

混合交通を観察する
DOCUMENT
●series—222
Eye

平成19年の交通事故を事故類型別にみると追突が26万968件と最も多く全体の31.3%を占める。クルマ同士の追突事故では、追突された方が頸部を損傷する、いわゆる、むち打ち症が多いのが特徴である。

こうしたむち打ち症を低減するために効果的なのは、クルマのヘッドレストを適正位置に合わせることで、ヘッドレスト

WHY
ドライバーは
ヘッドレストを
適正位置に調節して
いるか?



ヘッドレストを適正位置に調節しているドライバー

●観察場所／東京都新宿区 靖国通り「新宿5丁目東」交差点付近
●観察日／7月11日(金曜日)
●天候／晴れ
●観察時間／17:00～18:00
●観察者／4人

は、後方からの衝突時に衝撃を緩和して頸部への負担を軽減してくれる装備。位置が低すぎると追突された際に乗員の頭部が大きく後ろに傾いてしまい、重度のむち打ち症になりやすい。

適正位置は、「ヘッドレストの中心」と「耳の中心」の高さが合うように調節すること(図①)が望ましい。

今回は、東京都内でドライバーがヘッ

●運転席のヘッドレストの高さを観察する
ヘッドレストの高さが適正だったドライバー
839人中181人(21.6%)

ヘッドレストの高さを適正位置に調節しているか観察した。

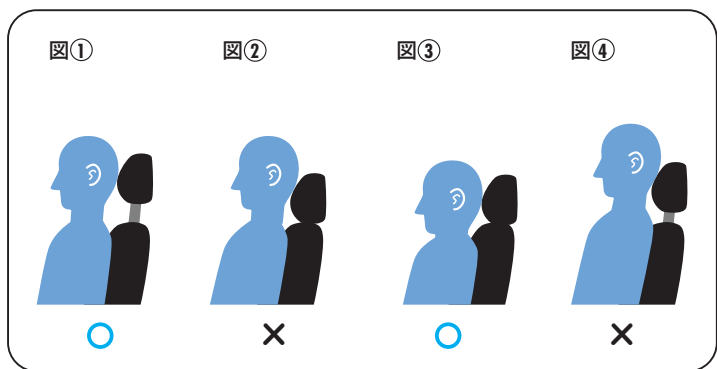
WATCHING
ヘッドレストの
位置が低すぎる
ドライバーが多い

観察場所は東京・新宿の靖国通り「新宿5丁目東」交差点付近。

観察の結果、ドライバー839人中、ヘッドレストの高さが適正だったのは181人(21.6%)だった。

観察では、ヘッドレストが調節可能な範囲の一番下にあるケースが多かった。そのために、ヘッドレストの上部が頭の後ろになく、頸部やそれ以下の低すぎる位置にある例が多く見られた(図②)。これは、乗用車に限らず、タクシーや商用車のドライバーでも同様だった。

体格によっては、ヘッドレストが一番下の状態が適正(図③)というドライバーも見られる。特に女性にその例が多かった。男女別に適正の割合を比較すると、



男性19.7%、女性58.5%で、女性の方が適正な割合が高かった。クルマを購入した時の状態がたまたま適正であったことも考えられる。

ヘッドレストを一番下の位置から上げているもののまだ低く、追突された際にヘッドレストの上部に頭が乗り上げてしまいそうな位置に調節されているケース(図④)も観察された。

このほか、背もたれを大きく倒して運転しているため、ヘッドレストが頭部から遠く、さらに低い位置にある例も見られた。

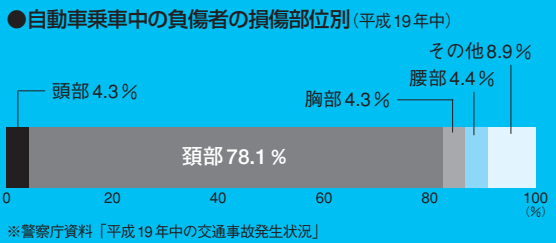
PROPOSE
ドライバーが変わる
時はその都度、
ヘッドレストの調節を

ヘッドレストとは英語でHead Restraintであり「頭部を拘束する」の意味。頭部を休める(Rest)ところではない。追突時に頭部を支えられる高さにヘッドレストを調節しておくことが重要となる。

自分自身が安全運転をしていても、後方のクルマのドライバーの不注意で追突されてしまうこともある。追突された際の被害

ワンポイント DATA

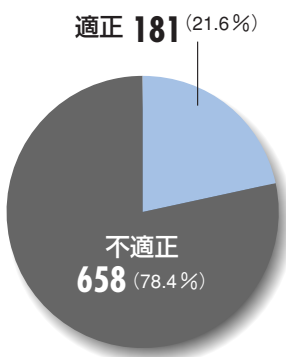
クルマに乗車中の交通事故
負傷者の78.1%が頸部を損傷



クルマに乗車中の死傷者数を損傷部位別に見ると、死者では頸部損傷の割合は4.5%。しかし、負傷者については、頸部の損傷が78.1%と4分の3以上を占めている。

●ヘッドレストの高さの適正状況(839人中)

		乗用車	タクシー・商用車	小計
男性	適正	78	79	157 (19.7%)
	不適正	278	363	641 (80.3%)
女性	適正	19	5	24 (58.5%)
	不適正	15	2	17 (41.5%)
小計		390	449	839



を低減させるために、ヘッドレストの調節機能がある場合にはヘッドレストを適正位置に正しく調節することが大切だ。

同じクルマを複数のドライバーが使用する場合は、その都度ドライバーの体格に合わせて調節することが必要となる。

また、ドライバーは同乗者へも、ヘッドレストの高さを正しく調節するように勧めてほしい。ヘッドレストの中心と耳の中心の高さが合っているかどうか、同乗者が互いに確認し合うのも有効だ。



ヘッドレストが低すぎる位置にある例

ヘッドレストを一番下の状態にしているため、頭部よりも低くなっている