交通事故統計用語解説集

この用語集は警察庁から提供を受けた資料を

基に当センターが作成したものです。

（令和 6 年改正版）

目 次

交通事故統計の基本

・ 交通事故統計の対象
・ 人の死傷がないものとして取り扱う当事者
・ 人の死傷
・ 交通事故件数の決定方法
・ 当事者順位の決定方法

項目及び内容の説明

1 事故内容
2 乗車人員
3 線路
4 昼夜
5 天候
6 地形
7 路面状態
8 道路形状
9 信号機
10 一時停止規制
11 車道幅員
12 道路線形
13 衝突地点
14 ゾーン規制
15 中央分離帯施設等
16 歩車道区分
17 事故類型
18 特殊事故
19 国籍等
20 職業区分
21 運転資格
22 事故車種の運転免許経過年数
23 当事者種別
24 用途別
25 車両形状
26 オートマチック車

27 サポカー

28 行動類型

29 通行目的

30 選任事業所等

31 ライト点灯状況

32 タイヤ等の状況

33 初心運転者標識

34 高齢運転者標識

35 反射材等使用状況

36 速度規制（指定のみ）

37 危険認知速度

38 飲酒状況

39 当事者の進行方向

40 車両の衝突部位

41 車両の損壊程度

42 携帯電話等の使用状況

43 カーナビ等の使用状況

44 自動運行装置の使用状況

45 法令違反

(1)車両等の違反

(2)歩行者の違反

(3)その他の当事者

46 事故要因区分

(1)人的要因

ア 車両等の運転者

イ 自転車等の運転者

ウ 歩行者

(2)車両的要因

ア 車両等

イ 自転車等

(3)環境的要因

ア 車両等及び歩行者

47 自体防護

48 プロテクターの装着 49 エアバッグの装備

50 サイドエアバッグの装備

51 人身損傷程度

52 人身損傷主部位

53 損傷主部位の状態

54 人身加害部位

55 自宅からの距離（自転車、歩行者） 56 乗車別

57 乗車等の区分

58 自体防護（第 3 当事者以下）

高速道路追加調査項目

1 道路区分

2 曲線半径

3 縦断勾配

4 特殊事故（高速道路）

5 当事車両台数

6 行動類型（高速道路）

7 事故類型（高速道路）

8 車両単独事故の対象物

9 臨時速度規制の有無

10 停止表示器材表示の有無

11 速度規制（臨時のみ）

12 交通障害

13 高速道路走行距離

14 速度抑制装置装着状況

交通事故統計の基本 （令和６年改正版）

交通事故統計の対象

交通事故統計の対象となる交通事故は、道路 交通法（昭和35年法律第105号）第２条第１項第１号に規定する道路上において、 車両、路面電車及び列車の交通によって起こされた人の死亡又は負傷を伴う事故（以下「交通事故」という。）とする。

人の死傷がないものとして取り扱う当事者

次に掲げる当事者は、交通事故における死傷がないものとして取り扱う。

(1)明らかに自殺（傷）と認められる者であって、自ら自殺（傷）へ能動的な行動を起こした者

【例】 該当 --- 飛び込み自殺

対象外 --- 道路上に停止、寝そべり、駐車等をして、他力に任せるもの

(2)確定的故意により死傷させられた者（未必の故意は含まない。）

(3)建物、陸橋等から転落し、これによって車両等に衝突し、接触し、又はれき過されて死傷した者

(4)上空、建物等からの落下物（人を含む。）の直撃によって死傷した車両等の運転者、同乗者

(5)崖崩れ、道路の陥没、流失等に直接巻き込まれて死傷した車両等の運転者、同乗者

(6)その他上記以外で、高波等の災害に直接巻き込まれた場合など交通事故統計上計上するのが適当でない当事者

※ 上記（1）～（6）のいずれの場合においても、交通事故関与者が交通事故を避ける時間的余裕のある場合はこの限りでない。

人の死傷

(1)定義

ア 「死亡」とは、交通事故によって、発生から24時間以内に亡くなった場合をいう。

イ 「重傷」とは、交通事故によって負傷し、１箇月（30日）以上の治療を要する場合をいう。

ウ 「軽傷」とは、交通事故によって負傷し、１箇月（30日）未満の治療を要する場合をいう。

エ 「30日死亡」とは、交通事故によって、発生から24時間経過後、30日以内（交通事故発生日を初日とする。）に亡くなった場合をいう。

(2)判断基準

交通事故による人の死亡及び負傷程度の判断は、医師の診断又は検案等に基づくものとする。

交通事故件数の決定方法

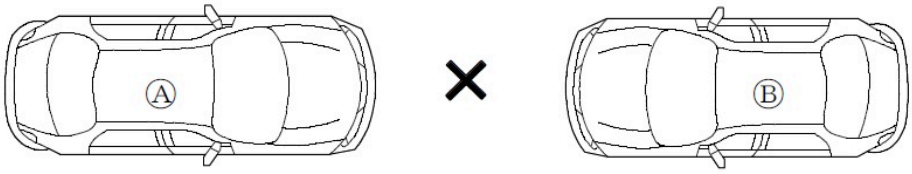
交通事故件数とは、交通事故が発生した場合、統計に計上する事故の数をいうが、その決定方法は、次のとおりとする。

(1)当事者が２以下の場合

当事者の数が２以下の場合で衝突、接触等事故発生の要因となった行為（以下

「事故誘発行為」という。）が１個の場合は、１件の事故として計上する。

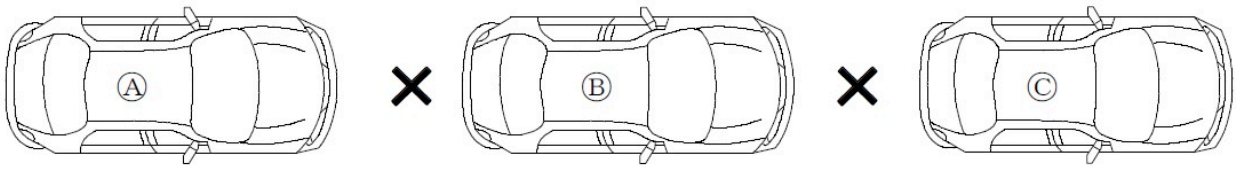
【例】 （A）と（B）が衝突した場合……１件



(2)当事者が３以上の場合

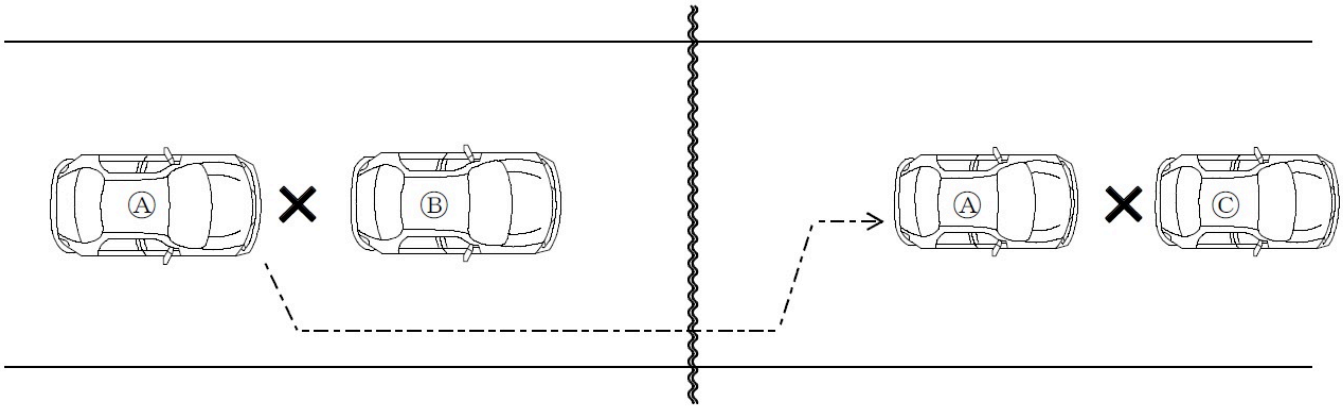
ア １個の事故誘発行為に起因して、時間的、場所的に接着し、かつ連続性があり、同乗者を除く３以上の当事者（車両単独の物損事故等を含む。）が、相互に関連して発生した場合は、包括して１件の事故とみなして計上する。

【例】 連続的に発生した追突事故……１件

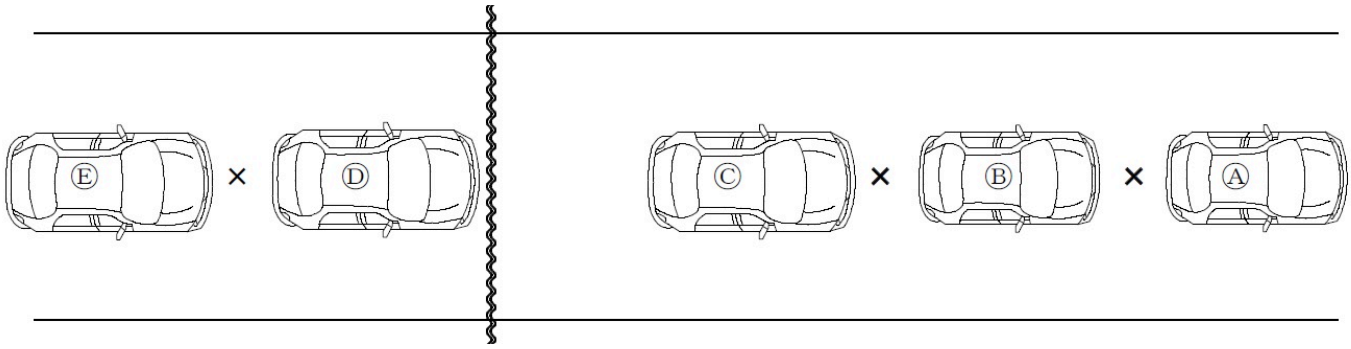


イ 時間的、場所的に接着するが連続性のない場合は、別個の事故としてそれぞれを計上する。

【例１】（A）は（B）に衝突して逃走、その後さらに（C）に衝突した場合……２件



【例２】（A）、（B）、（C）は、連続して衝突したが、これを避けようと停止した（D）に（E）が追突した場合……２件



当事者順位の決定方法

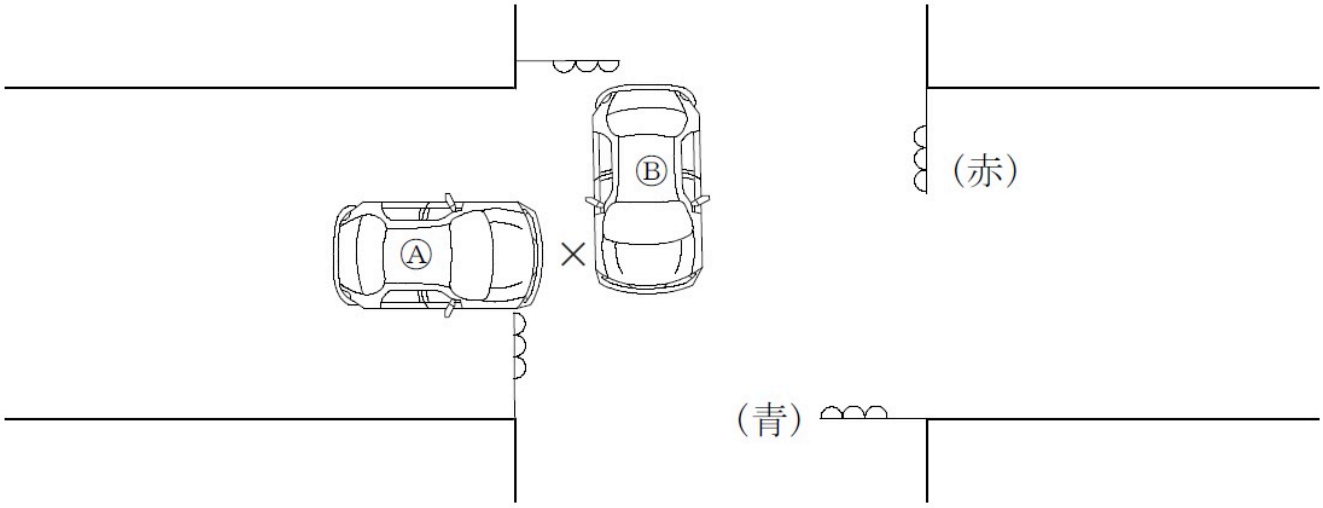
交通事故の当事者順位の決定方法は、次のとおりとする。

(1)原則

当該交通事故の当事者順位は、「過失の軽重」により、重い方を「先位当事者」、軽い方を「後位当事者」とする。

【例】 （A）が信号無視し、（B）に側面衝突した場合

第１当事者……運転者 （A）（信号無視）第２当事者……運転者 （B）



※ 過失の程度が同程度の場合は、「人身損傷の程度」により、損傷の軽い方を「先位当事者」、損傷の重い方を「後位当事者」とする。

(2)例外

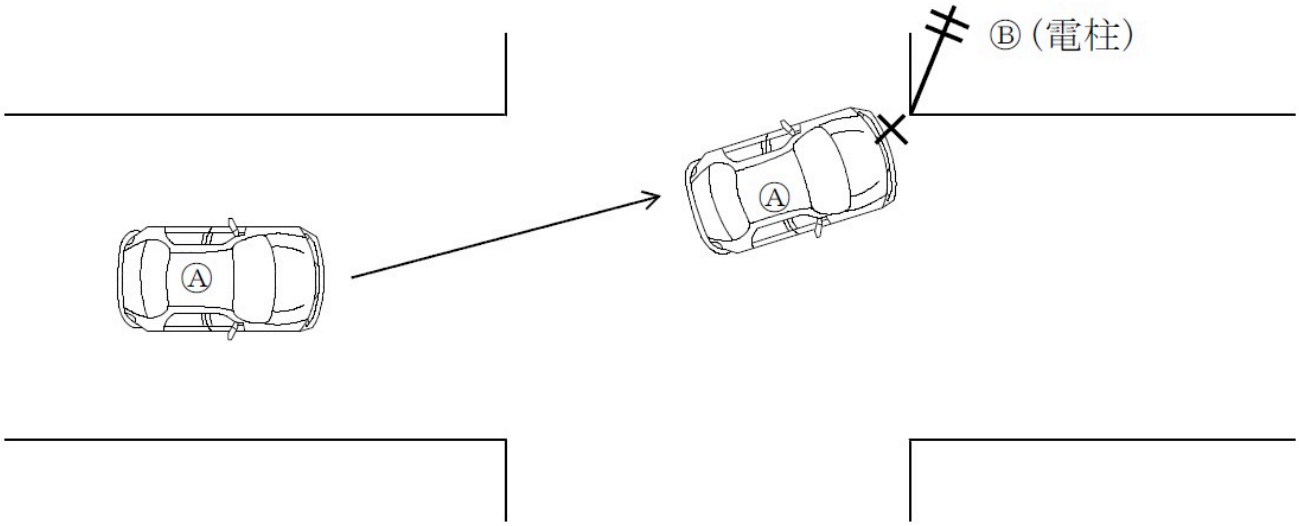
ア 単独事故の場合

単独事故の場合は、常に車両等の運転者を第１当事者とし、その相手方となった「物件」等を第２当事者とする。

【例】 運転者（Ａ） が、脇見運転をし電柱に衝突した場合

第１当事者……運転者（Ａ） 第２当事者……電柱（Ｂ）

（Ｂ） (電柱)



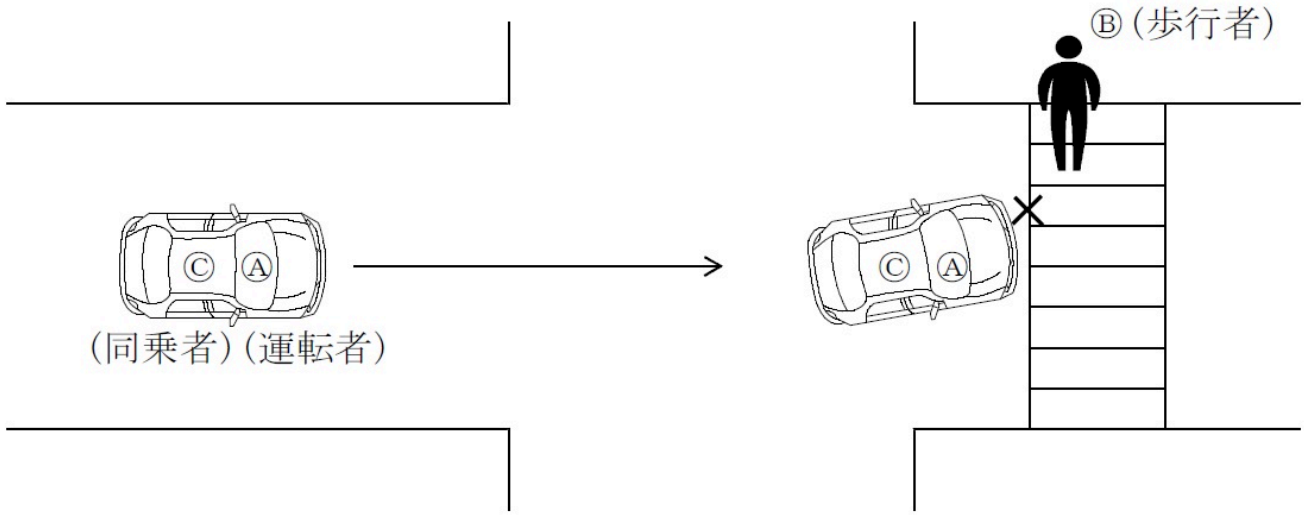
イ 同乗者の場合

同乗者（運転者のいる車両等に同乗している者に限る。）については、直接当該事故に関与した当事者以降の後位当事者とする。

【例】 運転者（Ａ） は、（Ｃ）を後部座席に同乗させて走行中、横断歩道を歩行中の （Ｂ）と衝突、（Ａ）、（Ｂ） 、（Ｃ） いずれも負傷した場合

第１当事者……運転者（Ａ） 第２当事者……歩行者（Ｂ）第３当事者……同乗者（Ｃ）

（Ｂ） (歩行者)

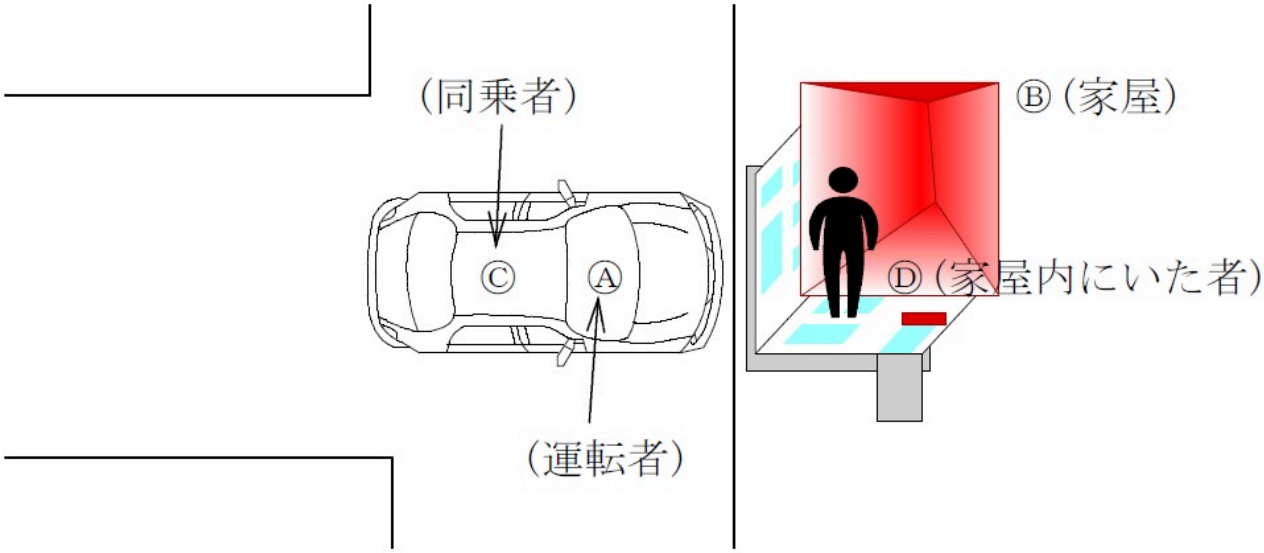


ウ 家屋内等物件の中にいた場合

【例】 運転者 （A）は（C）を同乗させて走行中家屋 （B）に衝突、同乗者（C）及び屋内にいた（D）ともに負傷した場合

第１当事者……運転者（A） 第２当事者……家屋（B） 第３当事者……同乗者（C）

第４当事者……家屋内にいた者（D）

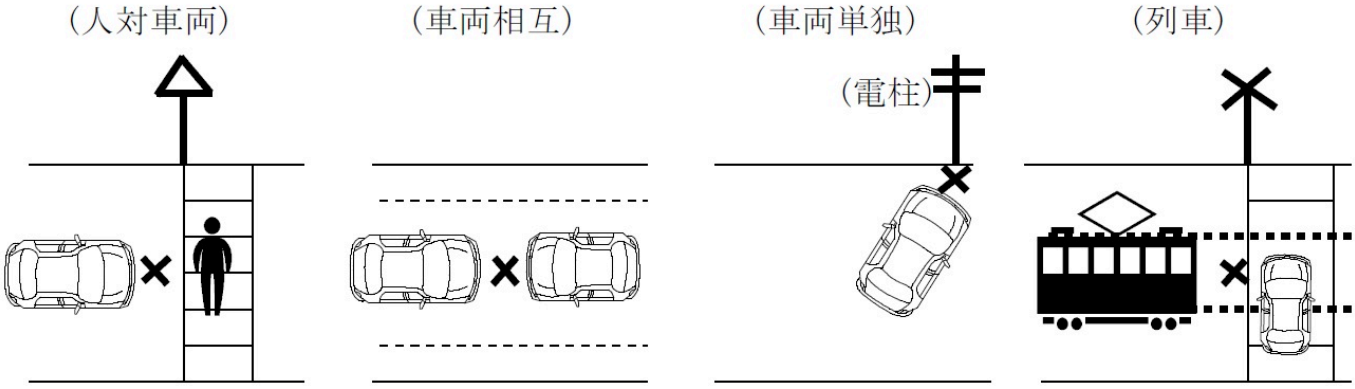


事故類型の決定方法

事故類型とは、交通事故が発生した場合における事故の類型（「人対車両」・「車両相互」・「車両単独」・「列車」）をいうが、その決定方法は、次のとおりとする。

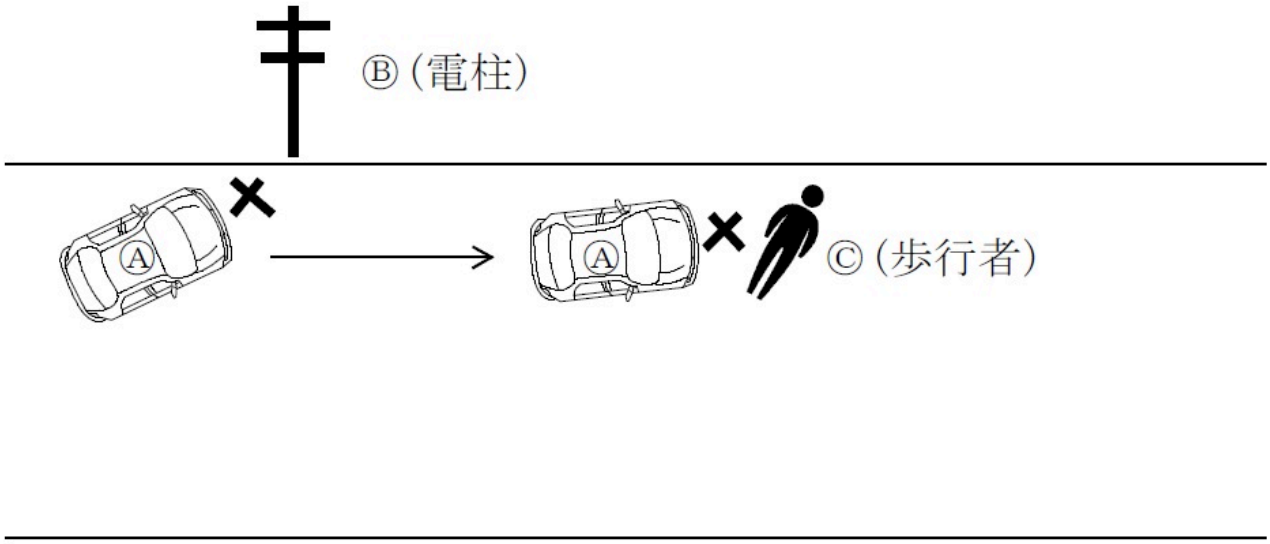
(1) 原則

ア １件（包括１件とした場合を含む。）の事故について、事故誘発行為が１個の場合は、その行為に関与した当事者の種別により「人対車両」・「車両相互」・「車両単独」・「列車」のいずれかに決定する。



イ １件（包括１件とした場合を含む。）の事故について事故誘発行為が２個以上の場合は最初の事故誘発行為をとらえ、その行為に関与した当事者種別により、上記ア同様決定する。

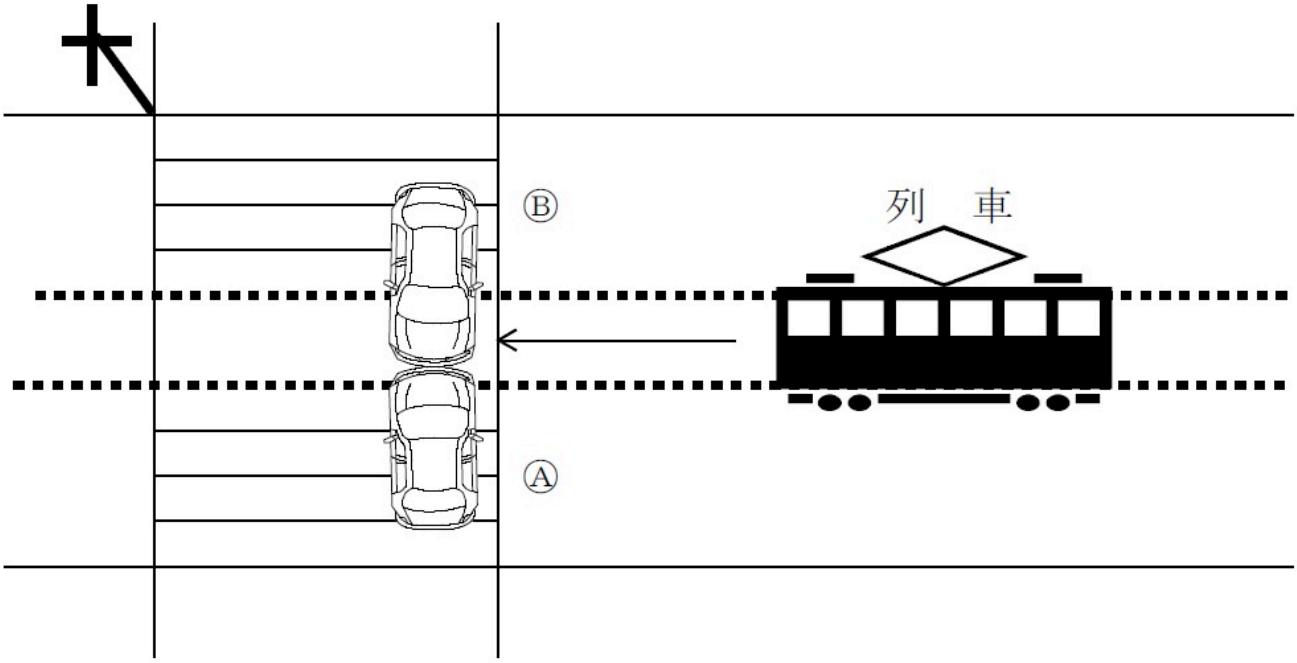
【例】運転者（Ａ）は運転を誤って、電柱（Ｂ）と衝突、その後歩行者（Ｃ）をはねた場合 →車両単独



(2)例外

列車事故については、最初の事故誘発行為により事故類型を決定するよりも別の事故類型による方が交通事故統計上合理的であると認めるときは、それによることができる。

【例】 運転者（Ａ）が踏切において落輪したところ、対向車（Ｂ）が衝突、その直後進行してきた列車と衝突した場合 →列車



（注） 列車と衝突しない場合は、「車両相互」とする。

項目及び内容の説明

1 事故内容

(1) 「死亡」とは、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。

(2) 「重傷」とは、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。

(3) 「軽傷」とは、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。

2 乗車人員

(1) 各当事者の運転する車両等の運転者と同乗者の和（人数）をいう。

(2) 対象は、当事者種別が「乗用車」「貨物車」「特殊車」「二輪車」「路面電車」「列車」「軽車両」とする。

(3) 乗車人員が99人以上の場合は99とする。

(4) 当事者種別が「歩行者」「物件等」「相手なし」「対象外当事者」の場合は０とする。

3 路線

路線名														
一般国道	主要地方道		一般都道府県道	一般市町村道	一般市町村道	高速自動車国道	自動車専用道路		道路運送法上の道路	農（免）道	港湾道	その他	停止	その他の道路 一般の交通の用に供する
	都道府県道	市道					指定	その他						

(1)「一般国道」とは、道路法第5条第1項に規定する一般国道をいい、路線名と路線コードを一致させる。

(2)「主要地方道-都道府県道」とは、道路法第7条第1項に規定する都道府県道のうち同法第56条の規定により国土交通大臣が指定した道路をいう。路線コードは、指定されたコード枠内で都道府県警察が設定する。

(3)「主要地方道-市道」とは、道路法第8条第1項に規定する市道のうち同法第56条の規定により国土交通大臣が指定した道路をいう。路線コードは、指定されたコード枠内で都道府県警察が設定する。

(4)「一般都道府県道」とは、道路法第7条第1項に規定する都道府県道をいい、主要地方道を除く。路線コードは、指定されたコード枠内で都道府県警察が設定する。

(5)「一般市町村道」とは、道路法第8条第1項に規定する市町村道をいい、主要地方道を除く。路線コードは、指定されたコード枠内で都道府県警察が設定する。

(6)「高速自動車国道」とは、道路法第3条の2及び高速自動車国道法に規定する高速自動車国道をいう。路線コードは、指定されたコード枠内で都道府県が設定することとするが、その場合は、新設又は変更する路線コード等を当該高速自動車国道の供用開始2か月前までに警察庁交通局交通企画課宛てに送付すること。

(7)「自動車専用道路-指定」とは、道路交通法施行令第42条の規定により指定された自動車専用道路をいい、その指定区間が国道等の全区間であると一部区間であるとを問わない。路線コードは、指定されたコード（枠内で都道府県警察が設定することとするが、その場合は、道路名、設定したコード、起点及び終点を記載した道路地図を供用開始2か月前までに警察庁交通局交通企画課宛てに送付すること。

(8)「自動車専用道路-その他」とは、道路法第48条の2の規定より指定された自動車専用道路のうち、道路交通法施行令第42条の規定により指定された自動車専用道路を除いたものをいう。路線コードは、指定されたコード枠内で都道府県警察が設定する。

(9)「道路運送法上の道路」とは、道路運送法第2条第8項に規定する自動車道（一般自動車道、専用自動車道）をいう。路線コードは、指定されたコード枠内で都道府県警察が設定する。

(10)「農（免）道」とは、土地改良法（昭和24年法律第195号）等の規定により設けられた農業用道路（農免農道、広域営農団地農道）をいう。路線コードは、指定されたコード枠内で都道府県警察が設定する。

(11)「林道」とは、森林法（昭和26年法律第249号）、森林・林業基本法（昭和39年法律第161号）等の規定により森林の開発、保全を目的として設けられた道路をいう。路線コードは、指定されたコード枠内で都道府県警察が設定する。

(12)「港湾道」とは、港湾法（昭和25年法律第218号）の規定により臨港地区内における臨港交通施設として設けられた道路をいう。路線コードは、指定されたコード枠内で都道府県警察が設定する。

