

教育用パンフレット（素案）

50歳をこえたら見直そう！

ベテランドライバーの 安全運転チェック



安全運転をつくろう。
自動車安全運転センター

SDワンダくん

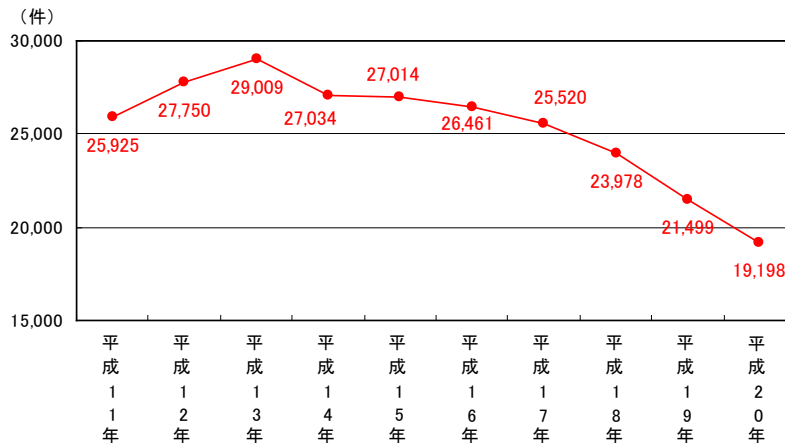
1. 50歳代後半～60歳代前半の職業ドライバーによる事故

●職業ドライバー（貨物車）の事故は年々減少しています。

平成20年に職業ドライバーが貨物車運転中に起こした事故は19,198件です。

過去10年間で職業ドライバーの事故は減少しており、平成11年と比較すると約3割減少しています。

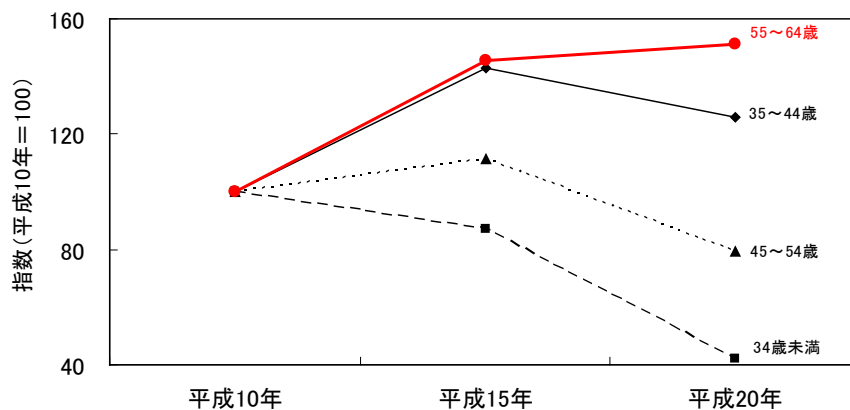
なお、同期間の全交通事故件数は、850,363件から766,147件と約1割の減少にとどまっております。職業ドライバー（貨物車）の事故は、全事故よりも大きく減少しています。



(出典：加齢に伴う職業ドライバーの運転技能の変化に関する調査研究報告書 平成22年3月 自動車安全運転センター)

