

OPINION

私はこう考える

数下正三 JAF(社団法人 日本自動車連盟)本部・交通環境部 主任研究員

1969年、JAF京都に入社、ロードサービス隊員などを経て、交通安全教育に従事。JAFで培った永年の経験を生かし、独自の解説を加えるこの道のエキスパート。自動車の使用に関する各種ユーザーテストから、衝突安全テスト、エコドライブまで、その守備範囲は広い。

後部座席は安全といっつのは神話 すべての座席でシートベルト着用を



数下さんは目下、つくば市にある財

日本自動車研究所で、4月19日に公開される衝突テストの準備に余念がない。これはJAFが1983年から継承してきた「JAFユーザーテスト」の一環として計画されているもので、今回は、走行中の2台のクルマを衝突させる、出会い頭事故を想定した「後席シートベルト着用効果と必要性」を検証するそうだ。後部座席(後席)シートベルトについては、今国会にも法案通過が見込まれるなど、改正道路交通法に着目したタイムリイな企画といえる。

後席シートベルトについては、過去にも2001年と2006年に衝突テストを行っており、その素材映像などについては、JAF会報誌に留まらず、幅広くマスコミ各社や各種教材などに有効活用されている。

さらに数下さんの説明によると、走行中のクルマが万一の事故で衝突すると、クルマはその場で急停車するが、車内の乗員にはそのままの速度を維持しようと

する大きな慣性力が働き、シートベルト非着用だと、前方に投げ出され、車内の構造物に衝突してしまう。この慣性力を例えると、時速40km衝突なら自分の体重の30倍以上にもなり、体重60kgの人でも約1.8tものエネルギーとなって車内前方に投げ出される。事故データから、自動車乗車中の死傷者の傷害部位を見ると8割近くが、この車内

構造物との衝突によって頭部などに傷害を負っていることがわかっていて、

「この衝突時の慣性力を押さえることができる唯一の安全対策が、大人にはシートベルト、子どもにはチャイルドシートなのです。」

よく「後席は安全だから」と思い込んでいる人がいますが、事故の際の衝撃はどこに乗っかっても、すべての座席に共通です。JAFユーザーテストによって、シートベルト非着用の後席乗員は、前方に投げ出され、シートバックを押し倒し、せつかく前席乗員がシートベルトを着用していても、前方から約時速200kmで膨張するエアバッグによって大きなダメージを負うことが立証されています。「後席は安全だ」という神話は、前席乗員を被害に至らしめることによって成り立っているという被害軽減に過ぎないのです。

いかに安全を考えて研究・開発されたクルマでも、すべての乗員がシートベルトやチャイルドシートを着用してくれることを前提に製造・販売し、この世に送り出されているのです」と、数下さんは説明する。

1720万人を超える会員を擁するJAFの活動は、ロードサービス救援業務のほかに、公益法人としての顔、被災地のクルマを無償で救援するロードサービス特別救援隊、地域と子どもの安全を守る生活安全パトロール隊、各種交通安全イベントへの参加、安全運転講習会、エコドライブ推進活動など多岐にわたる。このようなJAFの活動を一口に例えると、クルマを運ぶ自動車メーカーと、それを認可する運輸行政、交通指導取締りなどを行う警察行政、そしてクルマを使用するユーザーとのパイア役となつてクルマを安全・快適に使用するための環境作りや情報提供がJAFの役割だといえる。

JAFユーザーテストは、そこで得られた情報を提供することにより、クルマを安全・快適に乗りこなすためのコツをユーザーに呼びかけるとともに、交通事故防止に寄与することを目的に取り組まれている。

JAFが行う安全運転実技講習会には、セーフティトレーニング、シニアドライバースクール、ニガ手運転克服法などがあり、合わせて全国各地で年間約300回開催されている。この中で数下さんは、過去、鈴鹿サーキット交通教育センターでJAF隊員の教育指導に当たっていた際に得たホンダのノウハウで、JAFのセーフティトレーニングやシニアドライバースクールのカリキュラムを立上げ、それが現在でもJAFのトレーニング魂として生かされているという。その他にも昨年より、JAF独自の座学型交通安全講習会マニュアルを送り出している。

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。

交通安全に対する 住民の協力意識の高まりを実感

岩本圭司さん (京都府) 木津川市役所

3月に京都府木津町、加茂町、山代町が合併し木津川市になりました。私が旧木津町役場で交通安全の担当をしていた時、住民の方から、危険箇所カーブミラーを設置してほしいという要望をいただきました。交通安全を防止するためには実際に設置した後は、「あくまでもカーブミラーは見えない部分を見えるように補佐してくれるものです。必ず自分でも目視で安全を確認してください」と、アドバイスをお伝えするように心がけてきました。

近年は防犯がきっかけで、老人会の方々に街角に出て子どもたちの帰宅時間を中心にパトロールしてもらう運動が定着しています。相乗効果で、住民の方々の協力が交通安全の面でも高まってきています。

小さいころから交通ルールを学べる 教育環境づくりが必要

村上和弘さん (京都府) 京都学園中学・高等学校 教諭

近年、自転車の交通事故がなかなか減らない現状があるようですが、私が勤務する中学校・高校でも、生徒が登下校時にクルマと軽く接触をしたというような報告を受けることがあります。そこで、交通事故を防ぐために、毎年自転車通学者を対象に、警察署の方を招いて自転車マナーの指導を行っています。また、通学時間帯に教員が学校付近の交差点などに立ち交通安全街頭指導を行う期間を設けています。

交通社会の中では、トラックが平気で追い越し車線を独占して走行していたり、自転車やクルマを逆走していたりといった、ルールやマナーを守らない様子が見られるのが現状です。私は、海外でもクルマの運転をした経験がありますが、オランダでは自転車マナーが良いですし、イタリアでは車種ごとに車線が違います。日本でも、学校や家庭、企業、社会が一体となって、小さいころから交通安全の基本的なルールを教え、それを守っていく環境をつくること

近隣市町村では高齢者の死亡事故が増加していると聞いています。高齢者は目線が下向きになり、左右の安全確認が不十分のまま横断するために事故にあつてしまうのではないのでしょうか。こうした現状を受けて、警察署のご協力のもと高齢者を対象とした交通安全教室を行っています。多くの住民の方々に交通安全教室に参加していただくように呼びかけをしています。今、気になっているのは、この教室に参加されない方です。なかなか最初のきっかけが難しいと感じています。

SJ紙では、このような問題に直面した時に役立つ、実践的な事例を取り上げ、これからも私たちに伝えてほしいと思います。

大切ですが、そのためにも交通安全教育は、もっと子どもたちが興味を持って学べるように、指導の工夫が必要だと思えます。

また最近ではホンダのEBDやSTAWDのような自動車の安全性を高める革新的な電子装置が導入されていますが、ユーザーの認知度は低いと思います。そのすこさをわかりやすく伝えたり、体験できるように機会があればもっと普及するはずだと思います。交通事故における人為的なミスは決してゼロにはなりませんから、それをカバーするハイテク装置こそ交通事故を劇的に減少させる秘訣だと信じます。

※1 EBD (Electronic Brake force Distribution) 電子制御制動力配分システム。ブレーキ踏下時の前輪と後輪の制動力配分をコンピュータがコントロールし、危険回避能力を高める効果がある。

※2 STAWD (Super Handling All-Wheel Drive) 前後・後輪の駆動力配分制御と後輪左右駆動力の独立制御により、走行状況にあわせて四輪全てに最適な駆動力を瞬時に自在に配分する。ホンダが開発した世界初の四輪駆動力自在制御システム。