

データ概要

歩道併設橋梁におけるH8～H17年の車両転落事故データ150件のうち、データの内容が確定した55件のデータを使用し、以下の整理分析を行った。

過失度合

運転者の過失度合

事故発生概要

- 地整別発生件数
- 架設年別発生件数
- 年別発生件数
- 月別発生件数
- 道路種別別発生件数

ITARDA事故データからの分析

- 事故類型別発生件数
- 1当車種別発生件数
- スリップの有無別発生件数
- 年別死傷者数
- 年別死者数
- 法令違反別発生件数
- 飲酒運転別発生件数
- 過失度合別発生件数

道路構造等からの分析

- 橋梁延長別発生件数
- 車線数別発生件数
- 設計速度別発生件数
- 規制速度別発生件数
- 交通量別発生件数
- 平面線形別発生件数
- 縦断勾配別発生件数
- 防護柵設置形式別発生件数
- 防護柵材質別発生件数
- 歩道幅員別発生件数
- 歩道形式別発生件数
- 縁石高別発生件数
- 縁石高と1当車種のクロス集計

全国データとの比較

- 月別発生件数の比較
- 地整等別の橋梁数の比較
- 橋梁延長別の比較
- 道路種別と橋梁延長別の比較

過失度合

運転者の過失度合

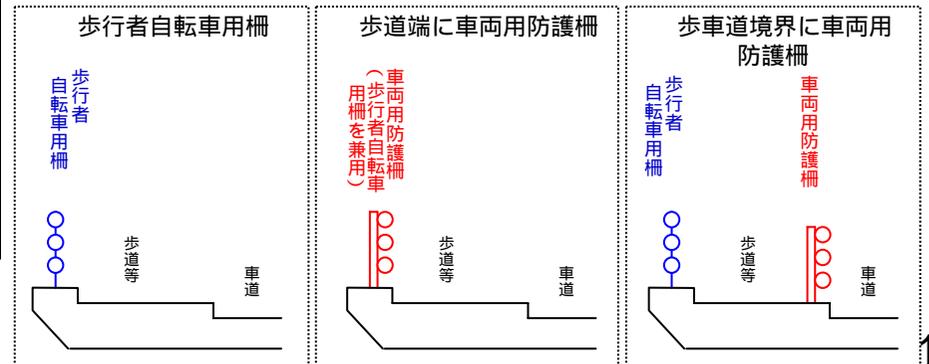
| 過失度合 | 設置形式 | スリップ | | 合計 |
|------|------|-------|-------|-------|
| | | 有 | 無 | |
| 軽過失 | | 13 | 16 | 29(件) |
| | | 1 | 0 | 1(件) |
| | | 0 | 2 | 2(件) |
| | 計 | 14 | 18 | 32(件) |
| 重過失 | | 0 | 18 | 18(件) |
| | | 0 | 3 | 3(件) |
| | | 0 | 0 | 0(件) |
| | 計 | 0 | 21 | 21(件) |
| 合計 | | 13 | 34 | 47(件) |
| | | 1 | 3 | 4(件) |
| | | 0 | 2 | 2(件) |
| | 計 | 14(件) | 39(件) | 53(件) |

55件中、2件は防護柵設置形式が「不明」のため除外

「軽過失」かつ「スリップ無」の18件については運転者の過失度が低いと思われる。そこで、全データと過失度の低いグループに分け、整理分析を行った。

「設置形式について」

- 歩道端に歩行者自転車用柵
- 歩道端に歩行者自転車用柵を兼用した車両用防護柵
- 歩車道境界に車両用防護柵かつ歩道端に歩行者自転車用柵

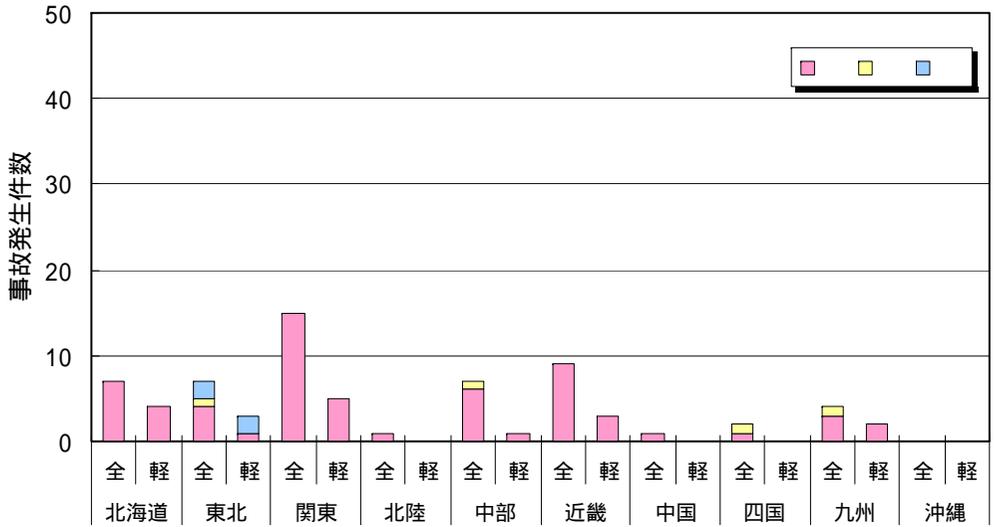


事故発生概要

地整別発生件数

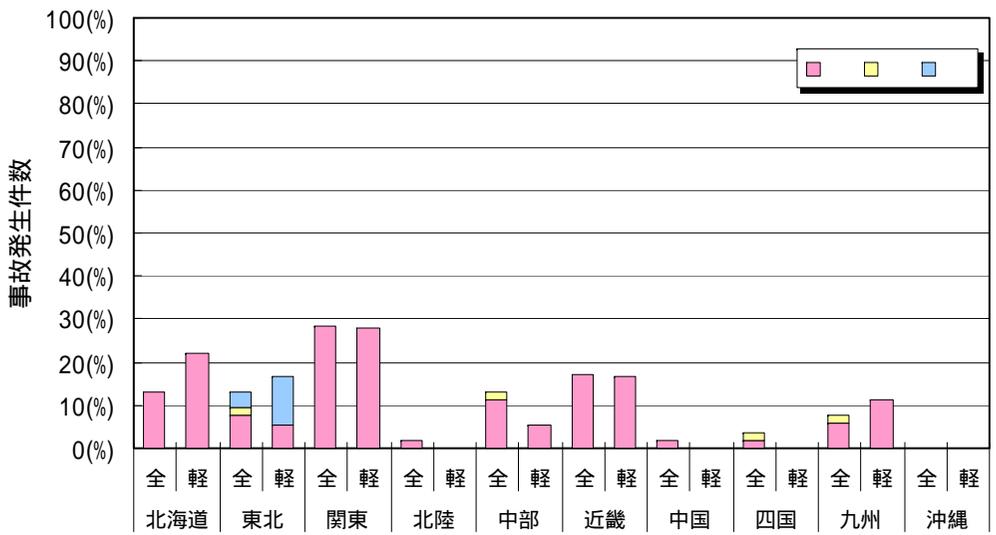
| 地方整備局等 | 設置形式 | 全データ | | 軽過失andスリップ無 | |
|--------|------|-------|----------|-------------|----------|
| | | 事故件数 | 割合 | 事故件数 | 割合 |
| 北海道 | | 7 | 13.2(%) | 4 | 22.2(%) |
| | | 0 | 0.0(%) | 0 | 0.0(%) |
| | | 0 | 0.0(%) | 0 | 0.0(%) |
| | 計 | 7 | 13.2(%) | 4 | 22.2(%) |
| 東北 | | 4 | 7.5(%) | 1 | 5.6(%) |
| | | 1 | 1.9(%) | 0 | 0.0(%) |
| | | 2 | 3.8(%) | 2 | 11.1(%) |
| | 計 | 7 | 13.2(%) | 3 | 16.7(%) |
| 関東 | | 15 | 28.3(%) | 5 | 27.8(%) |
| | | 0 | 0.0(%) | 0 | 0.0(%) |
| | | 0 | 0.0(%) | 0 | 0.0(%) |
| | 計 | 15 | 28.3(%) | 5 | 27.8(%) |
| 北陸 | | 1 | 1.9(%) | 0 | 0.0(%) |
| | | 0 | 0.0(%) | 0 | 0.0(%) |
| | | 0 | 0.0(%) | 0 | 0.0(%) |
| | 計 | 1 | 1.9(%) | 0 | 0.0(%) |
| 中部 | | 6 | 11.3(%) | 1 | 5.6(%) |
| | | 1 | 1.9(%) | 0 | 0.0(%) |
| | | 0 | 0.0(%) | 0 | 0.0(%) |
| | 計 | 7 | 13.2(%) | 1 | 5.6(%) |
| 近畿 | | 9 | 17.0(%) | 3 | 16.7(%) |
| | | 0 | 0.0(%) | 0 | 0.0(%) |
| | | 0 | 0.0(%) | 0 | 0.0(%) |
| | 計 | 9 | 17.0(%) | 3 | 16.7(%) |
| 中国 | | 1 | 1.9(%) | 0 | 0.0(%) |
| | | 0 | 0.0(%) | 0 | 0.0(%) |
| | | 0 | 0.0(%) | 0 | 0.0(%) |
| | 計 | 1 | 1.9(%) | 0 | 0.0(%) |
| 四国 | | 1 | 1.9(%) | 0 | 0.0(%) |
| | | 1 | 1.9(%) | 0 | 0.0(%) |
| | | 0 | 0.0(%) | 0 | 0.0(%) |
| | 計 | 2 | 3.8(%) | 0 | 0.0(%) |
| 九州 | | 3 | 5.7(%) | 2 | 11.1(%) |
| | | 1 | 1.9(%) | 0 | 0.0(%) |
| | | 0 | 0.0(%) | 0 | 0.0(%) |
| | 計 | 4 | 7.5(%) | 2 | 11.1(%) |
| 沖縄 | | 0 | 0.0(%) | 0 | 0.0(%) |
| | | 0 | 0.0(%) | 0 | 0.0(%) |
| | | 0 | 0.0(%) | 0 | 0.0(%) |
| | 計 | 0 | 0.0(%) | 0 | 0.0(%) |
| 合計 | | 47 | 88.7(%) | 16 | 88.9(%) |
| | | 4 | 7.5(%) | 0 | 0.0(%) |
| | | 2 | 3.8(%) | 2 | 11.1(%) |
| | 計 | 53(件) | 100.0(%) | 18(件) | 100.0(%) |

地整等別事故発生件数



55件中, 2件は防護柵設置形式が「不明」のため除外

地整等別事故発生割合

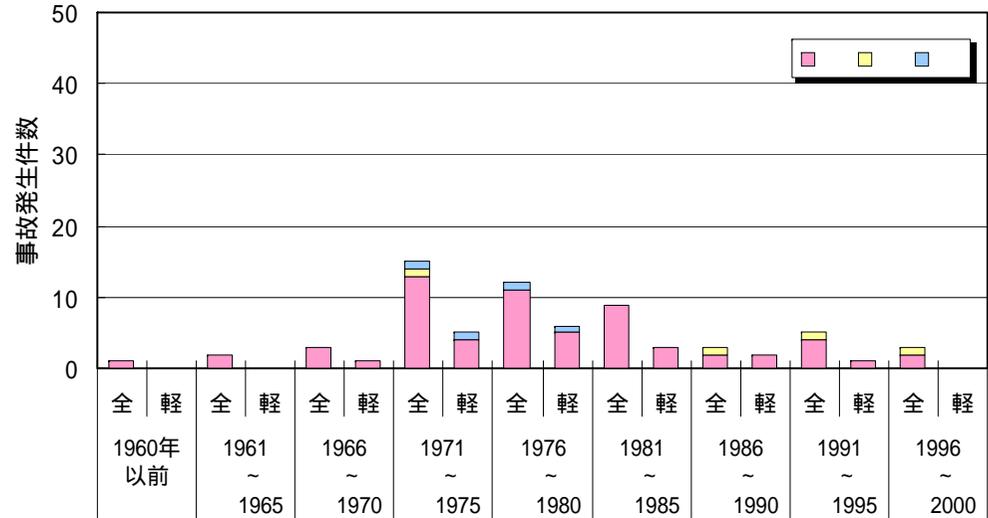


55件中, 2件は防護柵設置形式が「不明」のため除外

架設年別発生件数

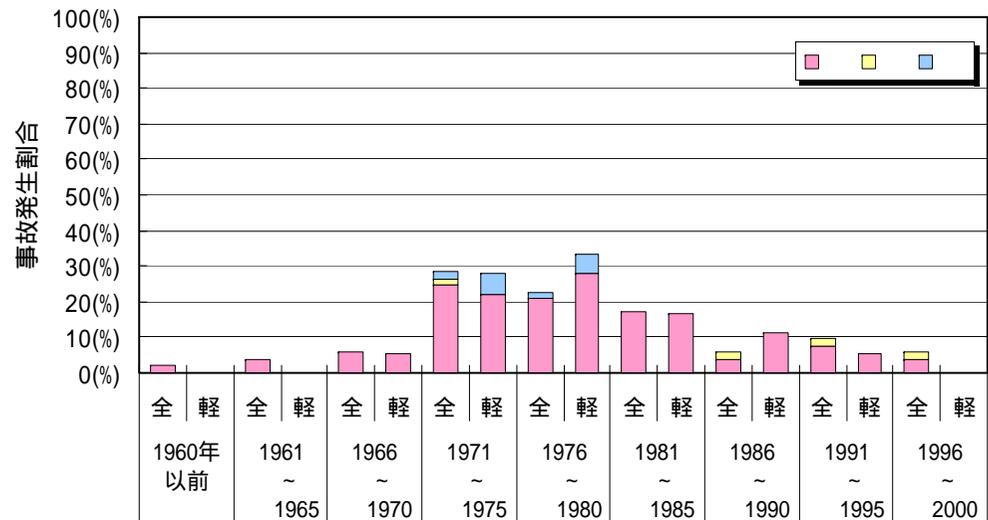
| 架設年 | 設置形式 | 全データ | | 軽過失andスリップ無 | |
|-----------|------|-------|----------|-------------|----------|
| | | 事故件数 | 割合 | 事故件数 | 割合 |
| 1960年以前 | | 1 | 1.9 | 0 | 0 |
| | | 0 | 0.0 | 0 | 0 |
| | 計 | 1 | 1.9 | 0 | 0 |
| 1961～1965 | | 2 | 3.8 | 0 | 0 |
| | | 0 | 0.0 | 0 | 0 |
| | 計 | 2 | 3.8 | 0 | 0 |
| 1966～1970 | | 3 | 5.7 | 1 | 6 |
| | | 0 | 0.0 | 0 | 0 |
| | 計 | 3 | 5.7 | 1 | 6 |
| 1971～1975 | | 13 | 24.5 | 4 | 22.2 |
| | | 1 | 1.9 | 0 | 0.0 |
| | 計 | 15 | 28.3 | 5 | 27.8 |
| 1976～1980 | | 11 | 20.8 | 5 | 27.8 |
| | | 0 | 0.0 | 0 | 0.0 |
| | 計 | 12 | 22.6 | 6 | 33.3 |
| 1981～1985 | | 9 | 17.0 | 3 | 16.7 |
| | | 0 | 0.0 | 0 | 0.0 |
| | 計 | 9 | 17.0 | 3 | 16.7 |
| 1986～1990 | | 2 | 3.8 | 2 | 11.1 |
| | | 1 | 1.9 | 0 | 0.0 |
| | 計 | 3 | 5.7 | 2 | 11.1 |
| 1991～1995 | | 4 | 7.5 | 1 | 5.6 |
| | | 1 | 1.9 | 0 | 0.0 |
| | 計 | 5 | 9.4 | 1 | 5.6 |
| 1996～2000 | | 2 | 3.8 | 0 | 0 |
| | | 1 | 1.9 | 0 | 0 |
| | 計 | 3 | 5.7 | 0 | 0 |
| 合計 | | 47(件) | 88.7(%) | 16(件) | 88.9(%) |
| | | 4(件) | 7.5(%) | 0(件) | 0.0(%) |
| | | 2(件) | 3.8(%) | 2(件) | 11.1(%) |
| | 計 | 53(件) | 100.0(%) | 18(件) | 100.0(%) |

架設年別事故発生件数



55件中、2件は防護柵設置形式が「不明」のため除外

架設年別事故発生割合

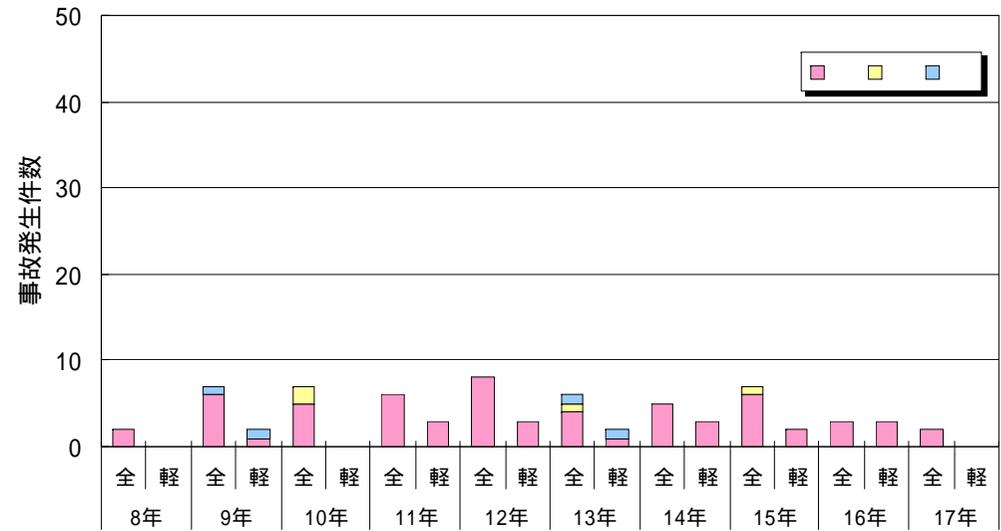


55件中、2件は防護柵設置形式が「不明」のため除外

年別発生件数

| 事故発生年 | 設置形式 | 全データ | | 軽過失andスリップ無 | |
|-------|------|-------|-------|-------------|------|
| | | 事故件数 | 割合 | 事故件数 | 割合 |
| 8年 | | 2 | 3.8 | 0 | 0.0 |
| | | 0 | 0.0 | 0 | 0.0 |
| | 計 | 2 | 3.8 | 0 | 0.0 |
| 9年 | | 6 | 11.3 | 1 | 5.6 |
| | | 0 | 0.0 | 0 | 0.0 |
| | 計 | 7 | 13.2 | 2 | 11.1 |
| 10年 | | 5 | 9.4 | 0 | 0.0 |
| | | 2 | 3.8 | 0 | 0.0 |
| | 計 | 7 | 13.2 | 0 | 0.0 |
| 11年 | | 6 | 11.3 | 3 | 16.7 |
| | | 0 | 0.0 | 0 | 0.0 |
| | 計 | 6 | 11.3 | 3 | 16.7 |
| 12年 | | 8 | 15.1 | 3 | 16.7 |
| | | 0 | 0.0 | 0 | 0.0 |
| | 計 | 8 | 15.1 | 3 | 16.7 |
| 13年 | | 4 | 7.5 | 1 | 5.6 |
| | | 1 | 1.9 | 0 | 0.0 |
| | 計 | 6 | 11.3 | 2 | 11.1 |
| 14年 | | 5 | 9.4 | 3 | 16.7 |
| | | 0 | 0.0 | 0 | 0.0 |
| | 計 | 5 | 9.4 | 3 | 16.7 |
| 15年 | | 6 | 11.3 | 2 | 11.1 |
| | | 1 | 1.9 | 0 | 0.0 |
| | 計 | 7 | 13.2 | 2 | 11.1 |
| 16年 | | 3 | 5.7 | 3 | 16.7 |
| | | 0 | 0.0 | 0 | 0.0 |
| | 計 | 3 | 5.7 | 3 | 16.7 |
| 17年 | | 2 | 3.8 | 0 | 0.0 |
| | | 0 | 0.0 | 0 | 0.0 |
| | 計 | 2 | 3.8 | 0 | 0.0 |
| 合計 | | 47(件) | 88.7 | 16(件) | 30.2 |
| | | 4(件) | 7.5 | 0(件) | 0.0 |
| | | 2(件) | 3.8 | 2(件) | 3.8 |
| | 計 | 53(件) | 100.0 | 18(件) | 34.0 |

