

平成 22 年度調査研究報告書

交通事故・違反特性とその後の事故率の関係と
その活用方策に関する調査研究

報 告 書

平成 23 年 3 月

自動車安全運転センター

はじめに

交通事故の発生原因は主に運転者にあると言われており、このことから運転者対策が最も効果のある交通事故防止対策の一つと期待されている。運転者の中には、違反や事故を経験しない者がいる一方で、違反や事故を繰り返す者もいる。違反や事故は偶発的に起こることもあるが、運転者の性格や運転資質などが影響を及ぼしていることも多いと考えられる。

ある特定の運転者に注目したときに、数年前に遡った違反や事故の履歴、年齢や主たる運転の地域などの固有の情報から統計的な分析を加えることによって今後の事故の起こしやすさや起こしやすい事故の種類がわかるのであれば、その情報を運転者に認識させることにより、事故の未然防止に効果的な対策になるものと考えられる。

平成21年度まで行ってきた「安全運転に必要な技能等に関する調査研究」においては、運転免許に関わるデータベースと交通事故の発生に関わるデータベースが利用可能になり、両者を連携させた統合データベースを作成した。更に解析ソフトの開発を行い、特定の運転者の事故や違反の履歴から今後1年間に事故を起こす確率を求めることができるようになった。

本年度の調査においては、昨年までの調査結果と、本年度に新たに実施する死亡事故等を起こした人の事故・違反形態からの調査結果から、共通な関連性を分析して、今後起こしやすい事故、違反の種類を導き出し、個人や企業などに役立つ安全運転情報提供の基礎資料作成を行う。

本報告書は、これらの調査研究の結果をとりまとめたものであり、運転者教育の向上を図るための基礎資料として活用いただければ幸いです。

本調査にご参加くださり、ご指導をいただいた委員の皆様並びにご協力いただいた関係各位に深く感謝の意を表します。

平成23年3月

自動車安全運転センター
理事長 小林 武 仁

平成 22 年度調査研究

「交通事故・違反特性とその後の事故率の関係とその活用方策に関する調査研究」

委員会委員名簿（順不同、敬称略）

（委員会委員）

委員長	稲垣 敏之	国立大学法人筑波大学大学院システム情報工学研究科教授
	高橋 宏	湘南工科大学工学部コンピュータ応用学科教授
	高原 剛	(社)全日本指定自動車教習所協会連合会教習部長
	水越 実	(財)全日本交通安全協会安全対策部長
	横谷 靖	(財)日本自動車研究所安全研究部予防安全グループ主任研究員
	三井 達郎	(財)交通事故総合分析センター研究部担当部長
	舟山 健司	(財)交通事故総合分析センター研究部研究第1課研究員
	矢野 伸裕	警察庁科学警察研究所交通科学部交通科学第一研究室主任研究官

（オブザーバー）

	酒林 利男	警察庁交通局交通企画課課長補佐
	竹谷 可臣	警察庁交通局運転免許課課長補佐

（自動車安全運転センター）

	石川 博敏	理事
	萩原 和則	調査研究部調査研究課課長代理
	倉内 麻美	調査研究部調査研究課主任
	佐藤 直方	安全運転中央研修所研修部研修統括

目 次

第1部 調査研究の概要	1
第1章 調査研究の背景及び目的	1
第2章 調査研究の内容	1
第2部 過去の事故歴・違反歴と翌年の事故発生の関係	2
第1章 分析方法	2
1-1 分析のねらい	2
1-2 分析対象としたデータ	2
1-3 分析の手順	3
1-4 運転者のグループ分け	3
第2章 過去の事故回数・違反回数と翌年の事故発生の関係	8
2-1 過去の事故回数・違反回数と翌年の事故当事者率の関係	8
2-2 2章のまとめ	19
第3章 過去の事故・違反の種類と翌年の事故発生の関係	20
3-1 過去の事故・違反の種類と翌年の事故当事者率の関係	20
3-2 3章のまとめ	29
第4章 過去の事故歴・違反歴にみた翌年の交通場面発生状況	30
4-1 分析方法	30
4-2 分析対象とした運転者グループ	34
4-3 過去の事故回数別・違反回数別にみた翌年の交通場面発生状況の特徴	36
4-4 過去の事故・違反の種類別にみた翌年の交通場面発生状況の特徴	54
4-5 4章のまとめ	69
第3部 交通死亡事故の状況と過去の事故歴・違反歴の関係	70
第1章 分析方法	70
1-1 分析のねらい	70
1-2 分析対象としたデータ	70
1-3 分析の手順	70
1-4 運転者のグループ分け	71
第2章 交通死亡事故の状況	75
第3章 交通死亡事故の状況と死亡事故を起こす前の事故歴・違反歴の関係	78
3-1 分析方法	78
3-2 分析対象となる運転者グループへの取りまとめ	79
3-3 分析対象とした運転者グループ	80
3-4 交通死亡事故の状況と死亡事故を起こす前の事故・違反の種類の特徴	81
3-5 3章のまとめ	91

第4部 調査研究のまとめと今後の課題	92
第1章 調査研究のまとめ	92
1-1 過去の事故歴・違反歴と関連性分析結果について	92
1-2 交通死亡事故状況の分析結果について	103
第2章 今後の課題	104

第1部 調査研究の概要

第1章 調査研究の背景及び目的

平成22年中の交通事故による死者数は、4,863人で10年連続の減少となり、ピーク時（昭和45年＝16,765人）の3割以下となったが、交通事故の発生件数は約73万件、負傷者数は約90万人と高い状況であり、交通事故発生原因の大部分は運転者にあると言われていることから運転者の安全運転対策は重要な課題となっている。

前年度までの調査研究から運転免許に係わるデータが利用可能になり、運転者の事故履歴、違反履歴の双方を関連づけて分析できる環境が整い、これら事故と違反の履歴データを分析することにより、事故や違反の多発者の存在や情報から事故のハイリスク集団を検出する可能性を実証的に明らかにすることができた。

本年度の調査研究は、前年度までの調査研究結果を踏まえ、運転者の過去の事故歴・違反歴とその後の事故発生状況（事故の起こしやすさ、起こした事故の特徴など）の関係、交通死亡事故を起こした運転者が過去にどのような事故歴・違反歴を持っているか、等々を明らかにすることにより、運転者一人一人の過去の事故歴・違反歴に基づいた個別的運転者教育を効果的に実施するための基礎資料を得ることを目的とする。

第2章 調査研究の内容

本調査研究では、財団法人交通事故総合分析センターが保有している事故違反履歴データベース（平成21年12月末現在）を用いて運転者の事故歴・違反歴の分析を行った。このデータベースには、平成16年～平成21年の6年間に、運転者が第1当事者（1当）として関与した事故の回数及び事故内容（事故発生年、事故類型、法令違反など）、平成16年～平成21年の6年間に運転者が警察の交通取締りを受けた回数および取り締まり内容（取締りを受けた年、違反種別など）が記録されている。このデータベースから、平成21年12月末現在で有効な免許を保有している運転者（合計80,811,945人分）のデータを抽出して分析した。

分析方法としては、平成16年～平成20年の5年間の事故歴・違反歴データを用いて統計分析を行い、この事故歴・違反歴に対する翌年（平成21年）の事故の起こしやすさの関係（事故率）及び起こした事故の内容の関係について分析を行うとともに、前年度に実施した同様の調査研究（平成16年～平成19年の4年間の事故歴・違反歴に対する平成20年の事故率と事故内容の関係）の結果と比較を行い、調査対象期間の1年延長による影響を把握した。

さらに、平成21年に交通死亡事故を起こした運転者の過去5年間（平成16年から平成20年）の事故歴・違反歴を分析して、死亡事故を起こした運転者集団と事故多発集団の特徴について調査した。

なお、本調査は平成21年12月末現在の交通事故統計データに基づいて実施した。

第2部 過去の事故歴・違反歴と翌年の事故発生の関係

第1章 分析方法

1-1 分析のねらい

運転者の過去の事故歴・違反歴と翌年の事故発生の関連性を分析する。具体的には、図2-1-1に示すように、平成16年～平成20年の事故歴・違反歴が平成21年の事故発生の有無および起こした事故の種類等にどのような影響を及ぼしているかを分析する。

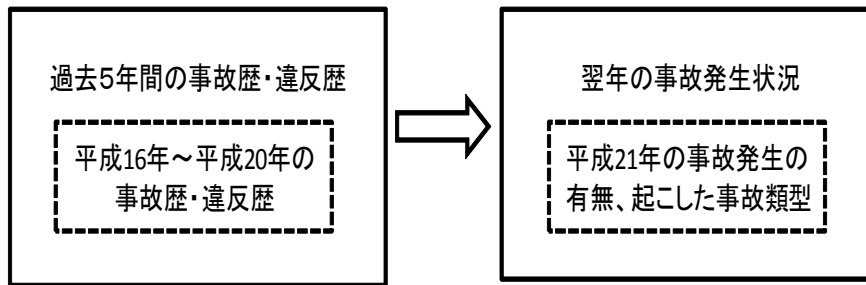


図2-1-1 分析の考え方

1-2 分析対象としたデータ

財団法人交通事故総合分析センターが保有している事故違反履歴データベースを分析対象とした。分析に用いたデータの詳細は以下のとおりである。

(1) データ抽出条件

事故違反履歴データベース（平成21年12月末）に記録されている運転者のうち、以下の2条件のいずれも満足する運転者のデータ

- ①平成21年12月末現在で有効な免許を保有している者
- ②平成21年12月末現在で免許取得後の経過年数が6年以上の者

なお、該当する運転者は前年度調査研究と同じ免許取得年月日がH15年12月31日以前の者であるので前年度の運転者母集団をさらに1年間延長して調査したものとなる。

(2) データ数

70,664,768人分のデータ（平成21年12月末現在の全有効免許保有者80,811,945人の87.4%）

(3) 分析に使用した事故歴に関するデータの内容

平成16年～平成21年の6年間に、各運転者が第1当事者（1当）として関与した事故の回数および事故内容（事故類型、法令違反など）

(4) 分析に使用した違反歴に関するデータの内容

平成16年～平成21年の6年間に、各運転者が警察の交通取締りを受けた回数および取り締まり内容（取締りを受けた年、違反種別など）

1-3 分析の手順

分析は以下の手順で行った。

手順1：

「平成16年～平成21年の5年間の事故歴・違反歴」を基に、運転者のグループ分けを行う。
(1-4参照)。

手順2：

グループごとに「平成21年の事故発生実績(事故を起こした運転者の割合、事故内容)」を分析し、「過去5年間の事故歴・違反歴」と「翌年の事故発生状況」との関係进行调查する。

手順3：

前年度の調査研究(「平成16年～平成19年の4年間の事故歴・違反歴」)の結果と比較して、過去の調査年数との関係进行调查する。

1-4 運転者のグループ分け

運転者のグループ分けは以下の2つの方法で行った。

(1) 過去の事故回数・違反回数による運転者のグループ化

平成16年～平成20年の事故回数、違反回数を用いて表2-1-1に示す方法で運転者のグループ化を行った。(同表で「H」は平成を示す。本報告書では図表中の年号の最初の「H」はすべて平成を意味する。)

グループ化をする際の事故回数の区分は「0回」～「5回以上」の6区分、違反回数の区分は「0回」～「10回以上」の11区分とした。したがって、グループの総数は、 $6 \times 11 = 66$ となる。

事故回数、違反回数としてカウントする事故と違反の種類としては、様々な種類が考えられるが、今回の分析では、前年度調査研究に合わせた運転者のグループ化したデータを中心に分析を行った。なお、第4章においては、平成16年～平成20年の事故類型別、違反種類別の有無に基づいて運転者をグループ化したデータについても分析を行った。

表2-1-1 事故・違反の回数による運転者のグループ分け

運転者グループNo.	H16～H20年の事故回数	H16～H20年の違反回数
1	0	0
2	0	1
3	0	2
4	0	3
10	0	9
11	0	10回以上
12	1	0
13	1	1
14	1	2
65	5回以上	9
66	5回以上	10回以上

(2) 過去の事故・違反の類型による運転者のグループ化

平成16年～平成20年の事故・違反の種類の種類は前年度調査研究に合わせた運転者のグループ化で行った。グループ化に用いる事故類型は、人対車両、追突、出会い頭、右折時、左折時、車両単独の6類型、違反種別については、信号無視、最高速度、酒酔い・酒気帯び、一時停止、駐停車、携帯電話使用、シートベルト着用義務違反の7種別とした。したがって、グループの総数は、 $2^{13}=8,192$ となる。

表 2-1-2 事故・違反の類型による運転者のグループ分け

運転者 グループ No.	H16～H20年の事故の有無【事故類型】 あり:1 なし:0						H16～H20年の違反の有無【違反種別】 あり:1 なし:0						
	人対 車両	追突	出会 い頭	右折 時	左折 時	車両 単独	信号 無視	最高 速度	酒酔い 酒気帯び	一時 停止	駐停 車	携帯 電話	シート ベルト
1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1
3	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0
4	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	1
:													
i	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	1
	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	1	0
	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	1	1
:													
n	1	1	1	1	0	1	0	1	1	1	1	1	0
:													
8,192	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1

なお、次の表 2-1-3 および表 2-1-4 で示すとおり事故類型と違反種別は全ての項目を集計していないので、運転者グループ No. 1 は事故類型、違反種別のいずれもが「なし」であるが、これ以外の事故、違反を行った者も含まれるので無事故・無違反運転者ではない。

表 2-1-3 事故類型別交通事故件数の推移

事故類型別	年	16年	17年	18年	19年	20年	21年			構成率 1	構成率 2	
								増減数	増減率			
人対車両	対面通行中	4,556	4,547	4,352	4,289	4,577	4,332	-245	-5.4	0.6	6.3	
	背面通行中	7,759	7,746	7,227	6,931	7,037	6,963	-74	-1.1	0.9	10.2	
	横断中	横断歩道	21,617	20,744	20,924	19,695	19,916	19,755	-161	-0.8	2.7	28.8
		横断歩道付近	3,060	2,790	2,594	2,474	2,371	2,224	-147	-6.2	0.3	3.2
		横断歩道橋付近	401	343	299	276	231	194	-37	-16.0	0.0	0.3
		その他	23,143	22,064	20,696	19,359	19,177	18,916	-261	-1.4	2.6	27.6
	小計	48,221	45,941	44,513	41,804	41,695	41,089	-606	-1.5	5.6	59.9	
	路上遊戯中	1,022	916	821	835	700	723	23	3.3	0.1	1.1	
	路上作業中	1,441	1,457	1,359	1,268	1,119	1,140	21	1.9	0.2	1.7	
	路上停止中	2,095	1,940	1,903	1,633	1,785	1,685	-100	-5.6	0.2	2.5	
	その他	17,452	17,387	17,237	16,399	13,791	12,650	-1,141	-8.3	1.7	18.4	
計	82,546	79,934	77,412	73,159	70,704	68,582	-2,122	-3.0	9.3	100.0		
車両相互	正面衝突	28,227	27,373	24,381	21,067	19,247	17,903	-1,344	-7.0	2.4	2.8	
	追突	進行中	38,561	37,538	37,028	33,180	30,212	29,943	-269	-0.9	4.1	4.7
		その他	258,621	256,893	246,443	227,788	209,024	202,904	-6,120	-2.9	27.5	32.1
	小計	297,182	294,431	283,471	260,968	239,236	232,847	-6,389	-2.7	31.6	36.8	
	出会い頭衝突	251,601	246,945	233,177	224,455	208,290	199,196	-9,094	-4.4	27.0	31.5	
	追越・追抜時衝突	12,973	12,401	11,452	11,472	10,807	10,887	80	0.7	1.5	1.7	
	すれ違い時衝突	9,026	9,121	8,538	8,287	7,647	7,124	-523	-6.8	1.0	1.1	
	左折時衝突	46,839	44,711	42,135	41,689	38,009	36,897	-1,112	-2.9	5.0	5.8	
	右折時衝突	85,922	83,145	78,658	75,494	68,147	64,701	-3,446	-5.1	8.8	10.2	
	その他	84,857	83,784	79,118	72,659	65,312	62,813	-2,499	-3.8	8.5	9.9	
計	816,627	801,911	760,930	716,091	656,695	632,368	-24,327	-3.7	85.8	100.0		
車両単独	工物衝突	電柱	4,509	4,333	3,888	3,475	2,985	2,744	-241	-8.1	0.4	7.7
		標識	1,071	1,022	953	866	726	666	-60	-8.3	0.1	1.9
		分離帯等	1,653	1,558	1,531	1,282	1,130	1,031	-99	-8.8	0.1	2.9
		防護柵等	7,259	6,815	6,410	5,589	5,137	4,849	-288	-5.6	0.7	13.6
		家屋・塀	2,979	2,968	2,767	2,373	2,078	2,017	-61	-2.9	0.3	5.7
		橋梁・橋脚	557	566	490	434	423	395	-28	-6.6	0.1	1.1
	その他	5,837	5,615	5,135	4,612	4,071	3,921	-150	-3.7	0.5	11.0	
	小計	23,865	22,877	21,174	18,631	16,550	15,623	-927	-5.6	2.1	43.8	
	駐車車両衝突	2,459	2,445	2,065	1,672	1,556	1,513	-43	-2.8	0.2	4.2	
	路外逸脱	転落	2,669	2,528	2,284	1,989	1,850	1,831	-19	-1.0	0.2	5.1
		その他	1,877	1,687	1,576	1,296	1,091	1,060	-31	-2.8	0.1	3.0
小計	4,546	4,215	3,860	3,285	2,941	2,891	-50	-1.7	0.4	8.1		
転倒	15,470	15,708	14,746	13,353	12,311	10,886	-1,425	-11.6	1.5	30.5		
その他	6,555	6,608	6,592	6,167	5,313	4,751	-562	-10.6	0.6	13.3		
計	52,895	51,853	48,437	43,108	38,671	35,664	-3,007	-7.8	4.8	100.0		
列車	123	130	85	96	77	74	-3	-3.9	0.0	100.0		
合計	952,191	933,828	886,864	832,454	766,147	736,688	-29,459	-3.8	100.0	100.0		

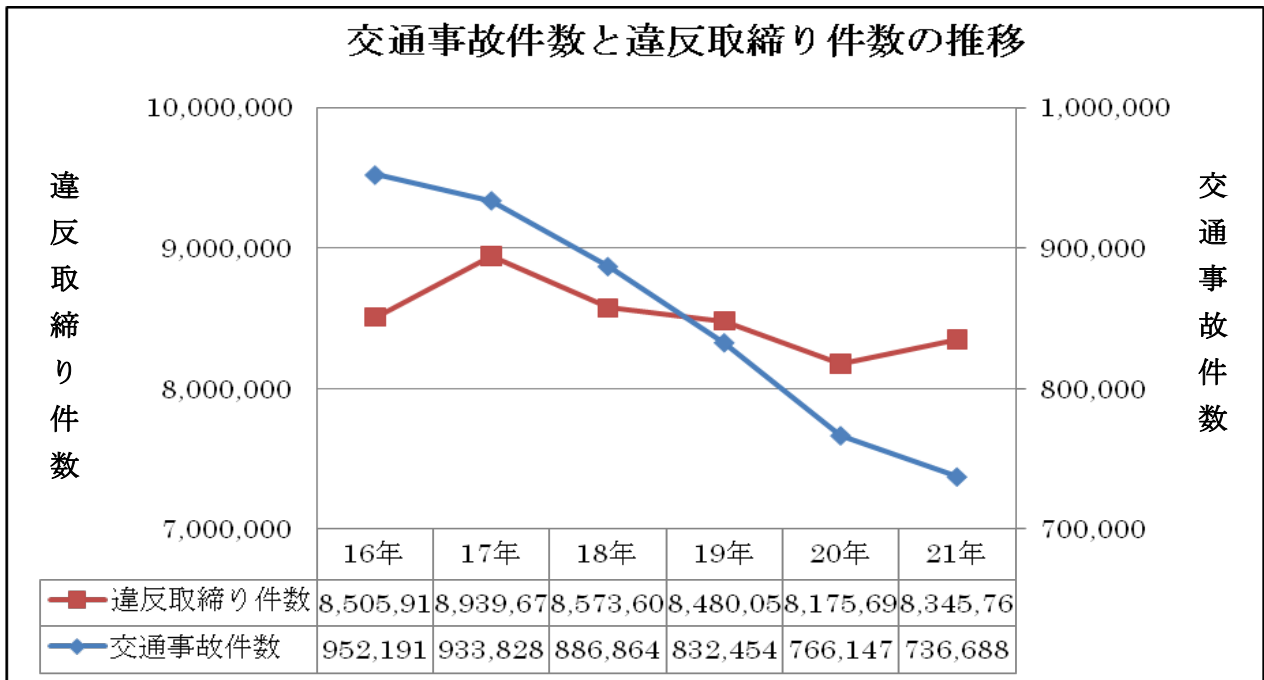
(注) 網掛け箇所は事故の類型によって運転者をグループ化した項目を示し、構成率 1 は合計件数、構成率 2 は大分類別（例えば、人対車両）の割合を示す。

表 2-1-4 道路交通法違反取締り件数等の推移

違反別	年						増減数	増減率	構成率
	16年	17年	18年	19年	20年	21年			
無免許	62,562	59,294	56,304	48,607	40,087	36,817	-3,270	-8.2	0.4
酒酔い	2,030	1,675	1,478	1,196	969	954	-15	-1.5	0.0
酒気帯び	150,793	139,198	123,698	73,135	49,267	40,847	-8,420	-17.1	0.5
最高速度	2,819,655	2,763,193	2,660,171	2,699,879	2,501,165	2,545,849	44,684	1.8	30.5
信号無視	687,852	688,438	702,786	710,070	700,470	696,314	-4,156	-0.6	8.3
通行禁止	666,691	737,391	740,638	754,626	741,144	791,131	49,987	6.7	9.5
通行区分	275,152	288,480	277,393	292,095	295,698	309,450	13,752	4.7	3.7
追越	8,404	8,546	7,355	6,336	6,060	6,486	426	7.0	0.1
割込	6,018	7,340	7,289	7,103	9,630	9,721	91	0.9	0.1
踏切不停止等	144,575	140,917	134,788	133,897	122,563	122,137	-426	-0.3	1.5
携帯電話使用等	34,700	522,625	906,118	1,130,596	1,193,991	1,251,771	57,780	4.8	15.0
右左折方法	85,663	87,948	84,295	97,076	85,968	89,600	3,632	4.2	1.1
歩行者妨害	41,895	46,457	53,128	56,516	60,934	64,643	3,709	6.1	0.8
徐行	5,634	5,886	4,854	4,213	3,554	3,174	-380	-10.7	0.0
一時停止	1,014,896	1,005,725	1,010,899	1,078,601	1,125,546	1,194,391	68,845	6.1	14.3
無灯火	4,393	5,014	4,769	4,313	3,925	4,014	89	2.3	0.0
定員外乗車	51,755	45,282	36,403	31,041	25,316	23,223	-2,093	-8.3	0.3
積載	18,923	15,819	13,926	14,510	12,514	11,487	-1,027	-8.2	0.1
整備不良	170,454	151,731	117,552	97,213	86,291	78,538	-7,753	-9.0	0.9
駐停車	1,667,608	1,593,377	1,022,434	650,553	558,403	485,380	-73,023	-13.1	5.8
免許証不携帯	118,156	117,968	117,416	104,229	92,361	86,138	-6,223	-6.7	1.0
その他	468,110	507,374	489,915	484,251	459,835	493,695	33,860	7.4	5.9
合計	8,505,919	8,939,678	8,573,609	8,480,056	8,175,691	8,345,760	170,069	2.1	100.0
シートベルト	3,324,557	3,186,884	3,075,559	2,782,977	2,373,401	2,163,131	-210,270	-8.9	

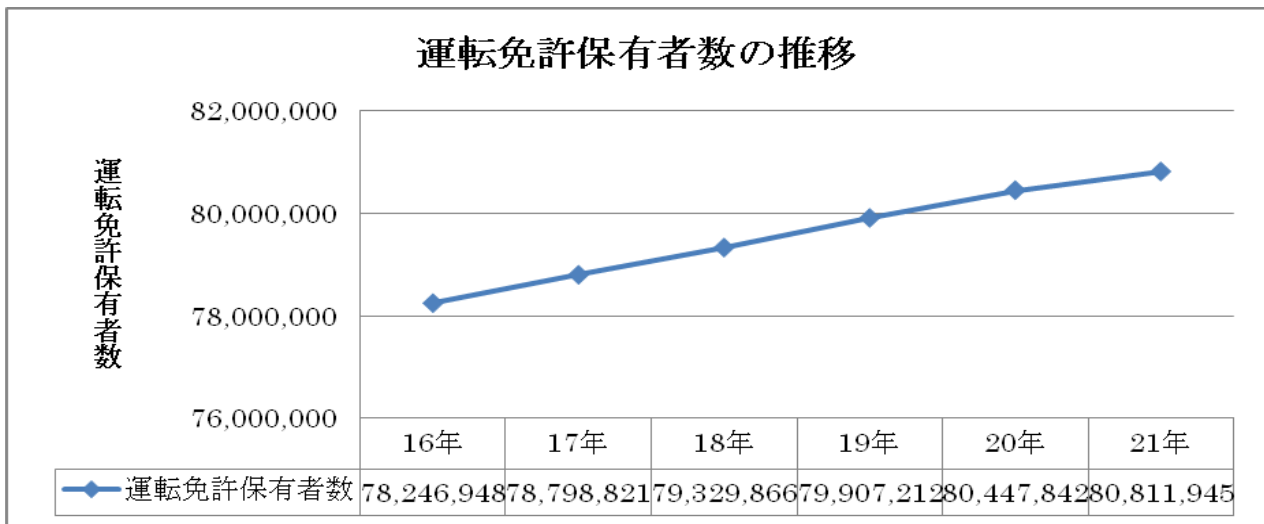
(注) 網掛け箇所は違反の種類によって運転者をグループ化した項目を示す。

図 2-1-2 交通事故件数と道路交通法違反取締り件数の推移



交通事故件数は減少の傾向であり、違反取締り件数は交通事故件数の約9倍多く、年により変動している。

図 2-1-3 運転免許保有者数の推移（毎年12月末現在）



運転免許保有者数は毎年、約40万人から50万人程度増加している。

第2章 過去の事故回数・違反回数と翌年の事故発生の関係

本章では、第1章1-4(1)で述べた方法によって、過去の事故回数・違反回数に基づいて運転者をグループ化したデータの分析結果を示す。

2-1 過去の事故回数、違反回数と翌年の事故当事者率の関係

表2-2-1に運転者グループ別の運転者数と平成21年事故当事者率を示す。ここで平成21年事故当事者率とは、各グループに属する全運転者数に占める平成21年の事故発生運転者数(事故の第1当事者数)の割合(%)である。

表2-2-1 運転者グループ別の事故当事者率【H16-H20：5年間】
(事故・違反の回数別グループ)

運転者 グループNo	H16-H20の 事故回数 (1当)	H16-H20の 違反回数	全運転者数	全運転者の 割合	H21の 事故発生 運転者数 (1当)	H21 事故 当事者率	H21 事故件数
No	a	b	A	A/対象者計*100	B	B/A*100	C
1	0	0	45,821,193	64.84	188,491	0.41	189,679
2	0	1	12,805,511	18.12	107,621	0.84	108,637
3	0	2	4,846,778	6.86	56,821	1.17	57,489
4	0	3	2,120,445	3.00	31,498	1.49	31,961
5	0	4	1,033,504	1.46	18,525	1.79	18,827
6	0	5	534,614	0.76	10,995	2.06	11,182
7	0	6	281,717	0.40	6,639	2.36	6,784
8	0	7	151,966	0.22	3,890	2.56	3,978
9	0	8	81,902	0.12	2,298	2.81	2,331
10	0	9	43,722	0.06	1,232	2.82	1,253
11	0	10回以上	48,813	0.07	1,485	3.04	1,520
12	1	0	1,142,395	1.62	13,085	1.15	13,279
13	1	1	708,605	1.00	11,579	1.63	11,800
14	1	2	381,410	0.54	8,141	2.13	8,314
15	1	3	212,553	0.30	5,475	2.58	5,629
16	1	4	122,823	0.17	3,559	2.90	3,650
17	1	5	71,990	0.10	2,474	3.44	2,538
18	1	6	41,222	0.06	1,538	3.73	1,579
19	1	7	23,709	0.03	887	3.74	930
20	1	8	13,237	0.02	537	4.06	553
21	1	9	7,221	0.01	282	3.91	288
22	1	10回以上	7,852	0.01	316	4.02	326
23	2	0	39,409	0.06	1,031	2.62	1,065
24	2	1	36,239	0.05	1,189	3.28	1,233
25	2	2	26,090	0.04	1,012	3.88	1,048
26	2	3	17,551	0.02	799	4.55	833
27	2	4	11,699	0.02	604	5.16	633
28	2	5	7,298	0.01	383	5.25	399
29	2	6	4,543	0.01	222	4.89	228
30	2	7	2,702	0.00	157	5.81	161
31	2	8	1,495	0.00	83	5.55	86
32	2	9	799	0.00	44	5.51	45
33	2	10回以上	874	0.00	46	5.26	47

34	3	0	2,208	0.00	122	5.53	134
35	3	1	2,534	0.00	154	6.08	164
36	3	2	2,111	0.00	156	7.39	170
37	3	3	1,685	0.00	145	8.61	156
38	3	4	1,142	0.00	95	8.32	103
39	3	5	744	0.00	66	8.87	71
40	3	6	504	0.00	33	6.55	37
41	3	7	293	0.00	20	6.83	23
42	3	8	144	0.00	13	9.03	14
43	3	9	87	0.00	7	8.05	7
44	3	10回以上	94	0.00	8	8.51	8
45	4	0	207	0.00	23	11.11	26
46	4	1	218	0.00	29	13.30	31
47	4	2	219	0.00	22	10.05	23
48	4	3	184	0.00	17	9.24	17
49	4	4	122	0.00	12	9.84	13
50	4	5	87	0.00	6	6.90	6
51	4	6	58	0.00	6	10.34	6
52	4	7	36	0.00	1	2.78	1
53	4	8	15	0.00	3	20.00	3
54	4	9	11	0.00	0	0.00	0
55	4	10回以上	9	0.00	1	11.11	2
56	5回以上	0	25	0.00	5	20.00	7
57	5回以上	1	41	0.00	9	21.95	9
58	5回以上	2	30	0.00	3	10.00	4
59	5回以上	3	34	0.00	6	17.65	7
60	5回以上	4	19	0.00	0	0.00	0
61	5回以上	5	8	0.00	0	0.00	0
62	5回以上	6	8	0.00	1	12.50	1
63	5回以上	7	4	0.00	2	50.00	2
64	5回以上	8	2	0.00	0	0.00	0
65	5回以上	9	1	0.00	0	0.00	0
66	5回以上	10回以上	3	0.00	2	66.67	2
合 計			70,664,768	100.00	483,905	0.68	489,352

この表から、過去5年に事故と違反を起こさなかった無事故・無違反運転者（運転者グループNo 1）は45,821,193人(64.8%)で、無事故運転者（運転者グループNo 1～11）は67,770,165人(95.9%)である。

事故当事者率は、過去の事故回数が多いグループほど高くなり、事故回数が3回以上のグループでは数%以上となる。特に、事故回数が4回以上のグループの多くは事故当事者率が10%以上となっている。また、次表の表2-2-2に示す過去4年間と比較すれば、調査対象者の減少に伴い、期間内に事故や違反を起こした全運転者数、翌年の事故発生運転者数と事故当事者率も減少しているが、運転者グループNo 5以降の事故発生運転者数は概ね増加していることがわかる。

表 2-2-2 運転者グループ別の事故当事者率【H16-H19：4年間】
 (事故・違反の回数別グループ)

運転者 グループNo	H16-H19の 事故回数 (1当)	H16-H19の 違反回数	全運転者数	全運転者の 割合	H20の 事故発生 運転者数 (1当)	H20 事故 当事者率	H20 事故件数
No	a	b	A	A/ 対象者計*100	B	B/A*100	C
1	0	0	47,639,717	66.46	204,599	0.43	206,262
2	0	1	13,325,704	18.59	130,792	0.98	132,136
3	0	2	4,612,581	6.44	63,082	1.37	63,907
4	0	3	1,887,121	2.63	33,103	1.75	33,627
5	0	4	861,926	1.20	18,047	2.09	18,358
6	0	5	410,645	0.57	10,020	2.44	10,227
7	0	6	198,418	0.28	5,186	2.61	5,306
8	0	7	96,197	0.13	2,669	2.77	2,726
9	0	8	45,948	0.06	1,414	3.08	1,448
10	0	9	22,014	0.03	698	3.17	
11	0	10回以上	19,473	0.03	631	3.24	
12	1	0	1,047,501	1.46	14,698	1.40	14,995
13	1	1	677,329	0.94	12,648	1.87	12,886
14	1	2	336,477	0.47	8,358	2.48	8,547
15	1	3	175,140	0.24	5,189	2.96	5,321
16	1	4	93,258	0.13	3,142	3.37	3,231
17	1	5	49,801	0.07	1,872	3.76	1,935
18	1	6	25,616	0.04	1,048	4.09	1,093
19	1	7	13,114	0.02	571	4.35	
20	1	8	6,388	0.01	261	4.09	
21	1	9	3,093	0.00	122	3.94	
22	1	10回以上	2,546	0.00	106	4.16	
23	2	0	35,796	0.05	1,081	3.02	1,123
24	2	1	31,678	0.04	1,256	3.96	1,298
25	2	2	21,089	0.03	959	4.55	1,007
26	2	3	13,434	0.02	690	5.14	
27	2	4	7,745	0.01	437	5.64	
28	2	5	4,350	0.01	238	5.47	
29	2	6	2,443	0.00	152	6.22	
30	2	7	1,271	0.00	63	4.96	
31	2	8	610	0.00	36	5.90	
32	2	9	256	0.00	18	7.03	
33	2	10回以上	256	0.00	25	9.77	

34	3	0	1,819	0.00	130	7.15	
35	3	1	1,976	0.00	137	6.93	
36	3	2	1,497	0.00	107	7.15	
37	3	3	1,089	0.00	100	9.18	
38	3	4	724	0.00	64	8.84	
39	3	5	371	0.00	30	8.09	
40	3	6	192	0.00	13	6.77	
41	3	7	100	0.00	10	10.00	
42	3	8	54	0.00	4	7.41	
43	3	9	20	0.00	1	5.00	
44	3	10回以上	16	0.00	1	6.25	
45	4	0	148	0.00	20	13.51	
46	4	1	156	0.00	15	9.62	
47	4	2	130	0.00	20	15.38	
48	4	3	88	0.00	6	6.82	
49	4	4	63	0.00	6	9.52	
50	4	5	38	0.00	3	7.89	
51	4	6	24	0.00	3	12.50	
52	4	7	11	0.00	0	0.00	
53	4	8	4	0.00	1	25.00	
54	4	9	1	0.00	0	0.00	
55	4	10回以上	2	0.00	0	0.00	
56	5回以上	0	15	0.00	1	6.67	
57	5回以上	1	21	0.00	3	14.29	
58	5回以上	2	17	0.00	0	0.00	
59	5回以上	3	20	0.00	2	10.00	
60	5回以上	4	5	0.00	0	0.00	
61	5回以上	5	4	0.00	1	25.00	
62	5回以上	6	5	0.00	1	20.00	
63	5回以上	7	3	0.00	0	0.00	
64	5回以上	8	0	0.00	0	-	
65	5回以上	9	0	0.00	0	-	
66	5回以上	10回以上	1	0.00	0	0.00	
合 計			71,677,549	100.00	523,890	0.73	525,433

(注) H20 事故件数が空白な箇所は翌年の交通場面別状況が未集計であった箇所を示す。

この表から、過去4年に事故と違反を起こさなかった無事故・無違反運転者（運転者グループ No 1）は47,639,717人(66.5%)で、無事故運転者（運転者グループ No 1～11）は69,119,744人(96.4%)である。

表 2-2-3 は、表 2-2-1 中の A 欄の値（各グループの運転者数）を平成16年～平成20年の事故回数別・違反回数別に表したものである。また、表 2-2-4 は、表 2-2-1 中の B 欄の値（平成20年に事故の第1当事者となった運転者数）を平成16年～平成20年の事故回数別・違反回数別に表したものである。表 2-2-5 は、平成16年～平成20年の事故回数別・違反回数別の平成 21 年事故当事者率である。

表 2-2-3 平成16年～平成20年の事故回数別・違反回数別の運転者数

		H16～H20年の全違反回数						
		0	1	2	3	4	5回以上	計
H16～H20 年の全事故 回数(1当)	0	45,821,193	12,805,511	4,846,778	2,120,445	1,033,504	1,142,734	67,770,165
	1	1,142,395	708,605	381,410	212,553	122,823	165,231	2,733,017
	2	39,409	36,239	26,090	17,551	11,699	17,711	148,699
	3回以上	2,440	2,793	2,360	1,903	1,283	2,108	12,887
	計	47,005,437	13,553,148	5,256,638	2,352,452	1,169,309	1,327,784	70,664,768

