

これからの交通事故 防止対策

人間の陥る盲点＝事故の背景をドライバーに知らせる活動で事故防止を

柳沢 俊一（やなぎざわ しゅんいち）

後志支庁南羊蹄地区農業改良普及センター 調整主査

要 旨

『人間は失敗をする動物である。』という前提条件で交通事故対策は行われるべきである。単に『注意しよう。注意しよう。』の啓蒙ではなく、『こういう失敗に陥りやすいので、注意しよう。』というふうに啓蒙するなら、現実起こっている事故は大幅に減らすことが可能である。さらに、交通事故についての警察の発表や報道機関の表現も改善を要すると考えられる。

はじめに

毎年北海道では500人以上の交通事故死亡者があり、交通事故を新聞記事で読んでみると、共通した原因で起こることが数多くある。従ってそれらを分析し、対策をとることによって現実起こっている事故の何割かは防ぐこと

が可能だと考えられる。『人間は失敗をする動物である。』という前提条件で交通事故対策は行われるべきである。単に『スピードを出すな。』『注意しよう。注意しよう。』の啓蒙ではなく、『こういう失敗に陥りやすいので、注意しよう。』というふうに具体的に啓蒙するなら、事故はもっと大幅に減らせる。

事故防止対策としては、道路上の不備を改善する必要のある箇所もあろう。事故多発場所が1県で300箇所以上あるなどの報道もある。プロ達が走るたびにヒヤリとする地点があり、そのような箇所では、一般ドライバーに事故ゼロを期待するのは限界があるとの立場にたって早急に改善を進めていくべきものであろう。

現状の対策としては、スピードの取締りのみが目立っているが、このような仕事のみで十分とは考えられない。スピードの出ている状態での事故は、カーブがらみでの事故がむしろ多い状

況のなかで、単に見通しのよい直線道路でのスピード取締りでは、捕まったドライバーも『運が悪かった。』の何の反省もない事態で終わってしまいこの繰り返しでは事故防止対策に直接的な実効は薄い。もっと、啓蒙・啓発に主眼を置いた活動に切り換えていくことが本当の交通事故減少の実現のためには必要なポイントである。

その啓蒙・啓発も『注意一秒怪我一生』的な啓發文書だけが一人歩きして、なにをどの様に注意したら良いのかが伝わってこない。したがって、どの様に注意したらよいのかが分からないまま、そのうちに、いつかは加害者になってしまっているというのが現実である。実は、加害者も、被害者と同様に苦しむことに変わりなく、また多くの加害者は『知らずに加害者になってしまった。』という種類の被害者なのである。

交通事故の背景

多くの事故の発生した共通する現象を見抜いて、ドライバーの陥った盲点を他山の石として一般ドライバーに伝えることが、再発防止に強く役立つこ

とと考えられる。

さて、よく発生するタイプの3つの事故の真の原因について、人間の陥る失敗という面からアプローチする。

1 二輪車と一般車両の衝突事故の背景

オートバイが交差点を直進するとき、前方からの右折車と衝突する事故が後を絶たない。また、優先車道をオートバイが走行中に、優先道路に出て来ようとしている車両がオートバイの存在を『無視して』発進し衝突事故になることもある。

オートバイの『スピードの出し過ぎ』とか、『他の車両の影になっていた。』などの特殊事情のみが強調されているが、真の原因は別のところにある。一般車両の運転者は、二輪車の存在が『意識にない』状態で運転していることに事故の背景があると考えられる。先を急いでいるという時には、『そこにあっても目に入らない状態』になっている。主として二輪車の運転免許のない人や二輪車の運転経験のない人が陥る錯覚である。

運転者は、二輪車の『視認の欠落』がないよう運転する必要がある。また二輪の運転者も、自分の存在が認識されない場合もありうることを十分想定

して運転することが自分を守ることになると考えられる。

若いころ、私はアメリカ合衆国に10カ月間滞在したことがあった。あちらは、自動車は右側通行のため、左折するときは対向車があり、そこに注意を払わなければならない。しかし、ある夜、私が左折し終えたとたんにどこからかクラクションがなった。その瞬間すべてが察知された。私は対向車が来ているのを『無視して』左折してしまっていた。振り返って考えると、対向してくる車のライトがあったようにも思われた。しかし、左折している時には、対向してくる車があったにもかかわらず、私の目には、その存在が全く入っていなかったのである。幸いニアミスで済み、事故にはならなかったが、この経験から考えてみて、日本での二輪車事故は、一般ドライバーが二輪車免許がなく、その存在を『無視してしまう』というか『視認できない』下地があることを肝に銘じる必要があると考える。

