

平成27年第3四半期(1～9月)の 交通事故統計分析結果

2015年12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データは、警察庁が把握している全国の交通事故統計データ※1について、各年の四半期毎の速報値として、発生地別、車両区分等の交通事故分析が行えるよう新たな統計分析手法を取り入れ公表することとしたものである。

※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 (H27年の1~9月) 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

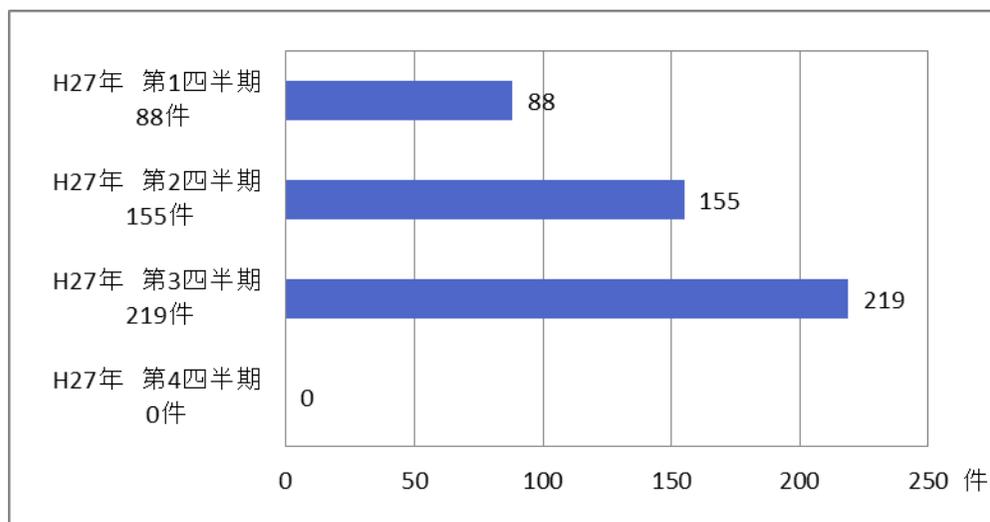
Ⅱ. H27年第3四半期死亡事故データの傾向

1. 事故件数
2. 発生地別
3. 道路区分別
4. 車両区分別
5. 事故類型別
6. 行動類型別
7. 時間帯別
8. 危険認知速度別
9. 年齢層別
10. 運転免許取得年数別

Ⅱ. H27年第3四半期死亡事故データの傾向

1. 事故件数

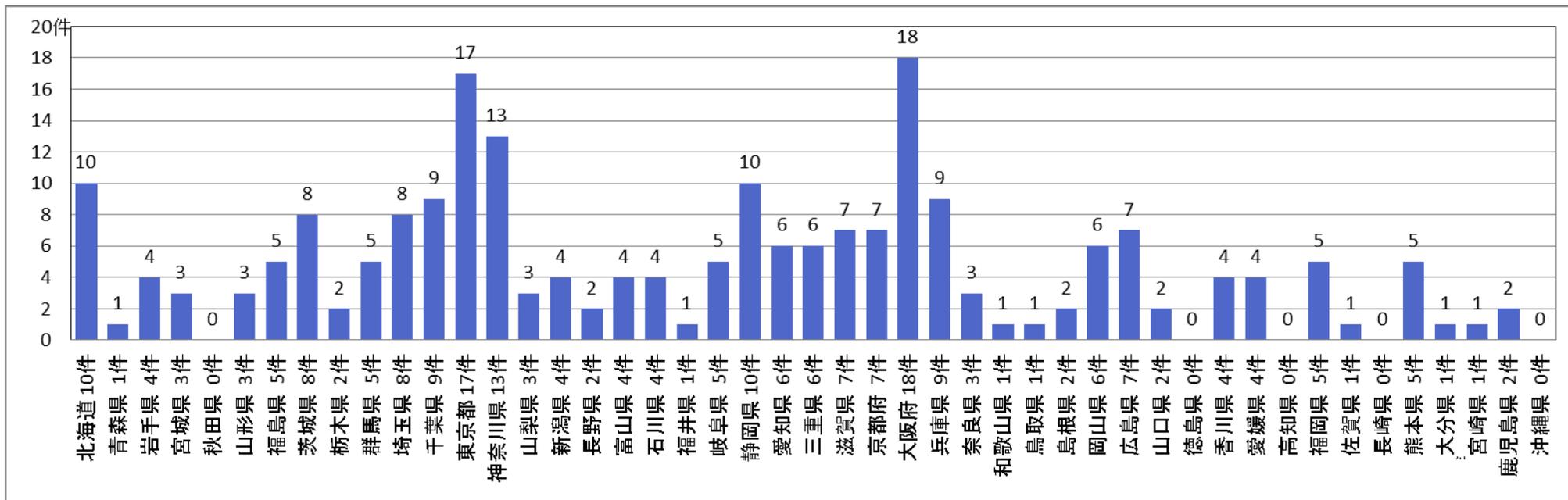
- H27年第3四半期の死亡事故件数は219件となっている。
- 仮に当該ペースで死亡事故件数が推移し、年間292件（219件÷3×4）となった場合、営業用トラック1,231,758台（平成27年3月現在、トレーラ及び軽自動車を除く）に対する1万台当たり死亡事故件数は「2.4」となり、昨年の「2.7」に対して0.3ポイントの減少となる。
- プラン2009の目標達成のためには、更なる事故防止対策が急務である。



Ⅱ. H27年第3四半期死亡事故データの傾向

2. 発生地別

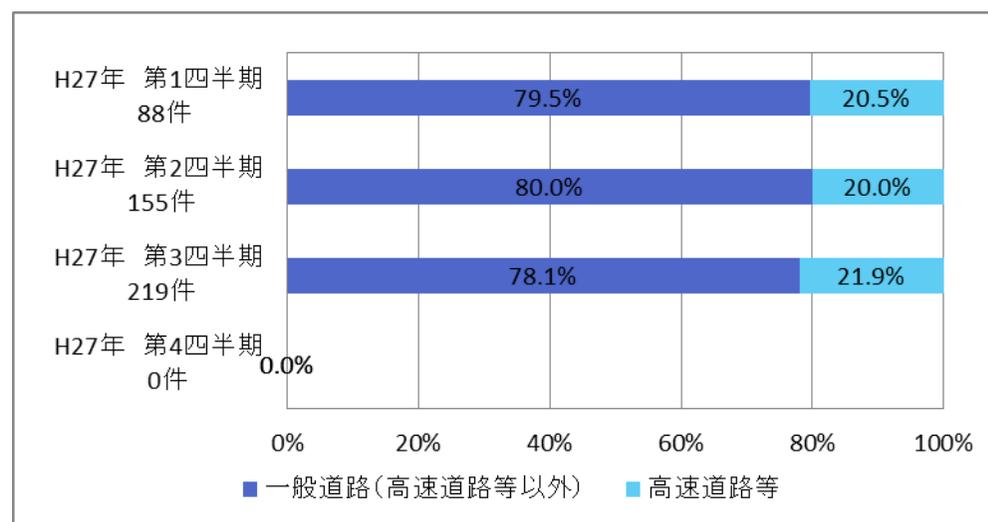
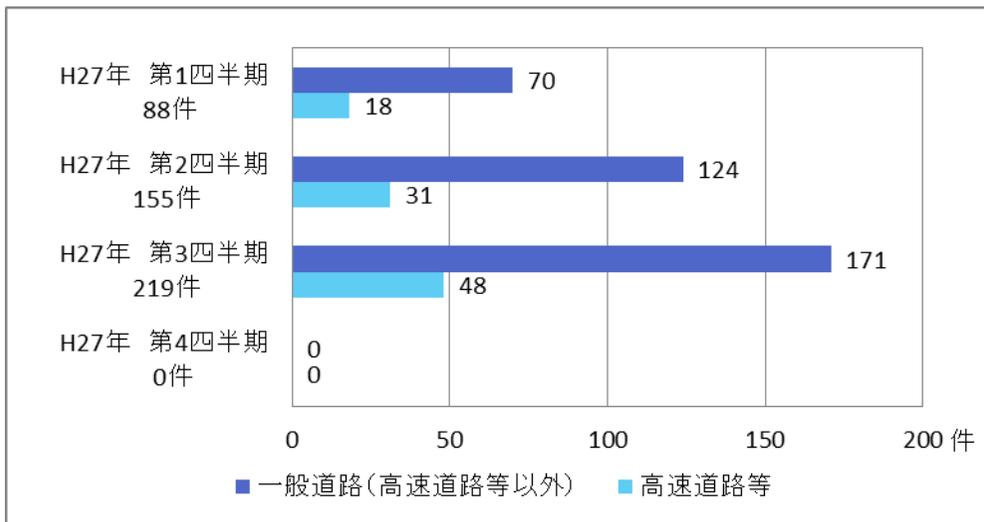
- ・H27年第3四半期の発生地別死亡事故件数の多い県をみると、「大阪府」が最も多く18件、次いで「東京都」17件、「神奈川県」13件、「北海道」及び「静岡県」がそれぞれ10件、「千葉県」及び「兵庫県」がそれぞれ9件等と続いている。



Ⅱ. H27年第3四半期死亡事故データの傾向

3. 道路区分別

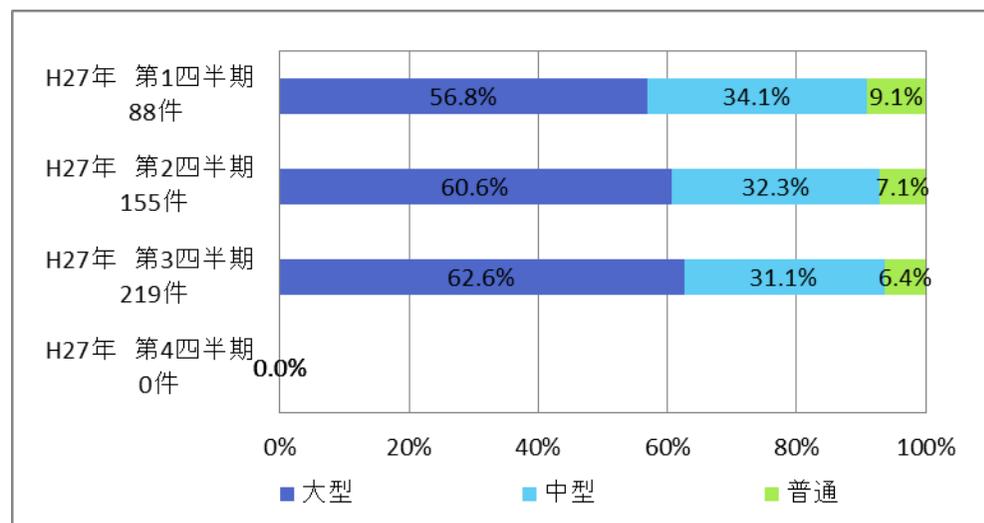
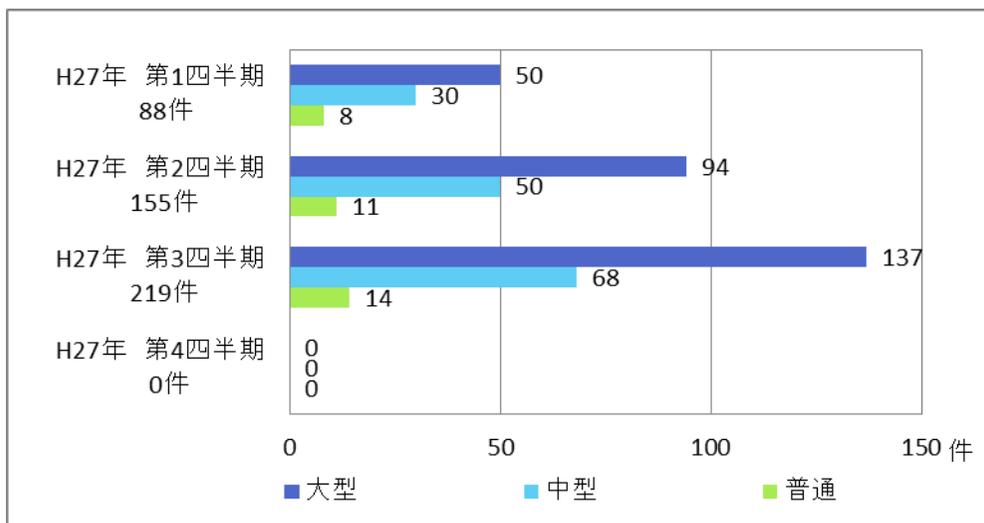
・H27年第3四半期の傾向をみると、「一般道路（高速道路等以外）」が最も多く171件（78.1%）と8割近くを占めている。



Ⅱ. H27年第3四半期死亡事故データの傾向

4. 車両区分別

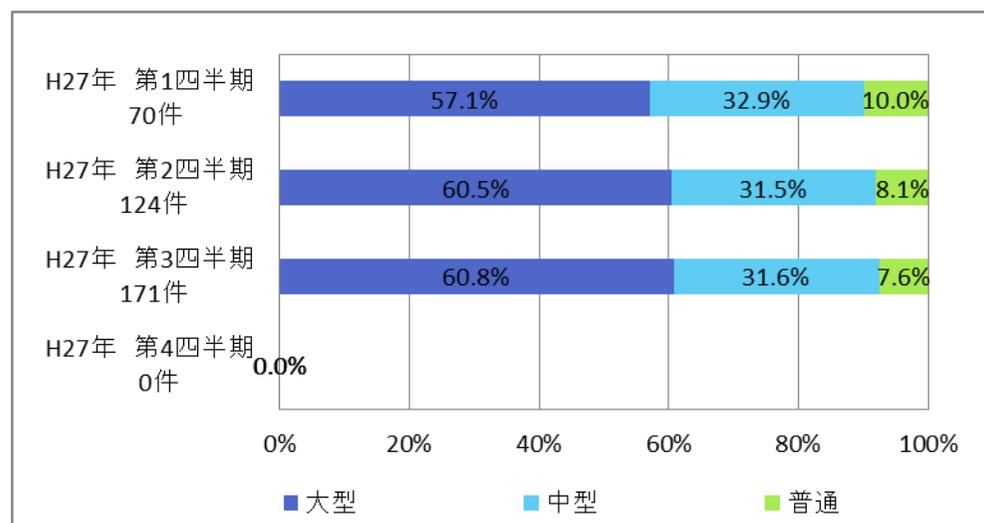
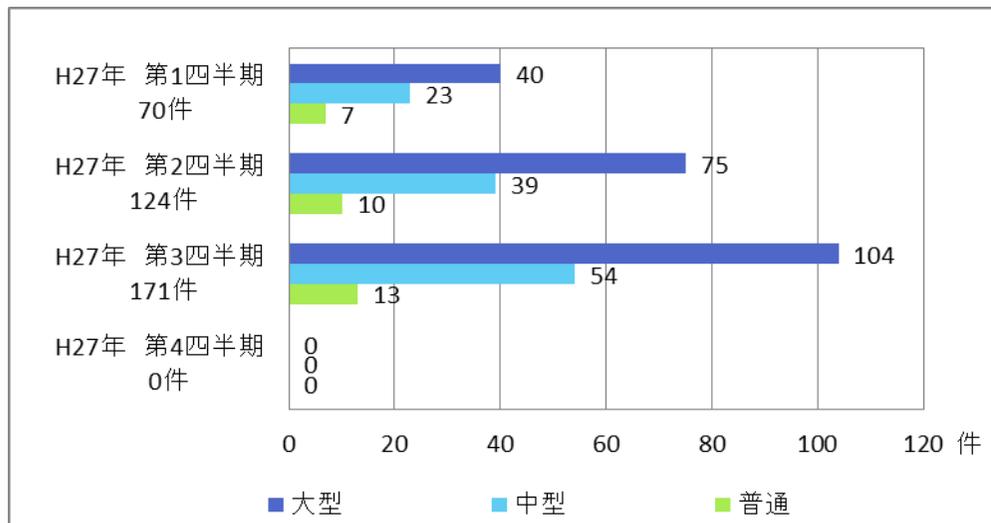
- ・H27年第3四半期の傾向をみると、「大型」が最も多く137件（62.6%）と6割以上を占めている。
- ・次いで、「中型」68件（31.1%）及び「普通」14件（6.4%）と続いている。



Ⅱ. H27年第3四半期死亡事故データの傾向

(1) 一般道路上での車両区分

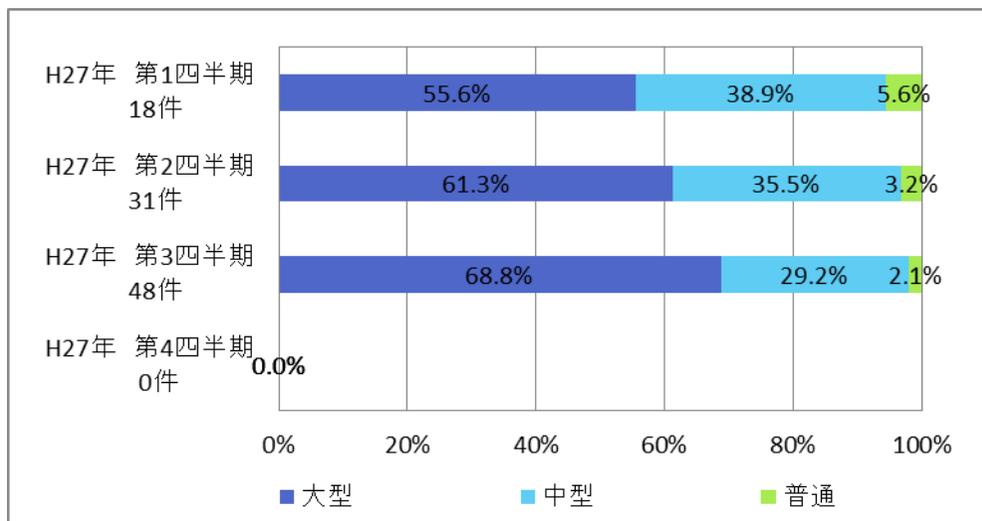
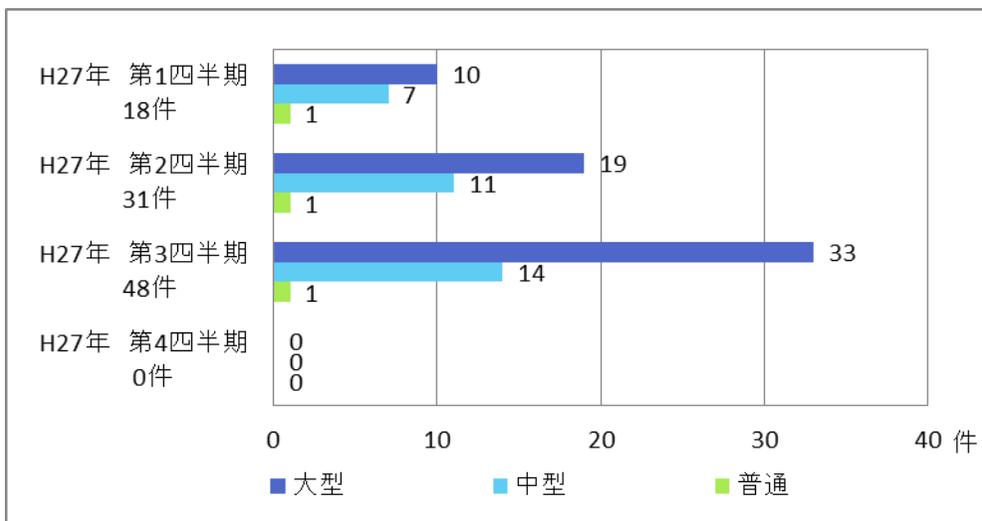
・H27年第3四半期の傾向をみると、「大型」が最も多く104件（60.8%）と6割以上を占めている。



Ⅱ. H27年第3四半期死亡事故データの傾向

(2) 高速道路上での車両区分

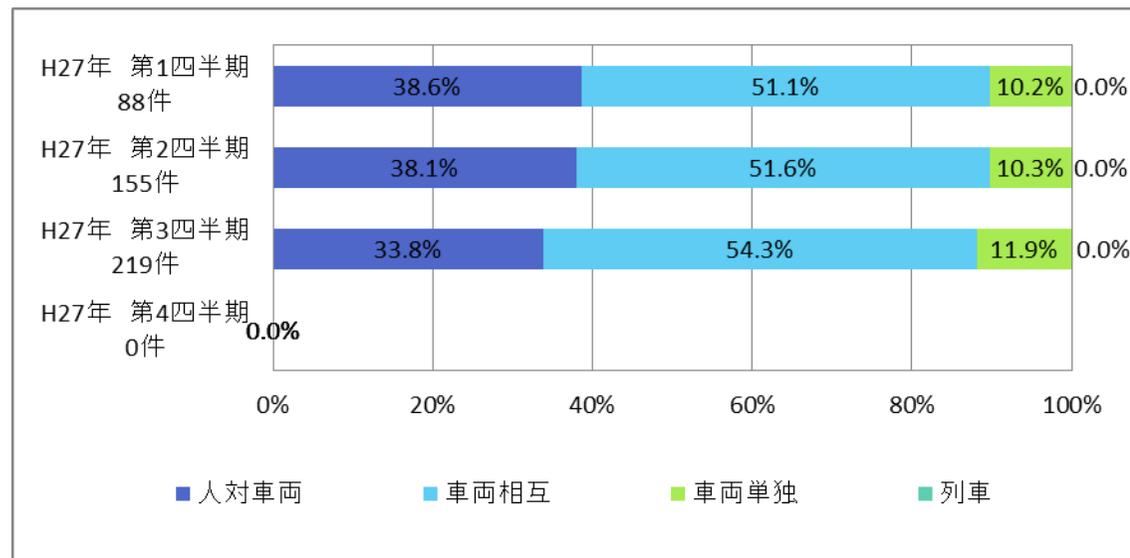
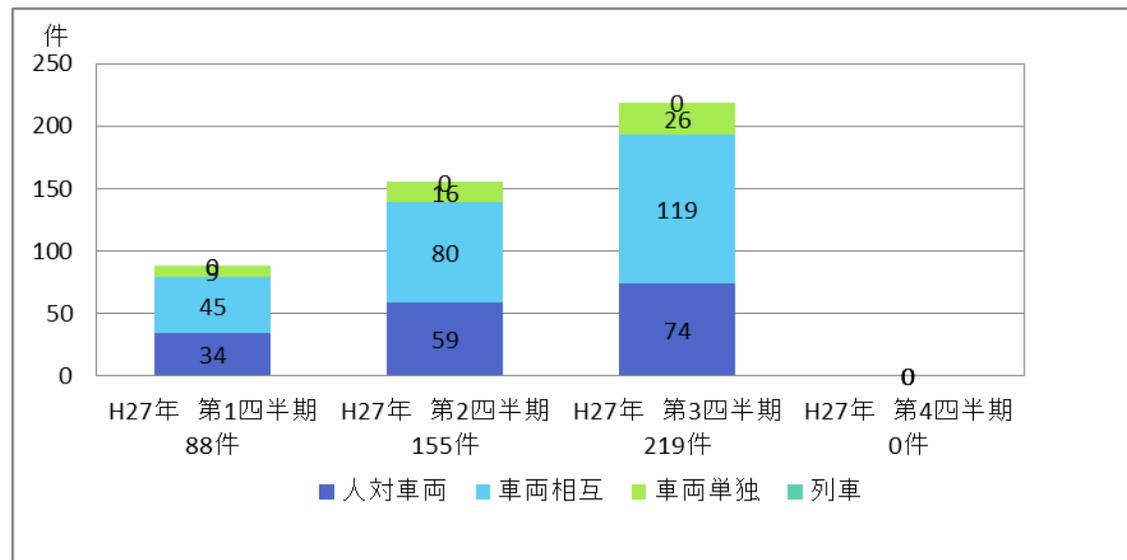
・H27年第3四半期の傾向をみると、「大型」が最も多く33件（68.8%）と7割近くを占めている。



Ⅱ. H27年第3四半期死亡事故データの傾向

5. 事故類型別

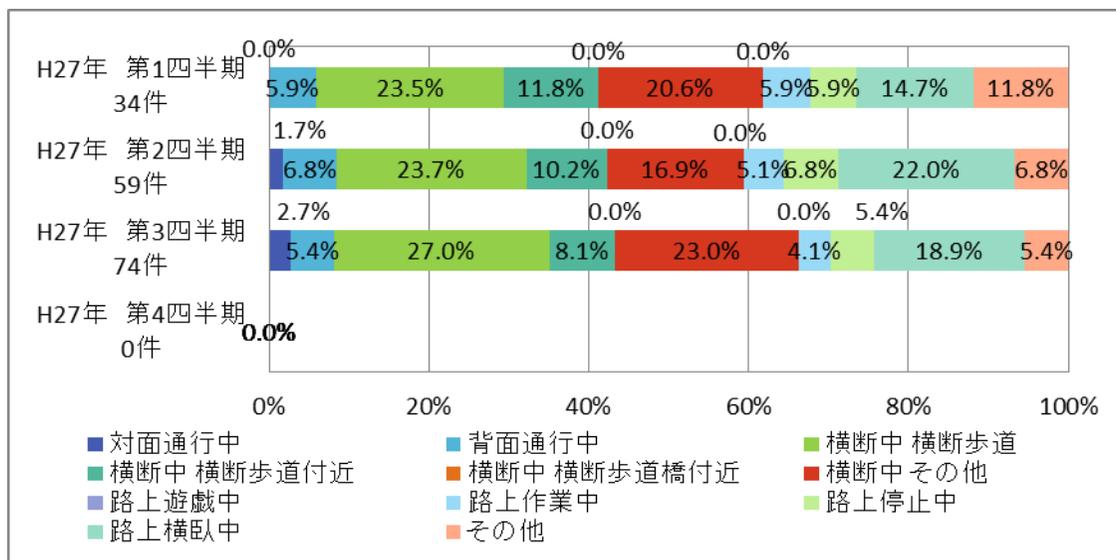
- ・H27年第3四半期の傾向をみると、「車両相互」が最も多く119件（54.3%）と半数以上を占めている。
- ・次いで、「人対車両」74件（33.8%）、「車両単独」26件（11.9%）と続いている。



Ⅱ. H27年第3四半期死亡事故データの傾向

(1) 人対車両

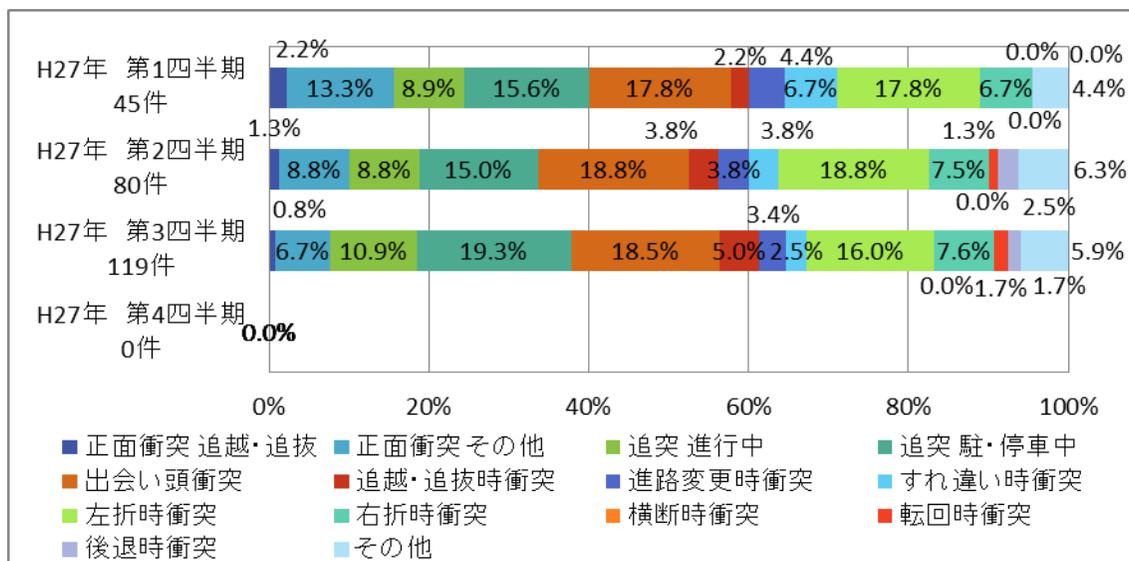
- ・ H27年第3四半期の傾向をみると、「横断中 横断歩道」が最も多く20件（27.0%）となっている。
- ・ 次いで、「横断中 その他」17件（23.0%）、「路上横臥中」14件（18.9%）等と続いている。
- ・ 「横断中」の事故が43件（58.1%）と6割近くを占めている。



Ⅱ. H27年第3四半期死亡事故データの傾向

(2) 車両相互

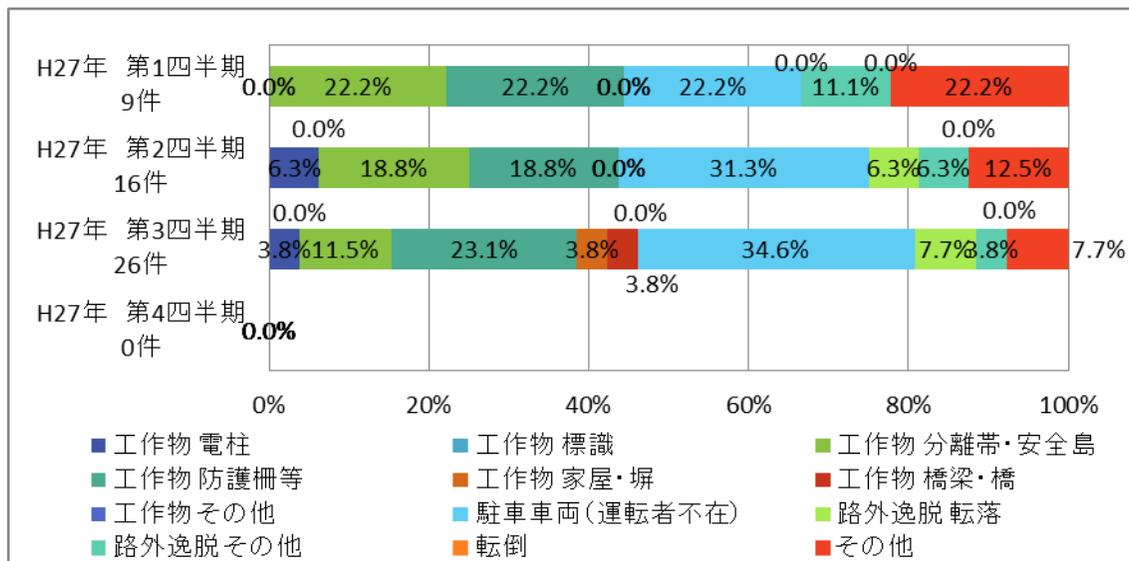
- ・H27年第3四半期の傾向をみると、「追突 駐・停車中」が最も多く23件（19.3%）となっている。
- ・次いで、「出会い頭衝突」22件（18.5%）、「左折時衝突」19件（16.0%）、「追突 進行中」13件（10.9%）及び「右折時衝突」9件（7.6%）等と続いている。



Ⅱ. H27年第3四半期死亡事故データの傾向

(3) 車両単独

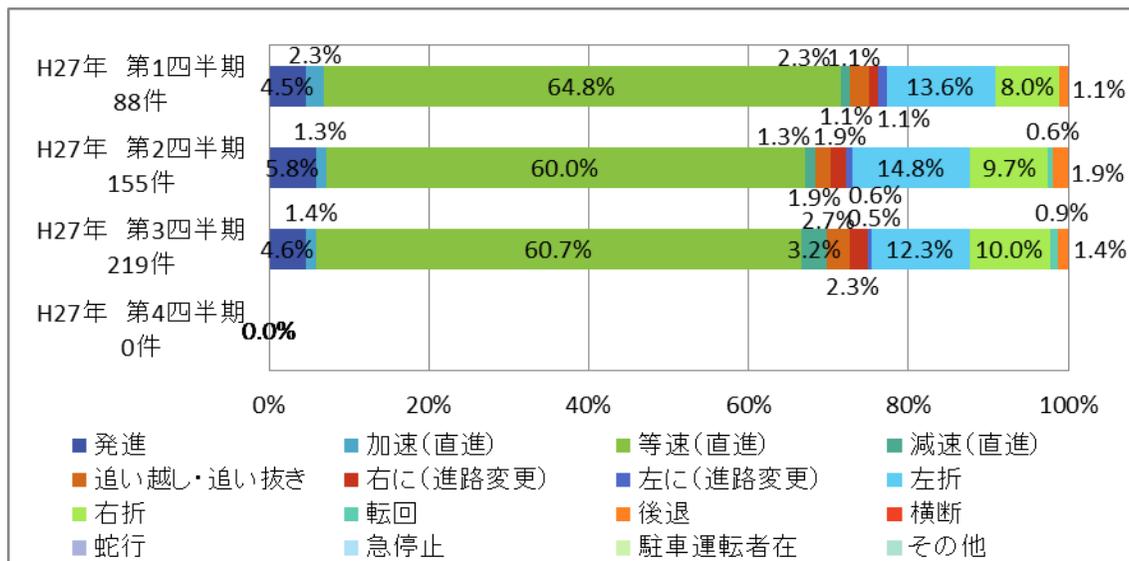
- ・H27年第3四半期の傾向をみると「駐車車両（運転者不在）」が最も多く、9件（34.6%）となっている。
- ・次いで、「工作物 防護柵等」6件（23.1%）及び「工作物 分離帯・安全島」3件（11.5%）等と続いている。



Ⅱ. H27年第3四半期死亡事故データの傾向

6. 行動類型別

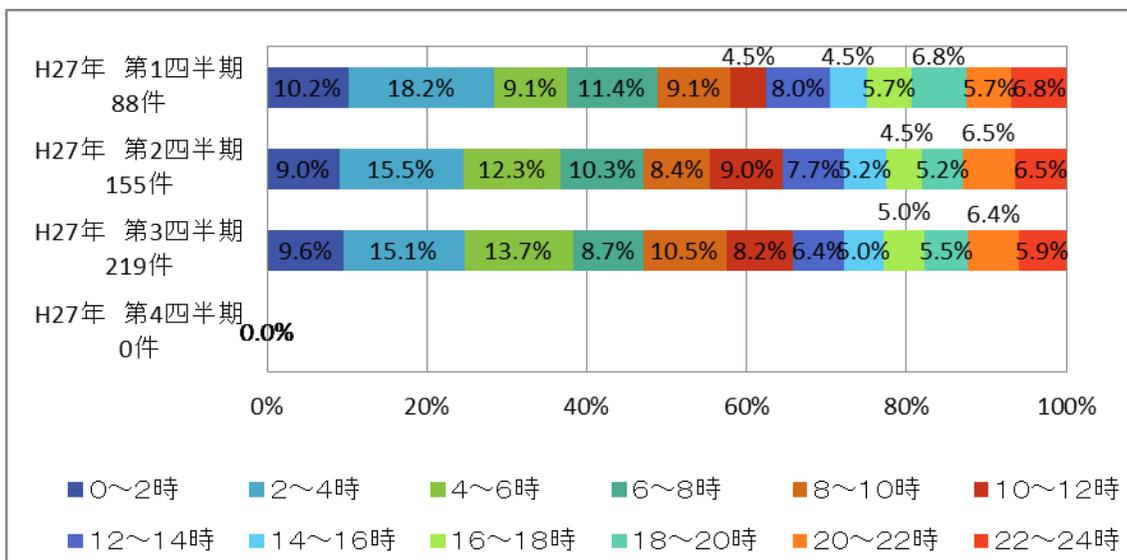
- ・H27年第3四半期の傾向をみると、「等速（直進）」が最も多く133件（60.7%）と6割以上を占めている。
- ・次いで、「左折」27件（12.3%）、「右折」22件（10.0%）等と続いている。