●55歳～64歳の職業ドライバー（貨物車）の事故は増加しています。

職業ドライバー（貨物車）の全事故が年々減少している中、55～64歳の職業ドライバー（貨物車）の事故は増加しています。



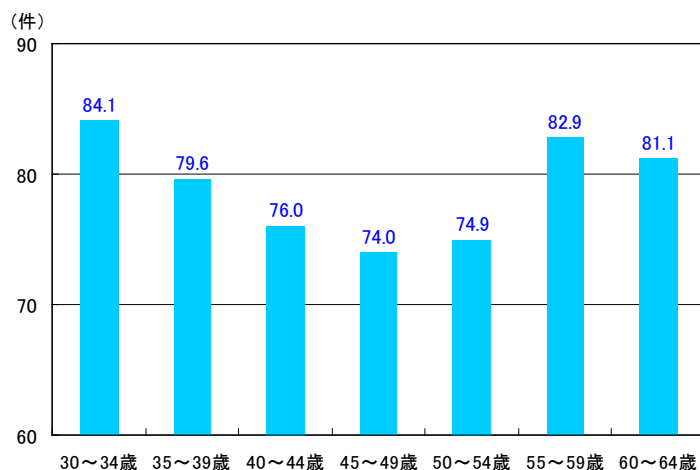
	事故件数			指数(平成10年=100)		
	平成10年	平成15年	平成20年	平成10年	平成15年	平成20年
34歳未満	13,093	11,370	5,478	100	87	42
35～44歳	4,538	6,482	5,718	100	143	126
45～54歳	4,862	5,405	3,856	100	111	79
55～64歳	2,303	3,357	3,480	100	146	151
65歳以上	207	400	666	100	193	322
合計	25,003	27,014	19,198	100	108	77

(出典：加齢に伴う職業ドライバーの運転技能の変化に関する調査研究報告書 平成22年3月 自動車安全運転センター)

●50 歳代後半になると事故率が上昇します。

下のグラフは、免許保有者1万人当たりの全事故件数（乗用車等も含まれている）を年齢別に整理したものです。これによると、30歳代前半を頂点として40歳代後半が最も事故が少ないですが、50歳代前半より微増傾向に転じ、55歳を超えると事故が急増することがわかります。

免許保有者1万人あたり事故件数（平成20年・全事故）

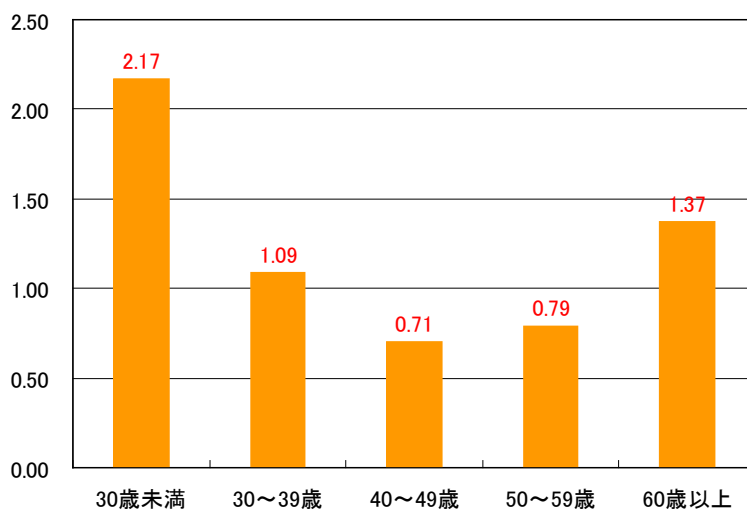


(出典：加齢に伴う職業ドライバーの運転技能の変化に関する調査研究報告書 平成22年3月 自動車安全運転センター)

また、下のグラフは、職業ドライバーが貨物車を運転中に引き起こした事故の年齢別指数を推計したものです。このグラフでも同様の傾向がみられます。

このように、50歳代後半になると、事故率が上昇することを、みなさんをご存じでしたか？

職業ドライバーの貨物車運転中の事故件数 推計値（平成18年）
（指数：全体平均=1）



(出典：加齢に伴う職業ドライバーの運転技能の変化に関する調査研究報告書 平成22年3月 自動車安全運転センター)

●50歳代後半から60歳代前半の事故は、安全確認が不十分なことが原因で発生しているようです。

他の年齢層と比較した、55～64歳の職業ドライバーの事故の特徴は次のようなものです。

	最も多い項目	55歳～64歳の特徴 (他の年齢層との比較)
事故類型	追突事故(他の年齢層と同様)。	出会い頭、車両相互、右左折時、横断中が多い。
行動類型	直進走行時(他の年齢層と同様)。	右左折時、発進時、後退時に多い。
事故要因	安全確認が不十分だった(他の年齢層と同様)。	安全確認をしなかったが多い。
事故発生場所	単路が最も多い(他の年齢層と同様)。	交差点が多い。
事故発生時の法令違反	前方不注意(他の年齢層と同様)。	安全不確認(前方、左右、後方)、信号無視が多い。
死亡事故率	死亡事故率は2.4%であり、全年齢平均(2.3%)に比べるとわずかに高く、ベテランドライバーといえども、決して低くはない。	

