

事故データの見方 読み方  
考え方(4)高齢者にはなぜ出会い頭の事故が多いのか(4)

|       |   |
|-------|---|
| メタデータ | 言語: jpn<br>出版者:<br>公開日: 2016-01-27<br>キーワード (Ja):<br>キーワード (En):<br>作成者: 吉田, 信彌<br>メールアドレス:<br>所属:              |
| URL   | <a href="https://tohoku-gakuin.repo.nii.ac.jp/records/509">https://tohoku-gakuin.repo.nii.ac.jp/records/509</a> |

# 事故データの見方読み方考え方

## 高齢者にはなぜ 出会い頭の事故が多いのか④

東北学院大学教養学部教授

吉田 信彌

### 何事も初めが肝心？

若いときに学んだことは忘れな  
い。だから初期の教育が大事だ、と  
いうのは教育に関しての一般的な信  
仰である。何事も初めが肝心、とい  
うわけである。

さて、運転でもそういえるだろうか。  
前号では、高齢者世代のドライバ

ーは若いときに信号機が整備されて  
いない交差点を多く通ってきたのだ  
から、その経験が現在でも生きるの  
ではないか、と考えてみた。残念なが  
ら、データの示すところでは、高齢  
者は出会い頭の事故を起こすことが  
多く、安全確認も不十分な運転をす  
る。初期の経験は案外と役に立たず、  
現在の便利な信号環境に慣れすぎ  
て、初期の頃つまり若かりし頃より

も通行方法が安易になってしまっ  
との推理が成立した。

高齢者が運転免許を取得した頃  
は、道路環境の整備が今のように進  
んではいなかった。車は、性能も安  
全性も劣る、運転しにくい車であっ  
た。第三に、あまり大きな声ではい  
えないが、自動車学校の教育も洗練  
されていなかった。

第三にあげた教育の変遷について  
は、道路や車のハード面とちがって  
物証に乏しい。教育や規制などのソ  
フト面の変更は、警察庁の通達で柔  
軟に対処されることもあるので、法  
律の文面の変化を追うだけではカバ  
ーしきれない。その通達の実行の程  
度にも地域差もあるので、高齢者世  
代が通った教習所でのようなこと  
が教えられていたかをひとつくりに

することはできないかもしれない。

そのなかで確実にたどれる出来事  
は、昭和五十三年の道路交通法の改  
正である。法改正は交通安全にとつ  
ても大きな変化である。その変化に  
ついては、まだそれほど古い歴史で  
もないので堅実な議論ができるだろ  
う。実際にこの改正は免許取得時の  
採点基準を変えた。昭和五十三年の  
十二月からは新しい基準で試験が実  
施された。運転の初めの段階が肝心  
なら、その改正の影響は甚大である。

