

1 調査の趣旨

本県の人口当たりの交通事故発生件数及び交通事故死者数は、毎年、全国ワースト上位にあるなど危機的な状況にある。

これまでも、交通死亡事故抑止対策など、安全で快適な交通社会の実現に向けた交通安全対策を推進してきた。しかしながら、この危機的な状況を踏まえ、引き続き効果的な対策を講じていくに当たっては、道路交通環境や社会環境の変化に対応するとともに、本県の交通事故の多発要因や特徴をとらえた対策を講じることが重要である。

このため、本調査では、過去 10 年間に発生した人身事故（死亡事故を含む）に係る交通事故統計からその傾向や特徴を把握し、また、本県の道路交通環境や社会環境等、交通事故に関連する各種指標を全国比較するなど、交通事故多発要因の分析・考察を行うとともに、それを踏まえた課題と対策の方向性を取りまとめた。

2 交通事故多発要因分析に当たりの基本的な考え方

(1) 交通事故統計の分析

交通事故発生 の 主な 因子 として、「人・車」、「道路（環境）」、「人的要因」が挙げられる。

このうち「人・車」は、歩行者、自動車などの通行形態の種類別や、年齢などの属人的要因、事故発生 の 過失責任の割合による当事者区分等によって分類することができ、また、「道路（環境）」は交差点や直線などの形状等によって区分される。

交通事故統計の分析に当たっては、全事故（死亡事故を含む。）と死亡事故の区別を基本とし、前述の区分によって事故特徴や発生要因のグループ分けがある程度可能であることから、必要に応じて各区分ごとの集計を行った。

主な区分の内訳は次のとおりである。

①通行形態の種類別

自動車	乗用車、貨物車、特殊車
二輪車	自動二輪車、原付自転車
自転車	自転車、駆動補助機付自転車
歩行者	歩行者

②年齢層（主なもの）

高齢者	65 歳以上
中学生	この調査においては、特に注記がない限り、13 歳～15 歳の年齢層を中学生に相当するものとして「中学生」と表現する。ただし、当事者の年齢で集計したことから、15 歳には高校生等が含まれている場合がある。
高校生	この調査においては、特に注記がない限り、16 歳～18 歳の年齢層を高校生に相当するものとして「高校生」と表現する。ただし、当事者の年齢で集計したことから、18 歳には大学生等が含まれている場合がある。
全年齢	年齢区分なし

③当事者

第 1 当事者	最初に交通事故に関与した車両等（列車を含む）の運転者又は歩行者のうち、当該交通事故における過失が重い者をいい、また、過失が同程度の場合には人身損害程度の軽い者をいう。
第 2 当事者	最初に交通事故に関与した車両等（列車を含む）の運転者又は歩行者のうち、当該交通事故における過失が低い者をいい、また、過失が同程度の場合には人身損害程度の重い者をいう。

（注）調査報告書中、第 1 当事者を「第 1 当」、第 2 当事者を「第 2 当」と表記する場合がある。

（2）多発要因の分析における重点項目

本調査においては、本県の死亡事故の特徴である、

- 死者に占める高齢者の割合や交差点事故（交差点付近を含む）の割合が過半数を占めること、
 - 高齢者に占める自転車乗車者の割合が全国値より高いこと、
 - また、全事故でとらえた場合においても、
 - 人口当たりの自転車事故発生件数が 7 年連続全国ワースト 1 位にあり、自転車事故が多いこと、
- などを踏まえ、事故多発要因の分析に当たっては、「高齢者」、「自転車」、「交差点」を重点項目として分析を行った。