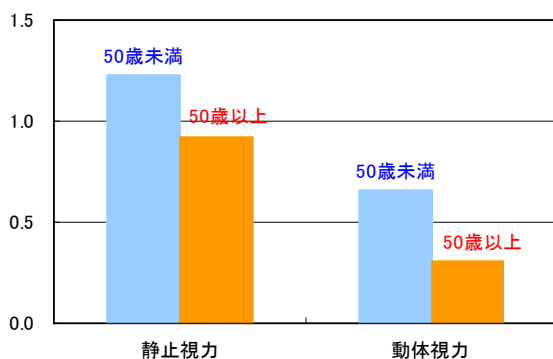
(出典：加齢に伴う職業ドライバーの運転技能の変化に関する調査研究報告書 平成22年3月 自動車安全運転センター)

2. 50歳代～60歳代の身体機能の変化

●50歳代はすでに身体機能や認知機能の低下が始まっています。

自動車安全運転センター中央研修所で職業ドライバー30人を対象に実施した走行実験（以下、走行実験）では、視力検査結果、反応時間検査結果ともに、いずれも50歳以上の方の成績が50歳未満の方より悪い結果となりました。視機能や反応時間の衰えには個人差がありますが、みなさんはいかがでしょう？

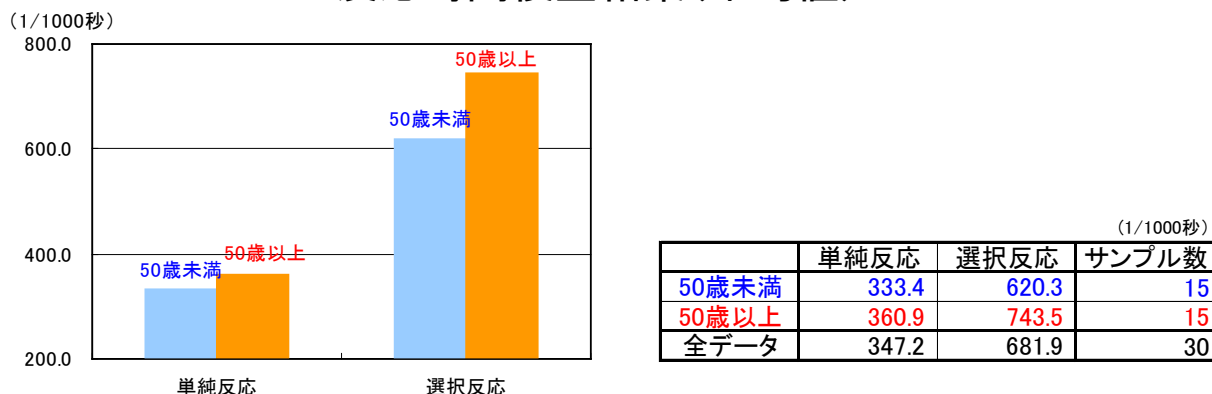
視力検査結果(平均値)



	静止視力	動体視力	サンプル数
50歳未満	1.2	0.7	15
50歳以上	0.9	0.3	15
全データ	1.1	0.5	30

(出典：加齢に伴う職業ドライバーの運転技能の変化に関する調査研究報告書 平成22年3月 自動車安全運転センター)

