

日本応用心理学会令和4年度公開シンポジウム

## いわゆるあおり運転について考える！

日 時：2022年11月19日（土） 13：00～16：00

場 所：名古屋大学野依記念学術交流館

企 画：日本応用心理学会企画委員会

共 催：国立大学法人東海国立大学機構名古屋大学未来社会創造機構モビリティ社会研究所  
国立大学法人東海国立大学機構名古屋大学卓越大学院プログラム ライフスタイル革命のため  
の超学際移動イノベーション人材養成学位プログラム（TMI）

後 援：日本交通心理学会  
愛知県警察

挨 拶：古屋 健（日本応用心理学会理事長）

話題提供：中井 宏（大阪大学大学院人間科学研究科）  
岡村和子（科学警察研究所交通科学部交通科学第二研究室）  
大隅尚広（千葉大学大学院人文科学研究院）  
村山 綾（近畿大学国際学部）

指定討論：谷口俊治（椋山女学園大学文化情報学部）

司 会：小嶋理江（名古屋大学未来社会創造機構モビリティ社会研究所）

### ■はじめに

小嶋：日本応用心理学会2022年度公開シンポジウムを開催いたします。本日のテーマは、「いわゆるあおり運転について考える！」です。

明日は一日雨予報となっておりますが、本日まで小春日和とのこと、コロナ情勢には注意しなければなりません、無事に本日ここでシンポジウムを開催することができて、大変嬉しく思っております。皆様、お忙しいところ、日程を調整してご参加くださり、ありがとうございます。

まずは、日本応用心理学会理事長よりご挨拶いただきます。東京から駆けつけてくださった古屋健理事長、よろしく願いたします。

古屋：皆さん、こんにちは。日本応用心理学会の理事長を務めております、立正大学の古屋でございます。本日は日本応用心理学会主催の公開シンポジウムにご参加いただきまして、ありがとうございます。

年に1回、公開シンポジウムを企画しております

けれども、もうご存知の通り、2020年度につきましてはコロナ禍のために中止となりました。昨年度、ハイブリッド方式ということで、入場制限した上でオンライン配信ということで、今回久しぶりの対面で、しかも久しぶりの地方での、東京以外での実施、それから、ついでに言いますと、初めての名古屋大学の会場での実施ということでございます。このような立派な会場を用意していただきました、大学の関係者の皆様に厚く御礼申し上げます。



さて、今日のテーマ「いわゆるあおり運転について考える！」ですけれども、まさに応用心理学会として取り挙げるに相応しいテーマであると思っております。

煽り運転につきましては、2017年に起こりました東名高速での煽り事故、煽り運転による事故で、ご夫婦お二人の命が失われるという、まことに痛ましい出来事がありました。そのニュース報道などを通じまして、大きな社会問題となり、またその後の裁判の経緯なども広く注目を集めておりました。

私自身も月に何度かはハンドルを握るドライバーですが、この事故のことは、他人事ではなく、身近なことに感じておりました。と申しますのは、私の実家の最寄りの高速インターが、東名高速道路の大井松田インターということでありまして、事故のきっかけとなる出来事が起こった中井PAもよく知っておりますし、事故現場である中井PAと大井松田インターの間の下り線というのも、帰省のたびに通る道筋でございます。

ですから、テレビで映し出される風景がとても馴染みのあるものだったのでございます。で、事故が起こったあの辺りというのは、まさに山の中にありまして、中井PA入り口ってというのが、大きく左カーブの下り坂です。中井PAのところ、ぐっとまた右に曲がりまして、暫く行くと、今度は登坂車線のある急な登り坂がある。言ってみれば、谷のところで事故が起こったようです。

でそこまで行ってしまうと、今度はぐっと風景が開けて、富士山が目の前に、大きく見えるというところになっております。だいたいが見えるというふうなところですね。

しかもこの事故が起こった時間帯が、夜の9時頃ということでしたので、おそらく都市部の道路と違いまして、山の中の照明が少ないところで、周囲がずいぶん暗かったと思います。そのような道で、煽り運転をされて、車を停止させられ、大声で怒鳴られたりしたら、被害者の方は、それはそれは恐ろしい思いをしたことだろうと思われまます。まことに同情を禁じ得ませんし、改めて、心よりご冥福をお祈りしたいと思っております。

ご存知のように、この事故以来、煽り運転の様子を映したドライブレコーダーの映像でありますとか、あるいはスマホで撮られた映像などがよくテレビで流されるようになって、その危険性、それから日本全

国どここの道路でも起こりうる事件だということが広く認識されるようになりました。

それに合わせて、有力な防衛策の一つとして、ドライブレコーダーの搭載が推奨されるようになりました。で、私も実を言うと、その時をきっかけに自分の車にドライブレコーダーをつけた組の一人です。幸い私は、まだドライブレコーダーの映像にお世話になるようなことはなくて済んでおりますけれども、私が不思議に思うのは、これだけドライブレコーダーが普及して、煽り運転なんかしたら、すぐに映像が出て、証拠が見つかってしまうのに、相変わらず世の中から煽り運転がなくなるということ。もし自分の車にドライブレコーダーがついていて、煽り運転をしたら、自分で自分の罪を証明するような証拠を作ってるようなことになると思います。

まあ、専門家からすれば、いかにも素人くさい疑問かもしれませんが、今日は是非このような素朴な疑問にもお答えいただけるよう、有益なシンポジウムとなるよう期待しております。

なお今回は、日本交通心理学会と愛知県警察のご後援をいただいているとのことで、関係者の皆様のご協力に感謝申し上げます。

また本日、話題提供者としても参加いただきます、中井先生、岡村先生、大隅先生、村山先生、および指定討論者として登壇していただきます谷口先生には、厚く御礼申し上げます。最後に、学会として開催準備にあたっていただいた東洋大学の桐生先生をはじめとした応用心理学会の企画委員会の島田先生、上市先生、今日の司会者でもある名古屋大学の小嶋先生のご尽力にも、心より感謝申し上げます。

以上簡単ですが、挨拶とさせていただきます。ありがとうございました。

小嶋：ありがとうございました。ご期待に添える内容となるよう頑張りますので、ちょっと長時間ですけれども、どうぞよろしく願いいたします。

続きまして、愛知県警察本部 交通部 交通総務課 交通事故対策室の櫻井智浩警部より、一言ご挨拶を頂戴いたします。よろしく願いいたします。

櫻井：皆さん、こんにちは。ただいまご紹介いただきました愛知県警察本部交通総務課交通事故対策室におります、櫻井と申します。私のほうから、一言ご挨拶を申し上げます。

今回のシンポジウムのテーマがですね、煽り運転。

警察としても、煽り運転根絶のため、今回のシンポジウムの後援をさせていただいております。

警察ではですね、煽り運転に関する情報は、日々110番などで相談が寄せられております。これに対して日々対応しながら、なんとか煽り運転をなくしたいと、広く危険性について、広報啓発活動を行っているところでございます。が、先ほど古屋先生のご挨拶でもありましたように、なかなかなくなるというのが実情であります。



この煽り運転なんですけれども、空き巣、自動車盗、車上狙いなどの窃盗犯と違って、最初から煽り運転をやろうと思ひながら、運転してる方はほとんどいないと思います。逆に言うのですね、誰でも煽り運転をしてしまう可能性があるのではないかなと、私は考えております。

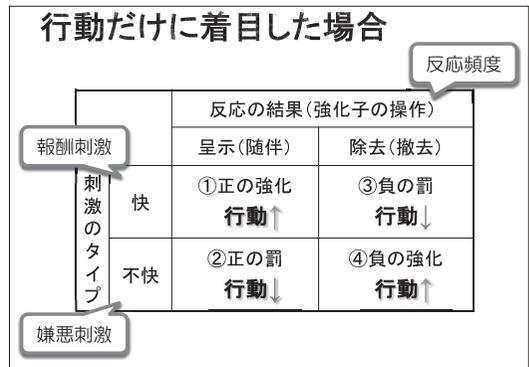
何かきっかけで、運転中に怒りを感じて、煽り運転をしてしまう。ここにはですね、ドライバーの方の、心理的な要素が深く関わっているのではないかと感じております。まさに今日のシンポジウムはですね、心理学会が主催。内面的なお話を識者の方から聞けるということで、私自身もですね、大変楽しみにしておりました。

皆様にとって、このシンポジウムが有意義な時間となることを祈念いたしまして、簡単ではありますが、私からの挨拶とさせていただきます。どうもありがとうございました。

小嶋：ありがとうございます。何とかなくすために、少しでも学術的な話が役に立つといいなと、私も考えております。では、企画趣旨を、簡単に説明させていただきたいと思ひます。

行動といっても、色んな行動がありますので、これ

だけで説明できるものではありませんが、簡単に捉えようとした場合に、オペラント学習(行動)は分かり易いのではないかと考えます。



①は、煽り運転をすると快刺激がやってくることで、行動頻度が上がるわけです。快刺激って、じゃあ何か。例えば、煽り運転をすることによって「時間短縮」、つまり前の車がどいてくれることによる時間短縮という快刺激をもらっている場合には行動頻度は上がります。それから、自分が煽るという行動をすることによって、「前の車がどいてくれる」という快刺激を受け取っている人もいるわけですね。そうすると行動頻度は上がると考えられます。あとは④。前の車がちょっと遅くて、なんかこの車嫌だという時には、煽ることによって、「ゆっくり走っている前の車、鬱陶しい、不快な刺激をなくすことができる」わけですね。結果的には、行動頻度は上がるということになります。①も④も、どちらにしても行動頻度が上がっていますので、なかなか煽り運転はなくなるまいだろうと考えることができます。

でも、煽り運転をすることによって捕まってしまう、事故をしてしまうという不快な刺激を受け取ることもあるわけです。そうすれば当然、行動頻度は減ります。②に該当します。ただ、事故や違反は、いつもじゃないんですよね。ある種、稀なことになります。ですから、捕まった、事故したとなると「運が悪かった」という話になってしまうわけです。いつも捕まるようなシステムができればいいんですけど、現状では、まだそれが出来ないとする、やはり①④が強く、やはりなかなか煽り運転はなくなる、とも考えることができます。ただ、これはオペラント条件付け、オペラント学習という古典的な理論になりますので、これだけで説明できるわけではありません。ただ後ほど、谷口先生の話の時にも少し出てきます

ので、ちょっと頭に置いていただけたらなと思います。人間行動を考える際には、多角的に捉える必要がありますので、これから先生方にお話いただききます。

今回、煽り運転を取り巻くものということで、色々想定して考えております。例えば、ちょっと後ろの車両が詰めてるなあと、嫌な思いをしている車がいたとします。その場合には「あの車ちょっと煽っているんじゃないか」と考えるかもしれませんが、ではあの人がどういう特徴があるのか、どういう人なのか、何でそんなことするのかという人間側の検討というのはもちろん必要になるわけですね。ただ、なんであの人は煽り運転するのか、どういう人が煽り運転するのかという特徴だけに注視し、レッテルを貼るだけになるのは、好ましくありません。心理学が、なぜ特徴を考えようとするかという、安全教育などの対策を考えなければいけないからです。どういう人にどういう対策が必要なのかということですね。今回この人間側の検討として、岡村先生と大隅先生のご発表があります。でも、そもそもどういう研究があるのかというのは、幅広く捉えておかなければいけません。この辺りのお話は、中井先生にお願いしております。そして、被害者となってしまった人を責めてしまうという周囲の話、よく皆さんも見聞きすることがあるかと思いますが、「あの人が悪いんじゃないの?」「どうせ煽られるようなことしてるよね?」といった反応も世の中にはあります。この点についても一緒に考えていかなければいけないと私は考えましたので、村山先生にお願いしております。

今回は煽り運転について、幅広く多角的にかつ学術的に捉えられたらと考えまして、企画いたしました。では、本日登壇の先生をご紹介します。

中井先生は、台形ランプの速度抑制の効果など、広く交通に関する研究をなさっております。中井先生が、大変面白く、これまでどういう研究が行われているかをまとめてくださいます。続きまして岡村先生です。岡村先生は、飲酒運転や行政処分、安全対策などのまさに現場で様々な研究をなさっております。事例を交えて興味深い話をしてくださいます。そして大隅先生。大隅先生は、今回、生物学的な基盤、神経基盤の話をしてください。神経系の話が出てきて、少し難しいなあと感じる方もいらっしゃるかもしれませんが、重要な視点で、かつ興味深く聞ける話です。話題提供の最後が村山先生になります。村山

先生は、お声がけした際に、ちょっと今回のシンポジウムの中では異質なんじゃないかと思っていらっしまったのですが、重要な視点からの示唆を得ることができます。被害者非難や加害者の非人間化などの視点からの研究をなさっておりますので、今日は少し違った視点での話題をいただけたらなと思っております。最後は谷口先生。指定討論になります。谷口先生は、例えば愛知県の道路標識改善懇談会の議員をお務めになるなど、ご活躍なさっています。谷口先生の鋭い視点で話題提供の先生方にコメントなどありますので、議論も皆さんにぜひ楽しんでいただけたらと思います。

