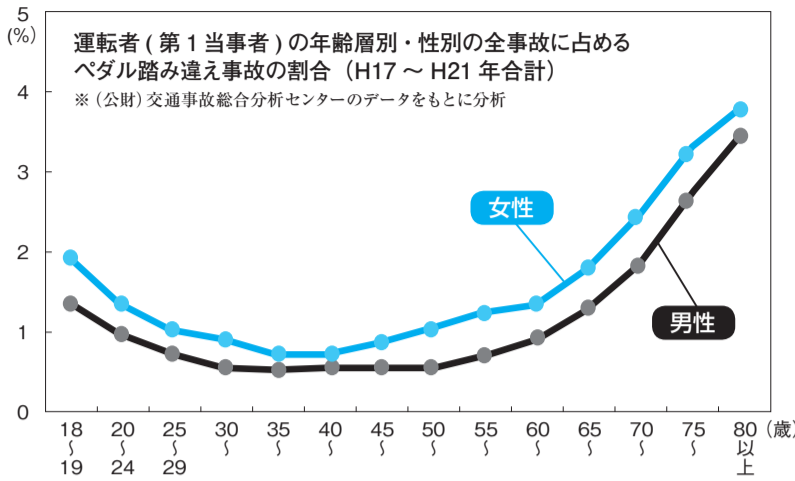


FRONT LINE

交通心理学や認知心理学を専門としている篠原さんは、平成27年度から(公財)国際交通安全学会の研究調査プロジェクト「アクセルとブレーキの踏み違いに係る高齢者の認知・行動の分析」のプロジェクトリーダーとして研究に取り組んでいる。

「アクセルとブレーキの踏み違い事故は若年層(18〜24歳)の割合もやや高いのですが、30代、40代になると低下していくので、若年層の場合は運転に慣れたことが踏み違いの原因と考えられます。その後、60代、70代になるにつれて割合は増加していきます。そこで、高齢運転者の踏み違い事故に焦点を当て、踏み違いという行動のエラーそのものが起こる原因と対策を検討することになりました」と、篠原さんは話す。



加齢によって低下していく行動のコントロール能力

篠原さんらのプロジェクトは、事故統計・事例から実態を明らかにするため、4つの県警察から提供された、踏み違いによる死亡・重傷事故の事例を分析し、「直線路、カーブを進行中」「駐車

高齢ドライバーによるアクセルとブレーキの踏み違い事故の原因解明に取り組む



大阪大学大学院 人間科学研究科 教授

篠原一光さん

ための前進時」など13の類型に分類した。駐車場のような場所だけでなく、ブレーキを踏むあらゆる場面で、踏み違い事故は起きているという。そして、高齢者のアクセルとブレーキの踏み違い事故の傾向は、次の2つに集約されることがわかってきた。

1つは、走行中の踏み違い。前方に減速したり停止するクルマが現れ、アクセルから足を離して、ブレーキに踏みかえようとした時に間違ってしまうケースで、アクセルからブレーキに踏みかえ

るまでに多少の余裕がある時に起きやすい。「踏みかえている途中にほかのことに気をとられると、自分の足をブレーキペダルの上に移動させたかどうかの記憶が失われることがあると考えられます。自分はブレーキのほうに踏みかえたつもりでも、実際には踏みかえておらず、アクセルを踏んで、前車と衝突してしまうのです」。

もう1つは、何らかのきっかけでドライバーが驚いたことによる踏み違い。クルマが自分の予期しない挙動をした時

個人差があるということが明らかになった。例えば、踵を支点にして踏みかえたりに、足をまっすぐではなく、左右どちらかに傾けて踏み込むなど。

「操作方法と踏み違いの関係については、まだはっきりとしたことがいえませんが、ペダル操作は視認しながらではなく、体の感覚で行うものですから、体の向きが不安定だったり、踵が床に着かない状態だと、たいへん危険です。運転する前にシートを調整して、正しい運転姿勢をとることは有効だといえます」。

このほかにも、プロジェクトは加齢変化する認知機能の中で関連するものは何か明らかにしようとしている。平成29年度は最終年度となり、2年間の成果をふまえ、研究は続けられる。

運転する前に正しい運転姿勢をとることが有効

さらに、プロジェクトではペダルの操作方法と踏み違いの関係についても検討している。そのため、交通安全イベントの参加者を対象に、ペダル操作の実態調査などを行い、一般のドライバーがどのように右足を使って操作しているかも分析。アクセルペダルは踵を床につけて踏み、ブレーキペダルは踵を浮かせて踏み込むという自動車教習所で習った通りの操作している人は一部で、操作方法には

運転中、慌てる場面をつくらないように心がけてほしい

認知機能は加齢にともなって変化するので、その変化に応じた運転を心がけてほしいと、篠原さんは高齢ドライバーに訴える。

「若い頃は対象を視野にとらえられれば、すぐに気づいて対処できたと思いますが、これが加齢によって視野が狭くなり、危険となるものの発見が遅れることで慌てたり、焦ったりする可能性は高くなります。そのため、速度を落とし、目の前の対象を1つ1つ確実に認識することが必要です。運転に集中し、見落としを減らせば、慌てるということがなくなり、踏み違いを含む様々な事故を防げます。また、駐車場のような場所でペダル操作をする時は、自分の足の位置や動かし方に意識を向けてほしいと思います」。

人間はパニックに陥ると、適切でない行動をとってしまうことがある。そのような場面をつくり出さないように安全運転を実践するとともに、アクセルから足を離してブレーキを踏むという二連の行動を意識的にコントロールすることが、踏み違い事故の防止につながるというええそうだ。