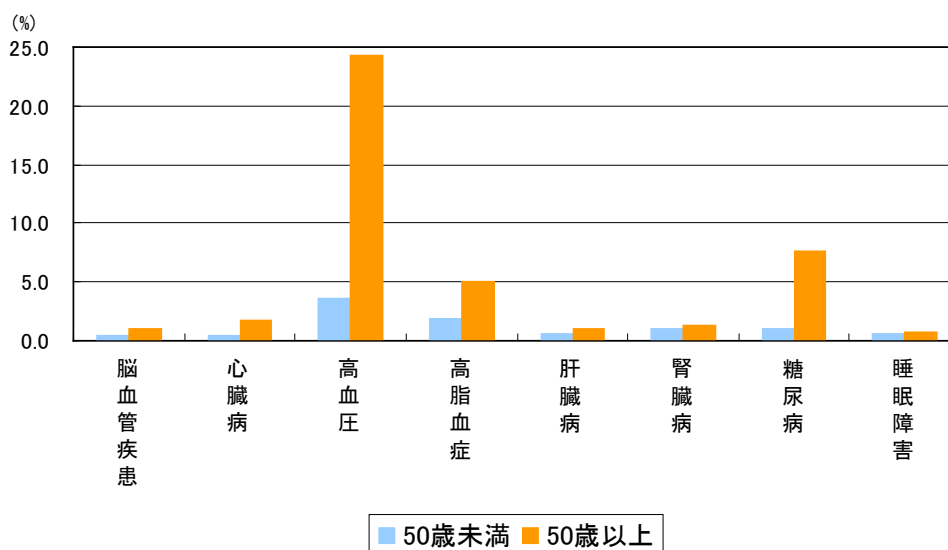
反応時間検査結果(平均値)



(出典：加齢に伴う職業ドライバーの運転技能の変化に関する調査研究報告書 平成22年3月 自動車安全運転センター)

●50歳代になると生活習慣病等の疾病率が高まります。

全国の貨物運転者894人へのアンケートの結果、高血圧、糖尿病、高脂血症等の割合が50歳未満と比較して、50歳以上は高いことがわかりました。これらの病気は、身体機能に様々な悪影響を及ぼし、最悪の場合は、命を落とす危険性があります。定期的な健康診断および普段からの健康管理が重要です。また、早めに医師へ相談することも重要です。



(%)

	脳血管疾患	心臓病	高血圧	高脂血症	肝臓病	腎臓病	糖尿病	睡眠障害
50歳未満	0.4	0.4	3.6	1.8	0.6	1.0	1.0	0.6
50歳以上	1.0	1.8	24.3	5.1	1.0	1.3	7.6	0.8
全体	0.7	1.0	12.8	3.2	0.8	1.1	3.9	0.7

(出典：加齢に伴う職業ドライバーの運転技能の変化に関する調査研究報告書 平成22年3月 自動車安全運転センター)

●50歳を過ぎると、身体機能や反応時間に衰えがあらわれ、若いころのようにはいかなくなります。また、それら衰えを無自覚のまま、運転を続けることは非常に危険です。

3. ベテランドライバーの運転上の課題点

●一時停止や安全確認等、ちょっとしたことが疎かになっていませんか？

◆走行実験で教官が同乗し、運転者（職業ドライバー）の運転行動を評価したところ、50歳未満の方と比較した、50歳以上の方の運転上の問題点として、以下のことが指摘されました。

- ★ 一時停止をしない
- ★ 安全確認が不十分
- ★ 進路変更時の合図がない、もしくは遅い
- ★ 後退時の安全確認が不十分
- ★ リアオーバーハングへの配慮不足



走行実験風景（於：自動車安全運転センター中央研修所 平成21年7～8月）

◆これらの指摘は、いずれも、高度な運転技術を必要としない基本的なことです。また、状況によっては、いちいち配慮しなくてもすぐに事故にはつながらないことかもしれません。

◆しかし、事故とは、みなさんの思いもよらないところで発生するものです。

また、今まで無事故・無違反で過ごしてきた方が、これからも無事故・無違反で過ごせる保証など、どこにもありません。

●このパンフレットは、50歳以上のベテランドライバーに特徴的な事故や、運転上の問題点に基づき、その正しい対処方法を示しています。

●いずれも基本的なことばかりですが、この機会にもう一度ご自身の運転を見直して下さい。

4. 追突防止のための注意点

安全運転セルフチェック その1

- わきみ運転をしない。
- 適切な車間距離を保持する。

●わきみ運転をしないために

- ◆運転中は伝票類や地図等を確認しないこと。車を停車してから確認しましょう。伝票類などは、手の届かないところ（例えば、荷台等）へ置くことも1つの対策です。
- ◆運転中の**携帯電話は厳禁**です。

