

SJ Interview

SJ インタビュー

あおり運転と運転中の攻撃行動の心理

車間距離不保持、急な進路変更、不必要な急ブレーキ、執拗にクラクションを鳴らすといった、いわゆる「あおり運転」が近年、社会問題となっている。藤田さんは、あおり運転について自身の専門である交通心理学の側面からアプローチ。これまでの学説を整理したり、既存のデータを活用し、あおり運転を防止する運転者教育について考察を行った。

あおり運転にいたるまでにはいくつかの段階がある

「あおり運転という行為が近年、急に出現して増加した印象があるかもしれませんが、類似するものは以前から問題とされてきました」と藤田さんはいう。

欧米においては、road rage（路上の激昂）やaggressive drive（攻撃的運転）などと呼ばれ、以前から道路交通安全上の問題とされてきた。また、交通心理学の分野においても、運転中の攻撃行動として、研究の対象となっている。日本においても約20年前に、交通心理学者で帝塚山大学教授の蓮花一己さんが運転中の攻撃行動が生じやすい理由として、次のように指摘している※1。

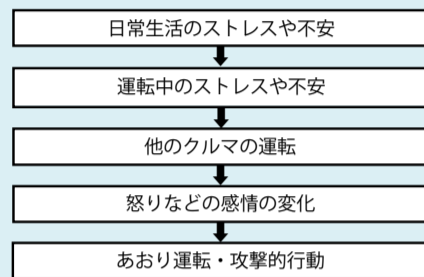
まず、道路交通を含む公共空間では、一般的には他人に無関心であり対人関係を持たないが、一旦、対人行動を行う必要が生じた時には、それが過剰な反応となりやすいこと。運転中は、他の運転者の存在が直接見えにくいなど、他の運転者との心理的距離が大きい状態にあるが、この状態においては、攻撃を抑制することができにくいこと。そして、渋滞、騒音など運転時のあせりやストレスが運転者の欲求不満を高め、そこへクラクション等の刺激性の高い合図が飛び込んでくると、攻撃行動が発現しやすいこと、である。

「これらの指摘から、運転中の攻撃行動が生じるまでには、あせり、ストレス、イライラなどの欲求不満の存在、他のクルマの急な車線変更や何らかの外的なきっかけ、攻撃的な衝動や行動の抑制の失敗など、いくつかの段階があることがわかります」と藤田さんは説明する。

あおり運転は、加害側の運転者が被害側の運

転者の行動に腹を立てることで生じるのが一般的だが、被害者側の運転行動は、あおり運転や攻撃行動のきっかけにすぎない。実際には、それ以前から存在するストレスや不安、きっかけ後に生じる感情の変化への対処の失敗が、あおり運転や攻撃行動の発生に関係していると考えられる。藤田さんは、あおり運転や攻撃行動が生じるモデルを以下のように示す。

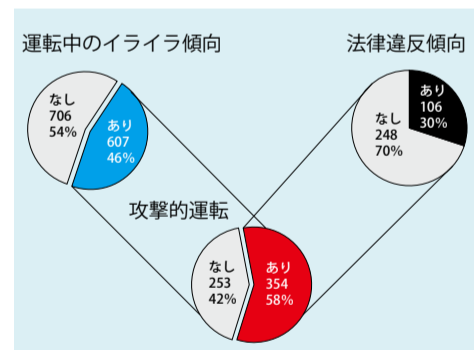
●あおり運転と攻撃行動の心理



一部の運転者が攻撃的運転や法律違反をしている

怒りやイライラなどの感情を持ったすべての人が、必ずしも、あおり運転や攻撃的行動をするわけではないと考え、藤田さんは科学警察研究所が平成12年に一般の運転者を対象に行った調査のデータを再分析した。

分析の対象としたのは、日常的に自分でクルマを運転している人、1313人。このうち、運転中のイライラ傾向がみられたのは、46%（607人）であった。また、そのイライラ傾向がみられた運転者の58%（354人）に、攻撃的運転がみられた。さらに、イライラ傾向と攻撃的運転がみられた人の30%（106人）に、法律違反傾向がみられた。



「これらの結果から、運転中にイライラを感じるのは一般的なこととはいえませんが、イライラ



科学警察研究所 交通科学部付主任研究官

藤田悟郎さん

ラを感じた運転者のうち攻撃的運転や法律違反をするのは、一部だといえるでしょう。イライラ傾向、攻撃的運転、法律違反傾向のすべてに当てはまった運転者106人は全体の8%。この8%の運転者が運転中の攻撃的な衝動や行動を抑止できない傾向にある。つまり、あおり運転をする可能性がある運転者だと考えられます」。さらに、藤田さんはこの8%の運転者に注目し、どのような特徴がみられるのかを分析した。例えば、性別。全サンプルの79%は男性であったが、イライラ傾向、攻撃的運転、法律違反のすべてに当てはまる人の88%が男性と、その割合は高くなっている。また、年齢においては、全サンプルの23%は29歳以下であったのに対し、すべてに当てはまる人の43%が29歳以下と高くなっている。「女性より男性、年齢も若いほうが、イライラ傾向、攻撃的運転、法律違反傾向のある運転者が多いことがうかがえます」。このほかにも、家族や友人関係に悩みがあると回答した人にも同様の傾向がみられたという。

