

## 交通における社会的スキルの文化的比較論

両角岳彦\*

本論文は、これまで欧米諸国のさまざまな交通状況に接してきた筆者が、その実体験を通して得た道路交通における「社会的スキル」の実態とその考察を紹介し、さらに日本との比較を試みている。我が国においては、ドライバーの社会性、相互のコミュニケーションや行動パターンが、まだ十分に形成されていないことを指摘し、各ステージにおける教育の重要性について論じるとともに、今後の自動車社会のあり方についても言及している。

### A Cultural Comparative Discussion of Social Skills on Roads

Takehiko MOROZUMI\*

The author of this discussion who is familiar with traffic conditions in Europe and the U.S. draws on his experience to present and examine the social skills at work in those traffic conditions and conducts a comparative experiment with Japanese conditions. It is pointed out that the social nature of drivers, mutual communication and behavior pattern in Japan are still not fully developed. Thus, the importance of education at all levels is emphasized, and the ideal motor vehicle society of the future is discussed.

#### 1. 体験的路上観察の基礎

職業柄、日本はもちろん、欧米の自動車先進各国の道を、自らステアリングを握って車を走らせる機会は多い。その経験を通して、最近とみに感じるのは、日本の道路を、日本の平均的ドライバー諸氏と共有して走る時が、もっとも緊張するという。しかも最近、その傾向が急速に強まってきたように思う。

その最大の理由は、周囲の車両の動き、つまりドライバーの意図、意思が非常に読み取りにくく、また次にどう動くかを予測しにくいから、である。

海外に出かけて車を運転する時、もちろんその国の基本的な交通規則を頭に入れてはおくが、現実には周囲の車の動き、リズムを観察して、その中を自然に泳いでゆくような走り方をするように、筆者自身は心がけている。その中から、自然発生的なルー

ル、道路交通におけるモラルといったものが浮かび上がって見えてくる。

道路という社会資本を使って皆が移動している。しかも自動車の機能・装備も世界共通になっている。その中で、一国・一地域だけが特殊な交通環境を持っている、ということはまずありえない。

とくに自動車先進国にあっては、基本的な約束ごととはほぼ共通であり、各国の道路形態や、そこで生活する人間の気質などによって、あるリズムが形づくられてきている。交通規則といっても、彼らが長い年月にわたって（自動車以前、馬車時代から）道路を使ってきた間に、自然発生的に固まってきた約束事を明文化したものである。したがって、道路を共有するドライバー同士がストレス少なく、安全に走るようなリズム、論理を体感することで、外来者であっても、その中に溶け込んでゆける。個人的にだが、そういう実感がある。

もちろん法規上の表記や、交通の現場での細かい規則の違いはある。しかし、それを知識として頭に入れておいただけでは、実際に車を運転して道路を

\* モータージャーナリスト  
Automobile Journalist  
原稿受理 1995年5月19日

走る時には役に立たない。むしろとっさの場合や、注意力が低下している場合には、日常的に運転している状況、即ち我々でいえば、日本の交通ルールの中で組み込まれた自動的な反応が出てきてしまう。それが現地の交通のルール、リズムと合わなければ非常に危険なケースも起こりうる。

その代表的な例であり、しかも大きなリスクに直面するのが、とっさの場合にステアリングを切って逃げる、というケースである。

自動車・右側通行の欧米各国（イギリスを除く）の道路を走っていて、前方から対向車が走ってきた。路幅に余裕がなく、どちらかに避けなければならない。こういう時に普段の運転の中で刷り込まれた自動的な反応が出る。日本人はどうしても左に切って逃げようとする。しかし右側通行の中で生活している現地の人間は、当然右に避ける。その結果、両者は対面してしまうのである。それもセンターラインが引いてあり、幅も広い道を、緊張感を持って運転している時には、あまり問題はない。むしろ細い田舎道や、住宅地の中で他に車がないところへ、突然対向車が現れた、といった時がもっとも危ない。

