

特集

公務遂行中の 交通事故ゼロをめざして

悲惨な交通事故が後を絶たない。地方公務員の公務遂行中の交通事故に目を向けると、死者数は減少傾向が続いているものの、現場からは、懸念を示す声が聞かれる。「軽微なものを含めれば、事故は増えているのではないか」「いわゆる『車離れ』を背景に、運転の苦手な若手職員が増えている」などである。そこで今回は、公務遂行中の交通事故ゼロに向けて、どのような対策を講じればよいのか、交通心理学研究者および交通事故防止コンサルタントからの提言、そして、公営バスの健康起因事故対策を含めた取り組み事例を紹介する。

提言

1



交通心理学の視点から

「楽観主義バイアス」を排し
リスクを知るスキルを身につけよう

大阪大学大学院人間科学研究科 准教授 中井 宏

効果的な交通安全教育には
自己評価に注目すべき

「あなたは平均的な人よりも絵が
上手ですか？」

この問いかけに「はい」と答える人は
そう多くありません。質問を絵ではな
く、字や歌に替えても、自信を持って
「はい」と答える人は少ないと思われ
ます。

ところが、自動車の運転に関しては
違った様相があるのです。

かつて大流行した「マーフィーの法
則」の中に、「全体の80%のドライバー
が、自分は平均以上の優良ドライバー
だと思っている」という法則がありま
す。マーフィーの法則の大半はユーモラ
スで哀愁に富む「あるあるネタ」の域
を出ませんが、この法則に関していえ
ば、学術的に支持されています。アメリ





カとスウェーデンの大学生を対象に、自身の運転の巧みさや安全性を周囲と比較させた研究では、アメリカ人では約9割、スウェーデン人でも7割〜8割が他者よりも自身を高く評価したのです。

安全な交通社会の実現には、自動車を利用する人々が「自分の運転は、これで安全なのだろうか」と考えることが第一歩ではないでしょうか。「自分は痩せている」と思っている人はダイエットしないでしょうし、「自分は英語ができる」と思う人は英会話教室にわざわざ通わないでしょう。同じように、「自分は運転が上手い」とか「自分が事故に遭うはずがない」と思っている

人は、安全運転について考えることがほとんどないのです。読者の皆様は少なからず安全に関心を持ち、職場で安全運転管理を担っている方もいらっしゃるでしょうが、効果的な交通安全教育を行うためには、「自己評価」に注目する必要があります。

認知・判断・操作が揃って初めて「優れた運転」となる

大学の講義で、「優れた運転技能」と聞いてイメージする像を学生に書いてもらいました。サーキットを短時間で周回できることや、スムーズに駐車できることという回答が大半で、残り

ハンドルやペダルの操作に言及したものです。これらの技能は自動車運転の大前提ですが、パワーステアリングやABS (Anti-lock Braking System) が標準的に装備された今日の自動車では、ハンドルを切るのに大きな力は不要ですし、ブレーキを力一杯踏んでも、ロックして制動距離が延びることはありません。また操作は正確で速いに越したことはありませんが、サーキットを速く走れなくても、駐車が一回で決まらなくても、安全面ではあまり重要でないかもしれません。

運転技能について、もう少し考えてみましょう。2012年4月に京都府亀岡市で無免許少年が運転する軽自動車が発車中の児童と保護者の列に突っ込み、3人が死亡、7人が重軽傷を負った事件を覚えておられるでしょうか。この事件では、危険運転致死傷罪の適用要件に注目が集まりました。事故を起こした少年は無免許ながら

常習的に運転していたため、「進行を制御する技能を有しないで自動車を走行させた」という要件に当たらないとの見解により、京都地検は自動車運転過失致死傷罪で起訴することとなりました。賛否はさておき、この件からは、一般的に(法律的にも)用いられる「運転技能」という言葉は、車両を「操作」する技能を主に指していると解釈されます。

しかし、「操作」の技能だけを鍛えれば事故を防げるということではありません。運転教本や学科教本では、自動車の運転は「認知・判断・操作」の3要素から成るとされています。「認知」に関しては、道路上の危険を素早く適切に見出す能力が重要となります。交通安全に関する冊子等で目にする、「イラストや写真に含まれる危険を発見させる」形式の教材を、危険予知能力の向上にぜひとも役立ててください。



