

道路交通安全概念の生成過程に関する人類学的研究 ーラオス首都ヴィエンチャン生活民の日常的交通行動を事例にー

代表研究者 一橋大学大学院社会学研究科 博士後期課程 難波美芸

【まとめ】

本研究では交通安全という概念が生成する過程を明らかにするため、近年めざましく交通量が増加してきているラオスの首都ヴィエンチャンにおける実地調査と文献研究を行った。その結果、運転者が主体的に事故予防をすることの重要性に先立ち、交通安全が成立する基盤としてヒトやモノ、システムなどのアクター間における相互の信頼関係を基礎に置いた運転者による主体性の部分的放棄が鍵となることが明らかになった。

1. 研究の目的

道路交通安全意識は、ある程度は法規制によって根付くものであるが、どのような条件のもと定着するか、また安全という概念の中身については社会、文化、歴史の違いによって相対的なものであると考えられる。本研究の目的はラオス人民民主共和国（以下、ラオス）の首都ヴィエンチャンにおいて、いかにして運転者のなかに「交通安全」という概念が生成するのかを、その生成を促す、あるいは妨げる社会文化的要因に注目することで明らかにすることである。

また本研究では、調査をもとに得られた質的データと分析結果を支援機関やラオス側の諸機関と共有することを通して、ラオスにおける交通環境改善に貢献することを将来的な射程に据えている。

2. 研究方法と経過

2-1 人類学的方法論に基づく実地調査

本研究では2014年1月から6ヶ月間の現地調査を行った。本研究で採用した人類学的方法論に基づくフィールドワークでは、調査者は現地語を習得し長期間現地でくらすことを通して、調査者としての客観性を危険に晒しながらも現地の人々の語り口を理解しようとする点で特徴的である。そのため本研

究における調査データの多くは日常的な道路交通を利用した移動や対象社会の人々との関係のなかで収集されたものである。調査中、基本的な資料収集以外で特に注目した点については以下の通りである。

誰もが事故に遭わないように一定の心がけはしていると仮定した上で、それがどのような論理の上に成り立っているのかを明らかにするため、具体的には、ヒヤリハット体験や事故体験の聞き取り、ラオス人が運転する自動車やオートバイに同乗しその間に半構造的インタビューを行ったほか、調査者自身がオートバイを日常的に運転した経験をフィールドノートに随時記録した。また、急速に変化するヴィエンチャンの道路交通状況に対し、人々の交通意識が対応しているのか、あるいは過去の交通意識が現在の意識にどのように影響しているのかに注目した。

2-2 文献研究

実地調査終了後は文献研究を通して調査で得られたデータの分析を行った。交通安全は啓蒙や法制度だけでなく、信号機やハンブなどの物理的な制約や注意喚起物と融合することによって生じるものと仮定し、人間と非-人間（モノや法）との関係からの捉え直しを試みた。そこで以下に説明するアクター・ネットワーク論の影響を受けた先行研究を重点的に精読し、本研究の分析に用いた。

3. 研究の成果

3-1 信頼が欠如した道路交通

年	人口	車両登録台数	事故数	事故死者数	事故死亡率	死者数 / 人口10万人
2006	711,919	231,869	2,091	119	5.69 %	16.72
2007	725,820	275,473	2,295	171	7.45 %	23.56
2008	740,010	319,511	2,015	165	8.19 %	22.30
2009	754,384	365,903	1,857	203	10.93 %	26.91
2010	768,743	419,167	1,884	212	11.25 %	27.58
2011	783,032	472,079	1,994	191	9.58 %	24.39
2012	797,130	535,535	1,644	205	12.47 %	25.72
2013	810,846	604,604	1,554	189	12.16 %	23.31

上記の表（ラオス国立大学工学部提供のデータから調査者が作成）は、近年のヴィエン

チャンにおける交通事故に関する基本的な数値である。2006年から2013年の人口増加率が13.89%であるのに対して車両登録台数の増加率が160.75%と急速に増えている一方で、事故数が2007年以降は減少している。近年では舗装された道路も増え、また信号機の増設やUターンを禁止する分離帯の設置が加速化しておりこれらが事故防止にも繋がっていると考えられる。また、事故原因とされていた海外から輸入される粗悪な中古車の輸入が2012年6月以降に規制されたことも事故減少要因の一つといえる。

