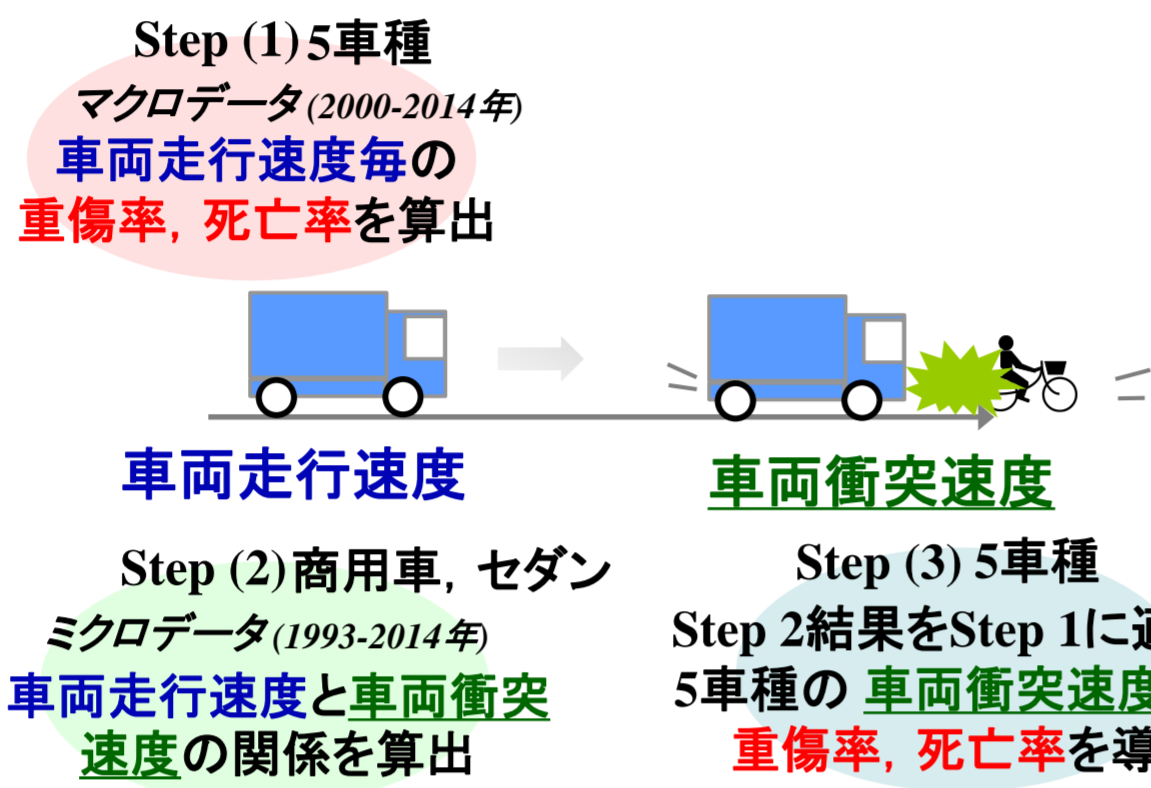


## 目的

交通事故データから車両衝突速度と自転車乗員の重傷率・死亡率との関係を明確化

被害軽減ブレーキシステムや自動運転技術の要件を導出するための基礎資料を整備

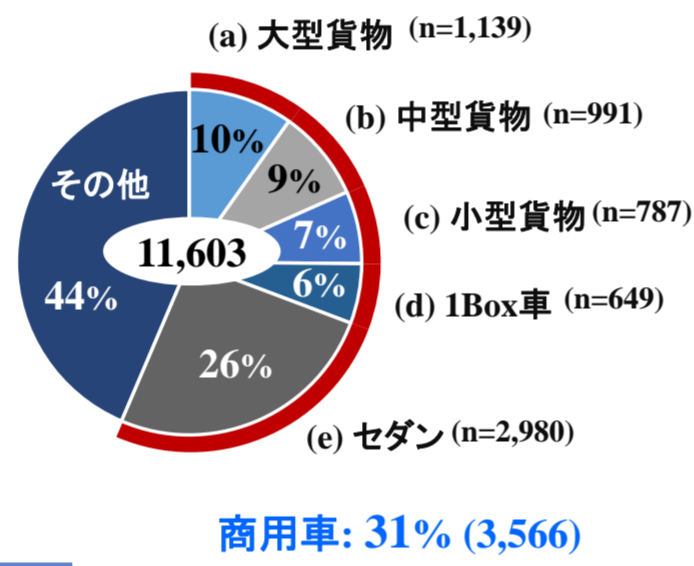
