

ある飛び出し事故 偶然か必然か

「事故と心理」(吉田信弥著 中公新書 2006年8月25日発行)の8章のうち、第1章の内容を紹介する。事故の分析は、このように詳細かつ執拗にやらなければならないのかという示唆を与えてくれる著書であると考え、図はすべてこの著書から引用させていただいた。

1 ある飛び出し事故

■ 事故の状況

この事例は、駐車車両の前を走って横断した幼稚園児をはねてしまった事故である。はねてしまった運転者も、子供を幼稚園に送りに来た母親であった。お互い顔見知りの間柄であり、悲劇的な状況ではあったが、跳ね飛ばされた園児が軽傷で済んだのが不幸中の幸いであった。

事故現場(図1)は幼稚園前の一方通行路である。車道は車2台が並んで走れる幅(4.2m)である。両側には幅1.5mの歩道がある。はねた側も被害者側も、多くの運転者と同様に図のように左側に寄せて駐車し、園児を送った。

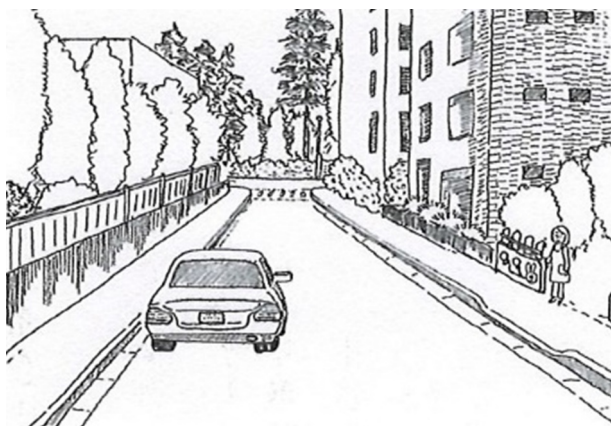


図1 事故現場の状況

加害者は被害者が到着する1分前にすでに園児を送り終えていた。彼女が運転席に戻ったとき前方に駐車車両はなく、すぐ後ろに1台が駐車していた。それは比較的すいた状況であった。登園の時間帯には左側に駐車する車両が隙間なく列をなすこともある。

彼女が運転席のドアを閉めて発進するまでに50秒の間があった。その間に被害者の園児を乗せた乗用車が停車中の彼女を追い越す形で通過し前方に駐車した。前方にあった車両はこの1台だけであったので、図1は加害者の運転席から見た状況に近い。

彼女が車を発進させる直前に、前方の車両の助手席のドアが開いた。助手席から歩道へ降りた園児は、続いて後部座席から降りたもう一人の園児を待つことなく、一人で降りた車の前を走って横断した。事故が起きたときには加害者からから見ると、図1の車両の陰に隠れていた園児が突然道路に現れ進路を遮られた、ということになる。飛び出し事故の典型である。

運転免許を持つ者であれば、前方に駐車した車から園児が降りその陰から飛び出しがあることは容易に予測がつくし、その園児の動静に注意するのはドライバーの当然の義務である。初歩的なミスと簡単に片づけられてしまいそうだが、仔細に見てみると同情すべき事情と偶然の重なりがあった。

■ 加害者と被害者の間にバイクがいた

園児が助手席のドアを開けたのは、彼女が発進する3秒前である。ちょうどそのとき、彼女の前方からバイクが接近してきた。一方通行を逆方向に走行したが、それは当時の県の条例では違反ではなかった。

そのバイクが後方に行くと、彼女は右の方向指示器を点灯し、その1秒後に発進した。彼女の発進と、前方の車両の後部座席から二人目の園児が降り立ったのとは同時であった。発車するときにその二人目の園児を見つけていたはずだが、このときもまたバイクである。今度は後方からバイクが迫ってきた。彼女は発進1秒後に停止し、バイクをやり過ぎて再発進した。

そのバイクの通過を待っていたのは彼女だけではなかった。被害に遭う園児も歩道上で立ち止まってバイクの通過を待っていた。彼は車から降りたあと車の前の方に進み、横断の機会をうかがっていた。彼は歩道上から車越しに自動車がある方向に顔を向けていたが、その位置からはバイクには気付いても、それに続く自動車は、自分が降りた車の陰に隠れて見えなかったのだろう。バイクの通行を見送った直後に、彼は向かいの幼稚園に向かって駆け出す。駆け出すと左右を見ることなく、まるでプールにでも飛び込むように両手を前にかざし、一直線に走った。