Ⅱ. H27年第3四半期死亡事故データの傾向

7. 時間帯別

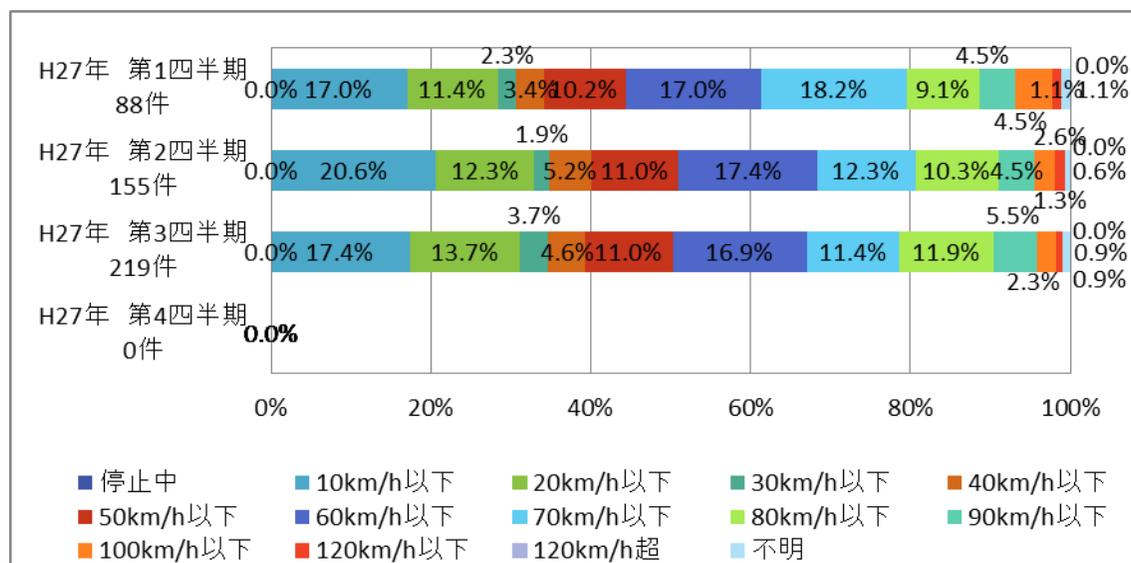
- ・H27年第3四半期の傾向をみると、「2～4時」が最も多く33件（15.1%）となっている。
- ・次いで、「4～6時」30件（13.7%）、「8～10時」23件（10.5%）、「0～2時」21件（9.6%）及び「6～8時」19件（8.7%）等と続いている。
- ・「22～6時」までの深夜早朝の時間帯で全体の4割以上を占めている。



Ⅱ. H27年第3四半期死亡事故データの傾向

8. 危険認知速度別

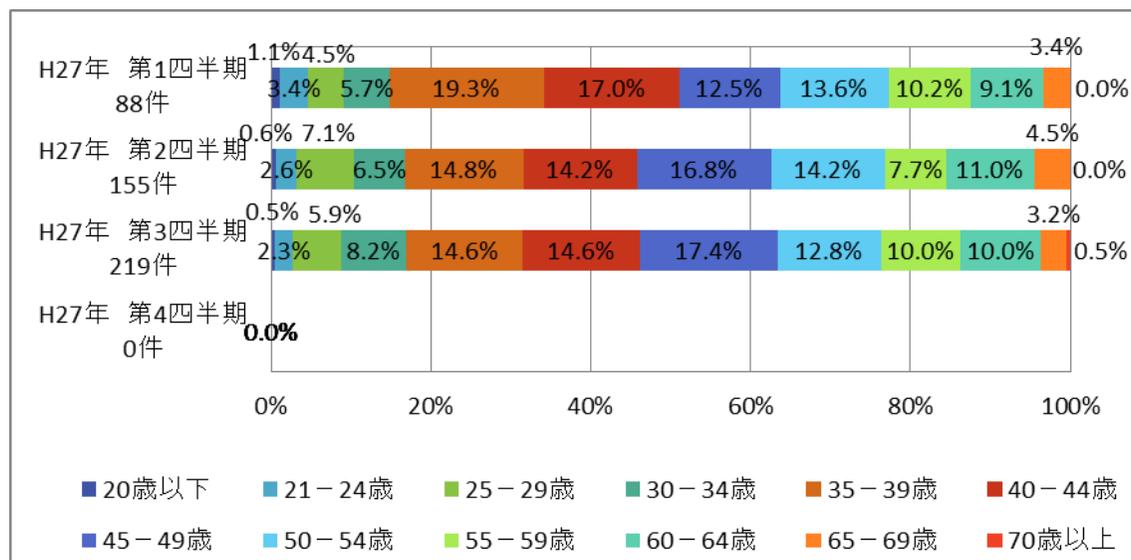
- ・ H27年第3四半期の傾向をみると、「10km/h以下」が最も多く38件（17.4%）となっている。
- ・ 次いで、「60km/h以下」37件（16.9%）、「20km/h以下」30件（13.7%）、「80km/h以下」26件（11.9%）、「70km/h以下」25件（11.4%）等と続いている。



Ⅱ. H27年第3四半期死亡事故データの傾向

9. 年齢層別

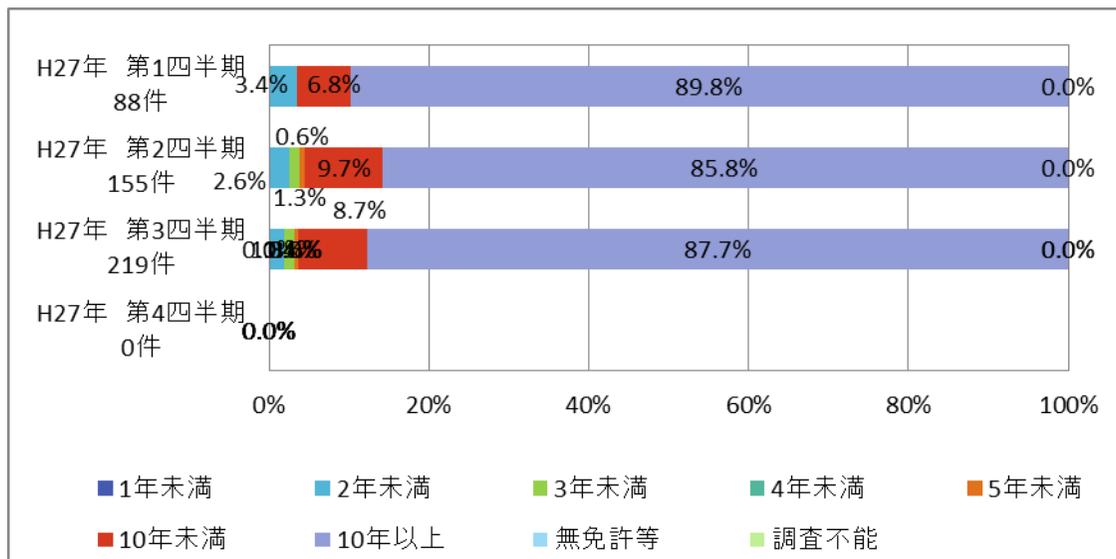
- ・ H27年第3四半期の傾向をみると、「45-49歳」が最も多く38件（17.4%）となっている。
- ・ 次いで、「35-39歳」及び「40-44歳」がそれぞれ32件（14.6%）、「50-54歳」28件（12.8%）等と続いている。
- ・ 「60歳以上」30件（13.7%）となっている。



Ⅱ. H27年第3四半期死亡事故データの傾向

10. 運転免許取得年数別

・H27年第3四半期の傾向をみると、「10年以上」が最も多く192件（87.7%）と9割近くを占めている。



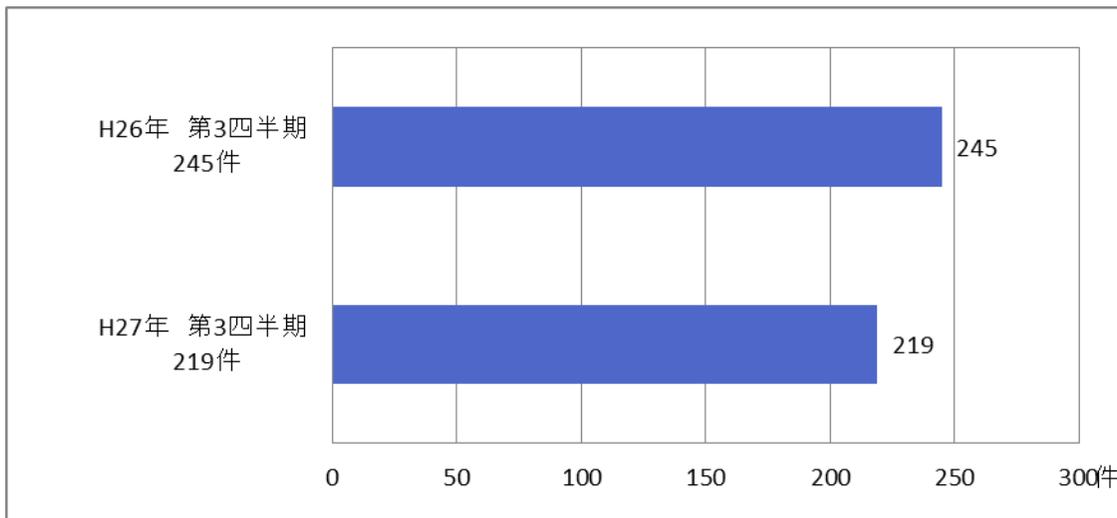
Ⅲ. H27年第3四半期死亡事故データの傾向(対前年同期比)

1. 事故件数
2. 発生地別
3. 道路区分別
4. 車両区分別
5. 事故類型別
6. 行動類型別
7. 時間帯別
8. 危険認知速度別
9. 年齢層別
10. 運転免許取得年数別
11. 交差点における信号機の有無別行動類型別第2当事者の状況

Ⅲ. H27年第3四半期死亡事故データの傾向(対前年同期比)

1. 事故件数

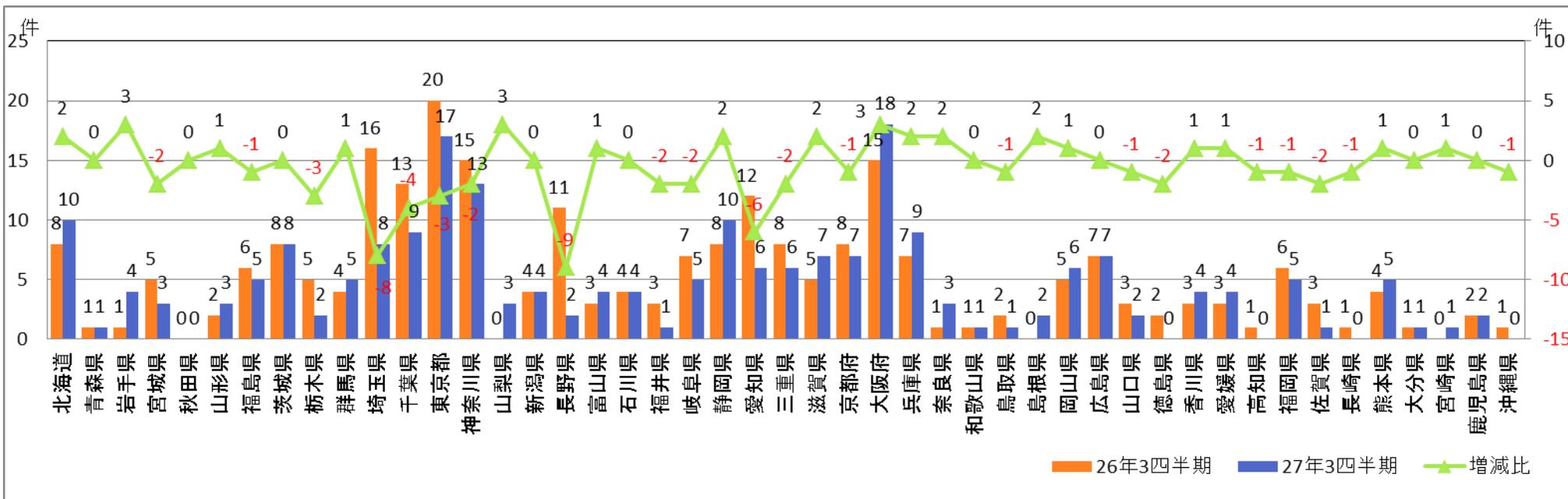
- ・H26年第3四半期の死亡事故件数と比較すると△26件となっている。



Ⅲ. H27年第3四半期死亡事故データの傾向(対前年同期比)

2. 発生地別

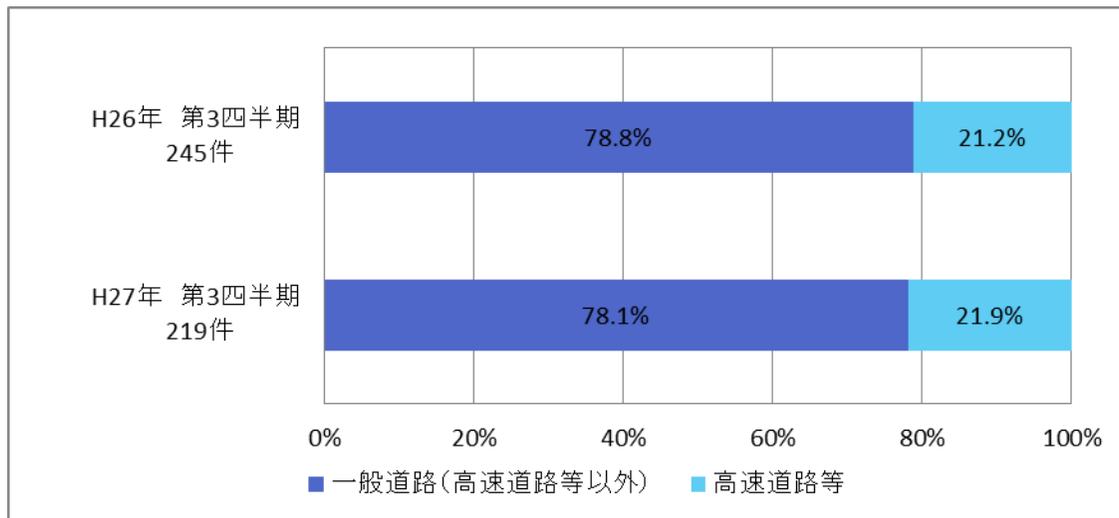
- ・H26年第3四半期の発生地別死亡事故件数と比較すると、「北海道」、「岩手県」、「山梨県」、「静岡県」、「滋賀県」、「大阪府」、「兵庫県」、「奈良県」及び「島根県」等は多くなっている。
- ・一方、「宮城県」、「栃木県」、「埼玉県」、「千葉県」、「東京」、「神奈川県」、「長野県」、「福井県」、「岐阜県」、「愛知県」、「三重県」、「徳島県」及び「佐賀県」等は少なくなっている。



Ⅲ. H27年第3四半期死亡事故データの傾向(対前年同期比)

3. 道路区分別

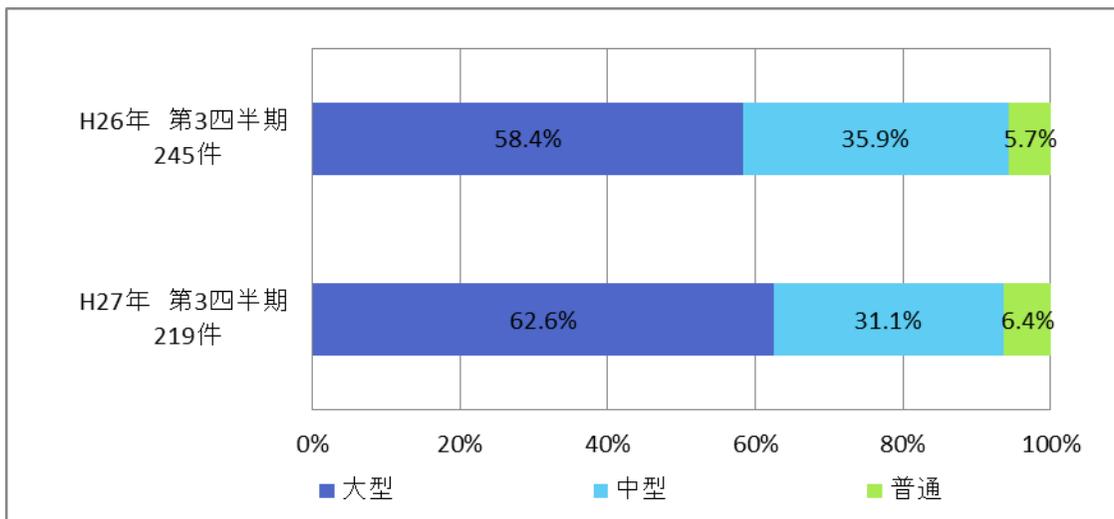
- ・H26年第3四半期の死亡事故割合と比較すると、「一般道路（高速道路等以外）」は $\Delta 0.7\%$ 低くなっている。



Ⅲ. H27年第3四半期死亡事故データの傾向(対前年同期比)

4. 車両区分別

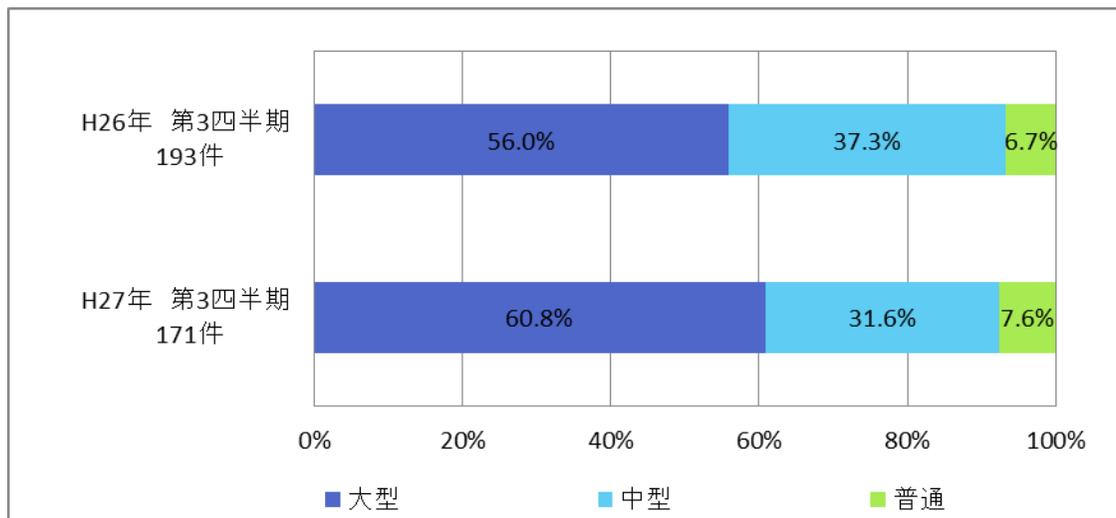
- ・H26年第3四半期の死亡事故割合と比較すると、「大型」は+4.2%、「中型」は△4.8%低く、「普通」は+0.7%高くなっている。



Ⅲ. H27年第3四半期死亡事故データの傾向(対前年同期比)

(1)一般道路上での車両区分

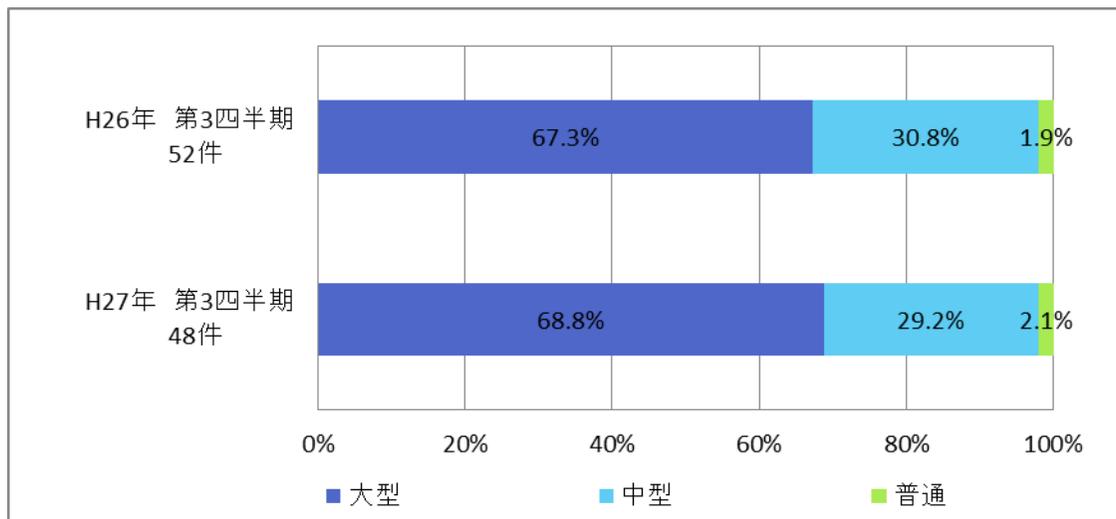
・H26年第3四半期の死亡事故割合と比較すると、「大型」は+4.8%高く、「中型」は△5.7%低くなっている。



Ⅲ. H27年第3四半期死亡事故データの傾向(対前年同期比)

(2) 高速道路上での車両区分

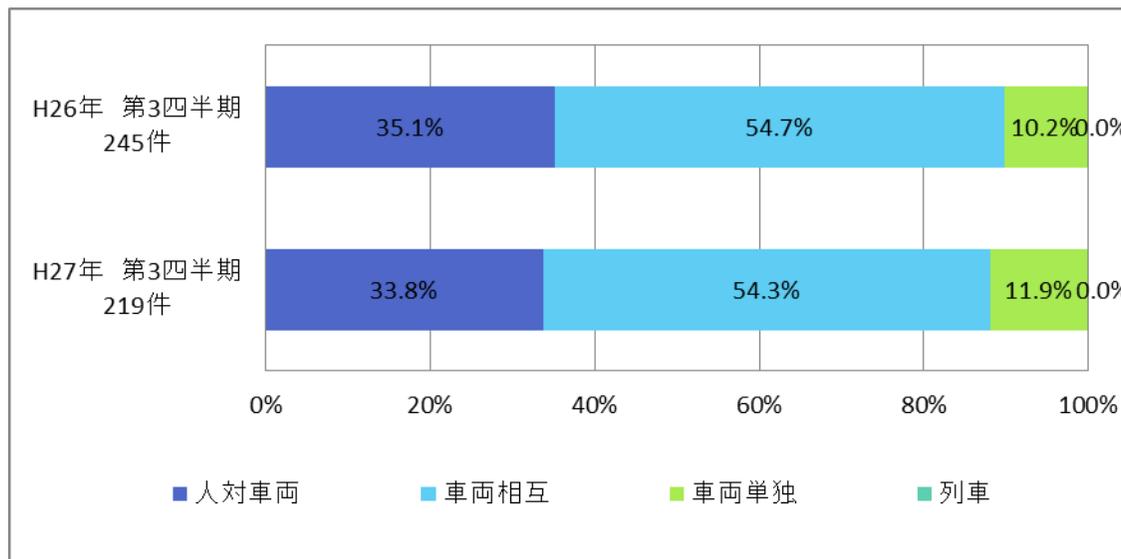
・ H26年第3四半期の死亡事故割合と比較すると、「大型」は+1.5%高く、「中型」は△1.6%低くなっている。



Ⅲ. H27年第3四半期死亡事故データの傾向(対前年同期比)

5. 事故類型別

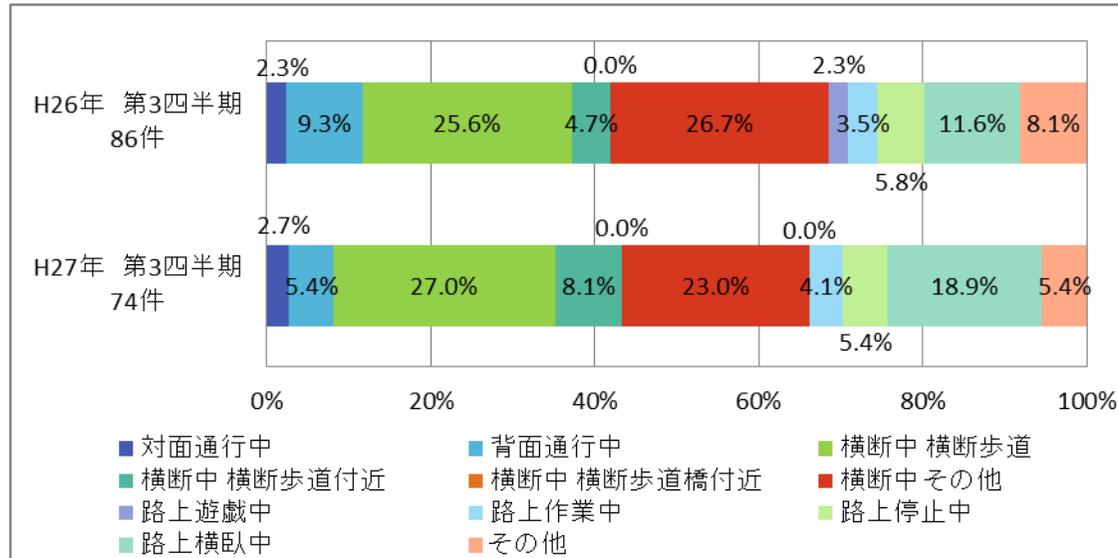
- ・H26年第3四半期の死亡事故割合と比較すると、「人対車両」は△1,3%低く、「車両単独」は+1,7%高くなっている。



Ⅲ. H27年第3四半期死亡事故データの傾向(対前年同期比)

(1) 人対車両

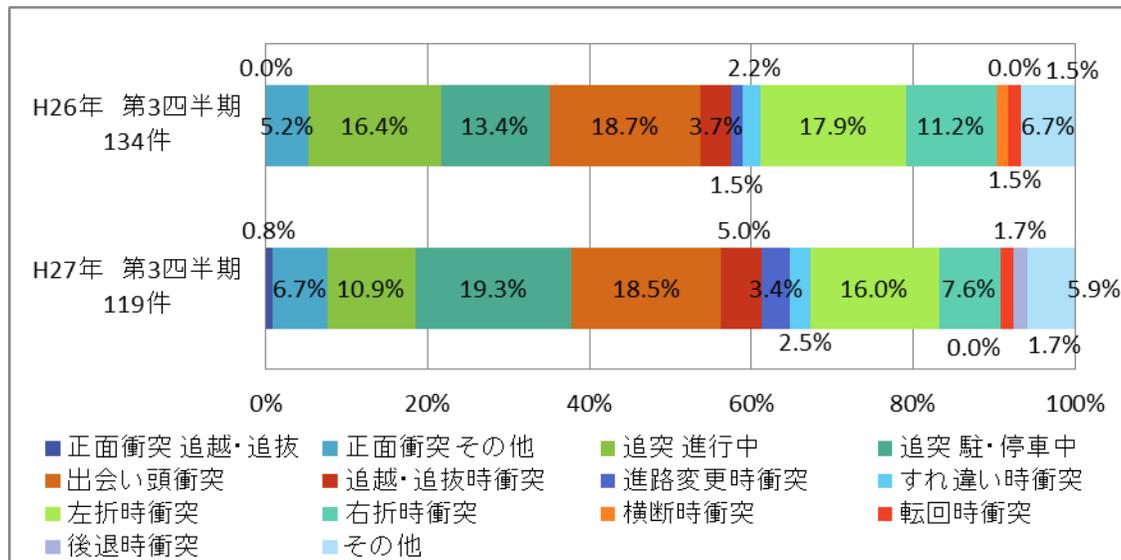
- ・ H26年第3四半期の死亡事故割合と比較すると、「背面通行中」は△3.9%、「横断中 その他」は△3.7%低くなっている。
- ・ 「横断中 横断歩道付近」は+3.4%、「路上横臥中」は+7.3%高くなっている。



Ⅲ. H27年第3四半期死亡事故データの傾向(対前年同期比)

(2) 車両相互

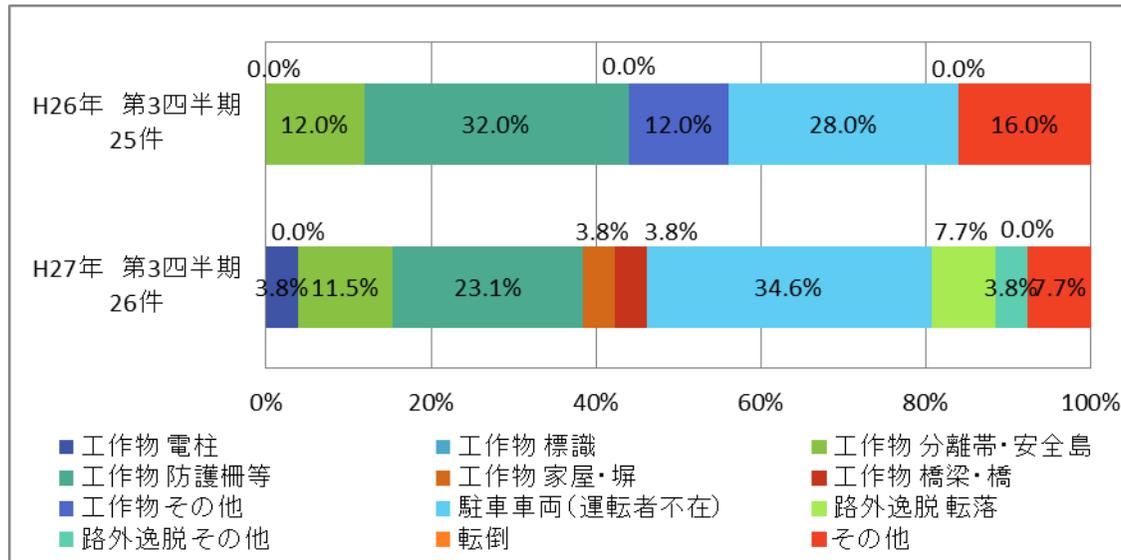
- ・H26年第3四半期の死亡事故割合と比較すると、「追突 進行中」は△5.5%、「右折時衝突」は△3.6%低くなっている。
- ・「追突 駐・停車中」は+5.9%、「進路変更時衝突」は+1.9%、「後退時衝突」は+1.7%高くなっている。
- ・「左折時衝突」は△1.9%低くなっている。



Ⅲ. H27年第3四半期死亡事故データの傾向(対前年同期比)

(3) 車両単独

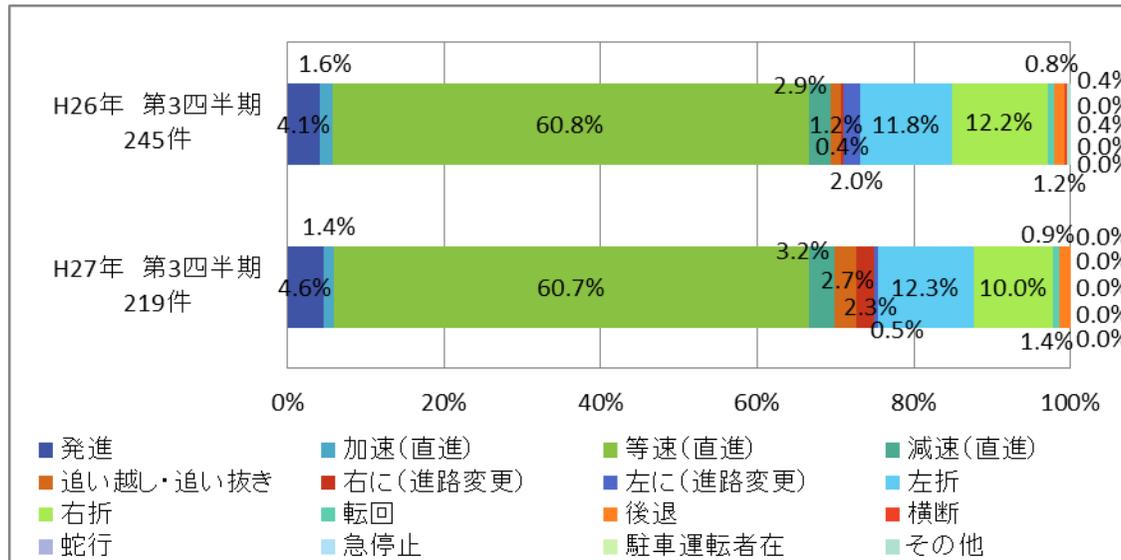
- ・ H26年第3四半期の死亡事故割合と比較すると、「工作物 防護柵等」は△8.9%低くなっている。
- ・ 「駐車車両(運転者不在)」は+6.6%高くなっている。



Ⅲ. H27年第3四半期死亡事故データの傾向(対前年同期比)

6. 行動類型別

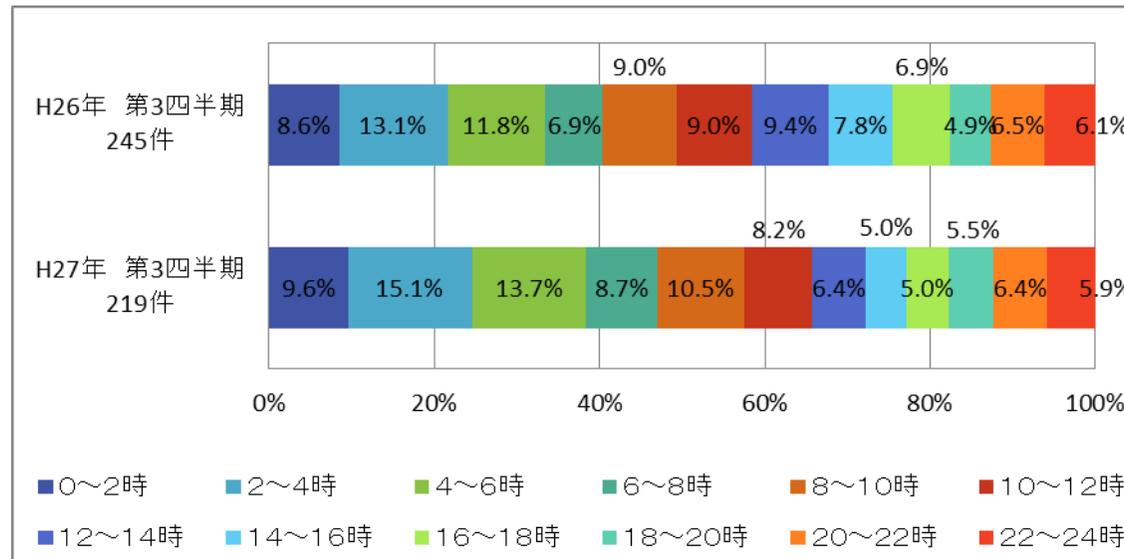
- ・H26年第3四半期の死亡事故割合と比較すると、「等速(直進)」は、ほぼ横ばいとなっている。
- ・「左折」は+0.5%高く、「右折」は△2.2%低くなっている。



Ⅲ. H27年第3四半期死亡事故データの傾向(対前年同期比)

