



平成 27 年度 OSCN スタッフ東京研修 10/14～15 報告書
研修参加者： 柳原顧問・片山代表

報告① 10/15 (木) 報告者：OSCN顧問 柳原康弘

第18回 交通事故・調査分析研究発表会 レポート

更新日 2015年10月20日

「第18回 交通事故・調査分析研究発表会レポート」作成:2015.10.20(火)柳原康弘

名称:第18回 交通事故・調査分析研究発表会

期間:2015年10月15日(木) 13:30～17:00

会場:JA共済ビル カンファレンスホール(東京都千代田区平河町2-7-9)

主催:公益財団法人 交通事故総合分析センター(ITARDA「イタルダ」)

公益財団法人 交通事故総合分析センター(ITARDA「イタルダ」)

http://www.itarda.or.jp/ws/index_18.php

OSCN参加者:片山 柳原

参加者数:約300名(席数)

交通事故・調査分析研究発表会 とは

交通事故総合分析センター(ITARDA「イタルダ」)では、交通事故に関する各種調査・分析研究の成果を交通安全対策に活用することを目的に毎年研究発表会を開催している。

本年は、前半に当センターが実施している交通事故例調査(ミクロ調査)から得られる情報をもとにした分析研究の報告、後半に事故発生位置情報を使った分析の紹介を行う。

プログラムとテーマ

13:35～14:05 駐停車中のドア開き事故

車は移動することが前提のため、移動中に様々な事故が発生すると考えられている。では、停まっている車は安全かと言うと必ずしもそうとは言えず、駐停車中の四輪車が第一当事者となる事故が実に年間3,800件以上(平成26年)もあり、そのうちの約半数がドア開きによる事故であった。そこで、本研究では、駐停車中の四輪車の事故として「ドア開き事故」に焦点を当て、交通事故統計データ等を活用して事故の実態や要因を明らかにするとともに、事故防止のための対応策についての検討を行った。

研究部 主任研究員 高橋 昭夫

14:05～14:35 携帯電話等の使用が要因となる事故の分析

運転中の携帯電話使用は道路交通法で禁止されているが、平成26年中の違反検挙件数は約110万件に上っている。携帯電話使用が要因となる事故は近年増加傾向にあり、なかでも画像(画面)を見ながら運転中の事故が多くなっている。今回は、携帯電話の使用が要因となった事故のうち「通話中の事故」、「画像注視中の事故」について分析を行い、事故の特徴及び運転中の携帯電話使用の危険性を示す。また、一般的に違反や事故を繰り返す者はその後も事故を起こしやすいと考えられるが、検挙された違反の特徴についても紹介する。

研究部 研究第一課研究員 本田 正英

14:35～15:05 女性が運転する軽乗用車の後席同乗者シートベルト着用について

近年、低燃費、維持費の安さなどの理由により、軽乗用車のシェアが拡大してきた。それに伴い、軽乗用車が係る事故も増加し、特に女性が運転する軽乗用車にかかわる死傷者数は、普通乗用車とほぼ同等になるまで増加した。そこで、女性が運転する軽乗用車の事故の特徴を、使い方、乗り方に着目して調査したところ、後席同乗者のシートベルト非着用割合が、普通乗用車よりも大きいことが分かった。

この特徴の背景、要因を調査分析した結果と象徴的な事故例を紹介し、女性が運転する軽乗用車の後席同乗者シートベルト着用割合向上につながる提案を行う。

研究部 研究員 青木 弘

15:25～15:55 追突事故の負傷者数低減

交通事故の死者数は減少傾向にあり、昨年はピーク時(昭和45年)に対して75%も減少したが、近年(平成16年)にピークとなった負傷者数は40%の減少にすぎず、負傷者数の低減が急務の課題である。マクロ統計データ分析結果からは負傷者の多くは発見の遅れによる比較的低速度の追突事故で発生している。また当センターが行っている事故例調査(ミクロ事故事例)の結果からは「停止可能な速度と距離で相手を認知しているが、「人」が行動(=制動)出来ずに追突してしまう」事例が多くみられた。そこで、負傷者数の低減に有効と思われる、早期の危険認知と制動開始を「車が補助」できた場合の効果について検討したので、その経緯と結果を紹介する。

研究部 主任研究員 中野 真澄

15:55～16:25 交通事故リスクアセスメント ～生活道路における交通安全対策～

交通事故は近年減少傾向にあるが、幹線道路と比較して生活道路における事故の減少率は小さく、生活道路対策の一層の推進が求められている。生活道路の安全対策を実施するにあたって、事故が多発しているエリアだけでなく、周辺環境等から事故が起きる可能性が高いエリアなど、より優先度の高いエリアを把握する必要がある。本研究では、対策を推進するエリアを選定するために、事故データをはじめ、土地利用等の周辺環境、人口統計、プローブデータなど様々なデータを利用して、当該エリアの事故のリスクを評価するための手法を検討した結果を紹介する。

