

自動車事故減少へ高齢者免許返上や速度制限

◆交通事故件数は減少傾向も、対応を迫られる高齢者による交通事故

東京・池袋で2019年4月に暴走した乗用車で母子が死亡、9人が重軽傷を負った事故で、自動車運転死傷処罰法違反の罪に問われた高齢の被告に対し、ブレーキとアクセルの踏み間違いによるものとし、東京地裁は21年9月2日、禁錮5年の実刑判決を言い渡した。

日本では、交通事故の件数や死者数は減少傾向にあるものの、高齢ドライバーが当事者になる事故は横ばい傾向にある。75歳以上の高齢ドライバーの免許人口当たりの交通死亡事故件数は、75歳未満の運転者の約2.4倍になる。

◆高齢ドライバー向けの安全運転サイト

トヨタは、高齢ドライバーとその家族に向けた「[高齢ドライバードットコム](#)」を20年に開設した。「どうすれば家族が安全運転を続けられるのか」「免許返納について話し合うためになにをすればよいのか」など、ドライバー本人だけでなく家族向けにも、今後のカーライフを考える際に役立つ情報を提供している。

同サイトでは、たとえば大阪府警による「運転免許証返納体験」を紹介している。免許を保有したまま、一定期間運転をなるべく控えることで、マイカーを手放した後の生活を疑似体験してもらうものだ。21年4月より、大阪府警に相談してきた人が参加ができアドバイスをもらえるが、返納体験の[チェックシート](#)は公開されている。車が必要だった場面や移動手段の変更を客観的に振り返られる。

◆市街地では時速30km制限と物理的障壁で事故削減へ

国土交通省道路局と警察庁交通局は8月26日、生活道路の交通安全に係る新たな連携施策「ゾーン30プラス」の推進を発表した。これまで警察庁では最高速度30km/h地域「[ゾーン30](#)」の整備による低速度規制を行ってきた。自動車と歩行者が幅員5.5m未満の単線で衝突した場合、自動車の速度が30kmを超えると歩行者の死亡率が急上昇する。20～30kmでは致死率が0.9%だが、30～40kmで2.7%、40～50kmで7.8%、50～60kmでは17.4%に上る。今回はこの「最高速度30km/hの区域

規制」と速度等抑制策（路面を盛り上げるハンプ、蛇行路のスラロームなど）の「物理的デバイス」との適切な組合せにより生活道路の交通安全の向上を図ろうとする区域を「ゾーン30プラス」（図参照）として設定し、生活道路における人優先の安全・安心な通行空間の整備に取り組んでいく。



図 「ゾーン 30 プラス」

◆パリなど欧州でも時速30km制限の導入が進む

フランスでは、交通事故防止や騒音低減のため、8月30日からパリ市内のほぼ全域の道路で制限速度が時速30kmとなった。シャンゼリゼ通りなど一部の主要道路と、市を囲む環状道路のみが例外となる。市の当局者は、世界保健機関（WHO）の研究に基づき「速度制限によって交通事故の25%、死亡事故の40%を減らすことができ」「騒音も半減する」という推計を示している。さらに同市では、公道上の駐車スペースの削減、歩道の拡幅や自転車専用道の新設を進めるなど、通勤車両の抑制政策を打ち出している。市街地の速度制限が時速30kmはパリ市だけではなく、フランスでは既に250市が導入済みである。

フランスだけではなく、ベルギーのブリュッセルでも1月より一部の主要道路などを除き制限速度は時速30kmとなった。スペインでも都市部では時速30kmの制限が敷かれ、一方通行の片側1車線、双方向通行の片側2車線の道路で歩道と道路が同じ高さの場合、さらに引き下げられ20kmとなる。

自動車大国ドイツでも、「Tempo 30（速度制限：時速30km）」のモデル地区を設けるパイロットプロジェクトを、ドイツ都市協会が7月に発表している。

時速30kmは遅いと感じるかもしれないが、人の生死をわける境目とされている。自動車事故対策として、市街地での30km規制は広まりそうだ。【赤山英子】