

自動車交通と文化特性

杉田房子* ピエール・コプフ**
 フリーデマン・ブリュール*** 森田 孝****

自動車交通や交通安全に対する考え方は、国によって大きく異なっているが、それはどのような要因によるものであろうか。滞日経験の長いドイツとフランスの交通専門家を交えて、両国と日本の道路交通の比較を中心に話し合うことによって、風土や歴史、社会環境によって培われてきた自動車文化の背景を探ってみた。

Automobile Traffic and Cultural Features

Fusako SUGITA* Pierre KOPFF**
 Friedemann BRÜHL*** Takashi MORITA****

An idea of automobile traffic and traffic safety greatly differs by country. We wonder where such difference is originated. Having discussed with German and French traffic experts who stay in Japan long, focusing on comparison of road traffic between the two countries and Japan, we tried to look into the background of automobile traffic culture, which has been fostered by natural features, history and social environment of each country involved.

国境を越えると交通状況も変わる

森田 (司会) 今日には本当に公私ともにお忙しい中を、外国では考えられない夜のプライベートな時間にお集まりいただきまして、まことに申しわけありません。まさに日本的な文化現象でございまして、普通だったら面会を断られる時刻でございますけれども(笑)。

ご案内申し上げてありますテーマは、「交通安全と文化特性」で、トラフィック・セイフティ・アンド・カルチュラル・トレイツといいたまいますか、それ自体大変大きなテーマで、どこから突っ込んでいいの

か、途方に暮れるような感じがいたします。しかし、あまり安全という方に気を取られるよりも、一体交通というものと文化的な要因とどう絡んでいるのかということから話をさせていただき、おのずと安全というのが、その中でどう出てくるのかという点にも触れていきたいと思っております。

文化というのはやはり第二の自然と言われるように、いわば人間によってつくられた自然である。そうすると、その文化が生まれる前にはやはり自然的な風土といったもの、クライミットといったものがあります。結局は交通に影響を与える文化の違いというようなものの背景には、大きく自然的な要因と

* 旅行作家 (本学会員)
 Travel Writer

** 関西国際空港基本計画J V コーディネーションエンジニア
 Coordination Engineer, Kansai International
 Airport, Basic Planning (KIAJV)

*** メルセデス・ベンツ日本調査担当部長代理 工学博士
 Senior Manager, Information,
 Mercedes-Benz Japan Co., Ltd.

**** 大阪大学人間科学部教授 (本学会員)
 Professor, Faculty of Human Sciences,
 Osaka University
 昭和63年9月6日実施



杉田房子氏

うか、風土、あるいは国土というようなものがあるかもしれませんね。ヨーロッパ大陸の自然条件と日本の場合は地理的に違うと思うんです。向こうはなだらかな平地が広がっていますが、こちらは神様しか住めない山がほとんどで、全部の国土面積のわずか3割程度の平地があって、そこでひしめいているような交通なんです。そこら辺にも基本的な違いがあって、そうした風土や国土の違いが実は違う文化をつくりあげてきたというようなこともあろうかと思うんです。そういったことも含めて、文化特性を支えている自然的な背景についてもお話したいなといいんじゃないかと考えております。

コプフさんはフランスが母国でいらっしゃいますし、ブリュールさんはドイツでいらっしゃる。よく私どもが聞きますのは、ドイツの人がフランスに行くと、あまり標識がないし、ああしろ、こうしろということが書いてないから、何かこうイライラして神経衰弱になってしまう。逆にフランスの人が、例えばフランスのバスがドイツに入ってくると、もう全部決められていて、規則があまりにもたくさんあってその通りに走らなくてはいけないんで、これまた神経衰弱になる。そういう話をよく聞かされたものですが、今でもそうした違いがありますか。

ブリュール ヨーロッパの中には、その国々の交通の特性はある程度までなくなっている傾向がみられると思います。昔はフランスはドイツとは違い、車線があまりないとか、信号を守らないという現象があったと思いますけれども、最近では私個人としてはそういうことはあまり感じません。というのは、ヨーロッパ諸国は交通のために、やはり近づいたとい

