

国際交通安全学会316プロジェクトチーム*

本研究は、フランスのONSERがプロジェクトリーダーとなり、IDBRAが事務局となつて、日本を含む世界の9カ国で行なわれた「ドライバーの行動と意見」に関する国際比較研究である。本部における一通りの成果をみた後、国際交通安全学会が参加7カ国のデータを取り寄せ、独自の解析を行なった。制限速度、車間距離、シートベルト等を含む各質問項目において、各国ドライバーの相違点と共通点が浮き彫りにされた。

Driver Behavior and Opinions

— An International Comparative Survey —

IATSS 316 PROJECT TEAM*

This article is an international comparative approach to "Driver behavior and opinions." The research was conducted in nine nations including Japan, with ONSER (Organisme Nationale de Sécurité Routière) as project leader and IDBRA as secretariat. After general results obtained at the Headquarters, IATSS gathered and collected the data from seven participating countries and conducted an original analysis.

The analysis clarified what is different or common among the drivers from various nations by way of a questionnaire including speed limit, distance between vehicles and seat belts etc..

1. はじめに

本報告は、フランス国ONSER(Organisme Nationale de Sécurité Routière) をプロジェクト・リーダーとする「運転者の行動と態度に関する国際比較研究」の一部である。本研究には、日本、スペイン、南アフリカ、イギリス、西ドイツ、フランス、スウェーデン、ユーゴスラビアおよびU. S. S. R.の9カ国が参加した。日本に関する調査は国際交通安全学会316プロジェクトチームが担当した。日本を除く8カ国については、政府機関が調査を分担実施した。またIDBRA (International Drivers' Behaviour Research Association) が事務局として研究のコーディネーションおよび推進に当たった。

本研究は、研究参加国から送付されたソースデータを、わが国において新たに集計解析を行なった結果について報告したものである。上記9カ国のうち、ユーゴスラビアおよびU. S. S. R.の資料は入手でき

なかったため、比較検討の対象から除外した。

運転者の行動および態度に関する国際比較研究の全体計画は、1974年にIDBRAに設置された科学研究委員会の助言に基づき、ONSERおよびイギリス Transport and Road Research Laboratoryの両研究所が草案した。次いで両研究所は研究の基礎となる質問紙の原案を作成、フランスおよびイギリスで予備調査を実施した。

日本版質問紙は、イギリスにおいて実施検討を加えた原案に含まれる全調査項目をわが国の実情に合致するように翻訳し、さらに日本独自の調査項目若干を追加して作成した。研究に参加した各国において、1976年から1977年の間に調査を実施し、資料を収集した。わが国は1976年11月から12月にかけて調査を実施した。調査対象者の交通に関する意識の背

*メンバーは次のとおり。

浅井正昭 (執筆) 日本大学教授 (心理学)
Masaaki ASAI Professor, Nihon University
池田義雄 日本工業大学教授 (機械工学)
Yoshio IKEDA Professor, Nihon Institute of Technology
仲井通裕 国際交通安全学会事務局主任
Michihiro NAKAI Assistant Manager IATSS Secretariate
原稿受理 昭和54年10月11日受付

**日本: International Association of Traffic and Safety Sciences 国際交通安全学会
スペイン: Direccion General de Tráfico, Ministerio del Interior
南アフリカ: Ergonomics Division, National Institute for Personnel Research
イギリス: Transport and Road Research Laboratory
西ドイツ: Bundesanstalt für Strassenwesen (Federal Highway Research Institute)
フランス: Organisme National de Sécurité, Routière
スウェーデン: Road User and Vehicle Division, National Swedish Road and Traffic Research Institute

景を構成すると思われる1977年の交通事情に関する主要な特徴としては、次のことがらをあげることができよう。

1976年の交通事故による死者は10,547名で、1975年に比べ、641名、5.7%の減少を示していた。なかでも、自動2輪乗用中の死亡事故が顕著な減少を示している。道路交通法施行令が改正され、自動2輪乗用中のヘルメット着用が義務づけられたのもこの年である。交通規制に関して、警視庁交通部は、東京都内の交通総量を11.6%減らすために、高速道路を除く幹線道路の最高速度をすべて時速40kmに引き下げることに決定した。また、環7、環8、山手通り、明治通りの4路線で、トラックの走行を中央よりの車線に限定することを東京都に提案した。東京都と千葉県を結ぶ京葉道路の最高速度を80kmから時速60kmに制限した。

2. 調査対象者の特性および調査手続

本研究の調査対象者は可能な限り、各国において運転免許保持者の特徴を代表する全国サンプルを抽出するように留意した。サンプリングにあたり、日

常生活において私的に自動車を運転するものに限らず、トラック、タクシーなどの職業運転者も調査対象者群に選んである。Table 1は調査対象者の職業分類を示したものである。各調査参加国において、それぞれ職業分類の基準が異なるため、Table 1に示す数字は、本調査におけるサンプルの社会経済的水準のおおまかな実態を表すものとして理解する必要がある。

すべての研究参加国において、専門職、事務職、熟練工の職業分類にはほぼ全体の半数が含まれている。次いで、非熟練工、その他となり、イギリスおよびフランスでは無職のものが多い。

研究参加国において、分析の対象とした最終有効サンプル数、男女比率および回収率はTable 2に示すとおりである。

スペインおよび南アフリカの回収率は他に比べて半分以下となっている。これら両国の調査対象者の反応をみると、各調査項目に対し極端な回答を示している。おそらく、両国の調査対象者は本研究に対して特に強い関心をもつグループなのであろう。調査対象者の男女構成比はすべての参加国を通じ男性

Table 1 調査対象者の職業別構成比 (%)
Socio-economic class of sample

研究参加国	専門職	事務職	熟練工	非熟練工	農業	自営業	無職
日本	1.1	27.0	68.7		0.5	0.0	2.7
スペイン	24.0	8.7	20.7	18.5	9.3	10.7	8.0
南アフリカ	23.1	33.2	36.7	1.2	1.9	0.6	3.2
イギリス	16.9	19.3	16.4	18.5	1.3	2.6	22.0
西ドイツ	15.4	38.9	18.8	7.7	2.5	5.1	6.2
フランス	12.5	22.8	18.8		6.0		32.8
スウェーデン	1.5	15.3	29.6	25.0	3.0	2.4	10.1