(13)「私道」とは、もっぱら私人の財産権の行使として管理される道路をいう。路線コードは、指定されたコード枠内で都道府県警察が設定する。

(14)「その他」とは、自然公園法（昭和32年法律第161号）の規定により設けられた公園道、自然研究路、自然歩道、都市公園法（昭和31年法律第79号）の規定により設けられた園路等上記以外の道路であって、その道路幅員を容易に測定できるものをいう。

(15)「一般交通の用に供するその他の道路」とは、広場等上記のいずれにも該当しない道路であって、その道路幅員を容易に測定できないものをいう。

(16) 当該事故が、高速道路、一般国道、都道府県道等に附属して設けられたサービスエリア、パーキングエリア、道の駅等で発生した場合は、当該道路の路線コードを記入する。

4 昼夜

昼			夜		
明	昼	暮	暮	夜	明

(1) 「昼間」とは、日の出から日の入りまでを、「夜間」とは、日の入りから日の出までをいう。

(2) 「明」とは、日の出の後1時間の間（払暁時間帯）をいう。

(3) 「昼」とは、「明」及び「暮」以外の「昼間」をいう。

(4) 「暮」とは、日の入りの前1時間の間（薄暮時間帯）をいう。

(5) 「暮」とは、日の入りの後1時間の間（薄暮時間帯）をいう。

(6) 「夜」とは、「暮」及び「明」以外の「夜間」をいう。

(7) 「明」とは、日の出の前1時間の間（払暁時間帯）をいう。

(8) 「日の出の発生時刻は「明」、日の入りの発生時刻は「暮」とする。

(9) 「日の出」、「日の入り」の時刻は国立天文台の資料によることとし、各都道府県の県庁所在地（北海道は各方面本部所在地）を基準とする。

5 天候

地形				
晴	曇	雨	霧	雪

(1) 「晴」とは、雲量がおおむね80％以下の状態で、他の天候に該当しないものをいう。

(2) 「曇」とは、雲量がおおむね80％以上の状態で、他の天候に該当しないものをいう。

(3) 「雨」とは、雨が降っている状態をいう。

(4) 「霧」とは、細かな水滴又は煙等が地面近くを覆い、その視界がおおむね２００メートル以内になっている状態をいう。

(5) 「雪」とは、雪、みぞれ、ひょうが降っている状態をいう。

6 地形

地形		
市街地		非市街地
人口集中	その他	

(1) 「市街地」とは、道路に沿っておおむね500メートル以上にわたって、住宅、事業所又は工場等の建造物が連立し、又はこれらが混在して連立している状態であって、その地域における建造物及び敷地の占める割合が80パーセント以上になるいわゆる市街地的形態をなしている地域をいう（片側だけがこのような形態をなしている場合を含む。）。

(2) 「人口集中」とは、市街地のうち国勢調査に基づき総務省が作成する「人口集中地区境界図」に人口集中地区として赤枠で表示されている地域をいう。

(3) 「その他」とは、市街地のうち人口集中地区以外の地域をいう。

(4) 「非市街地」とは、市街地以外の地域をいう。

7 路面状態

路面状態				
舗装				非舗装
乾燥	湿潤	凍結	積雪	

(1) 「舗装」とは、道路の表面をアスファルト、コンクリートなどで固めた道路の状態をいい、「非舗装」とは、それ以外の道路の状態をいう。

(2) 「乾燥」とは、道路の表面が乾いている状態をいう。

(3) 「湿潤」とは、道路の表面が水、油などで湿っているような状態をいう。

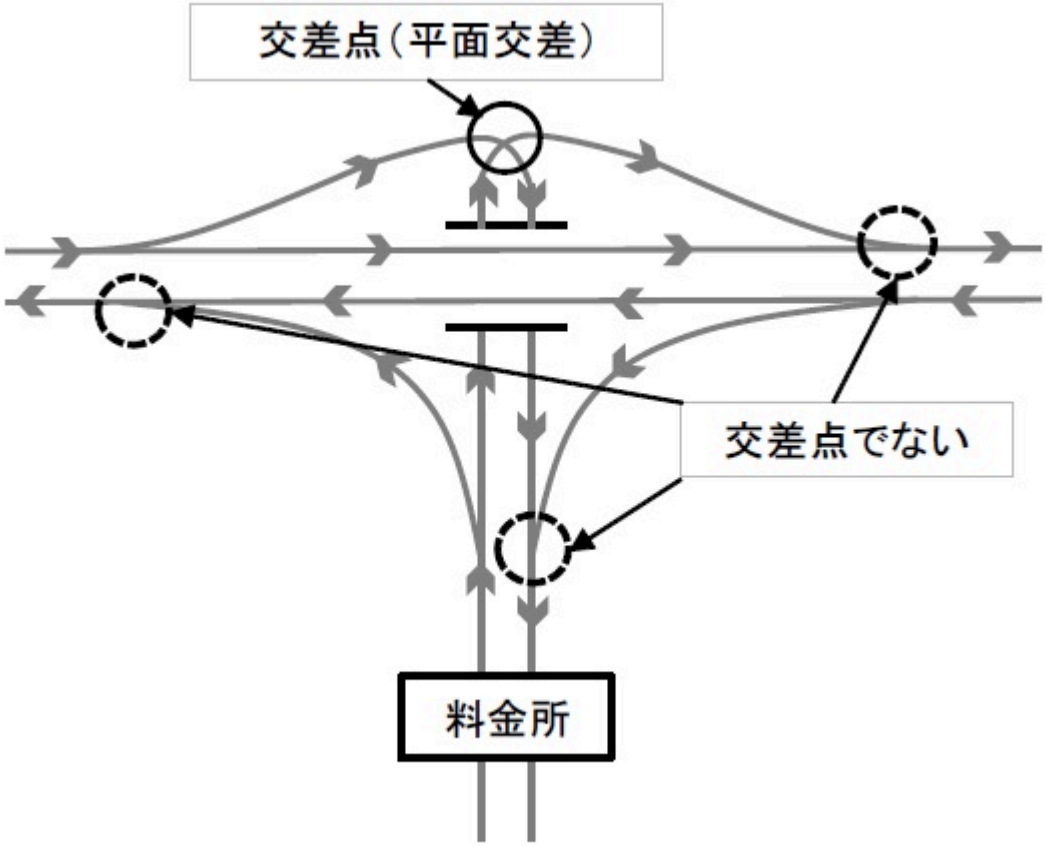
(4) 「凍結」とは、道路の表面が凍っている状態をいう。

(5) 「積雪」とは、道路の表面に雪が積もっている状態をいう。

8 道路形状

道路形状												
交差点		交差点付近		単路					踏切			一般交通の場所
環状交差点	その他	環状交差点付近	その他	トンネル	橋	カーブ・屈折	その他	第一種	第二種	第三種	第四種	

高速自動車国道及び指定自動車専用道路のインターチェンジについては、下図のとおり交通動線が交差する平面交差は交差点とするが、単に道路が合流する箇所やジャンクションは含まない。

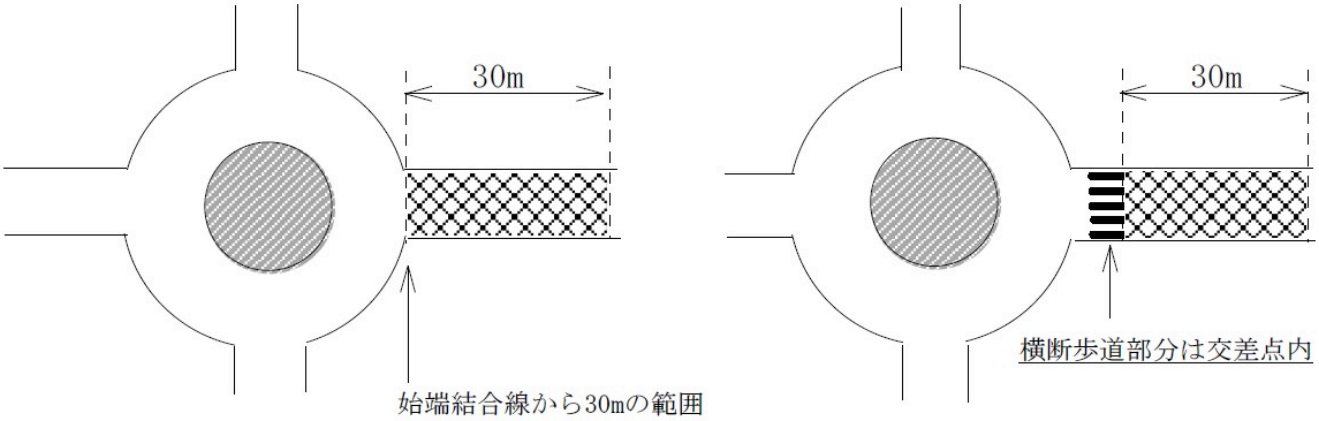


(1) 同一方向に向かって又は相対する方向から進行する直進車同士の交差点内での衝突は、信号機、一時停止標識、外側線の巻き込みがある場合には交差点内とし、当該進路の外側線が直線に引かれている場合は単路とする。

(2) 「交差点－環状交差点」とは、車両の通行の用に供する部分が環状の交差点であって、道路標識等により車両がその部分を右回りに通行すべきことが指定されているものをいう。なお、横断歩道等（自転車横断帯を含む。）が設けられている場合には横断歩道等を含み、横断歩道のない場合には始端結合説によるものとするが、すみ切り部分も含むものとする。

(3) 「交差点－その他」とは、環状交差点以外の交差点をいう。なお、横断歩道等（自転車横断帯を含む。）が設けられている場合には横断歩道等を含み、横断歩道のない場合には始端垂直説によるものとするが、すみ切り部分も含むものとする。

(4) 「交差点付近－環状交差点付近」とは、環状交差点の側端から30メートル以内の道路の部分をいう。



(5)「交差点付近ーその他」とは、環状交差点以外の交差点の側端から30メートル以内の道路の部分をいう。

(6) 「単路ートンネル」には、ガード下等の道路の部分は含まない。

(7) 「単路ー橋」には、陸橋及び跨線橋を含む。

(8) 「単路-カーブ・屈折」とは、上記以外のカーブ・屈折部分をいう。なお、カーブとは、道路が円弧を描いている部分及び屈折始点の手前30メートル以内の部分をいい、「屈折」とは道路が直角又は「くの字」型に曲がっている角からおおむね30メートル以内の部分をいう。

(9)「単路ーその他」とは、上記以外の単路の部分をいう。

(10)「踏切ー第一種」とは、常時踏切警手が遮断機を操作している又は自動遮断機が設置されている踏切をいう。

(11)「踏切ー第三種」とは、警報機のみが設置されている踏切をいう。

(12)「踏切ー第四種」とは、踏切警手がおらず、遮断機も警報機も設置されていない踏切をいう。

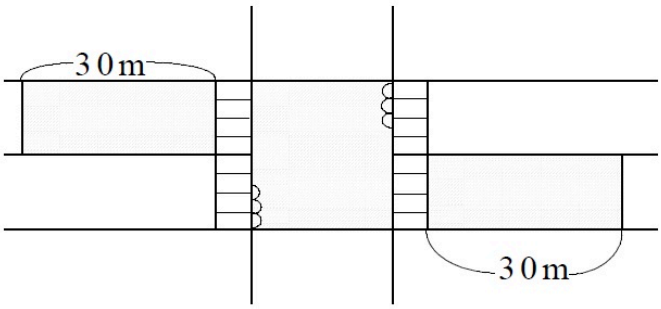
(13)「一般交通の場所」とは、「一般の交通の用に供するその他の道路」に該当する場所及び事故が発生した道路が高速道路、国道、都道府県道等に付属して設けられているサービスエリア、パーキングエリア、道の駅等の場合をいう。

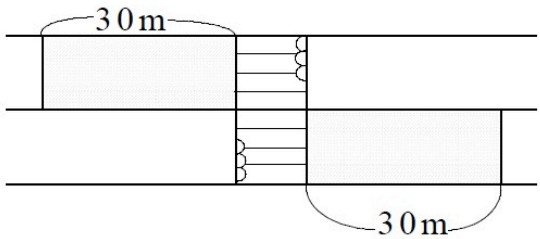
9 信号機

信号機							
点灯			点滅		消灯	故障	施設なし
3灯式	歩車分式	押ボ式	3灯式	1灯式			

(1)当該事故が信号機の効力が及ぶ範囲内で発生した場合、当事者の対面する信号機の作動状況について記す。

効力が及ぶ範囲内とは、交差点の場合、交差点の側端から30メートル以内の道路の部分及び単路の場合は横断歩道の側端から30メートル以内の道路の部分をいう。





(2) 「点灯－３灯式」とは、３灯式の信号機（矢印の多段信号を含む。） が正常（点滅を除く。）に作動していた場合の信号機をいう。

(3) 「点灯－歩車分式」とは、歩行者等（歩行者及び歩行者と同一の信号灯火で自転車横断帯又は横断歩道付近を通行する自転車をいう。以下同じ。）と自動車等（自動車及び原動機付自転車をいう。以下同じ。） の交錯が全く生じない信号表示又は歩行者等と自動車等の交錯が少ない信号表示により信号制御された３灯式の信号機（矢印の多段信号を含む。）が正常（点滅を除く。）に作動していた場合の信号機をいう。

(4) 「点灯－押ボ式」とは、正常に作動している押ボタン式信号機で、かつ、歩行者又は、歩行者及び自転車に対する灯火が「人の形の記号を有する灯火」の場合の信号機をいう。「人の形の記号を有する青色の灯火の点滅」も含む。

ただし、歩行者等の交通量が極めて少ない時間帯において、押ボタンが押下された場合に歩車分離制御の運用を行う信号機であるときには、「点灯－歩車分式」とし、押ボタンが押下されない場合は、その時点の信号機の作動状況による。

(5) 「点滅－３灯式」とは、道路交通法施行令（昭和35年政令第270号） 第２条に規定された「黄色の灯火の点滅」「赤色の灯火の点滅」をいう（１灯式信号機を除く。)。

(6) 「点滅－１灯式」とは、１灯式信号機等をいう。

(7) 「消灯」とは、人為的に消灯させた信号機をいう。

なお、停電等によって、当該場所に設置されている全信号機の信号がすべて消えていた場合も消灯として取り扱うこととする。

(8) 「故障」とは、機械の一部が破損・故障したことにより信号機の球切れ、秒時が進まない等の信号機をいう。

(9) 信号機がない場合には、「施設なし」とする。

１０ 一時停止規制

一時停止規制	標準										法定外表示		
	標準			拡大			縮小	その他	規制なし	対象外当事者	表示あり	表示なし	対象外当事者
	反射式	自発光式	内部反射式	反射式	自発光式	内部反射式							

(1) 「標識－標準」とは、本板の寸法が道路標識、区画線及び道路標示に関する命令（昭和35年総理府・建設省令第３号。以下「標識令」という。）別表第二に規定する寸法（一辺が80センチメートル。以下「標準の寸法」という。）である標識をいう。

(2) 「標識－標準－反射式」とは、標準の寸法である標識のうち、反射シールが貼付されているものをいう。

(3)「標識－標準－自発光式」とは、標準の寸法である標識のうち、標識外部の夜間照明装置が施されているものをいう。

(4) 「標識－標準－内部照明式」とは、標準の寸法である標識のうち、標識内部の夜間照明装置が施されているものをいう。

(5) 「標識－拡大」とは、本板の寸法が標識令別表第二備考一の（二）の９の規定等により拡大（拡大率1.5～２倍）された寸法（以下「拡大の寸法」という。）のものをいう。

(6) 「標識－拡大－反射式」とは、拡大の寸法である標識のうち、反射シールが貼付されているものをいう。

(7) 「標識－拡大－自発光式」とは、拡大の寸法である標識のうち、標識外部の夜間照明装置が施されているものをいう。

(8) 「標識－拡大－内部照明式」とは、拡大の寸法である標識のうち、標識内部の夜間照明装置が施されているものをいう。

(9) 「標識－縮小」とは、本板の寸法が標識令別表第二備考一の（二） の９の規定等により縮小（縮小率２／３倍）された寸法のものをいう。

(10)「標識－その他」とは、前記標識のいずれにも該当しない標識をいう。

(11)「標識－規制なし」とは、当事者種別が車両等で、かつ、当該事故が交差点内で発生した場合に、当該車両等の交差点内進入箇所に一時停止規制が行われていないものをいう。

(12) 標準標識と拡大標識が併設されている場合、ほか標識の種類が異なる場合は次の順位で選択するものとする。

1位：標識－拡大－内部照明式　2位：標識－拡大－自発光式

3位：標識－拡大－反射式　4位：標識－標準－内部照明式

5位：標識－標準－自発光式　6位：標識－標準－反射式

7位：標識－縮小

(13) ひき逃げ等のため当事者が不明の場合及び当事者が「列車」「歩行者」「物件等」「相手なし」の場合並びに当該事故の発生場所が交差点内以外の場合には、「対象外当事者」とする。

(14)「法定外表示－表示あり」とは、当事者種別が車両等で、かつ、当該事故が交差点内で発生した場合に、当該車両等の交差点進入箇所（交差点内は含まない。）に、標識令、道路交通法施行規則（昭和35年総理府令第60号）、災害対策基本法施行規則（昭和37年総理府令第52号）、大規模地震対策特別措置法施行規則（昭和54年総理府令第38号）等に定められたもの以外の表示等が、交通の安全と円滑を図るために設置されている場合をいう。具体的には、「止まれ」及び一時停止規制が実施されていることを強調する表示並びに狭さく、イメージハンプ、カラー舗装等が設置されている場合をいう。

(15)「法定外表示－表示なし」とは、当事者種別が車両等で、かつ、当該事故が交差点内で発生した場合に、当該車両等の交差点進入箇所に、13の表示が設置されていないものをいう。

(16) ひき逃げ等のため当事者が不明の場合、当事者が「列車」「歩行者」「物件等」「相手なし」の場合及び当該事故の発生場所が交差点内以外の場合並びに（14）の表示の設置が不明である場合には、「法定外表示－対象外当事者」を選ぶものとする

１１ 車道幅員

車道幅員															
単路 (交差点付近・踏切を含む)						交差点(1当進入側基準)									一般交通の場所
3.5m未満	3.5m以上	5.5m以上	9.0m以上	13.0m以上	19.5m以上	小 (5.5m未満)			中 (5.5m以上)			大 (13m以上)			
						小	中	大	小	中	大	小	中	大	

(1) 車道幅員とは、車道のみの幅員をいい、道路種別及び中央分離帯等の有無にかかわらず、すべて（上下線）の車道の合計幅員をいう。

歩車道の区分のない場合は、当該道路の幅員をいう。

なお、歩道及び路側帯等道路に付随する場所で発生した交通事故の場合であっても、車道のみを測定する。

(2) 中央分離帯によって上下線が分離されている場合は、分離帯部分を除いた上下車線の幅員の和を車道幅員とする。単路部における中央分離帯の開口部は中央分離帯があるものとして測定する。

(3) 「単路」には、交差点付近及び踏切を含む。なお、交差点付近は、前記「道路形状」における「交差点付近」と同意義とする。

(4) 「交差点」とは、前記「道路形状」における「交差点」と同意義とする。

(5) 交差点内の事故の場合、第１当事者の進入側道路の車道幅員を基準とし、第２当事者進入側道路の車道幅員を組み合わせる。

(6) 交差点内の単独事故については、第１当事者進入路の幅員及び第１当事者進入路と交差する道路のうち最も車道幅員の広い道路の幅員とする。

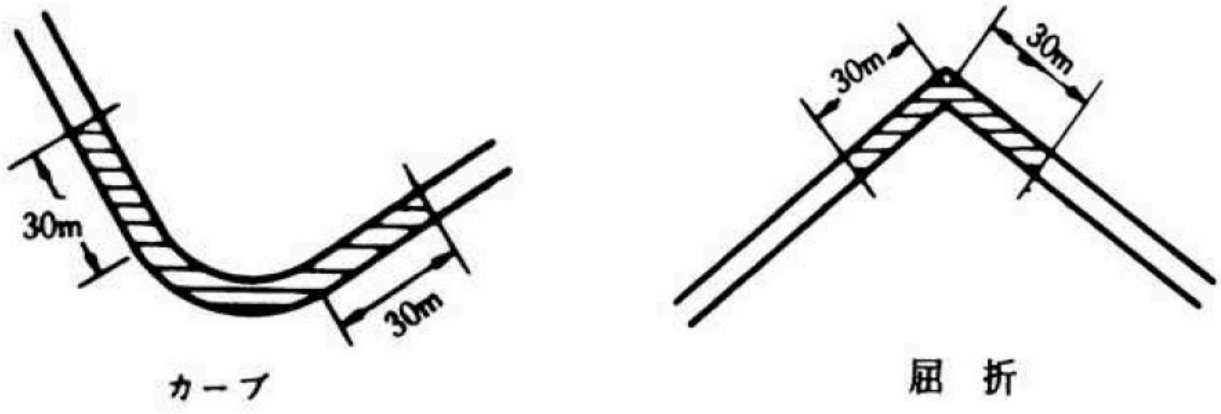
(7)「一般交通の場所」とは、「一般の交通の用に供するその他の道路」に該当する場所及び事故が発生した道路が高速道路、国道、都道府県道等に附属して設けられているサービスエリア、パーキングエリア、道の駅等をいう。

１２ 道路線形

道路線形									
カーブ・屈折			カーブ・屈折			直線			一般交通の場所
右			左			上り	下り	平坦	
上り	下り	平坦	上り	下り	平坦				

1. 「カーブ・屈折」とは、「道路形状」における「単路－カーブ・屈折」と同義とする。

図



(2) 「右・左」の決定は第１当事者の進行方向によって決めるものとする。ただし、歩行者が第１当事者となった場合は、車両等の進行方向によって決めるものとする。

(3) 「上り」「下り」とは、縦断傾斜がおおむね３／100以上の勾配で傾斜している道路の部分の上り坂又は下り坂の部分をいい、「上り」「下り」は、第１当事者の進行方向によって決めるものとする。ただし、歩行者及び路外からの進入車両等が第１当事者となった場合は、第２当事者となった車両等の進行方向によって決めるものとする（歩行者と路外からの進入車両等の事故の場合には、路外からの進入車両等が進行しようとする方向によって決めるものとする。）。

(4) 「一般交通の場所」とは、「一般の交通の用に供するその他の道路」に該当する場所及び事故が発生した道路が高速道路、国道、都道府県道等に付属して設けられているサービスエリア、パーキングエリア、道の駅等をいう。

１３ 衝突地点

衝突地点																										
単路(交差点付近をを含む)																			交差点内							その他
歩道		路側帯	非分離道路	自転車道	自転車専用通行帯	第一通行帯	第二通行帯以上	左折専用車線	自転車専用通行帯	右折専用車線	加減速車線	登坂車線	車線	歩道		路側帯	自転車道	自転車専用通行帯	横断歩道	自転車横断帯	自転車道	自転車専用通行帯	その他		
自転車通行指定部分	その他													自転車専用通行帯	その他										

(1)衝突地点は、最初に衝突（転倒）した場所とする。ただし、衝突のない事故の場合は、衝突があったものとみなして推定される場所とする。

(2)「単路（交差点付近を含む）－歩道－自転車通行指定部分」とは、 道路標識等により、普通自転車が歩道を通行することができることとされている場合（道路交通法第63条の4第1項第1号）で、道路標識等により普通自転車が通行すべき部分として指定された部分をいう（同条第2項）。

(3)「単路（交差点付近を含む）－歩道－その他」とは、歩道をいう。
「事故類型」が「車両単独」である事故のうち、当該車両が歩道と車道を分離するために設けられた縁石、防護柵等に衝突したものである場合にも「単路（交差点付近を含む） －歩道－その他」を選ぶものとする。

(4)「単路（交差点付近を含む）－路側帯」とは、路側帯をいう。
路側帯には、道路構造令（昭和45年政令第320号）第２条第１項第12 号の「路肩」のうち車道の左側に設けられた路肩を含み、路側帯に接した工作物（歩車道を区分するための縁石、防護柵等を除き、路側帯に接した家屋、塀等を含む。）及び路側帯の区別がない場所における道路に接した工作物（家屋、塀等を含む。）を含む。

(5)「単路（交差点付近を含む）－非分離道路」とは、中央線等により道路の中央が定められていない道路をいう。
一方通行路、高速道路でのランプウェイ（いずれも車両通行帯が設けられていない場合をいう。） も「単路（交差点付近を含む）－非分離道路」とする。

(6)「単路（交差点付近を含む）－自転車道」とは、原則として自転車の通行の用に供するため、縁石線又はさくその他これに類する工作物によって区画された車道の部分をいう。

(7)「単路（交差点付近を含む）－自転車専用通行帯」とは、普通自転車が通行しなければならない専用通行帯として指定された車道の部分をいう。

(8)「単路（交差点付近を含む）－第一通行帯」とは、中央線等により車両通行帯の設けられている道路の最も左側の車両通行帯をいう（左折専用車線、加減速車線及び登坂車線の部分を除く。)。片側１車線の部分は、「単路（交差点付近を含む）－第一通行帯」とする。

(9)「単路（交差点付近を含む）－第二通行帯以上」とは、第一通行帯、左折・右折専用車線、加減速車線、登坂車線及び異通行帯以外の車両通行帯をいう。

(10)「単路（交差点付近を含む）－左折専用車線」とは、左折のための付加車線及び専用車線の部分とし、直進等との兼用車線の部分を除く。専用車線については、交差点の側端から30メートルまでの部分をいう。

(11)「単路（交差点付近を含む）－右折専用車線」とは、右折のための付加車線及び専用車線の部分とし、直進等との兼用車線の部分を除く。専用車線については、交差点の側端から30メートルまでの部分をいう。

(12)「単路（交差点付近を含む）－加減速車線」とは、道路構造令第２条第９号に規定される「変速車線」の部分をいう。

(13)「単路（交差点付近を含む）－登坂車線」とは、道路構造令第２条第７号に規定される「登坂車線」の部分をいう。

(14)「交差点内」は、衝突の場所によって細分する。交差点については、「道路形状」における「交差点」と同意義とする

ア 「交差点内－横断歩道」とは、道路標識又は道路標示により歩行者の横断の用に供するための場所であることが示されている道路の部分をいう。

イ 「交差点内－自転車横断帯」とは、道路標識又は道路標示により自転車が横断するための場所であることが示されている道路の部分をいう。

ウ 「交差点内－自転車道」とは、交差点のうち前記「単路（交差点付近を含む）－自転車道」に該当する部分をいう。

エ 「交差点内－自転車専用通行帯」とは、交差点のうち前記「単路（交差点付近を含む）－自転車専用通行帯」に該当する部分をいう。

オ 「交差点内－その他」とは、交差点のうち前記のいずれにも該当しない道路の部分をいう。

(15)「その他」とは、「中央分離帯」への衝突、「踏切」「一般交通の場所」での衝突、及び防護柵等がない場所での「路外逸脱」「転落」等をいう。

１４ ゾーン規制

当該事故が発生した場所の「ゾーン30」規制の有無について記す。

１５ 中央分離帯施設等

(1) 「中央分離帯」とは、車線を往復の方向別に分離するために設けられた交通安全施設のうち、グリーンベルト、ガードレール、縁石等の分離帯施設をいう（例1）。
高速道路等の高架橋や段差部分において、上下線がコンクリート、のり面等で仕切られている場合は「中央分離帯」とする。

(2) 「中央線－高輝度標示」とは、夜間・雨天時等における道路標示の反射輝度、視認性等を高めるため、ペイントによる道路標示にリブ（凸状）を設け又はリブを有するシート等をはり付ける道路標示をいう（例２）。

(3)「中央線－チャッターバー等」とは、道路標示のうち道路の中央に設けられたチャッターバー道路鋲、石等をいう（例３）。

(4)「中央線－ポストコーン」とは、道路標示のうち道路の中央に設けられた標示筒（ポストコーン）をいう。チャッターバー等と併用されている場合は、「ポストコーン」とする（例４）。

(5) 「中央線－ワイヤロープ」とは、道路標示のうち道路の中央に設けられたワイヤロープをいう。他の中央線項目と併用されている場合は、「ワイヤロープ」とする（例5）。

(6)「中央線－ペイント」とは、道路標示の立ち入り禁止部分（ゼブラ・ゾーン等）として路面にペイントで印されている中央線（例５（１） 又は路面にペイントで印されているワイド幅、２本線、普通幅等の中央線（例５（２） をいう。

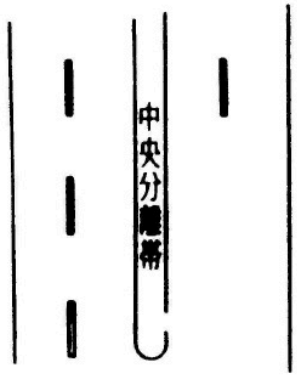
(7) 中央分離帯施設等のない場合には、「中央分離なし」とする。

(8)「一般交通の場所」とは、「一般の交通の用に供するその他の道路」に該当する場所及び事故が発生した道路が高速道路、国道、都道府県道等に付属して設けられているサービスエリア、パーキングエリア、道の駅等をいう。

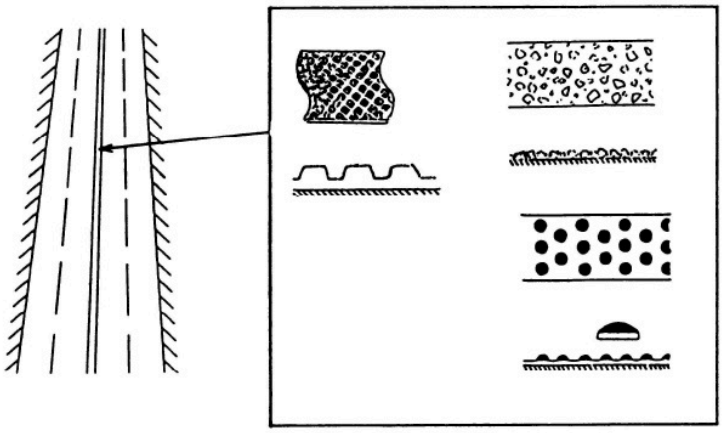
(9) 交差点内については実態どおりを記入する。通常の交差点内は「中央分離なし」が多いが、細街路と交わる交差点の場合には中央分離施設等がある場合がある。

【例】

1　中央分離帯

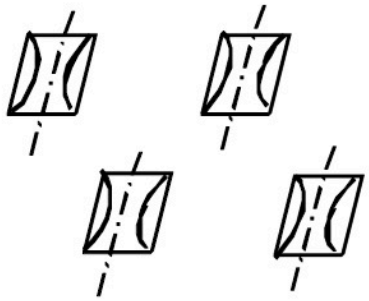


2　高輝度標示



3　チャッターバー等

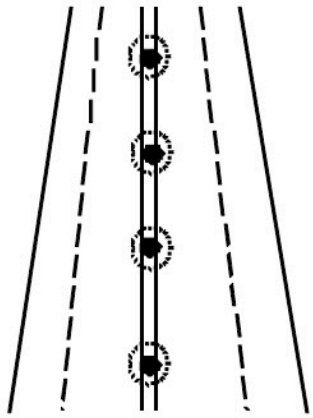
(1)チャッターバー等



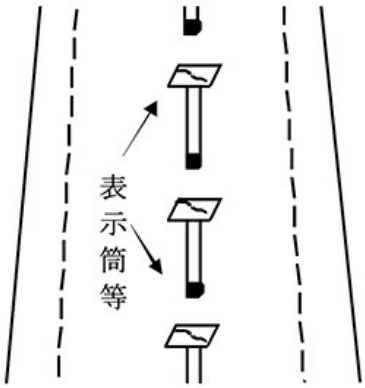
車両進行方向

車両進行方向

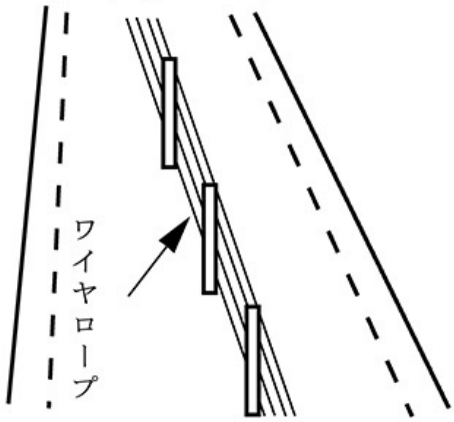
(2)発光式道路鋲



4　ポストコーン

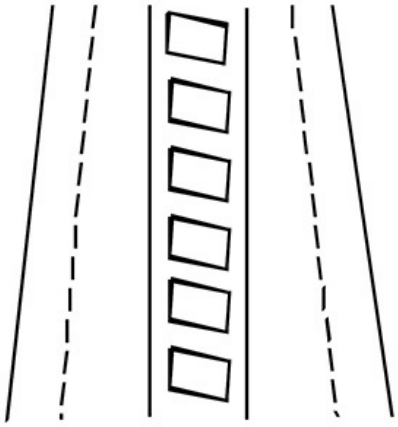


5　ワイヤロープ



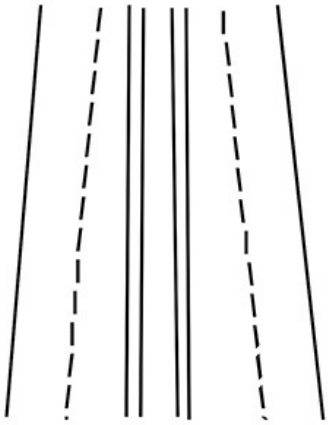
6　ペイント

(1) 中央線



ペイント

(2) 中央線



ペイント (2本)

