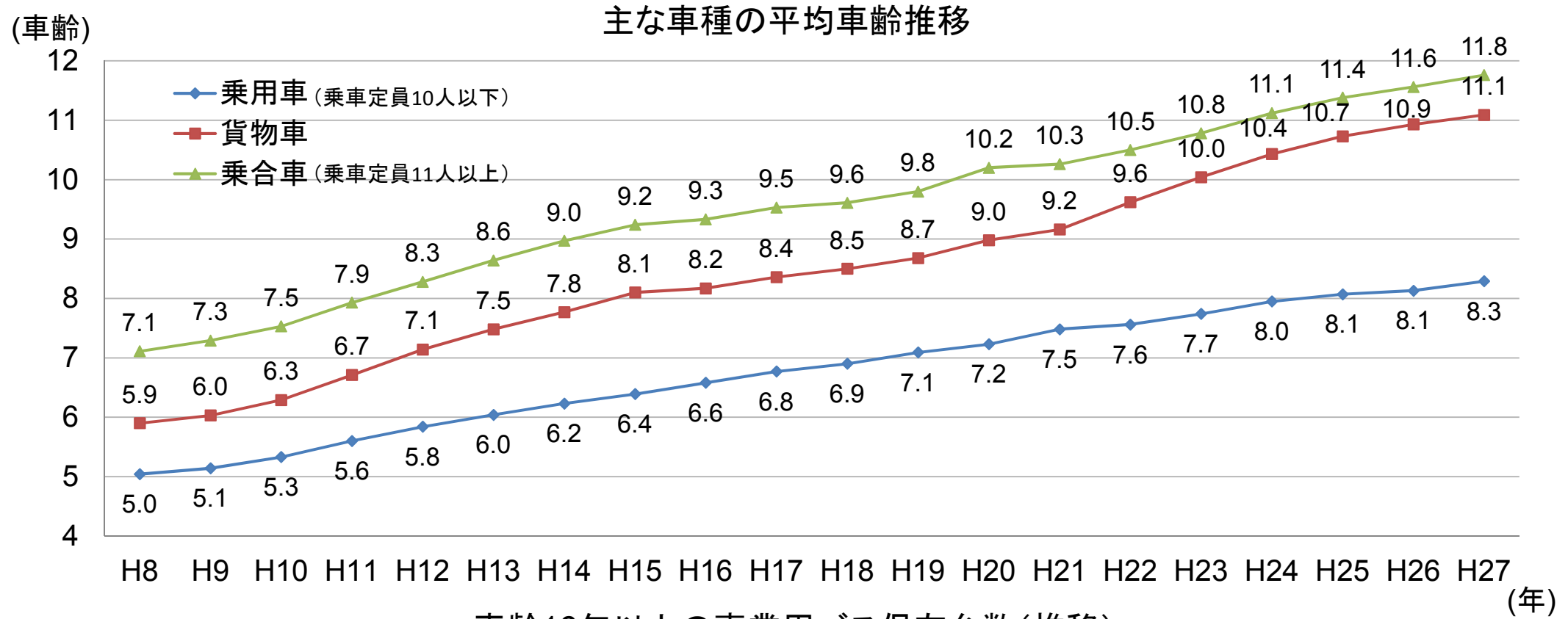


第4回ワーキンググループにおける 委員意見について

自動車の平均車齢推移(車種別)

