

# 平成26年の交通事故統計分析結果

2015年6月



公益社団法人  
全日本トラック協会  
Japan Trucking Association

# I. 調査の目的等

## 1. 調査の目的

国土交通省では平成30年までの10年間で、①交通事故による死者数半減、②交通事故件数半減、③飲酒運転ゼロを目標とした「事業用自動車総合安全プラン2009」を策定し、官民一体となって目標達成に向けた各種交通事故防止対策に取り組んでいる。

平成26年11月には、平成21年から25年までの5年間の交通事故の発生状況や各種施策の進捗状況等を踏まえ、事業用自動車の事故等削減目標を達成するため「事業用自動車総合安全プラン2009」の中間見直しを行い、これまでの重点施策の更なる強化を図るとともに、新たな重点施策を追加した。こうしたなか、事業用トラックについては、全日本トラック協会において「トラック事業における総合安全プラン2009」を策定し、平成25年までに①交通事故による死者数を330人以下、②人身事故件数を22,000件以下とする独自目標を掲げ削減に向け取り組んできたところ、中間見直し時点では目標を達成するには至らなかった。

このため、全日本トラック協会では、交通死亡事故件数に係る新たな数値目標（当面の重点削減目標）として、「事業用トラックを第一当事者とする死亡事故件数を、車両台数1万台当たり「2.0」件以下とし、各都道府県（車籍別）の共有目標とする。」ことを掲げた。

共有目標である各都道府県毎の車両台数1万台当たり「2.0」件以下とするためには、これまでの統計分析に加え、更なる詳細な統計・分析を行うことで交通事故の発生状況に即した有効な事故防止対策が樹立することができることから、より確実に事業用自動車の事故等削減目標達成に資するものとなるものである。

ここで取りまとめた交通事故統計分析結果は、警察庁が公表する平成26年の全国の交通事故統計データ※1を元に、車籍別、都道府県別、車両総重量別等多角的な視点から交通事故分析が行えるよう新たな統計分析手法を採用している。

※1『出所）公益財団法人交通事故総合分析センター』

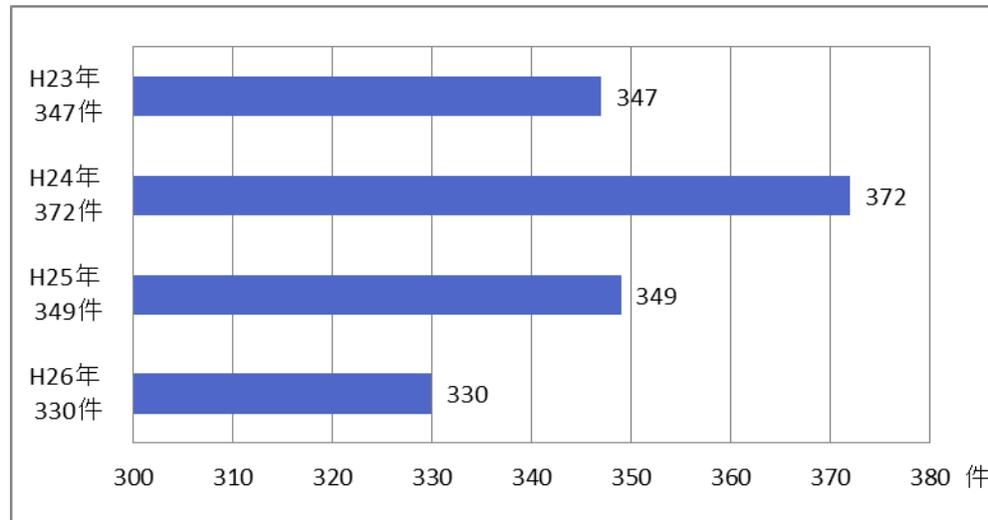
## 2. データの概要

調査対象：交通事故統計（H23～H26年）のうち事業用貨物自動車が第1当事者となった死亡事故

## Ⅱ．死亡事故データの傾向

### 1. 事故件数

- ・ H26年の死亡事故件数は330件で、H25年（対前年）より△19件減少、H23年より△17件減少している。
- ・ 営業用トラック1,224,608台（平成26年3月現在、**トレーラ及び軽自動車を除く**）に対する1万台当たり死亡事故件数は「2.69」となり、目標値「2.0」を大幅に上回る状況となっている。

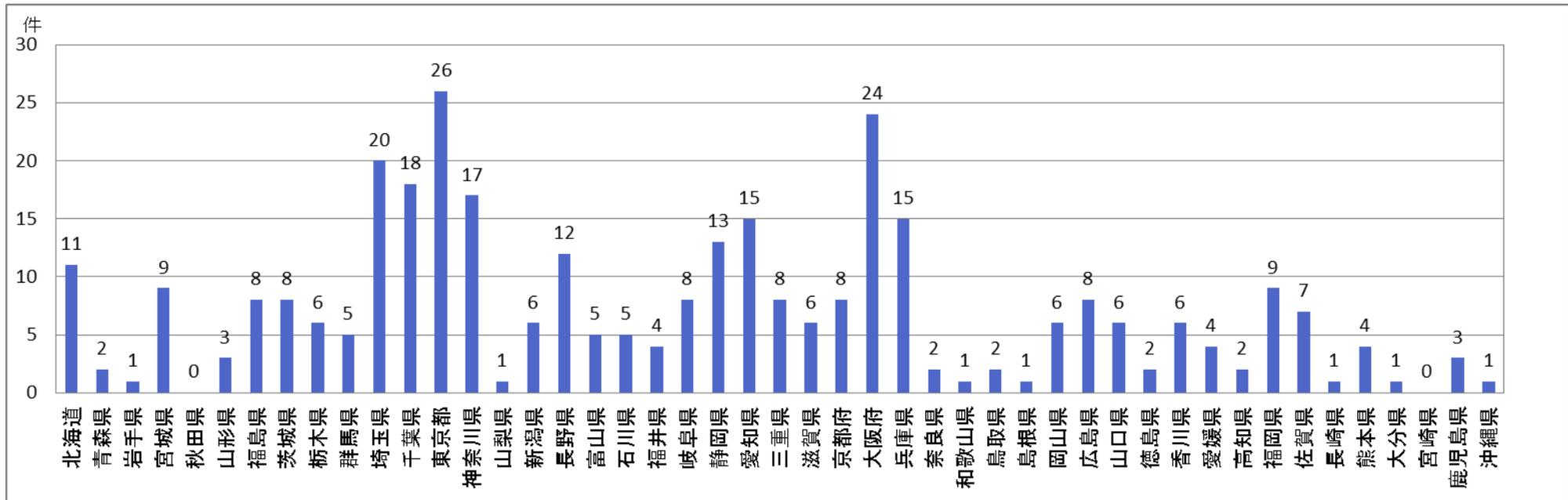


## Ⅱ. 死亡事故データの傾向

### 2. 発生地別

- ・H26年の発生地別死亡事故件数の多い県をみると、「東京都」が最も多く26件、次いで「大阪府」24件、「埼玉県」20件、「千葉県」18件及び「神奈川県」17件等と続いている。
- ・H26年の発生地別死亡事故件数の多いトップ10について、H25年比をみると、「東京都」、「千葉県」、「神奈川県」、「兵庫県」、「静岡県」、「長野県」及び「北海道」が増加している。

発生地	H23	H24	H25	H26	H25年比
1 東京	21	24	20	26	1.30
2 大阪	21	27	28	24	0.86
3 埼玉	26	29	30	20	0.67
4 千葉	15	11	11	18	1.64
5 神奈川	9	19	16	17	1.06
6 愛知	25	14	22	15	0.68
7 兵庫	16	14	12	15	1.25
8 静岡	13	14	12	13	1.08
9 長野	9	8	8	12	1.50
10 北海道	11	15	10	11	1.10

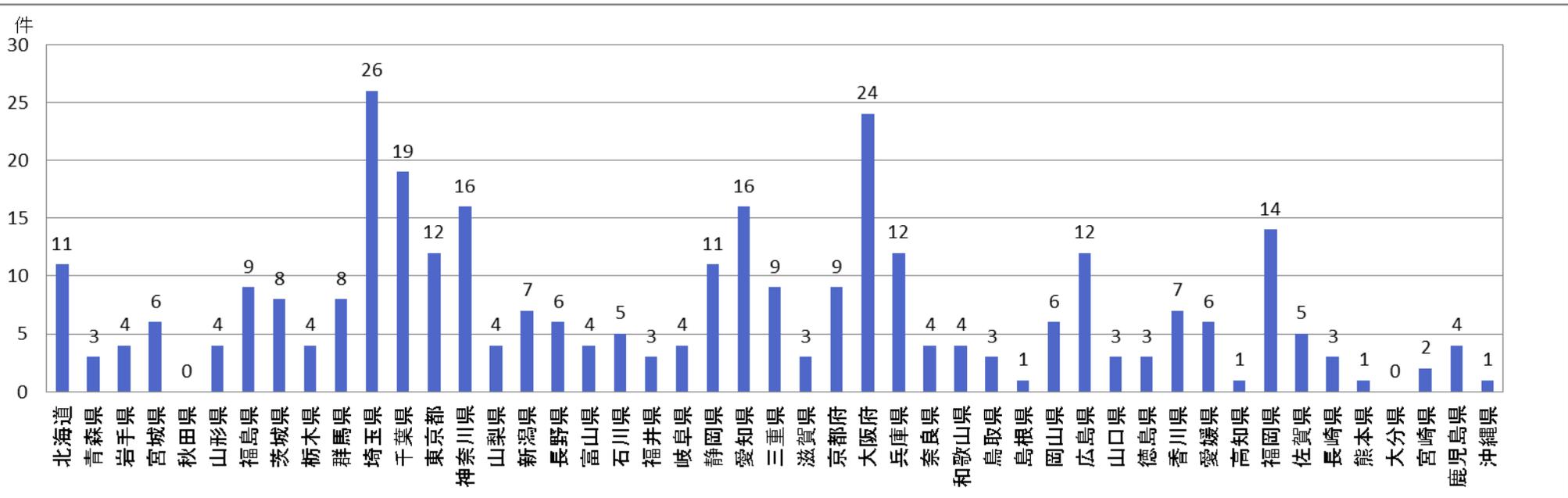


## Ⅱ. 死亡事故データの傾向

### 3. 車籍別

- ・H26年の車籍別死亡事故件数の多い県をみると、「埼玉県」が最も多く26件、次いで「大阪府」24件、「千葉県」19件、「神奈川県」及び「愛知県」がそれぞれ16件等と続いている。
- ・H26年の発生地別死亡事故件数の多いトップ10について、H25年比をみると、「埼玉県」、「大阪府」、「千葉県」、「神奈川県」及び「広島県」が増加している。

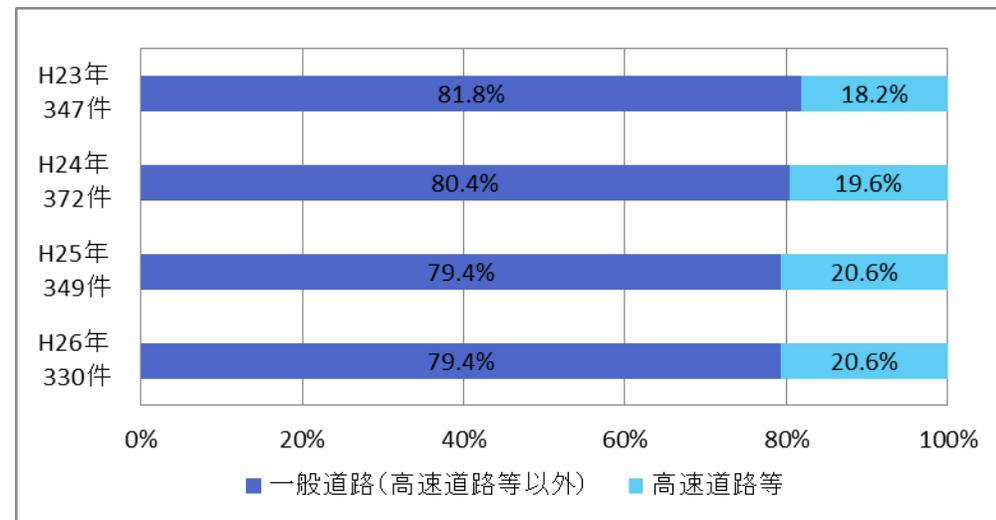
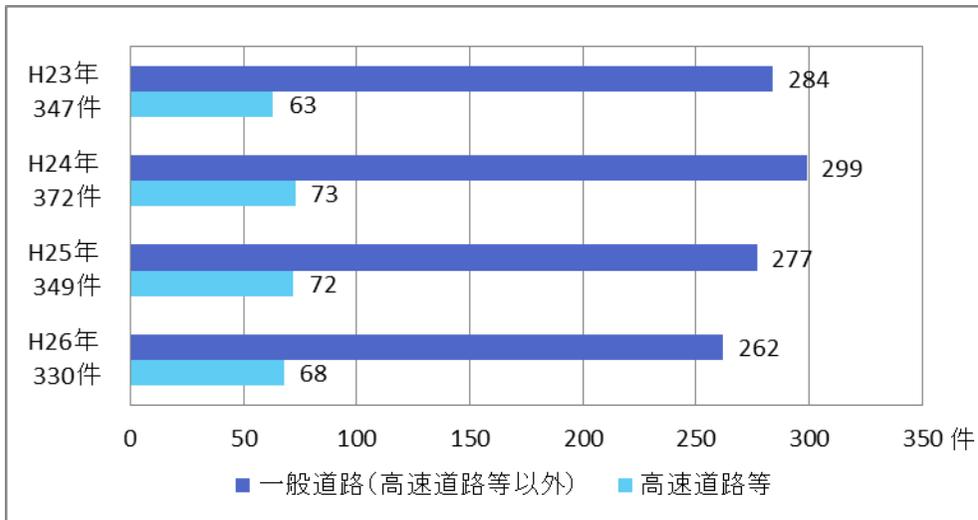
車籍	H23	H24	H25	H26	H25年比
1 埼玉	34	27	23	26	1.13
2 大阪	23	30	23	24	1.04
3 千葉	17	11	16	19	1.19
4 神奈川	8	15	14	16	1.14
5 愛知	30	10	28	16	0.57
6 福岡	17	24	16	14	0.88
7 東京	11	18	16	12	0.75
8 兵庫	12	14	17	12	0.71
9 広島	14	13	3	12	4.00
10 北海道	13	17	14	11	0.79



## Ⅱ. 死亡事故データの傾向

### 4. 道路区別

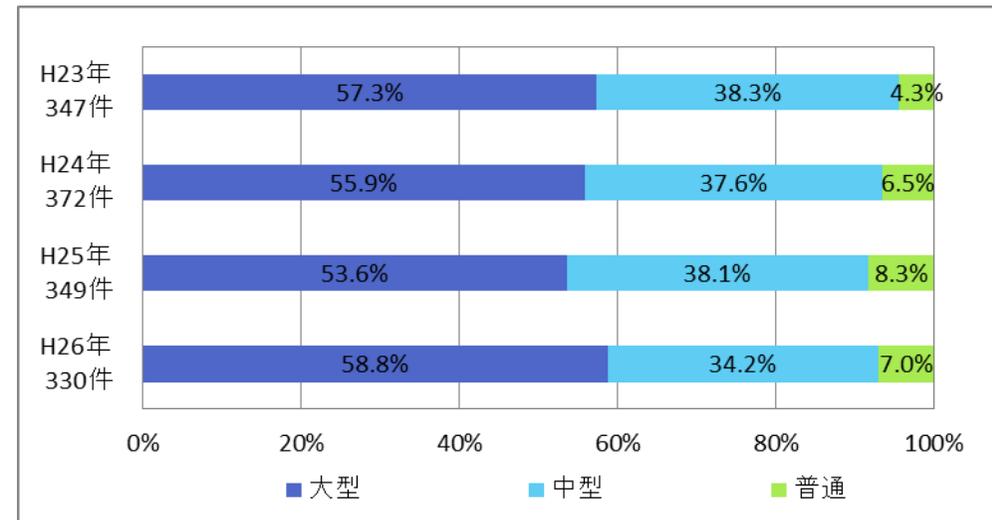
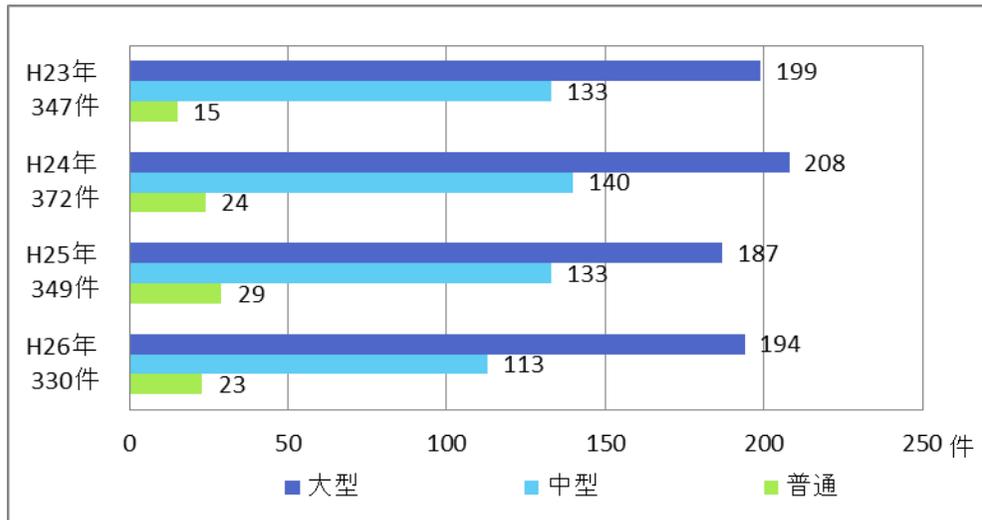
- ・ H23～H26年の傾向をみると、いずれの年も「一般道路（高速道路等以外）」が多く、概ね8割程度となっている。
- ・ 「一般道路（高速道路等以外）」の死亡事故割合が若干下がっている傾向にある。



## Ⅱ. 死亡事故データの傾向

### 5. 車両区分別

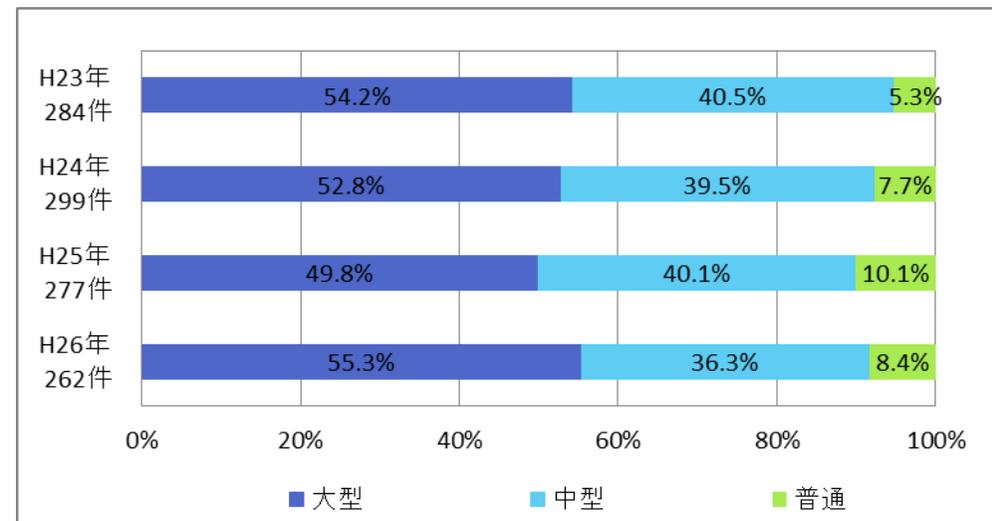
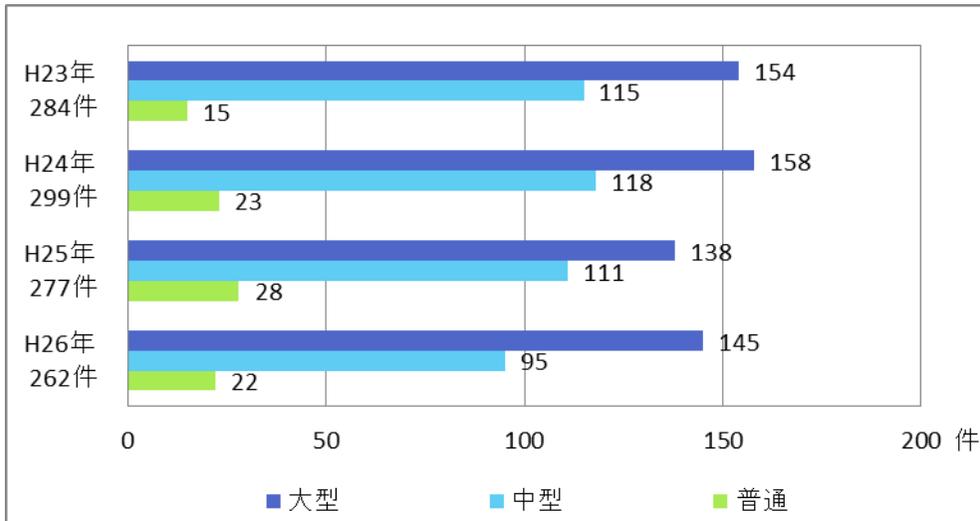
- ・ H23年～H26年の傾向をみると、いずれの年も「大型」が多く、概ね5～6割程度を占めている。
- ・ 次いで、「中型」が3～4割程度と続いている。
- ・ H25年まで「普通」の件数が増加傾向にあったが、H26年は対前年で△6件減少している。



## Ⅱ. 死亡事故データの傾向

### (1) 一般道路上での車両区分

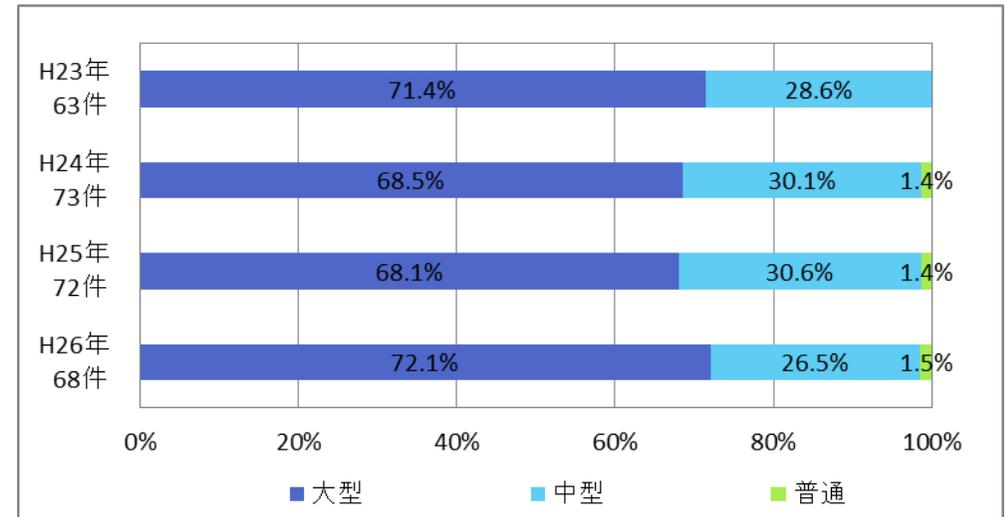
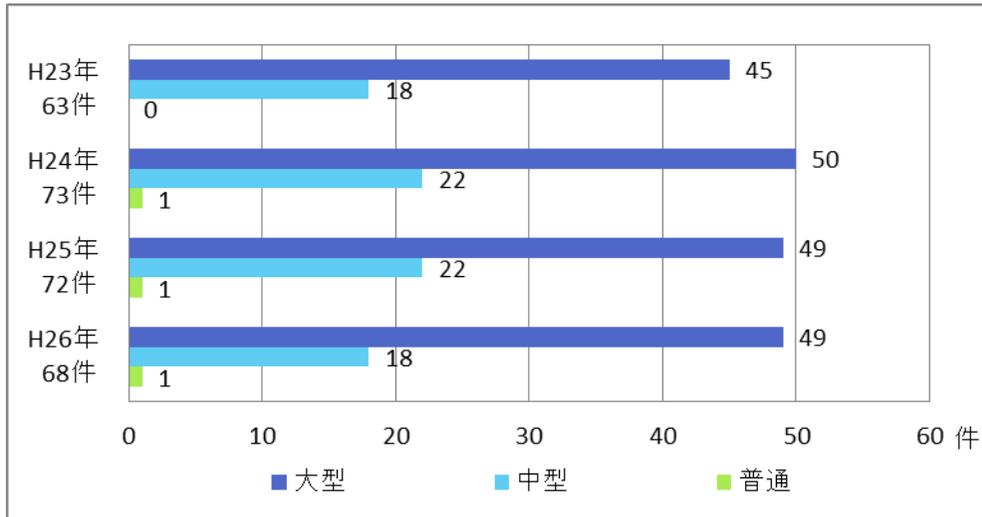
- ・ H23年～H26年の傾向をみると、いずれの年も「大型」が多く、概ね5割程度を占めている。
- ・ 次いで、「中型」が3～4割程度と続いている。
- ・ H25年まで「普通」の件数が増加傾向にあったが、H26年は対前年で△6件減少している。



## Ⅱ. 死亡事故データの傾向

### (2) 高速道路上での車両区分

- ・ H23年～H26年の傾向をみると、いずれの年も「大型」が多く、概ね7割程度を占めている。
- ・ 「大型」はH23年からH24年にかけて件数が増加し、その後、高止まりとなっている。
- ・ 「中型」はH24及びH25年の件数は多かったが、H26年は対前年で△4件減少している。

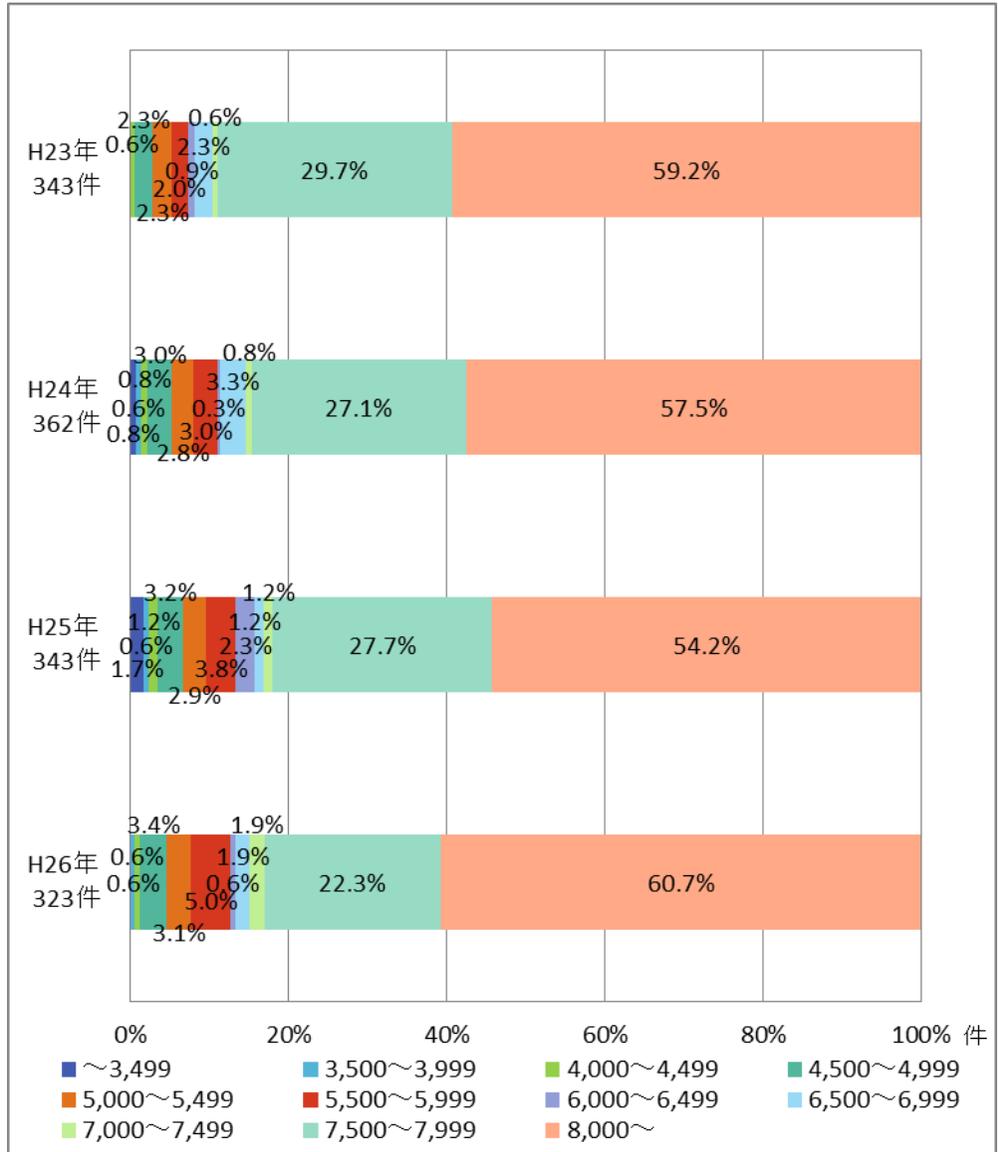
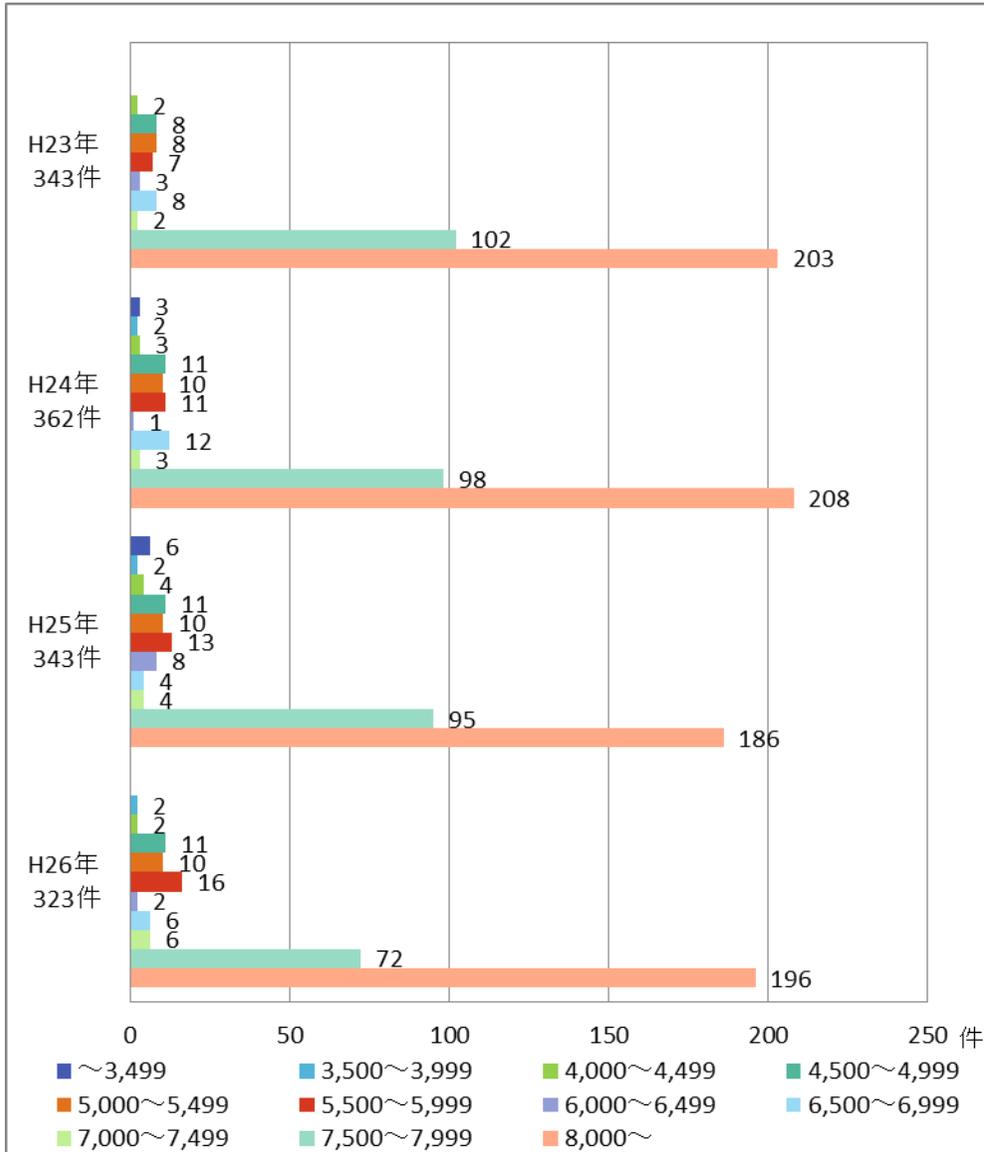


## Ⅱ．死亡事故データの傾向

### 6. 車両総重量別

- H23年～H26年の傾向をみると、いずれの年も「8,000～」が多く、5割以上を占めている。
- 次いで、「7,500～7,999」はH23年～H25年までは3割程度を占めていたが、H26年は2割程度に減少している。
- 「8,000～」の事故件数を対前年比で見ると+10件増加、「7,500～7,999」は△23件減少している。

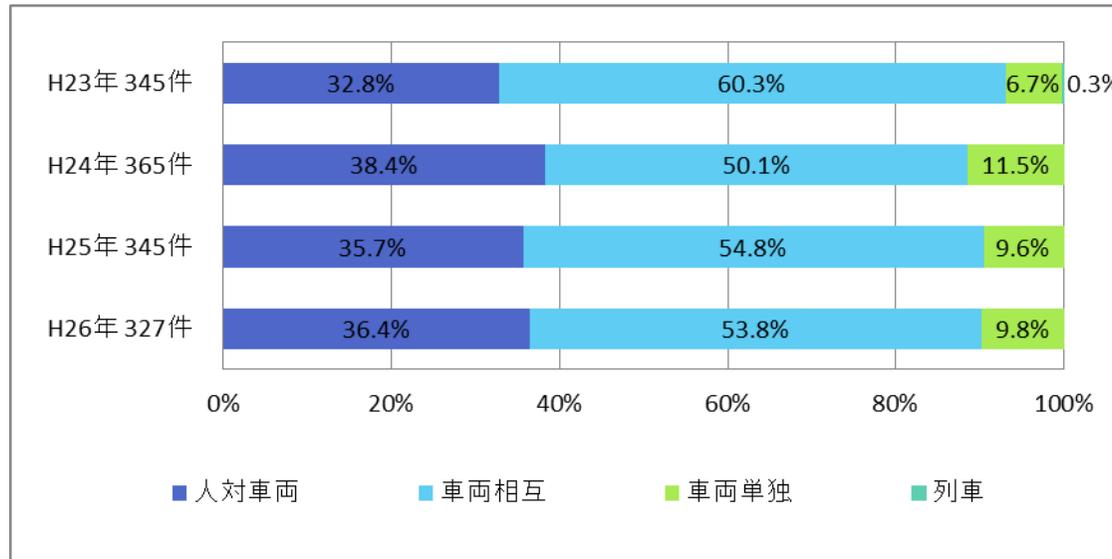
## Ⅱ. 死亡事故データの傾向



## Ⅱ. 死亡事故データの傾向

### 7. 事故類型別

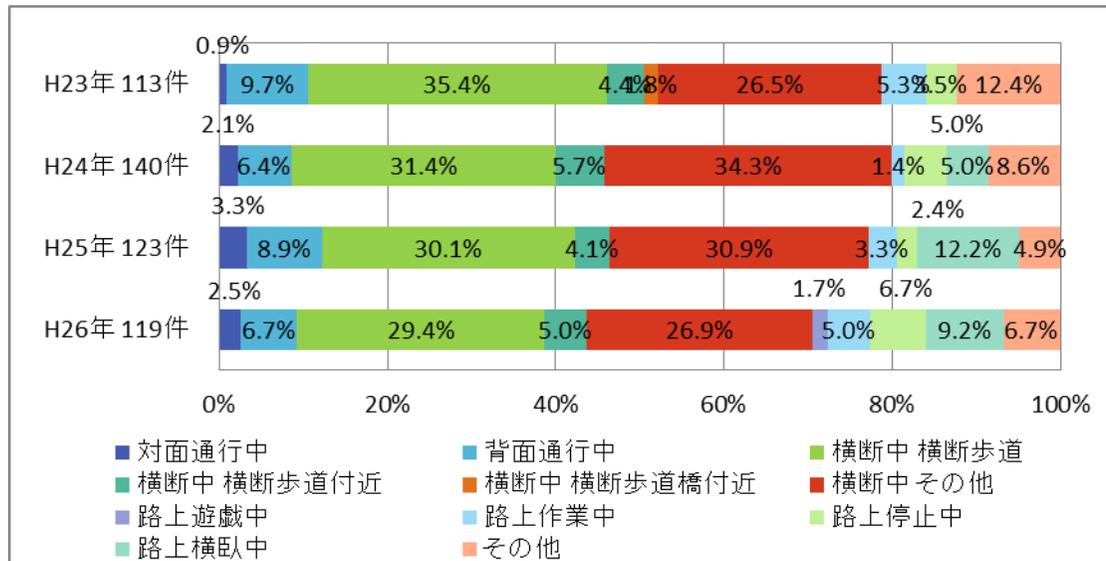
- ・ H23年～H26年の傾向をみると、いずれの年も「車両相互」が多く、5割以上を占めている。
- ・ 各年の事故類型区分の構成比に大きな違いは見られない。



## Ⅱ．死亡事故データの傾向

### (1) 人対車両

- H23年～H26年の傾向をみると、いずれの年も「横断中 横断歩道」及び「横断中 その他」が多く、両者で概ね6割程度を占めている。
- 各年の人対車両区分の構成比に大きな違いは見られないが、H24年以降「路上横臥中」の割合が高い。

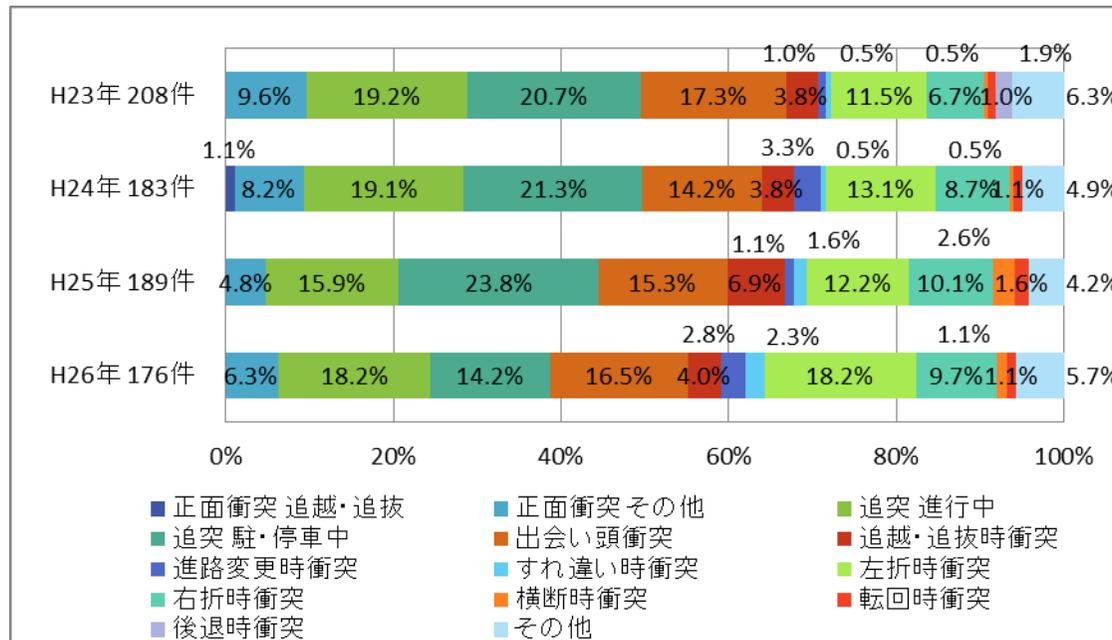


※対自転車事故は、「車両相互」に含まれます。

## Ⅱ. 死亡事故データの傾向

### (2) 車両相互

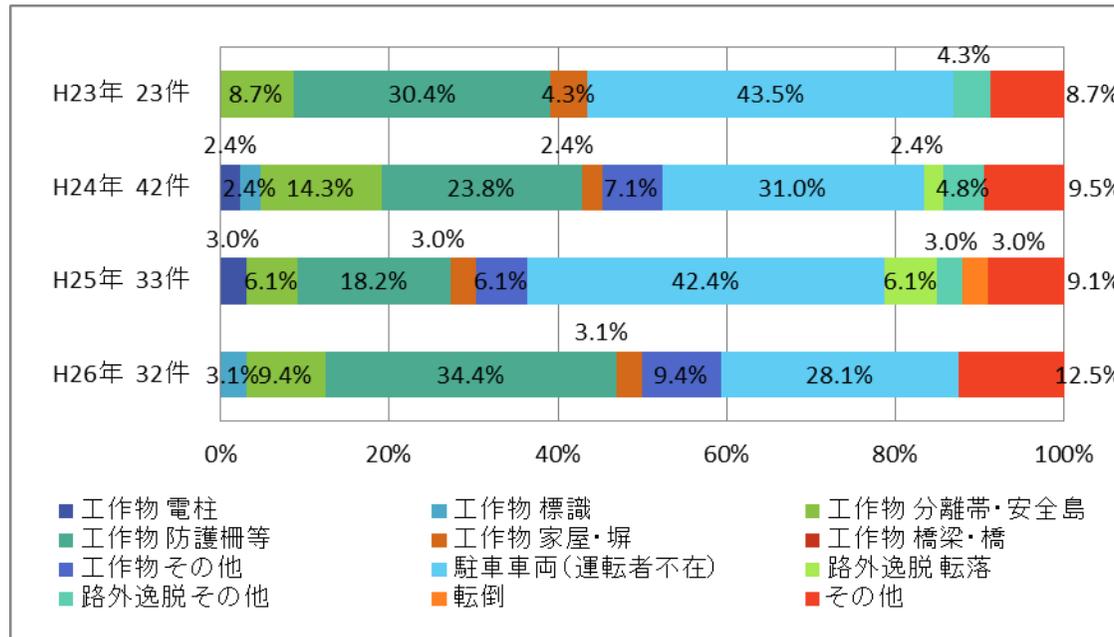
- ・ H23年～H26年の傾向をみると、H25年までは「追突 駐・停車中」の割合が高かったが、H26年は減少している。
- ・ 「出会い頭衝突」及び「左折時衝突」の割合が増加傾向にある。



## Ⅱ. 死亡事故データの傾向

### (3) 車両単独

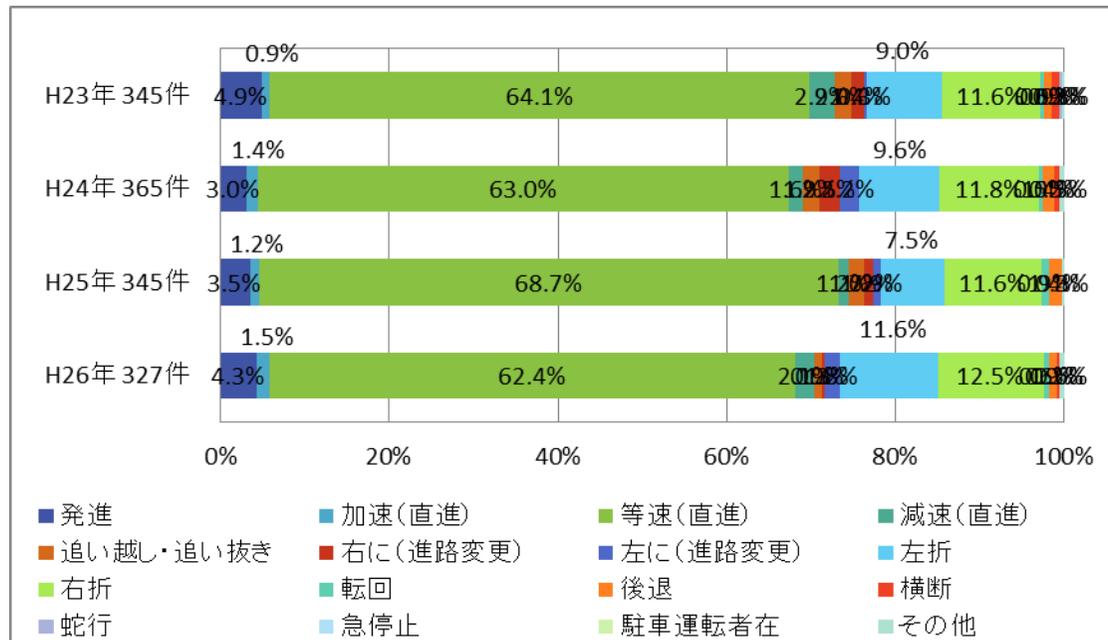
- ・ H23年～H26年の傾向をみると、H25年までは「駐車車両（運転者不在）」の割合が高かったが、H26年は減少している。
- ・ 一方、「工作物 防護策等」の割合は減少傾向にあったが、H26年は増加している。



## Ⅱ. 死亡事故データの傾向

### 8. 行動類型別

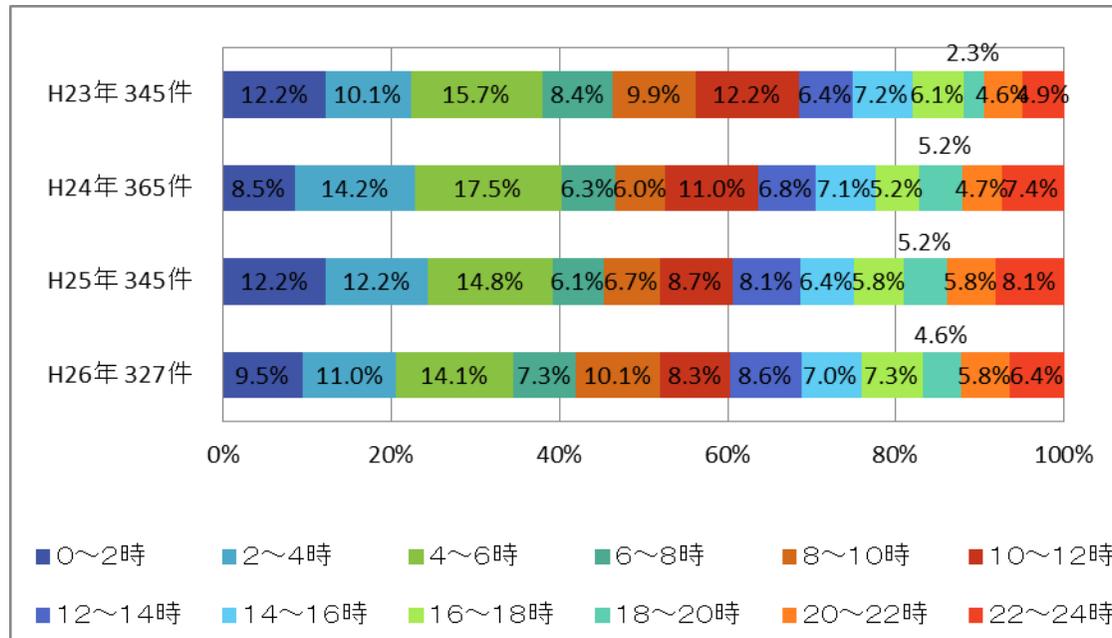
- ・ H23年～H26年の傾向をみると、いずれの年も「等速（直進）」が多く、概ね6割程度を占めている。
- ・ 各年の行動類型区分の構成比に大きな違いは見られない。



## Ⅱ. 死亡事故データの傾向

### 9. 時間帯別

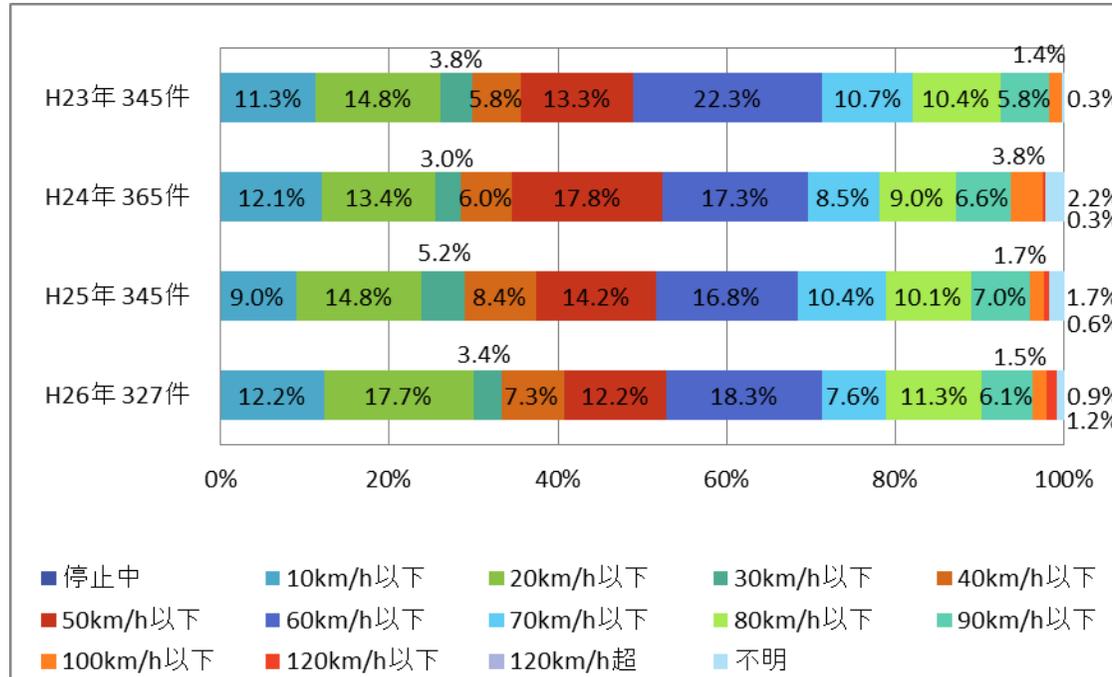
- ・H23年～H26年の傾向をみると、いずれの年も「4～6時」が多い。また、「0～2時」及び「2～4時」も多く、これらをあわせると概ね4割程度を占めている。
- ・H24年以降、いわゆる深夜・早朝（22～6時）の時間帯の割合が減少傾向にある。



## Ⅱ. 死亡事故データの傾向

### 10. 危険認知速度別

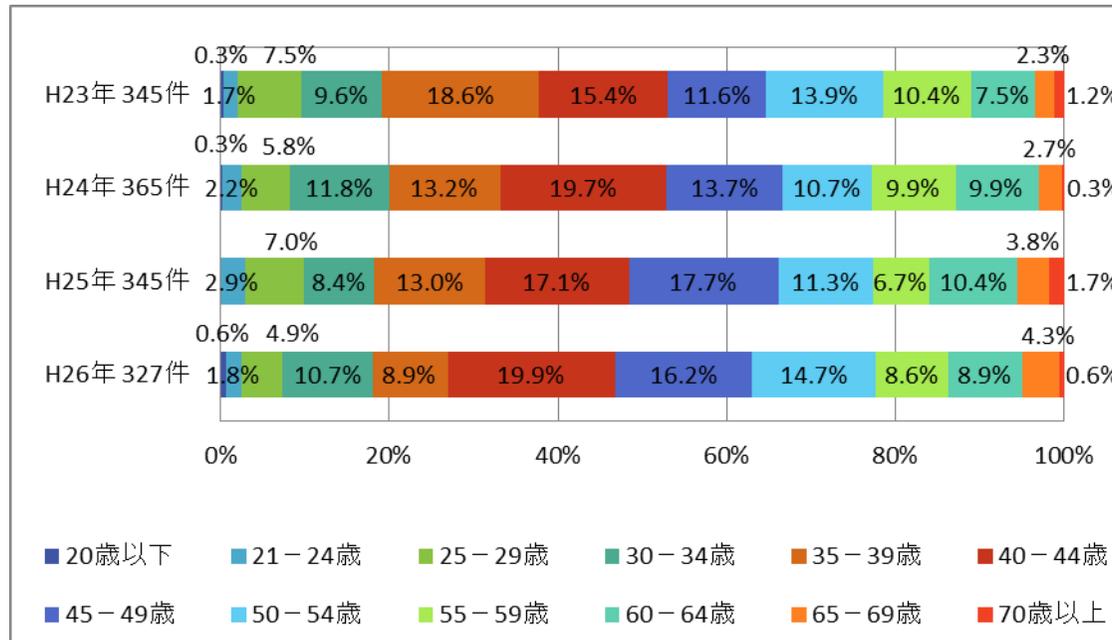
- H23年～H26年の傾向をみると、H25年までは「停止」から「20km/h以下」の割合が減少傾向にあったが、H26年は増加している。



## Ⅱ. 死亡事故データの傾向

### 11. 年齢層別

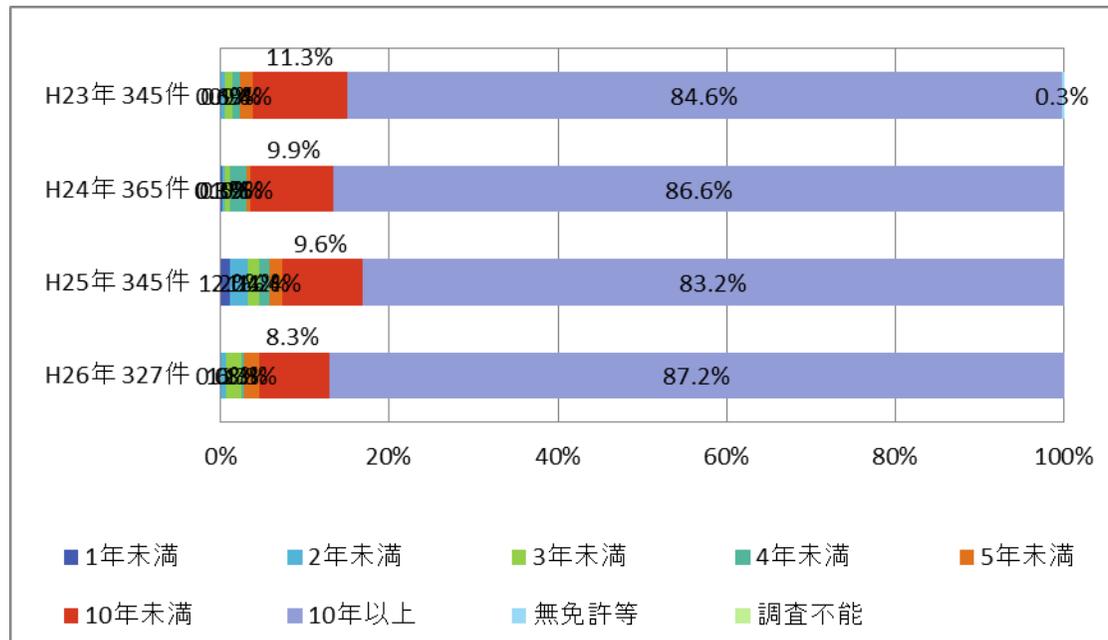
- ・ H23年～H26年の傾向をみると、各年の年齢層別の構成比に大きな違いは見られない。



## Ⅱ. 死亡事故データの傾向

### 12. 運転免許経験年数別

・H23年～H26年の傾向をみると、各年の運転免許経過年数の構成比に大きな違いは見られない。



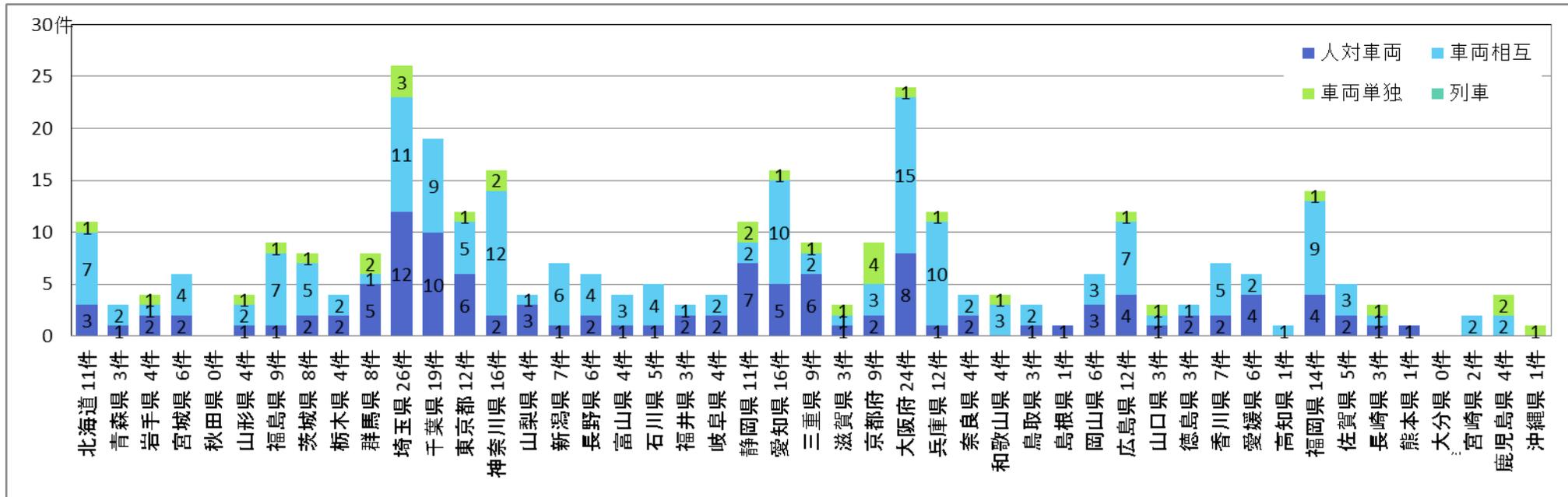
### Ⅲ. H26年死亡事故データ(車籍)