では、長時間の会となりますが、どうぞよろしくお願ひいたします。色々失敗しておりますけれども、本日の司会は、企画者として、名古屋大学未来社会創造機構モビリティ社会研究所の小嶋が担当いたします。最後まで無事に終われるように頑張ります。皆様、どうぞよろしくお願ひいたします。

では最初に中井先生、お願ひいたします。

#### ■話題提供 1

中井 宏（大阪大学大学院）

中井：はい、トップバッターを仰せつかりました、中井です。私からは、このシンポジウムの趣旨であるとか、煽り運転を考える意義であるとか、最近の社会的な流れについてご説明をしつつ、研究に触れたいと思います。

我が国で「煽り運転」という言葉を誰が言い始めたのかは、私も少し調べたんですが、残念ながら分かりませんでした。ただ、注目を集めるようになったのは、今から5年前の東名高速での事故あるいは事件であると申し上げていいと思います。おそらくここにお集まりの方々はこの事故に関して、お詳しいと思いますので割愛しますが、この事件をきっかけに、我々（交通心理学者）のところにも、「煽り運転がなぜ起こるのか」という取材、問い合わせが沢山来るようになりました。その後、社会的に「煽り運転」が問題視され、厳罰化が望まれるようになりました。

道路交通法に関していうと、例えば、飲酒運転が2006年の福岡の事故を契機に厳罰化されたのと同じような流れで進んでいきました。現状、2020年の6月に改正された部分で、妨害運転罪というもの創設され、煽り運転は犯罪であり、一発で免許停止に

なると定められております。警察庁のホームページからの引用になりますけども、こちらに挙がっているような10種類の違反が、いわゆる俗に言う煽り運転と捉えられます。

法律に関していうと、妨害運転罪ができたのは、最近の話ですが、交通心理学の領域においては、最近になって新しい問題として煽り運転が出てきたということではなくて、実はだいぶ古くから煽り運転に類する、似たような問題が扱われてきたんです。

学術の世界では、aggressive driving、攻撃的運転といった名称で、様々な研究が行われてきました。こちら、その一例となりますけれども、American Automobile Association（日本でいうところのJAFのような組織）のホームページを見ますと、アメリカで過去30日以内にスライドにあるような攻撃的な運転をしたことがある人は、なんと80%ぐらいいるということで、道路上で発生する比較的日常的なトラブル、問題だと書かれています。じゃあどういった行動をとっている人がいるかということ、急に車線変更した人が26%います。26%と申しまして、アメリカのドライバー全体の26%というふうに推計すると、なんと5700万人ぐらいが、そういう行動を行っているんですね。あるいは車線変更してこようとする人を入れてやらないように妨害する人は34%。反対に、自分が合流する時に他の車が詰めてきても、強引に入っちゃう人は28%だそうです。つまり、道路上で比較的良好に見られるようなトラブルなんだと思われまます。

次に、こちらはこここのところ毎年のように調査をされているチューリッヒ保険会社の最新版の結果です。「煽り運転をされた経験がありますか?」という問いに対して、ないという方が半分ぐらいですけれども、残り半分はあるっていう人です。先ほど古屋理事長もおっしゃっておられましたが、法律が改正されて、あるいは、これだけ注目を集めるようになった最近でも、「あります」という方は2割ぐらいと報告されてます。

具体的にどんなことをされたかということですが、おそらく多くの方がイメージされる、もっと速く走るように後ろの車が接近してくるというような行為が一番多いということですね。それ以外では、車体を接近させて幅寄せされるとか、必要のないハイビームをされるといったようなことが続いている

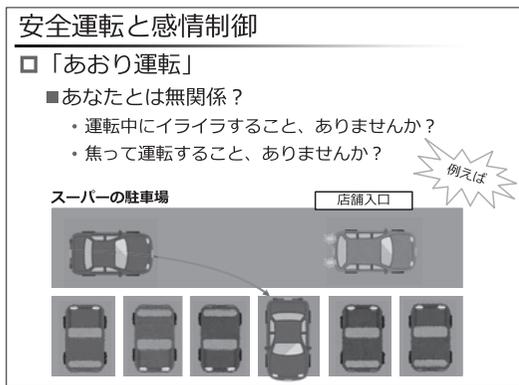
す。一方で煽り運転をされたきっかけが一番多いのは車線変更。それから、スピードが遅い、制限速度で走っていた、合流した、といったことが続きます。ひょっとすると、車線変更や合流というのが、後ろからの車の直前であったりとか、あるいは合図がなかったりとか、そういう場合によっては、煽られるほうに落ち度が多少あったという可能性もゼロではありません。一方で、制限速度で走っていたことがきっかけになることもあり、落ち度がなくても被害に遭うこともある、というのが現状のようです。

煽り運転をされたときに、どのような対応をしたかということでは、一番多いのは道を譲ったということですが、何もしなかったというのが続きます。私が思うには、この「何もしなかった」の中には、気にせずに何もしなかった人もいるのかもしれないですが、怖くて何もできなかったといったような数も含まれているのかもしれないと思います。

今日会場にいらっしゃる皆様方は、おそらく交通事故の防止とか、交通安全に多少なりとも関心がおありだと思います。そうすると、煽り運転をする奴ってどんな奴なんだとか、自分は煽り運転とは無関係だと、自分は煽ることはないというふうに思っておられるかもしれません。けれども、煽り運転という極端なところまでいなくても、運転中にイライラすること、あるいは焦って運転すること、ありませんか。少なくとも、私はあります。これまで数々の文献を見てきましたけれども、イライラしてるほうがいい運転ができるとか、怒ってる時、カッとなっている時のほうが安全な運転ができるっていう研究結果を見たことはありません。そういう意味でいうと、イライラや焦り、こういったものを、いかに制御して、平常心で運転するかということは、煽り運転と呼ばれるような極端な行為をしないまでも、感情のコントロールは重要じゃないかということですね。

一例を挙げてみます。

土日なんかスーパーに行くと、車が沢山停まっています、駐車するところに困ることがあります。こんな時に、お店の入り口の近くに、たまたま空いている駐車枠を見つけたとします。で、「これは、しめた。ラッキー」ということで進んでいって、自分(青い車)がハザードをつけた。ところが、後ろから、車(赤い車)がやって来てですね、こいつが先に入っちゃったと。こんなことがあったら、どうしましょうか。



この青い車はですね、ハザードを点けて、今からバックして「ここへ入りますよ」ということを言いたかった。そういう意味でハザードをつけた。一方で、後ろから来た車はですね、「お店の入り口の前に車を停めて、同乗者を乗せたり降ろしたり、あるいは荷物を載せたりしたいんじゃないか」と思って、空いている駐車枠に入ったのかもしれないですね。そういう意味でいうと、ハザードランプのミスコミュニケーションがトラブルに発展するということがあるかもしれません。

ちなみに、私の研究室に所属している学生が、このシチュエーション、「自分が止めようと思ったスペースに横入りされたらどうしますか？」と100人ぐらいに調査を行ったんですね。一番多かったのは、「ちょっと頭にくるけれども、まあ呆れて他の駐車スペースを探します」という人が、だいたい4分の3ぐらいでした。残りの4分の1の人はどういうことをするかというと、「相手を取りあえず睨み付けてから、他の駐車スペースに行きます」。これは23人いました。それから「相手が降りてくるのを待って、その人に窓を開けて暴言をはく」と答えた人が1人。さらに「車を降りてって相手に近づいて怒りを表す」という人が、1人でした。まあ100人いたらですね、ひとりふたりの人は車を降りて、文句を言いに行くとか窓開けて暴言をはくとか、そういったトラブルに発展するっていうことがあるんだということです。

こちら、民間の会社が行った調査ですけども、「運転中にイライラしたり、ストレスを感じたりすることありますか？」ということで、全く運転しない人も含まれているんですけども、運転する人の中でいうと、半分以上の人は何かしらにイライラしたりするようです。具体的に、どういう時にイライラするかと

いうと、「強引に割り込まれた」「前の車がのろのろ走っている」「合図せずに入ってくる」ということですね。私が一番イライラするのは、自分が右折したい時に、もうどう考えても信号が赤になっただろうっていうタイミングで、対向の直進車が来るときですね。ものすごくイライラします。ここにはそれはないんですが(笑)、まあ多くの方々が、こういった原因でイライラを感じているというふうなことを見て取れます。

では皆さん。煽り運転が起こる理由を考える前に、道路で他者とコミュニケーションをとりたい場合、どうしますか。

あまりコミュニケーションを取りたいと思わないかもしれませんが、もし何かを伝えたいという場合には、なかなか道路では、特に車対車では言語のコミュニケーションが難しいので、非言語のコミュニケーションになるだろうと思います。具体的には、身振り手振りを使ったり、あるいは走り方で意図を伝えたり、それから、車に付いている装置を使う。車載装置の使い方には、公式なものだけでなく非公式のものもあります。例として、先ほどのハザードランプ。法律的には夜間に停車中であることを示したり、スクールバスが児童、生徒の乗り降りをしていることを示したりする場合に使うと定められているんですけど、それ以外の場合にも使われていますよね。1996年に行われた研究によれば、運転経験の少ない学生と、ある程度運転経験のある人を集めてきて、合図を見せて、その意味を理解できるか評価させたようです。そうすると、右左折の時に合図を出すとか、身振り手振りをする、といったようなものは、運転経験が乏しくても経験があっても、そんなに変わらないんですけど、非公式な合図については、どうやら経験が少ない人の理解度は低いということが報告されています。すなわち経験不足の人は、合図の意味を誤解することがあるわけです。特にトラブルになりうるのが、クラクションです。そもそも、クラクションのむやみな使用は禁じられているんですけど、例えば皆さん、赤信号で止まっていて、信号が青に変わったのに、前の車がなかなか動かない、そういう時にどうやって鳴らしますか。鳴らしちゃいけないんですけども、もし仮に鳴らすとしてもですね、短く鳴らすっていうのが一般的かなと思うんです。では、これが長いとどうでしょうか。長いとやっぱり感じ方も違う

のではないかと思います。先ほどの研究より古い研究ですけど、今度はプロジェクターで映された、交通場面でのようにクラクションを鳴らすかという実験が行われています。初心者には、ちょっと長めのクラクションを鳴らします。でも教習所の指導員を連れてくると、3つぐらいの種類を鳴らし分けたそうなんです。一方で、初心者はちょっと長めですよ、長めになると挑戦的だとか攻撃的だというふうに捉えられてしまうことがあるでしょう、ということです。

運転中の怒りは特に問題なのかという意味では、怒りを感じた頻度を報告させると、運転をしている時のほうが運転以外よりも数が多いという研究があります。一方で、怒りの程度については、両方とも同じ程度だと報告されています。ただ、運転中は怒りの頻度が多いので、表現が違うんじゃないかというふうには指摘されています。

<p><b>運転中の怒りは特に問題？</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>□ 怒りの頻度           <ul style="list-style-type: none"> <li>■ 運転中&gt;運転以外 (Parkinson, 2001)</li> </ul> </li> <li>□ 怒りの程度           <ul style="list-style-type: none"> <li>■ 運転中≈運転以外 (Lawton &amp; Nutter, 2002)               <ul style="list-style-type: none"> <li>・ただし、運転中は怒りの頻度が多いので、怒りの表現が異なるだろうと指摘</li> </ul> </li> </ul> </li> <li>□ 怒りの表出           <ul style="list-style-type: none"> <li>■ 運転中と非運転中で怒りの程度が同じでも、怒りにまかせた攻撃的反応は運転中&gt;非運転中 (Chapman et al., 2000)</li> </ul> </li> <li>◇ 運転中とそれ以外で異なる理由           <ul style="list-style-type: none"> <li>■ 匿名性 (anonymity)</li> <li>■ 意思疎通の難しさ (lack of possibilities to communicate)</li> <li>■ モデリング</li> </ul> </li> </ul>
--

ここにはちょっと載せてみませんが、例えば、服役中の人は、交通犯罪が多いとかですね。そういった研究もあったり、攻撃性と運転中の怒りと、運転以外の怒りが、ある程度は関係すると言われてます。

一方で、運転中とそれ以外で何が異なるのかというところでいくと、まず一つは匿名性ですね。これは心理学の古い研究、会場に心理学者がいらっしゃったら、よくご存知だと思いますが、覆面をした場合には、覆面をせずに顔を出して、自己紹介があった場合よりも攻撃的に振舞うというのがございますけれども、その覆面の代わりが車なんだ、というふうに使われています。

赤信号から青信号に変わっても出発しないという実験をした時に、前の車のドライバーが見える時と見えない時を比べると、相手が見えない時に攻撃は生じやすいということになります。

