

ジェラルド・J・S・ワイルド=著 芳賀 繁=訳

交通事故はなぜなくなるのか

—リスク行動の心理学—

2007年2月発行
3,500円(税別)

新曜社

ISBN978-4-7885-1033-3

鈴木春男
SUZUKI, Haruo

自由学園最高学部長 千葉大学名誉教授

「いくら安全装置を改善しても、道路を改良しても、取締りを強化しても、それだけでは交通事故は減らない」と主張する本書の主題は、自動車や道路、施設など交通面でのあらゆる技術改良に関わる人々にとって、また、痛ましい交通事故による死者や負傷者の数を少しでも減らすために日々仕事に取り組んでいる警察官や交通指導員さらにはわれわれ研究者にとってもショックである。普通われわれは安全性を向上させる技術が進めば事故は減ると考えるのであるが、そうは考えない著者は、その理由をリスク・ホメオスタシス理論に求める。

ホメオスタシスとは、生体が外部あるいは内部の変化にかかわらず、生理的な活動を安定な状態に維持する作用をいうのであるが、それをもとにしたリスク・ホメオスタシス理論とは「どのような活動であれ、人びとがその活動から得られるだろうと期待する利益と引き換えに、自分の健康、安全その他の価値を損ねるリスクの主観的な推定値をある水準まで受容する」というものである。例えば道路が拡幅され直線化されたとき、従前どおりの速度と注意力で運転すれば時間あたりの事故率は下がるかもしれないが、ほとんどのドライバーは速度をあげたり、さらに遠くまで出かけようと思うだろう。どのくらい速度をあげ、遠くまで出かけようとするかを決めるのがリスク目標水準で、安全対策を講じても、リスク目標水準が変わらなければ、ドライバーの速度上昇や注意力の低下などは、時間あたりの事故リスクが従前と一致する値に落ち着くというのである。

著者は第1章でその主張の概略を述べ、第2～5章ではリスク・ホメオスタシス理論の概要とその正当性、続く第6～8章では、いわゆる安全のために必要とされる3つのE、つまり教育(Education)、工学(Engineering)、強制(Enforcement)のそれぞれについて、リスク・ホメオスタシス理論からは事故減に通じないことを述べている。

しかし著者は、しばしば誤解されるのであるが、安全技術の進歩やモノを中心とした安全施策が安全性に結びつかないといっているわけではない。人びとのリスク目標水準を変えない限り、それだけでは事故減には通じないといいたいのである。第1章でも、「私が提案する代替案は、安全で健康的な暮らしを送りたいという人びとの願望を高めることを狙いとしている。すなわち、これまでの法的、教育的、工学的アプローチに代わって、予防の動機づけアプローチを提示する。このアプローチは人びとがより長く生き、それゆえに、より安全で健康的な生活スタイルを採用すべき理由を示す。」と述べており、第9章では「安全な行動への報酬を約束することで、人びとがリスクなやり方で行動する意欲を減退させられる」と述べている。そしてそのことを「安全と健康への動機づけ」と題する第11章で詳しく論じ、リスク目標水準を下げる動機づけ手段としてインセンティブ・プログラムの有効性と、効果をあげるための条件を提示している。

そして交通事故を減らすために重要なのは、国民がもっと安全な交通社会を求めることであり、12章では「現在の価値が高ければ、時は金なりで、先急ぎをし、安全装置や予防措置の利用を節約し、今すぐ欲求を満たそうとする。今現時点での充足のために、安全を犠牲にするだろう。反対に未来の価値が高ければ、将来もっと豊かになるために現在の楽しみを我慢し、明るい未来を守る努力をする。したがって、行動は慎重になり、浪費より貯蓄を選ぶだろう」と述べ、未来への希望が持てる社会づくりの必要性をも提案しているのである。

わが国ではここ数年、交通事故件数も、負傷者数も、そして何よりも死者数が減少している。そのことは、交通安全の基本計画に、モノ対策に加えて参加・体験・実践型交通安全教育に代表されるようなヒト対策が加わってきた成果とも読み取れ、著者の主張が示された典型的な現象と見ることもできるのである。