

事故を起こさない 20 の方法（第 1 回）

（長塚康弘著）

はじめに

これは(株)新潟日報事業者が平成 26（2014）年 7 月（初版 3 刷）に発行した標記書籍の要旨である。著者は新潟大学名誉教授で、認定心理士（日本心理学会）及び主幹総合交通心理士（日本交通心理学会）資格を 20 年以上前に取得している。主として四輪車を対象に書かれているが、参考になりそうな部分を紹介する。

1 交通事故防止の基本に据えるべきポイント

(1) 安全文化を確かなものに

「これだけ車が多いのだから多少の事故は仕方がない」と考えず、「事故は人の命に関わることであり、あってはならない」と考えること。

(2) 予防は治療に勝る

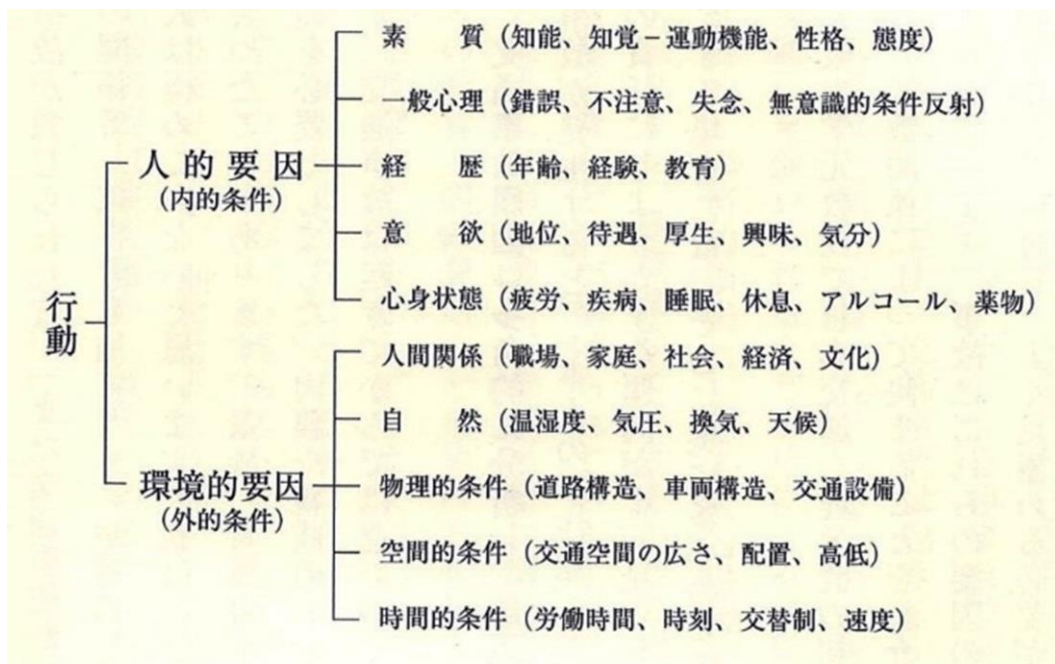
英国に「予防に 1 オンス、治療に 1 ポンド」という諺がある。伝染病予防に関する諺だそうだが、予防には 1 オンスの薬で済むが、感染してしまうと、治療に 16 倍の 1 ポンドを要する。「転ばぬ先の杖」が必要。

