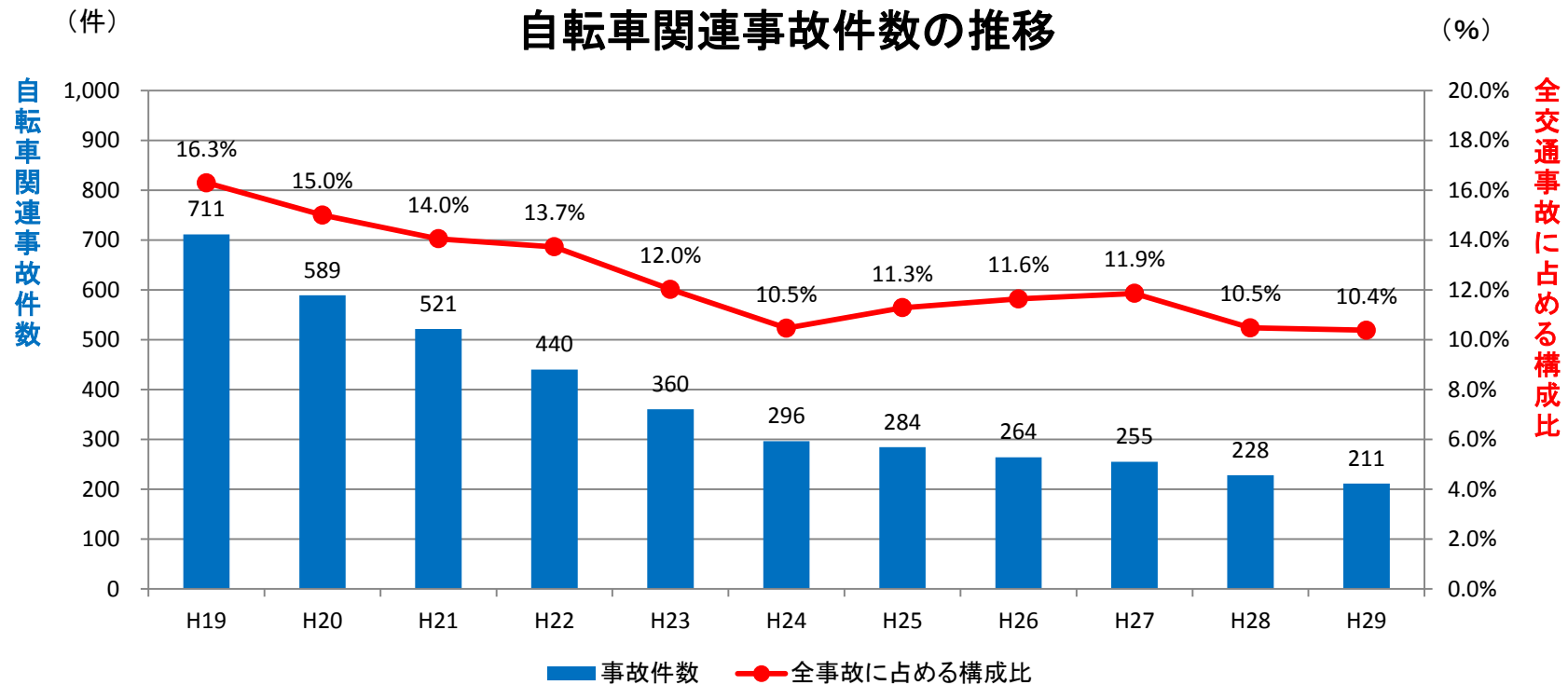


2-1 自転車関連事故に係る分析について(その1)

～ 自転車関連事故件数の推移 ～

- 自転車関連事故件数は減少傾向にあり、全交通事故に占める自転車関連事故の構成比は平成24年までは減少傾向にあるが、平成24年以降は約10%で横ばい傾向が続いている。
- 平成29年は、前年と比較して、事故件数、構成比とも減少した。

図 自転車関連事故件数(自転車第1・第2当事者)及び全交通事故に占める構成比の推移(平成19年～平成29年)



