

# 安全運転

2025  
2  
No. 626

発行所・発行人 岡山県安全運転管理者協議会連合会  
岡山県運行管理者協議会連合会

〒709-2192 岡山市北区御津中山444-3  
岡山県運転免許センター 安全運転学校内 TEL (086) 724-4363  
定価1部75円(但し、会員の購読料は、会費に含めて徴収)

## 冬の道路での交通事故防止!

### ●雪道や凍結しやすい場所では「急発進・急ハンドル・急ブレーキ」は禁物!!

交差点とその付近、カーブ、下り坂、橋の上、日陰部分などは、大変危険です。  
あらかじめ安全な速度に調整し、常に危険を予測しながら運転しましょう。

### ●車間距離は、いつもの2~3倍!

雪道やアイスバーンを走行するときは、いつもより長めの車間距離を保持しましょう。

### ●事前の装備・点検を確実に!!

冬用タイヤを装着していても安心できません。

タイヤチェーンやスコップなどの携行、バッテリー点検など確実に行いましょう。

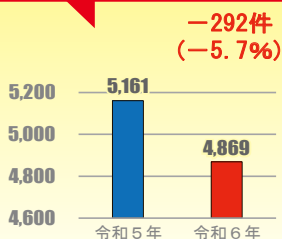
タイヤチェーンの装着方法等を事前に確認しておきましょう。

また、燃料は、満タンにして出発しましょう。

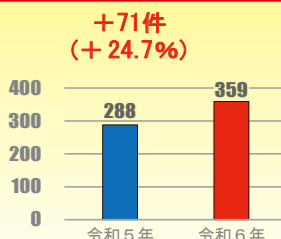
### ●出発前に目的地までの道路情報や気象情報を必ず確認しましょう!

【日本道路交通情報センター 050-3369-6666】

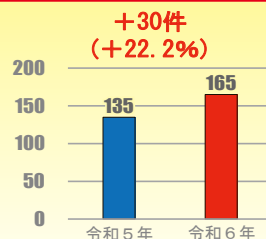
令和6年は  
事業所の事故が  
多発!!



-292件  
(-5.7%)



+71件  
(+24.7%)



+30件  
(+22.2%)

(※ 数値は人身事故件数) ※ 追突事故多発、余裕を持った運転、前をよく見ましょう!

令和6年度

安管・運管交通安全スローガン

「気を抜くな ハンドル持つ手は 帰るまで」

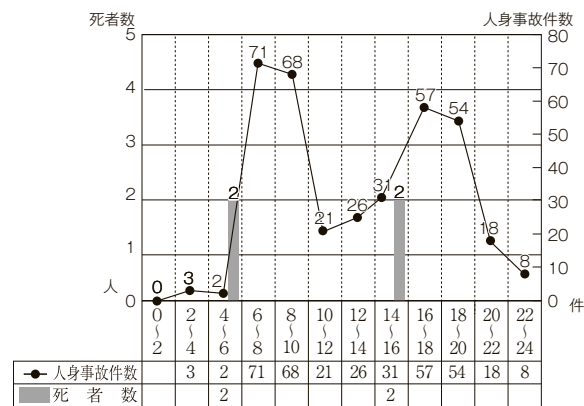
安全運転管理者選任事業所の交通事故発生状況(令和6年中)

1. 交通事故発生状況

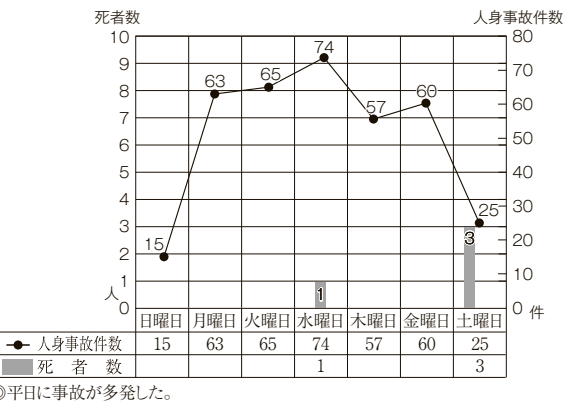
| 区 分              |      | 人身事故件数 | 死 者 数 | 負 傷 者 数 |       |       |
|------------------|------|--------|-------|---------|-------|-------|
|                  |      |        |       | 重 傷     | 軽 傷   | 計     |
| 安<br>管<br>事<br>故 | 令和6年 | 359    | 4     | 38      | 355   | 393   |
|                  | 令和5年 | 288    | 4     | 36      | 280   | 316   |
|                  | 増減率  | 71     | 0     | 2       | 75    | 77    |
|                  |      | 24.7%  |       | 5.6%    | 26.8% | 24.4% |

