

# 交通事故はなぜ なくなるのか

リスクを  
とる心

第1回

## 交通行動はリスクマネジメントだ

立教大学現代心理学部教授 芳賀 繁

### 安全運転に必要なスキルは何か

私の妻は運転が下手です。片側2車線の道路を走っているとき、左車線に停車しているクルマがあるとスムーズに右側車線に移れずに後ろに止まってしまうし、右側車線で右折車が止まっていると左に移れずやっばり止まってしまう。目が悪いので夜はよく見えないからと言って運転しないし、雨の日も傘をさした自転車の人が怖いと言ってよほどの必要性がない限りハンドルを持ちません。雨の夜、私が駅まで迎えに来てほしいと言っても、「歩くのが嫌ならタクシーで帰ってきて」ときっぱり断られます。

そんな妻ですが、運転免許を取ってから20年間で、起こした事故は免許を取って1週間目に起こした小さな自損事故1件だけです。現在はもちろんゴールド免許。しかし、ペーパードライバーじゃありませんよ。近所のスーパーへの買い物やカルチャー教室通いにクルマを大いに活用していますから。

結局、下手は下手なりの運転をすれば事故を起こさないということです。自分の運転技能と環境の事故リスクを勘案して、自分には無理だと思えば車線変更をせずに前が空くのを気長に待ったり、最初から運転を控えたりすることが無事故につながっているのです。

その逆のタイプのドライバーがいます。確かに運転はうまいが、その分、運転は乱暴。クネクネの下り坂もエンジンプレーキを上手に使ってすいすい走ります。前を走るクルマにすぐ追いついてしまい、「下手だなあ、あんなにブレーキばかり踏んでいたらかえって危ないぜ」などと言いながら、すきを見て追い越し。こういうドライバーは、反応時間も速いし、運転のスキルも高いのでめったに事故は起こしませんが、運悪く子どもが飛び出したり、信号無視のクルマと鉢合わせたりすると大事故となる可能性があります。

図1(次頁)は少し単純化しすぎですが、事故の多い少ないに関係しているスキルは車両操縦技能ではなく、リスク認知・判断のスキルだということを言いたいのです。リスク認知・判断とは、交通環境のリスクを的確に認知し、そのリスクと自分の運転技能および車両性能とを判断材料にして意思決定を行うことです。運転も上手でリスク認知・判断能力が高いのが最も優秀なドライバーのような気がするかもしれませんが、事故は自分の能力だけで防げるものではなく、交通事故のリスクは決してゼロになりません。「自分は運転が下手だ」と自覚して、なるべくリスクを避けようとする傾向のあるドライバーのほうが、たとえ事故を起こしてもスピードが低いために大きな被害をもたらす可能

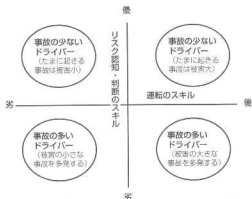


図1 運転スキルの優劣と、リスク認知・判断の優劣で分けたドライバーのタイプ

性が低いとも考えられないでしょうか。

### 交通事故発生のモデル

交通事故を減らすには、交通環境を改善することと、ドライバーの運転技能を高めることが有効だという考え方が伝統的にあります。交通環境の改善は交通環境のリスクを下げることであり、ドライバーの訓練は、高いリスクを乗り越えられるだけの能力を与えることを目的として行われます。

この考え方の基本にあるのは、図2（次頁）に示すような事故発生モデルです。すなわち、交通環境のリスクがドライバーの能力を上回ったところで事故が発生します。したがって、環境のリスクを下げるか、ドライバーの能力を上げれば事故を防ぐことができると考えるのです。訓練しても十分な能力を身につけることが

できない人や、老化等によって能力が落ちた人からは免許を取り上げるという発想もここから生まれます。

しかし、このモデルに欠けているのは、交通環境のリスクはドライバー自らがつくり出している部分が多いという視点です。スピードを上げる、車線を変える、車間距離をつめる、追い越しをする、長時間連続して運転を続ける、眠気や疲労を我慢しながら運転する、走りながらカーナビを操作する、携帯電話で話をする。これらすべてはドライビングのリスクを高めます。ドライバーはこのようなリスクをとらなくても構わないのに、自分からとろうとします。夜の運転、雨の中の運転、雪道の運転、知らない道の運転など、避けることのできるリスクも自分の意思でとっています。電車やバスで出かけることのできる場所に、クルマを運転して行くのも事故リスクを高める行動です。

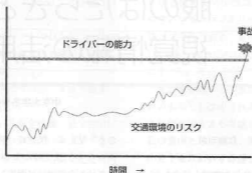


図2 交通環境のリスクがドライバーの能力を上回ったときに事故が起きるといふ事故発生モデル

## リスクマネジメントとしての交通行動

ドライビングに限らず、私たちのあらゆる行動には、多かれ少なかれリスクが伴います。リスクをゼロにすることはできないのです。リスクをとらなければ、何も得ることはできません。利益、便利さ、快適さ、速さ、安さ、効率性を得るため、出費、損失、不便、苦痛、時間の浪費を避けるため、私たちはリスクをとります。

しかし、得られるメリットに見合わないリスクをとることは賢明ではありません。そして、リスクをとるときには、それが悪い結果に結びつかないよう、最大限の努力をしなければなりません。ドライビングの場合は、この「悪い結果」は命にかかわります。

交通環境のリスクをどう認知するか、認知したリスクに基づいてどのような判断を行うか、移動や運搬に伴うリスクを下げるために何を行

うか、こういった人間行動が事故発生に深く関連しているのです。つまり、リスクマネジメントです。

この連載では、ドライビングを含む交通行動をリスクマネジメントととらえる視点で、交通安全への道を探ってみたいと思います。

(本連載は隔月の予定です)

### 筆者紹介

若賀 繁 (はがしげ) : 立教大学現代心理学部教授、博士(文学)、京都大学大学院修士課程(心理学専攻)を修了後、経済労働科学研究所、JRI鉄道総合技術研究所、立教大学文学部心理学科などを経て2006年4月から現職。大学での教育・研究、学会活動のほか、国土交通省「運輸審議会」専門委員、JR西日本「安全研究推進委員会」委員、日本航空「安全アドバイザーグループ」メンバー、中央労働安全衛生協会「安全と健康」編集委員などを兼任。専門分野は産業心理学、交通心理学、人間工学。「失教の心理学」(日経ビジネス人文庫)、「失教のメカニズム」(角川ソフィア文庫)など著書多数。最近、日本総車協会マネジメントセンターから「給である失教のしくみ」を出版。本書は、ヒューマンエラーの発生メカニズムと防止対策を豊富なイラストとともにわかりやすく解説されていて、交通安全教育にも参考となります。