

日本大学 理工学部 交通システム工学科 道路交通研究室 安井一彦 准教授



日本大学 理工学部 交通システム工学科
道路交通研究室 安井一彦 准教授

専門分野

- ・ 交通信号制御
- ・ 交通工学

キーワード

- ・ 歩行者優先信号制御
- ・ 交通事故分析

TEL: 047-469-5504

E-mail: yasui.kazuhiko@nihon-u.ac.jp

Website: <http://roadtra.trpt.cst.nihon-u.ac.jp/>

■研究紹介

研究室では、道路上における様々な問題を取り上げ、学生と研究をしています。

さて、右の図は原付以上第一当事者の年齢層別死亡事故件数(10万人当たり)を表しています。最近、マスコミが高齢者の運転する車の事故が起きると盛んに報道しますが、実態はさほど高くなく、70~74歳で4.8件と全体の平均値4.4と比べてもほぼ同じ値です。75~79歳で7.0件です。80歳以上は少し高くなります。ちなみに15~19歳では、なんと14.7件です。現在は盛んに免許の返納が叫ばれていますが、国土面積の大部分の大半を占める地方部や、山間部では現実的ではありません。

<現実>

ご主人Aさんは68歳、妻に先立たれて、田園風景の中のかな農家で1人生活。朝、いつもの軽トラに愛犬をのせ、田んぼの見回りに。帰りに畑で、野菜を収穫、娘と息子の家に置いて帰る。お昼過ぎに軽トラで予約した病院に行く。夕方スーパーで買い物し、友人宅によって世間話で盛り上がり帰宅。

<免許を返納すると>

犬と散歩がてら自転車であらふと田んぼの見回りに。起伏が激しいので帰りは自転車を押して帰宅。あとは一日家の中で過ごす……生活が急変しますね。

<免許を末永く使ってもらおう>

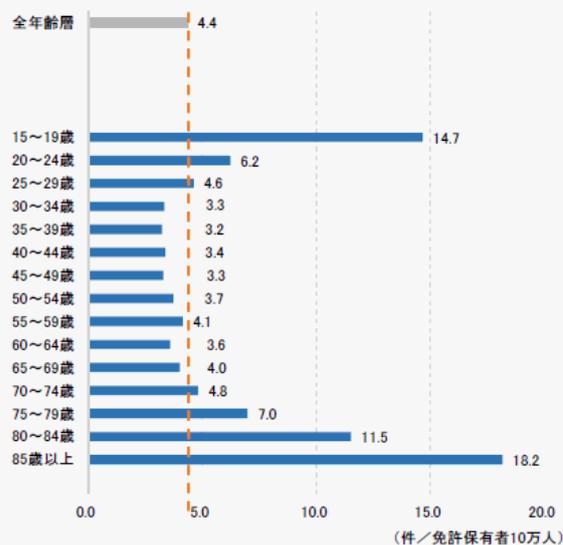
高齢者講習の際に、免許の条件などを使って、少しずつ乗れる範囲を狭めてはどうでしょうか。

- ・ 追突被害軽減装置などの車両に限る (必須)
- ・ 高速道路は運転不可
- ・ 日没後の運転は不可
- ・ 居住市町村内に限って運転可
- ・ 軽自動車に限る

など、いろんな条件を付ければ、かなり行動範囲も狭くでき、安全な日中の運転ができます。なによりも免許の更新のたびに安全教育を受けることができます。これが重要です。

- 原付以上第1当事者の年齢層別死亡事故件数(免許保有者当たり)は、24歳以下、75歳以上が多い。

図4 原付以上運転者(第1当事者)の年齢層別免許人口10万人当たり死亡事故件数(平成27年中)



※ 算出に用いた人口は、平成26年の総務省統計資料「10月1日現在推計人口」による。
 ※ 「原付以上運転者」とは、自動車、自動二輪車及び原動機付自転車の運転者をいう(以下同じ。)
 ※ 「第1当事者」とは、事故当事者のうち最も過失の重い者をいう(以下同じ。)

原付以上第一当事者の年齢層別死亡事故件数(10万人当たり)

出典:警察庁 HP

2年半前に車を購入した際、ディーラーの担当者から、「先生、試しにぶつけてみて下さい。(安全運転支援装置があるので)ぶつけようとしてもぶつかりませんよ」と言われましたが、以来、装置のお陰で私も家内も何度か助けてもらって無事です。特に高齢者の乗る車両には必須アイテムだと思います。末永く車に乗って、元気な日常生活を高齢者が過ごせればいいですね。是非実現させましょう。