

自動車を運転するものの 心理的な側面について

札幌国際大学 人文・社会学部
社会学科教授

川俣 甲子夫



はじめに

毎日私たちの身の回りで交通事故が起き、毎日あちらこちらで救急自動車と遭遇します。衝突の衝撃で歪んだ車体を目の前にすると、「何とも悲惨な」と感じますが、次の瞬間にはアクセルを踏み込んでいることさえあります。この現状をどのようにとらえれば交通事故の防止に役立てることができるのでしょうか。

てみました。

この間に事故総数は増えていますが、死者数は昭和59年から61年までと平成3年の2つの時期に減少しています。この時期は、特に居眠り運転をしなかった時期であるとか、脇見運転が減少したとか、道路の安全施設が向上したから死亡事故が減少したとは考えられません。この時期にも交通事故そのものの発生件数や負傷者数は増え続けています。交通事故の回帰傾向を統計的に検討すると事故発生件数と負傷者数は関連性を持つことが示されました、死者数とは統計的な関連は見いだされませんでした。つまり、死亡事故には事故の発生や負傷者数とは別の原因が作用すると考えられます。この時期に事故を減少させはしないが、死亡数を抑制するなにかが作用したのは確かです。先ほどふれた北海道における死亡事故をレビューした報告の中に、死亡事故の発生した道路の形状と事故の当事者の運転経験の関係を整理した部分があります。道路形状（交差点、単路、その他）は当事者の運転経験の長さと統計的な関連性がないことが示されました。運転経験の長いものは運転の技術も磨き上げられているでしょうし、それに比べて初心者は多くの点で発達の途中にあると思われます。しかし、経験に応じて獲得される技術水準の変化にともなって、環境の複雑さの認識力が変化すると単純に仮定できないということになります。

では経験以外の何が道路の形状と事故の発生の関係に関与しているのでしょうか。事故の当事者の年齢との関連性が認められました。どんな道路で死亡事故を起こすかは、運転経験によって決まるのではなく年齢と関連しているのです。道路形状との関連を見ると、年齢の比較的高い層で単路での死者が多いのです。この場合の年齢の内容はカレンダーによる年齢そのもの

事故の発生状況と原因

事故の発生状況は重要なファクターです。事故当時の運転者の疲労の程度、運転時の天候、路面状況、道路形状、運転技術など多くの項目について調査がなされ、事故の原因が解明されることになるのだと思います。安全な交通を保障するためには、危険な行為はなにか（居眠り・脇見・速度超過）を明らかにすることが是非とも必要です。さらに、その危険な行為をなぜ運転者は遂行してしまうのか、その理由を明らかにする必要があります。例えば、車のスリップは走行を統制することができない状態ですから大変危険です。この危険の感覚は、また「面白さ」にもなります。

道東では冬のスポーツとして凍結した湖での競走をイベント化している街もあるほどです。しかし、毎日の生活のなかで、私たちが自動車をわざわざ氷の上に持ち出して運転を楽しもうと考えるわけではありません。やむなく北国の冬は、このような状況で自動車を運転しているのです。この危険な冬期間の死亡事故はむしろ減少しています。誰もが危険なことを遂行しながらも比較的安全は保たれているのです。

昨年、北海道における過去10数年の交通事故を調べ

ではありません。加齢とともに変化する生理学的变化や心理学的变化、さらに、社会的状況の变化と行動様式の変化が関連していると予想されるということです。

私の知り合いに、優良運転手がおります。彼はもう何年も無事故・無違反です。その秘訣は、運転しないことです。経験豊富な運転手でも、初心者でも危険な状況は避けられません。一定の区間の交通事故の発生率は、路線の特性によって変わります。比較的安全な区間と危険な区間が区別できます。一日の交通量、沿線の土地利用、道路幅員、カーブ、歩道の有無、ガードレール設置、駐停車規制などさまざまな要因が関係すると思われます。そして、これらの条件は事故の発生そのものを規定するのではなく、確率を変化させます。事故を起こさない唯一の方法は彼のように運転そのものを止めることです。当然運転を止めることなど現実には不可能です。自殺の記事が報道されるとその後の交通事故死者が増加するという研究があります。私たちは運転することで、否応なしに人間的な要素を多分に含んだ交通問題の中に乗り入れているのです。

