

昭和 6 3 年度研究調査報告書

交通における 文化的諸要因の国際比較

報 告 書

平成元年 3 月



財団法人 国際交通安全学会

International Association of Traffic and Safety Sciences

交通における文化的諸要因の国際比較 －行動・意識・規範・思想－

<059 プロジェクト・チーム報告書>

平成元年3月

研 究 組 織

- 研究委員長 長山泰久（大阪大学人間科学部教授）
研究委員 森田 孝（大阪大学人間科学部教授）
〃 鈴木春男（千葉大学文学部教授）
〃 蓮花一己（帝塚山大学教養学部講師）
〃 李 淳哲（大阪大学人間科学部）
〃 池田寛二（千葉大学文学部助手）

〃 Christopher K. Knapper, Ph.D.
（カナダ・ウォータールー大学教授）
〃 Tae Kyung Cho, Ph.D.
（韓国・ソウル大学）

事務局 尾崎憲一（（財）国際交通安全学会主査）
〃 居波治行（（財）国際交通安全学会主任）
〃 渡辺和子（（財）国際交通安全学会）
〃 杉本和子（（財）国際交通安全学会）

目 次

第 1 章 研究の枠組

第 1 節 はじめに	7
第 2 節 本研究の問題意識	8

第 2 章 統計データの分析

第 1 節 統計分析の概略	14
第 2 節 日本、カナダ、韓国の社会的・一般特性	16
第 3 節 3 国における自動車道路交通	19
第 4 節 まとめ	26

第 3 章 交通行動

第 1 節 交通行動観察の概略	56
第 2 節 高速道路における走行速度	57
第 3 節 信号のない交差点での確認行動	65
第 4 節 歩行者の対信号行動	70

第 4 章 意識調査

第 1 節 意識調査の概要	77
第 2 節 サンプルの特性	81
第 3 節 運転特性	83
第 4 節 交通事故をめぐる行動と意識	85
第 5 節 飲酒運転をめぐる行動と意識	91
第 6 節 シートベルトをめぐる行動と意識	93
第 7 節 制限速度と運転マナーをめぐる行動と意識	95
第 8 節 安全マインドと交通行動	99
第 9 節 車と生活をめぐる行動と意識	101
第 10 節 意識調査から見た交通行動と文化的要因	

第5章 法と教育

第1節	はじめに	129
第2節	速度についての規定及び教え方の国際比較	130
第3節	空間使用の原理についての国際比較	143
第4節	優先権について	149

第6章 安全思想の国際比較のための 若干の考察

第1節	安全思想とは何か	155
第2節	安全追求の方法	158
第3節	安全という語の意味	161
第4節	危険という語の意味	162
第5節	保険と安全思想	164

第7章 まとめ—全体的考察

第1節	研究の概要	166
第2節	交通統計分析から認められた事実	166
第3節	交通行動観察から得られた事実	167
第4節	交通に関する意識調査から得られた事実	170
第5節	法と教育からみた国際比較	172
第6節	おわりに	174

参考資料

- 資料1 意識調査結果に対する Prof. Christopher K. Knapper のコメント
- 資料2 意識調査結果に対する Prof. Tae Kyung Cho のコメント
- 資料3 意識調査票（日本語版・英語版・韓国語版）
- 資料4 意識調査一性・年齢別クロス集計結果

*本報告書作成における各章の執筆担当は次のとおりである。

- 第1章 研究の枠組……………長山泰久
- 第2章 統計データの分析……………蓮花一己、李 淳哲
- 第3章 交通行動……………蓮花一己、李 淳哲
- 第4章 意識調査……………鈴木春男
(意識調査データの集計……………池田寛二)
- 第5章 法と教育……………長山泰久
- 第6章 安全思想の国際比較のための若干の考察……森田 孝
- 第7章 まとめ—全体的考察……………長山泰久

第1章 研究の枠組

第1節 はじめに

本報告書は1985年から1987年の3か年にわたり行った(財)国際交通安全学会の研究「交通における文化的諸要因の国際比較」をまとめたものである。日本、カナダ、韓国の3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、およびその背後にある社会規範・法律・教育、安全思想等に関する国際比較を行ない、交通問題の構造を明らかにしようと検討を加えたものである。国際比較研究という光り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えたからである。

本研究を行なうに当たっての経緯を簡単に述べて記録にとどめておこう。国際交通安全学会では1985年以降の自主的研究の提案を求めたが、長山は交通行動、意識に関する国際比較の研究を1960年代から志していたこともあり、この領域の研究の実施についての提案を行なった。その提案に当たっては、1982年の国際交通安全学会の海外研究者招聘助成で来日し、1か月間大阪大学に滞在したカナダWaterloo大学教授 Knapper教授と国際共同研究の同意が得られていたこともあり、長山は1985年1月のワシントンでのTRBの年次総会に出席の帰途カナダに立ち寄り、研究の大枠についての話し合いを行ない、それをもとに研究の提案を行ない採用され、国際比較の研究の実施に至った。

研究に当たっては経費的な関係もあり、日本の研究者を心理学、社会学、教育学の人間・社会を扱う分野に限り、人数も最低限に絞ったが、外国の共同研究者もカナダ、韓国の心理学の分野のふたりとした。

研究開始に当たっては、3か国の研究者たちの研究内容・方法についての意見交換を行ない、特に行動観察、意識調査の内容・方法についてはかなりの意見の食い違いをみた。最終的には同意を得、日本チームがイニシアチブをとって実施することになった。

本研究は「交通事故・違反その他の文献調査・統計分析」から始まり、「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」などの実証科学的データに基づく

研究、さらに、「法・教育に関する文献研究」「安全思想に関する文献研究」から成り立ったものである。交通の問題事象として交通事故を取り上げ、そ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）

第2節 本研究の問題意識

技術的・経済的発達と道路交通の発達は表裏一体の関係にあり、前者の発達は後者の発達をもたらすとともに、また、後者の発達は前者の発展をもたらしてくる。道路交通の発達によりわれわれは大きな恩恵を受け、それを満喫してきた。事柄の発展には常に光の部分とともに、陰の部分がつきまとうが、光が強く明るければ明るいほど、またその影も濃さを増すの譬えの如く、道路交通においても各種の問題が山積している。

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。一般大衆が参加する度合いが強いということもあるが、各人の行動に際しての自由裁量の幅が最も広いところに、人間的要因が入り込む余地が多いからである。道路交通の各種事象は人間の行動特質によって規定される面が強いが、それは人間個人の特質というよりもむしろその社会なり文化なりがもつ特質を各人が具現化したという意味での行動特質であるということもいえる。道路交通の場における人間行動のかなりの部分は、物理

的道路に対して行なわれるというよりも、そこで出会う他者との関係で行なわれ、また、その社会が形成している各種規範に対するものである。すなわち、道路交通の様相は各国によってかなりの違いを示すが、それは各国の社会のメンバーの行動、及びその社会の規範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も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基本的に類似のものである。アジア諸国にくらべて生活空間を鮮明に区分し、機能の分化を基本とする西欧諸国においては、道路交通においても道路空間を明確に区分し、機能的に分節化して使用しようとする。¹⁾ このような空間的分節化は、その空間の使用に際しての優先通行権の意識を鮮明にし、相手の優先権を侵害した場合に厳しいサンクションが課せられてくる。このような背景のもとに各人は優先権を所有する相手の権利侵害及び相手の安全侵害に対して厳しい態度をもち、そのような事態が起こらないようにする自己責任を厳しく認識するに至る。

このように考えると、道路交通においてどのような行動をとるかは、道路交通だけに特有なものではなく、一般社会での行動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。^{2, 3)} 人間が関わる道路交通の各種現象の問題解決を試みる場合には、その現象の背景にある社会のもつ特質を明らかにし、問題の本質を再認識することが必要であるといえるのである。

道路交通問題のなかでも、交通事故は、人命の喪失、傷害・後遺症による苦しみ、物的・経済的損失等、個人の生活の破壊をもたらすのみならず、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、交通事故防止・安全対策はいずれの国においても最重要課題の一つとなっている。

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（図1-1）。

交通事故の発生⑧は道路条件、交通安全施設条件、車両条件⑨などによって形成されている物的交通状況⑩のもとで交通参加者がどのような交通行動⑪をとるかによって決まってくるものである。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

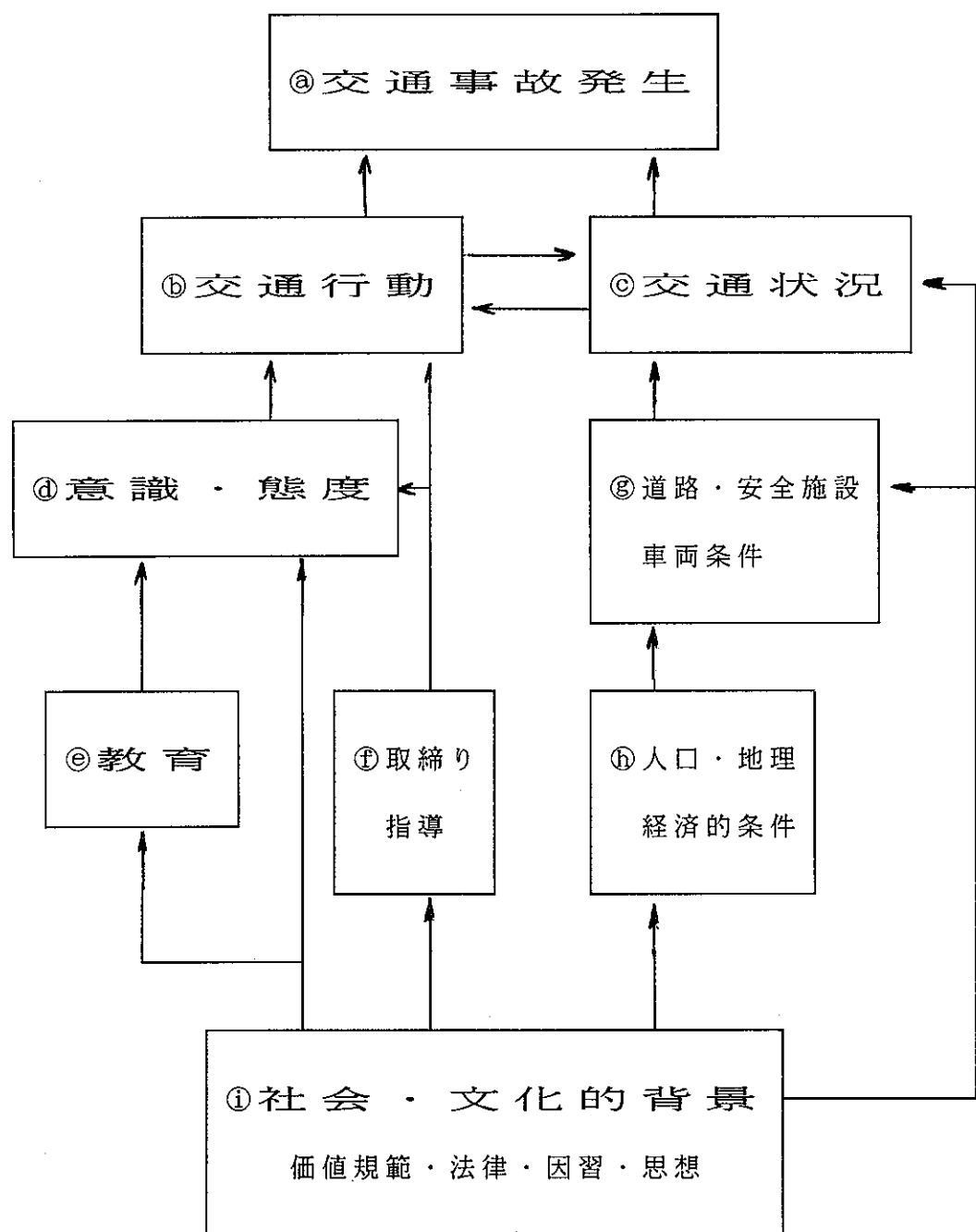


図 1 - 1 交通事故・行動・意識・規範等の関連図

参加者に求める課題の要請はますます増大し、過大になってきている。

道路空間構成⑧を例にとって考えると、道路の広さ、沿道環境などは人口密度、国土の広さ、土地価格⑩などの背景要因によって規定される面があるろうし、一方、歩車道分離、レーンの構成、車線境界線の様式などの道路空間構成⑧は空間分離に関するその社会の暗々裡の文化的背景①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いうまでもない。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日本の現状を考えると、道路条件は空間使用に関する社会・文化的特性をも色濃く反映していると考えることができる。

このように形成された物的交通状況⑨との関係で交通行動⑪が行なわれるが、そこには社会的慣習、法体系、規制、教育・指導、保険制度など、人間的、社会的、経済的要因①が直接、間接に関与していることが考えられる。

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⑪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性④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特質④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①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①は、道路交通の現場における指導・取締り⑥を規定する面があるが、この指導・取締り⑥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①はまた教育③のあり方に影響をもたらすが、その教育③によって意識・態度④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の鮮明さは国によって違いがある。西欧諸国においては実線は超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超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しては運転者に理解可能な意味づけがなされていない。

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理

的抵抗感な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①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④もそれほど厳重に行なわれないし、教育⑤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⑥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⑥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・文化的な側面との関係を理解し、さらに諸要因間の関連構造に対しての理解を深めることが必要となるだろう。

道路交通問題には、その社会の文化的特性が色濃く反映していることを述べた。本研究においては、今日の最大の道路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、社会規範をもつ国の間で比較検討することにより、問題のも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も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、これは鈴木教授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。

第1章引用文献

- 1) 高木正孝 日本人の生活心理創元社1954年
- 2) 川島武宣 日本人の法意識 岩波書店 1967年
- 3) 長山泰久 交通法規および運転者教育に見る国際比較 IATSS Review Vol.14,
No. 4, Pp216-222, 1988

第2章 統計データの分析

第1節 統計分析の概略

日本、カナダ、韓国の3国比較を行う際に、最も豊富な情報を与えてくれるのは各種統計資料である。本研究の目的に照らして必要な資料をその中から選択し分析を加える。自動車交通に直接に関連する統計資料として、1)車両台数や道路延長等の一般統計、2)事故統計、3)違反統計を取り上げて比較検討する。しかし、自動車交通が交通輸送体系全体に占める規模や割合が各国で異なっており、かつまたその国の地理的、歴史的、社会的、文化的諸特性も当然のことながら統計データに影響しているので、交通に関連する統計資料を単純比較するのでは十分な解釈が行われないおそれがあるばかりか、今後の研究を方向づけるに際しても誤りを生じさせる可能性もある。それゆえ、各国の地理・気候、社会・経済、交通・運輸についての基礎的データについても記述して、比較する。もとより、これらの分野については資料の範囲も大きく、かつ多種多様であることから、今回の報告では、常識的な意味で自動車交通との関連性が設定可能な統計資料に限定する。今後の継続研究の進展により、適宜補足していくとともに、一定の仮設に基づいた探索的統計資料分析も可能となることであろう。

統計資料の国際比較を行うにあたり、委員間で合意された統計分析の基本的姿勢及び注意事項は次のとおりである。

- 1) 各々の国の現状や歴史に関する認識を幅広くもって解釈する。
- 2) 各種統計を集めることや、単なる数字の羅列で終わったならば意味のないことである。意味づけ・解釈を必ず行う。
- 3) 3国すべてができない場合、また3国を比較することが適切でない場合、2国間比較、あるいは一国内での地域比較であってもよい。
- 4) 時間経過の上でみて現時点の分析のみでは不十分である。必要に応じて、経年変化も考慮して分析を加える。
- 5) 現象、結果、原因量の相互関連を明確にする。関連図を作り、その中で各統計を位置づける。

6) 明確な軸をいくつか作って、それに関連して統計的に分析を試みる。

今回の分析では、これらの諸点について満足するに足りる分析を行うまでには至らなかった。この点は、意識調査や行動観察などの諸研究の結果と関連させて委員間の討議を深めなければならない。第6点に関してはすでに述べているように事故・違反行動を分析の主たる軸として設定している。

統計データの中には、基礎となる分類基準が各国で異なるものも多い。しかし、分類基準のそうした相違そのものが各国の交通事情や社会の違いを反映していることも十分あり得る。従って、各カテゴリーの数値と同時にカテゴリーそのものに焦点を当てて検討することも大切であろう。

分析の対象とした統計基礎資料は次のとおりである。

- ・ Canadian Motor Vehicle Traffic Accident Statistics, 1983 Transport Canada
- ・ カナダ 世界各国便覧叢書「北欧編」、1984 在カナダ日本国大使館編、日本国際問題研究所
- ・ 国際統計要覧、1984 総務庁統計局編
- ・ 交通安全白書、1985 総務庁交通安全対策室編
- ・ 交通統計、1985 全日本交通安全協会
- ・ 交通統計、1985 大韓民国内務部治安本部
- ・ 日本の統計、1985 総務庁統計局編
- ・ 日本統計年鑑、1985 総務庁統計局編
- ・ 最新世界各国要覧（3訂版）、1985 東京書籍
- ・ 世界統計年鑑 Vol.33, 1982 国際連合統計局編、後藤正夫翻訳監修
- ・ 世界年鑑、1984 共同通信社
- ・ Statistics'84. Road Accidents Japan, 1985 国際交通安全学会
- ・ 運輸白書、1985 運輸省編

第2節 日本、カナダ、韓国の社会的・一般特性

2-1 地理・気候

カナダが日本の約27倍の面積を擁する大陸国家であるのに対して、韓国は朝鮮半島の南半分を占める半島国家であり、日本は完全な島国である。カナダと比べて、地理的には日本と韓国の類似度は大きい。

日韓両国とも地形として山地が多く、約70%が山地・火山地・丘陵地である。共に国土に比して人口が多く、1983年現在で日本で人口密度が320人、韓国で406人という数字であり、一方カナダでは3人と極端に低い。しかし、カナダの総人口の8割は米国との国境線から300キロ以内に居住している。特に、セント・ローレンス河(St. Lawrence)に接する東南部の「五大湖・セント・ローレンス低地域」にはカナダを代表するケベック州、オンタリオ州があり、総人口の6割がこの両州に多く存在している。

韓国の場合、半島とはいえ朝鮮戦争（韓国では韓国動乱と呼ぶ）以来今日まで北朝鮮との緊張が持続し、国境は封鎖されたままである。つまり、日韓両国では、自動車は事実上国内交通手段としてのみに用いられている。一方、カナダは米国との間に長い国境線を有しており、経済的・社会的に米国との結びつきが密接であるがゆえに、東西を主とするカナダ国内の自動車交通よりも、対米国との南北の自動車交通の比率が高いという特徴がある。

気候的にはカナダの北部やカナディアンロッキー山脈をのぞけば3国ともほぼ温帯に属している。平均気温はやはりカナダが最も低く、モントリオールで日本の札幌よりやや低い。韓国の気温は北日本と同程度である。モントリオールの降水量は年間を通じてほとんど変化せず、札幌のそれに近い。

2-2 社会・経済

ほぼ単一民族・単一言語の日韓両国に較べて、カナダは欧州各国の植民地であった歴史を踏まえて、「カナダ・モザイク」と呼ばれる多民族からなる社会を形成している。連邦では英語・仏語を公用語としているが、ケベック州では州民の8割がフランス系でフランス語のみを公用語としており、英国系カナダとケベック州との間にはこれまでも厳しい対立が生じている。

年齢別人口についてみると（付表2-1、付図2-1）、日本とカナダの年少人口割合（0-14歳）が22-23%であるのに対して、韓国のそれが33.5%と高い比率を示している。このことから日加両国の人口増加がおさまりつつあること、言いかえると老年人口の比率が今後上昇することが予測できる。韓国は今後高い人口増加傾向が続くのが確実であり、1983年現在ですでに日本を越えている人口密度は今後さらに上昇し、自動車交通にも多大な影響を及ぼすものと予想できる。具体的には運転免許人口の増加・自動車保有台数の増加が、対人口比率のみならず、人口の絶対数の増大によりもたらされるということである。この点で過去の日本の状況との比較が重要となる。

日本に関して述べると、経済活動人口に占める高齢者の割合が高いことにより（付表2-2）、自動車交通の分野においても高齢者対策が今後他の2国よりも急務となろう。

西側先進国の仲間入りしている日加両国に比べて、中進国の代表である韓国も経済的にはまだ劣っている面が多い。1人当たり国民所得では1980年で日本が7,258米ドル、カナダが9,133米ドルに対して、韓国が1,355米ドルと数分の1の水準である。

職業別人口（付表2-3）を調べると、韓国社会は1982年現在、農林・漁業という第一次産業従事者の占める割合が約3割と高いが、今後都市部での第二次、第三次産業の従事者の割合が次第に高くなるだろう。ちなみにこの第一次産業従事者3割という数字を日本に当てはめると、昭和35年当時と同じである（昭和35年で30.2%）。産業構造変化とモータリゼーションの進展がどの程度平行的に進むかについてまだ議論すべき余地が残されているが、仮りに同一のテンポであるとすれば、韓国のモータリゼーションは日本より20年程度遅れていると予想できよう。他の指標についても合わせて考慮してみるとさらに明瞭な解釈が可能となろう。

社会一般についての統計資料は数限りなく存在しているので、今回の分析ではその中で国民一般の教育程度の指標として在学率（付表2-4）及び新聞発行部数（付表2-5）について調べる。中等教育までは3国で差異が見られない一方で、高等教育で日加のほうが韓国よりも高い在学率を示す。カナダの場合男女格差はみられないが、日本と韓国の場合、男性と比べて女性の高等教育在学率の低さが明かである。新聞発行部数は日本が圧倒的に大量に発行しているが、1,000人当りにするとその差は小さくなる。1家族当りの構成員数が国により異なるため、世帯数当りの比較をすればこの差はより小さくなると思え

られる。この面では3国は共通の基盤に立っているとみなすことができよう。

2-3 交通・運輸

日本における交通・運輸量の全体は、旅客輸送量の面でも貨物輸送量の面でも昭和40年以降の20年間で倍増した。それを支えたのが昭和40年から急激に始まったモータリゼーションであり、乗用車による旅客の輸送量の比率は、昭和40年が11%であったのが昭和59年で44%となり、比率で4倍、量で8倍に増大している。その一方で鉄道の旅客輸送量はここ20年間横ばいであり、貨物輸送量に関しては、トラック輸送への切り替えが進んだ結果大きな落込みとなった。すなわち、日本では輸送構造の大きい転換がここ20年間で行われたのである。

鉄道に関して、カナダにおいては旅客の減少が大きく貨物量は少し増えている（付表2-6）。韓国の場合、旅客・貨物量共に増加している。カナダが貨物輸送を中心としているのに対して、日本は旅客輸送が圧倒的な比率を占めており、韓国がその中間である。日本では大都市周辺の公共輸送機関として鉄道が活躍しているのに対して、カナダでは主として農作物を始めとする原材料の輸送が鉄道で行われている。このような輸送内容の違いが、輸送量の増減に影響しているのであろう。

海上輸送については3国とも海運が国際間の運輸に占める割合は高い（付表2-7）。カナダは農作物や木材・鉱物資源などの輸出が多く、貨物輸送で積荷の量が揚荷よりも多い。ここ数年間の韓国の海上貨物輸送量の伸びは著しい。

航空輸送については近年3国とも急速な増加傾向にある（付表2-8）。国土面積の大きさもあり、カナダでは国内線がはりめぐらされており、輸送量に占める割合も高い。日本では国内長距離旅客の大半が航空を利用し、貨物も半導体など付加価値の高い製品を中心に利用が目立ってくるなどその国内交通機関としての発展も著しいものがある。

自動車交通に関して一点だけ述べると、日本や韓国の自動車交通・運輸が事実上国内のみで行われているのに対して、カナダは対米交通・運輸に大きな重点が置かれている。このことは、カナダの道路交通政策が日韓ほどには国内事情のみで決められない面をもつと

いうことであり、米国の交通政策等の影響を強く受けざるを得ず、常に米国との協議が必要となることである。交通事故等の分析に際してもこの点に留意しておく必要がある。

第3節 3国における自動車道路交通

3-1 自動車交通に関する一般的特性

3国における自動車交通に関して、車の台数、免許人口、道路総延長、事故件数などの一般的特徴の現状を中心に考察する。

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年度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年を基準にしてみると、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はそれぞれ約27%と41%であり、これはカナダの約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は、カナダでは 567.9台で日本の 390.7台より多い。韓国では 1,000人当り23.4台で、まだ、交通先進国に比べると自動車の保有率は低い。（付表2-9、付表2-10）。

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、このことは今後、韓国の自動車は急速に増加する可能性を示唆する。

道路延長距離（1982）は日本、カナダ（1981）、韓国がそれぞれ約 112万キロ、92.8万キロ、5.4万キロであり、1平方キロ当りの道路延長はそれぞれ2.96Km、0.09Kmと0.55Kmである。日本の道路建設は、国土の広いカナダより進んでいるといえる。しかし、1982年（カナダは1981年）の資料（国際統計要覧、1984）によれば、高速道路延長は日本 3,010 Km、カナダ4,939Km、韓国1,245Kmであり、高速道路延長に関してはカナダのほうが日本より長いし、また、韓国もかなり進んでいる（付表2-9）。

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、交通環境が整備され、国民の交通に対する理解がある程度定着している日本とカナダはほぼ同水準であるが、韓国の場合は、自動車1万台当りの死亡者数は非常に多い（付表2-11）。つまり、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による国民の理解が遅れ、深刻な事態に陥りつつあるといえる。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年の死亡者数を基準（100）にして1984年の死亡者数をみると、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）。特に、日本の場合は1970年まで増加傾向であって、1970年の交通事故による死亡者数は16,765でピークだった。その後、1979年までは急激な減少傾向を示してきた。

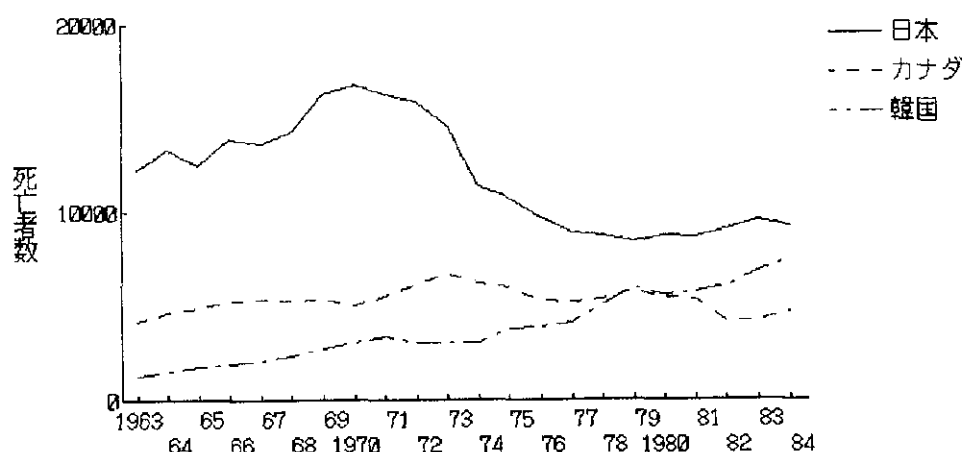


図2-1 交通事故死亡者数の年次経過（1963-1984）

このことは広い意味での交通環境の整備と交通教育の充実による交通行動の変化、さらには交通に対する認識の変化の結果であろうかと考えられる。カナダの場合は緩慢な増加の傾向である。1973年 6,706人をピークに若干減少傾向が数年間続いたが、また、緩慢な増加傾向を示している。韓国の死亡者数は産業の高度化に伴うモータリゼーションと自動車の増加に伴って、交通事故による死亡者の増加傾向が強い（図2-1、付表2-12）。

3国における一般的特性としては、自動車数、免許人口、道路延長などの物理的側面は日本のほうがカナダより優位である。しかし、交通事故を含む交通行動全般の質的側面は、日本とカナダの間には大きな差はない。韓国の場合は、交通環境と交通行動（事故という形に表れる）の両側面について、日本とカナダより遅れているのが現状である。

3-2 道路交通事故の分析

3国における道路交通事故を交通参加者別、車種別、年齢別、歩行者別と場所別に考察しながら、各国における交通事故の特徴から各国の交通行動を分析する。

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。日本は歩行者と二輪運転者の死亡者は全体の5割以上を占めているのが特徴であり、特に、二輪運転者の死亡者数は他の2国に比べて非常に多い。歩行者の死亡者数は韓国に比べると少ないが、カナダよりは多い。

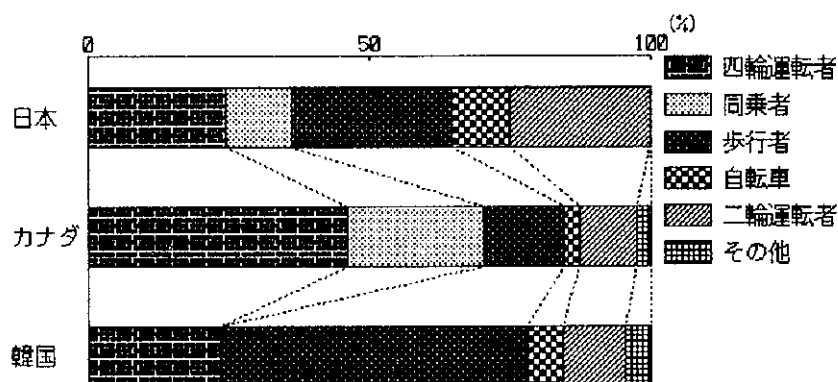


図2-2 交通参加者別の交通事故死亡者の割合

なお、二輪運転者と歩行者の死亡者を1979年と1984年で比較してみると、日本の二輪運転者の死亡者数は18.2%（1979年）から25.1%（1984年）へと増加しており、歩行者の死亡者数は34.1%（1979年）から27.8%（1984）に減少している。すなわち、二輪運転者による事故件数が増加しているのみならず、事故による死亡者数も増加していることが目立

つ。カナダは運転者と同乗者の死亡者は全体の約7割であり、歩行者と二輪運転者はそれぞれ約1割前後であるのが特徴である。カナダの場合は車両相互及び車両単独事故による死亡者が日本や韓国よりはるかに多く、歩行者と二輪運転者の死亡者は少ない。しかし、二輪運転者の死亡者数は毎年増加している。1979年と1984年を比較すると、二輪運転者の死亡者は全体の6.6%から10.3%まで増加している。けれども、日本に比べるとその増加率は低い。このことは両国における二輪車に対する空間認識の違いや道路事情に起因するものではないかと考えられる。つまり、走行中の二輪車と四輪車との空間関係について、日本の場合はその空間関係が明確に規定されていない面もあるが、カナダでは四輪車と同じ空間を走ることが明確に規定され、教育されている（図2-2、付表2-13、付表2-14）。

年齢別の交通事故死亡者（1984年）を比較すると、日本は16歳-59歳が全体の68.0%、60歳以上25.4%、15歳以下7.5%の順である。カナダは15歳-54歳の年齢層が全体の72.8%、55歳以上17.7%、14歳以下7.3%の順である（カナダは1983年の数字である）。韓国は15歳-60歳の年齢層が全体の70.2%、14歳以下21.9%、61歳以上7.9%である。年齢層別に分析すると、日本は60歳以上の高齢者の死亡者数はカナダや韓国より多い。これは国民の人口分布からみてもわかるように、高齢化社会へ向かって進んでいることと同時に高齢者の自動車運転や同乗の

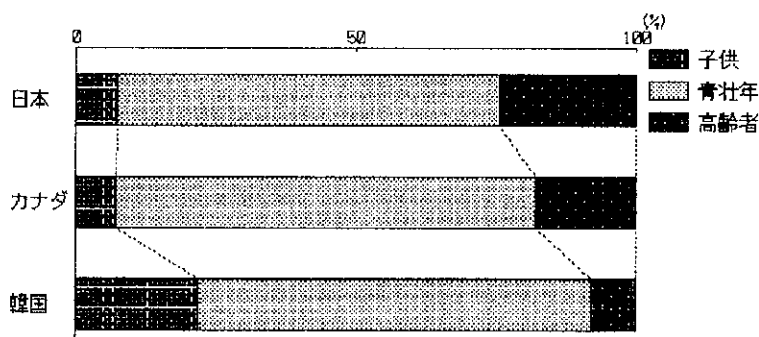


図2-3 歩行者事故死亡者の年齢層の割合

機会が多くなることによって、死亡者が多くなっているのではないかと考えられる。カナダの場合も日本よりは高齢者の死亡率は低いが、韓国よりは高い水準を示している。韓国は高齢者の死亡者数は少ないが、14歳以下の子供の死亡者は多い。子供の交通事故の原因としては、子供の交通に関する教育の不足と、安全な遊び場や運動公園の不足などが挙げられる。韓国の場合は、子供に対する交通教育の充実が重要であり、また、子供が安心して遊べる場所や公園の整備が急務であろう。要するに、日本とカナダは高齢者の交通事故

死亡が多く、韓国は子供の交通事故死亡が多い（図2-3、付表2-15、付表2-16）。

歩行者の交通事故を年齢層別に分析すると、日本と韓国における高齢者や子供による交通事故の特徴が明確になる。歩行者事故による負傷者の年齢別割合をみると、日本は15歳以下47.2%、16歳-59歳35.9%、60歳以上16.9%であり、15歳以下の子供の負傷率が高い。韓国は15-60歳72.3%、14歳以下22.3%、61歳以上5.4%であり、15歳-60歳の負傷率が高い。しかし、歩行者事故による死亡者の年齢別の割合については、日本は60歳以上の高齢者が一番高く45.5%であり、16歳-59歳の39.1%、15歳以下の15.4%の順である。韓国では日本と違って、15歳-60歳の身体的精神的に成人として成熟した年齢層が最も高く59.2%であり、14歳以下30.6%、61歳以上10.2%の順である。歩行者事故の原因を歩行者の要因から考えると、1)運動-感覚的能力、2)交通環境の理解度、3)場面の判断能力ということが挙げられる。日本で高齢者の歩行者死亡事故が多いのは運動-感覚的能力の低下と、歩行者と運転者の間での期待感の不一致によるものであろう。韓国で15歳-60歳の歩行者事故による死亡者が多いのは歩行者の交通環境への理解不足と交通場面での判断能力の不足によるものであろう。また、韓国では子供の歩行者事故による死亡者数が日本より多いのが目立っている（付表2-17、付図2-2）。

日本と韓国における第一当事者別（車種別）の死亡事故と死亡者数は次のようになっている（日本の数字は死亡事故数であり、韓国の数字は死亡者数である）。日本の場合には、自家用の車による死亡事故件数は全体の8,829件のうち5,527（62.6%）件で最も多く、二輪車による事故は1,777件で20.1%、事業用の車による事故は800件で9.2%であり、歩行者3.8%、自転車2.9%の順である。韓国は事業用の車による死亡者数は全体7,468人のうち3,152人（42.2%）で最も高い数字を示しており、自家用の車による死亡者数は2,640人で35.3%、二輪車による死亡者数は943人で12.6%、歩行者6.2%の順である。日本では当然のことながら、自家用車による死亡事故件数が全体の60%以上を占め、また、二輪車によるものも20%を越えているのが特徴である。このことは、自家用車と二輪車が生活の重要な移動手段になっていることを反映する。韓国の場合には、事業用車による死亡者が40%を越え、自家用車による死亡者数を上回っている。このことは韓国の道路交通の重要な移動手段がバス、タクシーやトラックなどの事業用車であることを示唆する。つまり、韓国においては交通社会の形成が今日までの職業運転者によって進められて

きたと考えられる（付表2-18、付図2-3）。

カナダの交通事故について簡単に考察する。都心道路と高速道路を含んだ地方道路別の負傷事故と死亡事故（1983年）を見ると、負傷事故については、都心道路は全体の157,000件のうち104,958件（66.8%）であり、高速道路を含んだ地方道路は51,302件（32.7%）である。負傷事故件数は地方道路より都心道路に多い。しかし、死亡事故についてはその反対の傾向を示している。都心道路では死亡者数全体の3,623件のうち1,253件（34.6%）、地方道路では2,335件（64.4%）であり、高速道路を含んだ地方道路のほうが都心道路より多い（付表2-19）。このことは日本の1984年における高速道路と一般道路の死亡率（高速道路58.9%、一般道路17.0%）からみても理解できる（交通安全白書、1985）。また、カナダの昼夜別交通事故件数（1983年）については、負傷事故は昼間が全体157,000件のうち96,798件（61.7%）で、夜間の59,375件（37.8%）より多いが、死亡事故は逆に夜間の方が多く発生している。死亡事故は夜間が全体の3,623件のうち1,857件（51.3%）であり、昼間の1,730件（47.8%）より多い（付表2-20）。昼夜別交通事故件数を日本と比較すると、日本での事故件数は昼間の71.5%（370,974件）が夜間の28.5%（147,668件）より多いが、死亡事故件数は夜間が52.9%（4,668件）で、昼間の47.1%（4,161件）より多い（交通安全白書、1985）。昼夜間別事故は日本とカナダがほぼ同じ傾向を示している。

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。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でカナダ全体の平均より高いし、カナダ全州の中で一番高い州である。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100万走行キロ当りの死亡者率がカナダで一番高い州であり、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40.3で全体平均28.1を上回って、全国一高い死亡者率の州であり、反面、Ontario州は23.2で全国平均28.1を下回って、Manitoba州（1.92）に続いて二番目に低い

州である（付表2-21）。これらの相違点がどのような要因ないし背景によりもたらされるのかは現在のところ明かではないが、この点は、両州における交通行動を比較する上で非常に意味深いことであろう。

3-3 交通違反

交通事故や交通違反取締りによる主法令違反の特徴を3国比較する。

日本と韓国の第一当事者の違反別事故の統計から（日本は事故件数、韓国は死亡者に対するパーセント、1984）、主な違反を挙げると、日本では最高速度違反（23.8%）、脇見運転（9.2%）、酒酔い運転（8.9%）、動静不注意（6.4%）、過労運転（5.5%）などが主要な違反である。韓国では前方不注意（つまり、漫然、脇見、動静不注意などの違反）の30.8%、中央線侵犯（日本では通行区分、横断、回転、左右折違反、追越しなどの違反）の10.1%、最高速度違反9.8%、無免許運転7.4%、歩行者歩行違反6.2%、運転操作5.3%などが主な違反である。交通違反取締り件数（1984年）から主な違反を比較してみると、日本は最高速度違反（35.3%）、駐停車違反（16.7%）、通行禁止違反（8.8%）、一時停止違反（7.4%）、免許不携帯（5.6%）などの違反が多い。カナダ（1982年）は整備不良車両運転（34.5%）、一時停止違反（criminal code）（21.0%）、一時停止違反（provincial code）（18.3%）、危険な運転（provincial code）（13.8%）などの違反が目立っている。韓国では駐停車違反（40.7%）、警音器使用制限及び不使用の違反（6.7%）、通行優先順位違反（5.8%）、安全運転義務違反（4.8%）などが主な違反として挙げられる（付表2-22、付表2-23、付表2-24）。要するに、日本は最高速度違反に厳しく、カナダは整備不良車両運転や一時停止違反の取締りが目立っている。韓国では駐停車違反や安全運転（前方不注意）違反などが目立っている。

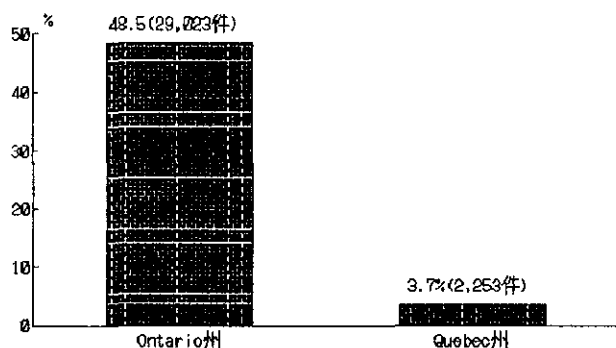


図2-4 危険な運転（provincial code）の違反（Canada, 1982年）取締り件数
（Canada全体の違反件数 59,839件）

なお、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、Ontario 州は29,023件でカナダ全体の48.5% を占めている。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みると、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（付表2-23）。このことからQuebec州の取締りが Ontario州よりも緩やかではないかという予測を成立させる。

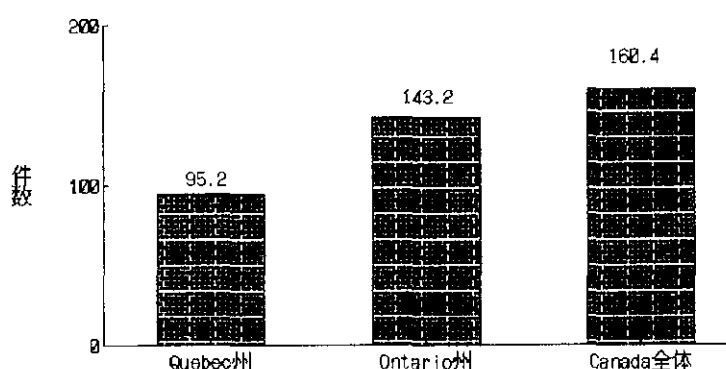


図2-5 人口10人当りの取締り件数（Canada, 1982）

第4節 まとめ

交通をめぐる文化的諸要因の国際比較を各統計資料に基づいて行うためには、どうしても越えねばならない方法論上の障害がある。例えば、事故統計について3国ないし2国間で差異がみられるとして、この違いがその国の社会・文化的要因にもたらされたということを証明するのはきわめて困難な課題である。社会・文化的側面以外にも、少なくとも次の2要因が統計資料の数値にきわめて大きな影響をもたらしている。

- (1) その国の地理的気候的特性
- (2) その国のモータリゼーションの進展度

カナダは広大な国土面積を有しており、人口密度も低い。気候は日本と韓国よりも寒冷

である。米国との自動車交通がカナダ国内の交通よりも重要な役割を果たしている。日韓は山地が多く人口密度も高く、島国・半島のため、自動車交通イコール国内交通である。これらの点は動かしようのない背景要因であり、間接的にその国の車社会・交通文化の形成、ひいては人々の国民や運転者の行動・意識・態度の形成に影響するものであるが、一方、直接的に自動車交通の制約条件として作用し、統計に影響している。

カナダの二輪車台数が日韓のそれよりもはるかに少ないのは、二輪車による1トリップ当りの走行距離が国土の狭い日韓で短くカナダで長いためかも知れない。また国土（有効利用面積）の狭さにより、日韓両国では狭い道路が多く、起伏にも富んでいるため二輪車のほうが乗用車よりも走行しやすい面もあるのではなかろうか。さらに気候的にも日韓より低いカナダでは、冬期間は寒さや路面凍結のおそれのため二輪車の活動には向いておらず、二輪車の人気が増え上がらない原因の一つになっている可能性がある。

モータリゼーションの進展度は特に韓国と他の2国の比較をする際に問題となる。韓国の場合、1982年の職業別人口で第一次産業従事者の割合が3割と高く、これは日本の1960年の当時と同程度であり、22年の開きがある。また、国民1,000人当りの自動車保有台数について韓国は1984年で23.4台であり、これは日本の1960年の23.4台と一致する。ここでは24年のギャップがある。運転免許人口が総人口（16歳以上）に占める割合は1984年で日本が55.1%、韓国が約13%である。この韓国の数字は日本の1960年に対応しており、24年の開きがある。車両登録台数を運転免許人口で割ると、車を所有している運転者の割合が推定できるが、これは日本（1984年）で二輪車を除いて92.7%、カナダ（1983年）で94.0%、韓国（1984年）で27.2%である。韓国の数値は日本の1964年の27.5%に対応しており、20年の開きとなる。以上のようにいくつかの指標を併用してみると、日韓のモータリゼーションが20年－25年の時期的な開きがあると推定できる。同様に日本とカナダ、カナダと韓国の比較をすることも可能となる。事故・違反統計を分析するに際しても現時点の比較は実態を理解する上で大切であるのは当然としても、その国の社会・文化的特質を調べるためには、韓国の現時点と日本の20年－25年前の数値を比較するほうが実り多い結果を生むであろう。

歩行者の死亡者数全体に占める割合が日本（1984年）で27.8%、カナダ（1984年）で

14.3%、韓国（1984年）で53.6%である。日本で歩行中の死亡者が全体の5割を越えているのは1955年の50.3%以前であり、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。これは前述の日韓両国のモータリゼーションギャップから考えられる数値より大きいものであり、ここになんらかの社会・文化的要因を仮定する必要性が生じてくる。例えば、一つの解釈として、韓国ではモータリゼーションの進展度が日本よりも急速であり、国民一般の車社会への行動・態度的対応、あるいは一般社会の制度的・環境整備上の対応が日本より遅れているという解釈が成立する。

交通への文化的要因の影響を考える上で興味深いのは、カナダのQuebec州とOntario州の交通統計の比較である。地理的・気候的・経済的に、あるいはモータリゼーションの程度も同一とみなし得るこの両州において、事故率・違反率に大きな違いがみられた。この違いを解釈することは、今後の大きなテーマとなるであろう。そのためには、Ontario州（英語圏）についてはその背景となる英国あるいは米国との比較、Quebec州（仏語圏）についてはフランスとの比較、さらには英国（ないし米国）とフランスとの比較が不可欠となるであろう。

違反件数については、それが運転行動によるのか、行政上の重点の置き方（例えば取締りの重点をどこに置くか）によるのか明確ではない。しかし、いずれにしても広い意味で文化的背景をもっていることは明かである。今後、交通法規や運転者教育内容の分析とも関連づけて検討を行うのが有効であろう。

附表 2 - 1 年齡層別人口分布

(1,000人)

	J a p a n (1983 estimated)				C a n a d a (1980 estimated)				K o r e a (1981 estimated)			
	Male	Female	H %	F %	Male	Female	H %	F %	Male	Female	H %	F %
0 ~ 4	3,990	3,783	3.3	3.2	915	869	3.8	3.6	2,121	1,974	5.5	5.1
5 ~ 9	4,741	4,506	4.0	3.8	911	865	3.8	3.6	2,227	2,063	5.8	5.3
10 ~ 14	5,071	4,817	4.2	4.0	994	947	4.2	4.0	2,346	2,193	6.1	5.7
15 ~ 19	4,416	4,206	3.7	3.5	1,207	1,154	5.0	4.8	2,305	2,139	6.0	5.5
20 ~ 24	4,044	3,914	3.4	3.3	1,181	1,151	4.9	4.8	2,187	2,082	5.6	5.4
25 ~ 29	4,019	3,962	3.4	3.3	1,055	1,059	4.4	4.4	1,674	1,605	4.3	4.1
30 ~ 34	5,177	5,125	4.3	4.3	976	965	4.1	4.0	1,342	1,235	3.5	3.2
35 ~ 39	4,836	4,801	4.0	4.0	784	768	3.3	3.2	1,164	1,096	3.0	2.8
40 ~ 44	4,461	4,482	3.7	3.8	648	637	2.7	2.7	1,136	1,089	2.9	2.8
45 ~ 49	4,129	4,167	3.5	3.5	631	619	2.6	2.6	921	933	2.4	2.4
50 ~ 54	3,819	3,885	3.2	3.3	605	616	2.5	2.6	629	747	1.6	1.9
55 ~ 59	3,154	3,442	2.6	2.9	558	607	2.3	2.5	533	617	1.4	1.6
60 ~ 64	2,082	2,804	1.7	2.3	442	493	1.8	2.1	395	470	1.0	1.2
65 ~	4,851	6,821	4.1	5.7	982	1,300	4.1	5.4	559	939	1.4	2.4
	58,790	60,715			11,889	12,050			19,539	19,182		

付表 2-2 年齢層別経済活動人口

(1,000人)

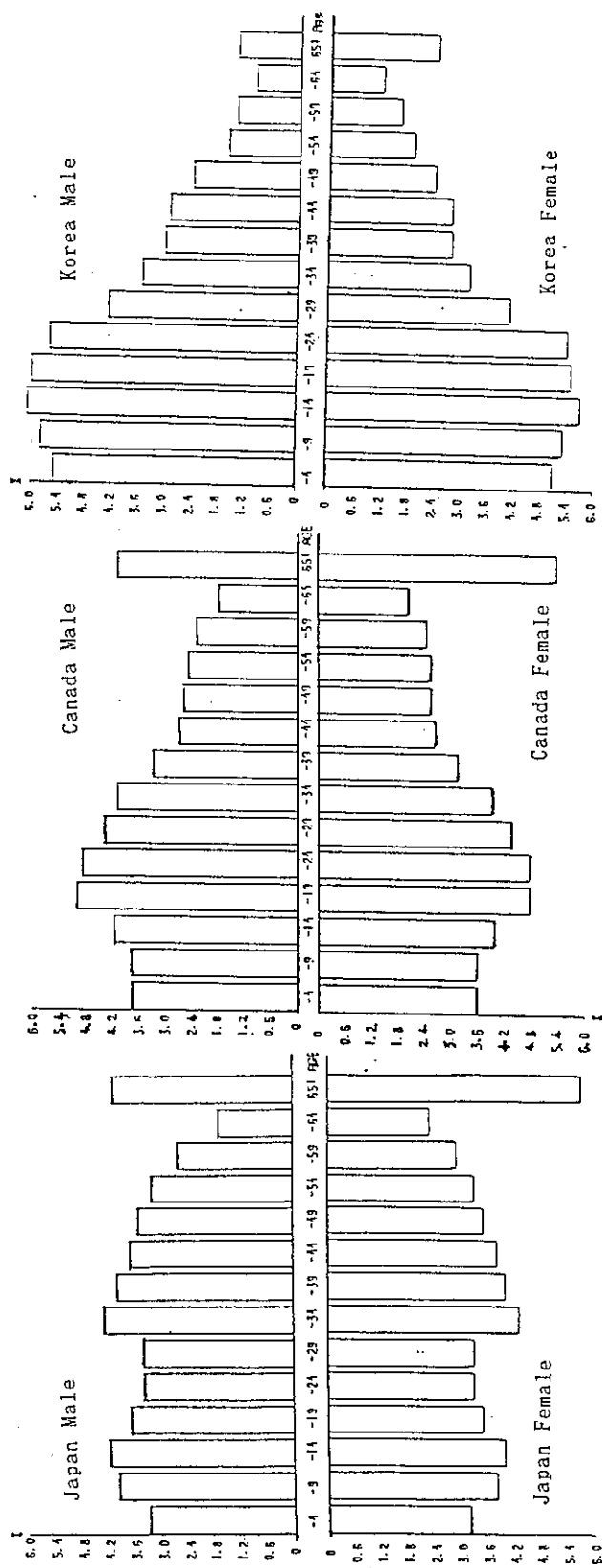
年齢	日本(1983)				カナダ(1981)				韓国(1982)			
	男	女	男(%)	女(%)	男	女	男(%)	女(%)	男	女	男(%)	女(%)
15-19	840	780	2.4	3.4	572	502	8.0	10.2	460	482	5.0	8.3
20-24	2,860	2,810	8.0	12.1	1,061	902	14.8	18.4	1,029	1,051	11.1	18.2
25-29	3,900	2,100	10.9	9.0	1,023	742	14.3	15.1	1,595	580	17.2	10.0
30-44	14,100	8,480	39.6	36.5	2,391	1,587	33.4	32.4	3,659	1,884	39.4	32.6
45-49	4,020	2,790	11.3	12.0	593	370	8.3	7.6	902	628	9.7	10.9
50-54	3,650	2,350	10.2	10.1	560	322	7.8	6.6	637	492	6.9	8.5
55-59	2,840	1,750	8.0	7.5	477	255	6.7	5.2	490	358	5.3	6.2
60-64	1,550	1,100	4.3	4.7	314	145	4.4	3.0	289	187	3.1	3.2
65以上	1,880	1,090	5.3	4.7	165	74	2.3	1.5	223	113	2.4	2.0
総数	35,640	23,250	100	100	7,155	4,899	100	100	9,292	5,788	100	100

「総数」は年齢不詳を含む。

日本：15歳以上，

カナダ：ユークオンおよび北西部地域を除く。保留地のインディアンを除く。

韓国：軍隊を除く。



付図 2-1 日本、カナダ、韓国の人口分布

付表 2-3 職業別人口

(1,000人)

職 業	日本(1983)				カナダ(1983)				韓国(1982)			
	総数	男	総(%)	男(%)	総数	男	総(%)	男(%)	総数	男	総(%)	男(%)
専門的、技術的職業従事者	4,980	2,660	8.5	7.5	1,759	865	14.8	12.5	628	422	4.2	4.5
行政的、管理的職業従事者	2,150	2,020	3.7	5.7	884	621	7.4	8.9	164	159	1.1	1.7
事務従事者	9,970	4,540	16.9	12.7	1,852	409	15.6	5.9	1,400	922	9.3	9.9
販売従事者	8,680	5,410	14.7	15.2	1,125	664	9.5	9.6	2,216	1,197	14.7	12.9
サービス職業従事者	4,930	2,200	8.4	6.2	1,482	687	12.5	9.9	1,437	602	9.5	6.5
農林、漁業従事者	5,220	2,690	8.9	7.5	516	410	4.3	5.9	4,583	2,567	30.4	27.6
生産関連従事者、運送用機械	21,230	15,060	36.1	42.3	2,710	2,319	22.8	33.4	3,996	2,913	26.5	31.3
従事者、単独労働者			0.0	0.0			0.0	0.0				
分類不能の職業	150	110	0.3	0.3			0.0	0.0			0.0	0.0
総数	58,890	75,640	100.0	100.0	11,897	6,944	100.0	100.0	15,080	9,292	100.0	100.0

国によって『総数』は失業者、軍隊などを含む。

日 本: 15歳以上。

カナダ: ユーコン及び北西部地域を除く。軍隊及び保留地のインディアンを除く。

韓 国: 軍隊を除く。

付表 2 - 4 在学率

(%)

国	調査年	初等教育			中等教育			高等教育	
		該当年齢	男	女	該当年齢	男	女	男	女
日 本	1982	6-14	100	100	15-17	92	94	43.1	23.1
カナダ	1981	6-11	97	96	12-17	84	85	36.3	37.6
韓 国	1981	6-11	100	100	12-17	80	74	25.5	9.0

- ・ 各国における初等、中等教育該当年齢に対する在学者数の割合である。
- ・ 高等教育の在学率は、各国の20-24 歳人口（日本は18-21 歳人口）に対する全人口の在学者数の割合である。
- ・ 日本の中等、高等教育の調査年は1981年である。

付表 2 - 5 新聞発行部数

国	調査年	日 刊 新 聞		
		種類	発行部数 (1000 部)	1000人当 たり(部)
日 本	1979	178	65,881	569
カナダ	1979	126	☆ 5,700	※ 241
韓 国	1979	29	6,496	197

『日刊新聞』とは一般的なニュースを掲載し、週に4 回以上発行される新聞である。

☆) 26種の日刊紙のみ。

※) 1977年の調査。

付表 2 - 6 鉄道輸送

国	車両数(1976)		輸送量 (100万)					
	機関車	客車	貨車	旅客人キロ		貨物トンキロ		
				1975	1981	1975	1981	1982
日本	4,270	28,100	140,609	323,192	316,200	314,940	47,101	31,320
カナダ	4,008	1,855	193,401	2,658	2,064	1,608	231,384	200,844
韓国	774	2,057	16,055	12,926	21,636	21,036	9,293	10,716

『輸送量』は各国内における全鉄道路線の国内及び国際輸送に関するもので、一つの都市に限られてゐる

鉄道や農園、鉱山内の鉄道、索条及びケーブル鉄道を除く。

『旅客人キロ』は無賃で輸送された軍隊、政府及び鉄道職員を除くすべての旅客を含む。

『貨物トンキロ』は純トンキロであり、業務用輸送、郵便、手荷物及び政府用品を除いた急行あるいは

普通便で輸送されたすべての貨物を含む。

日本の『車両数』は国有鉄道。

カナダの『輸送量』は業務用を含む。

付表 2-7 海上輸送

国	商船1982 , 1000 総 登録トン	貨 物 輸 送 (1000 トン)						入港船舶(1000純登録 トン) 1980
		積 荷			揚 荷			
		1975	1981	1982	1975	1981	1982	
日 本	41,594	70,043	86,400	83,760	549,407	577,200	550,944	353,314
カナダ	3,213	102,444	134,640☆		63,776	67,416☆		※ 46,069
韓 国	5,529	9,985	26,292	28,452	35,142	79,020	79,956	22,683

『商船』は6月30日現在に各国で登録された船舶の全容積を示す。機械推進力を持たない船舶は除くが、補助動力を持つ船舶を含む。

『貨物輸送』はその国の港であらゆる国の船舶によって積荷又は揚荷された貿易貨物の重量を示す。

船舶燃料、船舶用品、低荷及び積替貨物(輸入船舶から輸出船舶へ積み替えられたもの)などの貨物は除外される。

『入港船舶』は荷積みして外国の港から入港する外国船舶と国内船舶の合計を示す。

なお、同一国内の数港へ連続的に入港した場合は、最初の入港のみ計上した。低荷だけの船舶(すなわち、入港しても積荷しないもの)は除く。

日本の『入港船舶』: 低荷だけの船舶を含む。

カナダ: 『貨物輸送』及び『入港船舶』は五大湖の国際輸送を含む(セントローレンス川も含む)。

☆は1979年、※は1977年。

付表2-8 航空輸送

国	旅客人キ口(100万)			貨物トンキ口(100万)			郵便トンキ口(100万)		
	1975	1981	1982	1975	1981	1982	1975	1979	1980
日本	30,058	55,707	55,731	852.9	2,111.5	2,221.9	67.1	95.9	107.7
カナダ	24,999	35,608	32,140	534.3	713.1	746.6	93.2	123.5	130.2
韓国	3,673	11,239	12,101	293.2	914.8	1,048.6	5.8	13.7	14.3

各国で登録されている航空会社により輸送された国内及び国際定期輸送の合計である。なお、定期航空路における補充輸送と新定期航空路開設のための準備飛行も含む。貨物は郵便物を除く有料で輸送したすべての物質で、トンキロは正味である。

付表 2 - 9 3 国基礎データ

	日本	カナダ	韓国	調査年度
A Population(×1,000)	119,259	24,907	39,951	1983年
B Area(Km ²)	378	9,976	98	
C Density (Population/Km ²)	320	3	406	
D Motor Vehicle	46,907,890	14,369,000	948,319	日 - 韓:
E Motorcycle	17,568,695	495,000	640,297	1984年
F Total	64,539,585	14,864,000	1,588,616	カナダ:
G Driver	50,606,685	15,287,000	3,487,138	1983年
H Road Length(Km)	1,120,020	928,258	53,936	日韓1982
I Length(Km)/ Km ²	2.96	0.09	0.55	カナダ1981
J Motor Vehicle / 1,000 Person	390.7	576.9	23.4	☆
K Motor Vehicle / Road 1Km	41.9	15.5	17.6	※
L Death Rate by Causes				
Motor Vehicle Accident	10.8	22.8		日本 1983
All other Accident	14.0	25.6		
Suicide	21.0	14.8		カナダ1978
Malignant	148.3	158.3		
Cerebro-vascular Disease	122.8	64.5		
Heart Disease	111.4	240.8		

☆) 日本と韓国は1984年の数字、カナダは1983年の数字である。

※) 1984年の車両台数(カナダ、1983)と1982年の道路延長(カナダ、1981)による推定値である。

付表2-10 人口10万人当り、車両1万台当り死亡者数

Country	Killed						Killed/ 100,000 Persons					Killed/ 10,000 Vehicles				
	1979	1980	1981	1982	1983		'79	'80	'81	'82	'83	'79	'80	'81	'82	'83
W. Germany	13,222	13,041	11,674	11,608	11,732		21.6	21.1	18.9	18.8	19.1	5.5	5.3	4.6	4.6	4.2
France	12,197	12,384	12,428	12,410	11,946		22.8	23.1	23.0	22.9	21.9	6.0	5.9	5.8	5.5	5.0
Italy	8,318	8,537	8,072	7,706	7,685		14.6	15.0	14.1	13.6	13.5	4.6	4.5	4.0	3.6	3.6
Netherlands	1,977	1,997	1,807	1,710	1,755		14.1	14.1	12.7	11.9	12.2	4.2	4.1	3.7	3.4	3.4
England	6,352	6,239	6,069	6,150	5,445		11.7	11.2	10.9	11.0	9.8	3.7	3.6	3.5	3.5	3.1
U.S.A.	51,088	51,091	49,301	43,721	44,600		23.2	22.4	21.4	18.8	19.0	3.3	3.3	3.1	2.7	2.7
Japan	11,778	11,752	11,874	12,377	12,919		10.2	10.1	10.1	10.4	10.8	3.2	3.1	3.0	3.0	3.0
Canada	5,863	5,461	5,383	4,169	4,109		22.8				16.7	4.8	4.1	4.1	3.0	2.9
Korea	6,006	5,608	5,804	6,110	6,834		16.1	14.9	15.1	15.6	17.1	123	108	102	95	88

付表 2-11 車種別車両登録台数

J a p a n												
	Passenger car		Truck		Other Type		Motorcycle		Honet		T o t a l	
	Number	%	Number	%	Number	%	Number	%	Number	%	Number	%
1963	1,315	100.0	3,215	100.0	654	100.0	3,457	100.0	2,498	100.0	11,139	100.0
64	1,765	134.2	3,884	120.8	1,121	171.4	4,046	117.0	2,823	113.0	13,639	122.4
65	2,284	173.7	4,549	141.5	1,313	200.8	4,647	134.4	2,980	119.3	15,773	141.6
66	2,948	224.2	5,375	167.2	1,486	227.2	5,020	145.2	3,177	127.2	18,006	161.6
67	3,966	301.6	6,332	197.0	1,628	248.9	5,223	151.1	3,255	130.3	20,404	183.2
68	5,358	407.5	7,275	226.3	1,769	270.5	5,389	155.9	3,308	132.4	23,099	207.4
69	7,104	540.2	8,061	250.7	1,903	291.0	5,342	154.5	3,486	139.6	25,896	232.5
1970	8,967	681.9	8,541	265.7	1,983	303.2	5,169	149.5	3,727	149.2	28,387	254.8
71	10,766	818.7	8,928	277.7	2,051	313.6	4,936	142.8	3,862	154.6	30,543	274.2
72	12,734	968.4	9,422	293.1	2,109	322.5	4,596	132.9	4,017	160.8	32,878	295.2
73	14,686	1,116.8	9,977	310.3	2,297	351.2	4,312	124.7	4,245	169.9	35,517	318.9
74	16,076	1,222.5	10,313	320.8	2,327	355.8	4,097	118.5	4,520	180.9	37,333	335.2
75	17,463	1,328.0	10,129	315.1	2,262	345.9	3,925	113.5	4,815	192.8	38,594	346.5
76	18,698	1,421.9	10,837	337.1	2,412	368.8	3,757	108.7	5,189	207.7	40,893	367.1
77	20,050	1,524.7	11,372	353.7	2,646	404.6	3,549	102.7	5,795	232.0	43,412	389.7
78	21,507	1,635.5	11,980	372.6	2,800	428.1	3,385	97.9	6,705	268.4	46,377	416.3
79	22,896	1,741.1	12,652	393.5	2,925	447.2	3,304	95.6	7,674	307.2	49,451	443.9
1980	23,890	1,816.7	13,270	412.8	3,027	462.8	3,289	95.1	8,794	352.0	52,270	469.3
81	24,843	1,889.2	14,024	436.2	3,125	477.8	3,314	95.9	9,922	397.2	55,228	495.8
82	25,770	1,959.7	14,784	459.8	3,188	487.5	3,401	98.4	11,342	454.0	58,485	525.0
83	26,616	2,024.0	15,504	482.2	3,238	495.1	3,544	102.5	12,885	515.8	61,787	554.7
84	27,374	2,081.7	16,310	507.3	3,287	502.6	3,665	106.0	13,904	556.6	64,540	579.4

[illegible]

付表 2 - 12 交通事故死傷者数の推移 (1963-1984)

	Killed						Injured						Killed	
	Japan	Canada	Korea	Japan	Canada	Korea	Japan	Canada	Korea	Japan	Canada	Korea	Japan	Japan
					%	%			%			%	4)	%
1963	12,301	4,210	1,324	100.0	100.0	100.0	359,089	126,086	7,439	100.0	100.0	100.0		
64	13,318	4,652	1,589	108.3	110.5	120.0	401,117	139,632	9,664	111.7	110.7	129.9		
65	12,484	4,902	1,761	101.5	116.4	133.0	425,666	150,612	15,188	118.5	118.5	204.2		
66	13,904	5,281	1,983	113.0	125.4	149.8	517,775	161,197	18,750	144.2	127.8	252.1		
67	13,618	5,429	2,151	110.7	129.0	162.5	655,377	168,142	25,103	182.5	133.4	337.5		
68	14,256	5,318	2,385	115.9	126.3	180.1	828,071	173,901	29,963	230.6	137.0	402.8		
69	16,257	5,425	2,744	132.2	128.9	207.3	967,000	180,829	38,302	269.3	143.4	516.0		
1970	16,765	5,080	3,069	136.3	120.7	231.8	981,096	178,501	42,883	273.2	141.6	576.5	21,535	100.0
71	16,278	5,573	3,420	132.3	132.4	258.3	949,689	192,599	52,976	264.5	152.8	712.1	21,101	98.0
72	15,918	6,221	3,077	129.4	147.8	232.4	889,198	215,705	47,539	247.6	171.1	639.1	20,494	95.2
73	14,574	5,706	3,049	118.5	159.3	230.3	789,948	223,777	48,370	220.0	177.5	650.2	19,068	88.5
74	11,432	6,290	3,115	92.9	149.4	235.3	651,420	229,641	48,074	181.4	182.1	646.2	15,448	71.7
75	10,792	6,061	3,800	87.7	144.0	287.0	622,467	220,941	61,582	173.3	175.2	827.8	14,206	66.0
76	9,734	5,307	3,860	79.1	126.1	201.5	613,957	199,735	65,647	171.0	158.4	882.5	13,006	60.4
77	8,945	5,253	4,097	72.7	124.8	309.4	593,211	214,630	77,126	165.2	170.2	1,036.8	12,095	56.2
78	8,783	5,420	5,114	71.4	129.0	386.3	594,116	239,640	91,464	165.5	190.1	1,229.5	12,030	55.9
79	8,466	5,863	5,066	68.8	139.3	458.2	596,282	256,225	105,945	166.1	203.2	1,424.2	11,778	54.7
1980	8,760	5,461	5,608	71.2	129.7	423.6	598,719	262,977	111,641	166.7	208.6	1,500.8	11,752	54.6
81	8,719	5,383	5,804	70.9	127.8	438.4	607,346	260,658	115,289	169.1	206.7	1,549.8	11,874	55.1
82	9,073	4,169	6,110	73.8	99.0	461.5	626,192	225,717	130,695	174.4	179.0	1,755.7	12,377	57.5
83	9,520	4,209	6,834	77.4	100.0	516.2	654,822	224,304	152,572	182.4	177.9	2,051.0	12,919	60.0
84	9,262	4,652	7,468	75.3	110.5	564.0	644,321		170,377	179.4	0.0	2,290.3		