1. 車籍別の事故類型別
2. 車籍別の行動類型別
3. 車籍別の時間帯別
4. 車籍別の危険認知速度別
5. 車籍別の年齢層別
6. 車籍別の免許取得年数別

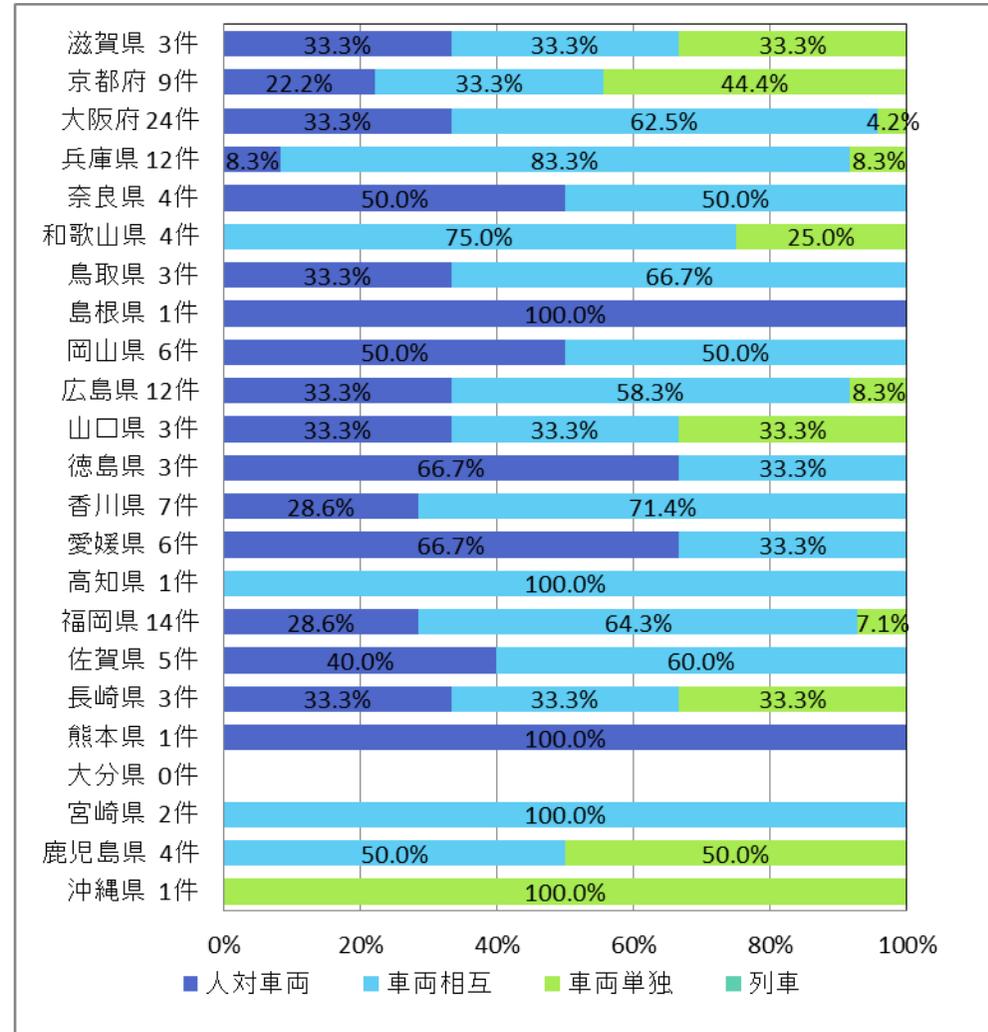
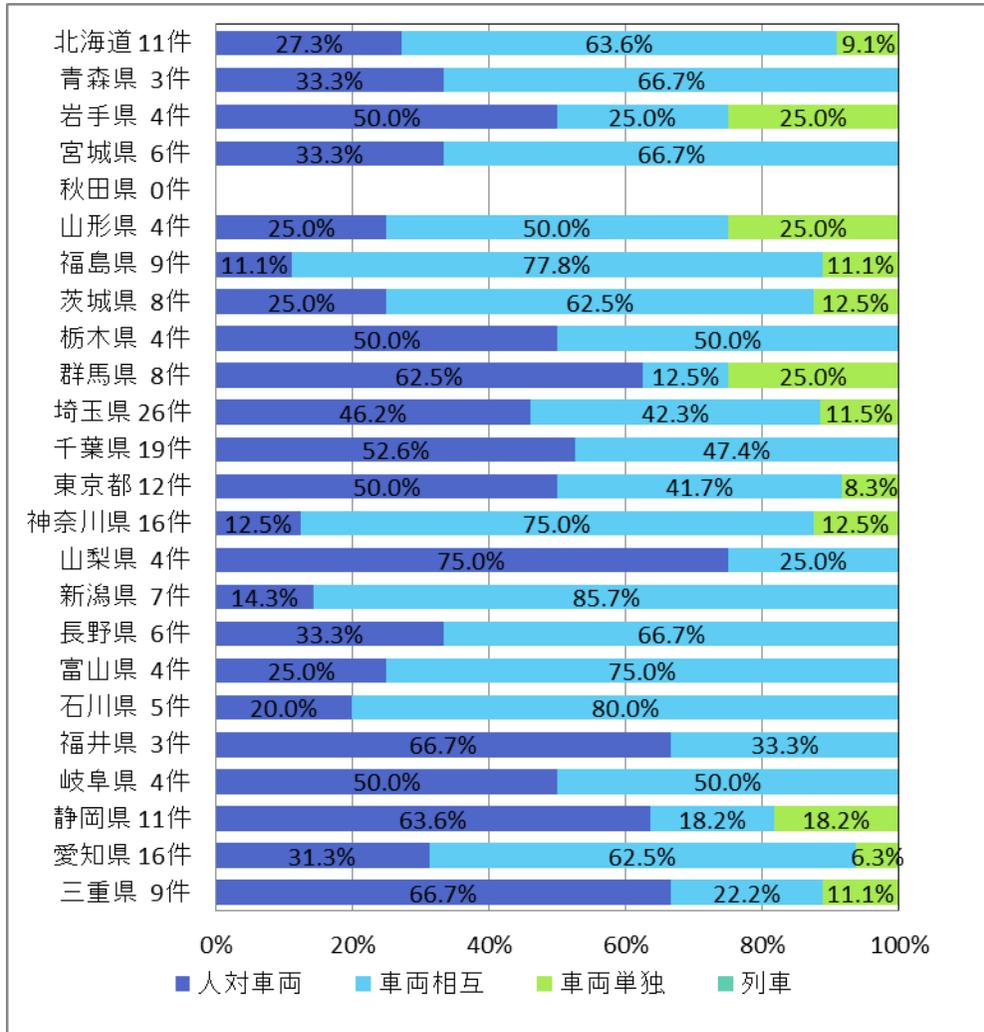
### Ⅲ. H26年死亡事故データ(車籍)

#### 1. 車籍別の事故類型別

- ・車籍別の事故類型別にみると、「人対車両」が多い県と「車両相互」が多い県に分かれる。
- ・事故発生件数の多い県をみると、「埼玉県」及び「千葉県」では「人対車両」が多く、「神奈川県」、「愛知県」及び「大阪府」では「車両相互」が多い。



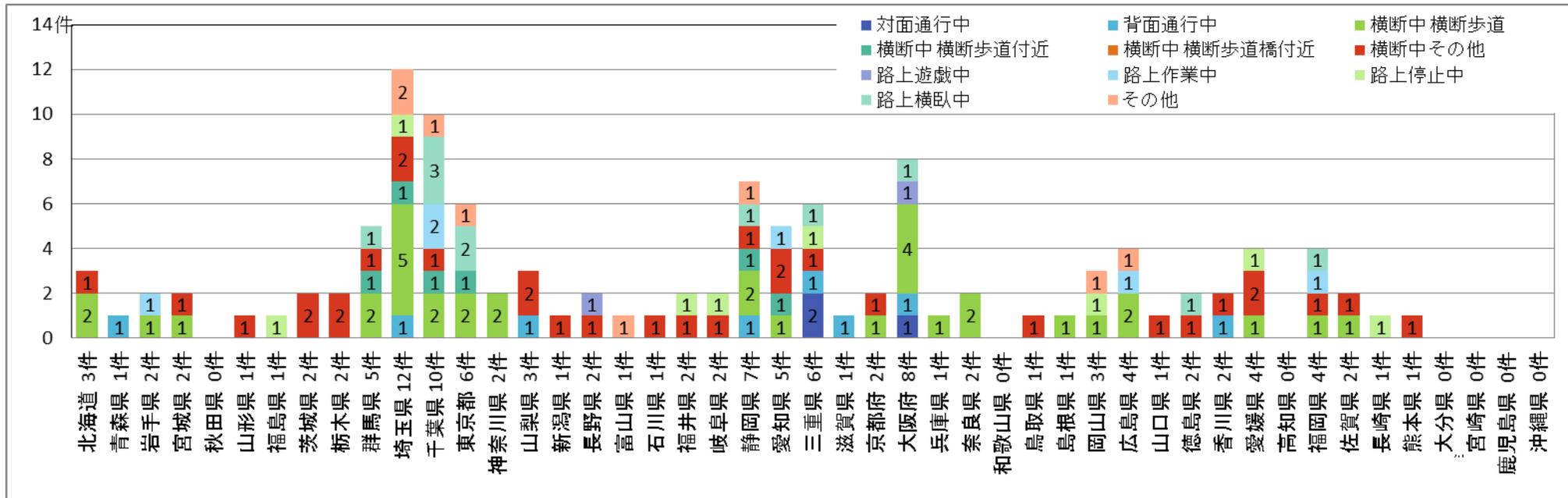
### Ⅲ. H26年死亡事故データ(車籍)



# Ⅲ. H26年死亡事故データ(車籍)

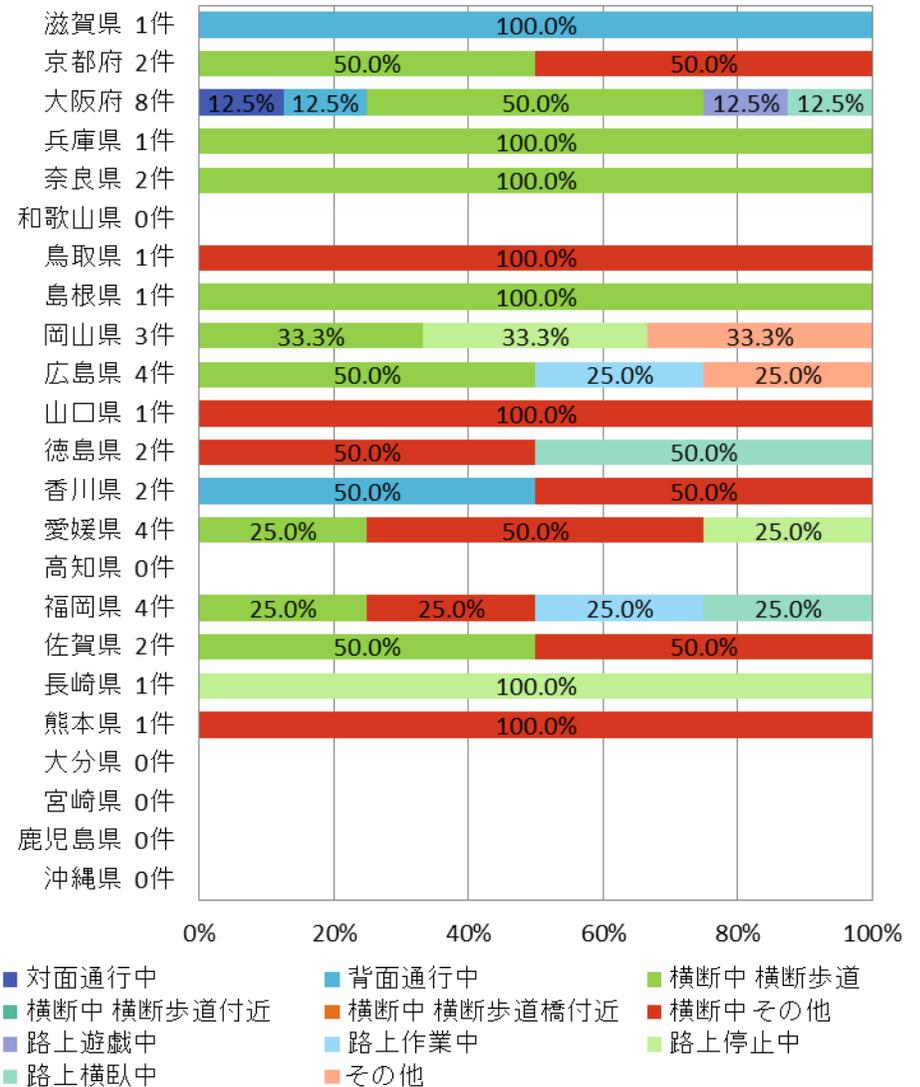
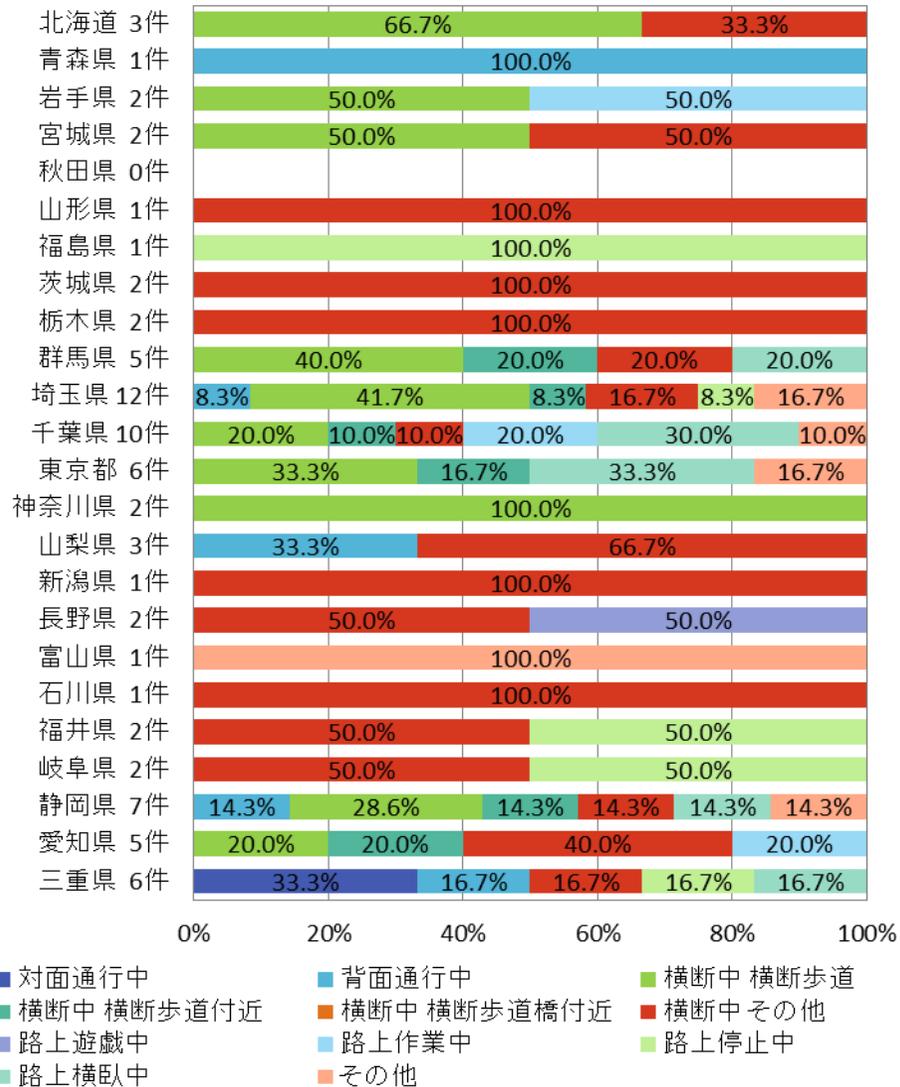
## (1) 人対車両

- ・車籍別の事故類型(人対車両)別にみると、概ね「横断中 横断歩道」が多い県と「横断中 その他」が多い県に分かれる。
- ・事故発生件数の多い県をみると、「埼玉県」、「静岡県」及び「大阪府」では「横断中 横断歩道」が多い。
- ・「千葉県」では「路上横臥中」が多く、「東京都」では「横断中 横断歩道」及び「路上横臥中」に分かれる。
- ・「愛知県」では「横断中 その他」が多い。



※対自転車事故は、「車両相互」に含まれます。

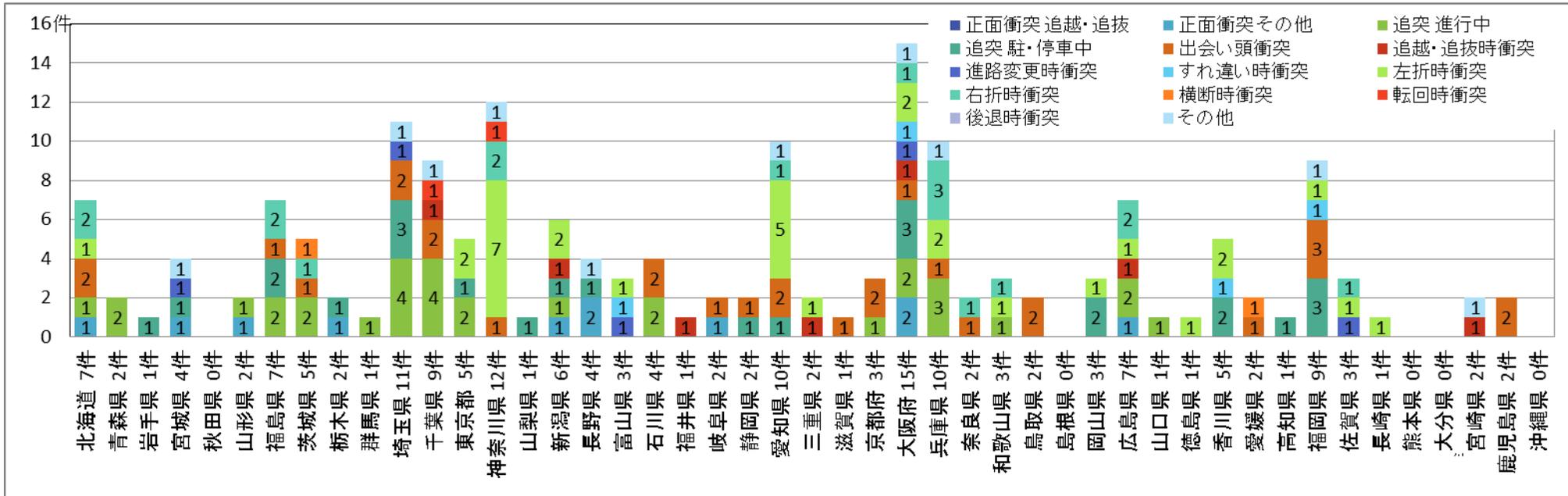
### Ⅲ. H26年死亡事故データ(車籍)



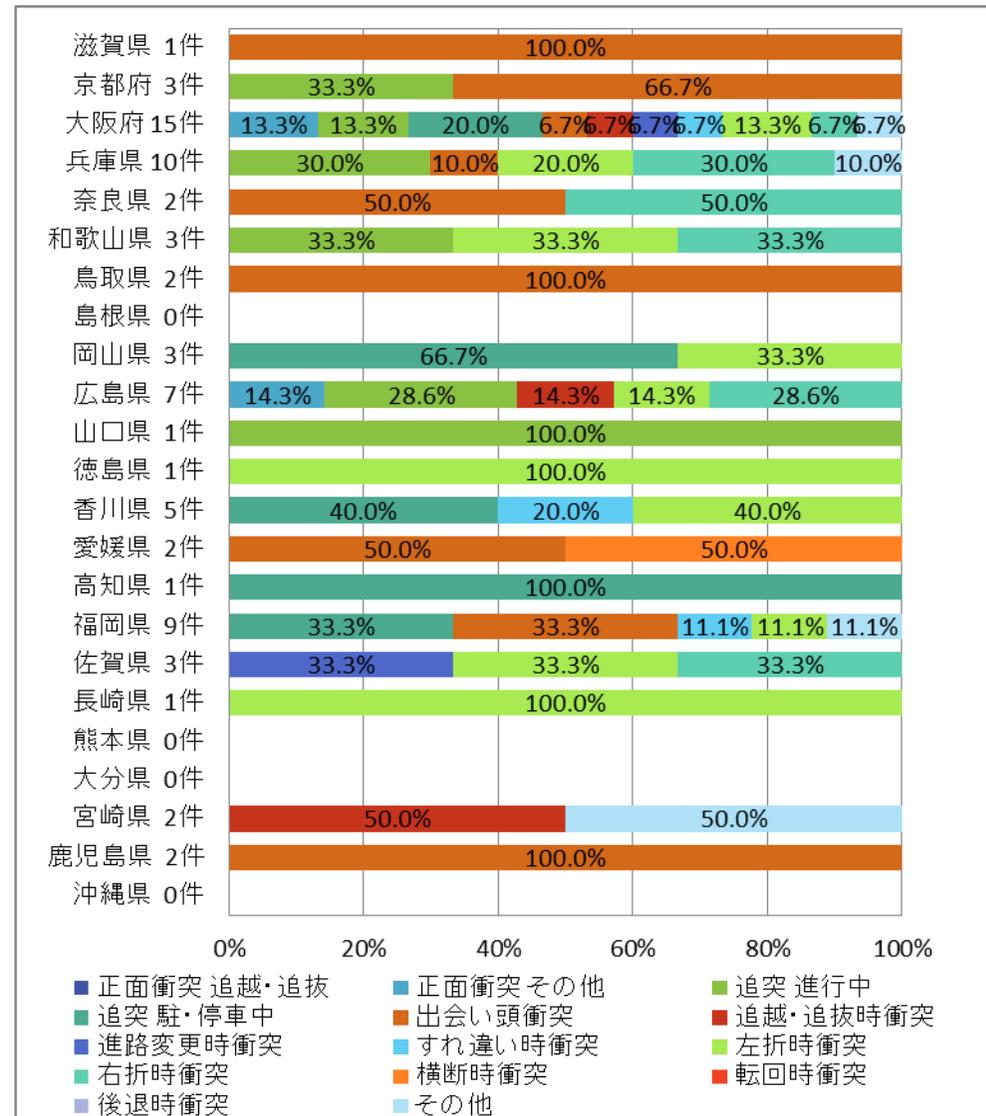
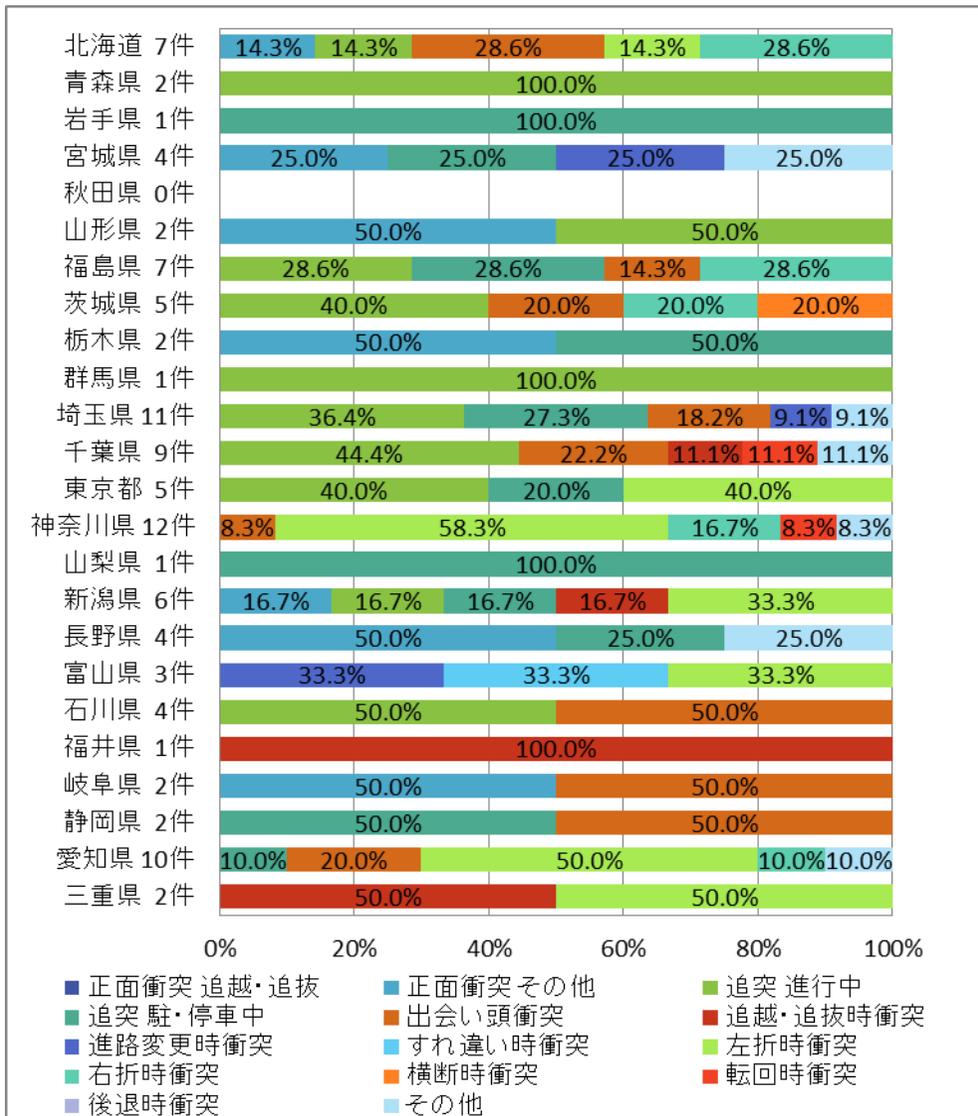
# Ⅲ. H26年死亡事故データ(車籍)

## (2) 車両相互

- ・車籍別の事故類型（車両相互）別にみると、各県によって傾向は異なる。
- ・事故発生件数の多い県をみると、「埼玉県」及び「千葉県」では「追突 進行中」が多い。
- ・「神奈川県」及び「愛知県」では「左折時事故」が多い。
- ・「大阪府」では「追突 駐・停車中」が多い。
- ・「兵庫県」では「追突 進行中」及び「右折時衝突」が多く、「福岡県」では「追突 駐・停車中」及び「出会い頭衝突」が多い。



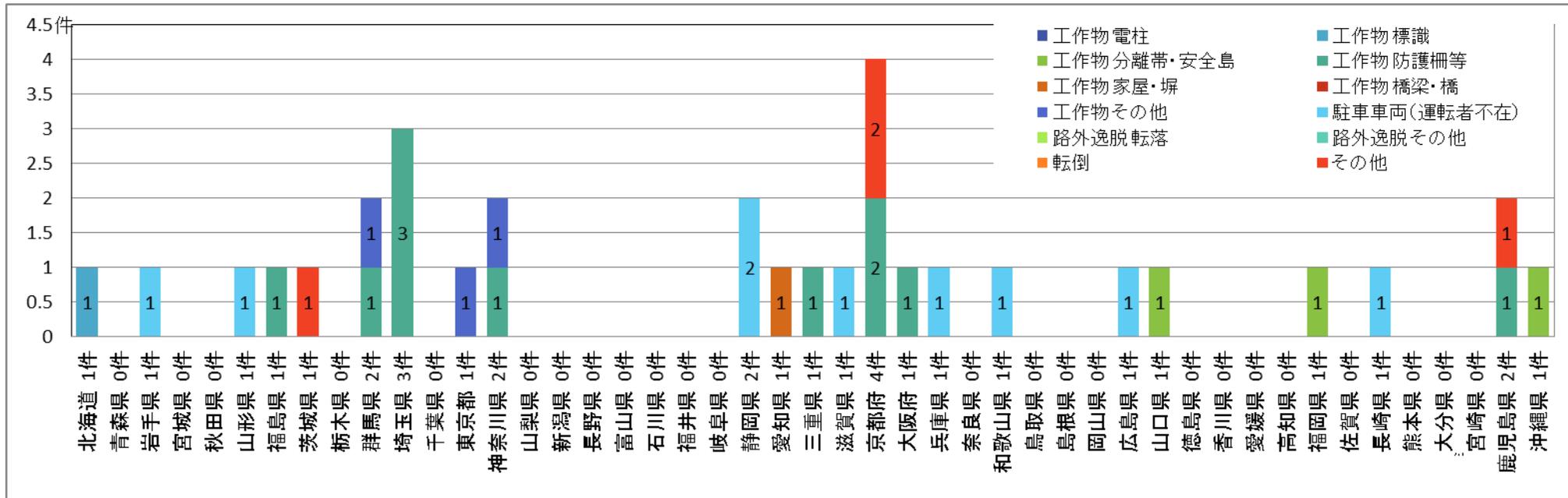
### Ⅲ. H26年死亡事故データ(車籍)



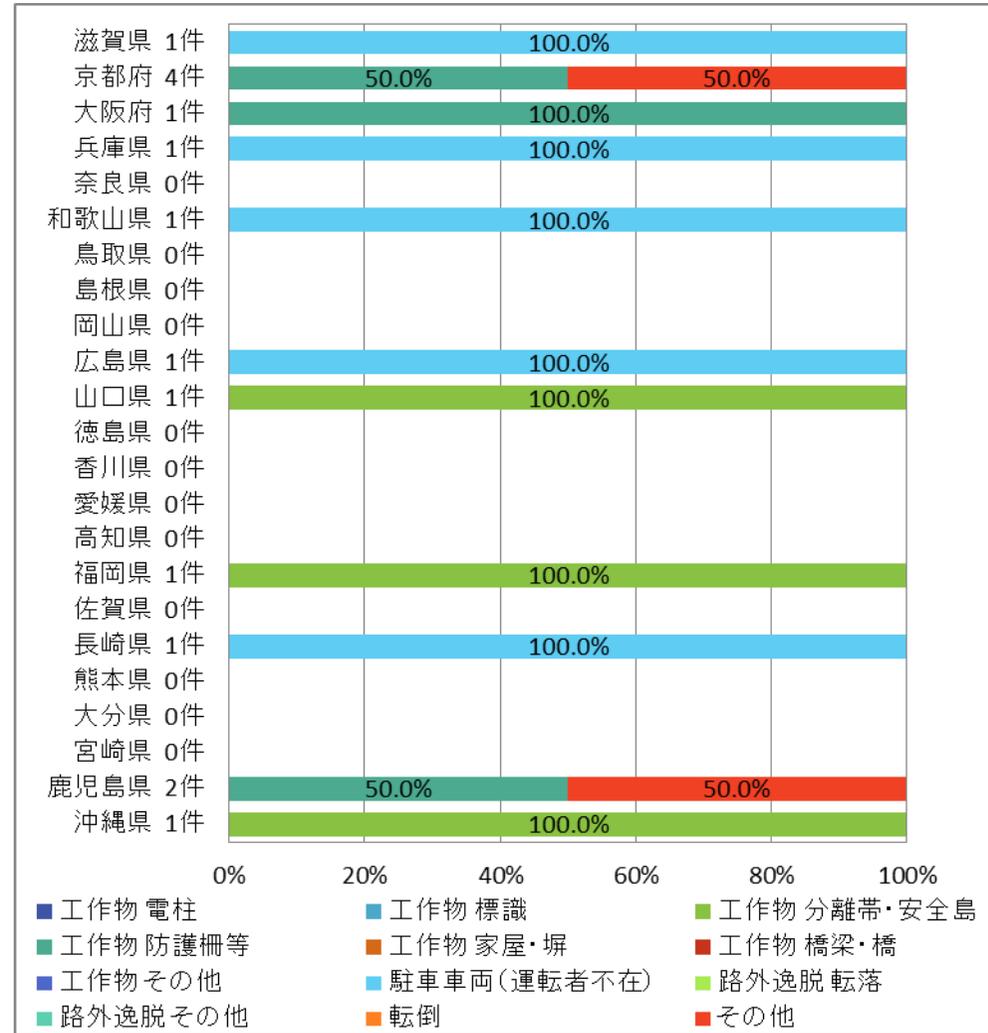
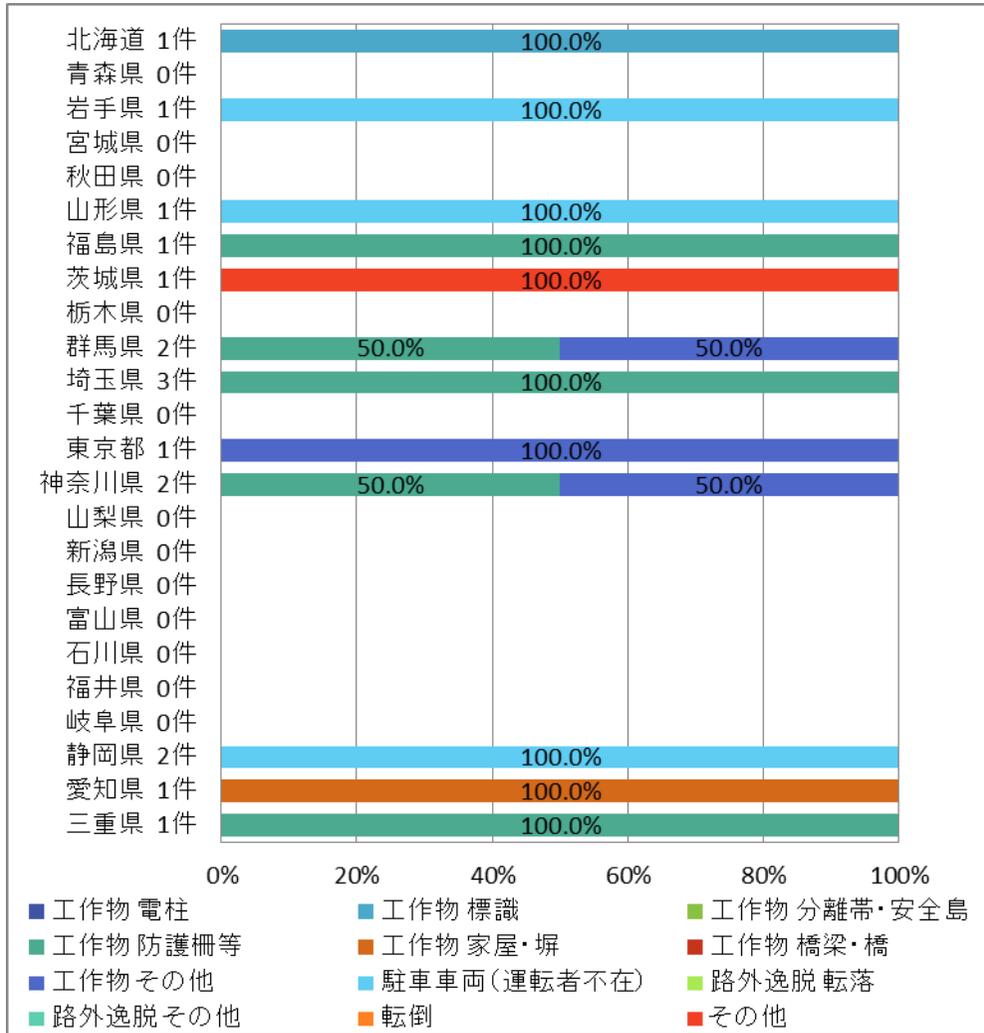
# Ⅲ. H26年死亡事故データ(車籍)

## (3) 車両単独

- ・車籍別の事故類型(車両単独)別について事故発生件数の多い県をみると、「埼玉県」では「工作物 防護柵等」が多く、「京都府」では「工作物 防護柵等」及び「その他」が多い。



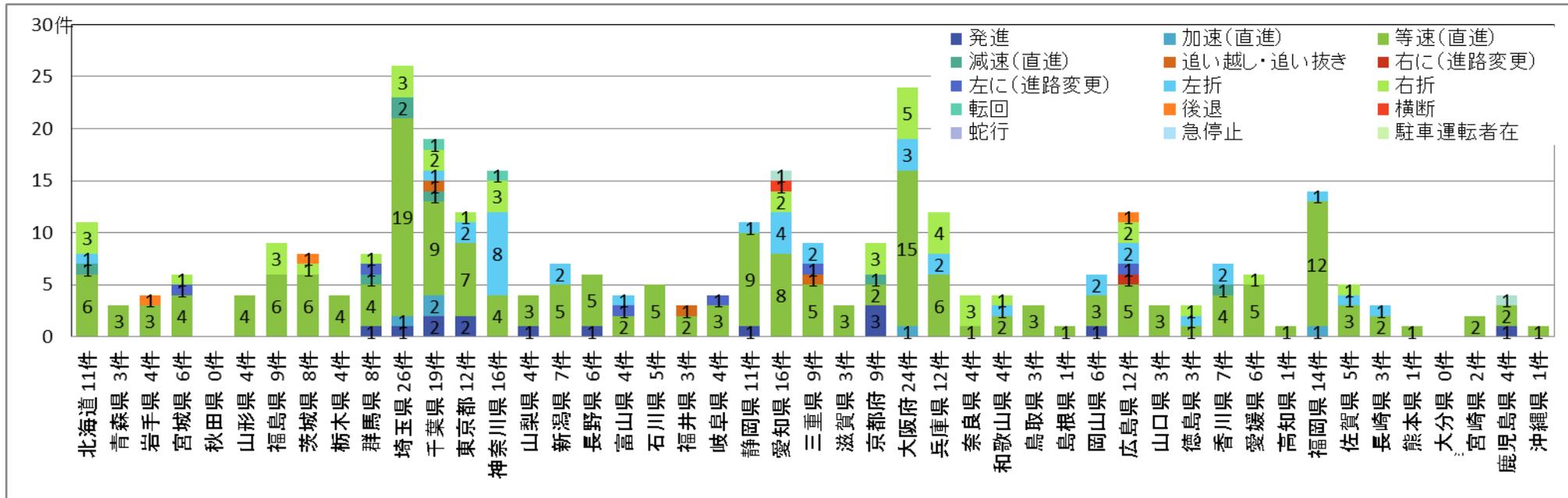
### Ⅲ. H26年死亡事故データ(車籍)



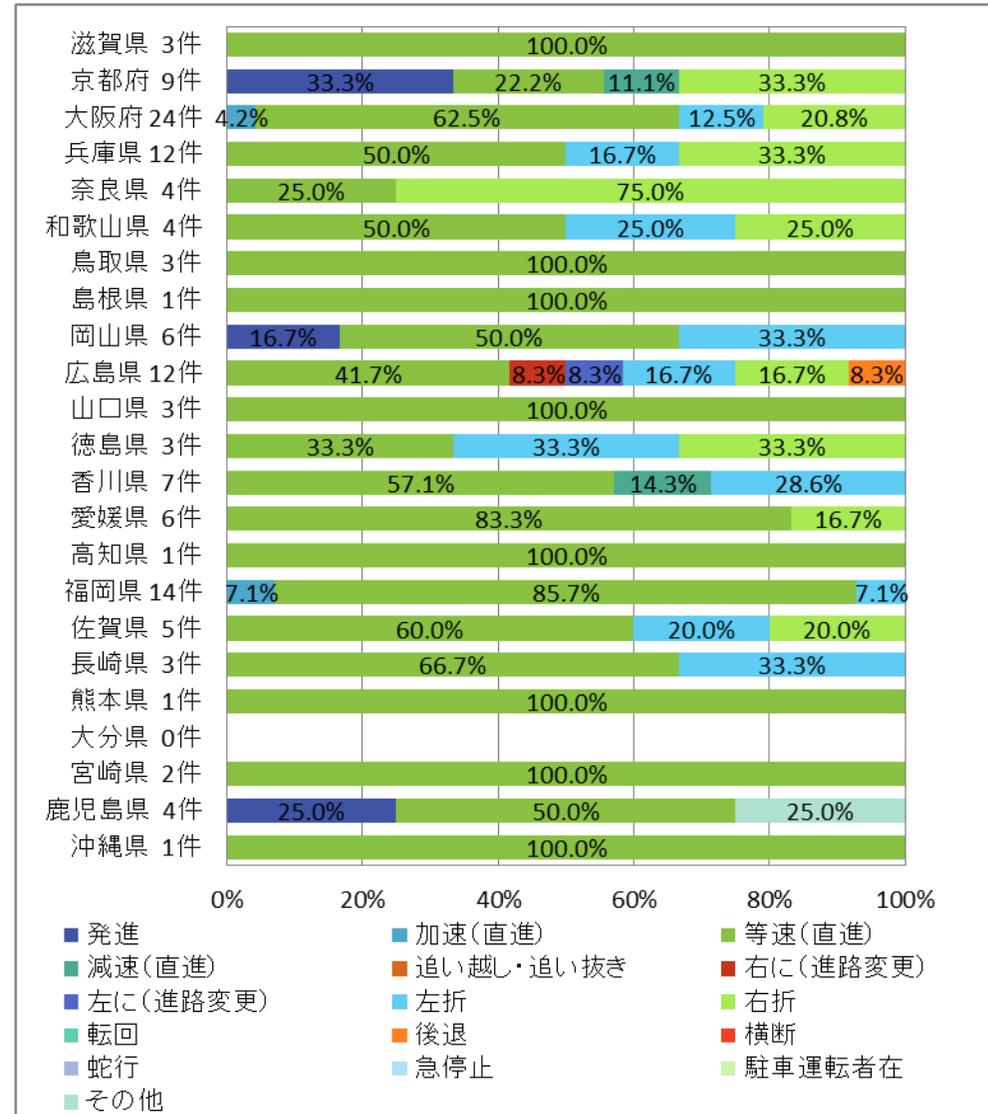
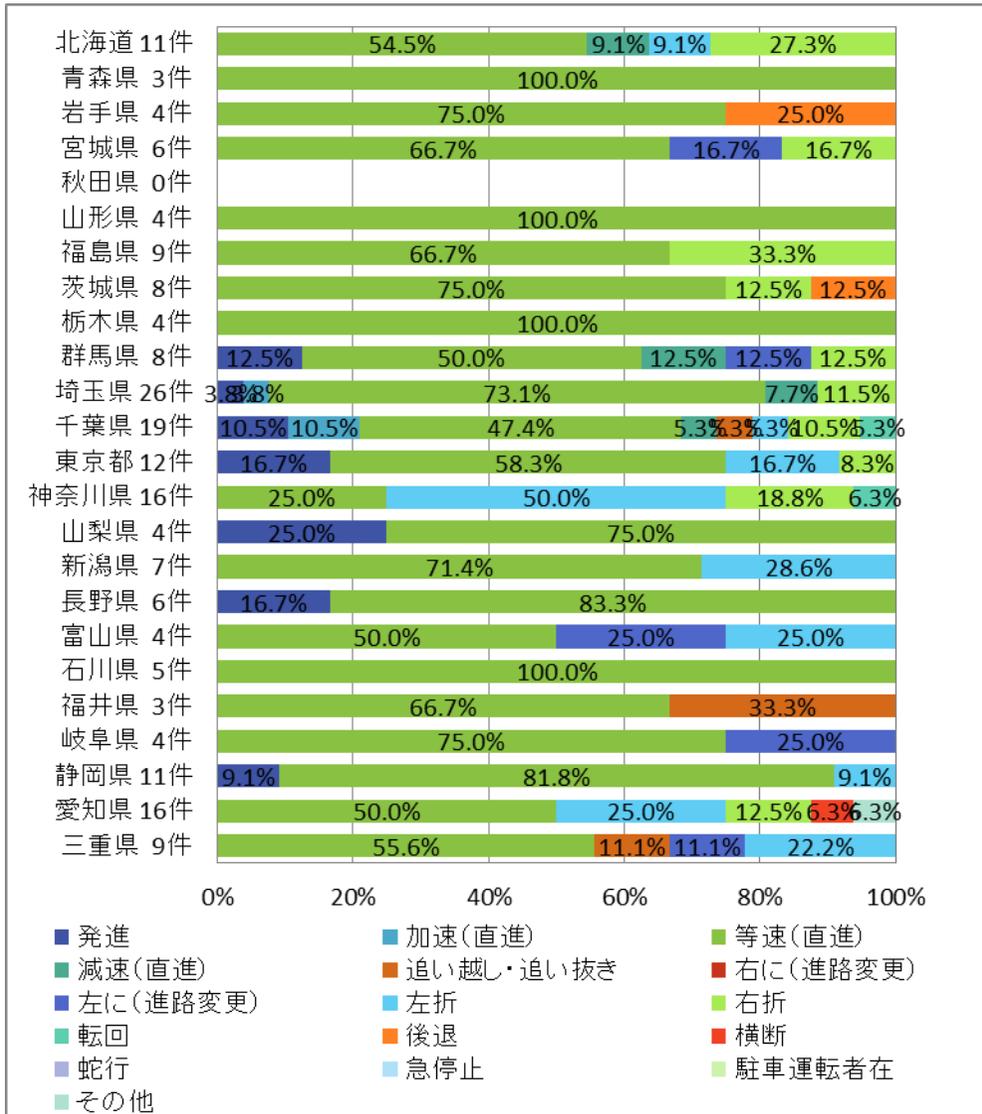
# Ⅲ. H26年死亡事故データ(車籍)

## 2. 車籍別の行動類型別

- ・車籍別の行動類型別にみると、概ね各県ともに「等速（直進）」が多くなっている。
- ・「神奈川県」では「左折」が多い。



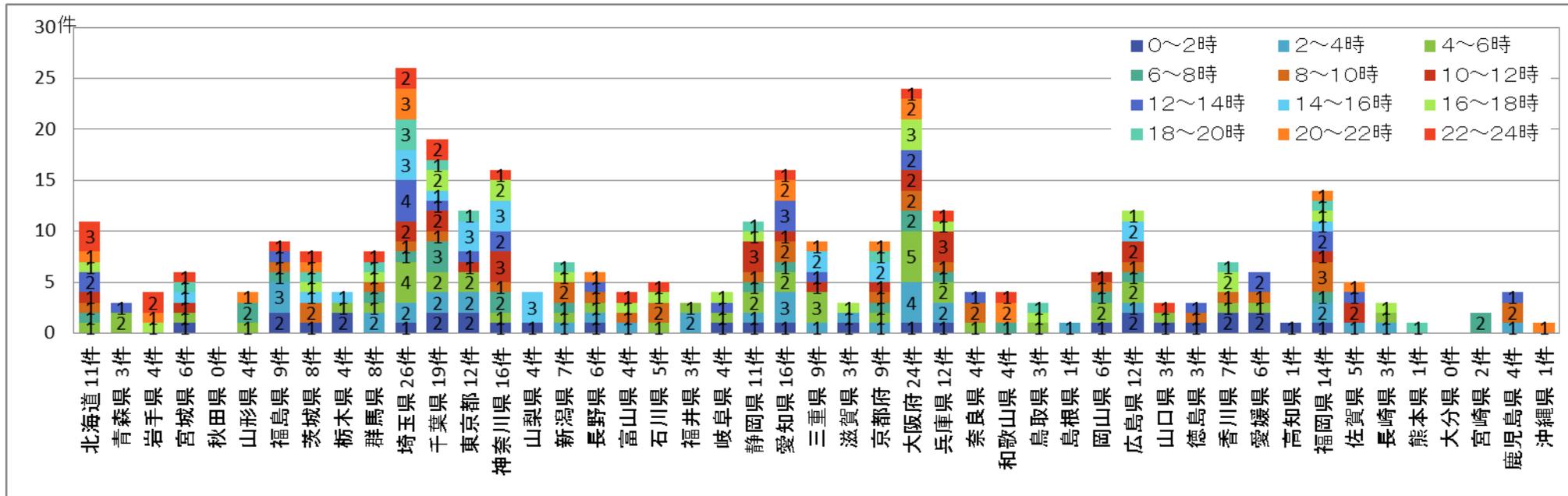
### Ⅲ. H26年死亡事故データ(車籍)



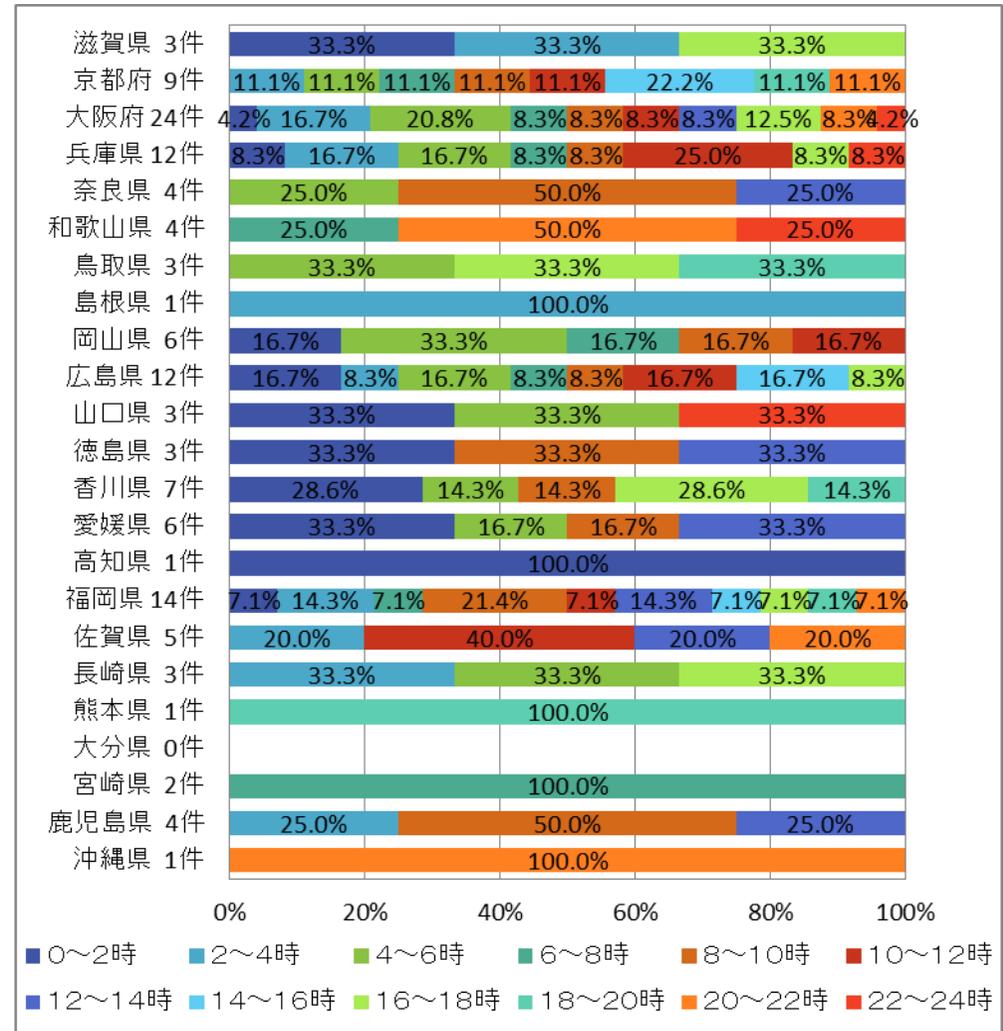
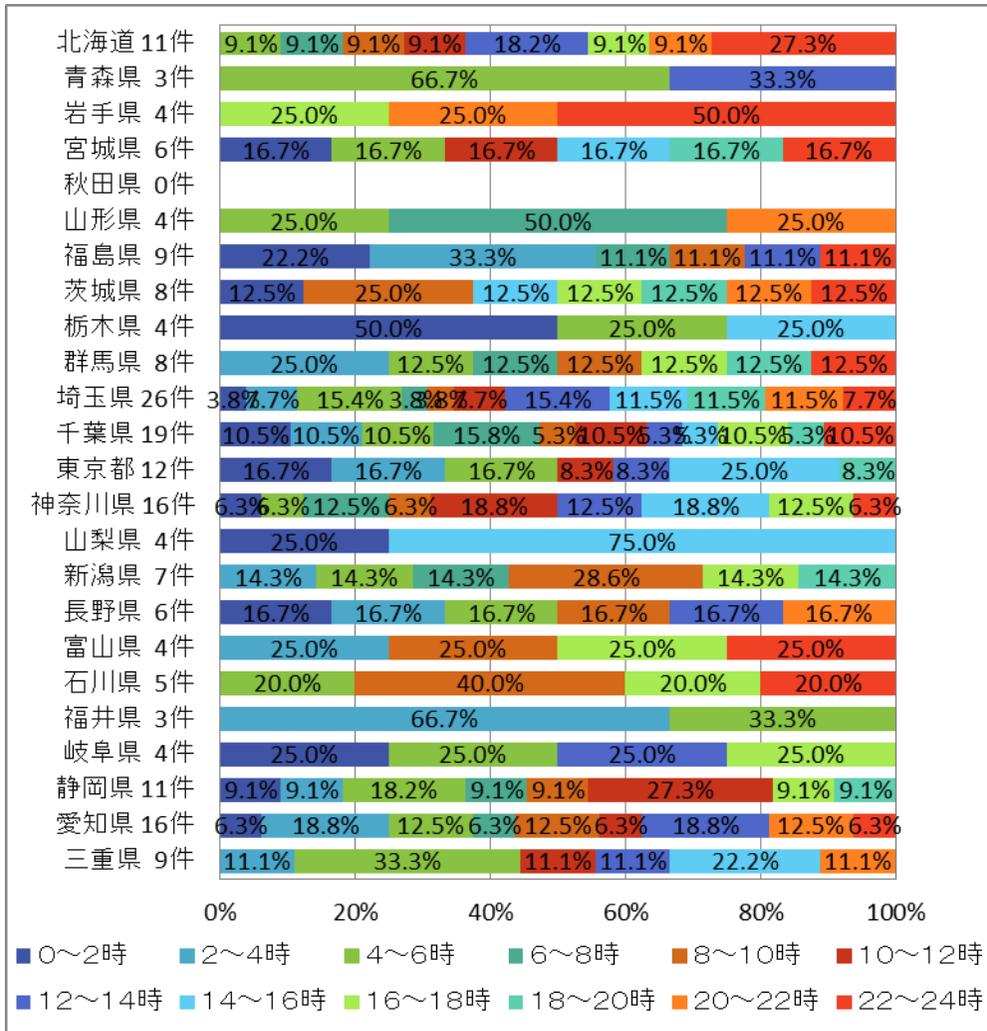
# Ⅲ. H26年死亡事故データ(車籍)

## 3. 車籍別の時間帯別

- ・車籍別の時間帯別にみると、各県によって傾向は異なる。
- ・事故発生件数の多い県をみると、「埼玉県」では「4～6時」及び「12～14時」が多い。
- ・「千葉県」では「6～8時」が多い。
- ・「神奈川県」では「10～12時」及び「14～16時」が多い。
- ・「愛知県」では「2～4時」及び「12～14時」が多く、「大阪府」では「4～6時」が多い。



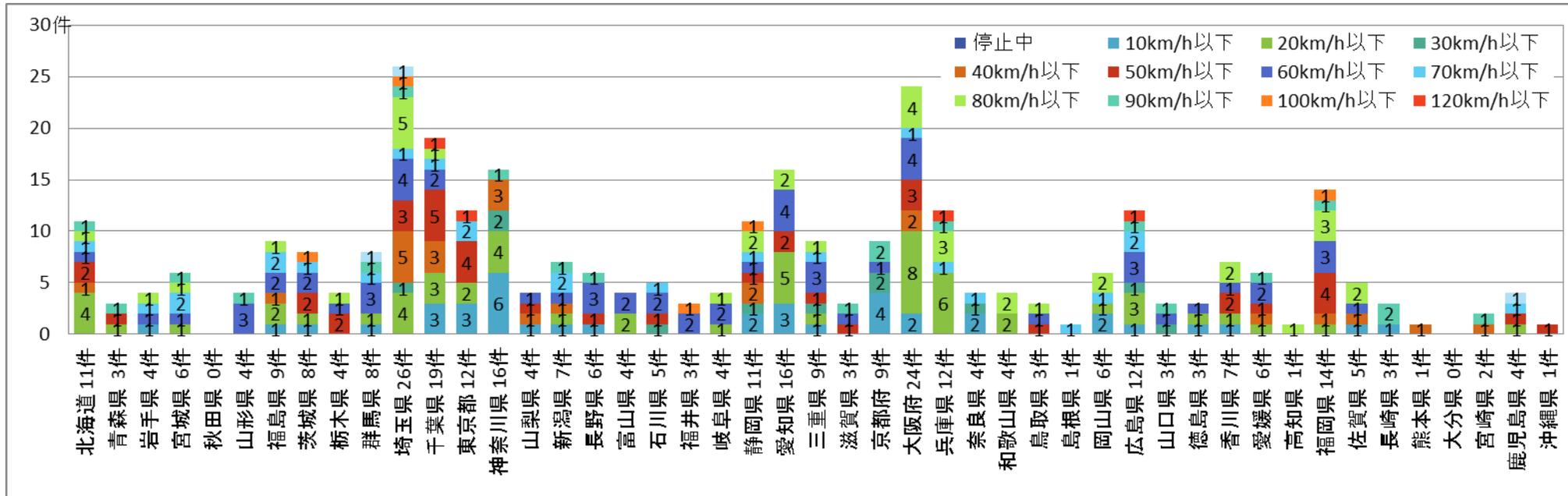
### Ⅲ. H26年死亡事故データ(車籍)