(注) 人身事故件数は、選任事業所が第1当事者となった事故の件数をいう。  
死者数・負傷者数は、その事故によって死傷した人数をいう。(以下同じ)

2. 時間別発生状況

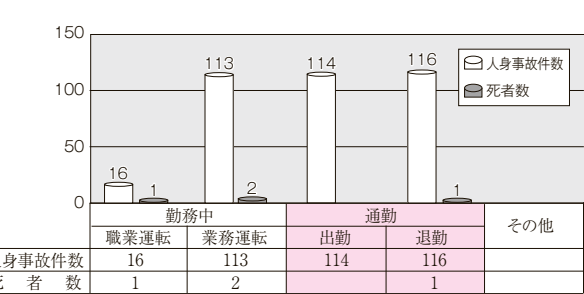


3. 曜日別発生状況



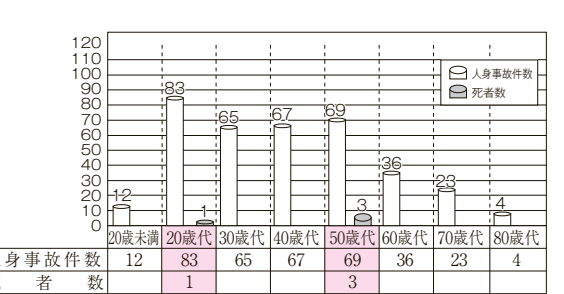
◎平日に事故が多発した。

4. 目的別発生状況



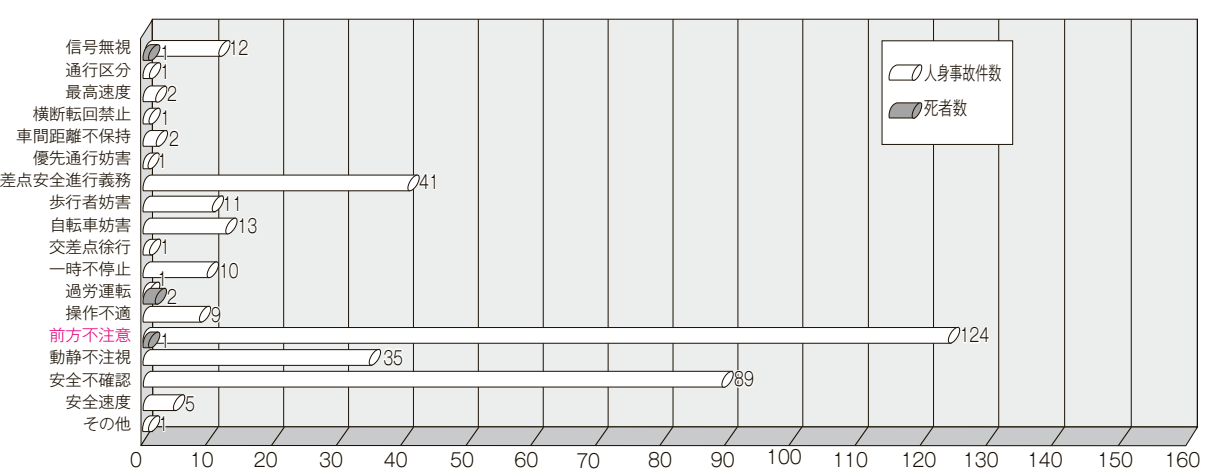
◎通勤中の事故が多い。

5. 年齢層別発生状況



◎20歳代の事故が最も多く、次いで50歳代が多い。

6. 原因別発生状況



◎ 1位が前方不注意、2位が安全不確認、3位が交差点安全進行義務違反、4位が動静不注視で原因の約80.5%を占めています。  
◎ 事故類型は、車両相互の追突事故が138件と最も多く、合出頭事故が85件、右折事故が28件、左折時の事故が15件、正面衝突が15件でした。  
また、対歩行者との事故が41件発生し、その内、道路横断中が26件でした。

