ある事故多発地帯

――その事故分析と運転心理――

交通事故を些細に分析すると必らずいくつかの共通的な特性がみられる。

それはある条件、例えば道路構造、安全施設あるいは運転心理等に起因して発生する傾向の事故が少くないということである。

そこで事例として、下益城郡富合村浜戸川橋（緑川橋から二百㍍の地点）から宇土市松原三差路（三角線との分岐点）間の事故を解明してみよう。

その場所は二・八㌔にわたる直線コースで見とおしもよく、しかも路面幅員十一㍍というドライバーにとっては一応走りやすい道路であるにかかわらず県下でもっとも事故が多発している区間である。

つぎの表は前記区間における昨年一年間の交通事故発生状況を形態的類型表にしたものであり、下図は同区間を事例的に分析したものである。

それぞれの表図でご覧のとおりこれらの事故にはいくつかの特徴がみられる。

まずその一は、事故が昼夜ほぼ同比率で発生していることである。この路線では夜明けから薄暮までの十二時間に二万二千台の車が走っているが夜間は一万二千台に減る（昭和四二、一二、二〇調）のに対し事故だけは交通流量にかかわりなく起きていることである。

つぎに死亡事故のうち、その九〇％は追越しが原因となっていることである。

その三は、浜戸川橋からわずか一千メートルの間で転落事故が十五件も起きたというとくに目立った現象を示していることである。

さて、なぜこの区間に事故がひん発し、しかも悲惨な結果をみているのであろうか。道路構造、安全施設、規制等の諸点にいくつかの問題点が内蔵されていることは一応ここではおくとしてこの路線における運転心理上の問題点についての分析を試みることとする。

年間事故発生状況　（昭和42年）

総件数	131件		
死者	8名		
傷者	101名		
	昼	夜	計
追突	17	14	31
追越時	16	9	25
左右折、出合頭	14	7	21
転落	6	9	15
歩行者との衝突	6	8	14
その他	12	13	25

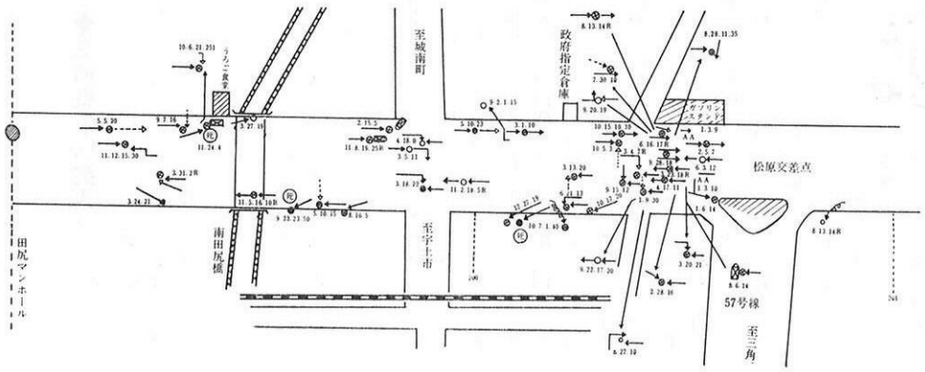
◆追突事故はドライバーの群集心理の現われ

直線道路、左右は二～三のドライブイン以外になにもない。ドライバーはまず判断する「こんなところで前車が急停車するなどあまりないだろう」と、そこでドライバーは車間距離をちぢめることにはじまり、お互いに追い抜き追い抜かれながらグループをつくって無意識のうちに相手と競争しながら走っている。つまりドライバーは集団走行という群集心理に支配されるのである。しかし人、自転車、リヤカーなど急停車しなければならない条件はいくつも存在する。したがってこの直線コースほど車の速度に比例して車間距離を必要とするところはないことを特記しておきたい。

追突ぐらいバカバカしい事故はない。

凡例

追突	物損事故
駐車車輌追突	人身事故
右折時側面衝突	左折時側面衝突
転倒・転落	自動車
追越時接触	自転車
正面衝突	歩行者
	（注）数字は月日・時刻を示す



「むちうち症」も追突の副産物だ、これを軽視してははならない。

◆追越し事故は常に大きく悲惨である

追越し時の事故の七〇％は対向車両と、二〇％は歩行者あるいは軽車両と、の衝突であり残り一〇％は接触によるものであるが追越しは必然的に高速をともなうものであるから結果の発生は常に大きく悲惨である。

