

随筆

仏独今昔駐在運転紀行 フランスRond-pointとドイツAutobahn

上 村 叔 人

1. はじめに (2012年10月)

“現地からの派遣要請に応じる気持ちが自分の中にあることに背中を押されて…”入社同期達からの餞別への返礼メッセージをメール配信した。そして、就職・就学中の娘、息子を各々一人住まいさせ、そろそろ生活介護が必要となりつつある実家の老親を残していくことに躊躇する妻と共にフランスに向けて日本を出国したのは2012年10月であった。

今回の駐在はKYB Europe GmbH (ドイツ、以下KGE) マーケティングチームの要請による現地市販技術者の採用・育成が主な任務であった。同社マーケティングチームがパリ郊外に位置する同社フランス支店に配置されており、従来、日本人駐在員を配置したことがない同社フランス支店に単独駐在することとなった所以である。

本報では、フランスでの自動車運転の経験と、時を遡ること四半世紀程前の1987年2月～1993年10月でのドイツ駐在時の運転体験に更に中国、上海駐在での見聞、体験も交え、独仏くるま通行実情を通じて、その背景にあるであろう文化、習慣、考え方の違いに触れてみたい。

2. フランス(赴任期間：2012年10月～2014年3月)

2.1 2013年9月フランス共和国 Nanterre (ナンテール) 市 Hauts de Seine (オードセーヌ) 県庁

“貴方がフランス語を話せないのと同様に、我々も日本語が話せないでフランス語—日本語の通訳が必要なのです”と同僚の英語通訳を介して伝えて来る女性係官。これに対し、“英会話での申請窓口手続きはどうしてダメなのでしょう?”と切り返すが、フランス語通訳を同行して再度申請に来なさいの一点張り。この英会話は県庁外人局での日本の自動車運転免許証からフランス免許証への書き換え申請受付窓口での一幕である。後日、再び県庁ゲート前路上での1時間近い待ち行列に、通訳を快く請

け負ってくれたKGEフランス支店の営業秘書と共に並び、彼女の仏英通訳により書類申請手続きは滞りなく完了したのである。そして書き換え期限まで残り1ヵ月弱で晴れてフランスの自動車運転免許証を取得できたのである。

この道路交通に関するジュネーブ条約に基づく相手国発給の有効免許証を相互に認め、新たな試験実施免除の制度は古くから加盟各国で適用・運用されているが、細目運用で国・地域で差異が生じている様である。1991年採択のEU指令(91/439EEC)によりEU諸国発行免許証とEU外の第三国発行免許証の二重所持は禁止されており、フランス免許証発給と同時に日本の免許証が取り上げられるのである。ただし、日本人への例外的処置として、取り上げられた日本の免許証は後日、日本領事館を通じて返還されることになっていた。

しかし、フランス(おそらく、同時期に他EU諸国でも始まったであろう)当局の運転者管理対策の強化として自動車免許証の有効期限設定と時を同じくして二重所持禁止の厳格適用となり、この便宜的特例返還処置も中止となったのである。管轄内に日本人居住者が多いパリ警視庁は早々と通達に従い、日本人免許証の特例返還を中止した。しかし筆者が幸運であったのは、筆者居住地Levallois-Perret(ルバロワ・ペレ)市の所轄Hauts de Seine(オードセーヌ)県庁では通達履行徹底がなぜか遅れていたことにあった。フランスの運転免許証発給と同時に、取り上げられた日本の免許証とは在フランス日本国大使館領事部に無事?再会することができたのである。領事館員の“幸運でしたね”の言葉と共に。

2.2 鬼門 新旧Rond-Point混在

さて、フランスでの自動車運転において日本国内での運転に慣れたドライバにとって最も違和感を覚えるのは、左側通行右ハンドルが右側通行左ハンドルに変わることではあろうが、続いてはパリ市内あるいは大都市街路での運転走行であろう。殊に日本国内道路では設置個所が少ないことから馴染みの薄

いRond-Point（ロータリ式（円形）交差点，英：Roundabout）での通過であろう。

ドイツを始め，欧州北半分のゲルマン系諸国及び英国では近代的Roundaboutとも呼べるべき環状路への進入車両に対し，環状路内通行車両へ優先権を持たせるルール（1960年代以降に施行）に統一されている。しかしながらフランス，ベルギーを中心とした一部ラテンEU諸国では，円形交差点が整備され始めた1900年代初期からの旧来ルールである右方車優先ルール（十字路交差点でのルールと同じ）が依然適用される円形交差点が混在しており，異邦人ドライバを困惑させる一因となっている。

