

道路利用者としての人の特性  
第37回 事故と違反に関する心理状態

はじめに

これは、(一財)日本交通安全教育普及協会発行「交通安全教育」10月号に掲載された標記記事の概要を紹介するものです。筆者は元科学警察研究所 交通科学部長 牧下 寛氏です。

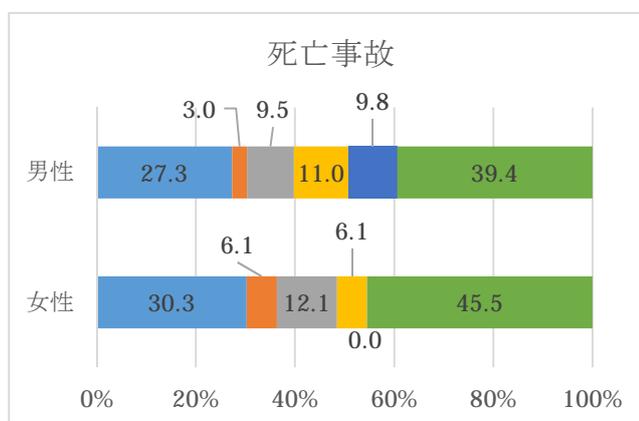
■ 社会的ストレスと事故

イライラしているときや大きなストレスがあるときには不適切な行動をしがちであり、事故を起こす可能性も高くなると考えられる。ストレスの原因になる問題を抱えていることは、運転中の考え事にもつながり、そのために事故を起こしてしまうことも考えられる。

船津孝行氏は0.27Gを急操作(急加速、急減速、急旋回)の境界としているが(「人・車系の挙動」(交通科学研究資料第33集 1992))、(公社)自動車技術会が構築した「ヒヤリハットデータベース」では、「ひやり・はっと」が起きていた可能性のあるデータを抽出するために、前後左右の合成加速度が4.41m/s<sup>2</sup>(0.45G)以上になったタイミングを境界としている。各社でドライバーの指導をされる際には、この値も参考にさせていただきたい。

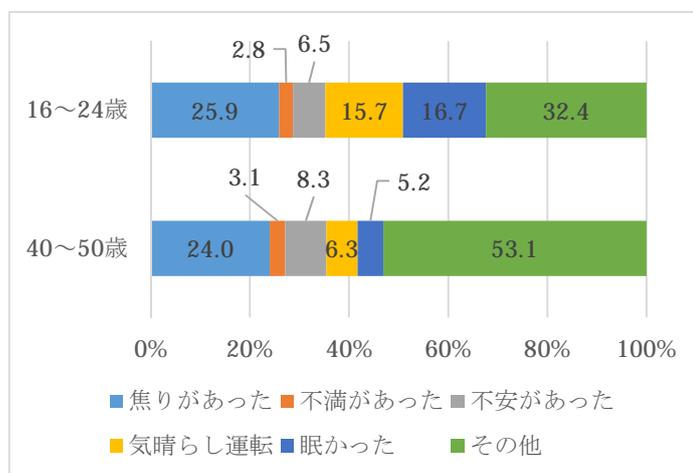
■ 事故を起こしたときの意識

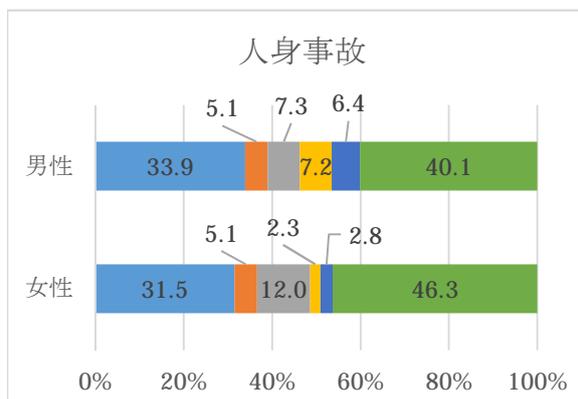
事故を起こしたときの意識について、埼玉県警が行った調査の結果を紹介する。これは、平成元年、同2年、同3年上半期における死亡事故の第一当事者(本人死亡と自転車・歩行者を除く)のほぼ全員603人と平成2年下半期から平成3年上半期における人身事故の第一当事者から無作為に抽出した1,397人を対象に、無記名で行ったアンケートの結果である。人身事故については次頁に示す。



