

## 車社会と世代変化(3)

### ——次の世代への視点——

岡 並木\* 犬養智子\*\* 鈴木春男\*\*\*

第1回では、日本のドライバー世代をほぼ3つに分け、その基準と、それぞれの世代の比較を検討し、第2回は、欧米諸国における世代変化と日本との比較を試みた。最終回を迎えた今回は、次にくる世代がどのようなモータリゼーションの状況の中で、いかなる内容をもつ世代かを考察し、それに対する交通行政のあり方、交通教育の視点を明らかにしようとした。

#### Changing Generations in a Society on Wheels (III)

Namiki Oka\* Tomoko INUKAI\*\* Haruo SUZUKI\*\*\*

With the first report, we grouped drivers' generations in Japan into three classes and studied their characteristics, comparing each generation.

Our second presentation attempted to compare changing generations in the United States and in Europe with those in Japan.

This final paper intends to investigate the thinking, activities and lifestyle of the coming generation against the background of the motorization climate surrounding them, and clarify what traffic administration and education programs aimed at them should be.

#### 報告①

#### 40年代パパと50年代ママは同じドライバー世代



報告者 犬養智子

世代は一種の座標のようなものだと思う。そして、世代は確かにあるが、一方、世代で切れない部分も絶対にあるはずだ。日本で気になるのは、世代論が非常に強すぎる点である。日本の世代論の特徴は、生まれた年で切っていくことだが、これはいちばん遅れた世代論だと思う。アメリカの場合は、世代を論じるときは大学の卒業年次で切っている。いわば、後天的な要素が非常に入ってくる世代論である。日本は環境などを無視して、生まれた時で世代を切っているのがおかしい。もっと意識の面を重視して分

類すべきだろう。私の例でいえば、私は昭和6年の昭和ひとケタ生まれだが、よくいわれるひとケタ世代とは、意識も行動も全く違っている。世代を考えると、世代をタテ軸、意識をヨコ軸にして、それにプラスして、教育水準と経済的要素を検討すべきだろう。

そこで、日本のドライビング世代を考えてみると、昭和30年未満、30年代、40年代となる。50年代については、まだ4年足らずなので違う切り方ができるかもしれない。

昭和30年未満とは、教習所もあまり普及していなかった時代に、とにかく生活のために免許を取り、運転した世代。30年代は、割と知識層であり、経済的にも恵まれた層で、仕事を離れて、レジャーというか、好きで車を運転した世代だと思う。40年代は週末だけ乗るパパさんドライバーの層ではないか。私は土曜日の運転を非常に気をつけているが、それはものすごく下手なドライバーが出てくるため、その中心がパパさんドライバーなのである。その下手さ加減、不注意さ加減からいくと、50年代に大量に進出してきた主婦を中心とする女性ドライバー層と、あまり変わらない。いわば、40年代のパパさんドライバーと50年代のママさんドライバーとは、運転に関しては同じだと思う。

\* 朝日新聞社編集委員  
Senior Editorial Writer, Asahi Shimbun Press

\*\* 評論家  
Free-lance Journalist

\*\*\* 千葉大学助教授(社会学)  
Associate Professor, Chiba University  
昭和54年7月30日実施

私の個人的感想では、40年代パパより50年代ママの方がましだと思う。第1に、ママさんドライバーは謙虚である。ふだんから日本の女はだめだ、だめだといわれつけているから、謙虚に運転している。第2に、ママさんの方が子供の送り迎えなどで、ふだんから走り慣れている。つまり、土、日にたまにしか運転しないパパに比べれば、ママの方がいくらかでも運転する機会が多い。だから私の世代論では、40年代パパさんと50年代ママさんは人種としては同類にくくられている。