道路の構造や施設の向上を図り、自動車そのものの安全性を増し、運転技術の向上を図っても、死亡事故を完全にゼロにすることは困難なことだろうと思われます。

● 事故原因と運転者の特性

事故を自ら意図的に引き起そうとする人はいなくとも、事故を頻発するタイプの運転手がいることは昔から知られています。両親とその娘、子供時代の行動様式、学校・職場への適応、軍歴、家庭状況、社会的適応等について比較すると、頻繁に事故を起こす運転者と比較的事故を起こさない者との間には差異が認められるという研究報告が50年近く前にあります。今日でも多くの研究は、このようなタイプの運転者が物質的価値を強調したり、目の前の具体的な満足感を追求したりすることを特徴としてあげています。このようなタイプの運転者は、攻撃的で衝動的な運転を身につけ、周囲の状況・他人の思惑を無視し、規則や権威を否定する傾向があると言われています。したがって、このような個人的傾向を事前にチェックすることで交通事故を減少させることができるということです。

このような運転者の特性についての研究は、事故が起きる原因の研究とは若干趣が異なります。事故がなぜ起きるのかというよりは、なぜ事故を繰り返すのかということです。この違いは、事故件数と死亡者数の関係と似ています。事故が起きなければ死亡者はあり

ません。事故が起きなければ事故多発者はいません。しかし、事故件数と死亡者の間に直接的な相関がないように、事故の発生原因と事故多発者の関係は直線的なものではないと思われます。これらは別の要因によって影響されているのだろうと思われます。

アイスバーンの上にうっすらと粉雪が積もった道路でも、毎日多くの人が運転せざるを得ないのが今日です。同様に、運転者としての基準を満たす技術と知識を持てば全ての人が公平に機会を与えられます。したがって交通問題で重要なことは、第1に事故そのものを起こさない工夫です。そして第2番目は事故を起こす頻度とダメージを引き下げる工夫です。道路利用者の行動特性を理解し、誘発させる個人的特性を抑制し統制すること、死亡にいたるほどのダメージの大きな事故を引き起こす特性を抑制し統制することにあります。

では具体的にどのような可能性があるのでしょうか。ここでは2つの面を取りあげます。そのひとつは訓練場面です。運転行動の大きな特徴は、大人になってから学習する技能であることです。人間は基本的には訓練を子どもの時期に終了させます。食べること・歩くこと・身体の各部の協応関係などの具体的な運動を始めとして、言葉・信頼関係・自己同一性などにいたるまでありとあらゆることを学びます。そしてこのような膨大な学習は成年期にはほぼ完了しています。この後で、運転技術の習得がなされるのです。高等教育での学習を除けば一番遅く始まる学習活動だらうと思われます。

次の側面は、心理的な側面です。自動車の運転行動は、道具的な行動であると同時に、消費的な行動の側面を強く持っているということです。「あなたにとって自動車はどのようなものですか」と質問されて、「移動手段」と答える人は道具的な見方を探っているわけです。もし「息抜き」「子どものときからの夢」と答える人がいれば、自動車を運転することに空間を移動することだけではなく、社会的な価値観や、個人的な願望を投影していることになります。多くの場合にこの両面は共存しています。一つの道路を共有して走り回る自動車が、それぞれ別々の動機を持って走る様子は、公園の砂場に集まつた子どもたちが思い思いに砂遊びをしているようなものです。子どもたちの公園遊びは社会的技術の訓練の場であり、接触と交流のための舞台ですが、道路は安全な協調的行動が保障されなければなりません。それが個性的であることや、個性を育成することが目的ですから、共通の行動様式が一貫して確保されなければならないのです。

