

## 交通における文化的諸要因の国際比較

—国際交通安全学会059プロジェクト報告—

長山泰久\* 鈴木春男\*\*

蓮花一己\*\*\* 李 淳哲\*\*\*\*

本論文は1985年から1987年にかけて行った国際共同研究の成果の一部を発表するものである。交通問題にはその社会の文化的特性が反映するが、ここでは特に交通事故の発生に関連する交通行動、さらに交通をめぐる意識を各国で調査し、問題の構造を明らかにしようとした。交通行動としては確認行動において、また意識としては事故原因、走行速度などの面において、文化を反映した結果を認めることができた。

**An International Comparative Study on  
Cultural Factors in Transportation**

Yasuhisa NAGAYAMA\* Haruo SUZUKI\*\*

Kazumi RENGE\*\*\* Soon Chul LEE\*\*\*\*

This paper is aimed to announce a part of results of the International Joint Research which was carried out over the period from 1985 to 1987. Road traffic issue usually reflects cultural characteristics of the society involved. In this research, however, we tried to clarify the structure of the issue by reviewing in particular traffic action related to occurrence of traffic accident in each country and concept surrounding traffic as well. In this way, we have succeeded in recognizing the result reflecting culture in respect to affirming move as traffic action and also in respect to the cause of accident, driving speed etc. as concept.

## I. 本研究の問題意識と概要

## 1. 本研究の概要

本研究「交通における文化的諸要因の国際比較」は、国際交通安全学会の自主研究として1985年から1987年の三か年にわたり行ったものである。日本、

カナダ、韓国の三か国の研究者の連携のもとに、交通事故発生に大きく関わりをもつ交通参加者の行動・意識、さらにその背後にある社会規範・法律・教育等に関する国際比較を行い、交通問題の構造を明らかにしようとして検討を加えたものである。国際比較研究という光を当てることにより、それぞれの国の特性を一層明確に認識することが可能となり、それぞれの国の今後の交通安全対策に寄与できると考

\* 大阪大学人間科学部教授 (本学会員)  
Professor, Faculty of Human Sciences,  
Osaka University  
(I 執筆担当 原稿受理 昭和63年10月31日)

\*\* 千葉大学文学部教授 (本学会員)  
Professor, Faculty of Letters, Chiba University  
(III 執筆担当 原稿受理 昭和63年10月6日)

\*\*\* 帝塚山大学教養学部講師  
Lecturer, Faculty of Liberal Arts,  
Tezukayama University  
(II 執筆担当 原稿受理 昭和63年9月29日)

\*\*\*\* 大阪大学人間科学部  
Staff, Instruction Department, Faculty of Human  
Sciences, Osaka University  
(II 執筆担当 原稿受理 昭和63年9月29日)

えたからである。

三か国の研究者の意見交換から始まり、「交通事故・違反その他の文献調査・統計分析」、「交通行動に関するフィールド観察調査」、「交通に関する意識調査」、「法・教育に関する文献調査」を中心に行った研究である。交通事故の説明要因として交通行動を、そして交通行動の説明要因としては交通に関する意識をはじめとしたその社会のメンバーの意識構造を、さらにその意識の背景にある法や教育、さらには安全に関する思想などを考えようとするものである。

次の研究メンバーによって研究が行われた。

長山 泰久 (大阪大学人間科学部教授・心理学、プロジェクトリーダー)

森田 孝 (大阪大学人間科学部教授・教育哲学)

鈴木 春男 (千葉大学文学部教授・社会学)

蓮花 一己 (帝塚山大学教養学部講師・心理学)

池田 寛二 (千葉大学文学部助手・社会学)

李 淳哲 (大阪大学大学院人間科学研究科・心理学)

C. K. Knapper (カナダ ウォータールー大学教授・心理学)

T. K. Cho (韓国 ソウル大学教授・心理学)

居波 治行 (事務局)

渡辺 和子 (事務局)

杉本 和子 (事務局)

研究経過としては次のとおりである。

国際比較の共同研究の基本構想は Knapper 教授が1982年に国際交通安全学会の海外研究者招聘制度で来日した際に長山との間で検討されていたが、その後1984年に Cho 教授との間で話しあわれ、さらに1985年1月に長山が Knapper 教授をカナダに訪れ、研究計画書を作成したものである。

その後、次のような研究実施の経過を経た。

1985年 研究の枠組の形成と、研究実施のための研究会合、各種統計データの収集と分析

1986年 行動観察(日本及びカナダ)、質問紙調査票の検討と構成

1987年 行動観察(韓国)、質問紙調査実施(日本、カナダ、韓国、米国)、シミュレーション調査の試行

## 2. 本研究の問題意識

道路交通の発達が人間生活に大きなメリットをもたらしたことは誰も否定することのできない事実で

ある。その反面それが種々の問題をもたらしたことも誰もが認めるところであろう。人命の喪失、後遺症による人間の苦しみ、生活の破壊をもたらす交通事故が道路交通の最も大きなマイナス面であろうが、それ以外にも排気ガス、騒音、振動などによる公害問題があり、さらに今日では大都市を中心とした渋滞は都市機能を麻痺させかねない深刻な問題ともなっている。駐車問題、暴走族問題に見られるモラルの荒廃も看過できない問題であり、道路交通が抱える問題は数え上げればきりが無いほどである。

新しい事柄の発展には常に光と影の部分があり、光が明るければ明るいほど、その影も濃さを増すとすの譬えがあるように、道路交通においても各種の問題が山積しているのである。発展を一層好ましいものとするためにも、人間の叡知によってその影に当たる問題を解決し、より好ましい状態を作り出すことが何よりも求められるところである。

道路交通は海上交通、航空交通と比べた場合、また陸上交通の今一つの形態である鉄道交通と比べた場合でも、人間的側面が色濃く反映される性質を持った交通の形態であるといえる。鉄道では定まった軌道の上を十分に訓練を受けた職業運転手が定められた手順で、また比較的狭い選択の幅で操作をしているのに対して、道路交通の場合には、道路空間を歩いたり、自転車や自動車を操作して交通に参加するのは特定の専門家ではなく一般大衆であり、しかも各人にまかされた行動の選択の幅は非常に広いものである。道路交通では人間の行動特質が直接に各種現象を規定する面がある。

海や空がこれまで以上に大衆化された場合にはそこで問題も道路交通と同じように人間行動の質に規定される面が強くなることになるであろうが、今日ではまだそこまでには至っていない。

道路交通の様相は各国によってかなりの違いを示し、その社会の特性及びその社会のメンバーの行動によるところが大きい。多数の人間が参加する道路交通はまさにその人たちが構成する交通社会であり、その社会は一般社会の持つ特質と無縁のものではなく、その社会の規範性を反映しているものであると考えることができる。

例えば、空間の利用様式は道路空間と生活空間において全く基本的に同じである。空間の機能分離を基本とし、相互の権利意識を鮮明に持つ西欧諸国においては、道路交通においても道路空間の優先通行権として反映されており、相手の優先権を侵害した

場合に厳しいサンクションが与えられるところから、優先道路の相手車両の確認が厳格に行われる。

このように、どのように行動をするかは道路交通だけに特有なものではなく、一般社会の特性がそのまま道路交通における行動に反映されたものとして考えることができるのである。

このように考えると、道路交通の各種現象の問題性を深く理解し、問題解決を試みるためには、その現象の背景にある社会の持つ特質との関係を明らかにし、問題の本質を認識することが必要であるといえる。

交通問題のなかでも、交通事故の発生は、人命の喪失・傷害、物的・経済的損失、さらに事故によってもたらされる大きな精神的負担、さらに救急・被害者救済など著しい社会的コストを必要とする最も重要な事象である。その意味で今日いずれの国においても、交通事故防止・安全対策はその社会にとっての重要課題となっている。

交通事故を問題とした場合にも、事故発生の背景には多くの関連要因が複雑に絡み合っていることが理解できる (Fig. 1)。

交通事故の発生は道路条件、交通安全施設条件、車両条件などによって形成されている物的交通状況のもとで、人間がどのような交通行動をとるかによって決まってくる。交通の複雑化にともない、これらの条件が運転者をはじめとした交通参加者に求める課題の要請はますます増大し、過大になってきた。

交通事故の発生要因として道路条件、交通安全施設条件、車両条件などによって形成されている物的交通状況があるかぎりそれはそれを改善する方向に進めなければならない。道路空間の構成を例にとつて考えると、これは人口密度、国土の広さ、土地価格などの背景要因によって規定される面があろうし、一方、歩車道分離、レーンの構成、車線境界線の様式などは空間分離に関するその社会の暗々裡の文化的背景に規定されている面がある。歩車道分離がされていない狭い道路、見通しの悪い交差点が事故の可能性を高めることは言うまでもないが、このような交通状況は人口・地理的条件のもたらすところであろうが、そこに電柱があり、看板が放置されて事故要因を形作っている現状を考えると、道路条件は空間使用に関する社会・文化的特性を色濃く反映していると考えられる。

このように形成された物的交通状況との関係で交通行動が行われるが、そこには社会的慣習、法体系、

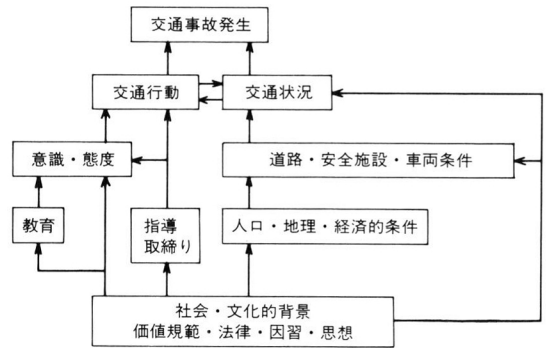


Fig. 1 交通事故・行動・意識・規範等の関連図  
Chart related to traffic accident, behavior, attitude, norm, etc.

