

<059>

交通における文化的諸要因の国際比較

——行動・意識・規範・思想——

長山泰久*

本報告は、昭和60年度から開始された表題の日・加・韓国際共同研究の中間報告である。異った文化、社会規範をもつ参加国間で交通行動、交通に関する意識、安全思想などを比較し、交通問題の背景を明らかにしようとするものである。初年度は研究の問題意識、3カ年にわたる研究のフレームワークづくりを行い、その中の文献的研究を実施した。本稿では、それから得られた結果の一部を報告する。

An International Comparative Study of Cultural Factors in Transportation

——Behaviour, Attitudes, Norms, Thoughts——

Yasuhisa NAGAYAMA*

This report takes the form of an interim report on a research project begun in 1985, under the title of a joint international comparative study between Japan, Canada and Korea. The objective of this research project is to achieve some insight into the traffic behaviour patterns, attitudes towards traffic and thoughts on safety in each of the countries participating in the study, all of which have very different cultures and social norms. During the first year, a framework was established clarifying the problems to be tackled and outlining a methodology for the research. Research was also conducted to collect fundamental data. In this paper I will give a partial report on the results achieved to date.

1. はじめに

本研究は059プロジェクトとして昭和60年度から3ケ年の予定で開始したものである。主として交通行動、そしてその背後にある交通に関連する意識、さらには行動・意識を規定するその社会の規範性やさらに遡って安全に関する思想のレベルまでを研究の対象として取り上げ、国際比較研究を行なおうとするものである。

研究の出発として、カナダ、韓国の交通問題の研究者との共同研究を行ない、データを取るとともに、現象の背景にある問題を深く理解していこうとするものである。

カナダ、韓国をまず選んだ理由は次のようなところにある。カナダは英語圏とフランス語圏からなり、文化圏を異にする地域が存在し、日本との比較を行

ないながら同時に、ひとつの国の中で二つの地域を比較して、文化的背景が交通に及ぼす影響を明らかにすることが可能だからである。日本と西欧諸国との比較はしばしば行なわれるが、その間に見られた相違から即座に日本の特質をうんぬんすることは早計である。日本と近似した国々との比較を行なうことによりはじめて日本の特質が浮彫りに出来るのである。その意味で韓国を選んだ。

研究はまだ初年度であり、データを基にした考察を加えるまでには十分に進展していないが、一部收拾したデータを交えながら今後展開されるであろう研究の方向を示し、皆さんからの御批判・御教示を賜らんとするものである。

本プロジェクトの研究メンバーは本学会員の長山泰久、森田孝、鈴木春男および大阪大学人間科学部蓮花一己、李淳哲である。なお、共同研究者としてカナダはウォータールー大学Knapper教授、韓国はソウル大学Cho教授が参加している。

*大阪大学人間科学部教授
Professor, Faculty of Human Sciences,
Osaka University
原稿受理 昭和61年7月10日

2. 研究の問題意識

技術的・経済的発達と道路交通の発達は表裏一体の関係にあり、道路交通の急激な発展により我々はその恩恵を満喫してきた。だがそれと同時に交通事故、渋滞、公害など各種の問題が発生してきたのも事実である。発展には常に光と影の部分があり、光が明るければ明るいほど、影の部分もその濃さを増すといわれている。その影の部分に対する対応が健全な社会の発展のためには重要だといえる。

交通問題のなかでも、交通事故の発生は人命の喪失・傷害、物的・経済的損害をもたらし、さらに救急・被害者救済など著しい社会的コストを必要とするものである。今日いずれの国においても、交通事故防止・交通安全対策はその社会にとっての重要課題である。

交通事故そのものを問題とした場合にも、交通事故発生背景には多くの要因が複雑に絡み合っていることは事実である。そこには道路条件、交通条件、交通安全施設などの物理的要因を初めとして、社会的慣習、法体系、規制、教育・指導、保険など、人間的、社会的、経済的要因が直接、間接に関与していることが考えられる。

交通事故の背景にある関連要因をFig. 1の如く表わし問題点を考えてみよう。

交通事故の発生は交通環境・道路条件・車両条件などの状況の下で交通参加者がどのような行動をとるかによって決ってくるものである。交通条件の複雑化に伴い、道路交通が運転者をはじめとした交通参加者に対して求める要請内容はますます増大し、過大になってきた。その意味で、交通安全対策の中心は「人間」に置かれるようになってきている。

