

# 交通事故はなぜ なくなるのか

リスクを  
とる心

第3回

## リスクマネジメントの方法

立教大学現代心理学部教授 芳賀 繁

前回は「リスク」について、少し交通から離れて一般的な定義と含意を解説しました。簡単に復習しましょう。「リスク」とは「悪い結果が起きる可能性」です。「リスク」が「危険」と異なるのは、リスクをとることでベネフィット（良い結果）を得られる点にあります。危険は避ければよいのですが、リスクを避けるには、私たちの暮らしや産業になくしてはならない技術やしぐさを放棄することになり、不便になるばかりでなく、安全性すら損なわれることになります。したがって、リスクの存在を認め、必要ならばある程度は受け入れつつ、ベネフィットを求めてやりくりする「リスクマネジメント」が重要な意味を持つのです。

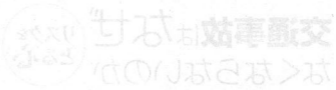
そこで、今回は、リスクマネジメントの第一歩であるヒヤリハット報告とリスクアセスメントについて考えてみましょう。

### まずは危険がどこにあるかを知る

池に薄氷が張って、その上に雪が積もっています。旅人は何も知らずにそこを野原だと思っ  
て歩いて横切り、村に着きました。村人たちは「なんて危ないことをするんだ」とあきれましたが、旅人は危険の存在を知らなかったのですから避けようがないし、避ける必要性も感じなかったのです。

私は以前、乗用車で出勤中、脇道から私のクルマの直前に飛び出してきたトラックに衝突してしまっ  
たことがあります。こちらは優先道路を走ってきたの  
ですから責任の大半はトラックにありましたが、私  
も油断していました。そこは道路が右にゆるくカー  
ブしている場所で、歩道も路肩もなく、右側は背  
の高い生け垣だったので、トラックが右側から接  
近しているのが見えなかっただけでなく、交差点  
(T字路)があることすらわかりませんでした。だ  
から、私はまったく無警戒だったのです。この事  
故の後、同じ道を走るときには、この地点の前で  
スピードを落とし、右側に注意を払いつつ通過す  
るようになったことは言うまでもありません。

私の例では実際に事故が起きてしまいました  
が、ヒヤッとしたりハッとしたりした体験を共有  
できれば、事故を未然に防止することができ  
るかもしれません。同じ場所でも何人もの人が同  
じ種類のヒヤリハットを繰り返しているなら、  
そのうちきっと事故が起きるでしょう。ハイン  
リッヒの法則というのは、「1対29対300」とい  
う数字に意味があるのではなく、「災害の大き  
さは確率的なものである」という主張が重要な  
のです。たとえば、出会い頭の衝突が330回あれ  
ば、そのうち29回は人身事故になり、1回は死  
亡事故の可能性がある、だから出会い頭事故に  
伴う死亡事故を減らすには出会い頭事象自体を



減らさなければならぬという発想です。

学校や事業者や事業者団体などの組織がヒヤリハット情報を集めることは、危険がどこにあるかを知る上で欠かせません。一步間違えれば事故になるところだったという事象を集めることで、事故が起きる前に対策をうつことが可能になるのです。

しかし、ヒヤリハット情報はただやみくもに、集めればいい、提出すればいいというものではありません。集まったデータを分析し、加工して事故防止活動に活用しなければ意味がないのです。さもなければ、どうせ提出しても意味がないと思われて、次第に誰も報告しなくなるのがオチです。

## ハザードマップ

路線バスや運送会社の一部では、ヒヤリハット報告等に基づいてハザードマップをつくり、子どもの飛び出しが多い場所、保育園への子どもの送り迎えで2人乗り、3人乗りをしている自転車の多い場所、お年寄りが信号無視をしがちな場所、死角のあるカーブミラー、実際に事故があった地点などを地図上に印をつけ、写真を貼ったり、何時ごろそういう危険事象が起きやすいのかを記入したりしています。ちなみに、「ハザード」というのは、外界（環境）にある危険源のことです。このように、安全にかかわる情報を共有する試みはとても有効です。

