

社会的スキルと交通法規・交通道徳

新井邦二郎*

これまで、交通法規と交通道徳が、交通における人々の行動と意識を公的に規定してきた。しかし、道路という公けの場でも、「本音」にしたがって振る舞いたいという時代風潮が強まるなかで、「交通ルールやマナーを守りましょう」といったアピールも、急速に無力化してきた。1970年代あたりから心理学の分野で発展してきた概念である社会的スキルは、社会生活における人間のあるべき姿から、社会（他者）とうまくやりとりをする人間の行動へと、視点を変換させた。交通法規や交通道徳などの社会的ルールと相補的關係をもつ社会的スキルが、今後、交通の場において人々の行動に影響を与えていくことが期待される。

Social Skill and its Relation to Traffic Regulations and Road Etiquette

Kunijiro ARAI*

Behaviors and minds of drivers have been formally controlled so far by traffic regulations and road etiquette. But their influence becomes more powerless than before because people are acting on their real intention on roads. The concept of social skill has been developed from the 1970's in psychology and changed our attention from the true style of social behaviors to the effective behaviors corresponding to others. In this article "social skill" is discussed related to traffic regulations and road etiquette. "Social skill" is expected to influence the driver's behaviors in compensation for traffic regulations and road etiquette.

文明化・都市化の急速な流れのなかで、人間関係の稀薄化が進み、私たちは人との関わりの仕方が下手になってきたと言われる。ストレスや各種の精神的な病い、あるいは犯罪や交通事故など、現代人のこうした社会性に関わる諸問題に対する関心は、心理学や社会学、精神医学や犯罪学など、さまざまな学問分野から寄せられてきた。交通の場における人間関係は、家庭や職場におけるそれとは基本的に異なるとはいえ、道路上での事故やトラブルは、人間関係のやりとりの仕方のまずさにも原因があると思われる。心理学では、適切な人間関係のとり方の技能を社会的スキルと呼び、個人が社会と調和した生き方を行うために必要、不可欠なものとして捉えている。本論は、これまで、交通における人々の行動のあり

方を指し示してきた交通法規や交通道徳などの、いわゆる社会的ルールと、この社会的スキルとが、どのように異なるのかを明らかにすることを主な目的とする。

1. 社会的スキルの概念の検討

筆者の専門分野である発達心理学から、社会的スキルの内容を明らかにしてみよう。社会的スキルの研究は1970年代に急速に高まり、大人から子どもへ、障害のある人から健常者へ、治療から教育へ、とその対象・内容を広げてきているという¹⁾。

1-1 社会的スキルの定義

相川は、「社会的技能 (social skill)」を次のように定義している²⁾。

「対人場面において相手の反応に効果的に応ずるために用いられる言語的・非言語的な行動レパートリーのことを言う。技能という用語は、この概念がパーソナリティ特性ではなく、学習によって獲得でき

* 筑波大学心理学系教授
Professor, Institute of Psychology,
University of Tsukuba
原稿受理 1995年3月5日

る行動であることを強調するために用いられている。ただし、定義の中には、他者と効果的に相互作用するための「能力」を強調したものもある」

この定義を中心にして、社会的スキルの内容を明らかにしていこう。なお、「技能」と「スキル」とは同義に用いていく。

まず第1点は、前述の定義ではやや不明確であるが、社会的スキルの範囲（外延）をどこに置くかということを取りあげる。

対人場面における技能という社会的スキルの語感から一般的にイメージされる内容は、かなり広いと思われる。しかし、それはすべての対人技能を含めるというものではない。例えば、大勢の人を前にして印象に残るようなスピーチを行う技能や、商談などにおいて成功する交渉技術などのように手のこんだ特殊な技能も、たしかに対人場面における技能であるが、この種の技能は社会的スキルの中に含まれない。この社会的スキルの中に含まれるのは、日常的な場面での挨拶や感謝の述べ方、依頼の仕方や依頼の断わり方、自己の感情の表現の仕方や相手の感情の受け止め方、意見の対立の処理の仕方など、ごく普通の生活場面においてこんにちの社会人の誰もが必要とされるような技能である。交通の場では、その性質上、手のこんだ特殊な対人的技能は極めて少ないので（ヒッチハイクのテクニックや通りがかりの人にパンクの修理の手伝いを依頼する技術ぐらいであろうか）、多くの対人行動はこの社会的スキルに含まれる。「相手を睨みつけない」「道を譲ってもらったときや譲ってもらったときに挨拶をする」「進路を急ぎたいときは、その旨が周りの人に伝わるようにアナウンスする」行動など、数え上げたら切りがないほど、たくさんの社会的スキルがみられる。

