



「交通安全への動機づけ」

千葉大学名誉教授 鈴木 春男

はじめに

この度、全日本交通安全協会が創立五十周年を迎えられたことを心よりお祝い申し上げたい。

シンポジウムのテーマは、『人と車』をみつめて五十年としてこれからの展望』となっており、また、昭和四十年に発刊された機関紙を『人と車』と命名したように、ヒトとモノをめぐる対策というのは、全日本交通安全協会の理念とも深くかかわることだと考えている。

モノ対策とヒト対策

それでは、『モノ対策』とは何かということだが、それはいうまでもなく、安全な道路環境（道路、信号、標識、施設など）づくり、あるいは安全な車づくりを指し、これは自然科学の成果に負うところが大きい。

それに対して『ヒト対策』とは、人間の意識・行動・生活実態（例えば家族形態、ライフスタイル、生活時間など）を中心に、安全を考えていくことを指す。この側面は、心理学や社会学に代表される人間科学に負うところが大きい。

知られているように、八次五計の最終年であるが、平成十八年にスタートした八次五計は、死者数を平成二十二年までに五千五百人以下にするという目標をかけたわけで、四千八百六十三人というのは目標以上の成果を達成したということである。

その意味で八次五計は成功を取めたということができると思う。では成功を取めた八次五計は、何が特徴だったのであるか。八次五計の主旨から、その一部を抜粋すると、そこでは国民一人ひとりの意識改革が必要で、その『意識改革のためには、身近な地域や団体において、その課題を認識し自ら具体的な目標や方針を設定したり、交通安全に関する各種活動に直接かかわったりしていくなどの仕組みづくりが必要』

だという点が強調されている。後述する『目標による管理』の精神がそこには明確に打ち出されている。そして、そうした精神あるいは方向性を達成するために、八次五計は、その重要な課題として『具体的な行動として人に対する効果的な交通安全教育が欠かせないが、地域では直

歴史的にみると、モノ対策が第一の処方箋として先行し、それにヒト対策としての第二の処方箋が加わったと思うのであるが、その経緯を交通事故死者数の変化と車両保有台数の変化、そして交通安全基本計画の展開という観点からみたのが表である。死者数で見ると、最悪の状況だった昭和四十五年の一万六千七百六十五人という事態を受けて、昭和四十六年から第一次交通安全基本計画が進められたわけであるが、もちろん交通安全教育が重視されたように『ヒト対策』が全くなかったわけではないが、そこでは主として『モノ対策』に力点が置かれてい

接かわり、核となっていく指導者の不足』があり、『指導者の養成と確保に努めることが必要となる』ことを指摘している。

八次五計が当初の目標を達成したことを思えば、全日本交通安全協会をはじめ、多くの団体を中心に、指導者の育成に努力いただいたことが、大きな成果を生んだということもいえるのではないかと思う。

ヒト対策の具体的施策

次に動機づけの対象としての『ヒト』についていま少し深く検討し、そこからヒト対策の具体的な施策としてどんなものが考えられてきたかについて述べていきたいと思います。

まず、ヒトが行動するとはどういうことかということから考えたい。無意識な行動とか、無理やり強制された行動は別だが、人間が自分の意思で、目的を持って行う行動、これを『行為』と呼び、大部分の人間の行動がこれに当たるのであるが、行為はすべて問題を解決するために行われる。

交通事故死者数と車両保有台数の推移

	交通事故死者数	車両保有台数(万台)
昭和 45年	16,765(100)	2,839(100)
50年	10,792(64)	3,859(136)
54年	8,466(50)	4,945(174)
60年	9,261(55)	6,704(236)
平成 1年	11,086(66)	7,596(268)
4年	11,451(68)	8,109(286)
10年	9,211(55)	8,799(310)
15年	7,702(46)	9,013(317)
20年	5,155(31)	9,083(320)
21年	4,914(29)	9,046(319)
22年	4,863(29)	-

第1次5計(昭和46~)
第2次5計(昭和51~)
第3次5計(昭和55~)
第4次5計(昭和61~)
第5次5計(平成 3~)
第6次5計(平成 8~)
第7次5計(平成13~)
第8次5計(平成18~)