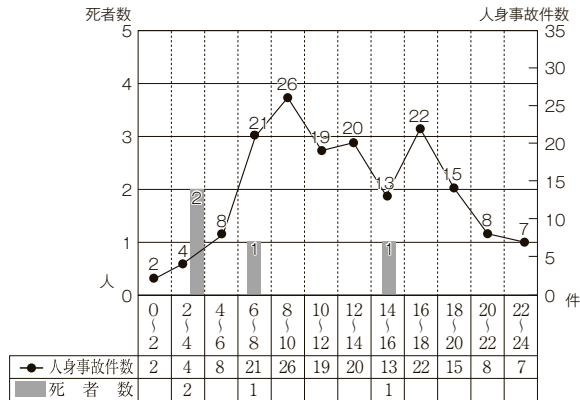
運行管理者選任事業所の交通事故発生状況(令和6年中)

1. 交通事故発生状況

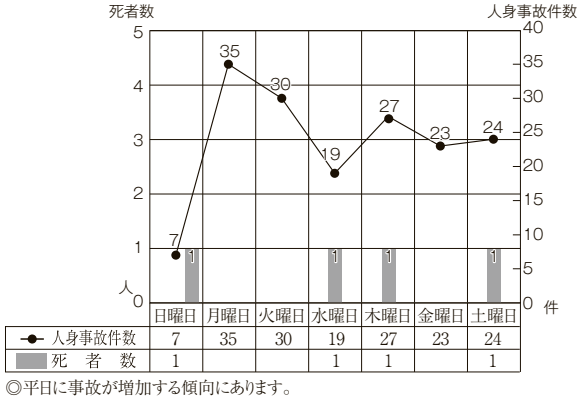
| 区 分     |      | 人身事故件数 | 死 者 数  | 負 傷 者 数 |       |       |
|---------|------|--------|--------|---------|-------|-------|
|         |      |        |        | 重 傷     | 軽 傷   | 計     |
| 運 管 事 故 | 令和6年 | 165    | 4      | 17      | 163   | 180   |
|         | 令和5年 | 135    | 1      | 20      | 131   | 151   |
|         | 増減率  | 30     | 3      | -3      | 32    | 29    |
|         |      | 22.2%  | 300.0% | -15.0%  | 24.4% | 19.2% |

(注) 人身事故件数は、選任事業所が第1当事者となった事故の件数をいう。  
死者数・負傷者数は、その事故によって死傷した人数をいう。(以下同じ)