１６ 歩車道区分

歩道者区分			
区分あり			区分なし
防護柵等	縁石・ブロック等	路側帯	

(1)「区分あり－防護柵等」とは、歩道と車道を分離するために柵、ガードレール等で区分されたものをいう。

(2) 「区分あり－縁石・ブロック等」とは、歩道と車道を分離するために縁石・ブロック等で区分されたものをいう。

(3) 「区分あり－路側帯」とは、道路交通法第２条第１項３号の４に規定する路側帯及び外側線で区分されたもので、その幅員が50センチメートル以上のものをいう。

(4) 「区分なし」とは、歩車道の区分のないものをいう。

１７ 事故類型

事故類型	人対車両										車両相互									車両単独												列車
	対面通行中	背面通行中	横断中				路上遊戯中	路上作業中	路上停止中	路上横臥	その他	正面衝突	追突		出会い頭	追越追抜時	すれ違い時	左折時	右折時		その他	工作物							駐車車両運転者不在	路外逸脱		転倒	その他	
			横断歩道	横断歩道付近	横断歩道橋付近	その他							その他	進行中					その他	右折直進		電柱	標識	中央島分離帯・安全島	防護柵等	家屋・塀	橋脚・橋梁	その他		転倒	その他			

(1)「人対車両」は、歩行者（準歩行者を含む。）が第１当事者又は第２ 当事者となった事故（列車が相手方である場合を除く。）の類型をいい、歩行者の行動によってこれを細分する。

なお、歩車道を分離するための縁石に乗り上げて歩道上の歩行者と衝突した場合には、「人対車両」事故とする。

ア 「人対車両－対面通行中」とは、歩行者が相手方車両と対面して道路を通行中に事故が発生した類型をいい、「人対車両－横断中－横断歩道」～「人対車両－路上停止中」に該当しないものをいう（背面通行中の項において同じ。）。

イ 「人対車両－背面通行中」とは、歩行者が道路を通行中、歩行者の後方から相手方車両が進行してきて事故が発生した類型をいう。

ウ 「人対車両－横断中－横断歩道」とは、歩行者が横断歩道（道路標識又は道路標示により歩行者の横断の用に供するための場所であることが示されている道路の部分）を利用して道路を横断していたときに事故が発生した類型をいい、横断歩道の設置場所が交差点内であると、交差点外であるとを問わない。

「横断中」とは、道路の端から道路の部分を通行して反対側の端へ渡ることをいい、横断途中で引き返す場合を含むほか、交差点内の通行で「対面」「背面」に該当しないものは、原則として「横断中」とする（以下横断中の項において同じ。）。

エ 「人対車両－横断中－横断歩道付近」とは、横断歩道が設置されている場合に歩行者がその横断歩道を利用しないで、その側端からおおむね30メートル以内の道路の部分を横断していたときに事故が発生した類型をいう。

オ 「人対車両－横断中－横断歩道橋付近」とは、横断歩道橋が設置されている場合に歩行者がその横断歩道橋を利用しないで、その側端からおおむね30メートル以内の道路の部分を横断していたときに事故が発生した類型をいう。

なお、横断歩道橋の側端とは、いわゆる取付部分（階段が地面に接している部分）ではなく、その道路の上部を横断している歩道橋の部分をいい、その真下の道路の部分からおおむね30メートル以内が「横断歩道橋付近」となる。また、横断歩道橋の真下の道路の部分も「横断歩道橋付近」とする。

カ 「人対車両－横断中－その他」とは、横断歩道、横断歩道付近、及び横断歩道橋付近以外の道路の部分を歩行者が横断していたときに事故が発生した類型をいう。

キ 「人対車両－路上遊戯中」とは、ローラースケート、球戯、小児用の車の乗り回し等、遊びを目的として道路を利用していたときに事故が発生した類型をいう。

ク 「人対車両－路上作業中」とは、道路工事、清掃、荷物の積卸し等のため道路で作業をしていたときに事故が発生した類型をいう。

ケ 「人対車両－路上停止中」とは、道路上に停止していたときに事故が発生した類型をいい、道路上にいた理由は問わない。道路とは、車道、歩道、路側帯、一般交通の場所等道路交通法上の道路をいう。

コ 「人対車両－路上横臥」とは、道路上に泥酔、居眠り等で横たわっていた時（座り込んでいる場合も含む。）に事故が発生した類型をいう。

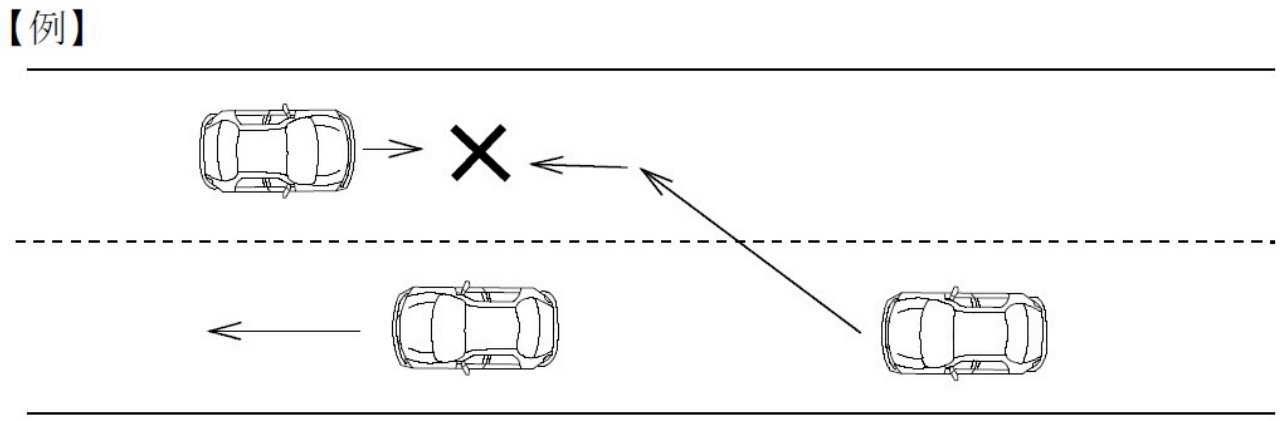
サ 「人対車両－その他」とは、駐車場など一般交通の用に供する道路で発生した事故、車両が道路外から道路へ進行する際に発生した事故等、いずれの類型にも該当しない類型をいう。

シ 飛び出し等のように、歩行者の行動が判然としない場合は、事故の状況、その者の道路利用目的等から判断して「通行」か「横断」か「路上遊戯」かを決めるものとする。

(2) 「車両相互」は、当該事故の第１当事者及び第２当事者がいずれも車両等である事故（列車が相手方である場合を除く。）の類型をいい、両者の行動関係からみてこれを細分する。

ア 「車両相互－正面衝突」とは、相対する方向から進行（前進）してきた車両と向き合ったまま衝突した場合をいう。

前車追越し又は追い抜き中に衝突したもの（例）を含む。

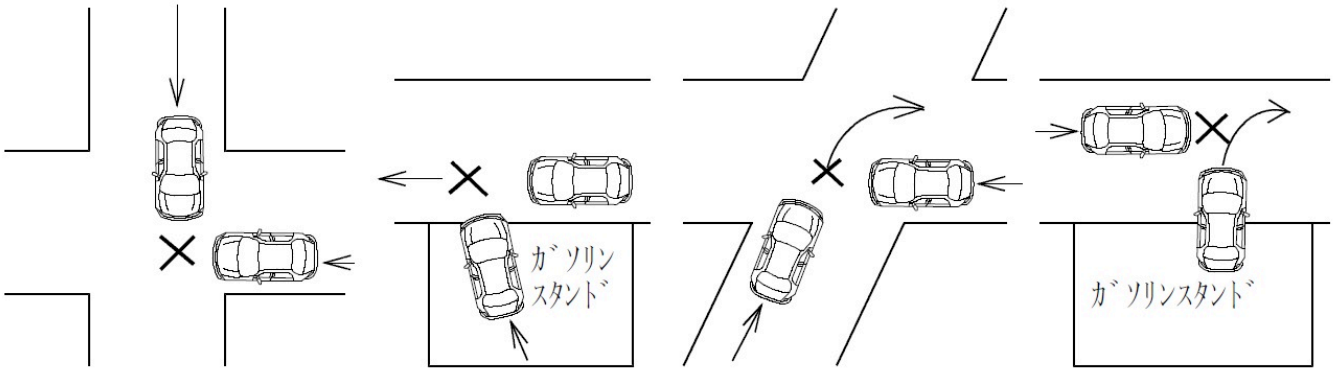


イ 「車両相互－追突－進行中」とは、同一方向に向かって進行中（前進）の車両間において後車が前車に衝突した類型をいう。

ウ 「車両相互－追突－その他」とは、前車が信号待ち、客待ち、貨物の積卸し等のため駐・停車した場合で、運転者が運転席に乗車している状態のとき、進行（前進）してきた車両が前車の後部に衝突した類型をいう。

エ 「車両相互－出会い頭」とは、相交わる方向に進行中の車両が双方から行き合うはずみに衝突した類型をいう。

【例】



オ 「車両相互－追越追抜時」とは、追越し又は追い抜きの際、前車の側面に後車が触れ合った類型をいう。並進状態に入る前に後車が前車の後部に衝突したものは「追突」とする。

カ 「車両相互－すれ違い時」とは、対面進行中の車両間において側方通過の際、一方の車両の側面に他方の車両が触れ合った類型をいう。一方の車両が停止中であったものを含む。

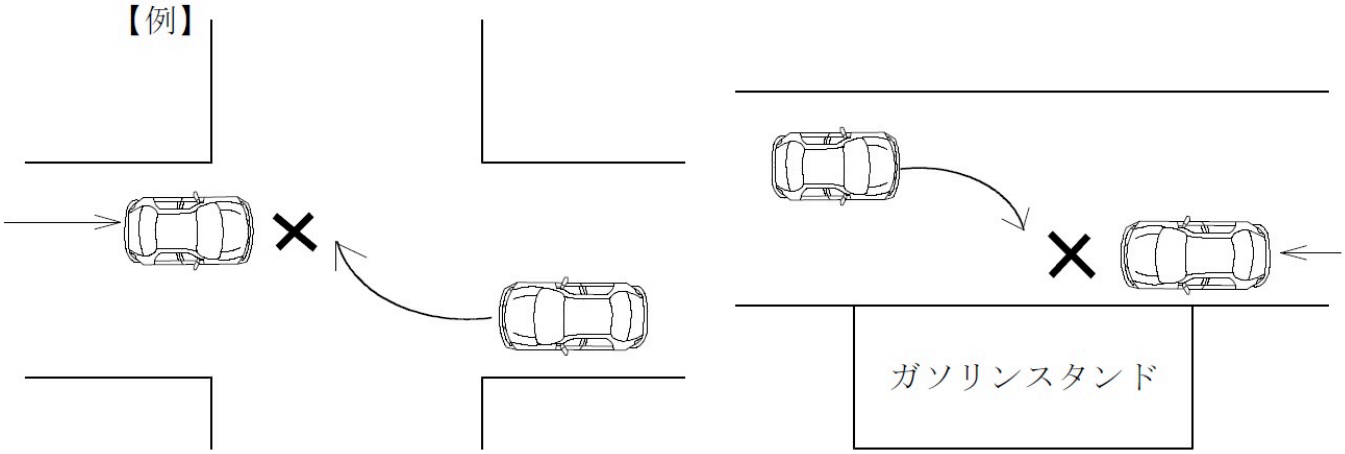
キ 「車両相互－左折時」とは、上記「正面衝突」「追突」「出会い頭」「追越追抜時」「すれ違い時」を除き（「右折時」において同じ。)、当事者の一方の車両等が左折時に事故が発生した類型をいう。

なお、「左折時」と次の「右折時」が競合する事故は、第１当事者の行動により決定する。

ク 「車両相互－右折時－右折直進28」とは、当事者の一方の車両等が右折、他方の車両等が相対する方向から直進中に事故が発生した類型をいう。

この「右折」には、右折後の横断行為中を含む。

【例】



ケ「車両相互－右折時－その他」とは、右折時に発生した事故のうち、上記「右折直進」に該当しない類型をいう。

コ「車両相互－その他」とは、後退した際、自車後部を後車前部に衝突させた場合等、車両相互事故のうち、上記のいずれにも該当しない類型をいう。

(3) 「車両単独」は、第２当事者が「駐車車両（運転者不在)」「物件」[相手なし」である事故の類型をいい、第２当事者となったものを中心にこれを細分する。

ア 「工作物」は、道路上又は道路に接着して設けられている物件に車両が衝突した場合に選ぶものとし、工作物の種類により細分する。

イ 「車両単独－工作物－電柱」とは、一般の電柱のほか、信号機用のポール、道路（街路）照明用のポール等に衝突した類型をいう。

ウ 「車両単独－工作物－標識」とは、道路標識のほか、消防用の標識その他公共用の掲示板、案内板等に衝突した類型をいう。

エ 「車両単独－工作物－分離帯・安全島・中央島」とは、分離帯、安全島又は中央島に衝突した類型をいい、分離帯、安全島、中央島とはそれぞれ次のものをいう。

・分離帯とは、縁石、コンクリート壁、フェンス等によって車線を往復の方向に分離し、及び側方余裕を確保するために設けられた帯状の施設をいう。

・安全島とは、交通島ともいい、車両の安全かつ円滑な通行を確保し、又は歩行者の横断の安全を図るために交差点、車道の分岐点等に設けられた島状の施設をいう。

・中央島とは、環道における車両の安全かつ円滑な通行を確保するために、環状交差点の中央部に設けられた島状の施設をいう。

オ「車両単独－工作物－防護柵等」とは、路側に設けられたガード

・レール、ガード・フェンス、ガード・ロープ等の防護柵類、防護壁等に衝突した類型をいう。

カ「車両単独－工作物－家屋・塀」とは、家屋又は塀に衝突した類型をいい、家屋及び塀とはそれぞれ次のものをいう。

・家屋とは、人家、工場、倉庫等の建物で、道路に接着して建てられているものをいう。

・塀とは、家や敷地の囲いとして設けた板、土、コンクリート、石、フェンス、植木等の障壁であって、道路に接着して設けられているものをいう。

キ「車両単独－工作物－橋梁・橋脚」とは、橋梁又は橋脚に衝突した類型をいい、橋梁又は橋脚とは、一般の橋はもちろん陸橋、跨線橋等を総称したもので、その構造部分及び附属物も含んだものをいう。

ク「車両単独－工作物－その他」とは、車両単独で工作物に衝突した類型のうち、上記のいずれにも該当しないものをいう。

ケ「車両単独－駐車車両（運転者不在）」とは、運転者が乗車していない路上駐車中の車両（物件とみなす）と衝突した場合をいい、その駐車が適法であると違法であるとを問わない。

なお、運転者以外の者のみが乗車しているときも、ここにいう「駐車車両」に当たる。

コ「路外逸脱」とは、車両が道路上を進行中の運転者が運転を誤り、道路上又は路側の工作物に衝突することなく道路外（路面電車にあっては軌道外）に逸走する類型をいう。

サ「車両単独－路外逸脱－転落」とは、崖下、川原、溝、田畑等道路外の低い部分へ落ちた類型をいい、車体の一部又は人体だけが落ちた類型も含むものとする。 【例】 側溝への落輪

シ「車両単独－路外逸脱－その他」とは、転落以外の状態で道路外に逸走した類型をいい、道路と接続する空地等（道路交通法上の道路ではない部分）へ飛び込んでいったもの等をいう。

ス「車両単独ー転倒」とは、車両が道路上で、工作物に衝突することなく、急ハンドル、急ブレーキ、路面の欠陥等によって自ら転倒した類型をいう。

セ「車両単独ーその他」とは、車両単独のうち前記のいずれにも該当しない類型をいう。例えば、急停止等による乗客の車内事故、同乗者の転落事故等がこれに当たる。

(4) 「列車」とは、列車が当事者となった踏切事故の類型をいう。

１８ 特殊事故

特殊事故	事故内容													当事者内容									
	共同危険行為	暴走行為	ひき逃げ	無申告	多重衝突	左折巻き込み（轢過）	荷崩れ	自然発車	ドア開閉	車両火災	スリップ	妨害運転	該当なし	薬物影響	発作・急病				身障者			緊急者緊急用務中	該当なし
															てんかん	心臓マヒ	脳血管障害	その他	視覚障害	聴覚障害	その他		

(1) 「共同危険行為」とは、道路交通法第68条（共同危険行為等の禁止）の違反によって発生した交通事故をいう。

(2) 「暴走行為」とは、最高速度違反、信号無視等交通関係法令の違反行為を行うことにより、交通秩序を乱し交通に対する著しい危険又は著しい迷惑を伴って発生させた交通事故をいう。

(3) 「ひき逃げ」とは、事故当事者が道路交通法第72条第１項前段に規定する措置を怠り、逃走した交通事故をいう。

(4) 「無申告」とは、事故当事者が道路交通法第72条第１項後段に規定する報告義務のみに違反した交通事故をいう（１件のひき逃げで、「ひき逃げ」と「無申告」の双方を選択することはない。）。

(5) 「多重衝突」とは、１個の事故誘発行為によって時間的、場所的に接着し、かつ、連続して同乗者を除く３以上の当事者（単独事故の第２ 当事者（物件等）を含む。）が、相互に関連して発生した交通事故をいう。

(6) 「左折巻込み（轢過）」とは、車両が左折時に順行中の相手（同一方向に進行中（横断中を除く。）の者）と衝突又は接触した後、相手の人体を車輪で轢過した交通事故をいう（歩道が設置されている場合における歩道を進行中の者は含まない。）。

(7) 「荷崩れ」とは、自動車等の貨物（積載物）の荷崩れによって発生した交通事故をいう。

(8) 「自然発車」とは、運転者の運転行為以外の原因で車両等が動き出したことによって発生した交通事故をいう。

(9) 「ドア開閉」とは、車両等のドアの開閉（ドアの閉鎖が不完全な場合を含む。）によって発生した交通事故をいう。

(10)「車両火災」とは、交通事故が原因で関係車両が炎上し、又は運転中の車両が炎上した交通事故をいう。

(11)「スリップ」とは、圧雪凍結路面等のため、特に制動距離が長くなったり、進路が左右方向に変化した交通事故をいう。

(12)「妨害運転」とは、道路交通法第117条の2第6号又は同法第117 条の2の2第11号に該当する行為によって発生した事故（道路交通法 上の妨害運転に当たる行為によって発生した事故をいい、危険運転致 死傷罪又は過失運転致死傷罪として処断されたものを含む。）をいう。 妨害運転による事故であれば、その行為者の車両と他の当事者との衝突の有無は問わない。

(13)「薬物影響」とは、薬物（道路交通法第117条の２第３号にいう「麻薬、大麻、あへん、覚せい剤又は毒物及び劇物取締法（昭和25年法律第303号）第３条の３の規定に基づく政令で定める物」をいう。）の影響によって発生した交通事故をいう。

(14)「発作・急病ーてんかん」とは、運転者、歩行者等がてんかんの発作を起こしたことによって発生した交通事故をいう。

(15)「発作・急病ー心臓マヒ」とは、運転者、歩行者等が心筋こうそく等の心臓病による発作を起こしたことによって発生した交通事故をいう。

(16)「発作・急病ー脳血管障害」とは、運転者、歩行者等が脳血管障害を起こしたことによって発生した交通事故をいう。

(17)「発作・急病ーその他」とは、運転者、歩行者等がてんかん、心臓マヒ、脳血管障害以外の病的発作（めまい、胃けいれん等）等を起こしたことによって発生した交通事故をいう。

(18)「身障者ー視覚障害」とは、身体障害者福祉法（昭和24年法律第283号）に定める身体障害者手帳の交付を受けた視覚障害者が当事者になった交通事故をいう。

(19)「身障者ー聴覚障害」とは、身体障害者福祉法に定める身体障害者手帳の交付を受けた聴覚障害者が当事者になった交通事故をいう。

(20)「身障者ーその他」とは、身体障害者福祉法に定める身体障害者手帳の交付を受けた身体障害者のうち、上記のいずれにも該当しない場合をいう。

(21)「緊急車緊急用務中」とは、道路交通法第39条第１項で定められた緊急自動車が緊急走行中に発生した交通事故をいう。

１９ 国籍等

(1)当事者が２以上の国籍等を有する場合には、次のとおりとする。

ア 日本の国籍と他の国・地域の国籍等を併せて有している場合は、日本の国籍を記入する。

イ 日本の国籍を有さず、２以上の外国の国籍等を有している場合には、それらの国・地域のうちその者が生活の本拠を有する国・地域の国籍等とし、それにより難いときは、その者が携帯する在留カード等の国籍・地域欄に記載されている国・地域の国籍等又はその者が携帯する旅券（旅券が２通以上ある場合は、入国審査官の上陸許可の証印を受けた旅券）の発給国の国籍等を記入する。

(2) 身元不明等で国籍が明らかでない場合は、調査不能とする。

(3) ひき逃げ等のため当事者が不明の場合の当事者欄及び単独事故の場合の第２当事者は対象外当事者とする。

２０ 職業区分

<table>
<tr><th colspan="2">職業区分</th><th>職業区分の内容</th></tr>
<tr><td>幼児</td><td>未就園児
就園児</td><td>幼稚園（保育所を含む）に入っていない幼児幼稚園（保育所を含む）に入っている幼児</td></tr>
<tr><td>小学生</td><td>1年生
2年生
3年生
4年生
5年生
6年生</td><td rowspan="5">（1）「小学生」及び「中学生」には、盲・聾・養護学校の「小学部」「中学部」の児童・生徒を、「中学生」には中等教育学校の「前期課程」の生徒を含む。ただし、中等教育学校生徒の学年は中学生の学年を準用するものとする。
（2）「高校生」には、中等教育学校の後期課程及び盲・聾・養護学校の「高等部」の生徒並びに高等専門学校の1~3年生を含む。ただし、中等教育学校生徒の学年は、高校生の学年を準用するものとする。
（3）「大学生」には、高等専門学校の4・5年生を含む。
（4）「その他の学生」は、学校教育法第124条の専修学校（専門学校）又は同法第134条の各種学校に在学している者及び予備校に在学している者をいう。ただし、在宅浪人は「無職」とする。
（5）学校卒業から入学（就職）までの間は、現に入学（就職）している場合を除き、3月31日までは卒業前の学校区分により、4月1日以降は入学（就職）予定の学校（職業）による。4月1日以降においてなお入学（就職）の予定のない者は「無職」とする。
（6）夜間学生（生徒）は、昼間において就業している場合には該当する職業区分とし、無職、アルバイトの場合には学生（生徒）とする。夜間高校の4年生は「高校生－3年生」とする。</td></tr>
<tr><td>中学生</td><td>1年生
2年生
3年生</td></tr>
<tr><td>高校生</td><td>1年生
2年生
3年生</td></tr>
<tr><td colspan="2">大学生</td></tr>
<tr><td colspan="2">その他の大学生</td></tr>
<tr><td rowspan="6">職業運転者</td><td>バス</td><td>定期路線バス、観光バス等の運転を職業とする者</td></tr>
<tr><td>タクシー・
ハイヤー</td><td>タクシー・ハイヤーの運転を職業とする者</td></tr>
<tr><td>トラック</td><td>貨物自動車の運転を職業とする者</td></tr>
<tr><td>バイク</td><td>道路貨物運送業のバイクの運転を職業とする者いわゆる「バイク便」の運転者等</td></tr>
<tr><td>自転車</td><td>自転車の運転を職業とする者いわゆる「自転車便」「ベロタクシー」の運転者等</td></tr>
<tr><td>その他</td><td>会社、官公庁等において職業的に自家用自動車の運転業務に従事している者であって、上記のいずれにも該当しない者（例お抱え運転者、運転代行業又は自家用自動車管理業の運転者等）</td></tr>
</table>

<table>
<tr><th colspan="2">職業区分</th><th>職業区分の内容</th></tr>
<tr><td colspan="2">公務
（他に分類されるものは除く）</td><td>国家公務（立法機関・司法機関・行政機関）、地方機関（都道府県機関・市町村機関）に従事している場合等。
ただし、社会公共のために主に権力によらない業務（学校教育機関、電気等の供給を行う事業等）を行う事業所は、その行う業務によりそれぞれの職業区分に分類。</td></tr>
<tr><td colspan="2">農業・林業</td><td>耕種農業、畜産農業（養きん、養ほう、養蚕を含む）及び農業に直接関係するサービス業務並びに林業及び林業に直接関係するサービス業務を行う事業所等なお、植木の刈り込みのような園芸サービスを提供する事業所及び昆虫類，へびなどの採捕を行う事業所も含まれる。</td></tr>
<tr><td colspan="2">漁業</td><td>一般海面漁業、内水面漁業のほか水産養殖業を含む。</td></tr>
<tr><td colspan="2">鉱業</td><td>金属鉱業、石炭・亜炭鉱業、原油・天然ガス鉱業等のほか採石業、砂・砂利・玉石採取業、窯業原料用鉱物等の鉱業を含む。</td></tr>
<tr><td colspan="2">建設業</td><td>一般土木建築工事業、舗装工事業、木造建築工事業、大工工事業、鉄骨・鉄筋工事業、石工・れんが・タイル・ブロック工事業、左官工事業、屋根・板金・塗装工事業等のほか電気工事業、電気通信・信号装置工事業、管工事業、さく井工事業等の設備工事業を含む。</td></tr>
<tr><td colspan="2">製造業</td><td>食料品製造業、飲料・たばこ・飼料製造業、繊維工業、繊維製品製造業、木材・木製品製造業、パルプ・紙・紙加工品製造業、化学工業、石油・石炭製品製造業、プラスチック製品製造業、ゴム製品製造業、革製品製造業、窯業・土石製品製造業、鉄鋼業、非鉄金属製造業、金属製品製造業、一般機械器具製造業、電気機械器具製造業、輸送用機械器具製造業、精密機械器具製造業、武器製造業、貴金属製品製造業、楽器製造業、事務用品製造業、装身具・装飾品製造業等のほか新聞業、出版業、印刷業、製本業等を含む。</td></tr>
<tr><td>卸・小売業</td><td>その他</td><td>各種商品卸売業（商社等）、衣料・飲食料品・建築材料・機械器具等卸売業のほか代理商・仲立業等の卸売業を含む。各種商品小売業（デパート、スーパーマーケット、コンビニエンスストア等）、織物・衣類・身の回り品小売業、飲食料品小売業（ピザ等宅配業を除く）、自動車・自転車小売業、家具・じゅう器・家庭用機械器具小売業のほか医薬・化粧品、燃料（ガソリンスタンド等）、文房具等の小売業、通信販売を含む。</td></tr>
</table>

職業区分	職業区分の内容
金融・保険業	各種銀行、信用金庫・同連合会、信用共同組合・同連合会、商工組合中央金庫、労働金庫・同連合会、農林水産金融業（農林中央金庫、森林組合連合会、農業協同組合・漁業協同組合のうち金融上の便益を供することを専業とする事業所をいう。）、貸金業、質屋、クレジットカード業、投資業、証券業、商品先物取引業、生命保険業、損害保険業、保険代理業、保険サービス業等
不動産業	建物売買業、土地売買業、不動産代理・仲介業、不動産賃貸業、貸家業、貸間業、不動産管理業
運輸業郵便業	鉄道、自動車、船舶、航空機又はその他の運送用具による旅客、貨物の運送業、倉庫業、運輸に附帯するサービス業を営む事業所並びに郵便物又は信書便物を送達する事業所等
情報通信業	電気通信・電話業及びこれに附帯するサービス業（注）テレビ・ラジオ放送業は「サービス業その他」新聞業は「製造業」とする。
電気・ガス・熱供給・水道業	電気供給事業、導管により製造ガス・天然ガス・混合ガスを供給する事業、導管により蒸気・温水・冷水等の熱エネルギーを供給する事業、上下水道事業
学術研究、専門・技術サービス業	専門サービス業（法律事務所、公証人役場、公認会計士、デザイン業等）、広告業、技術サービス業（獣医業、建築設計業、写真業等）
宿泊業、飲食サービス業	宿泊業、下宿業、飲食店、持ち帰り・配達飲食サービス業等
生活関連サービス業、娯楽業	洗濯業、理容業、美容業、浴場業、旅行業、火葬・墓地管理業、娯楽業（映画館、演芸、競輪・競馬等の競争場等）、スポーツ施設提供業、公園・遊園地等
教育、学習支援業	学校教育機関のほか公民館、図書館、博物館、動物園、青少年教育施設、職業訓練施設、学習塾等を含む。
医療、福祉	医療業のほか助産所、歯科技工所、保健所、健康相談施設、検疫所等を含む。社会保険事業団体、老人福祉・介護事業、障がい事業者福祉で更正保険事業も含む。
複合サービス事業	郵便局、協同組合（農業協同組合、漁業協同組合、森林組合等）

(1) 「職業運転者」とは、バス・タクシー・トラック・バイク等の事業用自動車の職業運転者及び会社、官公庁等において職業的に自家用自動車の運転業務に従事している者（お抱え運転者、運転代行業又は自家用自動車管理業の運転者等）をいう。

その他の営業や配達等（出前を含む。）の業務に付随して、日常的に自家用自動車を運転している者は、その業務に該当する職業を記入する。

(2) 夜間学生（生徒）は、昼間において就業している場合には該当する職業を、無職（アルバイトを含む。）の場合には該当する学年を記入する。

(3) 主婦・主夫で昼間部の学生の身分を有する者は該当する学生とし、夜間部の学生の身分を有するものは通学を含めた授業時間内だけを該当する学生とする。

(4) アルバイトに従事中（通勤を含む。）の事故については、アルバイトの業務に該当する職業を記入する。

ただし、学生（生徒)、外国人（永住権のある外国人を除く。）は、該当する学生、外国籍を記入する。

(5) 外国人で観光や出張など一時的に日本に滞在するものは、外国人とする。

(6) 永住権のある外国人及び日本に居住している外国人は、その職業区分による。

永住権のある外国人とは、出入国管理及び難民認定法（昭和26年政令第319号）別表第２の上欄の永住者の在留資格をもって在留している者、又は日本国との平和条約に基づき日本の国籍を離脱した者等の出入国管理に関する特別法（平成３年法律第71号）に定める特別永住者をいい、在留カードに記載してある「在留資格」及び特別永住者証明書により確認できる。

日本に居住している外国人とは、在留資格の有無に関わらず、日本において生計を立てている外国人をいう。

２１ 運転資格

運転資格	原付以上													対象外当事者免許		当事者不明	単独事故
	有資格					無免許等							調査不能				
	有効免許	仮免許	国際免許	外国免許	運転許可証	全取得歴なし	取り消し	停止中	失効	免許外	条件違反	その他		あり	なし		

