「ひとま」とよむ考え。これは、人と人との間が切れること、人が囲りにいない時、人の訪れが絶えるときという意味ですが、実は裏返しに言えば、人は1人きりじゃない、何らかの形で結びついているものだという考えが基本にあるわけで、その意味では人間関係を指していると考えられます。そして、第3には、人間社会全体を指す場合。サンスクリットの輪廻の思想の6つの世界の内に、天上

界、畜生道、羅刹道、修羅道、餓鬼道と並んで人間があって、この「間」は界とも道ともおきかえられるところから来ているわけです。

つまり、「人間」とは、個人も、人間関係も、いわゆる人間社会をも指す、大変に幅広いことばなんです。そう考えると、結局「個人と社会」というところに話がまいます。また、ここが人間模様をおさえるいちばん大きな視点だと思います。

個人と社会の関係は、まず基本的には「対応」(レスポンド)、つまり向いあうことであると思います。しかしそれが、ある場合には、個人が社会に「適応」(アダプト)する、また別の場合には「対決」(コンフロント)という形をとることがあります。そして、それらの関係を支える最も大きな土台が、「習俗」であるというふうに、私は考えます。

もともと、モラルということばはラテン語のモーレスからでています。このモーレスとは、習俗あるいは習性を指すことばなんです。つまり、西洋のことばでの倫理とか道徳とか人倫とかは、すべて習俗、つまり慣習風俗を踏まえているわけです。

この意味では「適応」とは、個人が社会の習俗に適應することを指すといえます。また、前に最も基本的だといった「対応」とは、森さんもおっしゃった社会の約束事としての法律と、個人の内面的自覚としての道徳との対応であると考えられます。さらに「対決」とは、社会に対決する人倫、つまり人間の生き方を指すと思われまいます。

このように、道徳とは広くも狭くも使われますし、またそれで一向にかまわないとも思いますが、ずっと絞りこんでのモラル、あるいはモラルティとは、やはり個人の内面的な自覚であるというように使うものかと思っています。

辻村 森さんは、モラルの根源は個体の安全保障であるといわれていましたが、例えば封建時代には、必ずしもすべての人間の安全でなくて、切腹などときには命を落とすのがむしろ道徳だというような面もあったと思います。それから、最近のハイジャックの例でも、法秩序を守るために多少の人質を犠牲にしなければならないというようなジレンマがありました。そのへんは、どう解釈したらいいでしょうか。

森 私はモラルの発展段階ということばで考えたいんです。

もともとは個の安全保障だったものが、やがて家の安全保障になり、それからもう少し大きなグルー

プ、例えば一族の安全保障になっていく。腹切りなどはまさにお家の安全保障のために個が犠牲になるというモラルに、いわば昇華したものでしょうというように、発展段階でとらえれば十分理解できるのではないかと思います。別の見方でいえば、例えば、子は親に孝行すべし、あるいは兄弟は仲よくすべしというようなことは、やはり、親子のあるいは兄弟の関係における個と個の安全を保障する、当時においてはいちばん賢いやり方だったんだろうというような気がします。そのようにして家というものが形づくられ、家の中の安全保障が秩序づけられてきたのではなかろうかというふうに考えてみたんです。

2. 理念と環境の圧力

辻村 ところで、それに関連していえば、先ほど佐藤さんから、家庭とか近隣、コミュニティーとかいった身近な世界では、連帯感に支えられた道徳が存在したのに、不特定多数の人間が接触する場、公衆社会あるいは大衆社会というようなところでは非常に道徳が欠如しがちである、というご指摘がありました。そこでひとつお聞きしたいのは、最近の小学生が、たとえば遠足などに行くと、空の弁当殻などかなりよく整理をする。そういう意味での公衆道徳は守られるようになってきましたね。むしろ一昔前のわれわれよりもよくやっているということも聞くわけです。ところが、その子供がまた一方では非常にマイホーム主義で、自分の家族のためには電車の席をいちばやくぶんどるというようなことをします。このへんの分裂は、どうみたらいいんでしょうか。新しい世代はますます公衆道徳が欠落していくのか、あるいは多少ともよくなりつつあるのかということですね。これは教育の問題にもなるわけですが。