そこで、発進後加速し駐車車両の脇でスピードをみるみる上げた車の前面に園児は衝突(衝突箇所は真ん中よりやや助手席側のバンパー)、宙にはね上げられ、右前方の路面に足のほうから落下した。

■ なぜ事故は起きたのか

一見単純に見える事故にもさまざまな原因が考えられる。

加害者の過失は明らかである。なぜ子供の動静をフォローしなかったのか。降りた園児は2名であり、警告が2度発せられたようなものである。

しかし、その2度の警告とバイクが重なった。一人目の園児が助手席のドアを開けたとき、前方からのバイクの接近である。二人目の園児が降りたときは、後ろからのバイクである。もし最初のバイクが来なかったら運転者は被害者となる園児の動静を追い続けていたのではないか。もし2度目の後方からのバイクがなかったら園児を二人とも見ていたのではないか。後方からのバイクで出発を中断されたことが運転者を苛立たせ、加速が増したのではないか。2名の園児が歩道に出るタイミングに合わせるようにバイクが現れる偶然の重なりがあった。それが決定的とまでは言えなくとも、要因の一つと疑いたくなる。

いっぽうで、加害者の責任を厳しく問う立場もあってしかるべきである。バイクごときに目を奪われ、飛び出す危険のある園児を見失うとは運転者として未熟ではないか。駐車車両の傍を通過するときに加

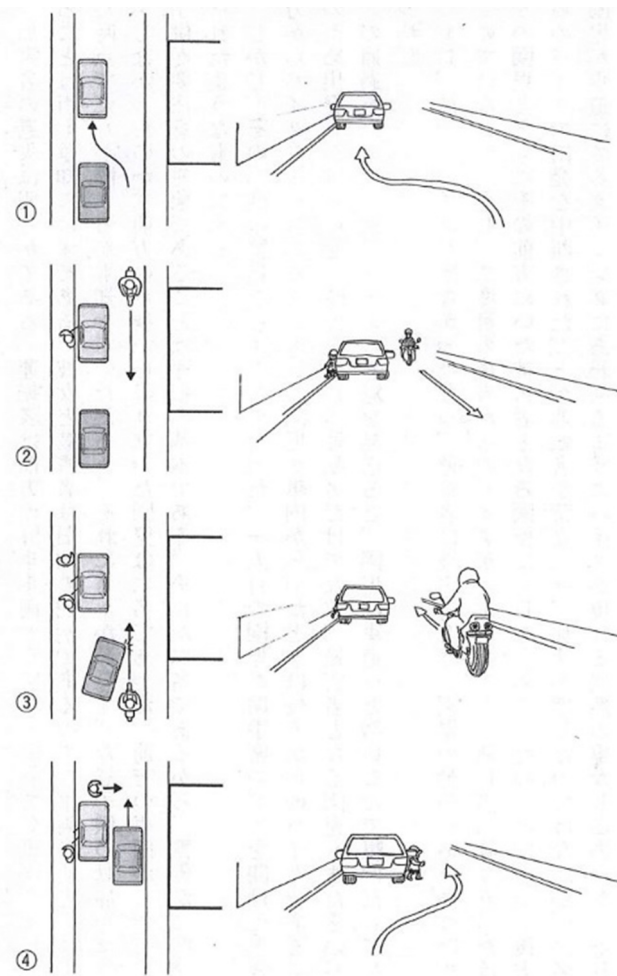


図2 事故に至る状況(左は見取り図、右は加害者の視点)

速し続けるような運転が問題であり、バイクのせいではない、との見方も成り立つ。

「もし」は続く。前方に園児を乗せた車が駐車しないうちに、さっさと出発していたら、事故の当日、加害者は子供を送り届けたあとに 50 秒も車内に留まる理由はあったのだろうか。

被害者にも「もし」がつきまとう。もし被害者が駆け込むようにではなく、ゆっくり歩いていたら、はねられることはなかったのではないか。もう一人の園児を待って一緒に横断しようとしたら、加害者の自動車と出会うタイミングがずれ、事故を免れたのではないか。もし保護者が一緒に降りていたら事故を防げただろう。しかも園児を保護すべき大人が 2 名乗車していたのに。仮に降りなくても子供が横断するとき後方からの往来をバックミラーで用心していたら、対処の仕方もあったのではないか。

