
映像メディアによる安全運転態度の 動機づけに関する予備的研究

—海外の TV キャンペーンの活用—

谷口俊治 鏑 基文

1. 問題と目的

自動車運転者に対して安全運転態度の動機づけを高める試みは、間接的には幼少期から家庭・学校教育を通して継続的に行われているが、免許取得以降は、運転行為に直結する具体的な教育項目について重点的に行われるべきである。

運転者に対する教育機会としては、自動車教習所に始まり、免許更新時講習や、点数制度によるペナルティを受けた運転者に対する初心者講習、違反者講習、停止処分者講習、取消処分者講習などがあり、近年では高齢運転者の事故の増加を防止するために、70 歳以上の運転者に対して高齢者講習が行われている。また、事業所内でも交通安全についてさまざまな取組みが行われている。しかしながら、それらの機会は、時間も経費も限られた状況で行われているのが実情であり、その中でより効果的な交通安全教育の方法が求められている。その方法の一つとして、筆者らは映像メディアの可能性に着目した。一般に、テレビの CM は短時間の映像によって視聴者の態度と行動に大きな影響を及ぼすことが知られている。

これに関連する海外の先進国での活動として、テレビを活用した交通安全キャンペーンが積極的に行われている。それらの多くは 30 秒～1 分程度の短時間の作品であるが、CM 映像としての完

成度が高いと考えられる。それぞれの作品は、速度、飲酒など重大事故の原因、あるいはシートベルトのような事故時の損傷程度の決定要因を具体的な教育項目として選定し、より安全な運転態度あるいは乗用態度の動機づけを目標として製作されている。

これらの映像の多くは事故場面を生々しく再現しているのが特徴であるが、そのような映像はこれまで日本の TV キャンペーンで用いられてきた映像とは大きく異なる。これが日本と欧米の文化の違いに起因するのであれば、日本で同様の手法を用いる前にこの点を慎重に検討しなければならない。海外の TV キャンペーン映像がどのように人々に受け取られるかについて分析することで、我国においても同様の映像を安全運転の教育場面に導入し得る可能性を検討する必要がある。

一方、近年、交通事故の死者数が減少した理由に、SRS エアバッグシステムを伴うシートベルト着用率の向上が挙げられている。2010 年の一般道におけるシートベルトの着用率調査では、運転者が 97.3%、助手席で 92.2%、後部座席では 33.1%であるが、シートベルト着用有無別の致死率については、2010 年における着用者の致死率（自動車乗車中の死傷者数に占める死者数の百分率）が 0.16%であるのに対して、非着用者の致死率は 2.17%である（警察庁交通局、2011）。岸田孝弥（2010）は、同様のデータに基づいてシートベルト着用の重要性を指摘している。また、以前

からシートベルト非着用の若者に死亡事故の割合が高いことも指摘されている（交通事故総合分析センター、2003）。

これに関連して、I県内のA自動車学校の教習生で県内に住所地があり、2003～2008年（データが不備である2006年を除く）の卒業生について1年間の事故違反状況の追跡調査を行った結果、どの違反内容よりもシートベルト非着用による違反（総違反件数716件の内210件、29.3%）が多いことが明らかにされた。

これらの調査可能な県内卒業生の違反者の中には含まれていないが、追跡調査が不可能である県外に住所地のある卒業生（合宿生）については、2004年には1件3名の死亡事故が発生し、2008年にも1件3名の死亡事故が発生している。前者の事故は、運転手及び同乗者2名ともがシートベルト非着用であり、後者の事故については、運転者はシートベルトを着用していたが、助手席1名と後部座席2名は着用していなかった。

また、いずれの事故も速度超過による路外逸脱が特徴的であった。これらの事故に見られるように、重大事故の決定要因となっているのが速度である。なお、上記I県内A自動車学校の調査結果では、速度違反の占める割合はシートベルト非着用に次いで多い（総違反件数716件の内146件、20.4%）。

以上のことから、①シートベルトの着用と、②適正速度の順守の2点が自動車学校で重点を置くべき教育項目であると考ええる。これらの動機づけのための効果的教育方法として、海外のTVキャンペーン映像の利用が考えられる。