佐藤 私は基本的にはある国民、つまり日本人なら日本人というものは、上辺の社会の変化がどうなろうとも、そんなに急速に変わるものじゃないというように考えております。その意味では、「このごろの若い者は」とか「このごろの子供は」式のいい方というのは嫌いなんです。で、いまの、おあげになった例でいえば、こう考えることもできると思います。例えばかつては、電車の中など、子供だと必ず座らせたものですが、それが少しこのごろ違ってきて、立っている子供も多くみかけますね。これは西洋流です。西洋の真似をするのが必ずしもいいとは思わないんですが、そのような傾向が日本にもでてきた

んじやないでしょうか。だから、困る面もでてきた一方日本人の身についたよい公德心みたいなものでできたように思うんです。

ただ、いえることは、むしろ、小学生、中学生のほうが、いわゆる公德心を守っていると思いますね。逆に親がそれを裏切ってしまう、大人が水をかけるということのほうが目立つような気がするんですけども。

森 私もそう思います。私の中学2年になる子は山登りが好きで、暇さえあれば山ばかり行っているんです。で、私もたまに付き合わされていくわけです。そうしますと、いわゆるゴミを一切出さないんですね。ビニール袋を用意して全部持って帰るんです。それで、ミカンの皮ぐらいなら捨てていってもいいじゃないかと、いじわるなことをいってみたくんです。すると山は汚しちやいけないと先生にいわれていると答える。そういう意味でのモラルというもののはかなりよく守るという気がするんです。そこで、それじゃあ、そこに落ちている他人がすてたゴミも持って帰ったらどうかといったんです。するとそこまでやる必要はない、自分のことだけをやればいいんだというんです。このへん割と徹底した教育をしているという印象があるんですが、ただ単にゴミを持ち帰ることがいいことだとか悪いことだとかいうんじゃないかと、もうちょっと理念的なもの、山を汚しちやいけない、自分はそので快適な思いをするのだというような、何か理念というものが加わると、非常によく守られるんじゃないかという感じがします。

それから、大人の問題ですが、さっきちょっと申しあげたように、過密という問題が人間をかなりスポイルしてるんじゃないか、という気がするんですね。過密化された社会のなかで、うまく生きていくためには、やはり人を押しのかけてもパッと座る。そうしないとあくる日に疲れが残ってどうしようもないんだというようなことがある。先ほどお話にもあったように外からの要因によって、元々のモラルティというものがゆがめられてきているという感じがします。

辻村 たいへん面白いご指摘だと思いますね。いま、理念というふうにいわれましたが、社会学とか社会心理学の面からいえば、必ずしも高遠な理念ではなくとも、周囲の雰囲気というものが非常に影響するんじゃないかと思います。そのひとつのいい例が新幹線です。新幹線は、車内アナウンスのせいもあり

ましようが、とにかく非常にきれいで、何か汚しにくい雰囲気ですね。それが旧東海道線だと、みんな弁当殻などを通路や床の下へ捨てるのがあたりまえになっている。みんな捨てるから自分も捨てるというわけです。それが、新幹線のようにきれいになっていると、それが一種の集団圧力になって、汚しにくいというメカニズムが働くんじゃないかと思うんです。ですからもちろん、公園や山をきれいにしなければいけないという理念も必要なんですが、同時に、直接的な環境といえますか、雰囲気が非常に重要じゃないか、そこをうまくやれば、かなりいけるんじゃないかという感じがするわけです。

