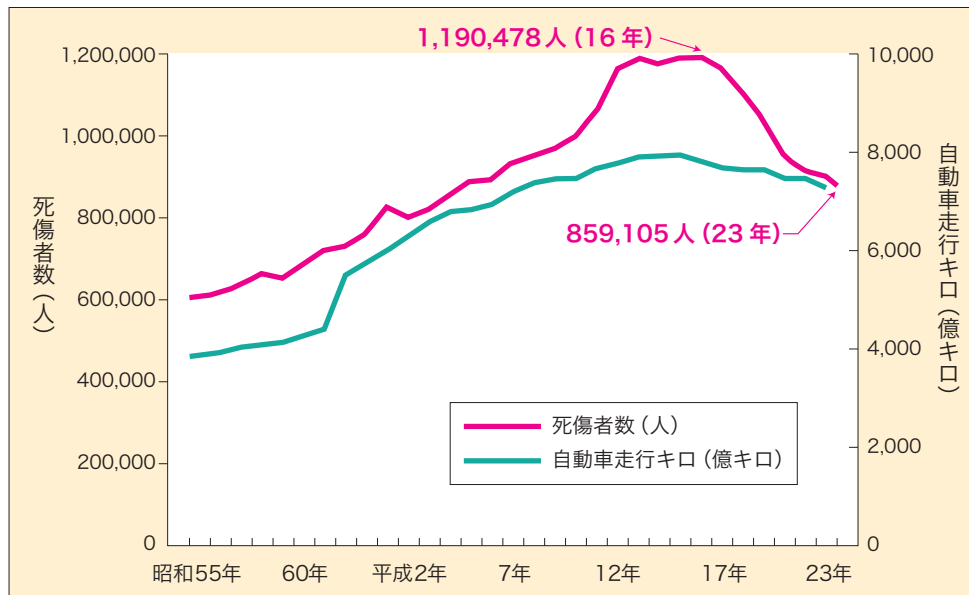
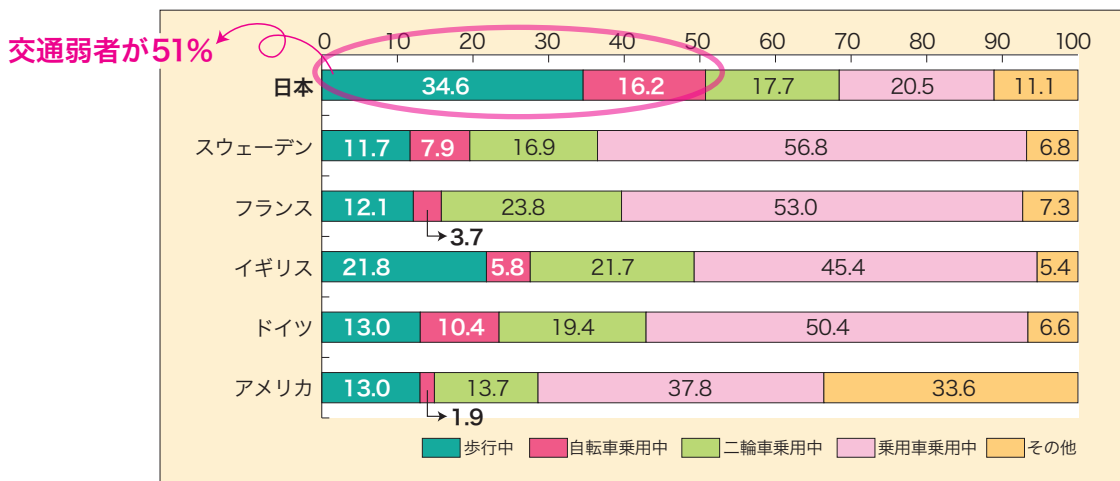


資料1 車の走行量と死傷者はほぼ連動
(道路交通事故死傷者数、自動車走行キロの推移)



