

交通法規および運転者教育に見る国際比較

長山泰久*

運転者の行動は、その国の法規範、行動規範とそれらについての教育が強く反映していると考えられる。本稿では、これらについて①最高速度、最低速度、安全速度、②交通空間使用の原理とその背景となる文化要因、③交差点、合流などにおける優先権の考え方の3点を取上げて、日本と西欧諸国についての比較を行った。その結果、欧米諸国に認められる合理性・分節性の追究が日本では欠如していると思われる。これらのことは、今後のわが国の交通社会のあり方を考える際に十分認識しておく必要がある。

International Comparison in Terms of Road Traffic Acts and Driver's Education

Yasuhisa NAGAYAMA*

Driver's activities are considered to strongly reflect their countries' legal regulations, action rules and education of these provisions. In order to make relevant comparison between Japan and Western nations, in this text, three points were taken up i. e. (1) the highest, lowest and safety speed, (2) principle of road traffic space use and cultural elements lying behind it, (3) an idea of the right of priority at crossing, junction etc. As a result, we found that Japan is lacking in persuading rationality and classification which are recognized in Europe and the United States. This indicates that Japan will have to fully keep results in mind when considering her future traffic society.

1. はじめに

運転者がとる運転行動にはそれぞれの国によってかなりの違いが認められるが、そこにはその国の法規範及び行動規範が反映し、さらに法規範についての教育が反映していることを物語っている。運転者がとるべき法律やそれに関連して教えられている事柄すべてについて述べることは無理であるので、ここでは日本と西欧諸国の間に基本的な相違があると考えられるいくつかの問題、すなわち、速度の問題、空間的分節性の問題、優先権の問題の三点にしぼって比較検討を行ってみよう。

まず速度をとりあげた理由であるが、運転者教育としては法律に定められた事柄を守ることに強調点がおかれ、他律的な運転が知らず知らずの内に身についてしまう日本と、状況に即して合理的に判断す

ることに強調点がおかれ、自律的な運転が教えられる西欧との特徴を最も的確に表わしているのが速度の規定であり、教え方であると考えられるからである。

どのような速度をとるかについて日本においては標識等で示された速度に従えというのみで、どのような速度が最適かを考え選択する基準を必ずしも示していない。西欧では理に合った (reasonable) 速度について実例をあげて教えようとする。これは他律的な運転行動と自律的な運転行動の点から考える必要のあることであるといえる。

第二の問題として空間使用の原理に関連して、空間を分割するレーン及び境界線の意味づけ、及びその境界線を越えることに対する厳しさが国によって異なることを示してみたい。そこには生活空間をどのように認識しているかのその国の文化が色濃く反映していることを見ることができよう。

第三の問題として優先権の問題を扱うが、権利を観念する国とそうでない国において、どのように運転行動が違うかについて考察を加えてみたい。日本

*大阪大学人間科学部教授 (本学会員)
Professor, Faculty of Human Sciences,
Osaka University
原稿受理 昭和63年10月24日

においては無神経に人の前に割り込んだり、人の前に飛び出したりするがこれはすべてその空間を誰がさきに使うかについての権利を意識していないことから来るのであろう。優先権に対する教え方の違いについて考えてみたい。

日本においては、交通に参加する人（歩行者、自転車利用者、二輪車・四輪車運転者）に対する教育は、「交通の教則」において行われることになっている。運転者に対する法定の教育、特に運転免許試験に関してはこの交通の教則のなかから出ることになっているので、道路交通法よりも交通の教則が運転者教育の基準となっていることは事実である。諸外国の教育についても主として各国、各州の出している運転者マニュアルを参考にしながら述べることにする。

2. 速度についての規定及び教え方の国際比較

ここでは最高速度、最低速度、安全速度の法的規定及び教え方について考察を加えてみよう。

2-1 最高速度

日本では、標識・標示で示されているか、さもない時は表で示された最高速度を超えて運転してはいけませんと述べられているだけで、最高速度の意味についての記述はない。

それに対して外国では、最高速度とはどのようなものであるかに関して明確に述べ、その意味を強調している。すなわち、最高速度限界とは最良の条件での値であるということ、次のように表している。

