

知識と行動の間にある溝をみつめよう

メタデータ	言語: jpn 出版者: 公開日: 2018-09-08 キーワード (Ja): キーワード (En): 作成者: 吉田, 信彌 メールアドレス: 所属:
URL	https://tohoku-gakuin.repo.nii.ac.jp/records/24064

知識と行動の間にある溝をみつめよう

東北学院大学教養学部 教授

吉田 信彌

1

事故減少の中の2つの課題 シートベルトと自転車

交通事故件数は2004年以降、減少し続けてきた。喜ばしい限りであるが、さらに一段と減少させる2つの施策がある。1つは後部座席のシートベルトの着用率の向上である。後部座席の着用率は現在のところ30%台であるが、運転席並みの98%に引き上げることは無理ではない。そうなれば同乗者の死者数は確実に減る。

もう1つが自転車事故である。自転車に乗るのは子供を含む幅広い年齢の人々であり、地域によっても自転車の利用状況は異なるので、全国一律の政策が奏功しにくい。ほかにも自転車事故対策にはさまざまな課題があるが、わが国には1980年代に左折する自動車と並進する自転車とが衝突する死亡事故を減らした実績がある¹⁾。効力のある対策は可能であるはずだ。

今日の対策すべき自転車事故は、未成年の自転車が高齢の歩行者と衝突する事故と簡単に言い切ってよいだろう。その事故は事故後も厄介

である。責任が取れないと思う未成年者、特に子供は怖くなって、その事故現場から逃げる。高齢者は怪我をしても子供をとがめることを遠慮し、訴えない。訴えないが負った傷はやがて歩行を困難にし、寝たきりになる。文字通り「泣き寝入り」する。子供は伝え聞く噂に良心が痛む。このような不幸をいかに少なくするかが今日の自転車対策である。歩道を走る自転車が多くなり、かつ高齢の歩行者が増えたことがその背景にある。

本稿では課題をきわめて具体的に描いた。課題がはっきりしたのだから事故を減らす道筋も見えてきそうだが、そう簡単ではない。簡単ではないのは、へそ曲がりと言ってもよい人間の行動である。知識と行動の間に溝を作ってしまう人間性である。人は、こうすれば自分はより安全になるという知識を持っていても、必ずしも知識に従った行動を取るとは限らない。シートベルトをしていないと車外に放り出されることがある、とか、ダイアナ妃もシートベルトをしていれば助かった、と知ったとしても、ベルトをするようになるかということ、それはまた別で

ある。自転車では高齢の歩行者に気をつけようとか、万一のための保険に加入すればよい、とわかっている、そうするとは限らない。「知は力」で、知識を活用して行動が安全になることもあるが、そうはならないときもある。その辺の人間の筋縄ではいかない側面に注目しながら、シートベルトと自転車について論じてみたいと思う。

2

シートベルト着用率の歴史 1990年代の謎の転換

シートベルトをすれば救命率は格段に上がる。誰よりもその人のためのシートベルトである。しかし世界のどの国でも運転者にシートベルトをさせるのには苦労した。そしてシートベルトの着用率を上げるには、法規制つまり罰則の強化がいちばん、というのが世界の交通科学者の間の結論であった。ところがその定説を覆したのが日本のシートベルト事情である。わが国では1994年以降運転席のシートベルト着用率が上昇し続ける。特に新たな規制強化はなかったにもかかわらず、である。一般に好ましからざる傾向だけを論じるのが交通安全論の常であるから、なぜシートベルトの着用率が向上したのかを論じるどころか、その事実を取り上げようとする論者さえほとんどいない。対策を講じての変化なら効果があったと話題になるが、いわば自然増は、結果が良かったと喜ばれるものの、関心が向けられないまま放置される、ということだろうか。本稿ではあえて1990年代に起きた転換を取り上げ、そこから今日の後部座席シートベルトについて考えていきたい。

前世紀の昔のことを取り上げるが、ぜひ1990

年代は初めと終わりとして安全に対する社会の考えががらりと変化した10年であったことを思い起こしていただきたい。90年代初頭にバブルが崩壊し、1995年の阪神淡路大震災と地下鉄サリン事件は「安全神話の崩壊」と喧伝され、そして2000年代に入ると政府の多くの政策に「安全安心」の四文字が盛り込まれるようになった。その10年の変化である。安全という言葉が日陰から表舞台へ出ていくのが90年代であった。1990年代初頭のまだエアバッグなどの宣伝が目立たない時期はどういう状況であったか。