森 そのへんのバランスは非常に難しいんじゃないでしょうか。例えば山に行って、そこを汚している人間は現実にいるわけで、むしろ数からいったらそのほうが多いでしょう。何故かといえば捨てたくなる雰囲気があるんですね。つまり、もうゴミがいっぱいあるわけです。そうすると、そこに自分がひとつ投じても別に大差ないんじゃないかというような気になる。その雰囲気のなかで、持ち帰ってくるためには、かなり理念的なものがないと難しい感じがします。逆に、山がほんとにきれいな状態であれば、誰でも捨てることに対して、非常に抵抗感がでてくるでしょうね。そのへんのバランス、つまりいわゆる、理念的なものを持たなくても雰囲氣的にいい方向に流れるか、悪い方向へいってしまうかというのは非常に難しいと思うんです。新幹線では汚しにくいローカル線では別に抵抗を感じないという人間のいわば弱さみたいな部分の問題がありましようね。

佐藤 ちょっと話はずれるかもしれませんが、公園などは、有料のほうがきれいなんですね。それが、無料にするととたんにきたなくなるそうです。これはどういうことなんだろう。確かに有料のところはきれいで、そういう所は汚したくないと思うのは人情です。しかし一方で、そこがきれいなのは、人を雇って絶えず掃除をしているからだというのも事実ですね。例えば、アメリカのディズニーランドは大変きれいです。あそこでは大勢のアルバイトがいて、ゴミを捨てるそばからサッと拾っていくわけです。きれいだということの裏には、そういう事実もある。で、とどのつまり、いままで有料だったのを無料にするととたんにきたなくなる。これがつまり、よし悪しは別として人間というもののありようなんですね。そこで、例えば交通道徳を考える場合にも、そうした人間の実態を踏まえていかなければ

いけないのではないかと、というのが、私の強調したい点です。

3. 個我の確立とモラル

辻村 公衆道徳の問題でちょっと感じるのは、和辻哲郎の『風土』にありますように、アジア地域では家族という単位が、内外を隔てる重要な壁であるわけです。それがヨーロッパになりますと、内外を隔てるものは、個室のドアであると同時に、より他方ではポリスの城門になるわけですね。それで、城壁の内側は同僚、外側は野蛮人ということになり、そこでは家族よりもコミュニティという広がりが非常に重要なものになってきたということがありますね。その点、日本人はもともとコミュニティというような広がりではなく、家族が重要な単位だった。そのため、その外への広がりななかでの行動、つまり公衆道徳は成立しにくいという面があるように思うんですが、いかがでしょうか。

佐藤 西洋の場合は、確かに、3000年近くも前のギリシアでゲノス（氏族）からポリス（都市）への脱皮の歴史があったわけです。その都市も、つまりはひとつの城というようなことを意味していたわけです。ところが日本の場合は、町と呼んだり、都市と呼んだりするものは確かにあったんですが、西洋の都市とは違います。日本の場合はやはり、町というのは市場の立つところ、人が多勢、定期的に集まって、市場の立つところの発展ということで、西洋流に言えばポリスに至らない、ゲノスの大きくなったものという感じがあります。

西洋の都市では、基盤として、個我、個人としての我というようなものが確立された、それが公德心、あるいは公衆道徳の支えになっていると思うんですね。実はこの個我の確立ということがモラルを考えるには重要だと思います。さきほど不特定多数ということばを使いましたが、それは要するに観念的には同じ社会の一員どうしであるということがわかっていても、そういう社会連帯観が実感されない社会ということでしょう。そのような社会の中で、なおかつ公衆道徳を守るためには、よほど一人一人の個我というものが確立している必要がある。ところが日本の場合は、家族主義の道徳などはかなり伝統的に立派なものがあったのですが、公衆社会、大衆社会での連帯、つながりが実感されない社会で公衆道徳なりを守る訓練は足らなかったと思います。私は、そこで絶望はしませんですけどね。話が大きくなりすぎるかもしれませんが、私は日本人の国家意識と

というようなものを考えるんです。明治以前では国というのは藩単位ですね。「お国はどちらですか」「日本です」というわけじゃなくて、生まれ故郷の意味で使った。つまりそのくらいだったら国を実感できるんですね。ところが日本国ということになると、一体どこまでそれが実感されているか。これはある意味では日本が島国であるということに関係するかもしれない。ある程度の国民的自覚というものが熟するのには、やはり国際関係、ほかの国との関係が必要だと思います。そういった関係の中から、さきほどのキャッチフレーズじみたことばでいえば、ゲノスからポリスへ、日本人も少しずつつ育っていくように私は思います。

