

臨床心理学に基づく自動車運転における不安の類型化と対策*

松浦 隆信¹⁾ 佐藤 啓太²⁾

Clinical Psychological Classification and Measurement of Anxieties Related to Driving

Takanobu Matsuura Keita Sato

The purpose of this study was to clarify ‘peace of mind’ in relation to driving, from the perspective of clinical psychology. We inquired normal drivers and less frequent drivers about the types of anxieties they experienced when driving, because anxiety is known to be the opposite of peace of mind. We categorized the anxieties expressed by the drivers. Then, we interpreted these categories by using clinical psychological theories. Based on the results, we have discussed possible measures for reducing anxieties related to driving.

KEY WORDS: human engineering, anxiety, clinical psychology (C2)

1. ま え が き

昨今、自動車運転における「安心・安全」をキーワードとした研究が盛んに進められている。このうち「安全」については事故防止の観点から主に工学的アプローチによる研究が進められているが、「安心」についてはその概念定義自体が不明確であり、研究手法が定まっていない。この点に関して、「安心」の創出に必要な要因を検討するためには、「安心」の対概念とされる「不安」の発生ならびに軽減に関する基礎的プロセスを把握することが必要である。そのため、様々な感情の変容プロセスを主題に取り扱う臨床心理学的アプローチを取り入れた研究が必要であると筆者らは考えた。

そこで筆者らは、安心に関する製品やサービスの企画開発の拠り所となる基本的な安心・不安モデルについて臨床心理学的観点を用いて研究している。具体的には、安全と安心の関係、安心と不安の遷移などのモデル構築に関する研究である。しかし、これらの研究を進めていくためには、そもそも人々が自動車運転に対してどのような不安を抱くのか、またその発生要因について知ることなくして達成できないであろう。

そこで本研究では、運転全般に対する不安を事故に限定せずに広く捉えることを目的として、運転時の不安を類型化し、さらにはその類型化された不安の発生要因を臨床心理学的解釈に基づいて検討する。

本研究によって、運転時の不安発生状況が整理されるとともに、運転時の安心を促進させる技術開発に貢献できるものとする。

2. 安心・不安の理論

2.1. 安全・安心・不安の定義

研究の前段として、本研究で取り上げる安全・安心・不安の定義及びそれらの関係について述べる。文部科学省の懇談会報告書⁽¹⁾によると、安全とは「人とその共同体への損傷、ならびに人、組織、公共の所有物に 損害がないと客観的に判断されること」、安心に関しては「人が知識・経験を通じて予測している状況と大きく異なる状況にならないと信じていること、自分が予想していないことは起きないと信じ何かあったとしても受容できると信じていること」とされている。さらに広辞苑によれば、安全は「危険がなく安心であること」、安心は「心配・不安がなく、心が安らぐこと」とある。これらの点から、辞書的には安全が確保されることや不安がなくなることによって安心が獲得できると考えられる。

2.1.1. 臨床心理学における安心・不安の定義

次に、臨床心理学の立場から安心・不安の定義について述べる。安心については臨床心理学固有の定義は存在せず、2.1.で述べたように「心配・不安がなく、心が安らぐこと（広辞苑）」「不安や心配がないこと（大辞林）」など、不安がない状態が安心と考えられている。一方、不安に関しては「様々な状況において対処方法が定まらず、自分にとって脅威となることが予測される際に生じる漠然とした不快な情動」と定義されている⁽²⁾⁽³⁾。

2.2. 不安発生理論

2.1.で述べた定義を踏まえ、不安が発生する仕組みについて、Carver & Scheier⁽⁴⁾の様々な感情の発生と変化に関してまとめられた自己制御モデルを基盤に、松浦⁽⁵⁾が不安に焦点を当てて行った研究結果に即して論じる（図1）。

人は不安を誘発するような外的（人前での視線、人込みなど）あるいは内的（体調不良、心臓の動悸など）刺激に晒さ

*2016年5月26日受理。2016年5月26日自動車技術会春季学術講演会において発表。

1) 鹿児島大学 (890-0065 鹿児島県鹿児島市郡元 1-21-30)

