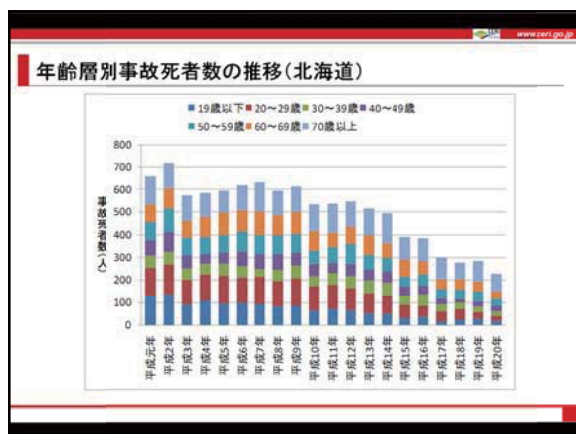


も「冬の」と言われるのは、僕はほとんど話をしていなくて、多分こいつに任せただと思います。ただ、私としては、どちらかという「冬の」というのは取って、ちょっと目が悪いものですから、「交通事故の減少を目指して」もしくは「交通安全を考える」という意味合いで今日は発表させていただきます。

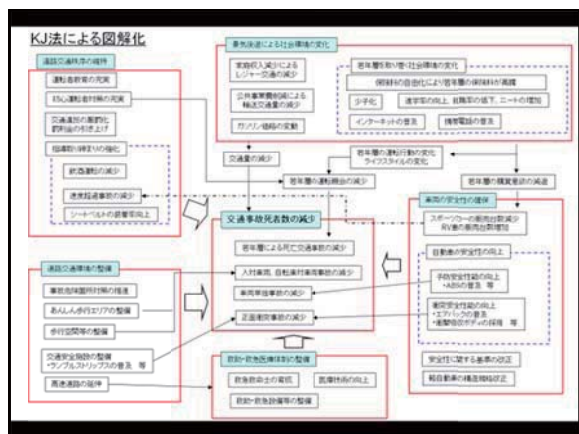


これは基調講演でお話した図ですが、近年、交通事故死者数が大きく減少しています。よく言われるのは、なぜ減っているんだというのが言われているわけで、私としては5年、10年前からずっとこの原因を究明すべく研究を続けておりました。今回一緒にパネラーの萩原先生とも、この辺については共同で研究をしてきたわけでございます。ちょっとその成果の一部をお話し



したいと思います。

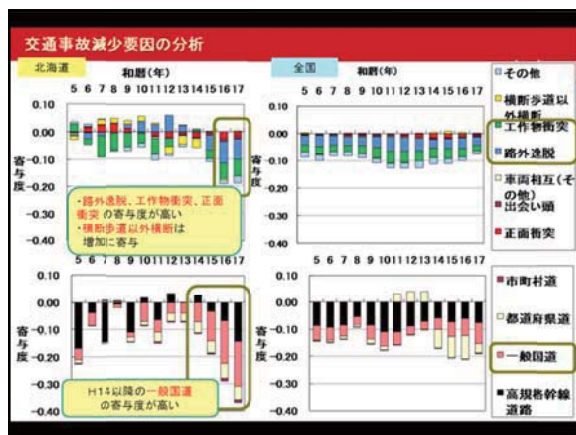
実は研究を、随分飛びますけれども、減少してきたその内訳をいろいろな観点から見ますと大きく、これはよく言われているところですが、年齢層別の事故死者数を見ますと、平成元年から若者の事故というのは物すごい勢いで減っているのがおわかりになるかと思います。一方で、高齢者の方は、70歳以上であればそれほど減っていない。若干60代というのは減っているのですけれども。こういったことがわかりました。



非常に細かい字が多くて申し訳ないのですが、KJ法という、要はキーワードをいろいろ並べて、どういう関連があるかというのを整理してみようと、まずここから取りかかりました。さまざまな考えられる社会現象なりキーワードを全部出してみたところがこの図でございます。例えば、交通事故死者減少にかかわっているものとしては、道路でいけば法令ですね。道交法とか、いろいろな法令の秩序の維持、シートベルトもしかりですし、飲酒運転の減少とか、そういう法律ですね。それから、道路構造というのがいろいろ安全になってきています。そのほかに、車両の安全性というのがいろいろ考えられるものが上がってきています。救急医療の体制の整備という

