

交通道德とは何か(2)

—— 交通道德の国際比較 ——

辻村 明* 木村尚三郎** 後藤和彦***

前回(本誌Vol. 4, No. 1 p. 39~48)は、公衆道德、安全などの基本的用語を原理的に考察し、日本における道德と法律の相互関係を、主として道路交通法を検討することで明らかにした。今回は、世界各国における交通道德ないしは、ドライビング・マナーを、それぞれの国民性や、車社会の歴史的展開を踏まえながら比較し、日本人の車に対する接し方と、ドライビング・マナーを国際的な視点から再検討した。また、急激なモータリゼーションの進行する中で、日本における交通道德やマナーのあるべき姿を、各国の状況と比較しつつ示唆しようとした。

Wat is Traffic Morality (2)

— international comparison of traffic morals —

Akira TSUJIMURA* Shozaburo KIMURA** Kazuhiko GOTO***

In the previous symposium, (See *IATSS review*, Vol. 4, No. 1, p.p. 39~48) basic expressions such as public morals and safety were examined theoretically, and the interrelationship between morals and laws in Japan was clarified mainly through the debate into the Road Traffic Law. In the present symposium, traffic morals and driving manners in various countries have been compared with reference to the respective national characters and the historical development of motorization, and the Japanese attitude towards automobiles and driving manners have been reviewed from an international viewpoint. The desirable pictures of traffic morals and manners in Japan in view of the rapidly advancing motorization has also been discussed and compared with the situation in other countries.

悪くない日本のマナー

辻村 今回は日本人の交通道德、マナーを国際的な視野からとらえて、どのような特徴があるのかをお話し頂きたいと思いますが、外国と比べていかがですか。

後藤 私が行った範囲の国での経験から判断しますと、いまの日本のドライバーのマナーは、それ程悪くはない、段々よくなってきているというのが率直な印象です。日本よりもっと悪いというか、マナーをうんぬんする以前の国が、まだかなりありますね。ローマなんて、東京で運転してきた人間でもちよっと怖くて運転できない。例えば、双方向になっている道でも、中央を越えて自由自在に入ってくる

*東京大学教授(社会心理学)
Professor, Univ. of Tokyo (Social Psychology)

**東京大学教授(西洋史)
Professor, Univ. of Tokyo (Western History)

***NHK総合放送文化研究所主任研究員
Chief Researcher, NHK Radio and Television Culture
Research Institute
昭和53年7月13日実施

んですね。もうひとつは、小さい車が多くて、それがチョコチョコ走り回っては、やたらに警笛を鳴らすわけです。日本にもかつては、こういう時代があったような気がします。日本よりはるかに悪い。似たような話で、イスタンブールもひどい。タクシーも何も減茶苦茶です。

私が行ったところでいいと思った国は、アメリカ、西ドイツ、カナダ、オランダです。

辻村 そのいい、悪いというのは、つまりは交通道德を守るかどうかということになりますか。

後藤 いい国は、車が落ち着いているというか、落ち着いて運転しないとけいような気持ちにおのずからさせられます。

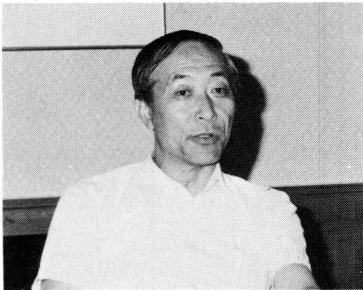
木村 私は運転ができないので、歩行者の立場からの話になりますが、外国人から見ると、今の日本は確かに悪くないらしい。石油ショック以後、車が落ち着いて走るようになったといえます。

その一方で、パリなんか見ますと、12本の道路が交差している凱旋門のところはかなり荒っぽい。一

方の道から他方の道へ行くのに、余程の度胸がないと行かれない。もはや弱肉強食の世界という感じで、田舎から来たばかりだと、凱旋門の周囲をぐるぐる回るだけで、なかなか目的の道に入れません。しかし、そういう交差点から横道に入って、歩道と車道の区別もない買い物客がゾロゾロ歩いているような道では、車が人の後をついて走るんですね、ノロノロと。車のほうが歩行者よりも先に行く権利がある、という気持がないんです。これは素晴らしいことだと思います。人間が靴をはいて歩いているのに対し、車を運転する人は人間が車をはいて歩いているわけで、人間が道具を使って歩いていることに変わりないから、お互いを尊重し合うという考えなのでしょう。

