

日本交通心理学会主唱

「一時停止・確認キャンペーン」について—特にその淵源と現状—

名誉会員・新潟大学名誉教授

長塚康弘

## はじめに

いつも考えていることがあります。「交通事故が続発している。困ったものである。自分も交通心理学者の一人だが、何か事故防止に役立つことのできる方法は考えられないか」ということです。今も変わりません。

20年くらい前にこのように思っている時に考えつき、「案外訳に立つかも知れない」と思い、偶然にこの考えを「まとめる」チャンスを得て提案し、活動し続けるようになったのが「一時停止・確認キャンペーン」なのです。

## 「一時停止・確認キャンペーン」とは何か

「一時停止・確認キャンペーン」とは、わが国の事故多発の原因が“知覚不全（前後左右をよく見ないこと）”と“一時不停止”であるという事故の実態を交通参加者に伝え、この実態を直視した正しい事故原因観（事故原因についての見方）を持たせ、「しっかり止まって、はっきり確認」をスローガンとして、運転者が一時停止交差点で「一時停止・確認」行動を実践するよう促すことを目的とするすべての活動、をさします。

この活動では安全講演会や講習会でよく見られる「教え込み（一方的な伝達）」を避け、小集団活動等によって事故防止のためになぜ「一時停止・確認」を実行しなければならないのかを考え、気づいてもらうことにも特徴があります。

## 「一時停止・確認キャンペーン」の提唱にいたるまで（淵源）

### 運転適性検査開発研究

筆者は東北大学における運転適性検査開発研究(1961年から5年間にわたって北村・丸山・菊池・鈴木らとともに行われたプロジェクト研究)に参加した後、新潟大学に移ってからも日本交通心理学会や日本交通科学協議会の会員、役員として事故防止に役に立つ方法、有効な方法を求めて研究を重ねていました。

そのような経過において1988年頃に下記のような2つの機会が与えられ、「一時停止・確認キャンペーン」研究への新しい着想を得たのです。

### 長山教授からの寄稿依頼

1987年10月、当時大阪大学におられた長山泰久教授から「運転者教育」を主題とする特集への寄稿のご依頼がありました。それまでの関係資料を渉猟・考察した結果、事故

防止には「事故を招きやすい問題運転行動（事故に結びついている共通のエラーパターン）を見極め、それを運転者によく知らせ、運転者の自覚を促すことが重要」という示唆を得ることができました。大変勉強になったことを思い出します。

事故統計（データ）を直視し、事故親和行動が何であるかの見極めを行ったところ、その第1位は「わき見」（長塚の言う「知覚不全」"perceptual failures"）であり、第2位は一時不停止("failure of temporary stop")であることが明らかになったのです。その結果をもとに私は「運転者の問題行動再考—運転者教育の内容と方法—」と題する論文を「交通科学 vol.17, 1988」に寄稿することができました。

### 小林交通部長（新潟県警）からの研究依頼

もう1つは1988年秋、当時新潟県警の小林秀司交通部長からの電話でした。小林部長は私に「地域の事故防止に役立つ研究計画の立案」を依頼されました。今までも役に立つ研究をやってきたはずだがなどと考え、一瞬戸惑いましたが、良い計画には研究助成が得られるとも付言されましたので準備することにしました。余談ですが、小林さんとは今も、新潟市にあるNPO法人「交通新時代・新潟」で一緒に活動しています。

研究計画は幸いにも認められ、助成金をいただくことになりました。交通新時代・新潟のメンバーの皆さんにも研究に参加していただきました。研究に取り組んでいるうちに気づいたのは、周りをよく見ないで運転するための「安全不確認」事を含む「知覚不全」事故が全事故の約半数%を占めている、という事実でした。この「知覚不全」こそ排除すべき問題行動であることがここでも知られました。この実態を重視し、知覚不全の撲滅こそ事故防止の有効策である、と考えて研究を重ねました。安全確認のための具体的な方法が「一時停止」であること（止まってよく確かめること）が重要であることにもすぐ気がつきました。

研究には協力事業所などのフィールドが必要ですが、地元では綿井兵衛氏がオーナーだった旧日本海タクシーで、また新潟県はハイヤー・タクシー協会会長だった金井正次氏が同氏の第一タクシーで実践研究に協力して下さいました。交差点で「しっかり止まって、はっきり確認する」ことをキャンペーン参加者や周りの人々に具体的に知ってもらうために図1のようなステッカーを作り、車両後部の右側に貼付してもらいました。こうすれば後続車の運転者にもよく見てもらえるからです。



図 1 青森市の「一時停止・確認」キャンペーンで使われているステッカー（タテ 12cm、ヨコ 26cm。緑色地に白と黄色の文字が記されている）

成果が示されました。一時停止・確認に全社をあげて努めたこの2つの会社で事故が減少したのです。私は諸学会で研究の経過と結果を発表しました。第一タクシーでの成果を図2に示します。

