

法と人間行動を心理学的に解明することが交通安全につながります。

Psychological Elucidation of Law and Human Behavior Relation Leads to Traffic Safety

Seymour Wapner

浅井 アリゾナ大学での日米セミナー「環境一行動研究」で先生が発表された「シートベルト着用の心理過程一日米比較」は興味深い論文でした。日本では2カ月前にシートベルト着用が法制化されたばかりですので、今日は論文の要点をお話し願えますか。

ワッパー シートベルト着用の法制化は、社会・文化からみて重要な問題です。法律が個人の日常行動をどのように変容させるかを研究する、またない機会もあります。マサチューセッツ州でも着用が1986年1月から法律で義務づけられることになりました。

浅井 永年に亘り続けておられる“critical transitionにおける人間行動変容”についての研究の新しいテーマというわけですね。

ワッパー われわれの研究ではドライバーを、シートベルトを全く着用しないnon-user、状況に応じて着用するvariable-user、運転時には當時着用するcommitted-userの3グループに分けました。そこに深層面接法を併用して、シートベルト着用に関する考え方、着用の契機となった経験などについて、グループ間の差異を明らかにしてきました。

浅井 研究に着手した時期は……？

ワッパー 1年前になります。その頃マサチューセッツ州議会では、まだ法制化は取り上げていませんでした。

では研究結果の要点を紹介しましょう。最初の研

シーモア・
ワッパー

究では、non-userとcommitted-user間には明らかな差異を見出しました。non-userはあらゆる運転状況を自分自身でコントロールできると信じています。したがって運転自体になんらの問題も感じていません。これに反しcommitted-userは、すべての状況を自分自身の力でコントロールすることは不可能だと考えています。他のドライバー、歩行者、道路状況、天候など自分で支配することができない要因が事故につながると認知しています。つまり自分以外の原因で事故に巻きこまれる可能性を信じています。さらにnon-userは、たとえ事故が起きたとしても、傷つくのは自動車だけと考えています。committed-userたちは、事故に巻きこまれば、かならず人が傷つけられると考えているのです。

これと関連して、常時シートベルトを着用するようになった契機は、自分が近親者が交通事故を経験したことが引き金になっているようです。

variable-userは、non-userとcommitted-userとの中間に位置するドライバーといえます。variable-userは、状況に応じてベルトを着用するドライバーた



アメリカ東部私立名門校クラーク大学の最高栄誉のStanley Hall Professorのチェアシップを持つ心理学者。transactional心理学の見地から環境一行動研究などの領域で精力的な活躍を続けている。

ちです。市街地では着用しないが、高速道路では着用するなど一貫していません。

浅井 米国人ドライバーを対象としたこの研究をもとにして、日米間の比較研究を始めたわけですね。

ワッパー 日米比較研究では、質問紙と路上観察とを併用しました。調査は60年の7月の上旬に行い

インタビュー

浅井 正昭

本学会会員。日本大学文理学部教授。専門は環境心理学。イリノイ大学で情緒的意味体系の比較文化研究等に従事し、現在に至る。最近、非言語コミュニケーション・プロセスの研究に取り組んでいる。



ました。日米間に認められた顕著な相違点は、高速道路でのベルト着用率をみると、米国人ドライバーに比べ、日本人の方がかなり高いということです。注意しなければならないことは、調査時点ですでに日本では法制化がクローズアップされていたことです。日本人ドライバーはシートベルトをかなり意識していたのかかもしれません。しかし一般道路上での着用率には、両国間で差がみられませんでした。最近になってわかったことですが、罰則の適用は高速道路での未着用者のみに限られているそうですね。

もうひとつ両国間の興味深い相違点は、variable-userが事故を起した時、自分と相手側のどちらに責任があるかの判断のちがいです。日本人は事故の責任を自分側に、米国人は相手のドライバーに帰属させるようです。これは両国間の文化差によるものと考えられます。

浅井 その文化差を、もう少し説明して下さい。

ワッパー 車を運転している時日米両国ドライバーは、それぞれ異なる感情を抱いていると思います。日本人は乗客としては楽しみを、ドライバーとしては不安を感じ、シートベルトを締めると模範的なドライバーになったような気がして安心している。日本人は米国人に比べ、権威に対して敏感であるようです。米国人の場合は、シートベルトを着用すれば、状況をコントロールすることができ、運転に自信がもてるからと考えているのです。またシートベルトを常用する契機を調べると、日本人の場合は事故にまつわる不安感の解消のため。米国人の場合は、運転中、ひとり取り残されたようになって不安だからとか、自分以外のドライバーを信用できないからなど、外的条件ができるかぎりコントロールしようとする配慮が契機となっています。

それから日米間で見出された顕著な相違は、こども用のシートベルトについてです。アメリカでは、法律の上でも幼児を車に乗せる時、シートベルトを締めて後部座席に坐らせるることは、ごく当たり前です。そればかりか日本人に比べ、幼児用ベルトにつ

いてはるかに豊富な知識を持っています。日本人は非常にこどもたちを可愛がり、深い関心を持っているのにもかかわらず、こどものシートベルトについての知識が乏しいのは理解しがたいですね。

今回再び日本を訪れて、車に同乗させてもらいました。高速道路走行中はベルトを締め、一般道路へ下りるとすぐ外すひと、運転中は常に締めているひとなどいろいろなドライバーに会いました。シートベルトを着用するかしないかということは、法律に対するcomplianceとcommitmentとに関係する重要な問題だと思います。complianceはただ単に法に従う行為ですが、commitmentは、自ら積極的に意志決定を行った後に行動することです。日米両国のドライバーたちをどのようにしてシートベルト着用へとコミットさせるかという現実的な問題は、一方では法と人間行動との関係を心理学的に解明することにつながってくるわけです。

浅井 シートベルト着用へコミットさせるにはどのようにしたらよいと思いますか。

ワッパー まず状況に応じてシートベルトを締めたり外したりしているvariable-userが当面の課題となるでしょう。おそらく画一的な説得法ではうまくいかない。わたくしは現在続けている日米比較研究のデータを分析して、最適な方法を探し出そうと努力しています。IATSSが主張しているように、現代社会が自動車交通に大きく依存していることは疑いのないことです。交通に伴う危険を最少限に止める方法を研究するために、国境を超えた研究協力が将来ますます望まれます。

インタビュー後記

昭和60年6月6日実施の「車の少しだけ語る」の研究用語を用いた実験結果についての報告書である。この実験は、主に米国で行われたものであり、その結果は日本でも利用されている。この報告書は、主に米国での実験結果を述べるものであるが、日本での実験結果も併せて示されている。この報告書は、主に米国での実験結果を述べるものであるが、日本での実験結果も併せて示されている。