日本では、住宅地をトコトコ歩いていますと、後から「ブツ」と警笛を鳴らされます。これが歩行者には「どけっ！」というように聞こえるわけです。なぜ、車のほうが先に行かなくてはいけないのでしょうか。つまり、歩行者に急ぎの用がなく、車の人が急いでいるという論理はありません。そういう点で、人車対等の精神は、日本よりも欧米のほうが強いと思います。

辻村 その警笛のことなんですが、今年の4月に中国へ行ったら、ものすごい警笛なんです。それから



辻村 明氏

韓国も警笛はすごい。私が韓国へ行ったとき、慶州という日本の奈良のような古都に泊まったんですが、混んでいないんですが、警笛を鳴らすんですね。朝鮮という言葉は「静かな朝」という意味だそうですが、まるで逆なんです。それで、どうして警笛が多いかといいますと、中国にしろ、韓国にしろ、家の中が狭くて、道路が子どもの遊び場になっていますから、警笛を鳴らさないと危くて走れないわけです。車に慣れていないということもありますけど。

それから中国では、まだいろいろな乗り物が並存しているわけです。中国は右側通行ですから、いちばん右側が歩行者、次が3頭立てのロバの荷車、そ

の横をトラクターや自転車なんかは追い抜いていく。それをトラックが追い抜き、さらにその左を乗用車が抜いていくという状況です。そうすると、万里の長城へ行く道は、片側2車線ぐらいの割といい道ができてはいるんですが、いまいったような5、6種類のスピードの違う乗り物が並んで走っていたら、乗用車はそれを一気に追い越さないと前に進めない。これでは対向車線もなにもあったものではなく、警笛を鳴らしづめにするわけです。

後藤 日本もひところは、かなり鳴らしたと思いますが、最近は本当に鳴らさなくなりましたね。

辻村 これは韓国で聞いた話ですが、光州という町で、実験的に警笛が物理的に鳴らないようにしたら、かえって事故が減ったといいます。結局、警笛を鳴らせば歩行者が避けると思うから、乱暴な運転になりやすいんですね。警笛が鳴らなくなれば慎重な運転をしないわけにはいなくなる。

しかし、日本もまだまだ車が横暴だと思うんです。ただ、歩行者がおとなしいし、信号をよく守るから事故が少ない。アメリカ人は、歩行者が信号を守らないという点で横暴ですが、ドライバーが慎重で事故が少ないと思います。信号無視で歩行者が横断していても、車は止まって待ちますからね。これがモスクワに行きますと、車は日本の車のように横暴で、歩行者はまたアメリカの歩行者のように信号無視ですから、世界一歩行者事故が多くなっている。

木村 フランスもすごい。ハイウェイで3重、4重衝突というのはしょっちゅうです。それで、最近になってようやくスピード制限ができ、ブドウ酒の飲酒運転も禁止になりました。

車間距離をとれない日本人

後藤 石油ショック以来、日本はよくなったという話ですが、車間距離を保つことは、まだできていませんね。あけておくとすぐ割り込んできて、外人はびっくりしていますよ。

木村 自動販売機でちょっとモタつくと、すぐ横から入りこまれてしまうし、信号で待っているときでもスッと最前列に出ようとしますね。これは江戸時代からそうだったようです。荻生徂徠の『政談』という本によりますと、江戸城から烏帽子・直垂をつけた大名たちが下がる時に、われ先に早く退出しようとした。少しでも早く出ないと馬引くのに時間がかかって、下城が遅れるというわけです。それで、大手門のあたりは大混乱、目付け役が整理に大わら

