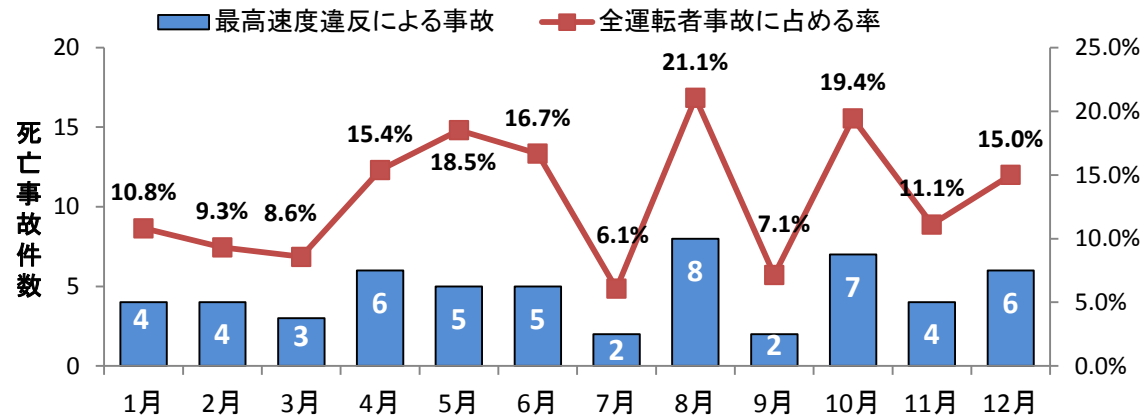


# 危険認知速度分析・スピードの出し過ぎは重大事故に！！

～ 過去5年間(H25～H29)のデータから ～

## 1 月別発生状況



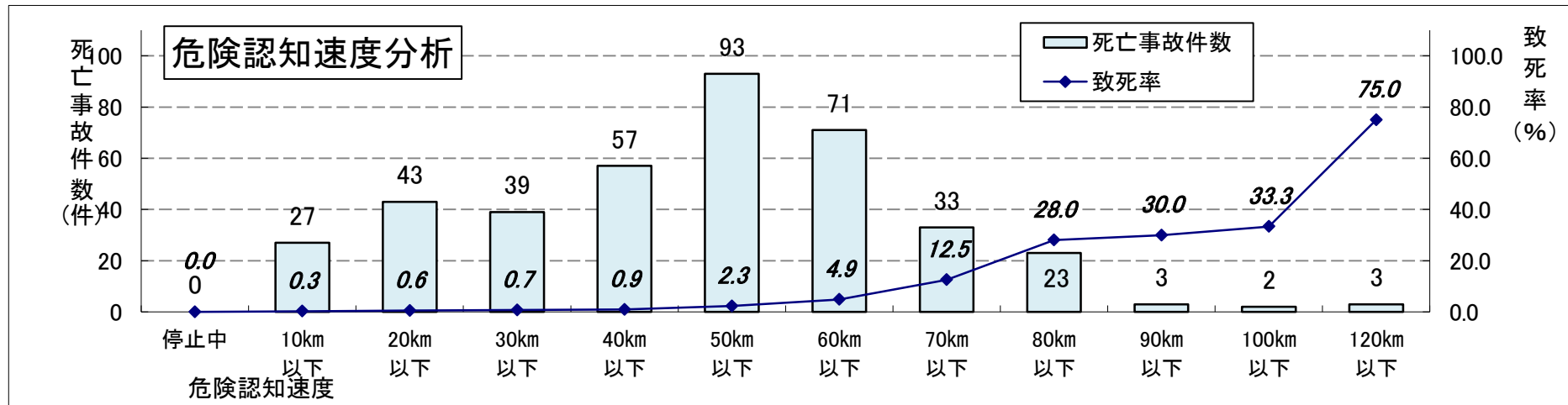
過去5年間の死亡事故データから月別に『最高速度違反による事故』をみると、8月が8件と年間で最も多く、続いて10月が7件、4月・12月が6件の順である。

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、速度が上がるにつれて致死率が高くなる。50km/hを超過したところから上昇が目立つようになり、80km/hを超えると30%前後の致死率となる。これは3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。