7. 時間帯別

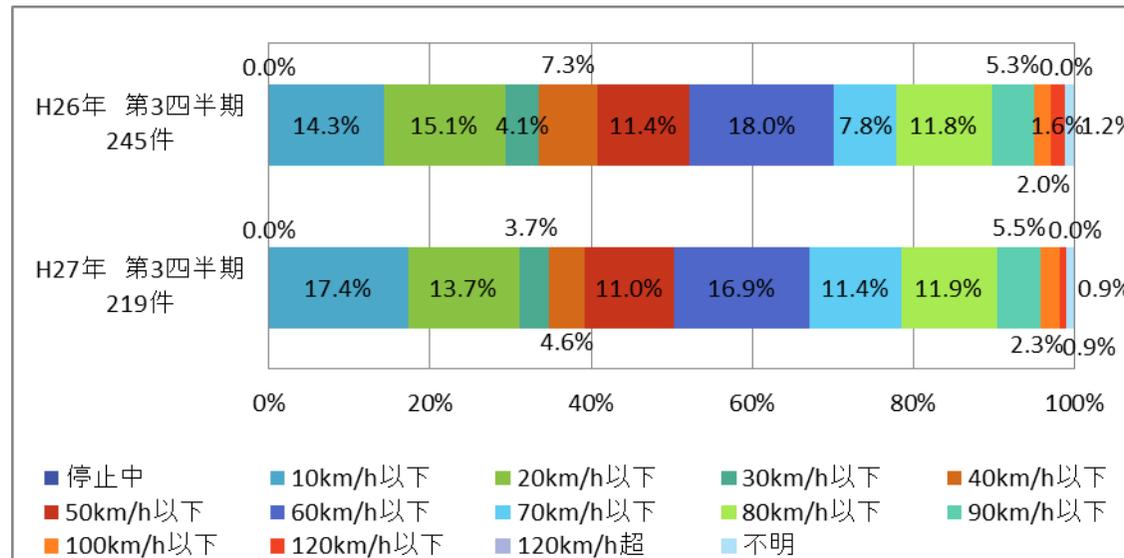
- ・H26年第3四半期の死亡事故割合と比較すると、「12～14時」は Δ 3.0%、「14～16時」は Δ 2.8%低くなっている。
- ・「2～4時」は+2.0%、「4～6時」は+1.9%、「6～8時」は+1.8%高くなっている。
- ・「0～10時」までの時間帯の割合が高くなっている。



Ⅲ. H27年第3四半期死亡事故データの傾向(対前年同期比)

8. 危険認知速度別

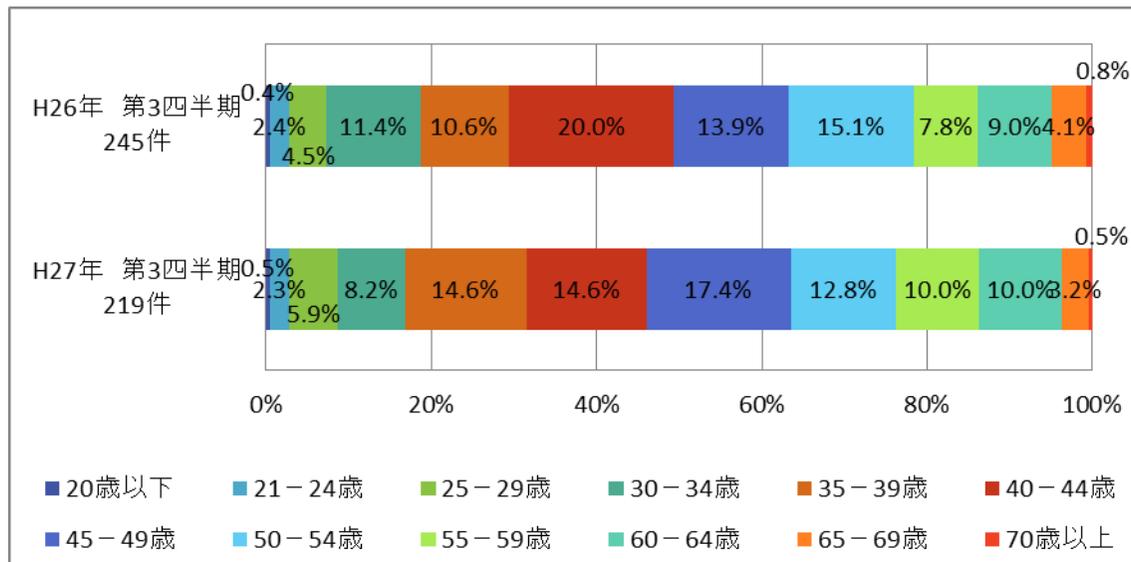
- ・ H26年第3四半期の死亡事故割合と比較すると、「40km/h以下」は△2.7%低くなっている。
- ・ 「70km/h以下」は+3.6%、「10km/h以下」は+3.1%高くなっている。



Ⅲ. H27年第3四半期死亡事故データの傾向(対前年同期比)

9. 年齢層別

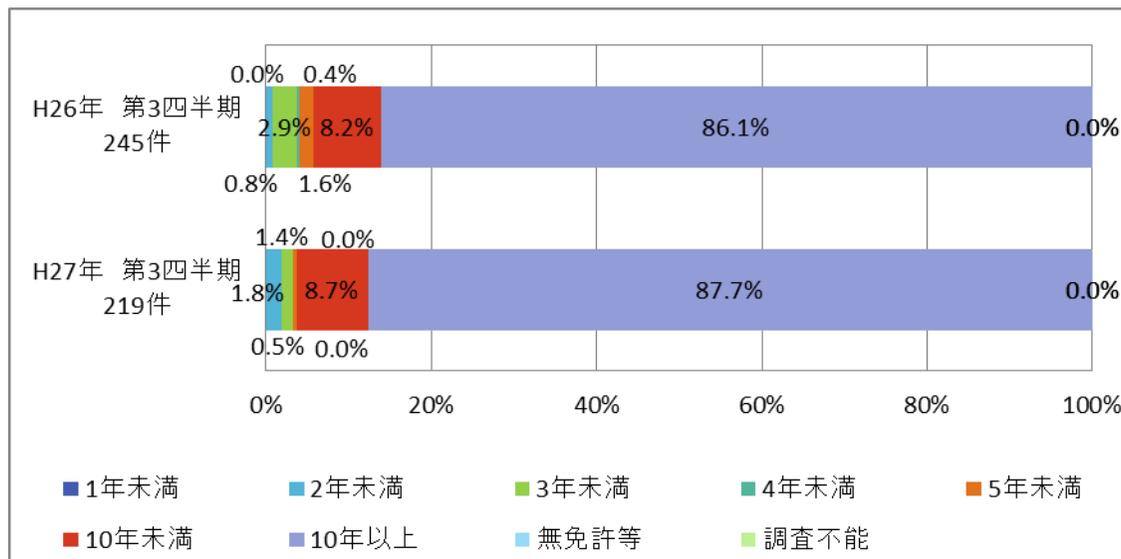
- ・ H26年第3四半期の死亡事故割合と比較すると、「40-44歳」は△5.4%、「30-34歳」は△3.2%低くなっている。
- ・ 「35-39歳」は+4.0%、「45-49歳」は+3.5%高くなっている。



Ⅲ. H27年第3四半期死亡事故データの傾向(対前年同期比)

10. 運転免許取得年数別

・H26年第3四半期の死亡事故割合と比較すると、「10年以上」は+1.6%高くなっている。

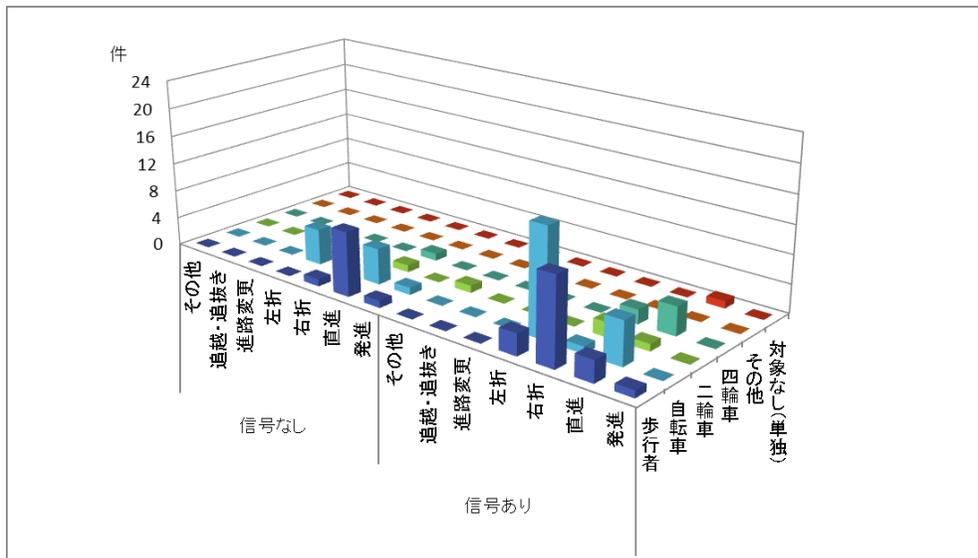


Ⅲ. H27年第3四半期死亡事故データの傾向(対前年同期比)

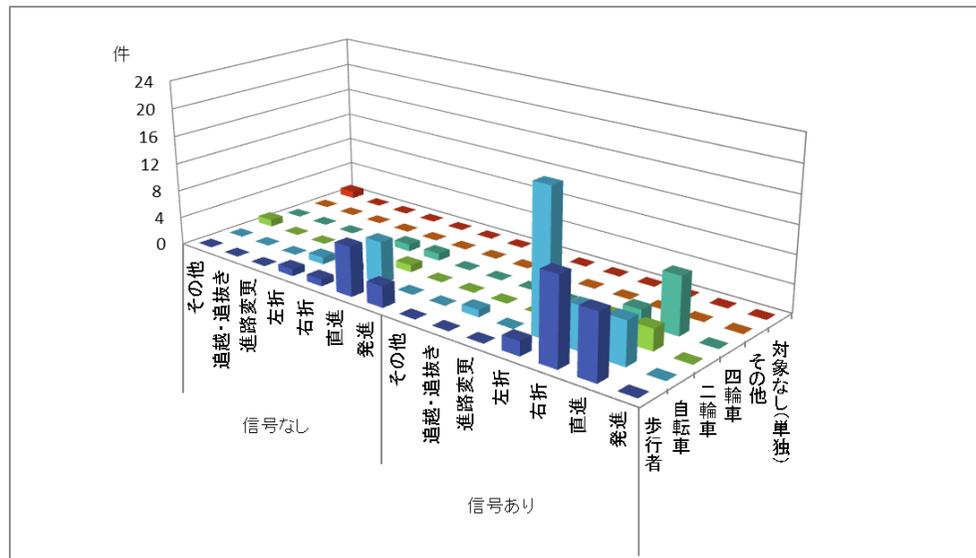
11. 交差点における信号機の有無別行動類型別第2当事者の状況

- ・H26年第3四半期の死亡事故件数と比較すると、信号機ありでは、「右折」及び「左折」共に「自転車」が減少している。また、「直進」の「歩行者」及び「四輪車」が減少している。
- ・信号機なしでは、「発進」の「歩行者」が減少している。一方、「直進」の「歩行者」及び「左折」の「自転車」が増加している。

【H27年第3四半期】



【H26年第3四半期】



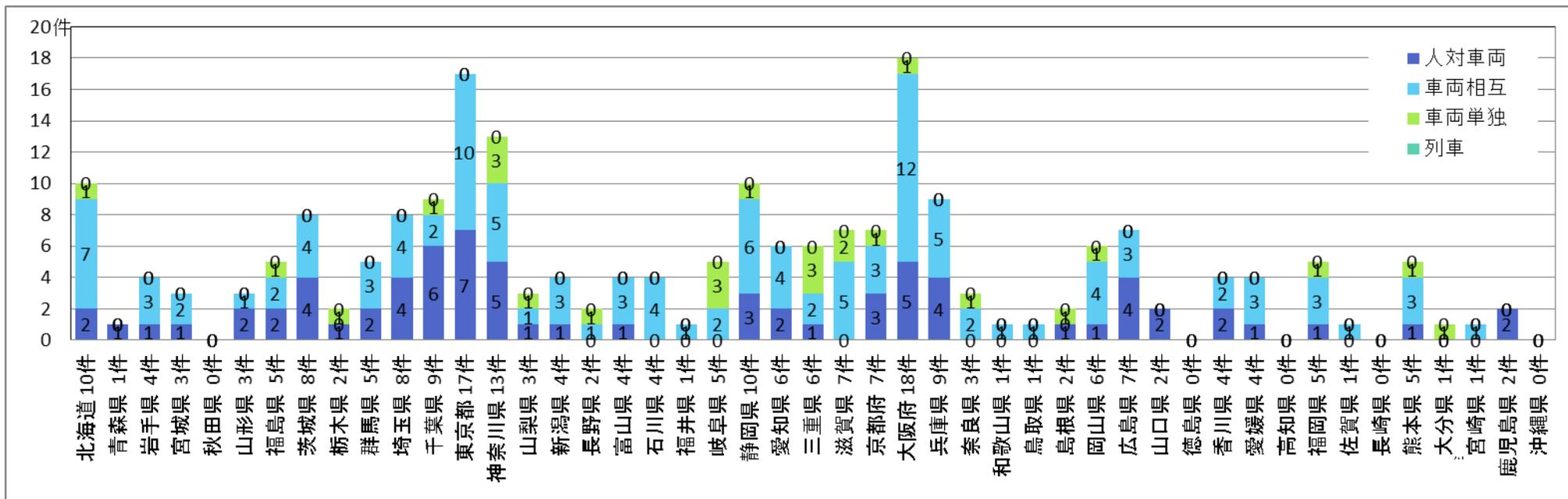
IV. H27年第3四半期死亡事故データ(発生地)

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. 発生地別の運転免許取得年数別

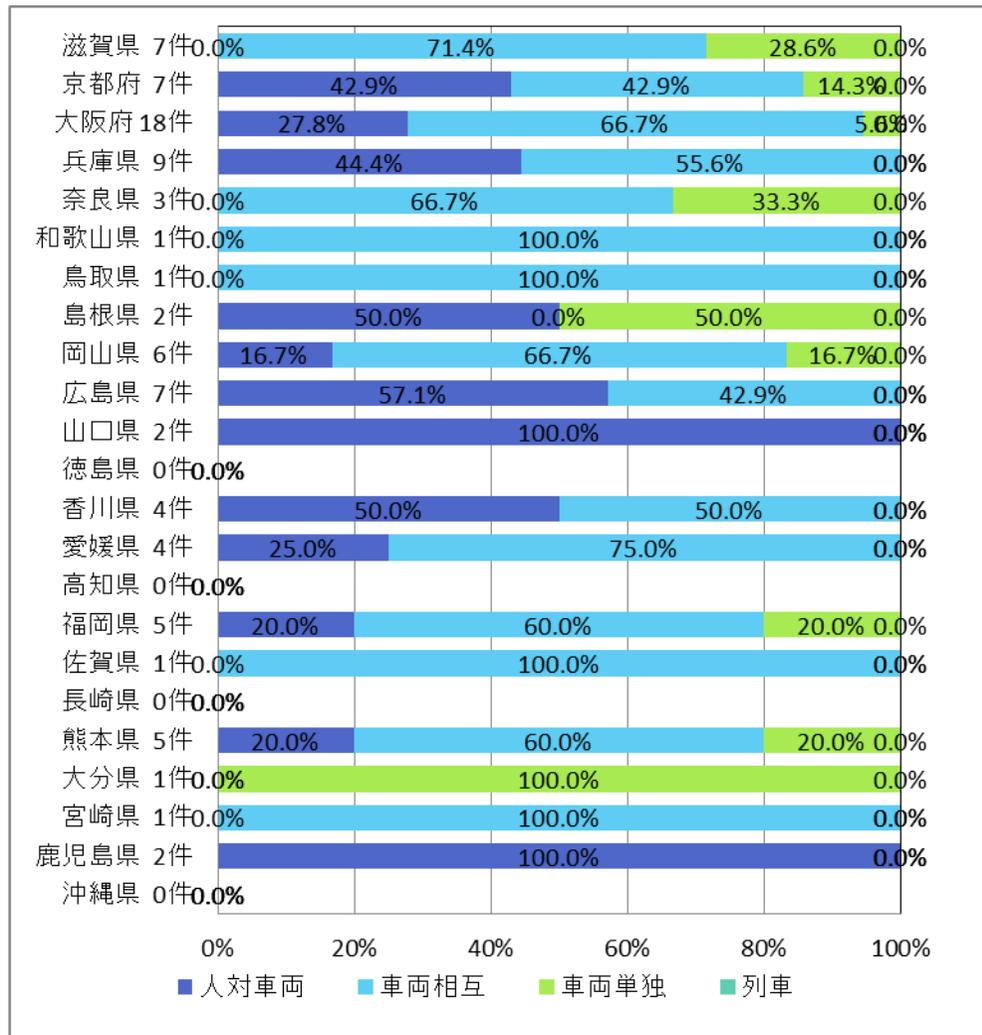
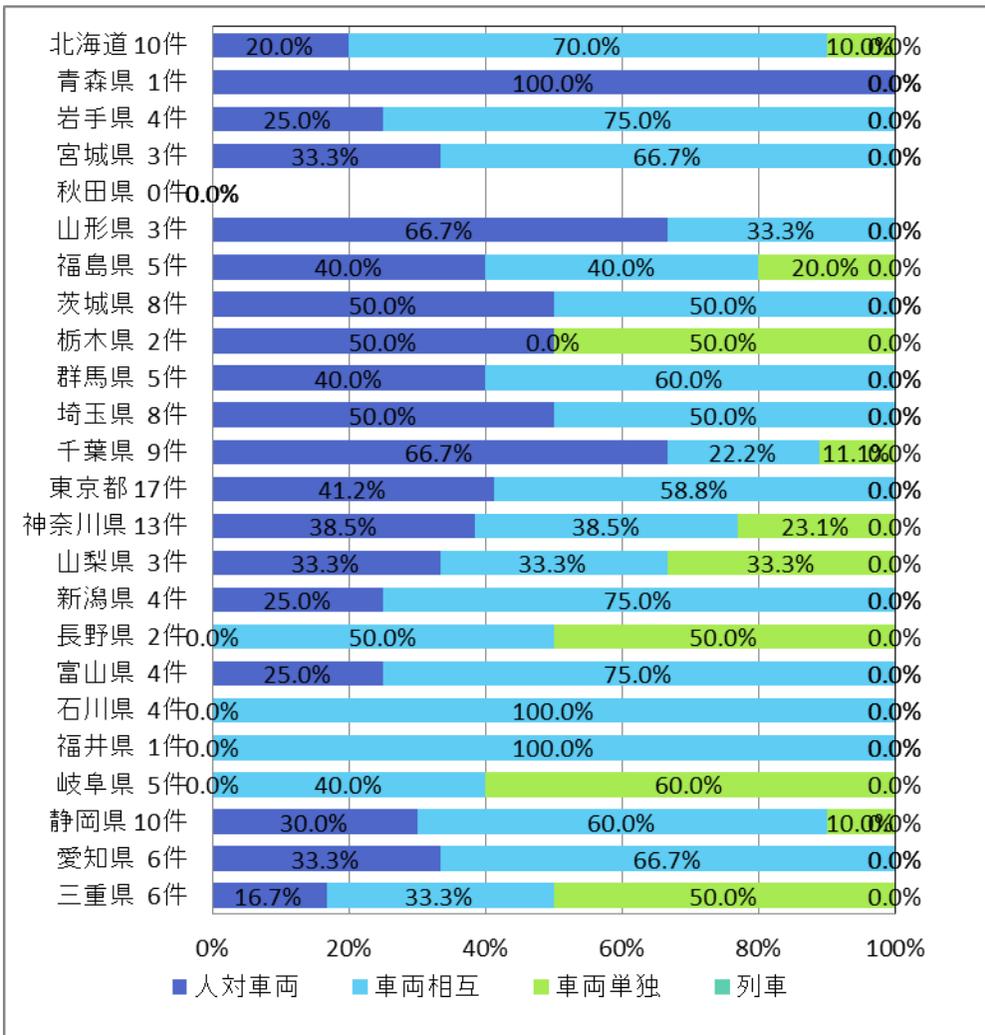
IV. H27年第3四半期死亡事故データ(発生地)

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、「車両相互」が多い県と「人対車両」が多い県に分かれる。
- ・事故発生件数の多い県をみると、「北海道」、「東京都」、「大阪府」及び「兵庫県」では「車両相互」が最も多くなっている。「千葉県」では「人対車両」が最も多くなっている。「茨城県」及び「埼玉県」では「人対車両」及び「車両相互」のいずれも多くなっている。



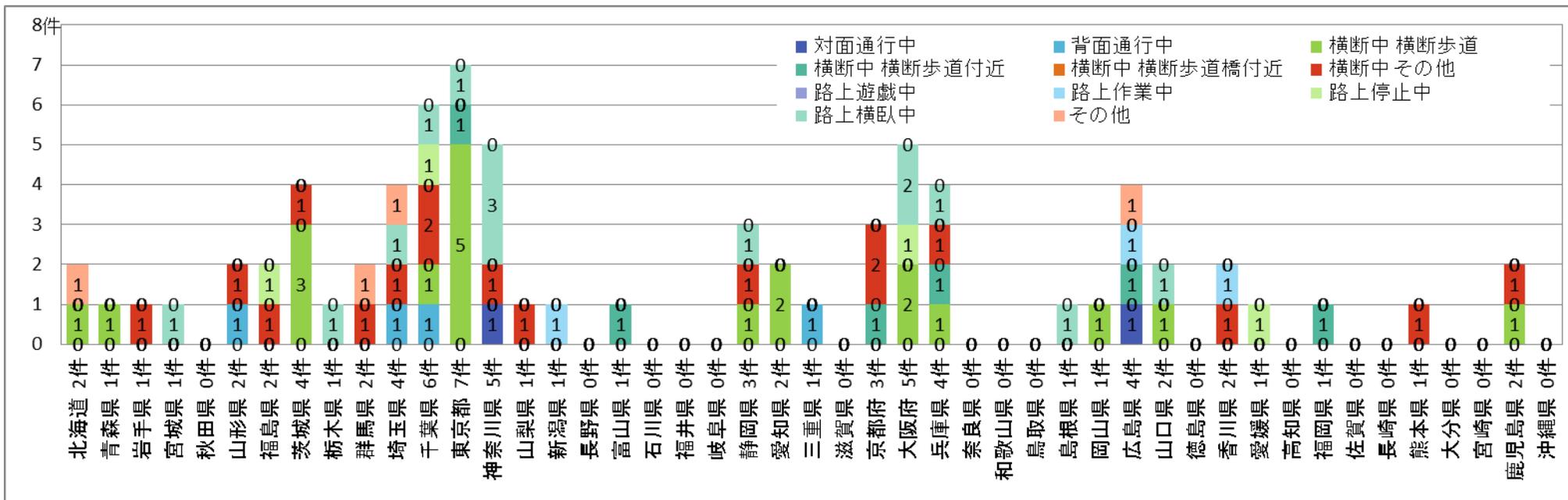
IV. H27年第3四半期死亡事故データ(発生地)



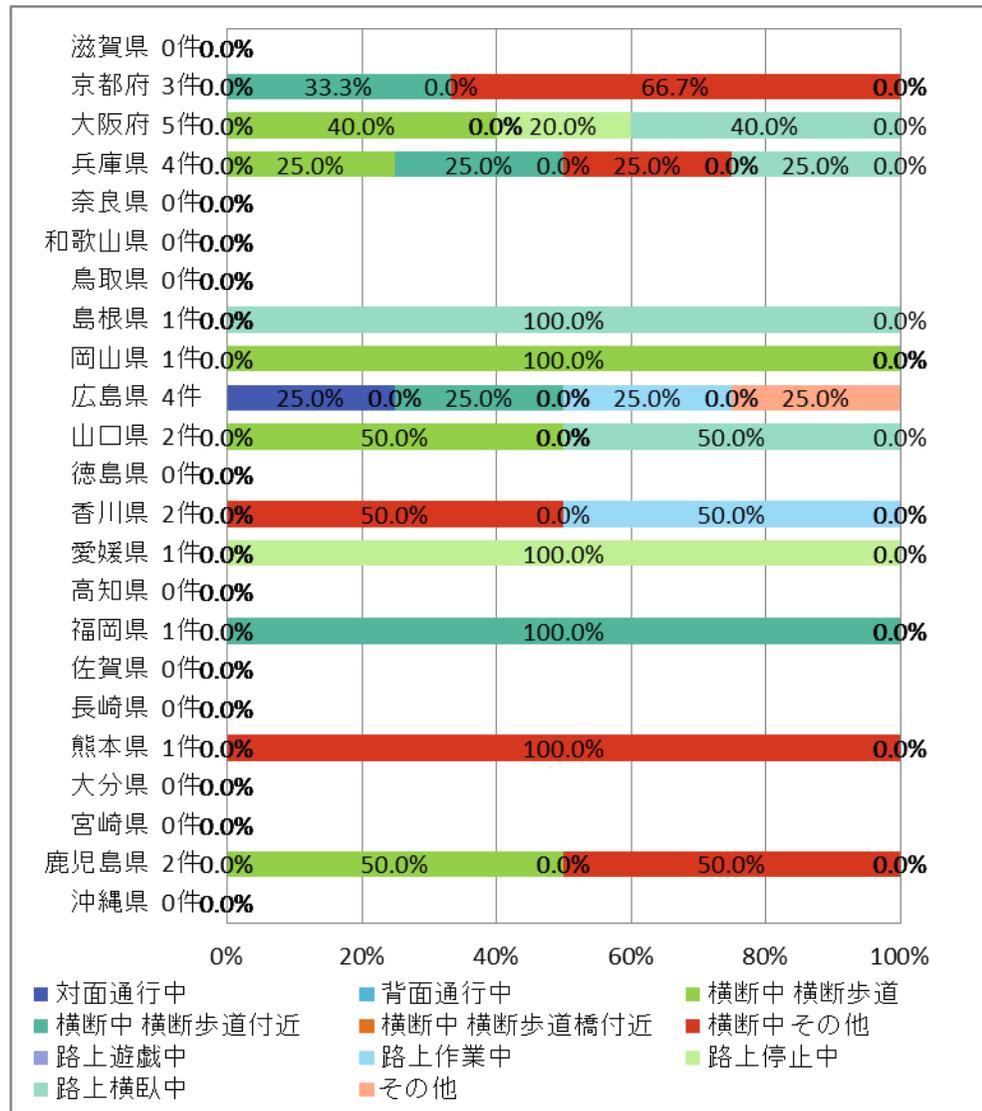
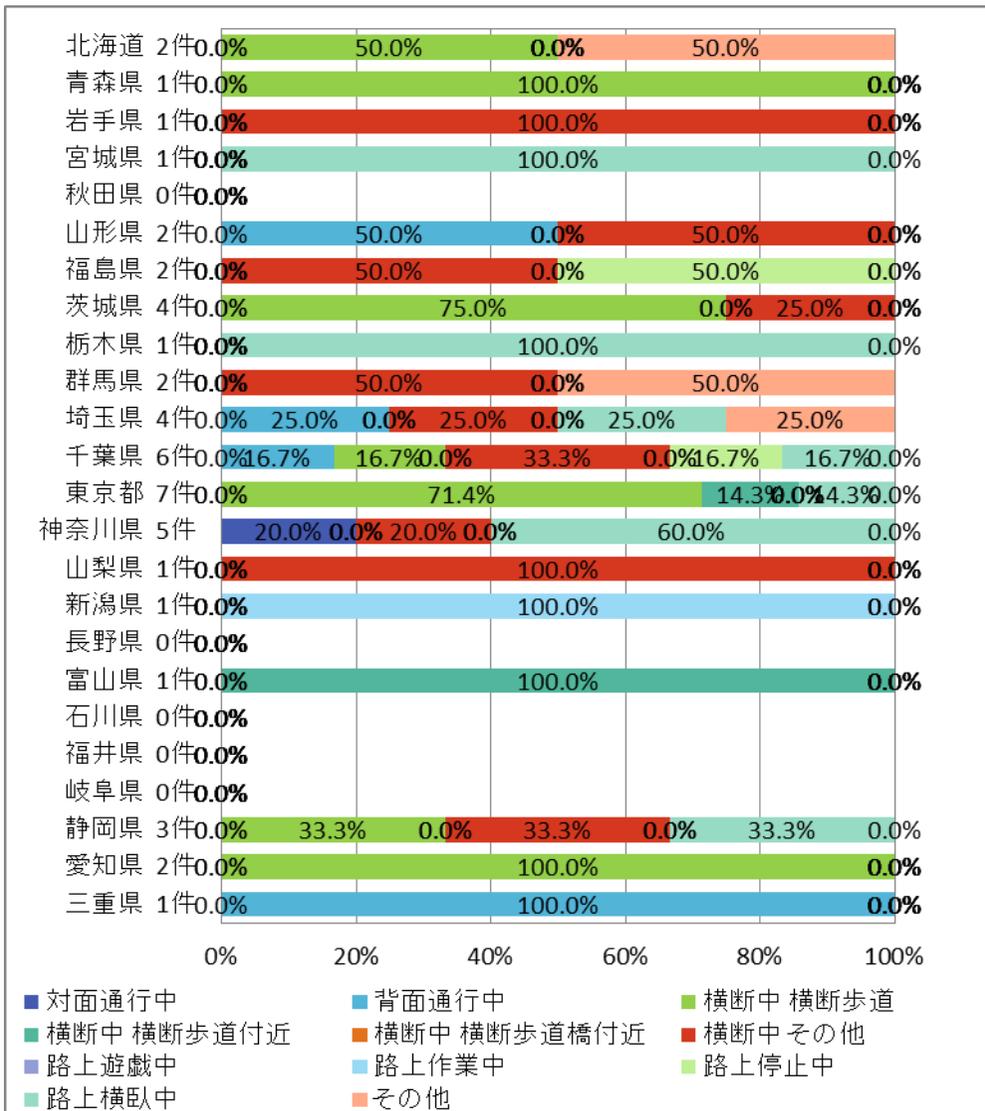
IV. H27年第3四半期死亡事故データ(発生地)

(1) 人対車両

- ・発生地別の事故類型（人対車両）別にみると、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、「東京都」では「横断中 横断歩道」が最も多くなっている。「千葉県」では「横断歩道 その他」が最も多く、「大阪府」では「横断中 横断歩道」及び「路上横臥中」がいずれも多くなっている。



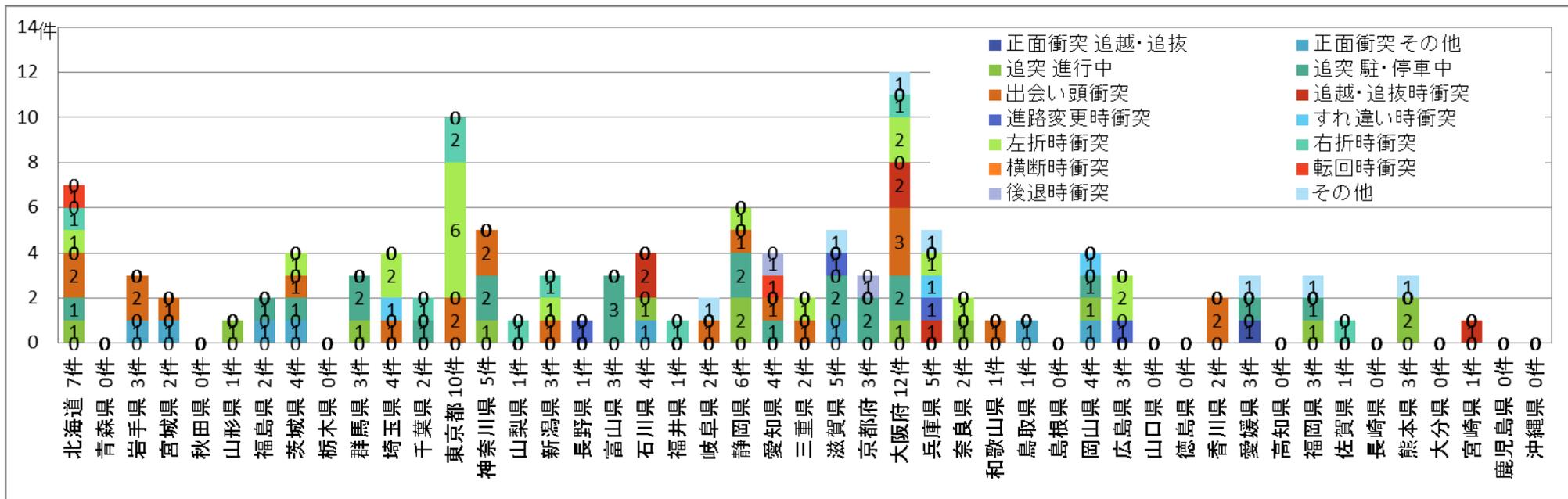
IV. H27年第3四半期死亡事故データ(発生地)



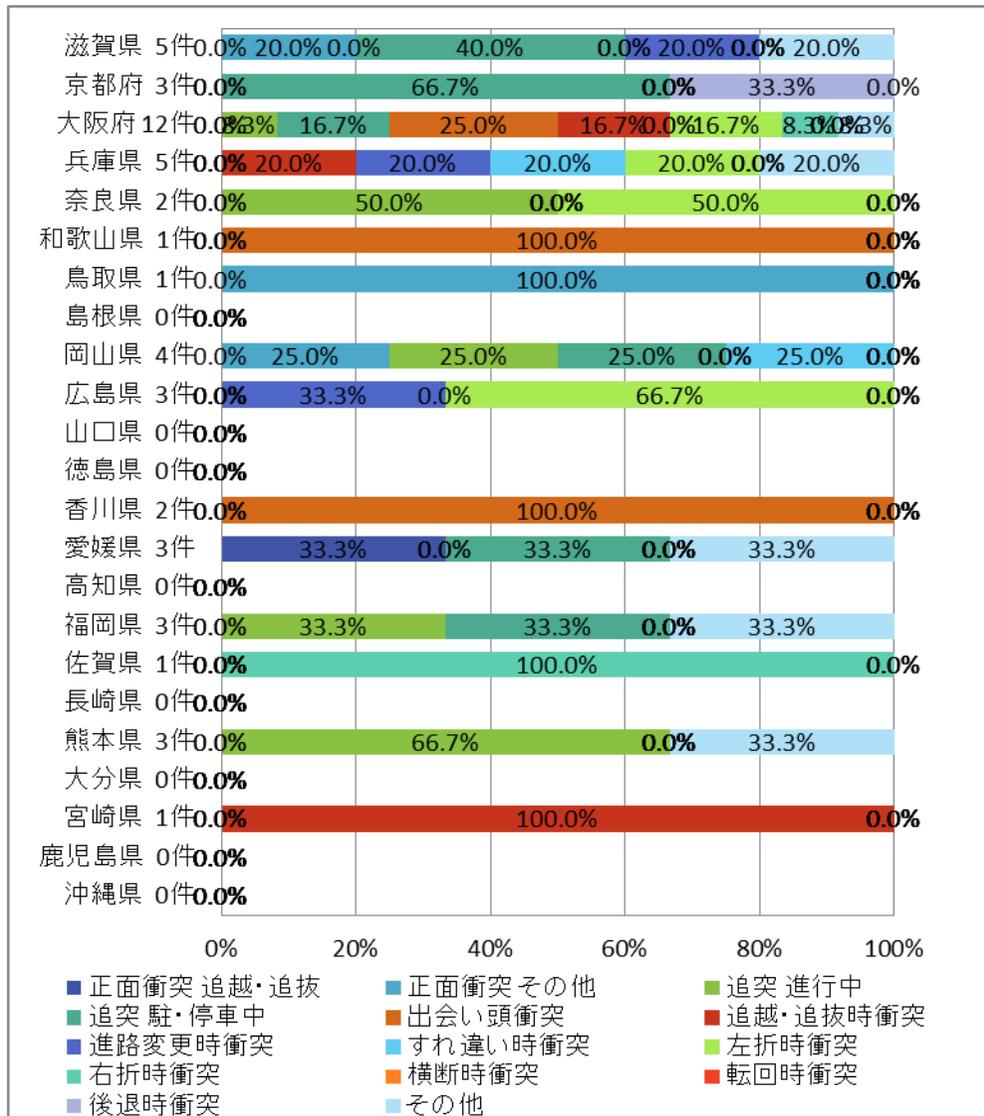
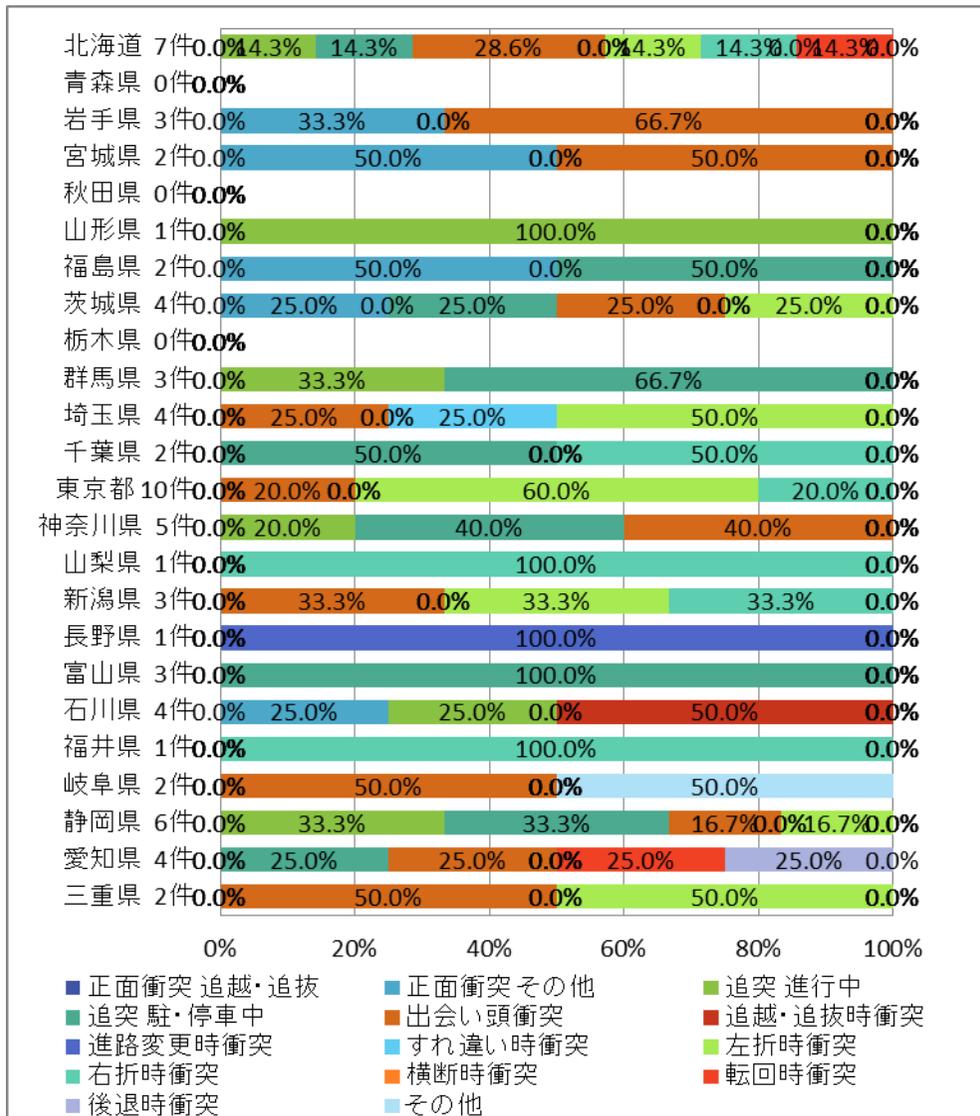
IV. H27年第3四半期死亡事故データ(発生地)

