

交通事故死 ワーストワン返上



北海道大学大学院 工学研究科 助教授

萩原 亨

1. はじめに

2005年における北海道の交通死亡者数は、302名まで減少した。図1に北海道と全国の交通事故死者数の経年変化を示す。北海道で交通事故による死者数が減少に向かったのは、全国より遅れて1997年である。1997年以降、交通事故による死者数は減り続け、近年では全国より高い減少率を示している。しかし、北海道では事故になったとき死亡する割合が、2005年であっても全国より約1.5倍高い。また、300名以上の方々が、いまだに交通事故で亡くなっている。交通事故による死者数を減らすための継続した取り組みが必要であると同時に、その時代や課題にマッチした柔軟な取り組みも必要である。

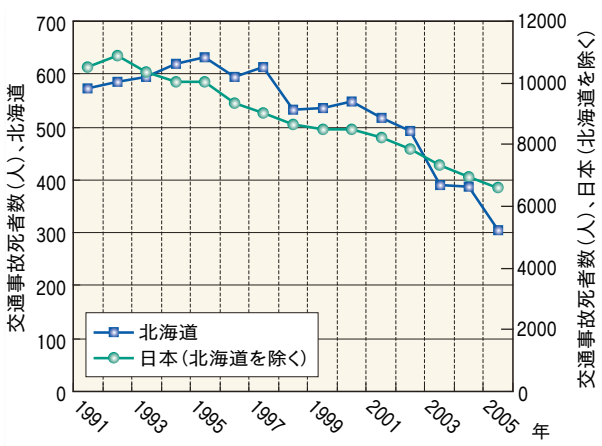


図1 交通事故死者数

北海道警察本部の資料によると、過去10年間に最高速度違反・車両単独事故・正面衝突事故・シートベルト非着用・四輪乗車中などの項目で死者数が50%以上減少している¹⁾。時間帯別では深夜・早朝の死者数の減少が大きく、月別では5月から10月の無降雪期の死者数が減っている。ただし、降雪期であっても死者数の多かった11月と12月は大幅に減っ

ている。これらの死者数の減少項目は、若年層と重なる点が多い。

そこで、本稿では、大幅に減少した若年層による死者数の経年変化を1982年から5歳刻みの年齢層別に調べ、死者数が減った背景を考えてみる。過去10年間に70%以上も死者数が減った20-24歳層を中心に、死者数の減少がいつ始まったのか、減少パターンは直線的なのか、20-24歳層の前後の年齢層はどうか、死者数のみではなく事故件数も減っているのか、などについて示す。死者数や事故件数の経年変化は、社会が残した「結果」である。「結果」を見ることから、読者の方といっしょに、死者数が減った背景について考えていきたい。1978年には4代目カローラが発売され、「美しくなければ車ではない」というコマーシャルが流れた時代である。2006年秋には10代目カローラが発売予定となっている。