私が上川支庁士別市の事務所に勤務していたとき、昼休みに、女性事務職員は自動車で交差点を右折するときに、直進してくる同じ事務所のバイクの職員と衝突事故を起こしそうになった。

二人が事務所にもどって、『びっくりさせてごめんね。』とか『なにもおこらなかったからいいよ。』とかの会話が続いた。危ういところで、事故の被害者と加害者になるところであった。これも、女性事務職員が二輪車に対する認識が薄いために起こったニアミスである。

特に、二輪免許のない人に対しては、『二輪車がいても、見えないものだ。』との指摘と注意を強調することは、いくらしてもしすぎることはない。通常、二輪車を運転している人でさえ、自動車を運転して急いでいるときや漫然と運転している場合にはこの認識がしっかりしてないとやはり『視認できない』事故も起こりうる。

2 交差点内で歩行者や自転車が犠牲になる事故

信号のある交差点内で、右折や左折時における事故が多発している。そもそも、交通事故の6割が交差点内で発生しているというようなことをずっと以前のことが聞いたことがある。

先を急いでいるときは、特に安全確認が不十分となりがちで、車を運転していて交差点内で『ヒヤリ』とした経験はだれでもが持つ経験であろうと考えられる。

私は交差点では右折時にはゆっくりと『いち、に』と数えながら走行する。

『いち』では、二輪車を含めた対向車がないことを確認して右折を開始する。徐行して進み、次に『に』と心でいいながら横断歩道上に人の存在や自転車の往来がないことを確認して進むことにしている。

左折の時はゆっくり『いち』で、歩行者等がないことを確認して進むことにしている。

右折や左折時は徐行が基本だが、それを守らずに走行する危険な行為をよく見かけるがそれが夜間とか雨の夜などは特に危険となる。私の遠い親戚のお爺さんは、雨の夜、交差点の横断歩道を歩いているときに、右折車両によりはねられて死亡した。また、私の娘が高校生の時に、T字路の横断歩道を自転車で渡っていたときに、高校の先生の運転する乗用車にはねられて、自転車がグニャグニャに壊されもした。人間のほうはかすり傷で済んだことは不幸中の幸いであった。交差点事故がこんな形で『身近なもの』であることを知ったものだ。

右折・左折事故は昼間は見通しがよいために事故の発生は少ないものだが、夜間あるいは雨の夜になると激増する

ところにそのヒントが隠されている。このところを啓蒙してドライバーの注意がそこに向くなら、夜間の交差点の事故を大幅に減らせる可能性があると考えられる。

歩行者や自転車の人達にも、自衛のため右折車や左折車の進み具合に気をつけながら交差点を渡るよう啓蒙する必要がある。

3 出会い頭の事故を生む背景を考える

たびたび発生する出会い頭事故については、その被害が大きいことから心を痛める。

出会い頭事故は、交通量の少ない十字路で、片方には一旦停止の標識があるがそれを見落とすため事故は起きる。なぜ見落とすかというと、『優先道路の方の交通が長い間途絶えているから』ということがいえる。ドライバーがぼやっとしていることや考え事をしていることもあろうが、そのようなときに、優先道路側の車両走行がないために、標識を見落とすことにつながる。優先道路の交通が頻繁であれば、いくらぼんやりと運転していても、標識を見落として直進し事故となることなどまずありえない。

昔のことだが、私は札幌市から小樽

市へ路線バスで向かったとき、助手席側に座って運転手のハンドルさばきを見ていた。バスは赤信号なのにいわゆる『信号無視』して交差点を突き切ったのだ。幸いなにも起こらなかったが、考えさせられる一件であった。青信号の方の交通は、こちらがずっと手前にいるときから全くなかった。かつ、信号のない田舎道を走ってきて、街にはいって最初の信号なのであった。プロのドライバーでさえこのような落とし穴に陥ることがある。一般ドライバーは事故発生の背景に十分目を向ける必要があるが、その事故発生の背景を一般ドライバーに周知徹底することによって、事故の減少は到達される。

人間の陥る盲点＝事故の背景をドライバーに知らせる活動

私が通過する田舎道で、一旦停止の標識のある道路があるが、そこでは、たとえ優先道路側の交通がずっと途絶えていても、その地点だけは一旦停止を怠ることはまずあり得ない。なぜかというと、優先道路の手前と奥とでは道路が半分ずれているのだ。だから、