※ 自転車乗用者が第1当事者・第2当事者となった事故を計上した。
ただし、自転車相互事故は1件として計上した。以下同じ。

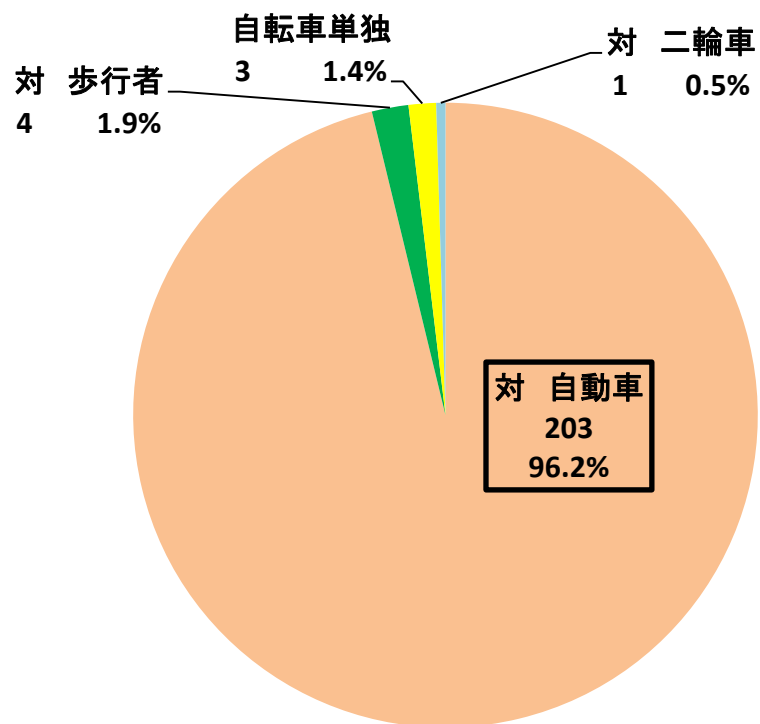
2-2 自転車関連事故に係る分析について(その2)

～ 自転車関連事故の相手当事者別件数 ～

- 自転車関連事故の相手当事者は、その約96%が自動車で最も多い。

図 自転車関連事故(自転車第1・第2当事者)の相手当事者別件数(平成29年)