研究部 研究第二課研究員 下村 静喜

16:25～16:55 交通事故の空間分布パターン

交通事故に付与されている経度・緯度情報を用いて、交通事故データの空間分布パターンにどのような特徴があるかを分析した。特に、「事故多発箇所で大事故が多く発生しているのかどうか」と「事故の集積の様子」の二点に焦点を絞って分析を行った結果を報告する。分析に用いたのは平成25年に幹線的な一般道路で発生した人身事故であり、東京都市圏および近畿都市圏を対象に分析を行ったところ、死亡事故、重傷事故および事故多発箇所の空間分布には有意な差があることを見出した。

常務理事 山田 晴利

研究発表

駐停車中のドア開き事故

1. 研究の背景1～3
2. 研究の背景と目的
3. ミクロデータによる事故例紹介1～3
4. 分析内容
5. マクロデータによる特徴分析1～9
6. マクロデータによる特徴分析まとめ
7. 対応策の検討1～3
8. まとめと提案

携帯電話等の使用が要因となる事故の分析

1. 携帯電話使用違反
2. 交通違反取締り件数の推移
3. 携帯電話使用事故件数の推移
4. 研究の目的
5. 用語の説明
6. 事故発生場所
7. 事故の種類
8. 運転者の行動類型
9. 事故を起こした人は...
10. 事故類型ごとの死亡事故割合
11. 危険認知時の速度
12. 事故の多い年齢層
13. 事故の多い時間帯
14. 運転者の人的要因
15. 事故の特徴・まとめ
16. 事例1(画像目的、対自転車)
17. 事例2(画像目的、対歩行者)
18. 事例3(通話目的、車両相互)
19. ミクロデータのまとめ
20. 交通違反と事故の関係
21. 違反・事故経験者の占める割合
22. 違反種別ごとの事故当事者率
23. 他の違反との関係
24. 事故との違反・まとめ
25. まとめ(対策・提案)

女性が運転する軽乗用車の後席同乗者シートベルト着用について

1. 背景・目的
2. 調査分析する対象、条件の整理
3. 特徴を調査分析する視点
4. 年齢層とシートベルト着用
5. 視点:免許経過年数とシートベルト着用
6. (1)運転者の年齢:若年、高齢者
7. (2)運転者の運転経験:免許経過年数
8. (3)同乗者の年齢層:子供、若者、高齢者
9. (4)同乗者の運転経験:運転免許の保有
10. (5)運転者の通行目的:短い距離の利用
11. 特徴の調査分析のまとめ
12. 事例1~2
13. まとめ・提言

追突事故の負傷者数低減

1. 研究の背景
2. 現状の把握1~4
3. 現状の把握まとめ

4. マクロ事故データ分析1~6
5. マクロ事故データ分析まとめ
6. 事故事例の活用1~12
7. 負傷者数低減効果について1~2
8. まとめ

交通事故リスクアセスメント ~生活道路における交通安全対策~

1. 今回のテーマ
2. 生活道路で発生した交通事故の定義
3. なぜ今、生活道路なのか
4. 生活道路の安全対策を行うには
5. メッシュ別の集計
6. 今回の研究
7. データ
8. 分析(社会的な要求)
9. 分析(潜在的なリスク)
10. 分析(対策後の効果)
11. 結果
12. 実際の環境
13. 生活道路における主なハード対策
14. 最新のハード対策
15. 新潟市のRB導入事例
16. 参考資料/データソース

交通事故の空間分布パターン

1. 目的
2. 事故多発箇所と重大事故
3. 利用データ:多発箇所
4. 対象地域
5. 分析方法
6. カーネル密度推定結果
7. マーク付き点パターンの分析
8. 分析手順
9. 重大事故、多発箇所のパターン
10. 事故の集中
11. 分析手順
12. 事故の集中:結論
13. 謝辞

参加してみて印象に残った「自転車に関連した(しそうな)こと」

駐停車中のドア開き事故

ドア開き事故の対象相手は自転車と二輪車が全体の8割以上を占めている。

自転車と二輪車の殆どがクルマの後方からドア開きに追突。

自転車は、左右のドアへ同等の件数。

携帯電話等の使用が要因となる事故の分析

携帯電話の使用事故は、画像目的が増加している。(内訳:クルマ93.8%/自転車4.8%)

画像目的の事故発生場所は、「直線」が多い。

画像目的の事故の種類は、「追突」が多い。

画像目的の事故の運転者行動類型は、「等速」時に多い。

事故の特徴:携帯電話使用中の事故は、死亡事故の割合が高い。

事故の特徴:運転者の年齢は20~30歳代の世代に多い。

追突事故の負傷者数低減

負傷事故の多い事故類型は停止車両への追突。

多くは停止可能な距離で追突相手を認知している。

相手を認知しているが減速していない。

危険認知時には停止可能距離をオーバーして追突する。

交通事故リスクアセスメント ~生活道路における交通安全対策~

なぜ今、生活道路なのか。歩行者・自転車の交通安全の確保が課題。

歩行者・自転車の多くが自宅付近で死亡事故に遭う。

子供・高齢者の歩行者・自転車が交通事故に遭遇しやすい。

以上です。

ありがとうございました。

報告者: OSCN顧問 柳原康弘

