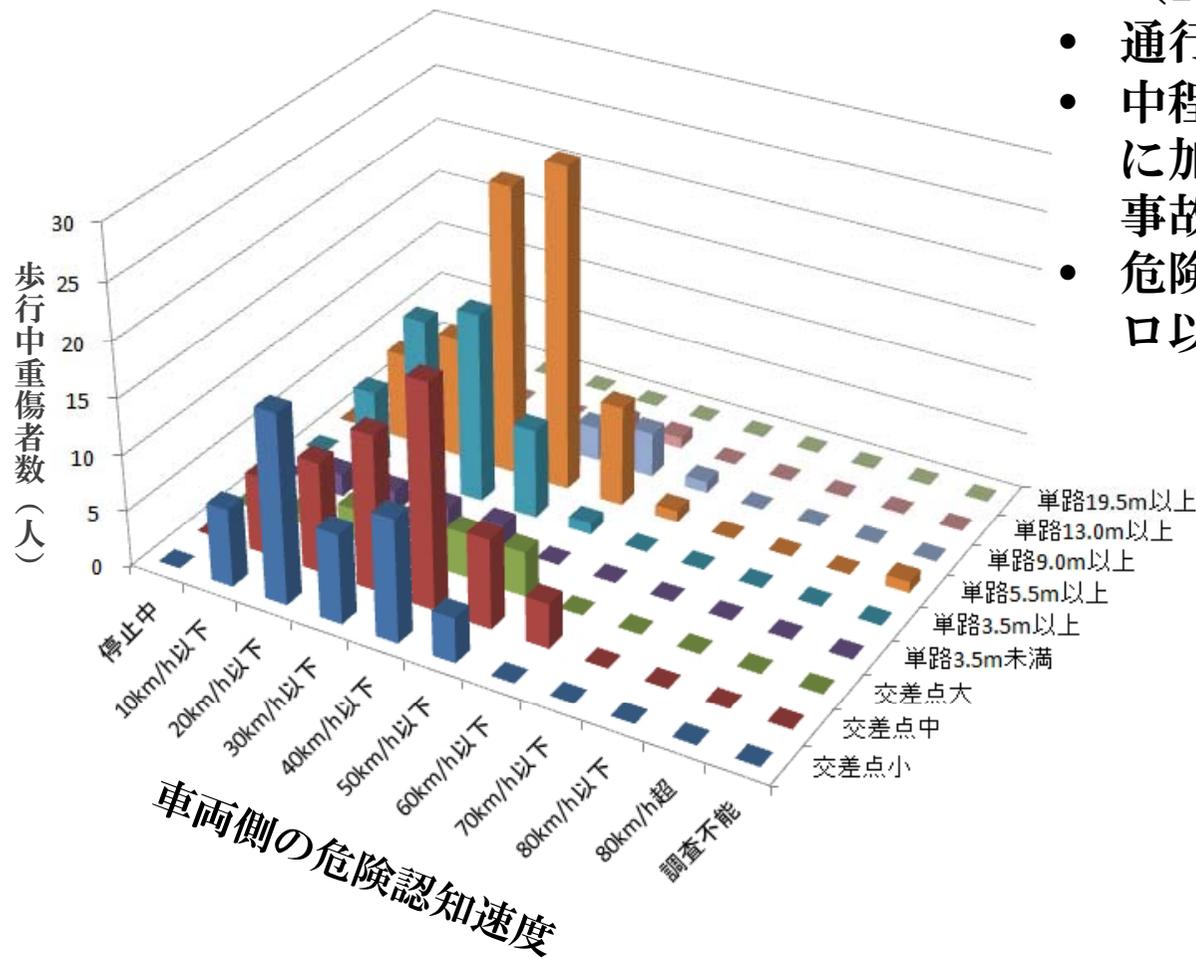


参考

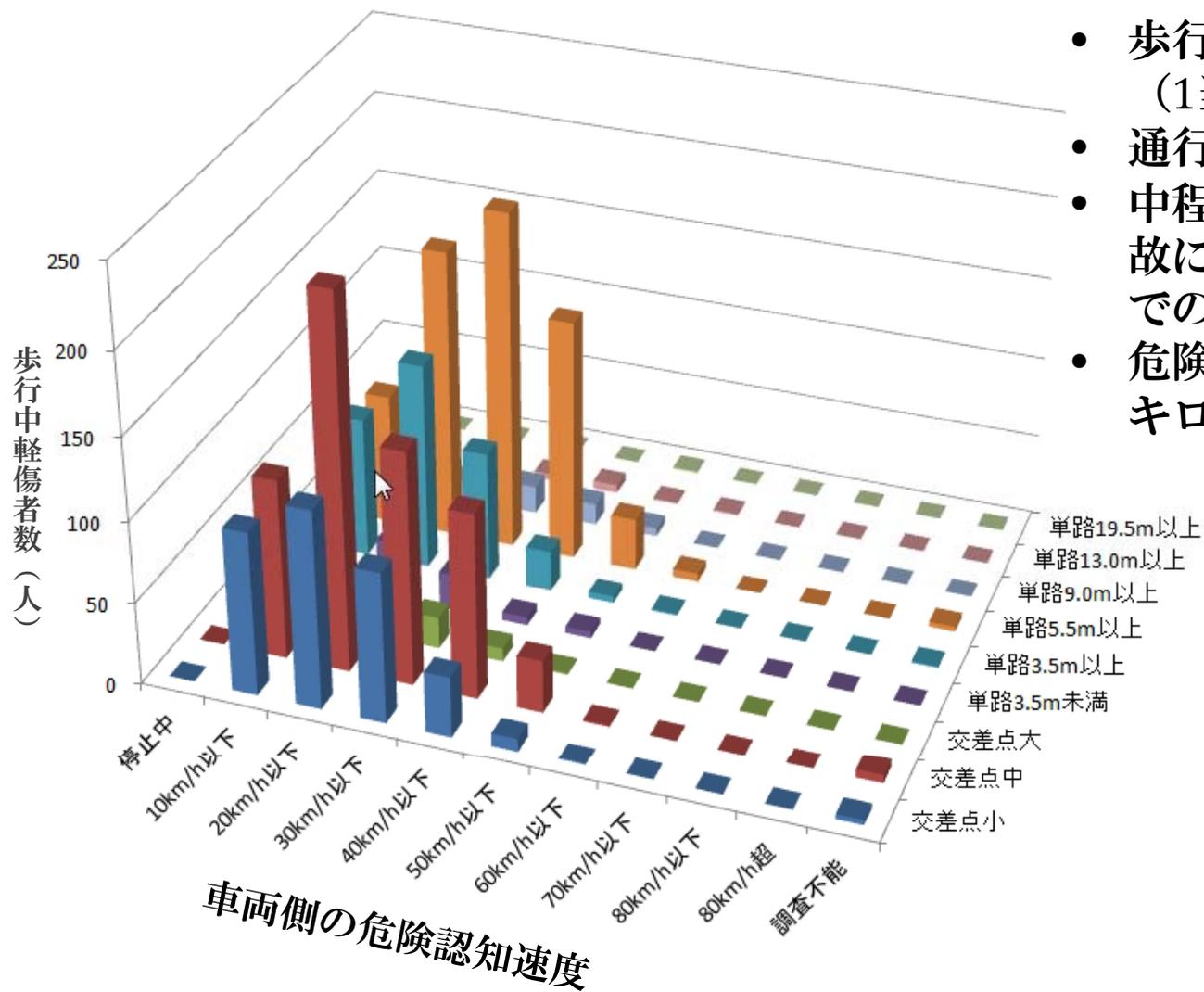
- ▶ **第一当事者**：交通事故に直接関与した当事者のうち、過失の最も重いものをいい、過失が同程度の場合には負傷程度が軽いものをいう。
- ▶ **危険認知速度**：運転者が相手方車両、人、駐車車両を認め、危険を認知した時点の速度。（ブレーキ、ハンドル操作等の事故回避行動をとる直前の速度。）
- ▶ **車道幅員**：交差点事故では、第一当事者の進入側道路の車道幅員を基準として交差点を次の三種類に区分している：
 - ▶ 小（5.5m未満）
 - ▶ 中（5.5m以上）
 - ▶ 大（13m以上）

危険認知速度・車道幅員別の歩行中重傷者数（H22）



- 歩行者の年齢：6歳～12歳
(1当+2当)
- 通行目的：登校，下校
- 中程度の幅員の単路での事故に加えて，中・小交差点での事故が多い
- 危険認知速度はおおむね50キロ以下

