

走行台キロを分母とする 事故率で比較すると

金澤昭雄
自動車安全運転センター
理事長

Akio KANAZAWA

President, Japan Safe Driving Center

交通事故の発生率、いわゆる事故率の分母としては、自動車走行台キロが最も適当であるとされている。しかし、自動車走行台キロに関する全国または都道府県別の実測値は、まとまった形で収集されていない。そのため、幹線道路の区間ごとの事故率比較など極く限られた場合を除いては、殆ど用いられていない。

このたび、当センターの運転管理研究会の諸君が、平成2年度の「陸運統計要覧」の推計値および「道路交通センサス」の都道府県道以上の道路についての昼間12時間の実測値を基にして、道路種類別、都道府県別の年間走行台キロを大胆に推計したものを公表した（詳細は、財安全運転研修推進協会発行「安全運転管理10章」の付表参照）。

これらの数値を用いて、1億走行台キロ当たりの事故率で比較してみると、従来のもとと少し変わった興味深い結果がでてくる。

まず最初に、平成3年中の全国平均事故率は、死亡事故率1.7、人身事故率105、物件事故率430である。これに対して、高速自動車国道は、死亡0.8、人身13、物件90であり、人身事故率は一般道路の1/8、物件事故率は1/5と極めて低くなっているが、死亡事故率は一般道路の1/2程度にとどまっている。

また、首都高速、阪神高速道路の平均は、死亡0.4、人身23で、死亡事故率、人身事故率とも一般道路の1/4となっている。高速道路の人身事故率が極めて低いのは当然のことであるが、高速自動車国道の死亡事故率が一般道路の1/2程度にとどまっているのは問題といえよう。

次に、昼夜間の事故率は、昼間、死亡1.0、人身103に対して、夜間は、死亡3.2、人身112となる。夜間の人身事故率は昼間より1割高い程度であるが、夜間の死亡事故率は、実に昼間の3倍以上も高い。

最後に、平成3年、4年中の事故の平均事故率を都道府県別に比較してみると、人口当たり、車両保有台数当たりとは若干異なる評価となる。死亡事故率では、絶対数でトップ争いをしている北海道、愛知は、意外なことに全国平均（1.77）よりやや低い。死者事故率の最も高いのは、茨城（2.54）であり、香川、栃木、福井、京都、千葉、三重の7県が平均を2割以上上回っている。逆に、死亡事故率が最も低いのは、長崎（1.22）で、東京、大分、宮崎、熊本、和歌山の6県が平均を2割以上下回っている。また、人身事故率は、死亡事故とは逆に、北海道、茨城は全国平均（106.7）をかなり下回っており、神奈川（197.7）をトップとして、福岡、大阪、東京、京都等の大都市をかかえる都府県で極めて高く、問題県となっている。これに対して中小規模県の多くは、平均を大きく下回っており、最も低いのは、島根（45.1）で、岩手、沖縄、秋田、山形も極めて低い。

このような新しい調査事実を考えると、安全教育面で、教習所における高速走行教習の必須課目化、安全運転中央研修所等における高速走行の体験研修の充実が望まれるところであり、また、従来から夜間対策の強化が叫ばれているが、運転教育面でも夜間研修の強化が痛感される。

原稿受理 1993年8月30日