

地域風土と交通安全 ——北海道を中心として——

森 二三男*

交通行動の安全確保は物心両面を含む地域環境の諸条件と深いかかわりを持つ課題である。したがって特定地域を風土心理学的に考察して、事故と地域社会の経済的要因との関連を分析し、発生した事故の因果関係を直視する努力をかさねつつ誤解の排除につとめることが必要である。ここでは、そうした面から北海道の交通安全を再検討し、この地域における特質とされる季節的障害の克服と運転マナー向上、安全意識の育成に資する要件について論じた。

Regional Climate and Traffic Safety —— some problems on Hokkaido district ——

Fumio MORI*

Traffic activities and safety are closely related to physical and spiritual conditions of a community. Therefore, it is necessary to make a study of climatic psychology of a given area and analyse inter-relationship between traffic accidents and economical factors. By such efforts to directly find the cause and effect of accidents, it will be possible to prevent misjudgements. In this paper, the author reevaluates the traffic safety of Hokkaido in the afore-mentioned manner, and refers to the efforts made to overcome climatic difficulties unique to Hokkaido area. He also discusses the necessary conditions for the improvement of driving manners and cultivation of safety minded drivers.

1. 北海道の風土心理学的考察

日本心理学会第40回大会において畏友馬場¹⁾は「北海道に関する風土心理学的考察」と題する興味ある研究を発表した。この調査研究の対象者は大学生であるが、彼は回答結果を6つのカテゴリーに大別整理して報告している。その要旨をTable 1に集約して示したが、北海道人の特性として興味あることは、好ましい性向と好ましくない性向が同一の特性として組み合わせられている場合が多いという。

たとえば協調的と非社交的とが同一の特性の組と考えられる理由として、酷寒の冬期に屋内に閉じこもりがちとなり、雪や寒気と闘うため家族同志の協力、近隣の人々の結束が要請され、その結果他県の場合よりこれらの人々の間に閉鎖的、非社交的な協力関係が生じると解釈しているのである。

また犯罪的という好ましくない性向の特性について説明を求めたところ、長い冬に耐え、押えに押えてきた感情がある時点で制御がきかなくなり攻撃的な行動をとってしまうと答えたというのであるが、

こうしたFrustration-Aggressionの機制を触発させる契機が北海道の自然にあるとすれば、これは受動的カテゴリーに分類されるのもうなずけることである。

結局北海道人の性格特性は、冬の受けとめ方から生起し、それを受動的に吸収していて、自然の猛威の前には如何に闘うにしても術がなく忍従する以外に方法がない。かくして積極的特性は育たず、開拓的、独立的などをあげたごく少数の者もいるが、これもフロンティアの時代ではなくなった現在、土地が広大であるからとか、心が広々とするなどの心情的なものを示しているにすぎない。

もし北海道人が積極的な特性を示したとしても、それは拒否反応の強さとか、代償的な心情を示す行動にすぎず、せっぱつまっての攻撃的で、その底辺に潜在するのは忍耐強さとか忍従という性格面であると主張し、北海道の歴史が浅いためか、これはといったModal Personalityは形成されていないと結論している。

2. 交通事故の社会・経済的背景

地域的人間性の心理的側面を、こうした風土心理学的考察によってその一端から窺い知るとともに、交通の安全確保という問題は、その地域の社会・経

*北海道大学助教授(人間工学)
Associate professor, Hokkaido Univ.
原稿受理 昭和52年7月4日(投稿)

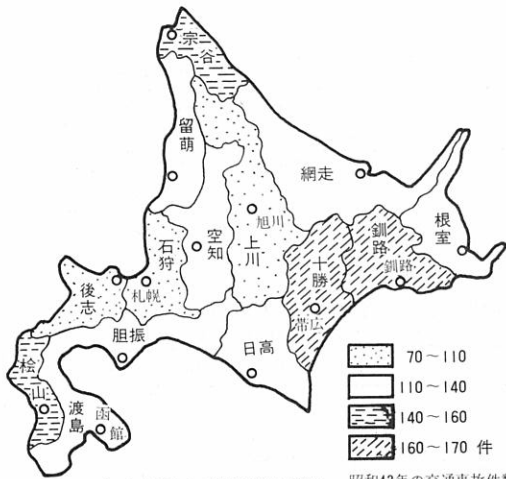


Fig. 1 各支庁別の事故発生状況
Accident index for 14
Shicho (division) in
Hokkaido. At 1972 as
1968-standard