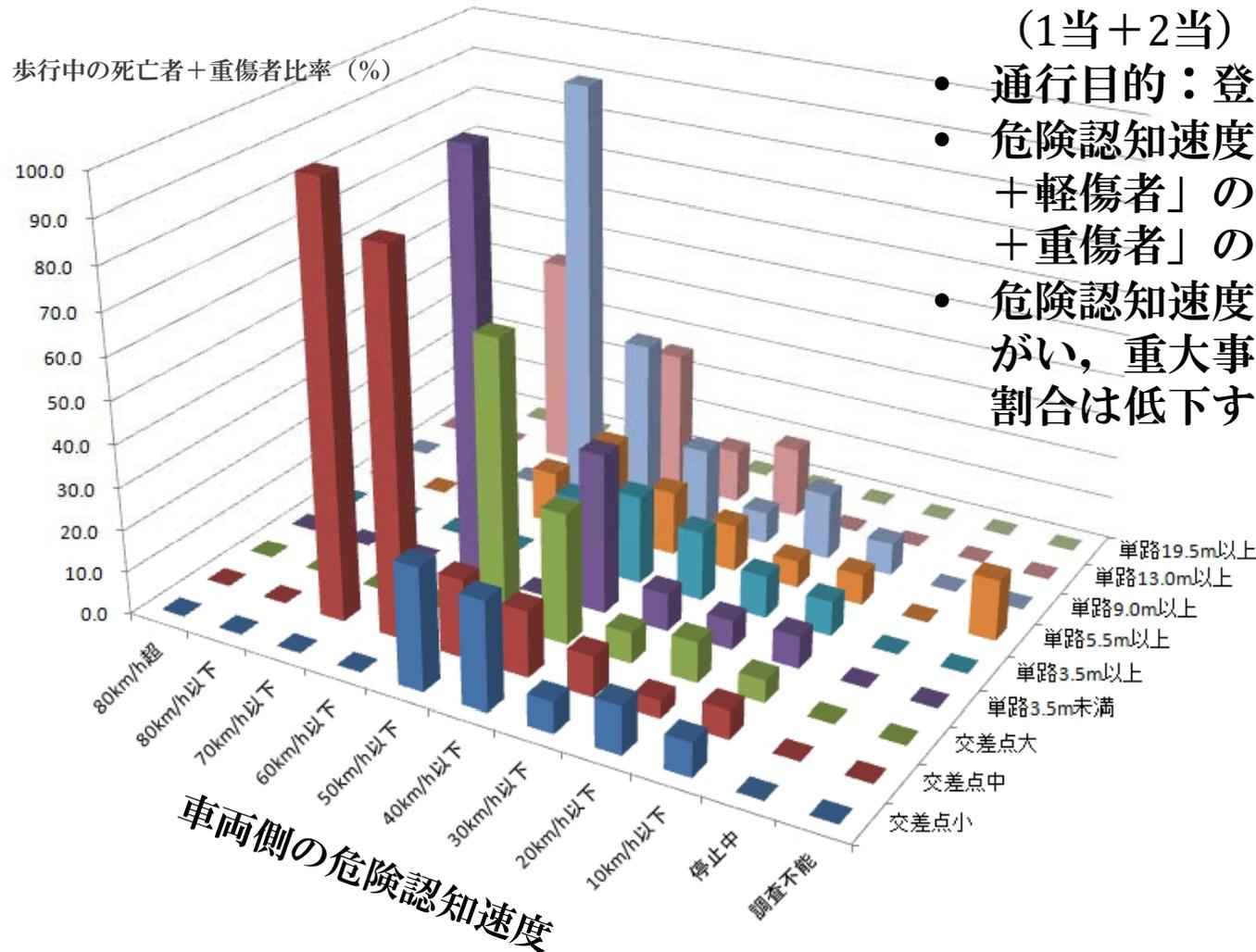
危険認知速度・車道幅員別の歩行中軽傷者数（H22）



- 歩行者の年齢：6歳～12歳（1当+2当）
- 通行目的：登校，下校
- 中程度の幅員の単路での事故に加えて，中・小交差点での事故が多い
- 危険認知速度はおおむね40キロ以下

歩行中の「死亡＋重傷者」の比率

- 歩行者の年齢：15歳以下
(1当+2当)
- 通行目的：登校，下校
- 危険認知速度別に「死亡＋重傷者＋軽傷者」の総数に対する「死亡＋重傷者」の比率を算定した結果
- 危険認知速度が低速になるにしたがい，重大事故（死亡＋重傷）の割合は低下する



危険認知速度・車道幅員別の歩行中死者

▶ 分析結果のまとめ

- ▶ 死亡者は交差点で集中的に発生している
- ▶ 重傷者，軽傷者は交差点だけではなく単路でも発生している
- ▶ 危険認知速度が低くなるにつれて，重大事故（死亡＋重傷）の割合は低下し，軽傷者が増加する
- ▶ しかしながら，低速であっても死亡事故が発生している点に留意する必要がある
 - ▶ 参考：低速域歩行者死亡事故の特徴－なぜ，低速でも死亡事故になるのか？ イタルダ・インフォメーション79，2009

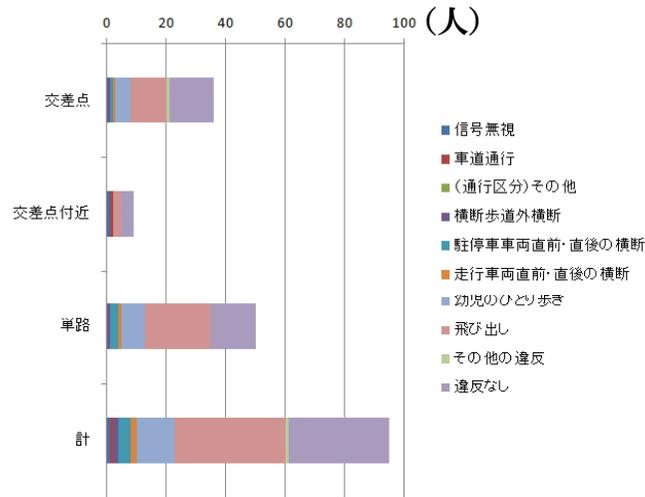
法令違反別・道路形状別の死亡・重傷・軽傷者数（H22）

- ▶ 歩行中の死亡・重傷・軽傷者数を法令違反別・道路形状別に分析
- ▶ 通行目的は，登校と下校
- ▶ 道路形状は，次の3通り：
 - ▶ 交差点
 - ▶ 交差点付近
 - ▶ 単路
- ▶ 年齢階層は6歳未満，6歳～12歳，13歳～15歳の三つ

