

歩行者とドライバーの交差（衝突）

- 交通ひき逃げの事例検討と研究の提言 -

桐生正幸*

本報告は、これまで交通心理学的研究がほとんどなされていなかった交通ひき逃げについて、事例の紹介とその分析を通し、今後の研究の課題と方向性を明らかにしたものである。ひき逃げ事例16事例を分析したところ、ひき逃げ発生に関わる要因として、「ドライバー」に関わる要因、事故の発生場面、すなわち「環境」に関わる要因、「ドライバー」と「歩行者」の相互関係による要因が見出された。また、これら要因は、交差（衝突）直前、交差（衝突）、交差（衝突）直後の三つの段階にて検討されるべきと考えられた。以上の検討に基づき、交通心理学におけるひき逃げ研究の時系列的分析モデルが提案された。

Collisions between Drivers and Pedestrians : An Examination of Hit-and-Run Accidents and Suggestions for Future Research

Masayuki KIRIU*

This report addresses hit-and-run accidents, a topic that has received little attention in traffic psychology research to date, through a description and analysis of examples and by defining both the direction future research should take and the challenges it faces. Analysis of sixteen hit-and-run accidents led to the categorization of contributing factors as: those relating to the driver; those relating to the place where the incident occurred (that is, environmental factors); and those relating to the interaction between driver and pedestrian. It was also determined that such factors should be examined at three stages: for the periods immediately before, during and after impact. Based on the above examination, the report proposes a time-series analytical model for traffic psychology research on hit-and-run accidents.

1. はじめに

歩行者と車が交差する交通事故の中でも、事故の後にドライバーが歩行者を救護せず逃走する「ひき逃げ事件」についての交通心理学的研究は少ない。ひき逃げとは、車両などの交通により人に死傷があった時に、当該車両等の運転者、その他の乗務員が、直ちに車両等の運転を停止して、負傷者の救護、

道路における危険防止等必要な措置を講じないもの（道路交通法第72条第1項前段）及び警察官に当該交通事故の発生日時及び場所、死傷者の数及び負傷者の負傷程度、交通事故について講じた措置を報告しないもの（同法第72条第1項後段）の総称である。交通安全白書(2001)¹⁾によれば、平成13年中の全国のひき逃げ事件の発生件数は26,219件（交通事故に関わる無申告事件を含む）であり、その検挙件数は10,935件であった。2万件前後で推移する「傷害」や1万件未満の「凶悪犯（殺人や強盗など）」といった犯罪認知件数と比較しても、この発生件数は少ないとは決して考えられず、加えて質質な死亡ひき逃げ事件などは、マスメディアを通じて社会的不安感を増加させる影響力を有している。このような点

* 山形県警察本部科学捜査研究所主任研究官
関西国際大学客員教授
Senior Research Psychologist, Forensic Science Lab.,
Yamagata Pref. Police H.Q.
Visiting Professor,
Kansai University of International Studies
原稿受理 2004年11月1日

から、歩行者とドライバーが交差する事象の中でも、ひき逃げ事件の持つ社会的影響力は大変大きく、それ故に心理学的な検討や対策が十分に行われるべき対象と考えられる。

歩行者と車の接触や衝突による交通事故の心理学的研究では、ドライバーに焦点を当てた研究、歩行者に焦点を当てた研究がそれぞれ行われ、多くの研究知見が蓄積されている^{*1}。これら交通事故に関する研究は、ひき逃げ事件の発生前の過程に対し多くの知見を提供すると考えられる。

しかしながら、ひき逃げ事件を構成する要因に十分な説明を行うまでに至らない。ひき逃げ事件と通常の交通事故とを比較した場合、最も異なる点は、事故を起こした後のドライバーの態度や行動である。通常、人身交通事故の場合、ドライバーは事故現場に残り、被害者を助け、警察などの関係機関に連絡する、といった行動を取るのだが、ひき逃げの場合、何らかの理由によってその一連の行動を行わない。これまでの交通事故に関する研究は、事故に至るまでの各種要因を明らかにしているものの、その後の行動に関する要因については直接的に言及していないと考えられるのである。

このような交通事故に関する研究の中に、わずかではあるがひき逃げ事件に関する研究がみられ、以下のような知見が得られている。クレベルスベルクは、飲酒運転違反者とひき逃げ犯は、優良運転手と比べ一般的な犯罪行為の回数がより多いことを紹介している²⁾。由利は、刑務所内のひき逃げの罪を有する者30名に対し、面接調査を行った結果を報告している³⁾。主な結果を見てみると、当時無免許や酒気帯びだった者は24名、事故の直接原因として前方不注意など漫然とした運転による者が23名、事故時の行動として衝突後停止しなかった者は20名、また被害者を確認しなかった者は22名だったと報告している。また桐生は、人体頭部が轢過されたひき逃げ事件を再現し、その際にドライバーが感じる衝撃を検討するため、実験を行い、外部情報が制限されると衝撃認知は鈍くなる、との結果を報告している⁴⁾。これらの研究では、ひき逃げ事件におけるドライバ