交通安全の関係者にとって1970年代は世界にも誇れる10年であった。1970年から1979年の10年間で死者は半減した。関係者の多くはこの減少には歩道や信号の増設などのハード面の貢献が大きいとの認識を持ったようだった。そしてハード面への投資が80年代も継続された。しかし1980年から90年代にかけて死者も事故も増加の一途をたどった。もはや、それまでのハード対策は限界で、人の行動を変える心理的な対策しかないのか、という嘆きと閉塞感が支配的になったのが90年代初頭であった。その頭痛の種の1つが上昇しない運転席のシートベルトの着用率であった。シートベルトはハード対策ではなく、まさに人間の問題であった。

交通事故総合分析センターの刊行する「イタルダイnfォメーション」は交通安全の良き啓発の情報誌である。ネットでも読めるので交通安全にかかわる人で読まない人はいないだろう。その創刊号は1994年。テーマはシートベルト²⁾。2号にわたっての特集であった。1990年から1993年の間の運転席シートベルトの着用率が上向かないデータを示し、シートベルト着用の重要性を説いた。

シートベルトをことさらに訴えるべき事情もあった。1994年にはエアバッグ装備の乗用車の販売広告も目立つようになる¹⁾。そうすると懸念されるのは、エアバッグがあるからシートベルトはしなくとも大丈夫という誤解である。誤解が広まれば、シートベルトの着用率は下がり、危険性が高まる。そこで、エアバッグはあくまで補助装置であることの断りなどが販売広告にも添えられた。いっぽう、車両の安全性が増すとかえって運転者は危険な行動に走るのか、というリスク補償（オフセット行動）説の研究もされた。

ところが、さまざまな懸念は一掃された。1994年からシートベルトの着用率は上昇に転じ、以後上昇の一途をたどった。

3

知識は行動を導くか

なぜ新たな規制もなかったのに着用率が上昇したのかについて、筆者はバブル崩壊をきっかけに人々は経済価値から離れ、安全という価値へとシフトしたから、と論じた¹⁾。交通事故の死者は1992年をピークに1993年からは減少に転じた。飲酒や速度超過による死亡事故も減少し続ける。この死者の減少期と自動車の安全性がアピールされた時期とに重なりがあるので、死者減少の原因を車両の安全性の向上とする論が今日散見するが、それは雑な議論である。死者の減少の始まりのほうに衝突安全性の高まった乗用車の普及よりも時間的に先である。車両の安全性というハード面よりもそのような装備の車を買おうとする人々の嗜好の変化こそが原因である。

安全であろうとすると、人は良くないとされ

る飲酒運転や大幅な速度超過を控え、シートベルトくらいはしよう、となる。車を買うなら安全装備がされた車のほうを選ぶ。より安全な方策を選ぶときに知識は活用される。ただしその知識は既存の手軽な知識である。論理的につながった知識ではないし、体系だてて行動を律する知識でもない。

ベルトをしない危険性を認識したから着用率が上昇したのなら、運転席だけでなく、すべての座席のシートベルトが着用されるはずである。しかしそうはならない。運転席と後部座席とは別である。

安全装備の優れた車が提供されるのは消費者がそれを求めるからである。しかし、消費者はそこでも論理的ではない。車体が大きく強いほうが安全であるならば、そのあとになぜ軽自動車がよく売れる時代が訪れたのだろうか。

安全に関して人は論理的ではない。90年代の安全であろうとする価値観あるいは動機は、雰囲気支配し、気分として醸成されたものであった。バブル崩壊とともにクルマに対する考えも変わり、売れ筋の車種も変わっていく。その社会の雰囲気の中で、運転者の行動が変化する。無茶な運転はせず、シートベルトをするようになる。シートベルトを着用しないと危険だということは80年代の死者増加期から言い古されてきた。しかし知識だけでは行動へと誘導できなかった。90年代の雰囲気の変化があってやっとシートベルト行動が変化した。雰囲気は行動を安全に導くが、その安全の論理が貫かれるわけでないので、後部座席は文字通り後ろに置き去りにされる。