2) (株)デンソー (103-6015 東京都中央区日本橋 2-7-1)

れると自己の不快感に注意が集中し不安が生じる。また、人は自己に注意が向かうと理想と考える状態と現実の状態とを比較照合する。不安を感じた者は「不安がない」状態を理想と考えるが、現実には「不安がある」状態に置かれるため、理想と現実の乖離した状態に陥る。人はこのような理想と現実が乖離した状態に置かれると、理想の状態に近づけるか否かを見積もるが、多くは不安に対して適切に対処ができないと否定的な見積を行い、「ある具体的な状況において適切な行動を成し遂げられるという予期、および確信」と定義される「自己効力感」⁽⁶⁾が低下した状態に陥るとともに、不安が生じることを事前に予測して恐れる「予期不安」を抱えるに至る。こうなると人は不安を感じる状況を避けようと様々な回避行動を取ろうとする。例えば人前で視線を感じることを不安に思う場合は人混みに出ない、あるいはサングラスをかけるなどである。しかし、心理学的にはある感情を感じないようにするとかえってその感情が強く意識される「リバウンド効果」⁽⁷⁾が生じるため、不安を感じないようにするための回避行動は一時的安心しか得られず、不安は減少しない。かつ、ネガティブな感情は自己への注意を増すため⁽⁸⁾、不安を感じると再び自己に注意が向かい、不安が減ることなく維持される。

以上が臨床心理学にもとづく不安発生理論である。要約すると「自己に注意が向かうこと」「理想と現実と乖離があること」「不安を感じる場面への自己効力感が低下すること」「不安を感じる場面を避けること」という4点が、様々な不安の発生に関与する共通要素である。

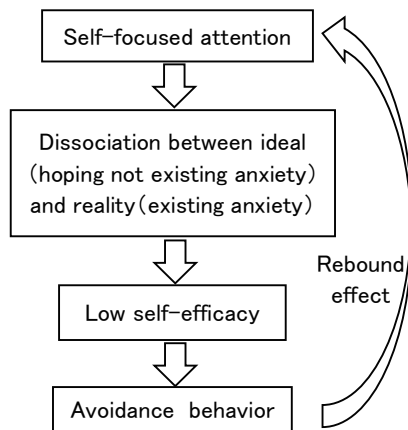


Fig.1. Mechanism of anxiety

3. 自動車運転における不安研究

3.1. 研究の要領

2. に述べた不安発生理論を踏まえ、はじめに自動車運転において人々が感じる不安について質問紙調査を行った。次に、調査で明らかになった不安をいくつかのカテゴリーに類型化し、それぞれの発生要因に関して臨床心理学の各種理論を用いて解釈を加えた。最後に、不安の類型及び発生要因に即して自動車運転時に生じる不安軽減のための安心技術についての検討を行った。

3.2. 調査

3.2.1. 調査方針

これまでの自動車運転における安心・不安の調査対象者は日々運転している人を対象としている場合が多かったと思われるが、本研究では運転頻度の低い運転初心者(以下、運転初心者)も調査対象に含めることにより、不安の対象を事故に限定せずに幅広く捉えることや、今までとは異なる不安の内容が得られることを期待し、運転初心者への調査を行うこととした。しかし、運転初心者から得た結果と一般的な自動車運転対象者の結果との間で不安の内容が著しく乖離していないかを確認する目的で、外部の調査会社に委託して一般の運転者に対しても調査を行った。

なお、本研究にあたっては書面にて研究目的の概略、無記名かつ個人が特定されない形でデータを使用する旨を記載し、同意が得られた対象者のみに回答を求めた。また、本研究の内容に関しては調査に先立ち(株)デンソー内倫理審査委員会にて問題なしとの審査結果を得ている。

3.2.2. 調査対象者

九州沖縄地域に籍を置く運転初心者であることが想定される大学院生26名(男性3名、女性23名、平均年齢24.5歳)および一般運転者2,400名(男性1,200名、女性1,200名、平均年齢44.2歳)に対して調査を行った。

