

平成24年9月19日

社団法人日本自動車整備振興会連合会会長 様

警察庁交通局交通企画課  
高速道路管理室長

### 高速道路における交通安全のお願いについて（依頼）

拝啓 時下ますますご健勝のこととお慶び申し上げます。

また、平素から交通安全に関しましてご協力を賜り、厚くお礼申し上げます。

さて、最近の交通事故全体の発生状況はやや減少傾向にあるものの、高速道路における交通死亡事故は平成22年以降連続して増加しており、本年も8月末現在、134件の交通死亡事故が発生し、157人の尊い命が失われるなど、前年の同期と比較しても+25件、+34人と大幅な増加傾向となっています。

高速道路における交通死亡事故の特徴としては、別件事故や車両故障のため停止中の車両に後続車両が衝突する、いわゆる二次的な事故が多く、特に故障車両の周辺などに佇立している人が巻き込まれる「人と車が関係する事故」等の増加が目立っています。

これら故障車両等が関係する事故は、特に夜間に多く発生し、その原因としては停止表示器材や発炎筒が活用されていないことや、衝突した自動車の運転者が居眠りや漫然と運転をしていて故障車両等の発見が遅れたなどが指摘されているところであります。

この種事故に至る背景には、

- 高速道路を利用するドライバーが、故障その他やむを得ない理由により本線車道等に停止する場合には、三角表示板等の停止表示器材を表示する義務があるが常時携帯していない
- ドライバーが、自動車内の発炎筒の存在やその利用方法を知らない
- 高速道路を安全利用するために必要な知識が不足している

などが考えられることから、警察庁では、停止表示器材の携帯と活用、発炎筒の活用、高速道路の安全利用に関する広報啓発活動や安全教育等を推進しているところです。

つきましては、この種事故の防止を図るため貴連合会におかれましても、傘下事業者等に対して、自動車整備の機会等を利用して

- 三角停止板などの停止表示器材の常時携帯と活用
- 発炎筒の保管場所と使用方法の教示
- 高速道路の安全利用に関する情報発信

などについて、指導・啓発を行っていただきますようお願い申し上げます。

皆様方の一層のご協力をお願い申し上げます。

敬具

## 1 発炎筒の点火要領



- ① 格納場所から取り出す。  
助手席の足元わきのホルダーに格納されている場合が多い。
- ② キャップをひねりながら抜く。
- ③ 先端にマッチのすり薬のような部分があるので、マッチをする要領でこすって点火する。
- ④ 点火したら適切な場所に置き、素早く安全な場所に退避する。

参考：日本保安炎筒工業会 「発炎筒の適正使用に関する安全情報」  
<http://safety-flare.jp/sub3.html>

## 2 停止表示器材（三角停止表示板）の効果



参考：JAF チャンネル 「夜間の停止表示板の効果」  
[http://ch.jafevent.jp/detail.php?id=182\\_0\\_85424](http://ch.jafevent.jp/detail.php?id=182_0_85424)

## 3 高道道路における主な違反行為

警察庁ホームページ 「交通事故に直結する高速道路上の主な交通違反」を  
ご覧ください。

[http://www.npa.go.jp/koutsuu/kikaku/20120821\\_kouki.pdf](http://www.npa.go.jp/koutsuu/kikaku/20120821_kouki.pdf)

