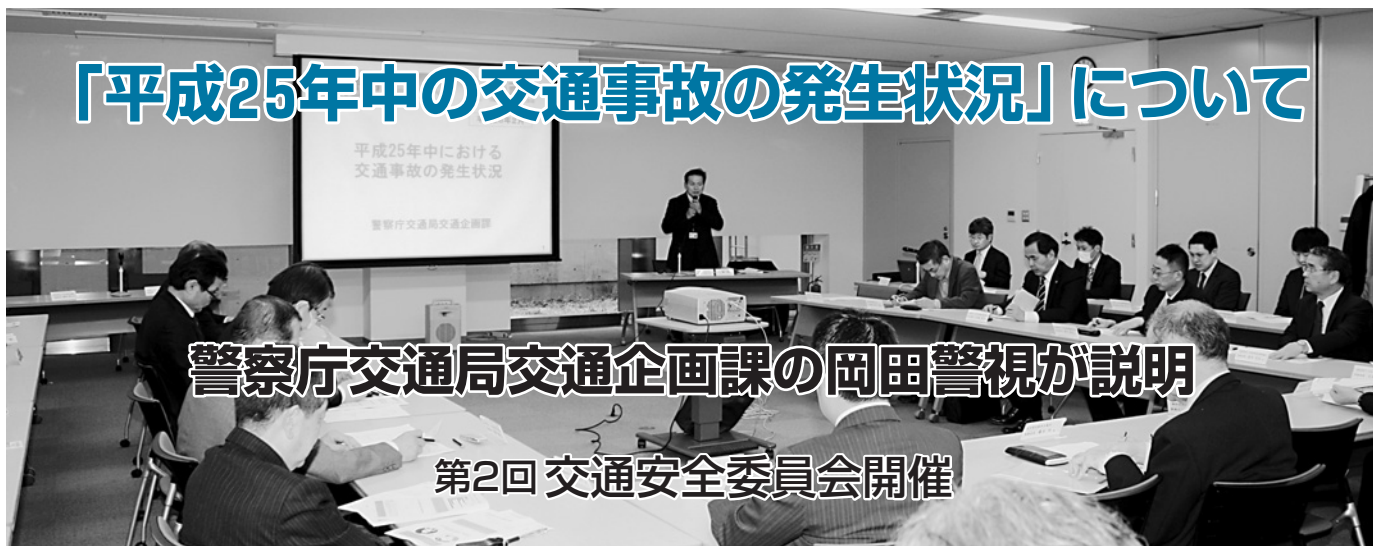




「平成25年中の交通事故の発生状況」について

警察庁交通局交通企画課の岡田警視が説明

第2回 交通安全委員会開催

日 本自動車会議所は3月3日、東京・港区の日本自動車会館「くるまプラザ」会議室で平成25年度第2回交通安全委員会（委員長＝下平隆・日本自動車整備振興会連合会専務理事）を開催し、警察庁交通局交通企画課課長補佐の岡田宗久警視より、「平成25年中の交通事故の発生状況」について説明を受けた。また、4月に開催する「交通安全。アクション2014」の企画提案を行い、原案どおり承認された。

■平成25年中の交通事故発生状況について

平成25年中に発生した交通事故の状況は、発生件数では、前年と比べ3万6,000件減の62万9,021件と9年連続の減少。この数字は50秒に1件というもののだが、10年前の年94万8,000件、すなわち33秒に1件という状況から大きく減少している。死者数では同0.9%減の4,373人と平成12年から13年連続で減少し、平成12年の半分以上になった。警察庁では、第9次交通安全基本計画に基づき、平成27年までに交通事故死者数を3,000人以下とする総合的な交通事故対策に取り組んでいるが、事故発生件数の減少に比べ死者数の減少率は小さく、今後の動向がますます懸念される。