「人間」が道路交通の場でどのような行動をとるかが、安全の面で重要な要因となるとともに、道路交通に参加する人たちの安心と快適さを規定する大切な要因となる。なぜなら交通に参加する一人一人は、各人が他の交通参加者の交通環境の一部となっているからである。道路において行動をする場合、他の人がどのような行動を取ってくれるかにより、安全・安心・快適性が決定されてくる。また逆に言うと、自分がとる行動によって他の人は、安全を脅かされ、安心していられなかったり、不快な思いにさらされることもありうる。

このように交通参加者は全員で交通環境を形成し、

交通社会を構成しているのである。その意味で人間の交通行動の質及び人間関係の質が注目されるところである。

各人の交通行動は

- ① 状況への適合行動としての情報処理過程（情報摂取、認知、判断、予知、意志決定）などの直接的要因
- ② 情報処理を可能にする図式、行動を解発し、方向付けの動機や態度、個人の特性因子としてのパーソナリティ、過去の経験や教育による学習などの内的要因
- ③ さらにはその個人の内面の形成に関わる、価値体系・法律・制度・因習・思想など社会・文化的な各種の間接的要因 によって規定されている。

交通問題を考えるときには、当然のことながら個人の行動・意識の角度からの考察に留まることなく、交通安全施設、道路条件、車両条件などの物理的交通状況をも考察の対象としなければならない。これらの物的条件も実は人口地理的・経済的条件と並んでその社会の価値体系、法律、そして根源的には安全思想によって形成されてくるものなのである。

交通問題を考えるにあたっては、道路、施設、規制、環境整備などの根底にあり、また個々人の行動、意識の重要規定要因ともなる社会規範、思想などの深い層を、個々の現象、要因を把握すると同時に、それらの関連を構造として把握する必要がある。

このような問題意識に基づく、ひとつの社会の中だけで問題を論ずるのではなく、複数の社会、特に

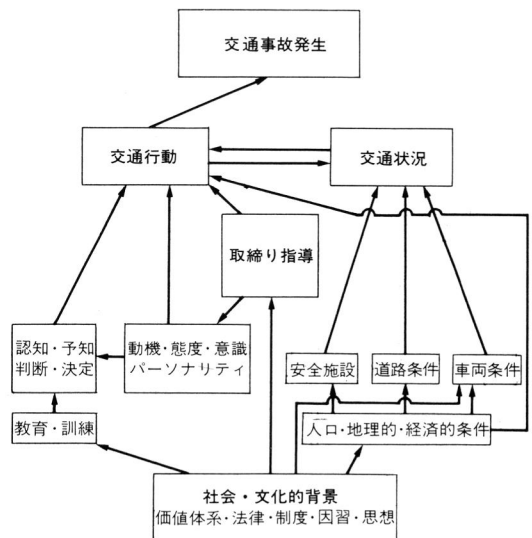


Fig. 1 交通事故、行動、意識、規範、思想の関連図
Graph showing the interrelation between traffic accidents, behaviour, attitudes and thoughts

社会規範や思想の根源を異にすると考えられる社会との比較研究の方法が有効になるといえる。しかし日本の特性を明確にするためには異質の背景をもつ社会との比較だけでなく、同時に日本と近似した背景をもつ社会との比較を行なうことによって、日本の社会の構造を一層鮮明に理解することが可能になると考えられる。

このようにして明らかにされた交通を中心とした、行動、意識、規範、思想の重層的構造は、人間と社会の本質的理解を可能にし、さらには交通の各種問題の解決のための対策、施策の貴重な枠組となるといえる。