(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、「東京都」では「左折時衝突」、「大阪府」では「出会い頭衝突」が最も多くなっている。



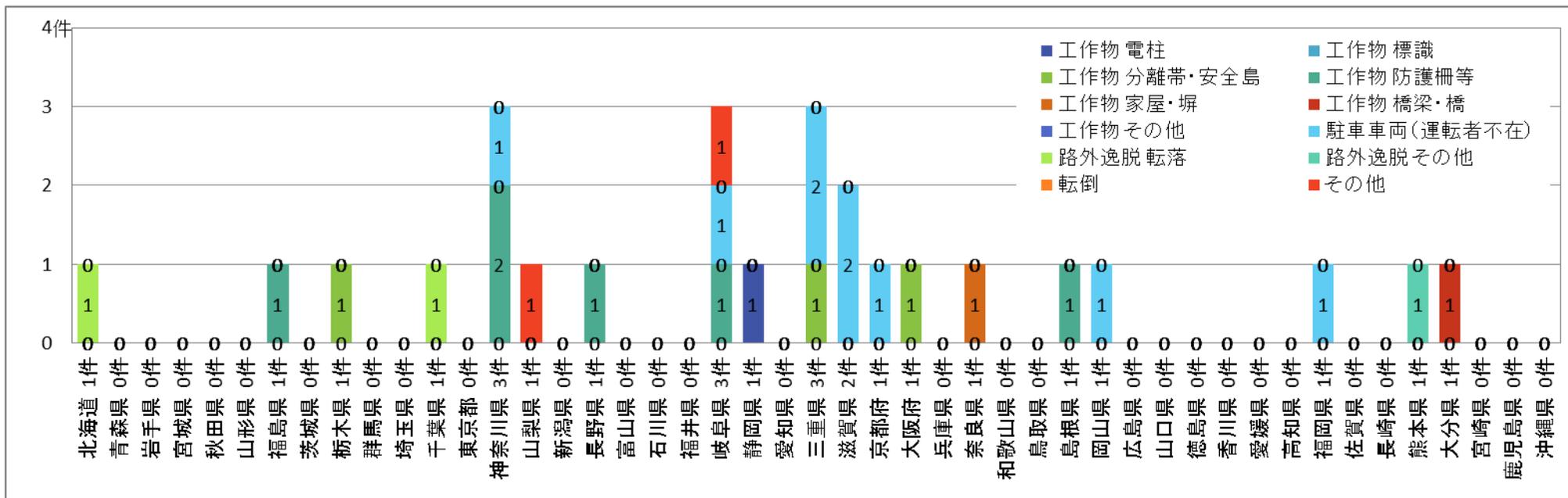
IV. H27年第3四半期死亡事故データ(発生地)



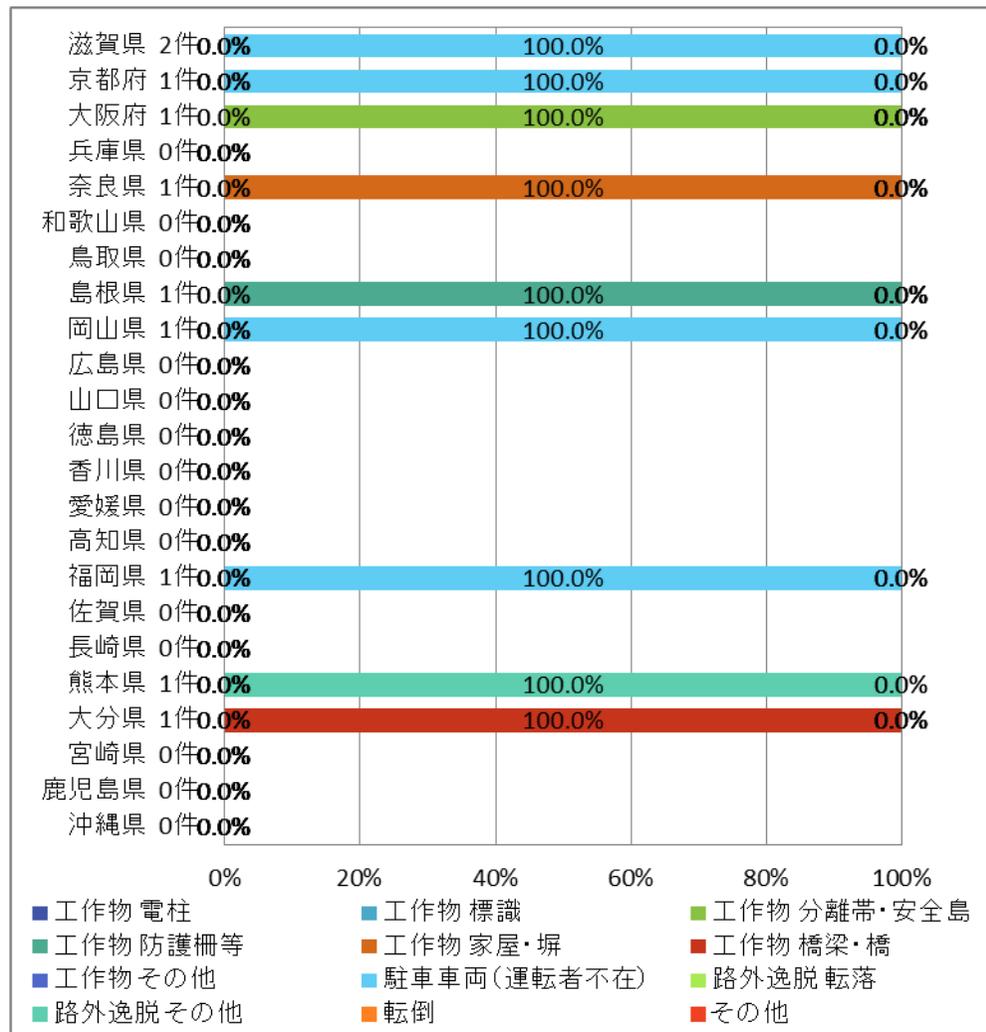
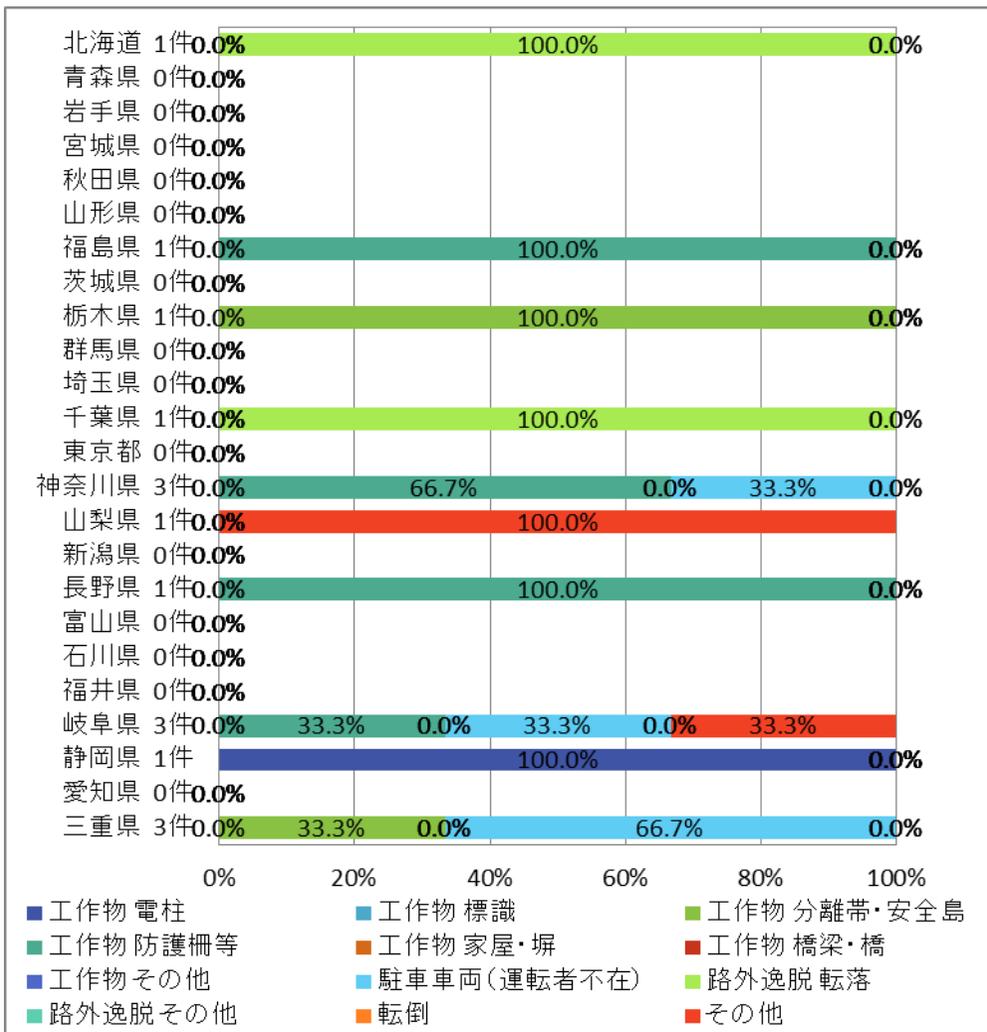
IV. H27年第3四半期死亡事故データ(発生地)

(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、「神奈川県」では「工作物 防護柵等」、「岐阜県」では「工作物 防護柵等」、「駐車車両（運転者不在）」及び「その他」、「三重県」では「駐車車両（運転者不在）」が最も多くなっている。



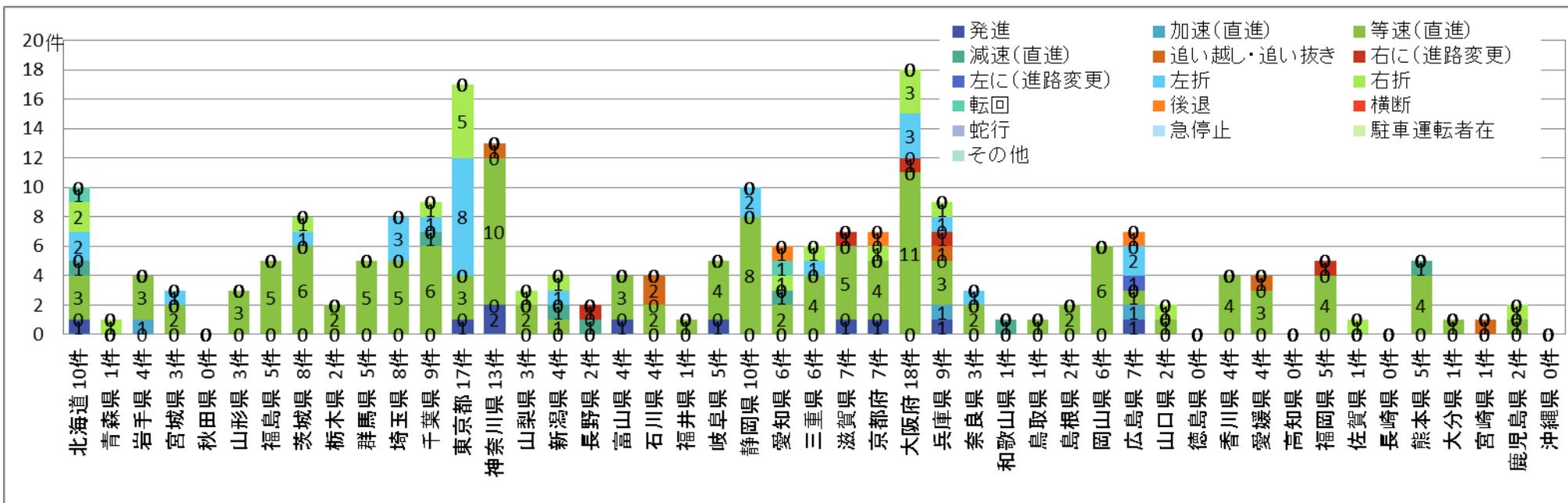
IV. H27年第3四半期死亡事故データ(発生地)



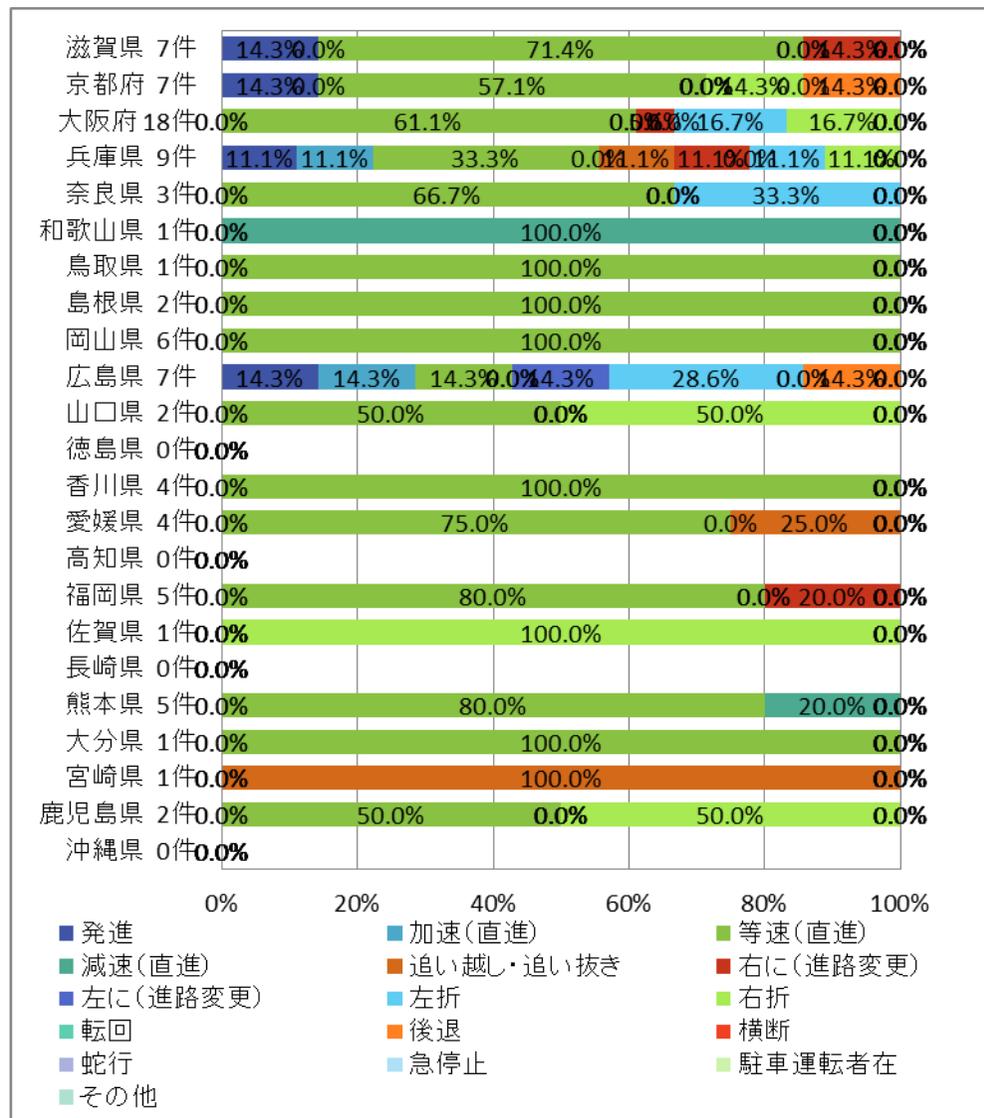
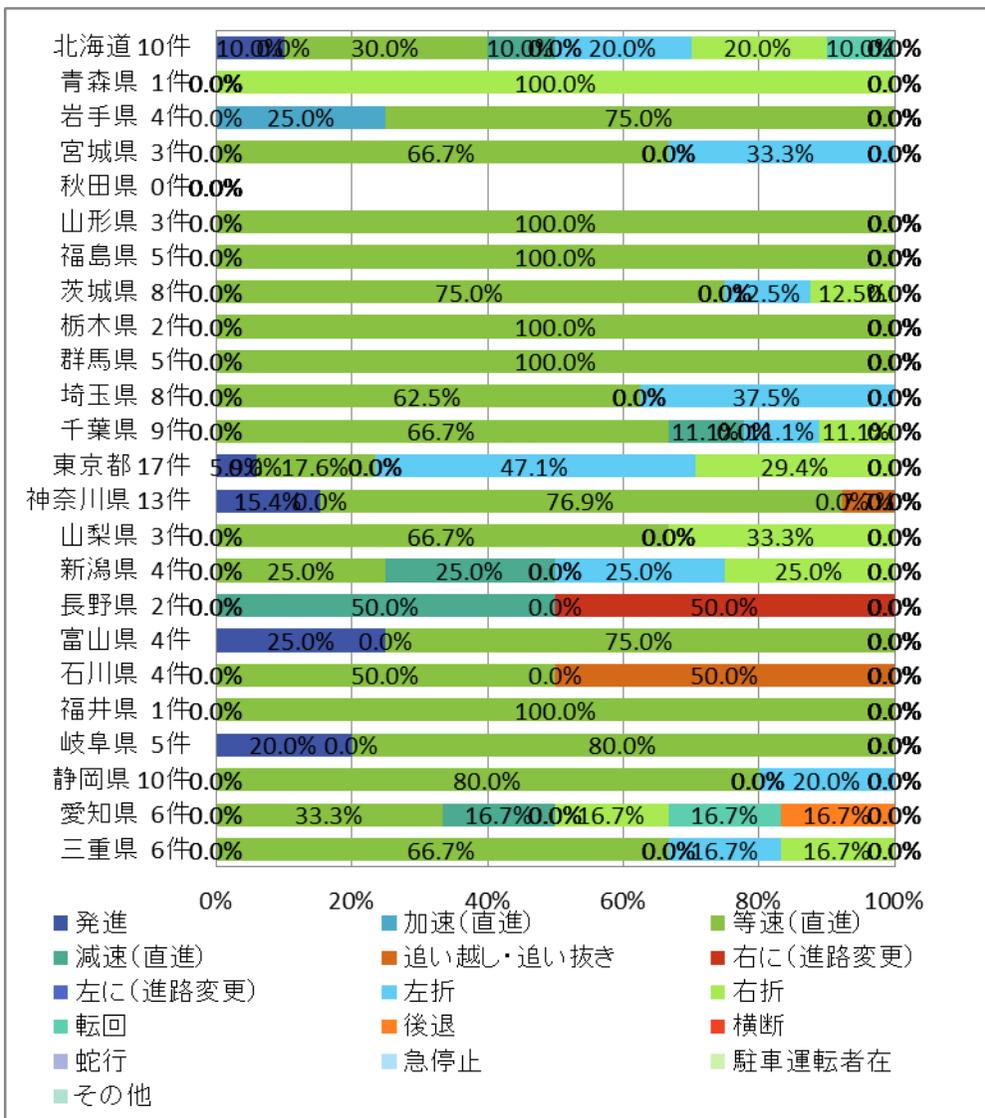
IV. H27年第3四半期死亡事故データ(発生地)

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」では「左折」が最も多く、「神奈川県」及び「大阪府」では「等速（直進）」が最も多くなっている。



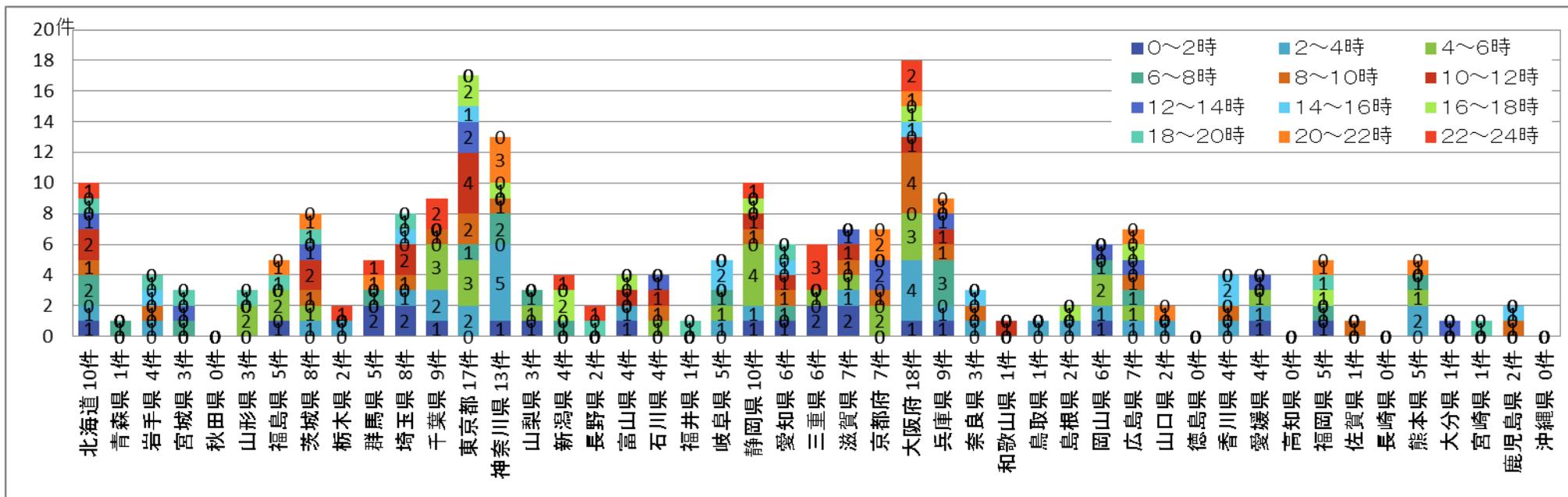
IV. H27年第3四半期死亡事故データ(発生地)



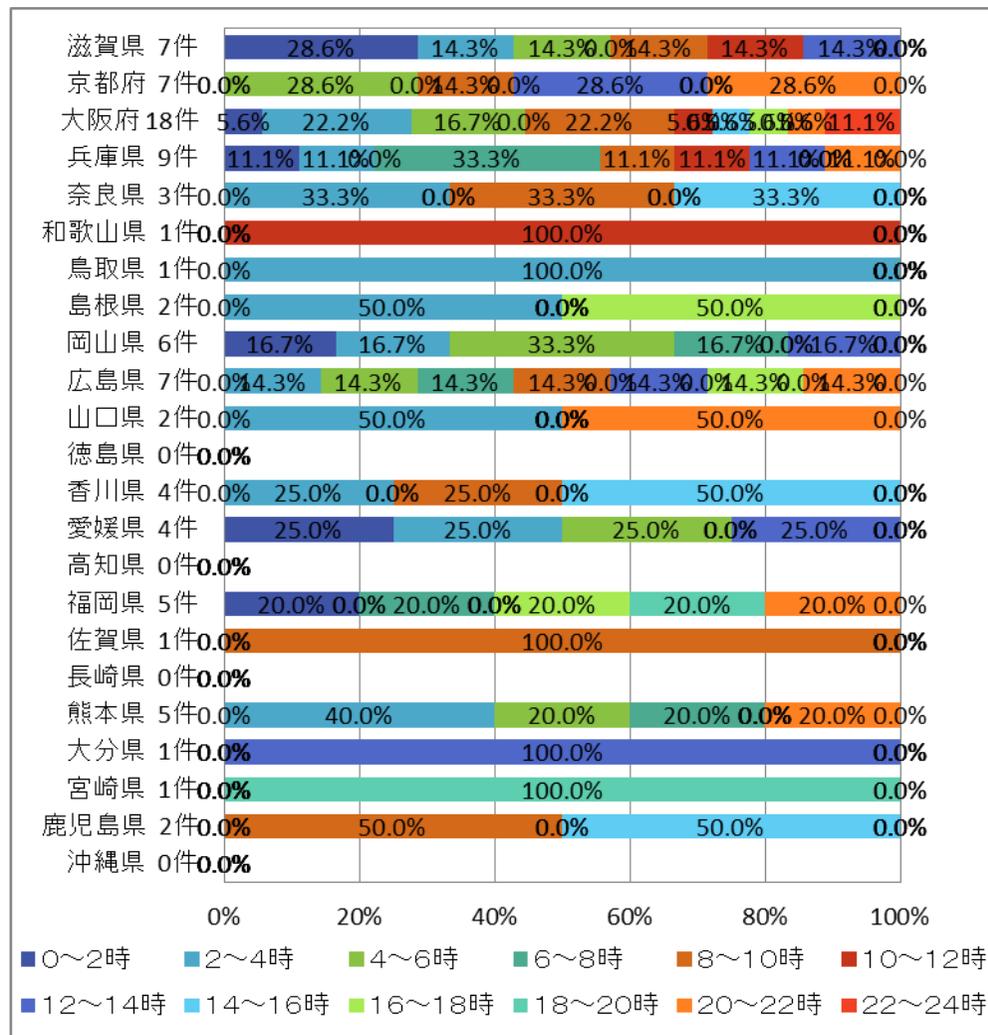
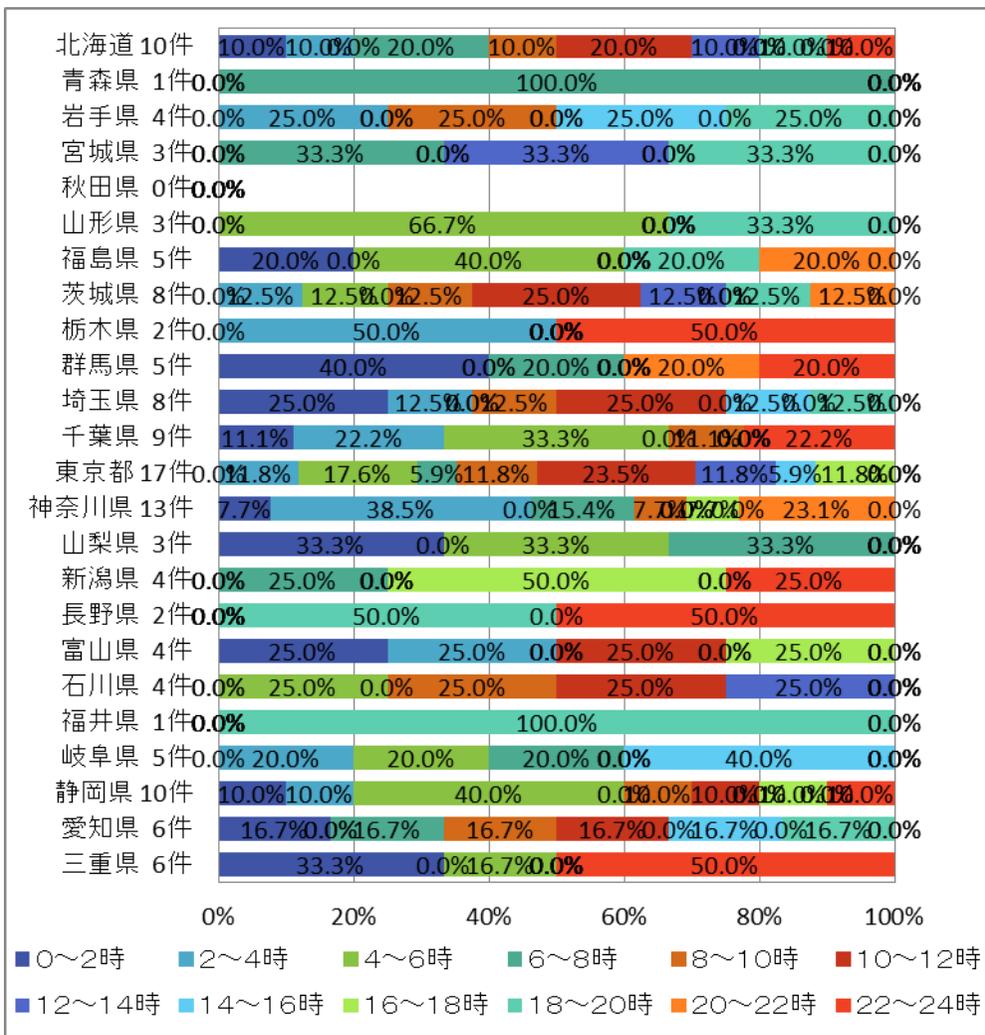
IV. H27年第3四半期死亡事故データ(発生地)

3. 発生地別の時間帯別

- ・発生地別の時間帯別にみると、各県によって時間帯の傾向は異なる。
- ・事故発生件数の多い県をみると、「東京都」では「10～12時」、「神奈川県」では「2～4時」、「大阪府」では「2～4時」及び「8～10時」が最も多くなっている。



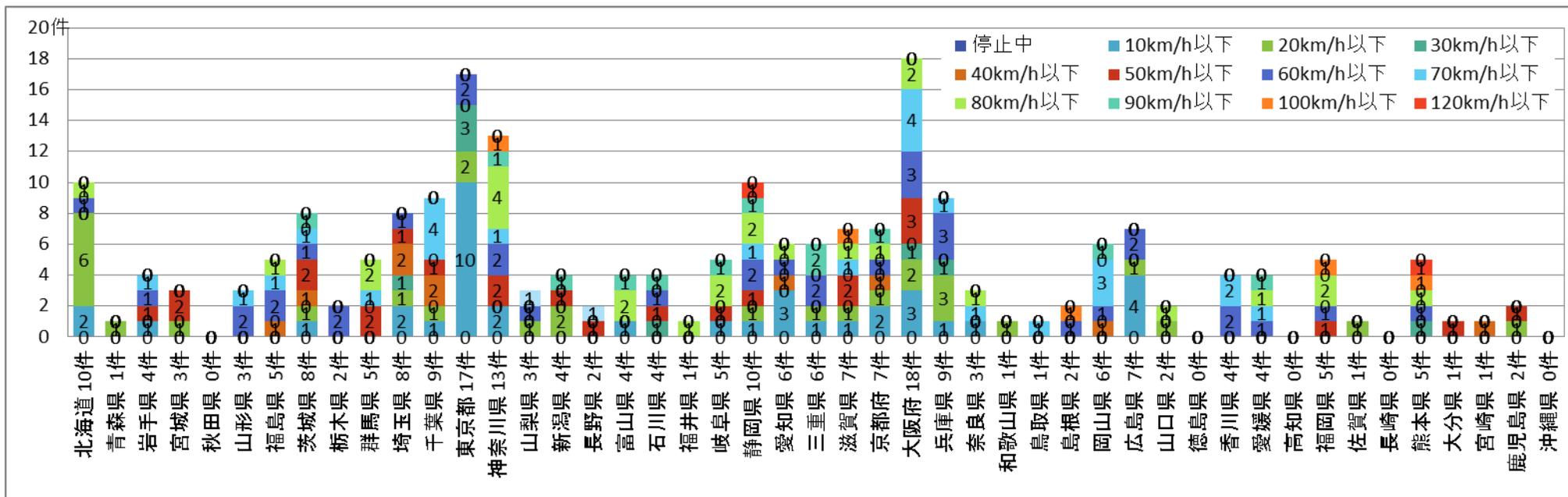
IV. H27年第3四半期死亡事故データ(発生地)



