

Institute for Traffic Accident Research and Data Analysis

イタルダ・インフォメーション

財団法人 交通事故総合分析センター

INFORMATION

発行者：大堀太千男

発行所：(財)交通事故総合分析センター

発行月：2006年1月

〒102-0083 東京都千代田区麹町6-6

麹町東急ビル5階

ITARDA

2006
No.60

特集・女性運転者による交通事故



財団法人

交通事故総合分析センター

Institute for Traffic Accident Research and Data Analysis

女性運転者による交通事故



近年、女性の運転免許保有者の増加指数は男性を上回り、女性が交通事故を起こす割合も、年々増加しています。今回のイタルダ・インフォメーションでは、第1当事者車両（原付以上）の女性運転者による交通事故にはどのような特徴があるのか実態を分析して、どのような点に注意すれば交通事故を未然に防止できるかについてまとめてみました。

Contents

主な内容

- 1 交通事故件数の経年変化
- 2 女性の運転行動の特徴 ~女性の交通事故の推移と男性との比較~
 - 2-1 女性は安全運転をしているのか
 - 2-2 女性は車の使い方が男性と違うのか
- 3 事故例の紹介
- 4 まとめ

Section 1 交通事故件数の経年変化

図1は、平成7年から平成16年までの男女別・当事者別の交通事故件数の経年変化を、平成7年を100とする指数で表したものです。これを見てわかるように、女性の交通事故は第1当事者、第2当事者ともこの10年間で40%以上

増加しています。一方、男性の交通事故は平成13年をピークに横ばい状態となっています。

平成16年の交通事故件数をみると、第1、第2当事者合計で全体の約3割（496,016件）を女性が占めています。

図1 男女別交通事故件数の経年変化（H7～H16）

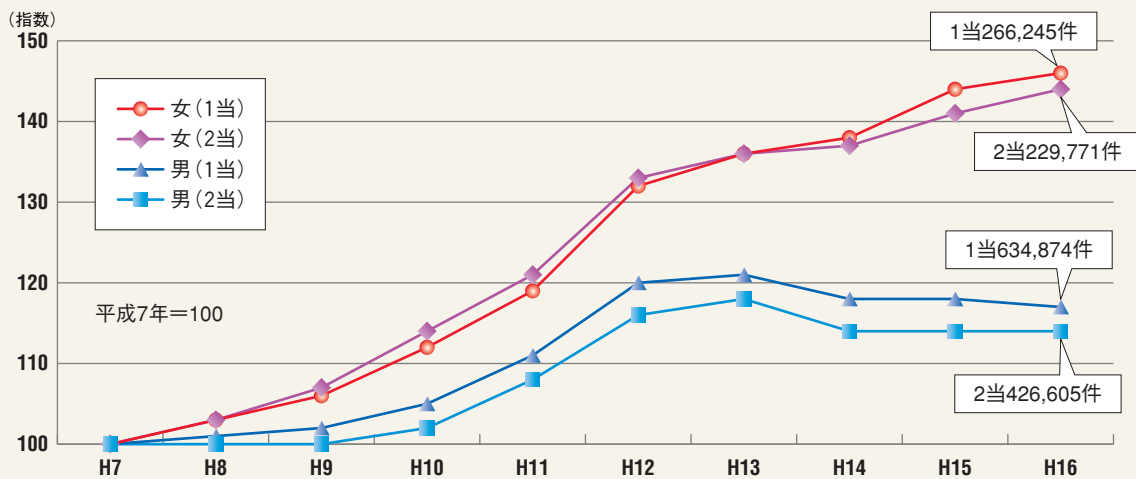


図2は、平成7年から平成16年までの男女別の免許保有者数の経年変化を、平成7年を100とする指数で表したものです。女性の免許保有者はこの10年間で22%増加しています。その増加は男性よりも多い割合で年々変化している