附表 2-13 道路利用者別死者数

Japan

Class	1979	1980	1981	1982	1983	1984	Class	A	B	C	D	E	F
Drivers	2,007	2,113	2,198	2,216	2,415	2,287	Drivers	23.7	24.1	25.2	24.4	25.4	24.7
Passengers	991	1,103	1,053	1,131	1,072	1,104	Passengers	11.7	12.6	12.1	12.5	11.3	11.9
Pedestrians	2,888	2,767	2,679	2,756	2,792	2,576	Pedestrians	34.1	31.6	30.7	30.4	29.3	27.8
Bicyclist	1,005	1,051	990	898	958	947	Bicyclist	11.9	12.0	11.4	9.9	10.1	10.2
Motorcyclist	1,538	1,693	1,762	2,034	2,257	2,322	Motorcyclist	18.2	19.3	20.2	22.4	23.7	25.1
Not stated/other	37	33	37	38	26	26	Not stated/other	0.4	0.4	0.4	0.4	0.3	0.3
Total	8,466	8,760	8,719	9,073	9,520	9,262	Total						

Canada

Class	1979	1980	1981	1982	1983	1984	Class	1979	1980	1981	1982	1983	1984
Drivers	2,663	2,454	2,377	1,835	1,876	1,870	Drivers	45.4	44.9	44.2	44.0	44.6	45.5
Passengers	1,653	1,572	1,500	1,089	1,026	998	Passengers	28.2	28.8	27.9	26.1	24.4	24.3
Pedestrians	894	817	828	611	617	589	Pedestrians	15.2	15.0	15.4	14.7	14.7	14.3
Bicyclist	128	121	126	99	112	125	Bicyclist	2.2	2.2	2.3	2.4	2.7	3.0
Motorcyclist	388	371	423	420	447	422	Motorcyclist	6.6	6.8	7.9	10.1	10.6	10.3
Not stated/other	137	126	129	115	131	105	Not stated/other	2.3	2.3	2.4	2.8	3.1	2.6
Total	5,863	5,461	5,383	4,169	4,209	4,109	Total						

付表 2 - 14 事故類型別死亡者数 (韓国・1984)

Classification of accident	Fatalities (1984)	%
Drivers vs Drivers (Including Passengers)	1,772	23.7%
Pedestrians vs Drivers or Motorcyclist	4,002	53.6%
Bicycle vs Drivers	487	6.5%
Motorcyclist vs Drivers or Motorcyclist	848	11.4%
Not stated or Others	359	4.8%
Total	7,468	100.0%

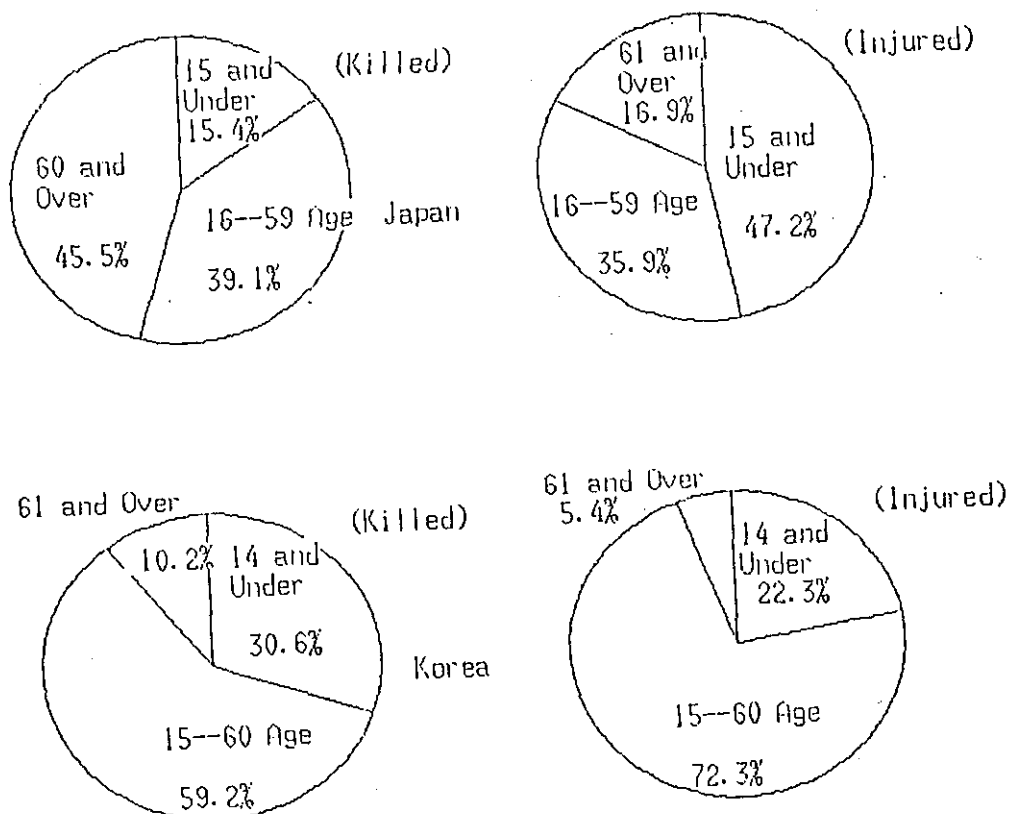
付表 2 - 15 年齢層別死亡者数(1984)

日本

Age group	Killed	%
15 and Under		
6 and Under	374	4.0%
7 -- 12	206	2.2%
13 -- 15	119	1.3%
Sub Total	699	7.5%
16 -- 59		
16 -- 19	1,414	15.3%
20 -- 29	1,523	16.4%
30 -- 39	900	9.7%
40 -- 49	1,174	12.7%
50 -- 59	1,283	13.8%
Sub Total	6,294	68.0%
60 and Over		
60 -- 69	927	10.0%
70 -- 79	942	10.2%
80 and Over	400	4.3%
Sub total	2,269	24.5%
Sum total	9,262	100.0%

韓国

Age group	Killed	%
14 and Under		
5 and Under	916	12.3%
6 -- 11	529	7.1%
12 -- 14	193	2.6%
Sub Total	1,638	21.0%
15 -- 60		
15 -- 20	385	5.2%
21 -- 30	1,635	21.9%
31 -- 40	1,304	18.7%
41 -- 50	1,130	15.1%
51 -- 60	696	9.3%
Sub Total	5,240	70.2%
61 and Over	590	7.9%
Sum total	7,468	100.0%



付図 2 - 2 年齢層別歩行者事故負傷者数 (1984)

付表 2 - 16 年齢層別死傷者数 (カナダ・1983)

Age Group (years)	Killed	Injured
0- 4	69	3 722
5-14	236	17 216
15-19	618	37 102
20-24	828	44 318
25-34	839	47 837
35-44	447	26 705
45-54	332	17 417
55-64	315	12 626
65-	428	10 291
Not stated	97	7 070
Total	4209	224 304

付表 2 - 17 年齢層別歩行者事故負傷者数 (1984)

日本

Age group		Killed		Injured	
		Killed	%	Injured	%
15 and Under					
6 and Under		287	11.1%	22,874	27.1%
7 -- 12		105	4.1%	14,687	17.4%
13 -- 15		5	0.2%	2,301	2.7%
Sub Total		397	15.4%	39,862	47.2%
16 -- 59					
16 -- 19		31	1.2%	2,542	3.0%
20 -- 29		85	3.3%	5,422	6.4%
30 -- 39		133	5.2%	6,128	7.3%
40 -- 49		355	13.8%	7,899	9.4%
50 -- 59		402	15.6%	8,270	9.8%
Sub Total		1,006	39.1%	30,261	35.9%
60 and Over					
60 -- 64		170	6.6%	3,380	4.0%
65 -- 69		203	7.9%	3,156	3.7%
70 and Over		800	31.0%	7,725	9.2%
Sub Total		1,173	45.5%	14,261	16.9%
Sum Total		2,576	100.0%	84,384	100.0%

(付表 2 - 17 つづき)

韓国

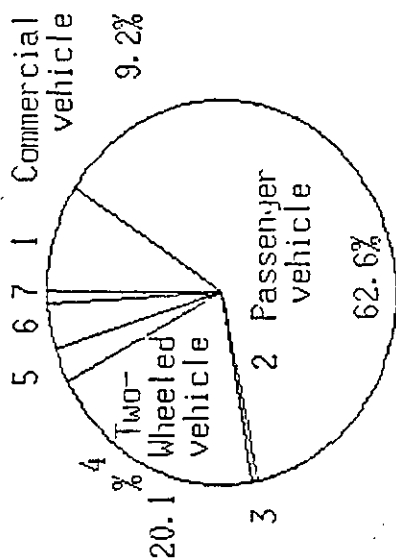
Age group	Killed		Injured	
	Killed	%	Injured	%
14 and Under				
5 and Under	805	18.0%	6,443	7.4%
6 -- 11	425	9.5%	9,543	11.0%
12 -- 14	139	3.1%	3,311	3.8%
Sub Total	1,369	30.6%	19,297	22.3%
15 -- 60				
15 -- 20	199	4.4%	6,879	7.9%
21 -- 30	695	15.5%	18,710	21.6%
31 -- 40	697	15.5%	14,606	16.9%
40 -- 50	611	13.7%	12,617	14.6%
51 -- 60	448	10.0%	9,765	11.3%
Sub Total	2,650	59.2%	62,577	72.3%
61 and Over	454	10.2%	4,708	5.4%
Sum Total	4,473	100.0%	86,582	100.0%

付表 2 - 18 第一当事者別死亡事故件数 (1984)

The first party concerned			J a p a n		K o r e a	
			FatalAcc.	%	Killed	%
Commer- cial Vehicle	Passenger Car	Large size	58	0.7	1,116	14.9
		Ordinary	87	1.0	1,009	13.5
	Truck	Large size	396	4.5	1,027	13.8
		Ordinary	262	3.0		
Personal Vehicle	Passenger Car	Large size	28	0.3	286	3.8
		Ordinary	3,616	41.0	971	13.0
	Truck	Large size	194	2.2	1,383	18.5
		Ordinary	1,689	19.1		
Special Vehicle			43	0.5	105	1.4
2-wheeled Vehicle		Motorcycle	1,041	11.8	943	12.6
		Hoped	736	8.3		
Bicycle			257	2.9	/	/
Others			5	0.1	95	1.3
Pedestrians			338	3.8	463	6.2
Unknown			79	0.9	70	0.9
Sum Total			8,829	100.0	7,468	100.0

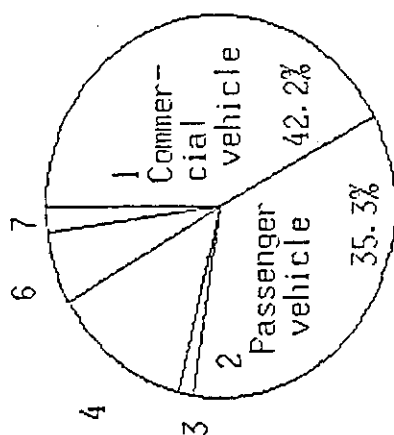
Note: (Korea) Official and Other's Vehicle are included in Personal Vehicle.

Japan (Fatal Accident)



- 3 Special vehicle 0.5%
- 5 Bicycle 2.9%
- 6 Pedestrians 3.8%
- 7 Unknown & Others 1.0%

Korea (Killed)



- 3 Special vehicle 1.4%
- 4 Two-wheeled ve. 12.6%
- 6 Pedestrians 6.2%
- 7 Unknown & Others 2.2%

付図 2 - 3 第一当事者別死亡事故件数 (1984)

	Fatalities	Injuries	Fatality Rate per 100 000 Vehicle Registrations
Canada	2.34	124.52	28.1
Nfld.	2.82	70.68	39.3
P.E.I.	3.57	140.46	45.0
N.S.	2.71	73.64	29.5
N.B.	2.28	95.03	34.7
Que.	3.03	126.27	40.3
Ont.	1.84	140.31	23.2
Man.	1.83	148.21	19.2
Sask.	2.40	84.32	33.8
Alta.	1.96	87.26	24.0
B.C.	2.92	153.21	24.3
Yukon	2.16	43.22	47.1
N.W.T.	2.82	72.79	52.1

付表 2 - 19
10億台キロ当り死傷者数
(カナダ・1983)

	Fatal	Injury
Daylight	1656	94 335
Dawn	74	2 463
Dusk	126	5 104
Dark	1731	54 271
Not stated/Other	36	827
Total	3623	157 000

付表 2 - 20
昼夜別事故件数
(カナダ・1983)

	Fatal	Injury
Urban ⁴	1253	104 956
Rural ⁵	2335	51 302
Not stated	35	740
Total	3623	157 000

付表 2 - 21
地域別事故件数
(カナダ・1983)

(4) Includes metropolitan roads and streets, and other urban areas.

(5) Includes primary and secondary highways, as well as local and other roads.

付表 2 - 22 第一当事者別死亡事故件数(1984)

Violation	Japan		Korea	
	Accidents	%	Killed	%
Driver of Vehicle				
Disregarded signal	289	3.3	110	1.5
Traffic lane, etc.	215	2.4	40	0.5
Center line violation			758	10.1
Speed limit Offences	2,103	23.8	733	9.8
Cross, U-turn, backing up	80	0.9	127	1.7
Driving too close to vehicle ahead			246	3.3
Overtaking	226	2.6	102	2.4
Failure to stop at railway	88	1.0	34	0.6
Illegal right turn	78	0.9	17	0.2
Illegal left turn	37	0.4		
Impeding priority driving	109	2.3	18	0.2
Unsafe driving at intersection	141	1.6	72	1.0
Impeding pedestrian, etc.	182	2.1	290	3.9
Driving too fast	128	1.4		
Failure to stop	303	3.4	114	1.5
Operation of defective vehicle	12	0.1	9	0.1
Drunken driving or driving under the influence of intoxication liquor	790	8.9	239	3.2
Driving while fatigued	486	5.5	93	1.2

(付表 2-22 つづき)

Infringement of safe driving code					
	Improper steering	400	4.5	398	5.3
	Inattentive driving			2,302	30.8
	Carelessly	623	7.1		
	Looking aside	816	0.2		
	Fault Judgement	243	2.8		
	Failure to watch	564	6.4		
	Failure to keep safe drive	240	2.7		
	Others	40	0.5	236	3.2
	Others	130	1.5	436	5.8
	Unknown	78	0.0		
Sub Total		8,491	96.2	6,454	86.4
Pedestrian				463	6.2
Disregarded signal		98	1.1		
Crossing					
	In front of or at rear of parked vehicle	67	0.8		
	Others	19	0.2		
Drunkenness, loitering		59	0.7		
Playing on road		6	0.1		
Jumping into traffic		43	0.5		
Others		46	0.5		
Sub Total		338	3.8	463	6.2
Unlicensed driving		• 406	4.6	551	7.4
Sum Total		8,829	100.0	7,468	100.0

付表 2-23 交通違反件数および人口10万人当り違反率 (カナダ・1982)

Offences	Canada		Quebec			Ontario			Quebec	Ontario
	Number	Rate1	Number	Rate1	Rate2	Number	Rate1	Rate2	Rate3	Rate3
Criminal negligence-Causing death	261	1.0	51	0.7	19.5	75	0.8	28.7	0.1	0.1
Criminal negligence-Causing bodily harm	250	1.0	31	0.4	12.4	77	0.8	30.8	0.0	0.1
Criminal negligence-Operating motor vehicle	1,062	4.3	92	1.4	8.6	476	5.4	44.8	0.1	0.3
Fail to stop or remain-Criminal Code	91,422	371.1	30,242	466.5	33.0	30,960	355.2	33.8	44.5	22.5
Fail to stop or remain-Provincial Statute	79,632	323.2	6,633	102.3	8.3	15,726	180.4	19.7	9.8	11.5
Dangerous driving -Criminal Code	6,518	26.4	275	4.2	4.2	2,501	28.6	38.3	0.4	1.8
Dangerous driving -Provincial Statute	50,839	242.9	2,253	34.7	3.7	29,023	332.9	48.5	3.3	21.1
Fail or refuse to provide sample of breath	17,512	71.0	809	12.4	4.6	3,060	35.1	17.4	1.2	2.2
Driving while impaired	149,800	608.0	23,328	359.8	15.5	42,332	485.6	28.2	34.3	30.8
Driving while disqualified or licence suspended or cancelled -Criminal Code	465	1.8	45	0.6	9.6	89	1.0	19.1	0.0	0.0
Driving while disqualified or licence suspended or cancelled -Provincial Statute	28,045	113.8	4,173	64.3	14.8	12,993	149.0	46.3	0.0	0.0
Total	434,806	160.4	67,932	95.2	15.6	137,312	143.2	31.5	100.0	100.0

Rate1 : Rate per 100,000 Population, Rate2 : Percentage of Quebec's and Ontario's offences to total Canada.
 Rate3 : Percentage of each offences

付表 2 - 24 交通違反件数(1984)

Type of violation	Japan		Korea	
	Violations	%	Violations	%
While driving a vehicle				
Unlicensed driving	226,898	1.7	8,494	0.4
Drunken driving or driving under influence of inyoicating liquor	373,143	2.7	3,822	0.2
Speed limit offences	4,841,957	35.3	81,319	4.0
Failure to obey traffic signal	551,460	4.0	35,471	1.8
Passing road prohibited	1,215,390	8.8	54,716	2.7
Illegal overtaking & Failure to keep to proper traffic lane	705,008	5.1	71,575	3.6
Failure to stop at railway crossing	137,695	1.0	465	0.0
Illegal turning right or left	37,979	0.3	56,264	2.8
Impeding pedestrians	99,345	0.7	14,063	0.7
Failure to slow down	5,281	0.0	7,721	0.4
Failure to stop	1,014,063	7.4		
Illegal parking or stopping	2,298,544	16.7	817,701	40.7
Overloading of passengers	311,497	2.3	14,595	0.7
Improper loading	122,983	0.9	16,915	0.8
Operation of defective vehicle	254,164	1.9	345	0.0
Driving without lights	17,370	0.1	50,236	2.5
Driving without carrying license	768,443	5.6	3,365	0.2
Impeding priority driving			116,569	5.8
Illegal using of the auto-horn			135,303	6.7

(付表 2 - 24 つづき)

Cross, U-turn, backing - up			48,855	2.4
Failure to the safe driving obedience			96,494	4.8
Failure to proper crossing at intersection			23,651	1.2
Others	753,871	5.5	131,421	6.5
Sub Total	13,735,091	100.0	1,789,365	89.0
Vehicle owner's violation	26,085		206,027	10.2
Violations of other regulations	95,031		14,719	0.7
Sum Total	13,856,207		2,010,111	100.0

第3章 交通行動

第1節 交通行動観察の概略

1-1 本観察の意義と目的

交通行動観察は、本プロジェクトのうち、交通行動に関する部分を取り出し、異なった文化、社会規範をもつ国の間での交通行動、交通に関する意識を明らかにしようとするものである。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、各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しようとするものである。今回は、1)速度行動、2)ドライバーの確認行動、3)歩行者の一時停止行動の3点について分析を行う。その観察内容については表3-1に示す。

本研究の目的は、行動観察を実施することで、交通事故発生の直接要因としての各国の交通行動の違いを比較し実証的に把握することである。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、第1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ものである。

1-2 観察内容と方法

(1) 観察箇所と観察期間

大阪	1986年 8月 4日 ----- 8月 6日
東京	1986年 8月26日 ----- 8月28日
トロント	1986年11月 3日 ----- 11月 5日
モントリオール	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) 交通行動観察内容

- ・ 高速道路における走行速度
- ・ 信号のない交差点での一時停止と確認行動
- ・ 歩行者の対信号行動

表 3 - 1 行動観察の調査対象

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 の 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	空間の分節性 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 認を行うか、特に、右折時 と左折時	情報摂取に関す る基本的姿勢と 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	法規範への態度 安全確保の態度	映像記録

第 2 節 高速道路における走行速度

2 - 1 目的

日本と西欧諸国の交通行動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安全に対する主体的責任に基づく情報摂取の積極性を考えることができる。

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いわれている。もしそうであれば、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り得るだろうし、車線ごと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。

- ・ 車線ごとの車種の走行位置の分析
- ・ 車種ごとの走行速度の散布度の分析
- ・ 車線ごとの走行速度の散布度の分析

2 - 2 方法

(1) 観察場所

日本	東京	千葉県柏市（常磐自動車道）
	大阪	大阪府吹田市（中国自動車道）
カナダ	トロント	トロント市（R48 号線）
	モントリオール	モントリオール市（R138号線）
韓国	ソウル	京畿道水原市（京釜高速道路）
	釜山	慶尚南道金海市（南海高速道路）

(2) 観察方法

高速道路における走行速度を V T R（SONY SL-B5と CCD-G5及びBetamovie BMC500）で録画する（写真 1）。

(3) 分析方法

走行速度につい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、車種別と単独か追従かに分けて分析する。そして、分析対象の車両台数は各都市別に、ビデオ映像から 1,000 台までにする。その 1,000 台の通過時間により各都市の交通量を逆算する。

2-3 結果及び考察

高速道路における全車両の平均速度を比較してみると、モントリオール（99.22km）＞トロント（94.82km）＞大阪（92.14km）＞東京（90.74km）＞ソウル（88.08km）＞釜山（87.09km）の順になっている（図 3-1、表 3-2）。それを車種ごとの車線走行状況、車線ごとの走行速度の散布度に視点を合わせて分析を行った。

まず、同一 3 車線の条件で車種ごとの車線別の集中度を C 係数を用いて比較すると、トロント（.298）＞東京（.206）＞モントリオール（.185）の順になり、

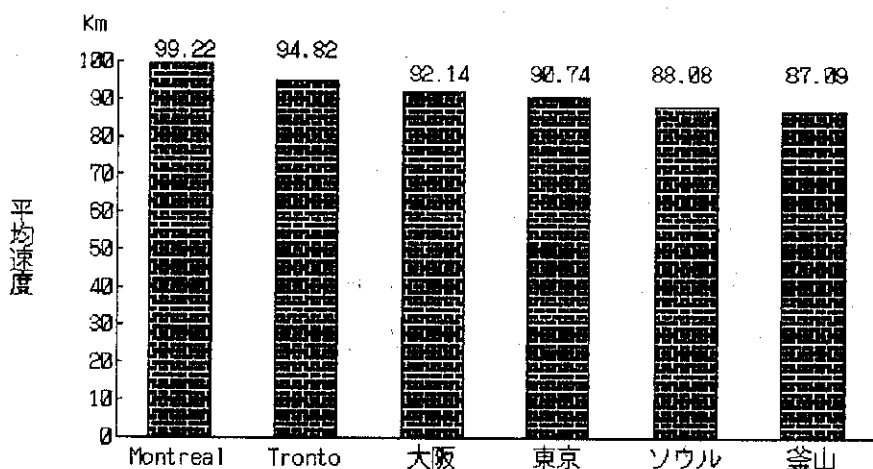


図 3-1 都市別、高速道路における平均速度

写真1 ⇨
走行速度の録画



写真3
歩行者横断行動の
観察場所 (モントリオール)



↑
写真2
車の進行方向から
撮った行動観察場
所 (東京)



表3-2 高速道路における都市別の平均速度

都市別	全体	車線別			単独か追従か		車種					交通量 (台数/ 1時間)		
		車線1	車線2	車線3	単独	追従	普通	乗大	貨物	バン	軽乗		二輪車	
東京	N	1,000	309	505	186	619	381	429	298	37	204	28	4	全車線：1,275台
	M	90.74	83.31	90.85	102.80	91.14	90.10	94.40	85.48	88.01	91.93	85.36	93.51	1車線：394台 2車線：645台 3車線：237台
	SD	11.59	10.32	8.75	10.00	11.98	10.90	12.33	9.77	10.08	9.47	10.38	7.76	
大阪	N	1,000	628	372	/	499	501	490	272	41	119	66	12	全車線：1,062台
	M	92.14	89.68	96.29	/	94.51	89.78	93.63	90.47	89.11	92.18	89.28	94.78	1車線：667台 2車線：395台
	SD	11.89	11.78	10.91	/	12.39	10.90	12.32	11.63	10.50	9.91	10.90	17.23	
トロント	N	1,000	262	431	307	484	516	650	132	61	126	31	0	全車線：2,536台
	M	94.82	87.67	94.86	100.89	95.48	94.21	97.18	86.62	89.09	94.95	91.05	/	1車線：664台 2車線：1,093台 3車線：779台
	SD	10.18	10.27	8.79	7.65	10.68	9.64	9.67	8.55	8.97	9.20	9.17	/	
モントリ オール	N	1,000	188	546	266	568	432	668	43	25	201	58	5	全車線：1,547台
	M	99.22	95.05	97.12	106.44	100.72	97.24	99.28	92.85	99.56	99.13	103.40	99.75	1車線：291台 2車線：845台 3車線：412台
	SD	11.30	10.99	10.49	9.80	11.46	10.78	11.11	10.52	8.65	11.86	10.03	18.93	
ソウル	N	1,000	421	579	/	655	345	443	216	235	106	0	0	全車線：1,655台
	M	88.08	79.34	94.44	/	89.34	85.69	94.63	88.94	78.65	79.89	/	/	1車線：697台 2車線：958台
	SD	13.12	10.93	10.69	/	13.43	12.14	11.28	11.85	10.35	11.04	/	/	
釜山	N	1,000	619	381	/	866	134	372	262	272	94	0	0	全車線：732台
	M	87.09	80.41	97.95	/	87.24	86.15	96.79	82.94	79.18	83.18	/	/	1車線：453台 2車線：279台
	SD	14.54	12.74	10.03	/	14.66	13.69	12.39	14.58	10.39	10.84	/	/	

必ずしもカナダで集中度が高く、日本で低いといえる結果ではなかった（大阪と韓国では第3車線がなかったので省いた）（付表3-1、付図3-1、付図3-2、付図3-3、付図3-4）。

次に、全車線・全車種での速度の変動係数を求め、速度の均質性の高い順からみると、トロント（10.74）＞モントリオール（11.39）＞東京（12.77）＞大阪（12.90）＞ソウル（14.90）＞釜山（16.70）という順になる（図3-2）。なお、図3-3に示しているように、単独車両のみの全車線における速度の変動係数をみると、速度の均質性の高い順から、トロント（11.19）＞モントリオール（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。そして、普通乗用車運転者の速度の均質性については、カナダのトロント（9.95）＞モントリオール（11.19）が高い水準であり、韓国のソウル（11.92）と釜山（12.80）が東京（13.06）と大阪（13.16）より若干高くなっている（図3-4）。この結果は、カナダの速度均質性は日本より全般的に若干高くなっており、韓国の速度均質性はカナダや日本より低くなっていることを示している。なお、カナダの普通乗用車の速度の均質性は他の車種の速度均質性と同じ水準であるのに対して、日本の普通乗用車の速度均質性は他車種の速度均質性よりやや低くなっており、韓国の普通乗用車の速度均質性は他車種の均質性より高いことを示唆している。

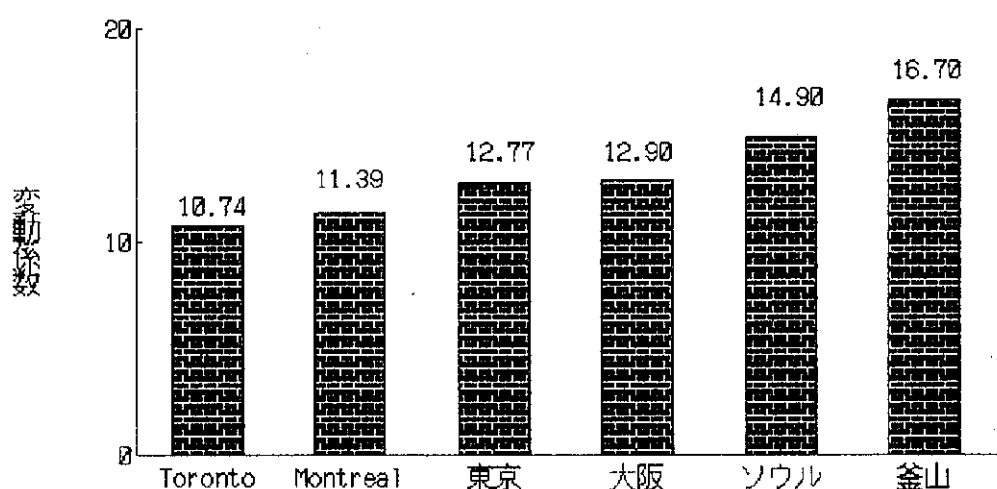


図3-2 都市別、高速道路における速度の変動係数（全車線・全車種）

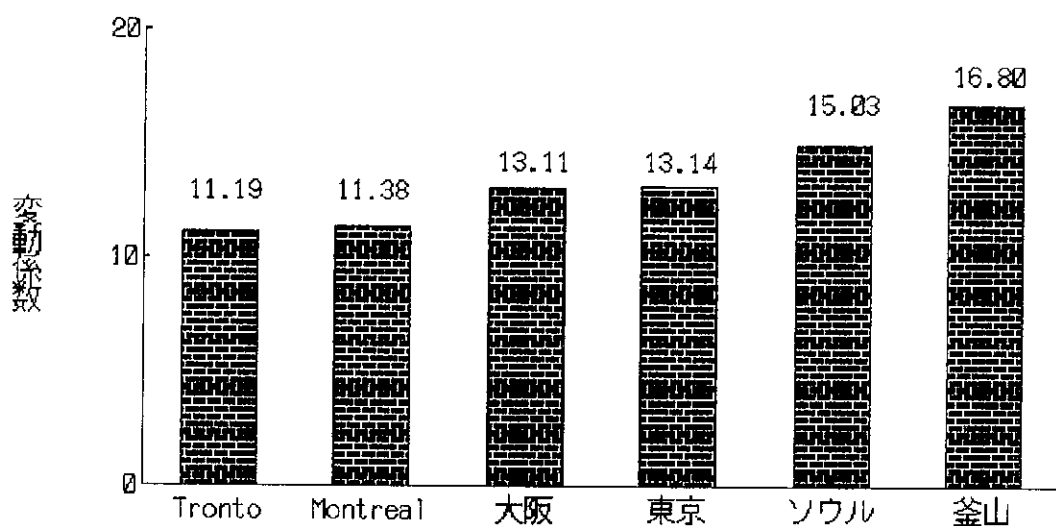


図3-3 高速道路における単独車両のみの速度の変動係数

続いて、車線ごとの速度の均質性について、走行車線である第1車線における速度の均質性の高い順からみると、トロント (11.56) > モントリオール (11.71) > 東京 (12.39) > 大阪 (13.14) > ソウル (13.78) > 釜山 (15.84) という順になっている。そして、第2車線で東京とモントリオールの順序が入れ替わり、また、2車線しかない韓国の釜山で第2車

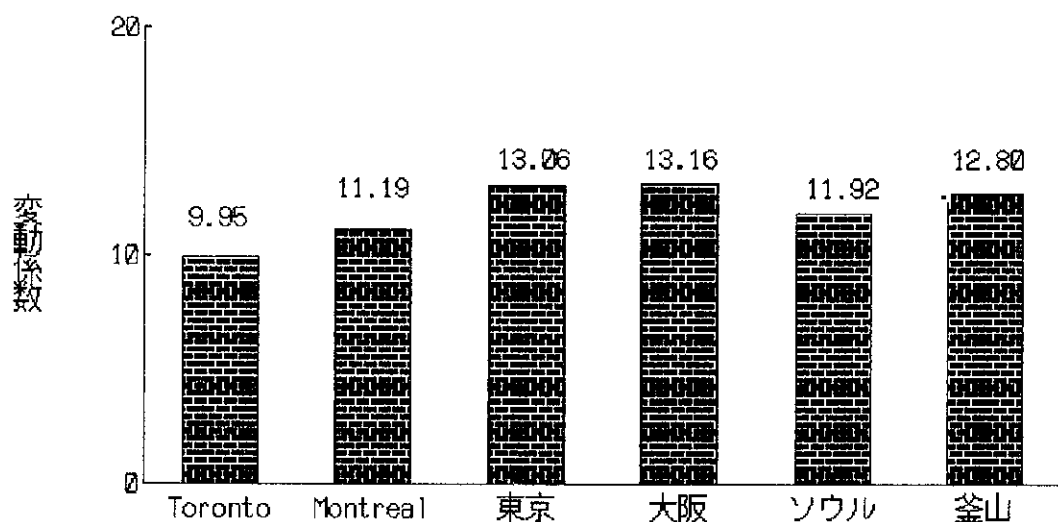


図3-4 普通乗用車の速度の変動係数

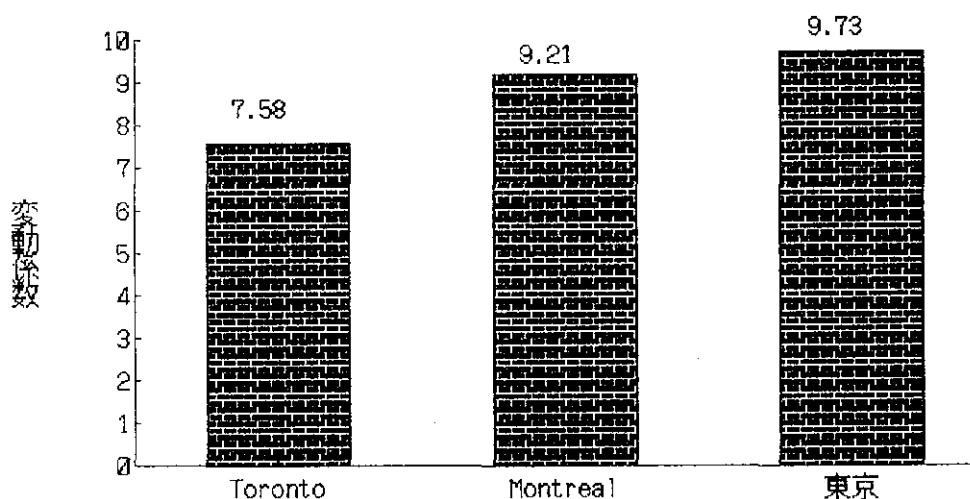


図3-5 第3車線における速度の変動係数

線の均質性が若干高くなっている以外は、全車種・全車線での速度の均質性と同一の傾向を示している。特に、高速車両に割り当てられている第3車線の速度の均質性についてみると、トロント、モントリオールで高く、低速で追い越し車線を走行する車が少なくことを示唆する結果であった（図3-5）。

速度行動の結果の一般的傾向としては、カナダのほうが平均速度が高いにもかかわらず、速度の散らばりの程度は低い。日本と韓国は平均速度が低くなるにつれて、逆に散らばりの程度は高くなっている。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が速度行動の均質性が高いのである。この傾向は単独車両のみを取り上げても、また、車線別にみても同様にあらわれた。このことから、カナダのドライバーは高速道路という空間使用に際して、速度行動の均質性の原則が日本や韓国よりも確立されていると考えられる。また、車線ごとの均質性の高さは低速車と高速車で空間使用の機能分化の面でもカナダのほうが分化していると解釈できる。図3-4で普通乗用車の速度の均質性の面で、日本のほうが韓国よりも低いことから、韓国では車種間の速度行動の差異が大きいのに対して、日本では車種内の変動が大きいと考えられる。

空間利用については、速度行動のみならず、追従行動や車線変更行動の面からも考慮すべきである。今後の課題として取り上げてゆくべきであろう。

第3節 信号のない交差点での確認行動

3-1 目的

見通しの悪い交差点での運転者の確認行動を分析し、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を検討する。さらに、車種別に運転者の確認行動の差異があるかどうかを問題にする。

3-2 方法

(1) 観察場所

日本	東京	東京都目黒区
	大阪	大阪府都島区
カナダ	トロント	トロント市 Duplex Av., Davisville Av.
	モントリオール	モントリオール市 Boul. Jeanne-Mance Rue Verville
韓国	ソウル	ソウル市江南区
	釜山	釜山市東萊区

(2) 分析方法

見通しの悪い十字型交差点やT字型交差点で、被観察車の接近停止状況をVTRで録画する（写真2）。運転者の確認行動はビデオ画面から読み取れないため、観察者が近くの路上かその付近から運転者の顔の動きを観察し、左右確認と前方確認行動の回数をマイクロフォンでVTRに録音する。観察時の車種は自転車を含む全車両である。

解析手続きとしては、まず、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り、データとした。結果として処理するデータは横方向から車がきてない場合のみである。そして、T字型交差点と十字型交差点の差異を考慮し、右方向、前方向、左方向という3方向のうち、前方向の確認は回数から省いている。

3-3 結果及び考察

主な結果を表3-3に示す。分析の対象とした車両台数は（自転車を除く）、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。確認行動を都市別に比

較すると、確認頻度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（図3-6）。そして、普通乗用車のみを比較しても、確認頻度の高い順からモントリオール（3.53）＞トロント（3.32）＞東京A（2.81）＞東京B（2.58）＞大阪（2.57）＞ソウル（1.56）＞釜山（1.41）の順になり、同一の確認行動を示している。

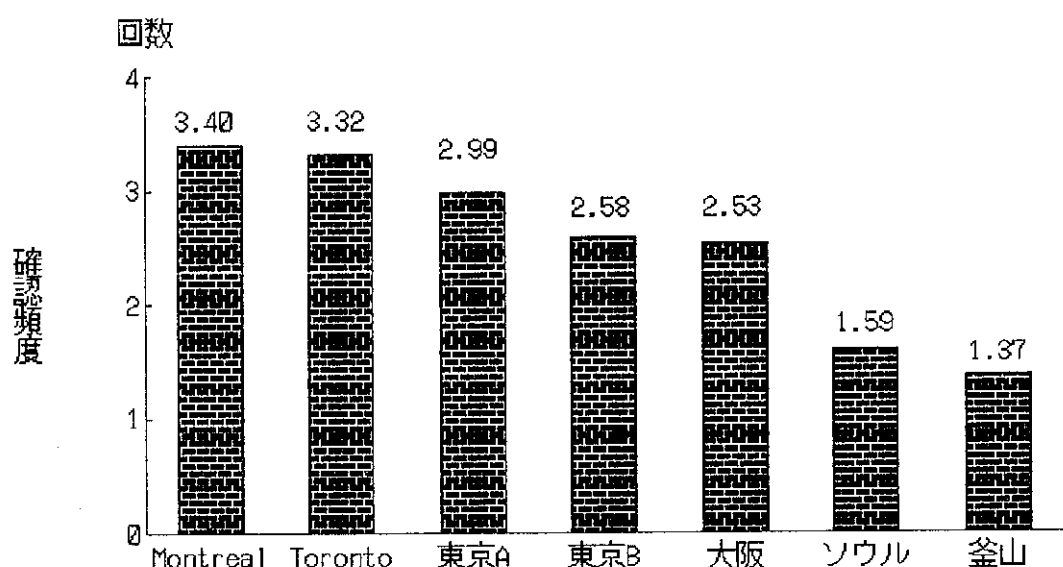


図3-6 四輪運転者の確認頻度

なお、普通乗用車運転者の確認回数を表3-4に示す。それによると、3回以上確認した運転者の比率は、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。また、韓国では普通乗用車運転者の5割以上が確認回数1回以下であるのが目立つ（図3-7）。日本の東京と大阪の各地点はカナダの2都市の地点と比べて、ドライバーの確認回数か少なく、韓国のソウルと釜山では確認回数が極端に少ない。

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を示す。図3-8のように、大阪においては、普通乗用車運転者と比較して、二輪車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1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というのが現状である。大阪の普通乗用車運転者の確認行動は東京やカナダの都市のそれと比べて確認し

表3-3 ドライバーの確認行動の都市別比較

車種別	東京						大阪			トレント			モントリオール			ソウル			釜山		
	A地点			B地点			観察 台数	観察 %	確認 頻度	観察 台数	観察 %	確認 頻度	観察 台数	観察 %	確認 頻度	観察 台数	観察 %	確認 頻度	観察 台数	観察 %	確認 頻度
	観察 台数	%	確認 頻度	観察 台数	%	確認 頻度															
普 乗	48	31.0	2.81	31	26.3	2.58	111	20.3	2.57	128	80.0	3.33	81	81.0	3.35	264	55.6	1.56	64	39.0	1.41
大 中 貨	1	0.6	4.00	10	8.5	2.50	0	0	/	10	6.3	3.40	2	2.0	3.00	30	6.3	1.57	5	3.0	1.20
貨 物	5	3.2	3.20	6	5.1	2.00	4	0.7	2.00	6	3.8	3.33	4	4.0	4.00	68	14.3	1.81	40	24.4	1.35
バ ン	16	10.3	3.38	5	4.2	2.80	53	9.7	2.49	16	10.0	3.19	13	13.0	3.62	27	5.7	1.41	18	11.0	1.33
軽 乗	12	7.7	3.00	21	17.8	2.71	65	11.9	2.52	0	0	/	0	0	/	0	0	/	0	0	/
二 輪 車	22	14.2	2.32	27	22.9	2.15	60	11.0	1.87	0	0	/	0	0	/	60	12.6	1.43	32	19.5	0.78
自 転 車	51	32.9	1.71	18	15.3	1.33	253	46.3	1.14	0	0	/	0	0	/	26	5.5	1.27	5	3.0	0.40
合計	155	100	2.47	118	100	2.29	546	100	1.81	160	100	3.32	100	100	3.40	475	100	1.55	164	100	1.22
除外	45			66			78			40			28			85			16		

表3-4 普通乗用車ドライバーの確認頻度

確認頻度	東京				大阪		トレント		モントリオール		ソウル		釜山	
	A地点		B地点		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

ない傾向があるだけに、その普通乗用車運転者よりも更に低いこの確認行動は、自転車利用者特有の無確認傾向をあらわしている。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ことが推測できる。また、東京と大阪の自転車利用者の確認回数を図3-9に示す。東京のほうが自転車について比較したかぎりでは大阪より確認する傾向がある。しかしながら、同じ東京の普通乗用車の運転者と比較した場合（図3-7参照）、自転車利用者の確認行動の低さは東京についても立証できた。

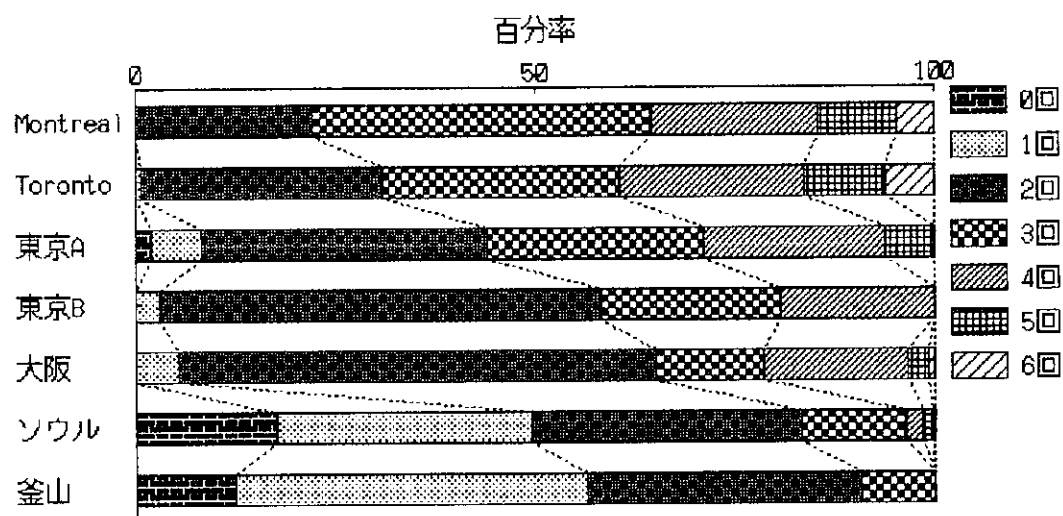


図3-7 普通乗用運転者の確認回数の分布

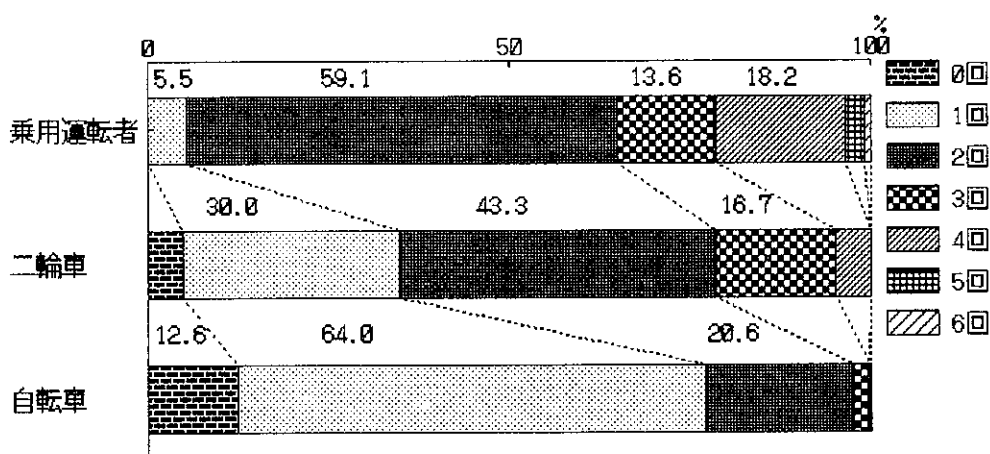


図3-8 確認行動の車種別比較、大阪（特に自転車を中心に）

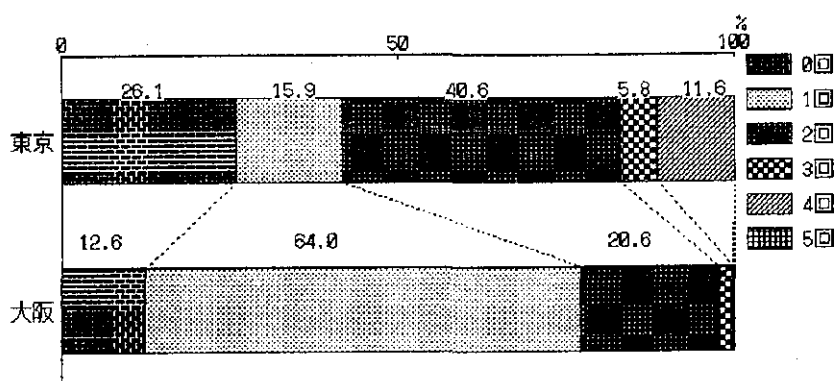


図 3-9 自転車確認行動 (東京と大阪)

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保を行うという態度があると考えている。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認識の自主性、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。

第4節 歩行者の対信号行動

4-1 目的

6メートルないし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とるか非同調的行動をとるかを検討し、その行動規範における国別、地域別の特性を問題にする。

4-2 方法

(1) 観察場所

日本	東京	東京都中央区日本橋、銀座
	大阪	大阪市北区堂島、堂島浜
カナダ	トロント	トロント市 Young St.
	モントリオール	モントリオール市 Ste. Catharine
韓国	釜山	釜山市東菜区寿民洞

(2) 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VTRで録画する(写真3)。

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

4-3 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。

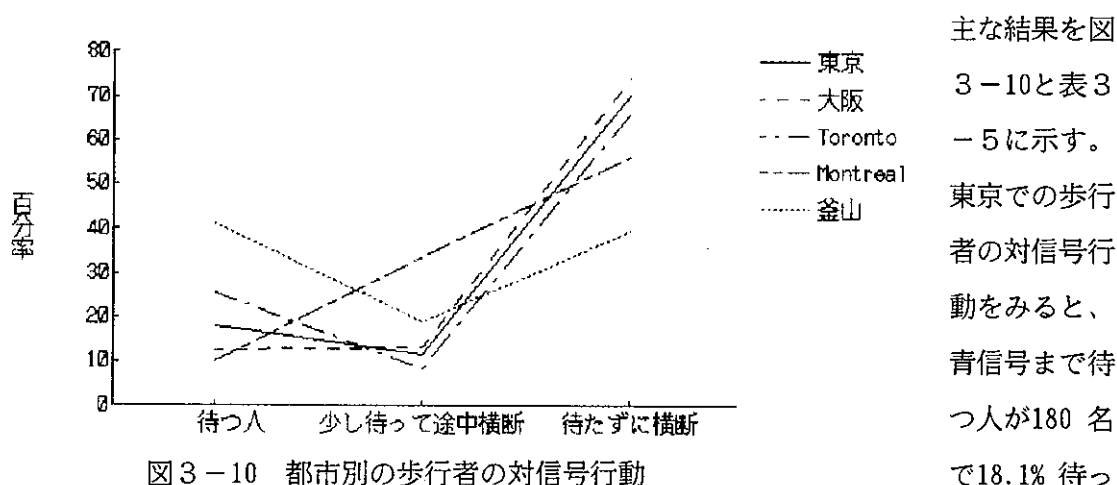


図3-10 都市別の歩行者の対信号行動

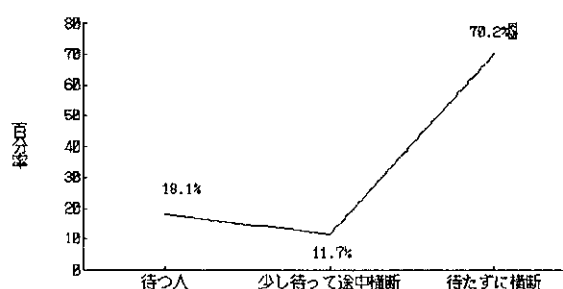


図3-11 歩行者の対信号行動(東京)

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(図3-11)。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(図3-12と図3-13)。この行動様式はJ型カーブの図になり、ルールに対する同調性が低いことを示唆する。

表 3 - 5 歩行者の信号無視行動の都市別比較

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 っ 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%

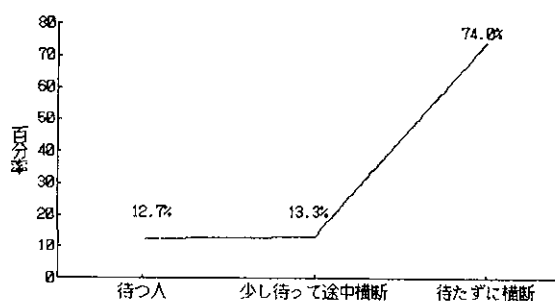


図3-12 歩行者の対信号行動（大阪）

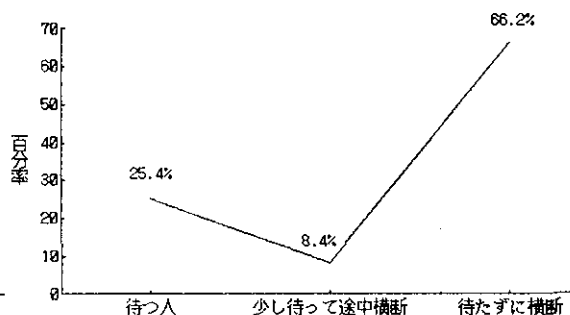


図3-13 歩行者の対信号行動（トロント）

しかし、カナダ・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（図3-14）。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

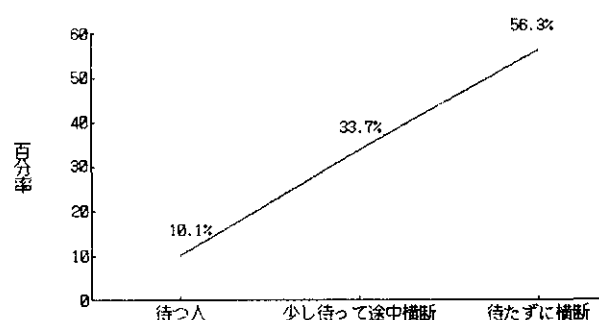


図3-14 歩行者の対信号行動（モントリオール）

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（図3-15）。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。

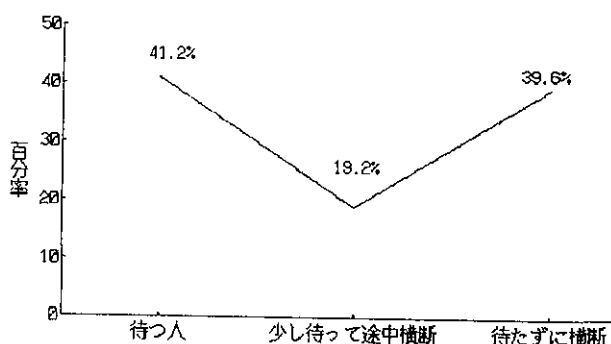


図3-15 歩行者の対信号行動（釜山）

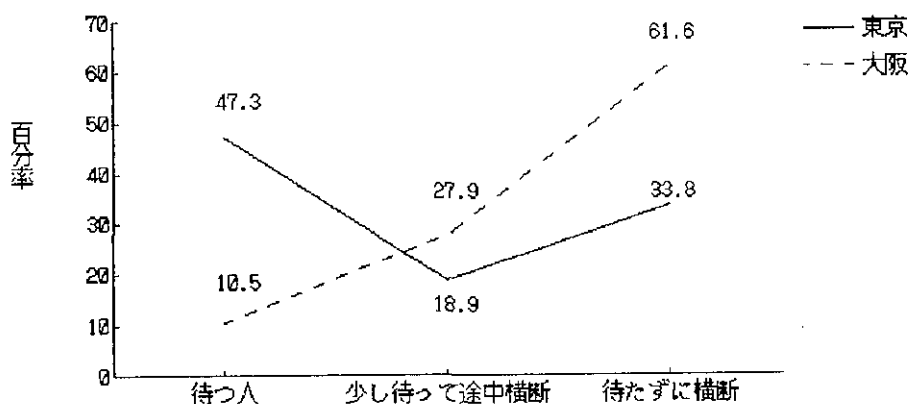


図3-16 歩行者用赤信号に対する行動（6.8m歩道における）（長山、1979）

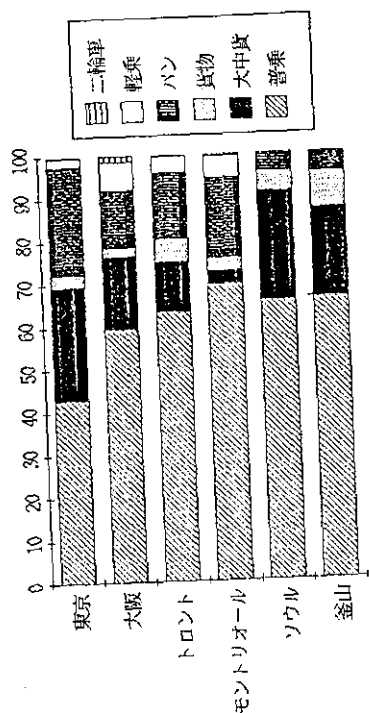
日本の東京と大阪において、過去にほぼ同一地点で実施された調査では、東京において釜山と同様に青信号まで待つ人と、待たずに横断する人に分極するという結果を示していた（図3-16）。このU字型ないしはV字型のカーブが10年間ほどでJ型カーブに移行したことになる。現象としてはルールへの非同調性が高まったことになる。この理由として考えられることは、東京において、(1) 歩行者自身の態度としてルール無視傾向が高まった、(2) 歩行者用信号自体のインパクトが薄れた、(3) 社会規範として歩行者横断行動のルール性が弱まった、(4) 歩行者の自主的判断により横断する傾向が強まった、ということが挙げられる。理由を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稀薄性、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。この点に関連して、釜山において今後どのような傾向があら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。

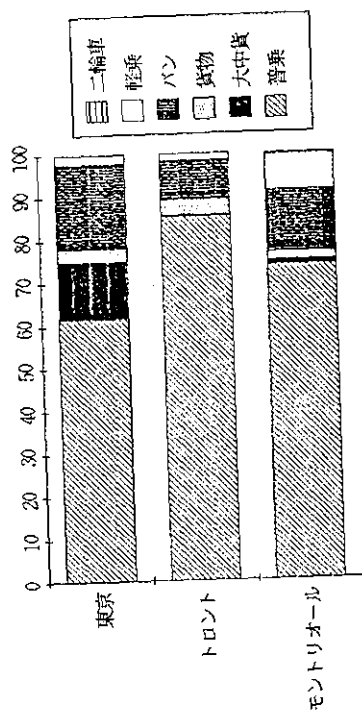
() : 百分率

付表3-1 高速道路における車両構成比

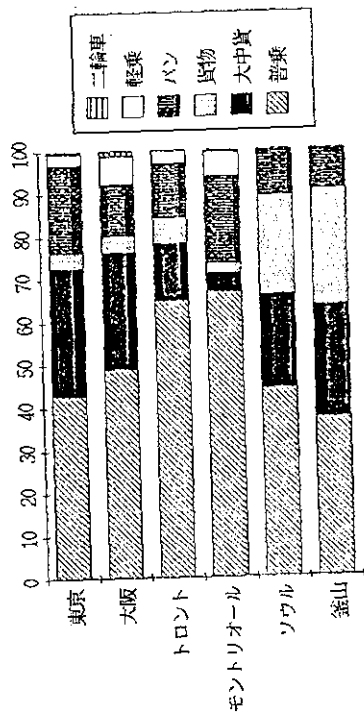
車種別 都市別	普通	大 中 貨	貨 物	バ ン	軽 乗	二 輪 車	合 計
東 京	1車線	98 (31.7)	139 (45.0)	16 (5.2)	40 (12.9)	3 (1.0)	309 (100.0)
	2車線	217 (43.0)	134 (26.5)	15 (3.0)	127 (25.1)	1 (0.2)	505 (100.0)
	3車線	114 (62.3)	25 (13.4)	6 (3.2)	37 (19.9)	0	186 (100.0)
	合計	429 (42.9)	298 (29.8)	37 (3.7)	204 (20.4)	4 (0.4)	1,000 (100.0)
大 阪	1車線	268 (42.7)	210 (33.4)	32 (5.1)	70 (11.1)	7 (1.1)	628 (100.0)
	2車線	222 (59.7)	62 (16.7)	9 (2.4)	49 (13.2)	5 (1.3)	372 (100.0)
	3車線	/	/	/	/	/	/
	合計	490 (49.0)	272 (27.2)	41 (4.1)	119 (11.9)	12 (1.2)	1,000 (100.0)
ト ロ ン ト	1車線	114 (43.5)	82 (31.3)	25 (9.5)	33 (12.6)	0	262 (100.0)
	2車線	274 (63.6)	49 (11.4)	25 (5.8)	65 (15.1)	0	431 (100.0)
	3車線	262 (95.3)	1 (0.3)	11 (3.6)	28 (9.1)	0	307 (100.0)
	合計	650 (65.0)	132 (13.2)	61 (6.1)	126 (12.6)	0	1,000 (100.0)
モ ン ト リ オ ー ル	1車線	92 (48.9)	23 (12.2)	3 (1.6)	62 (33.0)	1 (0.5)	188 (100.0)
	2車線	380 (69.6)	17 (3.1)	17 (3.1)	101 (18.5)	3 (0.5)	546 (100.0)
	3車線	196 (73.7)	3 (1.1)	5 (1.9)	38 (14.3)	1 (0.4)	266 (100.0)
	合計	668 (66.8)	43 (4.3)	25 (2.5)	201 (20.1)	5 (0.5)	1,000 (100.0)
ソ ウ ル	1車線	63 (15.0)	70 (16.6)	206 (48.9)	82 (19.5)	0	421 (100.0)
	2車線	380 (65.6)	146 (25.2)	29 (5.0)	24 (4.1)	0	579 (100.0)
	3車線	/	/	/	/	/	/
	合計	443 (44.3)	216 (21.6)	235 (23.5)	106 (10.6)	0	1,000 (100.0)
釜 山	1車線	120 (19.4)	183 (29.6)	239 (38.6)	77 (12.4)	0	619 (100.0)
	2車線	252 (66.1)	79 (20.7)	33 (8.7)	17 (4.5)	0	381 (100.0)
	3車線	/	/	/	/	/	/
	合計	372 (37.2)	262 (26.2)	272 (27.2)	94 (9.4)	0	1,000 (100.0)



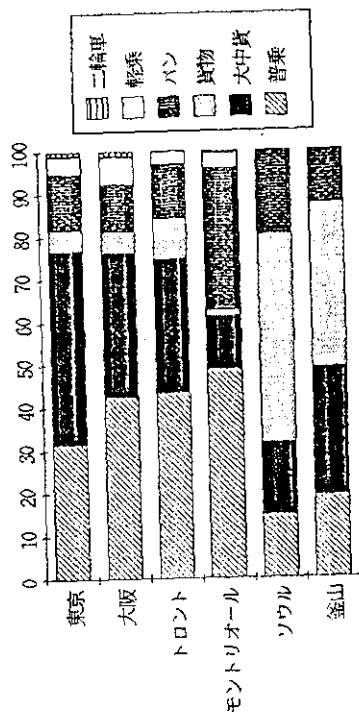
付図 3-3 2車線における車両構成比



付図 3-4 3車線における車両構成比



付図 3-1 高速道路における車両構成比 (1・2・3車線の合計)



付図 3-2 1車線における車両構成比

第4章 意識調査

第1節 意識調査の概要

1. 調査の目的

自記式質問紙法を用いて、各国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、この調査の目的である。国際比較は同一のスケールで行うことが難しく、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難しい。

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、各国共通の質問文を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、その質問票に対する回答を量的に集め、国別にクロス集計していくことによって、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。すでに述べたように、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難しい。しかし、だからといって交通行動の観察調査だけでは、観察者の立場、観察者の価値観が強く反映しすぎるという問題も予想される。表面的な特性しかつかめないという欠点もあろうが、意識調査実施を決定したのはそうした背景にもとづくのである。

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し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つ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いくと思われる。

るのである。

2. 調査の方法と経緯

昭和60年9月初旬に予定されていた第1回日・韓・加合同会議に向けて、同年5月末より数回にわたって国内での会合が開かれ、意識調査をめぐる日本側の原案の検討が行われた。そこでは、意識調査実施の意義についての討議から始まり、調査項目の内容、調査方法、国際協力事業としてどのようにそれを進めていくかについて検討がなされた。

カナダのKnapper教授、韓国のCho教授を迎えての第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、あらかじめ検討されていた日本案が提示され、次に述べるような作業手順および調査方法が同意された。

作業の手順としては、当初各国がそれぞれ独自のアンケート案を作成し、それを他国に送付して、最終的には日本チームが3つの案をひとつにまとめることになっていたが、結果的には日本案に他国が手を入れて調査票が作られるという形にならざるを得なかった。昭和61年2月初旬に完成した日本案は直ちに英文に翻訳され、カナダおよび韓国に送付されたが、両国からは日本案をもとに加筆・修正がなされ、日本に意見が寄せられてきた。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、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。

実査の対象としては、最初は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が予想されるところから、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。しかしそうなると、調査方法が難しくなり、多大の調査費がかかることも予想されたので、最初は集団を選び、その中から個人を抽出するという二段抽出法を採用することになった。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う、いわゆるアンケート方式をとった。しかし結果的には、後述するように日本およびカナダで学生の比率が高くなってしまい、目的どおりにいかないことになってしまい、反省している。ただ、日本の場合には学生といっても、企業内大学の学生が多数含まれており、その意味では一般社会人の意識がかなり反映されていると見なすことができる。

実査はそれぞれの国のメンバーの責任のもとに、昭和62年の春に行われた。日本では6月に、韓国では5月に、カナダでは4月に行われた。また、その時期に日本チームのメ

ンバーのひとりである千葉大学教授の鈴木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。

3. 調査項目

調査票については参考資料として巻末に示すが、質問項目を列記すると以下のとおりである。

- Q 1 性
- Q 2 年齢
- Q 3 既・未婚
- Q 4 子供の数
- Q 5 家計保持者か否か
- Q 6 仕事の形態
- Q 7 従業先の規模
- Q 8 週実労働時間
- Q 9 職業
- Q10 最終学歴
- Q11 居住都市の規模
- Q12 運転免許の有無
- Q13 免許保有年数
- Q14 運転の有無
- Q15 主な運転車種
- Q16 その他の運転車種
- Q17 走行距離
- Q18 運転目的別走行距離
- Q19 通勤・通学のための運転時間
- Q20 重大事故の体験
- Q21 事故経験回数
- Q22 違反による取締り経験回数
- Q23 免許停止経験回数

- Q 24 今後の事故体験の可能性
- Q 25 運転中のけがの可能性
- Q 26 安全運転による事故減少の可能性
- Q 27 事故原因は自分か他人か
- Q 28 歩行者は弱者か
- Q 29 飲酒運転経験の有無
- Q 30 飲酒運転の頻度
- Q 31 飲酒運転の取締りの可能性
- Q 32 飲酒運転をなくす方法
- Q 33 シートベルトの着用率
- Q 34 シートベルトの効用
- Q 35 同乗者にシートベルト着用を求めるか
- Q 36 制限速度オーバーの有無（自分）
- Q 37 制限速度オーバーの有無（他のドライバー）
- Q 38 制限速度に対する評価
- Q 39 自分の走行速度に対する評価
- Q 40 自分の運転マナーに対する評価
- Q 41 自国ドライバーの運転マナーに対する評価
- Q 42 車購入時の重視項目
- Q 43 車の効用をめぐる重視項目
- Q 44 どんな車を持ちたいか
- Q 45 車は消耗品か財産か
- Q 46 信号への態度（深夜の赤信号）
- Q 47 安全マインド（危険な追越し車への態度）
- Q 48 交差点での発進行動
- Q 49 交通事故の原因
- Q 50 交通規制への評価
- Q 51 車運転の生活構造への影響

以上の51問となっている。

4. 集計の方法

調査票が回収された時点で各国ごとに点検作業を行い、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、次のような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。

性 (Q 1)

年齢 (Q 2)

