事故分析WGについて（1）

1. 設置趣旨

事故分析に基づき、交通事故の防止、事故数減少に資する自動車安全技術の開発支援、普及活動について検討する。

2. 構成員

◆ **民間企業**
アイシン精機㈱、㈱アドヴィックス、㈱デンソー、トヨタ自動車㈱、三菱自動車工業㈱

◆ **行政**
愛知県産業振興課、愛知県警交通総務課

3. 検討事項

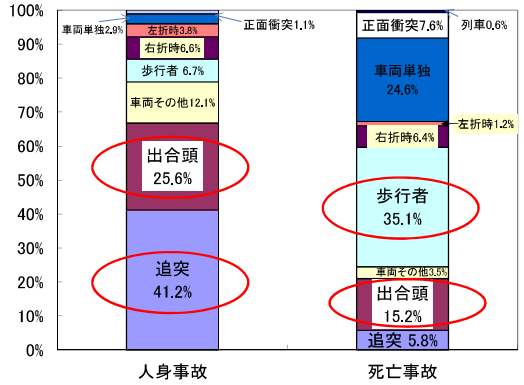
（1）交通事故状況の多角的な分析、調査
（2）事故分析に基づく、開発支援、普及が必要な自動車安全技術の検討
（3）事故分析に基づく、交通安全対策の検討
（4）その他WGの活動に資すること

事故分析WGについて（2）

4. 本県の交通事故死傷者数の軽減に向けた課題

第3回PT会議（H26.3月）において、課題の提示

平成25年　人身事故、死亡事故の事故類型別割合



課　題
●人身事故
「追突」、「出会頭」事故の削減

●死亡事故
「歩行者」、「出合頭」事故の削減

事故分析WGについて（3）

資料１－２

5. 活動の現状と今後の検討

（1）　5月29日に「事故分析WG」を設置し、これまでに2回開催。

（2）　分析が必要となる「歩行者」死亡事故データについて、参加メンバーにアンケートを実施。

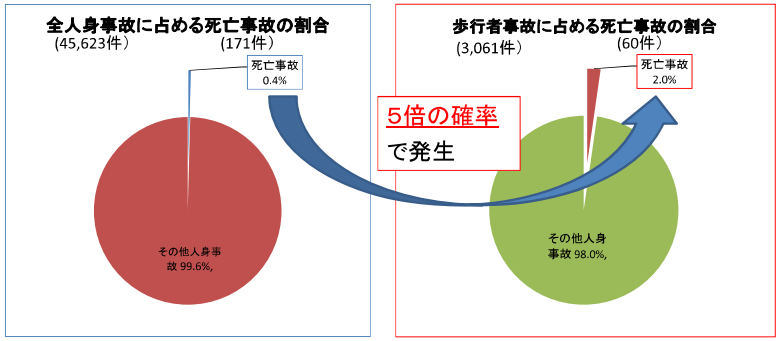
（3）　県警より、参加メンバーから要望があった「歩行者」死亡事故データの提供、及び開発・普及が必要な自動車安全技術の提案。