Table 2 調査対象者の男女比率および質問紙回収率
Sample size & response rate

研究参加国	有効サンプル数	回収率(%)	男(%)	女(%)
日本	1,850	80.4	91.9	8.0
スペイン	1,677	35.8	86.2	13.8
南アフリカ	1,640	31.7	85.9	14.1
イギリス*	1,000	71.5	61.9	36.0
西ドイツ	1,550	61.2	73.2	26.8
フランス	1,625	不明	70.3	29.7
スウェーデン**	1,669	82.0	57.3	32.3

*不明2.1% **不明10.4%

Table 3 調査対象者の年齢構成比
Age of sample (%)

研究参加国	18歳以下	18歳-24歳	25歳-34歳	35歳-54歳	55歳以上
日本	0.1	21.1	54.7	22.7	1.1
スペイン	0.2	16.3	28.7	42.9	11.9
南アフリカ	0.2	9.6	34.7	44.6	10.8
イギリス	0.9	18.9	25.0	33.2	22.0
西ドイツ	1.7	14.8	24.1	45.2	14.1
フランス	4.7	15.9	27.0	31.8	20.3
スウェーデン	2.2	14.0	23.7	31.2	18.0

の人数が過半数を占めている。

調査対象者の年齢構成比は Table 3 に示すとおりである。

参加国すべて、25歳以上の年齢層が全体の75%以上を占めており、イギリスおよびフランスは、55歳以上の調査対象者が多く、わが国の場合は、他の諸国に比べ18歳から24歳までの年齢層が多いことが特徴となっている。

Table 4 調査対象者の自動車保有率および主たる利用目的
Vehicle ownership and main use of vehicle

研究参加国	自動車保有率	主とする自動車の利用目的		
		レジャー用	通勤用	職業用
日本	72.7%	10.1%	60.3%	27.1%
スペイン	81.3	22.7	41.6	35.5
南アフリカ	59.1	19.6	37.6	42.7
イギリス	75.2	48.1	33.5	16.4
西ドイツ	81.5	39.0	41.6	18.8
フランス	90.0	54.0	29.0	15.0
スウェーデン	73.3	43.1	34.3	11.3

Table 5 調査対象者の年間走行距離(キロメートル)
Annual distance driven (km)

研究参加国	2,000km	5,000km	10,000	20,000	50,000	50,000
	未満	未満	km未満	km未満	km未満	km以上
日本	1.6	3.5	11.4	43.4	24.1	16.2
スペイン	4.6	7.8	15.8	34.9	28.8	8.0
南アフリカ	不明					
イギリス	8.5	12.1	21.5	35.5	14.0	3.1
西ドイツ	3.7	6.5	13.7	39.4	29.7	4.1
フランス	不明					
スウェーデン	14.0	0	0.2	55.7	25.0	5.0

Table 6 調査対象者の交通事故経験
Accident history of sample

研究参加国	交通事故経験者(%)	経験した交通事故の回数					
		1(回)	2	3	4	5~10	10回以上
日本	67.4	36.4	27.3	18.8	5.6	8.3	1.3
スペイン	38.3	46.5	27.7	11.7	5.2	7.8	1.3
南アフリカ	55.4	42.4	32.7	13.4	6.4	2.8	0.1
イギリス	41.3	55.9	25.8	12.0	4.0	2.4	0
西ドイツ	53.7	46.1	27.9	14.4	5.2	4.2	
フランス	38.0	50.8	26.9	12.6	3.7	4.4	
スウェーデン	47.7	48.1	31.4	12.6	3.3	4.5	

本研究における調査票の回収は主として郵送法によるが、わが国の場合は、全国を46ブロックに区分し、各ブロックごとに回収地点を設定、調査票の回収にあたった。

Table 4 は調査対象者の自動車保有率および主たる自動車の利用目的を示すものである。南アフリカを除く他の諸国では、調査対象者の70%以上の人々が、自動車を個人で所有している。また、自動車の主とする利用目的について見ると、わが国の場合は、通勤のために使用する人が他の諸国に比べて高い。イギリス、フランスおよびスウェーデンの調査対象群では、レジャーのための使用が最も多く、西ドイツでは、通勤用およびレジャーの目的はそれぞれ同率で、ほとんど差が認められない。南アフリカの場合は、職業のための利用率が最大となっており、この比率は調査参加国中でも最も高い比率を示している。

Table 5 は調査対象者の年間走行距離(km)を示している。日本をはじめ各国とも、すべて10,000kmから20,000km未満の年間走行距離が最も多い。わが国の場合は、「5,000kmから10,000km」と「10,000kmから20,000km」までの走行距離の差が明らかである。また、日本、スウェーデン、西ドイツ、スペインの4カ国はイギリスに比べ、調査対象者の年間走行距離が多くなっている。

Table 6 は、調査対象者がいまままでに経験した交通事故の有無およびその回数を示したものである。交通事故を経験したと回答したものは、日本が最高で67.4%、次いで南アフリカ55.4%、西ドイツ53.7%となり、これら3カ国では調査対象者の半数以上が交通事故の経験者である。フランス、スペインの調査対象者は他の諸国に比べて、交通事故の経験が少ないとはいえ、その比率は38%に及んでいることは注目に値する。

また、交通事故の経験回数についてみると、日本を除く他の諸国では、全調査対象者の70%強が交通事故を1回ないし2

回経験しているのにとどまっている。しかし、日本の交通事故経験率はこれらに比べ高率を示し、1回ないし2回経験者は全体の43%、3回ないし4回経験者は全調査対象者の16%となっている。また、日本の場合は、死亡事故を含む人身事故を経験した人数も他の諸国に比べ最大の比率を示している。

3. 調査の内容とその結果

3-1 調査内容

調査票の内容は次に記した6部から構成してある。

- ①調査対象者の特性；年齢、性別、職業、居住地域。車両運転の実態；主として運転する車両の種類、車両の所有、運転目的、運転経験（年間走行距離、運転年数）、事故経験。
- ②交通事故に対する危機感および原因の認知。
- ③自・他を含めた運轉行動の認知。
- ④交通事故防止に関する意見。
- ⑤セーフティ・ベルトに関する認知と使用実態。
- ⑥飲酒運転防止対策。