いずれの車種においても、自動車の平均車齢は増加傾向



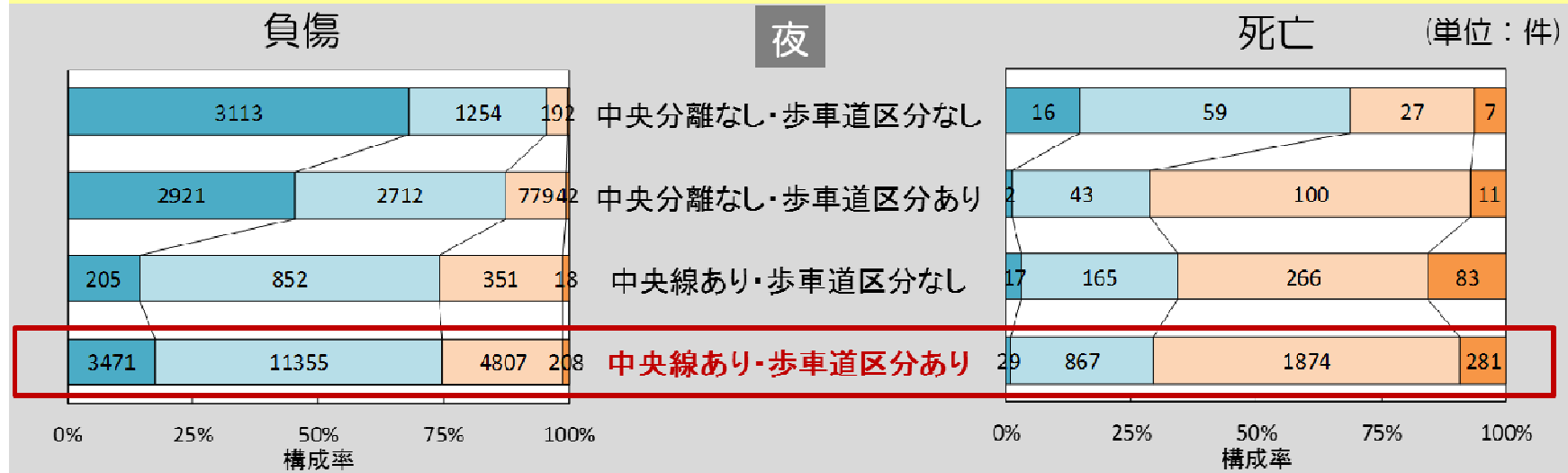
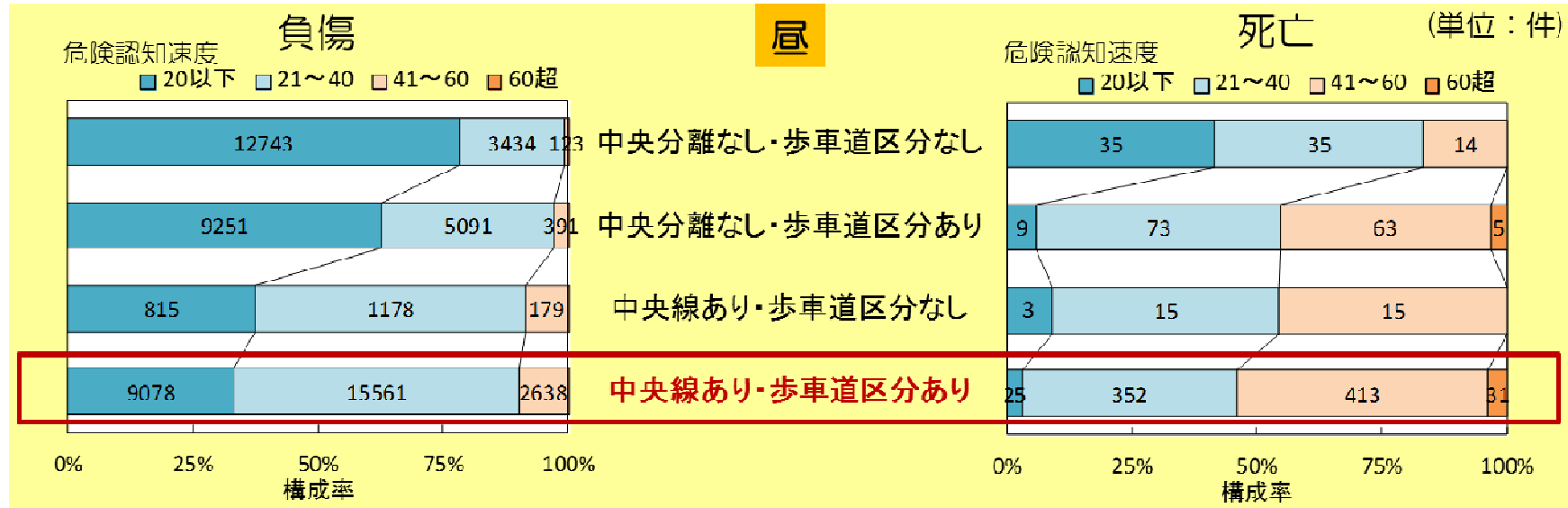
車齢16年以上の事業用バス保有台数(推移)

