



交通事故のない安全で安心な北海道をめざして

北海道知事
高橋 はるみ

雪の季節を迎え、ドライバーの皆様には、普段から安全運転に努めていただき、また、道内の交通関係機関の皆様には、今年も冬の交通安全運動に取り組んでいただいていることに心から感謝申し上げます。

交通安全に携わるすべての方々のご尽力のおかげで、昨年の本道における交通事故死者数は、前年より19人減少し、昭和25年以降最も少ない158人となりました。しかし、依然として多くの尊い人命が交通事故の犠牲になっており、誠に残念でなりません。

都市間距離が長く地域が広域で分散している北海道では、移動や輸送において自動車が大きな役割を果たしています。高齢化が進む中、昨年の交通事故死者数のうち高齢者が半数を超えており、北海道の交通安全運動の推進に当たっては、自動車関連業界の皆様をはじめ、様々な団体の方々とともに、道民全体で取り組む必要があります。

こうした中、道では、「ストップ・ザ・交通事故めざせ安全で安心な北海道」の年間スローガンのもと、「高齢者事故防止」、「飲酒運転根絶」、「スピードダウン」、「シートベルト全席着用」、「自転車安全利用」、「居眠り運転防止」、「デイ・ライト」を交通安全運動の重点とし、道警察をはじめ市町村や関係機関・団体と連携を密にして、交通事故の防止を図っています。

特に飲酒運転の根絶については、「北海道飲酒運転の根絶に関する条例」の理念に基づき、「飲酒運転をしない、させない、許さない」という強い思いを全道に広げるための様々な取組を実施しており、本年、飲酒運転を根絶するための象徴として「飲酒運転根絶ロゴマーク」を作成しました。

皆様におかれましても、是非このロゴマークを使用していただき、飲酒運転根絶の気運がますます高まるよう、お力添そをお願いいたします。

これからの時期は、日暮れが早く、また、積雪や凍結による路面状況の悪化から、例年、冬型事故が多発しており、車の運転には一層の注意が必要となります。

道といたしましては、交通事故を1件でも少なくし、そして事故による犠牲者を1人でも少なくできるように、道民の皆様と一丸となって交通安全に取り組んでまいりますので、引き続き、皆様のご理解とご協力をお願い申し上げます。



飲酒運転根絶ロゴマーク

過去7年間の交通死者数都道府県別ワースト5

順位\年別	平成22年	平成23年	平成24年	平成25年	平成26年	平成27年	平成28年
1	愛知/256	愛知/276	愛知/235	愛知/219	愛知/204	愛知/213	愛知/212
2	東京/215	東京/215	千葉/202	千葉/201	神奈川/185	大阪/196	千葉/185
3	北海道/215	埼玉/207	埼玉/200	兵庫/187	千葉/182	千葉/180	大阪/161
4	千葉/210	千葉/203	北海道/200	静岡/184	兵庫/182	神奈川/178	東京/159
5	茨城/205	兵庫/198	東京/183	北海道/184	埼玉/173	北海道・埼玉/177	北海道/158

北海道における過去10年間の事故発生状況

年	H. 19	H. 20	H. 21	H. 22	H. 23	H. 24	H. 25	H. 26	H. 27	H. 28	平均
発注件数	23,582	21,091	19,503	18,088	16,395	14,973	13,722	12,274	11,123	11,329	16,208
死者数	286	228	218	215	190	200	184	169	177	158	202
負傷者数	29,204	25,801	23,855	22,096	19,705	18,048	16,247	14,571	13,117	13,489	19,613



安全確保と環境保全はクルマの点検・整備から

国土交通省北海道運輸局長
石崎 仁志

自動車事故の防止は重要な課題であることから、北海道運輸局では、関係機関・団体の皆様とともに「自動車点検整備推進運動」や「踏切事故防キャンペーン」などの取り組みを進めています。

近年、衝突被害軽減ブレーキやアクセルとブレーキの踏み間違い防止装置など多くの新しい技術が導入され、自動車の安全性は向上しています。しかしながら、自動車の技術がいくら進歩しても、点検・整備の必要性がなくなったわけではありません。