わが国の場合は、上記の共通質問項目のほかに、モータリゼーションの将来、運転免許の試験方法に関する質問項目を加えた。さらに、調査対象者の運轉行動の特徴を明かにする項目、一時停止の交差点、車線の変更、横断歩道の通過、運転技術の自己認知を追加してある。日本の調査対象に新たに追加した諸項目および④交通事故防止に関する意見、⑥飲酒運転防止対策に関する結果については、別の機会にゆずり、本報告から除外してある。

3-2 結果および考案

i) 交通事故に対する危機感

交通事故に対する危機感が日常生活のなかで、どの程度強いかを、疾病、傷害事件、労働災害などに対する不安と比較した。結果はTable 7に示すとおり

Table 7 交通事故に対する危機感
Road accidents compared with other physical danger (%)

研究参加国	悪質な疾病	凶悪な犯罪	交通事故	労働災害	その他	無回答
日本	22.3	2.5	71.3	0.1	2.1	1.5
スペイン	32.8	10.9	52.1	2.0	2.0	
南アフリカ	8.0	12.4	69.9	1.5	8.0	
イギリス	12.5	11.8	53.8	6.6	13.1	2.2
西ドイツ	44.8	5.5	41.3	2.4	3.5	2.5
フランス	31.1	5.0	49.0	3.5	1.4	10.0
スウェーデン	12.7	3.1	51.1	2.8	6.9	12.7

である。西ドイツを除く他の諸国は、交通事故に対して最も強い不安感を抱いている。そのなかでも、交通事故に対する不安感は、他の身体的危険感に比べ、日本のサンプルが最大の反応率71.3%を示し、次いで南アフリカが69.9%となっている。西ドイツについても、最強の不安感は疾病に対し44.8%で、次いで僅かの差で交通事故に対し41.3%となっており、その他の身体的危険感に比べ著しく高い。西ドイツを除く他の諸国では、交通事故に次いで疾病に対する不安感が強くなっている。ただし、南アフリカとイギリスは、凶悪犯罪に対する不安感が2位を占めていることが注目される。

日本のサンプルについて、さらに車種別、運転経験別、性別、年齢別に「交通事故」および「疾病」に対する不安感を示したものがFig. 1である。車種別にみると僅かであるが、トラック運転者が他に比べ交通事故に対して強い不安感を抱いている傾向が窺われる。女性は男性に比べ交通事故に対し強い不安を示し、逆に疾病に対する不安は、男性が女性に比べ高い不安を示している。運転経験および年齢別にみると、経験年数および年齢が増加するに従い、徐々に交通事故に対する不安感は減少し、これとは逆に疾病に対する不安感が増大し、両者の間にはミライメージ関係が認められる。

西ドイツのサンプルでは、疾病に対する不安感が交通事故に比べて僅かながら高い反応率を示している。サンプルの年齢構成比を見ると、西ドイツでは35歳以上のものが全体の59%を占め、調査参加国中で最も高い構成比を示している。西ドイツのサンプルに認められた疾病に対する不安感の強さは、サンプルの年齢構成と関係があるかもしれない。

ii) 交通事故の原因

交通事故の主たる原因を、道路・車・人間の3要因についてそれぞれ順位をつけさせた。

Table 8は、各要因を最も重要な交通事故の原因と評価したものの百分率を示す。調査参加国のいずれの国においても、人間の要因とする回答率が最も高い。日本とイギリスを除く他の諸国では、人間の要因とするものが80%から90%になっている。日本とイギリスの場合は他の諸国と比べ異なる反応パターンを示している。両国とも人間の要因を少なくみており、その分だけ車と道路を主要な要因と認知するものが多

くなっている。

交通事故を惹起するヒューマン・ファクターとして、不注意・無理な運転・疲労・経験不足の4要因をあげ、関連の度合を評定させた。Table 9は最も関連度が高いと評定した各要因の比率を示す。いずれの国においても「不注意」が最高で、全サンプルの約40%、次いでスウェーデンを除き「無理な運転」となっている。

iii) 運転行動

安全運転に関して、自己と他の運転者の運転行動の違いをどのように認知しているだろうか。Table 10は自・他間における認知の差異を示したものである。研究参加国のすべての調査対象者は、「他人は自分と比べると安全な運転をしている」とは認知していない。一般的に、各国の運転者は、安全運転に関する限り、「他人も自分も同程度」と考えているようである。ただし、日本の場合は、僅かながら「自分は他人に比べて安全な運転をしている」とする認知に傾いている。

西ドイツおよびスウェーデンは他の諸国に比べて「自分と同じくらい安全な運転をしている」に対する回答率が高い。その分だけ、他の2カテゴリーへ反応が分散することになるが、両国はこれら2カテゴリー間の差が他に比べ少ない。またこの差には、運転行動に対するリスク・テイクの認知が反映していると考えられる。

「他人より自分の方が安全な運転をしている」から、「他人の方が自分より安全な運転をしている」を減じた差は、他人から加えられる危険感の指標とみることができよう。日本が最も差が大であり、次いで南アフリカ、フランス、スペイン、イギリスの順となり、最高44%から30%になっている。それに比べ、西ドイツ、スウェーデンは10%となり、他の5カ国とは異なる反応パターンを示している。西ドイツお

Table 8 交通事故の主たる原因の認知
Most important cause of accident (%)

研究参加国	道路	車	人間
日本	17.3	31.4	44.0
スペイン	6.5	1.3	92.0
南アフリカ	4.1	10.2	85.7
イギリス	6.7	36.9	56.1
西ドイツ	4.4	5.9	88.6
フランス	10.8	2.8	85.5
スウェーデン	6.1	2.6	81.1

Table 9 交通事故の原因—ヒューマン・ファクターズ—
Principal human causes of traffic accident (%)

