

交通道德とは何か(3) ——危機における人間行動と交通道德——

辻村 明* 安倍北夫** 藤竹 暁***

第1回(本誌Vol.4, No.1 p.p.39~48)は、公衆道德、安全などの基本的概念を考察しつつ、道德と法律の相互関係を検討した。第2回(本誌Vol.4, No.3 p.p.169~175)は、日本人の交通道德あるいはドライビング・マナーの現状と、これから進むべき方向を国際的な視点から追求した。このような考察の上に立って、最終回の今回は、交通ルールが解体する災害時の危機的状況、パニック状態を想定することによって、現在ある交通道德を再検討し、確立されるべきモラルの構築を試みようとした。

What is Traffic Morality (3) —human behavior and traffic morals under crisis—

Akira TSUJIMURA*

Kitao ABE**

Akira FUJITAKE***

On the first article in the series (see, IATSS review, Vol. 4, No. 1 p.p. 39 ~ 48), we considered the mutual relationship between morals and the law by defining terms in the area of public morals and safety. The second paper (see, IATSS review Vol. 4, No. 3 p.p. 169 ~ 175) treated from an international perspective Japanese traffic morals or driving manners, along with the trends and direction which should be taken in the future. After having made these observations, this final article represents an attempt to design a workable model after re-evaluating present-day traffic morals and behavior by drawing some hypothesis on crisis situations where traffic rules break down and panic prevails.

報告①

現状では危機に対して悲観的

報告者……安倍北夫

今回のテーマに対する私の視点を、5つにまとめて提示したい。

まず第1に、交通の流動が起きてくると、それを整理するために交通規則や交通信号などの施設ができてくるが、そこに共同体としてのまとまりがないと、それだけではなかなかうまく整理できない。そうした市民共同体としての実感や意識が、果たして日本人にあるのかどうか。道德が生きるか、生きないかという危機的な場所では、まさに、共同体として動くことが要求される交通問題において、市民共同体としての基本的な意識が最も問われてくると思

う。個というものと、コミュニティとしての共同体の共通ルールとのつながりを、いかに考えていくかという、いちばん基本的な問題がそこにある。

2番目は、直接災害と関係した問題である。災害習慣は社会生活のパターンや、人間生活のパターンが大きく変わってくれば変わらざるを得ない。とくに、地震についての災害習慣は車に限らず、全面的に見直しを迫られている。

例えば、私たちが子どもの頃は、竹やぶにとび込めば地割れがなくて大丈夫と聞かされたが、今では竹やぶはどこにもない。あるいは、紙と木でできた家の中で生活してきた私たちにとっては、コンクリートの家で地震にあったときに、一体どうしたらいいのか、というようなことについての習慣が全くない。ないという意味は、ひとつは技術的にないことであり、もうひとつは全く身につけていないことである。その意味で、いまの車社会も大きな災害にぶつかった経験がないから、技術的にいっても、そうなった場合にどうしたらいいか、という問いに対するはっきりした答えがない。答えがなければルールは作りようがない。暗中模索で、誰も災害習慣を身

* 東京大学教授(社会心理学)

Professor, Univ. of Tokyo

** 東京外国語大学教授(群衆心理学)

Professor, Tokyo Univ. of Foreign Studies

*** NHK総合放送文化研究所主任研究員

Senior Researcher, NHK Radio and Television Culture

Research Institute

昭和53年9月11日実施

につけていないことが、第2の問題としてある。

第3は、パニックとは何かということである。ひと言でいえば、心理的には退行現象が生じてくる。これは集団で考えると、集団の解体になる。そこではルールそのものが解体していく。解体した後、災害の中でどのような行動原理に従うかということについては、定見もなければ経験もない。これが第3の問題である。

4番目は、より具体的問題である。日本の都市は交通体系などの下敷きになっている認知地図が恐ろしくできにくい。これは東京に限らず、全国の都市がそうである。パニックは見通しのない所に生じてくるわけで、見通しがきちっとあれば何とかなるものを、全くそれがない。そこに、パニックにおける交通問題の基本的不安がある。

5番目は、日本人にはやはり、オーソリタリアンパーソナリティ、権威主義的な性格があることだろう。税金はお上に取られるもの、使うほうもお上が適当に決めてくれるもの、という考えと同じで、交通にしても、お上の権威と、お上の作ったルールがあれば、それにちゃんと従っていく。しかし、それが壊れたとなると、どういうわけか、自分たちでルールを作っていくことができなくなる。