Profile

なかい・ひろし

平成17年、大阪大学人間科学部卒業。22年3月、同大大学院人間科学研究科を修了。博士(人間科学)。30年4月から現職。専門は交通心理学、人間工学。交通安全や学校安全に関する心理学的研究を中心に、社会の安全に寄与しうる研究を進めている。警察庁の「第二種免許制度等の在り方に関する有識者会議」「職業運転者に必要な免許制度の在り方に関する調査研究委員会」委員などを歴任。大阪府や京都府などで、道路交通環境安全推進連絡会議委員や安全運転管理者講習講師なども務める。国際交通安全学会学会賞、日本応用心理学会学会賞など受賞歴多数。

ただし、危険を素早く正確に「認知」できたとしても、その後の「判断」によっては事故につながる可能性があります。

海外の研究によると、ドライバーが自転車を追いつ越す際の側方間隔に関して、自転車に乗っている人がヘルメットを被っていたときのほうが、被っていないときよりも近くを通り過ぎたとの報告があります。その理由として、「ヘルメットを被った人はわきまえがあり、突飛な行動をとらないだろう」と判断された可能性が挙げられています。つまり、同じ「自転車に乗っている人」でも、ヘルメットの有無によって危険を判断する心理的過程に何らかの違いが生じ、行動も変わってしまうのです。別の例を挙げましょう。脇道から進入しようとする他車両を発見した場合に「強引に割り込んでくるかもしれない」と判断すれば、予め減速し、場合によっては道を譲るでしょう。一方、「自分が行くまで入ってこないだろう」と判断すれば、速度を落とさず進行し衝突するかもしれません。「だろーう運転」ではなく「かもしれない運転」をするようにと言われますが、これは「判断」の過程に対する対策だと言えます。

判断を誤らせてしまう タイムプレッシャー

「判断」を誤る原因の一つとして、タイムプレッシャーも挙げられます。普段は飛び出しを予測して一時停止している交差点でも、急いでいるとき、ついつい停止を怠ることはないでしょうか。タイムプレッシャーにさらされると「これまで一度も飛び出しがなかったから、今日も大丈夫だろう」と判断しがちです。しかし、365日その交差点を通過して飛び出しがなかったとしても、366日目にはあるかもしれないのです。そのとき「いつもは止まっていたのに」と思っても後の祭りです。特にわれわれは、小さなころから「急ぐこと」「よし」とされてきました。「早く起きなさい」「早く学校に行きなさい」「早く宿題をきなさい」などなど、一般的な家庭では一日に40回程度「早く〇〇する」と言われているようです。そう考えると、「危険な箇所は、ゆっくり走って、一旦止まって」という安全運転が難しいのもうなずけるかもしれません（そうは言っても、やってもらわなければなりません）。急ぎや焦りを抑制し、平常心を保つための自分に合った対

処法を、いくつか身につけておくことが肝要です。

自信が高いドライバーほど 危険を冒し 事故リスクが高い

メンタルヘルスの観点からすれば、多少自信過剰気味なほうが楽しい人生を送ることができるとでしょう。しかし自動車の運転に関しては、自信が高すぎることは必ずしも好ましくありません。

危険を認識していながら、あえてその危険を冒すことをリスクテイキングと呼びます。交差点での右折待ち場面を考えてみましょう。われわれは、対向車とのギャップによって、右折を開始するか、その場に留まるかの判断をします。対向車が全くいない状況では、対向車との衝突リスクはゼロとなりますが、常にそういった状況になるとは限りません。対向車の接近が見えていても、相手が交差点に到達する前に自分が右折を完了できると判断すれば、進入を開始します。こうした対向車とのギャップに加え判断の基準となるのが、加速やハンドル操作の技能に対する自己評価です（むろん自車の性能評価も関わります）。「素早く右折できる」という自信が高いほど、

対向車がより近くまで接近していても右折を開始するでしょう。

つまり、自信が高いドライバーはリスクテイキングをしがちであり、結果的に事故リスクが高いと考えられます。また、高齢者の中には、視機能や身体機能の低下に伴って、雨天時や夜間の運転を控えたり交通量の多い道路・時間帯を避けたりという補償方略をとるドライバーがいる一方で、自己評価が高い高齢者は、あまり補償方略をとらないと言われています。さらに、自信が高いドライバーは交通安全キャンペーンなどの啓発活動に対して、「自分以外の他者を対象としている」と感じ、効果が上がりにくいとの指摘もあるのです。加えて、「慣れたところが危ない」と言われますが、筆者が行った調査によれば、免許取得後3～5年のドライバーは、その前後のドライバーよりも運転への自信が高い半面、不安全な運転をする傾向がありました。

運転の自己評価は 過大評価の傾向

運転技能の自己評価は1980年代から欧米で注目されるようになり、主にアンケート調査が行われました。最も一般的な質問は、本稿の冒頭のように「あなたは平均的な人よりも