表 2-2-4 平成16年～平成20年の事故回数別・違反回数別にみた
平成21年の事故発生運転者数

		H16～H20年の全違反回数						
		0	1	2	3	4	5回以上	計
H16～H20 年の全事故 回数(1当)	0	188,491	107,621	56,821	31,498	18,525	26,539	429,495
	1	13,085	11,579	8,141	5,475	3,559	6,034	47,873
	2	1,031	1,189	1,012	799	604	935	5,570
	3回以上	150	192	181	168	107	169	967
	計	202,757	120,581	66,155	37,940	22,795	33,677	483,905

表 2-2-5

平成16年～平成20年の事故回数別・違反回数別にみた平成21年の事故当事者率
(表 2-2-4 の各セルの値を表 2-2-3 の対応するセルで除して%で表した値)

		H16～H20年の全違反回数						
		0	1	2	3	4	5回以上	計
H16～H20 年の全事故 回数(1当)	0	0.41	0.84	1.17	1.49	1.79	2.32	0.63
	1	1.15	1.63	2.13	2.58	2.90	3.65	1.75
	2	2.62	3.28	3.88	4.55	5.16	5.28	3.75
	3回以上	6.15	6.87	7.67	8.83	8.34	8.02	7.50
	計	0.43	0.89	1.26	1.61	1.95	2.54	0.68

表 2-2-5 から、平成16年～平成20年の事故回数・違反回数が多くなるにつれて平成21年の事故当事者率が高くなることがわかる。

同様に、前年度分の過去4年間の結果を表2-2-6から表2-2-8に、表2-2-9に事故当事者率の増減値を表した。

表2-2-6 平成16年～平成19年の事故回数別・違反回数別の運転者数

		H16～H19年の全違反回数						
		0	1	2	3	4	5回以上	計
H16～H19 年の全事故 回数(1当)	0	47,639,717	13,325,704	4,612,581	1,887,121	861,926	792,695	69,119,744
	1	1,047,501	677,329	336,477	175,140	93,258	100,558	2,430,263
	2	35,796	31,678	21,089	13,434	7,745	9,186	118,928
	3回以上	1,982	2,153	1,644	1,197	792	846	8,614
	計	48,724,996	14,036,864	4,971,791	2,076,892	963,721	903,285	71,677,549

表2-2-7 平成16年～平成19年の事故回数別・違反回数別にみた
平成20年の事故発生運転者数

		H16～H19年の全違反回数						
		0	1	2	3	4	5回以上	計
H16～H19 年の全事故 回数(1当)	0	204,599	130,792	63,082	33,103	18,047	20,618	470,241
	1	14,698	12,648	8,358	5,189	3,142	3,980	48,015
	2	1,081	1,256	959	690	437	532	4,955
	3回以上	151	155	127	108	70	68	679
	計	220,529	144,851	72,526	39,090	21,696	25,198	523,890

表2-2-8

平成16年～平成19年の事故回数別・違反回数別にみた平成20年の事故当事者率
(表2-2-4の各セルの値を表2-2-3の対応するセルで除して%で表した値)

		H16～H19年の全違反回数						
		0	1	2	3	4	5回以上	計
H16～H19年の 全事故回数 (1当)	0	0.43	0.98	1.37	1.75	2.09	2.60	0.68
	1	1.40	1.87	2.48	2.96	3.37	3.96	1.98
	2	3.02	3.96	4.55	5.14	5.64	5.79	4.17
	3回以上	7.62	7.20	7.73	9.02	8.84	8.04	7.88
	計	0.45	1.03	1.46	1.88	2.25	2.79	0.73

表2-2-9

平成16年～平成19年の事故回数別・違反回数別にみた平成20年の事故当事者率と
平成16年～平成20年の事故回数別・違反回数別にみた平成21年の事故当事者率の増減値
(表2-2-5の各セルの値から表2-2-8の対応するセルの値を差引いた値)

		全違反回数						
		0	1	2	3	4	5回以上	計
全事故回数 (1当)	0	-0.02	-0.14	-0.20	-0.27	-0.30	-0.28	-0.05
	1	-0.26	-0.23	-0.35	-0.39	-0.47	-0.31	-0.22
	2	-0.40	-0.68	-0.67	-0.58	-0.48	-0.51	-0.42
	3回以上	-1.47	-0.32	-0.06	-0.19	-0.50	-0.02	-0.38
	計	-0.02	-0.14	-0.20	-0.27	-0.30	-0.25	-0.05

表 2-2-10 は事故回数別、違反回数別にみた事故当事者率を示し、図 2-2-1 はこれを 2 次元グラフで表したものである。

事故当事者率は事故回数と違反回数のそれぞれにほぼ比例して増大しており、事故当事者率に及ぼす事故回数の影響度合は違反回数の場合と比べて約 2 倍から数倍大きい。

表 2-2-10 事故回数別・違反回数別の当事者率

種類	項目	H16~H20年の事故・違反回数											
		0回	1回	2回	3回	4回	5回(5回以上)	6回	7回	8回	9回	10回以上	
事故	全運転者数	67,770,165	2,733,017	148,699	11,546	1,166	(175)						
	翌年の事故発生運転者数	429,495	47,873	5,570	819	120	(28)						
	事故当事者率	0.63	1.75	3.75	7.09	10.29	(16)						
違反	全運転者数	47,005,437	13,553,148	5,256,638	2,352,452	1,169,309	614,741	328,052	178,710	96,795	51,841	57,645	
	翌年の事故発生運転者数	202,757	120,581	66,155	37,940	22,795	13,924	8,439	4,957	2,934	1,565	1,858	
	事故当事者率	0.43	0.89	1.26	1.61	1.95	2.27	2.57	2.77	3.03	3.02	3.22	

(注) 違反の全運転者数（0回：47,005,437）とは、違反回数0回・事故回数0回、違反回数0回・事故回数1回、違反回数0回・事故回数2回、・・・、違反回数0回・事故回数9回、違反回数0回・事故回数10回以上の全運転者数の総和である。

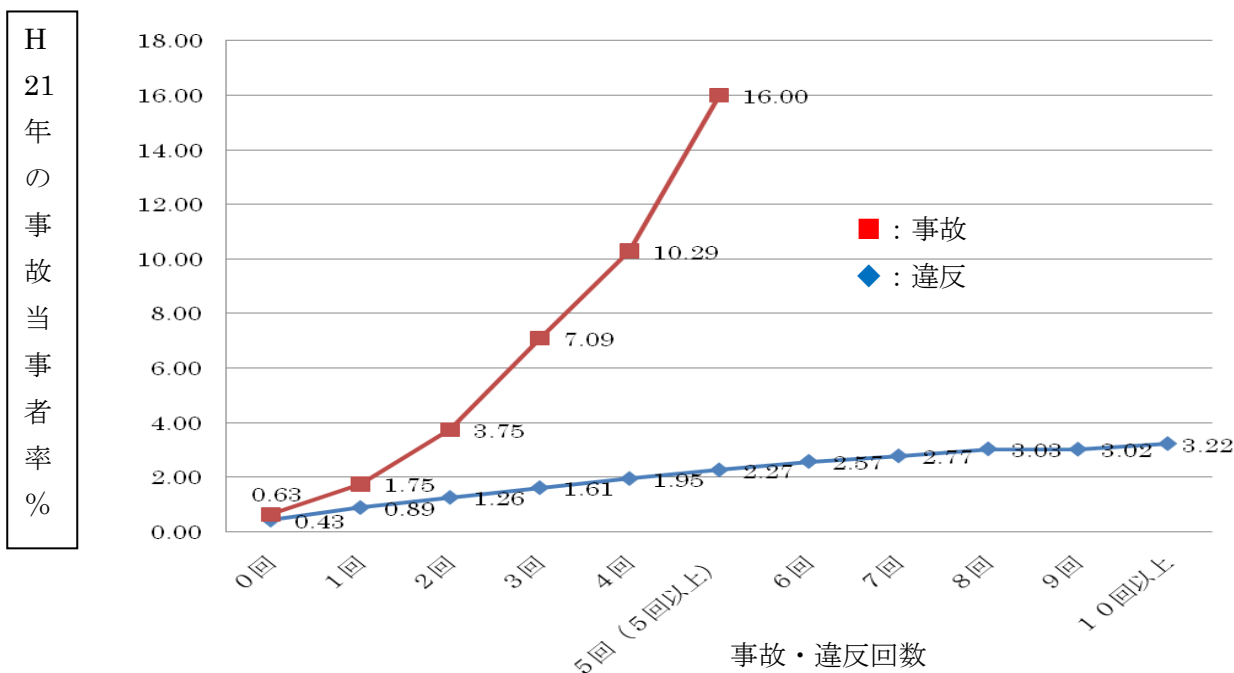


図 2-2-1 平成16年～平成20年の事故回数別・違反回数別にみた当事者率

図 2-2-2 と図 2-2-3 は事故回数と違反回数からみた翌年の事故当事者率を 2 次元グラフで表した図である。

翌年の事故当事者率は事故回数と違反回数に比例してほぼ直線的に増加している。翌年の事故当事者率は、事故回数が 3 回以上の場合を別にすれば、違反回数が 1 回増えるごとに約 0.3%~0.6% ずつ大きくなり、事故回数が 1 回増えるごとに約 1%~約 3% ずつ大きくなることわかる。

事故回数 2 回以上の運転者の事故当事者率は事故回数が 0 回で違反回数が 5 回以上の運転者より大きい。即ち、翌年の事故当事者率に及ぼす影響は違反回数より事故回数の方が大きい。

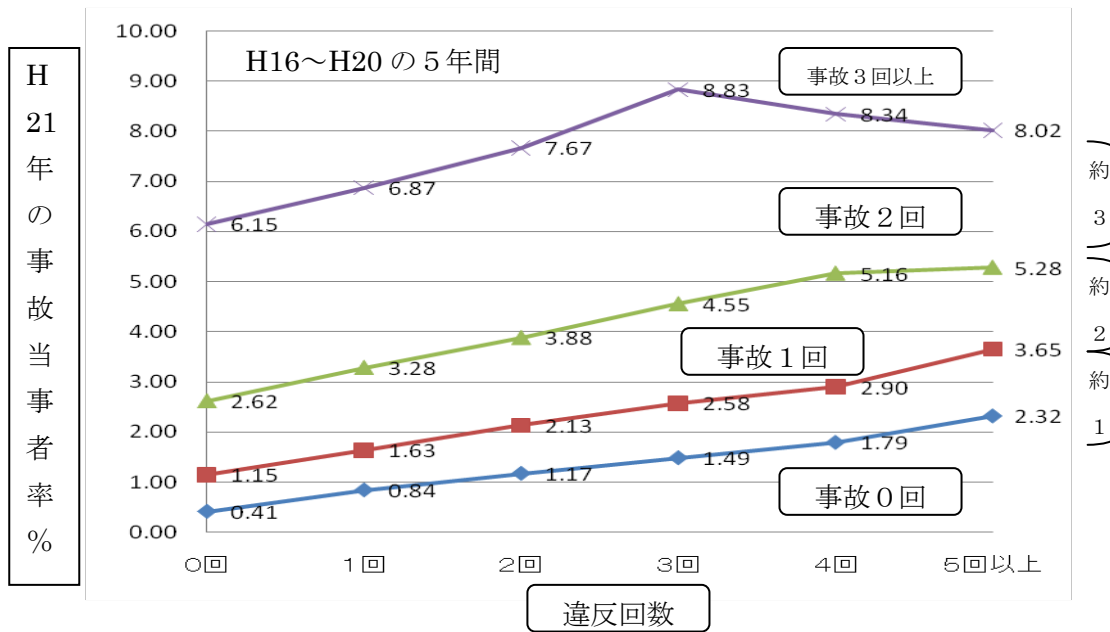


図 2-2-2 平成16年～平成20年の事故・違反回数別にみた事故当事者率の比較

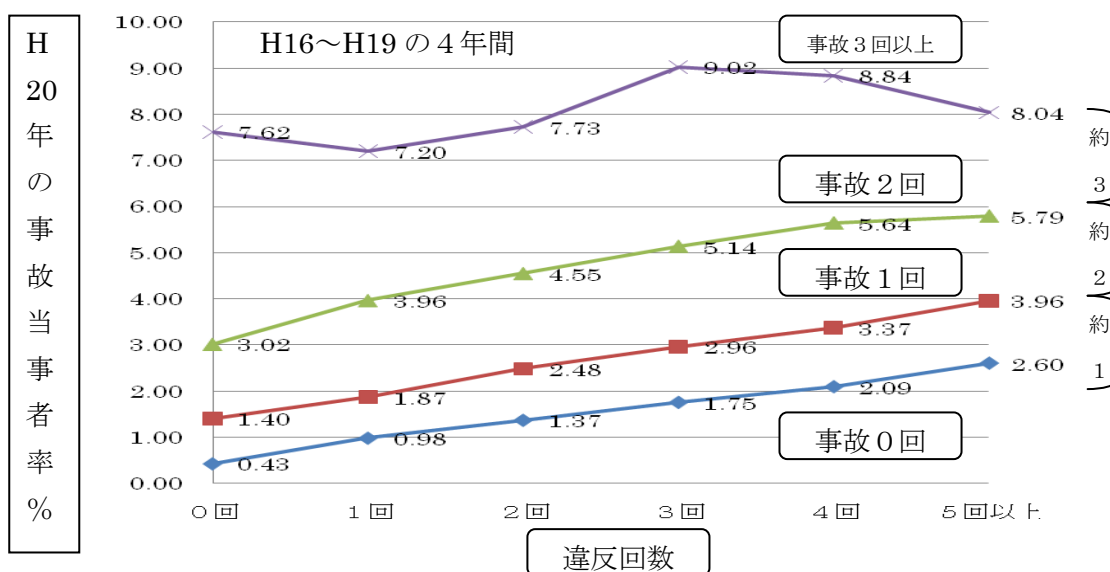


図 2-2-3 平成16年～平成19年の事故・違反回数別にみた事故当事者率の比較

図 2-2-4 は、表 2-2-5 の値を、X 軸＝平成16年～平成20年の違反回数、Y 軸＝平成16年～平成20年の事故回数、Z 軸＝平成21年の事故当事者率として三次元グラフで表現した図である。

平成16年～平成20年の事故回数を 0 回、1 回、2 回に固定して違反回数と平成21年事故当事者率の関係をみると、違反回数が増えるにつれて平成21年事故当事者率が高くなっている。事故回数が 3 回以上の場合も違反回数の増大とともに平成21年事故当事者率は高くなる傾向にある。

次に、平成16年～平成20年の違反回数を 0 回～5 回以上に固定して事故回数と平成21年事故当事者率の関係をみると、違反回数の 0 回～5 回以上のすべてにおいて、事故回数が多くなるに従って平成21年事故当事者率は急激に高くなる。

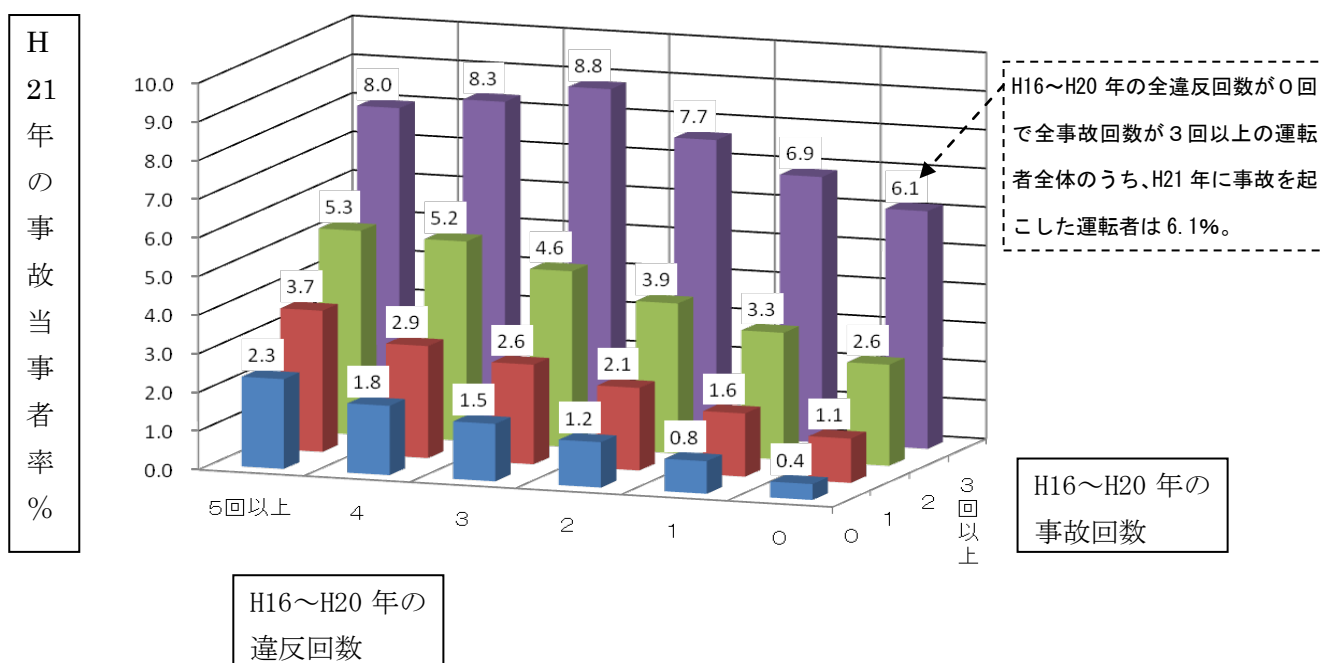


図 2-2-4
平成16年～平成20年の事故回数、違反回数と平成21年の事故当事者率の関係

図 2-2-5 に前年度調査研究の結果を示す。前年度調査の過去 4 年間で本年度調査の過去 5 年間で比較しても、過去の事故歴・違反歴が翌年の事故当事者率に及ぼす影響は事故回数が 2 回までは同じ傾向を示しているが事故回数が 3 回以上は異なる変動が見られる。

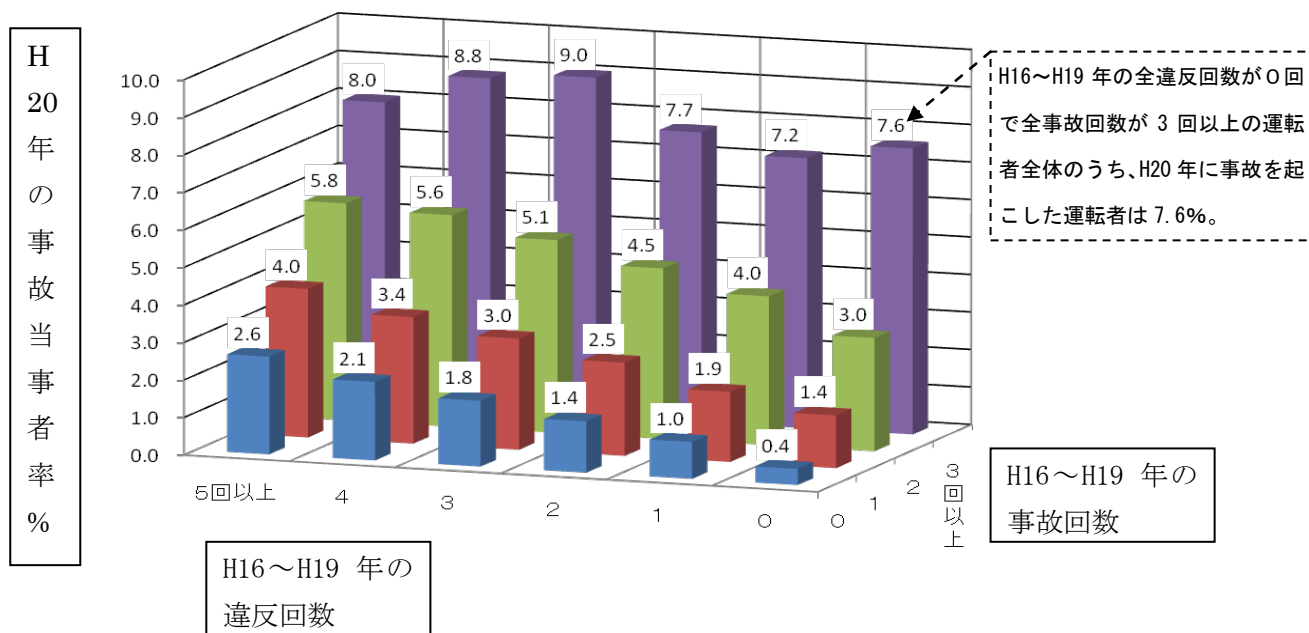


図 2-2-5

平成16年～平成19年の事故回数、違反回数と平成20年の事故当事者率の関係

平成16年～平成20年の事故回数を0回～5回以上、違反回数を0回～10回以上として、平成21年事故当事者率に及ぼす事故回数と違反回数の影響をさらに細かくみると、平成21年事故当事者率は、事故回数が3回以上になると違反回数にかかわらず大きく変動して急激に高くなる場合があり、違反回数との関係はあまり明確ではない。また、前年度の調査結果も事故回数が3回以上の事故当事者率は違反回数に関係なくばらつきが大きいことが見られ、この事故回数3回以上の運転者グループ（約12,000人、0.02%）の分析については今後の課題と考える。

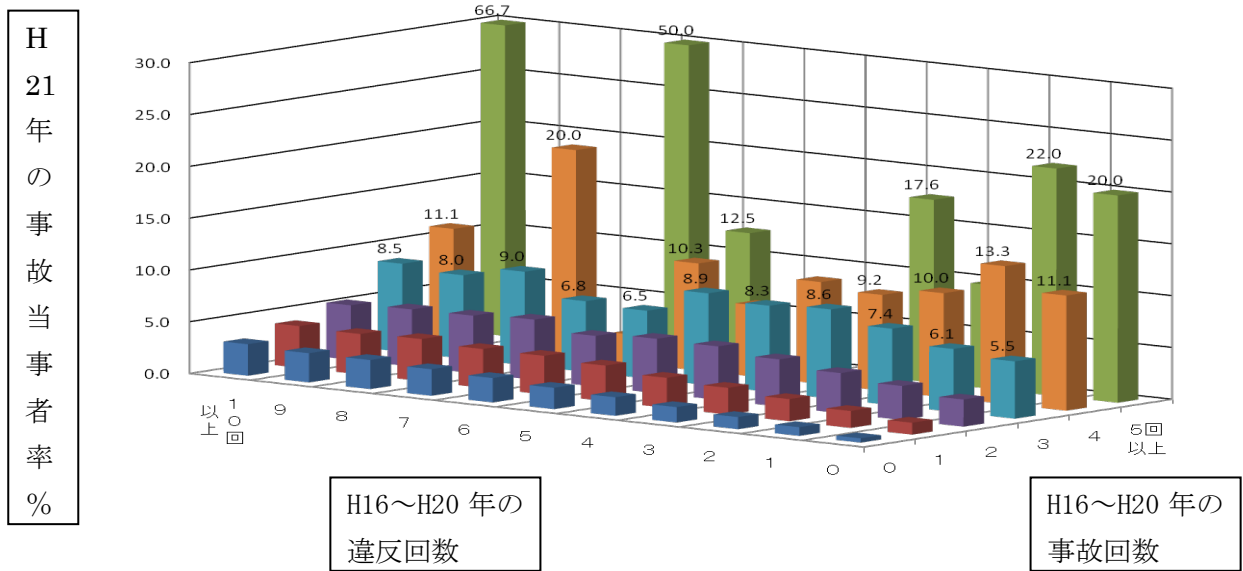


図 2-2-6

平成16年～平成20年の事故回数、違反回数と平成21年の事故当事者率の関係 2

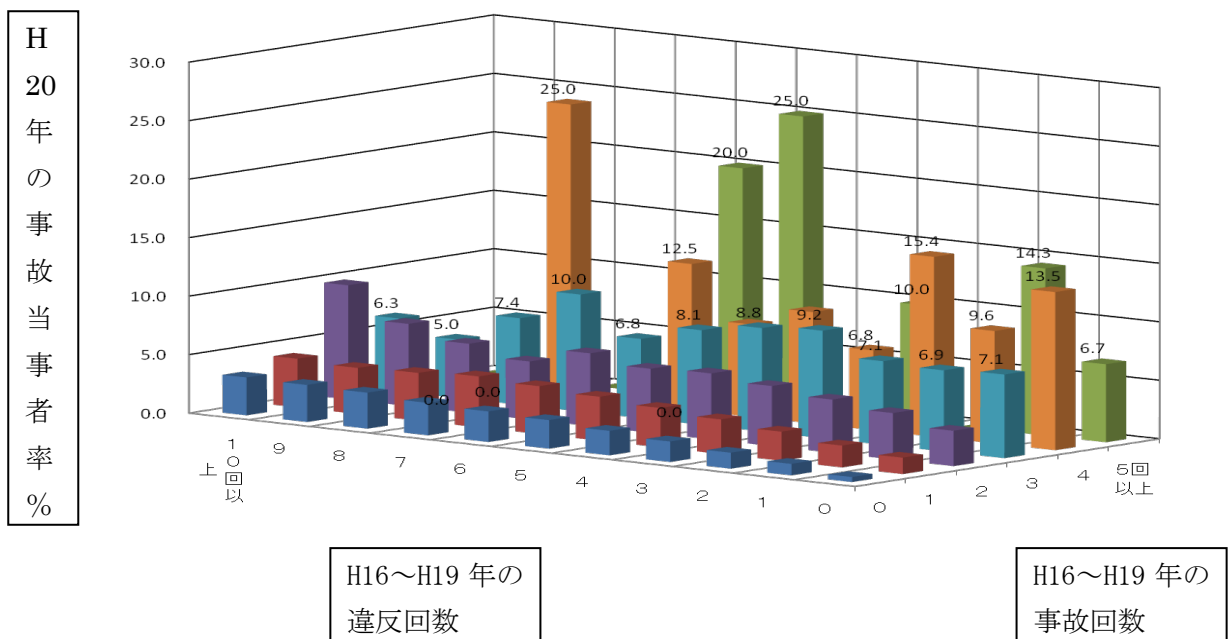


図 2-2-7

平成16年～平成19年の事故回数、違反回数と平成20年の事故当事者率の関係 2

表 2-2-11 は過去 4 年間（前年度調査研究）と過去 5 年間（本年度調査研究）をまとめた表である。全運転者数は対象人口の減少（死亡、免許返納・失効等）により減少し、事故・違反あり運転者数は集計期間が 1 年延びたことで増加したものと考えるが、翌年の交通事故発生件数の減少に伴い事故当事者率も減少している。

表 2-2-11 過去の集計期間別の各運転者数等の比較

過去の集計期間	運転免許保有者数 各年12月末現在	全運転者数 (集計期間の運転 経験年数あり)	事故・違反あり 運転者数	翌年の事故 発生運転者数	事故 当事者率	過去の 事故・違反 回数別 グループ数	翌年の 事故・違反 回数別 グループ数
H16～H19	80,447,842	71,677,549	24,037,832	523,890	0.73	64	58
H16～H20	80,811,945	70,664,768	24,843,575	483,905	0.68	66	61
増減数	364,103	-1,012,781	805,743	-39,985	-0.05	2	3
増減率	0.45	-1.41	3.35	-7.63	-6.31	3.13	5.17

（注）全運転者とは運転免許保有者のうち、免許取得年月日が H15 年12月31日以前である運転者をいう。

2-2 2章のまとめ

- (1) 事故当事者率は、事故回数と違反回数のそれぞれにほぼ比例して増大している。
- (2) 事故当事者率に及ぼす事故回数の影響度合いは、違反回数の場合と比べて約 2 倍から数倍大きい。
- (3) 事故当事者率は、過去の事故回数が多いグループほど高くなり、事故回数が 3 回以上のグループでは数%以上となる。

第3章 過去の事故・違反の種類と翌年の事故発生の関係

本章では、第1章1-4(2)に示した方法によって、過去の事故・違反の種類に基づいて運転者をグループ化したデータの分析結果を示す。

3-1 過去の事故・違反の種類と翌年の事故当事者率の関係

表2-3-1と表2-3-2に過去の事故・違反の種類に分けた運転者グループ別の事故・違反を起こした運転者数とその運転者が翌年に事故を起こした平成21年の事故当事者率を示す。ここで平成21年事故当事者率とは、各グループに属する全運転者数に占める平成21年に事故を起こした(事故の第1当事者となった)運転者数の割合(%)である。運転者グループの総数は、第1章1-4(2)で述べたように合計8,192グループ(そのうち、過去に事故又は違反を起したグループは2,536グループ【31.0%】)であるが、このうち全運転者数が100人以上で翌年に事故を起こしたのは599グループ【7.3%】であった。表2-3-1は、これら599グループを事故当事者率の高い順に並べたときの上位30グループを示し、表2-3-2は下位30グループを示す。

表2-3-1 運転者グループ別の事故当事者率(事故・違反の種類別グループ)
-上位30グループ-

順位 No	H16-H20の事故(1当)の有無 あり=1 なし=0							H16-H20の違反の有無 あり=1 なし=0							全運転者数 A	H21の 事故発生 運転者数 (1当) B	H21事故 当事者率 B/A*100
	人対 車両 a1	追突 a2	出会 い頭 a3	右折 時 a4	左折 時 a5	車両 単独 a6	信号 無視 b1	最高 速度 b2	酒酔い 酒気 帯び b3	一時 停止 b4	駐停 車 b5	携帯 電話 b6	シート ベルト b7				
1	0	1	1	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	132	11	8.33	
2	1	1	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	1	133	11	8.27	
3	0	1	0	0	0	0	1	1	0	1	1	1	1	113	9	7.96	
4	0	0	1	1	0	0	0	0	1	0	0	1	1	101	8	7.92	
5	0	1	1	0	0	0	1	1	0	0	0	0	0	394	31	7.87	
6	0	1	0	0	0	1	1	0	0	0	0	0	0	141	11	7.80	
7	0	1	0	1	0	0	1	1	0	0	0	0	0	156	12	7.69	
8	0	1	1	0	0	0	1	0	0	0	1	0	0	119	9	7.56	
9	0	0	0	0	1	0	1	1	0	1	0	0	1	106	8	7.55	
10	1	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	146	11	7.53	
11	0	0	0	0	0	1	0	1	0	1	1	0	0	205	15	7.32	
12	0	0	1	0	0	0	1	0	0	1	1	0	1	221	15	6.79	
13	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	1	1	1	214	14	6.54	
14	0	1	1	0	0	0	1	0	0	1	0	0	0	139	9	6.47	
15	0	1	0	0	0	1	0	1	0	0	0	0	1	235	15	6.38	
16	0	1	0	0	0	0	1	1	0	1	0	1	1	502	32	6.37	
17	0	1	1	0	0	0	1	0	0	0	0	0	1	442	28	6.33	
18	0	0	1	0	0	1	1	0	0	0	0	0	0	128	8	6.25	
19	0	1	0	0	0	0	1	0	0	1	1	0	1	347	21	6.05	
20	0	1	0	1	0	0	0	0	0	0	0	1	1	166	10	6.02	
21	0	0	0	0	1	0	0	1	1	0	0	0	0	100	6	6.00	
22	0	1	0	0	0	1	0	0	0	1	0	0	0	167	10	5.99	
23	1	1	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	1	117	7	5.98	
24	1	0	0	0	0	0	1	1	0	1	0	0	1	151	9	5.96	
25	1	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	1	151	9	5.96	
26	0	0	1	1	0	0	1	1	0	0	0	0	0	101	6	5.94	
27	1	0	1	0	0	0	0	1	0	0	0	0	1	172	10	5.81	
28	0	0	0	0	1	0	0	1	0	1	1	0	1	121	7	5.79	
29	0	1	0	1	0	0	1	0	0	0	0	0	0	350	20	5.71	
30	0	1	0	0	0	0	0	1	1	0	1	0	0	123	7	5.69	
30位計	6	18	11	6	3	6	15	13	2	12	8	7	16	5,693	379	6.66	

(注) 30位計の種類項目の数値は「有無あり(1)」の出現数を示している。

表 2-3-2 運転者グループ別の事故当事者率（事故・違反の類型別グループ）
 - 下位 30 グループ -

順位 No	H16-H20の事故(1当)の有無 あり=1 なし=0						H16-H20の違反の有無 あり=1 なし=0							全運転者数 A	H21の 事故発生 運転者数 (1当) B	H21事故 当事者率 B/A*100
	人対 車両 a1	追突 a2	出会 い頭 a3	右折 時 a4	左折 時 a5	車両 単独 a6	信号 無視 b1	最高 速度 b2	酒酔い 酒気 帯び b3	一時 停止 b4	駐停 車 b5	携帯 電話 b6	シート ベルト b7			
570	0	0	0	0	0	1	0	0	1	0	0	0	0	1,065	14	1.31
571	0	0	1	0	0	0	0	0	1	0	0	0	1	767	10	1.30
572	0	0	0	0	0	0	0	1	1	1	1	0	0	387	5	1.29
573	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	71,930	926	1.29
574	0	0	1	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	1,556	20	1.29
575	0	0	0	0	0	0	0	0	1	1	1	0	1	557	7	1.26
576	0	0	0	0	0	0	0	1	1	0	0	0	0	27,154	334	1.23
577	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	765,739	8,989	1.17
578	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	119,825	1,396	1.17
579	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	1	45,662	531	1.16
580	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	1	0	0	10,625	123	1.16
581	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	141,823	1,561	1.10
582	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	395,092	4,329	1.10
583	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	1,052,239	11,086	1.05
584	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	4,026,514	39,578	0.98
585	1	0	0	1	0	0	0	1	0	0	0	0	0	206	2	0.97
586	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	1,880,219	17,625	0.94
587	0	0	0	0	0	0	1	1	1	1	0	0	1	218	2	0.92
588	0	0	0	0	1	0	1	1	0	0	1	1	0	109	1	0.92
589	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	4,946,269	44,308	0.90
590	0	0	0	1	0	0	0	1	0	1	1	1	0	115	1	0.87
591	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	1,563,352	13,450	0.86
592	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	123,888	990	0.80
593	0	1	0	0	0	0	0	1	1	0	0	1	0	141	1	0.71
594	0	1	0	0	0	0	0	0	1	0	1	0	1	145	1	0.69
595	0	0	0	0	1	0	0	0	1	0	0	0	1	148	1	0.68
596	0	0	0	1	0	0	1	1	0	1	0	0	1	159	1	0.63
597	0	0	0	1	0	0	0	1	1	0	0	0	0	162	1	0.62
598	0	0	1	0	0	0	0	0	1	1	0	0	0	178	1	0.56
599	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	48,272,642	210,182	0.44
30位計	2	2	4	5	3	1	4	10	15	7	7	4	8	63,448,886	355,476	0.56
合計	723	968	877	766	705	668	1,088	1,171	660	1,059	1,097	1,060	1,225	70,664,768	483,905	0.68

(注1) 順位 599 は、この表で取り上げた事故類型、違反種別のいずれもが「なし」であるが、これ以外の事故、違反を行った者も含んでいるので無事故・無違反運転者ではない。

(注2) 30位計は、順位が570から599までの30グループを、合計は、過去に事故、違反を起したグループの総計(2,536グループ)を示す。また、30位計と合計の類型項目の数値は「有無あり(1)」の出現数を示している。

事故当事者率の上位30グループをみると、事故類型では追突と出会い頭の出現数が多く、違反類型ではシートベルト、信号無視、最高速度の出現数が多い。下位30グループをみると、事故類型では特に出現数の多い項目はなく、違反類型では酒酔い・酒気帯びと最高速度の出現数が多いことがわかる。全体(599グループ)をみると、事故類型では追突と出会い頭の出現数が多く、違反類型では、酒酔い・酒気帯びの出現数が他の違反類型と比べてやや少ないことを別にすれば、特に出現数の多い項目はない。

また、下位30グループでは全運転者数が約90%、事故発生運転者数が約73%を占めている。

図 2-3-1 は前述の599グループのすべての事故当事者率の値を降順に並べたものである。これらの図表から、事故当事者率は過去の事故・違反の種類によって大きく異なり、0.44～8.33までと広範囲にわたっていることがわかる。