規制、教育・指導、保険制度など、人間的、社会的、経済的要因が直接、間接に関与していることが考えられる。

道路交通の場での「人間」の行動の質が、安全の重要な要因となるとともに、道路交通に参加する他の人たちの安心と快適さを規定する重要な要因ともなる。なぜならば、交通に参加する一人一人は、各人が他の交通参加者の交通環境の重要な一部となっているからである。

例えば、せいぜい30km/h程度の速度でなければ安全が保てない住宅街の狭い道路で、50km/hや60km/hの速度で走行する車があるならば、路側を歩く歩行者にとっては大変な脅威となるし、重要な事故要因となる。一時停止の規制がかかった四つ角で止まりもしないで通過しようとする車がいるかぎりは事故が絶えないであろうし、止まったとしても左右を確認しない運転者がいるならばこれも事故の可能性を高めてくる。

どのような速度をとるか、一時停止をするか、確認を的確にするかなどの交通行動は、外的環境条件との関係で決まるとともに、その人の意識・態度、動機など内面的状態に規定される面も強く持っている。またこのような各人の行動はその社会の価値規範・法律・因習・思想など社会・文化的特性によって規定されてくるものである。また、社会・文化的な特性は道路交通の現場における指導・取締りを規定する面があるが、この指導・取締りのあり方が各人の意識・態度に影響し、また直接に交通行動に影響を及ぼしてくる。

社会・文化的特性はまた教育のあり方に影響をもたらすが、その教育によって意識・態度が形成されることが認められる。

例えば一つの例として、進路変更をとりあげてみよう。レーンは道路空間の分節を意味するが、その車線境界線の意味付けについては国においてその鮮明さの点で違いがある。西欧諸国においては実線は越えてはならないものであり、破線はやむを得ない場合には越えることを許される存在である。また、米国やカナダにおいては、黄色の線は対面通行の流れを分離する意味に使われ、白色は同方向に流れる交通を分離する意味に使われている。日本においては黄の実線は明確な意味が与えられているが、白の実線と破線に関する意味付けに関しては直感的な理解を可能とするような説明が加えられていない。

実線を守ることが厳しく求められている国に比べ、日本では黄線であっても比較的心的抵抗感無く車線変更が行われるが、空間の機能分節性に関する文化的特性が反映した例と考えることができる。

空間の分節性について価値を置かない国においては、それを犯すことについての取締りもそれほど厳重に行われず、教育の面においても触れられることは少ない。また一人一人の交通参加者のレーンに関する意識・態度も十分に形成されることはなく、それらが相まって交通行動に表現されてくるのである。

このように考えた場合、交通事故という現象も交通行動、交通状況という直接的な側面から考えるだけでなく、それらを規定し、大きな影響を与えてくる社会・文化的な側面の重要性に対する十分な認識と、これらの諸要因間の関連に関する理解を必要とするだろう。

### 3. 本研究の目的と狙い

交通問題にはその社会の文化的特性が色濃く反映していると考えられる。本研究においては、今日の最大の交通問題である交通事故をとりあげ、事故の直接的要因である交通行動、それを規定する交通に関する意識等について、異なった文化、社会規範を持つ国の間で比較検討することにより、問題の持つ背景と意味を深く理解しようとするものである。

なお、共同研究国としてカナダ、韓国を選んだのは次のような理由による。

- (1) 日本とは離れた文化を持つ西欧の国と比較することにより、日本の特質を明らかにすることができる。
- (2) 日本と近い文化をもつアジアの国と比較し、その異同を明らかにすることにより、日本の特質を一

層理解することができる。

- (3) 西欧の国としてカナダを選んだのは、一つの国のなかに英語圏と仏語圏の二つのサブ文化圏があり、同一国内での相違を検討できると考えたからである。
- (4) アジアの国として韓国を選んだのは隣接の国であり、日本についてモータリゼーションが発展している国であるからである。
- (5) 両国ともに交通と社会・文化的側面について共通の関心をもつ研究者がいたからである。
- (6) 意識調査については米国を加えたが、これは鈴木が研究期間中に当地に滞在し、調査実施が可能であったからである。

## 4. 本論文の構成

本研究で得たデータは膨大なものがあるので、本論文ですべてを言及することはできないが、各国の道路交通の現状及び交通事故・違反の統計分析、交通行動としては高速道路における速度行動、交差点での運転者の確認行動、信号に対する歩行者行動の観察調査の結果については蓮花、李が、交通をめぐる意識（特に交通事故、シートベルト、制限速度と運転マナーについての意識）に関する分析結果については鈴木が執筆した。

なお、本特集論文の「交通法規および運転者教育に見る国際比較」も、本研究との関連で行ったものである。

## —II 交通行動の比較— 日・加・韓—

本章は、日本、カナダ、韓国で実施した交通行動の観察調査の報告である。行動観察に先立ち、各国の交通状況の基本的特性を統計資料に基づいて分析した。本論では、まず、この統計分析について簡単に概説して、行動の背景となる道路交通の各国の差異を検討した上で、行動分析の結果を説明する。

### 1. 統計分析による3国の現状把握

#### 1-1 自動車交通に関する一般的特性

二輪車を含んだ車両登録数は1984年現在、日本は約6,454万台、カナダは1,486万台（1983）、韓国は158.8万台である。そして、その伸び率は1963年を基準にしてみると、日本は1984年に約580%の増加、カナダは1983年に約245%の増加であり、韓国の場合には、車の絶対数はまだ少ないが、その伸び率は1974



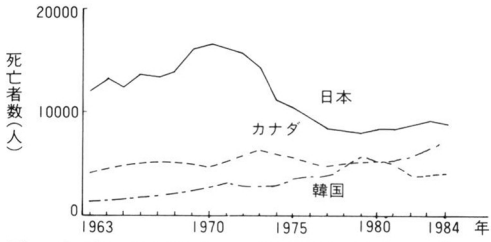


Fig. 2 交通事故死亡者数の年次経過 (1963-1984)  
Annual result of the death toll by traffic accident

年を基準としてみると、1984年度は約836%の増加である。日本は絶対数と伸び率において、カナダより高い数字を示している。特に、日本と韓国には二輪車が多い。全体の車両登録数において二輪車の割合は日本と韓国がそれぞれ約27%と41%であり、この数字はカナダの約3%をはるかに上回っている。しかし、1,000人当りの自動車保有率においてカナダは567.9台であり、日本の390.7台よりも多い。韓国では1,000人当たり23.4台で、道路交通先進国と比べると自動車の保有率は低い。

運転免許人口についてみると、日本とカナダでは車両登録と免許人口がほぼ同じ水準であるが(日本の免許人口は車の台数より約25%少ない)、韓国の免許人口は車両登録数の2倍以上であり、今後、韓国の自動車台数の急激な増加を予測させる。

次に、3国の道路交通事故の現状と年次傾向について考えてみる。1984年の道路交通事故による死亡者は日本9,262人、カナダ4,652人、韓国7,468人であり、人口1万人当りの死亡者数(1983年)は日本10.8人、カナダ16.7人、韓国17.1人である。日本の交通事故による死亡者数はカナダや韓国より多いが、人口1万人当りの死亡者数は一番少ない。また、自動車1万台当りの死亡者は日本3.0人、カナダ2.9人、韓国88人であり、日本とカナダはほぼ同じ水準であるが、韓国は非常に多い。韓国では、モータリゼーションの急速な発展に、交通環境整備や交通教育が遅れ、深刻な事態に陥っていると言える。なお、道路交通事故による死亡者数の年次傾向について、1963年の死亡者数を(100)にして1984年の死亡者数を見ると、日本は75.3で約25%減少し、カナダは110.5で約10%増加している。韓国は564で約5.6倍も増加している(1974年を基準とした場合でも、1984年は240で約2.4倍増加している)。Fig. 2はこの年次推移を絶対数で示したものである。

1-2 道路交通事故の分析

交通参加者の交通事故死亡者(1984年)を見ると、

日本は歩行者(27.8%)、二輪運転者(25.1%)、四輪運転者(24.7%)、同乗者(11.9%)、自転車(10.2%)の順であり、カナダは四輪運転者(45.5%)、同乗者(24.3%)、歩行者(14.3%)、二輪運転者(10.3%)、自転車(3.0%)の順である。また、韓国は統計の分類の違いによって、日本やカナダとそのまま直接の比較はできないが、事故の形態から推測すると、歩行者(53.6%)、四輪運転者(23.7%)、二輪運転者(11.4%)、自転車(6.5%)の順である。歩行者に注目すると、韓国で5割以上、日本で約3割、カナダで1.5割というように大きな違いが存在している(Fig. 3)。日本では年々歩行中の死亡者の割合は低下しつつある。それが全体の5割を超えていたのは1955年(50.3%)であり、日本と韓国の間では約30年のタイムギャップが存在している。

また、カナダ国内の州間(特にQuebec州とOntario州との間)の事故率の差について簡単に考察すると、100万走行キロ当りの死亡者率と負傷者率を比較すると、カナダ全体の死亡者率は2.34であり、負傷者率は124.52である。Quebec州は死亡者率が3.03でカナダ全州の中で一番高い。しかし、Quebec州の負傷者率は126.27で、カナダ全体の平均とほぼ同じ水準である。他方、Ontario州は死亡者率が1.84で、カナダ全体の平均をはるかに下回っているし、カナダ全州のうちManitoba州(1.83)に続いて二番目の低い水準である。負傷者率は140.31で、全国平均より高い。要するに、Quebec州は100万走行キロ当り、カナダで一番死亡率の高い州であり、Ontario州は反対に低い順から二番目である。このことは車10万台当りの死亡者率によっても同じである。Quebec州は全国平均28.1を上回って、全国で一番高い死亡者率の州であり、反面、Ontario州は23.2でManitoba州(1.92)に続いて二番目の低い州である。