年別事故発生件数



55件中, 2件は防護柵設置形式が「不明」のため除外

年別事故発生割合

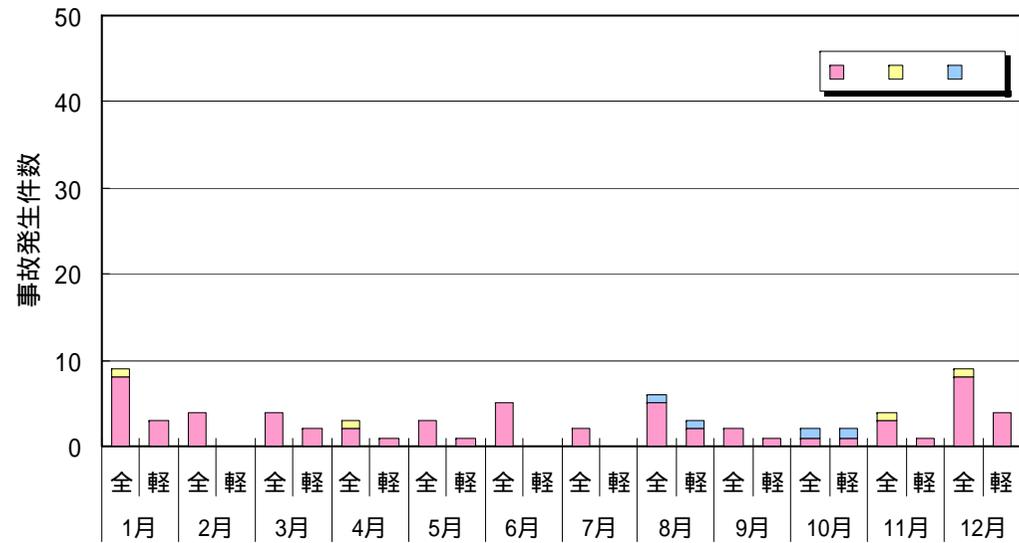


55件中, 2件は防護柵設置形式が「不明」のため除外

月別発生件数

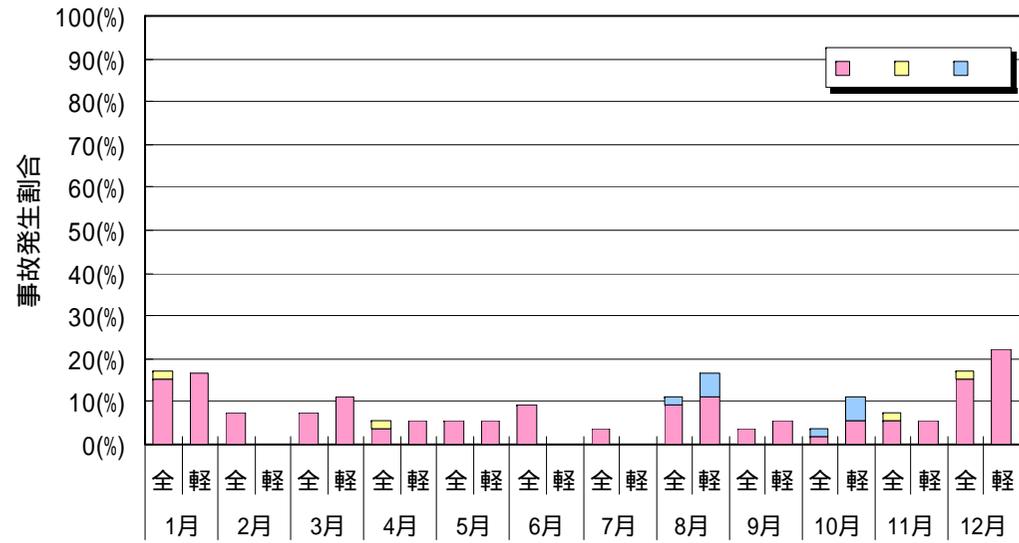
| 月 | 設置形式 | 全データ | | 軽過失andスリップ無 | |
|-----|------|--------|-----------|-------------|-----------|
| | | 事故件数 | 割合 | 事故件数 | 割合 |
| 1月 | | 8 | 15.1 | 3 | 16.7 |
| | | 1 | 1.9 | 0 | 0.0 |
| | | 0 | 0.0 | 0 | 0.0 |
| | 計 | 9 | 17.0 | 3 | 16.7 |
| 2月 | | 4 | 7.5 | 0 | 0.0 |
| | | 0 | 0.0 | 0 | 0.0 |
| | | 0 | 0.0 | 0 | 0.0 |
| | 計 | 4 | 7.5 | 0 | 0.0 |
| 3月 | | 4 | 7.5 | 2 | 11.1 |
| | | 0 | 0.0 | 0 | 0.0 |
| | | 0 | 0.0 | 0 | 0.0 |
| | 計 | 4 | 7.5 | 2 | 11.1 |
| 4月 | | 2 | 3.8 | 1 | 5.6 |
| | | 1 | 1.9 | 0 | 0.0 |
| | | 0 | 0.0 | 0 | 0.0 |
| | 計 | 3 | 5.7 | 1 | 5.6 |
| 5月 | | 3 | 5.7 | 1 | 5.6 |
| | | 0 | 0.0 | 0 | 0.0 |
| | | 0 | 0.0 | 0 | 0.0 |
| | 計 | 3 | 5.7 | 1 | 5.6 |
| 6月 | | 5 | 9.4 | 0 | 0.0 |
| | | 0 | 0.0 | 0 | 0.0 |
| | | 0 | 0.0 | 0 | 0.0 |
| | 計 | 5 | 9.4 | 0 | 0.0 |
| 7月 | | 2 | 3.8 | 0 | 0.0 |
| | | 0 | 0.0 | 0 | 0.0 |
| | | 0 | 0.0 | 0 | 0.0 |
| | 計 | 2 | 3.8 | 0 | 0.0 |
| 8月 | | 5 | 9.4 | 2 | 11.1 |
| | | 0 | 0.0 | 0 | 0.0 |
| | | 1 | 1.9 | 1 | 5.6 |
| | 計 | 6 | 11.3 | 3 | 16.7 |
| 9月 | | 2 | 3.8 | 1 | 5.6 |
| | | 0 | 0.0 | 0 | 0.0 |
| | | 0 | 0.0 | 0 | 0.0 |
| | 計 | 2 | 3.8 | 1 | 5.6 |
| 10月 | | 1 | 1.9 | 1 | 5.6 |
| | | 0 | 0.0 | 0 | 0.0 |
| | | 1 | 1.9 | 1 | 5.6 |
| | 計 | 2 | 3.8 | 2 | 11.1 |
| 11月 | | 3 | 5.7 | 1 | 5.6 |
| | | 1 | 1.9 | 0 | 0.0 |
| | | 0 | 0.0 | 0 | 0.0 |
| | 計 | 4 | 7.5 | 1 | 5.6 |
| 12月 | | 8 | 15.1 | 4 | 22.2 |
| | | 1 | 1.9 | 0 | 0.0 |
| | | 0 | 0.0 | 0 | 0.0 |
| | 計 | 9 | 17.0 | 4 | 22.2 |
| 合計 | | 47 (件) | 88.7 (%) | 16 (件) | 88.9 (%) |
| | | 4 (件) | 7.5 (%) | 0 (件) | 0.0 (%) |
| | | 2 (件) | 3.8 (%) | 2 (件) | 11.1 (%) |
| | 計 | 53 (件) | 100.0 (%) | 18 (件) | 100.0 (%) |

月別事故発生件数



55件中、2件は防護柵設置形式が「不明」のため除外

月別事故発生割合

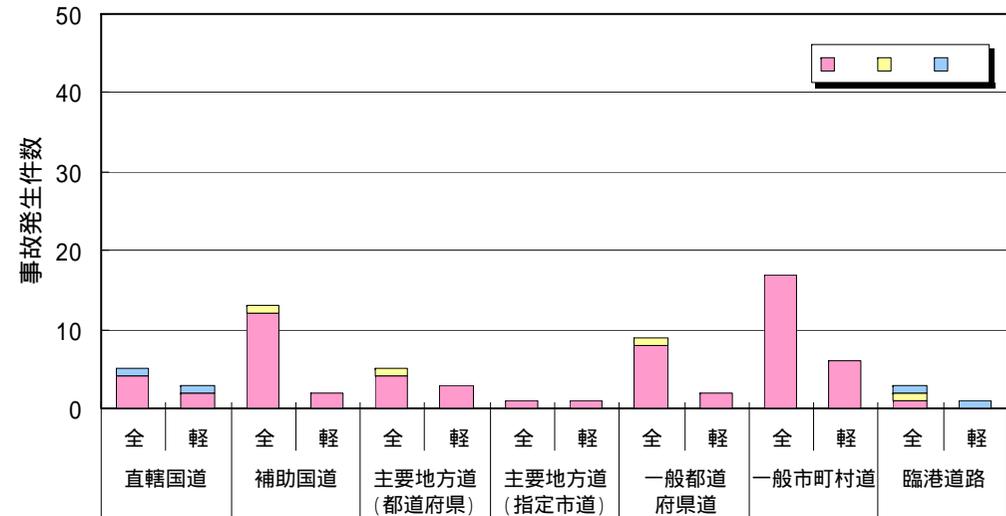


55件中、2件は防護柵設置形式が「不明」のため除外

道路種別別発生件数

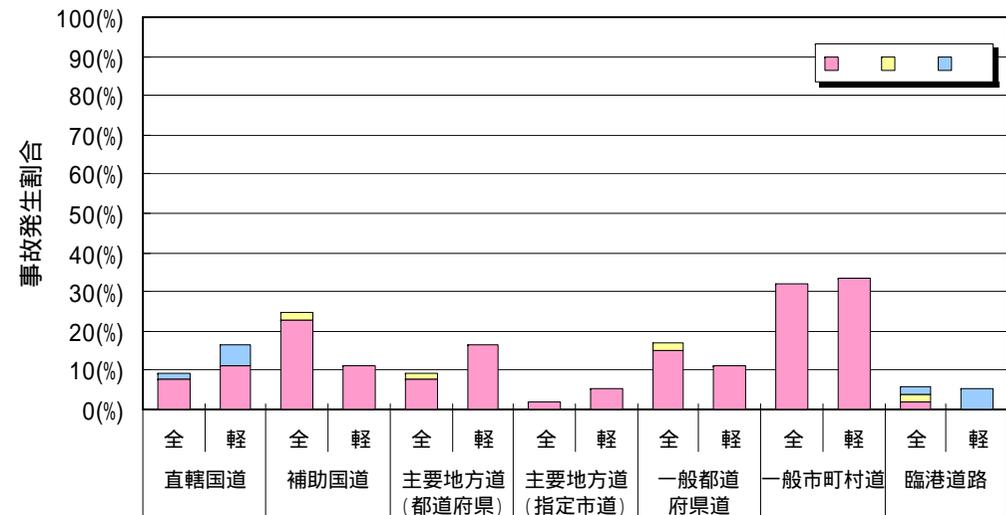
| 道路種別 | 設置形式 | 全データ | | 軽過失andスリップ無 | |
|-----------------|------|-------|----------|-------------|----------|
| | | 事故数 | 割合 | 事故件数 | 割合 |
| 直轄国道 | | 4 | 7.5 | 2 | 11.1 |
| | | 0 | 0.0 | 0 | 0.0 |
| | | 1 | 1.9 | 1 | 5.6 |
| | 計 | 5 | 9.4 | 3 | 16.7 |
| 補助国道 | | 12 | 22.6 | 2 | 11.1 |
| | | 1 | 1.9 | 0 | 0.0 |
| | | 0 | 0.0 | 0 | 0.0 |
| | 計 | 13 | 24.5 | 2 | 11.1 |
| 主要地方道 (都道府県) | | 4 | 7.5 | 3 | 16.7 |
| | | 1 | 1.9 | 0 | 0.0 |
| | | 0 | 0.0 | 0 | 0.0 |
| | 計 | 5 | 9.4 | 3 | 16.7 |
| 主要地方道 (指定市道) | | 1 | 1.9 | 1 | 5.6 |
| | | 0 | 0.0 | 0 | 0.0 |
| | | 0 | 0.0 | 0 | 0.0 |
| | 計 | 1 | 1.9 | 1 | 5.6 |
| 一般都道府県道 | | 8 | 15.1 | 2 | 11.1 |
| | | 1 | 1.9 | 0 | 0.0 |
| | | 0 | 0.0 | 0 | 0.0 |
| | 計 | 9 | 17.0 | 2 | 11.1 |
| 一般市町村道 | | 17 | 32.1 | 6 | 33.3 |
| | | 0 | 0.0 | 0 | 0.0 |
| | | 0 | 0.0 | 0 | 0.0 |
| | 計 | 17 | 32.1 | 6 | 33.3 |
| 臨港道路 | | 1 | 1.9 | 0 | 0.0 |
| | | 1 | 1.9 | 0 | 0.0 |
| | | 1 | 1.9 | 1 | 5.6 |
| | 計 | 3 | 5.7 | 1 | 5.6 |
| 合計 | | 47(件) | 88.7(%) | 16(件) | 88.9(%) |
| | | 4(件) | 7.5(%) | 0(件) | 0.0(%) |
| | | 2(件) | 3.8(%) | 2(件) | 11.1(%) |
| | 計 | 53(件) | 100.0(%) | 18(件) | 100.0(%) |

道路種別別事故発生件数



55件中、2件は防護柵設置形式が「不明」のため除外

道路種別別事故発生割合



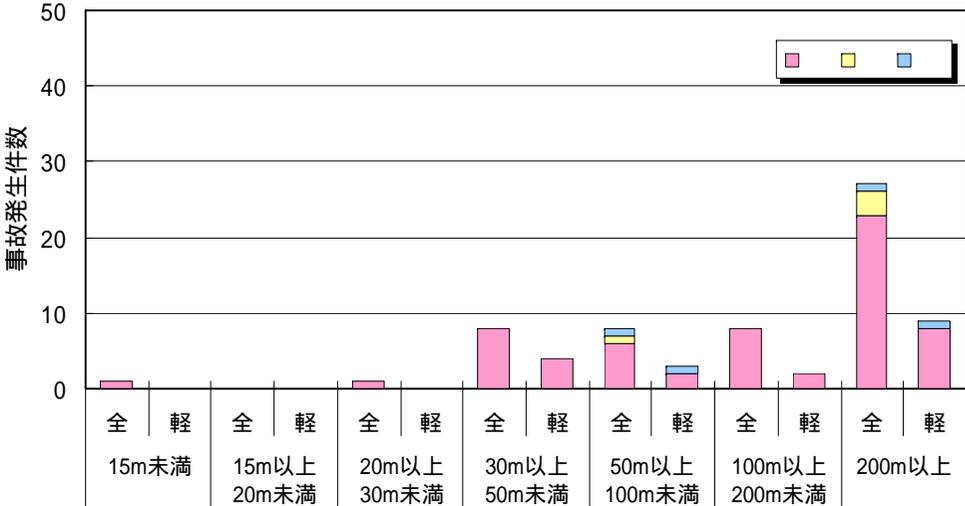
55件中、2件は防護柵設置形式が「不明」のため除外

道路構造等からの分析

橋梁延長別発生件数

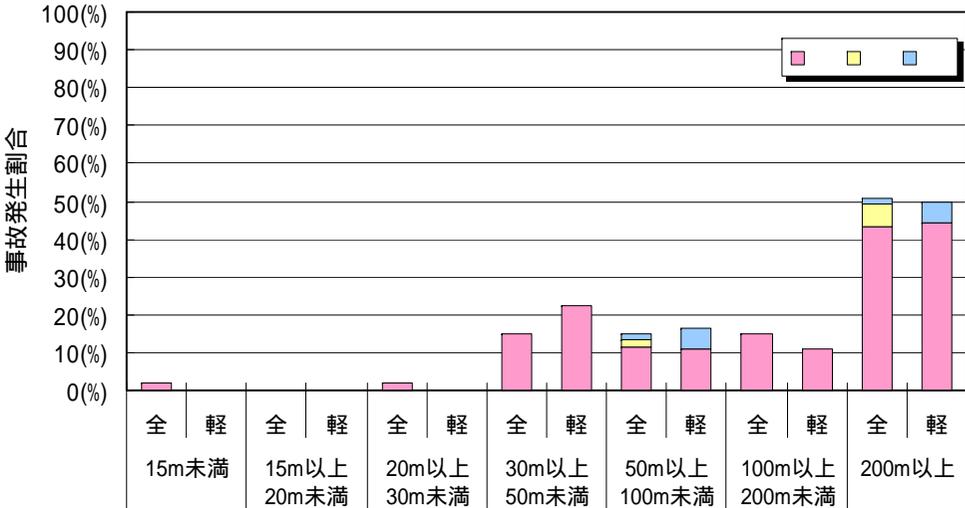
| 橋梁延長 | 設置形式 | 全データ | | 軽過失andスリップ無 | |
|------------------|------|-------|----------|-------------|----------|
| | | 事故件数 | 割合 | 事故件数 | 割合 |
| 15m未満 | | 1 | 1.9 | 0 | 0.0 |
| | | 0 | 0.0 | 0 | 0.0 |
| | 計 | 1 | 1.9 | 0 | 0.0 |
| 15m以上 20m未満 | | 0 | 0.0 | 0 | 0.0 |
| | | 0 | 0.0 | 0 | 0.0 |
| | 計 | 0 | 0.0 | 0 | 0.0 |
| 20m以上 30m未満 | | 1 | 1.9 | 0 | 0.0 |
| | | 0 | 0.0 | 0 | 0.0 |
| | 計 | 1 | 1.9 | 0 | 0.0 |
| 30m以上 50m未満 | | 8 | 15.1 | 4 | 22.2 |
| | | 0 | 0.0 | 0 | 0.0 |
| | 計 | 8 | 15.1 | 4 | 22.2 |
| 50m以上 100m未満 | | 6 | 11.3 | 2 | 11.1 |
| | | 1 | 1.9 | 0 | 0.0 |
| | 計 | 8 | 15.1 | 3 | 16.7 |
| 100m以上 200m未満 | | 8 | 15.1 | 2 | 11.1 |
| | | 0 | 0.0 | 0 | 0.0 |
| | 計 | 8 | 15.1 | 2 | 11.1 |
| 200m以上 | | 23 | 43.4 | 8 | 44.4 |
| | | 3 | 5.7 | 0 | 0.0 |
| | 計 | 27 | 50.9 | 9 | 50.0 |
| 合計 | | 47(件) | 88.7(%) | 16(件) | 88.9(%) |
| | | 4(件) | 7.5(%) | 0(件) | 0.0(%) |
| | | 2(件) | 3.8(%) | 2(件) | 11.1(%) |
| | 計 | 53(件) | 100.0(%) | 18(件) | 100.0(%) |