また、煽り運転しやすい人っていうところでまと

めますと、例えば、職場でストレスを感じている人、サイコパシー特性と呼ばれるものが高い人、他者から攻撃的運転を頻繁にされている人ほど攻撃的というふうな、岡村先生のご報告があるかもしれませんが、そんなことも言われています。

それから研究によると、精神疾患、例えば間欠性爆発性障害のような障害が原因となって煽り運転というのにつながっているのかもしれない。

これは岡村先生のご研究ですけども、ちょっと簡単にまとめますと、運転中のイライラ感は、あまり年齢によって変わらないようです。男女差も中年層でちょっとあるんですけども、一般的にはみんな、なんとなくイライラしてるんですね。しかし、攻撃的な運転傾向という、特に若い男性が攻撃をしやすいようです。

一方で、年長者についても、例えば他人の交通違反は許せない、あるいは自分の運転が妨害されたら経験が長い人のほうが怒る、といったような研究があったりします。一口に煽り運転と言っても、一時の感情に任せて煽るという場合もあれば、自分にとっての正しい基準に合わない、そういう他者の行動を懲らしめるという場合もあるのかな、と思います。

それからですね、状況とか環境に着目した研究もあります。これはラッシュアワーとか渋滞の時に、やはり怒りが喚起されやすいよというようなことが報告をされています。時間の関係で省略しますが、どういいう車を使っているかってことで、いわゆる価格帯の高い車が加害者になりやすく、価格帯が低い車が被害者になりやすいとされています。

研究としては、暑いとクラクションが良く鳴らされるといった報告もありますね。人間、暑いと攻撃的になりますので。

車にステッカーをいっぱい貼って装飾している人のほうが攻撃的だっという研究もあります。ステッカーを沢山付けている人はですね、防衛反応をするときに、その場から離れるというような対応じゃなくて、ブロックするとか、クラクション鳴らすとか、そんなことをするという研究があります。あとは車種によっても腹の立てやすさが変わる、という実験結果もあります。また、前の車が小さいとか、自分の車の座席が高いとかいう場合に、ちょっと車間距離が短くなってしまう可能性も考えられます。

以上です。とりあえず話題提供はここまでとさせ

ていただきます。

小嶋：中井先生、ありがとうございます。では続きまして、岡村先生よろしくお願ひいたします。

### ■話題提供2

岡村和子（科学警察研究所）

岡村：それでは、次の話題を始めさせていただきます。煽り運転に関して、先ほどの中井先生の話にあった通りで、幅広い攻撃的運転の中で何がきっかけとなり、いわゆる煽り運転になってしまうことだろうと推測されますので、攻撃的運転のスペクトラムという言葉を使わせていただきます。この点を先に説明して、2点目がメインですが、煽り運転の検挙事例の紹介をいたします。それから3点目に、免許の停止や取り消しなどの行政処分を受けた人にみられる攻撃的運転傾向についてご紹介した後、まとめいたします。

先ほど中井先生からの紹介があった通りですね、交通研究の分野では、昔から攻撃的運転として知られていて、研究をされていた現象ではあります。ただ、上から見ていただくと、マイルドなものから極端なものまでとても幅広いです。文句をつぶやくとか、先ほどの中井先生の話にも出てきましたが、睨むとかチラッと見るとかですね。これは、割と多くの人ややったことがあると思うんですね。さらに、あまり頻繁でない行動として、窓を開けて怒鳴るとか、凶器や武器になりうるものを見せたり使うとか、故意に車をぶつけるということまで含まれます。そして、真ん中にあるのが、運転行動そのものなんですけれども、いわゆる妨害運転に相当するようなこと、車間距離の不保持とか幅寄せということになります。煽られたと感じるかどうかは、とても主観的なもので、その場の文脈に依存するようなので、相手は意図的ではなかったけれども、その人に「幅寄せされた」と思う場面もあるでしょうし、相手が自分の意図しないと「車間距離を詰められているな」というふうに感じてしまう場面はあると思われます。ということで、一体どこからが煽り運転になるのかという、すごく分かりにくい。煽り運転は極端な行為にエスカレートしてしまった場合を指すと考えられますが、ちょっと他のドライバーを睨むとか目が合ったということをきっかけに、極端なトラブルに発展するということは充分あるということだと思います。

以前から、煽り運転に相当する行為はあったというふうには認識されているんですけども、ドラレコなどの映像が紹介されて、加害行為の危険性や過激さが広く知られるようになったということ、これがいわゆる煽り運転への高い関心の理由の一つかなと思います。それから、例えば社会心理学の分野で、こういう研究があるのか教えていただきたいんですけども、昔はみんな同じようなテレビ番組を見て、同じような新聞なり雑誌を見て同じような情報に接していましたが、今はSNSなどの影響のせいか、自分に都合がいい情報のみを取捨選択する傾向が強まり、都合のいい信念への思い込みも強化されるため、どうも自分の信念が絶対であって、それ以外は間違っているというような、そういう攻撃行動の正当化を助長するような傾向が強まっているのかなと推測しています。交通事故防止の仕事ですと、他の交通の話題はすぐ忘れられてしまうんですけど、なぜこんなに煽り運転への関心が高いのだろうと思います。表に出てくる映像の情報があまりに強烈で、「こんな怖い人たちと一緒に道路を共有しているなんて」とか「自分も被害者になったらどうしよう」と恐怖を喚起するというのが一つあるかなと思います。あとは、中井先生の話にもありましたけれども、運転中のイライラですね、ちょっとムツとするってことは誰でも経験するため、どこで一線を越えてしまうだろうということを知りたいという、そういう素朴な疑問もあるのかなと思います。県警の櫻井さんの話にもありましたけれども、意図的に煽り運転をやってやろうと思ってやるという人はあまりいませんし、ほとんどの人はそれに相当する行動をしないんです。そういう善良な人の基準で煽り運転の機序を考えてしまうというのは、それで合っているのかなとも考えたりもします。

2番目となりますが、今度は煽り運転で検挙された事例の紹介です。近年、全国で発生したいわゆる煽り運転に相当する行為に関して、危険運転致死傷罪や刑法などが適用された事例など、当時は妨害運転罪がなかったんですけども、いわゆる煽り運転ということで、そのままの名称を使っています。警察庁で全国の事例を集めたものについて、内容を簡単にご紹介いたします。処分を受けた人の発言から、処分者の生い立ちですとか、生活や運転状況、事件発生原因に対する本人の認識と行動をコード化して、まと

めています。

事件は113件なんですけれども、当事者は118人います。平均年齢が41歳ということで、免許保有者全体から見るとやや若い人が多いですね。男性が多いんですけども、4人女性もいました。半数近くは、運転をする仕事についている方です。教育歴に関しては、半数近くが、教育課程を未修了ということになっています。どういう罪に問われたかについては、36%が暴行罪、26%が危険運転致死傷罪、15%が傷害、8%が器物損壊などとなっています。

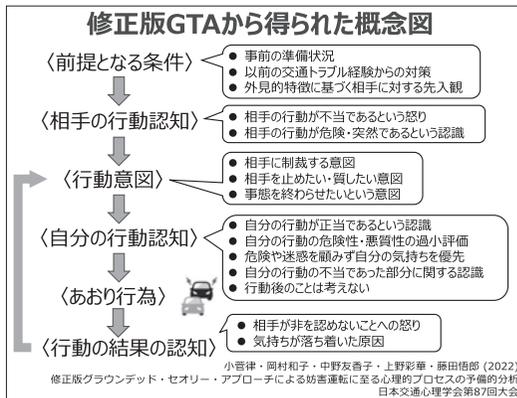
処分を受けた人の趣味については、自動車やバイクに関するもの、例えば車両の改造やドライブを挙げた人が多かったです。また8割の人には、事件の前に、交通事故や取締りを受けた経験があって、3割が運転免許の停止や取り消しを受けた経験がありました。それから56%の人に犯罪歴があったということです。この情報だけを見ると、何か凶暴な人たちなのではないかと思われるかもしれませんが、必ずしもそうではない可能性もあります。全体的にはまず、自分の運転技術に自信がある、車や運転が好きの方が多くと言えそうです。また運転場面だけでなく、日常生活でも不適応行動やトラブルを抱えている人が多いと推測されます。印象としては、ちょっと不器用な人が多いのではないかと考えています。理由については、事例のところで触れたいと思います。

事件のきっかけをまとめました。相手車両(被害者側)の挙動、それを加害者がどう思ったかということです。最も多いのが、相手が車線変更してきた、追い抜かれたというものです。次に多いのは、相手車両が自分の前を走行していたが、それが遅かったということです。3番目が、相手車両が自分の後ろを走っていたが、車間距離を詰めたなどとなっています。その相手車両、被害者側の行動に対する加害者側、処分された人の認識として一番多いのが、相手が煽ってきた、相手に喧嘩を売られたり、威嚇されたというものです。次に多いのが、相手に怒りやイライラなどのネガティブな感情があったというものです。その次が相手と話をしたい、文句を言いたい、注意をしたい、相手車両を止めて話をしたい、こういった内容になっています。

事件の結果、処分された人が最終的に何をやってしまったかということですが、約半数は、妨害運転罪で定められた一定の違反に相当する行為をしたとい

うことになっています。残りの半数は、それだけでは留まらず、車外に出て相手を殴ったり、蹴ったり、あるいは車を壊した、物を投げた、そういった暴力行為に及んでいます。

今ご紹介した事例について、修正版GTA(グラウンデッド・セオリー・アプローチ: Grounded Theory Approach)という質的な分析の手法を用いて、処分者の受け止め方をまとめてみました。



まず〈前提となる条件〉があります。例えば、以前から交通トラブルに巻き込まれていたため、対策として、武器に相当するようなものを持っていたなどです。その中には、相手の外見的特徴に基づく思い込み、先ほど車種の話が出ましたが、そういった先入観があります。次に〈相手の行動の認知〉があります。例えば相手の行動が不当であるという受け止めとか、相手の行動が危険でびっくりした、そういったものです。それに対して、自分が何をしようと思ったかというのが〈行動意図〉です。相手に制裁したい、相手を正したいといった行動意図があります。その行動をとった〈自分の行動認知〉について、自分の行動が正当なんだ、もしくは、後になって自分も悪かったなと気づいたといったことがあります。実際の〈あおり行為〉に至って、その〈行動の結果の認知〉として、どう認知したかです。相手が非を認めないことへの怒りがあった、相手を攻撃したことで気持ちが落ち着いたとかですね。こういった流れになります。

この概念図に基づいて、実際にあった事例を紹介したいと思います。

まず1つ目は、プロドライバーの事例です。自分が渋滞原因と思われることへの心配から、前を走っていた自転車に対して、車間距離を詰めてクラクションを鳴らし続けてしまいました。業務で運転中、片側

1車線の道路を自転車がゆっくり走行していた、その時、渋滞で低速走行していた同僚に対して、会社に苦情の電話があったということが頭によぎりました。バックミラーを見ると自分の後ろに数台が列をなして走っていたため、「会社に苦情が入る状況になったら大変だ」と、そのことに意識が集中していったようです。自転車の人には、「歩道に上がって早く道を譲って欲しい」「普通だったら歩道にあがるだろう、なんで歩道に行かないんだ?!」というふうな思いがどんどん強化されていきました。結果として、起こさなくてもいいトラブルを起こしてしまい、警察に通報されてしまったという例です。

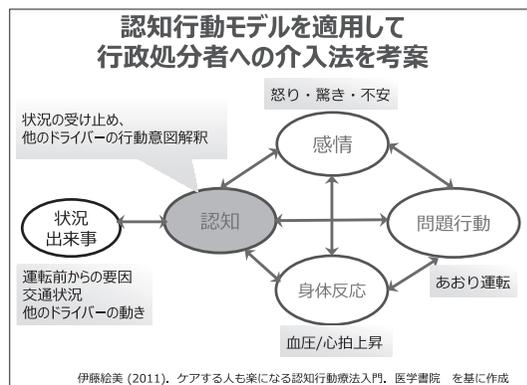
2つ目です。今度は高速道路を降りる手前で左から降りようと思っていたら、左から後続車に追い越しをされた。「左から追い越すのがけしからん」ということで腹が立ったんですけど、相手が無視するので、それに立腹して追いかけてました。最終的には、相手車両に物を投げつけて、リアガラスを壊したという事例です。この方は、たまに高速道路で娯楽施設に向かう習慣があったのですが、降りる予定のインターをうっかり通過した経験があり、「このインターで降りなきゃ」「通過したら嫌だな」と思って、一生懸命左側に注意を向けていました。高速道路を降りようと思っていたところで、ドアミラー越しに左に寄って車間距離を詰める後続車が目に入ったので、左にハンドルを切ったら、いきなり割り込んできた。右にハンドルを戻して、事なきを得たんですけども、相手が何事もなかったかのように速度を上げて抜き去ったことに対して、相手の非常識な運転に一気に腹が立ったと言っています。しかしどうやら、この方は高速道路を降りる前に、そもそもウィンカーを出すのを忘れていたようなんですね。それでも、やっぱり相手も悪いんだというようなことを主張しています。