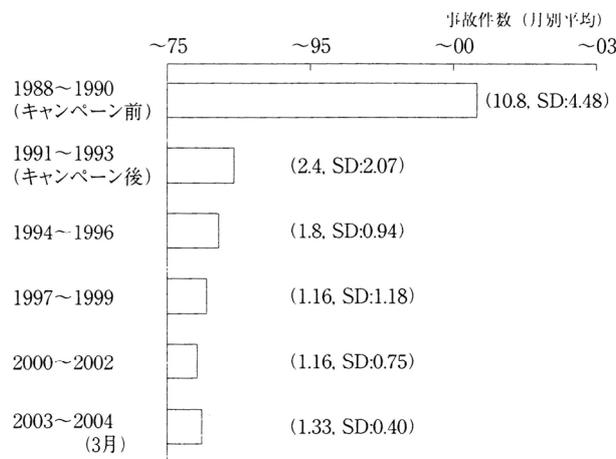


図 2 第一タクシーにおける事故減少の経年変化 一時停止キャンペーンに入る前の3年間の毎月の事故件数は平均 10.8 回だったが、キャンペーン開始後は平均して 1/5 に減少した。

このあと各方面から反響があり、キャンペーンに参加する企業や自治体が増えました。一時停止・確認の効果が認められ始めたのです。本学会会員の小丸成洋氏は同氏の福山通運で参加され、成果は私との連名で交通心理学会に発表しました。この頃の活動の経過をまとめたのが次の報告です。

長塚康弘・武井楨次 1990 地域に根ざした交通教育プログラムの策定に関する行動科学的基礎研究—運転者の交通センスアップをめざす教育のために— ((財) 佐川交通社会財団研究報告書)

長塚康弘 1993 「一時停止・確認」キャンペーン-新潟県にみるその効果と展開- (月刊自動車学校 29 巻 12 号(通巻 333 号)、14-19.)

## 本学会主唱のキャンペーンが開始されるまでの経過

### 本学会への発表

上の報告書にも記したように、私は新潟地区のほか全国各地に事故防止・安全教育に成果をあげている企業を訪ね試行的調査を行いました。各地で私どもの着想に予想以上の賛同と肯定的データを得ましたので、その成果を本学会をはじめ、諸学会で発表しました。海外の交通関係学会でも発表し、批判や賞賛を得ながらキャンペーンの精緻化を図りました。キャンペーンへの参加企業や自治体も少しずつ増え、事故防止効果も報告されるようになりました。

### 日本交通心理学会「提言プロジェクト委員会」の設置

私は 1975 年の日本交通心理学研究会の創設の動きに賛同し、発起人にもなりましたが、その当時から回の活動のあり方について疑問に思っていたことがありました。それはこの会 (1982 年に学会となる) が「会の目的」に「交通事故の抑止とよき交通環境の建設に寄与すること」を掲げ、「行動する学会」を標榜しながら、この目的に直接に接近する研究活動やアクションをほとんど行っていないことについての疑問でした。研究会・学会で私はほとんど毎回個人研究発表を行ってきましたが、その中でもこのような意見を述べてきました。

この考えに対して、各種の出版や教育用ビデオの作成あるいは委託研究への取り組みこそ行動する学会の具体的な活動であるという声もありましたが、私はそれは事故抑止という目的に向けた行動ではなく、集積された「知識」の整理作業であり、「知識」の製造作業に他ならないと考えていることを反論として述べました。

1996 年 10 月に開催された改選後の新運営委員会で私は次のように述べて提言委員会の設置を提案しました。

「本学会はその目的に“交通事故の抑止とよき交通環境の建設に寄与すること”を掲げている。“学会 20 年の歩み” (1995 刊) では故宇留野前会長が、これまで行動する学会をめざしてきたが、さらに次なる発展を企図したい、と述べている。私は行動する学会としてきちんと行動する学会であることが望ましいと考えるので、本学会における研究成果をもとに交通事故の抑止とよき交通環境の建設に寄与する、社会に向けた具体的

な提言案を準備する提言委員会の設置を提案したい」と。審議の結果「提言プロジェクト委員会」（以下「提言委」）としての設置が認められ、委員長に私が指名されました。

### 「提言プロジェクト委員会」の活動

第1回委員会で提言の基本的な考え方が審議され、「学会としての提言であることを踏まえ、学会員の研究成果に基づき、裏付けと根拠の示せる提言とする。提言を実行することによって交通事故の抑止、交通問題の具体的変革が期待される内容にする」ことが合意されました。

提言委は委員会の意見を整理して参考資料を作成して全会員に示し、「学会としての提言内容」の提出を求めるアンケート調査を実施しました。提言委はアンケートの整理、学会総会（第55回・麗澤大学大会）への中間報告と討議を経たのち提言内容は「一時停止・確認キャンペーン」とすること、提言を第56回・東京・オリンピック記念会館大会で行うことが決定されました。その後提言委は、提言に向けた準備のためにほとんど毎月のように精力的に開催されました。

