

当センター（（公財）交通事故総合分析センター 以下、ITARDA という。）では、交通事故の防止や被害軽減に役立てることを目的に、一般の方向けに「イタルダインフォメーション」を発行しています。今号では、イタルダインフォメーションを皆様により理解していただけるよう、用語解説をお届けします。

※ 交通事故分析や研究に使われている用語の解説は、別途、ホームページの「用語集」にも掲載されておりますので、併せてご利用ください。

HP用語集：<https://www.itarda.or.jp/service/term>

「マクロ」と「ミクロ」

PICK UP

No.148 「二輪車乗車時にはヘルメットを着用し、顎ひもはしっかり締めよう」



5 頁抜粋

■ミクロデータ分析

ヘルメットの形状や顎ひもの結束状態とヘルメットの離脱（ミクロデータでは離脱のことを脱落と記載）状態の関連性を把握するため、イタルダのミクロデータを分析しました。

ミクロデータのヘルメットに関する情報には、マクロデータのヘルメット着用状態を含めた詳細な項目として、ヘルメットの形状、ヘルメットの脱落的の有無、脱落時期（衝突前後）、ヘルメット装着用の顎ひもの結束状態等が記録されています。二輪車乗車中における事故は1993年～2021年に計499件調査されていますが、そのうち死亡した乗員のヘルメットに関して情報を把握できたのは44件でした。

イタルダインフォメーションでは、「マクロ」「ミクロ」というワードが頻繁に登場します。

「マクロ」と「ミクロ」はともに ITARDA が交通事故の分析研究を行うのに重要なデータであり、全国で発生した交通事故（人身事故）統計データを「マクロ」、そして ITARDA が茨城県内を中心に、人・道・車の視点で個別の事故を調査した交通事故例調査データを「ミクロ」と呼んでいます。

「マクロ」データでは、警察庁から提供を受けた全国の人身事故データに加え、車両情報や免許情報等、関係省庁・団体から入手した様々な情報を統合して複合的に使用し、分析研究等に活用しています（図1参照）。

「ミクロ」調査活動では、警察・病院・消防からの情報や当事者へのインタビュー、車両の損傷や道路状況などを収集し、「どのようにして事故が起こったのか」、「どのようにして傷害が発生したのか」などの分析を行ってデータベース化し、研究等に活用しています。（図2参照）。

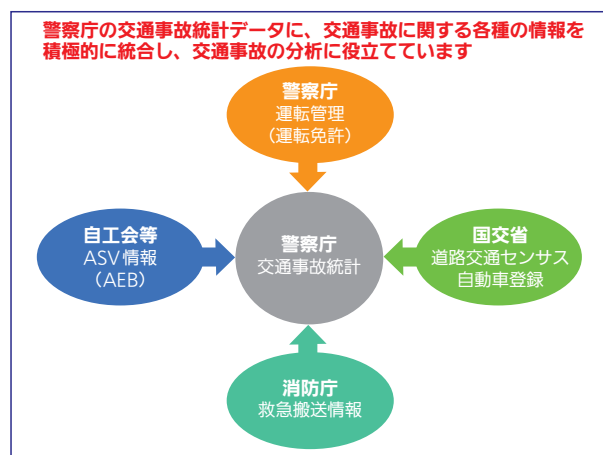


図1 マクロデータの構成

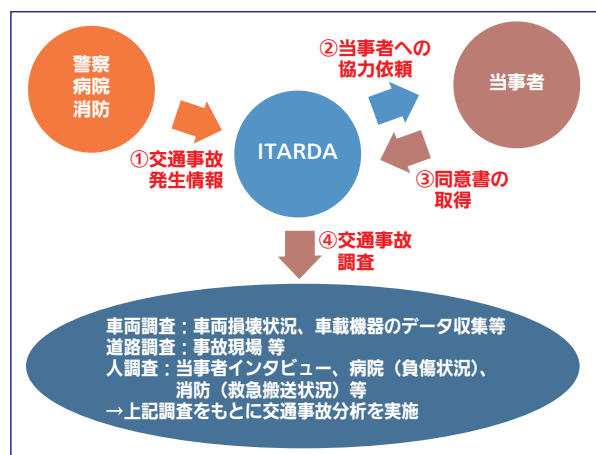


図2 ミクロ調査活動の流れ

「事故内容」と「人身損傷程度」

PICK UP

No.139 「ペダル踏み間違いによる事故～事故統計分析から多重衝突の実相に迫る～」



5 頁抜粋

■事故類型と運転者年齢

ペダル踏み間違い事故において事故類型別の運転者年齢層別の事故状況は、図1、図2で見た通りです。ここでさらに、普通車以上の免許の免許人口10万人当たり**死傷事故件数**を見たのが図6です。24歳以下と75歳以上のペダル踏み間違いの事故リスクが高いことが図2以上に顕著に現れています。高齢者に注目が集まることが多いですが、若者も踏み間違いをしないように十分注意する必要があります。

ITARDA で取り扱う交通事故データは、主に人の死傷を伴う「人身事故」になります。したがって、イタルダ インフォメーションに出てくる「●●事故件数」とは「人身事故の件数」となり、通常の場合は、人の死傷を伴わない物損事故は含まれません（表1 参照）。