うこと。一般的にヨーロッパ諸国の産業社会の円滑化のために、いろいろ統一化を図っている気がします。

ドイツの特徴は、かなり早めにきちんとした道路とルールと規則をつくりました。これは多分にドイツ的な点だと思います。その理由は、もともとドイツの社会は非常に法律を大事にする社会で、特に戦後は、権利と義務、とくに個人的な権利を強調して、現在の社会になってきたといえると思います。それが一つの文化的な背景になって、交通にも非常に大きな影響を及ぼしているのでしょう。ですから、交通の規則をきちんと守らなければいけないという義務は誰でも感じています。その代わり、やはり交通のルールは非常に細かく、優先道路を走るときは、あまり気を遣わずにハイスピードで走ってもいいような権利を与えてくれたという気がします。そういう、割と厳しい分け方、例えば交通規則を考えても黒と白に厳しく分けてあるという感じですが、やっぱりドイツ人はそういうことが好きなのかもしれませんが、明らかな方がいい、迷うことがないような形で走りたいという願望があるのです。従って交通規則をつくる際には、きちんとしたコントロールが必要です。警察がコントロールできなければ、その規則は守られないから無駄になります。ですから、ちゃんと取締りができるような規則しかつくりません。

社会的な面からみますと、交通違反とか取締りに関する訴訟が増え、弁護士の仕事も色々増えてきましたので、かなり大きな産業になりました。例えば、交通違反に対して訴えがかかってくると、その防衛のために弁護士が必要です。そのコストを負担する保険があります。その点は、かなりアメリカ式ですが、やはりドイツの交通は主な面では非常に細かく決められている。特に優先のある人と優先でない人が明確に分けられている。

森田 ブリュールさんのお話は日本と比べてドイツが最もコントラストに違う点だと思います。お隣のフランスも、これまた自由な権利においては引けをとらない国なんですけれども、その点はどうなんでしょうか。

コプフ そうですね、やはりどんな人でも教育のレベルに関係なく、どんな場合でも車に乗るときには、どんな速度でいけるかを重視します。フランスは国土がかなり広いから、どこかに空いた抜け道があるんじゃないかと考えるのです。でも、別に大きい道、広い道とか高速道路ではなくても、国道、場合によ

っては県道、ナポレオン時代からできた県道があって、ある程度自由なペースでフリー速度で行きたいところまで行けるのではないか、そういう判断が、どうしても先ず最初にあると思います。

ですから、最近のキャブテン・システム、フランスではミニテルと言って家庭に普及していますが、そこで一番利用されているのは道路混雑の情報なのです。フランスの道路交通では、都市間交通の方が比重が大きいと思います。人々は車に、都市間を高速で移動できるという機能を強く望んでいます。

それと、もう一つの大きなテーマだと思いますが、フランス人はどうしても最適スピードを自分で判断したいんです。フランスの場合は、交通安全はあまりはっきりした学校教育科目になっていない。ですから、教育では大人の社会の中にも交通安全は定義が非常にしにくいので、先ず最初は自分が決めた速度でいく。いつも速いというのは、レストランを見つけるためには県道を通して速い速度で、そして見たいところは風景を見ながらゆっくり走る。とにかく自分の判断で動きたいように動く。どんな人でも移動欲求としてはそういうところに戻るのではないか。それがフランスの特徴だと思うんですけれども。もちろん、国の地理とか、形とか、習慣とかはひとつの要因です。バカンスなどの場合は、必ず長い移動をしなければなりません。だから、どんな人でも、やはり都市間ならば130キロとか150キロの速度でも特に速いという感じではありません。だから次の判断は危険性ですね。自分で危険性を判断したいということは、フランス人の交通に対しての基本的な考え方だろうと思います。

