

高速道路自動車事故の現状と対策

警察庁交通局 小池 登 一

1 「高速道路」の意義と最近における特徴

(1) 高速道路の意義

高速道路とは高速自動車国道法第4条第1項に規定する「高速自動車国道」及び道路交通法施行令第42条第1項に規定する「指定自動車専用道路」をいう。

(2) 最近における特徴

<下駄履感覚的利用>

高速道路利用の一般化が進み、初心者も職業運転手も、老いも若きも、男も女も入り混じって言わば高速道路を下駄履感覚的に利用している実態がみられる。

<平場化現象>

高速道路の下駄履感覚的利用の進展に伴って、従来、平場道路における現象と考えられていたものがそのまま高速道路上でもみられるに到っている。

<発生事故の多様化>

高速道路利用の活発化、一般化に伴って、高速道路上で発生する事案も多様化の傾向を強めている。

<交通環境の悪化>

本格的な高速道路交通時代を迎え、交通容量の過飽和、道路構造の相対的劣化、旧来道路の安全施設の不十分性など交通環境が悪化している状況がみられる。

2 高速道路における死亡事故の特徴

(1) 事故原因でみると、

- 2年連続して増加した速度超過は、増加率は低下したものの依然として増加
- 2年連続して増加した過労運転は、減少
- 元年増加した内在的前方不注意（漫然運転など）は、依然として増加
- 元年増加したハンドブレーキ操作は、減少
- 外在的前方不注意（脇見運転など）は、増加が停止という点があげられる。

(2) 事故車両で見ると、

- 2年連続して増加した普通乗用車の伸びが横ばい
- 元年伸びが鈍化した普通貨物車が再び増加
- 元年横ばいだった特定大型が再び増加
- 自動二輪車は2年連続して減少

(3) 事故類型で見ると、

- 連続して増加していた単独事故が減少
- 車両相互の事故は、連続して増加
- 対人車両の事故は、横ばい
- 車両単独の防護柵が減少
- 走行車両、車線停止車への追突（車両相互事故）が増加

(4) 路線別で見ると、

- 平成元年増加した東北縦貫、関越、中国縦貫、名神、北陸及び名阪国道が軒並み減少
- 元年減少した東名、首都高速が増加

- 2年連続して阪神高速が増加

- 高速道路のネットワーク化に伴い年々主要路線以外的高速道路の死亡事故が増加

(5) 天候別で見ると、

- 2年連続して増加していた雨の日の事故が減少
- 晴の日の事故は増加
- 霧、雪の日の事故は横ばい

(6) シートベルト着用有無別死者数では、

- 着用、非着用ともわずかに増加
- 非着用の死者で見ると運転者は増加、同乗者は減少

(7) 車外放出を伴う死亡事故は、63年、平成元年と連続して増加したが、平成2年は減少したというのが、過去との対比分析の概況である。

かかる分析概況から最近の高速道路における死亡事故の特徴として次の数項目をあげることができる。

- ① 車外放出死亡事故の多発
- ② 速度超過による死亡事故の多発
- ③ 普通乗用車による死亡事故の増加
- ④ 雨天時死亡事故の多発
- ⑤ 事業用貨物自動車の追突事故の多発

3 交通事故防止対策

(1) 3E対策

交通事故防止対策としては、高速道路においても特効薬的なものはなく、平場と同様従来から実施している3E対策を着実に推進している。

そのうち最近の高速道路における交通事故の特徴との関連で、いくつかの対策について述べておくこととしたい。

- ① シートベルト着用の指導取締りの強化
- ② 事業用貨物自動車対策
- ③ 著しい速度違反の取締りの強化
- ④ 事故多発区間に対する交通安全施設等の重点整備

(2) 事故分析の高度化

近年における交通死亡事故の増加傾向に対して「第2次交通戦争」といわれる現状を打開するため、道路工学・交通工学・人間工学・社会心理学等の専門家を網羅した合同チームによる、より高度な化学的事故分析の必要が痛感されており、現在警察庁を中心に関係省庁等と協同に「交通事故解析センター」作りが推進されている。

(3) 協同と誘導

今後の交通行政には「協同」の精神と「誘導」の精神が必要であるが高速道路交通警察行政には、とりわけこの思想のもとで推進することが求められている。