

タイ・ラオス・日本における運転特性の比較分析

日本大学 学生員 ○山本 弘美
 日本大学 正会員 福田 敦
 日本大学 正会員 福田トウエンチャイ
 日本大学 学生員 岡村 誠

1. はじめに

近年、東南アジアでは、急速なモータリゼーション進展に伴って交通事故が増加しており、深刻な社会問題となっている。そこで、交通事故の削減に向けて各国とも交通事故地点の分析、交通規制の強化、交通安全教育の普及など様々な取り組みを行っているが、必ずしも効果が上がっていない。その一因として、運転者の運転技能や交通安全意識の低さが大きく影響しているという指摘が多くなされている。

そこで、本研究では、交通事故が急増している東南アジア諸国の中でも自動車の普及が進んでいるタイと近年オートバイの普及が進んでいるラオスを取り上げ、2 カ国における運転者の運転特性を、交通安全運転教育がある程度普及している日本の運転者の運転特性とを比較することで、その特性を把握し、交通安全との関連を考察することを目的とする。

2. 運転スタイル調査

(1) アンケート内容

アンケート調査は、社団法人人間生活工学研究センター（以下、HQL）の作成した運転スタイルチェックシートを利用した。

この運転スタイルチェックシートは、HQL が 20～60 歳の男女 222 名（男性 114 名、女性 108 名）のデータを元に、運転志向や態度に関する質問 58 項目を変数として主成分分析を行い、8 尺度の運転スタイルに分別したものである¹⁾。尺度は①運転スキルへの自信、②運転に対する消極性、③せっかちな運転傾向、④几帳面な運転傾向、⑤信号に対する事前準備的な運転、⑥ステイタスシンボルとしての車、⑦不安定な運転傾向、⑧心配性的傾向、となっている。チェックシート自体の設問は 18 であり、その回

答結果に HQL の調査によって得られた係数が加えられ、8 尺度に点数がつく仕組みとなっている。この点数が高いほどその尺度の運転スタイルの傾向が強いことになる。

今回は、HQL による設問に加え、図-1 に示す交通ルールに対する意識に関する設問（4 つの選択肢から 1 つ選択）と、性別・年齢・職業・住所（居住・勤め先）、免許取得年（四輪・二輪）、事故歴（四輪・二輪）、の個人に関する 6 つの設問をアンケートで回答して頂いた。

- ・自分は交通ルールを守っている。また、他の人も交通ルールを守っていると思う。 []
- ・自分は交通ルールを守っている。けれど、他の人は交通ルールをあまり守っていないと思う。 []
- ・自分は交通ルールをあまり守っていない。けれど、他の人は交通ルールを守っていると思う。 []
- ・自分は交通ルールを守っていない。また、他の人も交通ルールを守っていないと思う。 []

図-1 交通ルールに対する意識調査

(2) アンケート調査の実施

アンケート調査は HQL のアンケート（日本語・英語訳）をタイ語訳・ラオス語訳し、実施した。調査期間はタイとラオスでは 2009 年 12 月、日本では 2009 年 12 月 25～26 日に実施した。得られた各国別の属性別サンプル数を表-1 に示す。

表-1 各国の取得サンプルの割合

		20-29		30-39		40-49		50-59		60-69		小計	合計
		男	女	男	女	男	女	男	女	男	女		
日本	自動車	4	5	5	6	7	6	7	5	6	4	55	102
	バイク	8	3	4	2	13	3	3	4	4	3	47	
ラオス	自動車	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	50	100
	バイク	7	3	7	3	7	3	7	3	7	3	50	
タイ	自動車	6	5	6	6	4	9	7	6	5	7	61	116
	バイク	8	4	7	3	8	3	8	3	8	3	55	

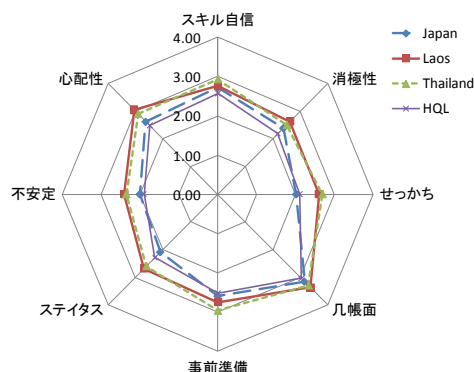
3. データ分析・考察

(1) 運転スタイル調査の分析

アンケート調査の集計結果をレーダーチャートとして図-2 に示す。日本での結果は、HQL が日本で行った調査結果¹⁾ とほぼ似た結果となっている。それに対して、ラオス・タイの 2 国は一回り大きく、各評価尺度の点数が高いことが分かる。