第2点は、価値の問題である。

心理学では個人の適応に大きな価値をおく。個人が社会（他者）にうまく適応して、subjective well-being（主観的な良好状態）になることを重視する。しかし、その結果、周りの人が不適応を起こすのでは、相手に不幸を与えるし、その人自身も後に不適応になる可能性が高い。それゆえ、社会的スキルでは、個人にとっても、他者にとっても好ましい（肯定的な）結果を導くような行動様式を内容とするが、個人と他者の価値の置き方の比重は、ほぼ同程度である。この点は後の議論とも関わるが、社会的スキルでは、社会的に望ましい（社会の維持や存続に貢献する）行動様式（例：道徳のようなもの）がまず

存在して、それを個人が身に付けていくものという発想はとらないで、社会的場面での自分のwell-beingを確保するためにどうすればよいかを考えると、他者のwell-beingもどう確保するかということとを同時・同格に考慮していくのである。例えば自分の考えや感情を相手に理解してもらえないことは、心の苦しさを強いられ、苦境に陥れられるので、自己主張（自己表現）スキルは、社会的スキルの重要な内容のひとつとして数えられている。そこでは、自分を萎縮させることなく、自分の言いたいことを隠さず、率直に表現することが奨励される。しかし、相手の立場を考慮することなく、自分の心の中のもの全部そのまま相手にぶつけることは、相手の感情を大きく害することになり、相手にも失礼であるし、後で自分に災いが降りかかることもあるので、避けたほうがよい。それゆえ相手の様子を観察し、何を、どのように伝えるかを考えて自己主張（自己表現）することを社会的スキルは推奨するのである。

このように、自分も他者（社会）も同時によい結果が得られるような社会的な行動様式を社会的スキルと呼び、個人の願いや欲求とかけ離れた行動も他者に害を与えるような行動も、社会的スキルとは言わない。したがって、社会的スキルを身に付けた人は、その人も、周りの人も「幸せ」になると言えよう。この点、交通の場でも、自分だけの利益になり、他者に害を与えるような「強引な割り込み」や「無理な追い越し」「自分の車の優先をはかったヘッドランプの点滅」などは、社会的スキルとは言わない。しかし、相手に不快感を与えないような「割り込み」や「追い越し」の仕方ならば、社会的スキルと呼べるだろう。

第3点は、社会的スキルが主として個人の「行動」に焦点が当てられていることに触れる。

人間関係（社会）のなかのつまずきや失敗、挫折に、個人の性格や能力が関与することは否定できない。とりわけ、対人場面での不安レベルの強弱といった気質的傾向や生育歴における社会的経験度、他者役割取得や社会的意志決定などの能力の高低は、個人が社会生活の中でうまくやっているかどうか大きく影響を与えるであろう。こうしたことを踏まえ、前述の定義の最後に示唆されているが、社会的スキルは「社会的に受け入れられ、個人的にも他者にとっても基本的に有益であるような特定の方法で、一定の社会的文脈の中で他者と相互作用しあう

能力」と定義されることもある³⁾。しかし、社会的スキルをこのように「能力」と捉える場合、社会的コンピテンス (social competence) と呼ぶ場合が多い。このコンピテンスは、「広く環境と効果的に相互交渉する能力、有能さを指し、その能力のレベルだけでなく、環境に働きかけ、これを変化させたり、環境との相互交渉において有能さを追求しようとする傾向 (モチベーション)」を意味する言葉である。物理的環境との交渉における有能さもあれば、社会的環境との交渉における有能さもある。社会的コンピテンスは、この後者の有能さを指す。社会的スキルは、社会的コンピテンスの中に含まれる特定の諸行動と考えるのが適当であろう⁴⁾。交通の場でも、さまざまな理由から社会的に未成熟な人格の人をみかける。そうした未熟な人格を生み出すような社会や家庭、学校の教育的諸条件にも目を向けなければならないが、それと同時にその人格から表出された具体的行動に焦点を当て、その改善をはかっていくことも重要である。社会的スキルは、後者の立場を採用する。