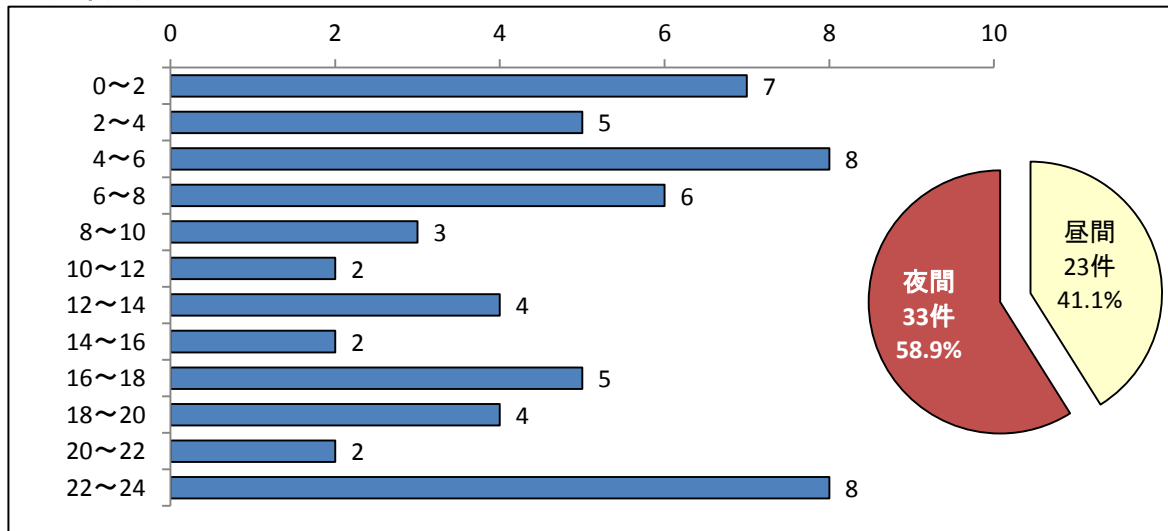
注1:「危険認知速度」とは、事故当事者が相手方車両・人等を含め、危険を認知した時点の速度、例えばブレーキ・ハンドル操作等の事故回避行動をとる直前の速度をいう。

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、22時から6時の発生が目立つ。
- (2) 路線別に見ると、国道、主要地方道、高速道路等、一般県道の順で発生が多く、高速道路等では午前中の発生が目立つ。
- (3) 事故類型別に見ると、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、直線での事故が全体の約6割であり、カーブでは単独事故の発生が目立つ。
- (5) 年齢層では若年(24歳以下)の運転者が全体の3割強であり、男女別では9割強が男性運転者と目立つ。

#### (1) 時間帯別発生状況



#### (3) 事故類型別・昼夜別発生状況

	昼間	夜間	合計	
			発生数	構成率
人対車両	0	11	11	19.6%
車両相互	正面衝突	3	7	12.5%
	追突	1	3	5.4%
	その他	4	7	12.5%
	小計	9	17	30.4%
単独事故	14	14	28	50.0%
合計	23	33	56	100.0%
構成率	41.1%	58.9%	100.0%	...

#### (4) 道路線形別・事故類型別発生状況

	カーブ	直線	合計
			発生数
人対車両		11	11
車両相互	正面衝突	2	7
	追突	3	3
	その他	5	7
	小計	10	17
単独事故	17	11	28
合計	24	32	56
構成率	42.9%	57.1%	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	15	2	17
高齢運転者	2	1	3
その他運転者	34	2	36
合計	51	5	56

#### (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	4	1	2			6	4	10
国 道	19号		1	1				1	1	2
	21号		1				2		3	3
	41号	1			1		1	1	2	3
	156号		1					1		1
	258号	1							1	1
	その他	3		1	2	1	1	4	4	8
	小計	5	3	2	3	1	4	7	11	18
主要地方道		1	3	1	1	3	4	6	7	13
一般県道		2	1	1		2	2	2	6	8
市町村道		1	3			3		2	5	7
合計		12	14	5	6	9	10	23	33	56