わと書いてあります。

後藤 演奏会なんかでも、拍手しているうちに出てくるのは日本人。外国では、良くない演奏だといって途中で帰る人はいますけど、早く帰りの車を確保するというような理由で出てくる人は、イタリアにもあんまりいないようです。

木村 しかし、イタリアも似たところがありますよ。汽車の旅で、終着の駅に近くなると乗客が総立ちになる。

辻村 ナチスに追われてアメリカに移住したレヴィンという社会心理学者が、アメリカ人とドイツ人の国民性を比較しているんです。それによると、アメリカ人は商店で買い物をするときでも、自分の番がくるまでじっと待っているのに、ドイツ人はじっとしていられなくて、すぐ割り込んで話をしたりするといっています。アメリカ人は、生活空間をきちんと分けて、今はあの人の場面だから、自分が出るべきではないというように、セクションをきちんと分けますが、ドイツ人はそれが分けられないというわけです。これを読んでみると、ドイツ人のことが日本人のように思われてきます。

木村 先ほどのイタリア人ですが、レストランで料理を注文して、なかなか出てこないと台所まで見に行ったりする。フランス人はどんな場合でも、結構黙ってじっと待っていますね。

後藤 イギリス人も割におとなしい。

辻村 日本では車間距離をあけずに、車と車がくっついているという要因として、このようなことも考えられます。それは、日本人は肉体が触れ合っても、あまり何とも感じないところがありますね。通勤電車でくっつくことに慣れたせいもありますが、外国人は体が触れ合うと「エクスキューズ・ミー」なんていうわけです。

後藤 アメリカ人がキッチンと車間距離を保つのは、公德心というようなことよりは、自分の身の安全ということだけで守っているような気がします。

木村 ヨーロッパ人は、日本の駅で毎朝やっている、電車への押し込み、はぎ取りが珍しくて仕方ないらしい。向こうでは、人間を押すことができるのは権力者しかいない。しかし、日本の駅員はどう見ても権力者ではない。かといって、押されている乗客が家畜という訳でもない。それで考えこんだりして、実に不思議に思うらしい。

辻村 日本人が肉体的接触を何とも思わないのは、銭湯の影響も大きいかもしれませんね。

木村 そうかもしれません。ヨーロッパも中世は銭湯があったんです。それが16世紀になって、コロンブスが新大陸から持ち込んだ梅毒が流行し、銭湯がよくないということになってすたれたんですね。それと歩調を合わせるように、ヨーロッパは個人主義の時代に入っていきます。

プライベートルームとしての車

辻村 私は車を宣伝する特徴として、PR on PRということを行っています。プライベートルーム・オン・パブリックロードということなんですが、本来、家庭にあるプライベートな部分が車の中に移ってきて、公共の場を自由に巡るわけです。こういう形式というのは、人類始まって以来のことだと思います。公の場面で、なおかつプライバシーを確保できるところに、車のもついちばんの魅力があるのではないのでしょうか。

こういう車の特性も、アメリカと日本では社会に与えるインパクトも違ってきますね。フォードの大衆車が出現したのは1920年代ですが、すでに1930年代の『ミドルタウン』という本には、家族員がバラバラに車を使うので、車は家族を分散させる手段になっていると書いてあります。若い息子や娘たちがフィアンセと勝手にドライブに行ってしまうので、日曜日に家族全員で教会へ行くこともできなくなってしまった。車が、伝統的な道徳のよりどころである家庭と教会を破壊しているというわけです。その分散していた家族が、1950年代のテレビの普及によって家庭に戻ってきたというのが、アメリカの社会学の見方ですね。

日本では、この車とテレビの登場してきた順序がアメリカと逆でして、車は家族員を分散させるよりも、ますますマイホーム主義を助長する役目を果たしたのではないかと思います。

後藤 日本人はみな、庭付きの1軒家をほしいと思っていますが、それはとても無理だとわかっているので、せめて車の中にファミリー単位のプライベートルームを確保しようとしているのではないですか。日曜日なんて、家族連れでドライブというのが多いですもの。車は道具というよりも、家族の運命がかかった財産という感じですね。マイカーというよりはマイホーム・カーといった方がいいでしょう。