3.2.3. 調査方法

調査においては、事故に関する不安に回答を誘導しないよう、また不安発生理論における「理想(不安がない)と現実(不安がある)との乖離」のプロセスの「現実」の具体的内容を明らかにするため、「あなたが自動車運転する際、どんなことに不安を感じますか?自動車運転に関することであれば、どのような内容でも構いません」という質問とした。最初に、大学院生を対象として質問紙による調査を行い、続いて、全国の一般運転者を対象にWEBによる調査を行った。それぞれ回答は自由記述により求めた。その他、調査対象者に関する基本情報として、性別・年齢・居住地域・運転免許取得からの年数・運転頻度を尋ねた。なお、調査回答者は、予備調査ならびに本調査いずれも自動車免許を保有する人であり、特に本調査においては性別、年代、地域(北海道・東北・関東・中部・関西・中国・四国・九州沖縄の8地域)、運転頻度が均等となるように設定して調査を行った。

回答者の運転頻度および運転免許保有年数は以下のとおりである。まず、予備調査で回答を求めた大学院生26名の運転頻度については、週3~4日運転する者が5名で、週1~2日が4名、その他は1か月に一回程度以下の頻度が17名であった。また、大学院生の運転免許保有年数の平均は5.03年であった。以上のことから、今回の調査対象者となった大学院生は事前に想定していた運転初心者であることが確認された。一方、本調査におけるWEB回答者は週に3~4回程度以上の運転頻度の者が60.2%、週1~2回以下の運転頻度の者が39.8%、運転

免許保有年数の平均が 23.2 年であった。以上のことから、本調査における調査対象者については一般的な運転経験者としてある程度の平均化が図れたと判断した。

不安の内容については、予備調査のデータで 109 個、本調査では 6132 個が得られた。回答例を表 1 に示す。

Table1. Questionnaire results (example)

Residential prefectures	Examples of respondents answers
Shizuoka	Whether the break will work properly
Fukuoka	A head-on collision
Tokyo	Fatigue
Hokkaido	The drivers who do not watch out for bicycles, but see pedestrians
Ehime	Traffic congestion
Kagoshima	Children rushing out while leaving school
Okayama	Car trouble while driving
Aichi	Car theft
Chiba	Driving in rainy day
Hokkaido	Bicycles on the road way
Osaka	Traffic accidents

3. 3. 類型化

3. 3. 1. KJ 法による類型化

自由記述で得られた不安の内容がどのような種類に分類できるかを検討する目的で、はじめに自動車運転への不安を持ちやすいことが想定される運転初心者（大学院生）から得られた 109 個の回答について KJ 法^{(9) (10)}を用いて分類を行った。なお、臨床心理学領域において質的データを分析する手法としては、KJ 法のほか、グラウンデッドセオリー法 (GT) などがあり、両者とも現場からボトムアップで理論や仮説を生成していく方法論という共通点がある⁽¹¹⁾。しかし GT は、得たアイデアを理論概念として発展させることを目指す手法である一方、KJ 法は抽象的な概念化よりも、新しいアイデアを柔軟に生成するのに適した手法とされている^{(11) (12)}。今回実施した不安の類型化に関しては、理論の概念化が主目的ではなく、運転者が抱いている不安の内実を明らかにするアイデア生成に近い目的のため、GT などの手法ではなく KJ 法を選択した。

KJ 法実施時には、臨床心理学を専門とする 4 名の合議に基づき分類を進めた。本作業結果から、「運転技術に対する自信のなさ」「駐車技術」などの運転経験内容に関する内容、「環境への対応」「対人不安」などの事故に対する内容、「見通しが悪いことへの不安」「不注意」などの注意に関する内容、「取り締まりを受ける不安」「威圧を受ける不安」など、上述の内容に含まれないその他の内容の 4 つの大カテゴリーと 13 の中カテゴリーに分類された。次に、一般運転者への調査で得られた 6132 個のデータの中から、運転初心者（大学院生）から得られた類型では分類が難しい内容の回答を抽出した。その結果、「その他」の大カテゴリーに分類可能な「運転に対する不安を有しない」「同乗者の健康悪化の懸念」という 2 つの中カテゴリーが新たに確認された（表 2）。

