



## 交通心理学的アプローチで、 効果的な安全対策実現のための 新たな視点を提示しました。

タカタ財団・二〇一三年度研究助成の対象テーマ

「若者の価値観の変遷と交通事故の関係」

この研究の概要について、吉田 信彌氏に語っていただきました。

東北学院大学 教養学部  
教授

# 吉田 信彌氏

(研究内容概要はこちら)

—最初に、交通心理学とはどのような学問か、お教えください。

日本の交通心理学は基本的に実験心理学の伝統を継いでいます。実験心理学というのは、ある問題に関わるであろう一般の人々を対象として観察や実験、データ分析などを行いながら、いくつかの要因からなる心のメカニズムを解明していきます。そこから問題解決のための知を導き出すわけですが、交通心理学の場合は、交通事故が問題となっている交通社会(主に道路交通の交通社会)に参加している人々を対象とし、それらを行うということになります。

例えば、クルマを運転するドライバーがどのような行動を取り、それがどのような意識でなされているかを長期間にわたって観察・分析し、最終的にその期間の事故データなどとの摺り合わせを行っていくと、事故原因を作っている心理の在り方というものが浮かび上がってくるということです。

## 事故原因を作る人間の心理に注目

—交通心理学の研究に取り組み始めたのは、いつ頃からですか？

一九七四年に東北大学文学部心理学研究室に入った時に、この交通心理学と出会いました。それまで学んでいた心理学とは異なり、具体的に生活と結びついた学問であるところと、当時から大きな問題であった交通事故を減らすための社会的研究というところに、面白と意義を感じ、積極的に取り組み始めるようになりました。

以来、私は、最初の二〇年ほどはクルマの中からドライバーの運転行動と意識を調査し、その後はクルマの外から同様の調査を行うなどしてきました。

現在はそれら研究から得た知見を基に、過去から今に至るまでの事故の統計データを読み解き、心理的側面での事故原因究明を行うなどしています。

## 行動の前に価値観が変化し、 価値観の前には人口が変化する

—今回は、まさに積み重ねてきた知見を基に過去五〇年の事故データを分析し、交通事故の原因についての心理的な側面を明らかにする研究を行われたのだと思いますが、その概要及び結論についてお教えください。

一九六七年から二〇一〇年にわたる交通事故の死者と負傷者の統計データを見ながら、一六歳から二四歳の青年の事故の増減の特徴を捉え、そこから交通事故への心理的影響について明らかにする研究を行いました。

私達(共同研究者…大分大学工学部和泉志津恵准教授)は、その中でも特に総体的に交通事故死者数が減へと転じている一九七〇年代前半と一九九二年以降の現象に注目し、夫々に様々な分析を加えることで、交通事故への心理的影響の大きさを浮かび上がらせています。

まず、七〇年代前半。この頃は信号機や歩道の整備などの改善が進んでいた時期でもあり、一般的に「ハード面の改善による事故及び死者の減少」と捉えられがちなのですが、分析の結果、そうとは言いきれない部分が見えてきました。というのも、ハード面の改良がより進んだ八〇年以降は死者と負傷者の増加期となっており、それを考慮すると説明がつかない部分が

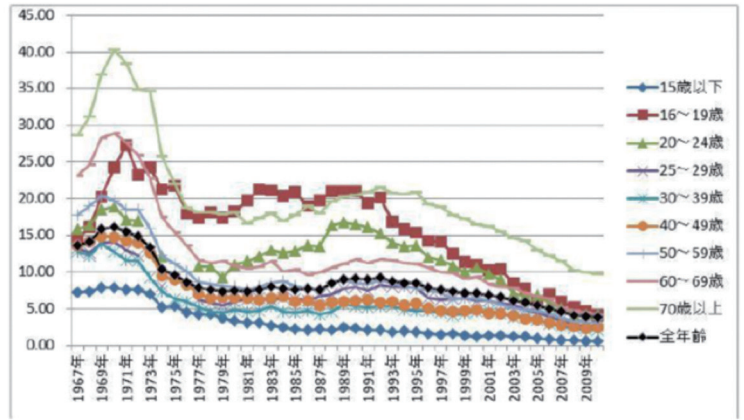


図 1-1 人口 10 万人当たり年齢別死者数 (1967 年～2010 年)