済的背景とも関連のある事象と考えられる。

加来は交通事故発生と結びつく社会・経済的条件と推定される横断歩道の路面表示箇所数、標識や信号設置数ならびにパトカー配車台数、ガソリン消費量など56の変量を収集し、これらを分類して単純相関を求め、13の変量に集約して主成分分析を行なった。

こうして事故と関連する社会的要因とは道路標識や信号の設置数、防護柵延長距離等の物的安全施設、設備とパトカー配車台数などの事故防止対策経費が主成分となっていて、また経済的要因としては貨物輸送トンキロ、ガソリン消費量などの地域経済活動を表す項目が抽出されている。

この2要因を基準軸として交通事故の発生件数がピークとなった昭和45年度よりも2年前と2年後を比較し、14の支庁別に事故件数の差異を示したのが

Table 1 北海道人の特性と性向
Trait and disposition of Hokkaido person

性向特性	好ましい	好ましくない
受動的	忍耐強い 21.5% 不屈さ 7.8 禁欲的 1.4	内向的 19.3% 陰うつさ 2.4 犯罪的 0.6
中間的	寛大さ 7.6 協調的 7.4 親切的 3.6	閉鎖的 5.6 非社交的 2.4 自己主張のなさ 1.2
能動的	勤勉さ 2.6 開拓的 2.6 独立心 0.8	非活動的 1.2 せかせかした 0.6 派手好み 0.6

Fig.1である。

この支庁とは、本州都府県では既に廃止された地方自治体の行政上の下位区分の群に相当する単位区分で、図示の通り低事故地域となっている上川、石狩および空知の3支庁は道央地区の地方中枢都市札幌を含み、早くから商工業地域に専用化されてきた地区である。またその反面では近年の炭坑閉山により産業活動が鈍化して過疎化がすすみ、そのためか、むしろ交通安全対策はとりやすくなって、事故の減少化傾向が顕著となったと推定している。

しかし事故の最多発地域である十勝、釧路の両支庁は、現在ではかなり商工業地域への発展も認められるとはいえ、なお農牧・漁村地帯として知られている地域である。道央の人口密度の高い地域への貨物輸送経路であり、消費物資の集荷地域であると同時に阿寒、知床などの道東観光の通過コースとなっているところから、激増する交通量に対応しきれずにいる。そのために安全対策の行き届かないまま、危険な状況が放置されてきたということなのである。

3. 事故の現況分析と安全の将来計画

そこでなお詳細に分析検討するため、昭和51年度の交通事故実態を諸統計値からみることにしよう。

通年総発生件数は16,551件、事故発生後24時間以内の死亡者482名で、前年よりも5名の減ではあるが依然として死亡者数は全国一である。

また月別の事故発生件数、死者数を前年度と比較してみるとTable 2に示す通りである。年間の様相を昭和51年度についてグラフ上にプロットしてFig. 2に示した。

これらの図表から事故発生の推移を探ると、上半期には少なく、下半期になると多発しているのが特徴的で、とくに4月が最低、11月は死亡事故最高の月である。この通年パターンは、ここ数年来北海道の傾向として固定化している。

推移の新傾向を強いて強調するなら、グラフの折れ線がいくらか直線化しつつあるというところであろうか。ここ数年のあいだ、北海道では「交通死全国一返上」を目標とし、交通安全運動のキャンペーンを繰り広げて道民に訴えかけてきたのであるが、この交通死抑止の目標は昨年も達成できずに終わったのである。

ところでこうした現状を警察統計にもとづき、所管警察署別にみると、白石署(札幌市白石区)、旭川署および釧路署がワースト3署となっていて、いず

Table 2 月別事故発生の現況
Present situation for each month (1976)

		1月	2月	3月	4月	5月	6月	7月	8月	9月	10月	11月	12月	合計
発生	51年	1,392	1,150	1,066	889	1,262	1,423	1,492	1,617	1,424	1,650	1,476	1,710	16,551
	50年	1,294	1,138	1,015	959	1,150	1,362	1,460	1,538	1,391	1,657	1,325	1,682	15,971
死傷者	51年	2,218	1,700	1,602	1,233	1,819	2,006	2,224	2,483	2,121	2,329	2,146	2,496	24,377
	50年	2,013	1,767	1,436	1,242	1,628	2,030	2,187	2,432	1,981	2,407	1,937	2,465	23,525
死者	51年	24	27	27	23	34	47	52	46	47	60	61	34	482
	50年	25	26	19	30	47	28	60	60	49	62	42	43	487

