

香川県交通事故多発要因調査の概要

調査の背景と分析の視点等

■背景

○本県の交通事故状況は、人口当たりの交通事故発生件数及び交通事故死者数が、毎年、全国ワースト上位にあるなど危機的な状況

○道路交通環境や社会環境の変化に対応し、本県の交通事故の多発要因や特徴をとらえた対策を講じることが重要

■調査の流れ

○過去に発生した交通事故状況や、社会環境、生活環境、アンケート調査結果等から、本県の交通事故多発要因の分析と考察を行い、それを踏まえた課題と対策の方向性を検討

■分析の視点

○本県の交通事故の特徴である「高齢者」、「自転車」、「交差点」の分析を中心に考察

交通事故多発要因の分析と考察

■主な分析結果（高齢者）

○全国と比較して、高齢ドライバーによる事故が増加（H13→H22 62.3%増、全国：42.8%増）。

○とりわけ、75歳以上の高齢ドライバーによる事故は大幅増（H13→H22 143.2%、全国：112.7%）であり、一方的な過失に基づく車両単独事故についても同様（86.4%増、全国は71.9%増）。

○高齢歩行者の死亡事故は、高齢歩行者が外出を控える時間帯であるにもかかわらず、夜間や薄暮期（午後6時～午前6時）において多発している。

■主な考察（高齢者）

○加齢に伴う心身の機能低下に伴い、危機回避力等が低下。道路環境や外的要因に適応できず、危機回避判断の遅れや誤りが一因して、事故発生につながると思われる。

○公共施設、集客施設の分散した配置等地域構造の問題、公共交通の整備状況等の問題、高齢者単独世帯の増加等の問題から、高齢者の移動手段として自動車が必要不可欠。高齢化率の上昇以上に免許保有高齢者数が増加。

○夜間や薄暮期の高齢歩行者の死亡事故多発は、ドライバーの視認力が低下する時間帯における発見遅れが一因と思われる。

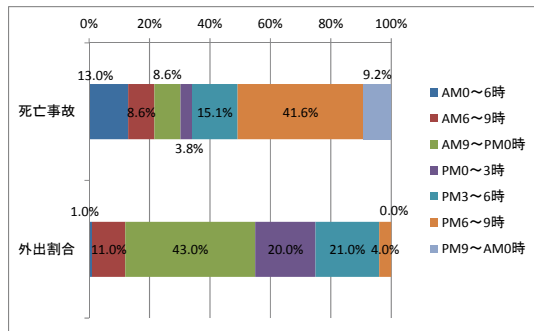
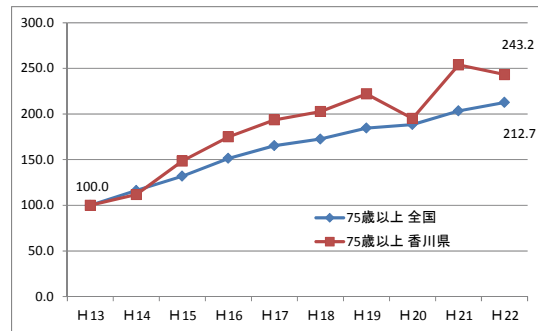


図1(左) H13年を100とした場合の75歳以上ドライバー(第1当)の事故件数の推移

図2(右) 時間帯別事故発生件数割合(第2当高齢歩行者・死亡事故)

■主な分析結果（自転車）

○13～18歳の年齢層の自転車事故が多い。
※H13～H22 年齢別自転車事故件数（1歳平均）：13歳～18歳 1,017件、19～64歳 190件

○この年齢層の事故は、朝の通学時間帯が発生ピーク。

■主な考察（自転車）

○県立高校生の通学手段の約7割が自転車利用であるなど、13～18歳の通学手段として、自転車利用が多い。一方、通勤手段の約7割が自動車や二輪車等の利用であり、通勤・通学時間帯に両者が道路交通上において交錯。

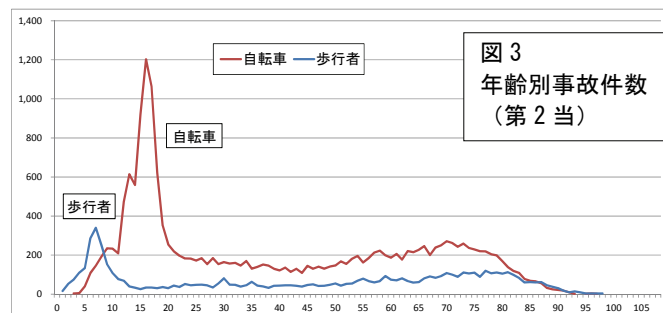


図3 年齢別事故件数(第2当)

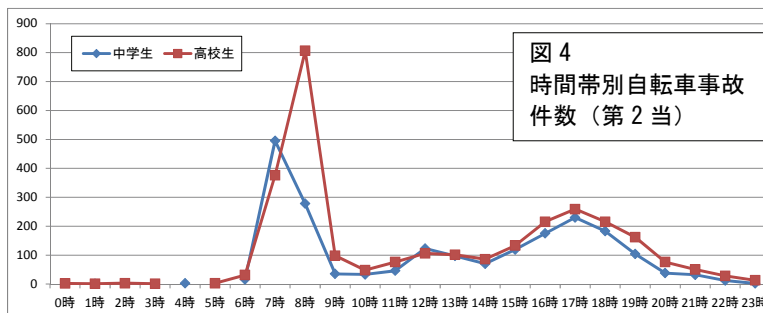


図4 時間帯別自転車事故件数(第2当)