モノ
ヒト

た。それは確かに大きな成果をあげ、二次五計進行中の昭和五十四年には、死者数をピーク時の半分にするという成果を取めた。(図表 交通事故死者数等の推移)

ところが、車両保有台数の変化を見てもわかるように、モータリゼーションの動きは年ごとに高まり、死者数は再び増加の傾向が出てきた。これに対処するには、第一の処方箋に加えて、第二の処方箋が必要となってきたわけである。そして、五次五計あるいは六次五計あたりから、『ヒト対策』がクローズアップされてきたように思う。そしてその後は二つの処方箋が相まって、交通事故の死者数を減らすことができたのではないか。平成二十二年の交通事故死者数は四千八百六十三人で、平成二十一年よりさらに一%減っている。

第八次交通安全基本計画の目標と成果

ところで、平成二十二年は、よく

例えば、シャワーを浴びるという行動は「疲れたなあ」とか「汗をかいたなあ」といった形で問題を発見し、それをどのような形で解決するのが一番良いかを決め（問題形成）、その結果行われる行為なのである。したがって「問題発見なくして安全な行動は起こり得ない」わけである。それなのに、多くの指導者は答え（正解）を与えれば、人は行動すると考えているところに問題がある。

シャワーを浴びてもらいたいという場合、多くの指導者は「シャワーを浴びなさい」とか「シャワーを浴びると気持ちがいいよ」と言っているが、それよりも、「あなた、側にくると何だか汗臭いよ」と言っている問題が発見されたほうが、シャワーを浴びる確率は高いのである。

そうした意味で、問題を発見してもらったことが大変重要なのだが、問題がそこにあるからといって、直ちに問題が発見されるわけではない。

実は、問題と感ずるモノサシ、これを問題意識とか価値とかと言うが、そうしたその人特有のモノサシ

ビニオン・リーダーの存在と、深い人間関係を形成する上に必要な対話の場、口コミの場が必要とされる理由がある。

交通安全教育が、参加・体験・実践型で行われる必要が叫ばれたのもこうした理由によるものだということが理解してもらえらると思う。

参加・体験・実践型交通安全教育の実例

そこで次に、そうした「参加・体験・実践型交通安全教育」の有効性を明らかにするために、いくつかの実例を紹介したいと思う。まず最初の例は、米国アラバマ州タスカルーサ市で行われていた「ネイバーフッドウォッチ」である。表面的には子供たちへのボランティア教育の一環として、高齢者宅を子供たちが週一回程度訪問して、お年寄りのためにボランティア活動をする、という制度なのであるが、実は地域の女性警察官があらかじめその主旨を高齢者に伝え、協力を求めるのである。つまり子供たちに対しボランティア教育を行う役割を高齢者に担ってもら

を使って問題発見はなされるのである。例えば高齢になつて、事実としては歩行速度が遅くなり、道路を横断するのに時間がかかるようになっても、人は皆「自分は若いんだ」というモノサシで見ると、若い時と同じに渡れると思ひ問題発見がなされないといった事態がこれに当たる。

したがって、安全な行動がなされるように、正しい形で問題を発見してもらいには、相手が新しいモノサシで自分の問題を見つめるという「価値の修正」を図る必要がある。

ところが実は、その価値を修正してもらおうということが実に難しいのである。アメリカの社会心理学者レオン・フェスティンガーは、その著「認知的不協和の理論」の中で、人は全て自分を正当化したがる。自分がそれまでしてきたことや、考えてきたことを正しいとする、つまり補強する情報は、「さもありなん」とすんなり受け入れるが、対立・矛盾する情報を受け入れると、自分が正当化できなくなるので、そうした情報に接した時には、その情報が誤りの情報であると決めつけそれを退ける

と述べている。したがって、一度ある価値を持つと、それが強化され、固まってしまう方向には進むが、修正される方向には進まないというわけなのである。価値の修正のためには、自分にとって都合の悪い情報を受け入れる必要があるのだからである。