(1) 「原付以上」とは、当事者が「乗用車」「貨物車」「特殊車」「二輪車」の運転者をいう。

(2) 「有資格ー有効免許」とは、当該車両を運転することができる運転免許（資格）を取得している者（仮免許、国際免許、外国免許及び運転許可証を除く。）をいう。

(3) 「有資格ー仮免許」とは、運転練習等のため大型自動車、中型自動車、準中型自動車又は普通自動車の仮免許を取得し、当該仮免許によって運転することができる大型自動車、中型自動車、準中型自動車又は普通自動車を運転している者をいう。

(4) 「有資格ー国際免許」とは、道路交通に関する条約（ジュネーブ条約）第24条第１項の運転免許証で条約附属書９又は条約附属書10に定める様式に合致したものを所持している者をいう。

(5) 「有資格ー外国免許」とは、道路交通法第107条の2に規定される「外国運転免許証」を所持している者をいう。対象となる国等は、道路交通法施行令第39条の4に定めるスイス連邦、エストニア共和国、ドイツ連邦共和国、フランス共和国、ベルギー王国、モナコ公国の6か国と台湾の1地域である。（令和2年8月現在）

(6) 「有資格ー運転許可証」とは、日本国とアメリカ合衆国との間の相互協力及び安全保障条約第６条に基づく施設及び区域並びに日本国における合衆国軍隊の地位に関する協定第10条１に規定される合衆国軍隊の構成員及び軍属並びにそれらの家族に対して発給した運転許可証若しくは運転免許証又は軍の運転許可証を所持している者をいう。

(7) 「無免許等ー全取得歴なし」とは、運転免許（仮免許、国際免許、外国免許及び運転許可証を含む。）の取得歴のない者をいう。

(8) 「無免許等ー取消し」とは、運転免許を取り消され、取消後、運転免許を取得していない者をいう。

(9) 「無免許等ー停止中」とは、運転免許の効力の停止処分中の者をいう。

(10)「無免許等ー失効」とは、運転免許証の有効期間が既に満了しており、運転免許が失効している者をいう（6か月以内の期限切れ（所謂「うっかり失効」）を含む。）。

(11) 「無免許等ー免許外」とは、当該車両に対応する運転免許は取得していないものの、それ以外の何らかの種類の運転免許を取得している者をいう。

(12) 「無免許等ー条件違反」とは、普通免許に係るミニカー、AT若しくはサポカーの条件、各自動二輪免許にかかるATの条件等、又は身体障害者に付与した条件を遵守しなかった者をいう(眼鏡使用条件を除く。)

(13)「無免許等ーその他」とは、無資格運転者、審査未済運転者、その他の無免許運転者、仮免許運転違反者をいう。

①無資格運転者とは、運転免許を取得しているが特定の運転資格を欠いていた者をいう（21歳に満たない者が大型免許を取得し政令大型車を運転した場合等）。

②審査未済運転者とは、道路交通法の改正によって免許の種類が統廃合された際、道路交通法附則により審査に合格するまでは改正前の運転免許によって運転できる自動車に限定されたもので、審査に合格していない者をいう（普通免許審査未済（軽車）で総排気量0.360リットルを超える普通自動車を運転した場合等）。

③その他の無免許運転者とは、前記7～12、13の1及び2に該当しない無免許の者をいう。

④仮免許運転違反者とは、道路交通法第87条第2項又は第3項の規定に違反した者をいう。

(14)「調査不能」とは、当事者は判明しているが、その者の運転資格が不明のものをいう。

(15) 「対象外当事者免許ーあり」とは、当該当事者が路面電車、列車、軽車両、歩行者であって、運転免許を保有しているものをいう。

(16) 「対象外当事者免許ーなし」とは、当該当事者が路面電車、列車、軽車両、歩行者であって、運転免許を保有していないものをいう。

(17) ひき逃げ等のため当事者が不明の場合には、「当事者不明」とする。

(18) 第2当事者が物件等である場合、相手なしの場合には、「単独事故」とする。

２２ 事故車種の運転免許経過年数

事故車種の運転免許経過年数	原付以上									対象外当事者
	１年未満	２年未満	３年未満	４年未満	５年未満	１０年未満	１０年以上	免許外無免許等	調査不要	

(1) 仮免許の場合は、すべて「１年未満」とする。

(2) 運転免許の「停止期間」「期限切れ（６か月以内のいわゆるうっかり失効をいう。)」は、経過年数に含む。

(3) 運転免許の取消し、失効等により新たに同一免許を取得した場合は、新たに免許を取得した日を起点とする。

(4)「免許外無免許等」とは、調査項目「運転資格」が「無免許等－条件違反」「無免許等－その他」に該当するものをいう。

(5)「調査不能」とは、当事者は判明しているが、運転免許の有無又は運転免許を取得してからの経過年数が不明のものをいう。

(6) ひき逃げ等のため当事者が不明の場合及び当事者が「原付以上」以外の場合には、「対象外当事者」とする。

２３ 当事者種別

| 当事者種別 | | |

(12)「貨物車ー普通車」とは、道路交通法施行規則第２条に規定する普貨物自動車をいう（軽自動車を除く。)。

(13)「貨物車ー軽自動車」とは、道路運送車両法施行規則第２条別表第１に定める軽貨物自動車をいう（主に総排気量が660ｃｃ以下のもの。)。

(14)「特殊車ー大型ー農耕作業用」とは、道路交通法施行規則第２条に規定する農耕作業用の大型特殊自動車をいう（農耕トラクター、刈取脱穀作業車等)。

(15)「特殊車ー大型ーその他」とは、道路交通法施行規則第２条に規定する大型特殊自動車のうち農耕作業用以外のもの（カタピラを有する自動車、ロードローラ、ショベルローダ等）をいう。

(16)「特殊車ー小型ー農耕作業用」とは、道路交通法施行規則第２条に規定する農耕作業用の小型特殊自動車をいう（農耕トラクター、耕運機で荷台を牽引し乗車運転している場合等)。

(17)「特殊車ー小型ーその他」とは、道路交通法施行規則第２条に規定する小型特殊自動車のうち農耕作業用以外のもの（カタピラを有する自動車、ロードローラ、ショベルローダ等）をいう。

(18)「二輪車ー自動二輪ー小型二輪ー751ｃｃ以上」とは、二輪の自動車（側車付きのものを含む。）で、総排気量が751ｃｃ以上のものをいう。

(19)「二輪車ー自動二輪ー小型二輪ー401～750ｃｃ」とは、二輪の自動のもの又は定格出力が20ｋｗを超えるものをいう。

(20)「二輪車ー自動二輪ー小型二輪ー251～400ｃｃ」とは、二輪の自動車（側車付きのものを含む。）で、総排気量が251ｃｃ以上400ｃｃ以下のもの又は定格出力が１ｋｗを超え20ｋｗ以下でかつナンバープレートが251ｃｃ以上を割り当てられたものをいう。

(21)「二輪車ー自動二輪ー軽二輪126～250ｃｃ」とは、二輪の軽自動車（側車付きのものを含む。）で、総排気量が126ｃｃ以上250ｃｃ以下のもの又は定格出力が１ｋｗを超え20ｋｗ以下でかつナンバープレートが126ｃｃ～250ｃｃを割り当てられたものをいう。

(22)「二輪車ー自動二輪ー原付二種ー51～125ｃｃ」とは、二輪の原動機付自転車で、総排気量が51ｃｃ以上125ｃｃ以下のもの又は定格出力が0.6kwを超え1.0kw以下のものをいう。

(23)「二輪車ー一般原付自転車」とは、総排気量が50ｃｃ以下又は定格出力が0.6ｋｗ以下でありミニカー及び特定小型原付自転車に該当しない原動機付自転車をいう。

(24)「路面電車」とは、架線から供給される電力により、専用軌道によらないで道路に敷設されたレール上を運転する車をいう。ただし、専用軌道と併用軌道が混在する路面電車は専用軌道であっても路面電車とする。

(25)「列車」とは、路面電車以外の電車、汽車、気動車をいう。

(26)「特定小型原付自転車」とは、原動機付自転車のうち、道路交通法第２条第１項第10号ロに該当するものをいい、具体的には原動機付自転車のうち、一般原付自転車を除くものをいう。

(27)「特定小型原付自転車ー非特例」とは、上記26のうち、最高速度表示灯が「緑色」で常時「点灯」する状態で走行しているものをいう。

なお、当該車両の最大速度は保安基準上、上限20km/ｈである。

(28)「特定小型原付自転車ー特例」とは、上記26のうち、最高速度表示灯が「緑色」で常時「点滅」する状態で走行しているものをいう。

なお、当該車両の最大速度は保安基準上、上限６km/ｈである。

(29)「軽車両ー自転車」とは、ペダル又はハンド・クランクを用い、かつ、人の力により運転する二輪以上の車（レールにより運転する車を除く。）であって、小児用の車以外をいう。

(30)「軽車両ー駆動補助機付自転車」とは、道路交通法施行規則第１条の３の規定による人の力を補うため原動機を用いる自転車をいう。

(31)「軽車両ーその他」とは、リヤカー、タンデム自転車、荷車、牛馬車、押して歩く耕運機等、人又は動物の力により運転する車（自転車及び駆動補助機付自転車を除く）をいう。

(32)「歩行者等」とは、道路交通法第４条に定める歩行者及び遠隔操作型小型車（遠隔中に限る。）をいう。

(33)「歩行者等ー歩行者ー一般歩行者」とは、道路を歩行中又は走行中の者、路上作業中の者、路上遊戯中の者、道路にたたずんでいる者、道路に寝そべっている者をいう。

(34)「歩行者等ー歩行者ー準歩行者ーローラースケート等」とは、ローラースケート、スケートボード、一輪車等の遊戯具（自走するもの。）で遊んでいる者をいう。

なお、自動二輪車、二輪の原動機付自転車、二輪又は三輪の自転車（これらの車両で側車付きのもの及び他の車両をけん引しているものを除く。）以外の車両を押している者は、当該車両の運転者とする。

(35)「歩行者等ー歩行者ー準歩行者ー身体障害者用の車ー電動」とは、道路交通法第２条第１項第11号の４に定める身体の障害により歩行が困難な者の移動の用に供するための車で、原動機を用いたものに乗っている者及び同法第２条第１項第９号に定める歩行補助車等のうち原動機を用いたものに乗っている者（乗車中であれば停止中も含む。）をいい、身体障害者手帳の有無を問わない。

(36)「歩行者等ー歩行者ー準歩行者ー身体障害者用の車ー手動」とは、道路交通法第２条第１項第11号の４に定める身体の障害により歩行が困難な者の移動の用に供するための車であり、原動機の動力を用いないものに乗っている者又は押している者をいう。

(37)「歩行者等ー歩行者ー準歩行者ー小児用の車」とは、小児の遊戯用として作られた人の力で動かす乗り物に乗っている者又は押している者をいう。

(38)「歩行者等ー歩行者ー準歩行者ー遠隔操作型小型車（非遠隔中）」とは、道路交通法第２条第１項第11号の５に定める人又は物の運送の用に供するための原動機を有し、遠隔操作により通行させる小型の車を傍ら（概ね１～２ｍ）で操作する者又は押している者をいう。

(39)「歩行者等ー歩行者ー準歩行者ー移動用小型車」とは、道路交通法第２条第１項第11号の３に定める人の移動の用に供するための原動機を用いる小型の車に乗っている者又は押している者をいう。ただし、遠隔操作型小型車と身体障害者用の車を除く。

(40)「歩行者等ー歩行者ー準歩行者ーその他」とは、準歩行者のうち他の項目に該当しない者をいう。

(41)「歩行者等ー遠隔操作型小型車（遠隔中）」とは、道路交通法第２条第１項第11号の５に定める人又は物の運送の用に供するための原動機を有し、遠隔操作により通行させる小型の車を遠隔（例：事故発生地点から離れた事務所等）で操作する者をいう。（道路交通法第２条第３項第１号）

(42)「物件等」とは、道路上又は道路に接着して存在する電柱、防護柵、安全島、家屋等の工作物及び盛り土、切り土部の道路に面したのり面、自然山等をいい、運転者が乗車していない路上駐車中の車両を含む。

(43)車両等の転倒、転落事故、急停止事故等で相手方当事者がいない場合は、「相手なし」とする。

(44)ひき逃げ等のため当事者が不明の場合は、「対象外当事者」とする。

(45)車両等に乗っていたか押していたか判明しない場合は乗っていたものとする。

(46)車両以外を押していた者は、当該車両の運転者とする。

２４ 用途別

<table>
<tr><th colspan="15">用途別</th></tr>
<tr><th colspan="14">乗用車・貨物車・二輪車</th><th rowspan="4">対象外当事者</th></tr>
<tr><th colspan="6">事業用</th><th colspan="6">自家用・一般原付(一種・二種)</th><th colspan="3">自転車・特定小型原付</th></tr>
<tr><th rowspan="2">路線バス</th><th rowspan="2">貸切バス</th><th colspan="2">タクシー・ハイヤー</th><th rowspan="2">特定</th><th rowspan="2">貨物</th><th rowspan="2">レンタカー</th><th rowspan="2">スクールバス</th><th colspan="2">代行運転</th><th colspan="2">その他</th><th rowspan="2">貨物自転車便等</th><th rowspan="2">レンタル</th><th rowspan="2">その他</th></tr>
<tr><th>法人</th><th>個人</th><th>代行運転自動車</th><th>随伴用自動車</th><th>乗用</th><th>貨物</th></tr>
</table>

(１)「事業用」とは、道路運送法（昭和26年法律第183号）及び貨物自動車運送事業法（平成元年法律第83号)、貨物利用運送事業法（平成元年法律第82号）に規定する運送事業の用に供する自動車をいい、自動車登録規則（昭和45年運輸省令第７号）第13条第１項第３号で自動車運送事業の用に供する自動車と定められた自動車登録番号及び道路運送車両法施行規則第36条の17第１項第３号、同規則第36条の18第１項第２号で「事業用」と定められた車両番号を取り付けているものをいう。

(２)「自家用」とは、上記事業用以外のものをいう。

(３)「事業用－路線バス」とは、運行路線を定めて定期に運行する事業用の乗合自動車をいい、観光バス等で路線を定めて定期運行しているものを含む。

(４)「事業用－貸切バス」とは、「路線バス」以外の事業用の乗合自動車をいう。

(５)「事業用－タクシー・ハイヤー－法人」とは、一般乗用旅客自動車運送事業に用いる自動車で経営主体が法人のものをいう（いわゆる福祉タクシーを含む。)。

(６)「事業用－タクシー・ハイヤー－個人」とは、一般乗用旅客自動車運送事業に用いる自動車で経営主体が個人のものをいう（いわゆる福祉タクシーを含む。)。

(７)「事業用－特定」とは、特定旅客自動車運送事業による車両をいう。

【例】

＊工業団地内に存在する複数企業の工場等を巡回し、最寄り駅等との間で従業員の送迎輸送を行うもの

＊介護報酬の支払い対象となることを前提として、医療施設等と自宅自動車を含む。)、「乗用車」のうち貨物軽自動車運送事業用として届け出されている軽自動車、ほかいわゆるバイク便等で使用している二輪車（小型二輪、軽二輪に限る。）をいう。

(８)「事業用－貨物」とは、「貨物」のうち事業用の貨物自動車（軽自動車を含む。）及びいわゆるバイク便等で使用している二輪車（小型二輪、軽二輪に限る。業務中（通勤を除く）に限る）をいう。

(9)「自家用・一般原付（一・二種）－レンタカー」とは、道路運送法第80条第２項に基づき国土交通大臣の許可を受けて業として不特定者に有償で貸し渡す自動車及び二輪車（小型二輪、軽二輪に限る。）をいう。

(10)「自家用・一般原付（一・二種）－スクールバス」とは、通学通園（小・中学校、特別支援学校、幼稚園、幼保連携型認定こども園、保育所、児童福祉法（昭和22年法律第164号）第６条の３第10項に規定する小規模保育事業若しくは同条第12項に規定する事業所内保育事業を行う施設）専用のバス（マイクロバスを含む。）で道路運送車両の保安基準（昭和26年運輸省令第67号）第18条第９項に規定される「スクールバス」の表示が車体にあるものをいう（乗車定員が11人以上のものに限る。）。

(11)「代行運転」とは、依頼主（客）の依頼を受けて依頼主（客）の自動車を運転して送り届ける役務提供の事業全般をいう（業務中（通勤を除く。）に限る。）。

(12)「自家用・一般原付（一・二種）－代行運転－代行運転自動車」とは、代行運転の業務として依頼主（客）の依頼により運転している自動車及び二輪車をいう。

(13)「自家用・一般原付（一・二種）－代行運転－随伴用自動車」とは、上記「代行運転自動車」運転以外の代行運転事業に従事している自動車及び二輪車をいう。

(14)「自家用・一般原付（一・二種）－その他－乗用」とは、自家用乗用自動車のうち、上記のいずれにも該当しないもの及び乗用目的の二輪車をいう。

(15)「自家用・一般原付（一・二種）－その他－貨物」とは、自家用貨物自動車のうち、上記のいずれにも該当しないもの及び貨物運搬目的の二輪車をいう。

(16)「自転車・特定小型原付」とは、「当事者種別」における「自転車」「駆動補助機付自転車」「特定小型原付自転車-非特例」「特定小型原付自転車-特例」をいう。

(17)「自転車・特定小型原付－貨物（自転車便等）」とは、新聞配達、飲食料品配達等の貨物運搬事業に従事している自転車・特定小型原付自転車をいう。

(18)「自転車・特定小型原付－レンタル」とは、主に事業目的等で不特定者に有償で貸し渡している自転車・特定小型原付自転車をいう。

(19)「自転車・特定小型原付－その他」とは、自転車・特定小型原付自転車のうち、貨物（自転車便等）及びレンタル以外のものをいう。

(20) ひき逃げ等のため当事者が不明の場合及び「当事者種別」が乗用車、貨物車、二輪車、自転車・特定小型原付自転車以外である場合は、「対象外当事者」とする。

２５ 車両形状

車両形状等	乗用車					貨物車						立ち乗り型電動車	対象外当事者
	バス	マイクロバス	ミニバン等	セダン等	トライク	冷蔵保存車	ダンプカー	１ＢＯＸ等	ライトバン	トレーラー	トラック等		

(1)「乗用車－バス」とは、乗車定員が30人以上の乗車設備をもった乗用自動車をいう。

(2) 「乗用車－マイクロバス」とは、乗車定員11人以上30人未満の乗車設備をもった乗用自動車をいう。

(3) 「乗用車－ミニバン等」とは、後部座席シートを２列以上（折り畳み、取り外し式等を含む。）を有する乗車定員11人未満の乗用自動車をいう。

(4) 「乗用車－セダン等」とは、乗車定員が11人未満の乗車設備をもった乗用自動車で、上記以外のものをいう。

(5) 「乗用車」でトレーラーをけん引している場合（キャンピングカー等）は、けん引自動車の車両形状に該当する項目に○印をつける。

(6) 特種用途車のうち、当事者種別で乗用車に区分したものについては、車両形状に応じ上記１～５にあてはめることとする。

(7) 「乗用車－トライク」とは、三輪の状態でのみ運転することができるもので、またがり式の座席、バーハンドル方式のかじ取り装置を備え、かつ、運転席の側方が解放された三輪の普通自動車をいう。ただし、車体の構造上その運転に係る走行の特性が二輪の自動車の運転に係る走行の特性に類似するものとして内閣総理大臣が指定する三輪の自動車（二輪の自動車とみなされるもの）を除く。

(8) 「貨物車－冷凍保冷車」とは、冷凍、保冷装置を有する特種用途貨物車をいい、生き魚を運送する水槽車（特種用途貨物車）を含む。

(9) 「貨物車－ダンプカー」とは、荷台を傾けて、積んでいる土砂等を降ろす機構を有する貨物自動車をいう。

(10)「貨物車－１ＢＯＸ等」とは、キャブオーバー型のいわゆるキャブバン等箱型の貨物自動車及び前記ミニバン等と形状が同型の貨物自動車をいう。

(11)「貨物車－ライトバン」とは、前部にボンネットがあるバンタイプの乗用を兼ねる貨物自動車をいう。

(12)「貨物車－トレーラー」とは、けん引する構造及び装置を有する貨物自動車によって、けん引されるための構造及び装置を有する車両（車両総重量が750キログラムを超えるもの。）が連結されている状態のものをいう。

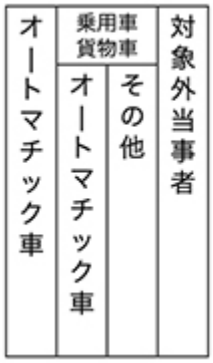
けん引する構造及び装置を有する貨物自動車であっても、連結状態でなく単体の場合には、他の該当する車両形状とする。

(13)「貨物車－トラック等」とは、前記車両形状以外の貨物自動車をいう。

(14)「立ち乗り型電動車」とは、立ち乗り型の電動車をいう。なお、道路運送車両法等に基づく標識（ナンバープレート）の有無は問わない。

(15) ひき逃げ等のため当事者が不明の場合及び乗用車、貨物車以外の当事者である場合には、「対象外当事者」とする。

26 オートマチック車



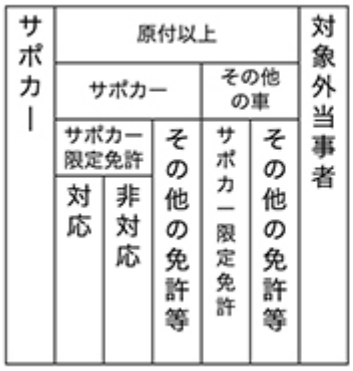
(1) オートマチック車とは、道路交通法施行規則別表第二に定めるAT車を指し、AT機構がとられており、クラッチの操作装置を有さない 車両をいう。

(2) 「乗用車・貨物車－オートマチック車」とは、当該車両がオートマチック車の場合をいう。

(3) 「乗用車・貨物車－その他」とは、オートマチック車以外の場合をいう。

(4) 「対象外当事者」とは、ひき逃げ等のため、当事者が不明の場合及び乗用車、貨物車以外の当事者の場合をいう。

27 サポカー



当該事故の「当事者種別」が原付以上の場合は、事故時に運転していた車両がサポカー限定免許（道路交通法の一部を改正する法律（令和2年法律第42号）による改正後の道路交通法第91条の2第2項の規定により付し、又は変更することとされている条件（運転することができる自動車等の種類をいわゆる安全運転サポート車に限定する条件として内閣府令で定めるものに限る。）を付された免許をいう。以下同じ。）の対象車両（以下「サポカー」という。）か否か、事故時において当事者の取得している運転免許がサポカー限定免許であったか否かについて、該当するコードを○で囲む。

なお、事故時に運転していた車両がサポカーで、事故時において当事者の取得している運転免許がサポカー限定免許であったときは、当該サポカー限定免許が事故時に運転していた車両に対応する種類のものであったか否かで区分する。

(1)「原付以上ーサポカー ーサポカー限定免許 ー対応」とは、原付以上の当事者で、事故発生時において、サポカーを運転し、その運転免許が当該サポカーに対応する種類のサポカー限定免許であったものをいう。

(2)「原付以上ーサポカー ーサポカー限定免許 ー非対応」とは、原付以上の当事者で、事故発生時において、サポカーを運転し、その運転免許がサポカー限定免許であったものの、当該サポカーに対応する種類のサポカー限定免許でなかったものをいう。

(3)「原付以上ーサポカー ーその他の免許等」とは、原付以上の当事者で、事故発生時において、サポカーを運転し、その運転免許がサポカー限定免許でなかったものをいう。

(4)「原付以上-その他の車-サポカー限定免許」とは、原付以上の当事者で、事故発生時において、サポカー以外の車両を運転し、その運転免許がサポカー限定免許であったものをいう。

(5)「原付以上ーその他の車ーその他の免許等」とは、原付以上の当事者で、事故発生時において、サポカー以外の車両を運転し、その運転免許がサポカー限定免許でなかったものをいう。

(6)以下に記載するいずれかの場合は、「対象外当事者」とする。

・ひき逃げ等のため、当事者が不明の場合

・当事者が原付以上でなかった場合

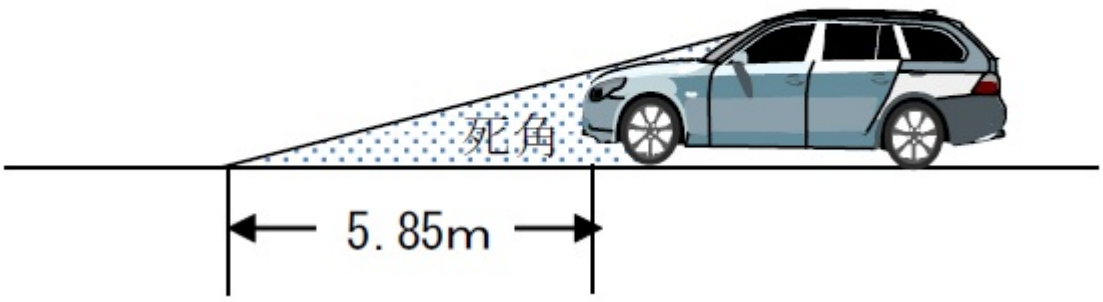
・当事者の運転していた車両がサポカーか否かが不明である場合

２８ 行動類型

行動類型	車両等(列車含む)																			対象外外当事者
	発進	直進			追越・抜	進路変更		左折	右折		転回	後退	横断	蛇行	逆走	急停止	停止	駐車・運転者在	その他	
		加速	等速	減速		右に	左に		専用車線利用	その他										

(1) 「発進」とは、停止していた車両等が前進を始めた状態をいう（おおむね停止の位置において運転者の死角範囲となっていた部分を過ぎるまでの間をいい、普通乗用車の場合は下図のように約５メートル～６メートルを過ぎるまでが該当する。)。

図



(2) 「直進ー加速」とは、車両等がアクセルやペダルを踏んで速度を上げながら走行している状態をいい、直進とは進路を変更することなく路線に沿っておおむね真っすぐに走行している状態をいう（以下直進の項に同じ。）。

(3) 「直進ー等速」とは、おおむね等速で直進している状態をいう。

(4) 「直進ー減速」とは、ブレーキ（エンジン・ブレーキを含む。）をかけて速度を落としながら直進している状態をいう。

(5) 「追越（抜）」とは、車両等が進路を変え、前車の側方を通過してその前方に出るまでの状態をいい、追抜きを含む。

(6) 「進路変更ー右に」とは、車両等が同一方向に進行を続け、車線変更等で右方向に位置を変えることをいう。

(7) 「進路変更ー左に」とは、車両等が同一方向に進行を続け、車線変更等で左方向に位置を変えることをいう。

(8) 「左折」とは、車両等が左折することをいい、横断、転回を除く。

(9) 「右折」とは、車両等が右折することをいい、横断、転回を除く。

(10)「右折ー専用車線利用」とは、右折のための付加車線又は専用車線を利用して右折することをいう。直進等との兼用車線を利用しての右折を除く。

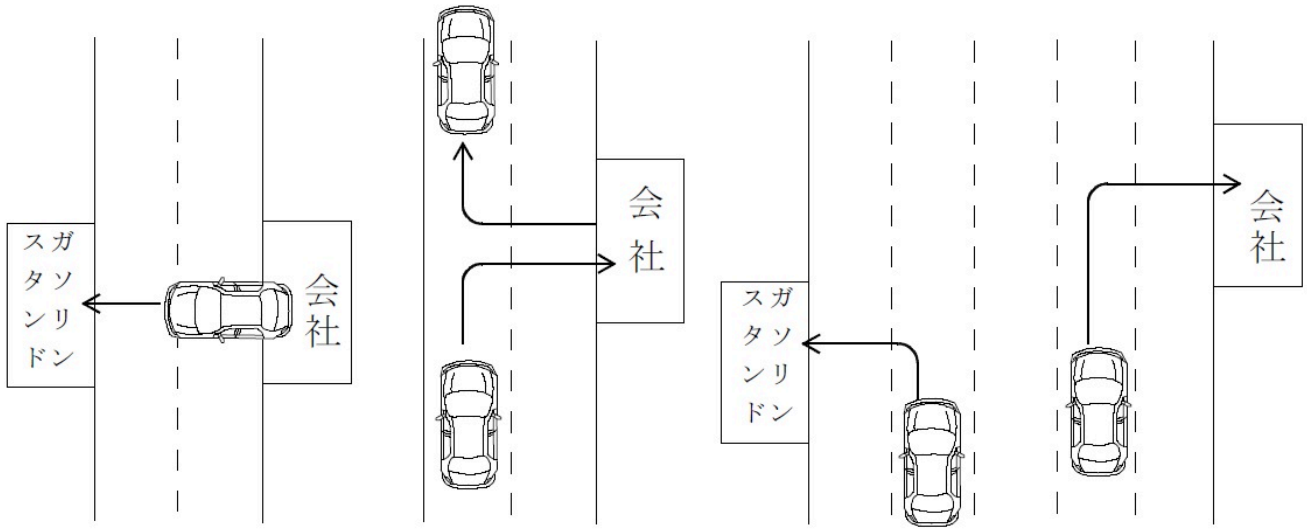
(11)「右折ーその他」とは、右折のうち上記「専用車線利用」以外の右折状態をいう。

(12)「転回」とは、車両等が反対の方向に進路を変えようとして右（左）折している状態をいう。

(13)「後退」とは、車両等がいわゆるバックしている状態をいう。

(14)「横断」とは、車両等が道路の反対側の側端又は道路上の特定の地点に到達することを目的として、道路の進行方向に対し一定の角度（直角又は斜め）をもってその道路上を通行することをいい、必ずしも側端に到達することを要しない。

具体的には、車道部分の車線を１車線でも横切れば横断とするが、交差点の場合を除く（主として道路外の施設又は場所に出入りする場合が該当する。）。



(15)「蛇行」とは、車両等が同一方向に進行を続ける場合に、横方向（右、左）に繰り返し位置を変える蛇行状態をいう。

(16)「逆走」とは、一方通行規制道路における逆走又は中央分離帯、ポストコーン及びワイヤロープで区分された道路（道路の中央部分の施設がペイントなどの物理的ではない施設の道路や中央分離帯のない道路を除く。）を逆方向に進行している状態（後退を除く。）をいう。

(17)「急停止」とは、車両等が進行を突然停止したときの状態をいい、この行動が事故の発生要因となったものをいう。

(18)「停止」とは、停止又はおおむね停止に近い状態をいう。

(19)「駐車（運転者在）」とは、車両等が客待ち、貨物の積卸し等のため路側でおおむね５分以上停車し、かつ、運転者がその車両等の運転席に乗っている状態をいう。停車時間が５分未満であるとき又は５分以上であっても路側以外のときは「停止」とする。

(20)「その他」とは、上記の行動類型のいずれにも該当しないものをいう。

(21)ひき逃げ等のため当事者が不明の場合及び当事者が歩行者、物件（相手なしを含む。）の場合には、「対象外当事者」とする。

２９ 通行目的

通行目的	業務		通勤		通学(園)等			私用												調査不能	対象外当事者
	職業運転	業務目的	出勤	退社	登校	学業中	下校	観光・娯楽	ドライブ	散歩 自転車含む	飲食	買い物	訪問	送迎	通院	帰省	遊戯	疾病徘徊	その他		

(1) 当該事故の当事者本人が、交通事故発生時に通行（運転又は歩行）していた主たる目的をいう。

なお、往路、復路の区分がされている「通勤」「通学」以外の各目的区分については、その目的を果たして帰る途中（復路）であっても、他に目的がない場合は往路の目的により区分する。また、主たる目的のための通行の途中、他の目的のため寄り道をする場合は、その目的とする。

例えば、退社途中に盛り場で飲酒した場合は、「飲食」とする。

(2) 「業務－職業運転」とは、当事者がその業務を遂行する目的で職業的に車両等を運転することをいう。バス・タクシー・トラック等の職業運転者、会社や官公庁等で職業的な運転業務に従事する者及び飲食店の出前等で専ら運転に専従している者等が当該業務として運転している場合等が当たる。

(3) 「業務－業務目的」とは、当事者がその業務（農作業等を含む。）を遂行する目的で通行（運転、歩行等）することをいう。

(4) 「通勤－出勤」とは、勤務先へ行く、農業従事者が田畑等へ行く等の目的で通行することをいう（アルバイトを含む。）。

(5) 「通勤ー退社」とは、勤務先から帰宅する、農業従事者が田畑等から帰宅する等の目的で通行することをいう（アルバイトを含む。）。

(6) 「通学（園）等ー登校」とは、学校教育法（昭和22年法律第26号）第１条の学校（幼稚園、小学校、中学校、義務教育学校、高等学校、中等教育学校、特別支援学校、大学及び高等専門学校）、同法第124条の 専修学校及び学校教育法第134条の各種学校の児童、生徒、学生等が、その者の属する学校等に登校する目的で通行することをいう。

