

態度変容と運転者教育

藤本忠明*

人間行動を解明しようとする心理学にとっての「態度」研究の重要性を論じ、態度および運転態度の定義を示した。運転者教育に援用されたり、その手法の理論的基礎となる、社会心理学での主要な態度の形成と態度変容（伝え手の信憑性、恐怖メッセージ、集団決定法、ロールプレイング法）の研究成果を紹介し、これらを基礎にした運転者教育法と運転者教育にかかわるその他の重要事項について論じた。

Attitude Change and Driver's Education

Tadaaki FUJIMOTO*

This paper discusses the importance of attitude studies in psychology, which attempts to unravel the nature of human behavior, and defines attitudes and driving attitudes. It presents the results of major social psychological studies on the formation of attitudes and attitude changes (credibility of the communicator fear arousing communications, group decision and role playing) that can be used in educating drivers and in forming the theoretical basis for techniques employed in such education. It also discusses methods of educating drivers and other important issues involved in that.

1. 態度研究の重要性

心理学は人間の行動を理解・説明し、その行動の一般法則を明らかにすることを課題とする実証科学である。すなわちどういう人が、どういう状況で、どのような行動をとるかという行動の仕組みの解明が課題であるから、行動を規定する要因は心理学者にとって最大の関心事である。

Lewin¹⁾は古く、 $B=f(P,E)$ で人間の行動を説明した。 B =Behavior:行動、 f =Function:関数、 P =Person:個人、 E =Environment:環境で、行動は個人と個人を取り囲む環境との相互作用の結果であるというのである。

P 要因には、性・年齢などの人口学的特性、構え、

学習、記憶、過去経験、価値観、態度、パーソナリティなどの個人特性があげられるが、なかでも態度やパーソナリティが行動の主要な規定要因である。

本稿で取り上げる態度は特に社会心理学にとって不可欠な概念である。Allport²⁾が指摘するように、態度という言葉は19世紀後半頃から使用され始めて以来、その使用頻度は年々増加し、20世紀初頭には社会心理学における最も重要な概念の一つとなり、態度の科学的研究こそが社会心理学であると言われるほどであった。Allportは1935年以前のさまざまな態度定義を整理し、他の類似の諸概念との相違点を明確にしなが、態度を「個人がかかわりを持つすべての対象や状況に対し、その個人の反応に指示的あるいは力動的な影響を及ぼす、経験を通じて体制化された精神的・神経的準備状態」と定義した。

日常場面で態度という言葉を使用するとき、多くは外に表された行動を指す。「態度が悪い」とか「その態度は何だ」と言うときは、礼儀をわきまえない

* 追手門学院大学人間学部心理学科教授
Professor, Dept. of Psychology, Faculty of Humanics,
Otemon Gakuin University
原稿受理 2001年5月7日

行動とかその場にふさわしくない行動を指す。ところが「態度が悪い」という言葉の中には、そういう態度(行動)をとらせる良くない何かがあり、それを注意する場合が多い。「そんな態度(行動)をとるのは心構えや考え方がなっていないからだ」という言い方はこれに当たる。授業中に私語したり、授業に無関係なことをしたり、居眠りする学生が多いと、先生は学生の授業態度が悪いと嘆く。ではなぜ学生の授業態度が悪いのであろうか。授業が面白くないためかもしれないし、嫌いな授業や先生だが単位を取るために仕方なく出席しているためかもしれない。いろいろな理由があるにせよ、授業や先生に対する学生の考え方(態度)が授業に熱中する気持ちを無くさせ、先生をして授業態度が悪いと嘆かせる原因になっているのである。

この例のように、心理学で態度という言葉を使用するときは、外に表された行動そのものではなく、行動に対する準備の状態、行動の背後に位置し、行動を方向づける心の傾向性を意味する。すなわち、ある行動がとられるということは、その背後にそれに対応するある態度があるからであり、逆にある態度があるから、それに対応するある行動がとられてくると考えるのである。したがって人がどういう態度を持っているかが分かれば、その人がどういう行動をとってくるかを、ある程度予測することができることになるから、人間の行動の仕組みを解明しようとする心理学にとって、態度はきわめて重要な概念なのである。