あるからです。また、中高年層の死者数は大幅に減ったものの、一六歳から一九歳の青年層の減少量及び減少比が少ないという事実もその論を不確定なものとする要素として浮かび上がってきました。これらのことを認識した上で、運転者の心理面からのアプローチを試みた結果、見えてきたのは、一九七二年に施行された労働安全衛生法の心理的影響でした。この法律は、安全に対して企業が責任を持つことと、そのための組織の改変を促すもので、施行前から企業に勤める管理者等に強く意識され始めており、結局は、それが中高年層の死者数減少に繋がったのであろうとの判断が得られました。逆から言えば、一六歳から一九歳の青年層の減少量及び減少比が少なかったのは、彼らが企業中心の安全運動から漏れやすい年齢であり、その心理的な影響が及ばなかったということができているのです。

次に九二年以降の事故死者減についてですが、これもインフラ及びクルマの安全性の向上だけでは説明できない面があることが分かりました。例えばクルマの安全装置の本格的な普及は九五年以降のことで、九二年からの死者減少についての確かな理由とはならない部分があったりするのです。では、いったい何が原因か。その時期からの一六歳から二四歳の青年層の著しい死者の減少にスポットを当てて検証した結果、分かってきたことは、そこにはやはり心理面の変化が大きくあつたということでした。青年達の心の中には、これまでのように道路上で競い合うように走りたりする意識が薄れ、より安全に運転することへの意識が芽生えていたのです。私たちはこれを、「価値観の変化には人口、経済、社会の変化が先行する」とする人口学の視点から導きだしました。つまり、この時期、それまで多くいた青年人口が減少しだし、九四年からは高齢者人口の方が多くなり始めたわけですが、それによって高齢者の安全意識が社会の主な価値観となり、その影響が少なからず及んだということがわかったのです。

あるからです。また、中高年層の死者数は大幅に減ったものの、一六歳から一九歳の青年層の減少量及び減少比が少ないという事実もその論を不確定なものとする要素として浮かび上がってきました。これらのことを認識した上で、運転者の心理面からのアプローチを試みた結果、見えてきたのは、一九七二年に施行された労働安全衛生法の心理的影響でした。この法律は、安全に対して企業が責任を持つことと、そのための組織の改変を促すもので、施行前から企業に勤める管理者等に強く意識され始めており、結局は、それが中高年層の死者数減少に繋がったのであろうとの判断が得られました。逆から言えば、一六歳から一九歳の青年層の減少量及び減少比が少なかったのは、彼らが企業中心の安全運動から漏れやすい年齢であり、その心理的な影響が及ばなかったということができているのです。

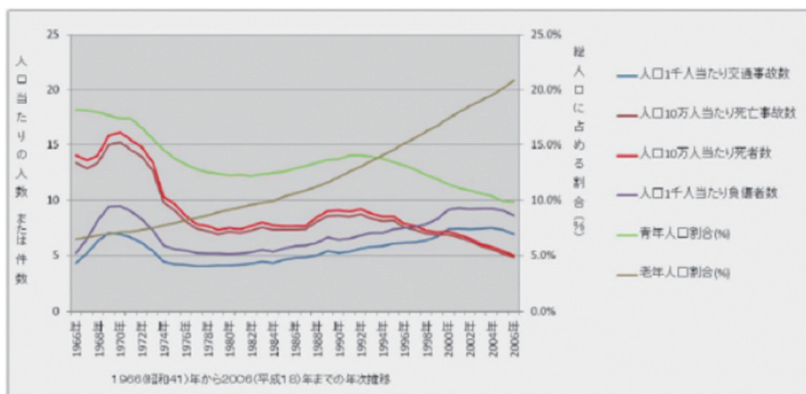


図 5-2 人口の年齢構成と交通事故 (出典: 吉田, 2010)

