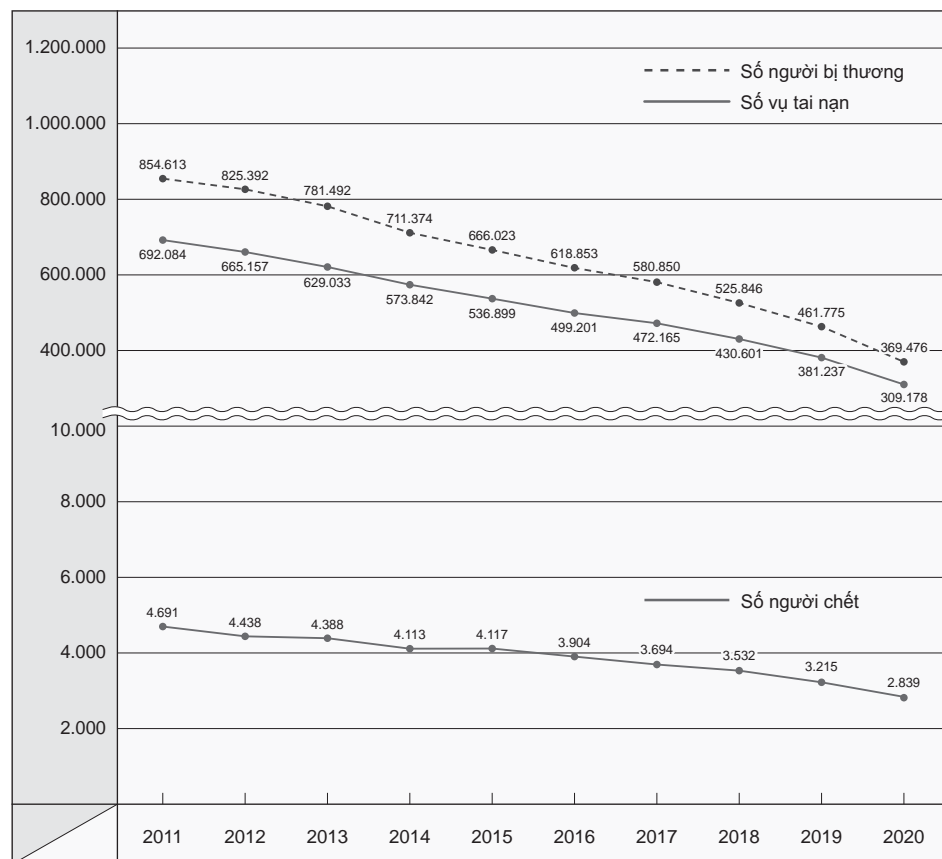


I Đặc Điểm Thực Tế của Tai Nạn

Xe ô tô là phương tiện thuận tiện và thoải mái. Tuy nhiên, nó có thể là một vũ khí chết người gây ra tai nạn giao thông thảm khốc nếu không được sử dụng thích hợp. Tai nạn giao thông là vấn đề xã hội nghiêm trọng. Hàng năm có rất nhiều người thiệt mạng trong các vụ tai nạn giao thông.

Số ca tử vong do tai nạn giao thông trong năm 2020 đã giảm 376 người so với năm trước, xuống còn 2.839 người. Con số này chưa bằng một phần ba số ca tử vong do tai nạn giao thông vào năm 1970, lên tới 16.765 ca.

Ngoài ra, cả số vụ tai nạn giao thông (309.178) và số người bị thương (369.476) trong năm 2020 đã giảm so với năm 2004, khi đó đạt tới con số cao nhất. Số liệu đã giảm trong mười bốn năm liên tiếp kể từ năm 2005.