図 2-3-2 は、599 グループの運転者数の累積分布を各グループの事故当事者率の降順でみたものである。

図 2-3-1 と図 2-3-2 より、例えば、事故当事者率 2%（平均値0.68%の3倍）以上の運転者数の累積割合は全運転者数の約 2.5%である。

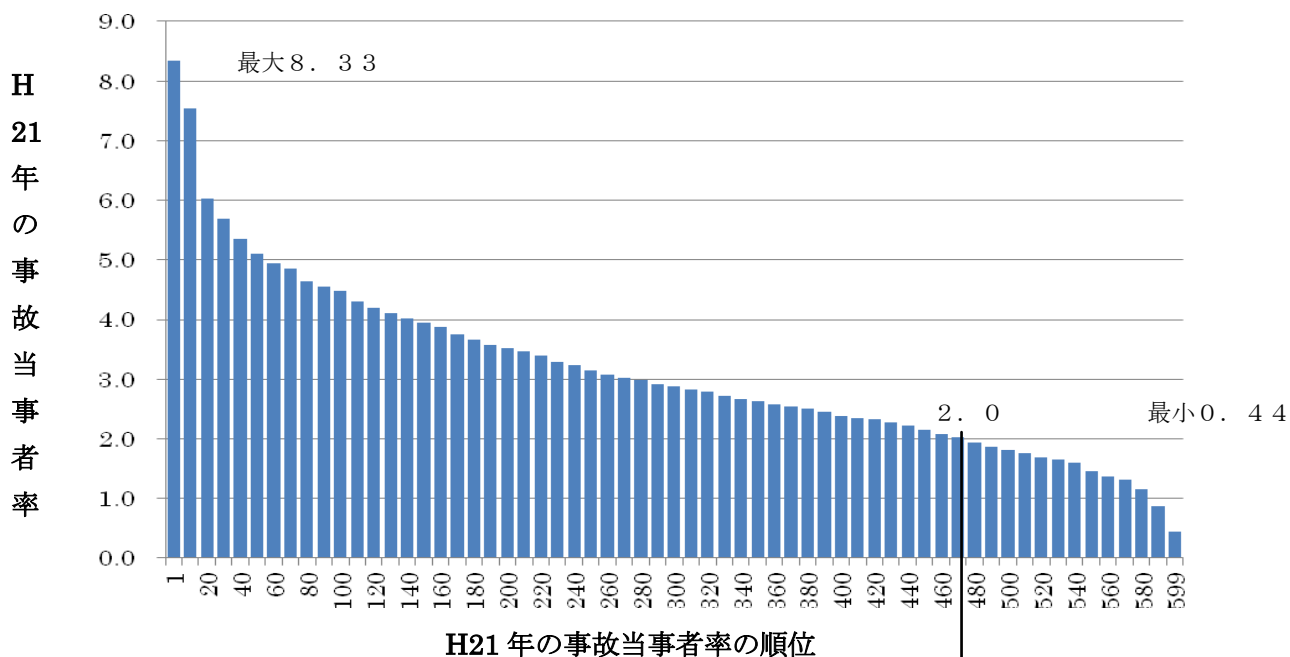


図 2-3-1 平成21年の事故当事者率の分布

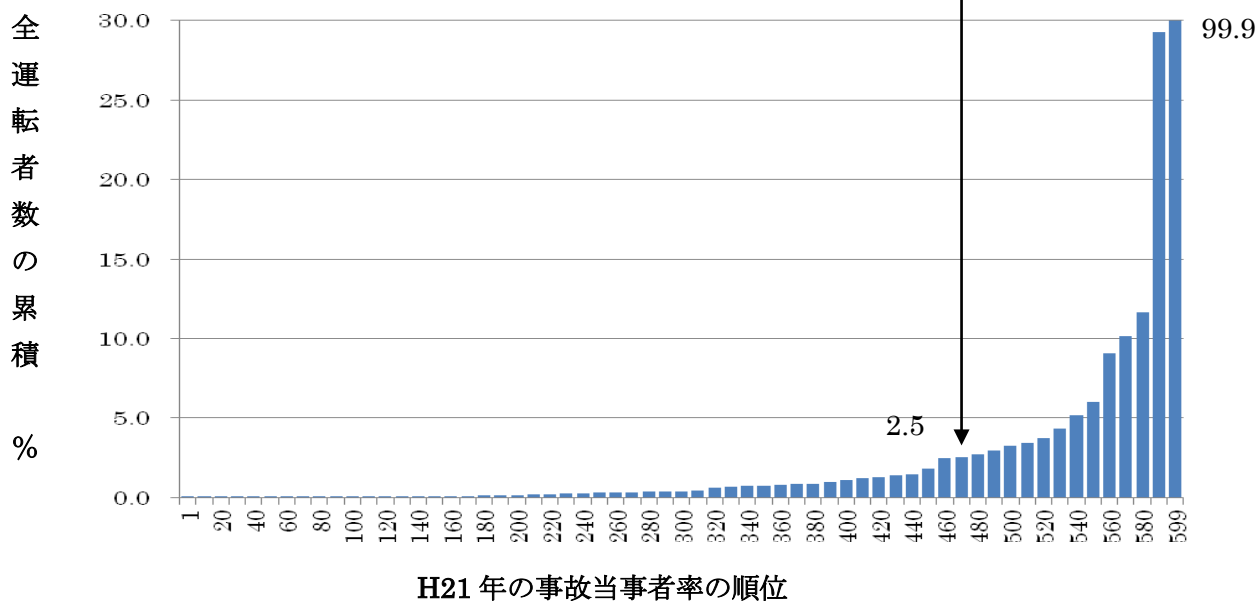


図 2-3-2 平成21年の全運転者数の累積分布

表 2-3-3 は、過去 5 年間に事故・違反を起こした全運転者数の上位 30 でグループ分けを行ったときの事故当事者率を示す。事故・違反を起こさなかったグループの延べ全運転者数が約 68% と最も多く、次いで多いのは事故なし・最高速度違反、事故なし・シートベルト違反、事故なし・一時停止違反の順であり、延べ全運転者数率でみれば上位 10 までで 90.9% を、上位 30 で 96.5% を占めている。

表 2-3-3 運転者グループ別の事故当事者率（事故・違反の類型別グループ）
 — 運転者数 上位 30 グループ（平成 21 年：過去 5 年間） —

順位 No	H16-H20の事故(1当)の有無 あり=1 なし=0						H16-H20の違反の有無 あり=1 なし=0							全運転者数 A	H21の 事故発生 運転者数 (1当) B	H21事故 当事者率 B/A*100	延べ 全運転 者数率
	人対 車両 a1	追突 a2	出会 い頭 a3	右折 時 a4	左折 時 a5	車両 単独 a6	信号 無視 b1	最高 速度 b2	酒酔い 酒気 帯び b3	一時 停止 b4	駐停 車 b5	携帯 電話 b6	シート ベルト b7				
1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	48,272,642	210,182	0.44	68.3
2	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	4,946,269	44,308	0.90	75.3
3	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	4,026,514	39,578	0.98	81.0
4	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	1,880,219	17,625	0.94	83.7
5	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	1,563,352	13,450	0.86	85.9
6	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	1,052,239	11,086	1.05	87.4
7	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	1	964,621	13,233	1.37	88.7
8	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	765,739	8,989	1.17	89.8
9	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	395,092	4,329	1.10	90.4
10	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	379,410	5,374	1.42	90.9
11	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	1	0	0	375,205	4,935	1.32	91.4
12	0	0	0	0	0	0	0	1	0	1	0	0	0	371,903	5,058	1.36	92.0
13	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	1	368,948	5,321	1.44	92.5
14	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	1	316,160	5,126	1.62	92.9
15	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	1	0	301,028	4,768	1.58	93.4
16	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	1	292,624	4,114	1.41	93.8
17	0	0	0	0	0	0	1	1	0	0	0	0	0	279,276	4,290	1.54	94.2
18	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	1	245,413	4,084	1.66	94.5
19	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	1	1	158,540	3,302	2.08	94.8
20	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	141,823	1,561	1.10	95.0
21	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	1	0	0	127,201	1,773	1.39	95.1
22	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	123,888	990	0.80	95.3
23	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	119,825	1,396	1.17	95.5
24	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	1	0	117,587	1,902	1.62	95.6
25	0	0	0	0	0	0	0	1	0	1	0	0	1	116,145	2,197	1.89	95.8
26	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	1	0	1	109,490	2,037	1.86	96.0
27	0	1	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	101,383	2,100	2.07	96.1
28	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	1	0	0	99,284	1,587	1.60	96.2
29	0	0	0	0	0	0	1	1	0	0	0	0	1	99,161	2,137	2.16	96.4
30	0	0	0	0	0	0	1	0	0	1	0	0	0	89,408	1,505	1.68	96.5
30位計	1	2	1	1	0	0	6	11	1	6	7	5	10	68,200,389	428,337	0.63	
合計	723	968	877	766	705	668	1,088	1,171	660	1,059	1,097	1,060	1,225	70,664,768	483,905	0.68	

(注) 順位 1 は、この表で取り上げた事故類型、違反種別のいずれもが「なし」であるが、これ以外の事故、違反を行った者も含んでいるので無事故・無違反運転者ではない。また、30位計と合計の類型項目の数値は「有無あり（1）」の出現数を示している。

また、表 2-3-4 に示すように、過去 4 年間についても事故・違反を起こした全運転者数の上位 30 でグループ分けを行うと、事故・違反を起こさなかったグループが約 70% と最も多く、次いで多いのは事故なし・最高速度違反、事故なし・シートベルト違反、事故なし・一時停止の順であり、延べ全運転者数率でみれば上位 10 位までで 92.4% を占め、上位 30 まででは 97.3% を占めている。これらの結果は、過去 5 年間の事故歴・違反歴データを用いたときの分析結果と同様の傾向である。

表 2-3-4 運転者グループ別の事故当事者率（事故・違反の類型別グループ）
 — 運転者数 上位 30 グループ（平成 20 年：過去 4 年間） —

順位	H16-H19の事故(1当)の有無 あり=1 なし=0						H16-H19の違反の有無 あり=1 なし=0							全運転者数	H20の事故発生運転者数(1当)	H20事故当事者率	延べ全運転者数率
	人対車両	追突	出会い頭	右折時	左折時	車両単独	信号無視	最高速度	酒酔い酒気帯び	一時停止	駐停車	携帯電話	シートベルト				
No	a1	a2	a3	a4	a5	a6	b1	b2	b3	b4	b5	b6	b7	A	B	B/A*100	
1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	50,129,989	231,003	0.46	69.9
2	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	4,895,445	50,373	1.03	76.8
3	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	4,266,931	48,230	1.13	82.7
4	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	1,836,893	19,671	1.07	85.3
5	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	1,721,436	17,012	0.99	87.7
6	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	1,023,135	12,844	1.26	89.1
7	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	1	880,454	14,055	1.60	90.3
8	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	688,026	9,595	1.39	91.3
9	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	395,956	6,563	1.66	91.9
10	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	365,827	4,795	1.31	92.4
11	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	1	0	0	357,233	5,305	1.49	92.9
12	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	1	328,909	5,638	1.71	93.3
13	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	1	313,047	5,176	1.65	93.8
14	0	0	0	0	0	0	0	1	0	1	0	0	0	305,654	4,678	1.53	94.2
15	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	1	267,544	4,992	1.87	94.6
16	0	0	0	0	0	0	1	1	0	0	0	0	0	231,424	4,118	1.78	94.9
17	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	1	0	230,070	4,177	1.82	95.2
18	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	1	223,477	4,254	1.90	95.5
19	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	142,274	1,310	0.92	95.7
20	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	136,220	1,672	1.23	95.9
21	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	1	0	0	117,782	1,889	1.60	96.1
22	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	1	1	112,837	2,675	2.37	96.2
23	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	1	0	106,660	1,977	1.85	96.4
24	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	1	0	1	99,855	2,218	2.22	96.5
25	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	98,381	1,528	1.55	96.6
26	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	1	0	0	92,087	1,757	1.91	96.8
27	0	1	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	91,699	2,174	2.37	96.9
28	0	0	0	0	0	0	0	1	0	1	0	0	1	88,090	1,900	2.16	97.0
29	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	83,449	2,111	2.53	97.1
30	0	0	0	0	0	0	1	1	0	0	0	0	1	77,046	1,901	2.47	97.3
30位計	1	3	1	1	0	0	5	11	1	5	7	5	11	69,707,830	475,591	0.68	
合計	598	821	739	615	560	551	935	993	581	887	945	892	1,048	71,677,549	523,890	0.73	

(注) 順位 1 は、この表で取り上げた事故類型、違反種別のいずれもが「なし」であるが、これ以外の事故、違反を行った者も含んでいるので無事故・無違反運転者ではない。また、30位計と合計の類型項目の数値は「有無あり(1)」の出現数を示している。

次に、表 2-3-5 に示すように、過去 5 年間における運転者の事故・違反グループ別に翌年に事故を起こした運転者数の上位30でグループ分けを行うと、過去 5 年間に事故・違反を起こさなかった者が43%と最も多く、次いで多いのは事故なし・最高速度違反、事故なし・シートベルト違反、事故なし・一時停止違反グループであり、延べ事故発生運転者数率でみれば上位10までで76.3%を占め、上位30まででは88.7%を占めている。

表 2-3-5 運転者グループ別の事故当事者率（事故・違反の類型別グループ）
 -平成21年事故発生運転者数 上位30グループ（過去5年間）-

順位 No	H16-H20の事故(1当)の有無 あり=1 なし=0						H16-H20の違反の有無 あり=1 なし=0							全運転者数 A	H21の 事故発生 運転者数 (1当) B	H21事故 当事者率 B/A*100	延べ 事故発生 運転者数 率
	人対 車両 a1	追突 a2	出会 い頭 a3	右折 時 a4	左折 時 a5	車両 単独 a6	信号 無視 b1	最高 速度 b2	酒酔い 酒気 帯び b3	一時 停止 b4	駐停 車 b5	携帯 電話 b6	シート ベルト b7				
1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	48,272,642	210,182	0.44	43.4
2	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	4,946,269	44,308	0.90	52.6
3	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	4,026,514	39,578	0.98	60.8
4	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	1,880,219	17,625	0.94	64.4
5	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	1,563,352	13,450	0.86	67.2
6	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	1	964,621	13,233	1.37	69.9
7	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	1,052,239	11,086	1.05	72.2
8	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	765,739	8,989	1.17	74.1
9	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	379,410	5,374	1.42	75.2
10	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	1	368,948	5,321	1.44	76.3
11	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	1	316,160	5,126	1.62	77.3
12	0	0	0	0	0	0	0	1	0	1	0	0	0	371,903	5,058	1.36	78.4
13	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	1	0	0	375,205	4,935	1.32	79.4
14	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	1	0	301,028	4,768	1.58	80.4
15	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	395,092	4,329	1.10	81.3
16	0	0	0	0	0	0	1	1	0	0	0	0	0	279,276	4,290	1.54	82.2
17	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	1	292,624	4,114	1.41	83.0
18	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	1	245,413	4,084	1.66	83.9
19	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	1	1	158,540	3,302	2.08	84.6
20	0	0	0	0	0	0	0	1	0	1	0	0	1	116,145	2,197	1.89	85.0
21	0	0	0	0	0	0	1	1	0	0	0	0	1	99,161	2,137	2.16	85.4
22	0	1	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	101,383	2,100	2.07	85.9
23	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	1	0	1	109,490	2,037	1.86	86.3
24	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	1	0	117,587	1,902	1.62	86.7
25	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	85,558	1,871	2.19	87.1
26	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	1	0	0	127,201	1,773	1.39	87.4
27	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	1	0	0	99,284	1,587	1.60	87.8
28	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	141,823	1,561	1.10	88.1
29	0	0	0	0	0	0	1	0	0	1	0	0	0	89,408	1,505	1.68	88.4
30	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	119,825	1,396	1.17	88.7
30位計	1	3	1	1	0	0	6	11	0	6	7	5	11	68,162,059	429,218	0.63	
合計	723	968	877	766	705	668	1,088	1,171	660	1,059	1,097	1,060	1,225	70,664,768	483,905	0.68	

(注) 順位 1 は、この表で取り上げた事故類型、違反種別のいずれもが「なし」であるが、これ以外の事故、違反を行った者も含んでいるので無事故・無違反運転者ではない。また、30位計と合計の類型項目の数値は「有無あり(1)」の出現数の合計を示している。

また、表 2-3-6 に示すように、過去 4 年間についても運転者の事故・違反グループ別に翌年に事故を起こした運転者数の上位 30 でグループ分けを行うと、過去 4 年間に事故・違反を起こさなかった者が 44%と最も多く、次いで多いのは事故なし・最高速度違反、事故なし・シートベルト違反、事故なし・一時停止違反のグループであり、延べ事故発生運転者数率でみれば上位10までで79.2%を占め、上位30まででは90.8%を占めている。これらの結果は、過去 5 年間の事故歴・違反歴データを用いたときの分析結果と同様の傾向である。

表 2-3-6 運転者グループ別の事故当事者率（事故・違反の類型別グループ）
 -平成20年事故発生運転者数 上位30グループ（過去4年間）-

順位	H16-H19の事故(1当)の有無 あり=1 なし=0						H16-H19の違反の有無 あり=1 なし=0							全運転者数	H20の事故発生運転者数(1当)	H20事故当事者率	延べ事故発生運転者数率
	人対車両	追突	出会い頭	右折時	左折時	車両単独	信号無視	最高速度	酒酔い酒気帯び	一時停止	駐停車	携帯電話	シートベルト				
No	a1	a2	a3	a4	a5	a6	b1	b2	b3	b4	b5	b6	b7	A	B	B/A*100	
1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	50,129,989	231,003	0.46	44.1
2	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	4,895,445	50,373	1.03	53.7
3	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	4,266,931	48,230	1.13	62.9
4	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	1,836,893	19,671	1.07	66.7
5	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	1,721,436	17,012	0.99	69.9
6	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	1	880,454	14,055	1.60	72.6
7	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	1,023,135	12,844	1.26	75.1
8	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	688,026	9,595	1.39	76.9
9	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	395,956	6,563	1.66	78.1
10	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	1	328,909	5,638	1.71	79.2
11	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	1	0	0	357,233	5,305	1.49	80.2
12	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	1	313,047	5,176	1.65	81.2
13	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	1	267,544	4,992	1.87	82.2
14	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	365,827	4,795	1.31	83.1
15	0	0	0	0	0	0	0	1	0	1	0	0	0	305,654	4,678	1.53	84.0
16	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	1	223,477	4,254	1.90	84.8
17	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	1	0	230,070	4,177	1.82	85.6
18	0	0	0	0	0	0	1	1	0	0	0	0	0	231,424	4,118	1.78	86.4
19	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	1	1	112,837	2,675	2.37	86.9
20	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	1	0	1	99,855	2,218	2.22	87.3
21	0	1	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	91,699	2,174	2.37	87.7
22	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	83,449	2,111	2.53	88.1
23	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	1	0	106,660	1,977	1.85	88.5
24	0	0	0	0	0	0	1	1	0	0	0	0	1	77,046	1,901	2.47	88.9
25	0	0	0	0	0	0	0	1	0	1	0	0	1	88,090	1,900	2.16	89.2
26	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	1	0	0	117,782	1,889	1.60	89.6
27	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	1	0	0	92,087	1,757	1.91	89.9
28	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	136,220	1,672	1.23	90.2
29	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	98,381	1,528	1.55	90.5
30	0	0	0	0	0	0	1	0	0	1	0	0	0	73,895	1,336	1.81	90.8
30位計	1	3	1	1	0	0	6	11	0	6	7	5	11	69,639,451	475,617	0.68	
合計	598	821	739	615	560	551	935	993	581	887	945	892	1,048	71,677,549	523,890	0.73	

(注) 順位 1 は、この表で取り上げた事故類型、違反種別のいずれもが「なし」であるが、これ以外の事故、違反を行った者も含んでいるので無事故・無違反運転者ではない。また、30位計と合計の類型項目の数値は「有無あり(1)」の出現数を示している。

表 2-3-7 は過去に事故を起した2,536グループの事故と違反で「有無あり（1）」の出現数と出現構成率を、事故・違反を起こした全運転者数の多い順別に集計したものである。

表 2-3-7 過去の事故・違反の種類の出現数と出現構成率
(全運転者数順位別：H16～H20)

全運転者 数別順位	過去の事故類型数							過去の違反類型数							
	人対 車両	追突	出会 い頭	右折 時	左折 時	車両 単独	計	信号 無視	最高 速度	酒酔い 酒気帯び	一時 停止	駐停 車	携帯 電話	シート ベルト	計
1～499位	67	119	106	69	58	46	465	176	219	72	174	182	178	225	1,226
500～999位	117	197	157	120	110	103	804	211	230	112	192	208	209	242	1,404
1000～1499位	140	191	193	163	142	126	955	228	237	143	221	220	216	243	1,508
1500～1999位	168	202	189	190	174	184	1,107	220	244	148	233	235	235	238	1,553
2000～2536位	231	259	232	224	221	209	1,376	253	241	185	239	252	222	277	1,669
合計	723	968	877	766	705	668	4,707	1,088	1,171	660	1,059	1,097	1,060	1,225	7,360

全運転者 数別順位	過去の事故類型数							過去の違反類型数							
	人対 車両	追突	出会 い頭	右折 時	左折 時	車両 単独	計	信号 無視	最高 速度	酒酔い 酒気帯び	一時 停止	駐停 車	携帯 電話	シート ベルト	計
1～499位	14.4	25.6	22.8	14.8	12.5	9.9	100.0	14.4	17.9	5.9	14.2	14.8	14.5	18.4	100.0
500～999位	14.6	24.5	19.5	14.9	13.7	12.8	100.0	15.0	16.4	8.0	13.7	14.8	14.9	17.2	100.0
1000～1499位	14.7	20.0	20.2	17.1	14.9	13.2	100.0	15.1	15.7	9.5	14.7	14.6	14.3	16.1	100.0
1500～1999位	15.2	18.2	17.1	17.2	15.7	16.6	100.0	14.2	15.7	9.5	15.0	15.1	15.1	15.3	100.0
2000～2536位	16.8	18.8	16.9	16.3	16.1	15.2	100.0	15.2	14.4	11.1	14.3	15.1	13.3	16.6	100.0
合計	15.4	20.6	18.6	16.3	15.0	14.2	100.0	14.8	15.9	9.0	14.4	14.9	14.4	16.6	100.0

図 2-3-3 は、表 2-3-7 の全運転者数順位別の 1,999 位までをグラフ化したものである。これらの表や図から、事故類型では追突と出会い頭の出現数が多く、違反類型では最高速度とシートベルトの出現数が多いことがわかる。

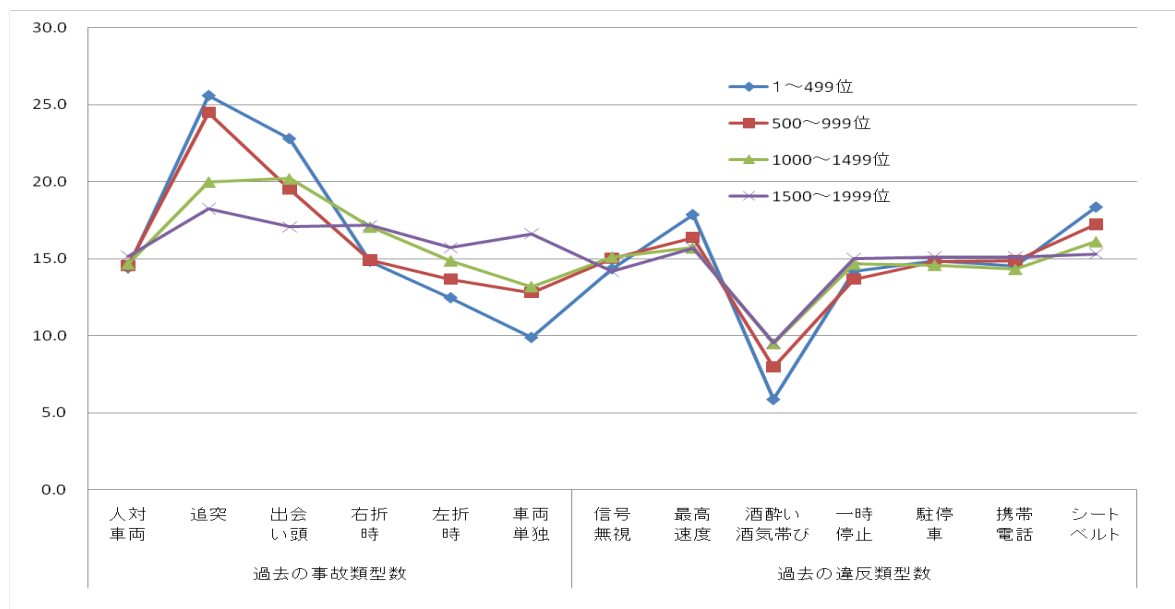


図 2-3-3 過去の事故・違反の種類の出現構成率
(全運転者数順位別：H16～H20)

表 2-3-8 は前年度調査の 2, 212 グループの事故と違反で「有無あり（1）」の出現数と出現構成率を、事故を起こした全運転者数の多い順別に集計したものである。

表 2-3-8 過去の事故・違反の種類の出現数と出現構成率
(全運転者数順位別：H16～H19)

全運転者数別順位	過去の事故類型数							過去の違反類型数							
	人対車両	追突	出会い頭	右折時	左折時	車両単独	計	信号無視	最高速度	酒酔い酒気帯び	一時停止	駐停車	携帯電話	シートベルト	計
1～499位	65	125	105	70	58	50	473	170	211	76	170	178	170	222	1,197
500～999位	118	184	154	125	118	98	797	203	222	119	191	215	200	239	1,389
1000～1499位	135	191	187	162	136	148	959	225	232	147	217	213	215	244	1,493
1500～1999位	98	225	199	181	188	200	1,091	239	244	189	224	244	227	237	1,604
2000～2212位	182	96	94	77	60	55	564	98	84	50	85	95	80	106	598
合計	598	821	739	615	560	551	3,884	935	993	581	887	945	892	1,048	6,281

全運転者数別順位	過去の事故類型数							過去の違反類型数							
	人対車両	追突	出会い頭	右折時	左折時	車両単独	計	信号無視	最高速度	酒酔い酒気帯び	一時停止	駐停車	携帯電話	シートベルト	計
1～499位	13.74	26.43	22.2	14.8	12.26	10.57	100.0	14.2	17.6	6.3	14.2	14.9	14.2	18.5	100.0
500～999位	14.81	23.09	19.32	15.68	14.81	12.3	100.0	14.6	16.0	8.6	13.8	15.5	14.4	17.2	100.0
1000～1499位	14.08	19.92	19.5	16.89	14.18	15.43	100.0	15.1	15.5	9.8	14.5	14.3	14.4	16.3	100.0
1500～1999位	8.983	20.62	18.24	16.59	17.23	18.33	100.0	14.9	15.2	11.8	14.0	15.2	14.2	14.8	100.0
2000～2212位	32.27	17.02	16.67	13.65	10.64	9.752	100.0	16.4	14.0	8.4	14.2	15.9	13.4	17.7	100.0
合計	15.4	21.14	19.03	15.83	14.42	14.19	100.0	14.9	15.8	9.3	14.1	15.0	14.2	16.7	100.0

図 2-3-3 は、表 2-3-8 の全運転者数順位別の 1, 999 位までをグラフ化したものである。これらの表や図から、事故類型では追突と出会い頭の出現数が多く、違反類型では最高速度とシートベルトの出現数が多い。これらの結果は、過去 5 年間の事故歴・違反歴データを用いたときの分析結果と同様の傾向である。

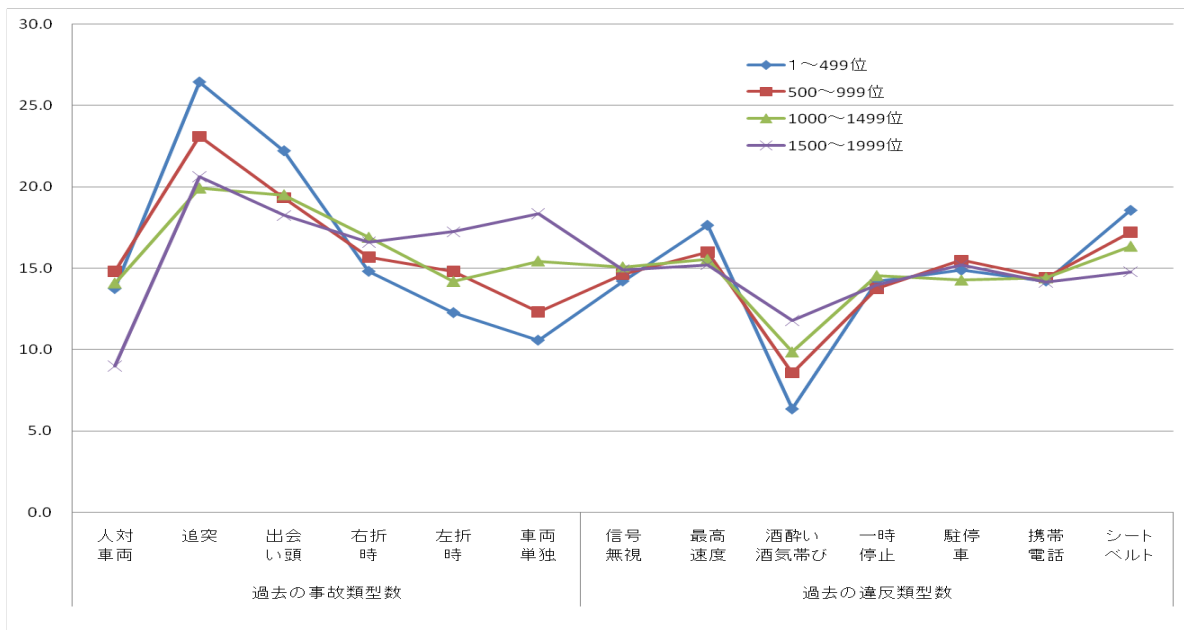


図 2-3-3 過去の事故・違反の種類の出現構成率
(全運転者数順位別：H16～H19)

表 2-3-9 は過去 4 年間（前年度調査研究）と過去 5 年間（本年度調査研究）をまとめた表である。本年度調査研究では、集計期間（運転経験年数）の増加に伴い、事故・違反を起こす運転者数や運転者グループ数は増加しているが、集計対象となる全運転者数、翌年の事故発生運転者数や事故当事者率は減少している。

表 2-3-9 集計期間別の運転者グループの比較

過去の集計期間	運転免許保有者数	全運転者数 (集計期間の運転経験年数あり)	事故・違反あり 運転者数	翌年の事故 発生運転者数	事故 当事者率	過去 事故・違反あり グループ数	翌年 事故・違反あり グループ数
H16～H19	80,447,842	71,677,549	24,037,832	523,890	0.73	2,212	1,062
H16～H20	80,811,945	70,664,768	24,843,575	483,905	0.68	2,536	1,259
増減数	364,103	-1,012,781	805,743	-39,985	-0.05	324	197

(注) 全運転者とは運転免許保有者のうち、免許取得年月日が H15 年12月31日以前である運転者をいう。

表 2-3-11 は、過去の事故・違反の種類の分析において解析対象外となった、事故・違反を起こした運転者数（D:その他の事故・違反運転者数）とその割合を示したものである。

今回の調査における事故・違反の種類パターンで解析対象外となったグループの運転者数は、解析対象とした全運転者数（A）の約3.5%（約250万人）であるので、解析結果に及ぼす影響は少ないと考えられる。

表 2-3-10

過去の事故・違反の種類で解析対象外となった事故・違反を起こした運転者数

過去の集計期間	全運転者数 (集計期間の運転経験年数あり) (A)	事故・違反 回数なし 運転者数 (B)	事故・違反 有無なし 運転者数 (C)	その他の 事故・違反 運転者数 (D=C-B)	解析 対象外率 (%) (E=D/A)
H16～H19	71,677,549	47,639,717	50,129,989	2,490,272	3.474
H16～H20	70,664,768	45,821,193	48,272,642	2,451,449	3.469
増減数	-1,012,781	-1,818,524	-1,857,347	-38,823	-0.01

3-2 3章のまとめ

- (1) 事故当事者率の高いグループと低いグループでは事故・違反の種類の出現数が大きく異なる。
- (2) 事故当事者率の高い上位30グループ全体（上位30計）をみると、事故類型では追突の出現数が多く、違反類型ではシートベルトの出現数が最も多い。また、このグループでは酒酔い・酒気帯びの出現数が極めて少ない。
- (3) 事故当事者率の低い下位30グループ全体（下位30計）をみると、事故類型では特に出現数の多い項目はなく、違反類型では酒酔い・酒気帯びの出現数が多い。

第4章 過去の事故歴別・違反歴別にみた翌年の交通場面発生状況

第2章及び第3章でグループ分けした運転者グループごとおよび前年度調査研究の運転者グループごとに、翌年の平成21年又は平成20年（前年度調査研究）に起こした事故の特徴を交通場面別に分析した結果を示す。

4-1 分析方法

表2-4-1に示すように、昼夜（2分類）、発生場所（3分類）、衝突相手（5分類）、事故類型（7分類）の4つの項目を組み合わせることによって、合計210種類の交通場面（ $2 \times 3 \times 5 \times 7 = 210$ ）を設定し、各交通場面での事故件数を集計した。

表 2-4-1 交通場面の設定

項目	区分	分類数
昼夜	昼	2
	夜	
発生場所	信号交差点およびその付近	3
	無信号交差点およびその付近	
衝突相手 (2当)	単路	5
	四輪車	
	二輪車	
	自転車	
	歩行者	
事故類型	その他(物件当、相手なし)	7
	人対車両	
	正面衝突	
	追突	
	出会い頭	
	右折時	
	その他の車両相互 (左折時、追越時等)	
車両単独		

(注) 2当は、第2当事者を意味する。

なお、交通場面の項目、区分及び分類数の種類は前年度調査研究に合わせた。

表 2-4-2 昼夜別・事故内容別交通事故件数の推移

年		16年	17年	18年	19年	20年	21年	増減数	増減率	構成率
昼	死亡	3,391	3,206	3,013	2,800	2,538	2,448	-90	-3.5	0.33
	重傷	46,254	44,391	41,516	40,456	38,055	35,839	-2,216	-5.8	4.86
	軽傷	634,845	625,599	594,638	568,423	521,515	505,459	-16,056	-3.1	68.61
	計	684,490	673,196	639,167	611,679	562,108	543,746	-18,362	-3.3	73.81
夜	死亡	3,693	3,419	3,134	2,787	2,487	2,325	-162	-6.5	0.32
	重傷	22,746	21,222	19,568	17,774	16,270	15,537	-733	-4.5	2.11
	軽傷	241,262	235,991	224,995	200,214	185,282	175,080	-10,202	-5.5	23.77
	計	267,701	260,632	247,697	220,775	204,039	192,942	-11,097	-5.4	26.19
合計	死亡	7,084	6,625	6,147	5,587	5,025	4,773	-252	-5.0	0.65
	重傷	69,000	65,613	61,084	58,230	54,325	51,376	-2,949	-5.4	6.97
	軽傷	876,107	861,590	819,633	768,637	706,797	680,539	-26,258	-3.7	92.38
	計	952,191	933,828	886,864	832,454	766,147	736,688	-29,459	-3.8	100.00

(注) 網掛け箇所は交通場面の設定項目を示す。

表 2-4-3 地形別・道路形状（発生場所）別交通事故件数の推移

年		16年	17年	18年	19年	20年	21年	増減数	増減率	構成率
交差点	信号機有	177,836	171,907	164,157	135,112	124,505	119,293	-5,212	-4.2	16.2
	信号機無	276,840	269,524	253,581	226,301	209,662	199,347	-10,315	-4.9	27.1
	小計	454,676	441,431	417,738	361,413	334,167	318,640	-15,527	-4.6	43.3
	交差点付近	81,946	80,579	80,088	101,293	95,547	91,458	-4,089	-4.3	12.4
計	536,622	522,010	497,826	462,706	429,714	410,098	-19,616	-4.6	55.7	
単路	カーブ・屈折	35,246	33,840	30,856	28,770	25,844	25,012	-832	-3.2	3.4
	一般単路	350,088	347,215	327,076	308,644	279,813	270,005	-9,808	-3.5	36.7
	トンネル	2,568	2,363	2,312	2,155	1,951	2,106	155	7.9	0.3
	橋	6,274	6,129	5,918	5,983	5,362	5,093	-269	-5.0	0.7
計	394,176	389,547	366,162	345,552	312,970	302,216	-10,754	-3.4	41.0	
踏切	324	344	291	311	252	221	-31	-12.3	0.0	
その他の場所	21,069	21,927	22,585	23,885	23,211	24,153	942	4.1	3.3	
計	952,191	933,828	886,864	832,454	766,147	736,688	-29,459	-3.8	100.0	

(注) 網掛け箇所は交通場面の設定項目を示す。

表 2-4-4 第1当事者の交通事故件数の推移

当事者種別		16年	17年	18年	19年	20年	21年	増減数	増減率	構成率
四輪車	乗用車	655,018	645,409	616,587	580,640	534,978	524,077	-10,901	-2.0	71.1
	貨物車	184,269	178,512	167,419	153,746	141,176	129,398	-11,778	-8.3	17.6
	特殊車	777	736	751	604	559	496	-63	-11.3	0.1
	計	840,064	824,657	784,757	734,990	676,713	653,971	-22,742	-3.4	88.8
二輪車	自動二輪車	20,335	19,880	18,970	18,587	16,872	16,183	-689	-4.1	2.2
	原付自転車	40,720	39,027	35,183	33,562	29,935	27,131	-2,804	-9.4	3.7
計	61,055	58,907	54,153	52,149	46,807	43,314	-3,493	-7.5	5.9	
自転車	28,235	27,963	27,250	27,073	25,884	24,627	-1,257	-4.9	3.3	
その他	54	48	47	43	45	31	-14	-31.1	0.0	
歩行者	4,111	3,715	3,309	3,018	2,592	2,406	-186	-7.2	0.3	
不明	18,672	18,538	17,348	15,181	14,106	12,339	-1,767	-12.5	1.7	
合計	952,191	933,828	886,864	832,454	766,147	736,688	-29,459	-3.8	100.0	