以上、5つのことを考えると、私は危機的な場面における交通に対して、非常に悲観的である。

報告②

未成熟な車社会と交通モラル

報告者……藤竹 暁

パニック状態とは、人間社会を構成しているルールが崩壊して、個人がそれぞれ自分を助ける、セルフディフェンスの行動をとり、それぞれが、自分が法を作る状態になってしまうことが、ひとつの特徴だと思う。

それで、私なりに今回のテーマをとらえてみると、現在のところ、交通道徳あるいは交通モラルができているようでできていない、車社会におけるまだはっきりした社会的ルールが形成されていない状態であって、この状態を理解するひとつの方法が、それを極限状況で考えることだろうと思う。

これは確かにいい方法だと思うが、その前に私は、今日の交通モラルが置かれている状態を考えてみたい。マイカー元年という言葉がいわれてから、やっと20年ぐらいただが、私たちはまだ自動車に、あるい

は自動車を使いこなす生活に慣れていない状態にいる。いわば、自動車文明に慣れていないのである。いかに運転するのか、また、他人の運転に対して自分がどのように対処したらいいのか、判然としない状態にあることを、考えておくべきだと思う。

このような状態の中で、交通モラル的なものが、どういう形で作られているのだろうか。免許証を取った人ならば誰でも経験することだが、法規が極めてややこしくて、それを機械的に我々に押しつけているというようにしか、運転者は考えないことが多い。罰則とか処罰などが、機械的に適用されるという形で存在し、一方では、人間が自動車に慣れていない状態がある。これが現状のひとつの姿だと思う。

とすれば、こういう状態の中では、危機的状況は極めて容易に想定できる。それは、特別な社会的危機の状態ではなくても、日常の中で自動車を運転している状態が即ち、危機的状態につながる線上にある、ということが指摘できるだろう。

それでは、交通モラルはどのような形で形成されるのかというと、3つある。第1に人間の内心の良心、あるいは内的な価値判断の基準が成長しなければならない。これは、自動車に対する経験と密接不可分に結びついていて、経験を待たなければ成長してこないだろう。そこで、こうした経験を、今後どういう形で学んでいくことができるかが問題になってくる。

第2に、モラルが、処罰や罰則と裏腹の所にあるのではなくて、何らかの形で、人間と人間との関係の中に存在するとすれば、そこには感情移入的要素が必要であり、もう一方では、他人の役割を取得するという要素が必要になる。自分と他人とを、どういう関係に立たせるのか。つまり、他人に対して、どのような感情移入をしていくのか、あるいは、他人の役割をどのような形で取得するか——これがない限り、交通モラルもあり得ない。

危機、パニックの状況とは、このような他人へのエンパシーなり、他人に対するロールテイクを全く捨ててしまう状態であるという点で、それは危機的だといえる。

第3は、モラルに対する状況的要因である。モラルがそれぞれの個人の中に発達していく、そのモラル・ディベロップメント——ソーシャライゼーションの過程の中のひとつの価値的側面と呼んでもいいと思う——を考えてみると、そこでは、状況的要因が極めて強く働いている。正直なら正直という、ひとつ

のモラルを作り上げるためには、確かに、その人の心の中に正直さについての価値なり、正直であるべきだという、何らかの特性を身につけることが重要だが、もうひとつ大事なことは、それが状況的要因によって非常に強く左右されていることである。

これは、まさに交通道徳において最も強く示される。自動車を考えて、それぞれの人が、ある意味では、現代において非常に高度な機械技術を自分で操作しながら、同時にそれは、生命の危険をも伴うような状態に置かれている。それは、自分の生命の危険でもあるし、他のさまざまな人間の生命の危険も、そこでは担保にしながら運転している状況の中で、その人のモラルが問われてくる。まさに、極めて状況的な要因によって、モラルが左右されてくることになる。

そこで、この状況的要因をいかにして、人間にとってよい方向に作っていくのが問題になってくる。

● 討論

1. パニック防止の要件

辻村 このシンポジウムも最終回を迎え、最後として、道徳が通用しない極限状況、パニック状態を考えることによって、逆にそこから交通道徳を浮かび上がらせてみることはできないかと考えたわけです。まず、討論の糸口として2つほど具体例を挙げてみます。