その意味で本研究は理論的研究としての意義を持つとともに、今後の交通問題に対する応用的・実際的研究としての意義を持つと位置づけることができるものである。

3. 研究年次計画

研究実施に当っては次のような計画に従って行なう。

(1) 初年度

交通統計、交通関連法規、交通教育などの各種資料を通覧し、各国の現状と問題点を比較検討する。その間に各国研究者との意見交流を行ない共同研究の可能性を検討する。

さらに、次年度に行なう行動観察調査、意識調査、シミュレーション調査の方法を検討し、実現可能性を高める。

(2) 次年度

各国において行動観察調査、意識調査、シミュレーション調査を実施し、データを収集する。

それらの結果の理解を一層高めるために、社会的

バックデータとのすりあわせを厳密におこなうが、結果に対する各国の研究者との討議を加え、共同研究の実を上げたい。

(3) 最終年度

これまでの結果を総合的に検討し、共同研究参加諸国に対しての各種提言を盛り込んだ報告書を作成し、成果を発表する。

4. 検討された研究の内容と方法

61年度実施にあたって検討が加えられ、実施の準備が行なわれたものとして意識調査、行動観察調査、シミュレーション調査があげられる。

1) 意識調査

意識調査については主として鈴木春男教授が担当し、調査の方法論の検討、調査項目設計、質問票の作成が行なわれた。本調査は日本、カナダ、韓国の三国で実施されるが、三国共通の最終案がほぼ固まりつつある。

調査項目設計に当って交通における文化的諸要因をさぐる問題領域として次の9つの領域が提案され、しかもその領域間の相互関連はFig. 2のようにとらえられた。

- A 個人的属性
- B 社会的特性
- C 文化的特性
- D 社会意識
- E 安全への倫理
- F 施設、設備、装置
- G 運転をめぐる個人意識
- H 安全教育
- I 個人の運転特性

なお、具体的な調査票作成に際しては各領域の調

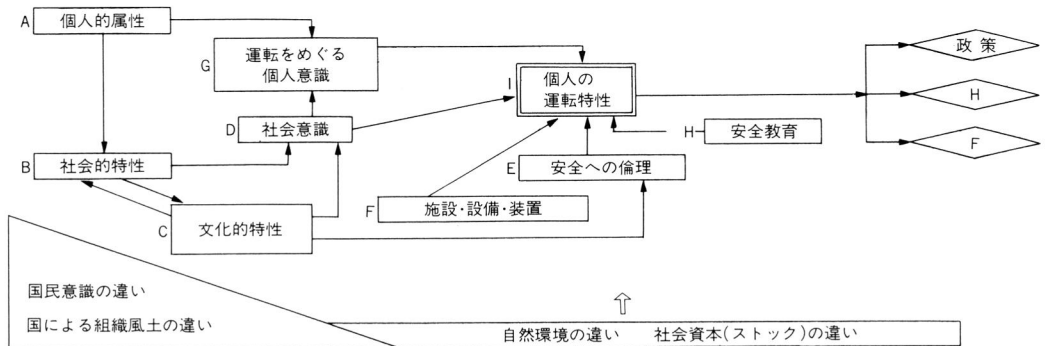


Fig. 2 調査項目設計上考慮した大項目の関連図
Graph showing the interrelation between the major items included in the questionnaire survey

査項目はTable 1のような内容を含んでいる。

2) 行動観察調査

行動観察調査に関してはTable 2のような観察項目が提案された。

行動観察調査では、定められた観察項目について主としてVTRを用いて映像記録をとり、各国の一

般的行動の比較を行ない、その特質を明らかにしようとするものである。特に、交差点通行時、合流時の優先権関係、対歩行者との関係における優先関係、信号をはじめとする法規規範への態度、相手に対する甘え、危険の感受性、情報摂取の基本姿勢などが文化的な観点から比較検討される。