Table 1 各事例における歩行者、運転者、環境のプロフィール（事例数）

歩行者			ドライバー			環境		
性別	男性 女性	10 6	性別	男性 女性	15 1	道路形態	交差点 T字路 直線道路 駐車場から道路へ	2 2 9 3
年齢	10、20代 30、40代 50、60代 70代以上	3 3 6 4	年齢	10、20代 30、40代 50、60代 70代以上	3 5 6 2	時間帯	0～6 6～12 12～18 18～24	0 5 5 6
飲酒	あり なし	2 14	飲酒	あり なし	4 12	天候	晴れ (夕陽1、凍結1) 雨 雪	8 6 2
歩行目的	帰宅 仕事 その他	11 1 4	運転目的	帰宅 仕事 その他	13 1 2	車内環境	同乗者あり 同乗者なし	3 13
歩行状況	徒歩 徒歩以外(自転車) (バイク)	10 5 1	自動車	普通自動車 軽自動車 RV・バン	12 1 3			

注) 1990～2004年に発生したひき逃げ事件において、筆者が事故現場を観察し、関係者に面接を行った16事例の全体を示した。

一-の特性、逃走時の理由と行動、衝突の認知について個々に検討しているが、救護行動の非選択に関するひき逃げの全体像を俯瞰しているとは言い難い。

この全体像をとらえるには、ドライバーの心理的メカニズムに加え、歩行者要因や事故現場の環境要因の検討が重要と考える。例えば、無信号交差点における車両相互の出会い頭事故の人的要因についてバリエーションツリーを用いて分析し、総合的、時系列的に交差点侵入行動の特徴を調べた神田ら⁵⁾のように、ドライバーと歩行者との関係、事故場面やその後の行動について総合的、時系列的に分析することが、ひき逃げ事件の研究においても不可欠であろう。また、関連する研究者が実際のひき逃げ事件に関するさまざまなケースを知り、研究の土壌を豊かにしておくことも重要である。実際に現場を観察し関係者に面接を行ったひき逃げ事件の事例報告は、今後の研究の基礎資料となり、またそれら事例から構築されたモデルは、一つのたたき台として有効となる。

以上のことから、本論文ではドライバーと歩行者との衝突を「交差」と捉え、この「交差（衝突）」の視点を用いて、ひき逃げ事件の事例分析を行いながら総合的な検討を試みることを目的とする。分析の

* 1 交通事故に関する心理学的研究では、ドライバーの傾向として、一般犯罪行為と事故違反傾向性との関連性が高いこと²⁾、違反者は交通問題やマナーにおける自己中心的態度といった特徴が見られること¹⁵⁾、などが明らかにされている。一方、歩行者の研究では、たとえば歩行者の信号無視の問題¹⁶⁾、歩行意識の地域差の問題などが調査にて検討されている。

方法は、衝突に至るまでの過程、衝突の瞬間、衝突後の経緯の三つの時系列的段階、すなわち「交差(衝突)直前」「交差(衝突)」「交差(衝突)直後」に大別した各段階の特徴や相互関係の検討を行った後に、再度、ひき逃げ事件の全体を俯瞰するものである。

2. 事例内容

本研究にて報告する事例は、1990年から2004年の間に発生したひき逃げ事件において、著者が事故現場を観察し、関係者に面接を行った16事例である。なお、各事例は発生年月日にて時系列的に事例番号を付記し、それを事例名とした。各事例のプロフィールは、Table 1のとおりである。

本事例のドライバーは男性が多く、歩行者及びドライバーとも飲酒者は少なかった。また、両者とも帰宅時の衝突が多く、このことは発生時間帯が午後から深夜にかけて多いこととも結びつくと考えられる。歩行者は高齢層が多いことがうかがわれる(例えば、事例8は80歳)。天候状態は雨や雪の時も多く、晴れの場合でも夕陽のまぶしさが視界に悪影響を与えた事例(事例11)、雪により路面が凍結していた事例(事例16)などが見られた。また、直線道路における衝突事例が多いことも、本研究の事例の傾向である。なお事例の中には、前車にはねられた歩行者を、前方不確認のまま轢いてしまった二重轢過による事例(事例9)があった。