危機的状況におけるモラルという場合、例えば、船が遭難しますと、船長は最後まで残って、乗客や部下を優先的に避難させ、船もろとも命を捨てる場合があります。これは限られたエリートケースかもしれませんが、危機的状況でもモラルを守るケースはあると思いますね。

もうひとつは、そういうエリートでなくても、一般大衆においても、それは考えられるでしょう。例えば、東京大空襲のときに神田のある町が類焼を免れています。

藤竹 町の人が協力して消火したわけですね。

辻村 そうです。日頃から隣近所の付き合いがあったから消火ができたわけです。今ですと、近所付き合いはわずらわしいから、マイホーム主義でわが家だけを可愛がることになります。その神田の町のように、コミュニティの連帯感があると、みんなと一緒に頑張って消火に努めるから、その地域が類焼を免れることも可能になってきます。しかし、おふ

その場合に必要なのは、前述した感情移入の能力、あるいは役割取得の能力である。そうなると、何らかの形で、その人の属している集団なり、自分が基準とする集団、例えば、社会学や心理学でいうレファレンスグループのようなものの存在が非常に重要になってくると思う。その理由は、それがその人のアイデンティフィケーションを助けることができるからである。パニック状況とは、このレファレンスグループを捨て、アイデンティフィケーションを捨てて、自分自身が不幸になることである。

今日の交通モラルは、まだ非常にプリミティブな状態にあり、これからいかにして交通モラルを育てていくかが、私たちの大きな課題である。これは、モラル・ディベロプメントの条件を一方で考えながら、もう一方では、極限的な状況におけるパニック状態を考え、この両者を詰めながら、モラルを考えていくことになるだろうと思う。

たりの報告では、基本的に災害のときには、交通道徳は成立しないだろうというお話だったと思います。

藤竹 私の報告は、いわば現状認識です。今日、交通モラルは確立しているのかという問題でした。ところが今のお話しは、それが確立していても、していなくても、これこそ交通モラルだと思う人がいて、その人がパニック状況に置かれたときに、いかに行動するのか。

辻村 船長とは、まさにそういう人ですね。

藤竹 もうひとつは、船長は船という社会の中で、ひとつの組織的な集団を作り、そこでは、船長が最も権威を持っています。そういう状態の中で、危機に対して訓練されたプロフェッショナルが果たすモラルと、レイマンが果たすモラルがあります。交通モラルをこのように分けて考えると、現状の交通モラルは、組織集団におけるモラルではなくて、アンオーガナイズド、あるいは混雑した状態におけるモラルという性格を強くましており、船長のような行動をとる者は、まず出てこない。確かに、バスの運転手が乗客のモラルを統制することは、船長と同じように可能かもしれません。

しかし、各自が「俺が天下だ」と考えている乗用車になると、どうもうまくいかないでしょう。そのうえ、そういう人たちの中には共通のスタンダードがありません。これがあれば、辻村さんのいわれた連

帯感のようなものが、非常にきいてくる可能性があります。そして、地域社会、近隣集団、私のいうレファレンスグループ、あるいはメンバーシップグループが強固になれば、そこで火を消すというときも、一方では地域社会を守るという連帯感がベースにあり、もう一方では、そこで「みんな逃げな、ここで火を消そう」という自発的なリーダーシップをとる人が出てきます。

安倍 神田の例は、佐久間町と和泉町のことで、大変有名な話です。ここは良い条件が重なっていたのです。ひとつは地理的条件で、町の一方にお堀が通っていて、そこが退避路になっていた。つまり、三方からやられても、一方はお堀で水があるから、そこから火が来ることはないわけです。さらに、町に消防ポンプの製作所があって、ちょうど完成していたポンプが1台あった。それを借りてお堀の水で消火したわけです。それから辻村さんのいわれた連帯感も強い。しかも、この両町は江戸時代の昔から町を焼いたことがないという名誉ある伝統があって、それが若者に伝えられていた。それで3日3晩にわたる震災でも、いなせな若者がヘトヘトになるまで消火に頑張ったといえます。

ですから、この町がパニックにならずに頑張れた理由は、地域の連帯感があり、過去の習慣もあり、消火する道具もあり、地理的にも恵まれて、その上に、退路が開けていたからです。退路というのは大切で、火災にあった病院の看護婦に聞くと、この所にシャッターがあって、そこを歩くぐれば絶対大丈夫という、いわば退路がきちっと分かっていると、彼女たちは猛烈に勇敢になります。しかし、そうした見通しがないと頑張れません。