森 いまのことと関係するかどうかわかりませんが、よく、日本では、「安全と水とはただだ」ということをいうんです。歴史的にみても、例えば封建制なら封建制というワク組みのなかで、日本くらい人間が個人が安全だった国はないんじゃないかという気がするんですね。外敵に侵されることのくり返しというような、悲惨な歴史的な経験もしてきていない。そこで、安全というものはふんだんに与えられている。安全ときれいな水はふんだんに与えられているということがいわれるようになった。つまり、格別にモラルティーを確立する必要がなかったのではないかと考えるんです。前に安全への相互保障というのがモラルティーの根源だということをついたのはそういうことも若干関係するんじゃないかという感じがしているんですけどね。

辻村 歴史的に安全が保障されていたというのはまさにそのとおりだと思うんですね。地理的にもそうでしたし。そこで安全とは金を払ってまできちんと守る必要のある価値だと考えないんですね。甘さといいたいでしょうか。

森 確かに甘さだと思うんですね。

4. アグリーメントとしての道徳

辻村 現在の日本はまさに多数のマス（大衆）が支配する社会であろうと思います。すると、そのマスのなかにはどんなに民主主義社会であっても、いや民主主義社会であるが故にかも知れませんが、やはり悪人というものはおります。すると、それをも含んだ全体的な道徳を問題にしななければならないわけで、問題にする道徳の範囲というものが拡大しているがための混乱もあるように思いますね。せっかくの環境が一部の者によって崩され、またそのあとは

集団の圧力あるいは、雰囲気というような形の力が加わって、雪だるまのようにだめになっていってしまうというような関係もあろうかと思えます。これがやはり、複雑化社会、大衆社会の問題だろうと思えますね。

交通場面での道徳という問題も、それとオーバーラップする部分があると思えます。というのは、交通もその中に含まれる新しいテクノロジー、日々に進歩するテクノロジーに、昔ながらの道徳が適応できないでいる。道徳が社会の発展においつけずにいるということ、つまり道徳と技術とのアンバランスという問題ですね。

佐藤 物と心のバランスというか、あるいは技術と精神のバランスに関しては、日本人は長い歴史を通してみた場合、割合とバランスがとれている民族じゃないかと考えているんです。確かに今は、バランスが失われている、物が勝っている時代で、それに心がついていけない状態であるとは思いますが、それはさきほど言ったように、習練が乏しいということで、私はこの先徐々に出てくるような気がします。

森 いわゆる、ドライバーのマナーが悪いというのは、よくいわれるんですが、おかしなことに、日本人というのは、歩行者になると、ドライバーのマナーを、逆に、ドライバーになると歩行者のマナーを非難する。ハンドルを握っているときは歩行者というのは何て無茶なことをやるんだろう、と思えますし、また歩行者になると、実にドライバーのマナーは悪い、ドロ水をはねあげていく、狭い道でもちっともスピードを落さないでいくというように考えるんです。

そのへんの、さっき私が申しあげたように、同じ人間であるドライバーと歩行者の間の合意がないんですね。個々に、バラバラに行動し、お互い何の交流もない。たとえば、横断歩道を歩行者になって渡る場合に、横断歩道を渡りかけている以上、車が止ってくれるということを期待するのが当然なんです。これは世界中、どこへ行ってもそうだと思うんです。横断歩道がないところでも、外国の車だったら、歩行者を見たらすぐ止めますね。しかし日本ではそうはいかない。むしろ歩行者のほうがあとずさりして、身をかきわさないと、非常に危険だというようなことになる。それで歩行者の方も疑心暗鬼になって、車がみえると渡りかけていたものが戻ってしまう。