図1（次頁）は広島県呉市の誓固屋（げこや）地区3つの小学校の統合によりバス通学をはじめ児童が急増することから、誓固屋まちづくり協議会が地区まちづくり計画の事業として作

成した「安全まちづくりマップ」の一部です。地域住民の調査や意向等に基づいて、子どもたちの交通安全に役立つ情報が、写真やイラストを上手に使って、とてもわかりやすくまとめられていますね。

校区の地図に、交通事故の危険が高い場所、川や池に転落する恐れのある場所、夜道が暗くて危険な場所などを、子どもたち自身につくらせる活動を行っている学校もあります。このような活動を通して、安全情報を共有するだけでなく、子どものリスクに対する感受性を高めるのにも役立つことが期待されます。

千葉県鎌ヶ谷市などでは市民参加型の交通安全対策・評価システムを立ち上げ、一般市民からのヒヤリハット情報や、警察の事故情報に基づいてハザードマップを作成・公開したり、町の交通安全対策に市民の声を反映させたりする取り組みが行われています（<http://www.trafficplus.co.jp/kamagaya/top.html>参照）。このようなしくみがどの町にも導入され、多くの市民から情報や意見が寄せられ、安全に貢献する社会になったらいいなあと思います。

## リスクの大きさと対策の優先度を評価する

危険な場所や時間帯、具体的な危険源がわかったら、そのリスクを評価します。つまり、どれくらい危ないのかを見積もるわけです。これがリスクアセスメントです。

リスクアセスメントとかっこよく言っても、一般には、それほど科学的な方法が使われているわけではありません。潜在的な危険が現実の

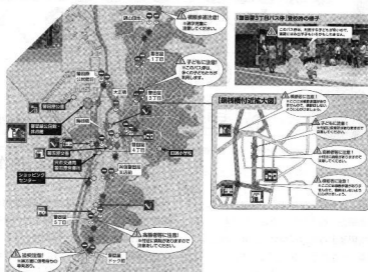


図1 広島県呉市鞆屋地区の「安全まちづくりマップ」(平成21年版)の一部  
(鞆屋地区まちづくり協議会の許可を得て掲載します)

ものとなって実際に事故が起きる可能性はどのくらいの確率なのかと、その場合の被害はどのくらいの大きさなのかを、それぞれ5段階くらいで大雑把に見積もるのです。そして、確率も被害も大きいものから順に対策の優先度を決めます(表1)。

ここで、「許容しうるリスク(対策不要)」とか「小程度のリスク(可能ならば対策をとったほうがよい)」というような評価カテゴリーがあることに注目してください。「絶対安全」、「事故はあってはならない」、「安全はすべてに優先する」、というような従来の安全観からみるとんでもないことのように思われます。しかし、限られた資源を有効に使って最大の効果をあげるためには、このように思い切って対策の取捨選択をすることが現実的なのです。

そもそも、リスクの存在を認め、リスクをゼ

表1 リスクレベルの評価基準(例)

可能性	重大性				
	0	1	2	3	4
0	I	I	I	I	I
1	I	I	II	III	III
2	I	II	II	III	IV
3	I	II	III	III	IV
4	I	II	III	IV	IV

- I: 許容しうるリスク(対策不要)
- II: 小程度のリスク(可能ならば対策をとったほうがよい)
- III: 中程度のリスク(効果的な対策が必要)
- IV: 重大なリスク(緊急かつ徹底的な事故防止対策が必要)

ロにするのではなく、リスクを伴う活動を続けながら、リスクが事故という形で実体化することを予防するというリスクマネジメントの考え方自体、従来の安全観から大きく踏み出していることを認識する必要があります。リスクマネジメント(安全マネジメント)を既存の安全対策の延長上にある新しい手法という程度に理解して導入すると、いろいろな点でチグハグなことが起きてしまうでしょう。