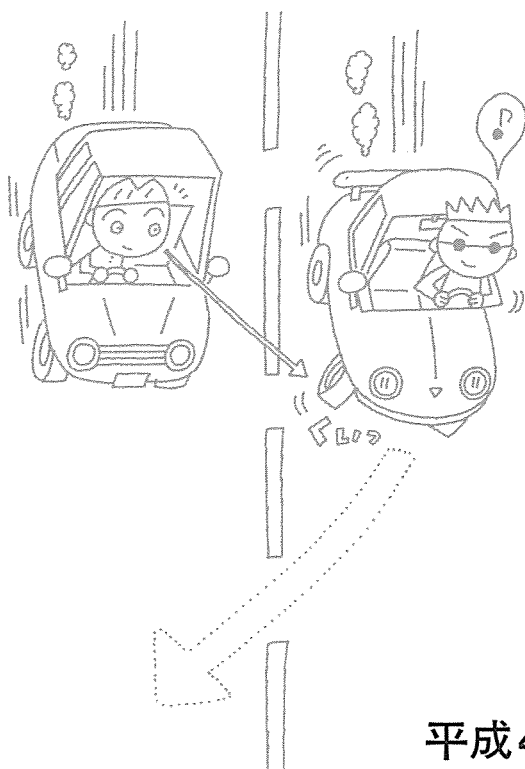
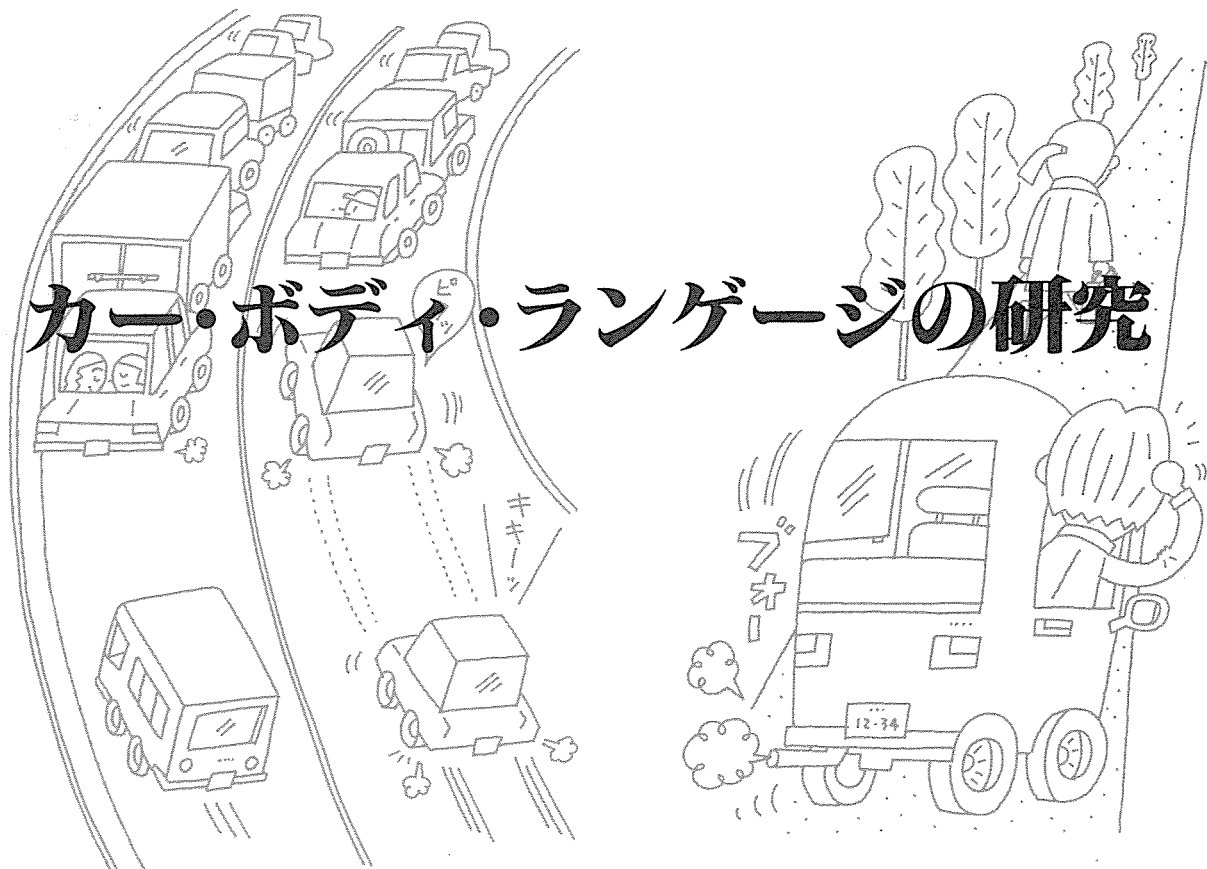


# カー・ボディ・ランゲージの研究



平成4年3月



# 研究組織

委員長 青木正喜（成蹊大学工学部教授）

委員 岩越和紀（JAF MATE編集長）

尾形隆彰（千葉大学文学部助教授）

三浦利章（大阪大学人間科学部助教授）

両角岳彦（モータージャーナリスト）

事務局 尾崎憲一（財団法人国際交通安全学会研究調査部次長）

渡辺和子（財団法人国際交通安全学会研究調査部）

曾我重司（財団法人国際交通安全学会研究調査部）

†

## 【執筆担当】

序章	青木委員長
第1章	尾形委員
第2章	岩越委員
第3章	両角委員
第4章	全員
終章	青木委員長

## も く じ

序 章	What Is Car Body Language ? - 研究の概略を紹介いたします -	
第 1 節	はじめに	1
第 2 節	C B L の分類とその媒体	1
第 3 節	本プロジェクトの活動	3
第 1 章	巷にあふれる C B L - その実態を調査しました -	
第 1 節	調査の目的と方法	5
第 2 節	C B L の実態 - いま、どんな合図や挨拶が行なわれているのか -	7
第 3 節	C B L をめぐる意見と運転スタイル	21
第 4 節	まとめと考察	24
第 2 章	プロ達のスーパーコミュニケーション	
第 1 節	プロ・ドライバーの C B L - アンケートへの回答 -	27
第 2 節	さすが、プロ達の C B L 談 - インタビューから -	29
第 3 節	プロ達に学ぶこれからの C B L の視点	31
第 3 章	C B L はどのように使われるべきか - 円滑・安全な道路交通のためのガイドライン -	
第 1 節	日本の路上でみられる明示的 C B L	37
第 2 節	C B L の評価と推奨度の判断要件	37
第 3 節	法規、慣習における灯火類等の使い方	38
第 4 節	推奨度判定についての補足説明	42
第 5 節	今後への期待	45
第 4 章	再び、What Is Car Body Language ? - 私的 C B L 論、問題の新たな展開に向けて -	
	青木私論：C B L の次世代メディアの開発を期待して	47
	岩越私論：運転者教育のための C B L のマニュアル化	50
	尾形私論：アジアの C B L	51
	三浦私論：交通参加者の情報発信 - 獲得過程としての C B L	54
	両角私論：非顕在型 C B L の言語化をめざして	57
終 章	しかして事のはじまり - 一緒についたばかりの " C B L 学 " -	61
資料 1	車同士の対話・合図などに関するアンケート票	
資料 2	同上アンケート単純集計結果（自由回答を含む）	
資料 3	識者へのアンケート票	
資料 4	第 2 回研究会で使用した青木委員長提供の配布資料	

# 序章 What Is Car Body Language?

－本研究の概略を紹介いたします－

## 第1節 はじめに

自動車ドライバー相互の自然発生的なコミュニケーションは、いろいろな形態で行われている。使用可能なメディアが限定されているため、各種の工夫がされ、ドライバー相互の情報のやりとりが行われている。しかし、この種のコミュニケーションは、同一の合図が複数の意味に用いられったり、また、その意味が必ずしもすべてのドライバーに共通に理解されているとの保証もないため、場合によっては混乱を招き、事故を誘発することにもなりかねない。

本プロジェクトでは、ドライバー相互のこうした自然発生的なコミュニケーションをカー・ボディ・ランゲージ (Car Body Language:以下CBLと略す) と呼称し、その現状・実態を調査し、問題点を洗い出した上で、混乱を招かないCBL手法の推奨・提案を行った。

## 第2節 CBLの分類とその媒体

自動車の安全な走行には他車との協調、連携が必要なことは言をまたない。自動車を運転しているのは人間であるため、ここでは対象を運転者の運転に直接かかわる行動に限定して考えることとする。また、本プロジェクトでは、研究の対象を主として四輪車のCBLに絞った。(ただし、将来的には二輪車のCBLも研究の対象とする必要があるという議論がなされたことを付記しておく。)

対象を運転者の行動に限定すると、本質的に必要な情報は運転者の意思、意図、次に何を行うかである。運転者は、他車からはこれらの情報を入手し、逆に自車からは他車にこれらの情報を伝達する必要がある。

これらの情報伝達は現実の場面において、(1) 発信者が明確なコミュニケーションの意図を持って、意識的、明示的に行う場合と、(2) ちょっとした仕草や目線、あるいは車のかすかな動きにより半ば無意識的、暗示的に行われる場合とが考えられる。

これを情報伝達の方向性からみると、発信者を主体として(a) 相手がこちらの情報を受け取ったことの確認で完結する双方向タイプ、(b) 相手が受け取る受け取らないにかかわらず外向的に、一方向的に発信するタイプ、受信者を主体として(c) 相手に必ずしも発信の意図がなくとも、相手の動きからなんらかの情報を読み取るタイプの3つに分類することができる。

以上の2種類の分類方法によるCBLの関連性は、次のように考えられる。(1)の意識的・明示的CBLは、別の見方では(a)の双方向CBL、および(b)の一方向的CBLであり、また、(2)の無意識的・暗示的CBLとは、(c)のCBLと考えることができる。以上を整理すると表1のようになる。

表1 CBLの分類とその媒体および例

CBL		説明	媒体	例
意識的・明示的	双方向	情報を相手から受け取ったことの確認が得られる。	声、音声、ジェスチャ、手顔（目線）体の動き、車の機器	手で合図をして対向車に道を譲る。
	一方向	情報を相手が受け取る受け取らないに関わらず一方的に発信される。		ハザードランプを点滅させて後続車に「ありがとう」の意思を伝える。
無意識・暗示的		相手に必ずしも情報発信の意図がなくとも、相手のなかば無意識的な挙動によって何らかの情報を読み取る。	車全体の微妙な動き、なかば無意識的な顔の表情・目線	高速走行時、隣の車の前輪を目の隅にとらえておき、相手の動きをいち早く察知する。

音声の使用は、直接人間が向かい合っていれば、「お先にどうぞ」、「ありがとう」のように最も自然である。しかし、自動車においては、オープンカーでかつ低速走行中に限定されてしまう。もっとも窓を密閉しないような状況においては、音声による直接会話が成立する可能性は残っている。音声による直接会話の拡張として、なんらかの通信媒体を用いた音声通信も考えられる。

ジェスチャは音声と並ぶ根源的なコミュニケーション手段であり、お互いにみているという前提の上においては、非常に有力・確実な手段である。道路交通の場でも比較的頻繁に使われているが、その際は大きな動作で、はっきりと示すことが大切である。

ただし、ジェスチャは世界共通ではない。万国共通の約束ごとがないので文化による違いも生じ、曖昧さが残り、誤解も生じ得る。手招きの合図が日本と外国において逆であることは、典型的な例といえる。日常生活におけるジェスチャについては、日本人は比較的ジェスチャが少なく、ラテン系民族には特にジェスチャが多く見受けられると言われている。

ジェスチャはお互いにみているという前提の上に立つため、夜間、遠距離、窓ガラスなどがコミュニケーションの成立を難しくする。

自動車にもともと別の目的のために備えられている機器がドライバーによってコミュニケーション手段として使われることもある。後述するように、方向指示器、各種灯火類はそれぞれ法令に定められた使い方のほかに、いろいろな意味を持たせて使われている。この場合、本来の目的と異なるという点と、同じ合図に複数の意味を持たせることによる混乱が問題となる。本プロジェクトでは、安全の面からもこの問題は重要であると考え、考察の一つの柱としている。

車自体の動きによるコミュニケーションは、上級ドライバー相互における言わば「あうんの呼吸」といったものと考えられ、その意味では（少なくとも現在の日本では）一般ドライバー向きではないかもしれない。これは受け手にとっては、半ば無意識的、暗示的な情報を読み取るものであり、危険の予知・予測の面からも重要かつ高度な技（わざ）であると考えられる。この技がどの程度車交通の中で日常化しているかということは、車文化の歴史に依存しており、ある意味では車文化の成熟度の一つの指標とも考えられる。

これらのほかに、コミュニケーション機能を拡張するために記号やアイコン（絵文字のようなもの）を表示したり、さらに発光ダイオード式表示盤を用いた文字による情報伝達手段も試みられている。アイコンは最近いろいろなところで多く使われるようになり研究も行われているが、特定の図記号の意味は文化的背景を持つことがあり、国により意味が異なる可能性もある。たとえば、どくろ記号は、国によっては毒薬・危険を意味していない。いずれにしても、記号や文字を選択することはドライバーの負担増加につながりかねないことから、これらの採用に当たっては検討すべき余地を残している。

### 第3節 本プロジェクトの活動

#### 1. 本プロジェクトが研究の対象としたCBL

メンバーによる10数回の議論の中で、CBLには、ドライバーが自動車にもともと別の目的のために備わっている機器を利用してコミュニケーションをはかろうとするものと、車自体の動きからなかなかに無意識的、暗示的な相手ドライバーの意図を読み取ろうとするものの2種類が存在するという共通の認識が得られたことは上述した。後者は大変興味深いテーマではあり話題として取り上げて議論は行ったが、研究手法その他一年度での研究としては実施に多くの困難が予見されたため、本格的な研究の実施を今後にゆずるという結論となった。

したがって、本プロジェクトが直接の研究対象としたのは、意識的・明示的CBLである。ただし、研究会の議論ではこれに限定せず、無意識的・暗示的CBLについておおいに問題意識の範疇におき、発想の自由なふくらみを期した。したがって、本報告書においても、その点からの報告が適所にみられることをお断わりしておく。

#### 2. 調査・研究の方法と報告書の構成

##### (1) 一般ドライバーへのアンケート実施

現在日本の路上で行われているCBL（意識的・明示的）の実態を調べるために、関西と関東の一般ドライバー1,250名に対しアンケートを実施した。

なお、調査票作成に当たっては自動車メーカーへの聞き取りを行い、調査内容検討の参考とした。

結果の報告は第1章になされている。執筆担当は尾形委員。

##### (2) ベテラン・ドライバーへのアンケート、および聞き取り調査の実施

ベテラン／プロ・ドライバーは路上でどのようなCBL（結果的に無意識的・暗示的なものとなった。）を使っているかを知るために、モーター・ジャーナリスト、タクシー・ドライバー、トラック・ドライバー、およびベテラン・マイカー・ドライバーの4名に対し、①一般ドライバーへのものと同様なアンケートと、②ベテラン・ドライバー向けアンケート、の2種類のアンケートを実施した。

また、4名への聞き取りによる調査を併せて実施した。

結果の報告は、第2章になされている。執筆担当は岩越委員。

### (3) 識者アンケートの実施

研究会の議論において、判断が非常に難しく、小数のメンバーによる結論を急がぬ方がよいと考えられた問題につき、日頃道路交通に深く関わり、かつ海外での状況にも詳しい10名の(財)国際交通安全学会会員(役員を含む)に対し、記述式アンケート(大変ていねいなご回答で、結果的には聞き取り調査と同様のものとなった)を実施し、ご意見を議論の糧とさせていただいた。

独立した章・節における結果の報告はないが、上述の調査の考察に必要な分脈において適宜言及されている。

### (4) 様々なCBLの評価基準の検討、および評価

以上の調査によって明らかとなった様々なCBLを仕分け・分類し、本プロジェクト・チームとして世に推奨できるCBLとはどのようなものか、その評価基準を議論し、これに則ってひとつひとつのCBLを評価し、本研究会の提案とした。

結果の報告は第3章になされている。執筆担当は両角委員。

### (5) CBL研究の今後の課題を委員の自由な私見にまとめた。

1年間の研究ではつくせなかったこと、各自のCBL研究の今後の課題を第4章において、委員全員がそれぞれ自由な発想で執筆した。

†

### 【参考文献】

- (1) ハイウェイ・コミュニケーション、月刊オートス、1991年10月号
- (2) ドライバーのコミュニケーションのあり方、野口 薫、人と車、'91年10月号、pp.4-9
- (3) 座談会プロドライバーが語る運転とコミュニケーション、人と車、'91年10月号 pp.10-16
- (4) 「交通文化」劣等国 ニッポン人ドライバーのマナー、野口 薫、青年心理、1991.7 No.88
- (5) 運転の<民間>信仰について アリガトウのハザードはいつ、どこから始まったかの巻、渡辺和博、NAVI '91年4月号
- (6) DATA BANK知ってる?この合図、JAF MATE '91年11月号

# 第1章 巷にあふれるCBL

－その実態を調査しました－

## 第1節 調査の目的と方法

### 1. 調査の目的

最近、車社会におけるインフォビリティを実現しようという観点から、ドライバー同士のヒューマン・インターフェース、中でも車々間での自然発生的なコミュニケーションが注目されている。そこで本研究では、現在どのようなコミュニケーションが路上で行われているか、そしてそれをドライバー達はどのように受け止めているかについて、アンケート調査を用い、日頃路上のドライバー達が盛んに発信し受信しているCBLの実態をとらえることを目的とした。

### 2. 調査票の配布先と方法

本来なら国内のドライバー全員をサンプル母数として無作為抽出による調査を行うことが望ましいのだが、調査実施上の制約からJAF（日本自動車連盟）の会員を対象とすることとした。本プロジェクトに先立ってJAFが行った簡素で大量なCBLに関する実態調査に協力された方の中から、一定の基準でサンプリングを行い、郵送・自計式の調査を行うこととした。したがって今回の調査対象者は、必ずしも世のCBLを完全に代表しているものとは限らないという点に留意されたい。

調査日時、サンプル数、並びに回収率は以下の通りである。

- ①調査月日：平成3年10月15日～平成3年10月31日
- ②アンケート票配布状況：表2-1を参照。
- ③回収数（率）：824（66%）

表2-1 アンケート票配布状況

地域 性別他 年齢層	関東			関西		
	男	女	ノドライバー	男	女	ノドライバー
24歳未満	60	60	50 性別・年 齢不明	60	60	30 性別・年 齢不明
24歳以上～30歳未満	60	60		60	60	
30歳以上～40歳未満	60	60		60	60	
40歳以上～50歳未満	60	60		60	60	
50歳以上	60	40		60	46	
合計	300	284	50	300	286	30
総計	1,250サンプル					



### 3. 調査対象者の諸属性

#### a. 性・年齢別構成（表2-2）

性別には男性56.2%、女性43.8%と2分された。年齢構成は若干男性に年配者が多いがそれ程大きな差はない。

#### b. 職業構成（表2-3）

サンプルをJAF会員としたため、全体に占める職業ドライバーの比率は5.1%と極めて小さく、逆に会社員(39.1%)や主婦(22.3%)が多くなっている。

表2-2 調査対象者の性・年齢別構成

年齢	29才以下	30～39才	40～49才	50～59才	60才以上	小計
男性 (%)	158 (19.17)	97 (11.77)	103 (12.50)	46 ( 5.58)	59 ( 7.16)	463 (56.19)
女性 (%)	134 (16.26)	70 ( 8.50)	92 (11.17)	52 ( 6.31)	13 ( 1.58)	361 (43.81)
小計	292	167	195	98	72	824

表2-3 調査対象者の職業別構成

職業	頻度	%
不明	1	0.1
プロトラック	26	3.2
プロ・その他	16	1.9
会社員	322	39.1
公務員	60	7.3
自営業	66	8.0
主婦	184	22.3
学生	53	6.4
その他	96	11.7

#### c. 運転免許の種類・普段の運転とその車種（巻末の集計結果を参照。以下同様）

複数回答だが、圧倒的に普通免許(95.6%)が多く、大型や2種は極めて少ない。また普段の運転頻度は、ほとんど毎日運転している人が65.2%と多く、性別による差はほとんどない。またその車の種類は普通乗用車が多く、自動二輪や原付自転車を選んだ人はほとん

どいかなかった。本来CBL全体を考える際には、こうした二輪車の問題を避けて通ることはできない。しかし今回は調査項目設定の上でも、またサンプル構成の点からも二輪の問題については考察の対象外とせざるを得なかった。

#### d. 免許取得からの年月と走行距離

免許取得からの年月は、10年未満の人が平均で45.2%。男性では34.3%なのに対し、女性は60.0%あることからみて、女性に経験の浅い人が多い。年間走行距離は、1万キロ未満の人が平均で62.5%。男性は51.0%、女性77.3%となっている。

#### e. 過去5年間の反則キップ回数

交通違反でいわゆる反則キップをきられた回数は平均で0.8回であり、まったくなかったという人が55.9%も存在している。

## 第2節 CBLの実態—いま、どんな合図や挨拶が行われているのか

### 1. どんなCBLがあるのか

本章で扱うCBLは、序章で分類した意識的・明示的CBLであり、以下の考察においては、「無意識的・暗示的CBL」と区別して「合図や挨拶」と表現する。

日頃車を運転しているときに自分から行ったり、周囲の車からされたりする合図や挨拶の中から代表的なもの23種類を選んで、それを「自分からするか」、「まわりの車にされるか」、「それをされてどう思うか」の3点について回答してもらった。

表2-4はそれぞれの回答を得点化して表示しており、「自分からする」合図や挨拶の頻度が高い順に並べたものである。

#### [調査結果の計算方法]

「自分からする」、「まわりの車にされる」合図や挨拶では、「よくする(される)」と答えた人に2点、「たまにする(される)」1点、「あまりしない(されない)」0点として配点し、これを加算したものを無回答を除いた回答母数で割った。

「どう思うか」では、「役に立つ・良いことだ」1点、「時と場合による」0点、「むしろ害になる」マイナス1点とし、「合図の意味を知らない」と無回答を除いた回答母数で割った。

表中の「標準偏差」とは各回答のばらつきを示しており、その数字が1.00に近いほど回答者が同じパターンで回答していることを示している。

#### (1) 自分からする合図や挨拶の全体的傾向

##### a. 自分からする合図や挨拶…道を譲ったり挨拶したりする合図が多い。

運転者が自らもっとも頻繁にやっているのが「手で合図して『ありがとう』を伝える」という行動である。これを「よくする」と答えた人は54.9%おり、「たまにする」は34.8%、「あまりしない」は10.0%で、無回答者はいなかった。

2位以下は、

表2-4 23項目のCBLの得点表

順位	自分からする			まわりからされる			どう思うか			自分からまわりから		
	内容	質問番号	標準偏差	質問番号	平均値	標準偏差	質問番号	平均値	標準偏差	質問番号	平均値	標準偏差
1	手・有り難う	(11)	0.674	(11)	1.242	0.591	(11)	0.815	0.398	(2)	0.222	
2	ホン・有り難う	(10)	0.725	(10)	1.187	0.588	(5)	0.635	0.576	(9)	0.213	
3	手や顔・道を譲る	(2)	0.700	(3)	1.095	0.626	(2)	0.526	0.540	(11)	0.204	
4	手・前に入れて貰う	(3)	0.743	(1)	0.957	0.514	(1)	0.491	0.530	(18)	0.193	
5	ハッング・道を譲る	(1)	0.703	(2)	0.820	0.552	(15)	0.467	0.641	(13)	0.132	
6	夜間停車しスモールランプ・道を読む	(23)	0.760	(5)	0.734	0.772	(23)	0.459	0.619	(7)	0.099	
7	ハザード・渋滞注意	(5)	0.799	(6)	0.618	0.583	(18)	0.449	0.611	(23)	0.095	
8	左ウインカー・追い越し終了後すぐ戻る	(22)	0.723	(15)	0.612	0.611	(10)	0.443	0.609	(19)	0.065	
9	ホン・注意喚起	(13)	0.606	(22)	0.591	0.667	(19)	0.361	0.647	(4)	0.044	
10	ハッング・ライト消し忘れ	(18)	0.631	(23)	0.569	0.646	(3)	0.336	0.552	(22)	0.015	
11	左ウインカー・お先にどうぞ	(7)	0.452	(8)	0.494	0.661	(22)	0.316	0.668	(10)	0.008	
12	ホン・道を譲る	(16)	0.618	(13)	0.462	0.528	(7)	0.218	0.642	(14)	0.002	
13	ハザード・有り難う	(4)	0.429	(16)	0.455	0.541	(16)	0.212	0.623	(16)	-0.011	
14	ハッング・速度取締	(15)	0.426	(12)	0.407	0.518	(4)	0.193	0.744	(21)	-0.024	
15	ホン・抗議	(12)	0.365	(4)	0.385	0.590	(8)	0.005	0.622	(12)	-0.042	
16	フレキリアフ・車間つめるな	(9)	0.340	(17)	0.354	0.513	(9)	0.002	0.694	(20)	-0.055	
17	ハッング・注意喚起	(14)	0.335	(7)	0.352	0.513	(13)	-0.025	0.557	(1)	-0.094	
18	右ウインカー・追い抜きたい	(8)	0.334	(14)	0.333	0.495	(14)	-0.035	0.554	(3)	-0.101	
19	ハッング・追い抜きたい	(6)	0.226	(18)	0.316	0.508	(21)	-0.039	0.663	(5)	-0.119	
20	ハッング・先に行く	(17)	0.155	(9)	0.127	0.372	(20)	-0.211	0.736	(8)	-0.160	
21	手を開く・ライト消し忘れ	(19)	0.109	(20)	0.075	0.299	(17)	-0.263	0.564	(15)	-0.186	
22	右ウインカー・道譲れぬ	(21)	0.04	(21)	0.064	0.269	(6)	-0.298	0.578	(17)	-0.199	
23	右ウインカー・排気ブレーキ	(20)	0.02	(19)	0.044	0.212	(12)	-0.478	0.561	(6)	-0.393	

「軽くホーンを鳴らして『ありがとう』を伝える」(1.195)  
「手や顔で合図をして対向車に道を譲る」(1.042)  
「手で合図して前に入れてもらう」(0.994)  
「パッシングをして対向車に道を譲る」(0.862)  
「夜間停車しスモールランプにして道を譲る」(0.664)  
の順になっている。このように上位には道を譲ったり、逆に譲られた時に感謝の意を表明する合図や挨拶が多く挙げられている。

b. 減多にしない合図や挨拶…自分本位の合図が多い。

反対に自分からは減多にしない合図や挨拶で最も多かったのは「追越車線で右ウインカーを出し、後続車に『道をあけることができない』を知らせる」(0.02)である。回答の選択肢に「合図の意味が分からない」という選択肢をつけなかったため、この合図の意味が分からない人も「あまりしない」と答えている可能性が高いが、それを含めて95.0%の人が「あまりしない」と答えている。無回答も3.5%あり、この合図をする人は数パーセント程度でしかない。