3. 事例報告と検討

各事例の中から、今後ひき逃げに関する交通心理学研究において有益な示唆をもたらすであろうと考えた6事例を報告する。これら事例は、「ドライバー」側の要因が事故やひき逃げ行動をもたらしたと考えられる事例、同様に事故状況、すなわち「環境」要因による事例、「歩行者」と「ドライバー」の相互作用的要因による事例についてである。なお各事例は、プライバシーの保護の観点から、実際の事故が特定されないよう事故の概要を省略ないし一部

改変したが、事例の本質を損なうものではない。

3-1 「ドライバー」要因の事例

まず、アルコールや疲労などによりドライバーの認知能力や判断が低下し、歩行者との交差(衝突)やひき逃げ事件をもたらした事例を紹介する。

1) 飲酒、寝不足により登校中の小学生を轢いた事例：事例5 (Fig.1)

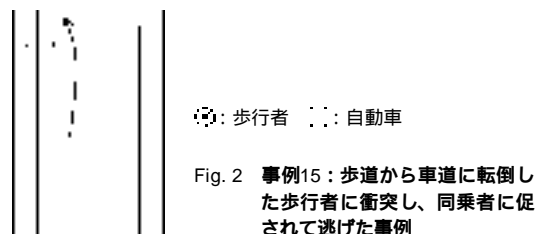
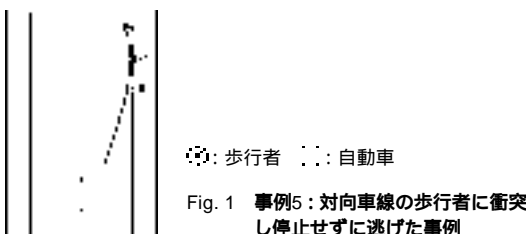
朝、飲み屋から自宅に帰る途中、見通しのよい直線道路にて、登校中の小学生に衝突した事例である。

ドライバーは30歳代の男性である。前夜から翌朝にかけて飲酒した後、いったん帰宅し会社に出勤しようと考え、眠気を感じながらも所有する普通乗用車を運転した。事故現場は、出発した地点から約4km離れた直線道路であり、道路幅員が約7mの2車線県道である。小学生などの通学時間帯なので気をつけようと思っていたが、眠気を催し、大きな衝撃音を聞くまでは目が覚めずに運転していた。ドンという音とフロントガラスのヒビに気づき、小学生の集団を確認したことから、「子どもたちに怪我をさせたか、殺したかもしれない。いや、電柱にぶつかったのかもしれない」といった混乱状態になり、車を止めずにそのまま自宅に戻った。帰宅後、会社に休暇の連絡を入れ自宅に居たが、救急車やパトカーのサイレンの音が聞こえ、ますます自分のやったことが恐ろしくなり隠れていた事例である。

2) 同乗者がドライバーにひき逃げを促した事例：事例15 (Fig.2)

飲酒した仕事仲間数人を乗せたドライバーが、前方にて道路に転倒した歩行者を轢過した事例である。ドライバーは20歳代の男性、歩行者も居酒屋に居る友人を迎えに来た20歳代の女性である。

事故の発生は1月下旬の午前11時頃であり、発生した場所は2車線の一般道路である。天候は晴れていたが、路面は一部凍結状態であった。ドライバーは、飲酒した仕事仲間を乗せ、次の飲み屋に急いで向かうために、制限速度をオーバーして運転していた。歩行者は、居酒屋で飲む友人を自宅まで乗せて



いくため、やや離れた空き地にいったん駐車し、歩道を小走りしたところ、歩道の凍結部分で足を滑らせ車道に転倒した。ドライバーは、進行方向の左側歩道から急に歩行者が倒れてきたため、そのまま乗り上げてしまった。ドライバーは、乗り上げた時点で人を轢いたと判断したが、ブレーキをかけることができなかった。酔っていた助手席の仲間から「どうした？」と尋ねられ、「人が倒れてきて轢いてしまった」と答えたが、後部座席のほうからも「人じゃない」「逃げる逃げる」などと言われ、どうしてよいかわからなくなり逃げた事例である。

これら2事例は、明らかに人を轢いた認識をドライバーが持ちながら、アルコールの影響により適切な判断ができなかった事例といえる。飲酒違反の運転者は無違反者と比べ、視覚的知覚パフォーマンス、集中作業、反応時間などのパフォーマンスが劣っていることが明らかにされている²⁾。血中アルコール濃度とパフォーマンス低下の程度との関係は、要求された課題の複雑さの程度によって大きく左右される。パフォーマンスが複雑になればなるほど、飲酒は大きな影響力を持つようである。よって、飲酒は交通事故の生起確率を高めると考えられており、加えてひき逃げを促進する要因としても十分に予測される。