提言委で「なぜ一時停止・確認が重要なのか、その理由をキャンペーン協力者・参加者に説明することが必要」という意見が示されました。これを受けて長塚が表1のようにまとめ、了承されました。

表1 「一時停止・確認キャンペーン」が必要な理由

- 1 知覚不全（わき見、安全不確認、前方不注視等）・一時不停止を主原因とする交差点事故が多発している。234
- 2 交差点通過寺など、視認度の低い、視野が限局された状況での的確な知覚確認のためには、瞬間露出的あるいは動態での知覚を回避しなければならない。一時停止による（停止した状態での）知覚はそれを可能にするもので、正確な知覚の必要条件である。
- 3 一時停止行動は、運転者が自分自身を守ることはもとより、交通のパートナーをも守ることができる社会的行動である。老若男女および交通参加者のすべてに不可欠な安全行動である。
- 4 効果評価研究（長塚ら）によってキャンペーンの事故抑止効果が実証され、有効性が示されている。

### 「一時停止・確認キャンペーン」の提案

「一時停止・確認キャンペーン」は1997年11月18日の之本交通心理学会第56回総会において丸山康則会長による「安全で心豊かな交通社会の実現に向けての提言」と題する講演の中で提案されました。その内容は、交通安全対策に対する日本交通心理学会の基本的認識と実践的研究課題としての「一時停止・確認キャンペーン」の提

案から成っていました。このキャンペーンの有効性が学会として認められ、「一時停止・確認キャンペーン」は本学会独自のキャンペーンとして推進されることになったのです。このキャンペーンが長塚らのそれまでの研究成果に基づいて提案されたことは既述の通りですが、キャンペーンの有効性についてはさらに学会内での慎重な研究を継続し成果が得られた場合には広く学会外への提案を行うことになりました。

#### 「一時停止・確認キャンペーン」青森研究の推進

青森市役所の参加と協力のもとにこのキャンペーンを行うことは事前に学会（提言プロジェクト委員会）と青森市（佐々木誠造市長）との間で内諾が得られていたので提言委は直ちに作業を開始しました。青森市交通安全対策室長等との協議や長塚や委員会代表者の青森市内視察の後、キャンペーン研究は1998年5月1日に開始されました。青森市の提案に基づきキャンペーン研究はその後5年間「交通安全推進モデル都市事業」として推進されることになりました。その推進の場として同市市民部長を委員長とする「青森市職員安全運転推進委員会」が設置され、同市役所全職員3,500人の窓口となるとともに推進役としてキャンペーンに取り組むこととなりました。

#### 青森研究の成果

青森市での「一時停止・確認キャンペーン」研究は1998年5月1日から2003年4月30日までの5年間にわたって実施されました。その成果については下記の報告書に詳細に述べられていますが、幸いにも所期の成果が認められました。私は同報告書のまえがきの締めくくりにこう記しました。

「学会内での研究活動として実施したこのキャンペーン研究では、この報告書にみられるように所期の成果が得られた。学会外への提言の段階に至ったのである。今われわれは新たな出発点に立ったのである。研究成果を踏まえてわれわれはわが国の交通事故の撲滅のために歩み始めなければならない。行動する学会を標榜する日本交通心理学会の真価が問われるのはこれからである」と。

#### 「一時停止・確認キャンペーン」、最近の動向

企業や自治体がこのキャンペーンに積極的に参加した（取り組んだ）事例は次の通りです。参加・取り組みの意向を示す企業等が漸増しています。具体的な事例を示しましょう。

◎ 5年以上、現在も取り組みを続けている企業

- (1) 新潟第一タクシー（新潟市）
- (2) 新潟タクシー（新潟市）
- (3) サンエーサービス（新潟市；トラック輸送）
- (4) 山形県トラック協会会員会社数社
- (5) 大栄交通（横浜市）

- (5) 大栄交通（東京都板橋区）
  - (7) アルピコタクシー（長野県茅野市、岡谷市、諏訪市、長野市）
  - (8) 三井住友海上保険
- ◎ 前に取り組んだ経験のある企業等
- (1) 青森市役所
  - (2) 福山通運（福山市）
  - (3) 山形県トラック協会
  - (4) 新潟交通
  - (5) 新潟市役所
  - (6) エムケイタクシー（東京）
- ◎ 最近参加を希望し、取り組みを始めた企業
- (1) 新潟交通
  - (2) 新野運送（新発田市）

いずれの場合も、参加・取り組みの希望が示された場合、長塚が現地に赴き20数人による小集団活動を行い、キャンペーン用ステッカーの車体への貼付を実行しています。講演会を開催して社員の理解をうながす事例もある。上記以外にも参加を希望し、資料をもとに実行計画を検討中の企業も多くなりました。

長塚のキャッチコピーである「しっかり止まって、はっきり確認」という標語が立て看板やビルの垂れ幕、国道の横断幕等に使用されている事例がかなり多く見られます。（ただし使用について筆者に連絡のある事例は極めて少ないのは残念なことです）。