2. 運転態度

交通事故の多くはある種の運転行動の結果であるから、その背後にはある種の態度、すなわち運転態度が作用していると考えることができる。運転態度は道路交通に関するさまざまな対象に対して形成される態度である。他車、歩行者、自転車利用者、道路交通法、信号、標識、事故、違反、シートベルト、速度、飲酒運転、危険、生命などに対する態度の複合体としてとらえることができる。この複合体としての運転態度は、究極的には安全か不安全かに二分されるため、安全な運転態度は「自己を含めて何人の生命をも脅かさない安全な運転を心がけようとする心的傾向性」³⁾と考えることができる。

安全な運転態度はほとんど自動化・習慣化された運転行動の意識的なコントローラー、チェッカーとして機能し、安全な運転を促すことになる。また逆

に、不安な運転態度はコントローラー、チェッカーとしての機能を持たないために、速度や車間距離などに無関心であり、他車やその他の道路利用者に神経を使わない無配慮な運転、不安な運転を結果することとなる。したがって、運転者に安全な運転態度の形成やそれへの変容をいかにして図るかが運転者教育にとって最も重要な課題となる。

3. 態度の形成

Allport²⁾によれば態度は次の四つの条件のもとに形成される。

経験の累積的統合：個々ばらばらな経験が累積的に統合されて態度は形成される。したがって健全な態度は適切な経験全ての結果である。

分化：初めは大まかな、特殊性に乏しいものが、次第に分化、個別化する。

劇的な経験ないし精神分析でいうトラウマ(心的外傷経験)：ただ一回の経験でも、それがきわめて強烈な情緒を伴う場合には、強制的な体制ができて永続的な態度を形成する。

模倣：親、先生、友人など、他者の模倣に基づく既成の態度の移入または獲得。

また Kretchら⁴⁾は態度の形成要因を四つあげる。すなわち、

態度は欲求充足の過程において形成される：人は自分の欲求を満足させてくれる人や対象に対して好意的な態度を形成し、欲求充足や目標達成を妨げるものに対して非好意的な態度を形成する。
態度は提示された情報によって形成される：どのような情報を与えるかによってその人や対象に対する態度が決まる。

所属集団が態度の形成に影響する：人は自分の所属する集団成員と類似の態度を持つ。それは人の態度が所属集団の信念、価値、規範を反映し、また態度が保持されるためには類似の態度を持つ人から支持される必要があるからである。

態度は個人のパーソナリティによって影響される：欲求充足過程、提示された情報、所属集団などの条件が同一であっても、全ての個人が同一態度を形成するとは限らない。人は自己固有のパーソナリティを持ち、それが態度の形成に影響を及ぼすからである。

運転態度の形成や発達にこれら諸条件がかかわってくることは言うまでもないが、安全であろうとする態度には、特に家族や友人などの一次集団の影響

がきわめて大きい⁵⁾。諸外国での交通教育が子どもの頃からの家庭教育、学校教育、地域教育を通じて行われているように^{6,7)}、我が国でも一次集団を中心に子どものころから、人の生命の大切さや人に迷惑をかけないことの大切さを理解させ、人の痛みが共感できる心を育み、安全であろうとする態度の形成を図っていかなければならない。

4. 態度の変容

運転者教育ではいかにして良好な運転態度への変容を図るかが最大の課題であるので、これまでの態度変容に関する社会心理学での研究成果の援用が不可欠である。また、社会心理学にとっても実験室等での実験的研究成果の現実社会への応用性の成果をもとに態度変容の理論や手法の確かさを確認したり、理論や手法の再構築のための知見を得ることができる絶好の機会でもある。

運転者教育に援用されたり、その手法の理論的基礎となる社会心理学での主要な態度変容の成果をまず見ることとする。

4-1 伝え手の信憑性

態度変容の働きかけの成否は、誰が説得するかに大きく依存する。テレビや新聞などで政府の立場に賛否の意見を述べる有名大学の教授、地球環境の保護を訴える公害問題の専門家、そのようなのがあるのかと思われる 評論家などにみられるように、その人たちが持つ、あるいは持つと思われる高い専門性や肩書から感じられる信頼性、すなわち伝え手の信憑性を利用して、視聴者や読者の態度形成や態度変容を図ろうとしているのである。