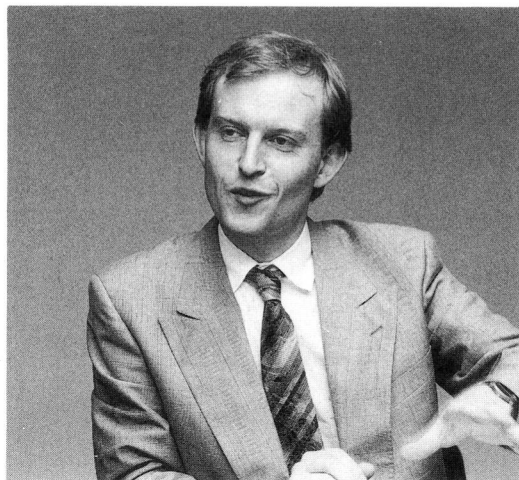
速度規制は個人の判断で

森田 フランスの場合には最高速度制限という決められたものがあるわけですね。

コプフ もちろん、あります。

森田 それは道路の種類によって決まっているけれども、実際に何キロで走るかは個人個人の判断であるというわけですね。そうすると各人の自由な選択を尊重することと定められた規則による取締りとのギャップをどうするのか問題ですね。

コプフ ですから、その問題は非常に政治的な問題にまでなりまして、どんな首相でも、強く取締りをやりたくないという理由のひとつになっています。やはり強く規制しようとするれば、次の選挙で負けるという結果になるものですから。前の建設省道路局



ピエール・コブフ氏

長は、教育とか指導をしても、やはりある程度高い罰金をとらないと効果がないと、それは首相に強く強く反対して、途中でクビになりました。8年近く前のことですけれども。

森田 シラク首相の頃ですか。

コプフ そうです。シラク首相の大体最後のところで選挙が予定されていたものですから。それは微妙な難しい問題でした。社会的にどんな人でも、教育レベルに関係なく、自分の意見を持っていて、車は国民個人のある程度自由になる世界のことですから、道路別、道路種類別の規制があるんですけれども、やはりまっすぐなところとか、ちゃんと車線がとれているところは、速度オーバーにはとても甘いんじゃないでしょうか。仮に、そういう自由をさせれば、そうでない必要などころでは規則とか、危険性はちゃんと感じて、安全の方へ向いてくれるのではないかというのが多分政府の考え方だと思います。しかし、西ドイツと違うところは、制御の集中化が非常に強いところだと思います。

森田 スピードは、国レベルで決まっているけれども、その決め方というか規制の仕方が日本の場合ともドイツの場合ともまるでちがうということですね。

コプフ そうです。都市内は大体60キロ。ですから、別に危険な空間は40キロにして下さいとか、そういうのがないんです。雨ならスピードをゆっくりにしなればならないけれども、別にこうしろと区間を区切って細やかな制限速度を設けるなど空間的な指導は全然しようとは思わない。一般的には非常に簡単に分けて、都市内は60キロで、普通の県道、国道ならば標識もなく90キロ。90キロは基本最高速度に



森田 孝氏

なっていますから、90という標識はほとんどありません。どうしてかという、全てのドライバーは当然のこととして知っていなければならないからです。それ以外には、4車線の国道が高速道路が130キロ。

森田 非常に面白い話ですね。だいたい欧米には、「自分自身の危険で」という言い方がありますが、フランスとドイツと、自分で安全なスピードを選ぶということを建前としている点では非常によく似ていると思いますが、もっていき方がちょっと違いますね。

ブリュール そうですね。先ほど言ったような権利と義務と色々関わっているところでは、全部ドライバーに任せたいという気持ちが政府の方にはないんですけども、まずドイツの場合は地方毎の力が割と強いので、あまり一般的な全国の規制をつくり難いんです。

もう一つは、ドイツの戦後の経済的な発展は車産業が支えていて、他のヨーロッパの国より車の普及が遅くて、車が経済的な裕福のシンボルになってしまったんです。これは多分ちょっとと言うと危険な立場になりますけれども、ドイツは負けた国で、戦後西ドイツは一つの自由な社会のシンボルになってしまったんです。ドイツ人自身も自由とは何かあまりよくわからないし、政治家の方でも何か住民のためのシンボルとかそういう分かりやすい背景という考え方を持っていないといけなくて、一つはドイツでは高速道路があってその高速道路で自由に好きなスピードでどこまでも走れるということ、西ドイツは自由な国であるという説明にしたのです。特に東ドイツに対しても、西ドイツの住民は分かり

やすく説明ができるようになって、誰でも速度制限なしで、いつでも、どこでも行けるような社会は自由である、これが自由であると思こんだ人が多いんです。そういう理由で、誰でも自分で速度制限を取り入れるということになったら、私個人からみても不自由になるような気がします。これは多分ドイツの置かれた特別の状況のために、確かに他の国とは違います。