さらに、違反に関するカナダのQuebec州とOntario州との相違点について考える。危険な運転(provincial code)の違反について、Quebec州は2,253件でカナダ全体の3.7%に過ぎないのに対して、Ontar-

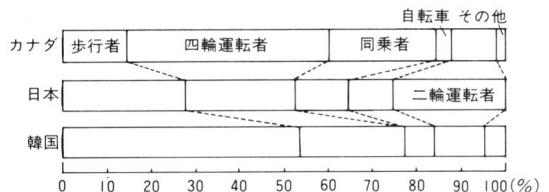
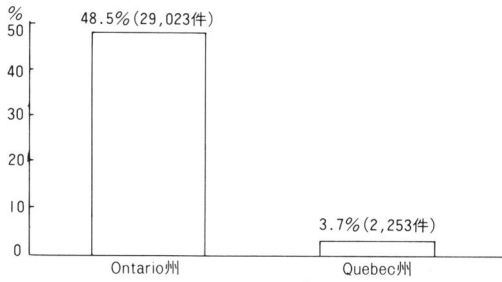


Fig. 3 交通参加者別の交通事故死亡者の割合 (1984)  
Rate of death toll caused by traffic accident by traffic participants



注) カナダ全体の違反件数は59,839件

Fig. 4 危険な運転の違反取締り件数  
Number of traffic supervision against violation of dangerous driving

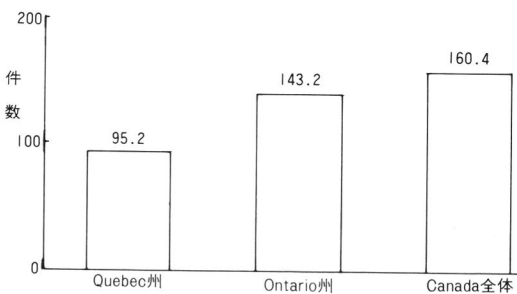


Fig. 5 人口10人当りの取締り件数 (カナダ, 1982)  
Number of traffic supervision per 10 population

Quebec州は29,023件で、カナダ全体の48.5%を占めている (Fig. 4)。このことは各州の運転者の運転態度の反映であるか、あるいは、取締り側の態度の反映であるかは別にして、非常に大きな差を示している。また、人口10万人当りの取締り率を見ると、Ontario州は全体の160.4より低い143.2であるが、Quebec州はさらに低い95.2である (Fig. 5)。このことからQuebec州の取締りがOntario州よりも穏やかではないかと予想される。

統計資料に基づき、国や地域の自動車交通に関する特性に関して、興味深い相違点や類似点が存在していることが確かめられた。これらの事実を踏まえて、行動観察調査の分析を行った。現地調査を実施することで、各国の交通参加者の交通行動、特に、高速道路での速度行動、運転者の確認行動、歩行者の対信号行動に焦点を当て、国別や地域別の交通行動の特徴を実証的に明らかにする。

## 2. 観察調査の目的と方法

ここでは交通事故発生の直接要因としての各国の交通行動、特に、高速道路での速度行動、運転者の確認行動、歩行者の対信号行動の違いを、行動観察を実施することで、実証的に把握する。行動観察に

より、交通参加者個人の交通行動に影響を及ぼす意識や態度の違いを推測することが可能となり、I章で述べた研究の枠組みの中の価値体系・法律・制度・因習・思想など「社会・文化的背景」を実証データに基づいて議論できる。

交通行動の観察調査では、定められた観察項目について主としてVTRを用いて映像記録をとり、全国各地点の一般的行動の比較を行い、その性質を明らかにする。今回は、(1)速度行動、(2)確認行動、(3)歩行者の対信号行動の3点について、分析を行う。その観察内容をTable 1に示す。

日本と西欧諸国の基本的相違点として、空間認識に伴う空間使用の原則及び主体性責任に基づく情報摂取のあり方を考えることができる。すなわち、西欧では空間の分離が明確であるのに対して、日本では不明確であるということが予想できる。情報摂取の様式についても自主的責任に基づく情報摂取の積極性を西欧の特徴とみなすことができる。また、ルールに対する行動も同調性の違いにより国や地域の差が存在する行動分野である。こうした検討により、今回は(1)速度行動、(2)確認行動、(3)歩行者の対信号行動を取り上げて、観察を実施した。各々の基本特性は次の通りである。

### (1)速度行動

西欧諸国における空間使用は機能分化的であり、日本におけるそれは多重機能的であると言われている。もしそうであれば、日本の高速道路を走行する車のどの車種も、あるいは低速車も高速車も、走行位置を自由に取るだろうし、車線毎の速度もかなりの幅に散らばるであろう。そのような観点から次の分析を行った。

- ・車線毎の車種の走行位置の分析
- ・車線毎の走行速度の散布度の分析

### (2)確認行動

見通しの悪い交差点での運転者の確認行動を分析

Table 1 行動観察の調査対象  
Research object for behavior observation

観察対象行動	具体的行動	観察内容	行動の背景要因	観察・測定項目
1 速度行動	高速道路での速度	一定の条件下でどのような速度で走るか	空間的分節性 速度の均質性	速度測定・映像記録、交通量
2 運転者の確認行動	交差点での左右確認	一時停止時にどのように確認をおこなうか、特に、右折時と左折時	情報摂取に関する基本的姿勢、非優先の意識	観察記録・映像は補助的に使用
3 歩行者の横断行動	横断歩行行動	歩行者信号に対する行動はどのようなものか	法規への態度、安全確保の態度	映像記録

し、運転中の情報摂取という行動様式において国別、地域別に違いがみられるかどうかを検討する。さらに、車種別に運転者の確認行動に差異があるかどうかを問題にする。

### (3)歩行者の対信号行動

6メートルから8メートル幅の横断歩道で歩行者の歩行者信号に対する行動を分析することで、ルールに同調的行動を取るか非同調的行動を取るかを検討し、その行動規範における国別、地域別の特性を問題にする。

次に調査期間と調査場所を示す。観察は1986年から1987年にかけて行われた。

大阪府下 1986年8月4日—8月6日

東京都下 1986年8月26日—8月28日

トロント 1986年11月3日—11月5日

モンリオール 1986年11月10日—11月12日

ソウル 1987年5月1日—5月7日

釜山 1987年8月7日—8月14日

## 2-1 高速道路における走行速度

### (1)分析方法

観察は、日本の東京と大阪は1986年8月、カナダのトロントとモンリオールは1986年11月、韓国のソウルは1987年5月、釜山は1987年8月に行われた。観察地点として各都市郊外の高速道路の各々1地点、計6地点で観察を実施した。日本の東京、カナダのトロントとモンリオールは3車線の高速道路である。

観察方法としては、高速道路における走行速度をVTR (SONY SL-B5と CCD-G5 及びBetamovie BMC 500)で録画した。分析方法としては一定区間を何秒で走行したかによって速度を算出し、車線別、車種別、単独か追従かの条件別に分析する。車種別については、普通乗用車、大型貨物車、貨物車、バン、軽乗用車と二輪車に分けて分析を行った。なお、

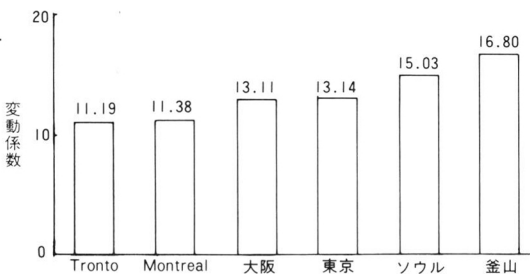


Fig. 6 高速道路における単独走行時の速度の変動係数  
Coefficient of speed variation at the time of single driving on express way

分析対象の車両台数は各都市別に、ビデオ映像から1,000台までとする。今回は単独走行時の速度だけを分析対象とし、その平均速度と散布度について報告する。

### (2)結果及び考察

分析の対象とされた単独走行の車両台数は、東京が619台、大阪が499台、トロントが484台、モンリオールが568台、ソウルが655台、釜山が866台である。

単独走行時の平均速度は、モンリオール(100.72キロ)>トロント(95.48キロ)=大阪(94.51キロ)>東京(91.14キロ)>ソウル(89.34キロ)>釜山(87.24キロ)の順になっている(t検定の結果、モンリオールとトロント、大阪と東京の間に0.1%、東京とソウルの間に2%、ソウルと釜山の間に1%の水準で速度の有意差がある)。Fig. 6は速度の変動係数を用いて、各都市別の速度の均質性を示す。速度の均質性の高い順からみると、トロント(11.19)=モンリオール(11.38)>大阪(13.11)=東京(13.14)>ソウル(15.03)>釜山(16.80)の順になっている(F検定の結果、モンリオールと大阪の間に5%、東京とソウルの間に1%、ソウルと釜山の間に5%の有意差がある)。

この結果の傾向としては、カナダのほうは平均速度が高いにも関わらず、速度の散らばりの程度は低くなっている。韓国は平均速度が低いにも関わらず、逆にその速度の散らばりは高くなっている。つまり、速度の均質性という側面からみて、韓国より日本、日本よりカナダのほうの走行速度の均質性が高い。

次に、普通乗用車の走行速度について検討する。分析の対象とされた車両台数は、東京が273台、大阪が236台、トロントが316台、モンリオールが381台、ソウルが273台、釜山が319台である。

普通乗用車の単独走行時の平均速度をみると、モ

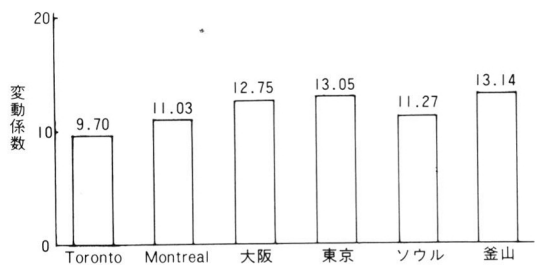


Fig. 7 普通乗用車の速度の変動係数(単独走行)  
Coefficient of speed variation of regular passenger cars