3) 疲労や焦りにより老人を轢いた事例：事例8 (Fig.3)

路地から大通りに左折した際に、疲労と目的地に急ぐあまり前方不注意をおこし、横断中の歩行者に接触し転倒させたにもかかわらず、怖くなって逃げた事例である。

ドライバーは、50歳代の男性である。夕方、仕事帰りに市内中心部の銀行に行くため、路地から4車線の県道に出るT字路で信号待ちをしていた。車は

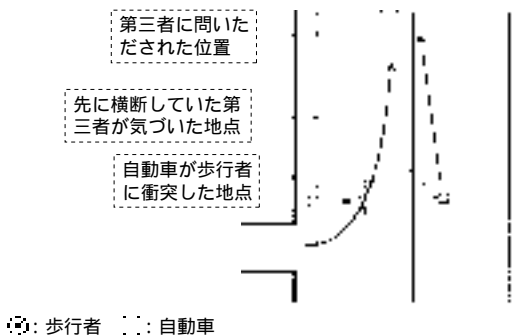


Fig. 3 事例8：横断歩道上の歩行者に衝突し、第三者に問いただされて逃げた事例

4WDのワゴン車である。前方信号が青色に変わったので左折を始めたが、4車線の大通りを横断し始めた歩行者(80歳代)を見落とし接触したものである。気づいたドライバーは、進行方向左手にある銀行には立ち寄らず次の交差点を右折して逃走しようとしたが、赤信号だったため停車した。その時、被害にあった歩行者よりも先に、同じ横断歩道を自転車車で横断していた主婦が、歩行者が倒れた音を聞き、事故に気づいた。逃走した自動車が停車したのを見て、急いで停止中のドライバーの所に行き「あそこの横断歩道でおばあさんにぶつかりませんでしたか」と尋ねた。ドライバーは、「知らない」と答え事故現場から離れ逃走した事例である。

この事例から、疲労や焦りが交通事故をもたらし、加えて救護措置の発動を鈍らせる要因になることが予測される。なお、人を轢いたことをより明確に認識しているドライバーは、逃走後、車両などに対し偽装工作を行う場合が多いものと考えられる⁶⁾。衝突後に衝突の事実を隠蔽した事例としては、自転車車を引っ張りながら横断中の歩行者と交差点で衝突し、そのまま逃走した後、使用車両を公共施設の駐車場に乗り捨てた事例(事例1)、緩い左カーブの国道を、歩行中の歩行者と同一方向に運転中、前方確認を怠り衝突した後、Uターンして逃走し、破損した前照灯などをすぐ修理した事例(事例3)があった。

3-2 「環境」要因の事例

次に、環境の悪さなどが自動車と歩行者との交差(衝突)や、交差(衝突)直後のドライバーの事故認識に悪影響を与えたと考えられる事例を紹介する。

1) 交差(衝突)現場の悪環境による事例：事例14 (Fig.4)

仕事帰りのドライバーが、赤信号にもかかわらず横断歩道を歩いてきた歩行者に気づかず接触した事例である。ドライバーは60歳代の女性、歩行者は90

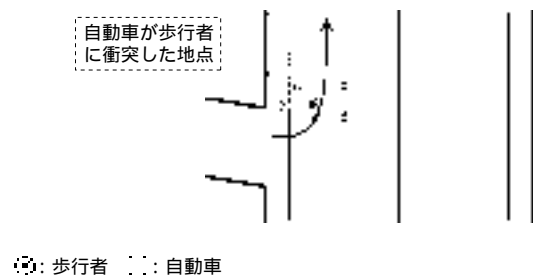


Fig. 4 事例14：路地から商店街に左折した乗用車が、赤信号に気づかず横断してきた歩行者に衝突した事例

歳代の女性である。

事故の発生時間は夕方午後6時頃、発生場所は両脇が商店街で賑やかな2車線の県道T字路である。天候は小雨であり、路面は濡れている状態であった。普通乗用車を運転するドライバーは、青色信号を確認し前を走る車を追うような形で直進した。まもなく、車の左側面部からトンという音が聞こえ、わずかな衝撃を感じたので、いったんブレーキを踏みスピードを緩め左側を見たが何もなかったよう思え、そのまま運転していった。「何にぶつかったんだろう、不安だ、人かもしれない」といった懸念があったものの、「青信号で運転したのだから悪いことはない、関わったら早く家に帰れない」と思いつつ、急いで家に戻った事例である。

