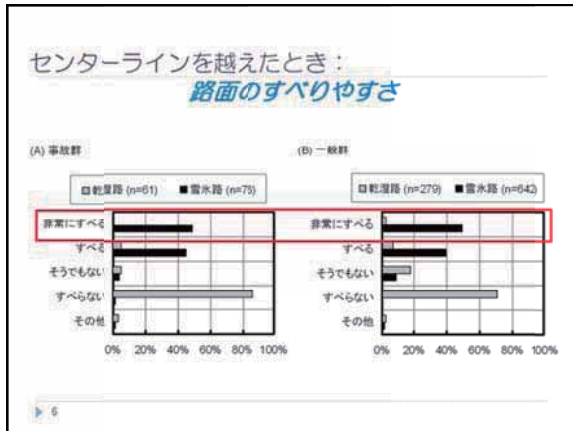
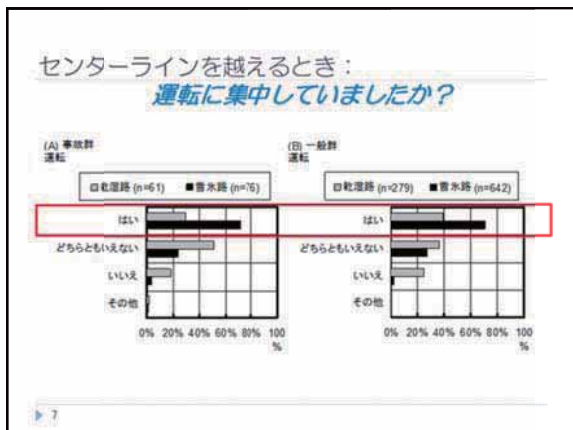


ういうことをしました。ぶつからなかった人にも聴いてみました。



これは事故群の方とぶつからなかった人ということで、センターラインを越えたときどうだったかと路面を聴いたら、事故を起こした人も、雪氷路のケースだとやはりと滑ると。乾湿路、普通の路面ですとそういうことはない。一般群も全く同じような結果ということで、やはり路面の状況がよろしくない、非常に車の操作がしづらいということは、実際に起こした人もそうですし、起こさない人もそうであったということがわかりました。



次に、きちんと集中していたのかい、あなたということで聴いてみますと、事故群の人は、雪氷路のときは結構集中している。ですが、乾湿路、一般のときはそうでもないということがわかりまして、やはり路面

状態がいいと、意外と集中しているということが下がってしまう、路面が悪いと、今日のような路面ですと、かなり運転に集中するということになります。つまり、今日、私は、うちのやつと一緒に車に乗っていたのですが、話す会話の内容は、滑るとか滑らないとかという話で非常にドライブに集中する。ふだんは会話がありませんから、ぼうっと一緒に乗っている。こういうようなことが起きるということになります。

運転中の眠気

- ▶ 933名から意識レベルの低下は眠気によるものが多い。そこで、運転中の眠気についてドライバーにアンケート調査した。道の駅に立ち寄ったドライバー回答を得た。ドライバーは運転中の眠気を大きな課題と感じており、その解決を望んでいた。眠気対策としていくつかの対策を提示した中で、休憩所の要望が最も高かった。
- ▶ 個人の眠くなりやすさについてESSテストを実施した。ESSテストは、8つの質問項目に答えるだけの個人の眠くなりやすさを判別する簡易なテストである。運転していたときに感じた眠気の強さとESS値は、正の相関があった。ESS値の高いドライバーほど、強い眠気を感じていた。一方、ドライバーは様々な独自の眠気対策を行っていた。

では、眠気ということにつきまして、ESSテストというのを仕入れましてやってみました。

ESSテスト (Epworth Sleepiness Scale)

	①	②	③	④
①0点：決して眠くならない				
②1点：まれに眠くなる				
③2点：眠くなることがある				
④3点：眠くなることが多い				
1 座って読書をしているとき				
2 テレビを見ているとき				
3 公の場所で座って何もしていないとき (たとえば劇場や会議)				
4 1時間続けて車に乗せてもらっているとき				
5 午後機になつて休憩するとき				
6 座って誰かと話しているとき				
7 昼食後静かに座っているとき (酒は飲みます)				
8 交通渋滞で2~3分止まっているとき				
9 郊外の道路を2時間以上続けて運転しているとき				

