

事故を起こさない20の方法（第2回）

（長塚康弘著）

3 プロが語る無事故の秘訣

著者は1988年、長年無事故運転の記録を持つ優良ドライバーをいくつかの会社から推薦してもらい、無事故を続けた努力の跡をたどり、面接して話を聞いた。無事故という実績に裏付けられているので、説得力がある。

(1) 速度を抑える

運転では、とにかく加速したり、追い越したりしたくなるものである。無事故ドライバーはこのような「はやる気持ち」を抑える構えを持っているように思える。「スピードを控えめにする」「車間距離を十分にとる」ということである。

(2) 周りの状況を十分に確認する

道路状況、特に冬は、路面の変化を的確にキャッチすることや、信号に頼ることなく十分な確認を心がけることが大切である。ある運転手は田んぼの中の道でも、車が来なくても、一時停止・確認に努めたという。同僚に「馬鹿げている」と言われたそうだが、それでも一時停止を実行し続けた。「そうしないと止まってよく見るという習慣が身に付かないから」と語る。

(3) 簡単に立腹しない

運転中には簡単に腹を立てないよう感情の興奮を抑える努力が必要である。事故発生に伴う家族や身近な人々への迷惑などを考え、焦りや怒り、興奮などの衝動を抑制しようと努力した。

(4) 自分のペースを守る

自分のペースを崩さない。あおられたりしても他人（他の車）の影響を受けない、冷静で落ち着いた構えの運転に努めている。

(5) ことごとく事故の回避に努める

「事故はもらい事故でもプロの恥で示しがつかない。絶対に起こしてはならない」と自分に言い聞かせてハンドルを握っている。

(6) 他人（他の交通）に迷惑をかけない運転をする

自分が今やろうとしている運転が他人に迷惑を及ぼさないかどうかを常に考え、もし悪影響を及ぼすと思われる場合はその運転をしない。

4 反応が早ければいいのか

フライングとは、陸上競技や水泳競技などで出発合図より反応動作が先行することであり、スタートのやり直しとなるが、これは安全研究の分野では「事故を起こしやすい人」の特性」として知られている。「事故を起こすのは反応が鈍いからだ」と考えがちだが、米国の心理学者ドレイクは、1939年、実験の結果から「動作反応が知覚反応より早い人は事故を起こしやすい傾向にある」と述べた。これを「ドレイクの仮説」という。

著者は、1960年から6年間事故防止研究をした。「重複作業反応検査」というもので、3種類の色の光を見て、色の違いに応じて素早く反応する時間を見た。その結果、事故多発運転者群の反応時間が無事故・優良群に比べて早いこと、色の違いを見分けて反応する検査ではエラーの多いことが分かった。「ドレイクの仮説」の正しさを証明した。

5 運転中の速度感

走り慣れた道路を運転するとき、我々は見慣れた家並みや交通量から主観的な速度感（メンタル・スピードメーター）に頼って調節していると思われる。

フィンランドの交通心理学者ヘッキネンの研究によると「①速度計を見ずに走行中の自分の車の速度を判断させた場合、実際の速度のほうが大きい傾向がある、②この過小評価傾向は30km/h程度の低速の場合は少ないが、100km/h、120km/hと増加するにつれて、差が大きくなる、③エンジンやタイヤなどからの騒音が大きい車より、音の静かな車に乗っているほうが実際の速度を過小評価する、④周りに木立やビルなどのない見通しのよい道路を走るほうが遅く感じる」となった。この結果は、ドライバーが速度を判断する場合、目や耳からの情報（視覚的・聴覚的情報）の影響を受けていることを示している。

