

Wearing Rear Seat Belts Is Three Times Safer!

後席はシートベルト着用で 安全性3倍!

後席シートベルトの有効性

2008年6月から、道路交通法の一部改正により、一般道路を含む全ての道路において、後席同乗者へのシートベルト着用が義務化されました。

運転者及び助手席同乗者に関しては、1985年に義務化されたので、実に、それから23年も後のこととなります。

シートベルトによって、万が一の衝突事故の時に、自分自身が拘束され、車室内の構造物や他の乗員に衝突、さらに車外放出によって発生する傷害を防ぐことができます。

このため、自動車に同乗している全ての乗員は、運転席と助手席だけでなく後席でもシートベルトを着用、また、乳児、幼児や子供は体型に合わせてチャイルドシートを使用すべきなのです。

財団法人交通事故総合分析センターは、交通事故と「人間」「道路」「車両」について、科学的・総合的な調査・分析や研究をおこなって交通事故の防止と被害の軽減を図り、快適な道路交通環境の実現に寄与することを目的に設立されました。

つくば市には交通事故総合分析センターの「交通事故調査事務所」があります。つくば事務所では、実際の事故現場で事故の状況を調査していますが、この事故調査は交通事故の低減を目的とした調査・研究のためのもので、警察の捜査や保険会社の調査とは全く別のものです。



調査中の事故調査員

私たちは、つくば市を中心とした茨城県内の 交通事故調査を行っています。

全国交通事故統計データから見た後席シートベルトの安全性

平成16～18年の3年間の交通事故統計データの後席同乗者の死亡率と死亡重傷率を、シートベルト着用別に比較しました。対象車種は、乗用車と軽乗用車です。後席同乗者の年齢は18歳以上としました。

死亡率とは事故において死亡に至りやすさを表す指標であり、死亡重傷率とは事故において重傷以上の傷害の負いやすさを表す指標です。どちらも低い方が、安全性が高いと考えられます。

$$\text{死亡率} = \frac{\text{死者数}}{\text{死者数} + \text{重傷者数} + \text{軽傷者数}} \times 100$$

$$\text{死亡重傷率} = \frac{\text{死者数} + \text{重傷者数}}{\text{死者数} + \text{重傷者数} + \text{軽傷者数}} \times 100$$

シートベルト着用・非着用での死亡率

図1は、車両単独事故でのシートベルト着用別の死亡率です。

シートベルト非着用の死亡率は2.02%、シートベルト着用の死亡率は0.63%であり、シートベルト着用の死亡率はシートベルト非着用より低く、シートベルト着用で死亡率は約1/3になります。

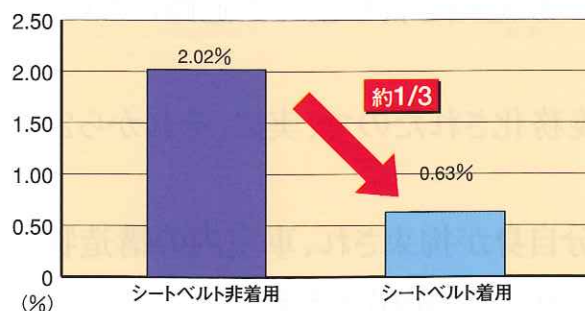


図1 シートベルト着用別の死亡率(車両単独)

図2は、車両相互事故でのシートベルト着用別の死亡率です。

シートベルト非着用の死亡率は0.20%、シートベルト着用の死亡率は0.069%であり、シートベルト着用の死亡率はシートベルト非着用より低く、シートベルト着用で死亡率は単独事故同様、約1/3になります。