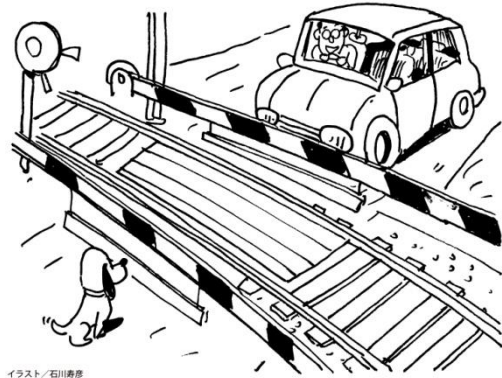
自動車は数多くの様々な部品で構成された機械であるため、使用に伴い、また時間の経過によって劣化・摩耗が進むことは避けられず、構造や装置の性能が低下します。積雪寒冷地においては、主要構造部の腐食にも注意が必要となります。

不要なトラブルを防ぎ、自動車を常に良好な状態で使用するためには、ユーザーの皆さんが責任を持って常日頃から自動車の状態を把握し、適切に維持することが重要です。

冬を迎えるにあたり、自動車ユーザーの皆様には適切な定期点検整備はもとより、早期の冬タイヤへの交換、バッテリー、ウインド・ウォッシャー及びワイパーの確認など車両の確実な保守点検をお願いいたします。

また、冬場には踏切手前でスリップして止まりきれずに踏切進入し、列車と衝突する踏切事故が多くみられます。

平成27年に中川郡美深町で発生した踏切事故は、ミルクローリーが遮断かんを折って踏切内に侵入し、普通列車と衝突し横転しています。幸いにも普通列車の乗客には負傷者は出ませんでした。が、鉄道本線が5時間あまり不通となり、鉄道輸送に大きな影響を及ぼしました。



踏切においては、手前で必ず一旦停止し、列車が通過しないことと踏切内の安全確認を行い、通行するようお願いいたします。

また、万が一、踏切内で自動車が走行不能となった場合には、直ちに非常ボタンを押していただくか、非常ボタンが設置されていない踏切においては、自動車の発煙筒などにより直ちに列車に合図するようお願いいたします。

北海道は、これから本格的な積雪寒冷期を迎え、路面の凍結や積雪など厳しい走行条件となってまいります。積雪、凍結等路面状況に見合った安全速度の励行は勿論のこと、雪山から道路に飛び出す子供への対応ができる徐行や一旦停止の励行、また、運転者はもとより全ての座席でシートベルトを着用し、交通事故防止に努められますようお願い申し上げます。



交通事故死ゼロを目指して
北海道警察本部 交通部長
磯部 哲志

皆様には、平素から交通安全活動をはじめ、警察活動の各般にわたり、深いご理解とご協力をいただいておりますことに、紙面をお借りして厚くお礼申し上げます。

さて、道内における交通死亡事故の状況ですが、5月末から重大な交通事故の発生が相次ぎ、10月末現在、昨年同数となる122人もの尊い命が、交通事故の犠牲となっています。

道内は、本格的な冬を迎え、スリップによる冬型事故や日没の早まりに伴い道路横断中の歩行者が被害となる交通事故の発生が強く懸念されます。

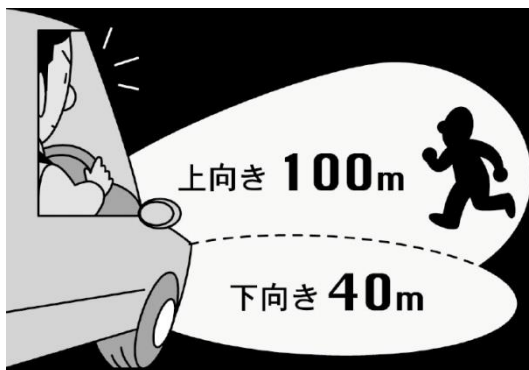
これからの時期は、降雪や凍結の影響で道路環境が刻一刻と変化する危険な状態となります。

特に、一見、黒く湿潤路面のように見えるブラックアイスパーン路面には特段の注意が必要です。

道内におけるスリップが要因となる死亡事故は、12月中が最も多く発生しており、スリップによる冬型事故の防止には、「スピードダウンと早めのブレーキ」「安全な車間距離の確保」など、運転操作や安全意識を早めに冬型に切り替え、交通事故防止を図っていただくようお願いいたします。