自動車は国民性を反映する

杉田 ドイツとフランスのスピードの話が出ましたが、私は世界の大体の国を歩いて思ったのは、車は国民性まで一緒に持って行ってしまったような気がします。例えば南米のブラジルではドイツの車がたくさん走っています。ブラジル人は割合のんびりおらかな人たちなのに、車に乗ってハンドルを握ると、たちまちドイツ人に似てくるように見えるのです。スピードを出しますしね。これは、自由に好きなスピードでどこまでも走れるという気持ちまで車が一緒に持ち込んでいるのではないのでしょうか。

ところが、車との付き合いの歴史が深くなれば、それなりにルールがつくれます。ドイツの高速道路を自由に飛ぶように走っている車が、日本の細い道路を這うように走らされたら車も文句を言いたくなるだろうと思います。車の少ない時代は、それなりにドイツ的に自由に振舞えたのですが、今はそうはいきません。

また、地中海のキプロス島では国民4人に1台の割合で車を持っていますが、4分の3は日本車です。街を走っていると、まるで日本の道路を走っているような気になり、この道なら40キロ、ここなら60キロと、日本の日常態度で考えてしまいます。車もやけに静かに走っているように見えました。

数日前に韓国から帰ってまいりましたが、韓国の交通事情は大変です。オリンピックを前にして1日500台ずつ車が増えているというし、生産台数もここ1年で倍になったそうで、ソウルの街は車の渋滞が大変です。私たちが東京オリンピックを前にした頃は車が急激に増え、しかも乱暴な運転をしたものでした。抜き越し、割り込み、ひどいものでした。私自身、25年の運転歴ですが、振り返ってみると乱暴な運転をしていたような気がします。しかし、今はイギリスにみるような落ちついたドライブ・マナーに日本も近づいてきましたね。これもやはり車との付き合いの歴史だと思うのです。歴史が人間を豊か

にするのですね。

森田 渋滞に慣れてきたということも言えますね。

杉田 言いたくないけれども、そういうこともあります(笑)。確かに慌てても、焦っても仕方がないという落ち着きというか、諦めができました。無理をすれば事故を起こすし、事故になれば自分だけではなく多くの人に迷惑をかける。こういう諦めを自覚するのは一朝一夕にはできないし、車との付き合いが種々な文化を育てるんじゃないかということも、多くの国を見ながら感じました。

森田 文化が交通の世界に影響を及ぼすというだけではなくて、逆に車とのつき合い方というか、交通のあり方が文化を産み出すということですね。

ブリュール 私が思うのは、車をつくらないと経済的なレベルが上がってこない。それでだんだん普及して、これから台数が多くなるという状態が一つの経済的な段階にまで達したら、それに社会的な問題と交通安全の問題がついてきます。その代わり、他の産業はまだ見つかっていないとか。

杉田 中国では北京はおとなしい運転ですが、他のところはまだおとなしくなっていません。郊外へ出たら危なくて。追い越せ追い抜きのスピードで、相当乱暴な運転をしているので追越しざまに橋の欄干から川に落ちてしまった車があったりして、まだゆったりするだけの余裕がない。アジアはまだまだそんな感じですね。

コプフ 多分ドイツでもフランスでも、何しろ場所の余裕がありますから、車がちょっと増えてもまだ置き場所も駐車場もありますし、走る道路もあるので、抜け道は十分まだ残っていますけれども。

杉田 アウトバーンができたのが1935年でしょう。歴史が違いますね。

ブリュール これも重要なポイントだと思います。もう一つは名前だけでも分かりますけれども、フォルクス・ワーゲンは、住民に与える車としてその頃にできたんです。

もう一つは、先ほどふれたように自由さは車にかかっている。ドイツ人はそういうわけで、車がないとおかしい、ハイスピードで走れないのはおかしいと、みんな思っています。それから、これはドイツだけではなく、どこの国でも個人的な責任はドライバーに任せたいと。日本では政府の責任だという感じがありますが、ドイツでいうと、例えばいい道路を用意するのは国の責任です。これは絶対最近の技術でなければなりません。事故が起こりますと、ド