れも年間事故発生件数1,500件以上、死傷者数1,500人を超え、とくに白石署では2,000人を超えている。

このように都市周辺で事故発生率が高いのは本州各都府県も同様であろうが、釧路を除く2署はいずれも低事故地域に含まれる支庁にある都市である。

したがって統計調査の数値を読むにあたって、視点を自治体の行政区分から警察業務活動の範囲に移し換えただけで、事故実態の把握の様相が変容する場合も少なくないので注意する必要がある。

Fig. 2に明らかな通り、北海道が降雪期に入る10、11月には死亡事故が多発するという事実、自動車交通にとって気象的な悪条件の克服がいかに困難なものであるかを如実に物語っていると言い得るのである。とくに、ちょうどこの時期は、生鮮食品の輸送繁忙期と重なりあって、貨物輸送のトラック等の冰雪路におけるスリップ激突事故、あるいは過積、過労運転による路外転落などによる死亡事故が相次いで発生している。

統計数値が示してくれる事故分析データが安全対策の将来計画に示唆を与えるものであることは言うまでもないとしても、事故の実態を知悉した意見も

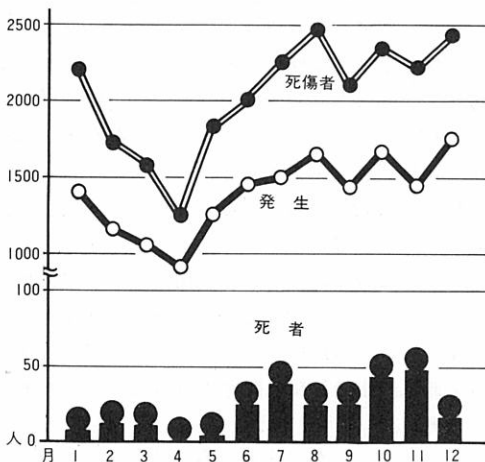


Fig. 2 事故現況のグラフ
Graphic representation of accident (1976)

Table 3 安全施設等の計画目標
Planning for traffic safety

項 目	単 位	50年度	62年度	62年度
				50年度
信 号 機 (定周期信号機) 押ボタン式信号機	基 道路延長 100km	4.3	10.9	2.53
歩道、自転車歩行者道整備率 (必要延長当り)	%	42.0	95.0	2.26
幹線道路平均規制率	%	18.1	50.0	2.76
救急告示病院	か 所 212市町村	1.3	1.8	1.38

また無視することのできない貴重な情報源となるのであって、いたずらにその時々の数値にのみふりまわされて当面の対策をとることに忙殺されてきた、ex post facto doctrine (あと追い主義)を反省することが、現在のわれわれにとっては緊急な課題となっていると判断するのである。

国民のすべては今後のわが国が政治的・経済的に、また生活福祉の面においても、過去の高度成長期の見直しのうえに立って、長期的な将来展望を十分見極めた計画的な進みかたが必要であることを痛感している。

それと同時に各地方自治体の行政も、全面的に住民の参画を基底とした将来計画を持たねばならず、交通の安全確保もまたその一環としての重要施策としてとりあげられる課題であることは論をまたない。

北海道交通安全対策会議は、昭和51年の7月に国の交通安全対策基本法の規定にもとづき昭和55年までの5年間にわたる交通安全計画を策定し、人命尊重の理念を基本として陸上交通機関とそれを運転する人、およびそれらが活動する場としての交通環境の整備、充実を提案した。この計画年度内の事故抑止目標として、事故死者数を過去の最高値である昭和46年度(889人)の半数に減少させる、と数値的に明示したのである。