橋梁延長別事故発生件数



55件中、2件は防護柵設置形式が「不明」のため除外

橋梁延長別事故発生割合

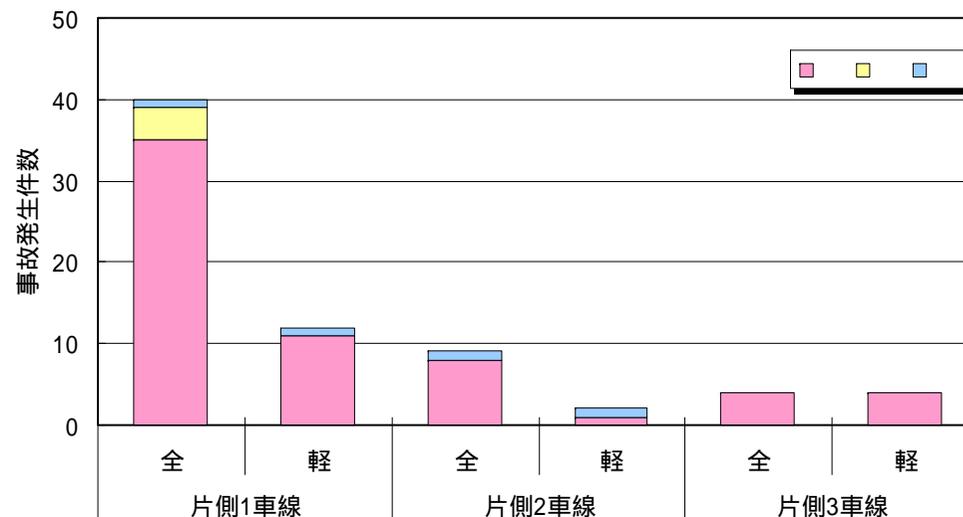


55件中、2件は防護柵設置形式が「不明」のため除外

車線数別発生件数

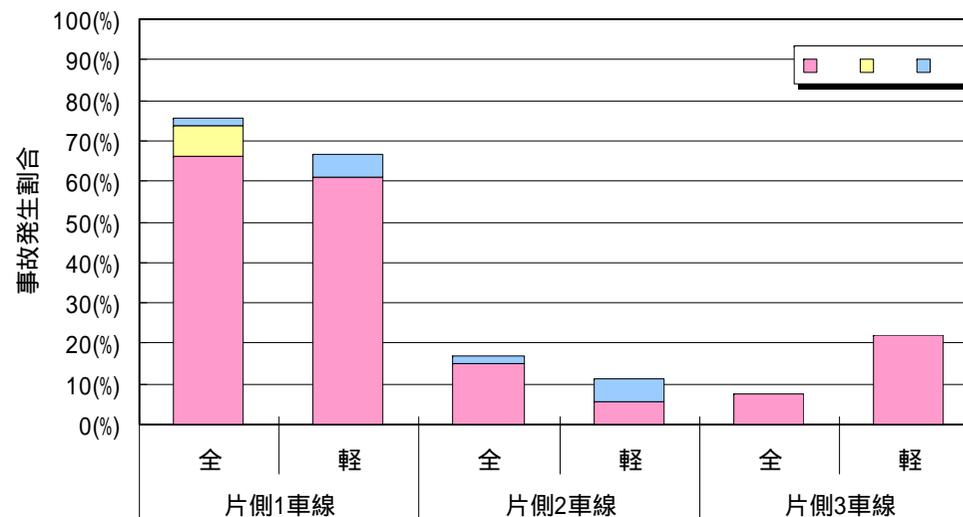
| 車線数 | 設置形式 | 全データ | | 軽過失andスリップ無 | |
|-------|------|-------|----------|-------------|----------|
| | | 事故件数 | 割合 | 事故件数 | 割合 |
| 片側1車線 | | 35 | 66.0 | 11 | 61.1 |
| | | 4 | 7.5 | 0 | 0.0 |
| | | 1 | 1.9 | 1 | 5.6 |
| | 計 | 40 | 75.5 | 12 | 66.7 |
| 片側2車線 | | 8 | 15.1 | 1 | 5.6 |
| | | 0 | 0.0 | 0 | 0.0 |
| | | 1 | 1.9 | 1 | 5.6 |
| | 計 | 9 | 17.0 | 2 | 11.1 |
| 片側3車線 | | 4 | 7.5 | 4 | 22.2 |
| | | 0 | 0.0 | 0 | 0.0 |
| | | 0 | 0.0 | 0 | 0.0 |
| | 計 | 4 | 7.5 | 4 | 22.2 |
| 合計 | | 47(件) | 88.7(%) | 16(件) | 88.9(%) |
| | | 4(件) | 7.5(%) | 0(件) | 0.0(%) |
| | | 2(件) | 3.8(%) | 2(件) | 11.1(%) |
| | 計 | 53(件) | 100.0(%) | 18(件) | 100.0(%) |

車線数別事故発生件数



55件中、2件は防護柵設置形式が「不明」のため除外

車線数別事故発生割合

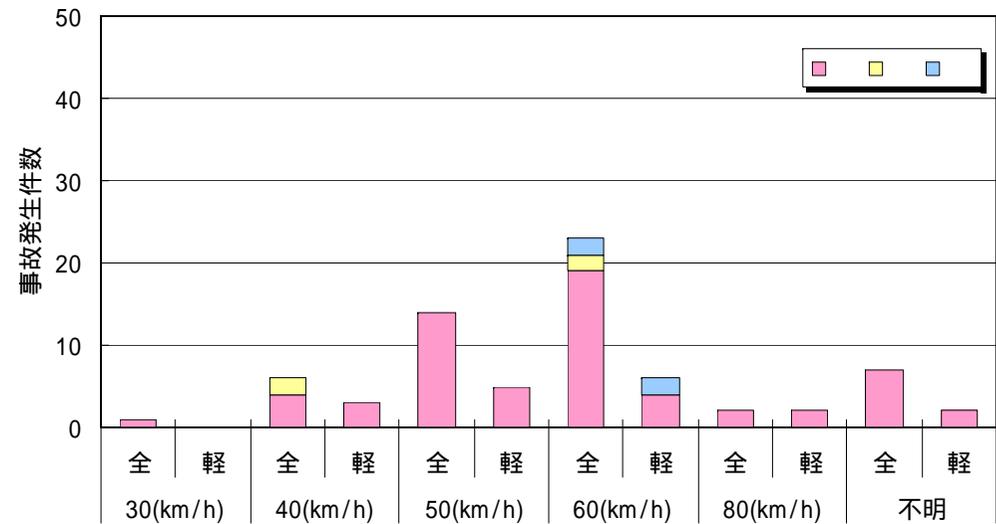


55件中、2件は防護柵設置形式が「不明」のため除外

設計速度別発生件数

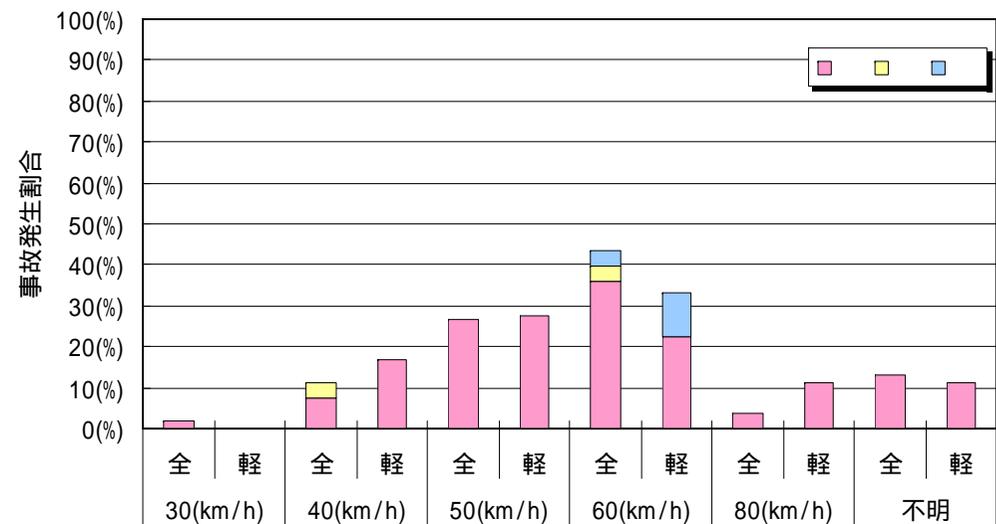
| 設計速度(km/h) | 設置形式 | 全データ | | 軽過失andスリップ無 | |
|------------|------|-------|----------|-------------|----------|
| | | 事故件数 | 割合 | 事故件数 | 割合 |
| 30(km/h) | | 1 | 1.9 | 0 | 0.0 |
| | | 0 | 0.0 | 0 | 0.0 |
| | | 0 | 0.0 | 0 | 0.0 |
| | 計 | 1 | 1.9 | 0 | 0.0 |
| 40(km/h) | | 4 | 7.5 | 3 | 16.7 |
| | | 2 | 3.8 | 0 | 0.0 |
| | | 0 | 0.0 | 0 | 0.0 |
| | 計 | 6 | 11.3 | 3 | 16.7 |
| 50(km/h) | | 14 | 26.4 | 5 | 27.8 |
| | | 0 | 0.0 | 0 | 0.0 |
| | | 0 | 0.0 | 0 | 0.0 |
| | 計 | 14 | 26.4 | 5 | 27.8 |
| 60(km/h) | | 19 | 35.8 | 4 | 22.2 |
| | | 2 | 3.8 | 0 | 0.0 |
| | | 2 | 3.8 | 2 | 11.1 |
| | 計 | 23 | 43.4 | 6 | 33.3 |
| 80(km/h) | | 2 | 3.8 | 2 | 11.1 |
| | | 0 | 0.0 | 0 | 0.0 |
| | | 0 | 0.0 | 0 | 0.0 |
| | 計 | 2 | 3.8 | 2 | 11.1 |
| 不明 | | 7 | 13.2 | 2 | 11.1 |
| | | 0 | 0.0 | 0 | 0.0 |
| | | 0 | 0.0 | 0 | 0.0 |
| | 計 | 7 | 13.2 | 2 | 11.1 |
| 合計 | | 47(件) | 88.7(%) | 16(件) | 88.9(%) |
| | | 4(件) | 7.5(%) | 0(件) | 0.0(%) |
| | | 2(件) | 3.8(%) | 2(件) | 11.1(%) |
| | 計 | 53(件) | 100.0(%) | 18(件) | 100.0(%) |

設計速度別事故発生件数



55件中、2件は防護柵設置形式が「不明」のため除外

設計速度別事故発生割合

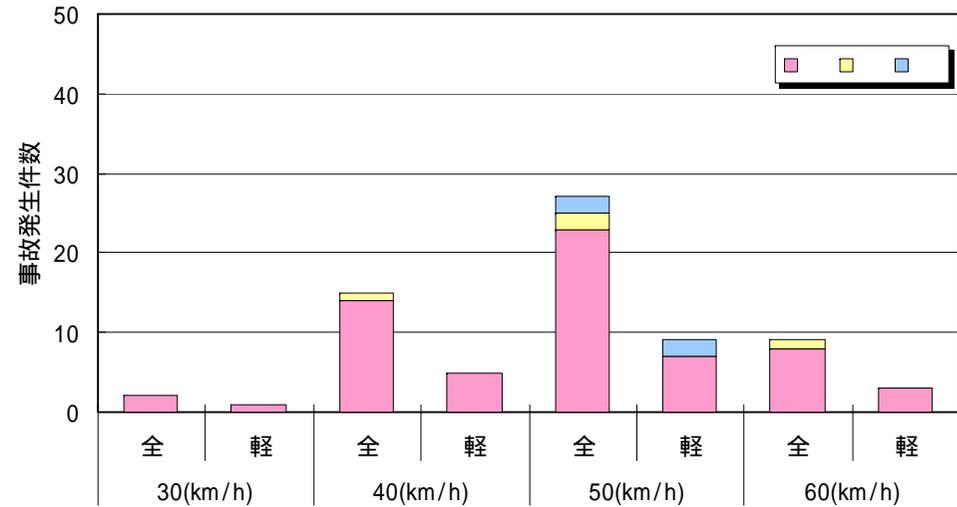


55件中、2件は防護柵設置形式が「不明」のため除外

規制速度別発生件数

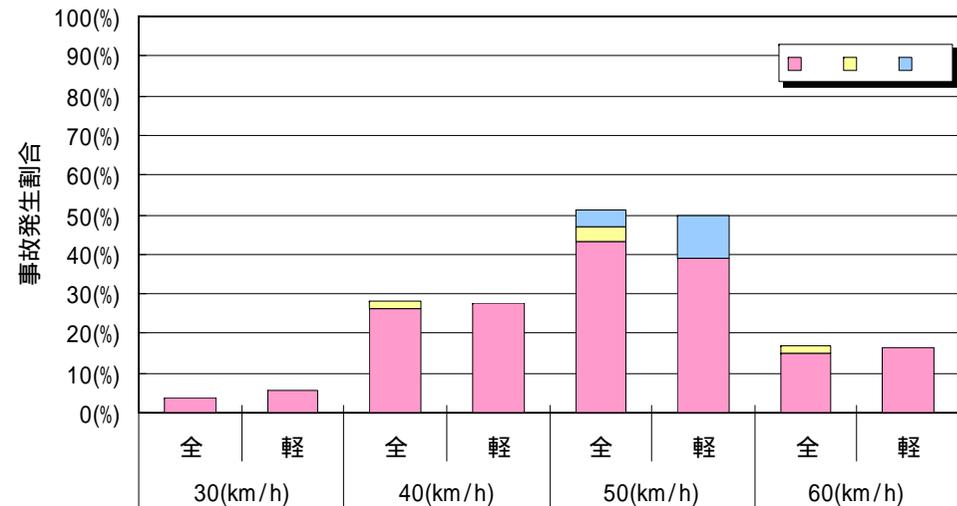
| 規制速度(km/h) | 設置形式 | 全データ | | 軽過失andスリップ無 | |
|------------|------|-------|----------|-------------|----------|
| | | 事故件数 | 割合 | 事故件数 | 割合 |
| 30(km/h) | | 2 | 3.8 | 1 | 5.6 |
| | | 0 | 0.0 | 0 | 0.0 |
| | | 0 | 0.0 | 0 | 0.0 |
| | 計 | 2 | 3.8 | 1 | 5.6 |
| 40(km/h) | | 14 | 26.4 | 5 | 27.8 |
| | | 1 | 1.9 | 0 | 0.0 |
| | | 0 | 0.0 | 0 | 0.0 |
| | 計 | 15 | 28.3 | 5 | 27.8 |
| 50(km/h) | | 23 | 43.4 | 7 | 38.9 |
| | | 2 | 3.8 | 0 | 0.0 |
| | | 2 | 3.8 | 2 | 11.1 |
| | 計 | 27 | 50.9 | 9 | 50.0 |
| 60(km/h) | | 8 | 15.1 | 3 | 16.7 |
| | | 1 | 1.9 | 0 | 0.0 |
| | | 0 | 0.0 | 0 | 0.0 |
| | 計 | 9 | 17.0 | 3 | 16.7 |
| 合計 | | 47(件) | 88.7(%) | 16(件) | 88.9(%) |
| | | 4(件) | 7.5(%) | 0(件) | 0.0(%) |
| | | 2(件) | 3.8(%) | 2(件) | 11.1(%) |
| | 計 | 53(件) | 100.0(%) | 18(件) | 100.0(%) |

規制速度別事故発生件数



55件中、2件は防護柵設置形式が「不明」のため除外

規制速度別事故発生割合

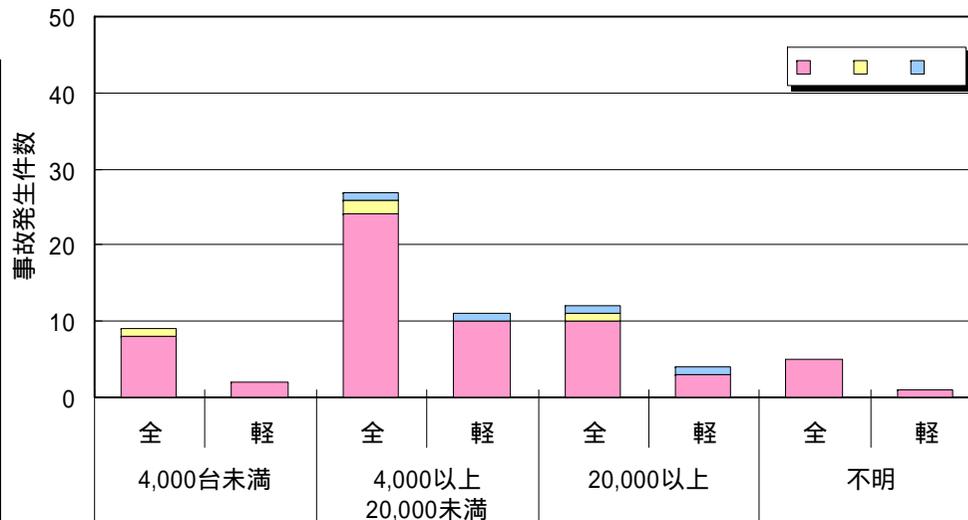


55件中、2件は防護柵設置形式が「不明」のため除外

交通量別発生件数

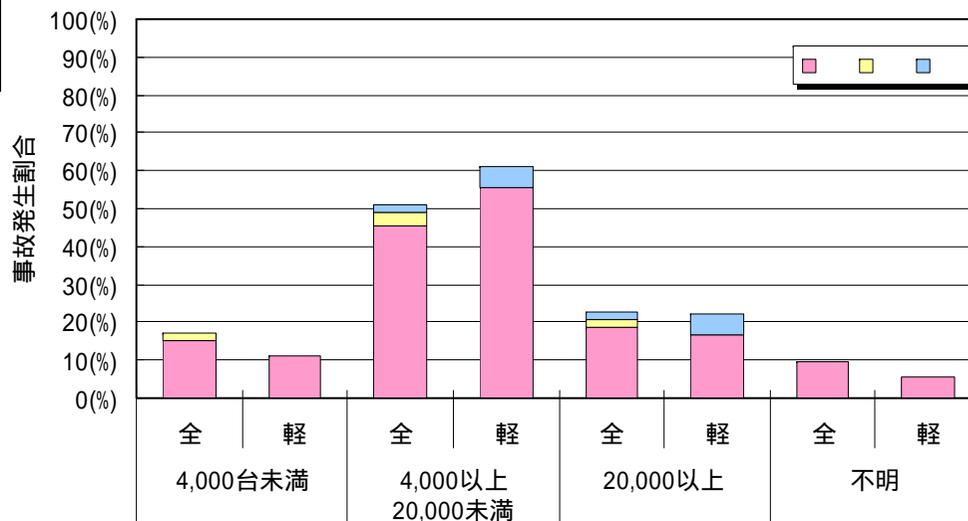
| 交通量(台/日) | 設置形式 | 全データ | | 軽過失andスリップ無 | |
|---------------------|------|-------|----------|-------------|----------|
| | | 事故件数 | 割合 | 事故件数 | 割合 |
| 4,000台未満 | | 8 | 15.1 | 2 | 11.1 |
| | | 1 | 1.9 | 0 | 0.0 |
| | | 0 | 0.0 | 0 | 0.0 |
| | 計 | 9 | 17.0 | 2 | 11.1 |
| 4,000以上 20,000未満 | | 24 | 45.3 | 10 | 55.6 |
| | | 2 | 3.8 | 0 | 0.0 |
| | | 1 | 1.9 | 1 | 5.6 |
| | 計 | 27 | 50.9 | 11 | 61.1 |
| 20,000以上 | | 10 | 18.9 | 3 | 16.7 |
| | | 1 | 1.9 | 0 | 0.0 |
| | | 1 | 1.9 | 1 | 5.6 |
| | 計 | 12 | 22.6 | 4 | 22.2 |
| 不明 | | 5 | 9.4 | 1 | 5.6 |
| | | 0 | 0.0 | 0 | 0.0 |
| | | 0 | 0.0 | 0 | 0.0 |
| | 計 | 5 | 9.4 | 1 | 5.6 |
| 合計 | | 47(件) | 88.7(%) | 16(件) | 88.9(%) |
| | | 4(件) | 7.5(%) | 0(件) | 0.0(%) |
| | | 2(件) | 3.8(%) | 2(件) | 11.1(%) |
| | 計 | 53(件) | 100.0(%) | 18(件) | 100.0(%) |