もっと多いのは、交差点を右左折したり、道路脇の駐車場などから、直角に折れつつ道に出てゆく場合、つい左側通行の癖が出て、反対車線を走ってしまうケースである。これは筆者自身も経験があるが、海外・右側通行の経験が少ない人がしばしば犯すミスである。

こうした自動的な反応に支配される状況では、知識としての交通規則は用をなさない。したがって自分の自動的な反応を意識して、時として抑制し、別の反応を組み立てる努力が必要になるわけだ。

社会全体として、運転者同士の、さらに歩行者など他の道路共用者も含めた交通スキルがどのように構成されているか、その自然な状況を読み取るためには、まず自然体でその状況に入り込んでゆけるような運転技能を身につける必要があるのはいうまでもない。筆者の場合、幸いにして機会にも恵まれ、そうした個人的体験を積み重ねてきた。その中から見えてきた「社会的スキル」に関する観察と考察を、以下、紹介してゆくことにしたい。

## 2. 欧米各国、道路上の行動パターンの実例

### 2-1 アメリカ合衆国/4-WAY STOP

それではまず、欧米の道路と車と運転者の行動パターンの実例について、体験に基づいて紹介してみ

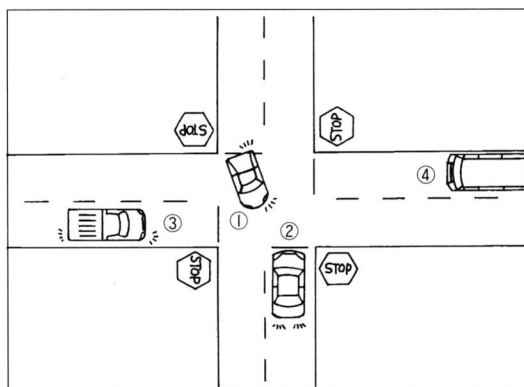


Fig.1 アメリカ合衆国 “4-WAY STOP”

る。

例えばアメリカ合衆国には「4-WAY STOP」という交差点が数多くある（Fig.1）。交通信号のない直交型交差点で、4方向すべてが一時停止を指示されている。市街地でも、道幅が左右1車線で交通量が少ない場所では、あえて信号を設けず、このタイプの規制で済ませているケースが多いようである。ここを通過する場合は、どの方向から進入する場合も、車両は必ず一旦停止する。そして最初に停止線に到達し、停まった車両から順次交差点を通過してゆく。

即ち、交差点に到達し、停止線（交差点直近に引いてある）で停まった時は、残り3方向をさっと見渡して、自分よりも早く停まった車両がいる間は待つ。全ての進入方向に待っている車両がいたとしても、4番目には通過できるわけだし、それはものの何秒か後のことでしかない。

ここでは完全に停止し、その動きを周囲の車両およびドライバーに認知してもらうことが、ひとつのルールであり、そのタイミングが通過の順番を決める。しかし急な動きで停まり、我先に抜けようとするドライバーを見たことがない。あくまでも全方向からの車が同じようなりズムで停まり、周囲を見渡し、そこでお互いの停止タイミングを確認しあって、次の発進・通過動作へと移るのである。ここで1台だけが急いで無理な動きをすると、当然事故の可能性が発生する。また急いだからといって移動時間が短縮できるわけではないし、逆に交差点を通過する車の流れがぎくしゃくして、渋滞なども起こりやすくなるはずである。

アメリカ合衆国のような広大な国土で、交差点毎に信号を設置すると、多大なコストを要するはずで

あり、この「4-WAY STOP」方式は、じつに効果的に機能している。またコミュニケーション・ミスもほとんど見たことがない。ただしそのためには、周囲に車の姿がない場合も、きちんと一旦停止を行うことが欠かせない。筆者自身も経験していることだが、このルールを守ることによって、赤い「STOP」のサインを見逃さず、自然に停まる、という運転のリズムが身につく。それが重要なのは、この方式の中で、ドライバー同士の意思確認が筆者が経験したような形で行われているとすれば、問題はSTOP標識の見落としであるからだ。