フリーデマン・ブリュール氏

ライバーはこの交差点は最近の技術を使ってない、だから事故が起こったと訴えます。

あとは権利、個人的な権利はその道路を自由に使う、誰でもただで当り前です。ただし、その自由をいっぱい使って走って事故が起こったら、その時点から国の責任が始まります。全部の救急車と緊急事態の体制、ヘリコプターまで国が用意しなければならない。私は、それが日本と違う点だと思います。

杉田 ヨーロッパでは、どこの国へ行ってもすごく飛ばしている車を見ると、ああドイツ人だと言いますね。

ブリュール ドイツに住んでいる人はあまり変だとは思わないですけれども。他の世界の国々はある程度まで速度制限を取り入れましたね。ドイツだけはまだ頑張っています。

交通の自由と安全の確保とは

森田 ブリュールさんのさっきからのお話では、自由と権利ということが話の前面に出たわけですが、ただその問題と抵触するのは今の事故の問題、安全の問題ですね。一つには道路が悪い。それがはっきりしていれば国の義務を、国の責任を問うという形で発展して行くということがありますけれども、やはり自由な交通ということが逆に危険を引き寄せているという面もあるわけです。そうすると当然どうやって交通安全を確保するのかということになりますが、フランスでは、むしろそれはあまり国のレベルで細かく規定するということではなく、結局は一人一人が自分で判断するような力を子供たちに伝えていくとか、養い育てていくことが交通安全の基

礎になるということだったと思います。ドイツの場合にもやっぱりそういう考えはあると思うのですが、ドイツの場合は組織的に小さいときから、例えば歩行者として、また自転車の利用者として、そしてモペットや、さらには四輪車の運転者として国の責任の中で、きちんと抑えていこうという体制ができていたのだと思いますが、その点について何か。

ブリュール ドイツの場合は、速度制限をしようという運動が強くなりました。多分住民の賛否は半々ぐらいです。理由は、交通事故が多いからではなくて、環境を破壊するからです。また、オイルショックでガソリンが足りなかった時すぐ速度制限が受け入れられました。一つの背景としては、権利と義務が正しいか正しくないかがはっきり法律で決めてあります。事故になった場合必ず正しくないサイドが出てきます。速度には絶対責任はないです。

森田 だから統計を見ると、ドイツでは最近の数年間に非常に事故の発生率も死亡事故数も減っているんですね。

ブリュール それは多分混雑の影響でしょう。台数が多くなると、スピードのばらつきがだんだん少なくなりますから、アウトバーンでも大体 130キロ以上で走る可能性もないんです。

杉田 アウトバーンを走っていて、たまたま見かける事故は大きな事故になっているケースが多いような気がしましたが。

ブリュール 大きな事故は目立ちますけれども、ケースとしては少ないです。高速道路はどの国でも一番安全な道路です。ドイツの場合は特に一番安全な道路です。事故率が一番少ない。

コプフ フランスの場合も高速道路は事故率が低くて、国道の5分の1です。一番危険な道路は国道で、歴史的な小さな町とか村も通ります。バイパスは必ずしもできていませんし、中には信号を置こうという動きはありますが、多くの場合はまだ信号がありません。ですから、ある程度直線道路がその中を抜けている場合、車は90から60にスピードを落とさないので、そういうところでは非常に歩行者の事故が多いんです。国道も県道もそういう道路が多すぎますので、すべて信号を置くわけにはいきません。ですから、やはりどうしても人間の教育に戻らなくてはならない。その中で一番大切な判断はやはり速度です。だからブリュールさんがおっしゃったように、できるだけ国民に自由な速度で走らせようという考えと、一方に安全性を高めるためにはやはり制限を

はっきりした方がいいという考えの両方があります。今もはっきりした答えは出ていないのではないかと思います。

杉田 フランスとドイツの間にイギリスがありますね。イギリスはしっかりルールを守るでしょう。スピードもいろいろ制限がありますよね。右折、左折とかの場合でも、私たちなら曲がってしまうような、かなり先に車がいても絶対曲がらないで、じっとまっている。