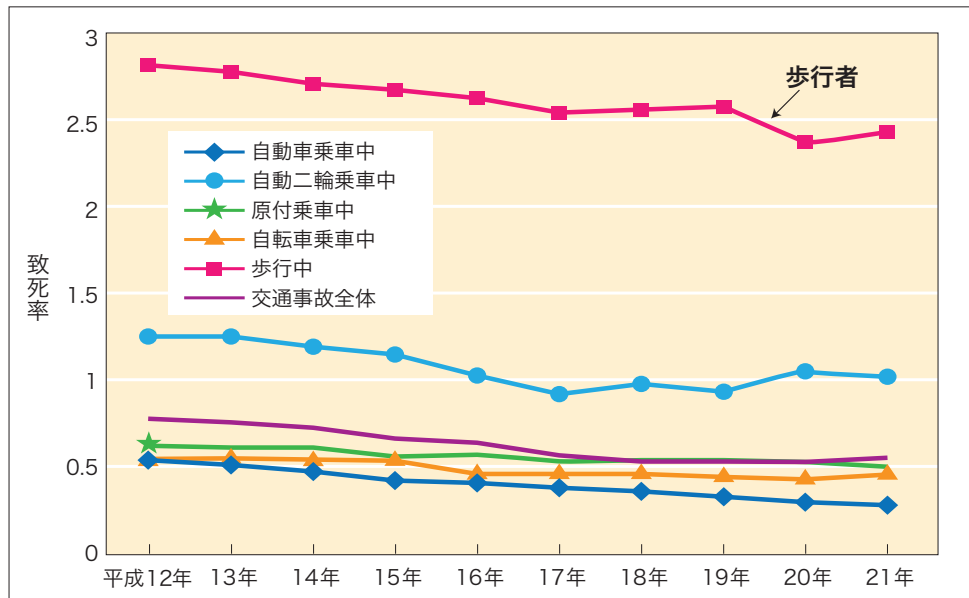
出典：平成24年交通安全白書（内閣府）

資料2 日本は歩行者と自転車利用者の事故死者割合が飛び抜けて多い
(主な欧米諸国の状態別交通事故死者数の構成率・2010年)



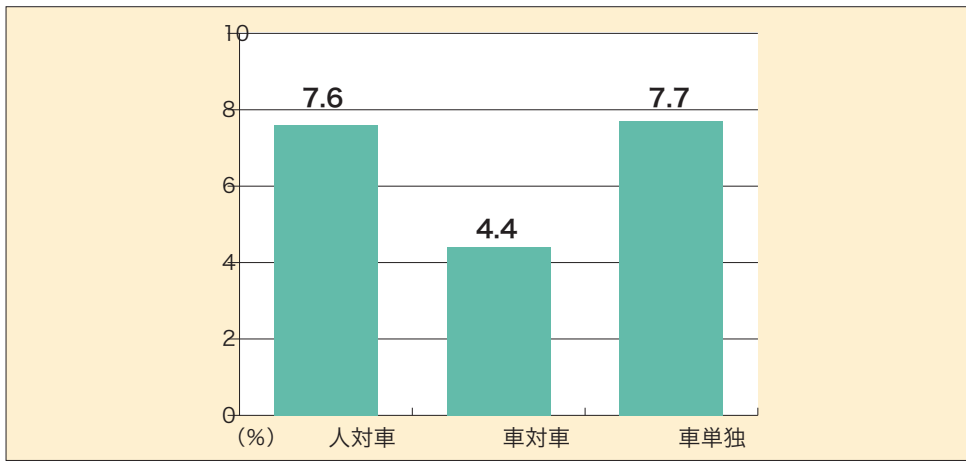
出典：平成24年交通安全白書（内閣府）

資料3 歩行者は交通事故に遭った場合の致死率がきわめて高い
(交通事故の状態別致死率の推移)



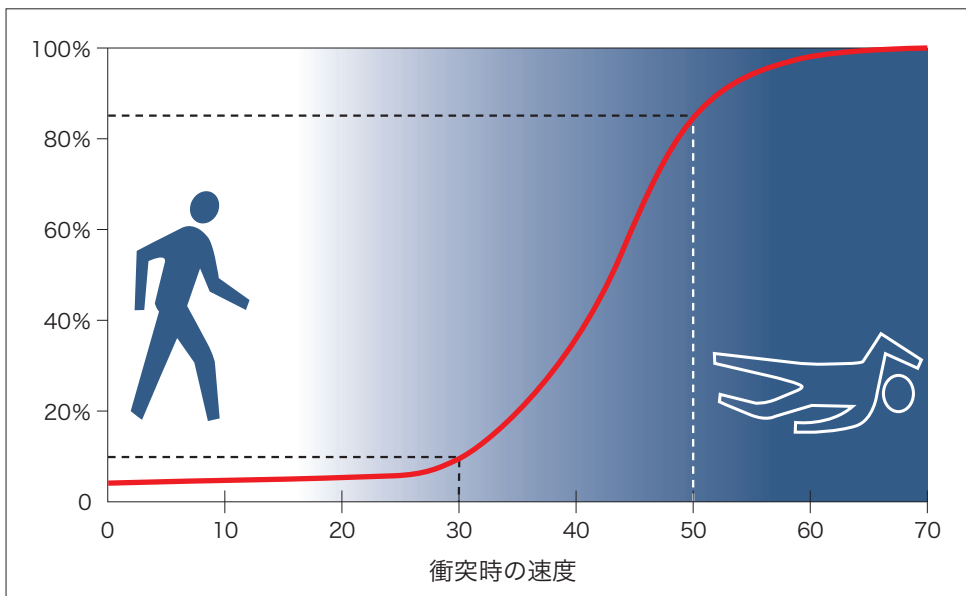
出典：『イタルダ・インフォメーション』No.83.2010.5. (交通事故総合分析センター)