このいい例が、最近の酒田市の大火です。とにかく瞬間烈風28mという強烈な状態での大火で、最近の日本では想像できない燃え方をしています。それまでは行政当局者の中にも、消防力が格段に強化されているから、もはや大火はないと考えていたものもあり、東京の震災のことをいいますと、先生方は火事を心配されるが、消防力の充実で大火にはならない、なんて軽くみるような風潮さえありました。

ところが酒田では、10時間ぐらいかかって1,770戸焼けています。10月29日夜5時40分、氷雨が降っている中で出火したから、まさに最悪の状態です。しかし、消防長が1人死んだばかりは、約900人の負傷者の大部分が軽いヤケドで、パニックらしいものは全く起きなかったのです。その最大の理由のひとつは、

やはり地理的条件です。幅にして200~300mが短冊型にきれいに燃えたわけです。それは周辺が寺町という大きな木がたくさんある所でした。もし、風向きが逆だったら、あのようにうまくいかなかったでしょう。ですから、風上の道幅6m程隔てた所は、本当に何事もなく、そこまで逃げれば安心なわけです。つまり、退路があるからパニックが生じなかった。パニックは、どこへ逃げていいかわからないときに生じます。



安倍北夫氏

もうひとつは、足弱の老人や子どもをひと足早く逃がす2段階避難ができています。とにかく80年来大火のなかった町ですから、親戚縁者、知人が近くにいくらでもいて、そこへ逃がすことができる。土地の連帯感があるから、こういう避難が可能になるわけです。東京ではとても無理でしょう。

神田も酒田も同じで、こういう地理的要因と人間の要因がそろっていればパニックにはなりません。

辻村 要するに、地理的に退路があれば、藤竹さんのいわれたリーダーがいなくても、一般庶民がおのずから、それぞれのレベルで適切に対応できるということですか。

安倍 いや、そうともいえません。例えば、ロスアンゼルスの大震災のときに、満水状態のダムにヒビが入って決壊しそうになった。それで危険地帯の人に、テレビで避難するように呼びかけたのです。ヒビの入っているダムの模様を放映して訴えたのですが避難しない。結局、警察が一軒一軒回ってやっと動き出しています。新潟地震のときでも、石油タンクに火がついて、周辺の家が燃えてもなかなか逃げないので、消防隊の小頭のような人が頼み込んで、どうにか避難してもらっています。やはり、きちんと権威をもったパーソナリティが出てきて、あの人が責任を持ってくれるなら動こう、という形のリーダーシップがないとなかなかうまくいきません。

2. モラル確立と車社会への慣れ

辻村 自動車の場合は、個々のドライバーを超えた

組織がありませんから、リーダーシップはとれないでしょう。その点で、仙台の地震のときはいかがでしたか。

安倍 これは実際に聞いた話ですが、あるとき、ガスタンクがひとつだけ燃えまして、そこへJAFのサービスマンが行きあわせました。彼は危ないというので、車を左へ寄せて停車し、外へ退避した。いうまでもなく、地震のときに道をあけることが、都市を守るキーポイントです。消防車、救急車が入ってくるし、避難路にもなるから、車は左へ寄せてしばらく待つのが原則です。このサービスマンも、知ってか知らずか、それを守ったわけです。ところがしばらくして戻ってみると、他の車はみんな動いている。従って、彼の車が交通の邪魔をした格好になっていた。みんなが車の災害習慣を身につけていないから、「守った」人が、かえって奇妙な立場になってしまう。以前、警視庁が調査したときに、車を左へ寄せて待つは27.2%、一步譲って、左へ寄せて逃げ出すでも24.3%しかない。さらに、近くに火の手が見えたらどうするかという設問になると、正解の左へ寄せて待つはなくなってしまいます。

それでも、仙台のときに交通パニックにならなかったのは、火が出なかったことと、発生時刻が退社時間の5時14分で、車が都心から外へ拡散していく恵まれた状態にあったからです。このように1点から外へ拡散して避難できるときはパニックは生じない。これが東京だったら、こうはうまくいきません。