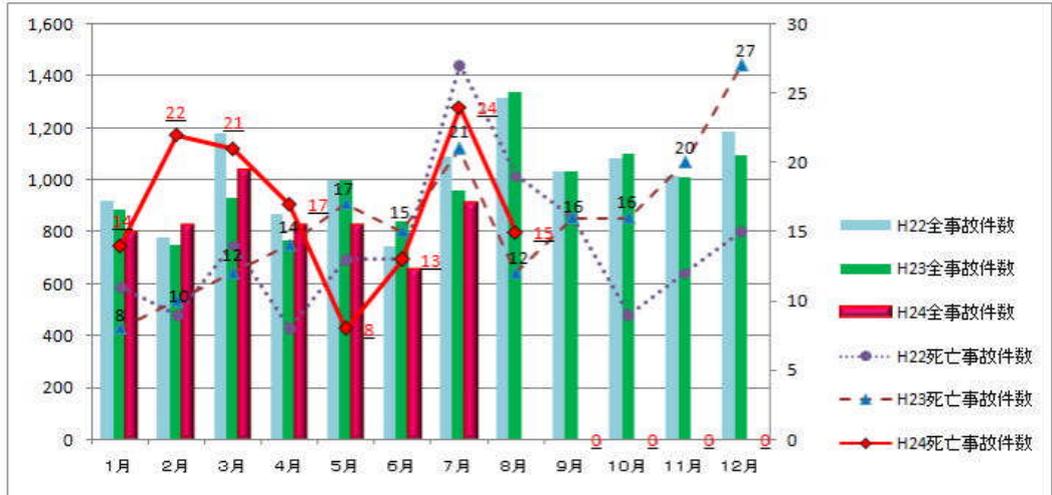
参考資料

◎ 高速道路における交通死亡事故発生状況

高速道路上においても、人身事故は減少傾向にある中、死亡事故だけが激増しており、本年8月末現在、134件の死亡事故（前年同期対比+25件）で157人の死者数（同+34人）を数えている。

○ 計上月ごとの推移(3年比較)

	1月	2月	3月	4月	5月	6月	7月	8月	9月	10月	11月	12月	合計
H22全事故件数	917	776	1,179	866	996	741	1,088	1,317	1,032	1,084	1,017	1,187	12,200
H23全事故件数	886	751	928	766	1,000	842	959	1,338	1,035	1,098	1,010	1,095	11,708
H24全事故件数	795	822	1,034	822	822	651	909						5,855
H22死亡事故件数	11	9	14	8	13	13	27	19	16	9	12	15	166
H23死亡事故件数	8	10	12	14	17	15	21	12	16	16	20	27	188
H24死亡事故件数	14	22	21	17	8	13	24	15	0	0	0	0	134



※ H24年全事故件数は、翌月23日ごろに確定する。  
 ※ 2月の死亡事故22件には、3月になって計上された大阪1件1名、4月になって計上された栃木1件1名を含む。

◎ 高速道路における交通死亡事故の特徴

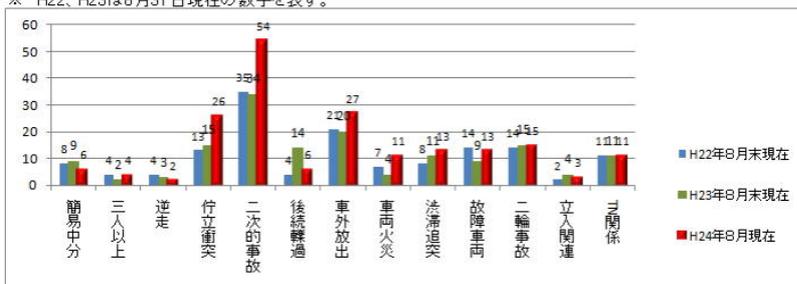
○ 本件交通死亡事故に先立つ出来事（車両故障や別件交通事故など）や何らかの理由で本線車道に降り立った人と車両が衝突する事故等が増加傾向にある。

平成24年8月31日現在の高速死亡事故特徴(前年同期対比)

	簡易中分	三人以上	逆走	佇立衝突	二次的事故	後続轢過	車外放出	車両火災	渋滞追突	故障車両	二輪事故	立入関連	TN関係
H22年8月末現在	8	4	4	13	35	4	21	7	8	14	14	2	11
H23年8月末現在	9	2	3	15	34	14	20	4	11	9	15	4	11
H24年8月現在	6	4	2	26	54	6	27	11	13	13	15	3	11
増減	▲3	▲2	▲1	▲11	▲20	▲8	▲7	▲7	▲2	▲4	▲0	▲1	▲0
増減率	-33.3%	100.0%	-33.3%	73.3%	58.8%	-57.1%	35.0%	175.0%	18.2%	44.4%	0.0%	-25.0%	0.0%