2. 死者数(人/千人)の経年変化

図2は、1981年から2004年までの30歳未満の3つの年齢層別の1当死者数(以降、死者数)を示

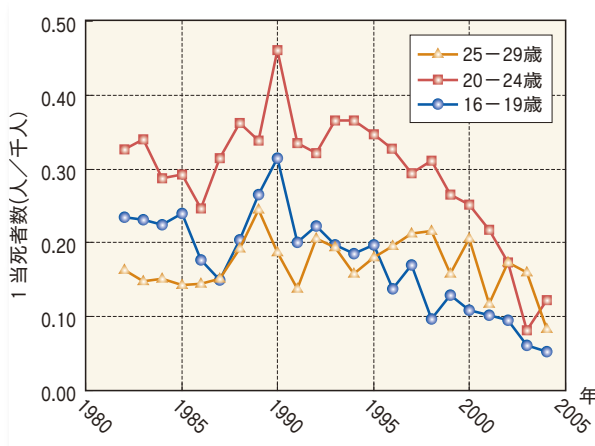


図2 1当死者数

している²⁾。1当とは、事故を起こした側のドライバーを意味している。縦軸の単位となる「1当死者数/階級人口(千人)」は、年齢層の死者数をその人口階級で除算した値である。単位は、人/千人となる。階級人口は、総務省統計局・我が国の推計人口(5歳階級)から引用した。16-19歳が最も若い年齢層となる。次が、20-24歳であり、若年層と一般的に言われている年齢層である。若年層の次の年齢層が、25-29歳である。3つの年齢層とも増減を繰り返しながら、2004年まで減少していることがわかる。16-19歳の死者数(人/千人)は、1991年に0.2(人/千人)から2004年の0.05(人/千人)までほぼ単調に減少している。20-24歳は、1994年の0.38(人/千人)から減少傾向が始まり、2004年には約0.1(人/千人)まで減少している。25-29歳は1998年の0.2(人/千人)から減少傾向が始まり、2004年には約0.1(人/千人)まで減少している。図に示していないが、30歳以上の年齢層については10歳刻みで調べた。30-39歳・40-49歳・50-59歳の死者数は、この20年間ほぼ一定であり、0.07(人/千人)から0.1(人/千人)の範囲を変動している。1990年代の前半において20-24歳は、中年層の約4倍の死者数(人/千人)だったことになる。この死者数は異常であり、若年層の死者数を減らす必要があったことを示している。

3. 事故件数(件/千人)の経年変化

図3は、1980年から2004年までの30歳未満の3つの年齢層別の1当事故件数の推移を示している²⁾。単位は、死者数と同様に1当事故件数を階級人口(千人)で除したものである。1990年をピークに16-19歳層の事故が減少を始めていることがわかる。驚いたことに、1990年を境に、左右対称に見える。1990年には、約10(件/千人)であったものが、2004年には約5(件/千人)となった。この数値は、1977年より低くなっている。20-24歳は、富士山のような形となった。1991年から1995年まで約16(件/千人)という高いレベルを推移した。1995年をピークに2004年には約10(件/千人)まで減少してきている。25-29歳層は、1982年から2000年まで単調増加し続けている。2000年に12(件/千人)のピークを記録し、2004年には8(件/千人)まで減っている。死者数と同様に、30歳以上の年齢層については10歳刻みで

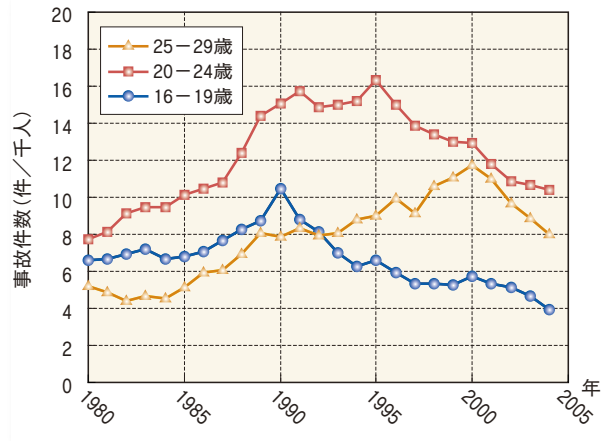


図3 事故件数

調べた。40-49歳の事故件数が最も低く、2000年以降は約5(件/千人)となっている。30-39歳と50-59歳の事故件数は、2000年以降は1990年代台より若干高くなり、約7(件/千人)となっている。

図2と図3から3つの年齢層の死者数と事故件数(件/千人)のピークがほぼ5年間隔であることに気づく。90年に16-19歳で最大値を記録した年齢層は、5年後の95年に20-24歳層の最大値を記録している。さらに、5年後の2000年、25-29歳層の最大値を記録している。3つの年齢層で最大値を記録した年は、1971-75年生まれの第二次ベビーブーム世代が、その年齢層の中心となった時期と重なる。第一次ベビーブーム世代(47年から49年生まれ)も同様に、40代・50代の中心年齢層となったとき、死者数・事故件数が調査した25年間で最も高くなっていた。過去のデータを見る限り、2つのベビーブーム世代は、理由は不明であるが、交通事故を多発する年齢層といえる。

4. まとめ

最近の北海道における交通事故死亡者数急減の背景を知るため、若年層(16歳から30歳未満)の約25年間の死者数と事故件数の経年変化を調べてみた。2000年以降に急激に若年層の死者数が減ったように我々は感じられる。実際には、調査した3つの年齢層が順番に減ってきており、3つの年齢層が揃って減少に転じたのが2000年以降である。運転者の年齢層として最も若い16-19歳の年齢層が1990年前後から減少するのが端緒となっていた。20-24歳にお