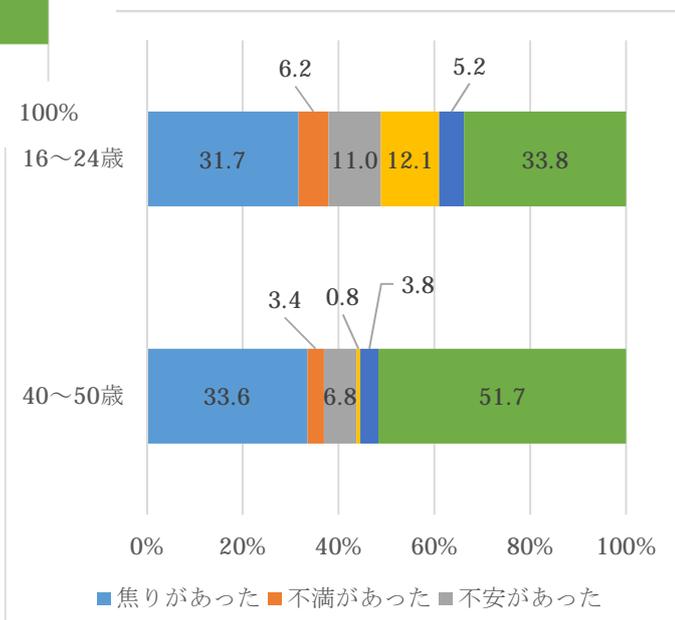
右図は、死亡事故前の心理状況の構成割合を示すものである。

男女とも、また各年齢層とも「焦りがあった」という理由が多かった。また、若い男性では「気晴らし運転」が多かった。

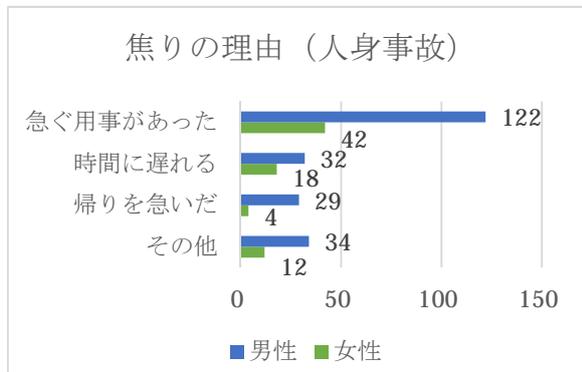
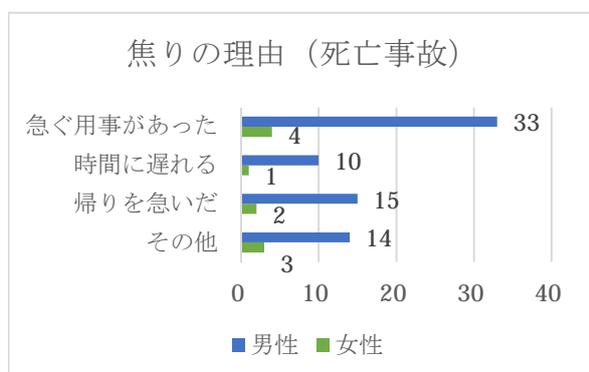




人身事故についても、男女ともに「焦りがあった」という理由が最も多かった。

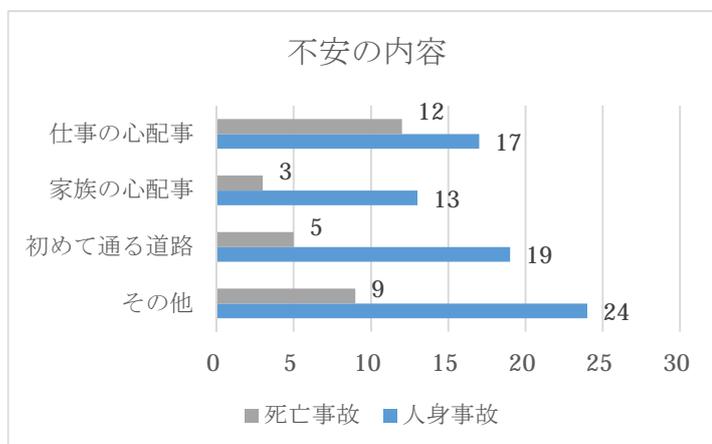


焦りの理由については、死亡事故、人身事故とも、「急ぐ用事があった」が最も多かった。



「不安を感じていた」という理由については、仕事や家族の心配事のほかに、「初めて通る道路」というものが多数あった。

各社にあっては、通行する道路について、事前に研究するよう指導されたい。



■ 違反についての意識

● 悪質性についての意識

小林實氏と内山絢子氏は「交通違反の悪質性」(月刊交通 1976年)及び「交通違反の悪質性に関する研究」(月刊交通 1977)で、10県の約1,800人に対して交通違反の悪質性についてサンプル調査を行った結果を発表している。「0:全く悪くない」から「10:きわめて悪い」まで、