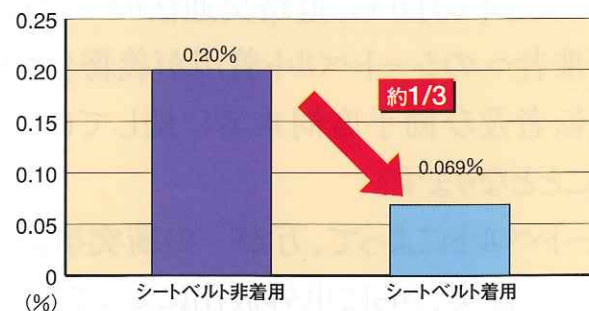


図2 シートベルト着用別の死亡率(車両相互)

シートベルト着用・非着用での死亡重傷率

図3は、車両単独事故でのシートベルト着用別の死亡重傷率です。

シートベルト非着用の死亡重傷率は18.0%、シートベルト着用の死亡重傷率は11.2%であり、シートベルト着用の死亡重傷率はシートベルト非着用より低く、シートベルト着用で死亡重傷率は約1/2になります。

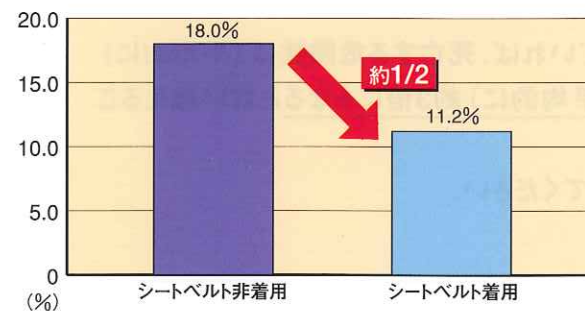


図3 シートベルト着用別の死亡重傷率(車両単独)

図4は、車両相互事故でのシートベルト着用別の死亡重傷率です。

シートベルト非着用の死亡重傷率は3.4%、シートベルト着用の死亡重傷率は1.7%であり、シートベルト着用の死亡重傷率はシートベルト非着用より低く、シートベルト着用で死亡重傷率は単独事故と同様に約1/2になります。

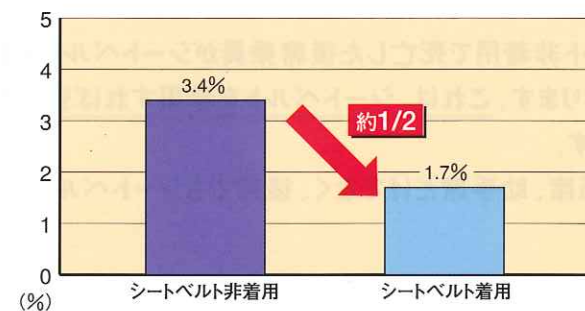


図4 シートベルト着用別の死亡重傷率(車両相互)

図1と図2、図3と図4を比較すると、車両単独事故の死亡率、死亡重傷率は車両相互事故よりもかなり高いことがわかります。

車両単独事故は、電柱やガードレール等の固定物へ自動車衝突するので、かなりの衝突エネルギーを自動車側が負担することになり、衝突エネルギーを吸収しきれず、乗員への衝撃が大きくなってしまふことが考えられます。さらに、車両単独事故の方が車両相互事故よりも衝突速度が高いこともその理由として考えられます。

シートベルト非着用で死亡した後席乗員の加害部位

図5に、車両単独事故で、シートベルト非着用の場合の人身加害部位の構成割合を示します。64%が車内構造物、28%が車外放出となっています。車外放出とは、車外に身体全部が放出されてしまう、または頭や腕等の身体の一部が車外に出てしまう現象で、身体を保護するものが何も無いのでとても危険な状態です。