運転が上手ですか」というものです。このような研究では、ほぼ例外なく過大評価傾向が見られることが知られています。謙虚を美德とする文化があるわが国においても同様です。

しかしアンケート調査では、自己評価が高くて、「本当に技能が優れているので評価が高いドライバー」と「過信があるために評価が高いドライバー」を区別できません。また「平均的」という言葉そのものが相対的にネガティブなイメージをもつため（たとえば、「あなたは平均的な人ね」と言われると、やや悪い意味に聞こえるのではないでしょうか）、運転技能の比較対象に自分より下手なドライバーをイメージする傾向が指摘されていました。

そこで筆者は、自動車運転のプロである教習所指導員による評価と、自己評価を比較する研究を行いました。速度やハンドル操作、安全確認等に対する両者の5段階評価を比べるのです。卒業検定を受け終えたばかりの教習生約2000人を対象とした調査では、4割程度の教習生は自己評価と指導員評価がおおむね一致していました。しかし、自己評価が指導員評価よりも高い人も2、4割ほどいることがわかりました。教

習所に通っているまだまだ超初心者の特長で、すでに自信過剰な人がいるのです。

ちなみに、速度やハンドル操作に比べ、安全確認は過大評価されやすい傾向があります。初心者は、駐車時に何度も切り返したり、狭路ですれ違い時に接触しそうになったりするものが多く、技能が未熟であることは目に見えやすいため、自己評価を下方修正するきっかけになります。自信がなければ慎重な運転につながり、後退時には周囲への目配りを十分にしている、狭路では相手に先を譲ることもあるでしょう。一方で安全確認については、仮に自分のやり方が不十分でも、それがなかなか目に見えず、事故を起こして初めて弱みに気づくこともあります。

初心者に限らず、筆者の研究に協力してくださった中高年ドライバーにもしばしば見られる弱点の一つが、後退時の確認不足です。後退する際に一旦止まってギアをRに入れ、後方を振り返るより先にブレーキを緩めて退がり始める人がほとんどです（オートマ車の場合）。また左バックでは左側の、右バックでは右側のサイドミラーはしっかり確認されているのですが、逆側のミラーや後方

の確認は疎かになりがちです。最近ではバックモニターが搭載されている車が大半ですが、ギアをRに入れてからモニター画面に後方の映像が映るまでに若干のタイムラグがあり、その間に退がり始めている人がほとんどです。年に数件、ガレージ等で遊んでいた自分の子や孫を轢いてしまふ不幸な事故が報道されますが、その背景には、こうした悪癖があります。

40歳を過ぎたら自分の運転を見返す

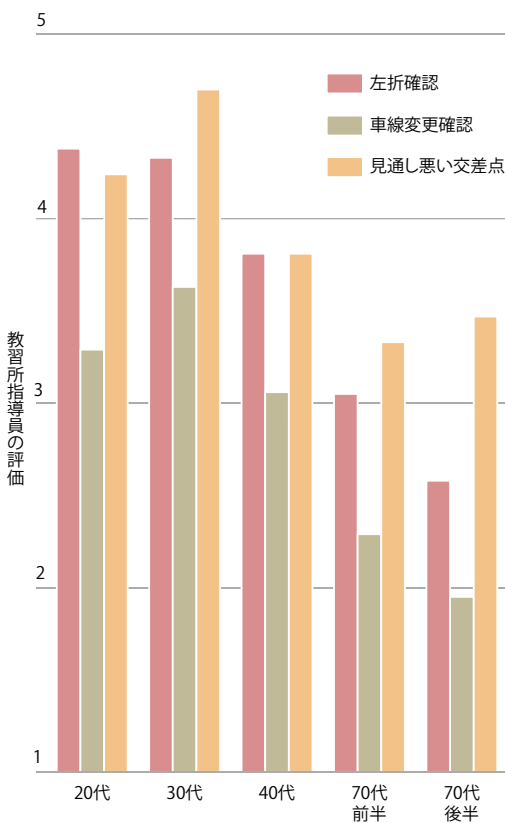
前出の結果は教習生のもですが、20代から70代までの、すでに免許を持つている方々100名超を対象に同様の調査をしたところ、教習生以

上に過大評価者の割合が高く、安全確認に関していえば5、6割が過大評価者でした。年代別で見ると、高齢になるほど過大評価者の割合が高まることも明らかとなりました。実は、自己評価は20代でも70代でもさほど変わらないのですが、指導員による評価が年齢とともに低下するため、過大評価者が増えるのです。