ントリオールが100.95キロで他より高くなっているが、トロント (98.67キロ)、大阪 (97.17キロ)、東京 (95.31キロ)、ソウル(97.02キロ)、釜山(96.84キロ)の平均速度はほぼ同じである (t検定の結果、モントリオールとトロントの間に1%水準の有意差がある)。Fig. 7は速度の変動係数を用いて、速度の均質性の程度を示している。F検定の結果、トロントとモントリオールの間に1%、モントリオールと大阪の間に5%水準の有意差がある。大阪、東京と釜山の間には有意差がないがソウルの散らばりは若干低くなっている (ソウルと大阪の間に5%の有意差がある)。

以上の結果から、カナダのドライバーは高速道路における空間使用に際し、速度の均質性が日本や韓国より確立されていると考えられる。

2-2 信号のない交差点での確認行動

(1)分析方法

信号のない交差点(十字型交差点かT字型交差点)で見通しの悪いものを選び、被観察車の接近停止状況をVTRで記録する。運転者の確認状況はビデオ画面から読み取れないため、観察者が近くの上かその付近から運転者の顔の動きを観察し、左右確認と前方向の状態をマイクロフォンでVTRに録音する。

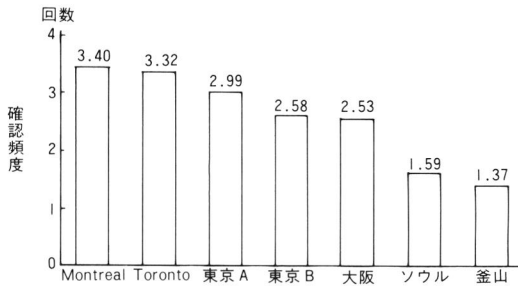


Fig. 8 四輪運転者の確認頻度  
Check frequency by four-wheel cars

観察時の車両は自転車を含む全車両である。

分析手続きとしては、録画した画面より車種と停止状況、横方向からの車の有無、進行方向、運転者の確認行動を読み取る。考察対象となったのは横方向から車がきていない場合のみである。また、十字型とT字型の差異を考慮して、右方向、前方向、左方向の3方向のうち、前方向の確認は各運転者の確認回数から省いている。

(2)結果及び考察

分析の対象とした車両台数(自動二輪車と自転車を除く)は、東京A地点が82台、東京B地点が73台、大阪が233台、カナダのトロントが160台、モントリオールが100台、そして韓国のソウルが389台、釜山が127台である。

四輪運転者の左右確認行動の回数を都市別に比較すると (Fig. 8)、確認回数の高い順からモントリオール (3.40回)、トロント (3.32回)、東京 A (2.99回)、東京 B (2.58回)、大阪 (2.53回)、ソウル (1.59回)、釜山 (1.37回) という順になる。そして、普通乗用車の運転者のみを比較しても、確認頻度の高い順から、モントリオール (3.35回)、トロント (3.32回)、東京 A (2.81回)、東京 B (2.58回)、大阪 (2.57回)、ソウル (1.56回)、釜山 (1.41回) の順になり、同一傾向を示している。

なお、普通乗用ドライバーの確認回数別の分布を示したものが Table 2とFig.9である。3回以上確認したドライバーの比率は、カナダのトロントとモントリオールで約70%-80%、日本の東京と大阪で約40%-50%、韓国のソウルと釜山で約10%-20%となっている。韓国では普通乗用ドライバーの5割以上が確認回数1回以下であるのが目立つ。

次に、自転車利用者の確認行動について、観察台数が一定数確保された日本の東京と大阪の結果のみ

Table 2 普通乗用車ドライバーの確認頻度  
Check frequency by driver of regular passenger car

確認頻度	東京 A 地点		B 地点		大阪		トロント		モントリオール		ソウル		釜山	
	観察台数	%	観察台数	%	観察台数	%	観察台数	%	観察台数	%	観察台数	%	観察台数	%
0回	1	2.1	0	0	0	0	0	0	0	0	47	17.8	8	12.5
1回	3	6.3	1	3.2	6	5.5	1	0.8	0	0	85	32.2	28	43.8
2回	17	35.4	17	54.8	65	59.1	38	29.7	18	22.2	86	32.6	22	34.4
3回	13	27.1	7	22.6	15	13.6	38	29.7	34	42.0	35	13.3	6	9.4
4回	11	22.9	6	19.4	20	18.2	30	23.4	17	21.0	6	2.3	0	0
5回	3	6.3	0	0	3	2.7	13	10.2	8	9.9	4	1.5	0	0
6回	0	0	0	0	1	0.9	8	6.3	4	4.9	1	0.4	0	0
合計	48	100	31	100	110	100	128	100	81	100	264	100	64	100

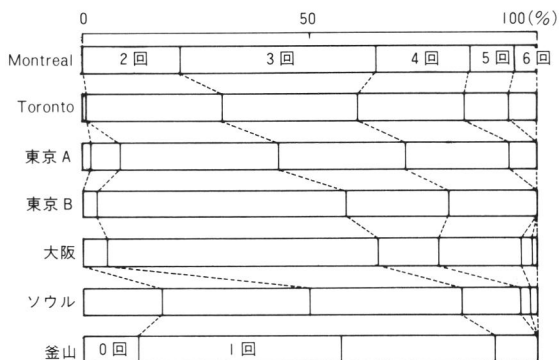


Fig. 9 普通乗用車ドライバーの確認回数の分布  
Distribution of the number of check by regular passenger car driven

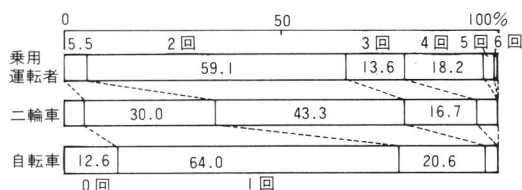
を示す。Fig.10のように、大阪においては、普通乗用車の運転者と比較して、二輪車の運転者の確認回数は低く、自転車についてはさらに低くなっている。確認回数一回以下の比率が約80%であり、ほとんど自分の進行方向しか見ていないのが現状である。大阪の普通乗用車の確認行動は東京やカナダの都市のそれに比較して確認しない傾向が存在するだけに、その普通乗用車に比べてもこの比率の低さは自転車利用者特有の無確認傾向を顕している。同一の傾向を東京の自転車利用者と普通乗用車の比較においても立証できた。この背景として、自転車利用者が事故の危険性を過小評価し、自分の危険回避の可能性を過大評価しているという推測が可能である。

見通しの悪い交差点での運転者の確認行動、特に左右確認行動は、環境刺激に対する受動的なものでなく、積極的に環境刺激を探索するという意味で「自主的行動」である。その行動の規範としては、個人の責任で自己の安全確認を行うという態度があると考えられる。カナダでの運転者の高い確認回数はこの国での運転者の確認の自主性、ひいては安全確保への自主的態度を反映していると解釈できる。

2-3 歩行者の対信号行動

(1)分析方法

横断歩道で歩行者信号に対する歩行者の行動を



注) 特に自動車を中心にした。

Fig. 10 確認行動の車種別比較 (大阪)  
Comparison by car models of checking behavior in Osaka

VTRで録画する。録画した画面より赤信号の時の歩行者の対信号行動、車の通過の有無を読み取り、車が通過していない状況で、歩行者の赤信号に対する行動を分析の対象とした。そして、歩行者の赤信号に対する行動を次のように3つに分類し分析を行った。

- ・青信号に変わるまで待つ人
- ・少し待って途中横断する人
- ・待たずにそのまま横断する人

(2)結果及び考察

分析の対象とした歩行者数は、東京993名、大阪323名、カナダのトロントが476名、モントリオールが199名、そして韓国の釜山が245名である。主な結果をTable 3とFig.11に示す。東京での歩行者の対信号行動を見ると、青信号まで待つ人が180名で18.1%、待ってから横断する人が116名で11.7%、そして待たずにそのまま横断する人が697名で70.2%となっている。そして、大阪とカナダのトロントでの歩行者の行動も東京と同じ傾向を示した。この行動様式はJカーブの図になり、ルールに対する同調性が低いことを示唆する。

しかし、カナダのモントリオールでは青信号まで待つ人が10.1%、待ってから横断する人が33.7%、待たずにそのまま横断する人が56.3%で、他の地域と異なる行動様式を示している。モントリオールでの歩行者行動を説明するためにはルールに対する同調性-非同調性という行動規範に加えて、安全確保を交通信号によって行うか(他律的な安全確保)、あ

Table 3 歩行者の信号無視行動の都市別比較  
City-wise comparison of signal disregard by pedestrians

歩行者行動	東京		大阪		トロント		モントリオール		釜山	
	人数	%	人数	%	人数	%	人数	%	人数	%
待つ人	180	18.1	41	12.7	121	25.4	20	10.1	101	41.2
待ってから行く人	116	11.7	43	13.3	40	8.4	67	33.7	47	19.2
待たずに行く人	697	70.2	239	74.0	315	66.2	112	56.3	97	39.6
合計	993	100.0	323	100.0	476	100.0	199	100.0	245	100.0