ところで同年12月には、将来、北海道総合開発委員会に諮る意向の原案として、北海道発展計画(仮称)素案が発表され、道内各方面の人びとからの検

Table 4 原因別の死亡事故者数
Classification of accidents contributing to death

区 分	年	50年	51年
信 号 無 視		8	4 0.8%
通 行 区 分 違 反		17	7 1.5
追 越 違 反		30	36 7.5
踏 切 通 過 違 反		5	4 0.8
歩 行 者 保 護 違 反		25	26 5.4
酒 酔 い(酒気帯び)		43	41 8.5
速 度 違 反		53	80 16.6
過 労 運 転		37	26 5.4
ハンドル・ブレーキ操作不適當		31	30 6.2
わ き 見 前 方 不 注 意		95	116 24.1
安 全 速 度		59	45 9.3
その他の安全運転義務違反		47	28 5.8
そ の 他(不明を含む)		31	34 7.1
歩 行 者 の 過 失		6	5 1.0
計		487	482 100.0
無 免 許		30	19 3.9

討をうけているが、この素案は交通安全の確保のための施策目標として道行政の基本的指針となるものである。

Table 3 は、昭和50年度の実態を基準値として10年後の安全施設、交通規制ならびに救急医療の計画目標値を示したもので、ここから窺われるのは規制強化の方針が強く現れているということであろう。

4. “交通安全の風土づくりを考える”

去る6月に札幌で若干の交通心理学者と北海道の地域交通安全の実践家たちとの、標題に示したテーマをめぐる研究討論の会がもたれた。その概要を述べてみよう。

Table 5 交通安全道民大会で出された主な意見
Major opinions presented at Hokkaido annual meeting for traffic safety

分 類	意 見
安全の基本体制	交通違反を軽くみる風潮をまず改めるべきだ 市町村に車掌の課・係または専任職員をおくべきだ 交通安全母の会の結成を促進すべきだ 交通少年団の結成を促進すべきだ 指導員に対し少なくとも車両停止権をあたえるべきだ
教 育	幼児期の一貫した実践的のしつけが大事だ 母親の教育をまず重点としてとりあげるべきだ 法規講習を毎年受講した者には更新時講習を受講したものとみなしてはどうか 更新時講習では足りないので一般講習をもっとふやすべきだ 教習所や学校の教育にもっと精神教育をとり入れるべきだ 幼児や老人の指導には紙芝居や映画を活用すべきだ
施 設	こどもの遊び場をたくさんふやすべきだ 歩道除雪を徹底して行なうべきだ
取 締	交通警察官の増員をはかるべきだ

(1) 道民運動推進の立場から

スピーカー；高橋 平一（北海道交通安全推進委員会）

北海道は、昭和49年を除いて過去7年間は交通死全国一となってきた。しかしこの交通事故死を別の観点から見ると、人口10万人当りでは全国第32位、自動車千台当り全国第32位、道路延長1,000km当りでは37位と全国平均を下回っている。

絶対数での全国一返上が道民の悲願となっていて、社団法人北海道交通安全推進委員会は、この安全運動の推進役を担う民間組織として設立されたのである。

本道において交通事故死の多い原因は、冬期夏期の季節差が大きいこと、第2には交通五悪などの運転マナーの劣悪なことで、これらについてはTable 4に示すとおりである。

ところで安全運動は教育分野のことであるだけに、長期的視野に立つ計画性のある実践が必要で、先ず自他の命を尊重する風土づくりによってよきコミュニティの形成に発展することが理想とされよう。

例年開催している道民安全大会に提出された安全意識調査の結果を、過去五年間にわたって整理集計しTable 5に示したが、安全教育、安全の基本体制づくり、施設の充実整備に関する要望が繰り返して提出されていることがわかる。

そこで安全推進の風土づくりとして、まず第1には道路網総延長72,000kmにわたる本道の交通安全施設、設備の充実が緊急課題であり、とくに道北、道東の道路造成投資の低劣を指摘したい。また第2には交通規制の強化も安全確保上欠くことのできない

条件であるが、交通警察官の絶対数が人口比、面積比率からみてきわめて少ない。最後に交通問題に関連をもつ行政、民間諸団体、とくに産業界との連携によって熱意ある安全運動を实践したいと念願している。

(2) 交通事故《くるま社会の社会的所産としてのとらえかえしを》

スピーカー；月居 吉彦（交通安全キャンペーン紙編集者）

編集記者としての体験を通し、このテーマをめぐる疑問を述

べさせていただくと、第1に地域住民は安全運動や安全対策について思いがいをしたり、誤解を持っていると思う。たとえば最近交通事故は減少傾向にあると聞かされるが、これは決して恒常性のある現象ではない。事故防止の手を控えると忽ち激増することは明らかであろう。

