

危険と危険感

喜多秀行

鳥取大学教授

Hideyuki KITA
Professor,
Tottori University

“危険”と“危険感”は似て非なるものである。これは“疲労”と“疲労感”の違いとよく似ている。仕事の後の麻雀で、疲労感は解消されるが、疲労は蓄積する。疲労も解消したと錯覚していると、体調を崩しかねない。交通安全施策を進めるに際しては、“危険”だけでなく“危険感”にも意を払うことが肝要である。そのいくつかを例示してみよう。

車を運転していて、危ないなと感じる箇所がある。しかし、そのような箇所です事故が多いかといえば必ずしもそうではない。逆に、こんなところで、と思う場所が事故多発地点であったりする。明らかに危険な箇所には皆注意を払うが、それほどでもないところには却って注意を払わないため、そのギャップが事故をもたらすものと思われる。“危険”と“危険感”の乖離に着目して事故の発生と関係づけようとするモデル等も提案されているが、では“危険感”がどのようにして形成されるのかというと、あまり多くのことがわかっていないのが現状である。

また、「衝撃吸収ボディの採用」などによるドライバーの安全確保策や「高速走行を感じさせない乗り心地のよさ」といった車両の改良は、一方でドライバーが感じる危険感を低下させ、自分のとっている行動がどれほど危険なものであるかを的確に認識させない可能性がある。ウィンドシールドをはずして走行速度に応じた風を顔面に受ければ、出しているスピードが実感され事故防止に速効があるというささか極端な意見も耳にするが、自分の運転がもたらす危険を的確に認識させる車づくりというのもこれからの課題であろう。〇〇社製の車に乗ると自ずと無謀な運転をしなくなる、といった設計はできないものだろうか。

あるいは、運転している車の前に二輪車が突然割り込んで来てヒヤリとさせられたにもかかわらず、当の二輪車に乗っているライダーはそのことをあまり気にかけていないような場合もある。これは運動特性（小回りの効き方）の違いによる危険認識の違いが、一方に“危険感”を、もう一方に“危険”をもたらしている例と推察される。このような場合は、周囲の状況の的確な把握とともに、互いに相手の気持ちになって運転することが“危険”と“危険感”の低下に役立つ。このような点については今後の運転者教育に期待したい。

ドライバーに危険回避行動をとらせるのは、ドライバー自身が感じる“危険感”である。しかし、程度の差こそあれ、多くのドライバーが「自分だけは事故に遭わないだろう」と思って運転していることもまた事実である。現時点では、ドライバーの“危険感”がどのようにして形成されるのか、そしてそれが運転行動にどのような影響を及ぼしているのか、といったことについては不明な点が多いが、この事実を目を向けてさらなる解明を図り、ドライバーの認識に積極的な働きかけを行うことが、安全性の向上を図るうえでこれまで以上に要請されるのではないだろうか。

原稿受理 1998年3月2日