## 2-2 イギリス/ラウンドバウト

一方、大西洋をはさんだヨーロッパでは、ロータリー形式の交差点が多い。イギリスでは、この種のロータリーを“Round about”と呼ぶ (Fig.2)。左側通行であり、日本の交通状況に照らし合わせてもわかりやすいはずなので、このラウンドバウトの走り方を簡単に紹介する。

ある方向からラウンドバウトに進入する場合は、基本的に右側を見て、周回路部へと接近する。ラウンドバウト内は、常に先に入って周回中の車両優先。ということは、進入時に右手から回ってくる車両がいなければそのまま進入してゆき、自分の進入路に向かって回ってくる車両がいる間は停まって待ち、先入車両が通過したところで、その後が続いて入ってゆくことになる。もし周回中の車両がいなければ、旋回のための減速をするだけで、かなり速いペースを保ったまま進入、脱出してゆく。

ここでラウンドバウト進入時は、右側の方向指示器を点ける (状況に応じて、点けないドライバーも多いが)。つまり側道から本線への進入の意思表示

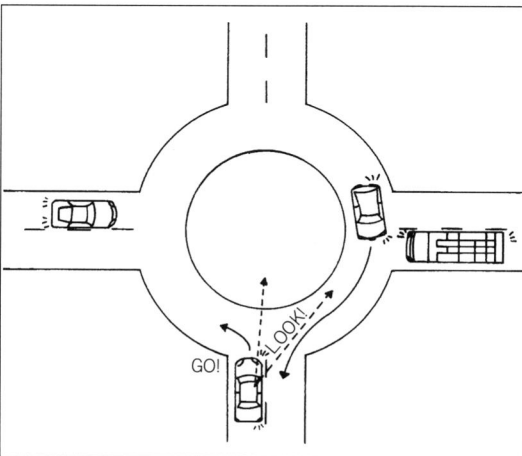


Fig.2 イギリス “Round about”

となる。というよりも、周回してくる車両に面した側の方向指示器を点灯することは、お互いの意思、位置関係を確認するのに不可欠なのであって、この道路形態に慣れていなくても、どちら側に方向指示器を出すのか、迷う余地はない。

ラウンドバウトに入って、周回してゆく中では、自分が出てゆく分岐路の手前から左側の方向指示器を点け、次の分岐路で出る/左折するという意思を表示する。

これは周囲の車両から見て、周回車両がどこでラウンドバウトから出るかを視認するために重要であり、とくにラウンドバウトに進入しようとしている車両にとっては、自分から見て右手から周回してくる車両が、手前から左側の方向指示器を点滅させていれば、自車がいる道路、もしくはその手前の分岐で周回路から出ると判断でき、ラウンドバウトへ進入する動作を開始できるのである。

もちろんこうした走り方と合図は、ルールで決められているわけだが、法規で決まっているから灯火を点ける、という感覚ではない。お互いの意思疎通を確実に行って、スムーズに走ろうという意識が浸透しているのである。

この種のロータリー型交差点は、フランスの地方主要道などにも多い。その場合は、自動車＝右側通行であるがゆえに、当然ながら周回方向も、出す合図の使い方も、イギリスとは逆になる。

フランスでは、最近も旧来の直交型交差点をロータリーに改装しているケースを、各所で見かける。車両の流れを円滑にする意図であろう。直交型交差点に比べると、多少面積は要するものの、信号を設けて車両の流れを一々止め、再発進させる必要がない。したがって、状況に応じてうまく使えば、交通流をスムーズに組み立てることが可能である。経験的な分析では、道路の容量に対して交通量が飽和せず、しかも流量の変動が大きい場合は、直交型+信号機よりもずっと走りやすいし、流れもよくなる。

## 2-3 ラテン系各国/以心伝心型コミュニケーション

フランス、イタリアなどラテン系各国の都市では、ロータリーから放射状に直線路が伸び、さらにそのパターンが次々に組み合わせられてゆくものも多い。しかし、現代の都市は交通量が多く、さすがにロータリーでも捌ききれなくなっている。その結果、パリに代表される大都市のロータリー交差点で、しかも複数の車線が同心円状になっている場所では、一