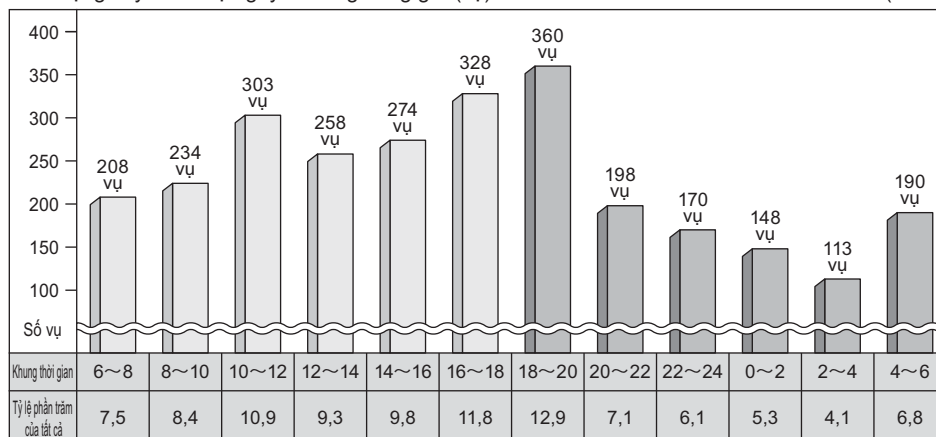


1 Các Đặc Điểm của Tai Nạn Giao Thông

(1) Khung thời gian xảy ra tai nạn

Tai nạn gây tử vong xảy ra trong quãng thời gian mà chúng ta vẫn gọi là “ban đêm”, từ tối đến giữa đêm. Lý do tai nạn gây tử vong thường xuyên xảy ra vào ban đêm là do khó nắm bắt được thông tin lái xe cần thiết hơn so với ban ngày và do đó, mất nhiều thời gian để nhận biết và phán đoán hơn. Giao thông trở nên thông thoáng sẽ khiến người lái xe tăng tốc độ. Tình trạng mất tập trung và ngất quãng cũng là một lý do.

Tình trạng xảy ra tai nạn gây tử vong hàng giờ (vụ) (2020)



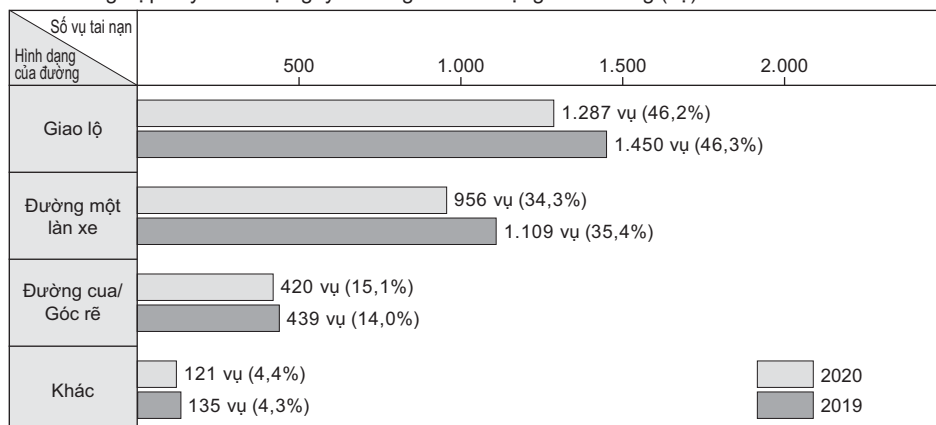
(2) Địa điểm xảy ra tai nạn

Tai nạn gây tử vong chủ yếu xảy ra tại và xung quanh các giao lộ. Giao lộ là nơi mà giao thông không chỉ lưu thông theo hướng bắc nam mà còn theo cả hướng đông tây. Hơn nữa, các phương tiện và người đi bộ cùng tham gia và đi cùng các phương tiện giao thông khác tại các giao lộ.

Địa điểm xảy ra tai nạn gây tử vong nhiều thứ hai là trên các đường một làn xe. Trên đường một làn xe, lái xe có xu hướng tăng tốc và lái xe một cách liều lĩnh.

Tiếp theo là tại các đường cua và góc rẽ. Lỗi là do thái độ lái xe không màng đến sự an toàn, chẳng hạn như lỗi tốc độ và bề lái.