表 1 事故内容

死亡事故	交通事故発生から 24時間以内に死者を出した交通事故をいう
重傷事故	1箇月（30日）以上の治療を要する負傷者を出した交通事故をいう
軽傷事故	1箇月（30日）未満の治療を要する負傷者を出した交通事故をいう

「人身事故」は、1 件の交通事故の中で最も重い損傷の程度によって、事故内容として「死亡事故」「重傷事故」「軽傷事故」のいずれかに分類されます。

例えば、第1 当事者が四輪車、第2 当事者が歩行者、第3 当事者として自転車巻き込まれた事故があったとします。各当事者の損傷の程度が表2 のとおりであった場合、

事故 A の場合：歩行者（第2 当事者）が最も重い損傷であるため、事故内容は「死亡事故」となります。

事故 B の場合：自転車運転者（第3 当事者以下）が最も重い損傷であるため、事故内容は「重傷事故」となります。

このように、「事故内容」は必ずしも第2 当事者の損傷を示すものではなく、事故に関係したすべての当事者のうち最も重い損傷によって決まります。

表 2 事故内容の決定例

事故	四輪運転者 （第1 当事者）	歩行者 （第2 当事者）	自転車運転者 （第3 当事者以下）	事故内容
A	無傷	死亡	重傷	死亡事故
B	軽傷	軽傷	重傷	重傷事故

一方、「人身損傷程度」は、当事者ごとの損傷の程度を示す項目です。

上記、表2 の事故 A では、四輪運転者（第1 当事者）は「無傷」・歩行者（第2 当事者）は「死亡」・自転車運転者（第3 当事者）は「重傷」が該当します。

以上のように、「事故内容」はその事故の大きさ、「人身損傷程度」は各当事者それぞれのケガの程度を示していると言えます。

「第1当事者」と「第2当事者」

PICK UP

No.146 「夜間に横断歩道のない場所を横断中の事故の特徴」



2 頁抜粋

2 歩行者と車両の事故の特徴

■歩行者と車両の事故では「夜間」、「乗用車が直進中」、「歩行者が横断歩道のない場所を横断中」に注意

内閣府が公表している交通安全白書令和5年版³⁾によると、令和4年における状態別死傷者数では歩行中の死者数が最多の955人（36.7%）、歩行中の重傷者数が6,582人（25.3%）と死亡重傷どちらの事故でも歩行者が当事者となる事故が非常に多いことがわかります。

人対車両の事故を詳細な事故類型で見ると、横断中（横断歩道横断中、横断歩道のない場所を横断中などの歩行者横断中の合計）の事故がおおよそ6割を占めており、非常に危険な事故類型であると言えます。そこで横断中事故に限定して事故の特徴をさらに見ていきます。まず、2022年における歩行者横断中事故における第1当事者（過失割合が大きい当事者：以下1当）を見てみると乗用車がおおよそ7割であり（図1）、普段我々が運転する乗用車が最も横断中の歩行者との事故を起こしていることがわかります。以降は車両を乗用車に絞ってデータを見ていきます。

「当事者」とは、交通事故に関わった人・ものを指し、過失が重いまたは過失が同等の場合は損傷※が軽い方を「第1当事者」、事故の相手を「第2当事者」と言います（表3・4参照）。

また、自動車・二輪車・自転車の同乗者や、「第1当事者」「第2当事者」以外の事故に関与した車両の運転者や歩行者などを「第3当事者以下」と言います（表3参照）。イタルダインフォメーションでは1当・2当…と表記されることが多いです。

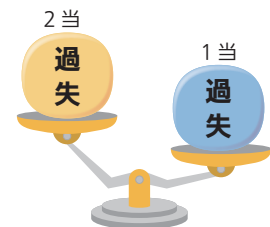
表3 当事者の分類

第1当事者	車両の運転者、歩行者
第2当事者	車両の運転者、歩行者、単独事故で衝突した地物・現象（溝に落ちた等）
第3当事者以下	車両の同乗者または第1・第2当事者以外の車両の運転者、歩行者

表4 第1当事者と第2当事者の決定方法

過失の程度	第1当事者	第2当事者
過失の重さが異なる場合	過失が重い方	過失が軽い方
過失が同等の場合	損傷が軽い方	損傷が重い方

※「損傷」という語は、交通事故統計において人の死亡や負傷、いわゆるケガの程度を示す用語として使用しています。



第29回交通事故・調査分析研究発表会 を開催いたします

「第29回交通事故・調査分析研究発表会」を下記の日程で開催いたします。
詳細は、近日、WEB サイトにてお知らせいたします。

- 開催日時 2026年 10月8日(木) 13:30～17:30(予定)
- 開催場所 JA共済ビル カンファレンスホール
※WEB 同時配信あり



公益財団法人
交通事故総合分析センター
Institute for Traffic Accident Research and Data Analysis

<https://www.itarda.or.jp>

●イタルダインフォメーションに関するお問い合わせ先

✉ koho@itarda.or.jp