<p>A 個人的属性</p> <ol style="list-style-type: none"> 性別 年齢 職業 学歴 家族構成（形態、人数、既・未婚、子供の有無、家計保持者か否か） 免許の有無（取得年月） 運転歴（年数、運転履歴） 事故経験（有無、回数、加害か被害か） 運転頻度 走行距離 運転車種 通勤時間 週あたり実労働時間 余暇時間 居住スペースの広さ 健康状態 年収（個人・家族計） 	<p>C 文化的特性</p> <ol style="list-style-type: none"> 信仰をもっているか 宗教への態度・活動 地域への愛着 交通社会での慣習 人の性は善か 人生目標 準拠集団（家族、友人、地域、職場……） 頼れるのは自分だけか のんびり暮らすことへの評価 自然観（征服か調和か） 人類のえい知で公害を防げるか 	<p>G 運転をめぐる個人認識</p> <p>ア 運転目的</p> <ol style="list-style-type: none"> 一般に運転は手段か目的か 運転行為のあそび性 車の使用目的 車の有効性（車所有の便利さ楽しさ） <p>イ 事故</p> <ol style="list-style-type: none"> 交通における危険性の認知 死への恐怖 加害意識か被害意識か（他者への加害責任意識） 事故は主として運転者の責任か 保険への信頼と倫理観 事故原因 注意すれば事故はさけられる <p>ウ 速度</p> <ol style="list-style-type: none"> 制限速度を守っているか 他のドライバーはどうか 最高速度の考え方 安全運転の考え方 <p>エ 運転技術・運転マナー</p> <ol style="list-style-type: none"> 技術への自信過剰（自分と比べて他のドライバーは） 他のドライバーのマナー評価 <p>オ 空間認識</p> <ol style="list-style-type: none"> 車内空間と外界の隔絶感 運転者と他の運転者は競争か協調か 歩行者は運転者から見て強者か弱者か対等か 歩行者から車を見た場合はどうか 車内での運転者の（心理的）地位 上席は助手席か後席の左・右か レーンに対する行動と意識 道路の機能分離 歩車道分離 中央分離 優先、譲渡義務の意識と行動
<p>B 社会的特性</p> <p>— 事実については国別データで見ていくが、そのほかに意識調査に含めて見ていくもの</p> <p>ア 法・取締り</p> <ol style="list-style-type: none"> 法に対する態度（所与のものとして見るか、安全のためとして見るか） 取締りに対する態度 刑罰への恐怖 点数制度への評価（何が重要視されているか） 法はきびしいと思うか 取締りはきびしいと思うか <p>イ 人間関係</p> <ol style="list-style-type: none"> 何でも相談できる人がいるか 家族とは（制度か支度か） 友人関係にはあまり深入りしない方がいいか <p>ウ 余暇</p> <ol style="list-style-type: none"> 余暇活動の相手 余暇活動への障害条件 余暇活動のタイプ 余暇のすごし方 	<p>D 社会意識</p> <ol style="list-style-type: none"> “隣り百姓”意識 エリート意識 高圧状態への評価 集団意識（運転者としての連帯感） 運転者（技術者）への社会的評価 	<p>I 個人の運転特性</p> <p><個人の運転特性のパターン化></p> <p>CF</p> <ol style="list-style-type: none"> シートベルトしているか 効果を十分認知しているか（1×2） 高速道路上の車間距離 赤で横断している歩行者 「青少年ドライバー」1-47
<p>E 安全への倫理</p> <ol style="list-style-type: none"> ルールを守ることへの意識 シートベルト着用への意識 酒酔い運転への意識 個人責任か社会責任か 安全への考え方 お守り 	<p>F 施設・設備・装置</p> <p>ア 車への評価</p> <ol style="list-style-type: none"> 財産か道具か 車の使用目的 車を持たない（やめた）理由 車所有の個人への影響 <p>イ 施設への評価</p> <ol style="list-style-type: none"> 運転者が悪いか施設が悪い 交通安全策 交通環境への改善策 	<p>政策</p> <p>F</p> <p>H</p>
<p>H 安全教育</p> <ol style="list-style-type: none"> 安全速度の教え方 責任の教え方 飲酒に対する教え方 安全、危険の教え方 		

Table 1 調査項目設計上考慮した諸要因
The various elements considered in the selection of items to be included in questionnaire survey sheets

観察対象行動	具体的行動	観察内容	行動の背後要因	観察・測定項目
1 信号に対する行動	a フライング行動 b だれこみ行動	信号が赤から青に変わる前に発進する行動 信号が黄から赤に変わっても交差点に進入する行動 赤信号無視の行動	急ぎの心理 早くいきたがる 信号軽視の態度 急ぎの心理 早くいきたがる 信号軽視の態度	タイミング測定 映像記録 タイミング測定 映像記録
2 右(左)折行動	c ギャップ受容行動	右(左)折時の直進車との関係でどの程度のギャップがあれば右(左)折を開始するかの問題	危険の感受性 急ぎの心理 相手に対する甘え	タイミング測定 映像記録
3 合流行動	d 一時停止行動 e 確認行動	一時停止がかかっている交差点でどのように一時停止をおこなうか 一時停止時にどのように確認をおこなうか 特に直進時、右折時、左折時	急ぎの心理 優先関係 相手に対する甘え 情報摂取に関する基本的姿勢 非優先の意識	停止率 映像記録 相手との関係記述 観察記録 映像は補助的に使用
4 速度及び追従行動	f 速度 g 追従行動	一定の条件下でどのような速度で走るか 前車に対してどのような車間距離をとるか	法規への態度 危険の感受性 攻撃性	速度測定 映像記録 交通量 車間距離 速度測定 映像記録
5 対歩行者行動	h 譲る行動	横断歩道で歩行者に対しどのように振舞うか	弱者に対する態度 優先関係	映像記録 停止率
6 横断歩行行動	i 横断歩行行動	道路横断時の行動かどのようなものか	法規への態度 ギャップ受容度 斜横断率	映像記録 タイミング測定 軌跡記録