HovlandとWeiss⁸⁾は同一のメッセージを一方は信憑性の高い伝え手の論説として、他方は信憑性の低い伝え手の論説として大学生の受け手に与えたところ、信憑性の高い伝え手のメッセージを受けた方に態度変容が大きくみられた。しかし四週間後の態度変容の持続性をチェックすると、伝え手の信憑性の高低による差異は見られなかった。これでは現実社会への適用に問題があるが、KelmanとHovland⁹⁾は伝え手の復位という方法でこの問題を解決した。すなわち、伝え手が誰であったかを想起させることで伝え手の信憑性の効果を持続させることができたのである。

4-2 恐怖メッセージ

JanisとFeshbach¹⁰⁾の研究はこの問題の古典的研究である。彼らは歯の衛生を話題にして、強・中・

弱の三種類のスライドを用いた15分の恐怖アピールを三つの高校生群に提示した。その結果三種のアピールはそれぞれの恐怖の程度に応じて被験者に恐怖感を期待どおりに抱かせたが、歯の衛生の実践度は恐怖の強さとは逆の関係を示し、恐怖の最も弱いアピールに実践度が最も高かったのである。

他方、BerkowitzとCottingham¹¹⁾、LeventhalとNiles¹²⁾、原岡¹³⁾らは恐怖の程度が強いほど態度変容が大きいことを示し、Janisらとは逆の結果を導き出しており、Leventhal¹⁴⁾の指摘のようにJanisらの結果は例外的といえる。

強い恐怖を喚起するメッセージは受け手の不安や恐怖を高め、強い情緒的緊張を引き起こすため、受け手はメッセージの内容を受け入れるように強く動機づけられるからと考えられる。

4-3 集団決定法

Lewin¹⁵⁾は主婦を対象に、食肉不足のために従来あまり食さなかった牛の心臓・脾臓・腎臓を食すように食習慣を変化させるためには、講義法よりも集団決定法が効果的であることを明らかにした。講義法では、図版を用いながら、それらの食肉がビタミンやミネラルを多く含むこと、健康上すぐれていること、経済的であることが強調され、料理法も指導され、講師からぜひ実行してほしいと依頼される。

集団決定法では、短時間、栄養の問題などの話を聞いた後、みんなで意見交換を行い、最後に、これらの食肉を来週中に食卓に供してみようとする主婦に挙手が求められた。四週後の追跡調査では、講義法ではわずか3%の主婦しか実行していないが、集団決定法では32%の主婦がそれらの食肉を調理して食卓に供していた。

集団決定法が態度や行動変容に効果があるのは、講義法では一方的に話を聞くので、聞き手にとっては受け身的であるが、集団決定法では、話し合いの過程で意見を述べ、問題に積極的にかかわる事ができるだけでなく、最終的に自分の意志をみんなの前で表明するということが、その後の態度や行動に大きな影響を持つからである。人は一度決定を下すと、その決定を安定させようとするし、みんなの手前、自分だけ決定を守らないわけにはいかないからである。

4-4 ロールプレイング法

日常、人は自分の確信する考え方に一致しない考えを、あたかも自分の考えであるかのように言わなければならないことがしばしばある。このような一種の役割演技(ロールプレイング)が人の態度を大き

く変容させる。

JanisとKing^{16,17)}はあらかじめいくつかの問題について被験者の態度を調査し、その態度と反対の立場で、あたかもその立場が自分の考えであるかのように、しかも聞き手になるほどと納得させるように、被験者に話をさせた。そうすると被験者は弁護した立場の方向に大きく態度を変容させた。まさに、「Saying is believing (言うことは信じることなり)」である。

役割演技法が態度変容に効果的であるのは次の理由によると考えられる。話す内容は自分の信念であり、その信念を聞き手に納得させるスピーチをするためには、どういう内容の話をどのような構成にすればよいかを考えなければならない。その結果、話の内容への注意力が増大する注意の効果、参考にした資料を自分の言葉に直す言い換えの効果、さらに説得力を高めるためにいろいろな論点を付け加える創造性効果が働き、発言内容が自分の信念へと変容するのである。