歩行者は、高齢のため赤信号に気づかず横断歩道に出てしまい、また腰が曲がっていることから、ドライバーから見えにくい姿勢になっていた。衝突後も、転倒した位置が運転席のドライバーの視界に入りづらく、その衝撃音も濡れた路面を走る音や夕方商店街の騒音で感じにくい状態であった。

環境の悪さは、交差(衝突)直前においては歩行者を発見させ難くし、交差(衝突)時には衝撃音などを聞こえ難くし、それら情報の少なさが交差(衝突)直後の事故認識や救護判断に悪影響をもたらすと考えられる。なお、悪天候などの環境要因が、事故を引き起こしたと考えられる事例としては、強風と豪雨の中、傘を差し視界が狭い状態の歩行者と、前車に追従するよう走行し左折した普通乗用車が交差点で衝突し、車体前方が凹んだにもかかわらず逃走した事例(事例7)、夕方、西日がまぶしい登り坂で、前方の自転車を引く歩行者に気づかずはね飛ばし、そのまま逃走した事例(事例11)があった。

3-3 「ドライバー - 歩行者」要因の事例

次に、ドライバーと歩行者の双方の認知能力や行

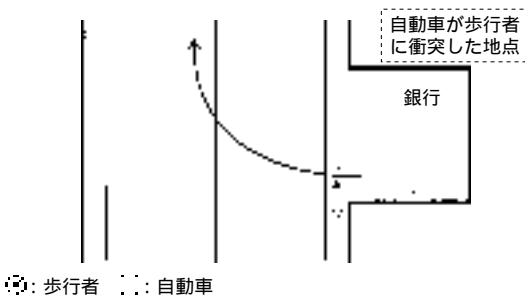


Fig. 5 事例10: 歩道を歩く歩行者と銀行の駐車場から出てきた乗用車の左前方側面と衝突した事例

動が高齢のためにそれぞれ低下していたため、交差(衝突)やひき逃げの事態をもたらしたと考えられる事例を紹介する。

1) 高齢者同士の事例(1): 事例10(Fig.5)

金融機関の駐車場から道路に出た際に衝突した事例である。

ドライバーは70歳代の男性、歩行者は足と腰が悪い前屈みに歩く傾向のある70歳代の男性である。車両は、大型セダンである。仕事で銀行に立ち寄ったドライバーが、銀行の駐車場から片側2車線の主要県道に出て右折しようとした際に、左方から来た買い物に行くため歩道を歩いていた歩行者に注意せず衝突し、少し躊躇したもののそのまま道路に出てしまった事例である。なお、事情聴取後にドライバーは運転適性検査を受けているが、「注意の配分」の検査において誤反応が多く、最低得点エリアの「要注意」の評価であった。

2) 高齢者同士の事例(2): 事例13(Fig.6)

病院の駐車場で、診察を終えた高齢者同士が衝突した事例である。

ドライバーは70歳代の男性、歩行者は前屈みに歩く身長140cmの80歳代の女性である。

歩行者は近所の病院に行き、午前10時頃に治療を終え、出入り口から敷地内の駐車場に歩いて出てきた。ドライバーは歩行者の直前に診断を終えており、駐車場に停めていた軽トラックに乗車した。そして、歩行者に気づかずにバックして歩行者の足を轢過し、そのまま道路に出て行ってしまった事例である。後方確認が不十分で、また歩行者が小さく見えにくい状況であり衝撃音や衝撃の体感も少なかったが、わずかな衝撃に対しドライバーはルームミラーによって倒れた歩行者確認していた。

これら2事例は、ドライバーと歩行者の双方の危険性に対する予測能力の低さ、歩行者の歩行機能低下がもたらすリスク回避への悪影響や、腰が曲がっているなどの歩行状態の悪さがドライバーに歩行者



Fig. 6 事例13: バックして方向変換をした乗用車と病院から出てきた歩行者と衝突した事例

を発見させ難くさせたこと、が事故の発生に関与したものと考えられる。

岡山県下にて発生した高齢者被害の交通死傷事故の分析結果⁷⁾では、「子ども家族から離れて生活する高齢者が、生計維持や社会的活動のために頻繁に交通社会に登場し、危険に曝される機会が多いこと」、「第一当事者に高齢者の交通行動に対する危険予知的態度が不十分であったこと」といった高齢者自身に特有な事項要因を指摘している。本事例においても、同様の要因がうかがわれる。また、加齢による視機能の低下要因も重要であろう。三井らは、交差点での右折事故、案内標識等を探す行動に起因した夜間事故が高齢運転者で発生しやすく、その理由として視機能の低下が影響している可能性があることを明らかにしている⁸⁾。また、金光は、60歳代から70歳代にかけての動体視力率は他の年代のものとは明らかに劣り、70歳代から80歳代においてなお著しい低下がみられる傾向を明らかにした⁷⁾。牧下ら⁹⁾が指摘するように、加齢に伴う視力低下が、加齢に伴う事故の増加に寄与するといえよう。