本研究は、海外のTVキャンペーン映像が、特に多くが自動車運転免許を取得する若者にどのように受け取られるのかを明らかにし（調査1～3）、また、安全運転態度の動機づけの教育方法としてどの程度可能性があるかについて検討すること（調査4）を目的とする。

2. 調査1

2-1. 目的

海外の交通安全のためのTVキャンペーン映像に対する女子大学生の印象評価を明らかにする。

2-2. 方法

2-2-1. 海外の交通安全キャンペーン映像

インターネットのホームページで、海外における交通安全のためのTVキャンペーン映像について検索したところ、オーストラリア、ニュージーランド及びヨーロッパの国々で放映されていることが明らかとなった。その後、筆者（鰐）がICTCT（International Co-operation on Theories and Concepts in Traffic Safety）を通して情報提供を依頼したところ、そのメンバーからいくつかの映像を紹介された。これを契機としてYouTubeなどを通して多くの映像を収集した。それらの映像から、筆者らが映像の完成度、教育項目について検討を行った結果、DOE（Department of the Environment、北アイルランド環境局）、TAC（Transport Accident Commission、オーストラリアビクトリア州政府交通事故委員会）などが作成した8編の映像を評価対象として選定した。なお筆者（谷口）は、2010年11月にDOEの道路安全課（Road Safety Division）を訪問し、当局が制作した映像について、教育・研究目的での使用に限定する条件で、オリジナル映像の提供を受け、その使用許可を得た。

以下は、検討の対象とする映像の概要である。簡略なタイトルと作成された国名、時間、及びシナリオを示す。

① Catherine (Australia) 1'00"

母と子（弟）が買い物を終え、子（兄）を迎えに行っている。急いでいたのでスピードが出てい

て、かつよそ見をしていて、女子学生をはねてしまう。事故現場に警察と救急隊が来る。女子学生は死亡。女子学生の友人は泣き叫び、運転手の母は泣き崩れ、子供は警察に連れて行かれながらその光景を見ている。

② Child Seat (Austria) 0'29"

父・母・娘でのドライブ中、急ブレーキをかけるが衝突事故になる。娘は後部座席でシートベルト（チャイルドシート）をしていなかったため、フロントガラスを突き抜け車外に飛び出す。

③ Difference (New Zealand) 0'30"

女性がジョギング中、道路を横断しようとして車にはねられそうになるが、ギリギリ止まって助かる場面 (50 km/h) とはねられる場面 (67 km/h) を左右に並べて比較してある。

④ Mother's sad (Australia) 0'31"

映像の合間に、「10キロや15キロ速度オーバーしても大して違いやしない」といったような男性の独白が入る。住宅街を運転中、男の子が犬を追いかけて飛び出してきて、はねられてしまう。血だらけの男の子を抱きかかえて母が泣き叫んでいる。

⑤ Home (Northern Ireland) 0'42"

下校中の母と幼い息子が、スピードを落とさず車を追越し、脇見運転をしていた車にはねられてしまう。血だらけで腫れた顔の母親が、手術室で心臓マッサージを受ける息子を見つめている。運転手は刑務所に連れて行かれる。

⑥ Mess (Northern Ireland) 0'59"

高速で追越をかけた時に、飛び出てきた犬を避けようと急ハンドルを切って横転した白い車が道端のカップルに衝突する。カップルの男性は即死し、女性は足に重傷を負い泣き叫んでいる。紺色の車は、助手席の女性が足に重傷を負い泣き叫び、運転者は動かない。事故を起こした白い車の運転手は無事である。遺体を前に悲しむ遺族、裁判、集団墓地の光景が流れる。

⑦ Reconstruction (Australia) 0'59"

女性が車にはねられ倒れている事故後の光景で、警官の男性が話している。男性の説明とともに、映像がゆっくり巻き戻っていく。事故の前まで戻ったところで、速度を65 km/hから60 km/hに落としてやり直す。すると女性は車にぶつかるものの無事である。

⑧ Damage (Northern Ireland) 1'10"