第2番目に、発生事故の件数を減らす対策と事故死者数を抑止する対策とは必ずしも一致しないのではない。また第3に交通安全意識を高める場合、「事故にあわない意識」すなわち自戒の意識を高めさせることが肝要であるとする傾向があるようだが、こうしたことが正しいのか、誤解なのかについて心理学的な面からお訊ねしたいと考えている。

安全意識の高揚を運動の柱として推進しようとするなら、広く社会的な視野に立つことが重要で、ただ単に「注意せよ」、「事故を防ごう」のPRだけでは、かけ声運動とか、ボランティア活動という形にしかならない。

まず安全運動にたずさわる関係者自身が、事故を起こしている側がむこう側において、われわれはそちら側に対して運動をおこす側なのだという意識がなければ大きな問題で、クルマ社会の外からみた傍観者の運動に終わってしまうだけである。

また安全運動の推進に努力している関係者のかたがたには、安全運動の2本柱とも言うべき広報活動と教育実践のどちらにウエイトがあるのか疑問を感じていた。推進委員会と名ざして失礼に当るかも知れないが、こうした団体が異常なほど広報活動に熱意をみせるけれども教育を軽視しているのは残念なことである。科学者や研究者がどんなに立派な研究をしても、それを教育に生かしてこそ安全運動の効果があがると信じている。

(3) 幼児の交通事故防止について

スピーカー；白佐 俊憲（北海道女子短期大学）

私は昨年「道路開放・ちびっ子天国」という小著を出版したが、そのなかにも書いたとおり、子供の交通事故は、成人のその減少に対して、むしろ増加傾向がみられる。

事故統計からみても3才から5才までの幼児の事故が多く、この時期は母親への依存から抜け出して、遊び仲間の世界へと自立の一步を踏み出した時にあたるが、自分の身を守るべきすべを身につけないうちに交通戦争にまきこまれている。成人のわれわれが十分な環境づくりをしてやることと、早いうちからの幼児への働きかけが必要である。

また時間帯は午後4時頃から5時前後で退勤時。場所は自宅付近が多い。

子供の遊び場の実態をみると、これを無視しては交通安全対策がとれないはずで、スクールゾーンよりはむしろプレーゾーンに重点をおくべきであるとする。また安全の実地訓練も生活圏と結びついたところで行なうことを提案する。

幼児にとっては道路が成長発達のために行動する環境の一部であり、ライフ・スペース（生活空間）なのであるから、もしここを危険地帯として大人たちだけが占有することが当然とするのが社会通念となってしまうとすれば、子供の成長環境をどこに求めるべきなのか疑問になってくる。

また現在のこぐまクラブは幼稚園、保育所を母体にした安易な幼児交通安全のグループづくりをしたためか、地域や近隣社会との結びつきが弱い点が欠陥であることを指摘しておきたい。

(4) 試論——地域ぐるみの交通安全

スピーカー；宇留野 藤雄（日本大学・生産工学部）

風土づくりを考えるにあたり、人間優先が主眼となるから、地域差を配慮したSafety minimumの考え方が必要である。この場合に北海道のような広大な面積をもつ地方では、自動車の利用が必須の条件となるから、私はノー・ユース運動を提案したい。

つぎに生活環境には、常に3種の危険が伴うと考えるが、第1はDangerである。これは物的危険であり、目に見える施設、設備であるからfull-proofが望ましい。そのためのアプローチとして現状の交通環境総点検が必要である。

第2はHazardであるが、これは冒すと危害を蒙るものと、ある範囲内であれば許容されるものを明確に区分して住民に徹底することが必要である。

第3にはRiskであるが、これは主観的判断に依存するから個人個人によってかなり差がある。地域の交通事情に応じて運動の展開が効果的な面であろう。従来から日本の交通安全運動には精神主義の傾向が強かった点を反省し、住民の参画をうながす風土づくりを期待したい。

(5) 討 論：司会——森 二三男（北海道大学）、田中 正雄（北海道自動車短期大学）

紙幅の関係から討論の内容を個別的に詳記することは省略するが、たとえば松里繁広（北海道警察学校）から、「事故惹起後にドライバーは『歩行者が立ち止まったから進行した』と言い、歩行者は『運転

者が信号を無視した』と言い張る。そこで立場上このような主観的判断のとりあげかたに苦悩し、混乱してしまうがどのように考えたらよいのか」という率直な質問が提出された。