・カナダ・ブリティッシュコロンビア州「標識で示された速度はあなたが理想の条件下で合法的に運転できる最高のものである」²⁾

・西ドイツ「許された最高速度は、最も良好な状況下での値である」³⁾

・米国イリノイ州「安全な条件の場合にのみ法で許された最高速度で運転してもよい」⁴⁾

・米国アイオワ州「速度限界は良い条件下での最大の速さである」⁵⁾

・英国「どんな限界速度でも最大限のものである」⁶⁾

・米国ニューヨーク州「速度限界を現実に合わせてあるから運転者はそれに従え、ただしそれは状況によっては安全な速度とは言えないので状況を考慮して運転せよ」⁷⁾

2-2 最低速度

日本においても一般的な規定として最低速度の規定はあり、道路標識等で指定された最低速度に達し

ない速度で進行してはならないとされている。だが、交通の教則において最低速度の記述があるのは高速道路での走行に関する章においてのみである。また一般にゆっくり走ることが推奨されていて、現実一般道路では最低速度の標識を見ることはない。

一方欧米では一般道路でも最低速度限界が課せられているとともに、それ以上に他の交通を妨げる低速に対する禁止が常に強調されている。

・カナダ・ブリティッシュコロンビア州「あなたがあまりゆっくり走ることも危険である。交通の流れを妨げることも法に反することである」²⁾

・西ドイツ「理由もなく、交通流を妨げるようにゆっくりと運転してはならない」³⁾

・米国イリノイ州「運転者は低速運転によって、正常な交通の流れを妨害してはならない」⁴⁾

・米国ハワイ州「他の交通を妨害するようなゆっくりした速度で運転してはならない」⁵⁾

低速走行で交通流を妨害することに対する禁止は、一方で交通流に合せた速度での走行を推奨することにつながる（米国イリノイ州、米国ハワイ州）。

このような教え方も日本ではなされていない。日本では一般交通流が制限速度を上回った所にあるからかもしれない。

2-3 安全速度

日本でも、「決められた速度の範囲内であっても、道路や交通の状況、天候や視界などをよく考えて走りましょう」と教えられる。それ以外に速度を落すべき状態、徐行すべき場所などが示されているのも事実である。問題はこれを十分考えたり、守ることができる運転者を作ることである。その点で欧米の「理にかなった速度」の考え方は、速度の精神を学ばせるのには最適であり、適切な速度を自分の責任で選ぶ方法を教えるのの一つの参考になると言える。

欧米における安全速度についての教え方はすべての国で共通して次のようなことであると言える。すなわち、「最高速度限界に従うことは当然であるが、これは最良の条件の下での値であるから、運転者はあらゆる条件を考慮にいれて、自分の責任で安全な速度を決めろ。確かに「自分の責任で」という言葉はこれまで紹介した文献にはどこにも出てきていないが、「自分の車を常に支配できる速さで」³⁾をはじめとして、「理にかなった速度」など行間にその精神は読み取れる。

英国の著名な運転者教育の教科書である“road craft”には次のように書かれている⁹⁾。

「地域や車種によって定められている固定の速度制限は危険な高速走行を減速させるのには役立つが、最大許可速度が安全のために余りにも速く設定されている場合には、法規それ自身が十分なものではない。だから、状況に適した速度を選択する責任が運転者にあることを、運転者は常に銘記しておかなければならない」

日本も含めていずれの国も、道路状況、交通状況、天候、視界を考慮することを教えているが、日本にない教え方としては次の二点をあげることができる。

(1) 理にかなった (reasonable)、用心深い (prudent)、注意深い (careful) 速度で運転することを強調する。注意深い、用心深い速度でというのは、安全であろうとする態度をもって運転するということだと想定されるが、理にかなったということがどのようなことを意味するのかは、その国に長く住み、その国のセンスを身に付けないと理解しがたいことかもしれない。だが、次の(2)に示した教え方は理にかなった速度の教え方の最適例であると考えることができよう。