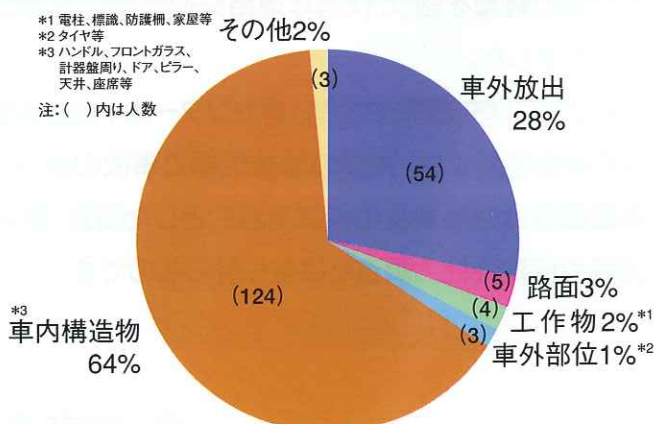


図5 人身加害部位構成割合(死亡、車両単独)

図6に、車両相互事故で、シートベルト非着用の場合の人身加害部位の構成割合を示します。77%が車内構造物、18%が車外放出となっています。車両単独事故よりも車外放出の割合が低く、車両相互事故よりも車両単独事故の方が、車外放出の危険性が高いことが考えられます。

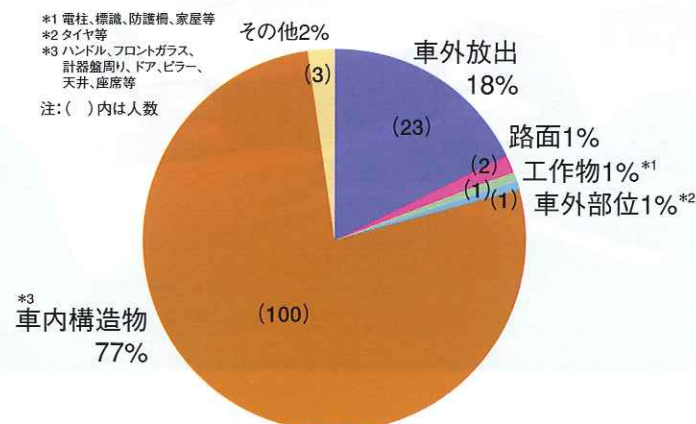


図6 人身加害部位構成割合(死亡、車両相互)

交通事故調査への ご協力をお願いいたします。

まとめ

- ◎交通事故統計データの分析結果から、シートベルト着用は非着用よりも**死亡率が約1/3に、死亡重傷率は約1/2**になります。
- ◎シートベルト非着用で死亡した後席乗員の多くが車外放出しています(車両単独:28%、車両相互:18%)。
- ◎『シートベルト着用が義務化されていなかった＝後席はいつでも安全』と思い込んでいませんか？
- ◎シートベルトを着用することは、自分の安全は勿論、同乗者の身体をも守るものです。シートベルトを着用しないと、自分が凶器となり家族や友人を傷つける場合もあります。
- ◎後席でも全員がシートベルト(注意:乳児～子供の場合はチャイルドシート)をすることが必要です。それ無しで安全なシートの場所は存在しません。

シートベルト非着用で死亡した後席乗員がシートベルトを着用していれば、死亡する危険性は(平均的に)約1/3になります。これは、シートベルトを着用すれば安全性は(平均的に)約3倍にもなると言い換えることもできます。

ぜひ、運転席、助手席だけでなく、後席でもシートベルトを着用してください。



交通事故総合分析センターの調査車両は緊急自動車に指定されています

交通事故総合分析センター

財団法人 交通事故総合分析センターは、平成4年(1992年)に警察庁、運輸省(当時)、建設省(当時)からの設立許可を受け設立された道路交通法に基づき国家公安委員会の指定を受けた交通事故の防止と被害の軽減のための調査・分析を行っている日本で唯一の研究機関です。

お問合せ先

(財)交通事故総合分析センター

ホームページ <http://www.itarda.or.jp>
Eメール koho@itarda.or.jp

つくば交通事故調査事務所

〒305-0831 茨城県つくば市西大橋字大窪647
TEL029-855-9021 FAX029-855-9131

事務局

〒102-0083 東京都千代田区麹町6-6 麹町東急ビル5階
TEL03-3515-2525 FAX03-3515-2519