それでは、その難題である価値の修正は、どのようにしたら可能なのだろうか。マーケティングの場で、自分がそれまで使ってきたブランドの商品から、他のブランドの商品に宗旨替えする時、「口コミ」あるいはその口コミの場で周辺の人々を説得するオピニオンリーダーの存在が大きな機能を発揮する、ということがよく言われる。そのことと深く関係するのだが、先にも述べた通り、人は一人でいるときは自分の価値に固執するものだが、別の人物と深い人間関係を形成し、そこに深く参加した時だけ、相手の立場でものを考えるという特質を持つている。それが自分の価値とは違う価値を受け入れるキッカケになり、価値の修正の方向に向かわせることになるのである。そこに、身近な人を説得するオ

い、参加してもらおうのである。その上で、「実は心配なのは、お宅を訪問する途中で子供たちが交通事故にあうことです」、そうしたことを避けるために子供たちに交通のルールを教えて欲しい。ただ、もし間違つたルールを教えたなら困るので、「ここにやさしく書いた交通のルールブックがあるので、これを読んでおいて、子供たちが来たら交通の教育をしてくれないか」と高齢者に依頼するわけである。この制度は、子供へのボランティア教育もさることながら、実は高齢者への交通安全教育なのであり、役割を演ずることで人は動機づけられるという理論を地味に方法なのである。

実例の二番目に紹介したいのは、「ヒヤリ地図づくり」で、これは国際交通安全学会の、私がリーダーを務めたプロジェクトで提案したものである。

仲間が集まって、居住地域の地図をつくり、その地図の上に、車、歩行者、自転車などといった、その時の立場別に色を決め、一人ひとりヒヤリとしたあらゆる場所にその色の

シールを貼っていく。たくさんシールが貼られた場所は皆が危険な体験をした場所であるから、危険を体験した場面の情報交換をし、またヒヤリを防ぐ方法を皆で考え、提案していく。そうした場では、参加者がいきいきと、和気あいあいに作業を進め、その過程が、仲間づくりにも役立つというわけである。

実例の三番目は、「三世代交流の交通安全教育」である。国際交通安全学会では、「ヒヤリ地図づくり」の提案をした後、その成果を調べるフォロー調査も行つたのであるが、その中で、高齢者だけで「ヒヤリ地図づくり」をするよりは、子供たちなど他の世代にも参加してもらおうほうが成果が上がる、ということがわかった。

それを受けて提案したのがこの方法であり、内閣府の予算で、交通安全母の会の組織を中心に進められてきている。高齢者、孫の世代、その親の世代、三者の交流の形で交通安全教育を行つていこう、というものである。現場で観察すると、お年寄りは一生懸命孫世代の安全のために発言し、先述の「ネイバーフッドウ

「オッチ」ではないが、受け身の存在から、役割を担う存在に変化するこ
とが見受けられた。

「情けはひとのためならず」とい
うが、高齢者は孫世代のために、孫
世代は高齢者のために発言し、行動
することが、結果的に自分が動機づ
けられる。つまり、結果的には、自
分のためになるのだ、ということ
を深く感じた次第である。

実例の四番目は「いきいき運転講
座」である。これも最初は国際交通
安全学会のプロジェクトでアイディ
アを出したもののだが、自動車工業会
の積極的な支援のもと、私がリーダ
ーを務めた研究会で提案した教育方
法である。

詳しい進め方は、自動車工業会の
ホームページで検索できるが、最大
の特徴は誰でもがリーダーになれ、
誰でもが参加できる方法だというこ
とにある。後でも述べるように、こ
れからの交通安全教育では地域を中
心に、住民が主体的に取り組める方
法が必要とされると思う。そのため
に特別のリーダー経験がなくても、
誰かが「この指とまれ」と呼びかけ、

績基準は地域住民にとつては目標と
なり、自分たちの交通安全活動の成
果を、自分も参加し納得しているモ
ノサシではかることができるわけだ
ある。しかもそれは、結果的に行政
やリーダーによる管理ではなく、住
民自身が自己管理していくという状
況をつくり、まさに自主的・主体的
に交通安全に取り組む市民を生んで
いくことになるわけである。