## 方法



### 解析対象車種



### 自転車乗員死亡事故における加害車両の構成率 (n=11,603)

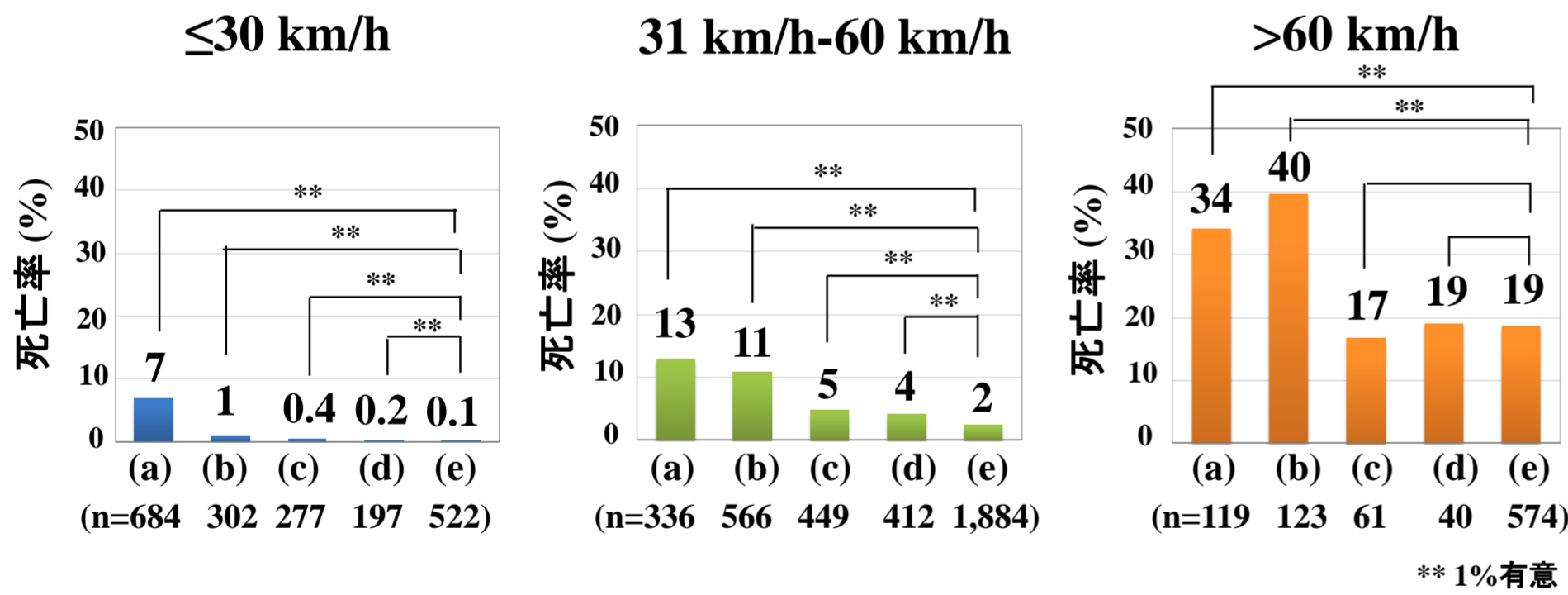


$$\text{重傷率 (\%)} = \frac{\text{重傷者数}}{\text{軽傷者数} + \text{重傷者数}} \times 