ことがよくわかります。

平成16年の免許保有者は、女性が約3,323万人、男性が約4,502万人で、免許保有者全体の約4割を女性が占めています。

図2 男女別免許保有者の経年変化（H7～H16）

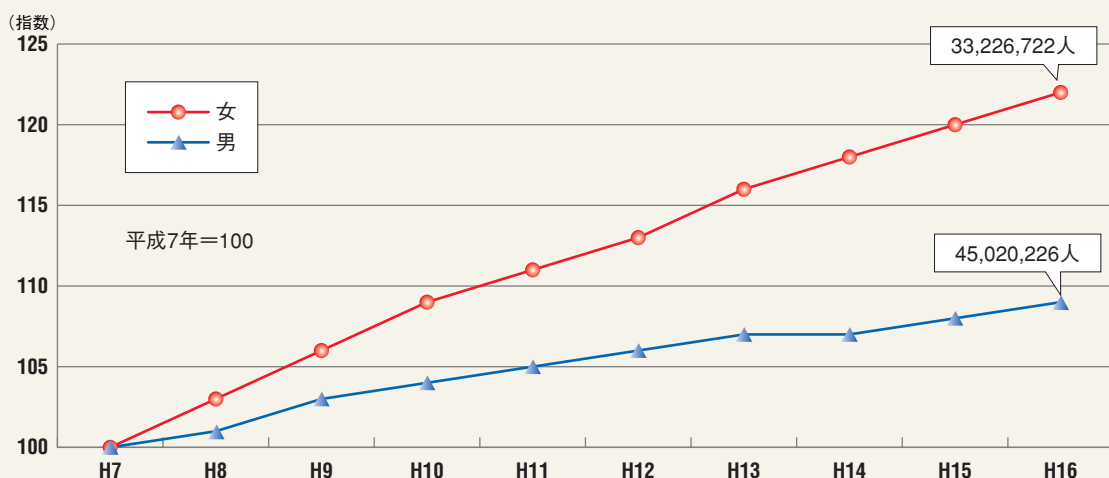
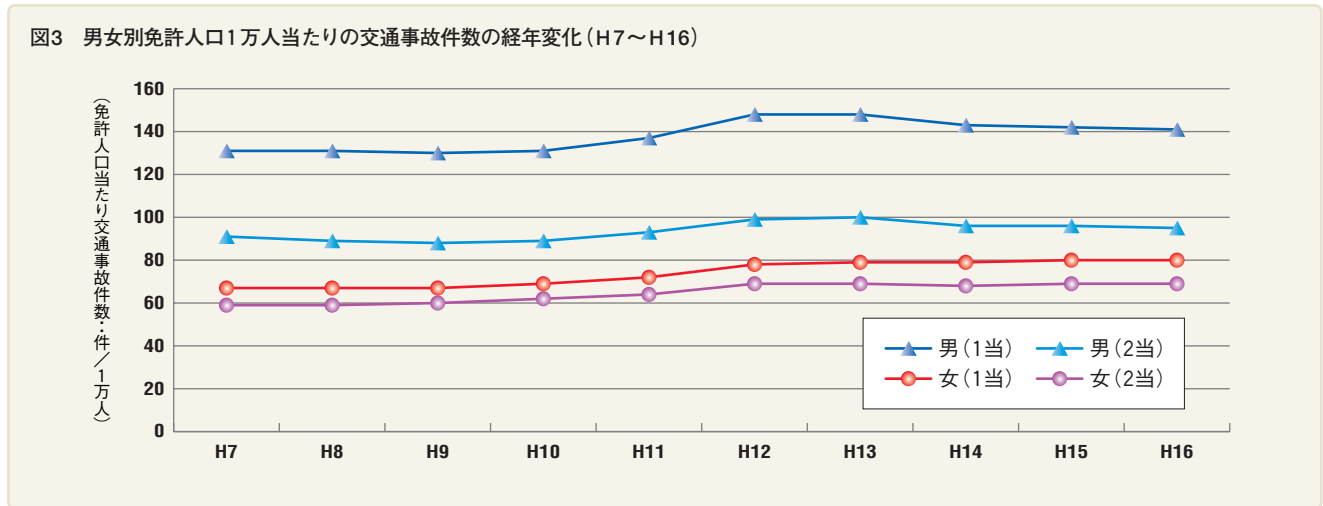


図3は、平成7年から平成16年までの男女別・当事者別の免許人口1万人当たりの交通事故件数の経年変化を表したものです。

女性の場合、事故件数の増加(図1)および免許保有者数増加(図2)の割合が男性より高いのです

が、免許人口当たりの交通事故件数では少々事情が異なり、男性の約半分となっています。平成16年の男性の第1当事者の場合は140件ですが、女性は80件と少ないことがわかります。一方、推移という観点では男女ともほぼ同様であることがわかります。



2 Section 女性の運転行動の特徴 ～女性の交通事故の推移と男性との比較～

この章では、女性の交通事故を天候別や昼夜別のように項目ごとにとりあげ、事故件数を条件ごとに分類し構成率を示しました。そして、平成7年から平成16年までを並べることによって、その経年変化がわかるようにしました。さらに、平成16年については同じ項目の男性の事故の割合も示しました。