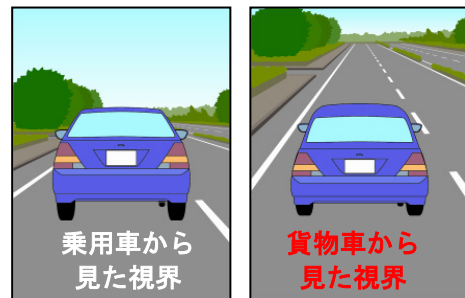
●適切な車間距離の取り方

●車間距離（時間）

- ◆高速道路での車間距離は、路面が乾燥していて、タイヤが新しい場合でも、走行している速度の数字をメートルに読みかえた距離以上が必要です。例えば、時速 80km では 80m、時速 100km では 100m 以上が基本です。
- ◆車間距離は、前の車が走行している位置に、自分の車が到達するまでの時間（車間時間）で確認する方法もありますが、この場合の目安は3秒から5秒以上とされています。
- ◆例えば、車間時間3秒を計測するときは、「イチ、ニ、サン」と数えると時間が短くなりますので、**ゆっくりと「ゼロイチ、ゼロニ、ゼロサン」と数えるのがコツです。**

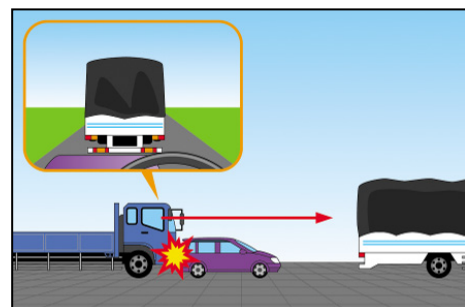
●乗用車と貨物車の前方の見え方の違い

貨物車の運転席は位置が高いため前の車を見下ろす形になり、前の車との車間距離が実際より長く感じられます。



●貨物車の間に乗用車が入った場合の注意

大型貨物車の間に乗用車が入った状態の場合、つい、視線をまっすぐ前方に向けてしまい、直前の乗用車に注意が向かなくなりがちです。意識して直前の乗用車に注意するようにしてください。



5、 出会い頭事故防止のための注意点

安全運転セルフチェック その2

- 一時停止を意識的に実施する。
- 安全確認を確実に実施する。

●一時停止の重要性

ベテランドライバーに多い事故として**出会い頭事故**があげられます。これは、一時停止を確実に実施し、左右の安全確認を充分に行うことで、回避される事故です。

一時停止には、運転者個々の習癖が大きくあらわれます。普段の運転場面で何気なく行っている一時停止ですが、**完全に停止せず、ノロノロ運転のまま左右の確認をすることは危険です**。以下に、一時停止の基本的な手順を示しますので、**意識的に**実行してみてください。