私はそうした意味も含めて、これ
からの交通安全のキーワードは「地
域」ではないかと思っている。なぜ
「地域」が有効なキーワードになる
かというと、住民にとつて「目に見
え、実感できる業績基準にする」た
めには自分の周辺の基準が有効だ
ということ、また、交通事故は自宅周
辺で起こっているということ、地域
生活に満足している人は安全意識が
高いこと、さらに地域の仲間づくり
も立派な交通安全教育の一環だとい
うことがあると思うからである。

ヒト対策の更なる進化と これからの方向性

次に、ヒト対策のさらなる進化と

そこに集まってくれる人がいたら、
スムーズに、しかも楽しく勉強会が
できるというシステムが考案された
わけである。具体的には、四種類の
交通安全トレーニングと「交通脳ト
レ」が組み合わされている、自分た
ちで取り組むトレーニングとレベル
(初級、中級、応用の三レベル)が
選べる、仲間づくりに役立つ、参
加者に飽きさせない工夫が凝らされ
ている、いろいろな場で使える工夫
が凝らされている、といった特徴を
持っている。

ただ、これらの実例は、確かに参
加してもらい、対話してもらった場を
設定しているが、取って問題点を
探ると、四番目の「いきいき運転講
座」は少し改良されているが、誰か
が企画し、企画した人が対象者を動
かしていく、というところに問題が
あるかも知れない、本当の意味で参
加型教育とはいえない面もあるのか
も知れないのである。

キーワードは地域

では、市民の側が自主的・主体的

これからの方向性、ということにつ
いて考えてみたい。そこでは、人
とは何か(人間の定義)という本質
的な問題を検討する必要があるのだ
が、「人類」をあらわす言葉にはい
くつかある。

まず、ホモ・サピエンス(Homo
sapiens)というのがあるが、これ
は現生人類の学名でもあり、知性人、
叡智人といった意味である。人類と
は「知性をもった存在」だというわ
けである。

それに加えて登場したのが、ホモ・
ファアベル(Homo faber)という
用語で、工作する人、作る人という
意味である。人の本質は道具づくり
にあり、人類とは「ものをつくる存
在」だというわけである。

確かにその両面とも、人類を表す
特徴としてふさわしいが、一九三八
年に、ホイジンガは、「ホモ・ルー
デンス(Homo ludens)」という
著書を表し、人類について第三の定
義を示したのである。ホモ・ルーデ
ンスとは、遊びをする人の意味であ
り、人類は「遊ぶ存在」だというわ
けである。人間の文化は遊びのなか

に「参加」していくには何が必要なの
だろうか。それには職場などの人
事管理制度として使われる「目標に
よる管理」という方策が参考になる
と思う。例えば地域住民による交通
安全活動が行われた場合、地域住民
は誰でも、自分たちの行った活動が、
果たして成果を生んだのかどうかを
確認したいという気持ちになるもの
である。もし成果が上がった、地域
の安全にも役立ったということにな
れば、達成感も得られるし、やりが
いも感じられるわけである。しかも
その場合、地域住民自身の手で評価
がなされ、成果が確認され、しかも
それが地域の行政やリーダーの目的
とも一致すれば、それはたいへんす
ばらしいわけである。そうなるため
には、地域住民に参加してもらう場
が保証された計画段階で、あらかじめ
リーダーと住民とが話し合い、ど
うなったら成功で、どうなったら失
敗かの、評価のモノサシ、これを業
績基準と言ひ、評価基準と言ひ換え
ることもできるが、それを作ってお
くことが必要になる。

そうした準備を整えておけば、業

から生じ、人間を人間たらしめてい
るのは遊ぶということである、とい
うのが彼の主張である。

あそびとは何か (あそびの四要因)

私は、人類の特性であるこの「遊
び」に注目したいと考えている。遊
びとは何かということをめぐる、
ホイジンガの弟子であるロジェ・カ
イヨワは、その著「遊びと人間」の
中で、あそびは四つの要因によつて
構成されていると述べている。

