

子どもや高齢者を基準に 「交通安全」をデザインする 人の心理と行動に焦点を当てて

小川和久 Kazuhisa OGAWA



東北工業大学教職課程
センター教授

交通社会について言及する際、「安全」という視点を忘れてはいけなく考えています。モビリティについても同様です。人が「安全」に移動するということが大前提ではないでしょうか。使い古された用語であっても、「交通安全」は交通参加者の生命を守るという重要な概念であり、「交通(移動)」と「安全」を切り離して議論するものではないと考えます。

最近、生活道路の安全について考える機会が何度かありました。クルマの性能は、一昔前に比べれば格段に良くなり、安全性も向上しています。ところが、私たちが普段利用している、いわゆる生活道路に着目した場合、十分な対策が施されているという実感はあまりありません。通学路の危険箇所を調査するため、関係者との合同点検の場に立ち合ったとき、通学中の児童生徒の事故が後を絶たない、また高齢歩行者の事故が期待した以上に減っていない理由について、直観的に感じられるものがありました。ひと言で言いますと、子どもや高齢者にとって、現在の道路交通環境があまりにも厳しすぎるということです。見落とし、確認不足、飛び出しなど、ちょっとしたエラーがすぐさま死亡重傷事故に発展しかねない、すなわち死と常に隣り合わせの中で道路を利用しているということです。

とりわけ生活道路を走るクルマのスピードが、全体的に速すぎると感じました。万一衝突した場合、その衝撃度は大きく、死亡重傷のリスクが非常に高くなります。また、歩行者優先の意識や歩行者に道を譲るといった行動習慣を、ドライバーが十分に持ち合わせていないということも改めて認識させられました。一層の交通事故削減を目指すのであれば、「速度抑制」と「歩

行者優先」という価値観が、今以上に社会に浸透する必要があります。

ドライバーは、一定のリスクを目標値として維持しようとしています。これを「リスクホメオスタシス理論」(カナダの研究者ワイルド氏が提唱)といいますが、例えば道路幅を広げて安全な道路を作ったとしても、その分、ドライバーは走りやすくなったと考え、速度を上げてしまいます。結果的に、衝突時の死亡重傷のリスクが高まってしまいます。良かれと思って講じた対策が、かえってリスクを高めてしまうことになってしまいます。このように、道路を利用する人の心理や行動の仕組みを十分に考慮しながら、生活道路の安全対策を講じていく必要があるでしょう。

適応能力がまだ十分に形成されていない子どもと、適応能力が徐々に低下していく高齢者に基準をおいて交通安全をデザインすることは、道路を利用するすべての人にとって、安全の水準を高めることにつながっていきます。そのためにも、子どもと高齢者の行動特性、さらにドライバーの心理を考慮した上で、交通安全をデザインする方法を具体化する必要があると、一段階高度なデザイン技術が求められるといえるでしょう。

大阪大学人間科学部助手、広島国際大学心理科学部准教授を経て、現在、東北工業大学教授として勤務。専門は「交通心理学」「産業心理学」で、ドライバーや子どもへの交通安全教育の研究に従事。大学では「教育心理学」「産業社会と心理学」などの授業を担当。(会員/2004年会員就任)