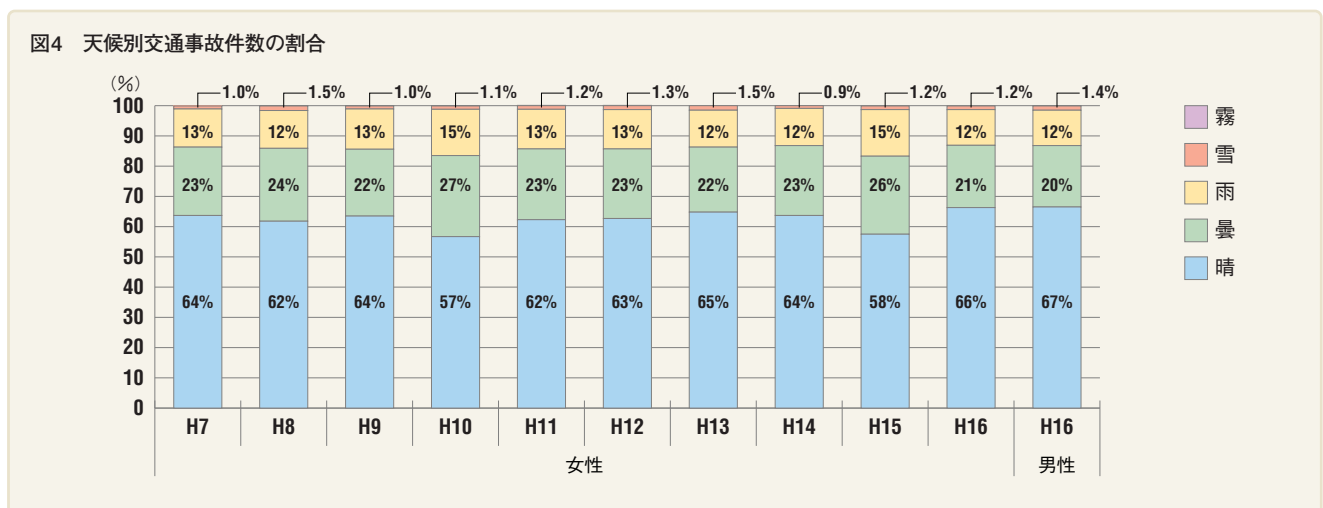
2-1 女性は安全運転をしているのか

(1) 天候別交通事故件数の割合

天候別では、全体の8割を「晴・曇」が占めています(図4)。「雪」は約1%と非常に少な

いのですが、わずかずつ増えていきます。

女性と男性の比較では「晴・曇・雨・霧・雪」それぞれで同様な割合を占めており、天候別では顕著な男女差はみられません。



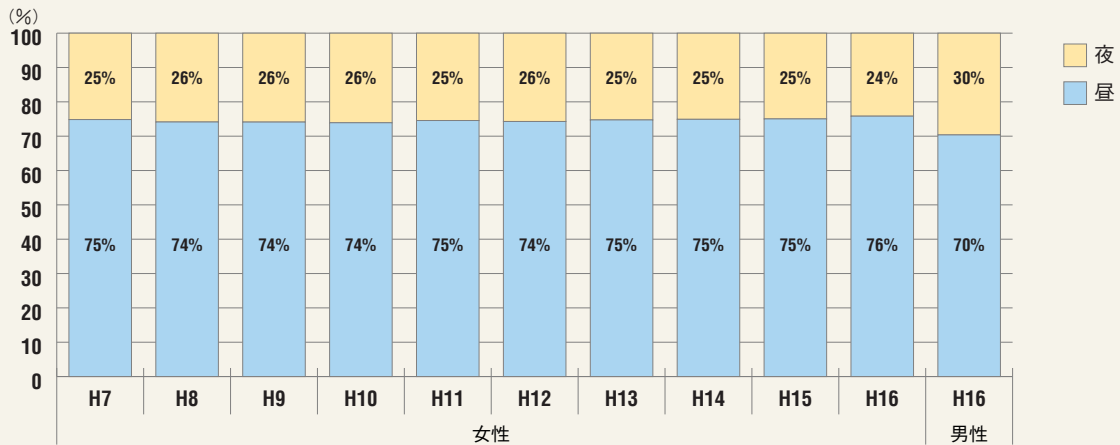
(2) 昼夜別交通事故件数の割合

昼夜別では、全体の75%前後を「昼」が占めていますので、おおよそ4件の交通事故のうち3件が昼間に発生していることとなります(図5)。各年の「昼・夜」ともほぼ同様な割合

です。

女性と男性の比較では、女性は「昼」の割合がやや高く、「夜」の割合がやや低くなっています。このことから、女性は昼間に多く車両を利用する傾向があることがわかります。

図5 昼夜別交通事故件数の割合



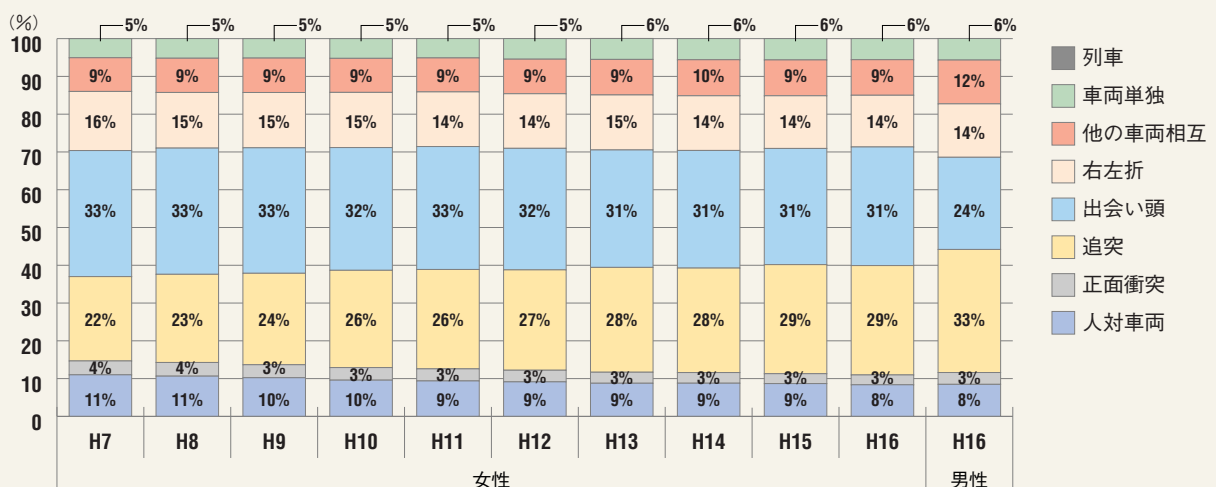
(3) 事故類型別交通事故件数の割合

事故類型別では、「出会い頭」事故が一番多く、全体の約3割を占めています(図6)。その次に多い「追突」事故が10年間で約7%増加しています。一方「出会い頭」、「人対車両」事故については2~3%減少しています。

女性と男性の比較では、女性の場合、やはり「出会い頭」事故が一番多くて31%を占めてい

ます。二番目に多いのが、29%を占める「追突」事故です。「出会い頭」と「追突」は10年前には10%近い差がありましたが、「追突」が7%増加してほとんど差のない状態になっています。このまま女性の「追突」が増加していくと、男性で一番である「追突」と同じ構成率(33%)になる傾向があることがわかります。

図6 事故類型別交通事故件数の割合



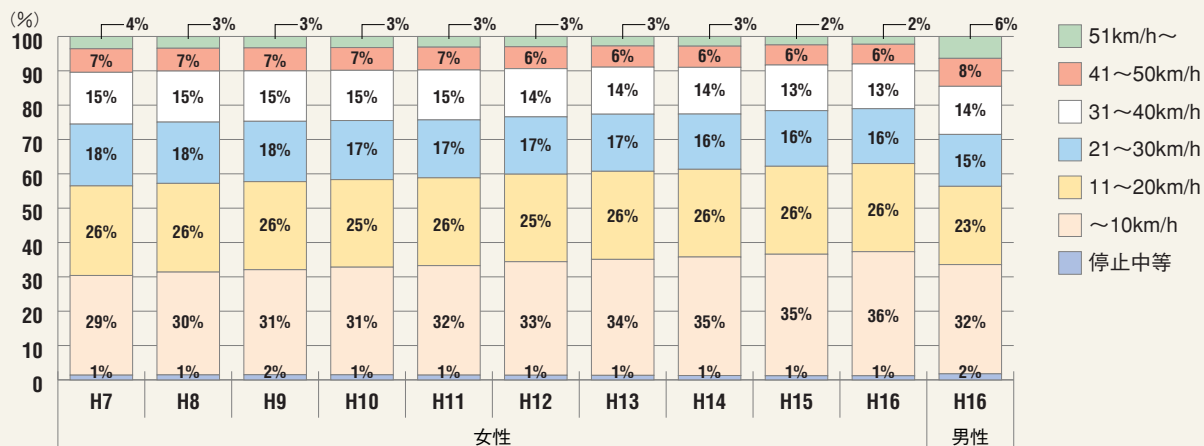
(4) 危険認知速度別交通事故件数の割合

危険認知速度とは、原付以上の運転者が相手方車両・人・物件等を認め、危険を認知した時点の速度をいいます。危険認知速度別では、この10年間の推移として「51km/h以上」が減少している一方で、「10km/h以下」の低速度の