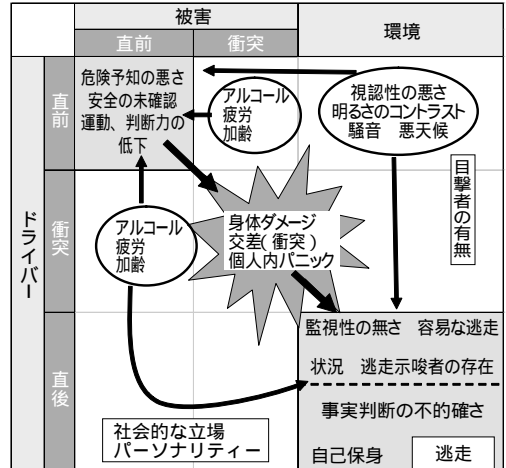
4. 考察

以上の事例から、ひき逃げ事件における歩行者、ドライバー、環境の各要因による、「交差（衝突）直前」「交差（衝突）」「交差（衝突）直後」の各段階から見た交通ひき逃げ分析モデルを試案しFig.7に示した。この分析モデルは、各要因間の相互関係を時系列的に示したものであり、ひき逃げに関する今後の研究領域を提案するものである。以下に、各段階の考察を試みたい。

4-1 交差（衝突）直前

まず、分析モデルの左上の部分、すなわち交差（衝突）直前についての考察である。

この段階では、歩行者とドライバーの双方に考えられる要因として、事故に巻き込まれやすい（起こしやすい）特性的傾向及び状態的傾向が、身体と心理の両面にあることが十分に予測された。例えば、加齢による影響である。加齢は、歩行者やドライバーの視機能などの知覚能力の低下をもたらす事故原因の要因となりうる。また、運動能力の低下が影響することも予測される。状態的悪影響としては、ドライバーにおける疲労やアルコールなどの影響が考えられる。次に、事故の発生場面、すなわち環境においては、悪天候による知覚情報への悪影響、発生時間帯による暗さ、明るさのコントラストの強さ、



ひき逃げ事件における歩行者、ドライバー、環境の各要因による、「交差（衝突）直前」「交差（衝突）」「交差（衝突）直後」の各段階から見た分析モデルである。各要因間の相互関係を、左上から右下に時系列的に示している。

左上の交差（衝突）直前の段階 歩行者とドライバーの双方においては、事故に巻き込まれやすい（起こしやすい）特性的傾向および状態的傾向が、また環境においては、悪天候による知覚情報への悪影響、発生時間帯による暗さ、明るさのコントラストの強さ、騒音といった悪影響が考えられる。

中央部分の交差（衝突）の段階 歩行者に身体的ダメージが与えられ、ドライバーには強い感情の喚起がもたらされる。ドライバーは、一種の個人内パニックに陥るものと予測される。

右上の交差（衝突）直後の段階 ドライバーと環境の関係性が強調される段階と考えられ、被害にあった歩行者を救護すべき事態において、逃走を促すようなさまざまな悪影響が指摘される。ドライバーの「救護か、逃走か」の判断過程に、焦点が当てられる。

Fig. 7 交通ひき逃げ分析モデル

騒音といった悪影響が考えられ、歩行者とドライバーに事故のリスクを与えていると考えられた。なお、この交差（衝突）直前における研究においては、交通事故に関する先行研究が多く、有益な成果をもたらしており、ひき逃げ研究に示唆するものが多いことは、前述したとおりである。

4-2 交差（衝突）

分析モデルの中央部分に示したのが、交差（衝突）の段階である。

この交差（衝突）では、歩行者に身体的ダメージが与えられ、ドライバーには強い感情の喚起がもたらされていた。つまり、歩行者には死に至るような大きな怪我から軽傷までの傷害が、ドライバーには強い感情が認知判断をゆがませるようなパニック状態が、それぞれ発生した段階であるといえる。

この段階での主要な関心事は、ドライバーの動的な心理変化であろう。例えば、大規模災害時における個人的反応として、驚愕、茫然自失の状態、

反射的な過剰爆発反応、恐怖反応、情報探索、逃避行動などが考えられている¹⁰⁾。ひき逃げにおける交差(衝突)時、およびその後のドライバーの精神状態も、大規模災害時の状況に比することで、一種の個人内パニックと考えることができよう。歩行者との衝突への驚き、恐れ、状況判断のための情報収集、救護か逃避かの選択、といった感情や認知的判断が入り交じった変化の激しいドライバーの心的状態が予測される。それ故、ドライバーの個人内パニックを明らかにすることは、重要な研究課題になると考えられる。