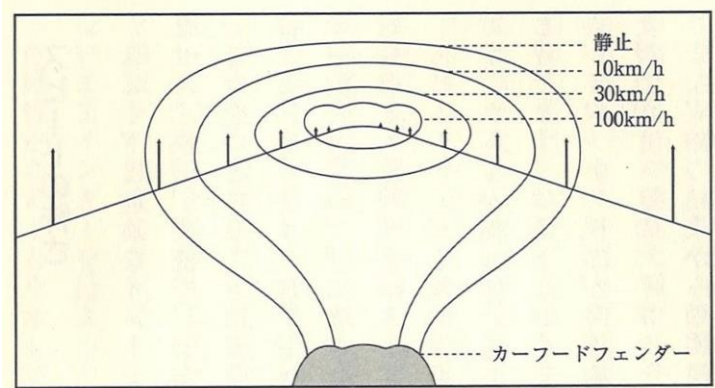
デントン（ヘッキネンとの共同研究者）は実験で、速度計を見ずに走行中の速度の「1/2への減速」と「2倍への加速」を指示した。結果は、減速の場合は1/2まで落とさず、加速の場合は2倍に達しなかった。これは、インターチェンジで高速道路を降りる際に十分減速をしなかったり、逆に高速道路に入る際に十分加速しなかったりする危険性があることを示している。

6 スピードの怖さ

スピードオーバー運転の恐ろしさは視力の低下と視野の狭窄を招くことである。車が動き始めると視力（ドライバーが動いている状態の視力なので「動態視力」と呼ぶ）は低下し始める。鶴田正一（大阪大学元教授で日本交通心理学会の初代会長）は、1968年、静止状態での平均視力が1.25のドライバーの視力が、30km/hでは0.54に低下すること、ひどいケースでは静止視力が2.0の者が0.54に落ちたことを報告している。そして、さまざまな実験から、動態視力は静止視力に比べて約30%から40%低下すると述べている。

動態では視野も狭くなる。その状況が右図である。100km/hでは、近くのもの「見れども見えず」の状態になり、遠方は一部のものしか意識されなくなる。これを「トンネル視現象」と呼ぶ。

このような恐るべき状態になるので、スピードを控え、前方や周囲を正確に見るよう努めなければならないのである。



速度上昇に伴う動態視野の狭さ
(運転時の視力0.1以上の視野範囲)

7 飲んだら乗るな

著者が1962年に飲酒時の心理的変化などについて実験した。その結果、反応時間が遅れ気味になる、エラーが増え、反応動作が乱雑になることが確認された。他の研究においても、感覚の麻痺（鈍麻化）、注意力の低下、連想力・記憶力の衰え（減退）、落ち着きがなくなり騒がしくなる、他者への配慮がなくなるなどの傾向が示されている。

丸山ら東北大学の研究グループが1974年と1982年に行った研究で、飲酒時の運転の様子を、目の動きを含めてビデオ撮りし、結果を次のようにまとめた。

- ① 実験中に標識が変わったことを見落とししたりする。平常では気付いた標識も酒酔い状態では見落とされる。
- ② 速度感が狂い、加速しがちになる。
- ③ すでに行ったギア操作を繰り返そうとするなど、不要な操作が多くなる。
- ④ サイドブレーキを外さずに発進しようとしたり、対向車線へのはみ出し、右側通行、出発時の安全確認不足、右左折時の安全確認不足などが生じ、確認をしないままでの動作が先行する傾向が強まった。
- ⑤ 脱輪、接輪などの初歩的なミスが表れた。
- ⑥ 自分の運転にミスや速度のムラなどが生じているのに気付かない。「飲酒時のほうがうまく運転できた」などという全く自覚を欠いた感想を述べた者もいた。

飲酒運転中は視野が狭くなり、目隠し革を装着された競走馬のような状態になることがドイツにおいて報告されている。

8 危険感受性を磨こう

著者が講習会参加者に「危険な運転とはどんな運転でしょうか」と聞くと、多くの人が「スピードの出し過ぎ」と答える。著者は、危険な運転とは「事故を多発させる違反による運転」という。「安全不確認」による事故が30%に上るからだそうである。そして、脇見運転、動静不注視（他車の動きを見ない運転）、漫然運転が続く。これらはすべて周りを見ない運転であり、著者はこれらをまとめて「知覚不全」と呼ぶ。知覚不全は全体の約68%を占める。