ブリュール そうですね、イギリス人はのんびりしているという気がします(笑)。

外国からみた日本の自動車交通

森田 さて、今度は日本について少しふれていただきたいのですが、ブリュールさんもコプフさんも長く日本に滞在されていて、日本をとってもよくご存じでいらっしゃる。それから、杉田さんは世界各国、あちこちをよくご存じで、そういう目で日本の自動車交通を見直していただければと思うんですが。

ブリュール 交通で非常に目立つのは、日本の国は全体的にそうなんですけれども、あの混雑ですね。渋滞に対するの態度はドイツに比べると随分違います。まず、小さいときからある程度混雑度に慣れてしまって、そんなに激しくアレルギーが出てこない。イライラしますけれども、諦めてるというか、それ程でもない。日本的な住み方としては、ある程度の混雑度は必要です。もちろん利点もたくさんあります。例えば、情報が早く流れます。何か売り込みたいと、すぐお客さんに対して広告が出せます。駅前に看板を立てれば1日に何十万人に見られますね。ドイツでは高速道路に看板を立てても誰も見ないです(笑)。

これは人口密度の問題ですね。経済を発展させるためには予め順番がないところでは並ばなければいけないようですね。高速道路を利用したい場合は料金所のところにちゃんと並ばなければいけない。だから日本の道路交通は人の足になるとか、仕事のために絶対必要なものを考えられたのであって、特にヨーロッパとか西ドイツみたいに、国民のレジャーとフィーリングを伝えるものに、まずならなかったんじゃないかと思います。もともとマイカーは結局限られた人たちの特別な遊びのためのものでした。それが今誰でも手に入るようなものになったから、使いたいとすれば、日本では当然大渋滞が起きます。その対策として日本人は大渋滞が解けるような

技術をたくさん開発してきたように思います。現在の東京の交通容量と需要を見ますと、私の印象としては、まあまあ割とうまくいっています。例えばいろんな日本的な規則に従って、外国だったらもう限界のレベルで、まだ日本の場合は動いている、ゆっくりだけれども。そういう気がします。

森田 私が最初にドイツに行ったときに驚いたのは、向こうの人が路地から広い通りに出るのにクラクション一つ鳴らさずに辛抱強く待っていたことです。もう二、三十年前ですけれども。その頃の日本では、もうやたらにクラクションを鳴らしていたんです。ちょっと渋滞すると町は騒音で大変でした。あれはかなり社会的に批判されて、クラクションを鳴らさない運動が出て、やっと鎮静化したんです。その後、神風タクシーが出現しましたが、これもやがてまた鎮静化してきた。幾つかの波を繰り返して今の状態が生まれたと思うんです。

杉田 私が面白いと思ったのはイタリアです。ローマの旧市内は歴史的な細い道路が現在もそのまま使われていて、その道が混むんです。スムーズに走らなくなると、クラクションを鳴らしたり、窓から手を出して騒いだり、大変な騒ぎです。その原因が迷惑駐車だと分かると、車を降りて、二、三人で駐車している車をひょいと持ち上げて、歩道の上などに運んでしまいます。フィアットの軽い車だから簡単に移動させることができるのですが、1つの手段を自分たちで作りだしているような気がします。日本だったら、いくら街角に駐車していて邪魔でも、他人の車を勝手に持っていきませんね、お巡りさん以外は。

森田 コプフさん、フランスの場合と比較して日本の交通はいかがですか。

コプフ 日本は非常に早いペースで車の使い方が変わっていると思います。私は大阪に滞在していますが、もうタクシーの中に電話が置いてあるんです。ですから、かつてクラクションを鳴らした時代があったということは、半分信じられない。

フランスと違う点は、フランスならば非常に家族の価値観が強いです。家族の習慣として、例えば別荘を持っていて、大体毎週か毎月2回ぐらい出かけます。そして、ある程度両親の車に乗れば、その子供もやはり、そういう真似をして行くんじゃないか。私の日本の友達も、両親と全然習慣が別々で、車に対する意識とか、車の利用の仕方が全然違いますね。例えば週末に車で高速道路に乗るとき、私は友達

別荘に行く時よく関越自動車道に乗りますが、平日と休日は全然走り方が違うんです。家族連れの車の運転の仕方は、全然速度に関係なく追越し車線に居座ったりして、後ろの車は本当に自由な速度で走れない。フランスならばそんなに差がない。