一方で交通事故による死亡率は著しく増加しており、人口10万人に対する交通事故による死者数は20人台で依然非常に高い数値となっている(2011年の日本は4.5人)。交通警察による取締は幹線道路上で頻繁に行われているものの、警察官個人の賄賂となる「罰金」がその場で支払われる場合がほとんどであり(200円程度から2000円程度)、違反行為の抑止としては機能していない。無理な追い越しや信号無視、飲酒運転は日常的に行われており、オートバイのヘルメットの装着率の低さや、無免許運転、3人・4人乗りなどが問題となっている。また、道路上ではマンホールの蓋が盗難や損壊によって外れていることや、未舗装道路では陥没した穴などが多々あり、ほとんどの場合はコーンや視線誘導票ではなく、近隣住民が木の枝を差ししておく程度の対処しか施されないため、これらが重大な事故に繋がるケースがある。

日常的交通行動の観察を通してみられた、特に交通安全意識の生成と関わる点として、運転速度の遅さ、特に交差点進入時は青信号だとしても速度を落とすといった傾向について述べたい。車両右側通行のラオスでは多くの交差点では右折自由であり、市街地のほぼ全ての信号交差点では、青信号になるのは一方向のみであるため対向車が左折してくる心配もないが、右折の際にはほとんどの運転者が減速をする。運転者によれば、後方右側から直進するバイクが来る可能性や、右折してすぐの地点に車が停車している可能性、あるいは単にカーブの時は減速するべきだと思っているなど理由は様々である。だが、飲酒運転や信号無視が多いため注意深くなっていること、そして信号がない交差点が未だ多いため運転する身体が必要以上の確認をとることに慣れてしまっていることな

どが共通する運転の傾向として挙げられる。つまり、同じ交通空間を移動する運転者たちは互いの運転と道路環境を信用していない。

加えて、交通事故の現場に遭遇することが常態化している。事故現場に残された車両や被害者をかたどったチョークの絵はその場からしばらく消えることがない。交通事故、それも命を落とすような死亡事故は非日常的で逸脱した出来事ではなく、事故現場との遭遇や、近親者や友人の事故語り、そして後述するインターネット上での事故情報などによって日常の一部となり、場に埋め込まれた事故の記憶はその横を通り過ぎることで事故が非日常的なものではないということを運転者に示す。本研究では、こうした運転者間、そして信号といったモノへの信頼のなさが、運転者に主体的に自身の運転に対し注意深くさせ事故が減るという一般的な想定とは異なり、むしろ交通安全意識の生成を妨げる要因となっている点について分析した。

3-2 道路交通ネットワーク

以下では文献調査によって得られた本研究の理論的枠組みを提示する。本研究が特に注目するのは「アクター・ネットワーク論 (Actor-Network Theory、以下 ANT)」に影響を受けた道路交通に関する議論である。ANTは、研究対象となる出来事や事象を、人やモノが相互に媒介しながら生成する流動的だが安定したネットワークとして捉える試みである。本研究でANTが重要となる所以は、交通安全というものを一つのネットワークとして捉え、道路の舗装状況という単一の要因や、あるいは「ラオス人の国民性」といった本質主義的な見方に交通安全が生成あるいは欠如する背景を限定せず、種々のアクター間の相互作用のなかで浮き上がってくるものとして分析できる点にある。

足立[2009]がANTを説明する際に挙げた道路交通の事例を用いて交通安全ネットワークのイメージを描き出すと以下ようになる。我々先進国で生活する人間は通常、ある程度の注意を払いながらも、横断歩道を渡る度に「酒気帯びで信号無視をする危険運転車両と遭遇するかもしれない」といったことを意識して移動はしない。その理由について我々の多くは「法律で決まっているから、当たり前だろう」と答えるかもしれない。だが、実際には交通規則、啓蒙ポスターや道路の物理的構造、車両に施された安全技術や周囲の