藤竹 ニカラグア地震のときは3日後に交通パニックが起きて、対向車を無視して走るような減茶苦茶な運転が生じたそうです。そういう中で運転するには、相手の出方を自分で判断するほかはありません。そうすると、これはやや矛盾したいい方になるかもしれませんが、平常のノーマルな規則通りに運転していると、アブノーマルな状態になったときに全く通用しない。むしろ、平常の交通規則を若干オーバーしても、うまく運転できるトレーニングを積んで、アブノーマルなときに、臨機応変の処置ができる—こうした車に対するセンスをみんなが持っていない限り、交通モラルは生まれえないのではないのでしょうか。もっとも、あまり奨励できる例ではありませんが……。

辻村 それについては、ちょっと悲観的です。みんなが40kmの制限をオーバーしたり、勝手な臨機応変の運転をしたら、ますます混乱すると思います。

安倍 藤竹さんの話はわからないこともない。例え

ば、災害のときに逃げる避難動線がありますが、これが日常の歩行動線と相反するような方向だと混乱してしまいます。ですから、車でも、日常と正反対のことを、危機のときにやれといっても駄目です。藤竹さんの方法とは異なりますが、例えば、信号が動かなくなった状況ではどのように運転するかを、日頃から身につけておく必要があります。

先ほど話したでたロスアンゼルス地震では、主要な交差点に誰にいわれたわけでもなく、ボーイスカウトや町会の役員みたいな人が立って、交通整理の旗をふっているわけです。そして、どの車もそれにピチッと従っていました。アメリカでは、交通ルールの最初に、信号機のない交差点に車が来た場合にどうすべきかをたたきこまれます。いわば優先通行のルールを徹底的に教えられるから、信号がなくても事故は少ないし、地震のときでも混乱しないのです。

藤竹 日本でも法規には、優先通行のルールが書いてありますけどね。

安倍 しかし、日本ではよく教えられないから、ちっとも身につけていません。日本には、交通モラルというものは、市民生活において車をよりよく流していくことだという、いちばん基本的な考えがないわけです。

藤竹 いまの日本で交通モラルといわれているものは、自動車がものすごい機械的な技術手段であることを、ほとんど抜きにしています。“お先にどうぞ、笑顔でありがとう”というのは、地下道あたりですれ違う人間のモラルです。最低40km、最高100kmで飛ばす自動車交通を、“笑顔でありがとう”で処理できるはずがないのです。車社会独特のモラルが十分に形成されていないために、人びとは交通法規を適確に理解できないのです。しかし、モラルがはっきりしないところで、大量の車を統制しなければならぬとすると、やはり法規は必要です。

辻村 テクノロジーが介入した場合と、介入しないパーソナルな人間間のモラルの場合とは、根本的な相違があると思います。機械が介入しなければ、習慣とか慣習によって徐々にモラルができてきます。しかし、機械技術や、車が入ってくると、これは全く経験もないわけで、どうすべきかわからない。それを秩序づけるのは法規しかないということになってしまいます。人間関係なら法律よりも道徳が尊重されますが、車では法規優先にならざるを得ません。

安倍 日本で交通モラルを性急に求めることは無理

にしても、それに対するいちばん基本的な考え方は、交通モラルを市民生活のルールとして、強制意識なしに自分で行なうことだと思います。

その例として、カリフォルニアNo.1という太平洋岸の崖っ縁を通っている道路での体験を申します。そこは霧がよく出て、事故の多い所です。そこを走っていたときに、前方にボーッと赤いものが見えたから事故があったと思い、スピードを落として行くと、車が山肌に乗上げ、老人が血を出して横になっていました。そばに3人ぐらいの女の人が震えていました。私はすぐケガ人のそばへ行行って脈をとったのですが、何台か止まっているアメリカ人は誰も病人のところへ行かない。後から次々に来る車のアメリカ人もみな病人のそばへ行きませんね。そして走って行って、道の屈曲している向こうあたりで、例の赤い発火灯をシュッとやっている。事故現場の両側で、適当に距離をおいて次々と来る車がみなシュッとやっていくわけです。4、5人で来たヒッピー風の連中は発火灯の束をそこへ放り投げてボーッと行ってしまった。「俺たちは忙しいから構ってられない。君たちがちゃんとやっているから、これだけ提供するよ」ということなんですね。すると、その次の車が投げ出された束を持って、向こうでシュッとやっている。これは全く見事なものです。誰がリーダーでもないのに、見知らぬ他人同士が、事故を起こした人間はもう仕方がないが、これ以上は事故を起こさないという理解を暗黙のうちにして、なすべきことをしていくわけです。