ついでに言えば、私は女の反射神経が男より遅いからダメという運転論を全く信じていない。私は男女差よりも、個人差の方が強いと思う。男の下手で、鈍いのを数多く見ている。反応が遅いか早いかということは、レーサーにでもなる場合は重要な問題だが、都市のドライビングとか、せいぜい東名ぐらいの日本のドライビングでは全く関係ないと思う。何か起きたときの反応は、反射神経ではなくて、そこで頑張るか、頑張らないかということになる。そうすると、女性的教育を受けた人は早くギブアップしてしまうことが多いのではないか。つまり、女は強くなつてはいけなとか、女の子は可愛くておままごとをしている方がよくて、自動車をいじるような女の子はおかしいという教育が幼稚園の頃からあって、ひとつの文化になっている。これがしみついてしまうと、いざというときに処理ができなくて、まごまごしてしまい、頑張れなくなる。これは、反射神経の問題ではない。

さて、30年以前、30年代、40年代と大きく分ければこの3つ。これに、50年代の若者、大学生クラスを考えに入れると、4つに切れるかもしれない。というのも、50年代に免許を取った若者たちは、パパもママも免許を持っているケースが多くなっている。仮免でも取れば、両親に「そんなことはするな……」などと、運転のマナーや技術でアドバイスされると思う。一般に、親への尊敬なんてなかったとしても、こと運転に関しては頭が上にならないかもしれない。そして、自分の方が技量が上になってくると、親に対する別の批判の目が出てくるだろう。

また、この世代は、男にも女にもいえるのだが、異性を取るか、車を取るかといったら車を取る世代だと思う。下手に結婚して、あくせく共働きするよりも、結婚しないで車を持っていた方がいいとなると、ストレートにそれができる世代である。車にお金をかけることを選ぶ人がふえていると思う。

## 報告②

これからは個人・仕事指向の世代が登場する



報告者 鈴木 春男

世代という言葉は二つの意味をもっている。一つは、いわゆる時代変化、生まれなどで規定する考え方である。もう一つは、ライフサイクルとかファミリーサイクルというモノサシで世代を規定する考え方である。つまり、この二つから構成されたものが世代であろう。

この二つの世代に対する考え方は、社会調査をやるとうまく問題になる。ある時点で調査をして、そのときの意識がわかると、これは例えば、戦争を体験したからこうなのか、それとも結婚して子供がいるのでこうなるのか——論議のタネになる。おそらく、その二つのこととも意識をきめているのであって、世代の概念には、どうしても時代とライフサイクルと、二つの要素が入っている。ただし、この二つは均等には入っていない。それぞれの意識によって濃淡があると思う。

これに関連して、統計数理研究所（総理府）が非常に面白いデータを出している。確か日本の国民性に関する調査だったと思うが、昭和28年にある調査を行ない、20年後の昭和48年に全く同じ質問を28年のときと同じ年代に区切って行なったのである。

例えば、28年に20代と60代の意識の違いやその差を調べ、48年にも同じ質問をして、そこでの20代と60代の意識の違いを調べている。それによると、20年後の48年の方が、20代と60代との意識の差が大きく、意見の差が強く出ている。つまり、若者と老人の意識の幅が、時代の変化によって広がっていることがわかった。

もう一つ面白い点がある。28年の20代は48年には40代になっているが、28年の20代と48年の40代との差を見ている。つまり20年の間に、その人のライフサイクルは変わっているはずだが、その間に意見がどのくらいずれたか、その違いを調べたわけである。すると、28年の20代と、その20年後の48年の40代との違いよりも、28年の20代と48年の20代との意見の違いの方が大きい。つまり、新しく社会に入ってく

る若者たちがもたらす意識の変化の方が、ライフサイクルによる変化よりも大きいという結果が出た。

この二つの例からいえることは、ライフステージと時代変化という二つの軸をとってみると、時代変化の方がより大きなファクターだというわけである。

モータリゼーションによって、これからのドライバーがどう変化するのか——これは非常に重要な問題である——を考える場合に、まず時代変化を見極めることだと思う。

これについては10年ほど前に、辻村明さんを中心に、モータリゼーションが社会的な人間の行為にどんな影響を与えるのか、という調査をしたことがある。

そこでは、日本のうちから先進地域として東京、中進地域として静岡、後進地域として島根の3地域を取り出し、そこで車がどんなに使われ方をしているのか、どんな機能をもっているのかを調べたわけである。