後者の旧来からの円形交差点への進入車優先ルールについては有名な凱旋門エトワール広場Rond-Pointでの車両通行状況を思い浮かべると分かり易いかと思われる。このRond-Point通行における二種のルール適用分けは，実際上では，Rond-Pointに図1の規制標識が在るかないかとなる。おそらく，現地の人からすれば，二種類のルールがあるとの認識ではなく，単なる優先規制の違いかあるいは規制標識の有無ということであろう。

旧来の右方車優先ルールは，元々円形交差点への進入車両に優先通行権を持たせ，交差点への進入速度の減速を抑制しスムーズな通過を期待効果とする発想である。そのため標識の見落としを誘発し易く，衝突時のダメージも大きい。旧来ルールによる円形交差点通過はリスクと言わざるを得ないのである。もっともフランス人ドライバに言わせれば，車の運転は元々リスクであり自己責任で対処するものであるので，殊更，旧来ルールを廃止する必要性は感じていないらしい。

ある時，筆者は凱旋門頂部に登った際，上からエトワール広場周回路の通行車両を眺めていると，どこかフランス以外で見た光景に似ていることに気がついた。それは以前，駐在していた中国は上海での光景であった。

写真1，2の二つの光景はパリ市内，上海市内い



図1

優先権標識：
自車走行道路が優先道路で，交差する道路に対して左右を問わず優先権を持つことを示す標識。



図2

優先権消滅標識：
交差点の度に図1の標識が設置されてはならず，本標識があるまでその効力は続く。

ずれでも日常，頻繁に見かける光景であり，先を争う車が進路変更により乱れて配置しているという現象と一見できる。しかし，この二つの現象には根本的な違いがあり，端的に言うならばパリ凱旋門エトワール広場周路ではルールに基づいた秩序・序列が存在し，他方，上海での現象はルールが効力していない混乱である。

シャンゼリゼやパリ市内の多くの道路や交差点では，路上の走行区分線が引かれていない箇所が多々ある。これはペイントが減滅したのではなく，線を引くことが美しさを損なうと言う美的観点により意図的に引いていないそうである。凱旋門での景色では走行帯区分線が引かれていないことも相まって車の位置が整然と並んでいない様であるが，右方車優先のルールを厳守した上で自車の優位位置を最大限確保した結果である。

一方，上海ではバス停から発車しようとする路線バスと停車しようと被せて来る路線バス同士が互いに相手の動きを牽制妨害し，やや閉塞（デッドロック）的様相の呈をなしているのである。

日本国内でのみの運転経験しか有していない日本人ドライバからするといずれも尻込みする光景であろう。幕末の開国以来欧米文化・習慣を取り入れ，元来，秩序を重要視する日本人社会は同じアジアの



写真1 パリ凱旋門頂部より



写真2 上海延安西路にて

近隣国で歴史的、文化的に繋がり深い中国での現象とフランスでの現象の二つのどちらに親和感を持っているのでしょうか？ 無論のこと、世代、個人によって異なるであろうが、筆者の個人的感覚では全体平均として7割以上がフランスでの現象に理解をより示すのではないかと感覚的に思い至る次第である。

そんなフランスであっても、殊に渋滞時間帯のパリ市内の交差点ともなると、前車が交差点内で立ち往生しようとして、構わず、隙間を詰めるが如く、突き進み、終いには、交差点内は（ローマ程多く無いであろうが）クラクションと握っているステアリングを叩き放し（欧米人の得意な）お手上げポーズあるいは無音の怒号、冷たい視線の渦巻く冷静なる修羅場となる様は、例え優先権ルールに基づいた行為であっても、前言の秩序ある混乱コメントはややトーンダウンせざるを得ないのである。

やはり、洋の東西を問わず、都市部ドライバと人口希薄地帯のドライバでは運転マナーや運転時性向あるいはローカルルールが異なり、その違いを認識することが、防衛運転上、肝要であろう。

パリ郊外でも辺境から通勤しているフランス支店のフランス人同僚も彼の友人達に“パリ近隣の勤務先に通勤するようになったら運転がラフになって来た”と揶揄されたとのことであり、フランス人にとってもパリ市内の運転はリスクが高いのであろう。

