

# 安心・安全が両立する クルマ社会へ向けて 交通心理学の視点から

小林 實 Minoru KOBAYASHI



日本交通心理士会副会長

かつて小泉総理は、「あと5年で日本を世界一の安全、安心な国にする」と公約したことがあったが、それ以来誰もが安全安心を何か一つの単語のようにペアーにして語るという風潮ができた。言葉で言うのは簡単だが、現実を果たしてどうであろうか。確かに、原発であるとか、新幹線のように高度な防御システムでは一般大衆はそうしたシステムの外に居り、それを享受する側としての安全・安心という考え方は成り立つかもしれない。しかしながら、道路交通というのは極めて脆弱な基盤の上に成立しており、交通参加者である運転者、歩行者は、常にある種の危険(不安)にさらされながら、かつ個々の交通参加者の持つ意識や態度、恣意などにより大きく左右されながら安全な行動をしているのである。さらに、年間の交通事故の死者数が減少したからといって、この数字そのものからは、より安心できる交通社会になったと受け止められることにはならないだろう。

安全と安心という二つの概念であるが、そもそも安全とは被害の少ない現実の状態を指すのであってむしろ物理的な環境状態をいい、安心とは自分は守られているという穏やかな心理状態を指す。したがって、安全を達成しても安心というものは必ずしも達成できないという、いわば不等価値論によって成り立っているという。「危険は安全を損なう。しかし、安全は必ずしも安心をもたらすとはいえない」のであり、このように見ると、安全というものは安心のための必要条件ではあるものの、十分条件とはならないことになる。ことに、クルマ社会ではその感じが強く、ある意味でこの両者は本質的に相反する側面を持つともいえる。しかし、安全を確保しさえすれば、人々の安心を確保できると

考えている人が多いことも事実である。

交通事故は安全を阻害する最大の原因だが、過去に蓄積された交通事故という負の遺産は、原発事故などに比べて被害が拡大しにくい交通事故にあっては、将来の糧とはなりにくい。諸刃の剣という言葉があるが、これは「外刃の威力を享受することに甘えて、内刃の脅威に手を抜いていると、あるとき突然危機にさらされる」ということであり、車の持つ利便性と危険性のあいだの関係はまさにこれを指している。われわれ人間は、便益のために限度内にある危険を受忍するのが常だが、問題はこの危険に対する認識が希薄になること、さらにその感度には個人差があまりにも大きいということでもある。

今後さらに進化するクルマというツールを操縦する上で、相変わらず不確定な人間要素が存在し、そこにはいわゆる残存リスクというものが存在し続けるのではないだろうか。いや、むしろ今以上にハイテクが車の安全性に関与してくるならば、これに人間が依存し、怠惰になるというモラルハザードが強化されないだろうか。真の安全感の達成には、広範囲アナログ的な思考が人間サイドに要求されてくる。まして、危険に対する免疫力が低下している現代ではである。

今後は一つの目標として、少しでも安心できる安全へのベクトルという方向性を失ってはならないと思う。「安心できる安全」のベクトルをいかに構築できるか、これを追及することが次世代の一つの課題ではないだろうか。

1959年慶應義塾大学大学院修了。警察庁入庁、科学警察研究所にて交通安全の調査研究に従事。この間、米国厚生省訪問研究員、自動車安全運転センター調査課長等も務める。89年退官後、(株)損害保険ジャパン顧問を経て、現在、企業の安全管理指導に従事。(顧問/1979年会員就任)