5. 運転者教育

5-1 運転者教育の担い手

運転者を組織的に管理、指導・教育できる点で企業の安全管理者(安全運転管理者や運行管理者など)の役割はきわめて大きい。安全運転管理の成否は、そのリーダーである安全管理者の熱意と手腕にかかっている。安全管理者が名前だけであったり、安全運転管理の必要性を認識せず、安全への自覚が乏しいと、安全運転管理は沈滞したものとなり、そこからは成果など期待できない。従業員の安全確保は企業の社会的責任である。平成12年度は約93万件の人身事故が発生しており、ひとつ間違えば人身事故になりかねない物損事故もかなりの数に上る。負傷者は約115万人、交通事故が原因での死者数、いわゆる厚生統計による死者数は警察統計9,066人のおよそ1.4倍の13万人近い数が予想される¹⁸⁾。安全管理者には管理する運転者がここに仲間入りしないよう、安全運転管理の仕事の重大さの認識と、職場の安全運転管理のキー・パーソンとしての自覚が不可欠である。

安全運転管理や運転者教育が成果をあげるためには、安全管理者はまず運転者の心をつかまなければならない。その気になっていない運転者にいくら働きかけても、聞く耳持たずで、成果は期待できない。

前述のHovlandとWeissの研究から安全管理者に

は次の二点が求められる。

第一は高い専門性を持つことである。国民皆免許時代であり、交通問題はきわめて身近な問題である。したがって誰もが交通問題を専門家的に語れるので、安全管理者はそのレベルで運転者に働きかけても、「そんなことは分かっている」と反発を抱かれかねない。安全管理者は絶えず交通問題に対する知識を深め、交通問題を科学的に解明する眼を養わなければならない。安全管理者が交通問題の専門家になることによって、運転者から「わが社の安全管理者はさすがによく分かっている、アドバイスも的確である、耳を傾けなければ」と言われるような専門性を誇ることができる。さらにその専門性から運転者への助言・指導に一貫性を持たせることができ、「安全管理者の言うことなら、それに従っていても間違いはない」との信頼性をも獲得することができる。

第二は安全管理者が運転者に人間的に信頼されていなければならない。運転者が「わが社の安全管理者はなかなかの人物だ、包容力がある、頼りがいがある、あの人の言うことなら聞かなければならない、あの人のためなら」と感じておれば、安全管理者の働きかけは運転者により深く浸透していくことになる。いわゆる人間的魅力に人は動かされるのである。運転者からの信頼を獲得するためには、安全運転管理に情熱をかける、意見や考えに一貫性を持たせる、意志決定を迅速に行う、率先して模範を示す、逃げたりごまかしたりせず誠意を持って仕事に当たる、運転者に愛情や思いやりを持って接する、運転者を丸ごと受けとめる、などの努力を払っていかなければならない。

5-2 運転者教育用映画の活用

受け手の注目を引き、理解を深めるために、最もよく用いられるのが視聴覚教育手法である。口頭による働きかけよりも、新鮮に受け止められるし、内容をより具体的に示すことができる。文字どおり「百聞は一見に如かず」である。運転者の運転態度の変容にも視聴覚教育手法が有効で、運転者教育用映画が数多く制作されている。運転者教育用映画は、運転に必要な知識や走行上の注意などを視聴覚的に示し、さらにそれらの知識が不十分であったり、注意を怠った場合に起こりうる交通事故場面を生々しく描写することによって、運転者に新たな知識を与えたり、また単に知っているだけの知識ではなく、その知識が現実の運転行動に反映することを期待するとともに、安全の問題を身近に考え、つねにそれ

を心がけることができるような安全な運転態度の形成を目指して制作されている。

しかし運転者教育用映画ならどんなものでも有効であるかと言えば、必ずしもそうではない。運転者教育用映画は運転者の恐怖心に訴えて安全運転を促すものと、わかりやすく親しみを持たせながら運転の知識を与えて安全運転を促すものとに大別することができる。では、どちらが有効であろうか。藤本¹⁹⁾は運転者教育用映画を二本用いて運転者教育用映画の教育効果を実験的に検討した。一本は、交通事故の悲惨さを生々しく描き出しており、事故現場の描写、事故後の病院における手術場面の描写を繰り返しながら、安全運転を訴えるもので、上映中被験者はしばしば顔を覆ったり、感きわまった声を出したり、映画を見る顔も悲愴であった。他の一本は、有名な映画スターが主宰し、自動車の持つ危険性を、略図やマンガ風で描写したり、当時の有名な映画スターが路上で安全指導しながら、安全運転を訴えるもので、上映中被験者からはしばしば笑い声が聞かれ、映画を楽しんでいる印象が持たれた。