家に戻って友人に、病人には近寄らなかつたという、アメリカでは医者でなければ手をつけない、といわれました。薄情かもしれませんが、あの場所ではスピードを落とし、注意しながら運転しなければならないのに、そうしなかつたから事故を起こした本人の責任だ、そんなやつは放っておけ、というわけです。このときは、本当に個人主義とは何かを教えられました。日本は、どちらかといえば個に全体のルールを持ち込み、全体に個を持ち込んでやあやあいっているうちに、何とかなってしまいます。アメリカは、そこがキチンと分けられているから、個の道徳なり、個の守るべきことまで公で縛ろうとしたり、公に任せたりはしません。藤竹さんがいわれるように、まさに車社会のキャリアの差といわざるを得ません。

辻村 日本人が車に慣れたとして、果たしてアメリカのような市民意識なり、交通モラルが育ってくる

でしょうか。

安倍 すぐにはいかないと思いますが、育ってくると思います。また、自分の経験で申し訳ないんですが、サンフランシスコからロスアンゼルスへ向かう道を走っていたときに、巨大なトレーラーがハンドルを切り損ねて横転するところにあつたわけです。そこで、私は車社会で育った人間ではないから、恥ずかしい話ですが、やった！やった！と喜ぶわけです。ところが隣に座っていた、当時まだ幼稚園の息子が励声一番、私をしかつたものです。「パパ、笑うような事態じゃないよ」。私はハッと思いましたね。ですから、車社会の中に生まれたときから育っている人間と、私のように車を知らないで育ち、ただ自分の都合で運転している人間とは、やはり違いがあります。こういう車社会に生まれ育った人間が大多数を占めなければ、私は駄目だと思います。もちろん、だからといって、手をこまねいて何もしないわけではありませんが……。

辻村 非常にスピーディーな、危険の伴うテクノロジーが介入した場面での行動様式とかモラルと、それが介入しない場面でのモラルとは、明らかに違うはず。その違いを身につけているかどうか、交通モラルの基本ではないかと思ひます。

藤竹 そうですね。ですから、日本人がアメリカ人と違うのは、高速道路といつてもすごい過密状態の中で、抜きつ抜かれつして行く、あの独特のスピード感覚が日本に生まれつつあることです。これは、



藤竹 暁氏

アメリカのように何も無い広い道を走るスピード感覚と全く違うものです。そうすると、その抜いていくルールは、アメリカのルールにはあてはまらない、日本的なものになると思ひます。例えば、ノロノロ走りたいのならば、道の左によって、後の車を通さなければいけない、といった制限速度とは別の、その時に応じた状況倫理的なものが出てくるでしょう。これが交通モラルだと思います。

そして、交通モラルと交通法規は全く違うし、交通モラルも、テクノロジーの介入したモラルと、人

間対人間の生身のモラルとでは全く違います。このあたりを峻別してかからないと、将来の交通モラルは考えられないと思います。

辻村 確かに欧米では、個人のレベルの道德と、個人を超えたレベルの道德とを、キチンと分ける意識が強い。これはギリシャ以来の伝統で、例えば内外の観念も、日本では女房を家内というように家が内と外とを区切る境になるが、欧米では、個室のドアが境界になっています。また他方では、城門が内と外を分ける境界になっていて、城壁の外に住む人間は野蛮人で、中の人間は文明人として、共同の連帯意識をもったコミュニティの構成員である、という伝統的な考え方があります。いわば個人とコミュニティの両極が大事なのであって、中間の家はあまりウエイトが置かれていません。日本の家中心で、個も公も家の観念にとけ込んでしまう考え方とは、全く正反対です。

安倍 それと、ヨーロッパは人口の流動が割と少なくコミュニティの意識が定着しやすいが、日本は人口流動が激しすぎて、住んでいる地域に対するコミュニティ意識などは、頭でわかっている、現実にはできてこないと思います。

藤竹 これは、私が報告したアイデンティフィケーションと関係してくると思います。道德意識は、何らかの形でアイデンティフィケーションが必要です。ところが、日本人にはこれがゼロなんです。例えば、辻村さんが運転しているときは、東大教授であるというアイデンティフィケーションがあるかもしれない。しかし、たいていの人は車に乗ると、これがなくなっているのではないか。アイデンティフィケーションがあれば、それなりに自らを律するから、そう変なことはできないわけです。交通モラルを確立するには、このアイデンティフィケーションをいかに育てあげるかにポイントがあると思いますが、その基礎が家庭ではうまく養成されないのが現状です。それでは家庭以外のどこに求めるか、これがひとつの問題です。