前述の新旧Rond-Pointの優先権の違いについてはフランス居住が長い日本人でさえもブログで誤った認識をつづっている。また高速道路では本線通行車両に優先権があるが、パリ外周環状道路(Boulevards Peripheriques)だけは唯一例外として右方車優先となり、本線進入車両に優先権がある。

このことについて在仏日本大使館領事部のHPで“そもそもこの例外をどれだけのパリ市民が知った上で運転しているのか怪しいものです。”と余録的に記述している。これらから、ローカルルールや自己中心的運転が結構多いことが窺われるのである。

筆者はこのルールの違いによるリスクの高さに加え、駐車場の心配からの解放や、公共交通機関、殊にメトロの簡便さ・低廉運賃からもフランス駐在1年半の間、パリ外周環状道路内への乗り入れを自ら禁じ手としてきた。

2.3 乗用ディーゼルエンジンはスマートか？

筆者は日本では日本車、ドイツではドイツ車と地元の開発車がベスト・チョイスと言う拘りがあるためもあり、フランス人同僚達が好んでAudi, VWのドイツ車に乗っている中、Peugeot 508ディーゼルの6速マニュアル車を選んだ。マニュアルトランスミッションを選んだ理由は欧州で普及が進んでいる

DCT (Dual Clutch Transmission) によるクラッチペダルレス仕様の設定が無く、そして自分の意図していないタイミングでシフトアップする従来型オートマが嫌いなためである。ガソリンエンジン車や同じディーゼルエンジンでもオートマ仕様に対し、炭素税率が低く節税効果があつて、実用燃費にも優れる2.2Lディーゼルマニュアルトランスミッションモデルでの運転が始まり、たちまち、私の抱いていた一昔前のディーゼルエンジンの劣った先入観を払拭することになった。その静粛性（アイドル時のカラカラ音なんて室内では聞こえません）、クリーンレベル（加速時にやたら黒煙をエキゾーストから吐いたりしません）に感心した。一方、初めてのディーゼルエンジン搭載乗用車での運転開始に際し、ディーゼルはトルクで走るものと言う先入観から太った低速トルクを期待していた。しかしギア比を含め、燃費対策セッティングからなのであろうか、発進時のエンストが頻発する体たらくとなり、期待を裏切られた。ただ、噂に聞いていた“パリ市内街路で0.1秒を計測するのは青信号から後続車によるクラクションコールによって知ることができる”を実体験することは幸いにも皆無に等しかったのである。

ともあれ、20年昔に比べ、種々アクセサリや便利装備が標準装着されるようになった典型的欧州DセグメントセダンであるPeugeot 508 2.2Lディーゼルはパリ市街地渋滞路からAutoroute(高速道路)での高速走行において同クラスガソリン車と同等以上のドライバビリティは充分確保されていると言える。ただし、セーヌ川沿いの渋滞市街地5kmとAutorouteでの高速走行27kmを含む片道38kmの通勤主体での満タン法による燃費は15.96km/Lとなり、期待していた程ではなかった。おまけに税制による軽油とガソリンの単価差がある日本に比べ、欧州では殆ど変わらない。消費者がディーゼルエンジン車を選ぶメリットはフランス人の知人達が述べているように基本的に優れる燃費と低税額にあるのであろうか？

2.4 パリでもPM2.5?騒ぎ

産業革命以降の石炭・石油燃焼による工場及び家庭排煙、更には急速なモータリゼーション普及も加わり空中に排出された硫黄酸化物、窒素酸化物などの酸性雨による森林破壊、動植物生態への脅威として苦しみられて来た歴史的背景も手伝い、西欧9ヶ国では、京都議定書に基づく二酸化炭素排出量規制の目標値達成に積極的である。そのため環境対策目的税としてCarbon Tax (炭素税)の徴収制度を導入し、二酸化炭素排出量がガソリンエンジンに対し

比較的少ないディーゼルエンジン搭載車の普及転換を図ってきた。

しかしいまだにガソリン車に比べて多く排出される窒素酸化物は、燃料噴射装置などの改良で低減しているものの、対策に手が廻らないのか、思わず“えっ、環境保護先進国イメージの強いEUで、いまだに？”と意外に思える現象があった。

それは日本への帰国が迫った2014年3月17日にパリ市内で1997年以来となる大気汚染対策としてのナンバープレート末尾数字の偶数か奇数かによるパリ市内乗り入れ規制（罰金即金22ユーロ、後払い35ユーロ）とその数日前に観測された北京に迫るレベルと危惧された光化学スモッグ発生である。

