

おりませんのでわかりません。

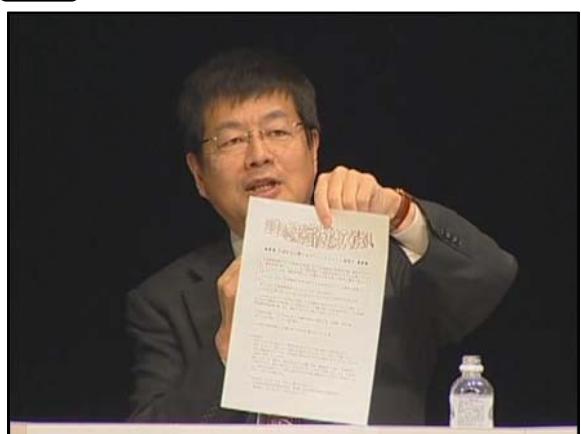
それで、何を研究しているかということ  
で、多少はやっております。やはり今、歩  
行者が最も危険な状態である。日本の中  
では、やはり歩行者事故を防ぐのが焦点と  
いうことで、ドライバー側から歩行者をどの  
タイミングで認知するのか、歩行者が自分  
に衝突する車をどのタイミングで認知する  
のか、そういうような基礎的な実験をテス  
ト走路で行っております。それに対してあ  
る程度対策を立てられるという見込みが若  
干ございまして、そのような基礎的な情報  
をあちこちで発表していくことでいろいろ  
な対策が生まれることを期待して、そのよ  
うな研究を行っております。何年かしまし  
たらお話しできるのではないかと。

1点そこであるのですがドライバーの方  
は、恐らく3秒から4秒前程度を見ながら  
走行されている。4秒より先が見えると、  
それは要らないという話になりますて、余  
り見たくない。3秒から中に入りますと、  
ちょっと不安定な動きをしますので怖い。  
そこの微妙なところを調節しております。  
ですので、よく言われるのは、冬になつたら  
車間距離を取りなさいという話が先ほど  
から出ますが、私はドライバーは絶対取ら  
ないと思います。やはり人間性の方が先に  
勝ってきて、安全性とかそういうことより  
も、自分が快適に走る方が優先される可能  
性がある。快適性と安全性は全然一致しな  
くて誤解を生んでくる。そういう中で事故  
が起きるのが実態かと思います。

その辺の人間性をどういうふうにコント  
ロールするか、何となく危険な話になります  
が、そういうようなことをいかにうまく  
やっていくか、それは教育が一つの手段で

あるということと、うまくいろいろな装置  
がそういうものをコントロールする。もう  
一つは、もっと強力にスピードなどの規制  
を人が住んでいるエリア内では行っていく。  
いろいろ言われているのですが、やはりある  
範囲は20キロ以下の規制速度にしてしま  
うぐらいのことを行っていくことが、これ  
からの事故件数を落とすポイントではない  
かと考えております。

溝端 ありがとうございました。



萩原 すみません、ちょっと1個PRしないと立場上ちょっとやばいということがございまして。こういう活動を今、地道な活動を行っております。こういうような「国道の危険な箇所を教えてください」、これは国道に限る必要はございませんが、印刷しているところが国道なのでこういうふうになっております。「危険な箇所を教えてください」というパンフレットを置かせてもらっております。これは、これからここ5年ぐらいの事故対策を、この危険箇所に対して行おうという活動を実際に行っておりますので、是非御記入いただきたいと思ひます。皆様に御記入いただいたところが集中的に対策を行うポイントとなっております。先ほどもありましたが、事故が起きているところはある程度わかるのですが、

起きそうなところはわかりません。是非そういう情報を寄せてもらいたいと考えております。

どうもありがとうございます。

溝端 ありがとうございました。

藤川さん、ちょっと車の話だったのですが、何かコメントありますか。サイドエアバッグの件ですけれども。

藤川 すみません、私もサイドエアバッグがどのくらい効果があるかまでは知らないですが、それなりに効果があるという実験結果は見ております。

溝端 わかりました。

藤川 ただそれも、さっきも言ったように、シートベルトをしていることが前提です。エアバッグはSRSと書いてあると思いますけれども、補助的な安全装置ですよという意味でSRSと書いてあります。是非シートベルトをしてください。