(注) 網掛け箇所は交通場面の設定項目を示す。

表 2-4-5 当事者間（衝突相手）交通事故件数（平成21年）

第1当事者別 第2当事者別	四輪車				二輪車		自転車	その他	歩行者	不明	合計	構成率	
	乗用車	貨物車	特殊車	自動二輪	原付自転車								
四輪車 乗用車	252,031	59,142	169	311,342	3,829	7,645	11,474	9,553	2	1,546	3,024	336,941	45.7
貨物車	42,950	15,747	68	58,765	863	1,786	2,649	2,151	0	419	380	64,364	8.7
特殊車	178	80	3	261	5	10	15	2	0	0	2	280	0.0
計	295,159	74,969	240	370,368	4,697	9,441	14,138	11,706	2	1,965	3,406	401,585	54.5
二輪車 自動二輪車	29,903	6,926	33	36,862	937	1,244	2,181	697	0	152	738	40,630	5.5
原付自転車	41,062	10,336	37	51,435	809	2,009	2,818	957	1	163	1,043	56,417	7.7
計	70,965	17,262	70	88,297	1,746	3,253	4,999	1,654	1	315	1,781	97,047	13.2
自転車	96,026	22,979	41	119,046	2,852	5,468	8,320	3,914	0	88	4,318	135,686	18.4
その他	16,354	3,775	80	20,209	5,196	5,963	11,159	4,336	3	23	26	35,756	4.9
歩行者	45,466	10,395	65	55,926	1,659	2,947	4,606	2,852	10	0	2,805	66,199	9.0
不明	107	18	0	125	33	59	92	180	0	15	3	415	0.1
合計	524,077	129,398	496	653,971	16,183	27,131	43,314	24,642	16	2,406	12,339	736,688	100.0
構成率	71.1	17.6	0.1	88.8	2.2	3.7	5.9	3.3	0.0	0.3	1.7	100.0	

(注) 網掛け箇所は交通場面の設定項目を示す。

表 2-4-6 事故類型別・道路形状（発生場所）別交通事故件数（平成21年）

道路形状別 事故類型別	交差点				カーブ 屈折	一般 単路	トンネル	橋	単路	踏切	その他の 場所	計	構成率		
	信号機有	信号機無	交差点 内	交差点 付近											
人 対 車 車 間	横断中	14,769	11,119	25,888	3,389	29,277	494	10,680	6	35	11,215	6	591	41,089	5.6
その他	616	3,040	3,656	2,064	5,720	865	14,686	50	115	15,716	37	6,020	27,493	3.7	
計	15,385	14,159	29,544	5,453	34,997	1,359	25,366	56	150	26,931	43	6,611	68,582	9.3	
車 両 相 互	正面衝突	769	1,140	1,909	1,408	3,317	7,073	6,818	134	279	14,304	4	278	17,903	2.4
追突	14,185	9,408	23,593	63,571	87,164	3,437	135,568	1,400	3,648	144,053	34	1,596	232,847	31.6	
出会い頭	33,296	136,416	169,712	4,111	173,823	600	22,156	32	25	22,813	7	2,553	199,196	27.0	
左折時	14,765	10,063	24,828	2,121	26,949	142	9,515	13	16	9,686	3	259	36,897	5.0	
右折時	33,334	16,960	50,294	2,494	52,788	420	11,079	16	20	11,535	1	377	64,701	8.8	
その他	5,499	8,176	13,675	9,418	23,093	4,342	42,382	231	505	47,460	30	10,241	80,824	11.0	
計	101,848	182,163	284,011	83,123	367,134	16,014	227,518	1,826	4,493	249,851	79	15,304	632,368	85.8	
車 両 単 独	工作物衝突	799	1,014	1,813	1,066	2,879	4,262	7,164	142	266	11,834	7	903	15,623	2.1
路外逸脱	20	190	210	166	376	985	1,383	2	29	2,399	0	116	2,891	0.4	
その他	1,241	1,821	3,062	1,650	4,712	2,392	8,574	80	155	11,201	18	1,219	17,150	2.3	
計	2,060	3,025	5,085	2,882	7,967	7,639	17,121	224	450	25,434	25	2,238	35,664	4.8	
列車	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	74	0	74	0.0	
合計	119,293	199,347	318,640	91,458	410,098	25,012	270,005	2,106	5,093	302,216	221	24,153	736,688	100.0	
構成率	16.2	27.1	43.3	12.4	55.7	3.4	36.7	0.3	0.7	41.0	0.0	3.3	100.0		

(注) 網掛け箇所は交通場面の設定項目を示す。

表 2-4-7 事故類型別交通事故件数の推移

事故類型別		年									
		16年	17年	18年	19年	20年	21年	増減数	増減率	構成率 1	構成率 2
人対車両	横断中	48,221	45,941	44,513	41,804	41,695	41,089	-606	-1.5	5.6	59.9
	その他	34,325	33,993	32,899	31,355	29,009	27,493	-1,516	-5.2	3.7	40.1
		82,546	79,934	77,412	73,159	70,704	68,582	-2,122	-3.0	9.3	100.0
車両相互	正面衝突	28,227	27,373	24,381	21,067	19,247	17,903	-1,344	-7.0	2.4	2.8
	追突	297,182	294,431	283,471	260,968	239,236	232,847	-6,389	-2.7	31.6	36.8
	出会い頭	251,601	246,945	233,177	224,455	208,290	199,196	-9,094	-4.4	27.0	31.5
	右折時	85,922	83,145	78,658	75,494	68,147	64,701	-3,446	-5.1	8.8	10.2
	左折時	46,839	44,711	42,135	41,689	38,009	36,897	-1,112	-2.9	5.0	5.8
	その他	106,856	105,306	99,108	92,418	83,766	80,824	-2,942	-3.5	11.0	12.8
		816,627	801,911	760,930	716,091	656,695	632,368	-24,327	-3.7	85.8	100.0
車両単独	工作物	23,865	22,877	21,174	18,631	16,550	15,623	-927	-5.6	2.1	43.8
	路外逸脱	4,546	4,215	3,860	3,285	2,941	2,891	-50	-1.7	0.4	8.1
	その他	24,484	24,761	23,403	21,192	19,180	17,150	-2,030	-10.6	2.3	48.1
		52,895	51,853	48,437	43,108	38,671	35,664	-3,007	-7.8	4.8	100.0
列車		123	130	85	96	77	74	-3	-3.9	0.0	
合計		952,191	933,828	886,864	832,454	766,147	736,688	-29,459	-3.8	100.0	

(注) 網掛け箇所は交通場面の設定項目を示し、構成率 1 は合計件数、構成率 2 は大分類別（例えば、人対車両）の割合を示す。

また、表 2-1-3 事故類型別交通事故件数の推移の運転者のグループ化した項目と異なる。

4-2 分析対象とした運転者グループ

分析対象とした運転者グループを表 2-4-8 および表 2-4-9 に示す。

事故・違反の回数別の分析は、H21 事故発生運転者数（1 当）が 10 人以上のグループを対象とした。

なお、記載については網掛けのグループ（前年度調査）と事故当事者率が高い A45 から A49 とした。

表 2-4-8 分析対象とした運転者グループ（事故・違反の回数別）

運転者 グループ名	H16-H20 事故回数 (1当)	H16-H20 違反回数	全運転者数 A	H21 事故発生 運転者数 (1当) B	H21事故 当事者率 B/A*100	H21 事故件数 C
a	b					
A1	0	0	45,821,193	188,491	0.41	189,679
A2	0	1	12,805,511	107,621	0.84	108,637
A3	0	2	4,846,778	56,821	1.17	57,489
A4	0	3	2,120,445	31,498	1.49	31,961
A5	0	4	1,033,504	18,525	1.79	18,827
A6	0	5	534,614	10,995	2.06	11,182
A7	0	6	281,717	6,639	2.36	6,784
A8	0	7	151,966	3,890	2.56	3,978
A9	0	8	81,902	2,298	2.81	2,331
A10	0	9	43,722	1,232	2.82	1,253
A11	0	10回以上	48,813	1,485	3.04	1,520
A12	1	0	1,142,395	13,085	1.15	13,279
A13	1	1	708,605	11,579	1.63	11,800
A14	1	2	381,410	8,141	2.13	8,314
A15	1	3	212,553	5,475	2.58	5,629
A16	1	4	122,823	3,559	2.90	3,650
A17	1	5	71,990	2,474	3.44	2,538
A18	1	6	41,222	1,538	3.73	1,579
A19	1	7	23,709	887	3.74	930
A20	1	8	13,237	537	4.06	553
A21	1	9	7,221	282	3.91	288
A22	1	10回以上	7,852	316	4.02	326
A23	2	0	39,409	1,031	2.62	1,065
A24	2	1	36,239	1,189	3.28	1,233
A25	2	2	26,090	1,012	3.88	1,048
A26	2	3	17,551	799	4.55	833
A27	2	4	11,699	604	5.16	633
A28	2	5	7,298	383	5.25	399
A29	2	6	4,543	222	4.89	228
A30	2	7	2,702	157	5.81	161
A31	2	8	1,495	83	5.55	86
A32	2	9	799	44	5.51	45
A33	2	10回以上	874	46	5.26	47
A34	3	0	2,208	122	5.53	134
A35	3	1	2,534	154	6.08	164
A36	3	2	2,111	156	7.39	170
A37	3	3	1,685	145	8.61	156
A38	3	4	1,142	95	8.32	103
A39	3	5	744	66	8.87	71
A40	3	6	504	33	6.55	37
A41	3	7	293	20	6.83	23
A42	3	8	144	13	9.03	14
A43	3	9	87	7	8.05	7
A44	3	10回以上	94	8	8.51	8
A45	4	0	207	23	11.11	26
A46	4	1	218	29	13.30	31
A47	4	2	219	22	10.05	23
A48	4	3	184	17	9.24	17
A49	4	4	122	12	9.84	13
A50	4	5	87	6	6.90	6
A51	4	6	58	6	10.34	6
A52	4	7	36	1	2.78	1
A53	4	8	15	3	20.00	3
A54	4	9	11	0	0.00	0
A55	4	10回以上	9	1	11.11	2
A56	5回以上	0	25	5	20.00	7
A57	5回以上	1	41	9	21.95	9
A58	5回以上	2	30	3	10.00	4
A59	5回以上	3	34	6	17.65	7
A60	5回以上	4	19	0	0.00	0
A61	5回以上	5	8	0	0.00	0
A62	5回以上	6	8	1	12.50	1
A63	5回以上	7	4	2	50.00	2
A64	5回以上	8	2	0	0.00	0
A65	5回以上	9	1	0	0.00	0
A66	5回以上	10回以上	3	2	66.67	2
合計			70,664,768	483,905	0.68	488,305

事故・違反の類型別の分析は、H21 事故発生運転者数（1 当）が 100 人以上のグループを対象とした。

なお、記載については網掛けのグループ（前年度調査）と運転者グループ B 1 から B 1 0 と事故当事者率が高い上位 5（表 2-3-1 運転者グループ別の事故当事者率）までとした。

表 2-4-9 分析対象とした運転者グループ（事故・違反の類型別グループ）

運転者 グループ 名	H16-H20の事故(1当)の有無 あり=1 なし=0						H16-H20の違反の有無 あり=1 なし=0							全運転者数 A	H21 事故発生 運転者数 (1当) B	H21事故 当事者率 B/A*100	延べ 事故発生 運転者数 率	H21 事故件数 C
	人対 車両	追突	出会 い頭	右折 時	左折 時	車両 単独	信号 無視	最高 速度	酒酔い 酒気 帯び	一時 停止	駐停 車	携帯 電話	シート ベルト					
	a1	a2	a3	a4	a5	a6	b1	b2	b3	b4	b5	b6	b7					
B1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	48,272,642	210,182	0.44	68.3	211,615
B2	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	4,946,269	44,308	0.90	75.3	44,731
B3	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	4,026,514	39,578	0.98	81.0	40,022
B4	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	1,880,219	17,625	0.94	83.7	17,773
B5	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	1,563,352	13,450	0.86	85.9	13,599
B6	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	1,052,239	11,086	1.05	87.4	11,258
B7	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	1	964,621	13,233	1.37	88.7	13,395
B8	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	765,739	8,989	1.17	89.8	9,099
B9	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	395,092	4,329	1.10	90.4	4,390
B10	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	379,410	5,374	1.42	90.9	5,479
B11	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	1	0	0	375,205	4,935	1.32	91.4	5,009
B12	0	0	0	0	0	0	0	1	0	1	0	0	0	371,903	5,058	1.36	92.0	5,125
B13	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	1	368,948	5,321	1.44	92.5	5,390
B14	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	1	316,160	5,126	1.62	92.9	5,206
B15	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	1	0	301,028	4,768	1.58	93.4	4,835
B16	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	1	292,624	4,114	1.41	93.8	4,173
B17	0	0	0	0	0	0	1	1	0	0	0	0	0	279,276	4,290	1.54	94.2	4,365
B18	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	1	245,413	4,084	1.66	94.5	4,145
B19	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	1	1	158,540	3,302	2.08	94.8	3,366
B20	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	141,823	1,561	1.10	95.0	1,576
B21	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	1	0	0	127,201	1,773	1.39	95.1	1,794
B22	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	123,888	990	0.80	95.3	999
B23	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	119,825	1,396	1.17	95.5	1,414
B24	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	1	0	117,587	1,902	1.62	95.6	1,925
B25	0	0	0	0	0	0	0	1	0	1	0	0	1	116,145	2,197	1.89	95.8	2,237
B26	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	1	0	1	109,490	2,037	1.86	96.0	2,088
B27	0	1	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	101,383	2,100	2.07	96.1	2,149
B28	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	1	0	0	99,284	1,587	1.60	96.2	1,618
B29	0	0	0	0	0	0	1	1	0	0	0	0	1	99,161	2,137	2.16	96.4	2,183
B30	0	0	0	0	0	0	1	0	0	1	0	0	0	89,408	1,505	1.68	96.5	1,529
30位計	1	2	1	1	0	0	6	11	1	6	7	5	10	68,200,389	428,337	0.63		432,487
合計	723	968	877	766	705	668	1,088	1,171	660	1,059	1,097	1,060	1,225	70,664,768	483,905	0.68		489,352

4-3 過去の事故回数別・違反回数別にみた翌年の交通場面発生状況の特徴

(1) 運転者グループA1が翌年に起こした事故の交通場面別件数・構成率

表 2-4-10 は事故回数（1当）が0回、違反回数が0回の運転者グループA1が翌年に起こした（第1当事者となった）事故を交通場面別に集計し、そのうち、件数の多い上位10までを示した表である。

この表より、運転者グループA1が翌年に最も多く起こした事故は「昼間に単路で走行中に四輪車と追突する事故」で、全体の12.4%（A1の全事故189,679件中の23,462件）であることがわかる。2番目に多い事故は「昼間に無信号交差点において四輪車と出会い頭で衝突する事故」で全体の8.4%であることがわかる。3番目に多い事故は「昼間に無信号交差点において自転車と出会い頭で衝突する事故」で全体の7.4%であることがわかる。以上の結果は、前年度の調査結果と同様な傾向である。

表 2-4-10

運転者グループA1が翌年に第1当事者となった事故の交通場面別件数・構成率
(上位の10交通場面)

運転者グループ名		H16-H20の事故回数(1当)	H16-H20の違反回数		H21事故当事者率	
A1		0	0		0.41	
順位	昼夜	発生場所	衝突相手 (2当)	事故類型	H21に起こした事故	
					件数	%
1	昼	単路	四輪車	追突	23,462	12.4
2	昼	無信号交差点およびその付近	四輪車	出会い頭	16,011	8.4
3	昼	無信号交差点およびその付近	自転車	出会い頭	14,045	7.4
4	昼	信号交差点およびその付近	四輪車	追突	9,278	4.9
5	夜	単路	四輪車	追突	6,521	3.4
6	昼	無信号交差点およびその付近	四輪車	追突	5,737	3.0
7	昼	無信号交差点およびその付近	二輪車	出会い頭	5,281	2.8
8	昼	単路	歩行者	人対車両	4,685	2.5
9	昼	信号交差点およびその付近	四輪車	出会い頭	4,634	2.4
10	昼	単路	その他	車両単独	4,370	2.3
その他の交通場面					95,655	50.4
H21事故件数合計					189,679	100.0

運転者グループ名		H16-H19の事故回数(1当)	H16-H19の違反回数		H20事故当事者率	
A1		0	0		0.43	
順位	昼夜	発生場所	衝突相手 (2当)	事故類型	H20に起こした事故	
					件数	%
1	昼	単路	四輪車	追突	29,707	14.4
2	昼	無信号交差点およびその付近	四輪車	出会い頭	18,152	8.8
3	昼	無信号交差点およびその付近	自転車	出会い頭	14,820	7.2
4	昼	信号交差点およびその付近	四輪車	追突	11,610	5.6
5	夜	単路	四輪車	追突	8,377	4.1
6	昼	無信号交差点およびその付近	四輪車	追突	6,892	3.3
7	昼	無信号交差点およびその付近	二輪車	出会い頭	6,066	2.9
8	昼	信号交差点およびその付近	四輪車	出会い頭	5,180	2.5
9	昼	単路	四輪車	その他の車両相互	4,823	2.3
10	昼	単路	二輪車	その他の車両相互	4,373	2.1
その他の交通場面					96,262	46.7
H20事故件数合計					206,262	100.0

(2) 運転者グループA2が翌年に起こした事故の交通場面別件数・構成率

表 2-4-11 は事故回数（1当）が0回、違反回数が1回の運転者グループA2が翌年に起こした（第1当事者となった）事故を交通場面別に集計し、そのうち、件数の多い上位10までを示した表である。

この表より、運転者グループA2が翌年に最も多く起こした事故は「昼間に単路で走行中に四輪車と追突する事故」で、全体の13.9%（A2の全事故108,637件中の15,095件）であることがわかる。2番目に多い事故は「昼間に無信号交差点において四輪車と出会い頭で衝突する事故」で全体の7.2%であることがわかる。3番目に多い事故は「昼間に無信号交差点において自転車と出会い頭で衝突する事故」で全体の7.0%であることがわかる。以上の結果は、前年度の調査結果と同様な傾向である。

表 2-4-11

運転者グループA2が翌年に第1当事者となった事故の交通場面別件数・構成率
（上位の10 交通場面）

運転者グループ名	H16-H20の事故回数(1当)	H16-H20の違反回数	H21事故当事者率
A2	0	1	0.84

順位	昼夜	発生場所	衝突相手 (2当)	事故類型	H21に起こした事故	
					件数	%
1	昼	単路	四輪車	追突	15,095	13.9
2	昼	無信号交差点およびその付近	四輪車	出会い頭	7,861	7.2
3	昼	無信号交差点およびその付近	自転車	出会い頭	7,603	7.0
4	昼	信号交差点およびその付近	四輪車	追突	5,864	5.4
5	夜	単路	四輪車	追突	4,517	4.2
6	昼	無信号交差点およびその付近	四輪車	追突	3,525	3.2
7	昼	無信号交差点およびその付近	二輪車	出会い頭	2,875	2.6
8	昼	単路	四輪車	その他の車両相互	2,452	2.3
9	昼	単路	歩行者	人対車両	2,420	2.2
10	昼	単路	二輪車	その他の車両相互	2,390	2.2
その他の交通場面					54,035	49.7
H21事故件数合計					108,637	100.0

運転者グループ名	H16-H19の事故回数(1当)	H16-H19の違反回数	H20事故当事者率
A2	0	1	0.98

順位	昼夜	発生場所	衝突相手 (2当)	事故類型	H20に起こした事故	
					件数	%
1	昼	単路	四輪車	追突	18,555	14.0
2	昼	無信号交差点およびその付近	四輪車	出会い頭	9,340	7.1
3	昼	無信号交差点およびその付近	自転車	出会い頭	9,223	7.0
4	昼	信号交差点およびその付近	四輪車	追突	7,420	5.6
5	夜	単路	四輪車	追突	5,879	4.4
6	昼	無信号交差点およびその付近	四輪車	追突	4,184	3.2
7	昼	無信号交差点およびその付近	二輪車	出会い頭	3,394	2.6
8	昼	単路	歩行者	人対車両	2,938	2.2
9	昼	単路	二輪車	その他の車両相互	2,923	2.2
10	昼	単路	四輪車	その他の車両相互	2,917	2.2
その他の交通場面					65,363	49.5
H20事故件数合計					132,136	100.0

(3) 運転者グループA3が翌年に起こした事故の交通場面別件数・構成率

表 2-4-12 は事故回数（1当）が0回、違反回数が2回の運転者グループA3が翌年に起こした（第1当事者となった）事故を交通場面別に集計し、そのうち、件数の多い上位10までを示した表である。

この表より、運転者グループA3が翌年に最も多く起こした事故は「昼間に単路で走行中に四輪車と追突する事故」で、全体の14.8%（A3の全事故57,489件中の8,493件）であることがわかる。2番目に多い事故は「昼間に無信号交差点において自転車と出会い頭で衝突する事故」で全体の6.8%であることがわかる。3番目に多い事故は「昼間に無信号交差点において四輪車と出会い頭で衝突する事故」で全体の6.2%であることがわかる。以上の結果は、前年度の調査結果と同様な傾向である。

表 2-4-12

運転者グループA3が翌年に第1当事者となった事故の交通場面別件数・構成率
（上位の10 交通場面）

運転者グループ名	H16-H20の事故回数(1当)	H16-H20の違反回数	H21事故当事者率
A3	0	2	1.17

順位	昼夜	発生場所	衝突相手 (2当)	事故類型	H21に起こした事故	
					件数	%
1	昼	単路	四輪車	追突	8,493	14.8
2	昼	無信号交差点およびその付近	自転車	出会い頭	3,882	6.8
3	昼	無信号交差点およびその付近	四輪車	出会い頭	3,574	6.2
4	昼	信号交差点およびその付近	四輪車	追突	3,429	6.0
5	夜	単路	四輪車	追突	2,778	4.8
6	昼	無信号交差点およびその付近	四輪車	追突	1,912	3.3
7	昼	無信号交差点およびその付近	二輪車	出会い頭	1,327	2.3
8	昼	単路	二輪車	その他の車両相互	1,319	2.3
9	昼	単路	四輪車	その他の車両相互	1,283	2.2
10	昼	単路	歩行者	人対車両	1,207	2.1
その他の交通場面					28,285	49.2
H21事故件数合計					57,489	100.0

運転者グループ名	H16-H19の事故回数(1当)	H16-H19の違反回数	H20事故当事者率
A3	0	2	1.37

順位	昼夜	発生場所	衝突相手 (2当)	事故類型	H20に起こした事故	
					件数	%
1	昼	単路	四輪車	追突	9,766	15.3
2	昼	無信号交差点およびその付近	自転車	出会い頭	4,244	6.6
3	昼	信号交差点およびその付近	四輪車	追突	3,964	6.2
4	昼	無信号交差点およびその付近	四輪車	出会い頭	3,835	6.0
5	夜	単路	四輪車	追突	3,265	5.1
6	昼	無信号交差点およびその付近	四輪車	追突	2,075	3.2
7	昼	単路	二輪車	その他の車両相互	1,525	2.4
8	夜	信号交差点およびその付近	四輪車	追突	1,517	2.4
9	昼	無信号交差点およびその付近	二輪車	出会い頭	1,511	2.4
10	昼	単路	四輪車	その他の車両相互	1,405	2.2
その他の交通場面					30,800	48.2
H20事故件数合計					63,907	100.0

(4) 運転者グループA4が翌年に起こした事故の交通場面別件数・構成率

表2-4-13は事故回数(1当)が0回、違反回数が3回の運転者グループA4が翌年に起こした(第1当事者となった)事故を交通場面別に集計し、そのうち、件数の多い上位10までを示した表である。

この表より、運転者グループA4が翌年に最も多く起こした事故は「昼間に単路で走行中に四輪車と追突する事故」で、全体の15.9%(A4の全事故31,961件中の5,071件)であることがわかる。2番目に多い事故は「昼間に無信号交差点において自転車と出会い頭で衝突する事故」で全体の6.7%であることがわかる。3番目に多い事故は「昼間に信号交差点において四輪車と追突する事故」で全体の6.4%であることがわかる。以上の結果は、前年度の調査結果と同様な傾向である。

表2-4-13

運転者グループA4が翌年に第1当事者となった事故の交通場面別件数・構成率
(上位の10交通場面)

運転者グループ名	H16-H20の事故回数(1当)	H16-H20の違反回数	H21事故当事者率
A4	0	3	1.49

順位	昼夜	発生場所	衝突相手 (2当)	事故類型	H21に起こした事故	
					件数	%
1	昼	単路	四輪車	追突	5,071	15.9
2	昼	無信号交差点およびその付近	自転車	出会い頭	2,152	6.7
3	昼	信号交差点およびその付近	四輪車	追突	2,056	6.4
4	昼	無信号交差点およびその付近	四輪車	出会い頭	1,753	5.5
5	夜	単路	四輪車	追突	1,680	5.3
6	昼	無信号交差点およびその付近	四輪車	追突	1,087	3.4
7	昼	単路	二輪車	その他の車両相互	786	2.5
8	夜	信号交差点およびその付近	四輪車	追突	777	2.4
9	昼	無信号交差点およびその付近	二輪車	出会い頭	743	2.3
10	昼	単路	四輪車	その他の車両相互	657	2.1
その他の交通場面					15,199	47.6
H21事故件数合計					31,961	100.0

運転者グループ名	H16-H19の事故回数(1当)	H16-H19の違反回数	H20事故当事者率
A4	0	3	1.75

順位	昼夜	発生場所	衝突相手 (2当)	事故類型	H20に起こした事故	
					件数	%
1	昼	単路	四輪車	追突	5,289	15.7
2	昼	信号交差点およびその付近	四輪車	追突	2,192	6.5
3	昼	無信号交差点およびその付近	自転車	出会い頭	2,045	6.1
4	夜	単路	四輪車	追突	1,817	5.4
5	昼	無信号交差点およびその付近	四輪車	出会い頭	1,793	5.3
6	昼	無信号交差点およびその付近	四輪車	追突	1,140	3.4
7	夜	信号交差点およびその付近	四輪車	追突	911	2.7
8	昼	単路	二輪車	その他の車両相互	789	2.3
9	昼	無信号交差点およびその付近	二輪車	出会い頭	776	2.3
10	昼	単路	四輪車	その他の車両相互	696	2.1
その他の交通場面					16,179	48.1
H20事故件数合計					33,627	100.0

(5) 運転者グループA5が翌年に起こした事故の交通場面別件数・構成率

表2-4-14は事故回数(1当)が0回、違反回数が4回の運転者グループA5が翌年に起こした(第1当事者となった)事故を交通場面別に集計し、そのうち、件数の多い上位10までを示した表である。

この表より、運転者グループA5が翌年に最も多く起こした事故は「昼間に単路で走行中に四輪車と追突する事故」で、全体の16.4%(A5の全事故18,827件中の3,085件)であることがわかる。2番目に多い事故は「昼間に無信号交差点において自転車と出会い頭で衝突する事故」で全体の6.6%であることがわかる。3番目に多い事故は「昼間に信号交差点において四輪車と追突する事故」で全体の6.3%であることがわかる。以上の結果は、前年度の調査結果と同様な傾向である。

表2-4-14

運転者グループA5が翌年に第1当事者となった事故の交通場面別件数・構成率
(上位の10交通場面)

運転者グループ名		H16-H20の事故回数(1当)	H16-H20の違反回数		H21事故当事者率	
A5		0	4		1.79	
順位	昼夜	発生場所	衝突相手 (2当)	事故類型	H21に起こした事故	
					件数	%
1	昼	単路	四輪車	追突	3,085	16.4
2	昼	無信号交差点およびその付近	自転車	出会い頭	1,241	6.6
3	昼	信号交差点およびその付近	四輪車	追突	1,181	6.3
4	夜	単路	四輪車	追突	1,035	5.5
5	昼	無信号交差点およびその付近	四輪車	出会い頭	994	5.3
6	昼	無信号交差点およびその付近	四輪車	追突	659	3.5
7	夜	信号交差点およびその付近	四輪車	追突	502	2.7
8	昼	単路	二輪車	その他の車両相互	441	2.3
9	昼	単路	四輪車	その他の車両相互	422	2.2
10	昼	単路	自転車	その他の車両相互	391	2.1
その他の交通場面					8,876	47.1
H21事故件数合計					18,827	100.0

運転者グループ名		H16-H19の事故回数(1当)	H16-H19の違反回数		H20事故当事者率	
A5		0	4		2.09	
順位	昼夜	発生場所	衝突相手 (2当)	事故類型	H20に起こした事故	
					件数	%
1	昼	単路	四輪車	追突	3,084	16.8
2	昼	信号交差点およびその付近	四輪車	追突	1,202	6.5
3	昼	無信号交差点およびその付近	自転車	出会い頭	1,118	6.1
4	夜	単路	四輪車	追突	1,069	5.8
5	昼	無信号交差点およびその付近	四輪車	出会い頭	906	4.9
6	昼	無信号交差点およびその付近	四輪車	追突	598	3.3
7	夜	信号交差点およびその付近	四輪車	追突	507	2.8
8	昼	単路	二輪車	その他の車両相互	441	2.4
9	昼	無信号交差点およびその付近	二輪車	出会い頭	382	2.1
10	昼	単路	自転車	その他の車両相互	381	2.1
その他の交通場面					8,670	47.2
H20事故件数合計					18,358	100.0

(6) 運転者グループA12が翌年に起こした事故の交通場面別件数・構成率

表2-4-15は事故回数(1当)が1回、違反回数が0回の運転者グループA12が翌年に起こした(第1当事者となった)事故を交通場面別に集計し、そのうち、件数の多い上位10までを示した表である。

この表より、運転者グループA12が翌年に最も多く起こした事故は「昼間に単路で走行中に四輪車と追突する事故」で、全体の13.7%(A12の全事故13,279件中の1,817件)であることがわかる。2番目に多い事故は「昼間に無信号交差点において四輪車と出会い頭で衝突する事故」で全体の7.2%であることがわかる。3番目に多い事故は「昼間に無信号交差点において自転車と出会い頭で衝突する事故」で全体の6.9%であることがわかる。以上の結果は、前年度の調査結果と同様な傾向である。

表2-4-15

運転者グループA12が翌年に第1当事者となった事故の交通場面別件数・構成率
(上位の10交通場面)

運転者グループ名	H16-H20の事故回数(1当)	H16-H20の違反回数	H21事故当事者率			
A12	1	0	1,817	13.7		
順位	昼夜	発生場所	衝突相手(2当)	事故類型	H21に起こした事故	
					件数	%
1	昼	単路	四輪車	追突	1,817	13.7
2	昼	無信号交差点およびその付近	四輪車	出会い頭	958	7.2
3	昼	無信号交差点およびその付近	自転車	出会い頭	920	6.9
4	昼	信号交差点およびその付近	四輪車	追突	737	5.6
5	夜	単路	四輪車	追突	543	4.1
6	昼	無信号交差点およびその付近	四輪車	追突	427	3.2
7	昼	単路	その他	車両単独	351	2.6
8	昼	単路	四輪車	その他の車両相互	328	2.5
9	昼	無信号交差点およびその付近	二輪車	出会い頭	313	2.4
10	昼	単路	歩行者	人対車両	298	2.2
その他の交通場面					6,587	49.6
H21事故件数合計					13,279	100.0

運転者グループ名	H16-H19の事故回数(1当)	H16-H19の違反回数	H20事故当事者率			
A12	1	0	2,070	13.8		
順位	昼夜	発生場所	衝突相手(2当)	事故類型	H20に起こした事故	
					件数	%
1	昼	単路	四輪車	追突	2,070	13.8
2	昼	無信号交差点およびその付近	四輪車	出会い頭	1,036	6.9
3	昼	無信号交差点およびその付近	自転車	出会い頭	901	6.0
4	昼	信号交差点およびその付近	四輪車	追突	826	5.5
5	夜	単路	四輪車	追突	722	4.8
6	昼	無信号交差点およびその付近	四輪車	追突	454	3.0
7	昼	無信号交差点およびその付近	二輪車	出会い頭	380	2.5
8	昼	信号交差点およびその付近	四輪車	出会い頭	360	2.4
9	昼	単路	四輪車	その他の車両相互	335	2.2
10	昼	単路	歩行者	人対車両	320	2.1
その他の交通場面					7,591	50.6
H20事故件数合計					14,995	100.0

(7) 運転者グループA13が翌年に起こした事故の交通場面別件数・構成率

表2-4-16は事故回数(1当)が1回、違反回数が1回の運転者グループA13が翌年に起こした(第1当事者となった)事故を交通場面別に集計し、そのうち、件数の多い上位10までを示した表である。

この表より、運転者グループA13が翌年に最も多く起こした事故は「昼間に単路で走行中に四輪車と追突する事故」で、全体の14.6%(A13の全事故11,800件中の1,726件)であることがわかる。2番目に多い事故は「昼間に無信号交差点において自転車と出会い頭で衝突する事故」で全体の6.3%であることがわかる。3番目に多い事故は「昼間に無信号交差点において四輪車と出会い頭で衝突する事故」で全体の6.1%であることがわかる。以上の結果は、前年度の調査結果と同様な傾向である。

表2-4-16

運転者グループA13が翌年に第1当事者となった事故の交通場面別件数・構成率
(上位の10交通場面)

運転者グループ名	H16-H20の事故回数(1当)	H16-H20の違反回数	H21事故当事者率
A13	1	1	1.63

順位	昼夜	発生場所	衝突相手 (2当)	事故類型	H21に起こした事故	
					件数	%
1	昼	単路	四輪車	追突	1,726	14.6
2	昼	無信号交差点およびその付近	自転車	出会い頭	741	6.3
3	昼	無信号交差点およびその付近	四輪車	出会い頭	721	6.1
4	昼	信号交差点およびその付近	四輪車	追突	672	5.7
5	夜	単路	四輪車	追突	577	4.9
6	昼	無信号交差点およびその付近	四輪車	追突	394	3.3
7	夜	信号交差点およびその付近	四輪車	追突	276	2.3
8	昼	単路	四輪車	その他の車両相互	270	2.3
9	昼	単路	歩行者	人对車両	263	2.2
10	昼	無信号交差点およびその付近	二輪車	出会い頭	240	2.0
その他の交通場面					5,920	50.2
H21事故件数合計					11,800	100.0

運転者グループ名	H16-H19の事故回数(1当)	H16-H19の違反回数	H20事故当事者率
A13	1	1	1.87

順位	昼夜	発生場所	衝突相手 (2当)	事故類型	H20に起こした事故	
					件数	%
1	昼	単路	四輪車	追突	1,972	15.3
2	昼	無信号交差点およびその付近	自転車	出会い頭	810	6.3
3	昼	無信号交差点およびその付近	四輪車	出会い頭	781	6.1
4	昼	信号交差点およびその付近	四輪車	追突	778	6.0
5	夜	単路	四輪車	追突	722	5.6
6	昼	無信号交差点およびその付近	四輪車	追突	416	3.2
7	昼	無信号交差点およびその付近	二輪車	出会い頭	321	2.5
8	夜	信号交差点およびその付近	四輪車	追突	302	2.3
9	昼	単路	その他	車両単独	267	2.1
10	昼	単路	歩行者	人对車両	258	2.0
その他の交通場面					6,259	48.6
H20事故件数合計					12,886	100.0

(8) 運転者グループA14が翌年に起こした事故の交通場面別件数・構成率

表2-4-17は事故回数(1当)が1回、違反回数が2回の運転者グループA14が翌年に起こした(第1当事者となった)事故を交通場面別に集計し、そのうち、件数の多い上位10までを示した表である。

この表より、運転者グループA14が翌年に最も多く起こした事故は「昼間に単路で走行中に四輪車と追突する事故」で、全体の15.3%(A14の全事故8,314件中の1,271件)であることがわかる。2番目に多い事故は「昼間に信号交差点において四輪車と追突する事故」で全体の6.8%であることがわかる。3番目に多い事故は「昼間に無信号交差点において自転車と出会い頭で衝突する事故」で全体の6.1%であることがわかる。以上の結果は、前年度の調査結果と同様な傾向である。

表2-4-17

運転者グループA14が翌年に第1当事者となった事故の交通場面別件数・構成率
(上位の10交通場面)

運転者グループ名	H16-H20の事故回数(1当)	H16-H20の違反回数	H21事故当事者率	
A14	1	2	2.13	

順位	昼夜	発生場所	衝突相手 (2当)	事故類型	H21に起こした事故	
					件数	%
1	昼	単路	四輪車	追突	1,271	15.3
2	昼	信号交差点およびその付近	四輪車	追突	562	6.8
3	昼	無信号交差点およびその付近	自転車	出会い頭	510	6.1
4	夜	単路	四輪車	追突	476	5.7
5	昼	無信号交差点およびその付近	四輪車	出会い頭	450	5.4
6	昼	無信号交差点およびその付近	四輪車	追突	258	3.1
7	夜	信号交差点およびその付近	四輪車	追突	213	2.6
8	昼	無信号交差点およびその付近	二輪車	出会い頭	193	2.3
9	昼	単路	四輪車	その他の車両相互	189	2.3
10	昼	信号交差点およびその付近	四輪車	出会い頭	158	1.9
10	昼	単路	二輪車	その他の車両相互	158	1.9
その他の交通場面					5,147	61.9
H21事故件数合計					8,314	100.0