(2) 見通せる範囲内、視認距離内で止れる速度で走ることを強調する。西ドイツでは法の条文の中に非常に具体的な文言を入れさえている。すなわち、「運転者は見通せる範囲内で止れる速度で運転しなければならない。対向車との関係で危険が生ずるような狭い道路では、少なくとも見通せる範囲の半分以内で止れる速度でゆっくりと運転しなければならない」³⁾。この見通せる範囲内、視認距離内の問題は、英国では「妨げ・支障が全くないことが見てとれている距離内で止れないような速さで運転してはならない」と述べられているが、要は支障がないことが確認されている範囲内で止れる速度で走れということである。ブレーキを踏んだら見えている範囲を超えてはじめて止まれたというのでは、これは理にかなった運転というわけにはいかない。言い方を換えると、障害物を発見しブレーキを踏んで止れないで衝突するような速度で運転することは、理にかなわない運転であり許されないことになる。夜間に前照灯の照射範囲内で止れる速度で運転せよという教え方もこの考え方に基いたものである。

以上速度の規定と速度の教え方について日本及び諸外国を比較しながら考察を加えてきた。ここには速度設定に関する基本的態度の違いも認められたし、それに基づいて最高速度の考え方の違いも認められた。さらに安全速度の教え方にも違いがあるが、そ

れは各人の速度選択を強く求める点と理にかなった速度を常に考えさせる点である。日本においても指定された速度に従うことを強調するとどまる教育から脱却して、状況に即して理にかなった速度を自己の責任で選択できる質の高い運転者の養成を考えにいたれた教育への転換が求められる。

3. 空間使用の原理についての国際比較

道路空間の構成に関して、日本と西欧諸国の間にはかなりの違いが認められるが、道路空間を個々の交通参加者がどのように使うかの空間使用の原理に関してかなりの違いが認められる。

このことは道路空間だけではなく、生活空間一般についても言えることであり、その代表として家屋内の部屋の空間構成を取り上げ、日本と西欧諸国との比較から始めてみよう。

高木正孝氏は「日本人の生活心理」¹⁰⁾のなかで、西洋と日本の住宅の本質的な相違点として次のようなことをあげている。

第1に、厚い壁で各部屋が仕切られ、ドアがあっても鍵でしまり、各部屋が独立している西洋と比べると、日本では各部屋は襖・唐紙で仕切られてはいるが、欄間では音は筒抜けであり、しかも襖を外せば一瞬に大広間となる。各部屋の構成の面で違いが認められる。

第2に、寝室・食堂・居間・客間というように、部屋の一つ一つが決まった生活の機能を果たす西洋と比べ、日本では一つの部屋がどのようにでも使われ、布団を敷けば寝室となり、朝に床をあげて、押し入れに入れ、ちゃぶ台を出せば食堂となり、さらにそのあとが居間となる。そこには作りつけや、備えつけの家具のほとんどない日本と、一定の場所に家具が置かれることを原則とする西欧の違いが認められる。日本の家屋は狭いので一つの部屋をいろいろと用いなければならないのだとする意見もあるが、西洋では一部屋しかない場合にも、この隅は居間、この隅は食堂と台所、この隅はベッドと、空間が機能によって分割された使い方がされる。西欧の生活空間の使用原理は平面的に機能を分割して使うのに対し、日本のそれは同一空間を垂直に重層的に使うところにある。

