

# 平成29年度の活動進捗などを審議

## 審議に先立ち、警察庁交通企画課の藤本警視が「平成29年度中における交通事故の主な特徴など」について講演

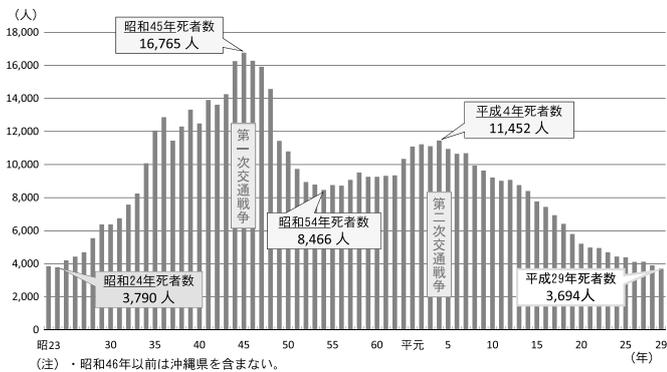


### 第2回 交通安全委員会開催

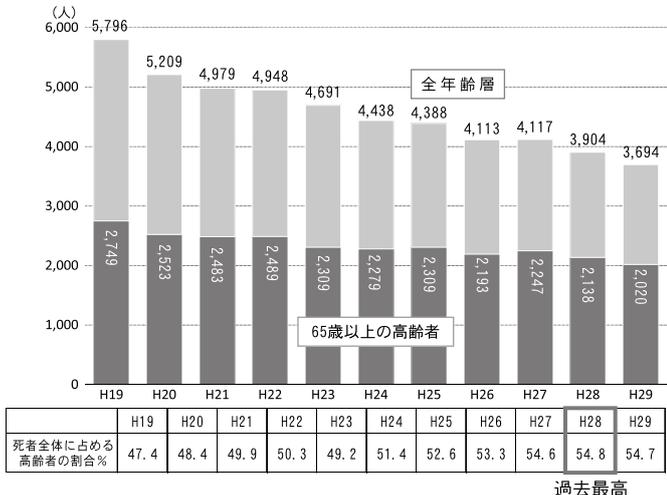
講演を前に挨拶に立つ藤本警視。藤本警視の左が木場委員長

**日** 本自動車会議所は3月16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29年度第2回交通安全委員会（委員長＝木場宣行・日本自動車整備振興会連合会専務理事）を開催した。最初に、警察庁交通企画課課長補佐の藤本真也警視より「平成29年度中における交通事故の主な特徴など」についてご講演をいただいた。その後、交通安全委員会の平成29年度の活動進捗について、

図① 交通事故死者数の推移（昭和23年～平成29年）



図② 交通事故死者数の推移（平成19年～平成29年）



事務局より報告が行われ、了承された。

1. 平成29年度中における交通事故の主な特徴などについて（講師：警察庁交通企画課課長補佐 藤本真也警視講演）

#### 【講演要旨】

＜平成29年中の死亡事故発生状況について＞

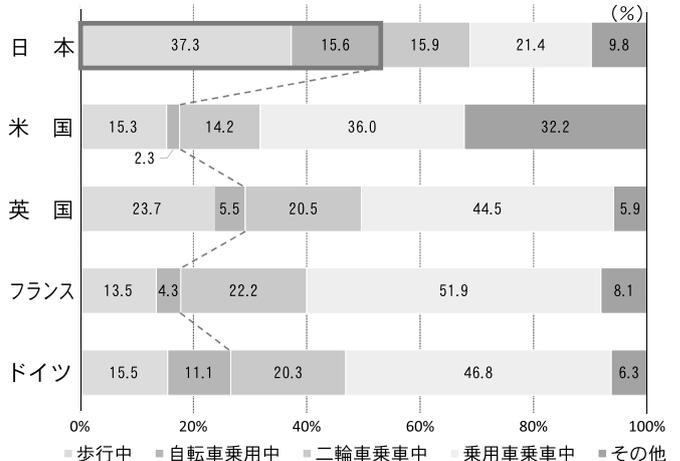
平成29年の交通事故死者数は、3,694人（前年比△210人）で、警察庁が保有している昭和23年以降の統計で最少であった。（図①）