交通量(台/日)別事故発生件数



55件中、2件は防護柵設置形式が「不明」のため除外

交通量(台/日)別事故発生割合

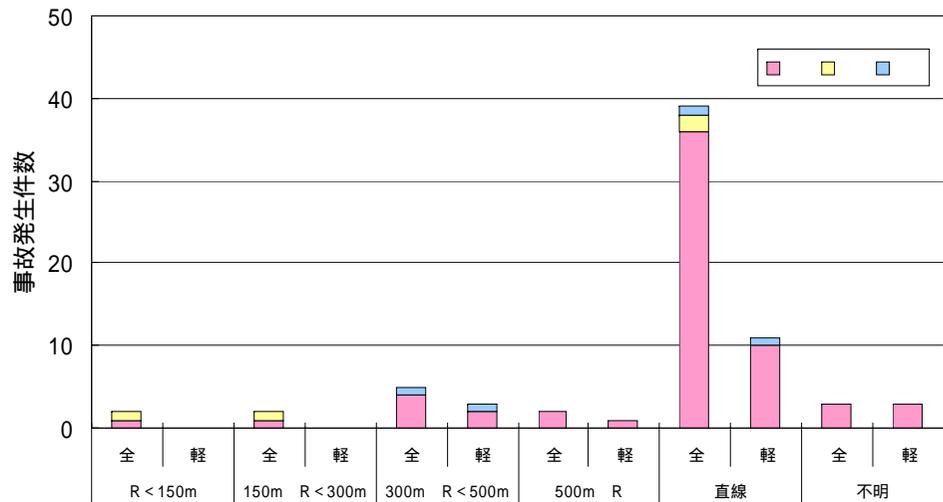


55件中、2件は防護柵設置形式が「不明」のため除外

平面線形別発生件数

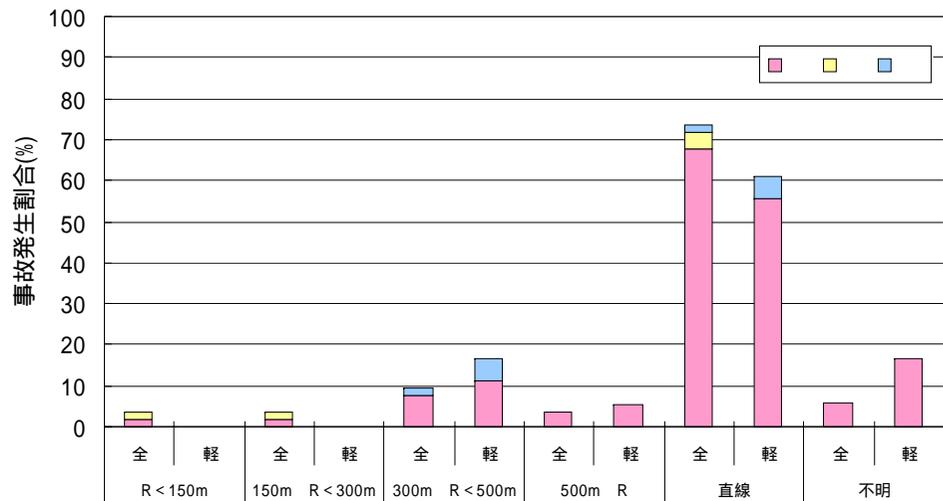
| 平面線形 | 設置形式 | 全データ | | 軽過失andスリップ無 | |
|---------------|------|-------|----------|-------------|----------|
| | | 事故件数 | 割合 | 事故件数 | 割合 |
| R < 150m | | 1 | 1.9 | 0 | 0.0 |
| | | 1 | 1.9 | 0 | 0.0 |
| | | 0 | 0.0 | 0 | 0.0 |
| | 計 | 2 | 3.8 | 0 | 0.0 |
| 150m R < 300m | | 1 | 1.9 | 0 | 0.0 |
| | | 1 | 1.9 | 0 | 0.0 |
| | | 0 | 0.0 | 0 | 0.0 |
| | 計 | 2 | 3.8 | 0 | 0.0 |
| 300m R < 500m | | 4 | 7.5 | 2 | 11.1 |
| | | 0 | 0.0 | 0 | 0.0 |
| | | 1 | 1.9 | 1 | 5.6 |
| | 計 | 5 | 9.4 | 3 | 16.7 |
| 500m R | | 2 | 3.8 | 1 | 5.6 |
| | | 0 | 0.0 | 0 | 0.0 |
| | | 0 | 0.0 | 0 | 0.0 |
| | 計 | 2 | 3.8 | 1 | 5.6 |
| 直線 | | 36 | 67.9 | 10 | 55.6 |
| | | 2 | 3.8 | 0 | 0.0 |
| | | 1 | 1.9 | 1 | 5.6 |
| | 計 | 39 | 73.6 | 11 | 61.1 |
| 不明 | | 3 | 5.7 | 3 | 16.7 |
| | | 0 | 0.0 | 0 | 0.0 |
| | | 0 | 0.0 | 0 | 0.0 |
| | 計 | 3 | 5.7 | 3 | 16.7 |
| 合計 | | 47(件) | 88.7(%) | 16(件) | 88.9(%) |
| | | 4(件) | 7.5(%) | 0(件) | 0.0(%) |
| | | 2(件) | 3.8(%) | 2(件) | 11.1(%) |
| | 計 | 53(件) | 100.0(%) | 18(件) | 100.0(%) |

平面線形別事故発生件数



55件中、2件は防護柵設置形式が「不明」のため除外

平面線形別事故発生割合

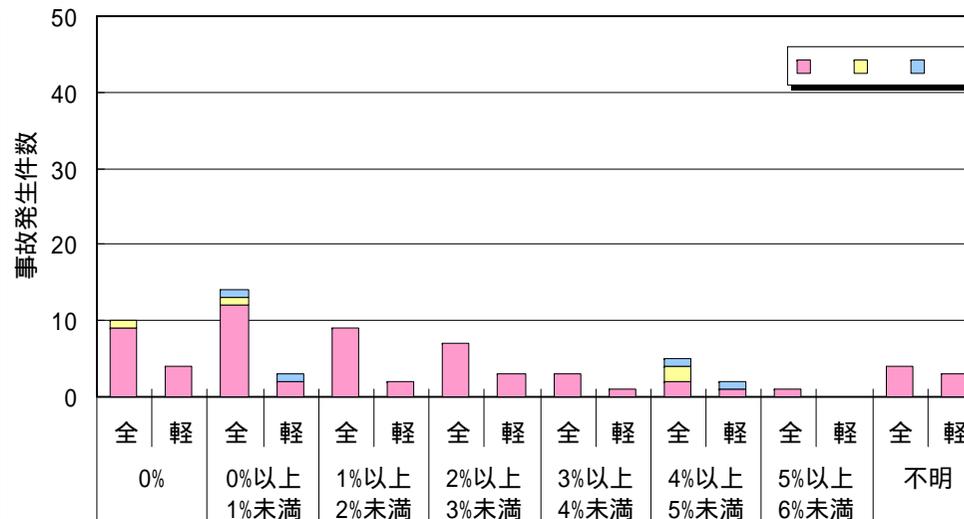


55件中、2件は防護柵設置形式が「不明」のため除外

縦断勾配別発生件数

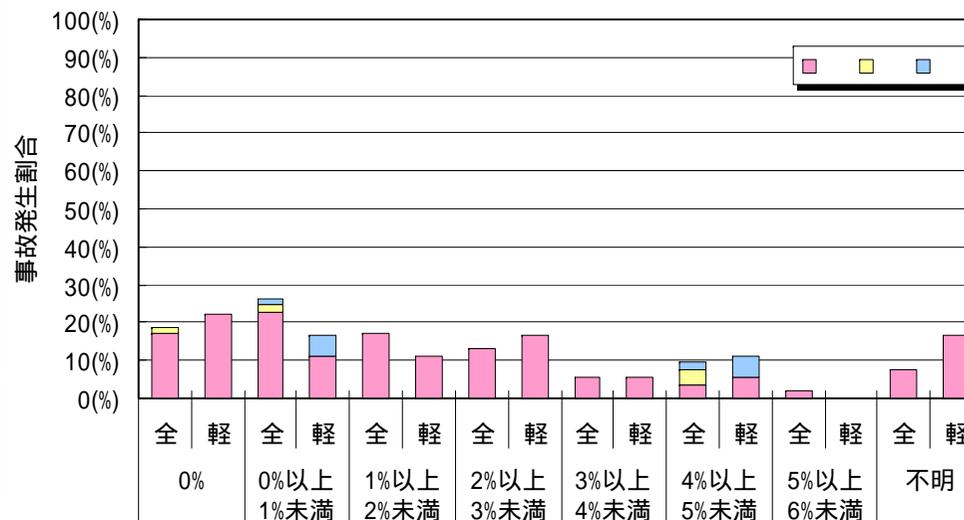
| 縦断勾配(%) | 設置形式 | 全データ | | 軽過失andスリップ無 | |
|---------|------|-------|----------|-------------|----------|
| | | 事故件数 | 割合 | 事故件数 | 割合 |
| 0% | | 9 | 17.0 | 4 | 22.2 |
| | | 1 | 1.9 | 0 | 0.0 |
| | | 0 | 0.0 | 0 | 0.0 |
| | 計 | 10 | 18.9 | 4 | 22.2 |
| 0% < 1% | | 12 | 22.6 | 2 | 11.1 |
| | | 1 | 1.9 | 0 | 0.0 |
| | | 1 | 1.9 | 1 | 5.6 |
| | 計 | 14 | 26.4 | 3 | 16.7 |
| 1% < 2% | | 9 | 17.0 | 2 | 11.1 |
| | | 0 | 0.0 | 0 | 0.0 |
| | | 0 | 0.0 | 0 | 0.0 |
| | 計 | 9 | 17.0 | 2 | 11.1 |
| 2% < 3% | | 7 | 13.2 | 3 | 16.7 |
| | | 0 | 0.0 | 0 | 0.0 |
| | | 0 | 0.0 | 0 | 0.0 |
| | 計 | 7 | 13.2 | 3 | 16.7 |
| 3% < 4% | | 3 | 5.7 | 1 | 5.6 |
| | | 0 | 0.0 | 0 | 0.0 |
| | | 0 | 0.0 | 0 | 0.0 |
| | 計 | 3 | 5.7 | 1 | 5.6 |
| 4% < 5% | | 2 | 3.8 | 1 | 5.6 |
| | | 2 | 3.8 | 0 | 0.0 |
| | | 1 | 1.9 | 1 | 5.6 |
| | 計 | 5 | 9.4 | 2 | 11.1 |
| 5% < 6% | | 1 | 1.9 | 0 | 0.0 |
| | | 0 | 0.0 | 0 | 0.0 |
| | | 0 | 0.0 | 0 | 0.0 |
| | 計 | 1 | 1.9 | 0 | 0.0 |
| 不明 | | 4 | 7.5 | 3 | 16.7 |
| | | 0 | 0.0 | 0 | 0.0 |
| | | 0 | 0.0 | 0 | 0.0 |
| | 計 | 4 | 7.5 | 3 | 16.7 |
| 合計 | | 47(件) | 88.7(%) | 16(件) | 88.9(%) |
| | | 4(件) | 7.5(%) | 0(件) | 0.0(%) |
| | | 2(件) | 3.8(%) | 2(件) | 11.1(%) |
| | 計 | 53(件) | 100.0(%) | 18(件) | 100.0(%) |

縦断勾配別事故発生件数



55件中、2件は防護柵設置形式が「不明」のため除外

縦断勾配別事故発生割合



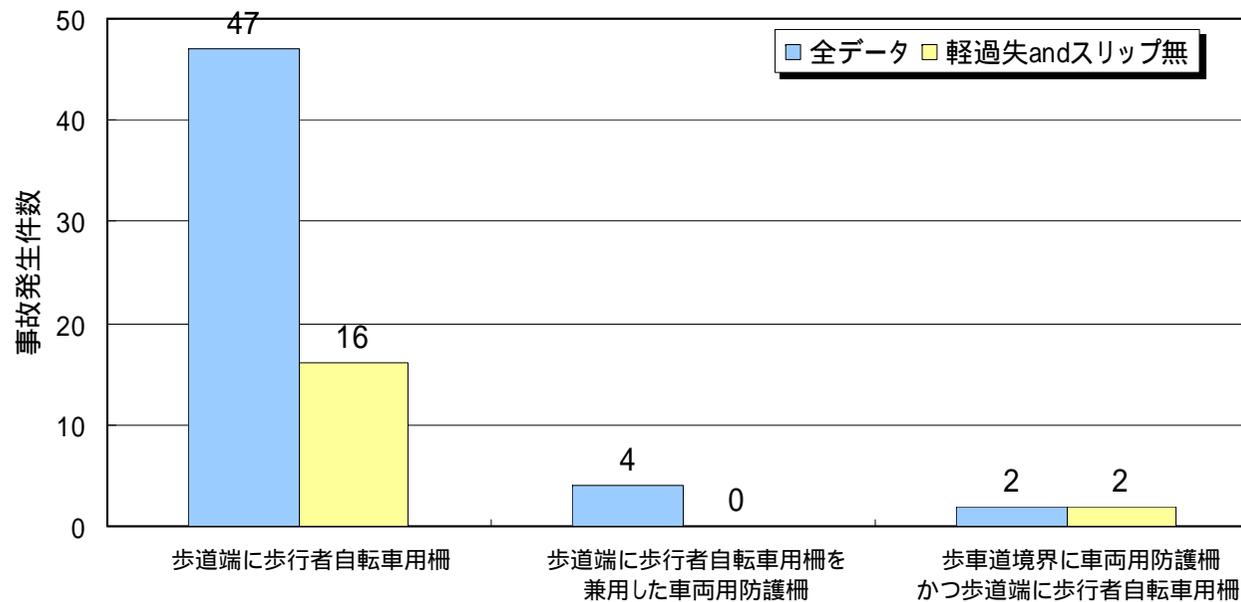
55件中、2件は防護柵設置形式が「不明」のため除外

防護柵設置形式別発生件数

| 防護柵設置形式 | 全データ | | 軽過失andスリップ無 | |
|----------------------------|-------|----------|-------------|----------|
| | 事故件数 | 割合 | 事故件数 | 割合 |
| 歩道端に歩行者自転車用柵 | 47 | 88.7 | 16 | 88.9 |
| 歩道端に歩行者自転車用柵を兼用した車両用防護柵 | 4 | 7.5 | 0 | 0 |
| 歩車道境界に車両用防護柵かつ歩道端に歩行者自転車用柵 | 2 | 3.8 | 2 | 11.1 |
| 合計 | 53(件) | 100.0(%) | 18(件) | 100.0(%) |

55件中、2件は防護柵設置形式が「不明」のため除外

防護柵設置形式別事故発生件数

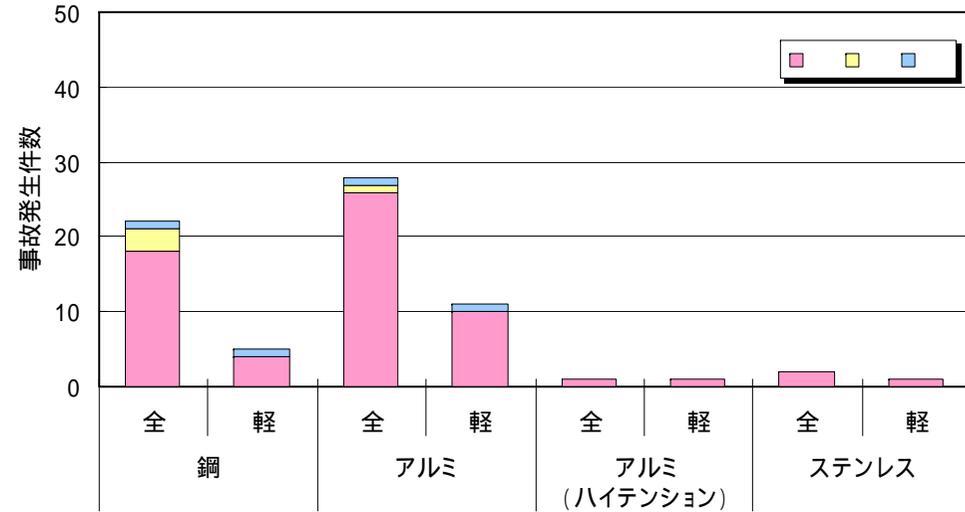


55件中、2件は防護柵設置形式が「不明」のため除外

防護柵材質別発生件数

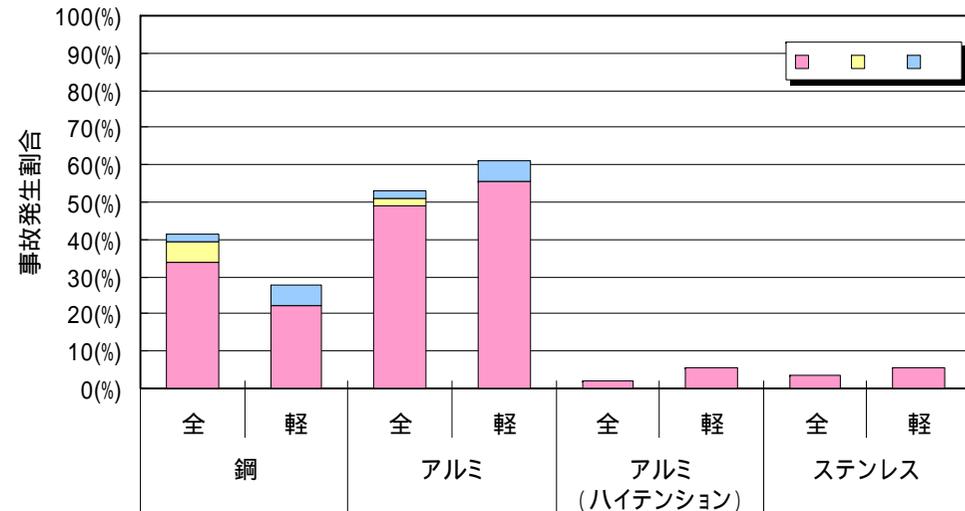
| 防護柵材質 | 設置形式 | 全データ | | 軽過失andスリップ無 | |
|------------------|------|-------|----------|-------------|----------|
| | | 事故件数 | 割合 | 事故件数 | 割合 |
| 鋼 | | 18 | 34.0 | 4 | 22.2 |
| | | 3 | 5.7 | 0 | 0.0 |
| | | 1 | 1.9 | 1 | 5.6 |
| | 計 | 22 | 41.5 | 5 | 27.8 |
| アルミ | | 26 | 49.1 | 10 | 55.6 |
| | | 1 | 1.9 | 0 | 0.0 |
| | | 1 | 1.9 | 1 | 5.6 |
| | 計 | 28 | 52.8 | 11 | 61.1 |
| アルミ (ハイテンション) | | 1 | 1.9 | 1 | 5.6 |
| | | 0 | 0.0 | 0 | 0.0 |
| | | 0 | 0.0 | 0 | 0.0 |
| | 計 | 1 | 1.9 | 1 | 5.6 |
| ステンレス | | 2 | 3.8 | 1 | 5.6 |
| | | 0 | 0.0 | 0 | 0.0 |
| | | 0 | 0.0 | 0 | 0.0 |
| | 計 | 2 | 3.8 | 1 | 5.6 |
| 合計 | | 47(件) | 88.7(%) | 16(件) | 88.9(%) |
| | | 4(件) | 7.5(%) | 0(件) | 0.0(%) |
| | | 2(件) | 3.8(%) | 2(件) | 11.1(%) |
| | 計 | 53(件) | 100.0(%) | 18(件) | 100.0(%) |