特にせっかちな運転傾向・ステイタスシンボルとしての車・不安定な運転傾向・心配性的傾向の 4 項目で 2 国とも大きな値をとっており、これらの傾向が日本よりも強い事が伺える。その中で、運転スキルへの自信は日本と同等か少し強い傾向がみられる。

また運転スキルの自信に関して、性別・モードなどの属性によって抽出していくと、全体的に日本よりもタイ・ラオスの点数が高いのに対して、4輪自動車をよく利用する人の運転スキルへの自信だけ日本が一番高いという結果となった。2輪自動車はタイ・ラオス共に日本よりも高い点数を取っている。



図－2 運転スタイル調査結果

(2) 交通ルールに対する意識調査の分析

交通ルールに対する意識に関する調査結果を表－2に示す。日本とラオスは「自分は交通ルールを守っているが、他人は守っていない」と感じる人が多く、タイは「自分も他人も交通ルールを守っていない」と感じている人が多いことが見て取れる。日本とラオスは一見同じ結果に見えるものの、他人が守っているかいないかという点で、日本はほぼ5：5であるのに対し、ラオスは3：7という割合になっている。このことから、日本はラオスに比べて「自分も他人も交通ルールを守っている」という意識に非常に近いことが分かる。

表－2 交通ルールに対する意識調査結果

		単位：件	
		他人は守っている	他人は守っていない
日本	自分は守っている	40	41
	自分は守っていない	5	12
	小計	45	53
ラオス	自分は守っている	25	47
	自分は守っていない	7	21
	小計	32	68
タイ	自分は守っている	19	35
	自分は守っていない	6	56
	小計	25	91

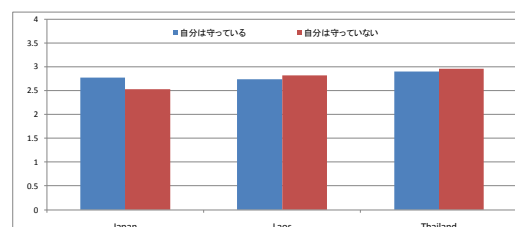
(3) クロス分析

HQL による運転スタイル調査結果と交通ルールに対する意識調査結果の分析を行う。

運転スタイル調査の結果を「自分は交通ルールを守っている」「自分は交通ルールを守っていない」の2属性に分けて抽出した。その結果、日本において「交通ルールを守っている」と答えた人は、「交通ルールを守っていない」と答えた人よりも運転スキルの自信が高く、運転に対する消極性が低く、心配性的傾向が低い。運転に対する自信のクロス分析結果

を図－3に示す。

また、タイ・ラオスにおいてはその真逆となっており、「交通ルールを守っている」と答えた人は「交通ルールを守っていない」と答えた人よりも運転スキルが低く、運転に対する消極性が高く、また心配性的傾向が高いことが分かった。



図－3 運転スキルに対する自信

(4) 考察

調査結果から、「交通ルールを守る」という意味が、日本においては「運転スキルが高い＝模範的行動が取れる」であるのに対し、タイ・ラオスでは「運転スキルが低い＝模範的行動しか取れない」と意識されていると考えられる。

また、タイ・ラオスでは運転スキルに自信があると交通ルールを守らない傾向があることもわかる。運転スキルへの自信の平均値は日本が2.72、ラオスが2.76、タイが2.93となっており、日本よりも自信があることが伺える。タイは特に点数が高いが、教育の現状から実際に日本よりも高いスキルがあるとは考えにくく、このような認知とスキルの相違が事故の一因となっていると考えられる。

特にタイでは自分も他人も交通ルールを守っていないという考えが全体の過半数を超えており、これは交通ルールに対する遵守意識の低さを反映していると考えられる。このことが、自信の有る者ほど自分の好きなように運転し、現在の交通を生み出していることが分かる。

4. おわりに

本研究では、交通安全と運転特性との関連性を考察した。その結果、今後交通安全活動を進めていくためには、個人のスキルと認知の違いを無くしていき、集団の意識を「自分も他人も交通ルールを守っていない」から「自分も他人も交通ルールを守っている」へ変換させる必要があるという事が分かった。

5. 参考文献

- 1) 社団法人 人間生活工学研究センター：HQL式運転スタイルチェックシート解説書、2003年