なお、これらの児童、生徒、学生等を引率し又は送り迎えしている教諭、保護者等は含まず、教諭については「業務ー業務目的」、保護者については「私用ー送迎」等のその者の本来の通行目的を選ぶ（以下「学業中」及び「下校」において同じ。）。

(7)「通学（園）等ー学業中」とは、学校等の児童、生徒、学生等が、その者の属する学校等の校外授業、遠足、修学旅行、クラブ活動等の目的で通行することをいう（目的地への往復を含む。）。

(8) 「通学（園）等ー下校」とは、学校等の児童、生徒、学生等が、その者の属する学校等から自宅に下校する目的で通行することをいう。

(9) 「私用ー観光・娯楽」とは、観光、スポーツ、娯楽等の趣味、趣向のために移動（出発地と目的地間の往復）する目的で通行することをいう。

(10) 「私用ードライブ」とは、自動車（二輪、原付を含む。）の運転を主な目的として乗り回すことをいう。

（例 気晴らし運転、ツーリング等）

(11)「私用ー散歩（自転車含む）」とは、保養、健康保持のための徒歩通行又は気晴らし散策及び盛り場はいかい等を目的として通行することをいう。なお、自転車には、駆動補助機付自転車を含む。

(12)「私用ー飲食」とは、外食、新年宴会、忘年会、その他の宴会等を目的として通行することをいう。ただし、冠婚葬祭は飲食を伴う場合でも「訪問」に該当するものとする。

(13)「私用ー買物」とは、物品の購入又は下見を目的として通行することをいう。

(14)「私用ー訪問」とは、親類、友人宅等他家を訪れることを目的として通行することをいう（冠婚葬祭、見舞い等を目的として通行することを含む。）。

(15)「私用ー送迎」とは、家族、友人等の学校、病院等への送り迎えを目的として通行することをいう（補充票の同乗者については、本来の通行目的を選ぶ。）。

(16)「私用ー通院」とは、病気、けがの治療のため医院等へ往復することを目的として通行することをいう。

(17)「私用ー帰省」とは、春休み、夏休み、盆休み等による郷里、出身地等への帰省を目的として通行することをいう。なお、滞在中は他の該当する通行目的とする。

(18)「私用ー遊戯」とは、歩行者、準歩行者が路上において、キャッチボール、ローラースケート等の遊戯をしていることをいう。

(19)「私用ー疾病徘徊」とは、自分の名前や時間場所、自分の行動が分からない状態が長く続く症状によって、道路を徘徊していることをいう。

(20)「私用ーその他」とは、前記以外の目的で通行することすべてをいう。

(21)「調査不能」とは、当事者が死亡した上関係者の供述が得られない等のため通行目的が判明しないものをいう。

(22)ひき逃げ等のため当事者が不明の場合及び単独事故の相手方の場合には、「対象外当事者」とする。

３０ 選任事業所等

当該事故の「当事者種別」が原付以上の車両の場合は、当事者の属する事業所における安全運転管理者等の選任状況について該当するコードを○で囲む。

なお、当該当事者が業務中・通勤中でなく私用中の場合は、「対象外当事者」とする。

(1) 「選任事業所－安全運転管理者」とは、道路交通法第74条の3の規定により、安全運転管理者又は副安全運転管理者が選任されているものをいう。

(2)「選任事業所－運行管理者」とは、道路運送法及び貨物自動車運送事業法の規定により運行管理者が選任されているものをいう。

(3)「未選任事業所」とは、道路交通法、道路運送法及び貨物自動車運送事業法の規定により安全運転管理者（副安全運転管理者を含む。）又は運行管理者を選任する義務があるにもかかわらず、これらが選任されていないものをいう。

(4)「選任対象外」とは、当事者が安全運転管理者及び運行管理者を選任する義務のない事業所に所属する場合及び業務中・通勤中ではあるが、いかなる事業所にも所属しないものをいう。

(5)「調査不能」とは、当事者は判明しているが「選任事業所」「未選任事業所」「選任対象外」のいずれに該当するのか不明のものをいう。

(6) ひき逃げ等のため当事者が不明の場合及び原付以上の車両の当事者が私用中の場合並びに当事者が列車、軽車両、歩行者、路面電車及び物件（相手なしを含む。）の場合には、「対象外当事者」を選ぶものとする。

３１ ライト点灯状況

ライト点灯状況	原付以上					自転車			対象外当事者
	点灯			消灯	調査不能	前照灯		調査不能	
	下向き	上むき	補助灯			点灯	消灯・装備なし		

(1) 当該事故の当事者種別が原付以上及び自転車（駆動補助付自転車を含む。）の場合、事故発生の昼夜を問わない。

(2) 「原付以上－点灯－下向き」とは、原付以上の当事者で、事故発生時、前照灯を下向きに点灯させていたものをいう。

(3) 「原付以上－点灯－上向き」とは、原付以上の当事者で、事故発生時、前照灯を上向きに点灯させていたものをいう。

(4) 「原付以上一点灯－補助灯」とは、原付以上の当事者で、事故発生時、車幅灯、フォグランプ等、前照灯以外の灯火類を点灯していたものをいう（点滅は含まない。）。

(5) 「原付以上－消灯」とは、原付以上の当事者で、事故発生時、前照灯、車幅灯等、一切の灯火類の点灯がなかったものをいう（故障及び破損等により消灯していたものを含む。）。

(6) 「原付以上－調査不能」とは、当事者が死亡した上、車両が大破するなどしたためライト点灯状況が判明しないもの等をいう。

(7) 「自転車－前照灯－点灯」とは、当事者が自転車で、事故発生時、前照灯を点灯していたものをいう。

(8) 「自転車－前照灯－消灯・装備なし」とは、当事者が自転車で、事故発生時、前照灯を消灯していたものをいう（前照灯を備えていない場合、備えていても故障及び破損等により消灯していた場合を含む。）。

(9) 「自転車－調査不能」とは、当事者が死亡した上、車両が大破するなどしたためライト点灯状況が判明しないもの等をいう。

(10) 当事者がひき逃げ等のため不明の場合、調査対象以外の場合及び単独事故の相手方（物件等）の場合には、「対象外当事者」とする。

３２ タイヤ等の状況

タイヤ等の状況	原付以上						対象外当事者
	ノーマル	スタッドレス	スパイク	チェーン等	その他	調査不能	

(1) 「原付以上ーノーマル」とは、雪路用タイヤ以外のタイヤをいう（タイヤに金属製又は金属製以外のチェーン等を装着している場合は「チェーン等」とする。以下「スタッドレス」、「スパイク」及び「その他」において同じ。）。

(2) 「原付以上ースタッドレス」とは、タイヤウォール（側面）に「ＳＮＯＷ」のほか、「ＳＴＵＤＬＥＳＳ」の表示のあるものをいう。なお、スパイクタイヤのピンを抜いたものは、スタッドレスとする。

(3) 「原付以上ースパイク」とは、スノータイヤ、雪路用ラジアルタイヤのトレッド部分にピンを打ち込んだものをいう。

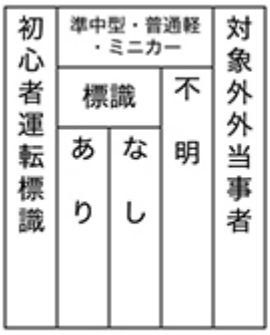
(4) 「原付以上ーチェーン等」とは、タイヤ種別は問わずタイヤに金属製又は金属製以外のチェーン等を装着しているものをいう。

(5) 「原付以上ーその他」とは、上記のタイヤ種別のいずれにも該当しないものをいう。

(6) 「原付以上ー調査不能」とは、当事車両は判明しているが、当事車両が廃車された上、関係者の供述が得られない場合等、タイヤ等の状況が判明しないものをいう。

(7) ひき逃げ等のため当事者が不明の場合及び当事者が列車、軽車両、歩行者、路面電車、物件（相手なしを含む。）の場合には、「原付以上ー 対象外当事者」とする。

３３ 初心運転者標識



(1) 「準中型・普通・軽・ミニカー ー標識ーあり」とは、車両の前後どちらかに初心運転者標識の表示があるものをいう。

(2) 「準中型・普通・軽・ミニカー ー標識ーなし」とは、車両の前後どちらにも初心運転者標識の表示がないものをいう。

(3) 「準中型・普通・軽・ミニカー ー不明」とは、車両大破や事後届出等の理由から初心運転者標識の表示の有無が確認できないものをいう。

(4) 当該事故の当事者種別が、準中型自動車・普通自動車・軽自動車・ミニカーで初心運転者以外の場合には、「対象外当事者」とする。

３４ 高齢運転者標識

高齢者運転標識	普通・軽・ミニカー			対象外当事者
	標識		不明	
	あり	なし		

(1) 当該事故の当事者種別が、普通自動車・軽自動車・ミニカーで70歳以上の運転者の場合、高齢運転者標識の表示状況について記す。

なお、当該当事者が上記以外の場合は対象外当事者とする。

(2) 「普通・軽・ミニカー ー標識ーあり」とは、車両の前後どちらかに高齢運転者標識の表示があるものをいう。

(3) 「普通・軽・ミニカー ー標識ーなし」とは、車両の前後どちらにも高齢運転者標識の表示がないものをいう。

(4) 「普通・軽・ミニカー ー不明」とは、車両大破や事後届出等の理由から高齢運転者標識の表示の有無が確認できないものをいう。

(5) 当該事故の当事者種別が普通自動車・軽自動車・ミニカーで70歳以上の運転者以外の場合には、「対象外当事者」とする。

３５ 反射材等使用状況

反射材等使用状況	歩行者			対象外当事者
	あり	なし	調査不能	

(1) 反射材には、点滅式自発光器及び衣類又は靴等に縫い込まれた反射材並びに携行品に貼付された反射材等を含む（照明具は含まない。)。

(2) 「歩行者ーあり」とは、当事者（歩行者）が事故発生時に反射材を使用していたものをいう。

(3)「歩行者ーなし」とは、反射材の使用がないものをいう。

(4)「歩行者ー調査不能」とは、反射材の使用状況が判明しないものをいう。

(5) 当事者が歩行者以外の場合及び単独事故の相手方（物件等）の場合には、「対象外当事者」を選ぶものとする。

３６ 速度規制（指定のみ）

速度規制・指定のみ	原付以上											対象外当事者
	20km/h以下	30km/h以下	40km/h以下	50km/h以下	60km/h以下	70km/h以下	80km/h以下	100km/h以下	120km/h		指定の速度規定なし等	
									以下	超過		

(1) 当該事故の当事者種別が原付以上の車両の場合、公安委員会又は警察署長が道路交通法第４条第１項前段又は同法第５条第１項に基づき、道路標識等により指定した最高速度について記す。

(2) 「指定の速度規制なし等」とは、全く速度規制がなされていない場合及び当該車両（種）の最高速度が指定されていないものをいう。

したがって、例えば、40km/h規制の道路で事故が発生しても、法定速度が30km/h以下の原付が当事者である場合、当該規制は自動車に限定されているので、「指定の速度規制なし等」となる。

また、高速自動車国道における路肩、加速車線、減速車線、登坂車線には、本線車道の速度規制の効果は及ばないので、これらの車線に対する速度規制を行っていない限り、当該部分走行中の車両は「指定の速度規制なし等」となる。

(3) ひき逃げ等のため当事者が不明の場合及び当事者が列車、軽車両、歩行者、路面電車、物件（相手なしを含む。）の場合には、「対象外当事者」とする。

３７ 危険認知速度

危険認知速度	原付以上																対象外当事者
	停止中	10km/h以下	20km/h以下	30km/h以下	40km/h以下	50km/h以下	60km/h以下	70km/h以下	80km/h以下	90km/h以下	100km/h以下	120km/h以下	140km/h以下	160km/h以下	160km/h超過	調査不要	

(1) 当該事故の当事者種別が原付以上の車両の場合、その運転者が相手方車両、人、駐車車両又は物件等（防護柵、電柱等）を認め、危険を認知した時点の速度をいう。具体的には、ブレーキ、ハンドル操作等の事故回避行動をとる直前の速度をいう。

なお、運転者が危険を認知せずに事故に至った場合は、事故直前の速度を対象とする。

(2) 危険認知速度の調査対象は、「当事者種別」で定める原付自転車以上の当事者とする。

(3) 「原付以上－調査不能」とは、当事者が死亡した上関係者の供述が得られない状態で、しかも現場のスリップ痕、目撃者等がないため、速度を推定できないものをいう。

(4) ひき逃げ等のため当事者が不明の場合及び当事者が列車、軽車両、歩行者、路面電車、物件（相手なしを含む。）の場合には、「対象外当事者」とする。

３８ 飲酒状況

(1) 「車両等－飲酒あり－酒酔い」とは、道路交通法第65条第１項の規定に違反して車両等を運転した者で、酒に酔った状態（アルコールの影響により、正常な運転ができないおそれがある状態をいう。）にあったものをいう。

(2) 「車両等－飲酒あり－酒気帯び－0.25以上」とは、道路交通法第65 条第１項の規定に違反して車両等を運転した者（酒酔いを除く。）で、身体に政令で定める程度以上（呼気１リットルにつき0.25ｍｇ以上又は血液１ｍｌにつき0.5ｍｇ以上）のアルコールを保有する状態にあったものをいう。

(3) 「車両等－飲酒あり－酒気帯び－0.25未満」とは、道路交通法第65 条第１項の規定に違反して車両等を運転した者（酒酔いを除く。）で、身体に政令で定める程度以上（呼気１リットルにつき0.15ｍｇ以上0.25ｍｇ未満又は血液１ｍｌにつき0.3ｍｇ以上0.5ｍｇ未満）のアルコールを保有する状態にあったものをいう。

(4) 「車両等－飲酒あり－基準以下」とは、道路交通法第65条第１項の規定に違反して酒気を帯びて車両等を運転した者（酒酔いを除く。）で、身体に政令で定める程度未満（呼気１リットルにつき0.15ｍｇ未満又は血液１ｍｌにつき0.3ｍｇ未満）のアルコールを保有する状態にあったものをいう。

(5) 「車両等－飲酒あり－検知不能」とは、関係者の証言等から飲酒していることは判明したが、事故発生後、相当時間が経過しているため体内に保有するアルコールの量を測定できなかったもの等をいう。

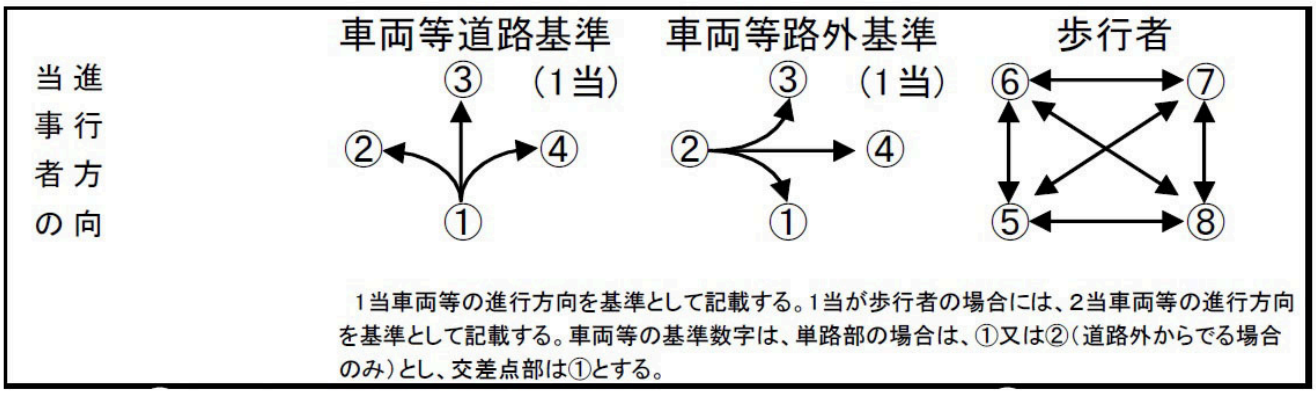
(6) 「車両等－調査不能」とは、事故発生後、相当時間が経過し認知した場合、遺体が事故発生後、相当時間が経過して発見されたもの等、当事者が判明しているが事故当時の飲酒の有無が不明のものをいう。

(7) 「歩行者－飲酒あり」とは、警察官による歩行者に対する事情聴取及び関係者に対する事情聴取等により飲酒事実が判明したものをいう。この場合において、アルコール測定の実施は省略することができる。

(8) 「飲酒なし」とは、車両等を運転した者が全く飲酒していないもの及び歩行者が飲酒なし、調査不能のものをいう。

(9) ひき逃げ等のため当事者が不明の場合には、「対象外当事者」とする。

３９ 当事者の進行方向



※ 車両等の図の矢印は、1当の例を示す。

(1) 当事者種別が車両等（列車を含む。）又は「対象外当事者」のうち車両等であり、その進行方向が明らかである場合は①～④の組合せとする。

(2) 当事者種別が歩行者の場合は⑤～⑧の組合せとする。

(3) 当事者種別が「物件等」「相手なし」及び「対象外当事者」で進行方向が不明の場合は、00とする。

(4) 進行方向を記載する場合の基準となる当事者は、第１当事者が車両等の場合には第１当事者とし、第１当事者が歩行者の場合には第２当事者とする。

(5) 進行方向を記載する場合の基準となる数字は、道路形状により区分し、単路部（交差点付近を含む。）の場合には①又は②（②は車両等が道路外施設又は場所から出る場合に限る。）とし、交差点部は①とする。

◆車両等の基準となる数字が①となる場合

単路部における道路外の施設又は場所から出る場合を除き、基準となる

数字は①であり、その配列と意味はおおむね次のとおりとなる。

ア 直 進 ①－③ イ 左 折 ①－② ウ 右 折 ①－④

エ 後退 ①－③ オ 後退左折①－④

カ 後退右折①－② キ 転回 ①－① ク 停止中①－①

ケ 高速道路の流入部は原則として①－③であるが、進行形態によって

流入部が進行方向に対して左側にあるときは①－②、右側にあるときは

①－④

◆車両等の基準となる数字が②となる場合

単路部における道路外施設又は場所から出る場合の基準となる数字は②であり、その配列と意味はおおむね次のとおりとなる。

ア 横断②－④ イ 左折②－③ ウ 右折②－①

エ 後退横断②－④ オ 後退左折②－①

カ 後退右折②－③ キ 停止中②－②

◆当事者が歩行者の場合

ア 横断 ⑤－⑧、⑧－⑤

（交差点における車両等流出部の横断の場合は⑥－⑦、⑦－⑥）

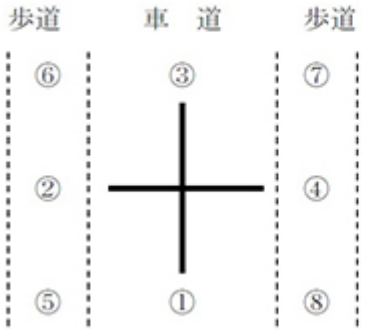
イ 斜め横断 ⑤－⑦、⑦－⑤、⑥－⑧、⑧－⑥

ウ 道路に沿って背面歩行中 ⑤－⑥、⑧－⑦

エ 道路に添って対面歩行中 ⑥－⑤、⑦－⑧

オ 停止 ⑤－⑤等（横断途中に停止したものは横断とする。）

【例１】　単路部（交差点付近を含む。）



(1) 直進自動車（１当）×左から右への横断歩行者（２当）

１当 ①－③ × ２当 ⑤－⑧

(2) 斜め横断歩行者（１当）×直進自動車（２当）

１当 ⑤－⑦ × ２当 ①－③

(3) 左折自動車（１当）×道路に沿って左側背面歩行者（２当）

１当 ①－② × ２当 ⑤－⑥

※ 道路に沿って左右の判断は、当該道路の中央部とする。

(4) 右折自動車（１当）×対向直進二輪車（２当）

１当 ①－④ × ２当 ③－①

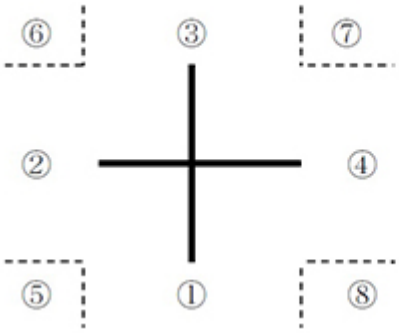
(5) 道路外出右折自動車（１当）×左から右直進二輪車（２当）

１当 ②－① × ２当 ③－①

(6) 直進自動車（1当）×前方停止中自動車（２当）

１当 ①－③ × ２当 ③－③(追突)

【例２】　交差点内



(1) 直進自動車（１当）×流入部側右から左の横断歩行者（２当）

１当 ①－③ ×２当⑧－⑤

(2) 直進自動車（１当）×流出部側左から右の横断歩行者（２当）

１当①－③×２当⑥－⑦

※ 流入出部の判断は、交差道路（②－④）の中央部とする。

(3) 左折自動車（１当）×横断歩道を横断中の歩行者（２当）

１当 ①－② ×２当⑤－⑥

(4) 右折自動車（１当）×対向直進二輪車（２当）

１当 ①－④ ×２当③－①（右直事故）

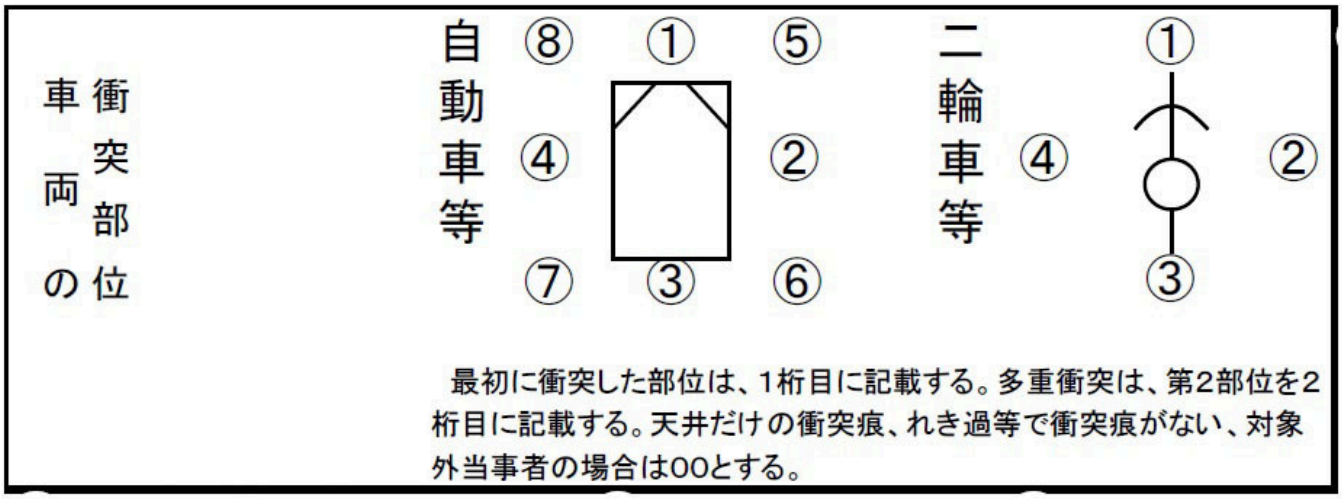
(5) 直進自動車（１当）×交差道路直進自動車（２当）

１当 ①－③ ×２当④－②（出会い頭事故）

(6) 左折自動車（１当）×左流出部停止中の自動車（２当）

１当 ①－② ×２当 ②－②

４０ 車両の衝突部位



(1) 当事者種別が「乗用車」「貨物車」「特殊車」「路面電車」「列車」「軽車両（自転車、駆動補助機付自転車を除く）」の場合は「０」～「８」の組合せとする。

(2) 当事者種別が「二輪車」「自転車」「駆動補助機付自転車」の場合は「０」～「４」の組合せとする。

(3) れき過事故等で車両に衝突痕がない場合、転落等で天井部分にだけ衝突痕がある場合等「１」～「８」に衝突痕がない場合は「０」「０」とする。

(4) 当事者種別の「歩行者」「物件等」「相手なし」「対象外当事者」は、２桁とも「０」「０」とする。

【例１】自動車同士の出会い頭事故の場合

１当 「８」「０」×２当「５」「０」

【例２】二重追突の場合

１当 「１」「０」×２当「３」「１」

【例３】自動車（１当）左折と二輪車（２当）直進事故の場合

１当 「４」「０」×２当「１」「０」

４１ 車両の損壊程度

車両の損壊程度	車両等				対象外当事者
	大破	中破	小破	損壊なし	

(1) 「車両等－大破」とは、完全に車両としての機能をなくし、再生不能と判断される程度の損壊をいう。

(2) 「車両等－中破」とは、ラジエター又はエンジンの分解修理、フロントガラス、ドア又はフェンダーの取替え修理若しくは広範囲にわたる板金修理を必要とする程度の損壊をいう。

(3) 「車両等－小破」とは、バックミラー又は前照灯の取替え、ドア又はフェンダー等車体の一部にわずかな板金修理を必要とする程度の損壊及び車体の一部にわずかな擦過痕ができた程度の損壊をいう。

(4) 「車両等－損壊なし」とは、車体に損壊のない場合をいう。

(5) ひき逃げ等のため当事者が不明の場合及び車両等（列車を含む。）以外の当事者である場合には、「対象外当事者」とする。

４２ 携帯電話等の使用状況

携帯電話等の使用状況	車両等						歩行者						対象外当事者
	事故要因あり				該当なし	調査不能	通話目的使用	画像目的使用	ハンズフリー使用	その他動作	該当なし	調査不能	
	通話目的使用	画像目的使用	ハンズフリー使用	その他動作									

(1) 当該事故の当事者が車両等（自動車、原付、路面電車、軽車両）及び歩行者（準歩行者を含む。）の場合、当事者の携帯電話等の使用状況等について表す。当事者が車両等の場合は、当該事故が携帯電話等の使用等が要因となって発生した場合に限る。

なお、携帯電話等とは、携帯電話、自動車電話その他の無線通話装置をいう。

(2) 「通話目的使用」とは、携帯電話等の音声による情報伝達を目的として当該装置を用いることをいう。具体的には、例えば、

携帯電話（テレビ電話を含む。）の送受信時のように、通話を開始するために電源ボタンを押さなければならない場合には電源ボタン（電源ボタンを既に入れている場合は、通話ボタン又は番号ボタン） を押した時点から、通話終了のためのボタンを押した時点までをいう

自動車電話を受信のため使用する場合のように、装置の一部を取り上げるだけでボタンを操作せず、通話を開始することができる場合には、当該装置の一部を取り上げた時点から通話が終了し置いた時点までをいう

音量が小さいために手で持たなければ音を聞き取ることができないトランシーバー型の無線通話装置を受信のために使用する場合のように、当該装置を手で持って耳に近づけることによって通話を開始することができる場合には、当該装置を取り上げた時点から通話が終了し置いた時点までをいう。

(3) 「画像目的使用」とは、携帯電話等の画像表示部位を注視すること及び同目的でボタン操作をすることなどをいう。具体的には、メール、インターネット、ゲームなどの画像を見ること及びそれらの機能を使用するためにボタンを押すなどの操作をすることなどをいう。

(4) 「ハンズフリー使用」とは、携帯電話等をハンズフリー装置を併用して操作又は通話することをいう（タクシー無線を含む。）。

(5) 「その他動作」とは、前記以外の携帯電話等に関する動作をいう。具体的には、着信音がしたので携帯電話等に脇見をした、携帯電話等を取ろうとした、置こうとしたなどをいう。

(6) 「該当なし」とは、当該事故の要因が携帯電話等の使用状況等と関連がないものをいう。

具体的には、携帯電話等の所持、操作及び通話等が全くない場合のほか、使用等があっても事故の要因となっていない場合、停止中の車内運転席において携帯電話で通話中、追突された場合の第２当事者等については「該当なし」となる。

(7) 「調査不能」とは、当事者は判明しているが当事者が死亡した上、関係者の供述が得られない場合等、携帯電話等の使用状況が判明しないものをいう。

(8) ひき逃げ等のため、当事者が不明の場合には、「対象外当事者」とする。

４３ カーナビ等の使用状況

カーナビ等の使用状況	車両等				対象外当事者
	事故要因あり		該当なし	調査不能	
	注視中	操作中毒			

(1) 当該事故の当事者種別が車両等（自動車、原付、路面電車、軽車両）で、当該事故が画像表示用装置等の使用等が要因となって発生した場合において、当事者の画像表示用装置等の使用状況について記す。なお、画像表示用装置等とは、カーナビゲーション装置、カーテレビ等の画像表示用装置（携帯電話等の画像表示部は含まない。）をいう。

(2) 「車両等－事故要因あり－注視中」とは、当該装置に表示された画像を見続けていたものをいう。

(3) 「車両等－事故要因あり－操作中等」とは、当該装置を操作していた場合等、上記「注視中」以外の行為をしていたものいう。

具体的には、カーナビゲーション装置等のボタン、リモコン等を操作していたなどをいう。画像を注視しながら操作していた場合には、「注視中」とする。

(4) 「車両等－該当なし」とは、当該事故の要因がカーナビゲーション装置等の使用状況等と関連がないものをいう。

具体的には、カーナビゲーション装置等がない、電源が入っていない、又は入っていても事故要因と関連がない場合のほか、停止中の車内運転席においてカーナビ、カーテレビ等を注視中、追突された場合の第２当事者等については、「該当なし」となる。

(5) 「車両等－調査不能」とは、当事者が死亡した上、関係者の供述が得られない場合等、カーナビ等の使用状況が判明しないものをいう。

(6) ひき逃げ等のため当事者が不明の場合及び当事者が「車両等」以外の場合には、「対象外当事者」とする。

４４ 自動運行装置の使用状況

自動運行装置の使用状況	自動運行装置搭載車両						対象外当事者
	レベル3			レベル4			
	使用あり	使用なし	不明	使用あり	使用なし	不明	

当該事故の当事車両が自動運行装置搭載車両(道路交通法第2条第1項第13の2号に規定する自動運行装置を搭載した車両)の場合において、自動運行装置の使用状況について該当するコードを○で囲む。

(1)「レベル3」 SAE(Society of Automotive Engineers)InternationalのJ3016における運転自動化レベルのうち、システムが全ての動的運転タスク(操舵、加減速、運転環境の監視ほか反応の実行等、車両を操作する際にリアルタイムで行う必要がある機能)をシステムが機能するよう設計されている特有の条件内で実施するが、システムの作動継続が困難な場合は、システムの介入要求等に対して運転者の適切な応答が期待されるもの。

(2) 「レベル4」 SAE InternationalのJ3016における運転自動化レベルのうち、システムが全ての動的運転タスク及び作動継続が困難な場合への応答をシステムが機能するよう設計されている特有の条件内で実施するもの。

(3) 当該車両に搭載されている自動運行装置について、作動状態記録装置の解析(部外機関による解析を含む)の結果、交通事故発生時に自動運行装置の使用ありと判明したもの、又は道路環境、交通事故状況、当事者の供述内容等から交通事故発生時に自動運行装置の使用ありと認められ、作動状態記録装置の解析を行わない場合は「使用あり」を、この逆の場合は「使用なし」を選ぶものとする。このうち、「使用あり」とは、自動運行装置使用中の交通事故のほか、自動運行装置使用中に運転者に対して運転操作を促す警報が発せられたにもかかわらず、運転者が運転操作を行わずに発生した交通事故や、運転者の事故誘発行為と自動運行装置の使用が時間的、場所的に接着し、かつ連続性がある交通事故など、自動運行装置の使用と関連する交通事故を含む。

【例】

・ 作動状態記録装置の解析の結果、自動運行装置使用中に運転操作を促す警報が発せられ、運転者が運転操作を行った直後に発生した交通事故と判明し、交通事故における衝突時点では自動運行装置が作動していなかったものの、自動運行装置の使用と関連する交通事故と判明した場合は、「使用あり」とする。