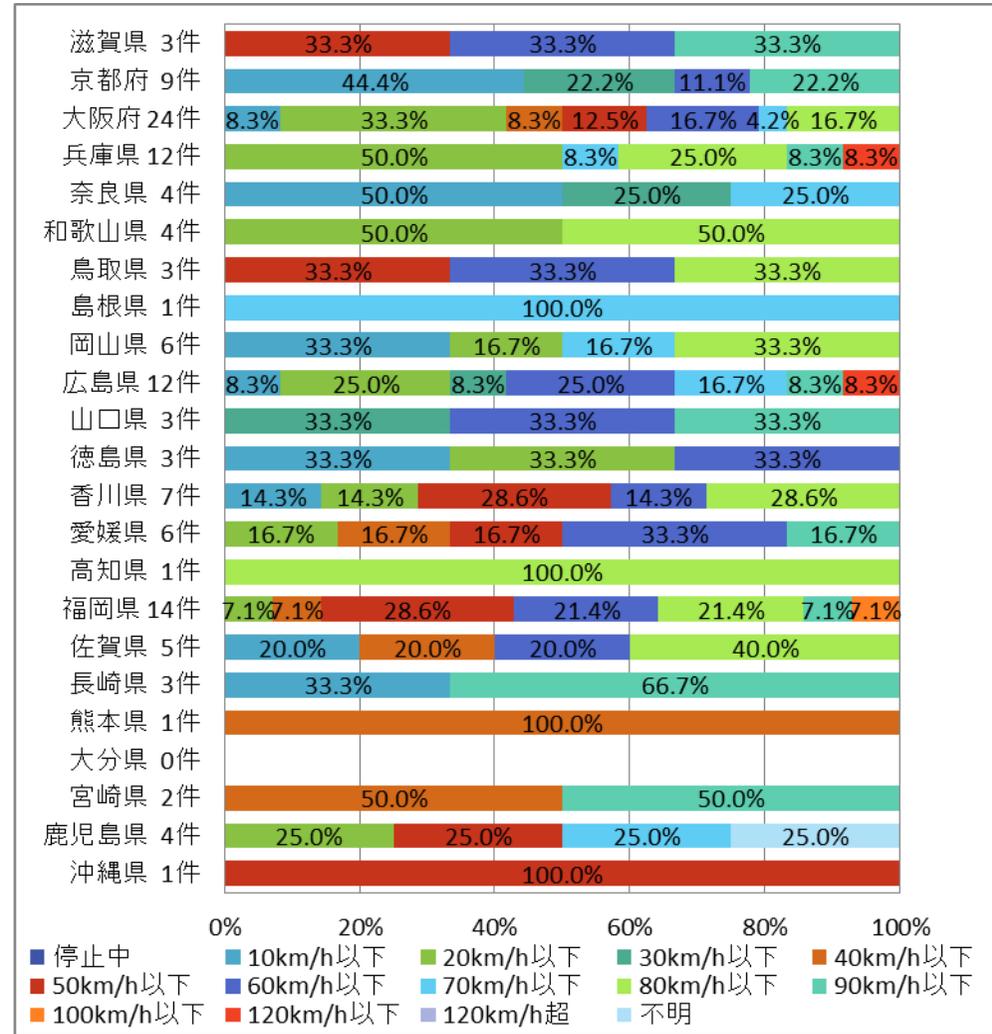
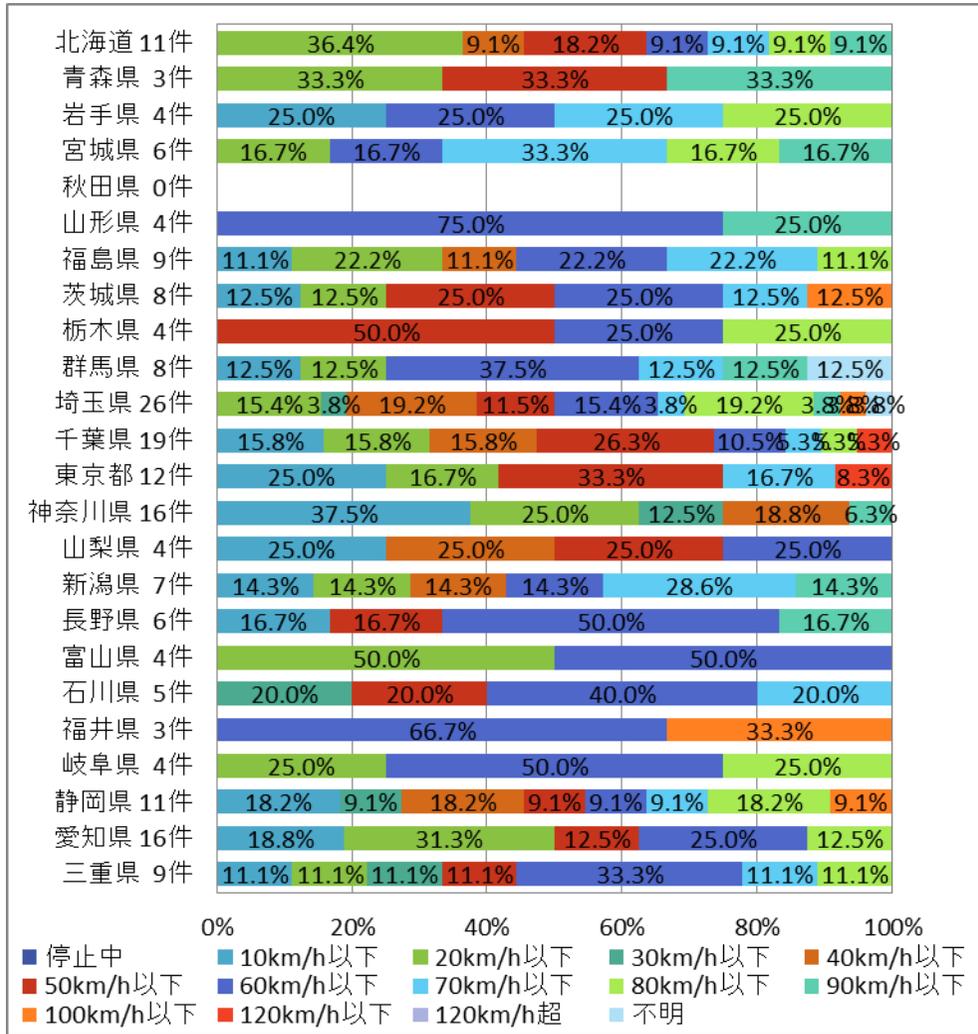
### Ⅲ. H26年死亡事故データ(車籍)

#### 4. 車籍別の危険認知速度別

- ・車籍別の危険認知速度別にみると、各県によって傾向は異なる。
- ・事故発生件数の多い県をみると、「埼玉県」では「40km/h以下」及び「80km/h以下」が多い。
- ・「千葉県」では「50km/h以下」、「神奈川県」では「10km/h以下」が多い。
- ・「愛知県」及び「大阪府」では「20km/h以下」が多い。



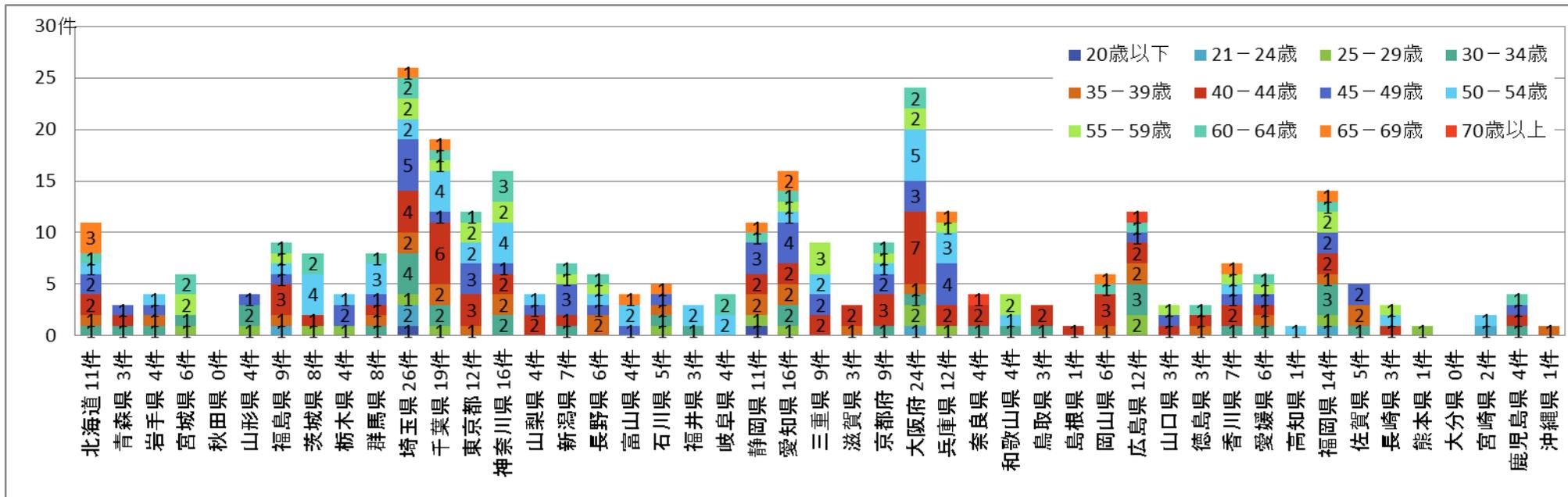
### Ⅲ. H26年死亡事故データ(車籍)



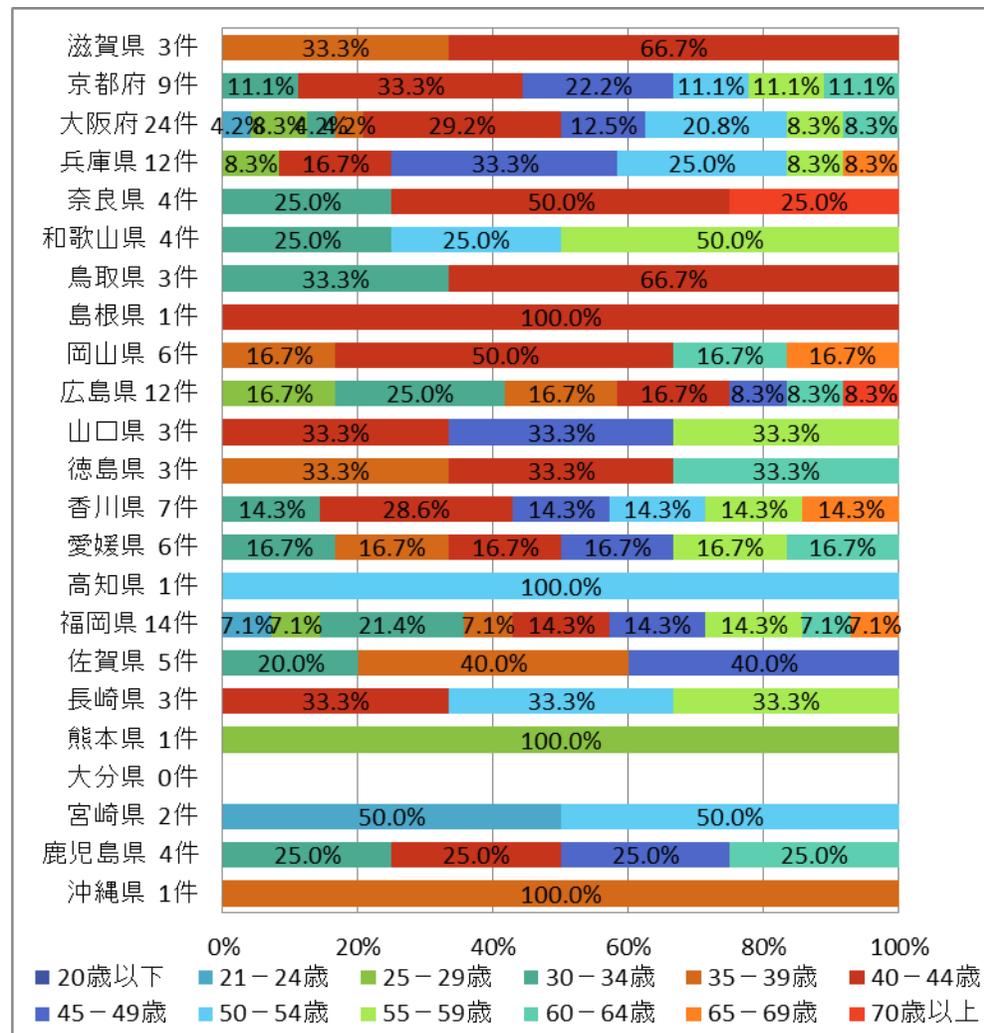
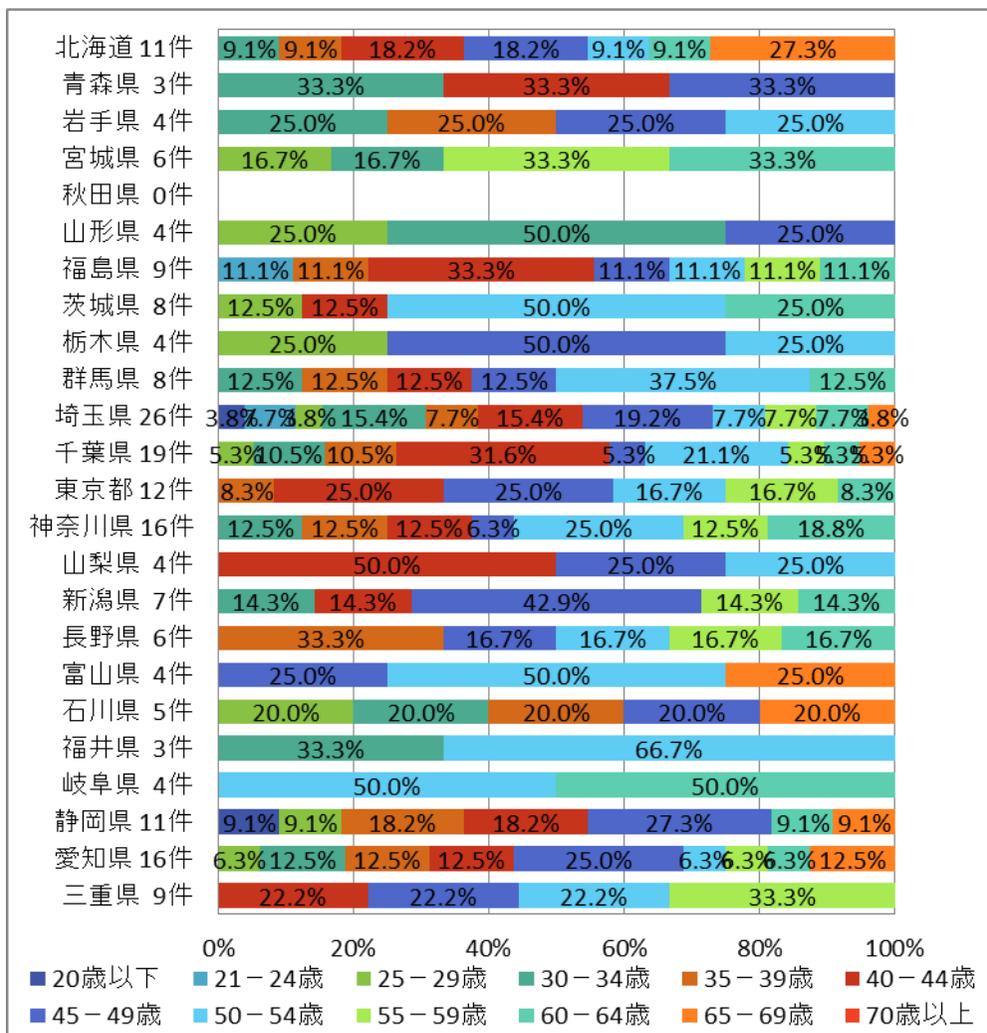
# Ⅲ. H26年死亡事故データ(車籍)

## 5. 車籍別の年齢層別

- ・車籍別の年齢層別にみると、各県によって傾向は異なる。
- ・事故発生件数の多い県をみると、「埼玉県」及び「愛知県」では「45-49歳」が多い。
- ・「千葉県」及び「大阪府」では「40-44歳」が多く、「神奈川県」では「50-54歳」が多い。



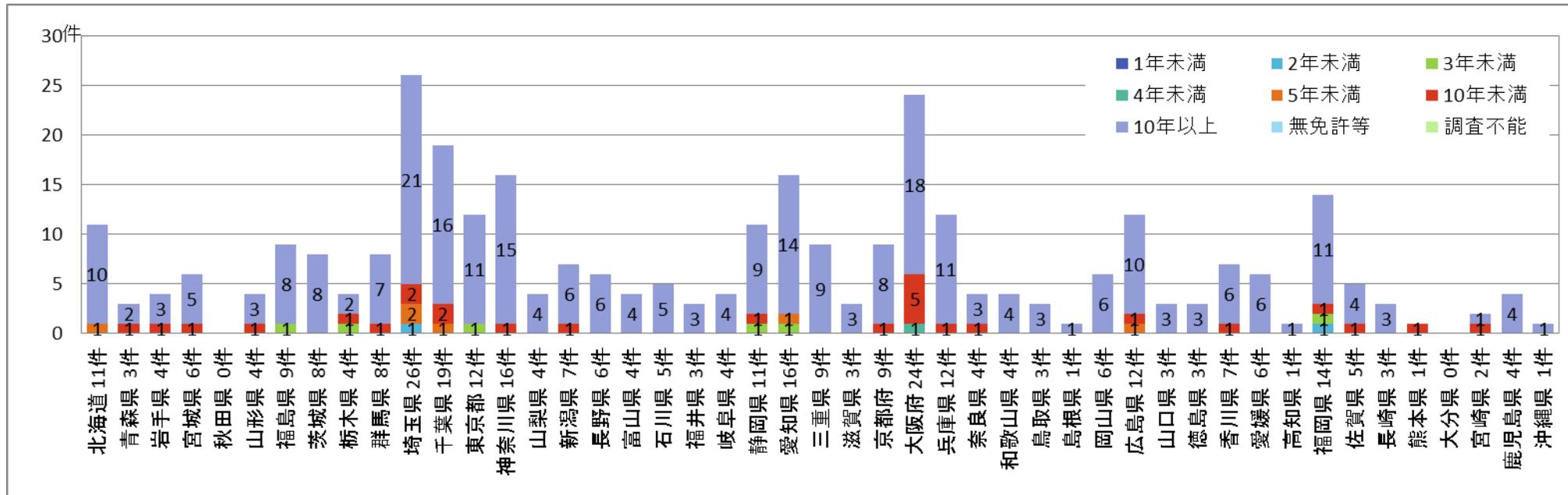
### Ⅲ. H26年死亡事故データ(車籍)



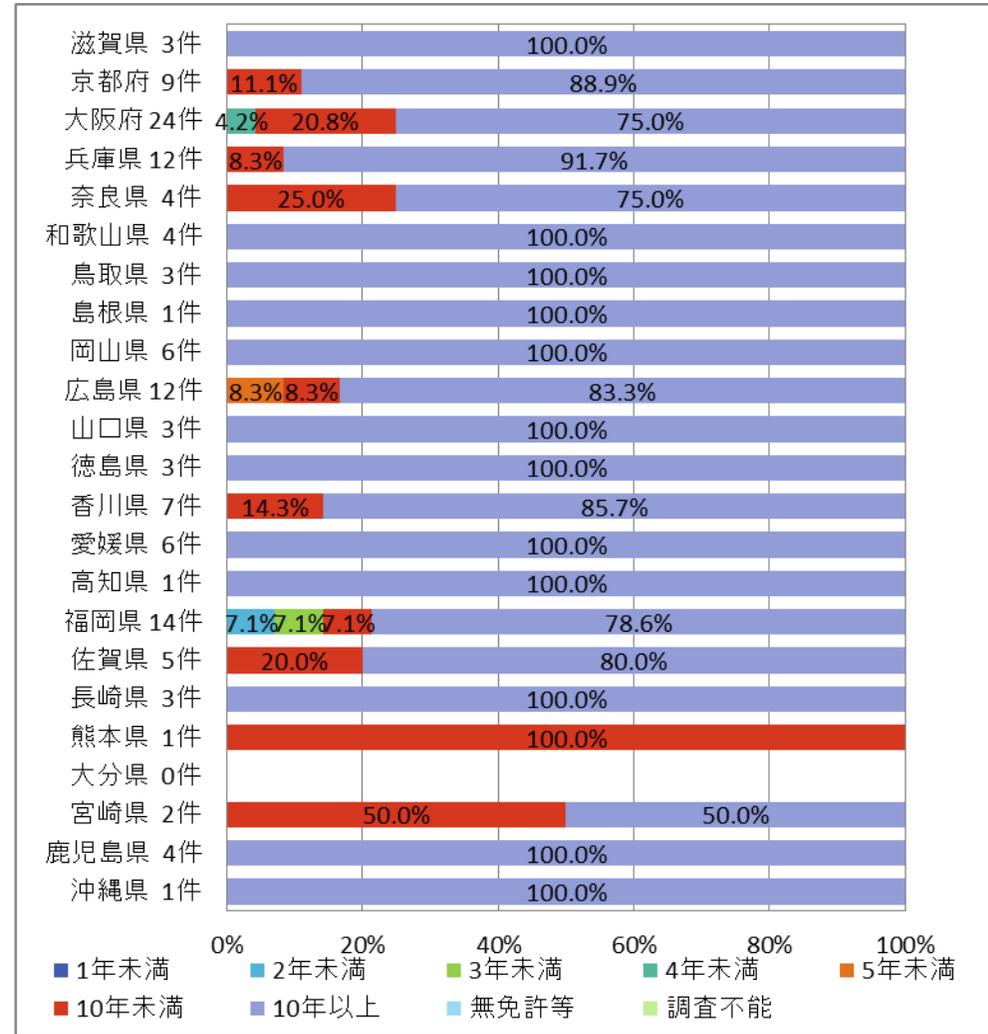
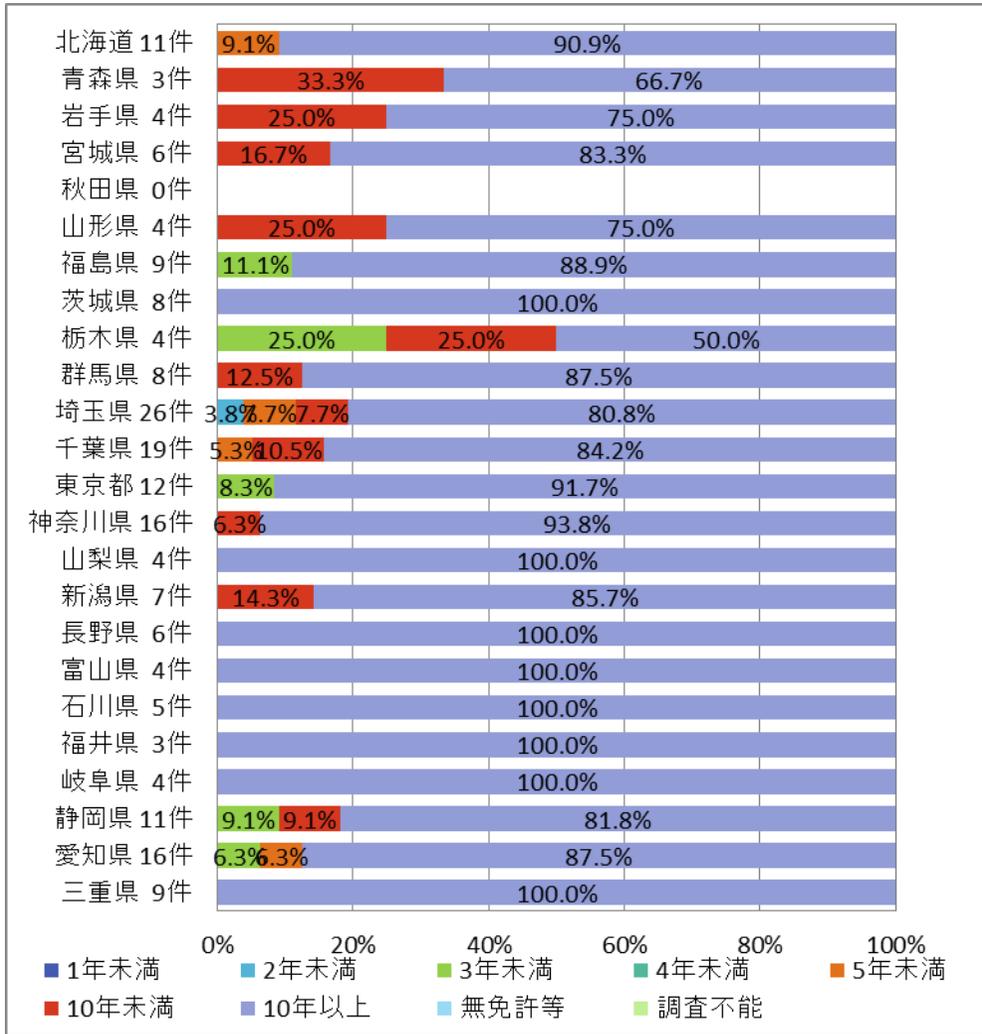
### Ⅲ. H26年死亡事故データ(車籍)

#### 6. 車籍別の免許取得年数別

・車籍別の免許取得年別にみると、「熊本県」を除き、いずれの各県も「10年以上」が多い。



### Ⅲ. H26年死亡事故データ(車籍)



メ モ

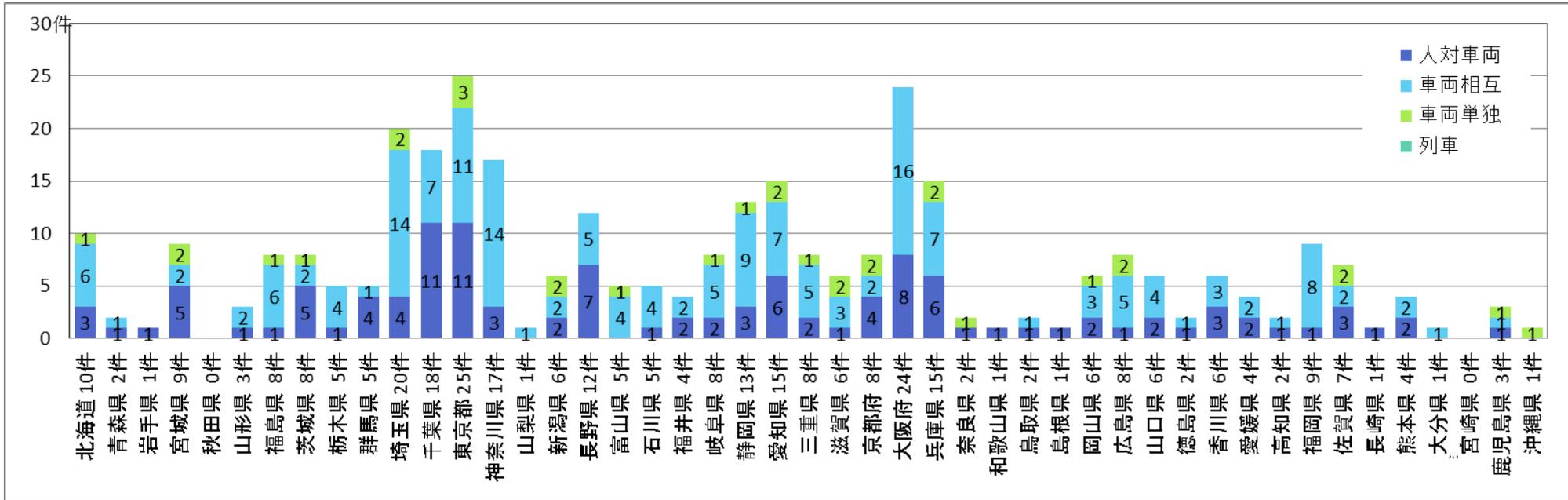
## IV. H26年死亡事故データ(発生地)

1. 発生地別の事故類型別
2. 発生地別の行動類型別
3. 発生地別の時間帯別
4. 発生地別の危険認知速度別
5. 発生地別の年齢層別
6. 発生地別の免許取得年数別

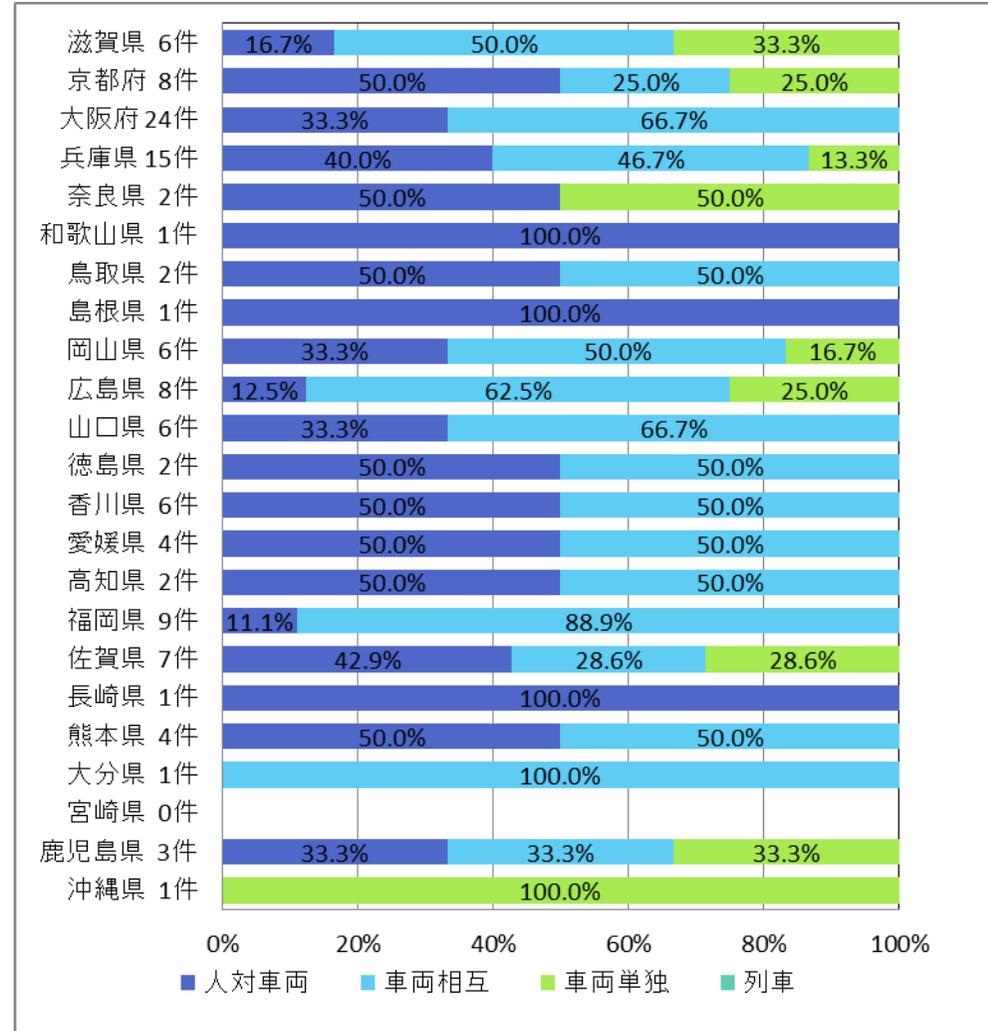
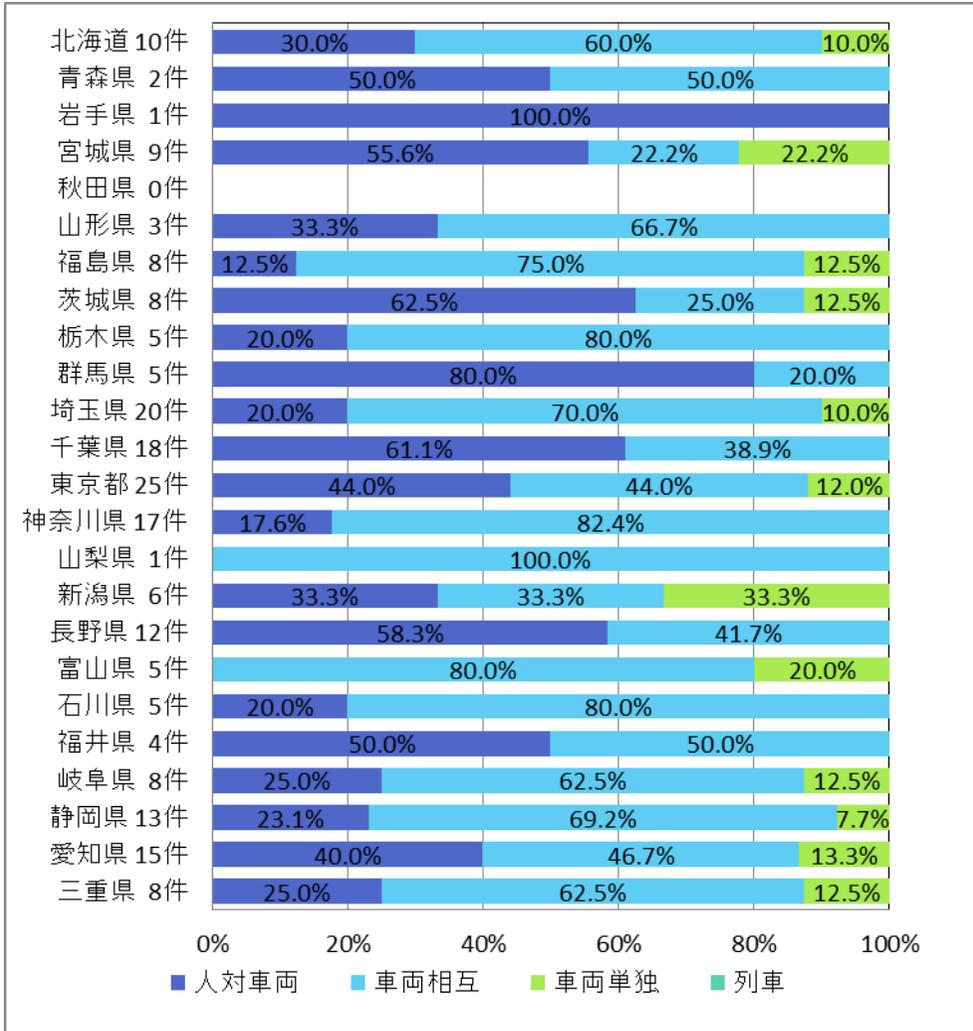
# IV. H26年死亡事故データ(発生地)

## 1. 発生地別の事故類型別

- ・発生地別の事故類型別にみると、「人対車両」が多い県と「車両相互」が多い県に分かれる。
- ・事故発生件数の多い県をみると、「埼玉県」、「神奈川県」及び「大阪府」では「車両相互」が多い。
- ・「千葉県」では「人対車両」が多い。
- ・「東京都」では「人対車両」及び「車両相互」に分かれる。



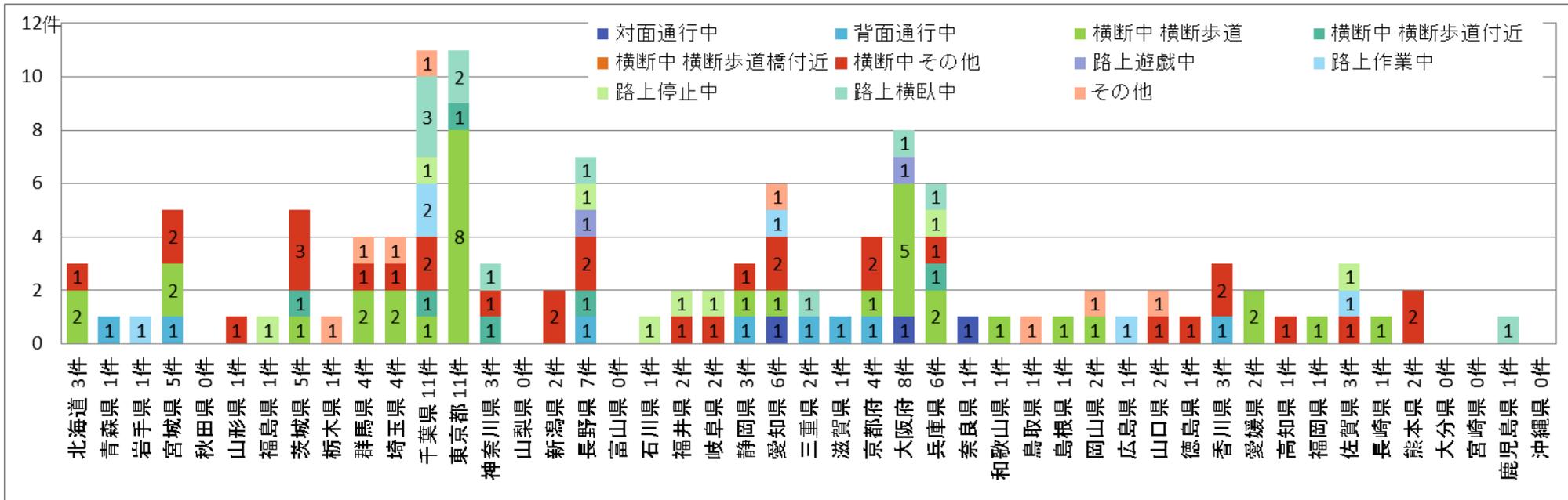
## IV. H26年死亡事故データ(発生地)



# IV. H26年死亡事故データ(発生地)

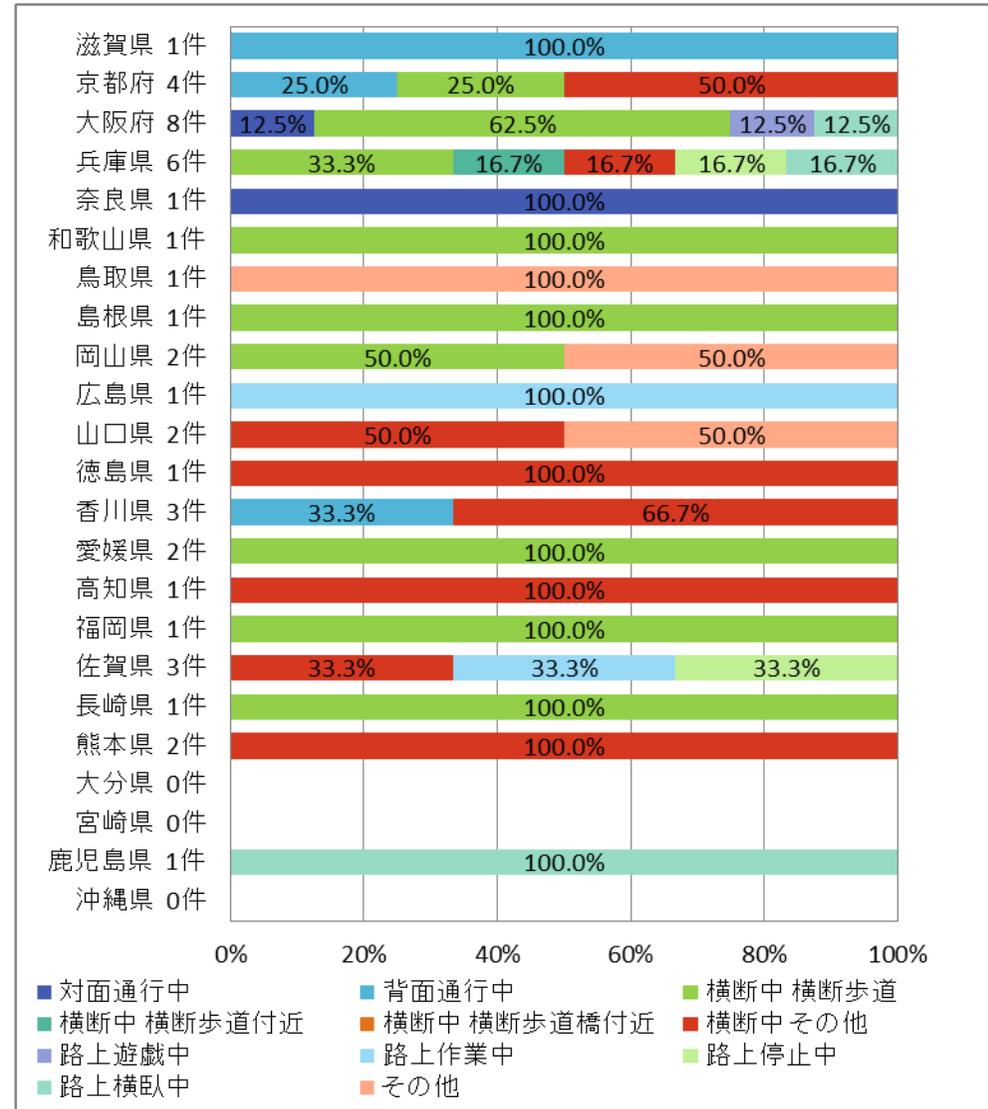
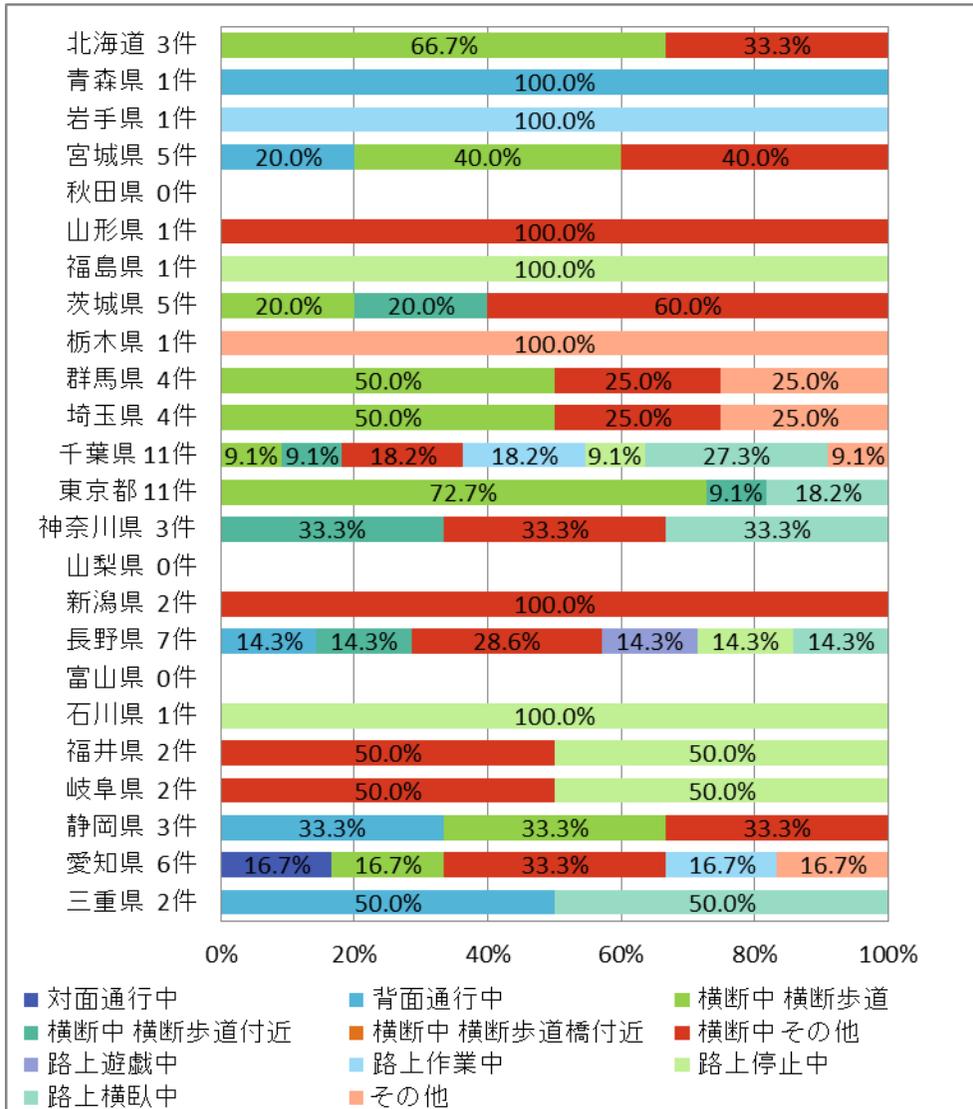
## (1) 人対車両

- ・発生地別の事故類型（人対車両）別にみると、概ね「横断中 横断歩道」が多い県と「横断中 その他」が多い県に分かれる。
- ・事故発生件数の多い県をみると、「千葉県」では「路上横臥中」が多い。
- ・「東京都」、「大阪府」及び「兵庫県」では「横断中 横断歩道」が多い。
- ・「愛知県」では「横断中 その他」が多い。



※対自転車事故は、「車両相互」に含まれます。

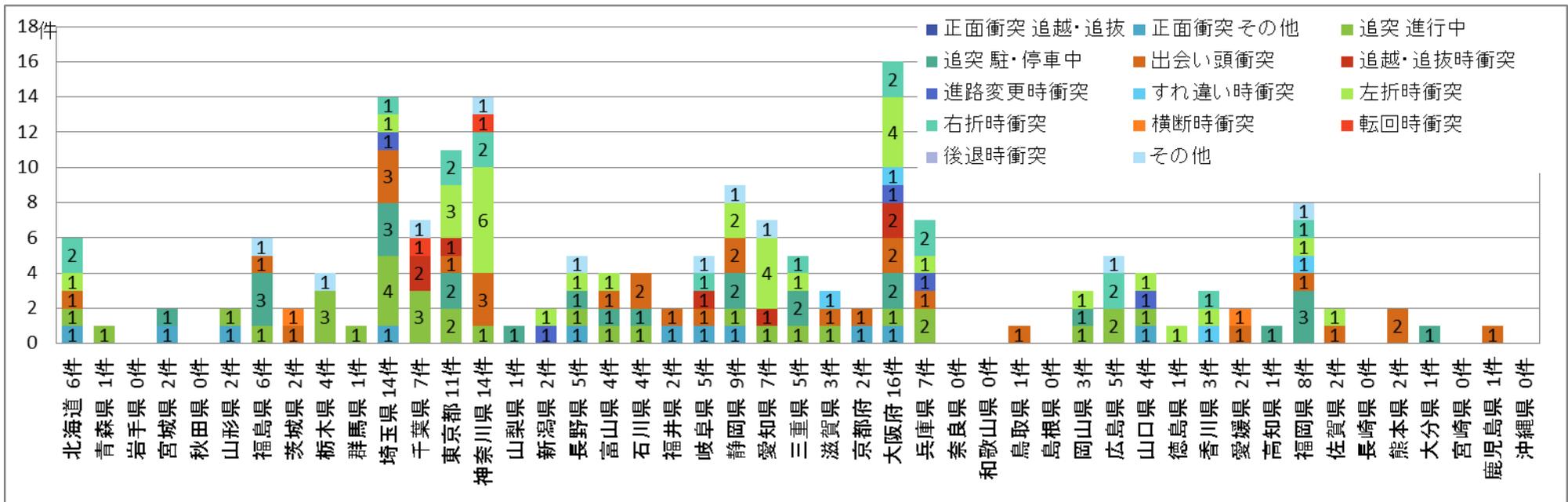
# IV. H26年死亡事故データ(発生地)



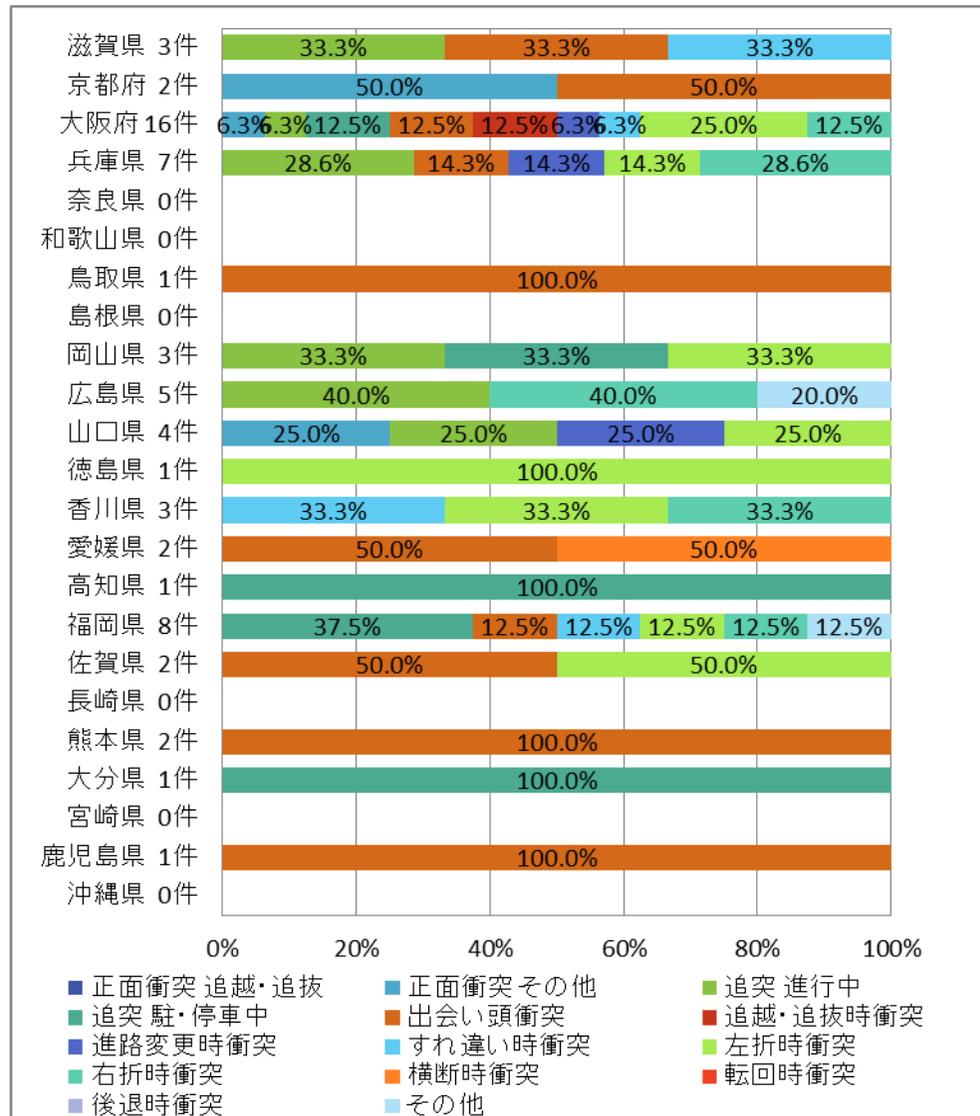
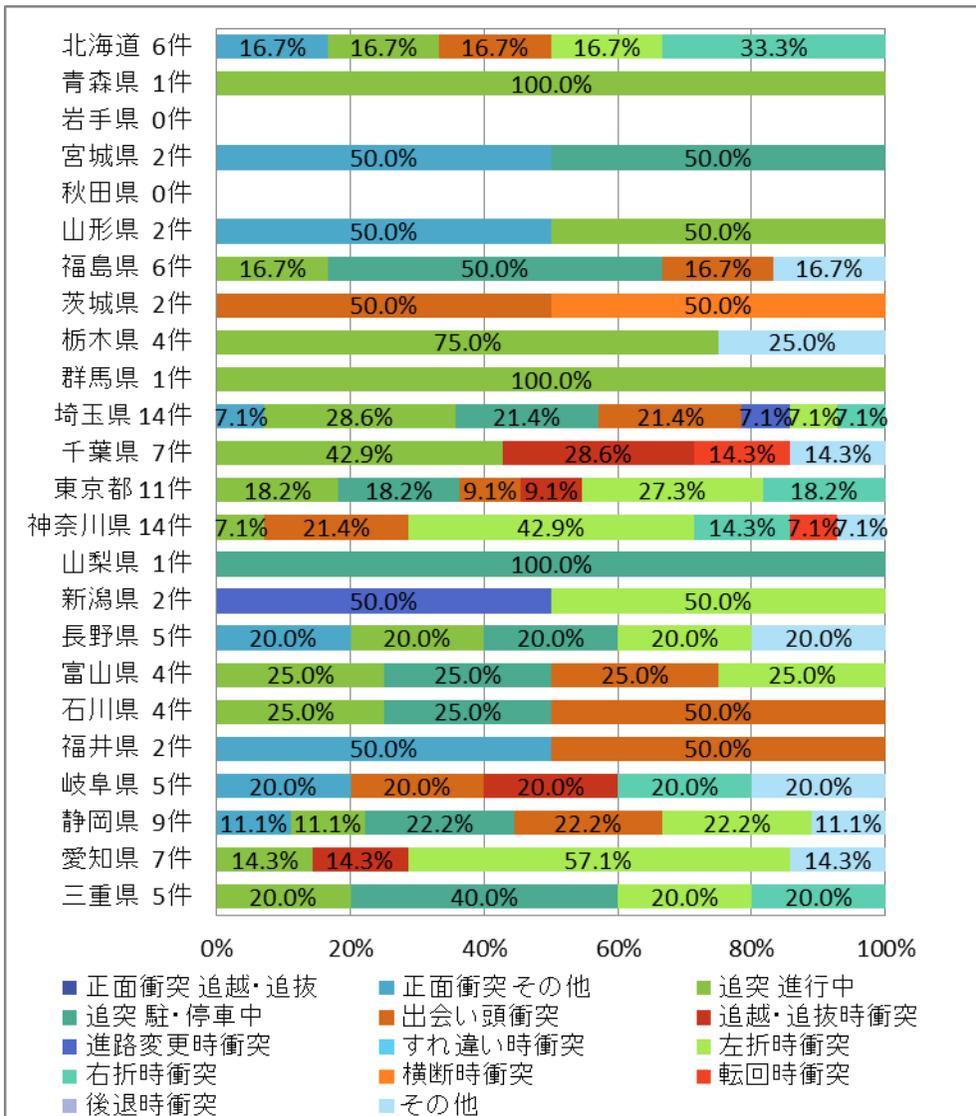
# IV. H26年死亡事故データ(発生地)

## (2) 車両相互

- ・発生地別の事故類型（車両相互）別にみると、各県によって傾向は異なる。
- ・事故発生件数の多い県をみると、「埼玉県」では「追突 進行中」が多い。
- ・「東京都」、「神奈川県」及び「大阪府」では「左折時衝突」が多い。



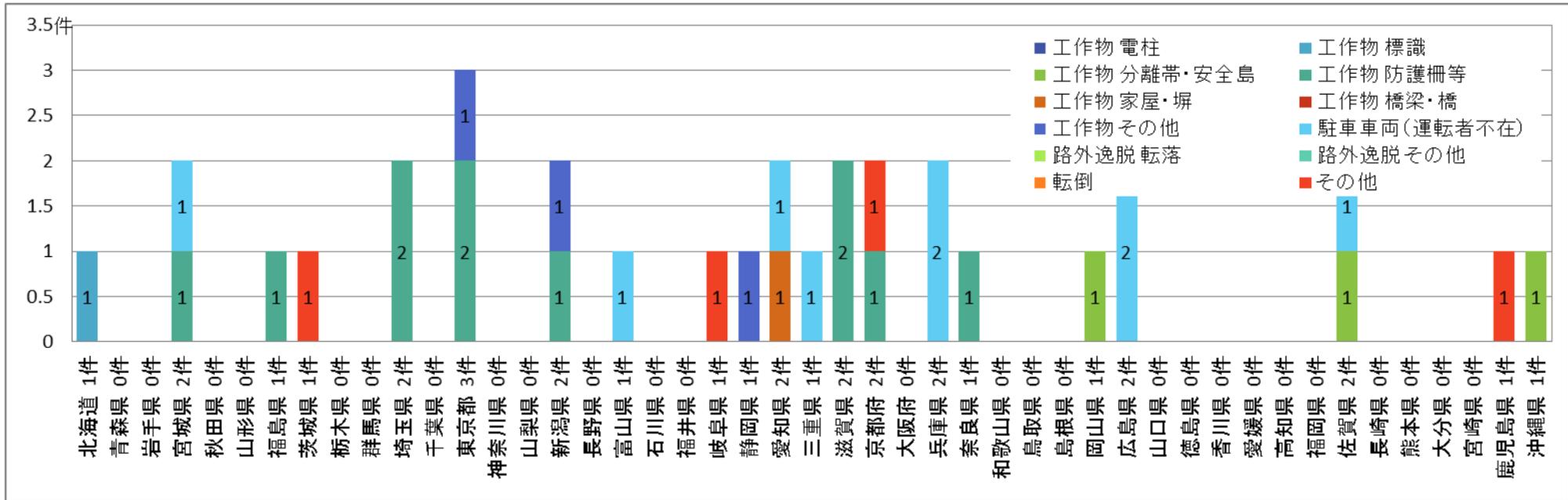
# IV. H26年死亡事故データ(発生地)



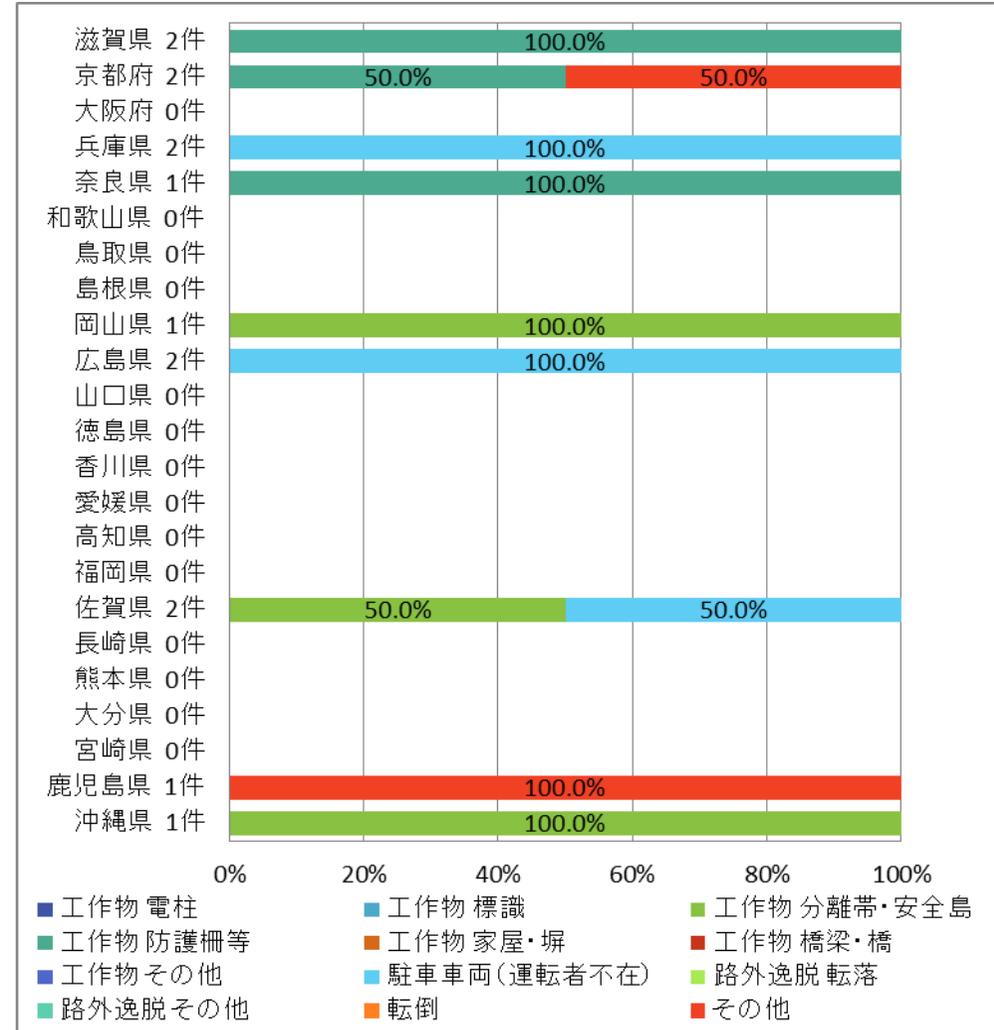
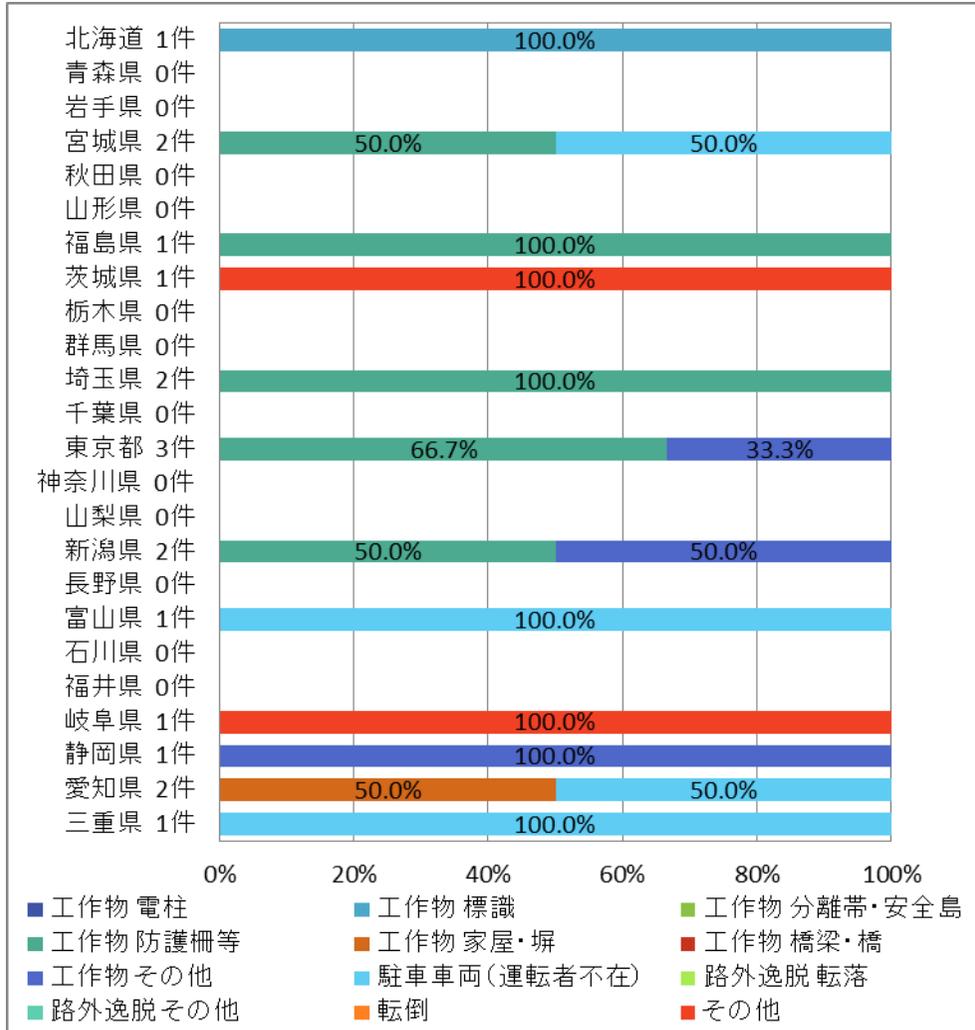
## IV. H26年死亡事故データ(発生地)