鶴田正一（研究会長・中京大学）は、「そうした切迫場面行動の公平な判断というような問題こそ、心理学者の研究課題のひとつである」として具体例などをあげて回答し、きわめて有意義、かつ真剣な討論の後に終了した。

さて、それぞれの立場から交通安全の風土づくりを考えたスピーカーの発言と討論を聞いて、運動の推進者、交通問題のジャーナリスト、幼児の安全保護を強調する住民サイドの人、そして交通心理学者という多少の役割の相違はあるにしても、この課題の重要性の認識に関しては共通の志向があるという思いを深くしたのは、筆者一人でなかったことに大きな意義があったと信じている。

自動車が人びとの、とくに北海道のように広大な土地に散在する人口をかかえた土地の、住民生活に多大の利便をもたらし、満足感を与える交通手段であることを否定する者はいないと思われる。

しかし、その利便を助長するが故に発生する事故や障害を除去するためには、それにふさわしい物心両面からの環境条件整備が必要であるが、まず北海道は、物的交通環境の面からみて、公共輸送機関利用の可能性は極めて劣弱なままの地域である。

しかし、この問題に関する検討は、ここではしないが、社会行動としての北海道地域における交通風土を代表する言葉は「事故死全国一」ということになろう。

統計値のうえから社会通念のようなイメージを与えているこの汚名は、安全キャンペーンのスローガンとして定着させるような性質のキャッチフレーズであってはならず、イメージ・チェンジすべきである。

たしかに総人口当たりの交通警察官の絶対数は僅少で、取り締まりや規制にあたる担当者の労苦は想像以上であることも事実であるが、交通事故の防止そのものの本質から考えると、住民自身がその任を負うべき性格の問題とも言えるのではないか。

たとえば、道路わきに林立する立看板、建造物が蔽い隠されてしまうほどの広告塔、交通信号や標識の認知を妨げる多様なネオンサインなどが乱立する市街地を通り抜けると、雨の日の薄暮時には道路脇から人が飛び出しても見分けがつかなくなるほどに照

明設備が悪くなってしまう。

文字通り *dangerous* なのであるが、こうした物的環境の再設計を、地域住民のコンセンサスによって金をかけずに行なうことも先決の課題ではないか。

住民が交通事故の防止を取り締まりや規制に依存するような風潮があるとすれば、そうした地域の社会的風土性はけって民主的とは言えないし、ただそこには相手が悪く、自分は誤りを犯したことはないと言いつ張る攻撃的行動が多発するだけであろう。

この研究討論の会を一貫して誰もが一様に痛感させられたのは、交通安全教育の重要性ということで、とくに地域住民の *trip needs* を満たしつつ安全を推進し、交通意識を近代化させる方法をとることが緊急課題であると考えられる。

超加速的な交通手段の発展によって出現した現代のクルマ社会には、大げさな言いかたをするなら交通哲学が欠落している。だから交通意識そのものが個人の恣意のままに放置されて、自己中心の傾向はいつまでも改められない。

たとえば夏のレジャー・シーズンともなると、観光ドライバーでいたるところ過密状態となってしまうし、初冬の薄氷におおわれた危険な舗装路を、ろくに睡眠もとっていないドライバーの運転する長距離路線トラックが、輸送繁忙期にできるだけ多くの積荷をこなそうとして生鮮食料品などを満載し、猛烈なスピードで走りまわっている。

こうした時期は、宇留野教授の言うリスク・レベルの上昇期と呼ぶことができるであろう。

ノー・ユース運動展開の必要性が説かれる所以であろう。またとくにトラック・ドライバーには過積、過労運転の防止と「ゆっくり届けよう」運動の徹底も必要ではなからうか。

いつでも、何処でも、誰もみていなくても安全運転ないしは安心運転者であると折紙をつけられるドライバーの育成が重要課題であると同時に、物的な交通環境の不備を、現状ではわれわれの心理的状況でカバーして安全推進しなければならない状態におかれている。

すなわち人と車の共生社会においては、歩行者もまた交通安全の教育対象者であることを忘れてはならないのである。

考えようによっては、むしろ歩行者が交通意識近代化を先導する立場から、悪質なドライバーを許さぬ厳しい自律的な行動をとることが、必要なかもしれない。

両親や大人たちが自分たち自身交通行動の主体者であることを意識していて、子供たちに正しい行動基準のありかたを示してやれば、また学校で折にふれては児童、生徒たちに交通行動の知識と理解をあたえる教育があれば、これから成長し青年となってゆく年代の若者たちに、自動車はどんな目的で移動しようとする時に使うものであるのかという基本的な態度を、育成することができるはずである。