私は、法律家からの見方という面もありますが、道徳というのも、結局はアグリーメントじゃないかということをお願いしたいのです。交通場面の個々の具体的な場面で接触するのは個と個なんです。そこでアグリーメントがないということが、事故とか、危険に結びつく、最も大きな原因になっているんじゃないかと思うんです。

辻村 そのアグリーメントを確立するにはどうしたらいいんでしょうか。

森 それがまさに難しい問題でしてね(笑)。現状をいえば、日本人くらい運転マナーの悪い国民はないんじゃないかと思うくらいですね。ちょっと譲ればスムーズにいけるところを、我勝ちにいく。ちょっとでも先にいこう、とばかりに皆消耗している。以前、ある新聞社がこんな調査をしたんです。ある地点から目的地まで2台の車に走らせたんですが、一台にはあらゆる手段を用いていい、つまり違反をしてもかまわないとにかく急いで行けと指示し、もう一台には法を絶対遵守して行くように指示したんです。相当長期に試したところでは、両者の時間的な差はほとんどないという結論がでたんですがねえ。

辻村 アグリーメントを作り出すためには、私の考えでは、やはり、警察官が横断歩道で見張っていて、止らない車を取り締まり、罰金をとる以外にないと思うんです。それを徹底すれば、車はとにかく、横断歩道の前で止るという習慣ができ、それが支的になれば、歩行者のほうも、安心して渡れるということになるんじゃないんでしょうか。つまり、ルーズに見逃すのがいけないので、徹底的に道交法に基いて、取り締まりをやればいいんじゃないでしょうか。

森 それは難しい問題だと思います。というのは、確かに、そういう状況が発生したところを警官が見ていけば、それは必ずつかまえます。それは、ドライバーはみんな知っているんです。だから、警官がいなくてやる。

道路交通法における法律とモラルというのは難しい対応の関係にあると思うんです。例えば、すべての交差点に警官を立たせるなんてことは、これは物理的に不可能ですよ。ですから、もしドライバーのほうで、警官がいなければやっつけてしまえという精神である以上は、私は問題は解決しないと思うんです。これは法律では律しきれない部分です。それで、やはり、人間の生命に対するいつくしみといえますか、そういうようなところから出発する、ち

よっとでもケガさせたら大変だという気持ちが自発的におきてこない限りは、だめなんじゃないかという気がするんですね。これはまさにモラルの根源的なテーマでしょう。私は、交通道德というのは、モラルの根源的なものから今日的な課題、例えば騒音公害まで含めて全部抱えていると思うんです。そこを押えていかなければ、これは解決する問題じゃないと思うんですね。

辻村 先ほど、外国ではきちんと横断歩道の前で止まるという話がでしたが、アメリカなど確かにそうですね。まさに歩行者優先で、車のほうが小さくなっている。歩行者のほうが信号無視してもなおかつ止まりますよね。逆にソ連なんか行きますと、法律的にはどうかよく知りませんが、完全に車が優先ですね。そのへん何か、社会全体の基本的な価値観の相違みたいなものが現われてくるんじゃないかという感じがします。

森 それはおそらく、ひとつの合理性の現われじゃないでしょうか。車が優先するということに徹するということは、車は危険なんだから車に近づくなということですよ。それはそれでひとつの合理性でしょう。だから、それをひとつの規範として設定すれば、私はそれもいいんだろうと思うんです。

ところが日本の場合、規範はまさに歩行者優先なんです。にもかかわらず、現実には車が優先している場面のほうが多いということに問題があるんじゃないかという気がするんですね。

合理性と関連してもうひとついえば歩行者は自分の危険負担において行動するならかまわないということがあってと思います。周囲の状況を把握して、絶対に車は来ないという見極めがつかれば、赤でもボンヤリ待っていることは、私はないと思うんですね。もちろん車がそれをしてしまっただけは大変ですが、歩行者は加害者になりえないんですから、信号を無視しても自分の責任において渡るということは、ある意味では私は合理的だろうと思うんですね。日本人はむしろ、それをばかみたいに待てる。あれがモラルだと考えると、これはちょっとはき違えているんじゃないかという気がしますね(笑)。