もうひとつは、罪の意識の問題。罪の意識は自分自身の内部に生まれる場合があり、その場合は、多かれ少なかれアイデンティフィケーションと結びついてきます。これが結びつかないときは処罰にすぎなくなってしまいます。日本の現状は、そういう内心の意識と結びつかない交通法規しかないから、白バイが近くにいなければ違反してもかまわない、ということになっているわけです。

辻村 そのアイデンティフィケーションがなくなるということは、いいかえれば匿名の存在になってしまい、無責任になってしまうことですね。

3. モラル育成のポイント

藤竹 これまでは、モラルという場合、自発的モラルを考えていましたが、もうひとつ、先ほどの船長のような職務に対するモラルもあると思います。職務に忠実であれ、というモラルは日常のトレーニングの中から生まれてくるわけです。軍隊になぜ厳しい訓練が必要なのでしょう。例えば、私は戦争に行ってもいいから伝え聞いていただけですが、日本軍が天皇陛下の鉄砲だからといって、徹底してその扱いを教え込んでは、前線でパニック状態になっても、銃だけは守ることを体で覚えさせるためです。これは自発的モラルとは全く違う、体内化された反射的行動のようなモラルだと思います。

軍隊のトレーニングは極端にしても、このデモクラチックな市民社会の中で、テクノロジーが介在した、アクセルひとつ踏むだけで暴走しかねない車に対して、いかなる歯止めをかける訓練していくか。こうした問題もひとつあると思います。

安倍 その訓練の基礎になるものを考えると、やはり、ロールパーソナリティ、役割人格が非常に生きていていると思います。これは、仙台地震のときにも幸運に作用しています。地震の起こった5時14分には、今の若い人はパッと帰ってしまっていて誰もいませんが、課長とか部長などのトップクラスは残っていて、家のことを心配しながらも、その職場を掌握しているわけです。船長の場合でもそうですけど、英雄視されたり美化される話ではなくて、これはやはり、ロールパーソナリティの問題ではないかと思っています。

そこで、災害の場合に、個のモラルと公の市民生活のルールが、どこで一致してくるか考えると、どこかで出た火は、確かに他人の火ですけど、これは自分の火でもあるわけです。東京の場合でいえば、北区で出た火は大田区まで焼き払ってしまいかねないわけです。そして、平常でも帰宅するのに1時間ぐらいいはかかるわけですから、出先で災害に遭えば、うまくいっても3~4時間は戻れないことを肝に銘じておくべきです、私は帰れないのだと。次には、いま自分のいる町に火が出たら自分はやられる、やられたら大変だから、救急車や消防車が通れるようにしておこう。そして、出火したらその火を消そうと考えるのは、人間自然の情ではないでしょうか。

ですから、車を左側に停めたら、ただ待つのではなく、その地域の人に協力して、そこを守ろうとしなければおかしい。こういうことを無視して、左側に停車したまま車の中でジッとして動くなといわれれば、誰だって自分の家族が心配になってきますよ。もちろん、戦争中のように家族のことを考えるな、滅私奉公というのは違います。

むしろ、3時間はジタバタしても家に戻れないのだから、それならまず、自分を守るためにもこの町を守ろうとなるのが自然です。それがみんなに徹底してくれば、自分が目の前の老人や子どもを助けているときに、自分の家では、停車したドライバーが、やはり自分の子どもを助けてくれているという信念が出てくると思います。このように、個のモラルと公のモラルが一緒になるように考えないとけません。

いわゆる、自分のことは自分で守れ、自分の家族は自分で守れ、他人の世話になるなどというモラルは、平常時の個人的モラルで、広域災害のときのモラルとは違います。災害時には、他人の子どもを助けることは、自分の子どもを助けることと同じだと、モラルを質的に転換させて考えないと駄目だと思います。今の災害時の指導には、そのあたりが欠けています。行政当局はモラルまでは規制できないから、法規でやるほかはありませんが、法規プラス、いま述べたことを識者が訴えていくことが望ましい。

藤竹 モラルと法規といわれましたが、私は道徳意識には3つのステップがあると思います。

第1のステップは、前道徳段階で、法律によって処罰されるから守る段階です。その意識が次第に体内化していったら、習慣だから守るとというのが第2段階です。第3段階は、自分の内心でそれを決めていく段階。このときに初めてモラルになります。ですから、モラルと法律はしばしば対立するものですが、本来、この両者は調和すべきものだと思います。