木村 日本の車はみんなピカピカに磨いており、まるで神殿みたいです。そこだけが狭いながらも自分の家族の安住の場、聖域というわけで、だから少し

でも他人に傷つけられるともものすごく怒る。

辻村 プライベートルームという観念が強いと、交通道徳は悪くなるようですね。これですと、車の中が全く家庭の居間の延長で、それが道徳を要求されるパブリックなところを巡っているわけです。家庭的なスタンダードで公共の場へ出てしまうと、本来ならコミュニティーとか、公共の場で守るべき規範に従わなくていいような気になってしまう。車の中が家庭的な、足を投げ出してもいいようなルーズな空間であるために、公共の道徳が守れないというような関係になっているのではないのでしょうか。

木村 ヨーロッパ人も南仏あたりでは、夏に裸で運転しているのがいます。外から見ると、あれは完全なプライベートルームです。

後藤 1人のときと、家族とか友人が一緒のときでは、運転の仕方が違うという気がします。運転者にとっては、運転しているということがあるから、車の空間はそうたやすく家庭の空間にはならないのですが、家族とか気の合った仲間を乗せていると、居間でくつろいでいるような雰囲気になって、つい運転もルーズになるという面も考えられます。

辻村 プライベートということに関連しているんですが、自家用車は時間と空間を自由に選択できますね。公共の乗り物ですと時間も空間もきちんと決められています。いつでも、どこでも、自由に動けるという自家用車の特徴が、近代人の自由の意識にアピールしているから、いろいろと車批判が出てもなかなかやめられないんですね。

木村 確かに、車には解放感がありますね。組織の中にいる人が、夜明けに車をブツ飛ばすとスカッとするという、そういう魅力があるようですね。しかも、車は奥さんと違って、自分の思い通り忠実に動いてくれるわけですから。

辻村 ヒトラーは、生きものを自由に制御しているという感覚を身につけることが、ナチズムのために必要だと考え、その感覚を養うために、乗馬を勧めたといいますが、車も考えてみれば生き物と同じで、馬の延長なんですね。これが自分の意のままに、自由に動くというのは、王者の意識というか、権威の意識を満たしてくれるわけです。

後藤 マクルーハンが、車の広告について論じたなかで、車にはセックスと、コントロールできる動物みたいなものとしてのシンボリックな構図があるといっていますね。車はメカニカル・ブライドですから。

木村 そのあたりに欧米人と日本人の違いがあると

思います。つまり、欧米人は家畜を飼って、牧畜や農耕をしてきたから、もともと使役するということに慣れてしています。そこで車を下駄のように使いこなせるわけです。一方、無畜農業を営んできた日本人には、家畜を人間と違ったものとして見る発想が、



木村尚三郎氏

ヨーロッパ人ほど強くありません。むしろ、家畜も人間並みに見てしまう。戦時中、軍馬が重い荷物を運んでいると、馬が悲しそうな顔をしているように見えて、「アオよ」などと、馬をなでさするわけです。こういう民族ですから、車も人間並みで、車をなでさすりながら人車一体となり、車を乗りこなすというより、乗られている面が強いのではないかと思いますね。

後藤 20年前に私が免許を取った頃と、今とでは車に対する感覚もかなり違っているようです。最近の若い人は、自分の車という感じで乗っていて、ひとりのアメリカの風景と非常に似てきた。まさにプライベートルームになりつつある。われわれのほうは、ルームというより家ですね。

厳しいアメリカのマナー

辻村 日本における車の普及過程を調べたことがあります。横軸に労働と余暇、縦軸には個人と集団を想定しますと、日本の車の導入のされ方は、最初は集団的に労働用に使われ、次には、集団的にレジャー用に使われてきました。今は、個人的にレジャー的な傾向が強くなっていると思います。