3つ目は、定年退職した方の例です。道路の先で、2車線が1車線に絞られるところがあって、一生懸命渋滞の中、左側の車線を走っていったんだけど、道路の右側(右車線)からどんどん先に越して行って、絞り込まれるところで強引に入り込む車が出て、さらに(左車線の)渋滞がひどくなるのが許せないという思いが強くなりました。何とかして右側からくる車を止めなければいけないと思い、右側にはみ出して幅寄せしたり、ドアを開けて妨害した

り、最後には刃物を示して、後続車を妨害したという事例です。この事例は、「この渋滞の道路を避けたい」「渋滞が嫌だ」という思いにとらわれてしまったことが前提条件としてあります。「自分だけが真面目に左側で待っている」「馬鹿をみるのはおかしい」と、どんどん怒りが大きくなり、エスカレートしてしまっているんですね。

さて、実際の煽り行為をしたとは限らないんですけども、色んな理由で行政処分を受けた方への質問紙調査をした結果を、簡単に紹介します。行政処分を受けた人たちに見られる攻撃的運転傾向を調べました。大きくまとめますと、そもそも行政処分を受けた人は、攻撃的運転傾向が強いという結果でした。しかし、「運転中に感じるイライラ」というのが、攻撃的運転に直結するとは限りません。むしろ不合理な状況認知とか対処法の考えの方が攻撃的行動に影響するのではないかという結果が得られました。

行政処分を受けた人、360人に調査をしたものですが、煽り運転傾向に直接影響する要因として、相手に復讐をしたいという考えがあり、その背景には相手に暴力を振るう考え、つまり、身体的な暴力性などが煽り運転傾向に影響しているといった結果が出ています。この他にも、自身の運転技能の自己評価も直接煽り運転傾向に影響していることが示されました。こういったことから、ネガティブな感情を抑えるということは重要なんですけども、もう一つ、認知の面、状況の受け止めですとか、他のドライバーの行動意図をどう解釈するかということに働きかけることも重要ではないかと考えています。また、注意の配分が偏りやすいという傾向に働きかけることも有効ではないかと考えて、行政処分の人向けの対策を考えているところです。



まとめますと、非常に些細な出来事であっても、反応的な攻撃、あるいは能動的な攻撃につながって、煽り運転に発展しうることがあると言えます。また、認知の癖、注意の偏りや狭さ、注意の切り替えが上手でない、対処法ができてないということが、煽り運転のような攻撃的運転を惹起する原因の一つになっている可能性があると考えています。また、原因帰属のバイアスも影響していると思われます。他人に対して敵対的な思考を持ってしまう、あるいは身体的暴力への親和傾向も煽り運転と関連しそうです。事例で示したように、適切な対処法に辿りつけない不器用さが見られると思いますので、そうした個人の背景もよく考える必要があると考えます。怒りのコントロールなど感情に働きかける対処法に加えて、認知的側面に働きかける対策も必要なのではないかと考えています。ありがとうございます。

小嶋：ありがとうございます。続きまして、大隅先生よろしくお願ひいたします。

### ■話題提供 3

大隅尚広 (千葉大学大学院)

大隅：私からは、煽り運転に特化した話というよりも、基礎的な攻撃行動、それを抑制するというところについて、脳科学的な知見をレビューさせていただきたいと思っております。

攻撃行動といってもいくつか種類がありまして、まずは目的を達成するための手段として行ってしまうような攻撃、これは能動的攻撃と呼ばれたりとか、道具的攻撃と呼ばれたりするものですが、煽り運転については、他者に対して復讐したいというような、何か敵対的な認知というものが前提としてあって攻撃行動をしてしまうという意味で、反応的攻撃が当てはまるのではないかと考えます。

反応的攻撃というのは、基本的に脅威とか欲求不満といったものに誘発されるような攻撃的行動と言われていまして、自然界では捕食者に対する反撃であるとか、侵略者から身を守るための防御行動とか、裏切り者を罰するというような、自分の生活環境を守るために行う攻撃に当てはまります。なので、基本的にその攻撃行動は、自分の身を守る、自分の生存率を上げるための適応的な仕組みの中での行動ということになります。

一つ例を出しますと、ホンソメワケベラという小

型の魚がいるんですけども、この魚はいわゆるクリーンフィッシュで、大型魚に取りついている寄生虫を食べて掃除してあげる、そういった生態なんです。ただし、ズルをして、なかには粘膜を食べてしまうという個体があります。粘膜を食べて掃除しないというのは、裏切り行動ということになるわけですけども、そういった裏切り行動を示した個体を、他の個体が追いかけて回すという罰行動を示すことによって、全体的な分業の作業効率を高めることが知られています。たまたまですけども、まさに追いかけて回すというような攻撃行動のスタイルは、魚でも行われているということですね。

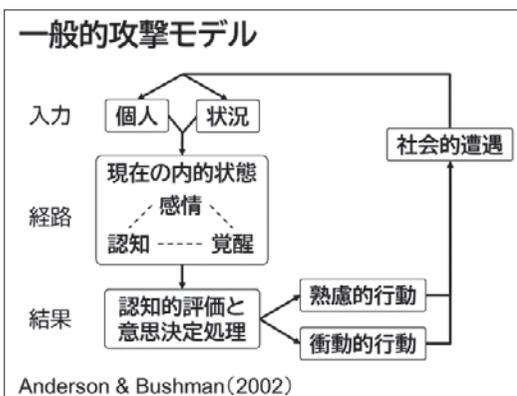
先ほどご説明したように、適応的な側面として、反応的攻撃が自分の生存率の向上のために役立っているということではあるんですけども、人間社会の中で安直に反応的攻撃を示すということは、不適応になります。特に、自然界でもそうですけども、勝てない相手に対して無謀な攻撃をしてしまうと、降参しているにも関わらず相手に対して過剰に攻撃をしてしまうと、脅威のない相手にも関わらず勘違いをして被害妄想的な認知で、あるいは自分のフラストレーションを他者に向けて八つ当たりするなんていう行動は、適応から外れている不可解な攻撃行動と言えると思います。こうした不可解な攻撃行動がなぜ起こってしまうのかということに注目する必要があるかもしれません。

生物の適応の話から続いて、基本的な反応的攻撃の神経メカニズムってどういうものなのかということですけども、脳の中でも特に、中心的な役割を果たしているのが、扁桃体という場所です。ここが自分に対しての脅威を検出して、攻撃あるいは逃げる、そういった行動を即時的にとる、あるいはそのための準備状態となる身体の状態を作り上げることに寄与している生物学的基盤と言われていまして、それ以外に前頭葉の内側面、特に OFC と言われている部分が、扁桃体や自律神経系などを調節している視床下部に直接投射する経路を持っています。感情を抑制せずにそのまま感じとる場合や、制御、調整することをする場合の脳活動を調べた研究において、扁桃体と協調的に働いたり、扁桃体の活動に対して抑制的に働いたのが眼窩前頭皮質 (orbitofrontal cortex: OFC) という部分であることが示されています。扁桃体の活動を調整するために一役買ってい

る OFC にも注目する必要があるということですね。

反応的攻撃のシステムが過剰になってしまうと考えられるのが、中井先生の話の中にもありました間欠性爆発性障害、IED (intermittent explosive disorder) です。脳画像の研究の例として、他者の怒りの表情を見たときに、扁桃体の活動が高まります。怒りという「脅威」に対して扁桃体が反応するというわけです。その程度が、IED 患者群が特に高く、またこの活動レベルが高ければ高いほど、日常生活における攻撃行動が見られるというような相関関係があります。一方で、一般健常者のほうは、そこまで扁桃体の活動が高くなく、それはなぜかというところ、この扁桃体の活動と関連する脳の領域を見てみると、やはり OFC の活動が高まっているということが分かります。間欠性爆発性障害の背景には、こうした神経生理学的な特異性が疑われるということになります。扁桃体の活動を調整する仕組みに障害がある可能性があるというわけです。

今お話ししたことは障害という非常に特殊なケースということになりますが、特殊なケースだけが反応的攻撃、問題行動を起こすわけではないということにも注意する必要があると思いますので、反応的攻撃がどのような過程を通じて生じるのかということについて、一般的攻撃モデルを通じて理解していきたいと思います。特に人と状況の相互作用で感情と認知と覚醒という三角形があるようなシステムが駆動することが想定されています。



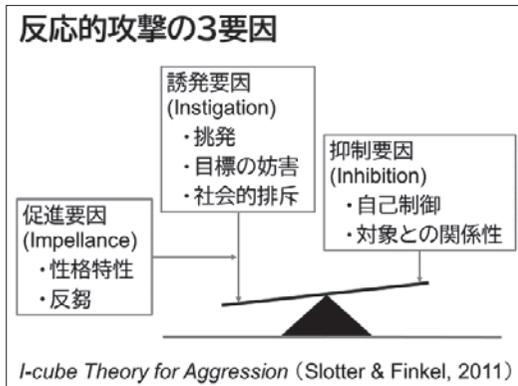
こうしたシステムにどのような神経生理学的な基盤があるのかに注目して、反応的攻撃に関する実験を様々な研究者が行っています。その研究の中の一つの課題として、最後通牒ゲームというものがあり

ます。このゲームは、二人で報酬を分け合うというもので、一方の人が自由に分配額を決めることができ、もう一方の人は、相手からの分配金額を受け入れるか断るかということを決めることができます。受け入れれば、相手が決めた分配額でお金を得ることができますが、拒否をするとお互いに取り分がゼロになってしまうというルールになっています。つまり、この拒否という行動は、自分の身を犠牲にしても不正をした相手の金額をゼロにしようという、一種の反応的攻撃と考えることができます。

こうしたゲームをやっている際の脳の活動で特に注目すべき点としては、前部帯状皮質と呼ばれている場所と前部島皮質が活性化するということです。この部分が活性化するほど、些細な不公平な分配額でも拒否をしてしまうというような行動が見られるということになります。特にこの前部島皮質というのは、内受容感覚という、自分の身体が今どういう状態になっているのかを知覚することに関連することが分かっています。例えば、痛みを感じているとき、あるいは熱いか冷たいということを感じているとき、それから自分の心拍数に気づくとかですね。それだけではなく、怒りといった感情を体験している時にも、ここが活動するということが、怒りのような非常に覚醒度の高い感情は、身体の活動とセットということが、この島皮質の活動から示唆されます。怒りの体験というのは、自動的に起こる身体の覚醒というものの役割が非常に大きいんだということです。

そうした身体の活動の重要性をさらに示唆する研究があって、先ほどのような最後通牒ゲームで、不公平な提案がされたときに拒否をする際に、交感神経による身体の覚醒が高まりますが、自分の覚醒した身体の状態を知覚できるかどうか、身体の状態に敏感か鈍感かということでグループを分けてみると、鈍感な人は、自分の身体が活性化しても拒否に結びつくわけではないんですけども、自分の身体に敏感な人というのは身体の覚醒と拒否という攻撃行動の相関関係が見られるということが報告されています。つまり、感情、認知、覚醒という3つの要素の中で、私が主張したいことは、この覚醒に気づくことが大きな役割を担っているということです。それが行動に関するバイアスを生み出して、衝動的な行動に至ってしまうということが考えられます。

ただ、我々の日常で、特に攻撃行動に関しては、衝動性が見られるということは一般的にはないと思えますし、ほとんどの場合、怒りを感じていたとしても、それを行動に移すということは少ないのではないかと思います。そういった、怒りを感じたとしても衝動的に行動に移すことを抑制するということに注目したいと思います。



特に、抑制要因の中でも、自己制御という要素の重要性を示唆するような研究が沢山あります。例えばセルフコントロール・トレーニングとして、2週間、毎日8時から18時まで、非利き手を使って生活するという、大変な苦勞しそうなことではあるんですけども、そういったことを続けていると、攻撃的なパーソナリティ特性が高くても、実験課題で相手に挑発されたときの反応的攻撃が抑制されることが分かっています。トレーニングしなかった場合には、パーソナリティ特性と攻撃行動に関連があるのですが。そういう実験で自己制御の重要性が指摘されているわけですね。

この自己制御について、脳の話で言えば、特にDLPFCという背外側前頭前野 (dorsolateral prefrontal cortex) が重要な役割を担っていると考えられています。例えば、自分の自己紹介文が他者から否定されると、島皮質がやはり活動するわけなんですけれども、DLPFCの活動が高いほど、攻撃の程度は小さいということが分かっています。