溝端 ありがとうございます。自動車研究所には若い研究員の方もたくさんおりますので、ホームページをクリックしていただいて、藤川先生あてにメールを差し上げて、どなたか紹介してくださいとやっていただければ、ひょっとしたらわかるかもしれませんということで閉じさせていただいているですか。

藤川 私よりあてになる若いやつを紹介しますので、是非。

溝端 ありがとうございます。

ほかにございますか。あと5分です。5分しかありませんよ。せっかくの機会ですので、どなたか。もう1件ぐらいは大丈夫だと思いますが。

あるいは、先生方の中での質疑でも結構ですよ。



藤川 いいですか。大矢先生がいいのかな。操作不適が多いという冬の事故、これの具体的にどんなものというのが、さっき萩原先生から一例だけ説明していただいたのですが、実際のデータとしてどんなものが、何が原因でどんな操作をしているか。

大矢 大体がスリップですね。路面凍結によるスリップによるものがほとんどです。

藤川 それは、例えばカーブで曲がり切れないような速度で入っていって、ブレーキを踏まざるを得なくなったり。

大矢 それもありますし、道路のちょっとした段差でハンドルを取られてしまうこともあります。

藤川 それはもう気をつけていてもしようがなくて、訓練しかないということになるのでしょうか。

大矢 道路状況を見て運転していただくということが大事なのかなと。特に、除雪が行き渡らない道路では、北海道の場合、雪が残っていて、雪が轍のように残った状態になることがあるので、そういう場合には、ハンドルが轍に取られてしまうことがあります。それは直線道路でもあります。

藤川 ありがとうございます。そういうところを気をつけて運転したいなと思います。どうもありがとうございます。



溝端 ありがとうございました。

16時10分ですね。ちょうど終了時間になつたのですが、御質問も切れておりますので、ちょうどいいのではないかと勝手に思つていますが。

まとめを最後にさせていただきたいというような話もあるかもしれません、聴きたいというかな、ちょっとまとめるのは大変ですよね。道路があり、車両があり、人がありということで一口でまとめるのは大変難しいのでやめますけれども、1点、いろいろなことをやはりよく知ることだと思うんですね。例えばさっきの平澤さんのスライドの中に「シンク・バイクキャンペン」とありました。それは、例えば「シンク・エージング」かもしれませんよね。よく老いるというのはどういうことかを知らないといけないと思うんですね。そういうことを知ることによって新しい対策が見えてくるような気がするんです。そこがポイントだと思いますね。是非そういう方向で、またそれぞれの地域で御検討いただいて、新しい交通安全対策というか、そういうものが芽吹いていくことを願つてやみません。

以上で終わりにさせていただきます。どうもありがとうございました。

先生方、ありがとうございました。

それでは、マイクをお返しいたします。

吉野さん、お願ひいたします。

司会 皆様ありがとうございました。

以上をもちましてパネルディスカッションを終了とさせていただきます。皆様一度盛大な拍手をお送りくださいませ。

ありがとうございました。事故を防ぐためのさまざまな技術も開発されているようですが、やはり皆様一人一人の意識が大きくかかわってくるのではないかでしょうか。車を運転する側も、そして歩行者の側も、両方の皆さんがあつと気を配ることで事故を防ぐことができるのではないかでしょうか。

以上をもちまして「平成22年度交通安全フォーラム」を終了いたします。

重ねて皆様にお願いがございます。皆様、こちらのアンケートへの御協力をお願ひいたします。アンケートは、受付に回収箱を用意してございますので、そちらの回収箱に入れていただければと存じます。

本日のフォーラムを通じまして、皆様も交通安全について改めて考えていただければと思います。お帰りの際には、どうぞお荷物などお忘れなくお持ちいただきますようにお願いいたします。

本日は、何かとお忙しい中、お越しいただきました誠にありがとうございました。

注) 発言を文章化するに当たり、読みやすさを考慮して、一部修正を加えてあります。