資料4 歩行者被害者は後遺障害を負う率も高い (被害者のうち後遺障害を負う率)



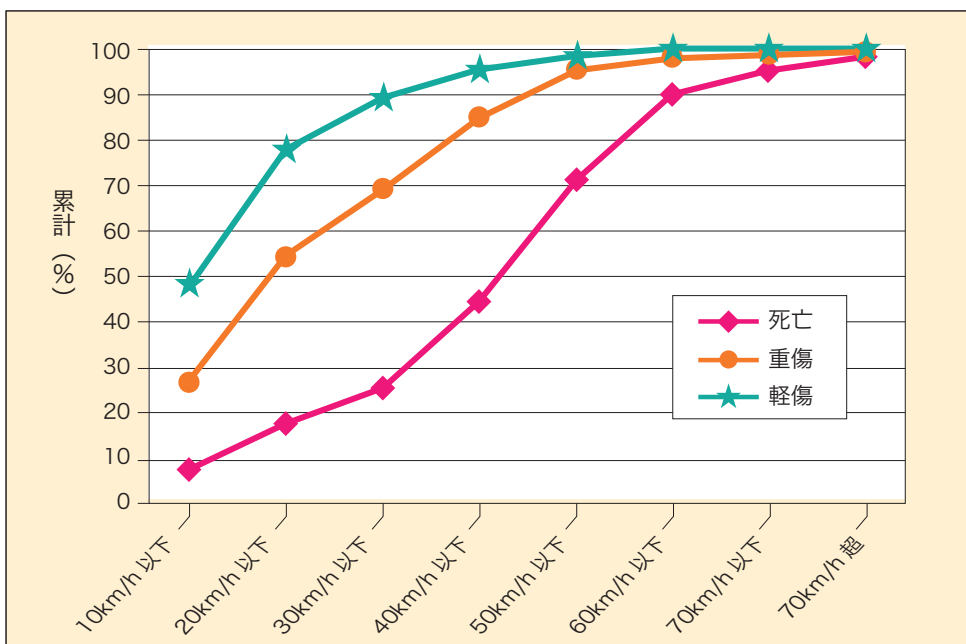
出典：『自動車保険データにみる交通事故の実態（2009年4月～2010年3月）（日本損害保険協会）

資料5 歩行者の衝突時致死率は時速30kmを超えると急激に上がる
(衝突時の自動車の走行速度と歩行者が致命傷となる確率)



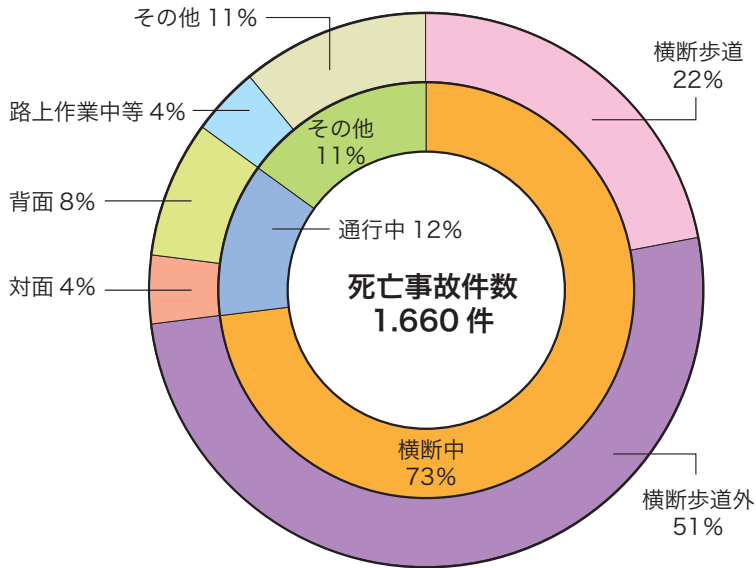
出典：WHO, Speed management- A road safety manual for decision-makers and practitioners, 2008