Table 2 行動観察の調査対象
Respondents participating in behaviour observation surveys

3) シミュレーション調査

この調査に関しては少し説明の必要がある。クロスカルチュラルな研究を行なう場合、最も問題になるのは言語の問題であろう。質問紙を作成しておいて言語刺激に対しての反応を求めるのが質問紙調査であるが、それぞれの言語を別の言語構造を持つ言葉に翻訳した場合、かならずしも本来狙っていたことを的確に伝えているという保証はない。

また、交通に関する事象についての質問の場合、具体的なイメージを持っていないことが多くあろう。

これらの障害を克服するために我々が行なおうとするのは、映像による刺激を提示し、それに対する評価を行なわせることにより、同一内容の事象に対し、具体的なイメージを持って反応させることである。

我々はVTRを用いて各種交通場面を提示し、その場면을どう評価するか、その運転行動、歩行行動をどう評価するかを求めて、その社会の成員のもの考え方、価値観などを明らかにしようとするのである。

VTRで構成する場面の案として、Table 3のようなのものが提案された。

ここには交通行動観察調査に含まれていた項目以外に、道路・交通状況、駐車行動、走行位置の取り方に対する評価なども含んでいる。この方法では、一般的にはそれほど頻繁には見られないので行動観察の対象とはし難いが、或る社会では比較的普通の行動パターンになっていて、なんとも思わないでとっている行動ではあるが、他の社会では考えられも

せず、また許されざることとして評価されるものもあろう。

この方法の成否はどのような内容の映像を撮影し、それを映像刺激としてどのように構成するかにかかっているので、次年度の研究として鋭意検討を加えているところである。

5. 初年度における文献的研究の一部結果

文献的研究は統計分析及び道路交通に関する法律、教育関連文書の分析の形で行った。

本論文は研究の全体像を示すところに主眼をおいたので、今回はすでに得た文献的研究の結果のほんの一部、それも統計的研究の一部を述べるにとどめることとする。

交通に関する各種統計を集め分析したが、④その国の地理的・気候的特性 ⑤その国のモータリゼーションの進展度 によって規定される面が大きい。それらを考慮に入れながらデータを解釈する必要がある。

モータリゼーションの進展度は特に韓国と他の二国を比較する際に問題となる。国民千人当り自動車保有台数、運転免許所有率、運転免許人口当り車両登録台数などを見ると、日本、カナダとの間に20~25年のモータリゼーションの期的な開きがあると推定できる。

