

向社会的運転行動の研究（１）

- 文献研究を中心として -

Study of prosocial driving I.: literature research

東 正訓

(追手門学院大学心理学部)

1. はじめに

向社会的運転行動 (prosocial driving) の文献的検討の結果を報告する。向社会的 (prosocial) とは社会学者による反社会的(anti-social)の対となる造語である (Batson,2012)。反社会的運転は、交通ルールを守らない、危険で粗暴な運転をさし、交通ルールを遵守し、安全で思いやりのある運転が向社会的運転であるとイメージできる。向社会的運転行動とは、他のドライバー、歩行者らの交通参加者に対して、安全かつ協力的で思いやりのある運転行動の総体と暫定的に定義しておく。

2. 向社会的運転の必要性

日本では他の先進国に比して市街地での交通事故死者が多く、歩行中の死亡事故が多い。信号機のない横断歩道での一時停車率も低く、JAF は 2018 年の全国の一時的停止率が 8.6%であることを公表した。その後、警察庁は歩行者が待つ横断歩道で一時停止をしない「横断歩行者等妨害等違反」の摘発に注力し、2019 年 17.1%、2020 年 21.3%と増加したが未だ 8 割の自動車が停止しない。日本では歩行者保護運転の推進が強く望まれる。

3. 向社会的行動(prosocial behavior)の研究

向社会的行動は、心理学、社会学、経済学、進化生物学など様々な領域で研究されており定義も様々である。「向社会的行動」には、利他的・協力・ケア・協調といった行動、思いやりや高揚感、感謝などの道徳的感情を経験することまで含めて様々あり、社会的に好ましい行動という内容は一貫するが、その動機が共感性や道徳的感情によって生起する行動に限定するのか、自己利益、自尊心の維持など行為者の利得が想定されるものを省くのかでも議論がある。まず、様々な定義を検討する。

Penner et al(2006)は、社会の重要な特定層、社会集団によって一般に他者に利益をもたらすものとして定義された行為の幅広いカテゴリを表すとする。青少年発達研究の立場から村上・西村・櫻井(2016)は「社会的価値を

要する他者の利益を意図した行動(p.159)」とする。

社会心理学者は向社会的行動の中でも援助行動を中心に研究してきた。緊急可能性が高い状況でも周囲の人が通報すらしなかった 1964 年のキティジェノバーゼ嬢殺人事件に端を発し、責任分散仮説や援助意志決定過程モデルを生み出した。高木 (1987)は、援助行動を中心とした向社会的行動を「他者の身体的・心理的幸福のことを配慮し、ある程度の出費を覚悟して、自由意志から、他者に恩恵を施すために行う行動」と定義した。

Baumeister&Bushman(2008)は、向社会的行動を「他人や社会全体にとって良いことをすること」とし、援助行動以外に、他人尊重に加え、社会を維持、機能することに結びつく協力行動や社会的ルールを守る行動も含めた。

大まかには、他者に利益をもたらす社会的に望ましい行動である向社会的行動の中に、自発的で自信や誇り等の内的報酬がある行動を含めた援助行動、その中に外的報酬を期待しない利他的行動を含むと整理できよう。

最近、向社会性 (道徳感情含む) は直感的で、遺伝子、ホルモン、脳構造等の生物学的基礎に根ざすという合意が学問間に共有され、向社会的行動の研究枠組みがさらに変化している(Keltner,Kogan, Piff,& Saturn,2014)。

4. 向社会的運転行動の研究

谷田・西崎・田島(2013)は、運転版共感性尺度を因子分析によって構成し、共感性との関連をみた。他者配慮因子には、他のドライバー、対向車、歩行者への配慮、それらの交通参加者の立場にたった運転行動が負荷した。自己志向因子は他のドライバーの否定的反応や感情が気になる緊急時に緊張してしまう傾向を測定し、運転不安と関連した。これらは、他者の視点から状況を読み取る／読み取らない、他者の感情が自分に影響してしまうといった共感性の各側面と関連した。

Harris, Houstona, Vazquez, Smither, Harms, & Dahlkecc(2014)は The Prosocial and Aggressive Driving

Inventory (PADI)を構成した。向社会的運転を、「同乗者、他の運転者、歩行者の幸福を守る可能性があり、運転環境における他者との効果的な協力を促進する安全運転行動のパターン」と定義した。この定義は、Batson (2012) の「助け合い、慰め合い、分かち合い、協力、慈善活動、コミュニティサービスなど、自分以外の1人または複数の人に利益をもたらすことを意図した幅広い行動」(p.243)のような一般的な向社会的行動概念と一致し、運転者の感情状態（関心、共感等）や動機（利己心、利他心等）には言及しない特徴があったとした。意図や動機、感情よりも行動を重視することは、Piliavin、Dovidio、Gaertner、Clark(1981)の向社会的行動の定義に含まれる「他の人々や進行中の政治システムにとって一般的に有益であると社会によって定義されている」(p.4)という内容と一致する。