100$$

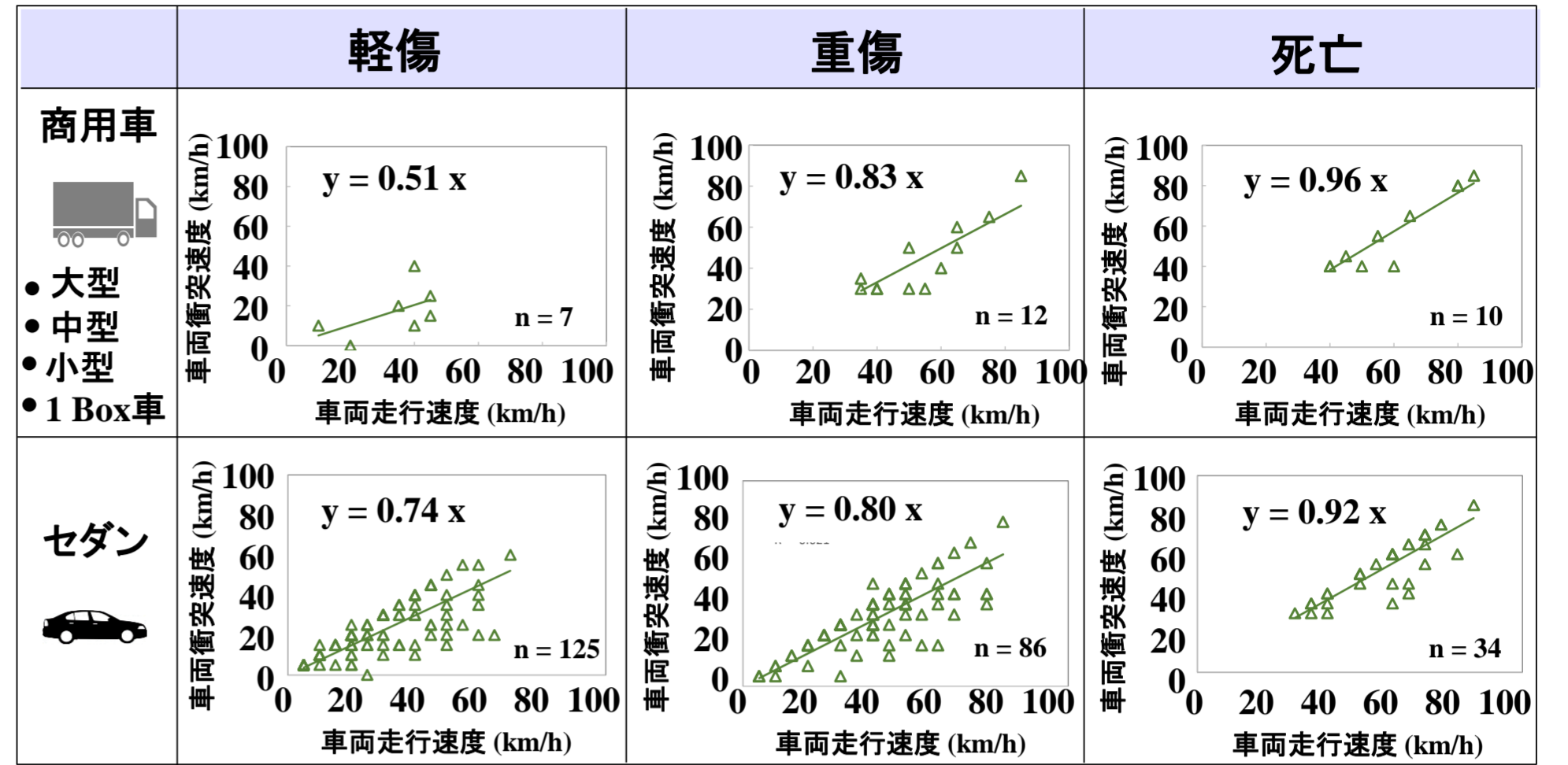
$$\text{死亡率 (\%)} = \frac{\text{死亡者数}}{\text{軽傷者数} + \text{重傷者数} + \text{死亡者数}} \times 100$$