安倍さんのいわれたモラルは第3段階の高次のものです。法律で処罰されるから守るというのは前モラル的段階で、モラルと法律はひとつのコンティニュームなものだと思います。このコンティニュームをいかにうまく育てるかが肝要で、モラルがないときは法律でという問題ではないと思います。

安倍 もちろん、法とモラルが別々だというのはなくて、それが一致することを前提として話したわけですね。そこで、道徳というところが学校教育といわれますが、私は学校教育でバチッと教え込んでおく

のはいいと思います。避難訓練なんて、子どもたちは実にうまいものですよ、月に1回やってますから。

藤竹 あえて火中の栗を拾えば、モラルは、ひとつは個人の内心の問題であり、もうひとつは状況的な問題です。状況的ということは、いかに高名な辻村教授、安倍教授でも、人の見ているところと見えないところでは、やはり違うということ。つまり、他人からみて、自分がいかに評価されるかが基本にない限り、人間がモラルをもつことはないわけです。先ほどいいましたように、モラルには反射的行動もあるが、もう一面として、相手がいかに行動するかによって成立しているもので、これは物理的なものではない。外界や相手の状況が変化したときに、自分がいかに対処するか、それを他人がどう評価するか。この点にモラルの基本があります。

ですから、誰かが勇気をもってやらない限り、そしてまた、次の人がそれに賛同しない限りモラルは出てこないのです。例えば、車が割り込もうとしたときに、ひとりがブーッと鳴らしたら後の車も続いてブーッと鳴らす。次々と鳴らせば割り込めなくなってあきらめてしまいます。ところが、ひとりだけ鳴らして後続がなければ、強い者勝ちで、あとはいかに頭を突っ込むかの問題になり、相手もやるから自分もやることになってしまいます。自分がモラルを体内化していくと同時に、連鎖反応がなくてはいけません。パニックに感染性があるように、モラルにも感染性があります。しかし、パニックと違って、モラルのような自律的な現象の感染はなかなか難しい。



辻村 明氏

辻村 しかし、そういう勇気ある人は一般論としてはいっても、実際には非常に少ない。こういうことは、人格的なアピールがいちばん効くと思いますが、それでは車でほめられるべき道徳的行為は何か、となると出てこないわけです。交通法規に従うことがいちばん模範的ということに落ち着いてしまう。これはポジティブにアピールするものではありませんね。テクノロジーが介入したレベルのモラルに

対して、パーソナルなアピールがないから困るんです。

安倍 パーソナルアピールは、子どものときからの教育次第だと思います。子どもは自転車に乗りますから、その段階できちんと身につけさせていくべきで、そういう意味では、自転車の免許証を出してもいいと思います。自転車から、2輪車、自動車とくるわけですから、最初のところで徹底してやっておけば、あとはある程度いくと思います。その連続を考えるべきです。

これが交通モラルに迫るひとつの道であり、もうひとつは、コミュニティとか組織集団からアプローチする道があります。私の発想では、いまの都市生活では、みんなが集団として、組織として動けるのは地域エゴしかないから、その地域エゴを利用することです。地震になったら、その地域の人が消火しながら、一方で消防車や救急車に来てもらうために道のまん中で停まっている車をどかしてしまうぐらいのエゴを発揮させる。現状では、個人がいくら頑張ってもたいしたことはできませんが、こうした地域エゴを利用すれば、かなりのエネルギーが出てくると思います。つまり間接指導の発想、民間のエネルギーを利用するという発想を無視して、法律を上から押しつけてもうまくいきません。

辻村 どうもありがとうございます。「交通道德とは何か」というテーマで、3回連続の誌上シンポジウムを行なったわけですが、なかなか明確な答えは出てこなかったと思います。それはそもそも「道德とは何か」という永遠の難しい問題にからんでいくことと、日本での車社会の成熟度がまだ低いということとの2つに原因があると思いますので、さらに明確な回答をだすためには、車社会の成熟度がもう少し前進する時期まで待たなければならないでしょう。しかし、今回のシンポジウムでは、かなり多方面にわたって刺激的な問題が取り上げられましたので、明確な答えを出すべき次の段階の下準備にはなったであろうと思います。