1-2 行動概念としての社会的スキルのメリット

社会的スキルを「能力」や「人格特性」のように広く捉えないで、「行動」として比較的狭く捉えることのメリットは、その教育を想定するときにより明確となる。「能力」や「人格特性」を新しく身に付けることは不可能とは言えないが、たいへん大きな労力や時間が必要とされる。それに対して「行動」の教育は比較的容易である。このような教育の可能性から、ミッシェルソン、スガイ、ウッド、カズデンは、社会的スキルを次のように細かく定義づけている⁵⁾。

- ①社会的スキルは主に学習 (例えば、観察、モデリング、リハーサル、フィードバック) を通して獲得される
- ②社会的スキルは特殊で、はっきりと分かりやすい言語的ないしは非言語的な行動から成り立っている
- ③社会的スキルは効果的かつ適切な働きかけと応答を必要としている
- ④社会的スキルは社会的強化 (社会的環境から与えられる肯定的反応) を最大にするものである
- ⑤社会的スキルは本来、相互交渉を含むものであり、効果的かつ適切な応答性 (相互性とタイミング) を必要としている

⑥社会的スキルが実際に使用されるかどうかは、その場面の特殊な環境の特徴いかんにかかっている。つまり、年齢、性、地位といった要因が社会的スキルの使用に影響する

⑦社会的スキルの実行にみられる欠如や過多は、特定化することができ、介入の目標にすることができる

このように明確な形で特定化できる行動を社会的スキルと捉え、それを教育や治療の俎上に乗せるようなアプローチを、社会的スキル論と呼ぶことが多い。この言葉は、人の社会性の低さは、その行動の変容を通して改善が可能であるという立場を表すと言ってもよい。社会的に未成熟な人は、もう変わりが無いとか、その人の意識全体の「革命」を行わない限り難しいと考える立場とは、異なる。交通教育の場でも、「自他の生命の尊重」「社会秩序の維持」などから出発するような「全体的接近法」と、道路において必要とされる具体的行動の形成に焦点をあてる「分析的接近法」とがある。社会的スキル論は、後者の交通教育に近くなるが、的をしぼった内容の教育を提供するので、効果は大きいと言える。

いま社会的スキルを「行動」と理解した。行動を最も狭く捉えるならば、「外面にあらわれた人の反応」となるかもしれない。この行動の中には、言語的な行動も、非言語的な行動も含まれる。この場合の行動は、他者からはっきりと確認できるものである。例えば、道路で人から親切にされたとき、私たちは「相手にはほほ笑みを含んだ視線を送り、頭を下げながら、『ありがとう』と言葉で言う」ことが多い。この「感謝の表現スキル」の中に、少なくとも3つの行動が含まれていることが分かるが、この3つの行動が「感謝の表現スキル」のすべてというわけでもない。これらの行動を裏側で支えているものがあるのである。まず感謝の表現スキルを実行しなければ、相手に不快な感情を与えるという知識が必要になろう。また、場面・状況の理解も必要である。いま、この場で感謝の表現スキルを実行すべきかどうかの認知・判断をしなければならないからである。さらに、このほかにも、「感謝の表現スキル」の実行に必要な知識や認知があるかもしれない。こうした行動の裏側にある認知的部分は、行動についての狭い定義からはみ出てしまうが、行動を広く理解するならば、行動の一環としてみなすことができる。社会的スキル論の「行動」には、外から目に見える

行動のほかに、そうした行動を支える認知的部分も含まれていると考える。最近、ウインカーを点滅させずに車線変更を行う人が目につくようになってきたように思う。自分は周りの安全確認を行っているから、方向指示の合図は不要だと考えてのことであろう。しかし、その周りの運転者にしてみれば、どの車がいつ車線変更してくるか分からないために、通常の何倍かの緊張とストレスを強いられる。また、他車の動きが予測しづらいために車線変更もやりにくくなる。このケース（車線変更の社会的スキル）では、目に見える行動としてはウインカーを点滅させる行動ひとつであるが、その後ろにある認知的部分が大きな比重もっている。このように、交通の多くの社会的スキルの行動には、その背後にある「心のはたらかせ方」も重要となる。

