

【共同研究】

自動車の非常点滅灯を用いた
お礼・挨拶行動：予備的報告¹⁾

— 関東地域における1994年段階調査を中心に —

丹 治 哲 雄²⁾・濱 田 高 義³⁾

Hazard Lamp Blinking as a Greeting Exchanged
by Automobile Drivers Residing in Kanto and
Shikoku Areas in 1994 : A Preliminary Report

Tetsuo Tajimi and Takayoshi Hamada

One hundred and eighty seven automobile drivers residing in the Kanto area and 44 drivers in the Shikoku area were questioned about their use of hazard lamps.

The results showed that about 55 percent of the Kanto drivers blink hazard lamps to express their gratitude to other drivers and about 30 percent of them use hazard lamp blinking as a greeting to others.

Analyses on the drivers' attributes (e.g., sex, age, frequency of car-driving and frequency of highway use) indicate that most frequent users of hazard lamp blinking as their way of gratitude expression and a greeting are drivers with extensive driving experience including highway use.

In addition, drivers residing in the Shikoku area were found to be less likely to blink hazard lamps to express gratitude or give a greeting than those in the Kanto area.

The possibility of traffic accidents resulting from misunderstanding of the meaning of hazard lamp blinking was discussed.

I. 緒 言

アクセルやブレーキ，方向指示器や非常点滅灯などの自動車付属装置や機器の基本的な

使用法は全国的に共通のはずであるが，最近，本来の使用法とは異なる使用のされ方をする装置や機器が見られるようになってきている。蓮花は，運転者が，言語ではなく各種の装

1) 本研究の資料整理にあたって1995年度人間科学部学部共同研究費の援助を受けた。

2) 文教大学人間科学部心理学研究室

3) 1995年度文教大学人間科学部研究生

置類をコミュニケーションの手段として用いていることを指摘している（蓮花，1993）。

最近の顕著な使用例が非常点滅灯（ハザードとも言われる）であるように思われる。本来、非常点滅灯は自動車の四隅や側面についている方向指示灯が左右同時に点滅し、その意味するところは非常停止である。非常点滅灯は、高速道路などの自動車専用道路でやむをえず停車した場合、危険を避けるために後方の自動車に合図するための灯火である。したがってエンジンを切っても非常点滅灯は点滅を続けるように製造されている。しかし、最近では、非常点滅灯が多義的に用いられているようである。例えば、ただ単に停止する場合に用いたり、割り込みなどをさせてもらったお礼としてもちいる場合も見られる。しかし、こうした使用のされ方が一般的になると、本来の意味である非常停止のために用いても、後続車がお礼と誤解し減速しないまま先行車に追突してしまう可能性も考えられる。

そこで筆者らは、(1)主に関東地域を対象として、1994年段階での非常点滅灯の使用のされ方を調査するとともに、(2)予備的にそれを規定する要因について検討し、また、(3)その地域差についても試験的に調査してみた。地域差の試験的調査は四国地域を対象にした。四国地域を対象としたのは、四国は筆者の一人である濱田の帰省先であり、濱田は四国での運転体験から非常点滅灯の使われ方が関東地域とは異なるのではないかと感じていたことによる。(4)また、今回は、調査結果の中から非常点滅灯を用いたお礼・挨拶行動を中心に報告する。

II. 調査方法

(1) 調査期間

本調査は1994年7月20日から同年11月14日までの期間に行われた。

(2) 調査対象者

今回の調査対象となったのは、関東地域在

住者187名と四国地域在住者44名の計231名である。調査対象者の性別内訳などを表1に示す。

表1. 調査対象者の内訳

	関東在住者		四国在住者		合計
	男性	女性	男性	女性	
社会人	36名	35名	27名	16名	114名
大学生	76名	40名	1名	0名	117名
小計	112名	75名	28名	16名	231名
合計	187名		44名		231名

(3) 質問票

『交通コミュニケーションアンケート調査』と題する6ページの調査票を使用した。調査票は4つのセクションからなる。まず(1)免許取得等に関する質問2項目（「いつ頃取得しましたか？」）、(2)自動車運転の頻度（「現在どのくらいの頻度で運転しますか？」「高速道路をどのくらいの頻度で使用しますか？」）と地域（「主にどこで運転しますか？」）に関する質問4項目、(3)自動車の付属装置などの知識（例えば、『ハザード』、『ウインカー』、『クラクション』、『ブレーキランプ』などの意味がわかりますか？）とそれらの使用経験（「使ったことがありますか？」）に関する質問9項目、(4)それらの付属装置などの使用意味に関する質問9項目である。使用意味に関しては18項目を用意し複数回答可とした。例えば、「『ハザード』、『ウインカー』、『クラクション』、『ブレーキランプ』」などを「自車が右折するとき」「暗いとき」「自車が止まるとき」「挨拶するとき」「何らかのお礼をするとき」「他車に道を譲ってもらったとき」「自車の割り込みが終わったとき」などの場面で使用するかどうかを選択してもらった項目群である。

