

報告者： OSCN 代表 片山 昇

JAF 愛知支部交通安全実行委員

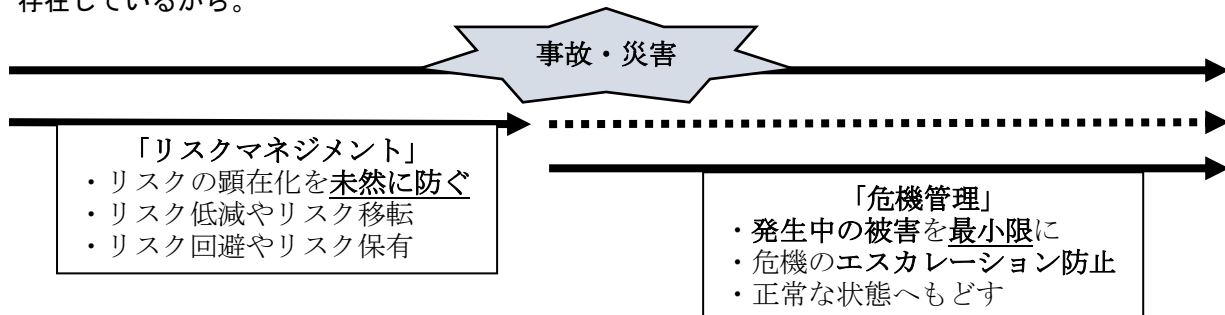
一般社団法人 日本自動車連盟 JAF が主催の JAF 愛知支部交通安全実行委員会の交通安全に関する総会・講演会に参加して参りました。講演会は、名城大学教授・工学博士で、名古屋高速の安全関係の委員等の役職も務められている、若林拓史先生による「リスクマネジメントで事故は防げるか」というテーマでした。交通教育現場においても、具体的にどのような内容を、指導の中心に据えることが大切なのか、についても、ご教授頂きました。

講演： 「リスクマネジメントで事故は防げるか」 名城大学教授 若林拓史

結論から言うと、「リスクマネジメント」を、学校・企業・社会生活・日常生活のあらゆる場面で考慮に入れた生活を送ることで、交通事故に限らず様々な事故を未然に防げる確率が高くなるという講演内容でした。では、「リスクマネジメント」のポイントとは、何でしょうか？（以下、講演内容より抜粋）

● 「リスクマネジメント（リスク管理）」と「危機管理（クライシスマネージメント）」の違い。

「リスクマネジメント」は、「潜在的リスクが、顕在化することを未然に防ぐこと」であり、対して、「危機管理」とは、「顕在化してしまった危機的状況を、その被害を最小限に食い止め、拡大を防止したり、正常な状態へと戻すこと」なのです。リスクマネジメントの特徴は、常に前向きで能動的。リスクは常に未来に存在しているから。



● 「リスクマネジメント」は交通事故に限らず、全ての事故の未然防止に有効。

極論「リスクマネジメントがうまく行くと危機は訪れない」ということになり、「危機管理」は必要が無い。

<リスクマネジメントの守備範囲> ~ 台所から、航空宇宙まで~（交通安全はこの間に含まれる）

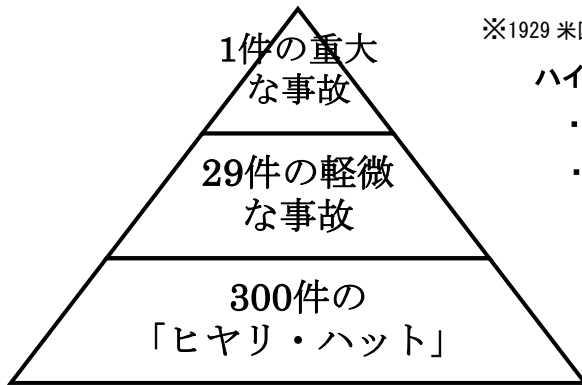
・子どもから、大人まで（家庭内や池や線路での事故・交通事故・詐欺・投資勧誘）

● 「学校教育の場での交通安全指導で、ベースとなる大切な指導目標3つ」

- ① リスクの存在に、自ら気づけるようになる生徒を育てる
- ② リスクや危機への対応可能な「想像力」を育てる ⇒ KYT（危険予測）トレーニング
（その土台として、交通ルールや自転車の運転・自動車の特性についての知識も必要）
- ③ 学校生活の中や登下校での身近な状況から、リスクマネジメント練習を心がけさせる
例えば、「参観日に幼稚園や保育園前の小さな子供が教室に入ってきました。教室内の、どんなことに気をつけるべきか？」という仮定の場面を設定して、それに対して様々な危機的な状況の発生を考えるなど、日常生活の身近な場所での危険の存在を考えるようなトレーニングを繰り返すことが大切ということでした。これにより、リスクに対する想像力が育ち、様々な生活場面の中で、「もしかしたら～かもしれない」と、自らリスクについて考え想像する習慣が、少しずつ身についていくのでは、ということでした。

