

なお、地域別の分類は建物連立地域（事務所地域、商業地域、工場地域、住宅地域、高層住宅地域に細分）、建物散在地域、建物のない地域（農地、山地、原野、海岸に細分）とした。

〔集計結果〕

事故の発生割合は、事務所地域3.3%、商業地域22.6%、工場地域3.4%、住宅地域（含高層）37.3%、建物散在地域20.6%、建物のない地域12.8%である。

エ. 交差点の規模別分類

旧原票では、交差点の規模を、大（交差する各道路の車道幅員が5.5m以上）と、小（同じく5.5m未満）に区分し、また、交差点から30m以内を交差点附近として記載していたが、道路状況の変化や大規模交差点の増加傾向が見受けられるので、新原票では交差点を、大（車道幅員13m以上）、中（同5.5m以上13m未満）、小（同5.5m未満）に細分し、交差点附近も、交近Ⅰ（交差点から10m以内）、交近Ⅱ（同20m以内）、交近Ⅲ（同30m以内）に区分して、交差点を中心とした発生地点別の詳細な分析ができるように改めた。

〔集計結果〕

交差点内での事故は193,288件で、全人身事故の40.9%を占め、このうち、交差点（大）は14.2%、交差点（中）は48.9%、交差点（小）は36.9%であり、交差点附近の事故は、80,399件で全人身事故の17.0%を占め、このうち交近Ⅰは60.0%、交近Ⅱは22.1%、交近Ⅲは17.9%となっている。

オ. 車線境界線数欄の新設

道路上の車線標示の有無と、交通事故発生との関連を明らかにするため、事故発生道路における車線境界線数を新たに調査することとした。

〔集計結果〕

車線標示がまったくない道路での事故発生件数は85,009件（全事故の18.0%）、センターラインのみの道路での事故発生件数は155,945件（全事故の33.0%）であり、これらで全事故の半数以上を占めている。

カ. 交通量調査方法の改正

旧原票では交通量の記載は、一般国道についてのみとし、かつ、建設省が3年ごとに行なっている交通量調査結果（自動車交通量図）によることとしていたが、これでは実態と違いすぎるので、新原票では、死亡・重傷事故の場合に限り、交通事故発生道路における事故当時の10分間交通量を、四輪、二輪、自転車または歩行者に分けて調査記入するように改めた。

〔集計結果〕

四輪では、10台～29台のときが22.8%、30台～49台のときが18.4%、5台未満のときが16.3%、50台～99台のときが16.0%の順に事故が多く、二輪では、5台未満のときが48.7%、5台～9台のときが21.9%、10～29台のときが20.2%、自転車又は歩行者では、5台（人）未満のときが49.1%、5台（人）～9台（人）のときが16.3%、10台（人）～29台（人）のときが19.9%の発生割合となっており、いずれも交通量の比較的少ないときに死亡、重傷事故が多発している。

(3) 事故の内容に関する調査項目

ア. 車種区分の改正

旧原票では、車両のうちライトバン及びトレーラーが関与した事故を明らかにすることができなかったため、新原票では、これらを車種別の中に加えた。

〔集計結果〕

ライトバンが起こした（主原因者となった）事故は30,491件（全事故の6.5%）で、トレーラーが起こした事故は647件である。

イ. 車両単独事故類型の細分

車両単独事故がなかなか減らないばかりか、この種の事故は、重大な結果を発生させている。これの防止対策を検討する必要から、外国統計を参考として事故類型を細分した。

なお、車両単独事故の類型別は、工作物衝突（電柱、標識、看板、立木、分離帯、安全島、防護さく等、放置物件、家屋、塀、橋梁（脚）、築堤、擁壁、地山、その他に細分）、路外逸脱（乗上げ、転落、その他に細分）、駐車車両衝突、転倒、その他に分類した。

〔集計結果〕

車両単独事故は34,328件（全事故の7.3%）で、このうち多いのは、転倒が20.2%、電柱に衝突が13.2%、防護さく等に衝突が11.3%、駐車車両に衝突が6.4%等である。