※便宜上中学生12～14歳、高校生15～17歳で集計

■主な分析結果（交差点、その他）

○交差点は、道路交通の離合集散点であるため、危険回避のための判断、行動を求められる場面が多く、危険回避力等が低下した高齢者が事故を起こしやすい。

※高齢ドライバーが第1当である事故の約6割が、交差点及び交差点付近で発生しており、65歳未満の者が第1当である場合に比べて、やや高い。

○自動車と歩行者の、信号あり交差点における全事故中、高齢歩行者は、生産年齢の歩行者に比べ、直進自動車との事故の発生割合が高い。（直進車との事故率、高齢歩行者：22.5%、生産年齢歩行者：16.8%）。信号あり交差点においては、直進車に信号無視がない限り、歩行者側の危険回避に関する判断誤り等の存在が推測される。

○ルール違反、マナー違反の自転車利用者が多い感がある（「香川県の交通ルール・マナーに関するアンケート」では、本県の自転車交通マナー等のイメージは、「少し悪い」、「かなり悪い」の回答が73.3%）。

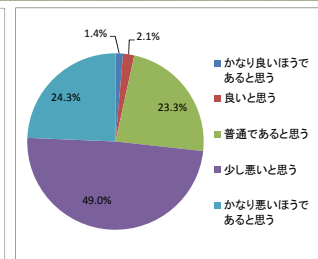
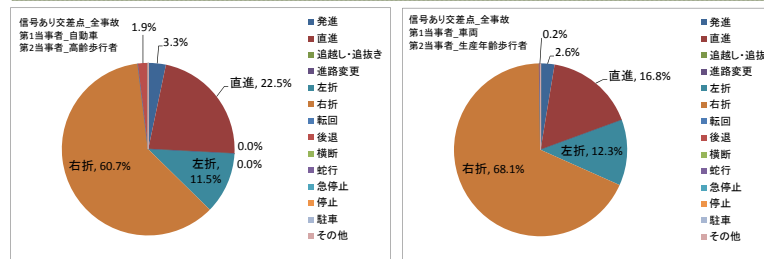


図5(左) 第2当高齢歩行者と第1当自動車・信号あり交差点(全事故)の第1当の行動
図6(中) 同じく第2当生産年齢歩行者の第1当の行動
図7(右) 自転車交通マナー等のイメージ

交通事故多発要因に係る課題と対策の方向性

■主な課題

- 「高齢者」では、「交通弱者」の観点のみならず、「加害者」となる可能性をより考慮すべき時期がすでに到来
- 「自転車」では、自動車運転の経験がなく、自転車が主な移動手段である若年層の自転車事故が、他の年齢層に比べ突出

■対策の概要

- 高齢ドライバーや若年自転車運転者を取り巻く多発要因の解消と、県民の交通安全意識のさらなる醸成がみられない限り、交通事故抑止を達成することはできない。
- 高齢者や若年自転車運転者への直接的な支援、県民の交通安全意識の向上、道路交通環境の整備、社会環境整備など、総合的な対策を講じることが必要

■対策の方向性（主なもの）

- 1 高齢者の心身機能低下等への対策
 - 高齢ドライバーが自らの心身機能の現状等を把握する機会を定期的に確保
 - 高齢ドライバーの特性を踏まえた安全教育・啓発
 - 交通弱者の立場にある高齢歩行者等も、自らの身を守ることの重要性を啓発
- 2 若年自転車運転者に対する総合的な事故対策
 - 他の通行者への配慮と規範意識をこれまでよりも高いレベルで醸成
 - 事故多発時間帯の集中的な交通指導、街頭監視活動強化
 - 安全走行教室など、参加・体験型の教育機会の確保
- 3 交通ルールの遵守と交通マナー実践の徹底
 - 運転免許更新時の義務的な受講以外に、教育機会の確保や参加促進の取組み
 - 官民間問わず、事業所等によっては、その組織の社会的責務として、職員、社員等への安全教育と指導を徹底
- 4 高齢者、自転車に配慮した道路交通環境づくり
 - 今後も、交通事故多発地点等、危険性の高い箇所など、優勢順位付けを行い、道路環境整備を計画的に実施
 - 違法駐車・駐輪防止対策、適切な道路施設の利用喚起など、ハード・ソフト両面の取組みが重要
- 5 自動車に過度に依存しない社会、生活環境づくり
 - 自動車による移動の代替手段の確保、移動機会を低減する生活支援サービスの確保
- 6 ボランティア等、民間活力のさらなる活用
 - 交通弱者の高齢者や子ども、また、高齢ドライバー等を地域で支援できるよう、交通安全ボランティアの資質向上
 - 高齢者を補助する器材等の民間開発や、移動手段の代替サービス等に民間活力が活かされることを期待

※第1当（第1当事者）とは交通事故における過失が重い者、第2当（第2当事者）とは過失が低い者