・ 作動状態記録装置の解析を行わないが、明らかに走行環境条件内で、かつ無過失の当該当事者が事故発生時に、自動運行装置を使用している旨供述している場合は、「使用あり」とする。

・ 作動状態記録装置の解析を行わないが、明らかに走行環境条件外で、かつ無過失の当該当事者が事故発生時に、自動運行装置を使用していない旨供述している場合は、「使用なし」とする。

(4)当該車両に搭載されている自動運行装置について、作動状態記録装置の解析中又は解析見込みであり、報告期限(交通事故統計原票の警察庁報告期限)までにその結果が判明しない場合(自動運行装置の使用の有無が判明しているが解析を行う場合を含む。)のほか、作動状態記録装置の解析を行わない、又は解析不能の場合で自動運行装置の使用の有無が判明しない場合は、「不明」とする。

(5) 自動運行装置搭載車両以外は、「対象外当事者」とする。

４５ 法令違反

事故の結果に対して最も影響を与えている違反について、違反種別から選択する。
それに該当しない場合に安全運転義務違反を選び、違反コードに示されていない特別な違反が当該事故の原因となっている場合のみ、「その他の違反」とする。
なお、無免許運転、無資格運転又は酒気帯び運転の違反を伴う場合及び携帯電話、カーナビ等使用違反に該当する場合には、これらの違反以外の違反とする。

1. 車両等の違反

違反種別			違反行為・条項
信号無視			信号機信号赤又は黄色無視７、４・Ⅰ 手信号赤又は黄色相当無視７、６・Ⅰ 灯火信号赤又は黄色相当無視７、６・Ⅰ 信号機信号と異なる手信号無視７、６・Ⅰ 信号機信号と異なる灯火信号無視７、６・Ⅰ 信号機信号赤又は黄色点滅無視７、４・Ⅰ
通行禁止違反			指定方向外進行禁止違反（右・左折を除く）８・Ⅰ 一方通行違反８・Ⅰ 通行禁止場所通行８・Ⅰ 警察官の現場指示違反４・Ⅰ 警察官の混雑緩和の措置命令違反６・Ⅱ 警察官の通行禁止・制限違反６・Ⅳ
通行区分	右側通行		右側通行１７・Ⅳ
	歩道等通行		歩道・路側帯通行１７・Ⅰ
	その他		他の軽車両との並進１９ 左側に寄らない通行１８・Ⅰ 自転車道通行１７・Ⅲ 安全地帯侵入１７・Ⅵ 通行不供用部分侵入１７・Ⅵ
車両通行帯違反			車両通行帯違反２０・Ⅰ、Ⅱ、Ⅲ 路線バス等優先通行帯違反２０の２・Ⅰ 軌道敷内通行２１・Ⅰ 指定通行区分違反３５・Ⅰ 本線車道出入方法違反７５の７ 牽引自動車本線車道通行帯違反７５の８の２
最高速度違反			速度超過２２・Ⅰ、Ⅱ
横断等禁止違反		後退禁止違反	後退禁止違反２５の２・Ⅰ、Ⅱ 本線車道後退禁止違反７５の５
		横断･転回禁止違反	横断・転回禁止違反２５の２・Ⅰ、Ⅱ 本線車道横断・転回禁止違反７５の５
車間距離不保持			車間距離不保持２６
進路変更禁止違反			進路変更禁止違反２６の２・Ⅱ、Ⅲ
通行妨害（車両等）			軌道敷内違反２１・Ⅱ、Ⅲ 急ブレーキ禁止違反２４ 道路外出右左折合図車妨害２５・Ⅲ 追いつかれた車両の義務違反２７ 乗合自動車発進妨害３１の２ 交差点右左折等合図車妨害３４・Ⅵ 車両通行帯に入る車両の合図車妨害３５・Ⅱ 緊急車妨害等４０、４１の２・Ⅰ、Ⅱ 初心運転者等保護義務違反７１(5の4) 本線車道緊急車妨害７５の６・Ⅱ
追越し違反		追越し方法違反	追越し方法違反２８・Ⅰ、Ⅱ、Ⅳ、２９
		追越禁止場所追越	禁止場所追越し３０
割込み等			割込み・横切り３２
踏切不停止等			踏切不停止等３３・Ⅰ しゃ断踏切立入り３３・Ⅱ
右折違反	右折禁止場所右折等		右折禁止場所右折８・Ⅰ 道路外出右折方法違反２５・Ⅱ 法定右折禁止違反２５の２・Ⅰ
	交差点右折方法違反	原付の二段階右折方法違反	一般及び特定小型原付の二段階右折方法違反３４・Ⅴ
		その他の右折方法違反	その他の右折方法違反３４・Ⅱ、Ⅲ、Ⅳ
左折違反	左折禁止場所左折等		左折禁止場所左折８・Ⅰ 道路外出左折方法違反２５・Ⅰ 法定左折禁止違反２５の２・Ⅰ
	交差点左折方法違反		交差点左折方法違反３４・Ⅰ
環状交差点違反	左折等方法違反 進行妨害(車両等) 安全進行義務違反		環状交差点左折等方法違反３５の２・Ⅰ、Ⅱ 環状交差点内の車両等への進行妨害３７の２・Ⅰ、Ⅱ 環状交差点安全進行義務違反３７の２・Ⅲ
優先通行妨害等			交差点優先車妨害３６・Ⅰ、３７ 優先道路通行車妨害等３６・Ⅱ、Ⅲ 本線車道通行車妨害７５の６・Ⅰ
交差点 安全進行義務違反	交差道路通行車両		交差道路通行車両に特に注意しなかった３６・Ⅳ
	反対方向からの右折車両		右反対方向からの右折車両に特に注意しなかった３６・Ⅳ
	歩行者		歩行者歩行者に特に注意しなかった３６・Ⅳ
	その他		その他３６・Ⅳ
歩行者妨害等		横断歩行者妨害等	横断歩行者妨害等３８
		通行妨害（歩行者）	横断歩道のない交差点における横断歩行者妨害３８の２ 歩道・路側帯横断通行条件違反１７・Ⅱ 軽車両で路側帯通行時の歩行者の通行妨害１７の２・Ⅱ 歩行者用道路徐行違反９

			歩行者側方安全間隔不保持等１８・Ⅱ 普通自転車の歩道通行時の歩行者妨害６３の４・Ⅱ 安全地帯徐行違反７１（３）
横断自転車妨害等			横断自転車妨害等３８
徐行場所違反		交差点	交差点４２（１）
		交差点以外	交差点以外４２（２）
指定場所一時不停止等			指定場所一時不停止４３ 交差道路通行車両等の進行妨害４３
駐（停）車違反			駐停車違反４４、４５・Ⅰ・Ⅱ、４７、４８、 ４９の２・Ⅱ・Ⅲ・Ⅳ・Ⅴ後段 高速自動車国道、自動車専用道路駐停車違反７５の８・Ⅰ
燈火違反			無灯火５２・Ⅰ 減光等義務違反５２・Ⅱ
合図不履行等			合図不履行５３・Ⅰ 合図制限違反５３・Ⅲ
乗車不適当			設備外乗車５５・Ⅰ 運転者視野妨害乗車等５５・Ⅱ 定員外乗車５７・Ⅰ 制限外乗車許可条件違反５８・Ⅲ 転落等防止措置義務違反（ドアの開放）７１(4)
積載不適当		積載物重量制限超過	積載物重量制限超過（過積載）５７・Ⅰ
		その他	設備外積載５５・Ⅰ 運転者視野妨害積載５５・Ⅱ 積載物大きさ制限超過５７・Ⅰ 積載方法制限超過５７・Ⅰ 制限外積載許可条件違反５８・Ⅲ 転落等防止措置義務違反（貨物積載不確実）７１(4) 高速道路における転落等防止措置義務違反７５の１０
自転車の通行方法違反			自転車道の通行区分違反６３の３ 普通自転車歩道通行時（歩行者の通行妨害、一時不停止を除く） ６３の４・Ⅱ 自転車の自転車横断帯外通行、交差点進入禁止違反 ６３の６、６３の７・Ⅰ、Ⅱ、６３の８
けん引違反			自動車の牽引違反５９・Ⅰ、Ⅱ 一般原付、特定小型原付の牽引違反６０ 軽車両の牽引違反６０
整備不良車両運転	ハンドル整備不良車運転		ハンドル整備不良車運転６２
	ブレーキ整備不良車運転		ブレーキ整備不良車運転６２、６３の９・Ⅰ
	走行装置（ﾀｲﾔ等）整備不良車運転		走行装置（タイヤ等）整備不良車運転６２
	自動運行装置整備不良車運転		自動運行装置整備不良車運転６２
	その他整備不良車運転		尾灯等整備不良車運転６２ 運行記録計不良車運転６３の２・Ⅰ
最低速度違反			最低速度違反２３、７５の４
酒酔い運転			酒酔い運転６５・Ⅰ、１１７の２(1)
過労等	薬物使用	覚醒剤、麻薬等使用運転	覚せい剤、麻薬等使用運転６６、１１７の２(3)
		シンナー等使用運転	シンナー等使用運転６６、１１７の２(3)
		その他の薬物使用	その他の薬物使用６６、１１７の２(3)
	過労運転		過労運転６６、１１７の２の２(7)
共同危険行為			共同危険行為６８
安全運転義務違反	ハンドル操作不適		ハンドル操作不適７０
	ブレーキ操作不適		ブレーキ操作不適７０
	前方不注意	内在的	考え事、漫然運転７０
		外在的	脇見、車内での戯れ等７０
	動静不注視		動静不注視７０
	安全不確認	前方、左、右	前方、左右に対する安全不確認７０
		後方	後方に対する安全不確認７０
	安全速度		安全速度７０
	予測不適		予測不適７０
	その他		手放し運転、ジグザグ運転等７０
幼児等通行妨害			幼児等通行妨害７１(2)、７１(2の3)
安全不確認ドア開放等			安全不確認ドア開放等７１(4の3)
停止措置義務違反			停止措置義務違反７１(5)
燃料等点検措置義務違反(高速自動車国道等)			燃料等点検措置義務違反７５の１０
故障車両表示義務違反			故障車両表示義務７５の１１・Ⅰ
自動二輪乗車方法違反			自動二輪車乗車方法違反７１の４・Ⅲ、Ⅳ、Ⅴ、Ⅵ
免許条件違反			免許条件違反９１、１０７の４・Ⅲ
その他の違反			上記違反以外の違反
調査不能			車両等の当事者で違反種別が不明の場合

違反なし	車両等の当事者で違反がない場合

2. 歩行者の違反

違反種別		違反行為・条項
信号無視		信号無視７
通行区分	左側通行	左側通行１０・Ⅰ
	車道通行	車道通行１０・Ⅱ
	その他	行列等の通行違反１１・Ⅰ、Ⅱ、Ⅲ
横断	横断歩道外横断	横断歩道外横断１２・Ⅰ
	斜め横断	斜め横断１２・Ⅱ
	駐停車車両直前･直後の横断	駐停車車両の直前・直後の横断１３・Ⅰ
	走行車両直前･直後の横断	走行車両の直前・直後の横断１３・Ⅰ
	横断禁止場所の横断	指定横断禁止区間の横断１３・Ⅱ
幼児の一人歩き		保護（監護）者の付き添わないもの１４・Ⅲ、Ⅳ
踏切不注意		不注意不注意により踏切事故を起こした者（歩行者） 及８２び刑法第２編第１１章の罪
酩酊、徘徊、寝そべり等		酒に酔ってふらつき、又は寝そべり等の交通妨害７６・Ⅳ(1)、(2)
路上遊戯		路上遊戯７６・Ⅳ(3)
路上作業		無許可路上作業、道路管理者の行う工事等のうち 危険なもの７７・Ⅰ、８０
飛び出し		安全を確認しないで路上に飛び出したもの
遠隔操作型小型車安全操作義務違反		遠隔操作型小型車における遠隔操作時の安全操作義務違反１４の３
その他の違反		歩行者の違反行為で上記に該当しないもの
調査不能		歩行者で、違反行為の種別が不明の場合
違反なし		歩行者に違反行為がない場合

注「遠隔操作型小型車安全操作義務違反」は、「当事者種別」が「遠隔操作型小型車（遠隔中）」のみとする。

(3) その他の当事者

対象外当事者	当事者不明、列車、単独事故の第2当事者
作動状態記録装置解析当事者	作動状態記録装置解析当事者

４６ 事故要因区分

各要因区分の中で、事故発生の要因が複数あると考えられる場合には、事故の発生に最も影響を与えたものとする。

「人的要因」とは、車両等の運転者、自転車の運転者及び歩行者自身に認められる事故発生要因をいい、発見の遅れ、判断の誤り、操作上の誤り等をいう。

「車両的要因」とは、車両等や自転車の構造、装置の不良及び車両等や自転車の状態的な不良が事故発生の要因と考えられるものをいい、車両等の不良状態が人的要因を誘発したものを含む。

「環境的要因」とは、道路不良箇所や施設不備、その他交通環境の障害が事故発生の要因と考えられるものをいい、環境的な要因が人的要因を誘発したものを含む。

(1) 人的要因

ア 人的要因（車両等の運転者（自転車等を除く。））

発見の遅れ	前方不注意	内在的	居眠り運転 ラジオ・ステレオ等を聞いていた 雑談や携帯電話等で話していた その他考え事等漫然運転
		外在的	物を落とした、物を取ろうとした、傘等で見えなかった 同乗者、動物等と戯れていた カセットテープ、携帯電話等を操作していた テレビ、ナビゲーションを見ていた、操作していた 雑誌、地図帳等を見ていた 道、案内標識等を探して脇見 風景、地形等に脇見 他の車、歩行者に脇見 バックミラーやドアミラーを見ていた その他の脇見
	安全不確認		安全確認しなかった 安全確認が不十分だった
判断の誤り等	動静不注視		相手が譲ってくれると思って注視を怠った 他の危険を避けようとして注視を怠った その他まだ具体的危険性がないとして注視を怠った
	予測不適		運転感覚(速度、車幅、距離等)を誤った 相手がルールを守ると思った 相手が譲ってくれる、停止してくれると思った 他の事故(危険)を避けようと思った その他相手の行動予見等の判断を誤った
	交通環境		道路形状、道路線形、道路環境に対する認識を誤った 道路環境(路面凍結や霧など)に対する認識を誤った 交通規制に対する認識を誤った 交通安全施設に対する認識を誤った 障害物に対する認識を誤った その他の交通環境に対する認識を誤った
操作上の誤り	操作不適		ブレーキとアクセルの踏み違い ブレーキの踏みが弱い 急ブレーキをかけた エンジン・ブレーキを使用しなかった その他のブレーキ操作不適 ブレーキをかけながらハンドル操作 その他のハンドルの操作不適 ギヤの入れ違い オートスピードコントロール装置の操作不適 その他の操作不適
他の車両等の通行を妨害する目的で運転した			
調査不能［運転者（自転車以外）で人的要因が不明の場合］			
人的要因なし［運転者（自転車以外）で人的要因がない場合］			

１「発見の遅れ」とは、運転者が相手方当事者を事故発生に至るまで全く発見できなかったもの、相手方当事者を制動距離内に至って始めて発見したため回避できなかったもの等をいう。

①「前方不注意－内在的」とは、運転者自身の心理的生理的な要因により動作を伴わないで行われる前方不注意が事故を発生させたものをいう。

②「前方不注意－外在的」とは、運転者自身の動作を伴って行われる前方不注意によって事故を発生させたものをいう。

③「安全不確認」とは、確認が可能な速度に減速（徐行、一時停止）しながら、可能な確認を尽くさなかったために相手当事者を発見できず、又は発見が遅れ事故を発生させたものをいう。

２「判断の誤り等」とは、運転者が危険又は危険のおそれのある事象（状態）を認識したが、主観的事由によりいまだ具体的危険がない、衝突又は接触しない等と判断して必要な措置をとらなかったために、事故を発生させたものをいう。

①「動静不注視」とは、相手当事者を発見（認識）したがいまだ具体的な危険がないことを理由に、相手当事者の動静に対する注視を怠ったために事故を発生させたものをいう。

②「予測不適」とは、自己車両の速度等の運転感覚を誤ったり、相手当事者の速度、距離、行動等に対する判断を誤ったりして事故を発生させたものをいう。

③「交通環境」とは、道路形状、交通規制等の交通環境を誤信又は誤認して事故を発生させたものをいう。

３「操作上の誤り」とは、車両等の操作が不適切であったり、操作そのものが適切に行えなかったために、事故を発生させたものをいう。

○「操作不適」とは、危険又は危険のおそれのある事象（状態）を認識し、それに対する措置を講じたが操作を誤ったり、驚がくして操作を躊躇したことによって事故を発生させたものをいう。

４「他の車両等の通行を妨害する目的で運転した」とは、道路交通法第117条の２第６号又は第117条の２の２第11号に該当する行為（道路交通法上の妨害運転に当たる行為によって発生した事故をいい、危険運転致死傷罪又は過失運転致死傷罪として処断されたものを含む。）をいう。妨害運転による事故であれば、その行為者の車両と他の当事者との衝突の有無は問わない。

５「調査不能」とは、当事者は判明しているが、当該事故についての人的要因が不明のものをいう。

６「人的要因なし」とは、運転者に人的要因が認められないものをいう。

イ 人的要因（自転車等の運転者）

発見の遅れ	前方不注意	遊びに夢中になっていた 雨具、傘等で見えなかった 風景、地物に見とれていた 他の車、歩行者の動静を見ていた 携帯電話の通話や操作をしていた イヤホン等を使用していた その他
	安全不確認	安全確認をしなかった 安全確認が不十分であった
判断の誤り等	動静不注視	相手が譲ってくれると思って注視を怠った その他、特に具体的危険性がないとして注視を怠った
	予測不適	運転感覚(速度、車幅、距離等)を誤った 相手がルールを守ると思った 相手が譲ってくれる、停止してくれると思った 他の事故(危険)を避けようと思った 相手の行動予見等の判断を誤った
	交通環境	道路形状、道路線形、道路環境に対する認識を誤った 交通規制に対する認識の誤りを誤った 交通安全施設に対する認識を誤った 障害物等に対する認識を誤った その他の交通環境に対する認識を誤った
操作上の誤り	操作不適	ブレーキ操作の誤り ハンドル操作の誤り その他の操作不適
保護者等の不注意	一人で外出させた	
	外出したのを知らなかった	
	その他	
調査不能［自転車運転者で人的要因が不明の場合］		
人的要因なし［自転車の運転者で人的要因がない場合］		

１「発見の遅れ」とは、運転者が相手方当事者を事故発生に至るまで全く発見できなかったもの、相手方当事者を制動距離内に至って始めて発見したため回避できなかったもの等をいう。

①「前方不注意」とは、運転者自身の心理的、生理的な要因により動作を伴わないで行われる前方不注意及び動作を伴って行われる前方不注意によって、事故を発生させたものをいう。

②「安全不確認」とは、確認が可能な状態にありながら、可能な確認を尽くさなかったために相手方当事者を発見できず、又は発見が遅れ事故を発生させたものをいう。

２「判断の誤り等」とは、運転者が危険又は危険のおそれのある事象（状態）を認識したが、主観的事由によりいまだ具体的危険がない、衝突又は接触しない等と判断して必要な措置をとらなかったために、事故を発生させたものをいう。

①「動静不注視」とは、相手方当事者を発見（認識）したが、いまだ具体的な危険がないことを理由に、相手方当事者の動静に対する注視を怠ったために事故を発生させたものをいう。

②「予測不適」とは、自己車両の速度等の運転感覚を誤ったり、相手方当事者の速度、距離、行動等に対する判断を誤ったりして事故を発生させたものをいう。

③「交通環境」とは、道路形状、交通規制等の交通環境を誤信又は誤認して、事故を発生させたものをいう。

３「操作上の誤り」とは、自転車等の操作や乗車方法等が不適切であったり、操作そのものが適切に行えなかったために、事故を発生させたものをいう。をいう。

①「操作不適」とは、危険又は危険のおそれのある事象（状態）を認識し、それに対する措置を講じたが操作を誤ったり、驚がくして操作を躊躇したことによって事故を発生させたもの及び二人乗り、手放し運転、自転車等の運転に不適切な服装等によって事故を発生させたものをいう。

４「保護者等の不注意」とは、当事者が道路交通法第14条第３項に規定する幼児（６歳未満）である場合（「調査不能」「人的要因なし」の場合を除く。）に計上する。

なお、当事者が幼児以外の場合は、この欄に計上しない。

５「調査不能」とは、当事者は判明しているが、当該事故についての人的要因が不明のものをいう。

６「人的要因なし」とは、運転者に人的要因が認められないものをいう。

ウ 人的要因（歩行者）

保護者等の不注意	車道寄りにして手をつないでいた	
	手をつないでいない	安全だと思った 手をつなぐのを嫌がった 突然手を振りきった 買い物に気をとられた 立ち話のため 所用のため 無意識に その他
	一人で外出させた	
	外出したのを知らなかった	
	不用意に呼んだ	
	その他	
発見の遅れ	前方不注意	遊びに夢中になっていた 仕事に熱中していた 脇見をしていた 雑談をしていた 雨衣（傘）で視界不良 その他、考え事等をして漫然歩行 スマートフォン・携帯ゲーム機の画像を注視していた イヤホン、ヘッドホン等で音楽等を聴いていた
	安全不確認	安全確認をしなかった 安全確認が不十分だった
判断の誤り等	相手の速度感覚を誤った 相手がルールを守ると思った 相手が譲ってくれる、停止してくれると思った 他の事故（危険）を避けようと思った その他	
健康状態不良	過労・睡眠不足 飲酒（二日酔いを含む）	
調査不能［歩行者で人的要因が不明の場合］		
人的要因なし［歩行者で人的要因がない場合］		

１当事者が道路交通法第14条第３項に規定する幼児に該当する場合

（「調査不能」「人的要因なし」の場合を除く。）は「保護者等の不注意」欄から、当事者が幼児以外の場合は「保護者等の不注意」欄以外から選ぶこと。

２「保護者等の不注意」とは、当事者が道路交通法第14条第３項に規定する幼児に該当する場合において、それらの保護者又は同伴者が必要な監護措置をとっていなかったもの又は幼児を付添い者なしで外出させたものをいう。

３「発見の遅れ」とは、歩行者等が相手方当事者を事故発生に至るまで全く発見できなかった、又は事故直前に至って始めて発見したために事故を回避できなかったものをいう。

４「判断の誤り等」とは、歩行者等が危険又は危険のおそれのある事象（状態）を認識したが、主観的事由により事故にならないと判断して必要な措置をとらなかったために、事故を発生させたものをいう。

５「健康状態不良」とは、過労、睡眠不足、飲酒の影響等によって事故が発生したものをいう。

６「調査不能」とは、当事者は判明しているが、当該事故についての人的要因が不明のものをいう。

７「人的要因なし」とは、人的要因が認められないものをいう。

(2)車両的要因

ア 車両的要因（自転車等を除く）

事故要因区分		
整備不良	制動装備不良	
	かじ取り装備不良	ハンドルの調整不良 変形ハンドル、小型ハンドル その他
	タイヤ不良	パンク、バースト タイヤの亀裂損傷 トレッドの摩擦 雪道での夏タイヤ その他
	車輪不良（脱輪、締め付け不良）	
	灯火不良	前照灯不良（破損、照度不足） 制動灯不良 方向指示器（補助方向指示器を含む）不良 その他
	エンジン故障	
	変速機不良・故障	
	燃料、潤滑装置不良（破損、量不足等）	
	フロントガラス等不良	ガラス割れ、脱落 ワイパーの故障、欠落 その他
	ミラーの調整不良・破損・欠落	
	不良改造（車高の変更、オーバーフェンダー等）	
	自動運行装置不良	
	その他車両等の構造、装置等の整備不良	

事故要因区分		
状態的不良	車内の状態	着色フィルムが視界に影響した ワイパーを作動させなかった、フロントガラスを拭かなかったなどのため相 手の発見が遅れた 車室内の飾りものが視界に影響した 車室内の同乗者が視界、操作に影響した 車室内の荷物が視界、操作に影響した
	積荷の状態	過積載が制動距離に影響した 過積載が車両の安定性に影響した 荷くずれ 積荷等の車外はみ出し 荷等が自車の灯火を妨害した
	灯火の状態	前照灯不点灯 駐車灯不点灯（尾灯、非常点滅灯を含む） 自車前照灯の 上下向きが視界に影響
その他の車両的要因		
調査不能［車両等（自転車等以外）で車両的要因が不明の場合］		
車両的要因なし［車両等（自転車等以外）で車両的要因がない場合］		

１ 「整備不良」とは、車両等の構造、装置の不良が事故発生の要因と考えられるものをいう。

① 「制動装置不良」とは、制動装置の故障、調整不良等が事故発生の要因と考えられるものをいう。

② 「かじ取り装置不良」とは、ハンドルの故障、調整不良、変形ハンドル、ステアリング装置不良等が事故発生の要因と考えられるものをいう。

③ 「タイヤ不良」とは、パンク、トレッドの摩耗、タイヤ不適、空気圧調整不良等が事故発生の要因と考えられるものをいう。

④ 「車輪不良」とは、ホイルナットの締付け不良、脱輪、ホイルキャップの外れ等が事故発生の要因と考えられるものをいう。

⑤ 「灯火不良」とは、前照灯、制動灯、方向指示器等の破損、照度不足等が事故発生の要因と考えられるものをいう。ただし、前照灯、駐車灯、尾灯等の不点灯が事故発生の要因と考えられるものは、「状態的不良－灯火の状態」に計上すること。

⑥ 「エンジン故障」とは、いわゆるエンジン部分の故障が事故発生の要因と考えられるものをいう。

⑦ 「変速機不良・故障」とは、変速機の不良・故障が事故発生の要因と考えられるものをいう。

⑧ 「燃料、潤滑装置不良」とは、燃料、潤滑油切れ、量不良及びこれらに関した装置の破損等が事故発生の要因と考えられるものをいう。

⑨ 「フロントガラス等不良」とは、フロントガラスの破損、脱落、ワイパーの故障等が事故発生の要因と考えられるものをいう。

⑩ 「ミラーの調整不良・破損・欠落」とは、フェンダーミラー、ドアミラー、アンダーミラー、ルームミラー等の写影不良、破損、欠落等が事故発生の要因と考えられるものをいう。

⑪ 「不良改造」とは、車両構造の改造等によって車検証記載の車高、車幅等を不法に変更したことが事故発生の要因と考えられるものをいう。

⑫ 「その他車両等の構造、装置等の整備不良」とは、上記以外の車両等の構造、装置等の不良が事故発生の要因と考えられるものをいう。

２「状態的不良」とは、車両等の状態的な不良、例えば車内の同乗者や荷物、積 荷、灯火の状態的な不良が交通事故発生の要因と考えられるものをいう。

① 「車内の状態」とは、自動車の車内において、ワイパーを作動させなかったことや着色フィルム、飾りものが運転者の視界に、又は同乗者、荷物が運転者の視界や操作に影響を与えるような状態的不良が事故発生の要因と考えられるものをいう。

② 「積荷の状態」とは、車両等に積載している積荷が、過積載であるために制動距離や安定性に影響を与えた、又は積載方法が適切でないために荷くずれ、車外はみ出しを起こしたり、灯火を妨害したなどの状態的不良が事故発生の要因と考えられるものをいう。

③ 「灯火の状態」とは、車両等の灯火の不点灯や上下方向の不適等の状態的不良が事故発生の要因と考えられるものをいう。

３ 「その他の車両的要因」とは、上記以外の車両的な不良状態が事故発生の要因と考えられるものをいう。

４ 「調査不能」とは、車両等の当事者は判明しているが、当該事故についての車両的要因が不明のものをいう。

５ 「車両的要因なし」とは、当事者が車両等であって、車両的要因が認められないものをいう。

イ 車両的要因（自転車等）

事故要因区分	
整備不良	ブレーキ不良
	ハンドル不良（変形、締め付け不良）
	前照灯不良（故障、前照灯なし）
	後部反射器不良（破損、取り付けなし）
	その他の構造、装備等の整備不良
状態的不良	前照灯不点灯 反射材の取付けなし 積荷の積載方法が悪く操作に影響を与えた 同乗者の乗車方法が悪く操作に影響を与えた
その他の車両的要因	
調査不能［自転車等で車両的要因が不明の場合］	
車両的要因なし［自転車等で車両的要因がない場合］	

１「整備不良」とは、自転車等の構造、装置の不良が事故発生の要因と考えられるものをいう。

①「ブレーキ不良」とは、ブレーキの調整不良、破損又は装置がないことが事故発生の要因と考えられるものをいう。

②「ハンドル不良」とは、変形ハンドル、ハンドル取付け部のナットの締付け不良等が事故発生の要因と考えられるものをいう。

③「前照灯不良」とは、前照灯の破損や故障、照度不足又は装置が無いことが事故発生の要因と考えられるものをいう。

④「後部反射器不良」とは、道路交通法第63条の９第２項で取り付けが義務付けられている後部反射器の破損又は装置が無いことが事故発生の要因と考えられるものをいう。

⑤「その他の構造、装置等の整備不良」とは、上記以外の自転車構造、装置等の不良が事故発生の要因と考えられるものをいう。

２「状態的不良」とは、自転車等の状態的な不良、例えば前照灯の不点灯や反射材の破損又は取付けなし、積荷や同乗者の乗車方法等の状態的な不良が事故発生の要因と考えられるものをいう。

①「前照灯不点灯」とは、前照灯の不点灯が事故発生の要因と考えられるものをいう。

②「反射材の取付けなし」とは、反射材の取付けがないこと又は反射材が破損、汚損していてその効力が期待できない状態的不良が事故発生の要因と考えられるものをいう。例えば、夜間における出会い頭事故等において、反射材の取付けがあれば事故発生を防止できたと考えられるものなど。

③「積荷の積載方法が悪く操作に影響を与えた」とは、自転車等の積荷が制動距離や安定性に影響を与えた、又は積載方法が悪く荷くずれを起こしたり、灯火を妨害したなどの状態的不良が事故発生の要因と考えられるものをいう。

④「同乗者の乗車方法が悪く操作に影響を与えた」とは、同乗者の乗車方法が悪い（法的に認められていると否とを問わない。）等の状態的不良が事故発生の要因と考えられるものをいう。

３「その他の車両的要因」とは、上記以外の車両に関する不良状態が事故発生の要因と考えられるものをいう。

４「調査不能」とは、自転車等の当事者は判明しているが、当該事故についての車両的要因が不明のものをいう。

５「車両的要因なし」とは、当事者が自転車等であって、車両的要因が認められないものをいう。

(3)環境的要因

ア 車両等及び歩行者 環境的要因

事故要因区分		
道路的要因	線形不良（急勾配を含む）	
	交差点形状不良	
	道路構造的障害	部分的崩落等のため路面が欠損、路面の凹凸、わだち掘れ
	通行障害	道路工事中 電柱、看板その他の工作物等 その他
	交通安全施設不備	信号機 歩道、路側帯 中央分離施設（チャッターバーを含む。） カーブミラー 道路照明 踏切施設 その他
	標識等不備	規制標識・表示 指示標識・表示 案内標識 警戒標識
	その他の道路的要因	
交通環境的要因	路面状態的障害	路面の積雪、凍結が操作・制動距離等に影響 路面の湿潤、水たまりが操作・制動距離等に影響
	通行障害	駐車灯等不点灯、反射器不備等の駐車車両衝突 駐・停車車両による進路変更 渋滞車両が通行に障害 事故による車線狭窄 落下物等の影響 その他の通行障害
	視界障害	駐・停車車両が視界に影響 進行車両が視界に影響 渋滞車両が視界に影響 建物等による見通し不良（見通し距離50m以下 看板、樹木等による見通し不良 （見通し距離50m以下） 天候（雨、霧、雪等）のため相手の発見が遅れた 道路照明の明暗のため発見が遅れた 店舗等の照明の明暗のため発見が遅れた 前照灯等に幻惑し相手の発見が遅れた その他の視界障害
その他の環境的要因		
調査不能［車両等又は歩行者で環境的要因が不明の場合］		
環境的要因なし［車両等又は歩行者で環境的要因がない場合］		