高木氏はさらに日本人が和洋室を併せ持つのに対し、欧米にあってはそのような事実は見られないとも述べている。

このような畳み文化、襖・唐紙文化と家具文化に

象徴される空間感覚、空間使用の原理は家屋内にとどまるものではなく、道路空間を構成する場合、道路空間を使用する場合においても色濃く反映されているものである。

最近の幹線道路では歩車道分離、中央分離、進行方向分離されることが当然のこととなっているが、これは1960年代くらいからで、それも西欧からの考え方を取り入れて行われたものである。このような道路構成がなされながら、道路を使用する者の側には空間分節のセンスが十分に育っていないので、いろいろと問題が生じるケースがある。例えば、歩道や幅の十分な路側帯がある道路では、歩行者はその歩道や路側帯を通らなければならないことになっているが、歩行者が車道を歩いている場面をしばしば見かける。歩道や路側帯が歩きにくいからという理由からではなく、どの空間にどのような機能が割り当てられているという感覚が鮮明でないからである。また、自転車は道路の左の部分を通りしかなければならないことになっているが、平気で右の部分を利用している者が多い。これはその事実を知らなかったり、ルールを破っているということではなく、元来空間を機能として分割して使うということに無神経であり、考えてもいないことによるのであろう。

この感覚は自動車の場合も例外ではなく、自分に割り当てられた左の空間に何らかの障害物があれば気楽に対向車に割り当てられた右の空間に出てきて、しかも対向車の進行を堂々と妨害しながらその空間を使用しようとするのである。

例えば中央分離帯で分離された道路空間においてはそれを無視することは不可能であるのでそれに従うが、ペイントなどによって示された通行区分はしばしば無視されてくるのが日本の現状である。西欧諸国においてはこれを無視した場合には厳しい罰則が加えられるが、それに比して日本ではかならずしもそれほど厳しいものとは言えない。その罰の程度については後述する。

道路空間を分割するためにひかれた区画線や道路標示にしての日本と西欧諸国との意味づけについて比較してみよう。

西欧諸国におけるレーン表示の原則は、実線（連続線）の場合は、その上を走ってはならない、すなわち触れてはならない、ましてや越えてはならないということであり、破線の場合はそのことによって交通が危険にならない場合には、それを越えることが許されるというものである。

国によってはレーン表示に白線のみを使う場合、黄線のみの場合もあり、黄線と白線の両方を用いている場合もある。白線、黄線のみの場合それぞれの実線、破線で、中央線、車両通行帯境界線ともに越えてならない場合と越えることが許される場合とを示している。二重線の場合には当人に近い線の指定に従うことになる。

米国、カナダでは、黄色の実線や破線は対面通行の流れを分離する意味に使われ、白の実線や破線は同方向に流れる交通を分離する意味に使われている。当然のことながら実線はそれを越えることは禁じられているが、破線は、他車を追い越したり、進路変更したり、転回したりする場合に横切れる。ただしそれは前方にも後方にも車がないクリアーな場合にのみ越えることが許されるのである。

この実線、破線の意味は鮮明であり、実線は越えることのできない壁のような感覚で受け止められていることであろう。また、破線であっても前後の交通のない場合にのみ許され、他車を妨害することは厳しく禁じられているものである。

日本においても区画線、車線境界線には黄線と白線が用いられているが、黄線は実線のみで、白線は実線と破線の両方が使用されている。黄線は、追越しのための右側部分はみ出し通行禁止、進路変更禁止に使われ、西欧諸国の白線・黄線の実線と同一の意味が附与されていると考えられる。ただし、白線と黄線の実線の二重線が引かれている場合には交通の教則には次のように書かれている。「車両通行帯が黄の線で区画されている場合は、この黄の線を越えて進路を変更してはいけません。また、白の線で区画されている場合でも、自分が通行している車両通行帯の側に平行して黄の線が引かれているときは同じです。」

進路を変更してはいけませんと書かれているが、反対に自分の側が白線の場合、この文脈から見ると進路変更が許されていると読めるが、実際にそれが許されるかどうかについての記述はなく曖昧なままである。特に、道路標識、区画線、及び道路標示に関する命令の別表第6、規制標示「進路変更禁止制限」(102の2)を見るかぎり、車両通行帯境界線として引かれる白線が実線か破線か明確ではない。このことから考えると実線でも越えることができそうにも考えられる。このことは以前の交通の教則でも明確ではなかったが、最近発行の交通の教則の進路変更に関して示された図では、白の破線側からの進