手順1：一時停止の標識をみたら、早めにブレーキをかけはじめます。

手順2：その時、同方向に進んでいる歩行者、自転車、二輪車等がないかどうかを確認します。

手順3：停止線の手前で余裕を持って（30～50cm）停止します。

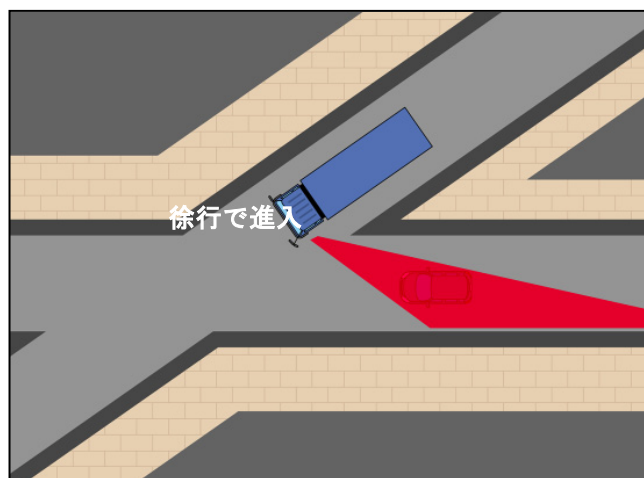
手順4：完全に停止したら、左右の安全を確認します。

手順5：左右の安全が確認できたら、交差点に進行します。場合によっては、少し前に出て停止し、再度安全確認を実施します。

斜めに交わる見通しの悪い交差点の例

◆このような交差点を通過する場合、貨物車のドライバーは左から近づいてくる乗用車が死角になって見えません。

◆このような交差点では、何段階かに分けて一時停止し、十分に安全確認をしながら徐行して通行する必要があります。



6. 右左折時の注意点

安全運転セルフチェック その3

- 安全確認を確実に実施する。
- 方向指示器による合図は正しいタイミングで必ず出す。
- 交差点通過時の軌跡に配慮する。
- 信号を見落とさないように。
- リアオーバーハング（車両後端の張り出し）に配慮する。

●安全確認を確実に実施しましょう。

ベテランドライバーに多い事故として**右左折時の事故**があげられます。右左折時には正しいタイミングで**方向指示器を出す**ことはもちろん、正しい走行軌跡と、各タイミングにおける**確実な安全確認が必要不可欠**です。以下に各タイミングで実施すべき安全確認の内容を整理したので再度確認してください。また、事故時の法令違反では、信号無視が多いとされており、**信号の見落としに注意**しましょう。

確認のタイミング	安全確認の内容	
	左折	右折
1 進路変更前	<ul style="list-style-type: none"> ・進路変更先車線の後方から来る車両等の確認 ・同じ車線に進路変更する車両等の動きに注意 	
2 進路変更時	<ul style="list-style-type: none"> ・二輪車等が入ってこないかどうか、左側の確認 ・進路変更完了の確認 	<ul style="list-style-type: none"> ・進路変更完了の確認
3 交差点直前	<ul style="list-style-type: none"> ・巻き込み防止のため、左側の確認 ・左右の安全確認 	<ul style="list-style-type: none"> ・左右の安全確認
4 交差点内	<ul style="list-style-type: none"> ・巻き込み防止のため左側方の確認 ・進行方向（前方、左右）の安全確認 ・リアオーバーハング（右側）への配慮 	<ul style="list-style-type: none"> ・進行方向（前方、左右）の安全確認 ・リアオーバーハング（左側）への配慮 ・対向直進車両の影に隠れている二輪車等に注意 ・サンキュー事故に注意

●方向指示器による合図の重要性。

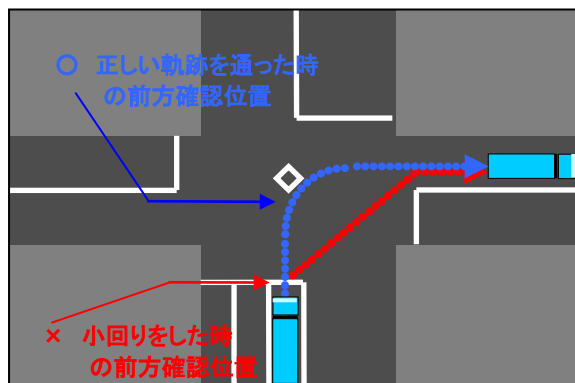
走行実験では、50歳以上の方の運転上の問題点として、進路変更時の合図がない、もしくは遅いとの指摘がありました。

合図は他の車両へ自身の意思を伝えるだけでなく、歩行者や自転車といった運転免許を持たない人たちへのコミュニケーション手段でもあります。

合図のタイミングは、交差点では30m手前、単路における進路変更時には3秒前が基本です。

●右折時は、小回りしないように注意しましょう。

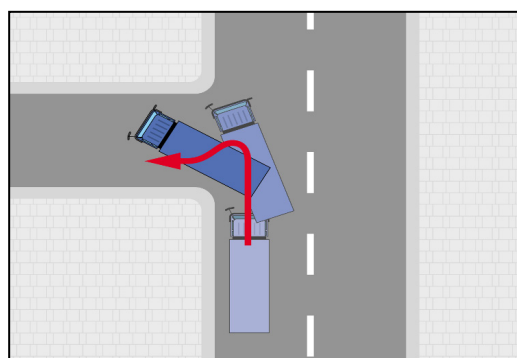
右折時は、交差点の中心のすぐ内側を通るようにしましょう。この時、早く右折しようとして、小回り気味の軌跡をとると、**速度が速くなりがち**な上、**前方確認する場所が後方**となり、安全確認に必要な、**十分な視界を確保**できません。