いくらぼんやり運転をしていても、そこを突き切って走ることはありえない。必ず『一旦停止標識がある。』と思いつく。ここでは、他の交差点と違って事故発生の危険性は格段に小さくなる。こんな道路があちこちにあればいいなと、つくづく思われる。

信号機のない交差点で、道路の優先関係と交差点の存在などをはっきりさせるために引かれる『ドット線』が道内にも導入され事故防止に大きな成果を上げているという。

設置区間では未設置だった前年同期と比較して、死者数は半減、事故件数も3割減になったという。これは、極めて画期的な対策である。全道の交差点に普及することで非常に事故減少に効果が期待される事柄である。ただ、依然として積雪のある冬場には無効である。そして、有効な対策は取りつつも、事故のさらなる低減を目指すには、ドライバーへの『優先道路に交通量がない場合には、一旦停止標識を見落とす可能性がある。』という事実を認識した運転をしてもらうことにある。従って、このドット線による事故減少以上に事故数を減少させるために、一般ドライバーへの交差点事故発生の背景の理解を深める活動が不可欠なのである。

以上、交差点における事故を3つ掘り下げてみてきたが、このような視点から専門家が協議し、一般ドライバーに伝えるべきことをまとめるなら、強力な交通事故抑止の武器となりえると思われる。そして肝心なことは、一般ドライバーへ伝える努力、伝える活動である。

警察の発表や報道機関の事故報道の改善

交通事故に関しての警察の発表や報道機関の表現にも改善を要するものがあると考えられる。交通事故を紹介する記事で表れるのは、『前方の安全をよく確認しなかったため・・・』『○○標識を無視して・・・』というようなものである。読者も『なんと不注意な。』『ばかなだ。』というように判断し、事故を起こした人を特別視するようになってしまう。『それらの事故は自分とは関係ないよ。』という結論に至ってしまう。そして、『明日はわが身』という現実に気が付かないうちに、いつかは事故発生の当事者になってしまうのだ。

新聞記事が交通事故をどのように扱っているかをよくみると、多くは上述

したことの延長線上にあることがわかる。

事故原因を単なる『不注意』のみにしてしまわずに、ドライバーの陥りやすい失敗や、盲点を明らかにした上で注意を喚起する必要があると考えられる。自動車学校での教習や、免許証の更新時講習では、悲惨な事故の現場写真を見せつけた上で、『注意。注意』とだけ繰り返しているような傾向が伺われる。本当に再発防止につなげるためには、これでは不十分である。

おわりに

近年、北海道でも交通事故分析を専門に行う担当の係が警察署内にできたことは歓迎すべきことだ。真に、科学的に事故を振り返り、再発防止のための教訓を一般ドライバーに伝え、そして必要な道路上の改善を図るというように事故の減少に力を発揮する可能性が高いと期待される。

最近『ゴールド』とかいって更新まで5年間も有効な免許証がもらえ、そして更新時講習もあつという間に終わってしまう。忙しい身には重宝しているが、果たしてそれを喜んでいて良い

のか。せめてこの時くらいは事故の背景とか、だれでもが陥りやすい事故の危険な落とし穴やカラクリにすべてのドライバーに目を向けてもらいたいチャンスである。

事故の発生数を考えてみると、1件の重大事故の影には、29件の小事故があり、その影には300件の『ヒヤリ』『ハッ』という体験があると言われている。『治療より予防』という言葉がある。3年か5年に一度、半日や一日かけて交通安全を学ぶ日があってもこれが過剰な負担行為といえるだろうか。日常の運転を戒め、明日はわが身のカラクリを十分理解してもらうことにより、そのドライバーの事故発生の危険性を大きく減らすことの方が社会的損失はよっぽど少なくなる。『保健婦さんが沢山いて、病人の少ない町』か、『保健婦さんがいなくて、病人の沢山発生する町』のどちらを選ぶかということと同じである。

一般ドライバーの注意力・洞察力が優秀なプロドライバーのそれに近づくなら、事故の激減は夢ではないと誰もが思えることである。少しでも近づくためには、優秀なプロの具体的な講話を聞くのも一方法として有効だが、過去に起こった事故から導き出される教

訓を一般ドライバーに他山の石として周知する方策を取るべきである。

あくまでも、人間の陥る盲点を一般ドライバーに知らせる活動に焦点を絞った交通事故防止対策で事故の減少を図っていきたい。しかも、このことによってのみ、交通事故を抜本的に大幅に減らす可能性がある。なぜなら多くの交通事故は同じパターンの再発という現象がそのことを物語っている。