

いまや、日本は世界と比較してもアメリカに次ぐ自動車大国である。保有台数はともかく、その品質も飛躍的に向上し、一昔前の「安かろう悪かろう」と異なり、近年は「安かろう良かろう」でなければ市場では認められない。こういった面から考察すれば、客観的には日本は自動車先進国と見える。

しかし、私は常々考えることがある。果たして、日本は文化の上では先進国だろうか？ と。決論からいえば、答えはノー。後進国とまでは言わないまでも、決して先進国ではない。

何故なら、道路を実際に走ってみればわかる。

例えば、各地の自治体の違いによる道路のレイアウトの違いが挙げられる。日本はキープレフトの国だ。にも関わらず、地理的原因による車線の減少から2車線道路の右側を保持しなければスムーズに走れない道路がある。結果、当然その合流地点では、先の状況を読めずに左車線を走行していた(本来それが正しいのだが)車両の無茶な合流やその加減速によって無意味な渋滞が発生する。

その他、許容が低く年々整備を必要とする舗装の弱さ、本来統一されるべき信号機の表示方式についても各地により違いがある。これらは、道路の設計・施工段階から先を見越せない国の、道交法を含め、道路事情に関する認識の甘さであって、国そのものが自動車文化について未熟である象徴でもある。

それに追い討ちをかけるのが、運転者である。

とはいえ、基盤である国の自動車に対する発想、認識が甘いから、順ずる運転者ばかりに非を求めるのは酷といえれば酷かもしれない。

しかし、身障者用の駐車スペースに平気で駐車する者の多さや、走行車両の周りど当人ととの相関関係を把握できていない者の多さなどを垣間見ると、やはり運転者そのもののモラルさえ、かなり低い状態にあると言える。

そもそも運転というのは、かなり頭を使うべき行為であると考え。先を読み、瞬間の事象についてTPOに合わせて柔軟に対応し、その場での状況判断によって、より限りなく「正しい」回答を導き出さねばならないからだ。

この回答を導き出せなかった場合、それは即事故を意味する。運良く仮に事故を免れたとしても、運転者にとって「ヒヤっ」とする瞬間である筈だ。

これは何も一般公道だけに限ったことで無く、レーシングの立場にあっても全く同じであり、異なるのはレーシングスピードとそれを可能にする運転者の高度な技能であるが、あくまでも公道を走る場合の延長線上にあるとあって良い。レーシングスピードで走行するドライバーやライダーはさぞや特別な操作をしているように思いがちだが、実際の所は乗用車を運転する我々と何ら変わることは無い。ただ、瞬間の情報処理が速く、また、その情報そのものを手にする体内センサーの精度が一般のドライバーより鋭く、正確であるのだ。

話を戻す。

自動車文化を語るとき、日本の未熟さを知る他の方法として、欧米と比較するのが最も分かりやすい。欧米と日本との決定的な違いは、運転者に対するストレスの差、である。

例えばアメリカ。州によって違いもあるだろうが、ハイウェイが無料であるのは周知の通りだが、そのハイウェイにはカプルレーンと呼ばれる乗車定員2名以上とバスなどのみが走行を許される車線がある。これ

は渋滞の緩和を狙った措置だと思うが、的を得たやり方の1つだと思う。

また、赤信号でも右折の場合、一時停止・安全確認の後、交通に支障が無ければそのまま右折が可能である。これも大変合理的な方法だ。

イギリス。ここで最も特筆すべきシステムは、「ランナバウト」である。これは交差点の変わりにグルグルと円を描きながら進路をとるのだが、信号機による交通の遮断に比べ圧倒的にスムーズであり運転者にもストレスを与えない。合流する全ての車両の進路が同じだから、安全上でも大変有利である。

そしてイタリア。私が考えるに、最も私が理想と感じる自動車文化を持つのは、このイタリアである。これは「レースっていいよね・旅情編」でも触れたのだが、改めてその素晴らしさに触れようと思う。

まず、自動車という道具を巧く使っている。アクセル、ブレーキ、ハンドル。これらの役割をよく知っている。よく「メリハリのある走り」というが、まさにそれである。きちんと加速し、きちんと減速する。日本の場合、加速と減速のメリハリが無いといっている。ダラダラと転がり、ダラダラといつまでもブレーキを踏む。

勿論、これは決して「急」な加減速を推奨しているわけではない。要は、常に交通が適度に流れている状態を実現することが重要なのである。

そして「適度に流れる」という意味では、イタリアでは「速い者」と「遅い者」がきちんとお互いを認識しているから、必ずと言っていいほど、追越し車は前車をスムーズにパスできる。そこには車種による差別など無い。あるのは「速いか遅いか」のみである。

アメリカやイギリスでは、イタリア人ほど自動車を自分のモノにしていない。しかし教育の成果なのか、法規は遵守するという傾向が非常に強いし、また、先述のような合理的且つ効果的なシステムの採用により、ドライバーは日本ほど不快感を感じることなく走行が可能である。

ところで道交法についてだが、日本で常に感じるのは、「青で進む、赤で止まる」という信号過信主義であることだ。

これに「えっ？」と思う方もいるだろうが、よく考えてほしい。信号は絶対的な存在ではない。仮に目の前の信号が「青」であったとしても、それは左右からの侵入者が無いという「保証」にはならないのだから。当然、法律上守るべき存在であるが、それは机上の論理である。

信号を守るのはあくまでも法規上の前提であり、運転の本質はそこには無い。つまり交差点を通過する際、「青信号」だから進むのではなく、左右の安全を確認した上で通過するのが本質であるはずだ。

これは信号に限らず、車線変更の際も同じである。バックミラーに後続車が写らないというだけの理由では極めて不確実である。実際は可能な限り目視により後方、側方に車両の存在を確認した上でのみ、初めて確実に動作できるのだ。

自動車は道具である。それは便利なモノだが、刃物と同じで凶器にもなり得る危険性がある。その危険性を限りなく排除するためには、多くのドライバー自身ももっと「頭を使った」運転をしなければ不可能である。

少なくとも、もし多くのドライバーが自動車というパートナーを自分のモノに出来るようになれば、何も国が変わらずとも、日本の自動車文化は見違えるほど進歩するはずである。それからでないと、レース文化云々を言うのは早計であるのかもしれない。