■ 「なぜ」にどのように答えるか

事故に限らず、現象の起きた原因はさまざまな観点から考察できる。心理学者クルト・レヴィンは「体系的説明」と「歴史的説明」という二つのやり方を提唱した。

木陰で雨宿りをして雨に濡れていない旅人の例でいうと、体系的説明は、その場に存在する要因の関係から説明する。「雨に濡れないのは、木の葉の繁り具合や風の向き、雨の強さからだ」という説明になり、歴史的説明は、木という要因がなぜそこに存在するのかを説明する。「雨に濡れないのは、そこに木を植えて育ててくれた人がいたからだ」という説明になる。

事故の例で言えば、道路環境、バイクの存在、加害者の飛び出し事故に対する警戒の度合い、出発後の加速、園児の横断行動、園児の保護者の行動、もう一人の園児の行動などの諸要因の関係から説明するのが体系的説明である。事故の分析では体系的説明が歴史的説明より優勢だろう。

いっぽう、歴史的説明の例をあげてみる。一方通行の向きが逆方向であったならば、園児たちは停車した乗用車の左側から、道路を横断することなく登園できただろう。それゆえに、一方通行の向きを定めた道路管理者が責めを負うべきだと考える人もいるだろう。実は幼稚園の前の一方通行は、すぐ先で幹線道路に続くので、もし方向が逆向きなら幹線道路の渋滞を逃れる車両の通行が増えて、かえって危険になる。フロイトの精神分析では、こうした歴史的説明のほうが優勢である。

■ 本書の立場

本書では因果関係の視点の取り方につき議論のルールとして次の三つを要件とする。

第一は、その事故について証拠に基づく論理的な検討ができることである。憶測で議論をしても実りは少ない。実証的な検討ができるかはどのような資料が得られるかに依存する。

第二は、事故に関係する多くの要因を広く収集することである。先にあげたような、それがなければ事故は起きなかっただろう「もし」は、すべて要因としてひと通り収集されるべきである。要因を広く取り上げれば分析の視点はさまざまになるが、そのさまざまな視点を許容し、認め合うことが必要になるだろう。

第三が、先に述べた立場あるいは分析の観点を明確にすることである。レヴィンの体系的説明と歴史的説明は、説明原理の混乱を避けるために有用な区別であると同時に、因果関係を説明するに当たって分析の観点を明確にする必要性も教えるものであった。議論するに当たってさまざまな観点を許容するだけに、自分の立場は明確に表明されるべきである。

以上の三点を踏まえ、この飛び出し事故を分析する立場を明確にする。本書では、事故にかかわる一過性の要因と、再発性の高い要因を区別する。

一過性の要因とは、その事故場面にだけ生じたものである。園児の降車とバイクの出現の偶然の重なり、それも二度にわたるタイミングの一致は、その場限りに生じた一過性のもので、再び現出するような出来事ではないだろう。いつときの失敗と言ってよいだろう。

再び現出する再現性の高い要因の一例は運転者の日ごろの癖である。バイクなど接近してくる対象に注意が奪われがちであるという性質を運転者が持っているならば、他の場面でも園児のような重要な注意対象物を見逃してしまう事故をまた起こしかねないだろう。

被害者についても、一過性と再発性の要因を想定できる。園児が走ったのは、もう一人の園児と車で喧嘩をして一緒に横断したくなかったから、さっさと駆け出してしまったのだろうか。それならば、走ったのはいつきの失敗となるが、普段から走っていたのなら再び事故に遭う確率は高いだろう。

本事故は、「園児の送り迎えという場面における運転者の車外の行動の癖と偏り」を研究する過程で偶然録画されたものだった。この研究では4月から翌年3月まで51日間の観察が行われ、加害者には42日間、被害者には36日間の登園のビデオ記録があった。

2 加害者側の偶然と必然

■ 加害者は危険性を知っていたか

加害者の車には初心者マークが貼られていた。自動車教習所では飛び出し事故についてイラスト付きで教育するので、知らないはずはない。「知る」は、単に知識として表明されただけでは不十分である。飛び出しに備えた行動をとっていたことが裏付けられて、初めて「知っていた」といえる。

■ 加害者の日ごろの加速と通行速度

彼女の通行速度を、事故を起こさなかった他の車と比較した。幼稚園前の通りには1日80台程度の通行があった。その観察を1年以上にわたって行った著者の経験からは、彼女の普段の通行速度は決して速くはなかった。事故当日の加速だけが例外だった。事故当日以外にはむしろ他車と比べて遅い日もあり、彼女が飛び出しの危険性に配慮しない無謀な運転をしていたことは明確に否定できた。