１ 「道路的要因」とは、道路不良箇所や施設不備等の道路環境的な障害が事故発生の要因と考えられるものをいう。

① 「線形不良」とは、

○ 直線部分と曲線部分との線形上の不連続性が極めて大きい

○ 曲線部の曲線半径が極めて小さい

○ 曲線部の曲線半径と横断勾配との関係が適合しない（いわゆる片勾配）

○ 縦断勾配が極めて大きい（いわゆる急勾配）等が事故発生の要因と考えられるものをいう。

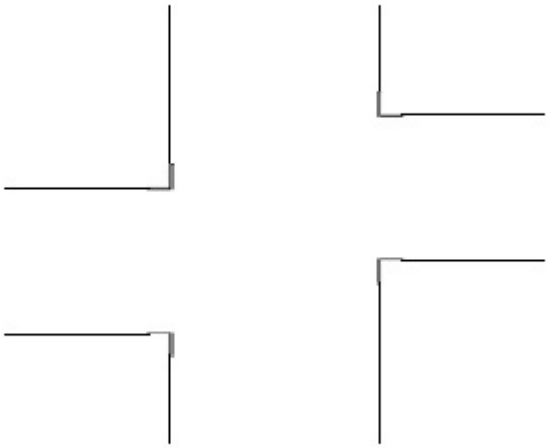
② 「交差点形状不良」とは、

○ 交差する道路の交角がおおむね75度以下又は105度以上

○ 交差点の隅切りが行われていない又は隅切りの曲線半径が不良

○ 交差点で道路が一直線上になく食い違っている

【例】



等が事故発生の要因と考えられるものをいう。

③ 「道路構造的障害」とは、

○ 交差点で道路が一直線上になく食い違っている等が事故発生の要因と考えられるものをいう。

○ 部分的な崩落等のため路面が欠損している

○ 路肩が軟弱で崩落又は崩落しやすい状態

○ 連続的な起伏、凹凸、欠損等のため路面がでこぼこしている

○ 車両の通行のため路面が溝状に掘れている（いわゆるわだち掘れ） 等が事故発生の要因と考えられるものをいう。

④ 「通行障害」とは、道路上に上記「道路構造的障害」以外の障害が あって、このため円滑に通行できなかったことが事故発生の要因と考えられるものをいう。

⑤ 「交通安全施設不備」とは、交通安全施設が設置されていれば事故が発生しなかったであろうと考えられるもの又は交通安全施設自体に欠陥、故障等があり、これらが事故発生の要因と考えられるものをいう。

⑥ 「標識等不備」とは、道路標識（標示）が設置されていれば事故は発生しなかったであろうと考えられるもの、既設の規制標識（標示）、指示標識（標示）、案内標識、警戒標識及び補助標識の欠損・汚損やその位置や方向が不適切であったり、街路樹の陰等で見えにくいことなどが事故発生の要因と考えられるものをいう。

⑦ 「その他の道路的要因」とは、上記以外の道路不良箇所や施設不備等の道路環境的な障害が事故発生の要因と考えられるものをいう。

２ 「交通環境的要因」とは、路面の状態、又は駐車・渋滞車両や落下物等の交通 環境的な障害が事故発生の要因と考えられるものをいう。

① 「路面状態的障害」とは、路面の積雪、凍結や湿潤等の環境的な障害が事故発生の要因と考えられるもの（例 スリップ事故等）をいう。

② 「通行障害」とは、路上の駐車車両への衝突、駐車車両や渋滞車両又は落下物が視界や進路（通行）を妨害した等の通行に与える環境的な障害が事故発生の要因と考えられるものをいう。

③ 「視界障害」とは、他の車両、建物、看板、樹木、天候、道路照明その他が視界に与えた環境的な障害が事故発生の要因と考えられるものをいう。

３ 「その他の環境的要因」とは、上記以外の環境的な障害が事故発生の要因と考えられるものをいう。

４ 「調査不能」とは、車両等及び歩行者の当事者は判明しているが当該事故についての環境的要因が不明のものをいう。

５ 「環境的要因なし」とは、当事者が車両等及び歩行者であって、環境的要因が認められないものをいう。

４７ 自体防護

自体防護	シートベルト					ヘルメット(自転車含む)					対象外当事者
	着用		非着用		着用不明	着用			非着用	着用不明	
	2点式	3点式	適用除外者	その他		離脱	離脱なし	離脱不明			

「車両形状等」が「立ち乗り型電動車」の場合に限り、「当事者種別」によらず、ヘルメット着用状況の該当するコードを選ぶものとする。

(1) 当該事故の当事者が三輪以上の自動車（特殊自動車を含む。以下同じ。）の場合はシートベルト、二輪車及び自転車（駆動補助付自転車を含む。）の場合はヘルメットについて記す。

(2) ヘルメットとは、二輪車にあっては、道路交通法施行規則第９条の５に定める乗車用ヘルメットを、自転車にあっては、前記のほか、いわゆる自転車用ヘルメットをいう。

(3) 「シートベルトー着用－２点式、３点式」とは、三輪以上の自動車の運転者が、２点式又は３点式等のシートベルトを着用していたものをいう。

(4) 「シートベルトー非着用－適用除外者」とは、シートベルトの装備がある三輪以上の自動車の運転者がシートベルトを着用していなかったが、道路交通法施行令第26条の３の２に規定する義務免除者（疾病、体格、後退運転、緊急自動車、集配業務等）に該当していたものをいう。

(5) 「シートベルトー非着用－その他」とは、三輪以上の自動車の運転者が、道路交通法施行令第26条の３の２に規定する義務免除者でないにもかかわらず、シートベルトを着用していなかったものをいう（シートベルト装備のない場合を含む。）。

(6) 「シートベルトー着用不明」とは、三輪以上の自動車の運転者であって、当事者は判明しているがシートベルトを着用していたか否か不明のものをいう。

(7) 「ヘルメットー着用－離脱」とは、二輪車及び自転車の運転者が事故前までヘルメットを着用していたが、事故の衝突（転倒）等の衝撃によって、頭部からヘルメットが離脱したものをいう。

(8) 「ヘルメットー着用ー離脱なし」とは、二輪車及び自転車の運転者が事故後においても、ヘルメットが頭部から離脱していないもの（頭部に少しでも掛かっている状態を含む。）をいう。

(9) 「ヘルメットー着用ー離脱不明」とは、二輪車及び自転車の運転者が事故前まではヘルメットを着用していたことは判明しているが、当事者が病院等へ搬送され、また目撃者等が確保できないことから、ヘルメットの離脱状況が不明のものをいう。

(10) 「ヘルメットー非着用」とは、二輪車及び自転車の運転者がヘルメットを着用していなかったものをいう。

(11) 「ヘルメットー着用不明」とは、二輪車及び自転車の運転者であって、当事者は判明しているがヘルメットを着用していたか否か不明のものをいう。

(12) ひき逃げ等のため当事者が不明の場合及び当事者が列車、軽車両（自転車及び駆動補助付自転車を除く。）、歩行者、路面電車、物件（相手なしを含む。）の場合には、「対象外当事者」とする。

４８ プロテクターの装着

プロテクタの装着	二輪車			対象外当事者
	着用	非着用	着用不明	

(1) プロテクターとは、胸部プロテクター（エアバッグタイプを含む。）をいい、脊髄、肩肘、膝等のプロテクターは含まない。

(2) 「二輪車ー着用」とは、二輪車の運転者が胸部プロテクターを装着していたものをいう。

(3) 「二輪車ー非着用」とは、二輪車の運転者が胸部プロテクターを装着していなかったものをいう。

(4) 「二輪車ー着用不明」とは、二輪車の運転者であって、当事者は判明しているが胸部プロテクターを装着していたか否か不明のものをいう。

(5) ひき逃げ等のため当事者が不明の場合及び当事者が二輪車以外の場合には、「対象外当事者」とする。

４９ エアバッグの装備

エアバックの装着	乗用車・貨物車				対象外当事者
	装備あり		装備なし	装備不明	
	作動	不作動			

(1) 「エアバッグ」とは、正面衝突時等に、風船のように膨らんで乗員へのクッションとなり、ハンドルやメーターパネルへの２次衝突を予防する補助拘束装置（ＳＲＳ）をいう。装置の収納箇所は、運転席はステアリングパッドの中、助手席はグローブボックス近辺、後部席はフロントシートの中が一般的である。

また、収納箇所には「ＳＲＳ」「ＳＲＳ－ＡＩＲＢＡＧ」「ＡＩＲＢＡＧ」等の表示のあるものがある。

(2) 「乗用車・貨物車－装備あり－作動」とは、乗車部位にエアバッグ の装備があり、衝突時の衝撃によりエアバッグが作動したものをいう。

(3) 「乗用車・貨物車－装備あり－不作動」とは、乗車部位にエアバッグの装備はあるが、側面衝突や衝撃が小さいため又は故障等していたため、エアバッグが作動しなかったものをいう。

(4) 「乗用車・貨物車－装備なし」とは、乗車部位にエアバッグの装備がないものをいう。

(5) 「乗用車・貨物車－装備不明」とは、当事者が乗用車、貨物車であることが判明しているが、エアバッグの装備の有無が不明のものをいう。

(6) ひき逃げ等のために当事者が不明の場合及び当事者が特殊車、二輪車、列車、軽車両、歩行者、路面電車、物件（相手なしを含む。）の場合には、「対象外当事者」とする。

５０ サイドエアバッグの装備

サイドエアバックの装備	乗用・貨物車		対象外当事者
	作動	不作動・装備なし・装備不明	

(1) 「乗用・貨物車－作動」とは、 自動車の衝突時にサイドエアバッグが作動した場合をいう。

(2) 「乗用・貨物車－不作動・装備なし・装備不明」とは、

　* 当該乗車位置にサイドエアバッグの装備があるが、正面衝突又は衝撃が小さいなどのために作動しなかったもの

　* 当該乗車位置にサイドエアバッグの装備がないもの

* 装備の有無が判明しないもの

* 装備の故障が原因で作動しなかったもの等である。

(3) ひき逃げ等のため当事者が不明の場合及び当事者種別が「乗用車、貨物車」以外のもの場合には、「対象外当事者」とする。

５１ 人身損傷程度

人身損傷程度	死亡	重傷	軽傷	損傷なし	対象外当事者

(1) 「死亡」とは、事故発生後24時間以内の死亡をいう。

(2) 「重傷」とは、１箇月（30日）以上の治療を要する傷害をいう。

(3) 「軽傷」とは、１箇月（30日）未満の治療を要する傷害をいう。

(4) 「損傷なし」とは、人身に損傷がないことをいう。

(5) ひき逃げ等のため当事者が不明の場合及び当事者が単独事故の相手方の場合には、「対象外当事者」とする。

５２ 人身損傷主部位

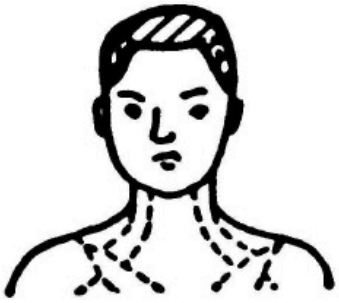
人身損傷主部位	損傷あり											損傷なし	対象外当事者
	全損	頭部	顔部	頸部	胸部	腹部	背部	腰部	腕部	脚部	窒息・溺死等		

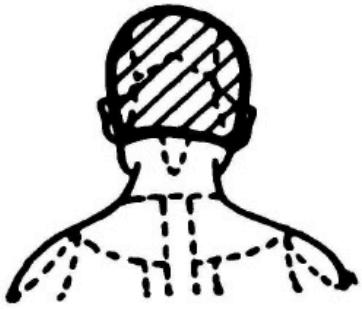
(1) 「損傷主部位」については、医師の診断又は検案に基づいて決めるものとする。

(2) 人体各部の区分は、下図のおおむね太線で囲った部分（斜線部分）をいう。

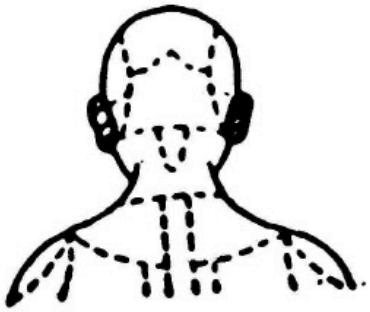
「全損」とは、調査対象を死亡事故に限り、人体に損傷が多数あり致命傷が複数の場合のみとする。ただし、致命傷が１箇所に特定できるときは致命傷の損傷部位によること。

「頭部０２」

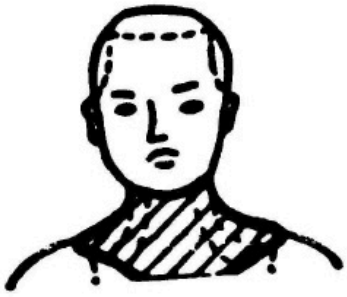




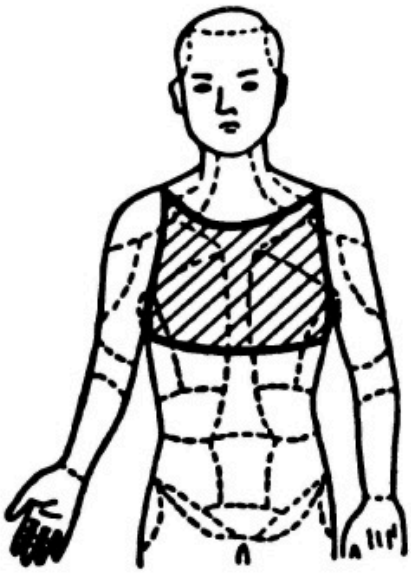
「顔部０３」



「頚部０４」

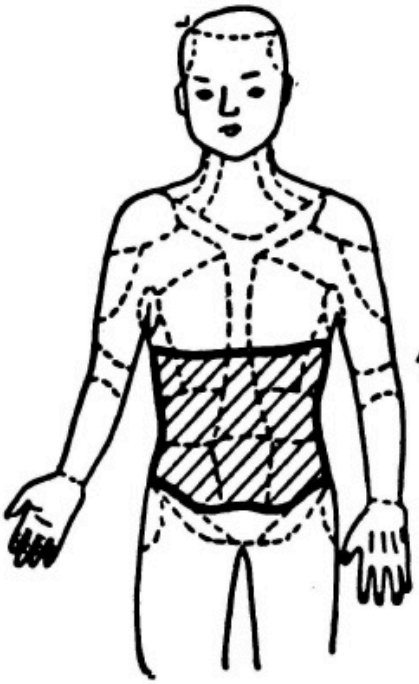


「胸部０５」



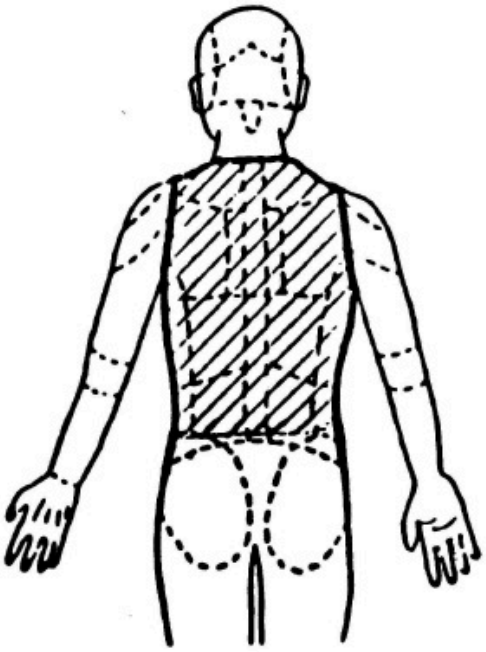
側胸部を含む。

「腹部０６」

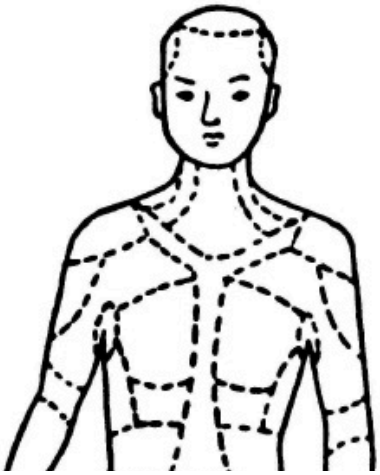


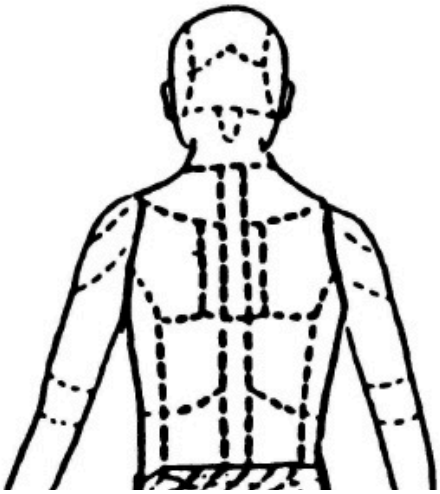
側腹部を含む。

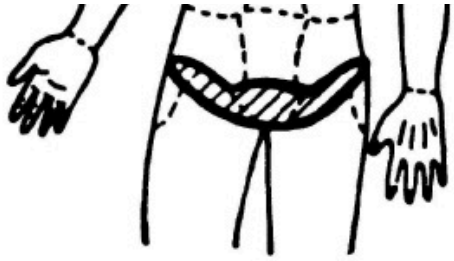
「背部０７」



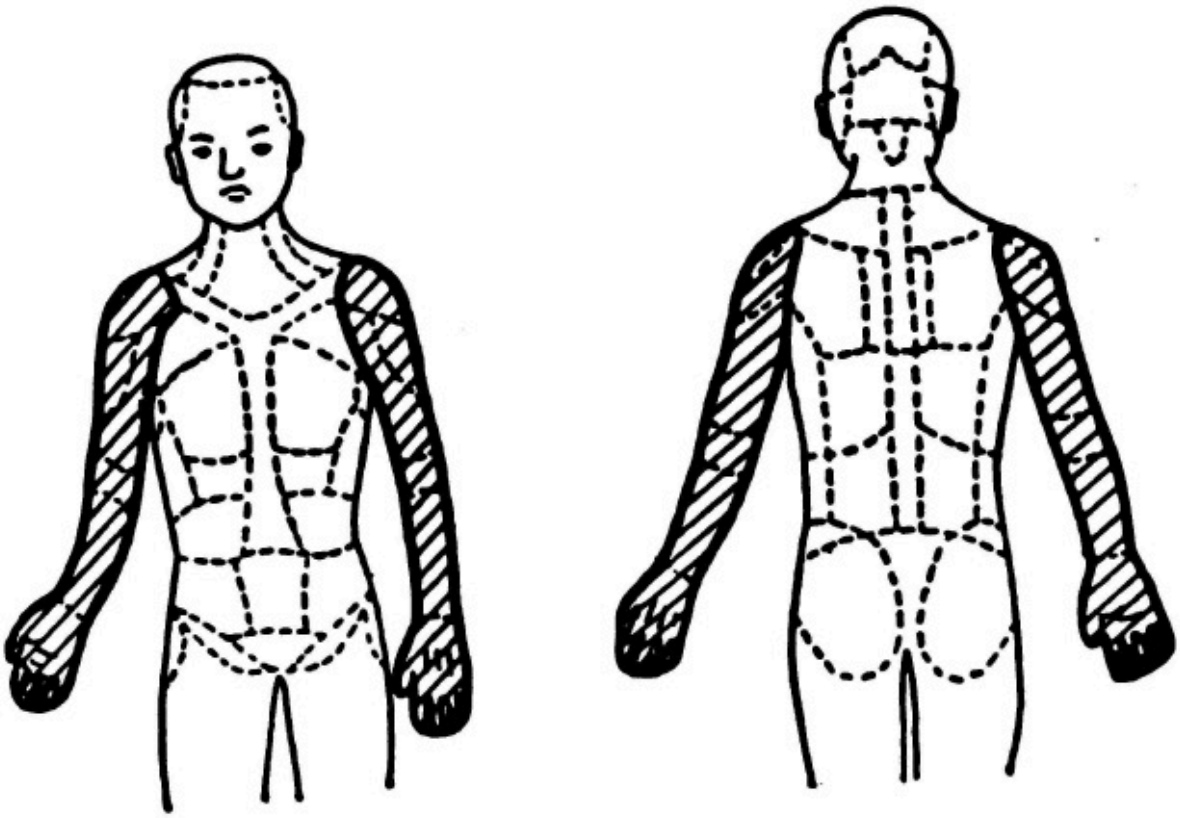
「腰部０８」（臀部を含む。）



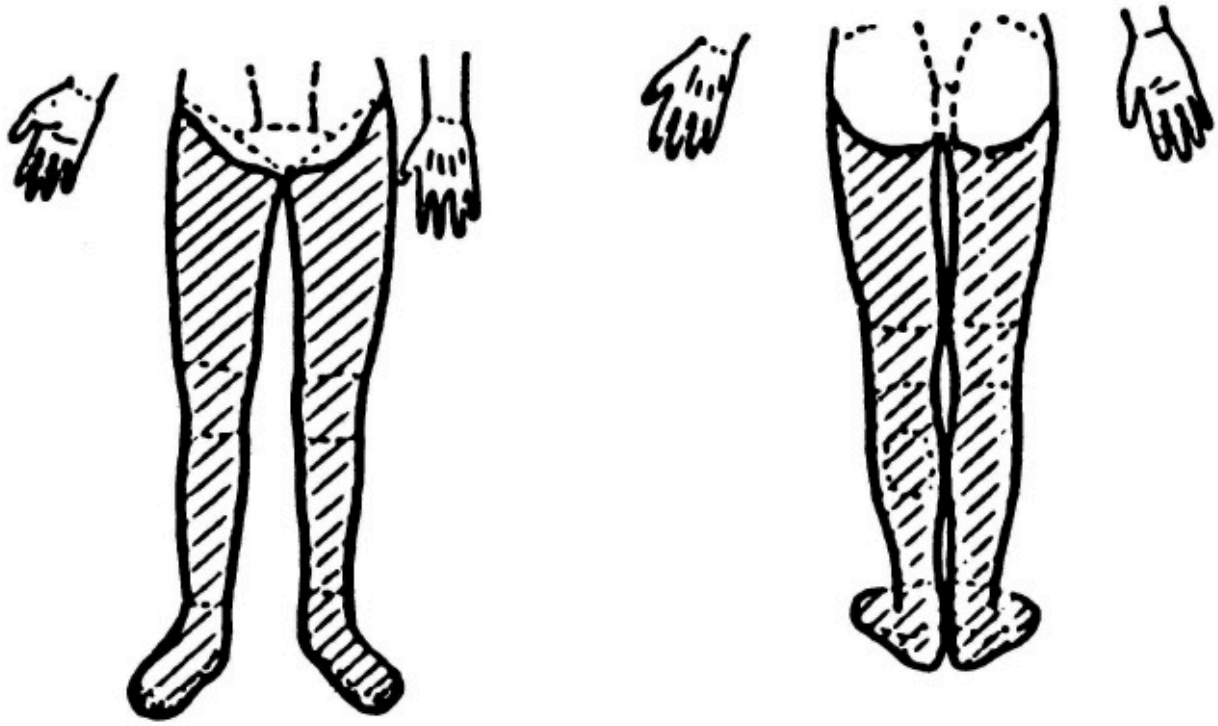




「腕部０９」



「脚部１０」



(3) 「窒息・溺死等」とは、窒息、中毒、溺死等をいう。

(4) 「損傷なし」とは、人身に損傷のない場合をいう。

(5) ひき逃げ等のため当事者が不明の場合及び単独事故の相手方（物件等）の場合には、「対象外当事者」とする。

５３ 損傷主部位の状態

損傷主部位の状態	損傷あり									損傷なし	対象外当事者
	切断	骨折	内臓破裂	溺れ	火傷	捻挫	脱臼	烈・挫擦過・打撲傷	その他の損傷		

(1) 「切断」とは、手、足、首等が切断された損傷状態をいう。

(2) 「骨折」とは、骨が折れた損傷状態をいう。

(3) 「内臓破裂」とは、内臓が破裂したような損傷状態をいう。

(4) 「溺れ」とは、溺死した状態をいう。

(5) 「火傷」とは、やけどによる損傷状態をいう。

(6) 「捻挫」とは、関節部に強いショックが加わったため、外形的損傷は伴わないが、筋肉に強度の炎症を起こした損傷状態をいう。

(7) 「脱臼」とは、関節がはずれた損傷状態をいう。

(8) 「裂・挫擦過・打撲傷」とは、皮膚の表面が裂けた損傷状態（裂傷、裂創)、皮膚の表面には損傷を生じないが皮下組織に損傷を生じた状態（挫傷、挫創)、皮膚の表皮が剥離した損傷状態（擦過傷）及び皮膚の表面には損傷を生じないが皮下組織に出血を生じた損傷状態（打撲傷） をいう。

(9) 「その他の損傷」とは、窒息、脳しんとう等上記のいずれにも該当しない損傷状態をいう

(10) 「損傷なし」とは、人体に損傷のない状態をいう。

(11) ひき逃げ等のため当事者が不明の場合及び単独事故の相手方（物件等） の場合には、「対象外当事者」とする。

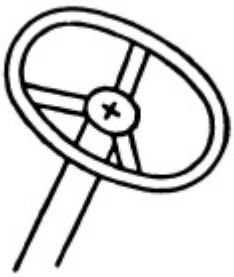
５４ 人身加害部位

人身加害部位	自転車（二輪車を除く）												自動車以外の車両等列車	工作物	路面	その他	損傷なし	対象外当事者
	車外放出	車内部位									車外部位							
		ハンドル	フロントガラス	計器盤まわり	ドア・窓ガラス	柱	天井	座席	シートベルト	その他	タイヤ	その他						

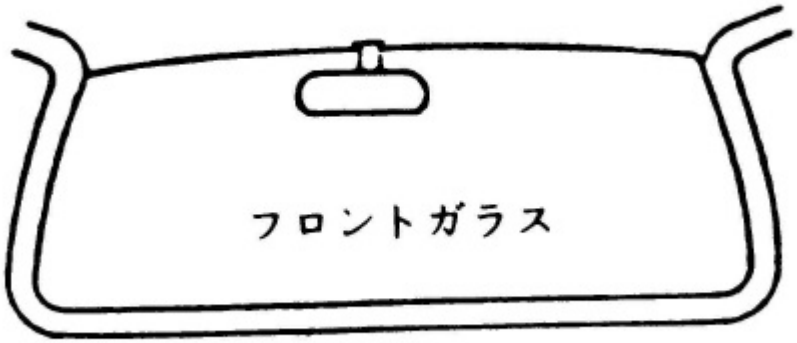
(1) 「車外放出」とは、自動車（二輪車を除く。）に乗車中の者が車内から車外へ放出された状態をいい、人身加害部位が何であったかを問わない。

(2) 「車内部位」とは、自動車（二輪車を除く。）の車室内の部位をいう。

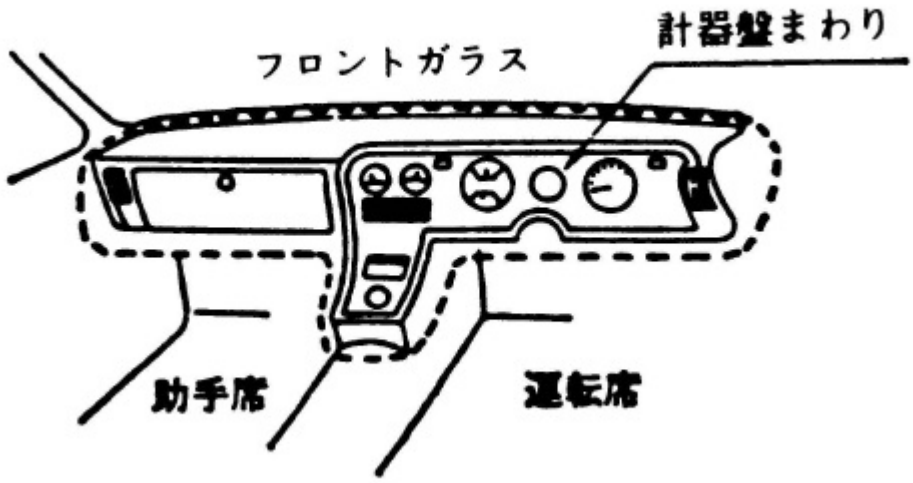
(3) 「車内部位－ハンドル」とは、ハンドル全体をいう。



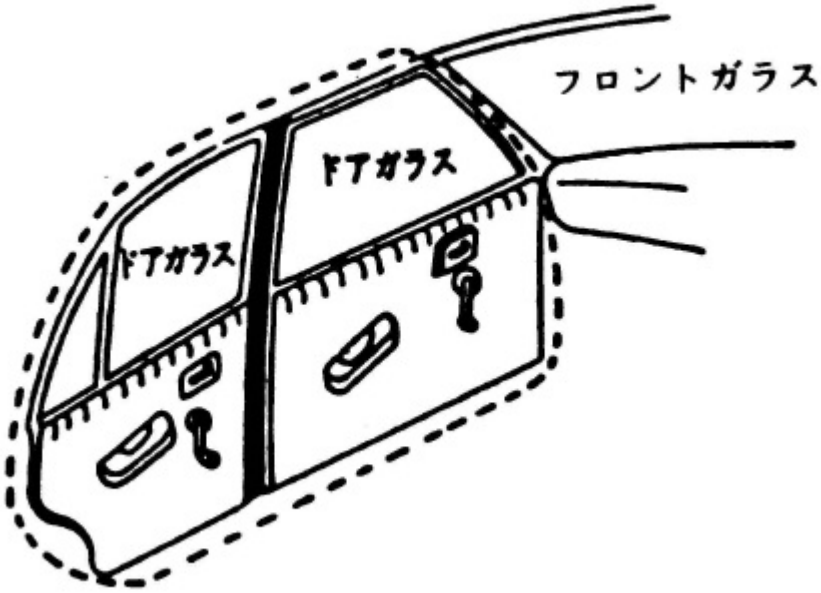
(4) 「車内部位－フロントガラス」とは、フロントガラス全体をいい、窓枠を含む。



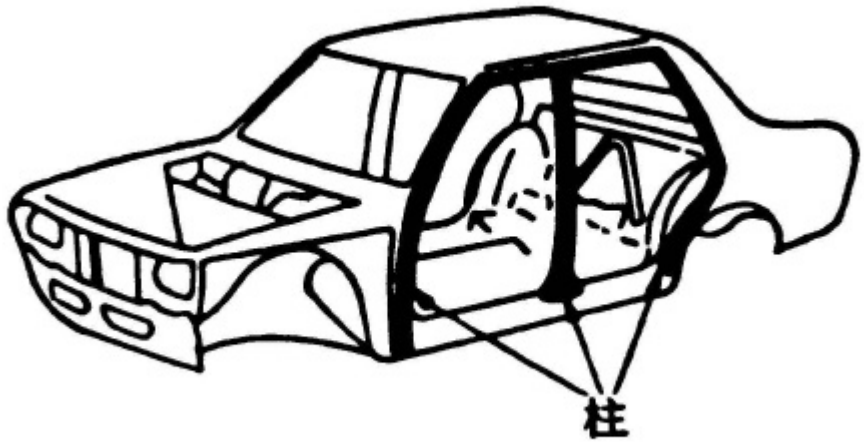
(5) 「車内部位－計器盤まわり」とは、下図の点線内のような部位をいう。



(6) 「車内部位ードア・窓ガラス」とは、下図の点線内のような部位を いい、黒塗りの部分を除く。



(7) 「車内部位ー柱」とは、下図の黒塗りのような部位をいう。



(8) 「車内部位－天井」とは、車内の窓枠の部位を除いた上部をいう。

(9) 「車内部位－座席」とは、下図のような部位をいい、前席であるか後席であるかを問わない。

(10) 「車内部位-シートベルト」とは、道路運送車両の保安基準（昭和26年運輸省令第67号）に基づくベルト状の安全装置であり、前席であるか後席であるかを問わない。