性・年齢 (Q 1 × Q 2)

既・未婚 (Q 3)

家計保持者か否か (Q 5)

仕事の形態 (Q 6)

最終学歴 (Q 10)

なお、それ以外にも、個別の質問間でかなりの数のクロス集計が行われている。本報告書では、そのうち、性・年齢別クロス集計結果を中心に分析を進めていきたい。

第2節 サンプルの特性

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、表4-1である。表からも明らかなおり、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。

このように国別にサンプルの性・年齢構成が異なっていることは、国ごとの集計結果を全体的に見て単純に比較することが難しいということであり、当初予想もしなかったことであるが、これも国際比較調査の難しさを反映したものであるとみなすことができる。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ってしまうのである。また、韓国で女子が非常に少なくなったのも、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、参考資料として巻末に示した性・年齢別クロス集計結果を見ても明らかなとおり、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ほうが大きいのであり、そこに文化の違いの反映が見られるのである。したがって、国別に単純集計結果を比較しても、大きく誤るということはないように思われる。

しかし、より正確を期するために、分析の過程では性・年齢を同一にする層について比較する努力も図りたいと思う。なお、性・年齢を共通にする者で、4国ともにある程度のサンプルが揃っているのは、男子の24歳以下および25-39歳、女子の24歳以下の層である。

2. 家族

サンプルの特性を家族関係で見ると、日本、カナダについては、学生の多いことから、未婚者の比率が高く、韓国、アメリカについては未婚者は少なく、既婚者が多くなっている。ただし、韓国に比べてアメリカでは離婚・別居者の割合が高くなっている（表4-2）。

次に、表4-3により、家計保持者がどの程度いるかを国別に見てみると、学生の少ない韓国やアメリカでは家計保持者である者の比率が高く、日本では家計保持者ではない者が多くなっている。

3. 仕事

表4-4は各国別に仕事の形態を示したものであるが、再三述べるように、ここでも性・年齢別構成の違いを反映して、日本、カナダでは学生の比率が高く、韓国では自営業、常用被雇用者（常用雇用）が多く、アメリカでは常用雇用が非常に高くなっている。

ただし、すでに述べたように日本の場合には学生の中に企業内大学の学生も含まれており、被雇用者の立場も一部に反映されている。また、韓国の場合には、学生で運転免許を保有している者の比率が少なく、そのことが学生が少ない原因である。

4. 学歴

サンプルの学歴構成を見たものが表4-5である。この場合も、現在学生である者が多

い日本とカナダでは、最終学歴として高等学校と答える比率が当然高く、社会人の多い韓国とアメリカでは高学歴者の比率が高くなっている。従って、現在学生である者の大部分が大学卒業の資格を将来得るとするならば、日本およびカナダのサンプルの学歴が一番高いことになるのである。

第3節 運転特性

1. 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表4-6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に、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。

表4-7に示したとおり、国によって性・年齢構成が異なっていることは、当然のことながら、免許保有年数にも国ごとにより大きな差が出ている。例えば日本の場合には6年未満の者が7割以上、カナダの場合にも同様の傾向が出ているのに対して、アメリカの場合には10年以上の保有者が8割以上となっており、また韓国も保有年数の長い者が多くなっている。

2. 運転の有無と車種

各国別に、現在、車を運転しているかどうかをきいた結果が、表4-8に示されている。既に述べたように、日本の場合には免許を持っていない者が多く含まれているので、運転していると答えた者は6割に満たないが、それと同時に免許を持っていても運転していないいわゆるペーパー・ドライバーの比率も22.7%（免許保有者のうちでは27.9%）と高い率になっている。それは日本のサンプルのなかに学生が多く含まれていることによると思われるが、しかし同じように学生の多いカナダの場合には、日本より少ないことを考

えると、わが国はペーパー・ドライバーが多いといっても誤りはなさそうである。アメリカの場合には、ペーパー・ドライバーは 1.1%と極端に少なく、車が日常生活に深く浸透していることを示している。

それでは、車を運転している人はどのような車種に主として乗っているのであろうか。

表 4-9 は現在車を運転している者に対して、どのような車を主として運転しているかをきいた結果を示したものである。わが国の場合には、他の国にくらべて軽自動車に乗っている者の比率が高く、また小型車も多いことから、一般に小型の自動車がよく使われていることがわかるのである。同じ傾向は韓国にも見られ、小型車は 72.1%と非常によく乗られている。ただ、軽自動車は 1.1%と非常に少ない。

大型車や普通車に乗っている者の比率が高いのはカナダである。両者の合計は 6 割となり、他の国を圧している。カナダと同様国土も広く、道路事情も良いアメリカでは、日本や韓国に比べれば大型ないし普通車に乗る人の比率は高いが、小型車に対する人気も高く、50.8%の人がそれに乗っているのである。

次に、主として運転する車以外に、どのような車を運転しているのかについて見てみよう。表 4-10 はそれを示したものであるが、わが国のドライバーの場合には自動二輪または原付を運転している者の比率が極端に高く 7 割以上となっているのが大きな特徴である。それに対して韓国の場合には、主として運転している車以外には他の車に乗らないとする者が 9 割近くおり、2 種類以上の車に乗っている人が非常に少ないことがわかるのである。カナダの場合には、トラックやトラクターに乗っている人が多く、また地域的特質からいってスノーモービルに乗っている者が 2 割もいることは興味深い。アメリカでは、自動二輪または原付に乗っている者が 3 割近くおり、日本に次いで多くなっている。またトラックに乗っている者も約 2 割おり、カナダに次いで多くなっている。いまひとつアメリカに特徴的なのはキャンピングカーに乗っている人が他の 3 国に比べて多くなっているということである。そこでは車がレジャーと深くかかわっていることを示すものであろう。

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 年間にどのくらい走るのだろうか。それは国によって大きく異なるものなのであろうか。表 4-11 はその点について明らかにしたものである。

表からもわかるように、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と短い。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、また経費も高くかかることから、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。

4. 通勤・通学のための運転時間

表4-12は通勤や通学のために運転する場合、どの程度の時間をかけているかを比較したものであるが、日本の場合には60分以上もかけて通っている者が3割もいることなど、車による長時間通勤・通学者がかなり存在していることがわかるのである。

韓国の場合には、30分から1時間のところに集中しているのが特徴であり、アメリカの場合には日本に次いで運転時間が高くなっている。それに対してカナダの場合には、10分から19分のところが5割近くもあり、運転時間は極端に短くなっていることがわかるのである。

第4節 交通事故をめぐる行動と意識

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ろう。

表4-13は、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あ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2国に比べてかなり少

なくなっている。カナダの場合には、すでに述べたように学生が多く、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、また運転距離数も高いにもかかわらず、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、全般的にい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、目的値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。

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。

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、表4-14に示されたとおりとなっている。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2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みなさなければならない。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。表4-15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なのであるが、免許取得年数をでき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25-39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できないにしても、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できないであろう。

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ろうか。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。表4-16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とっても一番高いものと考えているようである。約6割の者が事故にあう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、事故にあう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ほう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、これから事故にあうと思っている人は日本のほうが少ないということがわかるのである。事故にあう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う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。

図4-1は、運転している時に事故でケガをする可能性がどの程度あると思って運転しているかについて集計したものであるが、この場合にも日本および韓国が可能性が高いと思って運転していることがわかるのである。

4. 事故原因

われわれがもし事故にあうとしたら、それは主にどのような原因によるものであろうか。図4-2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。先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、国ごと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ほうが大きいということを示しているのである。

日本では、自分のミスによって事故にあうと考える層が全体では44.5%、事故にあうのは不可効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、誰も傷がつかないし、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。

次に表4-17および図4-3により、運転者から歩行者がどのようにみられているのかについて検討してみよう。

「運転者の立場から歩行者をみた場合、あなたのお考えはどれに近いか」というかたちで、次の三つの答から一つを選ばせたわけである。すなわち、「歩行者は弱い立場なのだから、運転者はもっと彼らを保護すべきだ」、「歩行者は保護されすぎている。事故が起こると、何でも運転者のせいにされるのは不公平だ」、「歩行者、運転者のどちらが悪いということはない。事故が起こるのは、その時の状況次第だ」の三つである。

「歩行者をもっと保護すべき」という回答は、カナダ、アメリカではかなり高く、韓国でも高くなっているが、日本では全体でみても男子24歳以下でみても、かなり低くなっているのである。逆に、「歩行者は保護されすぎている」という回答は日本と韓国とがかなり高くなっていることがわかるのである。また、ここでも白か黒かをハッキリさせることを嫌う日本的性格があらわれており、「どちらが悪いかではなく、状況次第だ」という回答が日本人で極端に高くなっているのである。とくに若い人でも52.4%と全体の集計結果とほとんど変わらないのは大変特徴的だと思われる。

表4-18は、事故の原因と目される15の要因をあげ、それぞれが事故原因として、どのくらい重要だと考えるかを、非常に大きな原因(+2点) かなり大きな原因(+1

点)、あまり大きな原因ではない(-1点)、全然大きな原因ではない(-2点)、の4つのランクで答えてもらい、各回答について得られた比率に、それぞれ点数を掛けて合計した数値を指数として示したものである。回答者全員が非常に大きな原因だと答えた場合には200、回答者全員が全然大きな原因ではないと答えた場合には-200となるわけで、数値が大きいほど、事故原因として重視されていることを示すわけである。

日本の場合には、ドライバーの注意不足、スピードの出し過ぎ、飲酒運転、

ドライバーの疲労、安全に対する意識の欠如 ----- の順、

韓国の場合には、スピードの出し過ぎ、飲酒運転、ドライバーの注意不足、

ドライバーの疲労、歩行者 ----- の順、

カナダの場合には、飲酒運転、ドライバーの疲労、ドライバーの注意不足、

悪天候、スピードの出し過ぎ ----- の順、

アメリカの場合には、飲酒運転、ドライバーの注意不足、ドライバーの疲労、

スピードの出し過ぎ ----- の順になってることがわかるのである。

図4-4は、個々の事故原因について、4国を比較したものである。飲酒運転を重大な事故原因とみる傾向はどここの国も高いが、なかでもとくに高いのはアメリカ、カナダの両国であることがわかる。確かに、飲酒運転を防止し、それに原因した事故をなくするという市民の側の運動が現在全米的に展開されつつあり、それを推進するための組織としてMADD (Mothers Against Drunk Driving ; 子供を飲酒運転による事故でなくした母親の運動がもとになって展開されている組織、現在では立派な機関誌まで発行されている) やSADD (Students Against Drunk Driving ; 飲酒運転をなくそうという大学生や高校生の組織) などの組織もつくられているのであるが、逆にいうとそれだけ飲酒による事故が多いということであろう。

ドライバーの疲労はカナダ、韓国に多少高い傾向が見られるが、日本、アメリカも決して低いわけではなく、各国とも指数で100を越えており、事故原因としてかなり重要なものと目されていることがわかる。それと同様に、各国ともが重要な事故原因項目として挙げているものに、ドライバーの注意不足、スピードの出し過ぎなどがある。とくに日本ではドライバーの注意不足は153で4国中一番高く、スピードの出し過ぎは151で韓国に次いで高くなっている。日本の場合にはそれ以外に、安全に対する意識の欠如が117で一番

高く、不十分な運転教育・訓練も高くなっている。

韓国の場合には、すでに挙げた飲酒運転、ドライバーの疲労、ドライバーの注意不足、スピードの出し過ぎといった項目以外に、とくに同国にとって高い項目として、歩行者、運転経験不足、車の故障、道路標識・信号の不備、道路状態の悪さ、動物の飛出し等の項目が見られ、教育・訓練、設備等に関するものが高くなっているところに特徴が見られるように思われる。

カナダの場合には、ドライバーの疲労以外に同国が最も高い項目としては、悪天候がある。とくに、北国であるがゆえに冬の道路事情は厳しく、そうしたことからこの項目が高くなったものであろう。

アメリカの場合には、飲酒運転以外には同国が一位になっている項目はない。これは、一方で飲酒運転がアメリカにおいて深刻な問題になっていることを示すと同時に、他方でアメリカが交通先進国として事故原因をなくすための努力をしてきた結果だとみなすこともできるのである。

第5節 飲酒運転をめぐる行動と意識

1. 飲酒運転の実態

すでに見てきたように、飲酒運転は各国とも、交通事故の非常に大きな原因と目されているのであるが、本節では飲酒運転の実態と意識について、見てみよう。

表4-19は各国別に飲酒運転の経験の有無をきいた結果を示したものである。全体で見ると、やはりアメリカが経験者の比率で7割を越え一番高くなっている。それに次いでいるのがカナダでこれも7割近くなっている。この両国が飲酒運転で大変悩み多き国であることがわかるのである。日本、韓国も決して少ないわけではないが、5割前後となっている。

ただ、男子の若い層で比較してみると、カナダが一番高く、アメリカは6割強になっていることがわかる。アメリカのサンプル数が少ないので、はっきりしたことは言えないが、学生達を中心に展開されているSADDなどの運動が少しずつ効果をもちはじめているのかも知れない。それに対して日本の若者は、日本全体の数字よりも高く、若者に飲酒運転の悪弊が浸透しつつあるのではないかという危険性が見られるのである。

表4-20は、飲酒運転をどのくらいの頻度で行っているかをたずねた結果であるが、飲

酒運転の経験者の比率では少なかった日本と韓国とが頻度ということになると、案外高い人が多いことを示しており、そこには酒を飲んで運転している人が常習化している傾向が見られるのである。アメリカは、飲酒運転の経験者は多いが、週に2～3回以上といった常習者は少ないようである。

2. 飲酒運転の取締り

表4-21は、運転中に飲酒運転の取締りにあう可能性がどのくらいあると思うかについてたずねた結果を示したものである。韓国が取締りにあう可能性がかなり高いとする比率が一番高く、現実にかなり厳しい取締りを行っていることが推測されるのである。カナダもそれに次いで高く、そこでも近年飲酒運転防止のための積極的な取締りが展開されていることを反映しているように思われるのである。日本も一斉取締りなど、飲酒運転の取締りにはかなり力をいれているが、取締りにあう可能性があると考えている層の比率はカナダより少し低くなっている。

アメリカの場合には、すでに述べたように、飲酒運転の経験をもつ者も多く、また飲酒運転を行う頻度も高いのであるが、それにもかかわらず、取締りにあう可能性は低いと考えているようである。これは実際にアメリカでは飲酒運転の取締りがそれほど厳しくは行われていないことを反映していると思われるが、ただそこには自分の責任はあくまで自分でとるべきだとするアメリカ流の考えが貫かれているのかも知れない。

3. 飲酒運転をなくす方法

表4-22は、飲酒運転をなくす方法として、どのようなことが有効かをたずねた結果を示したものである。どこの国も「違反ドライバーをもっと厳しく罰するべきだ」という方法に対して賛同する声が高いが、とくに韓国では41.3%と最も高くなっている。またアメリカも36.7%とかなり高くなっている。両国が取締りを一層厳しくすることによって、飲酒運転をなくそうとする方法に強く傾斜していることがわかるのである。

「ドライバーに対する教育を徹底すべきだ」とする者も各国とも20%を越え、かなり高くなっているが、とくに韓国では32%とかなり高いものになっているのである。また、「現行法の規制をもっと徹底すべきだ」とする者の比率は韓国、アメリカでは20%前後とかなり高くなっているのである。韓国、アメリカは取締りや教育でそれをなくそうとする傾向が非常に強いことが理解されるのである。それに対して、日本およびカナダでは「

酒を飲んだドライバーを送迎する交通手段を導入するべきだ」という意見がかなり強く出ていることが注目されるのである。単に取締りや教育を徹底的に行うだけでなく、飲酒運転者を車に乗せないためのシステムも同時に開発されるべきだという、新しい考えがそこには展開されているように思われるのである。

第6節 シートベルトをめぐる行動と意識

1. 着用の実態

わが国と同様、アメリカ（カリフォルニア）、カナダ（オンタリオ）は高速道路のみでなく、一般道でもシートベルトの着用が法によって義務づけられているのに対し、韓国では高速道路上でのみ義務づけられていることもあって、運転している時シートベルトをどの程度着用しているかをたずねた結果は表4-23に示されたとおり、韓国のみが低い着用率になっている。常に着用している者が日本では80.9%、カナダでは77.9%、アメリカでは82.7%と非常に高くなっているのに対し、韓国では20.6%しかない。逆に、めったに着用しないと答えた者が韓国では23.4%もいる。

こうした傾向は図4-5に示されたように、若い年齢層についてもかなりハッキリしたかたちで見られる。日本、カナダ、アメリカは着用率が高いのに対して韓国では若者もあまり着用していない。ただ、ここで注目されるのは、韓国およびアメリカでは若者のほうが全体の集計結果より着用率が高いのに対して、日本およびカナダでは若者のほうが着用率が低くなっている。すなわち、前者では若者のほうがシートベルト着用に関してはマナーが良いのに対して、後者では若者のほうがマナーが悪い傾向が見られるのである。カナダはともかくとして、わが国の若者の運転マナーが悪いことについては、これまで述べてきた他の項目についても見られ、何らかの対策が打出されることが必要である。

2. 効用への評価

着用法の存在もあって、日本、カナダ、アメリカでは非常に高い着用率が維持されているのであるが、では着用している本人達はシートベルトの効用をどのくらい信じて着用しているのだろうか。表4-24は、「もし、あなたが重大事故にあって、シートベルトを着用していたら、シートベルトによって重傷をまぬがれる可能性は、どのくらいあると思いますか」という質問に対する結果を示したものである。その結果は表に見られる

ように、日本だけが際立った特徴を示しているのである。すなわち、韓国、カナダ、アメリカでは5割以上の人がシートベルトの有効性について、非常に高いと答えているのに対して、日本では28.2%の人しかそう答えていない。すなわち、日本人の多くは必ずしもシートベルトの効用を信じてはいないのである。

ところで、すでに述べた着用率と、効用を信じているかどうかというこ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明確な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ていたとしても、個人的に納得できるものでなければそう簡単には容認しないという強い個人主義の精神がそこには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、あるいは意見の分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。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も、法律で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えることができる。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、いまひとつ注目されるのは、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。図4-6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られるのである。すなわち、国によるこうした違いはいつ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、すでに述べたように、またこれから述べるように、そうした特徴はシートベルトの着用に限らず、あるゆる場面に見られる傾向のように思われるのである。

3. 同乗者着用への態度

表4-25は、「あなたは自分で運転してるとき、同乗者にシートベルトの着用を求めますか」という質問に対する回答結果を示したものである。かつては、同乗者に着用を求めるのは、相手を強要することになりよくないとか、相手に恐怖心を与えるのでよくないとか、逆に運転者から着用をすすめられないと運転者を信用してないように思われるので同乗者としてはシートベルトを着用しにくい、したがってむしろ相手に着用を求めるほうがよい、といった具合にこの問題に関してはさまざまな議論がなされたが、着用法によって助手席に座った同乗者がシートベルトを着用していない場合には運転者が罰せられるということになったことによって、人間関係の心理的な問題はさておき、着用を求めるほうがよいということで一応の決着がついたように思う。

そうした観点に立って回答結果を見ると、日本およびアメリカでは、常に着用を求める人の比率はかなり高く、理想に近くなっているとみなすこともできる。それに対して、シートベルトの着用が一般道では義務づけられていない韓国はさておき、カナダでは着用を求める人の数は必ずしも多くはない。逆に、決して求めないとする人の比率が14.3%とかなり高くなっていることが特徴的である。アメリカも決して求めないという人の比率が高いが、個人主義の確立している両国では着用するかしないかは同乗者の個人的意思にもとづいて行われるべきだとする考えが一般的であることによるのかも知れない。また、個人主義の確立しているアメリカで、つねに求める運転者が多いのも、別の見方をすれば運転者が個人として確立している結果かも知れないのである。

第7節 制限速度と運転マナーをめぐる行動と意識

1. 速度オーバーの実態

本節では速度をめぐる意識について分析をすすめていきたい。まず、運転をしていて自分がどの程度速度オーバーをしていると考えているかについてたずねた結果が、表4-26に示されている。表からもわかるように、日本と韓国とは対照的、カナダとアメリカはその中間に位置していることがわかる。すなわち、韓国では運転中制限速度をオーバーすることは決してないとする者とめったにないとする者の比率の合計は64.1%にもなっているのに対し、日本ではわずか6.2%にしかならず、極端な開きが見られるのである。速度オーバーをしょっちゅうする、あるいはときどきするという者の合計は逆に

日本では極端に高く、70.9%にもなっているのである。韓国では12.9%、カナダでは51.1%、アメリカでは39.7%となっており、日本が断然高い。

確かに、わが国では制限速度をオーバーすることがあたりまえになっており、われわれはそのことにすら疑問を感じなくなっているように思われるのであるが、こうして国際比較を行ってみると、そのことが大変異常なことであることに気づくのである。わが国のような状態ではいったい何のために速度制限が設けられているのか、はなはだ疑問だということになる。このような現状はなんとかして打破しなければならないと思われる。ただ、その場合、そうした現状の打破は制限速度を守らないドライバーの責任のみに課せられてよいものだろうか。ドライバーの責任も確かにあろうが、それと同時に、制限速度自体が現状にマッチしないところに設定されている、ということもあるように思う。現在の制限速度が現状にマッチしたものであるかどうかを、もう少しきめ細かく検討し、もし、いま少し速度を上げて大丈夫なところがあれば、制限速度をひき上げて、そのかわり速度オーバーを厳格に取締るといったかたちのほうが望ましい気がする。今の日本のような現状では、速度違反で取締りの対象になっても、後述するように自分もまた他人も速度違反をしているのであるから、本人にはまったく罪の意識がなく、おれは運が悪かったと思わせるにすぎないのである。

表4-27は、それでは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、ということに対する意識を見たものである。ここでもわが国のドライバーは大変特徴的な傾向を示している。すなわち、他のドライバーもしょっちゅう制限速度をオーバーしていると考える者の比率は、日本が断然高く、52%を示しているのである。このように、わが国では自分も速度オーバーをしょっちゅう犯しているが、他人だって同じことといった風潮が一般化しており、これは交通政策を考えていくうえで是非とも検討しなければならない重大問題だと思われる。

2. 制限速度への評価

以上の記述でも述べたように、わが国の制限速度が現状にマッチしないものになっているのではないかという仮説は、運転者の実感としてはどのようなかたちで受取られているのであろうか。表4-28は速度制限についてどう思うかをたずねた結果を示したものである。表からも明らかなように、全体的には各国の傾向はかなり似ており、現状でよいとするカナダを除いては、3国とももう少し高くしてほしいという意向が強いようである。し

かしよく見ると、日本は他の諸国にくらべ、もっとずっと高くしてほしいという意向も強く、現状の制限速度に必ずしも満足していない傾向が見られるのである。わが国民性はすでに指摘したように、どちらかという現状を肯定する傾向をもつのであるが、それにもかかわらず制限速度をもっとひき上げるべきだとする意見がこれだけたくさんでいるということは、制限速度を現状にマッチしてないと考えている国民が多いということかも知れない。

3. 運転マナーへの自己評価

次に、他のドライバーと比べて、自分自身の走行速度はどのようなものと考えているかについて、表4-29によって見てみよう。日本の場合には、同じくらいのスピードで走っていると考える者が圧倒的に多く、61.9%にもなっている。韓国の場合にも、日本と同様、同じくらいというところを中心に正規分布しているが、ただ日本のように中心だけが高くなっているのではなく、なだらかなカーブをなしている。すなわち、少し他人よりスピードが速いほうだとする者が一方でいるかわりに、他方では他人より遅いほうだとする者もかなりいるということを示しているのである。

それに対して、カナダおよびアメリカでは自分はどちらかという他のドライバーよりも速く走るほうだとする者の比率が高くなる傾向が見られるのである。他人には負けていない、あるいは負けたくないといった、自己主張的な傾向が、欧米人には見られるのかも知れない。

表4-30は、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ことに対する回答結果を示したものである。日本を除く3国では、自分の運転マナーは他人に比べてはるかに良いとする者の比率も高く、少し良いとする者が中間的な回答となっているのであるが、それに対して日本の場合には、はるかに良いとする者の比率は10.9%しかなく、他国に比べてかなり低いものになっている。少し良いとする者は40.1%とかなり高くなっているが、それでも一番高いのは同じ程度とする者で、42.7%も存在しているのである。ここにも他の人と横並びにいることをよしとする日本的な文化が見られるような気がしてならない。

ここで、これまで検討してきた個別の質問、すなわち、「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総合的に検討しながら、国ごとの特徴をさぐってみると、次のようになる。

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。したがって、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、カナダと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しれないが、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。

4. 自国ドライバーへの評価

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られているのであろうか。この点について見たものが表4-31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も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、それが横並び意識をつくっているということもできるのである。

第8節 安全マインドと交通行動

1. 安全マインド

それぞれの国の国民が、日常的な交通行動を展開する中で、どのような安全マインドをもっているかについて、ここでは検討していくことにしたい。まず、表4-32は「危ない追越しをされた場合、一般にドライバーはどのようにすると思いますか」という質問に対するカナダを除く（カナダではこの質問は行われていない）3国の回答結果を示したものである。

意識調査の限界として、こうした質問に対しては、どうしても本音を出しにくく、タテマエで回答する傾向が見られるのであるが、多分にここではその傾向が見られるのである。実際には腹を立てて、追越しかえそうとする者がかなり多いことも予想されるが、ほとんどの者が腹を立てるが、がまんすると答えているのである。したがって、ここに出てきている結果はあくまで回答者の意識であって、実態を示すものではないことは明らかである。ただ、このような形で国際比較をすると、同じようにバイアスがかかりながら、そこに国際間で多少の違いが出てきたとするなら、そこには何らかの考え方や行動の違いが反映しているとみなすことができるわけである。そうした観点に立ってこのデータを見ると、韓国や日本に比べてアメリカでは冷静に対応する人の数が多いことが予測され、施設も充実し、また人々の気持ちも安定した交通先進国であることがわかるのである。

また、比較的追抜かれるとカッとしがちだと目される24歳以下の男子について比較してみても、表に示されたとおり、アメリカの若者はかなり冷静であることが推測できるのである。それに対して韓国の若者は腹を立てて追越しかえす者がかなり多いことがわかるのである。日本の若者も、韓国に近い14.4%の者が追越しかえそうすると答えており、カッとする者が案外に多いことを示している。

2. 交通行動

追越しに対する態度と同様、交差点における信号への対応も交通行動をめぐる安全マインドを見るうえで、おおいに参考になるはずである。表4-33は、「交差点で青信号に変わった場合、一般にドライバーはどのようにすると思いますか」という質問に対する回答結果を示したものである。

全体的に3国を比較して見ると、韓国は青信号に変わる前に発進する傾向が他の諸国よりも強く、発進のマナーとしては問題の多い行動が見られることを示している。それに対して日本の場合には、青信号になったとたんに飛出すケースが他国に比べて多いことが示されている。日本人のせっかちさが反映されたものであろう。それに対してアメリカでは、青信号に変わって、少し間をおいて発進する者の比率が他国よりも高くなっていることがわかるのである。アメリカ人のゆったりとした運転ぶりが推定されるところである。

こうした傾向は若者において、一層助長され、そうした特徴が際立った形で出ているのである。すなわち、韓国の若者は青信号に変わる前から発進するとする者の比率は59.4%にも達しており、また、日本では青信号になったとたんに発進するとする者の比率は67%にも達しているのである。逆にアメリカでは、青信号に変わって、少し間をおいてから発進するとする者の比率が40%にも達しているのである。

同じ信号ではあるが、今度は赤信号に対する態度について見てみよう。表4-34は、「あなたが深夜運転していて、周囲に他の車も歩行者もいない道路で赤信号に差しかったとしたら、次のうちの行動をとりますか」という質問に対する回答結果を示したものである。

信号は人間がつくったものであり、その人間から見てまったく人も車もない状態なら止まらなくてもいいはずで、それでも止まるのは人間が自分でつくった機械に逆に支配されることだ、という考え方が一方であるが、それに対して、規則・ルールを守ることによって安全は保たれるのであるから、どんな場合でもそれは守られなければならない、という考えも当然存在する。4国とも、大多数の人は赤信号であつたら完全に停止するという行動をとっているようであるが、ただ、アメリカおよび日本ではそうした考えに立って行動している者が8割前後に達しているのに対し、韓国およびカナダでは6割強にしかならないという違いは見られるのである。韓国およびカナダではその分、減速するが停止しないという回答が増えている。

3. 交通規制への評価

交通規制を強めることによって安全はよりよく保たれるという考え方があるが、それについて人々の反応はどのようなものであろうか。表4-35は、交通規制は今よりもっと強められるべきかどうかを問うた結果を示したものである。

表からも明らかなように、日本・韓国の東洋グループと、カナダ・アメリカの欧米グループとの間にこの間に関してはかなりはっきりした相違点が見られる。すなわち、東洋グループでは現状で十分、あるいはもう少しゆるめてもよいのではないかという意見が強いのに対して、欧米グループではもう少し厳しくしてよいのではないかとする意見が多いのである。こうした傾向が出ていることについて、これをどう解釈するかはなかなか難しいところであり、一概にはいえないが、現実の問題として日本および韓国では交通規制が厳しくしかれており、そこに住む人々にとってはこれ以上の規制はたまらない、といった意識が充満しており、それに対してカナダおよびアメリカでは、個人の責任にゆだねられるという観点からあまり厳しい規制はしかれていないということがあるのかも知れない。日本および韓国では、国民の安全を守るのは国あるいは警察の責任であるという意識があまりに強すぎて、それが厳しい規制という形になって現れてきていることが考えられるのである。その意味ではもう少し、国民のひとりひとりが自己責任を意識するようになるような施策を考えるべきときにきているような気がするのである。逆に、カナダ、アメリカではもう少し規制を厳しくすることによって、安全が保たれるのかも知れない。

第9節 車と生活をめぐる行動と意識

1. 車と生活構造

車を運転するようになると、それ以前に比べて生活構造に何らかの影響がでることが予想されるのであるが、それは国ごとに異なっているものなのであろうか。アメリカなどのようにものごころのついたときから側に車があり、若くして免許をもった人が多い国と、韓国のように最近になってモータリゼーションが進展してきた国との間にはかなりの相違が予測されるのであるが、結果は表4-36に示したとおりになっている。日本、韓国、アメリカとも、生活の行動範囲が広がった、外出がおっくうではなくなったなど車に乗るようになって活動的・行動的になったとする人の比率が高くなっている。

国別に特徴を拾うと、日本の場合にはすでに述べた二つの項目の他に、自由に使えるこ

づかいが少なくなったとする意見が他国に比べて高いことがわかる。これは、車が多くの人々の手のとどく価格で購入できるようになったのに、ガソリン代、税金、高速道路料金、車検費用など維持費に苦勞する日本の現状を示したものであろう。

それに対して韓国では、すでに述べた2項目（外出がおっくうではなくなったという意見はとくに高い）の他に、酒に気をつけるようになったとする者が52.1%とかなり高くなっているのが特徴となっている。

アメリカの場合は、すでに述べた2項目の他に、酒に気をつけるようになったという意見が高いが、それ以外では変化なしとする者の比率が日本、韓国よりも高くなっているのが特徴的である。モータリゼーションが早くから進展しているアメリカならではの回答であらう。

車にどのような価値をおくかは、アメリカのように完全に車社会になっている国と、韓国のようにこれから車社会になっていく国との間でかなり異なっていることが考えられる。そこで、「『車はまだ高価な財産だ』という意見と、『車はもう実用的な消耗品だ』という二つの意見がありますが、あなたの気持ちはどちらですか」という質問をしてみた。それに対する回答結果は表4-37に示されたとおりであるが、そこから明らかなことは、アメリカではもう実用的な消耗品だとする意見が非常に強くなっているのであるが、それに対して韓国ではまだ高価な財産だとする声が非常に高いのである。日本はちょうどその中間に位置しているわけであるが、今後徐々にアメリカ型に近づいていくのであろう。確かに、アメリカでは日本の若者のするように車をピカピカにみがいて運転しているといった図はあまり見かけないのである。

2. 車の効用

人々が車をもつ場合、一体車にどのような効用を期待しているのでしょうか。そしてそれは国によって異なるものなのであろうか。こうした問題を究明するために車をもつ理由をたずねた結果が図4-7に示されている。図中に示されている数字は指数であるが、それぞれの項目についてそれを非常に重要だとする意見の比率にプラス2を掛け、かなり重要だとする意見の比率にプラス1を掛け、逆に全然重要でないとする意見の比率にマイナス2を掛け、あまり重要でないとする意見にマイナス1を掛けて、それを合計するというかたちで計算したものである。数字の大きいほうが重要だと考えられ（最高は200）、数字の小さいほうが重視されていない（最低は-200）ということになる。

どこの国でも比較的重視されている項目としては、まず、「いつでもどこへでもでかけられる」という項目がある。アメリカ、カナダがとくに高く、日本がそれに次いでいる。この項目については韓国がそれほど高くないが、韓国の道路事情によるものかも知れない。それに次いで高いのが、「時間の節約になる」という項目である。とくにアメリカ、カナダでは高くなっている。渋滞が比較的少なく、道路網も完備している両国ではこうした車の効用が非常に重視されているのである。それに対して日本の場合には、この効用を挙げた者の比率は韓国のそれよりも低くなっている。日本が渋滞に悩まされ、いかにひどい道路事情であるかがわかるのである。

「車なしでは生活できない」という項目も各国とも高くなっているが、とくにアメリカでは高くなっており、同国が車中心の社会になっていることを示している。「車は経済的」という項目もまたアメリカでは高くなっているが、これもアメリカにおけるガソリン代その他維持費の安さが反映したものであろう。

それでは、とくにわが国に注目した場合、他国よりも高くなっている項目はどんなものであろうか。まず最初に注目されるのは、「荷物を運べる」という項目である。韓国もこの項目が比較的高くなっている。それと、今一つ注目されるのは「運転が楽しい」、「スピード感が味わえる」、「大きな機械を思うがままにあやつれる」といった車の「あそび」的な側面を日本人が重視している傾向が見られる、ということである。どちらかというと、欧米諸国に比べ、余暇の利用ではおくれをとっている日本人が、こと車の利用という点に関しては、あそびの効用を認めているのは大変興味深いところである。

3. 購入時の重視項目

今後、人々はどのような車をもちたいと考えているかは、それぞれの国の車に対する価値観を見るうえで、また車社会の今後を占ううえからも、重要な問題であろう。表4-38はそれを見たものである。

日本の場合には、全体的には小型車やファミリーカーをもちたいとする意見が多いが、他国との比較で高い項目としては、4WD車や全輪駆動、見栄えのする高級車といったものが多く、飽食の時代的な日本の現状を表しているように思われる。

韓国の場合には、小型車、ファミリーカーを欲しいとする声が圧倒的に高く、車が大衆化する時代がこれからやってくるような気がする。

カナダの場合には、若い人達が対象者に多く含まれたこともあって、スポーツカーに対

する欲求が非常に高い。またそれと同時に、小型車に対する希望もかなり高くなっている。

アメリカもカナダと同様の傾向を示しており、スポーツカーに対する希望が高いが、それと同時に、高級車に対する欲求も依然としてアメリカ社会には残っていることを示しているのである。

以上で検討してきたこととも関連するが、人々が車を購入する際、重視するポイントはどんな点なのであろうか。図4-8はそれを指数化して示したものである。

全体的に見ると、ハードの信頼性、性能、居住性などの項目が各国とも高くなっていることがわかる。しかし、個別の項目について国別の違いを見ると、そこにはいくつかの特徴が見られるのである。

まず、実用性であるが、これを最も重視する国は日本である。わが国では車が実用的な乗物として一般化し、大衆化していることをこの数字は示していると思われるのである。

性能を重視するのはカナダおよびアメリカである。国土が広いが故に長距離ドライブが一般化している両国では、車の性能は購入の際重視するポイントになるであろうことは容易に想像のつくところである。

居住性に関しては、アメリカが高くなっている。車を頻繁に使う同国では、こうした項目は確かに重要なものであろう。燃費に関しては4国ともあまり大きな差異は見られない。次に、外観であるが、全体的にはこの項目はそれ程重視されている項目ではないように思われる。ただ注目されるのは、車先進国としての日本およびアメリカで他国と比べるとそれが重視されているという点である。たしかに、全体的には他の項目に比べて重視されていないにしても、性能その他車の甲乙がつけにくくなっている現在、車の個性は外観でしか出しようがなくなってきており、その意味では車の販売実績を決める重要な項目かも知れないのである。

ハードの信頼性はすでに述べたように、どの国でも高くなっているが、とくにアメリカではこの項目が非常に高い。指数で186 ということは、すべての人が非常に重視していると答えた場合に、200 になることを考えあわせると、大変高い数字だということがわかるのである。ハードの信頼性において非常に高い評価が与えられている日本車に対してアメリカで人気が高いのは、こんなところに理由があるのかも知れない。

第10節 意識調査から見た交通行動と文化的要因 ―具体的施策への応用―

これまでの分析の中で、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。そうした中で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あわす、あるいは皆と一緒にやって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、やっていこう」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出来るかも知れない。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呼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が、これなどもみんなやっていこう式の運動が効を奏したということであろう。

ただ、それと同時に重要なことは日本人に自立の精神をどう養っていくか、自己責任という観念をどう生みつけていくかということである。そうした精神が生れないかぎり、日本人の多くが受身の存在として交通社会を生きていくかぎり、日本の社会はよくなるような気がする。そうした状況をつくるために何が必要とされなければならないかの検討がますますにでも進められるべきであろう。

それと、いまひとつ重要なことは、日本人の集団中心的な発想を壊さないかたちで、そうした自己責任の感情を養成すべきだということである。大変難しい注文だとは思いますが、集団中心的な発想は日本社会が発展してきた原因として非常に重要なものであり、それを壊してしまったのではもともともなくしてしまうことになる。たとえば、日本人としても、自分が他人から影響を受けて行動していると思うよりも、自分みずから進んで行動したと思いたいのは当然である。そうだとするならば、実際は他人あるいは集団の影響を受けながら行動したとしても、自分では自分の意思で行動したのだと思えるようなやり方というのが、非常に重要な意味をもってくると思うのである。今回の調査では現状分析が先になり、それをどう応用するかについては十分な検討ができなかったが、今後の検討課題であろう。

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からである。

表4-1 国別、性・年齢構成

(単位：％)

	男			女			不 明	実 数 計
	～ 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	0.2	546 ^人 (100.0)
韓 国	14.3	48.4	29.1	3.1	2.2	2.2	0.4	223 (100.0)
カナダ	42.5	7.3	0.4	42.5	5.1	1.5	0.7	275 (100.0)
アメリカ	6.1	30.9	22.1	5.0	24.0	11.8	0.0	262 (100.0)

表4-2 国別、既・未婚構成

(単位：％)

	未 婚	結 婚 し て いる	離 婚 ・ 別 居	死 別	不明 ・ そ の 他	実数計
日 本	95.2	4.4	0	0	0.4	545(100)
韓 国	34.2	65.3	0.5	0	0	222(100)
カナダ	89.8	6.2	2.2	0	1.8	275(100)
アメリカ	30.5	55.0	13.4	0.8	0.4	262(100)

表4-3 国別家計保持者か否か

(単位；%)

	家計保持者	家計保持者 ではない	不明・どちら でもない	実数計
日 本	23.5	71.2	5.3	545(100)
韓 国	63.1	31.1	5.9	222(100)
カナダ	9.8	38.2	52.0	275(100)
アメリカ	58.4	29.4	12.2	262(100)

表4-4 国別仕事の形態

(単位：%)

	自 営 業	常用雇用	パートタイム	主 婦	学 生	一時休業 失 引 業 退	不 明	実数計
日 本	0.0	25.8	0.0	0.0	74.0	0.2	0.0	546(100.0)
韓 国	32.3	30.9	5.8	1.8	16.1	10.8	2.2	223(100.0)
カ ナ ダ	0.4	4.7	0.4	0.4	93.8	0.4	0.0	275(100.0)
アメリカ	3.1	82.8	2.7	1.5	8.4	1.5	0.0	262(100.0)

表4-5 国別最終学歴構成

(単位；%)

	小学校	中学校	高 校	大学・ 短大	大学院	不明・ その他	実数計
日 本	0	0	95.2	4.4	0.2	0.2	546(100)
韓 国	3.6	18.0	41.9	31.5	4.1	0.9	222(100)
カナダ	0	0	100.0	0	0	0	275(100)
アメリカ	0.4	22.5	27.9	31.3	15.3	2.7	262(100)

表4-6 国別運転免許保有状況

(単位：%)

	有	無	不明	実数計
日 本	81.5	18.5	0.0	546 (100.0)
韓 国	100.0	0.0	0.0	223 (100.0)
カナダ	97.5	2.2	0.4	275 (100.0)
アメリカ	99.2	0.8	0.0	262 (100.0)

表4-7 国別免許保有年数

(単位：%)

	3年未満	3- 6年未満	6- 10年未満	10- 20年未満	20年以上
日 本	43.2	30.0	20.9	5.8	0.2
韓 国	18.8	33.6	20.6	22.6	3.8
カナダ	18.9	54.6	17.1	6.9	2.8
アメリカ	2.6	6.5	6.8	40.9	43.3

表4-8 国別運転の有無

(単位：%)

	運転 している	運転して いない	不明・ 非該当	実数計
日 本	58.8	22.7	18.5	546(100)
韓 国	82.1	17.9	0	223(100)
カナダ	84.0	13.8	2.2	275(100)
アメリカ	98.1	1.1	0.8	262(100)

表4-9 国別主な運転車種

(単位；%)

	大 型 (2500cc-)	普 通 (2000- 2499cc)	小 型 (1300- 1999cc)	軽 (-1299cc)
日 本	1.0	22.4	61.2	15.4
韓 国	10.1	16.8	72.1	1.1
カナダ	12.0	48.0	31.1	8.9
アメリカ	9.6	32.0	50.8	7.6

表4-10 国別その他の運転車種（複数解答）

(単位；%)

	自動二輪 原付	トラック	トラ クター	スノー モービル	キャンピ ングカー	その他 の車	他車は運 転しない
日 本	71.0	6.2	3.1	0.3	2.2	0.6	26.8
韓 国	5.5	9.3	0.5	0	2.2	4.4	87.9
カナダ	16.6	25.3	17.9	20.1	3.1	12.7	57.2
アメリカ	29.6	19.5	0.8	3.9	8.9	7.4	52.9

表4-11 国別年間走行距離

(単位；%)

	km -2,999	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)

表4-12 通勤・通学のため運転する片道の所有時間

(単位：%)

	～ 9分	10 ～ 19分	20 ～ 29分	30 ～ 59分	60 ～ 89分	90分 ～	実数計
日 本	16.2	20.9	11.1	21.9	20.1	9.8	234(100.0)
韓 国	5.1	16.8	21.2	46.7	5.1	5.1	137(100.0)
カナダ	18.0	47.3	13.0	15.5	4.3	1.9	112(100.0)
アメリカ	8.1	18.8	23.9	30.8	12.0	6.4	234(100.0)

表4-13 国別違反による取締経験回数（全体・男24歳以下）

		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 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)

表4-14 死亡事故・重傷事故経験

	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)

表4-15 国別事故経験回数（全体・男24歳以下、25～39歳）

		0回	1回	2回	3回	4回 以上	実数計
全 体	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 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	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)

表4-16 今後の事故体験の可能性（全体・男24歳以下、25～39歳）

		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 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	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)

表4-17 歩行者は弱者か

（単位；％）

	歩行者をもつ と保護すべき	保護され すぎだ	状況 次第だ	実数計
日 本	24.3	21.5	54.3	503(100)
韓 国	47.4	21.3	31.3	211(100)
カナダ	52.6	4.8	42.6	272(100)
アメリカ	57.6	3.9	38.5	257(100)

表4-18 交通事故の原因(指数)

	日 本	韓 国	カナダ	アメリカ
飲酒運転	150	158	182	193
ドライバーの疲労	124	133	136	113
不十分な運転教育・訓	73	68	71	60
ドライバーの注意不足	153	136	127	139
安全に対する意識の欠	117	89	62	56
運転経験不足	58	93	37	33
高齢	8	-55	-20	-18
運の悪さ	13	-48	-83	-67
車の故障	26	91	-53	-39
歩行者	54	106	-50	-74
道路状態の悪さ	4	55	-38	-67
道路標識、信号の不備	22	86	-61	-45
動物の飛出し	-21	33	-86	-76
スピードの出し過ぎ	151	160	97	108
悪天候	54	85	105	62

表4-19 飲酒運転経験の有無

		ある	ない	実数計
全 体	日 本	47.0	53.0	434(100)
	韓 国	50.2	49.8	211(100)
	カナダ	67.4	32.6	267(100)
	アメリカ	71.6	28.4	257(100)
男 24 以 下	日 本	51.2	48.8	303(100)
	韓 国	40.6	59.4	32(100)
	カナダ	71.6	28.4	116(100)
	アメリカ	62.5	37.5	16(100)

表4-20 飲酒運転の頻度

	殆ど 毎日	週2～ 3回	月2～ 3回	年2～ 3回	めったにしない 決してしない	実数計
日 本	0.7	4.5	5.4	13.4	72.1	426(100)
韓 国	0	3.3	11.5	35.4	49.8	209(100)
カナダ	0.4	0.8	4.6	24.3	70.0	263(100)
アメリカ	0	1.2	10.2	29.1	59.4	254(100)

表4-21 飲酒運転取締りの可能性

	非常に高い	かなり高い	あまりない	非常に低い	実数計
日 本	2.3	17.2	46.5	34.0	471(100)
韓 国	6.5	25.7	23.4	44.4	214(100)
カナダ	3.7	21.6	42.4	32.3	269(100)
アメリカ	3.1	3.5	32.3	61.1	257(100)

表4-22 飲酒運転をなくす方法

	厳しく 罰する	教育を 徹底する	規制を 徹底する	血中濃度 を厳しく	飲酒運転 者の送迎	その他	実数計
日 本	28.8	24.1	10.6	2.1	26.4	7.9	518(100)
韓 国	41.3	32.0	22.7	0	0	4.1	172(100)
カナダ	29.9	24.0	11.8	0.8	26.4	7.1	254(100)
アメリカ	36.7	22.3	19.5	2.0	18.4	1.2	256(100)

表4-23 シートベルトの着用率

(単位：%)

	常に着用	50%くらい	50%以下	めったに 着用しない	全然着用 しない	実数計
日 本	80.9	8.1	2.7	6.9	1.4	418人(100.0)
韓 国	20.6	30.7	25.2	23.4	0.0	218人(100.0)
カナダ	77.9	9.7	5.2	6.7	0.4	267人(100.0)
アメリカ	82.7	11.9	2.7	2.7	0.0	260人(100.0)

表4-24 シートベルトの有効性

	非常に高い	ある程度 高い	それほど 高くない	効果なし	実数計 (%)
日 本	28.2	55.1	14.1	2.5	510人(100.0)
韓 国	53.0	43.8	3.2	0.0	219人(100.0)
カナダ	58.8	36.4	3.7	1.1	272人(100.0)
アメリカ	63.7	34.4	1.9	0.0	259人(100.0)

表4-25 同乗者にシートベルト着用を求めるか

	常に 求める	だいたい 求める	時々 求める	めったに 求めない	決して 求めない	実数計
日 本	54.6	26.7	8.7	8.2	1.9	416(100)
韓 国	19.1	18.6	35.3	26.5	0.5	215(100)
カナダ	30.5	24.1	17.7	13.5	14.3	266(100)
アメリカ	56.2	23.5	11.5	4.6	4.2	260(100)

表4-26 速度オーバーの実態(自分)

(単位：%)

	決してオー バーしない	めったに しない	時々する	しばしば する	しょっち ゅうする	実数計
日 本	1.2	4.9	23.0	29.5	41.4	430人(100.0)
韓 国	14.3	49.8	23.0	10.6	2.3	217人(100.0)
カナダ	1.1	14.7	33.1	33.1	18.0	266人(100.0)
アメリカ	13.0	22.9	34.0	19.5	10.7	262人(100.0)

表4-27 速度オーバーの実態（他人）

（単位：％）

	決してオーバーしていない	めったにしていない	時々している	しばしばしている	しょっちゅうしている	実数計
日 本	0.5	0.0	9.4	38.2	52.0	435人(100.0)
韓 国	1.8	19.7	24.8	37.6	16.1	218人(100.0)
カナダ	0.0	0.8	15.0	65.0	19.2	266人(100.0)
アメリカ	0.0	0.8	23.0	55.2	21.1	261人(100.0)

表4-28 速度制限への評価

	必要 ない	ずっと 高く	もう少し 高く	現状で よい	もう少し 低く	ずっと 低く	実数計
日 本	3.2	7.0	49.3	39.2	0.6	0.6	525(100)
韓 国	5.4	5.0	43.9	40.7	4.1	0.9	221(100)
カナダ	0.7	2.2	31.5	63.0	2.6	0	270(100)
アメリカ	0.8	5.4	54.0	37.5	1.9	0.4	261(100)

表4-29 走行速度の自己評価

（単位：％）

	はるかに 速い	少し速い	同じくらい	少し遅い	はるかに 遅い	実数計
日 本	2.6	12.8	61.9	19.7	3.0	431人(100.0)
韓 国	1.4	24.8	49.5	23.9	0.5	218人(100.0)
カナダ	6.0	34.6	42.9	16.2	0.4	266人(100.0)
アメリカ	3.5	31.7	52.4	11.6	0.8	259人(100.0)

表4-30 運転マナーの自己評価

（単位：％）

	はるかに 良い	少し良い	同じ程度	少し悪い	はるかに 悪い	実数計
日 本	10.9	40.1	42.7	5.1	1.2	431人(100.0)
韓 国	37.0	37.5	18.5	6.5	0.5	216人(100.0)
カナダ	24.1	39.1	32.7	3.4	0.8	266人(100.0)
アメリカ	41.5	41.2	15.8	1.5	0.0	260人(100.0)

表4-31 自国の運転マナーに対する評価

(単位：%)

	非常に良い	良 い	ふつう	悪 い	非常に悪い	実 数 計
日 本	3.4	22.0	33.7	31.1	9.8	409人(100.0)
韓 国	0.9	10.5	38.8	42.5	7.3	219人(100.0)
カ ナ ダ	2.6	42.8	41.7	11.8	1.1	271人(100.0)
アメリカ	2.3	31.0	49.8	14.6	2.3	261人(100.0)

表4-32 危険な追越しへの態度

		腹を立てて、追越 しかえそうとする	腹を立てるが がまんする	別に何とも 思わない	実数計
全 体	日 本	12.2	80.2	7.5	531(100)
	韓 国	12.9	78.8	8.3	217(100)
	アメリカ	6.7	80.0	13.3	255(100)
男 若 年	日 本	14.4	76.8	8.8	353(100)
	韓 国	18.8	78.1	3.1	32(100)
	アメリカ	6.3	93.8	0	16(100)

表4-33 交差点での青信号への対応

		青信号に変わる 前から発進する	青信号になった とたん発進する	少し間をおい て発進する	実数計
全 体	日 本	13.6	68.5	17.9	536(100)
	韓 国	30.5	51.6	17.8	213(100)
	アメリカ	3.5	59.3	37.2	258(100)
男 若 年	日 本	15.1	67.0	17.9	358(100)
	韓 国	59.4	37.5	3.1	32(100)
	アメリカ	0	60.0	40.0	15(100)

表4-34 深夜の赤信号に対する態度

	完全に停止し て、発進する	減速するが 停止しない	減速しない で通過する	実数計
日 本	79.5	19.0	1.6	516(100)
韓 国	64.8	33.8	1.4	219(100)
カナダ	65.6	34.4	0	270(100)
アメリカ	86.2	13.8	0	261(100)

表4-35 交通規制への評価

	今よりもっ と厳しく	今よりある 程度厳しく	現状のま までよい	今よりある 程度緩和	今よりも っと緩和	実数計
日 本	3.7	15.5	54.7	20.3	5.8	536(100)
韓 国	8.7	17.4	35.3	34.4	4.1	218(100)
カナダ	10.7	35.8	49.1	3.3	1.1	271(100)
アメリカ	15.1	35.3	44.2	5.4	0	258(100)

表4-36 車を運転することの生活構造への影響（複数解答）

	日 本	韓 国	アメリカ
酒に気をつけるようになった	16.5	52.1	34.4
外出がおっくうでなくなった	27.8	40.8	24.9
ゴルフや釣りなど、趣味が広がった	11.5	11.8	9.0
機械いじりが好きになった	9.3	9.0	11.9
自由に使えるこづかいが少なくなった	26.4	20.4	18.6
車を通して新しい友人や知人ができた	13.5	7.6	11.9
生活の行動範囲が広がった	60.2	48.3	48.6
人と会う機会が少なくなった	3.6	9.0	1.2
仕事が終わってすぐ家に帰るようになった	5.0	19.0	18.6
変化なし	7.4	6.2	14.6

表4-37 車は消耗品か財産か

	まだ高価 な財産だ	どちらかと いうと財産	どちらと もいえぬ	どちらかとい うと消耗品	もう実用的 な消耗品だ	実数計
日 本	12.5	34.9	6.1	34.5	12.0	542(100)
韓 国	31.0	18.5	2.3	32.9	15.3	216(100)
アメリカ	6.2	18.1	10.8	33.1	31.9	260(100)

表4-38 今後欲しい車

	日 本	韓 国	カナダ	アメリカ
外から見て見栄えのする高級車	10.7	0.5	8.2	14.9
排気量の多いパワーのある車	5.8	5.4	3.9	2.6
4WD車、または全輪駆動	16.7	5.9	8.2	8.8
人を沢山乗せられるワゴンまたはバン	8.9	10.8	1.7	10.5
スポーツ・カー	14.9	5.9	42.9	28.1
ディーゼル車	1.2	2.9	0	0
低燃費の小型車	21.3	33.8	26.2	13.2
家族単位で使えるファミリーカー	20.5	34.8	9.0	21.9

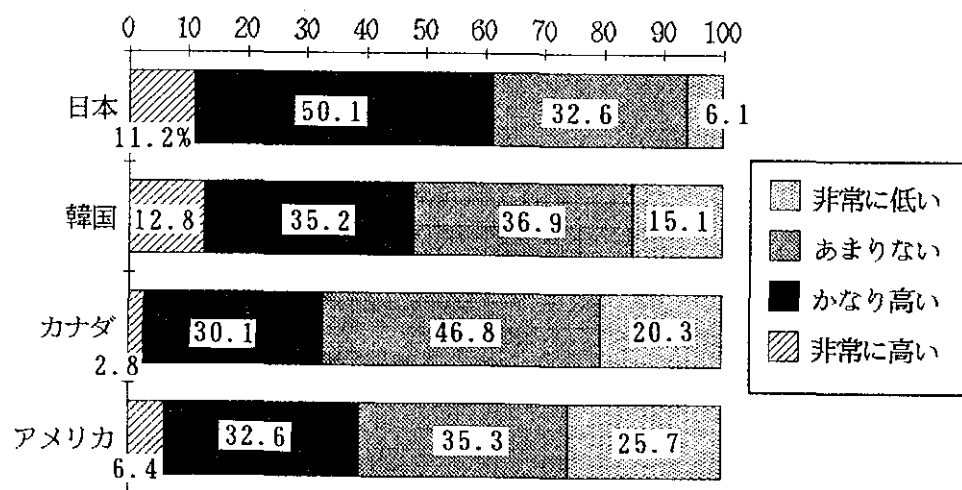


図4-1 運転中の事故によるけがの可能性

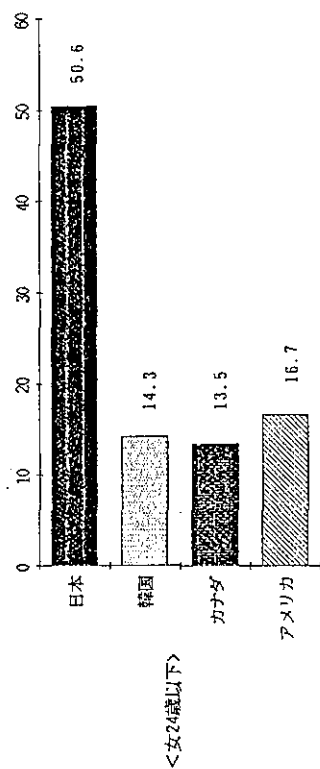
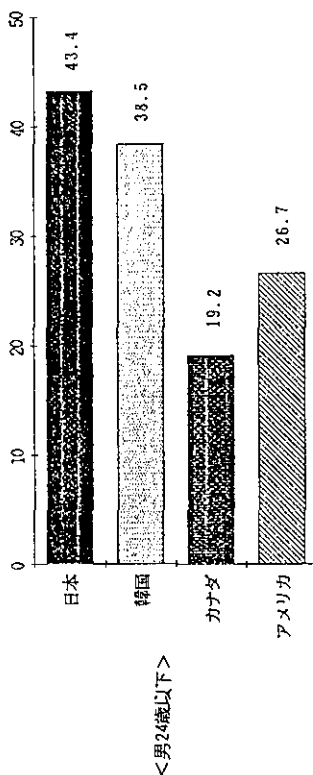
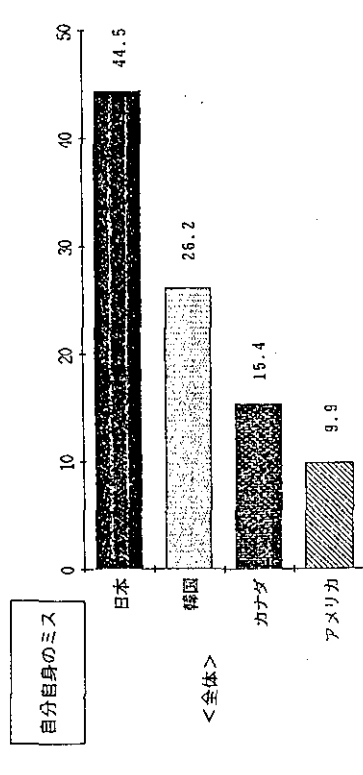
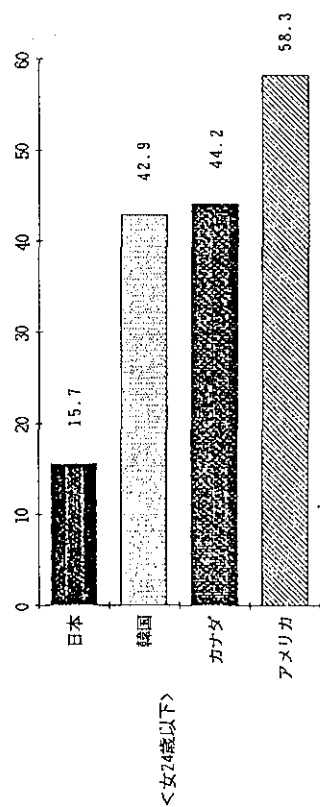
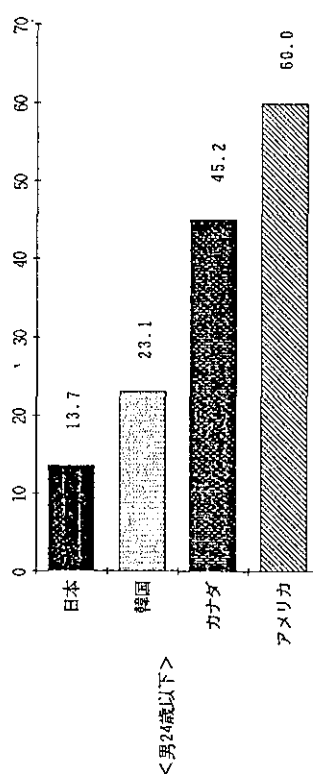
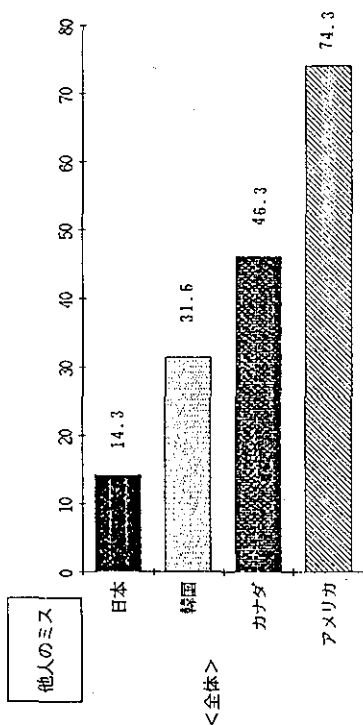
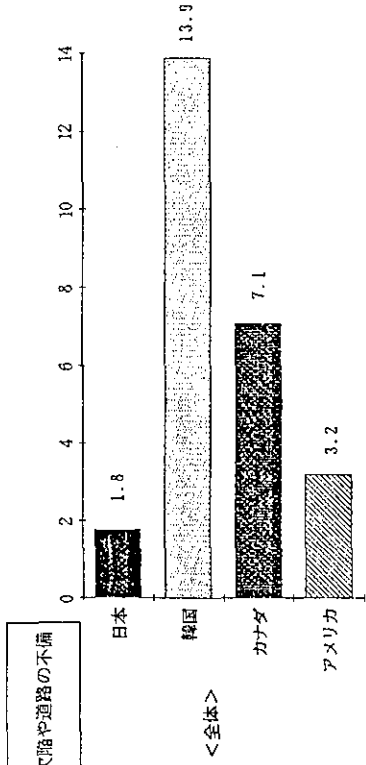
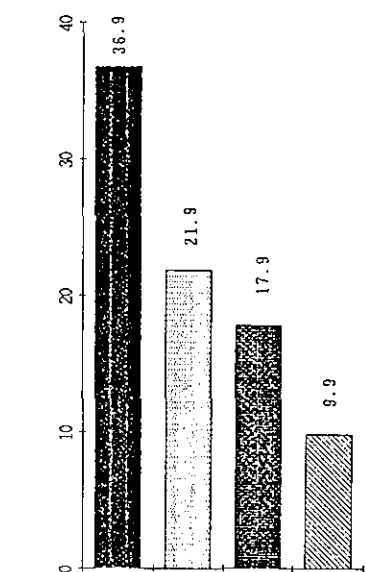


図4-2 もし、あなたが事故にあうとしたら、それは主になんか原因だと思えますか。

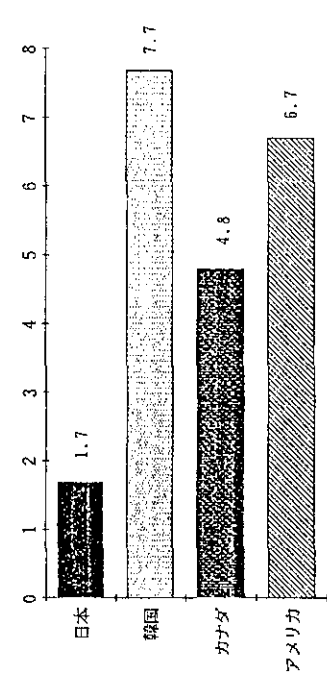
車の欠陥や道路の不備



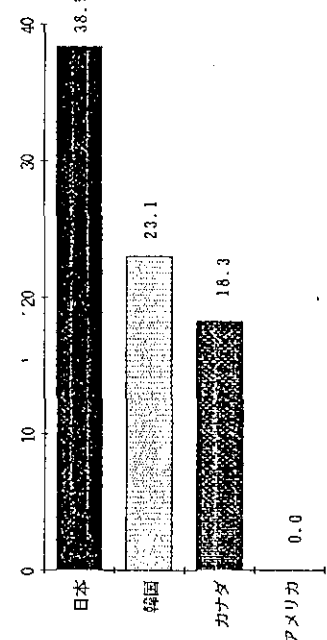
不可抗力、運の悪さ



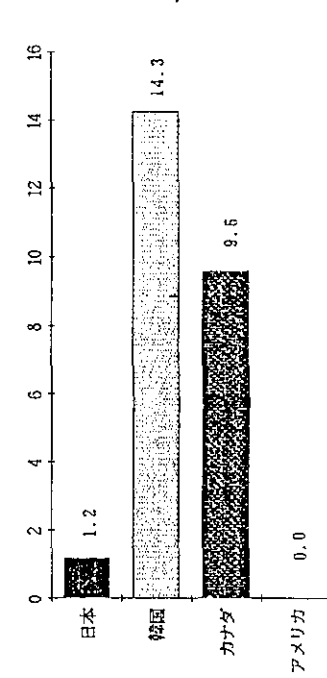
<男24歳以下>



<男24歳以下>



<女24歳以下>



<女24歳以下>

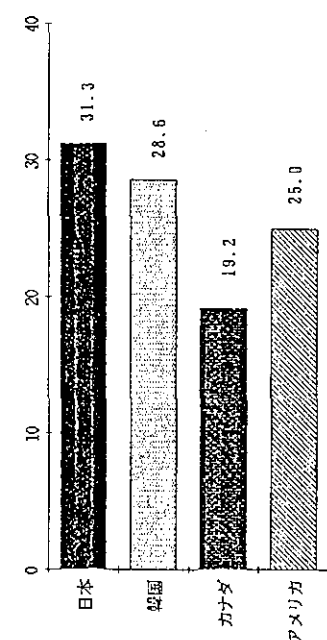


図4-2 もし、あなたが事故にあうとしたら、それは主にどのようなことが原因だと思いますか。(つづき)