(4) 結果処理法

(i) 分析の対象は、まず関東在住の187名を中心として、非常点滅灯を「お礼・挨拶

挨拶」に使用すると回答した者の比率を算出した。

(ii) 次に、こうした行動を規定する要因を検討するために、回答者の、①性別、②年齢、③免許所持年数、④運転頻度、⑤高速道路利用頻度の5つの要因ごとに、非常点滅灯を「お礼・挨拶」に使用すると回答した者としないと回答した者の比率を算出し比較した。ただし、この5つの要因は、それぞれに独立した要因というよりは、他の要因が混交している要因であること（特に②～⑤）、また、今回の調査は予備的な調査のため、十分な人数を対象としたものではないことなどの理由から、こうした行動を規定していると想定される要因を概括的に指摘するに止めることをあらかじめ記しておきたい。

(iii) 地域の要因についても検討したが、四国在住の対象者人数が少なかったことから、これも予備的な結果を記述するに止めて置くことも併せて記しておく。

III. 調査結果

(1) 非常点滅灯をお礼・挨拶に使用すると回答した者の比率

非常点滅灯をお礼・挨拶に使用すると回答した者の比率を表2に示す。幾つかの意味でお礼として用いると回答した対象者は、調査対象者の半数を越えていた。また、挨拶として用いると回答した者も対象者の約3割程度だった。半数以上の回答者が、非常点滅灯を本来の使用目的以外に使用していることが明らかになった。

表2. 非常点滅灯をお礼・挨拶の意味で使用すると回答した者のパーセンテージ

(187名中・表中カッコは実数)

何らかのお礼をするとき	55.6(104)
他車に道を譲ってもらったとき	55.1(103)
自車の割り込みが終わったとき	54.0(101)
挨拶するとき	31.0(58)

(2) 非常点滅灯を用いたお礼・挨拶行動を規定する幾つかの要因について

非常点滅灯を用いたお礼は回答者の約半数が、また、挨拶はその約3割が行っていることが明らかになった。次にこうした行動を規定していると想定される幾つかの要因について検討した。分析をおこなった各要因の対象者の群分けや人数などを表3に示す。

表3. 分析を行った要因の対象者の群分けと人数など

性別	男性 (112名)	女性 (75名)
年齢 (19歳～56歳) 中央値=22歳	年齢高群 (22歳以上) 108名	年齢低群 (22歳未満) 76名
免許所持年数 (0年～37年) 中央値=3年	長期間群 (3年以上) 120名	短期間群 (3年未満) 67名
1年間の運転頻度* (1日～365日) 中央値=208日	高頻度群 (208日以上) 94名	低頻度群 (208日未満) 90名
1年間の高速道路利用頻度* (0回～104回) 中央値=9.5回	高頻度群 (9.5回以上) 92名	低頻度群 (9.5回未満) 92名
地域別	関東地域 187名	中国地域 44名

*3名未回答

(i) 性別

表4に非常点滅灯をお礼・挨拶の意味で使用すると回答した回答者の男女別のパーセンテージと χ^2 検定結果をしめす。男性の方が女性よりも多用する傾向があり、3項目で有意差が認められた。ただ、表5の男女別に含まれる他の要因の人数比率をみると、男性は、女性にくらべ、長期間免許所持者は少ないものの、運転頻度は変わらず、高速道路利用の高頻度者が多いことがわかる。こうした点を考慮すると、性別で見られた差は、単純な性差というよりも、男女の高速道路利用頻度の違いの影響が働いて、もたらされたものと推察される。

表4. 非常点滅灯をお礼・挨拶の意味で使用すると回答した者の男女別のパーセンテージと χ^2 検定結果

〔男性 112名・女性75名・表中カッコは実数〕

	男性	女性	χ^2 値	有意確率
何らかのお礼をするとき	65.2 (73)	41.3 (31)	10.3469	0.0012
他車に道を譲ってもらったとき	59.8 (67)	48.0 (36)	2.5371	ns
自車の割り込みが終わったとき	64.3 (72)	38.7 (29)	11.8693	0.0005
挨拶するとき	36.6 (41)	22.7 (17)	4.0744	0.0433