追越しの心理は、自信過剰または欲求不満のあらわれともいわれる。ところがこれは非常に重要な問題につながっていることを忘れてはならない。なぜなら自信過剰は「速度感の失調」（一定のスピードではドライバーはその速度に慣れてしまいたとえば時速八十キロでも五十キロ程度しか感じなくなること）と相関関係をもつから対向車両の速度と距離を錯視、誤測しがちである。

特に対向車両の車体の色が黒っぽい場合は色彩の錯覚（黒は実物より小さく白は実物より大きく見える錯覚）に陥り実測よりはるか遠方にあると判断し目測を誤ることが多い。

また夜間暗い中での対向車のライトは直進走行であればあるほどその距離感の測定に誤差を生じやすい。これを精神分析の大家箱崎博士はその著書の中でネッカーの立法体論を引用して一連の心理的錯視が原因とも述べている。

いま一つ追越し作動におけるドライバーの心機能の影響はどうであろう。まず追越すたびに異常脈搏となり血圧は上昇し疲労度がはなはだしくなる）（久留米大学医学部生理学教室調査）ので危険時に際しての回避操作の機敏性にブレーキをかける結果を生じる。即ち無理な追越しあるいは追越しの連続は無自覚のうちに体内に疲労度を蓄積し事故誘因の潜在的原因となっているのである。

要するにこの区間における昼間の追越しは対向車両と少くとも五百㍍以上の距離がないかぎり、夜間は対向車のないことを確認しないかぎり、安全の保障はないと強調したい。

追越しはけっして得なものではない。

◆転落は突然起る

幅員十一㍍、縦断、横断勾配ゼロ、直線コース、この道路で転落などおかしい「いねむり」したのではないかとドライバーは疑われる。なかに一～二のいねむりはあってもこの区間で十五件もの転落は誰もが疑問を持たざるを得ない。

道路は設計速度なるものがすべての基礎要件となって設計（新設）される。つまり車の速度許容の基準であると考えればよい。

しかし交通量の増大にともない路面消耗が激しくなると当然設計速度にいう許容範囲から低下することとなる。いいかえると従来七十㌔で走っても問題なかったものが現時点では五十㌔におとさないとスリップしやすいということである。それに雨の日は二重の危険をはらむ。雨の降りはじめには今まで路面に溜っていた埃が雨でこねられて糊状になり氷上運転に近い現象を生じるからだ。

急ブレーキ、急なハンドルさばき、がスキップそしてもんどりうって転落ということになる。

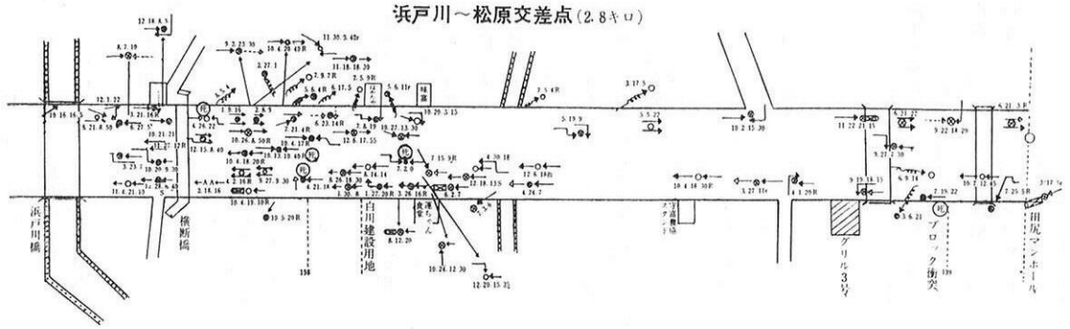
この区間では速度のセーブ、車間距離、予告ブレーキ、などの安全操作を励行すべきである。さもないと常に転落という失敗がつきまとうということをお忘れなく。

◆運転者の心理改善を

以上この区間の事故分析のなかから二～三の問題点を述べたが道路の改修、安全施設の充実、交通規制の検討等の問題について関係当局が早急に対策を講ずるべきであることは言をまたない。

しかしわれわれがここで承知しなければならないことは最も進歩した立体的ハイウェイにおいても事故は発生するという現実である。

つまりいくら道路環境を整備してみても運転者の心理――事故にまつわる病的な心理――が改善され自らをコントロールできないならば一定限界の事故は絶えないであろう。

（県警交通指導課）

浜戸川～松原交差点（2.8キロ）