ウ. 多重事故欄の新設

交通事故統計では、1個の事故に基因し、時間的場所的に接着して発生した他の事故は最初の事故に包括し、すべて1件とみなして計上しているが、旧原票ではこうした事故を特定する項目がなかったため、新原票ではこれを明らかにするようにした。

〔集計結果〕

多重事故23,561件のうち、2重事故が82.9%、3重事故が14.0%、4重事故が2.3%、5重事故が0.6%、6重以上の事故が0.3%となっている。

エ. 横断事故欄の新設

歩行者の横断事故を解明するため、横断位置と事故発生地点並びに横断場所の環境等を新たに調査することとした。

〔集計結果〕

横断事故84,271件(全事故の18.0%)のうち、相手車両の右側から横断し、横断を終ろうとしていた地点で衝突したのが38.2%と最も多く、次いで、相手車両の左側から横断をはじめ、その直後に衝突したのが34.0%となっている。

また、横断場所の環境は、見とおしのよい路側からは52.0%、次いで、停車車両のかけからが16.4%、駐車車両のかけからが9.9%となっている。

オ. 事故態様別欄の新設

車両との衝突又は接触によって交通事故は発生するのであるが、分析上は、その衝突又は接触後の状態まで明らかにしておく必要があるため、死亡・重傷事故に限り、新たにこの調査を行うこととした。

なお、事故態様別は、衝突、接触、轢過、はね飛ばし、倒し、ひきずり、巻き込み、その他に分類した。

〔集計結果〕

死亡・重傷事故66,536件のうち、単なる衝突だけにとどまったのが53.8%、接触だけが7.0%、衝突してはね飛ばしたのが20.1%、轢過が3.2%、倒したのが5.7%、ひきずったのが1.2%、巻き込んだのが1.0%となっている。

カ. 衝突、接触部位欄の新設

事故を正しく解明するためには、最初に衝突又は接触した部位についても調査しておく必要があるため、死亡・重傷事故に限りこの項目を加えた。

なお、部位は、車両の場合は、前、右前、右、右後、後、左前、左、左後、転覆、積荷、その他に、人の場合は、頭、顔、頸、胸腹、背腰、右手、左手、右脚、左脚、荷物、その他に、それぞれ分類した。

〔集計結果〕

死亡・重傷事故の全当事者123,974人のうち、車両の場合は、正面が24.8%、右前が18.7%、左前が14.5%と多く、人の場合は、左脚が4.3%、右脚が3.9%、頭が2.7%となっている。

(4) 被害の内容に関する調査項目

ア. 車両損傷程度欄の新設

人身の被害程度だけでなく、事故車両の損傷程度についても明らかにし、車両に関する分析に役立つ必要があるため、この調査項目を新設した。

なお、損傷程度は、大破(完全に車両としての機能をなくし再生不能のもの)、中破(ラジエーター等の分解修理、広範囲にわたる钣金修理を必要とするもの)、小破(バックミラー、前照灯等の取替え、車体の一部に僅かな钣金修理を必要とするもの)、軽微(車体の一部に擦過痕のできた程度のもの)、火災、水没とした。

〔集計結果〕

事故の直接当事者となった車両800,933台のうち、大破が6.1%、中破が18.3%、小破が35.6%、軽微が25.6%となっている。このほか、火災、水没は合わせて292台である。

イ. シートベルト、ヘルメット欄の新設

シートベルト、ヘルメットの着用が勧奨されているが、旧原票ではこの状況が不明であったため、新原票では、自体防護という項目でこれを調査し、事故との関係を検討することとした。

〔集計結果〕

シートベルトについては、四輪乗車中の死傷者338,031人のうち、これを着用していた者は0.4%、シートベルトの装備がありながら着用していなかった者は73.1%、装備さえなかった者は26.5%となっている。