防護柵材質別事故発生件数



55件中、2件は防護柵設置形式が「不明」のため除外

防護柵材質別事故発生割合

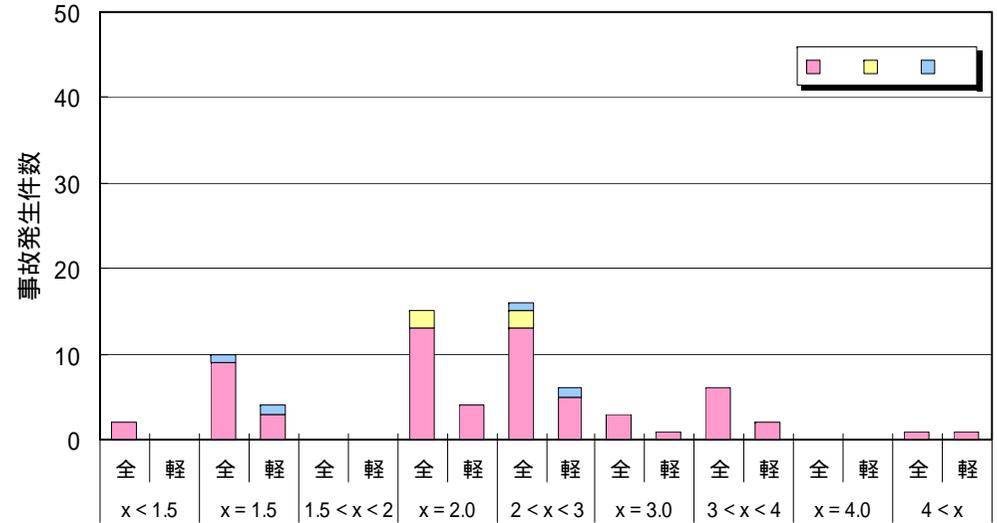


55件中、2件は防護柵設置形式が「不明」のため除外

歩道幅員別発生件数

| 歩道幅員(m) | 設置形式 | 全データ | | 軽過失andスリップ無 | |
|---------------|------|-------|----------|-------------|----------|
| | | 事故件数 | 割合 | 事故件数 | 割合 |
| x < 1.5m | | 2 | 3.8 | 0 | 0.0 |
| | | 0 | 0.0 | 0 | 0.0 |
| | 計 | 2 | 3.8 | 0 | 0.0 |
| x = 1.5m | | 9 | 17.0 | 3 | 16.7 |
| | | 0 | 0.0 | 0 | 0.0 |
| | 計 | 10 | 18.9 | 4 | 22.2 |
| 1.5m < x < 2m | | 0 | 0.0 | 0 | 0.0 |
| | | 0 | 0.0 | 0 | 0.0 |
| | 計 | 0 | 0.0 | 0 | 0.0 |
| x = 2.0m | | 13 | 24.5 | 4 | 22.2 |
| | | 2 | 3.8 | 0 | 0.0 |
| | 計 | 15 | 28.3 | 4 | 22.2 |
| 2m < x < 3m | | 13 | 24.5 | 5 | 27.8 |
| | | 2 | 3.8 | 0 | 0.0 |
| | 計 | 16 | 30.2 | 6 | 33.3 |
| x = 3.0m | | 3 | 5.7 | 1 | 5.6 |
| | | 0 | 0.0 | 0 | 0.0 |
| | 計 | 3 | 5.7 | 1 | 5.6 |
| 3m < x < 4m | | 6 | 11.3 | 2 | 11.1 |
| | | 0 | 0.0 | 0 | 0.0 |
| | 計 | 6 | 11.3 | 2 | 11.1 |
| x = 4.0m | | 0 | 0.0 | 0 | 0.0 |
| | | 0 | 0.0 | 0 | 0.0 |
| | 計 | 0 | 0.0 | 0 | 0.0 |
| 4m < x | | 1 | 1.9 | 1 | 5.6 |
| | | 0 | 0.0 | 0 | 0.0 |
| | 計 | 1 | 1.9 | 1 | 5.6 |
| 合計 | | 47(件) | 88.7(%) | 16(件) | 88.9(%) |
| | | 4(件) | 7.5(%) | 0(件) | 0.0(%) |
| | | 2(件) | 3.8(%) | 2(件) | 11.1(%) |
| | 計 | 53(件) | 100.0(%) | 18(件) | 100.0(%) |

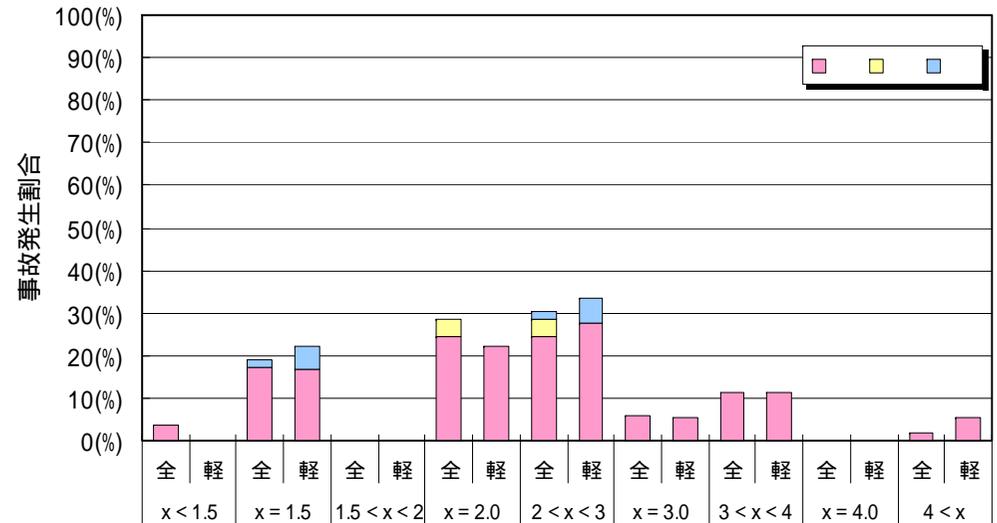
歩道幅員別事故発生件数



55件中, 2件は防護柵設置形式が「不明」のため除外

単位: m

歩道幅員別事故発生割合



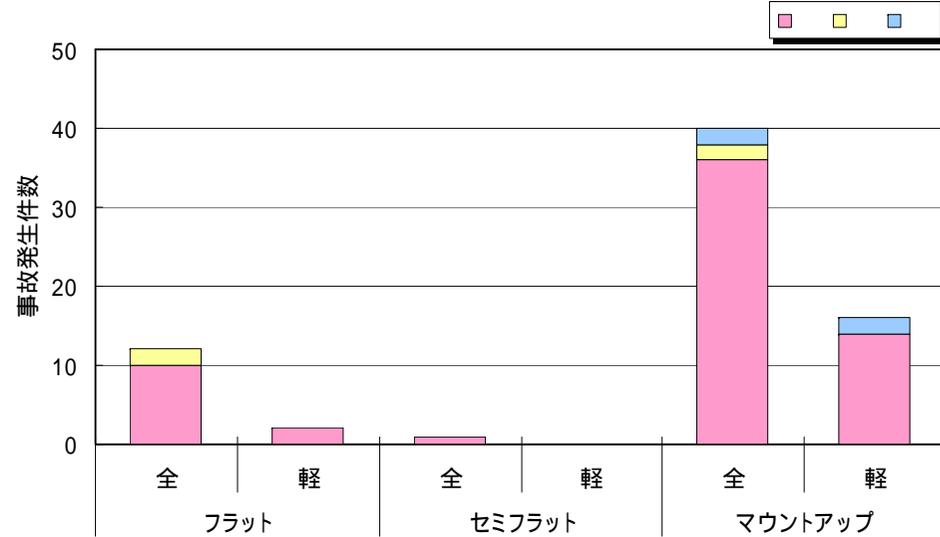
55件中, 2件は防護柵設置形式が「不明」のため除外

単位: m

歩道形式別発生件数

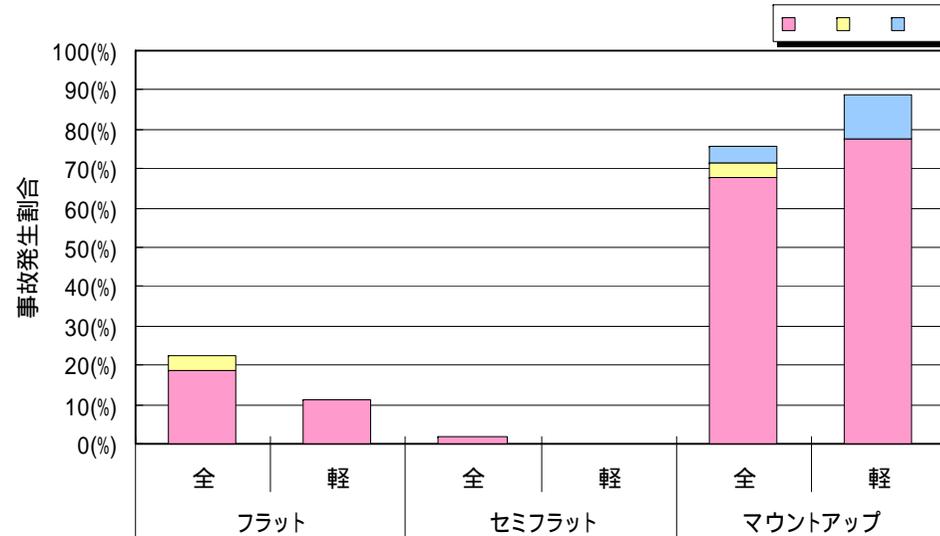
| 歩道形式 | 設置形式 | 全データ | | 軽過失andスリップ無 | |
|---------|------|-------|----------|-------------|----------|
| | | 事故件数 | 割合 | 事故件数 | 割合 |
| フラット | | 10 | 18.9 | 2 | 11.1 |
| | | 2 | 3.8 | 0 | 0.0 |
| | | 0 | 0.0 | 0 | 0.0 |
| | 計 | 12 | 22.6 | 2 | 11.1 |
| セミフラット | | 1 | 1.9 | 0 | 0.0 |
| | | 0 | 0.0 | 0 | 0.0 |
| | | 0 | 0.0 | 0 | 0.0 |
| | 計 | 1 | 1.9 | 0 | 0.0 |
| マウントアップ | | 36 | 67.9 | 14 | 77.8 |
| | | 2 | 3.8 | 0 | 0.0 |
| | | 2 | 3.8 | 2 | 11.1 |
| | 計 | 40 | 75.5 | 16 | 88.9 |
| 合計 | | 47(件) | 88.7(%) | 16(件) | 88.9(%) |
| | | 4(件) | 7.5(%) | 0(件) | 0.0(%) |
| | | 2(件) | 3.8(%) | 2(件) | 11.1(%) |
| | 計 | 53(件) | 100.0(%) | 18(件) | 100.0(%) |

歩道形式別事故発生件数



55件中、2件は防護柵設置形式が「不明」のため除外

歩道形式別事故発生割合

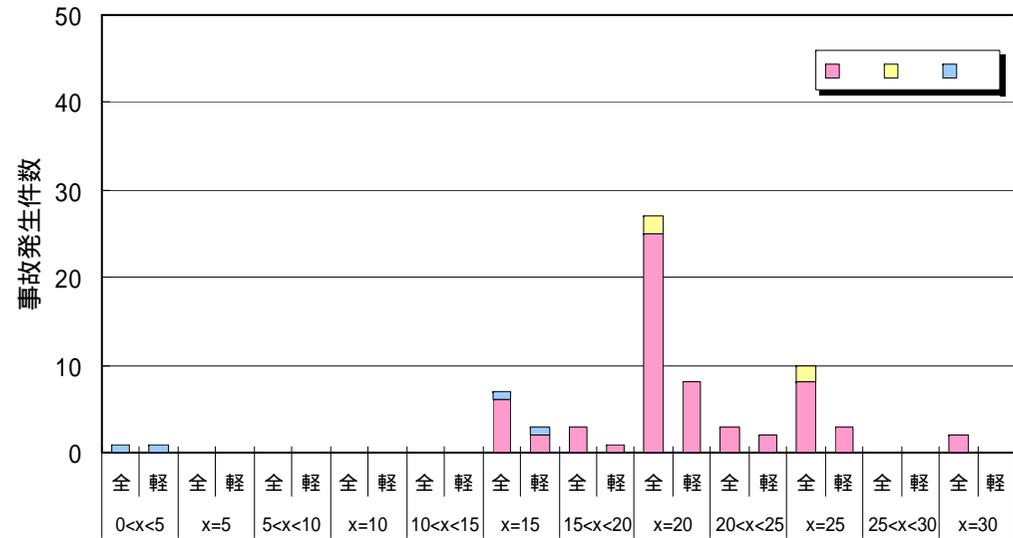


55件中、2件は防護柵設置形式が「不明」のため除外

縁石高別発生件数

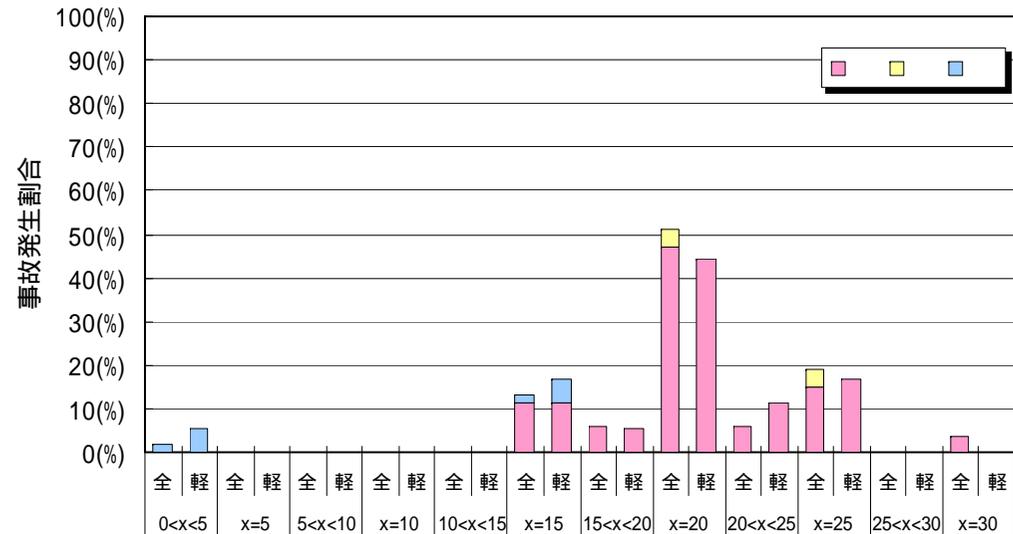
| 縁石高(cm) | 設置形式 | 全データ | | 軽過失andスリップ無 | |
|-----------------|------|-------|----------|-------------|----------|
| | | 事故件数 | 割合 | 事故件数 | 割合 |
| 0cm < x < 5cm | | 0 | 0.0 | 0 | 0.0 |
| | | 0 | 0.0 | 0 | 0.0 |
| | | 1 | 1.9 | 1 | 5.6 |
| | 計 | 1 | 1.9 | 1 | 5.6 |
| x = 5cm | | 0 | 0.0 | 0 | 0.0 |
| | | 0 | 0.0 | 0 | 0.0 |
| | | 0 | 0.0 | 0 | 0.0 |
| | 計 | 0 | 0.0 | 0 | 0.0 |
| 5cm < x < 10cm | | 0 | 0.0 | 0 | 0.0 |
| | | 0 | 0.0 | 0 | 0.0 |
| | | 0 | 0.0 | 0 | 0.0 |
| | 計 | 0 | 0.0 | 0 | 0.0 |
| x = 10cm | | 0 | 0.0 | 0 | 0.0 |
| | | 0 | 0.0 | 0 | 0.0 |
| | | 0 | 0.0 | 0 | 0.0 |
| | 計 | 0 | 0.0 | 0 | 0.0 |
| 10cm < x < 15cm | | 0 | 0.0 | 0 | 0.0 |
| | | 0 | 0.0 | 0 | 0.0 |
| | | 0 | 0.0 | 0 | 0.0 |
| | 計 | 0 | 0.0 | 0 | 0.0 |
| x = 15cm | | 6 | 11.3 | 2 | 11.1 |
| | | 0 | 0.0 | 0 | 0.0 |
| | | 1 | 1.9 | 1 | 5.6 |
| | 計 | 7 | 13.2 | 3 | 16.7 |
| 15cm < x < 20cm | | 3 | 5.7 | 1 | 5.6 |
| | | 0 | 0.0 | 0 | 0.0 |
| | | 0 | 0.0 | 0 | 0.0 |
| | 計 | 3 | 5.7 | 1 | 5.6 |
| x = 20cm | | 25 | 47.2 | 8 | 44.4 |
| | | 2 | 3.8 | 0 | 0.0 |
| | | 0 | 0.0 | 0 | 0.0 |
| | 計 | 27 | 50.9 | 8 | 44.4 |
| 20cm < x < 25cm | | 3 | 5.7 | 2 | 11.1 |
| | | 0 | 0.0 | 0 | 0.0 |
| | | 0 | 0.0 | 0 | 0.0 |
| | 計 | 3 | 5.7 | 2 | 11.1 |
| x = 25cm | | 8 | 15.1 | 3 | 16.7 |
| | | 2 | 3.8 | 0 | 0.0 |
| | | 0 | 0.0 | 0 | 0.0 |
| | 計 | 10 | 18.9 | 3 | 16.7 |
| 25cm < x < 30cm | | 0 | 0.0 | 0 | 0.0 |
| | | 0 | 0.0 | 0 | 0.0 |
| | | 0 | 0.0 | 0 | 0.0 |
| | 計 | 0 | 0.0 | 0 | 0.0 |
| x = 30cm | | 2 | 3.8 | 0 | 0.0 |
| | | 0 | 0.0 | 0 | 0.0 |
| | | 0 | 0.0 | 0 | 0.0 |
| | 計 | 2 | 3.8 | 0 | 0.0 |
| 合計 | | 47(件) | 88.7(%) | 16(件) | 88.9(%) |
| | | 4(件) | 7.5(%) | 0(件) | 0.0(%) |
| | | 2(件) | 3.8(%) | 2(件) | 11.1(%) |
| | 計 | 53(件) | 100.0(%) | 18(件) | 100.0(%) |

