

# 第27回 交通事故・調査分析研究発表会 出席レポート

研究会出席／報告者；交通教育OSCNじてんしゃスクール研究所 所長  
上田市立中塩田小学校 教員  
片山 昇

テーマ： 交通事故の「軽」「減」に資する調査分析の研究発表

副題： 人・道・車で防ぐ交通事故

日時： 2024年10月11日（金） 午後1時～5時

場所： JA 共済ビルカンファレンスホール（東京都千代田区平河町）

主催： ITARDA 公財交通事故総合分析センター

## I 発表会内容

### 1, チャイルドシートの誤使用と誤認識

- ・命を守るために、乳児用、幼児用、学童用の3タイプを年齢により適正に使い分ける必要がある
- ・ベビーシート・チャイルドシート・ジュニアシート・ブースターシート
- ・様々なタイプのチャイルドシートの誤使用と誤認識が多く見られ、学童用（5～12歳）では、誤使用による死亡重症率は約4.4倍になる。ドライバーや親への啓発が重要。
- ・2歳くらいまでは、後ろ向きチャイルドシートの使用が望ましい。  
理由は、首が体格的に不安定な為。首をしっかりと支えることのできる後ろ向きシートが良い。
- ・前席、後席ともに、誤った装着方法により、頭部へのダメージが致命傷となっており、エアバックの展開が要因となる場合もある。
- ・6歳（小1）を過ぎても、身長が150cmくらいになるまでは、大人用のシートベルトでは児童の体にフィットしない。そのため、衝突時には、腹部へのダメージが致命傷となる。  
よって、ジュニアシート（学童用シート）の適正利用が望まれる。

### 2, 二輪車事故における胸部損傷事故の特徴について

～胸部プロテクター着用のすすめ～

- ・死亡事故では、損傷部位が、頭部に次いで胸部が多い。
- ・一方で、胸部プロテクターの着用率は、4.2パーセント程度と少ない。
- ・二輪車死亡事故は、近年10年で4輪車乗車中死亡事故に対して、約4倍となっており上昇傾向となっている。  
損傷部位が頭部から胸部へと転換しつつある。  
頭部が致命傷として減っているのは、ヘルメット着用率の上昇の効果による。
- ・胸部損傷は、低速度域の事故でも致命傷となる。肋骨骨折が肺に突き刺さり主要因となった死亡が多い。  
40km以下速度域での、胸部プロテクターの着用による安全効果は有意である。
- ・原付一種の危険認知速度40km以下での死者数が多く、着用率も極めて少ない。  
排気量が小さくなるほど、着用率は低下し、危険認知速度40km以下での死者数が多くなっている。
- ・特に出会いがしら事故に多い速度域40km以下での場合、速度域から見ても、胸部プロテクターの効果が高い。  
万一の事故に備えて、ちょい乗り時にも、胸部プロテクターの着用が推奨される

### 3, 夜間のその他横断中事故におけるゾーン対策の必要性が高い事故多発エリア抽出方法の検討

- ・ 状態別交通事故死者数は歩行中が最多 973 名 全体の約 36%  
同様に重症者数も歩行中が最多 7,171 名 全体の約 26%  
上記は、日夜別では夜間に多く発生し、道路横断中に事故に遭っているケースが大部分である。
- ・ 尚且つ、死者重症者にあっては、横断歩道等を横断している場合より、横断歩道以外を横断しているケースが約 3 倍に上っている。  
上記ケースでは、直進中の車両との衝突事故が多い。
- ・ 夜間の歩行者死亡事故を減らす対策として  
<ドライバーは、>
  - (1) 運転操作が単調な車両直進中でも気を抜かない
  - (2) 見えないところから歩行者が来るかもと速度を控えめにする
  - (3) 通り慣れた道、交通閑散時においても前方確認を確実にする
  - (4) 先行車や対向車いなければ、積極的なハイビーム活用<歩行者は、>
  - (1) 横断前に前後左右を安全確認励行が必要
  - (2) 接近車両が見えていても、気づいてもらえていないかもと思うようにする
  - (3) 夜間は、車両の接近速度を誤認知しやすいため、安易な横断判断を避ける
  - (4) ドライバー側からの視認性向上のため、反射材着用を徹底

### 4, 生活道路におけるゾーン対策の必要性が高い事故多発エリア抽出方法の検討

交通死亡事故の発生状況は、

- ・ 死者全体の半数が、歩行中と自転車乗車中
- ・ 上記中のさらに半数が、自宅から 500 m 以内で発生している。

生活道路における安全対策の取り組みの重要性が近年クローズアップされている。

- ・ 平成 8 年より、「生活道路のゾーン対策」進行が進む。
- ・ 令和 5 年より、「ゾーン 30 プラス」として交通規制と物理デバイス設置されるようになる。  
※物理デバイスとは、ラバーポールによる狭さく化 や 路面着色のスムーズ横断歩道など

- ・ 従来の対策では、定性的な情報（住宅街・学校至近・通学路・要望）からのゾーン対策が中心となっており、本来は対策の必要性が高いようなエリアが漏れている可能性が高い。  
定量的な指標での抽出の必要性がある。その手法も現状は十分とは言えない。
- ・ 解決策として、イタルダの「生活道路事故メッシュ図」を活用して、この定量的データから町丁目単位で危険性の高いエリアを可視化し、ゾーン対策必要性の高いエリアを抽出する。  
エリア抽出には、町丁目境界にあたるような幹線道路上での事故の抽出による曖昧さ回避の為、「幅員 5.5m 未満道路での事故件数」を指標として用いる

5, 前面衝突時の後席乗員の傷害の特徴（シートベルト着用者）

※ 研究会レジュメ参照

6, 自動運転実証実験の事故防止に資する対応策の提案

※ 研究会レジュメ参照

7, 活動紹介 諸外国の交通事故分析機関等との交流の紹介

※ 研究会レジュメ参照

## II 片山所感

コロナ禍以来、イタルダ研究会会場での参加は久しぶりであった。

発表会会場には、九州大学などの交通工学や道路工学の研究者を中心に、自動車メーカー開発者、警察や国交省関係者、自動車の用品メーカー開発者、自動車関連のジャーナリストなどが出席していた。本研究会は今後の交通安全教育の普及活動に以下の3点から、大いに参考となった。

- 1, 横断時でも特に夜間横断時の危険性についての因果関係の確認
- 2, 二輪乗車時の胸部プロテクターの重要性の傷害状況を基にした再確認
- 3, 歩行者等保護のゾーン対策の定量化データ活用の必要性

一方で、十数年、さまざまな交通の安全に資する研究会やシンポジウムを通じて痛感してきたことだが、これらの研究者等による様々な貴重な知見を、いかに社会教育や家庭教育、基礎的な学校教育の場で、具体的に生かしてもらえよう教育の場づくりをするかという点が、わが国では極めて脆弱と言える。

結果的に研究者や国機関の研究実績のみで終わる傾向が高いようでは情けない限りであり、真の意味での交通の安全が、市民社会で保障され、実現する日は、まだまだ遠い将来と感じる。

以上

主催者：



参加報告者：