そのときに私は、全くの思いつきで二つの軸を考えてみた。たて軸は、上にレジャー指向、下に労働指向をとり、横軸の左側に個人指向、右側に集団指向をとって、一つの仮説をたててみたのである。

人間は本来、労働を中心にして生きてきたから、労働かレジャーかの次元では労働の方に重点が置かれているし、集団か個人かというところ、人間はやはり個人で生きざるを得ないから、まず、労働と個人で構成される象限に重点が置かれていただろう。そこから、同じ労働に重点を置きながらも、個人の力では限界があるから集団での運営というものが出てきて、労働と集団の次元へ移っていく。次は、同じ集団に重点を置いて、こんどは労働からレジャーへ指向する傾向が強くなっていくと、集団とレジャーの象限に移行する。さらにそれは、レジャーを基にしつつ、集団から個人への指向が濃厚になって、レジャーと個人の方向に移る (Fig. 1)。

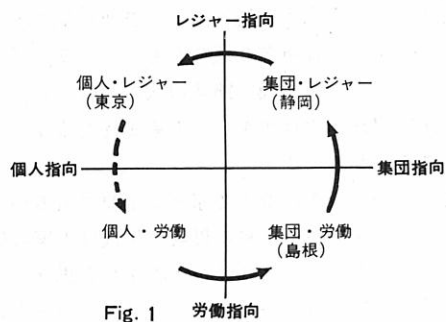


Fig. 1 労働指向

人間の社会的行動が、こうした方向性をもつのではないかという私の仮説を、この調査に当てはめてみたら、非常に面白い結果が出た。多少こじつけもあったが、島根では自動車が労働と集団で使われていた。東京では使わないような中古車を買ってきて、それで畑や買物へ行くといった仕事の面に使っている。ところが静岡では、昔、どこかの車の宣伝にあったように、広い草原で4つのドアがパッパッと開き、パパ、ママ、子供たちが出てきて、ワーッと手を上げたりする——自動車がこの宣伝のイメージで使われていた。つまりファミリー、その意味では集団とレジャーの次元である。これが東京になると、4ドアから2ドアになって、どちらかという個人指向のレジャー指向になる。

そこでこれを、地域ではなくタテの世代に応用してみたらどうなるか。免許を取れるようになった18~25歳ぐらいを一つの年代層とすると、その連中の親が43~50歳ぐらい。さらにもう一つ上の親が68~75歳ぐらいになる。日本人の平均寿命が75歳ぐらいだから、この3世代が1家族を構成していることになる。さて、それぞれの年代の特質を見ていくと、いちばん下の18~25歳はレジャー指向で、どちらかという個人的傾向が強い。その親は、犬養さんの指摘でいえば、40年代パパと50年代ママはファミリーに基点を置いたレジャー指向といえる。それに対して老人の世代は、仕事あるいは prestige の対象として車があると思う。

そうすると、次に出てくる世代はどうなるのか。年代でいえば、現在の赤ん坊の世代である。まさにここがポイントだと思うが、私は元へ戻るように思える。つまり、次は労働と個人の象限へ戻ると思う。アメリカでは週休2日制から3日制になって、レジャーという遊びが減り、セカンドワークをするようになってきているという。日本でもボランティア活動のようなものをする若者が出てきたというが、レジャーに飽き足らない部分が仕事への指向に転化しつつあるのではないかと。もっともこの仕事は、人間が昔からやってきた仕事とは多少違うと思う。そして最終的には、集団、レジャー、個人、仕事によって構成される軸の原点に収束していき、結局、その4つが調和したような形になるだろうと考えている。