領域での増加が顕著（29%→36%）です（図7）。

女性と男性の比較では、女性は「10km/h以下・20km/h以下」が占める割合が高く、「50km/h以下・51km/h以上」の割合が低いことがわかります。女性は走行速度を抑えた運転をしていると考えられます。

図7 危険認知速度別交通事故件数の割合



(5) 飲酒程度別交通事故件数の割合

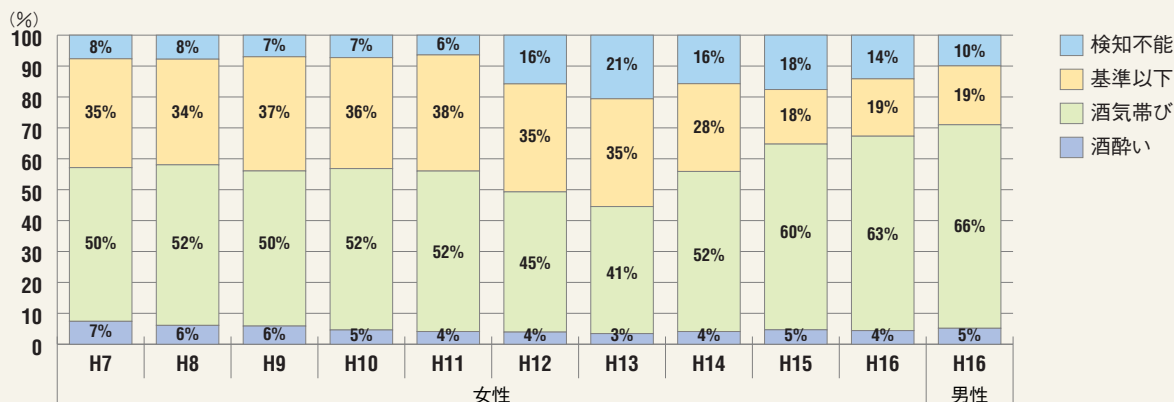
飲酒程度のうち「酒気帯び」とは、政令基準値（平成14年5月以前は呼気1リットル中0.25mg、平成14年6月以降は呼気1リットル中0.15mg）以上をいい、「基準以下」とは、政令基準値未満をいいます。

飲酒程度別では、平成12年と13年に「酒酔い」「酒気帯び」が減少し、以後再び増加しているのがわかります。その一方で、平成13年に

は「検知不能」が大幅に増加しています（図8）。また、平成14年には「基準以下」が激減しています。これは平成14年6月の飲酒運転厳罰化の影響が大きかったと思われます。

女性と男性の比較では、女性の場合「酒酔い・酒気帯び」の交通事故の割合が男性よりやや低く、「検知不能」の割合が高くなっています。女性は飲酒運転であっても、飲酒程度の軽い事故が多いといえます。

図8 飲酒程度別交通事故件数の割合



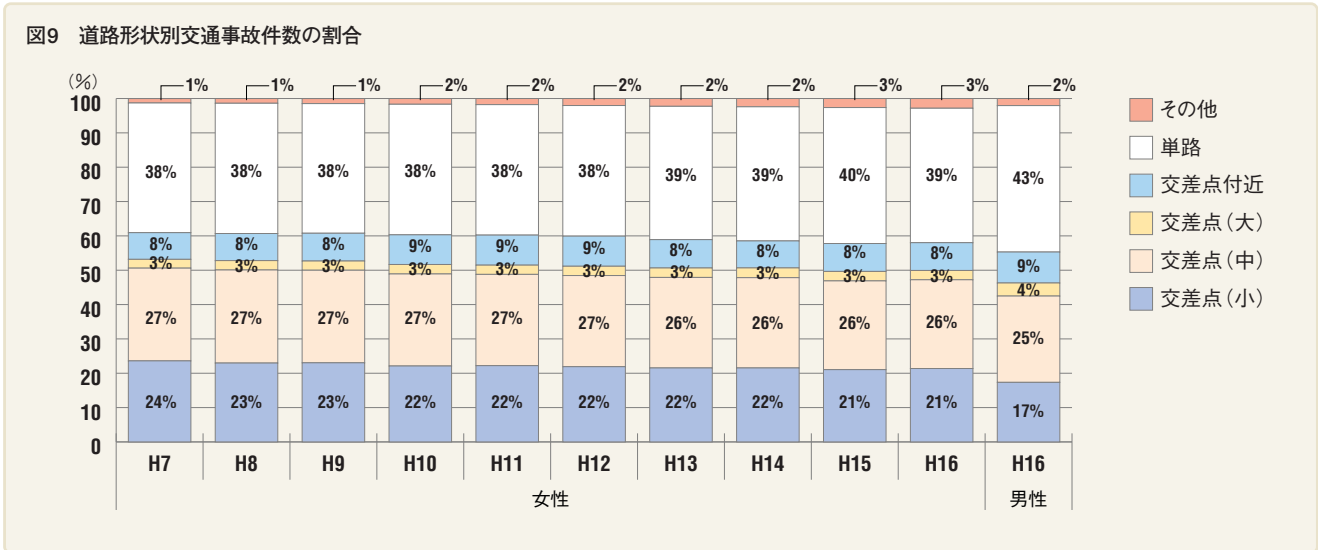
2-2 女性は車の使い方が男性と違うのか

(1) 道路形状別交通事故件数の割合

道路形状別では、各項目とも同様な傾向を示しています(図9)。「交差点(大)(中)(小)」と「交差点付近」で全体の約6割を占め、「単路」が全体の約4割を占めています。「その他」とは、