ただ、この自己制御の資源は有限とも言われています。例えば、認知課題を一生懸命やった後に最後通牒ゲームをやると拒否率が高くなってしまったりとか、グルコースを摂取しないで認知課題をやり続けた場合には攻撃性が高まるけれど、グルコースを摂取すると、そういった攻撃性を示すことがなくなるとい

う研究もありますので、自己制御資源は消費されたり回復したりするということになります。

怒りを制御する、あるいは攻撃行動を制御することの難しい側面があるとすれば、それはおそらく(促進要因の中に挙げられている)反芻が関連していると考えられます。怒りに関連する反芻をするほど攻撃行動に繋がりがやすくなりますが、それだけではなくて、自己制御の資源が減ってしまうということを示唆している研究があります。反芻すると、すなわち自分の過去の経験、挑発された経験を蒸し返してしまい、頭から離れないという場合、特に内側前頭前野が、つらい体験をした場合に生じる前部帯状回とセットで活動することが示されています。内側前頭前野は色々な機能が関わっていて、眼窩野に近い腹側部は、感情とか報酬の処理あるいは自律神経系の活動などを調整するような役割を持っています。それよりも背側というのはデフォルトモードとか記憶に関係していると考えられています。

デフォルトモードというのは、安静時の脳活動と言われていて、課題を行うとむしろ活動が低下してしまうんですね。逆に、マインドワンダリングは、課題や作業から意識をそらして、自分のことについて考えたりするときに活動が見られます。ただ、緊急事態になると、先ほどご説明した身体の状態の知覚に関わる前部島皮質、前部帯状皮質 (anterior cingulate cortex) などを含むセイリエンス・ネットワーク (salience network) と言われる脳の連携的活動が起こります。そうすると、それに対処するための実行機能を駆動させて、必要であれば怒りなどを抑制するということが実現していくわけです。しかし、先ほど見たように、反芻の場合には、デフォルトモードで活動しすぎてしまっているということで、このセイリエンス・ネットワークの活動による切り替えが起こりにくくなってしまっていると考えられます。このセイリエンス・ネットワークとデフォルトモード・ネットワーク (default mode network) が強い結びつきを持ってセットで活動してしまうことによって、ずっとその嫌な体験、挑発された体験を反芻、想起してしまうというわけです。それが、自己制御資源の浪費にも結びついているというふうに考えることができます。

まとめですけれども、反応的攻撃の自己制御を難しくさせる点があるとすれば、どんな点なのかとい

うと、OFCによる扁桃体活動の調整が難しい特性や障害があるという可能性もありますし、そうでなくても、怒り体験というのは、自律的な身体活動というものが関与していること、そして中央実行系の資源が有限で、怒りの反芻によって資源が浪費されてしまうことです。これらによって、非常に固執的な攻撃行動が起こってしまうのではないかと考えられます。

以上、私の発表を終わらせていただきたいと思えます。ありがとうございます。

小嶋：ありがとうございます。では、村山先生ご準備お願いいたします。

#### ■話題提供 4

村山 綾 (近畿大学)

村山：1時間以上話が続けているので、ちょっと皆さんお疲れかもしれませんけれども、なぜ被害者を責めるのかということで、説明をしていきたいと思えます。ちなみに私も運転をします。中井先生は右折しようとした時に、赤信号ギリギリで直進してくる車に腹が立つとおっしゃっていましたが、私は自分が右折をしようとして待っている時に対向車がギリギリのタイミングで右ウィンカーを出して、相手だけが右折して私は置いていかれるっていうのが、一番腹が立ちます。私はそれを右折逃げと名前をつけているのですが、人によって腹が立つ運転の仕方は違うのだなど、とても勉強になっています。

ということで、少し視点は違いますが、多くの方に関係があると思われる内容について説明していきたいと思えます。

煽り運転の結果としての事故を取り巻く人々という視点で考えた時に、まず加害者がいます。あと被害者がいます。ここまでの話だと、どういう人が煽り運転するのだろうかとか、どういう場合に事故が起きるのだろうかとか、そういった話題が中心になると思えます。けれども、実はほとんどが周囲の人たちなのです。つまり煽り運転の事故のニュースを聞いて、「そんなことがあったんだ」「怖い」と思う周囲の人たちのほうが人数としては多いわけです。ここからはですね、周囲の人たちの反応を主な議論対象として説明をしていきたいと思えます。

私の専門分野は社会心理学で、人と人とのコミュニケーションの問題に注目して研究をします。社会

心理学では、人の行動は状況の力の影響を受けるという考えを前提として研究を行います。ですから、もちろん煽り運転をしてしまうパーソナリティとか、特性を持った人というのものもあるかもしれないのですが、ある場面においては、パッと怒りがこみ上げてきて、煽り運転に近い行動や、行動までは至らなくても、沢山の人が相手を罵るような発言をしてしまうということはあるのではないかと思います。私自身は運轉行動を対象にした研究はしていませんが、社会心理学の観点から煽り運転に関わる周囲の人々の反応の問題について考えていきたいと思えます。

煽り運転についてのシンポジウムにお誘いいただいたときにパッと思いついたのは、車と車のコミュニケーションは、曖昧さの程度が大きいということです。言葉は使わないので、非言語コミュニケーション中心になります。ありがとうハザードとか、お先にどうぞのパッシングは、親和的な非言語コミュニケーションですね。一方で、クラクション、幅寄せ、煽り、みたいなのは攻撃的なもので、同じクラクションでも、その音は、パラ言語 (paralanguage) とも捉えられて、鳴らしている時間や強さなどによっても、このイメージっていうのは変わってくるわけです。運轉中は言語コミュニケーションが取れないので、曖昧さの程度が増します。そのような状況では、他者の行動の意図を間違えて、もしくは極端な形に解釈しやすい可能性はあるのではないかと思います。

昔、私も運轉していて割り込みされて、イラっとしたのですが、その車のナンバーがサンキューサンキュー (3939) だったんですね。「あれ? 3939?」となって、ちょっと気持ちが和らいだこともありました。勝手にこちらで情報を解釈して勝手に納得するみたいな、そういうことも少なからずあるわけですね。

ここから、周囲の人の反応の話になります。周囲の人々、もちろん目撃者もいると思うのですが、ニュースを聞く人たちというのは、断片的な情報から色々なことを推論します。この写真は「交通事故」って調べて出てきた写真なのですが、これ一つとっても、「なんかひっくり返ってるな」とか「隣はなんか家みたいだけど、これ、どんな事故があったんだ?」と、色々なことを想像するわけですね。でも本当のこ

とはよく分からない。事件や事故の経緯、背景について、第三者が知り得る情報ってというのは限られているということなんです。でも、私たち人間には、なぜ事故が起こったのか、なぜこんなことになったのかと、原因を知りたいという特徴があります。原因を知れば、もしかするとそれに対処できるかもしれない、自分はそれを避けられるかもしれないとも思うので、原因をどうしても知りたいと思ってしまいます。ただよく分からないから、やっぱり推測するしかありません。情報が足りない部分を私たちは推論で埋めてしまうのです。その推論の特徴として、ステレオタイプと偏見に基づく推論と、公正世界信念に基づく推論について説明をしていきたいと思います。

まずは、ステレオタイプと偏見についてです。偏見という言葉は多くの方がご存知かもしれませんが、実は偏見の手前にはステレオタイプが存在します。

ステレオタイプというのは、特定の社会集団、例えば、女性、男性、高齢者、などですけれども、そういった社会集団に属する人たちが持つ性格特性や身体的な特徴、行動傾向などについて、私たちが持っているイメージや信念のことです。

例えば、「バスケットボール選手ってどんなイメージですか?」と聞くと、多くの方が「男性で、背の高い人」と頭の中にイメージするのではないかと思います。一方で、バスケットボール選手の中には、女性もいれば背の低い選手もいるわけですね。ただ、全体的な特徴としては、背の高い男性というようにまずは思ってしまう。これがステレオタイプです。次に偏見は、「教授は真面目すぎてつまらなさそう」とか「外科医は冷徹そう」みたいな感じで、ステレオタイプに好きとか嫌いの感情が含まれたものです。注意していただきたいのは、ネガティブなものだけではなくて、ポジティブなものも偏見に含まれます。典型的なものとしては、「女性は家庭的で優しい」といった偏見ですね。男性にも家庭的で優しい人は沢山いるのに、まずはこういうふうになってしまう。私たちは、煽り運転の加害者とか被害者の属性情報からも、偏見に基づく推論を行う可能性があります。

社会心理学のステレオタイプや偏見の研究に、ステレオタイプ内容モデルというものがあります。私たちは、知らない人、話したことない人でも、パッと顔を見るだけで、なんとなく、その人の印象とかイメージを判断することができます。その判断の時に、

どういった要素が重要になるかについて、これまで多くの研究が行われてきました。なかでも「能力の高さ」と「温かさ」の2つの次元が、人の印象を判断する時に重要だと言われています。ステレオタイプ内容モデルでは、この2つの次元の組み合わせによって、様々な属性を持つ人たちがステレオタイプ的に判断され、さらには偏見を持たれやすいと考えられています。

例えば、能力が高くて温かいってというのは、自分の仲間集団が当てはまります。そういった集団の人たちには、称賛や満足感のような、親和的な感情が生じます。一方で、能力は高いけど冷たい人たちとしては、お金持ちやキャリアウーマンといった人たちがイメージされて、そういう人たちに対しては嫉妬や妬み感情を抱きやすいということが分かっています。さらにですね、温かいけれども能力が低いと思われるがちな社会集団というのは、女性や高齢者で、そういった人たちに対しては同情のような感情が生じます。最後に、能力が低くて冷たいというカテゴリーに入るのは、薬物中毒者とかホームレスの人たちです。こういう人たちには嫌悪感情とか軽蔑の感情が生じると言われています。

これが、実は車種にも当てはまるのではないかと私は考えています。例えば、軽自動車、ピンクの車という、能力が低いけど温かそう、女性が乗っていそう、というようなステレオタイプや偏見があって、そういう車が事故の被害者側だと同情の感情が生じやすいかもしれません。一方で、高級車は能力が高くて冷たそう、お金持ちが乗っていそう、のようなイメージを持たれて、そういう人たちに対しては嫉妬とか妬みといった感情が生じるかもしれません。沢山の人の人に当てはまるという意味で、大衆車に関しては、偏見はもたれないかもしれません。

次に、公正世界信念に基づく推論について説明します。公正世界仮説という社会心理学的な概念があります。これは何かというと、世界が不当なことに見舞われることのない、公正で安全な場所であるというような仮説です。この仮説を信じる程度を、公正世界信念と言います。この信念の典型的な考え、「努力は報われ、悪事に罰が当たる」「悪いことをした人には悪いことが起こって、良いことをした人には良いことが起こる」に見られる公正な世界です。そういった世界が、自分の目の前には広がっているんだと信

じる傾向を、公正世界信念と言います。

実はですね、私たちはいつ、どんな事件や災害に巻き込まれるか分からない。ある意味ランダムな世界で生きていますが、毎日毎日そのことを考えてしまうと不安で押しつぶされてしまいます。そういう時に、公正な世界が自分の前に広がっていると信じて行動するというのは、心の安定につながると言われています。実際に、公正世界信念の強さは、主観的な幸福、つまり自分自身を幸せだと思う気持ちだとか、将来の自分の目標に向かってコツコツ努力できる傾向と関連があることが分かっています。

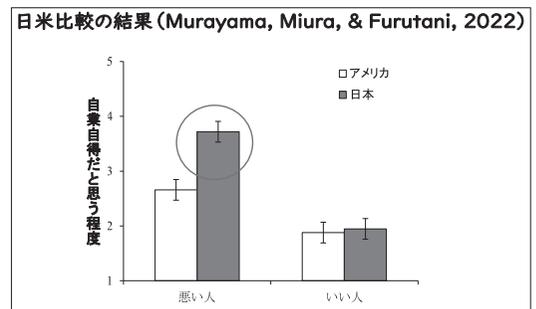
ただし、この信念も状況によっては良くない方向に働くことがあって、それがなにかというと、被害者非難です。公正世界信念は、信念に反する状況、つまり真っ当に生きている人たちが酷い目に遭う、良い人に悪いことが起こる、普通の人に悪いことが起こる、悪いことをした人に良いことが起こるみたいな、自分の信念に一致しない状況を目の当たりにしてしまうと、その世界観が脅威にさらされてしまいます。「その信念、本当に正しいもの?」「もしかして私が今まで信じていたような世界はないのでは?」と考えてしまう。信念が脅威にさらされた時に私たちはどうするかというと、そんな公正な世界はなかった、で終わるのではなく、罪のない被害者の人格を傷つけたり、非難したりすることで、信念を守ろうとすることですね。つまり悪いことが起こったのはその人のせいであって、世界はやっぱり公正なのだ信じたい。これが、被害者にも落ち度があったという考え方につながるのです。じゃあ、どういう時に信念が特に脅威にさらされるかということ、被害者の属性が自分と似ているとか、刺激の感情強度が強いなどの時であるというようなことが言われています。事件や事故のニュースを見聞きすると、おそらく多くの方が、被害者になることを恐れてしまう。被害者視点で見えてしまうことから、被害者を非難しやすい可能性があるということになるのです。