以下、減多にしない順に並べると、

「追越しをかけると同時に左ウインカーを出し、『この追越しがすんだらすぐに走行車線にもどる』意志を伝える」(0.04)  
「握った手を開いてライトの消忘れを注意する」(0.109)  
「パッシングをして自分が先に行く意志を伝える」(0.155)  
「パッシングをして『追抜きたい』を伝える」(0.226)  
「追越車線で右側ウインカーを点滅させて『追抜きたい』を伝える」(0.334)  
などの順位になっており、どちらかという自分本位の運転ともいえるような合図が多くなっている。

c. たまにする合図や挨拶…注意を喚起する合図が多い。

23項目の内、中程度の頻度で行われているものの中には、例えば、  
「ハザードランプを点滅させて『前方に渋滞あり注意せよ』を伝える」(0.614)  
「軽くホーンを鳴らして注意を喚起する」(0.594)  
「パッシングしてライトの消忘れを注意する」(0.509)  
「パッシングして速度取締りを知らせる」(0.426)  
「パッシングして注意を喚起する」(0.3435)  
「ブレーキランプを点滅させて『車間距離をつめるな』を伝える」(0.340)  
などのように、相手に注意を喚起する合図が多くなっている。

(2) まわりの車からされる合図や挨拶

まわりの車からされる合図や挨拶をみると、全体としては自分がするものと順位が大きく変わっているものは多くない。そのうち大きく変わっているものだけに注目すると、自分よりまわりの車にされることが特に多いものは、

「パッシングをして『追抜きたい』を伝える」(自分から0.419、まわりから0.618)  
「追越し車線で右側ウインカーを点滅させて『追抜きたい』を伝える」(0.612,0.492)  
「パッシングして速度取締りを知らせる」(0.426,0.612)  
「パッシングをして自分が先に行く意志を伝える」(0.155,0.354)

など、いわば自分本位ともいえる合図が多い。逆にまわりの車より自分がすることが特に多いのは、

「パッシングしてライトの消忘れを注意する」(自分から 0.509, まわりから0.316)

「左ウインカーを点滅させて『お先にどうぞ』を伝える」(0.452,0.352)

「夜間停車しスモールランプにして道を譲る」(0.664,0.569)

「ブレーキランプを点滅させて『車間距離をつめるな』を伝える」(0.340,0.127)

「軽くホーンを鳴らして注意を喚起する」(0.594,0.426)

など、譲ったり、注意を喚起したりする合図が多い。

(3) まわりの車にされる合図や挨拶をどう思うか…自分がよくする合図や挨拶ほどまわりにされたときにも評価は高い

まわりの車にされる挨拶や合図について、それをどう思っているかに関して前述の得点化の結果からみる。その結果最も評価の高いものは「手で合図して『ありがとう』を伝える」(0.815)で、これは自分から最も多くやっている挨拶であり、まわりからも最もよくされている挨拶でもある。最下位は「追越車線で右ウインカーを出し、後続車に『道を開けることができない』を知らせる」で、これは自分からするのも最も少ない。その他この設問の回答順位は、わずかな例外を除いて自分からする挨拶や合図の順位とほぼ同じである。これは自分がよくする合図や挨拶ほど、まわりからされた場合にも役に立つ良いことだと考えられているということを示している。これは見方によっては当然の結果ともいえるが、ドライバー達が日頃何の気なしに行なっているCBL行動の背後には、かなり整然とした評価の序列があり、彼らは知らず知らずのうちにその評価に則って行動しているのだ、という興味深い結果になったといえる。

(4) 「自分から」と「まわりから」の落差…自分からする合図や挨拶の順位と一致する

ここまでの結果は、自分がする合図や挨拶とまわりにされる合図や挨拶について、得点結果を相対的な順位に注目して見てきたものだが、自分からするものとまわりにされるものの得点差に注目して見たのが、表の最右欄の数字である。これは単純に「自分から」の得点結果を「まわりから」の得点結果で減じた数字を示したものであり、いわば両者の落差を見たものである。

結果を概観して気づくのは、差の数字の順位が「自分からする挨拶や合図」の順位と全く変わっていないことである。すでに見てきたように「まわりからされる合図や挨拶」は、自分がするそれとはかなり異なった順位になっていた。それにもかかわらず両方の得点差をみると、その順位は、前項の評価(「どう思うか」と同じように自分から行っている合図や挨拶の順位と同じになる。これは、まわりからされて嫌だとか、良いことではないと考えられている挨拶や合図は、その評価の順位からみても、またその程度からみても、一貫した傾向の存在を示している。その傾向とは、自分がよかれと思って行っているCBL行動の順位に一致しているということである。これらの点から、日頃路上で日常的に行われているCBL行動の背後には、かなり一貫した心理学的あるいは社会学的な「構造」が存在していると思われる。

もちろん、CBLの背後にこうした「構造」が認められるからといっても、そこで行われている合図や挨拶の意味が相互に十分コミュニケーションされているか、また特に、安全性という視点を軸にした一貫性であるか否か、という点については検討する必要がある。しかし、こうした点をしばし置くとすれば、路上のドライバーが日頃行っているCBL行動

に対しての好悪感情や評価という点で、きわめてはっきりした一貫性が見られることは確かである。

#### (5) C B L の総合的な評価

これまでは、われわれが行った調査の設問に即して分析してきた。ここで先の表（表 2-4）全体を見ながら、もう一度 C B L の実態や評価についてまとめてみたい。

##### a. 自分もまわりもよくやっており評価が高いもの

「手で合図して『ありがとう』を伝える」

「手や顔で合図をして対向車に道を譲る」

「パッシングをして対向車に道を譲る」

「夜間停車しスモールランプにして道を譲る」

「ハザードランプを点滅させて『前方に渋滞あり注意せよ』を伝える」

これらは日頃頻繁に行われており、かなり支持されている。最上位に手や顔といった運転者自身の身体による合図がきていることは、C B L の基本を考える際にも重要な点であろう。

「パッシングで道を譲る」という合図は、後で述べるように「パッシングして自分が先に行く意志を伝える」という合図と相反しており、場合によっては極めて危険な事態に陥りかねない。その意味では問題が多い合図の一つである。

注目すべきなのは「夜間スモールランプにして道を譲る」という行動で、これはまわりからされるよりも自分からすると答える人が多く、その評価も高い。夜間は相手の姿が見えず、狭い道では通過する場合に相手のランプが眩しいことも多い。またホーンを使うと近隣の住民への迷惑にもなる。危険さえなければ、もっと一般に普及されるべき合図と考える。

ハザードランプで前方の渋滞を知らせるという行動は、27.9% の人が合図の意味を知らないとしている点は問題があるものの、かなり定着してきた合図であるといえる。

##### b. 自分もまわりもよくやるが、そのわりに評価が低いもの

「手で合図して前に入れてもらう」

「軽くホーンを鳴らし『ありがとう』を伝える」

「ホーンを鳴らし注意を喚起する」

このタイプの合図や挨拶は、実際にしばしば行われているものである。しかし、それがたとえ手を使った合図だとしても、無理な割込みであれば相手ドライバーは不快になる。また、ホーンを使用するのは、それが感謝の意を表明するものであれ、相手に注意を喚起するものであれ、あまり好ましく思われていない。できるならしないほうがよい合図なのではないか。

##### c. 自分もまわりもある程度するが評価は中程度

「パッシングして注意を喚起する」

「ハザードランプを点滅させて『ありがとう』の意志を伝える」

「軽くホーンを鳴らして対向車に道を譲る」

たまにされておき評価も中程度のものの中で、パッシングは他の合図と紛らわしい。また、ハザードランプで感謝の意を表わす行動は最近よく見かけるようになったが、意味を

知らない人が33.9% もいる。また、これは後に述べるように年齢や運転経験によってその評価が分かれており、できることなら手などの直接動作で意志を表わすほうがよいのではないかと思われる。ホーンの使用はここでもあまり好感は持たれていない。

d. 自分もたまにするがまわりに良くされて評価が高いもの  
「パッシングをして速度取締りを知らせる」

これが他の合図や挨拶であるならばもっと推奨されてもよいものだが、これだけはそういう訳にもいくまい。

e. 自分もまわりもあまりしないが評価は高いもの  
「握った手を開いてライトの消し忘れを注意する」

合図の意味が分からないという人が51.2% もおり、評価しようがなかったのかも知れないが、分かっている人の評価は高い。もう少し分かりやすい合図があればさらに普及するだろう。

f. まわりに良くされるが自分はしない。評価は低い

「パッシングして『追抜きたい』を伝える」

「追越し車線で右側ウインカーを点滅させて『追抜きたい』を伝える」

「パッシングをして自分が先に行く意志を伝える」

まわりの車による「わがまま・自己本位」的行動であり、いわば負のCBLともいうべきものである。

g. 自分はたまにするが、まわりには滅多にされない。評価は中程度

「ブレーキランプを点滅させて『車間距離を詰めるな』を伝える」

「左ウインカーを点滅させて『お先にどうぞ』を伝える」

両方とも後続車への合図だが、後者はその合図の意味を知らない人が7.3%、これに対し前者は30.5% もある。後続車への合図の難しさが出ているといえる。

h. 自分もまわりも滅多にしないし評価が低いもの

「追越し車線で右ウインカーを出し『道をあけることができない』を知らせる」

「追越し車線で右ウインカーを出し『排気ブレーキをきかすぞ』を知らせる

前者は73.3%、後者は74.0% の人が「合図の意味を知らない」と答えている。これではコミュニケーションは成立すべくもない。

## 2. 性、年齢、運転経験からみたCBL

前項では、調査対象者の属性は考慮に入れなかった。ここでは性、年齢、運転経験の3点に焦点を当て、CBLがそれらの属性によってどう異なっているかを概観する。

### (1) 性別にみたCBL

23項目にわたるCBLを「自分から」(図2-1)、「まわりから」(図2-2)、「どう思うか」(図2-3)、「自分からマイナスまわりから」(図2-4)の順にグラフ化して示した。差異の詳細な点については紙面の制約もあり、また、巻末に資料も掲げ

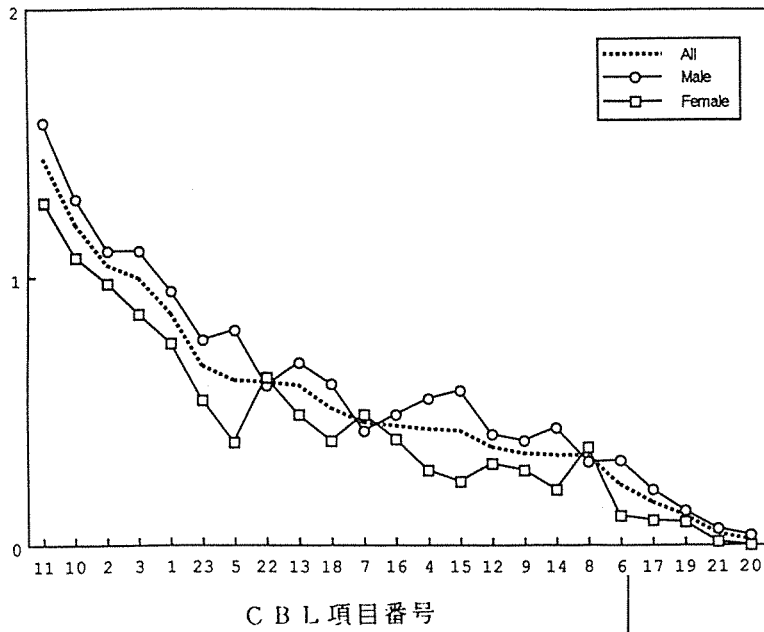


図 2-1 「自分からする」合図 (性別)

図 2-2 「まわりからされる」合図 (性別)

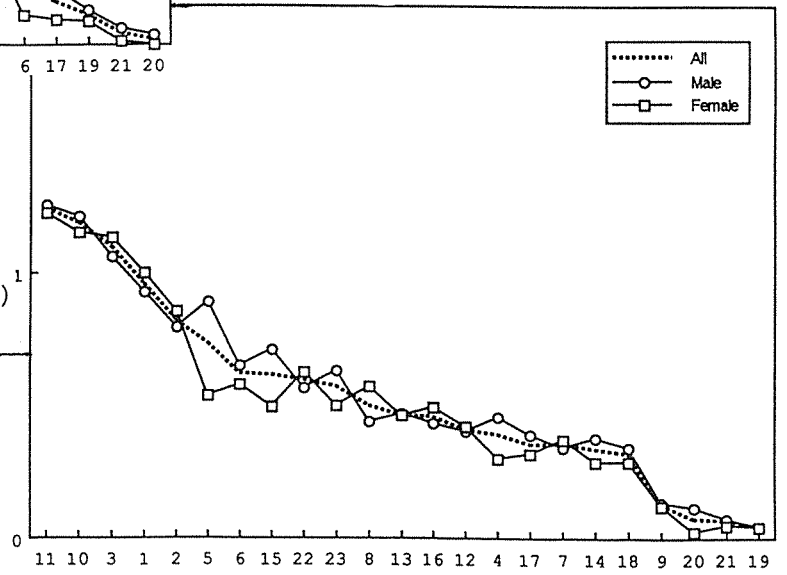


図 2-3 合図・挨拶を「どう思うか」 (性別)

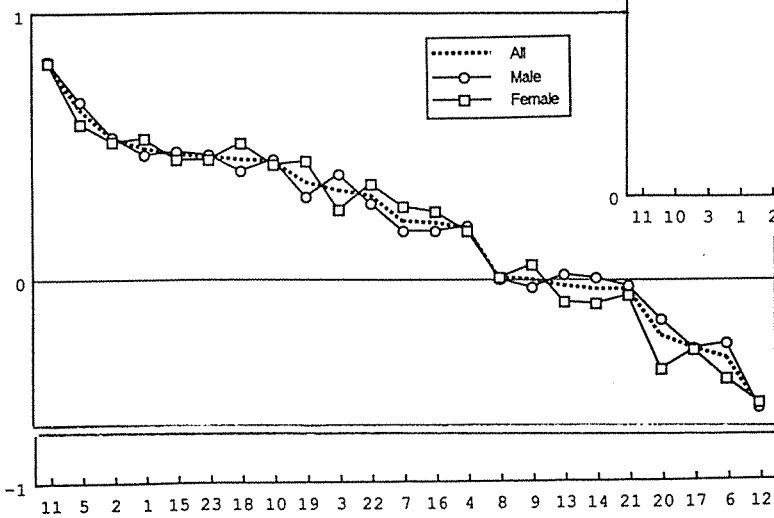
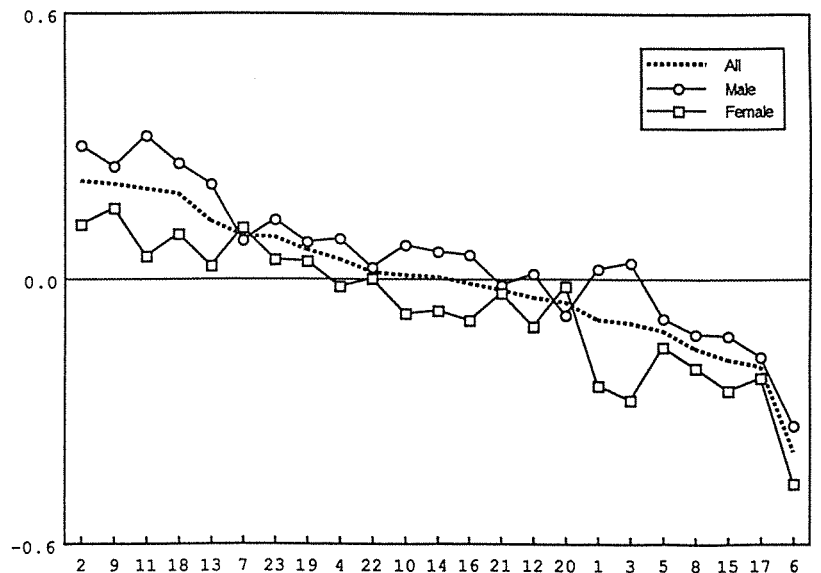


図 2-4

「自分から」マイナス「まわりから」 (性別)





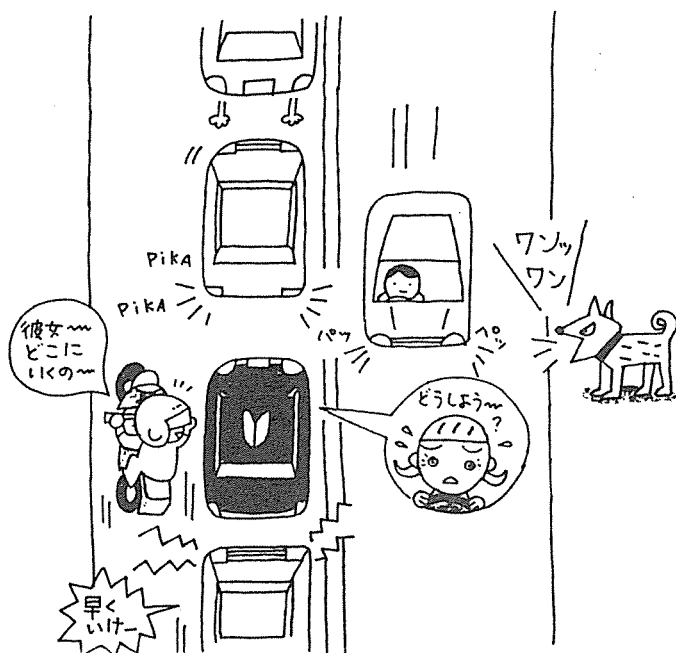
であるので、読者各位の検討をまつこととして、本論では特に目立っている幾つかに点についてのみ触れることにする。

まず4図を比較・概観してみると、

- \*「自分から」と「まわりから」の合図や挨拶については、その得点順位からみると性別による違いは少ない。
- \*しかし、「自分から」する合図や挨拶と「まわりから」されるそれとを比べてみると、明らかに男性より女性のほうが自分から合図や挨拶を発信することが少ない。つまり相対的に受信することが多く、それも相手の「わがまま」的な行動をされる機会が多くなっている。
- \*それゆえ当然の結果ながら、「自分からマイナスまわりから」の図では、性別での乖離が大きくなっている。
- \*ただ、「まわりから」の合図や挨拶をどう思うかという点になると、男女間の差は極めて小さくなるが、「わがまま」的な行動への不快感が高く、逆にものを教えられる合図に対する評価が若干高くなっている。

以上の結果から見て、女性は全般的に自分から合図や挨拶を発信する頻度が低いということになる。ただ調査対象者の属性から見ると、年齢構成は女性の方が若干若く、免許歴はかなり短い。また年間走行距離も若干短いことから、こうした結果になったのは性差もあろうが、むしろ運転経験の多少によるところが大きいと思われる。換言すれば女性は運転経験が少ないこともあって、自分から合図や挨拶を発信する余裕がない、或いはまわりの車に発信されても、それを受信する余裕や知識が相対的に少ないということであろう。

女性があまり自分から発信せず、またまわりからも発信されることが特に少ない挨拶に「ハザードランプを点滅させて『ありがとう』の意志を伝える」がある。この挨拶は一般に、高速道路や幹線道路などでよく見られる挨拶なので、こうした所で運転する機会の少ない女性には、この合図と接する機会も経験も少ないのだと思われる。だとすれば、こうした挨拶をすると、少なからずの女性がその意味を誤解して予期せぬ行動にでないとも限



運転経験が少ないこともあって自分から合図や挨拶を発信する余裕がない。まわりの車に発信されても、受信する余裕や知識が少ない

らない。本来、ハザードの使用は緊急事態を告げているという理解の方が一般的なのだから、先行車にこうした挨拶をされてその趣旨を取り違え緊急停止などすれば、後続車に追突される危険をつくるようなものである。その意味から見ても、誤解を生じやすいこうした合図や挨拶の多用は避けるべきだと思われる。

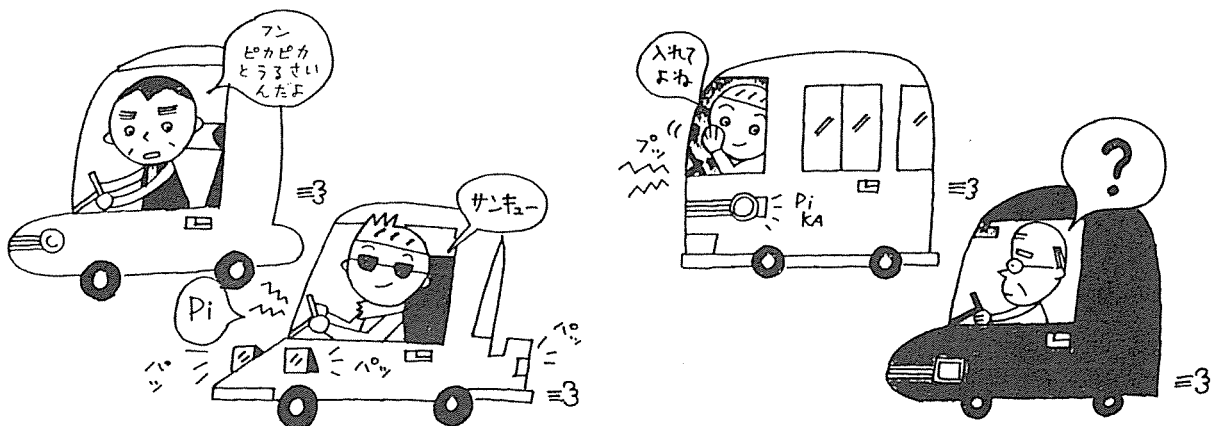
同じ事は「パッシングをして対向車に道を譲る」などの合図でもいえる。この合図に対する女性の「自分からマイナスまわりから」の値の落差はかなり大きい。この合図は他の意図で使用されることも多いので、路上に混乱を引起す可能性がある。女性に限ったことではないが、調査結果から見る限り、こうした合図や挨拶はあまり闇雲に使用されるべきではない。

ただ、パッシングの代わりに、誰にも分かりやすい顔の表情や手の合図などで譲ればいいのかというと、そうとばかりは言えない。交通場面には、譲り合っている当事者以外の第三者が存在しており、うっかりするとその人達に対して巻き込み事故を起こさないとも限らない。それゆえ『譲る』という一見望ましく思える行動自体が、運転場面では極めて大きな危険を伴うものだ、という認識こそが持たれるべきであろう。

## (2) 年齢別傾向 (図2-5、6、7、8)

年齢による差は項目によってかなり大きく、またバラツキがはげしい。

- \* 若い人ほど自分からよくするのは「ホーンでありがとう」、「手で前に入れてもらう」「夜間スモールランプで道を譲る」、「ハザードでありがとう」などの合図や挨拶である。
- \* 「自分からマイナスまわりから」をみると、若い人で「自分からする」が特に多いのが「手を握ったり開いたりしてライトの消忘れを注意」、「ホーンで抗議」、「右ウインカーで追抜きたい」、「パッシングで先に行きたい」「パッシングで追抜きたい」などで、自己中心的な合図が多い。
- \* 逆に年配者ほどよくするのは「手で合図し道を譲る」、「追越し後左ウインカーで直ぐ戻る」、「手でありがとう」、「左ウインカーでお先にどうぞ」、「軽くホーンでありがとう」、「パッシングで道を譲る」などで、譲る行動が多く、その表現も穏やかなものが多い。



若い人ほど様々な機器を用いた合図や挨拶を行っており、年配者と比べるとわがままで自分本位な傾向がある

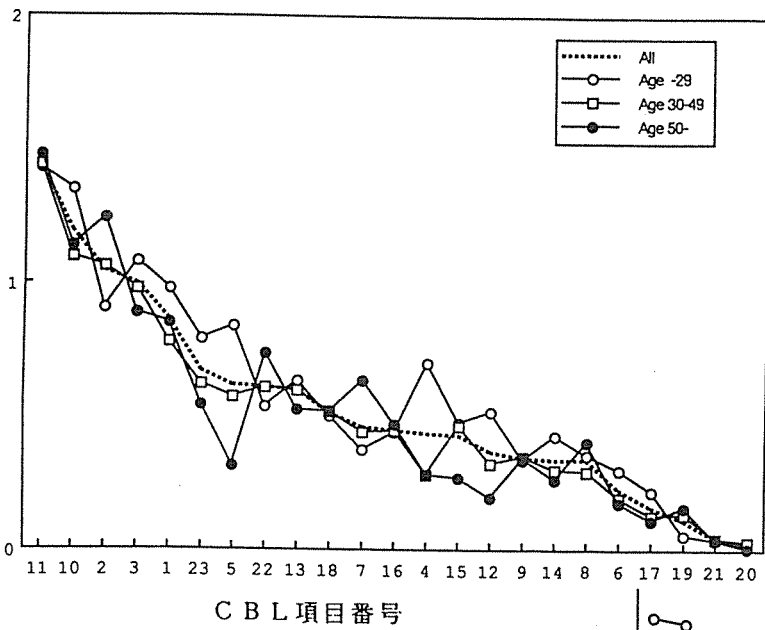


図 2-5 「自分からする」合図 (年齢別)

図 2-6 「まわりからされる」合図 (年齢別)

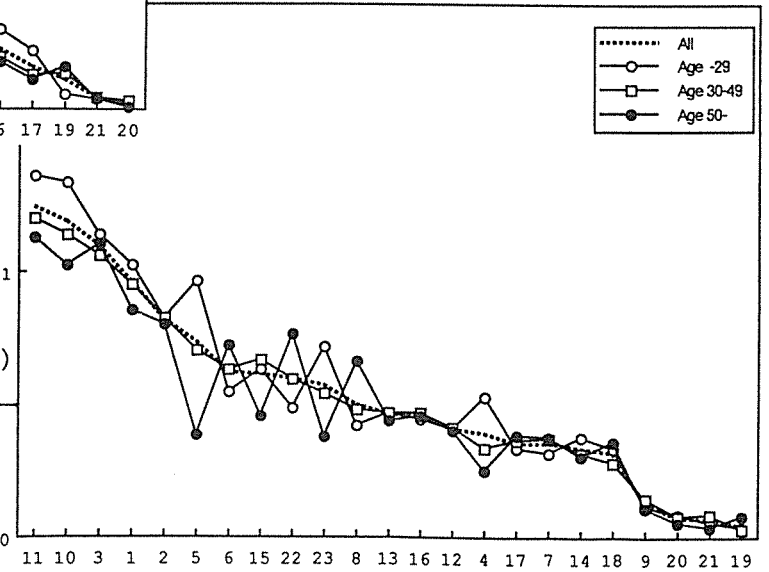


図 2-7 合図・挨拶を「どう思うか」 (年齢別)