「危険感受性」とは危ないことを危ないと感じ取る能力である。何を危険と感じるかは人によって異なる。しかし、「事故を多発させている違反」が「知覚不全」であることを強く認識し、正確に見る努力を続けることが、危険感受性を高めることに役立つ。

9 知覚不全をなくすには

著者は、独立行政法人自動車事故対策機構（NASVA）においてドライバーの横に坐って診断を行っている。驚くのは、一時停止線で一時停止をしないドライバーが多いことである。接近中の車があれば止まるが、車が来ていなければそのまま通過する。

あとで尋ねると「ちゃんと止まりました」と答える。停止していないのに停止したと思っている。ブレーキは踏んでいるが、車は動いている。そして「停止線で止まっても見えないから見えるところに出て止まる」と言う。しかし、実際は車が見えなければそのまま通過している。結局、一時停止・確認はしていない。これでは事故はなくなる。

前項の「正確に見る」というのは、「止まって見る」ということである。

10 交通事故と性格

著者は数年前、事故ドライバーの性格検査（Y-G 検査）の結果を見て、12 の性格特徴のうち「思考的外向」（自分の危険な運転を反省して考え直したりしない傾向）の得点が高いドライバーに事故が多いと気付いた。この検査の作成者（ギルフォードと矢田部）は、この得点が高い者については「状況や自分の運転の危険性の有無をよく考えない独り善がりの運転行動を行う危険性が高まる」としており、該当者にこのことを指導する必要がある。

11 運転にはその人の生活が表れる

カナダの精神医学者ティルマンとホブスは、1949 年に「運転にはその人の生活が表れる。注意深く、忍耐力があり、思慮深く、他人への配慮に満ちた生活をする人は運転でも同じような仕方でも運転をするだろう。しかし、このような望ましい特徴を持っていない人は、安定感のない攻撃的な運転をし、長期間にわたって事故を起こすだろう」と述べている。

彼らは、96 人の事故反復タクシー・ドライバー群と 100 人の無事故ドライバー群を比較して、事故群は、無事故群に比べて犯罪歴があつて裁判所や保健所、福祉事務所、信用調査所などの世話になることが多いことを確認した。

また、英国のブラウトンは、1999 年～2005 年の間、52,000 人以上の英国人ドライバーについて、速度超過、無免許運転、飲酒運転、薬物服用運転、信号無視、免許停止中の運転、無謀運転、暴走などの交通違反を犯したグループと窃盗、暴力行為、薬物違反、押し込み強盗、詐欺、文書偽造、強姦などの一般的法律違反群との関係を調べた。

その結果、4 回～8 回の犯罪歴群では、交通違反歴のない群に比べて 21 倍もの重大交通違反を犯し、4 倍の軽い交通違反を犯していることが分かり、ティルマンらの研究結果の正しさを裏付けた。

12 見たはずの車に衝突

LBFTS という用語がある。Looked But Failed To See の頭文字を綴ったものである。「確かめつもりだったが（実は）見落としていた」という意味である。

英国運輸省の研究報告要覧では、交通事故の原因として 1 位が注意の欠如、2 位が速度超過、3 位が LBFTS だそうである。LBFTS は交差点における事故の 21% を占める。この事故は「停止して優先車に道を譲れ」という「Give Way」標識（日本の「止まれ」と同じ形）がある交差点などで、運転者が止まらず、道を譲らないために発生していたり、自宅出入り口や小型交差点で頻発している。また、高齢者、女性で多く見られ、不注意、判断の誤り、軽率や不思慮、無謀運転などの要因の関与が報告されている。

著者が調べた結果、LBFTS は 1970 年代から注目されていることが分かった。著者が主張される「止まって見る」（知覚不全をなくす）ことと同じことである。

（続く）