○ 教習所での教習と訓練に関してのデータ

運転教習の中で何が学ばれているかを訓練の例として取りあげてみましょう。私たちが運転の技術を学ぶ場所は、自動車教習所（学校）にほぼ限られています。

教習生は指導員によって教育され検定を受け、合格することをめざします。図-1は、教習所の検定員・指導員・教習生に「カリキュラムに含まれない実践的な技術も教えた（教わりたい）か」という質問をした結果です。教える側は、9割近くが「はい」と答えています。教わる側は、7割程度に止まります。教える側は、まだまだ教えるべきことがあると感じているようです。多くの知識と技術を持つことは、安全を確保するのに、ぜひとも必要なことだろうと思います。教習生は「必要」な知識と技術を学べばそれでよいと考えています。

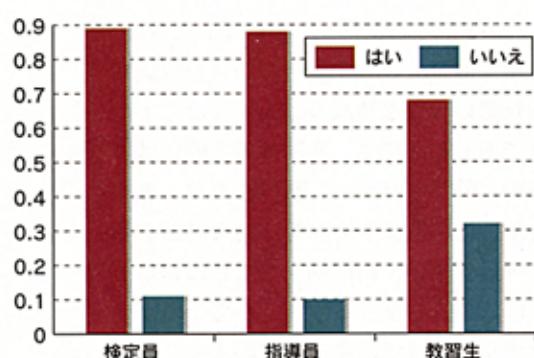


図-1 教習のカリキュラムに含まれない実践的な技術も教えた（教わりたい）と考えるもの割合

えていますが、教える側は「十分」な知識と技術を伝えたいと考えているということだと思います。

では、さらにどんな知識や技術が教習されるべきだと考えているのでしょうか。図-2は、さらに教習を深めるべきだと、それぞれが指摘する項目を並べた図です。

教える側の検定員と指導員は運転の心得と危険予測の割合が違っていますが、順番は同じで一致した結果

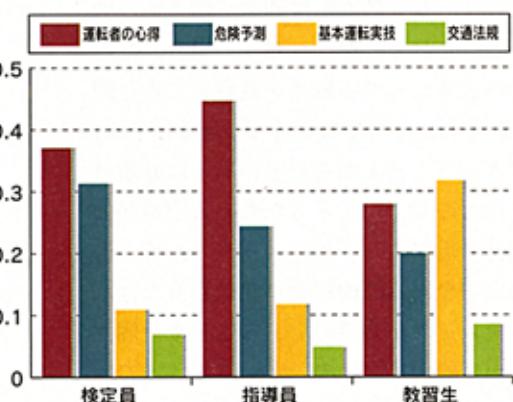


図-2 さらに教習を深めるべきだと思うもの

を示しています。まずは運転する以前の心得が重要だということです。ただし検定員は指導員よりも危険予測の学習を重視した方がよいと考えているようです。教えられる側との比較では、さらに大きな変化があります。心得や危険予測と同等もしくはそれ以上に基本運転技術が重要だと答えているのです。順位もこの基本技術の習得が第1になります。図には示しませんでしたが、冬道・悪路の走行などの応用運転技術への希望は5%に止まります。

いずれにしても、自動車教習は安全な交通手段の学習に欠くことのできない機会を提供することを目的としているのですが、図-3を見ると、教える側と教わる側で若干の意識の違いがあるようです。「教習所で教えた（教えられた）とおりにすれば事故は減る」と多くの人々は考えているのですが、その強さには若干の