偶然性が高い事象に関しても、こういった信念に基づく推論がなされてしまうことがあります。典型的なものとしては、「日頃の行いが悪いからそんな目に遭うのだ」という考え方ですね。得られた結果には正義が内在しているという意味で「内在的公正推論」とも呼ばれます。本来物理的な因果関係がないにもかかわらず、「不運な目にあったのは、あなたが過去

に何か悪いことをしたからじゃないの?」と考えてしまうのです。子どもは、この手の推論をよく行うのですが、大人も結構行うことが最近の研究では示されています。

ここからは私が行った研究を少し紹介します。実験の参加者に、「新聞記事です」と伝えて、ある人物に起こった出来事を説明する文章を提示して、「続く質問に回答してください」とお願いします。文章は、「ある人が車を運転していたら、突然街路樹が倒れてきて、その人が大怪我をしました」というようなものです。その説明の最後に、「その人は窃盗の罪で在宅起訴されて判決待ちだった」という情報を提示する条件と、そうではなくて「いい人だった」という情報を提示する条件を設定しました。参加者はいずれかの条件に振り分けられて、悪い人条件といい人条件で事故に遭ったという新聞記事を読んでもらうわけですね。その後、「その事故は高校教師としての日頃の行いの報いとも取れるとも思いますか」といった質問に回答してもらいます。

街路樹が突然倒れてくるなんてことが本当にあるの?と思うかもしれませんが、アスファルトだと木の根っこがなかなか伸びなくて、大きく成長すると倒れてしまう事故は結構あると言われています。質問の平均点を、日米で比較した結果がこちらです。



いい人条件では日米で差がなく、日頃の行いの結果、つまり不運な目にあったのは自業自得とはあまり思いません。一方で、悪い人が事故に遭うと、日米いずれにおいても自業自得だと評価しています。ただし、日本人のほうが、アメリカ人よりも自業自得と思う程度が強いことがわかりました。

ではなぜなのかと言うと、日本人は因果応報的なストーリーに、幼少から慣れ親しんでいるからではないかと考えています。そのような因果関係を日常生活でも期待しているのではないかとということです。

あとは、日本の社会は比較的秩序があって、ルールを守っていれば、つまり道徳的に生きていさえすれば、不運な目に遭うこともないし、不運な目に遭うのはルールを守らないからだというような考えを持ちやすいのかもしれませんが。

**まとめ**

- 運転は非言語コミュニケーション
  - 意図に関する曖昧さの程度が大きいゆえ、ミスコミュニケーションが発生しやすい
  - 社会的な状況下での人の一般的な行動の特徴を理解する必要性は高い
- 事件や事故について、第三者は自分が得られる断片的な情報から事故の原因について推論する
  - このプロセスで、被害者非難が生じる
- 日本人は現在の不運や被害の原因を過去の行いに求めやすい
  - あり運転に関しても、被害にあった方も悪い、と判断しやすいかもしれない
- 十分な情報がない中で、このような推論は避けたい
  - 被害者非難は直感的反応。また、自分が被害にあったらどうしようという不安も原因にある。頭の中で思ったとしても、それを表に出さない努力が必要。

まとめますが、運転は非言語コミュニケーションです。そして、曖昧さの程度が高い。さらに、私たちの多くは被害者-加害者というより、どちらかというと、それを見る周囲の人として存在するケースが多いです。そういった場面で、断片的な情報から事故の原因について推論をします。

そこで、ステレオタイプや偏見に基づく一方的な推論をしないように気をつけなければいけません。また、不運や被害の原因をその人の過去の行いに求めているいかどうかも、気をつける必要があります。十分な情報がない中で一方的な推論を避ける努力をしなければいけないのではないかと思います。

以上で終わります。

小嶋：ありがとうございます。話題提供者の発表は以上で全て終わりました。では、次は指定討論です。谷口先生、ご準備をお願いします。

**■指定討論**

谷口俊治（相山女学園大学）

谷口：今の村山先生のお話を聞いていて感じましたが、just-world belief というのは、なんかロマンチックですね。「世の中はこうあるべきだ」という信念は持ちたいものですが、私はどちらかと言うとニヒリスト(nihilist)なので、世の中にそんなものはあるはずがないと、もう定年間近になるので達観してきております。半分冗談みたいな言い方をしていますが、その背景になっているのが、大隅先生が話された進化生物学的な視点です。基本的に進化生物学的な人間観を持っています。人間が最も環境への適応

能力としては進化に成功したと言っていると思います。基本的にはおそらく、新しい次の世代が生まれるときの突然変異の繰り返し、要するにDNAの変化で、これは全く偶然に起きるので、チンパンジー(と人間の共通祖先)から600万年ぐらいかかって、今の人間にまで進化をしてきたわけです。そうやって色々考えると、自分自身の存在が、人間の存在というものが、いかに脆いものかということを日々感じるわけです。そうは言っても、大学で若い学生にそんな話ばかりでなく、もうちょっと夢のある話をしなければいけません。結構講義の中で、私は最初にそういう話はとりあえずします。ですが、日々快適に生きることは大事ですので、「幸せな生活を追求しましょう」といった話をしているわけです。煽り運転を抑制して、平和で安全な交通社会を追求していく必要があるだろうということで、興味深い題材なので、この問題には日々取り組んでいる次第です。

ところで、できるだけ役に立つシンポジウムの結果が出るというふうには思っているのですが、そもそも科学というものは、どういうものかということを考えて、教科書的な話ですが、最初は現象を記述するところから始まります。今日の話題提供者の話ですと、中井先生をはじめ、他の発表者の方も煽り運転というのはどういうものかという description ですが、行動記述をよくやられていたと思います。非常に分かりやすくなったと思います。科学研究の第二段階というのは、説明になるわけです。いわゆる explanation です。煽り運転という行動メカニズムをモデルとして出さなければいけないという課題があるのですが、できればこのシンポジウムの中心的な議論の課題であってほしいと思っています。もちろん、モデルは実験検証というプロセスを経ないと確定できないのですが、なにぶん煽り運転というのは人間の現実世界の行動なので、実験検証という手続きは難しいです。従って、この後で、私の仮説的な説明モデルを簡単にご紹介します。本当かどうかかわからないですが、とりあえず仮説モデルができると、これは科学の第三段階になりますが、予測(prediction)ということが可能になります。つまり、人間行動の予測です。予測ができれば、統制ということが可能になります。つまり control です。人間の行動のコントロールができるようになるということで、私からの話は後半のほうで、特にその説明モデル

というところを中心に、こういうモデルはどうでしょうかという話をしてみたいと思います。これは話題提供者のテーマとしてこんなことがありましたねということの確認です。個別の発表については、あまりに内容が豊富だったので、一つ一つ色々な質問をしていくとキリがなくなりますし、貴重な時間ですから、それはあえてやめようと思います。

ここからメカニズムモデルについて少しずつ説明していきたいと思います。まず最初に、煽り運転とはどういうものかを1行で示すとすれば、「交通行動で生じる不特定他者への攻撃行動である」と簡潔に定義できそうです。

それがどういう状況で生じるのかということですが、まず、他の道路利用者と自分の車が競合状態にある。これが物理的な大前提になるのではないかと思います。この状況が発生しない限りは、次の煽り運転というところにつながっていかないので、ここは押さえておく必要があるだろうと思います。

では煽り運転が生じないようにするにはどうしたら良いかと言うと、競合状況にならないようにすることになります。だから特に、被害者になるかもしれないという人は、競合状況にならないような運転をすれば良いということになります。

今、モデルだけなので、具体的な行動手続きについては、また様々な研究者の発表を待つ必要があると思いますけど、とりあえず理屈から言えば、そういうことになります。それで、もし、他の道路利用者と競合状況になると、加害者となる運転者の中に攻撃動因が生成されるわけです。

①(他の道路利用者との競合)も②(攻撃動因の生成)も③(煽り運転)もそうなのですが、行動のdescriptionについては、かなり各発表者が事細かに紹介されましたので、それをもう一度確認されれば、細かいことについては詳しく見るができると思います。まず攻撃動因が生成されますが、すぐに煽り運転になるわけではなく、その一部が煽り運転という行動につながっていくという流れだと思います。

それは、攻撃動因がどのように生成され、それは大半の人では抑制されるけれども、一部の人ではそれが解放されて行動化につながる、ということだと思います。ですが、まずそもそも競合状況にあって攻撃衝動が生成されるということは、おそらく、噛み砕いて言えば、道路上では誰しもスムーズに通行したい

わけで、その欲求が阻止されるとイライラ感が生じるという話は随分ありましたが、これは生物学的反応だろうと考えることができます。だから欲求阻止状況で攻撃衝動が生成されるのは、生き物としてはごく自然な反応だと考えていいと思います。

この攻撃衝動が、どのように③の攻撃行動、つまり煽り運転につながるのかに影響する要因は、これが全部ではないと思いますが、先ほどの公正世界信念なども絡んでくるでしょうし、匿名性という要因もよく言われます。私は、この匿名性の要因は非常に重要だと思っています。例えば今は、私はあえて意図的にマスクを外していますが、こうやって顔が見える時と比べると、マスクをしている時は顔の半分以上が見えず、さらに車に乗っていると顔自体が見えないわけです。顔が見えれば見えるほど、相手のメンタリティに関する情報は沢山発信されているので、相手のメンタリティというのは随分感じ取ることができます。ところが、車に乗っていると、窓ガラスの反射などでなかなか顔が見えない。ナンバーが付いていても、それこそ一過性ですが、走り去って行けばすぐにいなくなってしまう。攻撃性が解放されやすい状況にあるわけです。

お聞きになっている方が専門家ばかりですので、一般の方にお話するような話で申し訳ありませんが、歩道上の人間の行動と比較すると分かりやすいと思います。歩いている時に、後ろから煽る人はまずいません。これはもう振り返れば顔が見えるし、なにか面倒を起こしたら、そこで色々な厄介なことが起きるということで、(車道と同じ)公道とはいえ、歩道上では煽りみたいなことはなかなか起きません。やはり煽り運転というのは、車という非常に特殊な一種の公道上の、さらに(車両が)運転者を包む特殊な環境というふうに考えることができると思います。

この画面に共感性という言葉がありますが、これを噛み砕いて言うと、思いやりみたいなものです。これが、相手のメンタリティを感じ取ることによって生まれてくるのですが、この共感性についても色々な議論がされていて、皆様はご存知だと思いますが、自閉症の一種のアスペルガー(症候群)の説明理論としても、共感性はよく使われます。これは生得的なものだと言われています。つまり、教育ではなかなか修正が難しいとまで言われています。ただし、技術でそ

れをカバーすることはできるだろうとは思いますが。つまり、他者とのコミュニケーション技能を習得することで、何とか対応は可能だと思います。よく思いやり運転と言いますが、「思いやりを持ちましょう」と言って、思いやりを持てるほど簡単ではないだろうと思います。

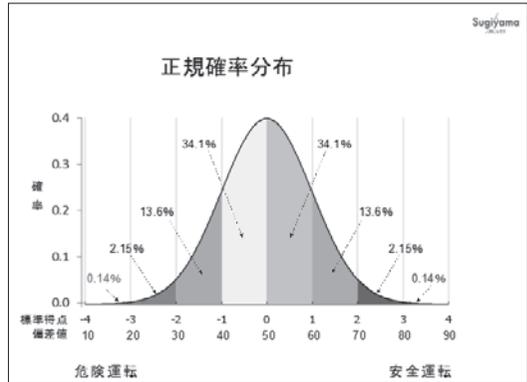
それから超自我というのは、これもご存知のように倫理的な働きですね。倫理観、道徳観、社会規範の遵守などの心の働きで、これが強い人は煽り運転などをしないわけです。ドライブレコーダーの映像や警察による取締りなどは、こういう話は全部、今までの話題提供者の話の中で出てきましたが、実際に煽り運転につながるかどうかということに影響する諸要因であると考えられます。

ここで私のほうから付け加えたいのは、生物学的行動連鎖ということです。いったん行動が開始されると、これは多分、大隅先生のところでも話があったと思いますが、要するに生物学的なメカニズムが背景にあるので、簡単に自分の意識ではコントロールできない段階に入ってしまうと考えられます。