いて、死者数が最大のときに比べて2004年にはその50%に、事故件数は最大のときに比べて2004年には70%に減った。20-24歳の死者数は、30歳以上とほぼ同等なレベルまで減ってきている。事故件数は、30歳以上の年齢層の約2倍となるレベルまで減ってきている。

交通事故による死者数や事故件数が減少傾向に転じた背景を考えてみる。1990年以降、交通安全に関わる工学（道路交通・自動車）・取り締まりと規制・救急医療が、社会的な要請を受けて交通事故による死者数減少に一斉に動いた。自動車の安全性が強化され、衝撃に強い構造となった。ちなみに、軽自動車は、1998年の車両運送車両法施行によって、致死率が約1/4となった。普通乗用車では、1995年からの10年間に約1/2に減少している。致死率が低下したのは、道路構造の改良に負うところも大きい。96年からは国土交通省が中心となって事故多発地点における事故対策が重点的に実施されている。たとえば、北海道で多い正面衝突事故対策とし中央分離帯の設置やランプストリップスの整備、単独事故対策として工作物衝突対策などが、90年代の当初と比べて飛躍的に進んだ。高規格道路網の整備や幹線道路の線型改良・多車線化・道の駅整備などの対策が実施され、道路のサービスレベルが高くなってきている。一方、ドライバーへの対策も強化された。道路交通法関係の罰則や初心者免許への規制強化は、若年層の運転行動に大きく影響したと思われる。最後になるが、ドクターヘリの実用化など、救急体制も強化されてきている。これらの対策の効果は、広い北海道で日本の他の地域より普及に時間はかかったが、車両単独や車両対車両の事故による死者減少に大きな効果が表れている。

一方、若年層の自動車に対する意識と利用方法が大きく変わった背景を指摘する必要がある。死者数の減少の対策が叫ばれた始めた時期に、若年層の自動車に対する意識が変化し始めたようである。若年層の運転の特徴は、免許を取得して間もないにもかかわらず、自分の運転技術の過信し、速度超過する点にある。安全に対する意識が低く、運転そのものを楽しむ場合が多い。夜間や週末のドライブで速度が原因となり死亡事故になりやすい。しかし、若年層に関する自動車利用調査などから、このような

ライビングのステレオタイプが若年層に当てはまらなくなりつつあることが指摘されている³⁾⁴⁾。車がライフスタイルの軸であった80年代から、単なる移動する道具となってきている。実際に1982年と2002年の旭川圏パーソントリップ調査を比較すると、20代男性の自動車利用回数や利用時間が激減している。残念ながら、なぜ若年層の意識が変化したのかについてはわかっていない。自動車を持って運転することがステータスであった時代から、自動車が下駄となるまでの若年層の意識変化とその背景は別途詳しく検討されるべきである。

本稿では、若年層の最近の交通事故による死者数の急減を中心に取り上げた。他の年齢層も緩やかではあるが、死者数が減る傾向を示している。また、事故件数はそれほど減っていないが、事故の大きさは着実に低下してきている。重大事故を減らすことを社会が要請し、それに応えるための数々の努力が、成果を現し始めてきている。これからは、前方不注意、安全不確認、居眠りのような無意識的な運転ミスにかかわる事故を減らしていかなければならない。無意識的な運転ミスをどのように防ぐのか、これまでの対策とは異なる知恵と工夫が必要である。繰り返しになるが、300名以上の方々が、いまだに交通事故で亡くなっている。交通事故を減らすための継続した取り組みが必要であると同時に、多くの関係者の連携と継続した努力が必要である。

最後になりますが、本稿は2005年12月に開催した北海道土木技術会道路研究委員会のパネルディスカッションの内容をまとめた成果であり、同会員の皆様に対し、心より謝意を表する次第です。

参考文献

- 1) 平成17年中における交通死亡事故抑止対策の概要、北海道警察本部・交通部交通企画課・交通総合対策センター、2006. 2.
- 2) 北海道警察本部・交通年鑑、1977-2004.
- 3) 平成15年度乗用車市場動向調査、(株)日本自動車工業会調査部会・市場調査乗用車分科会、平成16年3月.
- 4) 萩原、浅野、太田、原：「なぜ急減した死亡事故、北海道2003」、土木学会土木計画学研究・講演集、No.30、2004. 11.