研究参加国	不注意	無理な運転	疲労	経験不足
日本	37.6	33.4	17.0	5.1
スペイン	53.1	23.2	3.9	19.7
南アフリカ	41.6	30.3	8.3	19.8
イギリス	49.5	26.4	10.3	13.7
西ドイツ	56.5	24.8	5.5	12.1
フランス	48.0	19.0	18.8	12.2
スウェーデン	63.5	7.7	9.2	8.9

Table 10 他人の運転行動の認知
Other driver's driving behavior (%)

研究参加国	自分より安全な運転をしている	自分と同程度の運転をしている	自分の方が安全な運転をしている
日本	4.3	46.7	48.5
スペイン	3.4	61.9	34.6
南アフリカ	2.8	52.4	44.8
イギリス	1.9	66.3	31.8
西ドイツ	5.5	77.4	15.9
フランス	2.0	57.8	38.4
スウェーデン	5.3	70.6	12.6

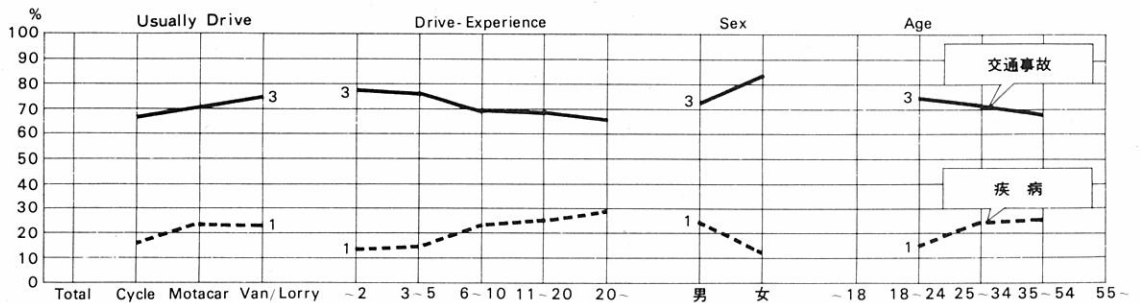


Fig. 1 交通事故および疾病に対する危機感—車種、運転経験、性、年齢別—
Recognition of road accidents compared with serious illness

よびスウェーデンを除く5カ国の運転者は、両国に比べ、他人から加えられる事故のリスクを意識しながら自動車を運転していると思われる。

Fig. 2は日本のサンプルを車種別、運転経験別、性別、年齢別の各カテゴリー別に細分した反応率を示したものである。車種別にみると、自分に比べて他人の運転を危険と認知するものの率は、2輪、4輪、トラックの運転者の順に高くなり、トラック運転者ではその率が60%になっている。また、他人の運転を危険とみる比率は、運転経験および年齢が増加するに従い高くなっており、運転経験6~10年、年齢25~34歳を境とし、「他人は自分と同じ程度に安全運転している」の認知を上廻る比率となっている。女性は男性に比べ、他人は自分と同等とする認知が高くなっている。

次に、各国における自動車運轉行動について、制限速度、車間距離のとりかた、後続車に追従された場合の意識を中心に考察する。

iv) 車間距離

主要道路上における走行車両のうち「十分な車間距離をとらずに運転している」と思われるドライバーの比率を質問したところ、Table11に示す回答を得

Table 11 近接運轉ドライバーの割合に関する認知 (%)
Assesments of proportions following too closely

研究参加国	全体の %以下	全体の %から% 1/4	全体の %から% 1/2	全体の %以上
日本	10.7	19.1	31.4	37.8
スペイン	12.3	18.5	24.6	44.5
南アフリカ	13.2	26.1	31.6	29.0
イギリス	9.1	29.6	36.7	24.6
西ドイツ	11.1	34.3	33.7	19.9
フランス	7.8	33.0	37.0	21.2
スウェーデン	6.0	27.6	34.9	20.6

た。質問中の「十分な車間距離」は、調査対象者の主観的尺度に基づき回答したものであるので、個人差が介入することは避けられない。おそらく、回答者による十分な車間距離の判断は、自己の運轉技術からみて、危険を回避することのできる最短の車間距離を目安としているものと思われる。

Fig. 3は日本のサンプルを車種別、運転経験別、性別、年齢別に細分して回答率を示したものである。車種・運転経験・年齢別にみても、顕著な差は認められない。一般に、近接して運轉しているドライバ

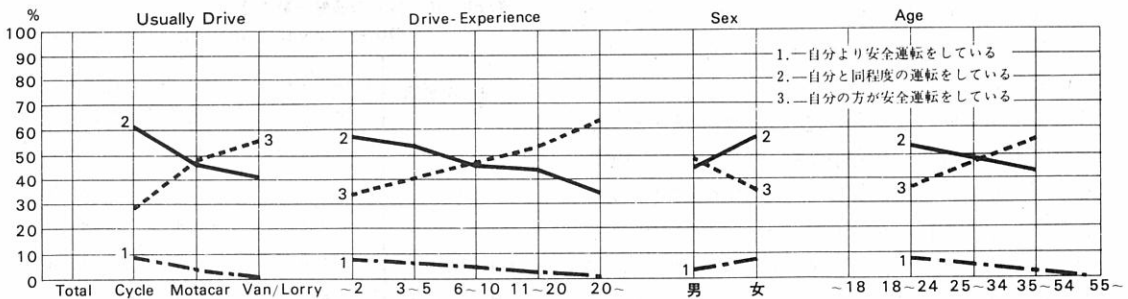


Fig. 2 他人の運轉行動の認知—運轉車種、運轉経験、性、年齢別—
Other Driver's driving behavior

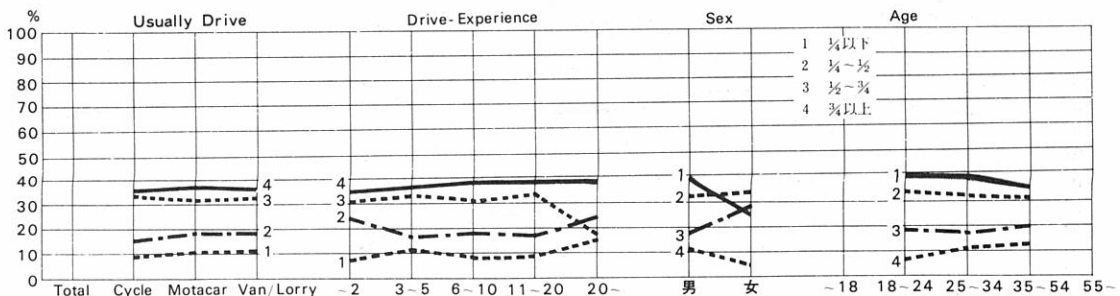


Fig. 3 近接運轉ドライバーの割合に関する認知—運轉車種、運轉経験、性、年齢別—
Assesments of proportions following too closely