●狭い道への左折は、右側へのふくらみに注意しましょう。

狭い道へ左折する時に、いったん、車体を右にふくらませて左折すると、後続車の運転者が、貨物車は右に行くと思い違いして、車の左側に進入してくることがあり、極めて危険です。

このようなときは、進入先の安全を確認しながら、内輪差にも注意しつつ車体を右にふくらませないようにすることが必要です。



●リアオーバーハングに配慮しましょう。

◆写真は、右折時に車両左側のリアオーバーハングによるせり出しが後続車に接触しそうになっている危険な場面です。



◆リアオーバーハングは左折時や路端から発進する時、駐車場から発進する時にも注意が必要です。



7. その他の注意点

安全運転セルフチェック その4

- ✓ 後退時はミラーを活用し、周囲全体に目配りする。
- ✓ 正しい運転姿勢は安全運転の基本です。
- ✓ 運転場面全般において、意識的に安全確認を実施する。
- ✓ 最近改正された道路交通法の変更点を確認する。

●後退時の注意点

後退する時、一点だけ見ていると、他の方向の安全が確認できません。ミラーを活用しながら周囲全体に目配りして、慎重に後退しましょう。

●正しい運転姿勢の重要性

安全運転教育の専門家から、ベテランドライバーは、後ろに反りかえったような運転姿勢が多いとの指摘があります。運転姿勢が悪いと、死角が増え、適切な安全確認ができません。また、正しい運転姿勢には、疲労を軽減する効果があります。



●安全確認を意識的に実施して下さい。

運転経験を積むと、当然、運転技量は向上します。しかし、同時に、不安全な行動を学習してしまうことを忘れてはいけません。今までの運転で、何ら問題がないと、自分の勝手な判断で安全確認の手を抜いたり、道路標識を無視したりする運転者は多いものです。

不安全行動の学習は、無意識のうちに蓄積してしまい、自分自身では、手抜きをしているつもりが全くないということが問題です。

このため、普段から、自分自身の運転のセルフチェックが大切ですが、自分以外の第三者に自分の運転を評価してもらうことはとても効果的です。

また、この年齢層になると、思い込み（～だろう）運転や、勘違い、ついいうっかりによる事故が増えるとされておりますので、たとえ普段安全な道でも、気を抜かず確実に安全確認を実施してください。

●最近改正された道路交通法を確認しましょう。

みなさんが運転免許を取得した時からどれくらい経過しているでしょうか。その間、道路交通法は何度も改正されており、みなさんが学習した内容との相違が多くあると考えられます。免許更新時に配布される「交通の教則」の巻頭には、直近5年間の改正点がまとめてあります。また巻末には、道路標識についての情報が整理されていますので、確認しておいて下さい。



●いざという時、急ブレーキを踏めますか？

長い間、無事故・無違反で過ごしてきたベテランドライバーほど、急ブレーキを経験しておらず、いざという時に急ブレーキを踏めないと専門家が指摘しています。そのような方は、安全運転研修施設等により、急ブレーキを体験しておくことをおすすめします。

●安全運転の基本は、「あせらないこと」及び、「スピードを出しすぎないこと」です。

このパンフレットは、安全運転意識の高い、高度な運転技術を持つ、ベテランドライバーのみなさまに読んでいただくものですので、あえて記述はしませんが、安全運転の基本は、「あせらないこと」及び、「スピードを出しすぎないこと」です。

ベテランドライバーは、若手ドライバーや一般運転者の
手本になるべきです。