4-3 交差(衝突)直後

分析モデルの右下に示した交差(衝突)直後の段階は、ドライバーと環境の関係性が強調される段階と考えられる。被害にあった歩行者を救護すべき事態において、逃走を促すようなさまざまな悪影響がここでは指摘された。物理的環境や人的環境においては目撃されにくい状況になっていたり、極度の興奮状態において事実判断が的確になされなかったり、ドライバーの社会的地位や性格特性が自己保身を促したり、といった影響である。事例によっては、同乗者がドライバーに逃走を促すような言動を与える場合もあった。

この段階での交通心理学研究における課題は、ドライバーの「救護か、逃走か」の判断過程に、特に焦点が当てられよう。個人内パニックを起こしているであろうドライバーの心理的内容について、例えば、人を轢いたという知覚とその認知的評価について、事故現場の人的・物理的環境(目撃者の有無や監視性の程度など)が以後の行動にもたらす影響について、偽装工作などに至る過程について、などを明らかにする必要があると考える。

上記問題を認知心理学的観点から考察すると、加齢やアルコールの影響によるセンサーとしてのドライバーにおける知覚低下や、事故時の視認性の悪い環境による情報自体の不鮮明さは、ドライバーに衝突ないし轢過時の衝撃の程度を過小評価させる傾向があることを予測させる。例えば、桐生は、衝撃認知について視覚情報と聴覚情報をコントロールした

実験を行い、外部情報が制限されると衝撃認知は鈍くなる、との実験結果を報告している⁴⁾。このように、人間の情報処理過程に対し、認知と情動の両面から説明を試みることは有効であろう。加えて、外部情報の知覚時における個人と刺激との関係、関係があった場合の有害性、有害であった場合のコントロール可能性、といった過程に行われる認知処理と、それぞれにおいて喚起される情動との総合的なシステムを仮定して研究を進める意義も大きい。この段階のドライバーの心理的状态をストレス状態と考えれば、前記の情報処理過程との関連から、この段階に多くの示唆をもたらすと思われる。矢富は、ストレス反応を低減させるために発動する対処は、ストレス反応の喚起によって動機づけられ、そのタイプと認知的評価の内容との関連性が高いことを指摘している¹¹⁾。交差(衝突)はドライバーにおいて重大なストレスであり、前記のような処理過程の後、ストレス反応を低減させるための対処行動のひとつとして逃走や隠蔽工作を選択させるものと仮定することも可能であろう。このように、ドライバーの「救護か、逃走か」の判断過程に関する研究はさまざまな切り口から接近することができ、得られる成果も豊富であると考えるのである。

4-4 最後に

以上のような各段階における今後の研究課題は、「歩行者」「ドライバー」「環境」の各要因による相互作用的な観点から、実証的に論じられなければならない。例えば、リスク認知の程度や事故場面の評価などを尺度とした調査紙法、その結果を基に行う実験室研究などにて、前述した個々の要因とそれらの関連を検討する必要がある。また、実際の交通ひき逃げ事件に関わるデータの収集も不可欠であり、詳細な分析項目によるデータベースの構築が重要となる¹²⁾。むろん、その分析項目は、前述した3要因と、「交差(衝突)直前」「交差(衝突)」「交差(衝突)直後」の各段階をクロスした項目であることが望ましい。また、ヒューマンエラーの観点から提案された、動機や報酬を要因とする交通事故者の「違反行為モデル」¹³⁾などの他のモデルとの比較検討も行う必要がある。

さて、ひき逃げ研究の実際的な効果は、ひき逃げの「防止」と「捜査」に結びつく。まず、具体的なひき逃げの防止としては、ドライバーの教育(ソフト面)と自動車の開発(ハード面)が、いっそう必要と考えられる。教育については、免許取得時でないし

* 2 犯罪者プロファイリングが分析対象とする事件は、全て連続犯行の事件であるとは限らない。例えば、単一放火の分析では過去の事件データを用いて犯行タイプを明らかにし、捜査支援を行うことが可能である⁶⁾。ひき逃げ事件も、ほとんどが単一であることから、同様の方法にて分析を行うことが期待される。