11段階で評価したものである。調査した年代と現在では評価の異なる面もあると思われるが、参考になる事柄もあるのではないだろうか。

飲酒、速度違反、無免許、警報機無視及び信号無視は悪質性が高いと評価さ、れている。

いっぽう、割込み、追越し禁止場所での追越しのように危険性が高いにもかかわらず、悪質性が低いと評価されている。

これは違反することに抵抗がないために意図的に犯しがちな違反である。

項目	内容	評価	項目	内容	評価
飲酒	ウイスキー7杯直後	9.6	標識・信号灯の無視	警報機無視	9.0
	酒を勧める	7.6		一時停止違反	7.0
	ウイスキー7杯3時間後	7.5		赤信号無視	8.7
	ビール2杯直後	7.4		夜赤信号無視	7.1
	ビール2杯2時間後	5.4		赤信号見落とし	6.3
速度	40キロ規制を80キロで走行	8.4		指示に従わない	8.1
	20キロ規制を60キロで走行	8.4		「止まれ」無視	6.9
	40キロ規制を60キロで走行	6.5		歩行者が無視	6.5
	20キロ規制を40キロで走行	5.9		歩行者を無視	5.9
免許	未成年無免許	8.7		その他	通行禁止道路
	免許中運転	8.5	軌道敷地内		6.1
	免許不携帯	6.2	ハスレオン		4.2
事故	車衝突重傷	8.8	追越禁止場所追越		5.3
	塀を壊す	8.3	割込み		5.1
	歩行者と衝突	7.0	マフラー		7.0
	ガードレール衝突	6.1	原付二人乗り		6.0
	歩行者接触	3.6	ドアの開閉		5.9
駐車	長時間駐車	7.7	ヘルメット非着用		5.6
	消火栓付近駐車	6.7	制動灯故障		4.4
	夜間駐車	5.5	平均	6.8	
	歩道駐車	5.4	サンプル数	1,852	

● 無意識にしてしまう違反

前述したような意識や意図に関する違反とは異なり、意識することなく、気付かずに違反してしまう場合もある。気付かずに行う違反は、違反によるリスクを認識していない点で、意図的な違反よりも危険な場合がある。しかも、取り締まりなどで指摘されることがなければ、危険な状況を知らずに、繰り返すことになる。

気付かずにしてしまう違反についての実験がある。この実験は、運転免許試験場のコースで24人の運転者に40～50分間の運転をしてもらい、それを自動車教習所の教官が評価したものである。運転評価で多数の人が指摘された違反を表1に示す。この実験では、いずれの運転者も法に従って運転するよう努めており、違反ありと評価されたものは、気付かずにしてしまった違反だと言うことができる。

24人中23人が一時停止位置不適當と指摘されており、21人が一時停止不十分とされている。これは、日常行っている一時停止のやり方を反映していると考えられる。

一時停止では「停止線で停止しても安全が確認できないので意味がない」「完全に止まらなくても確認できる」などの主張を聞くことも少なくない。このような意識が不適切な一時停止を習慣化させてしまった可能性がある。

左右が確認できる位置まで停止せずに進行すると、交差車両が来たときに衝突回避が困難になる。停止線で一度停止し、左右の確認ができる位置まで小刻みに進行することが必要である。そうすることで、交差車両に自車の存在を気付かせ、互いの回避行動が可能になる。

表1 四人に一人以上が指摘された違反

分類	チェック項目	人数
停止・徐行不適切	安全な速度でカーブに入らない(速度が速すぎ)	8
	脱輪をしたまま走行した	20
	一時停止不十分(完全に停止しない)	21
安直な運転操作	停止時の前車との距離が短い	6
	信号のない交差点通過の優先判断のミス	7
	信号のない交差点通過の徐行違反	8
	赤色の点滅信号で停止しない	11
速度調整不適切	通行帯線を跨いでの走行	6
	一時停止位置不適當(停止したが線を超えて停止)	23
安全操作の不履行	右折時の通行位置(右斜、右外)	9
	脇見運転(安全不確認、脇見、後退確認)	13
	ポンピングブレーキ(断続ブレーキ)	15
	車線変更時に合図をしない	17
	左折時に進路の左側端に寄せない(交差点変更)	21
状況認識の不足	右折合図が遅い	7
	右折時に道路の中央に寄せない(交差点変更)	7
	一時停止の標識・標示の無視・見落とし(一時停止違反)	7
	左折合図が遅い	8
	車線変更時に後方確認をしない(変更確認)	8
	カーブに入っでの制動(速度の速すぎ)	8
	危険認知、予測力が不足	9
	接触しそうな場合に切返しをして通過した	12
	最も右寄りの車線を通行(右端)	13
	車線変更時の合図遅れ	14
	脱輪をしそうな場合に切返しをして通過した	15
左折時の通行位置(左大回り)	17	