第一次交通戦争と呼ばれた昭和45年と比較すると運転免許保有者数は3倍となった。一方で死者数は0.26倍と、関係各所の協力をはじめ、クルマの進化、安全意識の向上により大きく改善した。ピークの昭和45年には、交通事故死者数は1万6,765人であったが、平成21年には57年振りに4,000人台という状況になった。

「この中で特筆すべきは高齢者の死亡事故である。

これまで高齢者の死亡事故も減少してきていたが、平成25年には一転して増加した」と岡田警視は強調した。日本の高齢化率は、平成23年10月推計では23.3%であったが、平成24年10月24.1%と年を追うごとに増加しており、高齢者死亡事故増加の一つの要因となっている。

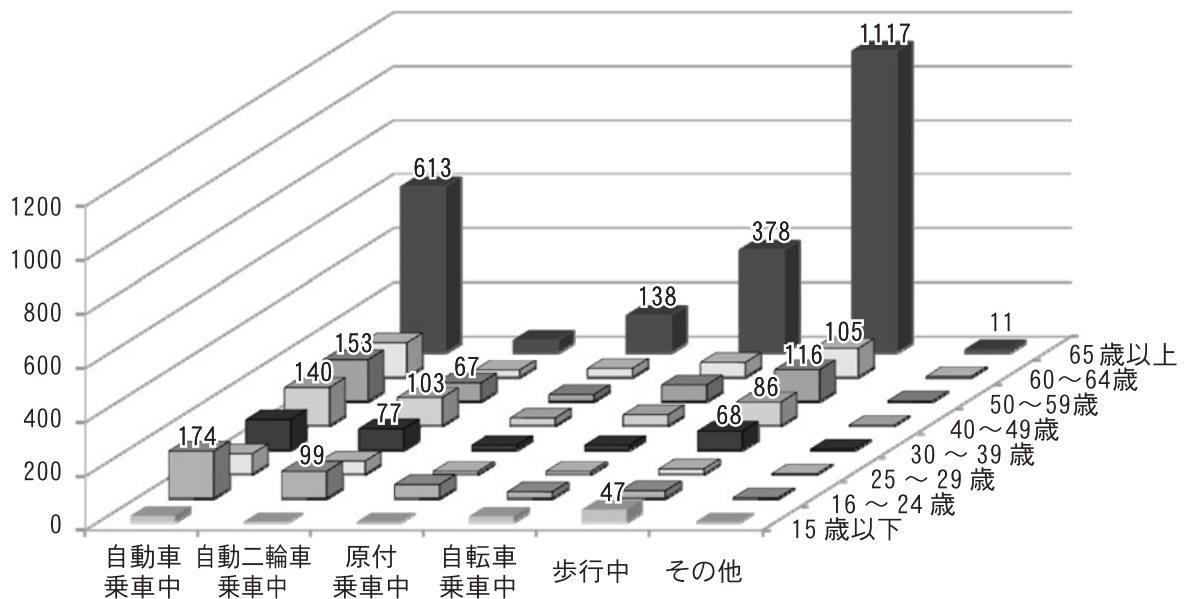
交通事故死者数減少が低減している要因は、3つ考えられる。1つは高齢人口の増加である。高齢者の交通事故致死率は他の年代に比べ6.6倍と高く、高齢者人口が年々増加している状況にある。2つ目は、シートベルト等の装着率の伸び悩みである。平成17年までにエアバッグやABSの標準化が進み、事故被害の軽減につながっているが、一方、シートベルト装着率は運転席については高いものの、全体ではほぼ横ばいの状態にある。そして、3つ目はいまだに飲酒運転が発生していることである。飲酒運転による交通事故の死亡事故率は全体に比較して7.8倍とかなり高い。「飲酒運転は、ルール、マナー以前の問題である」と岡田警視は述べた。

次に月別に交通事故死者数推移を見ると、10月以降、年末にかけて右肩上がりに増加する。これは、夜の時間が長くなることと、師走に向けて多忙になり気もそぞろとなって事故発生が増加することの一因である。