1-3 社会的スキルと地域・時代・文化

社会的スキルの基本は、自他とも好ましい結果をもたらす社会的行動の遂行にあるが、では具体的にどのような行動がそうした好ましい結果をもたらすかは、社会や文化、地域や時代によって異なると言えよう。例えば、戦後の日本は、戦前の日本とはずいぶん違って、自己主張が社会的に受け入れられるようになってきた。特に最近では、若い人は自分の気持ちをかなりはっきりと態度や言葉に表すようになってきた。こうした行動は、若い人の仲間の中では適切な社会的スキルとなりつつあるが、年配の人との交わりの中では必ずしも適切な社会的スキルになるとは限らない。むしろ、年配の人に戸惑いを与え、その人間関係が悪化するかもしれない。また、日本の若い人の自己主張が著しく進んできたとは言え、自己主張をすることが他者から正当な評価を得る前提と考える欧米の人のそれとは、なお大きな開きがあると言えよう。

このように、社会的スキルの具体的な行動には、時代差や世代差、文化差や地域差がみられる。

こうした観点から、関東と関西の交通の社会的スキルの比較は興味深い。関東では、アメリカで車の合流の仕方として広く見られるファスナー方式とまでいなくても、比較的無理をしなくても合流できる。これに対して関西では、自車の先端を他車よりも早く道の前に出さないと、入れてもらえないので、本当に積極的な意思表示スキルが必要とされ、またそうした行動が容認される。

1-4 社会的スキルの欠如

さて、以上のような社会的スキル論から、人が社

会的な場で適切な行動がとれない場合の分析をみてみよう。Ladd & Meizeは、社会的スキルの欠如には、3タイプがあるとしている⁶⁾。

第1のタイプは、「知識」の欠如による。この知識の欠如には、さらに3つの場合がある。

- ①社会的相互作用の目標についての適切な知識の欠如…自己の欲求の満足だけを目標とし、他者の欲求の充足を目標としないために、うまくいかない
- ②目標を達成するための方略についての適切な知識の欠如…どのような行動を遂行すれば、社会的相互作用がうまくいくのかを知らない
- ③ある特定の方略が使用される際の社会的文脈についての適切な知識の欠如…自分と相手を含む状況の理解や相手の気持ちの理解の不足

第2のタイプは、スキルの実行力の欠如である。これは、スキルの練習の不十分さによる。

第3のタイプは、相互作用についてのフィードバックの認知の欠如である。これにも、2つの場合がある。

- ①自分自身の行動とその行動の及ぼす他者への影響を監視（モニター）し、評価する認知力の欠如
- ②対人的場面における成功と失敗を推論したり、その原因を考える認知力の欠如

このLadd & Meizeの欠如分類で、最も教育可変性が高いと思われるのが、第2のタイプであり、ついで第1のタイプ、そして最後が第3のタイプと言えよう。交通の場の社会的スキルでは、純粹の第2タイプの欠如というケースは少ないと思われる。第2と第1のタイプの組み合わせ、さらには第3のタイプの欠如まで考慮しなければならないことも多いかもしれない。

また、Greshamは、社会的スキルの中での反応の獲得とその遂行とを区別して、社会的スキルの問題を反応の獲得の欠如とその遂行の欠如とに分けている。さらに、情動喚起反応の有無を加え、以下のような計4つの社会的スキルのトラブルのタイプをあげている⁷⁾。

- ①情動喚起反応が無い場合で反応の獲得がなされていないタイプ（社会的スキルの欠如タイプ）…必要なスキルを有していない場合
- ②情動喚起反応が無い場合で反応の遂行がなされていないタイプ（社会的遂行の欠如タイプ）…行動レパートリーの中にスキルを有しているが、適切な水準でそれが行われていない場合
- ③情動喚起反応が有る場合で反応の獲得がなされて

いないタイプ（自己コントロールのスキル欠如タイプ）…不安や恐怖が高かったり、衝動性が強かったりして、特定の社会的スキルが学習されていない場合

④情動喚起反応が有る場合で反応の遂行がなされていないタイプ（自己コントロールの遂行の欠如タイプ）…スキルは学習されているが、情動喚起反応に問題があるためにスキルを遂行できない場合
このGreshamの分類の②や④のタイプのように、「やり方を知っているし、やればできるのに、ただやらないだけ」という場合が、交通の社会的スキルでは非常に多い。その原因として、このGreshamの分類のように情動喚起反応要因が関係していることが考えられるが、このような要因をどのように克服させていくのかも、交通の社会的スキル教育の大きな課題であると言えよう。