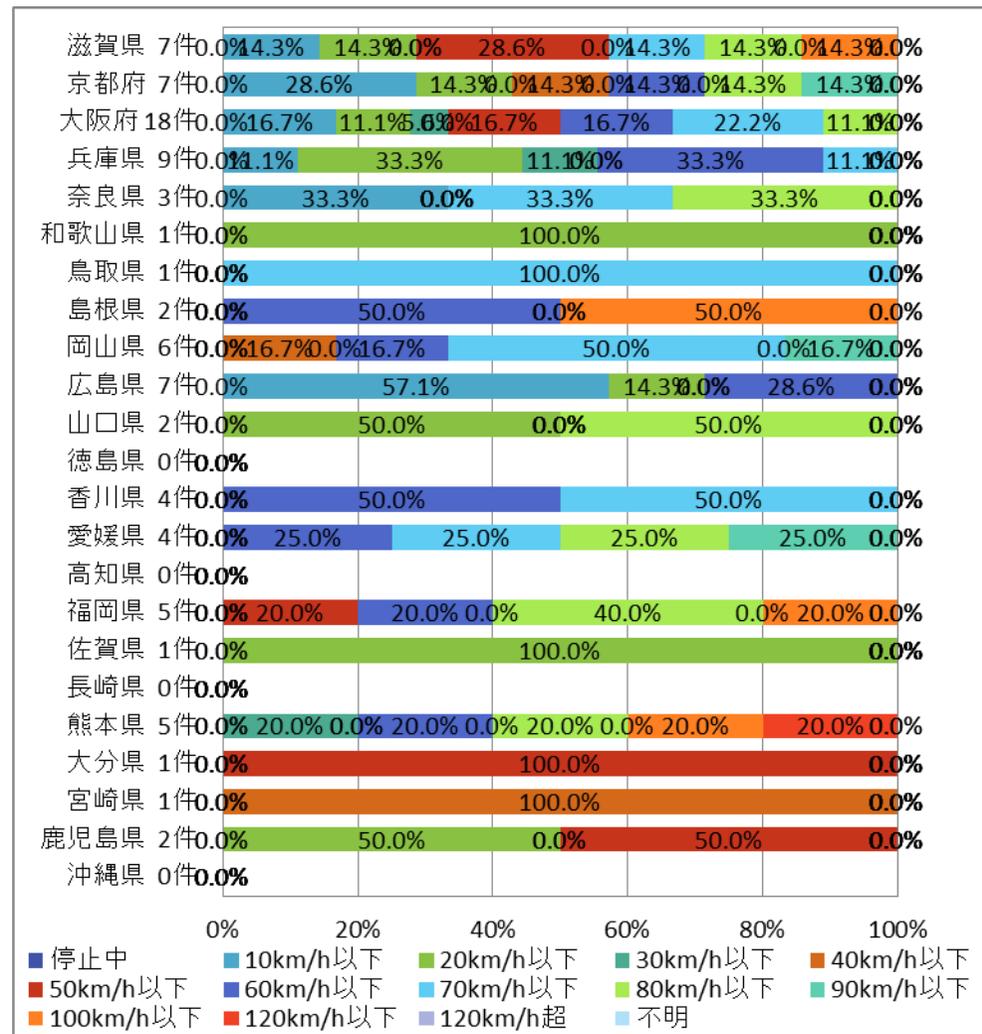
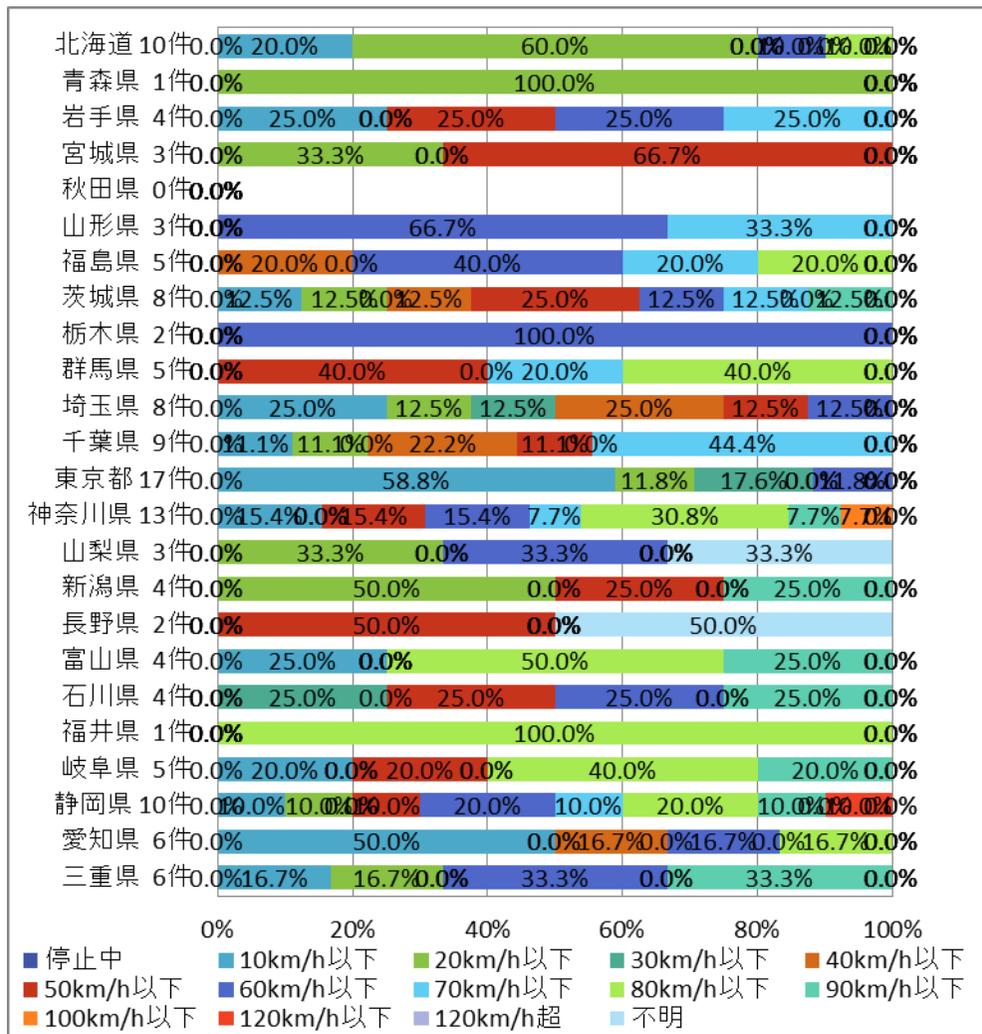
IV. H27年第3四半期死亡事故データ(発生地)

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、各県によって危険認知速度は異なる。
- ・事故発生件数の多い県をみると、「東京都」では「10km/h以下」、「神奈川県」では「80km/h以下」、「大阪府」では「70km/h以下」が最も多くなっている。



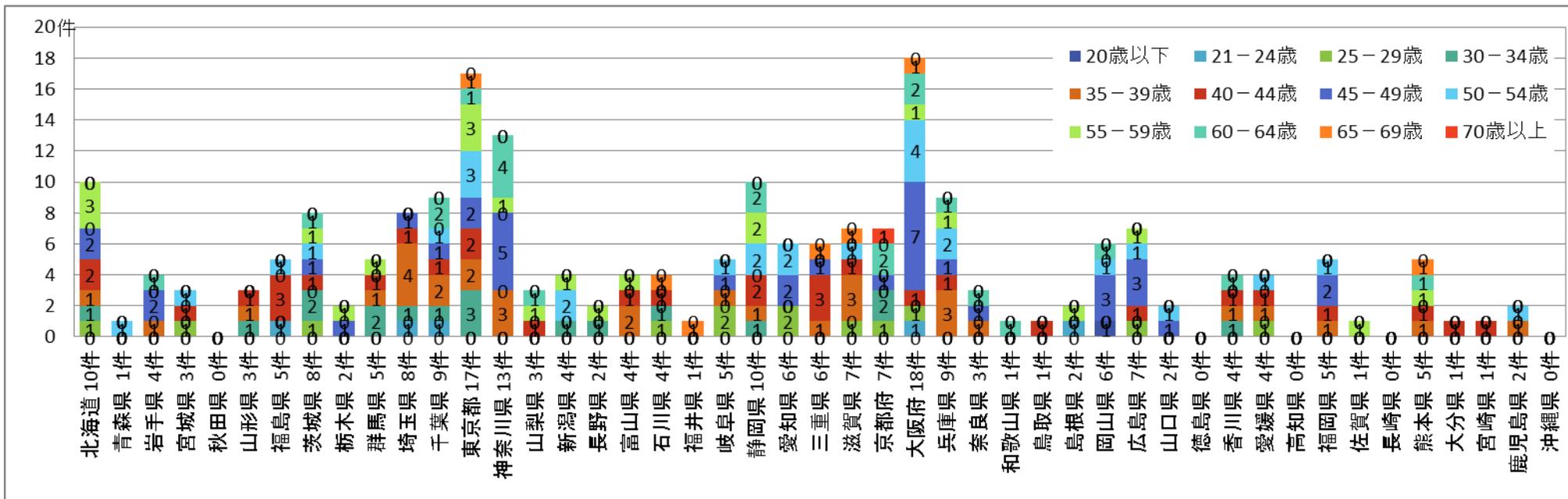
IV. H27年第3四半期死亡事故データ(発生地)



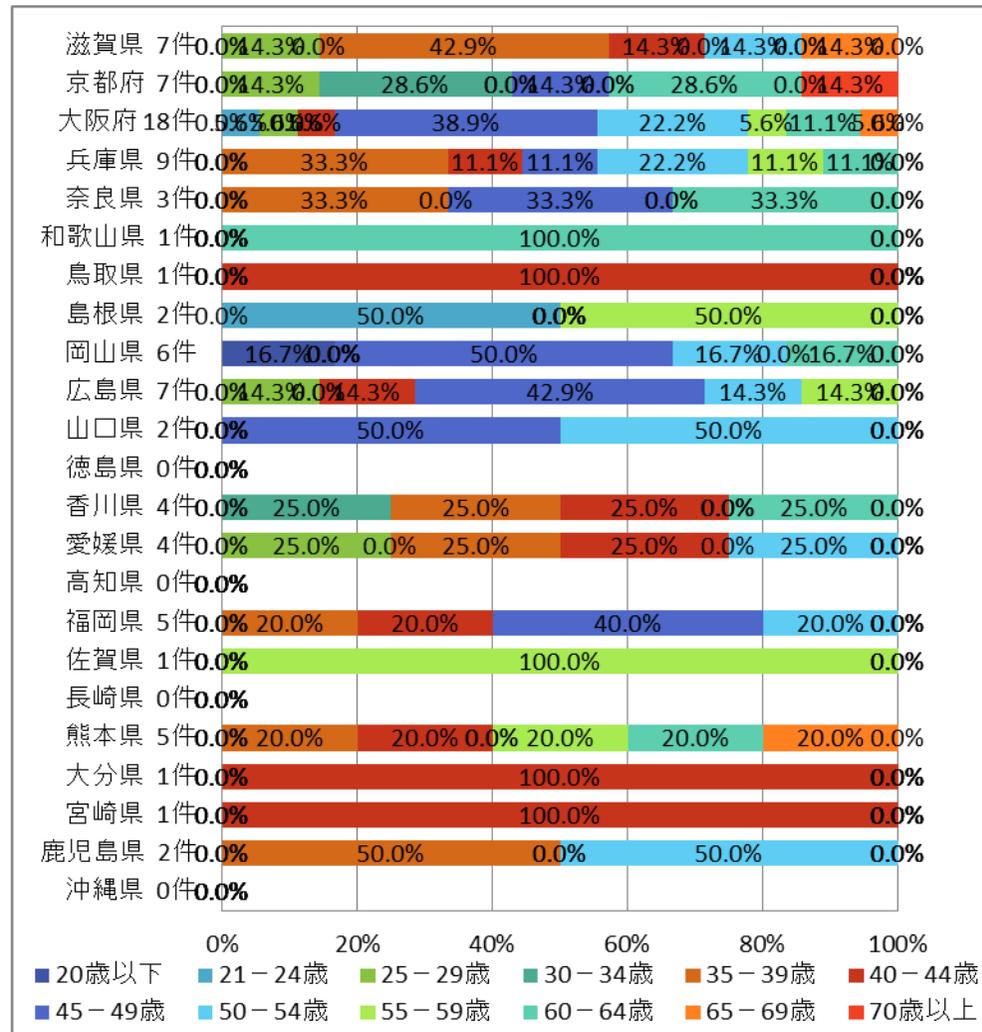
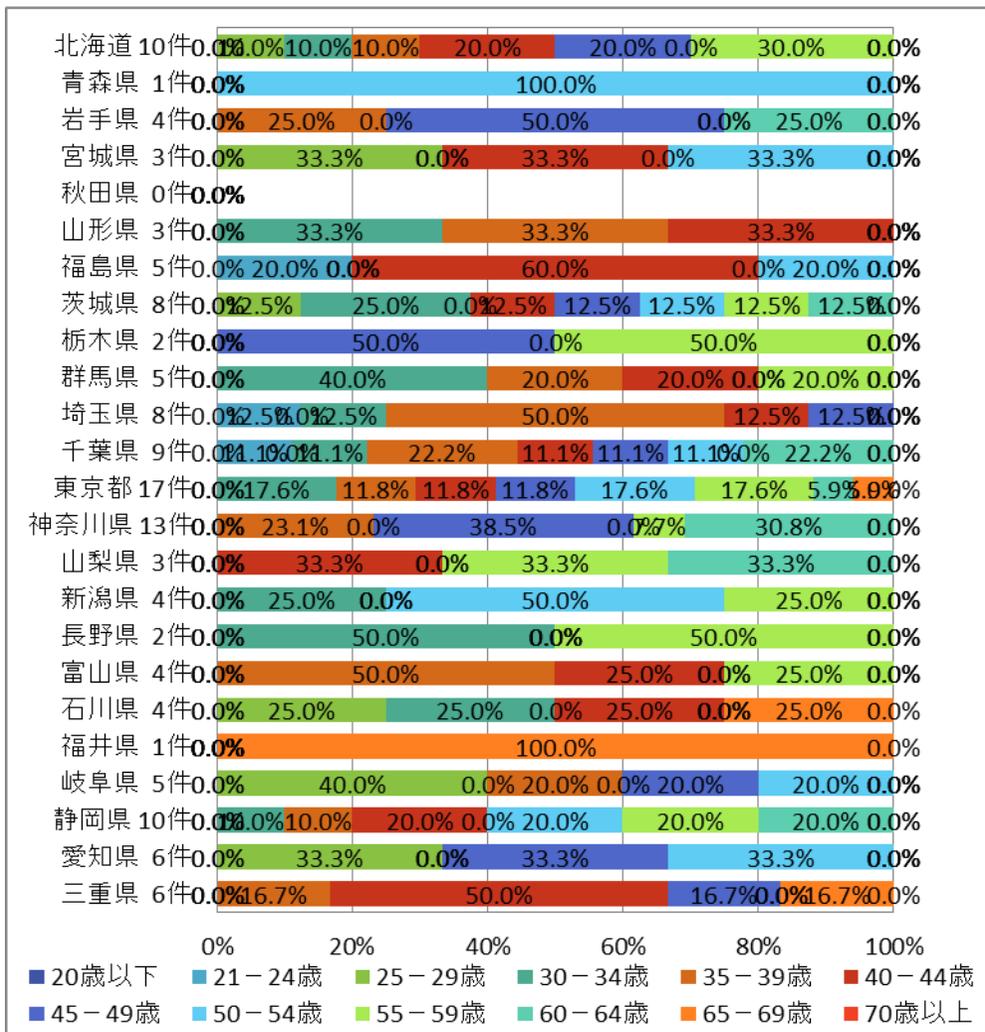
IV. H27年第3四半期死亡事故データ(発生地)

5. 発生地別の年齢層別

- ・発生地別の年齢層別にみると、各県によって年齢層は異なる。
- ・事故発生件数の多い県をみると、「東京都」では「30-34歳」、「50-54歳」及び「55-59歳」、「神奈川県」及び「大阪府」では「45-49歳」が最も多くなっている。



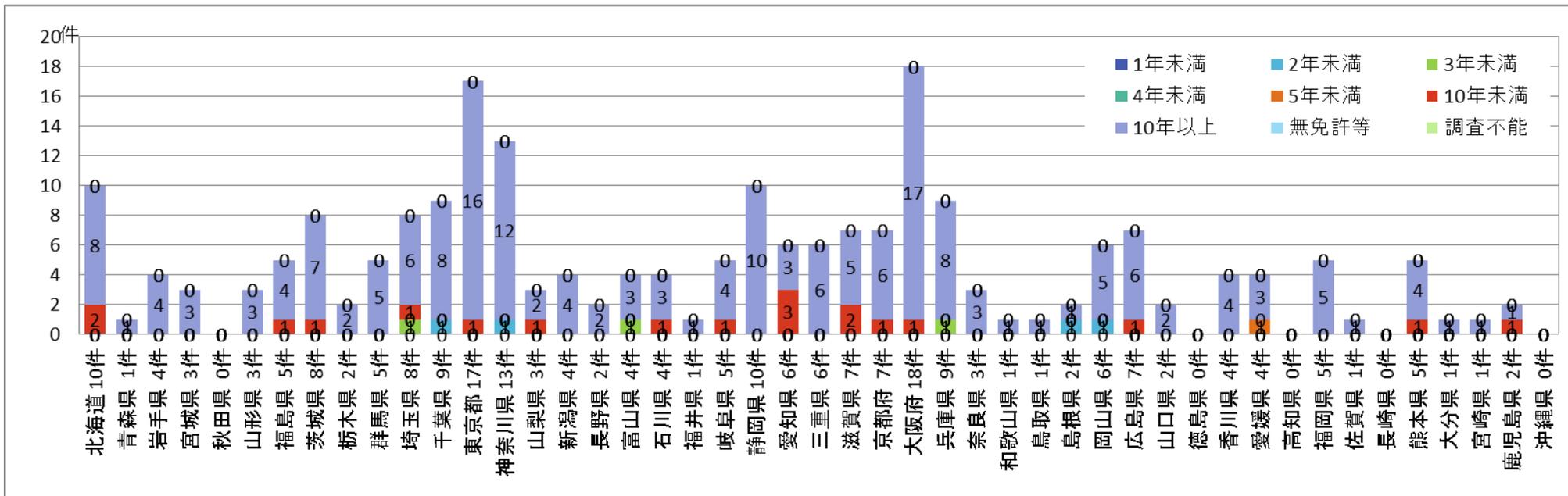
IV. H27年第3四半期死亡事故データ(発生地)



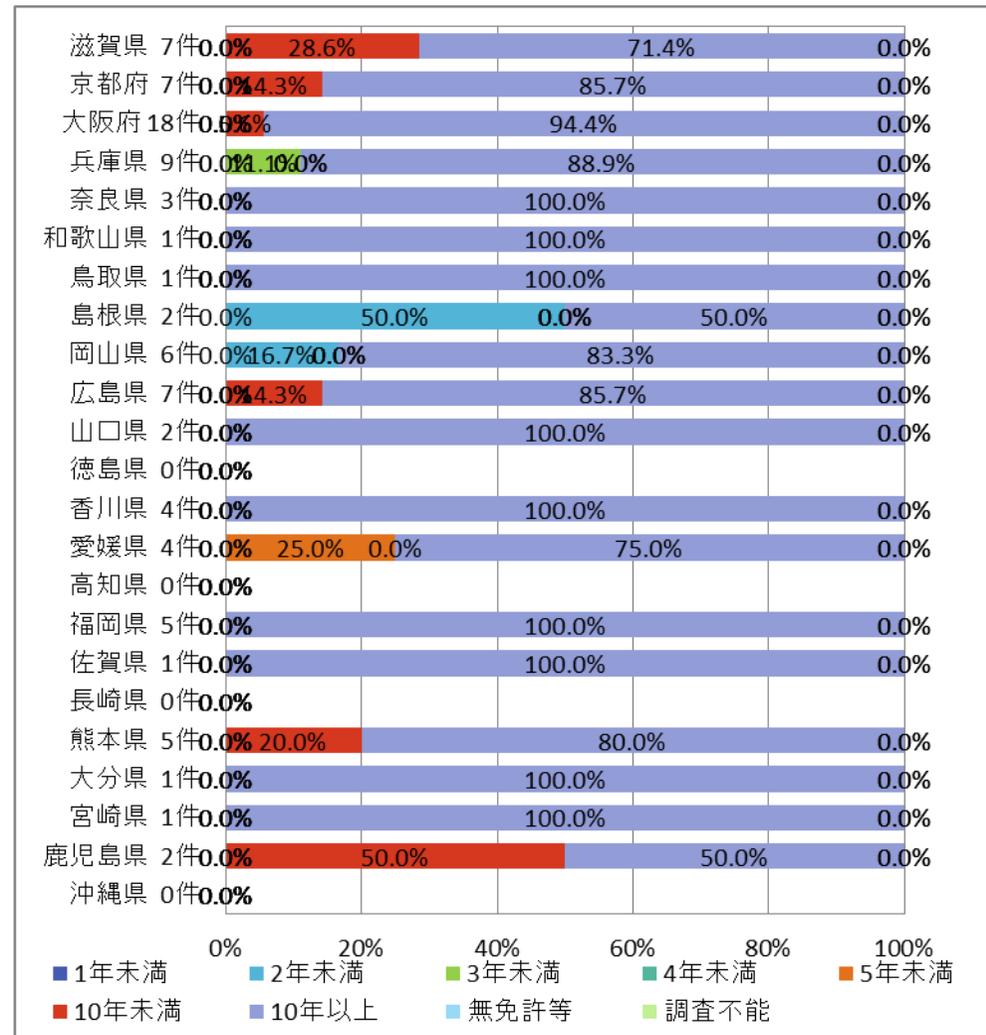
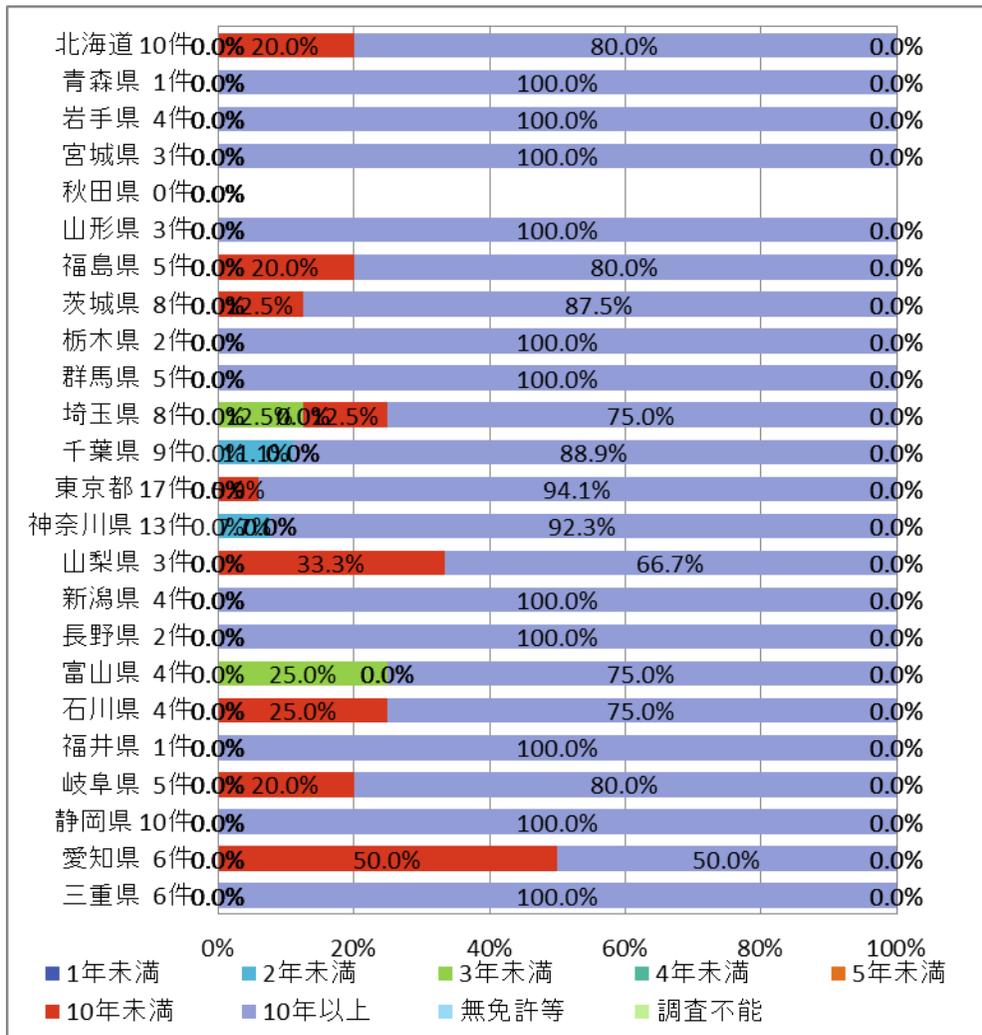
IV. H27年第3四半期死亡事故データ(発生地)

6. 発生地別の運転免許取得年数別

・発生地別の運転免許取得年数別にみると、いずれの各県も「10年以上」が多い。



IV. H27年第3四半期死亡事故データ(発生地)



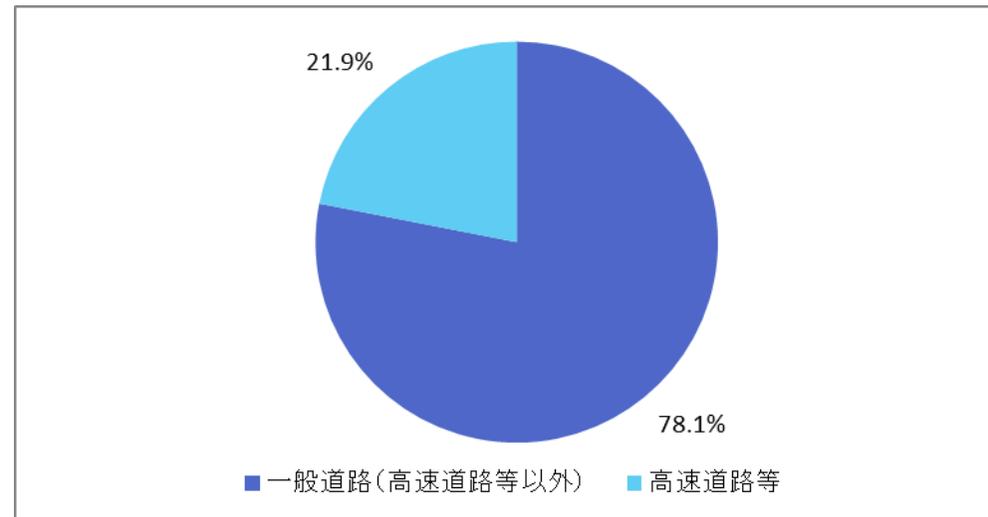
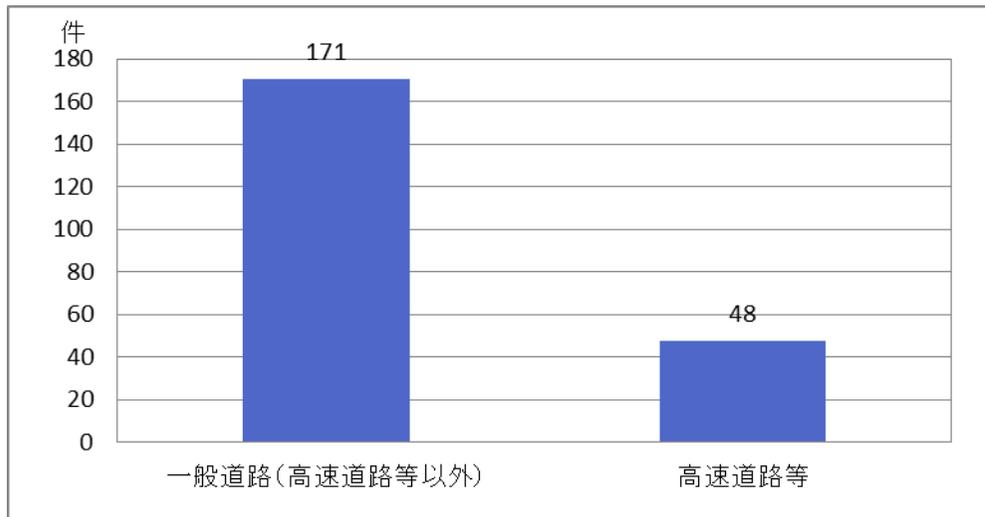
V. H27年第3四半期死亡事故データ(道路区分)

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. 道路区分別の運転免許取得年数別

V. H27年第3四半期死亡事故データ(道路区分)

1. 道路区分別

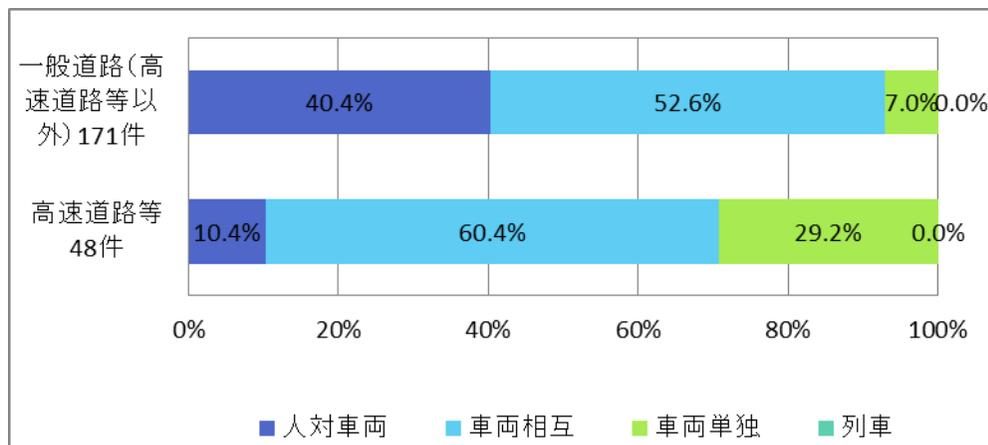
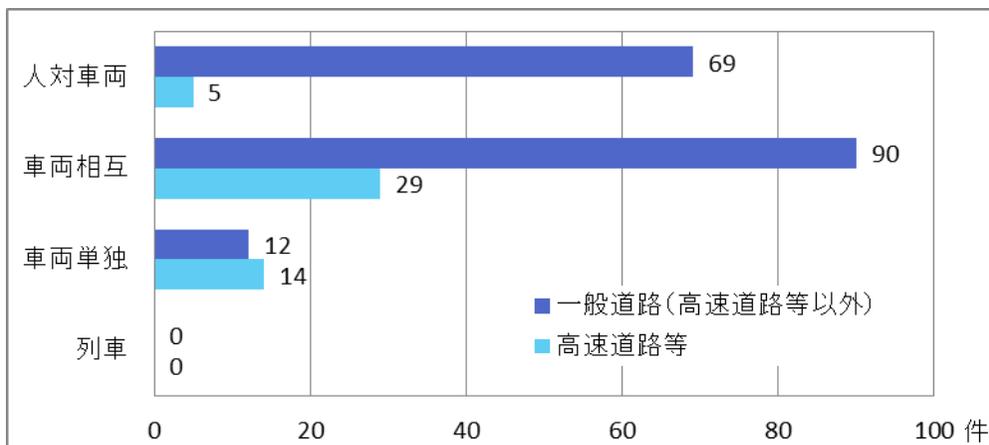
- ・道路区分別にみると、「一般道路」が最も多く171件（78.1%）と8割近くを占めている。



V. H27年第3四半期死亡事故データ(道路区分)

2. 道路区分の事故類型別

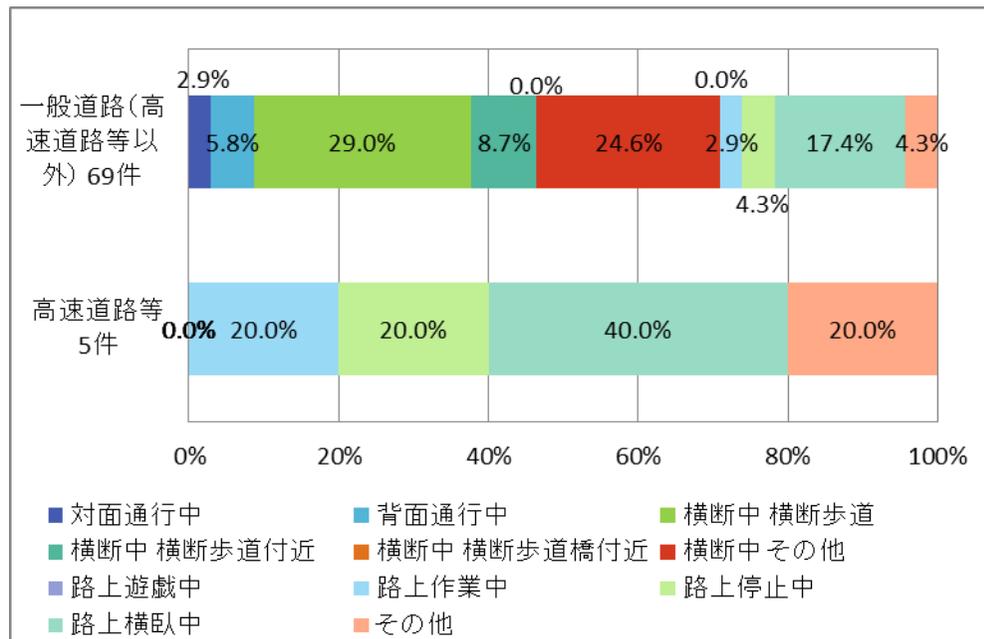
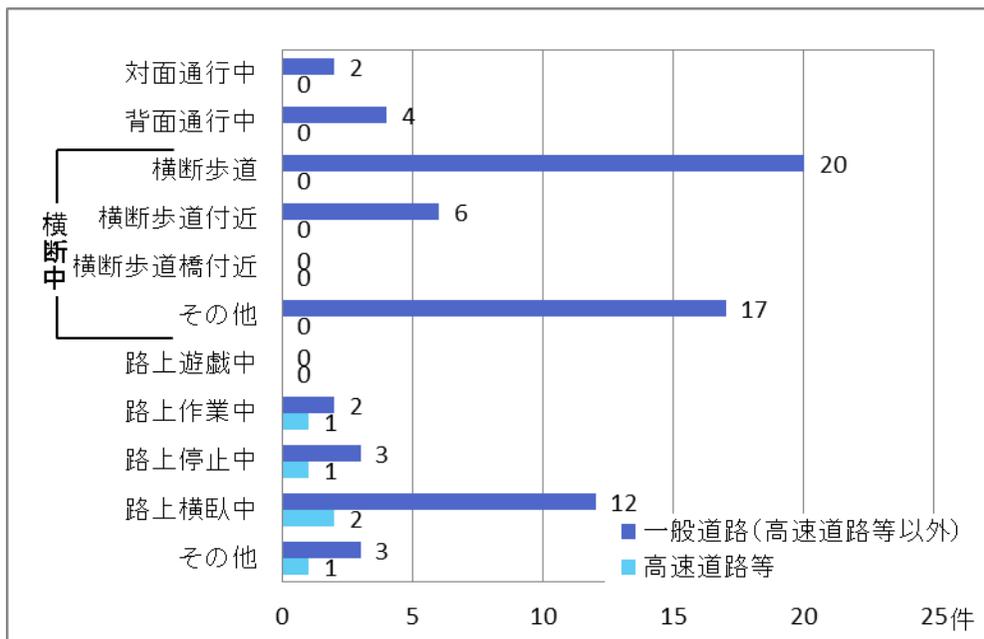
- ・道路区分の事故類型別にみると、「一般道路」では「車両相互」が最も多く90件（52.6%）となっている。
- ・「高速道路」では「車両相互」が最も多く29件（60.4%）となっている。また、「一般道路」と異なり「車両単独」14件（29.2%）の割合が高い。