交通問題においても、今はどちらかというレジャーの部分にかなり傾いているが、これからは仕事の部分が重要な意味をもってくるような気がする。

## ● 討論



岡 並木

## 1 市民を信用していない日本の取締り

岡 犬養さんは親から子供たちに教えていくものがあると報告されましたが、犬養さんが子供さんに伝えたものは何ですか

犬養 教えるといっても高級なことではなくて、走り方の合理性と、オーソリティに対する考え方です。モラルというより走ることの哲学だろうと思います。

岡 具体的にいいますと……。

犬養 人命尊重がいちばん大切であることを早いうちに教えています。若い人はカッコつけて、どこでも同じように飛ばしたがりますが、高速道路と、対人事故の起きる市街地での運転は違うはずで、歩行者の有無、同乗者の有無などの条件を見きわめてスピードを出すなら出す——こうしたことを折にふれて話していましたが、子供が免許をとってからは意識的に教えています。

岡 対オーソリティとは官憲や国家のことだと思いますが、それについてはどんなことを……。

犬養 日本の取締りは市民のためよりも、ネズミ取りに見られるように点数主義や国家権力それ自身のためにあるみたいで、官憲は非常に自分勝手であるということです。取締りの目的は、市民が安全に、しかも快適に走ることが重要だと思いますが、日本では快適を全部落として、安全を動物的レベルで維持しようとする。日本の官憲は市民を信用していない、市民を非常に痴呆的な、動物レベルで考えていると思うと腹立たしくなってきました。

鈴木 私も高校1年の子供がいますが、やはり早く運転したくて、その点では私を尊敬しているようですね(笑)。それでよく一緒に乗りますが、やはり犬養さんと同じようなこと、対官憲も含めて教えています。

犬養 私は、赤信号であっても車が来ていなければ、歩行者は渡ってもいいと思っています。それではねられたらねられた人が悪い。ドイツ式にいけば悪い方が絶対に悪いが、日本の法観念では喧嘩両成敗で、すぐにドライバーの前方不注意が入ってきます。誠におかしいのですが、これが日本の法律、法解釈であり、官憲であるということです。

阿部(編集部) 私の場合は、娘が免許を取ったときに、娘なりの車に対する思い入れを持たせようと思ひまして、はっきりいいました。一つは、車は親が買うものではなく、自分が買うものだという。もう一つは、車の社会はまさしく今の日本の社会そのものだという事です。つまり、娘の生活の仕方を生い立ちからズッと見ると、小学校から大学まで大体似たような人たちと付き合っていますが、車の社会では、今まで付き合いのなかった人たちが走っているわけで、否応なく付き合うことになります。運転することは、そういう社会に出ることだということに厳重にいったわけです。私は、いかんどうかわかりませんが、何らかの意味でこうした思い入れをもたせた方がいいと思っています。車は人を殺せるわけですから、精神の中にいつもウエイトというか、ひっかき傷のようなものをつけておく必要があるという考えです。

## 2 車をものとして扱う世代が生まれる

岡 これから現れようとしている次の世代とは、どんな内容の世代だと思いますか。

犬養 次の世代でしたら、私たちと自動車観はあまり変わらないと思います。車は自分で持ち、自分で好きに使うもので、その唯一の抑制力はエネルギー、従ってメンテナンスの価格ということでしょう。ライフスタイルの違いがあるかどうかですが、いま20歳前後の人たちと、それ以下の人たちとライフスタイルの違いがありますか。

鈴木 社会学には25年周期で循環するという説がありまして、例えば、25年周期で栄華や貧乏が廻って来るといいます。大体、男でいうと40歳がいちばん貧乏。それから10年後の50歳が栄華になるといいます。よく考えてみると、私が50歳になると息子たちが25歳ぐらいになっていて大学を卒業し、親子で働いているわけです。生活はラクになりますね。確かに論理的には合っているわけです。それで、とくに日本のような家庭が続く限り、25年周期で世代を切っていくことは重要な意味をもっていると思います。ですから、いま18~25歳の次の世代ということ、私の頭に浮かぶのはオギャーと生まれたばかりの連中のことになるんです。