※ 「増減」はH23年8月末との増減数を示す(増減率も同じ)。

※ H22、H23は8月31日現在の数字を表す。

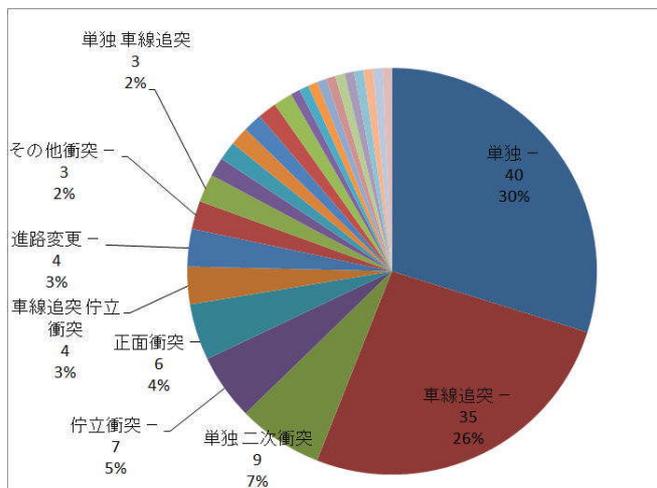


参考資料

- 単独事故、追突事故に次いで、人と車両が衝突する形態の事故が多く発生している。

○ H24年事故形態

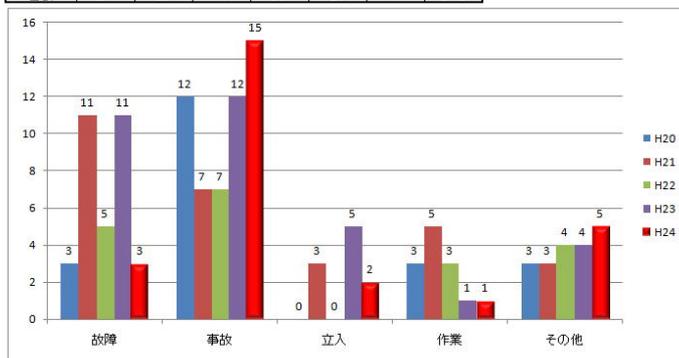
1衝突	2衝突	3衝突	件数
単独	-	-	40
車線追突	-	-	35
単独	二次衝突	-	9
佇立衝突	-	-	7
正面衝突	-	-	6
車線追突	佇立衝突	-	4
進路変更	-	-	4
その他衝突	-	-	3
単独	車線追突	佇立衝突	3
車線追突	二次衝突	-	2
単独	後続経過	-	2
単独	二次衝突	佇立衝突	2
単独	佇立衝突	-	2
路肩追突	-	-	2
路肩追突	佇立衝突	-	2
車線追突	車線追突	-	1
車線追突	車線追突	佇立衝突	1
車線追突	二次衝突	佇立衝突	1
正面衝突	正面衝突	-	1
進路変更	車線追突	佇立衝突	1
進路変更	二次衝突	-	1
進路変更	路肩追突	二次衝突	1
進路変更	佇立衝突	-	1
その他衝突	路肩追突	-	1
佇立衝突	後続経過	-	1
佇立衝突	二次衝突	-	1
			134



- 本年は、人が本線車道等に降り立つ原因として「別件交通事故」によるものが突出している。

○ 佇立事故の原因となる事前の出来事の推移

	H20	H21	H22	H23	H24	増減	率
故障	3	11	6	11	3	-8	-72.7%
事故	12	7	7	12	15	3	25.0%
立入	0	3	0	5	2	-3	-60.0%
作業	3	5	2	1	1	0	0.0%
その他	3	3	4	4	5	1	25.0%
合計	21	29	19	33	26	-7	-21.2%



※ H24年は8月末までの数値である。  
 ※ H20～H23は年間の数値である。

- 本年8月末現在、交通死亡事故に先立ち、故障その他やむを得ない理由で本線車道等に停止した自動車運転者が、停止表示器材を表示していた事例は0（ゼロ）件である。

○ 停止表示器材の表示有無

	件数
△あり	0
△なし	23
ラバコン	0
その他	0
不要	3