時代の雰囲気を変えたものは何かの議論をしようにも紙数がないが、簡単に私見を述べれば、

人口構成の変化である。わが国の16歳から24歳の青年人口の割合は1992年をピークに減少する。それは交通事故の死者数の推移と軌を一にする。92年以降は車道の運転者の年齢層が高くなりだし、加えて女性の割合が高くなる。中高年と女性が車にスピードより安全を求めるだろうことを考えれば、一連の変化にも納得がいくだろう。

4

後部座席シートベルトの着用率の改善のために

規制を新たに設置しなくとも、あるきっかけでシートベルトの着用率は上がると言えた。何がきっかけになるかはいまのところ予測が難しいが、後部座席のシートベルトが運転席と同様に重要だということの周知は条件である。その上に次の2つが後部座席ベルトの着用率を上げるための準備として必要だろう。

第一は、後部座席のベルトを着用しやすいものにするることである。タクシーに乗ってベルトをしようにも、どのバックルに差し込んでいいかわからないことが多い。テープを貼って色の対応を工夫してくれるタクシー会社もあるが、自動車メーカーの工夫が望まれる。

運転席のシートベルトは着用しやすく、し忘れても、程よい警告がされるよう調整されてきた。私は頻繁に車を買替えるほうではないが、新しい車ほど警告音が大きく厳しくなってきたとの印象がある。同様の感じを持つ人は少なくない。メーカーは消費者に嫌われない程度に、シートベルト着用率の上昇に合わせながら、うまく警告の程度を調整したのではないか。そうした努力を後部座席にも向けてほしい。

第二は、学校を通しての教育である。

遠足などでバスを使う機会にシートベルトの着用の効用を教育するのはもちろんだが、家族でドライブするときの後部座席シートベルトについても言及するのはどうだろうか。そのときルールを守る家族をよし、守らないのをだめとするのではない。すでに子は親の違反、そして時には事故さえも見ている。そこにあるべき姿と現実の姿のずれを見る。本音と建て前、知識と実際の行動のずれなどの矛盾を感じながら子は成長していく。その生きた教材として、後部座席のシートベルトを取り上げてほしい。

簡単に行動が改善されない現実を直視させる教育も必要ではないだろうか。安全教育を単に理想や知識を提供するだけで済ませてよいだろうか。そうではなく、知識が行動に結びつかない人間の性（さが）に目を向けさせるような人間教育の中に安全の問題を位置づけることが、これからの安全教育のあるべき形なのではないだろうか。そうでないとシートベルトにしろ、次に述べる自転車問題にしろ、解決への道のりは険しいだろう。

5

自転車にはヘルメットと保険が必要だが

自動車に必要なのがシートベルトなら、自転車に必須なのがヘルメットである。

一部の地方では子供のヘルメット着用は当たり前である。出張先で下校中の中学生が皆ヘルメットをしているのに感動し、その教育委員会にいつからそのように習慣化したのか問い合わせたことがあった。昔から当たり前のようになっているのでいつからどのような経緯でヘルメット着用になったかはわからないとの答え

だった。自転車のヘルメットが珍しい地域の住人として感心したが、ところが、であった。

見回すと、大人は自転車ヘルメットをしていなかった。はて、これではヘルメットはやがてしなくともよい、と子供たちに教えているようなものではないのか。これも問題だ。それでも中学校時代に一時的とはいえ安全性が向上したことをもって良しとすべきか。

自転車のヘルメットは自動車のシートベルト以上に厄介かもしれない。

これまた私的経験で恐縮だが、免許更新講習に参加したら、講師が自転車保険を勧めていた。警察が保険の勧誘をするのか。そもそも自転車保険が必要なのは会場にいない免許を持たない自転車利用者ではないのか、と奇妙さはいや増すが、県警の自転車事故に取り込もうとする熱意の発露なのだろう。自転車保険の加入は有効な対策ではある。本稿の冒頭にあげた未成年の自転車が高齢歩行者を負傷させる例はまさに自転車保険があれば、と思う事故である。

しかし、保険に加入すれば良し、ということだろうか。保険の話は、ともすると利便性だけを考えてしまう。要求された賠償金額に応じられるとか、交渉は代理人がしてくれるとか。しかし、それが保険の本質的な役割だろうか。

事故はだれにも起こり得る。いつどこでどのように起きるかはわからない。自分が間違っなくとも事故に遭うことがある。それ故に備えが必要である。その備えの1つが保険である。