Các trường hợp xảy ra tai nạn gây tử vong do hình dạng của đường (vụ)

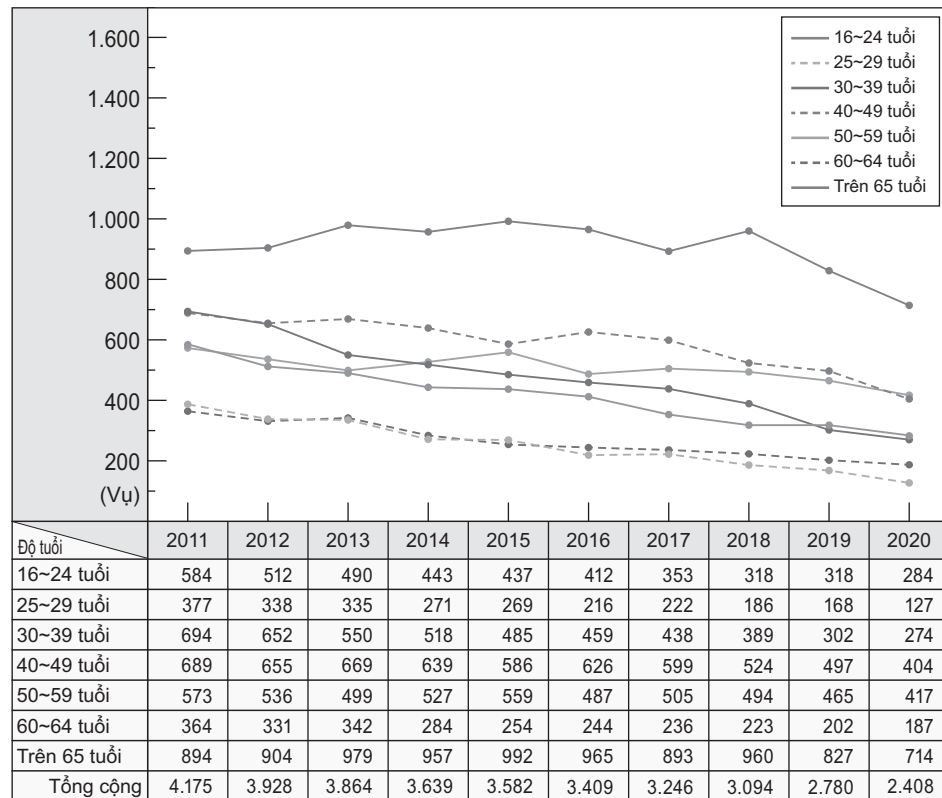


(3) Độ tuổi người lái xe

Trong các số liệu về tai nạn gây tử vong theo độ tuổi người lái xe, thì người lái xe cao tuổi (từ 65 tuổi trở lên) gây ra nhiều vụ tai nạn nhất, sau đó là những người trong độ tuổi năm mươi và bốn mươi. So với năm trước, nhóm người lái xe trong độ tuổi bốn mươi có sự sụt giảm lớn nhất về các vụ tai nạn gây tử vong.

Tai nạn gây tử vong có liên quan đến người lái xe trẻ tuổi (16-24 tuổi) bắt đầu gia tăng vào khoảng năm 1980, nhưng sau khi đạt đỉnh vào năm 1990 với 3.828 vụ tai nạn, thì giảm gần như đều đặn xuống còn khoảng một phần ba sau mười năm. Đến năm 2005, số vụ tai nạn gây tử vong ở những người lái xe trẻ tuổi đã giảm xuống thấp hơn số vụ tai nạn gây tử vong ở nhóm tuổi 30-39. Mặt khác, các vụ tai nạn gây tử vong liên quan đến người lái xe cao tuổi vẫn ở mức cao, một phần là do số người có giấy phép trong nhóm tuổi này tăng 80% trong mười năm. Số liệu thống kê cho nhóm tuổi này đã vượt qua nhóm tuổi 30-39 trong năm 2008 và vẫn ở vị trí đứng đầu mỗi năm kể từ đó. Mức độ của người lái xe từ 75 tuổi trở lên thậm chí còn cao hơn.