映画を見る前後で、事故原因の許容度や運転態度を比較すると、恐怖心に訴える映画を見た被験者は、安全度がより高い方向に態度を変容させ (Table 1)、先に紹介した諸研究同様、強い恐怖心に訴える運転者教育用映画に大きな教育効果がみられた。

5 - 3 映画に加えて講義と討議の活用

運転者教育用映画を見せるだけで、運転態度や運転行動のかなりの変容が期待できるが、映画に講義や討議を加えるとさらに大きな教育効果がえられる。

藤本²⁰⁾はシートベルト着用の働きかけを、映画を用いて行った。誰一人シートベルトを着用していない職場で、映画を見せるだけ (映画群) でも28.6%

Table 1 恐怖映画による事故原因の許容度の変化¹⁹⁾

		恐怖大群 (n = 39)	恐怖小群 (n = 41)	統制群 (n = 32)
映画前評定	平均値	49.49	49.24	40.09
	標準偏差	12.37	16.29	13.28
映画後評定	平均値	39.05	45.88	39.57
	標準偏差	12.94	13.29	14.32
t 検定値		3.594**	1.012	.148
二度の評定間の 変化量比較 (t 値)		2.118*		556
		2.615*		

注) *: 有意水準 $P < .05$, ** $P < .01$ 。

の運転者が翌日シートベルトを着用して入社してきた (Table 2)。映画 (『シートベルトを忘れていませんか』警察庁交通局監修、全日本交通安全協会企画、日本リクルートセンター制作) は確かに大きな態度変容、行動変容をひき起こすことができた。ところが、シートベルトの着用が持続しているかどうかを一週間後に調査すると、シートベルトの着用率は10%に下がっていた。映画は見る者の感情に訴えかけるのに大きな効果があるものの、映画だけで持続的な態度変容、行動変容を期待するのは難しい。

各種交通安全講習では、映画に加えて、交通安全についてのいわゆる講義が行われるが、持続的な態度変容、行動変容をひき起こすためには、映画に講義を加えるのが有効である。映画を見た後、映画で取り上げた主題 (藤本の実験ではシートベルト着用) について、講義で内容をさらに補強した (映講群)。スピードと交通事故の大きさの関係、スピードと衝撃および衝撃力の関係、衝突による傷害、シートベルトの死傷防止効果、シートベルト着用による交通事故の抑止効果、外国のシートベルト着用状況など、時には映画の場面を想起させながら、シートベルト着用の重要性を講義した。このような働きかけを行うと、新たにシートベルトを着用するようになった者は、翌日で34%、一週間後ではさらに増えて、42%となった。映画の場面を想起させながら、講義で映画の内容を補強することは大きな教育効果があるということになる。

講義は話し手が一方的に話し、受け手はそれを聞くという、いわゆる一方向伝達の方式をとる。受け手が疑問に思ったり、話し手と違った考え方を持っていて、それを述べる機会がないので、十分な理解が得られないままに終わることがある。また、話し手は、受け手が誤った理解をしていても、それを確かめることができない。「これだけ分かりやすく、熱心に説明したのだから、受け手は十分に分かってくれたはずだ」と思うのは教える立場にある者の悲しい性とも言える。伝えようとするのが十分に伝わっているかどうか、誤解や疑問はないかを確かめる必要がある。そのためには、いわゆる双方向伝達

Table 2 シートベルト着用率の変化²⁰⁾

	映画群	映講群	講映群	映討群	討映群	統制群
教育二週間前	0.0	12.5	0.0	5.3	0.0	0.0
教育の翌日	28.6	46.5	16.7	53.2	15.0	0.0
教育一週間後	10.0	54.5	4.3	31.3	13.6	3.7

の方式をとらなければならない。働きかけ手と受け手の間ではもちろん、受け手相互の間で意見の交換を行い、疑問や誤解を取り除いていくのである。一方的に話を聞くのではなく、意見を述べることで参加意識や主題への自我関与が高まり、働きかけの内容を受け入れようとする気持ちが一層高まる。

