

交通とリスク管理

安田火災海上保険(株) 顧問 小林 實

官民一体の努力にもかかわらず、年間の交通事故の死者は1万人を割らない。これは、ジャンボジェット機が年間20機墜ちたのと同じ数字だが、交通事故を他人ごとと感じているのは、統計数字としての1万人であり、1回の交通事故が生む悲劇はわずか数人でしかない社会性の差である。

「百人の死は悲劇だが、百万人の死は統計だ」といったユダヤ人虐殺の責任者アイヒマンの言葉はまさに、交通戦争という深刻な問題に対してあてはめてみてもらうべきよう。

図1でみるように、一般に死者の発生確率が100万人に1人 (10^{-6} レベル) 以下の場合、その危険性は許容されるという。たとえば、天災がそれにあたり、99.9999パーセント大丈夫だといういわゆる通称シックスナインと呼ばれているものである。このレベルは、たとえば隕石にあたるといったきわめて稀な発生確率であり、「本当に運が悪かった」となる。一方、

1000人に1人が死ぬといったレベルになると、個人レベルでもこれを回避する努力が払われる。例えば、アメリカ人成人男子の100人に1人がエイズキャリアーだとなると、対策が真剣に行なわれる。

問題は実は100万分の1 (10^{-6}) から、1000分の1レベル (10^{-3}) までの確率で発生する事故で、これをグレー (灰色) ゾーンという。たとえば、交通事故の年間死者はおよそ1万人に1人だから、このグレーゾーンに入る。産業災害もしかりである。

仮に、交通事故の発生確率が高くなったとしても、その結果は様々であり、重大事故はレアケースであると人々は見がちである。死亡事故を丁度ピラミッドの頂点とすれば、その下に、重傷、軽傷、物損といったパターンが積み重ねられている。この点で、たとえば航空機事故のように、発生すればほとんどの場合が重大事故であって、生存の可能性が低いとは好対照である。

つまり、頻度は高い割に損失レベルが低いことが、人々の道路交通における「リスク嫌悪度」というものを低くしている所以である。

企業における安全管理にあたっては、人々が交通場面でのリスクをいかに過小評価しているかを再認識しなくてはならない。ことに、クルマという道具に対し、きわめて安易な気持ちで接しているドライバーが多いことは、彼らは危険な行為を繰り返しても、それが事故という極限状況さえ招かなければ、その客観的リスクをリスクと感じなくなるという「安全神話」が成立しやすいのである。

こうした点で、リスク管理の面からは、モラルハザードの(ソフトの面での)対応はじめ、統合的な管理を怠ってはならない。安全管理とは常時行なわれているリスク管理だとの認識を新たにしなければならぬ。リスクマネージャーとは、サッカーのゴールキーパーの仕事だと思う地道さが大切なのである。

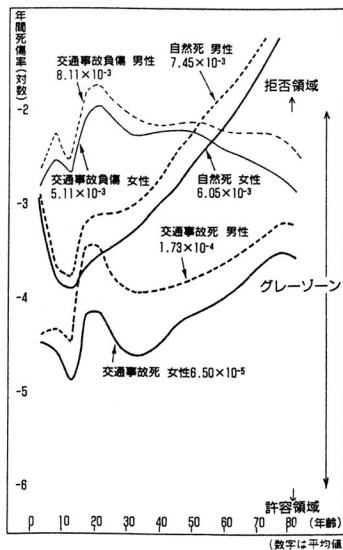


図1 年齢層別みた交通リスクレベルの比較