Sự thay đổi trong các vụ tai nạn gây tử vong của đường sự đầu tiên (người điều khiển phương tiện bốn bánh và xe cơ giới hai bánh) theo nhóm tuổi



Đối với các vụ tai nạn của người lái xe trẻ tuổi, nhiều nhất là tai nạn do va chạm trực diện và va chạm phía đầu xe. Việc này là do xu hướng lái xe một cách liều lĩnh và không mục đích.

(4) Kinh nghiệm lái xe

Theo thời gian kinh nghiệm lái xe, càng ít kinh nghiệm lái xe thì tỷ lệ gây tai nạn càng cao. Đây là xu hướng tương tự như năm trước. Điều này là do thiếu khả năng dự đoán những nguy hiểm có thể xảy ra và thiếu chuẩn bị cho việc lái xe an toàn.

(5) Vi phạm pháp luật

Trong số tất cả các hành vi vi phạm pháp luật và quy định gây ra tai nạn gây tử vong, thì lái xe không mục đích đứng đầu tiên, tiếp theo là cách xử lý phương tiện và sự thiếu khả năng đảm bảo an toàn. Tuy nhiên, những người lái xe trẻ tuổi thường lái xe vi phạm tốc độ cho phép, trong khi những người lái xe cao tuổi có xu hướng lái xe không đúng cách. Tuy nhiên, có thể tránh được tất cả các mối nguy hiểm này bằng cách luôn cảnh giác, thêm thận trọng và dự đoán các tình huống rủi ro trước khi chúng xảy ra.

Tình huống xảy ra tai nạn gây tử vong theo yếu tố (đương sự đầu tiên) (2020)

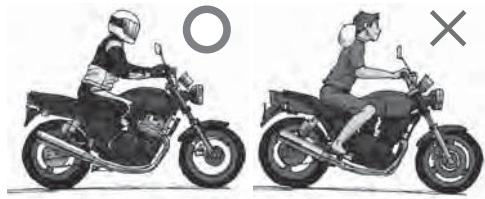
Tỷ lệ phần trăm (%) Các loại vi phạm	5	10	15	20
Lái xe không mục đích	15,2% (366 vụ)			
Cách xử lý phương tiện	13,7% (331 vụ)			
Không xác nhận về sự an toàn	12,5% (300 vụ)			
Lái xe không tập trung	9,9% (238 vụ)			
Cản trở người đi bộ	8,0% (192 vụ)			
Tăng tốc	6,5% (157 vụ)			
Thể hiện sự quan tâm thích đáng và tập trung tại giao lộ	4,7% (113 vụ)			
Vi phạm về các phân đường	4,1% (99 vụ)			
Bỏ qua đèn hiệu giao thông	3,7% (89 vụ)			
Không nhường đường cho xe có quyền ưu tiên	2,9% (69 vụ)			
Không dừng lại ở biển báo dừng	2,8% (67 vụ)			
Không lái xe ở tốc độ an toàn	2,5% (60 vụ)			
Thiếu thận trọng đối với đối tượng đang di chuyển	2,0% (47 vụ)			
Băng qua đường, quay đầu xe hoặc tương tự	1,0% (23 vụ)			
Vượt xe	0,9% (22 vụ)			
Lái xe sau khi sử dụng đồ uống có cồn	0,7% (16 vụ)			
Lái xe khi mệt mỏi	0,5% (12 vụ)			
Giảm tốc độ	0,4% (9 vụ)			
Khác	8,2% (198 vụ)			

2 | Rủi Ro và Chấn Thương ở Xe Hai Bánh

Vì toàn bộ cơ thể luôn tiếp xúc với bên ngoài khi đi trên xe hai bánh, nên tai nạn rất có thể là sẽ nghiêm trọng.