年齢層別の事故死者数では、昨年は高齢者の交通事故死者数が12年振りに増加に転じ、交通事故死者数に占める高齢者の構成率が52.7%と過去最大になった。平成5年からは若者の交通事故死者数を高齢者が上回り、その状態が続いている。

年齢層別人口10万人当たり死者数では、高齢者は、

年齢層別・状態別死者数の推移 (平成 25 年 12 月末)



65歳未満の2.14人に比べ3.5倍の7.48人と高く、特に75歳以上では9.55人と飛びぬけて高くなっている。状態別の死者数では、昭和50年以降最多を記録してきた自動車乗車中は、平成5年の4,835人をピークに減少し、平成20年には歩行中が34年振りに最多の状態となり、平成25年もこの傾向が続いている。

年齢層別・状態別死者の状況＝グラフ参照＝は、高齢者の歩行中事故が全体の4分の1と最も多く、次に高齢者の自動車乗車中の事故が多い。すなわち、高齢者が“被害者”及び“加害者”になるという事故を防止することが課題である。

シートベルト着用有無別の死者数の推移では、昨年は着用が減少し非着用が増加した。「着用している場合の致死率は非着用の15分の1以下であり、着用を徹底していきたい」と岡田警視は強調した。

次に昼夜別の死亡事故の件数では、夜間が減少し昼間が増加した。車両単独や飲酒運転事故は、昼間より夜間が減少している。「昼間の飲酒運転事故には、前の日に飲み過ぎ二日酔いの状態で事故を起こす場合も含まれており、特に注意していただきたい」と岡田警視は述べた。

次に原付以上運転者の法令違反別死亡事故件数の推移では、漫然運転、脇見運転、次いで運転操作不適の順に多い。若者(16歳～24歳)では、漫然運転、最高速度違反、運転操作不適、脇見運転の順となっている。高齢者と高齢者以外の比較では、高齢者は運転操作不適が非常に多く、最高速度違反は非常に

少ない。高齢者の運転操作不適を細かく見ると、「ブレーキとアクセルの踏み間違い」だけではなく、身体機能低下によるブレーキの踏込不足や遅れなども含まれている。

次に飲酒別死亡事故件数では、飲酒運転による死亡事故は13年連続で減少している。これは飲酒運転の罰則強化や社会的気運の高まり、関係各所の取り組みによるものである。

危険認知速度別死亡事故では、30km～50km/hや30km/h以下が多い。速度が速い時は運転に集中し周囲に配慮しているが、生活道路では漫然運転や脇見運転が発生しやすく死亡事故につながっている。道路の形状別でも、市街地の交差点での事故が32%であり、漫然運転で見落とす事故が発生するようだ。

次に自転車の相手別事故類型別の死亡事故では、自転車側の約4分の3に安全不確認、信号無視、運転操作不適、一時不停止等何らかの法令違反が見られる。例えば、安全不確認や信号無視、一時不停止で交差点に進入して自動車と衝突してしまうなどである。

高速道路の事故は減少傾向が続いていたが、平成22年から4年続けて微増傾向を示している。「事故や故障などでクルマから高速道路に降りた人がはねられる事故が発生しているが、1tの鉄の玉が100kmの速度で転がっている状態が高速道路であることを認識してもらいたい」と岡田警視は述べた。

高速道路の死亡事故は、月別には3月に増加しそ

の後減少するが、年末にかけてまた急増する。また、全体の死亡事故件数4,278件のうち、高速道路での件数は127件と3%であるが、3人以上死亡事故件数全体7件のうち、高速道路は3件も占め、事故が発生すると被害が大きくなる傾向にある。

高速道路における法令違反別死亡事故件数では、前方不注視が48%と半数を占めるとともに、平成21年以降、増加傾向を示している。「高速道路では1秒で30m弱もクルマは進行する。ちょっとした脇見が大きな事故につながる」と岡田警視は強調した。