Table 12 近接運転の理由
Reasons for following too closely (%)

研究参加国	追越し	制動距離の知識不足	焦燥感
日本	34.5	37.1	26.0
スペイン	14.6	46.0	39.4
南アフリカ	11.2	32.3	58.5
イギリス	6.2	35.0	58.7
西ドイツ	11.4	41.2	46.5
フランス	12.5	36.2	50.0
スウェーデン	22.0	36.1	30.6

が多いとする認知を示している。女性は男性に比べ、近接運転者の割合をやや低目にみている。

次に研究参加国間を比較すると、近接運転の認知には明かに二つのパターンが認められる。日本およびスペインは、近接運転をしていると認知する割合が増える傾向を示す。西ドイツ、フランス、スウェーデンは、近接運転をするドライバーの割合を「半分以下」とみる割合が33~45%、「半分から3/4」とみるものを含めると80%を占め、「3/4以上」とみるものの比率が減少している。イギリス、南アフリカはこれら2グループ間に位置づけられよう。

日本のドライバーが、他の研究参加国に比べ、近接運転による危険のリスクを意識しながら運転していることは特記に値するといえよう。

次に、近接運転の理由についてみると、各国共通に認められるのは、「いらいらしている」、すなわち心理的焦燥感をあげている。特に、イギリス、南アフリカ、フランスでこの傾向が強い。これに反し、日本のサンプルは、制動距離に関する知識が乏しいことを原因としてあげている。日本人サンプルは他のドライバーが近接運転をしていると認知する比率も高く、しかも、それらのドライバーは安全運転に

関する基本的知識を欠いていると考えている。日本人にとって、運転行動はかなりのリスクを伴う行動とし認知させられていることが特色となっている。スペインにも日本に次いで、同様な傾向が認められよう。スウェーデンの場合は、日本とは逆に、近接運転は追越のためと考えているようである。

Table 12は近接運転をする理由を表したものである。Fig. 4は日本サンプルを車種別、運転経験別、性別、年齢別に表したものである。トラック運転者には焦燥感を理由とするものが他と比べて多い。運転経験および年齢が増加するに従い、僅かながら焦燥感を理由にあげるものの比率が高くなっている。女性は男性と比べ、焦燥感を理由とするものが多い。

v) 制限速度

Table 13は、「自分自身および他人が制限速度を守っているか」を示したものである。「常に守る」とする回答率は、スペインが最高で48%となっており、次いで南アフリカ、フランス38%、西ドイツ29%となっている。日本は研究参加国中最低の11%となっている。また、「全く守らない」の比率は7カ国ともに低い、日本は他の諸国に比べ、明かに高率を示し、全体的に速度制限を守らない方向へと傾いている。

制限速度の遵守についての認知を自分自身および他者とを交差して表したものがFig. 5である。調査対象国ともに標本母数が異なるので、各カテゴリーに対する回答数をもとにして、p-z変換を行ない正規化した値をプロットしてある。縦軸は、他の運転者が速度制限を守っているかどうかであり、+2.0は常時必ず守る、-2.0は決して守らない、となっている。横軸の数値は、自分自身が制限速度を守るか否かについての反応を示している。

これらの2軸に対して、プロットした調査対象国の尺度値をみると、西ドイツおよび南アフリカは、

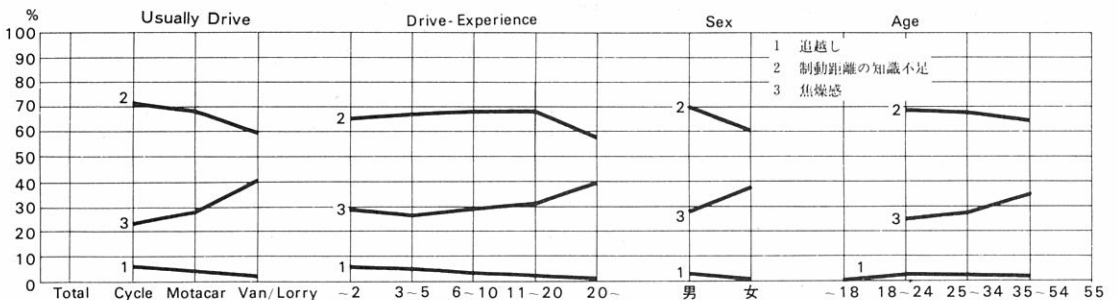


Fig. 4 近接運転の理由—運転車種、経験年齢、性別—
Reasons for following too closely

自分も他人同様に制限速度を守っていると認知しているが、フランスおよび日本は、自分も他人も制限速度を守っていないと反応し、西ドイツおよび南アフリカと全く反対となる認知を示している。イギリスは、他人は制限速度を守っているが、自分自身はどちらかといえば守らないと考えている。スペインは反対に、他人はあまり制限速度は守らないが、自分自身は制限速度を遵守していると認知している。

Fig. 6 は、日常生活で交通事故を最も恐れていると答えたものが、他人の制限速度の遵守をどのよ

うに認知しているかを示したものである。縦軸は、他人による制限速度遵守の認知を表し、横軸は、交通事故に対する恐れ強度を示している。西ドイツおよびイギリスは、他人が制限速度を守っているため、交通事故に対する恐怖感が少ないとする認知に傾いている。特に西ドイツはこの傾向が強い。それと相反して、スウェーデンおよび日本は、他人が制限速度を守らないので、交通事故を恐れるとする認知が認められる。南アフリカは、他人は制限速度を守っていると認知するにもかかわらず、交通事故に対す

Table 13 制限速度の遵守 自・他比較
Keeping to speed limit, oneself vs. other (%)

