

大阪大学名誉教授

## 長山 泰久

生涯にわたる交通教育の体系化



### 長山泰久(ながやま やすひさ)略歴

1932(昭和7)年 2月7日 大阪府枚方市に生まれる  
1955(昭和30)年 大阪大学文学部卒業  
1957(昭和32)年 同大学院文学研究科修士課程修了(文学修士)  
1960(昭和35)年 同博士課程を単位取得退学  
1960(昭和35)年 大阪大学文学部助手  
1960(昭和35)年 8月 西ドイツハイデルベルク大学留学  
1967(昭和42)年 追手門学院大学文学部講師  
1968(昭和43)年 追手門学院大学助教授  
1974(昭和49)年 大阪大学人間科学部助教授  
1984(昭和59)年 大阪大学人間科学部教授  
1990(平成2)年~1992年3月 大阪大学評議員  
1995(平成7)年 大阪大学定年退官 大阪大学名誉教授

### 団体関係

1985(昭和60)年~1995年 大阪府道路交通問題協議会委員  
1985(昭和60)年~2001年 内閣府中央交通安全対策会議

### 専門委員

1995(平成7)年~2001年 大阪府交通安全対策検討委員会(委員長)  
1989(平成1)年~1994年 大阪交通科学研究会会長  
1990(平成2)年~1992年 関西心理学会会長  
1991(平成3)年~2001年 (社)日本自動車連盟交通安全委員会委員長

### 受賞歴

1980(昭和55)年 住友海上福祉財団論文・内閣総理大臣賞(「交通教育の体系化」)  
1985(昭和60)年 国際交通安全学会賞(論文部門)  
1989(平成1)年 憲法記念日大阪府知事表彰  
1993(平成5)年 交通荣誉賞緑十字銀賞  
1999(平成11)年 交通荣誉賞緑十字金賞  
2013(平成25)年 警察協力章(近畿管区警察学校交通専科交通心理学講師48年間に対する功績)

## 専門領域に至る過程

長山泰久氏は1932年2月7日大阪府枚方に生まれる。お父上泰政氏は、ドイツ留学先で「作業療法」「院外治療」を学び、精神科医師として大阪府立中宮病院にて普及に努めたことで有名だった。氏は高校生時代から父上の書斎の精神医学関係書籍・犯罪の精神鑑定書などを読むことで人間の精神生活に強い関心を持ったと言う。大阪大学医学部進学コースに入学したが音楽に凝りすぎて進学できず、文学部に転部し哲学科心理学課程を専攻することになった。

1960年大学院博士課程を修了後応用心理学講座助手に採用された。同年8月から西ドイツ・ハイデルベルグ大学に長期出張として留学する。当地の医学部研究所で指導教授の下で視知覚の実験を続けたが、大阪大学から与えられていた課題は「帰国後、応用心理学の研究テーマを探してくるよう」にとのことであった。

氏がドイツ滞在中にスイスを車で旅行していたところ、訪問する街によって、運転行動に大きな違いがあることに気づいた。スイスでは、ドイツ語圏、フランス語圏、イタリア語圏というように、地方によって日常に使用される言語が異なっている。とくに、ゲルマン系のドイツ語圏とラテン系のフランス・イタリア語圏での運転行動の違いが氏の興味を引いた。モータリゼーションが世界的に高まる時代に、最新の行動形態である自動車運転にも、その国や地域の文化的背景が影響することに注目した。こうした関心が、暴走族研究、ソーシャルスピード研究、青少年の車志向の研究など、後年に氏が実施した諸研究に反映されている。後年刊行された『人間と交通社会－運転の心理と文化的背景－』（幻想社、1989）は、上記の交通文化に関する氏の経験と研究成果を解説したものである。

## 交通心理学の体系化

長山氏の研究分野は交通心理学、産業心理学の多分野にわたるが、わが国において初めて交通心理学を体系化し、心理学の中での独自の研究領域として確立するという先駆的役割を果たした。同氏の研究分野は、運転適性・安全態度、事故原因分析研究、交通安全教育・運転者教育に関する研究、交通危険学（西ドイツMunsch博士による運転者教育手法）に関する研究、運転者の意識と運転行動に関する研究、暴走族に関する