縁石高別事故発生件数



55件中、2件は防護柵設置形式が「不明」のため除外 単位: cm

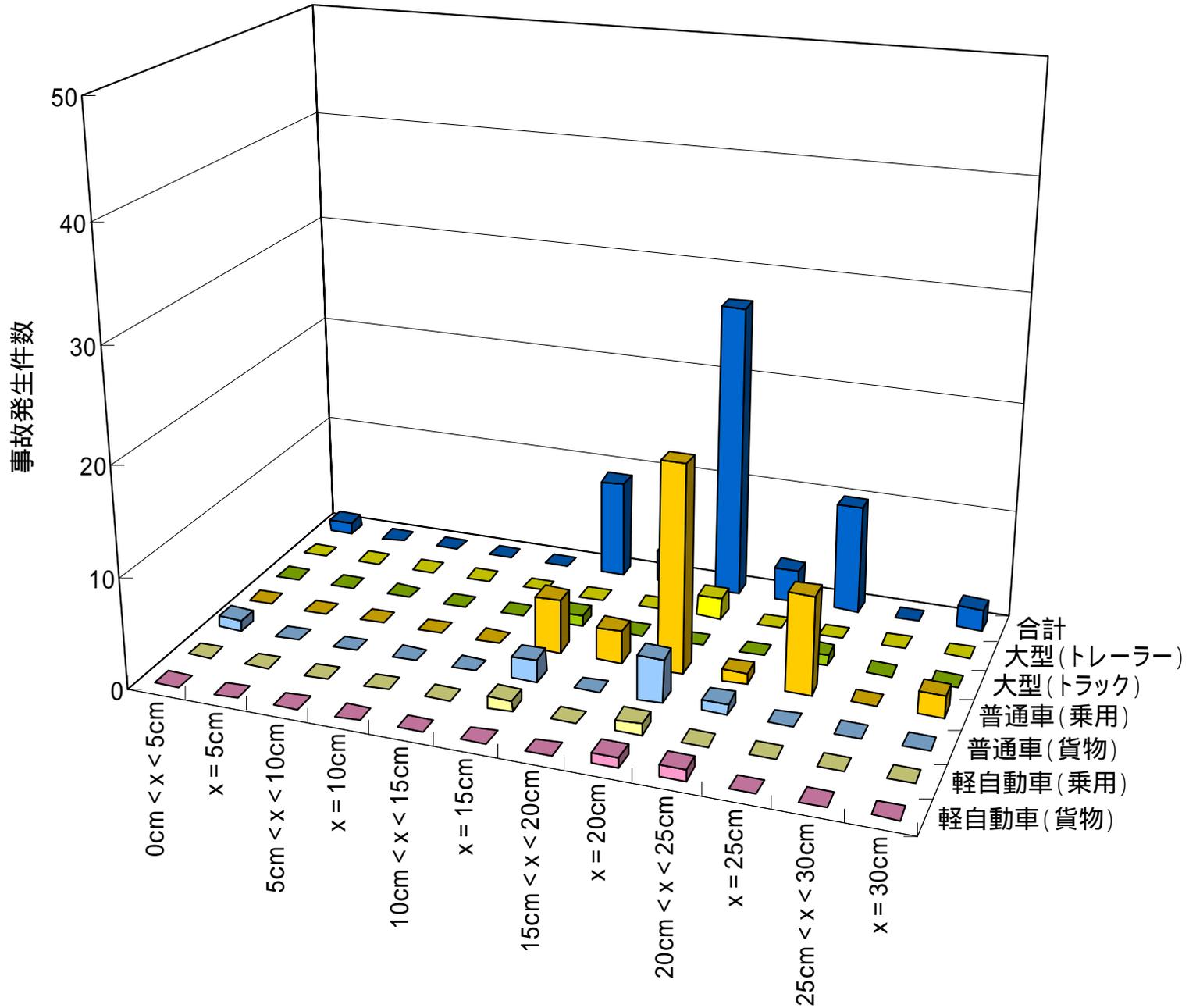
縁石高別事故発生割合



55件中、2件は防護柵設置形式が「不明」のため除外 単位: cm

縁石高と1当車種のクロス集計

縁石高と1当車種のクロス集計

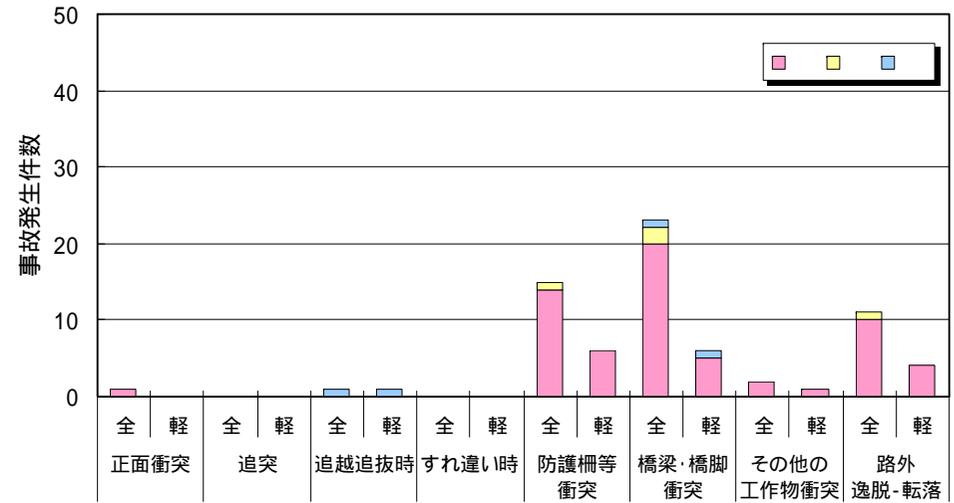


ITARDA事故データからの分析

事故類型別発生件数

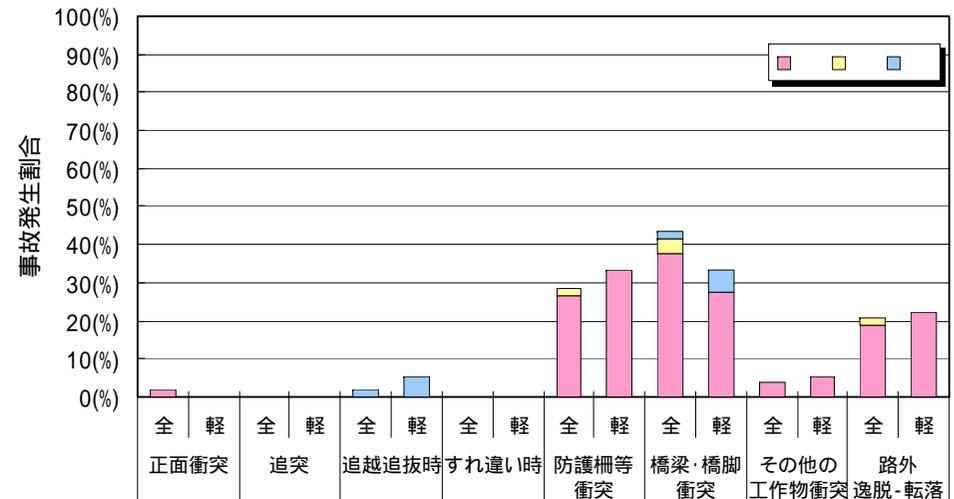
| 事故類型 | 設置形式 | 全データ | | 軽過失andスリップ無 | |
|---------------|------|-------|----------|-------------|----------|
| | | 事故件数 | 割合 | 事故件数 | 割合 |
| 正面衝突 | | 1 | 1.9 | 0 | 0.0 |
| | | 0 | 0.0 | 0 | 0.0 |
| | 計 | 1 | 1.9 | 0 | 0.0 |
| 追突 | | 0 | 0.0 | 0 | 0.0 |
| | | 0 | 0.0 | 0 | 0.0 |
| | 計 | 0 | 0.0 | 0 | 0.0 |
| 追越追抜時 | | 0 | 0.0 | 0 | 0.0 |
| | | 1 | 1.9 | 1 | 5.6 |
| | 計 | 1 | 1.9 | 1 | 5.6 |
| すれ違い時 | | 0 | 0.0 | 0 | 0.0 |
| | | 0 | 0.0 | 0 | 0.0 |
| | 計 | 0 | 0.0 | 0 | 0.0 |
| 防護柵等衝突 | | 14 | 26.4 | 6 | 33.3 |
| | | 1 | 1.9 | 0 | 0.0 |
| | 計 | 15 | 28.3 | 6 | 33.3 |
| 橋梁・橋脚衝突 | | 20 | 37.7 | 5 | 27.8 |
| | | 2 | 3.8 | 0 | 0.0 |
| | 計 | 23 | 43.4 | 6 | 33.3 |
| その他の 工作物衝突 | | 2 | 3.8 | 1 | 5.6 |
| | | 0 | 0.0 | 0 | 0.0 |
| | 計 | 2 | 3.8 | 1 | 5.6 |
| 路外逸脱-転落 | | 10 | 18.9 | 4 | 22.2 |
| | | 1 | 1.9 | 0 | 0.0 |
| | 計 | 11 | 20.8 | 4 | 22.2 |
| 合計 | | 47(件) | 88.7(%) | 16(件) | 88.9(%) |
| | | 4(件) | 7.5(%) | 0(件) | 0.0(%) |
| | | 2(件) | 3.8(%) | 2(件) | 11.1(%) |
| | 計 | 53(件) | 100.0(%) | 18(件) | 100.0(%) |

事故類型別事故発生件数



55件中、2件は防護柵設置形式が「不明」のため除外

事故類型別事故発生割合

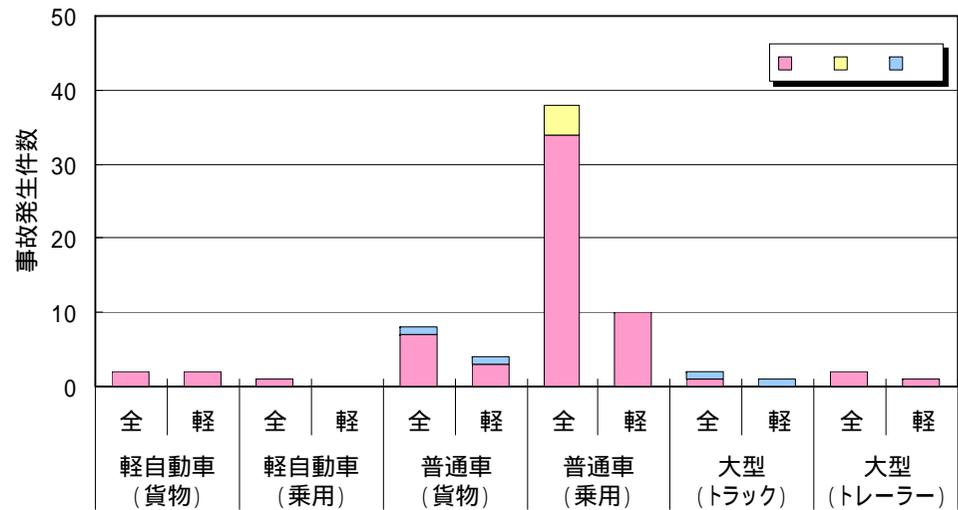


55件中、2件は防護柵設置形式が「不明」のため除外

1当車種別発生件数

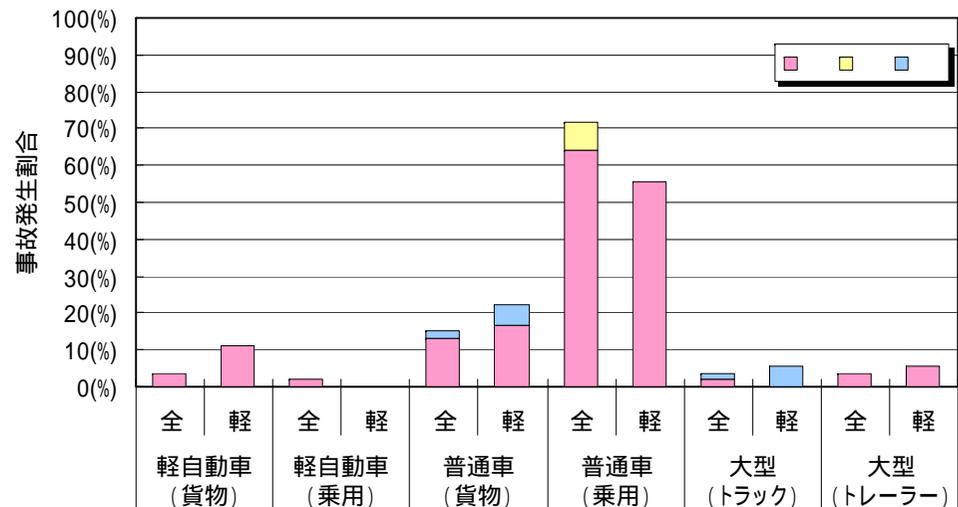
| 1当車種 | 設置形式 | 全データ | | 軽過失andスリップ無 | |
|-----------|------|-------|----------|-------------|----------|
| | | 事故件数 | 割合 | 事故件数 | 割合 |
| 軽自動車(貨物) | | 2 | 3.8 | 2 | 11.1 |
| | | 0 | 0.0 | 0 | 0.0 |
| | | 0 | 0.0 | 0 | 0.0 |
| | 計 | 2 | 3.8 | 2 | 11.1 |
| 軽自動車(乗用) | | 1 | 1.9 | 0 | 0.0 |
| | | 0 | 0.0 | 0 | 0.0 |
| | | 0 | 0.0 | 0 | 0.0 |
| | 計 | 1 | 1.9 | 0 | 0.0 |
| 普通車(貨物) | | 7 | 13.2 | 3 | 16.7 |
| | | 0 | 0.0 | 0 | 0.0 |
| | | 1 | 1.9 | 1 | 5.6 |
| | 計 | 8 | 15.1 | 4 | 22.2 |
| 普通車(乗用) | | 34 | 64.2 | 10 | 55.6 |
| | | 4 | 7.5 | 0 | 0.0 |
| | | 0 | 0.0 | 0 | 0.0 |
| | 計 | 38 | 71.7 | 10 | 55.6 |
| 大型(トラック) | | 1 | 1.9 | 0 | 0.0 |
| | | 0 | 0.0 | 0 | 0.0 |
| | | 1 | 1.9 | 1 | 5.6 |
| | 計 | 2 | 3.8 | 1 | 5.6 |
| 大型(トレーラー) | | 2 | 3.8 | 1 | 5.6 |
| | | 0 | 0.0 | 0 | 0.0 |
| | | 0 | 0.0 | 0 | 0.0 |
| | 計 | 2 | 3.8 | 1 | 5.6 |
| 合計 | | 47(件) | 88.7(%) | 16(件) | 88.9(%) |
| | | 4(件) | 7.5(%) | 0(件) | 0.0(%) |
| | | 2(件) | 3.8(%) | 2(件) | 11.1(%) |
| | 計 | 53(件) | 100.0(%) | 18(件) | 100.0(%) |

1当車種別事故発生件数



55件中、2件は防護柵設置形式が「不明」のため除外

1当車種別事故発生割合

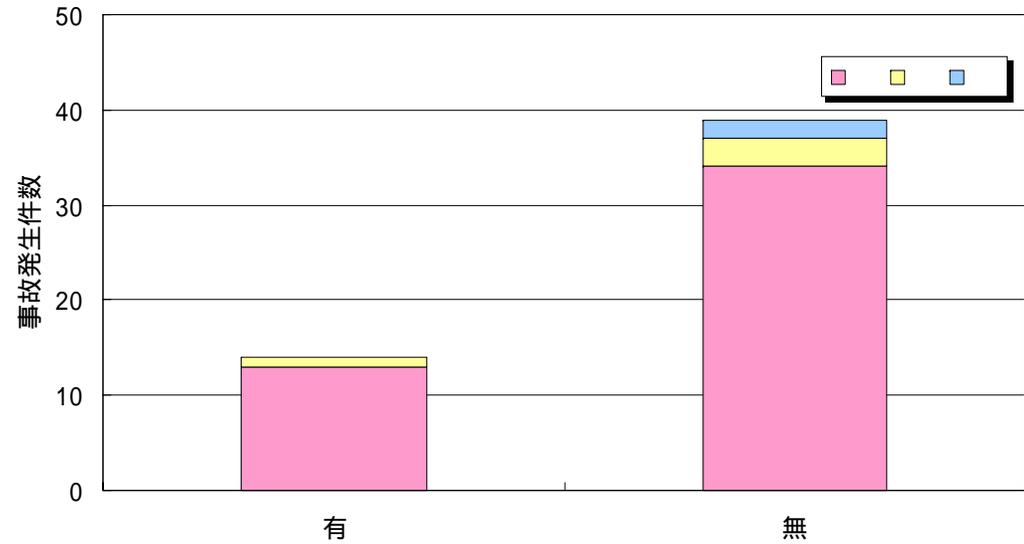


55件中、2件は防護柵設置形式が「不明」のため除外

スリップの有無別発生件数

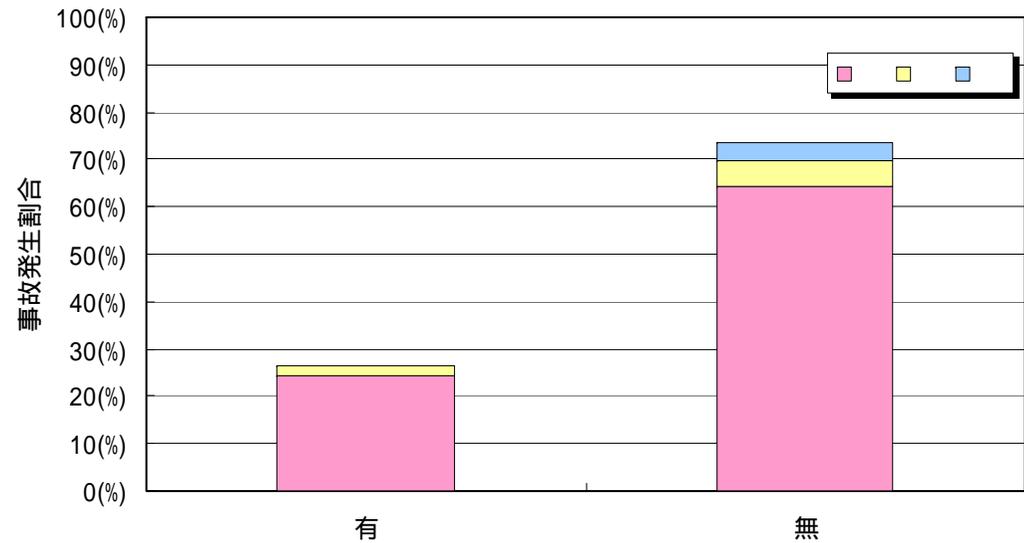
| スリップの有無 | 設置形式 | 事故件数 | 割合 |
|---------|------|--------|-----------|
| 有 | | 13 | 24.5 |
| | | 1 | 1.9 |
| | | 0 | 0.0 |
| | 計 | 14 | 26.4 |
| 無 | | 34 | 64.2 |
| | | 3 | 5.7 |
| | | 2 | 3.8 |
| | 計 | 39 | 73.6 |
| 合計 | | 47 (件) | 88.7 (%) |
| | | 4 (件) | 7.5 (%) |
| | | 2 (件) | 3.8 (%) |
| | 計 | 53 (件) | 100.0 (%) |

スリップの有無別事故発生件数



55件中、2件は防護柵設置形式が「不明」のため除外

スリップの有無別事故発生割合

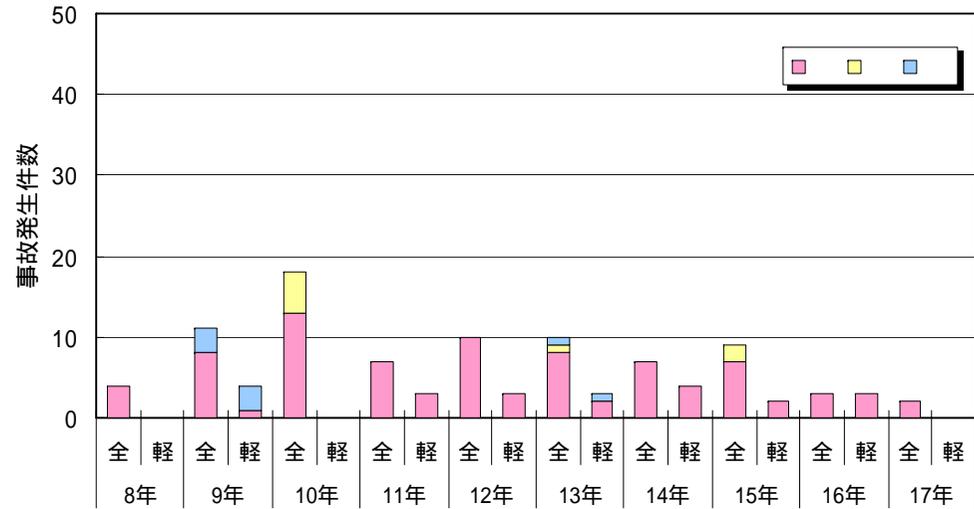


55件中、2件は防護柵設置形式が「不明」のため除外 22

年別死傷者数

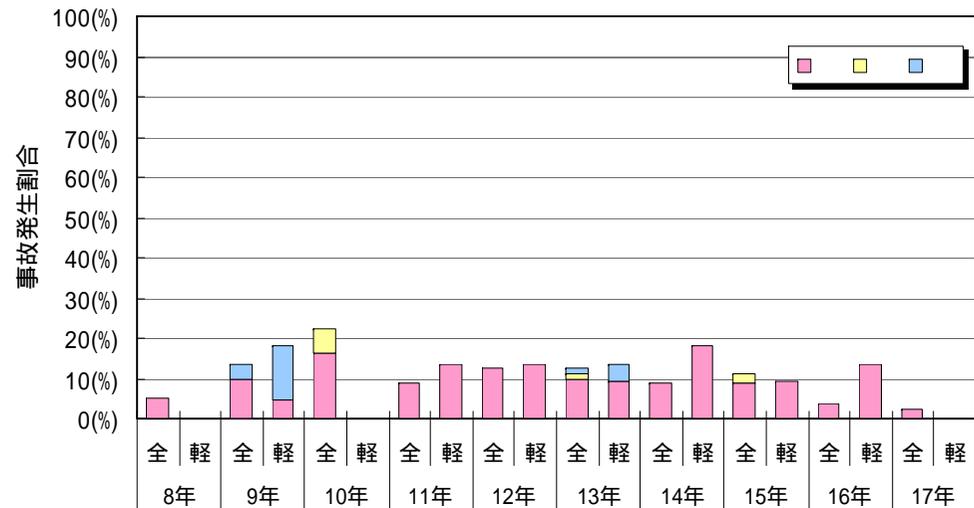
| 事故発生年 | 設置形式 | 全データ | | 軽過失andスリップ無 | |
|-------|------|-------|----------|-------------|----------|
| | | 死傷者数 | 割合 | 死傷者数 | 割合 |
| 8年 | | 4 | 4.9 | 0 | 0.0 |
| | | 0 | 0.0 | 0 | 0.0 |
| | 計 | 4 | 4.9 | 0 | 0.0 |
| 9年 | | 8 | 9.9 | 1 | 4.5 |
| | | 0 | 0.0 | 0 | 0.0 |
| | 計 | 11 | 13.6 | 4 | 18.2 |
| 10年 | | 13 | 16.0 | 0 | 0.0 |
| | | 5 | 6.2 | 0 | 0.0 |
| | 計 | 18 | 22.2 | 0 | 0.0 |
| 11年 | | 7 | 8.6 | 3 | 13.6 |
| | | 0 | 0.0 | 0 | 0.0 |
| | 計 | 7 | 8.6 | 3 | 13.6 |
| 12年 | | 10 | 12.3 | 3 | 13.6 |
| | | 0 | 0.0 | 0 | 0.0 |
| | 計 | 10 | 12.3 | 3 | 13.6 |
| 13年 | | 8 | 9.9 | 2 | 9.1 |
| | | 1 | 1.2 | 0 | 0.0 |
| | 計 | 10 | 12.3 | 3 | 13.6 |
| 14年 | | 7 | 8.6 | 4 | 18.2 |
| | | 0 | 0.0 | 0 | 0.0 |
| | 計 | 7 | 8.6 | 4 | 18.2 |
| 15年 | | 7 | 8.6 | 2 | 9.1 |
| | | 2 | 2.5 | 0 | 0.0 |
| | 計 | 9 | 11.1 | 2 | 9.1 |
| 16年 | | 3 | 3.7 | 3 | 13.6 |
| | | 0 | 0.0 | 0 | 0.0 |
| | 計 | 3 | 3.7 | 3 | 13.6 |
| 17年 | | 2 | 2.5 | 0 | 0.0 |
| | | 0 | 0.0 | 0 | 0.0 |
| | 計 | 2 | 2.5 | 0 | 0.0 |
| 合計 | | 69(人) | 85.2(%) | 18(人) | 81.8(%) |
| | | 8(人) | 9.9(%) | 0(人) | 0.0(%) |
| | 計 | 4(人) | 4.9(%) | 4(人) | 18.2(%) |
| | 計 | 81(人) | 100.0(%) | 22(人) | 100.0(%) |