● リスク・マネジメント運転の為に ～ハインリッヒ法則を知る～

<下部ピラミッド図形> 学校に例えれば、最近走って怪我する子が多くなった ⇒ 重大な事故の発生の可能性



※1929 米国人 損害保険会社副部長時代のハーバード・ウィリアム・ハインリッヒの論文より

ハインリッヒの法則「1 : 29 : 300の法則」

- ・「ヒヤリ・ハット」を削減すれば、事故や大事故は避けやすい。
- ・「ヒヤリ・ハット」が増加したら、兆候と考え、気をつける。

※「ヒヤリ・ハット」とは・・・結果として、事故に至らず、見過ごされてしまうことが多い過失のこと。すなわち「ああよかった」と、その瞬間で直ぐに忘れがちになってしまう過失である。

● 交通事故の未然防止のポイント 4つ

① 事故は必ず起こる、という前提で運転をする。FTA (Fault Tree Analysis)

「今、事故が起こるとしたら、どのような事故が起こるだろうか？」を念頭に、想像力を働かせて運転する。

・夜間停車では？・・・交差点では？・・・追い越し車線では？・・・

② 事故につながるような自分の癖(危険行動)を知る。

「交差点手前で、十分に止まれる状況にもかかわらず、黄色信号を見た瞬間に加速していないだろうか？」

「大音量での音楽や会話に夢中になりすぎて、本当に道路状況に気を配れているだろうか？」

③ 「他者は、自分の交通行動とは、全く別のことを考えている」と考え運転する。

例：四輪と バイクや自転車⇒相手は、必ずしも自分と同じものを見ていない。(運転者の視点移動の違い)

・四輪⇒ 左右確認傾向 ・二輪⇒ 前方注視傾向 ※ 車両特性により視点移動の傾向が異なる

④ どのような場面や状況下で事故が多く生じているかを知識として知る。

・交差点は最も事故が多い箇所⇒ 発進時 (右直事故・巻き込み事故)・進入時 (横断歩道上事故)

● 事故防止の為に、知識として、自動車や道路状況と運転者の心理を知ることの大切さ

☆ 名古屋高速都心環状線の山王カーブの例 ☆ (山王ジャンクション4号線合流手前の右カーブ)

・スリップ事故が多発⇒ カーブ終端部での事故 (85%) が多い ⇒ なぜか？ ⇒ 事故者の動きと走行状況分析

・カーブの内側区画線よりも、さらに内側を高速で走行する車が多い傾向 ⇒ 全体の走行車両の約 33%

・道路内側は、外側よりも遠心力が強く動き車は外側に流れようとして、スリップしやすい。

・では、なぜ運転者は、カーブの内側を走行しようとするのか？⇒ 交通心理学・自動車工学との連携により調査

・運転者は、自分の行く手を確認するために、右カーブの内側の最先端を見ようとする心理が働き、

結果として、運転者が見た方向に乗り物は進んでいく傾向があることから、自動車自体もカーブの内側を走行することとなる。

・さらに、もし雨天等で、摩擦係数が低下したら・・・言うまでもなく、スリップ事故が生じやすくなる。

摩擦係数 μ ミュー： (高い) 舗装路乾燥路 0.8→舗装路ウェット路 0.6~0.4→積雪路 0.5~0.2

→氷結路 0.2~0.1 (低い) ※ 余談ですが、バナナの皮は・・・0.066 μ

● 「 $\frac{9,269}{10,026} = 92.4\%$ 」 (2016年 JAF 調査データ。全国 99 か所で、車 10,026 台を調査)

上の数値は、「歩行者が待つ“信号機の無い横断歩道”で、一時停止しなかったクルマの割合」です。

実に、9割以上ものクルマが、歩行者に道を譲らず、クルマ優先で通過している現状がありました。

※「横断歩行者がいる場合の一時停止 (道路交通法第 38 条第 1 項後段)」車両等は、その進路の前方の横断歩道等を横断し、または横断しようとする歩行者があるときは、その横断歩道等の前で、一時停止し、かつ、その歩行者等の通行を妨げないようにしなければならない。(罰則・違反点 2 点・反則金あり)