踏切や一般交通の場所をいいます。これは件数こそ少ないものの増加傾向にあります。

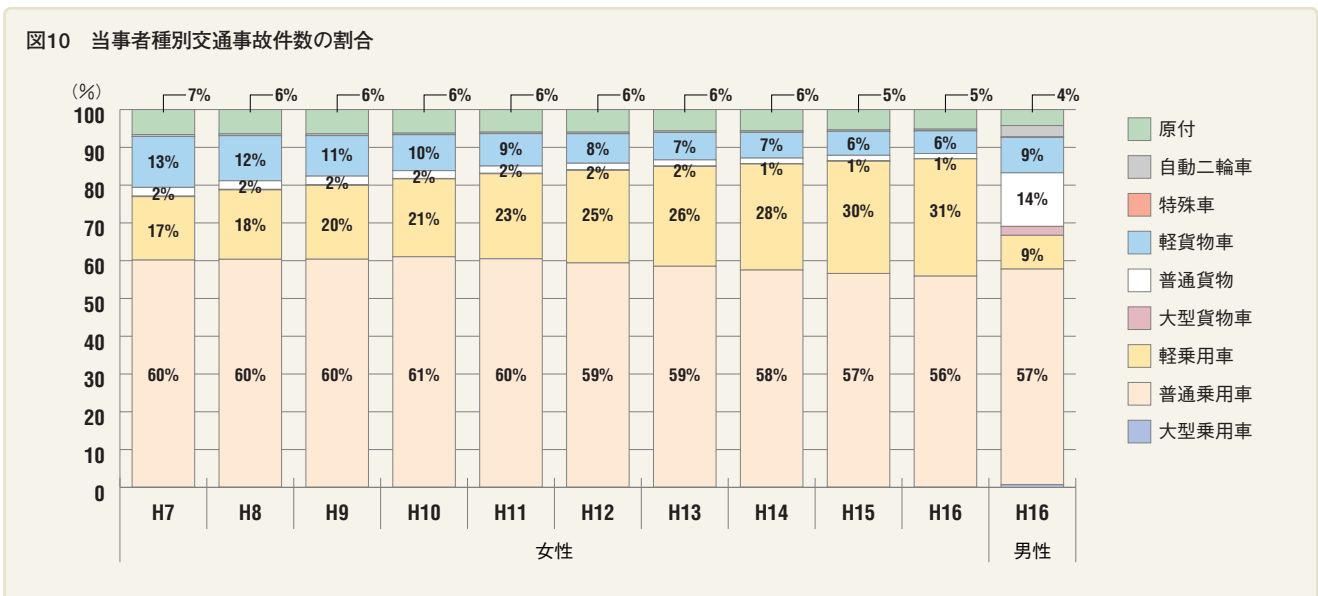
女性と男性の比較では、女性の場合「交差点(小)」での割合が高く、「単路」での割合が低くなっています。女性は道幅の狭い交差点で、事故が多い傾向があることがわかります。



(2) 当事者種別交通事故件数の割合

当事者種別では、この10年間で「軽乗用車」が大幅に増加している一方で、「普通乗用車」、「軽貨物車」、「原付」ともに減少しています(図10)。女性が多く利用する軽乗用車での事故件数が普通乗用車に迫る勢いをみせているのが特徴です。

女性と男性の比較では、「軽乗用車」の事故の割合が非常に高いのは前述のとおりですが、「大型貨物車(政令大型を含む)」、「貨物車(普通、軽)」、「自動二輪車」の割合は低くなっています。女性は大型(乗用車・貨物)や自動二輪車をほとんど運転しないという傾向がわかります。