表6. 非常点滅灯をお礼・挨拶の意味で使用すると回答した者の年齢別のパーセンテージと χ^2 検定結果〔年齢高群 108名・年齢低群76名〕
・表中カッコは実数

	年齢高群	年齢低群	χ^2 値	有意確率
何らかのお礼をするとき	38.0 (41)	17.1 (13)	3.5910	0.0581
他車に道を譲ってもらったとき	63.9 (69)	39.5 (30)	10.6985	0.0010
自車の割り込みが終わったとき	62.0 (67)	39.5 (30)	9.1111	0.0025
挨拶するとき	38.0 (41)	17.1 (13)	9.3594	0.0022

表5. 対象者の男女別にみた他の要因の人数比率

〔表中カッコは実数〕

	男 性 (112名)			女 性 (75名)	
	年齢高	年齢低	不明	年齢高	年齢低
年 齢	58.0 (65)	39.3 (44)	2.7 (3)	57.3 (43)	42.7 (32)
免許所持年数	長期間 56.3 (63)	短期間 43.7 (49)	不明 2.7 (0)	長期間 72.0 (54)	短期間 28.0 (21)
運転頻度	高頻度 49.1 (55)	低頻度 50.9 (57)	不明 0.0 (0)	高頻度 53.3 (40)	低頻度 46.7 (35)
高速道路利用頻度	高頻度 54.5 (61)	低頻度 45.5 (51)	不明 0.0 (0)	高頻度 38.7 (29)	低頻度 61.3 (46)

(ii) 年 齢

表6に非常点滅灯をお礼・挨拶の意味で使用すると回答した回答者の年齢別のパーセンテージと χ^2 検定結果をしめす。年齢高群の方が年齢低群よりも多用する傾向があり、3項目で有意差が、また、1項目で有意差傾向が認められた。表7の年齢別に含まれる他の要因の人数比率をみると、年齢高群の内容は、免許所持年数の長さ、運転頻度の高さ、また高速道路利用頻度の高さを含んでいることがわかる。年齢別で見られた差は、こうした要因を含んだものと推察される。

表7. 対象者の年齢別にみた他の要因の人数比率

〔表中カッコは実数〕

性 別	年齢高群 (108名)		年齢低群 (76名)	
	男 性	女 性	男 性	女 性
性 別	60.2 (65)	39.8 (43)	57.9 (44)	42.1 (32)
免許所持年数	長期間 87.0 (94)	短期間 13.0 (14)	長期間 26.3 (20)	短期間 73.7 (56)
運転頻度	高頻度 63.0 (68)	低頻度 37.0 (40)	高頻度 34.2 (26)	低頻度 65.8 (50)
高速道路利用頻度	高頻度 62.0 (67)	低頻度 38.0 (41)	高頻度 28.9 (22)	低頻度 71.1 (54)

(iii) 免許所持年数

表8に非常点滅灯をお礼・挨拶の意味で使用すると回答した回答者の免許所持年数別のパーセンテージと χ^2 検定結果をしめす。長期間群の方が短期間群よりも多用する傾向があり、3項目で有意差が認められた。表9の免許所持年数別に含まれる他の要因の人数比率をみると、長期間免許所持者は、男性に多く、比較的高い年齢であり、運転頻度も高く、高速道路利用頻度も高いことがわかる。免許所持年数別で見られた差は、こうした要因を含んだものと推察される。

表8. 非常点滅灯をお礼・挨拶の意味で使用する者と回答した者の免許取得年数別のパーセンテージと χ^2 検定結果

(長期間群 120名・短期群67名・表中カッコは実数・y:イエーツの修正による検定)

	長期 間群	短期 間群	χ^2 値	有意確率
何らかのお礼をするとき	57.5 (69)	52.2 (35)	0.4821	ns
他車に道を譲ってもらったとき	61.7 (74)	43.3 (29)	5.8724	0.0153
自車の割り込みが終わったとき	59.2 (71)	44.8 (30)	3.5845	0.0583
挨拶するとき	42.5 (51)	10.4 (7)	19.1732 ^y	0.0000

表10. 非常点滅灯をお礼・挨拶の意味で使用する者と回答した者の運転頻度別のパーセンテージと χ^2 検定結果

(高頻度群94名・低頻度群90名・表中カッコは実数)