運転者グループ名	H16-H19の事故回数(1当)	H16-H19の違反回数	H20事故当事者率	
A14	1	2	2.48	

順位	昼夜	発生場所	衝突相手 (2当)	事故類型	H20に起こした事故	
					件数	%
1	昼	単路	四輪車	追突	1,401	16.4
2	昼	信号交差点およびその付近	四輪車	追突	566	6.6
3	夜	単路	自転車	追突	494	5.8
4	昼	無信号交差点およびその付近	四輪車	出会い頭	479	5.6
5	昼	無信号交差点およびその付近	四輪車	出会い頭	408	4.8
6	昼	無信号交差点およびその付近	四輪車	追突	274	3.2
7	夜	信号交差点およびその付近	四輪車	追突	239	2.8
8	昼	単路	二輪車	その他の車両相互	188	2.2
9	昼	単路	歩行者	人対車両	176	2.1
10	昼	単路	四輪車	その他の車両相互	170	2.0
その他の交通場面					4,152	48.6
H20事故件数合計					8,547	100.0

(9) 運転者グループA15が翌年に起こした事故の交通場面別件数・構成率

表2-4-18は事故回数(1当)が1回、違反回数が3回の運転者グループA15が翌年に起こした(第1当事者となった)事故を交通場面別に集計し、そのうち、件数の多い上位10までを示した表である。

この表より、運転者グループA15が翌年に最も多く起こした事故は「昼間に単路で走行中に四輪車と追突する事故」で、全体の16.4%(A15の全事故5,629件中の925件)であることがわかる。2番目に多い事故は「夜間に単路で四輪車と追突する事故」で全体の6.6%であることがわかる。3番目に多い事故は「昼間に信号交差点において四輪車と追突する事故」で全体の6.3%であることがわかる。以上の結果は、前年度の調査結果と同様な傾向である。

表2-4-18

運転者グループA15が翌年に第1当事者となった事故の交通場面別件数・構成率
(上位の10交通場面)

運転者グループ名		H16-H20の事故回数(1当)	H16-H20の違反回数		H21事故当事者率	
A15		1	3		2.58	
順位	昼夜	発生場所	衝突相手 (2当)	事故類型	H21に起こした事故	
					件数	%
1	昼	単路	四輪車	追突	925	16.4
2	夜	単路	四輪車	追突	369	6.6
3	昼	信号交差点およびその付近	四輪車	追突	354	6.3
4	昼	無信号交差点およびその付近	自転車	出会い頭	315	5.6
5	昼	無信号交差点およびその付近	四輪車	出会い頭	253	4.5
6	昼	無信号交差点およびその付近	四輪車	追突	197	3.5
7	夜	信号交差点およびその付近	四輪車	追突	191	3.4
8	昼	単路	二輪車	その他の車両相互	125	2.2
9	昼	無信号交差点およびその付近	二輪車	出会い頭	123	2.2
10	昼	単路	四輪車	その他の車両相互	120	2.1
その他の交通場面					2,657	47.2
H21事故件数合計					5,629	100.0

運転者グループ名		H16-H19の事故回数(1当)	H16-H19の違反回数		H20事故当事者率	
A15		1	3		2.96	
順位	昼夜	発生場所	衝突相手 (2当)	事故類型	H20に起こした事故	
					件数	%
1	昼	単路	四輪車	追突	900	16.9
2	昼	信号交差点およびその付近	四輪車	追突	378	7.1
3	夜	単路	四輪車	追突	325	6.1
4	昼	無信号交差点およびその付近	自転車	出会い頭	290	5.5
5	昼	無信号交差点およびその付近	四輪車	出会い頭	212	4.0
6	昼	無信号交差点およびその付近	四輪車	追突	166	3.1
7	夜	信号交差点およびその付近	四輪車	追突	148	2.8
8	昼	単路	二輪車	その他の車両相互	126	2.4
9	昼	単路	四輪車	その他の車両相互	115	2.2
10	昼	無信号交差点およびその付近	二輪車	出会い頭	106	2.0
その他の交通場面					2,555	48.0
H20事故件数合計					5,321	100.0

(10) 運転者グループA16が翌年に起こした事故の交通場面別件数・構成率

表2-4-19は事故回数（1当）が1回、違反回数が4回の運転者グループA16が翌年に起こした（第1当事者となった）事故を交通場面別に集計し、そのうち、件数の多い上位10までを示した表である。

この表より、運転者グループA16が翌年に最も多く起こした事故は「昼間に単路で走行中に四輪車と追突する事故」で、全体の17.3%（A16の全事故3,650件中の633件）であることがわかる。2番目に多い事故は「昼間に信号交差点において四輪車と追突する事故」で全体の7.2%であることがわかる。3番目に多い事故は「夜間に単路で四輪車と追突する事故」で全体の5.9%であることがわかる。以上の結果は、前年度の調査結果と同様な傾向である。

表2-4-19

運転者グループA16が翌年に第1当事者となった事故の交通場面別件数・構成率
（上位の10交通場面）

運転者グループ名	H16-H20の事故回数(1当)	H16-H20の違反回数	H21事故当事者率
A16	1	4	2.90

順位	昼夜	発生場所	衝突相手 (2当)	事故類型	H21に起こした事故	
					件数	%
1	昼	単路	四輪車	追突	633	17.3
2	昼	信号交差点およびその付近	四輪車	追突	262	7.2
3	夜	単路	四輪車	追突	217	5.9
4	昼	無信号交差点およびその付近	自転車	出会い頭	194	5.3
5	昼	無信号交差点およびその付近	四輪車	出会い頭	156	4.3
6	昼	無信号交差点およびその付近	四輪車	追突	111	3.0
7	夜	信号交差点およびその付近	四輪車	追突	104	2.8
8	昼	単路	四輪車	その他の車両相互	89	2.4
9	昼	単路	二輪車	その他の車両相互	79	2.2
10	昼	単路	自転車	その他の車両相互	72	2.0
その他の交通場面					1,733	47.5
H21事故件数合計					3,650	100.0

運転者グループ名	H16-H19の事故回数(1当)	H16-H19の違反回数	H20事故当事者率
A16	1	4	3.37

順位	昼夜	発生場所	衝突相手 (2当)	事故類型	H20に起こした事故	
					件数	%
1	昼	単路	四輪車	追突	584	18.1
2	昼	信号交差点およびその付近	四輪車	追突	238	7.4
3	夜	単路	四輪車	追突	217	6.7
4	昼	無信号交差点およびその付近	自転車	出会い頭	151	4.7
5	昼	無信号交差点およびその付近	四輪車	出会い頭	141	4.4
6	昼	無信号交差点およびその付近	四輪車	追突	97	3.0
7	昼	単路	二輪車	その他の車両相互	91	2.8
8	昼	単路	四輪車	その他の車両相互	84	2.6
9	夜	信号交差点およびその付近	四輪車	追突	83	2.6
10	昼	単路	自転車	その他の車両相互	65	2.0
その他の交通場面					1,480	45.8
H20事故件数合計					3,231	100.0

(11) 運転者グループA23が翌年に起こした事故の交通場面別件数・構成率

表2-4-20は事故回数（1当）が2回、違反回数が0回の運転者グループA23が翌年に起こした（第1当事者となった）事故を交通場面別に集計し、そのうち、件数の多い上位10までを示した表である。

この表より、運転者グループA23が翌年に最も多く起こした事故は「昼間に単路で走行中に四輪車と追突する事故」で、全体の15.2%（A23の全事故1,065件中の162件）であることがわかる。2番目に多い事故は「昼間に無信号交差点において自転車と出会い頭で衝突する事故」で全体の5.8%であることがわかる。3番目に多い事故は「夜間に単路で四輪車と追突する事故」で全体の5.7%であることがわかる。以上の結果は、前年度の調査結果と同様な傾向である。

表2-4-20

運転者グループA23が翌年に第1当事者となった事故の交通場面別件数・構成率
（上位の10交通場面）

運転者グループ名	H16-H20の事故回数(1当)	H16-H20の違反回数	H21事故当事者率
A23	2	0	2.62

順位	昼夜	発生場所	衝突相手 (2当)	事故類型	H21に起こした事故	
					件数	%
1	昼	単路	四輪車	追突	162	15.2
2	昼	無信号交差点およびその付近	自転車	出会い頭	62	5.8
3	夜	単路	四輪車	追突	61	5.7
4	昼	信号交差点およびその付近	四輪車	追突	52	4.9
4	昼	無信号交差点およびその付近	四輪車	出会い頭	52	4.9
6	昼	単路	その他	車両単独	39	3.7
7	昼	単路	歩行者	人対車両	35	3.3
8	昼	無信号交差点およびその付近	四輪車	追突	32	3.0
9	夜	信号交差点およびその付近	四輪車	追突	29	2.7
10	昼	無信号交差点およびその付近	二輪車	出会い頭	25	2.3
その他の交通場面					516	48.5
H21事故件数合計					1,065	100.0

運転者グループ名	H16-H19の事故回数(1当)	H16-H19の違反回数	H20事故当事者率
A23	2	0	3.02

順位	昼夜	発生場所	衝突相手 (2当)	事故類型	H20に起こした事故	
					件数	%
1	昼	単路	四輪車	追突	160	14.2
2	昼	信号交差点およびその付近	四輪車	追突	72	6.4
3	夜	単路	四輪車	追突	63	5.6
4	昼	無信号交差点およびその付近	自転車	出会い頭	62	5.5
4	昼	無信号交差点およびその付近	四輪車	出会い頭	60	5.3
6	昼	無信号交差点およびその付近	四輪車	追突	42	3.7
7	昼	単路	その他	車両単独	30	2.7
8	夜	信号交差点およびその付近	四輪車	追突	26	2.3
9	昼	信号交差点およびその付近	四輪車	出会い頭	25	2.2
10	昼	単路	歩行者	人対車両	25	2.2
その他の交通場面					558	49.7
H20事故件数合計					1,123	100.0

(12) 運転者グループA24が翌年に起こした事故の交通場面別件数・構成率

表2-4-21は事故回数(1当)が2回、違反回数が1回の運転者グループA24が翌年に起こした(第1当事者となった)事故を交通場面別に集計し、そのうち、件数の多い上位10までを示した表である。

この表より、運転者グループA24が翌年に最も多く起こした事故は「昼間に単路で走行中に四輪車と追突する事故」で、全体の15.1%(A24の全事故1,233件中の186件)であることがわかる。2番目に多い事故は「昼間に無信号交差点において自転車と出会い頭で衝突する事故」で全体の6.7%であることがわかる。3番目に多い事故は「昼間に無信号交差点において四輪車と出会い頭で衝突する事故」で全体の6.1%であることがわかる。以上の結果は、前年度の調査結果と同様な傾向である。

表2-4-21

運転者グループA24が翌年に第1当事者となった事故の交通場面別件数・構成率
(上位の10交通場面)

運転者グループ名		H16-H20の事故回数(1当)	H16-H20の違反回数		H21事故当事者率	
A24		2	1		3.28	
順位	昼夜	発生場所	衝突相手(2当)	事故類型	H21に起こした事故	
					件数	%
1	昼	単路	四輪車	追突	186	15.1
2	昼	無信号交差点およびその付近	自転車	出会い頭	82	6.7
3	昼	無信号交差点およびその付近	四輪車	出会い頭	75	6.1
4	夜	単路	四輪車	追突	73	5.9
5	昼	信号交差点およびその付近	四輪車	追突	67	5.4
6	昼	単路	自転車	その他の車両相互	38	3.1
7	夜	信号交差点およびその付近	四輪車	追突	35	2.8
8	昼	無信号交差点およびその付近	四輪車	追突	34	2.8
9	昼	信号交差点およびその付近	四輪車	出会い頭	26	2.1
9	昼	単路	歩行者	人対車両	26	2.1
その他の交通場面					591	47.9
H21事故件数合計					1,233	100.0

運転者グループ名		H16-H19の事故回数(1当)	H16-H19の違反回数		H20事故当事者率	
A24		2	1		3.96	
順位	昼夜	発生場所	衝突相手(2当)	事故類型	H20に起こした事故	
					件数	%
1	昼	単路	四輪車	追突	202	15.6
2	昼	信号交差点およびその付近	四輪車	追突	82	6.3
3	夜	単路	四輪車	追突	75	5.8
4	昼	無信号交差点およびその付近	自転車	出会い頭	74	5.7
5	昼	無信号交差点およびその付近	四輪車	出会い頭	65	5.0
6	昼	無信号交差点およびその付近	四輪車	追突	44	3.4
7	昼	単路	その他	車両単独	43	3.3
8	夜	信号交差点およびその付近	四輪車	追突	39	3.0
9	昼	単路	歩行者	人対車両	31	2.4
9	昼	単路	四輪車	その他の車両相互	29	2.2
その他の交通場面					614	47.3
H20事故件数合計					1,298	100.0

(13) 運転者グループA25が翌年に起こした事故の交通場面別件数・構成率

表2-4-22は事故回数(1当)が2回、違反回数が2回の運転者グループA25が翌年に起こした(第1当事者となった)事故を交通場面別に集計し、そのうち、件数の多い上位10までを示した表である。

この表より、運転者グループA25が翌年に最も多く起こした事故は「昼間に単路で走行中に四輪車と追突する事故」で、全体の17.2%(A25の全事故1,048件中の180件)であることがわかる。2番目に多い事故は「夜間に単路で四輪車と追突する事故」で全体の6.2%であることがわかる。3番目に多い事故は「昼間に無信号交差点において四輪車と出会い頭で衝突する事故」で全体の5.5%であることがわかる。以上の結果は、前年度の調査結果と同様な傾向である。

表2-4-22

運転者グループA25が翌年に第1当事者となった事故の交通場面別件数・構成率
(上位の10交通場面)

運転者グループ名	H16-H20の事故回数(1当)	H16-H20の違反回数	H21事故当事者率
A25	2	2	3.88

順位	昼夜	発生場所	衝突相手 (2当)	事故類型	H21に起こした事故	
					件数	%
1	昼	単路	四輪車	追突	180	17.2
2	夜	単路	四輪車	追突	65	6.2
3	昼	無信号交差点およびその付近	自転車	出会い頭	58	5.5
4	昼	信号交差点およびその付近	四輪車	追突	55	5.2
5	昼	無信号交差点およびその付近	四輪車	出会い頭	41	3.9
6	夜	信号交差点およびその付近	四輪車	追突	33	3.1
7	昼	無信号交差点およびその付近	四輪車	追突	29	2.8
8	昼	単路	二輪車	その他の車両相互	23	2.2
9	昼	信号交差点およびその付近	四輪車	出会い頭	22	2.1
10	昼	単路	自転車	その他の車両相互	22	2.1
その他の交通場面					520	49.6
H21事故件数合計					1,048	100.0

運転者グループ名	H16-H19の事故回数(1当)	H16-H19の違反回数	H20に起こした事故
A25	2	2	4.55

順位	昼夜	発生場所	衝突相手 (2当)	事故類型	H20に起こした事故	
					件数	%
1	昼	単路	四輪車	追突	160	15.9
2	昼	信号交差点およびその付近	四輪車	追突	81	8.0
3	夜	単路	四輪車	追突	70	7.0
4	昼	信号交差点およびその付近	四輪車	追突	47	4.7
5	昼	無信号交差点およびその付近	自転車	出会い頭	43	4.3
6	昼	無信号交差点およびその付近	四輪車	追突	41	4.1
7	昼	無信号交差点およびその付近	四輪車	出会い頭	40	4.0
8	昼	単路	四輪車	その他の車両相互	25	2.5
9	昼	単路	その他	車両単独	23	2.3
10	夜	信号交差点およびその付近	歩行者	人対車両	19	1.9
その他の交通場面					458	45.5
H20事故件数合計					1,007	100.0

(14) 運転者グループA45が翌年に起こした事故の交通場面別件数・構成率

表2-4-23は事故回数（1当）が4回、違反回数が0回の運転者グループA45が翌年に起こした（第1当事者となった）事故を交通場面別に集計し、そのうち、件数の多い上位10までを示した表である。

この表より、運転者グループA45が翌年に最も多く起こした事故は「昼間に無信号交差点において四輪車と出会い頭で衝突する事故」で、全体の11.5%（A45の全事故26件中の3件）であるが、件数が少ないので顕著な事故は見あたらない。

表2-4-23

運転者グループA45が翌年に第1当事者となった事故の交通場面別件数・構成率
（上位の10交通場面）

運転者グループ名	H16-H20の事故回数(1当)		H16-H20の違反回数		H21事故当事者率	
A45	4		0		11.11	
順位	昼夜	発生場所	衝突相手 (2当)	事故類型	H21に起こした事故	
					件数	%
1	昼	無信号交差点およびその付近	四輪車	出会い頭	3	11.5
2	昼	単路	四輪車	追突	3	11.5
3	夜	単路	その他	車両単独	3	11.5
4	昼	単路	歩行者	人対車両	2	7.7
5	昼	単路	その他	車両単独	2	7.7
						0.0
						0.0
						0.0
						0.0
						0.0
その他の交通場面					13	50.0
H21事故件数合計					26	100.0

(15) 運転者グループA46が翌年に起こした事故の交通場面別件数・構成率

表2-4-24は事故回数（1当）が4回、違反回数が1回の運転者グループA46が翌年に起こした（第1当事者となった）事故を交通場面別に集計し、そのうち、件数の多い上位10までを示した表である。

この表より、運転者グループA46が翌年に最も多く起こした事故は「夜間に単路で走行中に四輪車に追突する事故」で、全体の12.9%（A46の全事故31件中の4件）であるが、件数が少ないので顕著な事故は見あたらない。

表2-4-24

運転者グループA46が翌年に第1当事者となった事故の交通場面別件数・構成率
（上位の10交通場面）

運転者グループ名		H16-H20の事故回数(1当)	H16-H20の違反回数		H21事故当事者率	
A46		4	1		13.30	
順位	昼夜	発生場所	衝突相手 (2当)	事故類型	H21に起こした事故	
					件数	%
1	夜	単路	四輪車	追突	4	12.9
2	昼	信号交差点およびその付近	四輪車	追突	3	9.7
2	夜	信号交差点およびその付近	歩行者	人対車両	3	9.7
2	昼	単路	四輪車	追突	3	9.7
5	夜	信号交差点およびその付近	二輪車	その他の車両相互	2	6.5
5	夜	無信号交差点およびその付近	二輪車	出会い頭	2	6.5
その他の交通場面					14	45.2
H21事故件数合計					31	100.0

(16) 運転者グループA47が翌年に起こした事故の交通場面別件数・構成率

表2-4-25は事故回数（1当）が4回、違反回数が2回の運転者グループA47が翌年に起こした（第1当事者となった）事故を交通場面別に集計し、そのうち、件数の多い上位10までを示した表である。

この表より、運転者グループA47が翌年に最も多く起こした事故は「昼間に単路で走行中に四輪車に追突する事故」で、全体の17.4%（A47の全事故23件中の4件）であるが、件数が少ないので顕著な事故は見あたらない。

表2-4-25

運転者グループA45が翌年に第1当事者となった事故の交通場面別件数・構成率
（上位の10交通場面）

運転者グループ名		H16-H20の事故回数(1当)	H16-H20の違反回数		H21事故当事者率	
A47		4	2		10.05	
順位	昼夜	発生場所	衝突相手 (2当)	事故類型	H21に起こした事故	
					件数	%
1	昼	単路	四輪車	追突	4	17.4
2	夜	単路	四輪車	追突	4	17.4
3	夜	無信号交差点およびその付近	自転車	出会い頭	2	8.7
4	夜	単路	二輪車	その他の車両相互	2	8.7
その他の交通場面					11	47.8
H21事故件数合計					23	100.0

(17) 運転者グループA48 が翌年に起こした事故の交通場面別件数・構成率

表 2-4-26 は事故回数（1 当）が 4 回、違反回数が 3 回の運転者グループ A48 が翌年に起こした（第 1 当事者となった）事故を交通場面別に集計し、そのうち、件数の多い上位10までを示した表である。

この表より、運転者グループ A48 が翌年に最も多く起こした事故は「昼間に単路で走行中に四輪車と追突する事故」で、全体の 17.6%（A48 の全事故 17 件中の 3 件）であるが、件数が少ないので顕著な事故は見あたらない。

表 2-4-26

運転者グループ A48 が翌年に第 1 当事者となった事故の交通場面別件数・構成率
（上位の10 交通場面）

運転者グループ名		H16-H20の事故回数(1当)	H16-H20の違反回数	H21事故当事者率		
A48		4	3	9.24		
順位	昼夜	発生場所	衝突相手 (2当)	事故類型	H21に起こした事故	
					件数	%
1	昼	単路	四輪車	追突	3	17.6
2	夜	単路	四輪車	追突	2	11.8
2	夜	単路	二輪車	右折時	2	11.8
4	昼	信号交差点およびその付近	自転車	出会い頭	1	5.9
4	昼	信号交差点およびその付近	四輪車	右折時	1	5.9
4	昼	信号交差点およびその付近	自転車	右折時	1	5.9
4	夜	信号交差点およびその付近	四輪車	追突	1	5.9
4	昼	無信号交差点およびその付近	四輪車	追突	1	5.9
4	昼	無信号交差点およびその付近	自転車	出会い頭	1	5.9
4	夜	無信号交差点およびその付近	歩行者	人対車両	1	5.9
4	昼	単路	四輪車	正面衝突	1	5.9
その他の交通場面					2	11.8
H21事故件数合計					17	100.0

(18) 運転者グループA49が翌年に起こした事故の交通場面別件数・構成率

表2-4-27は事故回数（1当）が4回、違反回数が4回の運転者グループA49が翌年に起こした（第1当事者となった）事故を交通場面別に集計し、そのうち、件数の多い上位10までを示した表である。

この表より、運転者グループA49が翌年に最も多く起こした事故は「夜間に信号交差点において四輪車と追突する事故」で、全体の23.1%（A49の全事故13件中の3件）であるが、件数が少ないので顕著な事故は見あたらない。

表2-4-27

運転者グループA45が翌年に第1当事者となった事故の交通場面別件数・構成率
（上位の10交通場面）

運転者グループ名		H16-H20の事故回数(1当)	H16-H20の違反回数		H21事故当事者率	
A49		4	4		9.84	
順位	昼夜	発生場所	衝突相手 (2当)	事故類型	H21に起こした事故	
					件数	%
1	夜	信号交差点およびその付近	四輪車	追突	3	23.1
2	昼	無信号交差点およびその付近	自転車	出会い頭	2	15.4
3	昼	信号交差点およびその付近	四輪車	追突	1	7.7
4	昼	信号交差点およびその付近	二輪車	出会い頭	1	7.7
5	昼	信号交差点およびその付近	自転車	その他の車両相互	1	7.7
6	夜	信号交差点およびその付近	二輪車	右折時	1	7.7
7	昼	無信号交差点およびその付近	自転車	正面衝突	1	7.7
8	昼	無信号交差点およびその付近	四輪車	出会い頭	1	7.7
9	夜	単路	四輪車	追突	1	7.7
						0.0
その他の交通場面					1	7.7
H21事故件数合計					13	100.0

4-4 過去の事故・違反の類型別にみた翌年の交通場面発生状況の特徴

(1) 運転者グループB1が翌年に起こした事故の交通場面別件数・構成率

表 2-4-28 は運転者グループB1に属する運転者が翌年に起こした（第1当事者となった）事故を交通場面別に集計し、そのうち、件数の多い上位10までを示した表である。

この表より、運転者グループB1が翌年に最も多く起こした事故は「昼間に単路で走行中に四輪車と追突する事故」で、全体の12.4%（B1の全事故211,615件中の26,140件）であることがわかる。2番目に多い事故は「昼間に無信号交差点において四輪車と出会い頭で衝突する事故」で全体の8.2%であることがわかる。3番目に多い事故は「昼間に無信号交差点において自転車と出会い頭で衝突する事故」で全体の7.4%であることがわかる。以上の結果は、前年度の調査結果と同様な傾向である。

表 2-4-28

運転者グループB1が翌年に第1当事者となった事故の交通場面別件数・構成率
(上位の10 交通場面)

運転者グループ名	H16-H20の事故(1当)の有無 あり=1 なし=0						H16-H20の違反の有無 あり=1 なし=0							H21 事故当事者率
	人対車両	追突	出会い頭	右折時	左折時	車両単独	信号無視	最高速度	酒酔い酒気帯び	一時停止	駐停車	携帯電話	シートベルト	
B1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.44

順位	昼夜	発生場所	衝突相手(2当)	事故類型	H21に起こした事故	
					件数	%
1	昼	単路	四輪車	追突	26,140	12.4
2	昼	無信号交差点およびその付近	四輪車	出会い頭	17,293	8.2
3	昼	無信号交差点およびその付近	自転車	出会い頭	15,735	7.4
4	昼	信号交差点およびその付近	四輪車	追突	10,267	4.9
5	夜	単路	四輪車	追突	7,373	3.5
6	昼	無信号交差点およびその付近	四輪車	追突	6,311	3.0
7	昼	無信号交差点およびその付近	二輪車	出会い頭	5,877	2.8
8	昼	単路	歩行者	人対車両	5,206	2.5
9	昼	信号交差点およびその付近	四輪車	出会い頭	4,969	2.3
10	昼	単路	その他	車両単独	4,874	2.3
その他の交通場面					107,570	50.8
H21事故件数合計					211,615	100.0

運転者グループ名	H16-H19の事故(1当)の有無 あり=1 なし=0						H16-H19の違反の有無 あり=1 なし=0							H20 事故当事者率
	人対車両	追突	出会い頭	右折時	左折時	車両単独	信号無視	最高速度	酒酔い酒気帯び	一時停止	駐停車	携帯電話	シートベルト	
B1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.46

順位	昼夜	発生場所	衝突相手(2当)	事故類型	H20に起こした事故	
					件数	%
1	昼	単路	四輪車	追突	33,042	14.2
2	昼	無信号交差点およびその付近	四輪車	出会い頭	19,737	8.5
3	昼	無信号交差点およびその付近	自転車	出会い頭	16,747	7.2
4	昼	信号交差点およびその付近	四輪車	追突	12,827	5.5
5	夜	単路	四輪車	追突	9,482	4.1
6	昼	無信号交差点およびその付近	四輪車	追突	7,603	3.3
7	昼	無信号交差点およびその付近	二輪車	出会い頭	6,807	2.9
8	昼	信号交差点およびその付近	四輪車	出会い頭	5,670	2.4
9	昼	単路	四輪車	その他の車両相互	5,323	2.3
10	昼	単路	歩行者	人対車両	5,038	2.2
その他の交通場面					110,720	47.5
H20事故件数合計					232,996	100.0

(2) 運転者グループB 2が翌年に起こした事故の交通場面別件数・構成率

表 2-4-29 は運転者グループB 2に属する運転者が翌年に起こした（第1当事者となった）事故を交通場面別に集計し、そのうち、件数の多い上位10までを示した表である。

この表より、運転者グループB 2が翌年に最も多く起こした事故は「昼間に単路で走行中に四輪車と追突する事故」で、全体の15.0%（B 2の全事故44,731件中の6,704件）であることがわかる。2番目に多い事故は「昼間に無信号交差点において四輪車と出会い頭で衝突する事故」で全体の6.5%であることがわかる。3番目に多い事故は「昼間に無信号交差点において自転車と出会い頭で衝突する事故」で全体の6.5%であることがわかる。

表 2-4-29

運転者グループB 2が翌年に第1当事者となった事故の交通場面別件数・構成率
（上位の10 交通場面）

運転者 グループ名	H16-H20の事故(1当)の有無 あり=1 なし=0						H16-H20の違反の有無 あり=1 なし=0							H21 事故当事者率
	人対 車両	追突	出会 い頭	右折 時	左折 時	車両 単独	信号 無視	最高 速度	酒酔い 酒気帯び	一時 停止	駐 停止	携帯 電話	シート ベルト	
B2	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0.90

順位	昼夜	発生場所	衝突相手 (2当)	事故類型	H21に起こした事故	
					件数	%
1	昼	単路	四輪車	追突	6,704	15.0
2	昼	無信号交差点およびその付近	四輪車	出会い頭	2,911	6.5
3	昼	無信号交差点およびその付近	自転車	出会い頭	2,901	6.5
4	昼	信号交差点およびその付近	四輪車	追突	2,706	6.0
5	夜	単路	四輪車	追突	2,063	4.6
6	昼	無信号交差点およびその付近	四輪車	追突	1,590	3.6
7	昼	無信号交差点およびその付近	二輪車	出会い頭	1,066	2.4
8	昼	単路	四輪車	その他の車両相互	993	2.2
9	昼	単路	二輪車	その他の車両相互	964	2.2
10	昼	単路	歩行者	人対車両	940	2.1
その他の交通場面					21,893	48.9
H21事故件数合計					44,731	100.0

(3) 運転者グループB3が翌年に起こした事故の交通場面別件数・構成率

表 2-4-30 は運転者グループB3に属する運転者が翌年に起こした（第1当事者となった）事故を交通場面別に集計し、そのうち、件数の多い上位10までを示した表である。

この表より、運転者グループB3が翌年に最も多く起こした事故は「昼間に単路で走行中に四輪車と追突する事故」で、全体の14.1%（B3の全事故40,022件中の5,635件）であることがわかる。2番目に多い事故は「昼間に無信号交差点において四輪車と出会い頭で衝突する事故」で全体の7.7%であることがわかる。3番目に多い事故は「昼間に無信号交差点において自転車と出会い頭で衝突する事故」で全体の6.5%であることがわかる。

表 2-4-30

運転者グループB3が翌年に第1当事者となった事故の交通場面別件数・構成率
（上位の10 交通場面）

運転者 グループ名	H16-H20の事故(1当)の有無 あり=1 なし=0						H16-H20の違反の有無 あり=1 なし=0							H21 事故当事者率
	人対 車両	追突	出会 い頭	右折 時	左折 時	車両 単独	信号 無視	最高 速度	酒酔い 酒気帯び	一時 停止	駐 停止	携帯 電話	シート ベルト	
B3	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0.98
順位	昼夜	発生場所	衝突相手 (2当)	事故類型	H21に起こした事故									
					件数	%								
1	昼	単路	四輪車	追突	5,635	14.1								
2	昼	無信号交差点およびその付近	四輪車	出会い頭	3,099	7.7								
3	昼	無信号交差点およびその付近	自転車	出会い頭	2,615	6.5								
4	夜	信号交差点およびその付近	四輪車	追突	2,246	5.6								
5	夜	単路	四輪車	追突	1,825	4.6								
6	昼	無信号交差点およびその付近	四輪車	追突	1,430	3.6								
7	昼	無信号交差点およびその付近	二輪車	出会い頭	1,020	2.5								
8	昼	信号交差点およびその付近	四輪車	出会い頭	916	2.3								
9	昼	単路	四輪車	その他の車両相互	899	2.2								
10	昼	単路	歩行者	人対車両	866	2.2								
その他の交通場面					19,471	48.7								
H21事故件数合計					40,022	100.0								

(4) 運転者グループB 4が翌年に起こした事故の交通場面別件数・構成率

表 2-4-31 は運転者グループB 4に属する運転者が翌年に起こした（第1当事者となった）事故を交通場面別に集計し、そのうち、件数の多い上位10までを示した表である。

この表より、運転者グループB 4が翌年に最も多く起こした事故は「昼間に単路で走行中に四輪車と追突する事故」で、全体の13.1%（B 4の全事故17,773件中の2,331件）であることがわかる。2番目に多い事故は「昼間に無信号交差点において四輪車と出会い頭で衝突する事故」で全体の9.5%であることがわかる。3番目に多い事故は「昼間に無信号交差点において自転車と出会い頭で衝突する事故」で全体の7.4%であることがわかる。

表 2-4-31

運転者グループB 4が翌年に第1当事者となった事故の交通場面別件数・構成率
（上位の10 交通場面）

運転者 グループ名	H16-H20の事故(1当)の有無 あり=1 なし=0						H16-H20の違反の有無 あり=1 なし=0							H21 事故当事者率
	人対 車両	追突	出会 い頭	右折 時	左折 時	車両 単独	信号 無視	最高 速度	酒酔い 酒気帯び	一時 停止	駐 停止	携帯 電話	シート ベルト	
B4	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0.94

順位	昼夜	発生場所	衝突相手 (2当)	事故類型	H21に起こした事故	
					件数	%
1	昼	単路	四輪車	追突	2,331	13.1
2	昼	無信号交差点およびその付近	四輪車	出会い頭	1,687	9.5
3	昼	無信号交差点およびその付近	自転車	出会い頭	1,324	7.4
4	昼	信号交差点およびその付近	四輪車	追突	873	4.9
5	夜	単路	四輪車	追突	673	3.8
6	昼	無信号交差点およびその付近	四輪車	追突	544	3.1
7	昼	無信号交差点およびその付近	二輪車	出会い頭	497	2.8
8	昼	単路	その他	車両単独	419	2.4
9	昼	信号交差点およびその付近	四輪車	出会い頭	401	2.3
10	昼	単路	四輪車	その他の車両相互	396	2.2
その他の交通場面					8,628	48.5
H21事故件数合計					17,773	100.0

(5) 運転者グループB 5が翌年に起こした事故の交通場面別件数・構成率

表 2-4-32 は運転者グループB 5に属する運転者が翌年に起こした（第1当事者となった）事故を交通場面別に集計し、そのうち、件数の多い上位10までを示した表である。

この表より、運転者グループB 5が翌年に最も多く起こした事故は「昼間に単路で走行中に四輪車と追突する事故」で、全体の12.4%（B 5の全事故 13,599 件中の 1,662 件）であることがわかる。2番目に多い事故は「昼間に無信号交差点において自転車と出会い頭で衝突する事故」で全体の8.5%であることがわかる。3番目に多い事故は「昼間に信号交差点において四輪車と追突する事故」で全体の4.7%であることがわかる。

表 2-4-32

運転者グループB 5が翌年に第1当事者となった事故の交通場面別件数・構成率
（上位の10 交通場面）

運転者 グループ名	H16-H20の事故(1当)の有無 あり=1 なし=0						H16-H20の違反の有無 あり=1 なし=0							H21 事故当事者率
	人対 車両	追突	出会 い頭	右折 時	左折 時	車両 単独	信号 無視	最高 速度	酒酔い 酒気帯び	一時 停止	駐 停止	携帯 電話	シート ベルト	
B5	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0.86

順位	昼夜	発生場所	衝突相手 (2当)	事故類型	H21に起こした事故	
					件数	%
1	昼	単路	四輪車	追突	1,682	12.4
2	昼	無信号交差点およびその付近	自転車	出会い頭	1,153	8.5
3	昼	信号交差点およびその付近	四輪車	追突	641	4.7
4	昼	無信号交差点およびその付近	四輪車	出会い頭	599	4.4
5	夜	単路	四輪車	追突	564	4.1
6	昼	単路	二輪車	その他の車両相互	426	3.1
7	昼	単路	歩行者	人対車両	362	2.7
8	昼	無信号交差点およびその付近	二輪車	出会い頭	358	2.6
9	昼	単路	自転車	その他の車両相互	335	2.5
10	昼	無信号交差点およびその付近	四輪車	追突	311	2.3
その他の交通場面					7,168	52.7
H21事故件数合計					13,599	100.0

(6) 運転者グループB 6が翌年に起こした事故の交通場面別件数・構成率

表 2-4-33 は運転者グループB 6に属する運転者が翌年に起こした(第1当事者となった)事故を交通場面別に集計し、そのうち、件数の多い上位10までを示した表である。

この表より、運転者グループB 6が翌年に最も多く起こした事故は「昼間に単路で走行中に四輪車と追突する事故」で、全体の13.3%(B 6の全事故11,258件中の1,492件)であることがわかる。2番目に多い事故は「昼間に無信号交差点において自転車と出会い頭で衝突する事故」で全体の6.4%であることがわかる。3番目に多い事故は「昼間に無信号交差点において四輪車と出会い頭で衝突する事故」で全体の6.2%であることがわかる。以上の結果は、前年度の調査結果と同様な傾向である。

表 2-4-33

運転者グループB 6が翌年に第1当事者となった事故の交通場面別件数・構成率
(上位の10 交通場面)

運転者グループ名	H16-H20の事故(1当)の有無 あり=1 なし=0						H16-H20の違反の有無 あり=1 なし=0							H21 事故当事者率
	人対車両	追突	出会い頭	右折時	左折時	車両単独	信号無視	最高速度	酒酔い酒気帯び	一時停止	駐停車	携帯電話	シートベルト	
B6	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	1.05

順位	昼夜	発生場所	衝突相手(2当)	事故類型	H21に起こした事故	
					件数	%
1	昼	単路	四輪車	追突	1,492	13.3
2	昼	無信号交差点およびその付近	自転車	出会い頭	721	6.4
3	昼	無信号交差点およびその付近	四輪車	出会い頭	693	6.2
4	昼	信号交差点およびその付近	四輪車	追突	624	5.5
5	夜	単路	四輪車	追突	504	4.5
6	昼	無信号交差点およびその付近	四輪車	追突	317	2.8
7	昼	単路	二輪車	その他の車両相互	289	2.6
8	昼	単路	四輪車	その他の車両相互	261	2.3
9	昼	無信号交差点およびその付近	二輪車	出会い頭	257	2.3
10	昼	単路	歩行者	人対車両	254	2.3
その他の交通場面					5,846	51.9
H21事故件数合計					11,258	100.0

運転者グループ名	H16-H19の事故(1当)の有無 あり=1 なし=0						H16-H19の違反の有無 あり=1 なし=0							H20 事故当事者率
	人対車両	追突	出会い頭	右折時	左折時	車両単独	信号無視	最高速度	酒酔い酒気帯び	一時停止	駐停車	携帯電話	シートベルト	
B6	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	1.26