### (3) 車両単独

・発生地別の事故類型（車両単独）別について事故発生件数の多い県をみると、「東京都」では「工作物 防護柵等」が多い。



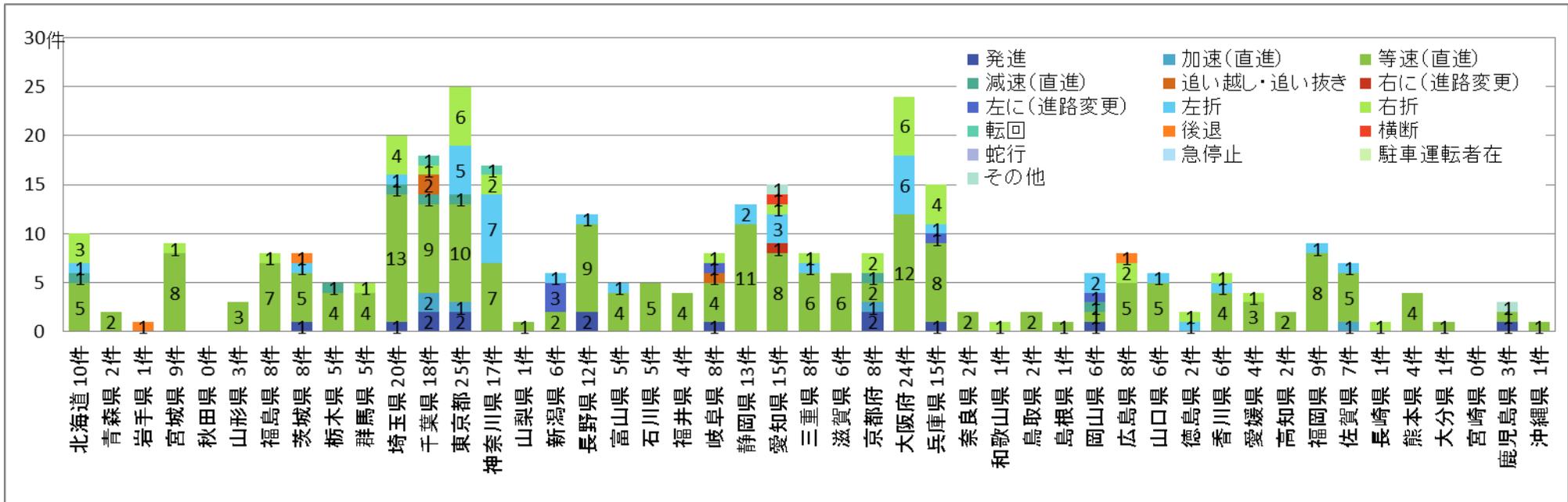
## IV. H26年死亡事故データ(発生地)



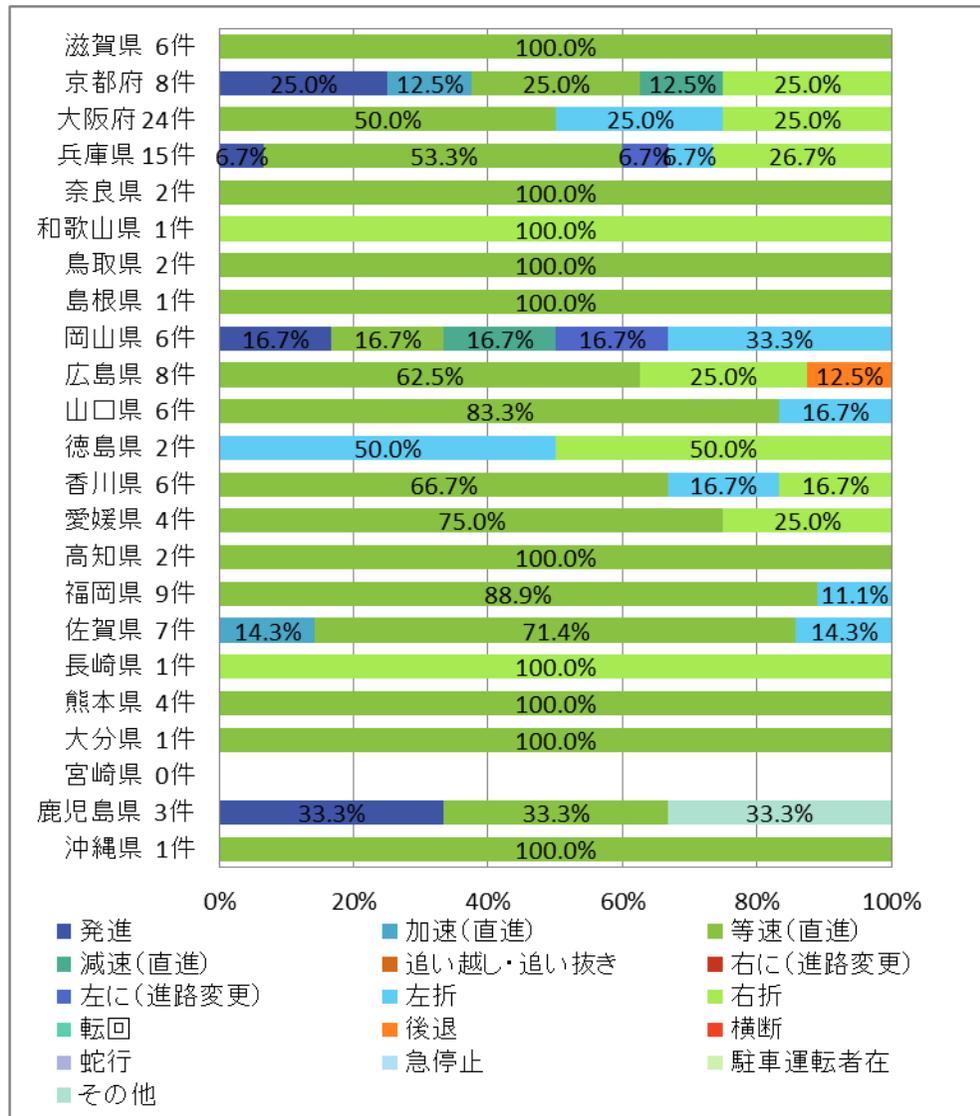
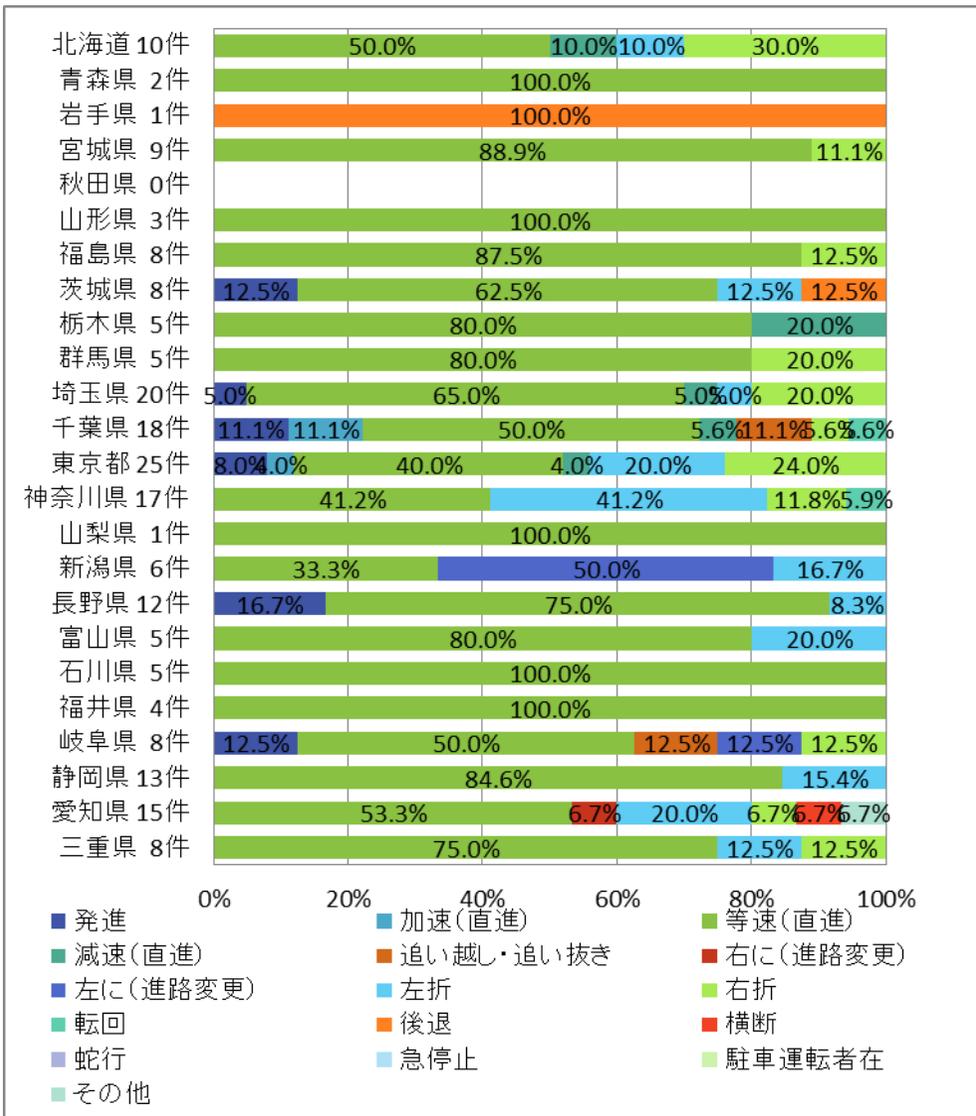
# IV. H26年死亡事故データ(発生地)

## 2. 発生地別の行動類型別

- ・発生地別の行動類型別にみると、一部の県を除き、各県ともに「等速（直進）」が多くなっている。
- ・事故発生件数の多い県をみると、「東京都」及び「大阪府」では「左折」及び「右折」も多い。
- ・「神奈川県」では「左折」も多い。



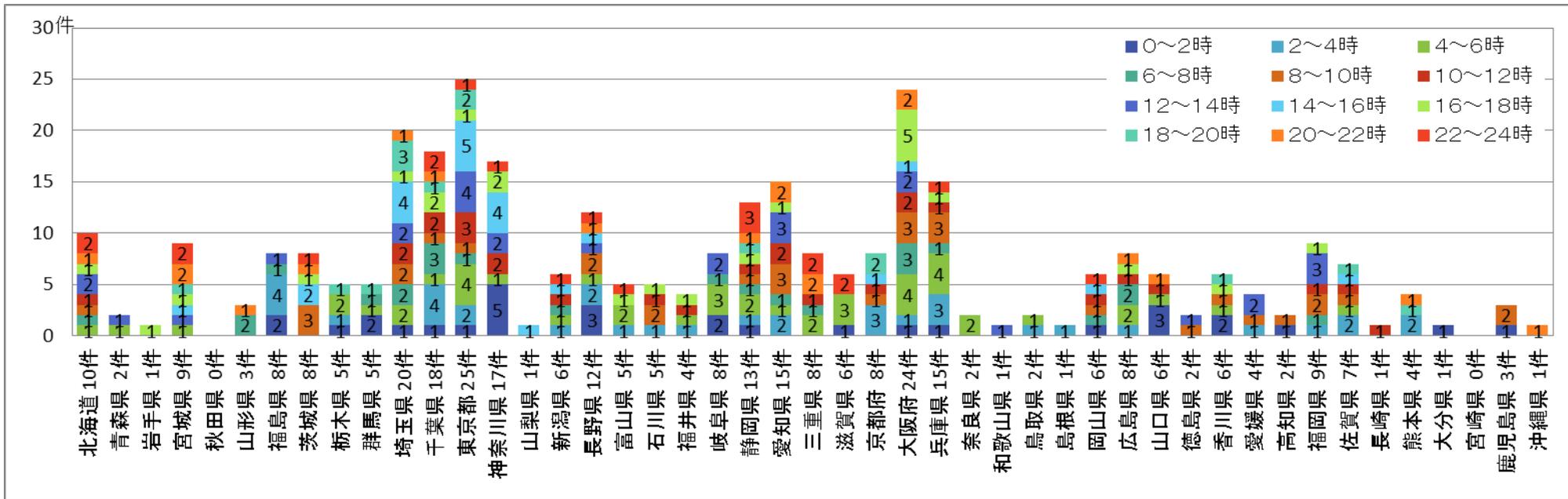
# IV. H26年死亡事故データ(発生地)



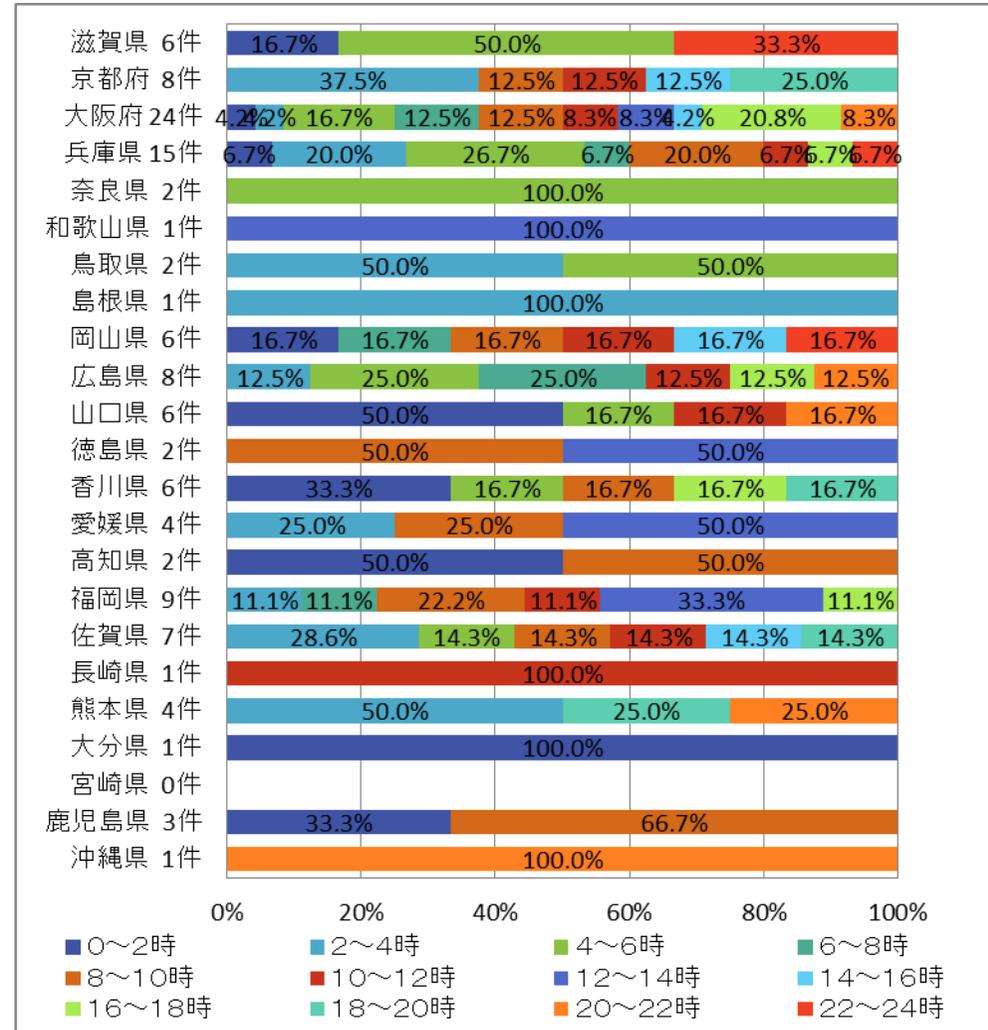
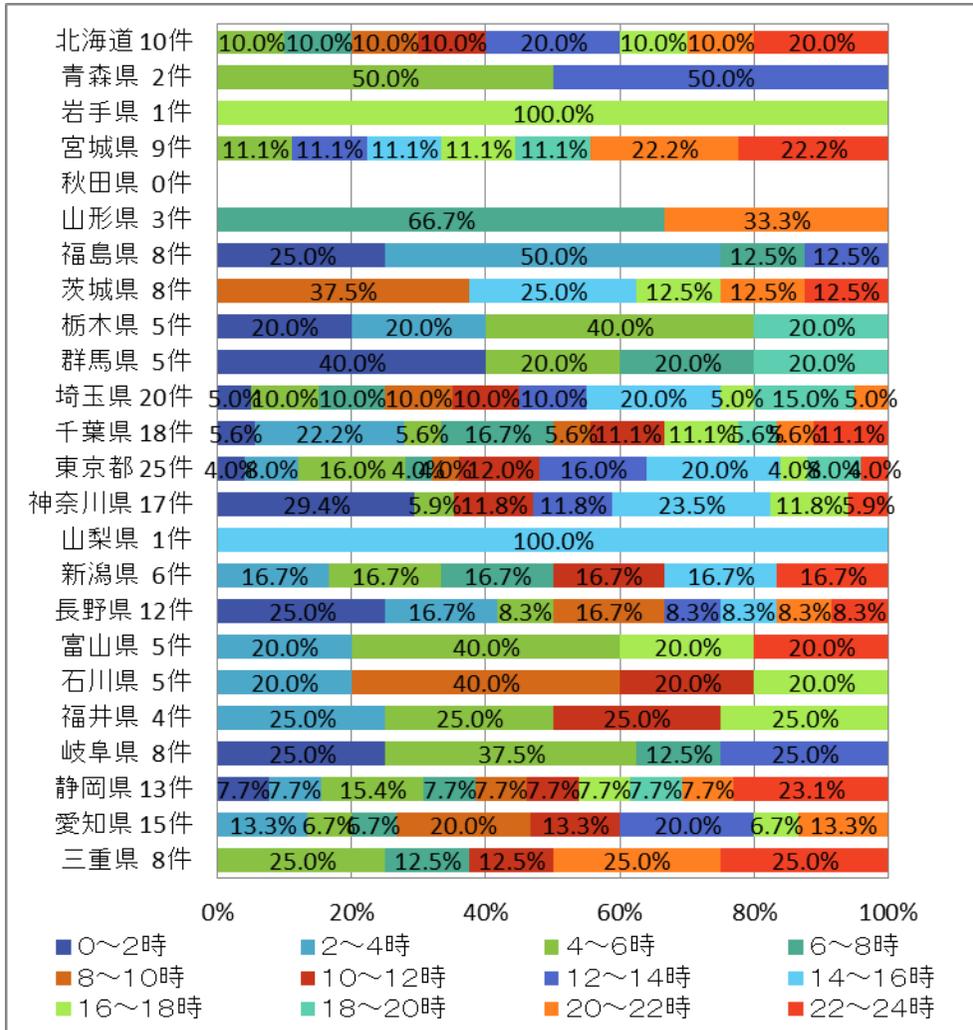
# IV. H26年死亡事故データ(発生地)

## 3. 発生地別の時間帯別

- ・発生地別の時間帯別にみると、各県によって傾向は異なる。
- ・事故発生件数の多い県をみると、「埼玉県」及び「東京都」では「14～16時」が多い。
- ・「千葉県」では「2～4時」が多く、「神奈川県」では「0～2時」が多い。
- ・「大阪府」では「16～18時」が多い。



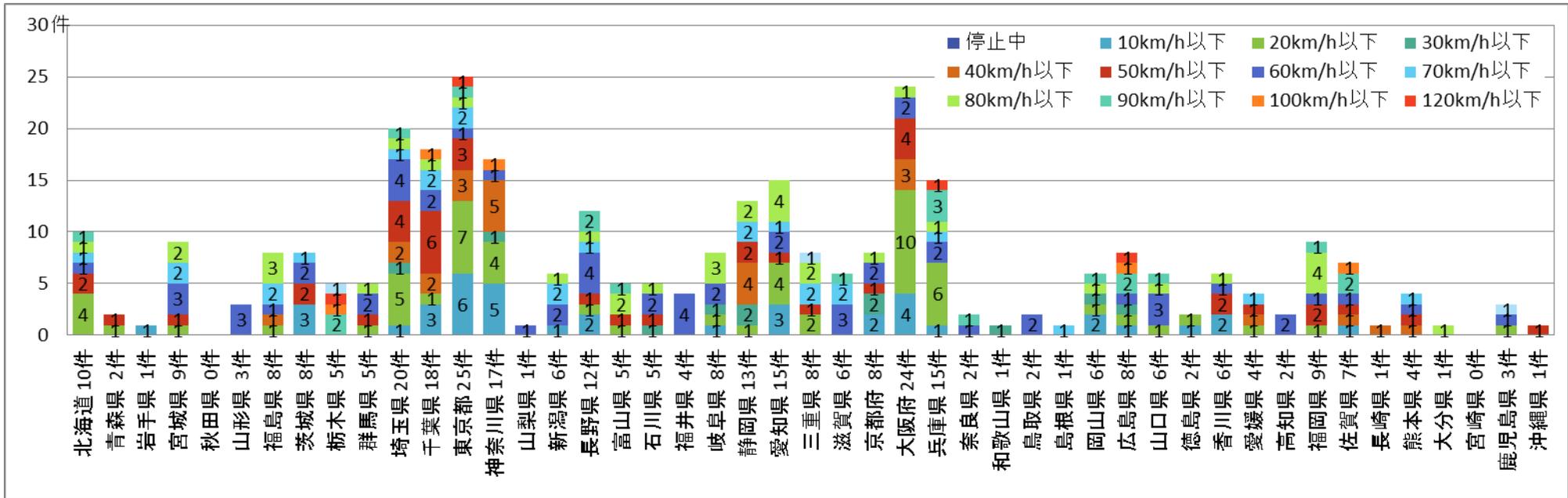
# IV. H26年死亡事故データ(発生地)



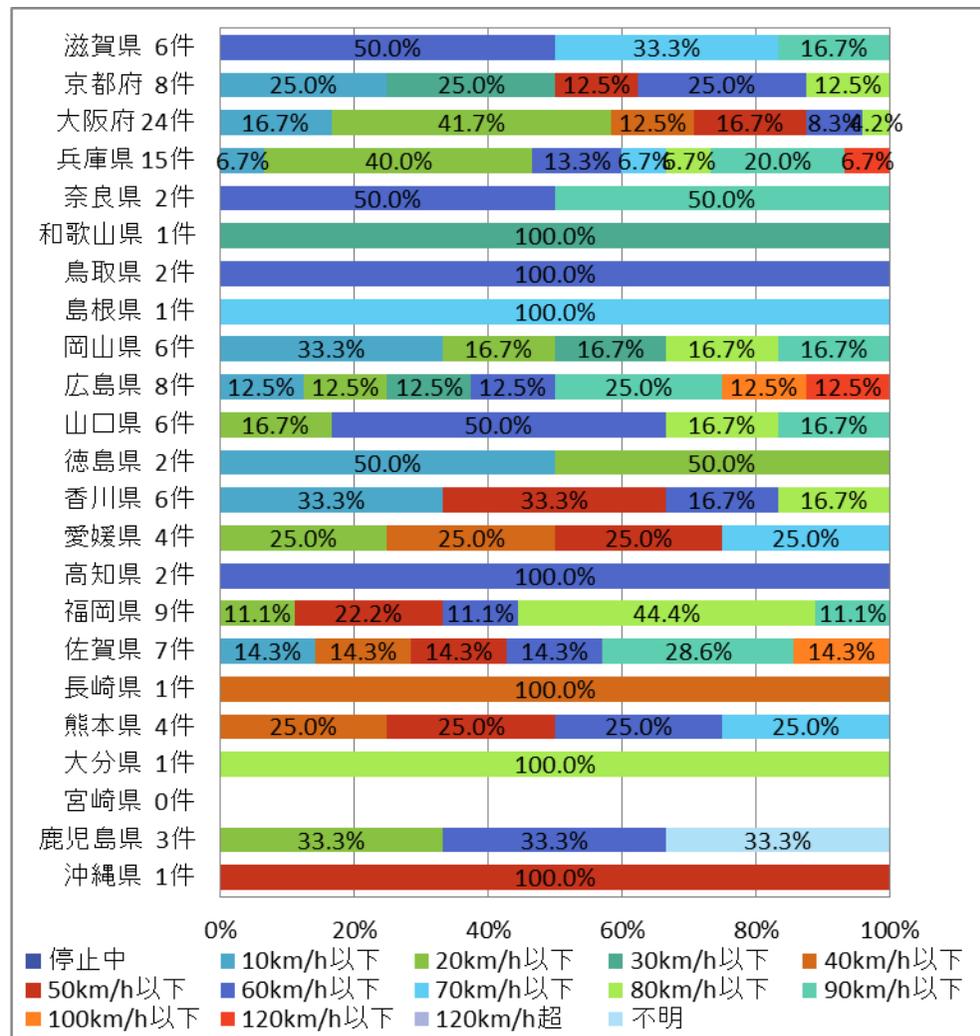
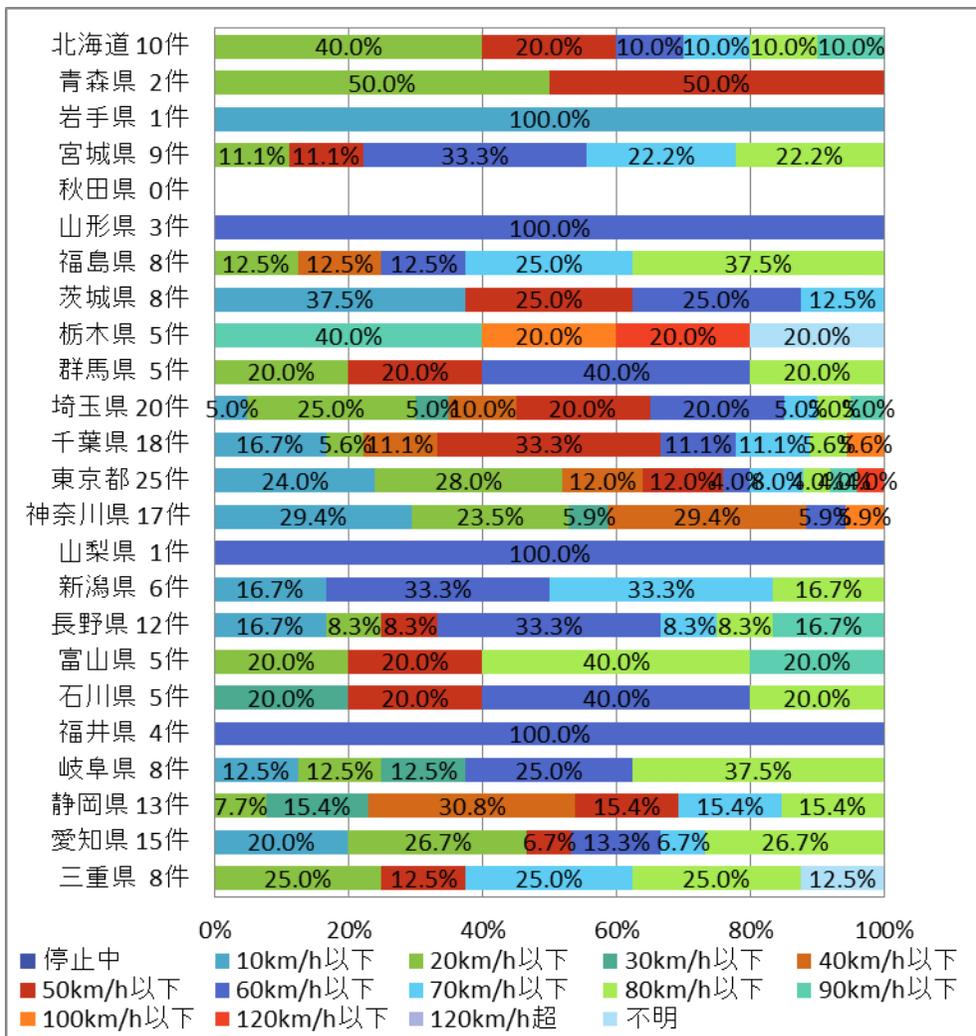
# IV. H26年死亡事故データ(発生地)

## 4. 発生地別の危険認知速度別

- ・発生地別の危険認知速度別にみると、各県によって傾向は異なる。
- ・事故発生件数の多い県をみると、「埼玉県」、「東京都」及び「大阪府」では「20km/h」が多い。
- ・「千葉県」では「50km/h以下」が多く、「神奈川県」では「10km/h以下」及び「40km/h以下」が多い。



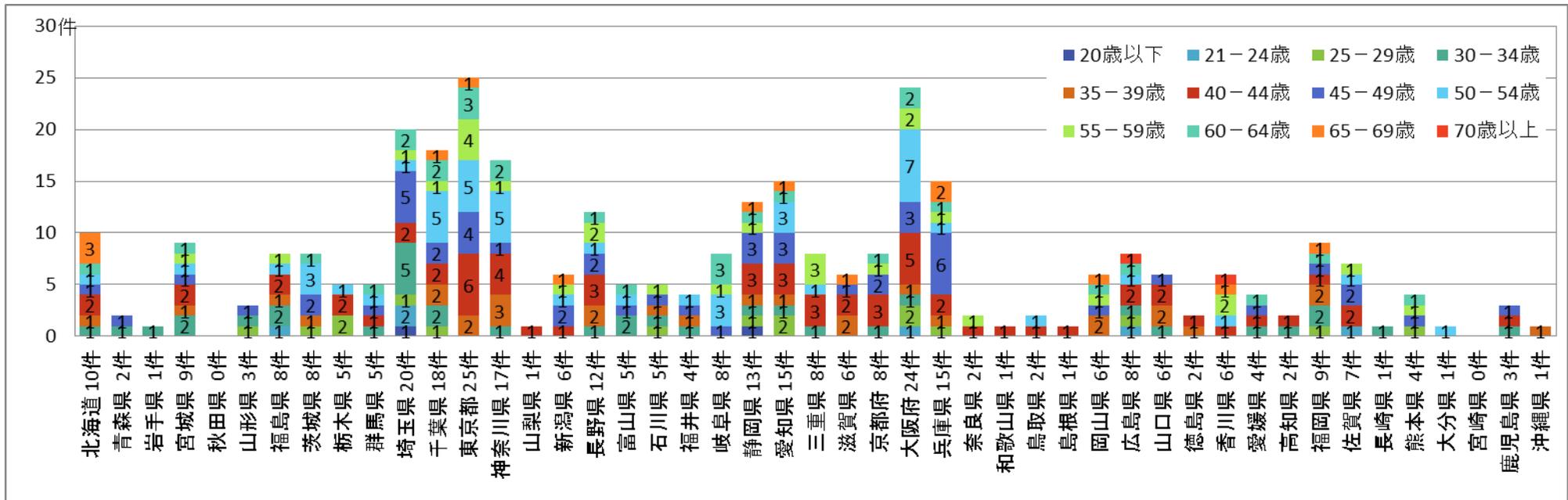
# IV. H26年死亡事故データ(発生地)



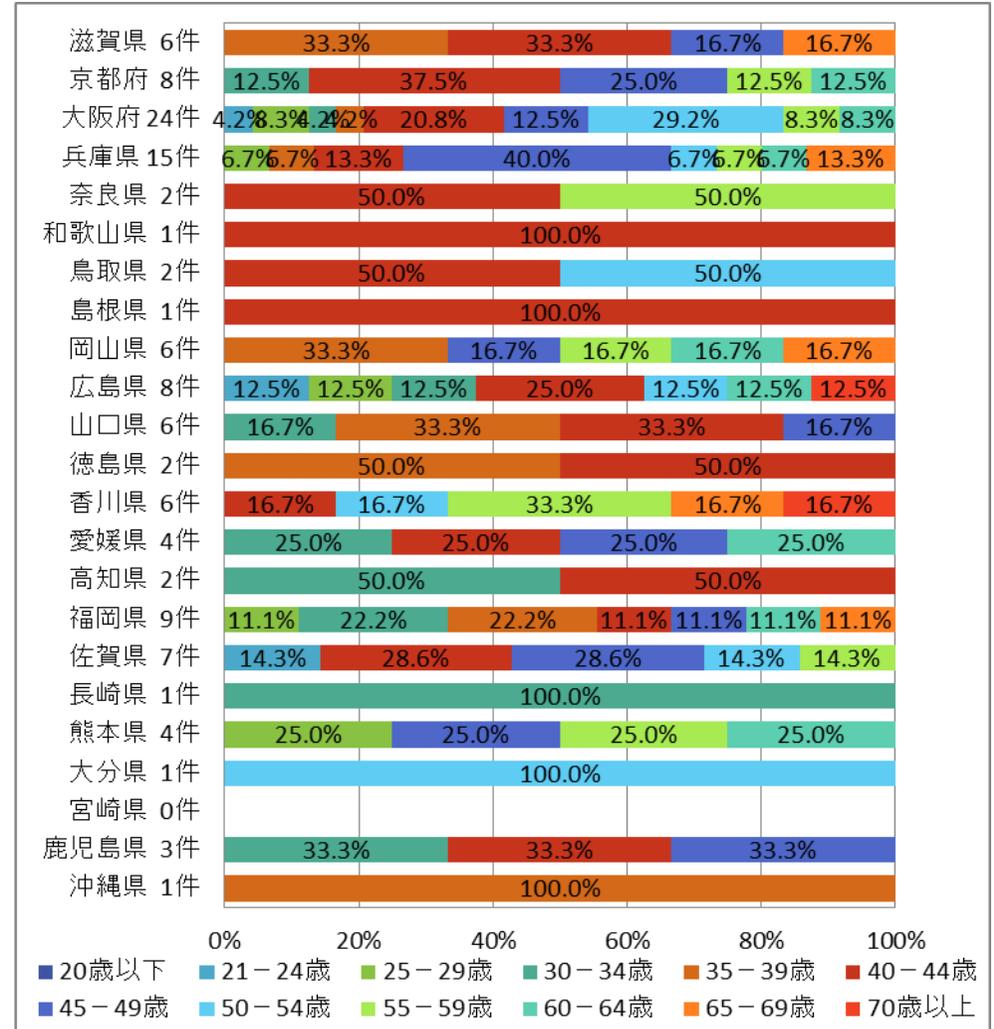
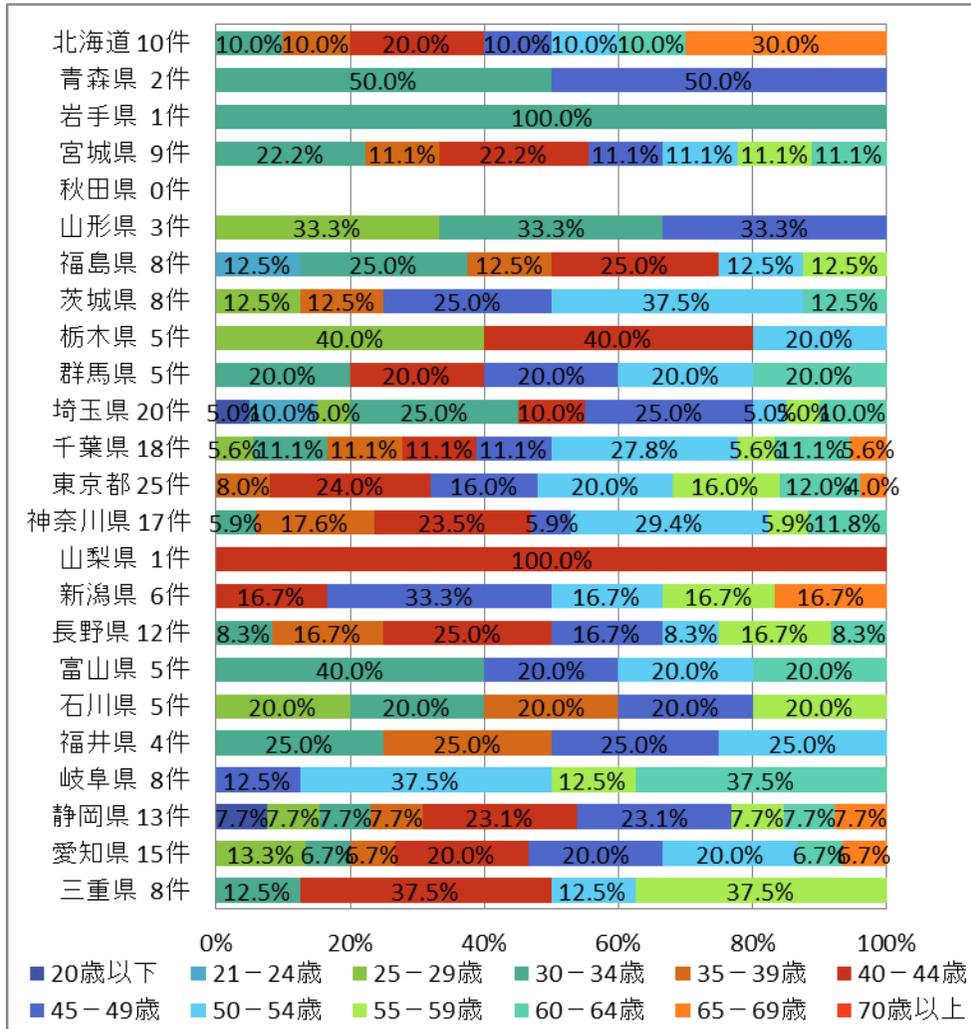
# IV. H26年死亡事故データ(発生地)

## 5. 発生地別の年齢層別

- ・発生地別の年齢層別にみると、各県によって傾向は異なる。
- ・事故発生件数の多い県をみると、「埼玉県」では「30-34歳」及び「45-49歳」が多い。
- ・「千葉県」、「神奈川県」及び「大阪府」では「50-54歳」が多い。
- ・「東京都」では「40-44歳」が多い。



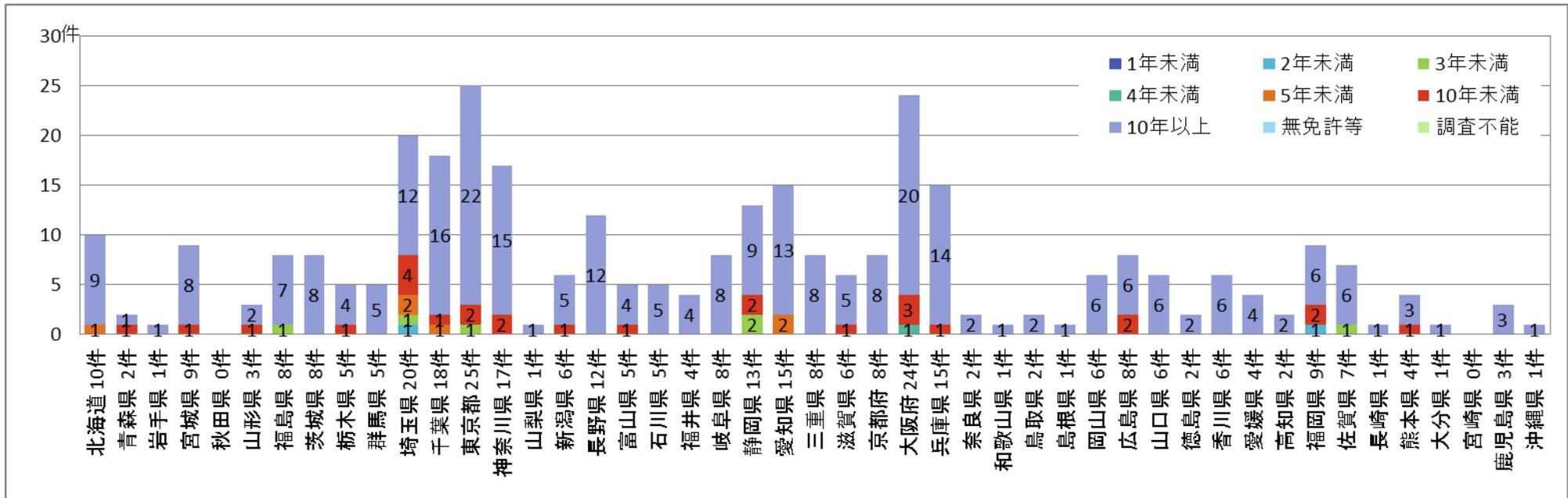
# IV. H26年死亡事故データ(発生地)



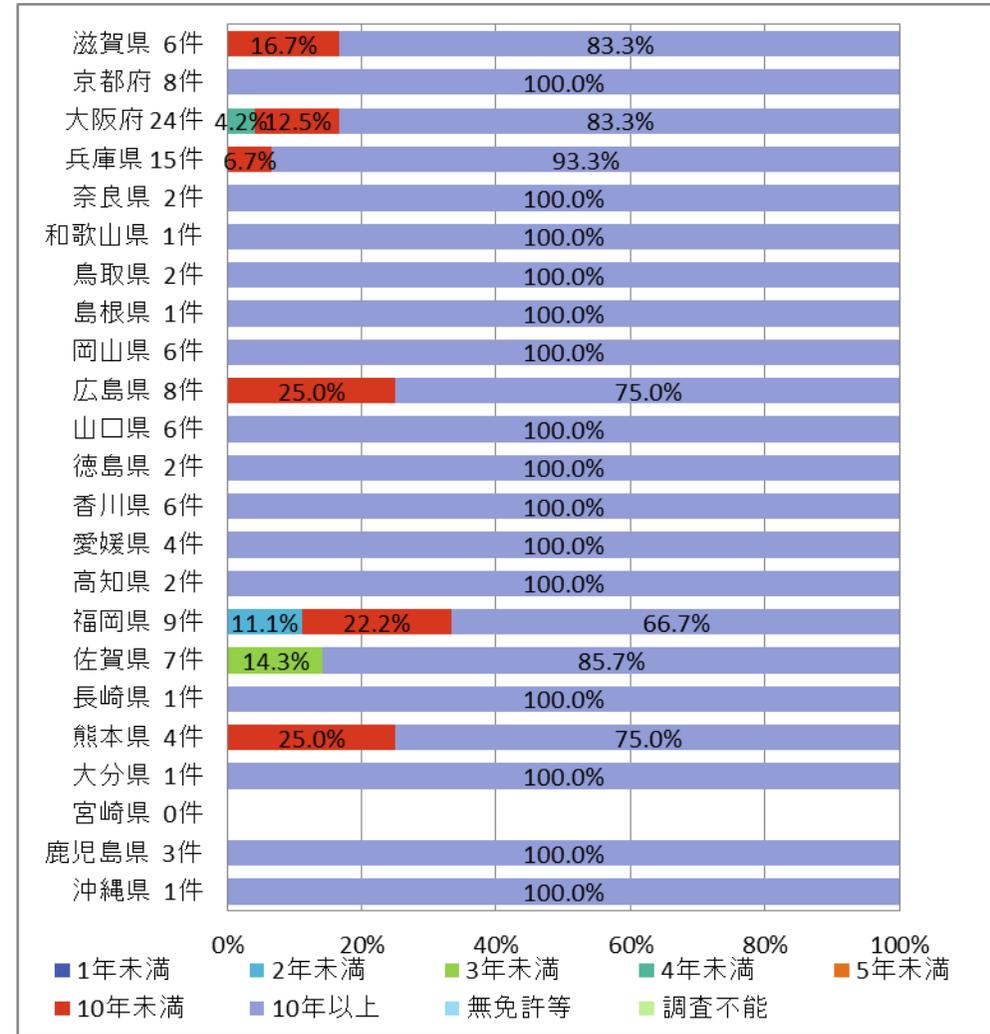
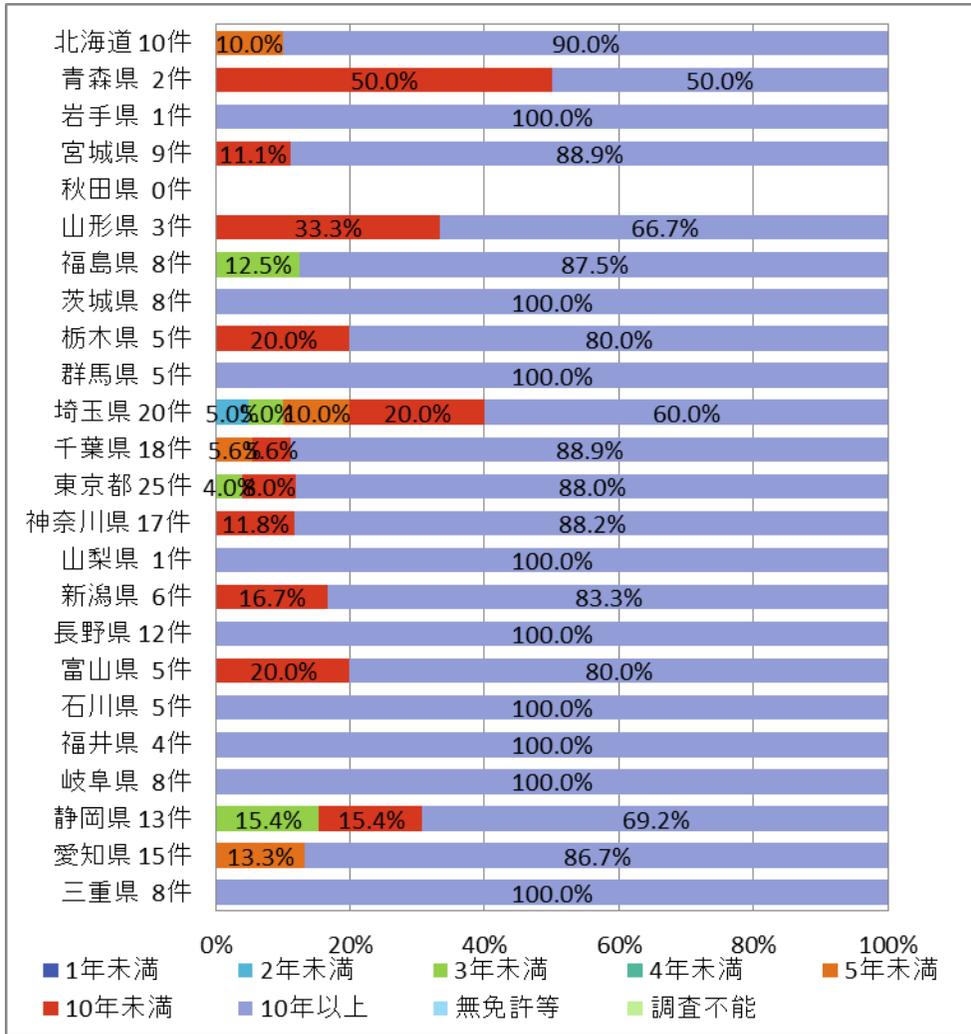
# IV. H26年死亡事故データ(発生地)

## 6. 発生地別の免許取得年数別

・発生地別の免許取得年別にみると、いずれの各県も「10年以上」が多い。



## IV. H26年死亡事故データ(発生地)



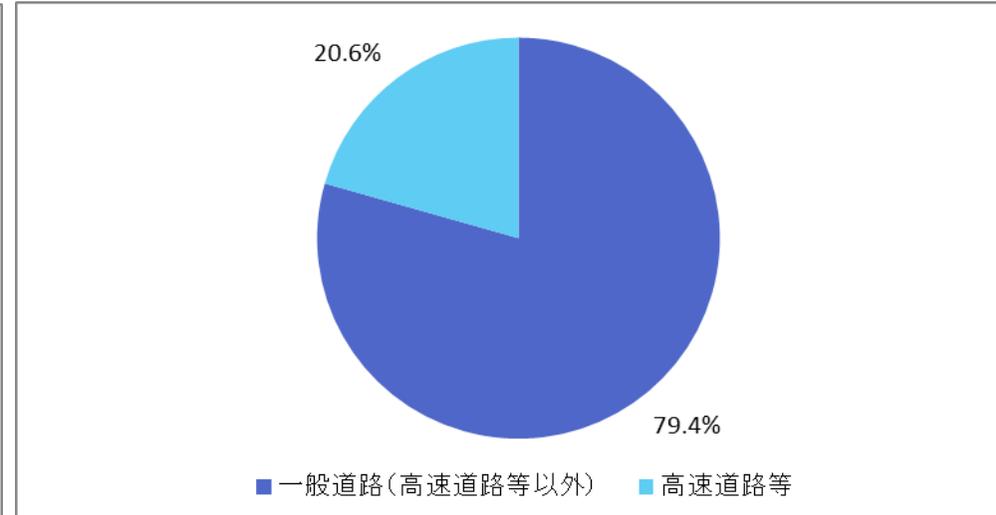
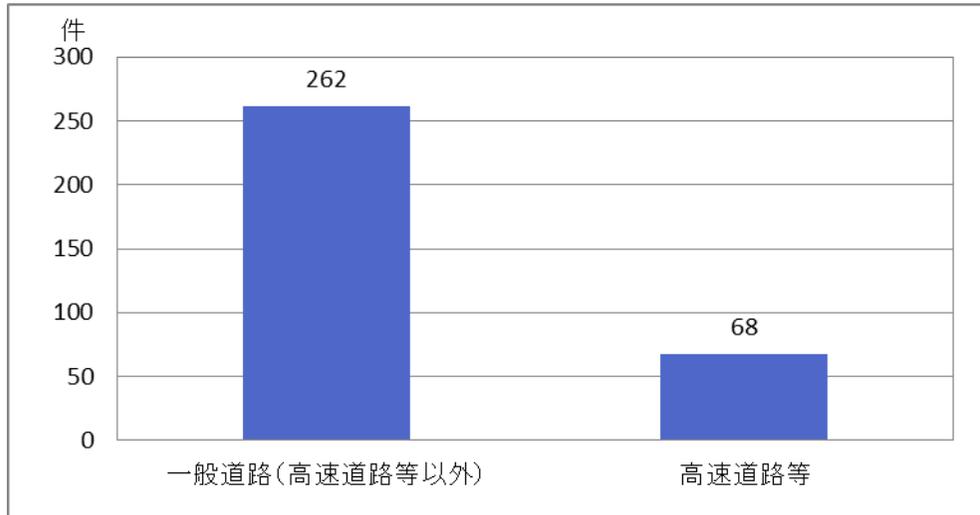
## V. H26年死亡事故データ(道路区分)

1. 道路区分別
2. 道路区分別の事故類型別
3. 道路区分別の行動類型別
4. 道路区分別の時間帯別
5. 道路区分別の危険認知速度別
6. 道路区分別の年齢層別
7. 道路区分別の免許取得年数別

# V. H26年死亡事故データ(道路区分)

## 1. 道路区分別

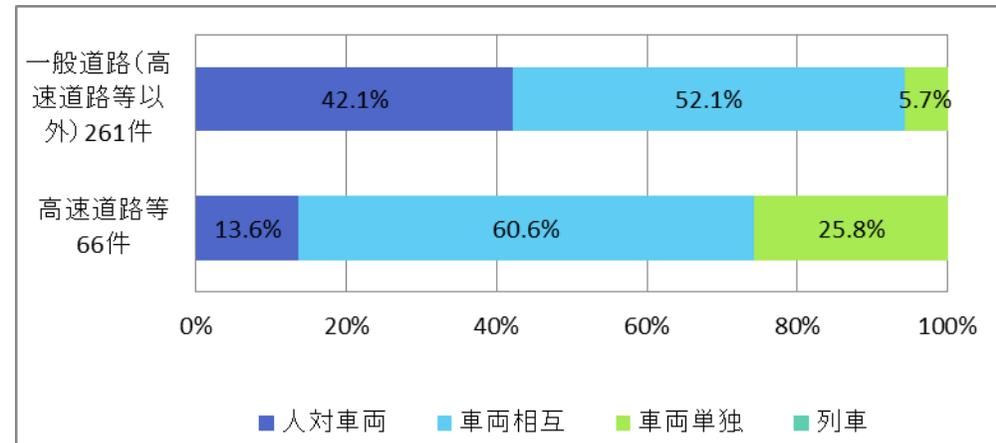
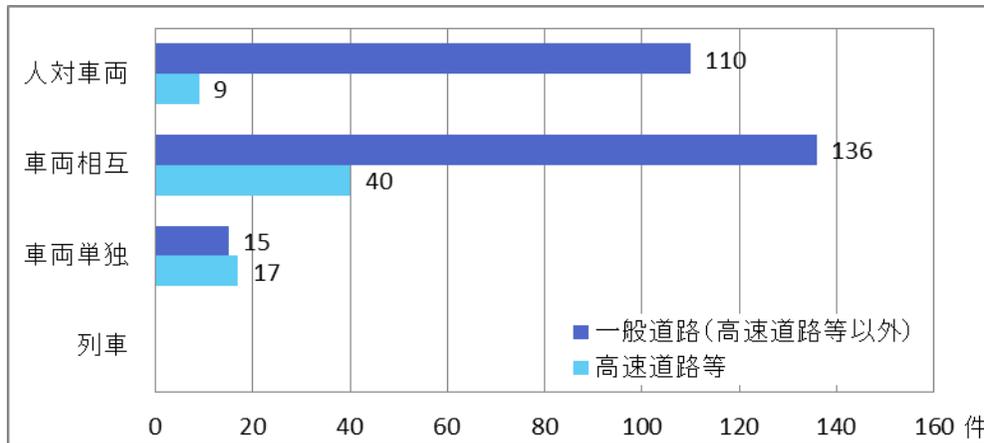
- ・道路区分別にみると、「一般道路」が最も多く262件（79.4%）と8割近くを占めている。



# V. H26年死亡事故データ(道路区分)

## 2. 道路区分の事故類型別

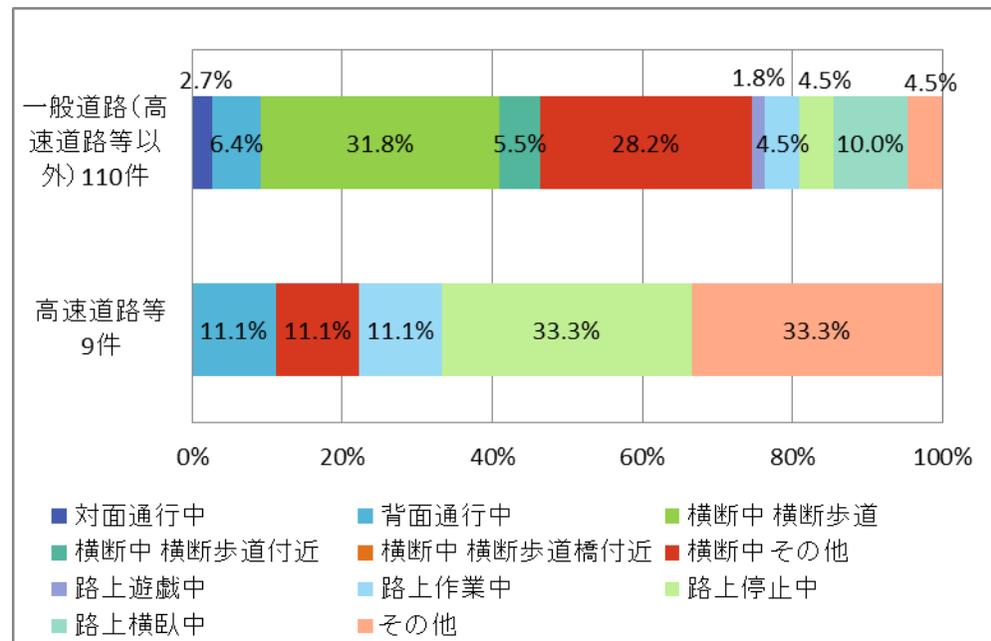
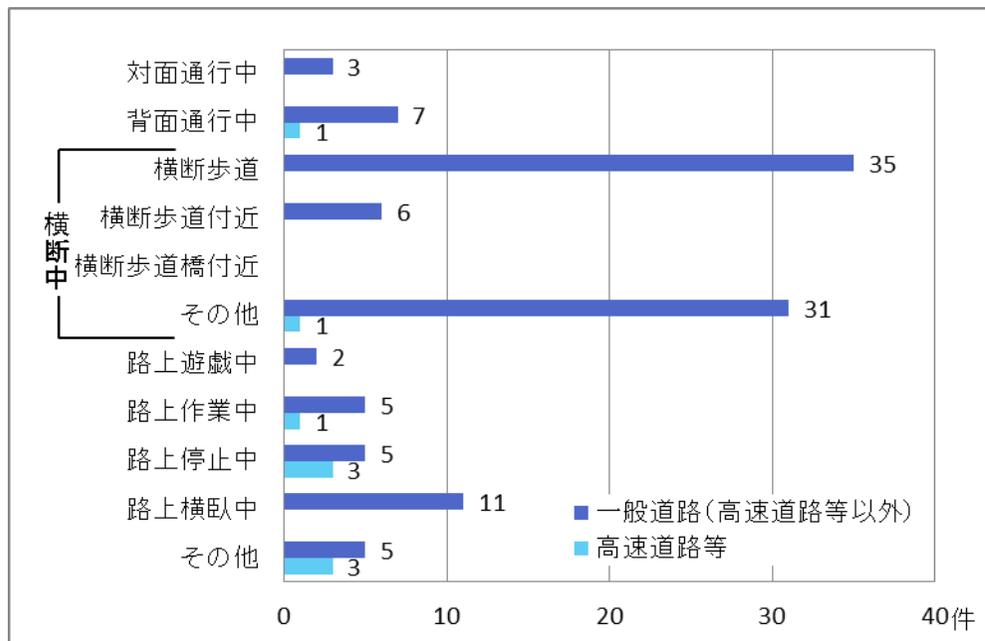
- 道路区分の事故類型別にみると、「一般道路」では「車両相互」が最も多く136件（52.1%）と5割強を占めているが、「人対車両」110件（42.1%）も多い。
- 「高速道路」では「車両相互」40件（60.6%）と6割強を占めている。また、「一般道路」と異なり「車両単独」17件（25.8%）の割合が高い。