男女4人でドライブしている。後部座席の男性一人のみシートベルトをつけていない。右折するために対向車の通過を待っていたが対向車が正面衝突し、さらに後方から来た車に追突される。シートベルトをしていない男性が衝撃の勢いで、運転手の男性、助手席の女性、後部座席の女性にぶつかり、3人が亡くなる。事故後、やるせない表情の救急隊員が映し出される。

Fig. 1に映像シーンの一部を示す。また、映像の全シーンの概要は以下の通りである。

シーン1. 若い男性が恋人と戯れている時に友人二人が自動車で通りかかり、4人でドライブすることになる。

シーン2. 4人は車中で楽しく過ごすが、後部座席の彼一人がベルトをしていない。

シーン3. 右折待ちをしているところに、対向車がセンターラインを越え猛スピードで向かってくる。

シーン4. 対向車に気づき思わず身構える彼女。

シーン5. 対向車が前方から激しく衝突する。

シーン6. 彼女は彼の手を強く握ろうとするが、シートベルトをしていない彼は激しく飛ばされる。

シーン7. さらに後方から来た自動車が挟むように高速で追突する。

シーン8. 衝突の衝撃で飛ばされる彼は、さまざまな場所に飛ばされ他の同乗者への衝突を繰り返す。

シーン9. ついには、彼女にも突進する。

シーン10. やりきれない切れない様子の警察官。



Fig. 1. Damage の映像シーン

シーン11. 彼女は、重傷を負ったが一命を取り止める。

シーン12. 彼一人のベルト非着用が原因で3名が死亡してしまう。

2-2-2. 評価票

Table 1 に質問項目を示す。評価は、まったくそう思わない(1)～とてもそう思う(6)の6段階とした。

2-2-3. 調査協力者と手続き

女子大学の講義を利用して映像を見せ、評価を求めた。A 講義(1年次生対象)では、平成20年6月18日に映像呈示を行い、評価は1週間後に行った(31名)。B 講義(2年次生対象)では、平成20年7月14日に映像呈示を行い、直後に評価を行った(77名)。合計108名の平均年齢は19.7歳である。呈示した映像は、前記の8映像であり、連続して呈示した。

2-3. 結果

評価結果を映像呈示直後と後日(1週間後)の評価に分けて示す(Fig. 2)。直後と後日評価の全

体については、不快、効果的、出来映え、記憶の評定値の平均値が概ね4以上であり、また、再度鑑賞の平均値が2.19であることから、全体に映像の印象が強く、またネガティブな評価も含まれていることが明らかである。直後と後日評価の違いについては、不快($F(1,105)=8.53, p<.01$)、再度鑑賞($F(1,104)=7.06, p<.01$)、倫理問題($F(1,103)=7.71, p<.01$)に有意差があり、出来映え($F(1,103)=3.42, p<.1$)に有意傾向が見られた。これらは、映像の呈示直後の印象が1週間後には薄れており、またネガティブな評価も緩和されていることを意味する。

3. 調査2

3-1. 目的

海外で使われている交通安全教育のためのTVキャンペーン映像について、自動車学校の教習生の印象を明らかにする。

Table 1. 評価項目の変数名と内容

項目記号	変数名	内 容
(ア)	不快	あの映像は不快である
(イ)	効果的	あの映像は安全教育に効果的である
(ウ)	再度鑑賞	あの映像をもう一度見たい
(エ)	倫理問題	あの映像を人々に見せることは倫理的な問題があると思う
(オ)	出来映え	あの映像はよくできている
(カ)	記憶	あの映像は 1 週間後の今もよく覚えている (だろう)