順位	昼夜	発生場所	衝突相手(2当)	事故類型	H20に起こした事故	
					件数	%
1	昼	単路	四輪車	追突	1,853	14.2
2	昼	無信号交差点およびその付近	自転車	出会い頭	806	6.2
3	昼	無信号交差点およびその付近	四輪車	出会い頭	804	6.2
4	昼	信号交差点およびその付近	四輪車	追突	746	5.7
5	夜	単路	四輪車	追突	621	4.8
6	昼	無信号交差点およびその付近	四輪車	追突	368	2.8
7	昼	単路	二輪車	その他の車両相互	315	2.4
8	昼	単路	四輪車	その他の車両相互	304	2.3
9	昼	信号交差点およびその付近	四輪車	追突	299	2.3
10	昼	無信号交差点およびその付近	二輪車	出会い頭	289	2.2
その他の交通場面					6,661	51.0
H20事故件数合計					13,066	100.0

(7) 運転者グループB 7が翌年に起こした事故の交通場面別件数・構成率

表 2-4-34 は運転者グループB 7に属する運転者が翌年に起こした（第1当事者となった）事故を交通場面別に集計し、そのうち、件数の多い上位10までを示した表である。

この表より、運転者グループB 7が翌年に最も多く起こした事故は「昼間に単路で走行中に四輪車と追突する事故」で、全体の16.1%（B 7の全事故13,395件中の2,159件）であることがわかる。2番目に多い事故は「昼間に信号交差点において四輪車と追突する事故」で全体の6.6%であることがわかる。3番目に多い事故は「昼間に無信号交差点において四輪車と出会い頭で衝突する事故」で全体の6.0%であることがわかる。以上の結果は、前年度の調査結果と同様な傾向である。

表 2-4-34

運転者グループB 7が翌年に第1当事者となった事故の交通場面別件数・構成率
(上位の10 交通場面)

運転者 グループ名	H16-H20の事故(1当)の有無 あり=1 なし=0						H16-H20の違反の有無 あり=1 なし=0							H21 事故当事者率
	人対 車両	追突	出会 い頭	右折 時	左折 時	車両 単独	信号 無視	最高 速度	酒酔い 酒気帯び	一時 停止	駐 停車	携帯 電話	シート ベルト	
B7	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	1	1.37

順位	昼夜	発生場所	衝突相手 (2当)	事故類型	H21に起こした事故	
					件数	%
1	昼	単路	四輪車	追突	2,159	16.1
2	昼	信号交差点およびその付近	四輪車	追突	881	6.6
3	昼	無信号交差点およびその付近	四輪車	出会い頭	804	6.0
4	夜	単路	四輪車	追突	769	5.7
5	昼	無信号交差点およびその付近	自転車	出会い頭	768	5.7
6	昼	無信号交差点およびその付近	四輪車	追突	525	3.9
7	夜	信号交差点およびその付近	四輪車	追突	333	2.5
8	昼	単路	四輪車	その他の車両相互	327	2.4
9	昼	無信号交差点およびその付近	二輪車	出会い頭	289	2.2
10	昼	信号交差点およびその付近	四輪車	出会い頭	282	2.1
その他の交通場面					6,258	46.7
H21事故件数合計					13,395	100.0

運転者 グループ名	H16-H19の事故(1当)の有無 あり=1 なし=0						H16-H19の違反の有無 あり=1 なし=0							H20 事故当事者率
	人対 車両	追突	出会 い頭	右折 時	左折 時	車両 単独	信号 無視	最高 速度	酒酔い 酒気帯び	一時 停止	駐 停車	携帯 電話	シート ベルト	
B7	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	1	1.60

順位	昼夜	発生場所	衝突相手 (2当)	事故類型	H20に起こした事故	
					件数	%
1	昼	単路	四輪車	追突	2,392	16.8
2	昼	信号交差点およびその付近	四輪車	追突	1,033	7.3
3	夜	単路	四輪車	追突	844	5.9
4	昼	無信号交差点およびその付近	四輪車	出会い頭	843	5.9
5	昼	無信号交差点およびその付近	自転車	出会い頭	767	5.4
6	昼	無信号交差点およびその付近	四輪車	追突	568	4.0
7	夜	信号交差点およびその付近	四輪車	追突	367	2.6
8	昼	単路	四輪車	その他の車両相互	332	2.3
9	昼	単路	二輪車	その他の車両相互	302	2.1
10	昼	無信号交差点およびその付近	二輪車	出会い頭	296	2.1
その他の交通場面					6,486	45.6
H20事故件数合計					14,230	100.0

(8) 運転者グループB 8が翌年に起こした事故の交通場面別件数・構成率

表 2-4-35 は運転者グループB 8に属する運転者が翌年に起こした（第1当事者となった）事故を交通場面別に集計し、そのうち、件数の多い上位10までを示した表である。

この表より、運転者グループB 8が翌年に最も多く起こした事故は「昼間に単路で走行中に四輪車と追突する事故」で、全体の18.4%（B 8の全事故9,099件中の1,671件）であることがわかる。2番目に多い事故は「昼間に無信号交差点において自転車と出会い頭で衝突する事故」で全体の6.7%であることがわかる。3番目に多い事故は「昼間に信号交差点において四輪車と追突する事故」で全体の6.6%であることがわかる。

表 2-4-35

運転者グループB 8が翌年に第1当事者となった事故の交通場面別件数・構成率
（上位の10 交通場面）

運転者 グループ名	H16-H20の事故(1当)の有無 あり=1 なし=0						H16-H20の違反の有無 あり=1 なし=0							H21 事故当事者率
	人対 車両	追突	出会 い頭	右折 時	左折 時	車両 単独	信号 無視	最高 速度	酒酔い 酒気帯び	一時 停止	駐 停止	携帯 電話	シート ベルト	
B8	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	1.17

順位	昼夜	発生場所	衝突相手 (2当)	事故類型	H21に起こした事故	
					件数	%
1	昼	単路	四輪車	追突	1,671	18.4
2	昼	無信号交差点およびその付近	自転車	出会い頭	614	6.7
3	昼	信号交差点およびその付近	四輪車	追突	605	6.6
4	夜	単路	四輪車	追突	459	5.0
5	昼	無信号交差点およびその付近	四輪車	出会い頭	442	4.9
6	昼	無信号交差点およびその付近	四輪車	追突	345	3.8
7	昼	単路	二輪車	その他の車両相互	216	2.4
8	昼	単路	歩行者	人対車両	202	2.2
9	昼	無信号交差点およびその付近	二輪車	出会い頭	201	2.2
10	昼	単路	四輪車	その他の車両相互	197	2.2
その他の交通場面					4,147	45.6
H21事故件数合計					9,099	100.0

(9) 運転者グループB9が翌年に起こした事故の交通場面別件数・構成率

表 2-4-36 は運転者グループB9に属する運転者が翌年に起こした（第1当事者となった）事故を交通場面別に集計し、そのうち、件数の多い上位10までを示した表である。

この表より、運転者グループB9が翌年に最も多く起こした事故は「昼間に単路で走行中に四輪車と追突する事故」で、全体の12.4%（B9の全事故4,390件中の543件）であることがわかる。2番目に多い事故は「昼間に無信号交差点において四輪車と出会い頭で衝突する事故」で全体の8.7%であることがわかる。3番目に多い事故は「昼間に無信号交差点において自転車と出会い頭で衝突する事故」で全体の8.0%であることがわかる。

表 2-4-36

運転者グループB9が翌年に第1当事者となった事故の交通場面別件数・構成率
（上位の10 交通場面）

運転者 グループ名	H16-H20の事故(1当)の有無 あり=1 なし=0						H16-H20の違反の有無 あり=1 なし=0							H21 事故当事者率
	人対 車両	追突	出会 い頭	右折 時	左折 時	車両 単独	信号 無視	最高 速度	酒酔い 酒気帯び	一時 停止	駐 停止	携帯 電話	シート ベルト	
B9	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1.10

順位	昼夜	発生場所	衝突相手 (2当)	事故類型	H21に起こした事故	
					件数	%
1	昼	単路	四輪車	追突	543	12.4
2	昼	無信号交差点およびその付近	四輪車	出会い頭	383	8.7
3	昼	無信号交差点およびその付近	自転車	出会い頭	352	8.0
4	昼	信号交差点およびその付近	四輪車	追突	215	4.9
5	昼	無信号交差点およびその付近	四輪車	追突	120	2.7
6	昼	無信号交差点およびその付近	二輪車	出会い頭	118	2.7
7	夜	単路	四輪車	追突	118	2.7
8	昼	単路	四輪車	その他の車両相互	109	2.5
9	昼	単路	自転車	その他の車両相互	99	2.3
10	昼	単路	歩行者	人対車両	98	2.2
その他の交通場面					2,235	50.9
H21事故件数合計					4,390	100.0

(10) 運転者グループB10が翌年に起こした事故の交通場面別件数・構成率

表 2-4-37 は運転者グループB10に属する運転者が翌年に起こした(第1当事者となった)事故を交通場面別に集計し、そのうち、件数の多い上位10までを示した表である。

この表より、運転者グループB10が翌年に最も多く起こした事故は「昼間に単路で走行中に四輪車と追突する事故」で、全体の17.0%(B10の全事故5,479件中の934件)であることがわかる。2番目に多い事故は「昼間に信号交差点において四輪車に追突する事故」で全体の6.5%であることがわかる。3番目に多い事故は「昼間に無信号交差点において四輪車と出会い頭で衝突する事故」で全体の6.2%であることがわかる。以上の結果は、前年度の調査結果と同様な傾向である。

表 2-4-37

運転者グループB10が翌年に第1当事者となった事故の交通場面別件数・構成率
(上位の10 交通場面)

運転者 グループ名	H16-H20の事故(1当)の有無 あり=1 なし=0						H16-H20の違反の有無 あり=1 なし=0							H21 事故当事者率
	人対 車両	追突	出会 い頭	右折 時	左折 時	車両 単独	信号 無視	最高 速度	酒酔い 酒気帯び	一時 停止	駐 停車	携帯 電話	シート ベルト	
B10	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1.42

順位	昼夜	発生場所	衝突相手 (2当)	事故類型	H21に起こした事故	
					件数	%
1	昼	単路	四輪車	追突	934	17.0
2	昼	信号交差点およびその付近	四輪車	追突	357	6.5
3	昼	無信号交差点およびその付近	四輪車	出会い頭	340	6.2
4	夜	単路	四輪車	追突	336	6.1
5	昼	無信号交差点およびその付近	自転車	出会い頭	332	6.1
6	昼	無信号交差点およびその付近	四輪車	追突	233	4.3
7	夜	信号交差点およびその付近	四輪車	追突	128	2.3
8	昼	単路	四輪車	その他の車両相互	123	2.2
9	昼	無信号交差点およびその付近	二輪車	出会い頭	108	2.0
10	昼	単路	歩行者	人対車両	105	1.9
その他の交通場面					2,483	45.3
H21事故件数合計					5,479	100.0

運転者 グループ名	H16-H19の事故(1当)の有無 あり=1 なし=0						H16-H19の違反の有無 あり=1 なし=0							H20 事故当事者率
	人対 車両	追突	出会 い頭	右折 時	左折 時	車両 単独	信号 無視	最高 速度	酒酔い 酒気帯び	一時 停止	駐 停車	携帯 電話	シート ベルト	
B10	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1.66

順位	昼夜	発生場所	衝突相手 (2当)	事故類型	H20に起こした事故	
					件数	%
1	昼	単路	四輪車	追突	1,191	17.7
2	昼	信号交差点およびその付近	四輪車	追突	445	6.6
3	昼	無信号交差点およびその付近	四輪車	出会い頭	429	6.4
4	夜	単路	四輪車	追突	429	6.4
5	昼	無信号交差点およびその付近	四輪車	出会い頭	341	5.1
6	昼	無信号交差点およびその付近	四輪車	追突	255	3.8
7	夜	信号交差点およびその付近	四輪車	追突	186	2.8
8	昼	信号交差点およびその付近	四輪車	出会い頭	157	2.3
9	昼	単路	四輪車	その他の車両相互	148	2.2
10	昼	無信号交差点およびその付近	二輪車	出会い頭	145	2.2
その他の交通場面					2,984	44.5
H20事故件数合計					6,710	100.0

(11) 運転者グループ* B1が翌年に起こした事故の交通場面別件数・構成率

表 2-4-38 は運転者グループ* B1 (事故当事者率が1番めに高い) に属する運転者が翌年に起こした(第1当事者となった) 事故を交通場面別に集計し、全ての結果を示した表である。

この表より、運転者グループ* B1が翌年に起こした事故件数は各1件であるが、事故の傾向は、大部分が夜間で衝突相手も歩行者、二輪車、自転車と相手側に重大な被害を及ぼしている事故を起こしていることがわかる。

表 2-4-38

運転者グループ* B1が翌年に第1当事者となった事故の交通場面別件数・構成率
(上位の10 交通場面)

運転者 グループ名	H16-H20の事故(1当)の有無 あり=1 なし=0						H16-H20の違反の有無 あり=1 なし=0							H21 事故当事者率
	人対 車両	追突	出会 い頭	右折 時	左折 時	車両 単独	信号 無視	最高 速度	酒酔い 酒気帯び	一時 停止	駐 停止	携帯 電話	シート ベルト	
* B1	0	1	1	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	8.33

順位	昼夜	発生場所	衝突相手 (2当)	事故類型	H21に起こした事故	
					件数	%
1	夜	信号交差点およびその付近	歩行者	人対車両	1	9.1
1	夜	信号交差点およびその付近	二輪車	追突	1	9.1
1	夜	信号交差点およびその付近	二輪車	出会い頭	1	9.1
1	夜	信号交差点およびその付近	自転車	右折時	1	9.1
1	昼	無信号交差点およびその付近	四輪車	追突	1	9.1
1	夜	無信号交差点およびその付近	四輪車	出会い頭	1	9.1
1	夜	無信号交差点およびその付近	二輪車	その他の車両相互	1	9.1
1	昼	単路	自転車	出会い頭	1	9.1
1	夜	単路	歩行者	人対車両	1	9.1
1	夜	単路	四輪車	追突	1	9.1
1	夜	単路	二輪車	その他の車両相互	1	9.1
その他の交通場面					0	0.0
H21事故件数合計					11	100.0

(12) 運転者グループ* B 2が翌年に起こした事故の交通場面別件数・構成率

表 2-4-39 は運転者グループ* B 2 (事故当事者率が2番めに高い) に属する運転者が翌年に起こした(第1当事者となった) 事故を交通場面別に集計し、全ての結果を示した表である。

この表より、運転者グループ* B 2が翌年に最も多く起こした事故は「昼間に信号交差点において四輪車と追突する事故」で、全体の16.7% (* B 2の全事故12件中の2件) であるが、件数が少ないので顕著な事故は見あたらない。

表 2-4-39

運転者グループ* B 2が翌年に第1当事者となった事故の交通場面別件数・構成率
(上位の10 交通場面)

運転者 グループ名	H16-H20の事故(1当)の有無 あり=1 なし=0						H16-H20の違反の有無 あり=1 なし=0							H21 事故当事者率
	人対 車両	追突	出会 い頭	右折 時	左折 時	車両 単独	信号 無視	最高 速度	酒酔い 酒気帯び	一時 停止	駐 停車	携帯 電話	シート ベルト	
* B 2	1	1	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	1	8.27

順位	昼夜	発生場所	衝突相手 (2当)	事故類型	H21に起こした事故	
					件数	%
1	昼	信号交差点およびその付近	四輪車	追突	2	16.7
1	昼	無信号交差点およびその付近	四輪車	出会い頭	2	16.7
3	夜	信号交差点およびその付近	自転車	その他の車両相互	1	8.3
3	昼	無信号交差点およびその付近	自転車	出会い頭	1	8.3
3	昼	無信号交差点およびその付近	四輪車	右折時	1	8.3
3	昼	単路	四輪車	追突	1	8.3
3	昼	単路	四輪車	右折時	1	8.3
3	夜	単路	歩行者	人対車両	1	8.3
3	夜	単路	四輪車	追突	1	8.3
3	夜	単路	自転車	その他の車両相互	1	8.3
その他の交通場面					0	0.0
H21事故件数合計					12	100.0

(13) 運転者グループ* B3が翌年に起こした事故の交通場面別件数・構成率

表 2-4-40 は運転者グループ* B3 (事故当事者率が3番めに高い) に属する運転者が翌年に起こした(第1当事者となった) 事故を交通場面別に集計し、そのうち、件数の多い上位10までを示した表である。

この表より、運転者グループ* B3が翌年に最も多く起こした事故は「夜間に単路で走行中に四輪車と追突する事故」で、全体の33.3% (* B3の全事故9件中の3件) であるが、件数が少ないので顕著な事故は見あたらない。

表 2-4-40

運転者グループ* B3が翌年に第1当事者となった事故の交通場面別件数・構成率
(上位の10 交通場面)

運転者 グループ名	H16-H20の事故(1当)の有無 あり=1 なし=0						H16-H20の違反の有無 あり=1 なし=0							H21 事故当事者率
	人対 車両	追突	出会 い頭	右折 時	左折 時	車両 単独	信号 無視	最高 速度	酒酔い 酒気帯び	一時 停止	駐 停止	携帯 電話	シート ベルト	
* B3	0	1	0	0	0	0	1	1	0	1	1	1	1	7.96

順位	昼夜	発生場所	衝突相手 (2当)	事故類型	H21に起こした事故	
					件数	%
1	夜	単路	四輪車	追突	3	33.3
2	昼	信号交差点およびその付近	四輪車	追突	1	11.1
2	夜	信号交差点およびその付近	二輪車	右折時	1	11.1
2	昼	単路	四輪車	追突	1	11.1
2	昼	単路	自転車	出会い頭	1	11.1
その他の交通場面					2	22.2
H21事故件数合計					9	100.0

(14) 運転者グループ* B 4が翌年に起こした事故の交通場面別件数・構成率

表 2-4-41 は運転者グループ* B 4（事故当事者率が4番めに高い）に属する運転者が翌年に起こした（第1当事者となった）事故を交通場面別に集計し、そのうち、件数の多い上位10までを示した表である。

この表より、運転者グループ* B 4が翌年に最も多く起こした事故は「夜間に無信号交差点において四輪車と出会い頭で衝突する事故」で、全体の25.0%（* B 4の全事故8件中の2件）であるが、件数が少ないので顕著な事故は見あたらない。

表 2-4-41

運転者グループ* B 4が翌年に第1当事者となった事故の交通場面別件数・構成率
（上位の10 交通場面）

運転者 グループ名	H16-H20の事故(1当)の有無 あり=1 なし=0						H16-H20の違反の有無 あり=1 なし=0							H21 事故当事者率
	人対 車両	追突	出会 い頭	右折 時	左折 時	車両 単独	信号 無視	最高 速度	酒酔い 酒気帯び	一時 停止	駐 停止	携帯 電話	シート ベルト	
* B 4	0	0	1	1	0	0	0	0	0	1	0	0	1	7.92

順位	昼夜	発生場所	衝突相手 (2当)	事故類型	H21に起こした事故	
					件数	%
1	昼	無信号交差点およびその付近	四輪車	出会い頭	2	25.0
1	昼	単路	四輪車	追突	2	25.0
3	昼	信号交差点およびその付近	自転車	右折時	1	12.5
3	昼	単路	四輪車	その他の車両相互	1	12.5
3	夜	単路	自転車	出会い頭	1	12.5
その他の交通場面					1	12.5
H21事故件数合計					8	100.0

(15) 運転者グループ* B 5が翌年に起こした事故の交通場面別件数・構成率

表 2-4-42 は運転者グループ* B 5 (事故当事者率が5番めに高い) に属する運転者が翌年に起こした(第1当事者となった) 事故を交通場面別に集計し、そのうち、件数の多い上位10までを示した表である。

この表より、運転者グループ* B 5が翌年に最も多く起こした事故は「昼間に単路で走行中に四輪車と追突する事故」で、全体の18.2% (* B 5の全事故33件中の6件) であるが、件数が少ないので顕著な事故は見あたらない。

表 2-4-42

運転者グループ* B 5が翌年に第1当事者となった事故の交通場面別件数・構成率
(上位の10 交通場面)

運転者 グループ名	H16-H20の事故(1当)の有無 あり=1 なし=0						H16-H20の違反の有無 あり=1 なし=0							H21 事故当事者率
	人対 車両	追突	出会 い頭	右折 時	左折 時	車両 単独	信号 無視	最高 速度	酒酔い 酒気帯び	一時 停止	駐 停止	携帯 電話	シート ベルト	
* B5	0	1	1	0	0	0	1	1	0	0	0	0	0	7.87

順位	昼夜	発生場所	衝突相手 (2当)	事故類型	H21に起こした事故	
					件数	%
1	昼	単路	四輪車	追突	6	18.2
2	昼	単路	二輪車	その他の車両相互	5	15.2
3	夜	信号交差点およびその付近	四輪車	追突	3	9.1
3	夜	単路	四輪車	追突	3	9.1
5	夜	信号交差点およびその付近	歩行者	人対車両	2	6.1
5	昼	単路	自転車	その他の車両相互	2	6.1
5	夜	単路	二輪車	その他の車両相互	2	6.1
その他の交通場面					10	30.3
H21事故件数合計					33	100.0

4-5 4章のまとめ

過去の事故歴、違反歴が異なると、その後を起こしやすい事故の内容もやや異なり、以下のような特徴がみられる。ただし、今回の分析では、翌年の交通場面発生状況の上位10までをみており、これは交通場面発生状況全体の約半分である。

(1) 過去の事故回数別・違反回数別にみた翌年の交通場面発生状況の特徴

- ① 過去の事故回数や違反回数が少なく、翌年の事故当事者率が低い運転者グループでは、「昼間に単路で走行中に四輪車に追突する事故」が最も多く、次いで多いのは「昼間に無信号交差点において四輪車や自転車と出会い頭で衝突する事故」である。
- ② 過去の事故回数や違反回数が多く、翌年の事故当事者率が高い運転者グループでは、上記の事故に加えて「夜間に単路で四輪車に追突する事故」が上位にある。
- ③ 上記の結果は前年度の調査結果と同じである。

(2) 過去の事故・違反の種類別にみた翌年の交通場面発生状況の特徴

- ① 過去の事故類型・違反類型と翌年の事故内容の関係はあまり明確ではない。多くの運転者グループにおいて、過去の事故類型や違反類型にかかわらず、翌年「昼間に単路で走行中に四輪車に追突する事故」を起こしており、上位を占める翌年の事故内容は、事故当事者率が極めて高い運転者グループを別にすれば、過去の事故類型や違反類型によって変動する傾向はあまりみられない。
- ② 事故当事者率が極めて高い運転者グループでは、過去の事故類型や違反類型によって翌年の事故内容が変動しているが、データ数が少なく、その特徴は把握できなかった。

第3部 交通死亡事故の状況と過去の事故歴・違反歴の関係

第1章 分析方法

1-1 分析のねらい

交通死亡事故が起きた状況とその運転者の過去5年間の事故歴・違反歴との関連性を分析する。具体的には、図3-1-1に示すように、平成21年に交通死亡事故を起こした事故状況を事故類型と違反種別の運転者グループに分けて、その運転者グループが過去5年間である平成20年～平成16年にどのような事故歴・違反歴を起こしたかを分析する。

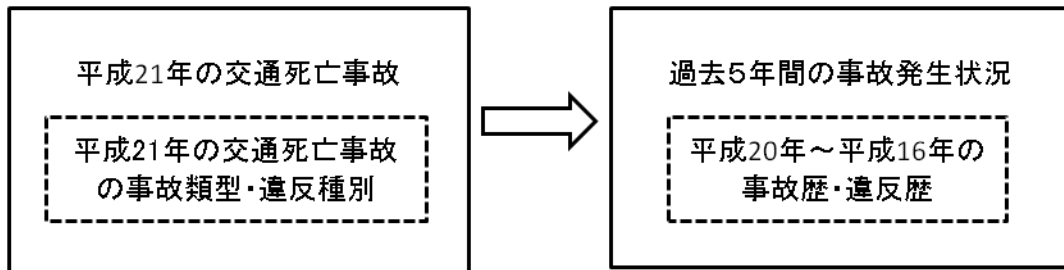


図3-1-1 分析の考え方

1-2 分析の対象としたデータ

財団法人交通事故総合分析センターが保有している事故違反履歴データベースを分析対象とした。分析に用いたデータの詳細は以下のとおりである。

(1) 分析に使用した事故歴に関するデータの内容

平成16年～平成21年の6年間に、各運転者が第1当事者（1当）として関与した事故内容（事故類型、法令違反など）

(2) 分析に使用した違反歴に関するデータの内容

平成16年～平成21年の6年間に、各運転者が警察の交通取締りを受けた取り締まり内容（取締りを受けた年、違反種別など）

1-3 分析の手順

分析は以下の手順で行った。

手順1：

「平成21年の死亡事故履歴」を基に、自動車等運転者（1当でかつ当事者種別が原付以上）のみのグループ分けを行う。（1-4参照）。

手順2：

グループごとに「事故発生状況」と「過去5年間の事故歴・違反歴」との関係を調査する。

手順3：

本調査研究（「平成16年～平成20年の5年間の事故歴・違反歴」）の結果と比較して、死亡事故を起こすハイリスク集団の存在について調査する。

1-4 運転者のグループ分け

事故履歴から事故類型の6種類、違反履歴（事故）から違反種別の7種類とその事故履歴に対応する違反履歴の未登録を考慮して、事故履歴から違反種別に相当する法令違反等（注）の7種類を追加して自動車等運転者（1当）のグループ化を行った。

したがって、グループの総数は7（いずれかが「あり=1」の6パターンと全て「なし=0」の1パターン）×8×2（注）×8=896で、この896グループは第2部第3章のいずれかに相当するグループに属し、交通死亡事故4,773件中のうち自動車等運転者（1当）の4,395件（92.1%）が調査対象となる。

なお、第2部第1章で説明のとおり、グループ分けに一部未集計項目があるので、事故類型、法令違反等、違反種別のいずれかが全て「なし」であるグループは、未集計項目該当の死亡事故運転者を含むグループであることを意味する。

表 3-1-1 交通死亡事故運転者（第1当事者）のグループ分け

死亡事故の 運転者 グループ No	H21年の交通死亡事故の状況																				全運転者数
	事故履歴(1当)										違反履歴(事故)										
	事故類型 あり=1 なし=0					法令違反等 あり=1 なし=0					違反種別 あり=1 なし=0										
	人対 車両	追突	出会 い頭	右折 時	左折 時	車両 単独	信号 無視	最高 速度	酒酔い 酒気帯び	一時 停止	駐 停車	携帯 電話	シート ベルト	信号 無視	最高 速度	酒酔い 酒気帯び	一時 停止	駐 停車	携帯 電話	シート ベルト	
1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
2	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
3	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	
4	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	
5																					
6																					
7																					
8																					
9																					
:																					
896	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	

（注） 事故類型と違反種別はいずれかの1項目に「あり=1」が設定されるが、事故履歴から法令違反等の集計においては、「酒酔い・酒気帯び」は飲酒運転から計上し、他の項目と重複計上しているため2倍となる。また、「携帯電話」は携帯電話等の使用状況から、「シートベルト」は自体防護から計上した。

なお、違反履歴（事故）は未登録の場合があるので、違反種別のいずれもが「なし=0」は、その他の違反種別か未登録のパターンも含まれる。

例えば、酒気帯びで信号無視の場合は「酒酔い・酒気帯び」欄と「信号無視」欄に「あり=1」が設定される。

表 3-1-2 事故類型死亡事故件数の推移

事故類型別	年						増減数	増減率	構成率1	構成率2		
	16年	17年	18年	19年	20年	21年						
人対車両	対面通行中	61	69	52	58	51	72	21	41.2	1.5	4.3	
	背面通行中	159	165	150	140	118	134	16	13.6	2.8	8.1	
	横断中	横断歩道	427	396	453	406	365	363	-2	-0.5	7.6	21.9
		横断歩道付近	205	179	153	156	135	117	-18	-13.3	2.5	7.0
		横断歩道橋付近	27	12	14	19	15	20	5	33.3	0.4	1.2
		その他	981	873	858	817	727	702	-25	-3.4	14.7	42.3
	小計	1,640	1,460	1,478	1,398	1,242	1,202	-40	-3.2	25.2	72.4	
	路上遊戯中	6	8	4	9	3	1	-2	-66.7	0.0	0.1	
	路上作業中	45	60	38	33	25	38	13	52.0	0.8	2.3	
	路上停止中	59	57	62	45	54	37	-17	-31.5	0.8	2.2	
その他	215	188	206	201	199	176	-23	-11.6	3.7	10.6		
計	2,185	2,007	1,990	1,884	1,692	1,660	-32	-1.9	34.8	100.0		
車両相互	正面衝突	908	854	713	627	551	532	-19	-3.4	11.1	25.4	
	追突	進行中	204	179	148	123	132	133	1	0.8	2.8	6.4
		その他	223	206	197	171	134	105	-29	-21.6	2.2	5.0
	小計	427	385	345	294	266	238	-28	-10.5	5.0	11.4	
	出会い頭衝突	1,169	1,092	1,024	951	892	765	-127	-14.2	16.0	36.6	
	追越・追抜時衝突	79	86	76	64	65	44	-21	-32.3	0.9	2.1	
	すれ違い時衝突	25	27	21	14	16	15	-1	-6.3	0.3	0.7	
	左折時衝突	85	77	78	76	64	65	1	1.6	1.4	3.1	
	右折時衝突	374	356	319	283	288	282	-6	-2.1	5.9	13.5	
	その他	292	239	232	199	167	151	-16	-9.6	3.2	7.2	
計	3,359	3,116	2,808	2,508	2,309	2,092	-217	-9.4	43.8	100.0		
車両単独	工作物衝突	電柱	257	261	229	171	144	141	-3	-2.1	3.0	14.3
		標識	57	47	63	50	35	36	1	2.9	0.8	3.7
		分離帯等	81	84	64	58	57	55	-2	-3.5	1.2	5.6
		防護柵等	298	297	261	257	187	202	15	8.0	4.2	20.5
		家屋・塀	100	121	83	71	62	66	4	6.5	1.4	6.7
		橋梁・橋脚	38	44	39	36	39	33	-6	-15.4	0.7	3.3
		その他	177	191	177	154	113	125	12	10.6	2.6	12.7
	小計	1,008	1,045	916	797	637	658	21	3.3	13.8	66.7	
	駐車車両衝突	97	82	66	63	56	43	-13	-23.2	0.9	4.4	
	路外逸脱	転落	196	163	169	145	154	136	-18	-11.7	2.8	13.8
その他		53	43	40	36	28	30	2	7.1	0.6	3.0	
小計	249	206	209	181	182	166	-16	-8.8	3.5	16.8		
転倒	その他	103	76	83	90	86	83	-3	-3.5	1.7	8.4	
	その他	36	39	36	30	24	36	12	50.0	0.8	3.7	
計	1,493	1,448	1,310	1,161	985	986	1	0.1	20.7	100.0		
列車	47	54	39	34	39	35	-4	-10.3	0.7	100.0		
合計	7,084	6,625	6,147	5,587	5,025	4,773	-252	-5.0	100.0			

(注) 網掛け箇所は事故の有無による運転者のグループ化をした項目を示し、構成率1は、合計件数、構成率2は大分類別（例えば、人対車両）の割合を示す。

表 3-1-3 当事者種別（第1当事者）死亡事故件数の推移

当事者種別	年						増減数	増減率	構成率		
	16年	17年	18年	19年	20年	21年					
自動車等	四輪車	乗用車	3,574	3,393	3,140	2,810	2,539	2,471	-68	-2.7	51.8
		貨物車	2,033	1,914	1,732	1,650	1,414	1,302	-112	-7.9	27.3
		特殊車	33	34	34	33	33	31	-2	-6.1	0.6
	小計	5,640	5,341	4,906	4,493	3,986	3,804	-182	-4.6	79.7	
	二輪車	自動二輪車	433	389	402	380	368	349	-19	-5.2	7.3
		原付自転車	430	380	360	316	300	242	-58	-19.3	5.1
小計	863	769	762	696	668	591	-77	-11.5	12.4		
小計	6,503	6,110	5,668	5,189	4,654	4,395	-259	-5.6	92.1		
自転車	265	254	260	214	218	227	9	4.1	4.8		
その他	3	1	2	1	1	2	1	100.0	0.0		
歩行者	252	221	185	155	127	120	-7	-5.5	2.5		
不明	61	39	32	28	25	29	4	16.0	0.6		
合計	7,084	6,625	6,147	5,587	5,025	4,773	-252	-5.0	100.0		

表 3-1-4 自動車等運転者の
免許取得後の経過年数別死亡事故件数（第1当事者）【平成21年】

当事者種別		経過年数	1年未満	2年未満	3年未満	4年未満	5年未満	10年未満	10年以上	無免許不明	合計	
自動車等	四輪車	乗用車	111	105	80	72	75	305	1,689	34	2,471	
		貨物車	25	18	22	13	25	103	1,088	8	1,302	
		特殊車	1	0	0	0	0	1	24	5	31	
				137	123	102	85	100	409	2,801	47	3,804
	二輪車	自動二輪車	51	29	15	18	15	42	168	11	349	
		原付自転車	26	17	11	3	3	7	166	9	242	
			77	46	26	21	18	49	334	20	591	
			214	169	128	106	118	458	3,135	67	4,395	
構成比			4.9	3.8	2.9	2.4	2.7	10.4	71.3	1.5	100.0	

免許取得後の経過年数が5年未満でみれば、1年未満が最も高く、経験年数が短いほど死亡事故が多い傾向であることがわかる。

表 3-1-5 自動車等運転者の飲酒別交通事故件数の推移

飲酒別	年	16年	17年	18年	19年	20年	21年	増減数	増減率	構成率
飲酒あり	酒酔い	772	657	565	396	336	304	-32	-9.5	0.0
	酒気帯び(0.25以上)	7,757	7,234	6,055	3,958	3,351	3,191	-160	-4.8	0.5
	酒気帯び(0.25未満)	2,195	2,087	1,743	1,247	1,019	943	-76	-7.5	0.1
	基準以下	2,884	2,629	2,369	1,432	1,188	1,023	-165	-13.9	0.1
	検知不能	1,570	1,268	893	525	325	264	-61	-18.8	0.0
	小計	15,178	13,875	11,625	7,558	6,219	5,725	-494	-7.9	0.8
飲酒あり構成率		1.7	1.6	1.4	1.0	0.9	0.8	-	-	-
飲酒なし		884,666	868,431	826,310	778,800	716,701	691,016	-25,685	-3.6	99.1
調査不能		1,275	1,258	975	781	600	544	-56	-9.3	0.1
合計		901,119	883,564	838,910	787,139	723,520	697,285	-26,235	-3.6	100.0

表 3-1-6 自動車等運転者の飲酒別死亡事故件数と死亡事故率の推移

飲酒別	年	16年	17年	18年	19年	20年	21年			
								増減数	増減率	構成率
飲酒あり	酒酔い	155	146	129	82	54	57	3	5.6	1.3
	酒気帯び(0.25以上)	308	301	275	229	167	171	4	2.4	3.9
	酒気帯び(0.25未満)	56	77	54	40	30	19	-11	-36.7	0.4
	基準以下	82	76	82	38	23	23	0	0.0	0.5
	検知不能	109	107	71	41	31	22	-9	-29.0	0.5
	小計	710	707	611	430	305	292	-13	-4.3	6.6
	飲酒あり構成率	10.9	11.6	10.8	8.3	6.6	6.6	-	-	-
飲酒なし		5,694	5,285	4,970	4,690	4,295	4,056	-239	-5.6	92.3
調査不能		99	118	87	69	54	47	-7	-13.0	1.1
合計		6,503	6,110	5,668	5,189	4,654	4,395	-259	-5.6	100.0

飲酒別	年	16年	17年	18年	19年	20年	21年			
								増減数	増減率	構成率
飲酒あり	酒酔い	20.08	22.22	22.83	20.71	16.07	18.75			
	酒気帯び(0.25以上)	3.97	4.16	4.54	5.79	4.98	5.36			
	酒気帯び(0.25未満)	2.55	3.69	3.10	3.21	2.94	2.01			
	基準以下	2.84	2.89	3.46	2.65	1.94	2.25			
	検知不能	6.94	8.44	7.95	7.81	9.54	8.33			
	小計	4.68	5.10	5.26	5.69	4.90	5.10			
飲酒なし		0.64	0.61	0.60	0.60	0.60	0.59			
調査不能		7.76	9.38	8.92	8.83	9.00	8.64			
合計		0.72	0.69	0.68	0.66	0.64	0.63			
酒酔い／飲酒なし		31.2	36.5	38.0	34.4	26.8	31.9			
飲酒あり／飲酒なし		7.3	8.4	8.7	9.4	8.2	8.7			

(注) 死亡事故率＝死亡事故件数÷交通事故件数×100

第2章 交通死亡事故の状況

本章では、第1章1-4で述べて方法によって、平成21年に交通死亡事故を起こした運転者をグループ化したデータの分析結果を示す。

表3-2-1 運転者グループ別（C）の全運転者数からわかるように896グループ中の実際のグループ化は73グループ（8.1%）、4,045人（92%）であった。また、事故類型では「出会い頭」、「車両単独」の順で、法令違反等では「酒酔い・酒気帯び」、「シートベルト」、「信号無視」、「最高速度」の順で多い傾向であることがわかる。