また、これからの時期は、日没時間が午後4時台となり、夕暮れ時間帯から夜間にかけて、道路を横断中の高齢歩行者が被害に遭う事故が多発する傾向にあります。

車を運転される皆様には、危険な事態に対応できる安全な速度で走行し、走行中の安全確認を徹底するとともに、歩行者など進路の危険を早期発見するため、こまめに車のライトをハイビーム（走行用前照灯）に切り替えることを心掛けていただきたいと思います。



本年も残すところあとひと月となり、忘年会など飲酒の機会も増える時期となりますが、飲酒運転は、「飲んだら運転しない」ただそれだけのことを、一人ひとりが実践するだけでゼロにすることができます。

北海道警察では、検問などによる飲酒運転取締りのほか北海道警察ホームページに専用のメールボックス『飲酒運転ゼロボックス』を開設し、「今、まさに飲酒運転をしているなどの飲酒運転に関する情報を求め、取締りなどに反映させる取組を行っております。

皆様方におかれましても、「飲酒運転をしない、させない、許さない」を合い言葉に、飲酒運転防止の注意喚起や「ハンドルキーパー運動」の推進など、北海道から飲酒運転を根絶するための取組に、ご理解

とご協力をお願いいたします。

終わりになりますが、北海道警察では交通事故死ゼロを目指し、今後も引き続き交通指導取締りや交通安全に関する広報・啓発活動等を推進してまいります。

読者の皆様におかれましても安全運転の励行と交通安全活動への一層のご理解とご協力をお願いいたします。



世界一安全な道路交通を実現するために…

交通安全アナリスト

月居 吉彦

警察庁、対症療法的対策のみでは、平成32年までに世界一安全な道路交通を実現する、という政府目標を達成することは困難との認識…

■平成29年版「警察白書」12年ぶりに交通安全特集…

★2017年（平成29年）7月25日に発行された警察庁の「警察白書」は12年ぶりに交通問題を取り上げ、「交通安全対策の歩みと展望」と題する特集を組んでいるが、その「今後の展望」のなかで「死者数が減少しにくい状況となっている中で、今後は、交通事故の直接的な要因を取り除く対症療法的対策のみでは、第10次交通安全基本計画（平成28年度～32年度）で掲げられた『平成32年までに24時間死者数を2500人以下とし、世界一安全な道路交通を実現する』という目標を達成することは困難である」との現状認識を明記している。

★そして、「更なる交通事故防止に向けて、効果的な対策を講じていくためには、複雑・多様な交通事故の要因を総合的・科学的に分析し、交通事故の実態を的確に把握することが必要不可欠である。また、国及び地方公共団体は厳しい財政事情にあるため、限られた予算と人員で最大限の効果が得られるよう、これらの交通事故分析に基づく対策を効率的に推進し、その交通事故削減一効果及び被害軽減効果について客観的な評価を行い、対策の改善を図っていくことが極めて重要である。」と提言している。つまり、国及び地方公共団体が行うべき交通安全対策が、その財政事情のため、予算・人員不足に陥り、万度に行われていないことを暗に指摘し、そうした実情にあるからこそ、警察庁としては、高度化・精密化する交通事故分析に基づく効果的・効率的な対策の必要性・重要性を訴えているのだが、その対策の柱として掲げているのが「対象者の特性等に応じたきめ細かな対策の強化」と「新たな技術の活用」である。

★「対象者の特性等に応じたきめ細かな対策の強化」では具体的に、「児童の交通事故防止」と「超高齢社会の到来を踏まえた高齢運転者の事故防止」を重要課題として掲げている。確かに、「児童の交通事故防止」は、いわゆる「少子社会」のなかで、次世代を担うこととなる児童を社会全体でその健全育成を図っていくためにこそ、児童のかけがえのない命を守る交通安全対策は大切な課題である。また、「高齢運転者の事故防止」は、まさに「超高齢社会」に突入しようとしているという実態からしても重要課題であるとともに、「世界一安全な道路交通を実現する」ためにも、高齢者の死亡交通事故の減少を図ることが必要不可欠であることは確かだ

■本は欧米先進国に比べ、高齢者の死者、歩行中の死者の割合が高く、その解決が不可欠

★公益財団法人・交通事故総合分析センターが、毎年発行している『交通統計』の平成28年の参考資料の項には、「各国の年齢層別死者数の比較」や「各国の状態別死者数の比較」が掲載されている。IRTADデータ（国際道路交通データベース）による2016年6月23日現在の数値だが、それによると、まず、各国とは、ドイツ、フランス、オランダ、イギリス、アメリカ、韓国、日本の7カ国で、その各国の65歳以上の死者数の割合をみると、ドイツ29.2%、フランス22.2%—オランダ36.3%、イギリス25.6%、アメリカ17.5%、韓国36.0%となっているのに対し日本は54.5%となっており、その数値は7カ国中で群を抜いて高い、つまり、日本の交通事故死者は、欧米先進国等に比較して65歳以上の死者数の割合が異例に高いという憂うべき大きな特徴を有しているのだ。