見、混乱した状況が生まれている。ロータリーの周回路へ進入してくる車両、周回する車両、そこからどれかの放射路へと出てゆこうとする車両。これらが、無秩序に、錯綜した動きをしているように見える。ここにラテン系人種の気質が加わるから、日本人などの目には、混雑と混乱の中で、クルマを走らせているかのように見受けられるのである。

しかし実態は、少し違う。日本人には無秩序に見える動きの中にも意思疎通はあり、お互いの動きを確認しあった上での、進路確保や譲り合いが行われているのである。

ここで重要なのは、お互いの車の動きを読み合い、その中で自分はどう進みたいのかを表現する動きを出してゆく、まさに「カー・ボディ・ランゲージ」によるコミュニケーションである。しかもそこでは、お互いの位置関係や速度にもよるが、並走するドライバー同士が視線を合わせることが、非常に大きな意味を持つ。

例えば、混雑する中で、周回路の内側レーンからある放射路へと出てゆく場合。ここでは外側のレーンを回っている車たちの流れを観察する。ミラーはもちろんだが、顔を外に向けて、自分自身の目で車の位置関係や走り確かめることも欠かせない。顔が外に向けば、周りを走る車のドライバーに、こちらが外に出ようとしているのが、何となく伝わるからである。

そこで隣の車に対して自分の方が少し前にいて、速度差がないか、こちらの方が少し優速、相手の前に車の鼻を入れてゆく余地がある位置関係かどうかを確かめる。しかしそこから一気に車線変更すると、相手も怒る。頭を軽く外に振って、意思を表現し、それに応じて横後方の車＝ドライバーが空間を空けてくれたのを確認。そこで本格的に相手の前に出て、外側へと動いてゆくのである。

ここで、とくにイタリアなどでは、相手と顔・視線を合わせることが、かなり大きな意味を持つ。目と目が合った瞬間、軽く微笑む表情が浮かんだり、また相手が「やるな。お先にどうぞ」というような表情を浮かべたことを確認すれば、あとはお互いの動きが理解しあえる。

いずれにしても、こうした車対車のコミュニケーションは、リズムさえつかめば、意外なほどスムーズにできる。車＝ドライバー同士が、お互いの顔の動きや車の動き、方向指示灯の点滅などを確認し合い、しかもお互いの動きを邪魔しないような走り方

を、自然に行っているからである。おそらく社会的にそうした運転行動が、無意識のものとして刷り込まれているのではない。

#### 2-4 歩行者のボディ・ランゲージ

路上におけるコミュニケーションと行動パターンに関して、強く印象に残っているシーンを、もうひとつ紹介しておく。

イタリア・ミラノ市街でのことだったが、あまり広くはない典型的な都市内の道を、車がひっきりなしに通っている。こちらは歩道を歩いてきて、横断しようとしていたのだが、車両の流れが切れないのを眺めつつ、横断歩道の手前で逡巡していた。そこへ女性がハイヒールの音を響かせながら歩いてきたと見るや、すっと横断歩道へ踏みだしていった。それまでの車の流れからすれば、慌ててブレーキを踏むドライバーがいて、タイヤがきしむ音が響いても不思議ではない、と思えた。ところがこの状況に近づいていた車たちは、何ということもなく止まって、彼女が通るのを見送ったのである。

ということは、彼女の「横断する」という意図が、周囲のドライバーによって自然に認知されていたことになる。その意図を読み取ったことで、何人かのドライバーがアクセルを緩め、ブレーキに踏み替えるという操作を、無意識に近い反応として行っていたわけだ。筆者が続いて渡ろうとしたところ、止まらない車&ドライバーがいて、慌ててすり抜けざるをえなかった。「横断する」というボディランゲージが弱かった、ということか。