2. 社会的ルールとしての交通法規・交通道德

社会生活における私たちの心と行動を公的に支配しているものが社会的ルールである。この社会的ルールには、法律、道德、規則、集団規範、慣習、掟、戒律、しきたり、礼儀作法、慣例、仁義など、さまざまな名前と呼ばれるものが含まれているが、いずれも人々の関係のあり方、相互の振る舞い方を規定したり、調整したりするものである。交通の場では、前掲したもののうち法律、道德、集団規範、慣習、礼儀作法などの社会的ルールが具体的にはたらいっていると考えられるが、とりわけ強調されるのは、交通法規と交通道德である。交通法規とは、「道路交通法」をはじめとしてそれに関連する法律や条例に述べられている内容であり、交通道德とはそれらの法律や条例に明文化されていないが、交通の場で「守るべき」ものとして明示的に奨励されている内容である。この交通法規と交通道德の間には、単に明文化や制裁の有無の違いにとどまらず、その質的な違いもときに見いだされる。例えば「酒酔い運転」や「往來の多い場所での路上駐車」のようなものは、法規からも、道德からも非難されるが、「軽い酒気帯び運転」や「往來の少ないところの路上駐車」などは法規に違反していても、道德的に責められることは少ない反面、「強引な割り込み」や「無理な割り込み」などは、法的に違反していないケースでも、道德的に非難されることがある。

このように交通法規と交通道德は、相乗的に、あるいは相補的に交通における私たちの行動と心を公

的に規定している。

2-1 社会的ルールの定義

社会的ルールの中味は多様であるが、多くの研究者が社会的ルールとして共通して理解していることは、次の3点であるという⁸⁾。①その場面で「何をすることが正しいのか、ふさわしいのか、あるいはしてはならないのか」が決まっている、次に②それは、互いに対立した欲求や利害をもつ個人間の葛藤（その可能性も含めて）を調整する道具として生まれたものであるとみなす、そして③人々の関係を調整し、そこに一定の「秩序」を生み出すことによって、葛藤にもとづく社会全体としての損失コストを最小限にするシステムである。交通法規も交通道德も、上記の①、②、③の条件を満たすと言えよう。

交通法規と交通道德は、③の条件に示されているように、社会全体の利益に奉仕するためのものであるがゆえに、その社会の構成員のだれもが公的には承認し、是認するものとなる。しかし、交通法規や交通道德の個々の具体的問題となると、個人は別の面を見せる。例えば、「赤信号の道路には入らない」ことはだれも良しとして認めていても、急いでいるときは道を渡ってしまうし、往來上での立ち話が他の人の通行を邪魔することは承知していても、仲のよい友だちと出会うと、ついつい立ち話を始めてしまったりする。このように、他の人には厳しく守ってもらいたい、いざ自分のこととなると、例外を認めてもらいたいと思うことが多いのが、この社会的ルールである。この公的な立場と私的な立場での落差は、「総論賛成、各論反対」「たてまえと本音」という枠組みでも捉えることができるであろう。

この社会的ルールは、フォーマルなルールとして明文化される場合（代表的なものは法律）もあるし、インフォーマルなルールとして言語化されないまま、人々の心の中に隠されている場合もあり（集団規範）、またそのルールの背後に価値が絡んでいるものもあれば（道德）、没価値的なものもある（慣例）。さらに、ルールを破ったときに社会的な制裁が待ち受けているものもあれば（法律や掟）、制裁がほとんど与えられないものもある（礼儀作法、慣例）。

2-2 社会的ルールの分類

こんにちまで社会的ルールはさまざまに分類されている。哲学者カント以来最も用いられているのが、「構成ルール(constitutive rule)」と「統制ルール(regulative rule)」の分け方である⁹⁾。前者が「道路交通法における車両とは、自動車、原動機付自転

車、軽車両及びトロリーバスをいう」などのように事態や事柄をはっきりと定義づける機能を持ち、後者は「赤信号のときは進入禁止」などの条文のように具体的な行動を指示する機能をもつ。後者は、さらに指示型ルールと禁止型ルールとに分けられる。この分類は、ルールの機能の違いに着目したものである。