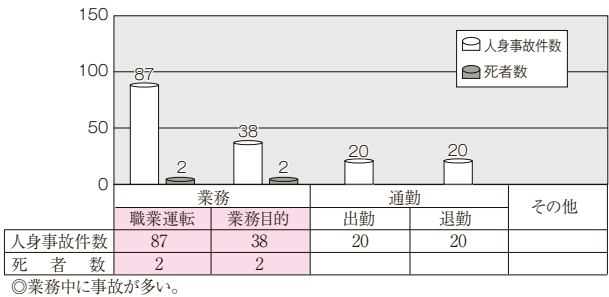
2. 時間別発生状況



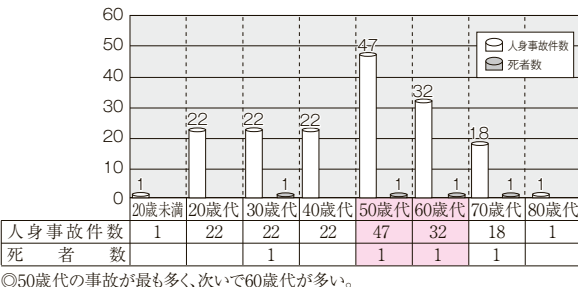
3. 曜日別発生状況



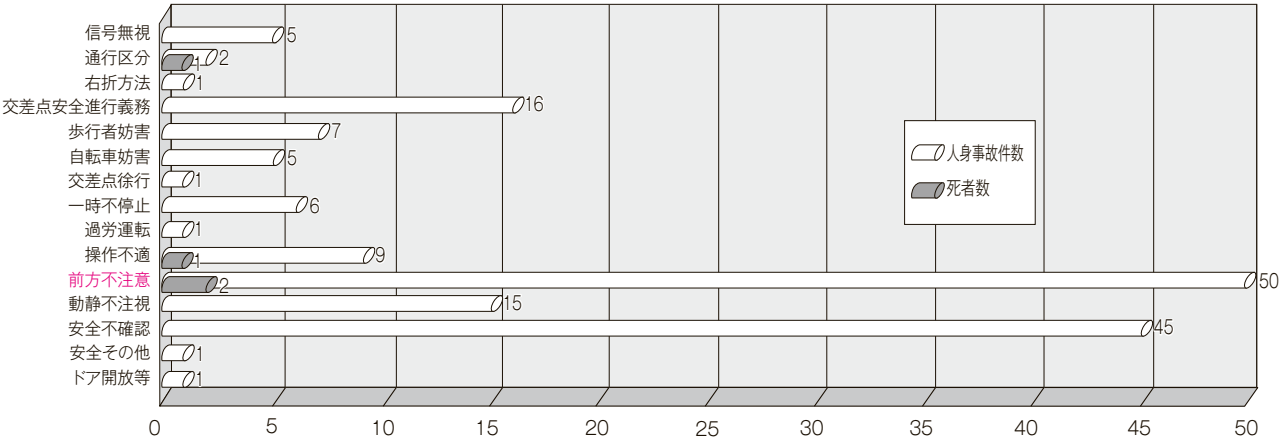
4. 目的別発生状況



5. 年齢層別発生状況



6. 原因別発生状況



◎ 1位が前方不注意、2位が安全不確認、3位が交差点安全進行義務違反、4位が動静不注意で原因の約76.4%を占めています。  
◎ 事故類型は、車両相互の追突事故が61件と最も多く、出合頭事故が31件、右折事故が11件、左折時の事故が9件、正面衝突が3件でした。  
また、対歩行者との事故が14件発生し、その内、道路横断中が7件でした。

# 新事故の心理・安全の心理

## 高齢者の安全運転寿命を延伸するために ドライビングアイフレイルに注意

NPO法人 安全と安心心のまなびば 代表

川崎医療福祉大学 名誉教授

主幹総合交通心理士 健康心理士

金光義弘

はじめに

新年早々1月14日に、東京で第65回交通安全国民運動中央大会が開催され、その基調講演という大役を果たしてきました。昨年の第64回大会で交通安全賞賞状十字金賞を受賞した者の宿題でもあったようです。

演題を「高齢者の安全運転寿命を延伸するために」とし、特に視覚機能低下による交通事故の予防を呼びかけるつもりで「ドライビングアイフレイル」を中心にお話をしました。

ちょうど2014年に東京で、自動車安全運転センターのシンポジウムが開かれた際に、「高齢運転者における視野異常の実態」と題した基調講演をしたので、10年ぶりに東京で高齢者の視覚機能に関する講演をしたことになります。

話の途中で、昔も今も変わらないことがありました。それは、調査に参加してくださった高齢ドライバーのなかで、視力はさほど悪くないのに視野欠損や視野狭窄が認められた方が多くしかもほとんどの方がそれに気づいておられないということでした。

静止視力は0.7で合格なのに、視野障害がある高齢ドライバーがおられる不

思議に興味を抱き、眼科医の先生とタッグを組んで研究を始め、今日に至っています。

アイフレイルについて

約10年前に、岡山県における高齢運転者の視野の経年変化に関する調査研究にとりかかっていたのですが、その頃は加齢に伴って高齢者の生活能力(例えば体力、認知力、記憶力、視機能、口腔機能、など)が次第に衰えて、最後に寝たきりになって要介護状態を迎えることはわかっていました。しかし、その変容過程を追跡し分析することによって、要介護状態にならないようにする研究は今日ほど進んでいなかったように思います。

最近では健康な高齢者が加齢によって諸機能が衰え、遂には要介護になる前の中間状態を医療や福祉の領域では英語で「フレイル(Frailty)」と称して、予防に力を入れています。眼科ではアイフレイル、歯科ではオーラルフレイル、体力面ではサルコペニア等と呼ばれ、多様な予防措置やトレーニング方法が開発されているのです。

高齢ドライバーにとって安全運転

には目の機能が重視されるので、ドライビングアイフレイルが注目されます。後段で眼科医学会が推奨するアイフレイル・セルフチェックリスト(表1)と、眼科医と交通心理士の共同制作によるドライビングアイフレイル・チェックリスト(表2)を紹介いたしますから、日常生活上の目の状態は表1を、特に40歳以上のドライバーの目の状態は表2を活用して、自分自身の目の健康状態を自覚していただきたいと思います。