このあたりの以心伝心のボディランゲージの表現と読み取りが、ヨーロッパ、とくにラテン系人種の国の道路交通の特色のように思われる。

### 3. 欧米各国、行動属性の印象

#### 3-1 西欧流の相互ストレス抑制

改めて思い起こすと、アメリカでいえば例えばロスアンジェルス市内フリーウェイの渋滞の中、あるいはフランス、イタリアのロータリー型交差点の錯綜の中などで、相手が自分の前に入ってこようとするのを、意識的に妨害する、車間を詰めて入ってこさせないようにする、といった意図・動きをみせるドライバーに出会った記憶は、ほとんどない。

皆が道路を共有して走っている。その中で、お互いの動きができるだけ滑らかにゆくように、という意識が、ごく自然なものとして身につけている印象なのである。



Photo 1

パリ、エトワール広場のロータリー型交差点。  
同心円状の車線をそれぞれに周回、横切ってゆく車の群れ

道路が混雑している中で、それぞれに進路を確保しようとしている時、一般論として、イギリス人の場合は、礼儀正しく譲り合うケースが多い。とくに屋外イベント（筆者が経験したのはF-1グランプリなど）で、駐車場から出て、さらに幹線道路へと移動してゆく渋滞などでは、合流点で1台ずつ交互に入り、スムーズに流れてゆくのが当たり前になっている。

これまた一般論ではあるが、ドイツ人の場合は、そういう状況での走り方も規則できちんと決まっていることが多いし、またそれを遵守する性癖を持つ。ただしアウトバーンのある区間で、120km/hの推奨速度が設定されているとなると、それを超えた速度で走ると周囲から睨まれる。前走車に追いついた場合、とくにその車を老女などが運転していると、追越し車線を推奨速度以下で走り続け、譲ってはいくれない、という状況も経験している。

フランス、イタリアなどのラテン系になると、路上の車の流れ全般がもっと無秩序なものになる。きれいに行列を作る、というのは、日常生活でも苦手なようである。例えば商店やカフェのカウンターで注文・支払いをする時にしてもそうだ。ただし我先に、というのでもない。何となくリズムができ、待つのも苦にしない、という性向があるように感じている。これが車の運転にも現れているように感じられる。

### 3-2 アメリカにおける移動のリズム感

これら西ヨーロッパ各国の状況に比べて、アメリカではアングロサクソン、ゲルマン、ラテンに加えて、アフリカ系、ヒスパニック、アジア系などの人

種が道路交通においても混在している。経験的・直観的な判断をお許しいただけるなら、これら人種によって、車の運転のリズム感、一般的な状況での判断・行動のパターンには差があるように思う。ただしこれは人種という枠だけで括れるものではなく、社会的なバックグラウンド、生活環境、宗教などによるグループに応じて発現するものなのかもしれない、と理解したほうが適切か。

再三ながら一般論となるが、アメリカ人全般としての運轉行動パターンは、西ヨーロッパの各国とあまり変わりはない。ただ自動車の存在があまりに当たり前であり、「ちょっとそこまで…」という感覚でも車で移動せざるをえない国情を反映して、運轉技能の平均レベルはやや低い、という実感がある。また法規による制限とあいまって、同じような道路環境の中での平均走行速度も、西ヨーロッパ各国よりも低く、日本にほぼ近い。

ただし、同じ道路を使っている車・ドライバー同士が、相手の動きを待ち、ストレスの少ない状況を維持する傾向は同様である。大都市部よりも地方の町村、そして白人系の人々は、とくにおっとりとした構えの運転をしている。少しの時間待ったり、譲ったりしたところで、あとはほぼ一定の速さで走り続けることができ、移動に要する時間も変わらない。そういうゆったりとしたリズムが定着している印象である。

さすがに大都市圏ともなると、車の流れに悠長なリズム感は薄れるが、ギスギスしているわけではない。個人的な体験と路上観察を元に判断するなら、ロスアンジェルスを核とする南カリフォルニアのフリーウェイ上などでは、ヒスパニックの運轉行動が一般のアメリカ人からは少し外れ、周囲の動きに対する配慮が薄くなる傾向が感じられる。彼の地で生活するヒスパニック系には、アメリカ合衆国内で育ち、車社会に馴染んだ人々以外に、国境を接するメキシコなどから流入した移民が少なくないわけで、それがこうした傾向にも現れている可能性は否定できない。