ITARDA 2000-2014年交通事故

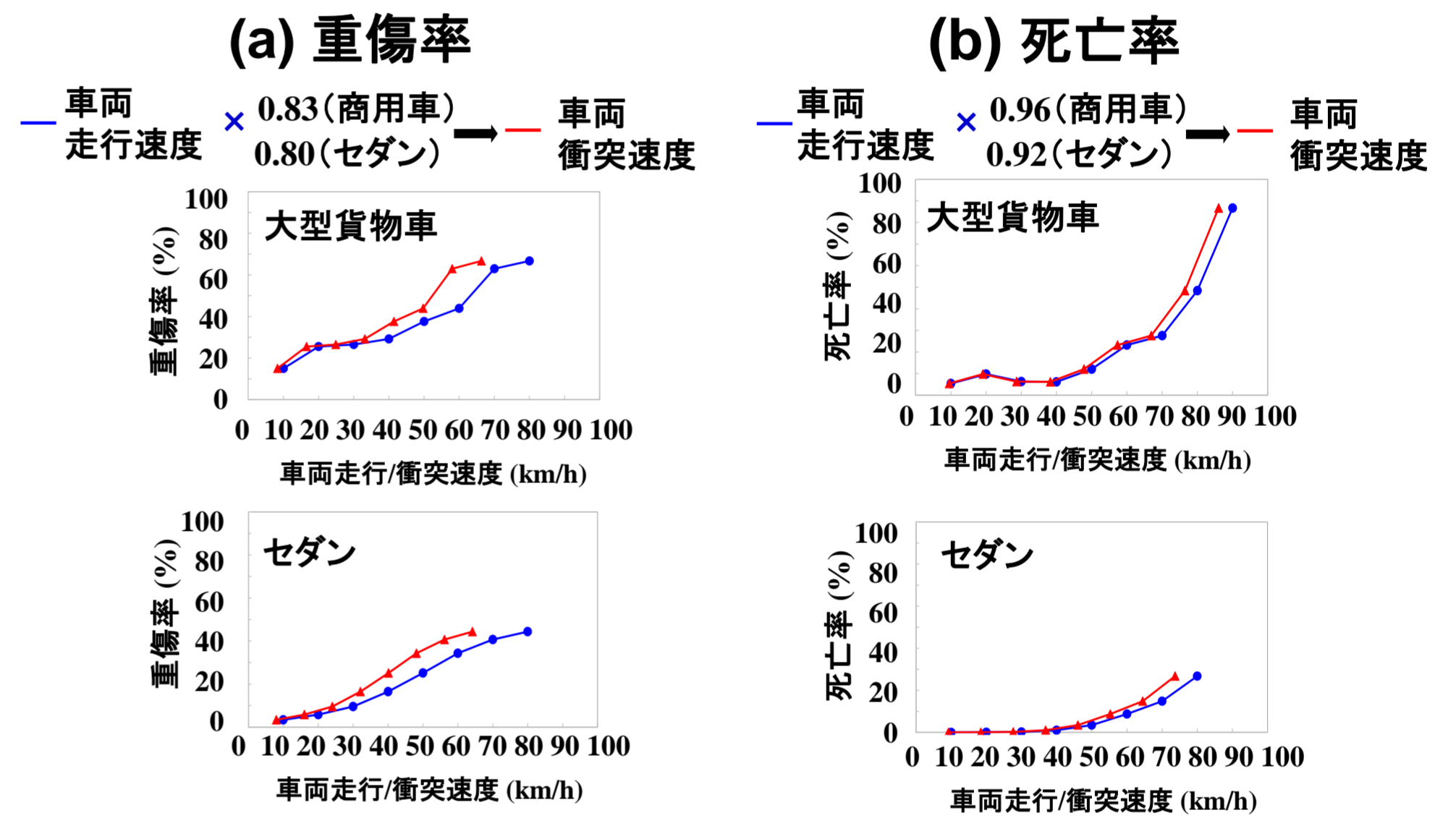
### 商用車とセダンにおける死亡率の比較