また、ヘルメットについては、二輪乗車中の死傷者97,306人のうち、着用者は51.2%、非着用者は48.8%の割合となっている。

ウ. 人身損傷部位の状態欄の新設

人身の傷害部位がどのような状態(症状)であるかを調べておくことも、医学的解明上必要であると考へ、死亡、重傷事故に限ってこれを調査するよう項目を新設した。

なお、損傷部位の状態別は、挫傷、裂傷、擦過傷、打撲傷、刺創、骨折、切断、脱臼、ねん挫、内臓傷害、しんとう、むち打ち、火傷、溺れ、その他に分類した。

〔集計結果〕

対象者94,957人のうち、主なものは、骨折が54.9%、打撲傷が16.2%、挫傷が13.5%、むち打ちが2.9%、裂傷が2.4%、内臓傷害が2.4%等である。

エ. 人身加害部位欄の新設

人身に傷害を加えた物体の部位(加害部位)を明らかにしておく必要があると考へ、死亡・重傷事故に限って、この調査項目を設けた。

なお、人身加害部位の分類は、車内(ハンドル、ウインドガラス、計器盤まわり、エンジン、ペダル

類、レバー類、シート、ドア、柱、天井、その他車内、荷物、車内より放出、に細分)、車体前面(バンパー、ラジエーターグリル、ライト、ボンネット、ウインドガラスに細分)、車体側面(フェンダー、ドア、ドアガラス、荷台側面、前車輪、後車輪、フェンダーミラー、その他突起物に細分)、車体後面(バンパー、トランク、ライト、後窓、荷台後面、荷物に細分)、二輪、自転車(前輪、ハンドル、ヘッドライト、バックミラー、荷台、ステップ、ロールバー、燃料タンク、マフラー、エンジン、荷物、その他に細分)、物件(路面、ガードレール、分離帯、緑石、電柱、立木、標識、塀・擁壁、建物、側溝、その他に細分)とした。

〔集計結果〕

対象者95,277人のうち、自動車の車内で負傷した者では、その他車内(物体に直接ふれないで事故の衝撃で身体の機能に異常をきたした場合)が12.2%で最も多く、次いで、シート(5.5%)、ウインドガラス(5.3%)、計器板まわり(5.1%)、ハンドル(5.0%)の順となっており、車体の外側にあって負傷した者では、バンパー(14.9%)、ボンネット(6.3%)、フェンダー(5.4%)が多く、二輪、自転車にあたって負傷した者では、前輪(2.2%)が、物件との衝突では、路面(7.8%)等が目立っている。

オ. 救急状況欄の新設

被害者の救急状況を明らかにし、今後の医療対策の資料に供する必要があると考え、死亡・重傷事故に対象に、これの調査項目を設けた。

なお、救急状況の調査は、搬送車両(警察、消防病院、相手方、本人、通行車、車以外に細分)、病院等(救急脳外科、救急外科、その他、救急病院、一般脳外科、一般外科、その他一般病院に細分)、事故発生から搬送開始までの時間、搬送開始から病院到着までの時間、事故発生地から病院までの距離について調査することとした。

〔集計結果〕

被害者の搬送車両では、消防車両が68.9%で最も多い。

被害者の搬送先病院では、救急外科病院が64.0%で最も多い。

事故発生から搬送開始までの時間では、10分以内が58.2%、搬送開始から病院到着までの時間では、10分以内が51.2%、事故発生地から病院までの距離では、1km～5kmのところは43.4%と、それぞれ最も多くなっている。