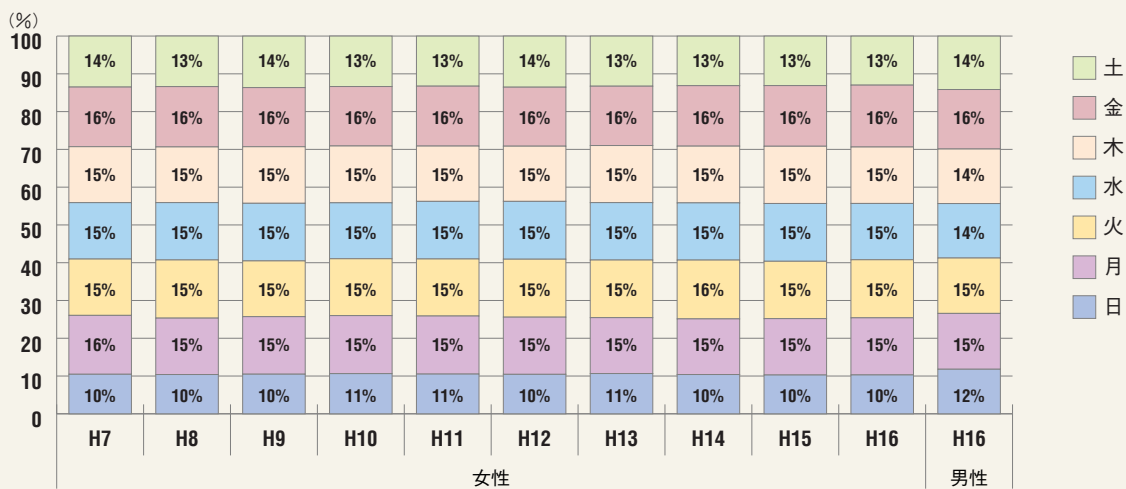
(3) 曜日別交通事故件数の割合

曜日別では、いずれの日の傾向にも目立った変化がないことに気づきます(図11)。

女性と男性の比較では、「月～金」の事故の

割合は女性も男性も十数%でほぼ同様ですが、「土・日」は女性の割合がやや低くなっています。女性は土・日より平日にやや多く運転する傾向があることがわかります。

図11 曜日別交通事故件数の割合



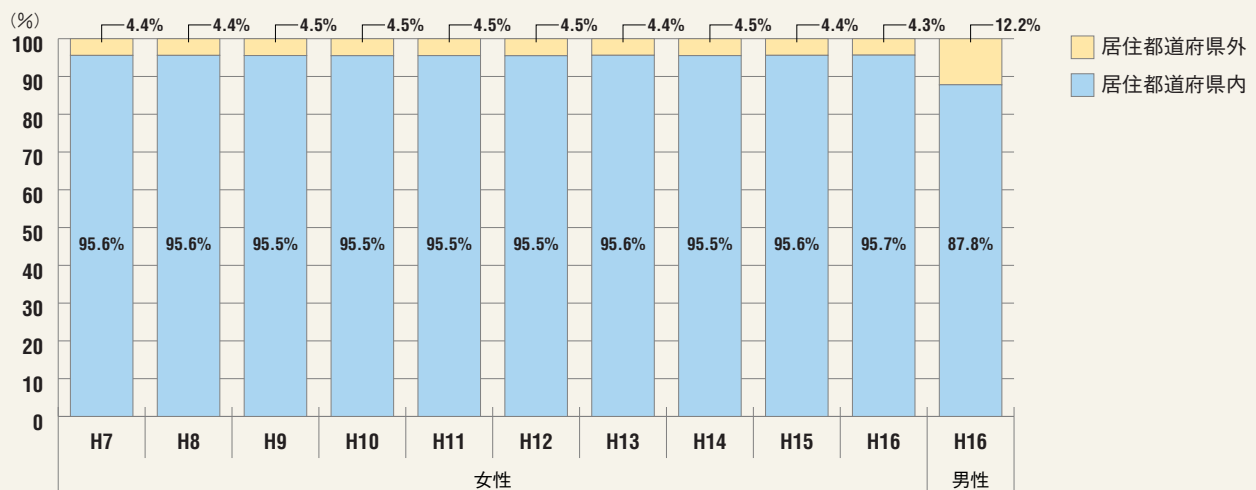
(4) 居住地別交通事故件数の割合

居住地別では、全体の約95%を「居住している都道府県内」が占めており、それが同様な割合で推移しています(図12)。

女性と男性の比較では、女性は「居住してい

る都道府県内」での事故の割合が高く、「居住していない都道府県」で低くなっています。女性は自宅周辺の比較的近距離での事故が多いことが特徴です。

図12 居住地別交通事故件数の割合



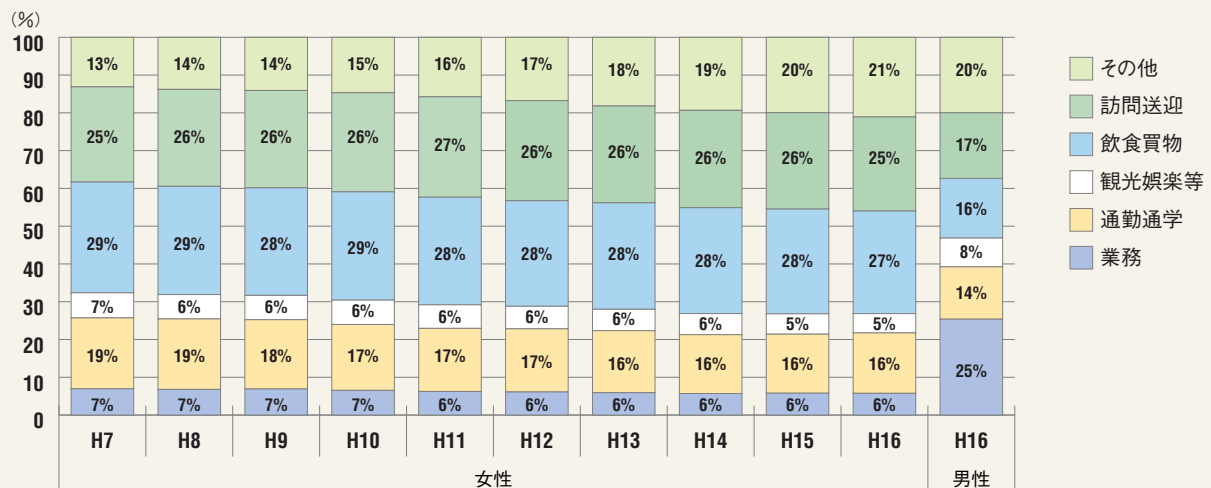
(5) 通行目的別交通事故件数の割合

通行目的別では、「通勤通学」がやや減少し、「その他」が増加しています。全体の5割を「飲食買物」、「訪問送迎」が占めています（図13）。

女性と男性の比較では、男性の「業務」が25%であるのに対して、女性の「業務」は6%

と非常に低いことがわかります。女性は「飲食買物」、「訪問送迎」の割合が高く、女性は、プライベートでの事故が多いのが特徴です。「その他」とは、遊戯・荷物運搬・受講・通院・帰省等です。