自転車関連事故の相手当事者別件数

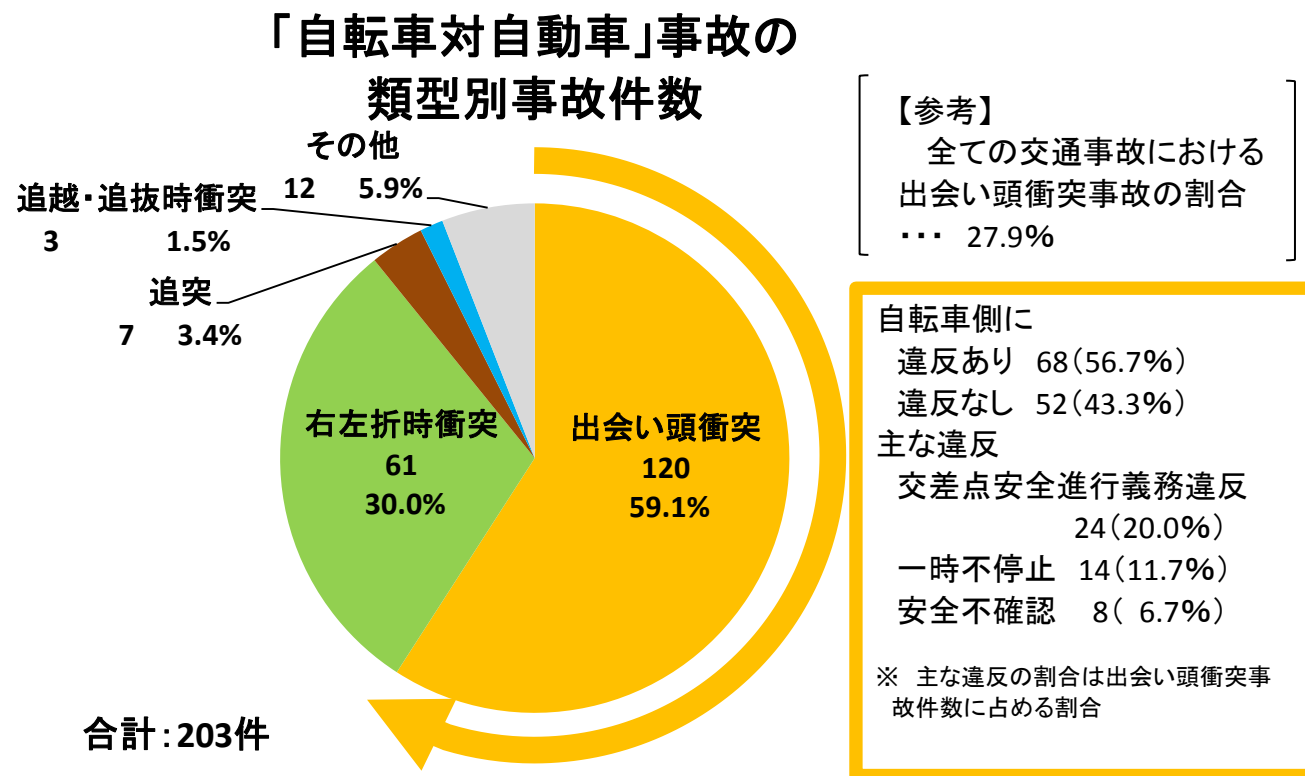


2-3 自転車関連事故に係る分析について(その3)

～ 「自転車」対「自動車」事故の類型別事故件数 ～

- 「自転車対自動車」事故のうち、出会い頭衝突による事故が約59%で最も多く発生している。