ルールが規定する内容の違いによる分類として、「道義的ルール」と「約束事的ルール」の区別がある。前者の道義的ルールは、社会における人間としての正義・基本的価値に関するルールであり、例えば「人を殺さない」「嘘をつかない」などである。他方、後者の約束事的ルールは、社会生活を円滑に行うためのしきたりであり、このルールで決められている内容は恣意的であり、状況に応じて変更可能である。アーガイルは、前者を「理想と道徳的価値」にもとづくルール、後者を「社会的慣習」にもとづくルールとして位置づけている¹⁰⁾。また、Winchは、前者を「必須ルール (necessary rule)」、後者を「調整ルール (contingent rule)」と呼び、やはり同様の分類を行っている¹¹⁾。さらに、Turielも、前者を「道徳的ルール (moral rule)」、後者を「慣習的ルール (conventional rule)」と呼び、分けている。この2つのルールは、①一般化可能性、②規則随伴性、③文脈性、④規則可変性、⑤権威依存性の5点において異なるという¹²⁾。

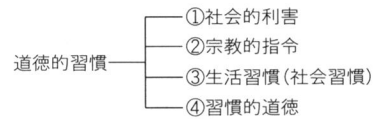
それぞれの交通法規や交通道德の中にも、道義的ルールと約束事的ルールの両側面があろう。「酒酔い運転禁止」や「道路でのカンやビンの投げ捨て禁止」などは、道義的ルールの側面が強く、「車線変更の合図」や「シートベルト着用」「道を譲る」などは約束事的ルールの側面が強い。前者の道義的ルールの側面の強い交通法規や交通道德のほうが、約束事的ルールの側面の強い交通法規や交通道德よりも、破られたときに非難や制裁が大きいというのが通例である。

2-3 道徳の分類

次に、道徳について見てみよう。

村井はこの道徳を社会的ルールとほぼ同義語に捉え、まず道徳を道徳的慣習と道徳律に分けている¹³⁾。前者の道徳的慣習は社会生活の慣習的なルールまたは約束としての道徳であり、例えば、公衆道徳と呼ばれる社会生活でのさまざまなルールなどが該当する。他方、後者の道徳律は人間の本質的なあり方という意味での道徳であり、例えば「他人に迷惑をか

Table 1 道徳的慣習の下位項目¹³⁾



けない」などがこれにあたる。この2つの関係は、例えば、「バスの乗車順を守る」や「道路にゴミを捨てない」などの道徳的慣習が「他人に迷惑をかける」という道徳律によってはじめて道徳的に正当化され、また「他人に迷惑をかける」という道徳律がバスの乗車法や道路での行動などにおいてはじめて具体化されるというように、道徳的慣習と道徳律との関係は相補的であり、私たちの道徳行動は実際には、この道徳的慣習と道徳律との相補的な全一体としてなりたっているという。さらに、前者の道徳的慣習にも、いくつかの分類が可能である。Table 1は、村井の示した道徳的慣習の分類の下位項目である。

- ①社会的利害としての道徳とは、社会の自己保存あるいはその構成員の全体の利益のために作られた要求(ルール)である。この要求が、不文の法、あるいは成文の法として私たちを拘束する。曰く、「交通信号を守りなさい」「道路を汚してはいけない」など。
- ②宗教的指令としての道徳とは、宗教の教えから派生してくる要求(ルール)である。ヒンズー教の国では牛を傷つけることは禁止され、回教徒の国では豚を食用にすることが禁止されている。仏教の国では「慈悲の心をもつ」こと、キリスト教の国では「己の欲せざることを他人に施すことなかれ」などが、人々の心を拘束する。日本の交通では、この道徳に関わるようなものが一般的には存在しないが、各宗教の信徒には、個別的に存在するかもしれない。
- ③生活習慣(社会慣習・行儀作法)としての道徳は、その地域・時代でうまれた服装・態度・言語等の日常生活における社会的慣習によって拘束される要求(ルール)である。エチケットとかマナーなどが、これに該当する。これは、地域・年齢・性・職業の違いによって、内容に微妙な違いが見られる。例えば、「挨拶をしなければならない」「礼儀正しくする」「態度に気をつけなければならない」ということは共通でも、都市と農村、男と女、若い人と年配の人とでは、やり方が違ってくる。