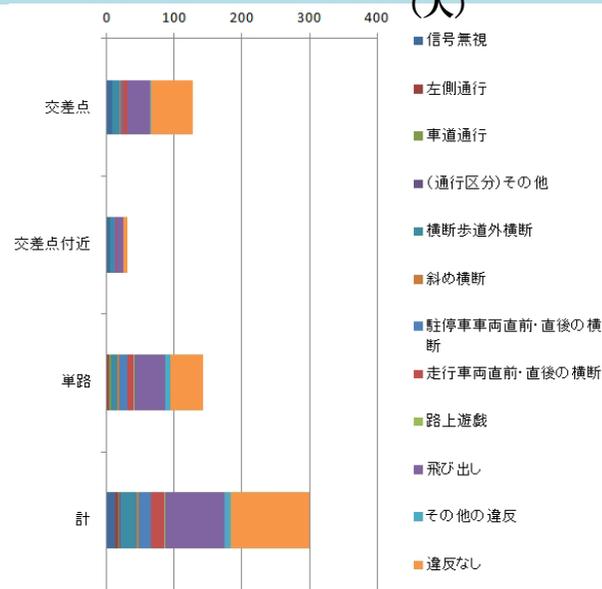
法令違反別・道路形状別（H22，歩行中：続き）

軽傷者数

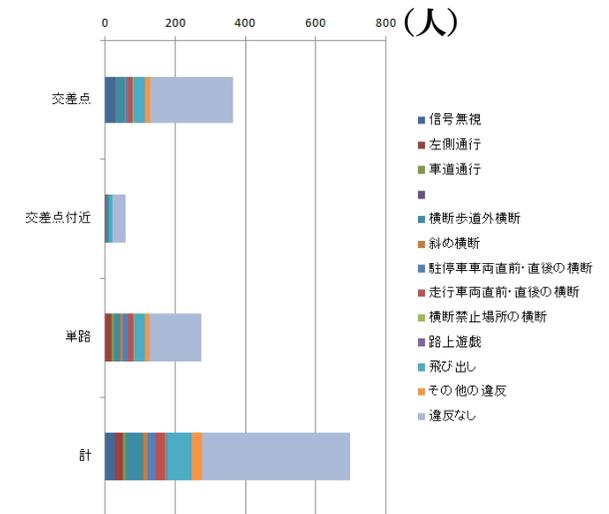
《6歳未満 ↓》



《6歳～12歳 ↓》



《13歳～15歳 ↓》



- 歩行中の軽傷者（1当+2当）については、6歳未満では単路，交差点での発生が多く，違反では「一人歩き」が多い。6歳～12歳では単路と交差点での発生がほぼ同数で，違反では「飛び出し」が多い。
- 車両の違反では，「横断歩行者妨害等」「信号無視」（交差点），「動静不注視」「安全不確認（前方，左右）」「安全速度」（単路）などが多い。