そこで、この普及の経過とマナーの関係について、日本の特徴といったものを考えてみたいと思います。

後藤 私はJ A Fの会員ですが、J A Fは設立されてから、まだ10年しか経ていなくて、会員もアメリカのAAAの1,600万人に比べると10分の1以下にすぎません。外国では、オランダあたりは非常に古くてA N W Bは1883年、西ドイツA D A Cが1903年、イギリスA Aが1905年、アメリカのA A Aは1920年創立の歴史があります。そうした外国の状況に比べると、J A Fはお話にならないくらい赤ん坊の時

期にいるわけです。それにもかかわらず、ドライバーはどんどんふえていくところに、大きな問題がひそんでいると思います。

辻村 そうしますと、ある程度時間がたてば、あるいは若いときから車に慣れた世代が出てくれば、マナーはよくなるだろうということですか。

後藤 ほうっといってよくなるという気はしません。アメリカの普及の経過をみますと、初期の頃にはごく限られた人々が車を持って、立派な運転手を雇い、自分の権威にかけて慎重に運転させたわけです。そういう時代から少しずつ下に普及していき、大衆化するということのように、社会そのものが長い時間をかけて車に慣れていったと思います。

日本の場合、戦前から少しずつ広がっていく形をとらずに、戦後のある時期から一挙に普及してしまったために、ドライバーとしての資質を育てあげるだけの時間も、歴史的な経過もなかったという気がします。だから、いまの大人のドライバーがいいドライバーかどうか、非常にあやしい。

辻村 コーンハウザーの『大衆社会の政治』によりますと、急激な都市化とか、急激な近代化が起こった社会では、大衆運動も過激になる。一方、中世のギルド的なものが徐々に組合につながり、発展していった社会では、抗議行動でも非常にマイルドな形をとるといっています。また、急激に社会変化したところでは、精神異常、自殺といった社会病理現象が起りやすいという、社会学的なデータもあります。それで、日本の車社会も急激に形成されたとすると、やはり、そこに何らかの傷跡があるのではないかと思います……。

後藤 長い時間の経過があれば、その時間の中で、徐々に、無理なく対応できるわけですね。車が少しずつふえれば、道も、駐車場、交通標識も少しずつ時間をかけて、自然に社会の中におさまっていくと思います。それが、急にパッと変わると、歩行者も対応できないし、物理的空間も、社会的な装置も対応できない。法規も、信号が変わるように、ちよくちよく変わってドライバーもそれに対応できない。その点では、日本の車社会は時間の中で熟してきたとはいえませんね。

木村 その傷跡といえるかどうかわかりませんが、2重人格ができています。歩いているときの自分と、車に乗っているときの自分が、まるで違うようです。運転しているときは、歩行者はわざとノロノロ歩いているのではないかなどと、非常にイライラしながら

ら歩行者を見るし、歩行者になると、車はなんと横暴だということで、そのつど世界が変わってしまう。

後藤 車の普及で、日本の特徴だと思いますのは、トラックとか大型の営業車が普及してから、自家用車がふえたのではなくて、自家用の乗用車が先にパッとふえたような気がします。それで、日本ではトラックとかバスの運転手の権威が低いんですが、アメリカは違います。アメリカのトラックの運転手は落ち着いた、見るからに立派な人が多く、自家用の運転手を叱ったり、指導したりしています。去年、アメリカに行ったときに乗ったバスの運転手も立派でしたね。貸し切りバスだったんですが、スピードを出して走っているときに、日本人が窓を少しあけたら、運転手はすぐ次のパークに止めまして、「窓をあげないでくれ」と説教を始めるんです。つまり、窓をあけたような車では、運転手として責任を持っていないというわけです。大型トラックの運転手も含めて、飛行機のパイロットのような感じに近い。こういう運転手がプロフェッショナルとして成立するだけの時間が、個人とか自家用の車が普及する前にあって、ドライビング・マナーが確立してきたのではないかと思います。日本は先に自家用車が普及して、勝手に運転しているような感じですよ。