(5) 事故主体の内容に関する調査項目

ア. 実乗員数欄の新設

車両の乗員の多寡と事故との関連あるいは被害率の算出等には、実際乗員数を明らかにしておく必要があると考え、この調査項目を新設した。

〔集計結果〕

運転者だけの場合が69.6%、同乗者1人の場合が19.1%、同乗者2人の場合が5.6%となっている。

イ. 自動車メーカー、年式、総排気量欄の新設

車両別分析の資料として役立つため、死亡、重傷事故に限って、自動車(二輪を含む)のメーカー名、年式、総排気量を調査するようこれらの項目を新設した。

なお、メーカーの分類は、トヨタ、日産、東洋、三菱、いすゞ、ダイハツ、富士、日野、日産ディーゼル、ホンダ、スズキ、ヤマハ、川崎、その他国産車、外国車とした。

年式は、自動車検査証の「初度登録年」欄の年とした。

総排気量の分類は、125cc以下、500cc以下、1,000cc以下、1,500cc以下、2,000cc以下、3,000cc以下、5,000cc以下、10,000cc以下、10,001cc以上とした。

〔集計結果〕

メーカーについては未集計のため省略する。

年式では、48年が23.6%、49年が20.4%、47年が16.7%と、最近の車両が多い。

総排気量では、1,000ccから1,500cc未満が29.5%、1,500ccから2,000cc未満が22.2%と多く、125cc以下は17.9%である。

ウ. 事故車種の運転経験年数欄の新設

従来、運転経験年数は、運転者が何らかの運転免許を取得してからの期間によっていたが、新原票では、死亡、重傷事故の場合には更に事故を起こした車種についての免許取得後の年数を調査し、併せて、事故車種を実際に運転した経験年数をも調査することとした。

〔集計結果〕

事故車種の免許取得後の年数で多いのは、1年未満が13.8%、2年未満が11.7%、3年未満が9.2%の順で、5年未満を合わせると48.2%となる。

また、事故車種の実運転経験年数で多いのも、1年未満が21.2%、2年未満が17.2%、3年未満が12.4%の順で、5年未満を合わせると64.8%となる。

エ. 当事者の居住地欄の新設

地域における交通安全教育等の資料として役立つため、死亡・重傷事故の場合は当事者の居住地を明らかにすることとした。

なお、居住地の分類は、事故発生地市区町村居住者、県内居住者、県外居住者とし、県外居住者の場合は該当する都道府県名を別に記入することとした。

〔集計結果〕

対象者 149,560 人のうち、事故発生地市区町村居住者は56.5%、県内居住者は31.5%、県外居住者は11.6%となっている。

また、東京都民は、他府県で事故死する割合（34.9%）が一番高く、滋賀県では、他県の人が死亡事故の主原因者になっている割合（37.3%）が最高であることもわかった。

オ. 幼児の同伴者欄の改正

旧原票では、幼児の事故の場合は同伴者の有無についてのみ調査することになっていたが、新原票では、死亡・重傷事故の場合に限り、保護者の交通安全教育を推進する資料に役立てるため、幼児と同伴者との続柄及び同伴者の年齢まで調査して記録するようにした。

なお、同伴名の分類は、父、母、祖父母、兄弟、友人、その他とした。

〔集計結果〕

幼児の死傷名 8,392 人のうち、同伴者があったのは 4,757 人（56.7%）で、その続柄では母親が33.0%、友人が24.4%、父親が18.4%等の順になっている。

また、同伴者の年齢では、30歳台が29.7%、20歳台が22.3%、6歳未満が17.7%、10歳未満が13.1%等が目立っている。

カ. 当事者の自宅からの距離欄の改正

旧原票では、幼児の死傷者についてのみ自宅から事故発生地点までの距離を調べていたが、新原票では、幼児に限らず、死亡・重傷事故の当事者となった自転車乗用者と歩行者について、自宅からの距離を調査するように改めた。

〔集計結果〕

対象者33,489人のうち、自宅から50mまでが17.0%、100mまでが8.1%、500mまでが21.9%、1,000mまでが20.2%、1,000m以上が33.0%となっている。