道路形状・事故類型別の事故（H22）

- ▶ 道路形状については、これまでと同様に次の3区分を用いる：

- ▶ 交差点
- ▶ 交差点付近
- ▶ 単路

- ▶ 事故類型については、「人対車両」「車両相互」の事故類型にもとづいて分類：

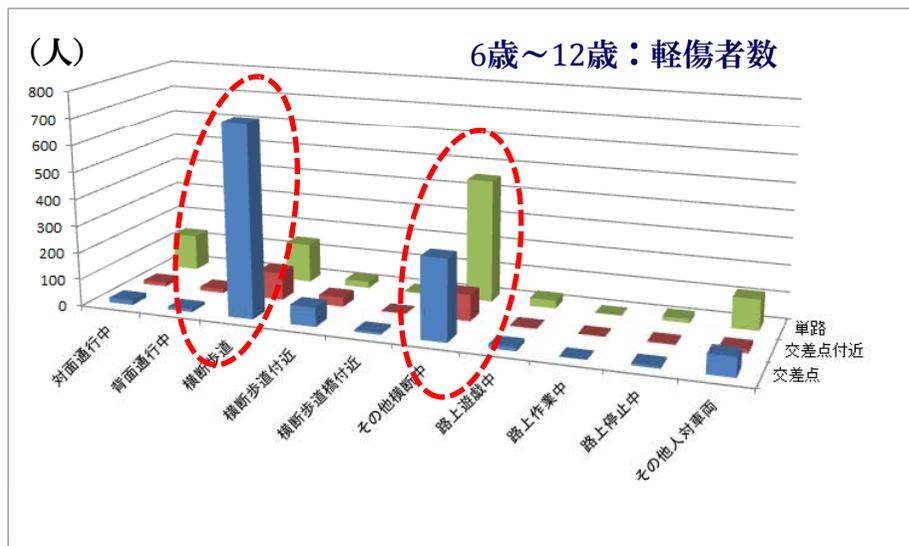
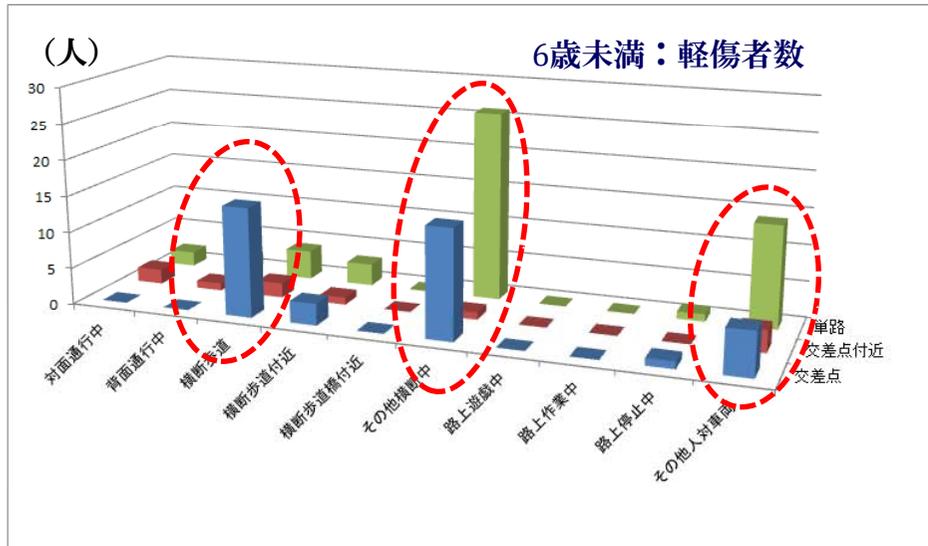
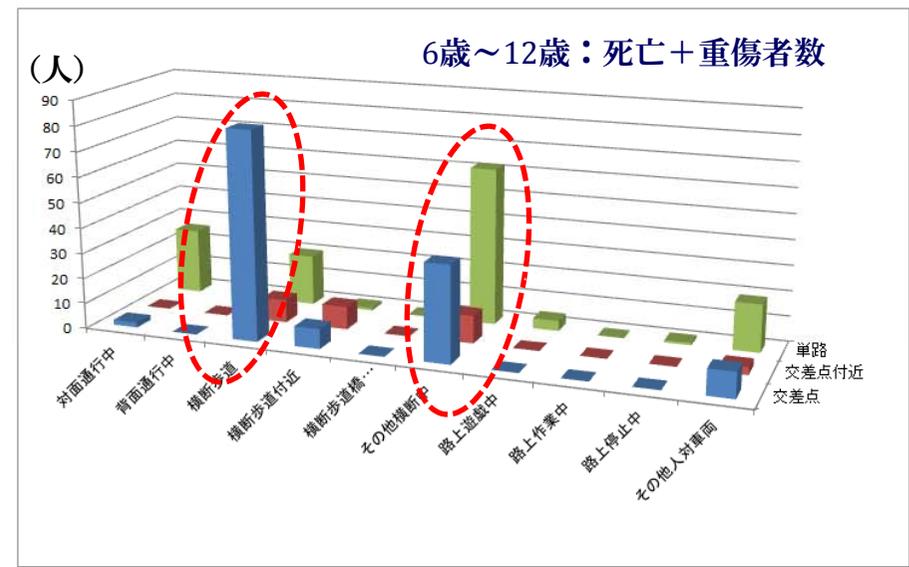
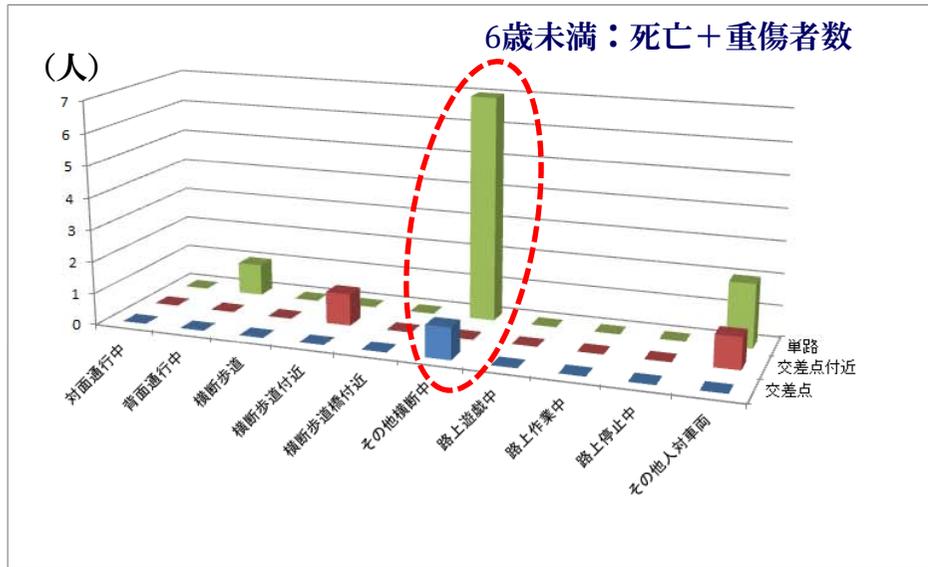
- ▶ **人対車両**

- ▶ 対面通行中
- ▶ 背面通行中
- ▶ 横断中
 - 横断歩道
 - 横断歩道付近
 - 横断歩道橋付近
 - その他
- ▶ 路上遊戯中，路上作業中，路上停止中
- ▶ その他