路変更は丸印が付けられているところから推定すると、実線では越えることが禁止されていることを暗示したいようにも受け止められる。

ことほど左様に、交通の教則を見ているかぎりでは、路側帯は別として、指示標識としての中央線、車両境界線、規制標識としての車両通行帯に用いられている白の実線と破線の違いについては、いまひとつ明確ではない。

道路標識、区画線、及び道路標示に関する命令の別表第6、規制標示の205、中央線を見ると実線で示された中央線は、道路の右側部分にはみ出して通行してはならないことを特に示す必要がある道路に設置する場合、破線はそれ以外の場所に設置する場合とされている。実線ははみ出してはいけないことを想定させるが、規制標示206の車線境界線の実線と破線ではそのような違いが書かれていないから、どのような行動をとってよいのかについて不明である。

いずれにしろ、日本においては西欧と比べて道路空間の区画、及び道路空間使用のルールについて曖昧な部分が残されている感がある。この曖昧さも一因であろうが、さらに日本においては空間の機能的意味づけに分節性を欠くが故に、運転者は平気で無神経に、はみ出し禁止の中央線、車線境界線を越え、対向車、後続車に大きな脅威を与える場合がしばしばある。

また、これらの行為に対する罰則も西欧にくらべ軽いと言えよう。西ドイツのこの行為に対する反則金は150~300DMで、速度違反でみると30~49km/hの反則金に対応するものである³⁾。それに対して日本においては、普通自動車で追越し違反の反則金が9千円で、速度超過15km未満に当たるし、進路変更禁止違反のそれでは6千円と一層低い値である。すなわち、日本においてはレーンを無視することに対してそれほど厳しい意識を持っていないことを意味している。

この空間の使用に関する認識の低さは、当然のことながら、相手の優先権に対する侵害と関係してくる。空間概念が曖昧なるが故に優先権が観念されないのか、優先権を観念しないが故にレーンを越えることに無神経なのか、いずれが原因でいずれが結果であるか分からないが、あるいはまたこの両者は同一の日本人の精神構造を基盤にして生れてくるものなのかについても明確ではないが、両者が強く関係していることは明らかであろう。

4. 優先権について

同一空間を異なった者が同時に利用しようとする場合には、いずれがさきにその空間を使い、いずれが相手に譲るかについてのルールが必要になる。この通行優先のルールは横断歩道、交差点、合流などで明確にされていなければならない。

相手にさきに行かせる「優先権を譲る」法律としてカナダにおいては次のように教えられている¹¹⁾。

- (1) 同時に交通整理が行われていない交差点に2台の車が近づいた場合には、左にいる（日本では右）運転者は右にいる（日本では左）運転者に譲らなければならない。
- (2) 右左折しようとする運転者は直進車及び信号に従って横断する歩行者を待たなければならない。
- (3) 横断歩道を横断する歩行者に対して運転者は優先権を譲らなければならない。
- (4) 私道などから道路に出ようとする車は道路上の車や歩道の歩行者に優先権を譲らなければならない。
- (5) 逆三角形の標識に近づいた運転者は速度を落とし、また必要ならば停止し、交差点にいるまたは交差点に近づいてくる交通に優先権を譲らなければならない。

国際的に共通し、しかも重要な意味を持つ標識として、赤色に塗られた八角形で、その中にSTOPという文字が書かれた「ストップ標識」と、赤で縁取りされた逆三角形の「優先権を譲れ」標識をあげることができる。国によってはこの逆三角形の中に文字が書かれていない場合もあるし（カナダ、西ドイツ）、GIVE WAY（英国）、またはYIELD（米国）と書かれている場合もあるが、それは共通して交差点で交差する車に「優先権を譲れ」ということを意味している。

ストップ標識の意味は次のように規定することができる。「車を停止させなければならないことを意味している。交差点に入る前に、そうすることが安全かを確かめ、近づいてくる車に優先権を譲る。」¹²⁾「停止線で絶対に止まり、そのうえに、事情によっては交差道路が見通せるところでもう一度止まる。そして優先権を譲る。」¹³⁾