表 3-2-1 運転者グループ別（C）の全運転者数（状態別：1～35位）

運転者 グループ	H21年の死亡事故の状況																				全運転 者数	
	事故履歴(1当)										違反履歴(事故)											
	事故類型 あり=1 なし=0					法令違反等 あり=1 なし=0					違反名 あり=1 なし=0											
	No	対 車	追 突	出 会 い 頭	右 折 時	左 折 時	車 両 単 独	信 号 無 視	最 高 速 度	酒 酔 い 酒 気 帯 び	一 時 停 止	駐 停 車	携 帯 電 話	シ ー ト ベ ル ト	信 号 無 視	最 高 速 度	酒 酔 い 酒 気 帯 び	一 時 停 止	駐 停 車	携 帯 電 話		シ ー ト ベ ル ト
1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	511
2	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1
3	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	2
4	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	33
5	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1
6	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	75
7	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	15
8	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	7
9	0	0	0	0	0	0	0	1	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	5
10	0	0	0	0	0	0	0	1	1	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	2
11	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	14
12	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1,295
13	1	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	15
14	1	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	6
15	1	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	48
16	1	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	2
17	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	7
18	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	1	0	2
19	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	19
20	1	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	14
21	1	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	7
22	1	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	1	0	0	1	0	0	0	0	0	1
23	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	179
24	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	1
25	0	1	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	11
26	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	1	0	0	1
27	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	18
28	0	1	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	6
29	0	1	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	3
30	0	1	0	0	0	0	0	1	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1
31	0	1	0	0	0	0	0	1	1	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	1
32	0	1	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	2
33	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	323
34	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	1
35	0	0	1	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	52

運転者 グループ	H21年の死亡事故の状況																			全運転 者数		
	事故履歴(1当)												違反履歴(事故)									
	事故類型 あり=1 なし=0						法令違反等 あり=1 なし=0						違反名 あり=1 なし=0									
	No	人対 車両	追突	出会 い頭	右折 時	左折 時	車両 単独	信号 無視	最高 速度	酒酔い 酒気帯び	一時 停止	駐 停車	携帯 電話	シート ベルト	信号 無視	最高 速度	酒酔い 酒気帯び	一時 停止	駐 停車		携帯 電話	シート ベルト
36	0	0	1	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	21
37	0	0	1	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	12
38	0	0	1	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	1
39	0	0	1	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	105
40	0	0	1	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	24
41	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1
42	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	24
43	0	0	1	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	3
44	0	0	1	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	1
45	0	0	1	0	0	0	1	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	3
46	0	0	1	0	0	0	1	0	1	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	1
47	0	0	1	0	0	0	0	0	1	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	1
48	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	206
49	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	1
50	0	0	0	1	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	18
51	0	0	0	1	0	0	1	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	3
52	0	0	0	1	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	4
53	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	9
54	0	0	0	1	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	2
55	0	0	0	1	0	0	1	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	2
56	0	0	0	1	0	0	1	0	1	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	1
57	0	0	0	1	0	0	0	0	1	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	1
58	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	59
59	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	3
60	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	421
61	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	1
62	0	0	0	0	0	1	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1
63	0	0	0	0	0	1	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	133
64	0	0	0	0	0	1	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1
65	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	3
66	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	1	0	0	1
67	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	177
68	0	0	0	0	0	1	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	40
69	0	0	0	0	0	1	0	0	1	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	2
70	0	0	0	0	0	1	0	1	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	27
71	0	0	0	0	0	1	0	1	1	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	2
72	0	0	0	0	0	1	0	0	1	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	47
73	0	0	0	0	0	1	0	0	1	0	0	0	1	0	0	1	0	0	0	0	0	2
合計	11	10	15	10	2	14	13	13	28	4	0	7	14	8	1	12	1	0	4	0	0	4,045

(注) 合計の数値は「有無あり(1)」の出現数を示している。

次に、各パターンの全運転者数の人数が多い上位30でグループ分けを行うと、事故類型では「出会い頭」、「車両単独」、「人対車両」の順で、法令違反等では「シートベルト」、「酒酔い・酒気帯び」、「最高速度」の順で多い傾向であることがわかる。

表 3-2-2 運転者グループ別（C）の全運転者数（運転者数別）

運転者 グループ	H21年の死亡事故の状況																				全運転 者数	
	事故履歴(1当)										違反履歴(事故)											
	事故類型 あり=1 なし=0					法令違反等 あり=1 なし=0					違反名 あり=1 なし=0											
	No	人対 車両	追突	出会 い頭	右折 時	左折 時	車両 単独	信号 無視	最高 速度	酒酔い 酒気帯び	一時 停止	駐 停車	携帯 電話	シート ベルト	信号 無視	最高 速度	酒酔い 酒気帯び	一時 停止	駐 停車	携帯 電話		シート ベルト
1	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1,295
2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	511
3	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	421
4	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	323
5	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	206
6	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	179
7	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	177
8	0	0	0	0	0	1	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	133
9	0	0	1	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	105
10	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	75
11	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	59
12	0	0	1	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	52
13	1	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	48
14	0	0	0	0	0	1	0	0	1	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	47
15	0	0	0	0	0	1	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	40
16	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	33
17	0	0	0	0	0	1	0	1	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	27
18	0	0	1	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	24
19	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	24
20	0	0	1	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	21
21	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	19
22	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	18
23	0	0	0	1	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	18
24	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	15
25	1	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	15
26	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	14
27	1	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	14
28	0	0	1	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	12
29	0	1	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	11
30	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	9
合計	5	3	7	3	1	6	4	6	6	2	0	0	8	1	0	0	1	0	0	0	0	3,945

(注) 合計の数値は「有無あり（1）」の出現数を示している。

第3章 交通死亡事故の状況と死亡事故を起こす前の事故歴・違反歴の関係

第2章でグループ分けした運転者グループごとにその運転者が死亡事故を起こす前5年間の事故歴・違反歴からどのような事故・違反を起こしたグループの集団であるかを分析する。

3-1 分析方法

事故・違反の類型によるグループ分けで行い、本年度調査研究に合わせ、集計期間も平成16年～平成20年の5年間とした。グループ化に用いる事故類型は、人対車両、追突、出会い頭、右折時、左折時、車両単独の6類型、違反種別については、信号無視、最高速度、一時停止、駐停車、携帯電話使用、シートベルト着用義務違反の7種別とした。

表3-3-1で示すとおり、上位10までを集計し、そのグループがどの第2部第3章の運転者グループB（表2-3-3の順位上位30）に該当するかを調査する。

表 3-3-1 事故・違反の類型による運転者のグループ分け

順位 No	死亡事故を起こす前5年間の 事故(1当)の有無 あり=1 なし=0						死亡事故を起こす前5年間の 違反の有無 あり=1 なし=0							全運転者数	第2部第3章の 運転者 Bグループ
	人対 車両	追突	出会 い頭	右折 時	左折 時	車両 単独	信号 無視	最高 速度	酒酔い 酒気 帯び	一時 停止	駐停 車	携帯 電話	シート ベルト		
	a1	a2	a3	a4	a5	a6	b1	b2	b3	b4	b5	b6	b7		
1															B1
2															B5
3															B24
4															
5															
6															
7															
8															
9															
10															Bn
合計															

(注) 運転者グループで事故類型、違反種別のいずれもが「なし」もあるが、これ以外の事故、違反を行った者も含まれるので無事故・無違反運転者ではない。

3-2 分析対象となる運転者グループへの取りまとめ

対象となる運転者グループは表 3-2-1 で示すとおり73グループであるが、違反履歴は未登録も含まれているので事故履歴(1当)のみでグループ化を行い、方法は表 3-3-2 で示すように同一な事故履歴(1当)の内容で異なる違反履歴のグループをひとつのグループに取りまとめた。

例えば、運転者グループNo 2と3は同じ事故履歴(1当)【事故類型はいずれも「0=なし」、法令違反等は信号無視が「1=あり」】で、違反履歴が未登録と登録があるのでそれぞれの全運転者数を加算して3人(1+2)とした。

表 3-3-2 分析対象とした運転者のグループ化の方法

運転者 グループ	H21年の死亡事故の状況																			全運転者 数			
	事故履歴(1当)										違反履歴(事故)												
	事故類型					法令違反等					違反名												
No	人対 車両	追突	出会 い頭	右折 時	左折 時	車両 単独	信号 無視	最高 速度	酒酔い 酒気帯び	一時 停止	駐 停車	携帯 電話	シート ベルト	信号 無視	最高 速度	酒酔い 酒気帯び	一時 停止	駐 停車	携帯 電話	シート ベルト			
2	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	←違反未登録
3	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	2	←違反登録
...																							
7	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	15	←違反未登録
8	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	7	←違反登録

運転者 グループ	H21年の死亡事故の状況														全運転者 数
	事故履歴(1当)														
	事故類型					法令違反等									
No	人対 車両	追突	出会 い頭	右折 時	左折 時	車両 単独	信号 無視	最高 速度	酒酔い 酒気帯び	一時 停止	駐 停車	携帯 電話	シート ベルト		
a	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	3	
b	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	22	

3-3 分析対象とした運転者グループ

分析対象とした運転者グループは表3-3-3に示すと通りの49グループで、全運転者数の値を降順に並べた。同表からは、事故類型では車両単独、人対車両、出会い頭、法令違反等では酒酔い・酒気帯び、シートベルト、最高速度の順で多いことがわかる。

表3-3-3 分析対象とした運転者のグループ（死亡事故）

運転者 グループ No	H21年の死亡事故の状況													全運転者数
	事故履歴(1当)													
	事故類型						法令違反等							
人対 車両	追突	出会 い頭	右折 時	左折 時	車両 単独	信号 無視	最高 速度	酒酔い 酒気帯び	一時 停止	駐 停車	携帯 電話	シート ベルト		
C1	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1,295
C2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	511
C3	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	422
C4	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	324
C5	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	207
C6	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	180
C7	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	1	177
C8	0	0	0	0	0	1	0	1	0	0	0	0	0	133
C9	0	0	1	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	129
C10	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	75
C11	0	0	1	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	73
C12	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	59
C13	0	0	0	0	0	1	0	0	1	0	0	0	1	49
C14	1	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	48
C15	0	0	0	0	0	1	0	0	1	0	0	0	0	42
C16	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	33
C17	0	0	0	0	0	1	0	1	1	0	0	0	0	29
C18	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	25
C19	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	22
C20	1	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	21
C21	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	21
C22	0	0	0	1	0	0	1	0	0	0	0	0	0	21
C23	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	19
C24	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	18
C25	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	1	14
C26	0	0	1	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	13
C27	0	1	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	11
C28	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	9
C29	0	1	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	9
C30	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	1	9
C31	0	0	0	0	0	0	0	1	1	0	0	0	0	7
C32	0	0	1	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	4
C33	0	0	1	0	0	0	1	0	1	0	0	0	0	4
C34	0	0	0	1	0	0	0	1	0	0	0	0	0	4
C35	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	1	0	4
C36	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	3
C37	0	0	0	1	0	0	1	0	1	0	0	0	0	3
C38	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	1	3
C39	1	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	2
C40	0	1	0	0	0	0	0	1	1	0	0	0	0	2
C41	0	1	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	1	2
C42	0	0	0	1	0	0	0	0	1	0	0	0	0	2
C43	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	1
C44	1	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	1	1
C45	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	1
C46	0	0	1	0	0	0	0	0	1	0	0	0	1	1
C47	0	0	0	1	0	0	0	0	1	0	0	0	1	1
C48	0	0	0	0	0	1	1	0	0	0	0	0	0	1
C49	0	0	0	0	0	1	0	0	0	1	0	0	0	1
合計	8	7	8	7	2	9	7	9	16	3	0	6	12	4,045

3-4 交通死亡事故の状況と死亡事故を起こす前の事故・違反の類型の特徴

記載については表 3-3-3 の全運転者数の上位10までとした。

(1) 運転者グループC1が死亡事故を起こす前5年間に起こした事故・違反の類型のパターン

表 3-3-4 は運転者グループC1に属する運転者が死亡事故を起こす前5年間の事故・違反の類型のパターン（運転者グループB）別に集計し、そのうち、運転者の多い上位10までを示した表である。

この表より、運転者グループC1が死亡事故を起こす前5年間の事故・違反の類型別のパターンで最も多いのは運転者グループB1の事故と違反が無いパターンの628人（48.5%）である。全体で見れば、事故では追突、出会い頭が、違反では、シートベルト、最高速度が多い。

表 3-3-4 運転者グループC1が死亡事故を起こす前の過去5年間の事故・違反の類型のパターン（上位の10パターン）

運転者 グループ名	H21年の死亡事故の状況													全運転者数
	事故履歴(1当)													
	事故類型 あり=1 なし=0						法令違反等 あり=1 なし=0							
	人対 車両	追突	出会 い頭	右折 時	左折 時	車両 単独	信号 無視	最高 速度	酒酔い 酒気帯び	一時 停止	駐 停車	携帯 電話	シート ベルト	
C1	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1,295

順位	死亡事故を起こす前5年間の事故の有無 あり=1 なし=0						死亡事故を起こす前5年間の違反の有無 あり=1 なし=0							全運転者数		運転者 グループB No
	人対 車両	追突	出会 い頭	右折 時	左折 時	車両 単独	信号 無視	最高 速度	酒酔い 酒気帯び	一時 停止	駐 停車	携帯 電話	シート ベルト	人数	構成率	
1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	628	48.5	B1
2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	136	10.5	B3
3	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	122	9.4	B2
4	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	39	3.0	B4
5	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	1	37	2.9	B7
6	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	27	2.1	B8
7	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	25	1.9	B6
8	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	20	1.5	B5
9	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	1	17	1.3	B14
10	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	15	1.2	B9
その他	100パターン													229	17.7	
合計	9	29	13	9	8	6	26	42	5	31	29	34	51	1,295	100.0	

(注) 合計の数値は「有無あり(1)」の出現数を示している。

(2) 運転者グループC 2が死亡事故を起こす前5年間に起こした事故・違反のタイプのパターン

表 3-3-5 は運転者グループC 2に属する運転者が死亡事故を起こす前5年間の事故・違反のタイプのパターン（運転者グループB）別に集計し、そのうち、運転者の多い上位10までを示した表である。なお、運転者グループC 2は正面衝突とその他の車両相互を起こしているグループであり、運転者グループB 1とは異なる要素の集合体である。

この表より、運転者グループC 2が死亡事故を起こす前5年間の事故・違反のタイプ別のパターンで最も多いのは運転者グループB 1の事故と違反が無いパターンの275人（53.8%）である。全体でみれば、事故では追突が、違反ではシートベルト、信号無視、最高速度が多い。

表 3-3-5 運転者グループC 2が死亡事故を起こす前の過去5年間の事故・違反のタイプのパターン（上位の10パターン）

運転者グループ名	H21年の死亡事故の状況													全運転者数
	事故履歴(1当)													
	事故類型 あり=1 なし=0						法令違反等 あり=1 なし=0							
	人対車両	追突	出会い頭	右折時	左折時	車両単独	信号無視	最高速度	酒酔い酒気帯び	一時停止	駐停車	携帯電話	シートベルト	
C2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	511

順位	死亡事故を起こす前5年間の事故の有無 あり=1 なし=0						死亡事故を起こす前5年間の違反の有無 あり=1 なし=0							全運転者数		運転者グループB No
	人対車両	追突	出会い頭	右折時	左折時	車両単独	信号無視	最高速度	酒酔い酒気帯び	一時停止	駐停車	携帯電話	シートベルト	人数	構成率	
1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	275	53.8	B1
2	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	50	9.8	B2
3	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	43	8.4	B3
4	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	20	3.9	B4
5	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	1	13	2.5	B7
6	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	10	2.0	B8
7	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	6	1.2	B6
8	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	6	1.2	B5
9	0	0	0	0	0	0	0	1	0	1	0	0	0	5	1.0	B11
10	0	0	0	0	0	0	1	1	0	0	0	0	0	5	1.0	B17
その他	47パターン													78	15.3	
合計	3	10	4	5	1	3	16	16	3	14	10	14	25	511	100.0	

(注) 合計の数値は「有無あり（1）」の出現数を示している。

(3) 運転者グループC 3が死亡事故を起こす前5年間に起こした事故・違反のタイプのパターン

表 3-3-6 は運転者グループC 3に属する運転者が死亡事故を起こす前5年間の事故・違反のタイプのパターン（運転者グループB）別に集計し、そのうち、運転者の多い上位10までを示した表である。

この表より、運転者グループC 3が死亡事故を起こす前5年間の事故・違反のタイプ別のパターンで最も多いのは運転者グループB 1の事故と違反が無いパターンの257人（60.9%）である。全体でみれば、事故では追突、出会い頭が、違反では最高速度、シートベルトが多い。

表 3-3-6 運転者グループC 3が死亡事故を起こす前の過去5年間の事故・違反のタイプのパターン（上位の10パターン）

運転者グループ名	H21年の死亡事故の状況														全運転者数
	事故履歴(1当)														
	事故類型 あり=1 なし=0						法令違反等 あり=1 なし=0								
	人対車両	追突	出会い頭	右折時	左折時	車両単独	信号無視	最高速度	酒酔い酒気帯び	一時停止	駐車	携帯電話	シートベルト		
C3	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	422

順位	死亡事故を起こす前5年間の事故の有無 あり=1 なし=0						死亡事故を起こす前5年間の違反の有無 あり=1 なし=0								全運転者数		運転者グループB No
	人対車両	追突	出会い頭	右折時	左折時	車両単独	信号無視	最高速度	酒酔い酒気帯び	一時停止	駐車	携帯電話	シートベルト	人数	構成率		
1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	257	60.9	B1	
2	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	36	8.5	B2	
3	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	33	7.8	B3	
4	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	10	2.4	B4	
5	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	10	2.4	B6	
6	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	1	7	1.7	B7	
7	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	7	1.7	B9	
8	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	1	6	1.4	B13	
9	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	5	1.2	B10	
10	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	4	0.9	B8	
その他	31パターン													47	11.1		
合計	4	8	6	1	1	3	7	15	1	8	7	6	13	422	100.0		

(注) 合計の数値は「有無あり(1)」の出現数を示している。

(4) 運転者グループC 4が死亡事故を起こす前5年間に起こした事故・違反のタイプのパターン

表 3-3-7は運転者グループC 4に属する運転者が死亡事故を起こす前5年間の事故・違反のタイプのパターン（運転者グループB）別に集計し、そのうち、運転者の多い上位10までを示した表である。

この表より、運転者グループC 4が死亡事故を起こす前5年間の事故・違反のタイプ別のパターンで最も多いのは運転者グループB 1の事故と違反が無いパターンの180人（55.6%）である。全体でみれば、事故では追突、出会い頭が、違反ではシートベルト、最高速度が多い。

表 3-3-7 運転者グループC 4が死亡事故を起こす前の過去5年間の事故・違反のタイプのパターン（上位の10パターン）

運転者 グループ名	H21年の死亡事故の状況														全運転者数
	事故履歴(1当)														
	事故類型 あり=1 なし=0						法令違反等 あり=1 なし=0								
	人対 車両	追突	出会 い頭	右折 時	左折 時	車両 単独	信号 無視	最高 速度	酒酔い 酒気帯び	一時 停止	駐 停車	携帯 電話	シート ベルト		
C4	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	324

順位	死亡事故を起こす前5年間の事故の有無 あり=1 なし=0						死亡事故を起こす前5年間の違反の有無 あり=1 なし=0							全運転者数		運転者 グループB No
	人対 車両	追突	出会 い頭	右折 時	左折 時	車両 単独	信号 無視	最高 速度	酒酔い 酒気帯び	一時 停止	駐 停車	携帯 電話	シート ベルト	人数	構成率	
1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	180	55.6	B1
2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	23	7.1	B3
3	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	22	6.8	B2
4	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	16	4.9	B4
5	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	11	3.4	B6
6	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	7	2.2	B8
7	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	1	5	1.5	B7
8	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	4	1.2	B5
9	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	1	4	1.2	B13
10	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	4	1.2	B9
その他	36パターン													48	14.8	
合計	2	9	7	2	2	2	11	17	2	11	9	9	21	324	100.0	

(注) 合計の数値は「有無あり（1）」の出現数を示している。

(5) 運転者グループC 5が死亡事故を起こす前5年間に起こした事故・違反のタイプのパターン

表 3-3-8は運転者グループC 5に属する運転者が死亡事故を起こす前5年間の事故・違反のタイプのパターン（運転者グループB）別に集計し、そのうち、運転者の多い上位10までを示した表である。

この表より、運転者グループC 5が死亡事故を起こす前5年間の事故・違反のタイプ別のパターンで最も多いのは運転者グループB 1の事故と違反が無いパターンの120人（58.0%）である。全体でみれば、事故では追突、出会い頭、右折が、違反ではシートベルト、最高速度が多い。

表 3-3-8 運転者グループC 5が死亡事故を起こす前の過去5年間の事故・違反のタイプのパターン（上位の10パターン）

運転者グループ名	H21年の死亡事故の状況													全運転者数
	事故履歴(1当)													
	事故類型 あり=1 なし=0						法令違反等 あり=1 なし=0							
	人対車両	追突	出会い頭	右折時	左折時	車両単独	信号無視	最高速度	酒酔い酒気帯び	一時停止	駐停車	携帯電話	シートベルト	
C5	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	207

順位	死亡事故を起こす前5年間の事故の有無 あり=1 なし=0						死亡事故を起こす前5年間の違反の有無 あり=1 なし=0							全運転者数		運転者グループB No
	人対車両	追突	出会い頭	右折時	左折時	車両単独	信号無視	最高速度	酒酔い酒気帯び	一時停止	駐停車	携帯電話	シートベルト	人数	構成率	
1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	120	58.0	B1
2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	17	8.2	B3
3	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	10	4.8	B2
4	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	7	3.4	B6
5	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	1	4	1.9	B7
6	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	4	1.9	B10
7	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	3	1.4	B8
8	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	3	1.4	B4
9	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	1	2	1.0	B14
10	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	1	2	1.0	B5
その他	30パターン													35	16.9	
合計	2	6	5	5	1	2	8	13	2	8	8	8	14	207	100.0	

(注) 合計の数値は「有無あり（1）」の出現数を示している。

(6) 運転者グループC 6が死亡事故を起こす前5年間に起こした事故・違反のタイプのパターン

表 3-3-9は運転者グループC 6に属する運転者が死亡事故を起こす前5年間の事故・違反のタイプのパターン(運転者グループB)別に集計し、そのうち、運転者の多い上位10までを示した表である。

この表より、運転者グループC 6が死亡事故を起こす前5年間の事故・違反のタイプ別のパターンで最も多いのは運転者グループB 1の事故と違反が無いパターンの87人(48.3%)である。全体でみれば、事故では追突が、違反ではシートベルト、最高速度が多い。

表 3-3-9 運転者グループC 6が死亡事故を起こす前の過去5年間の事故・違反のタイプのパターン(上位の10パターン)

運転者グループ名	H21年の死亡事故の状況													全運転者数
	事故履歴(1当)													
	事故類型 あり=1 なし=0						法令違反等 あり=1 なし=0							
	人対車両	追突	出会い頭	右折時	左折時	車両単独	信号無視	最高速度	酒酔い酒気帯び	一時停止	駐停車	携帯電話	シートベルト	
C6	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	180

順位	死亡事故を起こす前5年間の事故の有無 あり=1 なし=0						死亡事故を起こす前5年間の違反の有無 あり=1 なし=0							全運転者数		運転者グループB No
	人対車両	追突	出会い頭	右折時	左折時	車両単独	信号無視	最高速度	酒酔い酒気帯び	一時停止	駐停車	携帯電話	シートベルト	人数	構成率	
1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	87	48.3	B1
2	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	16	8.9	B2
3	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	11	6.1	B3
4	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	6	3.3	B6
5	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	4	2.2	B8
6	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	1	3	1.7	B11
7	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	3	1.7	B4
8	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	1	4	2.2	B7
9	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	3	1.7	B20
10	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	3	1.7	-
その他	30パターン													40	22.2	
合計	2	7	2	3	2	2	7	16	4	9	6	8	17	180	100.0	

(注) -は運転者数上位30グループに入らないパターンを示し、合計の数値は「有無あり(1)」の出現数を示している。

(7) 運転者グループC 7が死亡事故を起こす前5年間に起こした事故・違反のタイプのパターン

表 3-3-10 は運転者グループC 7に属する運転者が死亡事故を起こす前5年間の事故・違反のタイプのパターン（運転者グループB）別に集計し、そのうち、運転者の多い上位10までを示した表である。

この表より、運転者グループC 7が死亡事故を起こす前5年間の事故・違反のタイプ別のパターンで最も多いのは運転者グループB 1の事故と違反が無いパターンの87人（49.2%）である。全体で見れば、事故では追突が、違反ではシートベルト、最高速度が多く、シートベルトを着用しないで車両単独事故を起こす運転者は以前からシートベルトを着用していない傾向があることがわかる。

表 3-3-10 運転者グループC 7が死亡事故を起こす前の過去5年間の事故・違反のタイプのパターン（上位の10パターン）

運転者グループ名	H21年の死亡事故の状況													全運転者数
	事故履歴(1当)													
	事故類型 あり=1 なし=0						法令違反等 あり=1 なし=0							
	人対車両	追突	出会い頭	右折時	左折時	車両単独	信号無視	最高速度	酒酔い酒気帯び	一時停止	駐停車	携帯電話	シートベルト	
C7	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	1	177

順位	死亡事故を起こす前5年間の事故の有無 あり=1 なし=0						死亡事故を起こす前5年間の違反の有無 あり=1 なし=0							全運転者数		運転者グループB No
	人対車両	追突	出会い頭	右折時	左折時	車両単独	信号無視	最高速度	酒酔い酒気帯び	一時停止	駐停車	携帯電話	シートベルト	人数	構成率	
1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	87	49.2	B1
2	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	16	9.0	B2
3	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	11	6.2	B3
4	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	6	3.4	B6
5	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	4	2.3	B8
6	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	1	3	1.7	B14
7	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	3	1.7	B5
8	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	1	4	2.3	B7
9	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	3	1.7	B20
10	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	3	1.7	-
その他	21パターン													37	20.9	
合計	0	4	2	1	0	1	8	10	3	8	7	4	15	177	100.0	

(注) - は運転者数上位30グループに入らない少数なパターンを示し、合計の数値は「有無あり(1)」の出現数を示している。

(8) 運転者グループC 8が死亡事故を起こす前5年間に起こした事故・違反のタイプのパターン

表 3-3-11 は運転者グループC 8に属する運転者が死亡事故を起こす前5年間の事故・違反のタイプのパターン（運転者グループB）別に集計し、そのうち、運転者の多い上位10までを示した表である。

この表より、運転者グループC 8が死亡事故を起こす前5年間の事故・違反のタイプ別のパターンで最も多いのは運転者グループB 1の事故と違反が無いパターンの62人（46.6%）である。全体で見れば、事故では人対車両、追突が、違反では最高速度、シートベルトが多い。

表 3-3-11 運転者グループC 8が死亡事故を起こす前の過去5年間の事故・違反のタイプのパターン（上位の10パターン）

運転者 グループ名	H21年の死亡事故の状況													全運転者数
	事故履歴(1当)													
	事故類型 あり=1 なし=0						法令違反等 あり=1 なし=0							
	人対 車両	追突	出会 い頭	右折 時	左折 時	車両 単独	信号 無視	最高 速度	酒酔い 酒気帯び	一時 停止	駐 停車	携帯 電話	シート ベルト	
C8	0	0	0	0	0	1	0	1	0	0	0	0	0	133

順位	死亡事故を起こす前5年間の事故の有無 あり=1 なし=0						死亡事故を起こす前5年間の違反の有無 あり=1 なし=0							全運転者数		運転者 グループB No
	人対 車両	追突	出会 い頭	右折 時	左折 時	車両 単独	信号 無視	最高 速度	酒酔い 酒気帯び	一時 停止	駐 停車	携帯 電話	シート ベルト	人数	構成率	
1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	62	46.6	B1
2	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	20	15.0	B2
3	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	8	6.0	B3
4	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	5	3.8	B4
5	0	0	0	0	0	0	1	1	0	0	0	0	0	4	3.0	B17
6	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	1	3	2.3	B25
7	0	0	0	0	0	0	0	1	0	1	0	0	0	3	2.3	B12
8	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	3	2.3	B6
9	0	0	0	0	0	0	0	1	0	1	0	0	1	2	1.5	B25
10	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	2	1.5	B10
その他	21パターン													21	15.8	
合計	3	2	2	2	0	1	6	14	3	4	5	7	8	133	100.0	

(注) 合計の数値は「有無あり（1）」の出現数を示している。

(9) 運転者グループC 9が死亡事故を起こす前5年間に起こした事故・違反のタイプのパターン

表 3-3-12 は運転者グループC 9に属する運転者が死亡事故を起こす前5年間の事故・違反のタイプのパターン（運転者グループB）別に集計し、そのうち、運転者の多い上位10までを示した表である。

この表より、運転者グループC 9が死亡事故を起こす前5年間の事故・違反のタイプ別のパターンで最も多いのは運転者グループB 1の事故と違反が無いパターンの86人（66.7%）である。全体でみれば、事故では追突が、違反ではシートベルト、信号無視が多い。

表 3-3-12 運転者グループC 9が死亡事故を起こす前の過去5年間の事故・違反のタイプのパターン（上位の10パターン）

運転者 グループ名	H21年の死亡事故の状況													全運転者数
	事故履歴(1当)													
	事故類型 あり=1 なし=0						法令違反等 あり=1 なし=0							
	人対 車両	追突	出会 い頭	右折 時	左折 時	車両 単独	信号 無視	最高 速度	酒酔い 酒気帯び	一時 停止	駐 停車	携帯 電話	シート ベルト	
C9	0	0	1	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	129

順位	死亡事故を起こす前5年間の事故の有無 あり=1 なし=0						死亡事故を起こす前5年間の違反の有無 あり=1 なし=0							全運転者数		運転者 グループB No
	人対 車両	追突	出会 い頭	右折 時	左折 時	車両 単独	信号 無視	最高 速度	酒酔い 酒気帯び	一時 停止	駐 停車	携帯 電話	シート ベルト	人数	構成率	
1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	86	66.7	B1
2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	11	8.5	B3
3	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	8	6.2	B2
4	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	8	6.2	B4
5	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	1	2	1.6	B13
6	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	1	0	1	0.8	—
7	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	1	0	0	1	0.8	B15
8	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	1	0.8	B6
9	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	1	1	0.8	B18
10	0	0	0	0	0	0	1	1	0	0	0	0	1	1	0.8	B29
その他	6パターン													9	7.0	
合計	0	3	1	0	1	1	5	4	0	5	1	2	6	129	100.0	

(注) —は運転者数上位30グループに入らない少数なパターンを示し、合計の数値は「有無あり(1)」の出現数を示している。

(10) 運転者グループC10が死亡事故を起こす前5年間に起こした事故・違反のタイプのパターン
表 3-3-13 は運転者グループC10に属する運転者が死亡事故を起こす前5年間の事故・違反のタイプのパターン（運転者グループB）別に集計し、そのうち、運転者の多い上位10までを示した表である。

この表より、運転者グループC10が死亡事故を起こす前5年間の事故・違反のタイプ別のパターンで最も多いのは運転者グループB1の事故と違反が無いパターンの26人(34.7%)である。全体で見れば、事故では追突が、違反ではシートベルト、最高速度が多く、死亡事故を起こした運転者グループC10の約半分は過去にシートベルト未着用のグループであることがわかる。

表 3-3-13 運転者グループC10が死亡事故を起こす前の過去5年間の事故・違反のタイプのパターン（上位の10パターン）

運転者グループ名	H21年の死亡事故の状況													全運転者数
	事故履歴(1当)													
	事故類型 あり=1 なし=0						法令違反等 あり=1 なし=0							
	人対車両	追突	出会い頭	右折時	左折時	車両単独	信号無視	最高速度	酒酔い酒気帯び	一時停止	駐停車	携帯電話	シートベルト	
C10	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	75

順位	死亡事故を起こす前5年間の事故の有無 あり=1 なし=0						死亡事故を起こす前5年間の違反の有無 あり=1 なし=0							全運転者数		運転者グループB No
	人対車両	追突	出会い頭	右折時	左折時	車両単独	信号無視	最高速度	酒酔い酒気帯び	一時停止	駐停車	携帯電話	シートベルト	人数	構成率	
1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	26	34.7	B1
2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	18	24.0	B3
3	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	6	8.0	B2
4	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	1	5	6.7	B7
5	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	1	3	4.0	B13
6	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	2	2.7	B5
7	0	0	0	0	0	0	0	1	0	1	0	0	1	2	2.7	B25
8	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	1	1	1.3	B14
9	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	1	1	1.3	-
10	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	1	1	1	1.3	B19
その他	10パターン													10	13.3	
合計	0	4	1	0	0	1	4	8	1	3	3	4	9	75	100.0	

(注) - は運転者数上位30グループに入らない少数なパターンを示し、合計の数値は「有無あり(1)」の出現数を示している。

表 3-3-16 は、死亡事故を起こす前 5 年間の事故・違反の類型別パターン（運転者グループ C）を全運転者数が 10 人以上のグループについてまとめたものであり、H16 から H20 の 5 年間の事故・違反の類型別パターン（運転者グループ B）とパターンが一致したグループの死亡事故当事者率を示したものである。

この表から、死亡事故を起こす運転者が過去に起こしたパターンは H16 から H20 の 5 年間の事故・違反の類型別パターンで事故発生運転者数が多いグループ B と同じ傾向であり、このグループ B の上位 10 は翌年に死亡事故を起こすグループの上位 10 とほぼ一致する。死亡事故当事者率が最も高いのは事故の追突と違反の携帯電話を起こした運転者であり、次いで車両単独事故を起こした運転者、追突事故とシートベルト違反を起こした運転者、の順であり、死亡事故を起こしている運転者グループでは死亡事故を起こす前 5 年間でシートベルト未着用や最高速度違反の出現数が多い。

表 3-3-16

死亡事故を起こす前 5 年間の事故・違反の類型別パターンの H21 死亡事故当事者率

順位	死亡事故を起こす前5年間の事故の有無 あり=1 なし=0						死亡事故を起こす前5年間の違反の有無 あり=1 なし=0							全運転者数 a	H16-H20 事故発生 運転者 グループ	H16-H20 事故発生 全運転者数 b	H21 死亡事故 当事者率 (1万人当たり) a/b*10000
	人対 車両	追突	出会 い頭	右折 時	左折 時	車両 単独	信号 無視	最高 速度	酒酔い 酒気帯び	一時 停止	駐 停車	携帯 電話	シート ベルト				
1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1,911	B1	48,272,642	0.40
2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	364	B3	4,026,514	0.90
3	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	283	B2	4,946,269	0.57
4	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	110	B4	1,880,219	0.59
5	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	1	99	B7	964,621	1.03
6	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	75	B6	1,052,239	0.71
7	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	67	B8	765,739	0.87
8	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	44	B5	1,563,352	0.29
9	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	37	B10	379,410	0.98
10	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	36	B9	395,092	0.91
11	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	1	35	B19	158,540	1.89
12	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	1	33	B13	368,948	0.89
13	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	1	25	B18	245,413	1.02
14	0	0	0	0	0	0	0	1	1	0	0	0	0	24	B17	279,276	0.86
15	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	22	B31	85,558	2.57
16	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	1	0	19	B15	301,028	0.63
17	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	18	B20	141,823	1.27
18	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	17	B36	60,492	2.81
19	0	1	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	16	B27	101,383	1.58
20	0	0	0	0	0	0	0	1	0	1	0	0	0	16	B12	371,903	0.43
21	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	1	1	15	B19	158,540	0.95
22	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	1	0	0	15	B11	375,205	0.40
23	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	1	13	B16	292,624	0.44
24	0	0	0	0	0	0	1	1	0	0	0	0	1	12	B29	99,161	1.21
25	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	12	B23	119,825	1.00
26	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	12	B62	23,715	5.06
27	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	10	B35	68,215	1.47
合計	1	4	2	1	0	1	4	9	0	3	3	5	10	3,340			

(注) H21 死亡事故当事者率とは、全運転者数 ÷ 事故発生運転者グループの全運転者数 × 10000
合計の数値は「有無あり (1)」の出現数を示している。

3-4 3章のまとめ

- (1) 死亡事故を起こした運転者グループと事故発生が多い運転者グループについて、H16 から H20 の 5 年間の事故・違反の類型別パターンで区分した運転者グループにおける全運転者数の順位をみると、両者は上位 10 までほぼ一致していた。
- (2) したがって、過去の事故歴・違反歴から死亡事故を起こす特異なグループを把握することはできなかった。

第4部 調査研究のまとめと今後の課題

第1章 調査研究のまとめ

1-1 事故歴と違反歴の関連性分析結果について

(1) 過去の事故回数・違反回数との関係

表4-1-1は過去の事故回数・違反回数の状況をH16-H20の全運転者数(10,000人以上)順でまとめたものである。集計期間4年と5年では事故・違反回数別の全運転者数で比較してもほぼ同じ傾向であり、事故回数が0回で違反回数が3回までの運転者が多いことがわかる。