図13 通行目的別交通事故件数の割合

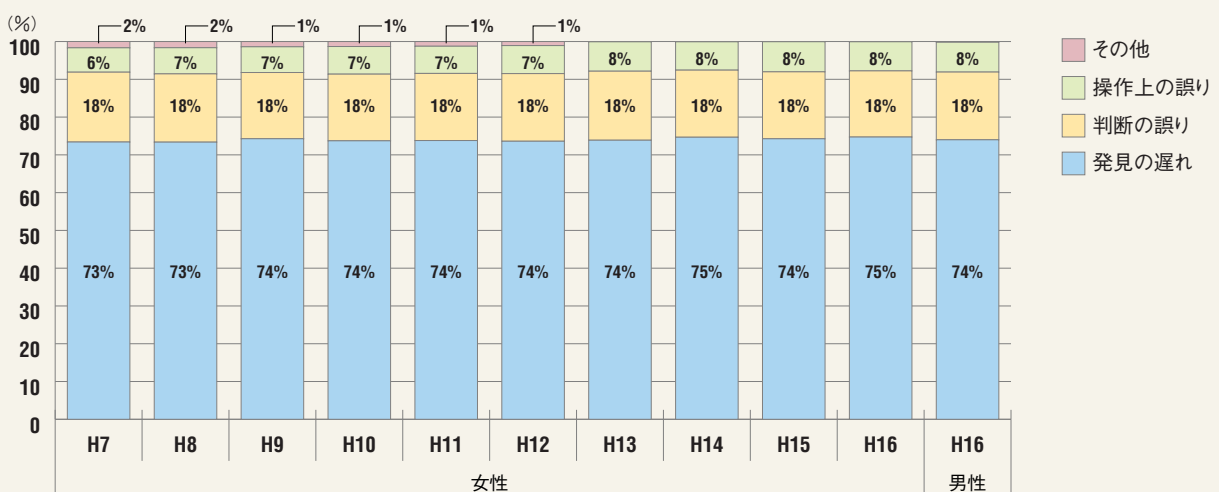


(6) 人的要因別交通事故件数の割合

人的要因別では、この10年間で「発見の遅れ」、「判断の誤り」とともにあまり変化はないのですが、「操作上の誤り」がやや増加し、「その他」がやや減少しています（図14）。

女性と男性の比較では、「発見の遅れ」、「判断の誤り」、「操作上の誤り」の割合が男女ともほぼ同程度であり、人的要因の面では男女差がみられません。男女とも事故の約7割が「発見の遅れ」となっています。

図14 人的要因別交通事故件数の割合



3 Section

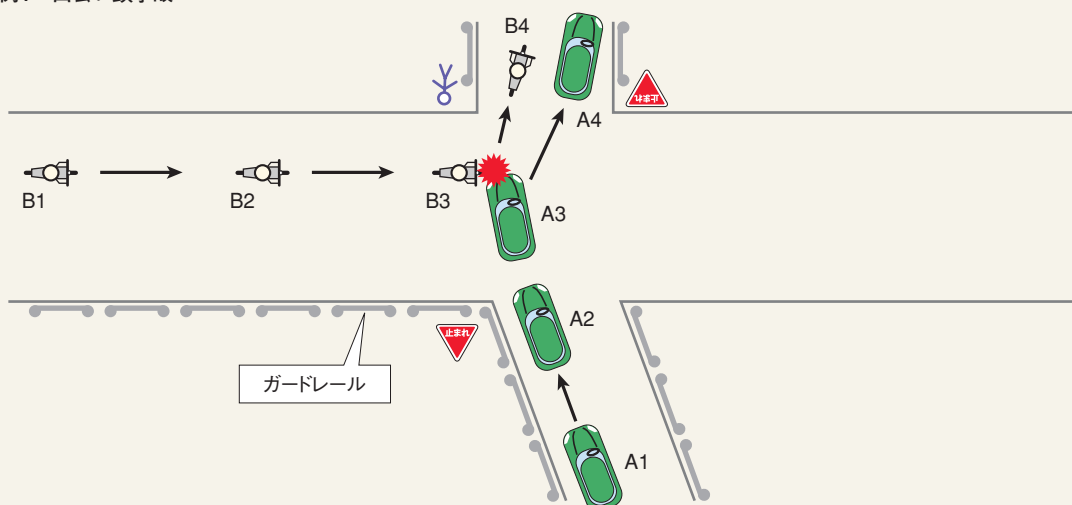
事故例の紹介

(1) 事例1 出会い頭事故

A車（女性・30歳代・普通乗用車）は晴天の午前7時頃、時速約20kmで進行中、前方の十字交差点に一時停止標識があるのを認めた。そのとき交差する道路の左右を見たが、進行車両が見えなかっただけに、来ていないと思い込み、一時停止することなく交差点に進入し、左方から進行してきたB車（男性・30歳代・原

付）と衝突した。付近の道路には高さ1.1mのガードレールが設置されていたため、A側からの見通しが非常に悪く、Aは衝突するまでBの存在に気付いていなかった。Bは衝突後転倒した際にヘルメットが脱落して、路面から約2m下の側溝まで転げ落ちる際に頭部に受傷したと推定される。Bは頭蓋骨骨折等で死亡した。