事故が起きると、助けを要する人が出る。その人の救済が真っ先になされないといけない。だれが被害者で、だれが加害者かは後に第三者機関が判定することである。それは後回しで、先ず救済である。

ところが保険に入っていないと、弱い人間はつい現場から逃げてしまう。それでは助かる人も助からない。逃げずに救済に当たる後押しをするのが保険である。保険は、金銭面という限定はつくが、救済の手助けをする。救済こそが保険の役割の本質ではないだろうか。

年齢別の統計を取ると十代では16歳の自転車事故が突出して多い。高校に進学し自転車通学が多くなるその前の中学生のうちに、運転者の義務や当事者の救済の制度を含めた自転車教育を実施することが望ましい。16歳からは二輪車の免許が取れ、18歳からは自動車免許が取れる。したがって、15歳までの義務教育期間中に、将来を見通した体系のもとで教育を行うことが望ましい。

ひき逃げは不可である。自転車という車両を運転する者はその救済の義務を負うことが自転車教育で第一に説かれなければならない。救済を怠り、その場から去れば、ひき逃げになってしまう。自転車、二輪車、自動車すべてに共通する、この原則こそが出発点である。お互いに意図しない出来事による損失、最悪の場合に命が亡くなるその悲劇を、いかに救うかというのが事の本質である。

そのような悲劇の事態を避けるための安全運転である。安全教育はともすると、何が危険かの知識とそれを回避するための技術を伝えることに走る。その並びで、保険もわが身を守るための道具として加入を勧めていないだろうか。

自転車はかつて自動車から被害を受けるという側面が強かったが、最近は歩行者への加害という面が出てきた。被害を避けるためと加害を避けるためとの両面からの教育があるが、その前に両者の不幸を最小限にする知恵と備えを見

据えなければならない。そこを自転車教育の原点に据えないと、自転車の行動を変えるような事故対策にはならないのではないだろうか。

94年のシートベルトの転換は、交通安全という領域だけの努力で達成されたものだろうか。それが社会全体の価値観のシフトに根ざすものなら、子供時代から教育を必要とする自転車ではなおのこと、危険回避の技術面だけでなく、根幹的な価値まで掘り下げようような教育が必要ではないだろうか。掘り下げた価値を知識としたときに、それが行動を変えていく原動力になるのではないだろうか。

6

運転免許の保有の効用とその男女差

運転免許を保有するには自動車学校に通う。そこで乗用車のドアの開閉には後ろからの往來を確認して乗降することや、「車は急に止まれない」を実際に運転してみて実感する。かりに卒業後に運転をしなくなったとしても、そうした知識は残るだろう。免許を保有することは交通安全に関する知識を格段にレベルアップさせる。それ故に運転免許を持つ人と持たない人とは、歩行者としてまた自転車に乗ったときにもその行動に差が出る、と推理できないだろうか。実際に統計を取ると、歩行中と自転車運転中の死傷者は免許保有者のほうが、はるかに少ない。

交通事故総合分析センターは、免許が保有できる年齢層ごとの免許保有者と非保有者について、歩行中死傷者³⁾と自転車事故の当事者⁴⁾になる確率に差があるかを調べた。その方法を解説しよう。年齢によって免許の保有率も事故で死傷する人数も差があるので、年齢層別に人

口と免許保有者数を出す。人口は統計局の人口統計から算出できる。免許保有者数は年齢別男女別のデータが「交通統計」（交通事故総合分析センター刊）にある。免許の非保有者数はその年齢の人口から免許保有者の数を引いた人数である。年齢層別の免許保有者群と非保有者群とからそれぞれ何人の歩行中死傷者、そして自転車事故の第1当事者あるいは第2当事者が出たかを特定する。そうして免許保有者と非保有者の人口当たりの死傷者数が計算される。その人口当たりの発生率が低いのは免許保有者群のほうであった。差も大きかった。

免許保有者と非保有者を比較するに当たっては、自転車に乗る機会や非保有者人口にあまりにも多種多様な人が含まれることなど、知識の差以外に留意すべき要因があるが、それでも事故率の大きな差は、第一には免許教育の結果である知識の差である、とみなせた。