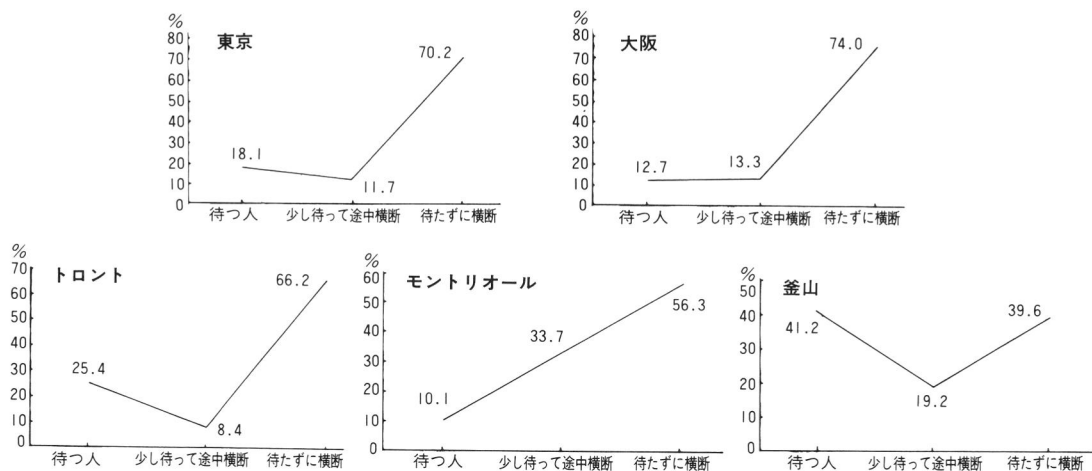
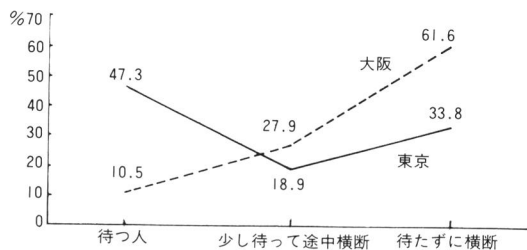


Fig. 11 歩行者の対信号行動 (各都市別)  
Watching of signal by pedestrians



注) 6.8m歩道におけるもの。  
Fig. 12 歩行者用赤信号に対する行動 (釜山, 1979)  
Behavior against red signal by pedestrians

るいは安全確保を行う際に自分の状況判断を優先させるか (自律的な安全確認) という行動規範も考えられる。

韓国の釜山での歩行者行動は青信号まで待つ人が41.2%、待ってから横断する人が19.2%、待たずにそのまま横断する人が39.6%で、その分布はU字型あるいはV字型のカーブを描いている。これはルールへの同調を示す人と、ルールに非同調的な人たちの両極への分極現象を示していると考えられる。

日本の東京と大阪において、過去にほぼ同一地点で実施された調査では、東京において釜山と同様に青信号まで待つ人と、待たずに横断する人に分極するという結果を示していた (Fig.12)。このU字型ないしはV字型のカーブが10年間ほどの間にJカーブに移行したことになる。現象としてはルールへの非同調性が高まったことになる。この理由として考えられることは、東京において、(1)歩行者自身の態度としてルール無視傾向が強まった、(2)歩行者信号自体のインパクトが薄れた、(3)社会規範としての歩行者横断行動のルール性が弱まった、(4)歩行者の自主

的判断により横断する傾向が強まった、ということが挙げられる。理由を特定することは今回のような行動観察では困難であるにせよ、推測としては、第一に社会規範としてのルール性の希薄性、第二に歩行者の自主的判断傾向の強まりの可能性が考えられる。これらの問題は日本における今後の重要な研究課題の一つとなるであろう。この点に関して、釜山において今後どのような傾向が現われるかが注目される。

なお、モントリオールとトロントの歩行者の対信号行動の相違点についても今後さらに多角的に考察することが重要である。

### 3. 結論

本行動観察調査により、次のような事実が見いだされた。その解釈はあくまで現状では仮説の域をでないものであるにせよ、今後のこの分野の研究を方向付けるに際して、有益かつ先駆的なものであると確信している。解釈の妥当性について、今後の研究の進展と共にさらに論議がなされるべきである。

主な結果は、

- 1) 高速道路における速度の均質性はカナダが高く、日本、韓国の順で低くなる。これはカナダにおける空間使用が機能分化的であり、日本では空間使用に対する認識が確立されていないと推測できる。
- 2) 見通しの悪い交差点での運転者の確認行動に関して、カナダは日本より確認頻度が高く、韓国はその頻度が非常に低い。運転者の自主的行動としての積極的情報摂取の様式がカナダでは確立されているのに対して、日本ではまだ充分でなく、運転者間や交



通参加者間の差異が大きい。

3) 赤信号での歩行者の信号無視行動に関しては、モントリオールを除いて大きな差異が見られなかった。現象面での行動様式は類似していても、行動の背景要因に関しては質的に差が存在することが推測可能である。東京の歩行者の行動がルール無視の方向へ大きく変化したことからも、モータリゼーションの進展等の原因により、歩行者行動の質的变化が起こるといふ予測が成立する。韓国についても今後の行動様式の変化に注目する必要がある。

#### 4. おわりに

交通行動の国際比較の研究は現状では非常に立ち遅れている分野であると言わざるを得ない。一つ一つの国々の風土や地理的条件の違いが大きいくだけに、交通行動上の違いを確定したとしても、交通参加者の心的特性を顕す行動の差異なのか、その時の交通状況の差異なのかを実証的に分離することが困難であることが理由の一つであろう。行動観察の実施に伴う多くの困難を解決できたとしても、観察状況の均質性をどのように確保するかが、今後とも研究者につきまとう重要課題であることは疑う余地が無い。

この問題の解決の方法としては、いくつかの状況選択の項目を事前に用意し、それをクリアした地点についてはそこを観察場所とすることであった。この方法は観察期間が限られている他国での観察調査を必要とする研究では現実的な解決策である。本研究の実施にあたっては、カナダや韓国において当地の研究者の協力が得られたことの力が大きい。また、現地滞在の日本人の協力も観察調査の実施に果たした貢献度は大きい。そうでなければ、限られた期間内に観察地点を設定することすら現実上不可能であった。

均質性の課題をさらに解決するためには交通状況や場面のサンプル数を増やすこと、実験的な手法を用いて交通参加者の行動条件を統制して行動を分析することが必要である。しかし、そのためには文化人類学者や考古学者が行うような長期滞在を伴う大規模調査を実施しなければならない。また、各国の研究者との共同研究により、自分の国の調査を各国の研究者の依頼する形での長期にわたる計画にならざるを得ない。そうした今後の研究の発達に際して、本研究の知見と実施プロセスが何らかの貢献を果たすことができれば幸いである。

### III 交通をめぐる意識の比較 —日・韓・加・米—

#### 1. 意識調査の概要

同一の質問票を用いて、各国々における人々の交通をめぐる意識や行動を比較調査しようというのが、われわれが行った意識調査の目的である。いうまでもなく国際比較は同一のスケールで行うことがむずかしく、交通実態の比較はできるにしても、交通をめぐる文化的要因をとくに意識の面から比較することは非常にむずかしい。しかし、多少の困難はあっても、また調査方法に関しては多少の難点が予想されたとしても、共通の質問文を各国研究者の共同作業の形でつくることによって、どの国にも共通してききだせる質問票をつくり、各国の人々の意識や行動の特徴を明らかにしていこうというのが、この調査の意図である。意識をめぐる国際比較は、ちょっとした質問文のニュアンスの違いが回答傾向に大きな差をもたらすことから、翻訳の作業もなかなかむずかしい。しかし、今回の場合には質問の意図や選択肢の内容について十分議論し、了解している各国の研究者がそれぞれの国の質問文を入念にチェックでき、その問題点はかなり解消できている。

意識調査の欠点としていまひとつ指摘されるのは、回答がタテマエでなされ、ホンネの部分がなかなかつかみにくいという点である。確かに日常的行動を観察するのと違って、意見をたずねるのであるから、「…である」よりも「べきだ」で答えてしまう傾向が出てしまうことは否めない。しかし、時には「べきだ」が現実の行動を規定することもあり、社会意識を比較するうえには、それ自体も調査の対象とななければならない項目である。また、質問文の作成過程で、できるだけホンネをききだせるような工夫をこらすことによって、その欠点はかなり補える。しかも交通行動の場合には、例えばふだんおとなしい人でもハンドルを握ると本来の性格が出てしまうように、いわばホンネの部分がかみやすい行動だということもあり、文化的要因を国際比較するうえには非常に有効なテーマであるということもできるのである。いずれにしても、心理学的な行動観察的調査と社会学的な意識調査とを併用していくことによって、全体の研究目的も達成されて行くと思われるのである。

カナダの Knapper教授、韓国のCho教授を迎えて

Table 4 性・年齢別構成  
Sex and age-wise structure

	単位；%						不明	実数計
	男			女				
	～24歳	25～39歳	40歳～	～24歳	25～39歳	40歳～		
日本	67.0	15.8	0.2	16.7	0.2	0	0.2	546(100)
韓国	14.3	48.4	29.1	3.1	2.2	2.2	0.4	223(100)
カナダ	42.5	7.3	0.4	42.5	5.1	1.5	0.7	275(100)
アメリカ	6.1	30.9	22.1	5.0	24.0	11.8	0	262(100)

の第1回合同会議では、日本側より調査方法、調査内容、調査手順などをめぐって、日本案が提示され、議論された。さらにそこでの議論を基に日本チームが質問票原案をつくり、カナダおよび韓国に送付し、両国からは加筆・修正がなされてきた。日本案については概ね賛成が得られたが、一部にあった意見のくいちがいは、郵便や電話で調整がなされ、最終的には交通行動観察班がカナダおよび韓国に実態調査で出かけた際に、合意がなされた。

調査対象は、当初学生を考えたのであるが、国により学生の地位が異なり、特に運転する学生の比率が大幅に異なることから、また、学生の場合には特殊な交通行動が予測されることから、広く一般社会人にも広げることになった。対象者抽出の方法は先ず集団を選び、その中から個人を抽出するという二段抽出法を採用した。また、調査票への記入については、各自に調査票を配布し自分自身で記入してもらい、いわゆる自記式アンケート法をとった。