映画を見た後、映画の主題についてみんなで話し合いをさせてみた(映討群)。シートベルト着用について、映画のどの場面が印象的だったか、シートベルトの着用は面倒くさいとよく言われるがどう思うか、どうすればみんながシートベルトを着用するようになると思うか、映画を見てシートベルトを着用しようという気持ちになったか、などを話し合わせる。このような働きかけを行うと、新たにシートベルトを着用するようになった者は、翌日で47.9%とどの群よりも高くなった。一週間後では、映講群より少し低いが、26%の持続率となった。持続率もこの群が一番高いと予想されたが、予想どおりにはならなかった。このようなフィールド実験にはいろいろな条件が入り込むので、さらなる研究が必要であるが、みんなで話し合うことはやはり効果的だといえよう。

ところで映画に講義や討議を加えると、受け手により大きな態度変容、行動変容をひき起こすことができたが、その順序を逆にすると、全体としては同じ働きかけの内容であっても結果は全く異なったものとなる。Table 2の講映群、討映群は映画を後に見せた場合の結果である。講映群では映画群よりも教育効果が低く、また討映群も持続面では討議の効果が少し見られるものの、翌日では映画群よりも教育効果が低くなっていた。映画に講義や討議を併用するときは、映画を先に見せ、映画の内容を想起させる方式で講義や討議を行わなければならない。

5 - 4 集団決定法の活用

運転者による話し合いは、運転態度や運転行動の変容に大きな効果を持つが、さらに前述のLewinの集団決定法を活用すれば、その効果をさらに大きくすることができる。ここではLewin流の集団決定法を日本流に工夫し、事故多発運転者の事故防止のための再教育に用いられた、三隅²¹⁾の集団決定法を簡単にまとめて紹介する。

[第一段階] 緊張解消のためのウォーミングアップ(60分): 参加者の緊張感を除くために、最近の交通事情の悪化など導入的な話をする。

[第二段階] 分団討議(40分): 「自分たちの職場における問題点、たとえば、休憩所の問題、友人関係や

上司の問題、なんでもよいから腹藏なく話してください。こんなことをいえば、あとで上司からにらまれないだろうかということのをいっさい心配しないで、何でもかまいませんから、いくらでも話してください」という趣旨を説明したあと、運転者のみで5~6名からなるグループを作り、分団討議をする。

[第三段階] 全体討議(20分): 各分団で討議され、まとめられた職場の問題点を報告するための全体会議で、問題点を整理し、十項目程度にまとめる。

[第四段階] 職場問題についての再分団討議(20分): 「職場の問題点について討議してもらったわけですが、これらの問題をどうしたら解決できるか、その解決法、解決のための対策についてもう一度分団討議してください。なかには会社側に要請するものもあるうし、自分たちだけで解決できるものもあるでしょう。今回も、誰にはばかることなく、自由に皆さんの考えを述べてください」と説明し、分団討議させる。

[第五段階] 全体討議(30分): 職場の問題点の解決策などの方法について意見を全体でまとめる。会社側に要請するものと、自分たち自身によって解決可能なものを整理する。

[第六段階] 集団決定(40分): 自分たちで解決可能な実践項目を中心に話し合いを行う。そして最後に、各運転者に四つ切り用紙を手渡す。「この紙には、皆さんが明日から自分でこうしたいと決意した実行目標を書いてください。しかし、この紙は人に見せるためのものではありません。書いたものは、各人自分のポケットにしまってください。この紙片は、皆さんが自分で自分に対して誓いをたてたことを、自分のために書いてみるためのものです。もちろん、いらないと思えば、明日ちり箱へ捨ててもかまわないものです」。全員これを実行する。

このような集団決定法を用いた働きかけの結果、六ヵ月後には前六ヵ月より24件、十ヵ月後には前十ヵ月より56件といずれも事故数を大きく減少させることができた。

5 - 5 役割演技法の活用

Janisらのロールプレイング法もまた次のように活用することができる。

事故多発運転者は、スピード志向性が強く、ルール意識が希薄で、攻撃的な運転態度、事故や違反を軽くみる態度、自己中心的な運転態度がいずれも強く、不安全な運転態度を持っている²²⁾。事故多発運転者に、ロールプレイング法を活用して、「私は、

いつもスピードを適切にコントロールして、安全運転を心がけています」「私は、どんな小さなルールでもきちっと守って、安全運転を心がけています」などの立場で考えをまとめさせ、それが正に自分の信念であって、聞き手にもなるほどその考えを受け入れさせるような話を作らせ、それを聞き手の前で語らせてみる。そうすると、Janisらと同じように大きな態度変容をひき起こすことが期待できる。賞品付きのコンテストにすれば、運転者の意欲を高めることができよう。