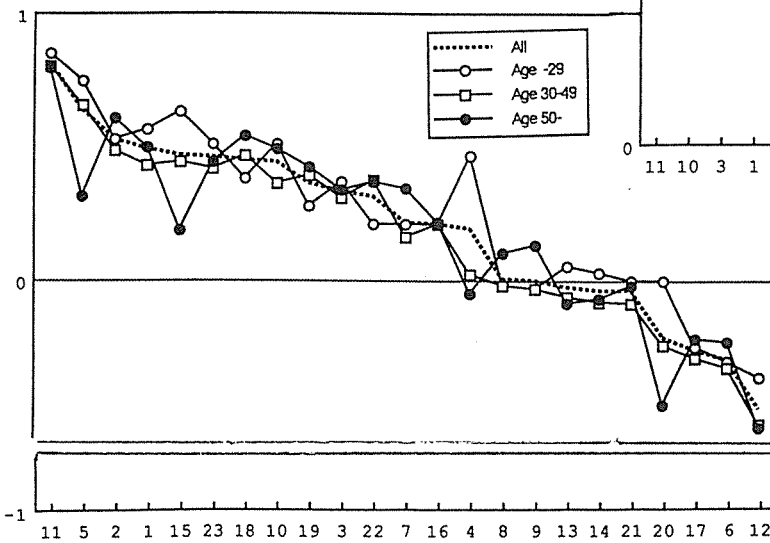
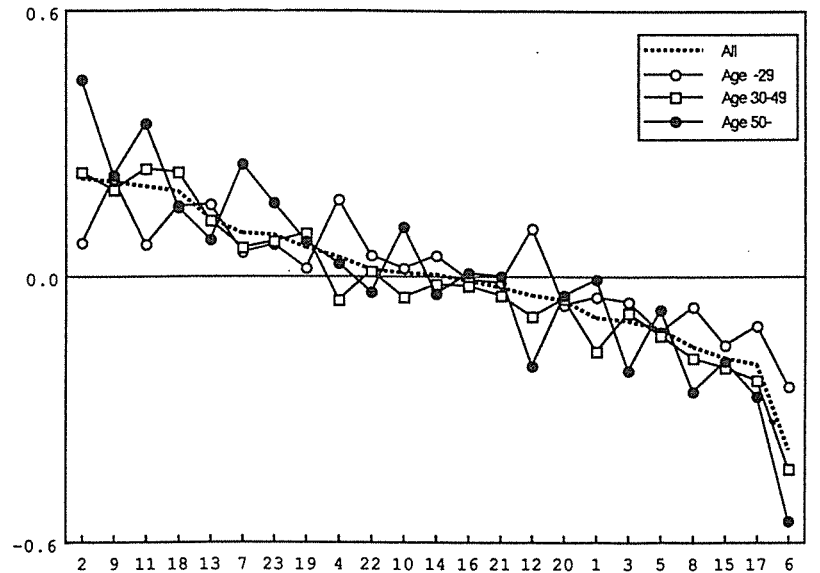


図 2-8 「自分から」マイナス「まわりから」 (年齢別)



\* 「どう思うか」という評価では幾つかのものを除いて比較的差は小さいが、特に若い人が好み、年配者はそれ程ではないのが「ハザードでありがとう」、「ハザードで渋滞あり」「右ウインカーで追抜きたい」、「パッシングで速度取締りを知らせる」、「右ウインカーで排気ブレーキをきかせるぞ」などである。

以上から分かるように、若い人（特に20歳代）ほど様々な機器を用いた合図や挨拶を行っており、それも年配者と比べると、ややわがままで自分本位な傾向があるといえよう。

### （3）運転経験別傾向（図2-9、10、11、12）

運転経験別傾向は年齢別傾向とかなり一致すると思われ、多くの点でオーバーラップしていると予想されるのだが実際には、

- \* 発信も受信も年齢ほどの差異は見られない。ただ、発信では経験の短い人ほど「ハザードランプでありがとう」という合図をする人が多く、長い人ほど「手や顔で譲る」とする人が多い、などの点が目立っている。
- \* 評価では、経験の短い人が好むのは「ハザードでありがとう」で、ベテランはどちらかというところを嫌っている。他に、「右ウインカーで排気ブレーキをきかすぞ」など、23項目中でも全体に評価の低い合図で初心者の評価が高くなっているのは、そうした合図の意味が良く分かっていないことによると考えられる。
- \* 発信マイナス受信では、ベテランほど特に「手でありがとう」、「パッシングで道を譲る」、「パッシングでライトの消忘れを注意」、「ホーンでありがとう」などを発信する機会が多くなっている。

以上のように、運転経験による差は年齢による差ほど大きくはない。あえて言えば、ベテランほど譲る行動が多い。

ベテランは手や顔などの身体を使った合図を送ることも多いのだが、同時にパッシングやホーンを用いた合図も比較的多く行っている。すでに述べたように、機器による合図はその使用目的が一つではなく、また女性などに見られるように、それがどのようなものか判断する余裕がない人がこれを受信した場合に混乱を起こさないとも限らない。こうした点を考えると、ベテランといえども、なるべく機器に頼らず手や顔による合図を行う方が無難だと考えられる。

## 3. 合図や挨拶の混乱

すでにふれたように、同じ動作や機器を使用した合図や挨拶でも、その意図するところが異なるものがある。特にパッシングやホーン、ハザードなどを用いた合図は、その使用意図自体が全く知られていなかったり、意味を取違えられて解釈されるなどして、時と場合によっては大きな危険を招きかねない。

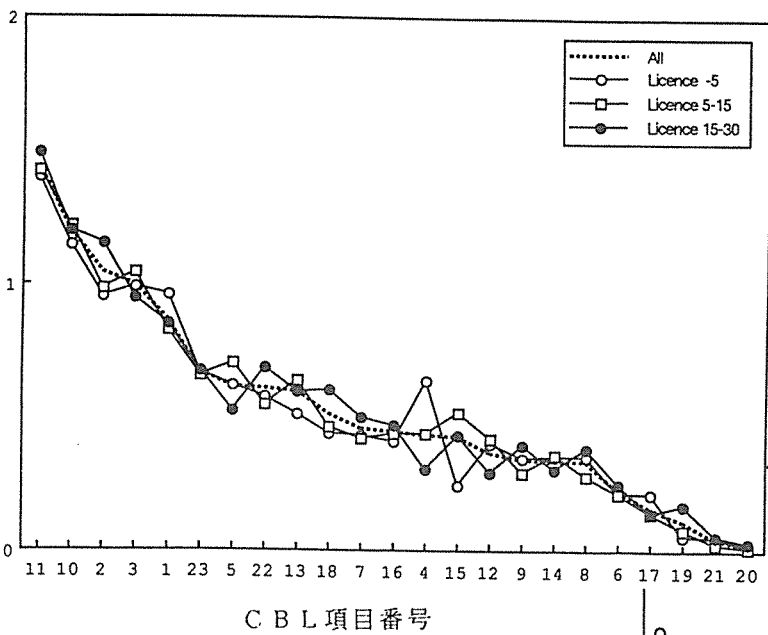


図 2-9 「自分からする」合図 (運転経験別)

図 2-10

「まわりからされる」合図 (運転経験別)

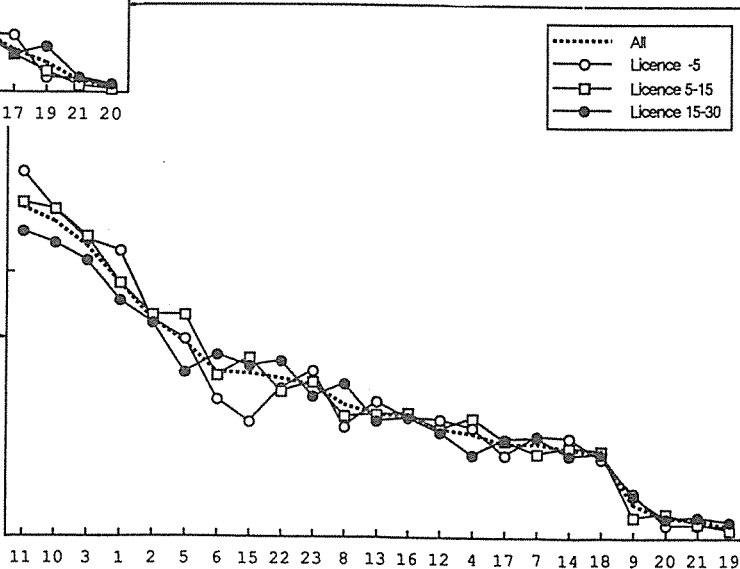


図 2-11

合図・挨拶を「どう思うか」(運転経験別)

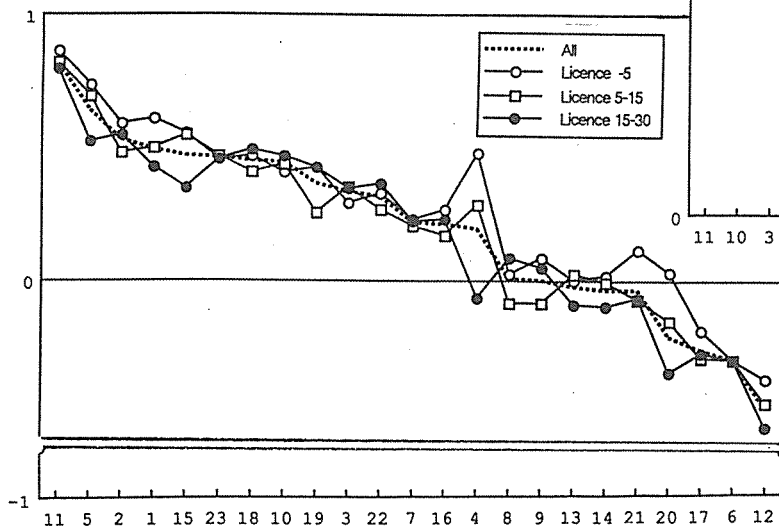
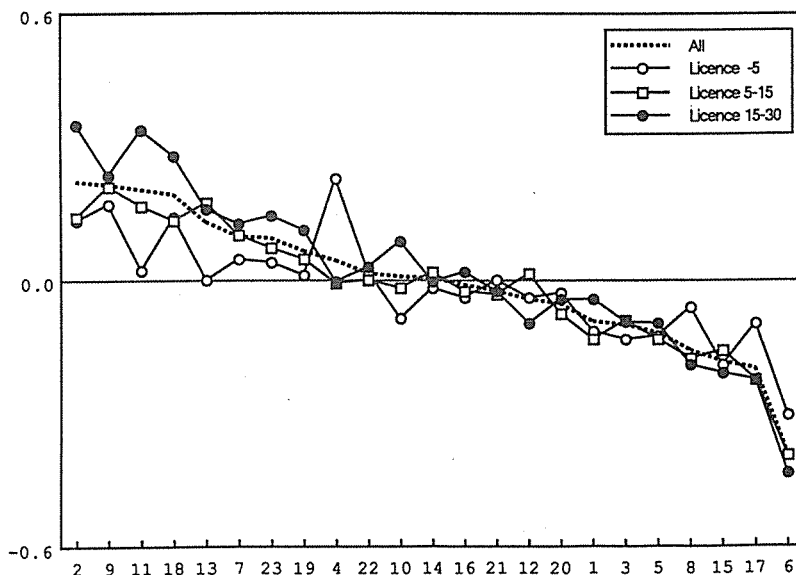


図 2-12

「自分から」マイナス「まわりから」(運転経験別)



(1) 合図や挨拶への全体的評価

こうした点をより詳しく見るためにアンケート調査では、「意味を取違えて危険なことがあるか」、「スムーズな運転に役立つことがあるか」、「気持ち良いことがあるか」という点に答えてもらい、同時にそれがどんな合図や挨拶か具体的に挙げてもらった。

(図2-13)

a. 「意味を取違えて危険なことがあるか」(巻末自由回答参照)

「滅多にない」とした人が69.1%、「全然ない」が7.8%と圧倒的に多く、「時々ある」(22.0%)や「大変多い」(0.4%)を大きく上回った。危険なことがあるとした人のあげた具体例を巻末の自由回答に示した。最も多かったのは「パッシングは停車かそれ以外の合図が分からない」(121件)で、続いて「ホーン」(25件)や「ハザード」(18件)の使用目的に関するものが多かった。

b. 「スムーズな運転に役立つことがあるか」(巻末自由回答)

「時々ある」(61.0%)とする人が多く、「大変多い」(15.2%)とした人を含めると大半の人が評価しており、「滅多にない」(20.9%)か「全然ない」(0.6%)とした人は少ない。

ところが、その役立つ合図や挨拶を具体的にあげてもらうと、「パッシングして道を譲る」というものを筆頭(191件)に、ハザードやウインカーなどの機器を使用した合図があがっている。これは、前述の「意味を取違えて危険な合図や挨拶」と重複しており、まさにこの点にCBL行動の持つ最大の問題性が現れている。つまり、機器による合図や挨拶は役に立つがゆえに多用されているが、逆に一つのサインには複数の意図や解釈が存在する、という危険が隠れているのである。これに比べ手や顔などの身体を用いる合図や挨拶の場合は、「意味を取違えて危険なもの」にはあまりあがっていない。性急な結論を出すべきではないが、合図や挨拶は、機器に頼るよりも身体を用いたものの方がよいのではないだろうか。

c. 「気持ちの良い事があるか」(巻末自由回答)

ここでも「時々ある」(67.0%)や「大変多い」(14.1%)と良い評価をする人が圧倒的に多く、「滅多にない」(15.4%)や「全然ない」(0.8%)とする人の数を大きく上回っている。具体例としては、「手による挨拶」をあげた人(251件)や用いる手段は別として、譲られることを挙げたものが多かった。ただホーン(164件)による挨拶を評価する人がかなりおり、本来の使用目的や周りの環境に対する配慮からみると問題がないわけではない。また、パッシングによる合図をあげたものはそれ程多くはなく、特に「ハザードでありがとう」という合図を支持するものは少ない(17件)というべきだろう。

d. こんなCBLがあればいいのに(巻末自由回答)

さらに、「こんな合図や挨拶があればいいのに」と思っているものを自由に記入してもらった。内容的にはすでに紹介したCBLと重複するものもあるのだが、貴重かつ興味深い意見が多いので注釈なしで紹介してある。

e. 混乱を引起こさないために

以上のように日頃行われている合図や挨拶は、運転者にとって役に立ったり気持ちの良いことが多いようだが、なかにはその意味が取違えられて危険なものもある。とりわけラ

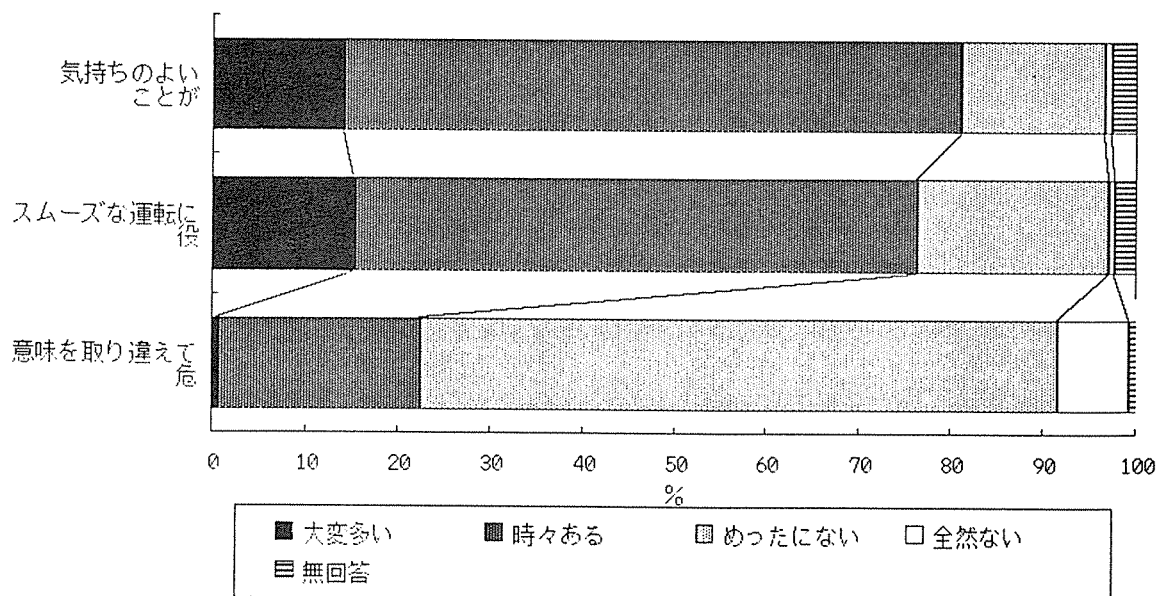


図 2-13 合図・挨拶への全体的評価

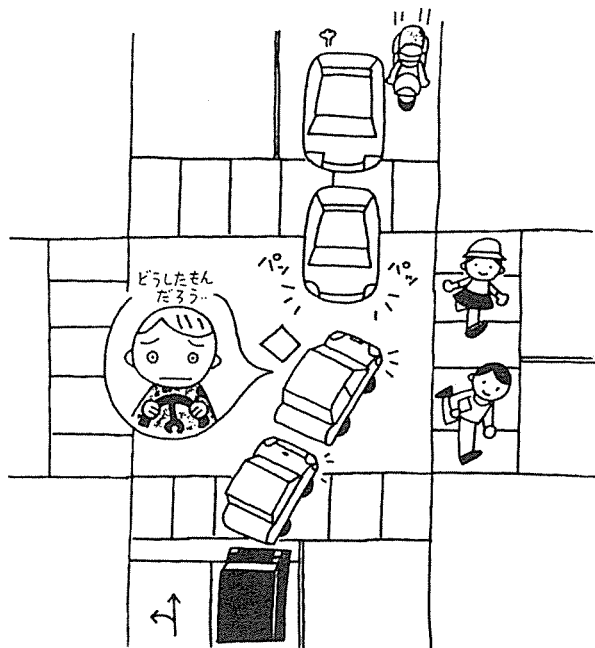
表 2-5 バッシングのみをとり出した加重平均値

	[自分から]	[他人から]	[どう思うか]	[自分マイナス他人]
(1)道を譲る	0.863	(1) 0.957	(1) 0.491	(18) 0.193
(18)ライト 消し忘れ	0.509	(6) 0.618	(15) 0.467	(14) 0.002
(15)速度取締まり	0.426	(15) 0.612	(18) 0.449	(1) -0.094
(14)注意喚起	0.335	(17) 0.354	(14) -0.035	(15) -0.186
(6)追抜きたい	0.226	(14) 0.333	(17) -0.263	(17) -0.199
(17)先に行く	0.155	(18) 0.316	(6) -0.298	(6) -0.393

(注) 表 2-4 と同じ。数値は「よくする (される)」2点、「たまにする (される)」1点、「あまりしない (されない)」0点として、無回答を除いて加重平均したもの。

イトやホーン、ウインカー、ハザードなど機器を使用した合図では、その危険性が高いと思われる。参考までに、先きの23項目の中からパッシングのみを取上げてみた（表2-5）。この中でさえ6種類もの異なった使い方が並存しており、発信・受信の順位もバラバラでその評価も一定していないことがよく分かる。とりわけ、「道を譲る」場合と「自分が先に行く」場合ではまったく逆の意図をあらわしており、受信者の取り違いによって重大な事態に陥る可能性がある。

それゆえ一般的には、機器によるCBLの使用はなるべくひかえ、できれば間違いの少ない身体によるものに置き換えた方がよいと思われる。また身体を用いたCBLについて



混乱をまねき危険性の高いパッシングCBL

も必要以上に丁寧にしたり、乱用したりすると危険を招く場合もあるので、適度に行うべきだと考えられる。

### 第3節 CBLをめぐる意見と運転スタイル

本節では前節で検討したCBLの実態と関連すると思われるドライバー達の日頃の運転スタイルや、CBLに対する全般的な意見を聞いた結果について簡単に紹介する。

#### 1. CBLによる車々間コミュニケーションへの指向性

##### (1) CBLをどの程度習慣化しているか

前節で紹介したCBL行動に関連して「あなたは車を運転している時に意識して周りの人や車とコミュニケーションをとろうとしているか」という質問を行った。

結果は「どちらともいえない」とする人が38.0%と最も多かったが、それ以外は2分され、どちらかというコミュニケーションに積極的な人が多くなっている。すなわち「意



識してコミュニケーションをとるほうだ」とした人（5.6%）や「そのような意識的努力は全然しない」（1.6%）とする人はともに少ないが、「どちらかというとする」（38.0%）は「どちらかといえばとらない」（17.6%）という人より多い。

コミュニケーションをとるとした人にその理由を複数回答で聞いたところ、「安全が保たれるから」（77.2%）という回答が最も多く、「きちんと合図を送らないと不安になるから」（28.4%）という回答も安全に関連したものと思われる。それ以外の項目の選択率は高くないが、「ドライバー同士の仲間意識が生まれるから」（23.7%）という項目だけは5人に一人が選んでおり、CBLを単に安全の問題だけとは考えてはいない人がいるところが興味深い。

反対にコミュニケーションをあまりとらない人の理由は、「かえってお節介になる」（34.8%）という意見が最も多い。法との関係では「法令以外の合図は必要がない」（10.8%）とした人は概して少なく、むしろ「法令以外の合図をする余裕がない」と正直に答えた初心者と思われる意見のほうが多かった。「その他」（26.6%）の意見が多かったのは、安全上問題があるという選択肢がなかったことによるものであろう。他に「相手の顔が見えにくいから」（13.3%）とした人もある。窓に暗色のフィルムを貼る等によって運転者のフェース・ツー・フェースの意思疎通が難しくなることの問題性を思い起こさせる結果である。

## （2） CBLに対する賛否

車同士の合図や挨拶に関して、二つの対立する意見を提示しその賛否を問うた。その意見とは、

意見A：法律で定められたルールだけでは円滑な運転はできないので、こうした合図や挨拶をもっと重視すべきだ。

意見B：定められた法律をしっかりと守るのが先決で、こうした合図や挨拶はかえって運転の妨げになる。

表現のニュアンスにもよるが、結果は奨励派が多数を占めた。「Aに賛成」（27.1%）、「どちらかというAに賛成」（51.9%）なのに対し、「Bに賛成」（1.6%）、「どちらかというBに賛成」（7.2%）は極めて少なく、「どちらともいえない」とした人は12.3%に過ぎなかった。

参考までに本調査で補足的に行った他の設問とこの設問とのクロス結果を紹介すると、日頃CBLをよくする人は、表2-6のようにAの意見に賛成する人が多く、あまりCBLをしない人は、Bに賛成する人が多くなる。ただ、CBLをあまりしない人でも、Bの意見に賛成する人はAの意見に賛成する人の数より多くはない。

交通法規の遵守度（表2-7）から見ると、もともと法規を守らないという人はほとんどいないのだが、全体として、これとCBLにはあまり関係がないと考えるべきだろう。換言すれば、CBLは交通法規とは相対的に無関係、あるいはドライバーの意識の上ではそれ程矛盾せずに定着している、ということになる。

次に、日頃の運転マナーの自己認識とのクロス結果（表2-8）で見る。

自分の運転「マナーが悪い」と答えた人は極めて少ない。そこで「よい」と答えた人で比較すると、よいとした人でAの意見の賛成者がやや多くなっている。ただ、その差はさほど明確ではないので、CBLとマナーの関係もあまり直接的なものとは意識されてはい

ないようだ。CBLはマナーの一部ではあるが、かといってそれと同じものではないといえる。あるいは、マナーを云々する以上に行動が日常化している、ということなのかも知れない。

表 2-6 設問5と設問6のクロス集計結果

上段：度数 下段：%		問6 合図・挨拶への意見					計
		Aに賛成	どちらかという Aに賛成	どちらとも 言えない	どちらかという Bに賛成	Bに賛成	
問5 合図・ 挨拶の 頻度	特によくする	47 71.21	17 25.76	0 0.00	1 1.52	1 1.52	66 100
	多々よくする	77 42.54	85 46.96	12 6.63	6 3.31	1 0.55	181 100
	普通	85 20.43	250 60.10	47 11.30	30 7.21	4 0.96	416 100
	やや少ない	14 10.94	62 48.44	31 24.22	17 13.28	4 3.12	128 100
	特に少ない	0 0.00	13 40.63	11 34.38	5 15.63	3 9.38	32 100
	計	223	428	101	59	13	824

表 2-7 設問6と設問7のクロス集計結果

上段：度数 下段：%		問6 合図・挨拶への意見					計
		Aに賛成	どちらかという Aに賛成	どちらとも 言えない	どちらかという Bに賛成	Bに賛成	
問7 交通 法規に ついて	大変よく守る	28 28.87	44 45.36	11 11.34	9 9.28	5 5.15	97 100
	よく守る	97 26.72	193 53.17	39 10.74	28 7.71	6 1.65	363 100
	普通	83 24.92	178 53.45	49 14.71	21 6.31	2 0.60	333 100
	やや守らない	13 44.83	13 44.83	2 6.90	1 3.45	0 0.00	29 100
	ほとんど守らない	2 100.00	0 0.00	0 0.00	0 0.00	0 0.00	2 100
	計	223	428	101	59	13	824

表 2-8 設問 6 と設問 8 のクロス集計結果

上段：度数 下段：%		問 6 合図・挨拶への意見					計
		Aに賛成	どちらかという Aに賛成	どちらとも 言えない	どちらかという Bに賛成	Bに賛成	
問 8 運 転 マ ナー に つ い て	大変よいほうだ	31 38.27	36 44.44	5 6.17	5 6.17	4 4.94	81 100
	よいほうだ	109 27.95	207 53.08	38 9.74	32 8.21	4 1.03	390 100
	普通である	73 22.32	172 52.60	55 16.82	22 6.73	5 1.53	327 100
	やや悪いほうだ	10 38.46	13 50.00	3 11.54	0 0.00	0 0.00	26 100
	計	223	428	101	59	13	824

#### 第 4 節 まとめと考察

以上見てきたように、日ごろ路上では、様々な C B L が頻繁に行われている。そして、これらの行動は交通法規や一般的な運転マナーと微妙に関連しながらも、むしろ独立した行動としてすでに支持され定着もしている。これを言い換えれば、C B L は日常的な運転場面において、安全かつ円滑・快適な運転行動をするための必須条件のひとつとなっているということができよう。

また興味深いのは、こうした C B L 行動の背後には第 2 節 1 (4) で示したように、外部に向かって発信される C B L に対する意味づけや選好感情の一貫した序列が存在しており、外部から受信される C B L への評価もその序列と一致しているという点である。つまり、一見自然発生的に行われているように見える C B L 行動にも、それが繰返し行われる過程で、次第に共通の相互認識が形成されてきているということである。そして、一見孤独で相互の意思疎通に欠けると思われる運転行動の中にも、実際には豊富なコミュニケーション機会が存在しており、それなしには円滑で快適な運転ができないということである。

しかし、こうした機器による C B L 行動の中にはいくつかの問題点が内在していることも事実である。

その第一は、同じ C B L であっても、運転者の属性や運転経験、あるいはその合図の形成過程などによって、その理解のされ方が一様ではないということである。相手が知っていると思って合図や挨拶を発信しても、それが十分理解されているという保証は全くないのである。このことは、常に危険に直面する可能性をはらむ交通場面においては極めて重要な点である。「当然相手が分かってくれるはずだ」という C B L は、むしろ危険なのである。これは四輪車同士のコミュニケーションでもそうだが、今回は調査対象としなかつ

た二輪車（自転車も含めて）や歩行者の場合にはなおさらではないかと思われる。

第二に、相互に理解可能な合図や挨拶にしても、例えばヘッドライト（パッシング）やハザード、ウィンカー、ホーンなどの機器を用いた合図の場合、その機器本来の使用目的と異なる使い方をする事による誤解が生じる。その上、機器を用いた合図では、応々にして一つの合図が複数の使い方をされていることが多い。

その典型がパッシングで、特に右折時に対向車に道を譲って「お先にどうぞ」というのと「自分が先に行く」というのでは全く意味が逆になり、重大な危険を引き起こしかねない。

また、合流時に前の車がハザードで「ありがとう」といったとしても、その意味を知らない人は緊急事態だと思い急停止する可能性もあり、その後続車が追突する危険が生じよう。

第三に、以上見てきたような理由から、日頃最もよく行われており、またその評価も高いのが、運転者自身の顔や手など身体を用いたC B Lである、ということがうなずける点である。ここでいう「顔」には当然ながら目の表情もふくまれる。車同士のコミュニケーション手法として最も信頼がおかれ、評価されているのはこうしたC B Lに他ならない。調査結果では、身体を用いたC B Lは年配者やベテラン・ドライバーが好む傾向にあり、若者はどちらかというと機器に頼りがちである。このことは、C B Lの問題を考えていく上で、もっとも注目されるべき点であろう。

尤も、このC B Lには、夜間に使いにくいこと、大型車などから確認しにくいこと、或いは国際的観点からすると習慣・文化の違いがあって必ずしも万能ではないこと、などの欠点もある。また、身体を用いたC B Lがいかに有効だとはいっても、これを必要以上に多用するとかえって運転の妨げになるし、合図や挨拶を交換している当事者以外の第三者の安全を考えると、やはり乱用は避けるべきであろう。以上のような問題があるとしても、やはり身体を用いたC B Lは、それが非常に多く用いられていることから分かるように、極めて重要なコミュニケーション手段であることは明らかである。こうしたことを考えれば、ウインドーグラスを必要以上に暗くするなどは問題外の愚行であろう。

第四に、C B Lにはいわば「負」のC B Lとも呼べるような行動も存在している。追越しの際にライトを上げっぱなしにしたり、ホーンで威嚇したりするようなわがまま・自分本位なC B Lである。こうしたC B Lは、だれもが嫌い不快感を感じているようだ。だとすれば、C B Lを補うための機器の開発には、そうした不愉快な使われ方がなされないように、慎重な研究が行なわれてしかるべきであろう。

以上のように今日わが国の路上においてC B Lは、様々な問題をはらみつつも、日夜活発に行われているのである。

## 第2章 プロ達のスーパーコミュニケーション

### 第1節 プロ・ドライバーのCBLアンケートへの回答ー

プロ・ドライバーはどのようなCBLを行なっているのか、モーター・ジャーナリスト、タクシー、トラック、マイカーの各ベテラン・ドライバー4名に、一般ドライバーに行なったのと同じアンケートをお願いした。

[プロ・ドライバーのプロフィール]

☆モーター・ジャーナリスト：男性41歳、ドライバー・トレーニング・チーフ・インストラクター、運転歴23年、運転は毎日、年間走行距離30,000km.