交通事故統計を見ると3国の間で各種の違いが見出せるが、特に顕著な違いは歩行者事故に関する問題である。死亡者数全体に占める歩行者数の割合は、

対象行動	具体的行動	行動内容	評価の尺度
1 信号に対する行動	a フライング行動 b なだれこみ行動	信号が赤から青に変わる前に発進する 信号が黄から赤に変わっても交差点に進入する 赤信号無視の行動	一般的一例外的、許容される—許容されない、危険—安全 一般的一例外的、許容される—許容されない、危険—安全
2 右(左)折行動	c ギャップ受容行動	右(左)折時に対向車が接近しているのに右(左)折をする行動	一般的一例外的、許容される—許容されない、危険—安全
3 合流行動	d 一時停止行動 e 確認行動	一時停止がかかっている交差点で一時停止を怠る行動 交差点で確認を怠り通過する行動	一般的一例外的、許容される—許容されない、危険—安全 一般的一例外的、許容される—許容されない、危険—安全
4 速度及び追従行動	f 速度 g 追従行動	ある条件下でのある速度での走行 前車に対してのある車間距離での走行	一般的一例外的、許容される—許容されない、危険—安全 一般的一例外的、許容される—許容されない、危険—安全
5 走行位置の取り方 車線変更行動及び追い越し行動	h 二輪車の走行位置 i 車線変更行動 j バスの側方通過 k はみ出し行動	① 左側端を通行する行動 ② 左側端を走行して追抜く行動 車線変更禁止区間で車線変更 バスが客扱い停車中に側方通過する行動 はみ禁の区間ではみ出す行動	一般的一例外的、許容される—許容されない、危険—安全 一般的一例外的、許容される—許容されない、危険—安全 一般的一例外的、許容される—許容されない、危険—安全 一般的一例外的、許容される—許容されない、危険—安全
6 対歩行者行動	l 横暴行動	横断歩道で歩行者の直前通過	一般的一例外的、許容される—許容されない、危険—安全
7 歩行者行動	m 横断歩行行動 n 歩行者行動 o 歩行者行動 p 子供の行動	① 横断禁止道路での横断行動 ② 歩行者赤信号を歩行者が無視する行動 ③ 歩行者が走って渡る行動 ④ 車の直前を横断する行動 ⑤ 駐車車両の間をぬけて横断する行動 ① 子供の一人歩き ② とび出しような行動	一般的一例外的、許容される—許容されない、危険—安全 一般的一例外的、許容される—許容されない、危険—安全 一般的一例外的、許容される—許容されない、危険—安全 一般的一例外的、許容される—許容されない、危険—安全 一般的一例外的、許容される—許容されない、危険—安全 一般的一例外的、許容される—許容されない、危険—安全
8 駐車行動	q 歩道上駐車 r 二重駐車	歩道上に駐車する行動 二重駐車行動	一般的一例外的、許容される—許容されない、危険—安全、正常—異常 一般的一例外的、許容される—許容されない、危険—安全、正常—異常
9 道路・交通状況	s 狭路状況 t 渋滞状況	狭い道路を通行する車の状況 幹線道路での渋滞状況	考えられる—考えられない、危険—安全 考えられる—考えられない、危険—安全

Table 3 シミュレーション調査の項目
Items included in the simulation surveys

日本 (1984) で27.8%、カナダ (1984) で14.3%、韓国 (1984) で53.6%である。日本で歩行中の死亡者が全体の5割を超えているのは1955年の50.3%以前であり、約30年のタイムギャップが存在している。

交通違反取締りの主眼のおき方にも国によって違いが認められる。主な違反を二つずつあげると、日本では最高速度違反 (35.3%)、駐車違反 (16.7%) であり、カナダでは一時停止違反 (criminal code + provincial code 39.3%)、整備不良車両運転 (34.5%) である。また、韓国では駐車違反 (40.7%)、警音器使用制限及び不使用の違反 (6.7%) をあげることができる。

交通現象に対する文化的要因を考える上で興味深いのはカナダのQuebec州とOntario州の交通統計の比較である。地理的・気候的・経済的に、さらにモ

ータリゼーションの程度も同じと見なしうるこの両州において事故率・違反率に大きな違いが認められる。

カナダ全体の100万km走行当り死亡率は2.34であるが、Quebec州はそれが3.03でありカナダ全州の中で最も高い州である。一方Ontario州は死亡率が1.84と、カナダ全体の平均をはるかに下回っているし、カナダ全州のうちManitoba州 (1.83) に次いで二番目に低い州である。

違反に関しても両州の間に違いが見られる。危険な運転 (provincial code) の違反について、Quebec州は2,253件でカナダ全体の3.7%に過ぎないのに対して、Ontario州は29,023件でカナダ全体の48.5%を占めている。このことはその州の運転者の運転態度の反映であるか、あるいは取締り側の態度の反映

であるかは別にして、その社会が持っている規範性を表現していると考えるのが妥当であろう。ちなみに、人口10万人当りの取締り率を見ると、Ontario州は全体の160.4より低い143.2であるが、Quebec州はさらに低い95.2である。

以上の結果は我々が分析したものの一部であるが、その中にすでにその社会が持っている社会・文化的

要因によって規定されている現象を垣間見ることができた。

今後はすでに分析した結果をベースにして視点を定め、意識調査、行動観察調査、シミュレーション調査を実施し、さらに文献によるデータも加え、交通問題の背後にある構造についての理解を深めようとするものである。