調査はそれぞれの国のメンバーの責任のもとに、昭和62年春に行われた。日本（東京圏・大阪圏）では6月に、韓国（ソウル）では5月に、カナダ（トロント）では4月に行われた。また、その時期に日本チームのメンバーのひとりがアメリカに滞在していたこともあって、カナダ用の英文の調査票を使って、2月下旬から3月上旬にかけてアメリカ（カリフォルニア）でも調査が行われ、意識調査に関しては4国比較が可能になった。

なお、集計に関しては、調査票が回収された時点で各国毎に点検作業を行い、有効票を日本に郵送してもらって、日本でクロス集計を行った。集計計画やカテゴリー案についても、3国の研究者間であらかじめ連絡しあい、性・年齢、既・未婚、家計保持者か否か、仕事の形態、最終学歴等の項目については全問と国別にクロス集計が行われている。

Table 5 運転免許保有構成  
Structure of driving licence holding

	単位；%			
	あり	なし	不明	実数計
日本	81.5	18.5	0	546(100)
韓国	100.0	0	0	223(100)
カナダ	97.5	2.2	0.4	275(100)
アメリカ	99.2	0.8	0	262(100)

注) 韓国は免許保有率が低いため、保有者のみを抽出して調査の対象とした。

## 2. サンプルの特性

### 2-1 性・年齢

各国別に、サンプルの性・年齢構成がどうなっているかを見たものが、Table 4 である。表からも明らかな通り、日本のサンプルは男女とも若い層に偏っており、男子の40歳以上、女子の25歳以上はほとんど含まれていない。韓国のサンプルは、女子が非常に少なく、男子も25歳以上が圧倒的に多い。カナダのサンプルは、男女ともほぼ同数であるが、24歳以下が非常に多く、40歳以上はほとんど含まれていない。アメリカのサンプルは、性・年齢とも各層に散らばっているが、男女とも24歳以下が若干少なくなっていることがわかる。

この様に国別にサンプルの性・年齢構成が異なっていることは、国毎の集計結果を単純に比較することが難しいということであり、予想外のことであったが、これも国際比較調査の難しさを反映したものであろう。というのは、例えばカナダや日本の場合には学生の大部分が運転免許を持っているのに対し、韓国の場合には学生を調査対象にすると、免許保有者がほとんどつかめないことになるのである。また、韓国で女子が非常に少ないのも、免許保有者が全体的に少ないことを反映した結果だと思われる。

ただ、性・年齢別集計結果を詳細に分析すると、性や年齢を同じにする人達が国を越えて共通している部分よりも、性や年齢は異なっても国が同じであることによって共通している部分の方が大きいのであり、そこに文化の違いの反映が見られるのである。

### 2-2 免許

調査の対象となったサンプルが運転免許を持っているかどうかを見たものが Table 5 である。ただし、韓国の場合には免許保有者の比率が低いため、保有・非保有にかかわらずサンプルを抽出すると、運転者の意見がつかみにくくなるため、保有者のみ

Table 6 国別年間走行距離

## Annual driving distance by country

単位：%

	-2,999Km	3,000-9,999	10,000-19,999	20,000-29,999	30,000-39,999	40,000-59,999	60,000-	実数計
日 本	24.9	23.5	31.0	13.1	3.7	2.7	1.1	374(100)
韓 国	13.6	19.1	21.6	17.9	11.7	6.8	9.3	162(100)
カナダ	37.1	29.4	16.5	10.1	3.6	2.8	0.4	248(100)
アメリカ	3.1	10.9	34.0	16.8	13.7	15.6	5.9	256(100)

Table 7 国別、違反による取締り経験回数

## Number of experience having supervised against violation by country

単位：%

		0回	1回	2回	3回	4回	5回以上	実数計
全 体	日 本	47.3	20.0	14.4	10.1	1.4	6.8	444(100)
	韓 国	42.8	19.4	14.9	11.7	1.4	9.9	222(100)
	カナダ	68.9	18.0	7.9	3.0	1.5	1.9	267(100)
	アメリカ	56.9	20.6	11.8	6.1	3.1	1.5	262(100)
男 24 歳 以下	日 本	41.6	20.6	15.8	11.6	1.9	8.4	310(100)
	韓 国	50.0	15.6	12.5	21.9	0	0	32(100)
	カナダ	65.5	19.0	10.3	2.6	0	2.6	116(100)
	アメリカ	56.3	18.8	18.8	6.3	0	0	16(100)

を抽出して調査対象とした。従って、表のうえではすべてが保有となっているのである。

カナダおよびアメリカでは、保有・非保有にかかわらず対象サンプルを抽出したのであるが、それにもかかわらず免許保有者がこれほど多いということは両国がまさに国民皆免許の国である事を示しているのである。わが国の場合も81.5%とそれに近づいてはいるが、サンプルが若い層に偏っていることを計算にいれると、まだカナダ、アメリカの域には達していないことがわかるのである。

### 2-3 走行距離

それでは、免許を持ちしかも普段運転している人達は、1年間にどのくらいの距離を走るのであろうか。それは国によって大きく異なるものなのであろうか。Table 6 はその点について明らかにしたものである。

それからわかるように、韓国とアメリカは全般的に走行距離が長く、日本とカナダはどちらかという短い。アメリカの場合には、なんといっても発達した道路網と安い経費によって支えられた車社会であり、そのことが走行距離を高めている背景にあると思われる。また韓国の場合には、免許を持っている人の数がまだ少なく、逆に免許の保有者は車をめいっぱい運転するということになるのであろう。それに対して日本の場合には、免許保有者は多くても、渋滞はあり、また経費も高くなることから、

実際の運転機会は少なくなっているということであろう。またカナダの場合には、なんといっても冬のきびしい寒さが運転の機会を少なくさせたものであろう。

## 3. 交通事故をめぐる行動と意識

### 3-1 交通違反

いうまでもなく、それぞれの国が交通事故の防止のためにさまざまな方策を採用していることは事実であるが、違反に対する取締りもそのひとつであらう。

Table 7 はこれまで過去5年間に違反による取締りに何回ぐらいあっているかを、各国別に全体集計と男子の24歳以下について見たものである。取締り経験回数には、違反をどのくらいするかということ、取締りをどのくらい厳格に行っているかということの、二つの変数がかかわっており、データがどちらの影響を強く受けたものかを判断することは実のところ難しい。従ってここではデータを両面から検討していくことがとりえず必要だと思われる。

全体的に見ると、カナダおよびアメリカの取締り経験回数は他の二国に比べてかなり少なくなっている。カナダの場合には、対象者に学生が多く、従って運転年数も少ないことが予想され、取締り経験が少ないことは当然という見方もできるが、アメリカの場合には免許取得年数も長く、また運転距離数も

長いにもかかわらず、取締り経験回数が少ないというわけであり、取締りの仕方に多少問題はあるにしても、全般的にあってアメリカのドライバーのマナーのよさが反映されているように思われる。確かにアメリカでは渋滞も少なく、また道路網も完備しているために、目的地に到着する時間が大幅に狂うといったことが少なく、従って人々はゆったりと走っているように思われる。衣食足りて礼節を知る、といったことがアメリカのドライバーにはあてはまるような気がするのである。

それにひきかえ日本と韓国のドライバーは取締りにあった経験回数が多くなっている。韓国の場合には、年齢の高い者も含まれ、また運転距離も長いことからそうした傾向が出ることも説明がつくが、とくに日本の場合には学生の身分をもった若年層が多く含まれているのに、これだけ高い傾向が出ていることは、おおいに問題とされるべきであろう。免許を取得してからの年数も短くまた運転距離も短い日本のドライバーが、もちろん事故を未然に防ぐための警察による積極的かつ厳しい取締りが背景にあるにしても、これだけ高い違反による取締りを受けていることは、わが国のドライバーのマナーに重大な欠陥があることを示しているように思われるのである。

Table 8 死亡事故・重傷事故経験  
Experience of accident resulting in death and critical injury 単位：%

	ある	ない	実数計
日本	6.2	93.8	420(100)
韓国	8.7	91.3	207(100)
カナダ	4.1	95.9	267(100)
アメリカ	6.2	93.8	259(100)

Table 9 国別事故経験回数  
Number of accident experienced 単位：%

		0回	1回	2回	3回	4回以上	実数計
全	日本	86.0	8.6	3.2	1.6	0.7	444(100)
	韓国	71.2	20.7	5.0	1.4	1.9	222(100)
	カナダ	92.1	6.7	1.1	0	0	267(100)
	アメリカ	89.3	8.4	1.5	0.4	0.4	262(100)
男 24 歳 以下	日本	84.5	8.7	3.5	2.3	0.9	310(100)
	韓国	84.4	15.6	0	0	0	32(100)
	カナダ	92.2	7.8	0	0	0	117(100)
	アメリカ	89.3	8.4	1.5	0.4	0.4	16(100)
男 25 ～ 39 歳	日本	89.4	8.2	2.3	0	0	85(100)
	韓国	67.6	21.3	8.3	1.9	0.9	108(100)
	カナダ	94.7	0	5.3	0	0	19(100)
	アメリカ	88.9	7.4	2.5	0	1.2	81(100)

なかでもとくに問題なのは、24歳以下の男子について国別に比較してみると、わが国の若年層において違反による取締り回数が非常に多くなっているという点である。若い人達に対する、安全運転のための積極的な施策が今以上に展開されるべき時にきているように思われるのである。

### 3-2 事故体験

ドライバーがこれまで車を運転していて、死亡事故または重傷事故にまき込まれたことがあるかどうかをたずねた結果は、Table 8 に示された通りとなっている。国による差はそれほど大きくはないが、運転経験の年数や運転距離の長い韓国では、そうした経験をもつ者の比率が高くなっている。アメリカのドライバーも韓国以上に運転経験が長く、また走行距離も長くなっているが、死亡事故や重傷事故にまき込まれた経験をもつ者の比率は韓国ほどは高くない。日本の場合には前二国に比べて、運転経験も短くまた走行距離も少ない者が多いにもかかわらず、まき込まれた経験をもつものが、アメリカと同数の6.2%いるということは、これは大変高い数字だと見なければならぬ。すでに述べた違反による取締り経験回数の多さとも関連して、注目すべき数字である。