これは10点超えるとやばいという、いかがでしょうね。私はこれが非常に危険で、「交通渋滞で2~3分止まっているとき」、寝ますよね。ふっと止まった瞬間に、ぱたっと寝ててという経験ございませんか。こ

ういのですね。「よくある」、多いというところに3点が入るわけです。これずうっと点数を上げると大変眠くなる。この9番は大体の方が眠くなると思いますが、この点数が上がりますと、実際いろいろアンケートとか、先ほどのアンケートでもそうですが、やりますと、やはり眠くなる方が多く、そういう体質をお持ちであることがわかります。ですので、是非今日はこれをやっていただいて、フルに、満点を取られた方は相当警戒をしてもらった方がいいと思いますので、少しやってみてください。非常に緩い傾向だと思いますが、こんなようなことができます。

冬期路面と運転操作

- ▶ スリップによる正面衝突事故を起こした60名のドライバー（男性：30名、女性：30名）に対して主に衝突時の操作と対向車への意識について聞き取り調査した。スリップの原因は事故分析と同様にブレーキ操作が最も多かった。対向車の存在を女性ドライバーはより強く意識しており、運転操作への影響度が男性ドライバーより高くなった。
- ▶ 実際の雪氷路面にてどのような操作がスピンを招くかについて実験した。この実験によると、路面と操作の組み合わせによって、スピンする場合とスピンしない場合があった。冬期路面では、路面に合った確な運転操作が必要である。

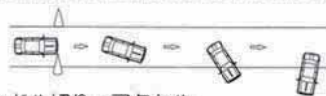
そういうことで、では、一応どんな路面であるのかとか、どういう運転状況であるのかということがわかりましたので、実際に運転してみるとどうなるだろうという調査とか、運転操作ということを少し調べてみました。

これは、道警の方が大分前にやられたもので、ちょっと今とは事情が変わっていますが、やはり首を曲げた状態、車の頭を曲げた状態でブレーキを踏むというのが非常に危険です。では、曲げた状態で、少しヨウがかかった状態、少し回転している状態でブレーキなんか踏まなければいいじゃな

ハンドル操作時に加速・減速操作を行ったときの車両の挙動（圧雪路面）

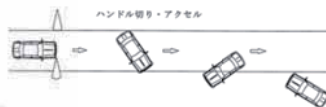
▶ ハンドル切り・ブレーキ

- ▶ ハンドルを右に切り車両の方向性を出すと同時にロックブレーキ。



▶ ハンドル切り・アクセル

- ▶ ハンドルを右に切って車両の方向性を出すと同時に、アクセルを踏む。



▶ 11

いか、簡単だよねと思われるかもしれませんが、恐らくここにいる方の半分ぐらいの方はわかるかと思いますが、冬、車はなかなか真っ直ぐ走らないですね。絶えずおしりが動きます。おしりが動く感覚を持っている人は非常にすぐれたドライバーだと思いますが、必ず右か左に振れています。ですので、よほどうまくそれに合わせてブレーキを踏まないでスピンし始めます。それをここが表していますが、現在、割と操作の容易な車とそういうものに慣れている方、あえなくブレーキを踏まれるんですね。そういう方はなるべく500万円ぐらいの車を購入してもらおうと、うまく運転してもらえますのでお勧めしたいと思いますが、安い中古車はやめた方がいいということになるかと思います。