日本では北京市でのPM2.5大気汚染がマスコミを賑わせていたが、欧州では1990年代のギリシャ、アテネでの乗り入れ偶数奇数規制など大気汚染対策は古くより断続的に行われていたのであるが、筆者はいまだEU内で施行されることにやや意外な思いを抱いた。今回パリでは、先行して公共交通機関の無料化も実施され、その成果が認められたとして翌18日には規制解除となった。都市部での環境・大気汚染はそれだけ深刻度が増しているのであろう。

それに加え紫外線を浴びることによる皮膚癌リスク上昇があるにも関わらず、ヨーロッパの方々皆さん総じて日光浴や街頭カフェが大変お好きなのである。もちろんUVカットは念入りに行っているのであろうことは想像に難くないが、大気汚染対処としてのマスク着用は極めて稀な光景であり、日本人と思いき人が風邪によるマスク姿で電車内や繁華街にいと周囲より好奇あるいは異端に対する目線を浴びることになる。

2.5 路上駐車はバンパーを擦れ合って当然！

駐車場不足は洋の東西を問わず、都市部での慢性的交通問題となっているが、ドイツ、フランス特にパリなど都市部での路肩駐車は道路形態、路肩余地からも縦列駐車が主流となり、必然的に縦列駐車に手慣れてくるのである。2シーターモデルで車長が3m足らずのSMART、やや長くなるがMINI COOPERであっても車線道幅が2.5mそこそこのところへ前後車との間20cm程度の縦列駐車路側帯に入りするのは結構、骨が折れる。そのような駐車することを諦めたくなる場所でも1、2回の切り返しで走行車線にタイミング良く出車するパリジャン、パリジェンヌには思わず、拍手を送りたくるのである。そして他車の路駐出入りの間、他のドライバーの方々、皆さん結構 寛容に待ってくれる。

結果的に日本では今や教習場で習得した時が一番レベルの高いくらいの縦列駐車の技能がパリを中心

とした欧州都市部の公道上でも必然的に高まるのである。やはりパリ市内で常態的に路上駐車しているドライバーは、極めて優秀な車体見切り感覚を身につけているのであろう。

昨今では昔のようにバンパ同士を接触させて止めることが日常的路上駐車光景というわけではなくなり、二十数年前には稀に見かけたシトロエンBXなどのハイドロニューマチックサスペンション装着車が駐車後、エンジンを止めると車高が沈下することにより、駐車している前車後ろバンパにこちら側のバンパが乗っかり、前輪が宙に浮いたまま駐車している珍光景は、今や昔となってきたようだ。

一方、かつてのドイツでは道路や高架下駐車場などで駐車スペースの空気が無い場合のやや変わった二重駐車（横並列、縦T字位置間わず、先に駐停車している車の移動を妨げる迷惑駐車）をする地域があった。その二重駐車には、トランスミッションギアをニュートラル（1990年代初期頃までは、欧州で乗用車はオートマチックトランスミッション率は10%以下であったと記憶している）にし、サイドブレーキを引かずにタイヤに石ころを噛ませるのみ。二重駐車により出られなくなった車が出る際はタイヤに噛ましてある石ころを外して車を押して移動してくださいと言う暗黙の了解事項がまかり通っていたのである。日本に比べ、一般に駐車することに官民共に寛容であろうと思われる。

ただし、身障者用駐車場に違法駐車することに対しては皆さん一様に厳しい視線を持ち、恥ずべき行為とみなしており、ドライバーのモラルも高いと見受けられる。公共交通機関の中でも身障者、老人などへの席譲り意識が若い人達にごく自然に根付いていることは、素晴らしいことであろう。

ただ、パリ地下鉄メトロのバリアフリー化は東京メトロに比べ極めてお粗末で10年以上遅れていると言わざるを得ない。政府・公共体の身障者・老人への福利・厚生支援により安価にタクシーが利用できることでリカバリされているという話である。

そして、さすがにバカンス尊重のお国柄だけあってパリ市内の住宅地路肩駐車帯の有料駐車標識には補助標識にて“夏季バカンス中を除いて”有料となっている表示などを散見した。確かにバカンスシーズンあるいは年4回あるスクールホリディの時期には都市部各幹線道路の通過量が著しく減ることとなり、普段の渋滞が大幅に緩和されるのである。正にバカンス大国の面目躍如の顕れとも言える場面であろう。