犬養 しかし、その頃まで家庭が重要であるかどうか。いまの子供たちは私の母親の世代ほど家の観念をもっていないが、それでも不思議だと思うことがあります。例えば、少女マンガを書いている人たち

は、およそ、これまでの世代とは違う生活をしてきたはずなのに、西洋を舞台にした話の中に日本の家という観念が入っている。つまり、自分の恋を家のためにあきらめるとか、弟のためにあきらめるといった話が多い。西洋人はそんなことは絶対にしませんよ。弟は弟、自分は自分でしょう。ところが、20代の少女マンガ作家は、実生活ではフリーラブだったり、親を捨てたかもしれないが、依然として家の観念をもっているわけですね。ですから、片や家の観念が希薄になるであろうという予想——自分の子供を見ていると予想できる——と、片や文化とか血というもの濃さもあると思うから、その頃に家が重要な要素かどうか、何ともいえませんね。

**阿部** 私は、これからは車に思い入れをもたない世代が登場してくると思います。われわれは車に思い入れのある世代で、いまの20歳ぐらいの人は、車に対する思い入れをもたない世代のはしりだろうと考えています。もちろん、上の世代の影響を受けていますから、車を飾ったりして、車を自分の精神の延長みたいところで扱っていますが、元来はもはや思い入れもっていません。ですから、これから生まれてくる、いまの20歳代の人の子供は、完全に物として車を考えるようになるだろう。つまり、平気で車を捨てることも可能になるところへと結びつくかもしれませんね。

**犬養** 阿部さんの思い入れとは、ステイタス・シンボルという意味プラス財産的価値プラス磨きたい、飾りたいといった意味ですか。

**阿部** 私の場合は、車を持つことによって戦争が終わったという感じがありましたね。私の車への思い入れは戦争にしがみつくと、一方では、それでは世の変化に遅れてしまうというせめぎ合いみたいな、時代に対する緊張感かもしれません。私が車を持ったのは昭和30年代の中頃ですから……。

**犬養** 私は思い入れといわれてもピンときません。車が好きとは違うでしょう。それなら、私は意識層ということで切りたいですね。例えば、50代の戦争体験者で、車はとてもしてないと思った時代に育った人でも、車は物でしかない、下駄だと思っている人たちが大勢います。逆に、いまの若い人でも、ピカピカに磨いて、いろいろと飾りつけて走っている人もたくさんいます。

**阿部** その車下駄論ですが、実は非常に屈折した感情の表現だろうと思います。つまり、「車ごときに振り回されたくない」という、逆の思い入れですね。

**犬養** 思い入れの反作用ね。私は車下駄論ではなくて、車靴論。下駄にはファッションがないでしょう。私は車にはファッション性がほしいと思っています。靴と同じで、自分が乗っていてカッコいいと思う車に乗りたいし、同時に靴は歩きやすくてはいけないから、車もカッコだけで、走りにくい、物が積めない、居心地悪いものは絶対ダメなわけです。

**鈴木** 私も、その思い入れにはそれなりに賛成ですが、やはり、これからは車は物になってくるだろうと思います。1億総免許時代になって、誰でもが使えるとなると、車を買えなくてもレンタカーを借りて済ますという時代がくるでしょう。そのときには、明らかに車は単なる手段であり、物だと思えます。そういうときに、自転車の乗り方を小学校で教えるのと同じような意味で、免許を含めた車に対する教育を、学校教育の中で教えていくシステムができたなら素晴らしいと思いますが……。

