

OPINION

私はこう考える

関根英仁

埼玉県警察本部交通部交通企画課・事故分析担当補佐



右カーブと 初心者に多い 二輪車の死亡事故

の普段の生活でも、らせん階段の昇り降りや右回り時に違和感を覚えることがあり、これらが、右カーブの事故に何か関連があるのではないかと、これが研究を始めるにあたっての仮説です。

統計分析では、平成8年から14年までの7年間(死亡事故は平成15年までの8年間)の埼玉県内で起こったカーブ道路での二輪車の単独人身事故257件(死亡事故含む)のうち、65・4%が右カーブ道路で発生。死亡事故では42件のうち73・8%が右カーブであった。また、事故当事者の運転経験は53・3%が免許取得後2年未満で占めた。事故原因では45・4%が速度超過で、これを死亡事故で見るとさらに高くなり、右カーブにおける速度超過の構成率は64・5%、左カーブでも54・5%にのぼった。全国統計(平成7年から14年までの8年間)でも、カーブ道路における二輪車の単独人身事故のうち右カーブで約6割、左カーブで約4割と、埼玉県内とほぼ同様の傾向を示している。

世界でも例がない 研究手法

死亡事故42件の現場を再度調査したところ、事故現場の手前の道路形状が、速度を加速しやすい長く続く直線路や緩やかなカーブ道路が実に9割以上を占めていた。逆に速度を出しにくいカーブが連続するような道路では事故が少ないこともわかった。関根さんは、現場をよく調べることが大事だと改めて感じたという。「初心者の事故が多いのは、こうしたカーブの特性がわかっていなかっ

たためと考えられます。」

アンケート調査は交通安全教育センター(ホント・モーターサイクリスト・スクール)の受講者265名を対象に行い、危険性の認知、不得意の度合い、傾斜走行の難易度などで、右回り(右カーブ)を苦手とする回答が多く得られた。走行実験は、講習会受講者と、初心者や事故を起こしやすい人のデータも集めるため、共同研究メンバーの垣本教授の関係で二輪車の運転経験がない実践女子大学の学生などを加えた62名で行われた。

「このような交通事故の詳細分析アンケート調査、走行実験の3つを組み合わせた手法による調査研究の試みは、わが国では初めてであると思えますが、昨年、フィンランドで開かれた日欧交通心理学会で垣本教授が発表したところ、世界でも例がないのではないかと感じました。」

走行実験の結果から、右回り(右カーブ)が人間の運動特性に何らかの負担になっていると推測されるが、事故に至るには、運転技術や道路環境などのさまざまな要因が複合的に関係していると思われるので、さらに行動特性について走行実験を行う必要があるという。

「右カーブでの事故が多いことについて、講習所や交通関係の団体に資料を配布して注意をお願いしています。走行実験、アンケート調査による心理的調査などのデータがあるため、より具体的に効果的なアドバイスができると思います」と、関根さんは今回の調査研究が二輪車の事故防止に活用されることを期待する。



VOICE

読者の声

ご愛読者の皆様へ: SJに対するご意見・ご感想をお寄せください!

SJ編集部では今後の紙面づくりの参考にさせていただくため、日頃よりご愛読いただいている読者のみなさまのご意見・ご感想をお待ちしております。SJへのご意見・ご感想は下記のメールアドレスへ。

sj-mail@ast-creative.co.jp

※弊紙に対する個別のご質問には回答できかねる場合がございます。あらかじめご了承ください。 ※調査協力等のためにご連絡をさせていただく場合があります。

個人情報等の取り扱いについて

本田技研工業株式会社では、当紙の発送に使用しているお客様の個人情報を公的機関より法律に基づいた開示を求められた場合、その他正当な理由がある場合を除き、厳重に管理し、外部には公表しません。個人情報は当紙の発送およびアンケート調査の発送にのみ利用します。メールまたはハガキ等でご意見・ご感想を送っていただいた方には、後日、調査協力等のメールやお手紙を差し上げる場合があります。また、当紙の発送等の正当な利用目的の範囲内において、機密保持契約を締結した業務委託先の事業者へ個人情報を預託する場合があります。

失敗があるからこそ、その次に 成功がある

内間 義克(大阪府)
関目自動車学校・管理者

SJ紙はホンダの活動だけでなく、行政の考え方をはじめ、交通社会で現実起こっていることを紹介するなど、講習等の参考になる情報が豊富です。最近では1月号での福井社長(本田技研工業(株))と佐藤琢磨選手(F1ドライバー)との対談が印象深い内容でした。お互いの仕事の違いはあっても、目標に向かって考え、行動し、失敗してもそれを次に活かして、困難にチャレンジしている心に、勇気をいただきました。私たちが日々の中で失敗はあります。しかし、その失敗があるからこそ、次に成功があるということ

このように、地域の方々に交通安全の知識を身につけていただくための機会を設けることも講習所としての重要な役割の一つ。今後も、みなさんが楽しみながら学べる工夫をしていきたいと考えています。

私は職場で「安全運転管理者」としての立場にありますので、SJ紙はたいへん参考になります。

最近「昼間点灯」の車両が増えてきていると思われませんが、当社もそのような指導を推進しているものの、なかなか個別に確認することは難しい状況です。一昔前ヘッドライトは運転者が前方を確認するためのものという意識が強かったと思いますが、今はまわりを自分で見ようとするため、ヘッドライトとして使用する意味合いが強くなっていると思います。私たちは会社の看板を背負って走っているため、シートベルト着用や運転中の携帯電話使用はもちろん、昼間点灯など、安全運転に対する意識の向上に努めていきたいと考えています。

私自身も仕事でクルマを使用しますが、その時に必ず行っているのが運行前点検です。公道に出る前、自分が運転するクルマの具合をチェックしておくことは、安全運転の第一歩だと思っています。よく運転はするけれど、クルマの整備に関することは敬遠してしまふという人は、意外に多いのではないのでしょうか。運行前点検は、ドライバーであれば誰にでもできることです。簡単にわかりやすい運行前点検のやり方をSJ紙で紹介してもらえると、機械が苦手な人にも運行前点検をやっていたらけるようになると思います。

安全運転の第一歩は運行前点検から

谷 英之(埼玉県) (株)ダスキン 春日部中央支店・支店長

このように、地域の方々に交通安全の知識を身につけていただくための機会を設けることも講習所としての重要な役割の一つ。今後も、みなさんが楽しみながら学べる工夫をしていきたいと考えています。