### 首を回さないとい

#### 試験に受からない

免許試験の採点基準の改正の要  
は、手足の操作面よりも安全確認な  
どの認知面に重きを置くようになった  
点といえよう。以前はエンストや

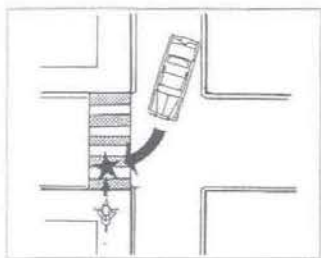


図2 右折車と横断歩道上の自転車の衝突

山川 仁「ポストモータリゼーション時代における自転車交通の役割と可能性」

LATSS Review,18(1),p.12,1992年より転載

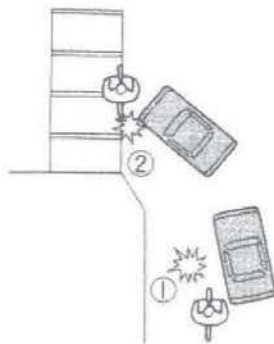
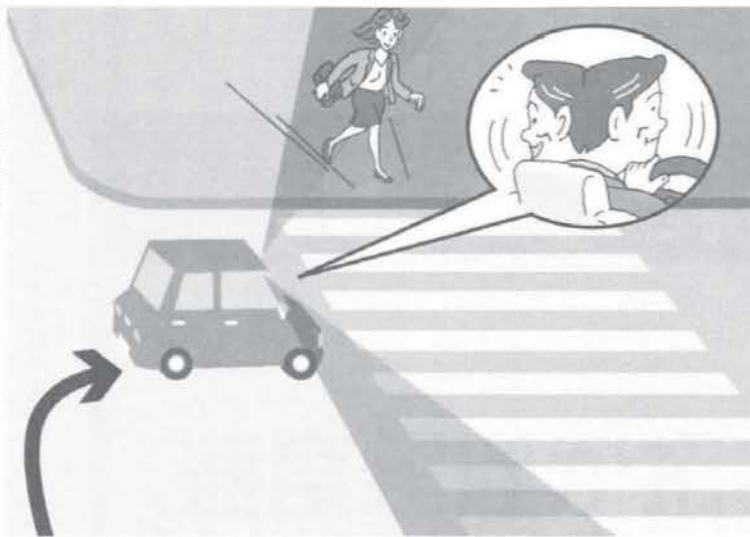
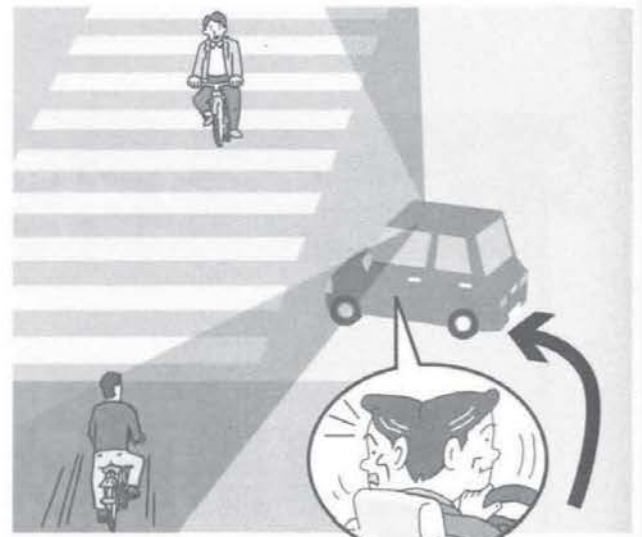


図1 左折自動車と自転車の衝突

吉田 信彌『事故と心理』  
中公新書の図6-1を一部改変



右折時のドライバーの視野



左折時のドライバーの視野

歩道上の自転車や歩行者に気づくためには、首を大きくふって見る範囲を濃い色の部分まで広げなくては……



狭路での切りかえしが一回あっただけで減点であったが、改正後は一回だけなら減点しない。ただし、安全確認の採点は厳しくなる。たとえば、後方の安全確認は、ルームミラー、サイドミラー、直接目視の三つを確実に履行するよう求められる。それ以前はどれか一つがなされれば可であった。そうなるに運転者はこまめに首を動かして、安全確認を履行していることを採点者にアピールしなければいけない。首を回さなければならぬようになった。

教習所の教育だけでなく、それ以降の道路や車の変化もまた、運転者が首を回さなければならぬような事態へとなっていく。

### 首を回さないといー 自転車とぶつかる

昭和五十三年は道路交通法の改正の年であるだけでなく、左折する自動車と自転車の衝突事故が社会の関心をひいた年であった。その経緯や対策の効果については、拙著『事故と心理』（中公新書）の第六章をお読みいただきたい。本稿で簡単に指摘したい点は、その自転車事故対策の一つとして、それまで車道を通行していた自転車を歩道へと誘導するようになったこと、その結果、運転者は首をふる角度をさらに広げなければならなくなったことである。

