

# パネルディスカッション

## 『冬の交通事故の減少を目指して』 ー積雪期における交通安全を考えるー

コーディネーター	溝端 光雄	首都大学東京大学院 客員教授 自由学園最高学部 非常勤講師
パネリスト	大矢 雅彦	北海道警察本部交通部交通企画課 調査官
	田中 雅美	スポーツコメンテーター
	萩原 亨	北海道大学・大学院公共政策学連携研究部 教授
	平澤 匡介	独立行政法人土木研究所寒地土木研究所 寒地交通チーム 主任研究員
	藤川 達夫	財団法人日本自動車研究所 主席研究員

**司会** それでは、皆様、お時間でございますのでパネルディスカッションを始めさせていただきます。

それでは、早速パネリストの皆様を御紹介させていただきます。



北海道警察本部交通部交通企画課調査官、大矢雅彦様。

北海道大学大学院公共政策学連携研究部教授、萩原亨様。

スポーツコメンテーター、北海道出身、田中雅美様。

財団法人日本自動車研究所主席研究員、

藤川達夫様。

そして、先ほど基調講演を務めていただきました独立行政法人土木研究所寒地土木研究所寒地交通チーム主任研究員、平澤匡介様。

そして、コーディネーターは、首都大学東京大学院客員教授、溝端光雄様に務めていただきます。

パネリストの皆様とコーディネーターのプロフィールは、皆様のお手元でございますパンフレットにもございますので、どうぞご覧くださいませ。

それでは、溝端様、よろしくお願いいたします。

**溝端** 吉野さんありがとうございました。マイクを引き継ぎます。

会場の皆さんこんにちは。コーディネーター役を仰せつかりました溝端でございます。どうぞよろしくお願いいたします。

今日は、昨日もそうだったんですが、朝、小雪がちょっとちらついて、今は解けてい

るようすけれども、まさにこの上に掲げてあるテーマにふさわしい、どっちがどっちを選んだのかわかりませんが、とにかく冬の交通事故防止ということで、いいタイミングだったなという感じで思っております。



それで、早速ディスカッションに入ろうと思っておりますが、それぞれの先生方から、最初の1巡目と申しますか、御自由に御発言していただいてということにしようかなと思っております。事前に資料を出していただきまして、その資料をすべて皆様方のお手元に参考資料、ちょっと厚い冊子でA4サイズのものがありますが、その中に入っております。

見ていただくとわかりますように、各先生方の力作がそろっております。その力作であるがために、多いものと20数ページ、少ないものと18かな、17ページだったかな、ちょっとページ数に差があります。ですので、長い人と短い人、いろいろ時間的な差が出ると思うのですが、私からは15分ぐらいをめどにということを進めさせていただいて、皆様方の御発表というかお話が終わった後、フロアの皆さんとのディスカッション、あるいは先生方とのディスカッションという形で進めさせてい

ただけたらと思っておりますので、どうぞ御了解いただければと思います。

それでは、早速、北海道道警本部は、どうかいどう道警になるのでしょうかけれども、すぐこの近くにございます、そこで主に交通企画課にお勤めで調査官をなさっていらっしゃるといことで、北海道の交通事故データの分析、それから、併せて道警の方で取り組まれておる交通安全対策についてお話をちょうだいしたいと思います。

