

理性駕駛 的迷思

■ 涂煥昌

近年來，無論是汽車或機車裝設行車記錄器似乎成為一種趨勢。這或許反映了台灣交通事故發生頻率偏高，以及發生的原因日趨複雜。但是，記錄事故發生的經過固然重要，深入探討事故「為何會發生」應更為必要。

由過去的研究可以發現，交通事故發生通常與用路人的「偏差駕駛行為」有顯著的關聯。但是，既然大家都知道「偏差駕駛行為」會帶來危險，為何會做出這種高風險的動作呢？交通大學運輸與物流管理學系的鍾易詩教授針對這種弔詭的現象，運用「計劃行為理論」模式進行了用路人「交通心理」的研究，期能理解這種「似非理性」的行為。

原來，每個人在做出決定之前，必須歷經一個十分複雜的過程。若在「時間」與「資源」充足的情形下，通常都可以運用「計畫型思考」理性地做出對自己最有利的決定。但是在比較急迫，或缺乏「可判讀資訊」的情況時，大腦則會偏好較為便捷的思考模式如「習慣」、「直覺」或「下意識」等來做決定，這是生物為了自保而自然產生的行為。



交通號誌轉為紅燈時，駕駛人大腦通常會歷經一連串複雜的評估，最後得到一個「停下來」的理性決定。但如果能夠反應的時間過少，駕駛常轉為倚賴「習慣」來做決定，「闖紅燈」這種「非理性」的行為就可能發生。



駕駛會依照個人習慣做出「自認是理性的行為」。(圖片來源：種子發)

但問題就出在：當人依照個人習慣做出「當下自認是理性的行為」，在旁人眼中或自己事後回想，那時的動作卻可能是「非理性的」。許多交通事故的發生都因之而起，鍾教授如是點出了問題的核心。

在「計劃行為理論」中，影響行為決策的因素可歸納於3類：「對該行為的態度」、「所感受到的社會規範」、「所感知到自我對該行為的控制力」。但在鍾教授的研究中，另外還增加了「習慣」與「預期情感反應」這兩項「非傳統理性」的因素。

以「要不要闖紅燈」為例，當紅燈亮起時，駕駛人可能會有「闖紅燈可以嗎？」、「大家都會闖紅燈嗎？」、「我可以闖得過嗎？」、「闖紅燈後會被取締嗎？」等「計畫型的」思考內容；同時會有「闖紅燈的衝動」等「非計畫型的」因素。而最後是否要闖紅燈，便是習慣與行為目標角力的結果。

鍾教授指出，在越急迫的情況下，人們越會倚賴「捷思模式」做決定。而當「闖紅燈」已經變成駕駛人的「習慣」，在十字路口遇到號誌變換時，這種「捷思的」

的決策力量便可能壓過「計畫型的」邏輯思考，如此偏差的駕駛行為便引發了交通事故。

好、壞的「習慣」都是「養成」的。鍾教授表示，駕駛行為是一種「增強式」的「學習行為」，例如「闖紅燈」這種偏差的駕駛行為，若幾次下來都「成功」，會造成心理上一種隱性的「獎勵」，「壞習慣」因之逐漸養成。但若是每次闖紅燈都被警方取締處罰，只要歷經數次「失敗」後，這個壞習慣就不容易養成。

除了強化交通安全教育之外，嚴格的執法環境與改善交通號誌及道路設計，讓用路人在日常駕駛中因循成習默默培養「好習慣」，這些都是減少偏差駕駛行為的根本解決之道。

涂煥昌
本刊特約文字編輯