## 4. 運轉行動観察に基づく分析

### 4-1 社会性の「刷り込み」

路上で運轉者などの行動を観察していると、とくに欧米の運轉行動には、社会的スキルとしての基本的な部分が無意識動作の中に組み込まれている、という印象を受けることが少なからずある。

そのいくつかの例は、ここまでの報告の中でも触れた。そして路上における社会性の「刷り込み」という表現も使った。

その実例としてさらにもうひとつ別の状況・行動のパターンを紹介し、考察を進める。

西ヨーロッパ、とりわけフランス、ドイツでは、郊外のいわゆるオープンロードを走る時のペースが速い。速度制限自体も、村落など生活地域と近接していないエリアでは100km/hとなっている。もちろん村落に入る手前からは、もっと低い制限が施行され、とくにドイツでは自動的に50km/hとなる。これを確実に守り、びたりと速度を殺すあたりも、ドイツ人の流儀である。

この100km/h規制のオープンロードを走るドライバーおよび乗用車は、交通量がまばらな場合、本当にその上限、もしくはそれを超える速度を保っている。フランスでは、わずか10km/h程度ペースを落としていただけで、かなり高齢なご婦人が運転する小排気量車や、業務用のバンに追いつかれ、追い抜かれてしまった経験がある。

もちろん多くのドライバーがそういう走り方をする場所は、見通しが利き、直線もしくは緩やかにうねっている、程度の条件がそろっているのだが、それでも交差点はあり、時々横道から進入しようとする車両に出会うことがある。もちろん信号等はない。こういう状況で、日本人である筆者の脳裏には、相手がこちらの前に進入してくる動きとその結果が思い浮かび、ついアクセルを踏む右足が緩む。しかしその心配はしなくていい。こうした状況では、車の流れが完全に途切れるまで待つのが、彼らの「刷り込み」なのである。それはフランスだけでなく、ドイツ、イギリスなどでも同じこと。せっかちに思えるイタリア人にしても、こういう大きな事故の可能性を生み出す状況では、確実に待ってから動く。

こちらが主要道を高速で走っていて、横から来ている相手が確実に待つ、という信頼感を持って、アクセルペダルを抜かずに速度を維持し続ける。その判断の元になるのは、横から来て、交差点で停まった車両のドライバーが「こちらを見ているか」、それだけである。見ていれば、ほぼ100パーセント、出てはこない。とくにフランスの田舎道、夕暮れという条件では、視線を合わせる、という基本的なコミュニケーションすら難しい。その場合は、車のウィンドウ・ガラスに浮かんで見えるドライバーの白い（あるいは黒い）顔が、こちらに向いたかどう



Photo 2

アメリカ合衆国のフリーウェイ。南カリフォルニアにて。車線幅、路肩とも日本とは比較にならないほど広い

か、それだけを視認すればいい。

もちろん彼らの間でも、こうした基本認識を交わしながら、道路空間を共有しているはずである。ただし外来者であり、観察者である筆者は、その行動パターンやコミュニケーションの内容を分析・認知しようとするが、彼ら自身はそれらをまったく意識せずに運転しているはずである。

これに対して日本の路上では、自分が走ってゆく中で関わり合いになりそうな車や人の行動を読み取って、対応しなければならない場合、どう動くか予想が難しく、しかも相手を信じるわけにもゆかず、常に最悪の可能性を予測している必要がある。だからこそ、この報告の最初にも書いたように、気をつかい、緊張感が強まるのである。

その大きな要因のひとつは、路上における基本的なモラル、自分一人だけでなく、道路空間を共有する者全体として、お互いのできるだけストレスが少なくなるような行動パターンが、定着していないことにある。これはおそらく、法規と技能を基本とする定型化した自動車運転教習では、身につかない、つまり刷り込みが難しいものなのであろう。もっと普通の社会教育、家庭教育に根ざすものではないかと考えられる。