それでは、大矢さんお願いいたします。

**大矢** ちょっと画面が近くなので、離れたところから説明させていただきます。

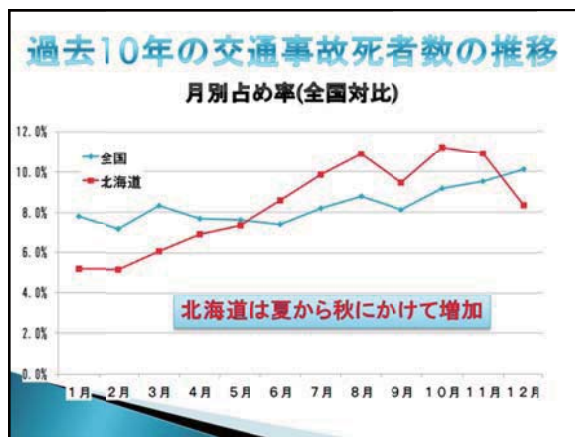


ただいま御紹介いただきました警察本部交通企画課の大矢でございます。私からは、北海道における冬期間の交通事故の実態などについて説明させていただきます。

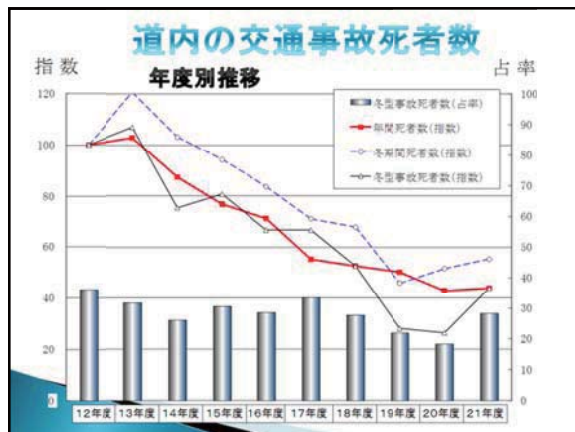


その前に、まず、過去10年の交通事故の

推移を見ていただきたいと思います。平成12年の指数を100として、その減少状況をグラフにしたものです。一番下、赤いのが北海道における交通事故の死者のグラフでございます。この点線が全国の交通事故死者数の推移を表しています。過去10年、平成12年から21年の間で、北海道の場合は交通事故による犠牲者が330人減っているという状況でございます。全国よりも減少率が高いと言えます。



次に、過去10年の月ごとの交通事故死者数を示したグラフでございます。青いのが全国。全国は平均的な状況でございますけれども、北海道の場合はこの辺、夏場から秋にかけての交通事故による犠牲者は非常に高い。冬になると逆に、この辺ですけれども、落ちているということが言えます。



それでは、冬期間の交通事故について説

明させていただきます。これからのグラフは、冬期間を表すために、年度別で表示させていただきます。

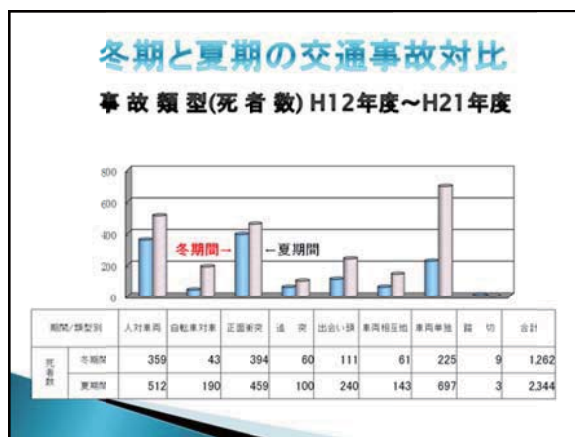
夏期は4月から10月までの7カ月間、冬期につきましては11月から翌年3月までの5カ月間でございます。これは10年間の死亡事故全体と冬期間の事故、それと冬期における冬型事故、先ほどもお話が出ましたが、スリップ、吹雪による視界不良、轍路面による事故の推移を表しています。

赤い部分が年間の死者数、黒い線は冬期間の事故、そしてこの点線が冬期間の中でも冬型事故と呼ばれる事故の推移でございます。平成21年、この棒グラフは、冬期間の事故のうち冬型事故の占める割合を表しております。こちら側が率なんですけれども、大体20%から30%で推移しております。平成21年度、今年の2月から3月ですが、冬型事故がぐっと上がっているのですが、今年の2月と3月は天候の悪化、路面状況が悪いために冬型事故がぐっと増えた。去年よりも冬型事故については10人プラス。11人亡くなっているのですけれども、10人プラスということで、今年の2月、3月がこの冬型事故によって死亡事故が非常に増えたと言えます。

