

OPINION

私はこう考える

萩田賢司 財団法人交通事故総合分析センター研究部研究第一課長

1992年4月、警察庁科学警察研究所入所。専門分野は交通工学。交通管理運用、交通安全、交通事故、交通環境等の調査研究に携わってきた。2004年9月から現職。交通事故に関する受託研究、人・道路関係からの交通事故防止を目的とした予防安全に関する自主研究に携わっている。

これからは、死者数に加え重傷事故の減少を社会的目標にする必要があります

2005年の交通事故死者数は7000人を割り、6871人となった。ここ20年のピークである1992年以降、減少を続け、政府が掲げる死者数5000人以下の目標も視野に入ってきた。(財)交通事故総合分析センターではプロジェクトチームを作り、1992年から2004年までの死者数低減の要因を人・車両・道路・救急医療などの観点から総合的に分析し、昨年9月に萩田さんが代表としてその結果を発表した。萩田さんによると、死者数低減効果が最も大きかった要因は、シートベルト着用率の向上と危険認知速度と相関が高い衝突速度の低下である。「各種の講習制度、飲酒運転の厳罰化などさまざまな機関が実施した対策がそれぞれ一定の効果を挙げていることに加え、この2つの要因が大きかったことだ。昨年、死者数は前年の7358人から5000人近く減りましたが、私たちの要因分析から得た結果と基本的に変わることはないと思います」。

着用者率は、クルマの乗員が事故にあつた時にシートベルトを着用している割合である。シートベルト着用率は1992年の73.9%から2004年の96.9%まで13年間で上がり続け、それに比例して死者数と無傷者を合わせた数に対して、死者数が占める割合を表した死亡率は13年間でおよそ60%減少した。

「着用者率の向上は、シートベルト着用を推進する政策の成果で、国民の安全意識が高まったといえると思います。最近では、後部座席で着用する人も増えています。以前はタクシーに乗ってシートベルトを付けようとする、シートにもぐりこんでいたりして付けないというところもありましたが、今はそうでないタクシーも増えてきましたね」。

また、以前はほとんど見なかった、保育園の送り迎えなどで子どもにヘルメットをかぶせている親子の自転車も時々見るようになりました。背景には子どもへの犯罪が目撃されるなかで、子どもや自分の身を守るという意識が高まっているということもあると思います」。

高齢者対応の安全システムの開発を

もう一つの大きな要因となった危険認知速度と相関の高い衝突速度の低下については、高齢化などの年齢構成、運転行動パターンの変化、安全意識の高揚などの人的要因が多いという。「危険認知速度は、この数年で大きく低下しています。これはスピードを出す人が減ってきているということ。年齢をとるにつれ、それほどスピードを出さなくなるといえますから、運転者が徐々に高齢化していること、いま30歳台半ばくらいの第二次ベビーブーム以降の若者の人口が大きく減っていることが影響しています。しかも、若い人がスピードを出さなくなってきたら、



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

安全運転のマイナードライビングスキルを一人でも多くの人に伝えたい

藤原 福司(埼玉県)

ホンダインターナショナルテクニカルスクール1年生

私にとつての安全運転は、人に対する思いやりです。同じ道路を利用する他のドライバーやライダー、歩行者を気遣うことで、自然と安全運転の意識が高まります。このような考え方ができるように、昨年の8月に鈴鹿サーキットで開催された「第38回二輪車安全運転全国大会」(主催: (財)全日本交通安全協会/二輪車安全運転推進委員会)への出場があったからです。

私はクラブ活動で、ジムカーナ(バイクを設置して作ったコースを1台ずつ走行しタイムを競う競技)をやっています。そのジムカーナ部の顧問の先生から、この大会・高校生等クラスへ参加を勧められ、チャレンジすることに。埼玉県大会を勝ち抜き、埼玉県の代表となったからには頑張

るうち、大会までの2ヵ月間、休日を使つて練習を行ったのです。普段、私が運転しているのは400ccのバイクで、競技車両となる原付には慣れていなかったため、車両を傾けた際、地面に接触させないようにすることに苦労しました。車体を倒し込む姿勢づくりが課題でした。また、練習以外では一般道路をバイクで走行する時、危険予測をしながら安全運転を心がけました。学校行事でも、体験を通じて学べる安全運転講習会などがあり、安全運転への理解を深めることができたと思います。このような積み重ねを行った結果、高校生等クラスで優勝することができました。

将来は、自分が学んだ安全運転のマイナードライビングスキルを一人でも多くの人に伝えていく、そんな仕事をしたと考えています。

オフロードでの練習を通じて、安全運転意識を高める

神谷 守彦(静岡県)

オートランド磐田・社長

当店ではお客様を対象にオフロードコースにて、オフロードバイクの練習会を月2回ほど開催しています。オフロードでバイクを操る難しさをお客様に知ってもらい、その体験から安全運転には何が必要かを考えてもらうことが目的です。

例えば、アクセルの操作は初心者ほど粗い傾向があります。公道などの舗装路であれば、走行に大きな影響は出ませんが、オフロードでアクセルを急に開けると後輪がすべり出して、バイクを思うようにコントロールできなくなります。スムーズに走るためには、より繊細なアクセル操作が求められるのです。オフロードを繰り返して走行することで、繊細なアクセル操作、上下、左右、前後のバランス感覚なども養われます。お客様からも、ツーリングの時、今ま

でより安全にバイクをコントロールでき、人車一体の走りが楽しめたという声を聞きます。

この練習会はお客様に好評で、10年以上続いています。初心者や子ども用のコースもありますので、親子で参加するお客様も少なくありません。エンデューロを主体とした競技大会も毎年、春と秋に開催しています。エンデューロは市販車で参加でき、規定の時間内に富んだオフロードコースを安全に走りきることを競うものです。1周の速さではなく、安定した確実な走りの重要性を認識できることが最大の収穫で、一般道路での安全運転にもつながります。

SJ紙では、交通事故傾向の分析などから、ライダーが注意すべきポイントを紹介していただくと、私たちが店頭でお客様にアドバイスする際の参考になります。