2.6 フランス公道チキンレース

20数年前になるが、日本からのリクエストを受けて、ドイツからパリ郊外のシンクタンクラボに樹脂

バネの先行予備調査に出張した際のことである。試乗走行にて、こちらが片側2車線、反対方向が1車線のなんの変哲もない並木路と思っていたところ、センターラインが実線ではなく、点線なのである、聞くと真ん中の車線は双方の共有追越し車線とのことであった。

なるほど、途中何か所かに矢印路面標識で走行車線に戻るよう誘導標示されている。通過交通量が少ない場合は追越し車両の占有するスペースが少なく合理的ではあろう。だが交通量が多くなり、日本の如く、走行車線に追越し車線から戻る隙間がなく、追越し車線が走行車線化している状況下では、いかなることになるか。強気者同士のチキンレースが頭に思い浮かぶのである。

3. ドイツ (赴任期間: 1987年2月~1993年11月)

3.1 Autobahn 61

読者諸氏の中で車好きの方々にはドイツと言えば制限速度無制限のAutobahn (アウトバーン、高速自動車国道) をイメージとして頭に浮かぶ方も少なくないであろう。実際には総延長13,000kmに及ぶドイツ国内高速自動車道の内、約50%が速度制限規制を設けていないのであって、基本的に大都市近郊、交差乗り換えが生ずるジャンクション近辺、アップダウン勾配路など状況程度に応じて恒久的な制限速度が設けられているのが実態である。そして雨天時は速度制限が適用される補助標識(文字はドイツ語のみです)などもあるため、自車の走行状況での制限速度には注意する必要がある。そして速度無制限区間も含めAutobahnでの推奨経済速度は130km/hである。

Autobahnは1920年代から整備が始まり、設計速度は130km/h、またカーブに世界で初めてクロソイド曲線を採用した。赴任当時、伝え聞くとともに依ると速度130km/hで走行すれば、ステアリングの切り増しやカーブを抜ける際の戻し修正舵が最少になるとのことであった。

ドイツAutobahnではベルギーと異なり、街灯設置がほとんどないため、交通量の少ない人口過疎地帯のAutobahn夜間走行の場合、170、80km/h以上の高速でひた走るの、いかにハイビームであってもやや度胸が要るのであった(当時ハロゲンランプは普及していたが、HID、キセノンなどの高光度、高指向性のディスチャージッドランプの登場は1991年のBMWの7シリーズからとなる)。

一般にドイツAutobahnでの道路施設、案内標識は路線網の充実度や路線距離の割に日本のそれに比べると簡素、簡潔である。したがって車載ナビの普

及していない80年90年代当時は事前の道路地図確認を怠ると、Autobahnの乗り換えでウロつくことに陥ることも度々であった。

隣の助手席にナビが不在状態で、漢字ではなく文字数の多いアルファベットで記載された地名を高速走行中ワンチャンスで読み取る必要があり、上手く読み取れても、見聞きしたことが無い地名やドイツ地図上の位置が頭に浮かんでこない地名となると、ややパニック状態に陥るのである。しかも、当時はパーキングエリア、サービスエリアのインターバルが日本に比べ長く、停めて地図を広げる場所も少ないため、ジャンクションやインターチェンジで進路修正するしか無いのである。ここではドイツの規則性高いジャンクション、インターチェンジの構造は極めて有用な迷子の味方となる。場合によっては目的地が見定まるまでジャンクション内の同じ所を何度も通過する手段も可能である。これはフランス編で前述の一般路Roundaboutでも使え、他の交通車両には迷惑であるが、自車の向かう先が決まるまで周回路を何周もできるのである(でも、非常時以外はマネしないでください)。

今は亡き、初代KGEセールスマネージャ氏のBMWのE34型525iを駆って彼と共にFrankfurt am Main (フランクフルト アム マイン) のメッセ会場からMannheim (マンハイム) で行われる取引代理店での販売促進セミナーに参加したときのこと。道中Frankfurt東方を南北に貫いているAutobahn 5号線のDarmstadt (ダルムスタット) までの間の平坦かつ緩やかなカーブがあるものの直線に近い見通しの良い片側5車線路でのメータ読み240km/hが筆者の自己最速記録である。その時の印象は180km/hを超えると異次元の感覚となり、プロレーシングドライバーがサーキット走行より他の交通車両と混在走行する公道走行の方が怖いということが実感できよう。