(6) 原因、総合判断及び対策に関する調査項目

改正の主要点でも述べたように、新原票では、事故の取扱責任者が当該事故について「どのような要因が影響し合って事故が発生したのか」あるいは、

「どのような対策または注意がなされていたならば事故は発生しなかったか」を主観的に判断して事故の原因と認められるものを指摘することとしている。

さらに、事故の再発を防止するためには、いかなる対策を実施する必要があるかを指摘することとしている。

ア. 原因欄の新設

原因は、全人身事故の場合は、道路環境面、車両面、人的面（運転者、自転車乗用者、歩行者に細分）に大分類し、これらから事故の発生に対する影響度の高い順に、第1原因、第2原因、第3原因までをあげることとし、さらに、死亡・重傷事故の場合は、大分類の内容を下記のように具体化し、各大分類ごとに第1原因から第3原因までをそれぞれ指摘することとした。

〔集計結果〕

全事故では、道路環境の原因が8.1%、車両的原因が0.9%、運転者の原因が74.0%、自転車・歩行者の原因が17.0%の割合となっている。

死亡事故では、道路環境の原因が17.4%、車両的原因が1.5%、運転者の原因が63.0%、自転車・歩

〔Table 1〕 道路環境的原因
Road environment contributing to accidents

原因項目		原因項目		
(1) 道路形状不良	線形不良	通行障害	工事中	
	急勾配		(5) 駐車車両	
	片勾配		電柱	
	交差点形状不良		鋭角交差	看板
			喰違い交差	放置物件
	見通し距離不良		5 m以下	渋滞
			10 m以下	事故
			15 m以下	その他
			20 m以下	(6) 標識・標示不明確
	(3) 幅員の欠陥		30 m以下	位置不適
40 m以下		方向不適		
幅員		汚損		
		狭い	欠損	
広い		その他		
(4) 道路すべり易い	路面凹凸	(7) 交通安全施設の不備	信号機	
	わだち掘れ		横断歩道	
	路肩軟弱		湿潤	横断歩道橋
			積雪	歩道
	凍結		凍結	路側帯
			すべり止めなし	ガードレール等
	(2) 見通し不良		5 m以下	カーブミラー
			10 m以下	視線誘導線
			15 m以下	分離施設
			20 m以下	交通(安全)島
(3) 幅員の欠陥	30 m以下	道路照明		
	40 m以下	踏切施設		
	幅員	狭い	標識・標示類	
		広い	(8) 該当なし	
	(4) 道路すべり易い	路面凹凸	標識・標示不明確	
わだち掘れ		その他		
路肩軟弱		湿潤	その他	
		積雪	その他	
凍結	凍結	その他		
	すべり止めなし	その他		

行者的原因が18.1%の関係を示し、物的要因の割合が高くなっている。

なお、死亡事故の具体的原因で多いのは、道路環境的原因では、交通安全施設の不備（43.5%）、車両的原因では、タイヤ不良（18.6%）、運転者的原因では、いぬむり、考えごと等（18.4%）、危険に対する判断が甘い（16.9%）、速度不適（16.5%）、自転車・歩行者的原因では、通行方法の不良（31.8%）、危険に対する判断が甘い（17.9%）等である。

イ. 対策欄の新設

対策は個々の事故について、①交通安全施設の増強、②交通規制標識標示の整備、③交通指導取締の強化、④交通安全教育の徹底、⑤その他自体防護等の推進の必要性を判断し、このうち最も必要度の高いものを指摘することとしている。

【集計結果】

全事故では、安全教育75.2%、交通指導取締19.2

〔Table 2〕 車両的原因

Vehicle contributing to accidents

車両（自転車を除く。）の整備・装置不良	
原因項目	原因項目
(1) ブレーキ 効かない 片効き 甘い その他	(8) ミラー 室内ミラー 室外ミラー
(2) ハンドル ふらつく、とられる 重い、操作不能 その他	(9) ドア（きちんと締らない） (10) シート（取付不良、固定せず）
(3) エンジン故障	(11) 室内突起物 室内突起物（積荷を除く）
(4) 灯火器 前照燈 尾灯 制動燈 方向指示燈 その他	(12) 懸架装置（破損、ガタ） (13) 動力伝達装置（破損、操作不良） (14) 燃料系統（破損、燃料なし） (15) 電気系統（断線、ショート） (16) 排気系統（やぶれ、異常高温）
(5) 車輪（脱輪、締付不良）	(17) 過積載
(6) タイヤ バンク、バースト トレッド摩耗大 空気圧不適正 その他	(18) 荷くずれ、片荷 車外突起（積荷） その他
(7) フロント ガラス割れ、脱落 ガラスくもり その他視認不良	(19) 不良改造 その他