事故の当事者が免許を保有していたかのデータは、現在のところ公刊されてはいない。それだけに交通事故総合分析センターの報告書は貴重なものであるが、男女差は検討されなかった。自転車の死傷者発生率も免許保有率も男女差が大きい。そこで同センターに有償の委託集計をし、男女別かつ年齢層別に、免許保有者と非保有者の自転車運転中と歩行中の死傷者の発生率を比較した。そのデータを紹介しよう。

そのときの自転車事故のデータは、自転車対自動車の事故に絞った。理由は2点あった。

「交通統計」の自転車運転中の死者・負傷者数には、相手が歩行者であるケースや自損事故も含まれる。それらは警察に登録されない場合もある。しかし自動車がかかわると保険を使うために事故は警察に届けられる。保険加入は、

事故統計を正確にすると期待できる。その意味でも自転車保険の加入は必要である。

自動車相手の自転車事故に限定したもう1つの理由は、運転免許の保有の有無は、自動車の動きを適切に判断できるかに影響すると仮定したからである。自動車相手の事故にこそ、免許の影響が現れる、と考えた。

平成24年から26年の3年間で合算した結果が図1と図2である⁵⁾。男女とも免許保有者のほうが非保有者よりも死傷者の発生率が低い。免許保有者群が図中の黒い柱だが、黒々と塗らないとわかりにくいほどである。ここまでは交通事故総合分析センターの結果と中身が一致した。次に男女差を見てみよう。

図中の黒い柱の長さ、つまり免許保有者群の死傷者をいくつ重ねると、隣りの非保有者と同程度になるだろうか。つまり、保有者と非保有者の差に着目すると、男性のほうがその落差が大きいことがわかる。つまり、男性のほうが女性よりも免許保有の効果が大いと言えないだろうか。免許保有者と非保有者の落差が男性のほうが大きいことは歩行中についても言えた。

図の結果は次の2つのことを示唆する。

第一は、男性の免許を持たない人への対策である。男性の免許保有率は高いので、男性の非保有者は少数である。少数ではあるが対策は必要である。知識の落差が決定的なら、そこを埋めるような機会を与えることが有効である。

第二は女性の免許の保有効果である。免許教育の効果に男女差があるという結果には多少とも戸惑うが、別の面の男女差にも注目してみよ

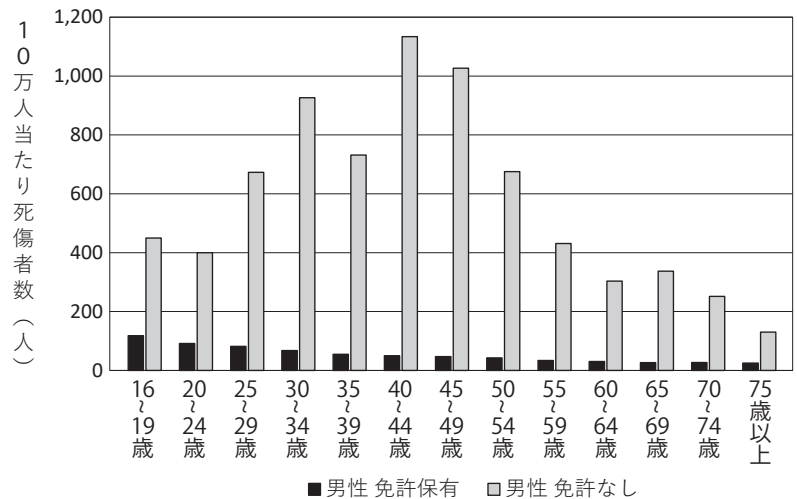


図1. 男性の免許保有者と非保有者の年齢層別自転車運転中死傷者数 (平成24、25、26年)

う。図1と図2の縦軸は同じ長さにそろえた。そうすると、女性のほうが自転車運転中に死傷者の発生率が少ないという男女差も見えてくる。

それらの結果を、女性は免許取得による知識以外の知識や技術をもって自転車の安全を保つため、と解することができないだろうか。たとえば、夜道を通行せざるを得ないとき、女性は防犯のために明るい道を選ぶ。結果として視認性は高まるので、交通事故に遭う率は低下する。自転車で転ぶと、顔や手足の傷が目立つ。女性は男性以上にそれを嫌い、慎重に自転車に乗る。つまり、自動車学校で学ぶ知識以外のことが結果として交通安全に資する。だから、女性は男性より免許の有無による落差が男性に比べ小さい。そして全体として男性より死傷が少ない。そうした事情の反映が図1と図2の男女差であると解釈できないだろうか。