V. H27年第3四半期死亡事故データ(道路区分)

(1)道路区分の事故類型(人対車両)別

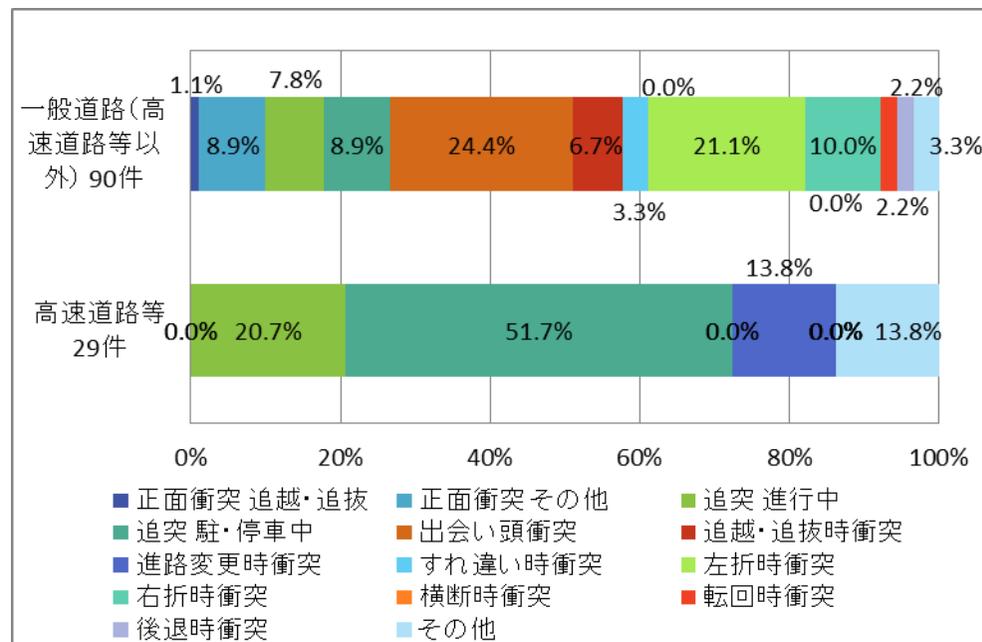
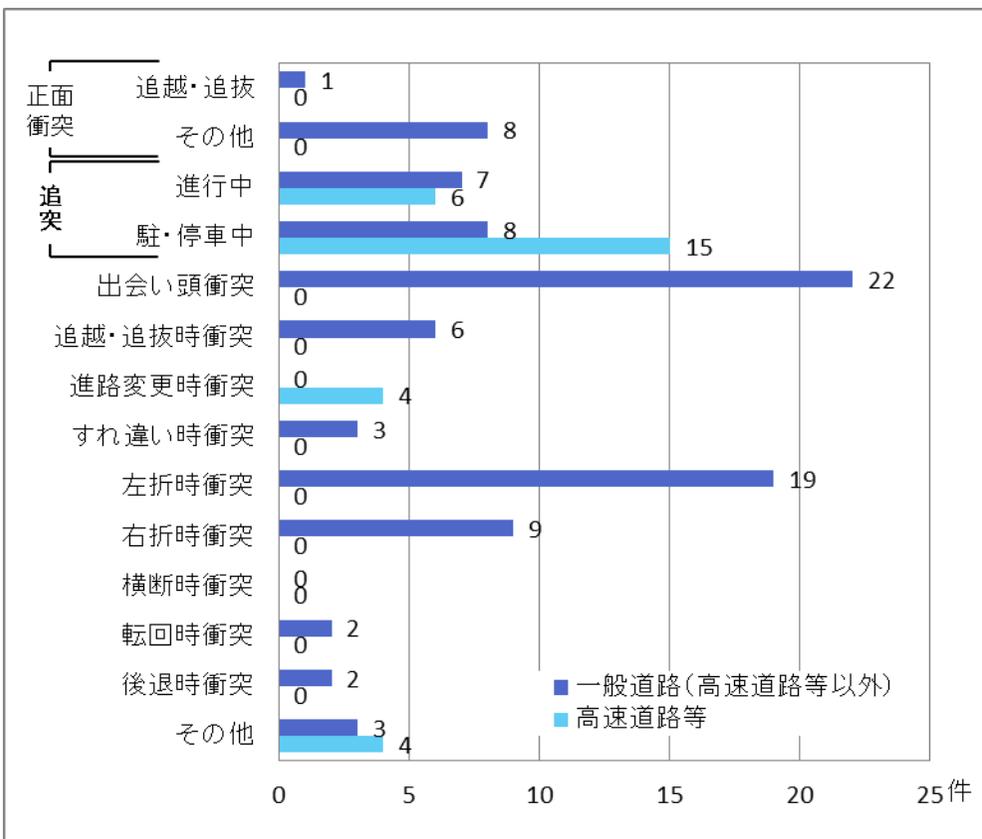
- 道路区分の事故類型(人対車両)別にみると、「一般道路」では「横断中 横断歩道」が最も多く20件(29.0%)となっている。また、「横断中 その他」17件(24.6%)及び「路上横臥中」12件(17.4%)も多い。
- 「高速道路」では「路上横臥中」が最も多く2件(40.0%)、次いで「路上作業中」、「路上停止中」及び「その他」がそれぞれ1件(20.0%)となっている。



V. H27年第3四半期死亡事故データ(道路区分)

(2)道路区分の事故類型(車両相互)別

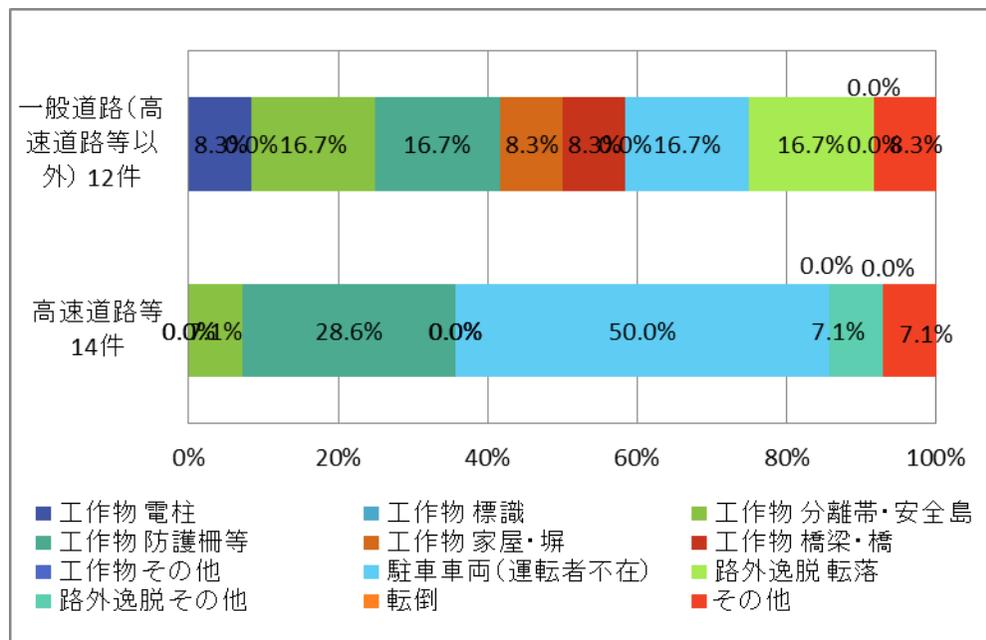
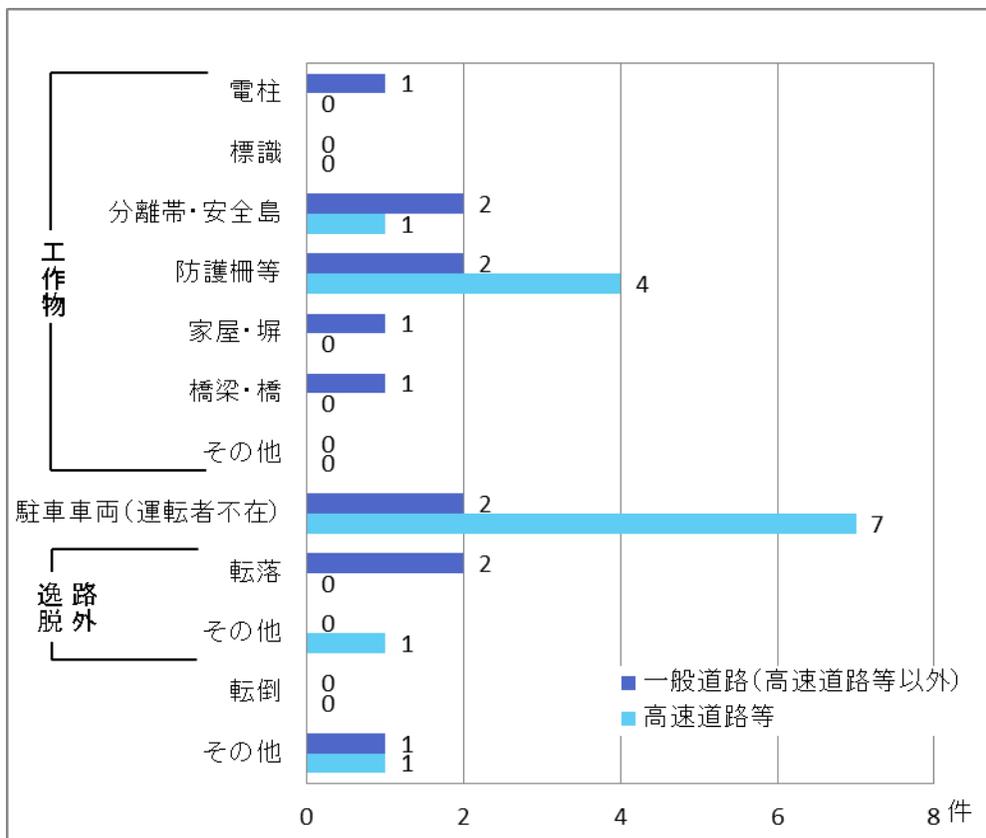
- 道路区分の事故類型(車両相互)別にみると、「一般道路」では「出会い頭衝突」が最も多く22件(24.4%)となっている。次いで、「左折時衝突」19件(21.1%)及び「右折時衝突」9件(10.0%)等と続いている。
- 「高速道路」では「追突 駐・停車中」が最も多く15件(51.7%)と5割以上を占めている。次いで、「追突 進行中」6件(20.7%)、「進路変更時衝突」及び「その他」がそれぞれ4件(13.8%)等と続いている。



V. H27年第3四半期死亡事故データ(道路区分)

(3)道路区分の事故類型(車両単独)別

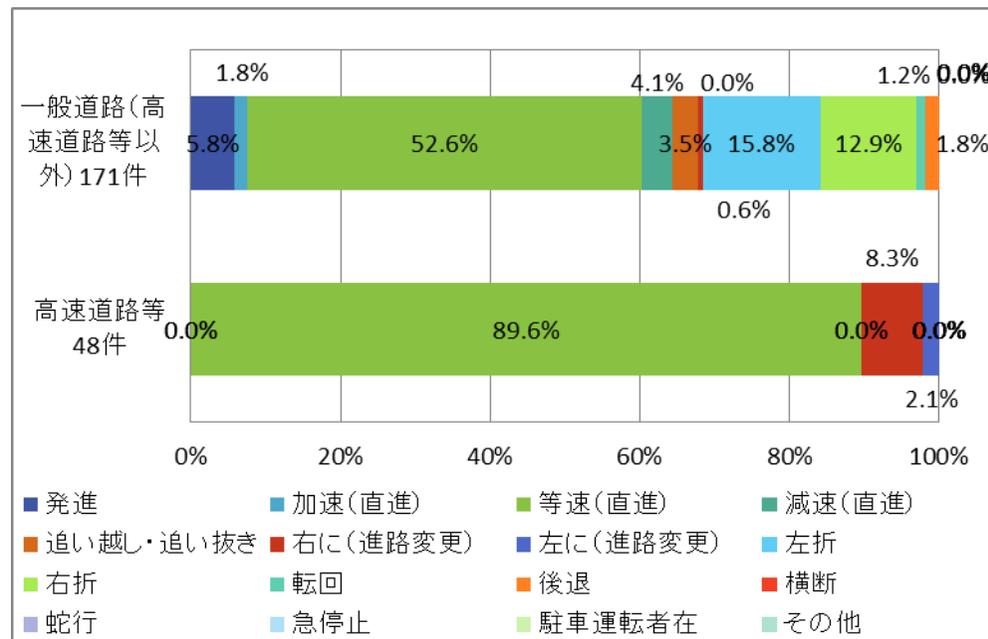
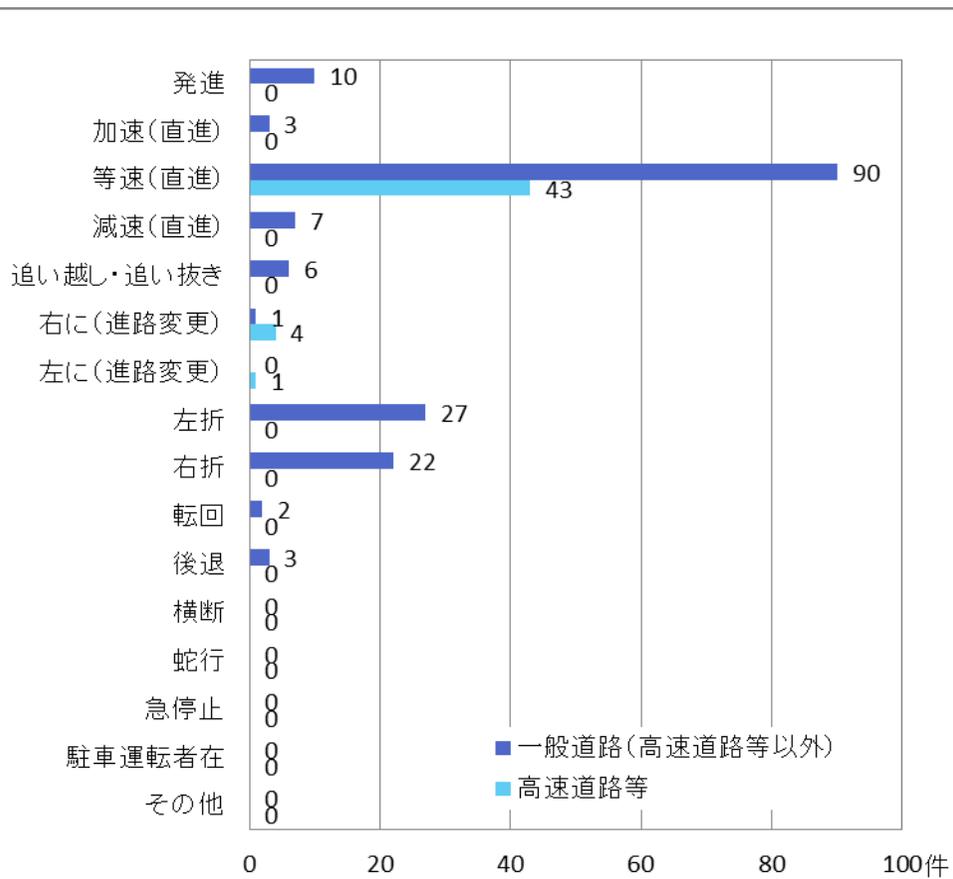
- 道路区分の事故類型(車両単独)別にみると、「一般道路」では「工作物 分離帯・安全島」、「工作物 防護柵等」、「駐車車両(運転者不在)」及び「路外逸脱 転落」が最も多く、それぞれ2件(16.7%)となっている。
- 「高速道路」では「駐車車両(運転者不在)」が最も多く7件(50.0%)となっている。次いで、「工作物 防護柵等」4件(28.6%)等と続いている。



V. H27年第3四半期死亡事故データ(道路区分)

3. 道路区分別の行動類型別

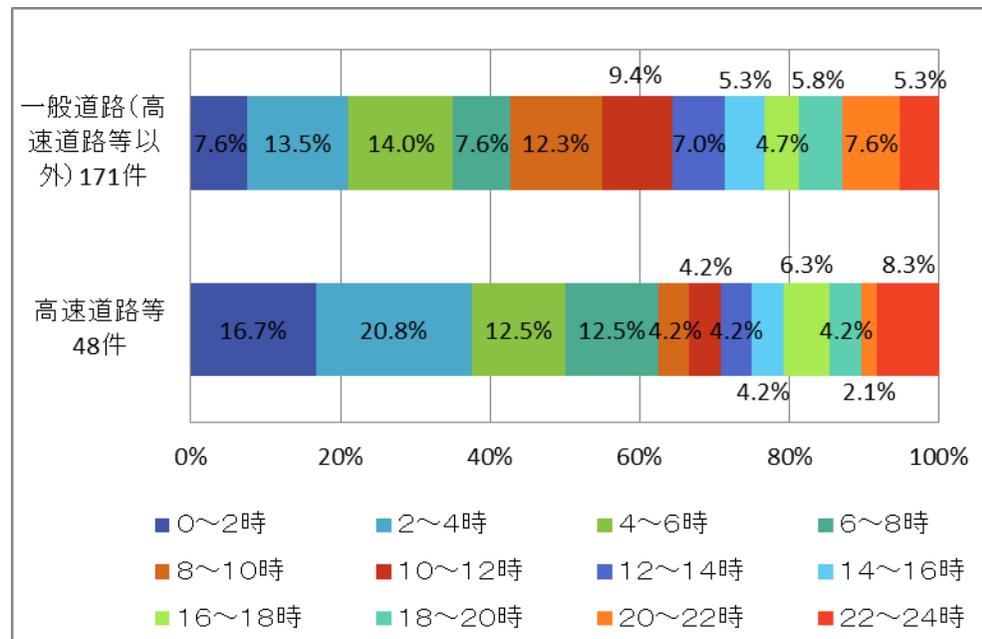
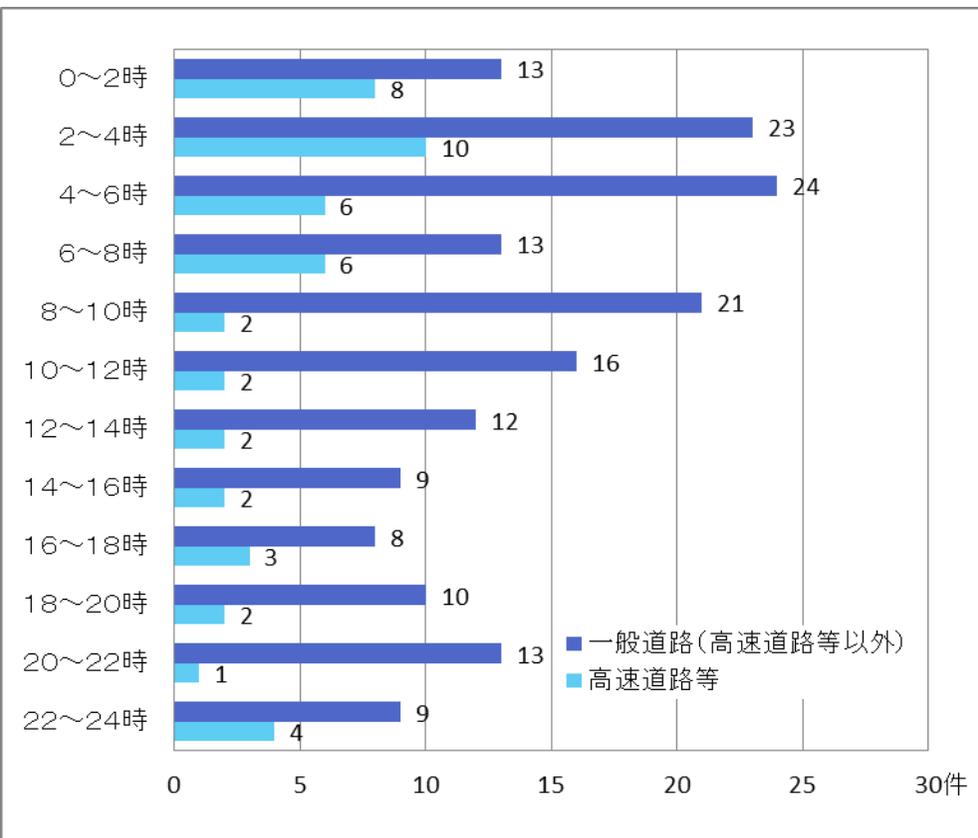
・道路区分別の行動類型別にみると、「一般道路」及び「高速道路」のいずれも「等速（直進）」が最も多く、それぞれ90件（52.6%）、43件（89.6%）となっている。



V. H27年第3四半期死亡事故データ(道路区分)

4. 道路区分別の時間帯別

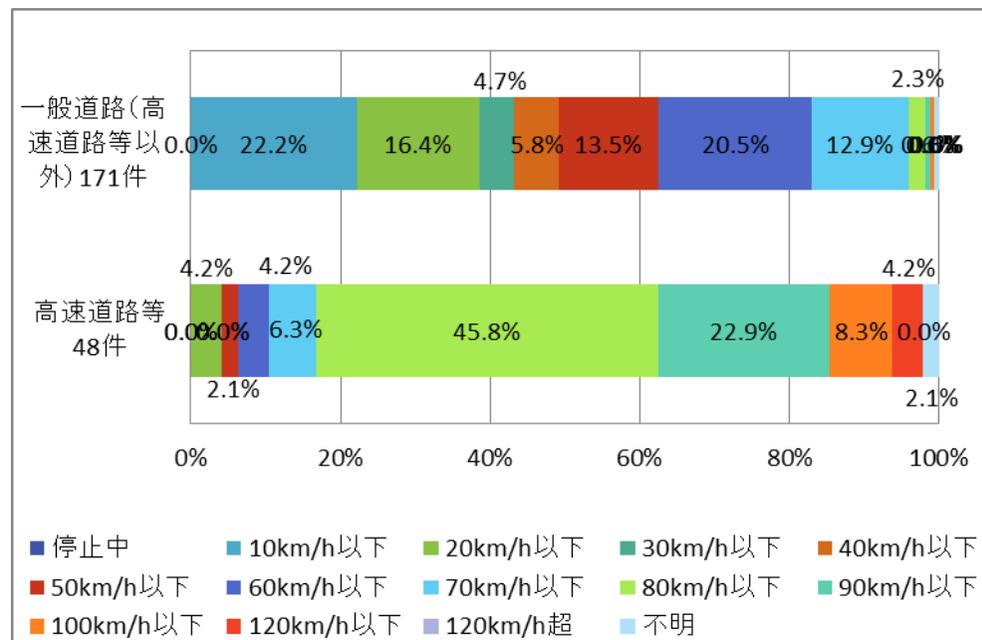
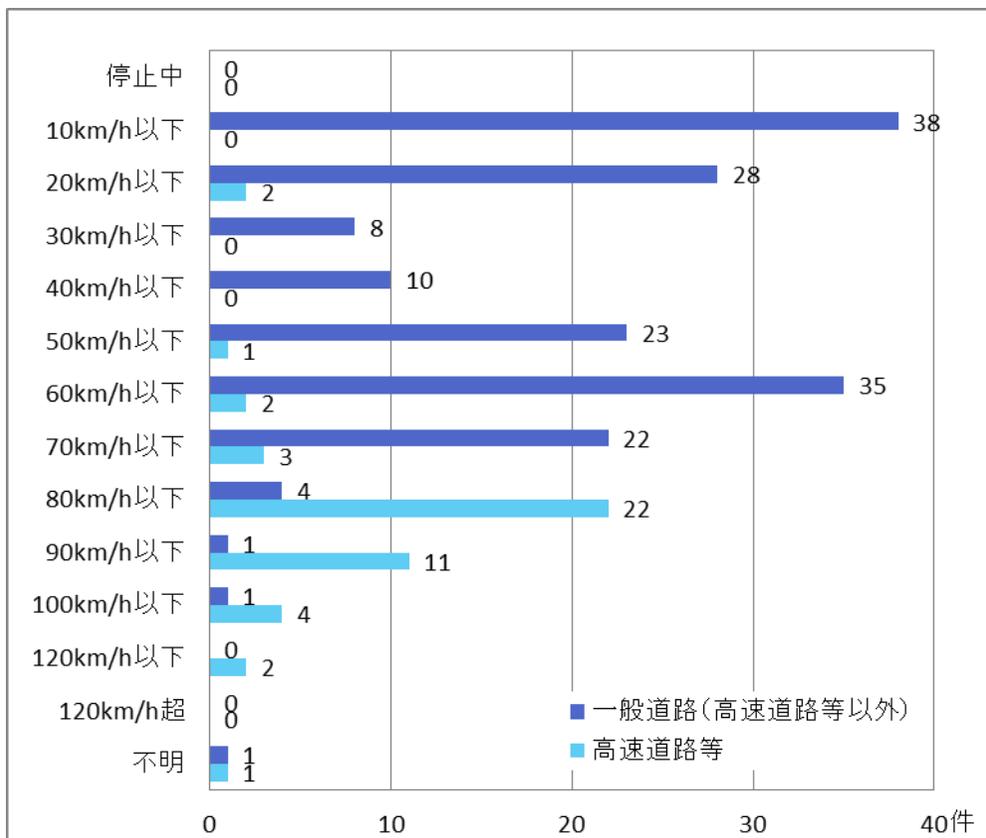
- 道路区分別の時間帯別にみると、「一般道路」では「4～6時」が最も多く24件（14.0%）となっている。次いで、「2～4時」23件（13.5%）、「8時～10時」21件（12.3%）等と続いている。
- 「高速道路」では「2～4時」が最も多く10件（20.8%）となっている。次いで、「0～2時」8件（16.7%）、「4～6時」及び「6～8時」がそれぞれ6件（12.5%）等と続いている。
- 「一般道路」及び「高速道路」のいずれも早朝深夜での事故割合が高い。



V. H27年第3四半期死亡事故データ(道路区分)

5. 道路区分別の危険認知速度別

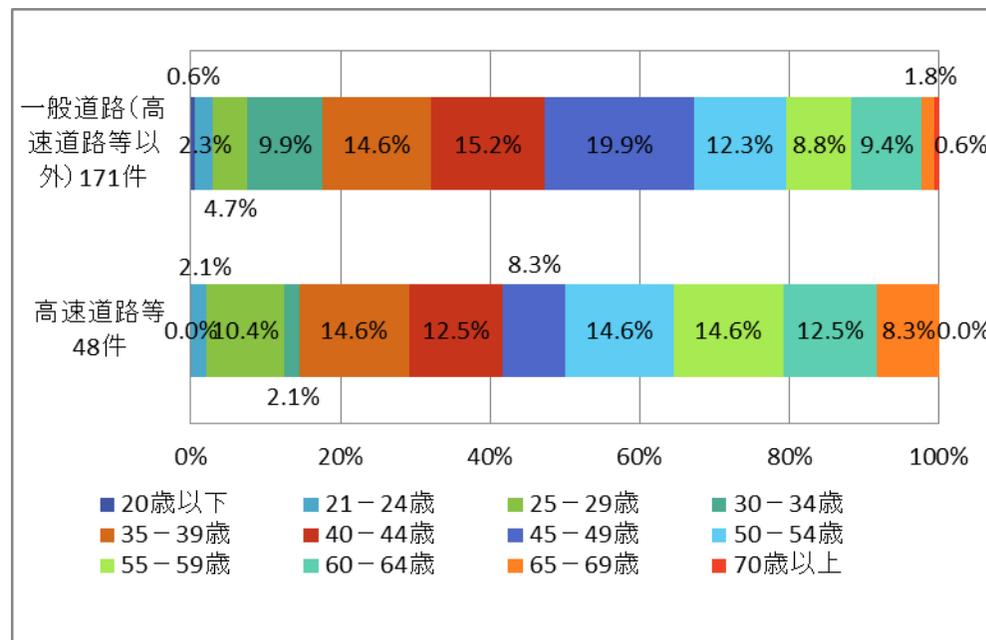
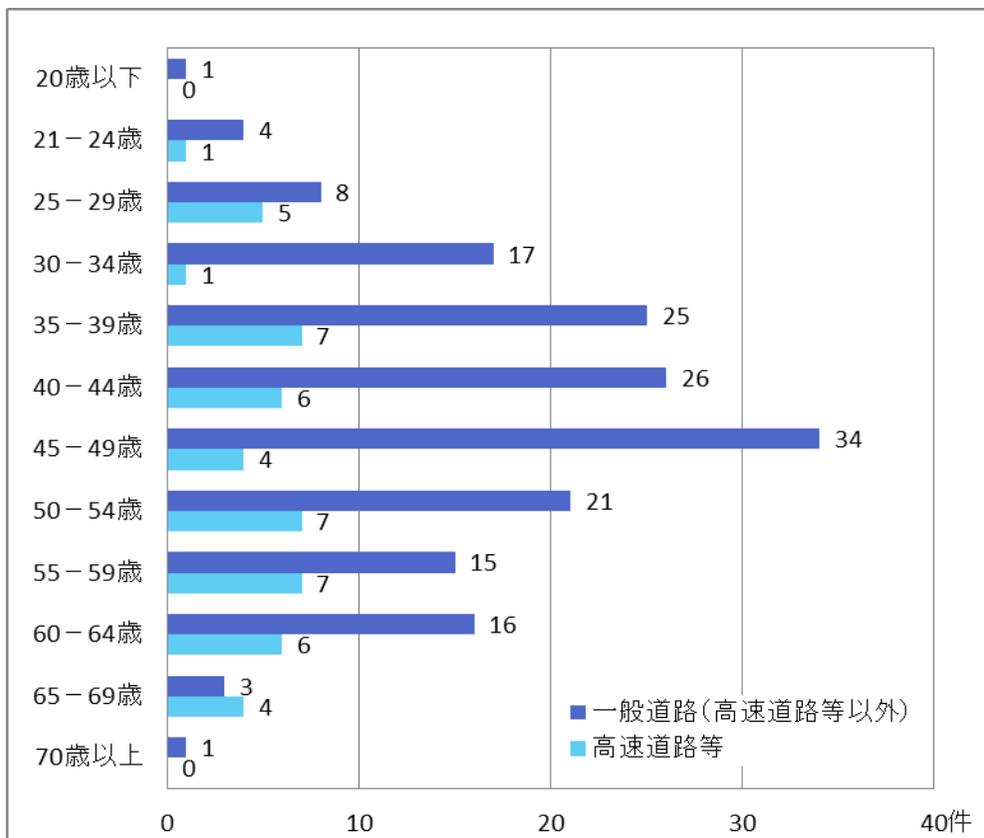
- 道路区分別の危険認知速度別にみると、「一般道路」では「10km/h以下」が最も多く38件（22.2%）になっている。次いで、「60km/h以下」35件（20.5%）、「20km/h以下」28件（16.4%）等と続いている。幹線道路の最高速度に近い速度帯と市街地の最高速度に近い20km/h程度の速度帯に分布がわかれている。
- 「高速道路」では「80km/h以下」が最も多く22件（45.8%）となっている。次いで、「90km/h以下」11件（22.9%）、「100km/h以下」4件（8.3%）等と続いている。



V. H27年第3四半期死亡事故データ(道路区分)

6. 道路区分別の年齢層別

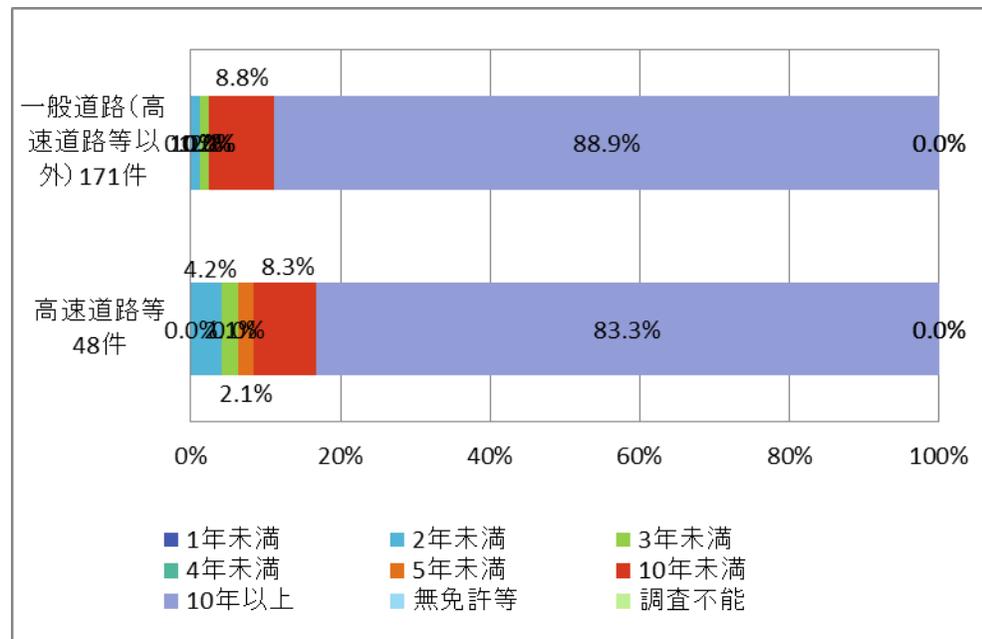
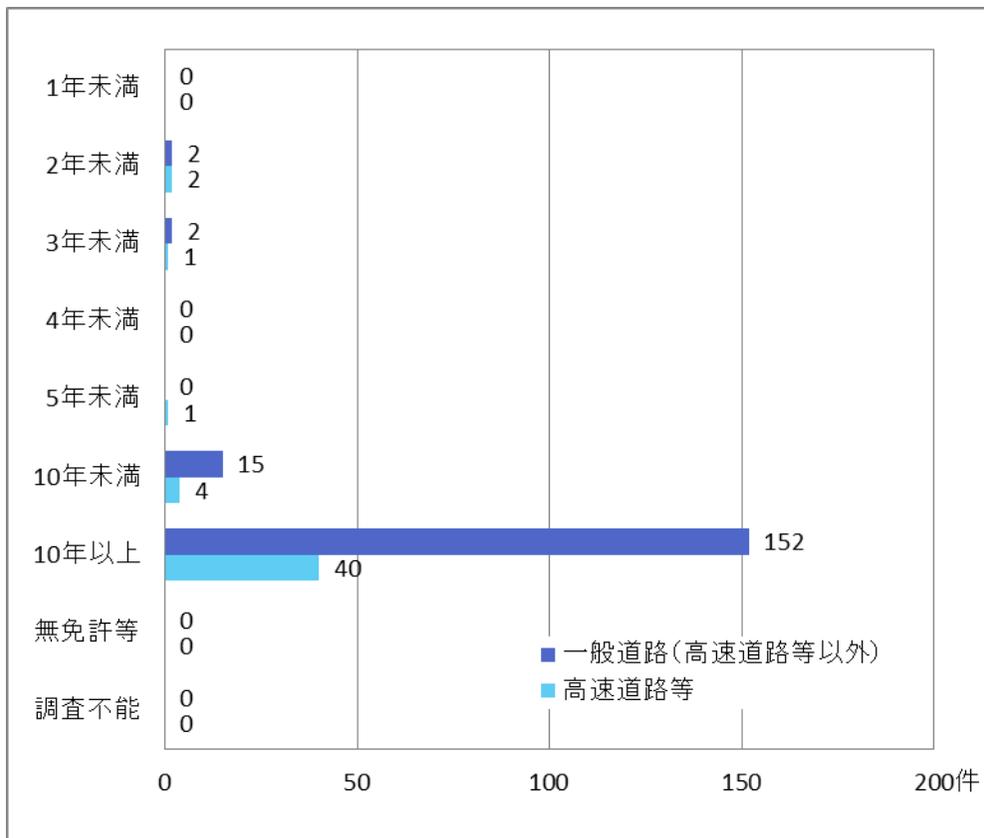
- 道路区分別の年齢層別にみると、「一般道路」では「45-49歳」が最も多く34件（19.9%）となっている。次いで、「40-44歳」26件（15.2%）、「35-39歳」25件（14.6%）、「50-54歳」21件（12.3%）等と続いている。
- 「高速道路」では「35-39歳」、「50-54歳」及び「55-59歳」が最も多く、それぞれ7件（14.6%）となっている。



V. H27年第3四半期死亡事故データ(道路区分)

7. 道路区分別の運転免許取得年数別

・道路区分別の運転免許取得年数別にみると、「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152件（88.9%）、40件（83.3%）と8～9割程度を占めている。