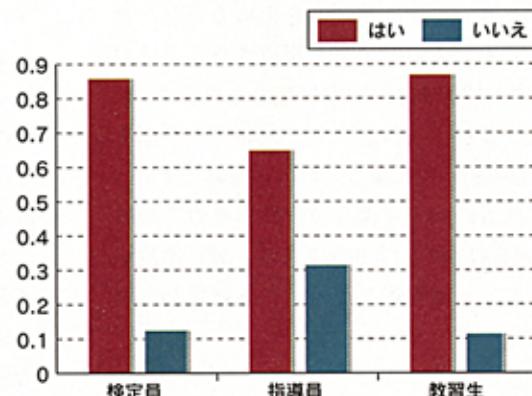


図-3 教習所で教わったとおりの運転を全員がすれば事故は減ると思う

違いが現れています。検定員・教習生が9割近い値であるのに比べ、指導員は7割に達していません。指導員の示すこの悲観的な傾向はどのように解釈できるのか難しい問題だと思われます。

○ 運転者の心理面のデータ

次に、運転者の持つ心理的な側面について例をあげてみます。私の研究室で今年度に調査したデータの一部を紹介します。

免許を取得し自ら運転をしている人たちに、自分自身の運転行動と、他人の運転行動の適切さを5段階で評価させました。さらに免許を持たない人たちに、他人の運転行動の適切さを同様に評価させました。図-4はその結果を最頻値で示したものです。他人の運転について、免許を持っている人たちの評価は大変厳しく、不適切であるという評価が大半です。このような厳しい評価は免許を持たない人たちの評価と共通しています。他人の評価は「危ない」「危険」と感じるのです。しかし、自分自身の運転になるとこの評価は逆転

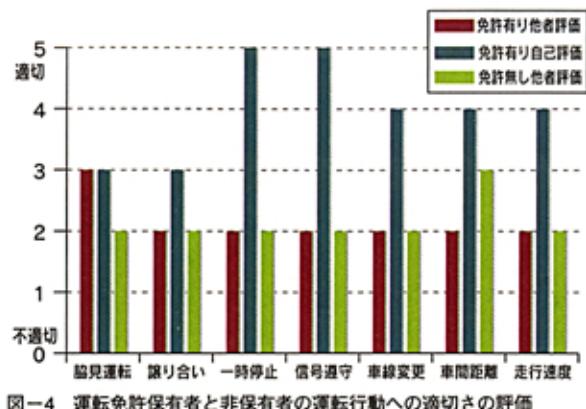


図-4 運転免許保有者と非保有者の運転行動への適切さの評価

します。脇見運転を除いて、そのほかの項目は、自分の運転はより適切であるという評価に傾きます。特に信号の遵守、一時停止は良い評価でした。自分自身の運転行動は特別な評価基準を援用していると考えた方が良さそうです。

いずれにしても運転者の意識は、傍目で見るものとは大きく違うようです。運転者は自分の運転している状況をかなり主観的に評価しているようです。

では、運転者は道路をどのように意味づけているのでしょうか。札幌市内の道路8区間を選び、車中から撮影した道路上の風景を、S D法によって評定した結果が図-5です。8区間のビデオ画面のサンプルをp1～8に示します。この図では3因子までが示されていますが、この3次元でデータの変動が全体の約75%が説明されます。

運転者は道路状況を「良いー悪い」「動的ー静的」「興奮ー退屈」の要素で評価しています。道路6・8は「動きが早く・あまり良い道路ではない」が「興奮する」道路です。道路2・4・7は「穏やかで・良い道路ですが」「退屈な」道路です。運転行動が目的地に移動する道具的行動であるばかりでなく、運転そのものを楽しむ、運転行動に自我関与する性質のものであるという考え方からすれば、これらのいずれの道路が好まれるか、また道路として適切なのかは議論の分かれるところだろうと思います。

おわりに

新しい技術を習得する場面での態度の形成から始まり、自分自身の行動を客観的に評価する難しさ、自分のおかれている客観的情況への個人的感情の投影などについて最近の調査結果を紹介しましたが、これらは、事故を直接引き起こす要因ではありません。しかし事故を引き起こす蓋然性や、引き起こされた事故の衝撃の大きさに少なからず影響を与えます。自動車の性能が向上し、道路環境が良くなることはリスクホメオスター