もちろん、自転車が車道を通行している場合も、左折直前に後方の確認をするために首をふらなくてはならない（図1の①の事故）。図1の②が、昨今の左折時の自動車対自転車事故の典型であるが、これを防ぐには、自動車の運転者は横断歩道の前で、歩道から走ってくる自転車の有無を確認しないといけない。自転車は歩行者とちがって遠くからでもすぐに近づいてくる。遠くの自転車を発見するには、首を大きく回して探索しなければならない。

右折をする場合も、首を大きく回さないといけない。右折する自動車と横断歩道を通行する自転車の見取り図（図2）には、自転車問題に早くから取り組んできた山川仁先生に敬意を表し、彼の図を使用した。

歩道を通行する自転車に首を大きくふってまで警戒する運転者は実際には少ないだろうが、自転車との衝突を回避するには、広い範囲にわたって目配りしないといけない交通状況になってきた。

最近、警察庁は昭和五十三年からの方針を転換し、自転車を車道に戻すことにしたようだ。そうすると図1の①と②の二種類の危険に備えなくてはならないので、運転者の首はますます忙しくなる。それに対応できるだろうか。高齢者にかぎらず、全般に左折時の安全確認の履行率は高くはないだけに、このままでは心配である。

## 首を回さないといー

### ミラーが使えない

車のほうにも変化が起きた。フェンダーミラーからドアミラーへの変化である。当然のことながら、ドアミラーを見るのにはフェンダーミラーを見るよりも、首を回す角度を大きくせざるをえない。

フェンダーミラーは、平成の時代にはもはや死語かもしれない。タクシーのようにボンネットについているサイドミラーがフェンダーミラーである。昭和五十八年の規制緩和以前は、乗用車のサイドミラーはすべてフェンダーミラーであった。

## 五十歳以上は

### 首が回らないか？

このように時代の変化は運転者に首を回すことを要求する。ところが、昭和五十三年以前に免許を取った人たちは、教習課程でも首を大きくふらずにすむことができた世代である。そして、今の五十歳以上のほとんどのドライバーがそれに該当する。

そこで、高齢者の出会い頭事故が多いことは左右の確認が不十分であること（本誌五月号の図1）、そして五十歳以上のドライバーの安全確認が不十分なこと（五月号の図2、六月号の図1）の原因は、彼らが受けた初期の教育にあるのではないかと考えても当然だろう。そういえるかどうかの検討が今月号の予定だったのだが、議論は予想外にこみいるので、次号に繰り越すことにした。残念ながら、前号の約束を破ることになるが、今回は急いで、一点だけ前号に提起した問題に答えておきたい。

## 見るとは動作なり

前号では、年をとれば、知恵や認識力が動作の衰えをカバーするのが一般的な法則ではないか、と指摘した。スポーツ競技のベテランは筋力が衰えても知恵が補う。同じように運転でも高齢者には高齢者ならではの

の認識力が備わり、肉体のハンディを超えることができないのか、という疑問に答えておこう。

再度、今回の事故例をみてみよう。図1の左折時の事故（①と②）を防ぐには、首を大きく回さなければならぬ。同様に右折時（図2）も首を回さなければ事故は防げない。交差点の出会い頭事故を防ぐにも、左右に首をふらなくてはならない。このように、運転においては「見る」ことには首の動作がともなう。どのような危険があるかの情報に通じていても、その知識が知識として働くためには、首をふって、情報を取りに行く動作が必要である。知恵が頭のなかだけで回転すればよいのではない。運転では、見るとは動作なのである。

そう考えると、高齢のベテランがどんなに知恵をもっているにしても、首を大きく回してしっかりと対象を見据える動作ができなければ、安全運転は難しいことがわかる。それゆえに、高齢者の運転の認知面が劣化しても不思議ではないのである。

文献

（よしだ・しんや）

吉田信彌「事故と心理」中公新書  
山川仁「ポストモータリゼーション時代における自転車交通の役割と可能性」  
LATSS Review, 18(1), p.12, 1992年