(1) Trang phục

- A Mặc quần áo làm giảm phần da bị lộ càng nhiều càng tốt và thiết bị bảo hộ.
- B Mặc quần áo mà người lái xe khác dễ nhìn thấy.
- C Không lái xe khi mang giày dép gây cản trở lái xe, chẳng hạn như guốc và dép có quai.
- D Mặc quần áo phản quang hoặc đội mũ bảo hiểm có dán miếng phản quang.
- E Người ngồi sau xe hai bánh cũng nên làm như trên.



(2) Đội mũ bảo hiểm

- A Không lái xe hai bánh hoặc xe đạp có gắn động cơ khi không có mũ bảo hiểm.
Ngoài ra, không chở thêm người mà không có mũ bảo hiểm.
Phần lớn những người thiệt mạng trong các vụ tai nạn khi đi xe hai bánh đều bị chấn thương chí mạng ở đầu.
- B Sử dụng mũ bảo hiểm có **dấu PS (C)** hoặc **dấu JIS**^{*1} trên mũ đồng thời đội mũ đúng cách và cài chặt khóa cài.
Mũ bảo hộ trong công trình không dùng để đi đường.

^{*1}
Dấu PSC



Dấu JIS



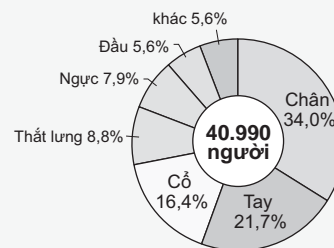
Điểm

Đặc biệt chú ý đến chấn thương chân

Phần lớn các chấn thương trong các tai nạn đều xảy ra ở khu vực chân. Nếu bạn ngã nhào, hãy cẩn thận để không bị kẹt trong xe.

Chấn thương theo bộ phận cơ thể trong tai nạn giao thông.

Liên quan đến xe hai bánh (tất cả chấn thương)



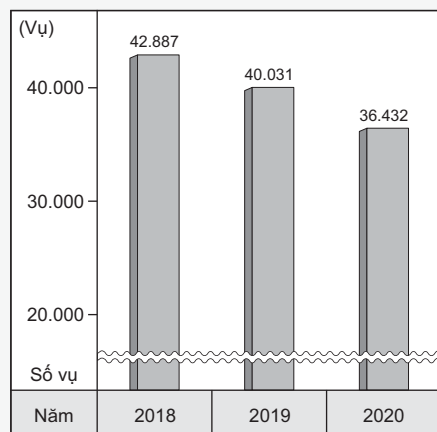
(2020)

③ Xử phạt hành chính

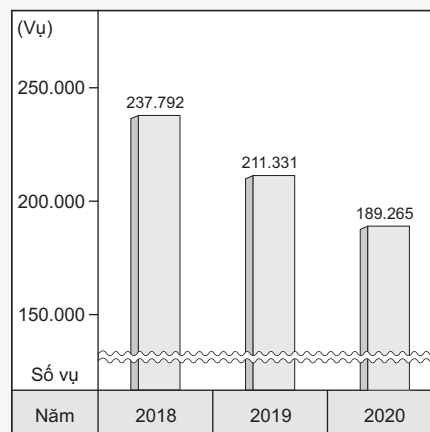
Số người lái xe bị hủy giấy phép lái xe là 36.432 và số bị treo giấy phép là 189.265 vào năm 2020. Thời gian một người không được cấp giấy phép do bị thu hồi là từ 1 năm đến 10 năm. Nếu người có giấy phép lái xe đã bị thu hồi mà cố gắng lấy lại giấy phép, thì người đó phải trải qua khóa đào tạo đặc biệt.

Trong trường hợp bị treo giấy phép lái xe, thời gian có thể từ 30 ngày đến 180 ngày.

Số người bị hủy giấy phép lái xe



Số người bị treo giấy phép lái xe



※ Việc đó bao gồm thu hồi giấy phép lái xe của người mới lái, thu hồi do mắc bệnh hoặc có xu hướng vi phạm nghiêm trọng các quy tắc. Không bao gồm việc thu hồi đã áp dụng.