辻村 日本の場合、物理的な環境の違いもあるでしょうね。大衆車が普及すると、それだけギュー詰めになるから、まさに割り込みということも必要になるでしょう。少数のエリートが運転していた時代はマナーがよかったというのは、余裕をもって行動できる空間があったからだと思います。とにかく、車というものは、スピーディーな乗り物だという期待がありますから、車が混んで渋滞してくると、ますますフラストレーションが大きくなるわけです。このように物理的環境というファクターもありますから、精神訓話的な話だけではうまくいかないと思いますね。

後藤 そうかもしれませんね。それで、このままの状態ではほうっといって大学生が車を持つような時代になったらよくなるか、というよりはリダメだろうと思います。アメリカでは、高校でドライビング・マナーを徹底的に教えるんです。車に乗せて、車のあり方や運転の仕方を教えるんですが、要するにドライバーの訓練ではなくて、市民としての訓練なんです。市民生活の中のひとつの手段として車を考えさせています。それから、免許を取って社会に出ると、今度は大人がうるさいんです。歩いている人はお年

寄りが多いんですが、その人たちがドライバーをよく怒るんです。怒られてはかなわんというのでマナーに気をつける。アメリカでは、そういうドライブに関する権威の層がよくできています。そういう土壤のない日本では、マナーをよくするといっても難しいかもしれません。

辻村 日本の中でアメリカに近いのは沖縄ですね。アメリカのルールで戦後やってきましたから。とにかくクラクションが鳴らない。割り込みをしてクラクションを鳴らすと、降りてきて怒鳴られるわけです。ですから、渋滞の中でも、ちょっと手を挙げればスッと入れてくれるような、ギブ・アンド・テイクがあるんです。これは、すべてアメリカ人に仕込まれたそうです。

後藤 ですから、沖縄ではレーンをしっかり守っていた。それが、日本のルールになってから、レーンが守られなくなって、キープレーンが乱れてきたそうです。アメリカでは、車間距離を守るのは自分の安全だといいましたが、レーンについてもそういう考えから、絶対に守りますね。

辻村 時間にしろ、生活空間にしろ、きちんと場面を転換するのがアメリカ人で、ドイツ人はそれを混合してしまう。

後藤 アメリカ人はよくパーティーをしますが、大勢の人を呼んで、お互いに親しくなくてもその場だ



後藤和彦氏

けは非常にうまくやって、きれいにサッと帰ります。これが日本人ですと、すぐ座り込んで飲み回ったりしますし、ドイツ人も時間を忘れてワーッと騒ぐところがあります。

木村 結局、心が通い合わない場合は形式に生きるわけです。パリの地下鉄は、行きと帰りが区別されて全くの一方通行です。だから、いったん間違った通路に入ると最後まで迷うことになります。これも、いわば合理主義の所産で、知らない者同士が万一ぶつかってトラブルが発生すると困るから、危険を未然に防ぐために一方通行にしてしまうわけです。

日本人は、向こうから人が来る、こちらから人が行く。目と目を見合わせ、相手の目つきをサッと読んで「あいつはこっちへ行くな、俺はこっちへ行こう」とパッとよけられます。これは、お互いの心が通い合えるからできるわけです。日本人は形式というものを非常に嫌いますね。融通無碍に、お互いに間一髪のところで共存し合うところに、むしろ共感とか快感があるようです。しかし、いまは若い人と私たちとは、もう足の長さも違うし、共存しあえるという感じではなさそうですね(笑)。

市民社会におけるドライバー教育

辻村 アメリカ人は非常にドライに割り切る一方で、ウェットに、相手の中にコミットするところがあって、これはコミュニティー意識というか、市民意識に支えられている面があります。後藤さんのお話にあった、高校でのドライバー訓練にも、そういうアメリカ人の市民生活における連帯意識が出ています。

木村 アメリカあたりでエンコすると、たちまち来合わせた自動車が止まって直してくれるでしょう。日本だと黙って通り過ぎるか、止まってジッと見ただけ。協力し合うというか、そういう連帯意識がアメリカ人にはあります。