(11) 「車内部位－その他」とは、上記のいずれにも該当しない車内部位及び車内に積載している荷物をいう。

(12) 「車外部位－タイヤ」とは、自動車（二輪車を除く。）のタイヤをいう。

(13) 「車外部位－その他」とは、自動車（二輪車を除く。）のタイヤ以外の車外部位及び車外に積載している荷物等をいう。

(14) 「自動車以外の車両等・列車」とは、損傷を与えた当事者種別の二輪車、路面電車、列車、軽車両をいう。

(15) 「工作物」とは、電柱、標識、分離帯・安全島・中央島、防護柵、家屋・塀等の工作物をいう。

(16) 「路面」とは、道路の表面をいう。

(17) 「その他」とは、損傷を与えた物体が前記のいずれにも該当しないもの及び人身に損傷はあるが加害部位のないもの（火傷、溺れ等）をいう。

(18) 人体に損傷のない場合には、「損傷なし」とする。

(19) ひき逃げ等のため当事者が不明の場合及単独事故の相手方（物件等） の場合には、「対象外当事者」とする。

５５ 自宅からの距離（自転車、歩行者）

自宅からの距離	自転車・歩行者							対象外当事者
	50m以下	百m以下	五百m以下	1km以下	2km以下	2kmを超過	調査不能	

(1) 「自宅」とは、生活の本拠となっている場所のことであり、一般には住所を指す。ただし、外国人旅行者等本邦に住所を有しない者は宿泊先を自宅とみなす。

(2) 自転車、歩行者で当事者が判明しているが自宅及び自宅からの距離が不明の場合には、「自転車・歩行者－調査不能」とする。

(3) ひき逃げ等のため当事者が不明の場合及び当該事故の当事者が自転車、歩行者以外の場合には、「対象外当事者」とする。

５６ 乗車別

乗車別	運転者	同乗者			歩行者等	対象外当事者
		1当の車両	2等の車両	3当以下の車両		

(1) 「運転者」とは、車両等の運転者をいう。

(2) 「同乗者－１当の車両」とは、第１当事者の車両の同乗者をいう。

(3) 「同乗者－２当の車両」とは、第２当事者の車両の同乗者をいう。

(4) 「同乗者－３当以下の車両」とは、第３当事者以下の車両の同乗者をいう。

(5) 「歩行者等」とは、当事者種別が「歩行者」「歩行者以外の道路上の人」「道路外の人」をいう。

(6) ひき逃げ等のため当事者が不明の場合には、「対象外当事者」とする。

５７ 乗車等の区分

乗車等の区分	同乗者										運転者・歩行者	対象外当事者
	自動車			二輪車	自転車				準同乗者	その他		
	前席	後席	荷台等		前部		後部					
					幼児用座席	その他	幼児用座席	その他				

(1) 「同乗者－自動車－前席」とは、乗用車、貨物車、特殊車の運転席の横の座席に乗っていた者をいう。

(2) 「同乗者－自動車－後席」とは、乗用車、貨物車、特殊車の運転席及び運転席横の座席以外の後席に乗っていた者をいう（バスの座席、貨物車の寝台席を除く。）。

(3) 「同乗者－自動車－荷台等」とは、貨物車の荷台等の部分に乗っていた者をいう。

(4) 「同乗者－二輪車」とは、自動二輪車又は原付自転車に運転者以外として乗っていた者をいう（乗車位置は問わない。）。

(5) 「同乗者－自転車－前部－幼児用座席」とは、自転車に運転者以外として乗っていた者のうち、運転者より前の座席に乗っていた者で幼児用座席に乗っていたものをいう。

(6) 「同乗者－自転車－前部－その他」とは、自転車に運転者以外として乗っていた者のうち、運転者より前の座席に乗っていた者で幼児用座席以外に乗っていたものをいう。

(7) 「同乗者－自転車－後部－幼児用座席」とは、自転車に運転者以外として乗っていた者のうち、運転者より後の座席に乗っていた者で幼児用座席に乗っていたものをいう。

(8) 「同乗者－自転車－後部－その他」とは、自転車に運転者以外として乗っていた者のうち、運転者より後席に乗っていた者で幼児用座席以外に乗っていたものをいう。

(9) 「同乗者－準同乗者」とは、車両等にぶら下がり又は車両等に乗降しようとしていた者をいう。

(10) 「同乗者－その他」とは、バスの後座席にいた者、貨物車の寝台席にいた者、バスの車内で立っている者等上記以外の同乗者をいう。

(11) 「運転者・歩行者等」とは、車両等の同乗者以外の当事者をいう。

(12) ひき逃げ等のため当事者が不明の場合には、「対象外当事者」とする。

５８ 自体防護（第３当事者以下）

自体防護	シートベルト																ヘルメット（自転車を含む）					対象外当事者
	着用												非着用			着用不明	着用			非着用	着用不明	
	2点式	3点式	チャイルドシート使用										適用除外者	チャイルドシート着座	その他		離脱	離脱なし	離脱不明			
			乳児用		幼児用		学童用		組込式		ベルト型											
			適正使用	不適正使用	適正使用	不適正使用	適正使用	不適正使用	適正使用	不適正使用	適正使用	不適正使用										

(1) 「シートベルトー着用－２点式、３点式」とは、三輪以上の自動車（特殊自動車を含む。以下同じ。）の運転者又は同乗者が、２点式又は３点式等のシートベルトを着用していたものをいう。

(2) 「シートベルトー着用ーチャイルドシート使用」とは、チャイルドシート（年少者用補助乗車装置）を着用していたものをいう。

「年少者用補助乗車装置」とは、乳児用ベット、幼児用シート、学童 用シート及び組込式シートをいう。

(3) 「シートベルトー着用ーチャイルドシート使用－乳児用」とは、乳児用ベット（主として幼児を連続した面上に寝かせた状態にして、拘束 又は定置するようにする装置）を使用していた ものをいう。

(4) 「シートベルトー着用ーチャイルドシート使用－幼児用」とは、幼児用シート（主として幼児を座席ベルトによって直接拘束しないもので あって、後ろ向き又は前向きに定置する装置） を使用していたものをいう。

(5) 「シートベルトー着用ーチャイルドシート使用－学童用」とは、学童用シート（主として学童を座席ベルトで直接拘束できるようにするため に適切に定置する装置）を使用していたものをいう。

(6) 「シートベルトー着用ーチャイルドシート使用－組込式」とは、車の後部座席にあらかじめチャイルドシートを組み込んだものを使用していたものをいう。

(7)「シートベルトー着用ーチャイルドシート使用ーベルト型」とは、ベルト型の幼児用補助装置で、道路運送車両法（昭和26年法律第185号）第75条の3第1項の指定を受け、又は「車両並びに車両への取付け又は車両における使用が可能な装置及び部品に係る調和された技術上の国際連合の諸規則の採択並びにこれらの国際連合の諸規則に基づいて行われる認定の相互承認のための条件に関する協定」に附属する規則に基づき、外国において認定を受け、「Eマーク」が表示されており、幼児用補助装置に該当するものを使用していたものをいう。

(8) 「シートベルトー着用ーチャイルドシート使用」の「適正使用」「不適正使用」

ア「適正使用」とは、チャイルドシートが車両に適正に固定され、かつ、幼児等がチャイルドシートを適正に使用しているものをいう。

イ 「不適正使用」とは、事故により、チャイルドシートがシートベルトから完全に分離しているもの、幼児等がチャイルドシートから飛び出したもの及びシートベルト、チャイルドシートからはずれたもの等をいう。

(9) 「シートベルトー非着用ー適用除外者」とは、シートベルトの装備がある三輪以上の自動車の運転者又は同乗者がシートベルトを着用していなかったが、道路交通法施行令第26条の３の２に規定する着用義務免除者（疾病、体格、後退運転、緊急自動車、集配業務等）に該当していたものをいう。

(10) 「シートベルトー非着用ーその他」とは、三輪以上の自動車の運転者又は同乗者が、道路交通法施行令第26条の３の２に規定する義務免除者でないにもかかわらず、シートベルトを着用していなかったものをいう（シートベルト装備のない場合を含む。）。

(11) 「シートベルトー着用不明」とは、三輪以上の自動車の運転者又は同乗者であって、当事者が判明しているがシートベルトを着用していたか否か不明のものをいう。

(12) 「ヘルメットー着用ー離脱」とは、自転車（駆動補助付自転車を含む。）及び二輪車（自動二輪、原付）の運転者又は同乗者が、事故前まではヘルメットを着用していたが、事故の衝突（転倒）等の衝撃によって、頭部からヘルメットが離脱したものをいう。

(13) 「ヘルメットー着用ー離脱なし」とは、自転車（駆動補助付自転車を含む。）及び二輪車（自動二輪、原付）の運転者又は同乗者が、事故後においても、ヘルメットが頭部から離脱していないもの（頭部に少しでも掛かっている状態を含む。）をいう。

(14) 「ヘルメットー着用ー離脱不明」とは、自転車（駆動補助付自転車を含む。）及び二輪車（自動二輪、原付）の運転者又は同乗者が、事故前まではヘルメットを着用していたことは判明しているが、当事者が病院等へ搬送され、また目撃者等が確保できないことから、ヘルメットの離脱状況が不明のものをいう。

(15) 「ヘルメットー非着用」とは、自転車（駆動補助付自転車を含む。）及び二輪車（自動二輪、原付）の運転者又は同乗者がヘルメットを着用していなかったものをいう。

(16) 「ヘルメットー着用不明」とは、自転車（駆動補助付自転車を含む。）及び二輪車（自動二輪、原付）の運転者又は同乗者であって、当事者が判明しているがヘルメットを着用していたか否か不明のものをいう。

(17) ひき逃げ等のため当事者が不明の場合及び当事者が列車、軽車両、歩行者、路面電車の場合には、「対象外当事者」とする。

高速道路追加項目

1 道路区分

道路区分	走行車線		追抜車線	登坂車線	加速車線	減速車線	路肩	ランプウェイ		ジャンクション	料金所付近		サービスエリア	パーキングエリア	その他
	第一通行帯	第二通行帯以上						入路	出路		本線上	その他			

(1) 「走行車線ー第一通行帯」とは、走行車線のうち最も路肩寄りの通行帯をいう。

(2) 「走行車線ー第二通行帯以上」とは、第一通行帯を除く走行車線をいう。

よって該当するのは、当該道路に３車線以上の車線がある場合で、左側端及び右側端の車線を除く車線である。

(3) 「追越車線」とは、当該道路に２車線以上の車線がある場合において右側端の車線をいい、中央分離帯との間にある側帯部分を含む。

(4) 「登坂車線」とは、上り勾配の道路において速度の著しく低下する車両を他の車両から分離して通行させることを目的とする車線をいう。

(5) 「加速車線」とは、本線車道に入ろうとするときに、本線車道の高速車両と速度をあわせるため、加速するために通行させることを目的とする車線をいう。

(6) 「減速車線」とは、高速道路から出ようとする場合に、速度を落とすために通行させることを目的とする車線をいう。

(7) 「路肩」とは、道路構造令第２条第12号に規定する路肩をいい、道路交通法に規定する路側帯を含む。

(8) 「ランプウェイ」とは、加速車線又は減速車線（加速車線又は減速車線のない場合は本線車道）から一般道路に至るまでの部分をいい、入路、出路に区分する。ただし、料金所付近を除く。

(9) 「ジャンクション」とは、高速道路相互を連絡する場所（連結路の部分）をいい、首都高速道路、阪神高速道路等の合流部を含む。

(10) 「料金所等付近ー本線上」とは、本線上の料金所（通称トールゲイト）及びこれに接続する広場（通称トールプラザ）をいう。

(11) 「料金所等付近ーその他」とは、ランプウェイに設置された料金所及びこれに接続する広場をいう。

(12) 「サービスエリア」とは、高速道路の途中で休憩するために設置された施設で、駐車場、食堂、売店、便所、給油所、修理所等が設けられている場所をいう。

(13) 「パーキングエリア」とは、サービスエリアより規模が小さい休憩施設で、駐車場、便所、売店等が設けられている場所をいう。

(14) 「その他」とは、上記のいずれにも該当しないバス停、チェーン着脱所等をいう。

2 曲線半径

曲線半径	カーブ								直線	該当なし
	100m未満	100m以上	200m以上	300m以上	400m以上	500m以上	700m以上	1000m以上		

(1) 「カーブ」とは、道路構造令第15条に規定する車道の曲線部分の中心線の曲線半径をいう。

(2) 「該当なし」とは、サービスエリア、パーキングエリア等をいう。

3 縦断勾配

縦断勾配	平坦			上り・下り						平坦・該当なし
	1%未満	1%以上	2%以上	3%以上	4%以上	5%以上	6%以上	7%以上	8%以上	

(1) 「縦断勾配」とは、道路構造令第20条により規定するものをいう。

(2) 「平坦」とは、縦断勾配が３％未満をいう。

(3) 「上り・下り」とは、縦断勾配が３％以上をいう。

(4) 「平坦・該当なし」とは、平坦の部分（縦断勾配が０％の場合）及びサービスエリア、パーキングエリア等をいう。

(5) 縦断勾配が３％未満の場合、本票道路線形については「平坦」とすること。

4 特殊事故（高速道路）

特殊事故	法面等の火災	危険品類流出事故等	積荷転落事故		人の転落事故	落下物		タイヤパンク事故	脱輪事故	フロントガラス割れ	中央分離帯突破	規制線内進入	ETCレーン関連	反対車進出	立ち入り事故	該当なし
			危険品類	その他の積荷		衝突・接触	起因事故									

(1) 「法面等の火災」とは、道路の法面の枯れ草等の燃焼、車両火災等が原因で発生した事故をいう。

(2) 「危険品類流出事故等」とは、危険品類が流漏出、飛散、発火、爆発して具体的に危険が生じたことが原因で発生した事故をいう。ただし、危険品類が単に落下したことによって事故が発生した場合は「積荷転落事故－危険品類」とする。 なお、危険品類とは次のものをいう。

* 原子力基本法（昭和30年法律第186号）第３条に規定する核燃料物質等

* 火薬類取締法（昭和25年法律第149号）第２条に規定する火薬類

* 高圧ガス保安法（昭和26年法律第204号）第２条に規定する高圧ガス

* 毒物及び劇物取締法第２条に規定する毒物及び劇物

* 消防法（昭和23年法律第186号）別表第１に規定する物品

(3) 「積荷転落事故－危険品類」とは、危険品類が落下し直接車両等に当たったことによって発生した事故をいう。

(4) 「積荷転落事故－その他の積荷」とは、危険品類以外の積荷が落下し直接車両等に当たったことによって発生した事故をいう。

(5) 「人の転落事故」とは、通行中の車両内又は車両上から乗車中の人が転落したことが原因で発生した事故をいう。

(6) 「落下物－衝突・接触」とは、路上の落下物に衝突又は接触した事故をいう。

(7) 「落下物－起因事故」とは、路上の落下物を避けようとして、他車との衝突、工作物との衝突又は転倒をした事故をいう。

(8) 「タイヤパンク事故」とは、タイヤのパンク又はバースト等が原因で発生した事故をいう。

(9) 「脱輪事故」とは、通行中の車両の車輪がはずれたことが原因で発生した事故をいい、はずれた車輪が当たり又はこれに乗り上げた場合を含む。

なお、スペアタイヤは積載物とみなし、原因となった態様により「積荷転落事故－その他の積荷」「落下物－衝突・接触」及び「落下物 －起因事故」等とする。

(10) 「フロントガラス割れ」とは、風圧、投石、その他の理由によりフロントガラスが割れたことが原因で発生した事故をいう。

(11) 「中央分離帯突破」とは、車両が中央分離帯（非分離区間における 簡易分離帯を除く。）に衝突し又は乗り越えて反対車線に、車体の一部又は全部を飛び出させた事故及びこのことが原因で発生した事故をいう。

(12) 「規制線進入」とは、工事、交通事故処理等における規制線内に車両が進入したことが原因で発生した事故をいう。

(13) 「ETCレーン関連」とは、ETCレーン及びETCレーンの合流部分（ETC レーンとしてペイント表示等がなされた部分）において発生した事故をいう。

(14) 「反対車線進出」とは、非分離道路で対向車線進出し、及びこれが原因で発生した事故をいう。

(15) 「立入り事故」とは、道路法第48条の11又は高速自動車国道法（昭和32年法律第79号）第17条により、高速道路等への立入りが禁止された者が当事者となった事故をいう。

例えば、インターチェンジの出入口やバス停等から歩行者や自転車等が本線車道等に進入した場合のほか、サービスエリアや本線車道等で降車して進入したものも含まれるが、交通事故や故障等により降車していた場合等、立入りに正当な理由があるものを除く。

(16) 「該当なし」とは、当該事故の原因が上記のいずれにも該当しない事故をいう。

5 当事車両台数

当事車両台数	単独	2台	3台	4台	5台	6〜7台	8〜9台	10台	20台	30台

当該事故に関係した車両(当該車両が高速道路等を通行できると否とを問わない。例えば原動機付自転車等を含む。また、物損被害のみの車両を含む。)の台数に該当するコードを○で囲む。

6 行動類型（高速道路）

行動類型	車両													歩行	不明	該当なし（単独事故）
	発進		後退	車線変更		追越追抜	右左折・転回・横断	逆走	徐行・停止	直進			その他			
	路肩から	その他		右に	左に					走行車線	追抜車線	その他				

(1) 「発進ー路肩から」とは、車両が路肩又は路側帯から発進して本線車道等（本線車線、登坂車線、加・減速車線、ランプウェイ等をいう。以下同じ。）に進入するまでの間の状態をいう。

(2) 「発進ーその他」とは、車両が路肩又は路側帯以外から発進して本線車道に進入するまでの間の状態をいう。

(3) 「後退」とは、車両がいわゆるバックしている状態をいい、逆走を含まない。

(4) 「車線変更」とは、車両が走行車線から追越車線又は追越車線から走行車線へ移行する等、他の車線へ移ることをいい、左右に区分する。

(5) 「追越追抜」とは、車両が進路を変え前車の側方を通過してその前方に出るまでの状態をいい、追抜きを含む。

(6) 「右左折・転回・横断」とは、次の状態をいう。

　* 「右左折」とは、直進の状態からハンドルを右（左）に切り、さらに直進の状態に戻るまでの状態をいい、転回の場合を除く。

　* 「転回」とは、車両が反対の方向に進路を変えようとして右（左）折している状態をいう。

　* 「横断」とは、道路を直角又は斜めに横切って反対の路側方向へ進行している状態をいい、交差点の場合を除く。

(7) 「逆走」とは、車両が上り又は下り車線を逆方向に走行している状態をいい、いわゆるバックを除く。

(8) 「徐行・停止」とは、次の状態をいう。

* 「徐行」とは、直ちに停止できるような速度で進行している状態をいう。

* 「停止」とは、停止又はおおむねこれに近い状態をいう。

(9) 「直進－走行車線」とは、走行車線を直進している状態をいう。

(10) 「直進－追越車線」とは、追越車線を直進している状態をいう。

(11) 「直進－その他」とは、走行車線、追越車線以外を直進している状態をいう。

(12) 「その他」とは、車両の走行状態が上記のいずれにも該当しない状態をいう。

(13) 「歩行」は、「当事者種別」が歩行者の場合、車両を駐停車して道路上に降りている者（例えば車両を修理するため道路上に降りている者、非常電話をかけるため道路上を歩いている者等）を含む。

(14) 当事者が判明しているが行動類型が不明の場合及びひき逃げのため当事者が不明の場合には、「不明」とする。

(15) 単独事故の第２当事者については、「該当なし」とする。

7 事故類型(高速道路)

事故類型	人対車両			車両相互																										
				追突												衝突・接触														
								車線停止中の			路肩停止中の										車線停止中の			路肩停止中の					
	故障修理中	路上作業中	その他	追越・追抜に	走行車に	流入車に	流出車に	故障車に	事故車に	その他	故障車に	事故車に	その他	料金所等付近に停止中に	その他	対向車	追越・追抜に	走行車に	流入者に	流出者に	故障車に	事故車に	その他	故障車に	事故車に	その他	料金所等付近に停止中に	その他

車両単独								
転倒	路外逸脱	中央分離帯		防護柵		駐車車両（運転者不在）	路上工作物	その他
		分岐端	その他	右側	左側			

(1) 「人対車両－故障修理中」とは、車両が故障しこれを修理しているときに事故が発生した類型をいう。

(2) 「人対車両－路上作業中」とは、道路工事や清掃等の作業を行っているときに事故が発生した類型をいう。

(3) 「人対車両－その他」とは、上記以外の人が路上を歩行又は走行しているときに事故が発生した類型をいう。

(4) 「追突」とは、同一方向に向かって進行又は駐停車中の車両間において、前車の後部に後車の前部が突き当たった類型をいう。

(5) 「衝突・接触」とは、追突以外のすべての類型をいう。

(6) 「追越・追抜に」とは、他の車両を追越す際又は追い抜く際に追突又 は衝突、接触した類型をいう。

(7) 「走行車に」とは、走行している車両（流入車、流出車を除く。）に追突又は衝突、接触した類型をいい、追越し・追い抜きの場合を除く。

(8) 「流入車に」とは、加速車線から本線車道に入ろうとする車両に追突又は衝突、接触した類型をいい、追越し、追い抜きの場合を除く。

「流出車に」とは、本線車道から減速車線に入ろうとする車両に追突又は衝突、接触した類型をいい、追越し、追い抜きの場合を除く。

(10) 「車線停止中の故障車に」とは、走行車線、追越車線、登坂車線、加速車線、減速車線又はランプウェイで故障により停止中の車両に追突又は衝突、接触した類型をいう。

(11) 「車線停止中の事故車に」とは、走行車線、追越車線、登坂車線、加速車線、減速車線又はランプウェイで事故により停止中の車両に追突又は衝突、接触した類型をいう。

(12) 「車線停止中のその他に」とは、走行車線、追越車線、登坂車線、加速車線、減速車線又はランプウェイで故障、事故以外の理由により停止中の車両に追突又は衝突、接触した類型をいう（例えば渋滞停止中)。

(13) 「路肩停止中の故障車に」とは、路肩又は路側帯で故障により停止中の車両に追突又は衝突、接触した類型をいう。なお、停止中の車両が路肩又は路側帯と車線にまたがっている場合は、車体の中心線を基準として路肩（路側帯）側に多く入っていれば路肩（路側帯)、車線に多く入っていれば車線上とする（以下(14)、(15)も同様である。)。

(14) 「路肩停止中の事故車に」とは、路肩又は路側帯で事故により停止中の車両に追突又は衝突、接触した類型をいう。

(15) 「路肩停止中のその他に」とは、路肩又は路側帯で故障、事故以外の理由により停止中の車両に追突又は衝突、接触した類型をいう。

(16) 「料金所等付近に停止中に」とは、料金所又はこれに接続する広場で停止中の車両に追突又は衝突、接触した類型をいう。

(17) 「衝突・接触ー対向車に」とは、中央分離帯のない道路で中央線を突破し、対向車線を走行中の車両と衝突、接触した類型をいう。

(18) 「車両相互ー追突ーその他」とは、車両相互の追突のうち、前記のいずれにも該当しない類型をいう。

(19) 「車両相互ー衝突・接触ーその他」とは、車両相互の衝突・接触のうち、前記のいずれにも該当しない類型をいう。

(20) 「車両単独ー転倒」とは、車両が道路上で工作物に衝突することなく急ハンドル、急ブレーキ、路面の欠陥等によって自らひっくり返った類型をいう。

(21) 「車両単独ー路外逸脱」とは、車両が道路上又は路側の工作物に衝突することなく崖下へ転落、空き地へ逸走する等道路外に飛び出した類型をいう。

(22) 「車両単独ー中央分離帯ー分岐端」とは、車両が中央分離帯の両端のいずれかに突き当たった類型をいう。

(23) 「車両単独ー中央分離帯ーその他」とは、分岐端以外の分離帯、ガードレール、ガードケーブル等の中央分離施設に突き当たった類型をいう。

(24) 「車両単独ー防護柵」とは、中央分離施設以外のガードレール、ガードケーブル等の防護柵に突き当たった類型をいい、右側、左側は当該車両の進行方向から見て区分する。

(25) 「車両単独ー駐車車両（運転者不在）」とは、故障その他の理由で本線上、路肩等に駐車中の運転者が不在の車両に突き当たった類型をいい、その駐車が適法または違法であることを問わない。なお、車両外の運転者については人とし、これとの事故が発生した場合は人対車両とすること。

(26) 「車両単独ー路上工作物」とは、中央分離帯、防護柵以外の路上の工作物に突き当たった類型をいい、移動性のある物（路上に置かれた工事案内板等をいい、この場合は「その他」とする。）を含まない。

(27) 「車両単独ーその他」とは、車両単独のうち上記のいずれにも該当しない類型をいう。

8 車両単独事故の対象物

車両単独事故の対象物	中央分離帯					防護柵					法面	アイランド	その他	該当なし
	ガードケーブル	ガードレール	コンクリート	ボックスビーム	その他	ガードケーブル	ガードレール	コンクリート	トンネル	その他				

(1) 「中央分離帯」とは、上り線と下り線が完全に分離されている場所での中央分離施設をいう。

(2) 「防護柵」とは、中央分離施設以外の防護施設をいう。

(3) 「法面」とは、高低分離部、切り土部等地肌を自然防護にしているものをいう。

(4) 「アイランド」とは、料金所、流入ブース等の島状部分をいう。

(5) 「その他」とは、車両単独事故の衝突対象のうち、上記のいずれにも該当しないものをいう。

(6) 高速道路追加項目の事故類型が、人対車両及び車両相互の事故と車両単独事故のうち「転倒」「路外逸脱」、「駐車車両（運転者不在）」等の工作物衝突以外の場合には、「該当なし」とする。

9 臨時速度規制の有無

臨時速度規制の有無	あり				該当なし
	異常気象	工事等	渋滞	その他	

(1) 「異常気象」とは、降雨、降雪、強風、濃霧等の異常気象に伴う臨時速度規制をいう。

(2) 「工事等」とは、道路の工事、維持等の作業に伴う臨時速度規制をいう。

(3) 「渋滞」とは、車両の渋滞に伴う臨時速度規制をいう。

(4) 「その他」とは、上記以外の事由に伴う臨時速度規制をいう。

(5) 臨時速度規制を行っていない場合又は規制を行っていても本線車道以外のランプウェイ、料金所付近、サービスエリア、パーキングエリア等臨時速度規制の対象外場所で発生した事故の場合には、「該当なし」とする。

１０ 停止表示器材表示の有無

停止表示器材表示の有無	停止表示板表示中	停止表示灯表示中	表示なし	法定外表示	不明・該当なし

(1) 「停止表示板表示中」とは、国家公安委員会認定（ＴＳマーク入り。以下同じ。）の停止表示板を後方から進行してくる車両の運転者が見やすい位置に表示していたものをいう。

(2) 「停止表示灯表示中」とは、国家公安委員会認定の停止表示灯を後方から進行してくる車両の運転者が見やすい位置に表示していたものをいう。

(3) 「表示なし」とは、全く停止表示板（灯）を表示していないもののほか、国家公安委員会認定以外の停止表示板（灯）を表示していたもの及び後方から進行してくる車両の運転者から見にくい位置に表示していたものをいう。

(4) 「法定外表示」とは、道路交通法第75条の11で規定する「故障その他の理由」以外の理由で停止表示板（灯）を表示していたものをいう。

なお、「故障」とは、車両の機能的障害のすべてを指し、「その他の理由」とは、燃料切れ、運転者の病気等をいう。

(5) 当事者が停止表示板（灯）を表示していたかどうか不明の場合及び当該事故の当事者が本線車道等又はこれらに接する路肩、路側帯における 駐停車車両以外の場合には、「不明・該当なし」とする。

１１ 速度規制(臨時のみ)

速度規制（臨時のみ）	20km/h以下	30km/h以下	40km/h以下	50km/h以下	60km/h以下	70km/h以下	80km/h以下	100km/h以下	該当なし

交通事故発生時、高速道路交通警察隊長等が道路交通法第5条に基づき、臨時の速度規制を行っていた場合は、その最高速度について該当するコードを○で囲む。

注）交通事故の発生場所が、路肩又は付加車線の場合は、本線車道上の速度規制状況について記入する。

１２ 交通障害

交通障害	停渋滞車両あり									停渋滞車両なし								不明	障害なし
	交通事故	工事	災害事故	異常気象	故障車	その他の駐停車車両	落下物	料金所	自然渋滞	その他	交通事故	工事	災害事故	異常気象	故障車	その他の駐停車車両	落下物	その他		

(1) 「停渋滞車両あり」とは、停渋滞車両の車列の長さが300メートル以上となったものをいう。

(2) 「交通事故」とは、当該事故前に発生した他の交通事故が交通に何らかの影響を与えたことによって当該事故が発生したものをいう。

(3) 「工事」とは、道路工事、清掃等道路上における作業が交通に何らかの影響を与えたことによって当該事故が発生したものをいう。

(4) 「災害事故」とは、土砂崩落、道路損壊等の災害事故が交通に何らかの影響を与えたことによって当該事故が発生したものをいう。

(5) 「異常気象」とは、突発的な大雨、大雪、強風、濃霧等が交通に何らかの影響を与えたことによって当該事故が発生したものをいう。

(6) 「故障車」とは、エンジントラブル、燃料切れ等により走行不能になった（責任の自他を問わない。）車両が交通に何らかの影響を与えたことによって当該事故が発生したものをいう。

(7) 「その他の駐停車車両」とは、故障車以外の駐停車車両が交通に何らかの影響を与えたことによって当該事故が発生したものをいう。

(8) 「落下物」とは、走行中の車両からの落下物、跨線橋等からの落下物が交通に何らかの影響を与えたことによって当該事故が発生したものをいう。ただし、これらの落下物が直接車両に当たったものを除く。

(9) 「停渋滞車両ありー料金所」とは、本線上又はランプウェイの料金所（チェックバリアを含む。）における停渋滞が交通に何らかの影響を与えたことによって当該事故が発生したものをいう。

(10) 「停渋滞車両ありー自然渋滞」とは、自然渋滞（通行車両の過度集中により道路上における車両の交通が滞っている状態）が交通に何らかの影響を与えたことによって当該事故が発生したものをいう。

(11) 「停渋滞車両ありーその他」とは、上記以外の事由による停渋滞が交通に何らかの影響を与えたことによって当該事故が発生したものをいう。

(12) 「停渋滞車両なしーその他」とは、停渋滞車両がなく、上記以外の事由がが交通に何らかの影響を与えたことによって当該事故が発生したものをいう。

(13) 「不明」とは、当該事故発生前に交通に何らかの影響を与えた交通事故、災害事故又は工事等の障害があったかどうか不明のもの及び停渋滞車両があったかどうか不明のものをいう。

(14) 当該事故発生前に交通に何らかの影響を与えた交通事故、災害事故又は工事等の障害がなかった場合には、「障害なし」とする。

１３ 高速道路走行距離

高速道路走行距離	50km未満	50km以上	100km以上	150km以上	200km以上	250km以上	300km以上	350km以上	400km以上	450km以上	500km以上	600km以上	700km以上	800km以上	900km以上	1000km以上	不明・該当なし

(1) 高速道路上のサービスエリア、パーキングエリア等で仮眠や休憩のため運転を中断してもその前後は通算するが、いったん一般道路へ出て再び高速道路に入った場合はそのときから起算する。

(2) ひき逃げのため運転者が不明の場合、運転者は判明しているが死亡等のため高速道路走行距離が不明の場合及び事故当事者が歩行者又は単独事故の第２当事者等車両以外の場合には、「不明・該当なし」とする。

１４ 速度抑制装置装着状況

対象外当事者	大貨・中貨の一部		
	調査不能	なし（故障・改造含む）	あり
速度抑制装着状況			

(1) 当該事故の当事車両が大型貨物又は中型貨物（車両総重量８トン以上又は最大積載量５トン以上）の場合、道路運送車両の保安基準第８条第４項及び５項に規定する速度抑制装置の装着状況について記す。

(2) 「あり」とは、速度抑制装置が装着されているものをいう。

(3) 「なし（故障・改造含む）」とは、速度抑制装置が装着されていないもの又は装着されていても故障、改造等により機能していないものをいう。

(4) 「調査不能」とは、当事車両が大型貨物又は中型貨物であるが、何らかの事情により装着の有無が確認できないものをいう。

(5) ひき逃げ等のため当事車両が不明の場合及び当事者種別が大型貨物又は中型貨物以外の場合には、「対象外当事者」とする。