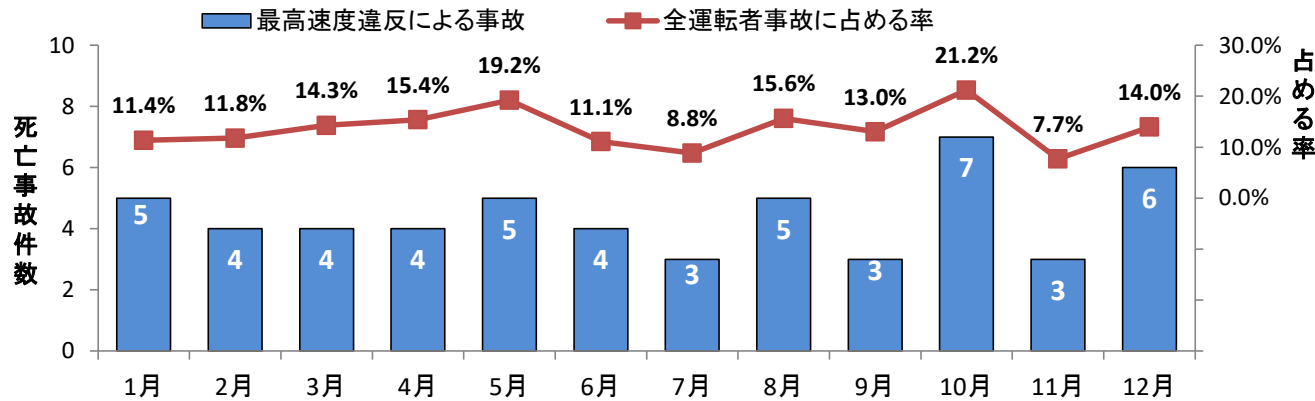


危険認知速度分析・スピードの出し過ぎは重大事故に！！

～ 過去5年間(平成26年～30年)のデータから ～

1 月別発生状況

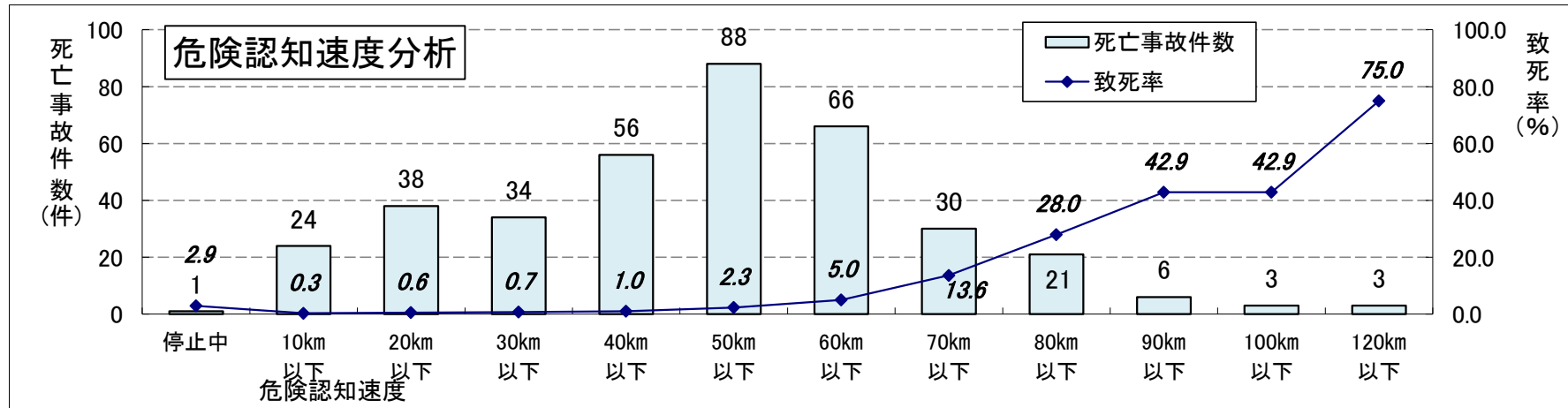


過去5年間の死亡事故データから月別に『最高速度違反による事故』をみると、10月が7件と年間で最も多く、続いて12月が6件、1月・5月・8月が5件の順である。
 通行目的別でみると、業務・通勤中の事故が約4割と目立つ他、レジャーやドライブによる事故についても約3割強を占める。

2 危険認知速度別致死率

スピードを出すとどのくらい危険なのか、どのくらい死亡事故につながるのか、過去5年間の死亡事故(高速道路での事故を除く)で「危険認知速度」から、速度別の致死率をみると、下記のグラフのとおりである。

40km/hまでは致死率は1%以下であるが、50km/hを超過したところから上昇が目立ち、速度が上がるにつれて致死率が高くなり、80km/hを超えると40%前後の致死率である。これは約2件に1件が死亡事故になることを示しており、当然ながら速度が出るほど事故時のダメージは大きく、死亡事故発生の大きな要因といえる。