図15 事例1 出会い頭事故

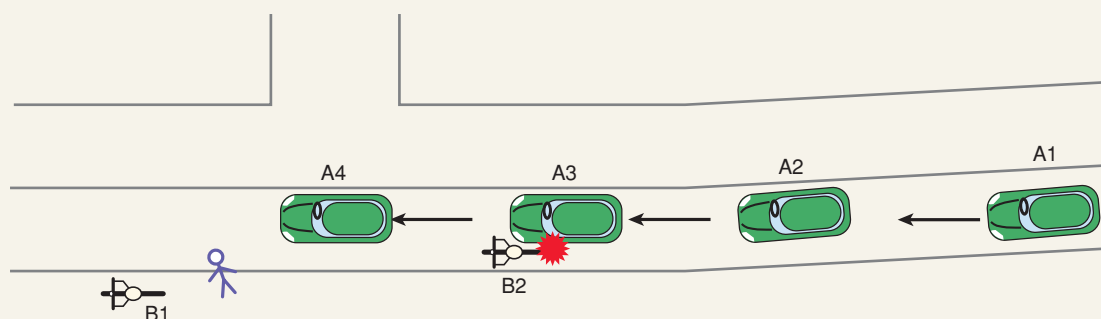


(2) 事例2 追突事故

A車（女性・30歳代・軽乗用車）は晴天の午前8時頃、時速50kmで直進中、100m前方の道路左側の外側線付近を同方向に進行中のB車

（男性・70歳代・自転車）を認めた。その後Aは助手席上の物を取ろうとしたため脇見運転となり、危険認知も回避行動もないままBに衝突した。Bは大脳損傷等で死亡した。

図16 事例2 追突事故

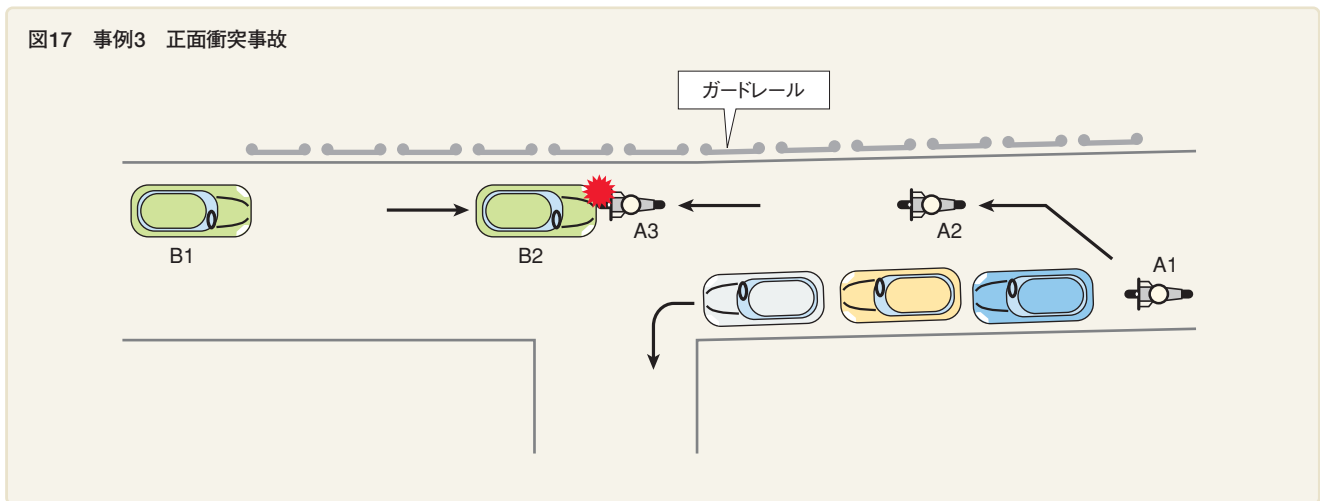


(3) 事例3 正面衝突事故

A車（女性・10歳代・原付）は晴天の午後7時頃、幅員5mの往復1車線道路で、前照灯を下向きにして時速30kmで走行していた。先行していた車が左折の合図を出したので、その車を追い抜こうと対向車線の安全を確認せずに右に

進路変更した。Aが右車線に進入して少し走行した時、時速60kmで対向してきたB車（男性・20歳代・普通乗用）と正面衝突となった。Aは骨盤骨折の重傷を負ったが、幸いにもフルフェイス型ヘルメットを着用していたため頭部への受傷はなかった。

図17 事例3 正面衝突事故



Section 4 まとめ

最後に、表1に「女性事故の特徴」をまとめてみました。

この表は、「天候別」「昼夜別」などの項目ご

とに、「女性事故として件数の多いもの」、「男性と比較して構成率の高いもの」、「増加の割合が著しいもの」を表しました。

表1 女性事故の特徴

項目別	件数が多いもの	対男性で多いもの	増加が多いもの
天候別	晴天	曇	雪
昼夜別	昼	昼	
事故類型別	出会い頭	出会い頭	追突
危険認知速度別	10km以下	10、20km以下	10km以下
飲酒程度別	酒気帯び	検知不能	検知不能
道路形状別	交差点	交差点（小）	その他
当事者種別	乗用車	軽乗用車	軽乗用車
曜日別	金曜	水、木曜	金曜
居住内外別	居住都道府県内	居住都道府県内	
通行目的別	飲食買物	飲食買物	その他
人的要因別	発見の遅れ	発見の遅れ	操作上の誤り

女性事故の特徴としては

- 昼間の市街地における小交差点での出会い頭事故が多い。
- 20km/h以下の低速度領域での事故が多い。
- 特に軽乗用車や普通乗用車で飲食買物、訪問送迎など私的目的が多い。
- 土日より平日の事故がやや多い。
- 人的要因では、発見の遅れが多いが、操作上の誤りが増加傾向にある。
- 悪天候の運転がやや苦手。

以上のことから、女性が運転する際の注意点として（男性にもあてはまる点が多いですが）、

- 信号機のない交差点での安全確認は、「さっき一度見たから」といって安心するのではなく、二度でも三度でも確実に「安全運転イコール安全確認」という意識をもって運転しましょう。
- ハンドルを握ったら運転以外のことを考えないようにして、運転に集中しましょう。
- 可能であれば、ベテランドライバーを助手席に乗せて、自分の運転の悪いクセを指摘してもらい、練習を繰り返すことによって慣れることが大切でしょう。
- 悪天候では極力運転を避けるように心掛け、やむを得ず運転する際には、安全確認を十分に行いましょう。
- 他車（特に自動二輪車、原付、自転車）には、「思いやり・譲り合い」の精神で接し、いつも気持ちにゆとりのある運転をしましょう。

Institute for Traffic Accident Research and Data Analysis

ITARDA INFORMATION

イタルダ・インフォメーション

財団法人 交通事故総合分析センター

ホームページ <http://www.itarda.or.jp>

Eメール koho@itarda.or.jp

事務局

〒102-0083 東京都千代田区麹町6-6 麹町東急ビル5階

TEL03-3515-2525 FAX03-3515-2519

つくば交通事故調査事務所

〒305-0831 茨城県つくば市西大橋字大窪647

TEL029-855-9021 FAX029-855-9131

このパンフレットは、平成17年用年賀寄附金により作成しました。