### 3 レンタカー普及の可能性

**岡** 次の世代ということで鈴木さんが報告された中に、個人とレジャーの時代から個人と労働の時代に向かうだろう、という見通しがありました。犬養さんは、その点をどう考えますか。

**犬養** 労働といってもレジャー化した労働ですね。遊びばかりではいやになってきますから、確かにその可能性はあると思います。

**阿部** 可能性はあるでしょうが、その場合に教育が問われてくると思います。レジャーと労働が同じ概念としてとらえられる状況では、物と人間の関係も現在と変わってくるのではないかと。例えば、自然を外から見ただけが楽しいのではなくて、自然を育てようといった、もう少し人間と物とが深いかかわりを持った関係が出てこないかと、レジャーと労働が一緒になるまではいかないでしょうね。つまり、教育の内容に、交通教育だけではなく、人間と物との関係についても教育していくことが必要になってきます。

**岡** レジャー的労働の状況を迎えたとき、今までのような運転の技術教育だけでは対応できないということですね。

**鈴木** ヨーロッパには、自動車の修理工場をレンタルで貸すところがあります。そこで自分の車を自分で修理するわけです。

**犬養** 畑を貸すみたいなものね。

**鈴木** 自動車が壊れたら修理屋が直すのではなく、

自分が手作りで直す。阿部さんのいわれた、いわば育てるといった考え方が、これからは出てくると思います。それがある意味で遊びや楽しみを含んでいて、しかも自分の能力が発揮できる。まさに仕事の中で自己実現したという喜びを味わうことができます。

**犬養** “Do it yourself” みたいな話ですけど日本人はどうかしら。日本人ほど無精の好きな民族は世界でもまれですからね。例えば、押すだけでお湯の出る魔法ビンとか自動ドア。手で開けばいいものを大金をかけて自動ドアにするわけでしょう。あんなもの、西洋人は絶対に考えないと思いますよ。それに、いまは教育の名目的水準は上がっていても、実質的な知的水準は下がっていて、自分では何も考えたくない層がどんどんふえていきますから、自分でするより誰かに頼んで直してもらった方がいいという人は、これからもふえると思いますね。

**岡** 最近、GMが出した予測によると、21世紀にはアメリカの都市で使われる自動車の大半は、電気で、しかもレンタカーになるといっています。アメリカの電力は主に石炭、日本は石油という背景の違いもありますから、電気自動車がアメリカと同じように普及するかどうかわかりませんが、レンタカーがふえるという点についてどうでしょうか。

**犬養** レンタカーで我慢できるかしら。日本民族は所有欲がたいへん強い民族で、それが世代で変わるかどうか。家を持ちたい、家がだめだから自動車を持ちたい、それからミニバーダの一流ブランドのだのと、持つ必要のないものまで持って生きているわけでしょう。20代の人でも一流ブランドを持ちたいという人が多いから、レンタカーで済ますかどうか予測がつかなくて、興味のあるところです。

**阿部** 例えば、自分の家で食べるときはちゃんとしたお皿、外ではプラスチックのお皿という形に当てはめると、レンタカーがプラスチックのお皿の延長上であって、自分の家のちゃんとしたお皿が自分の愛玩する車という分化はもう失敗したと思いますね。

**鈴木** 私はレンタカーにはならないと思います。レンタカーではなくて自転車になるという気がします。近くへ行くときは車に乗らずに自転車で行き、遠くへ行くときは、ある地点まで公共の交通手段を使って行き、そこからレンタルの自転車や自動車を借りて旅行する。2年ほど前に家族で四国旅行したときも、飛行機で松山まで行きまして、そこでレンタカーを借りて一周しましたが、実に快適でした。自由

気ままに、好きな所へ止められるから、非常に効率のいい旅行でした。こうしたシステムは、ことレジャーに関しては今後ふえてくると思います。ただ、日本人は犬養さんのいわれたように所有欲が強いから、自家用車をなかなか手離さないと思います。