★同様に、『交通統計』の「各国状態別死者数の比較」から、「乗用車乗車中」、「自動二輪乗車中」、「原付乗車中」、「自転車乗車中」、「歩行中」、「その他」の通行状態の「歩行中」の死者数の割合を比較してみると、ドイツ15.5%、フランス14.7%、オランダ10.5%、イギリス25.0%、アメリカ14.9%、韓国38.9%となっているのに対し日本は36.2%となっており、韓国を除く欧米5カ国に比べれば、日本は「歩行中」の死者数の割合が最も高いという憂慮すべき特徴がある。高齢者や歩行者という、いわゆる「交通弱者」の交通事故死者の割合が高いという状況が改善されないままに、ただ単に人口10万人当たりや自動車1万台当たりの死者数を比較して日本が最少という状況になったとしても胸を張って「世界一安全な道路交通を実現した」と言える状況では決していない。

■車のハイビーム適正使用—と横断後半の歩行者に要注意…

★だからこそ、「警察白書」は、「対象者の特性等に応じたきめ細かな対策の強化」を効果的・効率的な対策としたと思うが、その対象者のなかでも、特に高齢者対策が重要だ。というのも、65歳以上の高齢者は、交通事故死者全体の半分以上を占めているほか、「歩行中」の事故死者の70%以上をも占めており、高齢者が運転する車と高齢歩行者との死亡事故も少なくない。また、欧米先進国に比べ、「高齢者の死者数の割合や歩行中の事故死者の割合が高い」という日本の交通事故の憂うべき特徴を改善していくためにも「高齢者対策」が要になるからだ。

★そこで警察庁では、まず、夜間の前照灯（ヘッドライト）のハイビーム（上向きライト）」の適正活用を呼びかけているが、所轄警察署をはじめ市町等、交通安全対策の最前線・現場でこの周知徹底を図る動きがあまり見られていないのは極めて残念。「歩行中」の事故死者の3分の2以上は夜間に発生しており、その大半がロービーム（下向きライト）で走行中の事故であり、ハイビームを使っていれば事故を回避できた可能性が高いケースが少なくない。にもかかわらず、「ロービーム走行が原則」と思い込み、郊外や非市街でもロービームのまま走行しているドライバーが多いのが現状。欧米先進国に比べ、歩行中の事故死者の割合が多い現状を改善するためにもハイビームの積極的活用が大切だ。

★また、歩行中の事故死者大半は、ドライバーから見て進路前方の右方から横断してきた「横断後半」の歩行者をはねるケースが大半。したがって、夜間、特に住宅地域等の歩行者の往来が比較的まばらな道路を走行するときは、ハイビームを積極的に活用すると共に、いわゆる「歩行者の飛び出し」が多い進路前方の左方に対する警戒もさることながら、ヘッドライトの光が届きにくい進路前方の右方からの横断歩行者の有無を十分に確認しながら走行することを習慣づけ実践することも大切だ。

★なおまた、国土交通省では、新たに市販される各メーカーの乗用車について、実車による衝突実験等を行い、乗員が受ける衝撃＝「衝突安全性能」やブレーキ性能等の「予防安全性能」を評価し公表する「自動車アセスメント」を行っているが、高齢運転者による事故防止策の一環として2018年度から「対歩行者事故の被害軽減ブレーキ（自動ブレーキ）の夜間の作動状況」「アクセルとブレーキの踏み間違いによる急発進抑止装置」の性能評価を新たに実施することを決めた。この「自動車アセスメント」の存在が周知されていないのは残念だが、特に高齢運転者が車を買替える時には、国交省のホームページで公表される「自動車アセスメント」の評価結果を参照して、安全性能評価が高い車を選んで購入することを推奨する。ただし、それらの「予防安全性能」も決して万全なものではないので、過信せず、知恵を発揮して適宜適切に活用することが肝心だ。

～冬の交通安全特集～

漫画で見る 交通安全

