

# 公園のルール看板と交通標識

—文化・環境による規範・法律の違い—

写真・文 ケオラ・スックニラン  
Souknilanh Keola

写真 ケオクーンシー・ヴィエンシー  
Viengsy Keokhounsy



スウェーデンのある公園に設置された交通標識。右の看板は直進、ただし、平日、土曜日、日曜に22時から午前5時まではタクシーを除く。左の看板は、車両禁止、ただし、平日、土曜日、日曜日午前5時から11時までは売店へ、(またはからの)運搬車を除く

## ●社会規範を反映する公園のルール

子供が幼少期に多くの知らない人と接する場である公園は、それぞれの社会規範や思想を色濃く映し出す実に面白い場所である。私が生活、出張などで大よそ無作為に利用したところから感じたこれらの違いと背景にあると思われる文化、環境を中心に紹介したい。約二年間過ごしたスウェーデンの小さな町の公園には、遊ぶルールの掲示されることは滅多にない。それぞれの遊具に年齢制限がなく、遊び方も自由である。子供が遊具の屋根に上って遊ぶのを親が注意することなく、離れたところから見守る。そもそも公園という概念が日本や西欧に比べても非常に広い。住宅から一定以上(数十メートル)離れ、かつ、数日間であれば他人の敷地内でキャンプをする(自然を楽しむ)権利は法律で保障されている。自然が楽しめる場所に隣接する空き地では、塀で囲まれた自分の土地に簡易な梯子をかけ、通り抜けられるようにする地主も珍しいことではない。施錠されるなど入れないようにならないければ、住宅の敷地内に立ち入って、家畜を観察したり、遊んだりすることは、一般に許される行為である。

一方、度々出張で訪れる人口がより大きく密集するドイツやフランスでは様子が違っていた。ドイツの公園には、遊ぶルールがきめ細かく書かれていた。ルールの内容は年齢制限、服装、保護者への注意に加え、他人への「配慮」の「勧め」などである。しかしこれらのきめ細かいルールを遥かに超えるルールは日本の公園にあった。これは他人への「迷惑」行為の「禁止」



ドイツの高速道路パーキングエリアにある小さな公園。10カ条のルールが掲示されていた

である。「配慮」は本人の感覚で  
あることに對し、「迷惑」は相手  
の視点がより重要である。和を  
維持するため究極ともいえる  
ルールである。

●標準化がほど遠い交通法規

法律のなかで、客観的に定め  
ることが出来るものがあれば、  
その最たる候補は交通ルール、  
つまり、日本でいう道路交通法  
であろう。目的が思想などに強  
く影響することが多い他の法律  
と違い、交通安全は万国共通と  
思われるからである。しかしい  
ろいろな国で運転をしたり、自  
動車学校に通ったりした経験から、交通ルールにも  
伝統、文化環境が色濃く反映されていると感じる。  
いくつかその根拠をしめしたい。まず、スウェーデ  
ンでは、どんなに小さな道路でも、優先順位の関係  
がはっきりする場合がほとんどである。そのため交  
差点で優先順位を悩む必要が少なく、実際、優先道  
路にある車は躊躇することなく信号のない交差点を  
通過する。これに対して、日本では優先を示す標識  
が少ないうえ、一瞬では判断が難しい道路幅が基準  
になっている。譲り合いや空気を読まなければなら  
ない場面が必然に多くなる。  
制限速度に対する考え方にも大きな違いがある。  
スウェーデンでは制限速度がきめ細かく定められる  
一方、その取締も厳しい。例えば、制限速度が通常  
時速七〇キロの道路でも、信号の手前で五〇キロ、  
そして、通過後に再び七〇キロに目まぐるしく変化



土砂、石採取でできた池。夏になると周辺の（他人の）空き地で日光浴、ピクニック、飛び込みや水泳を楽しみたい人が集まる



日本の海浜にあったルール看板



幼稚園を無料で借り、食事と遊びをした後、近くの住民が飼っている家畜を鑑賞することが、親による誕生会の定番コースのひとつ



スウェーデンのルンド市立公園にあるプレイグラウンド。ルールの看板はない



する。高速道路での取締りが交通量に比べ多く、三〇キロ区間での超過は、免許が一発で取り消される対象の違反である。そのためかドライバーの大多数は自らの権利である速度制限ギリギリで運転をする。これに対して、日本は制限速度標識が設置されていない道路区間が多く存在する。曲がったら制限速度を確認するというクセが身についてしまった私にとっては、しばらく戸惑いを感じた。もっといえば、日本では標準機能となっていない制限速度の表示と警告は、欧州で販売されているカーナビのもっとも重要な機能のひとつである。実際に標識通過とほぼ同時に制限速度の表示が切り替わるなど、ものすごい念の入れようである。

このほかにも細かいが、非常に「危険」か「重要」な違いがいくつかある。例えば、スウェーデンでは、高速道路進入の際、どちらの車にも優先権がない。自動車学校では合流レーンで時速一〇〇キロまで加速しながら合流する練習を何度もさせられる。一方高速道路で制限速度がないか、より高いドイツでは、本線走行中の車が優先である。しかしいずれの場合も、一般道から合流する側に非優先標識（逆三角形）の有無で判別可能な違いで、いわば標識によってあいまいな判断をなくしている。日本のように、標識で何も明示されないにも関わらず、自然に行われることが奇跡に見えてくるのである。最後に私にとってもっとも分かりにくい補助標識がない場合の標識の効果範囲である。補助標識がなければ明確な範囲が定まっていない日本に対し、スウェーデンでは標識の後から新しい標



手前の標識に制限速度 30 キロ、車両禁止、自転車を除く。  
黄色いダイヤモンドは、優先道路を示す標識



オーストラリアの公園にあったルール看板



車両禁止、自転車を除く



信号後方の標識は、制限速度時速 70 キロと優先道路を示す。  
写真に写っていないが、信号の手前では制限速度 50 キロがあったため、50 キロまでの速度で信号を通過した後、70 キロまで加速できることと、引き続き、優先道路であることを示している



交通標識の後が効果範囲

ケオラ・スックニラン / アジア経済研究所 経済統合研究グループ

ラオス生まれ。1991 年に日本留学。  
大学院で工学から経済学に転向。名古屋大学院卒。  
2006 年からアジア経済研究所研究員。貧しさと豊かさの本質を理解すべく、学際的な研究を継続中。



識までとなっている。これを覚えさせるため、通っていた自動車学校の教官は、駐車禁止標識の前で停車しろと何度か指示した。確かに、滞在していたスウェーデンの町では、訪ねてくる友人は、駐車禁止標識ギリギリに駐車した。ルールを明確にし、ギリギリの権利を主張するヨーロッパ、ルールをあいまいにしたまま、和を重んじ柔軟に運用する日本、そして、ルールも、権利も、和もこれからの発展途上国では、グローバル化が流行りで終わってしまわないかと思う今日このごろである。