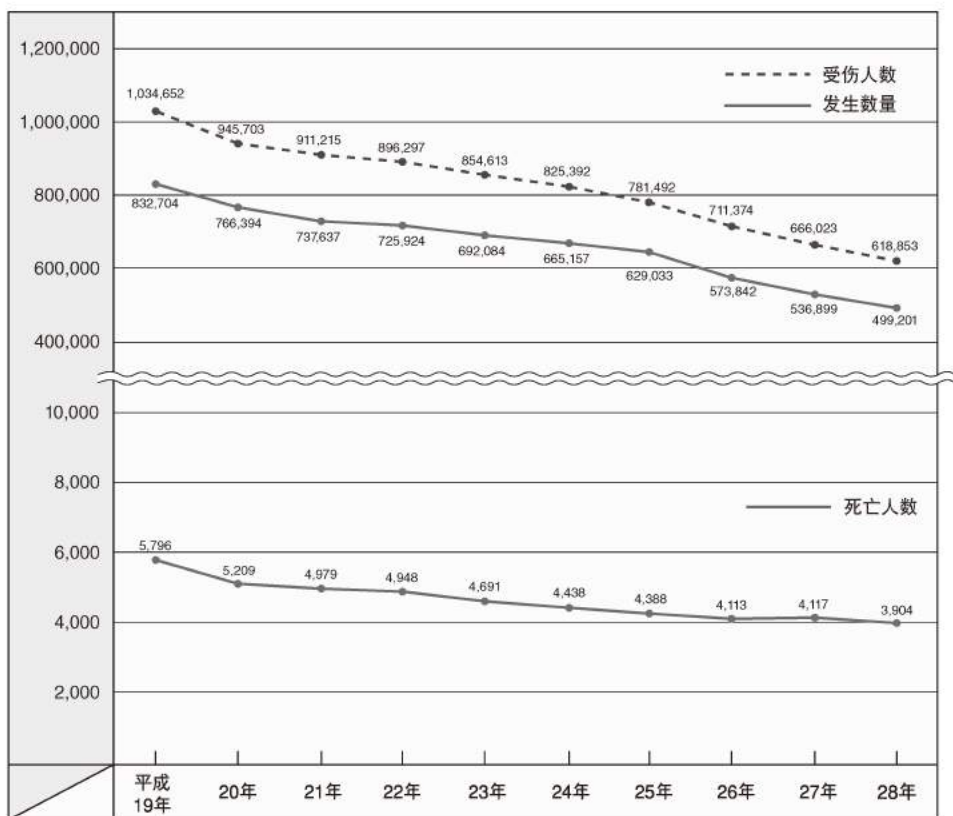


1 具有代表性的事故实况

汽车是便利舒适的交通工具，另一方面，如果使用不当，也会成为引发悲惨事故的可怕凶器。交通事故是一个重大的社会问题，每年都有很多人因交通事故死亡或受伤。

平成 28 年，死于交通事故的人数为 3,904 人（较去年减少 213 人），降低至死亡人数最多的昭和 45 年（16,765 人）的 30% 以下。

另外，发生交通事故的数量（499,201 起），受伤人数（618,853 人）也从最严重的平成 16 年开始持续减少，自平成 17 年以来连续 12 年减少。

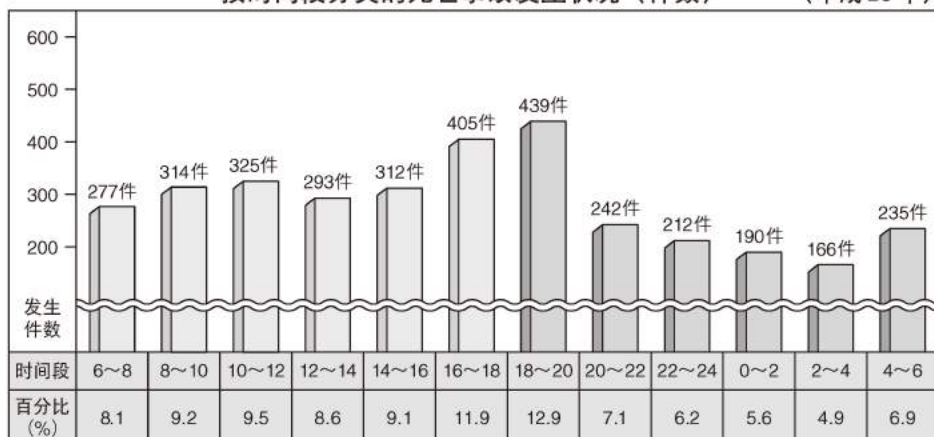


1 交通事故的特征

(1) 发生时间段

死亡事故多发于16时至20时之间。该时间段事故多发原因有：与白天相比，夜间难以获取驾驶时的必要信息，识别和判断能力下降，交通不再拥挤、车速变快，注意力不集中等。

按时间段分类的死亡事故发生状况（件数）（平成28年）



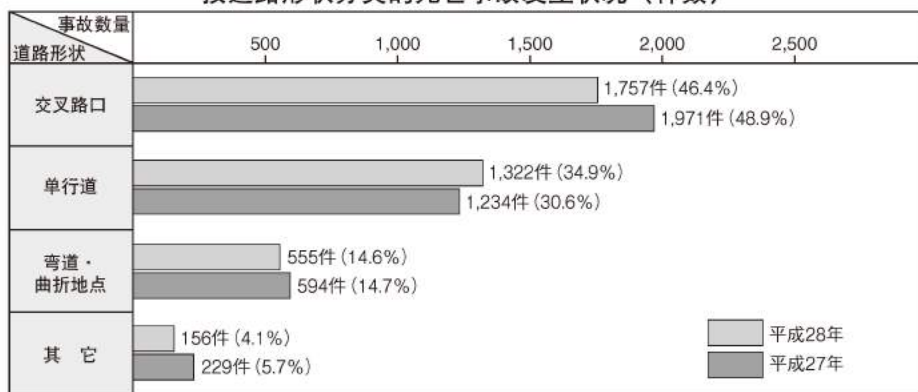