研究参加国	常に守る		だいたい守る		ときどき守る		守らない	
	自分自身	他人	自分自身	他人	自分自身	他人	自分自身	他人
日本	11.0	0.7	69.7	32.2	17.6	57.7	2.0	9.1
スペイン	48.5	2.0	43.8	35.4	7.3	60.2	0.5	2.3
南アフリカ	38.8	4.0	56.3	46.4	4.6	41.5	0.2	8.1
イギリス	18.4	0.1	71.8	57.9	9.5	39.6	0.3	2.4
西ドイツ	28.5	0.8	64.7	61.6	6.1	36.6	0.4	0.9
フランス	38.7	0.6	49.8	35.8	8.9	58.6	0.9	4.0
スウェーデン		0.1		29.2		50.8		9.6

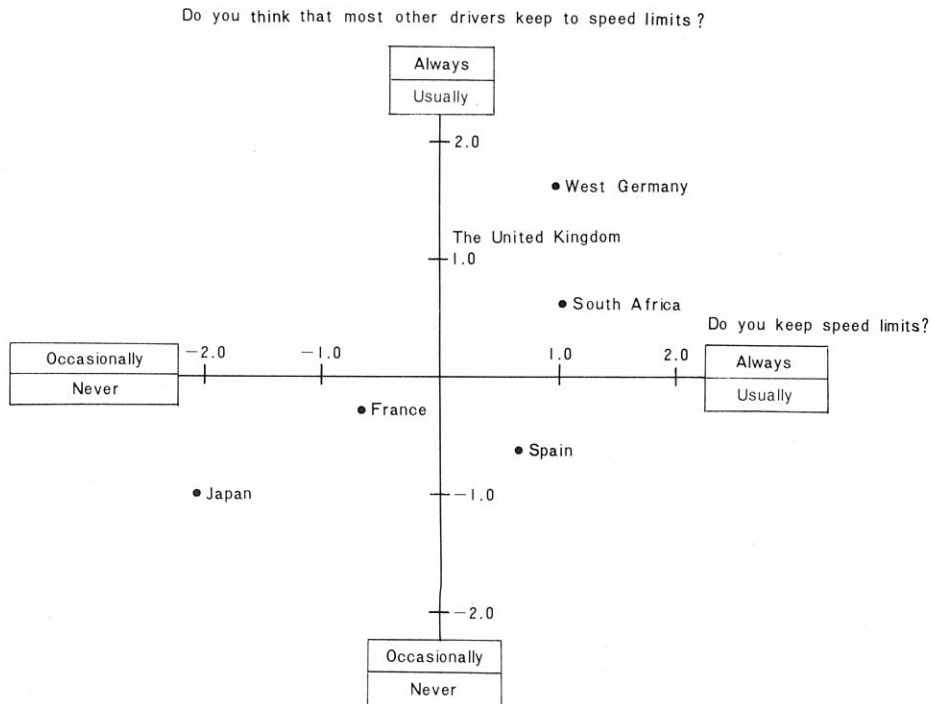


Fig. 5 制限速度の遵守—自分と他人—
Keeping to speed limit, oneself vs. others

る恐怖感が強い。スペインおよびフランスは、他人は制限速度を遵守しないとする認知を示すが、交通事故に対する恐怖感は少なくなっている。

vi) シートベルトの装備

調査対象が日常運転している車両のシートベルト装備率は Table 14 に示すとおりである。すべての国において装備率は79%を超えている。調査対象者の回答に基づくシートベルトの装備率は、公式の統計資料にみられるシートベルト装備車両数と比較すると若干低い比率となっている。おそらくこれは、調

査対象者の所有車両のなかにシートベルト装備が法制化される以前の車両が含まれていたためであろう。

vii) シートベルトの着用率

Table 14 は調査各国におけるシートベルトの着用率を示したものである。一般的に、シートベルト着用が法制化されているスペイン、西ドイツ、フランスの3カ国の着用率は、法制化されていない他の3カ国に比べ明らかに高くなっている。着用頻度を Table 12 に示す4段階尺度上に評定させたところ、スペイン、西ドイツ、フランスの3カ国では、「常に着用」

Table 14 シートベルト装備率・着用率

Rates of seat belt installation and its wearing

(%)

研究参加国	シートベルト 装 備 率	シ ー ト ベ ル ト 着 用 率				シートベルト 着用義務づけ
		常に着用	だいたい	ときどき	決して着用しない	
日 本	86.3	7	6.9	42.7	32.7	no
ス ペ イ ン	88.0	80.8	14.4	3.8	1.0	yes
南 ア フ リ カ	80.5	16.2	18.6	32.7	32.4	no
イ ギ リ ス	93.4	26.1	24.4	31.6	17.9	no
西 ド イ ツ	88.4	40.4	36.4	18.3	4.5	yes
フ ラ ン ス	79.0	45.4	42.2	10.3	1.0	yes
スウェーデン	84.4	—	—	—	—	yes

Do you think that most other drivers keep to speed limits?