	高頻 度群	低頻 度群	χ^2 値	有意確率
何らかのお礼をするとき	57.4 (54)	54.4 (49)	0.1682	ns
他車に道を譲ってもらったとき	62.8 (59)	47.8 (43)	4.1809	0.0408
自車の割り込みが終わったとき	59.6 (56)	48.9 (44)	2.1159	ns
挨拶するとき	34.0 (32)	28.9 (26)	0.5657	ns

表9. 対象者の免許所持年数別にみた他の要因の人数比率

(表中カッコは実数)

	長期間群 (117名)			短期群 (70名)		
	男性	女性	不明	男性	女性	不明
性別	53.8 (63)	46.2 (54)	0.0 (0)	70.0 (49)	30.0 (21)	
年齢	年齢高 80.3 (94)	年齢低 17.1 (20)	不明 2.6 (3)	年齢高 20.0 (14)	年齢低 80.0 (56)	
運転頻度	高頻度 59.0 (69)	低頻度 41.0 (48)	不明 0.0 (0)	高頻度 37.1 (26)	低頻度 62.9 (44)	
高速道路 利用頻度	高頻度 57.3 (67)	低頻度 42.7 (50)	不明 0.0 (0)	高頻度 32.9 (23)	低頻度 67.1 (47)	

(iv) 運転頻度

表10に非常点滅灯をお礼・挨拶の意味で使用する者と回答した回答者の運転頻度別のパーセンテージと χ^2 検定結果をしめす。高頻度群の方が低頻度群よりも多用する傾向がみられたが、3項目で有意差が認められず、「道を譲ってもらったとき」の1項目でのみ有意差が認められた。表11の運転頻度別の表に含まれる他の要因の人数比率をみると、運転頻度の高い者は、比較的高い年齢であり、長期間免許所持者で、高速道路利用頻度も高いことがわかる。運転頻度別で見られた差は、こうした要因を含んだものと推察される。

表11. 対象者の運転頻度別にみた他の要因の人数比率

(表中カッコは実数)

	高頻度群 (95名)			低頻度群 (92名)		
	男性	女性	不明	男性	女性	不明
性別	57.9 (55)	42.1 (40)	0.0 (0)	62.0 (57)	38.0 (35)	0.0 (0)
年齢	年齢高 71.6 (68)	年齢低 27.4 (26)	不明 1.0 (1)	年齢高 43.5 (40)	年齢低 54.3 (50)	不明 2.2 (2)
免許所持 年数	長期間 72.6 (69)	短期間 27.4 (26)	不明 0.0 (0)	長期間 52.2 (48)	短期間 47.8 (44)	不明 0.0 (0)
高速道路 利用頻度	高頻度 61.1 (58)	低頻度 38.9 (37)	不明 0.0 (0)	高頻度 34.8 (32)	低頻度 65.2 (60)	不明 0.0 (0)

(v) 高速道路利用頻度

表12に非常点滅灯をお礼・挨拶の意味で使用する者と回答した回答者の高速道路利用頻度別のパーセンテージと χ^2 検定結果をしめす。高頻度群の方が低頻度群よりも多用する傾向がみられ、4項目すべてに有意差が認められた。表13の高速道路利用頻度別の表に含まれる他の要因の人数比率をみると、男性が多く、年齢も高く、免許所持年数も長く、運転頻度も高いことがわかる。高速道路利用頻度で見られた差は、こうした要因を含んだものと推察される。

表12. 非常点滅灯をお礼・挨拶の意味で使用すると回答した者の高速道路利用頻度別のパーセンテージと χ^2 検定結果

(高利用頻度群92名・低利用頻度群92名・表中カッコは実数)

	利用 高頻 度群	利用 低頻 度群	χ^2 値	有意確率
何らかのお礼 をするとき	66.3 (61)	45.7 (42)	7.9616	0.0047
他車に道を譲って もらったとき	66.3 (61)	44.6 (41)	8.7996	0.0030
自車の割り込みが 終わったとき	65.2 (60)	43.5 (40)	8.7619	0.0030
挨拶するとき	39.1 (36)	23.9 (22)	4.9348	0.0263

表14. 非常点滅灯をお礼・挨拶の意味で使用すると回答した者の地域別のパーセンテージと χ^2 検定結果

(関東地域 187名・四国地域44名・表中カッコは実数・y: イェーツの修正による検定)