そこで次に、車を運転していて、過去5年間に負傷者または死者がでた事故を何回ぐらい体験しているかについて、検討してみよう。Table 9 はそれを国別全体と男子24歳以下および25～39歳層について示したものである。

全体として見ると、韓国が事故経験回数において一番高く、日本がそれに次いでいることがわかる。とくに、韓国で過去5年間に事故を一度も経験していない人が7割強しかいないというのは驚くべき数

字であるが、わが国の場合も、若年層が多く含まれていることを考えあわせると、大変深刻な数字だといわなければならない。

カナダ、アメリカの場合には事故経験回数はかなり少なく、よい数字となっている。

全体として比較すると以上のようになるのであるが、免許取得年数を出来れば共通にして比較することが必要であり、そうしたことから各国とも比較的サンプル数がそろった男子24歳以下と男子25歳～39歳層について、4国を比較してみよう。ここで問題になるのは、日本における24歳以下の若年層における事故経験回数の多さと、韓国における25～39歳層のそれである。すでに再三指摘されたように、わが国の若年層の運転には国際的に見ても大きな問題が含まれていることが明らかにされたように思われるのである。運転していて負傷者や死者が出た事故を体験するという場合、必ずしもそれを体験した当事者が事故責任者であるとは断定出来ないにしても、若年者の運転に何らかの問題点が含まれているという事実は否定出来ないであろう。

### 3-3 事故予測

このような実際の事故体験の多さは、人々の意識のうえに反映しているのであるか。そこで、今後1年間に、自分または相手が原因で交通事故を体験する可能性がどのくらいあると考えられているかについてさぐってみよう。Table 10 はそれを国全体と男子24歳以下および25～39歳層について見たものである。

これから1年間に事故を体験する可能性については、韓国のドライバーが何といても一番高いものと考えているようである。約6割の者が事故に高い可能性が高いと考えているのである。日本もそれに

次いで高く、非常に高いまたはかなり高いと答えている者の合計は36.2%となっている。

カナダおよびアメリカの場合には事故にあり可能性を考えている者の比率は極端に少なくなっている。すでに見てきたように、日本および韓国の場合には過去の事故体験者の比率も高かったのであるが、両国のドライバーは今後の可能性についてもかなり高いものと考えているわけである。

ただ、韓国と日本を比較してみると、とくに若い人達にとっては日本の方が事故をより多く体験していたり、また違反による取締りも多く受けていたりしているにもかかわらず、これから事故にありと思っている人は少ないということがわかるのである。事故にあり危険性を認知していることが、安全運転をもたらすという観点に立つならば、わが国では若年層に事故にあり危険性を今以上に認知させるための具体的な施策が展開されるべきであろう。

### 3-4 事故に会う場合の原因

われわれがもし事故に会うとしたら、それは主にどのような原因によるものであろうか。Fig. 13 は、それを各国の全体集計と男子の24歳以下および女子の24歳以下の層について見たものである。考えられる原因として、「自分自身の運転ミス」、「他人の運転ミス」、「車の欠陥、または道路状況の不備」、「不可抗力、運の悪さ」、「その他」の5項目を選択肢として提起しておいたわけであるが、その他を除く4つの選択肢について回答者の比率を示してある。まず第一に気がつくことは、全体集計の結果も、男子24歳以下および女子24歳以下の結果も、国毎に見ると殆ど傾向は同じだということである。すなわち、性や年齢による差異よりも国別による差異の方が大きいということを示しているのである。

Table 10 今後の事故体験の可能性

Possibility of experiencing accident in the future

単位：%

		非常に高い	かなり高い	あまりない	全然ない	実数計
全 体	日 本	6.5	29.7	59.4	4.3	461(100)
	韓 国	9.9	59.2	25.0	5.9	152(100)
	カ ナ ダ	1.4	7.4	46.5	44.7	215(100)
	ア メ リ カ	1.9	7.4	34.6	56.2	162(100)
男 24 歳 以 下	日 本	8.6	27.4	60.1	4.0	303(100)
	韓 国	15.4	65.4	19.2	0	26(100)
	カ ナ ダ	2.1	2.1	47.9	47.9	96(100)
	ア メ リ カ	0	9.1	54.5	36.4	11(100)
男 25 ～ 39 歳	日 本	2.5	32.1	56.8	8.6	81(100)
	韓 国	13.3	56.0	24.0	6.7	75(100)
	カ ナ ダ	0	6.7	40.0	53.3	15(100)
	ア メ リ カ	0	5.5	36.4	58.2	55(100)

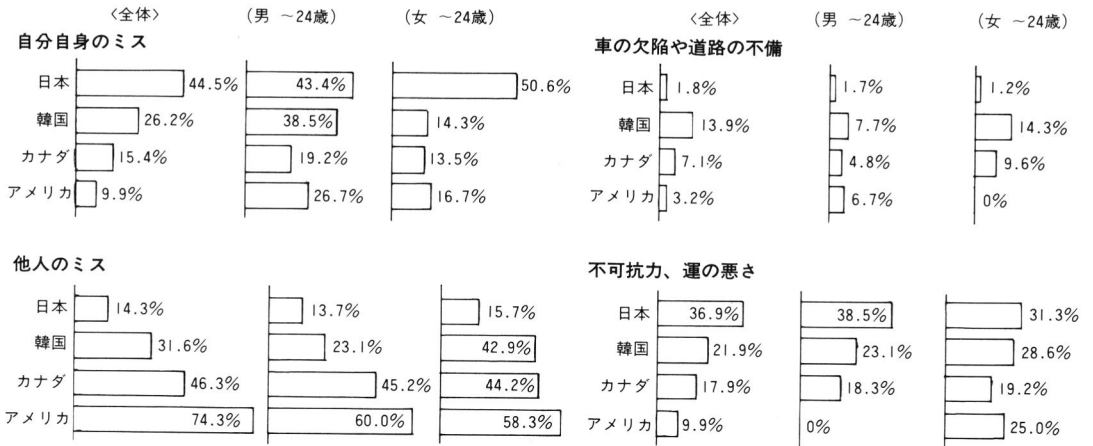


Fig. 13 事故にあう場合の原因  
Cause to be involved in accident

日本では、自分のミスによって事故に会うと考える層が全体では44.5%、事故に会うのは不可抗力または運が悪いからだと考える層が全体の36.9%に達しており、この二つの選択肢に回答が集中している。つまり、日本人は事故原因を自分のミスまたは運の悪さに求める傾向が強いのである。

アメリカおよびカナダでは、事故は他人のミスで起こると考えている人が圧倒的に多い。すなわち全体の数字では前者は74.3%の者がそう答え、後者では46.3%の者がそのような回答を示している。韓国は日本とアメリカ・カナダの中間に位置しているが、他人のミスで起こると考えている層も31.6%とかなり多く、日本とは隣国同士でありながらアメリカ・カナダに近い傾向を示しており、文化的風土の違いを実感させる。韓国はまた、他の諸国にくらべて、車の欠陥や道路の不備をあげる回答が多少多くなっていることも目立つ。

このような回答結果のなかに、日本の文化的風土の特徴がかなりはっきりした形で出ているように思われるのである。すなわち、日本人の心の中には、人間関係や集団、社会を丸くおさめ、波風の立たないように維持したい、そのためには、他人を傷つけることは避けたいとする気持ちが存在しているのである。「運が悪かった」と言っておけば、誰も傷つかないし、自分が「申し訳ない、悪かった」と言っておけば、多分相手もそう答え、そのことによって集団内の調和は保てるという発想がそこには見られるのである。それは、どちらが正しいかで他人とはっきり対決しようとするアメリカ・カナダの文化と

は明確に異なるのである。交通行動のあり方をめぐって、何が正しいかをトコトン追求しようとする欧米人の態度と、あいまいさを残しつつも、皆と共同歩調でいこうという形で交通行動を展開する日本人の態度の違いが浮き彫りにされている。

#### 4. シートベルトをめぐる行動と意識

Fig. 14 は、運転中にシートベルトを着用しているかどうかについての回答結果と、シートベルトを着用していることにより重傷をまぬがれる可能性がどのくらいあると思うかについての回答結果を国別に対比して示したものである。具体的には、シートベルトを常に着用していると答えた人の比率と、それを着用していることで重傷をまぬがれる可能性を非常に強くもっていると答えた人の比率を対比するという形で示されている。

全体の集計結果で見ると、日本、カナダ、アメリカの3国はシートベルトを常に着用していると答えている層が80%前後に達しており、着用率はかなり高くなっている。それに対して韓国では常に着用している者の比率が20%強とかなり低くなっているが、これは韓国ではシートベルトの着用は高速道路でのみ義務づけられていることによるものであろう。ところで、着用率と効用を信じているかどうかということとを対比してみたとき、同じように高い着用率を示しながら、日本はカナダ・アメリカに比べてかなり際立った特徴をもっていることがわかるのである。つまり、日本の場合には着用率は大変高いのに、シートベルトの効用はあまり信じられていないとい



う特徴を示しているのである。多くの日本人がシートベルトを着用するのは、その効用や有効性を信じてではなく、法で決まったから、罰せられるから、皆がしているから、といった理由で着用しているように思われるのである。

それに対して、カナダやアメリカではシートベルトの効用を認めている人は日本に比べてはるかに高い。すなわち、両国ではシートベルトの有効性を実質的に確認して、いってみれば納得して着用している人が多いように思われるのである。法によってその着用が義務づけられたとしても、個人的に納得するものでなければそう簡単には容認しないといった強い個人主義の精神がうかがわれるような気がするのである。