	平成21年(12月)	平成27年(3月)
車齢16年以上の割合(%)	14.0	27.8
車齢16年以上の保有台数(台)	14,793	30,630
全車齢の総保有台数(台)	105,770	110,115

※平成18年及び平成21年の車齢16年以上の保有台数は、総保有台数からの推計値

人对四輪の事故における危険認知速度(道路種類別)

「歩車道区分がない道路」より「歩車道区分がある道路」の方が、「中央線がない道路」より「中央線がある道路」の方が危険認知速度が高い傾向

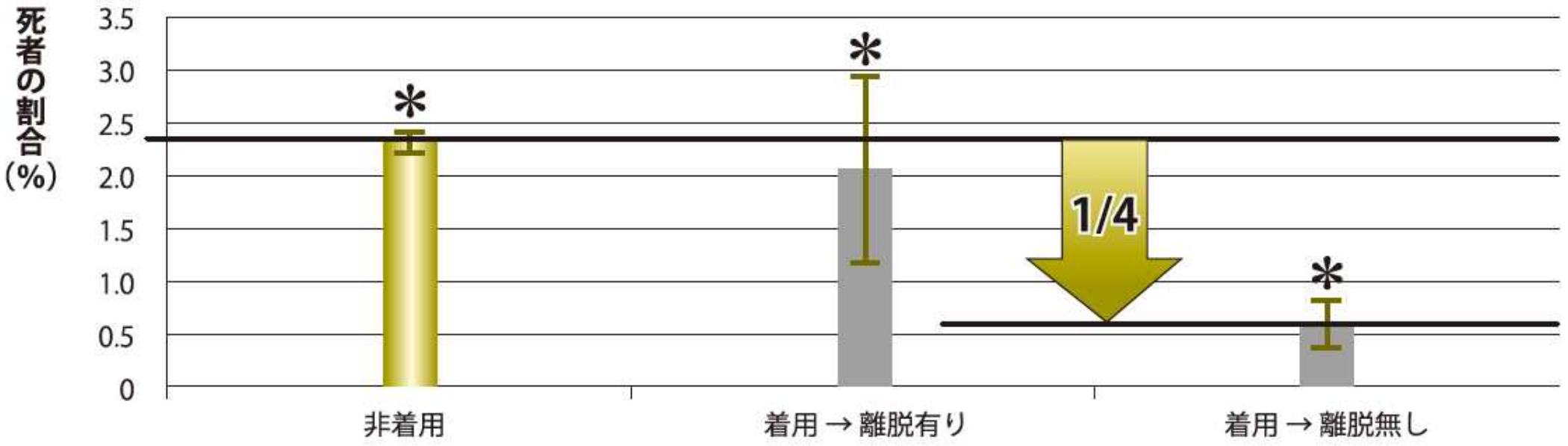


中央分離なし: 往復の方向別に通行帯が分離されていない道路
