

交通事故はなぜ ならないのか

リスクを
とる心

第5回

リスクが減っても事故が減るとは限らない

立教大学現代心理学部教授 芳賀 繁

前回と前々回は、リスクマネジメントについて説明しました。交通事故でも労働災害でも、医療事故でも産業事故でも、ハザード（物理的な危険源）やリスク（悪い結果が起こる可能性）をいち早く見つけ、危険性を評価し、必要な場合は事故が起きる前に対策をとることで予防するというのがリスクマネジメントの基本です。しかし、対策をとっても必ずしも事故が減るとは限らないという話を今回はしたいと思います。

リスクをとる心

この連載の第1回目を思い出してください。と言っても、4月号に書いてあったことなど思い出せるわけがありませんね。私は次のように述べました。

「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作り出している部分が大いという視点です。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。」

今回の話はこのことに関係があります。なぜ人はリスクをとるのか。「リスクをとる心」を分析してみましょう。

リスク補償行動

道幅が狭くて曲がっている道路は見通しが悪くて危険です。ここを安全にするため、道路をまっすぐに付け替え、道幅も広げたら事故は減るでしょうか。

これは難しい問題です。道を通るドライバーが、皆、これまでと同じような速度で同じように慎重に運転すれば、おそらく事故は減るでしょう。しかし、多くのドライバーは、今までより速いスピードでクルマを走らせることが予想されます。事故件数が減っても1件あたりの被害は大きくなるかもしれません。

このように、リスクが低下したと人間が認知したときに、行動がリスクリーな方向に変化することを「リスク補償行動」といいます。たとえば、凍った路面を慎重に走行していたドライバーが、タイヤをスタッドレスに変えたあとと速度を上げるように。あるいは、気温が上がって路面の氷が溶け、スリッパしにくくなったと思ったら速度を上げるように。

リスク補償は安全対策でリスクが下がったときにも生じる可能性があります。先の例のように、道路を拡幅・直線化した場合に自動車の走行速度が上がるのもその一例です。他にも、いろいろなリスク補償現象が知られています。

- 雪崩に巻き込まれて雪に埋まった場合に場所を特定して、いち早く救助できるよう、リュックに入れる発信器を開発し普及させたところ、発信器をもった登山家が雪崩の危険性が高い所に行き雪崩に遭う事故が増えた。
- 子どもが家庭で薬を誤飲する事故を防止するため、頭痛薬の瓶のキャップを子どもには簡単に開けられないチャイルドプルーフにしたところ、親が子どもの手の届かないところに薬瓶をしまうことに注意が払わなくなったため、誤飲事故がかえって増えた。
- ドイツのタクシー会社でABS（アンチロックブレーキシステム）を搭載したクルマと、搭載しないクルマに運転手をランダムに割り当てて、運転ぶりを観察・記録したところ、ABS搭載車に乗った運転手のほうが、急加速・急減速が多く、合流の際の運転ぶりが乱暴で、車間距離も短い傾向がみられた。
- 室内実験の実験参加者に、ドライバーの視線から撮影したビデオを見ながら事故リスクの大きさをジョイスティックで評定してもらった。その後、ビデオの再生速度をアクセルとブレーキでコントロールできる簡易ドライビ

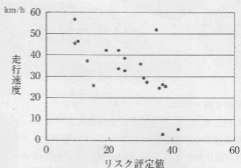


図1 道路のさまざまな区間に対するリスクの評定値と、その区間をシミュレーターで走行するときの速度の関係

ングシミュレーターで同じ道路を「運転」してもらったところ、評定されたリスクの大きさと、そこを走る速度との間に強い負の相関がみられた（図1）。

技能訓練の落とし穴

経験を積むことや訓練を受けることで、危険を回避したり乗り越えたりする能力が上がると、環境に内在するリスクが変わらなくても、リスクが低下したと認知します。そうすると、ここでもリスク補償が起きます。

- アメリカの高校生に自動車運転教習を実施したところ、その教習を受けずに親などから運転を習った学生よりも、受講生のほうが免許取得後の事故率が高かった。
- 北欧諸国で運転技能教習にスキッド訓練（凍結した路面でスリップさせないように走った

り、スリップした車体姿勢を立て直したりする技能の講習)を取り入れたところ、若年ドライバーのスリップ事故が増えた。

- スキー、登山、ロッククライミング、パラグライダー、スキューバダイビングなどの危険なスポーツでは、初心者のころよりも、経験を積み技能が上達してから事故で死ぬ人が多い。

リスクホメオスタシス理論

カナダの交通心理学者ジェラルド・ワイルドは「リスクホメオスタシス理論」を提唱して、このリスク補償のメカニズムを説明しました。「ホメオスタシス」とは生理学の概念で、外界の環境(気温や海水の塩分濃度)が変わっても体内の環境(体温や体液の塩分濃度)が一定に保たれる調節機構です。ワイルドは、リスクも、環境のリスクの変化にかかわらず、人間がとる(おかす)リスクのレベルは変わらないと主張しました。

「変わらない」と言っても短期的な変動はあり、その変化がフィードバックされて調節が行われる結果、長期的には一定の値を挟んで上下するだけだと言います。それは、ちょうどエアコンの温度設定を変えない限り、サーモスタットの働きによって室温の変動が設定温度を挟んで上下するだけなのと同様です(図2)。

この設定温度に対応するのが、人びとの持つ「リスクの目標水準」です。人びとはリスクをゼロにしようとはせず、リスクをとることによって得られる利益と、リスクが実体化して事故や損害が生じる可能性とその被害を秤にかけて、「最適なリスク」を目標として設定します。

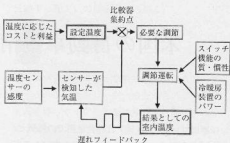


図2 エアコンのサーモスタットの働きで室温がほぼ設定温度に保たれるメカニズム

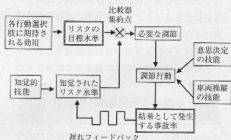


図3 人びとのリスクの目標水準に応じて交通事故のリスクがほぼ一定水準に保たれるリスクホメオスタシスのメカニズム

したがって、安全対策や技能向上によってリスクが低下したと認知すれば、そのリスクを目標水準まで引き上げるべく、行動がリスクな方向に変化するとワイルドは主張するのです(図3)。

リスクホメオスタシス理論については賛否両論あります。次回もこの続きをお話したいと思います。