

「急いでいるときこそ一呼吸 譲る気持ちで運転を」 H26年度最優秀交通安全標語

1. あいさつ

私も経験ありますが、大型トラックの後ろを走行していて交差点に入ったら赤信号だったということがありました。バスを含め大型車の後ろは車間間隔を開けるというのが基本です。又、大型車に挟まれて運転という事態になると最悪です。後ろのトラックは運転席の高さが高いので前のトラックを見ていて乗用車に近づき過ぎる恐れがあります。このような事態になったら、素早く抜け出す癖をつけて下さい。

2. 安全運転のポイント

道路の錯視

■正常な心理・生理状態で明確に現れる視覚のゆがみ

交通事故の「人的要因」のほとんどを占めている「発見の遅れ」(認知ミス)や「判断の誤り等」(判断ミス)のなかには、「錯視」、つまり、目の錯覚によるものも少なくありません。

一般的には、「錯視」は異常な心理・生理状態に陥った人にもみ生じる特殊な現象と誤って理解し、しっかり見さえすれば「錯視」など起きるはずがないと思っている人が少なくありません。しかし、科学上の「錯視」は、正常な心理・生理状態で明確に現れる「視覚のゆがみ」であり、誰が見ても、また、その現象を熟知した上で、しっかり注意して見ても事実とは違って見える現象とされ、異常な心理・生理状態で生じる「幻覚」とは明確に区別されています。

■交通場面には意外に多くの「錯視」現象が存在する



しかも、交通場面には「錯視」を招く状況が以外と多く存在し、それが誘因となったと思われる事故も少なくないにもかかわらず、そのことを知っているドライバーは以外に少ないのが実情です。

実際の交通場面において、ドライバーの誰もが「錯視」に陥り、事実を誤認していながら、それに気付いていない典型的な例として、最高速度制限を示す道路標示の「錯視」を挙げることができます。

最高速度を示す道路標示は、40km/hでも50km/hでも、幅1.2m、長さ5mの大きさを一律にマーキングされていますが、乗用車の運転席から見ると、誰が見ても、2mから3mほどの長さしか見えません。



また、写真2の場面では、やはり、誰が見ても、バイク、乗用車、トラックは横一列に並んでいるように見えますが、これも明らかな「錯視」現象で、実際にはバイクが一番手前、乗用車はその後方、トラックは乗用車の後方に位置していますが、この「錯視」により、進行してくるバイクを認めながら、自車との距離の判断を謝り、右折などして衝突したという事故も少なからず発生しています。

この他、下り勾配が続いているにもかかわらず、途中で上り勾配に変わっているように見える「錯視」現象が起きる所も全国的に以外に多く存在しています。

■錯視の主なパターンを学び、軽率な判断と行動を慎む

しかし、交通場面で生じる「錯視」現象のすべてが解明されているわけではありませんので、まず、しっかり注意して見さえすれば、目の錯覚、「錯視」など起きるはずがないという誤った認識を正し、**その状況出会えば**、誰もが事実を誤認してしまう避けようのない現象があることを、しっかり認識そのうえで、実際の交通場面生じる「錯視」現象の主なパターンをを学び、そのような場面では「錯視」に対する警戒心を十分にもち、軽率な状況判断による性急な行動を慎むということが、「錯視」を事故に結びつけない唯一の対応策です。

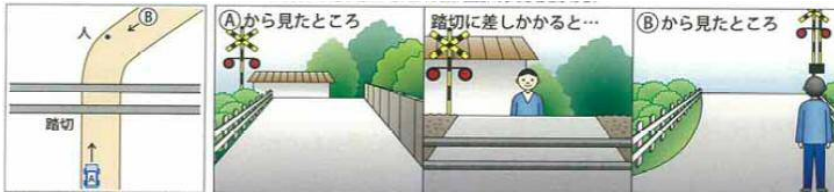


登り坂？下り坂？

奥の坂は登り坂に見えるが、実際は下っている。

事故につながりかねない錯覚

左端の図は、実際の道路を簡単に図示したもの、この道路で運転していると、Aから踏み切りに差し掛かったとき、実際には道の端に入る人が、突然、正面に見えることがある。



坂道の頂上を線路が横切っているカーブしている道の端に人がいる。

坂の頂上の踏み切りが見え、向こう側の人や道路のカーブが見えない。

踏み切りに差し掛かったところで道の端にいる人が突然正面に現れ、避けようとハンドルを切ってしまう。

こちら側からも踏み切りに向かう車がある場合など、衝突事故につながりかねない。

錯覚により渋滞が発生しやすい道路

勾配の違う坂道が2つ連続していると錯覚が起こりやすい。真ん中の緩い上り坂を認識出来ないとアクセルを踏まない為にスピードが落ち、自然渋滞の原因となる。周囲の環境を変えることで軽減できる。



真ん中の緩やかな勾配の坂を上り坂と認識しにくい右図は模型に壁を取り付けて、車のカメラでとらえた画像。



実際の道路では路面に平行な模様の防音壁が多く、上り坂を視認しにくくしている。



壁を水平面と平行な模様にする、緩やかな上り坂であっても認識しやすくなる。

「行けるかな？」迷ったときは まず停止 後で悔いても 戻れない 今月のスローガン