

安全運転の考え方



その指導法・管理法

事故なま社会 研究担当取締役
九州大学名誉教授

松永 勝也氏

ある調査によると、事よりになる。道路交通法
故を発生させたドライバーを守った運転が安全運転
の約半数が、事故直前であると認識しても、実
には「急ぐ気持ちがいつ 行度は高くない。も
ばいだった」と回答して、先急ぎ運転による利
益が実際に高いのである。先急ぎの衝動から
道路交通法を無視して走れば、取り締まる(罰を与
行しても事故を起こすこ える)方法でしか事故防
とはほとんどなく、取り 止は困難といえる。積極
縮まりに運送しなければ、的に安全運転を執行する
は、急ぎの運転による利 ためには、先急ぎ運転の
益感や達成感を得ること 問題を解決する必要があ
にたがる。

人は、ある行動によつ とついで、市街地の一 しても、交通信号で停止
て利益を得れば、ますま 定区間で走行実験を行っ せざるを得ない場合や、
す、その行動を繰り返す た結果、より高速での走 他の車のために追い越し

先を急いでも 得にはならず

第5回

行や、より早く文差点を できない間に、安全運転
抜けるような運転を行っ をした車との時間差は少
た場合と、道交法を守っ なくなるからだ。

また長期的に見た場 学習結果と手足の動きの
合、例えばタクシー運転 学習結果の記憶場所は異
業務では、車間距離を十 なる。言葉での指導で安
分取った運転を行ってい 全運転の仕方を理解して
る人の方が収入は多い。 も、すぐに安全運転がで
安全運転の方が緊張が少 ざるわけではない。また
なくて済むので、疲労が 人は、課題を執行する場
少なく、結果として移動 合、目に映ったものや考
率が高まるからだ。 えを脳の作業記憶器に一
走行距離の長い職業ド 時的に記憶(暗記)し、
ライバーは、マラソン走 状況の認識と判断を行う
行を行っているのと同じ が、暗記できる量は極め
で、より疲労の少ない運 て小さい。

自動車を運転する時に は、この記憶容量のほと
転を執行できる人が、よ んどを運転に使用せざる
り利益を得ていると見る 得ず、多くのドライバ
ことができる。 ーが自己の運転ぶりまで
自分の運転を 観察する余裕がない。そ
客観的に観察 のため、自己の運転の問
二十回の一時停止が要 題点に気付くことが困難
求される経路で、平均三 題点が改善されないと
回しか一時停止しない人 で運転が改善されないと
に、口頭で指導しても平 いる。

それまで実行できなか った行為の習得には、平
素よりも多くの体力を消 費する。前に述べたが、
人にはできるだけ体力を 行った後にアクセル操作
消費しないで生きて行こ うとする本能がある。そ
の本能に打ち勝つことが 約四秒以上を目安とし
できず、安全運転法の獲 た、停止距離よりも長い
得(習慣化)のための練 空間を保持して走行する
習を続けることが困難な 断歩道などの交差方向か
人も多い。

このような人には、練 らの人や車との衝突防止
習を継続させるような支 援が必要だ。支援は、運
行管理者や安全運転管理 習慣形成——を行ってお
者が担う必要がある。安 ければ良い。
全運転度自動評価システ ムを開発し、その評価結
果を公表し、運転者間で 安全と思える所でも必要
な行為を執行することが 重要だ。習慣が形成され
た後は、その実行に対し
ての心理的な負担度は小
さくなり、実行度が高
なる。



まつなが・かつや 昭和16年生まれ、長崎県
出身。47年九大院文学研究科博士課程修了。平
成0年同大院システム情報科学研究科教授。24
年事故なま社会研究担当取締役。26年安全運転
推進協会代表理事。

また長期的に見た場 学習結果と手足の動きの
合、例えばタクシー運転 学習結果の記憶場所は異
業務では、車間距離を十 なる。言葉での指導で安
分取った運転を行ってい 全運転の仕方を理解して
る人の方が収入は多い。 も、すぐに安全運転がで
安全運転の方が緊張が少 ざるわけではない。また
なくて済むので、疲労が 人は、課題を執行する場
少なく、結果として移動 合、目に映ったものや考
率が高まるからだ。 えを脳の作業記憶器に一
走行距離の長い職業ド 時的に記憶(暗記)し、
ライバーは、マラソン走 状況の認識と判断を行う
行を行っているのと同じ が、暗記できる量は極め
で、より疲労の少ない運 て小さい。

自動車を運転する時に は、この記憶容量のほと
転を執行できる人が、よ んどを運転に使用せざる
り利益を得ていると見る 得ず、多くのドライバ
ことができる。 ーが自己の運転ぶりまで
自分の運転を 観察する余裕がない。そ
客観的に観察 のため、自己の運転の問
二十回の一時停止が要 題点に気付くことが困難
求される経路で、平均三 題点が改善されないと
回しか一時停止しない人 で運転が改善されないと
に、口頭で指導しても平 いる。

それまで実行できなか った行為の習得には、平
素よりも多くの体力を消 費する。前に述べたが、
人にはできるだけ体力を 行った後にアクセル操作
消費しないで生きて行こ うとする本能がある。そ
の本能に打ち勝つことが 約四秒以上を目安とし
できず、安全運転法の獲 た、停止距離よりも長い
得(習慣化)のための練 空間を保持して走行する
習を続けることが困難な 断歩道などの交差方向か
人も多い。

このような人には、練 らの人や車との衝突防止
習を継続させるような支 援が必要だ。支援は、運
行管理者や安全運転管理 習慣形成——を行ってお
者が担う必要がある。安 ければ良い。
全運転度自動評価システ ムを開発し、その評価結
果を公表し、運転者間で 安全と思える所でも必要
な行為を執行することが 重要だ。習慣が形成され
た後は、その実行に対し
ての心理的な負担度は小
さくなり、実行度が高
なる。

(連載終わり)