また、交通社会に目を移せば、女性の運転人口が増加しており、相対的に青年の割合が小さくなりつつあったわけですが、それによって誰かと競い合って走るような意識が次第に薄れていったということも分かってきました。

—交通事故の原因として、心理的な影響はかなり大きいということ  
を証明されたわけですね。

そういうことになります。

ちなみに、こうしたことは五年から一〇年単位の事故データの分析だけでは見えてはきません。やはり最低五〇年ほどのスパンをもって分析を施さないと、そこにある人間の人間心理変化の様子などは明らかにはならないのです。官庁や企業では、どうしても短いスパンの分析で物事を分析しがちですが、それだけでは表層的な現象の変化しか明らかにならず、根本的なところからの交通安全施策の実現にはなかなか繋がっていかないような気がしています。

## 今後の安全対策には人口学と心理学の視点も

—この研究の成果は、今後、どのように社会に還元されるべきとお考えでしょうか？

やはり、交通事故の原因における人間の心理の影響の大きさを視野に入れて、安全対策が練られるようになることを望んでいます。

そのことからいえば、今、最も注目すべきは、高齢女性が運転するクルマと自転車による事故の増加でしょう。この二つは、近年、夫々の人口が急増しているため、運転者は心理的に自由を感じながら交通社会を歩き来るようになっており、それによって非常に事故が起りやすい状況が生まれてきているのです。できるだけ早急に、彼らの自由気ままな意識を安全意識の方へと移行させるような施策を取るべきでしょう。

—取ることによって、自分も加害者になり得ることを意識できるようになり、そこから運転行動が変わってくるであろうと考えるのです。そもそも施策というものは、単に行動を抑制するだけでなく、心理への働きかけの効果が大きいという視点を持てば、そのことが理解できるようになるはずですよ。

繰り返しになりますが、今後、交通安全の問題を論じる際には、ぜひ人口学、心理学の視点を忘れないうようにしていただきたいものだと考えます。

例えば、自転車であれば、学校での安全教育の強化はもちろんですが、自転車保険の加入を促進させるような施策を取るといったのも手です。自ら保険に入るという行為

## 2013年度タカタ財団助成研究

## 「若者の価値観の変遷と交通事故の関係」概要

【研究代表者】

東北学院大学 教養学部 教授

吉田信彌

わが国の交通事故の死者と負傷者の歴史の変遷を通過し、その中で一六歳から二四歳の青年の事故の増減の特徴をとらえ、その変遷をもたらす主要な要因を明らかにすることが本研究の目的である。一九七〇年と一九九二年は交通事故の死者が減少に転じる年であった。七〇年代の死者減少では青年層の変化は他の年齢層より小さかったが、九〇年代では青年の変化量が他の年齢層より大きかった。また七〇年代は法改正というきっかけと安全を主導するのが企業組織であることが明確だったが、九〇年代はきっかけも主導者も見当たらなかった。七〇年代は負傷者も減少したが、九二年以降に負傷者が増加したことなどの違いがあった。統計的手法によって変化量の評価と変化する時期の特定を行い、さらに事故の諸変数から構築したモデルを使うと、死亡事故の持続的減少には運転者の安全への動機づけの高まりを仮定できた。二輪車と原付自転車事故と三ない運動の歴史を検討すると、交通手段を選択する価値が二輪車問題の本質であった。安全という価値を選択した結果、免許保有率の低下と二輪車離れが生じた。

上記の変化を説明する二つの仮説を提唱した。第一は価値観が転換する根底には人口構成の変化があるとの仮説である。青年人口の割合と死亡事故発生率が連動した理由は、青年人口の割合が社会の安全の動機づけに影響するとした。もう一点は、若中年の男性中心だった車道に女性と高齢者が増え、実質的な車道の運転者の人口構成が変化し、青年の運転行動が相対的に調和的になったとの仮説であった。