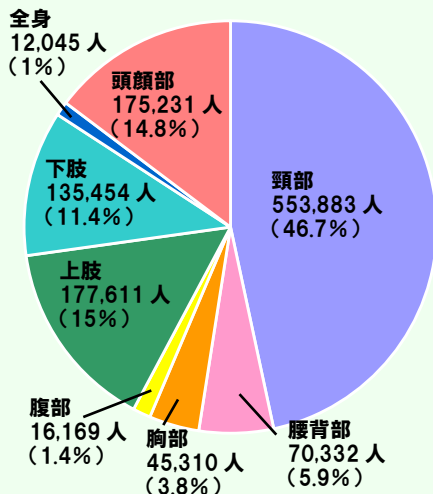


今月のHOTニュース

後部座席のシートベルト着用、していますか？

「自動車保険データにみる交通事故の実態(2010年4月～2011年3月)」(一般社団法人 日本損害保険協会作成)によれば、交通事故件数や死者数は年々減少しているものの、いまだに年間69万件近くの人身事故が発生し、85万人を超える死傷者が出ているそうです。2010年度の交通事故被害者の受傷者数は1,186,035人(受傷部位が「不明」「その他」の場合を除く)にのぼり、対策のひとつとして全席でのシートベルトの正しい着用推進があげられています。

2010年度の受傷部位別の被害者数



受傷部位別の被害者数のうち傷害者数・後遺障害者数・死亡者数

受傷部位	被害者数 (人)	うち傷害 (人)	うち後遺障害 (人)	後遺障害率 (%)	うち死亡 (人)	死亡率 (%)
頭顔部	175,231	161,458	11,516	6.6	2,257	1.3
頸部	553,883	536,268	17,427	3.1	188	0.0
腰背部	70,332	65,653	4,627	6.6	52	0.1
胸部	45,310	42,493	2,087	4.6	730	1.6
腹部	16,169	14,025	1,587	9.8	557	3.4
上肢	177,611	166,948	10,610	6.0	53	0.0
下肢	135,454	123,517	11,795	8.7	142	0.1
全身	12,045	11,610	214	1.8	221	1.8

・交通事故被害者の受傷部位の中で半数近く(46.7%)を占めるのは頸部であり、次いで上肢(15%)、(15%)、頭顔部(14.8%)となっている。
 ・受傷部位別に見て死亡率が高くなっているのは、頭顔部(1.3%)、胸部(1.6%)、腹部(3.4%)、および全身(1.8%)である。全身受傷については、その他の部位と比べ後遺障害率が低く、死亡率が相対的に高くなっている。全身受傷の事例に関しては、シートベルトの非着用により衝突時に車内や前席で全身を強打する、あるいは車外に放出され全身を強打することにより死亡に至るといったケースが報告されている。また、腹部受傷は、他の受傷部位に比して、後遺障害(9.8%)、さらには死亡(3.4%)に至る割合が最も高くなっている。腹部受傷の事例に関しては、シートベルトを正しく装着していなかったために事故発生時の衝撃が腹部に集中し、結果的に重傷化するといったケースが報告されている。

※日本損害保険協会「自動車保険データにみる交通事故の実態(2010年4月～2011年3月)」より、一部編集・抜粋

後部座席のシートベルト着用が義務付けられています！

後部座席のシートベルト着用率は、義務化後も、**30%台**(一般道)にとどまっております、前席の着用率90%台と比べて、大幅に低い状況となっています。

※高速道路での違反については、運転者に違反点数1点が課せられます。

●シートベルト着用率&チャイルドシート使用率

運転席	助手席	後部座席	チャイルドシート(6歳未満)
97.5%	92.7%	33.2%	57.0%

警察庁・JAF 合同調査より(2011年)

シートベルトは正しく着用しましょう。

シートベルトは、正しく着用しなければ効果がありません。正しい方法によりきちんと着用しましょう。また、妊娠中の女性も適切にシートベルトを着用することで母体や胎児の安全を守ることができますので、医師とも相談の上、正しく着用しましょう。

<正しい着用方法>

- 首にかからないようにたるまないように
- ねじれないように
- 骨盤をまくように
- バックルの金具は確実に差し込む

後部座席でのシートベルト着用による被害軽減効果は？

致死率は非着用の場合に比べ**約3分の1**

●シートベルト着用の有無による致死率比較

非着用:0.57%
着用:0.18%

警察庁資料(2011年データ)

車外放出の危険性は**約26分の1**

●シートベルト着用の有無による車外放出死傷率比較

非着用:0.51%
着用:0.02%

警察庁資料(2011年データ)

