

「だれ」に「どのような安全策」を働きかけるか

滝田一成
国際交通安全学会専務理事

Traffic Safety — How and Whom ?

Issei TAKITA
Executive Director, IATSS

戦後、昨年未だまでに道路交通事故の死傷者は1700万人に及んでいますが、最近ではまた増加して、平均すると毎日1,800人位も被害を受けています。今後、さらに人身事故を減らすためには、「だれ」に対して「どのような安全策」を働きかけるのかを一層吟味する必要があるようです。

今まで最も交通事故の減った昭和52年と58年とを比較すると約6万人も死傷者が増加しています。ところで乗用車に乗っていた重傷者の増加状況を見ますと3千人増えて13,898人になっていますが、問題はそのうち責任の重い、いわゆる第1当事者の増加は7百人程度で、第2当事者や同乗者の増加が著しいことです。そこで、交通事故全体の半分近く(48%)を占める自動車乗車中の事故を減らし、とくに増加している善良な運転者や同乗者の貰い事故による重大な被害を防ぐためには、シートベルトの着用を推し進めることの必要性が痛感されます。

次に原動機付自転車の事故を見ますと、軽傷者が78%増えて9万人に、重傷者は85%増えて1万5千人以上になっていますが、やはり第1当事者よりも第2当事者、つまりより責任の軽い被害者の増加率が高くなっています。重大事故を減らし、貰い事故を防ぐために是非ヘルメットの着用を促したいものです。

また、女性の免許保有者の交通事故率は男性の半分以下ですが、男性の事故率が年々減っているのに対し、女性は逆に増えて来ており、上記6万人の増加のうち、5万人は女性で占められていますので、女性に重点をおいた教育指導を進める必要が感じられます。

さらに、幼児の交通事故による死傷者が順調に減り続けていることは誠に喜ばしいことですが、小学生の自転車と歩行者の事故について見ますと、死者は若干減少しているものの傷者は横這または若干増加傾向にあります。中学生の歩行者と自転車の事故では、死者は横這または若干増加、傷者はどちらも大幅増加を示していることは家庭や学校における交通安全教育の不十分な点を感じさせます。

一方、昭和58年中の人口10万人あたりの歩行中の負傷者率を年齢層別に見ると、幼児が最も高く段々減るのは当然ですが、20代後半の29.7人を底に再び増えています。自転車事故についても、幼児・小学生・中学生と事故率が増えた後、減りますが、やはり20代後半の29.8人を底にまた増えています。自ら子供達のお手本になるべき中高年の人の事故率が増えていくというのは誠に残念ですが、これらの年代の人が交通ルールを知らない訳はありません。そこで、今後安全行動をさらに促すためには色々な工夫、例えば、遵法精神を高めるための交通ルールの適正化(ユーザーの意見を参考にした守り易い交通規制—制限速度や信号時間の調整など)、無事故運転者等の優遇制度の拡大(保険料の無事故割引の拡大など)、事故者に対する責任追及の強化(医療保険のように賠償額の数%を事故を起した保険契約者の直接負担に、事故割増の引上げ、自賠責における過失相殺の励行など)、シートベルトおよびヘルメットの着用者にメリットを与える保険の拡大など安全に努める人が経済的にも利益を受ける仕組みをさらに工夫していくことが必要ではないでしょうか。

原稿受理 昭和60年4月10日