注 (カ)については、映像呈示直後の質問項目では、末尾に「だろう」が加えられた。

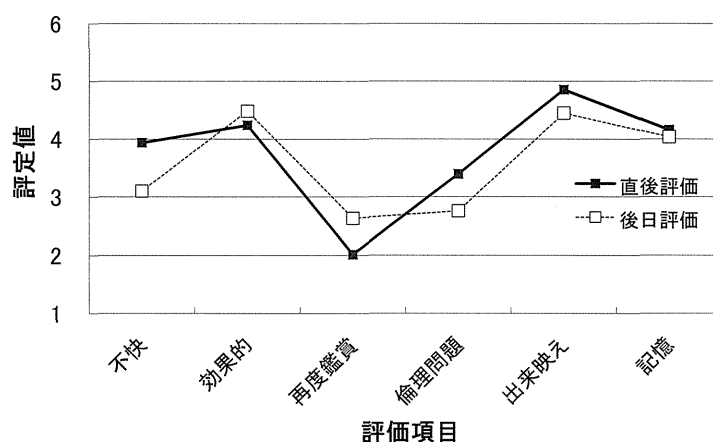


Fig. 2. 評価項目の映像呈示直後、後日別の平均値

3-2. 方 法

3-2-1. 映 像

調査で用いた映像は、以下の 4 種類である。

- ① Mess
- ② Damage
- ③ Just One
- ④ Spot Seat

①～③については、北アイルランド環境局道路安全課が交通安全のための TV キャンペーンで用いた映像である。④は、チェコ共和国運輸省道路安全局 (BESIP) によって 2008 年に製作されたものである。

①と②は調査 1 で用いたのと同じ映像である。

以下に③と④の簡略なタイトルと時間、及びシナリオの概要を示す。

③ Just One 1' 02"

ディスコで彼氏と彼女がデートをしている。彼はビールに手を伸ばすが、彼女は飲もうとする彼を見て、一瞬心配そうな表情を浮かべる。彼はそれを飲もうとするが、飲んだ後にどのような結果になるのかを想像する (複数の凄惨な事故の様子が想起される)。彼はこのようなことになったら大変だと考え直し、ビールを飲むことを止める。

④ Spot Seat 0' 59"

部屋で父親が幼い娘と息子を次々抱こうとするが消えてしまう。場面は変わり、楽しい父とのド

ライブ、後部座席で楽しく遊ぶ二人の子供。しかし、チャイルドシートは使用していない。その時、目の前に自動車が飛び出してくる。ブレーキは間に合わずに衝突して、二人の幼子はフロントガラスを突き破り道路に叩きつけられる。ベルトをしていた父親は、無傷。夫婦は、幼子との思い出の写真を見つめる。母親は、悲しそうにしている父親に寄り添い、無言で気遣いをする。

3-2-2. 評価票

フェイス項目は、年齢、性別であった。評価項目を Table 2 に示す。なお、評価は、まったくそう思わない(1)～とてもそう思う(6)の6段階評定とした。

3-2-3. 調査協力者

自動車学校の教習生 220 名（男性 118 名、女性 99 名、不明 3 名）であり、平均年齢は、男性が 19.1 歳 ($SD=1.24$)、女性が 18.8 歳 ($SD=0.96$) であった。

3-2-4. 手続き

学科教習の教程 20「特徴的な事故と事故の悲惨さ」の項目 3「交通事故の悲惨さ」、項目 4「人命尊重の精神」、項目 5「シートベルトの重要性」において上記映像の呈示を行った。学科教習での映像呈示は 2009 年 1 月から開始したが、映像評価は 2009 年 8 月 5 日～2010 年 9 月 15 日の間に実施した。

評価項目(エ)(オ)は① Mess、(カ)は② Damage、(キ)は④ Spot Seat、(ク)は③ Just One の映像について評価を求めた。

3-3. 結 果

Fig. 3 に男女別の評価結果を示す。性差が見られたのは、(オ)危険性 ($F(1,215)=5.40, p<.05$)、(カ)シートベルト ($F(1,215)=6.81, p<.05$)、(キ)チャイルドシート ($F(1,215)=11.5, p< .001$)、(ク)行動変化 ($F(1,214)=2.76, p< .1$) であり、いずれも女性の方が高い評価であった。なお、年齢差 (18 歳以下 84 名、19 歳 84 名、20 歳以上 50 名) については、(ウ)倫理のみに有意差があり ($F(2,215)=4.06, p<.05$)、年齢と共に倫理的に問題とする評価が低くなっている。