次に、駐車車両が前方にいてその側方を抜けるととき、駐車車両がいないときとの通行を比べてみた。その結果、駐車車両があるときとないときとは、加速に明確な差があった。駐車があるときはゆっくり加速していた。駐車車両の陰からの飛び出しへの警戒を反映したものであろう。

■ 加害者の必然性

著者は、彼女が駐車車両の側方を通過する速度には、見た目にもゆっくりとしたときと、それよりはスピードが出たときの2種類に分けられることを発見した。スピードが出たといっても他の車両と比べて特別に速いという訳ではない。一見おとなしそうな運転ではあったが、著者は彼女の中に**苛立ちの法則**を見つけた。事故当日のように、発進が妨害され中断されたときは、駐車車両の脇を通る速度が速い傾向があるのである。つまり、**予期せぬような妨害に遭うと、彼女は反応し、通過速度を上げてしまい、結果として陰からの飛び出しへの備えが甘くなる**との仮説が浮かび上がった。しかし、バイクに2度妨害された日はほかにもあったが、今回のような加速をすることはなかった。本人が気付かない性向によると説明することができるが、その当日だけなぜ、駐車車両の傍であそこまで加速したのかの必然性の説明には窮してしまった。

■ 加害者について言えること

彼女のキャリアと行動の記録からは、飛び出し事故の危険性を「よく知っていた」との結論に至る。駐車車両脇の通行速度は他車に比べて速いとは言えないし、慎重過ぎるくらいの減速をするときもあった。しかし、その知識は常に有効に機能するものではなかった。飛び出し事故に対する警戒はど

のような条件でも怠ってはならないものであるにもかかわらず、自分の運転のペースを乱されると、駐車車両の脇でもアクセルをわずかではあるが、踏み込む反応へ走ってしまう傾向が見出された。

しかし、あの事故が彼女の内的性向からの必然の結果とは言い難かった。なぜなら、事故当日の加速とその場所と通行の速度は彼女の記録では一回きりのものであった。それゆえにそこに当日だけの特別の家庭の事情があったなどの、ビデオからはうかがい知れない何らかの要因が加味されなければ事故にはならなかったのではないかと考えざるを得なかった。

3 被害者側の偶然と必然

被害者の36日間の登園時の主たる運転者は母であった。運転者が母だったのが27日、事故当日もその母であった。男性(父)が6日、性別の判断がつかなかった日が三日あった。

被害者側の問題点は横断の仕方にある。横断行動は園児自身によるものの、親の保護の仕方とも関係するので複雑である。まず、園児の行動だけを検討しよう。

■ 園児の行動

事故の直前に園児は往来の安全確認はしていた。ただ、停車中の自分の自動車に遮られて接近してくる自動車が見えなかったと推測される。問題は車道を走り抜けようとしたことである。車道の間地点でいったん立ち止まって安全確認をすべきなのに、勢いよく走り抜けられては運転者が徐行をしても衝突を避けるのは難しい。

では被害者は普段からこのように走って横断していたのだろうか。答えはイエスであった。被害者は36回の登園のうち32回の横断があった。4回は幼稚園側に停車している。事故の前日まで20回横断し、事故後は11回横断した。事故前の駆け足率は60%で、事故後は36.4%と下がった。事故当日を走り抜けたと数えると、1年の観察期間中の駆け足率は53.1%であった。

他の園児の平均は46.9%で、彼の駆け足率は特に高い訳ではなかった。それにもかかわらず、園児が走るのを止めるような親はほとんどいなかった。むしろ親が走りを促しせかしてしまう。

■ 親の保護は十分だったか

この事故の場合、園児が走ったこと自体は問題ではなく、親の保護がないままに走ったことが問題であるともみなせる。登園時の親たちを観察すると、保護の仕方にはさまざまなパターンがあった。まず運転席から降りるか降りないかが分かれた。降りるほうが多いが、降りない運転手は一貫して降りない。運転者が降りた場合も、運転者が動く範囲は同じ運転者でも日によって異なることが多い。

飛び出し事故から園児を守るという点では、園児が車道の間地点に達するときに園児を引き戻せる範囲の位置に親がいることが望ましい。それが厳密な意味での保護だろう。歩道から園児を見送るだけではいざというときに間に合わない。被害者側の運転者は降りることが少なかった。父は一度も降車しなかった。母は降りても園児に付き添わない日もあった。被害者側夫婦に園児の保護に関して確固とした方針と戦略が欠けていたのは否定できない。