	関東 地域 群	四国 地域 群	χ^2 値	有意確率
何らかのお礼 をするとき	55.6 (104)	18.2 (8)	18.5121 ^y	0.0000
他車に道を譲って もらったとき	55.1 (103)	15.9 (7)	20.3686 ^y	0.0000
自車の割り込みが 終わったとき	54.0 (101)	15.9 (7)	19.2690 ^y	0.0000
挨拶するとき	31.0 (58)	6.8 (3)	9.5230 ^y	0.0020

表13. 対象者の高速道路利用頻度別にみた他の要因の人数比率

(表中カッコは実数)

	高 頻 度 群 (90名)			低 頻 度 群 (97名)		
	男 性	女 性	不 明	男 性	女 性	不 明
性 別	67.8 (61)	32.2 (29)	0.0 (0)	52.6 (51)	47.4 (46)	0.0 (0)
年 齢	年齢高 74.4 (67)	年齢低 24.4 (22)	不 明 1.1 (1)	年齢高 42.3 (41)	年齢低 55.7 (54)	不 明 2.1 (2)
免許所持 年 数	長期間 74.4 (67)	短期間 25.6 (23)	不 明 0.0 (0)	長期間 51.5 (50)	短期間 48.5 (47)	不 明 0.0 (0)
運転頻度	高頻度 64.4 (58)	低頻度 35.6 (32)	不 明 0.0 (0)	高頻度 38.1 (37)	低頻度 61.9 (60)	不 明 0.0 (0)

(vi) 地域差

表14に関東地域と四国地域での回答者のうち、非常点滅灯をお礼・挨拶の意味で使用すると回答した回答者のパーセンテージと χ^2 検定結果をしめす。関東地域在住の方が四国地域在住者よりも多用する傾向がみられ、4項目すべてに有意差が認められた。しかし、今回は、四国在住の対象者人数が少なかったことから、このような結果が得られたことを指摘するに止めて置きたい。

(vii) まとめ

以上、この段階での結果を概観してみると、非常点滅灯を用いたお礼・挨拶行動は、運転者の『高速道路を含む様々な場面での自動車運転経験の豊富さの違い』に規定されていると言えよう。

IV. 論 議

今回の関東地域を中心とした予備的調査では、約55%の運転者が非常点滅灯を他車(者)へのお礼の手段として、また、約30%の運転者が挨拶の手段として使用していることが判明した。これを逆にみると、お礼については約45%の運転者が、また、挨拶については約70%の運転者がこのような非正規の使用をしていないことになる。こうした状況は、非常点滅灯をお礼・挨拶の手段として用いることが、関東地域に限ってみても必ずしも一般的な状況ではないことを示している。今回の調査では、非常点滅灯を「どのような意味で使いますか?」という質問形式を用いた。そのため、このような使い方をしない運転者が非常点滅灯がお礼・挨拶の手段として使われていることを知らないということではない。また、このような非正規の使用は、今回の結

果の検討から、運転者の『高速道路を含む様々な場面での自動車運転経験の豊富さの違い』に規定されている可能性が示唆されている。このことは、『高速道路を含む様々な場面での自動車運転経験が豊富でない』運転者にとっては、接近して運転している他車のこうした使用法が、緒言でも述べたような危険な場面を招来しかねない可能性を十分に含んでいるといえよう。

また、少人数の分析ではあったが、地域別の結果から、四国地域在住者は関東地域在住者よりもこうした使用をしない傾向が示された。四国以外の地域でも関東地域とは異なる結果が見られるのかもしれない。また、こうした結果は、運転者が、自分の住んでいる地域以外の地域で運転する場合、同様の危険性をはらんでいることを示唆している。

以上の結果をみると、今後、こうした使われ方やその拡がりの現状を正確に把握し、それを、例えば自動車教習所での教育や、警察

などでの再教育の場で運転者に伝えるなどの対策が必要なのかもしれない。

また、四国地域在住者は関東地域在住者よりも、なぜ、こうした行動をとらない傾向にあるのかについては、今回の調査からは明確にその原因を指摘することはできなかった。ただ、この地域には本四国連絡橋（瀬戸大橋・完成1988年）が完成するまで、高速道路が一般的ではなかったという事実があり、そうした影響を受けている可能性も考えられる。現在、さらに四国地域でのデータを収集しており、今後、地域差の問題についても検討を加える予定であることを付記しておきたい。

V. 文 献

- (1) 蓮花一巳：1993. 交通コミュニケーション（合図）について教えてください 日本交通心理学会（編）人と車の心理学 企業開発センター 交通問題研究室 62-63.