3. 3. 2. 不安構造に基づく類型化

3. 3. 1. で示した分析の結果、自動車運転時の不安の中カテゴリーが 15 個得られた。しかし、これらの類型を精査すると、自動車運転時の不安だけではなく不安発生の起因となる状況や背景などの文脈（以下、コンテキスト）や脅威の対象に相

Table 2. Anxiety types related to driving

Middle-sized category	Large-sized category
Lack of confidence as a driver	Driving skills
Parking skills	
Change of course	Accident
Cope with driving situations	
Social anxiety	
Anxiety about a traffic accident	
Anxiety about a passive traffic accident	Attention
Anxiety about a poor visibility	
Carelessness	
To be nervous when driving in rainy day	
Anxiety about the police	Others
Anxiety that may be coerced	
Economic matter	
No driving anxiety	
Anxiety about sick persons while driving	

当するものが含まれていた。これは、回答者が発生する不安を特定できず、コンテキストを不安と表現しているためだと思われる。また、それぞれのコンテキストで発生する不安も単一の不安ではなく、加害不安や対人不安など脅威の対象が複合化したものも散見される。これらの点から、調査対象者から得られた自動車運転における不安には、コンテキストおよび脅威の対象と、不安を発生させる心理機制という 2 つの内容が混在していることが分かった。そこで、調査対象者から得られた第 1 段階としてのコンテキストや脅威の対象を特別な解釈を加えずに拾い上げ、類型化した。次に、この第 1 段階の分析から抽出された類型に対して、不安を発生させる心理機制を見出すために臨床心理的解釈を加えるという、2 段階の分析を行った。さらに、上記分析の第 1 段階と第 2 段階で得られたコンテキストの類型と臨床心理学的解釈を統合させ、筆者らの合議に基づき「〇〇による△△不安」という構造で記述し直した。ここで〇〇は対象となる複数のコンテキストを総称したものであり、△△は基本的な不安を複合化したものである。この構造に従って再度自動車運転時の不安を類型化し直したものが表 3 である。

まず、コンテキストおよび脅威の対象について KJ 法による分類結果等に基づき整理を行い「不安なし」「飛び出し・高齢者・子ども・自転車」「運転技量不足・不注意」「運転全般」「不慣れた環境・（到着予定地への）遅延」「（周囲の車から）威圧を受ける」「進路変更」「取り締まり」「燃料費・車検代・修理代」「同乗者の体調不良」の 10 カテゴリーに整理し直した。次に、それぞれのコンテキストおよび脅威の対象の総称を検討し、「運転に対する不安を有しない」「周囲からの接近」「運転技量不足」などと名付けた。そして、コンテキストおよび脅威の対象の総称と対になる不安の内容に

ついて、後述する臨床心理学的解釈を参考にしながら名前を付けた（「受動事故」「能動的事故」「劣等感」「予期不安」など）。最後に、比較的運転が得意なものに見られると想定される不安類型 2 つ、比較的運転が苦手な者に見られると想定される不安類型 5 つ、両者に当てはまらなると想定される不安類型 3 つという形に分類して並べた（表 3）。

Table3. Anxiety types by the contexts and subjects of potential threat

(N=26; graduate students / N=2400 normal drivers)