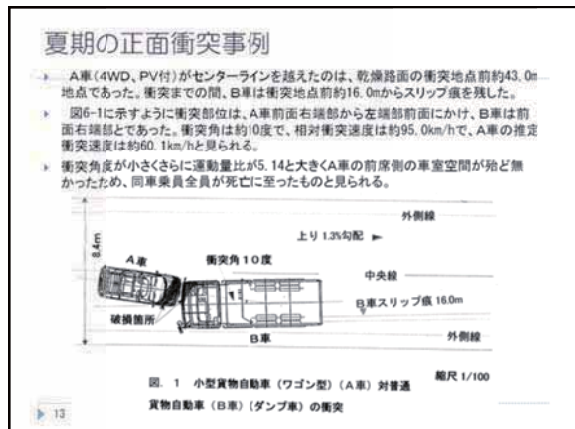
正面衝突事例分析

- ▶ 夏期と冬期における12例の重大正面衝突事故について衝突分析を行った。
- ▶ 夏期の正面衝突事故は、衝突角度が小さく、正面同士の衝突となっていた。
- ▶ 冬期の事故は夏期に比べ衝突角度が大きく、特にスピンした事例の場合には衝突車が横向きに近くなっていた。
- ▶ 12例ともセンターラインを越えてから衝突まで時間は1秒前後であり、回避は困難と言えた。
- ▶ シートベルトやエアバックは、事故の被害を軽減する上で、重要であった。しかし、運動量の差や衝突時の向きによって、効果的とならない場合もあった。

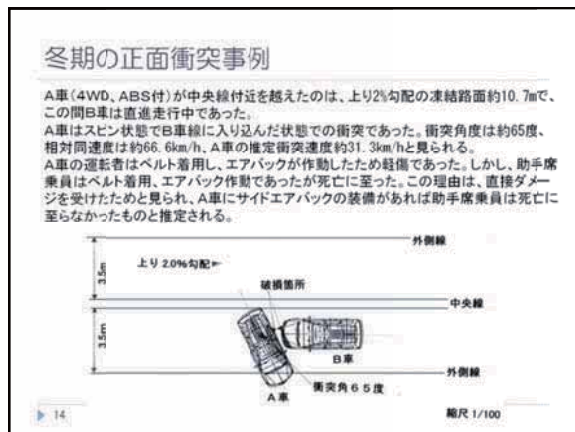
▶ 12

では、実際ぶつかったときはどんなふう

にぶつかっていますかというので、冬と夏の違いをお見せしたいと思います。



これが、先ほどからも出ていますが、夏の典型的な例で、アングルが非常に小さい。衝突角が10度、まるで衝突実験をしているような、こういう角度でぶつかります。これが夏の状態ですので、ほぼそのまま真っ直ぐぶつかりますので、現在の車ですと、そこそこ耐えられるケースが多く出てきております。



冬はこのタイプになります。当然、先ほどから何度もお話をしていますようにスピンしています。頭が曲がりますので、そこでぶつかりますので、高い車が必要というのはここにもあります。カーテンエアバッグがない車は、ここでへこみますので怖い。是非御購入いただければと思う次第です。

まとめ (冬期の正面衝突事故)

- 冬期に降雪のある県では冬期に正面衝突事故が多発している。正面衝突事故には操作上の誤り、特に冬期は急ブレーキが多かった。
- 重傷および軽傷の正面衝突事故は、気温が0℃以下となり積雪が発生することと強く関係していた。
- 雪氷路では、転操作・路面のすべりなどのきっかけから、センターラインを越える場合が多かった。
- 実際の雪氷路面において車両の方向が右あるいは左を向いたとき、あるいはスプリット路面のとき急ブレーキを踏むと、スピンした。
- 冬期の事故は夏期に比べ衝突角度が大きく、特にスピンした事例の場合には衝突車が横向きに近くなっていた。センターラインを越えてから衝突までの距離は短かった。

以上、非常に簡単にお話をしてきました。実はこれ、2年間近く北海道の方、道警の方、先ほどの平澤様、それから開発局の方、道路行政の方、私どもで、寄ってたかって、やはり北海道の正面衝突を防止することを徹底的に調べておくべきだということをやった成果でございます。余り皆様にお伝えする機会がなかったので、今日は冬の路面ということもありまして、正面衝突ということで御紹介させていただきました。

御清聴ありがとうございます。

溝端 ありがとうございました。大変興味深いお話をちょうだいしたように思います。特に高い車を買えというのは、そのあたりに自動車関係の方が、メーカーの方とかいられないかと思えますけれども。

さっきの眠気の問題ということになりますと、例えば高齢者ですけれども、昼寝を2時間ぐらいとか平気でされる方がいるんですよね。そうするとどうなるかというと、本来、運転している活動しなければいかにときに居眠りが出るのは当然なんですよね。そういう人の特性というものもありますよね。加齢による特性、体力が落ちてきて疲れやすいからちょっと居眠りをするんですけども、それが単なるちょっとした