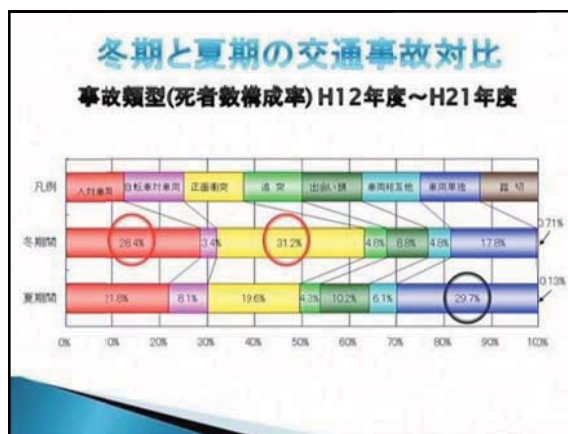


次に、これは冬期と夏期の交通事故を類

型別に対比したものでございます。冬期間が青、夏期がピンク色で示しております。両方とも追突事故が非常に多いんですね。そして、自転車事故、これは当然ながら冬は少ないのですけれども、正面衝突が多くなっておりまして、数的には少なく見えるのですけれども、夏期の倍近くの数字で推移しております。

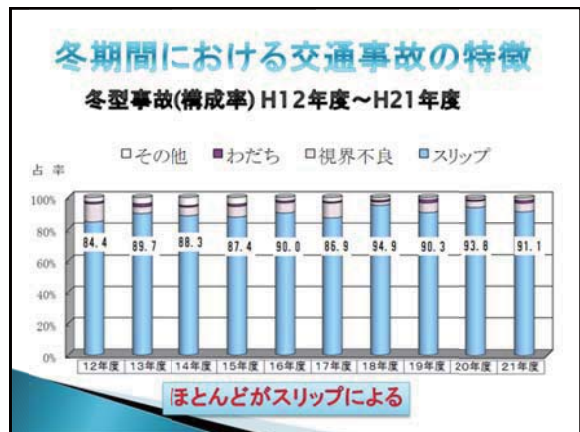


次に、これは、先ほどのグラフの中で事故の推移の中の死者数だけを表したものです。正面衝突、夏期、冬期ともに多い。特に、夏の場合は車両単独の事故による犠牲者が非常に多くて、冬期間の3倍まで多くなっておりまして。それと、冬期間はこの正面衝突に合わせて人対車両の事故も多いということが言えます。冬期間の月平均での犠牲者の数が25人から26人ですけれども、夏期になりますと、過去10年では33人から

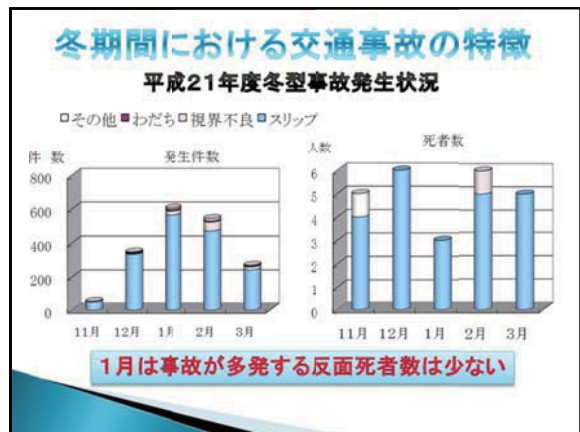


34人と、夏期の方が多くなっております。

これは、それぞれの事故態様別の率を示しておりますけれども、冬期間は、人対車両が28.4%、それと正面衝突が31.2%と高くなっておりまして。夏はといいますと、車両単独事故が29.7%、これが非常に高いということが言えます。



次に、これは、先ほどお話があった冬期間における冬型事故の示す割合なんですね。グラフがほとんどブルーに見えると思うのですけれども、これは轍による事故、視界不良による事故、スリップによる事故を示したのですが、この青がスリップによる事故です。ほとんど、80%から90%以上、95%弱までがスリップ事故です。冬期間は路面に合った運転が必要だということ言えると思います。



これは、平成21年度、去年の11月から今