表4-1-1 過去の集計期間別件数の比較1 (全運転者数順)

順位	事故回数 (1当)	違反回数	H16-H19の 全運転者数	H16-H20の 全運転者数	全運転者数 増減数	H20の 事故発生 運転者数 (1当)	H21の 事故発生 運転者数 (1当)	事故発生 運転者数 増減数	H20 事故 当事者率	H21 事故 当事者率
1	0	0	47,639,717	45,821,193	-1,818,524	204,599	188,491	-16,108	0.43	0.41
2	0	1	13,325,704	12,805,511	-520,193	130,792	107,621	-23,171	0.98	0.84
3	0	2	4,612,581	4,846,778	234,197	63,082	56,821	-6,261	1.37	1.17
4	0	3	1,887,121	2,120,445	233,324	33,103	31,498	-1,605	1.75	1.49
5	1	0	1,047,501	1,142,395	94,894	14,698	13,085	-1,613	1.40	1.15
6	0	4	861,926	1,033,504	171,578	18,047	18,525	478	2.09	1.79
7	1	1	677,329	708,605	31,276	12,648	11,579	-1,069	1.87	1.63
8	0	5	410,645	534,614	123,969	10,020	10,995	975	2.44	2.06
9	1	2	336,477	381,410	44,933	8,358	8,141	-217	2.48	2.13
10	0	6	198,418	281,717	83,299	5,186	6,639	1,453	2.61	2.36
11	1	3	175,140	212,553	37,413	5,189	5,475	286	2.96	2.58
12	0	7	96,197	151,966	55,769	2,669	3,890	1,221	2.77	2.56
13	1	4	93,258	122,823	29,565	3,142	3,559	417	3.37	2.90
14	0	8	45,948	81,902	35,954	1,414	2,298	884	3.08	2.81
15	1	5	49,801	71,990	22,189	1,872	2,474	602	3.76	3.44
16	0	10回以上	19,473	48,813	29,340	631	1,485	854	3.24	3.04
17	0	9	22,014	43,722	21,708	698	1,232	534	3.17	2.82
18	1	6	25,616	41,222	15,606	1,048	1,538	490	4.09	3.73
19	2	0	35,796	39,409	3,613	1,081	1,031	-50	3.02	2.62
20	2	1	31,678	36,239	4,561	1,256	1,189	-67	3.96	3.28
21	2	2	21,089	26,090	5,001	959	1,012	53	4.55	3.88
22	1	7	13,114	23,709	10,595	571	887	316	4.35	3.74
23	2	3	13,434	17,551	4,117	690	799	109	5.14	4.55
24	1	8	6,388	13,237	6,849	261	537	276	4.09	4.06
25	2	4	7,745	11,699	3,954	437	604	167	5.64	5.16

表 4-1-2 は過去の事故回数・違反回数の状況を H21 の事故当事者率順（H21 事故発生運転者数 100 人以上）でまとめたものである。集計期間 4 年と 5 年では事故・違反回数別の事故当事者率順で比較してもほぼ同じであり、特に事故回数が 2 回以上、違反回数が 3 回以上の運転者の翌年の事故当事者率は極めて高い。

表 4-1-2 過去の集計期間別件数の比較 2（事故当事者率順）

順位	事故回数 (1当)	違反回数	H16-H19の 全運転者数	H16-H20の 全運転者数	全運転者数 増減数	H20の 事故発生 運転者数 (1当)	H21の 事故発生 運転者数 (1当)	事故発生 運転者数 増減数	H20 事故 当事者率	H21 事故 当事者率
1	3	3	1,089	1,685	596	100	145	45	9.18	8.61
2	3	2	1,497	2,111	614	107	156	49	7.15	7.39
3	3	1	1,976	2,534	558	137	154	17	6.93	6.08
4	2	7	1,271	2,702	1,431	63	157	94	4.96	5.81
5	3	0	1,819	2,208	389	130	122	-8	7.15	5.53
6	2	5	4,350	7,298	2,948	238	383	145	5.47	5.25
7	2	4	7,745	11,699	3,954	437	604	167	5.64	5.16
8	2	6	2,443	4,543	2,100	152	222	70	6.22	4.89
9	2	3	13,434	17,551	4,117	690	799	109	5.14	4.55
10	1	8	6,388	13,237	6,849	261	537	276	4.09	4.06
11	1	10回以上	2,546	7,852	5,306	106	316	210	4.16	4.02
12	1	9	3,093	7,221	4,128	122	282	160	3.94	3.91
13	2	2	21,089	26,090	5,001	959	1,012	53	4.55	3.88
14	1	7	13,114	23,709	10,595	571	887	316	4.35	3.74
15	1	6	25,616	41,222	15,606	1,048	1,538	490	4.09	3.73
16	1	5	49,801	71,990	22,189	1,872	2,474	602	3.76	3.44
17	2	1	31,678	36,239	4,561	1,256	1,189	-67	3.96	3.28
18	0	10回以上	19,473	48,813	29,340	631	1,485	854	3.24	3.04
19	1	4	93,258	122,823	29,565	3,142	3,559	417	3.37	2.90
20	0	9	22,014	43,722	21,708	698	1,232	534	3.17	2.82
21	0	8	45,948	81,902	35,954	1,414	2,298	884	3.08	2.81
22	2	0	35,796	39,409	3,613	1,081	1,031	-50	3.02	2.62
23	1	3	175,140	212,553	37,413	5,189	5,475	286	2.96	2.58
24	0	7	96,197	151,966	55,769	2,669	3,890	1,221	2.77	2.56
25	0	6	198,418	281,717	83,299	5,186	6,639	1,453	2.61	2.36
26	1	2	336,477	381,410	44,933	8,358	8,141	-217	2.48	2.13
27	0	5	410,645	534,614	123,969	10,020	10,995	975	2.44	2.06
28	0	4	861,926	1,033,504	171,578	18,047	18,525	478	2.09	1.79
29	1	1	677,329	708,605	31,276	12,648	11,579	-1,069	1.87	1.63
30	0	3	1,887,121	2,120,445	233,324	33,103	31,498	-1,605	1.75	1.49
31	0	2	4,612,581	4,846,778	234,197	63,082	56,821	-6,261	1.37	1.17
32	1	0	1,047,501	1,142,395	94,894	14,698	13,085	-1,613	1.40	1.15
33	0	1	13,325,704	12,805,511	-520,193	130,792	107,621	-23,171	0.98	0.84
34	0	0	47,639,717	45,821,193	-1,818,524	204,599	188,491	-16,108	0.43	0.41

(2) 過去の事故回数・違反回数と翌年の交通場面別の関係

表 2-4-10 から表 2-4-27 のとおり、集計期間 4 年と 5 年では翌年の交通場面は同じ傾向であった。また、交通場面発生状況の上位 10 までの分析では、翌年、事故を起こした件数の約半分の交通場面発生状況を把握することとなった。今後、交通場面発生項目の追加や上位 20～30 程度まで集計するなどの検討が必要だと考える。

(3) 過去の事故・違反の類型との関係

表 4-1-3 は過去の事故と違反の類型別パターン出現数（「有無あり（1）」）をまとめたもので、集計期間 4 年と 5 年では同じ傾向であり、事故では追突、出会い頭、違反ではシートベルト、最高速度を起こす運転者が多いことがわかる。

表 4-1-3 過去の類型パターン別出現数、構成率の比較

過去の集計期間	過去の事故類型数							過去の違反類型数								グループ数
	人対車両	追突	出会い頭	右折時	左折時	車両単独	計	信号無視	最高速度	酒酔い酒気帯び	一時停止	駐停車	携帯電話	シートベルト	計	
H16～H19	598	821	739	615	560	551	3,884	935	993	581	887	945	892	1,048	6,281	2,212
構成率	15.4	21.1	19.0	15.8	14.4	14.2	100.0	14.9	15.8	9.3	14.1	15.0	14.2	16.7	100.0	
H16～H20	723	968	877	766	705	668	4,707	1,088	1,171	660	1,059	1,097	1,060	1,225	7,360	2,536
構成率	15.4	20.6	18.6	16.3	15.0	14.2	100.0	14.8	15.9	9.0	14.4	14.9	14.4	16.6	100.0	

(注) 構成率とは（各出現数÷全出現数×100）をいう。

(4) 過去の事故・違反の類型と翌年の交通場面別の関係

表 2-4-28 から表 2-4-37 のとおり、集計期間 4 年と 5 年では翌年の交通場面は同じ傾向であった。また、交通事故発生状況は、前述の（2）と同様に、上位 10 まででは翌年事故を起こした件数の約半分の交通場面発生状況を把握できるのみであり、交通場面発生項目の追加や上位 20～30 まで集計するなどの検討が必要だと考える。

(5) 過去の事故回数・違反回数（運転者グループ A）と事故・違反の類型別（運転者グループ B）との関係

図 4-1-1 は、事故・違反の類型別の出現数を事故回数、違反回数に置き換えて（注）、事故当事者率で集計したもので、X 軸＝平成 16 年～平成 20 年の違反の類型数、Y 軸＝平成 16 年～平成 20 年の事故の類型数、Z 軸＝平成 21 年の事故当事者率として三次元グラフで表現した図である。

前述の図 2-2-2 に示す事故・違反回数別にみた事故当事者率と同様に、事故・違反の類型別出現数からみた事故当事者率も同様な傾向であり、事故・違反の内容よりも事故・違反の回数が翌年の事故当事者率に影響することがわかる。

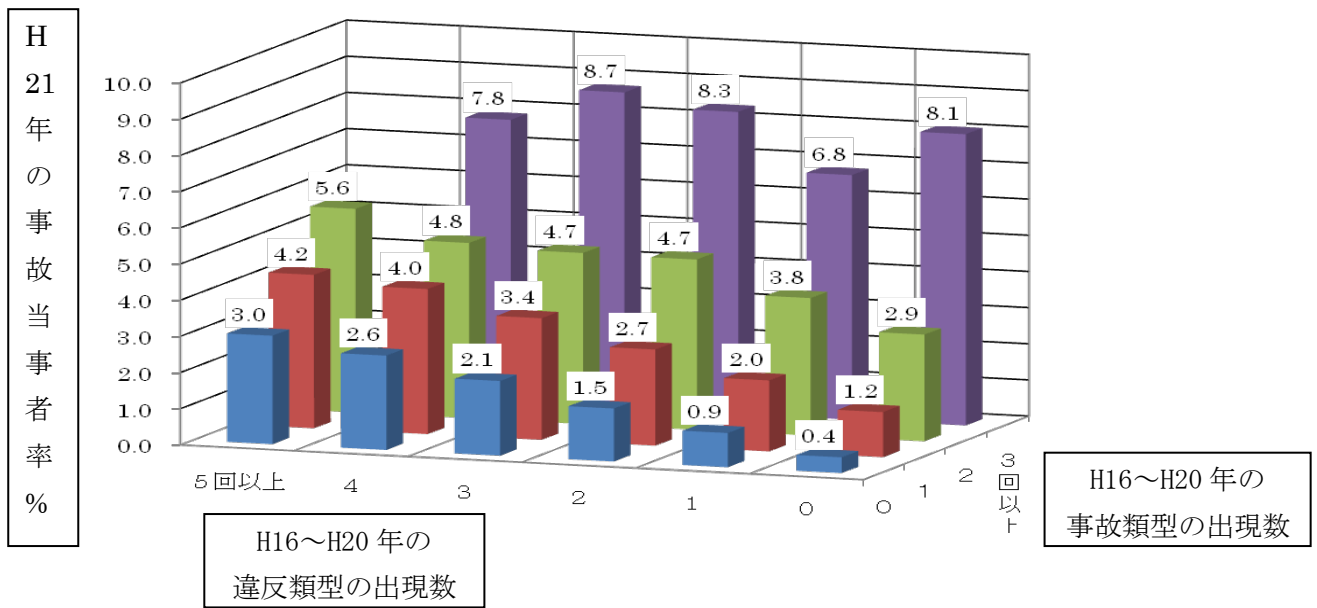


図 4-1-1

平成16年～平成20年

事故類型の出現数、違反類型の出現数と平成21年の事故当事者率の関係

表 4-1-4 類型別の出現数と事故・違反回数との置き換え表 (例)

運転者グループ名	H16-H20の事故(1当)の有無 あり=1 なし=0						H16-H20の違反の有無 あり=1 なし=0							H16-H20の事故(1当)の有無 回数(出現数)	H16-H20の違反の有無 回数(出現数)	運転者グループ名
	人対車両	追突	出会い頭	右折時	左折時	車両単独	信号無視	最高速度	酒酔い酒気帯び	一時停止	駐停車	携帯電話	シートベルト			
B1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	A1
B2	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	1	A2
B3	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	1	A2
B9	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	A12
B10	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	A12
B11	0	0	0	0	0	0	0	1	0	1	0	0	0	0	2	A3
B12	0	0	0	0	0	0	0	1	0	1	0	0	0	0	2	A3
B27	0	1	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	1	1	A13

(注) 運転者グループB1で事故類型における「有無あり(1)」の出現数はないので事故回数は0回、違反種別における「有無あり(1)」の出現数もないので違反回数も0回と置き換える(運転者グループA1に相当)。

同様に運転者グループB27で事故類型における「有無あり(1)」の出現数は1回であるので事故回数は1回、違反種別における「有無あり(1)」の出現数は1回であるので違反回数は1回と置き換える(運転者グループA13に相当)。

(6) 過去の事故・違反の類型別（運転者グループB）と事故回数・違反回数（運転者グループA）における翌年の交通場面発生状況の比較

過去の事故・違反の類型別の「有無あり（1）」の出現数を、（5）と同様に事故回数、違反回数に置き換えて、類型別と事故回数・違反回数における翌年の交通場面発生状況を次ページ以降にまとめた。

過去の事故回数と違反回数が少なく、翌年の事故当事者率が低いグループ、すなわち全運転者数が多いグループでは、運転者グループAおよび運転者グループBとも翌年に同様な交通場面発生状況となる傾向がみられる。しかし、過去の事故回数や違反回数が多く、事故当事者率が高いグループ、すなわち全運転者数が少ないグループでは、運転者グループAと運転者グループBは異なる交通場面発生状況となる傾向がみられた。

①運転者グループB 1と運転者グループB 1に相当する運転者グループA 1が翌年に起こした事故の交通場面発生状況の比較

表 4-1-5

運転者グループB 1と運転者グループB 1に相当する運転者グループA 1が翌年に起こした事故の交通場面発生状況の比較

運転者グループ名	H16-H20の事故(1当)の有無 あり=1 なし=0						H16-H20の違反の有無 あり=1 なし=0						H21 事故当事者率	
	人対車両	追突	出会い頭	右折時	左折時	車両単独	信号無視	最高速度	酒酔い酒気帯び	一時停止	駐停止	携帯電話		シートベルト
B1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.44

順位	昼夜	発生場所	衝突相手(2当)	事故類型	H21に起こした事故	
					件数	%
1	昼	単路	四輪車	追突	26,140	12.4
2	昼	無信号交差点およびその付近	四輪車	出会い頭	17,293	8.2
3	昼	無信号交差点およびその付近	自転車	出会い頭	15,735	7.4
4	昼	信号交差点およびその付近	四輪車	追突	10,267	4.9
5	夜	単路	四輪車	追突	7,373	3.5
6	昼	無信号交差点およびその付近	四輪車	追突	6,311	3.0
7	昼	無信号交差点およびその付近	二輪車	出会い頭	5,877	2.8
8	昼	単路	歩行者	人対車両	5,206	2.5
9	昼	信号交差点およびその付近	四輪車	出会い頭	4,969	2.3
10	昼	単路	その他	車両単独	4,874	2.3
その他の交通場面					107,570	50.8
H21事故件数合計					211,615	100.0

運転者グループ名	H16-H20の事故回数(1当)	H16-H20の違反回数	H21事故当事者率
A1	0	0	0.41

順位	昼夜	発生場所	衝突相手(2当)	事故類型	H21に起こした事故	
					件数	%
1	昼	単路	四輪車	追突	23,462	12.4
2	昼	無信号交差点およびその付近	四輪車	出会い頭	16,011	8.4
3	昼	無信号交差点およびその付近	自転車	出会い頭	14,045	7.4
4	昼	信号交差点およびその付近	四輪車	追突	9,278	4.9
5	夜	単路	四輪車	追突	6,521	3.4
6	昼	無信号交差点およびその付近	四輪車	追突	5,737	3.0
7	昼	無信号交差点およびその付近	二輪車	出会い頭	5,281	2.8
8	昼	単路	歩行者	人対車両	4,685	2.5
9	昼	信号交差点およびその付近	四輪車	出会い頭	4,634	2.4
10	昼	単路	その他	車両単独	4,370	2.3
その他の交通場面					95,655	50.4
H21事故件数合計					189,679	100.0

②運転者グループB2（B3）と運転者グループB2（B3）に相当する運転者グループA2が翌年に起こした事故の交通場面発生状況の比較

表 4-1-6

運転者グループB2（B3）と運転者グループB2（B3）に相当する
運転者グループA2が翌年に起こした事故の交通場面発生状況の比較

運転者 グループ名	H16-H20の事故(1当)の有無 あり=1 なし=0						H16-H20の違反の有無 あり=1 なし=0						H21 事故当事者率	
	人対 車両	追突	出会 い頭	右折 時	左折 時	車両 単独	信号 無視	最高 速度	酒酔い 酒気帯び	一時 停止	駐 止	携帯 電話		シート ベルト
B2	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0.90

順位	昼夜	発生場所	衝突相手 (2当)	事故類型	H21に起こした事故	
					件数	%
1	昼	単路	四輪車	追突	6,704	15.0
2	昼	無信号交差点およびその付近	四輪車	出会い頭	2,911	6.5
3	昼	無信号交差点およびその付近	自転車	出会い頭	2,901	6.5
4	昼	信号交差点およびその付近	四輪車	追突	2,706	6.0
5	夜	単路	四輪車	追突	2,063	4.6
6	昼	無信号交差点およびその付近	四輪車	追突	1,590	3.6
7	昼	無信号交差点およびその付近	二輪車	出会い頭	1,066	2.4
8	昼	単路	四輪車	その他の車両相互	993	2.2
9	昼	単路	二輪車	その他の車両相互	964	2.2
10	昼	単路	歩行者	人対車両	940	2.1
その他の交通場面					21,893	48.9
H21事故件数合計					44,731	100.0

運転者 グループ名	H16-H20の事故(1当)の有無 あり=1 なし=0						H16-H20の違反の有無 あり=1 なし=0						H21 事故当事者率	
	人対 車両	追突	出会 い頭	右折 時	左折 時	車両 単独	信号 無視	最高 速度	酒酔い 酒気帯び	一時 停止	駐 止	携帯 電話		シート ベルト
B3	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0.98

順位	昼夜	発生場所	衝突相手 (2当)	事故類型	H21に起こした事故	
					件数	%
1	昼	単路	四輪車	追突	5,635	14.1
2	昼	無信号交差点およびその付近	四輪車	出会い頭	3,099	7.7
3	昼	無信号交差点およびその付近	自転車	出会い頭	2,615	6.5
4	昼	信号交差点およびその付近	四輪車	追突	2,246	5.6
5	夜	単路	四輪車	追突	1,825	4.6
6	昼	無信号交差点およびその付近	四輪車	追突	1,430	3.6
7	昼	無信号交差点およびその付近	二輪車	出会い頭	1,020	2.5
8	昼	信号交差点およびその付近	四輪車	出会い頭	916	2.3
9	昼	単路	四輪車	その他の車両相互	899	2.2
10	昼	単路	歩行者	人対車両	866	2.2
その他の交通場面					19,471	48.7
H21事故件数合計					40,022	100.0

運転者グループ名	H16-H19の事故回数(1当)	H16-H19の違反回数	H20事故当事者率
A2	0	1	0.98

順位	昼夜	発生場所	衝突相手 (2当)	事故類型	H20に起こした事故	
					件数	%
1	昼	単路	四輪車	追突	18,555	14.0
2	昼	無信号交差点およびその付近	四輪車	出会い頭	9,340	7.1
3	昼	無信号交差点およびその付近	自転車	出会い頭	9,223	7.0
4	昼	信号交差点およびその付近	四輪車	追突	7,420	5.6
5	夜	単路	四輪車	追突	5,879	4.4
6	昼	無信号交差点およびその付近	四輪車	追突	4,184	3.2
7	昼	無信号交差点およびその付近	二輪車	出会い頭	3,394	2.6
8	昼	単路	歩行者	人対車両	2,938	2.2
9	昼	単路	二輪車	その他の車両相互	2,923	2.2
10	昼	単路	四輪車	その他の車両相互	2,917	2.2
その他の交通場面					65,363	49.5
H20事故件数合計					132,136	100.0

③運転者グループB7（B11）と運転者グループB7（B11）に相当する運転者グループA3が翌年に起こした事故の交通場面発生状況の比較

表 4-1-7

運転者グループB7（B11）と運転者グループB7（B11）に相当する
運転者グループA3が翌年に起こした事故の交通場面発生状況の比較

運転者 グループ名	H16-H19の事故(1当)の有無 あり=1 なし=0						H16-H19の違反の有無 あり=1 なし=0							H20 事故当事者率
	人対 車両	追突	出会 い頭	右折 時	左折 時	車両 単独	信号 無視	最高 速度	酒酔い 酒気帯び	一時 停止	駐 停止	携帯 電話	シート ベルト	
B7	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	1	1.60

順位	昼夜	発生場所	衝突相手 (2当)	事故類型	H20に起こした事故	
					件数	%
1	昼	単路	四輪車	追突	2,392	16.8
2	昼	信号交差点およびその付近	四輪車	追突	1,033	7.3
3	夜	単路	四輪車	追突	844	5.9
4	昼	無信号交差点およびその付近	四輪車	出会い頭	843	5.9
5	昼	無信号交差点およびその付近	自転車	出会い頭	767	5.4
6	昼	無信号交差点およびその付近	四輪車	追突	568	4.0
7	夜	信号交差点およびその付近	四輪車	追突	367	2.6
8	昼	単路	四輪車	その他の車両相互	332	2.3
9	昼	単路	二輪車	その他の車両相互	302	2.1
10	昼	無信号交差点およびその付近	二輪車	出会い頭	296	2.1
その他の交通場面					6,486	45.6
H20事故件数合計					14,230	100.0

運転者 グループ名	H16-H20の事故(1当)の有無						H16-H20の違反の有無							H21 事故当事者率
	人対 車両	追突	出会 い頭	右折 時	左折 時	車両 単独	信号 無視	最高 速度	酒酔い 酒気帯び	一時 停止	駐 停止	携帯 電話	シート ベルト	
B11	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	1	0	0	1.32

順位	昼夜	発生場所	衝突相手 (2当)	事故類型	H21に起こした事故	
					件数	%
1	昼	単路	四輪車	追突	684	13.7
2	昼	無信号交差点およびその付近	自転車	出会い頭	384	7.7
3	昼	信号交差点およびその付近	四輪車	追突	309	6.2
4	夜	単路	四輪車	追突	257	5.1
5	昼	無信号交差点およびその付近	四輪車	出会い頭	178	3.6
6	昼	単路	二輪車	その他の車両相互	141	2.8
7	昼	無信号交差点およびその付近	二輪車	出会い頭	126	2.5
8	昼	無信号交差点およびその付近	四輪車	追突	124	2.5
9	夜	信号交差点およびその付近	四輪車	追突	121	2.4
10	昼	単路	歩行者	人対車両	117	2.3
その他の交通場面					2,568	51.3
H21事故件数合計					5,009	100.0

運転者グループ名	H16-H19の事故回数(1当)	H16-H19の違反回数	H20事故当事者率
A3	0	2	1.37

順位	昼夜	発生場所	衝突相手 (2当)	事故類型	H20に起こした事故	
					件数	%
1	昼	単路	四輪車	追突	9,766	15.3
2	昼	無信号交差点およびその付近	自転車	出会い頭	4,244	6.6
3	昼	信号交差点およびその付近	四輪車	追突	3,964	6.2
4	昼	無信号交差点およびその付近	四輪車	出会い頭	3,835	6.0
5	夜	単路	四輪車	追突	3,265	5.1
6	昼	無信号交差点およびその付近	四輪車	追突	2,075	3.2
7	昼	単路	二輪車	その他の車両相互	1,525	2.4
8	夜	信号交差点およびその付近	四輪車	追突	1,517	2.4
9	昼	無信号交差点およびその付近	二輪車	出会い頭	1,511	2.4
10	昼	単路	四輪車	その他の車両相互	1,405	2.2
その他の交通場面					30,800	48.2
H20事故件数合計					63,907	100.0

④運転者グループ* B 1（事故当事者率が1番目に高い）と運転者グループ* B 1に相当する
 運転者グループ A 3 4が翌年に起こした事故の交通場面発生状況の比較

表 4-1-8

運転者グループ* B 1と運転者グループ* B 1に相当する
 運転者グループ A 3 4が翌年に起こした事故の交通場面発生状況の比較

運転者 グループ名	H16-H20の事故(1当)の有無 あり=1 なし=0						H16-H20の違反の有無 あり=1 なし=0							H21 事故当事者率
	人対 車両	追突	出会 い頭	右折 時	左折 時	車両 単独	信号 無視	最高 速度	酒酔い 酒気帯び	一時 停止	駐 停車	携帯 電話	シート ベルト	
* B 1	0	1	1	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	8.33

順位	昼夜	発生場所	衝突相手 (2当)	事故類型	H21に起こした事故	
					件数	%
1	夜	信号交差点およびその付近	歩行者	人対車両	1	9.1
1	夜	信号交差点およびその付近	二輪車	追突	1	9.1
1	夜	信号交差点およびその付近	二輪車	出会い頭	1	9.1
1	夜	信号交差点およびその付近	自転車	右折時	1	9.1
1	昼	無信号交差点およびその付近	四輪車	追突	1	9.1
1	夜	無信号交差点およびその付近	四輪車	出会い頭	1	9.1
1	夜	無信号交差点およびその付近	二輪車	その他の車両相互	1	9.1
1	昼	単路	自転車	出会い頭	1	9.1
1	夜	単路	歩行者	人対車両	1	9.1
1	夜	単路	四輪車	追突	1	9.1
1	夜	単路	二輪車	その他の車両相互	1	9.1
その他の交通場面					0	0.0
H21事故件数合計					11	100.0

運転者グループ名	H16-H20の事故回数(1当)	H16-H20の違反回数	H21事故当事者率
A34	3	0	5.53

順位	昼夜	発生場所	衝突相手 (2当)	事故類型	H21に起こした事故	
					件数	%
1	昼	単路	四輪車	追突	18	13.4
2	夜	単路	四輪車	追突	12	9.0
3	昼	単路	その他	車両単独	9	6.7
4	昼	無信号交差点およびその付近	自転車	出会い頭	8	6.0
5	昼	無信号交差点およびその付近	四輪車	出会い頭	7	5.2
6	夜	信号交差点およびその付近	歩行者	人対車両	6	4.5
7	昼	無信号交差点およびその付近	四輪車	追突	6	4.5
8	夜	無信号交差点およびその付近	四輪車	出会い頭	5	3.7
9	夜	無信号交差点およびその付近	歩行者	人対車両	4	3.0
10	夜	単路	その他	車両単独	4	3.0
その他の交通場面					55	41.0
H21事故件数合計					134	100.0

④運転者グループ* B 2 と運転者グループ* B 2 に相当する運転者グループ A 2 5 が翌年に起こした事故の交通場面発生状況の比較

表 4-1-9

運転者グループ* B 2 と運転者グループ* B 2 に相当する
運転者グループ A 2 5 が翌年に起こした事故の交通場面発生状況の比較

運転者グループ名	H16-H20の事故(1当)の有無 あり=1 なし=0						H16-H20の違反の有無 あり=1 なし=0							H21 事故当事者率
	人対車両	追突	出会い頭	右折時	左折時	車両単独	信号無視	最高速度	酒酔い酒気帯び	一時停止	駐停車止	携帯電話	シートベルト	
* B 2	1	1	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	1	8.27

順位	昼夜	発生場所	衝突相手(2当)	事故類型	H21に起こした事故	
					件数	%
1	昼	信号交差点およびその付近	四輪車	追突	2	16.7
1	昼	無信号交差点およびその付近	四輪車	出会い頭	2	16.7
3	夜	信号交差点およびその付近	自転車	その他の車両相互	1	8.3
3	昼	無信号交差点およびその付近	自転車	出会い頭	1	8.3
3	昼	無信号交差点およびその付近	四輪車	右折時	1	8.3
3	昼	単路	四輪車	追突	1	8.3
3	昼	単路	四輪車	右折時	1	8.3
3	夜	単路	歩行者	人対車両	1	8.3
3	夜	単路	四輪車	追突	1	8.3
3	夜	単路	自転車	その他の車両相互	1	8.3
その他の交通場面					0	0.0
H21事故件数合計					12	100.0

運転者グループ名	H16-H20の事故(1当)の有無 あり=1 なし=0						H16-H20の違反の有無 あり=1 なし=0							H21 事故当事者率
	人対車両	追突	出会い頭	右折時	左折時	車両単独	信号無視	最高速度	酒酔い酒気帯び	一時停止	駐停車止	携帯電話	シートベルト	
* B 4	0	0	1	1	0	0	0	0	0	1	0	0	1	7.92

順位	昼夜	発生場所	衝突相手(2当)	事故類型	H21に起こした事故	
					件数	%
1	昼	無信号交差点およびその付近	四輪車	出会い頭	2	25.0
1	昼	単路	四輪車	追突	2	25.0
3	昼	信号交差点およびその付近	自転車	右折時	1	12.5
3	昼	単路	四輪車	その他の車両相互	1	12.5
3	夜	単路	自転車	出会い頭	1	12.5
その他の交通場面					1	12.5
H21事故件数合計					8	100.0

運転者グループ名	H16-H19の事故回数(1当)	H16-H19の違反回数	H20に起こした事故
A 2 5	2	2	4.55

順位	昼夜	発生場所	衝突相手(2当)	事故類型	H21に起こした事故	
					件数	%
1	昼	単路	四輪車	追突	160	15.9
2	昼	信号交差点およびその付近	四輪車	追突	81	8.0
3	夜	単路	四輪車	追突	70	7.0
4	昼	信号交差点およびその付近	四輪車	追突	47	4.7
5	昼	無信号交差点およびその付近	自転車	出会い頭	43	4.3
6	昼	無信号交差点およびその付近	四輪車	追突	41	4.1
7	昼	無信号交差点およびその付近	四輪車	出会い頭	40	4.0
8	昼	単路	四輪車	その他の車両相互	25	2.5
9	昼	単路	その他	車両単独	23	2.3
10	夜	信号交差点およびその付近	歩行者	人対車両	19	1.9
その他の交通場面					458	45.5
H20事故件数合計					1,007	100.0

④運転者グループ* B 3 と運転者グループ* B 3 に相当する運転者グループ A 3 4 が翌年に起こした事故の交通場面発生状況の比較

表 4-1-10

運転者グループ* B 3 と運転者グループ* B 3 に相当する
運転者グループ A 1 8 が翌年に起こした事故の交通場面発生状況の比較

運転者 グループ名	H16-H20の事故(1当)の有無 あり=1 なし=0						H16-H20の違反の有無 あり=1 なし=0							H21 事故当事者率
	人対 車両	追突	出会 い頭	右折 時	左折 時	車両 単独	信号 無視	最高 速度	酒酔い 酒気帯び	一時 停止	駐 停車	携帯 電話	シート ベルト	
* B3	0	1	0	0	0	0	1	1	0	1	1	1	1	7.96

順位	昼夜	発生場所	衝突相手 (2当)	事故類型	H21に起こした事故	
					件数	%
1	夜	単路	四輪車	追突	3	33.3
2	昼	信号交差点およびその付近	四輪車	追突	1	11.1
2	夜	信号交差点およびその付近	二輪車	右折時	1	11.1
2	昼	単路	四輪車	追突	1	11.1
2	昼	単路	自転車	出合い頭	1	11.1
その他の交通場面					2	22.2
H21事故件数合計					9	100.0

運転者グループ名	H16-H20の事故回数(1当)	H16-H20の違反回数	H21事故当事者率
A18	1	6	3.73

順位	昼夜	発生場所	衝突相手 (2当)	事故類型	H21に起こした事故	
					件数	%
1	昼	単路	四輪車	追突	270	17.1
2	昼	信号交差点およびその付近	四輪車	追突	115	7.3
3	夜	単路	四輪車	追突	98	6.2
4	昼	無信号交差点およびその付近	自転車	出合い頭	87	5.5
5	夜	信号交差点およびその付近	四輪車	追突	58	3.7
5	昼	無信号交差点およびその付近	四輪車	追突	58	3.7
7	昼	無信号交差点およびその付近	四輪車	出合い頭	53	3.4
8	昼	単路	二輪車	その他の車両相互	43	2.7
9	昼	無信号交差点およびその付近	二輪車	出合い頭	38	2.4
10	昼	単路	自転車	その他の車両相互	34	2.2
その他の交通場面					725	45.9
H21事故件数合計					1,579	100.0

1-2 交通死亡事故状況の分析結果について

(1) 死亡事故の状況

表 3-3-3 の死亡事故を起こした49の運転者グループをみると、死亡事故時に酒酔い・酒気帯びの法令違反を犯していたグループが特に多いことがわかる。

(2) 死亡事故を起こす前5年間の事故・違反の類型との関係

表 4-1-11、表 4-1-12 は、死亡事故を起こした運転者グループについて、死亡事故を起こす前5年間の事故・違反の類型別の出現数とその構成率を他の運転者グループの本年度調査および前年度調査の結果と比較して示す。死亡事故を起こした運転者グループについて、事故・違反の類型別の出現数の構成率をみると、事故類型では追突が多く、違反類型ではシートベルトと最高速度が多い。死亡事故を起こした運転者グループでは、上記のように死亡事故時に酒酔い・酒気帯びの法令違反を犯しているグループが特に多いが、死亡事故を起こす前5年間をみると、他の運転者グループと比べて酒酔い・酒気帯びの出現数構成率は約半分である。これは、死亡事故を起こした運転者グループでは、シートベルト違反や最高速度違反の出現数構成率が他の運転者グループと比べて相対的に高いためと思われる。

表 4-1-11 過去の事故・違反の類型の出現数の比較

過去の集計期間	過去の事故類型数							過去の違反類型数									全運転者数	グループ数
	人対車両	追突	出合い頭	右折時	左折時	車両単独	計	信号無視	最高速度	酒酔い酒気帯び	一時停止	駐停車	携帯電話	シートベルト	計			
H16~H19	598	821	739	615	560	551	3,884	935	993	581	887	945	892	1,048	6,281	71,677,549	2,212	
H16~H20	723	968	877	766	705	668	4,707	1,088	1,171	660	1,059	1,097	1,060	1,225	7,360	70,664,768	2,536	
死亡事故 H16~H20	15	47	25	21	13	11	132	51	70	20	53	45	54	84	377	4,045	178	

表 4-1-12 過去の事故・違反の類型の出現数構成率の比較

過去の集計期間	過去の事故類型数							過去の違反類型数									全運転者数	グループ数
	人対車両	追突	出合い頭	右折時	左折時	車両単独	計	信号無視	最高速度	酒酔い酒気帯び	一時停止	駐停車	携帯電話	シートベルト	計			
H16~H19	15.4	21.1	19.0	15.8	14.4	14.2	100.0	14.9	15.8	9.3	14.1	15.0	14.2	16.7	100.0	71,677,549	2,212	
H16~H20	15.4	20.6	18.6	16.3	15.0	14.2	100.0	14.8	15.9	9.0	14.4	14.9	14.4	16.6	100.0	70,664,768	2,536	
死亡事故 H16~H20	11.4	35.6	18.9	15.9	9.8	8.3	100.0	13.5	18.6	5.3	14.1	11.9	14.3	22.3	100.0	4,045	178	

(注) 構成率とは(表 4-1-11 の各出現数÷全出現数×100)をいう。

第2章 今後の課題

今後の課題としては以下の点が挙げられる。

(1) 事故歴と違反歴の分析について

事故類型、違反種別に「その他」と「なし」の項目を付加し、事故を起こす運転者と起こさない運転者を分け、(2)の交通死亡事故状況と同じ項目で集計し、翌年の交通場面では上位20又は上位30までを集計して検証することが必要と考える。

違反を3回以上起こす違反多発運転者については、どのような違反で、どの程度の間隔で違反を繰り返すかを調査し、違反の再犯グループの存在について知ることが必要である。

なお、違反種別については潜在的要素が多くあることを考慮しなければならない。

(2) 交通死亡事故状況の分析について

事故や法令違反等の類型を追加した詳細分析が必要である。事故を起こす前5年間の事故・違反の類型において、いずれも「有無なし(0)」の運転者が約50%含まれるため、今後、年齢、地域、運転経験年数などの運転者属性に関する項目を追加して分析することも課題の一つと考える。

平成 22 年度調査研究報告書

交通事故・違反特性とその後の事故率の関係とその活用方策に関する調査研究

この著作物の著作権は、自動車安全運転センターに属します。
無断使用を禁じます。

平成 23 年 3 月



自動車安全運転センター調査研究部

〒102-0084 東京都千代田区二番町 3 番地

電話 03-3264-8617 Fax 03-3264-8610

URL <http://www.jsdc.or.jp>