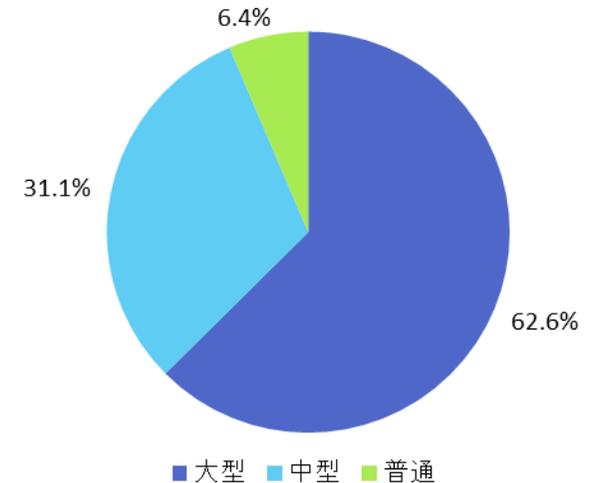
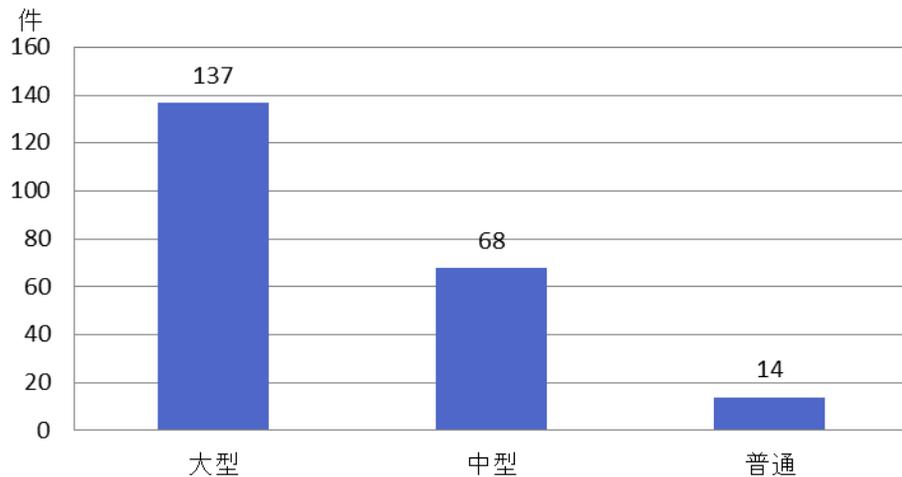
VI. H27年第3四半期死亡事故データ(車両区分)

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. H27年第3四半期死亡事故データ(車両区分)

1. 車両区分別

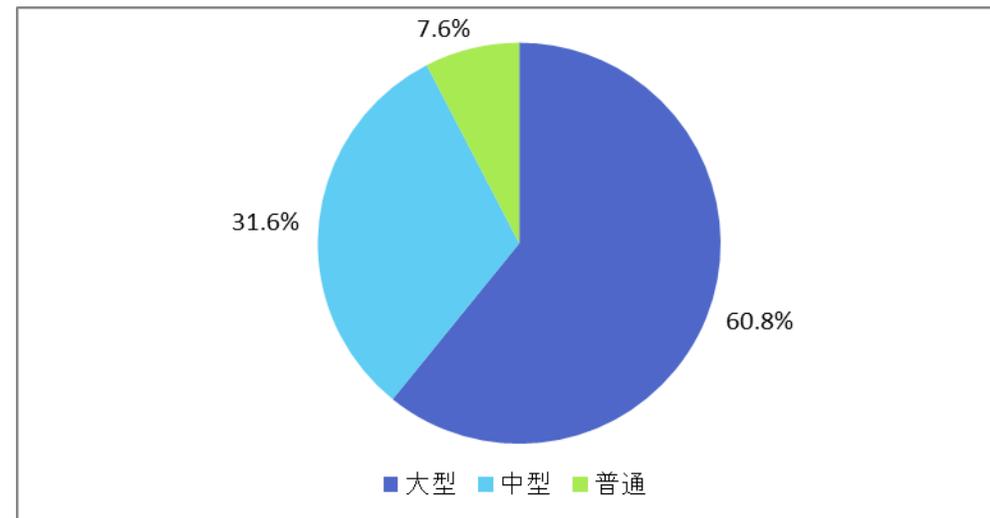
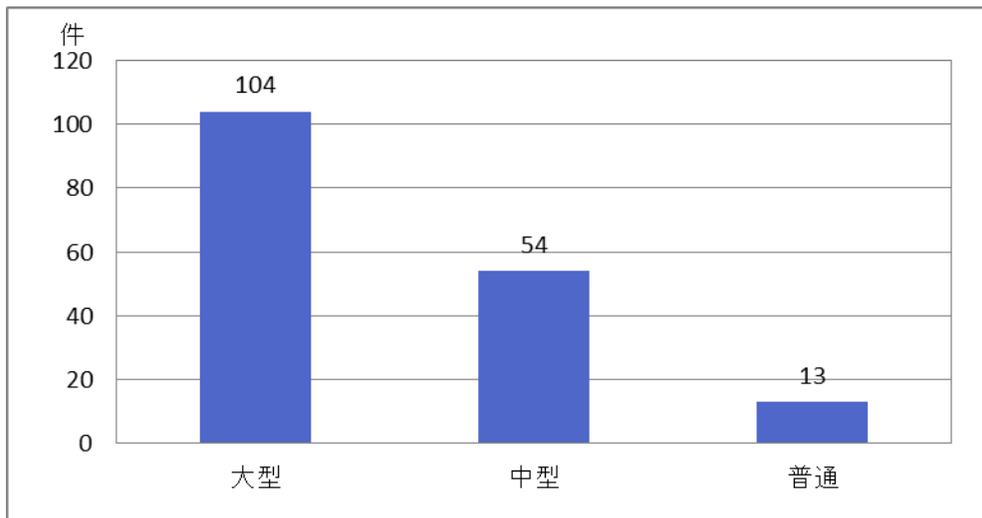
- ・車両区分別にみると、「大型」が最も多く137件（62.6%）と6割以上を占めている。
- ・次いで、「中型」68件（31.1%）、「普通」14件（6.4%）と続いている。



VI. H27年第3四半期死亡事故データ(車両区分)

(1) 一般道路上での車両区分

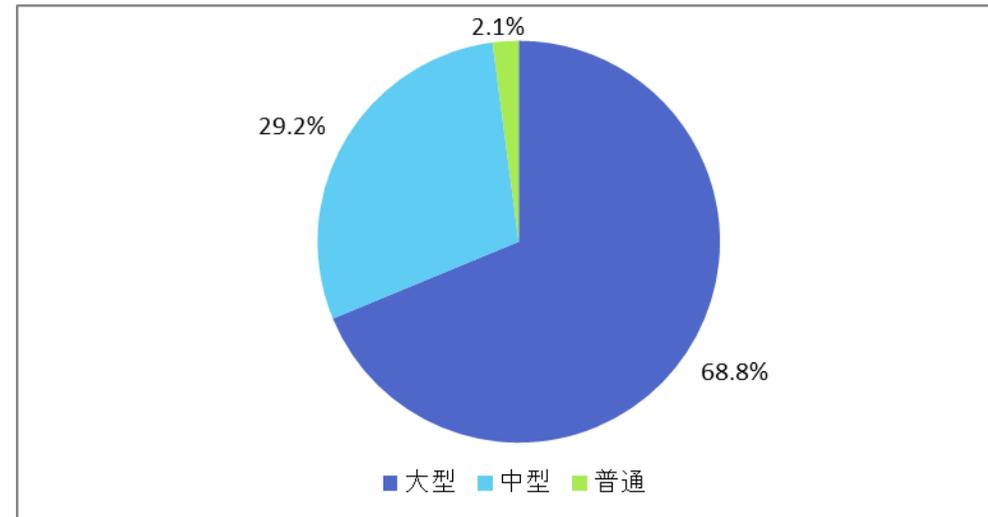
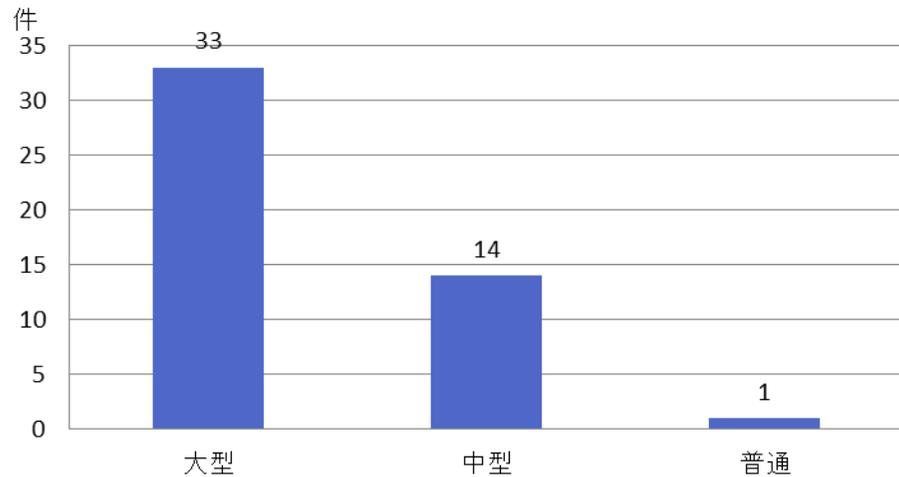
- ・一般道路上での車両区分をみると、「大型」が最も多く104件（60.8%）と6割以上を占めている。
- ・次いで、「中型」54件（31.6%）、「普通」13件（7.6%）と続いている。



VI. H27年第3四半期死亡事故データ(車両区分)

(2) 高速道路上での車両区分

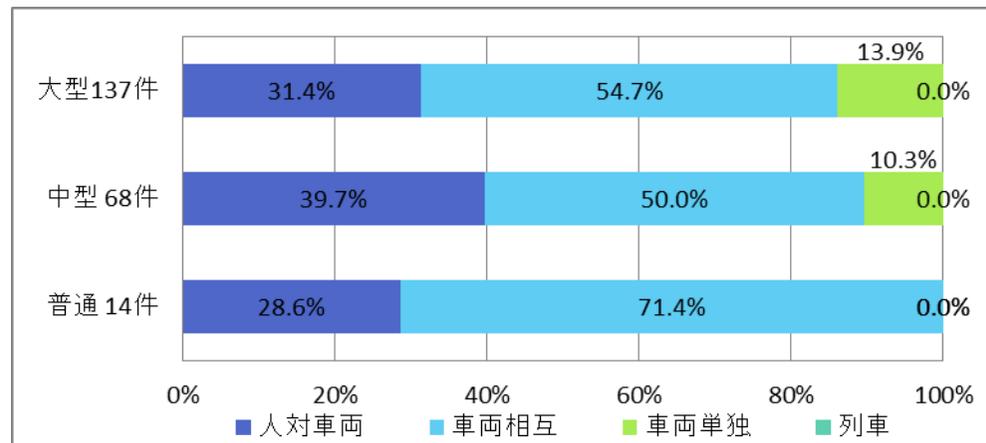
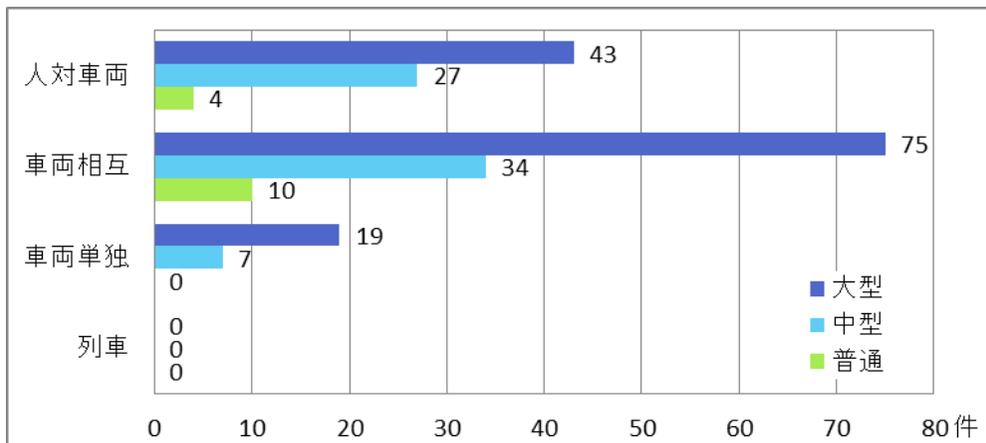
- ・ 高速道路上での車両区分をみると、「大型」が最も多く33件（68.8%）と7割近くを占めている。
- ・ 次いで、「中型」14件（29.2%）、「普通」1件（2.1%）と続いている。



VI. H27年第3四半期死亡事故データ(車両区分)

2. 車両区分の事故類型別

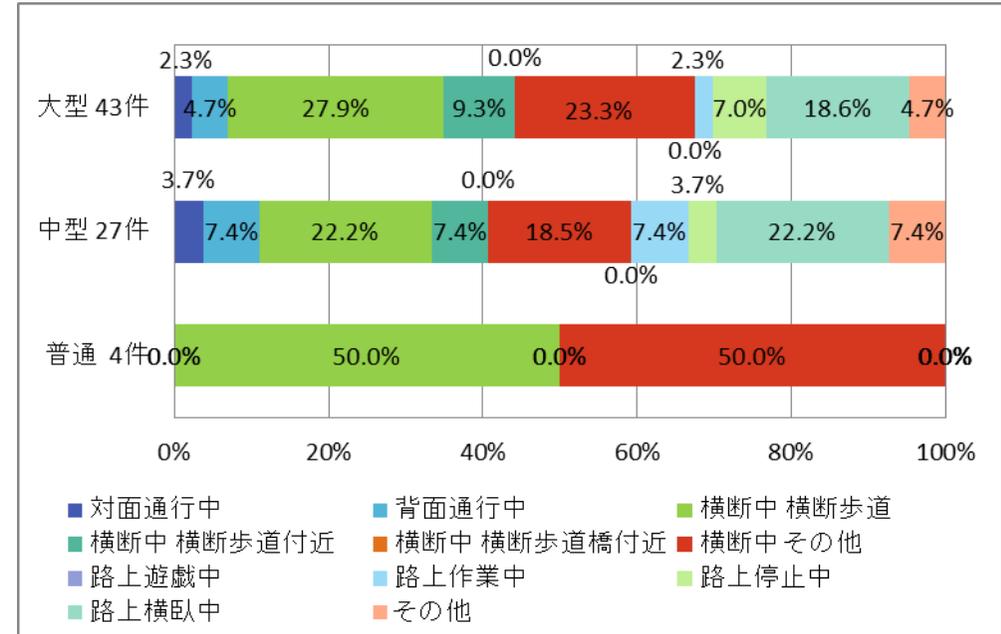
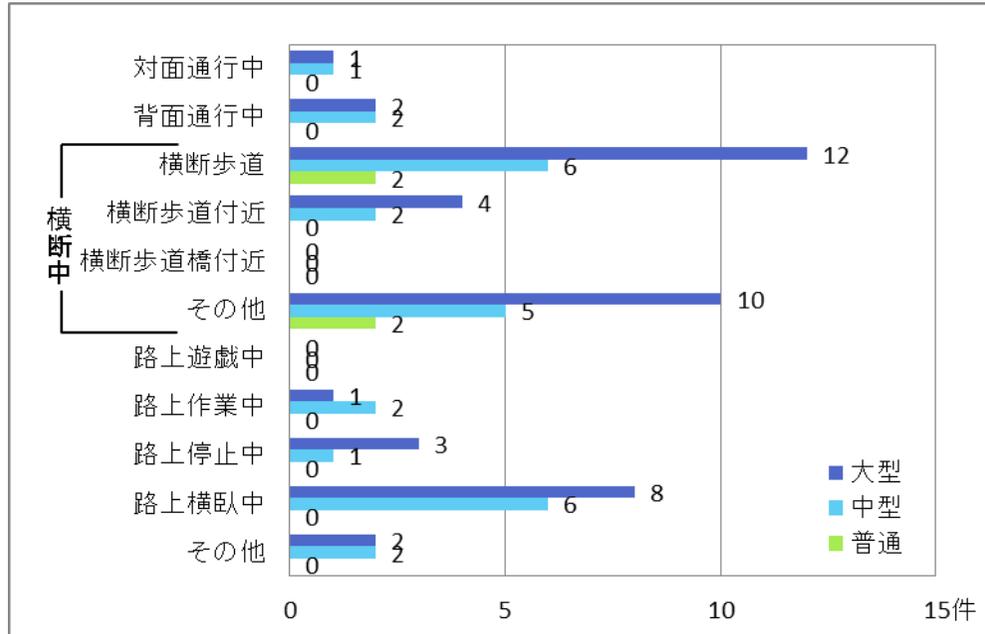
- ・車両区分の事故類型別にみると、「大型」から「普通」までのいずれも「車両相互」が最も多く、それぞれ75件（54.7%）、34件（50.0%）、10件（71.4%）となっている。
- ・「中型」では「人対車両」も多く27件（39.7%）となっている。



VI. H27年第3四半期死亡事故データ(車両区分)

(1) 車両区分の事故類型(人対車両)別

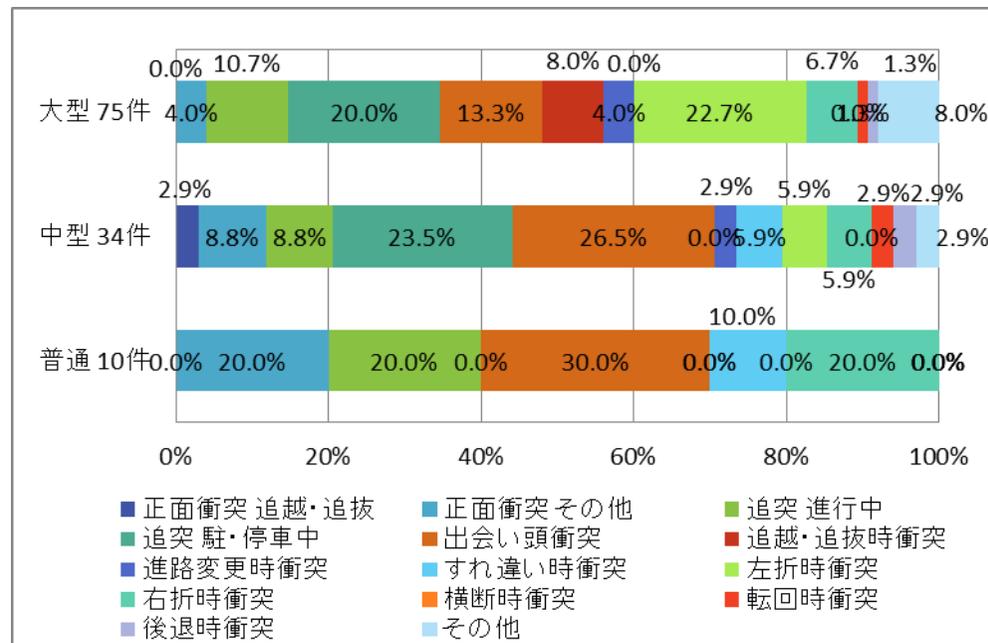
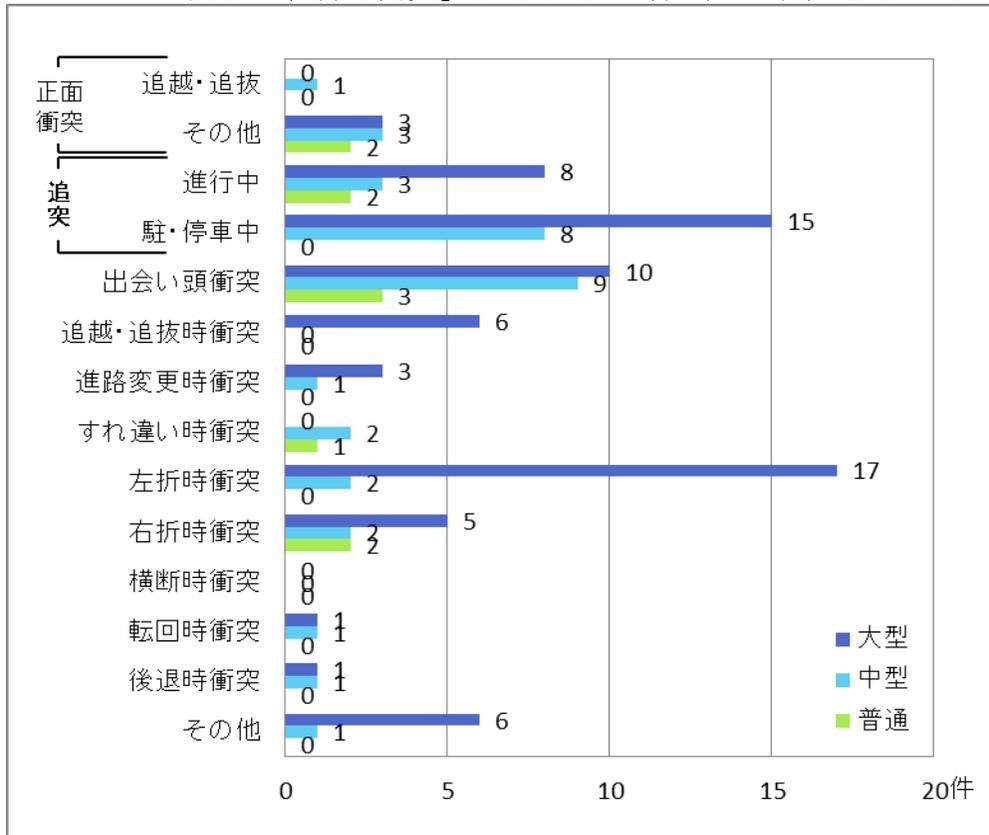
- ・ 車両区分の事故類型(人対車両)別にみると、「大型」では「横断中 横断歩道」が最も多く12件(27.9%)となっている。
- ・ 「中型」では「横断中 横断歩道」及び「路上横臥中」が最も多く、それぞれ6件(22.2%)となっている。
- ・ 「普通」では「横断中 横断歩道」及び「横断中 その他」が最も多く、それぞれ2件(50.0%)となっている。



VI. H27年第3四半期死亡事故データ(車両区分)

(2) 車両区分の事故類型(車両相互)別

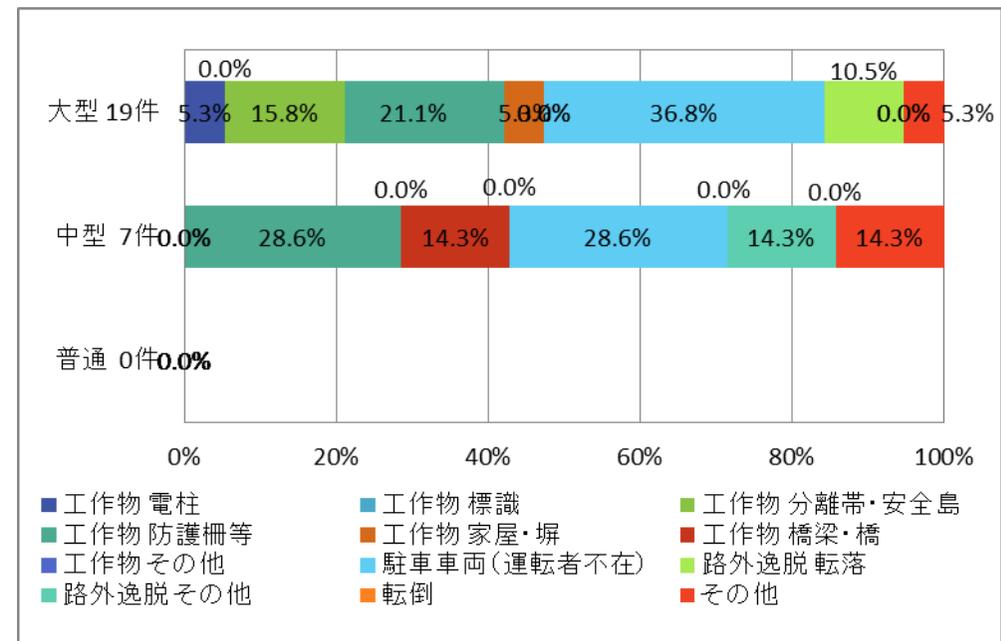
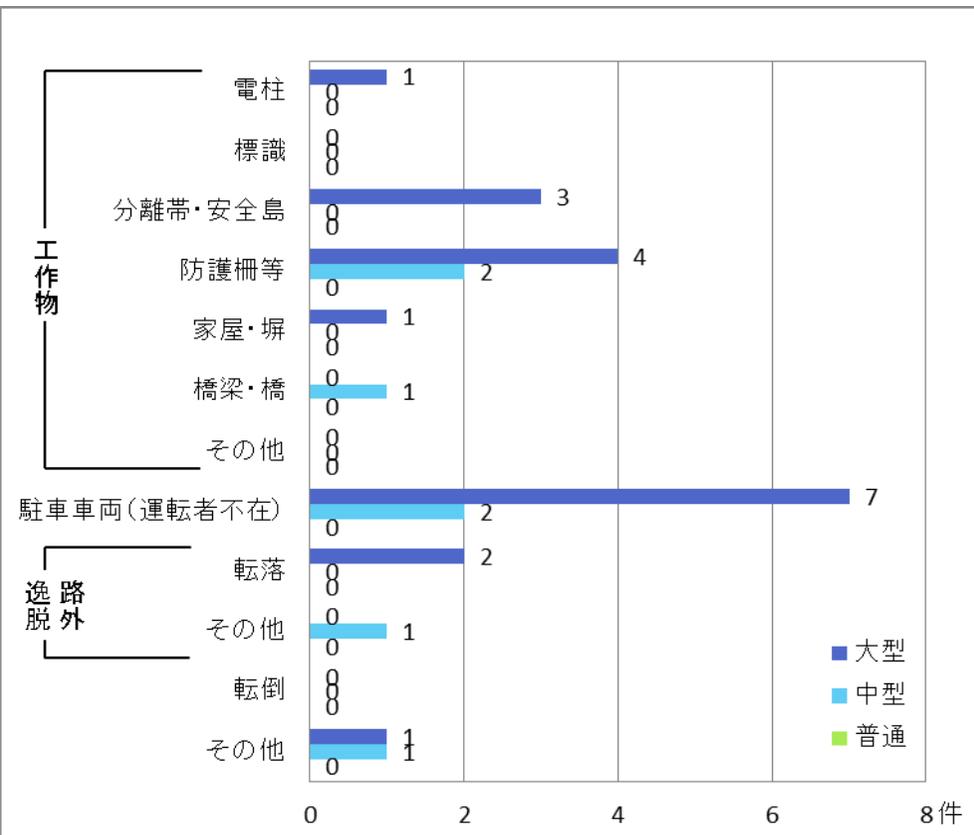
- ・車両区分の事故類型(車両相互)別にみると、「大型」では「左折時衝突」が最も多く17件(22.7%)となっている。次いで、「追突 駐・停車中」15件(20.0%)及び「出会い頭衝突」10件(13.3%)等と続いている。
- ・「中型」では「出会い頭衝突」が最も多く9件(26.5%)となっている。次いで、「追突 駐・停車中」8件(23.5%)、「正面衝突 その他」及び「追突 進行中」がそれぞれ3件(8.8%)等と続いている。
- ・「普通」では「出会い頭衝突」が最も多く3件(30.0%)となっている。次いで、「正面衝突 その他」、「追突 進行中」及び「右折時衝突」がそれぞれ2件(20.0%)となっている。



VI. H27年第3四半期死亡事故データ(車両区分)

(3) 車両区分の事故類型(車両単独)別

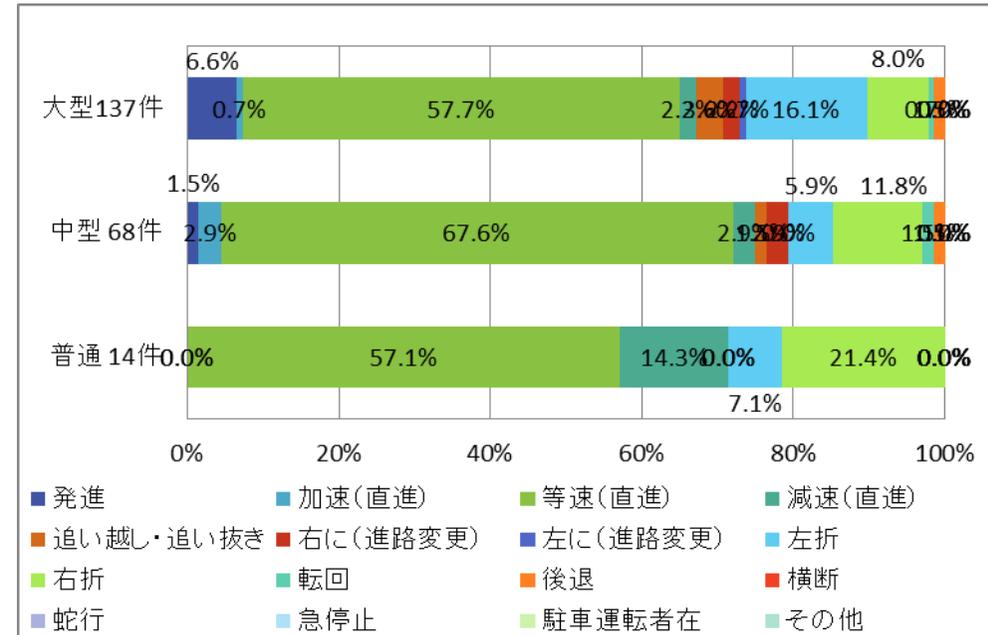
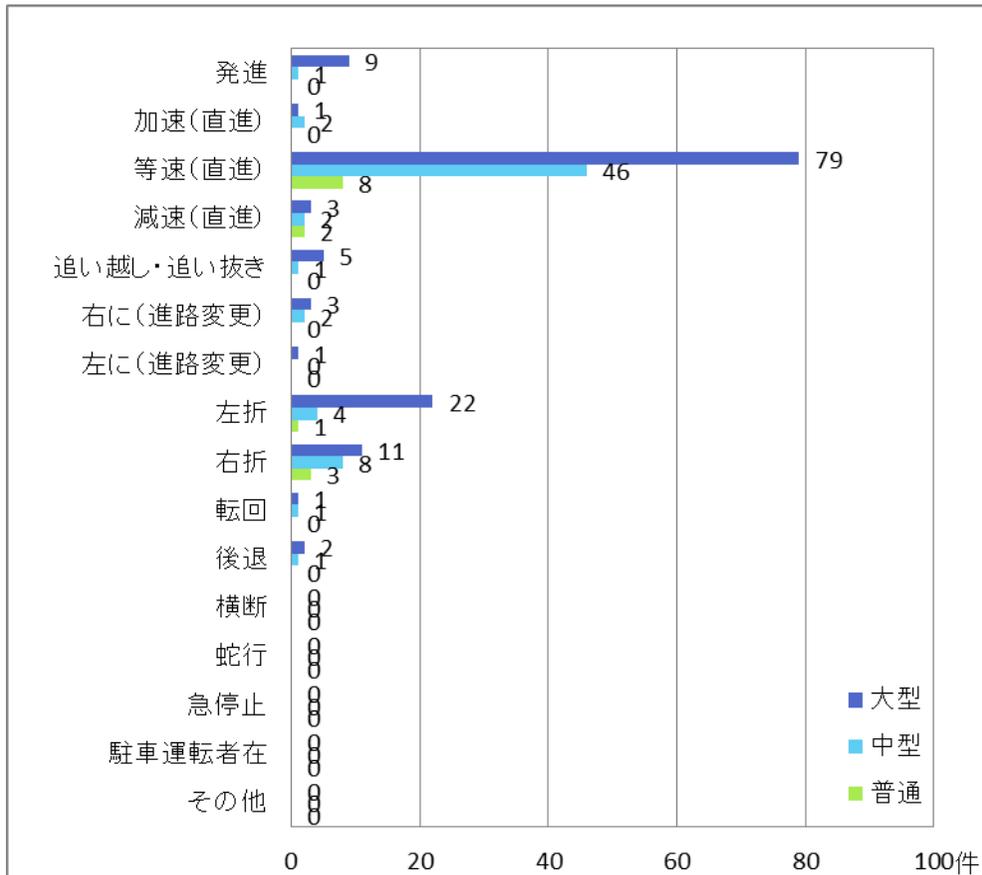
- ・車両区分の事故類型(車両単独)別にみると、「大型」では「駐車車両(運転者不在)」が最も多く7件(36.8%)となっている。
- ・「中型」では「工作物 防護柵等」及び「駐車車両(運転者不在)」が最も多く、それぞれ2件(28.6%)となっている。



VI. H27年第3四半期死亡事故データ(車両区分)

3. 車両区分別の行動類型別

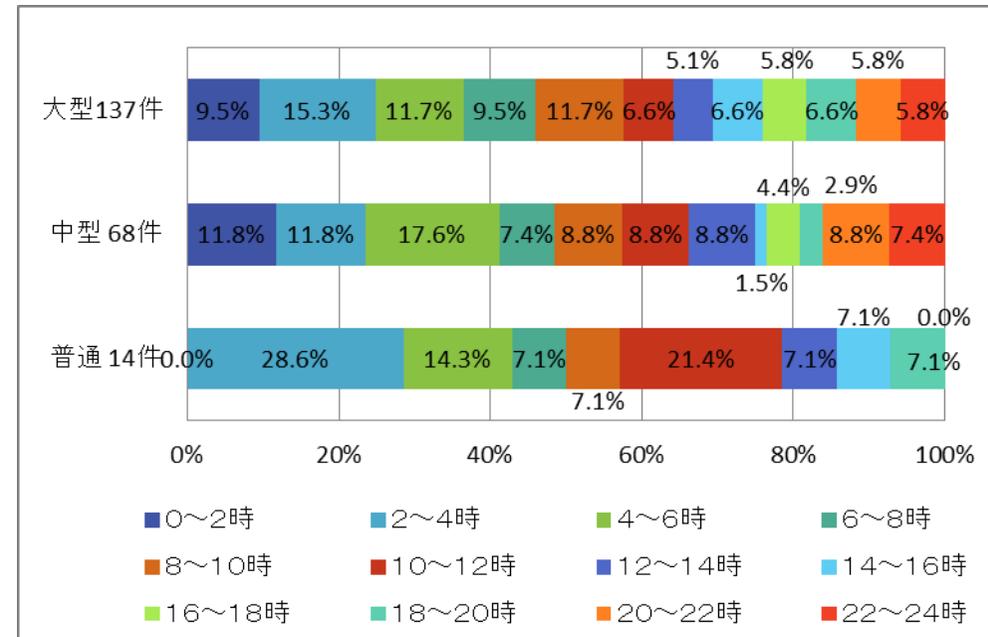
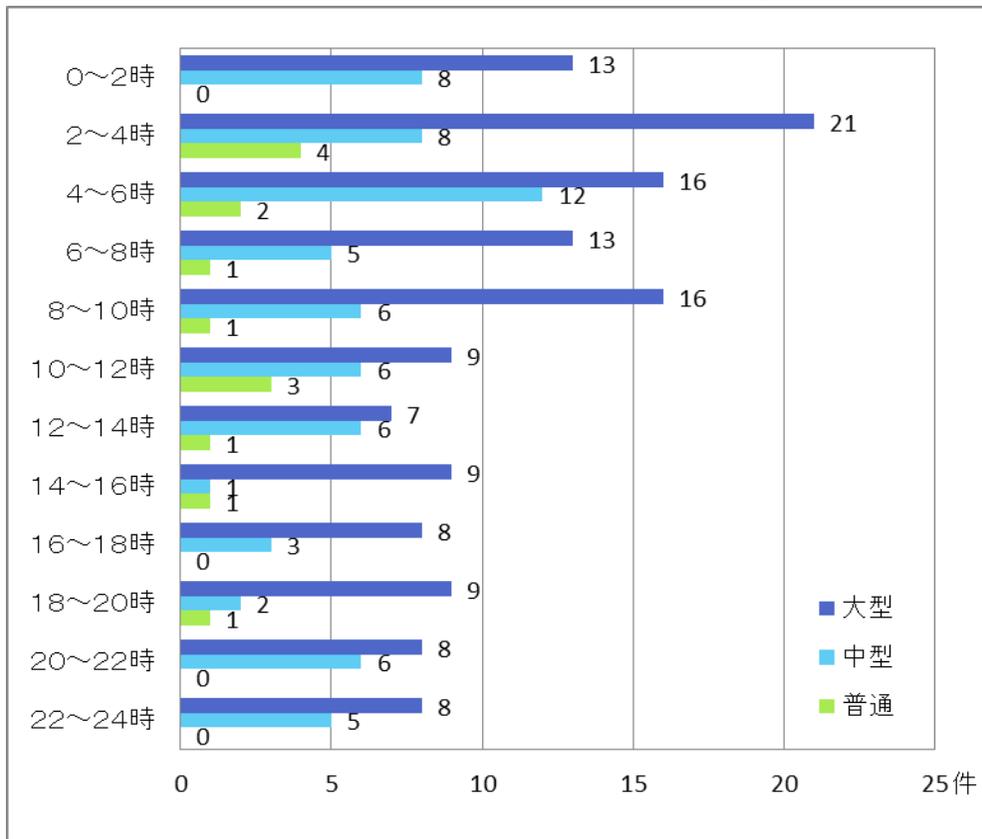
・車両区分別の行動類型別にみると、「大型」から「普通」までのいずれも「等速（直進）」が最も多くなっており、それぞれ79件（57.7%）、46件（67.6%）、8件（57.1%）となっている。



