

SJ Interview

SJインタビュー

交通心理学を通じて研究者と実務家が つながり、協働で問題解決にあたる

日本交通心理学会は1975年に日本交通心理学研究会として創立し、1982年に現在の名称となった。会員は交通心理学の研究者と、自動車教習所の教習指導員や運輸・保険などに携わる実務家で構成されている。日本における交通心理学の歩みや同学会の役割について、2020年度から会長を務めている蓮花さんにうかがった。

人間の行動に焦点を当てて 交通事故防止対策を考える

交通心理学の役割は、交通参加者の行動とその原因である心理的メカニズムなどを解明し対策を立案することで、交通事故を防止し、モビリティ社会での国民の安全と安心を実現することだと蓮花さんはいう。

「歴史的にみると、交通事故は産業心理学という領域の中で研究されていました。産業心理学は、産業活動における人間の心理を研究対象とする応用心理学の一部門です。工場など職場での労働災害や、航空機や鉄道の事故の防止に多くの心理学者が関わったことで発展していきました。

日本では1950年代後半から交通事故死者数が急増し、産業心理学者が交通事故を研究の対象とするようになった。産業場面における事故の研究手法が交通事故に応用されたのである。「その後、“交通戦争”と呼ばれるようになると、産業心理学以外の心理学者も交通事故を防ぐための研究に参加しました。クルマやバイクは機械ですが、動かすのは人間です。さらに、交通社会にはドライバー・ライダーだけでなく、歩行者や自転車が混在していることから、人間の行動を研究する心理学者の重要性は高まりました。しかし、当時はクルマやバイクの運転に精通している心理学者は少数だったのです。道路交通や運転について、様々な領域の心理学者が意見を交わせる場として、当学会の前身である日本交通心理学研究会が発足しました」。

カーコミュニケーションや 高齢ドライバーについて研究

蓮花さんが交通心理学と出会ったのは大学生の時だった。「私は社会心理学(人々の行動や感情がどのように他者や社会的環境によって影響を受けるか、あるいは影響を与えるかを研究する学問)を学びたいと思い、1972年に

大阪大学人間科学部に入学しました。しかし、社会心理学が学べるゼミがなかったので、交通心理学を専門とする長山泰久先生のゼミに入りました。社会心理学に最も近いのが交通心理学だったからです。

交通心理学の研究を始めた蓮花さんが注目したのはドライバーの行動様式だった。クルマにはウィンカーやブレーキランプ、クラクションなど、ドライバーの意思を周囲に伝える装置が付いている。蓮花さんは、光の点滅や音を活用したドライバー同士のコミュニケーション(カーコミュニケーション)に興味を持ったのである。

「例えば、クラクションは鳴らし方で、その意味合いが変わります。そこで、実験室に初心者や運転経験の浅いドライバーからベテランのドライバーを集めて、どのようにクラクションを使い分けているかを調べることにしました。その結果、クラクションには『社会的エチケット(感謝を示す)』『安全確保』『感情表現』という3種類の使い方があり、鳴らしている時間は『社会的エチケット』が0.1秒前後、『安全確保』が0.3秒前後、『感情表現』が0.5秒以上でした。初心者はどの場面でも0.5秒以上鳴らす傾向があり、鳴らし方に差がないこともわかりました。使い方によって、相手のドライバーに攻撃的な意味に誤解されてしまうわけです。カーコミュニケーションの研究は、運転中のドライバーに攻撃行動が生じやすい理由の一部を解明することにつながりました」。

蓮花さんは高齢ドライバー研究の第一人者でもある。研究に着手した2000年は、高齢ドライバーによる交通事故が今ほど問題視されていなかった。「高齢ドライバーが増加していくことは明らかでしたが、高齢者の運転行動に焦点を当てた研究はわずかだったので、本格的に取り組む必要があると思いました」。

高齢ドライバー(約200名)に自動車教習所のコースを走行してもらい、その運転行動を評価した。「安全運転の方がいる一方で、逆走など不安全行動をする方がいるなど、年齢差のみ



日本交通心理学会 会長
帝塚山大学 名誉教授 **蓮花一己** さん

ならず個人差も大きいことが確認できました。さらに、他の年齢層との比較を行い、安全確認の回数が少ないなど高齢者特有の運転行動も明らかになりました。

この結果をもとに、蓮花さんは高齢ドライバーの運転行動を改善するための教育プログラムづくりに取り組んだ。

交通心理学の知識を身につけた 実務家を増やすために

日本交通心理学会は蓮花さんのような研究者と、自動車教習所やバス会社、運送会社、保険会社などに所属する実務家が協働で研究を行っている。そして、研究の成果を学会誌「交通心理学研究」や年次大会などで発表している。

「実務家は“現場”というフィールドを持っています。このフィールドを活用できることは研究者にとって有意義です。実務家にとっては研究者が身近な存在となり、科学的根拠に基づいた業務の改善や効率化に取り組みやすくなります。研究者と実務家をつなぐ当学会のプラットフォームは、私自身が研究を進める上でも大いに役立ちました」。

同学会は、交通心理学に関して一定以上の知識と経験を持ち、社会的な活動・貢献を志す会員に対して、資格認定を行っている。資格は「交通心理士補」「交通心理士」「主任交通心理士」「主幹総合交通心理士」の4種類がある(詳細は下記参照)。