ブリュール 私は何でクラクションのマナーがよくなったのかは、ちょっと不思議だと思います。国民性の現れ方だとは思いますが、ヨーロッパでよく環境の問題でスペインでこういう騒音対策の会議を開きますと、スペインの代表者が出て行ってしまってます。騒音は生活の一部分ですから、それをなくすると半分死んじゃうんです。

杉田 なるほど。例えば、すてきな女の人がいたらぼんと声をかけるような、そういう生活に密着していますものね。

森田 ヨーロッパから見ると、追越し車線の使い方が日本ほど乱れている国はないと思います。追越し車線を占領しっぱなしで走っている車というのはもう日常茶飯事です。ところが、ヨーロッパでは、ドイツでもフランスでもオランダでも、追越し車線はやっぱり追越すためにあって、追越しが終わると必ず元の車線に戻りますね。その点はやはり日本は考えなければいけないと思います。

ブリュール 日本の場合はトラックが非常に多いですから、同じ交通量とか同じ混雑度でも排気ガスとかがひどい。ドイツではマイカーがほとんどですから、渋滞してもそんなにひどいことはない。高速道路が森の中を走っていたりして、混んでいても2台くらい前にトラックがいるなと思って、そんなに悪い感じはしない。それに、ドイツの場合は日曜はトラックは走ってはいけません。

コプフ 日本は特に一年中仕事が優先ですから。正月だけは例外という印象が強いですね(笑)。

ブリュール だから外国の人はお正月に来ればいい。そうすれば本格的に日本が楽しめる(笑)。そうしないと、すべてのことがいつも仕事のついでにやるんじゃないかと。日曜日にちょっと箱根までドライブすると、東名を通過して、トラックドライバーの間を走り、やっと抜けて少しいい気分になるけれども、帰りはまた同じです。やっぱり仕事みたいなものです。

ドイツでは非常に差が激しい。何故かという、店の開いている時間が決められている。土曜日は昼までだし、日曜日は休みでしょう。だから逆にドイツ人が日本で楽しめることは日曜日に買物ができる

ことです。

杉田 24時間スーパーが開いています (笑)。

ブリュール そう24時間、年中無休で開いています。これはサービスの社会ではとてもいいことなんです。

森田 それが、交通渋滞を慢性化させている (笑)。

コプフ 事故データからみると、日本のパターンはある程度ヨーロッパの国と同じようなパターンになるのではないかという気がしますが、日本はあまり事故は減りませんね。

森田 むしろ増えていますね。

コプフ けれども歩行者は減っていますね。逆に車に乗った人が増えて、フランスの日常に近づくのではないか。ですから、マクロ的な言い方をすると、どこまで文化と関係しているのか、時々よくわからなくなることなんですけれども。

森田 これは一番難しい問題で、複雑に絡んでいるんだろうと思います。今日本で交通事故死者数が9千人を突破してじりじり増えていて、恐らく今年は1万人を越えるんじゃないかと心配されています。やはり四輪の初心者の若者の事故というのがものすごいです。それから二輪車が多い。むしろ歩行者は少しずつ減っています。高齢者はちょっと増えているんですが。

コプフ ですから、我々、特にフランス人同士で話をする時、非常に日本の現象は興味深いことなんです。どうしてかという、あまり日本を知らない人は、日本という国はよくルールを守るといいますね。そういうような社会で、交通安全もある程度小学、中学で教えるとか、教育も普及しているし、情報も豊富ですから、本当ならばもう少し事故が少ないはずではないか。平均時速もある程度低いですから。でも事故とか死亡者が増加している。非常に不思議だし、興味深い現象だと思います。

ブリュール それに、毎年の新車の登録台数を見ると、日本の道路の建設は全然、間に合わないんじゃないかと思えますけれども (笑)。

森田 買ったけれども、走らないでガレージで眠っている車が多いんですかね。

ブリュール そうです。車の使い方は全然違いますね。だから平均キロ数も少ないし、買い換えの回転が早いです (笑)。

森田 どうも興味深いお話をありがとうございました。まだ話していただきたいことがたくさんあるのですけれども、ここまでにさせていただきます。お忙しい中をありがとうございました。