第一の要因は、アゴーン(Agon
ギリシャ語、競技)で、これは競争、
競い合いという要因である。スポー
ツやゲームなどこの要因をもとにし
たあそびは数多く存在している。第
二の要因はアレア(Alia ラテン語、
サイコロ、サイコロ遊び)で、いわ
ゆる賭けなどに代表される、いわば
偶然性を楽しむ要因である。第三は
ミミクリ(Mimicry 英語、物真
似)で、これは現実の世界とは異な
るもう一つの世界、いわば模倣の世
界を楽しむ要因である。映画や演劇、
あるいはミニチュアなどを集める楽

しみはこの要因で成り立っている。四番目の要因はイリンクス（link）ギリシャ語、渦巻き）で、これは一種のめまい状態、心理的陶酔状態を楽しむ要因である。スピードに身をまかせたり、ジェットコースターなどはこの要因で成り立っていると考えられる。

あそびと安全性・目標管理

そこでここでは、遊びと安全性の関係について述べてみたい。「真面目が安全を招く」ということは事実だと思うが、われわれはこれまで、遊びを真面目の反対にあるものとして位置づけてきた。「遊び半分」という言葉に代表されるように、遊びは真面目の反対であり、遊び＝危険という発想があつたように思う。

私は、遊びが人類の本質だとするならば、この際発想の転換をして、『遊び性を安全にどう生かすか』ということを考えていい時がきているのではないかと思うのである。カイヨフは、遊びの説明の中で、遊びというのは厳格なルールのもとに行わ

下にするという目標を設定する（中間案）とのことであるが、これはなかなか高い目標で、そのためには第三の処方箋が登場する必要があるのではないかと考えているからである。その際、情報の流れの方向性として、全国の交通安全協会並びに各地域の交通安全協会に、具体的に提案しお願いしたいことは、国や自治体の方針や意向を地域住民に伝達するという情報の流れも一方で必要だが、地域住民の意向を集めて国や自治体に提案するという逆の情報の流れも同時に必要だという点である。実は交通安全をめぐって、地域住民の側にもよい知恵が沢山ある。それを力として結集し、安全のための提案を行っていくという機能が、これからの交通安全のための地域団体には期待されるところだと考えている。交通安全をめぐって地域住民の主体性をどう育てるかがこれからの課題だと考えるわけであるが、地域住民発信の安全対策が目の目を見ていくことこそが、住民に自信を持たせ、主体的な住民を作ることに通じるのではないかと考えている。

れる行為だということを述べている。日常生活ではおよそ社会性があるとはいえない人でも、遊ぶ時だけはルールを守り、厳格なルールのもとで遊びを楽しんでいるというのである。いうまでもなく交通の世界では、厳格なルールを守ってもらうことが安全のために要請されるわけであるが、これは遊びの世界にも通じるのである。つまり遊びは真面目の反対ではなくて、遊び＝真面目の面があることに注目すべきだと思う。

例えば、先にあげたアゴンの要素であるが、スピードの競い合いという形でそれが行われたら危険きわまりないが、安全運転の競い合いという形が、資格の設定などに基づいて行われるようになれば、遊びが安全性に生かされるようになると思う。

いま一つ、遊びがわれわれの安全にとつて、重要な意味を持っていると思われるのは、遊びでの目標管理ということである。実はわれわれは遊ぶ時には常に目標管理を行っている。釣りにしても、ゴルフにしても、われわれは遊ぶ時は常に業績基準を

設定して、そのもとで遊んでいる。だから遊びは充実し、楽しいのである。この日常的な遊びの場での目標管理を生かして、安全行動での目標管理ができないか、というのが私の提案である。そのためには、安全性の業績基準づくりが重要なのであるが、SDカードやゴールド免許の制度はそうした状況に一步近づいたものではないかと考えている。

情報対策は第三の処方箋？

最後に、これからの方向性について問題提起させていただき、基調講演を終わりたい。それは、モノ対策とヒト対策は大事な処方箋だが、それらは別々に独立したものであつてはならないということである。両者の関係性を追求していくことが第三の処方箋になるかも知れない。というのは、モノとヒトをつなぐのは情報であり、情報対策が第三の処方箋になる可能性が高いように思う。

この四月からスタートする九次五計では終了年である平成二十七年までに、交通事故の死者数を三千人以