辻村 徹底的に車社会になると、もう少し助け合い意識が出てくると思いますね。アメリカのように車がなければ足がもぎとられた格好になりますと、ピックアップするのが当たりまえになってきます。日本人は車がなければ歩いて行くとか、バスで行くとかできるから、車による助け合いの精神に欠けていますね。

後藤 そのかわり、日本は車の規制がきついですよ。あれを全部守れといわれても、とても守りきれない。ドイツも比較的、規制がうるさいところですよ。やはり、日本とドイツは似ています。

辻村 先ほど後藤さんのお話にあったように、市民生活における車という形で考えていかないと、いつまでも規制に頼ってしまいます。個々の家庭のさらに上のコミュニティーというレベルでの連帯、共同行動というものを促進することによって、共同体意識とか、市民意識とかいうものを培っていかないといけないのではないのでしょうか。

私の出身の浜松で5月に凧あげ祭りがありまして、町ごとにマークを決め、6畳敷き、8畳敷きという大きな凧をあげて切り合いをするわけです。もちろん町ごとの喧嘩みたいなものもあります。しかし、そ

の祭りによって、少なくともマイホームの穴に閉じ込められている連中を町というレベルに引き出してきて、そこでの共同作業を通して共同体意識をもつことができます。こういうものが江戸時代から続いていますから、これを新しく生かしていけばいいと思いますね。学校の教科書で教えるだけでなく、家庭を越えた上のレベル、ローカルな単位で共同することが、いかに大切かということを実践的に教えることが必要です。

確かに、日頃から近所付き合いするとか、コミュニティで社交関係をするのはわずらわしいので、マイホーム主義に閉じ込めがちになります。しかし、ひとたび何かあったときは、日頃からの付き合いがあるかどうかで決定的に違うわけです。このあたりをきちんと教えないといけませんね。

木村 それにはやはり、ある程度の強制力も必要だと思います。ドイツでは道路に面した窓をきれいにふいていないと罰金をとられるんです。そういう強制力が伴わないと、いまのような大きな都市社会では、なかなか連帯感が生じてきません。

辻村 ひとりひとりの自覚に待つのが難しくて、ある権威をもって指令を与えなければ整然と行動ができないというなら、それはそうすべきでしょう。

後藤 日本では、そういう強制力がないと直らないでしょう。シンガポールなどは、非常にきれいだが、交通政策がうまくいっているといわれていますが、守らないものすごい罰金を取られるんです。

辻村 これは会田雄次さんの話ですが、日本は恥の文化で、ヨーロッパは罪の文化というけど、ヨーロッパ人だってそんなに内面的な罪の意識だけで行動してはいない。その後には罰の意識がある。その怖さによって行動しているという面もあるというんですね。人間というのは、強制とか罰がないと、自主的な、道徳的な判断だけでは動かないでしょうね。

後藤 利害得失をもつと考えると、逆にお行儀がよくなるということもあります。

木村 子どもに対する自動車教育は、外国ではどうなっているのでしょうか。

後藤 日本では、幼稚園児や小学校の下級生あたりに車は怖いものとして教えているようですが、逆に子どもたちのほうは、車は大きくて、かっこいいものだと憧れる気持が強いと思いますね。そのあたりのギャップが埋まらない感じです。ドイツは、小学校から交通教育をしまして、6年生ぐらいまで自転車ライセンスを取らしています。それによ

って市民社会のルールのようなものを教えていくようです。

辻村 運転とか車とか以前に、社会の中で市民として生きていくための最低のマナーを植え付けるという意識が、欧米には強いと思います。日本人にはこのあたりが欠けています。

後藤 それとともに、ドライバーとしての世代交代の積み重ねがないんですね。日本は、第1世代のドライバーから、第2世代のドライバーへと教えていくという形がとれていない。

辻村 車の普及が、親から子どもを離す手段になっているから、なかなか難しい。昔のように職住接近で、子どもが親の仕事を見ていれば、世代間の伝達ということも容易なんでしょうが……。

後藤 やはり、市民社会なり、コミュニティなりの中で車を考えていくという点では、日本の車社会はまだまだ、「未成熟な社会」といえそうですね。

(つづく)