# V. H26年死亡事故データ(道路区分)

## (1)道路区分の事故類型(人対車両)別

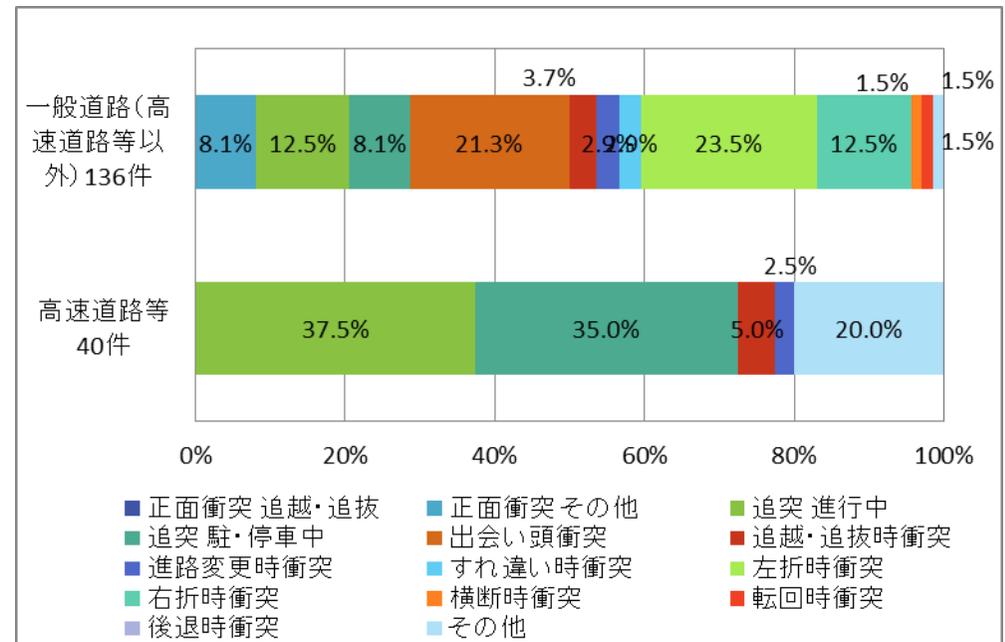
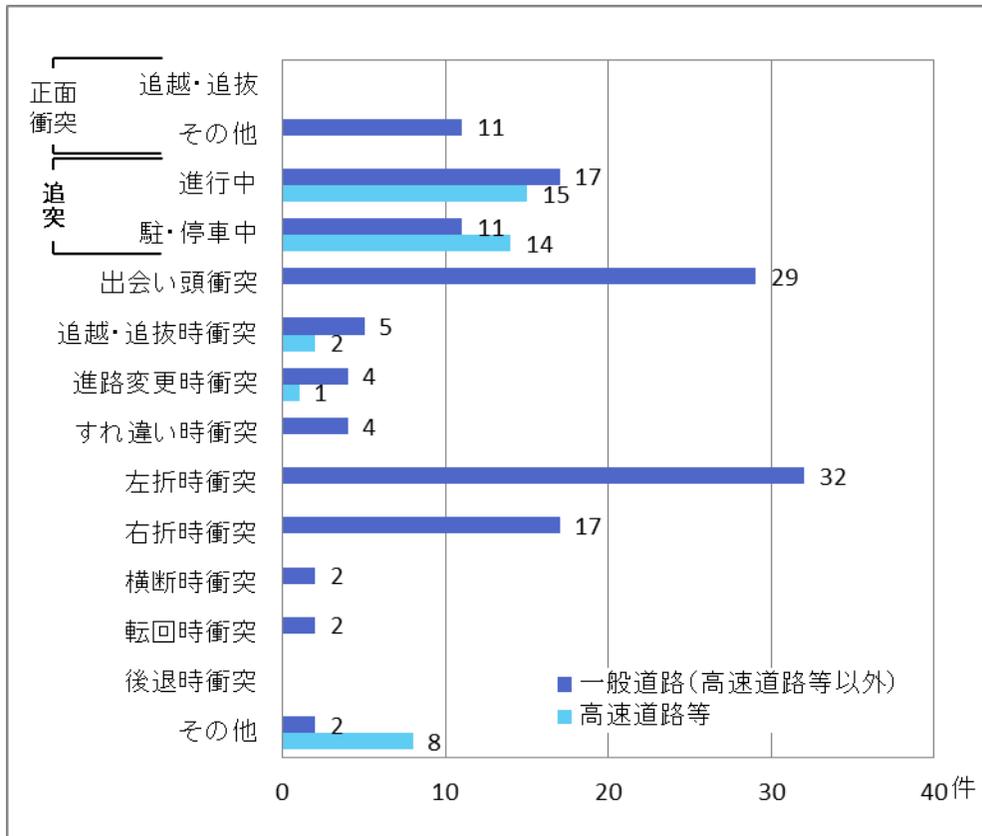
- ・道路区分の事故類型(人対車両)別にみると、「一般道路」では「横断中 横断歩道」が最も多く35件(31.8%)となっている。また、「横断中 その他」31件(28.2%)も多い。
- ・「高速道路」では「路上停止中」及び「その他」が最も多く、それぞれ3件(33.3%)となっている。



# V. H26年死亡事故データ(道路区分)

## (2)道路区分の事故類型(車両相互)別

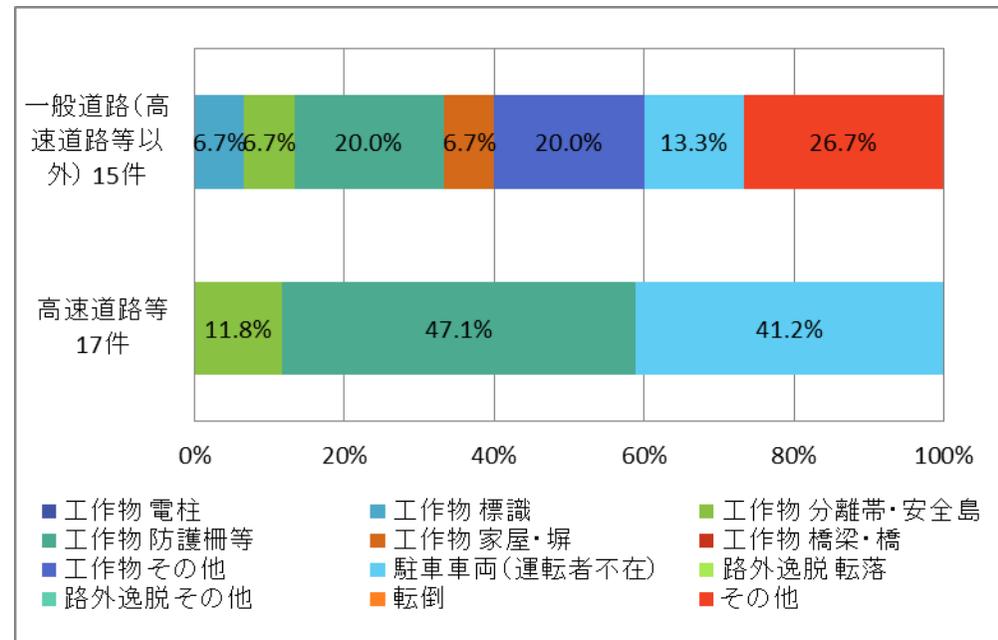
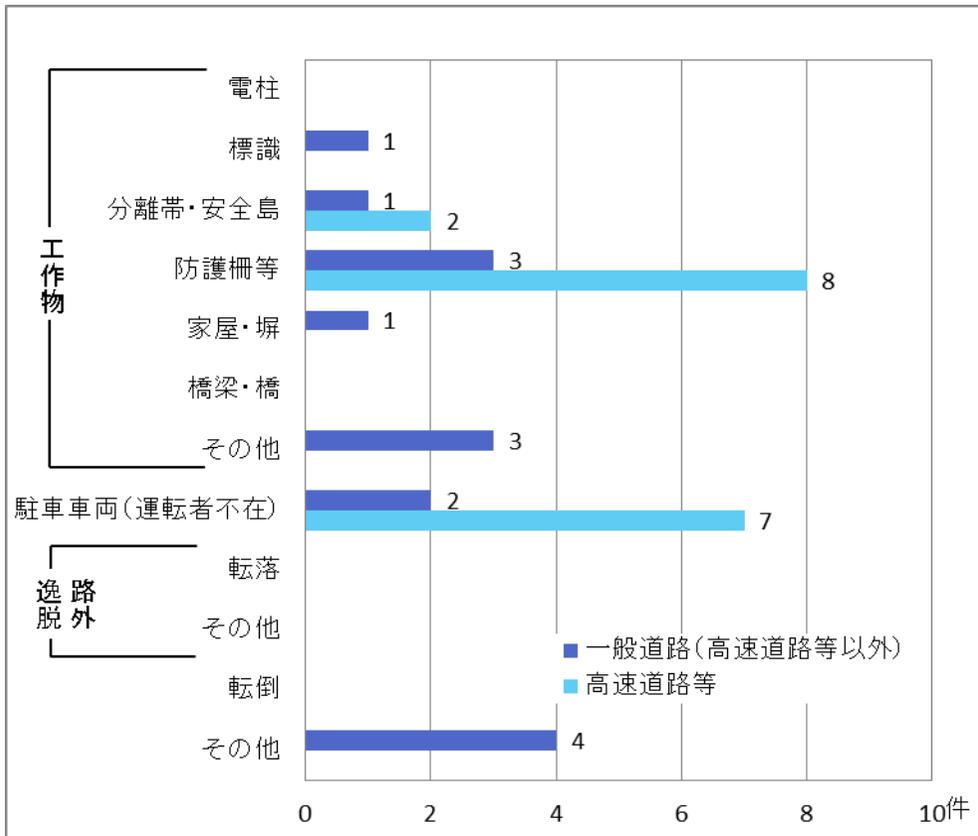
- 道路区分の事故類型(車両相互)別にみると、「一般道路」では「左折時衝突」が最も多く32件(23.5%)となっている。次いで、「出会い頭衝突」29件(21.3%)、「追突 進行中」及び「右折時衝突」がそれぞれ17件(12.5%)等と続いている。
- 「高速道路」では「追突 進行中」が最も多く15件(37.5%)と4割近くを占めている。次いで「追突 駐・停車中」14件(35.0%)となっており、「追突」で全体の7割強を占めている。



# V. H26年死亡事故データ(道路区分)

## (3)道路区分の事故類型(車両単独)別

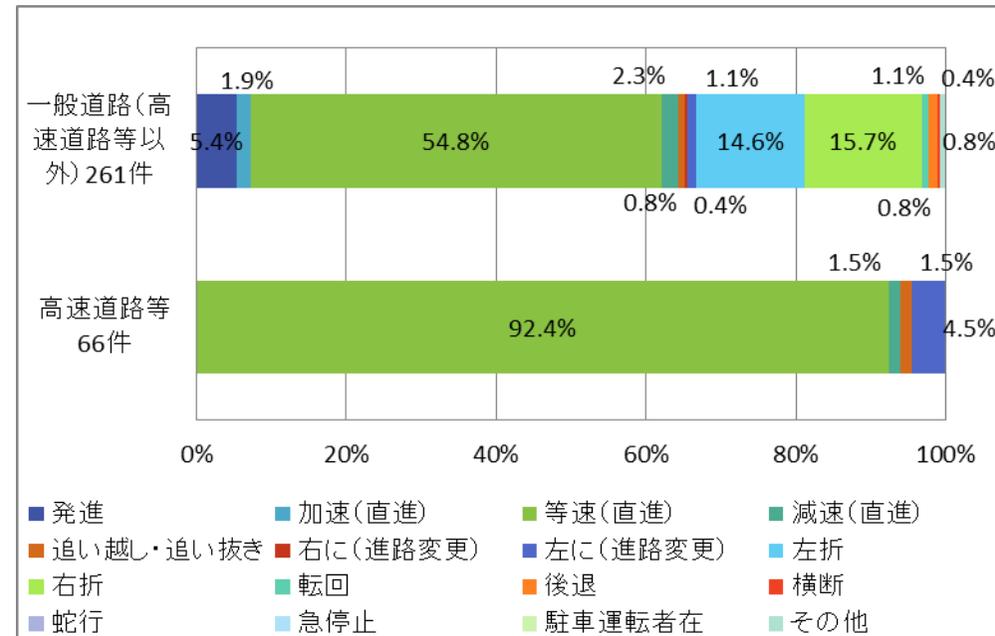
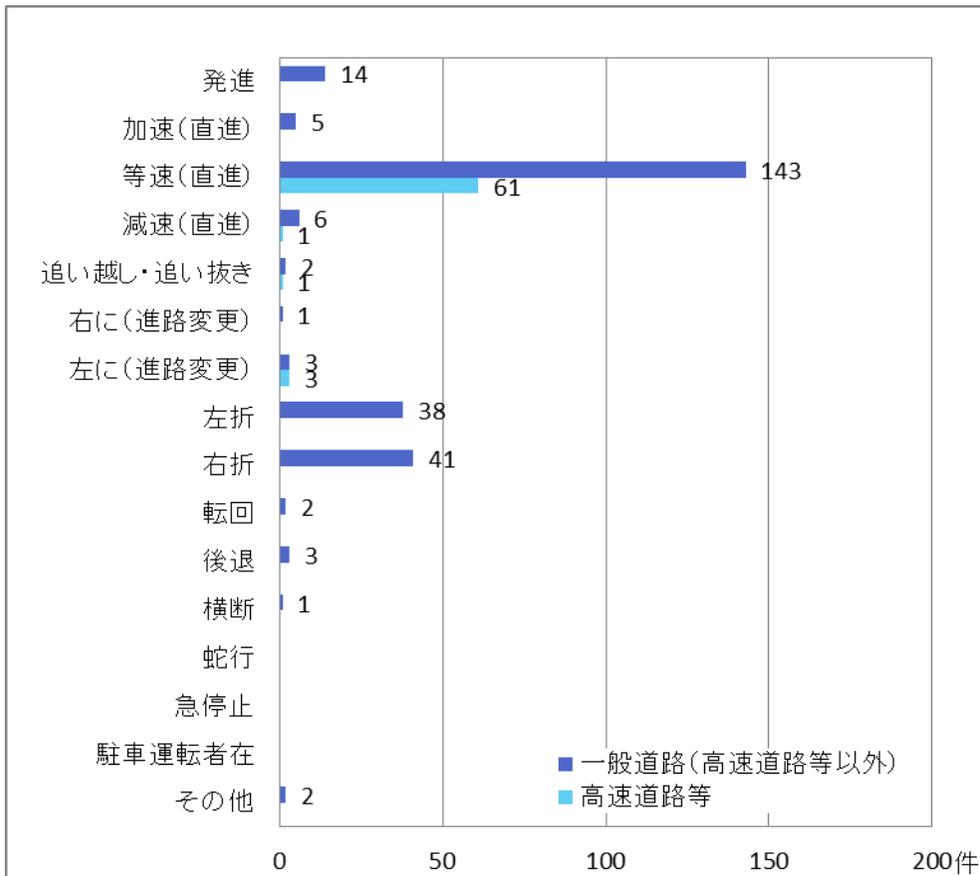
- ・道路区分の事故類型(車両単独)別にみると、「一般道路」では「その他」が最も多く4件(26.7%)となっている。
- ・「高速道路」では「工作物 防護柵等」が最も多く8件(47.1%)となっている。次いで、「駐車車両(運転者不在)」7件(41.2%)となっており、これらで全体の8割以上を占めている。



# V. H26年死亡事故データ(道路区分)

## 3. 道路区分別の行動類型別

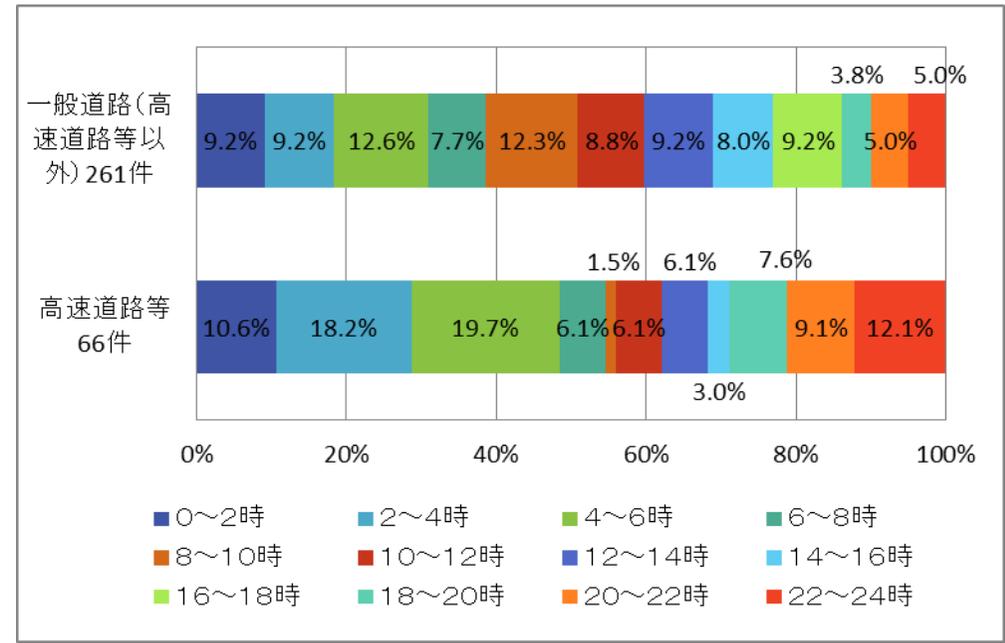
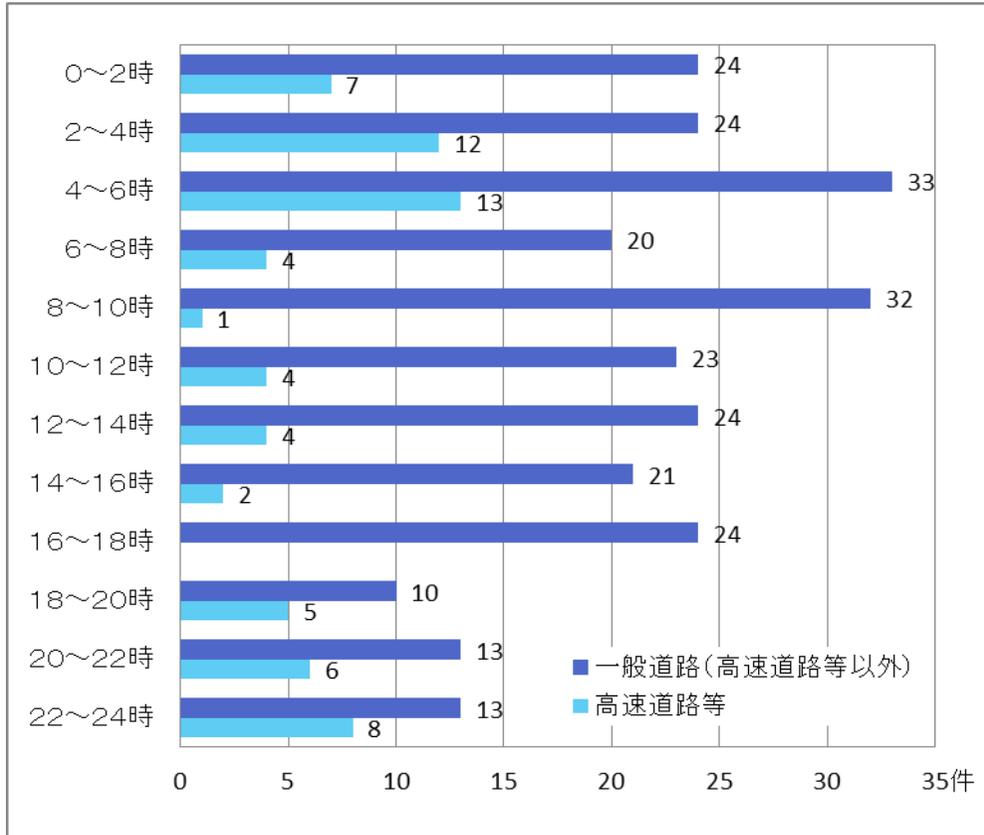
・道路区分別の行動類型別にみると、「一般道路」及び「高速道路」のいずれも「等速（直進）」が最も多く、それぞれ143件（54.8%）、61件（92.4%）となっている。



# V. H26年死亡事故データ(道路区分)

## 4. 道路区分別の時間帯別

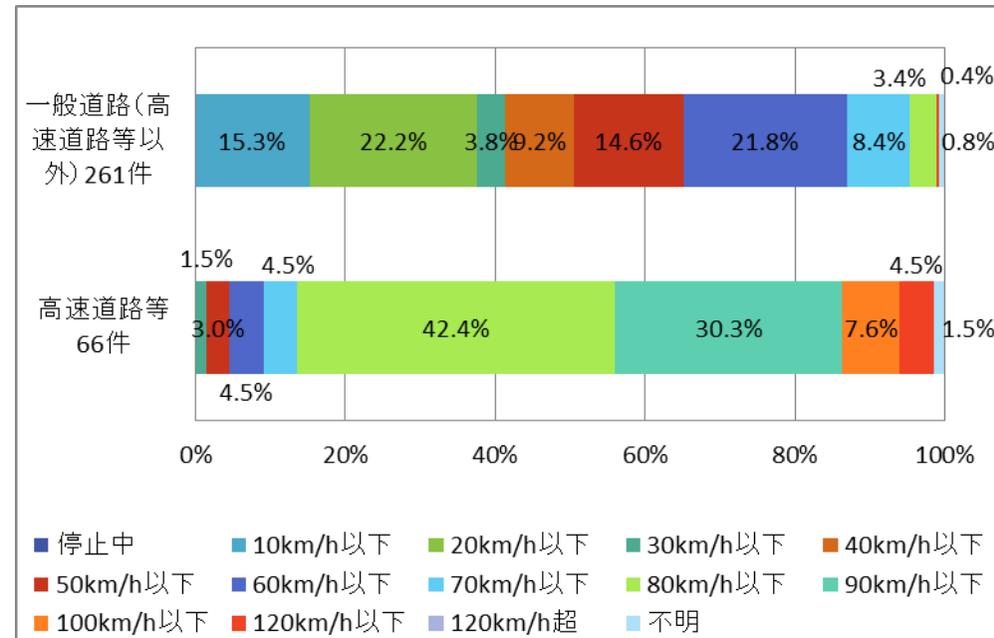
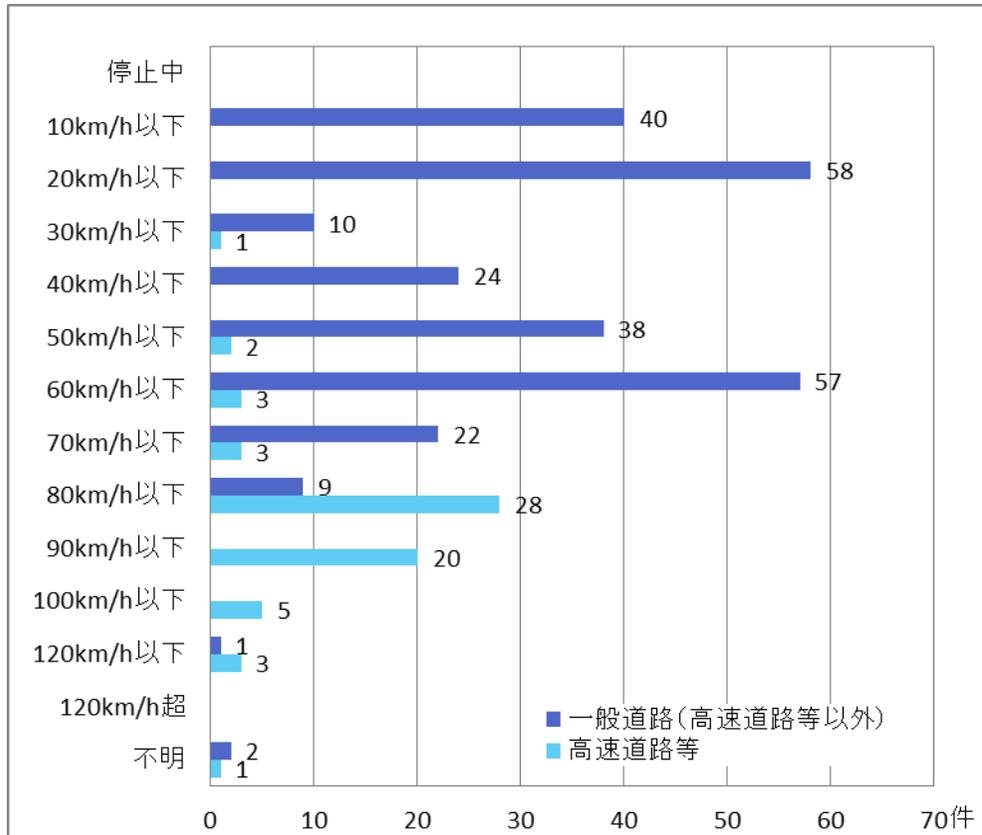
- 道路区分別の時間帯別にみると、「一般道路」では「4～6時」が最も多く33件（12.6%）となっている。次いで、「8～10時」32件（12.3%）、「0～2時」、「2～4時」、「12～14時」及び「16～18時」がそれぞれ24件（9.2%）等と続いている。
- 「高速道路」では「4～6時」が最も多く13件（19.7%）となっている。次いで、「2～4時」12件（18.2%）、「22～24時」8件（12.1%）及び「0～2時」7件（10.6%）等と続いている。
- 「高速道路」は早朝深夜での事故割合が高い。



# V. H26年死亡事故データ(道路区分)

## 5. 道路区分別の危険認知速度別

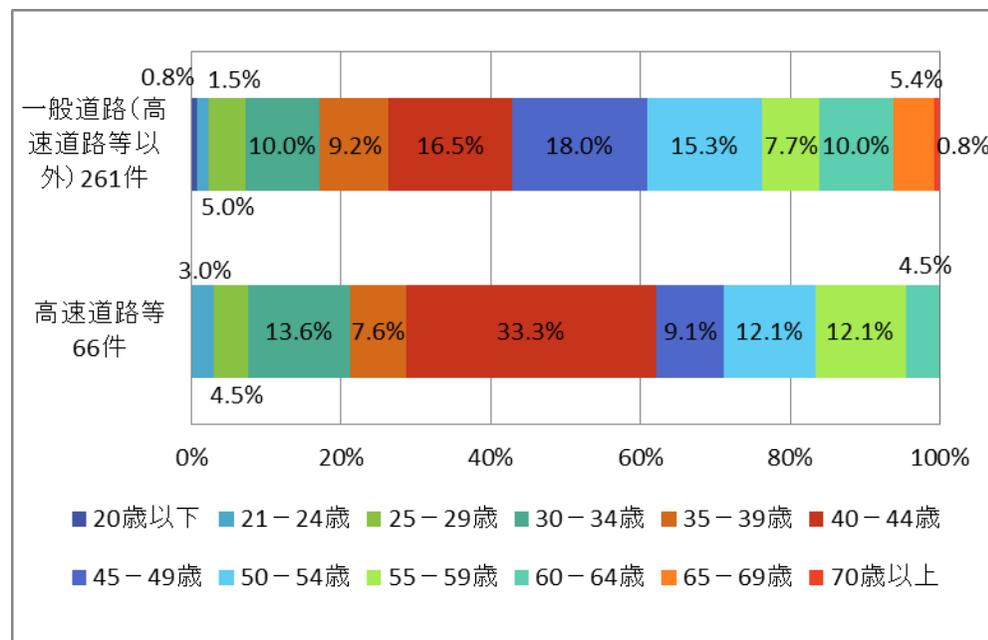
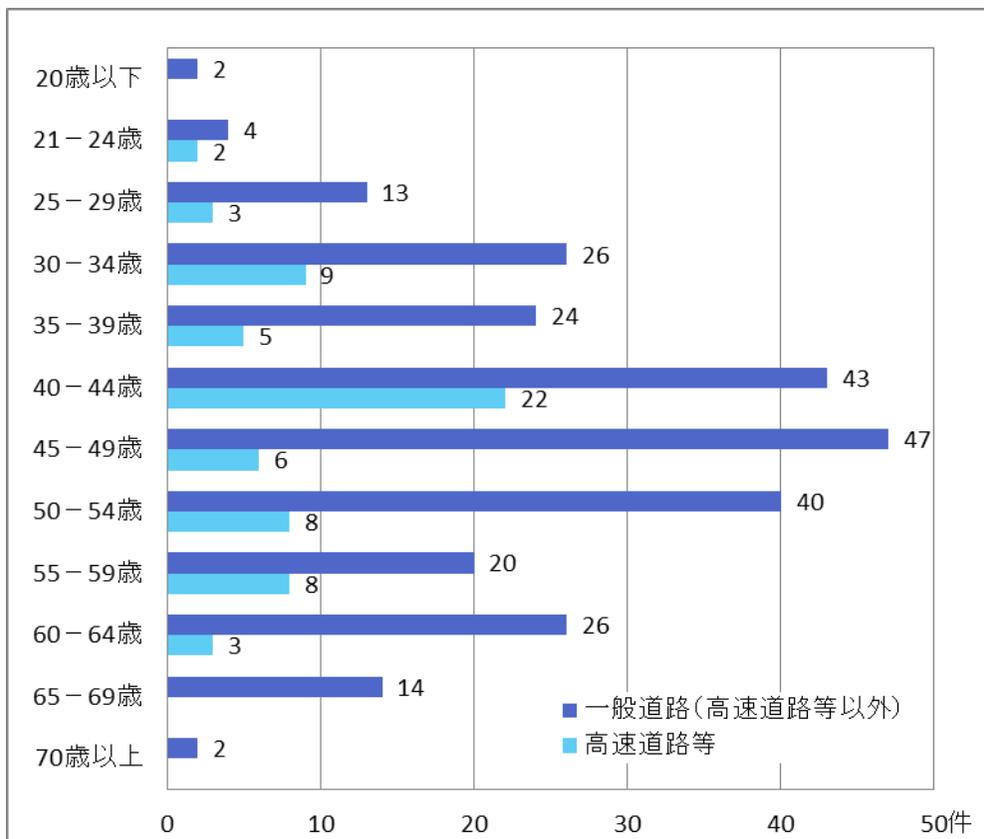
- 道路区分別の危険認知速度別にみると、「一般道路」では「20km/h以下」が最も多く58件（22.2%）となっている。次いで、「60km/h以下」57件（21.8%）等と続いている。幹線道路の最高速度に近い50～60km/hの速度帯と市街地の最高速度に近い10～20km/h程度の速度帯に分布がわかれている。
- 「高速道路」では「80km/h以下」が最も多く28件（42.4%）となっている。次いで、「90km/h以下」20件（30.3%）等と続いている。



# V. H26年死亡事故データ(道路区分)

## 6. 道路区分別の年齢層別

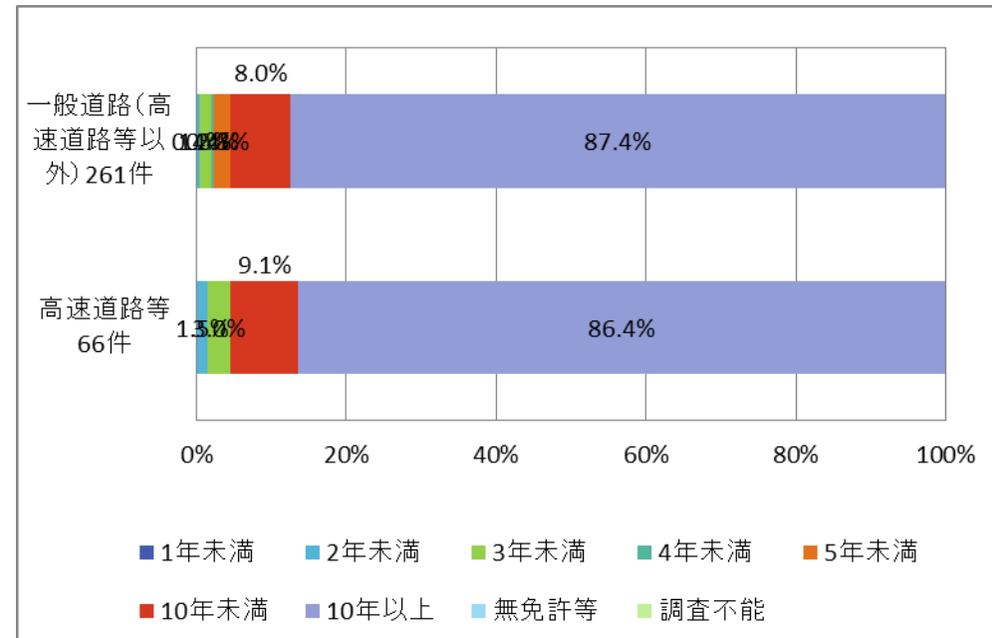
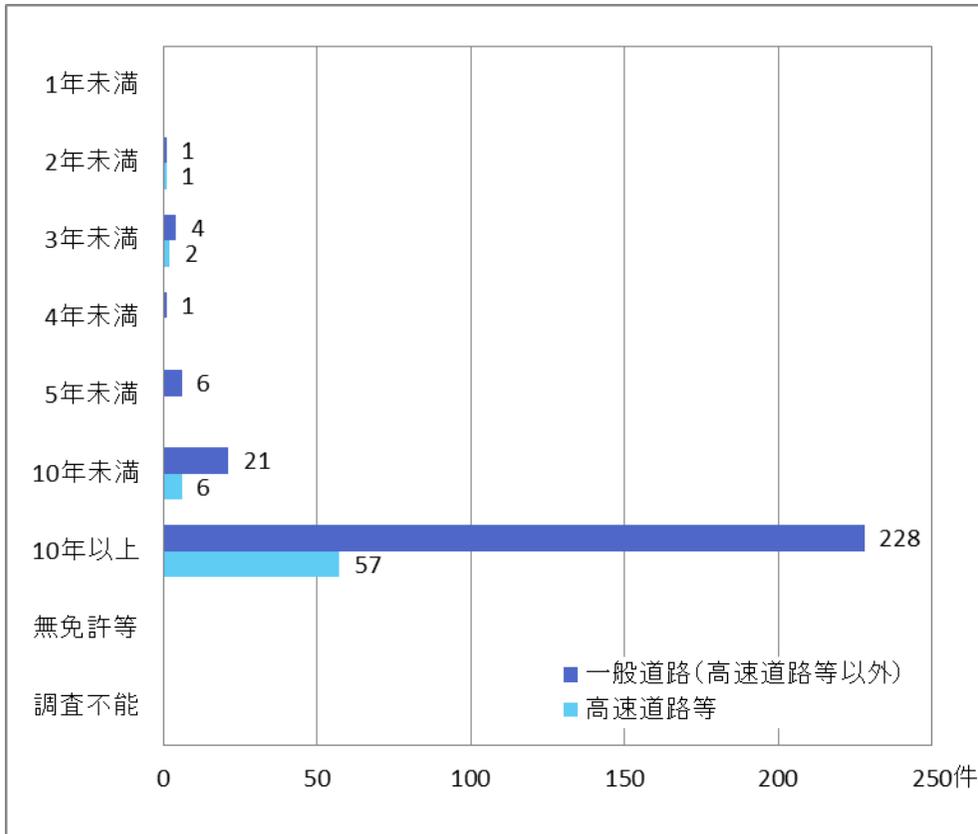
- ・道路区分別の年齢層別にみると、「一般道路」では「45-49歳」が最も多く47件（18.0%）となっている。次いで、「40-44歳」43件（16.5%）、「50-54歳」40件（15.3%）等と続いている。60歳以上の死亡事故割合が全体の2割近くを占めている。
- ・「高速道路」では「40-44歳」が最も多く22件（33.3%）となっている。次いで、「30-34歳」9件（13.6%）等と続いている。



# V. H26年死亡事故データ(道路区分)

## 7. 道路区分別の免許取得年別

- 道路区分別の免許取得年別にみると、「一般道路」及び「高速道路」のいずれも「10年以上」が最も多く、それぞれ228件(87.4%)、57件(86.4%)と9割近くを占めている。



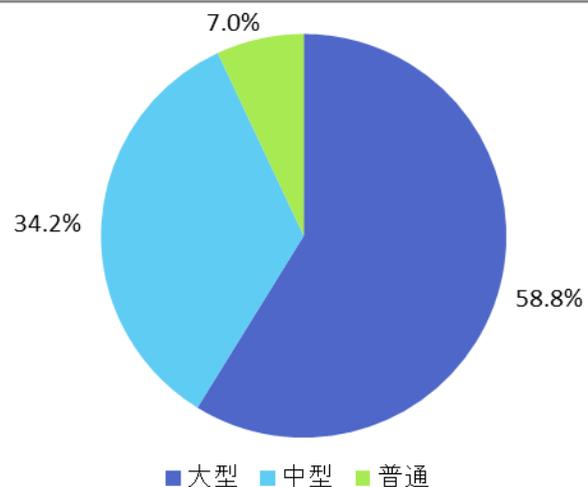
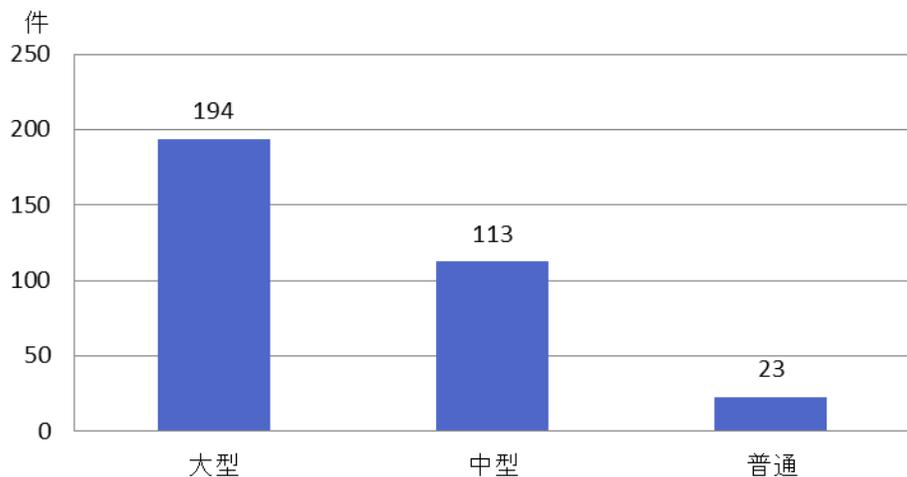
## VI. H26年死亡事故データ(車両区分)

1. 車両区分別
2. 車両区分別の事故類型別
3. 車両区分別の行動類型別
4. 車両区分別の時間帯別
5. 車両区分別の危険認知速度別
6. 車両区分別の年齢層別
7. 車両区分別の免許取得年数別

## VI. H26年死亡事故データ(車両区分)

### 1. 車両区分別

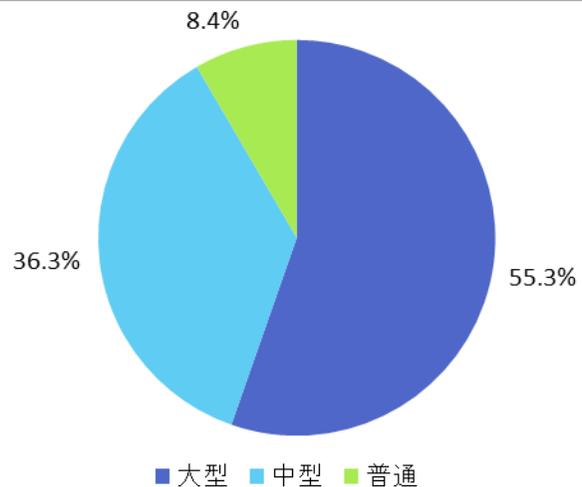
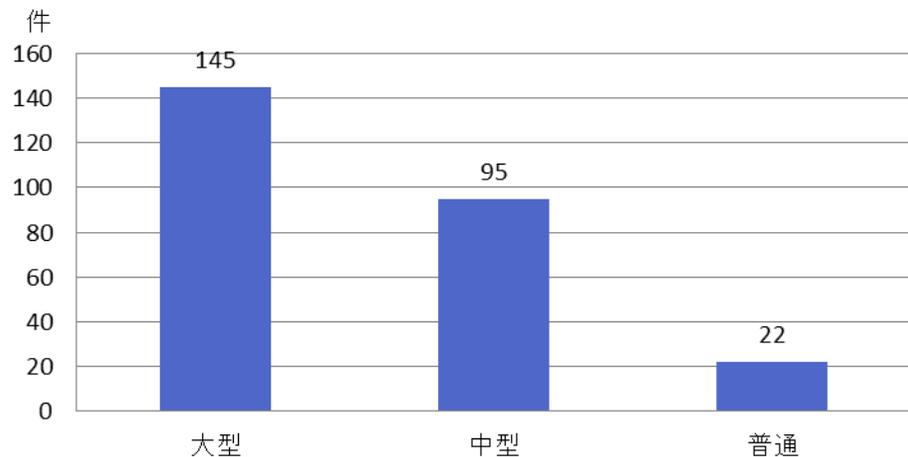
- ・車両区分別にみると、「大型」が最も多く194件（58.8%）と6割近くを占めている。
- ・次いで、「中型」113件（34.2%）、「普通」23件（7.0%）と続いている。



## VI. H26年死亡事故データ(車両区分)

### (1) 一般道路上での車両区分

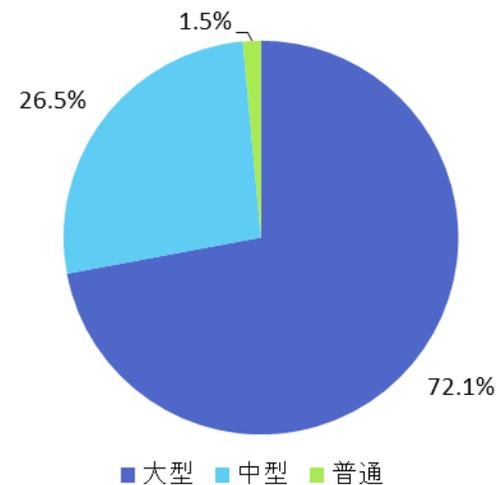
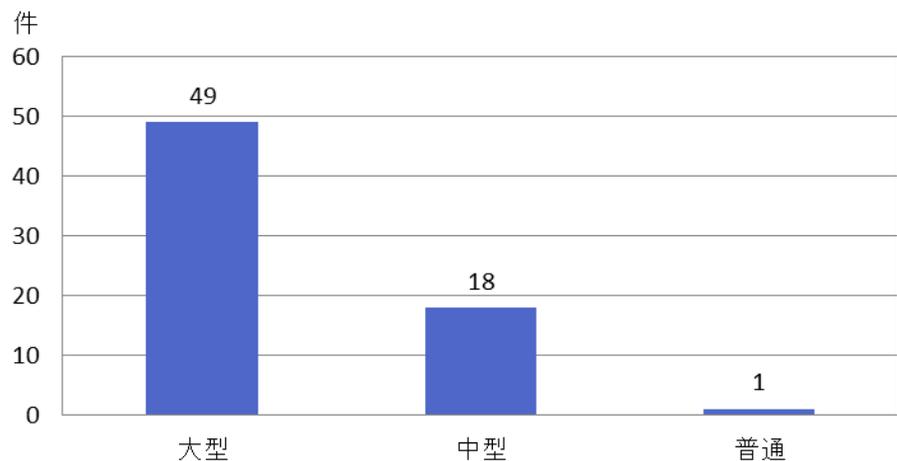
- ・一般道路上での車両区分をみると、「大型」が最も多く145件（55.3%）と5割以上を占めている。
- ・次いで、「中型」95件（36.3%）、「普通」22件（8.4%）と続いている。



## VI. H26年死亡事故データ(車両区分)

### (2) 高速道路上での車両区分

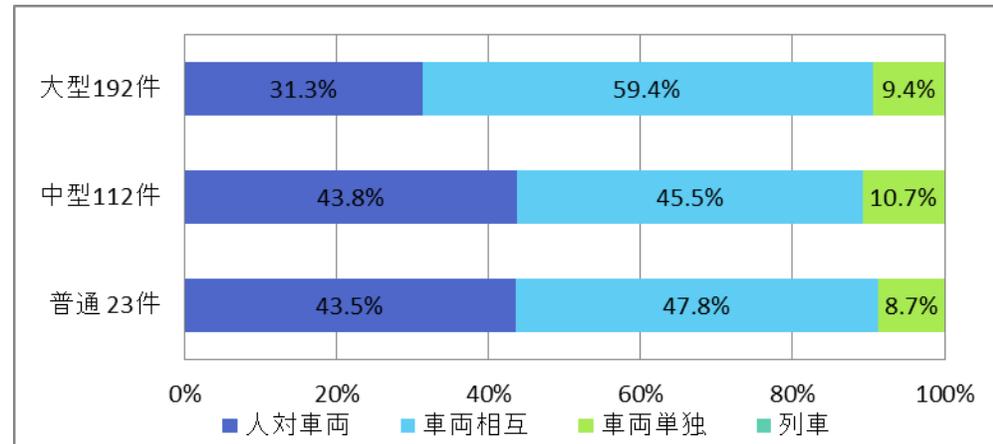
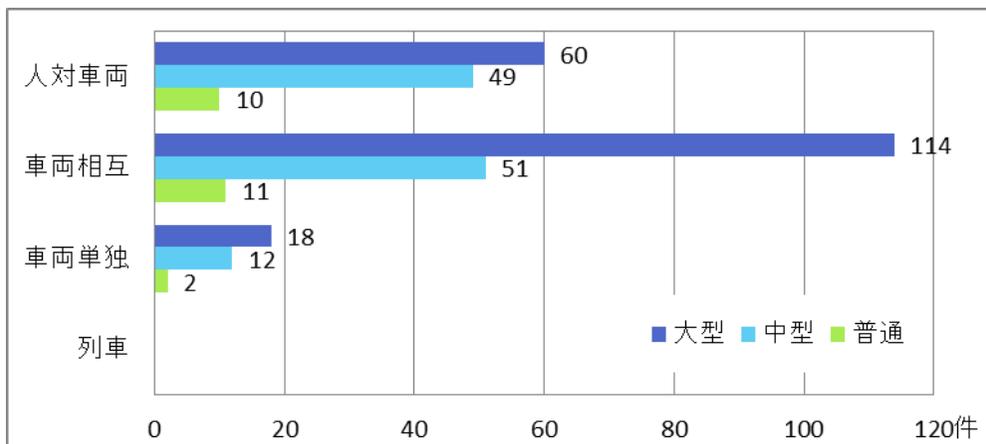
- ・ 高速道路上での車両区分をみると、「大型」が最も多く49件（72.1%）と7割以上を占めている。
- ・ 次いで、「中型」18件（26.5%）となっており、両方で9割以上を占めている。



# VI. H26年死亡事故データ(車両区分)

## 2. 車両区分の事故類型別

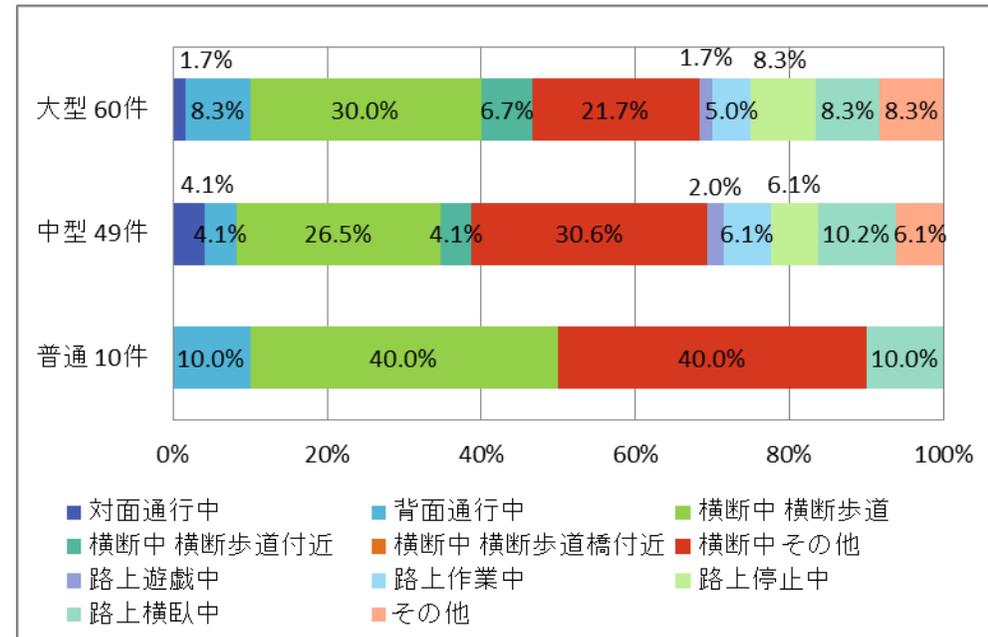
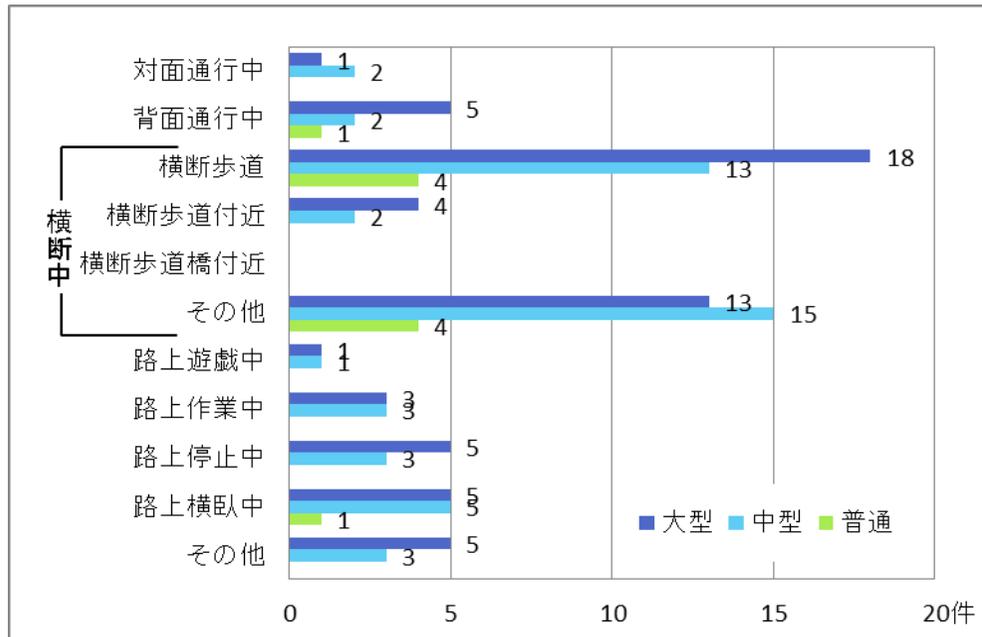
- ・車両区分の事故類型別にみると、「大型」では「車両相互」が最も多く114件（59.4%）となっている。
- ・「中型」及び「普通」も「大型」と同様「車両相互」が最も多く、それぞれ51件（45.5%）、11件（47.8%）となっている。ただし、いずれの車両も「人対車両」の割合も高い。



## VI. H26年死亡事故データ(車両区分)

### (1) 車両区分の事故類型(人対車両)別

- ・ 車両区分の事故類型(人対車両)別にみると、「大型」では「横断中 横断歩道」が最も多く18件(30.0%)となっている。
- ・ 「中型」では「横断中 その他」が最も多く15件(30.6%)となっている。
- ・ 「普通」では「横断中 横断歩道」及び「横断中 その他」が最も多く、それぞれ4件(40.0%)となっている。

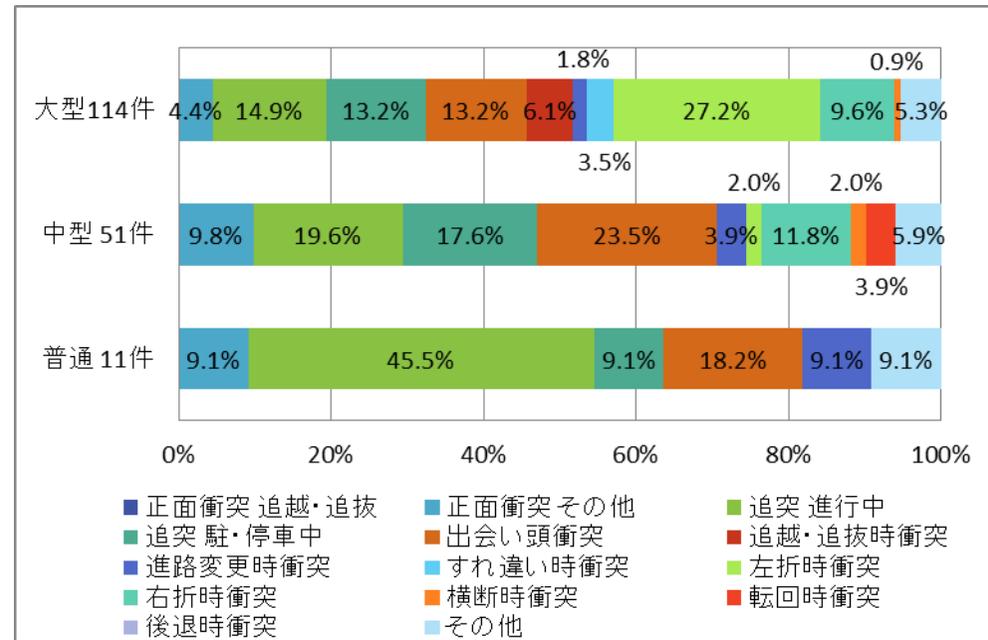
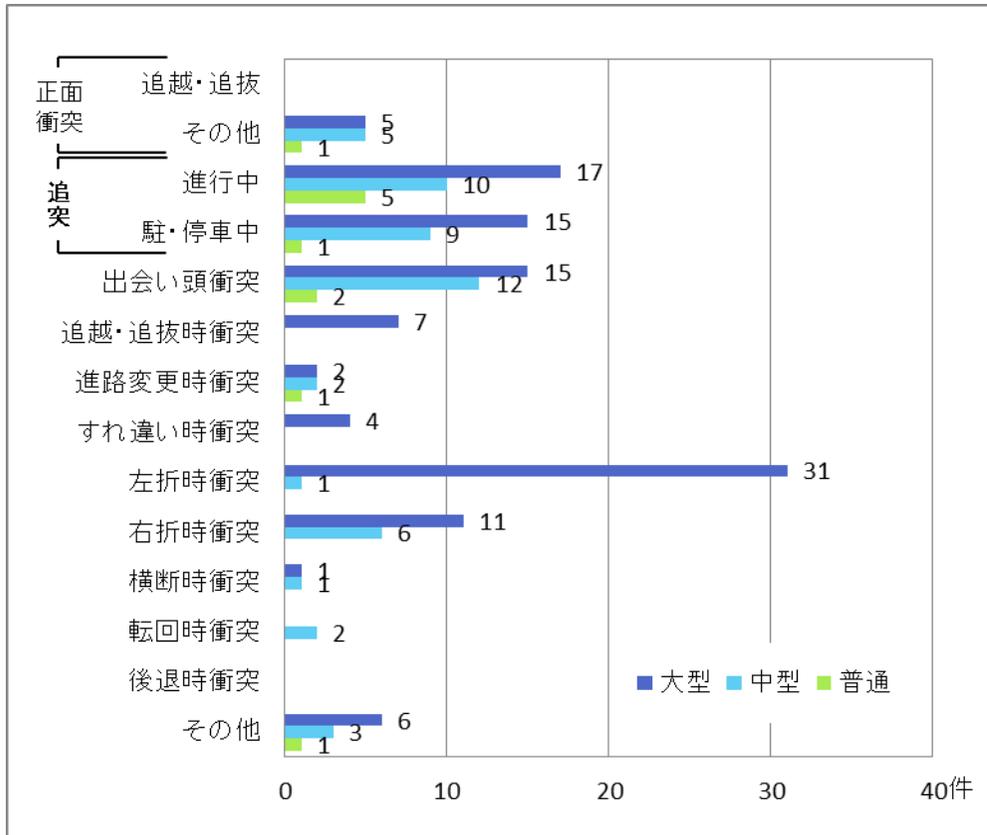