PADI の第1 因子が Prosocial driving であった。内容は、歩行者・バイクリスト、周囲の交通参加者への配慮とケア、後続車への配慮として急ブレーキをかけない、適切な速度調整、交差点に近づく際の特別な注意、車線変更時のミラーと死角の確認、車間距離をとること、住宅街エリアでの速度抑制、停止線できちんと止まる、信号順守、スクールゾーンでの制限速度の遵守、道を譲る、車線変更時の適切なウinker使用であった。

Özkan&Lajunen(2005)はポジティブな運転行動(Positive Driver Behaviours)の測定尺度を構成し、DBQ 尺度(違反・エラー)、攻撃性、交通違反、事故との関係を検討した。同尺度は前方車の妨害にならない車間距離、対向車の妨害とならないライトの使い分け、過度のクラクション使用をしない、他ドライバーの妨害や渋滞にならないように追い越し車線の占有をしない、歩行者、他車に進路を譲る、譲ってくれた相手に感謝するなどの内容である。内的整合性も高く、DBQ の違反やエラー尺度、攻撃性尺度と負の相関、年齢、走行距離と正の相関があった。初心者ドライバーはポジティブな運転行動をする余裕がないことを示唆した。

Nandavar,Lewis&White(2019)は、愛他的運転(Altruistic driving behaviours)をするドライバーを増やし、より良い交通安全文化を目指すために、危険運転行動だけでなく、良い運転行動の研究も行うべきとした。愛他的運転を「報酬を期待するかしないかにかかわらず、道路上の他者の福祉のために献身的に行われる無私の優良運転行動」と定義した。計画的行動理論(TPB)を用いて、一般的な愛他的運転行動・駐車スペースおよび道を譲る2つ

のシナリオでの行動予測を2 時点間の測定データで行い、概ね予測に成功した。道徳的規範の重要性、自分をスマートにみせる、他車とのコンフリクトを避けるといった報酬によって支えられる部分が見出され、将来のキャンペーンに対する示唆をえた。ドライバーの肯定的態度、重要他者による承認、交通流の維持が愛他的な譲り合いに影響し、時間制約が障壁となる事が示唆された。

Ward, Finley, Otto. Kack, Gleason, & Lonsdale(2020) はTPBを応用し、ドライバーが自転車に対して思いやりをもった運転行動の予測因は向社会的運転行動意図であり、行動意図を規定するのは態度・主観的規範・知覚された行動コントロールであることを示した。向社会的運転をする行動が常識であるという規範的認識は天井効果が認められず変容可能性があると考えられ、介入によってこの認識を高めることが行動意図を高め、自転車利用者の安全につながると予想した。

Ge, Liu, Shen, Qu,&Key(2021)は、向社会的態度と交通密度の間の相互作用が車線変更および追い越し行動に及ぼす影響を実験的に検討した。IAT による向社会的態度測定値をもとに、ドライバーを高低2 群に分けた。そして、交通密度が高い/低い2 条件におけるドライビングシミュレータの運転行動を記録した。その結果、交通密度が高いと、車線変更や追い越しの行動が多くなることがわかった。向社会的態度が高いドライバーは、高交通密度、低交通密度のいずれの条件下でも優れた運転行動を発揮するが、向社会的態度が低いドライバーは、高交通密度では隣接車両との横方向の距離を小さく保つため、リスクが高まる可能性があることがわかった。

5. 今後の展望

共感性や利他的動機を有する向社会的運転行動に限定せず、当該社会の交通安全や他の交通参加者の安全に資する運転行動を対象とすべきと考える。向社会的運転行動は道徳規範性と正相関、他方で危険運転傾向と負相関をもつことが報告されており、歩行者保護の推進とともに危険運転防止にも関わる対象と言える。運転自体、時間節約の利己的動機が意図的にも無意図的にも働くため、直観的に作動する共感が抑制されやすい。かかる状況でも他者配慮の運転を引き出す条件を考えたい。さらに、少子高齢化社会の日本では、高齢者や子どもを保護する運転行動を含む必要がある。まずは向社会的運転行動の定義を定め、行動傾向を測定する尺度を構成し、その規定因（運転歴、遵法的態度、価値観、道徳性、性格、共感性、交通安全風土など）をさぐっていききたい。