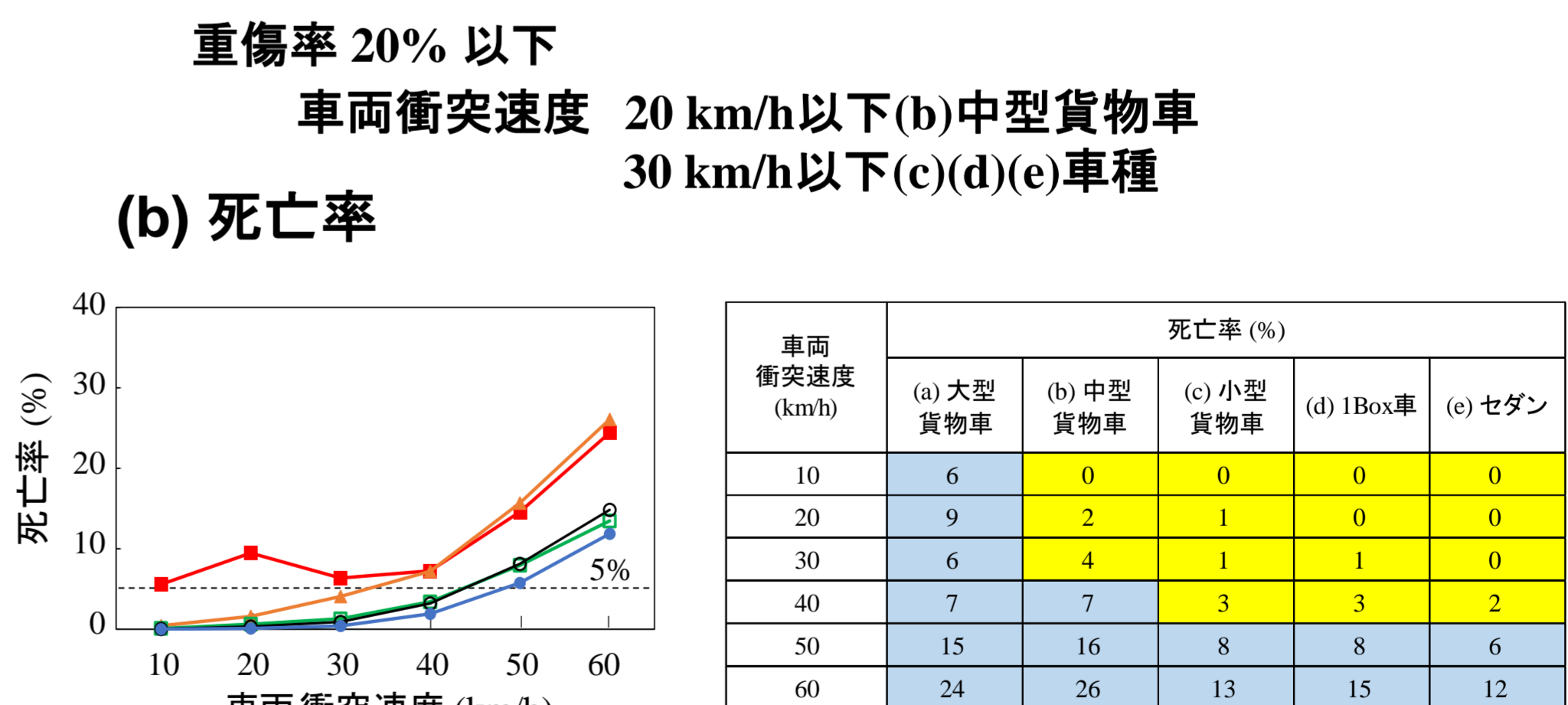
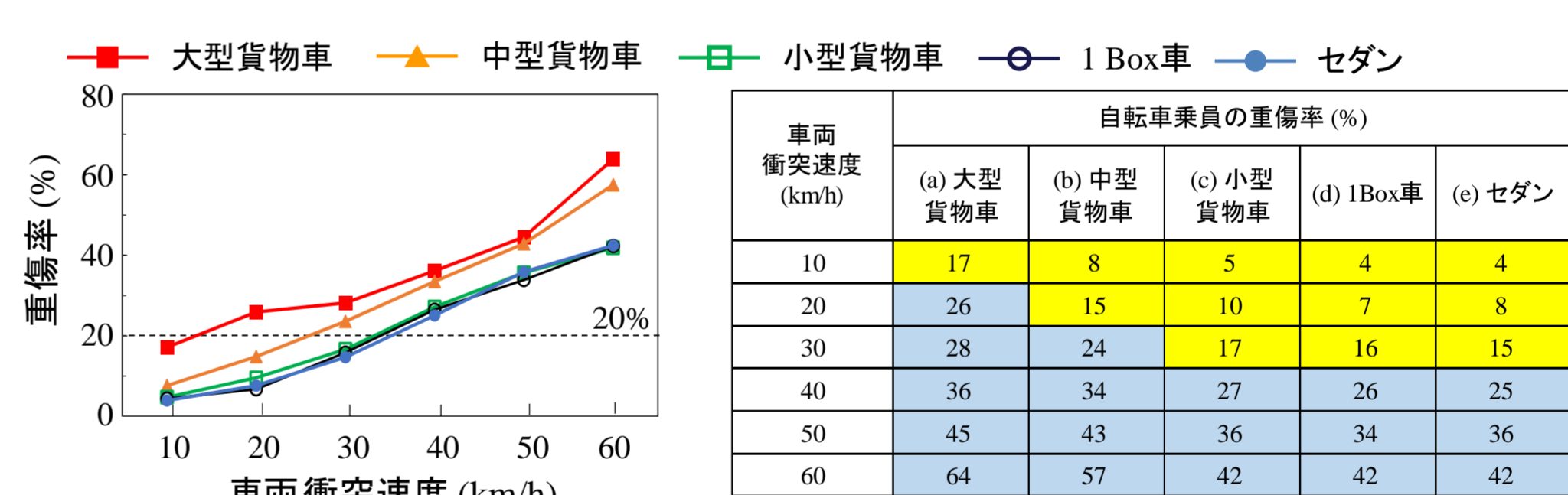
## (2) 車両走行速度と車両衝突速度との関係