同時に注意していただきたいのは、目の状態を知ることと視力を測ることは違うという点です。免許更新時等では簡単な視力計で視力を測り、一般的に0.7以上であればOKとなりますが、目の健康診断となれば視野や眼底の検査が必要です。アイフレイル・チェックリストで✓印がつく場合には、眼科医療機関で然るべき検査の受診をお勧めします。

視野と視野障害について

仮に両眼視力が0.7以上ある人でも、対象物が視野の網膜に映らない限り信号として把握されないもので、脳による危険かどうかの判断はもとより、ハンドルやブレーキ操作の運動命令も下せず、事故を回避することができないこととなります。

視野もテレビのアンテナと同じような役目を果たしていると考えれば、アンテナが壊れているとか、障害物に遮られていたりすることによって、肝心の信号をキャッチできない状態になるわけで、視野障害と呼ばれます。

もしドライバーが視野障害だとすれば、そもそも目の前の危険物やリスクが検知できないわけですから、ご存知の認知判断操作という安全運転のプロセスそのものが成り立たないこと

になります。

さらに悪いことに、ドライバーは自分自身の視野障害を自覚していないと、安全運転プロセスの不備を補償する運転ができません。そのために思いがけない交通事故を起こす可能性があるのです。2022年本誌11月号で、横断中の自転車運転中の人が見えなくて死亡事故を起こしたドライバーの例を2件ご紹介したことがあります。

現在の法制度では、高齢者運転免許更新時講習において、動体視力検査や視野検査が行われますが、緑内障や網膜色素変性症等の重度の視野障害の診断には至らず、静止視力さえ両眼で0.7以上(片眼で各0.3以上)あれば普通免許は取得可能です。

しかし視野障害のあるドライバーは、片眼の異常はもう一方の眼で無意識にカバーするため自覚しにくい場合が多く、障害に気づかないため自発的に眼科健診を受けないという問題があります。

動体視力検査も視標(ランドルト環)の動きが直線的前進方向であったり、視野検査の視標の動きも水平方向のみ(垂直方向なし)で、眼球運動の固定がチェックされていないと、と要改善点が多いように思います。

おわりに 日ごろの注意事項

誰もが視野障害で交通事故を起こすほど高頻度ではないにしても、日常的に横断歩道を横断中の歩行者や自転車巻き込んでしまいかねない場面の中に、ドライバーの目の不健康に起因する場合が含まれる可能性は十分あると思います。

例えば車両の法令違反で最も多い「安全運転義務違反」の中の何割かには、「視野障害」や「視覚機能不全」等のドライビングアイフレイルが含ま

表1 アイフレイル セルフチェックリスト

|                           |
|---------------------------|
| 1. 目が疲れやすくなった             |
| 2. 夕方になると見にくくなる           |
| 3. 新聞や本を長時間見ることが苦手になった    |
| 4. 食事の時にテーブルを汚すようになった     |
| 5. 眼鏡をかけても見にくいと感じるようになった  |
| 6. まぶしいと感じるようになった         |
| 7. まばたきをしないとはっきり見えないことがある |
| 8. まっすぐな棒や線が波打って見えることがある  |
| 9. 段差や階段で危ないと感じることがある     |
| 10. 信号や道路標識を見落とすことがある     |

日本眼科啓発会議 アイフレイル啓発公式サイト 2023改訂

読者の皆様、こんにちは。この「安全運転」は、毎月1回5日発行の「昭和44年11月18日第三種郵便物認可」の調査研究からみても、高齢ドライバーの中には事故には至らなかったが、ヒヤリ・ハット経験をされたアイフレイルの方も多いに違いはないと推測されます。

筆者自身80歳を過ぎて、最近アイフレイルに気づくことが増え、ミスやエラーのせいもあって、時間が増えました。その前に国土交通省から配布された「視野障害対策マニュアル」に目を通すと、多くの気づきがあります。

読者の皆様と共に、自他に対する「注意せよ！」という思いが、ただの掛け声に終わらないために、今一度自分の目の健康に注意を払い、視界の健康を確保したいものです。

あえて読者の皆さんを脅す気はないのですが、国土交通省が策定した「視野障害対策マニュアル」(表3)を参照し、防衛的悲観主義になって注意喚起を怠らないようにしましょう。