何時いかなる目的で、どんな交通手段によって移動するかという、まことに自明な道すじが教えられていないから、真夜中に暴走する若者が激増したり、同乗の女性と山道で崖から転落して即死するというような無謀な事故死が絶えない。

現在までの交通安全運動や教育は、たしかに精神主義あるいはスローガン主義にはしり、納得と理解に手間をいとわぬという熱意や努力に欠けていたことを率直に反省し、時間と労苦を惜しまず一貫した体系的な交通安全のカリキュラム編成からとりかかる必要がある。

それにはまた専門的な知見もとり入れることがあろうし、教育機器や教材の準備から使用までを含めて、関係諸機関の協力や参加のイニシアチブをどこがとるか、という具体化するうえでの難問もつきまわっているが、とにかく着手することのために一歩前進が必要であることを強調してやまない。

5. 結語

地理的環境としての風土が、そこに住む生物の生態を特色づける一般的背景となっているように、特定の地域に支配的な社会的風土性が、住民の行動様式を枠づける共通の背景として作用していることは疑いのないところである。

ここでは北海道で生まれ、ここに育ち、生きているためにその持ち前のよさや悪いところについて気づかない面を、第3者の考察から感じとることを試み、それが交通行動を枠づけるうえでどのように作用しているかを検討してみた。

事故死者数の多いことの主たる原因が、もし交通違反を軽くみすぎる風潮にあるとすれば、それは北海道人が長い冬に耐える生活のなかで鬱積したフラストレーションが、攻撃性に転化して社会規範を無視しがちな特性を持っているという点に帰結する、との解釈も可能であろう。

たしかに遠因としてこのような面も否定できないかもしれぬが、そうした社会心理よりも直接的な要

因となっているのは物理的な安全の施設、設備の不備なことである。

たとえば道内を走行して誰でも気づくことは、国道や地方道をはさんで並び立つ集落や人家が中心部となって、街が発展したため、どの都市でも自動車はその街を縦貫走行して隣りの都市へ向かうようになっており、バイパスがほとんど作られていないことである。こうした道路施設の不備に加えて、信号機や横断歩道間の距離が長いこと、不用意に歩行者が車道を横断して事故となる例が相当の数にのぼっている。

もうひとつは雪氷が自動車交通にとって克服困難な障害をもたらしている点であって、この気象的悪条件を排除するためにかける年間の経費は莫大な負担となっている。

さらに指摘された運転者のマナーの悪さの面は、時おり本州のドライバーからも聞かされることがある。たとえば前走車を追越してもとの車線に復帰するのが早すぎたり、優先道路をわきまえない、あるいは互譲の精神に欠けているなどである。

これらの心構えの足りなさを全面的に否定できる根拠はもたないが、例えば次のような事情もあつたことを、指摘しておこう。

北海道の交通安全運動のスローガンのひとつに「ゆっくり走ろう……」の合い言葉がある。このことから推察できるように、道内走行の平均時速制限は、本州とはくらべものにならぬほど低く規制されておりながら、見掛け上は交通量も少なく平坦な直線路が意外に長く続いている。おそらく高速道路のドライブになれた者なら不思議に思うほど人家もまばらな道を走ると、数台の車が一群になって集団走行するうちに、1台がスピードをあげるとひきずりこまれるようにそのグループ走行のスピードが上昇するものである。こうした時にハイウェイ経験の少ないドライバーほど事故を惹きおこしやすいのは容易に想像できるところであろう。

きわめて平凡で常識的な結論であろうが、安全の風土づくりは、北海道の住民が自らの手でセーフティ・マージンを広めるほかに、名案などとくにあるものではないということ深く銘記する必要がある。

参考文献

- 1) 馬場雄二、北海道人に関する風土心理学的考察(1)、日本心理学会第40回大会発表論文集、pp.1235-1236、1976。
- 2) 加来照俊、辻信三、青木桂一、交通事故と社会・経済的要因との関連に関する研究——多変量解析による考察——、北大工学部研究報告、第83号、pp.1-13、1977。