さらに日本の場合、ドライバー同士、さらにはドライバーと歩行者などの間で、お互いの行動を理解し合うため、理解したかどうか確認するために、顔を合わせる、もっと具体的には視線を交わす、という行為が非常に少ないのも、大きな相違であり、お互いの動きを無意味に錯綜させる要因である。最近意識して観察していると、お互いの進路や行動が交錯しそうな状況では、むしろ目を逸らしたり、顔を伏せたりする人が多い。相手の走りを押さえ込む、あるいは前に割り込む、という時ほど、そうした行動パターンを取るようである。これでは、重要な一瞬の意思疎通は不可能であり、さらに無駄な不快感

を味わい、時として事故の危険性を増すことになってしまう。

#### 4-2 伝承のシステム

ここまで紹介してきたような体験的観察結果、路上に見るドライバーの社会性、相互のコミュニケーションや行動パターンは、どのようにして形作られるのか。

その背景を垣間見ることができそうなエピソードをひとつ紹介する。

アメリカ合衆国では、交通法規の細則だけでなく、運転免許制度も州によって多少異なるが、いくつかの州では16歳からドライビング・ライセンスの取得ができることになっている。筆者が話を聞いたのは、ミシガン州に住む知人であるが、彼の娘がその年齢に達して、ライセンスを取得したばかりだった。それ以後2年間は基本的に保護者同乗で運転することが求められているという。そのため、知人は免許取り立ての娘が運転する時には、できるだけその横に乗って、運転を教え、マナーを教えているとのこと。「危ない、と思うことは多いし、そこで口うるさく注意するといやがられるし、気をつかうよ」と語る。

さもありなん、という話だが、こうして家庭というもっとも基本的な社会単位の中で、運転技能だけでなく、それ以上に社会的な行動パターンの教育、伝承が行われてゆく、ということでもある。

現実の路上における法規の解釈、さらに明文化されていなくても、その州、国、地域の道路に確立されている走行マナーや行動パターンを、新しいドライバーに植えつけるのには、非常に有効な手段といえよう。

もちろんその前提として、自動車運転免許を取得する以前、子供時代から、両親の運転する車に乗ったり、共に歩いたりしていれば、基本的な行動のリズム、路上などにおける他者とのコミュニケーションの仕方と内容などは、自然に身につけてゆく、ということがある。免許を取得してからは、車の運転そのものに関する部分だけを伝承すればすむわけだ。

日本でもしばしば子供時代からの交通教育の重要性が指摘されているが、それは年に何回かの集団教育だけを意味するものではない、ということも、このエピソードから理解できるであろう。むしろ日常的な家族の行動パターンこそが「刷り込み」の基礎になるはずである。それは例えば、出生直後からチャイルド・レストレイント・システム（例えばチャイルドシートなどの「小児用拘束装置」）を常時使

い、それを習慣づける、といった行為から始まるのであろう。

ちなみにアメリカ合衆国では、自動車なしには生活が難しい、という背景もあり、最寄りの警察署に足を運んで、簡単な筆記試験を受け、試験官（警察官）を同乗させて周辺を運転するだけで、ドライビング・ライセンスが交付される（とくにカリフォルニアなどでは）。

これに対して西ヨーロッパ各国、とくにフランス、ドイツの場合は、各町村に「自動車学校」と称する小規模なオフィスがある。多くは教官が自営しているものようだ。運転免許を取得したい場合は、そこを訪れると、簡単な法規と構造の講義があり、後は各国語で「運転教習」と記した車両を使って、実際に路上を走って運転技能の教習が行われる。もちろん、日本の「教習用車両」とは違って、複ブレーキ装置などはついていない、普通の乗用車である。

実際、各国の一般路を走っていると、こうして運転練習中の車とドライバーをかなり頻繁に見かける。ドイツではアウトバーンも走っているし2輪車の運転教習も同じように実路上で行われ、オレンジ色のベストを着用した教習生と教官が、前後に連なって走っている光景を見かけることもある。