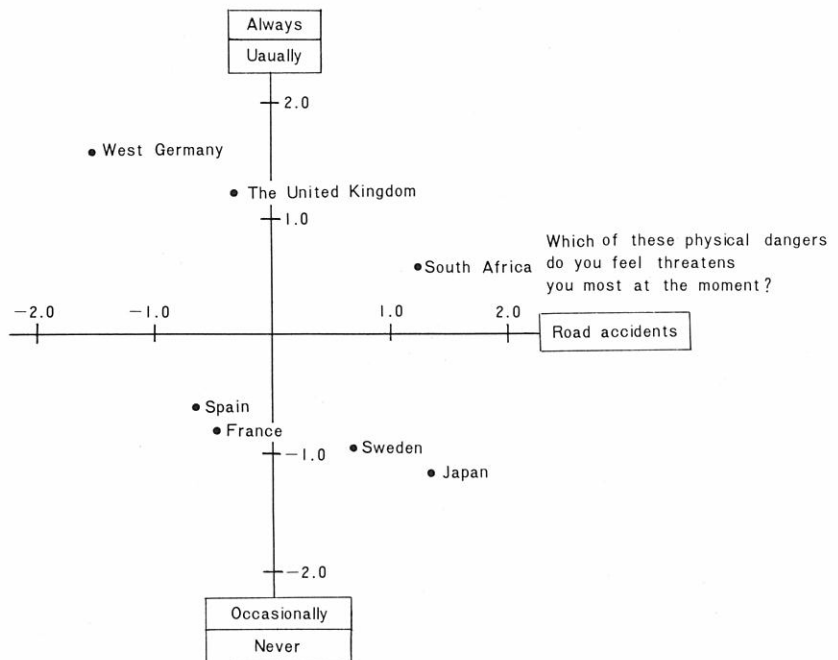


Fig. 6 制限速度の遵守と交通事故の危機感
Keeping to speed limit vs fear of road accidents

および「だいたい着用」の回答率を合計すると70%を超える。一方、シートベルト着用が義務づけられていない3カ国について、「常に着用」および「だいたい着用」の回答率合計をみると、日本では15%、南アフリカ35%、イギリス50%となっており、義務づけられている諸国と比べて、逆の割合になっている。特に日本の場合は、「ときどき着用」および「決して着用しない」への回答率を合計すると75%に及び、調査対象国中で着用率が最低となっている。シートベルト着用が義務づけられている諸国においても、スペイン、フランスでは1%、西ドイツの場合は5%が「決して着用しない」の段階に評定している点は注目に値する。

viii) シートベルト効果の認知

交通事故におけるシートベルト着用による安全効果をどのように認知しているかを、「非常に効果がある」、「かなり効果がある」、「あまり効果がない」および「効果がない」の4段階尺度上に評定させた。Table 15はその結果を示したものである。シートベルト効果の認知に関しては、シートベルトの着用について、「着用法制化国」と「着用非法制化国」との間にみられたような差異は認められない。

調査国のいずれにおいても、調査対象の80%強がシートベルトの安全効果を認めている。着用が義務づけられていない日本、南アフリカなどは、着用を義務づけている諸国に比べ、「非常に効果あり」とする回答率が高くなっている。また、日本および南アフリカにおけるシートベルトの着用率は、調査国7カ国中で最も低率である。これら両国では、シートベルトの効果を認めていながら、着用をしないという矛盾する結果となっている。

ix) シートベルトの義務づけ

Table 15 はシートベルトの義務づけの賛成率を示

したものである。着用が法制化されている西ドイツでは54%が賛成している。西ドイツは、シートベルトの着用率、交通事故における安全性を極めて高く認知しているにもかかわらず、着用の法制化反対の意見が全体の46%に及ぶことは興味深い。日本および南アフリカは着用率が低いにもかかわらず、安全性を高く評価し、法制化に賛成するものが多い。イギリスは、日本および南アフリカに比べると着用率が高いにもかかわらず、シートベルト着用の義務づけに対しては、60%が反対の意見を示している。

Fig. 7 は、調査対象国別にシートベルトの安全性に関する認知とシートベルトの着用行動との関係を示したものである。Fig. 8 は、同様に調査対象国別にシートベルトの安全性に関する認知とシートベルト着用法制化に対する賛同率との関係を示したものである。各国ともに、各カテゴリーに対する回答数をもとにして p-z 変換を行ない、正規化した値をプロットしてある。図中の数字は、安全性の軸上で+は安全性の効果を認める割合を、-は効果を期待しない割合を表す。着用率の軸上では、「常時着用する」+2 から、「決して着用しない」-2 の値となる。Fig. 8 の賛同率の+は賛成、-は反対を示している。

Fig. 7 で明かなように、西ドイツおよびスペインは安全性を認め、しかも着用率が高くなっている。スペインは、着用率は西ドイツと比べ高率であるが、安全効果の認知は低い。西ドイツ、スペインと対象的な反対関係を示すのが日本、イギリス、南アフリカである。これら3カ国は、安全性に関しては消極的であり、しかも着用率が低い。特にこのことは南アフリカが顕著である。日本は、イギリスと比べて、安全性の認知はほぼ等率であるが、かなりの低着用率を示している。フランスは、これら5カ国と比べ異なる特徴を示し、効果を消極的に認知しながらも、

Table 15 シートベルトの効果・シートベルト着用義務づけ賛成率
Recognition of seat belt effectiveness & approval of mandatory use (%)

研究参加国	シートベルト効果の認知				シートベルト着用の義務づけ賛成率
	非常に効果がある	かなり効果がある	あまり効果がない	効果がない	
日本	37.6	43.1	7.2	1.1	68.0
スペイン	33.8	59.7	5.2	1.3	—
南アフリカ	37.2	51.0	8.1	3.7	64.7
イギリス	29.1	62.9	6.2	1.6	39.6
西ドイツ	46.6	49.7	2.8	0.3	53.8
フランス	24.7	59.0	12.6	1.8	—
スウェーデン	32.2	51.1	1.9	0.3	—

着用率が比較的高くなっている。シートベルトの着用が法制化されていることと関係があるのであろう。

次に、シートベルトの安全性の認知と着用率の法制化との関連についてみると、西ドイツと日本および南アフリカとは対照的に相反する象限に位置づけられる。西ドイツは、安全性を高く認知し、しかもやや法制化に反対を示すが、日本および南アフリカは、安全性を認めていないにもかかわらず、法制化に賛同する比率が高い。イギリスは、安全性に関しては消極的な認知を示し、かつ着用率の法制化には強く反対している。これらの特徴は、国家間における自動車交通およびそれと関連する社会政策の歴史、そして、運転者自身の交通に関する意識の成熟度の差異を反映するものであろう。

x) 交通環境の整備

交通事故を減少させるためには、いかなる交通環境の整備が必要と考えているであろうか。

Table 16 は道路環境の改善策に対する回答を示したものである。日本は他の諸国と比べ、新しい道路の建設を志向する比率が特に高くなっているのが特徴であり、次いで南アフリカが同じく高率を示している。西ドイツ、スペイン、イギリス、スウェーデンは全回答率の半分以上が、道路レイアウトの改善を提言している。すなわち、これは比較的短期間に道路交通環境の改善を可能にする現実的な解決策であるからだろう。ヨーロッパ諸国の多くの運転者