年別死傷者数



55件中、2件は防護柵設置形式が「不明」のため除外

年別死傷者数割合

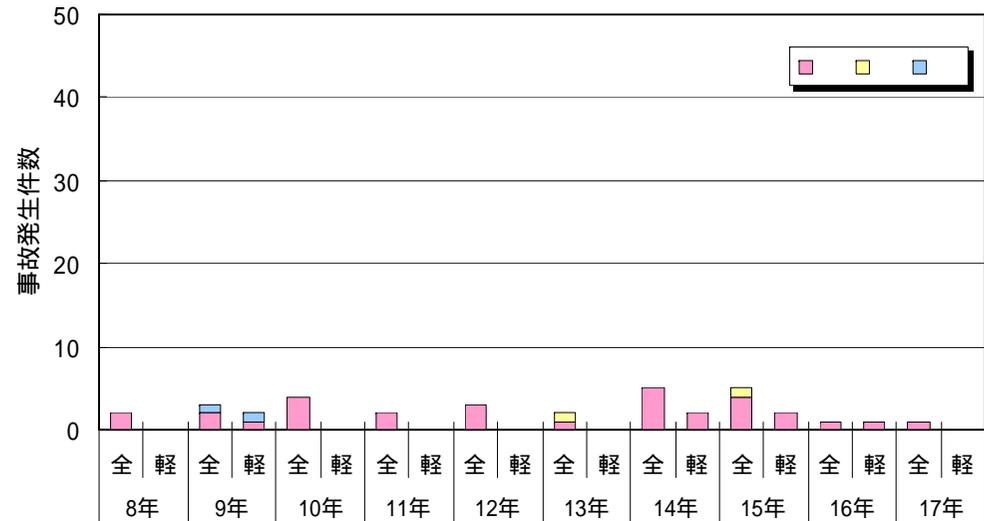


55件中、2件は防護柵設置形式が「不明」のため除外

年別死者数

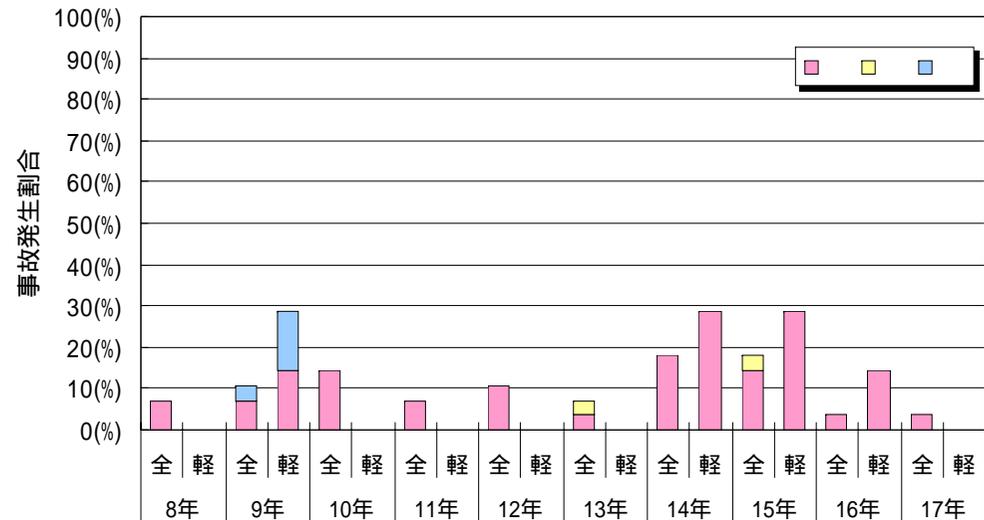
| 事故発生年 | 設置形式 | 全データ | | 軽過失andスリップ無 | |
|-------|------|-------|-----------|-------------|-----------|
| | | 死者数 | 割合 | 死者数 | 割合 |
| 8年 | | 2 | 7.1 | 0 | 0.0 |
| | | 0 | 0.0 | 0 | 0.0 |
| | | 0 | 0.0 | 0 | 0.0 |
| | 計 | 2 | 7.1 | 0 | 0.0 |
| 9年 | | 2 | 7.1 | 1 | 14.3 |
| | | 0 | 0.0 | 0 | 0.0 |
| | | 1 | 3.6 | 1 | 14.3 |
| | 計 | 3 | 10.7 | 2 | 28.6 |
| 10年 | | 4 | 14.3 | 0 | 0.0 |
| | | 0 | 0.0 | 0 | 0.0 |
| | | 0 | 0.0 | 0 | 0.0 |
| | 計 | 4 | 14.3 | 0 | 0.0 |
| 11年 | | 2 | 7.1 | 0 | 0.0 |
| | | 0 | 0.0 | 0 | 0.0 |
| | | 0 | 0.0 | 0 | 0.0 |
| | 計 | 2 | 7.1 | 0 | 0.0 |
| 12年 | | 3 | 10.7 | 0 | 0.0 |
| | | 0 | 0.0 | 0 | 0.0 |
| | | 0 | 0.0 | 0 | 0.0 |
| | 計 | 3 | 10.7 | 0 | 0.0 |
| 13年 | | 1 | 3.6 | 0 | 0.0 |
| | | 1 | 3.6 | 0 | 0.0 |
| | | 0 | 0.0 | 0 | 0.0 |
| | 計 | 2 | 7.1 | 0 | 0.0 |
| 14年 | | 5 | 17.9 | 2 | 28.6 |
| | | 0 | 0.0 | 0 | 0.0 |
| | | 0 | 0.0 | 0 | 0.0 |
| | 計 | 5 | 17.9 | 2 | 28.6 |
| 15年 | | 4 | 14.3 | 2 | 28.6 |
| | | 1 | 3.6 | 0 | 0.0 |
| | | 0 | 0.0 | 0 | 0.0 |
| | 計 | 5 | 17.9 | 2 | 28.6 |
| 16年 | | 1 | 3.6 | 1 | 14.3 |
| | | 0 | 0.0 | 0 | 0.0 |
| | | 0 | 0.0 | 0 | 0.0 |
| | 計 | 1 | 3.6 | 1 | 14.3 |
| 17年 | | 1 | 3.6 | 0 | 0.0 |
| | | 0 | 0.0 | 0 | 0.0 |
| | | 0 | 0.0 | 0 | 0.0 |
| | 計 | 1 | 3.6 | 0 | 0.0 |
| 合計 | | 25(人) | 89.3 (%) | 6(人) | 85.7 (%) |
| | | 2(人) | 7.1 (%) | 0(人) | 0.0 (%) |
| | | 1(人) | 3.6 (%) | 1(人) | 14.3 (%) |
| | 計 | 28(人) | 100.0 (%) | 7(人) | 100.0 (%) |

年別死者数



55件中、2件は防護柵設置形式が「不明」のため除外

年別死者数割合

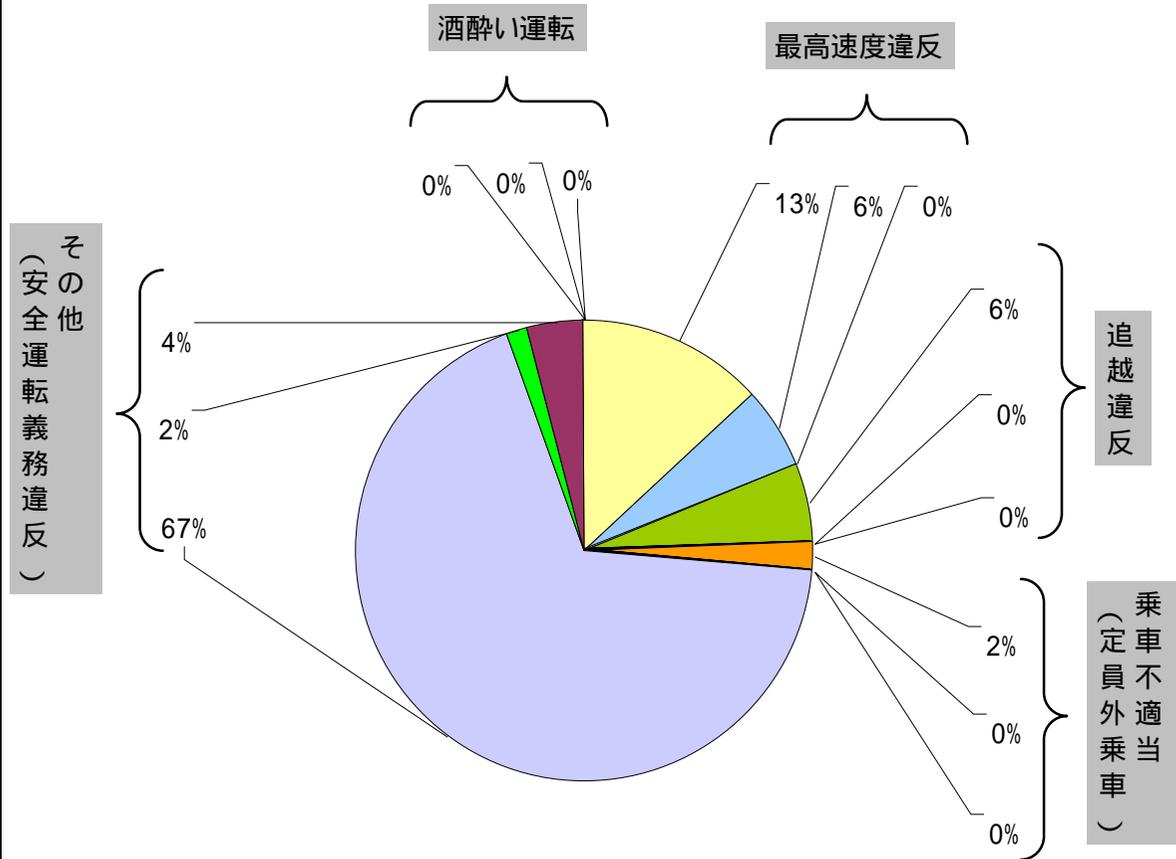


55件中、2件は防護柵設置形式が「不明」のため除外 24

法令違反別発生件数

| 法令違反 | 設置形式 | 事故件数 | 割合 |
|-------------------|------|-------|----------|
| 酒酔い運転 | | 0 | 0.0 |
| | | 0 | 0.0 |
| | | 0 | 0.0 |
| | 計 | 0 | 0.0 |
| 最高速度違反 | | 7 | 13.2 |
| | | 3 | 5.7 |
| | | 0 | 0.0 |
| | 計 | 10 | 18.9 |
| 追越違反 | | 3 | 5.7 |
| | | 0 | 0.0 |
| | | 0 | 0.0 |
| | 計 | 3 | 5.7 |
| 乗車不適當 (定員外乗車等) | | 1 | 1.9 |
| | | 0 | 0.0 |
| | | 0 | 0.0 |
| | 計 | 1 | 1.9 |
| その他 (安全運転義務違反) | | 36 | 67.9 |
| | | 1 | 1.9 |
| | | 2 | 3.8 |
| | 計 | 39 | 73.6 |
| 合計 | | 47(件) | 88.7(%) |
| | | 4(件) | 7.5(%) |
| | | 2(件) | 3.8(%) |
| | 計 | 53(件) | 100.0(%) |

法令違反別事故発生件数



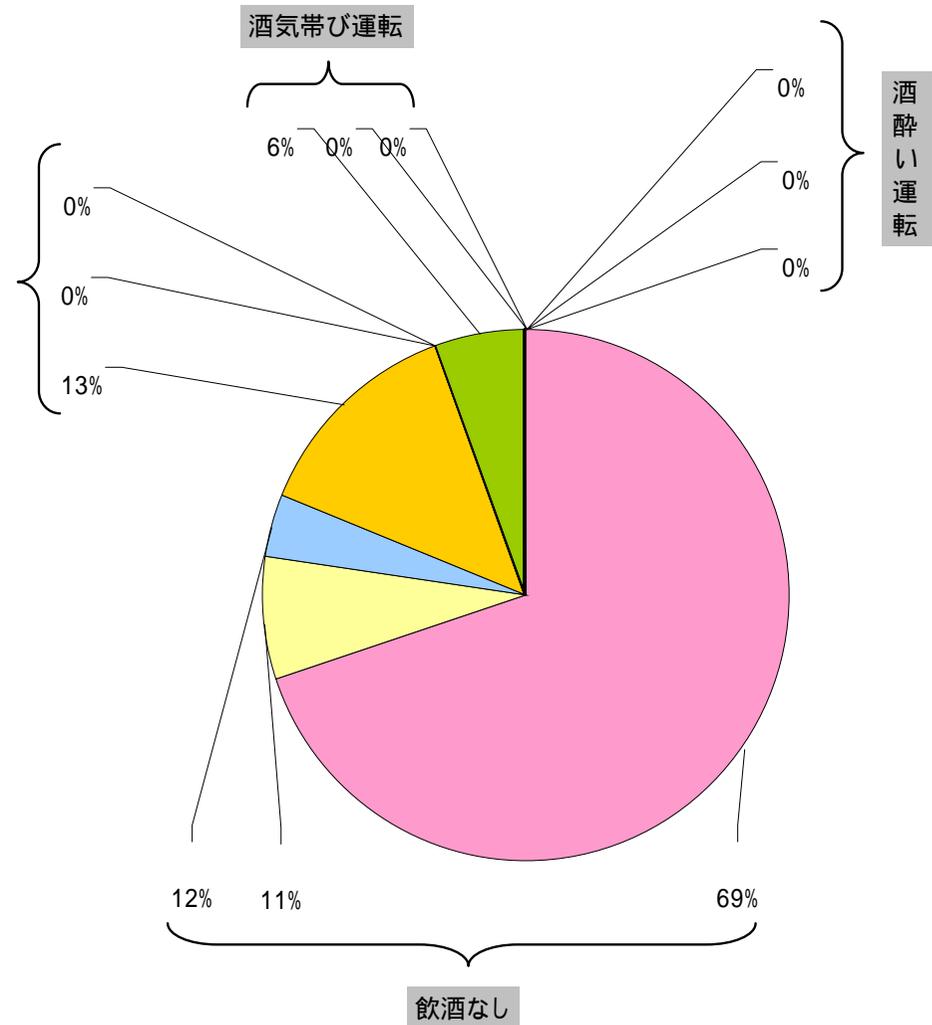
55件中, 2件は防護柵設置形式が「不明」のため除外

飲酒運転別発生件数

| 飲酒運転 | 設置形式 | 事故件数 | 割合 |
|-------------------------|------|-------|----------|
| なし | | 37 | 69.8 |
| | | 4 | 7.5 |
| | | 2 | 3.8 |
| | 計 | 43 | 81.1 |
| 飲酒あり (基準値以下もしくは検知不能) | | 7 | 13.2 |
| | | 0 | 0.0 |
| | | 0 | 0.0 |
| | 計 | 7 | 13.2 |
| 酒気帯び運転 | | 3 | 5.7 |
| | | 0 | 0.0 |
| | | 0 | 0.0 |
| | 計 | 3 | 5.7 |
| 酒酔い運転 | | 0 | 0.0 |
| | | 0 | 0.0 |
| | | 0 | 0.0 |
| | 計 | 0 | 0.0 |
| 合計 | | 47(件) | 88.7(%) |
| | | 4(件) | 7.5(%) |
| | | 2(件) | 3.8(%) |
| | 計 | 53(件) | 100.0(%) |

飲酒あり
(基準値以下もしくは検知不能)

飲酒運転別事故発生件数

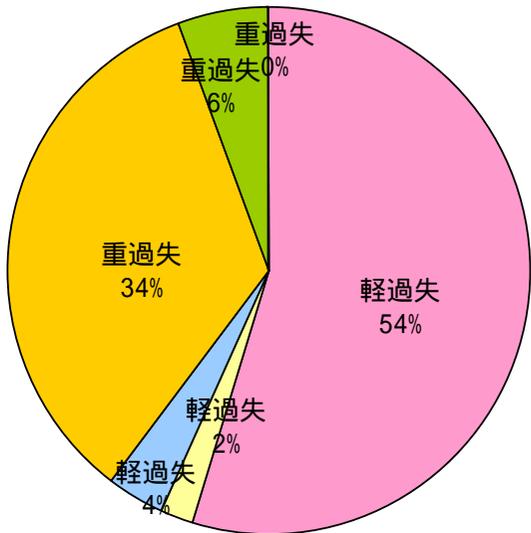


55件中、2件は防護柵設置形式が「不明」のため除外

過失度合別発生件数

| 過失度合 | 設置形式 | 事故件数 | 割合 |
|------|------|-------|----------|
| 軽過失 | | 29 | 54.7 |
| | | 1 | 1.9 |
| | 計 | 2 | 3.8 |
| 重過失 | | 18 | 34.0 |
| | | 3 | 5.7 |
| | 計 | 0 | 0.0 |
| 合計 | | 47(件) | 88.7(%) |
| | | 4(件) | 7.5(%) |
| | 計 | 2(件) | 3.8(%) |
| | 計 | 53(件) | 100.0(%) |

過失度合別事故発生件数



55件中、2件は防護柵設置形式が「不明」のため除外

詳細

| 設置形式 | 酒酔い運転 | 最高速度違反 | 追越違反 | その他 (安全運転義務違反) | 合計 |
|-------------------------|-------|--------|------|-------------------|-------|
| 飲酒運転 | | | | | |
| なし | 0 | 6 | 2 | 0 | 8(件) |
| | 0 | 3 | 0 | 0 | 3(件) |
| | 0 | 0 | 0 | 0 | 0(件) |
| 計 | 0 | 9 | 2 | 0 | 11(件) |
| 飲酒あり (基準値以下もしくは検知不能) | 0 | 1 | 1 | 5 | 7(件) |
| | 0 | 0 | 0 | 0 | 0(件) |
| | 0 | 0 | 0 | 0 | 0(件) |
| 計 | 0 | 1 | 1 | 5 | 7(件) |
| 酒気帯び運転 | 0 | 0 | 0 | 3 | 3(件) |
| | 0 | 0 | 0 | 0 | 0(件) |
| | 0 | 0 | 0 | 0 | 0(件) |
| 計 | 0 | 0 | 0 | 3 | 3(件) |
| 酒酔い運転 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0(件) |
| | 0 | 0 | 0 | 0 | 0(件) |
| | 0 | 0 | 0 | 0 | 0(件) |
| 計 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0(件) |
| 合計 | 0(件) | 7(件) | 3(件) | 8(件) | 18(件) |
| | 0(件) | 3(件) | 0(件) | 0(件) | 3(件) |
| | 0(件) | 0(件) | 0(件) | 0(件) | 0(件) |
| 計 | 0(件) | 10(件) | 3(件) | 8(件) | 21(件) |