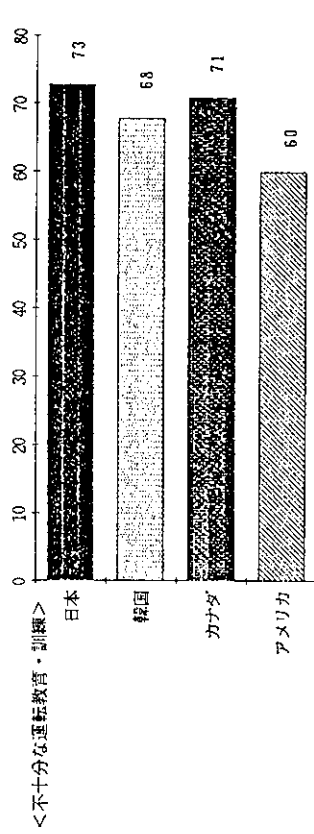
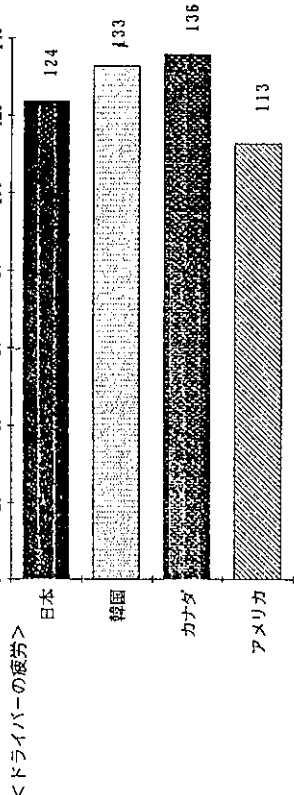
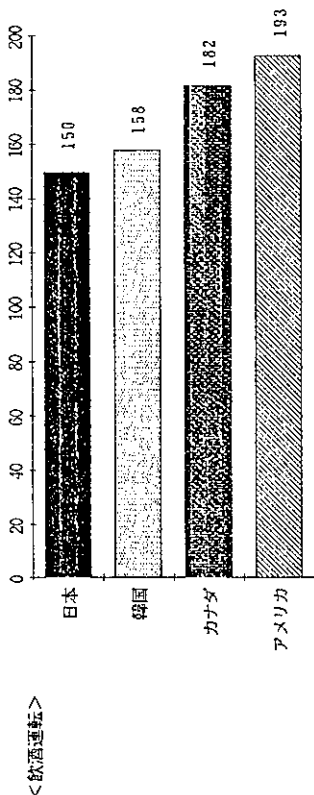


図 4-4 事故原因

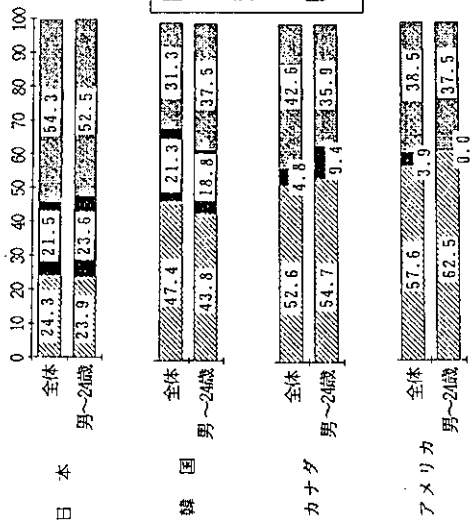
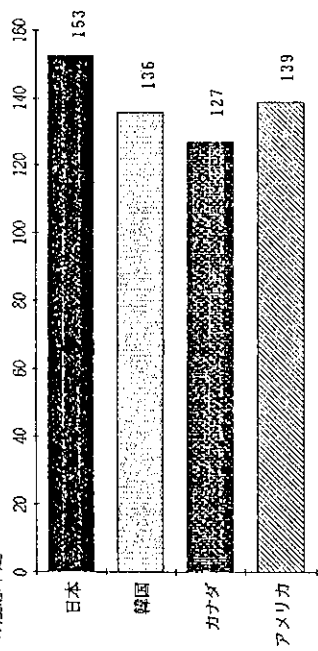
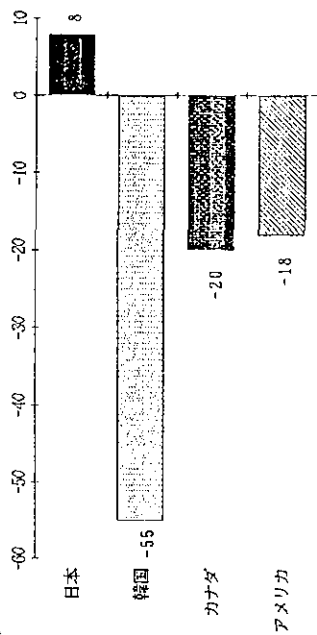


図 4-3 運転者から見た歩行者の立場

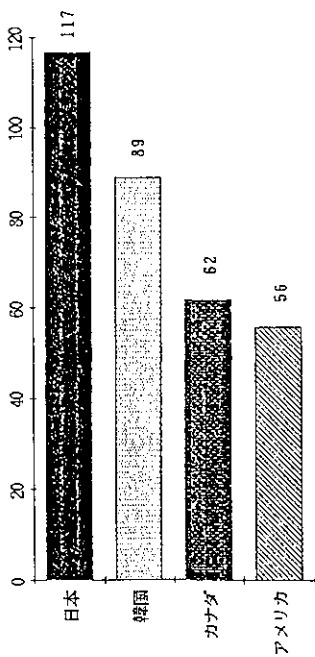
<ドライバーの注意不足>



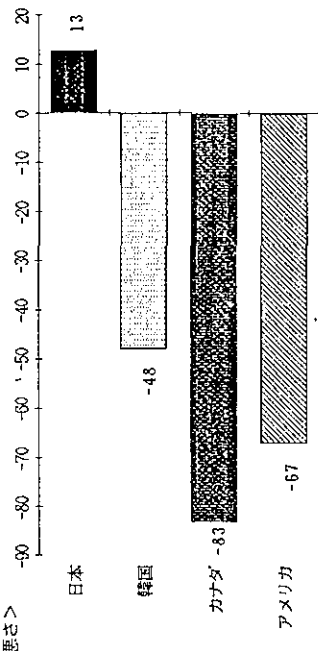
<高齢>



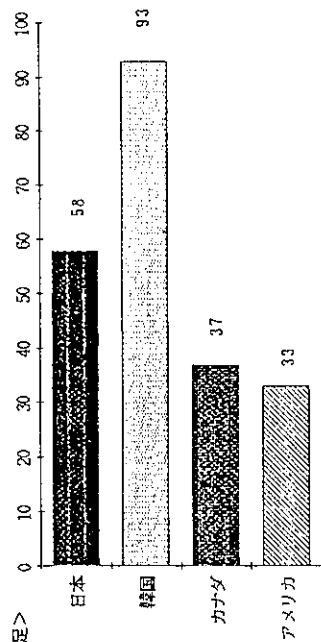
<安全に対する意識の欠如>



<車の長さ>



<運転経験不足>



<車の故障>

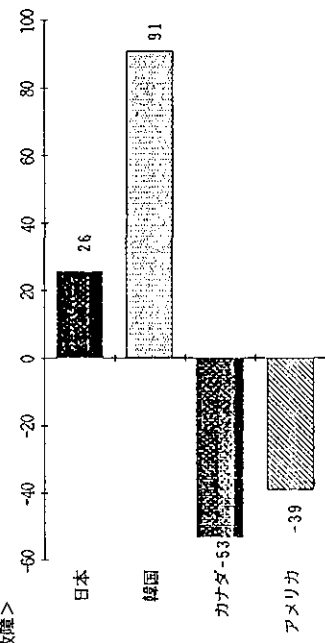


図4-4 事故原因(つづき)

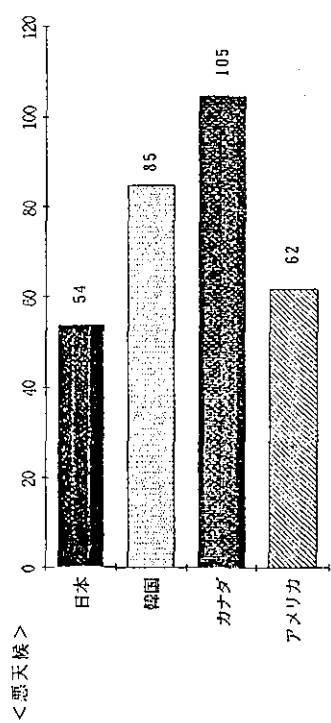
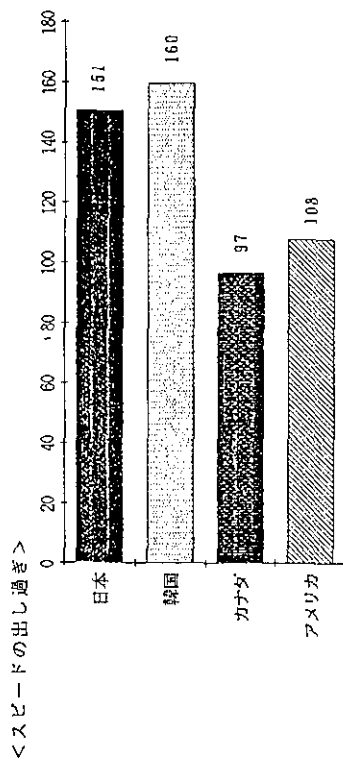
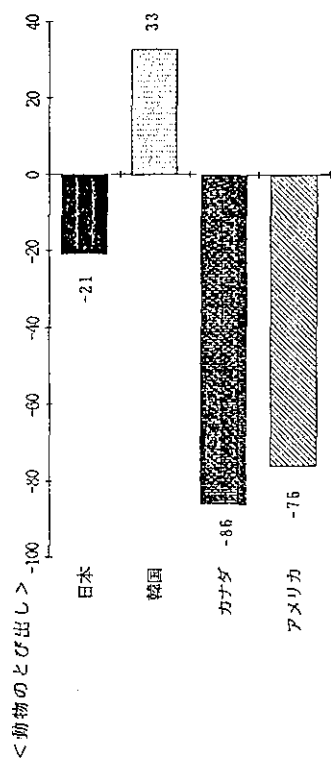
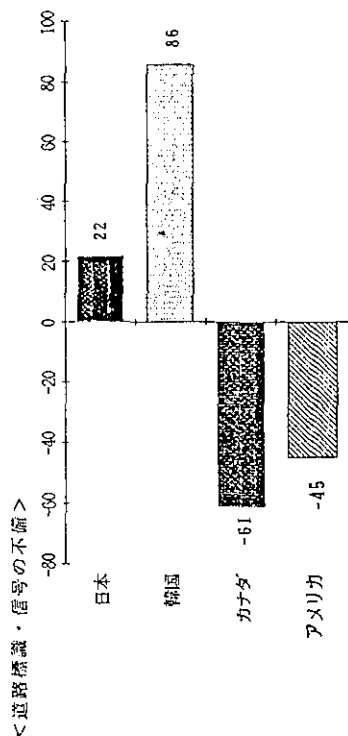
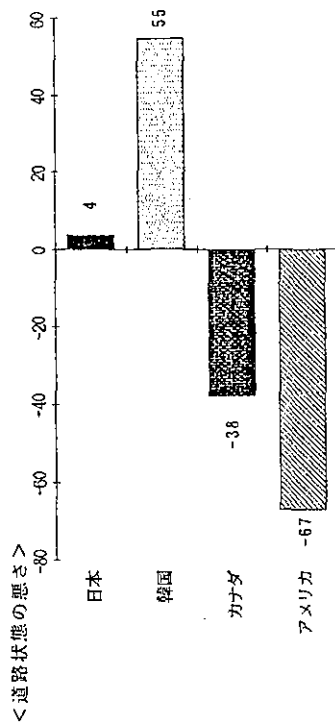
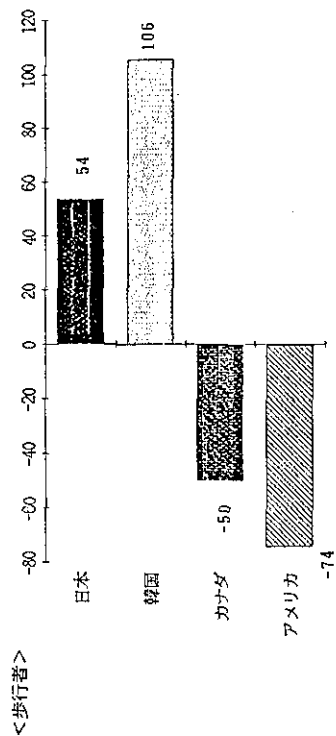


図4-4 事故原因(つづき)

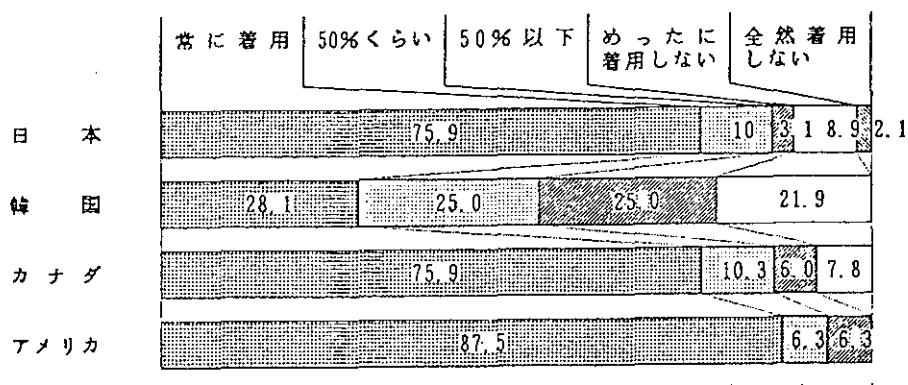


図4-5 男子24歳以下のシートベルト着用率

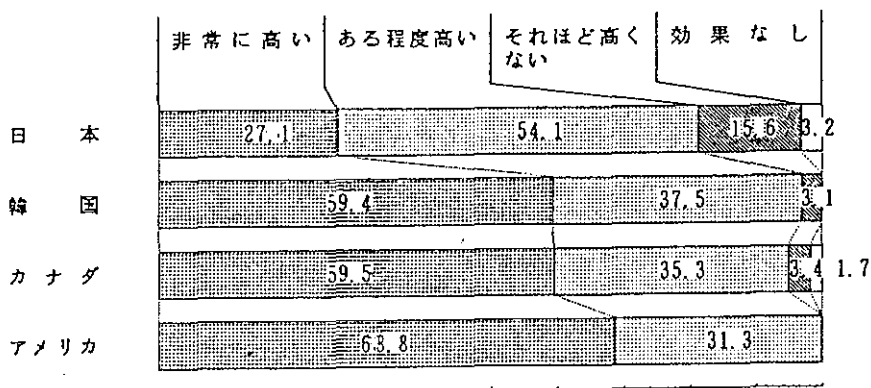


図4-6 男子24歳以下のシートベルトの有効性

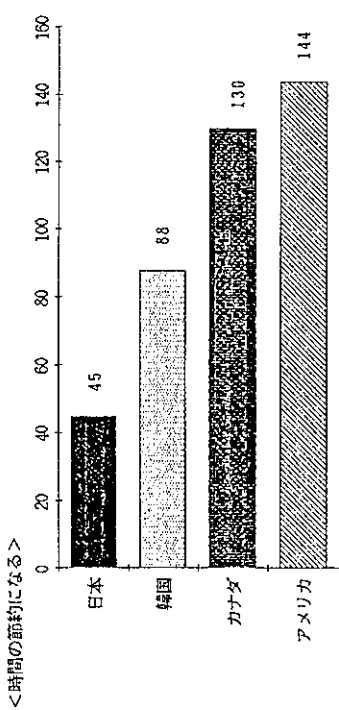
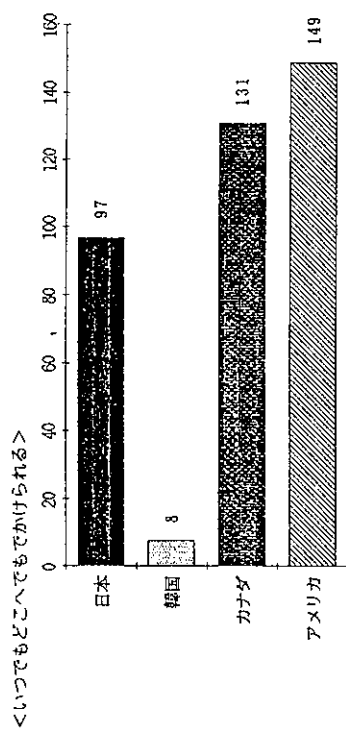
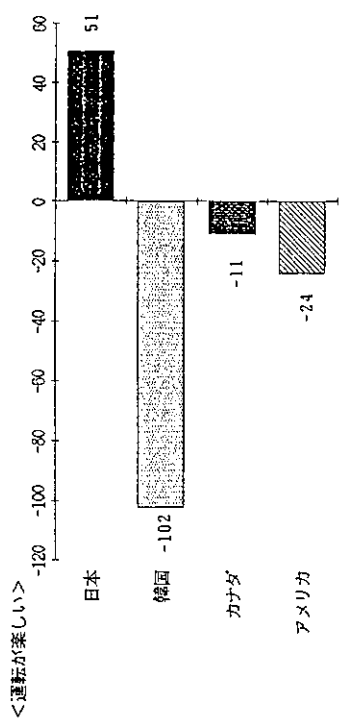
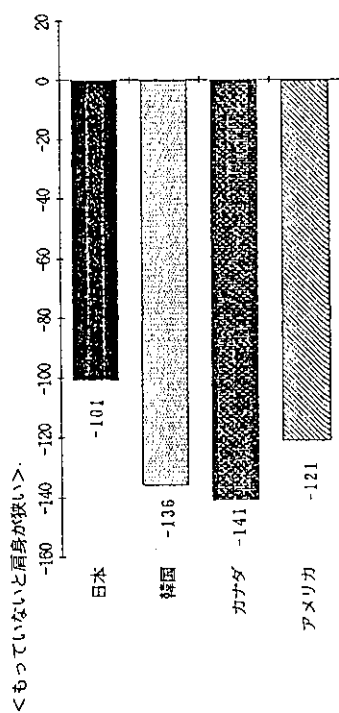
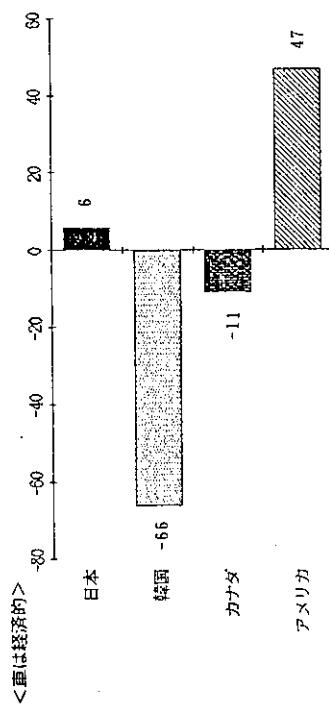
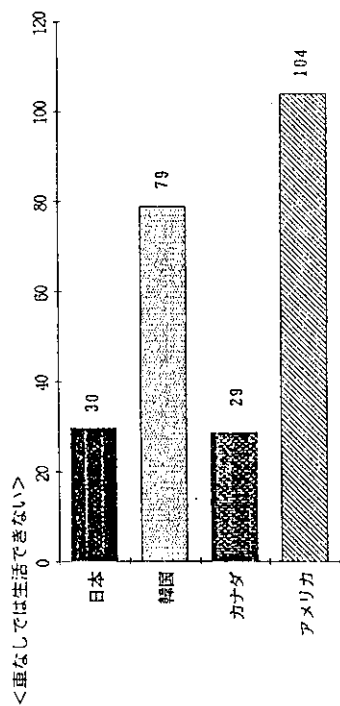
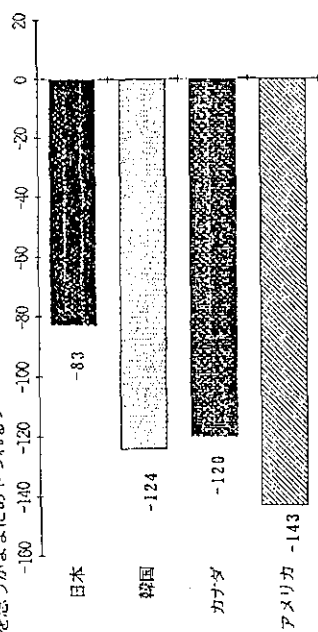
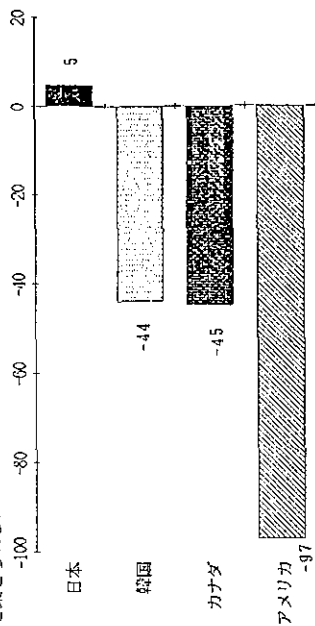


図4-7 車を持つ理由

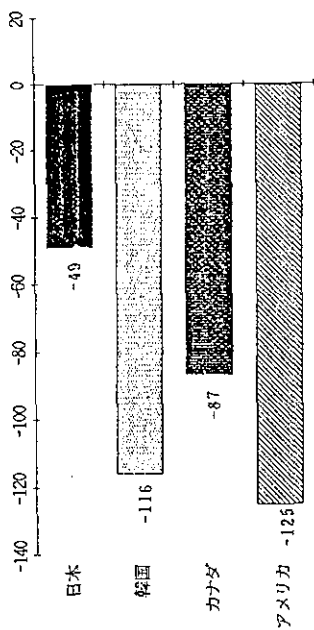
<大きな危機を思つかまにやあつれる>



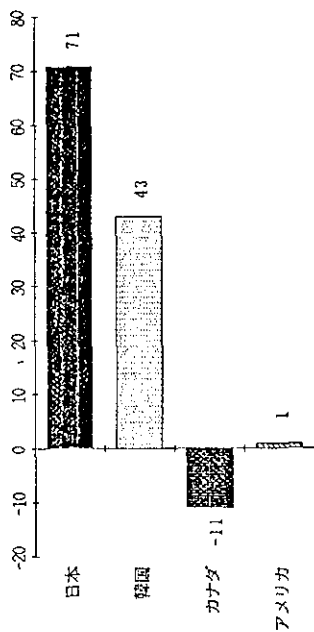
<友人・知人を乗せられる>



<スピード感が味わる>



<荷物を運べる>



<自分だけの世界をもてる>

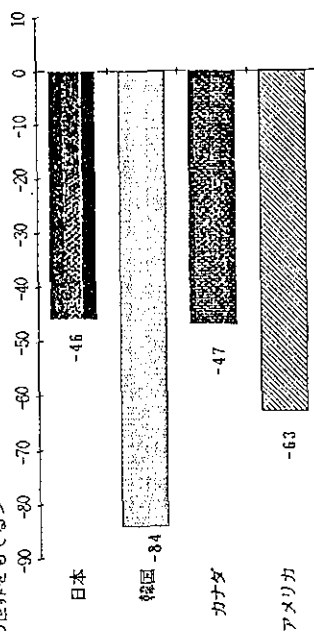


図4-7 車を持つ理由 (つづき)

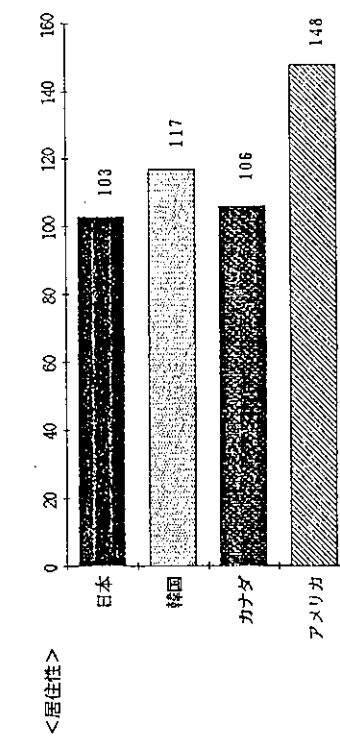
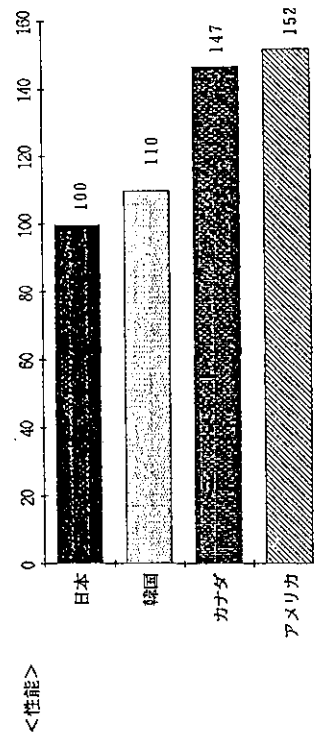
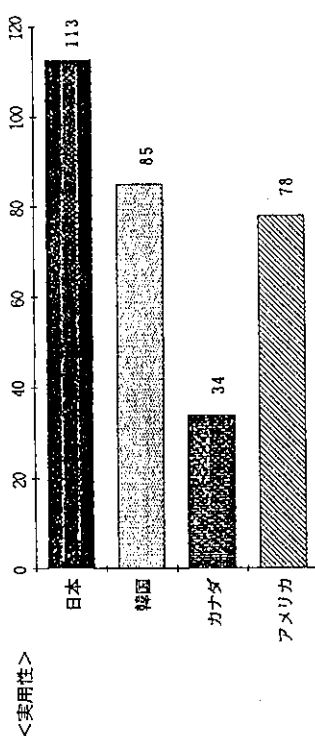
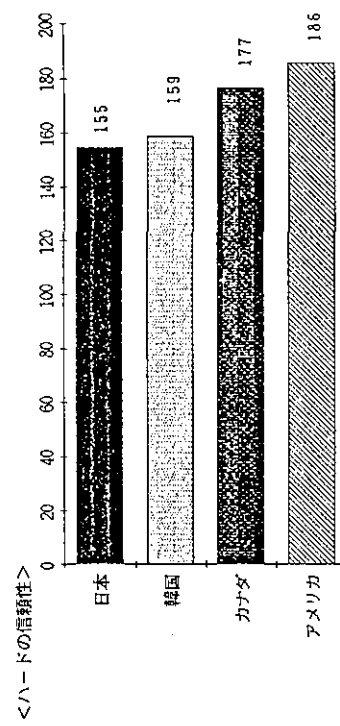
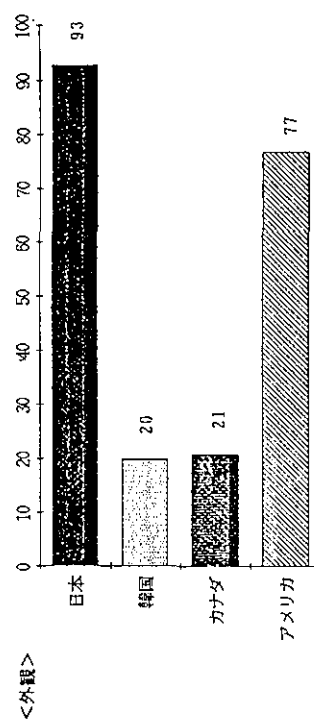
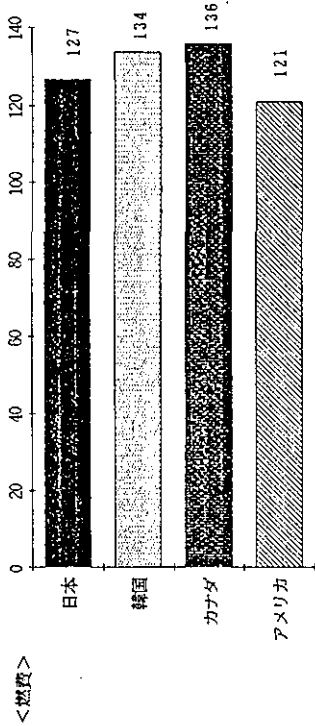


図4-8 車購入の際、重視するポイント(指数)

第5章 法と教育

第1節 はじめに

交通参加者（歩行者、自転車利用者、二輪運転者、四輪運転者）がとる交通行動は、それぞれの国によってかなりの違いが認められる。その行動はその国の法によって定められたところに従ったものであると同時に、その社会の成員がいつのまにか形成している行動規範によるものであることも事実である。すなわち、交通参加者は法の条文に定められた通りの行動をとるとともに、その社会のメンバーがなんとなく容認している無言のルールに従って行動しているものなのである。特に日本においては、意識や意見の発言においては「たてまえ」と「ほんね」の二重構造が認められるごとく、行動面では成文化された法規範と社会のメンバーが暗々裡に形成している行動規範の二つの規範がその場その場で使い分けられ、ある場合には法規範に従い、ある場合には行動規範に従うという、規範の二重構造がある。日本はこの二面性が著しく認められる社会であり、特に交通行動においてそれが顕著に表われるということができよう。

そのような例は数え上げればきりが無いが、法で定められた歩行者右側通行と実際上は左側通行の例、制限速度と実質的な走行速度の食い違いなどはそれに当たる。

教育は法規範に関しての意識を確立し、行動をそれに合せて習慣づけようとするものであるが、その社会がもつ行動規範が強ければ強いほどその教育は効果があがらないものとなる。どのような事柄がこの法と教育と、さらにその社会の行動規範、そしてこの行動規範の基礎となっている価値意識の問題にあるのかについて考えてみることにしよう。ここでは交通行動のうち特に運転者行動に例題を求め、検討を加えてみることにしたい。だが運転者がとるべき法律やそれに関連して教えられている事柄すべてについて述べることは無理であるので、ここでは日本と西欧諸国の間に基本的な相違があると考えられるいくつかの問題、すなわち、速度の問題、空間の分節性の問題、優先権の問題の3点にしぼって比較検討を行ってみよう。

まず速度をとりあげた理由は次に述べるとおりである。運転者教育の内容としては、法

律に定められた事柄だけに強調点がおかれ、他律的な運転が知らず知らずのうちに身についてしまう日本と、状況に即して合理的に判断することに強調点がおかれ、自律的な運転が教えられる西欧との特徴を最も的確に表わしているのが速度の規定であり、教え方であると考えられるからである。

どのような速度をとるかについて日本においては標識等で示された速度に従えというのみで、どのような速度が最適かを考え選択する基準を必ずしも示していない。西欧では理に適った (reasonable) 速度について実例をあげて教えようとする。これは他律的な運転行動と自律的な運転行動の点から考える必要のあることであるといえる。

第二の問題として空間使用の原理に関連して、空間を分割するレーン及び境界線の意味づけ、及びその境界線を越えることに対する厳しさが国によって異なることを示してみたい。そこには生活空間をどのように認識しているかのその国の文化が色濃く反映していることを見ることができよう。

第三の問題として優先権の問題を扱うが、権利を觀念する国とそうでない国において、どのように運転行動が違うかについて考察を加えてみたい。日本においては無神経に人の前に割り込んだり、人の前に飛び出したりするがこれはすべてその空間を誰がさきに使うかについての権利を意識していないことからくるのであろう。優先権に対する教え方の違いについて考えてみたい。

日本においては、交通に参加する人（歩行者、自転車利用者、二輪車・四輪車運転者）に対する教育は、「交通の教則」において行われることになっている。運転者に対する法定の教育、特に運転免許試験に関してはこの交通の教則のなかから出ることになっているので、道路交通法よりも交通の教則が運転者教育の基準となっていることは事実である。諸外国の教育についても主として各国、各州の出している運転者マニュアルを参考にしながら述べることにする。

第2節 速度についての規定及び教え方の国際比較

交通事故原因の中で最も大きな比率を占めるのは速度の問題であるといえることができる。日本における死亡事故の原因を違反別にみると¹⁾、最高速度違反が第一位で25.8%と

四分の一を占めて、第二位の脇見運転10.5%、第三位の漫然運転9.2%、第四位の酒酔い運転7.8%の値を大きく凌いでいる。特に速度志向は年齢と非常に強く関係する。中でも若年層では死亡事故原因として速度によるものが非常に多く、16～19歳の年齢段階では51.9%と半数以上の、20～24歳では38.9%と四割近くの死亡事故が最高速度違反を原因（いずれも第一原因）として起こっている。

一体日本では運転者教育の中で速度に関して、どのように教えられているのであろうか。そして諸外国ではどのように教えられているのであろうか。これらはそれぞれの国における道路交通法規に示すところによって教えられているので、ここでは集めることができた諸外国の法規を比較しながら考えてみることにする。

2-1 日本における速度についての教え方

日本における法定の運転者教育は「交通の教則」に従うことになっている。特に運転免許試験の方法のうち、運転に必要な知識に関する試験、すなわち学科試験は道路交通法第97条に示されたように「教則の内容の範囲内で行なう」ことになっている。

交通の教則の内容は道交法第108条にて定められているが、「法令で定める道路の交通の方法」「危険防止、安全と円滑、障害防止のために励行することが望ましい事項」「自動車の構造、運転に必要な知識」などが含まれている。

運転免許試験の内容が交通の教則の範囲内から出るので、自動車教習所での運転者教育の内容が教則に基づくものであることは言うまでもない。また免許更新時講習、処分者講習の講習科目・細目などをみても、これも明らかに交通の教則に従ったものであることがわかる。では、最高速度と安全速度について日本ではどのように教えられるかを見てみよう。²⁾

最高速度に関しては「標識や標示によって示されている最高速度を超えて運転してはいけません。標識や標示で指定されていないときは、次の表（省略）の最高速度を超えて運転してはいけません」と記されている。また、安全速度に関しては「決められた速度の範囲内であっても、道路や交通の状況、天候や視界などをよく考えて走りましょう。」と説かれている。

それ以外に高速道路では最高速度と並んで最低速度が示され、さらに徐行に関しては、徐行の標識があるところ、左右の見通しがきかない交差点、道路のまがり角付近、上り坂

の頂上付近やこう配の急な下り坂などでの徐行の励行が示されている。それ以外にも道交法では徐行に関して、歩行者の側方通過時、道路外に出る時、停車中の路面電車がある場合、左折又は右折する時などと規定されている。

速度に関してはそれ以外にも幾つかの関連事項との関係で書かれているが、それは次のようなことである。視覚の特性で、明るさが急に変わると視力が一次急激に低下するので、トンネルに入る前、出る時は速度を落すこと、カーブ走行時の遠心力は速度の2乗に比例して大きくなり危険が生じるので、カーブに入る前の直線部分で十分速度を落すこと、制動距離も速度の2乗に比例して大きくなること、夜間は速度感がにぶりで、速度超過になりがちなこと、などである。

2-2 諸外国での速度に関する規定と教え方

諸外国における速度の規定はどのようなものかを見てみよう。速度についての考え方は問題はないが、用いる資料の中に若干古いものがあり、最高速度値が変更されている可能性があることを断っておかねばならない。

1) 西ドイツ

西ドイツの道路交通規則 (StVO) ³⁾ § 3 速度の項は次のようになっている。

§ 3 速度

(1) 運転者は自分の車を常に支配できる速さでのみ運転することが許される。特に、道路条件、交通条件、視条件、天候条件、そして運転者の個人的能力、車両と荷重の特性に適した速度をとらなければならない。運転者は見通せる範囲内で止れる速度で運転しなければならない。対向車との関係で危険が生ずるような狭い道路では、少なくとも見通せる範囲の半分以内で止れる速度でゆっくりと運転しなければならない。

(2) 理由もなく、交通流をさまたげるようにゆっくりと運転してはならない。

(2a) 運転者は子供、介護必要者、高齢者に対し危険が及ばないように、特に速度を落とし、ブレーキを常に準備した運転をしなければならない。

(3) 許可された最高速度は、最も良好な状況下での値である。

- | | |
|---------------|--------|
| 1. 人家密集地域内全車種 | 50km/h |
| 2. 人家密集地域外 | |

- a) 総重量2.8t～ 7.5t の車両、バス 80km/h
- b) 総重量7.5t以上の車両、立客のあるバス 60km/h
- c) 乗用車及び2.8t以下の車両 100km/h

この速度制限はアウトバーン及び中央分離帯などで分離された一方向道路には適用されない。

- (4) 許可された最高速度はチェーン着用の車に対しては、最も良好な状況下でも50km/hである。

2) アメリカ・イリノイ州

イリノイ州の "Rules of the Road"⁴⁾には次のような速度に関する規定がある。

速度

速度は自動車事故の重要な原因である。高速走行が事故の第一原因でないかもしれないが、他の違反、機械的欠陥、判断の誤りに高速走行が重なると、災害をもたらす複合要因になることが多い。

イリノイ州の法には最高速度限界と共に、ある場合には最低速度限界も規定している。最低速度限界の標識がない場合でも、運転者が低速運転によって、正常の交通の流れを妨害してはならない。

運転者は安全な条件の場合にのみ法で許された最高速度で運転してもよい。速度限界の標識があっても、交通状況と道路の使用に関して理に適った (reasonable) そして適切な速度以上の速さ、また、人や財産の安全を危険にさらすような速さで運転してはならないということを法は規定している。

もし安全のために必要ならば、次の場合に速度を落さなければならない。

- (1) 交差点接近と通過時
- (2) カーブ接近と通過時
- (3) 上り坂の頂点接近時
- (4) 狭い道路や曲りくねった道路の走行時
- (5) 歩行者、交通条件、天候条件、道路条件による危険が存在する場合
- (6) 歩行者や他車との衝突を回避するのに必要な場合

法定速度限界

郊外地域	55 mph (標識がない場合)
	50 mph (4t以上の貨物車)
都市地域	30 mph (標識がない場合)
学校区域	20 mph (登校日と標識がある場合)
裏通り	15 mph

夜間運転の速度

前照灯の照射範囲を超えるような速度を出さないこと。夜間運転に際しては、運転者は前照灯で前方が見える距離内で止れるように走らなければならない。

もし夜間に標識で示された最高速度やそれに近い速度で走っている場合、対向車に遭遇したり、カーブに近づいた時には減速しなければならない。

車速

最も安全な速度は交通流の平均速度である。調査研究によると、平均速度の上下に速度差が大きくなると、事故の可能性が大きくなる。すなわち、遅い運転者はスピードを出す運転者と同様に事故に巻き込まれやすい。もし、大部分の車の速度が時速50マイルと55マイルの間にあるならば、運転者はその範囲内で走れば事故を起こしにくい。

3) アメリカ・ハワイ州

ハワイ州の "Hawaii Drivers' Manual"⁵⁾ では第5章「交通法と規則」の中の速度限界の項で次のように書かれている。

” 状況に対して過度な速度をだすことがほとんどの事故の主要な原因である。”

” 基本法：理にかなったそして用心深い (prudent) 速度以上で運転してはならない。”

” 運転している地域、道路交通のタイプや条件、歩行者の存在、天候、そして明るさの条件等に規定された安全で最適な速度で運転しなければならない。”

速度限界：

* 標識で示された最高速度以上の速度で運転してはならない。

* 標識で示された最低速度以下の速度で運転してはならない。

- *他の交通を妨害するようなゆっくりした速度で運転してはならない。もし交通の流れについていけないのならば、道路を離れて後続車を先にいかすか、別の道にかえるようにしなさい。
- *公道やハイウェイでレースやスピード競争、スピード披露を行ってはならない。

また第10章「安全運転テクニック」の車の速度の項では次のように書かれている。

”状況に対して過度の速度”が事故原因として最も多くあげられる。過度な速度の理由が飲酒によるのか、不注意によるのか、競争によるのかなどを決定できることは稀であるが、速度は運転者によってコントロールされるものである。不幸にも大部分の車は運転者、道路、車両それ自体の能力を遥かに超える速度を出せる。適切な安全速度というのは交通状況、天候状況、道路状況に合せたものであり、標識で示された限界速度内のものである。”

”運転者は安全な速度を取るために次のようにしなければならない。”

- *交通の流れに合わせる。同じ方向を同じ速度で走る車は決して衝突しない。もし流れよりも速く走ろうとすると、他の車と問題を起こす原因となる。流れについていけないならば、出来るだけ端によること。
- *安全追従間隔を保持すること。事故の最も多いタイプは追突であるが、それはあまりにも接近して追従することによるものである。適切な間隔を確実にとるためには、前車が木だとか電話ボックス、あるいはその他の手掛かりの横を通過したときに、”1001(サウザントワン)、1002(サウザントツウ)”と普通の速さで数えなさい。もしその目標物に達する前にこの二つの言葉を言い終えているならば、少なくとも2秒の間隔を取っていることになる。決してそれ以下になってはならない。接近して追従すると、前方の道路や交通状況を見ることが出来ず、次の瞬間に展開するトラブルを回避できなくなる。
- *速度を一定に保つこと。頻繁に速度を変えると他の運転者はあなたの意図を読めず混乱してしまう。急加速や急ブレーキは無駄にガソリンを消費するとともに、危険でもある。
- *条件の悪い道路や天候が悪い場合には速度を落せ。速度がゆっくりしていると車のコントロールは容易であり、危険を避けるための時間も十分になる。
- *決して感情に左右されて速度を出さないこと。また決して急いではない。急いで

は事を仕損じる。

4) アメリカのその他の州

アメリカのその他の州の規定のうち、重要なポイントのみを示しておこう。

ミシガン州の "What every driver must know"⁷⁾ の Chapter 5: Basic skills and laws の速度の項には次のように書かれている。

” 運転者は常にミシガン基本速度法に従わなければならない。そこには、運転者はあらゆる運転状況を考慮して、「注意深いそして用心深い」速度で運転しなければならないと書かれている。あなたは自分の車をコントロールでき、人や物に当たらないで止れるゆっくりした速度で運転しなければならない（以下省略）。 ”

カリフォルニア州 "Vehicle Code"⁸⁾ Div.11, Chapter 7 Speed Laws の中の Basic Speed Law の項には次のように記されている。

何人も、天候、視認性、交通状況、路面、道路幅員を考慮して、理にかなったあるいは用心深い速度を超える速さで運転してはならない。また、どのようなことがあっても、人や財産を危険にさらすような速度で運転してはならない。

ニューヨーク州 "Driver's manual"⁹⁾ の Sensible driving の項の中に速度について次のように書かれている。速度を出すことは違法であるとともに、違反のうちの最も危険なもののひとつである。特に死亡事故のうち驚くほど高比率がこの違反から起こっている。・・・自動車局の新しいプログラムによって、州ハイウエーの速度限界は現実的なものに再調整された。だから、標識で示された速度限界を見れば、それは現実的な限界であることは確かであり、運転者はそれに従って自分自身を抑制しなければならない。さらに、法定の速度限界もかならずしも安全な速度とは言えない。交通量や悪天候を始め数多くの要因が速度を落して走ることを要請している。

アイオワ州 "Iowa Driver's Manual"¹⁰⁾ の速度の項には次のように書かれている。

” 70 mph (112 km/h) で空気を切って走ると、一層アクセルを踏みこみ、疾走感を楽しむかもしれない。だがそうすると周囲の何物も気付かず見失ってしまうことになるだろう。

そんな速度で衝突すると助かるチャンスは小さなものである。停止するに要する距離が視認距離よりも大きいと衝突してしまうものである。・・・視認性、暗さ、障害物、そしていまは見えていない障害物をも考慮して減速することが安全のルールである。・・・どんな時でも車をコントロールできる運転でなければならない。条件が30mph (48k/h) で走ることを必要としているのに、絶対に55mph (88k/h) で全速力疾走を試みるようなことをしてはならない。速度限界は良い条件下での最大の速さである。”

5) 英 国

英国の “The Highway Code” では、次のように速度について示している。

- 45 道路と車種による速度限界に従わなければならない。モーターウェイを除いて標識がその他のことを示していないならば、道路照明がある全道路において速度限界は30mph である。どんな限界速度も最大限のものであることを銘記せよ。その速度で走ることが安全であることを意味しているのではない。常にその時のあらゆる条件を考慮せよ。
- 46 妨げ・支障が全くないことが見てとれている距離内で止まれないような速さで運転してはならない。もし、道路が濡れていたり、凍結していたり、または霧の状態では一層ゆっくりと運転しなさい。緊急事態を除いて急ブレーキをかけてはならない。

法の要請の項では次のように書かれている。

” 運転する時にあなたは速度限界を遵守しなければならない（モーターウェイと往復分離道路では70mph、標識でそれ以下の限界を課していないその他の道路では60mph）。そしてまた車両に特定の速度限界を遵守しなければならない。”

2－3 速度の教え方の国際比較

以上見てきたように、日本と欧米諸国との間には最高速度の考え方や安全速度の教え方の点でかなりな違いがあることがうかがえる。それらを考察してみることにする。

1) 最高速度

日本では、標識・標示で示されているか、さもない時は表で示された最高速度を超えて運転してはいけませんと述べられているだけである。

それに対して外国では、最高速度限界は最良の条件での値であることを明示し、強調し

ている。

カナダ・ブリティッシュコロンビア州：「標識で示された速度はあなたが理想の条件下で合法的に運転できる最高の値である。」¹¹⁾

西ドイツ：「許可された最高速度は、最も良好な状況下での値である。」³⁾

米国イリノイ州：「安全な条件の場合にのみ法で許された最高速度で運転してもよい。」⁴⁾

米国アイオワ州：「速度限界は良い条件下での最大の速さである。」¹⁰⁾

英国：「どんな限界速度も最大限のものである。」⁶⁾

また、米国ニューヨーク州では、速度限界を現実には適合させてあるから運転者はそれに従え、ただしそれは状況によっては安全な速度とは言えないので状況を考慮して運転せよと述べている。⁹⁾

2) 最低速度

日本においても一般的な規定として最低速度の規定はあり、道路標識等で指定された最低速度に達しない速度で進行してはならないとされている（法第23条）。¹²⁾ だが、交通の教則において最低速度の記述があるのは高速道路での走行に関する章においてのみである。また一般にゆっくり走ることが推奨されていて、現実には一般道路では最低速度の標識を見ることはない。

一方欧米では一般道路でも最低速度限界が課せられているとともに、それ以上に他の交通を妨げる低速に対する禁止が常に強調されている。

西ドイツ：「理由もなく交通流をさまたげるようにゆっくりと運転してはならない。」

米国イリノイ州：「運転者は低速運転によって正常な交通の流れを妨害してはならない。」

米国ハワイ州：「他の交通を妨害するようなゆっくりした速度で運転してはならない」。

低速走行で交通流を妨害することに対する禁止は、一方で交通流に合せた速度での走行を推奨することにつながる（米国イリノイ州、米国ハワイ州）。このような教え方も日本ではなされていない。日本では一般の交通流が制限速度を上回ったところにあるからかも

しれない。

3) 速度制限という言葉と概念

われわれは日常、「速度制限」「制限速度」「規制速度」などという言葉を使う。だが、日本の道路交通法には速度に関して制限という言葉は使われていない（制限という言葉が使われているのは、駐車に関する時間制限、乗車・積載の制限と、重量・高さ制限についてである）。最高速度は標識等で指定され、あるいは政令で定められるものであるとされ、その意味では指定速度であり、定められた速度と呼ばれるものである。

どこから制限という言葉が出てきたのであろうか。昭和35年に道路交通法が制定されるまでの「道路交通取締法」¹³⁾には最高速度の制限という用語が使われている。30年以前に使っていた言葉が定着して今日でも使われていると考えることができよう。ここに道路交通取締法のその部分を採録しておこう。

第10条〔自動車の最高速度〕

- ① 自動車の最高速度は、命令でこれを定める。
- ② 都道府県知事は、道路、区域又は時間を限り、前項の規定による命令に定める最高速度の範囲内で、最高速度の制限を定めることができる。
- ③ 都道府県知事は、消防自動車、救急自動車その他主務大臣の定める自動車（以下緊急自動車という。）について、第一項の規定による命令の定める最高速度を超えて、最高速度の制限を定めることができる。
- ④ 都道府県知事は、自動車道で運轉する自動車について、第一項乃至前項の規定にかかわらず、最高速度の制限を定めることができる。

「制限」という言葉は一体どのような意味を持つのであろうか。

日本国語大辞典：「ある限度や範囲からでないようにおさえること。また、その限度、範囲。」¹⁴⁾

制限という言葉には国語大辞典が示すように「おさえる」というニュアンスがあり、言い換えると、それ以上可能であることをやらさないという意味が含まれている。最高速度

の制限といった場合も、そのような感覚を日本人の場合は受けているのではなかろうか。

一方、英語の法律用語は"speed limit"であるが、この"limit"は「境界」「限界」を示す言葉である。¹⁵⁾ その意味では英語の速度に関する文章を訳す場合これまでは「速度制限」としてきたが、これからは本来の精神と意味を伝えるために「速度限界」「最高速度限界」「最低速度限界」という言葉を用いなければならないだろう。馴染のない用語であるがこのほうが正しく英語の法律のニュアンスを伝えることになる。

「限界」という言葉を日本国語大辞典で見ると¹⁶⁾ 「物事の範囲、能力、程度などの、これ以外、これ以上はないという、ぎりぎりのところ。かぎり。」ということになる。

ここで主張したかったことは次のようなことである。

- ① 現在の道路交通法には、速度に関して制限という言葉は用いられていない。それにも関わらず、われわれは速度制限、制限速度という言葉在日常語として用いている。
- ② 制限という言葉を用いると、それ以上可能であるにもかかわらず、おさえこんでそうしているという意味が含まれてくる。また、それを聞いた運転者もそのように受け止めているきらいがある。すなわち、本来だともっと出せる速度を制限しておさえられているという感じをもつということである。
- ③ 外国の場合には"maximum speed limit"であり、最高速度限界であって、それ以上出せない限度を意味している。限界というのはおえたものではなく、ぎりぎりの所に設定された最大の速度という感じがする。しかもそれは最良の条件下でのものであって、それを超えることは絶対に許されないという感じがする言葉である。

4) 安全速度の教え方

日本でも、「決められた速度の範囲内であっても、道路や交通の状況、天候や視界などをよく考えて走りましょう」と教えられる。それ以外に速度を落すべき状態、徐行すべき場所などが示されているのも事実である。問題はこれを十分考えたり、守ることができる運転者をつくることである。その点で欧米の「理にかなった速度」の考え方は、速度の精神を学ばすのには最適であり、適切な速度を自分の責任で選ぶ選び方を教えるのに一つの参考になると言える。

欧米における安全速度についての教え方はすべての国で共通して次のようなことであると言える。すなわち、最高速度限界に従うことは当然であるが、これは最良の条件の下で

の値であるから、運転者はあらゆる条件を考慮にいて、自分の責任で安全な速度を決める。

確かに「自分の責任で」という言葉はこれまで紹介した文献にはどこにも出てきていないが、「自分の車を常に支配できる速さで」³⁾をはじめとして、「理にかなった速度」など行間にその精神は読み取れる。

英国の著名な運転者教育の教科書である"road craft"には次のように書かれている。

「地域や車種によって定められている固定の速度限界は危険な高速走行を減速させるのには役立つが、最大許可速度が安全のために余りにも速く設定されている場合には、法規それ自身が十分なものではない。だから、状況に適した速度を選択する責任が運転者にあることを、運転者は常に銘記しておかなければならない。」¹⁷⁾

日本も含めていずれの国も、道路状況、交通状況、天候、視界を考慮することを教えているが、日本にない教え方としては次の2点をあげることができる。

- (1) どのような速度をとるかを規定し、教えるに当たって、どんな場合でも常に、自分の運転している車をコントロールでき、支配できる速度でなくてはならないということに重点をおいている。これは運転の根源的原則であり、運転を規定し、運転を教えるに当たって最も重視しなければならないことであり、運転者の心に染み込ませておかなければならない事柄なのである。コントロールを失する条件の最大のものとして速度を位置づけ、どのような場合にどのような速度をとっているとコントロールを失するかを徹底して学ばせることが重要である。
- (2) 理にかなった(reasonable)、用心深い(prudent)、注意深い(careful)速度で運転することを強調する。注意深い、用心深い速度でというのは、安全であろうとする態度をもって運転するということだと想定されるが、理にかなったということがどのようなことを意味するのかは、その国に長く住み、その国のセンスを身に付けないと理解しがたいことかもしれない。ただし、次の教え方は理に適った速度の教え方の最適例であると考えることができよう。

見通せる範囲内、視認距離内で止れる速度で走ることを強調する。西ドイツでは法の条文の中に非常に具体的な文言を入れさえしている。すなわち、「運転者は見通せる範囲内

で止れる速度で運転しなければならない。対向車との関係で危険が生ずるような狭い道路では、少なくとも見通せる範囲の半分以上で止れる速度でゆっくりと運転しなければならない。」

この見通せる範囲内、視認距離内の問題は、英国では「妨げ・支障が全くないことが見てとれている距離内で止れないような速さで運転してはならない。」と一種独特の英語風表現で述べられているが、要は支障がないことが確認されている範囲内で止れる速度で走れということである。ブレーキを踏んだら見えている範囲を超えてはじめて止まれたというのでは、これは理にかなった運転というわけにはいかない。言い方を換えると、障害物を発見しブレーキを踏んで止れないで衝突するような速度で運転することは、理に適わない運転であり許されないことになる。夜間に前照灯の照射範囲内で止れる速度で運転せよという教え方もこの考え方に基いたものである。

日本と諸外国の道路状況には著しい違いが認められる。日本には小さな交差道路が数多くあり、横からの交通に対して予知・予測と発見が強く求められる。単に見通せる範囲内で止れる速度を教えておけば十分というわけにはいかないのが現状である。日本の場合には、横から出現する車両や歩行者に対処して止れる速度での運転を教えることが重要になる。

以上最高速度の規定と安全速度の教え方について、日本及び諸外国を比較しながら考察を加えてきた。ここには速度設定に関する基本的態度の違いも認められたし、それに基づいて最高速度の考え方の違いも認められた。さらに安全速度の教え方にも違いがあるが、それは各人の速度選択を強く求める点と、理に適った速度を常に考えさせる点である。

日本においても指定された速度に従うことを強調するにとどまる教育から脱却して、状況に即して理に適った速度を自己の責任で選択できる質の高い運転者の養成を考えにいれた教育への転換が求められる。

第3節 空間使用の原理についての国際比較

3-1 住居空間使用にみる国際比較

道路空間の構成に関して、日本と西欧諸国の間にはかなりの違いが認められるが、道路空間を個々の交通参加者がどのように使うかの空間使用の原理に関してもかなりの違いが認められる。空間構成・使用の問題は、道路空間に限った事柄ではなく、空間一般の使用の原理と関連する事柄であるということができよう。それは住居空間、オフィス空間、商店空間など昔からの生活空間全般に認められるところである。

ここでは道路空間について考察を加えるに先立って、生活空間の代表として家屋内の居住空間、すなわち部屋の空間構成を取り上げ、日本と西欧諸国の比較を行なってみよう。

高木正孝氏は「日本人の生活心理」のなかで、西洋と日本の住宅の本質的な相違点として次のようなことをあげている。¹⁸⁾

第1に、厚い壁で各部屋が仕切られ、ドアがあっても鍵でしまり、各部屋が独立している西洋と比べると、日本では各部屋は襖・唐紙で仕切られてはいるが、欄間で音は筒抜けであり、しかも襖を外せば一瞬に大広間となる。各部屋の構成の面で違いが認められる。

第2に、寝室・食堂・居間・客間というように、部屋の一つ一つが決まった生活の機能を果たす西洋と比べ、日本では一つの部屋がどのようにでも使われ、布団を敷けば寝室となり、朝に床をあげて、押し入れに入れ、ちゃぶ台を出せば食堂となり、さらにそのあとが居間となる。そこには作りつけや、備えつけの家具のほとんどない日本と、一定の場所に家具が置かれることを原則とする西欧の違いが認められる。日本の家屋は狭いので一つの部屋をいろいろと用いなければならないのだとする意見もあるが、西洋では一部屋しかない場合にも、この隅は居間、この隅は食堂と台所、この隅はベッドと、空間が機能によって分割された使い方がされる。西欧の生活空間の使用原理は平面的に機能を分割して使うのに対し、日本のそれは同一空間を垂直に重層的に使うところにある。

高木氏はさらに日本人が和洋室を併せ持つのに対し、欧米にあってはそのような事実は見られないとも述べている。

このような畳み文化、襖・唐紙文化と家具文化に象徴される空間感覚、空間使用の原理は家屋内にとどまるものではなく、道路空間を構成する場合、道路空間を使用する場合においても色濃く反映されているものである。

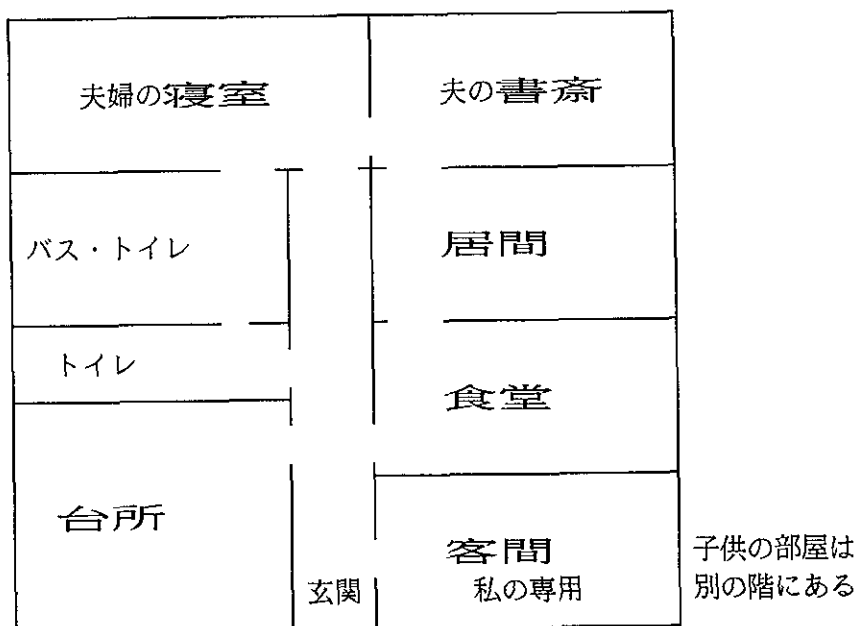
図5-1は日本、および西ドイツ、さらにイタリアの家屋の部屋の構成および部屋の使用の様式を示したものである。日本は長山が以前住んでいた公団住宅の一部屋を、西ドイツは長山が留学時代にホストファミリーとして頻繁に訪れたエンゲルハルト家を、さらにイタリアのそれは以前みた映画「自転車泥棒」「鉄道員」などの生活を思い出して描いたものである。

これらは高木氏が述べたことそのままの部屋の構成であり、使い方である。日本では襖で空間は仕切られ、空間を拡大しようとすれば容易に可能である。また、一つの空間は多様に使用されていて、そのときそのときで使い分けされている。例えば、元長山家の四畳半の部屋は、夜は夫婦の寝室であるが、朝起きると布団が片付けられ、横に立てられていた座敷机が真ん中に据えられ、食堂と化する。昼間は妻のいろいろな仕事部屋となり、子供たちがその側で遊ぶ場所となるが、夫が帰宅すると再び食堂となり、食後の団欒の居間となる。子供たちが隣の六畳の間で就寝した後は、そこは夫の書斎となり仕事部屋となる。夜もふけると、再び机は片付けられて寝具がひかれて寝室となる。六畳の間は子供の寝室であり、遊びの場であるが、客があるとそこが客室になり、そこで食事がとられ、夜遅くまで酒盛りが続くと、子供たちは隣の四畳半の部屋で寝ることが強いられる。

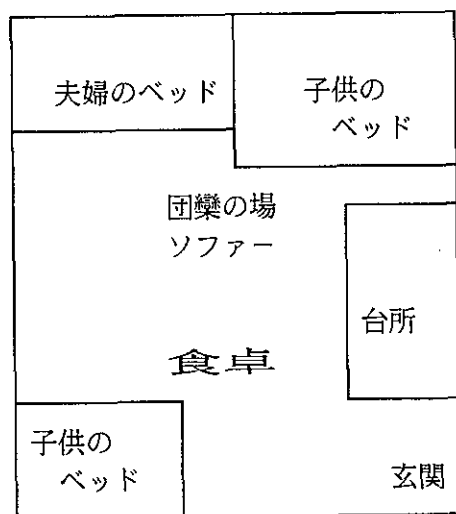
台所に食卓は置かれ、そこで食事をすることもあるが、四畳半は寝室、食堂、居間、書斎、仕事部屋と一日のうちに目まぐるしく使用用途が変わり、多機能的に使用される。六畳も同様に用途が一つに限られているわけではない。

八室の部屋からなる現在の家に移ってきて、子供たちが独立して空間が十分に余ってしまっている今日においても、このような空間の使い方は継続して行なわれているといえる。書斎がありながら客室がいつの間にか夫の仕事部屋に化してしまっているし、寝室がしばしば妻の仕事部屋として利用されている。また大きな食卓がありながら、そこで食事をしたり、それ以外の居間に当たる空間のソファで食事をしたりすることが日常茶飯事に行なわれている。

西ドイツ・Engelhardt家の部屋割り



イタリア・映画「自転車泥棒」
「鉄道員」などにみられた部屋割り



日本・元長山家の部屋割り
(公団住宅2K)

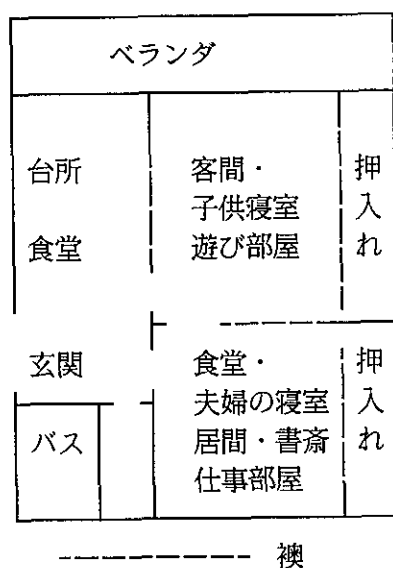


図5-1 西欧と日本にみられる居住空間構成と空間使用の様式

エンゲルハルト家では、絶対にこのような部屋の使い方は行なわれなかった。氏は州の農業関係の幹部役人で三階建ての大きな家の持ち主であり、地下、一階および三階を使い二階は他人に貸していたと記憶する。この図は一階の部屋割りを示しているが、ここが夫婦の主な生活空間であり、子供は三階に別に部屋を持っていた。この図でわかるように、寝室は寝室、食堂は食堂、居間は居間として全く区分され使用されている。食事が終われば居間に移ってそこで団欒の時を過ごす、食堂が別の目的で使用されることもなければ、居間がそれ以外の目的に使用されることもなかった。

空間の広い狭いによるのではなく、ヨーロッパと日本では空間に関する観念が違うということは、戦後貧しい時代のヨーロッパの生活を描いたイタリア映画「自転車泥棒」や「鉄道員」の部屋の空間の使い方に認められた。狭い一室からなるアパートであっても、寝る空間はベッドが置かれることで定められ、それも夫婦と子供のベッドが置かれると必然的に寝室の意味をもってきてしまうし、食卓が置かれるとそこは食堂の意味が付与されソファが置かれるとそこに居間としての機能が与えられてしまう。たとえ狭い空間であっても、狭いなりに空間にはそれぞれの機能が付与され、それにしか空間を使わないというのが原則となっているのがヨーロッパの空間認識であり、空間使用の原理なのである。

3-2 道路空間構成および空間使用にみる国際比較

最近の幹線道路では歩車道分離、中央分離、進行方向分離されることが当然のこととなっているが、これは1960年代くらいからで、それも西欧からの考え方を取り入れて行われたものである。だが、そのような分離がなされているのは幹線道路に限られていて、準幹線や生活道路では、基本的な分離がなされていない。当然歩車道が分離されていてもよいと考えられる道路においても車道外側線がひかれている程度で、中央線すらもひかれていない場合もある。これらは道路空間を構成する道路管理者の側に、空間をどのように機能分離するか空間認識の背景がなく、社会全般にそのような空間構成に対するニーズも存在しないからである。

このことは幹線道路のように空間が分節化され、分離された道路構成がなされた道路であっても、道路を使用する者の側には空間分節のセンスが十分に育っていないので、いろいろと使用の様式の上で不適切な行動が出現し、問題が生じるケースがある。例えば、歩

道や幅の十分な路側帯がある道路では、歩行者はその歩道や路側帯を通らなければならないことになっているが、歩道や路側帯を無視し、歩行者が車道を歩いている場面をしばしば見かける。歩道や路側帯が歩きにくいからという理由からではなく、どの空間にどのような機能が割り当てられているという感覚が鮮明でないからであり、空間は何に使ってもよいとする感覚からであろう。また、自転車は道路の左の部分を通行しなければならないことになっているが、平気で右の部分を利用している者が多い。これはその事実を知らなかったり、ルールを破っているということではなく、元来空間を機能として分割して使うということに無神経であり、道路空間の右も左も考えていないからであろう。

この感覚は自動車の場合も例外ではなく、自分に割り当てられた左の空間に何らかの障害物があれば気楽に対向車に割り当てられた右の空間に出てきて、しかも対向車の進行を堂々と妨害しながらその空間を使用しようとするのである。

例えば中央分離帯で分離された道路空間においてはそれを無視することは不可能であるのでそれに従うが、ペイントなどによって示された通行区分はしばしば無視されてくるのが日本の現状である。西欧諸国においてはこれを無視した場合には厳しい罰則が加えられるが、それに比して日本ではかならずしも罰則はそれほど厳しいものとは言えない。その罰の程度については後述する。

道路空間を分割するためにひかれた区画線や道路標示に関して、日本と西欧諸国との意味づけについて比較してみよう。

西欧諸国におけるレーン表示の原則は、実線（連続線）の場合は、その上を走ってはならない、すなわち、触れてはならない、ましてや越えてはならないということであり、破線の場合はそのことによって交通が危険にならない場合には、それを越えることが許されるというものである。

国によってはレーン表示に白線のみを使う場合、黄線のみの場合もあり、黄線と白線の両方を用いる場合もある。白線、黄線のみの場合にはそれぞれの実線、破線で、中央線、車両通行帯境界線ともに越えてならない場合と越えることが許される場合とを示している。二重線の場合には、当人に近い線の指定に従うことになる。

米国、カナダでは、黄色の実線や破線は対面通行の流れを分離する意味に使われ、白の実線や破線は同方向に流れる交通を分離する意味に使われている。当然のことながら、実

線はそれを越えることは禁じられているが、破線は、他車を追い越したり、進路変更したり転回したりする場合に横切れる。ただし、それは前方にも後方にも車がないクリヤーな場合にのみ越えることが許されるのである。

この実線、破線の意味は鮮明であり、実線は越えることのできない壁のような感覚で受け止められていることであろう。また、破線であっても前後の交通のない場合にのみ許され、他車を妨害することは厳しく禁じられているものである。

日本においても区画線、車線境界線には黄線と白線が用いられているが、黄線は実線のみで、白線は実線と破線の両方が使用されている。黄線は、追越しのための右側部分はみ出し通行禁止、進路変更禁止に使われ、西欧諸国の白線・黄線の実線と同一の意味が付与されていると考えられる。ただし、白線と黄線の実線の二重線が引かれている場合には、交通の教則には次のように書かれている。「車両通行帯が黄の線で区画されている場合は、この黄の線をこえて進路を変更してはいけません。また、白の線で区画されている場合でも、自分が通行している車両通行帯の側に平行して黄の線が引かれているときは同じです。」