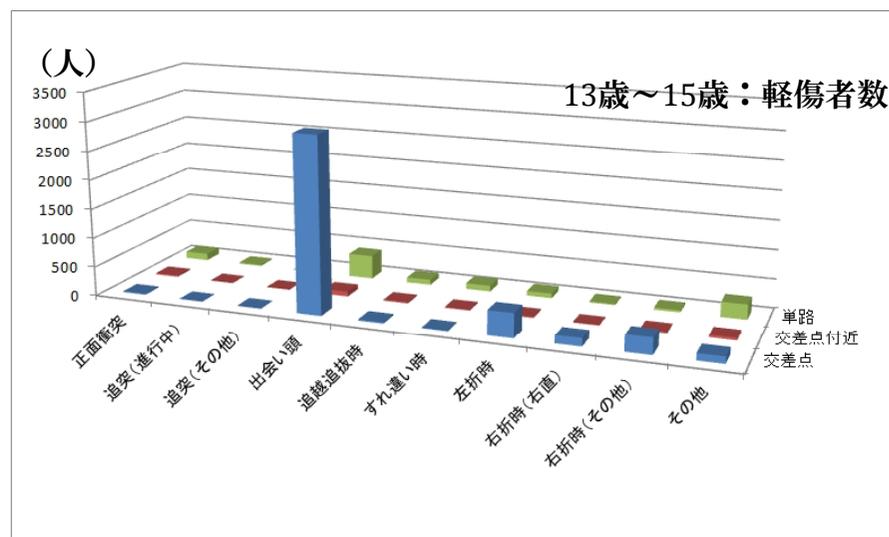
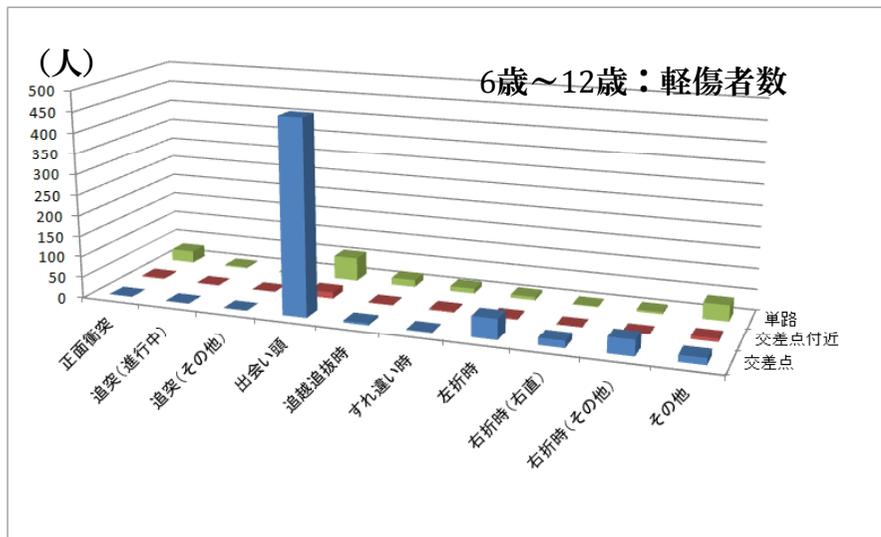
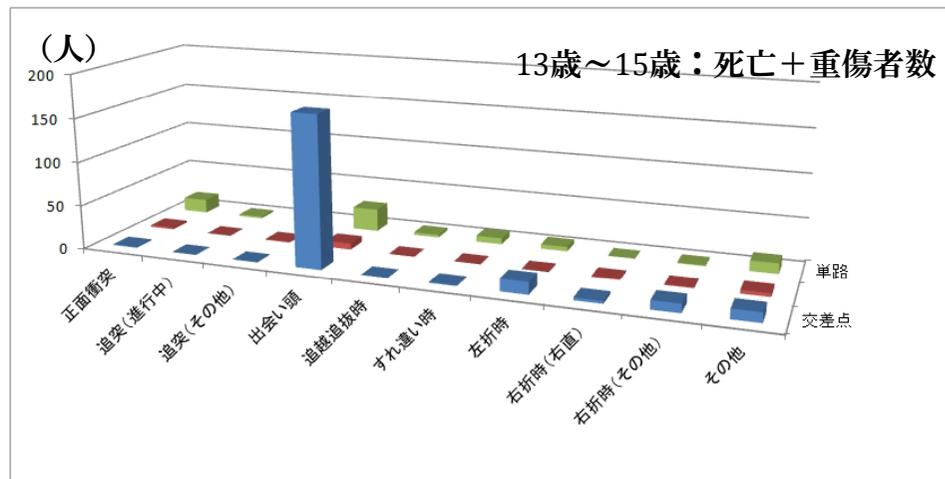
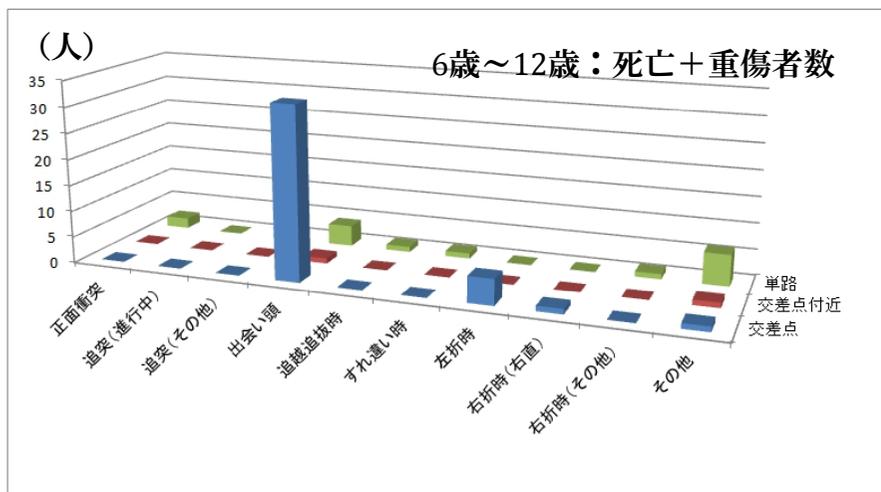
- ▶ **車両相互**