表2 ドライビングアイフレイル・チェックリスト

| 運転中に感じたり体験する項目                    | ✓ |
|-----------------------------------|---|
| 1 運転中に目が乾いたり、疲れやすくなった             |   |
| 2 夕方の運転が困難になり、嫌いになった              |   |
| 3 長時間運転するのが苦手で嫌いになった              |   |
| 4 運転中にメガネをかけても見にくい                |   |
| 5 昼間の運転中、まぶしいと感じるようになった           |   |
| 6 夜間の運転が困難になった                    |   |
| 7 対向車のライトや信号の周りのまぶしさやハロー(光の輪)を感じる |   |
| 8 瞬き(まばたき)を多くしないと運転しづらい           |   |
| 9 運転中に危ない(ヒヤリ・ハット)体験を感じる事が多い      |   |
| 10 信号や道路標識を見落とすことがある              |   |
| 11 直線のセンターラインが途切れたり、曲がって見える       |   |

注 3つ以上チェック項目があればドライビングアイフレイルの可能性があり、眼科医療機関での受診やビジョントレーニングを行うことをお勧めします

川島・金光 共著「目の健康」2024

表3 視野障害対策チェックリスト

| 眼科健診の必要度を確認する自己チェックリストです。思い当たる項目に✓してください |                          |
|------------------------------------------|--------------------------|
| 1. 突然、他の車や歩行者などが目の前に飛び出てきたことがある          | <input type="checkbox"/> |
| 2. 信号機や標識がわかりづらいと感じたことがある                | <input type="checkbox"/> |
| 3. 家族や同乗者から運転が危ないと指摘されたことがある             | <input type="checkbox"/> |
| 4. 周囲の車の流れにうまく乗れないことがある                  | <input type="checkbox"/> |
| 5. 強度の近視である                              | <input type="checkbox"/> |
| 6. 薄暗いところでは前が見えづらい                       | <input type="checkbox"/> |
| 7. 家族に緑内障の人がいる                           | <input type="checkbox"/> |
| 8. 家族に網膜色素変性症の人がいる                       | <input type="checkbox"/> |
| 9. 健診などで糖尿病や高血圧症の疑いありと指摘されたことがある         | <input type="checkbox"/> |
| 10. 検診などで脂質(コレステロールや中性脂肪)異常を指摘されたことがある   | <input type="checkbox"/> |

2つ以上✓がついた人は、眼科健診(眼底検査、眼圧検査など)の受診をお勧めします  
国土交通省自動車局の「視野障害対策マニュアル」2022

## 危険予知訓練を実施しよう

交通の場面のイラストに基づいて、いくつかの危険を指摘してみましょう。

### 信号機の設置された交差点を前車に続いて、直進する

#### ★状況

- ・ 交差点にさしかかった時に対面信号が黄色になりました。
- ・ あなたは、前車に続いて交差点を直進しようとしています。



Q1 どのような危険がありますか？

Q2 どのような運転をしますか？

※解答は7ページに掲載します。

あがな  
贖いの日々

## あの日の後悔

I・R 建設業(10代)

市原刑務所での生活が始まり、2年という月日がありました。

今、強く感じていることは、「判断は一瞬、後悔は一生」ということです。

ある年の3月末日、私は取り返しのつかない大きな事件を起こしてしまいました。

事件当日は、いつもの時間に仕事に行き、その帰りにジムに寄ってから帰宅しました。

帰宅後、当時交際していた女性と電話で口論となり、直接話した方が早いと考えた私は、最低限の荷物を持って家を飛び出しました。

午後9時を過ぎていたので、人や車の通行は少なく、加えて自身の苛立ちから制限速度が40キロメートルであるにもかかわらず、なんの躊躇も無く、アクセルを踏み込み、彼女の元へ向かいました。