いずれにしても日本のカリキュラムを考えれば、想像もつかないほど簡便なシステムではあるが、逆に実際の路上を走る時に必要なスキル、マナー、常識が、確実に伝えられている。もちろん家庭を含めた社会的背景による基本的な刷り込みが行われているはずである、ということも見逃すわけにはゆかない。いずれにしても日本の運転教習システムに、見直すべき面があまりに多いことは、この比較だけでもはっきりと浮かび上がってくる。

家庭や社会的背景の変化、運転教習システムの硬直化と現実からの遊離、それを補正する生涯教育システムの不在。こうした要素が複合した結果、日本のドライバーの、個人として、さらに集団としての行動パターンには、自閉的傾向が強まっている。これが筆者の実感である。

#### 5. 終わりに

いささか散文的になってしまった報告を締めくくりにあたって、もう一步、哲学的、宗教的などところにまで踏み込んだ考察をしてみたい。もちろん筆者はその分野の専門家ではないのであって、浅学の誹りを受ける部分もあろうかとは思う。

基本的に、自動車と道路交通の現在ある形を作り上げてきたのは、西欧文明である。前述したように彼らの生活では、個人の自由な移動手段として、道路を車輪で走る道具は、自動車以前から存在している（馬車、自転車など）。したがって、道路で自動車を走らせる時の社会的慣習は、自動車以前から存在し、自然発生的に形作られてきたものが基本にあるはずである。それを明文化したのが交通法規であり、それは伝承されてきた行動パターンとは矛盾しない。むしろ明文化されていない行動パターンのほうが優先されている感覚さえ味わう。

これに対して日本など、自動車交通の後発国・地域は、自動車文明そのものを導入し、同じような社会構造を構築しようと、まず形から入った。自動車先進国のものを移植した法規が先に作られ、道路上での行動パターンの発生のほうが、後からついてきている、という状況である。

もともと自動車という空間による自由な移動の欲求、その行動原理自体が西欧社会によって形づくられたものだといえる。つまり産業革命に端を発する科学文明、そしてフランス革命に端を発する人間性への理念、これが自動車文明の基盤に存在する。さらに言えば、それはキリスト教の価値観、神との契約の中で自らを律しつつ、善を目指す、という道徳観によって支えられている。したがって、自動車を走らせる運轉行動そのものに、根源では、他を思いやり、自らの欲望や衝動をコントロールすることが当然の良識として期待されている。現代日本人の、日本社会が、心底の部分でそれを理解できているかどうか。このズレが、自動車交通における「刷り込み」の違い、社会全般のストレスとして表面化しつ

つあるのが、今日の状況ではないか。

さらにいえば、同じような異文明の軋轢が、西欧的でない社会の中で発生する可能性が大きい。例えば東南アジア各国、さらに中国などの自動車交通において起こっていると聞く（残念ながら筆者の実体験は日本と西欧各国に限られているので、伝聞にならざるをえない）混乱や社会的ストレスは、その現れなのではないかという仮説も浮かんでくる。

自動車という道具は、移動や物流の利便性をもたらすだけに止まらず、自由な移動への欲求、さらには文明化や消費への欲望までをもかき立てる。それは人類にとって普遍的なものであり、もはや自動車を創造し、ここまで育ててきた西欧社会の専有物ではなくなってしまった。また自動車の使い方や自動車産業にしても、西欧的な価値観だけではコントロールできない状況が生まれつつある。

日本は、その自動車先進国と、文化の底流が異なる後発国・地域のちょうど中間にいる。したがって産業面でもそうだが、道路交通の社会性においても、両方の形態、人種や宗教、社会的モラルに基づく意識や欲求を見て、理解することは可能だ。それをうまく活かせば、自らの自動車社会の歪みを是正する方向を見いだすことは必ずしも難しくはないはずだし、さらにその成果を、これから自動車との付き合いを深めてゆき、そこで各種の問題が生まれるであろう国・地域へのアドバイスとして活用することも可能なのである。それは西欧的論理、価値観を直接当てはめるよりも、無理なく浸透してゆくのではないか。筆者の経験に基づく分析は、そこに引き着くのであるが、いかがなものだろうか。