自転車の整備・装置不良

自転車の整備・装置不良	
原因項目	原因項目
ブレーキ	バックミラー
ハンドル	方向器
前照燈	タイヤ
不点燈	積荷
反射器（材）	その他

該当なし

〔Table 3〕 運転者的原因

Driver contributing to accidents

原因項目		原因項目		
(1) 発見の発見がおくれた理由	5 m以下	(6) 身体障害	目	
	10 m以下		耳	
	15 m以下		上肢	
	20 m以下		下肢	
	25 m以下		過労	
	30 m以下	(7) 健康状態不良	睡眠不足	
	40 m以下		飲酒	
	50 m以下	二日酔	病気が	てんかん
	居眠りしていた	血圧		
	脇見していた	その他病気		
	暗かった	(8) 速度不適	薬物影響	麻薬
	急いでいた			睡眠薬
	ぼんやりしていた			シンナー
考えごとをしていた	その他			
雑談をしていた	(9) 操作上の欠陥	事故直前の速度	20km以上	
ラジオ等を聞いていた			30km以上	
道（家）を探していた			40km以上	
建物で視界不良			50km以上	
地形で視界不良			60km以上	
他車で視界不良			70km以上	
天候で視界不良			80km以上	
雨衣（傘）で視界不良			100km以上	
死角内であった			ブレーキとアクセルの踏み違い	
げんわくした			ブレーキの踏み方が弱かった	
その他	急ブレーキ			
(2) 判断の誤り等	速度感覚を誤った	(10) 車の不馴れ	ハンドルの切り過ぎ	
	車幅感覚を誤った		ハンドルの切り不足	
	距離感覚を誤った		急ハンドル	
	事故をさげることができると思った		ギヤ入れ違い	
	危険でないと思った		エンジンブレーキを利用しない	
	相手がルールを守ると思った		ブレーキをかけながらハンドル操作	
	譲ってくれると思った		ドア閉閉	
	止まると思った		二人乗り	
	他の事故（危険）をさげようと思った		同乗者の妨害、同乗者に原因あり	
	その他判断等の誤り		その他通行法違反	
(3) 現示	赤	(11) 運転未熟	新車で不馴れ	
	黄		借物で不馴れ	
(4) 規制・指示違反	赤点減	(12) 長時間運転	技術の未熟	
	黄点減		判断の未熟	
	速度制限		ルールの不知	
	追禁・はみ禁		1時間以上	
	一方通行		2時間以上	
(5) 道路不馴れ	車両通行禁止	(13) 該当なし	3時間以上	
	一時停止		4時間以上	
	右折禁止		5時間以上	
	左折禁止		6時間以上	
	転回禁止		7時間以上	
	その他規制・指示	8時間以上		
	ほとんど通らない道			
	はじめて通る道			