**犬養** 支配欲というものもありますね。仮に男とすれば、ますます管理社会になっていくし、家では奥さんも対等、子供もいうことを聞かないで、自分の命令を聞くのはただ一つ、自動車しかないわけです。それにスピードもあって、馬を乗り回すような快感もあります。だから、所有欲のほかに、支配欲とか自分が大きくなる感じがあると思います。これはやはり、レンタカーを借りて乗るのとでは意味が違います。

**鈴木** さらに、孤独を求める要素とか……。

**犬養** そう、私は車のどこがいいかっていうと、プライバシーを保てることです。人と肌を接しなくていいという気楽さ、これが最高。

#### 4 労働の側面を重視した交通政策の確立

**岡** もし、個人と労働の組み合わせの時代が来るとするならば、いまの道交法や道路管理の仕方などを変えていく必要もあるでしょうね。

**犬養** 日本人のほぼ全員が免許を持つ時代でしょうから、個人のモラルを上げる方向で道交法などを運用していかないとだめだと思います。

**岡** いまの法律のように、細かに人間の行動をしばってしまうのではなくて、自分で判断して善悪を決める余地を法律に残すということですね。同時に、子供のころからの人格形成の教育も、いまとは違った質でやる必要があります。

**犬養** 自動車は完全に個人の責任のものです。18歳の未成年者が車を持って運転すれば1人前に人を殺せるわけですから、個人のレベルアップをすすめる以外にないでしょう。

**鈴木** そうですね。それには自分で問題を起こしたということを実感させるように取締る、これが大事です。それから将来、労働の側面が重視されるという意味でいえば、今のようにレジャーが全面的に車におぼされた形は修正せざるを得ないし、車がもう少し労働に関わり合うような方向にいかざるを得ない。今は残念ながら車の方が安いですから。

**犬養** 安いし、簡単。

**岡** 全体の政策が労働の側面に関わり合うということですが、その場合、労働と単純にいつてしまうと

誤解を招くかもしれない。

**犬養** 今のトラック運転手の関わり合いとは違いますね。

**鈴木** ただ単に働くことではなくて、何か人間として持っている能力を発揮するとか、ボランティア活動といった方向で車が使われていくことを優先すべきだということです。

**阿部** この問題は当然、20年ぐらい先のことを考えているのですが、教育についていえば、そのときの道交法も、その時代に最も行なわれている教育内容とか発想を敏感に反映できる内容になった方がいいのではないかと思います。例えば、日本坂トンネルの事故のときに、トンネルで火災発生という一応の注意が出て、それを無視して車が入って行ったわけです。それで今後どうするかという話があったときに、トンネルから煙を出すようにすれば、それを見て止まるだろうという話がありました。いまの教育は、このように見せないとわからない教育です。ですから、20年後にどういう教育になるかわかりませんが、○×がわかりやすいなら○×といったものを見せる教育がいいのでないか。そうしないと1億のドライバーは包含できないと思います。

**岡** それは学校教育の中に取り入れていくべきだということですか。

**阿部** そうですが、ただし、交通に関する教育の方法論と、その他の方法論とが別だと困ります。

**犬養** それは賛成。つまり、道路のあり方については標識まで含めて、取締りのときは逆に、全部阿呆が走っていると考えてつくるべきです。

**岡** 日本坂トンネル事故の信号で止まらなかった理由には、道路公団と首都高速道路公団の情報に対するドライバーの不信感もあります。

**犬養** わかります。高速道路で「渋滞」と出ていても、すいていることがありますからね。ですから、標識や信号はあらゆる人にわかるように、正確で簡単明瞭なサインでなくてははいけません。例えば、「トンネル内点燈せよ」「ラジオつけよ」なんて、とても愚劣だと思いますね。ドイツでは、アウトバーンだったら「ライト」と書いてあるか、ライトのついた絵を出します。日本は字が多くて、おまけに標識の出し方も悪いし、あれでは事故が起こるのも当然ですね。

**岡** まだいい足りない点もあると思いますが、今回のシンポジウムはこれで終わります。