☆タクシー・ドライバー：女性66歳、運転歴38年、運転は毎日、年間走行距離60,000km

☆トラック・ドライバー：男性46歳、運転歴38年、運転は毎日、年間走行距離30,000km

☆マイカー・ドライバー：男性37歳、大学講師、運転歴20年、運転は毎日、年間走行距離30,000km.

#### 1. 「自分からする」合図や挨拶

23項目にわたるCBLを4人で答えたので総回答項目数は延べ92になるが、これらのCBLをベテラン・ドライバーは殆ど否定している。「よくする」CBLはわずかに14でしかなく、全体の15%あまりに過ぎない。これに「たまにする」CBL(22)を加えても40%に満たない。アンケート結果で特徴的なのは、「手で合図してありがとうを伝える」のは4人全員が「よくする」と答え、他の項目で4人とも一致して「よくする」はない。CBLを合図や挨拶に限定した意味にとらえる時、ベテラン達にとって「ありがとう」を伝える手の合図があれば十分であり、車に付いている機器類を通してこうしたコミュニケーションを図る必要はないとの考えが伺える。

ただ、どうしても相手に自分の意志を伝えたいのに他に方法が見つからない時に限り、機器にたよる。例えば、高速道路等で「ハザードランプを点滅させて前方に渋滞あり」を伝えるといった、危機回避のCBLは3人が「よくする」と答えている。

#### 2. 現状のCBLをどう考えるか

現在行なわれている23のCBLをどう考えるかというアンケートも行なったが、意味の伝わり難いもの、不明瞭なものに関し、威嚇的なものに関しむしろ害になるのではないかと指摘があった。

2人以上が害になると感じた項目は、

- a. 左ウインカーを点滅させてお先にどうぞを伝える。
- b. 強くホーンを鳴らし抗議の意志を喚起する。
- c. パッシングをして注意を喚起する。

- d. パッシングをしてライトの消し忘れを注意する。
- e. 追越車線で右ウインカーを出し後続車に排気ブレーキを知らせる。
- f. 夜間停車してスモールランプにして道を譲る。

であったが、dとfに関しては「役に立つ、良いことだ」と考える人がそれぞれ1名あった。この意見の違いは、否定的にみたドライバーはパッシングやスモールランプの意味するところの曖昧さに危険なものを感じたのに対し、肯定側は消し忘れを注意するとか道を譲る、といった行為の快適さをストレートに評価したからではないだろうか。

逆に、2人以上が「役に立つ、良いことだ」とした項目は、

- g. ハザードランプを点滅させてありがたい意志を伝える。
- h. ハザードランプを点滅させて前方に渋滞あり、注意せよを伝える。
- i. 軽くホーンを鳴らしてありがたいを伝える。
- j. 手で合図してありがたいを伝える。

の4項目であった。ここで気になるのは、ハザードランプ点滅の混乱である。一方はありがたいであり、一方は注意喚起の意味に使うという、この区別を後続車は明確に把握できるのだろうか。両方ともに肯定したドライバーが1名、トラック・ドライバーだった。コンボイを組んで走りまわるトラックには必須のCBLなのだろうが、ハザード本来の意味からいっても、「ありがとう」までは少し無理なのではないか。

CBLの意味の取り違えに関してもアンケートを行なっているが、4人全員が「時々ある」という答であった。特に、パッシングについてはプロ達にも多くの混乱がみられ、何らかのルールづくりが必要である。

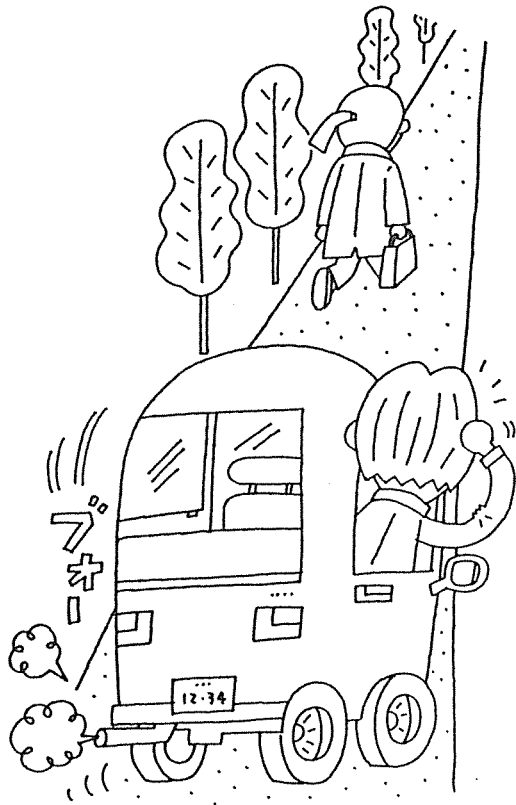
### 3. CBL展開の可能性－無意識的・暗示的CBLへの手がかりとして－

CBLを単なる合図や挨拶に留まらず、安全へのコミュニケーションとして新たな展開を探るため、自分の車の動きを相手に見せることで自分の意志を相手に伝えるCBLを文章によって例示し、プロ達の意見を聞いた。

提示した状況説明文は以下のとおりである。

- a. 狭い道で歩行者の背後から近づいた時、歩行者にこちらの存在を気づいて避けてほしいのでエンジンの回転数を上げて、音で気づかせる。
- b. 合流地点で、流入車線が渋滞しており、なかなか入り込む隙間ができない時、自分の車のノーズを車間にちょっと突っ込むような動きを見せて、相手の車の反応を見る。相手が入ってくれそうだと判断したら車を入れる。
- c. 走行中前方に渋滞を発見した時、後続車からの追突を避けるため、渋滞の課なり前方からブレーキを強めに踏み込み早目に減速し、後続の車の流れをコントロールする。
- d. 高速走行時、隣車線を走る車のタイヤを目の端にとらえておき、その車の動きをいち早く察知する。

「自分もそういうことをよくやる」と3人が答えたのはcの項目で、bは2人、dが1人、aはゼロであった。「たまにはそういうことをすることがある」と答えたのは、aで1人、bで1人、dで1人、cでゼロであった。この考え方でみる限り、運転時におけるプロ達の意志の伝え方は多様であり、ここに例示された以外にも沢山の方法が存在している可能性がある。ただし、このような事実を現在一般に普及しているCBLと同列に置くには、プロ達のCBLはあまりに運転技術そのものに過ぎはしないか、といった問題が残



歩行者の背後から近づいた時  
エンジンを少しふかし、音で  
こちらの存在に気づいてもらう



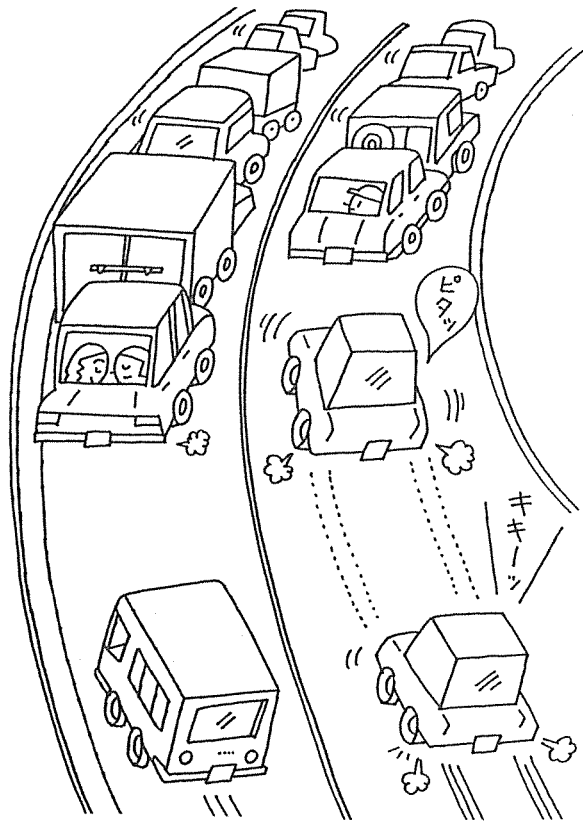
渋滞車線に割込む時、車間に  
少しノーズを突込む動きを見  
せ、相手の反応を見る

る。つまり、彼らのCBLは非常に高度なドライビング技術が伴わなければ、逆に相手に誤解を受けたり、危険に陥らせることになりかねないということだ。例えば、aでエンジンをふかしすぎれば、歩行者を脅かすことになるし、cでブレーキを強く踏みすぎれば、自分が追突されかねない危険が伴う。従って、こうしたCBLはかなり限定した方法で普及を図らなければならない。ハイ・テクニク・コミュニケーションとして、ドライビング・トレーニング等の場でしっかりと伝えていくといった方法が望ましい。

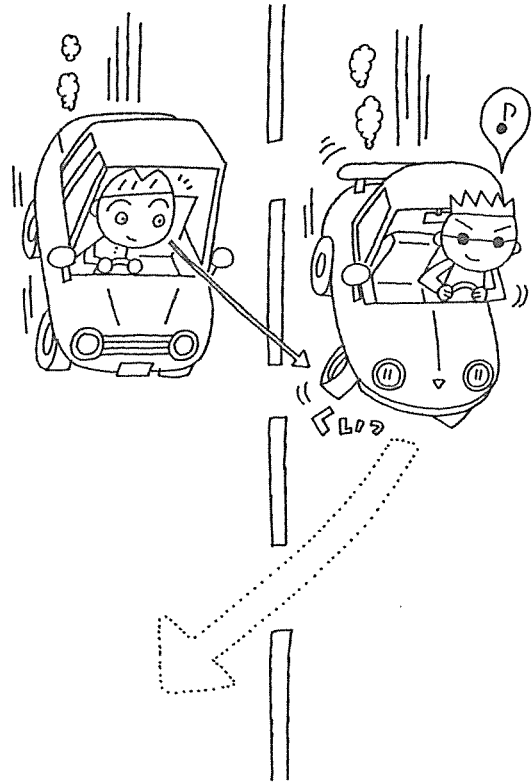
いずれにしても、プロ達のこうした高度なCBLを今後どのようにわが国の車社会の中に取り込んでゆくののか、ヒューマン・インターフェイスの面においても、また運転者教育の考え方の面においても、よくよく考えてみなくてはならない新たな視点と言える。

## 第2節 さすが、プロ達のCBL談ーインタビューからー

合図や挨拶といったCBLを多用しなくても、プロ達は交通の流れを自分で読み、自分でつくり出しているといったことが前節のアンケートで明らかとなった。つまり、合図や挨拶が必要な状況になる前に自分自身の車の対処をしてしまい、そうした場面を迎えないようにしているということだ。故に、彼らのCBLは非常にシンプルなものしか必要ない。「ありがとう」を伝える方法があれば、それで十分なのである。だが、CBLを合図や挨拶といった狭義な定義でなく、安全、快適に走るための車の全ての動き、前節3項で例示したような内容を含む、とした時、ベテラン・ドライバー達は、自分たちの運転の様子を生き生きと語った。



渋滞を発見した時、かなり手前から強めのブレーキをかけ、後続の車の流れをコントロールする



高速走行時、隣車線を走る車のタイヤを目の端にとらえておき、その車の動きをいち早く察知する

以下はインタビュー中での語りである。

### ★ モーター・ジャーナリスト

他車が動き出してからこちらが動くのではなく、動く前に予測し対処する。車の動きというのは運転しているドライバーが決めた結果であるのだから、ドライバーの顔、表情を注意していれば、ある程度はその車の意志といったものがみえる。例えば、自分が走行車線から追い越し車線に入りたい時、少しずつ車体を追い越し車線側に寄せてゆき、追い越し車線側のドライバーの顔をバックミラーで確認する。相手の車が後方30度から60度になると顔の表情が見える。その顔で入るかどうかを判断する。

そういう意味では、初心者で曖昧な運転をしている車の動きは読み取るのに気を使う。逆にいえば、運転が解っている者同志では、ことさらなCBLはあまり必要ない。

### ★ タクシー・ドライバー

プロ同士は殺気で分かる。先に通るよ、行くよ、曲がるよ、といった動き全てが言葉や動作でなく、殺気で分かってしまう。殺気は靈感そのもの、本当のプロ同士ならライトやウインカーなんか要らない、相手の顔を見ただけで絶対分かる。神経を研ぎ澄せば、暗ければ暗いほど、見える。相手が起こすバイブレーションを感じる。

素人は来るか来ないか分からない、ハキハキしていない。運転が生きてない。車は自分の身体であり、心臓なのだ。人間が運転しているのだから。私はウインカーやパッシング、ハザードが必要な運転はしない。きつい運転をする、譲らない。そのかわり本当に譲



らなきゃならない時は、きちっと譲る。

#### ★トラック・ドライバー

最近はみんな無線を持っているので、トラック同士の合図、挨拶といったCBLは使わなくなった。排気ブレーキを効かすぞといった合図は、車間をつめて走る高速道路では一種の自己防衛として発生したものだから、業界では定着している。ただ、普通の道や首都高速では意味がよく伝わらない恐れがあるので使わない。

高速走行の時に、隣の車のタイヤを目の隅にとらえて相手の動きを察知することは、よくやる。プロならあたり前のことだ。隣の車のタイヤの位置は、とても気になる。また、自分で車の流れをコントロールするような動きもよくやる。例えば、左折の時、左側の1車線を駐車車両が占領しているような場合、わざと右側車線との区分線を跨いで走るようにする。右側車線の後続車に前に出られて左折しにくくされるのを防ぐためだ。大型トラックの左折にしろ、右折にしろ、かなりのスペースが必要なので、前に出られると困るケースがあるからだ。こうしたテクニックは結構ある。

#### ★マイカー・ドライバー

自分は合図、挨拶のCBLを必要としない運転をしている。相手にブレーキを踏ませない運転を心がけているので、モヤモヤとした合図はまず必要ない。セイフティ・マージンを十分にとって車線変更等をしているから、合図をしなくても実際には回りの車にあまり影響はない。

常に自分の存在を相手に分からせるために、どのような位置関係で走ればよいかを意識しながら運転をしている。例えば、並走している車の死角には入らないようにして、こちらの存在を常に相手にコミュニケーションしている。相手はこちらが意図的にそうしていることに気づいていないだろう。明示的コミュニケーションが1対1であるなら、暗示的コミュニケーションは車群の中での自分の位置をどうセットして、どのように自分の存在情報を発信するかという問題なのかも知れない。そうすると、それをやっている人とやらない人は、はっきり分かれるだろう。

### 第3節 プロ達に学ぶこれからのCBLの視点

4者の意見で共通しているのは、安全、快適といった面での車の動きもCBLとして考えるなら、その相手を車という物体ではなく、運転をしている人間とどうコミュニケーションするかという問題としてとらえるということである。その答として、モーター・ジャーナリストは顔を見るといい、タクシー・ドライバーは殺気だ、靈感だとし、トラック・ドライバーはタイヤの位置であり、マイカー・ドライバーは車群の中での自分の存在情報と表現している。さすがにいろいろな運転場面を経験してきているだけに、それぞれに示唆に富み、真理を衝いた言葉であった。

今後のCBL研究の課題として、合図、挨拶の他に、こうしたスーパーコミュニケーションとも呼ぶべきCBLをどうとらえ、どう普及させていくか、運転教育の現場とのリンクにおいて考えていくことが重要である。

<プロ・ドライバーのアンケートへの回答>

■「自分からする」合図や挨拶  
 (1:よくする 2:たまにする 3:あまりしない)

合図や挨拶	マイカー ドライバー	タクシー ドライバー	モーター・ジ ャーナリスト	トラック ドライバー
①パッシングをして対向車に道を譲る	3	3	3	2
②手で合図をして対向車に道を譲る	3	1	2	1
③手で合図をして前に入れてもらう(車線変更の時)	1	3	2	3
④ハザードランプ(非常点滅灯)を点滅させて「有難う」の意志を伝える	2	1	3	2
⑤ハザードランプを点滅させて「前方に渋滞あり、注意せよ」を伝える	1	3	1	1
⑥パッシングして「追い抜きたい」を伝える	2	3	3	3
⑦左ウインカーを点滅させて「お先にどうぞ」を伝える	3	3	2	3
⑧追越車線で右側ウインカーを点滅させて「追い抜きたい」を伝える	2	3	1	3
⑨ブレーキランプを点滅させて「車間距離つめすぎ」を伝える	3	3	2	3
⑩軽くホーンを鳴らし「有難う」を伝える	2	3	3	1
⑪手で合図して「有難う」を伝える	1	1	1	1
⑫強くホーンを鳴らし抗議の意志を伝える	2	3	3	3
⑬ホーンを鳴らし注意を喚起する	2	2	2	2
⑭パッシングをして注意を喚起する	3	3	3	3
⑮パッシングをして速度取締まりを知らせる	3	3	3	2
⑯軽くホーンを鳴らし対向車に道を譲る	3	3	3	2

■ 「自分からする」合図や挨拶（つづき）

合図や挨拶	マイカー ドライバー	タクシー ドライバー	モーター・ジ ャーナリスト	トラック ドライバー
⑰ パッシングをして自分 が先に行く意志を伝える	3	3	3	3
⑱ パッシングをしてライ ト消忘れを注意する	3	3	3	2
⑲ 握った手を開いてライ ト消忘れを注意する	3	1	3	3
㉑ 追越車線で右ウinkerを出 し、後続車に「排気ブレーキをき かすぞ」を知らせる	3	3	3	3
追越車線で右ウinkerを出 し、後続車に「道をあけることが できない」を知らせる	3	3	2	3
㉒ 追越しをかけると同時に左ウ inkerを出し「この追越しがすんだ ら走行車線へもどる」意志を 伝える	3	3	2	2
㉓ 夜間停車しスモールラ ンプにして道を譲る	2	3	3	3

■合図や挨拶をどう思う

(1 : 役に立つ・良いことだ  
3 : むしろ害になる)

2 : 時と場合による  
4 : 合図の意味を知らない)

合図や挨拶	マイカー ドライバー	タクシー ドライバー	モーター・ジ ャーナリスト	トラック ドライバー
①パッシングをして対向車に道を譲る	2	2	2	2
②手で合図をして対向車に道を譲る	2	2	1	2
③手で合図をして前に入れてもらう(車線変更の時)	2	2	1	2
④ハザードランプ(非常点滅灯)を点滅させて「有難う」の意志を伝える	1	1	2	1
⑤ハザードランプを点滅させて「前方に渋滞あり、注意せよ」を伝える	2	3	1	1
⑥パッシングして「追い抜きたい」を伝える	2	3	2	2
⑦左ウインカーを点滅させて「お先にどうぞ」を伝える	3	3	2	3
⑧追越車線で右側ウインカーを点滅させて「追い抜きたい」を伝える	2	3	1	2
⑨ブレーキランプを点滅させて「車間距離つめすぎ」を伝える	3	1	2	2
⑩軽くホーンを鳴らし「有難う」を伝える	2	1	3	1
⑪手で合図して「有難う」を伝える	2	1	1	1
⑫強くホーンを鳴らし抗議の意志を伝える	3	3	3	3
⑬ホーンを鳴らし注意を喚起する	2	1	2	2
⑭パッシングをして注意を喚起する	3	3	2	3
⑮パッシングをして速度取締まりを知らせる	2	1	2	2
⑯軽くホーンを鳴らし対向車に道を譲る	2	1	3	2

■合図や挨拶をどう思う（つづき）

合図や挨拶	マイカー ドライバー	タクシー ドライバー	モーター・ジ ャーナリスト	トラック ドライバー
⑰ バッシングをして自分 が先に行く意志を伝える	2	1	2	2
⑱ バッシングをしてライ ト消忘れを注意する	3	1	3	2
⑲ 握った手を開いてライ ト消忘れを注意する	2	1	2	2
㉑ 追越車線で右ウinkerを出 し、後続車に「排気ブレーキを かすぞ」を知らせる	4 (3)*	3	3	3
㉒ 追越車線で右ウinkerを出 し、後続車に「道をあけること ができない」を知らせる	4	3	2	2
㉓ 追越しをかけたと同時に左ウ inkerを出し「この追越しが すんだら走行車線へもどる」 意志を伝える	2	1	2	2
㉔ 夜間停車しスモールラ ンプにして道を譲る	1	3	2	3

\* アンケート回答後、合図の意味を説明されると、(3)の回答となった。

■一方向コミュニケーション・アンケートの回答

C B L 状況説明文	マイカー ドライバー	タクシー ドライバー	モーター・ジ ャーナリスト	トラック ドライバー
①狭い道で歩行者の背後から近付いた時、歩行者にこちらの存在を気づいて避けてほしいのでエンジンの回転数を上げて、音で気づかせる。	2	3	3 (ATだから やらない)	3
②合流地点で流入車線が渋滞しておりなかなか入り込む隙間ができない時、自分の車のノーズを車間にちょっと突っ込むような動きを見せて、相手の車の反応を見る。相手が入れてくれそうだと判断したら車を入れる。	1	3	1	2
③走行中前方に渋滞を発見した時、後続車からの追突を避けるため、渋滞のかなり前方からブレーキを強めに踏み込み、早目に減速し、最後に緩めて停止する。	1	3	1	1
④高速走行時、隣の車の車輪（輪舵）を目の隅に捕らえておき、相手の動きをいちはやく察知する。	5	3	1	2

- (注) 1：自分もそういう事をよくやっている  
 2：たまにはそういう事をすることがある  
 3：意味はわかるが、そういう事はやったことがない  
 4：そういう事は考えたこともない  
 5：書かれている状況を理解できない

## 第3章 CBLはどのように使われるべきか

### －円滑・安全な道路交通のためのガイドライン－

#### 第1節 日本の路上でみられる明示的CBL

本プロジェクトが今年度行った調査は、現在、日本の路上でみられるCBLとしての合図、つまり自動車に備えられている灯火・警音器類を使ったもの、そして運転者の動作によって伝えようとするものに限られている。道路交通法等で法的に規定されているもの以外で、運転者が何らかの意図・意思を表現することを目的に行っている合図、ということになるだろう。

そのうち、灯火類を使ったものについては、まず本来の用途の延長線で、ある意図を表現するものが多い。これは当然だろう。しかし長距離トラック・ドライバーなど、特定のグループ内で自然発生的に使いはじめられた合図が、一般に広がってゆくケースもみられる。

一方、運転者の動作によるものは、基本的に本来のボディ・ランゲージの延長線上にあるものと考えてよい。

本プロジェクトは、まず路上で使われている各種の合図のパターンおよびその内容をリストアップすることから始めた。これに基づいたアンケートの結果をみると、

『問3：問1に挙げられたものの他に、あなたが知っている合図や挨拶がありましたら、簡単にご記入下さい。』

という設問に対して、特に注目される回答がみられなかった。このことから、プロジェクト・チームがリストアップしたサイン、シグナルの内容が、現在の日本の路上に現れている“CBLとしての合図”を網羅したものと考えていいだろう。この種の合図は、明確に意図を伝えることを目的にしたものであり、明示的CBL、というとらえ方もできる。

#### 第2節 CBLの評価と推奨度の判断要件

##### 1. 合図としての妥当性

日本の路上で実際に使われているCBLとしての合図の実態が、ほぼ把握できたところで、問題はその使われ方、つまりサイン、シグナルの形態と、その意味するところの関係が、妥当であるかどうか、という点に絞られてくる。

現在の、自動車が主になった道路交通の中で、ドライバーは車両という移動空間の中に入って、外界からある程度隔離された状態にいる。ここでCBLは、他の車両の動きを読み取り、あるいは予測して、円滑かつ安全に道路交通を展開するための情報となり、また依頼や告知、簡単な挨拶など、あるレベルのコミュニケーションを与えるものである。したがって、法規で要求されている最低限の合図以外に、前方の渋滞など、周囲の状況やお互いの意図を的確に伝えられる手法は、ある範囲では必要であり、好ましい。しかし、現在使用されている全てのCBLに関して、お互いの意図が正確に伝わり、また状況認識が

