

事故を起こさない 20 の方法（第 3 回）

（長塚康弘著）

13 注意とは何か

我々はよく、「注意が足りない」とか、「もっと注意して」とか言うが、注意とは何か。我々は目を身の周りのさまざまなものに向けているが、それをすべて意識している訳ではない。運転中であれば、信号の色や周りの歩行者を見るが、信号機の向こうの景色や、歩行者の人数などは見ていない。このように人は、生活や行動に必要なものや事柄を選択して反応している。このような「選び出し」の働きを「注意」という。しかし、その場面で不必要なものを選び出している状態を「不注意」という。

心理学の研究によると、人は「大切だと思うこと」「価値があると思うこと」「重要性を理解していること」に対してはよく注意を払う。交通安全の重要性について、日頃から教育を徹底しておく必要がある。

14 瞬間視・周辺視・暗所視

(1) 瞬間視

我々がひと目で捉えることができるものの数には限りがある。プラットフォームにいる人の人数を電車の中から数えられるのは 5～6 人で、8～9 人だと不確実になり、10 人以上だと困難になるそうである。米国の心理学者ミラーは、1956 年に「不思議な数、7 プラス・マイナス 2」という論文を発表し、我々が一瞬にして捉えることができる分量は 7 前後だと述べたそうだ。多いと「見れども見えず」状態になる。

(2) 周辺視

まっすぐに見ることを「中心視」といい、はっきり見える。また、目の中心部から離れた場所の映像を「周辺視」という。周辺視は、視力、形、色、明るさが著しく劣る。中心視の視力を 1 とすると、60 度離れたところではゼロに近くなる。

安全確認は、しっかりそちらの方向を向いて行わなければならない。

(3) 暗所視（夜間運転の危険）

高齢者は視力など生理機能が衰えるから運転、特に夜間運転には気をつけなければならないが、すべての運転者にとって、夜間運転中は雨や雪、凍結などの気象条件や対向車のライトなど、昼間の運転と異なり大きな悪影響を受ける。

夜間運転を余儀なくされる場合は、道路照明の整った道路を選んで運転する。そのために迂回路を通らざるを得ない場合は、時間の余裕を確保する。

15 高齢者の運転事故

「高齢者の交通事故」とは、被害者になる場合と、ドライバーとして加害者になる場合がある。高齢者加害事故で最も多いのが、「脇見」である。見るべきものを見ない「知覚

不全事故」である。次が「一時不停止違反」である。高齢者は、不安を感じたら運転免許を自主返納すべきである。

高齢者の被害が多いのは道路横断中の事故である。この事故を防止するためには、特に横断歩道以外を渡る際には一旦停止し、車を見て手を挙げる等の対策が必要である。

16 電話中に見ているのはどこか

運転中の携帯電話の使用は当然違反である。現在は運転しながら話せる装置があるが、問題なのは、ドライバーが見ているのは車の前後左右の状況ではなくて、電話の向こうにいる「話し中の相手」である。これは非常に危険な状態であり、込み入った話になるとさらに危険度が増す。車をきちんと停めてから通話をしなければならない。

17 疲れは運転にどう表れるか

労働心理学研究者の狩野広之氏は、1977年に次のようにまとめた。

- ① 注意の範囲が狭くなる：いつもはよく見えるものでも疲労すると見落とししたり、見間違ったりする。注意の範囲が狭くなるので色彩や音のうち、特に音を聞き逃したりする。
- ② 記憶力が低下する：疲れてくると物事を忘れやすくなる。
- ③ 億劫になる：仕事に気が進まなくなったり、かなりの努力をしないとやれなくなったりする。また、事前に行うべき十分な準備又は段取りを省略したりする。決められた手順を無視する、点検や確認を省略するなど「手を抜く」ことがある。
- ④ 作業の質が低下する：丁寧に作業をしようという気構えが薄れ、仕事が粗っぽくなる。正確さはあまり考えない雑なやり方で満足してしまう。
- ⑤ 感情的になる：次第に怒りっぽくなったり、抑うつ的になったりする。

運転作業は狭い運転席に閉じ込められた状態で行うため、通常でも心身の負担が大きいが、交通渋滞、降雨・降雪や夜間など環境条件が悪化する場合には、さらに心身の負担が大きくなり、筋肉痛など身体的疲労も増してくる。

運転に必要な前後の状況や信号・標識の確認は神経を使う作業である。高速道路では特に前方を見続ける単調作業になり、「単調感」が生じる。疲れると目や耳で周りの物事を確かめる感覚が鈍くなり、反応が鈍くなったり間違いが多くなったりする。

ドライバーはできるだけ心身の疲労を溜めないような工夫をしなければならない。

(続く)