が、道路のレイアウトを整備することにより、道路環境を改善することができると考えていることは注目に値する。フランスは道路標識や信号、路面に改善の余地を認めている。路面の改善についての関心は、イギリスがフランスに次いで高い。

xi) 交通事故件数の予測

これから先10年間の交通事故件数を、「増大する」「現状と変わらない」「減少する」の3方向に予測させたところ、Table 17 に示す回答を得た。将来における交通事故の発生率に関しては、全般的に悲観的な認知が反映している。もちろん、これから先10年間、自動車交通量も増大するはずなので、「現状と変わらない」と回答した分については、単位キロメートルに対する事故率が実際は減少することになる。調査対象が、自動車交通量の増大をも考慮に入れて反応したかどうかについては不明である。

全体の約半数以上の運転者たちが、「増大する」と回答していることを併せて考慮すると、自動車交通の未来に関しては、決して楽観的な認知を示しているとはいえないであろう。日本だけが他の諸国に比べ、「減少する」と回答したものの比率が高くなっていることが特徴的である。

4. おわりに

日本の運転者の運転行動および自動車交通に関する意識を、上述の6カ国の運転者と比較検討を試み

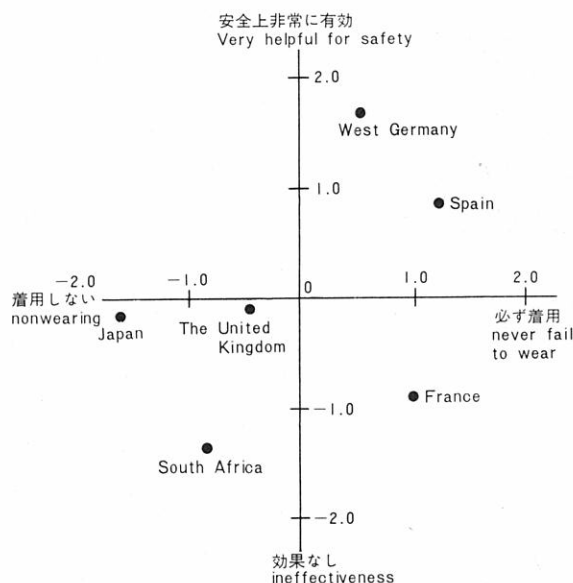


Fig. 7 シートベルト安全性と着用率
The evaluation of a seat belt and the rate of its wearing

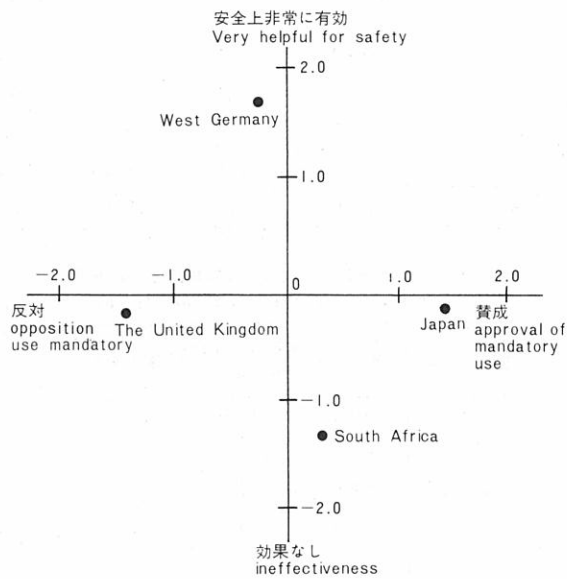


Fig. 8 シートベルト安全性と法制化賛同率
The evaluation of a seat belt and reaction to mandatory use

た。その結果から、日本の運転者の特徴をおよそ次のように要約することができよう。

西ドイツを除いた各国の運転者は、交通事故に対して高い恐怖心を抱いているが、日本が交通事故を恐れる割合は、そのなかでもいちばん高い。日本の運転者は、交通事故の原因を、運転者自身に起因するとする認知よりも、車両や道路などに転嫁して考えているようである。また、車間距離のとりかたに対しても、他の諸国に比べ、ブレーキの制動距離に関して知識が乏しい故に、一般的にかなり接近した運転をしていると考えている。

制限速度の遵守に関する認知には、3パターンが認められた。西ドイツ、イギリス、南アフリカは、自分も他人もともに遵守すると認知している。スペインは、自分は守るが、他人は守らないとする認知型を示している。日本とフランスは、他人も自分も守らないと認知しているが、日本は特にこの傾向が強い。

シートベルトの着用に関し、日本人は、法制化の必要性および有効性を強く認識しているのに反し、

実際の着用は最も低率を示し、いわゆるホンネとタマエの違いを明かに反映している。

道路環境の改善策については、ヨーロッパ諸国では、現実的で改善の可能性の高いと思われる現有道路レイアウトの手直しを挙げているが、日本の場合は、新しい自動車道路の建設に対する関心が高い。

西ドイツ、イギリスをはじめとするヨーロッパ諸国では、交通問題を個人の問題としてとらえているのに対し、日本では、道路や車両あるいは他者に転嫁したがる傾向が窺われる。

Table 16 道路交通環境の改善策
Improvement of road environment (%)

研究参加国	道路のレイアウト	標識・信号	照明設備	路面	新しい道路の建設
日本	42.7	11.0	4.2	1.6	37.6
スペイン	76.6	6.8	2.0	5.3	9.2
南アフリカ	60.4	9.4	5.5	7.4	17.3
イギリス	66.2	5.6	7.3	10.3	10.6
西ドイツ	83.3	—	2.5	6.1	7.2
フランス	33.3	20.3	9.8	18.2	14.8
スウェーデン	61.6	2.2	5.3	7.1	12.9

Table 17 これから先10年間の交通事故発生率の予測
Forecast of traffic accidents during 10 years

研究参加国	増大する	現状と変わらない	減少する
日本	48.3	29.6	21.6
スペイン	52.2	30.3	17.5
南アフリカ	68.0	17.0	14.9
イギリス	66.9	27.5	4.3
西ドイツ	57.8	32.6	9.2
フランス	56.1	35.1	7.1
スウェーデン	53.3	31.9	4.2