(2) 发生场所

死亡事故多发地点为交叉路口及其附近。这是因为交叉路口不仅有上下行车辆，还包括左右转弯的车辆，另外，交叉路口还是车辆与行人、其它交通工具交错通行的场所。

其次是单行道。这是由于在单行道行驶时车辆容易加速、经常鲁莽驾驶等。

再次就是弯道、曲折地点。事故多发原因为超速、方向盘操作错误等无视安全的驾驶。

按道路形状分类的死亡事故发生状况（件数）

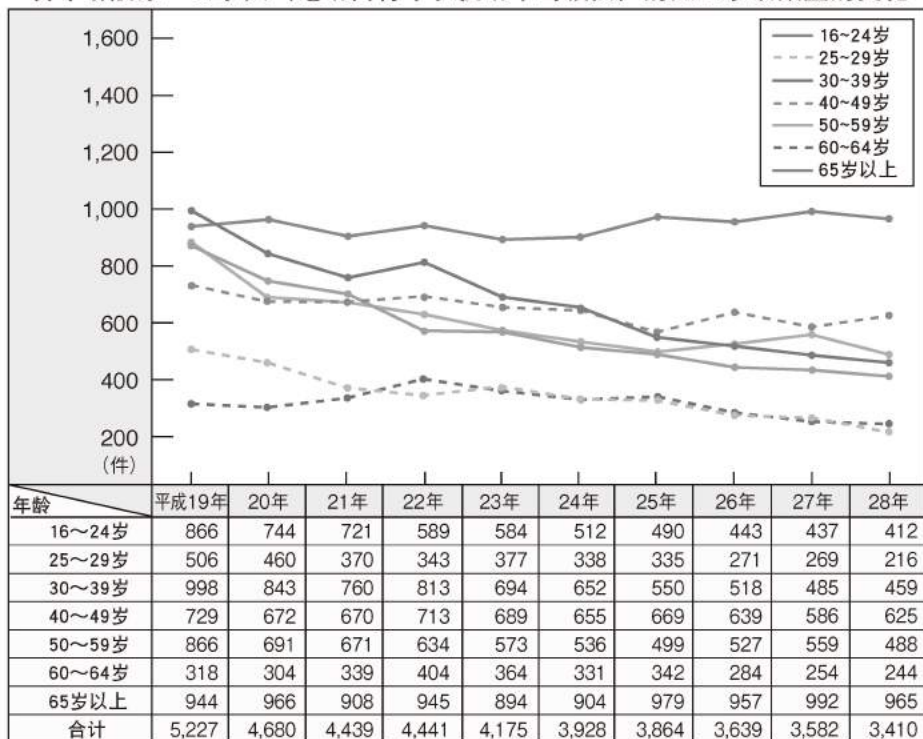


(3) 驾驶员的年龄

如果从驾驶员年龄段分析死亡事故数量，高龄人最多，其次是40～49、50～59岁年龄段。与上一年相比，50～59岁年龄段死亡减少量最多。

虽然从昭和50年代中期开始，年轻人驾驶汽车导致的死亡事故有增加趋势，但是，平成2年死亡事故数量(3,828起)达到最大值后开始减少，之后基本上一直在减少，10年间死亡事故数量减少了2/3以上，到平成17年死亡事故数量低于30～39岁年龄段。另一方面，持有驾驶证的人数在10年间增长约1.8倍，但高龄驾驶员导致的死亡事故仍占据较大比例，到平成20年超过30～39岁年龄段，成为事故连续多发的年龄层。

