

「事故と心理」

なぜ事故に好かれてしまうのか
吉田信彌（よしだしんや）著 中央公論新社

はじめに

これは 2006 年 8 月 25 日に発行された本です。著者は 1951 年生まれ。東北大学文学部卒業、同大学院博士課程満期退学、東北学院大学教養学部教授(出版当時)。専門は交通心理学です。四輪車を対象として書かれていますが、そのうちの「適正検査が描く事故多発者像」について紹介します。

適正検査が描く事故多発者像

■ 適性検査の論理

「運転の適性」には二つの意味がある。「免許の条件としての適性」と「安全運転をするかどうかの適性」である。前者は、両眼で視力が 0.7 以上であることなど、法律が定める条件を満たすことで適性ありとし、後者は、「安全適性」と呼ぶべきものである。交通心理学で扱う適性は、この意味の安全適性である。事故や違反が多い人を「適正が不十分」として、その資質を見極めようとするのが、安全適性検査である。

「事故多発者」「事故反復者」と呼ばれる人たちがいるが、事故多発状態が数年継続するものの、生涯にわたる性格ではないそうである。

検査の第一原理は「差別化」である。よくもわるくも人を数値化し、数値の差として表現する。

第二原理は「場面圧縮あるいは観察時間の節約」である。24 時間・365 日つきまとうことができないので、数分間の検査によって個人の過去又は未来の行動を予測するのである。

■ 事故多発者の特徴

● 安全への動機づけ(価値観)が低い

飲酒運転、過積載、シートベルトの非着用等、ハンドルを握る前から問題があるケースである。順法精神に欠け、交通違反を繰り返す。質問紙にも正直にそれを書く。価値観が問題。

● 注意力がうまく働かない

イスラエルのカーネマン(2002年にノーベル経済学賞受賞)がバス会社の運転手を事故多発者群、中間群、無事故者群の三群に分けて実験した。この実験では、受検者の左右の耳に異なった聴覚刺激を与えたところ、事故多発者群では注意の切り替えがうまく行われなかった。

● 隠れた刺激を見つけられない

運転者の行き先には、さまざまな危険が待ち受けている。その「危険の兆候をどれだけ見つけられるか」という危険予知トレーニング(KYT)とか危険感受性訓練とか呼ばれる手法がある。事故多発者群は無事故者群に比べて危険を察知する感受性が低かったそうである。

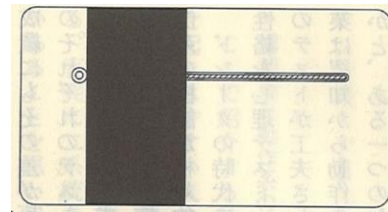
- 自己認知が的確でない

「敵を知り己を知れば百戦危うからず」という言葉がある。丸山欣也氏(交通問題研究室)は、近年の認知心理学の成果である「メタ認知」が、交通心理学者が重視してきた「己を知る」に通じるとした。メタ認知とは、自分の心が情報を処理する過程を認知することである。

丸山氏は、適性検査によって自分の適性を知り、それをメタ認知機能によって管理することが事故防止に有効であると提唱した。

- 反応が突出する

速度見越反応検査というものがあるそうである。右図のような、幅 94 cm、高さ 50 cm のパネルにおいて、水平の溝(斜線部分)に沿い、右端から光点がガラガラという機械音を伴って等速で左へと移動する。光点は黒い遮蔽板に隠れて見えなくなるが、受検者は、丸い穴の位置に到達したと思った瞬間に手元のキーを押す。これは、緊迫した条件下での反応を見る検査である。



速度見越反応検査の刺激提示パネル

反応時間には個人差があり、事故多発者は、それが短いそうである。ヒントは、受検者の検査終了後の感想にあった。「思ったよりも早く押してしまう」「勝手に手が動く」という受検者の言葉から、丸山氏は、認知系より動作系のほうが優勢になると判定した。

以上