 中央線: 往復の方向別に通行帯が白線など道路標示で分離された道路

自転車乗員におけるヘルメットの着用効果

ヘルメットを正しく着用することにより、頭部損傷による死者の割合は約1/4に低下

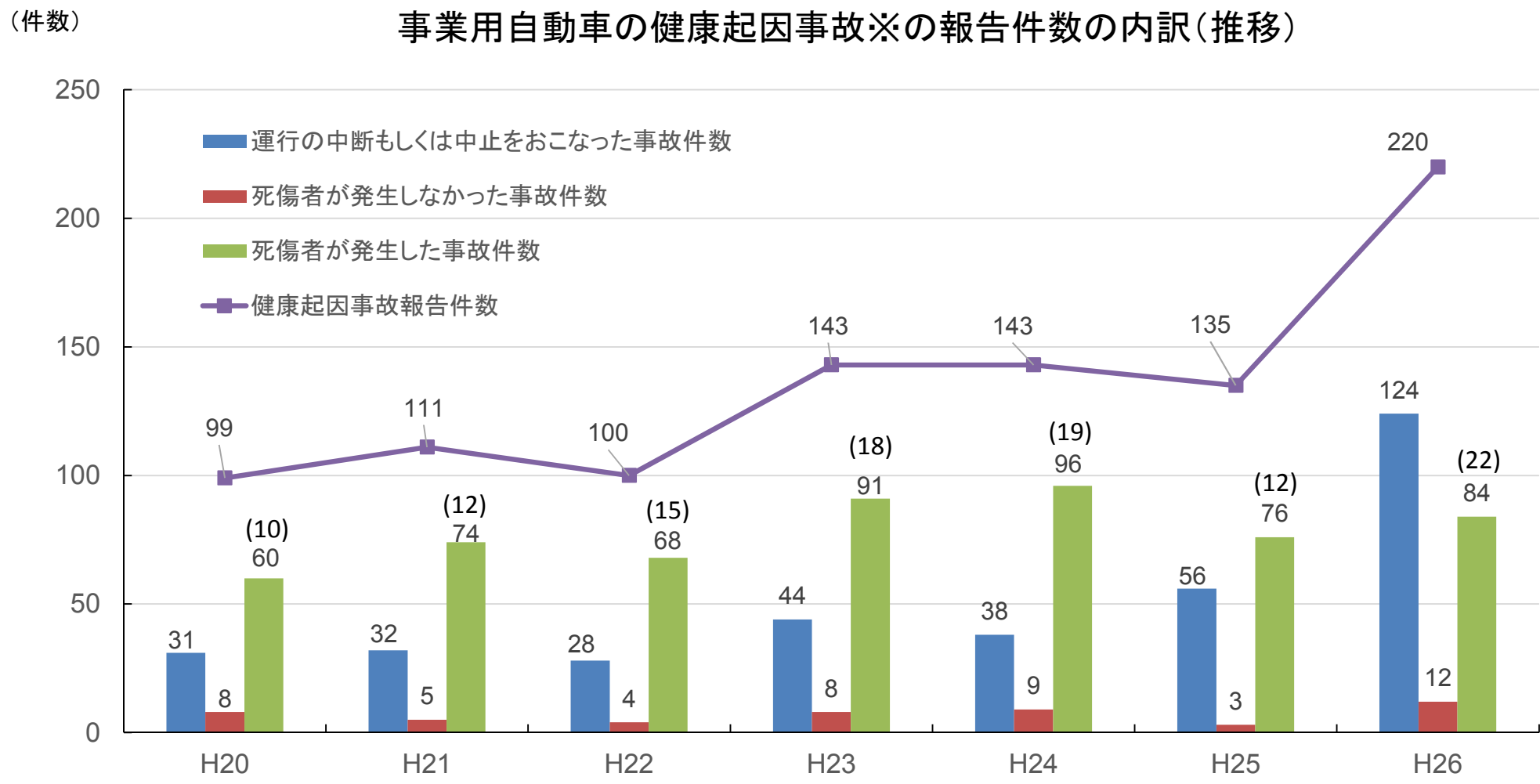
ヘルメット着用状態別死者の割合※(平成19年～23年)



※: 自転車同乗者を含む。
*: 図中の範囲は95%信頼区間を示す。

事業用自動車の健康起因事故の報告件数の内訳(推移)

運転者以外の死傷者が発生する健康起因事故は、毎年約十数件程度発生している状況



※:健康起因事故とは、運転者の疾病により事業用自動車の運転を継続できなくなったものをいう
():運転者以外の死傷者が発生した事故件数