- 出会い頭衝突事故では、半数以上の自転車に法令違反がある。

図 「自転車対自動車」事故(自転車第1・第2当事者)の類型別事故件数(平成29年)



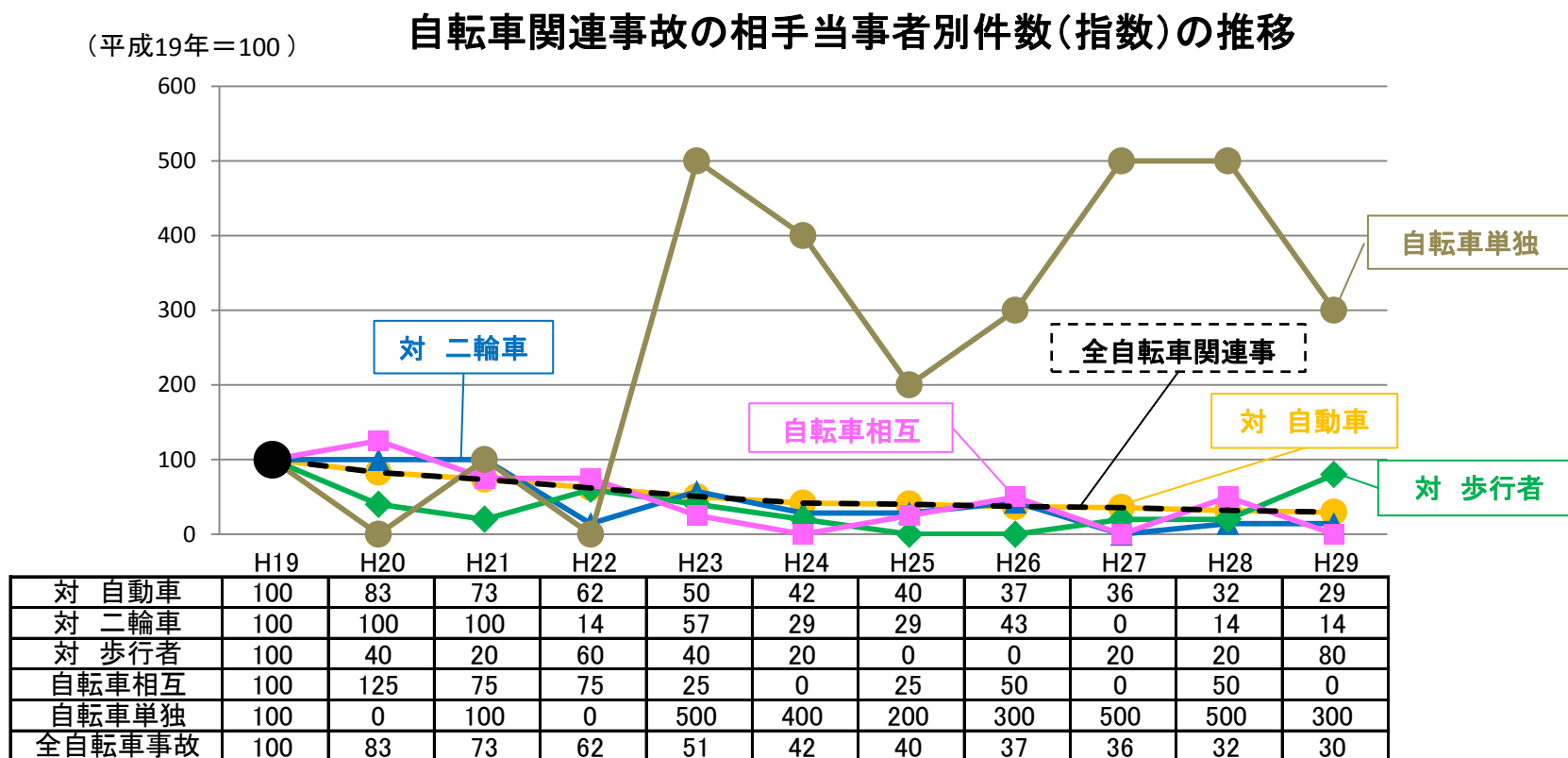
※ 「その他」とは、ドア開閉時の事故、駐車場内の事故、停止中の自転車に衝突等をいう。