「実務家の会員の皆さんが交通心理学の基本的な知識を身につければ、研究の質が高まり、各々の活動の幅も広がるという考えで、2002年から資格認定制度が始まりました。現在、資格を有する会員は約500名です」。

2012年4月より、国土交通省の「自動車運送事業者に対する安全指導業務(適性診断・運行管理者に対する講習)への民間参入促進」措置により、適性診断業務の第一種カウンセラーと

※資格の所有を条件とするものではない。

資格	要件	期待される職務内容※
交通心理士補	公認心理師、臨床心理士もしくは産業カウンセラーのいずれかの資格を有する者、心理学関連の学士の学位を有する者、または交通心理士補資格認定試験に合格した者(ただし、取得後5年以内に交通心理士の資格を取得しないと失効)。 <交通心理士補資格認定試験> ・ドライバーの応答特性 ・交通発達心理学 ・交通教育心理学 ・交通事故の心理学的問題 ・交通カウンセリング ・交通リスク心理学 ・運転適性 ・コーチング ・交通社会心理学 上記科目ごとの試験のほかに、論述試験(600～800字)、面接試験が行われる。 不合格科目については追試験を実施(受験資格期間は最初の受験から3年以内)。	・自動車教習所学科および技能講習担当 ・道路交通安全業務担当
交通心理士 ①～③のいずれか	①心理学関連の学士の学位を有する者、またはそれと同等以上の学識を有する者。 ②交通心理学に関する学会誌等への発表が1篇以上かつ学会発表が2件以上で、いずれも筆頭発表者である者。 ③3年以上の研究または実務経験を有する者。	・国土交通省第一種カウンセラー業務 ・高齢者講習担当 ・事故反復者などの再教育担当 ・集団を対象にする企業講習 ・一般運転者の管理的立場にある安全運転管理者講習や運行管理者教育 ・交通安全教育カリキュラム作成担当 ・自治体の交通政策担当
主任交通心理士 ①～③のいずれか	①心理学関連の修士の学位を有する者、またはそれと同等以上の学識を有する者。 ②交通心理学に関する学会誌等への発表が2篇以上かつ学会発表が4件以上で、いずれも筆頭発表者である者。 ③5年以上の研究または実務経験を有する者。	・国土交通省第二種カウンセラー業務 ・交通心理学関係の企業・団体の経営の補佐 ・交通心理学関係の専門的会合の講演
主幹総合交通心理士 ①～③のいずれか	①心理学関連の博士の学位を有する者、またはそれと同等以上の学識を有する者。 ②交通心理学に関する学会誌への発表が3篇以上かつ学会発表が6件以上で、いずれも筆頭発表者である者。 ③10年以上の研究または実務経験を有する者。	・交通心理学関係の企業・団体の経営 ・交通心理学関連の研究プロジェクトや活動のマネジメント

して「交通心理士」が追加された(第二種カウンセラーには「主任交通心理士」で一定の研修を受講すれば認定される)。

「資格認定をきっかけに、大学院に進学して博士号を取得した会員もいます。自動車教習所の教習指導員も多いため、交通心理学の知識だけでなく、コーチングやカウンセリングなどの現場で活かせる技術を習得してもらうセミナーも定期的の実施しています」。

様々な分野の研究者や 実務家との連携強化に向けて

昨年8月に「創立50周年・第90回記念千葉大会(大会委員長・藤田佳男 千葉県立保健医療大学教授)(以下、千葉大会)」を3日間にわたり開催した。今回は同学会と「(一社)運転と作業療法学会」との共催である。

蓮花さんは共催とした背景を次のように説明する。「(一社)運転と作業療法学会は、病気や障がいを持つ方へのリハビリテーションの一環としてクルマの運転再開などを支援する活動に取り組んでいます。地域が抱えている課題を解決するためにも、医療分野との連携は不可欠だと考えました。千葉大会に参加した約150名の作業療法士の中には当学会への入会を希望する方もおり、交通心理学への理解を深めていただけたと思っています。また、作業療法士の皆さんが手がけている研究を知ることができたと、当学会の会員にも好評でした」。

千葉大会のテーマは「交通心理学会の過去・現在・未来」。3日目のシンポジウムでは、(一社)日本作業療法士協会会長の山本伸一さんや、交通工学を専門とする千葉工業大学教授の赤羽弘和さんらを変え、同学会の未来について意見交換が行われた。

蓮花さんは医療分野とともに、交通事故を防ぐために必要な道路の計画、設計、運用方法などの研究を担う交通工学の研究者との連携強化が必要だと考えている。

「交通心理学と交通工学は互いに補完し合える関係です。今、地方では交通事故対策を推進するにあたり専門家の確保に苦労しています。そこで、日本全国をいくつかのブロックに分けて、近隣にいる交通心理学または交通工学の研究者が各ブロックの窓口となり、行政や企業・団体からの相談を受け付けられるようにしたいと思っています。交通心理学と交通工学の連携体制を構築できれば、相談された課題の解決に最適の専門家を迅速に紹介できるでしょう」と今後の展望を語った。



千葉県千葉市のホテルで開催された「日本交通心理学会創立50周年・第90回記念千葉大会」。1日目の座談会では蓮花さんと、同学会の会長経験者の松浦常夫さん(実践女子大学 名誉教授)、太田博雄さん(東北工業大学 名誉教授)が交通心理学について語り合った
(写真提供:「月刊自動車管理」)