では、何歳ごろから運転技能は低下し始めるのでしょうか。☒は、代表的な結果として、「左折時の安全確認」「車線変更時の安全確認」「見通しが悪い交差点での速度」に対する指導員評価の平均値を、年代ごとに分けて示したものです。

この図からは、高齢ドライバーの運転技能が若中年ドライバーよりも

☒ 年代別に示した運転技能の指導員評価



低く評価されていることが読み取れます。さらに、40代の運転技能が30代よりもやや評価が低いことにも気づくでしょう。また20代より30代のほうが若干高い評価ですが、20代には免許を取得して間もない初心者も含まれていました。そう考えると、運転技能のピークは30代であり、40代から徐々に低下が始まる可能性があります。もちろん、この研究では50代と60代のデータがないため仮説の域を出ませんが、40歳を過ぎた頃に一度自身の運転を見返すことが有用かもしれません。

ドラレコや同乗者の忠言で自分の弱点を知ろう

とはいいながら、実は自分の行動を振り返るのは非常に難しいのです。理由は二つ考えられます。一つは、目標となる理想の運転行動（どのような運転をすべきかという具体像）がイメージしづらいという点です。初心者のころ、基本として教わっているはずですが、いつの間にか（善かれ悪かれ）自己流にアレンジされ、立ち返るべき基本が忘れ去られている可能性があります。たとえば、前出の研究において、交差点の左折方法を指導員から満点評価してもらう

には、自車左方に自転車やバイクが進入する余地を極力減らすため、予め道路の左側端へ寄せ、交差点で小回りすることが求められます。また、車線変更時の安全確認では、ハンドルの切り始める前にルームミラー、サイドミラー、目視の3つの安全確認が常に揃っていることが必要です。このような基準を、すっかり忘れてしまっている人が多いようです。

二つ目の理由として、自身の行動を客観的に見つめにくいという点が挙げられます。自分の口癖が自分ではわからないのと同じです。先ほど後退時の安全確認に関して、ブレーキを離すのが先か、後ろを見るのが先かという話をしましたが、自分が普段どうしているか思い返そうとすると案外難しいことに気づきます。というのは、普段どのようなバックしているか意識したことがないので、どちらが先か思い出せないのです。また、車に乗ったときにチェックしようと思っても、逆に意識しすぎて普段どおりの行動ができないもので、そうなるとう、自分の普段の運転を撮影・記録し、後で見直すという手続きが必要になります。最近では、ドライブレコーダを車載する人が非常に増えています。あおり運転の被

害や事故に遭った時の証拠映像としての利用が主たる目的でしょうが、前景とともに、自分の挙動を撮影できる製品を利用し、たまには自分の運転をチェックしてみたいかがでしようか。

時間や費用に余裕がある方は、教習所指導員のような専門家のチェックを定期的（筆者の研究からいえば3～5年ごと）に受け、悪い習慣が凝り固まらないうちに少しずつ矯正することを勧めます。それが難しい場合、誰にでも今すぐできる対策は、同乗する家族や友人等からの助言・指摘を謙虚に金言として受け止められるような、広い度量を持つことです。助言・指摘の内容は往々にして耳に痛い忠言です。忠言とは、真心をもつていさめる言葉であり、相手は「改善した方があなたのためになる」と善意から伝えてくれるのです。ケチをつけられたと思うと腹も立ちますが、あなたの安全を願って言いたくないことをあえて言ってくれたととらえ、感謝の心をもつことが肝要でしょう。

事故を他人ごととしてとらえないことが必要

また何よりも、事故を他人ごとと

してとらえないことが必要です。自分に好ましい事象が起こる確率を過大評価し、好ましくない事象が起こる確率は過小評価する傾向を「楽観主義バイアス」と言いますが、多くの人はこのバイアスによって事故に遭うリスクを低く見積もっています。つまり、多くのドライバーはそもそもリスクに無頓着であり、ともすれば無意識にリスクをとり、結果的に事故を惹起している可能性があります。これまで運転中のリスクを考えることがなかった人にとっては、危険予知能力の向上、悪癖の改善は特に重要なのです。

なお読者の皆さんも、かく言う筆者も、道路を利用する以上は、少なからず交通事故のリスクにさらされています。そして、またしてもマナーの法則からの引用になります。が、「可能性のあることは、いつか実際に起こる」のです。ただし、身につけた危険予知能力を運転中に発揮したり、「かもしれない運転」を徹底したり、自身の弱点をチェックしたりすることで、その可能性を小さくできるはずです。道路に潜むリスクを知り、自身の心理や行動に潜むリスクを知るスキルを身につけたドライバーが増えることを期待します。