それ以降の安全教育の際に、交差（衝突）時に喚起される個人内パニックのような緊急事態において、ドライバーはいかに対応すべきなのか、シミュレーションを通じた体験的な運転教育が考えられる。また、近年のめざましい自動車テクノロジーの発達によって、知的運転支援システム¹⁴⁾の開発が盛んであるが、ひき逃げ事案に対応した抑止システムも必要となってくるだろう。事故防止や精神的混乱を抑止するようなエキスパートシステムの開発である。双方において、各要因と各段階を個々に検討する研究成果が、大きく寄与するのではないかと考える。

次に、ひき逃げ捜査における応用である。この場合、交差（衝突）後のドライバーの行動特徴の分析が必要となる。すなわち、犯人像推定に用いられる犯罪者プロファイリング⁶⁾の手法に準じた、捜査用データベースの構築が望まれる。本邦におけるこの手法の効果と評価は、年々高まっている。交通ひき逃げの犯人に対する犯罪者プロファイリングも、意図性の高い刑法犯と同様に可能であろう¹²⁾、犯人属性、行動、現場の状況など変数としたデータ蓄積もまた困難ではないだろう。しかしながら、交通事故に関する司法、行政組織においては、そのようなデータ整備は未だ行われていない。ひき逃げ事件捜査において、その検挙件数の割合が約半数である現状を顧みれば、データベース構築の必要性とその効果は大いに期待されるものと考えられる。

以上、本報告では、これまでほとんど研究が行われていない交通ひき逃げ事件について、筆者が観察した事例を紹介し、今後の研究課題と方向性について言及を試みた。ひき逃げ事例16事例の分析から、ひき逃げ発生に関わる要因（「ドライバー」「環境」「ドライバー - 歩行者」）が見出され、これら要因は、交差（衝突）直前、交差（衝突）、交差（衝突）直後の三つの段階にて検討されるべきと考察された。提案した交通心理学におけるひき逃げ研究の時系列的な分析モデルは、試案ながら今後の交通ひき逃げ研究の一つの方向を示すものと考えられる。ひき逃げ事件の持つ社会的影響力の大きさを再確認し、今後とも実証的で、応用可能な交通心理学研究を進めていきたいと考えている。

参考文献

- 1) 内閣府編『交通安全白書平成14年度版』2001年
- 2) Klebelsberg, D.: Verkehrspsychologie, Berlin, Springer Verlag, 1982、長山泰久監訳、蓮花

- 一己訳『交通心理学』企業開発センター交通問題研究室、1990年
- 3) 由利幸一「ひき逃げ事犯の発生過程について」『犯罪心理学研究』33(特別号) pp.158-159、1995年
- 4) 桐生正幸「轢過を伴う交通事故時の衝撃認知の検討」『日本心理学会第58回大会発表論文集』P.391、1994年
- 5) 神田直弥、石田敏郎「出合頭事故の分析による優先側運転者の無信号交差点侵入行動の検討」『交通心理学研究』18(1)、pp.7-18、2002年
- 6) 田村雅幸(監)、高村茂、桐生正幸(編)『プロファイリングとは何か』立花書房、2000年
- 7) 金光義弘「高齢者の交通死傷事故における背景要因の検討 - 事故の被害者と加害者の両面調査から - 」『交通心理学研究』11(1)、pp.9-21、1995年
- 8) 三井達郎、木平真、西田泰「安全運転の観点から見た視機能の検討」『科学警察研究所報告交通編』40、pp.28-39、1999年
- 9) 牧下寛、松永勝也「運転者の身体能力及び心理特性と違反・事故の関係」『日本交通科学協議会誌』3(1)、pp.30-43、2003年
- 10) 小川一夫(監)『社会心理学辞典』北大路書房、1987年
- 11) 矢富直美「ストレスの仕組み：心理的立場より」『Clinical Neuroscience』12、pp.551-513、1994年
- 12) 上山勝「運転特性と交通安全の研究」『自動車技術』56(11)、pp.22-27、2002年
- 13) 小松原明哲「ヒューマンエラーのメカニズムとその対応を巡って - ヒューマンエラーファクター研究の現状と課題 - 」『安全工学』42、pp.148-154、2003年
- 14) 田中宏明「知的運転支援システムによる安全性向上技術」『自動車技術』58(5)、pp.88-94、2004年
- 15) 小俣謙二、谷口俊治、羽成隆司、高橋啓介、大野木裕明「交通違反者の車の使用および交通問題に対する態度に関する研究」『交通心理学研究』12(1)、pp.9-18、1996年
- 16) 北折充隆「歩行者の信号無視と交差点の認知バイアスとの関連について - 主観的評価と推定認知の観点から - 」『交通心理学研究』15(1)、pp.1-7、1999年