「道を譲られたときの挨拶」の仕方にも、地域差や年齢差、性差などが微妙に存在するかもしれない。

④慣習的道德としての道徳は、以上のような社会的利害、宗教的指令、生活習慣のいずれにも属さない、いわば純粹の道徳が慣習化したものである。「自他の命を大切に下さい」「自分のことばかり考えないで、人のことも考えなさい」など。

上記の①社会的利害と③生活習慣の道徳は、前述の約束事的ルールにほぼ該当し、④慣習的道德としての道徳が道義的ルールにほぼ重なることが理解できよう。また②の宗教的指令としての道徳は、道義的ルールのほうに近い。

3. 交通における社会的スキルと社会的ルール

これまで、社会的スキルと社会的ルールのそれぞれについて、個別的看着てきた。この社会的スキルと社会的ルールは、全く別物というわけではなく、行動の種類としてかなり重複もあるが（例えば、「道を譲る」「路上での挨拶」など）、全体的には相補的に交通場面での人々の行動や心に影響を与えているであろう。この2つのものが、どのような共通性や違いをもつのか、交通の場において社会的スキルが果たす役割などを検討してみよう。

3-1 社会的スキルと社会的ルールの共通性

次のような点が共通しているであろう。

(1)社会的スキルも社会的ルールも、交通の場面における人の行動のあり方に焦点を合わせている。共に、交通の場面で「どのように行動すればよいのか」を指し示す。例えば、「追い越しの交通ルール」も「追い越しの社会的スキル」も、その内容には違いがあるにしても、どちらも追い越しをどのように行うとよいのかについての行動の指示を有している。

(2)社会的スキルも社会的ルールも、中心は交通の社会的行動であるが、それとともに、その背後に存在する認知や感情の過程も重要視する。すなわち、なぜ、どうして、どのようにスキルやルールを遂行するのかも、重視される。例えば、歩行者の「道路横断の交通ルール」も「道路横断の社会的スキル」も、単に道路を安全に横断する行動ばかりでなく、なぜ、どうしてそのような横断方法を採用するのかについての知識や動機づけの部分も大切とする。

(3)社会的スキルも社会的ルールも、交通社会全体の利益に役立つものである。したがって、その存在価値は両者とも社会的に是認される。交通標語「交通ルールやマナーを守りましょう」は社会的ルール

を強調したものであり、「目くばり、気くばり、心くばりの運転」は社会的スキルを主たる内容としたものである。

3-2 社会的スキルと社会的ルールの違い

社会的スキルと社会的ルールの違いは、次のような話に集約できよう。例えば、2台の車がようやくすれ違えるような狭い道を通るとする。社会的ルールが「道を譲りましょう」と呼び掛けるのに対して、社会的スキルは「お互いに納得できるようにうまくやりなさい」とアドバイスする。では、この2つが、一般的にどのような点に違いがみられるかをあげてみよう。

(1)社会的ルールは、交通の場における個人の利益よりも交通社会の維持・発展、交通社会全体の利益のほうに力点が置かれているが、社会的スキルは、個人の利益と社会の利益の両者にほぼ同程度に力点が置かれている。例えば、「車の急停止禁止ルール」は、事故を防ぎ、社会の損失を少なくすることにウエイトがあると考えられるのに対して、「予備制動を使用し後続車に停止の意思を伝える社会的スキル」は、自分が追突を免れることと後続車との事故を防ぐことの両方に狙いがある。

(2)上記の点と関わりをもつが、社会的ルールは、交通社会の「たてまえ」の役割を演じる。他方、社会的スキルは交通社会の「たてまえ」とともに交通参加者の「本音」の側面ももっている。例えば、「駐車車両の側方通過の交通ルール」は、社会や個人にとって悪である事故をいかに防ぐかという観点から述べられるが、一方、「道路のやや中央に寄り、側方通過の意思を駐車車両や対向車・後続車に知らせるような社会的スキル」は、自分の進路を切り開きたいという欲求や願いと事故を起こさないようにするという2つの側面を有している。