しかしながら、交通事故死者数に占める高齢者（65歳以上）の割合は54.7%と、過去最高であった平成28年の54.8%に続き、死者全体の過半数を超える高い水準で推移している。（図②）

人口当たりで見ると、高齢者の死者数は全年齢層の約2倍であり、高齢者が事故により死亡するリスクが高い状態が続いている。

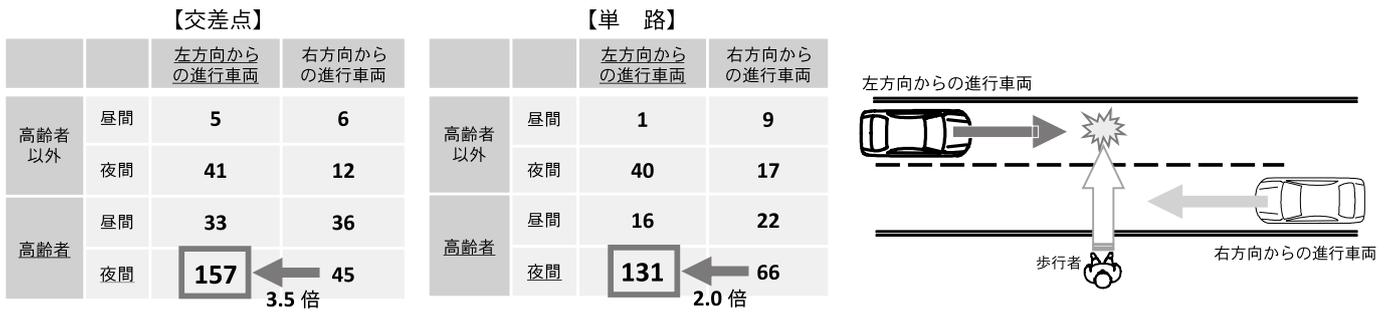
また状態別死者数の推移では、歩行中、自動車乗

図③ 主要先進国の状態別死者数の構成比(平成27年)



（注）・平成29年版交通安全白書より引用。  
 ・「その他」には貨物乗車中を含む。  
 ・本グラフ(国際比較)に限り、死者数の定義は事故発生後30日以内の死者である。

図④ 車両直進中の進行方向別死亡事故件数（平成29年）



車中、二輪車乗車中、自転車乗用中いずれも平成29年は前年と比較して減少した。

主要先進国との状態別死者数の構成比を比較すると、日本では歩行中・自転車乗用中の死者数の占める割合が高く、特に高齢の歩行者や自転車事故を減らす対策が重要な課題となっている。(図③)

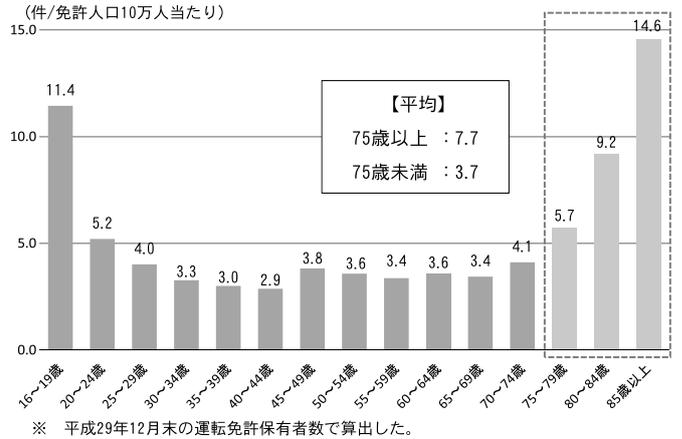
＜高齢歩行者の死亡事故について＞

歩行者の死亡事故は、全体の約71%が道路横断中に発生しており、そのうち多くが車両直進中に発生している。その特徴として、特に夜間、高齢者が左方向からの進行車両と衝突するケースが多くなっている。(図④)

