事故親和行動排除の事故抑止効果

長 塚 康 弘 (新潟大学人文学部 行動科学講座)

Accident suppressing effects of elimination of driver's behavior with affinity for traffic accidents.

Yasuhiro NAGATSUKA (Faculty of Humanities, Department of Psychology)

目的

筆者は、事故防止の基本的パラダイムは、(1)「予防」対策を基本とする(大事故にのみ注目せずに「小事故」をも重視し、事故「件数」の減少こそ大切であると考え)こと、(2)「事故親和行動の除去」を推進する(事故を招いた運転者等の「行動」を直視し、それを的確に排除することが最も有効な方法であると考え)ことであると考えている。本報告の目的は、「事故をなくすにはその原因をなくせばよい」という自然な発想を実践して事故減少をみた事例を述べることである。

方法

1. 「事故親和行動」の見極め

「自動車運転者の違反別交通事故件数(第1当事者)」の上位を占める違反内容を「交通統計 平成4年版」(警察庁交通局監修(財)全日本交通安全協会発行)に基づいて整理すると、表1のようになる。因みに、年齢層別に検討してもこの違反内容と順位には大きな変動はない。この表は、総事故件数の過半数(上位

5位の 370,062件; 56.8 %)を占める「事故親和行動」が、「周りを見ない、確かめない」「知覚・認知不全」行動であることを示す。

2. 事故親和行動排除の方法

2-1. 運転者に何をしてもらうか

「知覚・認知不全」という事故親和行動を排除し、「運転者に周りをよく確かめさせることができれば」事故はなくなるのである。

問題はそのための方法である。われわれは、3つの理由によって「一時停止(一停)による確認」、すなわち、運転者に一停をさせ、意図的に周りの確認をさせる方法を選んだ。

「よく確かめよ」という使い古され、マンネリ化した表現を採らず、「しっかり止まれ、そして周りを見よ」という指導の方が、具体的に実行しやすい、第2に、「止まる」という行動は、客観的に観察可能であり、さらに、一停は、よく見て確かめるための必要要件として運転者に理解させやすいと考えられたこと、もう1つは、表1に見たように、それが上位を占める事故親和行動であるからである。

2-2. 行動促進誘因としてのステッカー

一停をさせる方法としては、常識的に、

- (1)工学的方法:ハンブ、遮断機等を設置する
 - (2)規(強)制的方法:警察官等が停止させる
 - (3)教育的方法:指導、キャンペーン等を行う
- が考えられる。筆者は、第(3)を選んだ。経費、コストパフォーマンス、実現性等の観点から検討し、最も現実的と判断されたからである。

運転者に指導によって一停の実行を求めた

表 1 事故原因となる運転者の違反内容

総事故件数	651,120 件
1位 安全不確認	119,920
2位 脇見運転	114,369
3位 動静不注視	49,368
4位 一時不停止	48,862
5位 漫然運転	37,543

ほか、路上での停止・確認を保証(広義の担保)するために、図1のようなステッカーを作り、

図1 キャンペーン用ステッカー(4分の1に縮小)

調査協力会社の車両後部に貼付してもらい、後続車の運転者の注目を得て運転し、「一時励行」への自覚を促すことを狙ったのである。「準」人間工学的手法である。

2-3. 運転者の指導とキャンペーン(CA)

無事故で他の運転者のモデルとしての行動をとることを期待しうる群とみなされるプロ運転者を対象とした。調査は'89年11月に開始し、'90年6月までの間、新潟県内外の運輸・運送会社等で行い、結果も報告した(日本応用心理学会57回大会,'90)。ここで報告するのは、現在もCA・調査を継続中の事例である。

この事例(D社)では、'91.2に約200人の運転者を、1回につき20人の小集団に分け、安全に関する事前アンケート、事故防止法・一停の意味・重要性・プロドライバーの責任等をめぐる自由発言、討論、筆者の説明・講義等を内容とする小集団教育(1回3時間)を順次行った。全社をあげて「一停・確認を実行するモデル運転」CAを継続中である。

結果

1. 事故件数が減少し始めた。図2はD社

図2 年次・月毎の有責事故発生件数(Dタクシー)

における最近約5年間の有責事故発生件数の年次毎、月毎の経過を示す。図で斜線を施した左側部分の事故件数に比較してみると、指導・CAを行った1991年の約7か月を中心に、事故(運転者側に過失があると判断された事故)は減少傾向を明示している。毎月の事故発生件数の経過には起伏があるが、年間平均事故件数は'88(年)=13.7(件); '89=11.5; '90=7.3; '91=2.1; '93=1.8である。このような減少傾向は、他社(N社:従業員数40名、運転者数32名、営業用車両数14台)でも認められている。

2. 運転者行動と意識に望ましい変化が生じた。D社の外N社等においても、「一停を意識して実行し、よく確認するようになった。交差点事故が減っている」という報告が会社側、運転者側双方から寄せられた(私信)。

考察

上記の結果は、一停・確認の実行、換言すれば、事故親和行動の排除が事故抑止方策として有効であることを示唆している。しかし、これまでの事故減少の原因を、会社等の報告に基づいて、単純に一停・確認行動に帰することは危険である。筆者は現場での運転者の行動観察作業を残しているからである。

D社、N社は点呼等で、随時、事故減少データを一停・確認と関連づけて運転者に伝えているが、この「行動の効果のフィードバック」は各社が一停・確認の意義を強調し、運転者も自覚する動機づけ効果を持つと解釈される。CA参加希望増加の動向もそれを示す。