(3)社会的ルールは、個人の能力や性格、事情と関わりなく実行されることが前提となっているが、社会的スキルは、一定程度、個人の能力や性格、事情との関連を許容する。例えば、「路上駐車禁止ルール」は個人の事情に関係なく駐車しないことを求めるが、「路上駐車の社会的スキル」は、本当にやむを得ない事情があるならば、なるべく他人の迷惑にならない形で駐車するにはどうすればよいかを内容とする。

(4)社会的ルールは、社会の中ですでに既成のものとして存在し、個人はその受け入れ（受容）が求められるのに対し、社会的スキルは、いまだ完成され

ていないものとして、個人がその経験の中で作り上げていくものとして認知される。例えば、「標識により指示された場所でのクラクションの使用ルール」は、すでに他者（先人）によって決められたものとして存在するが、「よそ見をしながら接近してくる自転車や歩行者に対して自車の存在を知らせる合図としてのクラクションの使用スキル」は自分の配慮や工夫の結果として受け止められる。

(5)社会的ルールの行動は、どの交通場面にも関わりなく同じように適用されるが、社会的スキルは特定の交通場面に即して使用される（文脈依存性）。例えば「道を譲るルール」はどの場面でも同じような行動が実行されるのに対して、「道を譲られたときの挨拶スキル」の仕方は相手の性や年齢、さらには相手の道の譲り方などに依存する。

(6)社会的ルールへの違反は、社会から道徳的非難や法による制裁が加えられるのに対して、社会的スキルの不実行はふつうそうしたペナルティが課せられない。例えば、「夜間でのヘッドランプの使用ルール」は、怠れば法的制裁が与えられるのに対して、「薄暗くなる前のライトの使用の社会的スキル」は、たとえ実施していなくても、道徳的な非難や制裁を受けることはない。気のきかない人間だと思われる程度である。

3-3 交通における社会的スキルの利用価値

交通法規や交通道徳を中心に交通社会のあり方を説くことによって、交通安全意識を高揚させることが、これまで多かった。これは、社会のあるべき姿を守り、実行するように訴えるトップダウン式の交通安全教育と言えよう。ここまでの議論でも触れたが、交通社会の中の「たてまえ」（あるべき姿）を堅持することの重要性を十分に認めつつも、「たてまえ」だけでは交通安全行動が実行されにくくなっている現実にも目を向けなければならない。こうした新しい状況に対して、自他とも生かす社会生活のやりとりの仕方とも言うべき社会的スキルの教育は、日常生活上での「本音」の感覚にも基礎を置いているので、ボトムアップ式の教育となろう。社会的スキルは、それゆえ生活感覚と密接に結びついた交通安全の心を導き出すことに役に立つと考えられる。

参考文献

- 1) 庄司一子・小林正幸・鈴木聡志「子どもの社会的スキルに関する展望(1)―概念的検討―」『教育相談研究』No.27、pp.59～70、1989年
- 2) 相川充「社会的技能」山本多喜司監修『発達心理学用語辞典』北大路書房、P.132、1991年
- 3) Combs, M.L. & Slaby, D.A.: Social skills training with children. In B.B. Lahey & A.E. Kazdin(Eds.), *Advances in child clinical psychology*, Vol.1, Plenum, 1977
- 4) 上掲書1)
- 5) ミッシェルソン, L.・スガイ, D.・ウッド, R.・カズティン, A.E. 著、高山巖・佐藤庄司・佐藤容子・園田順一訳『子どもの対人行動』岩崎学術出版社、1987年
- 6) Ladd, G.W. & Meize, A.: A cognitive-social learning model of social-skill training, *Psychological Review*, 90, pp.127～157, 1983
- 7) Gresham, F.M.: Assessment of children's social skills, *Journal of School Psychology*, 19, pp.120～133, 1981
- 8) 木下富雄・林春男「社会的ルールの構造」木下富雄・棚瀬孝雄編『応用心理学講座5-法の行動科学』福村出版、pp.22～51、1991年
- 9) Collet, P.(Ed.): *Social rules and social behaviour*, Basil Blackwell, 1977
- 10) アーガイル, M. 著、辻正三・中村陽吉訳『対人行動の心理』誠信書房、1972年
- 11) Winch, P.: *Ethics and action*, Routledge & Kegan Paul, 1972
- 12) Turiel, E.: *The development of social knowledge: Morality and convention*, Cambridge University Press, 1983
- 13) 村井実『村井実著作集4-道徳は教えられるか・道徳教育の論理』小学館、1987年