事故後に母親のほうは運転席から降りるように変わった。しかし、車道側の後部席から園児を降ろして横断させた日もあれば、自ら歩道まで回って歩道側の席から降ろす日もあれば、運転席の横で園児の横断を見送るだけの日もある、というように降車後の保護の仕方はばらばらで一貫性がなかった。父親のほうは事故後に2回送りにきたが、駐車場所が異なった。1回は道路の左側に停車し、1回は右側に停車した。2回とも運転席に留まり、降車しなかった。

夫婦共に事故後でも行動に一貫性が見られなかった。そこに教育の戦略を見て取ることはできなかった。

■ 親は計画的に教育するか

戦略的に横断の方法を教育していたのは加害者のほうであった。彼女は段階的に子供の送り方を変えていた。年度の上半期は車道の途中まで一緒に渡る送り方が主流であった。次の事故に遭うまでの半年間は降車しないで一人で渡らせていた。降車しても子供に口頭で指示を出す程度で、付き添うことは少なくなった。段階を踏んだ教育は、将来を見越した戦略に基づくものだろう。幼稚園の次の小学校への通学には親は付き添わないのだから、幼稚園は、自分の判断で横断し、交通安全の基本動作を習得し、自力で通学できるようになるための訓練の場でもあるはずだ、と彼女はそこまで考えていたのではないだろうか。時期を区切って段階的に教育を施した例は、観察した親子組の中でこの一例だけであった。

ところが、事故後は再び付き添って一緒に横断するようになってしまった。事故に遭うことで、彼女は被害者だけでなく、自分の子供も含め園児の行動は信用できないと思ったのだろうか。彼女の子供は事故前より保護され安全になったかもしれないが、教育は後退した。唯一の段階的自立計画は頓挫してしまった。

幼稚園の子供にどれだけの判断能力を期待できるのだろうか。自動車の接近に対し横断の可否を実際に近い場面で行った実験では、幼児の判断力に個人差があること、しかし訓練によって5歳児でも的確な横断ができると結論付けられた。被害者と加害者の子供は翌年小学校に上がる年長組であったので、教育可能な年齢である。

観察した例の中で、最も訓練された横断をしたのは、年少組の一人の女子だった。彼女が受けた訓練は、歩道の間地点で歩を緩め安全確認をすることであった。歩道の間地点が大事であるとの認識において、この子の父親は他の運転者と異なっていた。指導は運転席からなされることもあったが、結果としてその園児は横断の間地点で完全に静止しないまでも歩を緩めることを8割以上実行した。そのような高い確率で歩を緩めた子は年長組の園児にもいなかった。

親の多くは園児を保護しても教育まではしなかった。親は走ることを容認し、ときには促した。左右の両方向に首を振るか体を向けてしっかり見るようにと、子供に範を示す親は見当たらなかった。

一方通行の自動車が行く方向への安全確認の履行率は、接近してくる方向への履行率より大人も低かった。園児はなおさらである。逆方向からバイクが来る道路にもかかわらず、である。多くの親は安全確認を自分で行い、子供の確認の様子には注意を向けない。園児に横断方法をきちんと教えるのに成功したと思える事例は、中間地点で歩を緩めた年少組の一例だけだった。

■ 被害者側の必然性

事故の事例に戻れば、被害者側には適切な横断方法を子供に指導しなかったという戦略の欠如が認められた。しかし、教育の戦略を欠いていたのは他の多くの親も同じであった。多くはその場の安全が確保されればよしとしていた。手を引いて一緒に渡る、あるいは親が降車して安全を確認すれば、とりあえず事故は防げる。だがそれは他の道路での安全や小学校入学後まで見据えた賢明な戦略ではない。しかし、被害者の親にはそのとりあえずの安全確保の戦略も不十分であった。車内から監視がどれだけ行き届いていたのかは分からないが、結果として子供は事故に遭った。よく走る子供にふさわしい指導と管理が行われていたとは思えなかった。事故は日ごろの戦略不足の必然の結果と断じてよいだろう。

ここで論じたのは、あくまで一つの見解である。一件の事故にはさまざまな偶然と必然の絡み合いがある。何を偶然とみなし、なにを必然とするかは分析の仕方によっても異なる。

以上