4. 調査 3

4-1. 目 的

調査 2 と同じく、海外で使われている交通安全教育用の TV キャンペーン映像について、評価手続きを一部変えて自動車学校の教習生の印象を明らかにする。

Table 2. 評価項目の変数名と内容

項目記号	変数名	内 容
(ア)	不快	あれらの映像は不快である
(イ)	効果	あれらの映像を見せることは、安全教育に効果的である。
(ウ)	倫理	あれらの映像を人々に見せることは倫理的な問題があると思う。
(エ)	悲惨	速度の危険性を現した映像からは、加害者と被害者の受けた悲惨さが現れている。
(オ)	危険性	速度の危険性を現した映像からは、その危険性が理解できた。
(カ)	シートベルト	あの映像をみて後部座席でもシートベルトを装着しようと思った。
(キ)	チャイルドシート	チャイルドシートの映像を見て、その重要性が理解できた。
(ク)	行動変化	あの映像を見て将来（現在）の運転行動がより良く変化すると思う。

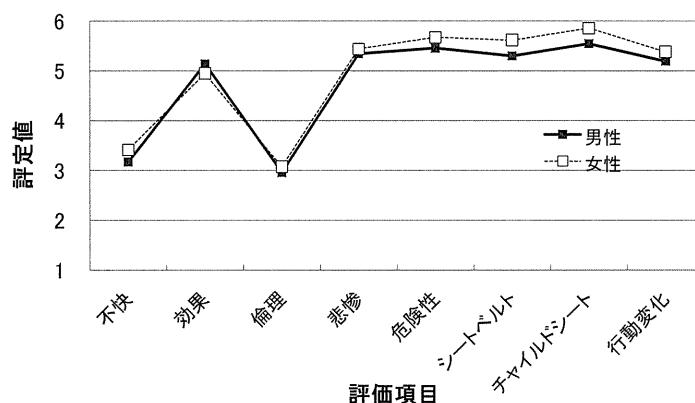


Fig. 3. 評価項目の男女別の平均値

Table 3. 評価項目の変数名と内容

項目記号	変数名	内 容
(ア)	不快	あれらの映像は不快である
(イ)	効果	あれらの映像を見せることは、安全教育に効果的である。
(ウ)	倫理	あれらの映像を人々に見せることは倫理的な問題があると思う。
(エ)	悲惨	家族の悲しみを現した映像からは、交通事故の悲惨さが現れている。
(オ)	シートベルト	あの映像をみて後部座席でもシートベルトを装着しようと思った。
(カ)	チャイルドシート	チャイルドシートの映像を見て、その重要性が理解できた。
(キ)	行動変化	あの映像を見て将来（現在）の運転行動がより良く変化すると思う。

4-2. 方 法

4-2-1. 映 像

調査2のMessを除く以下の映像を用いた。

- ① Damage
- ② Just One
- ③ Spot Seat

4-2-2. 評価票

フェイス項目は、調査2と同じく年齢、性別であるが、評価項目が一部異なる (Table 3)。なお、評価は、まったくそう思わない(1)～とても思う(6)の6段階評定とした。

4-2-3. 調査協力者

自動車学校の教習生118名（男性56名、女性61名）であり、平均年齢は、男性が19.6歳 ($SD=$

1.91)、女性が19.2歳 ($SD=1.69$) であった。

4-2-4. 手続き

調査2と同じく、学科教習の教程20「特徴的な事故と事故の悲惨さ」の項目3「交通事故の悲惨さ」、項目4「人命尊重の精神」、項目5「シートベルトの重要性」であり、映像呈示期間は2009年9月21日から開始し、映像評価も同様に2009年9月21日～2010年1月16日の間に実施した。