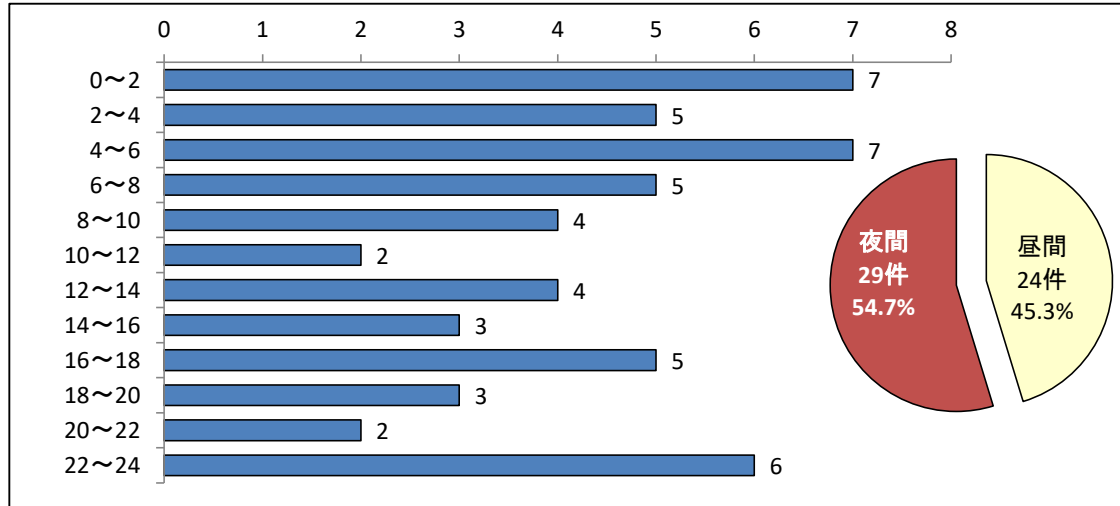
注1:「危険認知速度」とは、事故当事者が相手方車両・人等認め、危険を認知した時点の速度、例えばブレーキ・ハンドル操作等の事故回避行動をとる直前の速度をいう。

注2:「致死率」とは、人身交通事故100件当たり、どの位の割合で死亡事故になるのかを示したものをいう。

3 最高速度違反による死亡事故発生状況

- (1) 時間帯別に見ると速度超過による死亡事故は、夜間での発生率が高く、特に、0時から2時と4時から6時の発生が目立つ。
- (2) 路線別に見ると、国道、主要県道、高速道路等、一般県道の順で発生が多く、国道・一般県道では夜間の発生が目立つ。
- (3) 事故類型別に見ると、単独事故が半数以上を占める。また、対歩行者事故はすべて夜間である。
- (4) 道路線形別に見ると、カーブでの事故が半数以上を占め、特に、正面衝突・単独事故が目立つ。
- (5) 年齢層では若年(24歳以下)の運転者が目立つ。また、男女別では男性運転者が9割強と目立つ。

(1) 時間帯別発生状況



(2) 路線別・時間帯別発生状況

	0～4時	4～8	8～12	12～16	16～20	20～24	昼間	夜間	合計
高速道路等	3	3	2	3	0	0	7	4	11
国 道	19号	0	1	1	0	0	1	1	2
	21号	0	0	0	0	0	1	1	1
	41号	1	0	0	0	0	0	1	1
	156号	0	1	0	0	0	1	0	1
	248号	2	0	0	0	0	0	2	2
	その他	1	1	1	3	0	1	4	3
小計	4	3	2	3	0	2	6	8	14
主要地方道	1	3	1	1	2	4	6	6	12
一般県道	3	1	1	0	2	2	2	7	9
市町村道	1	2	0	0	4	0	3	4	7
合計	12	12	6	7	8	8	24	29	53

(3) 事故類型別・昼夜別発生状況

	昼間	夜間	合計	
			構成率	
人対車両	0	9	9	17.0%
車両相互	正面衝突	5	7	13.2%
	追突	2	3	5.7%
	その他	3	6	11.3%
	小計	10	16	30.2%
単独事故	14	14	28	52.8%
合計	24	29	53	100.0%
構成率	45.3%	54.7%	100.0%	...

(4) 道路線形別・事故類型別発生状況

	カーブ	直線	合計
			構成率
人対車両		9	9
車両相互	正面衝突	4	7
	追突	1	3
	その他	2	6
	小計	7	16
単独事故	21	7	28
合計	28	25	53
構成率	52.8%	47.2%	100.0%

(5) 運転者年齢層別・男女別発生状況

	男性	女性	合計
若年運転者	10	1	11
高齢運転者	5	1	6
その他運転者	33	3	36
合計	48	5	53