進路を変更してはいけませんと書かれているが、反対に自分の側が白線の場合、この文脈から見ると進路変更が許されていると読めるが、実際にそれが許されるかどうかについての記述はなく曖昧なままである。特に、道路標識、区画線、及び道路標示に関する命令の別表第6、規制標示「進路変更禁止制限」（102の2）を見るかぎり、車両通行帯境界線として引かれる白線が実線か破線か明確ではない。このことから考えると実線でも越えることができそうにも考えられる。このことは以前の交通の教則でも明確ではなかったが、最近発行の交通の教則の進路変更に関して示された図では、白の破線側からの進路変更は丸印が付けられているところから推定すると、実線では越えることが禁止されていることを暗示したいようにも受け止められる。

ことほど左様に、交通の教則を見ているかぎりでは、路側帯は別として、指示標識としての中央線、車両境界線、規制標識としての車両通行帯に用いられている白の実線と破線の違いについてはいまひとつ明確ではない。

道路標識、区画線、及び道路標示に関する命令の別表第6、規制標示の205、中央線を見ると実線で示された中央線は、道路の右側部分にはみ出して通行してはならないこと

を特に示す必要がある道路に設置する場合、破線はそれ以外の場所に設置する場合とされている。実線ははみ出してはいけないことを想定させるが、規制標示206の車線境界線の実線と破線ではそのような違いが書かれていないから、どのような行動をとってよいのかについて不分明である。

いずれにしろ、日本においては西欧と比べて道路空間の区画、及び道路空間使用のルールについて曖昧な部分が残されている感がある。この曖昧さも一因であろうが、さらに日本においては、空間の機能的意味づけに分節性を欠くが故に、運転者は平気で無神経に、はみ出し禁止の中央線、車線境界線を越え、対向車、後続車に大きな脅威を与えてくる場合がしばしばある。

また、これらの行為に対する罰則も西欧にくらべ軽いと言えよう。西ドイツのこの行為に対する反則金は150 ～300DM で、速度違反でみると30～49km/hの反則金に対応するものである。それに対して日本においては、普通自動車で追越し違反の反則金が9千円で、速度超過15Km未満に当たるし、進路変更禁止違反のそれでは6千円と一層低い値である。すなわち、日本においてはレーンを無視することに対してそれほど厳しい意識をもっていないことを意味している。

この空間の使用に関する認識の低さは、当然のことながら、相手の優先権に対する侵害と関係してくる。空間概念が曖昧なるが故に優先権が観念されないのか、優先権を観念しないが故にレーンを越えることに無神経なのか、いずれが原因でいずれが結果であるかわからないが、あるいはまたこの両者は同一の日本人の精神構造を基盤にして生れてくるものなのかについても明確ではないが、両者が強く関係していることは明らかであろう。

第4節 優先権について

同一空間を異なった者が同時に利用しようとする場合には、いずれがさきにその空間を使い、いずれが相手に譲るかについてのルールが必要になる。この通行優先のルールは横断歩道、交差点、合流などで明確にされていなければならない。

相手にさきに行かせる「優先権を譲る」法律としてカナダにおいては次のように教えら

れている。¹⁹⁾

1. 交通整理が行われていない交差点に同時に2台の車が近づいた場合には、左にいる（日本では右）運転者は右にいる（日本では左）運転者に譲らなければならない。
2. 右左折しようとする運転者は、直進車及び信号に従って横断する歩行者を待たなければならない。
3. 横断歩道を横断する歩行者に対して運転者は優先権を譲らなければならない。
4. 私道などから道路に出ようとする車は道路上の車や歩道の歩行者に優先権を譲らなければならない。
5. 逆三角形の標識に近づいた運転者は速度を落とし、また必要ならば停止し、交差点にいるまたは交差点に近づいてくる交通に優先権を譲らなければならない。

国際的に共通し、しかも重要な意味をもつ標識として、赤色に塗られた八角形で、その中にSTOPという文字が書かれた「ストップ標識」と、赤で縁取りされた逆三角形の「優先権を譲れ」標識をあげることができる。国によってはこの逆三角形の中に文字が書かれていない場合もあるし（カナダ、西ドイツ）、GIVE WAY（英国）または YIELD（米国）と書かれている場合もあるが、それは共通して交差点で交差する車に「優先権を譲れ」ということを意味している。

ストップ標識の意味は次のように規定することができる。「車を停止させなければならないことを意味している。交差点に入る前に、そうすることが安全かを確かめ、近づいてくる車に優先権を譲る。」¹¹⁾ 「停止線で絶対に止まり、そのうえで、事情によっては交差道路が見通せるところでもう一度止まる。そして優先権を譲る。」²⁰⁾

すなわち、ストップ標識は止まることと、優先権を譲ることを意味している。逆三角形の標識は、国によっては、この標識がある場合にとるべき行動についていろいろな形で教えている。西ドイツの道路交通規則 § 8 優先権の条文では、交差点及び合流点では右から来るものが優先権をもつ。標識で優先権が標示されている場合にはこれは妥当しないと述べられたあと、「優先権を譲らなければならない者は、適切な時点で運転行動によって、特に適切な速度によって、自分が待つということをわからさなければならない。優先権をもった者に危険を及ぼさないし、本質的に妨げることにならないと見通せた場合にのみ進

行することが許される。道路状況の視界が悪く見通せない場合には、見通せるところまで交差点または合流点に注意深く進まなければならない。優先権をもった者が右左折する場合でも、彼に対して待つ義務は妨げられるものではない。」

この「優先権を譲れ」標識はストップ標識とは違い、もし該当車が来ていないならば、止まらなくともよいと理解して間違いではない。

西ドイツにおいては、この「相手に優先権を与える」という逆三角形の標識と組み合わせになって、縁に細い黒線、そのなか白、真ん中が黄色に塗られた菱形の「優先道路」の標識が交差道路に必ず示されていて、運転者はこれを手掛かりに優先権があることを知り、道路交通規則で譲る側の行動が明確に規定されているので、交差点に差し掛かっても速度を落さないで安心した運転行動をとる。

だが、英国、米国、カナダなどの標識には、「優先権を譲れ」の標識しかない。すなわち優先道路側に優先権を示す標識が存在しないのである。ヨーロッパ大陸の国とアングロサクソン系の国とでは権利の主張の点で微妙な違いがあるのかもしれない。

特に、英国で用いられる言葉が Yield Right of Way ではなく、Give Wayであって、権利という文字が消え、単なる「道を譲れ」という言葉になっている。だが、米国、カナダにおいては明確にRight of Wayの言葉が用いられているのであるから、そこでは優先権が観念されていることは否定できない。ただし、カナダのマニュアル¹¹⁾には "Driving is a Privilege—Not a Right" と記されているし、アイオワのマニュアル¹⁰⁾ の Glossaryには "Right of Way" について、"The privilege of immediate use of a highway or street" と書かれ、特典が与えられたにすぎず、権利ではないことを示そうとしていることも事実である。

日本においてもこの逆三角形の形態の標識（329）はあるが、国際的に用いられている意味とは異なって、徐行の意味に転化され、交差道路の有無とは関係なく用いられている。またこの標識に「前方優先道路」の補助標識をつけたもの（329の2）があるが、これは西ドイツの場合と同様と考えることができよう。すなわち、優先道路と交差する道路の手前の必要な地点における左側の路側に設置することになっているが、これは当該道路と交差する道路側に道路交通法第36条第2項の優先道路を示す指示標識（405）に

よって、優先道路として指定することになっている。すなわち、優先道路を示す指示標識と対にして、徐行に前方優先道路の補助標識をつけたものを設置することになっている。

日本には全面赤色に塗った逆三角形の中に「止まれ」と書かれた「一時停止」を示す規制標識（330）があり、これは信号で交通整理が行われていない交差点で一時停止すべきことを示している。この標識は運転者には馴染みが深いものであり、いたるところの交差点に用いられ、交差点の安全に効果をあげている。この標識に「前方優先道路」の補助標識をつけたもの（330の2）があり、この場合には交差道路が優先道路であることを指定し、本道路で一時停止すべきことを指定している。

このように日本においても本道路が優先道路であることを指定する標識、またそれに対応して前方の交差道路が優先道路であることを示す標識が定められているが、現実にはこれらの標識に出会うことは皆無である。少なくとも筆者は寡聞にして道路でこれらの標識を経験したことがない。

普通自動車が優先道路通行車を妨害した場合の反則金は日本で7千円であり、速度超過15Km未満の反則金である9千円以下であるが、西ドイツのそれは100DM で速度超過25Km/hのそれに相当する。ここでも日本において優先車の権利を侵害することに関して、それほど重要な問題と考えられていないことを物語っている。

日本では一般的に「優先権」を嫌う傾向があり、「譲り合いの精神」が高く評価される傾向にある。この点に関して川島武宣氏は、日本では一般的な権利の意識を、自己中心主義的な、平和をみだす行為として非難されると述べたあとで、道路交通における権利の問題について次のように述べている。

『「権利」についての日本人の法意識の欠如を象徴する身近かな例をあげておこう。アメリカの道路では、しばしば“Yield Right of Way”とか“Yield”と書いた道路標識に出会う。これは、「通行優先権を有する車には道をゆずれ」という意味である。たとえば、狭い道から広い道に出るところでは、広い道をとる車は狭い道から出てくる車に対し優先権を有する。この優先権が right of way である。すなわち、ここでも車相互の間に「権利」の関係が成立するという構想（法律家のいわゆる法的構成）があるのである。ところ

が、同じことが、わが国では「権利」として観念されていない。道路交通法は、車相互のあいだの優先順位を規定しているが、その条文のことは「……当該車両等の進行を妨げてはならない」（36条3項）というのであって、それを支配する観念は、優先する車の「権利」ではなくて、優先されるほうの車の「義務」である。すなわち、いわゆる「権利本位」ではなくて「義務本位」の考え方が、ここにも見られるのである。もちろん、この条文にもとづいて優先通行権を観念し、また権利として法的構成をすることができるが、事実においては、わが国ではこれを「権利」として構想する習慣もなく、またそのような用語もない。……』²¹⁾

このように日本における優先権の観念の希薄さは当然のことながら、道路交通における教育にもあらわれてきて、自動車教習所における学科教習の教科書には、くるま社会の一員としてのモラルと責任を教えるにあたって、『まわりの歩行者や運転者の立場を尊重し、お互いに譲り合う気持ちや、思いやりをもつことが大切です。規則を守るとは、もちろん大切なことですが、それ以前の問題として、「譲り合いと思いやり」の気持ちをもつことが安全運転者としては絶対に必要なことになります。』と説いている。²²⁾

「譲り合いと思いやり」を教えることも大切であるが、それは幼児期の家庭教育、幼・小・中・高の学校教育できっちり身に付けることであり、運転者に対する教育の根本は、道路空間の合理的、適切な使用に関する原則を定め、交通参加者どうしの最適な関係系を客観的に定めようとしている道路交通法の精神及び内容について深い認識を植えつけることであろう。

以上のように、運転者がとるべき行動を規定した法律と教育の内容は日本と西欧諸国との間でかなりな違いがあるが、それは背景にある精神構造と大きく関係することが理解できた。今後日本の交通社会をどのように構成していくかを考える場合には、このような法律、教育内容、そしてその背景にある精神風土について十分な認識をもつ必要があることを強調したい。

第5章引用文献

- 1) 警察庁交通局監修 交通統計 昭和61年版 1987
- 2) 警察庁交通局監修 交通の教則 1986
- 3) Muhlhaus und Janiszewski, Strassenverkehrsordnung, Verlag C.H.Beck Munchen, 1984
- 4) Alan J. Dixon(Secretary of State), Rules of the Road, 1979
- 5) State of Hawaii, Hawaii Drivers' Manual, 1984
- 6) Her Majesty's Stationary Office, The Highway Code, 1978
- 7) Richard H. Austin(Secretary of State Michigan), What Every Driver Must Know, 1979
- 8) State of California, Vehicle Code, 1974
- 9) Department of Motor Vehicles New York State, Driver's Manual
- 10) The Iowa Department of Transportation, Iowa Driver's Manual, 1977
- 11) Province of British Columbia:Ministry of Transportation and Highways, Safe Driving Guide
- 12) 大阪府警察本部交通部編集 道路交通法令集 1987
- 13) 六法全書 道路交通取締法 1948
- 14) 日本国語大辞典 第十一巻 小学館 1978
- 15) The New Merriam-Webster Pocket Dictionary, 1964
- 16) 日本国語大辞典第七巻 小学館1978
- 17) Her Majesty's Stationary Office, road craft The Police Drivers' Manual, 1977
- 18) 高木正孝 日本人の生活心理 創元新書 1954
- 19) Linda Clifford, Road Worthy— Becoming A Responsible Driver. Ministry of Transportation and Communications Ontario, 1985
- 20) sicher fahren : Handbuch f r Fahrschule und Fahrpraxis, Rot-Gelb-Gr n Verlag, 1981
- 21) 川島武宣 日本人の法意識 岩波書店 1967年
- 22) 中部日本自動車学校 交通教則に基づく学科教本

第6章 安全思想の国際比較

のための若干の考察

第1節 安全思想とは何か

安全を追求するということは、地球上に生活する人間にとって古い時代から、片時も忘れ得ない重要な課題であった。かつてニーチェ (Friedrich Nietzsche, 1844-1900) は、人間とは「いまだ確定されていない動物だ」としたが、この言葉を引用して人間の根本規定を試みたA. ゲーレン (Arnold Gehlen, 1904-1976) は、その主著『人間 — その本性と世界におけるその地位』(1940) のなかで、次のような解釈を示した。「この言葉は、まさしく二義的である。それは第一に、人間とはそもそも何であるかという確定がいまだ存在しないということを意味している。第二にそれは、人間は<未完成>であり、<固まっていない>ということを意味している」と。すなわち、人間以外の生物は、その形態も、また生得的な行動様式 (いわゆる本能) も出生時においてほぼ確定されているのに、人間においては、その出生時における状態では生得的行動様式はいずれも著しく微弱であり、危険を予知する能力も、危険から逃れる能力も欠如している。ゲーレンは、そこから人間を「欠如存在」(Mängelwesen) と呼んだが、同時に人間は特定の刺激だけを意味のある刺激として受容する特殊化された存在ではなくて、過剰な刺激に晒された非特殊化存在であり、それゆえに、このような過剰な刺激を整序する仕組みとしての文化を形成してきたのであり、それゆえにゲーレンにとっては、人間が「欠如存在」であるということが、まさにまた「文化存在」(Kulturwesen) であることと一つになっているのである。

いま、ここでは、人間とは、生まれたままでは安全確保のための有効な行動をなし得ない存在だということ、したがって、安全のための情報の受容、安全確保のための態度や行動の実現は、すべて出生の瞬間から始まる人生課題だということを確認しておくことが必要である。

他方において、現代における高度に文明化された社会においては、さまざまに安全が制度化されていて、そうした社会のなかでは安全は一人ひとりの人間が危険に直面しながら身につけなくてはならない人生課題だという上に見た根本的な事実が見失われがちであ

る。人間の身体の外部に、安全を確保する技術が一つの独立した安全装置として成立し普及すればするだけ、人間そのものの側には、ますます外部装置に依存しようとする消極的な態度が優勢になり、そのことによって逆に思いがけない危険が引き寄せられるという、いわゆる安全の逆説が現出してくる。

人間が地球上に住いを構築し、集落を成し、やがて都市を形成してゆくなかで、これらの都市は、そこに内包的に醸成されるエトスとしての文化を基盤としながら、やがて制度化、装置化、情報化の諸方向に向けて文明と呼ばれる普遍的な安全システムを生み出してくる。この場合の文化と文明という概念をどう捉えるか、双方がどのような関係に立つと考えるかは、また別途に論じられるべき大きなテーマであるが、さしあたりここでは、文化的な諸要因は、人間にとってより内面的、より根源的な規定要因であり、文明のほうは、さまざまな制度、技術的装置の形をとって実現された、より顕在的なシステムであると考えておこう。

そうすると、さきに述べたように安全装置としての文明が高度化すればするだけ、文化的要因としての安全思想は逆説的に、かえって課題化してくると思われる。

こうした一連の問題に迫ってゆくために、まず、もう一度出発点に立ち戻って、人間にとって安全とは何かという基本的な問題の考察から始めなくてはならない。

人間の安全と危険とのかかわりについて深く哲学的に考察した数少ない思想家の一人として、アメリカの哲学者、ジョン・デューイ（John Dewey, 1859-1952）は、彼の1929年の著作『確実性の探究』の冒頭に次のような命題を掲げた。すなわち、「偶然的危険（hazard）の世界のなかに生きる人間は、安全（security）を求めずにはいられない」と。その安全追求が具体的にどのような形をとるかはともかく、安全追求の課題、危険からの回避は人間の基本的な欲求だというのである。

人間は万物の霊長といわれ、すべての生物のうちで最も高度に発達を遂げているとされるのに、その人間がなぜ危険の世界に住まわなくてはならず、安全追求の課題から逃れ得ないのか。この問題については、すでに古くから論じられてきた。とりわけ今世紀に入ってから、さきに見たように幾人かの哲学者や生物学者によって、さまざまな洞察がなされてきた。たとえば、古くは、すでにドイツの哲学者ヘルダー（Johann Gottfried von Herder, 1744-1803）が、人間とは「自然から手放された最初の存在」だとし、また上述

のニーチェの「未確定者」としての人間という想念が挙げられる。

とりわけ今世紀のスイスのすぐれた人間生物学者A. ポルトマン (Adolf Portmann, 1897-1982) は、比較生物学的に人間の新生児の状態を考察して、人間は確かに他のいかなる生物よりも高度に発達を遂げている (たとえば巨大な脳、高度に発達した神経繊維など) が、他の生物と人間との決定的な相違点は、さきに述べたニーチェの哲学者としての直観を裏書きするように、人間がその生物種に固有な行動様式を出生時に確立していないという点に見出した。すなわち、人間に固有な行動様式は、(1) 直立歩行、(2) 言語、(3) 洞察力の三つに見出されるが、これらはいずれも生後少なくとも1年後にはじめて発現するのである。新生児としての人間の姿はむしろ留巢性の動物の示すたよりなさに似ていて、離巢性の動物に分離される他の高等霊長類とは対照的である。このような人間の新生児の独特な頼りなさに着目してポルトマンは、人間を「二次的に巣につく者」と呼んだ。人間はおよそ1年間、早過ぎる出産によって、通常他の高等霊長類ならばなお母胎の内部に留って過ごすその生物種としての最終形成段階を母胎の外で、すなわち、この歴史的社会的現実のなかで過ごすのである。人間は、そのあまりにも大化した脳とそれに適合して巨大した体重のゆえに、もはや母胎内に留まることができなくなった生理学的早産者だというのである。

しかし、このような事情のために、人間においては、少なくともその出生の瞬間において、身辺の環境世界との間に、ちょうどJ.V. ユクスキュル (Jakob von Uexküll, 1864 - 1944) が明らかにしたような閉鎖的な機能円環が、あらかじめ白明なものとしては成立していないということが明らかになる。特定の環境世界のみを意味ある「もの」の世界として、これをいわば切り取って、それとの一体的な特殊化された生き方を確定されている人間以外の生物に比較すると、人間にとって外部世界は、たえずその意味を問いかけることによって、おのれの人間的世界のなかに定着させ得ないかぎり、いつでも危険を帯びた世界たらざるを得ないのである。

こうして、いわば生物学的次元においてみた場合、安全の問題がいかに人間に固有の問題として現れてくるかが明らかになってくる。こうして人間は、いわば生物学的必然性によって歴史的・社会的な現実のなかで、もちろんさまざまな周囲の注意深い養育を受けながら、生物としての最終形成段階を経てゆくのである。その経過のなかで人間は、そのなかに自分が生み出された歴史的社會が内包する文化的伝承を受け継ぎつつ、たえず新たな

工夫を重ねて、そのつどに新たな安全の態度・行動習慣・秩序を生み出していかなくてはならないのである。

第2節 安全追求の方法

さきにも挙げたJ. デューイは、人間がこれまでに安全を求めてきたやり方に二つあるという。一つは「人間を取り巻き、人間の運命を定める諸力〔神々〕を鎮めようとする企て」であり、「祈願、犠牲、儀礼、呪術」などの形をとる原始的な方法である。しかし、デューイによれば、これらの原始的な方法の多くは、やがて廃れて、幾分高尚な形をとるようになる。「牛の犠牲よりも悔恨の心を捧げるほうが好ましいと考えられて、敬虔と献身といった内面的な態度のほうが、外面的な儀礼よりも望ましいとされるようになった」とデューイはいう。こうして原始宗教が生まれ、こうした宗教思想のなかで安全が求められるのである。もちろん、この場合の安全思想は、その背景にある宗教と文化によってさまざまであり得るし、また原始心性から原始宗教へ、またさらに原始宗教から特定の教義宗教へと移行し、また相互に融合する過程もさまざまであり得る。これらも極めて興味深いテーマであるが、今は人間が安全を求めるもう一つの方法について、デューイが述べているところを見ておくことにしよう。

それは「さまざまな技術を発明し、これらの技術によって自然の諸力を利用すること」である。「おのれを脅かす、まさにその諸条件と諸力とを逆手にとって、己を防衛する要塞を築く」という方法である。「人間は居住を建て、衣服を織り、火を己の敵とする代わりに友となし、次第に協同生活の複雑な技術のなかへと生い立ってゆく」のである。

第一の方法をデューイは、「感情と観念のなかで自己を変改する方法」としてとらえ、第二の方法を「行為によって世界を変改する方法」だとよんでいる。しかし、よく注意すれば、この第一の自己変改の方法に先立つ外面的な儀礼、犠牲、祈願、呪術の段階をなお区別すべきであろう。現代の日本のような高度技術化社会においてなお流布している守護札のたぐいは、内面的な自己変改の方法にまでは達していない、原始的心性の名残りのように思われるが、安全思想を広くとらえるとき、無視し得ない現象だと思われるからである。内面的な屈折にまで達しない、このような吉凶善悪の心性は、日本の古代思想の残存であるとも考えられるが、アジア地域でどれほどの分布を示すのかということも興味ある

問題である。

さて、今は原始心性の問題はともかくとして、デューイの所説に戻るならば、第一の方法は自己の変改によって心の安全状態、すなわち安心を求めるのに対して、第二の方法は世界を変改することによって、直接に物理的な安全状態を生み出そうとするものである。

しかし、人類の歴史的発展のなかで、安全性追求の方法は決して単純に前者から後者へと移行したのではない。これら二つの方法は、さらに原始心性による方法を考えに入れてもなお、その対象としてはともに同一の「自然の諸力」「人間を取り巻き、人間の運命を決定する諸力」をもつからであり、それらはともに、人間にとっては同じように危険に満ちた現実そのものであって、これに対応する人間の三様の態度は人類の歴史のなかで、さまざまに揺れ動くのである。自己変改によって安全と安心を求める方法に立てば、行為によって世界を変改せんとする技術的方法是、「人間の危険な自尊心」だと考えられ、「神々を冒とくすること」だと感じられる。技術を「神々の賜物」と考えるか、それとも「神々の特権の侵害」と考えるか、古い時代の人々の心はその間を揺れ動いたとデューイは考える。いや古い時代だけではない。同様のことは現代においても、たとえば人工受精、試験管ベビー、さらには遺伝子組替えの可能性をめぐる繰り返されている。

確かに近代に入ってから、まずは西欧を中心として人々は技術の成果を大いに享受し、また技術そのものをもますます発展させてきた。しかし、少なくともヨーロッパ世界では、近世に入ってから、さきの第一の方法における安全思想の追求は、デューイが批判的に対立することとなった絶対的確定性の哲学としての思想的観念論を大成させており、一方で技術的安全追求を進行させながら、思想的には、技術そのものはいつでも人生の重大な危難を扱う方法としては、深い不信の眼で見られてきたという事情がある。

いささか立ち入り過ぎた紹介をしたデューイの『確実性の探求』という本は、実はたまたま世界大恐慌の年、1929年に彼が初めて招かれてヨーロッパで行った講演を基にしており、デューイは、この講演のなかで、技術の世界、行動や実践の世界から峻別された理論的観想の世界に立脚して日常生活の技術に一段と低い地位しか認めない観念論からのコペルニクス的転回を要求している。この意味でデューイは、むしろ日常的・行為的な実践の哲学としてのプラグマティズム、（プラグマというのは実践を意味するギリシア語）の立場を主張したのであった。

安全思想は少なくとも、このような実践の哲学、ないしはヨーロッパでは、やはり19世紀末のころから盛んになった「生の哲学」という形で展開された思想系譜のなかでとらえられなくてはならないと思われる。ここでは繁雑をいとわずに、もう少しだけデューイに語ってもらおう。デューイは彼が要求したコペルニクスの転回について、次のように論じている。「このコペルニクスの転回の意味は、実在性の全面的把持を遂げるためには、我々が知識におもむくには及ばないということである。我々が経験するがままの世界が実在的世界である」と。この日常的世界に身をおいてみれば、人間のすべての「日常的行動は不安定さを伴っている」のであり、日常的行動に関しては、デューイのいうように、次のようにいうほかはないのである。「行動せよ。しかし、危難を覚悟して行動せよ」と。

絶対的確實性は、行為や行動から隔絶した知的観想のなかに宿るかもしれないが、それは虚妄にすぎない。「遂行されるべき行為に関する判断と信念とは、脆弱な蓋然性以上には決して達し得ない」ことの覚悟の上でのみ、人間の実在世界のなかで行為は成立するのだということになる。

こうして日常生活の立場に立って安全と危険の問題をとらえると、再びそこには複雑な緊張関係が現れてくる。人間はあまりにも安穏な生活のなかでは、やがて倦怠を覚えて、あえて新しい危険を冒して創造的な冒険を試みようとする存在でもあるからである。

さらに、現代人に特徴的な無数の保護技術の例として保険制度が挙げられなくてはならない。現代人の安全は、この保険制度に象徴されるように、広範にわたって制度化された安全とっていいように思われる。むしろ、さまざまな社会制度が一種の安全制度であるともみれる。このあたりのことについてはデューイはあまり触れてはいないが、人間の安全性追求の第三の方法として、保険制度を挙げることができる。

第一の方法からは宗教や道徳が、第二の方法からは技術や科学が、そして第三の方法からは、保険を含んでさまざまな社会制度が生まれる。安全思想は、その全体にかかわっていると考えられるであろう。すなわち、宗教・道徳、科学・技術、社会的諸制度という三つの領域は、一つの文化の枠組みのなかで、さまざまな風土的な要因とも結びつきながら相互に複雑に結びついて発展してきたはずであり、安全思想、ないしはそれぞれの文化圏に固有な安全観は、この関連のなかで生まれてきたと考えられる。

第3節 安全という語の意味

安全思想を解明していく手掛かりの一つとして、まず安全という語の意味について考察することが有効であると思われる。「安全」とか「危険」と呼ばれる現象がまずあって、それをこれらの語が指示するというのではなくて、こうした語がどのような成り立ちをもち、何を指示しようとするかによって、こうした現象がはじめて際立てられるのだとすれば、語源や用法の考察は、思想解明の重要な手掛かりだと考えられるからである。

さて、安全という語は、「安らかにして全きこと」という意味で、すでに中国のかなり古い文献のなかにも見られるが、現代に用いられているような「危険がないこと」という意味での日本語の使用例は、西欧からの科学技術の受容以後のものである場合が多いように思われる。さきにみた自己変改による安全性追求の意味では、現代ではむしろ「安心」（あんしん、あんじん）が使われる。その意味では「安全」は一応、西欧語に対する訳語として慣用されてきたと考えられ、さきの世界変改による技術的な安全性追求という、homo faber（近代の工作的人間像）の立場に対応している。これに当たる西欧語としては、英語のsafe, safety; secure, security, フランス語のsauf; sécurité, securiserがあり、また、ドイツ語のsicher, Sicherheit ; Sekuritätがある。

語源的にみるならば、まず英語のsecurityは、ラテン語のsecūritas からフランス語を媒介として、およそ1400年ごろに移入されたと推測されていて、その形容詞secureは、1533年ごろにラテン語のsecūrus から導入されたようである。se without + cūra careであるから、「心配のない」がもとの意味であろう。ラテン語のsécuritéも同様であるが、これの形容詞形は存在しない。

英語のsafeについて調べると、古いフランス語saf またはsaufから、すでに1300年ごろに移入されており、そのころは、つづりもフランス語と同形でsaf またはsaufであった。元はラテン語のsalvum（すなわちuninjured [無傷の、損なわれていない] という意味）に由来しており、ギリシヤ語のhólos whole（まったき）、サンスクリット語のsarva（これも「全体にかかわる」という意味）と類縁をなす語だとされている。

ドイツ語のSicherheitは、その形容詞形であるsicherからきているが、このsicherの語源は興味深いことには、先の英語のsecureと同じく、ラテン語のsecūrus に由来している。卑俗ラテン語ではsicurus であり、スコットランドおよび北方英語には今でもsicker

という語が、secureまたはsafeと同義の語として慣用されているが、オランダ語では *zeper*、ドイツ語では *sicher* となったとされている。もともとは法律語として、「罪をおかす心配のない」「罰から免れた」という意味で用いられたという。

以上のような語源的な詮索から、*safety*と*security*とは、どのように使い分けられるかは必ずしも簡単には示し得ない。とくに日本語で、この二つの概念はほとんど訳し分けることは困難である。しかし、どちらかといえば*safety*のほうが客観的な安全を、*security*のほうが主観的な安全、つまり安心感のような感じを含んで使用される場合が多いように思われる。ドイツ語の場合には、*sekurität* という語は、外来語として主として制度化された安全性を意味するが、そうしたものとしてそれは客観的な安全よりも、むしろ主観的な安心感にかかわっている。

フランス語には*safety*に当たる言葉がなく、ただ形容詞として *sauf* があるだけであるが、英語の *sure* と同じ語源からきた語として *sûreté* があり、これはむしろ客観的な安全状態を現すニュアンスが強い。

しかし、安全が主観的か客観的かということはそもそも相対的であって、これを概念的に固定することはもちろんできないし、あまり意味もないことであろう。

第4節 危険という語の意味

「安全」という語に関連して「危険」という語についてもみるならば、「危」という漢字は「高く険しきさま」であり、「崖の所で人がうずくまる姿」を表しているという。

「安」が、屋根の下に女性をおいている形と対照的である。「険」は「剣」と同系で「切り立った山」のことであり、転じて危険の意となった。「平に反するを険という」といわれる。

英語の *danger* は、アングロ・フレンチの *da(u)nger*、中世フランス語の *dangier* から、13世紀の半ばに移入されて、卑俗ラテン語の *dominiārium power*（権力）に由来している。*dominiārium* すなわち「領主の権力」から「危害を加え得る力」、さらに「危険」の意に転じたとされている。また *peril* は、13世紀の初めごろにフランス語を経て移入され

ているが、元はラテン語の[̄]periculum trial（試行、ためし）に由来しており、語幹のperi- はlead across、またはtry を意味していて、experience（経験）やexperiment（実験）とも同根である。危険をriskで言い表す場合も多いが、この語は1651年ごろに、フランス語のrisqueまたはイタリア語のrisc(hi)o から移入されており、ドイツ語では、Risikoという。原義は「崖を縫って進む」という意味のrisicareからきていて、ギリシア語のrhizā cliff（崖）に由来している。

さらにドイツ語のGefahrは、中高ドイツ語のgevâre、または前綴のないvâre（わなにかける）に由来し、英語のfearと同根である。ドイツ語ではfahrenという語は乗物を用いて行く場合に広く使用され、それを語根とした集合名詞Gefahrが危険を意味するということは興味深い。

このような類語を調べれば際限もないが、確かにこれらの語の背景にある想念のなかでは、さきの第3節でみたような、「人間を取り巻く諸力」、祈願し、犠牲をささげ、呪術によって追い払わざるを得ないような「諸力」が屈折してとらえられていることがわかる。「安全」の反意語は、一方では「危険」であり、他方では「不安」「不安定」などである。英語のinsecurityは、通常、心理的な状態を表す概念として、anxiety のほとんどすべてのタイプと同義に用いられる。それは、さきにみた安全追求の第一の方法で得られる「安心」(ease)の感情に対立するものである。

また、さきにみたriskという英語の用法で、at one's own risk という場合があるが、それは「自分の責任〔危険負担〕において」という意味であり、「冒険」という含みをもっている。保険では、危険率のこと、したがって、また保険金（額）や被保険者（物）のことを意味する、このriskという語の背景には、日本語の発想とはかなり異なるものがあるように思われる。それはおそらく責任という語に関係している。

保険思想に表れた欧米の考え方と日本的な考え方との相違については、別の機会に多少触れたので本稿では要点だけにとどめるが、おそらくは個人の観念の違いに基づくのであろうと思われ、さらにその背景には宗教的な想念の違い、さらには風土的な相違が、そのような思想形成に大きく働きを及ぼしていると考えられる。

第5節 保険と安全思想

前節において見たように、個人の責任という考え方と危険についての捉え方との間には深い関係があるが、そのことを端的に示しているのは近代において発展した保険制度であると思われる。

近代保険制度は、まったく欧米の発明であることがよく指摘される。日本人として初めて保険に加入したのは、渡米した際に大量に購入した書物を船便で送らせたときに保険をかけた福沢諭吉であったということである。福沢は1867年（慶応3年）に『西洋旅案内』を書いて、その付録のなかで保険制度のことを紹介している。そこでは「災難請合の事イシュアランス」と書かれていて、次のように説明されている。「災難請合とは、商人の金（ママ）を取り、万一其人へ災難あれば組合より大金を出して其損亡を救ふ仕法なり」と。さらに実例を挙げて、これを詳しく解説したあとで、「災難の請合に三通りあり」として、「第一・人の生涯を請合ふ事」「第二・火災請合」「第三・海上請合」を挙げて詳細を述べている。

なぜ日本では、こうした近代的保険制度が自文化のなかからは生まれ得なかったのか、ということが問題になる。久枝浩平氏は、この点について次のような興味深い分析を試みている。同氏は、日本のビジネス形態を「保険機構」と呼んで、西欧、とくに北米において発達した合理的な保険制度、とくに賠償責任保険を中心とした「保険システム」から区別することことを提案している。「近代保険システムは、欧米の知的な合理精神の産物であり、ある事業を開始する際に、一定のはっきりした予測を立て、その事業から得られるであろう利益と、その事業によって失うかもしれない損失とを、冷静に、理知的に分析するところから生まれてきた」。その点で近代保険制度は、「日本の〈講〉のように、明確な目的を持たなかったり、あるいは先の見通しが立たないからという理由で、つまり不時に備えるもの」とは初めから性格を異にしている。

とくに北米にみられるような異なる文化背景をもつ混成文化社会で、いわば「人間不信」を根底として賠償責任保険を中心とした「保険システム」が成立したのに対して、日本では同一民族をなす単一の日本人同士の間で、互いの心の底を暗黙のうちに察知し理解

し合うことが可能であり、またそれが尊ばれる社会であるために賠償責任保険は育ちにくい。このことは、日常生活のなかで成立する安全思想、責任思想における彼我的相違となって表れるのである。

第6章参考文献

- 1) John Dewey : The Quest for Certainty——A Study of the Relation of Knowledge and Action——(Gifford Lecture 1929). New York
- 2) Adolf Portmann : Biologische Fragmente zu einer Lehre vom Menschen, Basel/Stuttgart 1969³
- 3) 森田 孝：安全思想と人間形成、国際交通安全学会、IATSS Review. Vol 10, No. 4.
- 4) 久枝浩平：契約の社会・黙約の社会——日米にみるビジネス風土——、日経新書253、東京、昭和51年
- 5) 福沢諭吉全集第2巻、岩波書店
- 6) 森田 孝：安全思想の国際比較、『予防時報』142、1985
- 7) 上園忠弘・森田 孝・秋田一雄：てい談 セーフティとセキュリティ、『予防時報』149、1987

第7章 まとめ—全体的考察

第1節 研究の概要

本報告書は1985年から1987年にかけて行なった日本、カナダ、韓国の国際共同研究の成果をまとめたものである。交通問題にはその社会の文化的特性が色濃く反映するが、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、さらに日本と諸外国の交通に関する統計的事実、交通行動を規定する法の内容とそれに関する教育のあり方とに比較検討を加え、さらに安全に関する思想にまで言及して問題の構造を明らかにしようとしたものである。交通行動としては高速走行の速度分布、交差点における確認行動、歩行者の対信号行動において、また交通に関する意識としては事故予測・原因、走行速度、飲酒運転、シートベルトなどの面において、それぞれの国の文化を反映する結果を認めることができた。

本研究の研究成果については各章においてそれぞれ詳しく述べられているのでここでは繰り返すことは避けるが、全体的にみて意義深いものについてはここで取り上げ、再度位置づけを行なってみたい。

本研究の方法論的特徴は文化を異にする日本、カナダ、韓国の3国に関して、交通に関する統計的事実の文献的比較から出発し、交通行動の観察データの比較、交通に関する意識調査データの比較を総合的行なったことである。さらに、日本と西欧諸国の道路交通の法と教育について比較検討を行ない、また、安全についての思想的背景を明らかにしようとした。

第2節 交通統計分析から認められた事実

交通行動や意識の国際比較を行なうに当たって、交通に関連をもつと考えられる統計の比較を行なっておく必要がある。ここでは、車の台数、事故統計に絞って述べておこう。

1984年の二輪車を含めた車両登録台数についてみると、日本では6,454万台、カナダは

1,486万台(1983 年)、韓国は 159万台である。人口千人当たりの自動車保有台数をみると、カナダ、日本で 568台、391台であるのに対し韓国では23台と低い。また車両登録台数と運転免許人口の比率をみると、カナダと日本ではほぼ同じで、日本では免許人口が車両台数の25% 増であるが、韓国は免許人口が台数の2倍以上であり、今後韓国で急激にモータリゼーションが発展する可能性が認められる。

交通事故についてみると、1984年の交通事故による死者数は日本で9,262 人、カナダで4,652 人、韓国で7,468 人である。1983年の人口一万人当たり死者数をみると、日本10.8 人、カナダ16.7人、韓国17.1人でそれほど大きな違いはみられないが、自動車一万台当たりの死者数をみると、日本 3.0人、カナダ 2.9人に比して韓国は88人と飛び離れた値を示し、自動車一台一台が非常に高い事故発生率をもたらしていることを物語っている。1963 年との比較でみると、日本の死者数は-25% と減少しているし、カナダも10% 増程度であるが、韓国では 5.6倍という驚異的な増加率である。急激な車の伸びに対して、道路交通環境整備の遅れ、交通安全教育・運転者教育の遅れが追い付いていないことが想定される場所である。

交通事故による死亡者の参加形態別の構成比をみると、カナダでは四輪運転者(46%)、同乗者(24%)、歩行者(14%)、二輪運転者(10%)、自転車(3%)の順になり、日本では歩行者(28%)、二輪運転者(25%)、四輪運転者(25%)、同乗者(12%)、自転車(10%)の順になる。韓国の統計は分類の方式が少し違うが、歩行者(54%)、四輪運転者(24%)、二輪運転者(11%)、自転車(7%)の順となる。ここで注目に値するのは、歩行者が被害者となる比率である。韓国では死者の5割以上を歩行者が占めるが、日本では3割程度、カナダでは15% にすぎない。日本でも事故死者総数に歩行者が占める比率が1948年には80% であったものが、1955年には55% と年々減少傾向をたどり、今日では3割弱となったことを考えると韓国は日本のほぼ30年前の状態と考えることができる。

第3節 交通行動観察から得られた事実

交通事故発生の直接原因となり、またその文化的背景を明らかにできると考えられる行動として、運転者が道路空間でとる走行速度、優先関係が存在する場面でとる運転者の確認行動、さらに歩行者の対信号行動を観察した。ここではそのうちから高速道路での走行

速度と信号のない交差点での左右確認行動の結果を述べることにとどめる。前述したように、日本と西欧諸国との間には空間に関する認識、空間使用の原則に違いがあるとともにその空間を誰が先に使うか、すなわち優先権についての認識、それに伴う責任の認識に違いが想定でき、それについて観察データにより明らかにしようとするものである。

(1) 速度行動についての仮説

西欧諸国における空間認識は分節的であり、使用に当たっては機能分化的であるといえるが、日本・韓国においては同一空間を多重機能的に使用する傾向が強い。その傾向は高速道路での車線の使用においても表われてくることが想定される。日本・韓国においてはカナダにくらべて車種や速度とは関係なく自由に車線をとってくる可能性が強く、車線ごとの速度にもかなりの散らばりが生じることが考えられる。

(2) 確認行動についての仮説

信号のない見通しの悪い交差点で停止し、運転者が左右の確認をするのは、相手の存在の有無を確かめ、相手があれば譲り、相手がなければ進行するためであり、これは相手との優先関係の認識、特に優先権を譲るという認識に基づく行動である。この認識の低い日本・韓国においてはカナダに比べ確認行動が不十分であると考えられる。

3-1 高速道路における走行速度とその分布

高速道路における速度は、高所から一定区間を撮影したビデオテープを再生し、その区間の走行時間により算出した。日本では東京、大阪、カナダではToronto, Montreal、韓国はソウル、釜山の各都市の郊外部分で観察を行なった。各都市の分析台数は1,000 台とした。平均速度を各都市別にみるとMontreal 99.2 km/h、Toronto 94.8 km/h、大阪 91.1 km/h、東京 90.7 km/h、ソウル 88.1 km/h、釜山 87.1 km/hの順になる。高速道路における最高速度限界は各国ともに時速 100km/hであるが、高速道路走行の速度は、カナダ、日本、韓国の順になる。東京、Toronto、Montrealの高速道路は3車線であり、大阪、ソウル、釜山は2車線と条件が異なるが、走行車線-追越車線に分けて平均速度をみると、やはり傾向としてカナダ、日本、韓国の順になる。

車線ごとの速度の均質性を変動係数でみると、走行車線では、Toronto、Montreal、東京、大阪、ソウル、釜山の順になり、ここでもカナダ、日本、韓国の順で均質性が高いこ

とが認められる。また、追越車線におけるそれをみると釜山が東京と大阪の間に位置し、大阪とソウルが同じ値を示す点に若干の違いが認められるが、基本的にはカナダが最も均質性をもち、日本と韓国が近似した位置にあることが見て取れる。

3-2 信号のない交差点での確認行動

各都市で信号のない比較的通りの悪い交差点を選び、車の動きをビデオで撮影録画すると同時に、運転者の左右確認については、観察者が行動を記述し、VTRに録音し、解析に用いた。解析指標としては、車種、停止状況、横方向からの車の有無、進行方向、確認行動を用いた。ここでは結果の一部として、横方向からの車がない場合の普通乗用車運転者の確認行動のデータを示してみる。確認行動に関しては左右をみる回数を記録したが左をみれば1回、右をみればまた1回というようにカウントした。

各都市の確認行動において、確認回数の多い方からいうと、Toronto 3.3回(128台)、Montreal 3.3回(81台)、東京 2.7回(72台)、大阪2.6回(109台)、ソウル1.6回(264台)、釜山1.4回(64台)の順になる。ここでは顕著にカナダ、日本、韓国の間に差が認められる。

各都市での確認回数の分布をみると、韓国においては確認回数ゼロ回のケースがソウルでは17.8%、釜山で12.5%あることを示している。すなわち、この両都市では信号のない通りの良くない交差点に進入するに際して、左右の確認を全く行なわなかった運転者がいることを物語っている。また、左右の一方しか見ない運転者も多く、この両方で半数以上を占めてしまうのである。日本においても、いずれか一方しか見ない運転者は少数いるが、94%は左右を確認してから交差点に進入していることがデータから見て取れた。それに比してカナダにおける確認行動は一層慎重であり、4回以上、すなわち左右確認を2回以上するものが40%近くいることが分かった。

これは運転に際して情報のとり方の違いを表わしていることを物語っているが、単に知覚・認知行動というだけではなく、その背景にある各人の安全に対する態度、ひいては安全を確保することに対する責任の認識についての側面を示しているといえよう。

このような確認行動の特質は事故の発生に深く関係をもつと考えられるが、韓国における事故死者数の多さの背景の一部には、このような運転者の行動特質があるといえよう。日本においても最近免許取得に当たった自動車学校での運転者教育においては、左右確認が強く指導され、習慣づけが行なわれるようになったので、かなり確認が行なわれる

ようになったが、過去の日本においては現在の韓国同様、左右確認は不十分なものであった。これらは優先権に関する認識の欠如、さらには優先関係を守らなかったことに伴う責任の問題に起因する社会的・文化的背景が反映したものという見方が可能であろうし、後述する他者に期待する側面が強い文化的背景が影響していることも考えられ、いずれにしても確認行動は単に情報獲得のレベルで考えるよりも、社会・文化的な角度で把握することの必要性を感じるのである。

第4節 交通に関する意識調査から得られた事実

交通に関する意識の違いを明らかにするために自記式質問紙調査票を作成し、各国において調査を実施した。この調査票は日本語、英語、韓国語で作成されているが、作成に当たっては交通における文化的諸要因を探る9つの問題領域を設定し、内容及び表現に関し参加国の研究者が入念に打ち合わせ検討した。調査は3か国以外に、鈴木教授が滞在した米国においても実施した。調査対象者のサンプルについては第4章においても詳しく述べられた通りであり、各国共通に対象集団を厳密に揃えることが出来なかった。これは国際比較研究の困難さを物語っている。

いろいろな興味ある結果が得られたが、ここでは最も文化的特性を反映する結果ではないかと考えられる「事故の原因についての認識」について再度検討を加えてみよう。

「交通事故の原因としては、いろいろのことが考えられますが、次の項目はどの程度重要だと思いますか？」という質問に対し、非常に大きな原因だと回答した比率を各国別にみると、事故原因としてそれが重要であると考えer程度は国によってかなりの違いが認められる。

全般的に飲酒運転はどの国においても事故の重要原因と考えられているが、特にカナダ(87%)、米国(95%)においてはそうである。日本においても飲酒運転が現実になくはないが、例年事故の原因としては0.8%、死亡事故原因としては6.9%程度であり、西欧諸国と比較すると多くない。それを反映してか重要原因とする人は65%程度である。

速度の出し過ぎを重要視する者は日本と韓国において多い。運転者の注意不足や安全意識の欠如を強調するのは日本においてである。韓国では車の故障、道路状況の悪さ、道路標識・信号の不備など物的な側面が重要視されてくるが、これはモータリゼーションの初期

段階として未整備な面があるからであろう。

歩行者が大きな原因になっているという比率が多いのも韓国の特徴であるが、日本がそれに継いでいる。これは事故統計の項で述べた韓国での歩行者事故の多発の特徴とも一致するところである。

今ひとつ「もしあなたが事故にあうとすれば、それは主としてどのようなことが原因だと思いますか？」という質問を行なった。「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」の選択肢に対する反応を求めたが、国による回答傾向の違いが明確に見られた。

すなわち、日本では他国にくらべて自分自身のミスという回答が非常に多く、韓国がそれに続き、カナダ、米国では少ない。それと丁度反対に他人のミスと回答する比率は、日本は極端に少なく、韓国、カナダと増え、米国で非常に多くなり、四分の三を占める。これは Rosenzweig の PF-Study において日本では内罰的傾向が、米国では外罰的反応が強く出ると言われているところと一致する。また日本では無罰的な反応である「不可抗力、運の悪さ」とする回答も他の国に比して多い。

これらの結果を鈴木は第4章で次のように説明している。「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を避けたいという気持が存在しているのである。『運が悪かった』と言っておけば、誰も傷がつかないし、『申し訳ない、自分が悪かった』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及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。」

韓国におけるこの質問に対する回答傾向は日本とカナダ・米国との中間に位置し、日本と同じ東アジア文化圏に属するが、どちらかというとカナダ・米国に近い傾向を示す。個人主義的傾向がこの回答には反映していると理解することができるのかもしれない。

第5節 法と教育からみた国際比較

これらの意識調査の結果を、交差点における確認行動と関連させると次のように考えることができよう。西欧諸国においては独立した個人の責任において安全は確保されなければならないとする基本的態度があり、その意味で事故は自分のミスで起こしてはならないものであり、もしも事故が起こるとすれば他人のミスによるものとしか考えないのであろう。また、このような態度のもとでは、もし自分がミスを犯した場合には厳しく責任が追及されることになるわけであり、だから交差点での安全確認もくどいほど行ない、万が一のミスも許さないようにしている。

一方日本におけるように、事故原因として自分のミスを重要視している社会では、事故が起こった場合に両者の厳しい対立は起こってこない。相手も悪いが自分も悪かったというような態度をとる人間が多く、真の原因を明らかにしようとすることなく問題が解決してしまい、徹底的に責任を究明することは少ない。実際に自分も悪かったという人間が多いのも事実であるが、裁判においても事故が起こった場合にはいずれにも責任があるという判定をしてきて、道路上での両者の関係のあり方、あるべき姿を明瞭にすることを避けている。それほど自分が相手に譲るべき立場にあっても、そこでの失敗が徹底的に追及されないで、お互いのミスで解決される社会にあっては、ミスを犯さないための厳しい態度がとられないで、情報摂取に関しても徹底したものにはならない。日本の場合には最近安全確認の重要性が教育の上で強調されるようになり、比較的正しく行なわれるようになってきたが、モータリゼーションの遅れている韓国においては、相手に期待する面が強く出て確認が疎かにされていると理解できる。

ここにも表われたが交通場面である行為を行なうに当たっての責任についての認識は国の間で大きく異なると考えられる。

日本の「交通の教則」においては、「くるま社会においては、歩行者も運転者もそれぞれの責任を自覚してまわりの人に迷惑をかけず、安全、快適に通行することができるような交通環境をつくりあげるよう努めなければなりません。」「ほかの人々が安全に通行できるように配慮することは運転者や歩行者としての社会的責任でもあります。」と書かれている。

だが、日本での運転者教育において「運転者の責任」として教えられることは、必ず次の「三つの責任」についてである。運転中に違反を犯したり、事故を起こすと、

1. 刑事上の責任（懲役、禁固、罰金など）

1. 行政上の責任（免許取り消し、停止）

1. 民事上の責任（損害賠償）

の責任を負わなければならないということである。

英国の運転者教育用教科書 "road craft" にはグッド・ドライバーとして持っていなければならない資質の第一番に「責任感」をあげ、次のように書かれている。「運転者は、自分自身の安全と同乗者の安全だけでなく、歩行者を含め全ての道路利用者の安全に対して、関心と配慮を払わなければならない。運転することで時々刻々変化する状況に対して細心の注意を払ってはじめてそれが達成できる。・・・自分と他人の安全を十分に配慮し事故を起こさない心遣いをすることが運転者の責任である。

米国における責任の考え方は次のようである（Aaron, et.al, Driver and Traffic Education）。「運転者責任 州政府から運転免許を受けた場合、運転者は自分自身も含めて何百万人もの人たちの生命と安全にかかわる責任を担ったことになる。責任とはわれわれの社会全体にとって非常に重要な意味をもつものとして覚悟して引き受けなければならない。」、「良き交通市民であるためのいくつかの基本特性がある。・・・個人の責任はわれわれの交通システムが安全にそして効率的に機能するように努めることである。」

西ドイツの道路交通法 1. 一般交通規則、第 1 条 基本規則では、交通に参加する場合の基本的姿勢について次のように規定している。

第 1 条 基本規則

- (1) 道路交通に参加する者は、たえず注意深くあり相手に対しての配慮を必要とする。
- (2) 交通参加者は他人を傷つけたり、脅かす行動を決してとってはならないし、また、やむを得ざる場合を除いては、他人を妨げたり、煩わすような行動を決してとってはならない。

「責任」という概念には次のような二つの側面があるといえる。

「責任は道徳的責任と法律的責任に分けることができる。後者が主として人間の外面に

関係するのに対して、前者の道徳的責任は行為者の人格に関係し、したがって責任は全て行為する主体に帰せられることになる。行為者が自己の行為の結果をできうるかぎり予見し、また行為を意志する動機が常に道徳法則にかなったものでなければならないことは、道徳的責任をまっとうするための必要条件であり、これはまた意思の自由の問題と連関する。・・・」（平凡社 世界大百科辞典）

日本でも「交通の教則」において、「責任を自覚して・・・」という文言が使われ、責任に付いて述べられているが、「責任」とはどのようなことであるのかを具体的に述べていないし、交通に参加する場合、運転する場合の基本的に負わされた「責任」とは何かが明確にされていないくらいがある。

道路交通という場合は、人との出会いの場であり、その人たちとの間で最適の関係を形作らなければならない場なのである。その最適関係を形成するための基本的なルールとして交通法規が示され、交通参加者はそれに則り行動することが重要な責務であることは言うまでもない。だがそれだけではなく、現実の道路交通環境条件は刻々変化するものでありこの可変的な環境条件に対して適切に対応し、交通の秩序と機能を保持することは交通参加者一人ひとりに課せられた責務であるということが出来る。このような個人の責任ということを根源のところで深く認識させ、個人の責任で適切な行動を選択させるという思想は西欧のものであり、どちらかというと集団志向的な特性をもつ日本においては馴染みにくいものであるのかもしれない。だが、交通社会人としての振舞いが強く求められている今日、道路上での真の個人の責任、行動の原理を見直し、何が最適な交通秩序と交通機能の必要条件であるかを提示していく必要がある。

第6節 おわりに

以上われわれの国際比較研究の一端を紹介してきた。国際比較研究は数多くの困難さをもつことを身をもって体験したが、一方交通における問題の背景を認識し、その解決に新しい視点を築きうる可能性をもつという意味で非常に有意義なものであるという確信も強くした。ここに発表した研究が今後の国際共同研究の発展の刺激となれば幸いである。なお、国際共同研究という形で本研究を実施してきたが、実施者からみて本研究を評価して

おきたい。

プラス面としては次のことをあげることができよう。

- ① 国際比較によって日本の特質を明らかにし、また考えることができた。
- ② 国際共同研究を通してそれぞれの研究者の考え方、問題意識とその背景を知ることができた。
- ③ 国際共同フィールド研究のノウハウを習得できた。

また問題点として感じたところをあげると次のようなことがある。

- ① 意思疎通の問題点：意思の疎通の上では言葉の障害はやはり大きいものがある。この面での十分な処置体制を組んでおくことは、この種の研究に不可欠である。
- ② 問題認識の食い違い：道路交通の問題に関する認識がかなり食い違っていて、問題点を整理し、刷りあわせ、それを研究するための方法で同意を得るまでにかなりの時間を必要とした。
- ③ 共同研究者の選び方：単に意見交換するだけで終る場合は別として、作業として共同研究を行なう場合には、共通の問題点の認識と、共通の研究方法論を身につけていることに加えて、相互の信頼関係の上で成り立つ人間関係が必要といえる。今回はこれらの条件を満たすことができたが、今後国際共同研究の幅を広げていくためには、同じような認識を持つ適切な共同研究者を多くの国に見つけておく必要がある。
- ④ 経費負担の問題：それぞれの国で研究財源を得て、共同研究を行なうことが可能になるためには、かなりの長期間の準備と説得の材料を整えておかなければならない。数年にわたっての準備期間が必要であろうし、各国の財源確保の時期を調整し実行するためには、十年単位の長いレンジで研究が考えられる必要がある。

いろいろと問題を残している研究であるが、今回の研究をベースとして再度国際共同研究に挑戦したいという意欲に燃えているのが現状である。

資料 1

意識調査結果に対する

Prof. Christopher K. Knapper のコメント

INTERNATIONAL COMPARATIVE STUDY ON CULTURAL FACTORS IN
TRANSPORTATION - A CANADIAN PERSPECTIVE

Background

The influence of social and cultural factors on driving behaviour and traffic safety has been demonstrated in numerous studies (see, for example, Knapper and Cropley, 1981, for a summary of relevant research in North America and Europe). At the same time, cross-cultural research on driving attitudes and behaviour remains sparse, due partly to the logistical difficulties of conducting comparative studies. For example, epidemiological approaches are complicated by numerous inconsistencies in the way data related to driving and accidents are recorded in different national jurisdictions. Measuring driver attitudes and opinions is beset by problems of translation, and when investigating driver behaviour in different countries it is difficult to provide equivalent traffic environments. Nonetheless, cross-cultural research on driving has been attempted by such organisations as the International Driver Behaviour Research Association, OECD, and - more recently - the International Association of Traffic Safety Safety Sciences.

The present comparative study of driver attitudes and behaviours in Japan, South Korea, Canada, and the United States is intended as a first step in a series of collaborative projects that would investigate cross-cultural differences in driving and traffic accidents in a number of countries. The idea of collaborating on a common questionnaire arose from a meeting of researchers convened by IATTS in Tokyo in August 1985: it was felt that the results of a survey would provide a useful basis for examination of similarities and differences between drivers in each of the four participating countries and provide a context for later research that would focus on direct observation of driving behaviour.

The questionnaire was drawn up by a research team comprising Profs. Nagayama (Japan), Cho (Korea), and Knapper (Canada), and covers several different aspects of driver characteristics, attitudes, and behaviours known to be of public concern and shown by the literature to be important. These include demographic variables as well as opinions and reported behaviour relating to driving speed, use of seat belts, risk in traffic, car ownership, traffic law enforcement, and drinking and driving. Choice of questions and item wording required considerable discussion and negotiation among the research team in order to produce an instrument that would be comprehensible in each national context. Because of differences in traffic laws or other cultural factors some questions had to be omitted. Item wording was, wherever possible, derived from that used in existing instruments (see, for example, Berger and Persinger, 1980; Quimby and Watts, 1981).

Survey Administration

The English version of the questionnaire was prepared in Waterloo and administered to students in three sections of an undergraduate psychology course at the University of Waterloo in March, 1987. The purpose of the study was briefly explained to respondents before the questionnaire was distributed; only those students who held a driving licence (well over 90%) were asked to fill out the survey. The researcher (Knapper) was available to respond to any difficulties students encountered in completing the instrument, and some commonly occurring problems were noted. In all, 268 surveys were completed, with most students in the three classes experiencing few difficulties and taking about 20 minutes to carry out the task. After a brief review of responses in Waterloo, the set of completed questionnaires was sent to Japan for analysis.

General Demographic Variables

The sample comprised almost equal numbers of males and females, with 48.9% females, compared to 40.4% females in the US sample. By contrast, in the Japanese and Korean samples females represented 10% or less of those completing the questionnaire. These discrepancies presumably reflect the smaller number of women attending universities and holding driving licences in Korea and Japan.

There are considerable differences in the age distributions of respondents from different countries: in Canada and Japan the median age was 20 and 21 respectively, while in Korea the median was 31 and in the USA it was 35. This presumably reflects the way the sample was drawn (e.g. use of undergraduate students in Canada and Japan) rather than any inherent differences between actual age distribution of drivers in the countries concerned.

Similar (and presumably related) discrepancies occur with respect to marital status. In Canada and Japan the great majority of respondents were in the "never married" category (89.9% and 94.4% respectively), while in Korea and the USA most respondents were married. Not surprisingly, over 90% of the Canadian and Japanese samples reported having no children, in contrast to the median number of children (1) reported in the case of respondents from Korea and the USA.

Sample differences are again in evidence with respect to a question on whether the respondent was the principal wage earner in the household: only 9.7% of the Canadian students answered affirmatively, compared to 28.8% for Japan and much higher percentages (over 58%) for the USA and Korea. This is of course explained by responses to the following question about employment status in which 93.7% described themselves as students, compared to 68.1% of the Japanese, 16.1% of the Koreans, and only 8.1% of the Americans. The majority of the latter two groups were employed - either full-time (in the case of the Americans) or split between full-time and part-time occupations (Korea). Because so few of the Canadian sample were in gainful employment, results of the following three questions on size of company, hours worked per week, and type of occupation are not discussed here.

With respect to level of education, predictably the Canadian sample all reported completion of high school and one year of university, as did 94.3% of the Japanese. In both Korea and the USA responses indicate a much broader range of educational achievement.

In the case of place of residence, it is clear that respondents were overwhelmingly urban dwellers, though size of community differed for the various national groups. In Canada, most respondents (75.4%) lived in either a small to medium-sized city (population from 20,000 to 499,999). This was also true, though to a somewhat lesser extent, for the American and Japanese samples, while in Korea the largest group of respondents lived in a city with a population of over a million inhabitants (presumably Seoul). Although the numbers are small, the 9.3% of the Canadian sample who lived in much smaller rural communities (population less than 4,999) was substantially greater than for any of the other groups.

It is clear that there are considerable differences between the demographic characteristics of respondents from the four different countries, in particular between the samples from Canada and Japan on the one hand and Korea and the USA on the other. This almost certainly reflects different sampling procedures used in each country, which resulted in recruitment of undergraduate students in Japan and Canada as opposed to much more general samples in the other two nations. Unfortunately these demographic discrepancies impose limitations on any meaningful comparisons between driving attitudes and behaviours, especially those between Canada, Korea, and the USA. Since the Canadian and Japanese samples are more similar it seems wise to emphasise these two groups for comparative purposes in discussing the remaining survey results.

Driving Characteristics

All respondents from all four national groups held a driving licence, since this was a criterion for taking part in the study, and nearly all of them (from 72.1% in Japan to 98.8% in the USA) described themselves as "presently driving an automobile". In Canada the median length of time respondents had held a licence was 4 years, versus 3 years in Japan and 5 years in Korea. Among the respondents from the USA the median was no less than 18 years, reflecting the very different sampling frame for this group.

Size of car driven differed somewhat between groups. Compact cars were the most popular choice for Koreans (57.8%), Americans (48.8%), and Japanese (41.1%), compared to only 26.5% of Canadians. The latter were more likely to report driving a medium-sized car (39.9%) than any other group apart from the Americans (30.8%), with the proportions of Japanese and Koreans indicating medium-sized vehicles being only 15.1% and 13.5% respectively.

There were considerable differences between national groups in reports of other vehicles driven: Canadians were more likely to have driven a truck (21.6%), tractor (14.9%), or snowmobile (16.8%) than other

groups, which can probably be attributed to the Canadian climate and the fact that some respondents may have been brought up on farms.

The reported distance driven in the previous 12 months was significantly lower for the Canadian respondents than for any other group: a median of 5,000 kilometres (range from 25 km to 90,000 km) compared to 10,000 km for Japan (range 2 to 80,000 km), 18,000 km for Korea (range 80 to 96,000 km) and 22,540 km for the USA (range 805 to 88,550 km). This result is rather surprising, especially the Canadian/Japanese comparison, where both groups were predominantly undergraduate students of similar age.

Respondents were also asked to indicate the distance driven in a typical week for a number of different purposes, including commuting to and from school or work, other work-related driving, driving other family members to work or school, recreational driving and outings, driving to see friends or relatives, and driving to leisure activities (such as fishing, golf). Unfortunately it is not especially meaningful to compare average distances for different groups, since in many instances only a minority of respondents provided an estimate of kilometres driven. It is not clear whether absence of response indicated that no kilometres were driven in the category concerned, or whether respondents had difficulty making these rather complicated estimates. Comments on the questionnaire by Canadians indicate that at least some respondents had problems in calculating distance driven in a typical week for different purposes. For what it is worth, however, the most frequently checked categories for the Canadian sample were driving family to school or work, and shopping (both endorsed by 56.4% of the sample). For American respondents the most popular categories were driving to visit friends or relatives and driving to leisure pursuits (each checked by 96.9%). In the case of the Japanese the most endorsed reasons were commuting to school or work (50.8%) and recreational driving (37.6%), and for the Koreans "other work-related" driving (48.4%) and commuting to school or work (35.9%). It is hard to make sense of this varied pattern of responses, and this question should possibly be presented in a different manner in any revision of the questionnaire, omitting estimates of distance driven and instead asking respondents to check off the driving categories that applied to them, or to place them in rank order.

Respondents were then asked a series of questions concerning their involvement in traffic accidents or traffic offences. Very few of the four national groups had ever been involved in a traffic accident causing a death or serious injury, with the lowest proportion being from Canada (4.1%) and the highest from Korea (8.5%), presumably reflecting the relatively lower amount of driving experience on the part of the Canadian respondents. A similar pattern of responses emerged for the question on involvement in any traffic accident in the previous five years resulting in personal injury to the respondent or someone else while the respondent was driving: as many as 20.6% of the Koreans answered affirmatively, while only 6.7% of the Canadians endorsed this item. Of those who indicated they had been convicted of a "moving violation" (i.e. non-parking offence) in the previous five

years, the median number of convictions was 1 in the case of Canadian respondents and 2 for the other three groups. Very few respondents from any country had had their licence suspended as a result of such a conviction: the median number of suspensions was 1 for Korea, Japan, and Canada, and none for the USA.

Perceived Accident Risk

Considerable differences were revealed in respondents' estimates of the likelihood they would be involved in an automobile accident of any kind in the next year (either caused by themselves or someone else). In Korea and Japan 47.1% and 30.1% of respondents respectively said the probability was "extremely likely" or "quite likely", whereas only 7.1% of Canadians and 5.8% of Americans endorsed these categories. It is of course not possible to assess whether these predictions represent undue optimism on the part of the North Americans, or whether they reflect an accurate estimate of relative accident risk between these Eastern and Western nations.

These differences are partly echoed in responses to a question which asked for estimates of risk of being injured in an accident: 56.6% of Japanese and 38.6% of Koreans said there was a "very high" or "quite a high" risk, versus 32.7% and 30.2% of the Americans and Canadians respectively.

Respondents were then asked how much they believed they could reduce their risk of being injured in an accident if they drove as safely as they could. A great majority of Korean respondents (70.9%) said "a lot", while the proportions for other national groups were significantly lower at 43.1% (USA), 34.3% (Canada), and 25.4% (Japan). It is tempting to conclude that this result suggests an unfortunate sense of "fatalism", combined with admitted unsafe driving, on the part of the Korean respondents, while the lower (but still quite high) percentages for the other groups suggest a good deal more could be done to encourage safer driving behaviour.