5. 過密社会の中のモラル

辻村 一方、現代の日本という過密社会を考えた場合、モラルの存在基盤がゆらいできているということもありますね。例えば通勤電車のラッシュの中では、いわゆるモラルの芽ばえる余地なんかないんじ

ゃないかと思います。モラルの発生する素地をつくらうとしたら、やはり東京の過密そのものを解消しなければならぬ。例えば、人口の地方分散といったような。その限りでは、田中元首相が日本列島改造論の中で、なかなかいいことをいってるわけですね。過密を現状のままにしておいて、ラッシュ時に他人を思いやるようなモラルを期待することは無理じゃないでしょうか。

森 確かにモラルの芽ばえる余地がないといわれたとおりなんですけれども、しかし、過密なら過密なりに、その与えられたきわめて限られた条件のなかで、快適にいたい、人にも不快を与えたくない私は考えるんです。それを私は快適性の論理といっているんですが。みんな不愉快な思いをしている。けれども、それ以上不愉快な思いをさせない、やはり、それがミニマムとして要求されることだろうと思うんです。たとえばラッシュ時の電車の席の取りあいというようなことで自分自身がみじめな思いをしたくない。それから、席の譲り方、譲られ方というような問題にしてもですね。いってみれば、ある極限状況の中では、モラルが芽ばえる余地がないというのはまずいんじゃないかと思うんですがね。

辻村 しかしそれは一般大衆にはなかなか期待できないんじゃないですか。

森 それはそうなんです。たとえば、老人に席を譲りたいと思っても、自分だって明日の労働のことを考えれば、せっかく座ったのを譲りたくないという気持ちはよくわかりますね。それから、譲ったけれどもその相手がいかに譲られてあたりまえだという顔をしているような場合には、不愉快な思いだけが残る。ひょっとすると、そのほうが明日の労働にこたえるかもしれないですよ。

辻村 老人や婦女子は電車に乗るのに、ラッシュの時間帯を避けるというわけにはいきませんか。あのもまれた電車で行くのは、まさに弱肉強食の世界に生きているサラリーマンだけに徹底して(笑)。

森 現実には、かなりの年寄りでもそういう時間帯にでていかなきゃならない状況がありますからね。それが問題だろうと思うんですね。やはり、老人も働かなければならないし、そうならば優遇してあげはしませんからね。また私の子供を持ち出して恐縮なんですけど、これは電車、バスの中では絶対座らないんです。ガラガラに空いているような時でも座らないということに徹してるんですね。なぜかと聞くと、譲り合いに伴う不快感などとは別に、自分で山

登りするための足腰をきたえてるんだというんです。つまり、自分はこういう場合は、こういう形でやるんだということに徹している。先ほどいった、単独行為志向型ですね。逆にいえば、そういうふうに徹しきれなければ、例えば電車の中など、不幸な、みじめな思いをすることになるんじゃないかという気がします。その意味では、現代の過密社会におけるモラルは、結局この方向にいくのではないかと思うんです。

佐藤 確かに、私の子供なども小さいころから座りませんね。これは教育のせいもあるんでしょうが、で、そういったことが森さんのおっしゃる単独行為志向型につながるものとすれば、私のいう個我の確立も、そのへんからはじまるんじゃないかと思うんです。

森 それが一般に承認されて、社会の慣習になってくれればと思うんですが。

辻村 しかし、学生とか、体力のある者には期待もできるでしょうが、1時間、2時間かけて通勤するサラリーマンにはなかなかでしょうね。

佐藤 要はマイウェイということでしょう。つまり、足腰をきたえるために座らないというのもひとつの例で、あるいはその他何でもいいんですが。

そこで、そのような傾向をふまえていえば、日本人に公衆道徳、あるいは交通道徳が育つことが期待しうるなら、私たちのような年をとったものはだめで(笑)、もっと若いゼネレーションに対してではないかと思えますね。