運転中の攻撃行動をコントロールするために

運転中の攻撃行動をいかにコントロールするか。その具体的な方法として、藤田さんは交通心理学者の藤本忠明さん（元・追手門学院大学教授）が提唱する次の5つを挙げた※2。

・運転中に攻撃行動を敢行しない価値の内面化
・他者に対する共感性の醸成

・自分の感情を客観視する
・手本となる人物の言動や振る舞いを見て、学ぶ
・言語的な攻撃に置き換え、攻撃行動の原因となる感情や衝動を解消する対処技術を身につける。

そして、あおり運転を防止するための運転者教育について、藤田さんは次のように話す。

「一般の運転者に対しては『あおり運転とはどのような行為か、何が危険で迷惑になるのか』を広く周知し、職場や家庭、地域など社会全体で共有していく必要があります。自分では当然だと思っている行為も、他の運転者は迷惑に感じているかもしれません。そのことに気づけば、あおり運転の加害者になるケースは少なくなるでしょう。ただし、個人差がありますから、感情や行動を上手くコントロールできずに攻撃的になったり、法律違反をしてしまう一部の人には個別の指導が必要だと考えています」。

一般の運転者も何かのきっかけで、攻撃的運転や法律違反をしてしまう可能性はある。そのため、他のクルマの追い越しや割り込みなどがあつた際に、平静を保てる対処技術を運転者が身につけておくことも重要だと藤田さんはいう。「小集団でのディスカッションなどを通じて、自分を客観視したり、他人の良い点に学ぶという教育手法が有効だと思います」。

※1 蓮花一己 カーコミュニケーション 蓮花一己編「交通行動の社会心理学」(北大路書房) 92-99 (2000)
※2 藤本忠明 攻撃とモデリング 蓮花一己編「交通行動の社会心理学」(北大路書房) 100-109 (2000)

「運転中の感情変化は、人間なら誰でもあります。運転する自分を客観視できる能力や、ネガティブな感情に支配された時の具体的な対処法を身につけておけば、相手をおおる、無理に追い越すといった感情的な行動を抑えられるはずです」。鈴木所長によれば、受講した参加者の3～6ヵ月後の声を聞いたところ、「感情コントロールを行うことで、まわりがよく見えるようになった」「自分よりも相手のことを思いやる運

転を心がけるようになった」という回答があり、安全運転につながっていることがうかがえるという。

感情コントロール教育プログラムの教材や実施マニュアルなどは(公財)国際交通安全学会ホームページ※4で公開されており、安全運転教育の現場で活用できるようになっている。

※3 プロジェクトリーダー：東北工業大学教授 小川和久、メンバー：東北工業大学名誉教授 太田博雄、中京大学教授 向井希宏、(株)レインボーモータースクール 鈴木隆司
※4 <http://www.iatss.or.jp/research/project2010.html>

●感情コントロール教育プログラムの構成

導入	趣旨と進め方について説明。	10分
自己評価	9つの運転場面を提示し、1場面ごとに感情度(他人への「むかつき度」、または時間的プレッシャーによる「あせり度」と運転度を受講者が評定。	20分
ストレス理論の理解	イライラやあせりなどのネガティブな感情を経験するプロセスについて、その原理を指導者が解説。	10分
対処法の学習	グループディスカッションを通じ、ネガティブな感情を経験した時の対応について受講者同士で意見交換。自分の感情コントロールに適した「セルフトーク」(自分自身にいい聞かせる言葉)を見つけ出す。	40分
行動目標	各自が気づいたこと、考えたことをまとめ、今後の安全運転のために実行できることを簡潔に表現。	10分

Close Up

クローズアップ 教育プログラム

イライラやあせりに起因した事故を防ぐ安全運転のための感情コントロール

「感情コントロール教育プログラム」は、(公財)国際交通安全学会の平成21・22年度研究プロジェクト※3により開発された、運転中のストレス反応(あせり、イライラなどのネガティブな感情)に起因する事故を防止するための教育法である。

Hondaの交通教育センターでは、同プログラムを企業ドライバー向けの安全運転研修に取り入れている。研究プロジェクトのメンバーとして開発に参加していた交通教育センターレ

インボー浜名湖の鈴木隆司所長は「多くの人は渋滞や強引な割り込みなどの出来事がイライラやカッとする感情を生んでいると思っているでしょう。しかし、その出来事の受け止め方で感情は変わってきますから、本当の原因は自分自身にあるのです。それに気づいていただくため、自分は運転中の出来事をどのように解釈する傾向があるのか、ネガティブな感情を生み出すのはどのような状況かを受講者の方に深く考えていただくことに重点を置いています」と話す。