## (3-1) 車両走行/衝突速度毎の重症率/死亡率

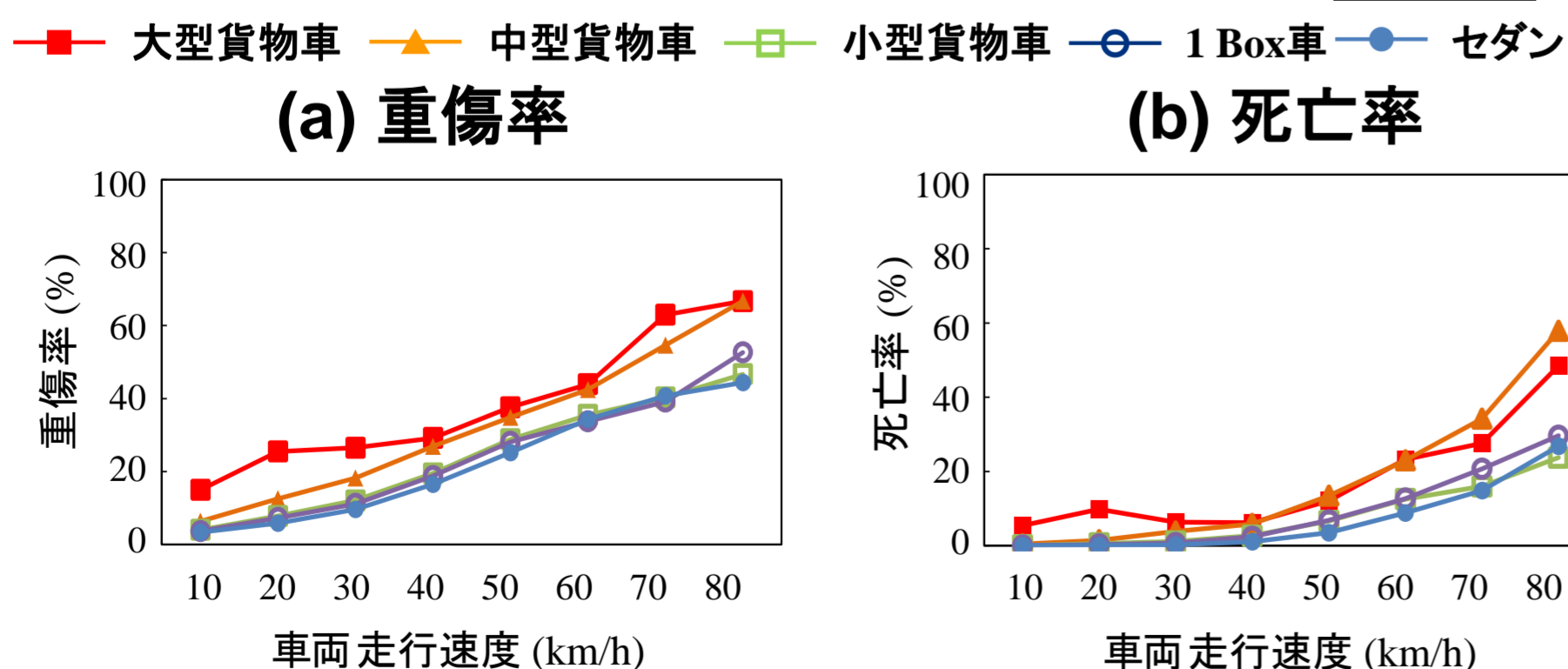


## (3-2) 車両衝突速度毎の重症率/死亡率: 5車種



## 結果

### (1) 車両走行速度毎の重傷率・死亡率: 5車種



➡ 10 km/h 減速すれば死亡率の大幅な減少が可能

## 結論

車両衝突速度と自転車乗員被害との関係を明確にし、速度低減の施策を講じるための基礎データを構築

➡ 自転車乗員検知型被害軽減装置および自動運転技術が貨物車に装着され、適切に作動した場合、自転車乗員の傷害レベルは車両衝突速度の低下に伴い大幅に軽減され、死亡事故件数の減少に大きく貢献できることが期待される