評価項目(エ)と(カ)は③Spot Seat、(オ)は①Damage、(キ)は②Just Oneの映像について評価を求めた。

4-3. 結 果

Fig. 4に男女別の評価結果を示す。性差が見ら

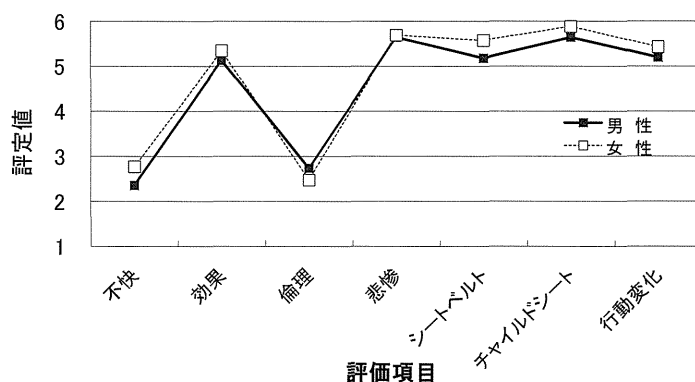


Fig. 4. 評価項目の男女別の平均値

れたのは、(オ)シートベルト ($F(1,115)=4.33$, $p<.05$)、(カ)チャイルドシート ($F(1,115)=5.63$, $p<.05$) であり、いずれも女性の方が高い評価であった。なお、年齢差は見られなかった。

5. 調査4

5-1. 目的

自動車学校の学科教習において呈示した海外の交通安全教育用 TV キャンペーン映像が、卒業後の安全運転態度の動機づけをもたらしたかについて検討する。

5-2. 方法

5-2-1. 違反資料

I 県警察本部自動車安全運転センターから提供された運転記録証明書（1 年間の交通違反、交通事故、運転免許の行政処分に関する記録についての証明）を用いた。

5-2-2. 調査対象

学科教習において映像呈示をしなかった 2008 年 8 月～2009 年 1 月までの卒業生 182 名、及び映像呈示を行った 2009 年 8 月～2010 年 1 月までの卒業生 207 名であった。

5-3. 結果

映像呈示無しの卒業生の違反は 28 件 (15.4%)、映像呈示ありについては 29 件 (14.0%) であり、有意な連関は見られなかった ($\chi^2=0.146$, ns)。

6. 考察

ショックを与える映像は快適なものではなく、繰り返し見ようとは思わないことが示されたが、拒否されるほどではないと考える。その一方で、映像自体としては高く評価され、記憶に残るものであり、安全教育の効果も期待される。映像呈示直後より 1 週間後にそれらの印象はやや弱くなったが、今後の課題として、より長期的な効果を明らかにし、同時に運転態度と映像評価、及び効果の関係を詳細に分析する必要がある。

教習時の映像評価には、一部の項目に性、年齢差が見られ、映像の受け取り方に個人差があることが示唆された。なお、卒業時のアンケートでは、教習中の映像についてポジティブな感想が寄せられていたが、ショックの強い映像が多すぎると悲しみや恐怖心が拒絶感へと変化する可能性も示唆された。映像効果の時間経過による変化、映像の内容、呈示回数・時間、呈示スケジュールなどに留意した効果的な方法の検討が今後の課題であ

る。卒業後の違反件数の減少は明らかにされなかったが、データ収集と分析方法を改善する必要があると考える。

〈付記〉

本論文は、2011 年に行われた日本交通心理学会第 76 回大会で発表された、映像メディアによる安全運転態度の動機づけ(1)—海外のキャンペーン映像の活用—(谷口俊治・鰐基文)と、映像メディアによる安全運転態度の動機づけ(2)—学科教習における試み—(鰐基文・谷口俊治)を加筆・訂正したものである。

文 献

警察庁交通局 2011 平成 22 年中の交通死亡事故の特徴及び道路交通法違反取締り状況について。
岸田孝弥 2010 交通事故の現状とこれからの安全対策 JAMAGAZINE 2010 年 6 月号、日本自動車工業会。
交通事故総合分析センター 2003 締めましょう！シートベルト ITARDA INFORMATION、No. 42。
Lyle Bailie International 2010 Road Safety Compilation.

たにぐち・しゅんじ / 文化情報学部教授

E-mail : tanshn@sugiyama-u.ac.jp

つば・もとふみ / 石川県加南自動車学校管理者

E-mail : m-tsuba@kjd.biglobe.ne.jp