

3-6. 自動車乗員の救急・救助実態

背景・目的

昨年に引き続き、現場到着前または現場到着時に予め発生しうる傷害部位を推定し、早期治療や救助活動に取り掛かれるための基礎資料を目的として、マイクロ事故データから、傷害部位を予測するための基礎データを整理する。また、救助時間を要する事故形態と考えられる多重事故について、マクロ事故データを用いて統計的にその被害状況（受傷状況）を分析し、今後の研究に向けたバックデータを収集する。

概要

- (1) ミクロ事故データから、車両相互事故における受傷部位を色分け表示し、事象毎の受傷割合について比較・検討した。この結果、ボンネット型でNear sideに衝突した場合には胸部の受傷割合が高く、Out sideの場合には胸部と頭顔部の受傷割合が比較的高い。キャブオーバー車については、ベルト着用の有無に関らず脚部の割合が高い。また、ラップ率の違いでは、ボンネット型でベルトなしの場合には、ラップ率が低い場合に脚部の受傷割合が高い傾向が見られる。一方、ボンネット型でラップ率が大きい場合では、ベルト着用の有無に関らず胸部や腹部の受傷割合が高い傾向が見られる。
- (2) マクロ事故データから、四輪車の事故を単独事故、単純衝突事故（多重衝突のない車両相互事故）、多重衝突事故（多重衝突のあった車両相互事故）に大別し、事故形態の違いによる発生割合や死傷者数、致死率について比較検討した。この結果、多重衝突事故は死亡事故での発生割合が高い傾向にあり、特に追突事故での発生割合が高い。また、多重衝突事故での致死率は、1当運転者で比較すると、単純衝突事故の2倍の致死率にある。

今後の課題

多重衝突事故は、その事故形態の複雑さから、あまり分析が行われていなかった。本分析により多重衝突事故は、単純な車両相互事故よりも致死率が高いことがわかったため、今後の安全対策や救急・救助の向上のために、さらに詳しい分析・調査が必要である。