目線など様々な要因によって道路交通の安全は提供され、我々の「日常交通」は成り立っている。ANT ではこうした様々な要因を人間、非-人間を問わずアクター、あるいはアクタントと呼び、これらが作り出す一つの流動的だが安定した全体をネットワークと呼ぶ。ネットワークが安定している間は、我々は個々のアクターをとりわけ意識しない。ANT ではこのことをブラックボックス化と呼ぶ[足立 2009: 181-182]。

人の行動を方向付けるモノの働きについては Gibson[1979]によるアフォーダンスの議論など既に多くの研究がなされてきた。たとえばスピード防止帯、いわゆるハンブは、運転者に「スピードを落としてほしい」という意図を持つ人間によって製造された人工物であり、その意図はデザインや設計によってそのモノ自体に組み込まれている。アフォーダンスとは、このように人々の行為を特定の方向へと向かわせる役割が、モノのデザインや配置の中に組み込まれていることを指す。このようなアフォーダンスによって説明されるモノの働きに加えて、ラトゥール[2007]の見方では、ハンブというアクターが車の速度を落とさせたり車にダメージを与える時、このハンブは警察や自治体、あるいは地元住民の「代理」を務めている。ANT を用いた分析では、こうしたハンブのようなモノが道路交通というネットワークの維持に果たす役割、あるいはハンブが正常に機能するネットワークのあり方を捉えていく。

ベックマン[2010]の議論は ANT を積極的に用いて普段はブラックボックス化している交通安全のネットワークを分析している。ここではまず、移動性が常に不動性という対応物と共存関係にあることで存在できるものとし、このような移動性と不動性が相互依存関係にあるような状態をモティリティと呼ぶ。自動車運転という移動においても、通常想定されるような車という客体と人間=運転者という主体の関係は、自動車技術の向上と共に曖昧になり、両者はハイブリットな状態にある。自動車-運転者ハイブリッドは、ITS (Intelligent Transportation System)などの科学技術によってさらにそのハイブリッドの度合いが高められ、主客間の境界がより曖昧になる[ベックマン 2010: 138]。

自動車-運転者ハイブリッドが移動しているのは道路空間のうちであり、他方、交通安

全ネットワーク空間のうちでは不動の状態安定している [Latour 1988]。そのようなネットワーク上で交通事故が起こると、まず、自動車-運転者のモータイルな性質は一時的に失われる。だが事故後、道路上では清掃員が事故を跡形もなくぬぐい去り、分割されたハイブリッドは、それぞれ運転者は病院に搬送され、車両は警察が持って行き、事故解析者が事故の状況や原因を分析し、その結果をデータベースに保管し、結果、「事故の再発防止をめざす事故調査によって運転のリスクは否認され、安全の幻想が再構成される」[ベックマン 2010: 151]。事故が異常な出来事として理解されているのは、このようにネットワークが安定しているからである。道路交通上の安全性とはつまり、交通ネットワーク空間のうちに自動車-運転者ハイブリッドが不変的に安定した位置を占めた状態になることである。だが、完全なハイブリッドはあり得ない。完全でないハイブリッドとは、運転手による ITS への信頼の無さに依拠し、運転者の主体性の回復によって生じる。完全な信頼を寄せていない運転手は、自らの判断を介在させてしまい、人為的ミスを招く可能性を引き上げてしまう。

ここでベックマンが論じているのは ITS に対する信頼であるが、そのように再配置される以前は当然他の運転者たちの能力に対する信頼によって、交通安全を可能にする道路、自動車、運転者、種々の標識等によって作られるネットワークを築いていた。しかしこれは、「他者も同様に私を信用している」ということを前提にしなければ成立しない。既に説明したように、交通-安全ネットワークが安定しているのは、誰もがそれを疑わず、ブラックボックスが閉じられた状態の時である。自動車事故を減らすためには人々がより不動の状態であればならないのだ。

3-3 交通安全概念の生成を阻む要因

3-2 でみてきた交通安全の生成にかんする議論を通して本研究が対象とするヴィエンチャンの道路交通環境について考察すると、ヴィエンチャンにおいてまず欠けているのは他の運転者たちに対する信頼である。このことは、共有された交通ネットワークのイメージの欠如を意味する。交通ネットワークが安定した状態を保てるのは、運転者と他の運転者との信頼関係を確保できている状態だからである。交通事故は日常的にあり得るも