こうした議論は、安全にどのような知識や資源が活用されるのか、という問題を提起する。交通安全という当該の安全技術だけでなく、より広い知識や根源的な価値観が交通安全を支えることもあるように思うのである。

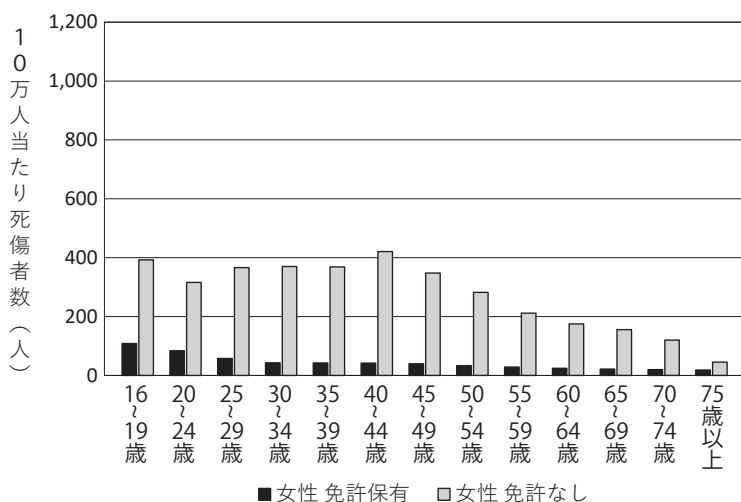


図2.女性の免許保有者と非保有者の年齢層別自転車運転中死傷者数
(平成24、25、26年)

7

知は力なれども

知識はありがたい。地震の後に津波が来る、という知識の有無は決定的である。

クルマは急に止まらない。ブレーキがかかるまでの空走時間があるという知識は道路の横断を慎重にさせる。

どのような事故があるかの知識も役立つ。左折時に側面の自転車の有無を自動車運転者は必ずしも見ない。見ないが、それでもそのような事故があるとの知識があると、左折時に左側面に小さな衝撃や音がしたら、もしやと止まる。止まれば被害は小さくなるが、事故とは考えずにそのまま走れば死亡事故に至る。事故のパターンを知ることだけで違ってくる¹⁾。

知は力なり、である。知識は安全を高める。

安全教育には次のような前提がある。だれでも、人は安全であろうとする気持ち（動機）があるのに安全な行動を取らないのは、安全になるための知識がないからである。だから知識を

伝えれば安全になる、という仮定であった。

しかしながら、現実には知識と行動の間には溝がある。溝の深さにも差がある。ある知識は活用され、ある知識は生かされない。シートベルトやヘルメットによる防護が有効だとの知識だけでは単純にそれを使用する行動へとはならない。知識が活用される範囲は狭く限定されることがあるが、いっぽう知識は広い範囲から取り込まれ、根幹まで知でもって掘り下げると行動も

変わる可能性を本稿では指摘した。

どのような知識がいかにして行動を変えるかについての法則をわれわれはまだ見つけていない。その点で安全心理学には大きな課題が残る。知識と行動の間の溝を見据えた安全対策も開拓すべき領域として存在する。溝があるとの認識が広まれば、そこを埋める実践には道があるようには思うのだが、読者はどう思われるだろうか。

文献と注

- 1) 吉田信彌『事故と心理』 中公新書 2006年 第6章、第7章
- 2) 交通事故総合分析センター「分析！シートベルト」イタルダ・インフォメーション、No.1、1994年（ネット閲覧可）。
- 3) 交通事故総合分析センター『交通安全教育に役立つ高齢歩行者事故の分析 平成23年度研究報告書H23-03』、pp39-40、2011年（ネット閲覧可）。
- 4) 交通事故総合分析センター『交通安全教育に役立つ自転車事故の分析 平成23年度研究報告書H23-08』、p.34、2012年（ネット閲覧可）。
- 5) 図1と図2は、吉田信彌「免許保有が歩行者と自転車運転者の交通行動に及ぼす影響の男女差」日本交通心理学会第82回大会発表論文集、2017年に掲載の図からの転載である。図2は原図の目盛りを調整した。