事件を起こしたのは、家を出てほんの数分後のことです。

前方の交差点の信号が青であることを確認した私が、交差点に進入した直後のことです。

前方に人影を認め、ビックリして「うわっ」と声を出すと同時に身体に強い衝撃を受けました。

衝突の瞬間は一瞬目を瞑りましたが、目を開けるとフロントガラスは蜘蛛の巣状に割れ、一部分に穴が開

いていました。

その時は「何にぶつかったか」ハッキリしませんでした。咄嗟にまじいと思ひパニック状態になって、車を停止させることなく、現場から立ち去ってしまいました。

その後、帰宅してから車の破損状況を見て、「人を撥ねてしまった」と思いました。

正直に話すのが怖いため現場には戻らず、会社の上司には「自損事故を起こしたので会社の車を借りたい」と虚偽の申告をしました。

その後、会社に行き車を隠すように停め、社用車で帰宅しました。

翌日のニュースで高校生が亡くなったことを知りましたが、今後の事を考えると、不安や怖さが頭をもたげ、さらに、もしかすると「逃げ切れるのでは?」といった甘い考えから逃亡生活を続けていました。

しかし、1週間もせずに車種が特定され、SNSで拡散されると会社内に知れ渡り、上司に問い詰められた末に、自首することとなりました。

逮捕後に行われた取調べでは、私が運転する車が制限速度を60キロもオーバーする速度で被害者を撥ねたことが分かりました。

当時は、そんなにスピードを出した感覚はありませんでしたが、今、

冷静になって考えるとスピードを出すことで、彼女との口論で溜まったストレスを発散していました。

私は平素から速度を気にせず走行するのが当たり前となり、安全意識が大きく欠けていました。

その結果が今回の事件で、偶然などではなく、起こるべくして起した事件です。

受刑生活が始まったものの、懲役2年6ヶ月の刑期に納得がいかず、何度も規則違反を繰り返して、ダラダラとした日々を送っていました。そんな状態の中で、被害者の視点を取り入れた教育プログラムが始まりました。

今までの私は「青信号だったのに」という思いが強いため、被害者のことを考えるより自分を正当化する言い訳ばかりを探し、逃げ続けていました。

しかし、初めて被害者やご遺族の立場になって考えた時に、私のとった行動は殺人に匹敵するものであったと思います。

もし、自分の子供が車道に飛び出し、車に轢かれ亡くなったとしたら「どうですか」と簡単に納得するのでしょうか?

たぶん、納得する人はいないと思います。

まして犯人が救護活動を行わず、現場から逃走するなど絶対許せない行為です。

私自身、自分のとった行動が恥ずかしく、信じられない思いです。

保釈中にご遺族に謝罪したいと伝えましたが、断られるとそこで諦め、今も謝罪はできていません。

ただ一度断られたくらいで、謝罪をあきらめたことを後悔しています。

私が事件を起こしたことで、被害者やご遺族はもとより、私の家族に対しても迷惑をかけ、人生を狂わせてしまいました。

亡くなられた被害者やご遺族に何ができるか、自問自答する日々ですが、未だに答えは見つかっていません。

例え、謝罪が受け入れられたとしても、生きている限り償いに終わりはありません。

私は刑期を終えれば出所し、新たな目標や希望を持つことができますが、それは「命」があるからです。

私は人の命を奪い、多くの方々の人生を狂わせた責任と向き合い、今度は逃げることなく、終わりのない償いを続けていきます。

この手記を読まれた方には、ハンドルを握ることは、人の命に関わる行為であることを自覚していただき「自分は大丈夫」といった驕りや慢心は持たないようお願いいたします。

そして、一件でも悲惨な事件・事故が無くなることを祈っています。

(注) 一般財団法人

東京都交通安全協会発行

「贖いの日々」

交通事故の悲劇を繰り返さないために一から転載

無断転載を禁止します。

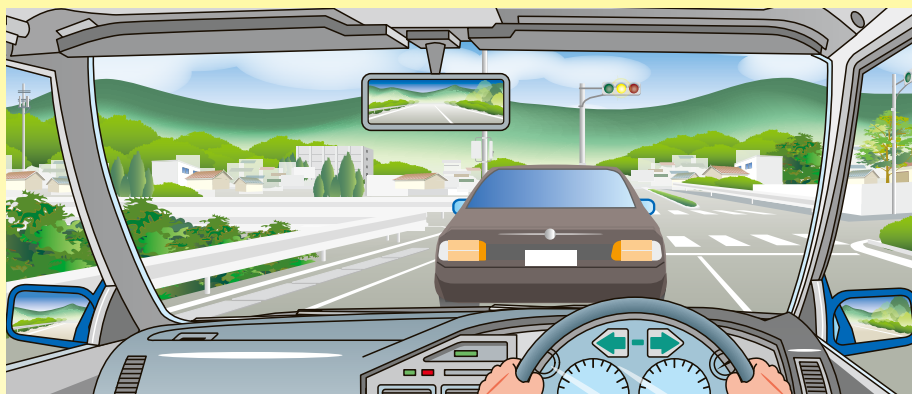
交通事故受刑者の手記

あがな  
贖いの日々YouTubeでも  
配信しています

(作成者:東京都交通安全協会)