次に高齢者の交通安全のために何が必要かを考えると、高齢者以外の方に求めるものと、高齢者に求めるものの2つがある。

高齢者以外の方には、ただ単に「高齢者に気をつけて」だけでは足りず、「高齢者を守る意識の保持(交通ルールへの遵守、交通マナーの実践)」、「高齢者の特性・特徴に対する理解」、「安全な道路通行のため必要な技能・知識の指導」の3つを講習会等あらゆる機会を利用して訴える必要がある。また、高齢者の方には、「今の自分を客観的に知ってもらう」、「自分を知らせる“ほんのチョットの努力”を」の2点を訴求していく必要がある。ご自身の体力の衰えを認識していただき、道路上で目立つ反射材の活用などの推進が重要である。

昨年、道路交通法の一部が改正されたが、この中で特に自転車利用について説明したい。道路交通法では、ブレーキに不備のある自転車を運転している場合、警察官による検査や応急措置命令がなされることがある。また、自転車は、例外を除き基本的に車道を走行し、路側帯を通行する際は、道路左側に設けられた路側帯に限定された。

次にシートベルト着用率では、「一般道路で運転席98.0%、助手席93.9%に対し、後部座席は35.1%と低い状態にある。まだまだ認識が低く、皆様をはじめ広報の徹底推進をお願いしたい」と岡田警視は述べた。シートベルト(チャイルドシートを含む)非着用者の致死率(平成24年)は、着用者と比べて、運転者56.2倍、助手席同乗者16.6倍、後部座席同乗者2.7倍と高くなっており、シートベルトの着用が被害軽減に寄与する。

次に高速道路上での交通事故防止には、心構えや緊急時の対応に関する誤った認識等8つあげたい。
①「高速道路は一般道路の延長という軽い気持ちで

走行している」、②「高速道路は信号もなく、人も自転車も走っていないので安全だ」、③「事故を起こしてしまった。当然、後続車のドライバーは事故車や自分に気付いて減速してくれるだろう」、④「路肩が広いから、故障したら路肩で修理すればいいし、路肩に停まって携帯電話をすれば安全だ」、⑤「自分の車は故障なんてしないから停止表示器材をつんでいない」、⑥「一般道路を走ってきたが積荷は落ちなかった。高速道路でも落ちることはないから大丈夫だ」、⑦「ガソリンがちょっと少ない、車の調子が悪い、まあ何とかかなるだろう」、⑧「前方に渋滞、異常を確認しても、ハザードランプは誰かが点灯してくれるだろう」である。走行方法に関する誤った認識等の2つは、①「追い越し車線を走り続けても問題ない」、②「前車のブレーキランプにあわせて頻繁にブレーキを踏んで速度を調整している」である。誤りある認識を排除し、正しい判断と運転行動で交通事故防止について訴えていただきたい。

「高速道路で万が一、事故や故障が発生した場合には、緊急時の三原則、①路上に立たない、②車内に残らない、③安全な場所に避難する——の3つを必ず守っていただきたい。まずは安全な場所に避難して、必ず『#9910』、『110番』等の非常電話で通報していただきたい」と岡田警視は強調した。

最後に岡田警視より4月6日～15日に実施される「平成26年春の全国交通安全運動」について、運動の基本及び重点の説明があり、出席の各委員・関連団体への協力を呼び掛けて説明を締めくくった。

■「交通安全。アクション2014」について

続いて、今回で14回目を数える「交通安全。アクション2014」について、事務局より企画提案が行われ、前回の評価・反省を踏まえた今年度の高齢者の交通安全啓発を含む基本的な考え方や改善点、開催概要、各団体・企業への協力要請などの説明が行われた。

開催日程は、春の全国交通安全運動期間にあわせた4月12日(土)、13日(日)の両日で、会場は東京・江東区青海の複合アミューズメント施設「パレットタウン」内の「メガウェブ」。14の体験ブースと4つのステージプログラムの提案がなされた。

審議の結果、企画内容は原案通り承認され、委員会を終了した。