※対自転車事故は、「車両相互」に含まれます。

# VI. H26年死亡事故データ(車両区分)

## (2) 車両区分の事故類型(車両相互)別

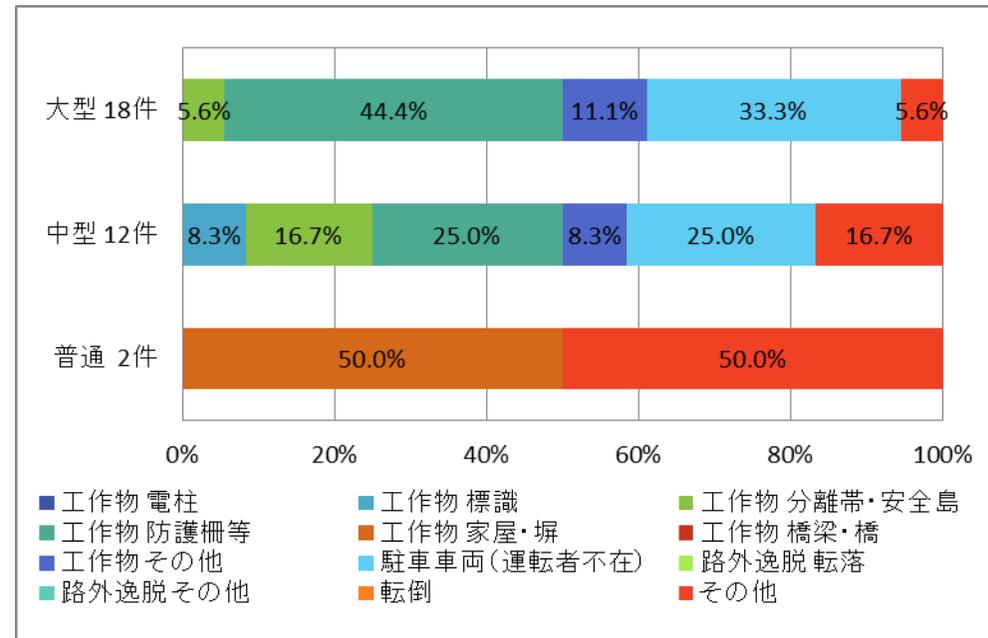
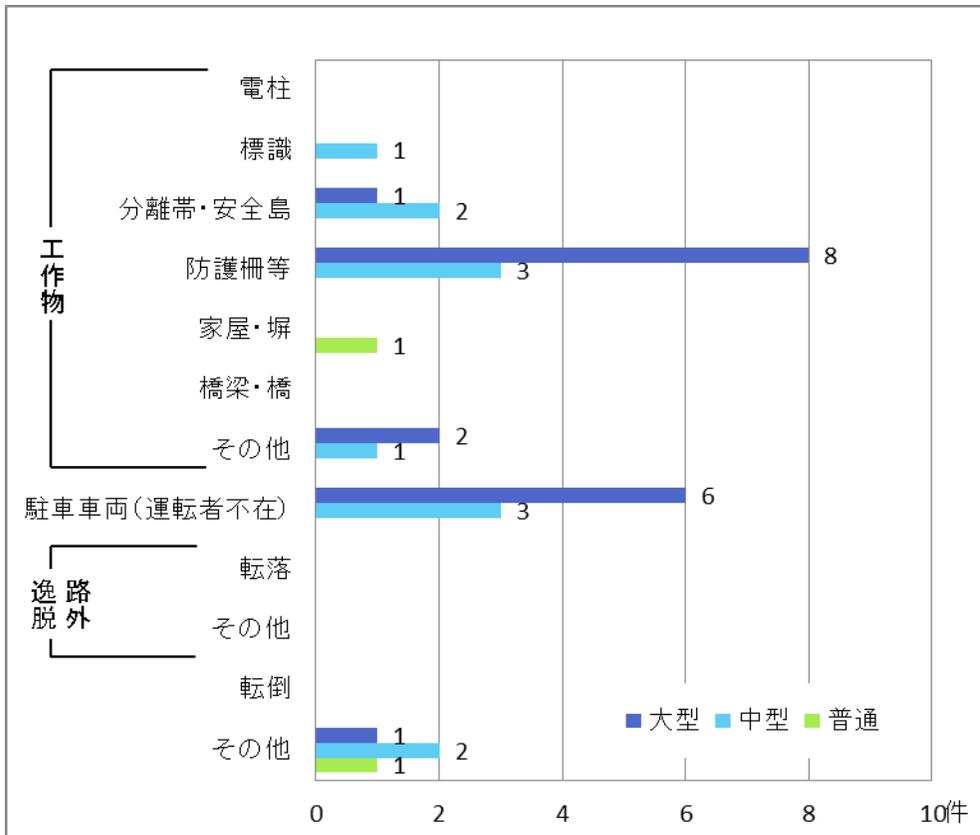
- ・車両区分の事故類型(車両相互)別にみると、「大型」では「左折時衝突」が最も多く31件(27.2%)となっている。次いで、「追突 進行中」17件(14.9%)、「追突 駐・停車中」及び「出会い頭衝突」がそれぞれ15件(13.2%)等と続いている。
- ・「中型」では「出会い頭衝突」が最も多く12件(23.5%)となっている。次いで、「追突 進行中」10件(19.6%) 「追突 駐・停車中」9件(17.6%) 等と続いている。
- ・「普通」では「追突 進行中」が最も多く5件(45.5%)となっている。



## VI. H26年死亡事故データ(車両区分)

### (3) 車両区分の事故類型(車両単独)別

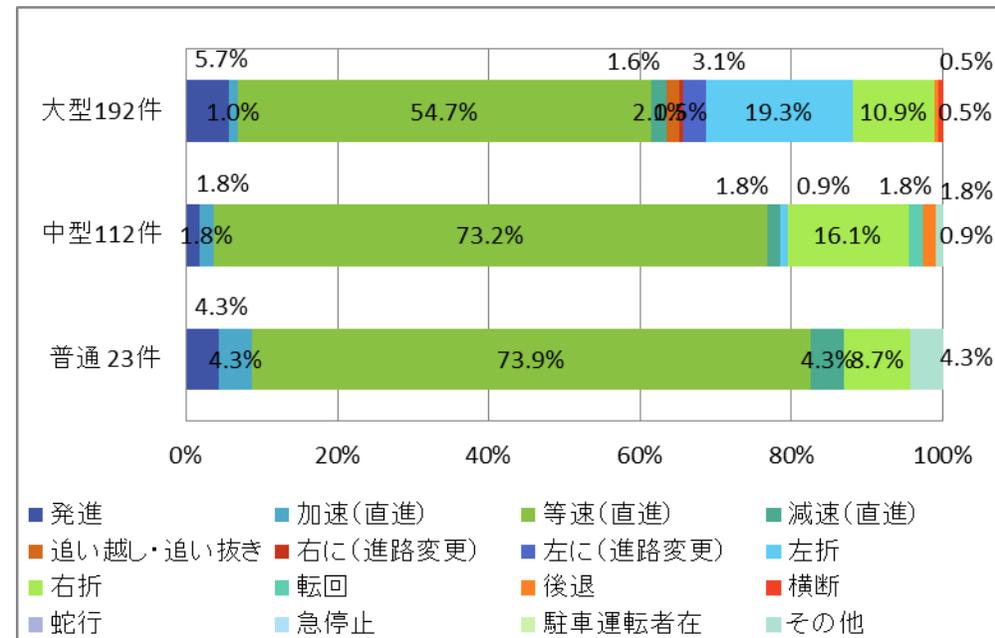
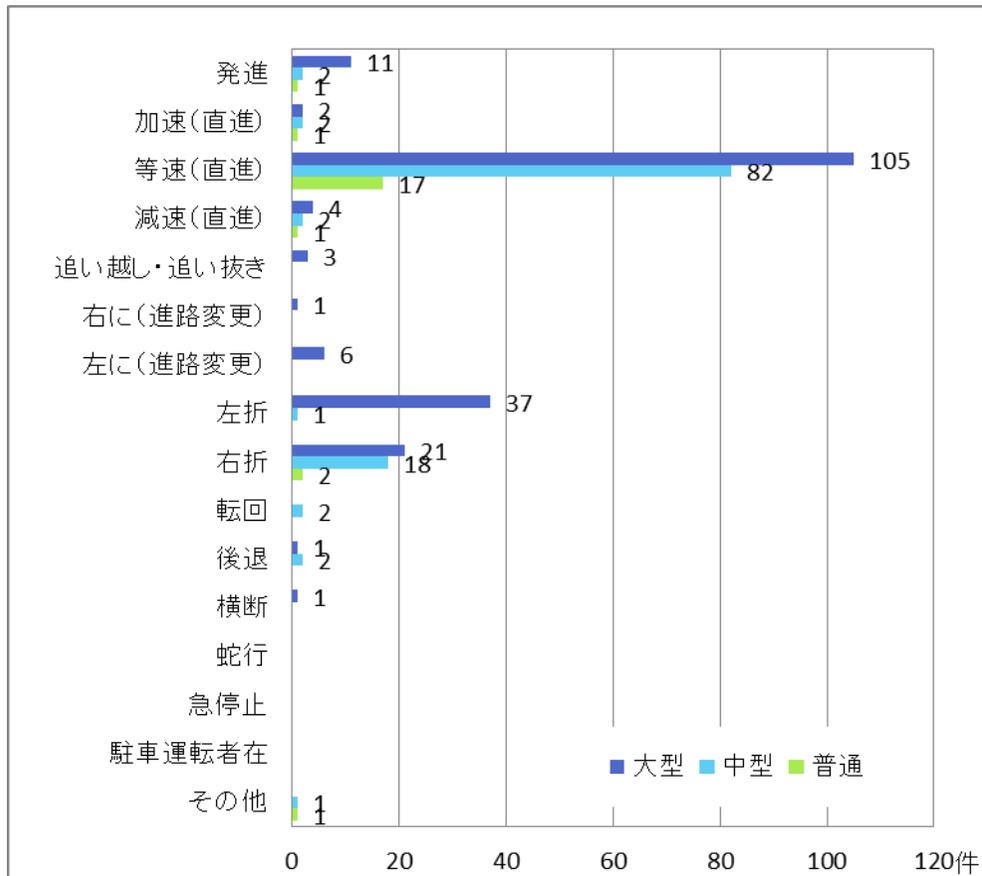
- ・ 車両区分の事故類型(車両単独)別にみると、「大型」は「工作物 防護柵等」が最も多く8件(44.4%)となっている。
- ・ 「中型」では「工作物 防護柵等」及び「駐車車両(運転者不在)」が最も多く、それぞれ3件(25.0%)となっている。
- ・ 「普通」では「工作物 家屋・塀」及び「その他」がそれぞれ1件(50.0%)となっている。



# VI. H26年死亡事故データ(車両区分)

## 3. 車両区分別の行動類型別

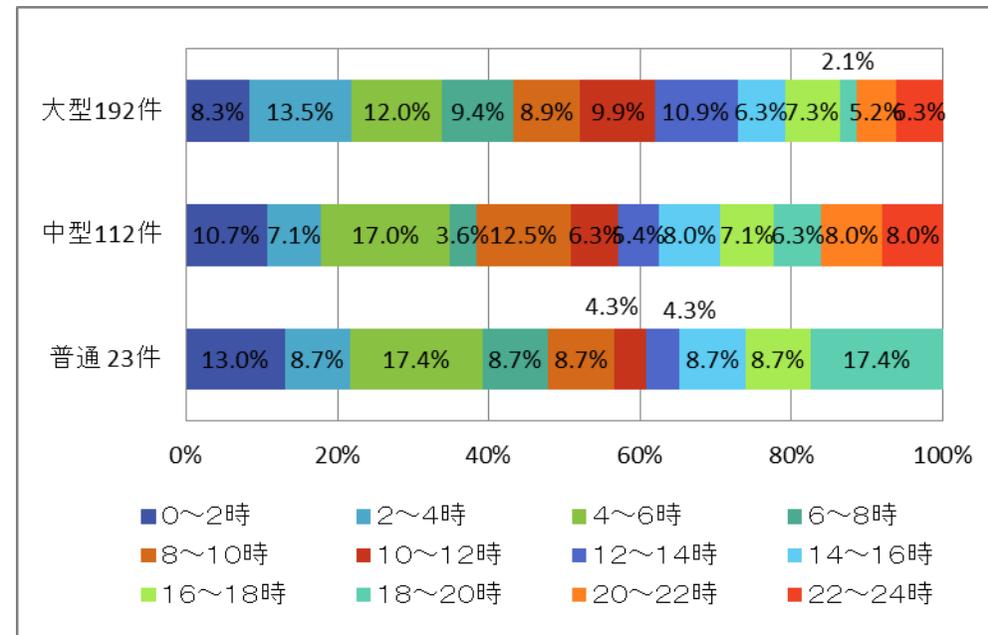
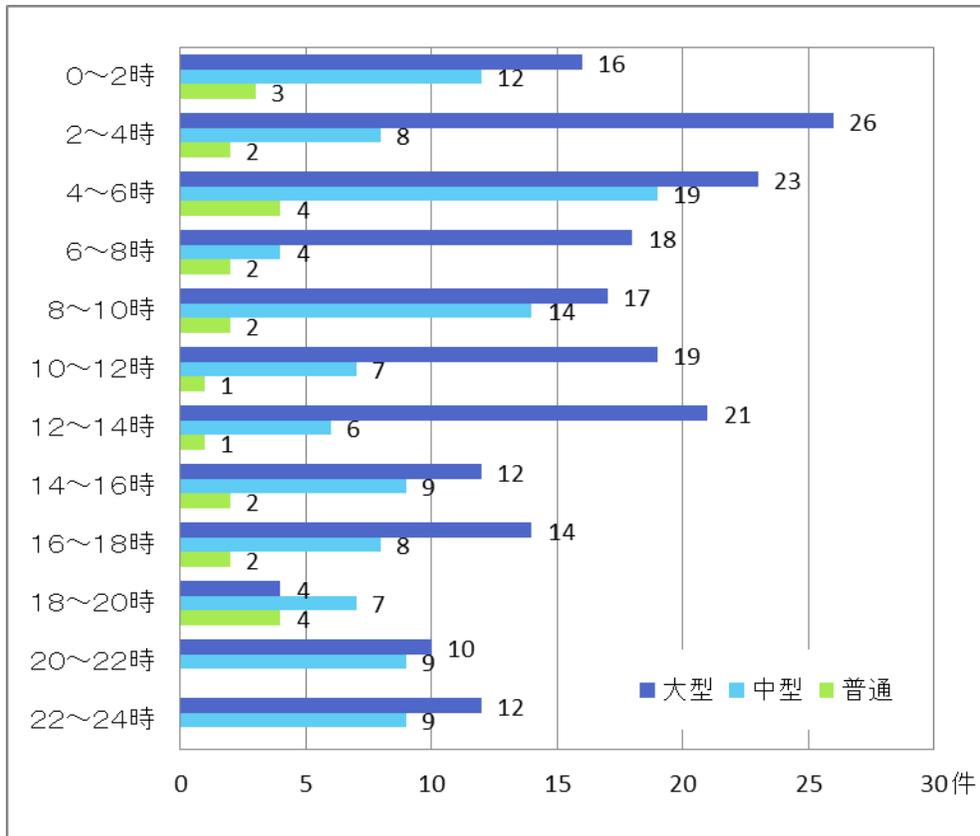
・車両区分別の行動類型別にみると、「大型」から「普通」までのいずれも「等速（直進）」が最も多く6～7割程度を占めている。



# VI. H26年死亡事故データ(車両区分)

## 4. 車両区分別の時間帯別

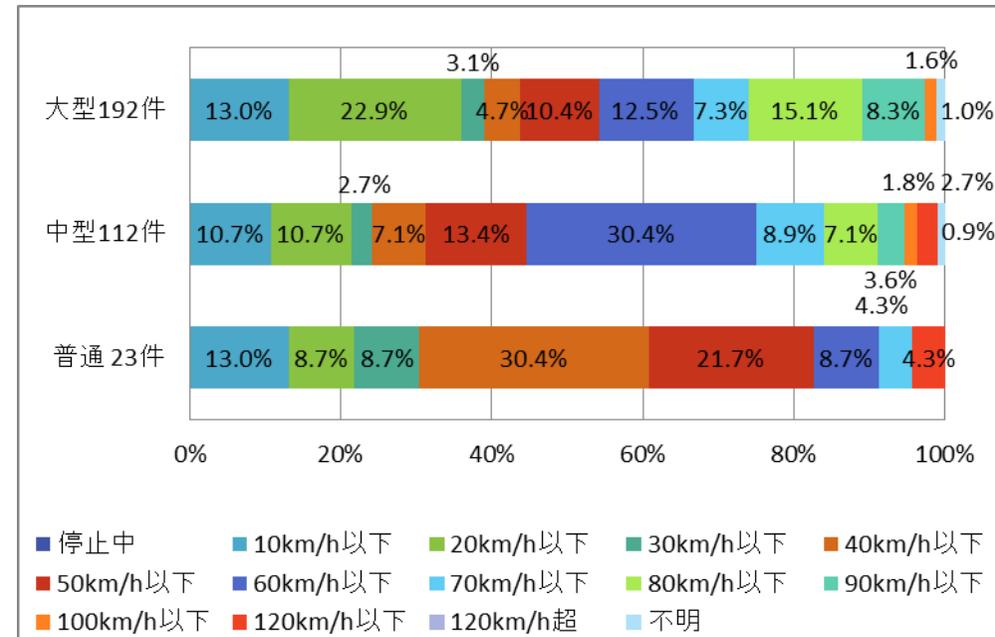
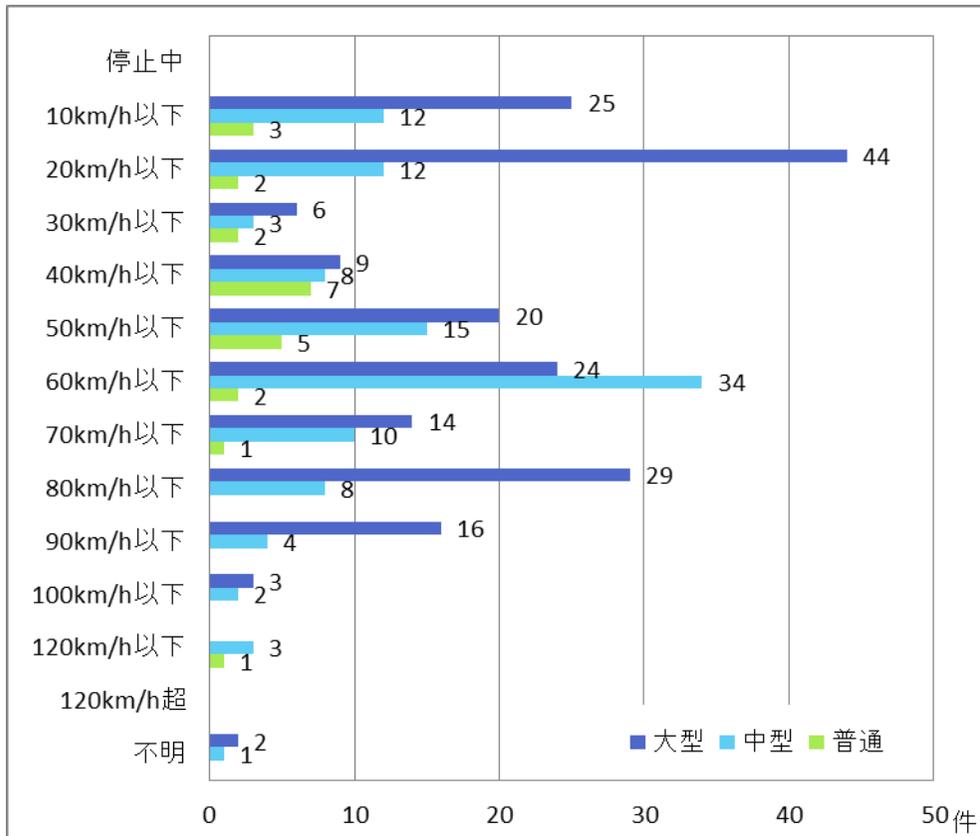
- ・車両区分別の時間帯別にみると、「大型」では「2～4時」が最も多く26件（13.5%）となっている。次いで、「4～6時」23件（12.0%）及び「12～14時」21件（10.9%）等と続いている。
- ・「中型」では「4～6時」が最も多く19件（17.0%）となっている。次いで、「8～10時」14件（12.5%）、「0～2時」12件（10.7%）等と続いている。
- ・「普通」では「4～6時」及び「18～20時」が最も多く、それぞれ4件（17.4%）となっている。



# VI. H26年死亡事故データ(車両区分)

## 5. 車両区分別の危険認知速度別

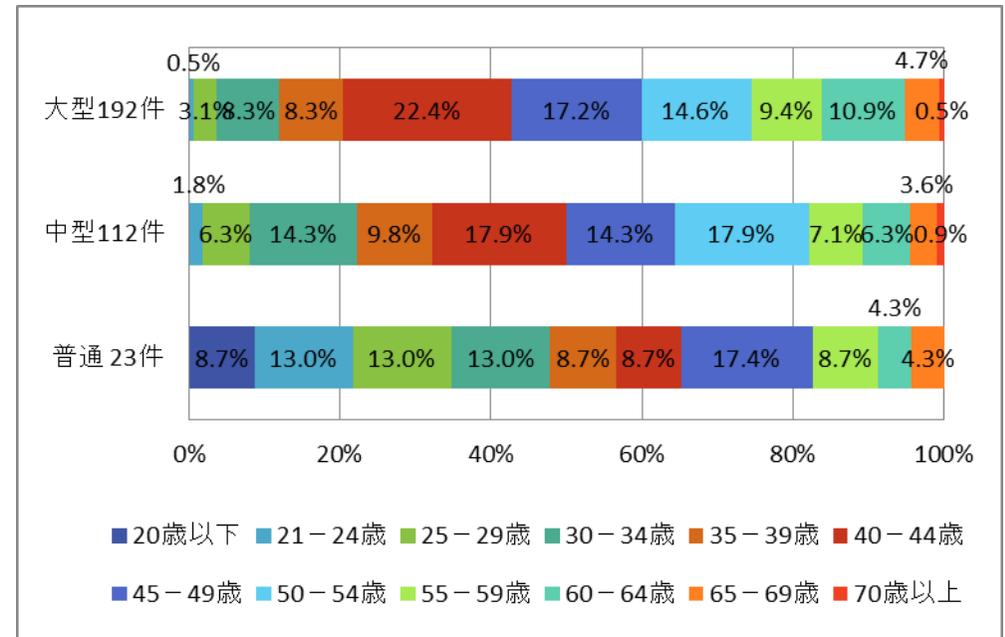
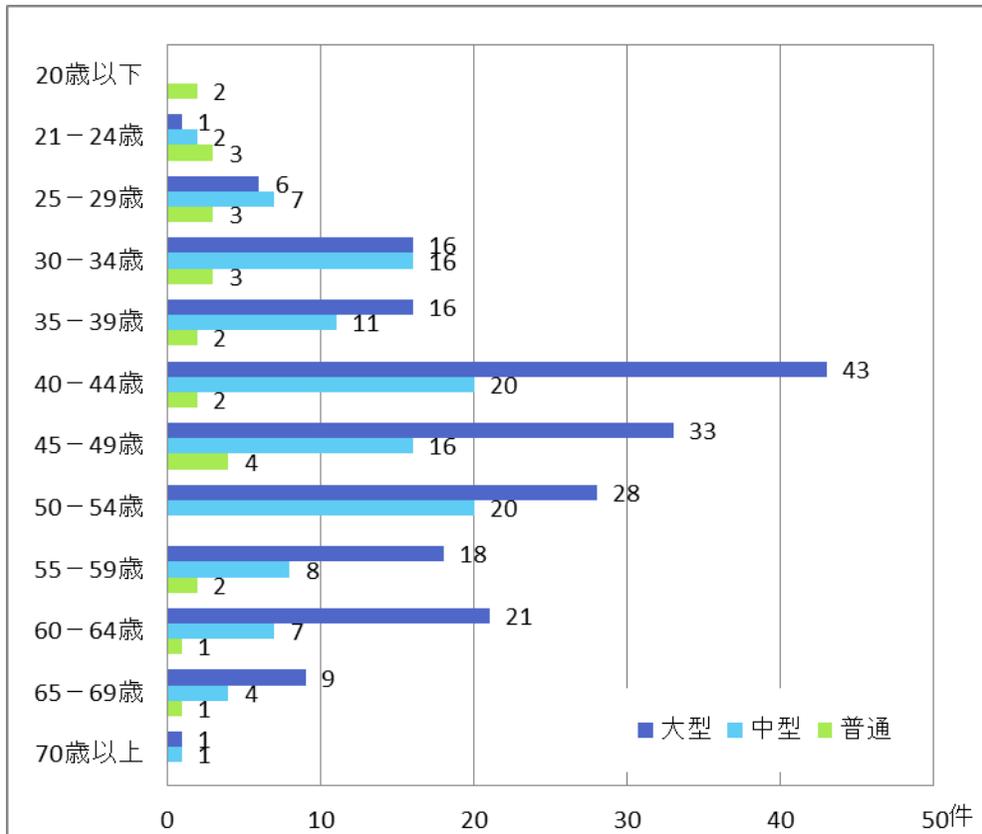
- ・車両区分別の危険認知速度別にみると、「大型」では「20km/h以下」が最も多く44件（22.9%）となっている。次いで、「80km/h以下」29件（15.1%）等と続いている。高速道路の最高速度に近い速度帯と市街地の最高速度に近い20km/h程度の速度帯に分布がわかれている。
- ・「中型」では「60km/h以下」が最も多く34件（30.4%）となっている。次いで、「50km/h以下」15件（13.4%）等と続いている。
- ・「普通」では「40km/h以下」が最も多く7件（30.4%）となっている。次いで、「50km/h以下」5件（21.7%）等と続いている。



# VI. H26年死亡事故データ(車両区分)

## 6. 車両区分別の年齢層別

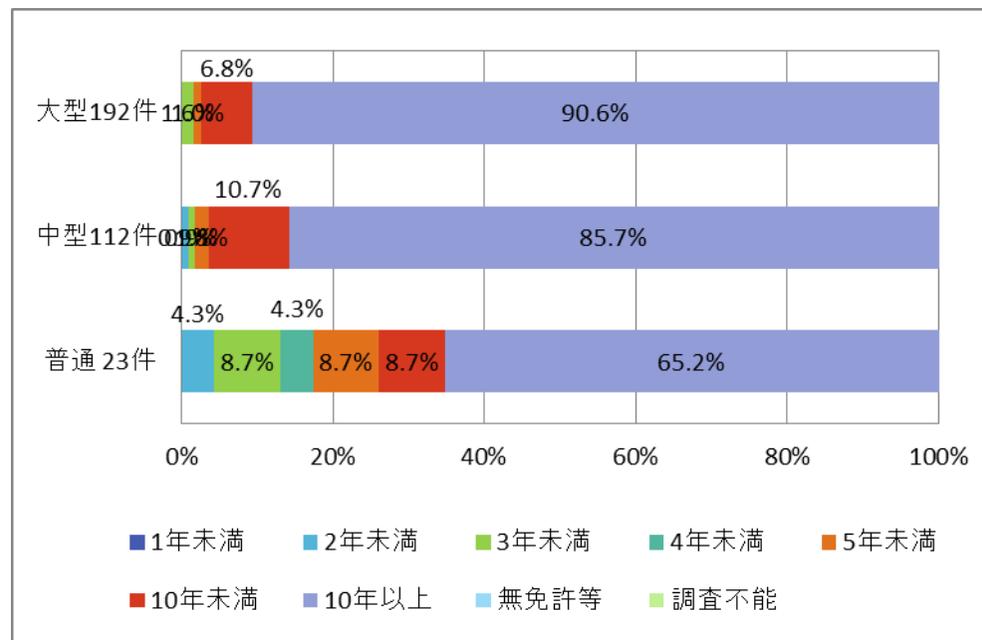
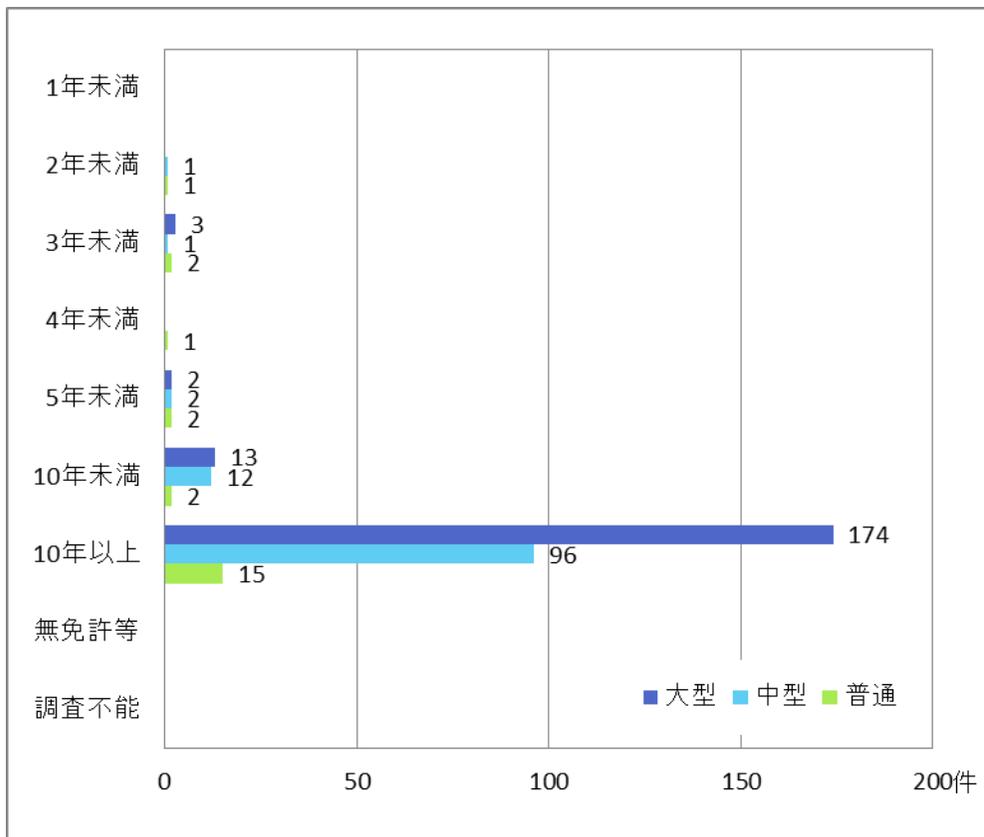
- ・車両区分別の年齢層別にみると、「大型」では「40-44歳」が最も多く43件（22.4%）となっている。次いで、「45-49」歳33件（17.2%）等と続いている。
- ・「中型」では「40-44歳」及び「50-54歳」が最も多く、それぞれ20件（17.9%）となっている。次いで、「30-34歳」及び「45-49歳」がそれぞれ16件（14.3%）等と続いている。
- ・「普通」では「45-49歳」が最も多く4件（17.4%）となっている。次いで、「21-24歳」、「25-29歳」及び「30-34歳」がそれぞれ3件（13.0%）となっており、比較的若年の層も多い。



# VI. H26年死亡事故データ(車両区分)

## 7. 車両区分別の免許取得年別

- ・道路区分別の免許取得年別にみると、いずれの車両も「10年以上」が最も多くなっている。
- ・「普通」は他の車両と比べると「10年未満」の割合が高い。



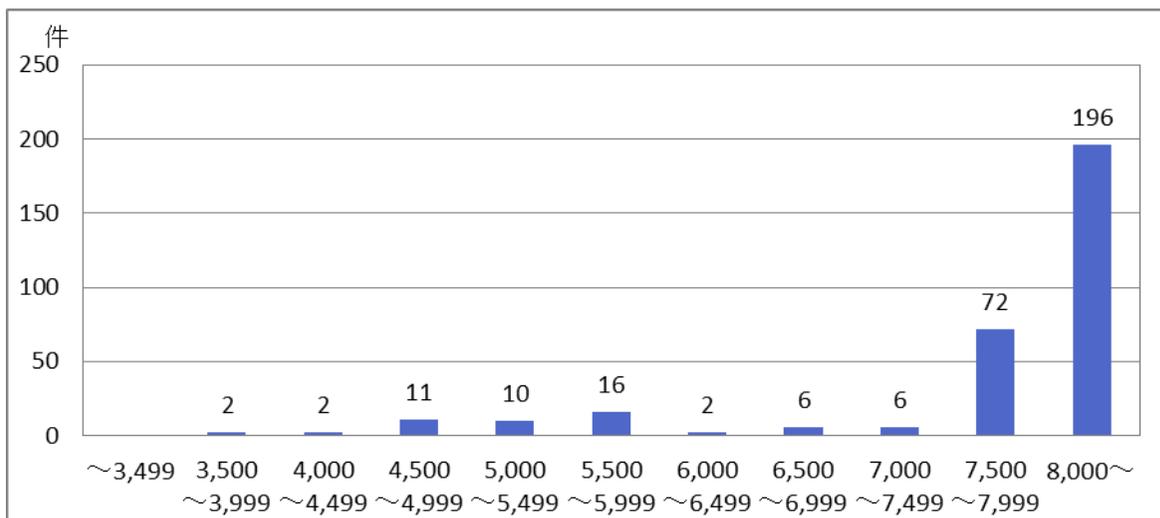
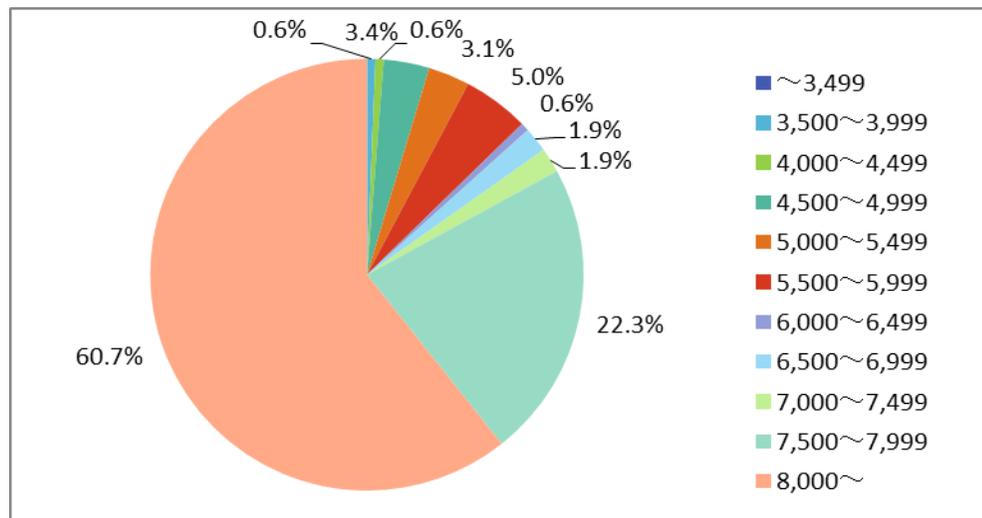
## VII. H26年死亡事故データ(車両総重量)

### 1. 車両総重量別

## Ⅶ. H26年死亡事故データ(車両総重量)

### 1. 車両総重量別

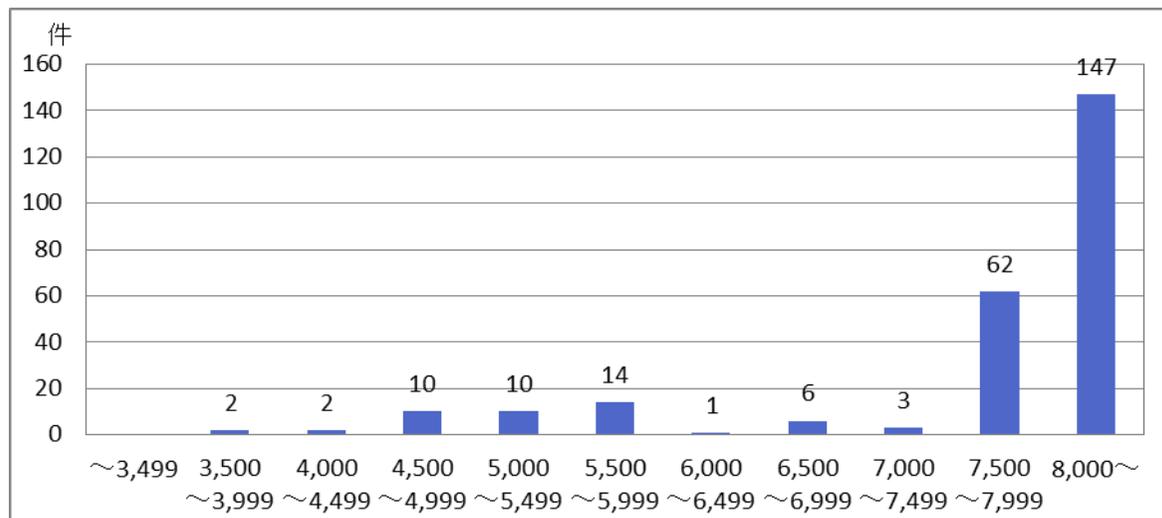
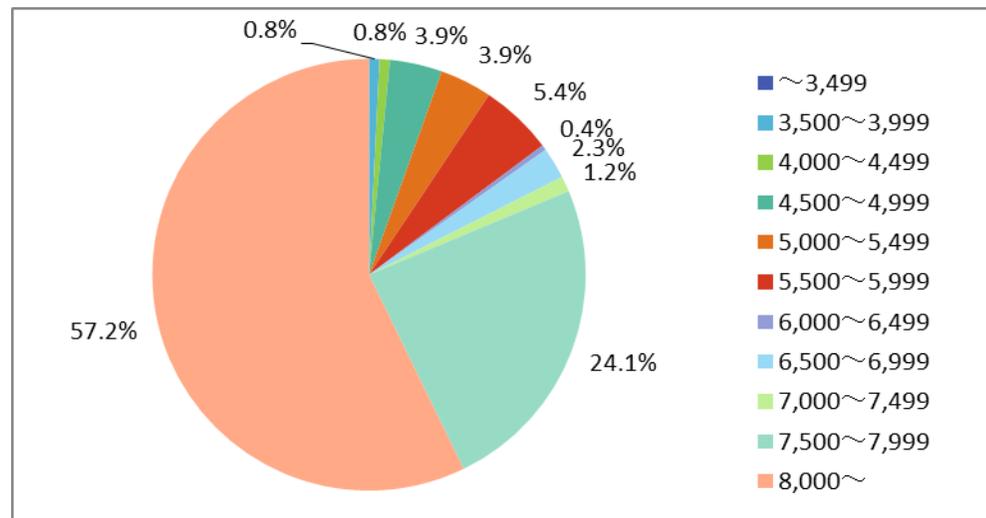
- 車両総重量別にみると、「8,000～」が最も多く196件(60.7%)と6割以上を占めている。
- 次いで、「7,500～7,999」72件(22.3%)等と続いており、両者で8割近くを占めている。



## VII. H26年死亡事故データ(車両総重量)

### (1) 一般道路上での車両総重量別

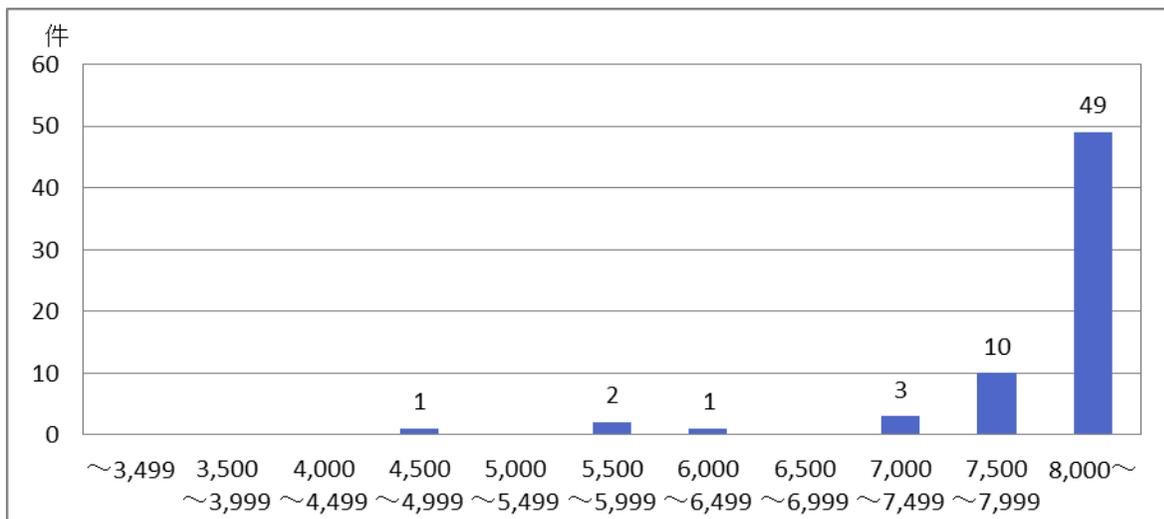
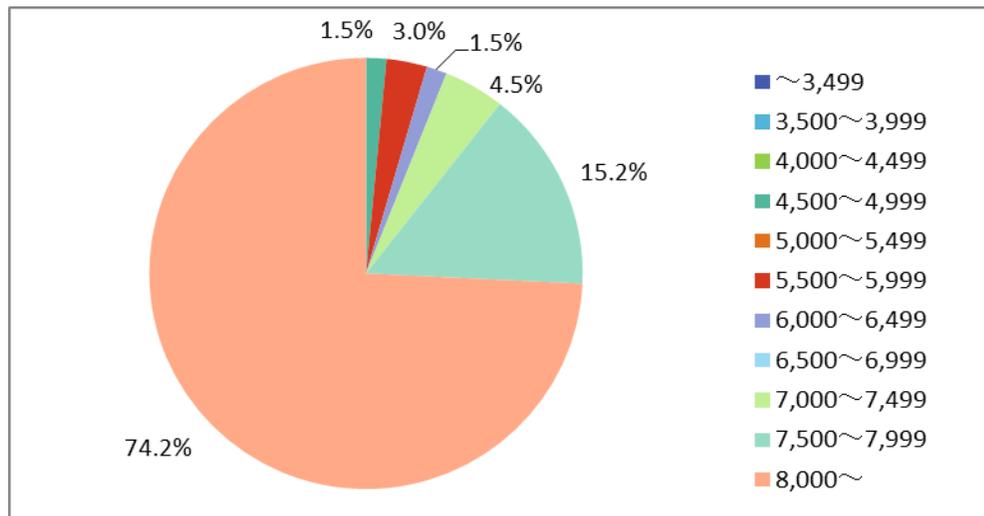
- 一般道路上での車両総重量別をみると、「8,000～」が最も多く147件（57.2%）と5割以上を占めている。
- 次に、「7,500～7,999」62件（24.1%）等と続いており、両者で8割近くを占めている。



## VII. H26年死亡事故データ(車両総重量)

### (2) 高速道路上での車両総重量別

- ・ 高速道路上での車両総重量別をみると、「8,000～」が最も多く49件(74.2%)と7割以上を占めている。
- ・ 次いで、「7,500～7,999」10件(15.2%)等と続いており、両者で9割近くを占めている。



## VIII. H26年死亡事故データ(年齢別)

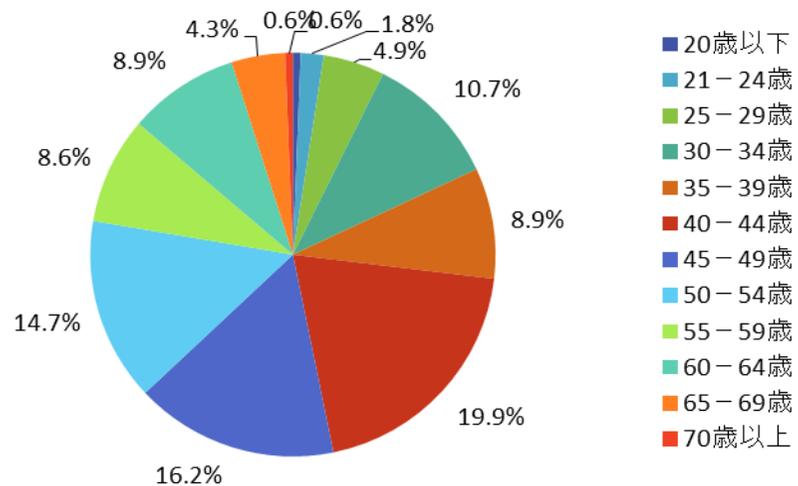
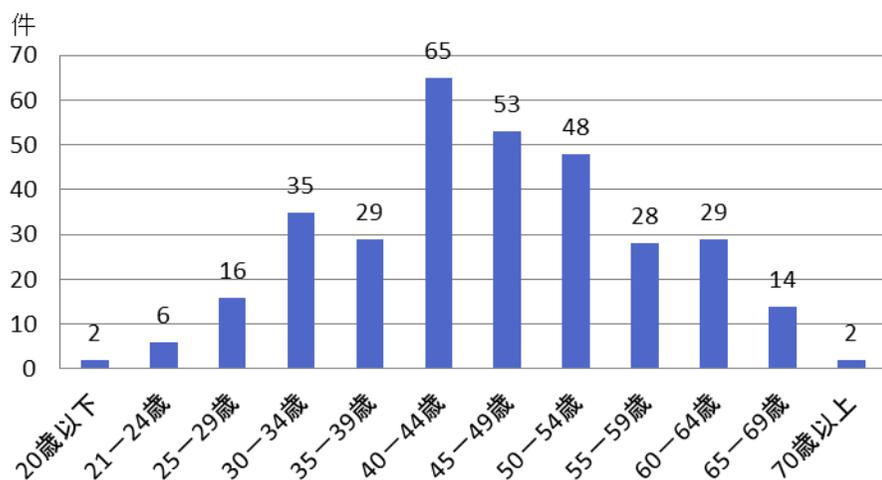
1. 年齢別

2. 年齢別の事故類型別

## Ⅷ. H26年死亡事故データ(年齢別)

### 1. 年齢別

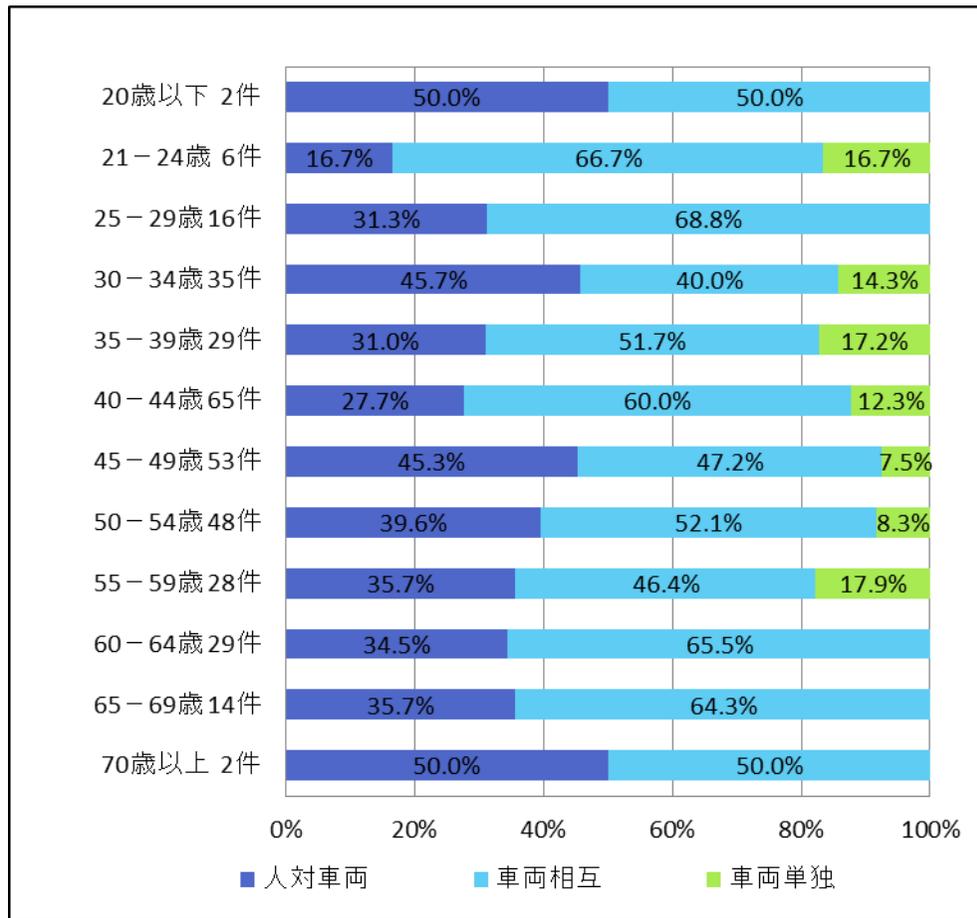
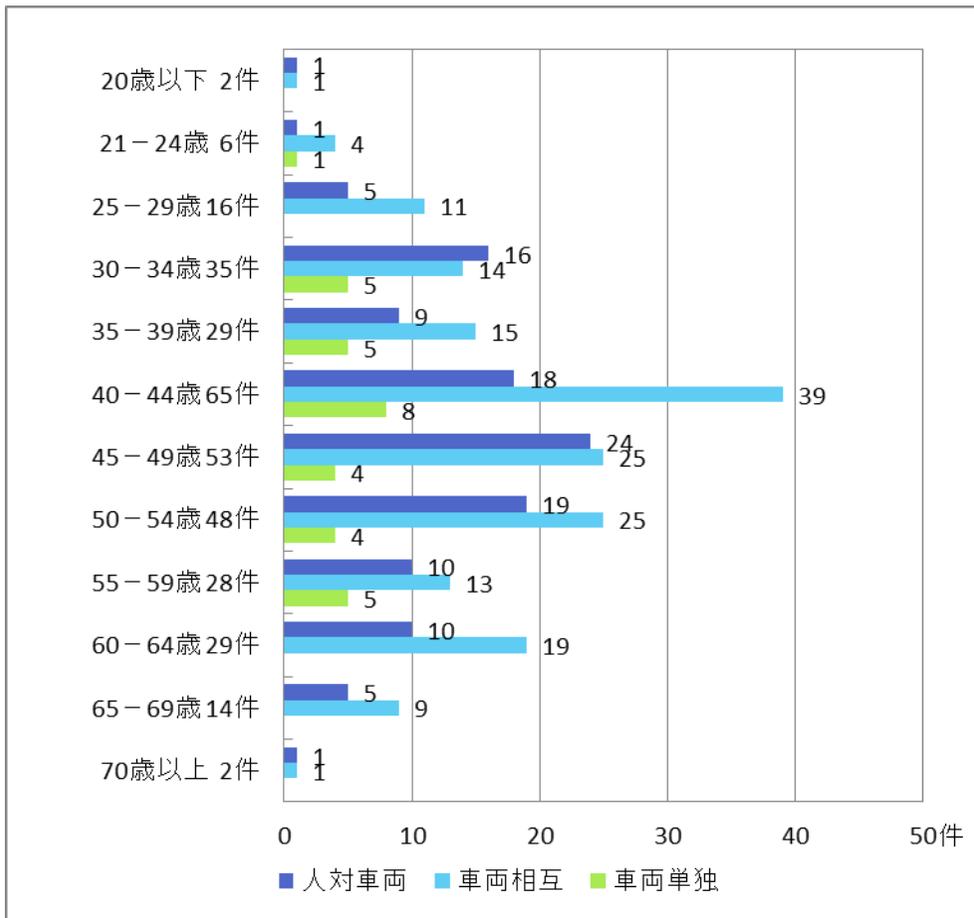
- ・年齢別にみると、「40-44歳」が最も多く65件（19.9%）となっている。
- ・次いで、「45-49歳」53件（16.2%）、「50-54歳」48件（14.7%）等と続いている。



# Ⅷ. H26年死亡事故データ(年齢別)

## 2. 年齢別の事故類型別

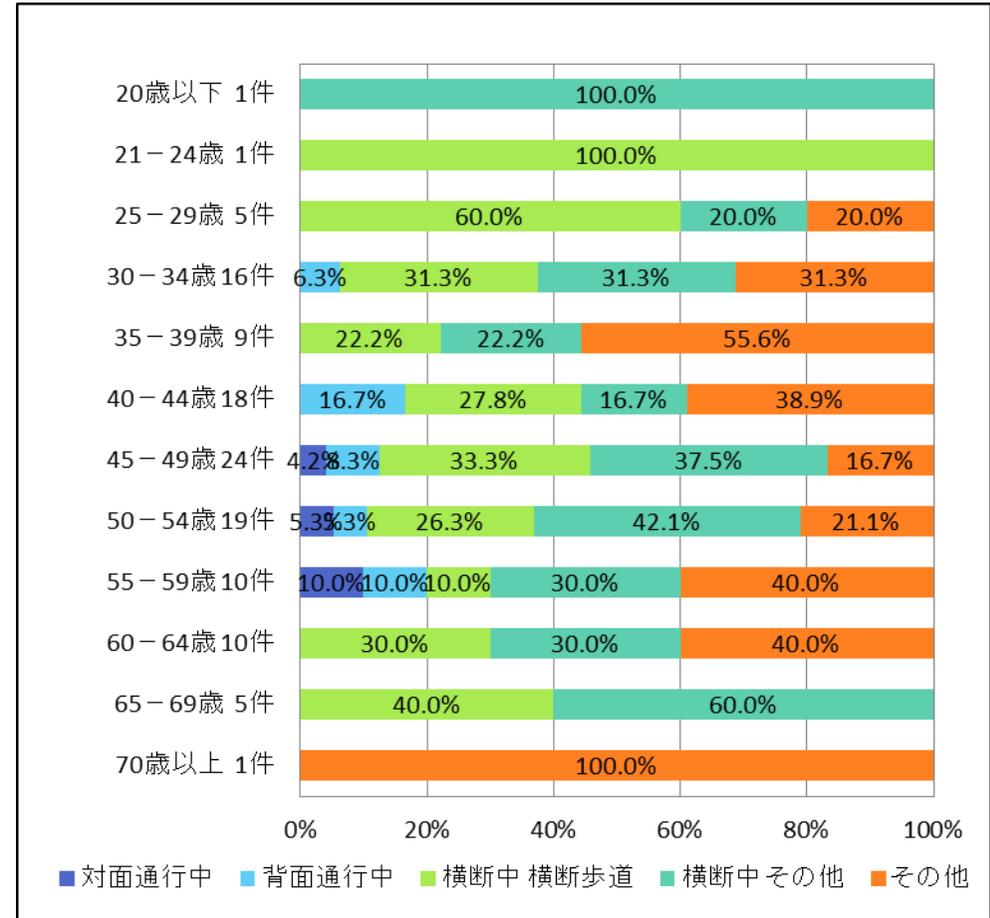
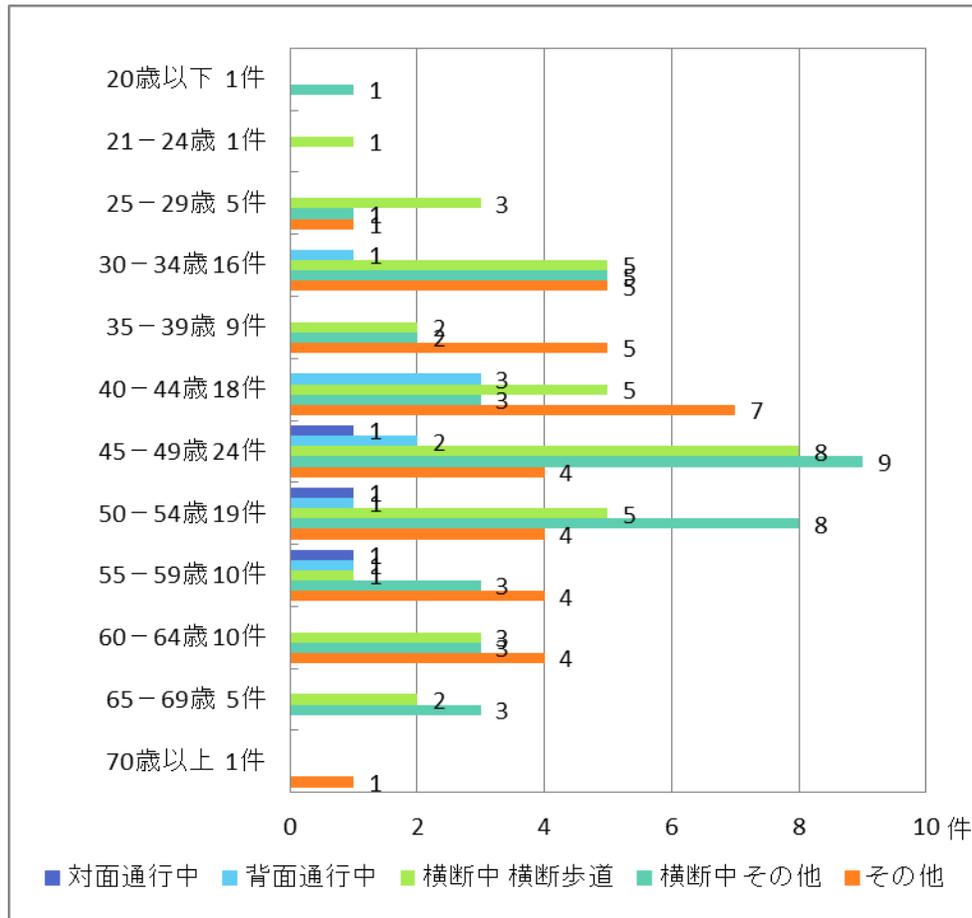
・年齢別の事故類型別にみると、一部の世代を除き、いずれも「車両相互」の割合が最も高くなっている。