ら運転操作、車両の動かし方の判断がよい形で行えるかどうか。意図が誤解されたり、正しく認識されないとすれば、そうしたサイン、シグナルはむしろ排除されなければならない。

つまり、好ましいCBL、好ましからざるCBLという分類を行うことができるし、そのガイドラインが本プロジェクトで示されるべきであろう。CBLとしての合図を、一般のドライバーに広く認知してもらうこと。また、自然発生的に広範に使われているものであっても、総合的に判断すれば適切ではないケースについては、その事実を示すこと。ここから始めて好ましいCBLの一般化を進め、また好ましくないCBLを排除すべく、積極的に各所に情報を供給する努力を重ねたいというのが、当プロジェクトの考えである。

## 2. CBLの評価および推奨度の判断要件

ここで、CBLとしての妥当性を判断する基準を設定しなければならない。それも主観的な基準ではなく、明確な論理によって構築された意味づけが必要である。そこで当プロジェクトは、CBLの妥当性、実際に路上で使う場合の推奨度を評価し、判断する基準として、以下のような要件を設定することにした。

- 判断要件1：基本的に、特定の車（人）同士のコミュニケーションよりも、路上の混合交通の中での安全を優先する。
- 判断要件2：同一の合図が複数の意味を持ち、それらが使われている状況が明確に分離できない場合は、最適と考えられる意味内容に絞る。
- 判断要件3：灯火類等を使用した合図の場合、本来の用途（法規、国際慣習等）から、大きく逸脱しない。
- 判断要件4：ドライバーの操作を複雑にしない。
- 判断要件5：国際性がある。（日本人が海外で運転する、あるいは外国人が日本で運転する機会が、今後さらに増えることを考えて。）
- 判断要件6：合図等は、本来、単純かつ最小限で、分かりやすいものであることが基本である。またコミュニケーションのためといえども、ルールや慣習をいわずらに増やしてはならない。

今回、プロジェクト内で確認され、日本国内でみられるCBLとしての各種サイン、シグナルを、この判断要件に照らし合わせて評価し、それぞれの推奨レベルを判定した結果を表4-1に示す。

## 第3節 法規、慣習における灯火類等の使い方

前節の判断要件3「本来の用途から大きく逸脱しない。」に関して、現在の日本の法規（道路交通法、道路運送車両法）における規定、国際慣習等について、簡単に触れておく。同時に各灯火類等の用語についても解説する。

1. 道路運送車両法（第41条）で定める保安上、または公害防止上の技術基準に適合することが要求されている灯火類など、合図等のための装置。



表4-1 日本国内でみられるCBL型各種サイン、シグナルの推奨度

注1：○は、推奨できる：○は、条件を満たせば推奨できる：×は、推奨できない。

注2：（ ）内数字は、アンケート票中の番号に対応する。回答頻度の高い順に整理した。

注3：『合図や動作・その意味』の表現は、アンケートの際のものを多少手直して、運転時の状況が分かりやすくなるようにした。

合図や動作・その意味		推奨レベル	理由および備考
身振りによるもの	(11)手を上げて「ありがとう」の意図を伝える。	◎	<ul style="list-style-type: none"> <li>・意味、意図は確実に伝わる。</li> <li>・軽い動作と顔・身体の表情の組合せが望ましい。</li> <li>・動作によっては、意味がとりにくいこともある。</li> <li>・相手の顔・視線を確認しつつ、明確な動作を行うことが必要。</li> <li>・一方、この種の合図を受けた側は、GO or NOT GOの判断の一助にとどめるべきである。最終的な判断は、自らの全般的な状況認識による以外にない。</li> <li>（以下、同種の合図について、この点は共通）</li> <li>・低速時は窓を開けて手を出すのが明確。</li> <li>・二輪車の場合、手を横に出して意思表示するのは、ターンシグナルよりも効果的なことが多い。</li> <li>・相手の車両よりも前に出た状態で行うこと。</li> <li>・基本的にライト消し忘れの注意は不要。意味も伝わりにくい。二輪車はむしろDaytime Light-on (DLO) が推奨される。四輪車も薄暮時を含めて、DLO を推奨する方向ではないか？</li> </ul>
	(2) 手や顔で合図して、対向車に道を譲る。 (直進対右折など各種)	○	
	(3) 手で合図して、前に入れてもらう。 (車線変更、流入等)	○	
	(19) 握った手を開く動作を繰り返して、ライトの消し忘れを注意する。	×	
警告器	(10) 軽くホーンを鳴らし、「ありがとう」の意図を伝える。	○	<ul style="list-style-type: none"> <li>・軽く、瞬間的に音を出すことで、この意図は伝わる。</li> <li>・ホーンの本来の使い方ではあるが、それも状況次第。</li> <li>・多用することは避けるべきだろう。</li> <li>・状況認識・判断能力の高いドライバほど、使用頻度は減る傾向にある。</li> <li>・威嚇的、かつ自己中心的な心理状態の爆発にすぎないことがほとんどである。</li> <li>・切迫した事態を相手、もしくは周囲に伝える効果はある。</li> </ul>
	(13) ホーンを鳴らし、注意を喚起する。	○	
	(12) 強くホーンを鳴らし抗議の意思を伝える。	×	
前照灯のバッシング	(1) バッシングして、対向車に道を譲る。 (直進対右折など各種)	×	<ul style="list-style-type: none"> <li>・相手に伝わる意味が不明確。逆の意味になる場合も多い。</li> <li>・基本的に昼間時は(2)の手+顔による動作が望ましい。</li> <li>・夜間など、送る側が完全に停止し、短い点滅1～2回ならば意図は伝わりやすい。</li> <li>・合図を受ける側の意識については(2)と同様。</li> <li>・(19)と同様の理由による。</li> <li>また、合図の意味も伝わりにくい。</li> <li>・当プロジェクトの研究においてコメントする対象外の状況だと考える。</li> <li>・(13)と同様、本来の使い方の一部ではあるが、この合図が適切かどうかは、その場の状況次第である。</li> <li>・同上</li> <li>・合図の意味・意図が非常に伝わりにくい。</li> <li>自己中心的な状況判断、発想によるものではないか？</li> </ul>
	(18) バッシングして、ライト消し忘れを注意。	×	
	(15) バッシングして、速度取締りが行われていることを知らせる。	—	
	(14) バッシングして、注意を喚起する。	○	
	(6) バッシングして、「追い抜きたい」意思を伝える。	○	
	(17) バッシングして、自分が先に行く意思を伝える。	×	
灯火類	(23) 夜間停車してスモールランプに切り替え、道を譲る。(直進対右折など各種)	◎	<ul style="list-style-type: none"> <li>・一旦完全に停止等、明確な車の動きと組合せること。</li> <li>・合図を受ける側の意識については(2)と同様。</li> <li>譲られたことを判断の一助にとどめるだけでないといけな。</li> </ul>

合図や動作・その意味		推奨バ	理由および備考
非常点滅灯	(5) ハザードランプ（非常点滅灯）を点滅させ、前方渋滞、減速を伝える。	○	<ul style="list-style-type: none"> <li>・本来の用途の一部になりつつある（世界的に／とくに日欧）</li> <li>・交通の流れの安全度を高めることにも効果大。</li> <li>・緊急停止、あるいは(5) のような急減速状況とは、全く異なる意味になる。</li> <li>・判断要件1、2、3、5に照らして不適格である。</li> </ul>
	(4) ハザードランプを点滅させ、「ありがとう」の意図を伝える。	×	
方向指示器左	(22) 追越しにはいると同時に左ターンシグナルを出し、「追越し終了後すぐ走行車線に戻る」意思を伝える。	○	<ul style="list-style-type: none"> <li>・表記の状況とは少し異なるが、追越し車線走行中、後方から優速車両が近づいてきた場合、「追越しが終われば走行車線に戻る」という意味では、国際的にも使われている。</li> <li>・状況にもよるが、左折あるいは路肩停止などの合図と混同される可能性がある。</li> </ul>
	(7) 走行したまま左ターンシグナルを出し、「お先にどうぞ」の意図を伝える。	×	
方向指示器右	(8) 追越し車線を走行中、右ターンシグナルを出し「追い抜きたい」意思を伝える。	○	<ul style="list-style-type: none"> <li>・追越し車線の走行を維持しつつ、優速車が後方から近づいている→「車線を譲ってほしい」という意味で使う。</li> <li>・ヨーロッパ、とくにドイツでは常用されている。</li> <li>・意味が不明確であり合図の意味が誤解される可能性も大。</li> <li>・状況を伝える意味・意図そのものに疑問がある。</li> <li>・方向指示器による本来の合図の内容を逸脱している。</li> <li>・判断要件1、2、3、5に照らして不適格である。</li> <li>・むしろ専用表示機構／灯を早急に制定、装着すべきである。</li> </ul>
	(21) 追越し車線を走行中、右ターンシグナルを出し「道を開けることができぬ」と知らせる。	×	
	(20) おもに追越し車線を走行中、右ターンシグナルを出し、排気ブレーキ操作を後続車に伝える。	×	
制動灯	(9) ブレーキランプを点滅させて、「車間距離をつめるな」を伝える。	×	<ul style="list-style-type: none"> <li>・自己中心的、勝手な意思表示であることがほとんど。</li> <li>・後続車との距離が接近する理由があるのではないか。</li> <li>・相対速度および車間距離が変化すること、相手の心理などを考えるとかえって危険。道を譲って解決する方が無難。</li> <li>・なお減速時に、制動装置の立ち上がり／ブレーキランプ点灯を早めにして、後続車の注意喚起／車間距離減少を抑制するという形のCBLはある。</li> </ul>

- ・前照灯（一般的には：ヘッドランプまたはヘッドライト）
- ・番号灯（ナンバープレート照明）
- ・尾灯（テールランプまたはテールライト）
- ・制動灯（ブレーキランプ）
- ・車幅灯（スモールライト）
- ・その他の灯火装置および反射器
- ・警音器その他の警報装置（ホーン）
- ・方向指示器その他の指示装置（ターンシグナル、フラッシャー。ウィンカーという呼び方は、和製英語による俗称）

2. その他、前照灯消灯時にハイビーム点灯・点滅、同点灯時にはロービームからハイビームへの切り換え・点滅を行うのが、通称「パッシング」。

また、高速道路上の非常停止時などに前後・左右の方向指示器を同時点滅させるのが「非常点滅表示灯」。「ハザードランプ」、「4ウェイ・フラッシャー」ともいう。

3. 道路交通法で規定されている灯火類や警音器の使い方

a. 灯火および合図：夜間（日没から日の出時まで、と定義されている）、道路にあるときは、前照灯、車幅灯、尾灯その他の灯火を点けなければならない。政令で定める場合においては、夜間以外の時間にあっても同様とする。（注：この「政令で定める場合」とは、トンネルの中や、濃霧の中などで前方 50m／高速道路・自動車専用道路では前方200mまでが明瞭に見えない場合。逆に通常50m／高速道路では200mまで明瞭に見える程度に照明が行われているトンネルは除く、となっている）

他の車両と行き違う場合については、前照灯の光度を減じ、またはその照射方向を下向きにすること（第52条）。

左折し、右折し、転回し、徐行し、停止し、後退し、または同一方向に進行しながら、進路を変えるときは、手、方向指示器または灯火により合図をし、かつこれらの行為が終わるまで、当該合図を継続しなければならない（第53条）。

b. 停車または駐車時の灯火：夜間、幅員が5.5m以上の道路に停車または駐車しているときは、非常点滅灯、尾灯または駐車灯（車幅灯のみの点灯）を点けなければならない。高速道路では、あわせて停止表示器材を置くことも要求される。ただし、高速道路および自動車専用道路以外（つまり一般道）で、後方 50mから当該車両が明瞭に見える程度に照明されている場所での停車、停止表示器材を後方に置いている場合は除く、となっている（道交法施行令第18,19条）。

c. 警音器の使い方：左右の見通しのきかない交差点、見通しのきかない道路の曲がり角、または見通しのきかない上り坂の頂上で、道路標識等により指定された場所を通行しようとするとき――警音器を鳴らさなければならない。道路標識等により指定された区間の、同様の場所についても警音器を鳴らさなければならない。法令の規定により警音器をならさなければならないこととされている場合を除き、警音器を鳴らしてはならない。ただし、危険を防止するためやむをえないときは、この限りでない（道交法第54条。下線はすべて筆者）。

#### 4. その他、車両装備の一部として等、慣習化している使い方

a. パッシングランプ：パッシング（passing）という言葉が示すように、後方からヘッドランプのハイビームを点滅させることで、追越し、追抜きの意図を伝え、また相手の注意を喚起する。

b. ハザードランプ：夜間の高速道路、自動車専用道路に限らず、危険を伴う場所に一時停車する場合に使う。

c. ヘッドランプの昼間点灯：Daytime Light-on。自車の存在を強調することで、認知ミスによる事故が減少することが知られている。

日本でも、二輪車についてはこれを励行するキャンペーンを展開しているところである。北欧などでは、四輪車を含めて法制化されている国もある。いずれにしても欧米では薄暮時など、太陽の光が弱いときには、ヘッドランプを積極的に点灯する。これに比べると日本のドライバーは一般にライトオンに消極的である。

d. リアフォグランプ（後部霧灯）：車両後面に取り付けられた赤色のランプ。濃霧の中などで、後続車に自車の存在を明確に知らせるために点灯する。欧州では法制化されているが、日本では輸入車および国産車の一部車種に装着が始まったところである。その存在と意味、使い方などについて、より一層の周知徹底が必要であろう。

#### 第4節 推奨度判定についての補足説明

日本の路上でみられるCBLとしての合図、動作などについての推奨度は、表4-1に示したとおりであるが、その中でいくつか、論議の対象になるとと思われる項目がある。それらについて、さらに補足説明をしておくことにする。この評価、判断については、当プロジェクトのメンバーだけでなく、10名の国際交通安全学会(IATSS)会員に意見をうかがった上で議論を重ね、結論を導いた。したがって、当プロジェクト内では意見の一致をみているのだが、とくに推奨レベルを「×」（推奨できない、使わない方がよい）と判断したもの、あるいはコミュニケーションがとれてよい、と考えられるのに、推奨レベルが低いもの3件について、その議論のプロセスも含めてより詳しく解説することで一般的な疑念を解消しておく。

a. ハザードランプを点滅させ、「（前に入れてもらって）ありがとう」の意思を伝える  
---×（推奨できない、使わない方がよい）

長距離トラックのドライバーなどを発端に、最近路上で多くみられるようになった。ある意味では、日本の典型的なCBL型合図である。プロドライバーあるいはIATSS会員へのアンケートの中でも、「自分も使っている」のを含め、好意的な意見も少なからずみられた。それは、「ありがとう」の意思を明確に伝えることで、お互いの気持ちと和らぎ、路上交通の円滑化がはかれる、といった考え方に基づくものである。

しかし、表内に記したように、「（前に入れてもらって）ありがとう」の意思を伝えるために非常停止表示灯を使うというこの合図の手法は、そうした情緒性以前の部分、安全性の面で大きな問題を抱えている。

典型的な情景を想定してみよう。

高速道路を、車間距離が十分でない状況で走行中、直前に大型パネルトラックなど、前方の見通しがきかない車両が車線移動して入ってきた。その直後にハザードランプ点灯。これは「ありがとう」の意味なのか、それとも前方に事故などの突発事態があり、急減速に入るのか？

少なくとも、こうした可能性が常に存在している合図を、一般路上で使用することは、まったく勧められない。むしろ早めに各所にPRして、このCBLの使用を止めた方がよい。もちろん、灯火類の本来の使用内容から大きく逸脱しているわけであるし、国際的にも、日本以外の地域ではまったく通用しないものである。日本から海外に旅行したドライバーが、無意識の習慣的な操作でこの合図を出したとすれば、第一に危険であり、周囲の墮躓をかうことになる。

なお、IATSSのメンバー10名へのアンケート結果を整理すると、この合図を可としたのは2名。不可としたのは7名。どちらともいえない、が1名となる。付け加えれば、不可としつつも、「ありがとう」の意図を伝える何らかの合図があってよい、とする意見が多かった。

しかし、当プロジェクトとしてはあえてそうした意見にも異を唱えておきたい。たしかに路上において、ドライバー同士が不愉快な感情を持つのを抑えた方がよい、という一般論はあるが、それをいちいち何か特別に慣習化した合図をつくって行うことが勧められるかどうか。路上交通が安全に、円滑に、さらに合理的に展開されるかどうか、という視点からすれば、いささか情緒的にすぎる感がある。経験豊富なドライバー、しかもある地域で日常的に運転しているドライバー同士が、特殊な合図をつくる、しかしビギナーや外来者はその意味が理解できない、という状況になることは、むしろ避けるべきではないだろうか。

車の流れを把握して、周囲にストレスを感じさせないような車線移動や流入を行うこと、また前に入れて欲しいと合図されたら当然のマナーとしてそれに応える運転態度、入れてやったことにことさらの感謝を期待することのない心の余裕、それらをこそ身につけるトレーニングの勧めが、まず第一である。そしてドライバーのボディ・ランゲージとしては、自然に手を挙げれば、それで済む。夜でもある程度の明るさや交通量があれば、その動きは後続車から視認できる。問題は、運転席が高く、後方からまったく見えない大型パネル・トラックなど。逆にいえば、彼らは身振り等で後方にその意図を伝えることができないうえ、各種の灯火類による合図を「発明」するのではないだろうか。それにしても、この「ありがとうハザード」を含めて、灯火の使い方には不適切なものが多い。

b. パッシングして、対向車に道を譲る  $\text{---}\times$  (推奨できない)

手や顔で合図して、対向車に道を譲る  $\text{---}\circ$  (推奨できる)

この種の合図の問題点は、相互にCBLをやりとりしている当事者同士の間だけが、すべての交通状況ではない、というところにある。その典型的なケースとして、幅員が広めで交通量も多い状況の中で、直進車が右折車に対して道を譲る時を考えてみよう。

直進車が、自車の前後の状況から、交差点をスムーズに通過できる状況にないなどの判断をして、手前で停止。対向する右折車に「お先にどうぞ」の意図を伝える。ここで問題は右折車である。この合図で、無条件に加速し、交差点を突っ切る、という動作を起こすケースが少なくない。しかし直進・停止車の陰から別の車両、たとえばオートバイ、あるいは歩行者が出てきて事故を起こす。これが最近、日本国内で問題になっている事故のパ

ターンのひとつ、俗にいう「サンキュー事故」である。

日本人としては、道を譲る、というのは好意の現れであり、好ましいことだと受け取る傾向が多い。しかし本来、運転者は自分の周囲の状況をできるだけ広範囲に把握し、その中で次の動きの判断をしてゆかなくてはならない。対向車が道を譲ったとしても、それは状況の一部にすぎない。それ以外の状況を確認するのは、やはり右折車の運転者自身が生なくてはならないことである。

逆にいえば、直進・停止車側は、自分は交差点に入らず停止し、その状態をしばらく続ける、という動きを明確に見せることが第一のCBLである。その先であえて対向・右折車に進行を勧める動作、合図をすることは、一般的な状況では不要ではないだろうか。

言い換えれば、こうした状況での車両の動きは、基本的な交通ルールに則って行われるのが第一、という原則論に戻らざるをえない。もちろん実際の路上に現れる状況は、千変万化であり、一般論だけで片づけることはできない。「譲る」という意図を明確に表現することが好ましい状況も、もちろんしばしば現れる。

前項と同様、IATSS 会員へのアンケート結果を整理すると「パッシングして、道を譲る」という合図については、条件つきで可、とする意見が過半数を占めた。その条件とは、自分が停止したままでいる、という動きを明確にした上で…という点に要約できる。またパッシングは、本来は追越しの意図や注意喚起のための合図であり、それをこのケースで使っても、意図が理解されにくい、という意見が多い。当プロジェクトも、前記した状況の考察とともにこの点を重視し、判断要件と照らし合わせた上で、「譲る」合図としてのパッシングを、否定しているのである。むしろ手の合図をなぜしないのか、ということになる。

なお、パッシングのパターンを変える、つまり点灯時間の長さや点滅のパターンなどを決め、それを周知させてはどうか、という意見がある。しかしこれは判断要件6において肯定できない。前項でも述べたとおり、非習熟者や外来者の多い実際の交通状況を考えると、運転において基本的なルール以外の約束ごとは、少ないほどよいはずである。

c. 主に追越車線を走行中、右ターンシグナルを出して、排気ブレーキ操作を伝える  
— — — × (推奨できない)

これも長距離便を中心に、高速道路でトラック・ドライバーが多用しつつある合図である。しかし、この意味は一般ドライバーにまでは認知されておらず、トラック・ドライバーもそれを知っていて、トラック同士の合図としてしか使わないようにしている、という回答もあった。しかし現状をみるに、そうした配慮なしに多用するドライバーが増えているようである。

もちろん、合図の意味がわかりにくいだけでなく、他の合図と混同して危険なことも多い。たとえば、追越車線での中央寄り（日本では右）ターンシグナル点灯は、その車線を維持したまま、優速車が後方から近づくのを知らせるパッシングほど威嚇的ではない追越しの意思表示という意味もある。むしろ国際的にはこれが一般的であり、筆者が知るかぎり、旧西ドイツを中心にしたヨーロッパでは、かなり以前から常用されている。これと排気ブレーキ操作の合図とが混在すると、一方は高めの速度を維持する意味、他方は減速の意味になり、危険でさえある。したがって「×」としたのはお分かりいただけると思う。

なお、排気ブレーキについては、ホイール・ブレーキよりも減速効果が小さく、大型・重量車では多用されるが、その度ごとに通常のブレーキランプを点灯させるのは適当では

ない、という考え方がある。そこで日本では運輸審議会において、専用の排気ブレーキ表示灯の装着を検討中であり、1992年3月には結論が出される予定であるという。日本の高速道路で多くみられる運転パターンのように、大型トラックがフルスロットルを続けながら、車間距離が詰まると排気ブレーキ操作を繰り返す、というような状況でなければ、通常の制動灯を点灯させても問題はない可能性も大きい。

## 第5節 今後への期待

以上、C B L研究の第一段階として、現在日本の路上でみられるC B L型サイン、シグナルを調査し、その推奨度を判断するところまで来た。この判定に、十分な合理性があるという共通認識が得られれば、それをより広く一般に伝える努力を、様々な方向から展開したいものだと考える。混在する雑多なコミュニケーション手法を整理することにより、より円滑で、安全な日本の道路交通を促進できるはずである。また、今後も自然発生的に各種のコミュニケーション手法が現れるものと思われるが、それらについても、本プロジェクトで提示したような評価・判断を行うことで、早めによりよい方向への対応がとれるはずである。

†

### 【参考：灯火類・ホーンなどの操作方法】

灯火類やホーンに関するスイッチ類の配置、そして操作法については、各国、各メーカーによって違いがみられる。とくに国、地域による差は大きい。これは国情、道路事情、運転の慣習などによるものと思われるが、こうした機器を使ったC B Lにおいては、その操作性も深く関わってくる。そこで参考までに、乗用車について、主な灯火類やホーンのスイッチ類の配置と操作法について、生産地域別の傾向を記しておく。

- ▲ ターンシグナル：〈各国〉ステアリングコラム部から横に突き出したレバーを上下させる。もしくはそれに類するスイッチ。右ハンドル・右側、左ハンドル・左側が原則だが、左ハンドル設計の車両を右ハンドルに変更した場合、コラム左に出たレバーでターンシグナルを操作する形になっているものも多い。
- ▲ ホーン：〈各国〉ステアリングホイール上／センターパッドもしくはスポーク上など。フランス車など、欧州車の一部に、ターンシグナル／マルチユース・レバーを先端で押し込む方式あり。
- ▲ ライトスイッチ（メイン）：〈日本〉ターンシグナルと同じステアリングコラムから突き出したレバー（マルチユースレバー）を回転させる。フランス車などにも同様のものが多い。  
〈アメリカ、ドイツ〉ダッシュボード上・左側にスイッチを配置。アメリカ車はブル（引き出し）タイプ。ドイツ車では、メルセデス・ベンツ、BMWなどはロータリー（回転）タイプが多い。BMWの一部に、メータークラスター左側に上下スライド式スイッチを置いたものもある。VWは大型のロッカー（揺動）タイプ。

- ▲ヘッドランプの上下ビーム切り換え：〈各国〉ターンシグナル・レバーの引き・押し（コラム軸に沿った方向の動き）。ただし日欧は手前側がロービーム／前に押し込んでハイビームとなるものがほとんど。これに対してアメリカは手前に引く操作のクリック毎にロービーム／ハイビームが順次切り替わる。これはパッシング・スイッチ（次項）と関連する。
- ▲パッシング：〈日欧〉ターンシグナル・レバーを引くとハイビームが点灯、離すとその前の状態に戻る（消える、もしくはロービームに）。  
〈アメリカ〉なし。
- ▲ハザードランプ：〈日本〉ダッシュボード上のプッシュスイッチ。もしくはステアリングコラム上面の押し込みスイッチ。  
〈欧州〉ほとんどがダッシュボード上にプッシュスイッチを置く。とくにドイツなどは、助手席側からも押せる位置を選んでいる。新しいBMW 3シリーズなどは、センターコンソールの上面に、非常に大きなプッシュスイッチを配している。  
〈アメリカ〉ステアリングコラム側面に押し込みスイッチを設置。その動きはかなり固く、押し込んで点灯、引き出して戻して消灯とする時の操作力が、相当に大きいものが多い。常用することは想定していないものと考えられる。



## 第4章 再び、What Is Car Body Language?

—私的CBL論、問題の新たな展開に向けて—

### 青木私論：CBLの次世代メディアの開発を期待して

今回はじめて研究プロジェクトに参加し、貴重な体験をする機会を得ることができました。もともと、当国際交通安全学会の研究プロジェクトは学際的な側面がありますが、本プロジェクトのメンバーはその典型であり、議論は多岐にわたり、楽しい議論に時を忘れることもしばしばでした。これはひとえに、すばらしいメンバーの方々のご協力のたまもので、プロジェクトリーダー冥利に尽きるといったところです。

プロジェクトリーダーを仰せつかってから、道路上でどんなドライバー同士の情報交換が行なわれているかが気になりだし、バスに乗るとつい一番前に陣取って、他の車がどんな合図をしているかを見るようになりました。

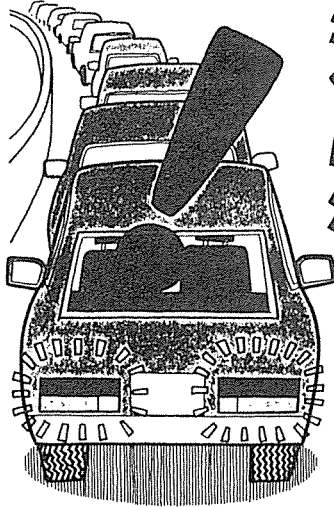
こうして見ていると、バスは直進車や右折車に道を譲る場合、停止して一回パッシングが定着しているように思えます。譲られた方のバスが行動を起こした後、動きながらパッシングというの何回か見受けました。これは、バス同士ということもあって、ありがたうということと思われる。これらの合図はバス同士では定常的に行なわれているという印象を受けました。またバスから他の車に対しても、高頻度で発信されているようです。ただ一般の車同士では、必ずしも定常的といえるほどではないように見受けました。これは、バスがその車体の大きさと公共性などから、ある程度交通整理の役目を担っていることにも起因していると思われる。