加害者の個人特性については、基本的に日々攻撃衝動がある程度高まっている状況にあると思います。どなたかのお話の中に、確か煽り運転をするのは女性よりも男性(が多い)という紹介があったと思いますが、これはまさに生物学的な特性が影響しているように思われます。さらに、経済的、対人的不満が強く影響しているのではないかと考えています。何故かという、経済、つまりお金、つまり衣食住は、生物としては非常に重要な生存条件になるからです。これに不満を持っている人は日頃から攻撃衝動が高まっている可能性があると思います。そして対人不満、つまり人間関係に関する不満です。それは何かというと、人間不信(の状態にある)と考えることができます。執拗な煽り運転をする方というのは、いわゆる人格的な問題、あるいは精神障害の問題を抱えているという可能性があると思いますが、そういうものがどこで形成されたのかということ、一つの例として生育歴が関係している可能性はあります。犯罪を起こす方は色々ですが、例えば覚醒剤、薬物中毒などの背景には、ほとんどの場合、生育歴が関係してきます。おそらく対人的な信頼感を得られないという、あるいは虐待を受けてもそうですが、決定的な問題があって、(それに対する)一つの戦略として攻撃

という適応方略を使うようになってきているわけです。もともと、攻撃ばかりではありませんが。

私のほうから、特に発生確率と個人特性の確率分布という視点が必要ではないかというお話をしたいと思います。それがこちらです。



皆様よくご存知の理論分布ですから、これは非常にきれいです。おそらく、この辺だろうと思いますが、きわめて一部の方(が危険運転をするの)であって、大半の方はそういうことはしません。あるいは、意図せず、攻撃的な運転になってしまっている方は、多分教育でそれを修正することは可能だろうということです。最後に、色々な交通安全対策がありますが、その対策の具体的なレベルから抽象的なレベルまでを簡単に配置したものが、次のスライドです。それぞれの対策がどれほどの人口の人に有効かということを図式で表しました。煽り運転、非常に危険な運転については、口で言ってもダメです。おそらく、かなり厳しい処罰、取締り、それでダメなら、最後は自動運転に託すしかないだろうと考えています。

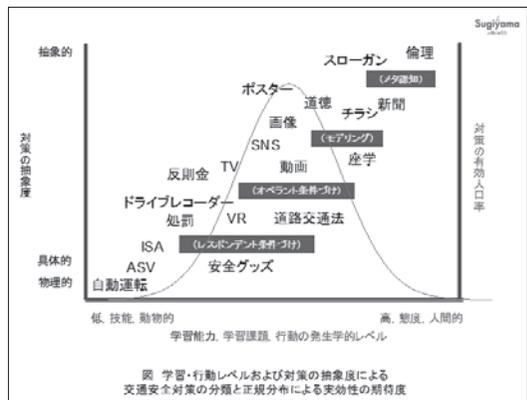


図 学習・行動レベルおよび対策の抽象度による交通安全対策の分類と正規分布による有効性の期待度

以上です。ありがとうございます。

小嶋：ありがとうございます。谷口先生がお話ししてくださった内容を踏まえて、少し議論をしたいと思いますので、全員舞台の上へあがります。少々お待ちください。



#### ■パネルディスカッション

谷口：先ほどの正規分布を思い出していただければと思いますが、私は常に色々な政策を講じる時に、人の安全運転能力は、こんなに綺麗じゃないですけど、基本的には正規分布するだろうという前提でいます。ですから、この人にはこの方法、この人にはこの方法、一番左の人には物理的な制御をかけます。もうそれしかありませんという考え方をしています。

岡村：そうですね。谷口先生のおっしゃることの趣旨はよく分かります。私の発表資料の最後のほうにチラッと出ささせていただいたんですけども、今、仮に煽り運転に相当するようなことをしてしまった人であっても、自分のしたことを振り返って、内省して、多くの人は「意図的にそんなことをするつもりはなかった。いや、相手にされたからこうしてしまったんだよ」というようなことを言う人が大半だと思います。なかには、本当に悪質な人もいますが、大半の人は、話してみれば、理解をしてくれると考えています。また、そういう人たちに対する働きかけには、まだまだ改善できる場所があると思っています。そういう意味で、感情コントロールというのも重要ですけども、谷口先生の話にもあったかもしれませんが、その手前のところで、手当をするべきところはいくらかもあるんじゃないかなと。その人たちに真摯に働きかければ答えてくれるし、そのキャパシティを充分持っている人が大半だろうと思うので、悪い人たちには物理的に手足を縛るというようなこ

とが、必ずしも描けないかなというふうに思っています。

谷口：やはり岡村先生はまだロマンティストだなというふうに思いました。たぶん、一部の人に脳神経的な問題があって、もう自分の行動をコントロールできない、社会病質者とかサイコパシーとか色々な言い方をしますが、その人たちに対する薬物療法という手もありそうですね。

大隅：サイコパスはともかくとして、一部のそういったことをしてしまった原因が、精神疾患や脳機能障害といったものであると明らかなのであれば、それは刑罰の対象というより、薬物の使用も含めた治療の処遇になっていくと思います。そこが間違ってしまうと、そういった方々に、通常の刑罰というような処遇をしてしまうと、それは効果を期待することはできませんので、見極める側の判断は非常に大事になってくると思います。

谷口：今、薬物療法の話が出ましたが、その前に、例えば臨床心理学的なアプローチ、例えば認知行動療法とかもあります。そういう方法で自分の行動をコントロールできない人に対しては、おそらく薬物も併用するんだと思いますが、認知行動療法というのも必要かと思いますね。

中井：会場に臨床心理学の専門家の方がいらっしゃるかもしれませんが、認知行動療法というのは、薬物とかに比べても即効性があったりするものではないですけども、予防的な介入、予防的な対策というのが期待できるかなと思っています。多分、岡村先生のご発表の中でもありましたし、谷口先生が煽り運転のプロセス、モデルっていうのをお考えになった時に、何が影響するかという仮定で、運転中に感じた怒りが攻撃に繋がるということは、もちろんあると思われます。ただし、岡村先生のご発表の最後にもあったんですけど、むしろ相手の行為に悪意を感じ取るかどうか、悪意を認知するかどうかところが重要だとされています。煽り運転は一人では出来なくて、必ず相手がいるわけですよね。その相手の行動をどう解釈するかっていう時に、「割り込まれた」とかあるいは「妨害された」とって解釈もできるんですが、逆にどんなふうに建設的に捉え直すのか、要は認知的再評価が大事なので、捉え方を変えるっていう部分はすごく意味があると思います。

村山：社会心理学は多くの人に当てはまる、だい

たいの傾向を明らかにするという目的があります。その視点で考えると、社会心理学的には、あの分布を右方向に移動させる、つまり平均値を上げていくような形でアプローチをしていくことになるのかなと思います。ですから、即効性はないですけれども、教育に主眼を置いて、多くの人に効果的とされるような学習教材などを使って、知識を得てもらうことによって、あの分布を右方向にどんどん動かして行く形で考えるのかなと思います。

**谷口**：この図式は、自分では非常に気に入っています。あまり皮肉っぽく言っては良くありませんが、新聞やテレビなどで色々な交通安全のスローガンが打ち立てられますが、「あまり意味ないかもしれない…」と私は日頃思っています。あれが分かる人は本当に少ないと思います。逆に、分かる人は言われなくても分かっています。あの分布の一番真ん中あたりですが、あの辺に効果的な、あまり正確じゃありませんが、いわゆる大衆と言われる人たちに効果的な方法を使うと、社会全体がどちらかにシフトしていくのかなと期待しています。残念なのは、やはり左端ですね。これは、速度制御もそうですが、言っても分かるものだったら、こんなに楽なことはないです。結局、自分でコントロールできない人がいるので、何度言っても聞かない人が次から次へと出てくる。また悲観的な話になってしまいましたけれど。

**質問者1**：名古屋大学未来社会創造機構モビリティ社会研究所の青木と申します。大変興味深い議論、ありがとうございます。例えば精神心理学的な見解ですとか、教育につながるようなことがあったと思うんですけど、そもそも運転免許ですので、適性と知識とスキルを持った人が許されて運転をするものであると思うんですね。そう考えると、煽り運転をするかなり多くの人、免許を交付されるに値しない人が、実際には運転をしてるんじゃないかと思ってしまいました。なので、その場合は適性ですね、精神心理学的に適性を満たさない人、知識スキルを満たさない人には、(免許を)交付しないで、免許を取得できるまで治療するなり再教育するなり、というほうが本来はなんか正しいアプローチではないかなと思ったんですが。



**岡村**：今の法的な枠組みでは、この症状が精神医学の診断にあたるものに含まれるとして、運転免許を保有できないという条件の中に、煽り運転行為に直接関連するものは入っていないと思うので、その仕組みがまだないということですね。ただ、もし、妨害運転などの危険運転をして、運転免許を取り消されたり、停止処分を受けた人は、問題となるところを矯正するような講習を受けるという教育の制度があります。したがって、理論的にはそこで、ある程度問題が軽減されているという前提だと思います。

今は検討段階ではありますけれども、妨害運転などにより免許を取り消された人が今後出た場合は、取り消し処分者講習の中で、危険な運転をした場合に対応するような指導メニューを加えることも考えていまして、来年度から新しく、認知行動モデルを取り入れた指導の要素が一つ入ることになります。それ以外の色々な精神疾患などに関しては、列挙されて法律などに明記されているわけではなく、意識障害を生じる場合など、一定の病気については対象となっています。新たな条件を加えるのであれば、そうした条件で免許を付与すると危険であるという明確なエビデンスが積み上がってからでないと、新たな規定は作られないだろうと思います。

**質問者1**：おっしゃる通りなんですけれども、もし本当にその免許を与えたら危ないよということであれば、やはり法律として整備していくべきだと思います。そこはおそらく法整備のために、適正適切な運転、正しい運転もしくは周りに迷惑をかけない運転が、どういう運転かというのを、しっかりとモニタリングするということは、非常に重要ではないかと。ドライブレコーダーとか、それに準ずるものっていうのは運転教育にも重要かと思います。It 近い鉄

の塊を運転してるので、プライバシーの問題があるとは思いますが、プライバシーの問題をクリアした上で、しっかりと運転をモニタリングして、それでエビデンスを積み重ねていくというのが、必要なことなんではないかなと。運転免許の制度ができて数十年経って、未だにエビデンスがありません。じゃあ数十年経て、エビデンスを積み上げていくんですか、というのも変な話で、その間にも自動運転になってしまうよねと思わなくもないんですけども。手動運転の間に少しでもいい形にしていってというのが、我々の役目なのではないかなと思ってます。

それから、煽られる側が悪いみたいな論調があって、その是非はあるとは思いますが。ここも道路交通法とか免許制度とかの矛盾点とかオカシイところがあると思っているんです。例えば、追越し車線をずっと走っている速度が少し遅い車がいたとして、後ろから速い車が来た場合に、クラクション鳴らしたり、パッシングしたりしてはいけません、かつ左側から抜いてもいけません。だったら、じゃあどうしたらいいのか。例えば、こういう状態で、遅く走っていた車が「後ろから来た車に煽られた」というふうに訴えた場合に、本当にそれはそうなのかなと。交通ルールをちゃんと知って守って走るというのは、全ての人に責任があるわけですよ。何らかの形で伝える手段、その為に、必ずしもクラクションを鳴らすのが悪いとも思えないし、パッシングするのが悪いとも思えない。でも法律では、それはやっちゃいけませんってなってるんだったら、法律がそぐわないような気もしています。(現状の)免許制度や更新制度で、そういった知識がない人にも免許が交付されている。やっぱり何らかの解決策、やれることってものがあって、それをやらずに議論を重ねてるというのは、おかしい話かなと思います。

岡村：私は法律を作る側の人間ではないですけども、おそらく社会の議論が高まらないことには、そして、こういう解決策なら受け入れられるねという社会的合意に至らなければ、いきなり法律を変えるということは難しいでしょうし、仮にルールを変えたとしても、実効性のあるものにならないと思います。例えばドライブレコーダーをモニタリング装置として使うということにしても、先生がおっしゃった通りで、(プライバシーの問題もあり)それは抵抗

があるという声があるかもしれないですね。でも、それが安全のために必要だと多くの人が受け入れるのであれば、それは活用しない手はない、と私も思います。ここは社会心理の分野に関係するかもしれませんが、やはり多くの方が受け入れられる解決策なのか、煽り運転でしたら色んな方が関心を持っていたりしますが、一定程度の方が関心を持っていただかないことには法律だけ先に厳しくしますといっても絵に描いた餅になりかねないのではないかなと。おそらく法律を変えるっていうプロセスはそういうものではないかなと考えます。