Classification	Contexts and potential threats that lead to driving anxiety	Types of driving anxiety	Interpretation based on clinical psychology
Skillful drivers	—	No driving anxiety	Rejection of driving anxiety that comes from reaction formation
	Hazards from aged persons, children, and bicycles	Anxiety about a passive traffic accident	Anxiety that is hurt or injured based on neurotic personality
Beginners	Deficit driving skills or inattention	Anxiety about a traffic accident	Anxiety of prosecution of others because of the depletion of process resource
	General situation related to driving	Lack of confidence as a driver	Anxiety that must be done perfectly based on obsessive-compulsive personality
	Unfamiliar environment that causes delays	Anxiety about an unknown situation	Anticipatory anxiety because of the assumption that a future situation cannot be predicted or something terrible will happen
	Overpowered by traffic	Anxiety that may be coerced	Social anxiety derived from suppression of anger for aggressive behavior by surrounding drivers
	Change of course	Anxiety about negotiations with other drivers	Communication anxiety due to lack of assertiveness and capacity of reasoning
Others	Traffic regulations	Anxiety about the police	Anxiety that people with an Oedipus complex think they might receive sanctions
	Maintenance costs	Anxiety for economic reasons	Anxiety of economic loss based on delusion of poverty
	Illness of fellow passengers	Anxiety about sick persons while driving	Anxiety that becomes health condition worse because of the defence mechanism of identification

3. 3. 3. 臨床心理学的解釈

各不安の類型に対して 2. 2. で示した不安発生理論を基盤としつつ、個別の不安に対しては精神分析理論⁽¹³⁾⁽¹⁴⁾⁽¹⁵⁾をはじめとする臨床心理学領域で用いられている諸概念を用い、自動車運転における不安が生じる背景要因に関する仮説的解釈を検討した。まず、運転初心者には見られなかった「運転の不安がない」という点については、いわゆる「つよがり」の心理機制である「反動形成」⁽¹³⁾⁽¹⁴⁾⁽¹⁵⁾の可能性を検討する必要がある。また、不安発生理論の中で述べた「リバウンド効果」の心理機制を考えると⁽⁷⁾、不安がないという言葉は述べていても、潜在的に不安が高まるリスクが潜んでいることを見逃してはならない。

受動事故（いわゆるもらい事故）への不安や未知の状況に対する予期不安については、自らの意志ではコントロールや予測ができない状況に対する不安と理解できる。不安とは 2. の不安定義の項で述べた通り「様々な状況において対処方法が定まらず、自分にとって脅威となることが予測される際に生じる漠然とした不快な情動」⁽²⁾⁽³⁾を指すが、「神経症性気質」といった自分のことを気に病みやすい心理的傾向を持ものは、自分に生じた不安感により注意が向かいやすいため不安を強く感じやすい。また、当然ながら運転初心者は、運転時にリスクを予測しながら運転する力が十分備わっておらず、対処方法を定めることができないため、特にペーパードライバーなどの運転初心者は自動車運転全般に対する自己効力感が低く、

不安を持ちやすいと言えよう。このように、色々な面に不安を覚えやすい神経症性気質の持ち主や運転初心者は不安を抱きやすい点に注意を払う必要がある。

運転に対しての不安は、上記のように慣れの要因だけでなく、「処理資源」の不足により生じる場合がある。この「処理資源」とは、「心理的エネルギーのことであり、様々な心理的活動はこのエネルギーの配分を受けて実行されると考えられている。ひとつのことに注意をむけると、他のことがおろそかになる。この現象は、利用できる処理資源の量には限界があり、ある活動に多く配分されると、他の活動には処理資源を配分できなくなってしまう」⁽¹⁶⁾という性質のものである。つまり、元々の処理資源の量に乏しさを抱えている運転者の場合、運転時に必要な処理資源を運転に回せず、不注意が頻発し、運転に対する自己効力感が高まらない事態が考えられる。こういった特性の持ち主は、歩行者などを傷つけてしまうのではないかという強迫観念にさいなまれ、日常生活までも支障をきたす事態に陥りかねない。この点に関連して、「強迫的パーソナリティ」という、物事を正確にこなさないと気が済まないタイプの性格の持ち主がいる⁽¹⁷⁾が、このような性格の持ち主は、運転時にも正確性にこだわるあまり「運転を正確に行いたい」という理想と「正確に運転を行えていない」という（本人が抱いている）現実との乖離が生じやすく、人をはねるなどのミスに対する過剰な不安を抱きやすい。運転初心者は実際に運転技術が高くないため、運転を正確に行うことが難しいと思われるが、一定の運転経験を積んだ後にも「正確に運転を行えていない」との考え方に苛まれると、運転が慎重になるあまりにスムーズな運転の妨げになるばかりか、未だ生じていない事故を不安視して（予期不安）運転自体から距離を置くこと（回避）が想定される。