また、首都高速道路公団のパンフレットを見ていて、「渋滞に遭遇したらハザードランプで後続車に知らせよう！」の記述が目に入ったり、自動車のマニュアルに追い越しの合図の仕方としてパッシングライトの使い方が書いてあることに気がついたり、と普段何気なしに見過ごしていることを発見したりしました。

今回のプロジェクトのように分野の異なる方々と議論をしていると、議論の中でも色々な発見があります。例えば、技術者としては情報伝達手段が限られているのならば、装置をつくることとすぐに結びつけてしまいます。後続車に情報を伝えなければ、リアウインドやトランクにアイコンや発光ダイオード式文字盤をつけたらという具合ですが、どうもすんなりとは受け入れられそうにありません。実際試作した例もあるようですが、実用までは至っていません。これは、ドライバーに複雑な操作をさせてはいけないというしごくごもっともな理由でありまして、ヒューマン・インターフェイスの面の配慮をする必要があるということ再認識しました。

情報交換の合図は、本質的には一対一の通信であり、お互いに誤解を招かないような明確な状況の下で用いることが大切です。たとえば停車するならば、完全に停車し、中途半端な動きをしないといった注意が必要でしょう。また用いる合図も、複数回の操作や操作の組み合わせは極力避け、できるだけ単純なものが望まれます。

一対一の当事者同士が誤解なく、互いに情報の受渡しを行ないそれを確認したとしても、そこに第三者が関与する場合には注意が必要です。交差点で停車した直進車が右折車に道を譲った場合に、二輪車が直進車の脇を通り抜け右折車と接触する事例は、いわゆる



# 渋滞に遭遇したら、 ハザードランプで 後続車に知らせよう!

首都高速運転安全5則

1. 安全速度を守る。
2. 十分な車間距離をとる。
3. 車線を守る。(割込みをしない)
4. わき見運転をしない。
5. シートベルトをつける。

首都高速道路公団

## 首都高速道路公団のパンフレット

サンキュー事故の典型です。この場合、直進車と右折車とは意思の疎通が行なわれても、第三車（者）との間での意思の疎通が欠如しています。このように道を相手に譲るだけで、問題がないように見える事象でも、実はそう単純ではないことがわかります。そうかといって、全く道を譲らないというわけにはいきません。

委員会での議論を通じ、コミュニケーション手段の問題として、後の車への情報伝達手段、および対向車からの情報（例えば前方の事故・渋滞）入手手段の必要性が指摘されました。前者は先に述べたように、車の後に何らかの表示装置をつけることが一つの解決策です。この場合、前述のように運転者の操作についてはヒューマン・インターフェイスの面からの検討が必要です。

後者については、音声によるコミュニケーションの拡張が考えられ、これには移動体通信が用いられます<sup>(1, 2)</sup>。トラックの運転者同士による市民バンド、その他無線を用いた情報交換は一つの典型です。外国では路線バスに無線電話が装備され、運転手同士が情報交換を行なっている例もあります。これらは、閉じた世界の中における仲間内のコミュニケーションですが、これを一般車両に拡張することも考えられます。特に、二輪車を考えた場合には、コミュニケーションのために特別の操作をすることは、まず不可能と考えられますので、音声によるコミュニケーションの拡張が必要と考えられます。

ドライバーの音声によるコミュニケーションの拡張として、車々間通信が提案され研究されています<sup>(3, 4, 5, 6)</sup>。これは、近接した自動車の中にデジタルな通信チャンネルを用いることにより、局所的な無線LANを構築しようという考えです。このようなシステムは、これまでの通信システムとは性格が大きく異なり、通信方式以外にも多くの興味ある研究対象を提供します。まずは媒体として、電波を使うか光を使うかの選択があります。人間同士の場合には、コミュニケーションの対象は比較的一義的に特定できますが、相手が自動車となると、通信相手の特定にひと工夫が必要です。伝達したい情報の選択に関しては、スイッチ等での選択よりは、ヒューマン・インターフェイスの観点から、直接音声

を用いたハンドフリーなシステムが望ましいと考えられます。この目的のためには、音声認識が必要であり、場合によっては音声をそのまま伝達せずに意識して伝えることも考えられます。

このようなシステムは、“おせっかい”という見方もでき、本当に必要であるかについては、十分な議論がなされる必要があります。また、システムを導入した場合の効果の評価もなかなか難しい問題を含んでいます。さらに、自動車ドライバー同士のコミュニケーションにおける、音声によるコミュニケーションの位置づけも、十分な議論を必要としています。

†

#### 【参考文献】

- (1) 次世代携帯電話システムに関する調査研究会の報告について、寺崎 明、通信工業 1991.7
- (2) 移動体通信ますます多彩に、'90.6.12 電波新聞
- (3) 自動車における情報通信システム、溝手正儀（まさのり）、自動車技術 Vol.41, No2, 1987, pp.212-217
- (4) 移動体対応型情報システムに関する調査研究 平成元年3月 財団法人機械システム振興協会 委託先：(財)自動車走行電子技術協会
- (5) 車々間通信システムに関する調査研究 平成2年3月 財団法人機械システム振興協会 委託先：(財)自動車走行電子技術協会
- (6) 車群制御システムへの車々間通信の応用に関する調査研究報告書 平成3年3月 財団法人機械システム振興協会 委託先：(財)自動車走行電子技術協会

## 岩越私論：運転者教育のためのC B Lのマニュアル化

普段の運転で、C B Lを意識することはほとんどない。自然な車の流れの中で運転している限り、合図、挨拶といったC B Lが必要な場面はあまりないからだ。逆にあまり意識し過ぎると相手にもその要求をする心理が働き、譲ってあげたのに挨拶を返さないといった些細なことで、かえって不愉快な思いをすることがある。

自分自身の心理ながら運転時の興奮系の異常感情をコントロールすることの難しさを感じる。従って、合図、挨拶といったC B Lは害にならないように整理して、実行できる余裕のある人同士で存続していくというのが現実的ではないか、と考える。

問題はパッシング等の複数の意味を持つC B Lだ。「お先にどうぞ」と「先に行くぞ」がパッシングの中に同居してしまっている現実をどう整理するのだが、この場合、価値をどこにおくのかで結論を出すより方法がない。快適さをとるなら「お先にどうぞ」であり、安全で考えるなら「先に行くぞ」になる。

先日こんな事故を目撃したことがあった。小さな交差点で直進してきたバスが止まり、対向車線で右折待ちをしていた乗用車にパッシングをした。「先に右折を下さい」という意味だった。一瞬躊躇した乗用車に、再びパッシング、「早く右折を下さい」との意味が読み取れるようなイライラとしパッシングに見えた。慌てた乗用車は急発進したが、その時バスの脇をすり抜けるように出てきたオートバイと衝突してしまったのである。

パッシングの「お先にどうぞ」の難しさはここにある。この事故の場合でも、バスと乗用車の2台しかいなければ、多少のぎくしゃくはあったにしろ、道を譲るという形は成立した。しかし、現実の交通の場はそのように単純ではない。事故にあったオートバイのほかにも自転車、歩行者が複雑に絡み合う。従ってC B Lを発する側は、その交通状況をきちっと把握した上で発するという責任があるということを確認しておきたい。その意味では、パッシングが「先に行くぞ」という威嚇的なC B Lとして使われる方が意味が単純で分かりやすく、安全ではないか。

日本のこれまでの運転者教育は「お先にどうぞ、ありがとう」に代表されるように、情緒的であるか、道徳的でありすぎ、言葉だけでいうなら運転者に完全無欠な人格を要求し続けてきた。その方向でしか教育する方法を持たなかったというのが正確かも分からないが。アンケートによって集められたC B Lの中に、「ありがとう」を表現するものが多いのもその証ではないか。「ありがとう」の持つ安心感が何となく相手とコミュニケーションしてきたとの錯覚を生むからである。

安全で快適な車生活のための車同士のコミュニケーションには何が必要なのか、この報告書では、第2章のプロ達のスーパー・コミュニケーションの中に隠されているような気がする。本来、C B Lとは車の動きを読むためのものであるはずだが、プロ達はそのことを実際の交通の場で経験を積み重ねることで身に付けてきている。そうした経験を正確に理解し、マニュアル化したい。そこから真の運転者教育が始まる。

## 尾形私論：アジアのC B L

### ☆二つの発見

第1章のアンケート調査結果を分析していて、私にとって最も興味深かったことが2点ある。

その第一は、日頃何の気なしに行われているC B L行動も、トータルとしてみれば、そこに何等かの一貫した意識の共通構造のようなものが存在しているということだ。これは車の運転という特殊な行動の過程においても、C B Lを通じて我々は自然に一定の相互コミュニケーション秩序ともいべきものを形成しているということになる。これ自体、社会的規範の形成過程と相互行為をテーマとする社会学を研究している者にとって、きわめて興味深い発見なのである。

第二に私が興味を持ったことは、そうしたC B Lの中で実際に最もよく行われ、また信頼性・親近性の強いものは何かということ、それは結局目や顔の表情を含めたドライバー自身の身体を用いた行動だったという点である。

本私論では特に後者の点について、筆者が車社会に対して日頃感じている雑感を書き連ねておきたい。

### ☆アジアの路上にはC B Lが溢れている

筆者は仕事柄、アジアの諸国を訪れる機会が多い。国にもよるがその際いつも思うのは、よくもまあこれほど急速に街に車が溢れ出し、無秩序な交通状況になっているのに、事故が起きないものだという感慨である。実際、信号は少なく、あったとしても故障は日常茶飯事で、あまり信用されていない。歩行者は信号を無視してどんどん道を横切るし、交通警察すら車優先を当然と考えているフシがある。現実には事故は頻繁に起きているようで、統計資料にあたったわけではないが—実際資料は必ずしもあてにならない—どの国でも大きな社会問題になっているようだ。

では筆者が街での行動をひかえているかということ、そういうわけにはいかない。バスもタクシーも人力車もよく利用するし、またせざるを得ない。初めは恐怖感が強かったが、慣れてくると不思議とそうでもなくなる。根が楽天的といってしまうとそれまでだが、実際にこうした乗り物に乗せてもらい観察していると、初めの印象とはまた違った感想を持つようになるのである。どういう感想かということ、乗り物の運転手達が回りの車や歩行者たちと極めて頻繁にC B Lを行っており、それなりに危険を回避しているという事実気づくのだ。その時にC B Lの基本がさきに述べた身体—それも顔や目の表情によるC B Lに他ならない。例を挙げよう。

### ☆人力車—乗客も参加のC B L

アジア諸国では自転車を改造した人力車がまだ活躍中である。私が試したものでも、インドやネパール、バングラデシュのリキシャー、中国の力車、インドネシアのベチャ、タイのサムロー、ベトナムのシクロなどである。皆大差はないのだが、インドネシアのベチャやベトナムのシクロは怖い。乗客用座席が前についているからだ。これが疾走する自動

車の間を縫ってノロノロ走る。風が当たって涼しいのだが、衝突すればまずは乗客が…ということになる。だから冷汗が出るほど涼しくなる。こうなると、自衛のため乗客自らも安全CBLに参加せざるを得なくなる。幸いなことに、体全体が前方に露出しているから演技はしやすい。「あっ、そのトラック来ないで」とか「右に曲がります」とか身振りやるのである。

ただ、習慣の違いには気をつけなければならない。例えばバングラデシュでは、OK! といって親指と人差指で○印をつくったり、Good! といって親指を立てたりしてはいけない。前者は男性の、後者は女性のそれ自身の表現だからである。オーバー・アクションより顔の表情を使うのが一番なのだ。

### ☆三輪タクシーのCBL

小型三輪トラックを改造したタクシーも健在である。インドやバングラデシュ、ネパールのベビー・タクシー、タイのトゥクトゥク、インドネシアのベモ、フィリピンのトライシクロなどである。小回りがきき料金も安いのでよく利用する。客席は後ろなので客のCBLは少なくなるが、運転手はよくやっている。なにしろ側面のドアがないので周りがよく見通せるし、周りからもよく見える。四輪車や二輪車、人やウシなどの間を縫って巧みに、そして結構高速で動き回る。よく見ていると、もう神業としか思えないほどである。その場合も周りとのCBLは、基本的に目と顔の表情である。キッと睨めば「俺は行く」で、優しい顔なら「おまえが先」なのである。歩行者も運転手の顔を見ながら「ワシはいま突進する」という表情や動作をすれば、全ての車はブレーキを踏む、といった具合である。一見ルールがないように見えても、実は結構譲り合いのルールは確立している。

### ☆バイク・タクシー、そしてタクシー

変わり種にオートバイの私設タクシー（タイではモタサイ・ラップ・チャーンという）がある。ヘルメットもなしにバイクの後ろにしがみついただけなので、地元のタイ人ですら危険だから乗ってはいけないとアドバイスする。が、渋滞で知られるバンコクでは、時間がないとき仕方なしに利用する。渋滞中の四輪や三輪の間を縫って進むので、やはり乗客も運転手と一緒に「スマン、スマン」といって挨拶しまくる。それでも事故が多いので、私は乗るときに「チップをあげるのでゆっくり行ってね」と言うことにしている。

もちろん、一般の四輪タクシーにも乗る。インドやフィリピンでは側面ウインドグラスがなかったりして周りとの意思疎通はよいのだが、NIESやアセアン諸国では、豊かになってくるとともに、クーラーつきカラー・ウインド車が増え出した。これは乗っていて快適なのだが、周りにとっては実に不気味な存在である。なにしろ運転者がよく見えないのだから。最近では、こうした車に歩行者や対向車がたじろいでいる姿をよく見かけるようになった。次第にわが国の状況に近づいてきたというべきか。

### ☆長距離バスの恐怖－究極のCBL?

バスなら大丈夫かという、これが実はもっと怖いことがある。特に長距離バス。アジアの地方国道は、どういうわけか舗装面が狭いことが多い。両側でも大型車の1.5台分くらいしかなく、その外側には無舗装の路面が広がっている。対向車がないときは当然道の

真ん中を走っているが、問題は対向車がやって来たときである。どちらかが舗装部分を少しはずれなければならない。ヒマつぶしか眠気覚しか、はたまたプライドのためかは知らないが、どちらの運転手も譲ることを潔しとしない。まず対向車にアップライトで「ドケドケ」と威嚇する。次第に「いやすぐに運転手の顔が見えるところまで接近してしまう。お互いに相手の表情を読みあう。こう書くと長い時間のようなのだが、実は一瞬の勝負である。わが国でも若い人の一部が岸壁などでやっているという「チキンレース（岸壁に向かって並走し、先きにブレーキを踏んだ方が負け。鳥肌が立つほどこわいからという意味）」の対向車版といえば分かりやすいだろう。好き嫌いを別にすれば、これこそ究極のC B Lだといえるのかもしれない。なにしろ命がかかっているのだから。ただ勝負に勝った運転手は得意顔だが、乗客はたまったものではない。それを知ってか、バスの座席は後ろから埋まっていく。実際C B Lに失敗して、正面衝突してしまうことも多いと聞く。

#### ☆C B Lの基本は

恐ろしいことばかり書き連ねてしまったのでアジア諸国に失礼したかも知れないが、私の真意はこうだ。つまり、確かにアジア諸国の交通事情は、モータリゼーションが急なこともあって、お世辞にも良好だとはいえない。しかし、だからといってそこから学ぶものは何もないかといえば、決してそうではない。なぜならアジアの人々はそうした困難な状況にあっても、安全や円滑な交通のためのC B Lを盛んに行っている。その結果、少なくとも事故や渋滞は多少とも緩和され、また、車と人との関係にもきわどい均衡が保たれているからである。そして、そこでのC B Lの基本は、身体を用いた直接的な意思伝達にあることは言うまでもない。もちろん習慣や文化の違いがあるので、外国人の我々が安易にそれに参加するのは危険ではある。しかし顔の表情のC B Lの場合では、多少の習慣の違いより共通性の方がむしろ大きいように思われる。

翻ってわが国の状況を考えると、機器を用いたC B Lが大いに盛んである。今やユーザーもメーカーも、車というものは外界との直接的関係を遮断し間接化することこそが進歩だと信じているのではないかと私には思えて仕方がない。その線で車の装備はますます複雑化し、豪華で「快適」になってきたようにみえるのである。だがしかし、車がこのように「自閉化」していくことが本当に進歩なのだろうか。聞くところによると成熟した車社会といえる欧州諸国では、車が生活の一部となっているだけに、むしろアジア諸国と同じように身体表現によるC B Lの方が基本となっているという。だとすればわが国のC B Lの現状は、実は車と人間との関係がいまだ乖離したままになっていることの証だともいえるのではないか。

C B Lとは車と車の関係のように見えて、実は結局、人間と人間との関係なのではないか、というのが私の今の考えなのである。

## 三浦私論：交通参加者の情報発信－獲得過程としてのC B L

### 1. 今回の調査結果より

当プロジェクトはC B L (Car Body Language) という用語のもとに発足したが、その意味するところが必ずしも明らかにされていなかった。しかし、そのことが逆に、自由な討論と発想の基盤となった。このような背景にもとづいて、当プロジェクトはドライバー間のコミュニケーションの現状を把握するための契機となった。C B Lについての、私の了解は、意図性・無意図性、一方向性・双方向性に関わらず、交通参加者の情報発信－獲得過程である。

#### 1) 得られたC B Lのガイドラインについて

先きの第3章で述べられた、C B Lの有効性の評価基準：

- (1) 安全確保を最優先とすること
- (2) 複数の意味を持つC B Lは、その曖昧さを排除して最適なものに限定すること
- (3) C B Lが現行の法規、国際慣習から逸脱しないこと
- (4) ドライバーに過剰な負担を強いて注意の逸脱を引き起こさせないこと
- (5) 実施されるC B Lは最小限で、簡明であること

これらの基準は自動車の運転者に限らず、すべての交通参加者 (TRAFFIC PARTICIPANTS) の安全性と快適性を旨とするものとして妥当なものである。ドライバーの安易なC B Lの発信と受容内容の曖昧さに注意すべきである。

#### 2) 調査結果における注目事項

すでに先の調査結果で述べられているが、焦点化可能ないくつかの事項を挙げてみる。

- (1) 熟練ドライバーはC B Lとして、機器よりも、手・表情という人的チャンネルを優先して利用することが示唆された。これは何に起因するのか。
- (2) 受信者側では機器よりも、手・表情という人的チャンネルが好まれているようである。この背後要因は何なのか？
- (3) いくつかのC B Lで年齢差、経験差、性差が示された。その共通性と特異性の規定因は何か。
- (4) 熟練ドライバーへの面接調査に基づくと、意図的なC B Lを行わなくてよい運転こそが重要であるという。すなわち、自分の存在を他者に明示し、状況全体を把握することの重要性である。しかし、多様なドライバーへの一般化はできるか、特に初心者ドライバーについてはどのように考えればよいだろうか。



## 2. 今後の展開可能性

C B Lの機構は一般に次のように考えられる。

発信（表出）－伝達経路（手段）－受信（解読）

ここには、もちろん発信の意図性・無意図性、C B Lの一方方向性・双方方向性、発信内容および受信内容の共通性（交通参加者間、地域間、文化間での普遍性・特異性・曖昧さ）等の問題があるが、まず全般について述べる。

ここでまずC B Lの検討にあたって留意すべきことは、発信者と受信者との間の二者関係だけではなく、その場全体の状況がどのようなものであり、その状況を発信者および受信者がどのように捉えているのかということである。C B Lの発信、受信状況のさらなる整理と検討が必要と思われる。C B Lの文脈の重要性であり、単なるサインとしてのC B Lの受信ではなく、相手の意図の読み取りの重要性である。

第2の問題は、発信者が自分の意図が受信者に正しく伝わったかどうかを、どこまでどのように確認しているのかということである。すなわち、目的の相手に発信することができたか、発信内容が正しく伝わったかの確認、フィードバックの問題である。

第3の問題は、交通弱者としての幼児、子供、高齢者、障害者に対してどのようなC B Lが望ましいか、可能かということである。これらの受信者特性を考慮した発信が必要である。この実状はいかなるものなのか。また、障害者のための支援装置の開発も考えられよう。

まず、問題とすべきことは交通参加者がその場の状況をどのように捉えているのか、どのように捉えさせるべきなのかという問題であるように思われる。その中で、C B Lは交通場面における対人行動として、危険回避と弱者への配慮に活かされるべきであろう。これらを前提として、C B Lのメカニズムの分析のいくつかの方法が考えられる。

### a. 交通場面での相互関係、対人関係成立のメカニズム

交通場面で相互にどのように気づき、どのようなC B Lを発信し、どのようにそれを受信し、どのようにお互いが意思決定し行動するのか。C B Lの前提となる相互の気づきは、アイコンタクトである。相互の注視方法をアイマーク・レコーダーでとらえるとともに、言語報告を併用すると、研究上の手掛りが得られるかもしれない。気づくタイミング、発信・受信の時間経過等に関心がもたれる。しかし、具体的な状況設定と解析の労力に問題もあろう。発信－受信の双方方向性を断念してビデオを利用することも考えられる。

（発信－受信者関係については表を付した。各組合せにどのような特徴が見られるのか、どこにポイントをおくべきなのか。）

### b. C B Lが利用される状況の問題

C B Lの第一の利用目的は危険の回避である。しかし、C B Lの活用は発信者、受信者にある程度の心的余裕のあることが前提となる場合が多いと考えられる。心的余裕が減少し、危険（および潜在的危険）が問題となる混雑場面や緊急場面ではどのように発信、受信が行われ、どのようなC B Lが有効でありえるのであろうか。この問題は心的余裕の少ない初心者や二輪車運転時にもあてはまらう。

この他、事故に直接関係しうるCBLエラー（結果的な誤発信、誤受信）の問題、CBLと優先権との関係、相互の強弱関係とCBLの関係、高齢者や子供の受信の実態、自転車運転時の送受信の実態等にも関心がもたれる。

### 3. おわりに

CBLの問題は、そのメカニズムそのものに興味深いものがある。しかし、交通場面での安全確保と教育という観点から考えると、Munshに基づいて長山(1988)の提唱する3A教育（Alter：単に相手を見るのではなく、年齢まで読み取るように注意深く関心をもって見ることの必要性、Aufmerksamkeit：相手の注意の方向と深さを読取ることの必要性、Absicht：相手がどうしようとしているのかの意図を読み取ることの必要性）が基本であると考えられる。

†

#### 【参考文献】

交通行動と対人認知、長山泰久、大阪大学放送講座「相互理解」第4回テキスト、1988.

付表. CBLの発信-受信の組合せ：各組合せでのCBLが、どのような状況で、どのような優先・強弱関係で、どのような心的余裕にもとづいて、どのような時間経過上で、どのような方法で、いかに有効に行われるのか。

			車 両				自転車		歩行者
			四輪車		二輪車		生活用	サイクリック"	
			大型	小型	大型	小型			
車 両	四輪車	大型							
		小型							
	二輪車	大型							
		小型							
自転車		生活							
		サ							
歩行者									

## 両角私論：非顕在型CBLの言語化をめざして

ヒト対ヒトのコミュニケーションにおけるボディ・ランゲージ。それは言葉によるコミュニケーションと平行して、よりデリケートなニュアンスを伝え合うための重要なものである。

たとえば「手を振る」という動作ひとつとっても、その動きの形や大きさ、また話している内容や口調によって、様々な意味を持ってくる。手と指の動作でいえば、「握り拳の中で親指だけを上に向けて立てる」いわゆるサムアップ・サインは、それだけで「やったね」「よし、OK」といった意味を持つ。上向きに立てるのが中指だと、これはまったく別の意味になるわけだが…。このふたつは本来欧米のものだが、最近、日本の若者たちの中でも見られるようになってきている。もちろん他にも、指の動きや形の組み合わせで、各種のサインを伝えることは多い。またそれが強い地域性を持ち、まったく別の意味になるものもあるのは、よく知られている。

こうした明確な動作、サインとは別に、対話の相手や観察の対象となる人間のちょっとした動きや表情の変化から、心理や行動を読み取ることも、ヒトのボディ・ランゲージの大きな部分を占めているはずだ。

眉をひそめる。目線を合わせる／逸らす。目の表情が和らぐ／きつくなる。あごに力が入る。手足の筋肉に力が入る／弛緩する。こうした細かな動きや変化から、ヒトは色々なメッセージを読み取り、お互いの関係をより滑らかに、そして緊密なものにしている。

今回、我々が進めてきた自動車におけるボディ・ランゲージの研究・調査は、ヒト対ヒトのボディ・ランゲージにたとえば、前者のケース。つまり明確な動作やサインの形で現れているもの、と考えられる。この種の研究の前例はあまりなく、プロジェクトの1年目のこととあって、まずは基本的な要素の確認から入ることになった。CBLとは何か。どんな形で現れているのか。それを人々はどう理解しているのか。こうしたところから始めて、調査と評価を進めてゆくためには、当然ながら明確なサインの形で現れているものから、作業を進めてゆくことになったのである。

しかし、ヒト対ヒトのボディ・ランゲージのところで記した後者のケースー本人はとくに意識して身体各部を動かしているわけではなく、自然な反応として出ているもの。そこから相手の反応を読み取り、次の動きを予測したり、自分の対応を決めてゆくようなもの。これに相当するCBLもまた、多種多様に、そして状況に応じて現れているのである。これをプロジェクト・メンバーの中では「スーパー・コミュニケーション」と表現したりもした。ただ、私としては、それほど特別なもの、あるいはエキスパート・ドライバーでないと自ら体現し、他人のものを読み取ることができないようなものだとは思っていない。

もちろん、ほとんどのドライバーは無意識に運転している中で、そうした小さな動きが現れ、あるいは反応しているだけのことも多い。そこで見る人が見れば、何かが読み取れる、というのが実情ではある。しかし本プロジェクトの次なる段階として、そうした非顕在型CBLを確認し、わかりやすく整理してゆくことは可能だと考えている。

少なくとも、私自身は、このプロジェクトに参加して以来、自分自身の運転、また自分のまわりを走る車の動きなどを改めて観察し、従来は安全かつ円滑な運転のためのノウハウとしてとらえていた内容の多くに、非顕在型CBLが含まれていることを確認しつつある。またその状況や動きの特定、言語等による表現なども可能だと考えるに至った。

☆某日、イタリア・ミラノ市街にて。

しばしば語られるように、ラテン系の人間たちの車の走らせ方は、その行為自体を楽しむことを第一に考えている感じで、西ヨーロッパの場合は乱暴とはいえないが、市街地でも動きは速い。私は石畳の歩道を歩いていて、車道を渡ろうと考えた。しかし向かってくる車はかなりの速度を出している。一瞬逡巡したが、その車が通り過ぎてから渡るタイミングを見つけようと、歩く速度を落とし、停まることにした。ところが私の向かい側から、若い女性がかんりのペースで歩いてきていた。背筋をきれいに伸ばし、ハイヒールの踵を鳴らしながら、いい感じで歩いてきた彼女は、ためらう様子もみせず、そのままのペースで横断歩道へ歩みだしてゆく。そこへやってきた件の車は、歩道の前でごく自然に停まった。とくにあわててブレーキを踏んだ気配もない。この歩行者と車、ドライバーの間には、何かの意思疎通があったはずである。当然、視線や身体・車の動きなどの組み合わせによる、一種のボディ・ランゲージだったはずだ。