(Table 4) 自転車・歩行者の原因
Bicycle or pedestrian contributing to accidents

原因項目		原因項目		
(1) 発見の理由	認知距離	5 m以下	状態不良	
		10 m以下		
		15 m以下		
		20 m以下		
		25 m以下		
		30 m以下		
		40 m以下		
		50 m以下		
	発見の理由	居眠りしていた		二日酔
		脇見していた		病気
暗かった		てんかん		
急いでいた		血圧		
ぼんやりしていた		その他病気		
考えごとをしていた		麻薬		
雑談をしていた		睡眠剤		
ラジオ等を聞いていた		シンナー		
道(家)を探していた		その他		
建物で視界不良		並進		
地形で視界不良	(8) 二人乗り			
他車で視界不良	両手離し			
天候で視界不良	片手離し			
雨衣(傘)で視界不良	後向き			
死角内であった	発進方法			
げんわくした	停車方法			
その他	降車方法			
(2) 判断の誤り等	速度感覚を誤った	前ブレーキを強くかけた	自転車乗車方法等の不良	
	車幅感覚を誤った	急ハンドル		
	距離感覚を誤った	車体と体格の不一致、 その他不安全な乗り方		
	事故をさけることができ と思った	同乗者の妨害、同乗者 に原因あり		
	危険でないと思った	その他通行方法違反		
	相手がルールを守ると 思った	(9) 着衣(見えにくい色で あった)		
	譲ってくれると思った	(10) 飛び出し		
	止まると思った	斜め横断		
	他の事故(危険)をさけ ようと思った	ふらつき		
	その他判断等の誤り	車道佇立		
(3) 現示	赤	しゃがみ	(11) 幼児の同伴者の不注意	
	黄	寝そべり		
	赤点減	転び		
	黄点減	遊び		
	一時停止	その他		
	右折禁止	幼児を車道寄りにして 手をつないでいた		
	左折禁止	安全だと思った		
	歩行者横断禁止	幼児がいやがった		
	その他規制・指示	幼児が突然手をふり 切った		
	(4) 規制・指示違反	ほとんど通らない		買物に気をとられ 立話し等のため
はじめて通る道		所用のため		
目		無意識に		
耳		その他		
上肢		幼児をひとりですら 外出させた		
下肢		幼児が外出したのを知 らなかつた		
過労		幼児を離れた所から見 ていた		
睡眠不足		幼児を呼んだ		
飲酒		幼児が近づいてきた		
		その他		
(7) 健康		(13) 該当なし		

％、自体防護等2.5％、交通安全施設1.7％、交通規制標識標示1.4％の順になっている。

しかし、死亡・重傷事故の場合は上記の原因等から考え合わせると、交通安全施設等の必要性がもっと高くなるものと推測させる。

(7) その他

上記のほか、調査項目の用語及び部分的な改正をはじめ、死亡・重傷事故の際の自転車の通行場所あるいは準歩行者(車イス、乳母車を使っていた人、自転車を押していた人、幼児用乗物で遊んでいた子ども、背負われ、抱かれていた人等)を明らかにするための調査項目を新設した。

また、短年間(1年ないし2年)における特別調査項目として、運転者については、通行目的地(一定地域内の交通か、通過交通か)、運転頻度、運転時間、自転車については、自転車の種類、構造装置を調査することとした。

【集計結果】

自転車の通行場所では、対象者9,830人のうち車道右側が16.6%、左側が56.5%、中央部分が22.3%である。

準歩行者では、対象者712人(歩行者全体の3.3%)のうち、自転車・二輪車を押していた人が43.3%、乳母車を押していた人が14.2%、背負われ抱かれていた人が20.1%である。

運転者の通行目的地別では、対象者91,946人のうち、地域内(同一町または字内)通行が34.6%、地域内から他の地域へが17.9%、他の地域から地域内へが20.9%、通過交通が25.8%である。

運転者の運転頻度では、対象者91,726人のうち、毎日のように運転するが86.3%、しばしば運転するが6.8%、時々運転するが4.3%、ほとんど運転しないが1.7%である。

運転者の運転時間別では、対象者90,887人のうち5分未満が11.0%、5分以上が12.3%、10分以上が19.9%、20分以上が15.7%、30分以上が8.8%、40分以上が6.4%、1時間以上が7.4%、1時間30分以上が2.9%、2時間以上が10.0%である。

自転車の種類では、対象者9,818人のうち、普通型が59.5%、スポーツ型が14.4%、ミニ型が12.9%であり、普通型ハンドルのもの85.9%、ロード式ブレーキのもの61.6%、方向指示器のないもの94.1%となっている。

4. 今後の課題