前席乗員への加害は**約51分の1**

●シートベルト着用の有無による前席乗員の頭部重傷率比較

非着用:30.8%
着用:0.6%

(独)自動車事故対策機構実験データより

※日本損害保険協会「後部座席シートベルト着用推進チラシ」より、一部編集・抜粋

交通安全のポイント

薄暮時や夜間は視界が悪く周囲の状況が把握しにくくなります。それが危険の発見の遅れや誤った判断などを招いて事故につながります。そこで薄暮時や夜間の5つの事故例から、その防止策をまとめてみました。

1 薄暮時に横断歩行者と衝突

薄暮時、ヘッドライトを点灯せずに走行していたところ、対向車線側から道路を横断してきた歩行者に気づくのが遅れて接触してしまった(図1)。

事故防止策

薄暮時は、ドライバーから歩行者が見えにくだけでなく、歩行者からも車が見えにくくなる時です。特にヘッドライトを点灯していない車は歩行者から見落とされやすくなります。そのため車が接近していてもそれに気づかず歩行者が横断してくる危険性が高まります。ヘッドライトは視界を確保するだけでなく、自車を目立たせ見落とされないようにする必要があります。薄暮時は早めにヘッドライトを点灯して歩行者や他車から見落とされないようにしましょう。

2 右折時に対向二輪車と衝突

夜間の交差点において、対向二輪車のヘッドライトが接近しているのを認めたにもかかわらず、右折を開始して対向二輪車と衝突した(図2)。

事故防止策

夜間に対向車のヘッドライトしか見えないため、対向車のスピードや対向車との距離の判断が昼間以上にむずかしくなります。特に二輪車は、ヘッドライトが一つしかないため、実際よりも遠くに感じてしまうことがあり、接近しているにもかかわらず自車のほうが先に行けるという誤った判断をしてしまうおそれがあります。対向車のヘッドライトが接近しているときは、予想以上に接近しているかもしれない、スピードが速いかもしれないと慎重に判断して、対向車の通過を待つようにしましょう。

3 横断歩行者のために停止した前車に追突

前車に追従して走行中に、横断歩道の手前で歩行者のために急停止した前車にブレーキが間に合わず追突した(図3)。

事故防止策

昼間であれば、前車の先の横断歩道や横断歩行者が確認できても、視界の悪い夜間は確認できないことがあります。そのため前車が停止するかもしれないといった予測ができず対応が遅れがちになりますから、夜間は昼間よりも長い車間距離をとって、予想外の前車の動きにも対応できるようにしておきましょう。

4 歩道を横切る際に無灯火の自転車と衝突

コンビニエンスストアに左折して入る際に、歩道を無灯火で走行してくる自転車に気づくのが遅れて衝突した(図4)。

事故防止策

夜間に営業しているコンビニエンスストアやファミリーレストラン付近は車だけでなく、自転車や歩行者も多いので、歩道の手前で確実に一時停止し、歩道の左右の状況を確認しましょう。特に無灯火の自転車は発見が遅れやすいので、意識して接近していないかどうかを確認することが大切です。

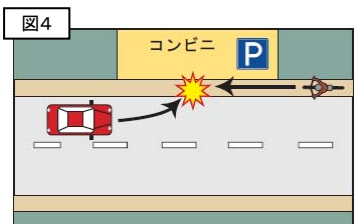
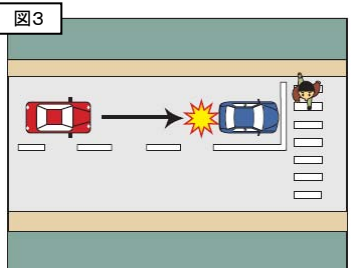
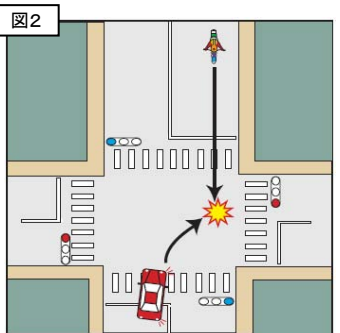
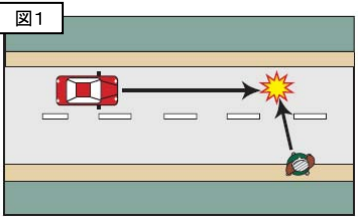
※コンビニエンスストア付近では対向車線側の歩道から歩行者が道路を横断してくることがありますから、対向車線側の歩道の状況にも目を配りましょう。

5 灯火をつけずに駐車している車に追突

道路照明の少ない暗い道路で、非常点滅灯や尾灯を点灯せずに駐車している車両に気づくのが遅れて追突した。

事故防止策

夜間に非常点滅灯や尾灯を点灯せずに駐車している車両は大変見えにくく、ヘッドライトに照らされて初めて気づくというケースがよくあります。道路照明の少ない暗い道路を走行するときは、対向車とすれ違うときなどを除き、ヘッドライトを上向きにして視界を確保するなど、道路の状況把握に努めましょう。



【取扱代理店】

【住所】

TEL :

FAX :