とくに欧米の道を走り、歩いていると、単純で車の流れなどの理に適った交通ルール、それも最小限のものと、こうした非顕在型CBLの組み合わせによって、円滑かつ安全な交通が展開している、という実感がある。

前述のイタリアに代表されるラテン系の国々については、日本人の目を見た場合、しばしば運転が荒いとか、流れが目茶苦茶だ、といった表現がなされている。特にロータリーの走り方については、日本人の苦手とするところのようだ。しかし、まず流れについて観察・体験すると、むしろ日本の道の方がぎくしゃくしている。ロータリーへ入り、自分が行きたい放射ルートへ出てゆくプロセスにしても、あるリズムが体感でき、それに合わせることができれば、何ということもない。むしろ道路が交差する所で、いちいち車同士の進路が交差し、また信号などで止まることの多い日本よりは走りやすいと感ぜられる。

この中で、たとえばロータリーへ入ってゆく時などは、その中の流れのリズムと、車の間隔が開くところに自分の車の動きを合わせ、そこで前に入ろうとする車の鼻先よりも自分の車が少し前に出たら、わずかに流れの中に向かう動きを加える。ここで相手のドライバーと視線が合って、ニコッと笑いあえれば、まったく問題なく入れてもらえるし、全体の流れに逆らう瞬間もないのだ。

いずれにしても私の場合、外国であろうと、日本国内であろうと、普段はそこで車を走らせていない場所に行った時は、基本ルールに現れない、その場所での交通流のパターン、車の走り方などのリズム、特徴などを感じようと試みる。それが読み取れれば、自分も合わせて走るだけで、運転が実に自然で、楽にできるようになるのだ。

例えばフランス、イタリアもそうだが、イギリスの交差点の多くもロータリーである（ラウンドバウトという）。ここをどう走るか、どちらから来る車両が優先か、といったことについては、ルールとして言葉で表記するとかえってわかりにくいものになる。日本人が馴染みにくいと感ぜるのも、多くはそのためだろう。しかし全体の流れ、車の動きや周囲の反応などを自然に感じ取り、自分もそれに合わせるようにすればいい。こうした地域では、もともと自然に走る中で生まれた単純なパターンを、ルールとして定着させた場合が多いこともある。

今回のプロジェクトを進めながら、改めて考えてみると、こうした適応のプロセスも、実は各車のCBLを読み取り、自分も同じように行動する、ということが基本になっている、とあっていい。

逆にいえば、現在の日本のドライバーに共通する傾向として、車に乗ったら外界は気にしない印象が強くなっている。ある種の自閉症的行動が目につくのである。自らCBLを

発信しないし、また読み取ることもしない。こうしたドライバーの比率が非常に多いのではないか。具体的なデータを得ているわけではないが、体験的にはそう感じられる。これがとげとげしくなったり、あるいは鬱屈した心理状態につながることもまた、否定できないであろう。

こう考えてくると、C B Lの研究、特に非顕在型C B Lのパターンの特定、言語化、一般への認知の拡大、といったプロジェクトは、現在の日本において、また自動車交通や自動車文化のあり方をリードしてきた先進国からより広い地域に「自動車のある生活」の拡散が進んでいる現在、時宜を得たものであるといえるだろう。

今後は、明確な動作やサインで表現される顕在型C B Lの調査と評価を進める一方で、非顕在型C B Lの研究、理解しやすい言語化といった作業を進めたいものと考えている。そのためには、実際の運転行動を車内に搭載したV T Rなどで記録し、分析するといった内容から、まず手をつけることになるのだろう。

# 終章 しかして事のはじまり

— 緒についたばかりの” C B L 学 ” —

本プロジェクトでは、自動車ドライバー同士のコミュニケーションとして、現在日本において具体的に何が行なわれているかに的を絞ってアンケート調査を行ない、解析・検討を加えた。全体としては、ほぼ予想どおりのアンケート結果が得られた。情報発信の傾向についても、興味深い結果が得られた。

自動車に装着されている装置が限られていることから、一つの合図が複数の意味に用いられている実態が明確に現れている。委員会での検討の結果、逆説的ではあるが、「できるだけこのような手段に頼らないことが望ましい」という結論になった。このメッセージの意味は、各種の装置はできるだけ本来の目的に添った使い方に限るべきであり、別の意味を伝える必要があれば、それなりの工夫で解決すべきであるということになる。装置に頼らないようにとの結論は、いささか世の中の風潮に水を差すようであるが、周りの安全の確認を行ない、相手に分かるように明確に行動をすることが基本である、との認識を浸透させることが重要である。

わが国における車社会を成熟させていくためには、原点に立ち帰っての議論をさらに深める必要がある。本研究が、自動車ドライバー同士の円滑なコミュニケーション、他車との協調、連携の一助となり、自動車の安全な走行に寄与することを願っている。

今回は四輪車を対象として調査を行なったが、二輪車を対象とした調査も必要との指摘もあった。また、今回日本国内に関しての調査を行なったが、外国についても調査を広げ国際的な比較を行なうことは大変興味深いと思われる。信号機の点灯順序、被視認性向上のための二輪車・四輪車の昼間点灯などが国によって異なっていることから、コミュニケーションの習慣が国によって異なることは十分予測できる。日本人が外国で運転するときや、外国人が日本で運転するとき戸惑わないためにも、これらを知っておくことは重要である。また、これらの習慣に国民性の違いが影響するであろうことも予測される。

委員会での議論においては、「カー・ボディ・ランゲージ」の本質は、車自体の動きによる半ば無意識的、暗示的に行われる情報交換にあるとの議論が主流を占め、メンバーからいろいろな具体例が説明されたが、定性的な面が多く、一年の期間内に定量的解析を行なって報告をまとめることは困難であるとの結論に達した。このテーマは、本質的な問題であり、心理学の分野とも密接な関係があると考えられる。方法論の確立も含め、数年をかけて研究する価値がある重要な研究対象として提唱したい。

ちょうど本報告書を書いているときに、追越しのいざこざに端を発した運転者の殺傷という暗い悲惨な事件の発生を耳にした。このような事件を防ぐためにも、本研究の主旨としているコミュニケーションとは異なるかも知れないが、自動車ドライバー同士の円滑なコミュニケーションの必要性を痛感した。

資 料 編

- 資料1 車同士の対話・合図などに関するアンケート票
- 資料2 同上アンケート単純集計結果（自由回答を含む）
- 資料3 識者へのアンケート票
- 資料4 第2回研究会で使用した青木委員長提供の配布資料

調査票No	入力	査収

## 車同士の対話・合図などに関するアンケート

### <アンケートご協力のお願い>

この調査は、自動車のドライバー同士の合図やハザードランプなど車の機器や身ぶり・手ぶりなど交通法規に定められている以外の方法によって、お互いの意志を伝え合う行為について全国的な実態を調べ、それらが道路交通の安全をまもる上でどのような意味を持ち得るかを考えるためのもので、あなたの名前、この研究の実施にご協力いただいたJAF MATE (ジャマテ)からご紹介いただきました。調査の主旨をご理解いただき、ご協力下さるようお願い申し上げます。

回答はすぐお願い申し上げますので、ご協力いただいたことであなただのお名前が出てご迷惑をかけるようなことは一切ありません。どうか日頃の運転経験の中で見たこと、聞いたこと、感じたことをそのままお知らせ下さい。

1991年10月  
 (財)国際交通安全学会  
 加・野・ア・ラ・グ・研 研究員  
 委員長 青木 正寛  
 (成蹊大学教授)  
 (連絡先) 〒104 東京都中央区八重洲2-6-20  
 (財)国際交通安全学会 (担当: 渡辺)  
 ☎ (03) 3273-7884 FAX: (03) 3272-7054

### <記入上の注意>

1. 回答は、当てはまる項目の番号を○で囲むか、または所定欄に数字や言葉で記入して下さい。
2. ○をつける数は質問によって1つだけの場合と、2つ以上につける場合とがあります。それぞれの質問の指示に従って間違えないように選んで下さい。
3. 記入が終了したら、返信用封筒に入れ、切手を貼らずに1週間以内にご返願下さい。
4. ご回答いただいた方に、折返し記念の品を送らせていただきますので、同封の宛名記入カード(タック紙)にあなたの住所・氏名をご記入の上、アンケートと一緒に返送下さい。このカードをお送りいただきませんと、ご回答をお寄せいただいても記念品をお送りできませんので、忘れずにお願致します。

圖では、さっそくお尋ねします。日頃の運転を思い出して以下のご回答下さい。

問1 あなたが車を運転している時に、ご自身から、あるいは周囲の車から次のような合図や挨拶をされたことがありますか。またそのような場合に、あなたはどのような感じですか。「例」にならって当てはまる数字を囲んで下さい。(各々1つに○)

合図や挨拶	自分からする	まわりの車にされる	その合図や挨拶をされてどう思うか
「例」→手を外側回して「むかひがわって」を知らる	1 2 3 ②	1 2 3 ②	1 2 3 4 1 2 3 4 2 3 4 1 2 3 4 1 2 3 4
①ハッジングをして対向車に道を譲る	1 2 3	1 2 3	1 2 3 4
②手や顔で合図をして対向車に道を譲る	1 2 3	1 2 3	1 2 3 4
③手で合図をして前に入られてもらう(車線変更)	1 2 3	1 2 3	1 2 3 4
④ハザードランプ(非常点滅灯)を点滅させて「有難う」の意志を伝える	1 2 3	1 2 3	1 2 3 4
⑤ハザードランプを点滅させて「前方に渋滞あり注意せよ」を伝える	1 2 3	1 2 3	1 2 3 4
⑥ハッジングして「追い抜きたい」を伝える	1 2 3	1 2 3	1 2 3 4
⑦左ウイーンカーを点滅させて「お先にどうぞ」を伝える	1 2 3	1 2 3	1 2 3 4
⑧追越車線で右側ウイーンカーを点滅させて「追い抜きたい」を伝える	1 2 3	1 2 3	1 2 3 4
⑨ブレーキランプを点滅させて「車間距離つめるな」を伝える	1 2 3	1 2 3	1 2 3 4
⑩軽くホーンを鳴らし「有難う」を伝える	1 2 3	1 2 3	1 2 3 4



問2 こうした合図や挨拶についてどのようにお考えですか、それぞれ1つに○をつけて下さい。また、そのようなことは、どのような合図や挨拶の時に感じますか、( )の中にご記入下さい。

1. 意味を取り違えてかえって危険なことがある。

1. 大変多い	2. 時々ある	3. めったにない	4. 全然ない
---------	---------	-----------	---------

1. 又は2.と答えられた方のみお答え下さい。 (それはどのような合図や挨拶ですか。 [ )

2. スムーズな運転ができて役に立つことがある。

1. 大変多い	2. 時々ある	3. めったにない	4. 全然ない
---------	---------	-----------	---------

1. 又は2.と答えられた方のみお答え下さい。 (それはどのような合図や挨拶ですか。 [ )

3. 気持ちの良いことがある。

1. 大変多い	2. 時々ある	3. めったにない	4. 全然ない
---------	---------	-----------	---------

1. 又は2.と答えられた方のみお答え下さい。 (それはどのような合図や挨拶ですか。 [ )

問3 問1に挙げられたもの他に、あなたが知っている合図や挨拶がありましたら、簡単に記入下さい。

--

問4 以上の他に、あなたが他のドライバーと意思を通じあったり、情報を交換したりするためにあればいいと思う合図や挨拶はどのようなものですか。

--

合図や挨拶	自分からする	まわりの車にされる	その合図や挨拶をされてどう思うか
	1. よくする 2. たまにする 3. あまりしない	1. よくされる 2. たまにされる 3. あまりされない	1. 役に立つ・良い事だ 2. 時と場合による 3. むしろ害になる 4. 合図の意味を知らない
①手で合図して「有難う」を伝える	1 2 3	1 2 3	1 2 3 4
②強くホーンを鳴らし抗議の意思を伝える	1 2 3	1 2 3	1 2 3 4
③ホーンを鳴らし注意を喚起する	1 2 3	1 2 3	1 2 3 4
④バッシングをして注意を喚起する	1 2 3	1 2 3	1 2 3 4
⑤バッシングをして速度取締まりを知らせる	1 2 3	1 2 3	1 2 3 4
⑥軽くホーンを鳴らし対向車に道を譲る	1 2 3	1 2 3	1 2 3 4
⑦バッシングをして自分が先に行く意思を伝える	1 2 3	1 2 3	1 2 3 4
⑧バッシングをしてライント消忘れを注意する	1 2 3	1 2 3	1 2 3 4
⑨握った手を開いてライント消忘れを注意する	1 2 3	1 2 3	1 2 3 4
⑩追越車線で右ウィンカーを出し、後続車に「排気フルマキがけ」を知らせる	1 2 3	1 2 3	1 2 3 4
⑪追越車線で右ウィンカーを出し、後続車に「道を譲ることだぞ」を知らせる	1 2 3	1 2 3	1 2 3 4
⑫追越しが妨げると同時に左ウィンカーを出し「この追越しが妨げられずに走行車線へ戻る」意思を伝える	1 2 3	1 2 3	1 2 3 4
⑬夜間停車しスモールランプにして道を譲る	1 2 3	1 2 3	1 2 3 4

問5 あなたは車を運転する際に、このような合図や挨拶をよく守るほうですか。当てはまるもの1つに○をつけて下さい。

1. 他の人と同じく特によく守るほうである。
2. 他の人より多少よく守るほうである。
3. 普通の程度である。
4. 他の人よりやや少ないほうである。
5. 他の人より特に少ないほうである。

問6 こうした合図や挨拶についてA、Bのような2つの意見があります。その場合、あなたは1～5までのうち、どの意見に賛成ですか。(1つに○)

意見A：法律で定められたルールだけでは円滑な運転はできないので、こうした合図や挨拶をもっと重視するべきだ。  
 意見B：定められた法律をしっかり守るのが先決で、こうした合図や挨拶はかえって運転の妨げになる。

1. Aの意見に賛成
2. どちらかというともAの意見に賛成
3. どちらとも言えない
4. どちらかというともBの意見に賛成
5. Bの意見に賛成

問7 他の人と同じく比べて、あなたは交通法規をよく守るほうですか。(1つに○)

1. 大変よく守るほうだ。
2. よく守るほうだ。
3. 普通である。
4. やや守らないほうだ。
5. ほとんど守らないほうだ。

問8 交通法規で決められたルール以外では、あなたの運転マナーはよいほうだと思いますか。(1つに○)

1. 大変よいほうだ。
2. よいほうだ。
3. 普通である。
4. やや悪いほうだ。
5. かなり悪いほうだ。

問9 あなたは車を運転している時に、意識して回りの人や車とコミュニケーション(車の向士の意思疎通)をとろうとしますか。(1つに○)

1. 意識してコミュニケーションをとるほうだ。
2. どちらかというとも意識してコミュニケーションをとるほうだ。
3. どちらとも言えない。
4. あまり意識してコミュニケーションをとるほうではない。
5. そのような意識的努力は、全然しない。

付問1 (問5に1又は2と答えた方のみお答え下さい。)  
 その理由は何ですか。次の中の当てはまるものを全てに○をつけて下さい。

1. コミュニケーションをよくとることによって安全が保たれるから。
2. 車の中からのほうが誰とでも気軽にコミュニケーションできるから。
3. 車に乗るとまわりに対しておろかな気持ちになるから。
4. ドライバー同士の間意識が生れるから。
5. きちんと合図を送らないと不安になるから。
6. 自機の愛車に乗ると良い気持ちになり周囲とコミュニケーションがよくなるから。
7. その他(記入: )。

付問2 (問5に4又は5と答えた方のみお答え下さい。)  
 その理由は何ですか。次の中の当てはまるものを全てに○をつけて下さい。

1. 相手の顔が見えにくいから。
2. 車に乗る時くらい孤独を楽しみたいから。
3. 法令以外の合図は必要ないと思うから。
4. 法令以外の合図をする余裕がないから。
5. かえっておせっかいになると思うから。
6. その他(記入: )。

問10 次に、少々立ち入ったことをお伺い致します。  
 あなたが過去5年間に交通違反で反則キップを切られた回数をお知らせ下さい。

過去5年間に反則キップを切られた回数は、約( )回

問11 このアンケートにつき、ご意見がありましたらご記入下さい。

[ ]

最後に、あなたご自身についてお尋ね致します。分析のためぜひご協力下さい。

F1. あなたの性別をお知らせ下さい。 . . . . .

1. 男	2. 女
------	------

F2. 年齢をお聞かせ下さい。 . . . . . ( ) 歳

( ) 歳
-------

F3. お仕事をお聞かせ下さい。 (1つに○)

*職業ドライバー			
( 1. トラック	2. トラック	3. タクシー・ハイヤー	4. その他の職業ドライバー)
5. 会社員 (職業ドライバーを除く)	6. 公務員	7. 自営業	8. 主婦
9. 学生	10. その他 (記入: )		

F4. あなたの運転免許証の種類は何ですか。 (いくつでも○をつけて下さい。)

1. 大型	2. 普通	3. 大型特殊	4. 自動二輪	5. 小型特殊
6. 原付	7. けん引	8. 大型2種	9. 普通2種	
10. 大型特殊2種	11. けん引2種			

F5. はじめて運転免許を取得してから何年になりますか。

1. 1年未満	2. 1年以上～5年未満	3. 5年以上～10年未満
4. 10年以上～15年未満	5. 15年以上～20年未満	
6. 20年以上～30年未満	7. 30年以上	

F6. ふだん自動車を運転していますか。 (1つに○)

1. ほとんど毎日運転している。	2. 時々運転している。	3. 運転していない。
------------------	--------------	-------------

F7. 年間走行距離はどのくらいですか。 (2台以上運転の場合は合計でお答え下さい。)

1. 1,000km未満	2. 1,001km ～ 3,000km
3. 3,001km ～ 5,000km	4. 5,001km ～ 10,000km
5. 10,001km ～ 30,000km	6. 30,001km ～ 60,000km
7. 60,001km ～ 100,000km	8. 100,000km以上

F8. あなたが日ごろ主に運転している車の種類は何ですか。 (1つに○)

1. 普通乗用車 (タクシー・ハイヤーを含む)	2. 貨物自動車	3. 自動二輪車
4. 原付	5. バス	6. その他 (記入: )

F9. あなたが日ごろ主に運転する場所は、次のうちのどれですか。 (最も当てはまるもの1つに○を、その次に当てはまるもの1つに○をつけて下さい。)

1. 高速道路
2. 都市間の幹線道路・国道
3. 都市内の一般道路
4. 急勾配・カーブの多い山岳・山林地域
5. 住宅地内の細街路
6. その他 (記入: )

F10. あなたのお住い (都・道・府・県名) を教えてください。

( ) 都・道・府・県
-------------



ご協力誠にありがとうございました。  
 記念の粗品を送らせていただきますので、宛名用カード (タック紙) に  
 あなたの住所・氏名をご記入のうえ、このアンケートと一緒にご返送下さい。

資料 2

車同士の対話・合図などに関するアンケート単純集計結果

問 1. それぞれの挨拶について。

パッシングをして対向車に道をゆずる

自分からする	頻度	%
不明	8	1.0
よくする	153	18.6
たまにする	398	48.3
あまりしない	265	32.2
加重平均値	0.863	

まわりにされる	頻度	%
不明	6	0.7
よくする	91	11.0
たまにされる	601	72.9
あまりされない	126	15.3
加重平均値	0.957	

どう思うか	頻度	%
不明	10	1.2
役に立つ	403	48.9
時と場合による	381	46.2
むしろ害になる	12	1.5
知らない	18	2.2
加重平均値	0.491	

手や顔で合図をして対向車に道を譲る

自分からする	頻度	%
不明	5	0.6
よくする	218	26.5
たまにする	417	50.6
あまりしない	184	22.3
加重平均値	1.042	

まわりにされる	頻度	%
不明	8	1.0
よくする	64	7.8
たまにされる	541	65.7
あまりされない	211	25.6
加重平均値	0.820	

どう思うか	頻度	%
不明	10	1.2
役に立つ	441	53.5
時と場合による	348	42.2
むしろ害になる	17	2.1
知らない	8	1.0
加重平均値	0.526	

手で合図をして前に入れてもらう（車線変更）

自分からする	頻度	%
不明	3	0.4
よくする	224	27.2
たまにする	368	44.7
あまりしない	229	27.8
加重平均値	0.994	

まわりにされる	頻度	%
不明	5	0.6
よくする	203	24.6
たまにされる	491	59.6
あまりされない	125	15.2
加重平均値	1.095	

どう思うか	頻度	%
不明	7	0.8
役に立つ	306	37.1
時と場合による	474	57.5
むしろ害になる	33	4.0
知らない	4	0.5
加重平均値	0.336	

ハザードランプを（非常点滅灯）を点滅させて「有難う」の意志を伝える

自分からする	頻度	%
不明	10	1.2
よくする	117	14.2
たまにする	115	14.0
あまりしない	582	70.6
加重平均値	0.429	

まわりにされる	頻度	%
不明	14	1.7
よくする	45	5.5
たまにされる	222	26.9
あまりされない	543	65.9
加重平均値	0.385	

どう思うか	頻度	%
不明	11	1.3
役に立つ	209	25.4
時と場合による	219	26.6
むしろ害になる	106	12.9
知らない	279	33.9
加重平均値	0.193	

ハザードランプを点滅させて「前方に渋滞あり注意せよ」を伝える

自分からする	頻度	%
不明	7	0.8
よくする	164	19.9
たまにする	174	21.1
あまりしない	479	58.1
加重平均値	0.614	

まわりにされる	頻度	%
不明	9	1.1
よくする	163	19.8
たまにされる	272	33.0
あまりされない	380	46.1
加重平均値	0.401	

どう思うか	頻度	%
不明	10	1.2
役に立つ	400	48.5
時と場合による	155	18.8
むしろ害になる	29	3.5
知らない	230	27.9
加重平均値	0.635	

パッシングして「追い抜きたい」を伝える

自分からする	頻度	%
不明	9	1.1
よくする	30	3.6
たまにする	124	15.0
あまりしない	661	80.2
加重平均値	0.226	

まわりにされる	頻度	%
不明	9	1.1
よくする	42	5.1
たまにされる	420	51.0
あまりされない	353	42.8
加重平均値	0.618	

どう思うか	頻度	%
不明	9	1.1
役に立つ	47	5.7
時と場合による	436	52.9
むしろ害になる	272	33.0
知らない	60	7.3
加重平均値	-0.298	

左ウインカーを点滅させて「お先にどうぞ」を伝える

自分からする	頻度	%
不明	5	0.6
よくする	60	7.3
たまにする	250	30.3
あまりしない	509	61.8
加重平均値		0.452

まわりにされる	頻度	%
不明	4	0.5
よくする	14	1.7
たまにされる	261	31.7
あまりされない	545	66.1
加重平均値		0.352

どう思うか	頻度	%
不明	9	1.1
役に立つ	241	29.2
時と場合による	385	46.7
むしろ害になる	86	10.4
知らない	103	12.5
加重平均値		0.218

追い越し車線で右側ウインカーを点滅させて「追い抜きたい」を伝える

自分からする	頻度	%
不明	7	0.8
よくする	62	7.5
たまにする	149	18.1
あまりしない	606	73.5
加重平均値		0.334

まわりにされる	頻度	%
不明	7	0.8
よくする	76	9.2
たまにされる	252	30.6
あまりされない	489	59.3
加重平均値		0.494

どう思うか	頻度	%
不明	10	1.2
役に立つ	129	15.7
時と場合による	406	49.3
むしろ害になる	126	15.3
知らない	153	18.6
加重平均値		0.005

ブレーキランプを点滅させて「車間距離つめるな」を伝える

自分からする	頻度	%
不明	12	1.5
よくする	50	6.1
たまにする	176	21.4
あまりしない	586	71.1
加重平均値	0.340	

まわりにされる	頻度	%
不明	12	1.5
よくする	11	1.3
たまにされる	81	9.8
あまりされない	720	87.4
加重平均値	0.127	

どう思うか	頻度	%
不明	14	1.7
役に立つ	135	16.4
時と場合による	290	35.2
むしろ害になる	134	16.3
知らない	251	30.5
加重平均値	0.002	

軽くホーンを鳴らし「有り難う」を伝える

自分からする	頻度	%
不明	4	0.5
よくする	311	37.7
たまにする	358	43.4
あまりしない	151	18.3
加重平均値	1.1951	

まわりにされる	頻度	%
不明	5	0.6
よくする	232	28.2
たまにされる	508	61.7
あまりされない	79	9.6
加重平均値	1.187	

どう思うか	頻度	%
不明	9	1.1
役に立つ	408	49.5
時と場合による	350	42.5
むしろ害になる	50	6.1
知らない	7	0.8
加重平均値	0.443	



手で合図して「有り難う」を伝える

自分からする	頻度	%
不明		
よくする	452	54.9
たまにする	287	34.8
あまりしない	85	10.3
加重平均値	1.445	

まわりにされる	頻度	%
不明	1	0.1
よくする	267	32.4
たまにされる	488	59.2
あまりされない	68	8.3
加重平均値	1.242	

どう思うか	頻度	%
不明	2	0.2
役に立つ	670	81.3
時と場合による	145	17.6
むしろ害になる	3	0.4
知らない	4	0.5
加重平均値	0.815	

強くホーンを鳴らし抗議の意志を伝える

自分からする	頻度	%
不明	5	0.6
よくする	34	4.1
たまにする	231	28.0
あまりしない	554	67.2
加重平均値	0.365	

まわりにされる	頻度	%
不明	4	0.5
よくする	11	1.3
たまにされる	312	37.9
あまりされない	497	60.3
加重平均値	0.407	

どう思うか	頻度	%
不明	7	0.8
役に立つ	26	3.2
時と場合による	370	44.9
むしろ害になる	412	50.0
知らない	9	1.1
加重平均値	-0.478	

ホーンを鳴らし注意を喚起する

自分からする	頻度	%
不明	11	1.3
よくする	51	6.2
たまにする	381	46.2
あまりしない	381	46.2
加重平均値	0.594	

まわりにされる	頻度	%
不明	12	1.5
よくする	12	1.5
たまにされる	351	42.6
あまりされない	449	54.5
加重平均値	0.462	

どう思うか	頻度	%
不明	14	1.7
役に立つ	113	13.7
時と場合による	546	66.3
むしろ害になる	133	16.1
知らない	18	2.2
加重平均値	-0.025	