研究、交通行動の比較文化的研究という広範囲に及び、交通心理学の向上と発展に多大の寄与をするとともに、これらの諸研究の成果を社会に還元し、より良い交通社会の実現に真摯に努めてきた。

## 運転者教育

1970年代初頭にヨーロッパの学会に参加された氏は、ドイツミュンヘンの技術管理協会(TÜV)の心理医学研究所でMunsch博士と面会する。博士は、ドライバーにとって安全確保に必要な運転経験の獲得を自然に任せるのではなく、人為的な訓練が必要だとして、「交通危険学」や「防衛運転」を提唱されており、現在の欧米で実施されている運転場面の写真や映像を用いた運転者教育や運転免許試験の導入に多大な貢献をされた方である。長山氏はMunsch博士の立場に共感し、その後運転者教育や運転行動研究への取組へと結びつけた。

その一つの例が、『危険感受度診断テストTOK』（企業開発センター、1989）であり、当時としては画期的な動画を用いた危険知覚検査であった。実車による走行時の映像21場面を用いて、各場面で危険感受度（「どの程度危険か」）と危険認知度（「何が気になったか」）を回答することで、被検者の危険知覚（ハザード知覚とリスク知覚）の水準を評価する。2020年4月時点での検査対象者概数は438,000人であり、我が国で初めて動画を用いた危険知覚診断テストとして、運転者教育分野を含む企業のリスク管理の場で広く活用され、その有効性が高く評価されている。また、防衛運転に関しては、『ドライバーの心理学－運転センスの養成と防衛運転－』（企業開発センター、1979）としてまとめられている。

## 暴走族研究と青少年のクルマ志向

長山氏は1974年設立のIATSS公益財団法人国際交通安全学会の設立メンバーの一人として、設立時のプロジェクト「暴走族の研究」の委員長として貢献し、その後も数多くの研究活動に参加した。中でも、1970年代に実施された学会によるプロジェクト「暴走族の研究」から「青少年のクルマ志向」に至る一連の研究は、学際的かつ実践的研究として、今日でも高い評価を受けている。当初は、暴走族に関する新聞記事を収集し、東日本の「ツーリング型」、西日本の「サー

キット型」に区分することを明らかにした。

当初は駅前等のロータリーで観客に見せるために暴走走行を実施し、皆で楽しんでいましたが、東日本では警察が厳しく排除したことで、そうした都市部での騒ぎがなくなり、郊外へのツーリング型集団走行となった。そこでは対立する暴走族集団が出会うことで抗争事件が発生する。一方、西日本では、駅前等での暴走騒ぎに観客が集まることが新聞に写真付きで報道されると観客数が膨大なものになり、西日本各地での騒動はやがて観客を中心に集まる群衆騒動に発展していった。この現象面での違いの境界がフォッサマグナ(日本大地溝帯)にあることが指摘された。

さらに、研究では、暴走族特別学級104名の中学生時代と公立中学生男性1178名(運転免許希望度で車指向性を弁別)の各種特性を比較した。暴走族では「友人志向性」や「享乐的遊び傾向」が高いことなどが示されたが、クラブ活動を比較すると暴走族では運動部は100%、文化部8%。運動部でも集団競技のサッカー・野球部が好まれ、陸上・水泳などの個人競技は好まれず、この傾向は車志向度にも明らかに認められた。「友人志向性」のキーワードに基づく暴走族への新たな切り口は斬新であり社会の注目を集めた。

## 二輪車事故と運転行動の研究

二輪車の普及は二輪車関連事故の増加傾向を示した。「二輪車の事故事例分析とそれに基づいた運転者教育の提言」にて国際交通安全学会論文賞を受賞したが、その一部を示すと次ようになる。