## 信号機の設置された交差点を 前車に続いて、直進する



Q1 どのような危険がありますか？

解答 ・前車が黄信号で急停止するので追突事故の可能性がある。  
・あなたが通過するときには赤信号となり、出合頭事故の危険性がある。

Q2 どのような運転をしますか？

解答 ・前車が急停止する可能性があるので、いつでも止まれる態勢を整える。  
・早めに交差点通過を断念し、停止の態勢に入る。

5 ページに掲載した危険予知訓練の解答は次のとおりです。

危険予知訓練を実施しよう(解答)

### ここに気をつけよう

- 黄信号に対する判断は人によって差があります。自分なら通過するタイミングでも前車のドライバーは停止するかもしれません。前車は通過するだろうと勝手に思い込まないことが肝心です。
- 急いでいると、無理をしてでも交差点を通過したいという心理が強く働きます。  
黄信号で強引に通過したいと考えていると、いつ、信号が赤色に変わるのかと、信号の変化に気を取られ、前車が停止しようとしている動きを注視しないまま走行してしまい、前車の急停止に対する対応の遅れにより、追突事故となる危険性が高まります。
- もし、あなたに後続車がいった場合、あなたと同じように交差点を通過したいと思っていた場合、ブレーキ操作が遅れた場合、あなたの後続車が停止できるとは限りません。追突されないために、早めのブレーキ操作により、後続車に停止する意思表示を示しましょう。
- 黄信号に変わったときに停止位置に近づいていて、安全に停止することができない場合は、そのまま進むことができますが、原則、交差点の停止線手前で停止であることを忘れないようにしましょう。

冬季の交通事故防止  
冬季は降雪や  
路面の凍結に注意!



# 安全アロイ

山影や橋の上など  
突然凍結していることも。



急ブレーキや急ハンドルは  
事故の元! 慎重な運転を  
心がけましょう。



朝、窓ガラス・ミラーの  
凍結は完全にとってから  
出発しよう!



## ～笠岡運行管理者協議会活動状況～



### 交通安全啓発品(夜光タスキ)贈呈式

令和6年11月6日、笠岡運行管理者協議会から笠岡警察署に、夜間の交通事故防止の交通啓発活動のため、夜光タスキ300本が寄贈され、地元ケーブルテレビ局の笠岡放送で放送されました。

笠岡警察署署長室において、笠岡運行管理者協議会赤田会長が、笠岡警察署高山署長に夜光タスキを贈呈している状況

## 令和7年3月24日よりマイナ免許証が利用可能となります！

### 選べる3つの保有方法

#### 1 運転免許証のみ



#### 2 マイナ免許証のみ



#### 3 運転免許証とマイナ免許証



### 一体化で便利な3つの制度

#### 住所変更等 ワンストップサービス

マイナンバーカードの住所変更等を行うだけで、免許センター等での変更手続きが不要になります

#### 更新時 オンライン講習

優良運転者・一般運転者の方は、更新時講習を、オンラインで受講できます

#### 経由地更新

優良運転者・一般運転者の方は、住所地以外で免許更新ができます(岡山県外での更新も可)

※ 詳しくは、岡山県警察ホームページをご覧ください。

### 免許の保有方法

#### 運転免許証のみ

×

利用できません。

×

利用できません。

△

申請は誕生日までです。

#### マイナ免許証のみ

○

事前に、警察へ署名用電子証明書の提出など開始手続きが必要です。

○

事前に、警察へ署名用電子証明書の提出と、マイナポータルとの連携が必要です。

○

申請は免許の有効期限までです。

#### 運転免許証とマイナ免許証

×

利用できません。

○

事前に、警察へ署名用電子証明書の提出と、マイナポータルとの連携が必要です。

○

申請は免許の有効期限までです。

お知らせ 「安全運転」 3月号は休刊します。