点呼時を利用しての安全の三分間スピーチや月間安全目標の唱和は、実はこのロールプレイング法の効果をねらったものにほかならない。もう一工夫して、仲間の運転者に心から安全運転を訴えるようなスピーチを作らせたり、なぜこの安全目標を取り上げなければならないかを、具体例をあげて説明させるなどで、より大きな効果が期待できる。

さらに事故多発運転者を安全管理者の助手または副安全管理者に任命するの一案である。そして、安全管理者の代理で、いろいろな安全講習会に出席させる。そこでの情報は、その人の持つ運転態度とは逆の、安全な運転態度にかかわる情報ばかりのほずである。帰社後に会合の報告を口頭でさせ、さらに報告書を提出させる。和田²³⁾は若年者に副安全運転管理者の役を与えて成功した。「任命された者は絶対に事故などやらなくなります。自分に責任を持たせてもらったということで、車も洗わなかった者が、急に朝早くから出勤して車を洗うようになりました。ですから、こうした人を多くつくるために、任期は最高二年間までで、原則として一年ごとに交代させているわけです。そして、言葉は悪いですが、悪そうなのから順次指名していきます。また、副安全運転管理者をできるだけいろいろな会合に連れて行くようにしていますので、そこで安全運転管理者の苦労話や警察の方の話を直接聞くとかなり影響を受けるようです」と報告している。

5 - 6 その他の副次的要因

運転者教育手法にかかわるその他の副次的な要因への配慮も欠かすことはできない。

第一は感情に訴えることである。働きかけを受け入れ、安全に対する考え方や運転行動を安全な方向に変容させるためには、運転者の感情に訴える働きかけが重要である。シートベルト着用を例にみよう。運転者はシートベルトの死傷防止効果などその有効性を評価しているにもかかわらず、実際のシートベ

ルトの着用率はきわめて低い。「良い」と分かっているながら行動に結びつかないのは、「面倒だから、きゅうくつだから²⁴⁾、不愉快、邪魔²⁵⁾」などシートベルト着用に対する情緒的・感性的評価が低いからである。良い 好き する、という一般的な態度要因の一貫性の図式は、シートベルト着用の問題には当てはまらず、良い..(けど).. 嫌い しない、の図式になっている。したがって、シートベルト着用への働きかけは、ネックになっている情緒的・感性的評価の変化に向けなければならない。シートベルトを着用していないと、こういう結果になるということ、事故事例や映像で繰り返し示し、感情に訴えていかなければならない。

第二に安全管理者は運転者と一緒に考えることである。運転者を管理してやろうとか運転者を教育してやろうではなく、運転者と一緒になって交通安全の問題を考える姿勢が大切である。一緒になって考える中で、安全管理者の熱意が運転者に伝わるし、運転者も自分たちの問題として交通安全の問題を考えるようになる。運転者教育の成否は、運転者一人一人に交通安全の問題をいかに自己関与させることができるかにかかっているのである。

第三は運転者教育を根気よく繰り返すことである。運転者教育が花開き、実を結ぶには時間がかかる。いろいろ試みたが成果が見えてこないとなると、つい安全管理者のやる気がそがれて、おざなりになってしまいがちである。しかし、その時が正に踏ん張りどころである。運転者教育の仕事は急な上り坂で荷車を押しているような仕事である。力を入れて押しているかぎりは、少しずつでも前に進むことができるが、力を抜くと一気にずり下がり、元に戻ってしまうのである。いろいろ試みても成果が見えてこない段階は、進みはしないがずり下がるのを押し止めている段階と考えるべきで、根気よく手を変え品を変え、繰り返していくことが大切である。安全管理者の一生懸命な姿勢が、最後には運転者の心をつかみ、動かすのである。

最後に交通事故は他人事ではないことを運転者に分らせなければならない。身近な人で、事故経験者がいかに多いかを考えさせたり、自分のヒヤリ・ハットの経験を思い出ださせてみる。仮に、今まで無事故であったとしても、それが明日の無事故を保証してくれる訳ではない。安全であろうとする気持ちを持っていても、事故の確率は低くなるが、しかし、無事故を保証してくれる訳ではない。いつ