すなわち、ストップ標識は止まることと、優先権を譲ることを意味している。逆三角形の標識は、国によっては、この標識がある場合にとるべき行動についていろいろな形で教えている。西ドイツの道路交通規制§8優先権の条文では³⁾、交差点及び合流点

では右から来るものが優先権を持つ、標識で優先権が標示されている場合にはこれは妥当しないと述べられたあと、「優先権を譲らなければならない者は、適切な時点で運転行動によって、特に適切な速度によって、自分が待つということをわからせなければならない。優先権を持った者に危険を及ぼさないし、本質的に妨げることにならないと見通せた場合にのみ進行することが許される。道路状況の視界が悪く見通せない場合には、見通せるところまで交差点または合流点に注意深く進まなければならない。優先権を持ったものが右左折する場合でも、彼に対して待つ義務は妨げられるものではない。」

この「優先権を譲れ」標識はストップ標識とは違い、もし該当車が来ていないならば、止まらなくともよいと理解して間違いではない。

西ドイツにおいては、この「相手に優先権を与える」という逆三角形の標識と組み合わせになって、縁に細い黒線、そのなか白、真ん中が黄色に塗られた菱形の「優先道路」の標識が交差点に必ず示されていて、運転者はこれを手掛かりに優先権があることを知り、道路交通規則で譲る側の行動が明確に規定されているので交差点に差し掛かっても速度を落さずに安心した運転行動をとる。

だが、英国、米国、カナダなどの標識には、「優先権を譲れ」の標識しかない。すなわち優先道路側に優先権を示す標識が存在しないのである。ヨーロッパ大陸の国とアングロサクソン系の国とでは権利の主張の点で微妙な違いがあるのかもしれない。

特に、英国で用いられる言葉がYield Right of Wayではなく、Give Wayであって、権利という文字が消え、単なる「道を譲れ」という言葉になっている。だが、米国、カナダにおいては明確にRight of Wayの言葉が用いられているのであるから、そこでは優先権が観念されていることは否定できない。

日本においてもこの逆三角形の形態の標識(329)はあるが、国際的に用いられている意味とは異なって、徐行の意味に転化され、交差点の有無とは関係なく用いられている。またこの標識に「前方優先道路」の補助標識をつけたもの(329の2)があるが、これは西ドイツの場合と同様と考えることができよう。すなわち、優先道路と交差する道路の手前の必要な時点における左側の路側に設置することになっているが、これは当該道路と交差する道路側に道路交通法第36条第2項の優先道路を示す指示標識(405)によって、優先道路として指定することにな

っている。すなわち、優先道路を示す指示標識と対にして、徐行に前方優先道路の補助標識をつけたものを設置することになっている。

日本には全面赤色に塗った逆三角形の中に「止まれ」と書かれた「一時停止」を示す規制標識(330)があり、これは信号で交通整理が行われていない交差点で一時停止するべきことを示している。この標識は運転者には馴染み深いものであり、いたるところの交差点に用いられ、交差点の安全に効果をあげている。この標識に「前方優先道路」の補助標識をつけたもの(330の2)があり、この場合には交差点が優先道路であることを指定し、本道路で一時停止するべきことを指定している。

このように日本においても本道路が優先道路であることを指定する標識、またそれに対応して前方の交差点が優先道路であることを示す標識が定められているが、現実にはこれらの標識に出会うことは皆無である。少なくとも筆者は寡聞にして道路でこれらの標識を経験したことがない。

普通自動車が優先道路通行車を妨害した場合の反則金は日本で7千円であり、速度超過15km未満の反則金である9千円以下であるが、西ドイツのそれは100DMで速度超過25km/hのそれに相当する。ここでも日本において優先車の権利を侵害することに関してそれほど重要な問題と考えられていないことを物語っている。