## Ⅷ. H26年死亡事故データ(年齢別)

### (1) 年齢別の事故類型(人対車両)別

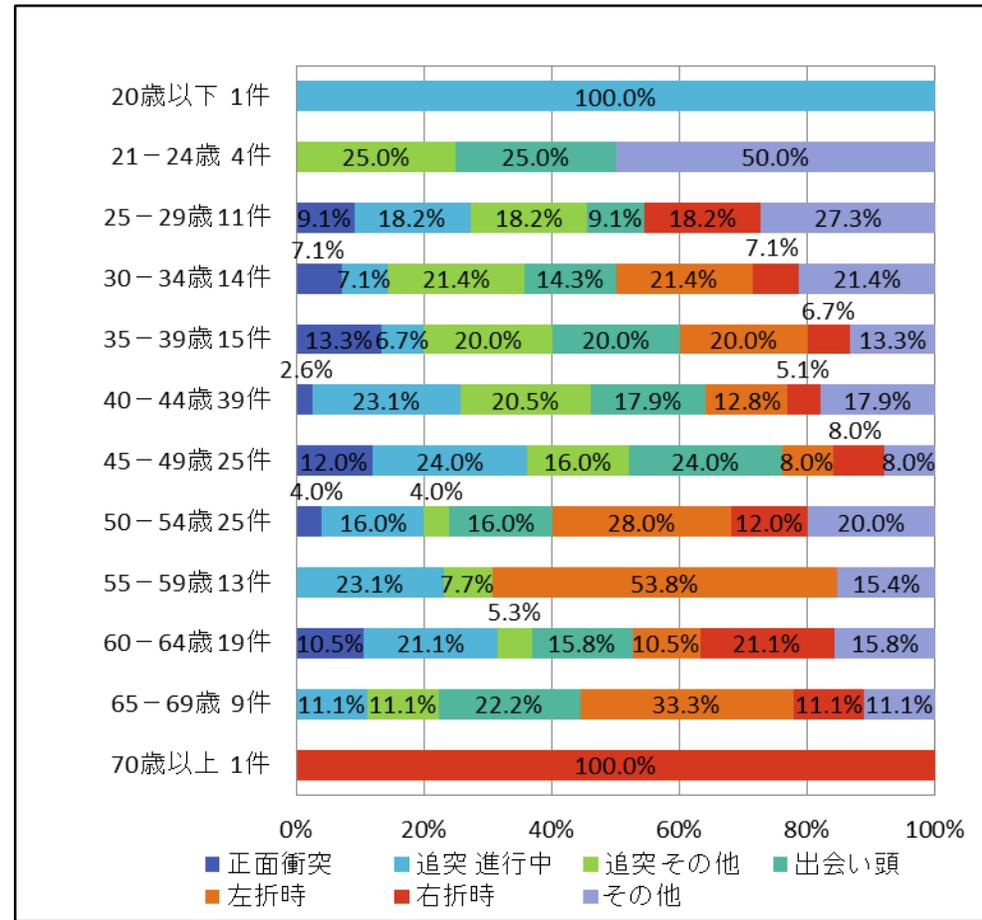
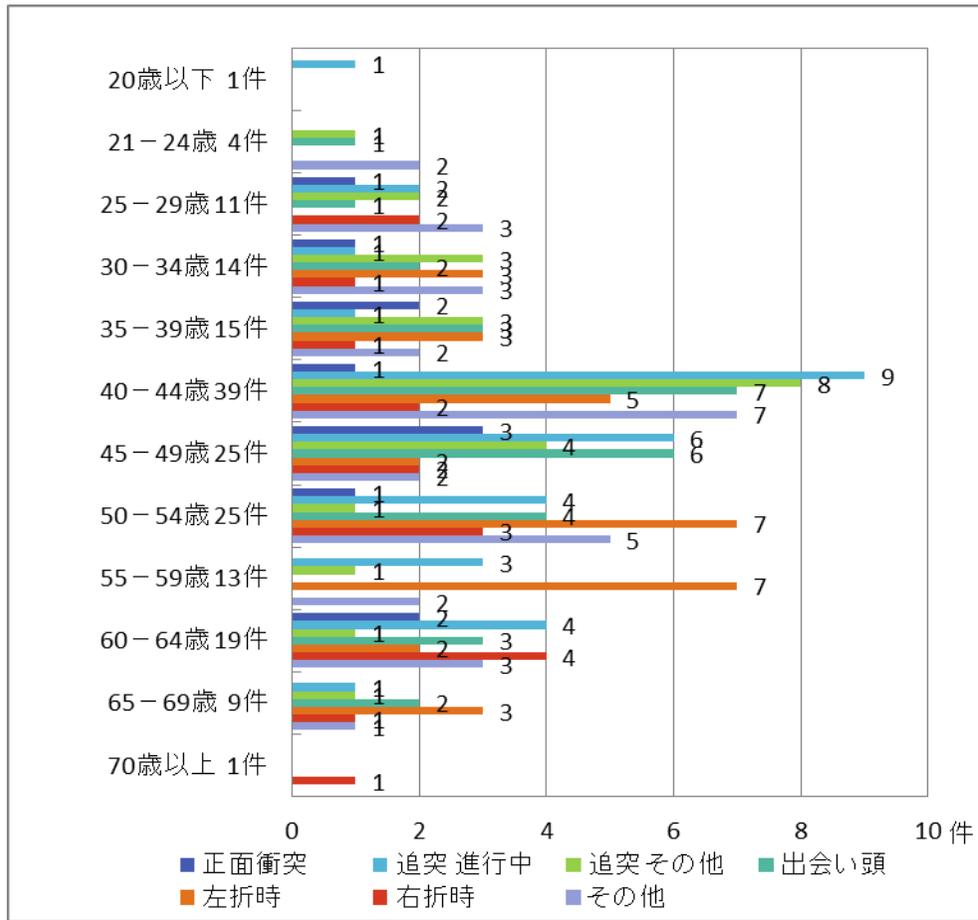
- ・年齢別の事故類型(人対車両)別にみると、一部の世代を除き、いずれも「横断中」の割合が高くなっている。
- ・「35-39歳」及び「70歳以上」は「その他」の割合が高い。



# Ⅷ. H26年死亡事故データ(年齢別)

## (2) 年齢別の事故類型(車両相互)別

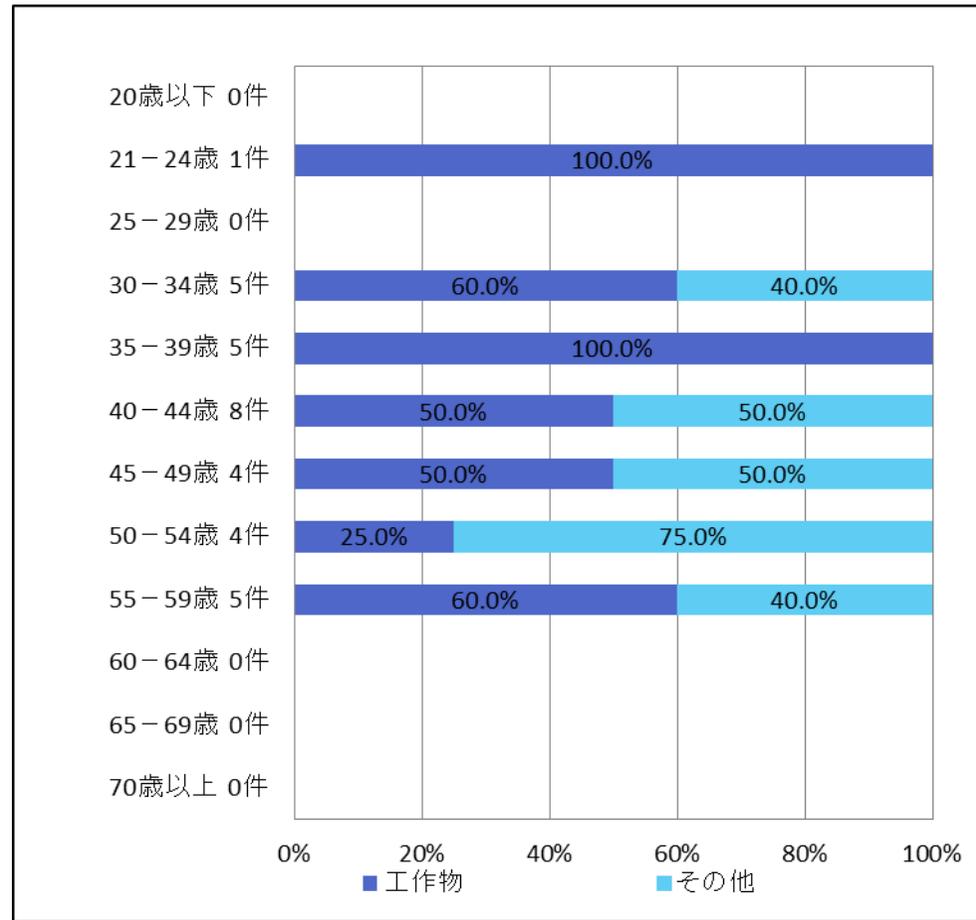
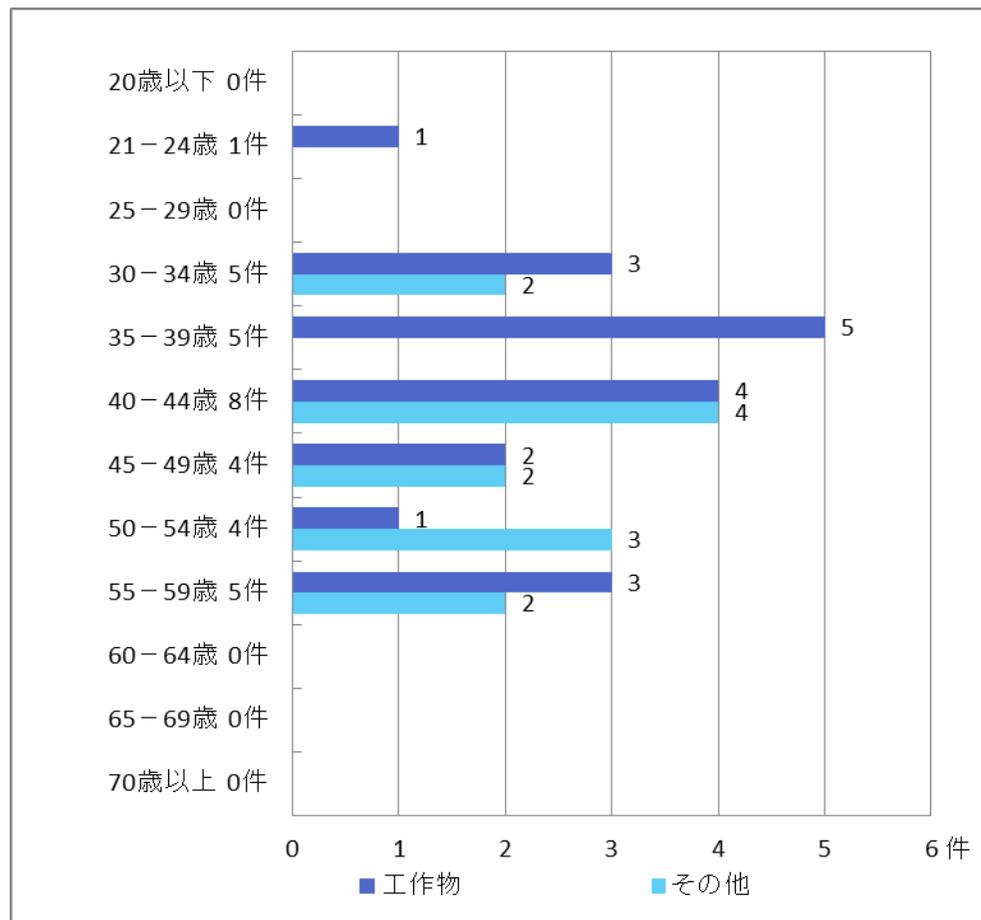
- ・年齢別の事故類型(車両相互)別にみると、世代によって傾向は異なる。
- ・「55-59歳」及び「65-69歳」は「左折」の割合が高い。



## VIII. H26年死亡事故データ(年齢別)

### (3) 年齢別の事故類型(車両単独)別

- ・年齢別の事故類型(車両単独)別みると、世代によって傾向は異なる。



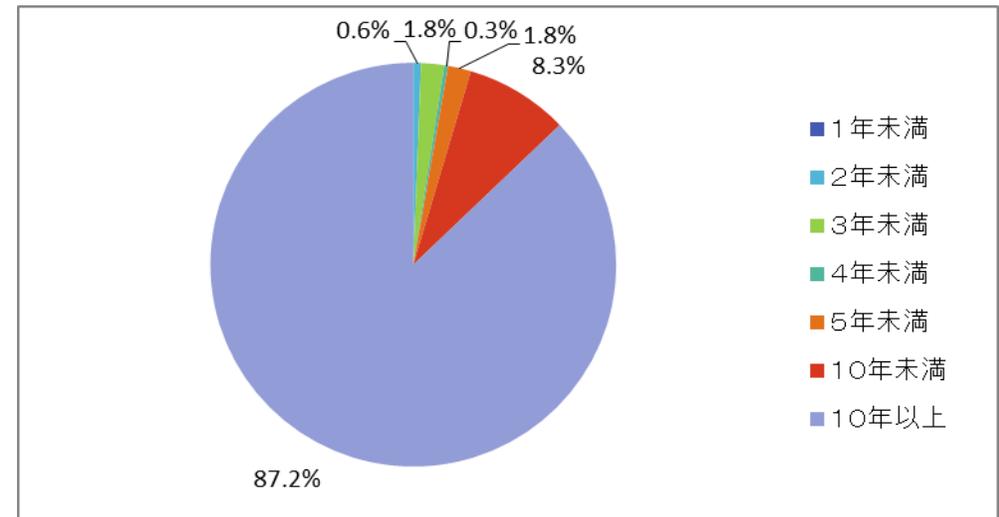
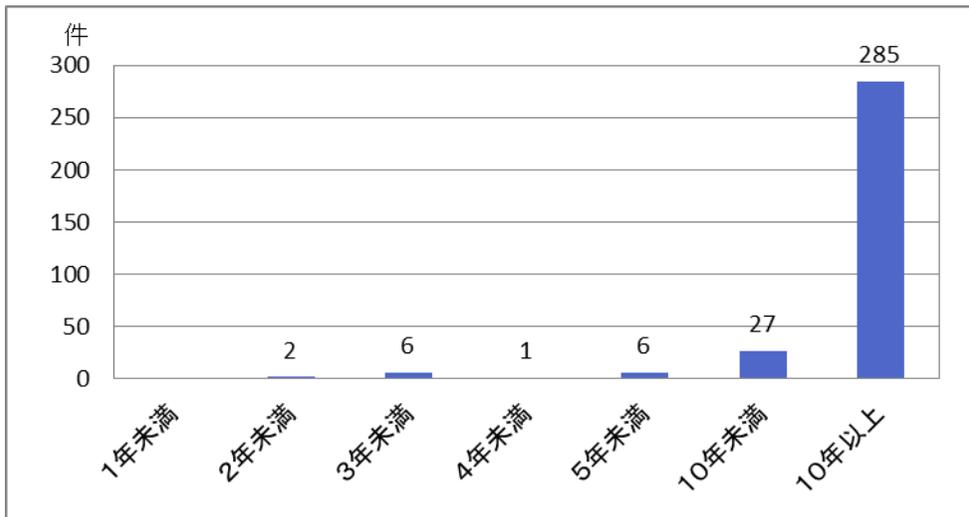
## Ⅸ. H26年死亡事故データ(運転免許経験年数別)

1. 運転免許経験年数別
2. 運転免許経験年数別の事故類型別

## Ⅸ. H26年死亡事故データ(運転免許経験年数別)

### 1. 運転免許経験年数別

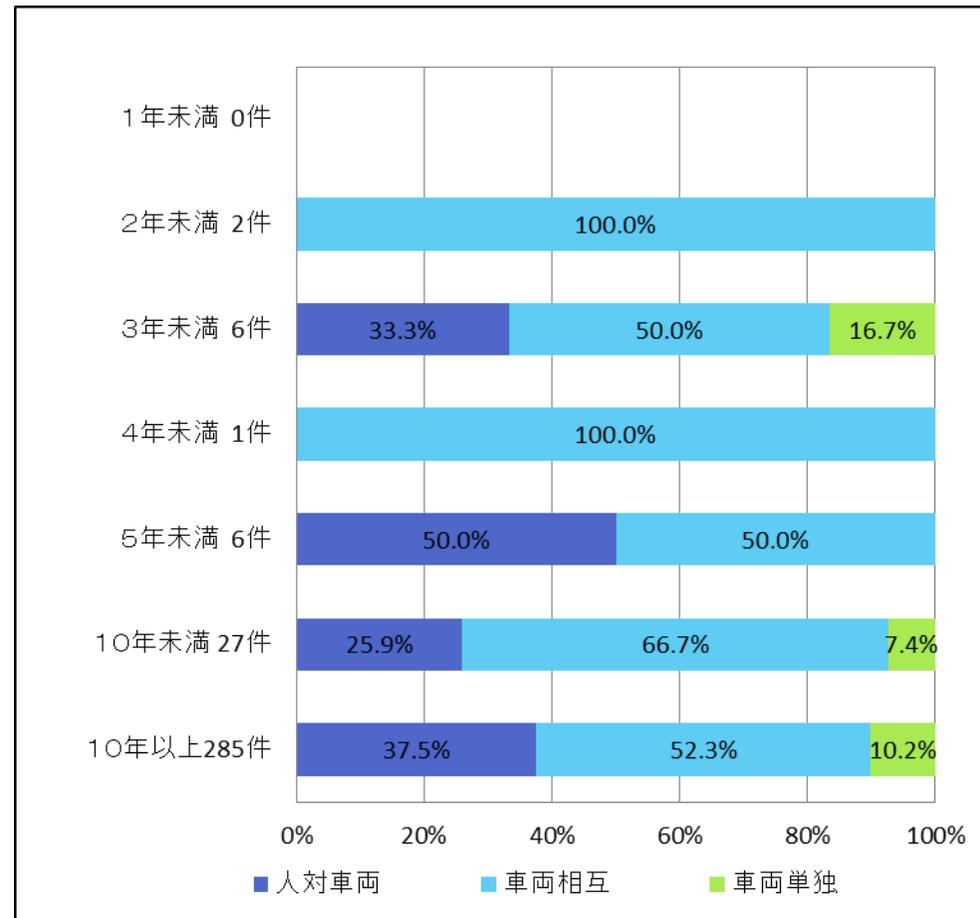
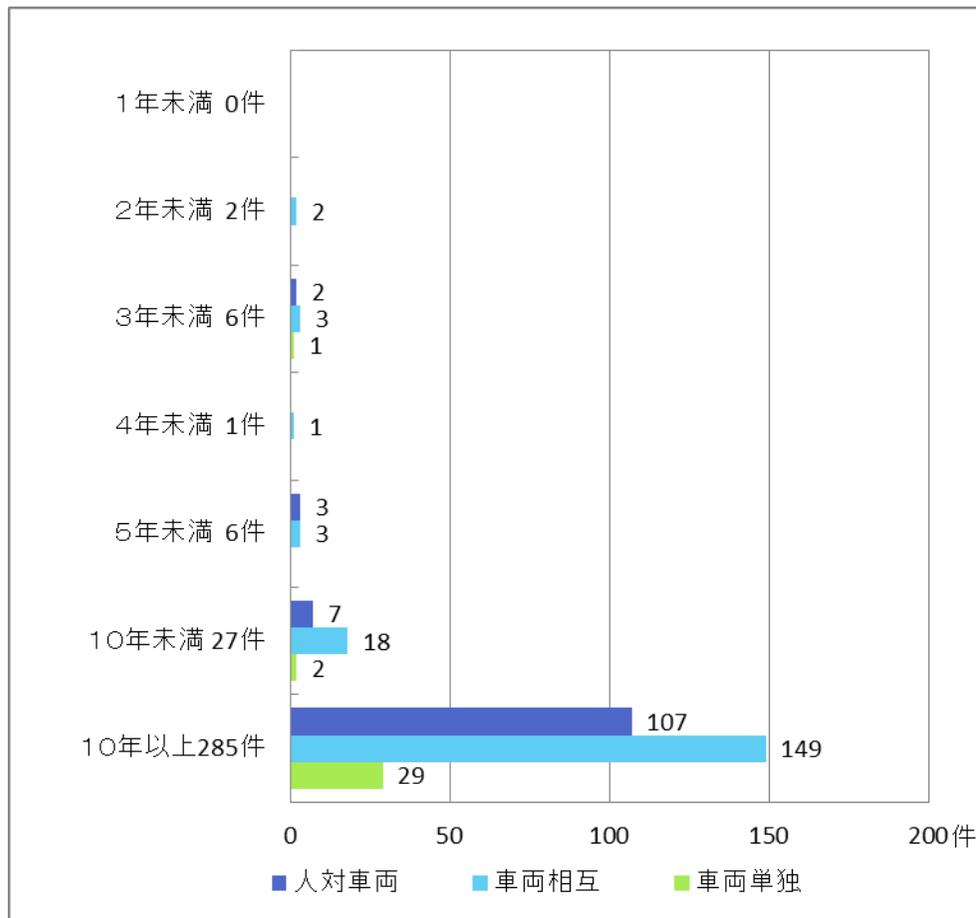
- ・運転免許経験年数別にみると、「10年以上」が最も多く285件（87.2%）と9割近くを占めている。



# Ⅸ. H26年死亡事故データ(運転免許経験年数別)

## 2. 運転免許経験年数別の事故類型別

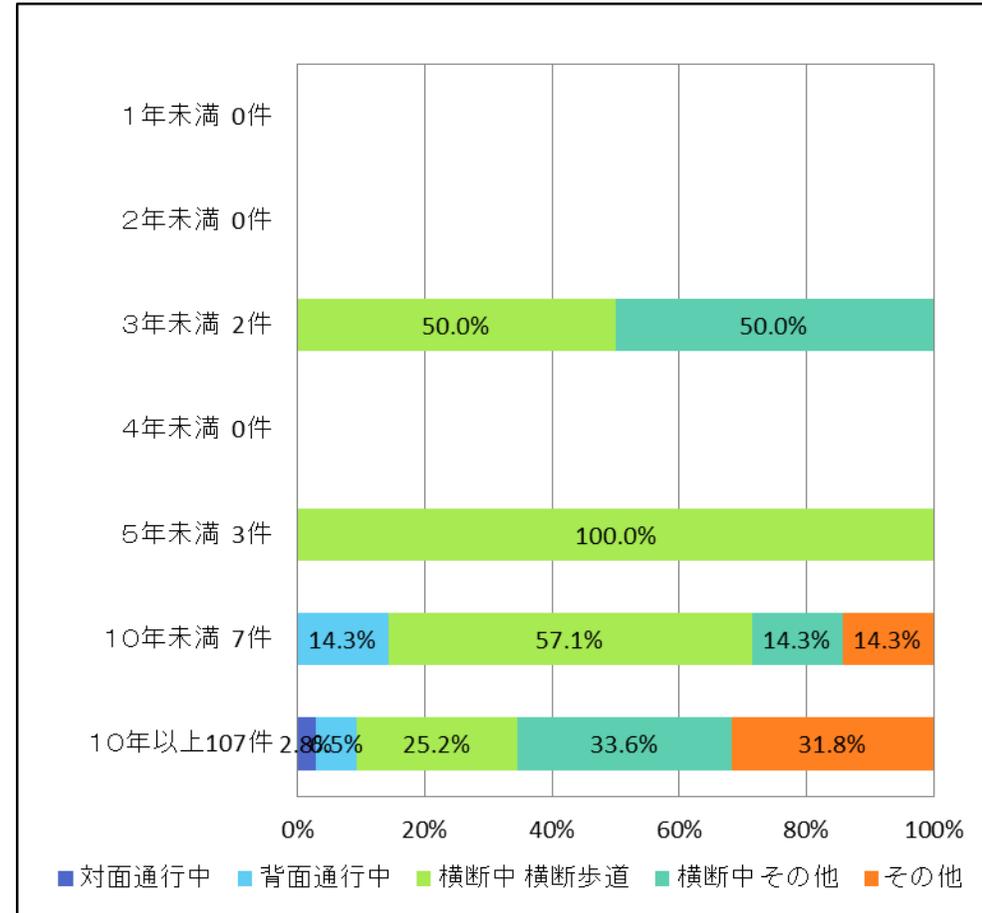
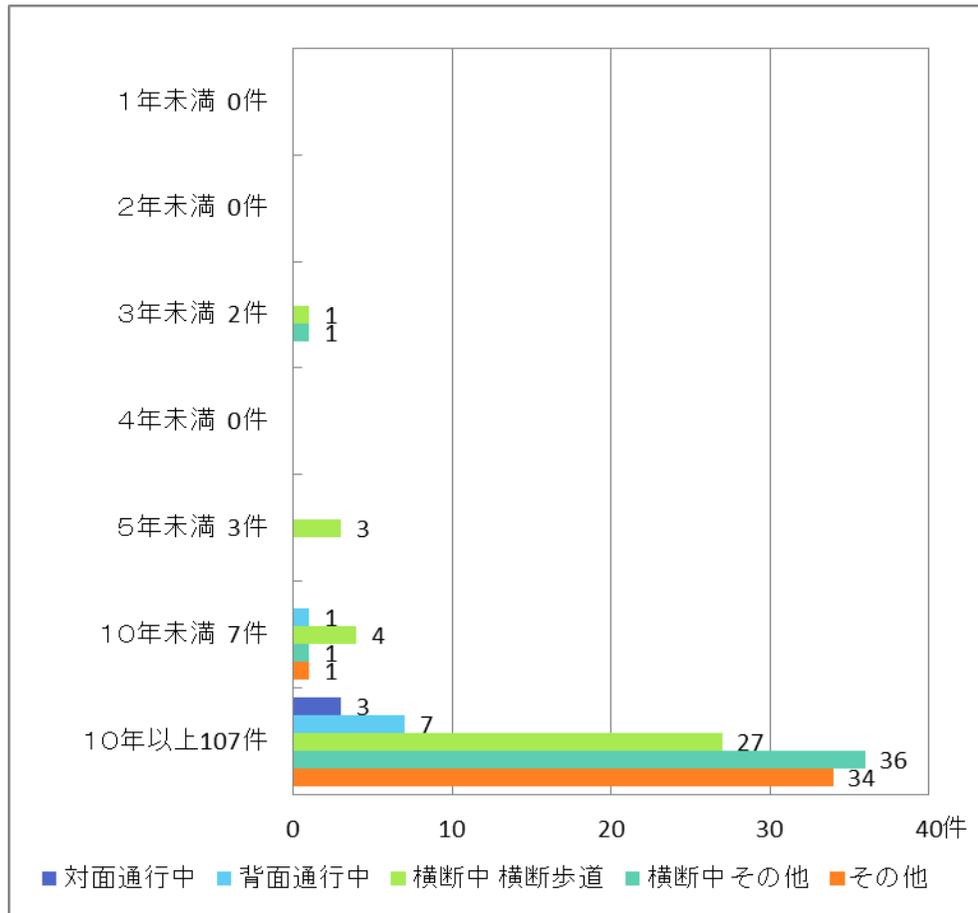
・運転免許経験年数別の事故類型別にみると、いずれの経験年数も「車両相互」の割合が高い。



## Ⅸ. H26年死亡事故データ(運転免許経験年数別)

### (1) 運転免許経験年数別の事故類型(人対車両)別

- ・運転免許経験年数別の事故類型(人対車両)別にみると、10年未満までのいずれの世代も概ね「横断中 横断歩道」の割合が高いが、「10年以上」は「横断中 その他」の割合が高い。

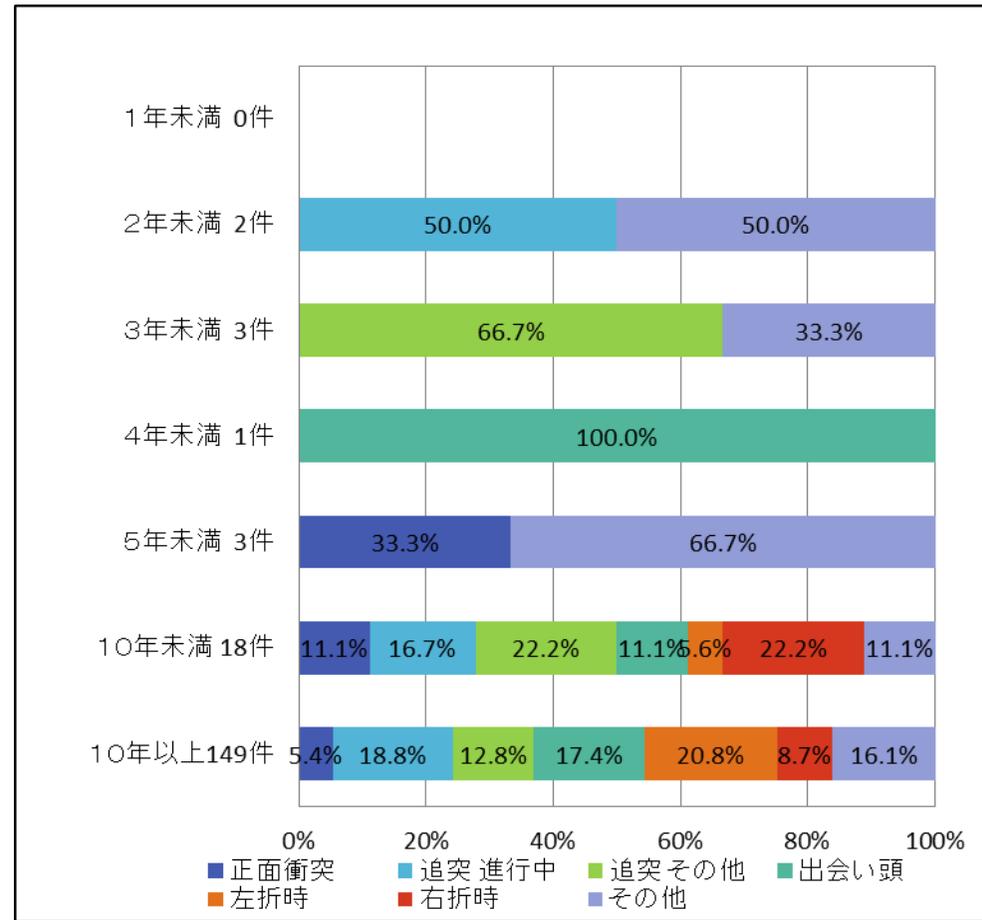
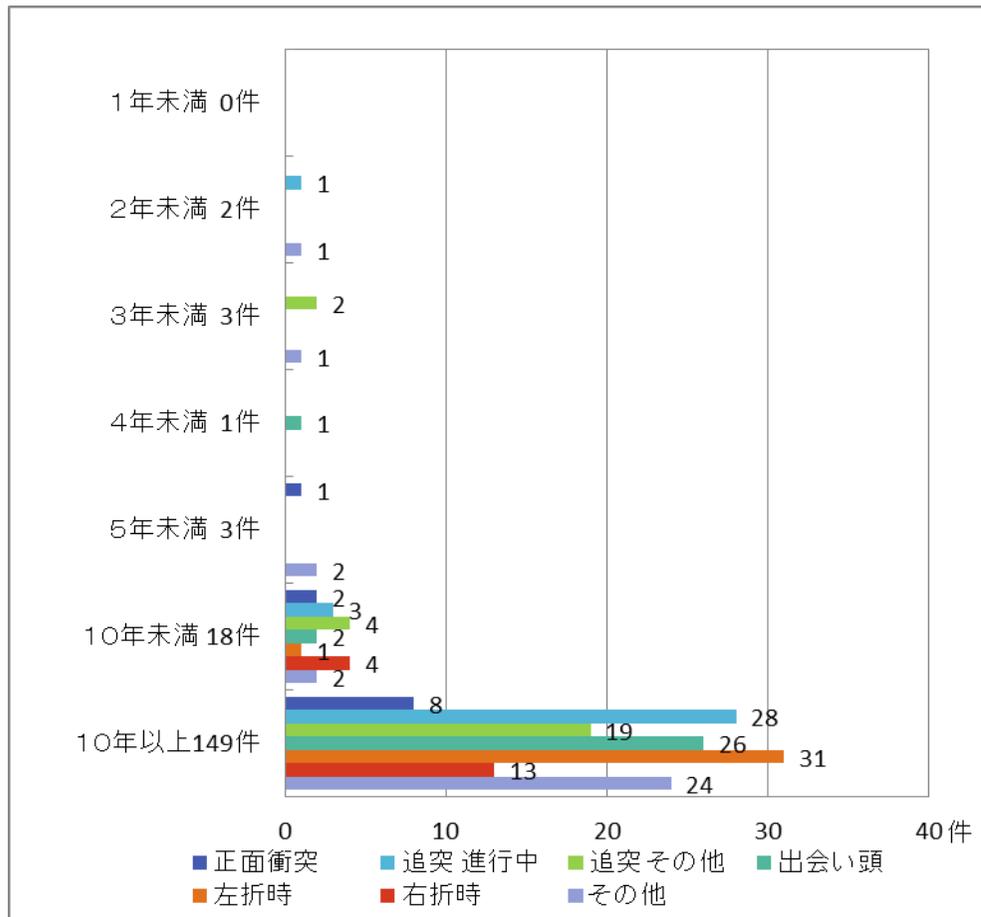


※対自転車事故は、「車両相互」に含まれます。

# Ⅸ. H26年死亡事故データ(運転免許経験年数別)

## (2) 運転免許経験年数別の事故類型(車両相互)別

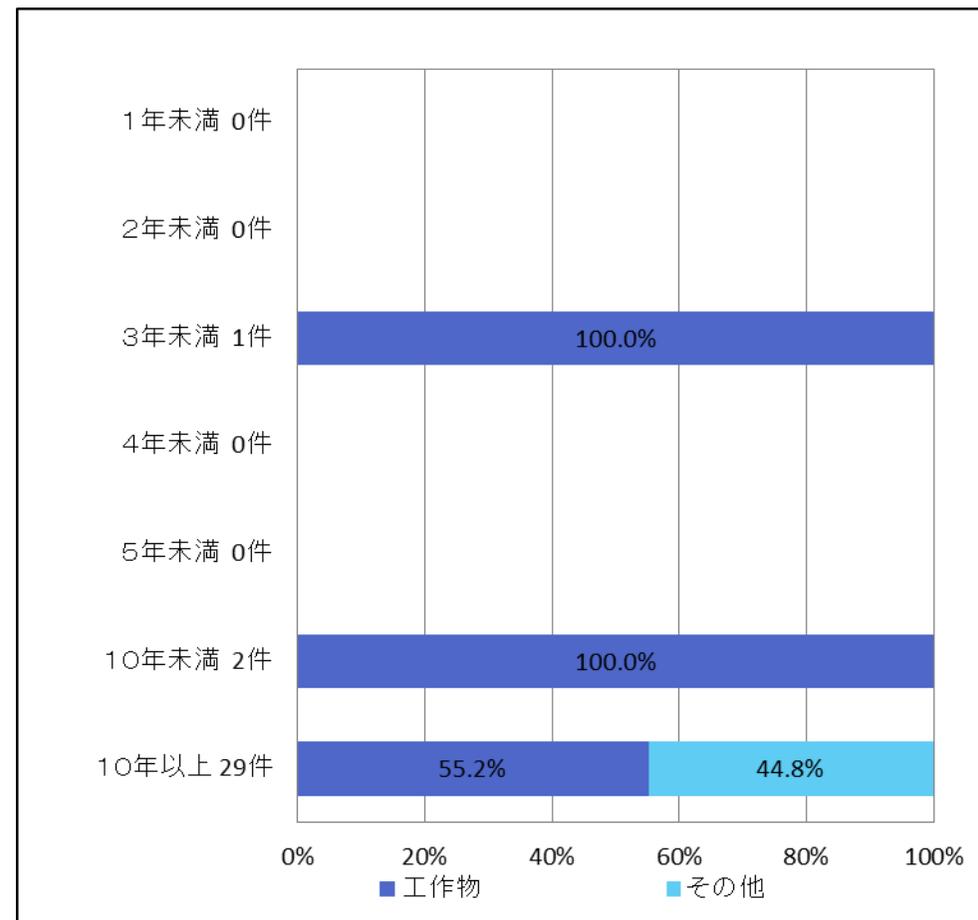
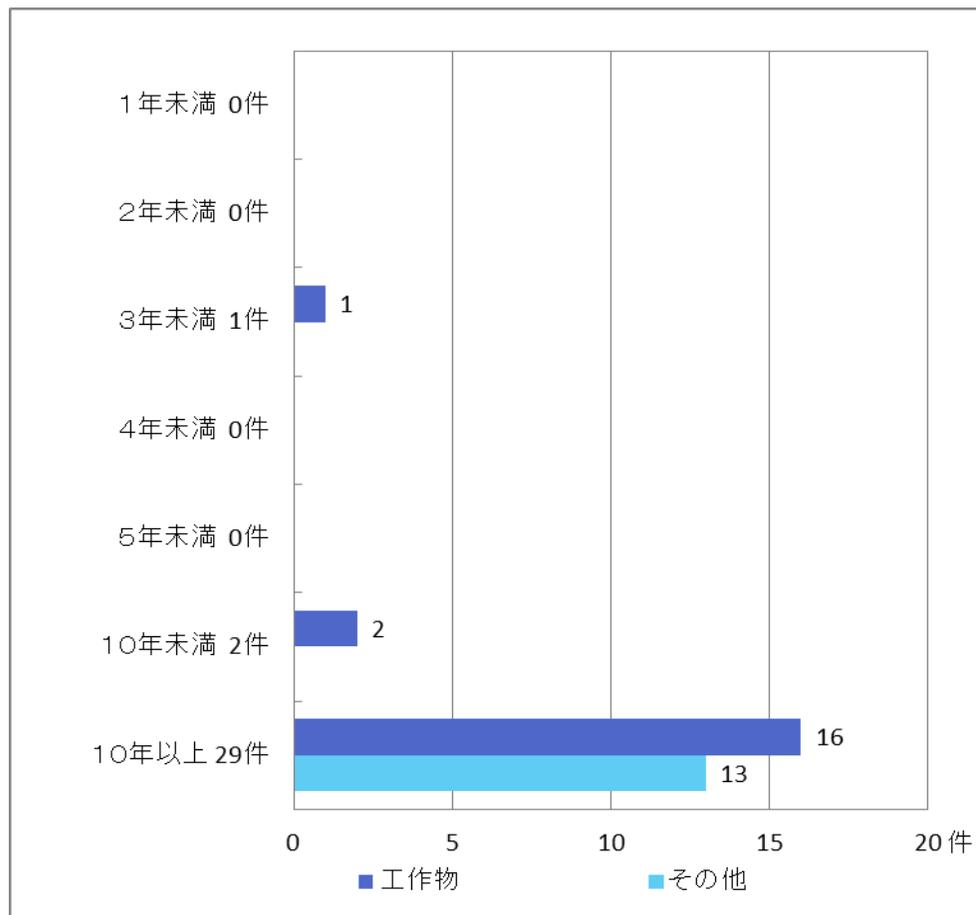
- ・運転免許経験年数別の事故類型(車両相互)別にみると、「10年未満」は「追突 その他」及び「右折時」の割合が高く、「10年以上」は「左折時」の割合が高い。



## Ⅸ. H26年死亡事故データ(運転免許経験年数別)

### (3) 運転免許経験年数別の事故類型(車両単独)別

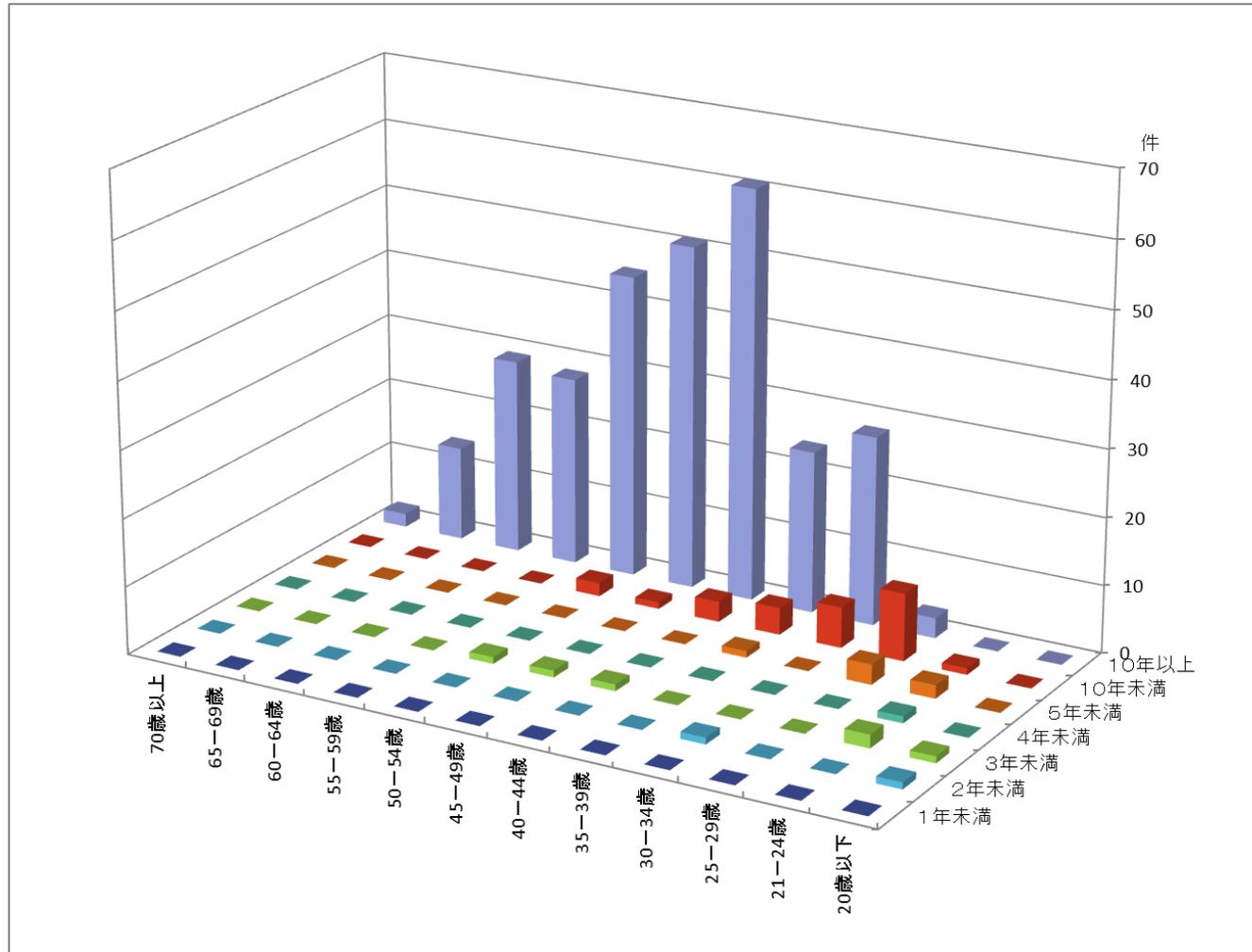
- ・ 運転免許経験年数別の事故類型(車両単独)別に見ると、「工作物」の割合が高い。



## Ⅸ. H26年死亡事故データ(運転免許経験年数別)

### (4) 年齢別の運転免許経験年数別

- ・30歳以上は運転免許経験年数「10年以上」の件数が多い。



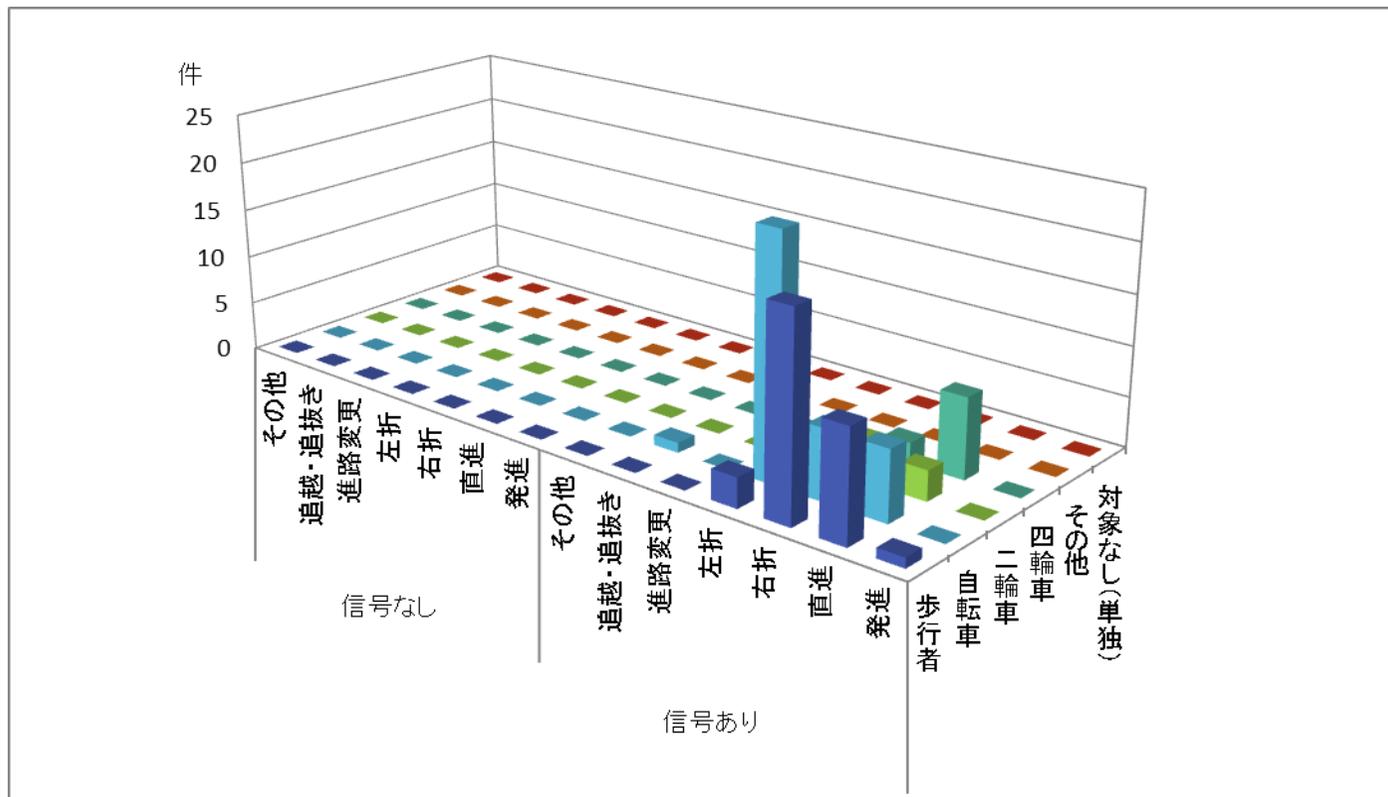
## X. H26年死亡事故データ(交差点(追突を除く))

1. 行動類型別の第2当事者別
2. 発生地別
3. 車籍別
4. 対歩行者・自転車別
5. 対歩行者・自転車別の年齢別

# X. H26年死亡事故データ(交差点(追突を除く))

## 1. 行動類型別の第2当事者別

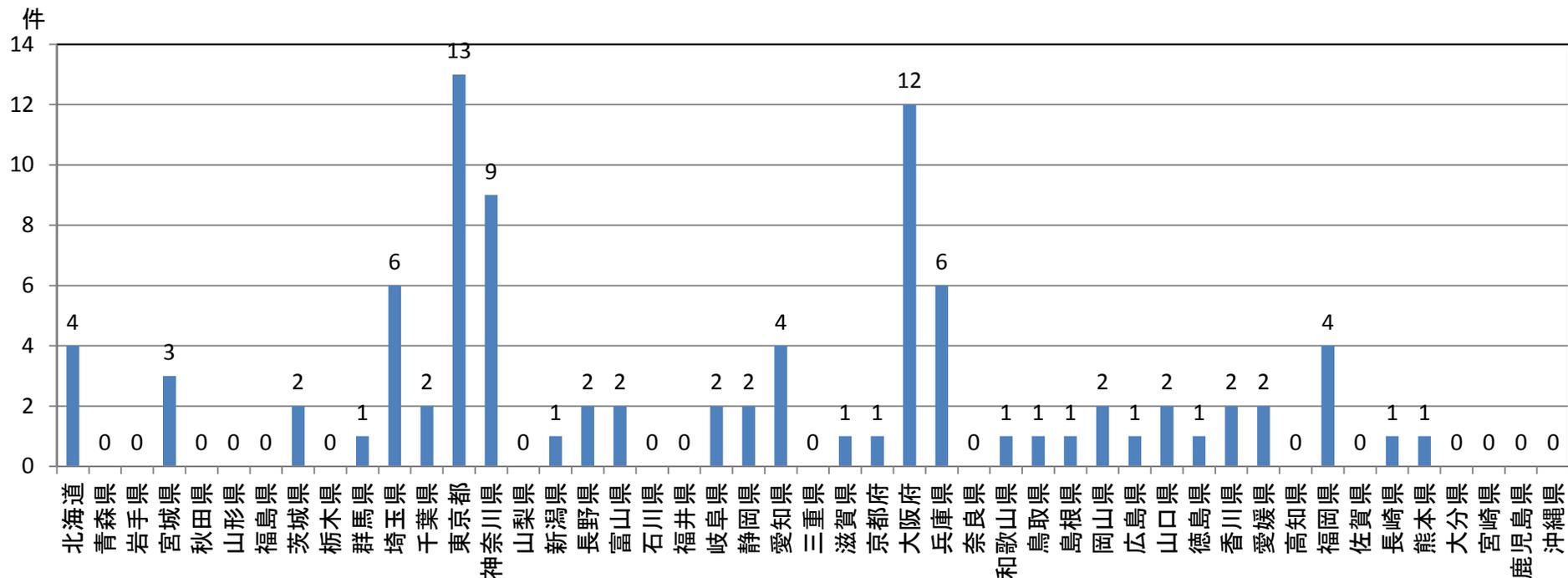
- ・行動類型別の第2当事者別にみると、全て信号ありとなっている。
- ・「左折」－「自転車」及び「右折」－「歩行者」が多い。



# X. H26年死亡事故データ(交差点(追突を除く))

## 2. 発生地別

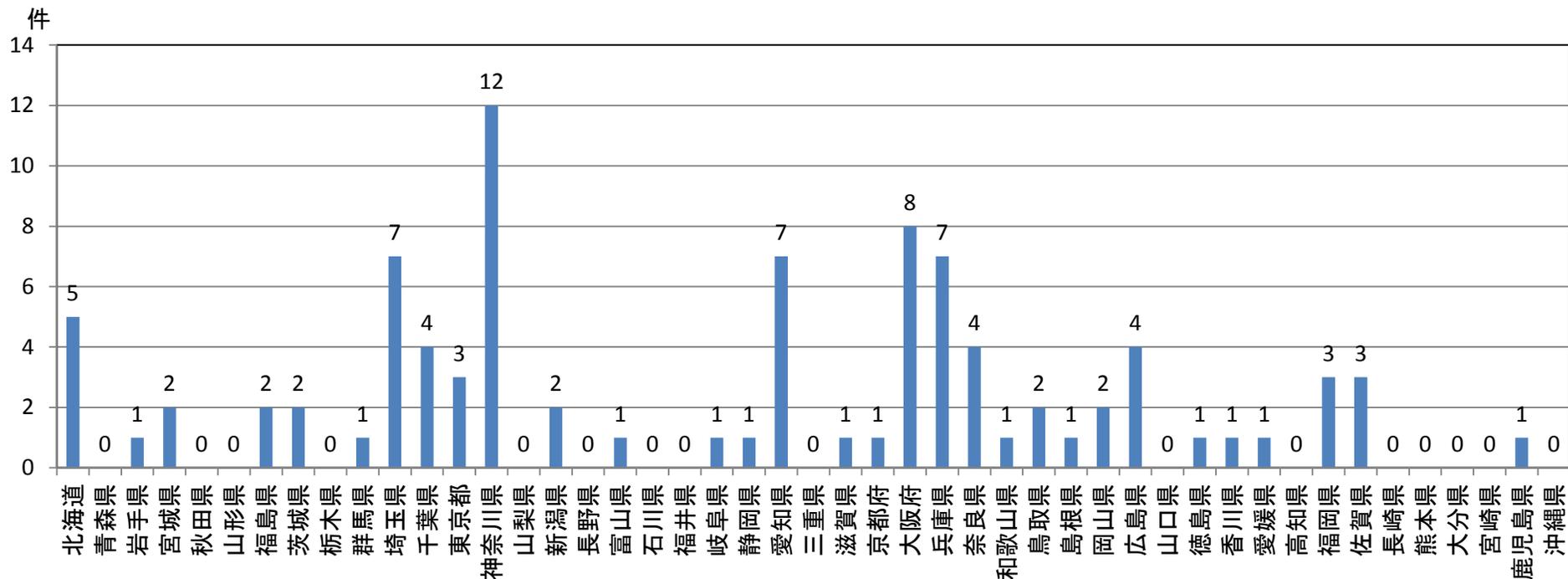
・発生地別の交差点事故件数をみると、「東京都」が13件と最も多く、次いで「大阪府」の12件、「神奈川県」の9件となっている。



## X. H26年死亡事故データ(交差点(追突を除く))

### 3. 車籍別

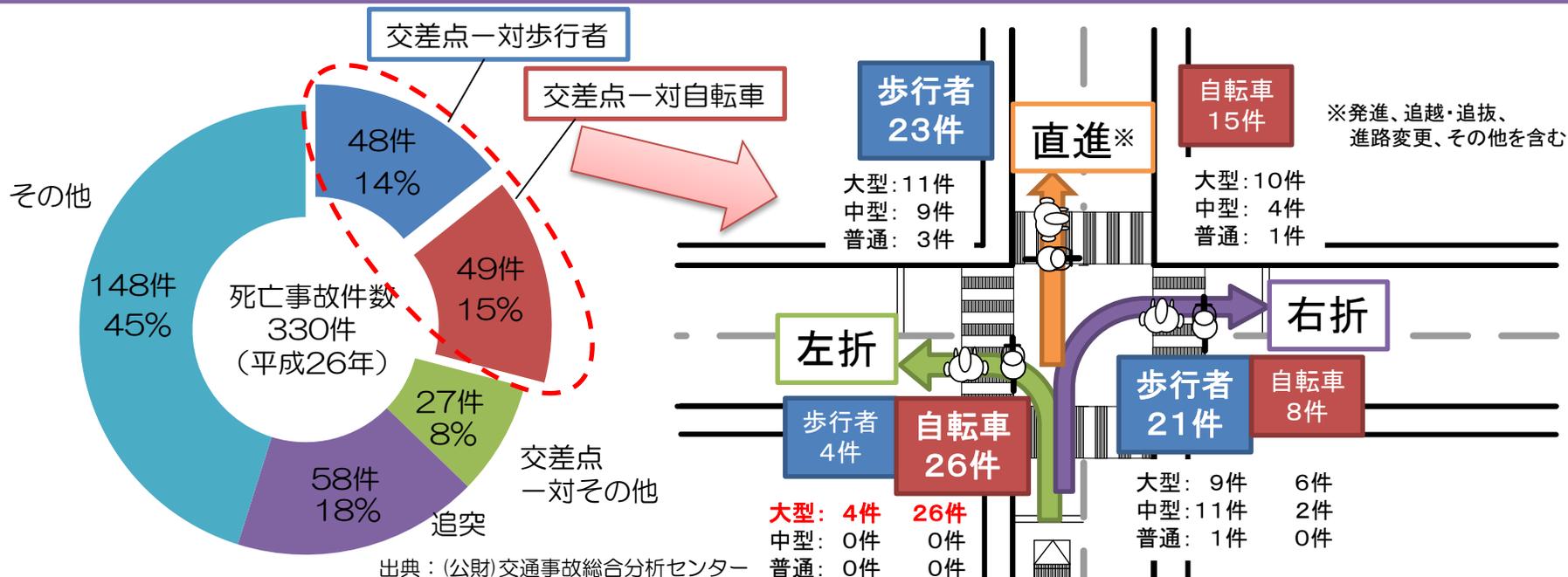
- ・車籍別の交差点事故件数をみると、「神奈川県」が12件と最も多く、次いで「大阪府」の8件、「埼玉県」「愛知県」「兵庫県」の7件となっている。



# X. H26年死亡事故データ(交差点)

## 4. 対歩行者・自転車別

- ・事業用トラックが第1当事者となる交差点における対歩行者及び対自転車の死亡事故(97件)は、突事故(58件)の**1.7倍**
- ・左折死亡事故は、**すべて大型車**であり、対自転車(26件)が対歩行者(4件)の**6.5倍**。
- ・右折死亡事故は、対歩行者(21件)が対自転車(8件)の**2.6倍**。



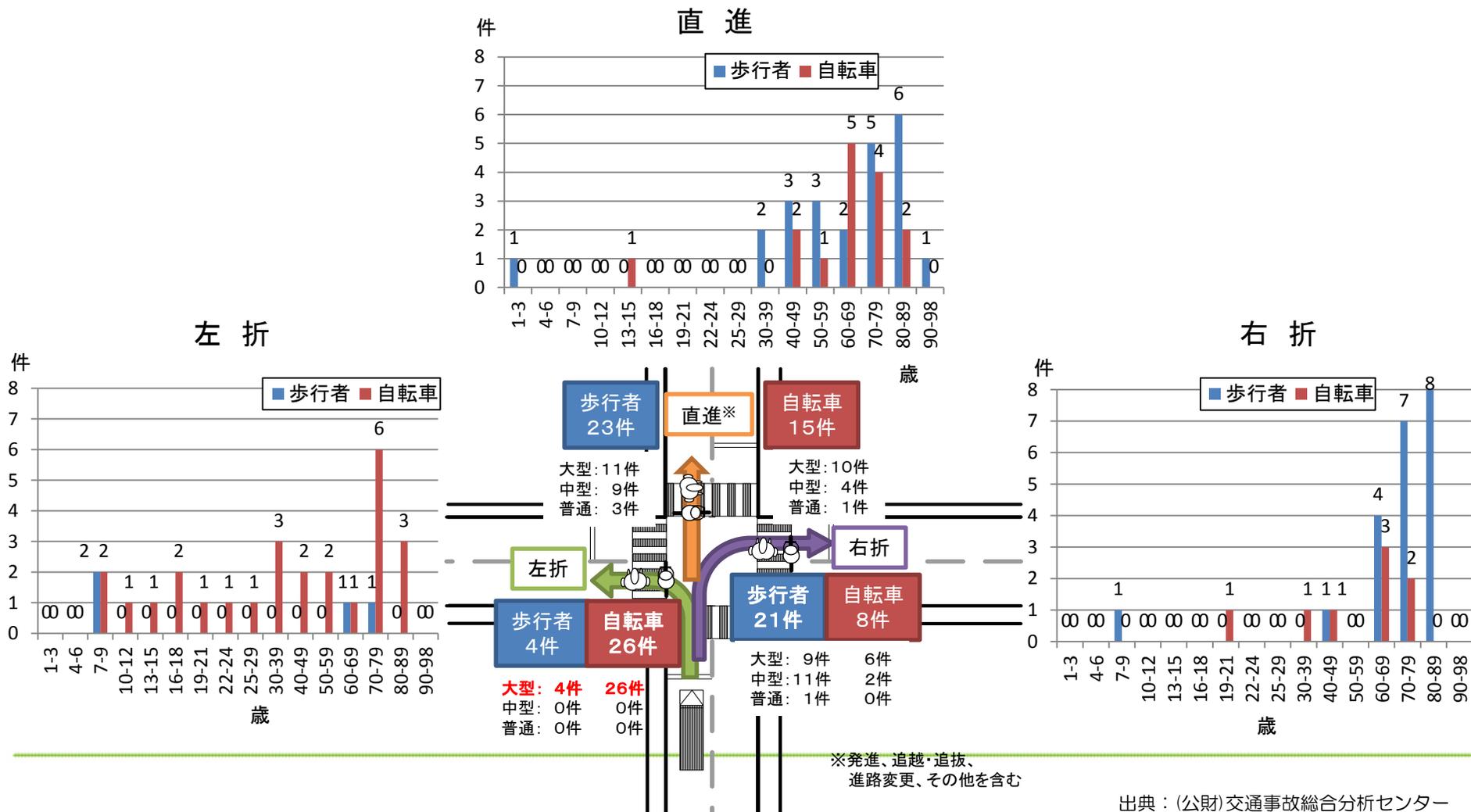
交差点-歩行者	交差点での右左折及び直進時の対歩行者事故(右図参照)
交差点-自転車	交差点での右左折及び直進時の対自転車事故(右図参照)
交差点-その他	上記以外の交差点での対四輪車・二輪車の事故(追突除く)
追突	対二輪車・自転車を含ま追突事故
その他	上記以外の正面衝突等の車両相互(自転車含む)事故、車両単独事故、交差点以外での対人事故

