

安全運転の考え方 その指導法・管理法



事故なき社会 研究担当取締役
九州大学名誉教授

松永 勝也氏

事業用貨物自動車での死の接触（物損事故）だ。傷者が最も多く発生しているのは、「追突」で平成二十五年に一般道で七千二百四十六件、高速道で三千五百五十三件発生。次に「出会い頭の衝突」で一般道千八百四十件、高速道三件。「人との衝突」(一般道千二百三十三件、高速道十五件)、「左折時の衝突」(同千五百五件、同七件)と続く。現実にも多く発生しているのは、狭い所での駐車時や狭い道路などでの運転時の構造物との衝突や他の車と

ところが、われわれが直感的に距離を見積もった場合の精度はかなり低い。例えば、二十メートルであっても四十メートル

車間距離を確実に見積もる

第3回

多く発生しているのは、衝突防止のためには停止距離よりも長い車間距離を保持した運転を習慣化しておく必要がある。正確な距離の見積もりは

積もる人が多い。百メートル

見積もった人もいる。仮

に、速度ごとの安全車間

距離を記憶していても、

正確な距離の見積もりは

困難といえる。

習慣的に声を
出して数える

一方、前方の車両がある目印を通過した時点から自車その目印に到達するまでの時間を、「いちまるまるいち」「いちまるまるふた」「いちまるまるさん」と声を出して数える方法によると、かなり精度の高い安全車間距離を見積もることができる。

危険な状況に気付く時間(認知反応時間またはブレーキ反応時間)が一・五秒の運転者であり、

乾燥した道路を走行する場合は、一般道路や高速道路とも四秒以上の車間距離を保持するとよい。時速四十キロの場合約四十四メートル、時速六十キロの場合は約六十六メートル、時速九十キロの場合は約百メートルに相当する。もちろん、停止距離は速度と運転者のブレーキ反応時間や制動条件の変動により変化するので、四秒より変化するので、四秒の車間距離でヒヤッとすることがあれば、さらに長い車間距離の保持が必要だ。四秒の車間時間は日本のほとんどの道路環境で保持が可能だが、確認されている。長い車間距離を保持すると割り込みが増えるので、保持できないと考える人が多い。人によっては(車)より先行しようとする衝動があり、多くの人が割り込み意識すると、その行動は自動的に発動されることが必要だ。

操作前に安全の確認を徹底

駐車時や車線変更時など、衝突対象までの距離が短い状況での事故の多くは、安全確認よりも運転操作が先行することに よって発生している。自 転車の運転では、ペダル 操作とハンドル操作は線 離が短い状況での事故防 止のためには、まず、安 全確認を行った後に発進 操作や進路変更操作を行 なければならないように車 自動的に発動されることが必要だ。



安全車間時間の見積もり方

ちたんよ、いふさよ、るるる、ままま、るるる、ままま、ちちち、いいい、いいい。長い車間距離を保持すると割り込みが増えるので、保持できないと考える人が多い。人によっては(車)より先行しようとする衝動があり、多くの人が割り込み意識すると、その行動は自動的に発動されることが必要だ。



松永 勝也氏(まつなが かつや) 昭和16年生まれ、74歳。長崎県出身。47年九大院文学研究科博士課程修了。平成8年同大院システム情報科学研究科教授。24年事故なき社会研究担当取締役。26年安全運転推進協会代表理事。