各年龄层第一当事人(电动自行车和机动车驾驶员)的死亡事故数量的变化



从年轻驾驶员的死亡事故来看，正面碰撞，车头相撞事故尤为显著。我们认为这与年轻人有鲁莽驾驶和随意驾驶的倾向有关。

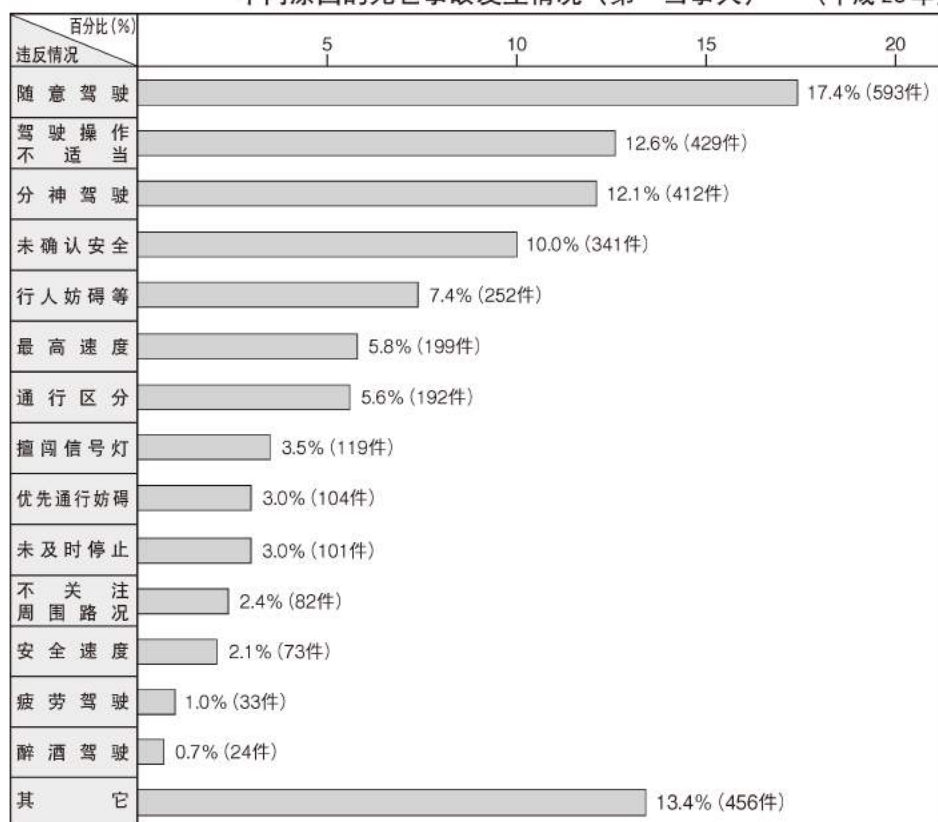
(4) 驾驶经验的不同

从驾驶经验来看，驾驶时间越短的人，发生事故的机率越高。可以说这是由于预测危险的能力不足或安全驾驶的思想准备不充分。

(5) 违法驾驶

造成死亡事故主要原因的违法驾驶中，绝大多数在于随意驾驶，其次是操作不当、分神驾驶。但是，年轻驾驶员超速行驶多于随意驾驶，高龄驾驶员驾驶操作不适当居多。不管哪个年龄段的驾驶员，只要做好思想准备，稍加注意或预测危险都能够避免发生事故。

不同原因的死亡事故发生情况（第一当事人）（平成28年）



2 二轮车的暴露性和伤害

由于驾驶二轮车时全身都暴露在外，因此，发生事故后，造成重大事故的危險性非常高。

(1) 服装等

- ① 要穿着身体裸露部分尽可能少的衣服、尽可能穿戴防护具吧。
- ② 服装颜色应易于引起其他驾驶员的注意。
- ③ 驾驶时，请勿穿着拖鞋或凉鞋等妨碍驾驶的鞋。
- ④ 夜间驾驶时，应穿着反光服装或佩戴带反光材料的乘用车用头盔。
- ⑤ 同乘人员也应采取相同措施。



(2) 佩戴头盔

- ① 如果不佩戴乘用车用头盔，则严禁驾驶自动二轮车和电动自行车。另外，严禁驾驶自动二轮车搭载未佩戴乘用车用头盔的人员。搭乘二轮车（包括电动自行车）且因事故导致死亡的人中，致命伤大多为头部伤害。
- ② 使用带有 PS(C) 标记或 JIS 标记*1 的乘用车用头盔，并正确佩戴，系好头盔带等。
施工用安全帽不是乘用车用头盔。

*1
PSC 标记



JIS 标记



Pick up 参考提要

交通事故造成的二轮车驾驶员受伤部位（所有伤害）

注意腿部受伤

事故造成的伤害中，腿部（脚）伤害最多。不幸倒地时，应避免卷入车辆。