車の挙動が極めて過敏になり、勢い運転者にも緊張を強いることになる。当時、他の自動車メーカーがラック&ピニオンに切り替えていく中、メルセデス・ベンツ乗用車が長い間ニュートラル付近に不感帯が出やすく、コスト高傾向となるが路面キックバックが少なく、スムーズさに勝りサーキュレーティングボールを敢えて採用し続けた理由が納得できるものである。500、600kmを超える長距離高速連続走行の運転中に継続的ヨーイングステアを強いることを避けたグランツーリスモ資質を優先した結果であろう。

当時メルセデス以外の多くのメーカーの乗用車ではパワーステアリングはオプション設定であった。

複数の日系自動車メーカーもこのFrankfurt近郊にガレージラボを構え、高速走行テストを行っていたようである。あるメーカーの現地駐在技術マネージャは、自らメルセデス190Eのハンドルを握りながら、FrankfurtからKöln（ケルン）に向けてドイツ中部丘陵地帯をアップダウンとカーブの続くAutobahn61号線を200km/hに近い速度で走行しながら、助手席の筆者に“日本から来たテストドライバは躊躇して中々アクセルを踏み込めず、叱咤激励、発破をかけるのも一苦労”とこぼされたことが印象に残っている。

1990年前後の当時は、傾向としてドイツ人ドライバの節度あり規範的かつ合理的な運転気質を感じ、車社会の熟成に感銘したものである。しかし20数年振りにフランスからドイツの友人を訪ねて車で訪れた際には込み合ったKöln, Dusseldorf（デュッセルドルフ）近郊のAutobahnで前車との車間を詰めた（煽り？）運転に遭遇すると閉口しながら、昔の良きドイツ人氣質のドライバは何処に行ったのであるかと懐かしむ思いになっていくのであった。

3.2 意外に気さくなドイツ警察官Polizai

ドイツ警察官と言うと、ゲルマン民族の強面イメージを抱きがちであるが、意外にも話が分かり、ユーモア・機微・機知に富むところもある。

70年代に酸性雨問題に苦慮した経験からもドイツでの環境保護意識は他国民の模範となる程高く、80年代初期には踏切待ち停車時のアイドルストップは既に交通法規化されていた。

ドイツ駐在時のある昼下がり、Dusseldorf市内で所用を済ませた赴任間もない先輩駐在員が、Meerbusch（メーアブッシュ）市Osterrath（オーストラト）にあるKGE事務所向かう際、遮断機が降りた踏切で、日本同様アイドルリング状態で停車した。すると、後ろに停まったパトカーから警官が降りて来て窓ガラスをノックし、英語で話しかけエ

ンジンOFFにすることを提案して来たそうである。

しかしながら、我が方の駐在員は踏切でのアイドルストップ法規制や標識のことを知らなかった為、ドイツ警察官になぜエンジンを止める必要があるのか逆に問い掛けたそうである。

そこでふるっていたのが、かの警察官のなんとも単純明快な答えである。“何故かと言えば、俺はその（排気ガスの）臭いが嫌いなのだ”と、反骨精神旺盛なその駐在員も公務員にありがちな法的根拠や理屈などを振りかざしての権威的高圧姿勢・言動では無かったことで、かえって心証を良くし、素直にエンジンOFFとしたとのことであった。

4. おわりに

フランス語の隠語的言い回しでC'est du chinois（直訳：それは中国語）と言うと“それはわけのわからないこと、理解できないこと”の意になるが、近代に至るまで遠くて、欧米文化・宗教と異なる東洋の中国は理解し難いということから転じているらしい。そして今でも、互いに言語以上の隔たりを感じることが多々ある。話し合うことで理解できることと車の運転など実際行動の観察、体験から理解できることがある。

今回、小職の限られた体験と主観的解釈で読者諸氏に偏った先入観を抱かせないかという危惧を抱くと同時に、拙い文章表現力で果たしてその偏ったイメージすら思い描いて頂けるか甚だ不安な思いも抱きながらの執筆となった。民族、文化、習慣、言語が異なる彼の地で見聞、体験して来たことを道路交通という極めて限られた断片的なことを介してであつても彼我の本質的な差異、共通点を読者の方に多少なりとも、感じ取って、更に興味を持って頂ければ、幸甚である。

注) 記載されている車種名は、各自動車会社の商標です。

著者



上村 叔人

1980年入社。技術本部知的財産部専任部長。ショックアブソーバの設計、海外市販事業などへの従事を経て現職。