心理学的に見た場合、進路変更・周辺車両からの威圧などは他者とのコミュニケーションという観点から理解することができる。進路変更時は、他の自動車との間合いや次の動きを測りながら（推論）、時には進路変更する意思を明確に主張する（アサーティブネス）ことが必要である。しかし、他車の動きなどを適切に推論する力が不足している場合や、人に対する適切な自己主張ができない場合に「うまく合流したい」という理想と「うまく合流できない」という現実との乖離が埋められず、自動車運転への不安が高まると言えよう。

また、他車から威圧（攻撃行動）を受けた場合、そこで本来生じる怒りの感情を過度に抑圧することによって、「怒りたい」という理想と「怒れない」現実の乖離が生じ、対人的な不安に発展する場合がある。

以上のように自動車運転で生じる不安は、不安発生の起因となるコンテキストや脅威の対象および不安を発生させる心理機制はそれぞれ異なるが、最終的には不安発生理論で示したメカニズムに即して不安が発生している点が示唆された。

3. 4. 対策

3.4.1. 臨床心理学的対策

臨床心理学に基づく不安に対する一般的な対策としては、運転手が自らを客体視できること、つまり不安発生理論の流れに即して自らの不安の発生に関与している心理機制を自己理解することが肝要である。臨床心理学的には、自らの心理機制の実際に気が付き、その内容を冷静に観察できると、その後の感情変化に向けた対応が取れるようになるからである。その上で、各々の不安に対して個別的に対応を進めていくことが必要になる。例えば、神経症性気質が強く、自他の心身が傷つく不安を持ちやすいものは、不安発生理論の初期段階における自己への注意集中傾向が強くなりがちである。そこで、自己への注意集中傾向を減じるために、注意の転換を日ごろから心掛けること⁶⁾、具体的には今行っている活動に一生懸命打ち込むなどして、不安の発生メカニズム自体を生じさせないことが求められる。また、自己主張性(アサーティブネス)が弱い者は、自己主張性を高めるために、臨床心理学領域で用いられるソーシャルスキル・トレーニングやアサーション・トレーニングを通じて自己主張の練習を行い、車線変更が必要な道路における自己効力感を高め、車線変更場面を回避せずに運転できるようになるといった対応が有効である。

これらのように、不安の軽減に向けた対策を臨床心理学的な観点から検討した場合には、不安発生理論から導き出される対応、すなわち「自己への注意を減じる」「自らが苦手とする場面や人に対して向き合えるような対応方法を身に付け、自己効力感を高める」「身に付けた対処方法を、苦手とする場面から回避せずに試していく」といった行動変容に向けた対応をとれるように、心理カウンセリングなどを通じて促すことが考えられる。

3.4.2. 不安軽減のための安心技術

3.4.1.の対策を支援する技術(以下、安心技術)の基本的な考え方を示す。脅威の確率と影響をかけあわせたものであるリスクが見通せないことによる不安に対しては、リスクの程度を算出して提示することで不安を軽減することが可能となる。

例えば、利用可能な安全技術を前提として、将来起こりうるリスクをモニターや映像などのデバイスを利用して提示することによって、人々は先の見通しを立てられるようになり、過度に自らに生じた不安に注意がとられなくなり、不安を発生させる自己への注意が軽減されるとともに、自己効力感を高めることができる。他にも、安全技術を扱うテレビコマーシャルでの提示や試用/試乗による体験などで安全技術を実体験する機会を持たせることによって、不安の軽減に必要な不安喚起場面に慣れる経験を積める上、安全技術が備わっていることを実感できることにより不安を感じる場面でも対処が可能であるという感覚、すなわち自己効力感を高めることにも繋げられる。