辻村 私も、若い世代への教育がそれなりに効果をあげてきていることは認めますが、ただ彼らがサラリーマンになったときに、はたして学生時代にうけた道徳教育が持続するかどうか。これが、私のいった社会的な条件の問題だと思うんです。

6. 全てをツメこむ道徳法

佐藤 森さんは、報告の中で、法律は普通道徳のミニマムであるはずなのに、道路交通法の場合はマキシマムまで要求しているといわれましたね。そうすると、そのメディアムをどこに求めるかがひとつの課題でしょうね。

辻村 道路交通法の中でも、守られやすいものと守られにくいものとあるんじゃないかと思えますね。例えば信号などは、それに違反すれば自分の身に危険が及びますから比較的守られています。ところが、駐車違反などは、自分には何の迷惑もないというこ

とで、非常に違反されやすい。つまり、場面場面で、マイナスの結果が自分に及ぶか、及ばないかということによって行為が変わってくる。

森 そのとおりだと思います。道路交通法は交通ルールを規範化したものということで、交通に関する問題を全部ひっくめていているんです。つまり、重大な危険と結びつく問題も、あるいは秩序罰に近いような問題も、いわばピンからキリまで含んでいるんです。

例えば、駐車違反などは、いわば秩序罰的なもので、駐車場を完備するなどの環境整備ができていれば問題はないわけです。しかし、現実にはそれが無いから、そのあたりへ止める。これはモラルティーの問題ではないと思います。それに対して、酒を飲んで運転するなんてことは、これはやはりモラルの問題ですね。重大な違反だと思います。

ところが取り締まりについていえば、むしろ軽い駐車違反の方が楽なわけです。あれは動きませんからね。だから、そちらの取り締まりをくり返すことになる。これをわれわれは点数かせぎといっているんです。というのは、反則金だけでも何百億という額が予算にくみこまれているからなんです。これは、つまりノルマです。

佐藤 駐車違反をしてもらわないと困るんですね(笑)。
森 かりに、道路交通法がすべて守られたとすると、この予算はくずれてしまうんです。そこで、逆に駐車違反を期待して、取り締まりに出かけるとするならば、これは、法律自体がモラルの退廃を招いているようなことになると思うんです。いわば悪循環の状況ではないかと。

私は、取り締まる側にも使い分けということが必要だと思うんです。例えば、安全とは関係のないようなところでの違反は注意だけにするとか、逆に安全に大いに関係のあるところではむしろ罰をうんと重くするとか。いい方をかえれば、これは原則です。つまり、ドライバーが納得のいく、あるいはもっと広く国民の納得のいく原則、つまり軽かるべきには軽く、重かるべきには重くという取り締まりの原則の確立が必要なことだと思うんです。例えば、私は1回目の違反は説諭ぐらいでいいと思う。で、2回目には、ややお目玉をくらす、3回目には罰金、そして4回目には懲役でいいと思うんです。それが、現実には1回でも4回でも罰金というのはおかしいのじゃないか。これじゃ、まるで罰金再生産ですね、これは極論ですが。けれども、こうした実態を踏ま

えた上で原則を確立して、はじめて、ドライバーと道路交通法を執行する側のアグリーメントが成立すると思うんです。それが成立しないところで行なわれる取締りは逆効果ですね。つまり、警官が見ていなければ違反するし、見ているところではおとなしくしているというような、いわゆるモラルティとは全く逆の方向でドライバーは行動するんじゃないかと思います。

辻村 本日は倫理学者と法律家のお二人に基調報告をして頂き、私が中間的な媒介項のような役目になりました。交通についても道徳についても全くの素人が司会役になったため、お二人の専門家に十分に意を盡して頂くことができなかったのではないかと申し訳なく思っております。しかし「交通道徳とは何か」という問題自体が大変むつかしいものでありますので、必ずしも明解な結論がでなくても、この問題にどんなことが含まれているかを考えていくきっかけになれば、所期の目的は果たされたのではないかと思います。あと2回の座談会のなかで、更に深めていきたいと思っております。どうも有難うございました。