のも上がっています。

実は、大きく変わっているのが、この景気、社会環境の変化というのが大きく変わっていきまして、最近ではおさまりましたが、例えばガソリン価格の高騰とか、レジャー交通の減少であったり、少子化、インターネット、携帯電話、この若者を取り巻く社会環境の変化というのが大きく変わりました、どうも若年層の運転機会の減少ではないか。これも、一つひとつ実は検証するためのデータをそろえて分析はしてみたのですが、結果から言うと、よくわからんと。減少しているその要因というのは、これが物すごく複雑に絡んでいて、どれがどれだけ効いているかというのは、結局分けることができなかつたんです。ただ、車両の安全性を高めたり、道路の安全性を高めると、どうも若年層、若者の死亡事故を減らしたと。要は、速度を落としたり衝撃を緩和するという方向、先ほどもいろいろ車両の技術の進歩によって衝撃を吸収するというのが出ましたが、そういう事故が減少したのでこういう結果になったのではないかと思います。



これは道路側からの分析なのですが、寄与度という尺度を用いて分析しております。寄与度というのは何かといいますと、前年

の事故に対して次の事故がどれだけ減ったか増えたかというその割合を出しています。ですから、マイナスの方に行けば減ることに寄与していますし、プラスに行けばプラスに寄与しています。

北海道で調べますと、どんな事故かというと、工作物衝突事故や路外逸脱事故が随分減っている。

道路の種別からいくと、一般国道や高規格道路、こういったところが減っている。場所的にはこういったところである。もしくは、事故の形としてはこういう事故である。

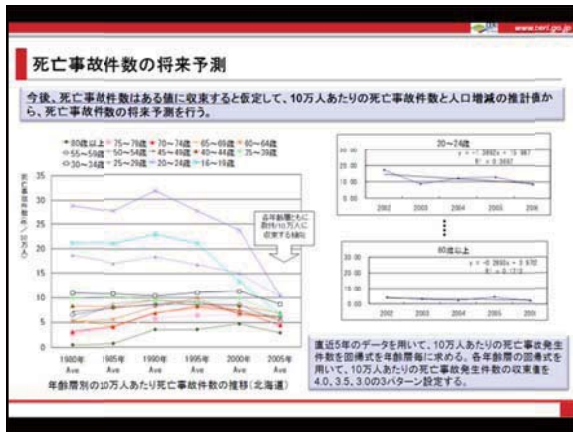


あとは、非市街地の交差点や非市街地のターン路、そういうところで随分減っている。要は、市街地ではなくて、郊外で減っているということですね。

あとは、24歳以下や、実は65歳以上というのも結構減っているんですね。この辺は、この後、ちょっと高齢者の事故について少しお話をしたいと思います。

こういったところが随分減っているというのがわかったのですが、では、どれがどれだけ効いたのかというのはなかなかわからなかったわけです。

ちょっとわからないのですが、死亡事故というのを年齢層別に調べていくと、値が



どんどん収束していくのに我々は着目しました。上がっているところもあるんですけどもね。実は、ある年代を何カ年かで平均を取っていくと、10万人当たりの死亡事故件数は収束していきます。では、この値はいつか一定になるのではないかという仮定のもとで、各年齢層別の、これは20～24ですが、もっと細かく全世帯をすべて回帰計数で、この先何年まで減少するかという傾向を求めました。ただ、ここまで行きますと、ある年齢層でいけばゼロ以下になってしまうので、それはあり得ないので、ある程度の収束値というものを決めて3パターン設定します。それで、今後交通事故の死亡事故は予想することができるのではないかと我々は考えました。



こうしますと、この直近の5カ年を使って各年齢層の数値を出して、それを当ては

めて、人口の予測というのが厚生労働省の人口推計ですね、その人口の割合をもとに出していきます。そうすると、ある程度行ったところで収束していくというのが、今のところの我々の予測です。



これを、収束値4人、10万人当たり4件の死亡事故というのを例に取りますと、実は、この式をつくったのが3年から4年前です。そのときには、将来的にはこういう赤い線になるだろうと我々予測しまして、この緑色が実測値です。かなり近いです。今年の数値からいくと去年より3件少ないぐらいで行って、3件少ないというのは、今日現在で昨年の死者数より6人少ないですから、事故件数でいけば3件ぐらい、かなり合っています。

これは、予測の精度が当たったことを喜ぶわけではなくて、何を言いたいかというと、我々の予測としては、この後、下がっていかないんですね。これは、北海道のみならず、日本全国やると、もっと精度が高いです。大体1件か2件の精度でほぼ当たっております。

これは、なぜ事故件数がこの先下がらないのかと。正直いいますと、先ほど政府の目標が、平成30年に2,500人以下にすると書いてありますけれども、かなり難しいので