ただし実際のリスクは、脅威発生時の様々なコンテキスト

や脅威の対象、個々人の性格、心身の状態、技量によって動的に変化する。そのため、これらの諸要因を考慮してリスクの程度を提示する必要がある。

安心技術は利用初期には適切な信頼が得られない可能性があるが、人々が実際にその場面に遭遇し、安心技術が適切であることを実感した後は信頼を与えることができる。製品毎にこの安心技術に関する基本的な考え方に基づいてコンテキスト、脅威の対象、リスク提示方法を導入することで安心を提供することが可能となる。

4. 考察

4.1. 類型に対する考察

今回の調査結果から、運転への不安は運転の得意苦手で異なることが分かった。運転を得意とする人は周囲からの歩行者や車両の接近による「受動的事故」に対する不安が多く、子どもや自転車の飛出し、高齢者の歩行などの回答がこれに相当する。また、「不安がない」と答える人も運転を得意とする人、とくに35歳から50歳までの男性に多く見られた。これらの人達は自動車製造技術者に多いのではないだろうか。一方で、運転初心者自身が起因となって事故を発生させる「能動的事故」に対する不安が多かった。駐車や狭路などの回答がこれに相当する。また、走行経験のない場所への移動などに対する不安も運転の苦手な人に多く見られたが、こちらは主に運転初心者である大学院生の回答において目立っていた。

事故以外の不安で多いのが、右折、車線変更、離合といった回答である。これらも不安そのものではなく、不安が発生するコンテキストと見られる。このコンテキストでは周囲の車両の運転者とのネゴシエーションが行われるが、そのネゴシエーションが円滑に行えないことにより生じる不安であると仮定できる。また、周囲の運転者に関わる不安としては、走行時に煽られるという不安も挙げられていた。煽られる状況もある種のネゴシエーション状況であるが、煽る運転手の一方向的かつ高圧的な態度にコミュニケーションの表出を抑え込まれることにより不安を感じるという流れが推察される。さらには、違反に対する取り締まりへの不安や、自動車維持に関わる経済的不安、そして車酔いなど同乗者の健康に関する不安など、事故とは直接関係しないタイプの不安があることが分かった。

自動車運転時の不安を類型化して臨床心理学的に解釈した結果、調査対象者が回答した不安の内容は、不安が発生するコンテキストや脅威の対象と不安を発生させる心理機制との識別が十分になされているとはいいいがたいことが明らかになった。つまり、臨床心理学的には自らが自覚でき、他者に語れる不安は、実際には不安が発生するコンテキストや脅威の対象を表していると考えられた。そのため、不安を発生させている心理機制とその機制に即した不安軽減の対策を検討するた

めには、運転手が内省を深めないと自覚の難しい無意識レベルの心のありようにも焦点を当て、臨床心理学的に解釈を加える必要があるだろう。

4.2. 自動車安全技術と不安の軽減に関する考察

今回の研究で導いた不安の類型、特に事故に関する不安に対しては、安全技術として既に多くが研究され、そして実用化されている。これら実用化されている安全技術がすべての運転者に利用されているのであれば、事故に関する不安はもっと少なくなっていると思われるが実際にはそうはなっていない。これは、不安を抱えている運転者が不安を軽減する安全技術を認知していない、または、経済的理由などで安全技術を利用できる自動車が利用できない、さらには本研究で明らかになった不安を発生させている心理機制にまで既存の安全技術では働きかけが行えていないためであると考えられる。安心・安全技術の研究開発および提供を進める上では、対象となる不安の背景に存在する心理機制を臨床心理学的に解釈した上でそれらの不安が軽減される方法を臨床心理学的な知見から検討していくことが必要である。その上で、市場投入後に対象となる不安を抱く人が実際に少なくなっていることを心理学実験等の手法を用いて継続的に調査し、安全技術の有効性を確認することが求められる。