Interesting national contrasts were revealed in a question which asked respondents to say, if they were to be involved in a traffic accident, what they felt would be the most likely cause. Almost half the Japanese (44.9%) felt that their own driving error would be to blame (versus 22.0% or less for the other groups), while the Americans (72.3%) and the Canadians (40.7%) attributed the likely cause to "someone else's driving error". It is interesting to speculate whether North Americans are more "extrapunitive" (in Saul Rosenzweig's terminology) or more likely to attribute "external locus of control" (Julian Rotter) than drivers from the Eastern hemisphere. East/West differences were also evident in the proportion of respondents checked the category of "unavoidable bad luck": 35.5% of the Japanese and 18.4% of the Koreans endorsed this responses, versus 9.6% and 15.7% for Americans and Canadians respectively, perhaps indicating a different sense of fatalism in the nations concerned.

Attitudes to Pedestrians

The survey contained one question that measured attitudes to pedestrians and road safety. Respondents were asked to select one of three alternative statements concerning the perceived role of pedestrians in accidents. Results show considerable discrepancy between the responses of the Japanese and North Americans. In particular, 53.0% of Canadians and 56.9% of Americans endorsed the view that pedestrians are especially vulnerable and hence should be treated with great care and respect by car drivers, while only 23.6% of Japanese respondents agreed with this statement. Correspondingly, 20.2% of the Japanese believed that pedestrians are over-protected and that the car driver always takes the blame in an accident, versus only 3.8% of Americans and 4.5% of Canadians. Korean responses fell roughly between these two extremes.

Drinking and Driving

Several questions on the survey dealt with attitudes and behaviours related to driving while under the influence of alcohol - a problem experienced in all of the participating countries. There were marked differences in the proportion of drivers from different national groups who said they had ever driven after consuming alcohol. In Canada and the USA 67.2% and 70.8% respectively answered affirmatively, while in Japan and Korea the numbers were 47.5% and 51.9%. It is interesting to speculate whether whether these variations reflect different regulations concerning drinking and driving or whether they are due to divergent approaches to law enforcement and/or different social mores.

Some light is shed on this matter by responses to the question on perceptions of the likelihood of being stopped by the police while driving and checked for blood alcohol level. Interestingly, the (low) number of respondents checking either "very likely" or "quite likely" was fairly similar in Canada (24.6%), Korea (31.1%), and Japan (19.1), perhaps indicating that enforcement is not the main explanation of national differences, except in the case of the USA where the figure was a much lower 6.6%. This suggests that distinctive cultural values may be at work in influencing people's decisions to drive after drinking.

The most striking fact about answers to the final question in this section, which asked participants what should be done to reduce drinking and driving, is that the patterns of responses were very similar for all national groups. The most endorsed options were to impose harsher penalties on convicted drivers (the figure for all four groups was 29.8%) and introduction of educational programs to change attitudes and behaviour (23.2%). This suggests that belief systems around this vexing question are held by all four national groups, despite apparent differences in behaviour.

Seat Belts

Wearing of seat belts when driving is a proven factor in reducing the injurious effects of accidents. Virtually all nations attempt to encourage the use of belts by educational campaigns and advertising, and in many countries there are laws which make the wearing of seat belts compulsory. In Canada laws exist in all provinces, while in the USA seat belt usage is required in a many states. Perhaps surprisingly, comparable legislation is not in force in Korea or Japan, which are generally thought of by most North Americans as more "regulated" societies.

However, at least according to the results of the present survey, the existence of a law to require the use of seat belts is not a sufficient explanation of driver behaviour with respect to this important safety device. While the great majority of respondents (from 76.2% to 82.7%) in Canada, the USA, and Japan reported that they "always" wore a seat belt while driving, only 20.2% of the Koreans said they did so. The figure of 82.7% for the USA is especially surprising in view of the much lower national seat belt wearing rates reported in other surveys, and it is probable that this high rate can be attributed to the special nature of the sample in the present study.

While the high seat belt wearing rates are generally reflected in the proportions of respondents who believed a belt would save them from serious injury, there is a marked discrepancy in the case of Japan, where only 28.5% of respondents thought this was "very likely" (as opposed to endorsement rates of from 52.5% to 63.5% for the other three countries). In other words, most Japanese respondents apparently took preventative measures that they were not entirely sure would be effective!

When asked how often they asked others riding in the car to wear seat belts, a majority of both Japanese and Americans (51.2% and 56.2% respectively) checked the "always" category, as opposed to much lower proportions of Koreans (18.4%) and Canadians (30.2%). It is not clear whether this represents a greater sense of "social responsibility" for respondents from the first two national groups, or whether perhaps Koreans and Canadians have a greater respect for "individual autonomy"!

Driving Speed

Driving at excessive speeds is commonly thought to be a major cause of traffic accidents, and several of the countries represented in the present survey (e.g. Canada, Japan, the USA) have quite stringent speed limits for both highway and city driving. It is also known, however, that many drivers commonly exceed these limits. In this section of the survey respondents were first asked how often they break speed limits, and marked differences occurred among national groups. In Japan, for example, no fewer than 68.7% of the sample said that they exceeded the limits "quite often" or "very often", while the total for Canada was an almost equally alarming at 51.2%. In

contrast, only 40% of American respondents reported speeding quite or very often, and in Korea the proportion was a very low 12.5%. Since the speed limits at the time of the survey were generally lower in the USA (55 m.p.h. on most highways) than in Canada (generally 60 m.p.h. on expressways), the differences between these two groups are a little surprising, especially since Canadians are often perceived to be more "law-abiding" than their neighbours to the South. As mentioned above, however, the demographic characteristics of these two samples are markedly different, with the Canadian group comprising mainly people in their early twenties and the Americans representing a much broader (and more mature?) section of the of the driving population. Since the American and Korean samples were quite similar, however, the differences in reported speeding between these two groups cannot be explained away simply by sampling characteristics. Generally speaking, it is tempting to conclude that the pattern of responses to this question indicates a relationship between youth and excessive speed - a finding that receives some support from many studies of young driver accidents.

National differences were also observed in a question that asked how often respondents believed other drivers break the speed limits. Here a massive 88.3% of the Japanese expressed the view that others were guilty of speeding "quite often" or "very often", compared to 83.6% of the Canadians, 76.2% in the USA, and a much lower 54.9% of Koreans.

When asked for their general views about speeding, the most frequently endorsed view from Americans, Koreans and Japanese was that there should be no change in present speed limits (which of course differ somewhat from one country to another), whereas 62.3% of Canadians opted for somewhat lower speed limits (consistent with the finding that they frequently broke existing limits). Canadian respondents were also more likely to say they drove faster than other drivers (40.7%) than were respondents from the other national groups (range from 15.1% for Koreans to 34.0% for Americans).

General Driving Standards

Following the questions that specifically addressed attitudes to speeding and speed limits, respondents were also asked for their opinions about general driving standards in their country. Here again there were marked national differences. For example, 41.5% of Americans and 36.3% of Koreans believed they drove much better than the "average driver" as opposed to only 24.3% of those from Canada and 10.6% of the Japanese, possibly reinforcing the popular stereotype of Canadians as self-deprecating and the Japanese as self-effacing! On the other hand, hardly any respondents from any group (the highest proportion was 6.7% in the case of the Koreans) classified themselves as either somewhat or much worse drivers than average, thus defying the laws of statistical probability!

Though virtually none of the national groups rated the general standard of driving in their home country as "excellent" (maximum 2.6%), 42.2% of Canadians thought standards were generally "good", versus 31.2% in the USA, and only 15.3% and 10.3% in Japan and Korea

respectively. This provides some interesting contrasts between driving attitudes in the four countries. The Americans see themselves fairly positively as good drivers within a general context of quite high standard driving standards in the USA, whereas Canadians take a slightly more negative perspective of driving, being more ready to perceive more faults in their own driving despite the fact that driving standards among their peers is regarded quite highly. The Koreans have fairly positive self-perceptions, but rate their peers as poor drivers. And the Japanese rate both themselves and their peers fairly negatively. It is not clear, however, that these perceptions are particularly realistic in view of the relative accident statistics for the four countries.

Qualities Sought in a Car

In many, if not all, cultures the automobile is often regarded not just as means of transportation but as an important life-style symbol (see, for example, Marsh and Collett, 1986) and, in a rather different set of questions, respondents were asked what qualities they believed to be most important in a car.

If we look first at the general endorsement of the various factors listed for this question it can be seen that reliability is rated most highly (72.9% of all respondents judged it as "very important"), followed by performance and economy (47.7% and 46.8%); next comes comfort (38.4%), with appearance (26.3%) and utility (23.2%) in last place.

However, there are marked differences in the pattern of opinions for the different national groups. With respect to utility (e.g. lots of space for luggage and passengers), 33.7% of the Japanese rated this factor as "very important", as opposed to 23.8% of the Americans, 15.2% of the Koreans, and only 11.2% of the Canadians. Performance (e.g. good acceleration, good handling) was seen as very important by respondents from the USA and Canada (68.8% and 65.3% respectively), but by only 34.2% of the Japanese and 29.1% of Koreans. Comfort (e.g. comfortable seats, quiet ride) was regarded as particularly important by Americans (56.5% placing it in the highest category versus from 32.6% to 35.4% of the other three groups), while the Canadians placed more stress on economy (e.g. low gasoline consumption) than respondents from Japan, Korea, and the USA (54.5% of Canadians rated this factor as very important, compared to 47.1% or less for the other national groups). In the case of appearance (e.g. styling, colour), this factor was endorsed most highly by the Japanese (35.5% rating it very important, compared to 28.8% or less for other respondents). Finally, in the case of reliability (e.g. owning a car that rarely needs repairs) a massive 90.4% of Americans checked the "very important" category, versus 78.0% or less for other groups.

To summarise the results from this question, if we focus on the proportion of respondents from different countries checking the strongest "very important" category, it could be concluded that the Japanese place the highest value on appearance and utility in a car, the Americans on reliability, comfort and performance, and the

Canadians on performance and economy. The Koreans, while not rating any of the factors higher than other groups, were more inclined to endorse reliability and economy. It would be interesting to try and relate these attitudes to the types of cars driven and manufactured in the countries concerned.

A similar approach can be used to examine responses to the question on respondents' reasons for wanting to own a car. Pooling responses for all groups, the most endorsed reasons involved the freedom offered and time saved by a car (39.8% of respondents strongly agreed with the statement that "With a car I can go wherever I want, whenever I want" and 35.5% with the statement that "A car saves me a lot of time"). A further 27.9% strongly believed that "Owning a car is an important part of maintaining my lifestyle". None of the other 11 options for this question elicited strong agreement from more than 16.6% of respondents.

There were clear differences between the national groups in the case of six of the 11 reasons. These were most evident in the case of the item "With a car I can go wherever I want, whenever I want", where 66.5% of Americans and 55.6% of Canadians expressed their strong agreement versus 29.7% of Japanese and only 9.9% of Koreans. Somewhat similar differences were observed for "A car saves me a lot of time", which 56.5% and 50.4% of Americans and Canadians strongly endorsed, as opposed to 29.1% of Koreans and 17.3% of Japanese. It is possible that these discrepancies do indeed reflect different driving and traffic conditions in the countries concerned, with North America affording perhaps a "freer" traffic environment (in the sense of less congested roads and fewer legal restrictions).

A different pattern of responses was revealed for the statement that "Owning a car is an important part of maintaining my lifestyle", with over twice as many Americans expressing agreement (56.2%) as respondents from the other three groups (range from 19.6% to 20.0%). The surprisingly low Canadian endorsement of this item could perhaps be due to the nature of the sample, which comprised young university students, many of whom probably did not own their own vehicle.

In the case of the statement on driving for enjoyment ("I own a car mainly because I enjoy driving") the odd group out were the Koreans: only 2.7% expressed their strong agreement, versus 21.3% of Japanese, 13.8% of Canadians and 13.5% of Americans. Koreans also expressed lowest agreement with the item "It is more economical to travel by car": only 4.9% strongly agreed, compared to 9.0% of Japanese, 10.8% of Canadians and 21.5% of Americans. This might to some extent reflect real transportation costs in the countries concerned: for example, in the USA public transit systems are generally less available, and there are relatively few low-cost alternatives to the private automobile in many cities.

A sixth statement which showed some differences between groups - though to a lesser extent than the items discussed above - was "I like a car for the things I can transport in it". Here the Japanese showed the highest level of endorsement (20.2% expressed strong agreement, as

opposed to 17.5% of Koreans, 14.6% of Americans, and 11.9% of Canadians).

Summarising the pattern of results for those statements which revealed national differences, it appears that respondents from the USA see the main advantages of a car as flexibility (going where you want, when you want), time-saving, a way of maintaining one's lifestyle, and an economical means of travel. Canadians stress two of these advantages: flexibility and time-saving. The Koreans also cite time-saving, followed by the ability to transport things in a car and flexibility; and the Japanese mention the enjoyment of driving as well as liking a car for things that it can transport. It should be noted however that endorsement of any item for the last two groups was much lower than for the North Americans, as can be seen from the percentages cited above. Caution is also necessary in the interpretation of results from this question due to the fact that some items refer to reasons for owning a car, and it is likely that the proportion of car ownership varies considerably from one group to another due to sampling differences: in particular the Canadian and Japanese samples contained a very high proportion of students.

Another question in this section asked respondents to look into the future and speculate on the type of vehicle they looked forward to owning one day. There were nine possible alternative responses to this question, but five of these attracted only minimal endorsement, being selected by only 8.3% or less of all respondents. The most popular choices were a sports car (selected by 20.5% of respondents), a small car with high fuel economy (18.9%), a sedan that is suitable for a family car (18.7%), and a four-wheel drive or all-terrain vehicle (10.5%). Differences between national groups were present for all of these four most popular choices. For example, many more of the Canadians (36.9%) opted for a sports car than did other respondents (this choice was endorsed by 24.6% of Americans, 15.7% of the Japanese, and only 5.4% of the Koreans). Koreans were more inclined to select a family sedan (32.3% versus from 7.8% to 19.2% of the other groups) and a small car with high fuel economy (30.9% compared to 21.6% of Canadians, 15.5% of Koreans and only 11.5% of Americans). Although a four-wheel drive or all-terrain vehicle did not receive high general endorsement, it was a relatively popular choice among Japanese respondents, 17.1% of whom checked this item versus less than 5% of the other groups.

Summarising results for this question, it appears that Canadians look forward to owning a sports car, Koreans favour either a family sedan or a small car with good fuel economy (a type of car which Korea in fact manufactures successfully), and the Japanese are more likely than other groups to anticipate buying an all-terrain vehicle. The responses of Americans were more equally distributed among the various vehicle types, with the greatest preference given to a sports car (24.6%) and a family sedan (19.2%). Once again it is possible that national variations here may be partly accounted for by differences in characteristics of the four samples.

A final question in this section, asking respondents to choose between two alternative perceptions of the function of a car, "an expensive asset" versus "practical consumer article", was not included in the Canadian version of the questionnaire. Examination of responses for the other three groups indicates they are generally similar and roughly normally distributed (most responses were in the middle categories).

Safe Driving Behaviour

The intention in this section was to present respondents with hypothetical situations encountered in driving and ask them to indicate their likely behaviour from a list of alternatives. For example, respondents were asked what they would do if they came to a Stop sign when driving late at night with no other cars or pedestrians around. By far the majority of all four groups said that they would come to a full stop and then drive on, as the law requires. Greatest conformity to the legal norm was expressed by the Americans (86.5%) and the Japanese (82.5%) compared to the Canadians (65.3%) and Koreans (64.1%). Virtually no-one from any group said they would keep driving without reducing speed. It is not clear whether these differences in behavioural intention are in fact reflected in real variations in driving in the countries concerned, though it seems somewhat unlikely.

The other two questions in this section, concerning reactions to dangerous passing and behaviour at traffic lights, were not included in the Canadian version of the questionnaire. In the first case responses from the three remaining groups are virtually identical, while small differences exist with respect to the second driving situation, with Americans expressing more "impatience" than the others.

Perceived Cause of Traffic Accidents

Based on a review of the literature concerning accident causation, 15 different possible causes for traffic accidents were identified and presented to respondents, who were asked to rate each one in terms of its importance on a four-point scale. If we examine the percentage of respondents checking the "very important" category for each alternative, only five causes appear to attract a substantial degree of endorsement. At the top of the list is "drinking and driving", rated as a very important accident cause by 76.8% of all respondents. Next comes "speeding", checked very important by 52.2%, "lack of attention" by driver (49.7% of respondents), and "driving fatigue" (40.8%). No other alternative was rated as very important by more than 30% of all groups.

Some differences were observed between respondents from different countries, although they were markedly less than for some other questions. In the case of drinking and driving, this cause was seen as very important by more North Americans (95.0% of American respondents and 85.1% of Canadians) than Japanese (67.9%) or Koreans (63.2%). This perhaps reflects the intensive advertising campaigns against impaired driving in Canada and the USA. More of the Japanese

(64.7%) rated speeding as a most important accident cause, compared to 58.7% of Koreans, 44.6% of Americans, and 33.2% of Canadians. This result is somewhat consistent with speed limits and speed limit enforcement in the four different nations. Lack of attention by driver was seen as most important by the Japanese (58.4%), followed by the Americans (51.5%), the Canadians (42.2%), and the Koreans (39.0%), while driving fatigue was rated more highly by Canadians (48.9%), compared to a narrow range of from 37.3% to 39.5% for the other groups. This might reflect the longer driving distances in Canada, although the demographic data gathered earlier in the survey show that the yearly mileage driven for these Canadians was the lowest of any group in the study.

If the most endorsed accident causes are listed by national group, the pattern of choices is extremely similar. In two cases in fact it is identical, with both the Americans and Japanese placing drinking and driving, lack of attention while driving, and speeding at the top of the list. Two of these causes, drinking and driving and speeding, are also emphasised by the Koreans, while the Canadians place less stress on speeding and instead see driving fatigue as a major accident cause. In other words, the only difference in priority among the four groups is that Koreans downplay the importance of lack of attention while driving and Canadians substitute driving fatigue for speeding as a major cause of accidents.

Traffic Law Enforcement

Asked whether there should be stricter enforcement of traffic laws, the median response for all four groups was the middle category, which states that the present level of enforcement is "about right". Closer scrutiny of responses shows that there is more support for stricter enforcement on the part of the Koreans and Japanese than the North Americans - perhaps because enforcement is generally laxer in Canada and the USA.

Cars and Lifestyle

Ten questions at the end of the survey asked respondents about various ways in which their lives might have been affected by use of a car. Because of difficulties in wording these items appropriately for a Canadian context they were not included in the version of the questionnaire distributed to respondents in Canada. Inspection of responses for the other three groups shows that national differences are present in a minority of items, notably the statement "I am more careful about drinking and driving", and "I no longer feel hesitant about going out". However, in view of the lack of Canadian data, the results from these questions are not discussed in detail here.

Comparison with Other Studies

The sample of Canadian participants in the present study comprised undergraduate students whose responses cannot be regarded as representative of the Canadian public at large. Students were used in this preliminary study as a convenient and economical way of pre-

testing the survey instrument, and it would be interesting to see how the pattern of responses from this special group might compare with data from a broader cross-section of the Canadian public. One possible source of comparison is a recent national study of Canadian drivers carried out by Transport Canada in March 1986 that focussed on concern for road safety (Transport Canada, 1987). The latter study involved a much more ambitious survey than the one reported here, in which data were gathered from 2,207 randomly selected drivers who were interviewed in their homes. The goal of the two surveys was also different: while the Transport Canada study focussed on attitudes to road safety and knowledge of automobile safety features, the IATSS survey was rather broader in scope. In addition the two studies used different forms of questions even where similar information was being elicited. Despite these differences, in the case of some common items it is possible to make comparisons that shed light on the differences between responses of the Canadian student group and a more general and representative group of Canadian drivers.

In terms of demographic characteristics there were obvious and expected discrepancies between the two samples. While the proportion of males and females was roughly similar in each study, the Transport Canada sample contained a much wider range of age groups: the great majority of the students in the present survey were between 16 and 24 years of age, as opposed to only 13.3% of the Transport Canada sample. Similar differences were present with respect to marital status, educational level, and occupation. In addition, respondents in the IATSS study were all living in Ontario, whereas the larger survey included respondents from all Canadian provinces and territories. At the same time, both samples were quite similar in terms of the size of the community in which they lived (predominantly urban, but with a significant minority of rural dwellers).

Turning to driving characteristics, once again some predictable differences emerge. Years licensed is much greater for the Transport Canada sample (a median of 11-20 years, versus only 4 years for the present study), and similar discrepancies exist between the median distance driven in the previous 12 months (median for the national sample was 12,000 km compared to only 5,000 km for the student sample). Type of vehicle driven shows a roughly similar distribution for the two studies, though somewhat fewer of the Transport Canada sample reported driving medium-sized cars (28.1% versus 39.9% in the IATSS survey), while in the case of compact and subcompact cars the order is reversed (34.0% in the present study versus 28.1% in the Transport Canada survey). Both surveys asked questions about accident involvement in the past few years, although they were phrased differently in each case. The numbers involved were quite small for both samples, with the proportion of the Transport Canada group being predictably higher (81.3% accident-free in the previous three years, versus 92.2% of the student group over the previous five years). In the case of traffic violations, 75.6% of the Transport Canada respondents (and 80.7% from Ontario) reported no violations in the previous three years versus a rather lower 69.0% of violation-free drivers (over the past five years) in the IATSS study.

Both surveys asked questions about perceived accident risk. Although the estimates were derived in different ways, the groups appear to agree that the risk is relatively low. Only 7.1% of the IATSS sample said their involvement in an accident was quite likely or very likely in the coming year; in the larger survey the average probability of accident involvement over the same time period was seen as only 1 chance in 1,000. Both surveys also asked respondents about driving while impaired, but unfortunately no direct comparisons are possible because of the different form of the questions. As a matter of record, 67.2% in the present study reported having ever driven under the influence of alcohol, versus 11% in the Transport Canada study who had driven while impaired in the previous 30 days. Suggested remedies were somewhat different for the two groups - imposition of harsher penalties was favoured by most respondents in the IATSS study, while the Transport Canada group were more likely to stress increased police enforcement. Seat belt use by Canadians in both surveys was reported to be high: 78.0% of respondents in the present study said they always wore their belts when driving, compared to a 63.8% for Transport Canada respondents. The fact that seat belts are generally seen as an effective safety measure is confirmed not only by the high wearing rates, but also by the fact that a great majority of respondents in the IATSS study believed wearing seat belts would save them from serious injury, and 65% of Transport Canada respondents saw increased enforcement of seat belt laws as an effective countermeasure. The two studies also revealed very similar proportions of respondents who admitted driving faster than others: 40.7% in the present survey versus 36.9% of 16-24 year-old drivers in the Transport Canada survey (19.4% for the entire sample). Perceptions of their own driving compared to others differed somewhat between studies: very few drivers in the IATSS sample (4.1%) saw themselves as worse than average, whereas drivers in the Transport Canada survey, presented with a list of specific driving errors, were more ready to admit being at fault. For example, 45.5% admitted driving through a yellow light at least some of the time.

With respect to the qualities sought in a car, performance (handling) and economy were given the highest priority by Canadian respondents in the IATSS study, while in the Transport Canada survey respondents in the comparable (16-24 year-old) age group also rated these two factors most highly, followed by quality of workmanship.

Both surveys included questions on perceived danger in driving situations, although unfortunately the list of alternatives included only two items in common: driving under the influence of alcohol and speeding. In the both cases drinking and driving was given highest priority (a finding that is echoed in many other studies with North American drivers). In contrast, speeding was rated as quite important or very important by 79.8% of Canadian respondents in the IATSS survey, but cited as the third least important factor in the Transport Canada study, for both the sample as a whole and 16-24 year-old respondents.

Generally speaking, although there are occasional notable discrepancies between the findings of the two surveys, analysis of the

common items provides encouraging support for the validity of the results of the present sample with respect to driving behaviours and attitudes of the young Canadian drivers who took part in the IATSS study.

Some General Conclusions

An important limitation of the present study is the different sampling frame employed for the four national groups, in particular the fact that the American and Korean respondents were more representative of the general population of drivers in those two nations, whereas the Canadian and Japanese samples comprised a high proportion of undergraduate students. That being said, the results indicate a number of intriguing national differences between driving attitudes and behaviours that it seems plausible to explain on the basis of cultural differences. These encompass such areas as perceived accident risk, attitudes to pedestrians, drinking and driving, use of seat belts, speeding, perceptions of driving standards, qualities sought in a car, and attitudes to safe driving behaviour. As such, the data from this preliminary international survey provide an important first step for future investigations of the cultural influences on driving, traffic safety, and the implementation of effective countermeasures in different national settings.

References

- Berger, R. J., and Persinger, G. S. (1980). 1980 survey of public perceptions of highway safety. Washington, D.C.: U.S. Department of Transportation National Highway Traffic Safety Administration.
- Knapper, C. K., and Cropley, A. J. (1981). Social and interpersonal factors in driving. In G. M. Stephenson and J. M. Davis (Eds.), Progress in applied social psychology, Vol. 1. Chichester: Wiley.
- Marsh, P., and Collett, P. (1986). Driving passion: The psychology of the car. London: Jonathan Cape.
- Quimby, A. R., and Watts, G. R. (1981). Human factors and driving performance. Crowthorne: Transport and Road Research Laboratory.
- Transport Canada (1987). Concern for road safety: A national survey. Ottawa: Road Users Division, Road and Motor Vehicle Regulation Directorate, Transport Canada.

資料 2

意識調査結果に対する

Prof.Tae Kyung Cho のコメント

July 7, 1988

I am sending with this letter a very simplified commentary of mine on the survey result. Professor Knapper has made an excellent and fine analysis of the result, and it is my opinion that my writing would become similar to that written by professor Knapper, since we have the same raw data.

Though I refrained myself from making any speculations about various results, I feel that many findings from the survey are illustrative of cultural influences which are worthy of further scrutiny.

When all the commentaries and perspectives are made into one integrated form, survey result could be an enlightening one for those interested in the matter

Sincerely yours

曹 太 京
Tae Kyung Cho

Survey Administration

The Korean version of the questionnaire was prepared in Seoul and administered to those who were attending a re-education program held by the Korea Road Traffic Safety Association at the time of licence renewal in November 1987. The original plan to administer the questionnaire to university students had to be modified due to the sampling difficulties. This sets a limit to comparing the survey on an exactly equal base, since the Korean sample was of different demographic background. However, when we take the nature of the survey, that it bore characteristics of a pilot-study, into consideration, the result could be utilized in detecting cultural differences in driving behavior in a broader sense.

General Demographic Variables

The Korean sample was composed of 223 respondents of which the number of males exceeded 90%. This reflects that a much smaller number of women than that of men was driving or held licences.

The differences in age distribution, marital status, employment status, level of education, ect, among the countries concerned was mostly caused by the difference in the way the sample was drawn.

Driving Characteristics

Size of car driven differed between countries. Compact cars were the most popular choice for Koreans (72.1 %), Japanese (61.2 %), Americans (50.8 %), whereas Canadians preferred medium-sized cars. Only 31.1 % of Canadian respon-

dents chose compact cars, while 48.0 % chose medium-sized cars. The proportions of Koreans, Japanese and Americans for medium-sized cars were 16.8 %, 22.4 %, and 32.0 % respectively.

Responses to the question as to other vehicles driven showed marked differences between national groups: Canadians were more likely to have driven a truck (25.3 %), snowmobile (20.1 %), or tractor (17.9 %) : Japanese were more likely to have driven a motorcycle (71.0 %).

Since Japanese and canadian samples were more similar, the cause of differences is worth noting.

As to the distance driven in previous 12 months, 32.7 % of Koreans, 14 % of Americans, 48.4 % of Japanese, and 66.5 % of Canadians responded to have driven less than 10,000 kms.

That more than one third (37.1 %) of Canadian respondents reported to have driven less than 3,000 kms in previous 12 months is also worth noting. On the contrary, the proportion of respondents reported to have driven over 60,000 kms during the same period were 9.3 % of Koreans, 5.9 % of Americans, 1.1% of Japanese, and 0.4 % of Canadians.

The differences might reflect that there were professional long-range drivers among Korean and American samples.

The respondents were asked to report the driving time needed to reach schools or places of employment. 65.2 % of Canadian respondents reported that it

took less than 19 minutes, while 37.1 % of Japanese responded to be so. This result may explain the fewer mileage reported to have been driven by Canadian respondents.

Questions concerning involvement in traffic accidents causing death or serious injuries were also asked. 8.7 % of Koreans, 6.2 % of Americans, 6.2 % of Japanese, and 4.1 % of Canadians gave the responses of having experiences of involvement,

To the questions on frequencies of involvement in traffic accidents in the previous five years resulting in injury to the respondents or someone else while the respondent was driving, 20.7 % of the Koreans, 8.6% of the Japanese, 8.4% of the Americans, and 6.7% of the Canadians gave the response that they were involved once.

Perceived Accident Risk

Marked differences were shown in respondents' estimates of the likelihood they would be involved in traffic accidents in the next year, caused either by themselves or someone else. 69.1% of the Koreans, 36.2% of the Japanese, 9.3% of the Americans, and 8.8% of the Canadians responded that the probability was "extremely likely" or "quite likely". The result might reflect the road traffic atmosphere of the countries concerned.

Respondents were next asked about the probability of reducing the risk of

being injured in an accidents if they were always adhering to safe driving. 74.4% of the Koreans thought "a lot", while 47.1% of the Americans, 25.5% of the Japanese, and 36.7% of the Canadians said so.

The high percentage of Korean respondents might be interpreted as revealing an admitting of unsafe driving.

As a likely cause of an accident the respondents were to be involved, more than 50% of the respondents of all countries indicated human error to be the cause. It is to be noted, however, that the most American and Canadian respondents felt that the others were to be blamed for the cause, while the more Japanese attributed the error to themselves. To note also is that 13.9% of the Korean respondents indicated defects in road and vehicles as the cause of accidents revealing that attention should be given to traffic environment.

Drinking and Driving

To the question if the respondents had ever driven a vehicle under the influence of alcohol, 50.2 % and 47.0 % of Korean and Japanese respondents respectively gave affirmative responses, while 71.6 % of the Americans and 67.4 % of the Canadians gave the same answer.

About the likelihood of being stopped by the police while driving under the influence of alcohol, 32.2 % of the Koreans, 25.3 % of the Canadians, 17.5% of the Japanese, and 6.6% of the Americans responded as "very likely" and "quite likely".

Differences in figures might reflect differences in emphasized functions of the police in countries concerned.

The respondents of four national groups all agreed in imposing harsher penalties as the proper method to reduce driving under the influence of alcohol.

Seat Belt Wearing

While most of the respondents always wore a seat belt while driving (82.7% of the Americans, 80.9% of the Japanese and 77.9% of the Canadians), only 20.6% of the Koreans responded that they did so. This is an interesting result when compared to the proportions of responses to the question about whether they believed that a belt would save them from serious injury. Only 28.2% of the Japanese said that it was " very likely " , while 53% of the Koreans thought so. It seemed that the most Japanese were wearing a seat belt always without thinking that a belt would save them from serious injury. The Koreans showed the greatest discrepancy between knowing and doing. Wearing a belt has been encouraged by laws as compulsory in Korea. The low proportion of wearing a belt by the Koreans seems to have particular reasons.

The Koreans also showed the lowest percentage of responses (19.1%) to " always " , when asked how often they asked others to wear seat belts when riding in the same car.

Driving Speed

In this part, my commentary is similar to that of Mr. Knapper's.

General Driving Standards

37.0% of Koreans and 41.5% of Americans responded that they drive much better than the other drivers in contrast to 24.1% of Canadians and 10.9% of Japanese. The cause of differences in the proportions might be traced back to differences in samples, ie. the Korean and American respondents might have longer history of driving, thus possessing richer experiences. One is reminded here that the Canadian and the Japanese samples were composed mostly of university students.

When the opinion on the general manner of driving in their home countries was asked, 42.5% of Koreans thought that manners were generally "bad", while 49.8% of Americans and 33.7% of Japanese thought that manners were "average". 42.8% of Canadians said that manners in their home country were generally "good".

Qualities sought in a car

In this part, my commentary is similar to that made by Mr. Knapper.

Safe Driving Behavior

Three questions concerning safe driving behavior were asked. To the question what the respondents would do if they came to a stop sign when driving

late at night with no other cars or pedestrians around, 64.8% of the Koreans, 65.6% of the Canadians, 79.5% of the Japanese and 86.2% of the Americans said that they would come to a full stop and then start again. Least conformity to the legal norm was expressed by the Koreans.

Around 80% of the respondents of the countries concerned (in the Canadian version of the questionnaire, items on dangerous passing and behavior at traffic lights were not included) thought they would keep patience in the case when they were by-passed dangerously.

34.9% of the Americans, 30.5% of the Koreans, and 13.6% of the Japanese thought that drivers would start their vehicles before the signal changed to green light.

Perceived cause of Traffic Accidents

Traffic Law Enforcement

Cars and lifestyle

In these parts, my commentary is similar to that made by Mr. Knapper.

資料 3

意識調査票

（日本語版・英語版・韓国語版）

運転と交通をめぐる市民意識

調査票

—〈アンケート調査ご協力をお願い〉—

この調査は、「交通における文化的諸要因の国際比較」と題して、日本・カナダ・韓国の3か国が、昭和59年から行っている国際共同研究の調査の一環をなすものです。

調査の目的は、自動車の運転と交通をめぐる人々の考え方や行動が、歴史的・文化的背景や道路交通の事情のちがいによって、どのように異なるのか、あるいは同じであるのかを調べ、より良い交通社会の実現に寄与するためのものです。

この調査は、カナダと韓国の人々に対しても、同様に行われています。お答えは、すべて統計的に分析いたしますので、あなたのお名前が出て、ご迷惑をおかけするようなことは絶対にいたしません。

どうか、以下の質問に対して、あなたのありのまま、感じたままを、お答え下さるようお願い申し上げます。

「交通における文化的諸要因の国際比較」

研究委員長 長山泰久（大阪大学人間科学部教授）

お問合せ先：（財）国際交通安全学会・渡辺、居波

〒104 東京都中央区八重洲2-6-20

TEL (03) 273-7884

—〈ご記入上の注意〉—

1. ご回答は、あてはまる項目の番号を○印でかこむか、または、____
や（ ）の中に数字や言葉を記入して下さい。
2. ○印をつける数は、質問によって1つの時と2つの時があります。
指示にしたがって選んで下さい。

調査票NO.

1

Q 1. あなたの性別は.

1. 男
2. 女

Q 2. あなたの年齢は.

満 () 才

Q 3. 配偶者の有無は.

1. 未婚
2. 結婚している。
3. 離婚, または別居している。
4. 死別
5. その他

Q 4. 子供の人数は.

() 人

Q 5. あなたのお宅(単身の場合はあなたご自身の)の収入は、主としてあなたによって支えられているのですか。

1. はい
2. いいえ
3. 1, 2 のいずれでもない。

Q 6. あなたの現在のお仕事の形態は、次のうちどれですか。(ひとつに○)

- | | |
|-----------|--------|
| 1. 自営業 | 5. 失業中 |
| 2. 完全雇用 | 6. 主婦 |
| 3. パートタイム | 7. 学生 |
| 4. 一時休業中 | 8. 引退 |

Q 7. (Q 6 に 2, または 3, と答えた方にうかがいます。)

あなたの職場の従業員数は何人ですか。

1. 299 人以下
2. 300 人以上

Q 8. あなたは、一週間に平均何時間、仕事をしていますか。

平均 () 時間

Q 9. あなたの職業は何ですか。(ひとつに○)

1. 農林漁業
2. 商店、家内工場、サービス店などの従業員
3. 専門的職業（医師、弁護士など）
4. 管理的職業
5. 大企業の事務・販売・サービス
6. 中小企業の事務・販売・サービス
7. 大企業の技術職
8. 中小企業の技術職
9. 主婦
10. 学生
11. 無職
12. その他（記入： ）

Q10. あなたが最後に卒業した学校はどれですか。(趣味・教養学級などは除いてお答え下さい。)

1. 小学校
2. 中学校
3. 高等学校
4. 大学（短期大学を含む）
5. 大学院
6. その他（記入： ）

Q 11. あなたが現在お住まいの市区町村の人口はどれくらいですか。

1. 1,000,000人以上	5. 5,000～19,999人
2. 500,000人以上	6. 1,000～4,999人
3. 100,000～499,999人	7. 999人以下
4. 20,000～99,999人	8. わからない

Q 12. あなたは、何らかの種類の運転免許をお持ちですか。

1. 運転免許を持っている。
2. 運転免許を持っていない。

Q 13. (運転免許をお持ちの方にうかがいます。)

あなたが免許を取得されてから何年になりますか。

() 年

Q 14 あなたは現在、車を運転していますか。

1. 運転している。
2. 運転していない。

Q 15. (現在運転している方にうかがいます。)

あなたがふだん乗用車を運転しておられるならば、その車の大きさは次のうちどれですか。

1. 大型 (2,500cc以上)
2. 普通 (2,000cc～2,499cc)
3. 小型 (1,300cc～1,999cc)
4. 軽自動車 (1,299cc以下)
5. 運転していない。

Q16. Q15で答えた車以外に運転している車があったら、それは次のうちどれですか。
(該当するものすべてに○)

1. 自動二輪車
2. トラック
3. トラクター、またはその他の農耕用車両
4. スノーモビル
5. キャンピング・カー、またはその他のレクリエーション車
(レーシング・カーなど)
6. 原付
7. 乗用車以外には、運転していない。
8. その他（記入：_____）

Q17. あなたは、過去1年間に、どのくらいの距離を運転しましたか。

あなたが運転したすべての車種の走行距離の総計で答えて下さい。

() 半口くらい

Q18. あなたが車を運転する目的は何ですか。次の各々の目的について、週の平均走行距離を教えてください。

1. 通勤、または通学のため ()キロ
2. 業務目的 ()キロ
3. 家族の通勤、通学などの送り迎え ()キロ
4. 買物 ()キロ
5. 運転そのもの(ドライブ)を楽しむため ()キロ
6. 友人、知人、親類などを訪問するため ()キロ
7. レジャー目的(つり、ゴルフ等) ()キロ
8. その他(記入:) ()キロ

Q 19. (通勤、または通学のために車を運転する方にうかがいます。)

あなたが通勤または通学のため、ふだん運転する片道の所要時間はどのくらいですか。

() 分

Q 20. あなたは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りますか。

1. まき込まれたことがある。
2. まき込まれたことはない。

Q 2 1. あなたは過去 5 年間に車を運転していて、負傷者(あなた自身の場合も含めて)または死者が出た事故を何回体験していますか。

() □

Q 2 2. あなたは過去 5 年間に、走行中の違反（駐車違反や免許不携帯のように、車が止まっている時の違反ではなく、例えばスピード違反や信号無視のような違反のこと）で警察官の取締りにあったことは何回ありますか。

() □

Q 23. そのような違反のため、免許証を停止されたことは何回ありますか。

() □

Q 2 4. あなたは今後1年間に、あなた、または相手が原因で交通事故を体験する可能性は、どのくらいあると思いますか。(ひとつに○)

1. 事故の可能性は非常に高いと思う。
2. 事故の可能性はかなり高いと思う。
3. 事故の可能性はあまりないと思う。
4. 事故の可能性は全然ないと思う。
5. わからない。

Q 2 5. あなたは車を運転している時、事故だけがをえる危険がどのくらいあると思いますか。(ひとつに○)

1. 危険は非常に高いと思っている。
2. 危険はかなり高いと思っている。
3. 危険はあまりないと思っている。
4. 危険は非常に低いと思っている。
5. わからない。

Q 2 6. もし、あなたが常に安全運転を心がけるとしたら、事故にであう危険はどのくらい減ると思いますか。(ひとつに○)

1. 事故にであう危険は非常に減る。
2. 事故にであう危険は多少減る。
3. 事故にであう危険は変わらない。
4. わからない。

Q 2 7. もし、あなたが事故にあうとしたら、それは主にどのようなことが原因だと思いますか。(ひとつに○)

1. あなた自身の運転ミス
2. 他の人の運転ミス
3. 車の欠陥、または道路状況の不備
4. 不可抗力、運の悪さ
5. その他 (記入:)

Q 2 8. 運転者の立場から歩行者をみた場合、あなたのお考えは、次のうちのどれに近いですか。

(ひとつに○)

1. 歩行者は弱い立場なのだから、運転者はもっと彼らを保護するべきだ。
2. 歩行者は保護されすぎている。事故が起きると、何でも運転者のせいにされるのは不公平だ。
3. 歩行者、運転者のどちらが悪いということはない。事故が起こるのは、その時の状況次第だ。

Q 2 9. あなたは、過去に一度でも、飲酒運転をしたことがありますか。

1. はい
2. いいえ

Q 3 0. あなたは、どの程度飲酒運転をしますか。(ひとつに○)

1. ほとんど毎日
2. 週に2～3回
3. 月に2～3回
4. 年に2～3回
5. めったにしない。/決してしない。

Q 3 1. あなたは運転中、飲酒運転の取締りにあう可能性は、どのくらいあると思いますか。
(ひとつに○)

1. 取締りにあう可能性は非常に高い。
2. 取締りにあう可能性はかなり高い。
3. 取締りにあう可能性はあまりない。
4. 取締りにあう可能性は非常に低い。

Q 3 2. 飲酒運転をなくす方法として、次のどれが適当だと思いますか。(ひとつに○)

1. 違反ドライバーをもっと厳しく罰するべきだ。
2. ドライバーに対する教育を徹底すべきだ。
3. 現行法の規制をもっと徹底すべきだ。
4. 血中アルコール濃度の基準をもっと厳しくするべきだ。
5. 酒を飲んだドライバーを送迎する交通手段を導入するべきだ。
6. その他 (記入 :)

Q 3 3. あなたは運転中、シートベルトを着用しますか。(ひとつに○)

1. 常に着用する。
2. 着用率は、50%くらい。
3. 着用率は、50%以下。
4. めったに着用しない。
5. 全然着用しない。

Q 3 4. もし、あなたが重大事故にあって、シートベルトを着用していたら、シートベルトによって重傷をまぬがれる可能性は、どのくらいあると思いますか。(ひとつに○)

1. 可能性は非常に高いと思う。
2. 可能性はある程度高いと思う。
3. 可能性はそれ程高くないと思う。
4. 重傷はまずまぬがれないと思う。

Q 3 5. あなたは自分で運転している時、同乗者にシートベルトの着用を求めますか。(ひとつに○)

1. 常に着用を求める。
2. 大体において、着用を求める。
3. 時々、着用を求める。
4. めったに着用を求めない。
5. 決して着用を求めない。

Q 3 6. あなたは運転中、制限速度をオーバーすることがありますか。(ひとつに○)

1. 決してオーバーしない。
2. めったにオーバーしない。
3. 時々、オーバーする。
4. しばしばオーバーする。
5. しょっちゅう、オーバーしている。

Q 3 7. それではあなたからみて、他のドライバーは制限速度をオーバーしていると思いますか。

(ひとつに○)

1. 決してオーバーしていない。
2. めったにオーバーしていない。
3. 時々、オーバーしている。
4. かなりオーバーしている。
5. しょっちゅう、オーバーしている。

Q 3 8. 速度制限についてどう思いますか。(ひとつに○)

1. 速度制限は、全然必要がない。
2. もっとずっと高い速度に制限をおくべきだ。
3. もう少し高い速度に制限をおくべきだ。
4. 速度制限は、今のままでよい。
5. もう少し低い速度に制限をおくべきだ。
6. もっとずっと低い速度に制限をおくべきだ。

Q 3 9. 他のドライバーと比べて、あなた自身の走行速度は次のうちのどれだと思えますか。

1. 他のドライバーより、はるかに速く走っている。(ひとつに○)
2. 他のドライバーより、少し速く走っている。
3. 他のドライバーと、大体同じくらいの速度で走っている。
4. 他のドライバーより、少し遅めに走っている。
5. 他のドライバーより、はるかに遅めに走っている。

Q 4 0. 他のドライバーと比べて、あなたの運転マナーは、次のうちどれだと思えますか。

1. 他のドライバーより、はるかにマナーの良い運転をしている。(ひとつに○)
2. 他のドライバーより、少しマナーの良い運転をしている。
3. 他のドライバーと同じ程度のマナーの運転をしている。
4. 他のドライバーより、少しマナーの悪い運転をしている。
5. 他のドライバーより、はるかにマナーの悪い運転をしている。

Q 4 1. わが国のドライバーの運転マナーは、他の国のそれと比べて、次のうちのどれだと思えますか。(ひとつに○)

1. 非常に良い
2. 良い
3. ふつう
4. 悪い
5. 非常に悪い
6. わからない

Q 4 2. あなたが車を購入するとしたら、次の6つの項目はどの程度重要だと思いますか。
それぞれについて、記入例にしたがって答え下さい。

	① 全然 重要でない	② あまり 重要でない	③ かなり 重要だ	④ 非常に 重要だ
車の価格			○	

	① 全然 重要でない	② あまり 重要でない	③ かなり 重要だ	④ 非常に 重要だ
1. 実用性、使い勝手 (荷物や乗員のスペースの広さなど)				
2. 性能 (加速、ハンドリングなど)				
3. 居住性 (シートの座り心地、室内の静かさなど)				
4. 燃費 (低燃費)				
5. 外観 (デザイン、色など)				
6. ハードの信頼性 (故障が少ないことなど)				

Q 4 3. あなたが車を持っている理由として、次の11項目はどの程度重要ですか。それぞれについて、該当する番号の箇所に○印をつけて下さい。

	① 全然 重要でない	② あまり 重要でない	③ かなり 重要だ	④ 非常に 重要だ
1. 何をするにも車がなければ 生活できないから				
2. 車を持っている方が 旅行するにも経済的だから				
3. 知人、友人がみんな車を持っていて 自分も持っていないと肩身がせまいから				
4. 運転そのものが楽しいから				

	① 全然 重要でない	② あまり 重要でない	③ かなり 重要だ	④ 非常に 重要だ
5. いつでも、どこへでも車で行けるから				
6. 車で行けば、時間の節約になるから				
7. 大きな機械を自分の 思うようにあやつれるから				
8. スピード感覚が味わえるから				
9. 誰にも邪魔されずに 自分だけの世界を持てるから				
10. 友人、知人を あちこちに連れて行けるから				
11. 荷物を運ぶことができるから				

Q 4 4. あなたは今後、どんな車を持ちたいとお考えですか。(ひとつに○)

1. 外からみて見栄えのする高級車
2. 排気量の多いパワーのある車
3. 4WD車、または全輪駆動
4. 人をたくさん乗せられるワゴン車、またはバン
5. スポーツ・カー
6. ディーゼル車
7. 低燃費の小型車
8. 家族単位で使えるファミリーカー
9. その他 (記入:)

Q 4 5. 「車はまだ高価な財産だ」という意見と、「車はもう実用的な消耗品だ」という2つの意見がありますが、あなたの気持は次のうちどれですか。(ひとつに○)

1. まだ高価な財産だ。
2. どちらかといえば、まだ高価な財産だ。
3. どちらかといえば、もう実用的な消耗品だ。
4. もう実用的な消耗品だ。
5. どちらともいえない。

Q 4 6 . あなたが深夜運転していて、周囲に他の車も歩行者もいない道路で赤信号に差しかったとしたら、次のうちどの行動をとりますか。(ひとつに○)

1. 完全に停止してから発進する。
2. 減速するが停止しない。
3. 減速しないで、そのまま通過する。

Q 4 7 . 危ない追越しをされた場合、一般にドライバーはどのようにすると思いますか。(ひとつに○)

1. 腹を立てて、追越しかえそうとする。
2. 腹を立てるが、がまんする。
3. 別に何とも思わない。

Q 4 8 . 交差点で青信号に変わった場合、一般にドライバーはどのようにすると思いますか。

1. 青信号に変わる前から発進する。
2. 青信号になったとたんに発進する。
3. 青信号に変わって、少し間をおいて発進する。

(ひとつに○)

Q 4 9 . 交通事故の原因としては、いろいろのことが考えられますが、次の16項目は事故原因として、どの程度重要だと思いますか。それぞれについて該当する番号の箇所に○印をつけて下さい。

	① 原因 全然 では ない	② 原因 あまり では ない	③ 原因 かなり だ 大きな	④ 原因 非常に だ 大きな
1. 飲酒運転				
2. ドライバーの疲労				
3. 不十分な運転教育・訓練				
4. ドライバーの注意不足				
(わき見運転など)				
5. 安全に対する意識の欠如				
(安全確認の不履行など)				
6. 運転経験不足				
7. 高齢				

	① 全然大きな原因ではない	② あまり大きな原因ではない	③ かなり大きな原因だ	④ 非常に大きな原因だ
8. 運の悪さ				
9. 車の故障				
10. 歩行者				
11. 道路状態の悪さ				
12. 道路標識、信号の不備				
13. 動物の飛び出し				
14. スピードの出し過ぎ				
15. 悪天候				
16. その他（記入：				

Q 5 0 . 交通規制について、どう思いますか。(ひとつに○)

1. 今よりもっと厳しくするべきだ。	☐
2. 今よりある程度厳しくするべきだ。	☐
3. 現状のままでよい。	☐
4. 今よりある程度ゆるめるべきだ。	☐
5. 今よりもっとゆるめるべきだ。	☐

Q 5 1. (ご自分で運転なさっている方にうかがいます。)

あなたご自身の生活は、車を運転なさるようになってから、それ以前とくらべて、どのように変化しましたか。次のうち該当するものに○をつけて下さい。

(該当するものすべてに○)

1. 酒に気をつけるようになった。
2. 外出がおっくうでなくなった。
3. ゴルフや釣りなど、趣味が広がった。
4. 機械いじりが好きになった。
5. 自由に使えるこづかいが少なくなった。
6. 車を通して新しい友人や知人ができた。
7. 生活の行動範囲が広がった。
8. 人と会う機会が少なくなった。
9. 仕事が終わってすぐ家に帰るようになった。
10. 変化なし
11. その他 (記入:)

以上で質問はすべて終わりました。

ご協力どうもありがとうございました。

英語版意識調查票

QUESTIONNAIRE

For each question in the following sections please circle the number that appears before the appropriate response, and fill in the blanks where provided.

1. What is your sex ?

- 1. Male
- 2. Female

2. What is your age ?

_____ Years

3. What is your marital status ?

- 1. Never married
- 2. Now married
- 3. Divorced, or Separated
- 4. Widowed
- 5. Other

4. If you have children, please say how many.

5. Are you the principal wage earner in the household ?

- 1. Yes
- 2. No
- 3. Not applicable

6. What is your present employment status? (Choose one only)

- | | |
|----------------------------|----------------------------|
| 1. Self-employed | 5. Unemployed |
| 2. Employed full-time | 6. Housewife, or Homemaker |
| 3. Employed part-time | 7. Student |
| 4. Temporarily out of work | 8. Retired |

7. If you checked (2) or (3) for Question 6, please say how large is the company you work for.

- 1. Fewer than 300 employees
- 2. 300 or more employees

8. On average, how many hours a week are you occupied in paid employment ?

_____ hours

9. Please indicate the type of occupation you work at by choosing one of the following categories. If you are not sure which category fits your occupation, please check "Other" and say what you do in your work.

1. Agriculture, forestry, or fisheries
2. Own a business in commerce, manufacturing, or service industry, or are a full-time worker in such a family-owned business
3. Professional occupation (e.g. doctor, lawyer, etc.)
4. Management occupation
5. Office, sales, or service work in a large corporation
6. Office, sales, or service work in a medium-sized or small firm
7. Production or technical work in a large corporation
8. Production or technical work in a medium-sized or small firm
9. Housewife
10. Student
11. Unemployed
12. Other (Please specify)

-
10. What is the highest level of schooling/education you have completed (year in school, years of college, university degree, etc)? Do not include courses that you took primarily as a hobby, out of general interest, or for recreation.

-
11. How large is the community in which you presently live ?

- | | |
|-----------------------------------|--------------------------|
| 1. One million population or more | 5. 5,000 - 19,999 |
| 2. 500,000 or more | 6. 1,000 - 4,999 |
| 3. 100,000 - 499,999 | 7. Less than 1,000 |
| 4. 20,000 - 99,999 | 8. Don not know/Not sure |

12. Do you hold a driver's licence to operate any vehicle ?

1. Yes
2. No

13. If yes, for how many years have you held your driver's licence ?

_____ years

14. Do you presently drive an automobile ?

1. Yes
2. No

15. If yes, what size of car do you mostly drive ?

1. Large/luxury
2. Medium sized
3. Compact
4. Sub-compact
5. Not applicable

16. Please indicate which other vehicle(s) you drive.

1. Motorcycle
2. Truck
3. Tractor or other farm vehicle
4. Snowmobile
5. Camper or similar recreational behicle
6. None
7. Other (Please specify) _____

17. Approximately how many kilometers did you drive (as opposed to riding as a passenger) during the past 12 months ? Include km in any vehicles that you drove.

_____ km

18. For what kinds of purposes do you use your car ? Please indicate alongside each category below approximately how many kilometers you drive in a typical week for that purpose.

_____ km Commuting to and from work or school
_____ km Other work-related driving
_____ km Driving other family members to work, school, etc.

_____ km Shopping
_____ km Recreational driving, outings
_____ km Driving to see friends, relatives
_____ km Leisure (e.g. fishing, golf)
_____ km Other (Please explain).

19. If you use your car to drive to work or to school, how long does it normally take you to make the journey one way ?

_____ minutes

20. As a driver, have you ever been involved in a traffic accident that caused a death or serious injury ?

1. Yes
2. No

21. In the past 5 years how many traffic accidents were you involved in while you were driving that resulted in personal injury to you or someone else ?

22. In the past 5 years how many times have you been convicted of a traffic offence involving a "moving violation" (i.e. other than parking violations) ?

_____ times

23. Of these offences, how many resulted in suspension of your licence ?

24. How likely do you think it is you will be involved in an automobile accident of any kind in the next year, either one caused by you or someone else ?

1. Extremely likely
2. Quite likely
3. Quite unlikely
4. Very unlikely
5. Do not know

25. When you are driving in an automobile, how much of a risk do do feel there is of being injured in an accident ?

1. Very high risk
2. Quite a high risk
3. Quite a low risk
4. Very low risk
5. Do not know

26. If you always drove as safely as you could, how much do you think you could reduce your risk of being injured in an accident ?

1. A lot
2. A little
3. Not at all
4. Do not know

27. If you were involved in an accident what do you feel would be the most likely cause ?

1. Your driving error
2. Someone else's driving error
3. A physical defect in the car or road
4. Unavoidable bad luck
6. Something else (Please explain)

28. What are your views about pedestrians and road safety ?
(Choose one only)

1. Because pedestrians are in a vulnerable position, drivers should treat them with great care and respect.
2. Pedestrians are over-protected -- in accidents the car driver always takes the blame.
3. Neither drivers nor pedestrians are more to blame for accidents -- it all depends on the circumstances.

29. Have you ever driven after having drunk alcohol of any type?

1. Yes
2. No

30. How often do you drive after having drunk alcohol ?

1. Most days
2. A few times each week
3. A few times each month
4. A few times each year
5. Less frequently/Never

31. What would you estimate the likelihood of your being stopped by the police while driving and checked for blood alcohol level ?

1. Very likely
2. Quite likely
3. Not very likely
4. Very unlikely

32. What should be done to reduce people's drinking and driving?
(Choose one only)

1. Impose harsher penalties on convicted drivers
 2. Introduce educational programs to change attitudes and behaviour
 3. Enforce existing laws more strictly
 4. Place greater limits on availability of alcohol
 5. Arrange alternative transportation for drinking drivers
 6. Other (Please explain)
-

33. How often do you wear a seat belt when driving ?

1. Always
2. More than half the time
3. Less than half the time
4. Hardly ever/Never

34. If you were in a serious accident and were wearing a seat belt, how likely do you think it is that the belt would protect you from serious injury ?

1. Very likely
2. Somewhat likely
3. Not very likely
4. Very unlikely

35. How often do you ask other people riding in your car to wear their seat belt ?

1. Always
2. Usually
3. Sometimes
4. Seldom
5. Never

36. How often do you break speed limits ?

1. Never
2. Rarely
3. Sometimes
4. Quite often
5. Very often

37. How often do you think other drivers break the speed limits ?

1. Never
2. Rarely
3. Sometimes
4. Quite often
5. Very often

38. Generally speaking do you think there should be:

1. No speed limits at all
2. Far higher speed limits
3. Somewhat higher speed limits
4. No change in speed limits
5. Somewhat lower speed limits
6. Much lower speed limits

39. Compared with other car drivers, do you generally drive:

1. Much faster than others
2. A little faster
3. About the same speed
4. A little slower
5. Much slower

40. How do you think your driving compares with other car drivers ? Would you say you were:

1. A much better driver than average
2. A little better
3. About the same
4. A little worse than average
5. Much worse than average

41. Do you think the general standard of driving in this country is:

1. Excellent
2. Good
3. Fair
4. Poor
5. Bad

42. What qualities do you consider most important in a car ? For each of the following items put a number in the space alongside, using 4 if you think the quality listed is very important, 3 if you think it is fairly important, 2 for fairly unimportant, and 1 for completely unimportant.

- _____ Utility (e.g. lots of space for luggage and passenger)
- _____ Performance (e.g. good acceleration, good handling)
- _____ Comfort (e.g. comfortable seats, quiet ride)
- _____ Economy (e.g. low gasoline consumption)
- _____ Appearance (e.g. styling, colour, trim)
- _____ Reliability (e.g. rarely needs repairs)

43. What are your reasons for wanting to own a car ? For each of the following statements put a number in the space alongside, using 4 if you strongly agree with the statement, 3 if you agree to some extent with the statement, 2 if you on the whole disagree, and 1 if you strongly disagree with the statement.

- _____ Owning a car is an important part of maintaining my lifestyle
- _____ It is more economical to travel by car.
- _____ My friends and neighbours all have cars, and I would feel deprived if I did not have one, too.
- _____ I own a car mainly because I enjoy driving.
- _____ With a car I can go wherever I want, whenever I want.

- _____ A car saves me a lot of time.
- _____ With my car I like the feeling of having a large machine under my control.
- _____ My car lets me enjoy the sensation of speed.
- _____ A car lets me be by myself, undisturbed by anyone.
- _____ I like taking people around in my car.
- _____ I like a car for the things I can transport in it.

44. What kind of vehicle do you look forward to owning in the future ? (Choose one only)

1. A luxury car that looks expensive
2. A powerful car with a large engine
3. A four-wheel drive or all-terrain vehicle
4. A wagon or van that will transport a lot of people
5. A sports car
6. A diesel-engined car
7. A small car with high fuel economy
8. A sedan that is suitable for a family car
9. Other (Please explain) _____

45. There are two points of view about the car: while some view it "as still an expensive asset," others view it "as a practical consumer article." Which is closer to your own opinion ?

1. It is still an expensive asset.
2. I tend to view it as an expensive asset.
3. I tend to view it as a practical consumer article.
4. It is already a practical consumer article.
5. I cannot say which.

46. If you were driving late at night with no other cars or pedestrians around and you came to a Stop sign, which of the following would you be most likely to do ?

1. Come to a full stop and then drive on
2. Slow down, but not stop
3. Keep driving, without reducing speed

47. When passed dangerously by other driver, what do you think is the attitude of general driver ?

1. Get angry with the driver that passed him and pass the driver over.
2. Get angry with the driver but bear stand it.
3. Does not particularly feel anything.

48. When a sign changes to GO sign at an intersection, what do you think is the attitude of general driver ?

1. Starts before the sign changes to GO sign.
2. Starts as soon as the sign changes to GO sign.
3. Starts one breath after the sign changes to GO sign.

49. How important do you think are the following in causing road accidents ? Please use 4 to indicate very important, 3 quite important, 2 for fairly unimportant, and 1 for factors of very little importance.

- _____ Drinking and driving
 - _____ Driving fatigue
 - _____ Inadequate driver training
 - _____ Lack of attention by driver
 - _____ Wrong attitude to driving
 - _____ Lack of driving experience
 - _____ Advanced age of driver
 - _____ Chance
 - _____ Mechanical defect in car
 - _____ Behaviour of pedestrians
 - _____ Poor roads
 - _____ Inadequate traffic signs/signals
 - _____ Animals on the road
 - _____ Speeding
 - _____ Poor weather conditions
 - _____ Other (Please explain)
-

50. Do you think there should be stricter enforcement of traffic laws ?

1. Yes, much stricter.
2. Yes, somewhat stricter.
3. Level of enforcement is about right.
4. No, enforcement should be somewhat less strict.
5. No, enforcement should be much less strict.

51. (This is a question directed toward those persons who drive their own automobile.)

How has your personal life changed since you began to drive an automobile ? (Circle all items that apply to you.)

1. I am more careful about drinking.
 2. I no longer feel hesitant about going out.
 3. I am engaged in a broader range of hobbies such as golf and fishing.
 4. I have begun to take more interest in working with mechanics.
 5. I have less pocket money to spend freely.
 6. I have made new friends and acquaintances through my automobile.
 7. The scope of activities in my life has become broader.
 8. The number of opportunities for meeting with people has been reduced.
 9. I have come to go home more quickly and straightly after work.
 10. There have not been any changes.
 11. Others (Please explain)
-

(Thank you very much for your cooperation.)

운전과 교통에 관한 의견조사

〈부탁의 말씀〉

이 조사는 “교통에 있어서의 문화적 요인들의 비교”라는 제목으로 한국—캐나다—일본의 3개국이 공동으로 실시하고 있는 연구의 일부입니다.

조사의 목적은 자동차의 운전과 교통에 관련된 생각이나 행동이 역사적, 그리고 문화적 배경과 도로교통의 사정 등에 있어서의 차이에 따라 어떻게 다른지 또는 얼마나 같은지를 알아보아 보다 나은 교통 사회의 실현에 기여하는데 있습니다.

이 조사는 캐나다와 일본 사람들에 대해서도 똑같이 실시되고 있습니다. 대답은 모두 통계적으로 처리되는 까닭에 귀하의 개인적인 자료로 귀하에게 폐가 돌아가는 일은 결코 없습니다.

다음의 물음들에 대해서 있는 그대로, 느끼시는 그대로 답하여 주시면 고맙겠습니다.

〈기입방법〉

1. 답은 해당되는 항목의 번호에 O표를 기입하시거나 또는 ()안에 숫자나 생각하시는 것을 기입하시면 됩니다.
2. 물음에 따라서는 O표를 하나 이상 기입하실 항목들이 있습니다. 따라서 물음을 잘 읽으시고 O표를 기입하시도록 부탁드립니다.

No.

--	--	--	--

1. 귀하의 성별에 해당되는 번호에 O표를 기입하여 주십시오.
 1. 남
 2. 여
2. 귀하의 연령을 적어 주십시오.
만 () 세
3. 배우자 관계
 1. 미 혼
 2. 결혼하였음
 3. 이혼 또는 별거중
 4. 사 별
 5. 기 타
4. 자녀의 수는? () 인
5. 귀댁의 가계는 주로 귀하의 수입에 의존하고 있는지요.
 1. 예
 2. 아니오
 3. 1, 2 모두 아니다.
6. 귀하가 현재 종사하고 있는 일은 다음 것 중의 어느 것에 해당됩니까?
(한가지에만 O표를 하여 주십시오)
 1. 독자적인 영업
 2. 완전고용
 3. 시간제 고용
 4. 일시 휴직중
 5. 무직
 6. 가정주부
 7. 학생
 8. 정년퇴직
7. 위의 완전고용 또는 시간제 고용에 O표를 하신 경우 일하고 계시는 직장
의 종업원 수는?
 1. 299 명 이하
 2. 300 명 이상
8. 귀하는 평균적으로 주당 몇 시간씩 근무하고 계시는지요?
평균 () 시간

9. 귀하의 직업은 아래 것에서 어느 것에 해당되니까?

(해당되는 것이 없는 경우에는 “기타”에 하고 계시는 일을 기입하여 주십시오.)

1. 농업. 임업. 어업
2. 상업. 제조업. 서비스업. 또는 이와같은 업체의 종업원
3. 전문직 (의사. 변호사 등)
4. 관리직
5. 대기업의 사무. 판매 또는 서비스직
6. 중소기업의 사무. 판매 또는 서비스직
7. 대기업의 생산 또는 기술직
8. 중소기업의 생산 또는 기술직
9. 가정주부
10. 학생
11. 무직
12. 기타 (적어 주십시오:)

10. 최종 출신학교 (취미, 흥미, 오락을 위한 과정은 제외)

- | | |
|---------|-------------------|
| 1. 국민학교 | 4. 대학 (2년제 포함) |
| 2. 중학교 | 5. 대학원 |
| 3. 고등학교 | 6. 기타 (적어 주십시오:) |

11. 귀하께서 거주하고 계시는 시, 구, 동 또는 군, 읍, 면, 리의 인구는 어느 정도 인지요?

- | | |
|-----------|-----------|
| 1. 일백만 이상 | 5. 오천~이만 |
| 2. 오십만 이상 | 6. 천~오천 |
| 3. 십만~오십만 | 7. 천명 이하 |
| 4. 이만~십만 | 8. 잘 모르겠음 |

12. 어떠한 종류라도 좋은 운전면허를 소지하고 계시는지요?

1. 예
2. 아니요

()년

1. 예 2. 아니오

1. 대형 (2500cc 이상)
2. 중형 (2000cc ~ 2499cc)
3. 소형 (1300cc ~ 1999cc)
4. 경자동차 (1299cc 이하)
5. 해당되는 것이 없음

1. 원동기 부착 이륜차
2. 트럭
3. 트랙터 또는 기타 농경용 차량
4. 스노우모빌
5. 캠핑용차량 또는 기타의 취미차
6. 없음
7. 기타 (적어주십시오 :

귀하께서는 차량을 어떤 목적을 위하여 사용하시는지요? 아래에 적은 목적
들을 위해서 1 주일에 주행하는 거리를 적어주십시오.

1. 출·퇴근이나 통학 () km
2. 업무와 관련된 주행 () km
3. 가족의 통근이나 통학을 위한 주행 () km
4. 쇼 핑 () km

5. 드라이브나 소풍 () km

6. 친구, 친척 등의 방문 () km

7. 레저 () km

8. 기타 (적어주십시오 :) () km

19. 통근이나 통학을 위하여 차량을 운전하신다면 편도에 소요되는 시간은?
() 분

20. 운전중에 사망자나 중상자를 발생케 한 교통사고에 휘말려 들어간 일이 있으신지요?