村山：すごく難しい問題だと思います。人によって意見は様々だと思うんですけども。社会心理学者として生活していると、状況の要因に注意が向くと、他人の行動を周囲の人たちはなかなかコントロールできないというのを常に意識します。ただし、多くの人たちは、他人の行動を、自分はコントロールできているのかもしれない。その思いがあるがゆえに、他人が自分の思い通りに行動しないと、「なんでこの人は〇〇しないんだ」と、その他人に対して不快感を抱くのではないかなと思うんです。私の場合、右車線を走っていても、法定速度以下じゃなければ前の車が遅くても仕方がないから我慢します。社会には色んな人が暮らしていて、運転以外でも、色んな特性を持った、色んな特徴を持った人がいますから、そこはある程度許容せざるを得ないのではないかと。自分をコントロールすることに注意を向けて、他人をコントロールしようとするのはあまり考えないほうが、自分自身生きやすくなるのではないかと思います。ただ、そうはいつでも程度問題なので、ケースバイケースのこともあると思います。社会心理学的な視点から言うと、特定の個人の行動は、他人が何か言ってすぐに変えられるものではないので、他人ではなく、自分の行動を変えるほうに意識を向けるのがいいのではないかと思います。

中井：私は、個人的には免許の試験の更新の時に試験してもらってもいいと思うし、なんなら実車の技能の検定を受けてくださいって言われて合格しないとダメですって言われても、個人的には反対しませんけど、おそらく社会がそれを望んでいない。ゴールド免許だったら、1時間の講習で30分のビデオで更新できるほうを望んでいるっていう現実があります。これはあまり学会の場で言うと怒られるかもし

れませんが、11次の交通安全基本計画とか、次の5年間で24時間死者数を2000人以下にするとなってるんですけど、これは裏を返せば2000人までだったら死者を許容できるって社会が考えているんじゃないかと私は思っています。もちろん死者数を0にしたいとか、あるいは極端に言う、交通事故そのものをなくすことを目指すのであれば、また別の方法というのものもあるのかもしれないし、どういうところを目指していくのかという大きな話の中で制度設計が行われているんじゃないかなと思います。

**大隅：**自己制御という点から考えた場合、まさにその瞬間、違反をしてしまう状態になってる人が自己制御という観点をもてるかどうか。そのメタの部分で問題があるというふうに思いますし、そういった状態になると、相手が目の前にいて、自分の目に映っている限り、攻撃対象に、持続的に意識が向かっていってしまうと思いますので、そこからそういった行動をしないように自己制御っていうことは、なかなか難しそうです。それができるのであれば、もうやっているとそうですね。なので、そういうことができるようになるためにはどうしたらいいかということを見ると、違反した時の講習の中で、適切な方法というものを提案して、そのトレーニングを含めた講習みたいなものをしていくようなプログラムが必要になってくるのかなと思いました。

**質問者1：**心理学の問題なのか、それとも制度設計の問題なのか。どれかだけをやればいいというわけではないと思いますので、切り分けをしつつ、広い視点で語っていかないと問題解決できないんじゃないかなと思いました。ありがとうございました。

**質問者2：**ドライブレコーダーや運転者への警告システムなどを開発している株式会社ユビテルの清水と申します。

谷口先生のモデルのところ伺いたいことがあります。ステレオタイプの見方になっているかもしれないんですけど、先ほどの正規分布で言うと、犯罪者でない一般の方の数パーセント、左側の話ですよね。そこの方々に対して警告というかアドバイスを、リアルタイムに与えることによって、何とか煽り運転を抑制するようなシステムを考えているところなんです。心理学は全然専門ではないんですけども、例えば犯罪の中でついカッとなってやったとか、暴力事件とかでもよくありますけれども、そのついカッ

となつてというところを何とかできないかと。欲求抑制による生物学的反応のところですよ。先ほどの欲求の類型化というんでしょうか。煽り運転という結果を導き出す、そのルートにある欲求抑制って一体何なんだろうっていうところを追及すると、ちょっと面白いのかなという印象を受けました。

あともう1点。車に乗ると人格が変わるっていう、煽り運転に至らなくても、ただ普段はすごく大人しいのに、何故か車に乗ると人格が変わるっていう人がいると思うんです。そういうことは煽り運転に影響してくるのか。あと、そういう人はどういうことでそうになってしまうのかなと。ちょっと疑問に思っていることの一つです。

それからもう1点。事前の状況というんでしょうか、運転する前に別件で怒りのコップが溢れそうになっていて運転し始めた状態と、すごくリラックスして運転し始めるのと違うのかなと思うんですよね。リラックスして運転し始めたときって、ちょっとのことされても、「まあまあ」みたくに見逃している。同じ人の中で事前の状況の影響があると思うんですけども、その点は煽り運転と関係するのかな。

以上の3点、感想になるかもしれませんが、ご意見などいただければありがたいです。

**谷口：**重要なお指摘ばかり、ありがとうございます。ドライブレコーダーの警告のシステムは、非常に有効じゃないかと思っています。ただどれくらいの人に有効かは見極めておいたほうが良いとは思っています。先ほどの図でも示しましたが、おそらく警告だけで自分の行動を制御できる人は、たぶん数十%、というのはざっくり過ぎますが、大半の方は制御できると思います。できない方に関しては、最初に小嶋先生が少し触れたオペラントコンディショニング(operant conditioning)ですね。実際に取締りに合わないという罰にはなりませんが、罰の内容を予告するのが良いと思います。「これでもし取締りに遭うと9000円ですよ」みたくに言うと、分かりやすいかもしれません。

それと、他の欲求不満が影響するというのも、私は言いたかったので、ご指摘のことは非常によく関係してくると思います。私は、先ほどのスライドでは日常生活全般の不満のことを言っていましたが、直前に、例えば夫婦喧嘩して鬱憤が溜まっていて、それが煽り運転を引き起こすことがあると思います。(本

来の攻撃対象以外を標的にする)対象転移、つまり八つ当たりです。そこで攻撃衝動が解消されるので、望ましくはないですけど、そういう対象転移あるいは行動転移ということは充分ありうるだろうと思います。

**質問者2**：それから万能感ですかね。車に乗ったことによって、自分の持っている力よりも強い力を得ている。自分が弱い人間であっても、車に乗れば、車という強い力を得ることができる。その辺りも影響するんでしょうか。

**谷口**：これはいわゆる自我の一種の拡大みたいなもので、自分の力が増したような感覚になってくる可能性はあると思います。ハンドルを握ると人が変わるというのは、先ほどスライドで説明した匿名性が関与していると考えます。顔が見える(匿名性が低い)ことは攻撃性の抑制要因になっています。私たちは対面状況で相手の顔が見えたら、まず喧嘩はしたくありません。SNSの世界でも、もちろん大半の方は誹謗中傷なんてしないのですが、やはりごく一部の方が誹謗中傷という行動を、匿名という世界の中でやってしまうわけです。おそらく車に乗った時も同じメカニズムが働いていると思います。

**中井**：多分、ドレス効果についてのご質問だと思います。例えば警察の方が制服を着たら、きちっとした行動をしなきゃとかですね。まあ、そういうことが車でも当てはまっているんじゃないかというようなことのご質問をいただいたんじゃないかと思いません。

それから、ハンドルを握ったときに人が変わるという話についてですが。例えば、「人が変わると思うか」って会場で聞いたら、半分ぐらいの人が変わる、半分ぐらいの人は変わらないっておっしゃるんじゃないかなと思うんです。普段職場や家庭で大人しい人が運転場面で割り込まれて舌打ちしたら、きっと強烈な印象が残って記憶に残る。で、そういうのを数多く経験すると、ハンドルを持つと人が変わるっていう信念を持っている方は、どんどん確証バイア斯的にそういう情報を集めていくので、さらに信念が強まるんじゃないか。私はそういう要素が強いんじゃないかなと思っています。

**質問者2**：見るほうのバイアスみたいところということですよ。周りの人たちの捉え方。

**中井**：もちろん例えば、怒りやすさと運転中の怒

りやすさは、完全に同一ではないですけど、似ていると言われるので、まあそういうことはあると思います。基本的には、運転中と日常が全然違って本当に人が豹変するっていうのは珍しいというか、割的にはすごく少ないんじゃないかなと思います。

**質問者2**：モデル化が進めば、工学にも応用できることになりますので、皆様方の研究に大変期待しております。ありがとうございました。

**質問者3**：専門家の方々の前でちょっと恥ずかしながら、現役の長距離トラック運転手です。知識もあんまりありませんが、運転心理についてすごく興味がありまして、免許を得た頃から交通心理学会の購読会員に入っています。一年に1回冊子が届きまして、それを読んでおります。

現場のトラック運転手として、すごく煽りをされるんです。煽りをかわす方法というの、色々和研究していただきたいなと思います。自分が日々感じているのは、サンキューハザードを出すと、なんとなく、相手が大人しくなる感じがするんです。ただサンキューハザードは、JAFでは非推奨。しないほうがいいと言われてるんですね。なんでかという、村山先生のお話にもありました、非言語コミュニケーション、だからミスコミュニケーションになってしまう。JAFではそういった勘違いですとか、意図を間違うとか、初心者の方は「なんでハザードなんだ?」とってしまうとか、高齢者の場合は、サンキューハザードをしようとして、スイッチを探すから、運転自体が疎かになってしまう。です。JAFはサンキューハザードを非推奨としてます。が、私の日々の現実の感覚では、後ろから猛烈な速度で走ってくる車の前に入らなきゃいけない状態で車線変更した場合に、サンキューハザードをたくと、大人しくなる経験が多々あるんです。で、そういったハザードがもしダメなら、それ以外で何かいい方法はないかですよね。JAFは、手を上げることを奨めています。例えば乗用車だったら手を上げるっていうのもあるんですけど、今はスモークガラスになっているのが多くて、あまり分からないということもありまして。煽られないようにかわす方法というか、怒りを鎮める、相手の怒りを鎮める方法など、研究していただけたらなと思いました。

あと先ほど最初に質問された方にお答えすることになるんですが、2つ目の質問で、高速道路で右側、

追い越し車線をずっと走っていて、前方に遅い車がいた場合、左側が開いているのに、ということについて、神奈川県警察の公式ホームページで、「左に戻ってそのまま相手の様子を見ながら直進する場合は違反にならない」と載っています。

それから最初の免許の話。今週の頭でしたかね、NHK ラジオを私はちょうど運転しながら聞いてまして、小嶋先生かと思いますが、フラストレーション耐性の話がありまして、「フラストレーション耐性の試験をやったらどうだ」というコメントを出しました。免許は、知識技術、スキル、精神面もすべてそろって免じて許されている証。免じて許された証の免許証を持って、初めて運転できる。だから、知識、技術スキル、精神面、フラストレーション耐性の成績、その試験をやった上で免許を与えるっていうぐらいのことが、私はあってもいいと思っています。

で最初に戻りますが、えっと煽りをおかわす方法というの、今後研究していただけたらと思います。以上です。ありがとうございます。

村山：人と人とのコミュニケーションにおいて、謝罪、つまり「ごめんなさい」を伝えるかどうかというのは、関係の修復において非常に重要ですね。「ありがとう」ハザードはあるけど、「ごめんなさい」はないですね。非言語的に何か謝れるルールがあれば、ちょっと変わってくるのかなとは思いました。

あとハザードボタン。外国産の車だと、あまり使いやすくない位置にあたりしますが、日本の車は「ありがとう」の時によく使うからか、サイズも大きいし目立つ位置にあるのかなと、昔ふと考えたことがあります。そういう形で多くの人が共有できるような非言語コミュニケーションのルールが、車を運転する時にあって、それが作れるのであれば、ありがとうは大事ですけど、「ごめんなさい」もあれば、ちょっと変わってくるかもしれないと思います。

中井：トラックはですね、邪魔者だって思われますもんね。バスも多分同じで、バス停から出るときに白い手袋を出すっていうのは、一つの合図にされてたりっていうのがあります。先ほどはガラスがス

モークっていう話でしたけど、それだけではなくて、あんまり高速道路では使えないなと思いました。

あと半分冗談ですけど、トラックの後方に、なんか面白いステッカーを貼って置いて「こいつだったら許せる」と思われるようなステッカーがあったら、多少気が和むのかなっていうふうにも思いました。ごめんなさい。全然研究に基づかない話です。

小嶋：そういうのはあっていいですよ。ボタンを押せば後ろで「ごめんね」と何かが出てきたりとか、「ありがとう」と光ったり、そういうコミュニケーションが必要だよと常日頃思います。実現するといいなと。そういうのを作っていただけたら嬉しいですねえ。(笑)

中井：後部に90歳って提示している車を見たら、「まあ、しゃあないな」と私は思いましたけどね。あ、ごめんなさい、雑談みたいになりました。(笑)

小嶋：最後になって、打ち解けた気がするのですが、時間になりました。これだけは確認したいということがもしありましたら、この後の時間をお使いください。だいふ時間がオーバーしてしまいました。以上で終わりにしたいと思います。

遠方から駆けつけてくださった皆様、本当にありがとうございました。最後に、登壇の先生へ大きな拍手をお願いいたします。(拍手)

大変お疲れ様でした。お気をつけてお帰りくださいませ。(拍手)