車両区分の解説	
大型	車両総重量11t以上
中型	5t以上11t未満
普通	5t未満
※なお、本統計データに軽自動車は含まない	

# X. H26年死亡事故データ(交差点(追突を除く))

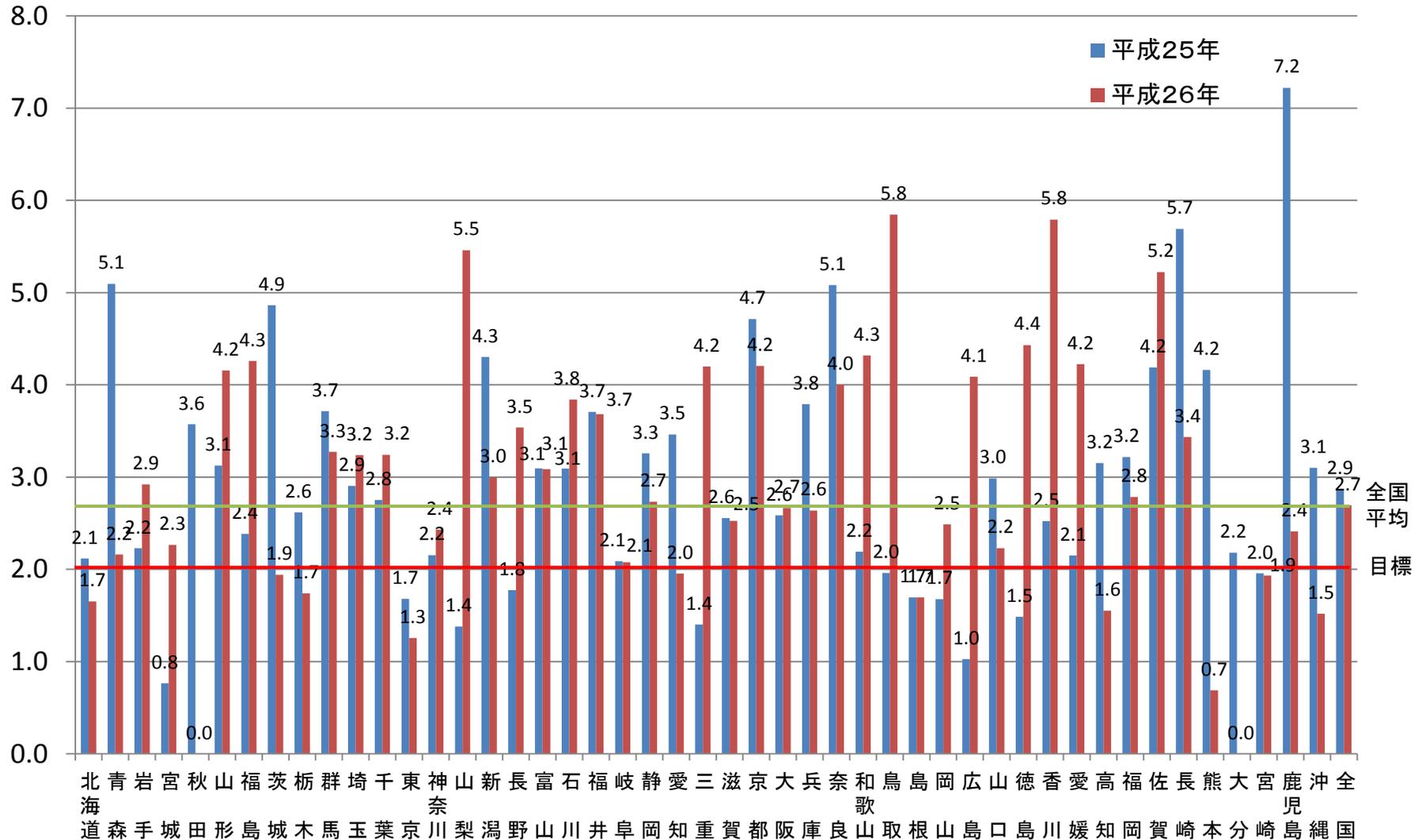
## 5. 対歩行者・自転車別の年齢別

- ・直進時の死亡事故: 対歩行者、対自転車とも60歳以上の高齢者が多い。
- ・左折時の死亡事故: 対自転車は7歳から80歳代まで幅広いが、特に70歳以上の高齢者が多い。
- ・右折時の死亡事故: 対歩行者は60歳以上の高齢者が大部分を占める。





# X I . H26年死亡事故データ(1万台当たり)

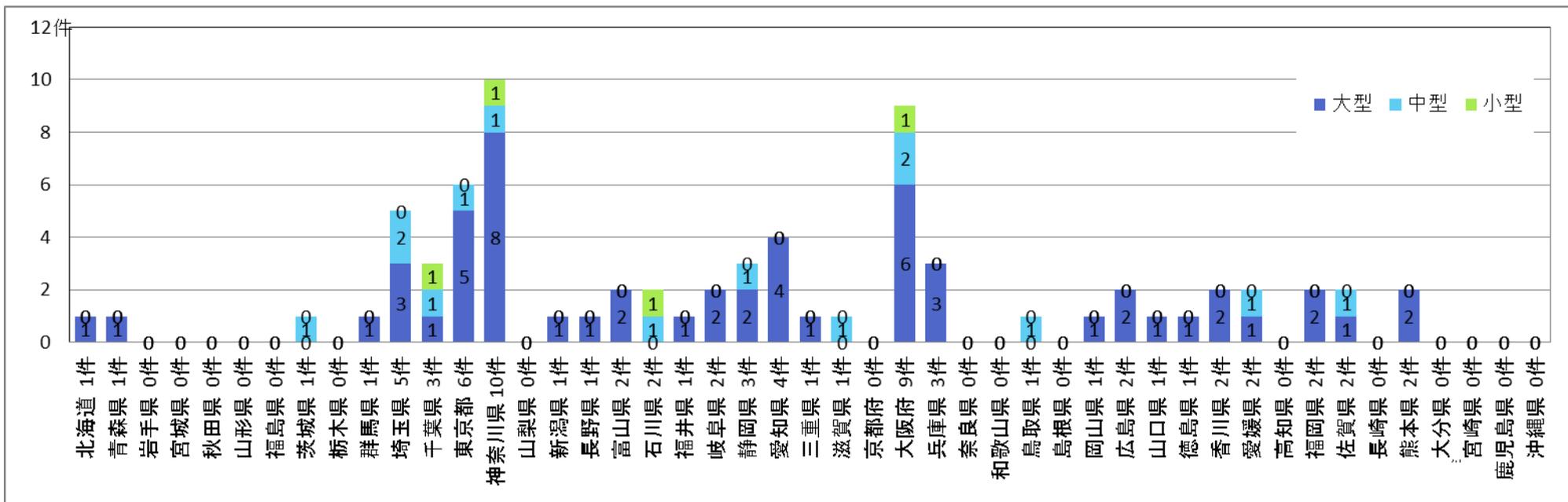


※軽貨物を除く

# X II . H26年死亡事故データ(対自転車死亡事故(第1当事者))

## 1. 発生地別

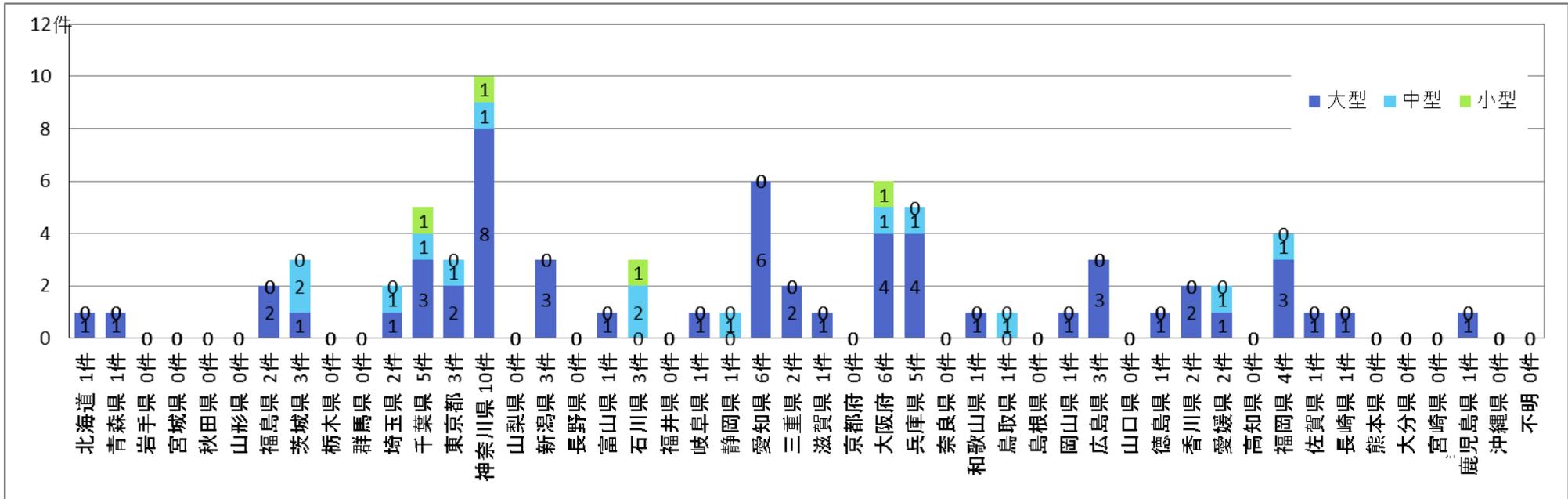
・H26年の発生地別死亡事故件数の多い県をみると、「神奈川県」が最も多く10件、次いで「大阪府」9件、「東京都」6件、「埼玉県」5件及び「愛知県」4件等と続いている。



# X II. H26年死亡事故データ(対自転車死亡事故(第1当事者))

## 2. 車籍別

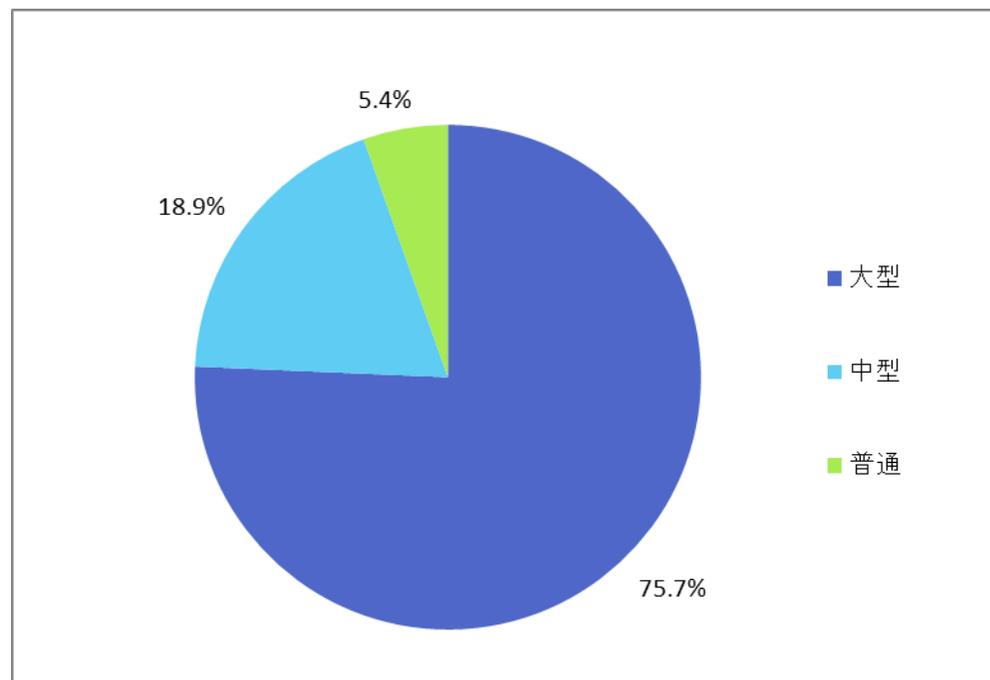
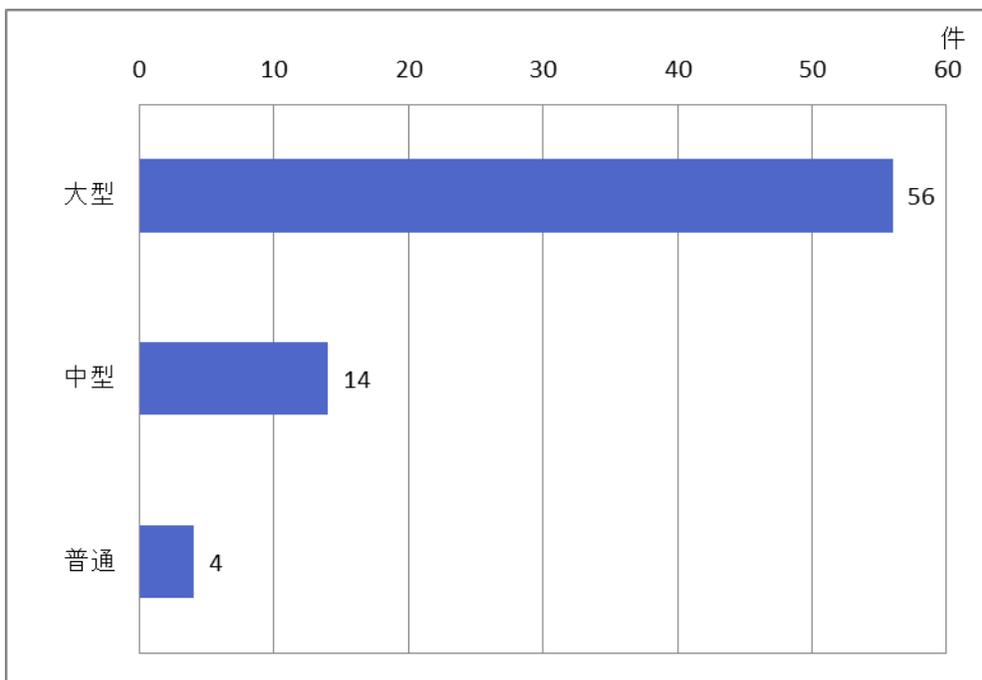
・H26年の車籍別死亡事故件数の多い県をみると、「神奈川県」が最も多く10件、次いで「愛知県」及び「大阪府」がそれぞれ6件、「千葉県」及び「兵庫県」がそれぞれ5件、「福岡県」4件等と続いている。



## X II . H26年死亡事故データ(対自転車死亡事故(第1当事者))

### 3. 車種別

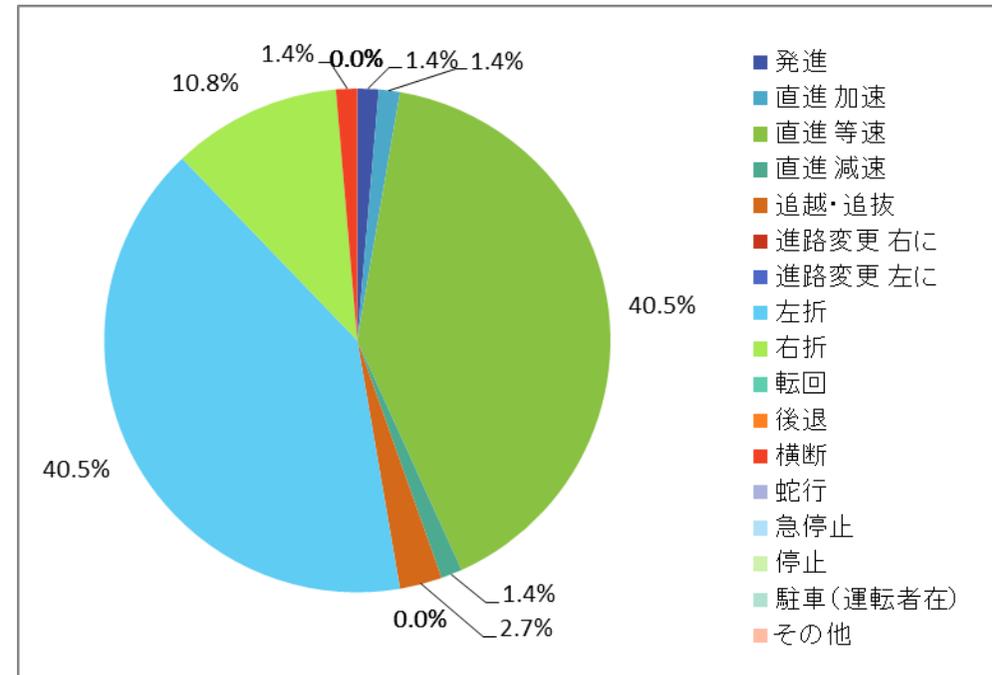
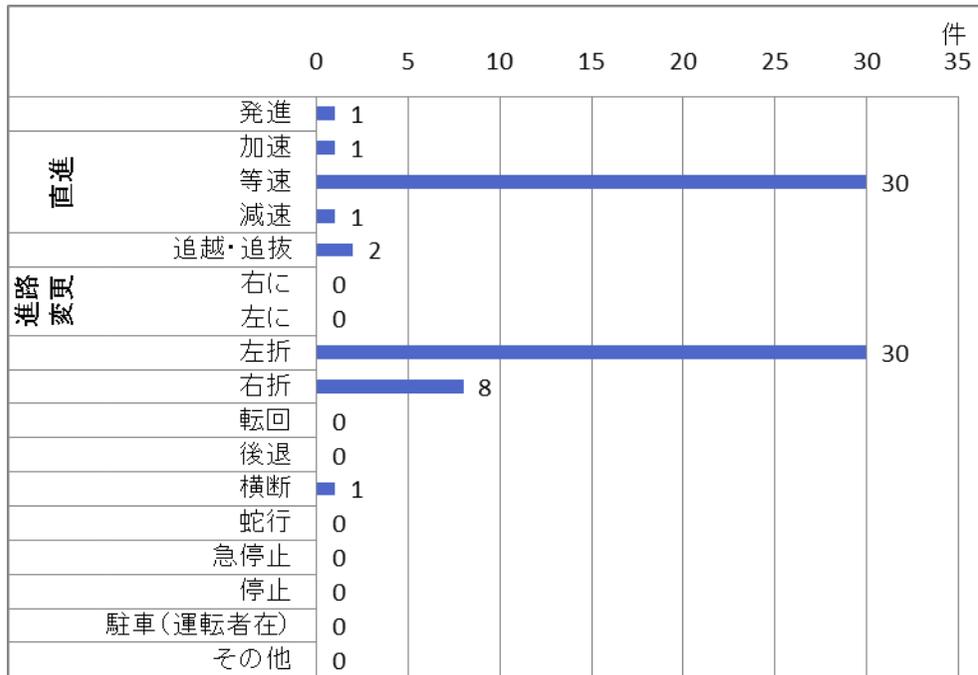
- ・H26年の死亡事故件数を車種別にみると、「大型」が最も多く56件（75.7%）と8割近くを占めている。
- ・次いで「中型」14件（18.9%）、「普通」4件（5.4%）と続いている、



# X II . H26年死亡事故データ(対自転車死亡事故(第1当事者))

## 4. 事故類型別

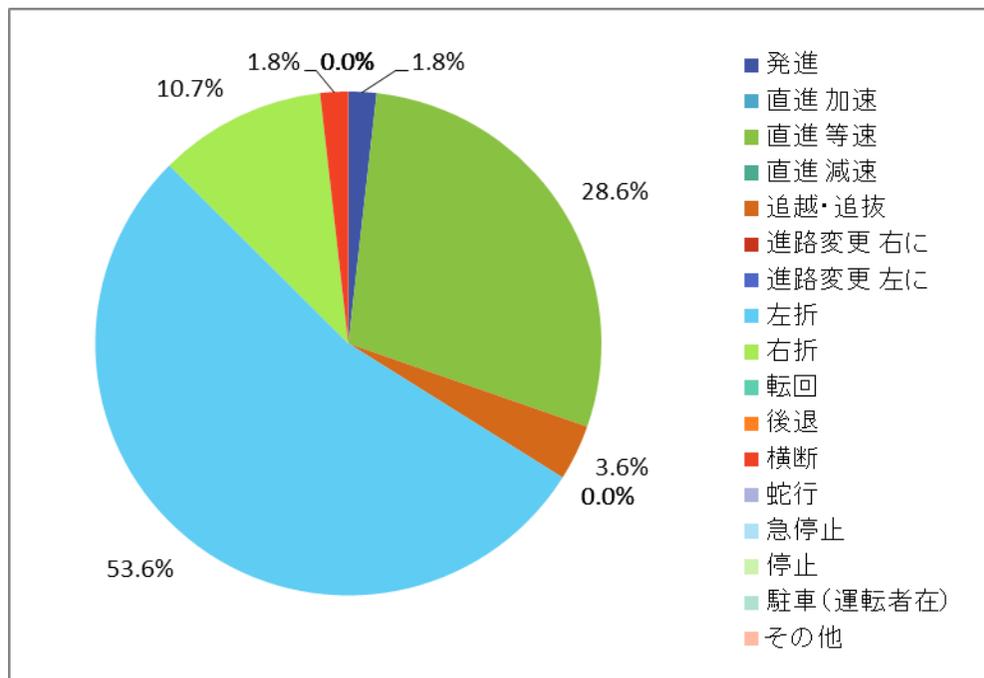
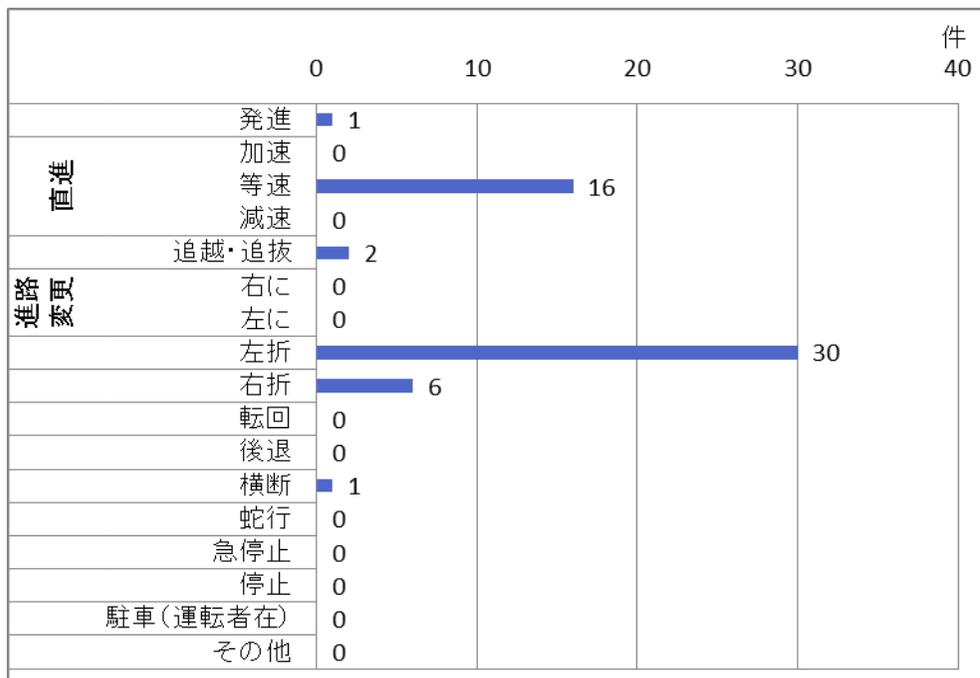
- ・H26年の死亡事故件数を事故類型別にみると、「直進 等速」及び「左折」が最も多く、それぞれ30件（40.5%）と4割以上を占めている。
- ・次いで「右折」8件（10.8%）、「追越・追抜」2件（2.7%）等と続いている、



## X II . H26年死亡事故データ(対自転車死亡事故(第1当事者))

### (1)大型

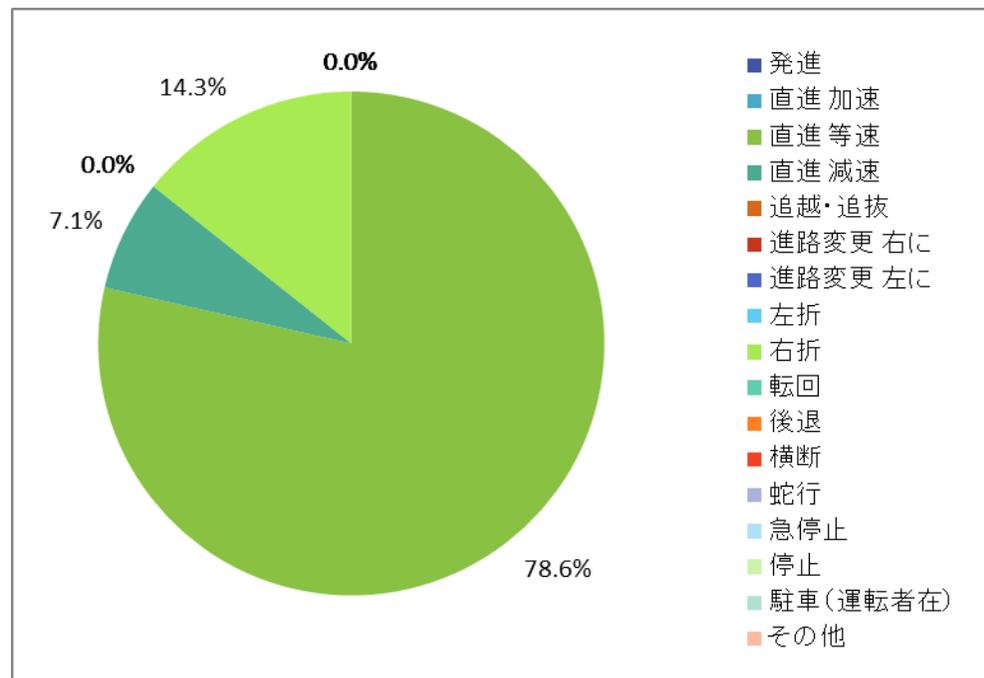
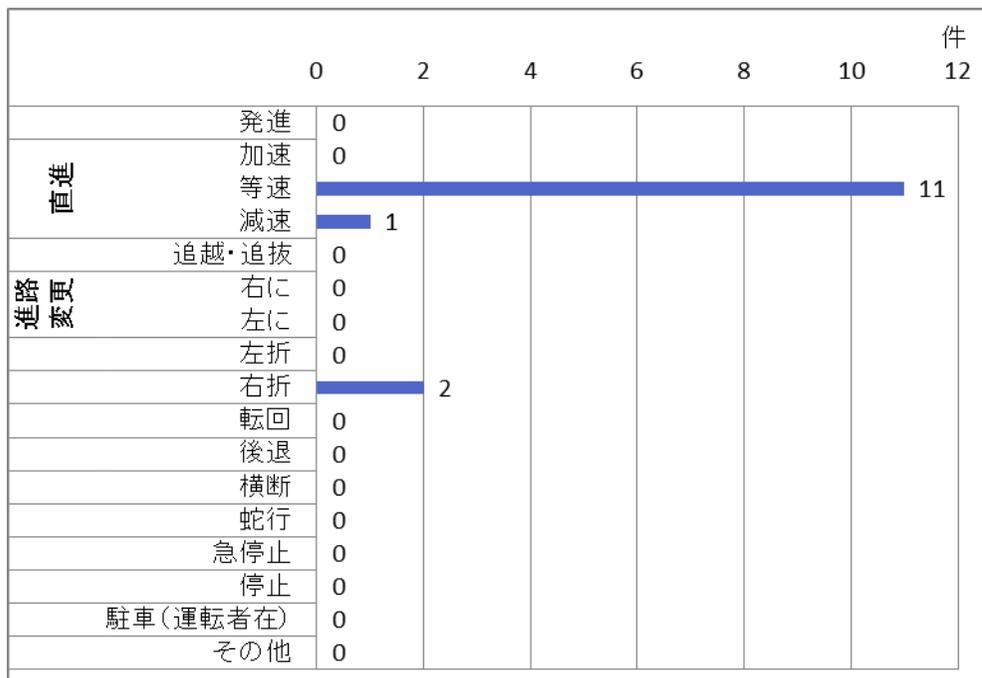
- ・H26年の死亡事故件数の事故類型別を車種別にみると、「大型」では、「左折」が最も多く30件（53.6%）と6割近くを占めている。
- ・「左折」の対自転車死亡事故（第1当事者）は、交差点も含めて、全て「大型」となっている。
- ・次いで「直進 等速」16件（28.6%）、「右折」6件（10.7%）及び「追越・追抜」2件（3.6%）等と続いている、



# X II . H26年死亡事故データ(対自転車死亡事故(第1当事者))

## (2) 中型

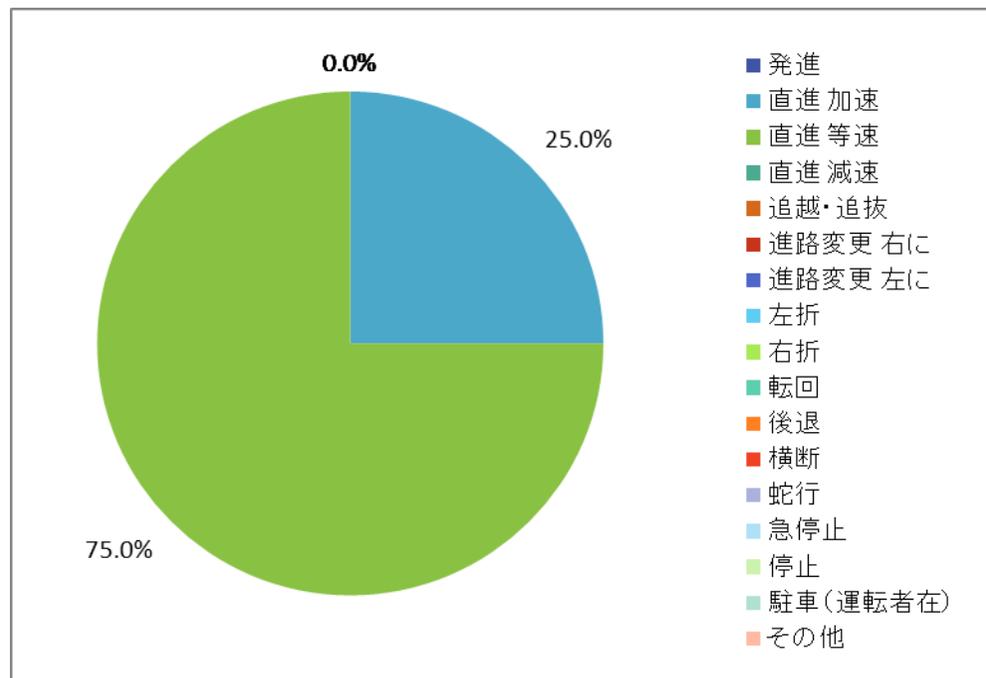
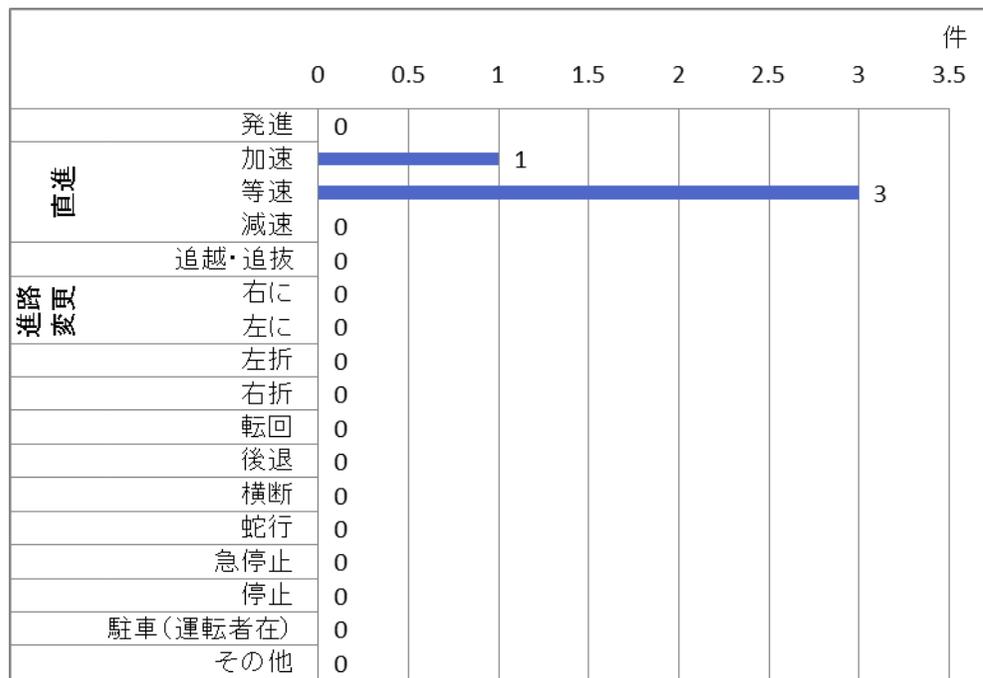
- ・H26年の死亡事故件数の事故類型別を車種別にみると、「中型」では、「直進 等速」が最も多く11件（78.6%）となっている。
- ・次いで「右折」2件（14.3%）及び「直進 減速」1件（7.1%）となっている。



## X II . H26年死亡事故データ(対自転車死亡事故(第1当事者))

### (3) 普通

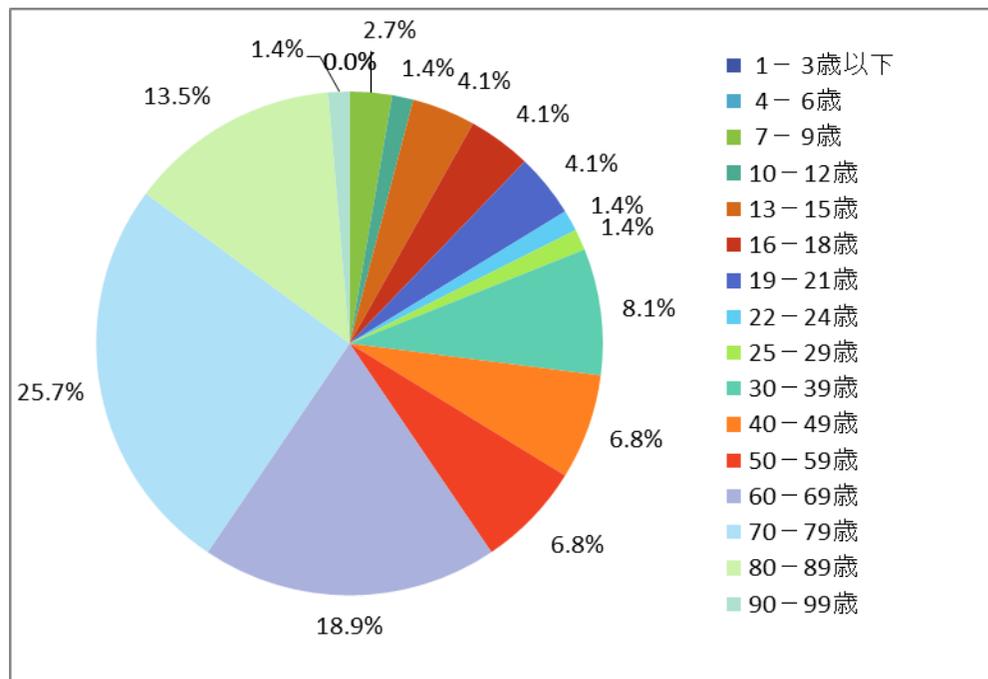
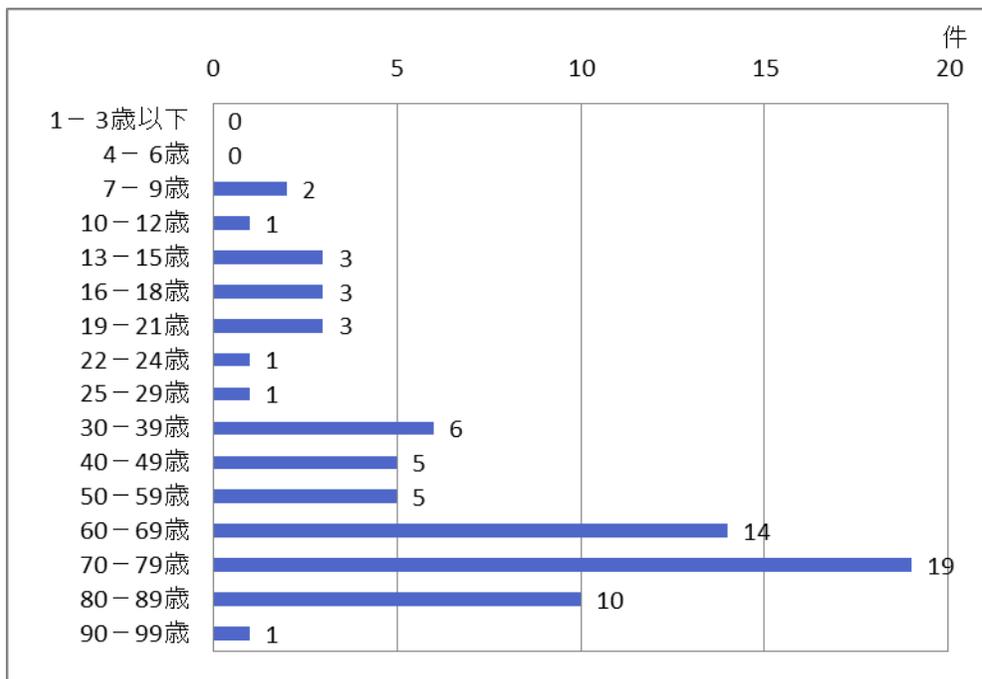
- ・H26年の死亡事故件数の事故類型別を車種別にみると、「普通」では、「直進 等速」が最も多く3件(75.0%)となっている。
- ・次いで「直進 加速」1件(25.0%)となっている、



## X II . H26年死亡事故データ(対自転車死亡事故(第1当事者))

### 5. 自転車運転者の年齢別

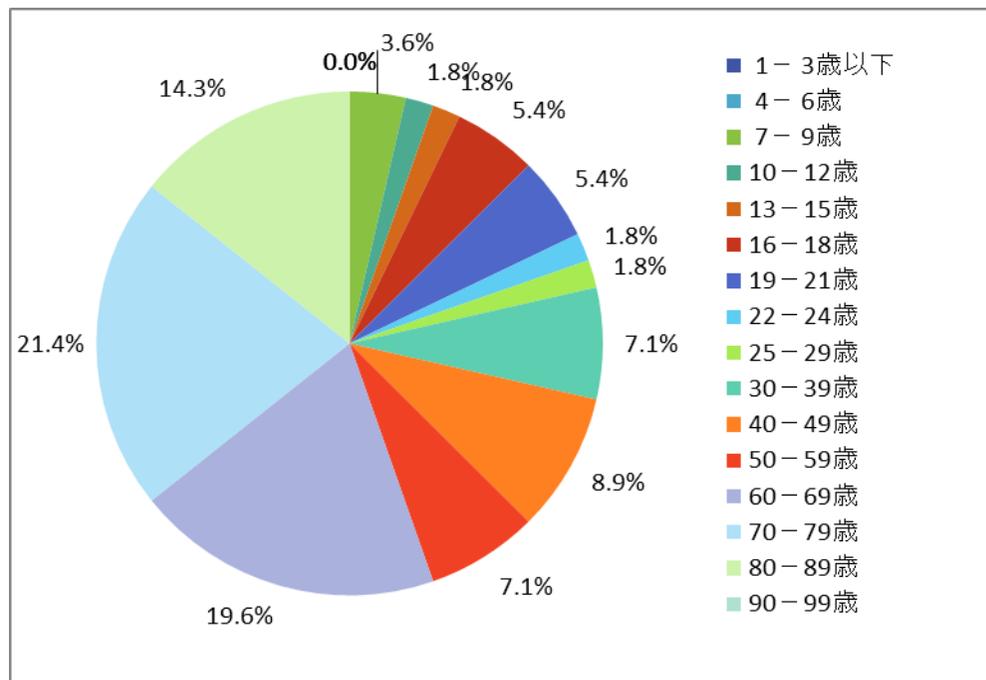
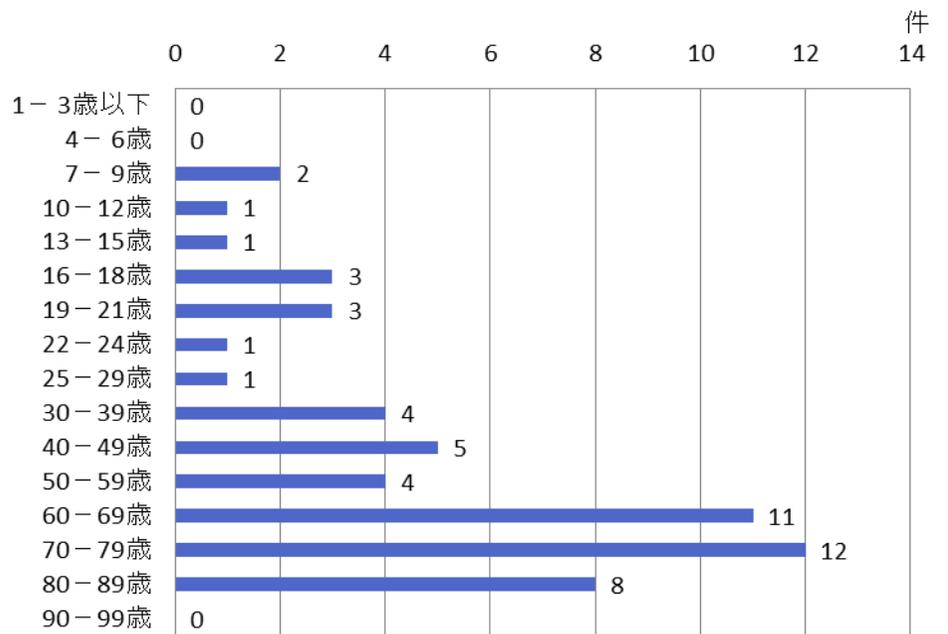
- ・H26年の死亡事故件数を自転車運転者の年齢別にみると、「70-79歳」が最も多く19件（25.7%）となっている。
- ・次いで「60-69歳」14件（18.9%）、「80-89歳」10件（13.5%）等と続いており、60歳代以上で全体の約6割を占めている。



## X II . H26年死亡事故データ(対自転車死亡事故(第1当事者))

### (1)大型

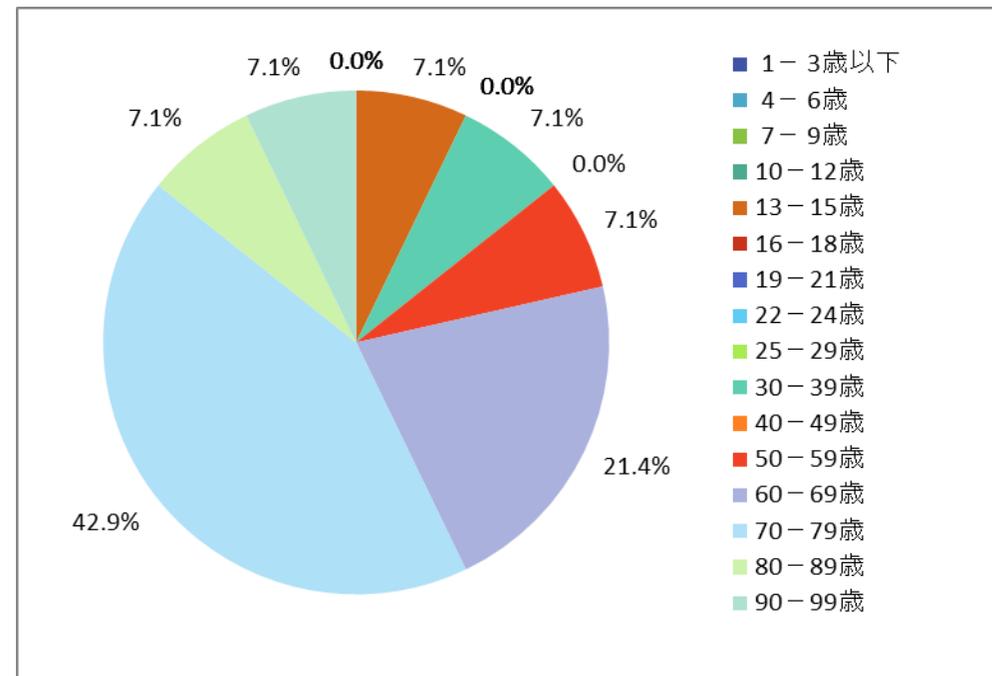
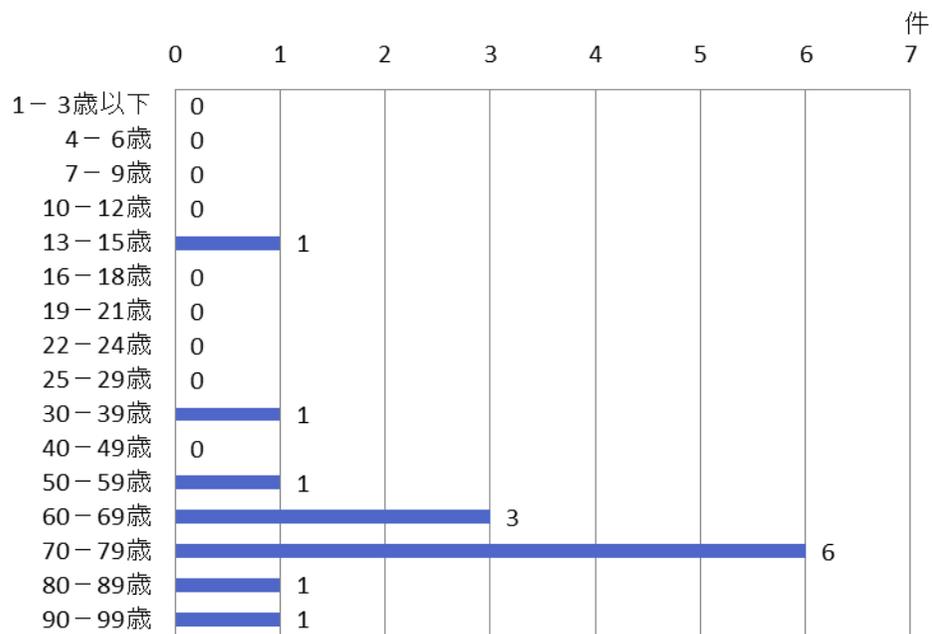
- ・H26年の死亡事故件数の自転車運転者の年齢別を車種別にみると、「大型」では「70-79歳」が最も多く12件（21.4%）となっている。
- ・次いで「60-69歳」11件（19.6%）、「80-89歳」8件（14.3%）等と続いており、60歳代以上で全体の5割以上を占めている。また、12歳までの子供は全て「大型」となっている。



## X II . H26年死亡事故データ(対自転車死亡事故(第1当事者))

### (2) 中型

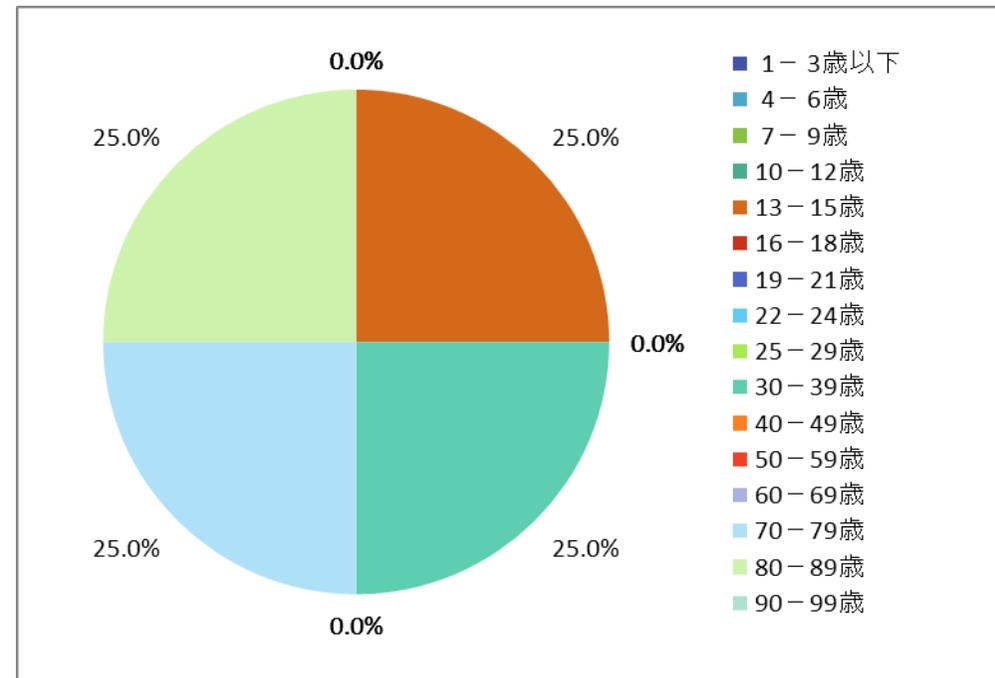
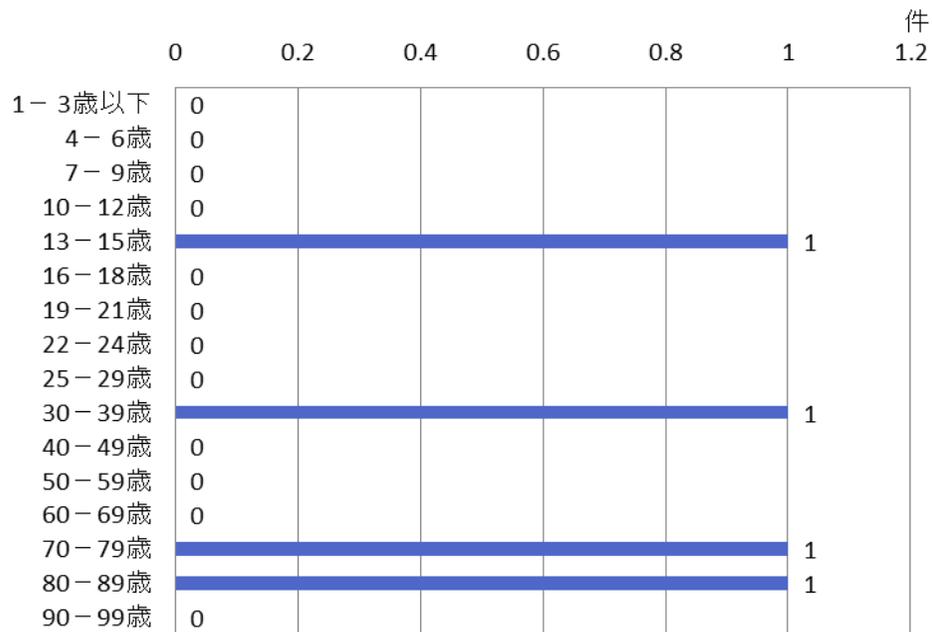
- ・H26年の死亡事故件数の自転車運転者の年齢別を車種別にみると、「中型」では「70-79歳」が最も多く6件(42.9%)と4割以上を占めている。次いで、「60-69歳」3件(21.4%)等と続いている。



## X II . H26年死亡事故データ(対自転車死亡事故(第1当事者))

### (3) 普通

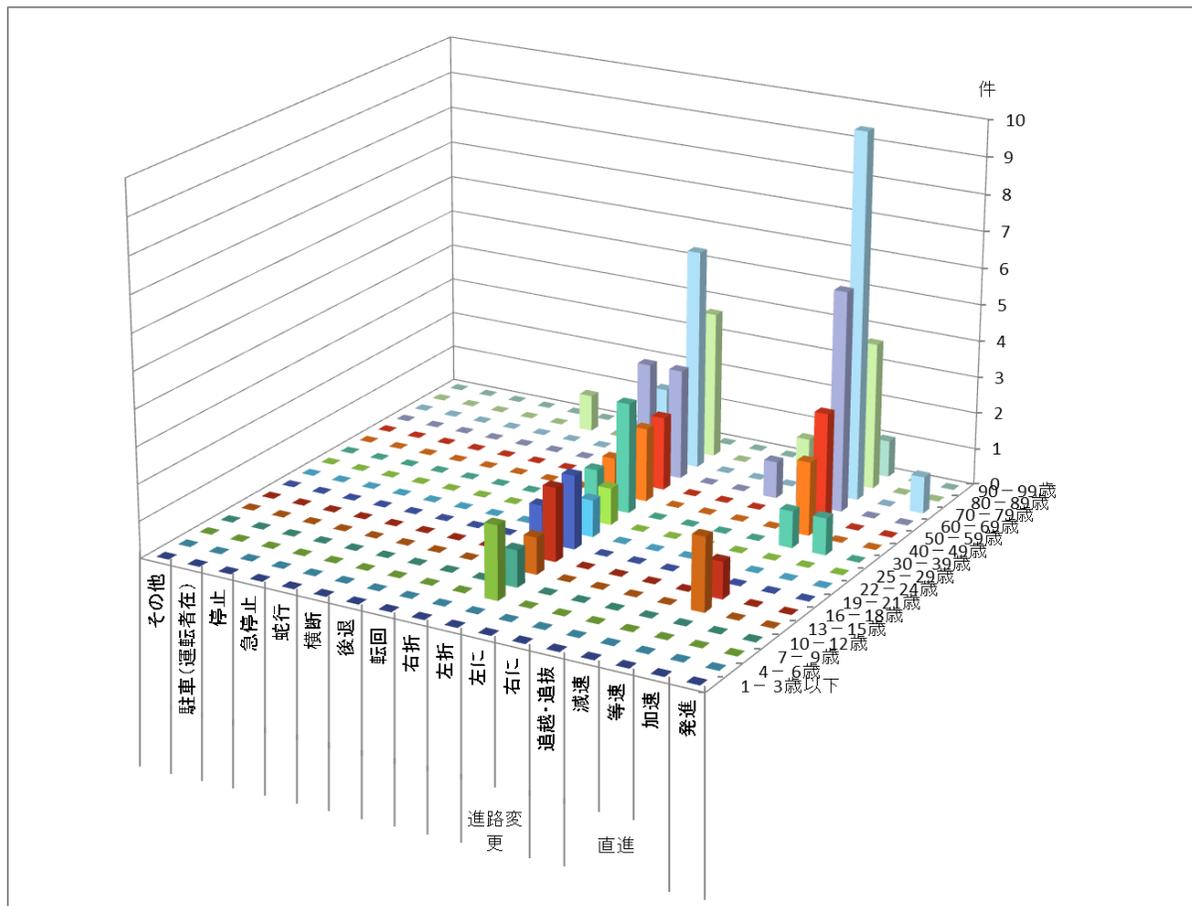
- ・H26年の死亡事故件数の自転車運転者の年齢別を車種別にみると、「普通」では「13-15歳」、「30-39歳」、「70-79歳」及び「80-89歳」がそれぞれ1件(25.0%)となっている。



## X II . H26年死亡事故データ(対自転車死亡事故(第1当事者))

### 6. 事故類型別自転車運転者の年齢別

- H26年の死亡事故件数を事故類型別自転車運転者の年齢別にみると、「直進 等速」－「70-79歳」が最も多く10件となっている。
- 次いで「直進 等速」－「60-69歳」及び「左折」－「70-79歳」がそれぞれ6件、「直進 等速」－「80-89歳」及び「左折」－「80-89歳」がそれぞれ4件等と続いている。

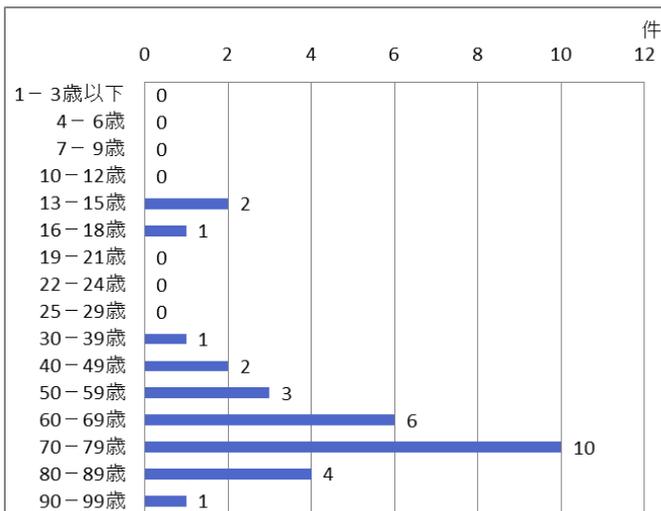


# X II . H26年死亡事故データ(対自転車死亡事故(第1当事者))

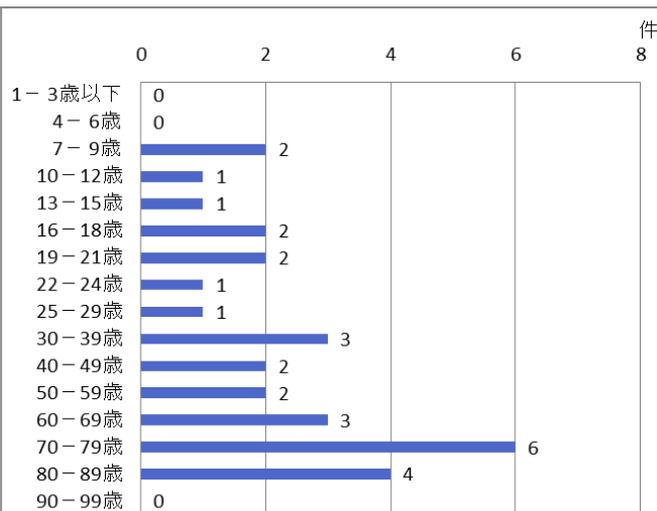
## (1)「等速 直進」、「左折」及び「右折」の自転車運転者の年齢別

- ・H26年の死亡事故件数の「等速 直進」を自転車運転者の年齢別にみると、「70-79歳」が最も多く10件となっている。次いで、「60-69歳」6件及び「80-89歳」4件等と続いている。
- ・「左折」を自転車運転者の年齢別にみると、「70-79歳」が最も多く6件となっている。次いで「80-89歳」4件、「30-39歳」及び「60-69歳」がそれぞれ3件等と続いている。
- ・「右折」を自転車運転者の年齢別にみると、「60-69歳」3件、「70-79歳」2件等と続いている。
- ・いずれも高齢の自転車運転者が多いが、「左折」は若年運転者の事故も発生している。

「等速 直進」



「左折」



「右折」

