

交通事故が起き続ける要因と対策

ルービックキュービストズ C1251076A 小林龍之丞

A. 他チームの発表を聞いて考えたこと

他チームのスライドを見て、交通事故問題は運転者個人の注意不足だけでなく、道路環境や地域構造、公共交通の未整備といった社会的要因が大きく関係していることを改めて感じた。特に地方では自動車に依存した生活が当たり前になっており、高齢者が運転を続けざるを得ない状況そのものが事故リスクを高めていると考えられる。

発表の中では、音や光を用いた注意喚起、VRなどを活用した体験型交通安全教育といった取り組みが紹介されていた。これらは、危険を頭で理解するだけでなく、実際に体感することで事故防止につなげようとする点が特徴的であり、高齢者や子どもにも有効な方法だと感じた。また、交通事故を未然に防ぐためには、ドライバー本人だけでなく、歩行者や自転車利用者を含めた周囲の意識向上も重要であると感じた。

一方で、こうした対策には慣れによる効果の低下や導入コストの問題もあり、すべての地域で同様に導入することは難しいという課題も見えてきた。そのため、地域の実情に合わせて対策を選択し、複数の方法を組み合わせて実施することが重要であると考えた。

また、公共交通の利便性向上を目的とした発表からは、交通事故対策と地域活性化を同時に考える視点の重要性を学んだ。交通問題を安全面だけで捉えるのではなく、住民の生活や経済活動と結びつけて考えることで、より持続可能な解決策につながると感じた。

B. 授業全体を通して考えたこと

本授業の第1回目「都市と交通」において、山形県では人口10万人当たりの交通事故発生件数が全国平均より多いことを知り、強い問題意識を持った。そこで私たちは、山形県ではどのような交通事故が多く発生しているのか、また県警察や行政はどのような取り組みを行っているのかを調べ、現状を改善する方法について考えた。

令和6年のデータによると、山形県の人口10万人当たりの事故発生件数は239.5件で、東北平均や全国平均を上回っている。負傷者数も同様に高く、全負傷者2,927人のうち高齢者は623人と最も多い年齢層であった。さらに、死者24人のうち10人が高齢者であり、高齢者が関係する交通事故の深刻さが数値からも明らかである。

事故の特徴としては、車両相互事故が他の事故類型と比べて多く発生している点が挙げられる。一方で、単独事故は発生件数が少ないにもかかわらず死者数が多く、事故が起きた場合の危険性が非常に高いことが分かる。また、国道よりも県道や市町村道で事故や負傷者が多く、市街地や交差点では事故件数が多い一方、非市街地や単路では死亡事故が多いなど、道路環境による違いも見られた。特に国道 113 号や 348 号では道路延長当たりの死亡者数が多く、重点的な対策が必要であると考えられる。

これらの背景には、高齢者人口および高齢ドライバーの増加、免許返納後の移動手段が確保されていない交通空白地域の多さがある。特に置賜地方では免許保有率が高く、交通死亡事故が多い国道が通っているにもかかわらず、公共交通が十分とは言えない状況にある。このような環境では、高齢者が免許返納をためらい、結果として事故リスクが高まりやすいと考えられる。

そこで私たちは、「高齢者にまつわる交通事故を減らし、山形県を日本一交通安全な県にする」ことを目標に解決策を検討した。第一に、道路の無電柱化を進めることで、固定障害物を減らし視界を確保することが重要だと考えた。無電柱化により車両の軌跡の変化が少なくなり、ハンドル操作の負担も軽減されるため、高齢者にとって運転しやすい環境づくりにつながる。

第二に、免許返納を促進するためには、返納後の生活を支える公共交通の充実が不可欠である。そこで、準中型免許で運転可能な車両を用いた「ヒトもの米白線（仮称）」の路線バスを提案した。人の移動と物流を同時に支える仕組みを構築することで、交通の利便性を高め、免許返納しやすい環境を整えることができると考えた。

さらに、高齢者講習に合否や限定免許制度を導入し、運転監督者必須免許やサポカー限定免許などを設けることで、段階的に免許返納へとつなげる仕組みも有効であると考えた。

これらの取り組みにより、高齢者の交通事故減少だけでなく、歩行者や自転車利用者を含めた地域全体の安全性向上が期待される。また、山形県が高齢者に優しい交通環境を整えた県として、全国のモデルケースとなる可能性もある。

まとめ

最初の自分たちの発表では、山形県の交通事故データを基に、高齢者の事故が多い現状を示し、無電柱化や免許返納といった具体的な対策を中心に提案していた。しかし、この

発表では「事故をどう減らすか」という結果に重点を置いており、「なぜ事故が起き続けているのか」という過程への分析が十分ではなかった。

他の班の発表を聞く中で、事故減少には対策そのものよりも、事故に至る背景や人の行動の流れを理解することが重要であると気づいた。特に、事故は一瞬のミスではなく、生活環境や移動手段の選択、運転を続けざるを得ない状況の積み重ねによって起きているという指摘は、自分たちの発表には欠けていた視点であった。

よって、無電柱化を進めることで視界を確保し、運転操作の負担を軽減することで、事故が起きにくい道路環境を整えることを提案した。これは、運転者の注意力に依存する対策ではなく、環境によって事故リスクを下げることを目的としている。

さらに、免許返納を「事故を起こした後の対応」ではなく、「事故を起こす前の予防策」として位置づけ、公共交通の確保や段階的な免許制度を組み合わせることで、高齢者が無理に運転を続けなくてもよい状況をつくることを対策として示した。このように、事故が起き続ける構造を変えることが、長期的な事故減少につながると考えている。

本授業を通して、交通問題は単一の対策で解決できるものではなく、道路環境、制度、公共交通、人の意識を総合的に考える必要があると学んだ。今後は、地域の実情を踏まえながら、誰もが安心して移動できる交通社会の実現に向けて、自分自身も関心を持ち続けていきたい。