二輪車が起こす事故の八割強は四輪車との事故であり、その内交差点内・付近事故が6割近くを占める。その多くは四輪との出合頭事故であり、左方からの四輪とが10に対し、右方からが4の比率である。前者では死角の問題と発見後衝突までの距離が影響している。

次いで、右折する四輪と直進二輪車の事故は「右直事故」と命名された。渋滞停車列の直前を、死角を無視して右折する四輪運転者の問題と、車線でない渋滞列の左方空間を直進する二輪運転者の問題であり、運転者教育を強力に行わなければならないポイントであるとの指摘は、その後の安全運転教育でも広く活用された。

「二輪運転者の情報摂取の問題」に関して、アイカメ

ラ研究が実施された。プロライダー3名を実験参加者として、一般道路において走行実験を行い、二輪乗車中と四輪乗車中の視野と注視行動を比較した。その結果、二輪乗車中の視野は路面(近方)の比率が高く、四輪乗車中には空(遠方)の比率が高かった。また、前者の眼球運動(サッケード)は直近の路面と遠方の上限方向が多いのに対して、後者は遠方の左右の動きが多かった。二輪乗車時には遠方(とくに側方からの)対象の発見に課題があるという解釈がなされた。こうした事故事例研究からの運転行動研究までのステップは、今日においても必要性の高さと比べて実践例が少なく、高い評価を受けている。

## 交通教育の体系化

同氏の研究方法は、個々の交通事故事例の実態調査、および、事故統計解析から交通安全に関わる諸問題を抽出し、質問紙調査や実験的研究から始め、最終的には交通安全教育および交通安全対策に関する具体的な提言と実践に関わってきた。すなわち、現在の産官学連携に通ずる研究活動を人文科学領域で先駆的かつ精神的に成し遂げ、大学や研究機関・団体での研究成果を社会に還元することに尽力した。

例えば、同氏は「生涯にわたる交通教育」「交通教育の体系化」の実現を目指し、交通専門家養成機関である「交通大学」の設立を提言した。内閣府主催の交通安全シンポジウムでの論文(内閣総理大臣賞受賞)では、「国家百年の計は教育にあり」という言葉に始まり、国民皆免許時代の交通教育及び運転者教育の重要性を唱えている。

1990年代初期に「交通教育読本策定委員会」を形成し、「交通社会への参加」の題名の下、幼稚園編～高等学校編までの5分冊の書物を発行した。それぞれの年齢層に即した重要事項が、豊富な写真・イラスト・データ図示などと共に解説された貴重な読本と評価されている。

運転者に求められることは、安全に行動できる能力の習得のみならず、常に対人間の関係で行動できる「交通社会人」であることとして、そのためには幼児からの成人までの継続的、体系的な働きかけが必要とした。同氏の尽力もあり、1991年に自動車安全運転センター・安全運転中央研修所が設立された。同氏は長ら



交通科学研究会での特別講演（2014年）



研究室卒業論文・修士論文発表会での質疑応答



近畿管区警察学校交通専科第1期生との同期会合写真（2013年）



研究室卒業パーティーでの卒業生との交流

く大阪府下での安全運転管理者への特別講義、教習所指導員への指導員講習等を続けてきた。また、JAF関西本部の交通安全実行委員会委員長や安全フォーラム等で実施責任者を長く務めてきた。さらに、「JAF Mate」の「危険予知」コーナーの担当を1991年から今日も継続して毎年10回、執筆・掲載されている。

それが契機となり、各自動車教習所・各交通安全教育機関、各種事業所などでの教育訓練に採用されるようになり、さらにそれが影響し1993年と1994年に警察



ドイツミュンヘン訪問での現地調査（1987年）



国際交通安全学会  
外部報告会  
(1987年)



庁交通局開催委員会「運転者教育に資する運転知識の判定のあり方に関する調査研究」「学科試験の在り方に関する調査研究」で検討され、運転免許試験に「危険予知問題」を取り入れると共に、自動車教習所を始め各運転者教育機関・各企業での運転者教育の重要内容となった。

（日本自動車殿堂 研究・選考会議）

執筆協力：蓮花一己