- － 正面衝突
- － 追突（進行中）
- － 追突（その他）
- － 出会い頭
- － 追越・追抜時
- － すれ違い時
- － 左折時
- － 右折時（右折直進）
- － 右折時（その他）
- － その他

道路形状・事故類型別の歩行中事故（H22）



道路形状・事故類型別の自転車乗用中事故（H22）



道路形状・事故類型別の事故：まとめ

▶ 歩行中の事故

- ▶ 6歳未満の「死亡＋重傷」事故では，単路での「その他横断中」の事故が圧倒的に多い。
- ▶ 6歳～12歳の「死亡＋重傷」事故では，交差点での「横断歩道横断中」の事故が多く，単路での「その他横断中」の事故がこれに次ぐ。
- ▶ 「対面通行中」「背面通行中」の事故は，それほど多くない。

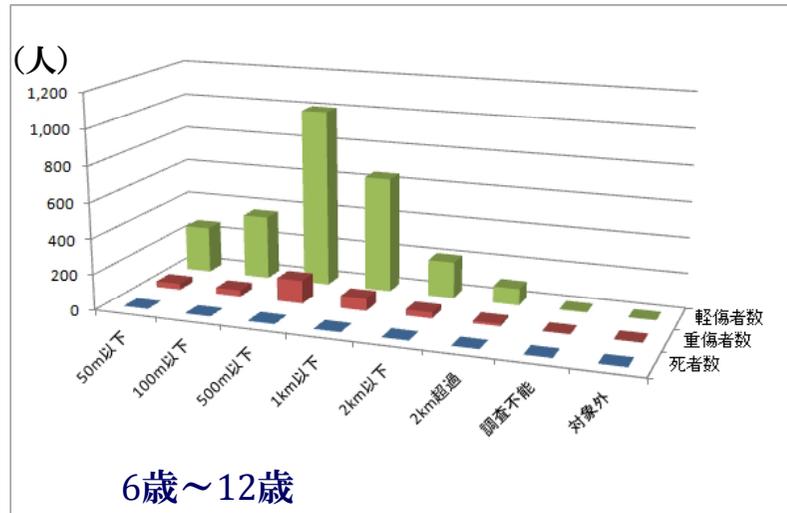
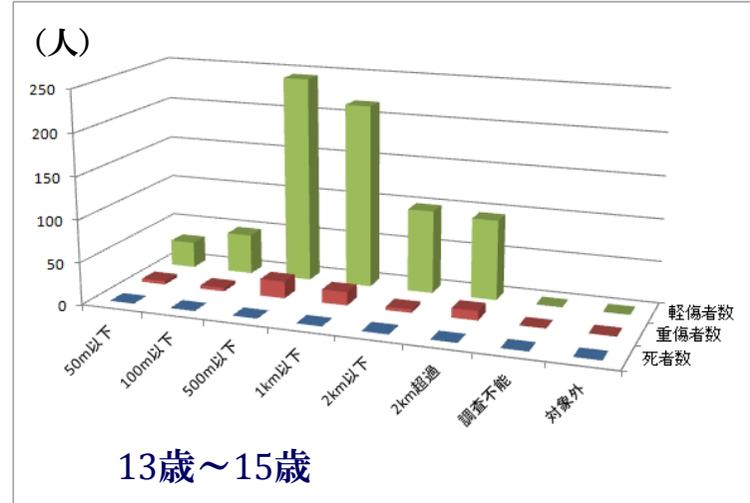
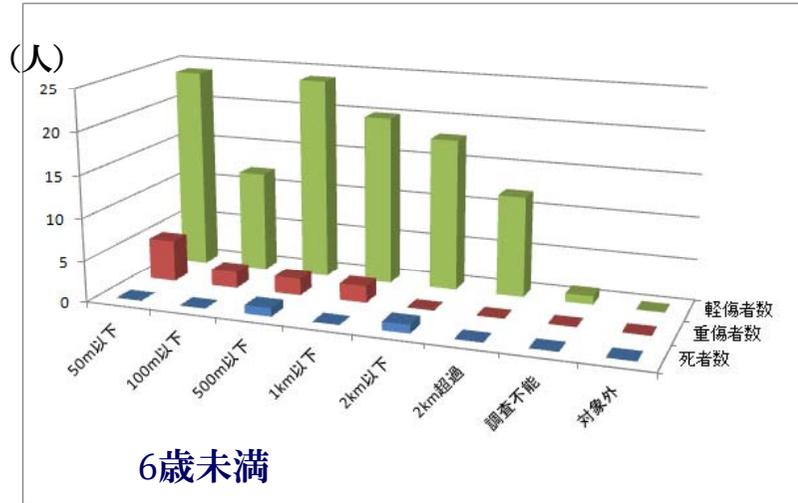
▶ 自転車乗用中の事故

