

## COLUMN

# 交通事故死ワーストワン返上の背景について

聞き手 フリーアナウンサー 萬谷 利久子

北海道の交通事故死が平成13年以降、5年連続減少し、昨年14年振りに「交通事故死ワーストワン」を返上した。関係機関である北海道警察と北海道開発局に加え、交通安全問題に詳しい萩原享北大大学院助教授、そして減少の要因と重なる点が多い若者にもインタビューを行い、減少の背景、更なる減少に向けての課題や提案、今後の取り組みについてお聴きしました。



## ■道警にインタビュー

交通企画課 佐藤調査官

**Q** この10年で約4分の1にまで減った若年層ドライバーの交通事故死について減少した理由を教えてくださいませんか？

**A** まず大きな理由としては、若年層の車に乗る機会が大幅に減っていることです。免許を取る人も減少し、車離れが進んでいますね。事故の種類で見ると、最高速度オーバーによる事故が激減しています。スピードをあげていないために、正面衝突でも死亡事故に至らないケースが増えているんです。



**Q** 若年ドライバーとえば、速いスピードでぐんぐん追い越しをかける運転をイメージしていましたが、運転の仕方が変わってきませんか？

**A** これまで北海道の道路の実勢速度は、他府県に比べると約10キロも早かったのですが、速度取締り強化や各種安全啓発等の効果により

全国平均近くまで全体のスピードが落ちています。また事故の直前に「危ない！」と感じてブレーキを踏んだり、ハンドルを回避したりする速度（危険認知速度）もこの10年間で6キロ遅くなっています。

**Q** 死亡事故を減らすために、道警ではどんな取り組みを行ってきたのでしょうか？

**A** 大きな柱としては、3大対策4大キャンペーンを掲げて取り組みを行ってきました。速度抑制対策、高齢者事故防止、シートベルト着用、これに加えて飲酒運転の追放です。

また昨年からは、情報発信活動に力を入れています。全道の、1000を超える事業所にタイムリーな情報をメールで発信しています。季節や時間帯などで起きやすい事故、予測される事故を広く知らせるようにしています。自治体や道路関係者だけでなく、一般の会社員の方も利用して下さっています。さらに多くの方に情報を配信するため、受信されたい方のメールアドレスも随時受け付けています。

**Q** 最近パトカーの姿をよく見かけるようになりましたが、取り締まり強化対策なのでしょうか？

**A** 道警では、ドライバーの皆さんに安全意識を高めてもらおうと、街角や道路で警察官やパトカーを目にする機会を増やしています。ドライバーのスピード抑制や交通ルールを守り、緊張感を持って運転をしてもらうには効果的と考えています。

**Q** 今年（2006年）の死亡事故数は、昨年に比べていかがでしょうか？

**A** 昨年に引き続き死者は減ってはいますが、減少率はやや落ちています。時間帯で見ると、早朝の事故、高齢者の死者数が多くなっています。また北海道の特徴なのですが、今年も女性ドライバーによる冬道でのスリップ事故が目立ちました。女性ドライバーは、正面から大きな車が来ると怖くなり、踏まなくていいブレーキを踏んでおり、不要なハンドル操作を行う傾向があり、大きな事故につながってしまうのです。



## 道警からドライバーの皆さんへのメッセージ

昨年行った後部席同乗者に対するアンケート調査では、65%の方が後部席は安全だと思っています。さらにこのうち90%近くの方が運転席の真後ろの席の方が安全だと思いでいました。これは大きな間違いで、統計的に見ても死亡率はどの席も大差はなく、事故がおきた場合、車内に安全な席はどこにもありません。

後部席で亡くなった方の中でも、シートベルトをしていれば命が助かったと思われるケースが非常に多いのです。

後部席でも、シートベルトの着用をぜひお願い致します！

## ■開発局にインタビュー

### 開発局 道路維持課

**Q** 昨年度の死亡事故の大幅な減少理由は、どのような点が大きいかとお考えですか？

**A** 道路交通環境の整備だけでなく、交通安全の考え方の普及徹底、救助・救急活動の充実、道路利用者のマナーの向上など、色々なものが積み上がった結果として交通事故死ワーストワンの返上も実現できたのだと思います。その中で道路管理者の果たした役割も大きいと思っています。

**Q** 開発局の交通事故対策の取り組み状況を教えてください。

**A** 交通事故死者数を事故類型で見ると、正面衝突、工作物衝突、路外逸脱の3つで全体の56.4%を占めています。これらの事故対策を積極的に行い、対策にあたっては死傷事故率が高い箇所を抽出して重点的に進めています。

**Q** 北海道に多い正面衝突事故に対する対策はどのようにおこなわれていますか？

**A** 中央分離帯の設置やランブルストリップスの設置などを行っています。ランブルストリップスというの

は、舗装路面のセンター部に凸凹を帯状に設置し、運転者にこれを踏んだことを音や振動で知らせることによって、センターをはみ出そうとしている居眠り運転者に注意を促すことで正面衝突を防ごうとするものです。