何時、自分の身に降りかかってくるか分からないのである。そう考えられるようになると、絶えず「これで大丈夫か」「これで安全か」と心を働かせることができるようになる。さらに、事故の影響の及ぶ範囲がいかに大きいかを考えさせてみる。加害者の直接的責任の大きさは勿論、被害者とその家族の人生、加害者とその家族の人生から、社会や国の損失などを、自分の身に置き換えて考えると、「これではいけない」という思いを強くするであろう。このような思いの中から、安全であろうとする気持ちがより高まっていくのである。

参考文献

- 1) Lewin, K.: Dynamic theory of personality, McGraw Hill, 1935
- 2) Allport, G. W.: Attitudes In(Murchison, C., ed.) A Handbook of Social Psychology, Clark Univ. Press, pp. 798-844, 1935
- 3) 藤本忠明「運転態度」大阪交通科学研究会編『安全運転の科学12章』企業開発センター、pp. 213-225、1976年
- 4) Kretch, D., Crutchfield, R. S. and Ballachy, E. L.: Individual in Society, McGraw Hill, 1962
- 5) Katz, E.: The two step flow of communication. An up to date report on an hypothesis. Public Opinion Quarterly, 21, pp. 61-78, 1957
- 6) Sandels S.: Children in Traffic / 全日本交通安全協会誌『交通のなかのこども』全日本交通安全協会、1977年
- 7) 蓮花一己「西ドイツの交通安全教育 - 子供への交通安全教育 - 」『人と車』19巻3号、pp. 9-12、1983年
- 8) Hovland, C. I., & Weiss, W.: The influence of source credibility on communication effectiveness. Public Opinion Quarterly, 15, pp. 635-650, 1951
- 9) Kelman, H. C., & Hovland, C. I.: "Reinstatement" of the communicator in delayed measurement of opinion change. Journal of Abnormal and Social Psychology, 48, pp. 327-335, 1953
- 10) Janis, I. L., & Feshbach, S.: Effects of fear arousing communications. Journal of Abnormal and Social Psychology, 48, pp. 78-92, 1953
- 11) Berkowitz, L., & Cottingham, D. R.: The inter-est value and relevance of fear Arousing communication. Journal of abnormal and Social Psychology, 60, pp. 37-43, 1960
- 12) Leventhal, H., & Niles, P.: Persistence of influence of varying of exposure to the threat stimuli. Psychological Report, 16, pp. 223-233, 1965
- 13) 原岡一馬『態度変容の社会心理学』金子書房、1970年
- 14) Leventhal, H.: Fear For your health. In Readings in Psychology Today, 2nd ed., Del Mar Calif. CRM Books, pp. 627-631, 1972
- 15) Lewin, K.: Group decision and social change. In (Newcomb, T. M., et al., eds.) Reading in Social Psychology, 1st ed., Holt, pp. 330-344, 1947
- 16) Janis, I. L., & King, B. T.: The influence of role playing on opinion change. Journal of Abnormal and Social Psychology, 49, pp. 211-218, 1954
- 17) King, B. T., & Janis, I. L.: Comparison of the effectiveness of improvised versus non improvised role playing in producing opinion change. Human Relations, 9, pp. 177-186, 1956
- 18) 財団法人交通安全総合分析センター『交通統計(平成12年版)』2001年
- 19) 藤本忠明「運転者教育用映画の教育効果についての一研究」『交通科学』5巻、pp. 27-32、1975年
- 20) 藤本忠明「運転者交通安全教育用映画の教育効果に関する研究()」『IATSS 研究・研修助成報告書』2巻、pp. 68-72、1980年
- 21) 三隅二不二「『集団決定』による事故防止のすすめ方」『事故事例研究』1巻7号、pp. 4-14、1974年
- 22) 藤本忠明「望まれる企業の安全運転管理とは」『人と車』31巻2号、pp. 12-15、1995年
- 23) 和田宏之「わたしの若年運転者指導」『月刊自動車管理』9巻8号、P. 19、1982年
- 24) トヨタ交通環境委員会『シートベルトQ & A』1976年
- 25) 日本損害保険協会広報部『交通安全に関する意識調査報告書 - シートベルトを中心として』1992年