シス論的に考えるならば、根本的な事故の回避策にはなり得ないかもしれません。むしろ冬道で死亡事故が抑制されるように、心理的な圧力が必要だろうと思われます。このプレッシャーを、教習所での訓練や道路環境からの刺激によって運転者が関知し、運転者が常に自我関与する部分を再評価することができれば、事故の抑止力になるであろうと思われます。

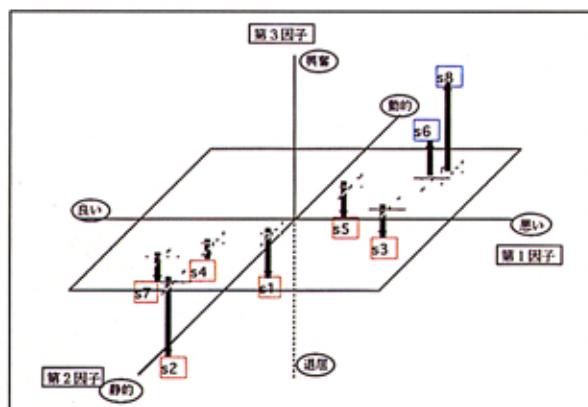
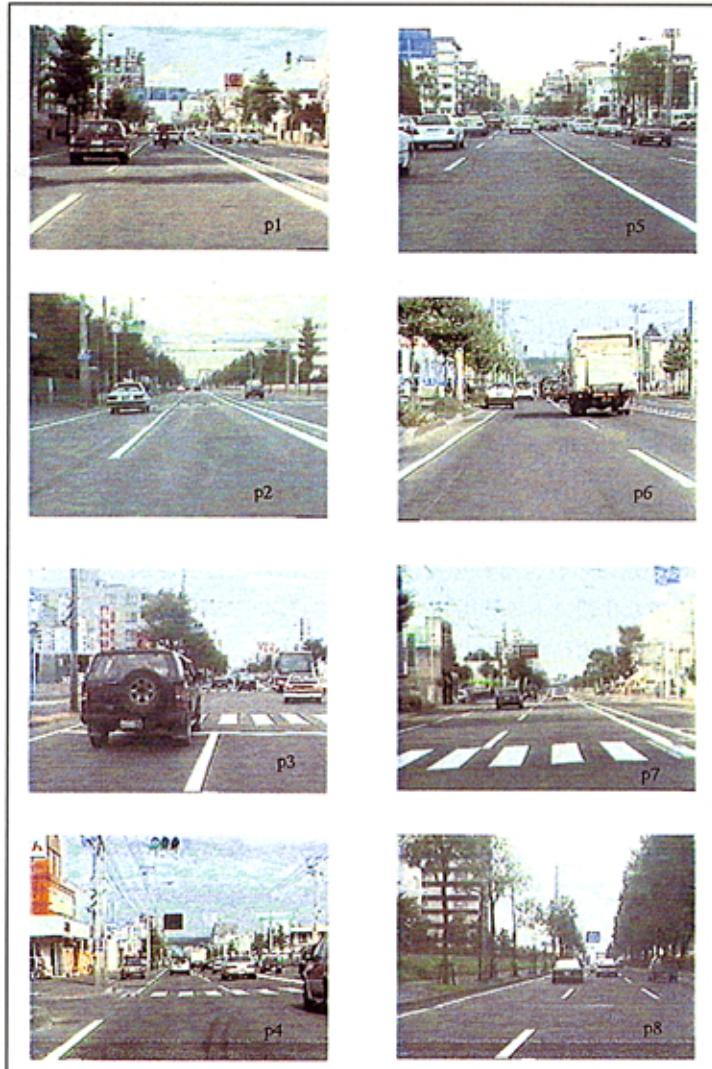


図-5 8種類の道路に対する心理的意味付け



p1～8 8区間のビデオ画像サンプル