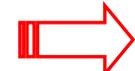
過失度合区分の定義

—法令違反の項目に「無免許」・「飲酒あり(基準値以下もしくは検知不能)」・「酒気帯び」はないが、「重過失」と区分。

また、「交通違反の点数が6点以上のもの」、「交通違反の点数が6点未満であるが、重大な事故につながる恐れのある違反」は「重過失」と区分。

詳しい重過失項目は右記参照

重過失項目



交通違反の点数が6点以上となるもの、交通違反の点数が6点未満であるが、重大な事故につながる恐れのある違反

| 違反行為の種類 | 内容 | | |
|----------|--------------|-----------|-------------|
| 無免許 | 停止中 | | |
| | 期限切れ | | |
| | 条件違反 | | |
| | その他 | | |
| 飲酒 | 酒酔い | | |
| | 酒気帯び(0.25以上) | | |
| | “(0.25未満) | | |
| | 基準以下 | | |
| 法令 | 検知不能 | | |
| | 信号無視 | | |
| | 最高速度違反 | | |
| | 追越し違反 | 追越し方法違反 | |
| | | 追越禁止場所追越 | |
| | 積載不適当 | 積載物重量制限超過 | |
| | | 2 | |
| | 違反 | 酒酔い運転 | |
| | | 薬物使用 | 覚醒剤、麻薬等使用運転 |
| | | | シンナー等使用運転 |
| その他の薬物使用 | | | |
| 過労運転 | | | |
| 共同危険行為 | | | |

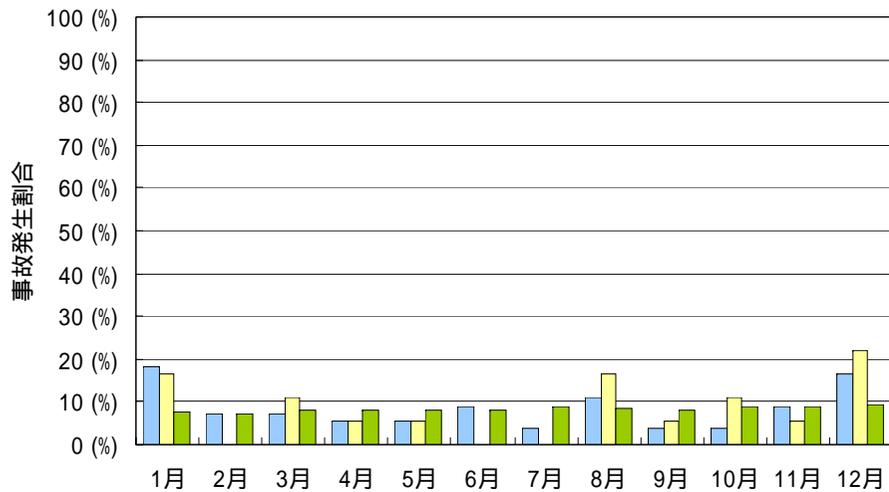
1: 一般道路での30km/h以上および高速道路での40km/h以上の速度超過は違反点数6点以上、それ以外は6点未満。
2: 大型車で10割以上の積載物重量制限違反の場合は違反点数6点、それ以外は6点未満

全国データとの比較

月別発生件数の比較

| 月 | 転落事故(全データ) | | 転落事故(軽過失andスリップ無) | | H8～H17全国の事故データ | |
|-----|------------|----------|-------------------|----------|----------------|----------|
| | 事故発生件数 | 割合 | 事故発生件数 | 割合 | 事故発生件数 | 割合 |
| 1月 | 10 | 18.2 | 3 | 16.7 | 662,562 | 7.5 |
| 2月 | 4 | 7.3 | 0 | 0 | 639,997 | 7.2 |
| 3月 | 4 | 7.3 | 2 | 11.1 | 728,591 | 8.2 |
| 4月 | 3 | 5.5 | 1 | 5.6 | 708,302 | 8.0 |
| 5月 | 3 | 5.5 | 1 | 5.6 | 724,394 | 8.2 |
| 6月 | 5 | 9.1 | 0 | 0 | 729,293 | 8.2 |
| 7月 | 2 | 3.6 | 0 | 0 | 788,130 | 8.9 |
| 8月 | 6 | 10.9 | 3 | 16.7 | 746,577 | 8.4 |
| 9月 | 2 | 3.6 | 1 | 5.6 | 731,176 | 8.3 |
| 10月 | 2 | 3.6 | 2 | 11.1 | 797,570 | 9.0 |
| 11月 | 5 | 9.1 | 1 | 5.6 | 782,144 | 8.8 |
| 12月 | 9 | 16.4 | 4 | 22.2 | 816,824 | 9.2 |
| 合計 | 55(件) | 100.0(%) | 18(件) | 100.0(%) | 8,855,560(件) | 100.0(%) |

月別事故発生割合



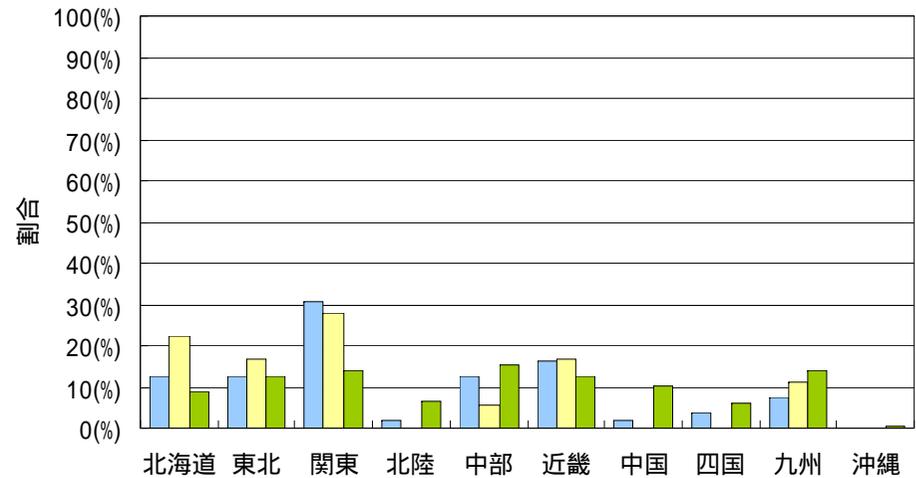
■ 転落事故(全データ) ■ 転落事故(軽過失andスリップ無) ■ H8～H17全国の事故データ

H8～H17全国の事故データは「交通事故統計(ITARDA)」データによる

地整等別の橋梁数の比較

| 地方整備局等 | 転落事故(全データ) | | 転落事故(軽過失andスリップ無) | | 全国の橋梁 | |
|--------|------------|----------|-------------------|----------|------------|----------|
| | 事故発生件数 | 割合 | 事故発生件数 | 割合 | 橋数 | 割合 |
| 北海道 | 7 | 12.7 | 4 | 22.2 | 12349 | 8.8 |
| 東北 | 7 | 12.7 | 3 | 16.7 | 17,758 | 12.7 |
| 関東 | 17 | 30.9 | 5 | 27.8 | 19,661 | 14.1 |
| 北陸 | 1 | 1.8 | 0 | 0 | 9,092 | 6.5 |
| 中部 | 7 | 12.7 | 1 | 5.6 | 21,228 | 15.2 |
| 近畿 | 9 | 16.4 | 3 | 16.7 | 17,360 | 12.4 |
| 中国 | 1 | 1.8 | 0 | 0 | 14,357 | 10.3 |
| 四国 | 2 | 3.6 | 0 | 0 | 8,158 | 5.8 |
| 九州 | 4 | 7.3 | 2 | 11.1 | 19,223 | 13.8 |
| 沖縄 | 0 | 0.0 | 0 | 0 | 527 | 0.4 |
| 合計 | 55(件) | 100.0(%) | 18(件) | 100.0(%) | 139,713(橋) | 100.0(%) |

地整等別事故発生割合と地整等別橋梁数割合



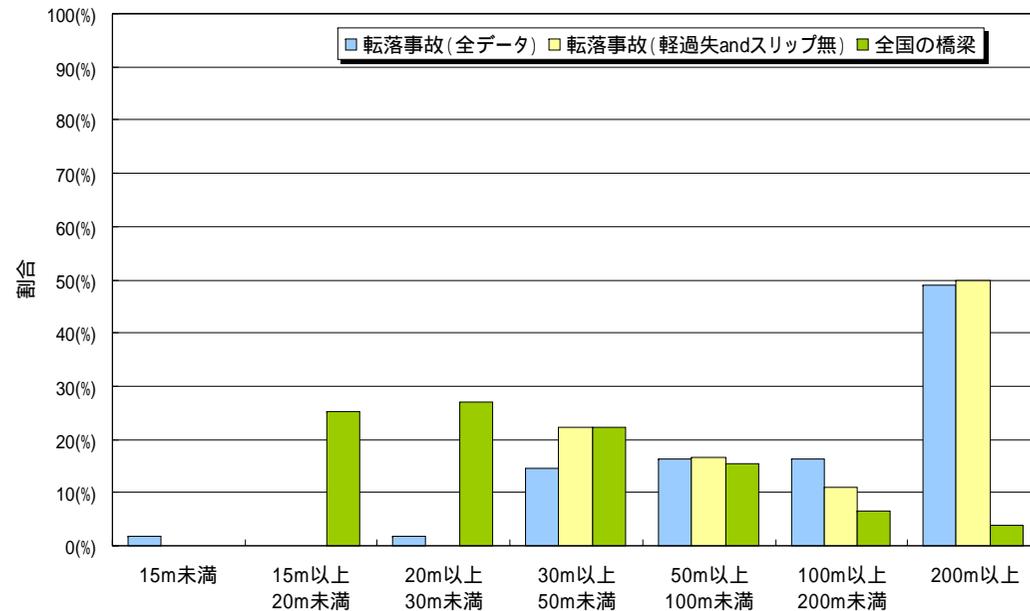
■ 転落事故(全データ) ■ 転落事故(軽過失andスリップ無) ■ 全国の橋梁

全国の橋梁データは「2005道路統計年報(全国道路利用者会議)」データによる

橋梁延長別の比較

| 橋梁延長 | 転落事故(全データ) | | 転落事故(軽過失andスリップ無) | | 全国の橋梁 | |
|------------------|------------|----------|-------------------|----------|------------|----------|
| | 事故発生件数 | 割合 | 事故発生件数 | 割合 | 橋数 | 割合 |
| 15m未満 | 1 | 1.8 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 15m以上 20m未満 | 0 | 0 | 0 | 0 | 35,147 | 25.2 |
| 20m以上 30m未満 | 1 | 2 | 0 | 0 | 37,659 | 27.0 |
| 30m以上 50m未満 | 8 | 14.5 | 4 | 22.2 | 31,162 | 22.3 |
| 50m以上 100m未満 | 9 | 16.4 | 3 | 16.7 | 21,449 | 15.4 |
| 100m以上 200m未満 | 9 | 16.4 | 2 | 11.1 | 8,956 | 6.4 |
| 200m以上 | 27 | 49.1 | 9 | 50.0 | 5,340 | 3.8 |
| 合計 | 55(件) | 100.0(%) | 18(件) | 100.0(%) | 139,713(橋) | 100.0(%) |

橋梁延長別事故発生割合と全国橋梁延長別割合



全国の橋梁データは「2005道路統計年報(全国道路利用者会議)」データによる

道路種別と橋梁延長別の比較

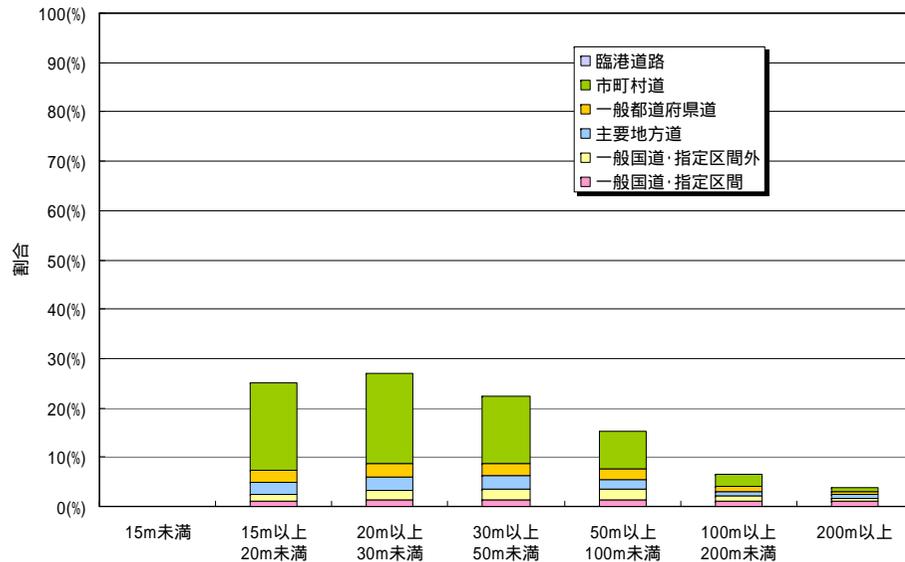
| | 全国の橋梁数(139,713橋) | | | | | | | | | | | |
|--------|------------------|--------|------------|--------|-------|---------|---------|---------|-------|---------|------|------|
| | 一般国道・指定区間 | | 一般国道・指定区間外 | | 主要地方道 | | 一般都道府県道 | | 市町村道 | | 臨港道路 | |
| | 橋数 | 割合 | 橋数 | 割合 | 橋数 | 割合 | 橋数 | 割合 | 橋数 | 割合 | 橋数 | 割合 |
| 15m未満 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 15m以上 | 1487 | 1.1 | 2017 | 1.4 | 3242 | 2.3 | 3478 | 2.5 | 24923 | 17.8 | - | - |
| 20m以上 | 2027 | 1.5 | 2548 | 1.8 | 3806 | 2.7 | 3922 | 2.8 | 25356 | 18.1 | - | - |
| 30m以上 | 1987 | 1.4 | 2912 | 2.1 | 3705 | 2.7 | 3481 | 2.5 | 19077 | 13.7 | - | - |
| 50m以上 | 1959 | 1.4 | 2969 | 2.1 | 2866 | 2.1 | 2802 | 2.0 | 10853 | 7.8 | - | - |
| 100m以上 | 1537 | 1.1 | 1443 | 1.0 | 1395 | 1.0 | 1337 | 1.0 | 3244 | 2.3 | - | - |
| 200m以上 | 1525 | 1.1 | 728 | 0.5 | 1076 | 0.8 | 1000 | 0.7 | 1011 | 0.7 | - | - |
| 合計 | 10522 | 7.5(%) | 12617 | 9.0(%) | 16090 | 11.5(%) | 16020 | 11.5(%) | 84464 | 60.5(%) | 0 | 0(%) |

2005道路統計年報(全国道路利用者会議)に「臨港道路」に関する記載なし

| | 橋梁延長別の割合(歩道併設橋梁からの車両転落事故:55件) | | | | | | | | | | | |
|--------|-------------------------------|--------|------------|---------|-------|---------|---------|---------|------|---------|------|--------|
| | 一般国道・指定区間 | | 一般国道・指定区間外 | | 主要地方道 | | 一般都道府県道 | | 市町村道 | | 臨港道路 | |
| | 橋数 | 割合 | 橋数 | 割合 | 橋数 | 割合 | 橋数 | 割合 | 橋数 | 割合 | 橋数 | 割合 |
| 15m未満 | 0 | 0 | 1 | 1.8 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 15m以上 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 20m以上 | 0 | 0 | 1 | 1.8 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 30m以上 | 0 | 0 | 2 | 3.6 | 1 | 1.8 | 3 | 5.5 | 2 | 3.6 | 0 | 0 |
| 50m以上 | 1 | 1.8 | 1 | 1.8 | 1 | 1.8 | 2 | 3.6 | 4 | 7.3 | 0 | 0 |
| 100m以上 | 0 | 0 | 2 | 3.6 | 0 | 0 | 0 | 0 | 7 | 12.7 | 0 | 0 |
| 200m以上 | 4 | 7.3 | 6 | 10.9 | 5 | 9.1 | 4 | 7.3 | 5 | 9.1 | 3 | 5.5 |
| 合計 | 5 | 9.1(%) | 13 | 23.6(%) | 7 | 12.7(%) | 9 | 16.4(%) | 18 | 32.7(%) | 3 | 5.5(%) |

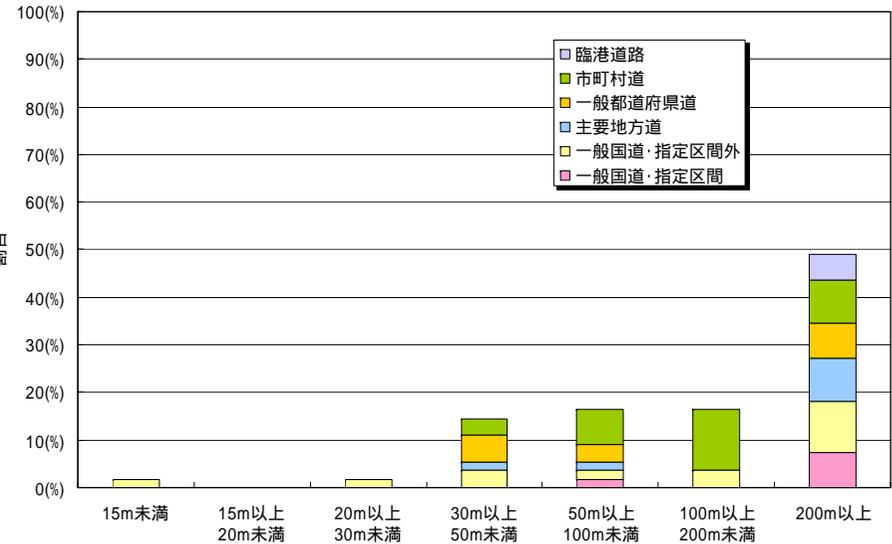
| | 橋梁延長別の割合(歩道併設橋梁からの車両転落事故・軽過失andスリップ無:18件) | | | | | | | | | | | |
|--------|---|---------|------------|---------|-------|---------|---------|---------|------|---------|------|--------|
| | 一般国道・指定区間 | | 一般国道・指定区間外 | | 主要地方道 | | 一般都道府県道 | | 市町村道 | | 臨港道路 | |
| | 橋数 | 割合 | 橋数 | 割合 | 橋数 | 割合 | 橋数 | 割合 | 橋数 | 割合 | 橋数 | 割合 |
| 15m未満 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 15m以上 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 20m以上 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 30m以上 | 0 | 0 | 0 | 0 | 1 | 5.6 | 1 | 5.6 | 2 | 11.1 | 0 | 0 |
| 50m以上 | 1 | 5.6 | 0 | 0 | 0 | 0 | 1 | 5.6 | 1 | 5.6 | 0 | 0 |
| 100m以上 | 0 | 0 | 1 | 5.6 | 0 | 0 | 0 | 0 | 1 | 5.6 | 0 | 0 |
| 200m以上 | 2 | 11.1 | 1 | 6 | 3 | 16.7 | 0 | 0 | 2 | 11.1 | 1 | 5.6 |
| 合計 | 3 | 16.7(%) | 2 | 11.1(%) | 4 | 22.2(%) | 2 | 11.1(%) | 6 | 33.3(%) | 1 | 5.6(%) |

全国の橋梁数(139,713橋)



全国の橋梁データは「2005道路統計年報(全国道路利用者会議)」データによる

橋梁延長別の割合(歩道併設橋梁からの車両転落事故:55件)



橋梁延長別の割合(歩道併設橋梁からの車両転落事故・軽過失andスリップ無:18件)