韓国の場合には、シートベルトの効用は日本よりもかなり強く認められながら、着用率は低いという傾向が見られる。この結果をどう解釈するかについては、あるいは意見のわかれるところであろうが、一つの解釈として、次のようなものがあると思う。

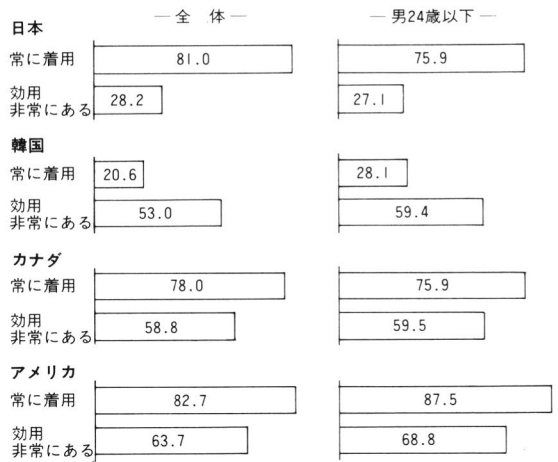


Fig. 14 シートベルトの着用とその効用 (%)  
The use of seat belt and its effect

すなわち、すでに述べたように韓国ではシートベルトの着用は高速道路上においてのみ義務づけられており、一般道では義務づけられていない。つまり、いくらその有効性が認識されていようと、法律で

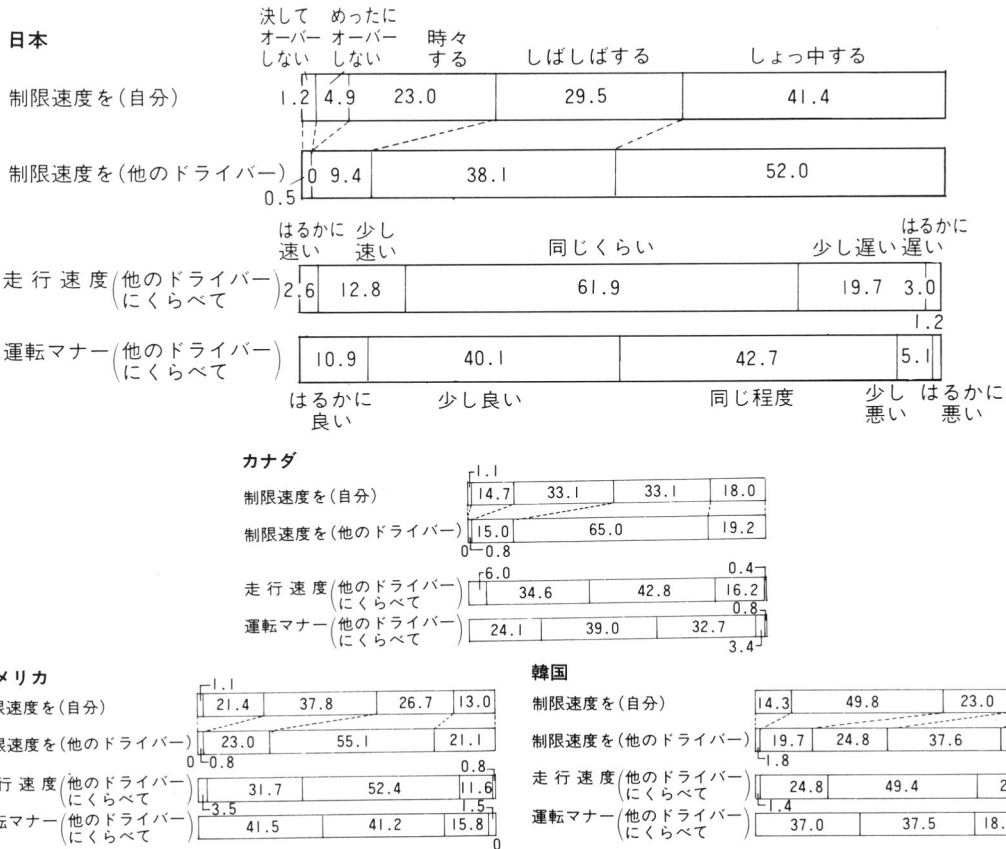


Fig. 15 制限速度と運転マナー (%)  
Limited speed and driving manner

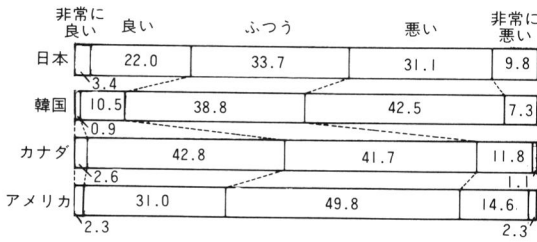


Fig. 16 自国の運転マナーは他国にくらべて (%)  
Comparison of driving manner between  
one's own country and other countries

義務づけがなされていないと、着用率は高まるものではないという教訓がそこには含まれているということが出来る。法の存在意義といったものがそこには見られるように思われるのである。

ところで、注目されるのは、若い人達だけを取り出して比較してもまったく同じ結果になるという点である。Fig. 14 には男性の24歳以下の層の回答結果が示されているが、全体集計結果のデータとほとんど同じ傾向が見えるのである。すなわち、国によるこうした違いは、いってみれば文化の違いであるといってもよいように思われるのである。しかも、後にも述べるように、そうした特徴はシートベルトの着用に限らず、あらゆる場面に見られる傾向のように思われるのである。

### 5. 制限速度と運転マナーをめぐる行動と意識

今回の調査では、走行速度あるいは運転マナーをめぐって、いくつかの質問を行っている。Fig. 15 は、その中から「自分は運転中、制限速度をオーバーすることがあるか」、「他のドライバーは制限速度をオーバーしていると思うか」、「他のドライバーに比べて、自分の走行速度はどうか」、「他のドライバーに比べて、自分の運転マナーはどうか」という質問に対する回答結果を対比しながら国別に見たものである。4つの質問についての回答結果を総合的に検討しながら、国毎の特徴をさぐってみよう。

日本の場合には、皆が制限速度をオーバーしているし、自分も同じようにオーバーしているという意識が非常に強い。従って、自分は他のドライバーとスピードは同じくらいで走っている。だから、運転マナーもだいたい他のドライバーと同じか、まあちょっといいくらいだ、という意識が強いのである。そこには、集団の中の仲間を常に意識し、皆と同じであれば仲間はずれにならないで済む、その意味で皆と同じでありたいという横並び思想が見られるの

である。

韓国の場合には、他のドライバーは制限速度を結構オーバーしているが、自分はめったにオーバーはしない。走行速度は他のドライバーと比べてほぼ同じくらいだが、運転マナーについては自分はかなりいいほうだと思う、という意識がもたれているように思われるのである。皆と同じだ、あるいは同じでありたいという意識の日本人とはかなり異なった傾向が、そこには見られるのである。

カナダの場合には、他のドライバーほどではないが、自分も制限速度をオーバーすることは多い。また、自分の走行速度は結構速いほうだが、運転マナーはいいほうだと思う、という意識が見られるのである。

アメリカの場合も、カナダに近い傾向が見られる。すなわち、他のドライバーは制限速度をオーバーしていることが多いが、自分は時々する程度だ。自分の走行速度は他のドライバーと同じか、ちょっと速いほうかも知れないが、運転マナーは絶対的に他人よりもすぐれていると思う、という意識が見られるのである。カナダ、アメリカの特徴は、自分の運転マナーは他人に比べて絶対にすぐれているという意識が強いということである。

自分の運転マナーはともかくとして、一般的に自分の国のドライバーの運転マナーは他国に比べてよいと考えているのであろうか。この点について見たものが Fig. 16 である。カナダおよびアメリカでは、他国に比べてよいと考えている層が、悪いと考えている層よりも多くなっていることが特徴となっており、自国の運転マナーについてかなりの自信を持っていることがうかがわれるのである。それに対して、日本および韓国ではよいとする意見よりも悪いとする意見のほうがかなり多く、全体的には運転マナーはかなり悪いと思っている層がかなり多いことがわかるのである。事実として、カナダおよびアメリカのドライバーのマナーは全般的にいて大変よく、そのことがこうした結果となってあらわれたということも確かであるが、それと同時に、韓国と同様日本では、運転マナーの悪さということのでかなりのコンプレックスがもたれているということがいえる。そうしたコンプレックスがわが国では共同体意識を作り上げ、それが横ならび意識をつくっているということもできるのである。

## 6. むすび

ここでは、紙面の関係もあって、質問項目の中からほんの一部を取上げて説明したにすぎないのであるが、そのわずかな分析の中からも、交通行動をめぐる日本人の行動パターンや日本文化の特性がかなり浮き彫りにされてきたと思うのである。そして今後はこうしたデータをどう応用していくかが検討されるべきだと思われるのである。すなわち、交通行動をめぐる日本人または日本文化の特性が明らかにされると、そこから日本社会特有の交通安全対策がどうあるべきかが模索できると思われるのである。たとえば、日本文化の特徴として、周辺の人々の行動に合わず、あるいは皆と一緒にやっ払いこう式の行動パターンが見られるならば、日本では地域ぐる

みで、住民参加を柱にした「皆で、やっ払いこう」といった形でのよびかけが大きな成果を生み出す可能性があるということができるかも知れないのである。話は横道にそれるかも知れないが、オイルショックのとき、日本では、エネルギー節約を訴えたマスコミのよびかけに多くの住民が答え、世界の国に比べて非常に高い節約率を確保したことは有名である。これなどもみんなでやっ払いこう式の運動が効を奏したということであろう。

それと、いまひとつ重要なことは、もし機会があったらいろいろな国々でこうした調査が行われていくことが望ましい。結果として、共通の指標での交通にかかわる要因の国際比較のデータが得られることになり、社会測定のものさしが完成することも期待できるのである。