日本では一般的に「優先権」を嫌う傾向があり、「譲り合いの精神」が高く評価される傾向にある。この点に関して川島武宜氏は、日本では一般的な権利の意識を、自己中心主義的な・平和をみだす行為として非難されると述べたあとで、道路交通における権利の問題について次のように述べている¹⁴⁾。『「権利」についての日本人の法意識の欠如を象徴する身近な例をあげておこう。アメリカの道路では、しばしば「Yield Right of Way」とか「Yield」と書いた道路標識に出会う。これは「通行優先権を有する車には道をゆずれ」という意味である。たとえば、狭い道から広い道に出るところでは、広い道をとる車は狭い道から出てくる車に対し優先権を有する。この優先権がright of wayである。すなわちここでも、車相互の間に「権利」の関係が成立する、という構想(法律家のいわゆる法的構成)があるのである。ところが、同じことが、わが国では「権利」として観念されていない。道路交通法は、車相互のあいだの優先順位を規定しているが、その条文のこ

とは「……当該車両等の進行を妨げてはならない」(36条3項)と言うのであって、それを支配する観念は、優先する車の「権利」ではなくて、優先されるほうの車の「義務」である。すなわち、いわゆる「権利本位」ではなくて「義務本位」の考え方が、ここにも見られるのである。もちろん、この条文にもとづいて優先進行権を観念し、また権利として法的構成することができるが、事実においては、わが国ではこれを「権利」として構想する習慣もなく、またそのような用語もない。……」

このように日本における優先権の観念の稀薄さは当然のことながら、道路交通における教育にもあらわれてきて、自動車教習所における学科教習の教科書には、くるま社会の一員としてのモラルと責任を教えるにあたって、『まわりの歩行者や運転者の立場を尊重し、お互いに譲り合う気持ちや、思いやりをもつことが大切です。規則を守ることは、もちろん大切なことですが、それ以前の問題として、「譲り合いと思いやり」の気持ちを持つことが安全運転者として絶対に必要なことになります』と説いている¹⁵⁾。「譲り合いと思いやり」を教えることも大切であるが、それは幼児期の家庭教育、幼・小・中・高の学校教育できっちり身に付けることであり、運転者に対する教育の根本は、道路空間の合理的、適切な使用に関する原則を定め、交通参加者どうしの最適な関係性を客観的に定めようとしている道路交通法の精神及び内容について深い認識を植えつけることであろう。

5. おわりに

以上のように運転者がとるべき行動を規定した法律や教育の内容は日本と西欧諸国との間でかなりの違いがあるが、それは背景にある精神構造と大きく関係することが理解できた。今後日本の交通社会をどのように構成していくかを考える場合には、この

ような法律、教育内容、そしてその背景にある精神風土について十分な認識を持つ必要があることを強調したい。

参考文献

- 1) 警察庁交通局監修『交通の教則』昭和62年
- 2) Province of British Columbia: Ministry of Transportation and Highways Safe Driving Guide.
- 3) Muhlhaus und Janiszewski, Strassenverkehrsordnung, Verlag C.H. Beck, 1984
- 4) Alan J. Dixon (Secretary of State): Rules of the Road, 1979
- 5) The Iowa Department of Transportation: Iowa Driver's Manual, 1977
- 6) Her Majesty's Stationary Office: The Highway Code, 1978
- 7) Department of Motor Vehicles: New York State, Driver's Manual
- 8) State of Hawaii: Hawaii Driver's Manual, 1984
- 9) Her Majesty's Stationary Office: road craft, The Police Driver's Manual, 1977
- 10) 高木正孝『日本人の生活心理』創元社、昭和29年
- 11) Linda Clifford: Road Worhty-Becoming A Responsible Driver, Ministry of Transportation and Communications Ontario, 1985
- 12) Ministry of Transportation and Communications, Ontario: The Driver's Handbook
- 13) sicher fahren: Handbuch für Fahrshule und Fahrpraxis, Rot-Gelb-Grün Verlag, 1981
- 14) 川島武宜『日本人の法意識』岩波書店、1967年
- 15) 『交通教則に基づく学科教本』中部日本自動車学校