（4）「歩行者」死亡事故データに基づく、事故数減少に向けた課題の検討。

「歩行者」死亡事故データ（1）

○ 死亡事故発生率（平成25年）

歩行者事故の場合、死亡に至る割合は高い。

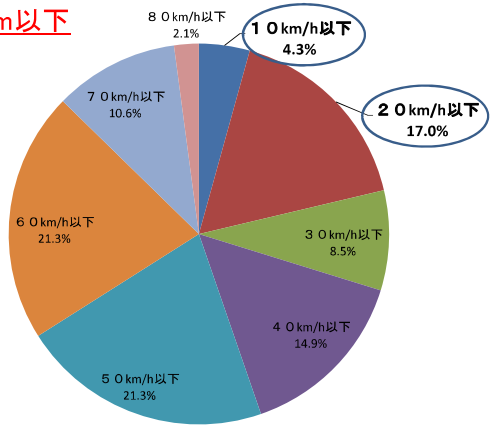


「歩行者」死亡事故データ（2）

○ 車両（四輪車）の速度

（平成25年　四輪車による歩行者死亡事故における死者数　47人）

20％超が時速20km以下

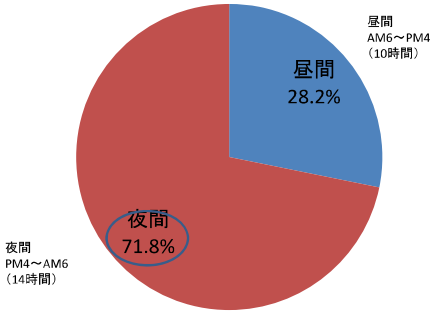


「歩行者」死亡事故データ（3）

○ 昼夜割合

（平成21～25年　歩行者死者数　419人）

7割が夜間

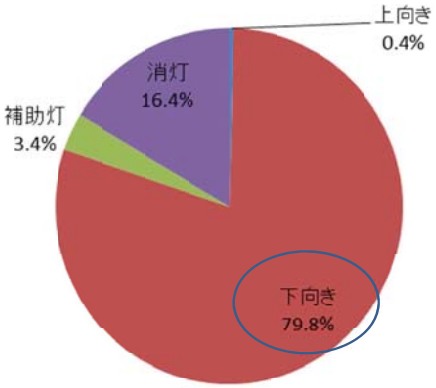


「歩行者」事故データ（4）

○ 車両の前照灯の状況

（平成25年　四輪車による歩行者事故における死傷者数　1,647人）

前照灯は上向きが基本だが、事故時は、ほぼ下向き



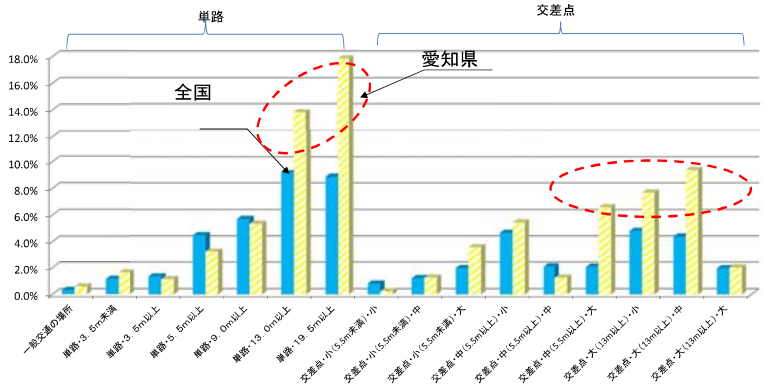
「歩行者」事故データ（5）

○ 道路形状・幅員別の歩行者死亡率

（平成21～25年　四輪×歩行者における死傷者数）

（全国：死傷者数　277,019人、　うち死者　7,628人　　愛知県：死傷者数　16,039人、うち死者　370人）

全国に比べて、短路・交差点ともに、幅員13m以上が高い。



第2回WGまでに出されている意見

歩行者死亡事故数の減少に向け

- 愛知県ならではの交通環境から課題を抽出すべき
- 歩行者衝突時の衝撃軽減は効果あり
- 県警からの安全技術の提案は参考になった

自動車安全技術普及状況

- 前方障害物衝突被害軽減装置（衝突被害軽減ブレーキ・低速域含む）

（装着率）

装着台数　平成25年：652，991台（15．4%）
（平成24年：185，242台（ 4．3%））

愛知県職員保有状況調査（H26. 8月実施、回答数4,825人）
281台／8,080台（3.5%）

- 自動切換型前照灯（ハイビームサポートシステム）

装着台数　平成25年：33，806台（0．8%）
（平成24年：45，748台（1．1%））

愛知県職員保有状況調査（H26. 8月実施、回答数4,825人）
87台／8,080台（1.1%）

（国土交通省HP　ASV技術普及状況（生産台数ベース）調査）

望まれる自動車安全技術

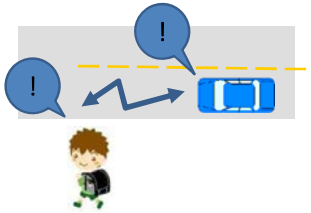
◎ 実用化されている技術（例）

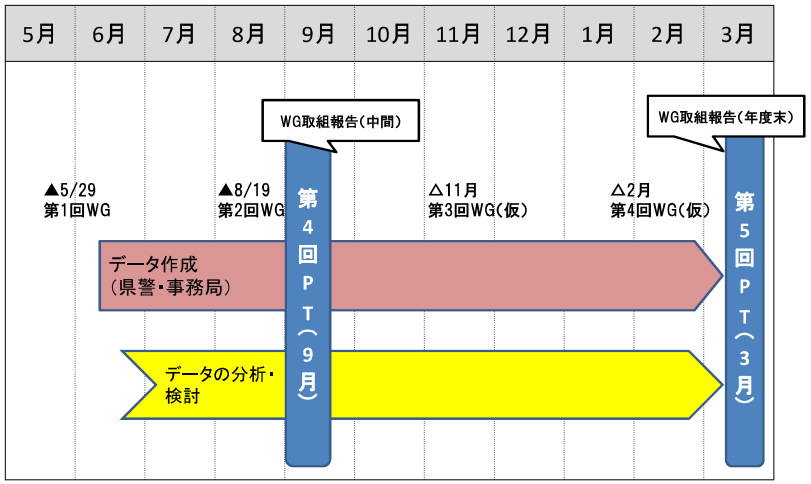
＜歩行者用エアバック＞

歩行者、自転車利用者の被害軽減を目的としたボンネット、フロントガラス付近の車外に展開するエアバックにより、被害軽減が期待される。

○ 開発中の技術（例）

＜歩車間通信＞



歩行者と車両が直接通信を行うことにより、歩車双方の注意喚起が可能なシステム

スケジュール