のではなく、逸脱したものとして見られているからこそ、交通ネットワークは正常に機能する、すなわち交通安全という物語が社会内で流通し、運転者自らもそのネットワークのうちである程度安定した位置に置かれるのである。交通安全という概念が生成されるには、まずその欠如が異常事態である必要があるが、ラオスにおいてはそれがむしろ日常的なものとして理解されている。その場合、交通事故予防のための啓蒙活動を行ったとしても、日々遭遇する事故現場や道路上の障害物、事故の語りや記憶、信頼できない他の運転者や自動車の能力によって交通-安全ネットワークのイメージが構築される前に独立した運転者としての自分自身の主体性をできるだけ前面に出すという結論に至ってしまうのである。

新たな標識や信号機の設置についても同様のことがいえる。交通安全ネットワークがある程度安定した世界を生きる先進国の人間が提供する新たな信号や標識といったモノは、そのモノ自体の本質に事故を防止する機能が備わっているようにしばしば誤解されているため、途上国においては同様の効果が発揮できないといったことが起こる。

ヴィエンチャンで暮らす外国人が「ラオス人の運転は自分勝手だ」と頻繁に述べるのは、動体視力の欠如や「のんびりとした国民性」、あるいは法規制に背いているからというよりも、信頼に足る他者の共有された予期可能な行動のイメージの欠如によるといえる。

3-4 新たなメディアの影響

ラオスではメディア規制が現在でもある程度敷かれていることから、一般的に人々はラオス国営放送などのテレビニュースでは自国のマイナスイメージに繋がるようなニュースを伝えていないと考え、インターネットが普及した近年では一般投稿者によるウェブニュースが火事や事故、暴力事件について知る媒体として活用されている。無数の投稿者がアップデートする事故現場のニュースはほぼ毎日、具体的な場所と状況、被害者の写真や動画と共にウェブ上に登場する。こうした状況もまた、交通事故の日常性を強化する一役を担っているといえるだろう。

4. 今後の課題

本研究結果は交通安全意識を広めようという啓蒙的理性の視点からは希望の少ない

結論となったかもしれない。だが、ANTを用いた分析の強みは我々が当たり前と思っている事柄のブラックボックスを開くことによって、当たり前でない社会における種々の具体的なアクターとの比較を可能にし、またそれによって我々の当たり前を前提とした政策や支援を反省的に捉え直す契機を与える点にある。本報告では理論的な説明が主となったが、ラオスにおける交通安全概念の生成を促すのに効果的な政策を考えるには、収集した個々の事例と語りから他国の状況との比較を行っていく必要もあるだろう。

また調査中、調査者自身がオートバイを運転中に交差点で信号無視をした別のオートバイに横から追突され足を負傷するという事故に遭遇した。深刻な怪我には至らなかったものの、実際に事故にあった場合に受けられる医療サービスの不足についても認識することとなった。全てのアクターを追跡することは不可能であるが、今後は医療や教育など、道路交通上に存在する要因以外の領域との関係のなかでの包括的な議論を試みたい。

5. 研究成果の公表方法

現在、学術雑誌への投稿論文を執筆中の段階であり投稿媒体の検討を行っている。また、学術面での報告とは別に、一般向けの報告書を英語またはラオス語に翻訳した後にラオス国内の関係機関へ提出する予定である。

参考文献

- Gibson, James J. 1979. *The Ecological Approach to Visual Perception*. Boston, Massachusetts: Houghton Mifflin.
- Latour, Bruno. 1988. 'Opening one Eye, while Closing the Other... A Note on Some Religious Paintings,' in G. Fyfe and J. Law eds., *Picturing Power: Visual Depictions and Social Relations*. Routledge.
- 足立明. 2009. 「人とモノのネットワーク：モノを取りもどすこと」, 『フェティシズム論の系譜と展望』(田中雅一編著) 175-194, 京都大学学術出版会.
- ベックマン, イェルク. 2010. 『移動性と安全性』, 『自動車と移動の社会学——オートモビリティーズ』(マイク・フェザーストーンら編著, 近森高明訳): 125-159, 法政大学出版社.
- ラトゥール, ブルーノ. 2007. 『科学論の実在——パンドラの希望』(川崎勝, 平川秀幸訳) 産業図書.