資料6 低速走行でも歩行者が負傷する率が高い
(歩行者死傷事故における車の危険認知速度の累積百分率)



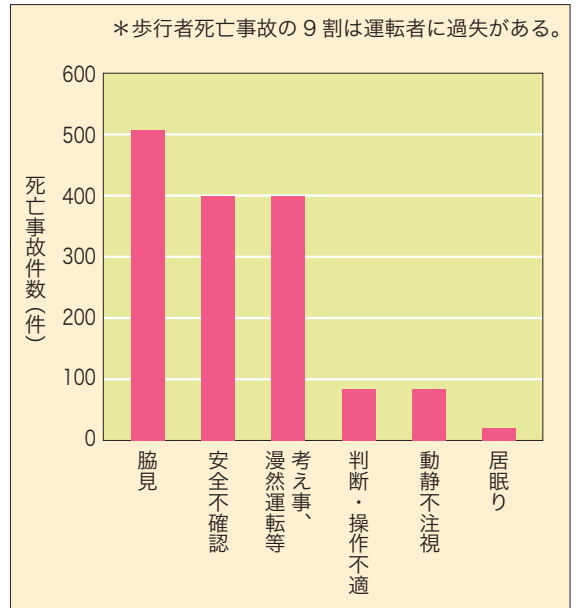
『出典：歩行者事故の特徴分析』石川敏弘（第13回交通事故調査・分析研究会発表会.2010.交通事故総合分析センター）

資料7 歩行者死亡事故は道路横断中が約7割と多い
(歩行者死亡事故の歩行者の行動別割合/平成21年データ)



出典：『イタルダ・インフォメーション』No.83.2010.5 (交通事故総合分析センター)

資料8 運転者の不注意が歩行者死亡事故を招く
(運転者の過失による歩行者死亡事故の事故発生要因)



出典：『イタルダ・インフォメーション』No.83.2010.5 (交通事故総合分析センター)

資料9：歩車分離式信号の事故削減、渋滞改善効果

* 1、2とも長野県のデータ (長野県警察本部交通部交通規制課)

1：信号整備前後の事故類型別比較 (H13～18年整備86か所)

事故類型		事故件数			死者数		
		整備前	整備後	増減率	整備前	整備後	増減率
人対車両	横断歩道横断中	34	10	-71%	3	0	-100%
車両相互	出会い頭	29	16	-45%	1	1	0%
	右折直進	31	21	-32%	1	0	-100%
	右折その他	8	0	-100%	0	0	0%
	左折時	5	1	-80%	0	0	0%
	追突	75	72	-4%	0	0	0%
	追越時	2	1	-50%	0	0	0%
	正面衝突	1	1	0%	0	0	0%
	その他	3	1	-67%	0	0	0%
	小計	154	113	-27%	2	1	-50%
車両単独		2	0	-100%	1	0	-100%
合計		190	123	-35%	6	1	-83%

2：信号整備前後のピーク時の渋滞の長さ(平均総滞留長) (H13～21年整備116か所)

方式等		交差点数	整備前(m)	整備後(m)	増減率	
スクランブル	押しボタン式	管制エリア	2	425.0	375.0	-11.8%
		エリア外	11	71.0	46.8	-34.1%
	タスキ	管制エリア	6	275.0	226.7	-17.6%
		エリア外	23	68.8	53.6	-22.1%
歩行者専用現示	定周期	エリア外	3	53.3	66.7	25.1%
	押しボタン式	管制エリア	2	45.0	55.0	22.2%
		エリア外	59	50.6	46.0	-9.1%
右左折分離方式		管制エリア	4	407.5	207.5	-49.1%
		エリア外	1	60.0	20.0	-66.7%
右折分離方式		管制エリア	4	65.0	23.0	-65.4%
		エリア外	1	0	0	-
合計		116	1521	1120	-26.4%	

出典：『月刊交通』2010年11月号 (道路交通研究会編集、東京法令出版)