## ■ リスク認知とリスク回避

蓮花一己氏は「運転時のリスクテイキング行動の心理的過程とリスク回避行動へのアプローチ」(国際交通安全学会誌 2000年)で、危険を意味する英語として、リスク(risk)、デンジャー(danger)、ペリル(peril)及びハザード(hazard)を挙げている。

リスクは「認識された損害が発生する可能性」であり、ハザードは「損害が発生する可能性を高めるような客観的な環境、事象、要因」であり、ペリルは「損害が発生させる事象が現実に行き起きている場合における当該事象そのもの」である。デンジャーはペリルと類似の概念であるが、ペリルの方が差し迫った事態である。

リスクに関する個人の知覚・評価の過程を「リスク知覚」と呼ぶ。リスク知覚は、「ハザード知覚」と自分の能力に関する自己評価を併せて行われるとされる。ハザード知覚は、ハザードを発見する過程である。

小川・蓮花・長山氏は「ハザード知覚の構造と機能に関する実証的研究」(応用心理学研究 1993年)で、ハザードは、顕在的なもの、潜在的なもの及び行動予測の三つに分類できるとしている。「顕在的なハザード」とは、見えている対象物が事故発生に結びつく可能性のあるハザードであり、「潜在的ハザード」とは、目には見えていないが、危険を伴う対象物が存在している可能性のある場所であり、「行動予測ハザード」とは、存在する交通参加者の今後の行動によっては事故可能性が高まると予測されるハザードである。

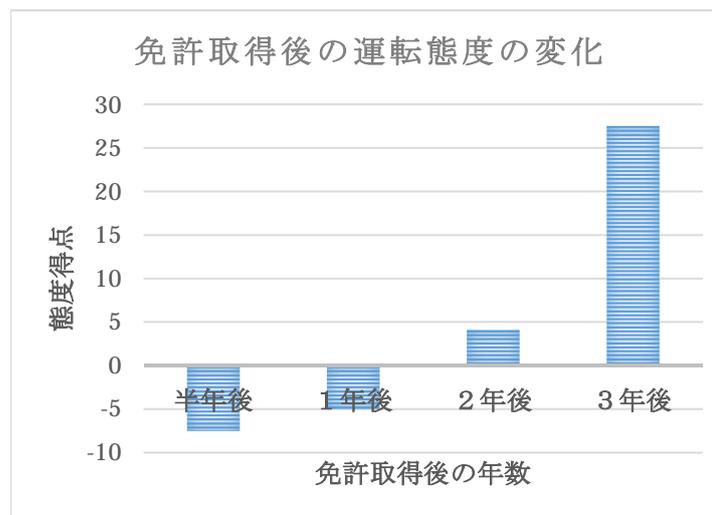
小川氏らによると、潜在的ハザードに対する知覚レベルは若年運転者が低く、加齢とともに高くなるが、60歳以上になると逆に知覚レベルが低下する。蓮花氏らが実施した65歳以上の運転者に対する調査でも、潜在的ハザードと行動予測ハザードに対する知覚レベルは、高齢になるほど低下していた。蓮花氏は、若者や高齢者は自分の能力を過大に評価する傾向があるという。このように、ハザード知覚と自己評価の両面から、若者と高齢者はリスクを低く評価することになる。

いっぽう、リスクを冒す行動を選択するかどうかは、その行動によって得られると運転者が考えた利益に左右されるため、リスクが低いと判断する傾向があったとしても、リスクを冒す傾向があるとは言えない。また、緊急な場面で、とっさに取る行動は習慣化されたものであることが多いため、日常的に安全な選択を繰り返すことで、リスク知覚の問題を補うこともできると考えられる。

#### ■ 初心運転者の意識の変化

松浦常夫氏は平成4年3月から5月にかけて免許を取得した男性25万人、女性29万人を対象に、免許取得後1年半の事故率を調べた(「初心運転者とその運転変化」(月刊交通 2002年)、「初心運転者の心理学」(実践女子学園 2005年))。その結果、若年の初心運転者は事故率が高く、事故率は経験とともに減少していくことが分かった。これは、「慣れてきてからのほうが危ない」という俗説を否定する結果であった。

松浦氏はさらに、普通免許取得者234人に対する5年間、5回にわたる質問紙調査で、初心運転者の意識・態度の変化を調べた。それによれば、初心運転者は、経験とともに不安感や緊張感が少なくなり、運転への慣れが見られるようになる。いっぽう、自信がついたことで、規則無視に対する危険感や安全への配慮が減少するなど、不安全な運転につながる意識・態度が出てくる。右図は自由記述に基づき、免許取得時を基準とした安全運転態度の変化を見たものである。安全運転態度は免許取得後に一時的に悪化するが、その後は再び改善することが示された。



以上