1. 예

2. 아니요

21. 지난 5년간 운전중에 귀하나 타인에게 부상을 입힌 교통사고를 몇 번이나 경험하십니까?
() 번

22. 지난 5년간 주행중의 위반행위로 (주차위반이 아니고 주행중의 신호위반이나 과속, 중앙선 침범 등) 적발된 일이 몇 번이나 되는지요?
() 번

23. 그러한 위반 때문에 면허정지를 받은 일이 몇 번 있습니까?
() 번

24. 앞으로 1년 동안에 귀하나 또는 다른 사람에 의해서 야기되는 교통사고에 휘말릴 가능성이 얼마나 있다고 생각하십니까?

1. 가능성이 매우 높다.

2. 가능성이 있다.

3. 가능성이 없다.

4. 가능성이 전혀 없다.

5. 모르겠다.

25. 귀하께서 자동차를 운전하고 계실 때 교통사고로 부상을 입을 수 있는 위험성이 어느 정도라고 생각하시는지요?

1. 위험성이 매우 크다.

4. 위험성이 매우 적다.

2. 위험성이 크다.

5. 모르겠다.

3. 위험성이 적다.

26. 만일에 귀하께서 언제나 안전운행에 유의하신다면 교통사고에 의한 부상의 위험성을 얼마나 줄일 수 있다고 생각하시는지요?
1. 상당히 줄일 수 있다.
 2. 좀 줄일 수 있다.
 3. 전혀 줄일 수 없다.
 4. 모르겠다.
27. 만일에 귀하께서 교통사고에 휘말려 드러가게 된다면 그 원인이 어떤 것이겠습니까?
1. 귀하의 운전과실
 2. 타인의 운전과실
 3. 자동차나 도로의 결함
 4. 불가피한 나쁜 재수
 5. 기타 (기입하여 주십시오 :
28. 운전하는 입장에서 보행자의 안전이나 도로교통안전에 관하여 어떻게 생각하시는지요? (하나만 ○표를 하여 주십시오.)
1. 보행자는 취약한 입장에 있는 까닭에 운전하는 사람들은 조심하여야 하고 그들을 보호하여야 한다.
 2. 보행자들은 지나치게 보호를 받고있다. 교통사고만 발생하면 언제나 운전자의 탓으로 돌려진다.
 3. 교통사고는 운전자의 탓도 아니고 보행자의 잘못으로 돌릴 것도 아니다. 교통사고는 그때 그때의 상황에 달려 있다.
29. 음주운전을 한 일이 한번이라도 있으신지요?
1. 예
 2. 아니오
30. 술을 마시고 얼마나 자주 운전하시는지요?
1. 거의 매일
 2. 일주일에 몇 번
 3. 일개월에 몇 번
 4. 일년에 몇 번
 5. 술을 마시고 운전한 일이 없다.

31. 음주운전 때문에 귀하가 교통경찰관의 단속을 받아 혈중 알콜농도의 측정을 받을 가능성이 얼마나 있다고 생각하십니까?

- | | |
|----------------|-----------------|
| 1. 가능성이 매우 높다. | 3. 가능성이 없는 편이다. |
| 2. 가능성이 더러 있다. | 4. 가능성이 전혀 없다. |

32. 음주운전을 줄이기 위하여 어떻게 하여야 한다고 생각하시는지요.

(한 가지에만 ○표를 하여 주십시오)

1. 음주운전자에게 보다 강한 처벌을 내려야 한다.
2. 태도나 행동을 바꾸는 교육을 실시해야 한다.
3. 현행의 법칙들을 보다 엄격하게 적용해야 한다.
4. 술에 가까워질 수 있는 기회를 보다 제한하여야 한다.
5. 기타 (기입하여 주십시오 :

33. 운전시에 안전벨트를 얼마나 자주 착용하십니까?

- | | |
|--------------------|------------------|
| 1. 언제나 착용한다. | 4. 착용한 일이 거의 없다. |
| 2. 착용율이 50 % 정도이다. | 5. 착용한 일이 전혀 없다. |
| 3. 착용율이 50 % 이하이다. | |

34. 심한 교통사고를 당할 때 안전벨트를 착용하고 계신다면 안전벨트가 귀하를 심한 부상으로부터 보호하여줄 가능성에 관하여 어떻게 생각하시는지요?

- | | |
|--------------------|--------------------|
| 1. 보호할 가능성이 매우 높다. | 3. 보호할 가능성이 별로 없다. |
| 2. 보호할 가능성이 좀 있다. | 4. 보호할 가능성이 없다. |

35. 귀하의 차에 다른 사람이 탔을 때 얼마나 자주 그들에게도 안전벨트의 착용을 권하시는지요?

- | | |
|-------------|------------------|
| 1. 언제나 권한다. | 4. 권하는 일이 거의 없다. |
| 2. 대개 권한다. | 5. 권하는 일이 결코 없다. |
| 3. 때로 권한다. | |

36. 귀하는 속도위반을 얼마나 자주 하십니까?

- | | |
|-----------------------|----------------|
| 1. 위반하는 일이 없다. | 4. 흔히 위반한다. |
| 2. 위반하는 일이 드물기는하나 있다. | 5. 매우 자주 위반한다. |
| 3. 때때로 위반한다. | |

37. 다른 운전자들은 얼마나 자주 속도를 위반한다고 생각하시는지요?

1. 결코 위반하는 일이 없다고 생각한다.
2. 드물기는하나 위반한다고 생각한다.
3. 때때로 위반한다고 생각한다.
4. 흔히 위반한다고 생각한다.
5. 매우 자주 위반한다고 생각한다.

38. 속도의 제한에 관해서 어떻게 생각하십니까?

1. 속도의 제한은 필요없다.
2. 훨씬 빠른 속도로 제한속도를 높여야 한다.
3. 제한속도를 약간 높게 책정하여야 한다.
4. 제한속도는 현재대로 좋다.
5. 제한속도를 내려야 한다.
6. 제한속도를 훨씬 내려야 한다.

39. 다른 운전자들과 비교하여 귀하는 어떻게 운전하시는지요?

1. 훨씬 빠르게 운전한다.
2. 약간 빠르게 운전한다.
3. 거의 비슷하게 운전한다.
4. 약간 느린 속도로 운전한다.
5. 훨씬 느린 속도로 운전한다.

40. 다른 운전자와 비교해서 귀하는 스스로의 운전태도를 어떻다고 생각하시는지요?

1. 평균적인 것과 비교할 때 훨씬 나은 운전태도로 운전한다.
2. 약간 나은 편이다.
3. 거의 같다.
4. 평균보다는 좀 나쁘다.
5. 평균보다는 훨씬 나쁘다.

41. 우리나라에 있어서의 운전의 일반적인 수준은 어떻다고 생각하시는 지요.

1. 훌륭하다.
2. 좋다.
3. 보통이다.
4. 나쁘다.
5. 매우 나쁘다.

42. 자동차에서 중요하다고 생각되시는 점들을 어떤 것들인지 보기에 따라 ○표를 해당되는 빈칸에 기입하여 주십시오.

		전혀	그다지	상당히	대단히
		중요하지 않다.	중요하지 않다.	중요하다.	중요하다.
자동차의	가격	└-----┘ └-----┘ └-----┘ └-----┘			

전혀	그다지	상당히	대단히
중요하지 않다.	중요하지 않다.	중요하다.	중요하다.

1. 실용성
(짐이나 사람을 위한 넓은 공간들)

└-----┘

└-----┘

└-----┘

└-----┘

2. 성능
(가속능력, 취급의 용이성)

└-----┘

└-----┘

└-----┘

└-----┘

3. 안락성
(편안한 의자, 고요함)

└-----┘

└-----┘

└-----┘

└-----┘

4. 경제성
(적은 연료 소모)

└-----┘

└-----┘

└-----┘

└-----┘

5. 외관
(모양, 색상)

└-----┘

└-----┘

└-----┘

└-----┘

6. 신뢰성
(고장의 적음)

└-----┘

└-----┘

└-----┘

└-----┘

43. 자동차를 소유하고 계시려는 이유는 어떤 것인지요.

다음의 11개의 모든 물음에 대해서 해당되는 칸에 ○표를 하여 주십시오.

전혀 그다지 상당히 대단히
중요하지 않다. 중요하지 않다. 중요하다. 중요하다.

1. 생활하는 데
중요한 몫을 차지하기 때문이다.

2. 자동차를 소유
하는 것이 여행하는 데도 경제적이므로

3. 모두 차가
있는데 나만 없으면 축에 끼지 못하므로

4. 주로 운전하는
것이 즐겁기 때문이다

5. 차가 있으면
언제든지 아무 곳이나 갈 수 있으니까

6. 시간절약이 되니까

7. 큰 기계를
마음대로 다룰 수 있다는 기분이 드니까

8. 속도감을 느낄
수 있으므로

9. 누구의 방해도
받지않고 혼자있을 수 있으니까

10. 사람을 태우고
다닐 수 있으니까

11. 짐을 운반할
수 있기 때문에

44. 앞으로 어떤 차를 소유하려고 하시는 지요?

(한가지에만 ○표를 하여 주십시오.)

48. 교차로에서 녹색신호로 바뀔 때 일반적으로 운전자들은 어떻게 한다고 생각하십니까?

50. 교통법규에 관해서 어떻게 생각하시는지요?

1. 훨씬 엄하게 시행하여야 한다.
2. 보다 엄하게 시행하여야 한다.
3. 현재대로 좋다.
4. 좀 완화되어야 한다.
5. 훨씬 완화되어야 한다.

51. (손수 운전하시는 분께 묻겠습니다.)

자동차를 운전하게 되면서부터 생활이 어떻게 바뀌었는지요.

(해당되는 곳에 전부○표를 기입하여 주십시오.)

1. 음주를 조심하게 되었다.
2. 외출하는 것이 쉽게 되었다.
3. 골프나 낚시등 취미의 범위가 넓어졌다.
4. 기계를 만지는 것이 재미있게 되었다.
5. 용돈이 부족하게 되었다.
6. 새로운 친구나 지기들 알게 되었다.
7. 생활의 활동범위가 넓어졌다.
8. 사람을 만날 기회가 적어졌다.
9. 일이 끝나면 곧바로 집에 가게 되었다.
10. 아무런 변화가 없다.
11. 기타 (기입하여 주십시오:

대단히 고맙습니다. 협조에 감사 드립니다.

資料 4

意識調査

性・年齢別クロス集計結果

* 以下の質問項目について、性・年齢別クロス集計結果を示す。

Q 14、Q 15、Q 16、Q 17、Q 19、Q 20、Q 21、Q 22
Q 23、Q 24、Q 25、Q 26、Q 27、Q 28、Q 29、Q 30
Q 31、Q 32、Q 33、Q 34、Q 35、Q 36、Q 37、Q 38
Q 39、Q 40、Q 41、Q 42、Q 43、Q 44、Q 45、Q 46
Q 47、Q 48、Q 49、Q 50、Q 51

* 表中の比率は、有効回答者数を、100 %とした比率である。

* 性・年齢が不明である人数は、日本・韓国で各 1 名ずつ、カナダで
2 名であった。

* D K には、純粹な "Don't know" と免許非保有者が含まれている。

Q14. あなたは現在、車を運転していますか。

＜ 日 本 ＞

	している	していない	D	K	合 計	有効回答者
～24歳	225 72.6	85 17.4	56		366	310人 100.0%
25～39	62 72.9	23 17.1	1		86	85 100.0
40～	1 100.0	0 0.0	0		1	1 100.0
～24歳	33 70.2	14 23.8	44		91	47 100.0
25～39	0 0.0	1 100.0	0		1	1 100.0
40～	0 -	0 -	0		0	0 0.0
合 計	321 72.3	123 17.7	101		545	444 100.0

＜ カ ナ ダ ＞

	している	していない	D	K	合 計	有効回答者
～24歳	96 83.5	20 16.5	1		117	115人 100.0%
25～39	16 84.2	3 15.8	1		20	19 100.0
40～	1 100.0	0 0.0	0		1	1 100.0
～24歳	99 87.6	14 12.4	4		117	113 100.0
25～39	13 92.9	1 7.1	0		14	14 100.0
40～	4 100.0	0 0.0	0		4	4 100.0
合 計	229 86.1	38 13.9	6		273	266 100.0

＜ 韓 国 ＞

	している	していない	D	K	合 計	有効回答者
～24歳	27 34.4	5 15.6	0		32	32人 100.0%
25～39	83 76.9	25 23.1	0		108	108 100.0
40～	58 89.2	7 10.8	0		65	65 100.0
～24歳	7 100.0	0 0.0	0		7	7 100.0
25～39	4 80.0	1 20.0	0		5	5 100.0
40～	3 60.0	2 40.0	0		5	5 100.0
合 計	182 82.0	40 18.0	0		222	222 100.0

＜ ア メ リ カ ＞

	している	していない	D	K	合 計	有効回答者
～24歳	15 93.8	1 6.2	0		16	16人 100.0%
25～39	81 100.0	0 0.0	0		81	81 100.0
40～	58 100.0	0 0.0	0		58	58 100.0
～24歳	10 83.3	2 16.7	1		13	12 100.0
25～39	63 100.0	0 0.0	0		63	63 100.0
40～	30 100.0	0 0.0	1		31	30 100.0
合 計	257 98.8	3 1.2	2		262	260 100.0

Q15. あなたがふだん乗用車を運転しておられるならば、その車の大きさは次のうちどれですか。

< 目 本 >

	大 型	普 通	小 型	軽	運転していない 非 該 当	DK	合計	有効回答者
男	~24歳 3 1.4	44 20.9	127 60.2	37 17.5	3	152	366	214人 100.0%
	25~39 0	12 20.3	41 60.5	6 10.2	0	27	86	59 100.0
	40~ 0	0 0.0	1 100.0	0 0.0	0	0	1	1 100.0
女	~24歳 0	11 39.3	14 50.0	3 10.7	0	63	91	28 100.0
	25~39 0	0 0.0	0 0.0	0 0.0	0	1	1	0 0.0
	40~ 0	0 0.0	0 0.0	0 0.0	0	0	0	0 0.0
合 計	3 1.0	67 22.4	183 61.2	46 15.4	3	243	545	299 100.0

< 卓 単 >

	大 型	普 通	小 型	軽	運転していない 非 該 当	DK	合計	有効回答者
男	~24歳 0 0.0	2 7.4	23 85.2	2 7.4	5	0	32	27人 100.0%
	25~39 12 15.0	18 22.5	50 62.5	0 0.0	25	3	108	80 100.0
	40~ 6 10.3	9 15.5	43 74.1	0 0.0	7	0	65	58 100.0
女	~24歳 0 0.0	1 14.3	6 85.7	0 0.0	0	0	7	7 100.0
	25~39 0 0.0	0 0.0	4 100.0	0 0.0	1	0	5	4 100.0
	40~ 0 0.0	0 0.0	3 100.0	0 0.0	2	0	5	3 100.0
合 計	18 10.1	30 16.8	129 72.1	2 1.1	40	3	222	179 100.0

< カ ナ ダ >

	大 型	普 通	小 型	軽	運転していない 非 該 当	DK	合計	有効回答者
男	~24歳 10 10.6	48 51.1	27 28.7	9 9.6	20	3	117	94人 100.0%
	25~39 1 6.3	5 31.3	9 56.3	1 6.3	4	0	20	15 100.0
	40~ 0 0.0	1 100.0	0 0.0	0 0.0	0	0	1	1 100.0
女	~24歳 15 15.5	49 50.5	28 28.9	5 5.2	18	2	117	97 100.0
	25~39 0 0.0	4 30.8	5 38.5	4 30.8	1	0	14	13 100.0
	40~ 1 25.0	1 25.0	1 25.0	1 25.0	0	0	4	4 100.0
合 計	27 12.0	108 48.0	70 31.1	20 8.9	43	5	273	225 100.0

< ア メ リ カ >

	大 型	普 通	小 型	軽	運転していない 非 該 当	DK	合計	有効回答者
男	~24歳 0 0.0	3 23.1	8 61.5	2 15.4	1	2	16	13人 100.0%
	25~39 11 14.3	29 37.7	31 40.3	6 7.8	2	2	81	77 100.0
	40~ 7 12.1	14 24.1	35 60.3	2 3.4	0	0	58	58 100.0
女	~24歳 1 10.0	3 30.0	3 30.0	3 30.0	0	3	13	10 100.0
	25~39 1 1.6	18 29.0	38 61.3	5 8.1	1	0	63	62 100.0
	40~ 4 13.3	13 43.3	12 40.0	1 3.3	0	1	31	30 100.0
合 計	24 9.6	80 32.0	127 50.8	19 7.6	4	8	262	250 100.0

Q 16. Q 15で答えた車以外に運転している車があったら、それは次のうちどれですか。(M. A.)
(比率は運転者の比率)

< 目 本 >

		自動二輪		トラック	トラクター	スノー モービル	キャンピング カーほか	ほかの車 運転して いない	その他	D K	合計	運 転 者
		原	付									
男	～24歳	181 71.0		19 7.5	8 3.1	0 0.0	7 2.7	41 16.1	2 0.8	-	366	255人 100.0%
	25～39	23 37.1		1 1.6	2 3.2	1 1.6	0 0.0	35 56.5	0 0.0	-	86	62 100.0
	40～	0 0.0		0 0.0	0 0.0	0 0.0	0 0.0	1 100.0	0 0.0	-	1	1 100.0
女	～24歳	24 72.7		0 0.0	0 0.0	0 0.0	0 0.0	9 27.3	0 0.0	-	91	33 100.0
	25～39	0 -		0 -	0 -	0 -	0 -	0 -	0 -	-	1	0 0.0
	40～	0 -		0 -	0 -	0 -	0 -	0 -	0 -	-	0	0 0.0
合 計		228 71.0		20 6.2	10 3.1	1 0.3	7 2.2	86 26.8	2 0.6	-	545	321 100.0

< カ ナ ダ >

		自動二輪		トラック	トラクター	スノー モービル	キャンピング カーほか	ほかの車 運転して いない	その他	D K	合計	運 転 者
		原	付									
男	～24歳	26 27.1		29 30.2	21 21.9	20 20.8	5 5.2	50 52.1	13 13.5	-	117	96人 100.0%
	25～39	5 31.3		6 37.5	5 31.3	2 12.5	1 6.3	8 50.0	2 12.5	-	20	16 100.0
	40～	1 100.0		1 100.0	1 100.0	0 0.0	0 0.0	0 0.0	1 100.0	-	1	1 100.0
女	～24歳	6 6.1		18 18.2	13 13.1	23 23.2	1 1.0	61 61.6	12 12.1	-	117	99 100.0
	25～39	0 0.0		3 23.1	1 7.7	0 0.0	0 0.0	10 76.9	0 0.0	-	14	13 100.0
	40～	0 0.0		1 25.0	0 0.0	1 25.0	0 0.0	2 50.0	1 25.0	-	4	4 100.0
合 計		38 16.6		58 25.3	41 17.9	46 20.1	7 3.1	131 57.2	29 12.7	-	273	229 100.0

＜ 車 庫 ＞

	自動二輪 原 付	トラック	トラクター	スノー モービル	キャンピング カーほか	ほかの車 運転して いない	その他	DK	合計	運 転 者
男	～24歳	0 0.0	0 0.0	0 0.0	1 3.7	27 100.0	0 0.0	-	32	27人 100.0%
	25～39	3 15.7	1 1.2	0 0.0	1 1.2	72 86.7	6 7.2	-	108	83 100.0
	40～	7 12.1	4 6.9	0 0.0	1 1.7	48 82.8	1 1.7	-	65	58 100.0
女	～24歳	0 0.0	0 0.0	0 0.0	0 0.0	7 100.0	0 0.0	-	7	7 100.0
	25～39	0 0.0	0 0.0	0 0.0	1 25.0	3 75.0	1 25.0	-	5	4 100.0
	40～	0 0.0	0 0.0	0 0.0	0 0.0	3 100.0	0 0.0	-	5	3 100.0
合 計	10 5.5	17 9.3	1 0.5	0 0.0	4 2.2	160 87.9	8 4.4	-	222	182 100.0

＜ ア ヌ リ カ ＞

	自動二輪 原 付	トラック	トラクター	スノー モービル	キャンピング カーほか	ほかの車 運転して いない	その他	DK	合計	運 転 者
男	～24歳	1 6.7	3 20.0	0 0.0	0 0.0	11 73.3	0 0.0	-	16	15人 100.0%
	25～39	41 50.6	26 32.1	5 6.2	7 8.6	28 34.6	6 7.4	-	81	81 100.0
	40～	20 34.5	13 22.4	4 6.9	10 17.2	23 39.7	4 6.9	-	58	58 100.0
女	～24歳	1 10.0	0 0.0	0 0.0	0 0.0	8 80.0	2 20.0	-	13	10 100.0
	25～39	10 15.9	5 7.9	0 0.0	3 4.8	46 73.0	4 6.3	-	63	63 100.0
	40～	3 10.0	3 10.0	1 3.3	3 10.0	20 66.7	3 10.0	-	31	30 100.0
合 計	76 29.6	50 19.5	2 0.8	10 3.9	23 8.9	136 52.9	19 7.4	-	262	257 100.0

Q17. あなたは過去1年間に、どのくらいの距離を運転しましたか。

＜日本＞

	～24歳	25～39	40～	～24歳	25～39	40～	合計	D	K	有効回答者
	3,000 ～ 2,999	10,000 ～ 9,999	20,000 ～ 19,999	30,000 ～ 29,999	40,000 ～ 39,999	50,000 ～ 49,999	60,000 ～ 59,999	非該当		
男	54 20.5	59 22.4	86 32.7	39 14.8	13 4.9	10 3.8	2 0.8	103	366	263人 100.0%
								2	6	86 100.0
								0	0	1 100.0
女	13 44.8	10 34.5	5 17.2	1 3.4	0 0.0	0 0.0	0 0.0	62	91	29 100.0
								0	0	1 100.0
								0	0	0 0.0
合計	93 24.9	88 23.5	116 31.0	40 13.1	14 3.7	10 2.7	4 1.1	171	545	374 100.0

＜韓国＞

	～24歳	25～39	40～	～24歳	25～39	40～	合計	D	K	有効回答者
	3,000 ～ 2,999	10,000 ～ 9,999	20,000 ～ 19,999	30,000 ～ 29,999	40,000 ～ 39,999	50,000 ～ 49,999	60,000 ～ 59,999	非該当		
男	5 16.7	11 36.7	6 20.0	4 13.3	1 3.3	1 3.3	1 3.3	3	32	30人 100.0%
								11	35	73 100.0
								3	18	47 100.0
女	1 20.0	0 0.0	3 60.0	1 20.0	0 0.0	0 0.0	0 0.0	2	7	5 100.0
								0	2	3 100.0
								0	0	5 0.0
合計	22 13.6	31 19.1	35 21.6	29 17.9	19 11.7	11 6.8	15 9.3	60	222	162 100.0

＜カナダ＞

	～24歳	25～39	40～	～24歳	25～39	40～	合計	D	K	有効回答者
	3,000 ～ 2,999	10,000 ～ 9,999	20,000 ～ 19,999	30,000 ～ 29,999	40,000 ～ 39,999	50,000 ～ 49,999	60,000 ～ 59,999	非該当		
男	38 33.3	33 28.9	22 19.3	13 11.4	4 3.5	3 2.6	1 0.9	3	117	114人 100.0%
								4	20	16 100.0
								0	0	1 100.0
女	51 51.5	30 30.3	9 9.1	5 5.1	3 3.0	1 1.0	0 0.0	18	117	99 100.0
								0	14	14 100.0
								0	0	4 100.0
合計	92 37.1	73 28.4	41 16.5	25 10.1	9 3.6	7 2.8	1 0.4	25	273	248 100.0

＜アメリカ＞

	～24歳	25～39	40～	～24歳	25～39	40～	合計	D	K	有効回答者
	3,000 ～ 2,999	10,000 ～ 9,999	20,000 ～ 19,999	30,000 ～ 29,999	40,000 ～ 39,999	50,000 ～ 49,999	60,000 ～ 59,999	非該当		
男	1 7.1	6 42.9	4 28.6	2 14.3	1 7.1	0 0.0	0 0.0	2	16	14人 100.0%
								0	81	81 100.0
								0	58	58 100.0
女	2 16.7	3 25.0	3 25.0	0 0.0	1 8.3	3 25.0	0 0.0	1	13	12 100.0
								4	63	61 100.0
								1	31	30 100.0
合計	8 3.1	28 10.9	87 34.0	43 16.8	35 13.7	40 15.6	15 5.9	6	262	256 100.0

Q19. あなたが通勤または通学のため、ふたたび運転する片道の所要時間はどのくらいですか。

< 曰 本 >

	～9分	10～19	20～29	30～59	60～89	90～	DK 非該当	合計	有効回答者
～24歳	35 18.3	35 18.8	18 9.4	38 19.9	44 23.0	20 10.5	175	365	191人 100.0%
25～39	0 0.0	4 28.6	1 7.1	5 35.7	3 21.4	1 7.1	72	86	14 100.0
40～	0 0.0	0 0.0	0 0.0	1 100.0	0 0.0	0 0.0	0	1	1 100.0
～24歳	3 10.7	9 32.1	7 25.0	7 25.0	0 0.0	2 7.1	63	91	28 100.0
25～39	0 0.0	0 0.0	0 0.0	0 0.0	0 0.0	0 0.0	1	1	0 100.0
40～	0 0.0	0 0.0	0 0.0	0 0.0	0 0.0	0 0.0	0	0	0 0.0
合 計	38 15.2	49 20.9	26 11.1	51 21.8	47 20.1	23 9.8	311	545	234 100.0

< カ ナ ダ >

	～9分	10～19	20～29	30～59	60～89	90～	DK 非該当	合計	有効回答者
～24歳	8 12.1	32 48.5	7 10.6	12 18.2	6 9.1	1 1.5	51	117	56人 100.0%
25～39	3 20.0	7 46.7	2 13.3	2 13.3	0 0.0	1 6.7	5	20	15 100.0
40～	0 0.0	0 0.0	1 100.0	0 0.0	0 0.0	0 0.0	0	1	1 100.0
～24歳	12 19.4	30 48.4	9 14.5	9 14.5	1 1.6	1 1.6	55	117	62 100.0
25～39	4 30.8	6 60.0	2 15.4	1 7.7	0 0.0	0 0.0	1	14	13 100.0
40～	2 50.0	1 25.0	0 0.0	1 25.0	0 0.0	0 0.0	0	4	4 100.0
合 計	29 18.0	76 47.2	21 13.0	25 15.5	7 4.3	3 1.9	112	273	161 100.0

< 車 庫 >

	～9分	10～19	20～29	30～59	60～89	90～	DK 非該当	合計	有効回答者
～24歳	0 0.0	6 20.7	7 24.1	14 48.3	1 3.4	1 3.4	3	32	29人 100.0%
25～39	4 6.8	10 16.9	11 18.6	27 45.8	2 3.4	5 8.5	49	108	59 100.0
40～	1 2.7	7 13.9	7 18.9	17 45.9	4 10.8	1 2.7	28	65	37 100.0
～24歳	1 20.0	0 0.0	2 40.0	2 40.0	0 0.0	0 0.0	2	7	5 100.0
25～39	1 20.0	0 0.0	1 20.0	3 60.0	0 0.0	0 0.0	0	5	5 100.0
40～	0 0.0	0 0.0	1 50.0	1 50.0	0 0.0	0 0.0	3	5	2 100.0
合 計	7 5.1	23 16.8	29 21.2	64 46.7	7 5.1	7 5.1	85	222	137 100.0

< ア メ リ カ >

	～9分	10～19	20～29	30～59	60～89	90～	DK 非該当	合計	有効回答者
～24歳	3 37.5	2 25.0	0 0.0	1 12.5	2 25.0	0 0.0	8	16	8人 100.0%
25～39	5 6.5	10 13.0	20 26.0	25 32.5	12 15.6	5 6.5	4	81	77 100.0
40～	3 5.3	13 22.3	11 19.3	17 29.8	7 12.3	6 10.5	1	58	57 100.0
～24歳	2 25.0	3 37.5	1 12.5	1 12.5	1 12.5	0 0.0	5	13	8 100.0
25～39	3 4.8	10 16.1	18 23.0	22 35.5	6 9.7	3 4.8	1	63	62 100.0
40～	3 13.6	6 27.3	6 27.3	6 27.3	0 0.0	1 4.5	9	31	22 100.0
合 計	19 8.1	44 18.8	56 23.9	72 30.8	28 12.0	15 6.4	28	262	234 100.0

Q20. あなたは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りますか。

< 回答 >

	あ	る	な	い	D K 非 該 当	合 計	有効回答者
～24歳		21 7.1		274 92.9	71	366	295人 100.0%
男		4 4.3		80 95.2	2	86	84 100.0
40～		0 0.0		1 100.0	0	1	1 100.0
～24歳		1 2.5		39 97.5	51	91	40 100.0
女		0 —		0 —	1	1	0 100.0
40～		0 —		0 —	0	0	0 0.0
合 計		26 6.2		394 93.8	125	545	420 100.0

< 調査 >

	あ	る	な	い	D K 非 該 当	合 計	有効回答者
～24歳		1 3.1		31 96.9	0	32	32人 100.0%
男		11 11.2		87 88.8	10	108	98 100.0
40～		6 9.7		56 90.3	3	65	62 100.0
～24歳		0 0.0		5 100.0	2	7	5 100.0
女		0 0.0		5 100.0	0	5	5 100.0
40～		0 0.0		5 100.0	0	5	5 100.0
合 計		18 8.7		189 91.3	15	222	207 100.0

< カナダ >

	あ	る	な	い	D K 非 該 当	合 計	有効回答者
～24歳		3 2.6		113 97.4	1	117	116人 100.0%
男		1 5.3		18 94.7	1	20	19 100.0
40～		0 0.0		1 100.0	0	1	1 100.0
～24歳		6 5.3		107 94.7	4	117	113 100.0
女		1 7.1		13 92.9	0	14	14 100.0
40～		0 0.0		4 100.0	0	4	4 100.0
合 計		11 4.1		256 95.9	6	273	267 100.0

< アメリカ >

	あ	る	な	い	D K 非 該 当	合 計	有効回答者
～24歳		2 13.3		13 86.7	1	16	15人 100.0%
男		9 11.1		72 88.9	0	81	81 100.0
40～		1 1.7		57 98.3	0	58	58 100.0
～24歳		0 0.0		12 100.0	1	13	12 100.0
女		4 6.3		59 93.7	0	63	63 100.0
40～		0 0.0		30 100.0	1	31	30 100.0
合 計		15 6.2		243 93.8	3	262	259 100.0

Q21. あなたは過去5年間に車を運転していて、負傷者または死者が出た事故を何回体験していますか。

<目 本>

	0 回	1 回	2 回	3 回	4 回	5回以上	D K 非該当	合計	有効回答者
男	252 84.5	27 8.7	11 3.5	7 2.3	2 0.6	1 0.3	56	365	340人 100.0%
	76 89.4	7 8.2	2 2.3	0 0.0	0 0.0	0 0.0	1	86	85 100.0
40～	1 100.0	0 0.0	0 0.0	0 0.0	0 0.0	0 0.0	0	1	1 100.0
～24歳	42 89.4	4 8.5	2 2.1	0 0.0	0 0.0	0 0.0	44	91	47 100.0
25～39	1 100.0	0 0.0	0 0.0	0 0.0	0 0.0	0 0.0	0	1	1 100.0
40～	0 0.0	0 0.0	0 0.0	0 0.0	0 0.0	0 0.0	0	0	0 0.0
合 計	382 86.0	38 8.6	14 3.2	7 1.6	2 0.5	2 0.2	101	545	444 100.0

<国>

	0 回	1 回	2 回	3 回	4 回	5回以上	D K 非該当	合計	有効回答者
男	27 84.4	5 15.6	0 0.0	0 0.0	0 0.0	0 0.0	0	32	32人 100.0%
25～39	73 67.6	23 21.3	9 8.3	2 1.9	1 0.9	0 0.0	0	108	108 100.0
40～	44 67.7	15 23.1	2 3.1	1 1.5	0 0.0	3 4.6	0	65	65 100.0
～24歳	7 100.0	0 0.0	0 0.0	0 0.0	0 0.0	0 0.0	0	7	7 100.0
25～39	3 60.0	2 40.0	0 0.0	0 0.0	0 0.0	0 0.0	0	5	5 100.0
40～	4 80.0	1 20.0	0 0.0	0 0.0	0 0.0	0 0.0	0	5	5 100.0
合 計	158 71.2	46 20.7	11 5.0	3 1.4	1 0.5	3 1.4	0	222	222 100.0

<カナダ>

	0 回	1 回	2 回	3 回	4 回	5回以上	D K 非該当	合計	有効回答者
男	107 92.2	9 7.8	0 0.0	0 0.0	0 0.0	0 0.0	1	117	116人 100.0%
25～39	18 94.7	0 0.0	1 5.3	0 0.0	0 0.0	0 0.0	1	20	19 100.0
40～	1 100.0	0 0.0	0 0.0	0 0.0	0 0.0	0 0.0	0	1	1 100.0
～24歳	102 90.3	9 8.0	2 1.8	0 0.0	0 0.0	0 0.0	4	117	113 100.0
25～39	14 100.0	0 0.0	0 0.0	0 0.0	0 0.0	0 0.0	0	14	14 100.0
40～	4 100.0	0 0.0	0 0.0	0 0.0	0 0.0	0 0.0	0	4	4 100.0
合 計	246 92.1	18 6.7	3 1.1	0 0.0	0 0.0	0 0.0	6	273	267 100.0

<アメリカ>

	0 回	1 回	2 回	3 回	4 回	5回以上	D K 非該当	合計	有効回答者
男	14 87.5	2 12.5	0 0.0	0 0.0	0 0.0	0 0.0	0	16	16人 100.0%
25～39	72 88.9	6 7.4	2 2.5	0 0.0	0 0.0	1 1.2	0	81	81 100.0
40～	55 94.8	3 5.2	0 0.0	0 0.0	0 0.0	0 0.0	0	58	58 100.0
～24歳	10 76.9	2 15.4	0 0.0	1 7.7	0 0.0	0 0.0	0	13	13 100.0
25～39	52 82.5	9 14.3	2 3.2	0 0.0	0 0.0	0 0.0	0	63	63 100.0
40～	31 100.0	0 0.0	0 0.0	0 0.0	0 0.0	0 0.0	0	31	31 100.0
合 計	234 89.3	22 8.4	4 1.5	1 0.4	0 0.0	1 0.4	0	262	262 100.0

Q22. あなたは過去5年間に走行中の違反で警察官の取締りにあったことは何回ありますか。

<目 本>

	0 回	1 回	2 回	3 回	4 回	5 回以上	D K 非該当	合計	有効回答者
～24歳	129 41.6	64 20.6	49 15.8	36 11.6	6 1.9	26 8.4	56	366	310人 100.0%
25～39	41 48.2	20 23.5	13 15.3	7 8.2	0 0.0	4 4.7	1	86	85 100.0
40～	1 100.0	0 0.0	0 0.0	0 0.0	0 0.0	0 0.0	0	1	1 100.0
～24歳	38 80.9	5 10.6	2 4.3	2 4.3	0 0.0	0 0.0	44	91	47 100.0
25～39	1 100.0	0 0.0	0 0.0	0 0.0	0 0.0	0 0.0	0	1	1 100.0
40～	0 0.0	0 0.0	0 0.0	0 0.0	0 0.0	0 0.0	0	0	0 0.0
合 計	210 47.3	89 20.0	64 14.4	45 10.1	6 1.4	30 6.8	101	545	444 100.0

<カナダ>

	0 回	1 回	2 回	3 回	4 回	5 回以上	D K 非該当	合計	有効回答者
～24歳	76 65.5	22 19.0	12 10.3	3 2.6	0 0.0	3 2.6	1	117	116人 100.0%
25～39	4 21.1	6 31.6	5 25.3	1 5.3	1 5.3	2 10.5	1	20	19 100.0
40～	1 100.0	0 0.0	0 0.0	0 0.0	0 0.0	0 0.0	0	1	1 100.0
～24歳	88 77.9	20 17.7	3 2.7	2 1.8	0 0.0	0 0.0	4	117	113 100.0
25～39	11 78.6	0 0.0	1 7.1	2 14.3	0 0.0	0 0.0	0	14	14 100.0
40～	4 100.0	0 0.0	0 0.0	0 0.0	0 0.0	0 0.0	0	4	4 100.0
合 計	184 68.9	48 18.0	21 7.9	8 3.0	1 1.5	5 1.9	6	273	257 100.0

<莫大>

	0 回	1 回	2 回	3 回	4 回	5 回以上	D K 非該当	合計	有効回答者
～24歳	16 50.0	5 15.6	4 12.5	7 21.9	0 0.0	0 0.0	0	32	32人 100.0%
25～39	37 34.3	20 18.5	19 17.6	16 14.8	2 1.9	14 13.0	0	108	108 100.0
40～	29 44.6	15 23.1	10 15.4	2 3.1	1 1.5	8 12.3	0	65	65 100.0
～24歳	4 57.1	2 28.6	0 0.0	1 14.3	0 0.0	0 0.0	0	7	7 100.0
25～39	5 100.0	0 0.0	0 0.0	0 0.0	0 0.0	0 0.0	0	5	5 100.0
40～	4 80.0	1 20.0	0 0.0	0 0.0	0 0.0	0 0.0	0	5	5 100.0
合 計	95 42.8	43 19.4	33 14.9	26 11.7	3 1.4	22 9.9	0	222	222 100.0

<アメリカ>

	0 回	1 回	2 回	3 回	4 回	5 回以上	D K 非該当	合計	有効回答者
～24歳	9 56.3	3 18.8	3 18.8	1 6.3	0 0.0	0 0.0	0	16	16人 100.0%
25～39	31 38.3	21 25.9	13 16.0	10 12.3	3 3.7	3 3.7	0	81	81 100.0
40～	39 67.2	9 15.5	6 10.3	2 3.4	2 3.4	0 0.0	0	58	58 100.0
～24歳	7 53.8	2 15.4	1 7.7	1 7.7	2 15.4	0 0.0	0	13	13 100.0
25～39	42 56.7	12 19.0	5 7.9	3 3.2	1 1.6	1 1.6	0	63	63 100.0
40～	21 67.7	7 22.6	3 9.7	0 0.0	0 0.0	0 0.0	0	31	31 100.0
合 計	149 56.9	54 20.6	31 11.8	16 6.1	8 3.1	4 1.5	0	262	262 100.0

Q23. そのような違反のため、免許証を停止されたことは何回ありますか。

< 回答 >

	0 回	1 回	2 回以上	DK 非該当	合計	有効回答者
男	256 82.6	37 11.9	17 5.5	56	366	310人 100.0%
	71 83.5	11 12.9	3 3.5	1	86	85 100.0
40～	1 100.0	0 0.0	0 0.0	0	1	1 100.0
～24歳	47 100.0	0 0.0	0 0.0	44	91	47 100.0
25～39	1 100.0	0 0.0	0 0.0	0	1	1 100.0
40～	0 -	0 -	0 -	0	0	0 0.0
合 計	376 84.7	48 10.8	20 4.5	101	545	444 100.0

< 回答 >

	0 回	1 回	2 回以上	DK 非該当	合計	有効回答者
男	28 87.5	4 12.5	0 0.0	0	32	32人 100.0%
	68 63.0	27 25.0	13 12.0	0	108	108 100.0
40～	43 66.2	20 30.8	2 3.1	0	65	65 100.0
～24歳	6 85.7	1 14.3	0 0.0	0	7	7 100.0
25～39	4 80.0	1 20.0	0 0.0	0	5	5 100.0
40～	5 100.0	0 0.0	0 0.0	0	5	5 100.0
合 計	154 68.4	53 23.9	15 6.3	0	222	222 100.0

< カナダ >

	0 回	1 回	2 回以上	DK 非該当	合計	有効回答者
男	109 94.0	7 6.0	0 0.0	1	117	115人 100.0%
	18 94.7	1 5.3	0 0.0	1	20	19 100.0
40～	1 100.0	0 0.0	0 0.0	0	1	1 100.0
～24歳	112 99.1	1 0.9	0 0.0	4	117	113 100.0
25～39	14 100.0	0 0.0	0 0.0	0	14	14 100.0
40～	4 100.0	0 0.0	0 0.0	0	4	4 100.0
合 計	258 96.6	9 3.4	0 0.0	6	273	267 100.0

< アメリカ >

	0 回	1 回	2 回以上	DK 非該当	合計	有効回答者
男	16 100.0	0 0.0	0 0.0	0	16	16人 100.0%
	81 100.0	0 0.0	0 0.0	0	81	81 100.0
40～	58 100.0	0 0.0	0 0.0	0	58	58 100.0
～24歳	13 100.0	0 0.0	0 0.0	0	13	13 100.0
25～39	63 100.0	0 0.0	0 0.0	0	63	63 100.0
40～	31 100.0	0 0.0	0 0.0	0	31	31 100.0
合 計	262 100.0	0 0.0	0 0.0	0	262	262 100.0

Q24. あなたは今後1年間に、あなた、または相手が原因で交通事故を体験する可能性は、どのくらいあると思いますか。

＜国＞

＜京京＞

	非常に高い	かなり高い	あまりない	全然ない	DK	合計	有効回答者
男	4	17	5	0	6	32	26人 100.0%
25～39	15.4	65.4	19.2	0.0			
40～	10	42	18	5	33	108	75 100.0
	13.3	56.0	24.0	6.7			
女	1	21	12	4	27	65	38 100.0
25～39	2.6	55.3	31.6	10.5			
40～	0	5	2	0	0	7	7 100.0
	0.0	71.4	28.6	0.0			
合計	0.0	100.0	0.0	0.0	3	5	2 100.0
	0.0	75.0	25.0	0.0	1	5	4 100.0
	15	90	38	9	70	222	152 100.0
	9.9	59.2	25.0	5.9			

＜アメリカ＞

	非常に高い	かなり高い	あまりない	全然ない	DK	合計	有効回答者
男	0	1	6	4	5	16	11人 100.0%
25～39	0.0	9.1	54.5	36.4			
40～	0	3	20	32	26	81	55 100.0
	0.0	5.5	36.4	58.2			
女	0	3	19	18	18	58	40 100.0
25～39	0.0	7.5	47.5	45.0			
40～	1	0	2	4	6	13	7 100.0
	14.3	0.0	28.6	57.1			
合計	1	4	7	17	34	63	29 100.0
	3.4	13.8	24.1	58.6			
	1	1	2	16	11	31	20 100.0
	5.0	5.0	10.0	80.0			
	3	12	56	91	100	262	162 100.0
	1.9	7.4	34.6	56.2			

＜日本＞

	非常に高い	かなり高い	あまりない	全然ない	DK	合計	有効回答者
男	26	83	182	12	63	366	303人 100.0%
25～39	8.6	27.4	60.1	4.0			
40～	2	26	46	7	5	86	81 100.0
	2.5	32.1	56.8	8.6			
女	0	0	1	0	0	1	1 100.0
25～39	0.0	0.0	100.0	0.0			
40～	2	28	44	1	16	91	75 100.0
	2.7	37.3	58.7	1.3			
合計	0	0	1	0	0	1	1 100.0
	0.0	0.0	100.0	0.0			
	0	0	0	0	0	0	0 0.0
	30	137	274	20	84	545	461 100.0
	6.5	29.7	59.4	4.3			

＜カナダ＞

	非常に高い	かなり高い	あまりない	全然ない	DK	合計	有効回答者
男	2	2	46	46	21	117	95人 100.0%
25～39	2.1	2.1	47.9	47.9			
40～	0	1	6	8	5	20	15 100.0
	0.0	6.7	40.0	53.3			
女	0	0	0	0	1	1	0 100.0
25～39	0	0	0	0			
40～	1	11	45	36	24	117	93 100.0
	1.1	11.8	15.0	38.7			
合計	0	2	3	4	5	14	9 100.0
	0.0	22.2	33.3	44.4			
	0	0	0	2	2	4	2 100.0
	0.0	0.0	0.0	100.0			
	3	16	100	96	58	273	215 100.0
	1.4	7.4	46.5	44.7			

Q25. あなたは車を運転している時、事故でけがをする危険がどのくらいあると思いますか。

＜目 本＞

	非常に高い	かなり高い	あまりない	非常に低い	DK	合計	有効回答者
～24歳	35	130	101	21	79	366	287人
	12.2	45.3	35.2	7.3			100.0%
25～39	6	45	25	3	7	86	79
	7.6	57.0	31.6	3.8			100.0
40～	0	1	0	0	0	1	1
	0.0	100.0	0.0	0.0			100.0
～24歳	5	29	8	1	48	91	43
	11.6	67.4	18.6	2.3			100.0
25～39	0	1	0	0	0	1	1
	0.0	100.0	0.0	0.0			100.0
40～	0	0	0	0	0	0	0
	-	-	-	-			0.0
合 計	46	206	134	25	134	545	411
	11.2	50.1	32.6	6.1			100.0

＜カナダ＞

	非常に高い	かなり高い	あまりない	非常に低い	DK	合計	有効回答者
～24歳	3	30	51	27	6	117	111人
	2.7	27.0	45.9	24.3			100.0%
25～39	1	7	6	4	2	20	18
	5.6	38.9	33.3	22.2			100.0
40～	0	0	0	1	0	1	1
	0.0	0.0	0.0	100.0			100.0
～24歳	3	31	51	17	15	117	102
	2.9	30.4	50.0	16.7			100.0
25～39	0	6	5	1	2	14	12
	0.0	50.0	41.7	8.3			100.0
40～	0	0	2	0	2	4	2
	0.0	0.0	100.0	0.0			100.0
合 計	7	74	115	50	27	273	246
	2.8	30.1	46.7	20.3			100.0

＜尊厳＞

	非常に高い	かなり高い	あまりない	非常に低い	DK	合計	有効回答者
～24歳	5	9	12	2	4	32	28人
	17.9	32.1	42.9	7.1			100.0%
25～39	14	32	29	12	21	108	87
	16.1	36.8	33.3	13.8			100.0
40～	2	17	21	10	15	65	50
	4.0	34.0	42.0	20.0			100.0
～24歳	1	3	2	1	0	7	7
	14.3	42.9	28.6	14.3			100.0
25～39	1	1	1	0	2	5	3
	33.3	33.3	33.3	0.0			100.0
40～	0	1	1	2	1	5	4
	0.0	25.0	25.0	50.0			100.0
合 計	23	63	66	27	43	222	179
	12.8	35.2	36.9	15.1			100.0

＜アメリカ＞

	非常に高い	かなり高い	あまりない	非常に低い	DK	合計	有効回答者
～24歳	1	7	5	1	2	16	14人
	7.1	50.0	35.7	7.1			100.0%
25～39	2	18	26	21	14	81	67
	3.0	26.9	38.8	31.3			100.0
40～	0	11	22	18	7	58	51
	0.0	21.6	43.1	35.3			100.0
～24歳	1	4	3	2	3	13	10
	10.0	40.0	30.0	20.0			100.0
25～39	7	27	14	4	11	63	52
	13.5	51.9	26.9	7.7			100.0
40～	3	4	7	10	7	31	24
	12.5	16.7	29.2	41.7			100.0
合 計	14	71	77	56	44	262	218
	6.4	32.6	35.3	25.7			100.0

Q28. もし、あなたが常に安全運転を心がけるとしたら、事故にであう危険はどのくらい減ると思いますか。

＜日本＞

	非常に減る	多少減る	変わらない	D K	合計	有効回答者
～24歳	90	182	55	39	366	327人
	27.5	55.7	16.8			100.0%
25～39	17	46	19	4	86	82
	20.7	56.1	23.2			100.0
40～	0	0	1	0	1	1
	0.0	0.0	100.0			100.0
～24歳	17	53	6	15	91	76
	22.4	69.7	7.9			100.0
25～39	0	1	0	0	1	1
	0.0	100.0	0.0			100.0
40～	0	0	0	0	0	0
	-	-	-			0.0
合計	124	282	81	58	545	487
	25.5	57.9	16.6			100.0

＜カナダ＞

	非常に減る	多少減る	変わらない	D K	合計	有効回答者
～24歳	35	65	8	9	117	108人
	32.4	60.2	7.4			100.0%
25～39	10	7	3	0	20	20
	50.0	35.0	15.0			100.0
40～	1	0	0	0	1	1
	100.0	0.0	0.0			100.0
～24歳	43	63	9	2	117	115
	37.4	54.8	7.8			100.0
25～39	5	8	0	1	14	13
	38.5	61.5	0.0			100.0
40～	1	0	1	2	4	2
	50.0	0.0	50.0			100.0
合計	95	143	21	14	273	259
	36.7	55.2	8.1			100.0

＜韓国＞

	非常に減る	多少減る	変わらない	D K	合計	有効回答者
～24歳	24	8	0	0	32	32人
	75.0	25.0	0.0			100.0%
25～39	75	27	3	3	108	105
	71.4	25.7	2.9			100.0
40～	47	10	1	7	65	58
	81.0	17.2	1.7			100.0
～24歳	6	1	0	0	7	7
	85.7	14.3	0.0			100.0
25～39	3	1	0	1	5	4
	75.0	25.0	0.0			100.0
40～	2	3	0	0	5	5
	40.0	60.0	0.0			100.0
合計	157	50	4	11	222	211
	74.4	23.7	1.9			100.0

＜アメリカ＞

	非常に減る	多少減る	変わらない	D K	合計	有効回答者
～24歳	5	9	2	0	16	16人
	31.3	56.3	12.5			100.0%
25～39	25	39	10	7	81	74
	33.8	52.7	13.5			100.0
40～	27	17	8	6	58	52
	51.9	32.7	15.4			100.0
～24歳	4	7	0	2	13	11
	36.4	63.6	0.0			100.0
25～39	33	21	7	2	63	61
	54.1	34.4	11.5			100.0
40～	18	3	3	7	31	24
	75.0	12.5	12.5			100.0
合計	112	96	30	24	262	238
	47.1	40.3	12.6			100.0

Q27. もし、あなたが事故にあうとしたら、それは主にどのようなことが原因だと思いますか。

＜目 本＞

	自分自身のミス	他人のミス	車の欠陥や道路の不備	不可抗力 運の悪さ	その他	DK	合計	有効回答者
男	149 43.4	47 13.7	6 1.7	132 38.5	9 2.6	23	366	343人 100.0%
25～39	36 42.9	13 15.5	2 2.4	30 35.7	3 3.6	2	86	84 100.0
40～	0 0.0	0 0.0	0 0.0	1 100.0	0 0.0	0	1	1 100.0
女	42 50.6	13 15.7	1 1.2	26 31.3	1 1.2	8	91	83 100.0
25～39	1 100.0	0 0.0	0 0.0	0 0.0	0 0.0	0	1	1 100.0
40～	0 0.0	0 0.0	0 0.0	0 0.0	0 0.0	0	0	0 0.0
合 計	228 44.5	73 14.3	9 1.8	189 36.9	13 2.5	33	545	512 100.0

＜カナダ＞

	自分自身のミス	他人のミス	車の欠陥や道路の不備	不可抗力 運の悪さ	その他	DK	合計	有効回答者
男	20 19.2	47 45.2	5 4.8	19 18.3	13 12.5	13	117	104人 100.0%
25～39	2 12.5	8 50.0	2 12.5	1 6.3	3 18.8	4	20	16 100.0
40～	0 0.0	1 100.0	0 0.0	0 0.0	0 0.0	0	1	1 100.0
女	14 13.5	46 44.2	10 9.6	20 19.2	14 13.5	13	117	104 100.0
25～39	1 9.1	6 54.5	0 0.0	2 18.2	2 18.2	3	14	11 100.0
40～	0 0.0	3 75.0	0 0.0	1 25.0	0 0.0	0	4	4 100.0
合 計	37 15.4	111 46.3	17 7.1	43 17.9	32 13.3	33	273	240 100.0

＜英＞

	自分自身のミス	他人のミス	車の欠陥や道路の不備	不可抗力 運の悪さ	その他	DK	合計	有効回答者
男	10 38.5	23 23.1	2 7.7	6 23.1	2 7.7	6	32	26人 100.0%
25～39	23 25.3	30 33.0	16 17.6	18 19.8	4 4.4	17	108	91 100.0
40～	12 22.2	18 33.3	7 13.0	12 22.2	5 9.3	11	65	54 100.0
女	1 14.3	42 42.9	1 14.3	2 28.6	0 0.0	0	7	7 100.0
25～39	2 40.0	2 40.0	0 0.0	1 20.0	0 0.0	0	5	5 100.0
40～	1 25.0	0 0.0	0 0.0	2 50.0	1 25.0	1	5	4 100.0
合 計	49 26.2	59 31.6	26 13.9	41 21.9	12 6.4	35	222	187 100.0

＜アメリカ＞

	自分自身のミス	他人のミス	車の欠陥や道路の不備	不可抗力 運の悪さ	その他	DK	合計	有効回答者
男	4 25.7	9 60.0	1 6.7	0 0.0	1 6.7	1	16	15人 100.0%
25～39	8 10.3	60 76.9	2 2.6	8 10.3	0 0.0	3	81	78 100.0
40～	6 10.5	40 70.2	2 3.5	8 14.0	1 1.8	1	58	57 100.0
女	2 16.7	7 58.3	0 0.0	3 25.0	0 0.0	1	13	12 100.0
25～39	4 6.6	47 77.0	2 3.3	4 6.6	4 6.6	2	63	61 100.0
40～	1 3.3	25 83.3	1 3.3	2 6.7	1 3.3	1	31	30 100.0
合 計	25 9.9	188 74.3	8 3.2	25 9.9	7 2.8	9	262	253 100.0

Q28. 運転者の立場から歩行者をみた場合、あなたのお考えは、次のうちのどれに近いですか。

＜日本＞

	歩行者をもっと保護すべきだ	歩行者は保護されすぎている	どちらが悪いではなく状況次第だ	DK	合計	有効回答者
～24歳	81 23.9	80 23.6	178 52.5	27	366	339人 100.0%
男	26 30.6	17 20.0	42 49.4	1	86	85 100.0
40～	0 0.0	0 0.0	1 100.0	0	1	1 100.0
～24歳	15 19.5	11 14.3	51 66.2	14	91	77 100.0
女	0 0.0	0 0.0	1 100.0	0	1	1 100.0
40～	0 0.0	0 0.0	0 0.0	0	0	0 0.0
合 計	122 24.3	108 21.5	273 54.3	42	545	503 100.0

＜カナダ＞

	歩行者をもっと保護すべきだ	歩行者は保護されすぎている	どちらが悪いではなく状況次第だ	DK	合計	有効回答者
～24歳	64 54.7	11 9.4	42 35.9	0	117	117人 100.0%
男	13 65.0	1 5.0	6 30.0	0	20	20 100.0
40～	1 100.0	0 0.0	0 0.0	0	1	1 100.0
～24歳	57 48.1	1 0.9	58 50.0	1	117	116 100.0
女	7 50.0	0 0.0	7 50.0	0	14	14 100.0
40～	1 25.0	0 0.0	3 75.0	0	4	4 100.0
合 計	143 52.6	13 4.8	116 42.6	1	273	272 100.0

＜専断＞

	歩行者をもっと保護すべきだ	歩行者は保護されすぎている	どちらが悪いではなく状況次第だ	DK	合計	有効回答者
～24歳	14 43.8	6 18.8	12 37.5	0	32	32人 100.0%
男	48 47.1	23 22.5	31 30.4	6	108	102 100.0
40～	31 50.8	14 23.0	16 26.2	4	65	61 100.0
～24歳	2 28.6	0 0.0	5 71.4	0	7	7 100.0
女	2 40.0	1 20.0	2 40.0	0	5	5 100.0
40～	3 75.0	1 25.0	0 0.0	1	5	4 100.0
合 計	100 47.4	45 21.3	66 31.3	11	222	211 100.0

＜アメリカ＞

	歩行者をもっと保護すべきだ	歩行者は保護されすぎている	どちらが悪いではなく状況次第だ	DK	合計	有効回答者
～24歳	10 62.5	0 0.0	6 37.5	0	16	16人 100.0%
男	46 57.5	4 5.0	30 37.5	1	81	80 100.0
40～	37 63.8	1 1.7	20 34.5	0	58	58 100.0
～24歳	7 63.6	0 0.0	4 36.4	2	13	11 100.0
女	29 46.8	2 3.2	31 50.0	1	63	62 100.0
40～	19 63.3	3 10.0	8 26.7	1	31	30 100.0
合 計	148 57.6	10 3.9	99 38.5	5	262	257 100.0

Q28. あなたは過去に1度でも、飲酒運転をしたことがありますか。

＜日本＞

	は	い	い	え	D	K	合 計	有効回答者
～24歳	155		148		63		366	303人
	51.2		48.8					100.0%
25～39	42		43		1		86	85
	48.4		50.6					100.0
40～	0		1		0		1	1
	0.0		100.0					100.0
～24歳	7		37		47		91	44
	15.9		84.1					100.0
25～39	0		1		0		1	1
	0.0		100.0					100.0
40～	0		0		0		0	0
	-		-					0.0
合 計	204		230		111		545	434
	47.0		53.0					100.0

＜カナダ＞

	は	い	い	え	D	K	合 計	有効回答者
～24歳	83		33		1		117	116人
	71.6		28.4					100.0%
25～39	16		3		1		20	19
	84.2		15.8					100.0
40～	1		0		0		1	1
	100.0		0.0					100.0
～24歳	67		46		4		117	113
	59.3		40.7					100.0
25～39	11		3		0		14	14
	78.6		21.4					100.0
40～	2		2		0		4	4
	50.0		50.0					100.0
合 計	180		87		6		273	267
	67.4		32.6					100.0

＜英国＞

	は	い	い	え	D	K	合 計	有効回答者
～24歳	13		19		0		32	32人
	40.6		58.4					100.0%
25～39	57		46		5		108	103
	55.3		44.7					100.0
40～	34		25		6		65	59
	57.6		42.4					100.0
～24歳	1		6		0		7	7
	14.3		85.7					100.0
25～39	1		4		0		5	5
	20.0		80.0					100.0
40～	0		5		0		5	5
	0.0		100.0					100.0
合 計	106		105		11		222	211
	50.2		49.8					100.0

＜アメリカ＞

	は	い	い	え	D	K	合 計	有効回答者
～24歳	10		6		0		16	16人
	62.5		37.5					100.0%
25～39	60		20		1		81	80
	75.0		25.0					100.0
40～	46		12		0		58	58
	79.3		20.7					100.0
～24歳	7		4		2		13	11
	63.6		36.4					100.0
25～39	44		18		1		63	62
	71.0		29.0					100.0
40～	17		13		1		31	30
	56.7		43.3					100.0
合 計	184		73		5		262	257
	71.6		28.4					100.0

Q30. あなたは、どの程度飲酒運転をしますか。

＜日 本＞

	ほとんど 毎 日	週に 2～3回	月に 2～3回	年に 2～3回	めったにしない 決してしない	DK	合計	有効回答者
～24歳	1 0.3	13 4.3	21 7.0	62 20.7	202 67.6	67	366	299人 100.0%
25～39	2 2.4	6 7.3	0 0.0	8 9.8	66 80.5	4	86	82 100.0
40～	0 0.0	0 0.0	0 0.0	0 0.0	1 100.0	0	1	1 100.0
～24歳	0 0.0	0 0.0	2 4.7	4 9.3	37 86.0	48	91	43 100.0
25～39	0 0.0	0 0.0	0 0.0	0 0.0	1 100.0	0	1	1 100.0
40～	0 0.0	0 0.0	0 0.0	0 0.0	0 0.0	0	0	0 0.0
合 計	3 0.7	19 4.5	23 5.4	74 13.4	307 72.1	119	545	426 100.0

＜別 国＞

	ほとんど 毎 日	週に 2～3回	月に 2～3回	年に 2～3回	めったにしない 決してしない	DK	合計	有効回答者
～24歳	0 0.0	2 6.3	4 12.5	9 28.1	17 53.1	0	32	32人 100.0%
25～39	0 0.0	2 2.0	11 10.8	41 40.2	48 47.1	6	108	102 100.0
40～	0 0.0	3 5.1	9 15.3	21 35.6	26 44.1	6	65	59 100.0
～24歳	0 0.0	0 0.0	0 0.0	2 33.3	4 66.7	1	7	6 100.0
25～39	0 0.0	0 0.0	0 0.0	1 20.0	4 80.0	0	5	5 100.0
40～	0 0.0	0 0.0	0 0.0	0 0.0	5 100.0	0	5	5 100.0
合 計	0 0.0	7 3.3	24 11.5	74 35.4	104 49.8	13	222	209 100.0

＜カナダ＞

	ほとんど 毎 日	週に 2～3回	月に 2～3回	年に 2～3回	めったにしない 決してしない	DK	合計	有効回答者
～24歳	0 0.0	2 1.7	7 6.1	26 22.6	80 69.6	2	117	115人 100.0%
25～39	0 0.0	0 0.0	3 15.8	5 26.3	11 57.9	1	20	19 100.0
40～	1 100.0	0 0.0	0 0.0	0 0.0	0 0.0	0	1	1 100.0
～24歳	0 0.0	0 0.0	2 1.8	25 22.7	83 75.4	7	117	110 100.0
25～39	0 0.0	0 0.0	0 0.0	7 50.0	7 50.0	0	14	14 100.0
40～	0 0.0	0 0.0	0 0.0	1 25.0	3 75.0	0	4	4 100.0
合 計	1 0.4	2 0.8	12 4.6	64 24.3	184 70.0	10	273	263 100.0

＜アメリカ＞

	ほとんど 毎 日	週に 2～3回	月に 2～3回	年に 2～3回	めったにしない 決してしない	DK	合計	有効回答者
～24歳	0 0.0	0 0.0	2 13.3	6 6.7	12 80.0	1	16	15人 100.0%
25～39	0 0.0	2 2.5	11 13.8	23 28.8	44 55.0	1	81	80 100.0
40～	0 0.0	0 0.0	8 14.3	20 35.7	28 50.0	2	58	56 100.0
～24歳	0 0.0	0 0.0	1 8.3	6 50.0	5 41.7	1	13	12 100.0
25～39	0 0.0	0 0.0	4 6.5	20 32.3	38 12.9	1	63	62 100.0
40～	0 0.0	1 3.4	1 0.0	4 13.8	24 82.8	2	31	29 100.0
合 計	0 0.0	3 1.2	26 10.2	74 29.1	151 59.4	8	252	254 100.0

Q31. あなたは運転中、飲酒運転の取締りにあう可能性は、どのくらいあると思いますか。

＜日本＞

	非常に高い	かなり高い	あまりない	非常に低い	DK	合計	有効回答者
～24歳	7	44	158	112	45	366	321人
	2.2	13.7	49.2	34.9			100.0%
25～39	4	28	36	17	1	86	85
	4.7	32.9	42.4	20.0			100.0
40～	0	0	1	0	0	1	1
	0.0	0.0	100.0	0.0			100.0
～24歳	0	9	24	30	28	91	63
	0.0	14.3	38.1	47.5			100.0
25～39	0	0	0	1	0	1	1
	0.0	0.0	0.0	100.0			100.0
40～	0	0	0	0	0	0	0
	0.0	0.0	0.0	0.0			0.0
合 計	11	81	219	160	74	545	471
	2.3	17.2	46.5	34.0			100.0

＜カナダ＞

	非常に高い	かなり高い	あまりない	非常に低い	DK	合計	有効回答者
～24歳	4	24	56	30	3	117	114人
	3.5	21.1	49.1	26.3			100.0%
25～39	1	4	10	5	0	20	20
	5.0	20.0	50.0	25.0			100.0
40～	1	0	0	0	0	1	1
	100.0	0.0	0.0	0.0			100.0
～24歳	4	25	39	48	1	117	116
	3.4	21.6	33.6	41.4			100.0
25～39	0	3	7	4	0	14	14
	0.0	21.4	50.0	28.6			100.0
40～	0	2	2	0	0	4	4
	0.0	50.0	50.0	0.0			0.0
合 計	10	58	114	87	4	273	269
	3.7	21.6	42.4	32.3			100.0

＜欧州＞

＜国＞

	非常に高い	かなり高い	あまりない	非常に低い	DK	合計	有効回答者
～24歳	2	8	9	12	1	32	31人
	6.5	25.8	29.0	38.7			100.0%
25～39	9	26	27	41	5	108	103
	8.7	25.2	26.2	39.8			100.0
40～	3	19	13	28	2	65	63
	4.8	30.2	20.6	44.4			100.0
～24歳	0	0	1	6	0	7	7
	0.0	0.0	14.3	85.7			100.0
25～39	0	2	0	3	0	5	5
	0.0	40.0	0.0	60.0			100.0
40～	0	0	0	5	0	5	5
	0.0	0.0	0.0	100.0			100.0
合 計	14	55	50	95	8	222	214
	6.5	25.7	23.4	44.4			100.0

＜アメリカ＞

	非常に高い	かなり高い	あまりない	非常に低い	DK	合計	有効回答者
～24歳	0	0	7	9	0	16	16人
	0.0	0.0	43.8	56.2			100.0%
25～39	2	3	25	50	1	81	80
	2.5	3.8	31.3	62.5			100.0
40～	1	0	22	34	1	58	57
	1.8	0.0	38.6	59.6			100.0
～24歳	0	0	7	5	1	13	12
	0.0	0.0	58.3	41.7			100.0
25～39	4	6	16	37	0	63	63
	6.3	9.5	25.4	58.7			100.0
40～	1	0	6	22	2	31	29
	3.4	0.0	20.7	75.9			100.0
合 計	8	9	83	157	5	262	257
	3.1	3.5	32.3	61.1			100.0

Q32. 飲酒運転をなくす方法として、次のどれが適当と思いますか。

<日 本>

		もっときびしく 罰する	教育を 徹底する	規制を 徹底する	血中濃度の 基準を厳しく	飲酒ドライバー の送迎	その他	DK	合計	有効回答者
男	～24歳	99 28.1	82 23.3	29 8.2	7 2.0	100 28.4	35 9.9	14	366	352人 100.0%
	25～39	29 34.1	16 18.8	8 9.4	2 2.4	24 28.2	6 7.1	1	86	85 100.0
	40～	0 0.0	0 0.0	0 0.0	0 0.0	1 100.0	0 0.0	0	1	1 100.0
女	～24歳	20 25.3	27 34.1	18 22.9	2 2.5	12 15.2	0 0.0	12	91	79 100.0
	25～39	1 100.0	0 0.0	0 0.0	0 0.0	0 0.0	0 0.0	0	1	1 100.0
	40～	0 -	0 -	0 -	0 -	0 -	0 -	0	0	0 0.0
合 計		149 28.8	125 24.1	55 10.6	11 2.1	137 26.4	41 7.9	27	545	518 100.0