この要因として、高齢歩行者は、「横断可能と判断する距離を左右同じと認識してしまう」、「安全確認から横断開始までに1、2秒要する」、「横断中に左右確認しない」などの行動特性により、横断後半の奥の車線で事故に遭う場合が多いことが分かっている。一方自動車運転者側の要因としては、「右方向からくる歩行者などの発見が遅れがち」、「ピラーやバイザーが死角となり右方向からくる歩行者などが見えづらい」、「運転者から見て、車両右前方のヘッドライトの照射範囲が狭い」といった特性により、自動車側から見て右側から横断してくる歩行者と衝突する事故が多く発生している。

警察庁では、こうした事故実態などを踏まえた事故防止対策として、歩行者には「左側から進行してくる車両への注意喚起」、「夕暮れ時や夜間外出時における反射材の活用」、自動車運転者には、「右側から横断してくる歩行者への注意喚起」、「薄暮時の早めのヘッドライト点灯や原則ハイビームの使用」、また自転車利用者には、「『自転車安全利用五則』の遵守や交差点などでの安全確認の実施」、「万が一の事故に備えた自転車保険の加入」などの広報啓発を

図⑤ 免許人口当たり年齢層別の死亡事故件数（平成29年）



行っている。

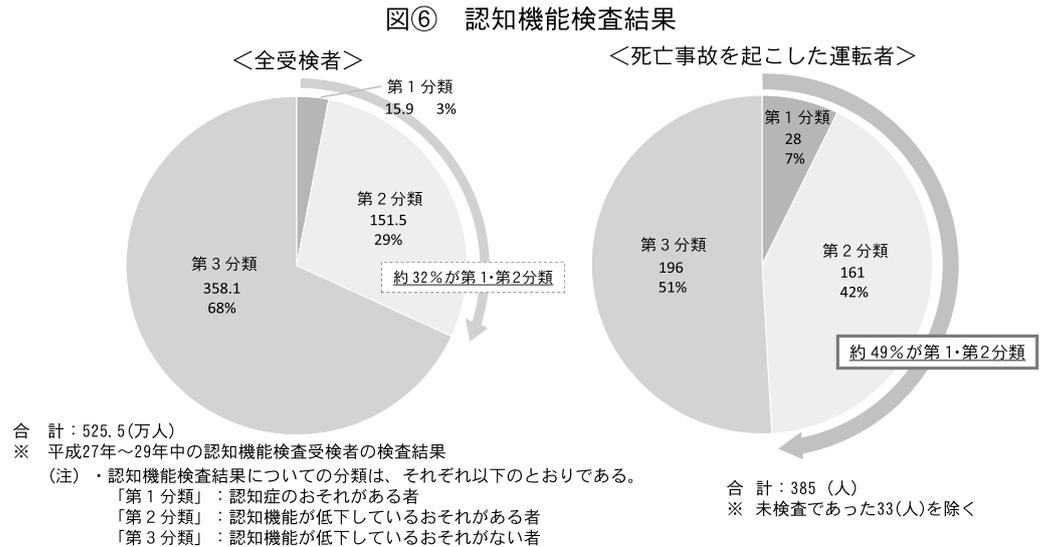
＜高齢運転者による死亡事故について＞

高齢運転者には、「視力などが弱まることで周囲の情報が得にくくなり、判断に適切さを欠く」、「とっさの対応が遅れる」、「体力の衰えから運転操作が不的確になったり長時間の運転が難しくなる」、「交通環境を客観的に把握しづらくなる」などの特性があり、免許人口10万人当たりの死亡事故件数をみると、75歳以上の高齢運転者は7.7件、対して75歳未満の運転者では3.7件と、明らかに死亡事故を起こしやすい傾向にある。(図⑤)

75歳以上・80歳以上の免許保有者は増加の一途であり、平成29年の保有者数は平成19年との比較で約2倍となるなど、今後も増加していくことから、高齢運転者の事故防止対策は重要な課題である。