パッシングをして注意を喚起する

自分からする	頻度	%
不明	12	1.5
よくする	25	3.0
たまにする	222	26.9
あまりしない	565	68.6
加重平均値	0.335	

まわりにされる	頻度	%
不明	14	1.7
よくする	9	1.1
たまにされる	252	30.6
あまりされない	549	66.6
加重平均値	0.333	

どう思うか	頻度	%
不明	20	2.4
役に立つ	97	11.8
時と場合による	493	59.8
むしろ害になる	122	14.8
知らない	92	11.2
加重平均値	-0.035	

パッシングをして速度取締を知らせる

自分からする	頻度	%
不明	12	1.5
よくする	70	8.5
たまにする	206	25.0
あまりしない	536	65.0
加重平均値 0.426		

まわりにされる	頻度	%
不明	10	1.2
よくする	55	6.7
たまにされる	388	47.1
あまりされない	371	45.0
加重平均値 0.612		

どう思うか	頻度	%
不明	13	1.6
役に立つ	380	46.1
時と場合による	258	31.3
むしろ害になる	56	6.8
知らない	117	14.2
加重平均値 0.467		

軽くホーンを鳴らし対向車に道を譲る

自分からする	頻度	%
不明	4	0.5
よくする	55	6.7
たまにする	254	30.8
あまりしない	511	62.0
加重平均値 0.444		

まわりにされる	頻度	%
不明	6	0.7
よくする	18	2.2
たまにされる	336	40.8
あまりされない	464	56.3
加重平均値 0.455		

どう思うか	頻度	%
不明	10	1.2
役に立つ	234	28.4
時と場合による	411	49.9
むしろ害になる	80	9.7
知らない	89	10.8
加重平均値		

パッシングをして自分が先に行く意志を伝える

自分からする	頻度	%
不明	7	0.8
よくする	18	2.2
たまにする	91	11.0
あまりしない	708	85.9
加重平均値	0.155	

まわりにされる	頻度	%
不明	11	1.3
よくする	14	1.7
たまにされる	260	31.6
あまりされない	539	65.4
加重平均値	0.354	

どう思うか	頻度	%
不明	13	1.6
役に立つ	41	5.0
時と場合による	406	49.3
むしろ害になる	215	26.1
知らない	149	18.1
加重平均値	-0.263	

パッシングをしてライト消し忘れを注意する

自分からする	頻度	%
不明	10	1.2
よくする	60	7.3
たまにする	294	35.7
あまりしない	460	55.8
加重平均値	0.509	

まわりにされる	頻度	%
不明	13	1.6
よくする	17	2.1
たまにされる	222	26.9
あまりされない	572	69.4
加重平均値	0.316	

どう思うか	頻度	%
不明	13	1.6
役に立つ	374	45.4
時と場合による	311	37.7
むしろ害になる	46	5.6
知らない	80	9.7
加重平均値	0.449	

握った手を開いてライト消し忘れを注意する

自分からする	頻度	%
不明	11	1.3
よくする	9	1.1
たまにする	71	8.6
あまりしない	733	89.0
加重平均値	0.109	

まわりにされる	頻度	%
不明	12	1.5
よくする	1	0.1
たまにされる	34	4.1
あまりされない	777	94.3
加重平均値	0.044	

どう思うか	頻度	%
不明	6	0.7
役に立つ	180	21.8
時と場合による	179	21.7
むしろ害になる	37	4.5
知らない	422	51.2
加重平均値	0.180	

追い越し車線で右ウインカーを出し、後続車に「排気ブレーキをきかすぞ」をしらせる

自分からする	頻度	%
不明	29	3.5
よくする	4	0.5
たまにする	8	1.0
あまりしない	783	95.0
加重平均値	0.020	

まわりにされる	頻度	%
不明	25	3.0
よくする	8	1.0
たまにされる	44	5.3
あまりされない	747	90.7
加重平均値	0.075	

どう思うか	頻度	%
不明	15	1.8
役に立つ	37	4.5
時と場合による	83	10.1
むしろ害になる	79	9.6
知らない	610	74.0
加重平均値	-0.211	

追い越し車線で右ウインカーを出し、後続車に  
「道をあける事ができない」を知らせる

自分からする	頻度	%
不明	21	2.5
よくする	4	0.5
たまにする	24	2.9
あまりしない	775	94.1
加重平均値	0.040	

まわりにされる	頻度	%
不明	22	2.7
よくする	5	0.6
たまにされる	41	5.0
あまりされない	756	91.7
加重平均値	0.064	

どう思うか	頻度	%
不明	15	1.8
役に立つ	41	5.0
時と場合による	115	14.0
むしろ害になる	49	5.9
知らない	604	73.3
加重平均値	-0.039	

追い越しをかけると同時に左ウインカーを出し  
「この追い越しがすんだらすぐに走行車線へ戻る」意志を伝える

自分からする	頻度	%
不明	5	0.6
よくする	116	14.1
たまにする	264	32.0
あまりしない	439	53.3
加重平均値	0.606	

まわりにされる	頻度	%
不明	5	0.6
よくする	83	10.1
たまにされる	318	38.6
あまりされない	418	50.7
加重平均値	0.591	

どう思うか	頻度	%
不明	8	1.0
役に立つ	274	33.3
時と場合による	289	35.1
むしろ害になる	73	8.9
知らない	180	21.8
加重平均値	0.316	

夜間停車しスモールランプにして道を譲る

自分からする	頻度	%
不明	11	1.3
よくする	144	17.5
たまにする	252	30.6
あまりしない	417	50.6
加重平均値	0.664	

まわりにされる	頻度	%
不明	11	1.3
よくする	70	8.5
たまにされる	323	39.2
あまりされない	420	51.0
加重平均値	0.569	

どう思うか	頻度	%
不明	12	1.5
役に立つ	329	39.9
時と場合による	254	30.8
むしろ害になる	42	5.1
知らない	187	22.7
加重平均値	0.459	

問 2. 問 1 にあげられた合図や挨拶についてどのように考えるか。

	危険		役にたつ		気持ちがよい	
	頻度	%	頻度	%	頻度	%
不明	7	0.8	19	2.3	22	2.7
大変多い	3	0.4	125	15.2	116	14.1
時々	181	22.0	503	61.0	552	67.0
めったにない	569	69.1	172	20.9	127	15.4
全然ない	64	7.8	5	0.6	7	0.8

問 5. あなたは車を運転する際に、このような合図や挨拶をよくするほうですか

	頻度	%
不明	1	0.1
特によくする	66	8.0
多少よくする	181	22.0
普通	416	50.5
やや少ない	128	15.5
特に少ない	32	3.9

問 6. 上記のような合図に対して、以下の A, B どちらの意見か

- A. こうした合図や挨拶をもっと重視すべきだ  
 B. こうした合図や挨拶はかえって運転の妨げになる

	頻度	%
A に賛成	223	27.1
どちらかと言うと A に賛成	428	51.9
どちらとも言えない	101	12.3
どちらかと言うと B に賛成	59	7.2
B に賛成	13	1.6

問 7. 交通法規	頻度	%
大変よく守る	97	11.8
よく守る	63	44.1
普通	33	40.4
やや守らない	9	3.5
ほとんど守らない	2	0.2

問 8. 運転マナー	頻度	%
大変良い	81	9.8
良い	390	47.3
普通	327	39.7
やや悪い	26	3.2

問 9. あなたは車を運転しているときに、意識して人や車とコミュニケーションをとろうとするほうですか

	頻度	%
不明	14	1.7
意識してとる	46	5.6
どちらかというのととる	313	38.0
どちらとも言えない	293	35.6
あまり意識しない	145	17.6
全然意識しない	13	1.6

問 9 付問 1 (複数回答)

	頻度	% *
安全が保たれる	279	77.2
車の中の方が気軽にコミュニケーションできる	19	5.3
まわりに対しておおらかな気持ちになる	16	4.5
仲間意識が生まれる	85	23.7
不安になる	102	28.4
愛車になるとよい気持ちになる	9	2.5
その他	28	7.8
無回答	33	9.2

\* 複数回答のため、問 9 の「意識してとる」「どちらかというのととる」の合計 359 件に対するパーセントが示してある。



問 9 付問 2 (複数回答)

	頻度	% *
相手の顔が見えにくい	21	13.3
孤独を楽しみたい	7	4.4
法令合図以外は必要ない	17	10.8
” 余裕がない	38	24.1
おせっかいになる	55	34.8
その他	42	26.6
無回答	15	9.5

\* 複数回答のため、問 9 の「あまり意識しない」「全然意識しない」の合計 158 件に対するパーセントが示してある。

過去 5 年の 違反回数	頻度	%
0 回	461	55.9
1 回	205	24.9
2 ~ 3 回	107	13.0
4 ~ 5 回	29	3.5
6 回以上	8	1.0
不明	14	1.7
平均違反回数	0.8	

【フェイスシート集計結果】

性別	頻度	%
男性	463	56.2
女性	361	43.8

年齢	頻度	%
29才以下	292	35.4
30-39	167	20.3
40-49	195	23.7
50-59	98	11.9
60以上	72	8.7
平均年齢		38.2

職業	頻度	%
不明	1	0.1
プロ・トラック	26	3.2
プロ・その他	16	1.9
会社員	322	39.1
公務員	60	7.3
自営業	66	8.0
主婦	184	22.3
学生	53	6.4
その他	96	11.7

所持免許種別	頻度	%*
大型	43	5.2
普通	788	95.6
大型特殊	9	0.1
自動二輪	238	28.9
小型特殊	12	1.5
牽引	4	0.5
大型2種	18	2.2
普通2種	20	2.4
大型特殊2種	1	0.1
牽引2種	1	0.1
原付	219	26.6**

\*複数回答のため、有効回答総数824件  
に対するパーセントが示してある。

\*\*当然普通免許所有者には付随する  
はずであるが、データ上回答があ  
ったものをカウントした。

免許歴	頻度	%
1年未満	17	2.1
1以上5未満	154	18.7
5以上10未満	201	24.4
10以上15未満	129	15.7
15以上20未満	87	10.6
20以上30未満	159	19.3
30年以上	77	9.3

運転頻度	頻度	%
不明	3	0.4
毎日	537	65.2
時々	273	33.1
運転せず	11	1.3

走行距離	頻度	%
不明	13	1.6
1,000未満	64	7.8
1,001～ 3,000	89	10.8
3,001～ 5,000	107	13.0
5,001～ 10,000	242	29.4
10,001～ 30,000	252	30.6
30,001～ 60,000	47	5.7
60,001～100,000	5	0.6
100,001km以上	5	0.6

運転車種	頻度	%
不明	14	1.7
普通乗用車	707	85.8
貨物自動車	53	6.4
自動二輪車	13	1.6
原付	15	1.8
バス	1	0.1
その他	21	2.5

主に運転している場所 (最も当てはまる)			主に運転している場所 (次に当てはまる)		
運転場所	頻度	%	運転場所	頻度	%
不明	241	29.2	不明	31	3.8
高速道路	11	1.3	高速道路	92	11.2
都市間道路	145	17.6	都市間道路	211	25.6
都市内道路	356	43.2	都市内道路	281	34.1
山岳・山林	11	1.3	山岳・山林	49	5.9
住宅内細路	57	6.9	住宅内細路	152	18.4
その他	3	0.4	その他	8	1.0

住所：県	頻度	%
茨城	31	3.8
栃木	12	1.5
群馬	19	2.3
埼玉	65	7.9
千葉	48	5.8
東京	120	14.6
神奈川	86	10.4
静岡	47	5.7
滋賀	29	3.5
京都	61	7.4
大阪	164	19.9
兵庫	89	10.8
奈良	34	4.1
和歌山	19	2.3

【アンケート自由回答】

【問2-1：意味を取り違えて危険な合図】	
パッシング 道を読むのか来るのか、あるいは追い抜きたいのか何かの注意なのか	1 2 1
ホーン	2 5
ハザード	9
左ウインカー 停車かそれ以外の合図か解らない	8
右ウインカー	8
ハザード	9
追い越し車線でのウインカー	5
相手が手を上げる	1
夜間にパッシングをしつつホーンを鳴らす	1
【問2-2：スムーズな運転ができて役に発つ合図】	
右折時にパッシングをして道を読む(問1-1)	1 9 1
右折時に手で合図して道を読む(問1-2)	7 9
ハザードランプを点滅させ渋滞を知らせる(問1-5)	7 2
読られたとき	5 0
夜間にライトを消して(スモールライトにする)道を読む(問1-2 3)	4 5
パッシングをして取締を知らせる(問1-1 5)	2 0
手で合図して割り込ませてもらう(問1-3)	2 4
左ウインカーを出して追い抜いてもらう(問1-7)	2 8
右ウインカーを出して追い抜かせてもらう(問1-8)	1 0
夜間のパッシング	2
パッシングによる合図	1 7
パッシングによって追い抜かせてもらう	3
追い越し時に左ウインカーを出してすぐに走行車線に戻る事を示す(問1-2 2)	5
パッシングによって対向車に横断者がいる事を注意する	3
ブレーキランプを点滅させて車間距離を注意する(問1-1 9)	3
手による合図	1 8
ホーンによる合図	1 8
【問2-3：気持ちの良いことがある合図】	
読られたときあるいは読ったとき	1 0 4
挨拶(ありがとうを伝える)	7 1
手による挨拶(ありがとうを伝える)	2 5 1
会釈、顔による挨拶(ありがとうを伝える)	5 3
ホーンによる挨拶(ありがとうを伝える)	1 6 4
ハザードによってありがとうを伝える	6 4
パッシングによる挨拶(ありがとうを伝える)	1 7
ホーンを鳴らし手で挨拶	4
パッシングによって取締を知らせる	8
パッシングをしてライトの消し忘れを注意する	8
パッシングをして道を読む	3
ウインカーによる挨拶(ありがとうを伝える)	2
左ウインカーを出して読られたとき(問1-7)	2
握った手を開いてライトの消し忘れを注意する	1
半ドアをホーンを鳴らして注意する	1

【問4：あればいいと思う合図】

- ・ありがとうを伝えるもっと良い手段
- ・旗（店などを教えてもらう）
- ・障害物（大きな落とし物とか石など）がある場合に合図に知らせてもらえたら、急にハンドルを切らなくてもいいなと思う
- ・トランクが開いたまま走っている車を見かけるが、ホーンを鳴らしても他の注意とも取られたりすると思い、気になりつつも何もしない。
- ・ウインカー消し忘れに対する、後続車からの知らせ方
- ・左ウインカーを出すとき、それが左折なのか駐車なのか特に解りにくい。バイクにも解るような合図があればいい
- ・事故が急に発生して、警察などがまだ到着していないときにこの先で事故ありと言った合図があればいいと思う
- ・対向車のヘッドライトが片方切れているときや前方の車のブレーキランプの故障などのときに、それを知らせる合図があったらいいと思う。
- ・右折車を先に行かせようとしたときに、横を走って来る単車に気づいたとき相手に知らせる方法
- ・病人、特に急病人を病院に連れて行く時など、道を譲ってもらうために何か特別な合図があれば良いと思う
- ・一方通行を逆進してきたドライバーに知らせる為の合図
- ・オートバイが左側で追い抜いて行く際の合図
- ・危険に見えたらとっさに解るような合図
- ・狭い道で離合に良い場所を自分が知っていて向こうが知らずに突っ込んでくるとき、「突っ込まずに待った方が早い、待て」を伝える合図
- ・前の車がブレーキをかけるとランプが付くのですがすぐ解りますが、対向車のブレーキを判断することはできません。右折の為に信号等で停止している時、直進車のブレーキランプなどのものが前部にもあれば、判断の参考になると思います。
- ・検問所、ねずみ捕り、オービスなど丸警対策のはっきりとした合図
- ・下手な運転をして後続車に迷惑をかけたときの、すみませんの合図
- ・故障して動けなくなった
- ・目的地の近くで、目標物が探せないでややスピードダウンできよろきよろしているような時に示す合図があったら、後続車に迷惑をかけないですむ
- ・スモールランプを消し忘れて走っている車に知らせるサインが決まっていれば良いと思う
- ・道に迷ったとき、迷ったという合図があると助かる
- ・昼間に過疎な田舎道等で突き当り、道路通行止め、道路状況悪し等で引き返した時、対向車に知らせるために、ライト、ハザードランプ等をつけていれば、何か道路に異常ありと、対向車が停止する
- ・リアウインドーに「赤ちゃんが寝ています」等、紙を貼ること、「お先に失礼」というのは本当に失礼だが、書いたのを見て、あそう、と思う
- ・交差点で道を譲る時に「お先にどうぞ」という合図があればいい。高速道路などで、ゆっくり走りたい時にハザードランプを小さくしたようなランプなどがつけられたら、まわりの車にとって安全だと思う
- ・眠気をもよおした時の知らせ
- ・渋滞の場合の横入りの時、手、会釈の他に何か車に自動的に合図が付いていて見るだけでわかるようなものがあると良いと思う。ウインカー点滅の他に声が出るとか
- ・最近有難うの挨拶で乗用車がやたらにハザードを出すようになったので、ごく一部のトラックですが首都高なんかでは右に入れてもらったなら右ウインカーを1回、左なら左を1回出すことがある
- ・軽の小さい車に乗っているため、信号待ち等で停車しているとき前が大きなトラックやダンブカー等の時は、前方の信号はもちろん対向の信号も見えず、前の車について走ると赤に変わっていたりしてとても危険な事があるので、何か合図の方法があればいいなとおもいますが、
- ・後向きのクラクションとライト
- ・進路を譲ったり、譲られた場合に特に特別のランプを設置すれば（感謝ランプ）
- ・合図用のグリーンランプを装備して（前後2灯づつ）、ルール化し、合図や挨拶に使用する。
- ・外見的自動車の故障（ランプ等）の合図
- ・運転に妨げの無い有難うの合図

- ・交差点、信号機が多くスピードを出しても信号にひっかかるのに、前の車をせかせて車間をピッタリとつけて運転するドライバーに対する注意
- ・歩道で止まった時に右側走行車に止まる合図を出せたら良いと思う
- ・片側通行や渋滞などで、1方向のみ順調に流れている時に、反対方向を進む車に、渋滞etc.の情報を伝えたい
- ・よく感じることは、二輪のウインカーが右折あるいは左折のサインを出したまま、出しっぱなしで走っている時、あれは二輪の運転手には気がつかないのかどうかいつも疑問に思っている
- ・右折車の先頭はライトを消し、右折する時にはライトをつけるようにすれば良いと思う
- ・車に電光表示板をつける
- ・車内で急病になった時の合図
- ・道に迷った時など特別な合図を定めておけば便利だと思う。ハザードランプを点滅させ白旗（ハンカチなど）を振る
- ・高速道路上でブレーキを踏む時、減速か停止かを、ハザードをつけることを知らないドライバーの運転でもわかる装置
- ・運転速度が極めて遅く、交通の流れを妨げるような車がある場合、そのことを伝える合図があればよいと思う
- ・覆面パトが前方から来る、又は後ろに付かれた時に何か決まった合図がほしい
- ・右折して駐車場や店に入る時に止まって道を譲る方の車が自分の左からオートバイなどがきてないかを右折車に知らせる合図
- ・特に思い付かないが、逆に止めてほしいのはトラックが仲間同士でホーンを鳴らし合うこと
- ・片道2車線の道路で、右折時など相手に道を譲りたいときなど（譲られるときも同じ）もう一方の車線の車がなかなか止まらない時があるので何かいい方法はないかと思う
- ・高速道路の分流点では、なかなか入れないので、車のガラスにイルミネーションで「入れて下さい」「ありがとう」の文字がでたり、車の屋根の上に「入れて下さい」のミニプラカードの様なものが一時的にでる等、そんな車がほしいと思う。
- ・この先で取締りをしているということを対向車に知らせたいとき、今のパッシングだと前を走っている車が勘違い（追い越したい等）してしまうので、対向車だけに解るような合図があればいいと思う。

＜カー・ボイ・ランゲージ研究会 / 調査シート＞

貴殿のお名前
--------

設問 A 次の運転行動について、貴殿のご意見をお聞かせ下さい。

運転行動：進路変更時や合流車線での交互通行の際、間に入れてくれた  
 後ろの車の運転者に対して、「ありがとう」の意志を伝えるために、  
 ハザードランプを1～2回点滅させる。

質問 1：貴殿は、このような合図をご存知でしたか。ご自身でお使いになったことがあるか、他の運転者がやっているのをご覧になったことがあるか、人から聞いたことがあるか、いずれの場合でも結構です。

回答：（該当する方を囲んで下さい。）⇒

知っている	知らなかった
-------	--------

質問 2：アンケートの結果では、上の運転行動について、「役に立つ・良い事だ」と答えた者が25%、「時と場合による」と答えた者が27%、「むしろ害になる」と答えた者が13%、「合図の意味を知らない」と答えた者が34%ありました。プロジェクティブ研究会としてもこの行動をどう考えるかについては賛否両論あり、判断がひととつとつとならないところですか。つきましては、貴殿はこの運転行動をどのようにお考えになりますか。ご面倒ですが、ご記述下さいませようお願いします。（この運転行動をご存知ない場合も、場面を想像してご回答下さい。）

設問 B パッシングによる合図には、いくつかの意味がこめられています。なかでも、パッシングによって「お先にどうぞ」と対向車に道を譲る合図と、「自分が先に行くから止まって待て」の意志を伝える合図は混在して使われ、「サンキュー事故」などの誘因にもなっていることをご承知の通りです。このことについて貴殿はどのようなようにお考えですか。また、もし「お先にどうぞ」のパッシングが一定の条件つきで使われ得るものだとお考えでしたら、その条件とはどのようなものとお考えですか。

☆ご多忙中、誠にありがとうございました。同封の返信用封筒に入れてご投函下さい。  
 なお、誠に恐縮ですが、研究の成果の発表をもって、御礼のご挨拶に代えさせていただきます。

## 【第2回研究会で使用した青木委員長提供の配布資料】

平成3年6月13日 (木) IATSS car body language 研究会メモ 成蹊大学 青木正喜

アンケート 国内 運転者対象 車種 地域によるちがい

アンケート 海外 適当な機関

問題点 事故 困った例 伝えたい情報

事故 渋滞 駐車 安全とCBL

情報交換・意思確認には目、目の動き、顔の表情、顔の動きが重要

目くばせ うなずき 手の動き

合図をしようという意識があることは、注意をしているいる証拠

合図のミスマッチがあっても関連した車同志では事故につながる可能性は少ない

バッシング 情報符号化 回数 1回 譲る 2回 自分が行く

ホーン 情報量が多い 感情移入 注意の喚起 挨拶 お礼 バカヤロー

回数 音色 継続時間 繰り返し間隔

ハザードランプ 本来の目的からはずれる 時代が変化している

止まって相手に譲る場合、相手と反対側の自動車への情報伝達

プロドライバ同志の挨拶の習慣 同業者 同一会社

トラックドライバから発生したコンベンション

前車のバックミラーに映るような動作

特に後ろへの情報伝達手段がない (ありがたいのハザード)

各種のケース

\* 交差点で直進車が対向車線の右折車に譲る (前方が詰まっていれば明快)

右折車 停止 右ウィンカ 直進車 停止 バッシング 1回 右折車 右折 手を上げる

右折車 停止 右ウィンカ 直進車 停止 軽くホーン 1回 右折車 右折 手を上げる

右折車 停止 右ウィンカ 直進車 停止 手で合図 右折車 右折 手を上げる うなずく

注意 直進車の反対側から自動車 単車 自転車がこないという保障はない (サンキュウ事故)

\* 障害物のため一車線のみを両方向で共有

一車区間の両側で停止 バッシング 1回 相手に譲る 2回 自分が先に進入

一車区間の両側で停止 軽くホーン 1回 相手に譲る ホーン 2回 自分が先に進入

\* 交差点で直進車が対向車線の右折車に譲らない (一般に前方が空いている)

右折車 停止 右ウィンカ 直進車 バッシング 2回 直進 手を上げる

右折車 停止 右ウィンカ 直進車 激しくホーン 2回 直進 手を上げる

\* 2車線以上の道路の最右レーンで対向車線からの横断車への譲り (車庫)

停止 バッシング 軽くホーン 手で合図

注意 自車より左側車線の車が止まる保障がない

\* 自動車が道路横断者に道を譲る

停止 軽くホーン 手で合図 (横へ動かす) 道路横断者 横断 手を上げる

\* ヘッドランプの消し忘れを注意 (対向車)

ライトを点灯 バッシング (交通取締の注意との混同) 握った手を開く

\* 交通取締の注意 (対向車)

バッシング

\* この先危険の注意 (対向車)

バッシング

\* 高速道路の追い越し車線における走行

先行車に追い付く バッシング ホーン 左右に動く ぴったりつける 右折ウィンカ

先行車が車線変更 軽くホーン 手を上げる 追い越す (加速直進)



\*片道一車線道路における追い越し

先行車に追い付く バッシング ホーン 右に動く ぴったりつける

先行車が減速、左へ寄せて走行 軽くホーン 右ウィンカ 手を上げる 追い越す

注意前方の安全(対向車)は保障されない

\*交通渋滞への巻き込まれ(ハザードの連鎖)

減速 ハザード点灯 後続車のハザード点灯確認で消灯

\*半ドア注意

低速であれば並走または少し前でドアを開ける

並走し、ホーンで注意を喚起、手で示す 外に手を出す ドアをたたく

\*車群への参加(割り込み)

左ウィンカ 左後の車が停止または減速 左へ斜線変更 ハザード(ありがとう)

\*荷くずれ、キャリアー異常

注意は考えずにひたすら逃げる

Car Body Language いすゞ ジュミニ? CF2台 地下鉄 ヨーロッパ バリ CF video入手

昼のヘッドランプ点灯 ドイツ、スウェーデン

信号の順序 赤 赤黄 青 黄 赤 デンマーク、ドイツ

赤 青黄 赤 赤黄 青

歩行者の信号遵守

ボルシェ 全車 完成試験 公道

ボルボ 道路標識 トランスポンダ マイクロ波 クルーズコントロール トリノ

次世代 車頭間隔制御

VTI ドライブシミュレータ 横方向 振動

SSP 交通流制御 レーン別速度 流入 トンネル内信号

手招き 日本 手のひらを下 水平から下に曲げる(外国ではあっちへ行けの合図)

外国 手のひらを上 水平から上に曲げる

ライト消し忘れ ヘッドランプ スモールランプ

片目 ヘッドランプ スモールランプ ブレーキランプ ウィンカ

ボンネット半開 車体破損 故障 ブレーキ片ぎぎ 異常な車体の動き

エンジン異常 水漏れ オイル漏れ 煙 ドアの挟まり 車体の傾き

バンク アライメント異常 チェーン切

居眠り運転 蛇行運転 危険な進路変更 危険なブレーキ

路肩走行 一方通行走行 一方通行進入

横風 雪 チェーン必要 チェーン不要 路面凍結 滑る 雨 大雨 霧

この先渋滞

考えたことがある

やってみたことがある

やってもらったことがある

成功 不成功

放送局 手話 指揮者 交通整理 手旗信号 バレー バントマイム スケート

手形 指の動作 手の動作 腕の動作

直接ハードウェア 後部 レーザーダイオードアレイ 文字表示板



(財) 国際交通安全学会

*International Association of Traffic and Safety Sciences*