<カナダ>

		もっときびしく 罰する	教育を 徹底する	規制を 徹底する	血中濃度の 基準を厳しく	飲酒ドライバー の送迎	その他	DK	合計	有効回答者
男	～24歳	40 36.4	25 22.7	11 10.0	1 0.9	26 23.6	7 6.4	7	117	110人 100.0%
	25～39	3 15.8	6 31.6	1 5.3	0 0.0	3 15.8	6 31.6	1	20	19 100.0
	40～	0 0.0	0 0.0	0 0.0	0 0.0	1 100.0	0 0.0	0	1	1 100.0
女	～24歳	31 29.0	22 20.6	14 13.1	1 0.9	35 32.7	4 3.7	10	117	107 100.0
	25～39	2 14.3	6 42.9	3 21.4	0 0.0	2 14.3	1 7.1	0	14	14 100.0
	40～	0 0.0	2 66.7	1 33.3	0 0.0	0 0.0	0 0.0	1	4	3 100.0
合 計		76 29.9	61 24.0	30 11.8	2 0.8	67 26.4	18 7.1	19	273	254 100.0

< 草 草 >

		もっときびしく 罰する	教育を 徹底する	規制を 徹底する	血中濃度の 基準を厳しく	飲酒ドライバー の送迎	その他	DK	合計	有効回答者
男	～24歳	7 25.0	12 42.9	8 28.6	0 0.0	0 0.0	1 3.6	4	32	28人 100.0%
	25～39	39 48.8	25 31.3	14 17.5	0 0.0	0 0.0	2 2.5	28	108	80 100.0
	40～	18 38.3	13 27.7	12 25.5	0 0.0	0 0.0	4 8.5	18	65	47 100.0
女	～24歳	4 57.1	2 28.6	1 14.3	0 0.0	0 0.0	0 0.0	0	7	7 100.0
	25～39	1 20.0	2 40.0	2 40.0	0 0.0	0 0.0	0 0.0	0	5	5 100.0
	40～	2 40.0	1 20.0	2 40.0	0 0.0	0 0.0	0 0.0	0	5	5 100.0
合 計		71 41.3	55 32.0	39 22.7	0 0.0	0 0.0	7 4.1	50	222	172 100.0

< ア メ リ カ >

		もっときびしく 罰する	教育を 徹底する	規制を 徹底する	血中濃度の 基準を厳しく	飲酒ドライバー の送迎	その他	DK	合計	有効回答者
男	～24歳	7 43.8	1 6.3	3 18.8	0 0.0	4 25.0	1 6.3	0	16	16人 100.0%
	25～39	26 32.9	20 25.3	16 20.3	2 2.5	14 17.7	1 1.3	2	81	79 100.0
	40～	20 35.7	13 23.2	11 19.6	0 0.0	11 19.6	1 1.8	2	58	56 100.0
女	～24歳	5 38.5	0 0.0	4 30.8	1 7.7	3 23.1	0 0.0	0	13	13 100.0
	25～39	21 33.9	16 25.8	11 17.7	2 3.2	12 19.4	0 0.0	1	63	62 100.0
	40～	15 50.0	7 23.3	5 16.7	0 0.0	3 10.0	0 0.0	1	31	30 100.0
合 計		94 36.7	57 22.3	50 19.5	5 2.0	47 18.4	3 1.2	6	262	256 100.0

Q33 あなたは運転中、シートベルトを着用しますか。

＜ 男 ＞

	常に着用	50%くらい	50%以下	めったに 着用しない	全然 着用しない	DK	合計	有効回答者
～24歳	221 75.9	29 10.0	9 3.1	26 8.9	6 2.1	75	365	291人 100.0%
25～39	79 94.0	3 3.6	1 1.2	1 1.2	0 0.0	2	86	84 100.0
40～	1 100.0	0 0.0	0 0.0	0 0.0	0 0.0	0	1	1 100.0
～24歳	36 87.8	2 4.9	1 2.4	2 4.9	0 0.0	50	91	41 100.0
25～39	1 100.0	0 0.0	0 0.0	0 0.0	0 0.0	0	1	1 100.0
40～	0 -	0 -	0 -	0 -	0 -	0	0	0 0.0
合 計	338 80.9	34 8.1	11 2.6	29 6.9	6 1.4	127	545	418 100.0

＜ 女 ＞

	常に着用	50%くらい	50%以下	めったに 着用しない	全然 着用しない	DK	合計	有効回答者
～24歳	9 28.1	8 25.0	8 25.0	7 21.9	0 0.0	0	32	32人 100.0%
25～39	21 20.0	31 29.5	24 22.9	29 27.6	0 0.0	3	108	105 100.0
40～	8 12.5	23 35.9	18 28.1	15 23.4	0 0.0	1	65	64 100.0
～24歳	3 42.9	1 14.3	3 42.9	0 0.0	0 0.0	0	7	7 100.0
25～39	2 40.0	2 40.0	1 20.0	0 0.0	0 0.0	0	5	5 100.0
40～	2 40.0	2 40.0	1 20.0	0 0.0	0 0.0	0	5	5 100.0
合 計	45 20.6	67 30.7	55 25.2	51 23.4	0 0.0	4	222	218 100.0

＜ カ ナ ダ ＞

	常に着用	50%くらい	50%以下	めったに 着用しない	全然 着用しない	DK	合計	有効回答者
～24歳	88 75.9	12 10.3	7 6.0	9 7.8	0 0.0	1	117	116人 100.0%
25～39	14 70.0	1 5.0	0 0.0	4 20.0	1 5.0	0	20	20 100.0
40～	1 100.0	0 0.0	0 0.0	0 0.0	0 0.0	0	1	1 100.0
～24歳	90 80.4	11 9.8	7 6.3	4 3.6	0 0.0	5	117	112 100.0
25～39	12 85.7	1 7.1	0 0.0	1 7.1	0 0.0	0	14	14 100.0
40～	3 75.0	1 25.0	0 0.0	0 0.0	0 0.0	0	4	4 100.0
合 計	208 77.9	26 9.7	14 5.2	18 6.7	1 0.4	6	273	267 100.0

＜ ア メ リ カ ＞

	常に着用	50%くらい	50%以下	めったに 着用しない	全然 着用しない	DK	合計	有効回答者
～24歳	14 87.5	1 6.3	1 6.3	0 0.0	0 0.0	0	16	16人 100.0%
25～39	69 85.2	8 9.9	1 1.2	3 3.7	0 0.0	0	81	81 100.0
40～	46 80.7	8 14.0	2 3.5	1 1.8	0 0.0	1	58	57 100.0
～24歳	8 61.5	3 23.1	1 7.7	1 7.7	0 0.0	0	13	13 100.0
25～39	56 88.9	5 7.9	1 1.6	1 1.6	0 0.0	0	63	63 100.0
40～	22 73.3	6 20.0	3 3.3	1 3.3	0 0.0	1	31	30 100.0
合 計	215 82.7	31 11.9	7 2.7	7 2.7	0 0.0	2	252	250 100.0

Q34. もし、あなたが現大事故にあって、シートベルトを着用しているとしたら、シートベルトによって重傷をまぬがれる可能性は、どのくらいあると思いますか。

< 日本 > < 草花 >

	非常に高い	ある程度高い	それほど 高くない	効果なし	DK	合計	有効回答者
男	~24歳 92 27.1	184 54.1	53 15.6	11 3.2	26	366	340人 100.0%
	25~39 36 42.4	42 49.4	5 5.9	2 2.4	1	86	85 100.0
	40~ 0 0.0	0 0.0	1 100.0	0 0.0	0	1	1 100.0
女	~24歳 15 18.1	55 66.3	13 15.7	0 0.0	8	91	83 100.0
	25~39 1 100.0	0 0.0	0 0.0	0 0.0	0	1	1 100.0
	40~ 0 0.0	0 0.0	0 0.0	0 0.0	0	0	0 0.0
合 計	144 28.2	281 55.1	72 14.1	13 2.5	35	545	510 100.0

	非常に高い	ある程度高い	それほど 高くない	効果なし	DK	合計	有効回答者
男	~24歳 19 59.4	12 37.5	1 3.1	0 0.0	0	32	32人 100.0%
	25~39 56 52.8	47 44.3	3 2.8	0 0.0	2	108	106 100.0
	40~ 32 50.0	29 45.3	3 4.7	0 0.0	1	65	64 100.0
女	~24歳 2 28.6	5 71.4	0 0.0	0 0.0	0	7	7 100.0
	25~39 4 80.0	1 20.0	0 0.0	0 0.0	0	5	5 100.0
	40~ 3 60.0	2 40.0	0 0.0	0 0.0	0	5	5 100.0
合 計	116 53.0	96 43.8	7 3.2	0 0.0	3	222	219 100.0

< カナダ >

	非常に高い	ある程度高い	それほど 高くない	効果なし	DK	合計	有効回答者
男	~24歳 69 59.5	41 35.3	4 3.4	2 1.7	1	117	116人 100.0%
	25~39 14 70.0	6 30.0	0 0.0	0 0.0	0	20	20 100.0
	40~ 0 0.0	0 0.0	1 100.0	0 0.0	0	1	1 100.0
女	~24歳 85 55.6	46 39.3	5 4.3	1 0.8	0	117	117 100.0
	25~39 9 64.3	5 35.7	0 0.0	0 0.0	0	14	14 100.0
	40~ 3 75.0	1 25.0	0 0.0	0 0.0	0	4	4 100.0
合 計	160 58.8	99 36.4	10 3.7	3 1.1	1	273	272 100.0

< アメリカ >

	非常に高い	ある程度高い	それほど 高くない	効果なし	DK	合計	有効回答者
男	~24歳 11 68.8	5 31.3	0 0.0	0 0.0	0	16	16人 100.0%
	25~39 51 63.8	29 36.3	0 0.0	0 0.0	1	81	80 100.0
	40~ 41 71.9	14 24.6	2 3.5	0 0.0	1	58	57 100.0
女	~24歳 7 53.8	6 46.2	0 0.0	0 0.0	0	13	13 100.0
	25~39 35 55.6	26 41.3	2 3.2	0 0.0	0	63	63 100.0
	40~ 20 66.7	9 30.0	1 3.3	0 0.0	1	31	30 100.0
合 計	165 63.7	89 34.4	5 1.9	0 0.0	3	262	259 100.0

Q35. あなたは自分で運転しているとき、同乗者にシートベルトの着用を求めますか。

< 日本 >

	常に求める	だいたい 求める	時々求める	めったに 求めない	決して 求めない	DK	合計	有効回答者
～24歳	144 50.0	78 27.1	27 9.4	31 10.8	8 2.8	78	365	→ 288人 100.0%
25～39	61 71.8	19 22.4	4 4.7	1 1.2	0 0.0	1	85	85 100.0
40～	1 100.0	0 0.0	0 0.0	0 0.0	0 0.0	0	1	1 100.0
～24歳	20 48.8	14 34.1	5 12.2	2 4.9	0 0.0	50	91	41 100.0
25～39	1 100.0	0 0.0	0 0.0	0 0.0	0 0.0	0	1	1 100.0
40～	0 —	0 —	0 —	0 —	0 —	0	0	0 0.0
合 計	227 54.6	111 26.7	36 8.7	34 8.2	8 1.9	129	545	416 100.0

< 中国 >

	常に求める	だいたい 求める	時々求める	めったに 求めない	決して 求めない	DK	合計	有効回答者
～24歳	4 12.9	6 19.4	11 35.5	10 32.3	0 0.0	1	32	31人 100.0%
25～39	22 21.2	14 13.5	37 35.6	31 29.8	0 0.0	4	108	104 100.0
40～	11 17.5	12 19.0	25 39.7	14 22.2	1 1.6	2	65	63 100.0
～24歳	1 14.3	4 57.1	14 14.3	1 14.3	0 0.0	0	7	7 100.0
25～39	1 20.0	2 40.0	1 20.0	1 20.0	0 0.0	0	5	5 100.0
40～	2 40.0	2 40.0	1 20.0	0 0.0	0 0.0	0	5	5 100.0
合 計	41 19.1	40 18.6	76 35.3	57 26.5	1 0.5	7	222	215 100.0

< カナダ >

	常に求める	だいたい 求める	時々求める	めったに 求めない	決して 求めない	DK	合計	有効回答者
～24歳	28 24.1	32 27.6	23 19.8	13 11.2	20 17.2	1	117	116人 100.0%
25～39	5 27.8	5 27.8	2 11.1	2 11.1	4 22.2	2	20	18 100.0
40～	1 100.0	0 0.0	0 0.0	0 0.0	0 0.0	0	1	1 100.0
～24歳	37 32.7	23 20.4	20 17.7	20 17.7	13 11.5	4	117	113 100.0
25～39	7 50.0	3 21.4	2 14.3	1 7.1	1 7.1	0	14	14 100.0
40～	3 75.0	1 25.0	0 0.0	0 0.0	0 0.0	0	4	4 100.0
合 計	81 30.5	64 24.1	47 17.7	35 13.5	38 14.3	7	273	265 100.0

< アメリカ >

	常に求める	だいたい 求める	時々求める	めったに 求めない	決して 求めない	DK	合計	有効回答者
～24歳	10 62.5	2 12.5	3 18.8	1 6.3	0 0.0	0	16	16人 100.0%
25～39	45 55.6	18 22.2	8 9.9	5 6.2	5 6.2	0	81	81 100.0
40～	32 55.2	17 29.3	2 3.4	5 8.6	2 3.4	0	58	58 100.0
～24歳	8 66.7	1 8.3	2 16.7	0 0.0	1 8.3	1	13	12 100.0
25～39	33 52.4	20 31.7	9 14.3	0 0.0	1 1.6	0	63	63 100.0
40～	18 60.0	3 10.0	6 20.0	1 3.3	2 6.7	1	31	30 100.0
合 計	146 56.2	61 23.5	30 11.5	12 4.6	11 4.2	2	262	260 100.0

Q36. あなたは運転中、制限速度をオーバーすることがありますか。

< 日本 >

	決して オーバー しない	めったに しない	時々する	しばしば する	しょっち うする	DK	合計	有効回答者
男	2 0.7	10 3.3	60 19.9	89 29.6	140 46.5	65	365	301人 100.0%
25~39	0 0.0	6 7.1	27 32.1	26 31.0	25 29.8	2	86	84 100.0
40~	0 0.0	0 0.0	0 100.0	0 0.0	0 0.0	0	1	1 100.0
女	3 7.0	5 11.6	10 23.3	12 27.9	13 30.2	48	91	43 100.0
25~39	0 0.0	0 0.0	0 100.0	0 0.0	0 0.0	0	1	1 100.0
40~	0 0.0	0 0.0	0 0.0	0 0.0	0 0.0	0	0	0 0.0
合 計	5 1.2	21 4.9	99 23.0	127 29.5	178 41.4	115	565	430 100.0

< 韓国 >

	決して オーバー しない	めったに しない	時々する	しばしば する	しょっち うする	DK	合計	有効回答者
男	2 6.5	12 38.7	8 25.8	8 25.8	1 3.2	1	32	31人 100.0%
25~39	12 11.4	52 49.5	28 26.7	11 10.5	2 1.9	3	108	105 100.0
40~	12 18.8	34 53.1	13 20.3	3 4.7	2 3.1	1	65	64 100.0
女	14 14.3	4 57.1	14 14.3	1 14.3	0 0.0	0	7	7 100.0
25~39	2 40.0	3 60.0	0 0.0	0 0.0	0 0.0	0	5	5 100.0
40~	2 40.0	3 60.0	0 0.0	0 0.0	0 0.0	0	5	5 100.0
合 計	31 14.3	108 49.8	50 23.0	23 10.6	5 2.3	5	222	217 100.0

< カナダ >

	決して オーバー しない	めったに しない	時々する	しばしば する	しょっち うする	DK	合計	有効回答者
男	1 0.9	13 11.3	23 20.0	47 40.9	31 27.0	2	117	115人 100.0%
25~39	0 0.0	2 10.5	7 36.8	5 26.3	5 26.3	1	20	19 100.0
40~	0 0.0	0 0.0	0 0.0	1 100.0	0 0.0	0	1	1 100.0
女	2 1.8	19 16.8	48 42.5	32 28.3	12 10.6	4	117	113 100.0
25~39	0 0.0	3 21.4	8 57.1	3 21.4	0 0.0	0	14	14 100.0
40~	0 0.0	2 50.0	2 50.0	0 0.0	0 0.0	0	4	4 100.0
合 計	3 1.1	39 14.7	88 33.1	88 33.1	48 18.0	7	273	266 100.0

< アメリカ >

	決して オーバー しない	めったに しない	時々する	しばしば する	しょっち うする	DK	合計	有効回答者
男	0 0.0	1 6.3	10 62.5	3 18.8	2 12.5	0	16	16人 100.0%
25~39	0 0.0	13 16.0	30 37.0	22 27.2	16 19.8	0	81	81 100.0
40~	1 1.7	9 15.5	22 37.9	18 31.0	8 13.8	0	58	58 100.0
女	1 7.7	2 15.4	3 23.1	4 30.8	3 23.1	0	13	13 100.0
25~39	0 0.0	13 20.6	26 41.3	19 30.2	5 7.9	0	63	63 100.0
40~	1 3.2	18 58.1	8 25.8	4 12.9	0 0.0	0	31	31 100.0
合 計	3 1.1	56 21.4	99 37.8	70 26.7	34 13.0	0	262	262 100.0

Q37. それではあなたからみて、他のドライバーは制限速度をオーバーしていると思いますか。

＜ 国 本 ＞

＜ 草 津 ＞

＜ 国 ＞

	決して オーバー していない	めったに していない	時々 している	しばしば している	しょっちゅう している	DK	合計	有効回答者
～24歳	1 0.3	0 0.0	28 9.2	111 36.5	164 53.9	62	366	304人 100.0%
男	1 1.2	0 0.0	10 11.9	42 50.0	31 36.9	2	86	84 100.0
40～	0 0.0	0 0.0	1 100.0	0 0.0	0 0.0	0	1	1 100.0
～24歳	0 0.0	0 0.0	2 4.4	13 28.9	30 66.7	46	91	45 100.0
女	0 0.0	0 0.0	0 0.0	0 0.0	1 100.0	0	1	1 100.0
40～	0 0.0	0 0.0	0 0.0	0 0.0	0 0.0	0	0	0 0.0
合 計	2 0.5	0 0.0	41 9.4	166 38.2	226 52.0	110	545	435 100.0

	決して オーバー していない	めったに していない	時々 している	しばしば している	しょっちゅう している	DK	合計	有効回答者
～24歳	0 0.0	7 21.9	6 18.8	15 46.9	3 9.4		32	32人 100.0%
男	2 1.9	25 23.6	25 23.6	41 38.7	13 12.3	2	108	106 100.0
40～	2 3.1	10 15.6	19 29.7	18 28.1	15 23.4	1	55	54 100.0
～24歳	0 0.0	0 0.0	2 28.6	4 57.1	1 14.3	0	7	7 100.0
女	0 0.0	1 20.0	1 20.0	2 40.0	1 20.0	0	5	5 100.0
40～	0 0.0	0 0.0	1 20.0	2 40.0	2 40.0	0	5	5 100.0
合 計	4 1.8	43 19.7	54 24.8	82 37.6	35 16.1	4	222	218 100.0

＜ カ ナ ダ ＞

＜ ア メ リ カ ＞

	決して オーバー していない	めったに していない	時々 している	しばしば している	しょっちゅう している	DK	合計	有効回答者
～24歳	0 0.0	2 1.7	10 8.7	76 66.1	27 23.5	2	117	115人 100.0%
男	0 0.0	0 0.0	3 15.8	11 57.9	5 26.3	1	20	19 100.0
40～	0 0.0	0 0.0	1 100.0	0 0.0	0 0.0	0	1	1 100.0
～24歳	0 0.0	0 0.0	17 15.0	78 69.0	18 15.9	4	117	113 100.0
女	0 0.0	0 0.0	6 42.9	7 50.0	1 7.1	0	14	14 100.0
40～	0 0.0	0 0.0	3 75.0	1 25.0	0 0.0	0	4	4 100.0
合 計	0 0.0	2 0.8	40 15.0	173 65.0	51 19.2	7	273	266 100.0

	決して オーバー していない	めったに していない	時々 している	しばしば している	しょっちゅう している	DK	合計	有効回答者
～24歳	0 0.0	0 0.0	4 25.0	8 50.0	4 25.0	0	16	16人 100.0%
男	0 0.0	0 0.0	22 27.2	46 56.8	13 16.0	0	81	81 100.0
40～	0 0.0	2 3.4	13 22.4	29 50.0	14 24.1	0	58	58 100.0
～24歳	0 0.0	0 0.0	0 0.0	8 61.5	5 38.5	0	13	13 100.0
女	0 0.0	0 0.0	10 15.9	37 58.7	16 25.4	0	63	63 100.0
40～	0 0.0	0 0.0	11 36.7	16 53.3	3 10.0	1	31	30 100.0
合 計	0 0.0	2 0.8	60 23.0	144 55.2	55 21.1	1	262	261 100.0

Q38. 速度制限についてどう思いますか。

<日 本>

		速 度 制 限 必 要 な い	速 度 制 限 も っ と ず っ と 高 く	もう少し高く	今のままで よい	もう少し低く	もっ と ず っ と 低 く	DK	合計	有効回答者
男	～24歳	12 3.4	33 9.3	181 51.0	123 34.6	3 0.8	3 0.8	11	366	355人 100.0%
	25～39	5 5.8	3 3.5	54 62.8	24 27.9	0 0.0	0 0.0	0	86	86 100.0
	40～	0 0.0	0 0.0	1 100.0	0 0.0	0 0.0	0 0.0	0	1	1 100.0
女	～24歳	0 0.0	1 1.2	22 26.8	59 72.0	0 0.0	0 0.0	9	91	82 100.0
	25～39	0 0.0	0 0.0	1 100.0	0 0.0	0 0.0	0 0.0	0	1	1 100.0
	40～	0 —	0 —	0 —	0 —	0 —	0 —	0	0	0 0.0
合 計		17 3.2	37 7.0	259 49.3	206 39.2	3 0.6	3 0.6	20	545	525 100.0

<カナダ>

		速 度 制 限 必 要 な い	速 度 制 限 も っ と ず っ と 高 く	もう少し高く	今のままで よい	もう少し低く	もっ と ず っ と 低 く	DK	合計	有効回答者
男	～24歳	1 0.9	5 4.3	45 38.8	63 54.3	2 1.7	0 0.0	1	117	116人 100.0%
	25～39	0 0.0	0 0.0	6 33.3	12 66.7	0 0.0	0 0.0	2	20	18 100.0
	40～	0 0.0	0 0.0	0 0.0	0 0.0	1 100.0	0 0.0	0	1	1 100.0
女	～24歳	1 0.9	1 0.9	32 27.4	83 70.9	0 0.0	0 0.0	0	117	117 100.0
	25～39	0 0.0	0 0.0	2 14.3	9 64.3	3 21.4	0 0.0	0	14	14 100.0
	40～	0 0.0	0 0.0	0 0.0	3 75.0	1 25.0	0 0.0	0	4	4 100.0
合 計		2 0.7	6 2.2	85 31.5	170 63.0	7 2.6	0 0.0	3	273	270 100.0

< 草 草 >

		速 度 制 限 必 要 な い	速 度 制 限 も っ と ず っ と 高 く	も う 少 し 高 く	今 の ま ま で よ い	も う 少 し 低 く	も っ と ず っ と 低 く	DK	合計	有効回答者
男	～24歳	2	2	18	8	1	1	0	32	32人
		6.3	6.3	56.3	25.0	3.1	3.1			100.0%
	25～39	3	5	47	46	6	0	1	108	107
		2.8	4.7	43.9	43.0	5.6	0.0			100.0
	40～	7	4	25	27	1	1	0	65	65
		10.8	6.2	38.5	41.5	1.5	1.5			100.0
女	～24歳	0	0	4	3	0	0	0	7	7
		0.0	0.0	57.1	42.9	0.0	0.0			100.0
	25～39	0	0	1	3	1	0	0	5	5
		0.0	0.0	20.0	60.0	20.0	0.0			100.0
	40～	0	0	2	3	0	0	0	5	5
		0.0	0.0	40.0	60.0	0.0	0.0			100.0
合 計		12	11	97	90	9	2	1	222	221
		5.4	5.0	43.9	40.7	4.1	0.9			100.0

< ア メ リ カ >

		速 度 制 限 必 要 な い	速 度 制 限 も っ と ず っ と 高 く	も う 少 し 高 く	今 の ま ま で よ い	も う 少 し 低 く	も っ と ず っ と 低 く	D K	合 計	有 効 回 答 者
男	～24歳	0 0.0	0 0.0	11 68.8	4 25.0	0 0.0	1 6.3	0	16	16人 100.0%
	25～39	1 1.2	6 7.4	47 58.0	26 32.1	1 1.2	0 0.0	0	81	81 100.0
	40～	0 0.0	6 10.3	34 58.6	18 31.0	0 0.0	0 0.0	0	58	58 100.0
女	～24歳	0 0.0	0 0.0	6 46.2	6 46.2	1 7.7	0 0.0	0	13	13 100.0
	25～39	0 0.0	2 3.2	31 49.2	29 46.0	1 1.6	0 0.0	0	63	63 100.0
	40～	1 3.3	0 0.0	12 40.0	15 50.0	2 6.7	0 0.0	1	31	30 100.0
合 計		2 0.8	14 5.4	141 54.0	98 37.5	5 1.9	1 0.4	1	262	261 100.0

Q39. 他のドライバーと比べて、あなたの自身の走行速度は次のうちのどれだと思いますか。

＜目 本＞

	はるかに 速い	少し速い	同じくらい	少し遅い	はるかに 遅い	DK	合計	有効回答者
～24歳	11 3.6	44 14.6	198 65.6	45 14.9	4 1.3	64	366	302人 100.0%
25～39	0 0.0	9 10.7	49 58.3	24 28.6	2 2.4	2	86	84 100.0
40～	0 0.0	0 0.0	1 100.0	0 0.0	0 0.0	0	1	1 100.0
～24歳	0 0.0	2 4.7	19 44.2	16 37.2	6 14.0	48	91	43 100.0
25～39	0 0.0	0 0.0	0 0.0	0 0.0	1 100.0	1	1	1 100.0
40～	0 0.0	0 0.0	0 0.0	0 0.0	0 0.0	0	0	0 0.0
合 計	11 2.6	55 12.8	267 61.9	85 19.7	13 3.0	114	545	431 100.0

＜カナダ＞

	はるかに 速い	少し速い	同じくらい	少し遅い	はるかに 遅い	DK	合計	有効回答者
～24歳	13 11.2	47 40.5	35 30.2	21 18.1	0 0.0	1	117	116人 100.0%
25～39	1 5.3	8 42.1	5 26.3	5 26.3	0 0.0	1	20	19 100.0
40～	0 0.0	1 100.0	0 0.0	0 0.0	0 0.0	0	1	1 100.0
～24歳	2 1.8	34 30.1	63 55.8	13 11.5	1 0.9	4	117	113 100.0
25～39	0 0.0	2 15.4	8 61.5	3 23.1	0 0.0	1	14	13 100.0
40～	0 0.0	0 0.0	3 75.0	1 25.0	0 0.0	0	4	4 100.0
合 計	16 6.0	92 34.6	114 42.9	43 16.2	1 0.4	7	273	266 100.0

＜車 道＞

	はるかに 速い	少し速い	同じくらい	少し遅い	はるかに 遅い	DK	合計	有効回答者
～24歳	0 0.0	8 25.8	16 51.6	7 22.6	0 0.0	1	32	31人 100.0%
25～39	2 1.9	30 23.6	55 52.4	17 16.2	1 1.0	3	108	105 100.0
40～	1 1.5	14 21.5	31 47.7	19 29.2	0 0.0	0	65	65 100.0
～24歳	0 0.0	0 0.0	3 42.9	4 57.1	0 0.0	0	7	7 100.0
25～39	0 0.0	2 40.0	1 20.0	2 40.0	0 0.0	0	5	5 100.0
40～	0 0.0	0 0.0	2 40.0	3 60.0	0 0.0	0	5	5 100.0
合 計	3 1.4	54 24.3	108 49.5	52 23.9	1 0.5	4	222	218 100.0

＜アメリカ＞

	はるかに 速い	少し速い	同じくらい	少し遅い	はるかに 遅い	DK	合計	有効回答者
～24歳	0 0.0	3 18.8	10 62.5	3 18.8	0 0.0	0	16	16人 100.0%
25～39	5 6.2	35 43.2	33 40.7	8 9.9	0 0.0	0	81	81 100.0
40～	1 1.7	18 31.0	34 58.6	5 8.6	0 0.0	0	58	58 100.0
～24歳	0 0.0	4 33.3	6 50.0	1 8.3	1 8.3	1	13	12 100.0
25～39	2 3.2	19 30.6	33 53.2	7 11.3	1 1.6	1	63	62 100.0
40～	1 3.3	3 10.0	20 66.7	6 20.0	0 0.0	1	31	30 100.0
合 計	9 3.5	82 31.7	136 52.5	30 11.6	2 0.8	3	262	259 100.0

Q40. 他のドライバーと比べて、あなたの運転マナーは、次のうちのどれだと思いますか。

<目 本>

	はるかに 良い	少し良い	同じ程度	少し悪い	はるかに 悪い	DK	合計	有効回答者
男	28 9.3	122 40.4	134 44.4	15 5.0	3 1.0	64	366	302人 100.0%
25~39	16 19.0	40 47.6	24 28.6	3 3.6	1 1.2	2	86	84 100.0
40~	0 0.0	0 0.0	1 100.0	0 0.0	0 0.0	0	1	1 100.0
女	3 7.0	11 25.6	24 55.8	4 9.3	1 2.3	48	91	43 100.0
25~39	0 0.0	0 0.0	1 100.0	0 0.0	0 0.0	0	1	1 100.0
40~	0 0.0	0 0.0	0 0.0	0 0.0	0 0.0	0	0	0 0.0
合 計	47 10.9	173 40.1	184 42.7	22 5.1	5 1.2	114	545	431 100.0

<WJF>

	はるかに 良い	少し良い	同じ程度	少し悪い	はるかに 悪い	DK	合計	有効回答者
男	9 28.1	13 40.6	5 18.8	4 12.5	0 0.0	0	32	32人 100.0%
25~39	31 29.8	43 41.3	22 20.4	8 7.7	0 0.0	4	108	104 100.0
40~	32 50.8	20 30.8	10 15.9	1 1.6	0 0.0	2	65	63 100.0
女	3 42.9	2 28.6	1 14.3	0 0.0	1 14.3	0	7	7 100.0
25~39	2 40.0	2 40.0	0 0.0	1 20.0	0 0.0	0	5	5 100.0
40~	3 80.0	1 20.0	1 20.0	0 0.0	0 0.0	0	5	5 100.0
合 計	80 37.0	81 37.5	40 18.5	14 6.5	1 0.5	6	222	216 100.0

<カナダ>

	はるかに 良い	少し良い	同じ程度	少し悪い	はるかに 悪い	DK	合計	有効回答者
男	38 33.0	44 38.3	30 26.1	3 2.6	0 0.0	2	117	115人 100.0%
25~39	10 52.6	6 31.6	2 10.5	1 5.3	0 0.0	1	20	19 100.0
40~	0 0.0	0 0.0	1 100.0	0 0.0	0 0.0	0	1	1 100.0
女	13 11.5	47 41.6	48 42.5	3 2.7	2 1.8	4	117	113 100.0
25~39	3 21.4	5 35.7	5 35.7	1 7.1	0 0.0	0	14	14 100.0
40~	0 0.0	2 50.0	1 25.0	1 25.0	0 0.0	0	4	4 100.0
合 計	64 24.1	104 39.1	87 32.7	9 3.4	2 0.8	7	273	266 100.0

<アメリカ>

	はるかに 良い	少し良い	同じ程度	少し悪い	はるかに 悪い	DK	合計	有効回答者
男	3 18.8	8 50.0	3 18.8	2 12.5	0 0.0	0	16	15人 100.0%
25~39	50 61.7	26 32.1	5 6.2	0 0.0	0 0.0	0	81	81 100.0
40~	30 51.7	20 34.5	7 12.1	1 1.7	0 0.0	0	58	58 100.0
女	2 16.7	5 41.7	4 33.3	1 8.3	0 0.0	1	13	12 100.0
25~39	15 23.9	35 55.6	13 20.6	0 0.0	0 0.0	0	63	63 100.0
40~	8 26.7	13 43.3	9 30.0	0 0.0	0 0.0	1	31	30 100.0
合 計	108 41.5	107 41.2	41 15.8	4 1.5	0 0.0	2	262	260 100.0

Q41. わが国のドライバーの運転マナーは、他の国のそれと比べて、次のうちどれだと思いますか。

＜目次＞

	非常に 良い	良い	ふつう	悪い	非常に 悪い	DK	合計	有効回答者
～24歳	11 3.9	57 20.1	93 32.9	87 30.7	35 12.4	83	366	283人 100.0%
25～39	2 3.0	15 22.7	24 36.4	22 33.3	3 4.5	20	86	66 100.0
40～	0 0.0	0 0.0	1 100.0	0 0.0	0 0.0	0	1	1 100.0
～24歳	1 1.7	18 31.0	19 32.8	18 31.0	2 3.4	33	91	58 100.0
25～39	0 0.0	0 0.0	1 100.0	0 0.0	0 0.0	0	1	1 100.0
40～	0 0.0	0 0.0	0 0.0	0 0.0	0 0.0	0	0	0 0.0
合 計	14 3.4	90 22.0	138 33.7	127 31.1	40 9.8	136	545	409 100.0

＜草紙＞

	非常に 良い	良い	ふつう	悪い	非常に 悪い	DK	合計	有効回答者
～24歳	0 0.0	5 15.5	8 25.0	17 53.1	2 6.3	0	32	32人 100.0%
25～39	2 1.9	9 8.5	44 41.5	42 39.6	9 8.5	2	106	106 100.0
40～	0 0.0	8 12.5	28 43.8	25 39.1	3 4.7	1	65	64 100.0
～24歳	0 0.0	1 14.3	0 0.0	4 57.1	2 28.6	0	7	7 100.0
25～39	0 0.0	0 0.0	3 60.0	2 40.0	0 0.0	0	5	5 100.0
40～	0 0.0	0 0.0	2 40.0	3 60.0	0 0.0	0	5	5 100.0
合 計	2 0.9	23 10.5	85 38.8	93 42.5	16 7.3	3	222	219 100.0

＜カナダ＞

	非常に 良い	良い	ふつう	悪い	非常に 悪い	DK	合計	有効回答者
～24歳	3 2.6	43 37.1	50 43.1	18 15.5	2 1.7	1	117	116人 100.0%
25～39	0 0.0	8 42.1	5 26.3	5 26.3	1 5.3	1	20	19 100.0
40～	0 0.0	1 100.0	0 0.0	0 0.0	0 0.0	0	1	1 100.0
～24歳	4 3.4	57 48.7	49 41.9	7 6.0	0 0.0	0	117	117 100.0
25～39	0 0.0	6 42.9	6 42.9	2 14.3	0 0.0	0	14	14 100.0
40～	0 0.0	1 25.0	3 75.0	0 0.0	0 0.0	0	4	4 100.0
合 計	7 2.6	116 42.8	113 41.7	32 11.8	3 1.1	2	273	271 100.0

＜アメリカ＞

	非常に 良い	良い	ふつう	悪い	非常に 悪い	DK	合計	有効回答者
～24歳	1 6.3	4 25.0	7 43.8	4 25.0	0 0.0	0	16	16人 100.0%
25～39	1 1.3	22 27.5	39 48.8	15 18.8	3 3.8	1	81	80 100.0
40～	4 6.9	19 32.8	26 44.8	8 13.8	1 1.7	0	58	58 100.0
～24歳	0 0.0	2 15.4	8 61.5	2 15.4	1 7.7	0	13	13 100.0
25～39	0 0.0	16 25.4	38 60.3	8 12.7	1 1.6	0	63	63 100.0
40～	0 0.0	18 58.1	12 38.7	3 9.2	0 0.0	0	31	31 100.0
合 計	6 2.3	81 31.0	130 49.8	38 14.6	6 2.3	1	262	261 100.0

Q42. 車購入の際のポイント (総合指数)

全然重要でない (-2) かなり重要だ (+1)
あまり重要でない (-1) 非常に重要だ (+2) を
各比率にかけて、合計して計算。

< 日 本 >

	実用性	性能	居住性	燃費	外観	ハードの信頼性
男						
~24歳	107.1	107.5	106.6	126.3	102.3	154.0
25~39	134.8	68.7	116.2	125.5	68.5	152.2
40~						
女						
~24歳	118.7	97.8	73.4	124.3	80.2	150.4
25~39						
40~						
合 計	113.2	99.5	102.7	125.7	93.2	154.7

< カナダ >

	実用性	性能	居住性	燃費	外観	ハードの信頼性
男						
~24歳	21.1	138.2	112.3	117.3	51.4	176.8
25~39	47.3	131.7	115.7	122.2	5.3	183.3
40~						
女						
~24歳	44.3	157.3	93.2	154.1	- 6.9	174.2
25~39	21.3	128.5	142.8	150.0	28.5	178.5
40~	0.0	200.0	125.0	175.0	- 25.0	200.0
合 計	33.3	145.8	106.0	135.3	20.6	176.6

< 韓国 >

	実用性	性能	居住性	燃費	外観	ハードの信頼性
男						
~24歳	100.1	132.4	103.2	122.6	45.1	156.6
25~39	94.9	107.3	123.0	140.5	22.9	159.4
40~	72.7	94.6	116.5	127.4	- 1.9	156.3
女						
~24歳	28.6	142.8	128.6	171.4	71.4	185.7
25~39	40.0	100.0	95.0	75.0	- 25.0	100.0
40~	50.0	150.0	160.0	125.0	25.0	200.0
合 計	84.9	109.6	116.8	133.6	20.3	158.7

< アメリカ >

	実用性	性能	居住性	燃費	外観	ハードの信頼性
男						
~24歳	85.7	112.5	87.5	146.7	65.7	137.5
25~39	90.0	139.5	148.7	106.3	100.0	187.5
40~	92.9	145.7	161.4	112.2	87.4	189.3
女						
~24歳	53.9	183.3	150.0	107.7	23.7	175.1
25~39	60.7	158.9	154.2	132.8	78.2	191.5
40~	60.7	175.0	136.6	141.5	16.6	196.7
合 計	78.1	152.1	147.5	120.5	76.7	186.2

Q43. 車をもつ理由（総合指数）

全然重要でない（-2） かなり重要だ（+1）
あまり重要でない（-1）非常に重要だ（+2）を
各比率にかけて、合計して計算。

< 日 本 >

		車なしでは生活できない	経済的だ	肩身が せまい	運転が 楽しい	いつでも どこへでも いける	時間の節 約になる	思うがま まにあや つれる	スピード が味わえ る	自分だけ の世界を もてる	友人知人 を乗せら れる	荷物を 運べる
男	～24歳	29	10		63	105	43				13	64
				- 93				- 75	- 36	- 39		
	25～39	36	7		16	80	21					92
				- 121				- 115	- 87	- 68	- 13	
	40～											
女	～24歳	34			41	75	107					82
			- 27	- 118				- 77	- 66	- 55	- 16	
	25～39											
	40～											
合 計		30	6		51	97	45				5	71
				- 101				- 83	- 49	- 46		

< カ ナ ダ >

		車なしでは生活できない	経済的だ	肩身が せまい	運転が 楽しい	いつでも どこへでも いける	時間の節 約になる	思うがま まにあや つれる	スピード が味わえ る	自分だけ の世界を もてる	友人知人 を乗せら れる	荷物を 運べる
男	～24歳	24			3	130	112					
			- 41	- 142				- 104	- 61	- 52	- 46	- 11
	25～39	88	28			150	133					22
				- 118	- 11			- 129	- 94	- 82	- 71	
	40～											
女	～24歳	8	4			121	142					
				- 156	- 30			- 131	- 103	- 43	- 39	- 9
	25～39	122	50		14	200	179			0		
				- 72				- 150	- 150		- 64	- 57
	40～	175			75	100	150					
			- 50	- 75				- 150	- 100	- 75	- 25	- 75
合 計		29				131	130					
			- 11	- 141	- 11			- 120	- 87	- 47	- 45	- 11

< 草 草 長 図 >

		車なしでは生活できない	経済的だ	肩身が せまい	運転が 楽しい	いつでも どこへでも いける	時間の節 約になる	思うがま まにあや つれる	スピード が味わえ る	自分だけ の世界を もてる	友人知人 を乗せら れる	荷物を 運べる
男	～24歳	87	- 100	- 158	- 58	13	49	- 136	- 97	- 61	- 71	3
	25～39	80	- 61	- 136	- 114	- 16	89	- 120	- 121	- 88	- 44	68
	40～	89	- 56	- 124	- 112	28	102	- 117	- 110	- 88	- 19	37
女	～24歳	72	- 14	- 157	- 72	114	157	- 171	- 200	- 86	- 100	14
	25～39	- 40	- 100	- 75	- 50	75	75	- 50	- 50	- 75	0	- 75
	40～	25	- 100	- 150	- 125	25	75	- 175	- 150	- 125	- 100	0
合 計		79	- 66	- 136	- 102	8	88	- 124	- 116	- 84	- 44	43

< ア メ リ カ >

		車なしでは生活できない	経済的だ	肩身が せまい	運転が 楽しい	いつでも どこへでも いける	時間の節 約になる	思うがま まにあや つれる	スピード が味わえ る	自分だけ の世界を もてる	友人知人 を乗せら れる	荷物を 運べる
男	～24歳	40	20	- 177	- 15	127	138	- 108	- 142	- 46	- 8	38
	25～39	99	8	- 112	- 4	141	118	- 131	- 109	- 63	- 103	6
	40～	98	69	- 127	- 25	132	144	- 139	- 107	- 90	- 108	- 4
女	～24歳	108	77	- 136	- 73	200	192	- 117	- 158	17	- 83	8
	25～39	143	63	- 109	- 21	174	148	- 159	- 130	- 51	- 100	- 6
	40～	80	76	- 130	- 69	150	186	- 176	- 172	- 73	- 97	- 7
合 計		104	47	- 121	- 24	149	144	- 143	- 125	- 63	- 97	1

Q44. あなたは今後、どんな車を持ちたいとお考えですか。

< 目 本 >

	外から見て 見栄えのする 高級車	排気量の多い パワーのある 車	4WD車 または 全輪駆動	人を沢山乗せら れるワゴン車、 またはバン	スポーツカー	ディーゼル車	低燃費の 小型車	家族で使える ファミリーカー	D K その他	合 計	有効回答者
男	38 11.3	24 7.1	60 17.9	27 8.0	65 19.3	6 1.8	61 18.2	55 16.4	30	366	336 100.0
25~39	8 9.9	3 3.7	16 19.8	15 18.5	3 3.7	0 0.0	12 14.8	24 28.6	5	86	81 100.0
40~	0 0.0	0 0.0	0 0.0	0 0.0	0 0.0	0 0.0	0 0.0	1 100.0	0	1	1 100.0
女	8 9.5	2 2.4	8 9.5	3 3.6	7 8.3	0 0.0	34 40.5	22 26.2	7	91	84 100.0
25~39	0 0.0	0 0.0	0 0.0	0 0.0	0 0.0	0 0.0	0 0.0	1 100.0	0	1	1 100.0
40~	0 0.0	0 0.0	0 0.0	0 0.0	0 0.0	0 0.0	0 0.0	0 0.0	0	0	0 0.0
合 計	54 10.7	29 5.8	84 16.7	45 8.9	75 14.9	6 1.2	107 21.3	103 20.5	42	545	503 100.0

< カ ナ ダ >

	外から見て 見栄えのする 高級車	排気量の多い パワーのある 車	4WD車 または 全輪駆動	人を沢山乗せら れるワゴン車、 またはバン	スポーツカー	ディーゼル車	低燃費の 小型車	家族で使える ファミリーカー	D K その他	合 計	有効回答者
男	8 8.0	9 9.0	8 8.0	0 0.0	50 50.0	0 0.0	16 16.0	9 9.0	17	117	100 100.0
25~39	2 11.8	0 0.0	4 23.5	3 17.6	5 29.1	0 0.0	1 5.9	2 11.8	3	20	17 100.0
40~	0 0.0	0 0.0	0 0.0	0 0.0	0 0.0	0 0.0	0 0.0	0 0.0	1	1	0 0.0
女	6 6.1	0 0.0	7 7.1	0 0.0	39 39.4	0 0.0	40 40.4	7 7.1	18	117	99 100.0
25~39	3 23.1	0 0.0	0 0.0	0 0.0	6 46.2	0 0.0	1 7.7	3 23.1	1	14	13 100.0
40~	0 0.0	0 0.0	0 0.0	1 25.0	0 0.0	0 0.0	3 75.0	0 0.0	0	4	4 100.0
合 計	19 8.2	9 3.9	19 8.2	4 1.7	100 42.9	0 0.0	61 26.2	21 9.0	40	273	233 100.0

< 車 >

国 >

	外から見て 見栄えのする 高級車	排気量の多い パワーのある 車	4WD車 または 全輪駆動	人を沢山乗せら れるワゴン車、 またはバン	スポーツカー	ディーゼル車	低燃費の 小型車	家族で使える ファミリーカー	D K その他	合 計	有効回答者
男	~24歳 0.0	3 9.4	3 9.4	0 0.0	6 18.8	0 0.0	14 43.8	6 18.8	0	32	32 100.0
	25~39 1.0	5 5.1	8 8.2	16 16.3	4 4.1	3 3.1	28 28.6	33 33.7	10	108	98 100.0
	40~ 0.0	3 5.3	0 0.0	6 10.5	1 1.8	3 5.3	20 35.1	24 42.1	8	65	57 100.0
女	~24歳 0.0	0 0.0	0 0.0	0 0.0	0 0.0	0 0.0	4 57.1	3 42.9	0	7	7 100.0
	25~39 0.0	0 0.0	0 0.0	0 0.0	1 20.0	0 0.0	1 20.0	3 60.0	0	5	5 100.0
	40~ 0.0	0 0.0	1 20.0	0 0.0	0 0.0	0 0.0	2 40.0	2 40.0	0	5	5 100.0
合 計	1 0.5	11 5.4	12 5.9	22 10.8	12 5.9	6 2.9	69 33.8	71 34.8	18	222	204 100.0

< アメリカ >

	外から見て 見栄えのする 高級車	排気量の多い パワーのある 車	4WD車 または 全輪駆動	人を沢山乗せら れるワゴン車、 またはバン	スポーツカー	ディーゼル車	低燃費の 小型車	家族で使える ファミリーカー	D K その他	合 計	有効回答者
男	~24歳 0.0	0 0.0	1 6.7	0 0.0	7 46.7	0 0.0	5 33.3	2 13.3	1	16	15 100.0
	25~39 13.6	3 4.5	9 13.6	12 18.2	25 37.9	0 0.0	2 3.0	6 9.1	15	81	66 100.0
	40~ 19.6	1 2.0	2 3.9	3 5.9	9 17.6	0 0.0	7 13.7	19 37.3	7	58	51 100.0
女	~24歳 8.3	0 0.0	1 8.3	0 0.0	4 33.3	0 0.0	5 41.7	1 8.3	1	13	12 100.0
	25~39 16.7	1 1.7	5 8.3	6 10.0	17 28.3	0 0.0	9 15.0	12 20.0	3	63	60 100.0
	40~ 16.7	1 4.2	2 8.3	3 12.5	2 8.3	0 0.0	2 8.3	10 41.7	7	31	24 100.0
合 計	34 14.9	6 2.6	20 8.8	24 10.5	64 28.1	0 0.0	30 13.2	50 21.9	34	262	228 100.0

Q 45. 「車はまだ高価な財産だ」という意見と、「車はもう実用的な消耗品だ」という2つの意見がありますが、あなたの気持は次のうちどれですか。

＜ 日 本 ＞

	まだ高価な 財産だ	どちらかとい えばまだ 高価な財産だ	どちらかとい えはもう実用 的な消耗品だ	もう実用的な 消耗品だ	どちらとも いえない	D K	合 計	有効回答者
男	～ 24歳	44 12.1	132 36.4	126 34.7	38 10.5	3 6.3	366	363人 100.0%
	25～ 39	21 24.4	35 40.7	18 20.9	9 10.5	0 3.5	86	86 100.0
	40～	0 0.0	1 100.0	0 0.0	0 0.0	0 0.0	1	1 100.0
女	～ 24歳	3 3.3	21 23.1	42 46.2	18 19.8	7 7.7	91	91 100.0
	25～ 39	0 0.0	0 0.0	1 100.0	0 0.0	0 0.0	1	1 100.0
	40～	0 0.0	0 0.0	0 0.0	0 0.0	0 0.0	0	0 0.0
合 計	68 12.5	189 34.9	187 34.5	65 12.0	33 6.1	3	545	542 100.0

＜ カ ナ ダ ＞

	まだ高価な 財産だ	どちらかとい えばまだ 高価な財産だ	どちらかとい えはもう実用 的な消耗品だ	もう実用的な 消耗品だ	どちらとも いえない	D K	合 計	有効回答者
男	～ 24歳							
	25～ 39							
	40～							
女	～ 24歳							
	25～ 39							
	40～							
合 計								

< 専 業 >

国 >

	まだ高価な財産だ	どちらかといえは、まだ高価な財産だ	どちらかといえは、もう実用的な消耗品だ	もう実用的な消耗品だ	どちらともいえない	D K	合 計	有効回答者
男	～24歳	4 12.9	13 41.9	12 38.7	1 0.3	1	32	31人 100.0%
	25～39	37 34.9	16 15.1	32 30.2	4 3.8	2	108	106 100.0
	40～	19 30.6	11 17.7	17 27.4	0 0.0	3	65	62 100.0
女	～24歳	2 28.6	0 0.0	5 71.4	0 0.0	0	7	7 100.0
	25～39	3 60.0	0 0.0	2 40.0	0 0.0	0	5	5 100.0
	40～	2 40.0	0 0.0	3 60.0	0 0.0	0	5	5 100.0
合 計		67 31.0	40 18.5	71 32.9	33 15.3	6	222	216 100.0

< ア メ リ カ >

	まだ高価な財産だ	どちらかといえは、まだ高価な財産だ	どちらかといえは、もう実用的な消耗品だ	もう実用的な消耗品だ	どちらともいえない	D K	合 計	有効回答者
男	～24歳	2 12.5	2 12.5	9 56.3	3 18.8	0	16	16人 100.0%
	25～39	6 7.4	27 33.3	22 27.2	20 24.7	0	81	81 100.0
	40～	2 3.4	8 13.8	23 39.7	21 36.2	0	58	58 100.0
女	～24歳	1 7.7	1 7.7	7 53.8	2 15.4	0	13	13 100.0
	25～39	5 7.9	4 6.3	17 27.0	24 38.1	0	63	63 100.0
	40～	0 0.0	5 17.2	8 27.6	13 44.8	2	31	29 100.0
合 計		16 6.2	47 18.1	86 33.1	83 31.9	2	262	260 100.0

Q46. あなたが深夜運転していて、周囲に他の車も歩行者もない道路で赤信号に差しかかったとしたら、次のうちの行動をとりますか。

＜＜ 目 本 ＞＞

＜＜ 男性 ＞＞

	完全に停止してか ら発進する	減速するが 停止しない	減速しないで、 そのまま通過する	DK	合 計	有効回答者
～24歳	270 78.5	68 19.8	6 1.7	22	365	344人 100.0%
男						
25～39	81 96.4	3 3.6	0 0.0	2	86	84 100.0
40～	0 0.0	1 100.0	0 0.0	0	1	1 100.0
～24歳	59 68.6	25 28.1	2 2.3	5	91	86 100.0
女						
25～39	0 0.0	1 100.0	0 0.0	0	1	1 100.0
40～	0 -	0 -	0 -	0	0	0 0.0
合 計	410 78.5	98 19.0	8 1.6	29	545	516 100.0

	完全に停止してか ら発進する	減速するが 停止しない	減速しないで、 そのまま通過する	DK	合 計	有効回答者
～24歳	17 53.1	15 46.9	0 0.0	0	32	32人 100.0%
男						
25～39	66 61.7	39 36.5	2 1.9	1	108	107 100.0
40～	48 76.2	14 22.2	1 1.6	2	65	63 100.0
～24歳	4 57.1	3 42.9	0 0.0	0	7	7 100.0
女						
25～39	3 60.0	2 40.0	0 0.0	0	5	5 100.0
40～	4 80.0	1 20.0	0 0.0	0	5	5 100.0
合 計	142 64.8	74 33.8	3 1.4	3	222	219 100.0

＜＜ カナダ ＞＞

	完全に停止してか ら発進する	減速するが 停止しない	減速しないで、 そのまま通過する	DK	合 計	有効回答者
～24歳	73 64.0	41 36.0	0 0.0	3	117	114人 100.0%
男						
25～39	14 70.0	6 30.0	0 0.0	0	20	20 100.0
40～	1 100.0	0 0.0	0 0.0	0	1	1 100.0
～24歳	75 64.1	42 35.9	0 0.0	0	117	117 100.0
女						
25～39	10 71.4	4 28.6	0 0.0	0	14	14 100.0
40～	4 100.0	0 0.0	0 0.0	0	4	4 100.0
合 計	177 65.6	93 34.4	0 0.0	3	273	270 100.0

＜＜ アメリカ ＞＞

	完全に停止してか ら発進する	減速するが 停止しない	減速しないで、 そのまま通過する	DK	合 計	有効回答者
～24歳	14 87.5	2 12.5	0 0.0	0	16	16人 100.0%
男						
25～39	71 87.7	10 12.3	0 0.0	0	81	81 100.0
40～	50 86.2	8 13.8	0 0.0	0	58	58 100.0
～24歳	7 53.8	6 46.2	0 0.0	0	13	13 100.0
女						
25～39	56 88.9	7 11.1	0 0.0	0	63	63 100.0
40～	27 90.0	3 10.0	0 0.0	1	31	30 100.0
合 計	225 86.2	36 13.8	0 0.0	1	262	261 100.0

Q47. 危ない追越しをされた場合、一様にドライバーはどのようなようにすると思いますか。

＜ 目 本 ＞

	腹を立てて、追越 しかえそうとする	腹を立てるが、 がまんする	別に何とも思わな い	DK	合 計	有効回答者
～24歳	51 14.4	271 76.8	31 8.8	13	365	353人 100.0%
男	9 10.5	71 82.6	6 7.0	0	86	86 100.0
40～	0 0.0	1 100.0	0 0.0	0	1	1 100.0
～24歳	5 5.6	82 91.1	3 3.3	1	91	90 100.0
女	0 0.0	1 100.0	0 0.0	0	1	1 100.0
40～	0 —	0 —	0 —	0	0	0 0.0
合 計	65 12.2	426 80.2	40 7.5	14	545	531 100.0

＜ カ ナ ダ ＞

	腹を立てて、追越 しかえそうとする	腹を立てるが、 がまんする	別に何とも思わな い	DK	合 計	有効回答者
～24歳						
男						
40～						
～24歳						
女						
40～						
合 計						

＜ 米 国 ＞

	腹を立てて、追越 しかえそうとする	腹を立てるが、 がまんする	別に何とも思わな い	DK	合 計	有効回答者
～24歳	6 18.8	25 78.1	1 3.1	0	32	32人 100.0%
男	13 12.4	82 78.1	10 15.9	3	108	105 100.0
40～	5 7.9	51 81.0	7 11.1	2	65	63 100.0
～24歳	2 28.6	5 71.4	0 0.0	0	7	7 100.0
女	1 20.0	4 80.0	0 0.0	0	5	5 100.0
40～	1 20.0	4 80.0	0 0.0	0	5	5 100.0
合 計	28 12.9	171 78.8	18 8.3	5	222	217 100.0

＜ ア メ リ カ ＞

	腹を立てて、追越 しかえそうとする	腹を立てるが、 がまんする	別に何とも思わな い	DK	合 計	有効回答者
～24歳	1 6.3	15 93.8	0 0.0	0	16	16人 100.0%
男	7 8.9	59 74.7	13 16.5	2	81	79 100.0
40～	1 1.9	44 81.5	9 16.7	4	58	54 100.0
～24歳	2 15.4	10 76.9	1 7.7	0	13	13 100.0
女	6 9.5	51 81.0	6 9.5	0	63	63 100.0
40～	0 0.0	25 83.3	5 16.7	1	31	30 100.0
合 計	17 6.7	204 80.0	34 13.3	7	262	255 100.0

＜ 研究 国 ＞

	飲 酒 運 転	ドライバー の疲労	不十分な 運転教育・ 訓練	ドライバー の注意不足	安全に対す る意識の欠 如	運転経験 不足	高 齢	運 送 の 悪 さ	車 の 故 障	歩 行 者	道路状態の 悪 さ	道路標識・ 信号の不備	動物の飛び 出し	スピードの 出しすぎ	悪 天 候
男	148	103	26	146	52	52	- 97	- 74	42	84	39	36	- 29	152	48
	25～39	163	62	127	85	93	- 40	- 53	92	114	67	88	38	160	89
	40～	151	97	146	118	118	- 61	- 37	114	102	46	111	63	168	102
女	157	96	72	143	57	100	- 100	- 43	14	43	0	57	- 57	129	72
	25～39	180	120	140	100	100	0	0	140	180	140	140	100	150	75
	40～	175	75	125	100	50	0	100	175	150	25	75	0	175	75
合 計	158	133	68	136	89	93	- 55	- 48	91	106	55	86	33	160	85

＜ ア メ リ カ ＞

	飲 酒 運 転	ドライバー の疲労	不十分な 運転教育・ 訓練	ドライバー の注意不足	安全に対す る意識の欠 如	運転経験 不足	高 齢	運 送 の 悪 さ	車 の 故 障	歩 行 者	道路状態の 悪 さ	道路標識・ 信号の不備	動物の飛び 出し	スピードの 出しすぎ	悪 天 候
男	188	75	67	167	13	13	- 40	- 73	- 100	- 100	- 60	- 87	- 127	94	80
	25～39	194	65	121	53	26	- 16	- 81	- 103	- 100	- 96	- 85	- 124	64	46
	40～	191	56	125	67	31	- 24	- 52	12	- 53	- 65	- 34	- 82	100	46
女	200	154	8	158	58	33	17	- 9	- 92	- 83	- 67	- 25	- 33	117	108
	25～39	195	81	165	66	50	- 8	- 74	6	- 50	- 32	0	- 19	145	95
	40～	197	25	139	41	25	- 36	- 64	- 4	- 79	- 68	- 39	- 47	163	43
合 計	193	113	60	139	56	33	- 18	- 67	- 39	- 74	- 67	- 45	- 76	108	62

Q 50. 交通規制について、どう思いますか。

＜ 目 本 ＞

	今よりもっと厳しくすべきだ	現状のままでよい	今よりある程度厳しくすべきだ	今よりある程度ゆるめべきだ	今よりもっとゆるめべきだ	D K	合 計	有効回答者
男	15 4.2	54 15.0	54 15.0	178 49.3	88 24.4	26 7.2	5	366 361人 100.0%
	5 6.0	15 17.9	15 17.9	45 53.6	14 16.7	5 6.0	2	86 84 100.0
	0 0.0	0 0.0	0 0.0	1 100.0	0 0.0	0 0.0	0	1 1 100.0
女	0 0.0	13 14.6	13 14.6	69 77.5	7 7.9	0 0.0	2	91 89 100.0
	0 0.0	1 100.0	1 100.0	0 0.0	0 0.0	0 0.0	0	1 1 100.0
	0 0.0	0 0.0	0 0.0	0 0.0	0 0.0	0 0.0	0	0 0 0.0
合 計	20 3.7	83 15.5	83 15.5	293 54.7	109 20.3	31 5.8	9	545 536 100.0

＜ カ ナ ダ ＞

	今よりもっと厳しくすべきだ	現状のままでよい	今よりある程度厳しくすべきだ	今よりある程度ゆるめべきだ	今よりもっとゆるめべきだ	D K	合 計	有効回答者
男	15 13.0	34 29.6	34 29.6	58 50.4	5 4.3	3 2.6	2	117 115人 100.0%
	3 15.0	3 15.0	3 15.0	12 60.0	2 10.0	0 0.0	0	20 20 100.0
	0 0.0	0 0.0	0 0.0	1 100.0	0 0.0	0 0.0	0	1 1 100.0
女	7 6.0	50 42.7	50 42.7	58 49.6	2 1.7	0 0.0	0	117 117 100.0
	3 21.4	8 57.1	8 57.1	3 21.4	0 0.0	0 0.0	0	14 14 100.0
	1 25.0	2 50.0	2 50.0	1 25.0	0 0.0	0 0.0	0	4 4 100.0
合 計	29 10.7	97 35.8	97 35.8	133 49.1	9 3.3	3 1.1	2	273 271 100.0

＜ 草 草 ＞

	今よりもっと厳しくすべきだ	今よりある程度厳しきだ	現状のままでよい	今よりある程度ゆるぎだ	今よりもっとゆるめるべきだ	D K	合 計	有効回答者
男	1 3.1	9 28.1	17 53.1	4 12.5	1 3.1	0	32	32人 100.0%
	6 5.7	15 44.3	37 35.2	42 40.0	5 4.8	3	108	105 100.0
40～	9 14.1	9 14.1	20 31.3	23 35.9	3 4.7	1	65	64 100.0
～24歳	1 14.3	3 42.9	1 14.3	2 28.6	0 0.0	0	7	7 100.0
女	0 0.0	2 40.0	1 20.0	2 40.0	0 0.0	0	5	5 100.0
25～39	2 40.0	0 0.0	1 20.0	2 40.0	0 0.0	0	5	5 100.0
40～	19 8.7	38 17.4	77 35.3	75 34.4	9 4.1	4	222	218 100.0
合 計								

＜ ア メ リ カ ＞

	今よりもっと厳しくすべきだ	今よりある程度厳しきだ	現状のままでよい	今よりある程度ゆるぎだ	今よりもっとゆるめるべきだ	D K	合 計	有効回答者
男	4 25.0	5 31.3	7 43.8	0 0.0	0 0.0	0	16	16人 100.0%
	8 9.9	19 23.5	44 54.3	10 12.3	0 0.0	0	81	81 100.0
40～	9 15.8	21 36.8	24 42.1	3 5.3	0 0.0	1	58	57 100.0
～24歳	2 16.7	5 41.7	5 41.7	0 0.0	0 0.0	1	13	12 100.0
女	10 15.9	28 57.1	24 38.1	1 1.6	0 0.0	0	63	63 100.0
25～39	6 20.7	13 44.8	10 34.5	0 0.0	0 0.0	2	31	29 100.0
40～	39 15.1	91 35.3	114 44.2	14 5.4	0 0.0	4	262	258 100.0
合 計								

< 草 章 >

	酒に注意	外出しや すい	趣味広く なる	機械好き	小づかい 不足	友人がで きた	行動範囲 拡大	人との接 触減少	真直ぐ 帰宅	変化なし	D K	合 計	有効回答者
男													
～24歳	17 63.0	12 44.4	3 11.1	3 11.1	10 37.0	2 7.4	15 55.6	4 14.8	8 29.6	2 7.4	5	32	27人 100.0%
25～39	54 51.4	39 37.1	9 8.6	8 7.6	15 14.3	9 8.6	45 42.9	12 11.4	17 16.2	5 4.8	3	108	105 100.0
40～	34 53.1	23 35.9	9 14.1	5 7.8	13 20.3	4 6.3	30 46.9	2 3.1	14 21.9	6 9.4	1	65	64 100.0
～24歳	2 40.0	4 80.0	2 40.0	1 20.0	2 40.0	0 0.0	5 100.0	0 0.0	0 0.0	0 0.0	2	7	5 100.0
25～39	1 20.0	4 80.0	1 20.0	1 20.0	2 40.0	1 20.0	3 60.0	0 0.0	1 20.0	0 0.0	0	5	5 100.0
40～	2 40.0	4 80.0	1 20.0	1 20.0	1 20.0	0 0.0	3 60.0	1 20.0	0 0.0	0 0.0	0	5	5 100.0
合 計	110 52.1	86 40.8	25 11.8	19 9.0	43 20.4	16 7.6	102 48.3	19 9.0	40 19.0	13 6.2	11	222	211 100.0

< ア メ リ カ >

	酒に注意	外出しや すい	趣味広く なる	機械好き	小づかい 不足	友人がで きた	行動範囲 拡大	人との接 触減少	真直ぐ 帰宅	変化なし	D K	合 計	有効回答者
男													
～24歳	5 35.7	5 35.7	1 7.1	3 21.4	4 28.6	2 14.3	7 50.0	0 0.0	2 14.3	1 7.1	2	16	14人 100.0%
25～39	26 32.5	16 20.0	22 27.5	14 17.5	19 23.8	14 17.5	40 50.0	2 2.5	13 16.3	9 11.3	1	81	80 100.0
40～	16 28.6	14 25.0	15 26.8	6 10.7	6 10.7	5 8.9	28 48.3	0 0.0	13 23.2	8 14.3	2	58	56 100.0
～24歳	5 41.7	2 16.7	1 8.3	2 16.7	5 41.7	1 8.3	6 50.0	0 0.0	4 33.3	0 0.0	1	13	12 100.0
25～39	25 41.0	20 32.8	11 18.0	5 8.2	12 19.7	4 6.6	28 45.9	1 1.6	12 19.7	13 21.3	2	63	61 100.0
40～	10 33.3	6 20.0	7 23.3	0 0.0	1 3.3	4 13.3	14 46.7	0 0.0	3 10.0	6 20.0	1	31	30 100.0
合 計	87 34.4	63 24.9	57 22.5	30 11.9	47 18.6	30 11.9	123 48.6	3 1.2	47 18.6	37 14.6	9	262	253 100.0