2-4 自転車関連事故に係る分析について(その4)

～ 自転車関連事故の相手当事者別件数(指数)の推移 ～

- 自転車関連事故は大半が「対 自動車」であるので、全自転車関連事故と「対 自動車」の指数の推移はほぼ一致する。
- 自転車単独事故は平成23年以降、200%を超えている。(ただし、平成19年は1件)

図 自転車関連事故(自転車第1・第2当事者)の相手当事者別件数(指数)の推移(平成19年～平成29年)



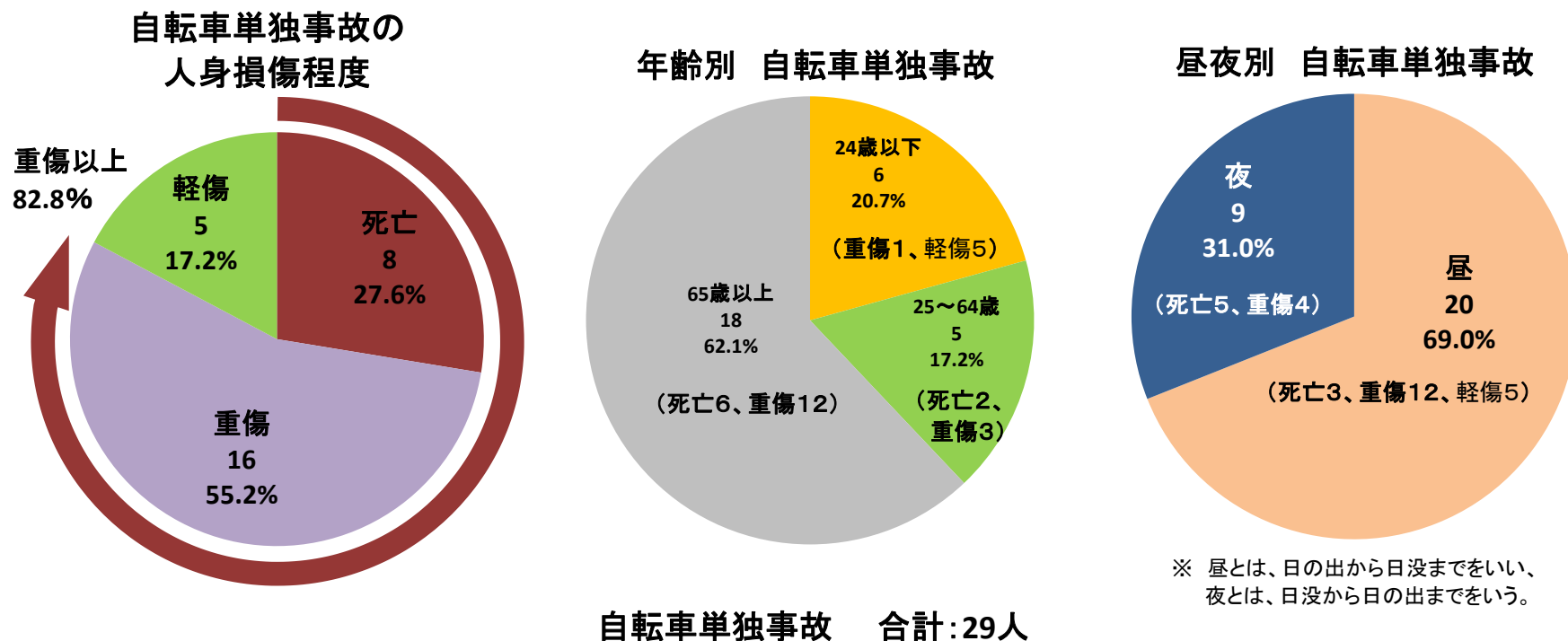
※ 指数は平成19年を100とした値である。

2-5 自転車関連事故に係る分析について(その5)

～ 自転車単独事故の人身損傷程度・年齢別・昼夜別比較 ～

- 自転車単独事故は、約82%が重傷以上となっている。
- 年齢層別では、約62%が65歳以上である。また、24歳以下は大半が軽傷であるのに対し、25～64歳、65歳以上は全て重傷以上である。
- 昼夜別では、約69%が昼の発生であるが、死亡事故は夜の方が多い。

図 自転車単独事故の人身損傷程度・年齢別・昼夜別比較(平成19年～平成29年)



2-6 自転車関連事故に係る分析について(その6)

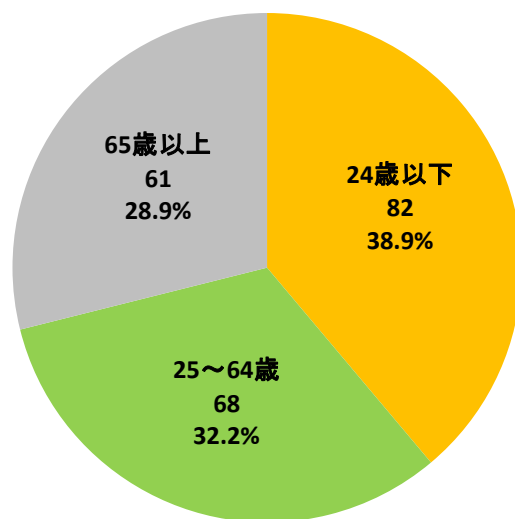
～ 自転車関連事故当事者の年齢層別比較 ～

- 自転車関連事故当事者を年齢層別に見てみると、秋田県人口と比較して、24歳以下の比率が高くなっている。

図 自転車関連事故における自転車乗用者の年齢層別比較(平成29年)

