

## 自動車の運転をポジティブにとらえる

産業技術総合研究所 ヒューマンモビリティ研究センター 首席研究員 赤松 幹之

環境負荷、不健康、そして事故など悪者にされがちな自動車であるが、自動車が生まれてからわずか100余年で、ここまで爆発的に人々に広まった自動車には何か人を虜にするようなものを持っていると考えるべきであろう。

周りに他者がおらず、道幅も広い時には、リラックスして運転するが、周りの車や歩行者の動きが複雑であったり、道路形状も複雑になると、我々は一所懸命運転をする。他者の存在や動き、道路構造、さらには天候などによって、運転というタスクの難しさが変わるが、それをタスク・ダイヤモンドと呼ぶ。そして、そのダイヤモンドが高い時には、我々は必要と思われることに注意を向けたり、先まで予測を立てながら、それに見合った丁寧な操作を行うという、運転パフォーマンスを発揮する。運転の経験を経ることで、ダイナミックに変化するダイヤモンドに見合ったパフォーマンス発揮はほぼ意識的・自動的に行われる。大事なことは、このダイヤモンドは単に外部から与えられるものではなく、運転者自身で変えることができるという点である。すなわち、速度を上げれば運転は難しくなるが、速度を落とせば運転は楽になる。また、車間距離を短くすると応答を素早くする必要があるが、車間距離を長くすれば急いで応答する必要はなくなる。このようなタスクの難しさを自分で変えることをダイヤモンド・コントロールと呼ぶ。

チクセントミハイは楽しさ理論としてフロー理論を提唱している。その基本は、まず自分の能力とタスクの難しさのバランスが取れていることであった。そして、その能力を少しずつ拡大するチャレンジができていくことであることを見出した。前述したように、自動車運転においては、タスクの難しさは時々刻々変化し、それに応じて運転能力を発揮して対応している。このことは、タスクの難しさと能力発揮のバランスをとっていることでもある。そし

て、運転の仕方を変えることで、運転を難しくすることができる。スピードを上げるだけでなく、より滑らかに運転をするといったことでもチャレンジとなり、やがて、そのスキルを獲得する。能力拡大・成長であり、自動車運転は楽しさを感じられる機会の多い人間活動なのである。

心的ストレス研究として、ラザルスは労働者を対象とした疫学研究を行い、仕事の量と脳血管疾患の罹患率との関係を調べたが、仕事に対する裁量度が罹患率に強く関係していることを見出した。たとえ、仕事が多くあっても、その優先順位や仕上がりの程度を自分で決められる場合には、仕事の量自体はストレスになりにくいのである。しかし、裁量を持って仕事をできるのは組織の上層にいる場合が多く、組織の下層では裁量がない場合が多い。これに対して、自動車運転では、一所懸命運転しようと思えば、そうできるし、のんびり運転しようと思ったら、そのようにできる。速度や車間距離ばかりでなく、休憩の取り方、到着時間の計画などによってもダイヤモンドをコントロールできるのである。タスクの難しさに対して、裁量を持っているのである。業務などでは、必ずしも誰もが裁量を持っているわけではない。これに対して、自動車運転は、どんな人でも裁量を持つことが可能なタスクなのである。

アリストテレスはwell-being (=幸福)をEudaimonicなwell-beingとHedonicなwell-beingの2つに大別した。前者は人間としての成長や良い人間関係など人間らしい幸福であり、後者は快楽主義的な幸福である。挑戦による運転能力の拡大・成長は前者に対応し、速度や加速度による興奮あるいは裁量によるストレス解消的な側面は後者に対応すると考えられる。このように、自動車は人々を幸福にすることができる大事な道具であるとみることができよう。