(3) 交通事故原因は多角的に分析し、原因の排除に努める

事故が発生すると、「本人の不注意」とか「ドライバーの人為的ミス」として、本人の責任にしてしまうことがあるが、事故に至るまでには多くの要因が関わっている。

鶴田正一大阪大学元教授（日本交通心理学会初代会長）は以下のようにまとめた。

交通行動に影響を及ぼす要因（鶴田正一）



北村晴朗元東北大学教授は、事故・災害を責任の所在により、次の4種類に分けた。参考にしていただきたい。

① 不可抗力による事故・災害

竜巻、地震、津波など天変地異の発生による災害・事故。仮に予測できたとしても、対策は極めて困難。

② 個人では防げない事故・災害

国や自治体では防止できるが、事業所や個人の注意などでは避けられない社会責任事故・災害。大気・海洋・河川の汚染、光化学スモッグ、薬害等政府や関係当局に責任がある。

③ 管理者責任事故

事業所、学校などの集団の管理者に責任がある事故。危険な場所を放置したために児童・生徒が死傷するとか、ビル火災で非常口の不備のために焼死者を出すような場合。

④ 個人責任事故

本人の注意や共同作業者の配慮で十分に避けることのできた事故。この事故で初めて個人的な責任が問われ、ヒューマンエラーが指導や教育の対象になる。

2 交通心理学に学ぶ事故防止のポイント

(1) 事故を起こしやすい人

丸山欣哉東北大学名誉教授は、1995年に事故を起こしやすいドライバーの特性を次の四つにまとめた。

① 拙速

早まった行動や動作を行う傾向がある。「動作が先で確認が後回し、正確さよりも早さに重点が置かれる行動傾向を持つ人」である。このような人は先急ぎ、判断や動作のタイミングが早い、軽はずみなどの傾向を示す。

② 見込みの甘さ

見込みが甘く、見込み違いの多い人、見通しの甘い人、客観的予測のできない人、読み取りが自分勝手な人、危ないと感じない人、しかも危ないと分かっているそれを敢行する人に共通する傾向である。

③ カツとなる

カツとなりやすい人、終始いらいらしがちな傾向がある、怒鳴りやすいなどの興奮傾向があり、主観的なものの見方をしがちである。

④ 自分本位（独りよがり）

他人の立場に立てない、他人の気持ちになれない、協調性や共感性に欠ける傾向である。批判的、ひねくれ、頑固などの傾向を含み、非協調的態度が強く、人間関係に問題が認められる。

このような人を排除することが望ましいと考えられがちだが、クロイ教授（元ドイツ連邦道路交通研究所評価部長）は、「今後は、ドライバーの問題運転行動が生じないようにするために、そのドライバーを含む運転環境や交通システム（交通を成り立たせている多くの条件）をどう改善すればよいかを考えることが重要である」と述べている。

(2) 運転適性とは何か

ここで言う「運転」とは当然「安全運転」である。安全運転ができる心身の条件には、医学的に見た心と体の健康や視力などの感覚能力や運動能力があり、さらに環境に応じて必要な動作を行う能力、感情や意志が安定しているか、仲良く、協力して人間関係を保つことができるか、しっかりした安全意識を持っているかなどがある。

運転に向けた条件を満たしている人でも、運転に適した状態になれば運転することはできない。病気、疲労、飲酒、薬物服用などは「適性を失った状態」にあるので、運転を避けなければならない。

ドライバーが適性を持ち続けているかどうかは、彼ら自身が判断しなければならないが、公平さに欠ける面があるので、客観的・科学的な運転適性診断による判定が必要になる。

(3) 適性検査はなぜ必要か

産業心理学者・桐原葆見（しげみ）は、次のように言っている。「検査は大切だが、検査結果をもとに『あなたは事故ドライバーである』などと宣告することは許されない。適性検査はドライバーが『安全運転に向けた状態にあるか否か』を理解する手段だ」。

本来、適性診断は、基本的には運行管理者や安全運転管理者がドライバーをよく観察し、「安全に運転できる状態にあるかどうか」を判断できればいい。しかし、我々が行う人間評価は「ゆがみ」や「狂い」を生じやすい。米国の心理学者・ギルフォードは、評価をする人の誤りを最小限にするためには、評価の任にある人に対して「訓練」と「指導」を行い、「経験」を積み重ねることが有効であると述べている。

しかし、それは簡単にはできないので、「適性検査」によって評価者の観察による評価の欠点を補完する必要がある。運転適性は、評価者の「観察」や「面接」などで得られるデータを基にしながら、客観性の高い適性検査の成績を資料にして多角的に診断することが望ましい。

「観察」や「面接」などから得られるデータと「適性検査の成績」は車の両輪である。一方だけの偏った管理は避けなければならない。

(続く)