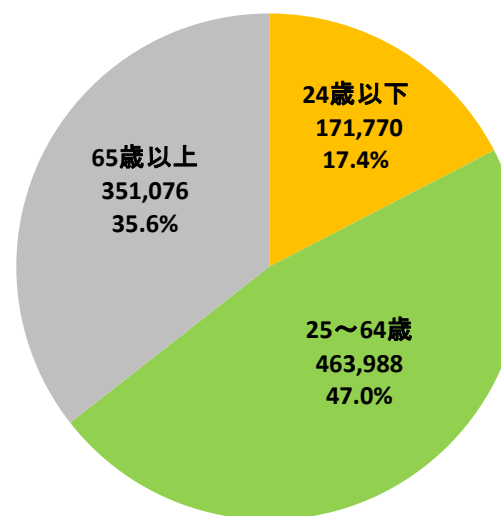
自転車関連事故当事者の年齢層別比較

【自転車乗用者】



合計: 211人

【秋田県人口】



合計: 986,834人

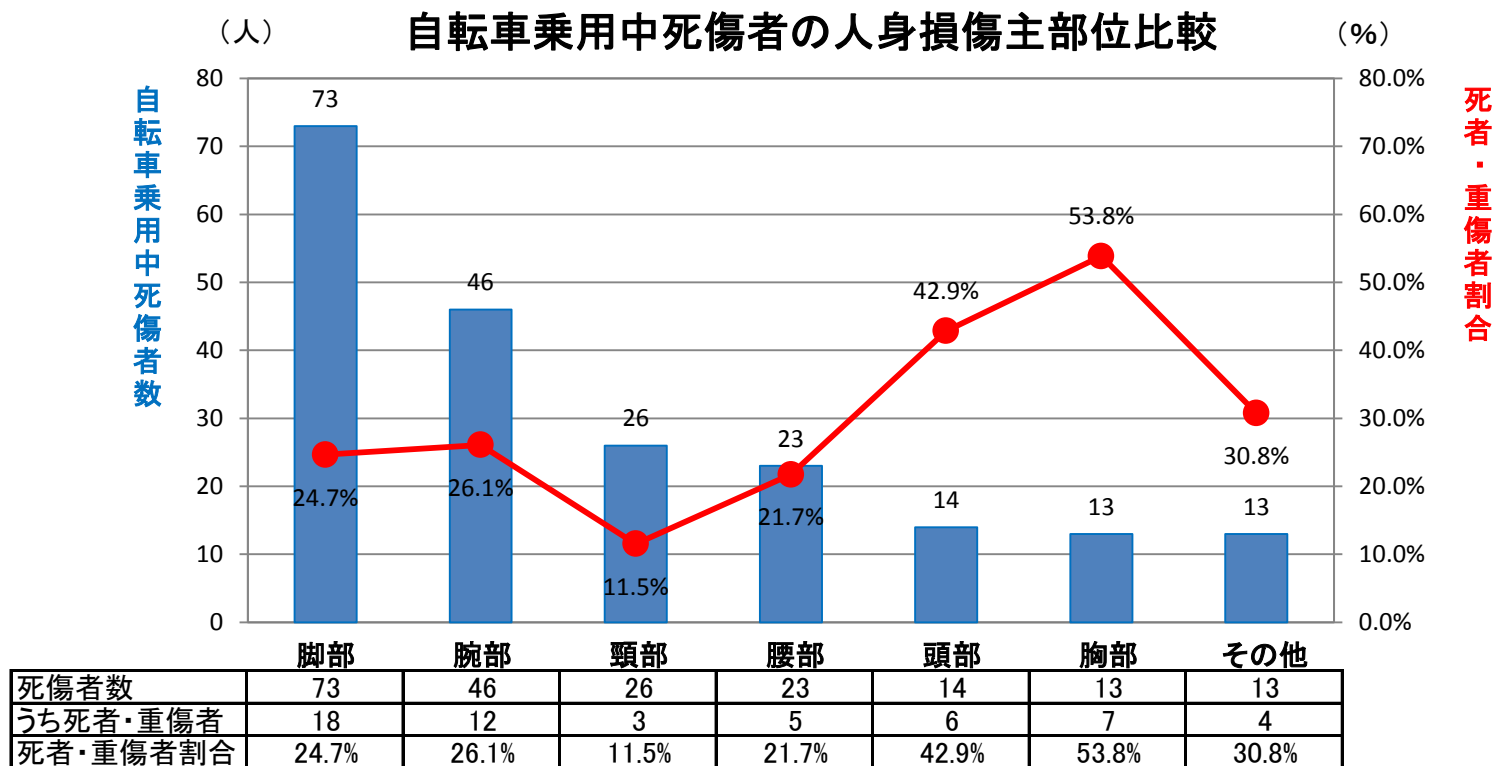
※ 算出に用いた人口は、秋田県統計資料「秋田県・県内市町村、年齢各歳別人口」(平成29年10月1日現在)による。
ただし、統計資料上「年齢不詳」で計上の8,540人を除く。

2-7 自転車関連事故に係る分析について(その7)

～ 自転車乗用中死者・負傷者の人身損傷主部位比較 ～

- 自転車乗用中死傷者の人身損傷主部位は脚部、腕部である場合が多いが、**死者・重傷者の割合が高いのは頭部、胸部を損傷した場合である。**

図 自転車乗用中死傷者の人身損傷主部位比較(平成29年)