死亡事故の類型比較では、75歳以上の高齢運転者は車両単独による事故が多く、具体的には工作物衝突や路外逸脱が多く発生している。また人的要因では、操作不適による事故が最も多く、ブレーキとアクセルの踏み間違いの事故も75歳未満と比較して高い割合で発生している。

平成29年中に死亡事故を起こした75歳以上の高齢運転者の認知機能検査の結果をみると、約49%が第1分類（認知症のおそれ）・第2分類（認知機能低下のおそれ）であり、75歳以上の一般の受検者に占める割合の約32%と比較して高く、認知機能の低下が死亡事故発生に影響を及ぼしているものと推察される。(図⑥)



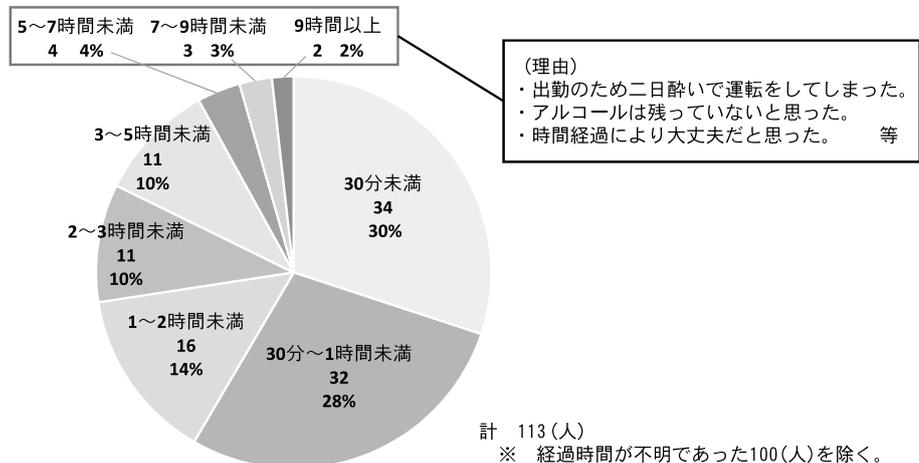
こうした状況に対応するため、主な取り組みとして「改正道路交通法による認知機能の状況に応じた的確な対応」、「運転免許証の自主返納制度の周知」、「安全運転サポート車の普及促進」を実施することにより高齢運転者の事故防止対策を進めているところである。

具体的には、昨年大きく改正された改正道路交通法では、75歳以上の高齢運転者が認知機能が低下したときに起こしやすい違反行為をしたときには、従来の3年を待たずに「臨時認知機能検査」を受けることとなった。またその結果、以前より認知機能が低下しているおそれがあると判断されれば、「臨時高齢者講習」の受講や場合によっては運転免許の取消などの対象となるといった制度改正が行われた。

運転が不安な高齢者に対する運転免許証の自主返納制度については、返納後も公的な身分証明書として使用できる「運転経歴証明書」の周知や、自治体などによるバス・タクシーの割引支援を始めとする広報啓発を図り、高齢者が運転免許証を返納しやすい環境整備を進めている。

一方で、高齢運転者であってもまだ運転することが必要な場合には、自動ブレーキなどの安全性能を有する安全運転サポート車（サポカーS）の利用を

図⑦ 飲酒死亡事故の運転者の飲酒終了から事故発生までの経過時間（平成28年）



検討してもらうよう、政府をあげて普及啓発に取り組んでいる。

＜飲酒死亡事故について＞

飲酒死亡事故は、これまで厳罰化の取組を推進してきたこともあり、20年前の平成9年と比較し大幅に減少したものの、最近時では減少幅が小さくなってきている。昨年実施した特別調査によると、飲酒死亡事故は飲酒終了から1時間までの時間帯に最も多く発生しているが、飲酒終了から一定時間経過後の死亡事故も発生しており、飲酒運転の根絶のため、残酒の影響に対する注意喚起も重要である。(図⑦)

2. 委員会報告

平成29年度の活動進捗報告として、当会議所主催の「交通安全。アクション2018 新宿」（4月7日、8日開催）の企画概要および実施計画について、事務局が報告を行い、全て了承され委員会は終了となった。