- ▶ 交差点での「出会い頭」事故が圧倒的に多い。

自宅からの距離別の事故発生状況（H22）

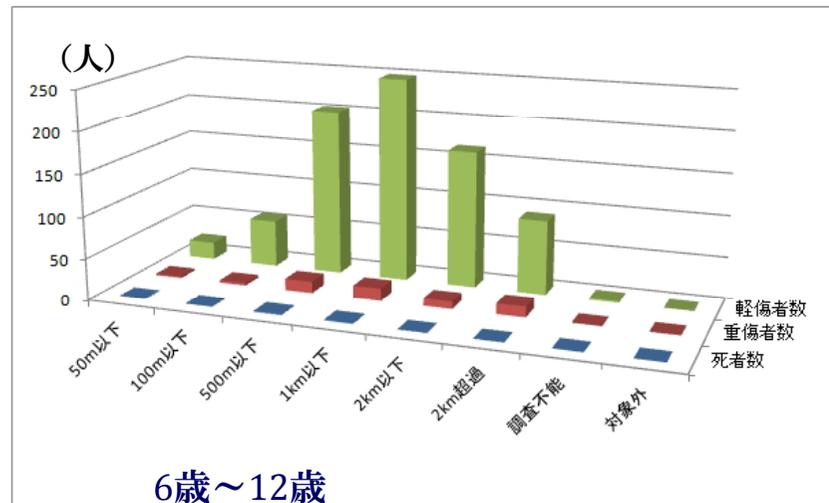
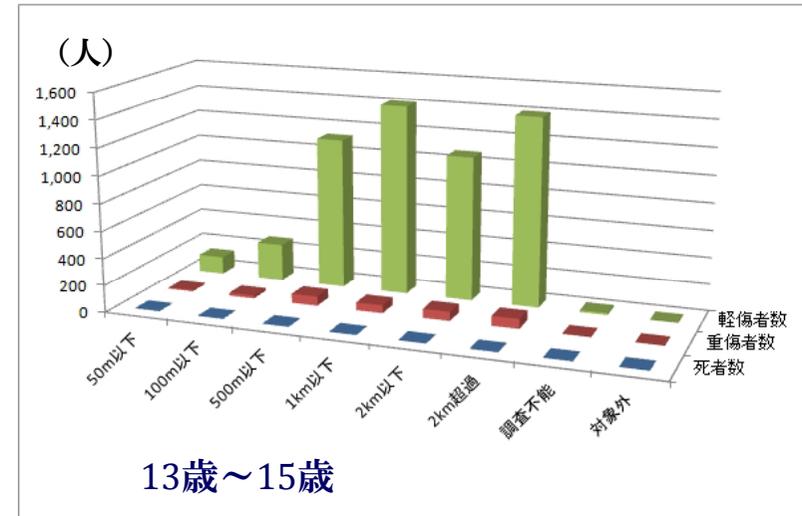
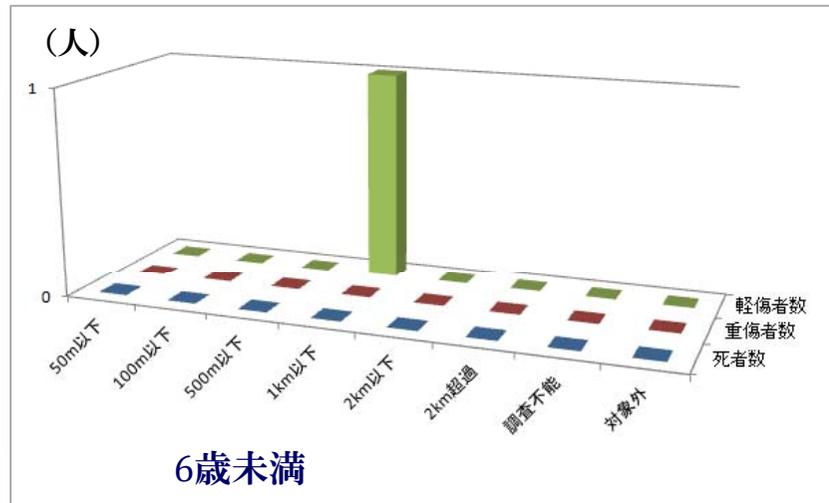
- ▶ 歩行中，自転車乗用中の事故について，自宅からの距離別に発生状況进行分析する
- ▶ 通行目的は，登校・下校

自宅からの距離別の事故発生状況：歩行中（H22）



- 年齢が上がるにともなって自宅からの距離は長くなる傾向にある。
- 6歳未満では、とくに自宅直近での事故の割合が高い。

自宅からの距離別の事故発生状況：自転車乗用中（H22）



- 歩行中に比べると，自宅からの距離は長くなっている。
- 年齢が上がるにともなって自宅からの距離は長くなる傾向にある。
- 自転車運転者のみで同乗者は含まない。

通学・下校時の事故特性から見た事故対策

- ▶ 新しい学期が始った後の5月，6月に，小学校低学年の生徒の歩行中の事故が多い．また，自転車乗用中の事故も新学期に多い．さらに，夏休みの後も事故が増えている．
 - ➔ 事故が多発する時期にあわせた安全教育，安全運転意識の啓発，取締り
 - ➔ 低学年の児童を対象にした対策
- ▶ 歩行中の死者の多くは交差点で発生しているが，重傷者については交差点，単路双方で同じ程度発生している
 - ➔ 事故類型では，横断歩道横断中，その他横断中が多い歩行者の違反では飛び出しが多い

-
- ▶ 自転車乗用中の事故は交差点で起きる割合が高い
→ 事故類型では**出会い頭**が多い
自転車の違反では**指定場所不停止**，**安全不確認**が多い
 - ▶ 危険認知速度が低くなると，重大事故（死亡＋重傷）の割合は低下する。しかしながら，低速走行時にも死亡事故が発生している点に留意する必要がある。

ご清聴ありがとうございます