※ 「人身損傷主部位」とは、損傷程度が最も重い部位(死亡の場合は致命傷の部位)をいう。
「その他」とは、顔部、腹部等をいう。

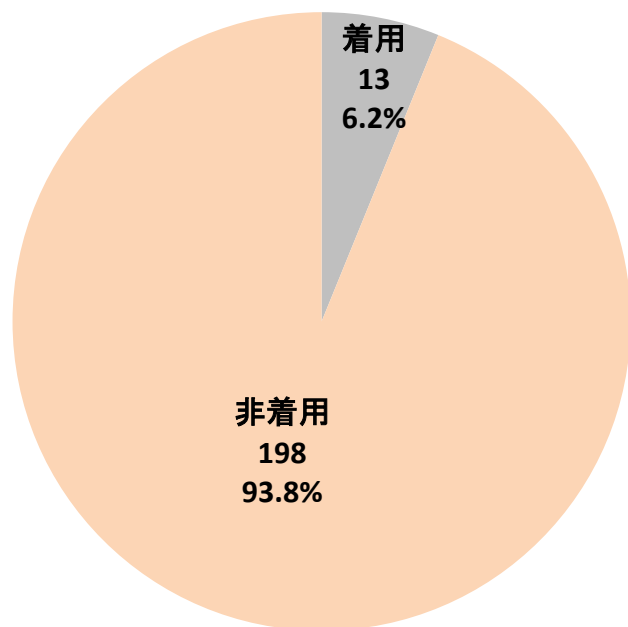
2-8 自転車関連事故に係る分析について(その8)

～ 自転車乗用中のヘルメット着用状況 ～

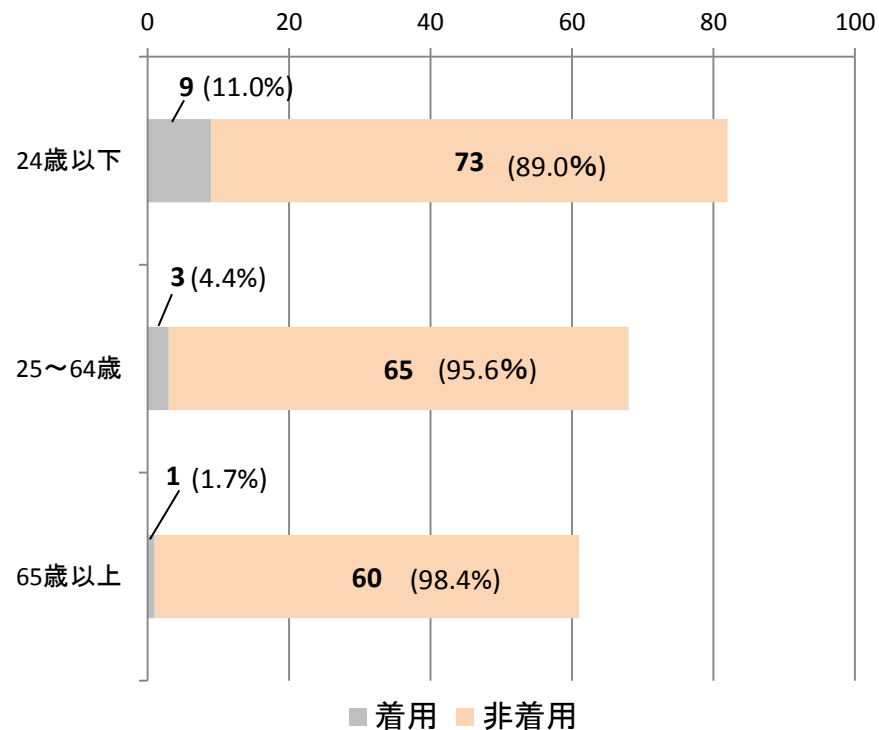
- 自転車関連事故の自転車乗用者のうち、ヘルメット着用者は約6%であり、年齢層が上がるほど着用数、着用率とも低下する傾向にある。

図 自転車関連事故における自転車乗用中ヘルメット着用状況(平成29年)

自転車乗用中 ヘルメット着用状況



年齢別 ヘルメット着用状況 (人)



※ 割合(%)は、各年齢層における割合である。