5. まとめ

自動車運転状況で発生する不安は、本研究の結果ではおよそ10カテゴリーに類型可能であることが確認された。また、それらの中には直接的には自動車運転に関連していない不安も見られた。更に、類型化された不安を臨床心理学的観点から概観した結果、自動車運転にまつわる不安は多分に人の心のありよう（個々人のパーソナリティや生育歴）などから影響を受けている可能性が示唆された。このような人の心にひそむ不安に対しては、不安発生理論を念頭に置いて考えた場合、これまでに開発されてきた各種安全技術により軽減されるリスクの程度を見える化すれば解決される可能性があること、具体的には安全技術の可視化によって、不安の発生に関連がある自己への過度な注意を減じ、自己効力感を高めることが可能となり、その結果として不安が軽減され安心の獲得へとつながっていく可能性があることを示した。

今回の研究で、自動車運転にまつわる不安はコンテキストや脅威の対象によって様々に発生することが分かった。言い換えれば、コンテキストや脅威の対象が変化することによって不安が安心に遷移されるとの仮説も立てられよう。また、リスクの見える化は脅威発生に影響するコンテキストを獲得・把握することで行われる。よって、今後は安心・不安の遷移とコンテキストの関係について実験的手法を用いながら研究を行う予定である。また、今回得られたデータについては、地域や属性（男女や運転頻度）ごとにデータを分割した上で分析を行うことで、新たな不安のカテゴリーや、地域や

属性に特有の不安が見いだせる可能性が残されている。今後、このような分析を実施することで、今回取り上げた不安の類型が地域や属性によらず汎用可能なものなのか、あるいは地域や属性を考慮に入れた対策を立てる必要があるか否かなどを検討するために有益なデータが得られるであろう。

参考文献

- (1) 文部科学省：「安全・安心な社会の構築に資する科学技術政策に関する懇談会」報告書，p.6-7（2004）
- (2) 田代信維：不安と葛藤—神経症性障害と身体表現性障害—，九州大学出版会，2004，210p.
- (3) 遠山尚孝・尾崎真理子：不安の心理 河野友信・風祭元（編）不安の科学と健康 朝倉書店，1987，p.20-29
- (4) Carver, C.S., & Scheier, M.F. Attention and self-regulation: A control theory approach to human behavior. New York: Springer-Verlag, 1981, 403p.
- (5) 松浦隆信：不安の発生要因と介入モデルに関する臨床社会心理学的検討，風間書房，2014，164p.
- (6) Bandura, A. Self-efficacy: Toward a unifying theory of behavioral change. Psychological Review, Vol.84, p.191-215（1977）
- (7) Wegner, D.M., et al. : Paradoxical effects of thought suppression. Journal of Personality and Social Psychology, Vol.58, p.409-418（1987）
- (8) Sedikides, C. Mood as a determinant of attentional focus. Cognition and Emotion, Vol.6, p.129-148（1992）
- (9) 川喜田二郎：発想法—創造性開発のために—，中公新書，1967，220p.
- (10) 川喜田二郎：続・発想法—KJ法の展開と応用—，中公新書，1970，316p.
- (11) やまだようこ：質的心理学の歴史 やまだようこ・麻生武・サトウタツヤ・能智正博・秋田喜代美・矢守克也（編）：質的心理学ハンドブック，新曜社，2013，p.31
- (12) 岩壁茂：はじめてまなぶ臨床心理学の質的研究—方法とプロセス—，岩崎学術出版社，2010，p.44
- (13) フロイト（著），高橋義孝・下坂幸三（訳）：精神分析入門（上巻），新潮社，1977，547p.
- (14) フロイト（著），高橋義孝・下坂幸三（訳）：精神分析入門（下巻），新潮社，1977，572p.
- (15) 國分康孝：カウンセリングと精神分析，誠信書房，1982，242p.
- (16) 伊藤史・赤嶺亜紀・木田光郎：二重課題事態における処理資源の配分について：初期P3と後期P3の分析，愛知学院大学心身化学部紀要，No.2，p.45-51（2006）
- (17) American Psychiatric Association：Diagnostic and statistical manual of mental disorders fifth edition. Washington DC, 2013, 992p.