**Q** 今後の課題や交通事故対策の取り組みがありましたら教えてください。

**A** これからの交通安全対策としては、

- 1、死者数の更なる減少をめざして、致死率の高い事故の対策を推進する、
- 2、十分な事故の分析を踏まえて、効果的で重点的な事故対策を推進する。
- 3、人を優先した安全・安心な歩行空間の準備を進める。

といったことを行っています。このため死者数の多い事故類型としての正面衝突事故の減少をはかるとともに、工作物衝突や路外逸脱を防ぐためのガードレールの整備などを行います。抽出された事故危険箇所の対策を早急に完了させるとともに、死傷事故率の高い区間の重点的な整備を行います。また安心歩行エリアについて歩道整備を始めとした面的かつ総合的な対策を行うとともに特定旅客施設周辺のバリアフリー化をはかります。

## ■若者ドライバーにインタビュー

### 北海道大学大学院 工学研究科

余川 雅彦さん (25才)

内藤 恵さん (27才)

**Q** 皆さんの世代の方々が、車を持たなくなり、持っても乗る機会が減っているのはなぜなのでしょう？

**A** 余川さん 車は維持する場合を考えると経済的に厳しく、車に乗らない方が今の生活レベルを維持でき

ると思うので私は持っていません。札幌では、車に乗ってでかけなくても欲しいものは買えるので必要性をそれほど感じません。どこにお金をかけるかを考えると車は優先順位が低いです。

**A** 内藤さん 私は札幌の郊外に住んでいますので、通学時間の短縮と





いうメリットを考  
えて車を使ってい  
ます。運転は楽し  
いとは思いません  
し、移手段だと思  
っています。まわ  
りの友人を見ても  
、女性の場合は  
車よりも自分のス

キルアップにお金をかける人が多いように思えます。

学生でひとり暮らしの人は、携帯電話に1万円、インターネットに1万円と通信費がかかる現状では、車を持つのは経済的にむずかしいと思います。

**Q** 若い世代が乗っている車のタイプが変わってきましたよね？

**A** 内藤さん 私は最近できるだけ車にはお金をかけなくてすむようにと、税金も燃費も安く済む軽自動車

を買いました。不便は感じ  
ませんし、スピードがそん  
なに出ないので、みんなが  
軽自動車のようなスピード  
の出ない車に乗れば死亡事  
故が減るのでは？と思うの  
ですが…。

**A** 余川さん あこがれ  
として2人乗りの  
オープンカーに乗って見た  
いとは思いますが、将来の  
結婚の事など現実を考えると、近い将来一般的な4ドアの  
セダンを買うことになると思います。10年前には、「いい  
車に乗っていると彼女ができる」と言ってベンツに乗り、  
2万円の家賃のところに住んでいた人もいたようですが、  
私は車より小ぎれいな部屋に住みたいですし、車で彼氏を  
選ぶ女性とはつきあいたくないですね！（笑）



## ■北海道大学大学院 工学研究科 萩原 亨 助教授にインタビュー



**Q** 学生さんにお話を伺  
いますと、若年ドライ  
バーの車に対する価値観が大  
きく変わったようですね？

**A** そうですね。車のアク  
セルを踏むことに車の  
楽しさを感じず、危険！と感  
じるようになってきたよう  
です。車内というのは、自分  
の空間でありゆっくり過ごす休

憩スペースであると考えていて、わざわざ気持ちのいい空間をこわすようにスピードを上げたり、せかせかと追い越しをかける必要がないと思っているのです。リスクテイキングというリスクを取ることに価値を見出し出していた時代から、危険というリスクを取らないことに価値があるという思考が変わり、車のスピードは全体的に落ちてきているんです。

**Q** 死亡事故数が減った理由はたくさんあると思いますが、大きなポイントはなんですか？

**A** 交通事故死ワーストワン返上の背景と考えられるキーワードは4つあります！

- \* エンジニアリング（道路）

- \* エンフォースメント（規制）
- \* エマージェンシー（救急）
- \* エデュケーション（教育・情報発信）

これらにライフスタイルの変化や社会情勢の変化が加わり、多方面からの努力の相乗効果で死者数が大幅にダウンしたのでしょうか。時代背景でみると、中高ドライバーは、会社の法令順守の高まりから飲酒運転や過労運転などが減り、死亡事故の減少にも影響しています。

**Q** 死亡事故を更に減少させるためには、どんな対策が必要でしょうか？

**A** 万が一事故が起きたとしても、できるだけ死亡事故に至らないように道路はハイレベルにできています。ですから高速道路などのハイレベルな道路を増やして、ドライバーの方にどんどん利用してもらいたいです。

さらに、もっと事故の情報を一般ドライバーに配信し、ぶつかる前に何かやろうという動きも広まっています。たとえば、保険会社もユーザーに事故対策の情報を送ることで事故防止につながり、会社のメリットになると考えているんです。