VI. H27年第3四半期死亡事故データ(車両区分)

4. 車両区分別の時間帯別

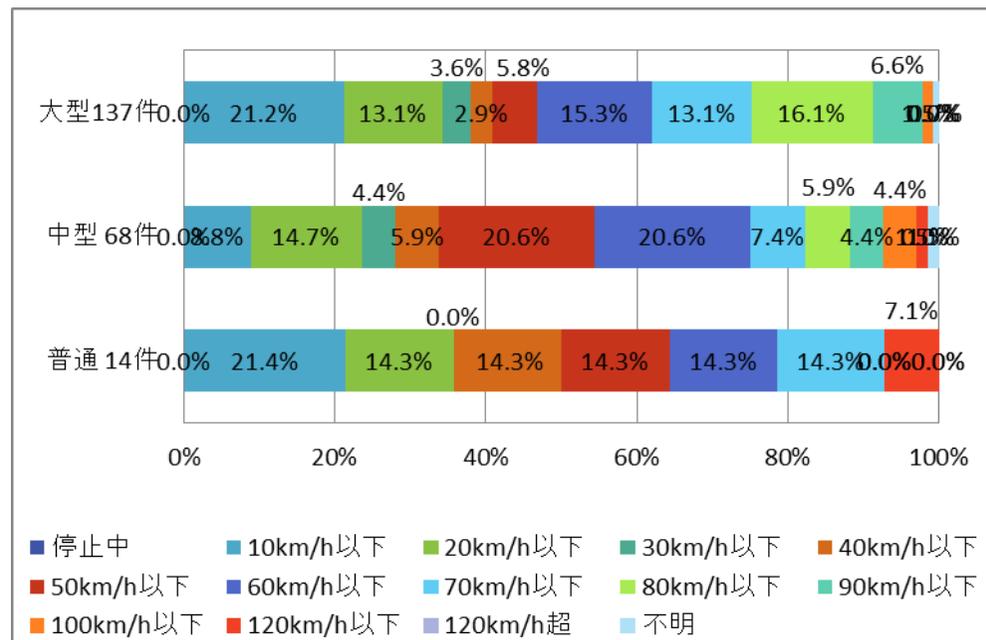
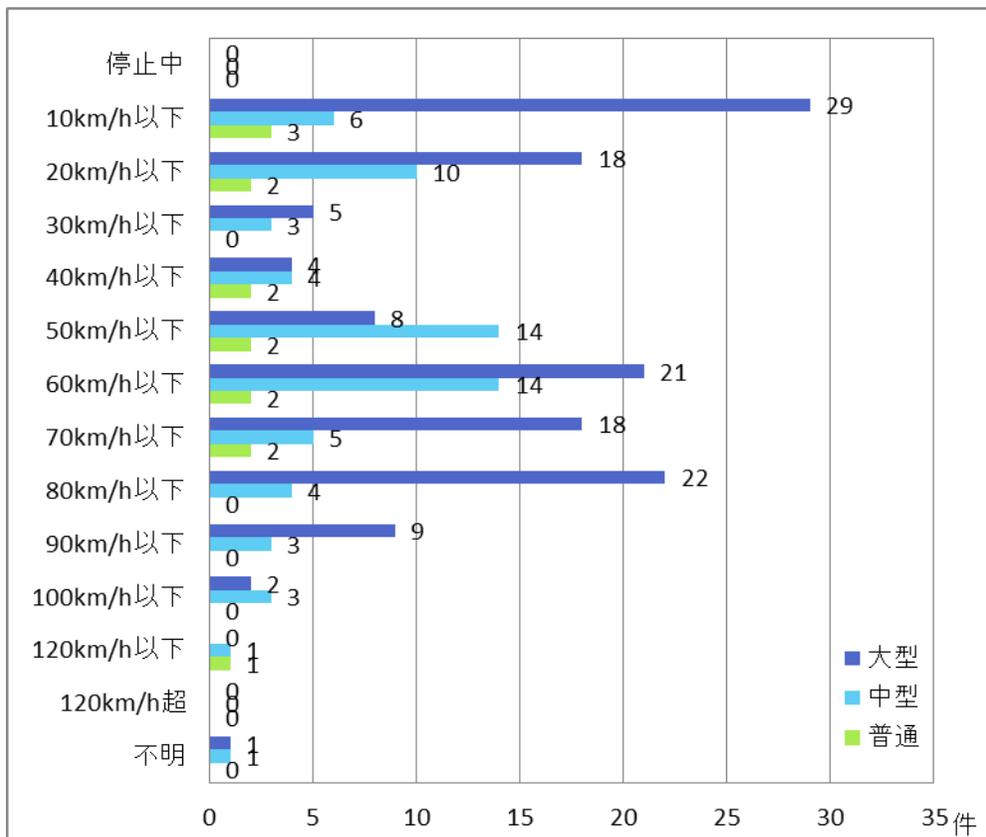
- ・車両区分別の時間帯別にみると、「大型」では「2～4時」が最も多く21件（15.3%）となっている。次いで、「4～6時」及び「8～10時」がそれぞれ16件（11.7%）等と続いている。
- ・「中型」では「4～6時」が最も多く12件（17.6%）となっている。次いで、「0～2時」及び「2～4時」がそれぞれ8件（11.8%）と続いている。
- ・「普通」では「2～4時」が最も多く4件（28.6%）となっている。次いで、「10～12時」3件（21.4%）等と続いている。
- ・いずれの車種も、早朝・深夜での事故が多い。



VI. H27年第3四半期死亡事故データ(車両区分)

5. 車両区分別の危険認知速度別

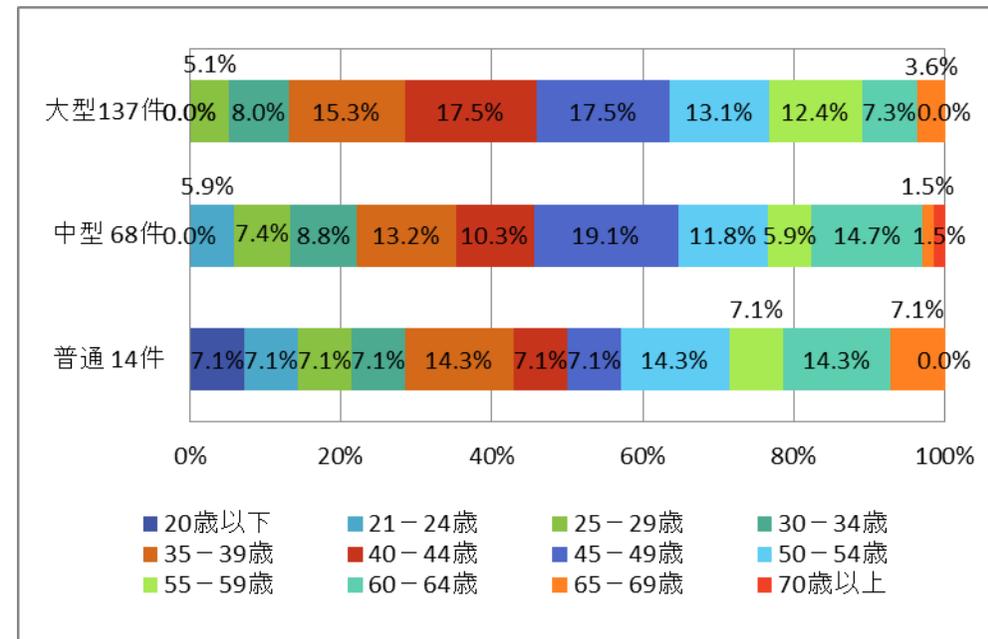
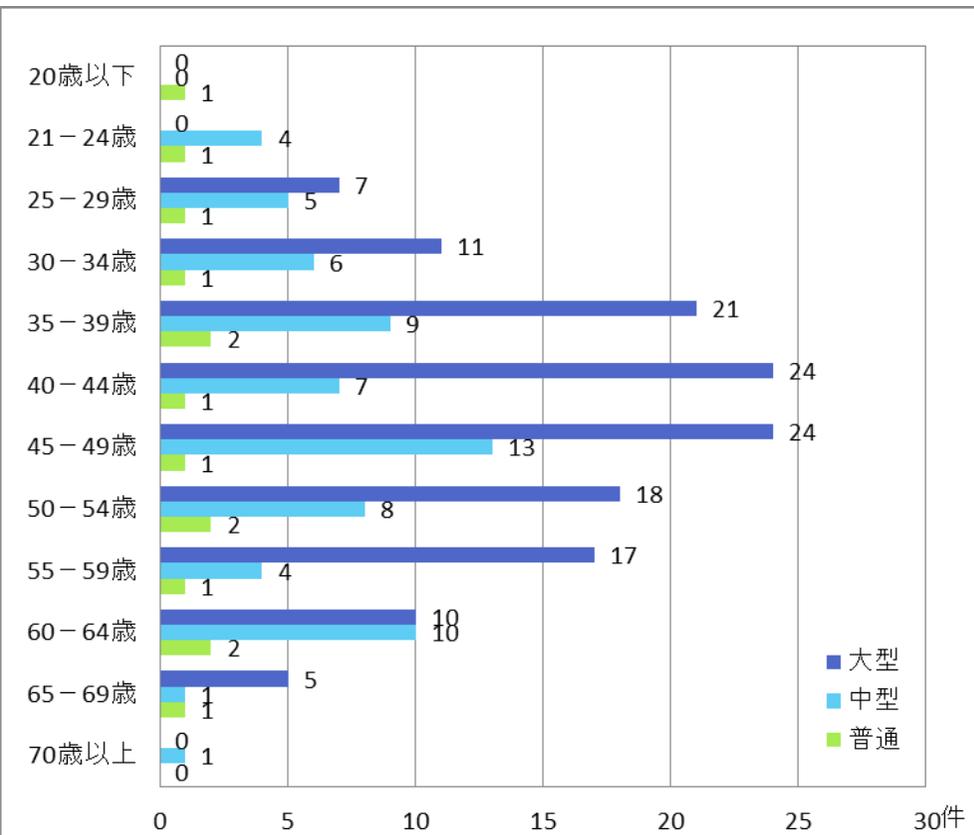
- ・車両区分別の危険認知速度別にみると、「大型」では「10km/h以下」が最も多く29件（21.2%）となっている。次いで、「80km/h以下」22件（16.1%）、「60km/h以下」21件（15.3%）等と続いている。幹線道路や高速道路の最高速度の速度帯と市街地の最高速度に近い10～20km/h程度の速度帯に分布がわかれている。
- ・「中型」では「50km/h以下」及び「60km/h以下」が最も多く、それぞれ14件（20.6%）となっている。次いで、「20km/h以下」10件（14.7%）等と続いている。
- ・「普通」では「10km/h以下」が最も多く3件（21.4%）となっている。



VI. H27年第3四半期死亡事故データ(車両区分)

6. 車両区分別の年齢層別

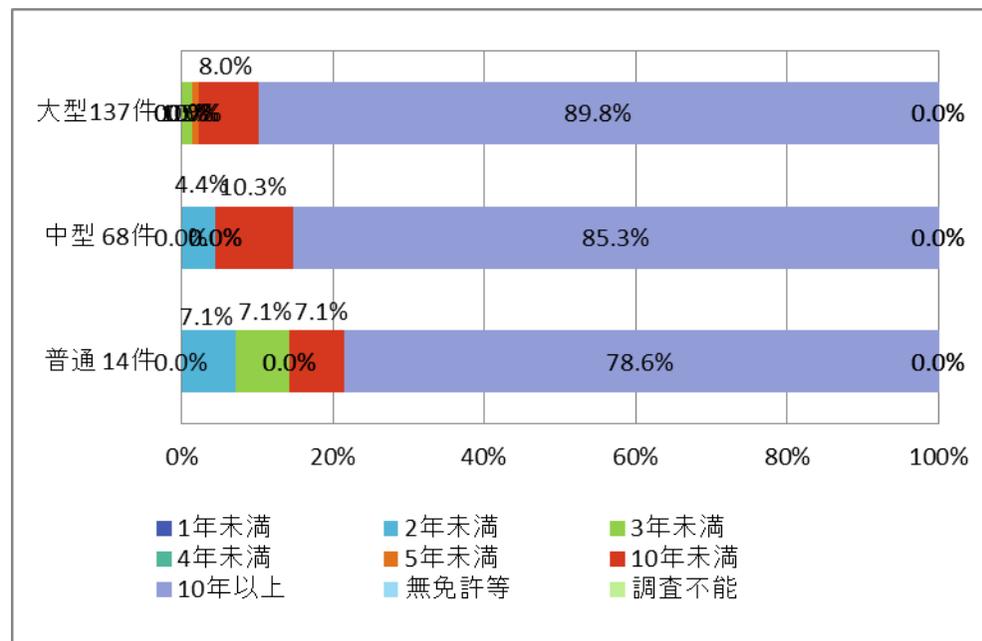
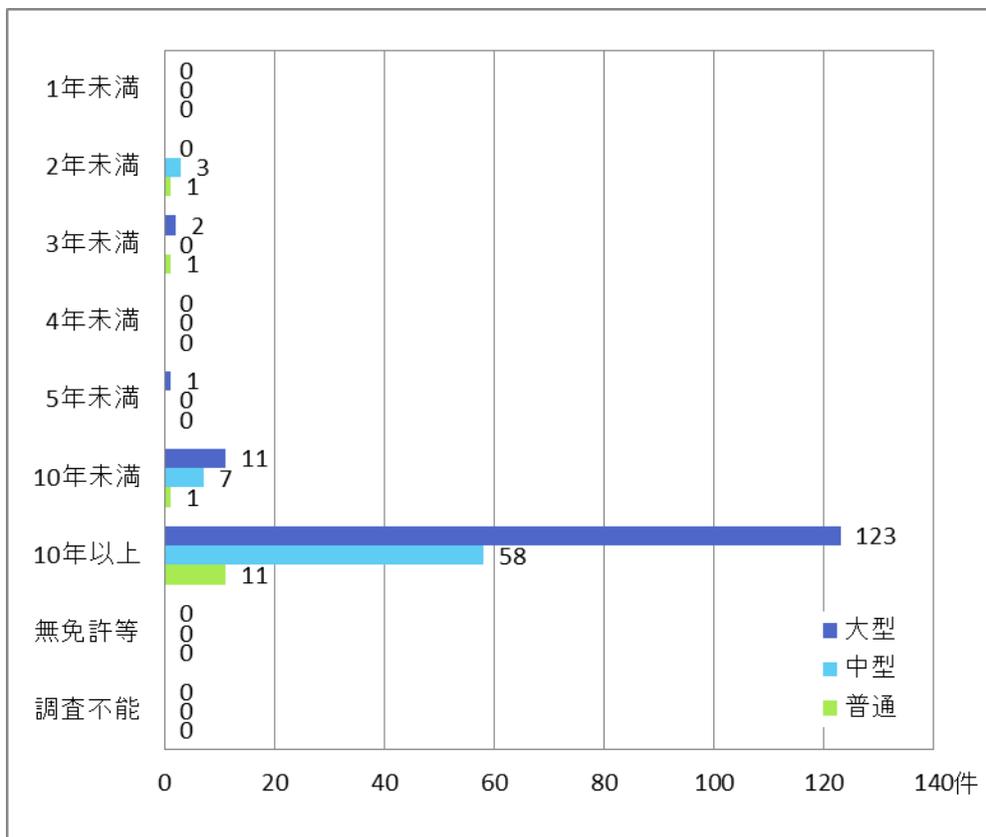
- ・車両区分別の年齢層別にみると、「大型」では「40-44歳」及び「45-49歳」が最も多く、それぞれ24件（17.5%）となっている。次いで、「35-39歳」21件（15.3%）、「50-54歳」18件（13.1%）等と続いている。
- ・「中型」では「45-49歳」が最も多く13件（19.1%）となっている。次いで、「60-64歳」10件（14.7%）、「35-39歳」9件（13.2%）及び「50-54歳」8件（11.8%）等と続いている。
- ・「普通」では「35-39歳」、「50-54歳」及び「60-64歳」が最も多く、それぞれ2件（14.3%）となっている。



VI. H27年第3四半期死亡事故データ(車両区分)

7. 車両区分別の運転免許取得年数別

- ・車両区分別の運転免許取得年数別にみると、いずれの車両も「10年以上」が最も多く、それぞれ123件（89.8%）、58件（85.3%）、11件（78.6%）になっている。



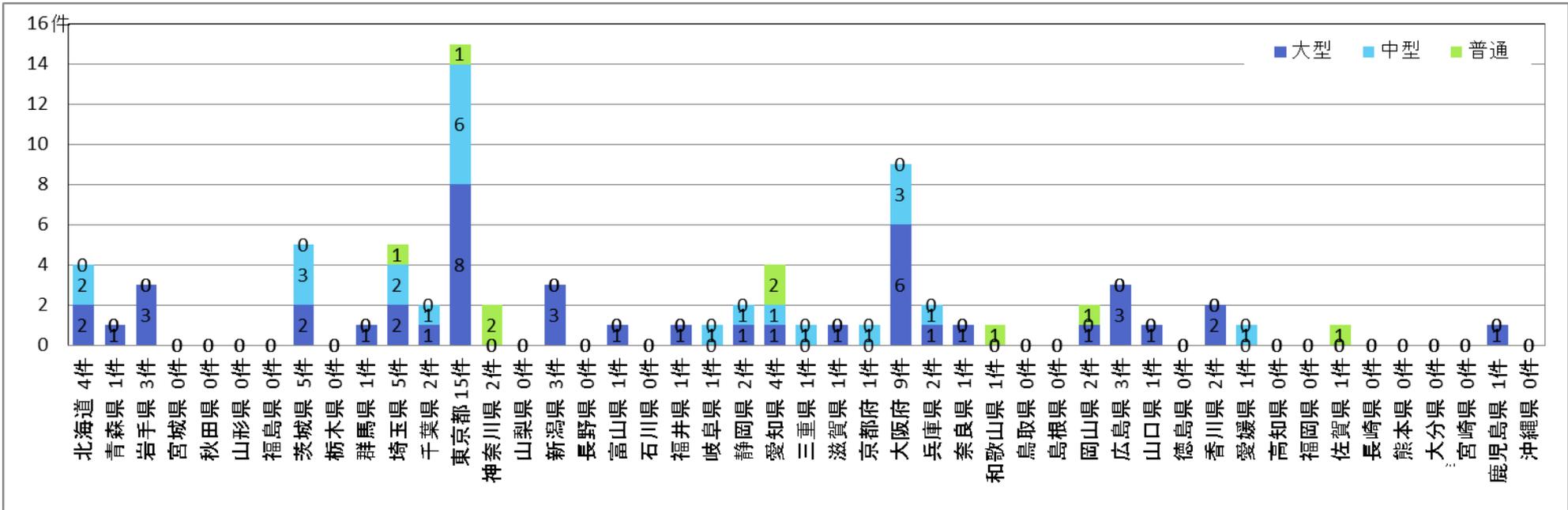
VII. H27年第3四半期死亡事故データ(交差点(追突を除く))

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

VII. H27年第3四半期死亡事故データ(交差点(追突を除く))

1. 発生地別

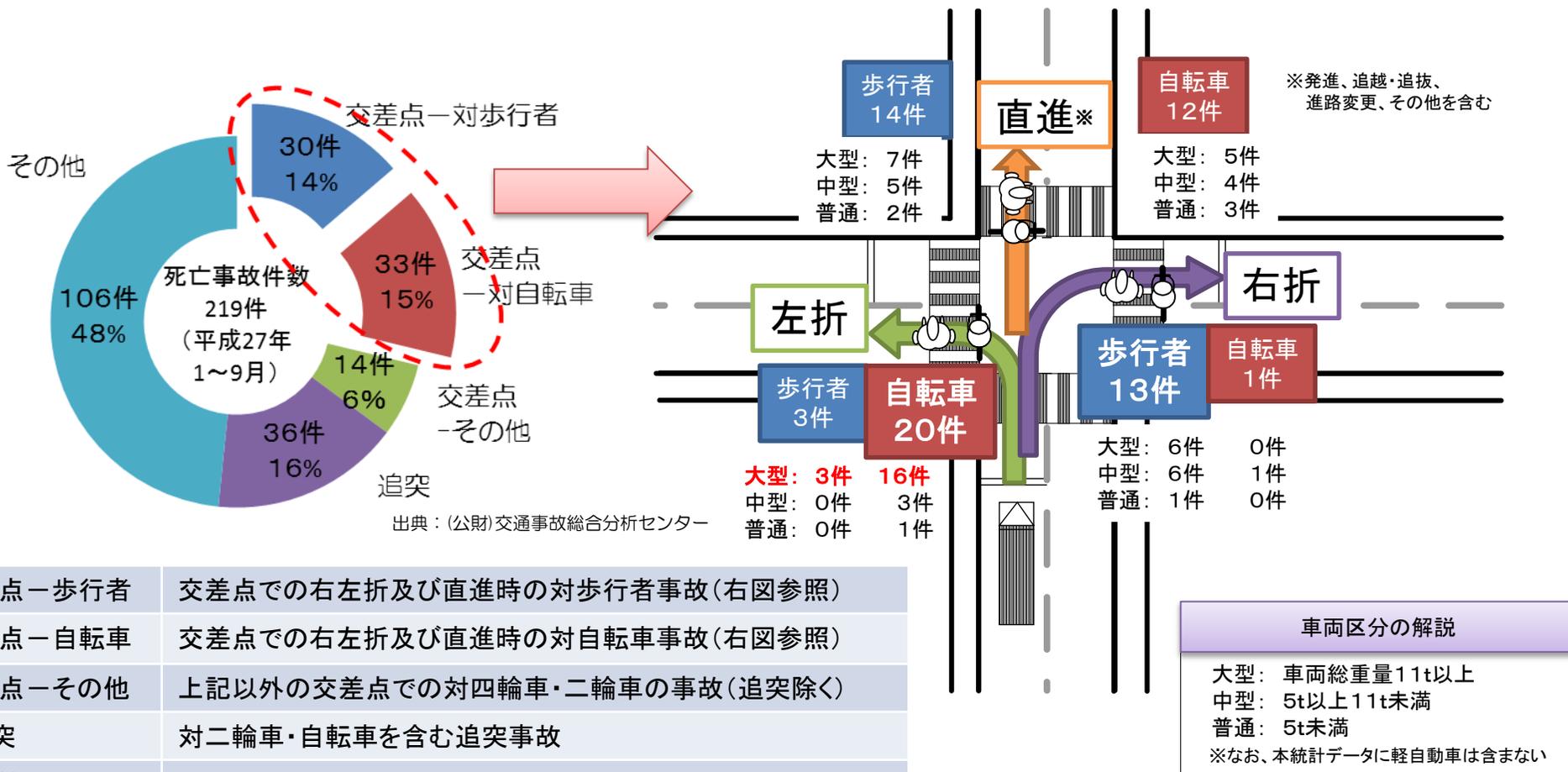
- 発生地別の交差点事故件数をみると、「東京都」が15件と最も多く、次いで「大阪府」9件、「茨城県」及び「埼玉県」がそれぞれ5件、「北海道」及び「愛知県」がそれぞれ4件等と続いている。



VII. H27年第3四半期死亡事故データ(交差点(追突を除く))

2. 対歩行者・自転車別

- ・商用トラックが第1当事者となる交差点における対歩行者及び自転車の死亡事故(63件)は、追突事故(36件)の**1.8倍**。
- ・左折死亡事故は、**8割以上大型車**であり、対自転車(20件)が対歩行者(3件)の**約7倍**。
- ・右折死亡事故は、対歩行者(13件)が対自転車(1件)の**13倍**。

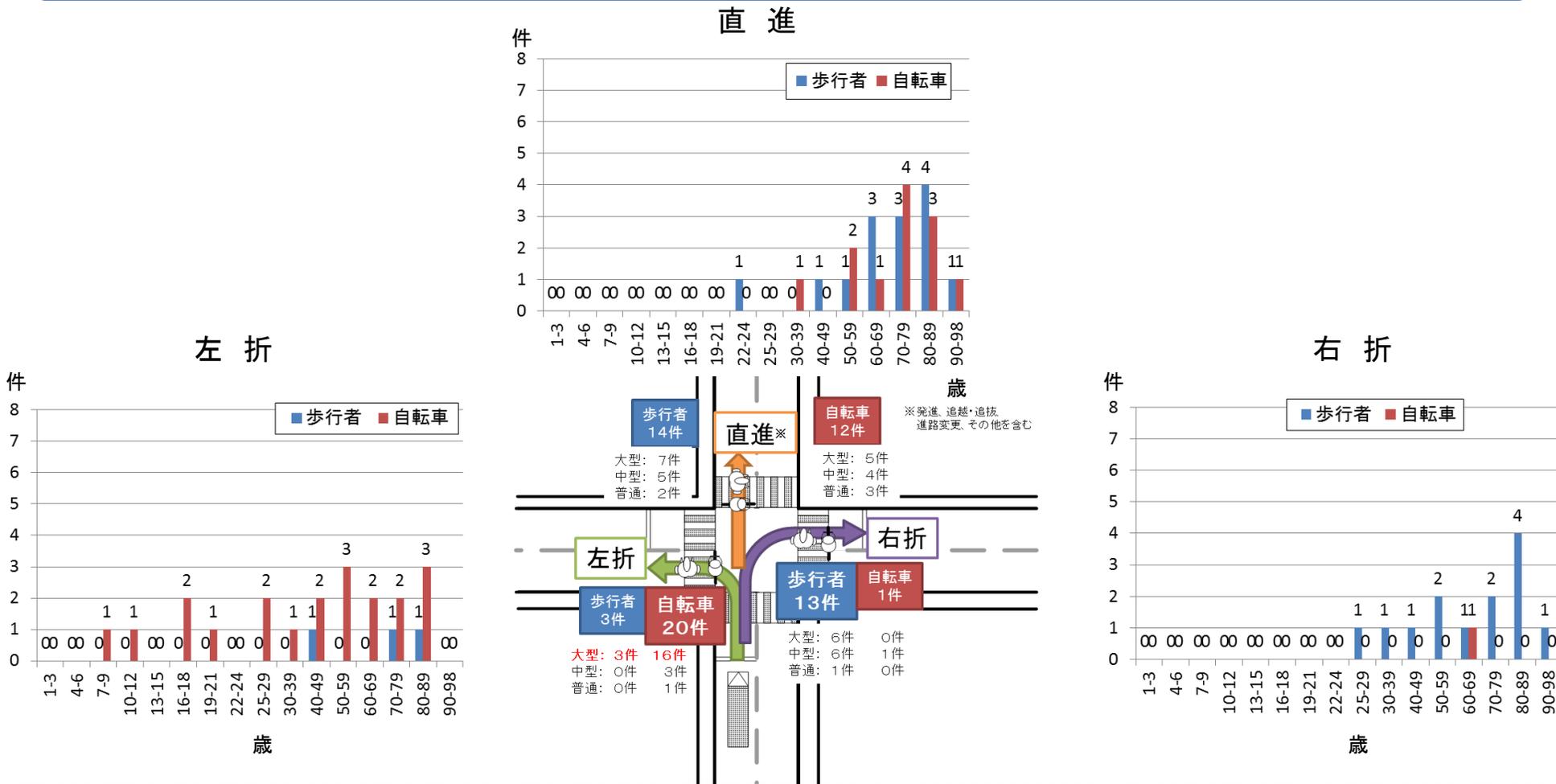


| | |
|---------|---|
| 交差点-歩行者 | 交差点での右左折及び直進時の対歩行者事故(右図参照) |
| 交差点-自転車 | 交差点での右左折及び直進時の対自転車事故(右図参照) |
| 交差点-その他 | 上記以外の交差点での対四輪車・二輪車の事故(追突除く) |
| 追突 | 対二輪車・自転車を含む追突事故 |
| その他 | 上記以外の正面衝突等の車両相互(自転車含む)事故、車両単独事故、交差点以外での対人事故 |

VII. H27年第3四半期死亡事故データ(交差点(追突を除く))

3. 対歩行者・自転車別の年齢別

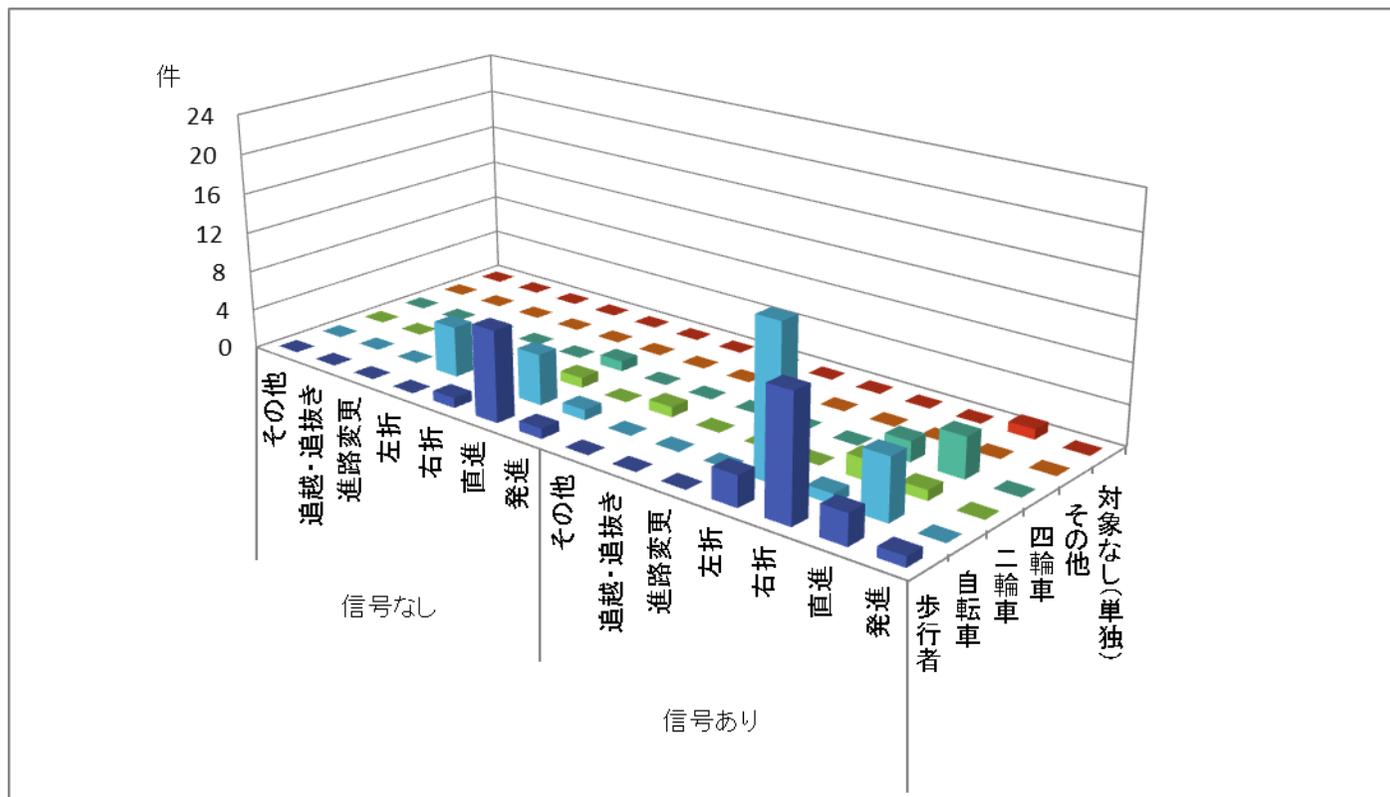
- ・直進時の死亡事故: 対歩行者及び対自転車ともに**8割近くが60歳以上**。
- ・左折時の死亡事故: **7歳から80歳代**まで幅広い年齢層の**対自転車**が多い。
- ・右折時の死亡事故: 対歩行者は**4割近くが80歳以上**。



VII. H27年第3四半期死亡事故データ(交差点(追突を除く))

3. 行動類型別の第2当事者別

- 信号機のある交差点で事故が多くなっている。
- 信号機のある交差点では、左折は「自転車」が多く、右折は「歩行者」の事故が多い。
- 信号機のない交差点では、直進は「歩行者」が多く、「左折」は自転車が多い。。

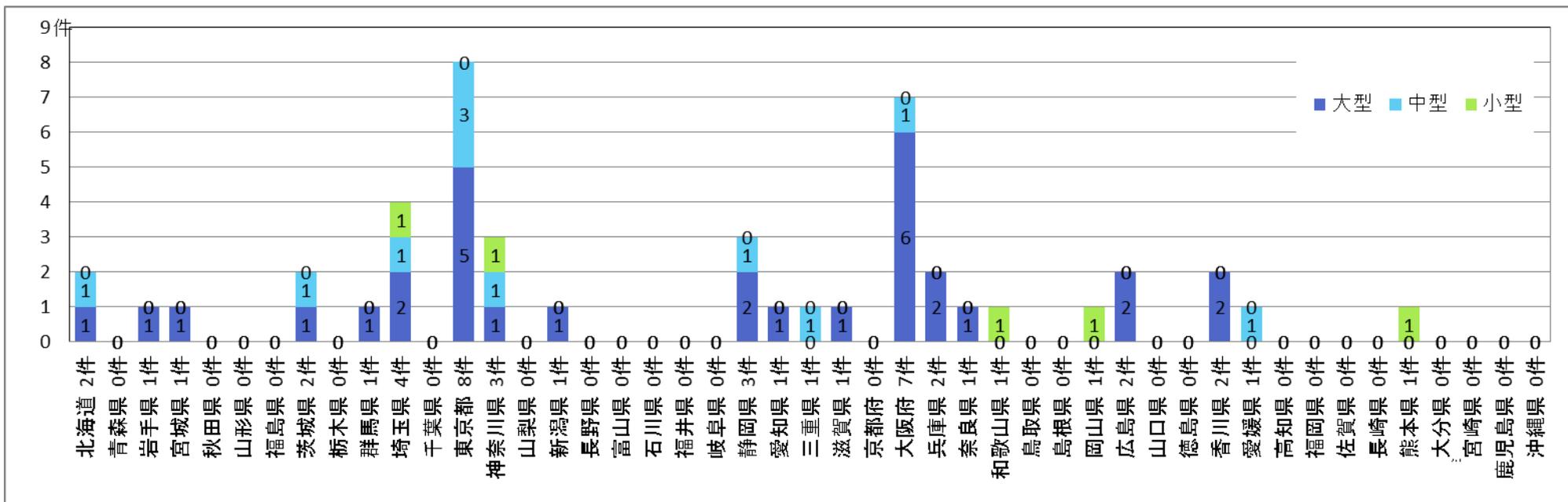




X II. H27年第3四半期死亡事故データ(対自転車死亡事故(第1当事者))

1. 発生地別

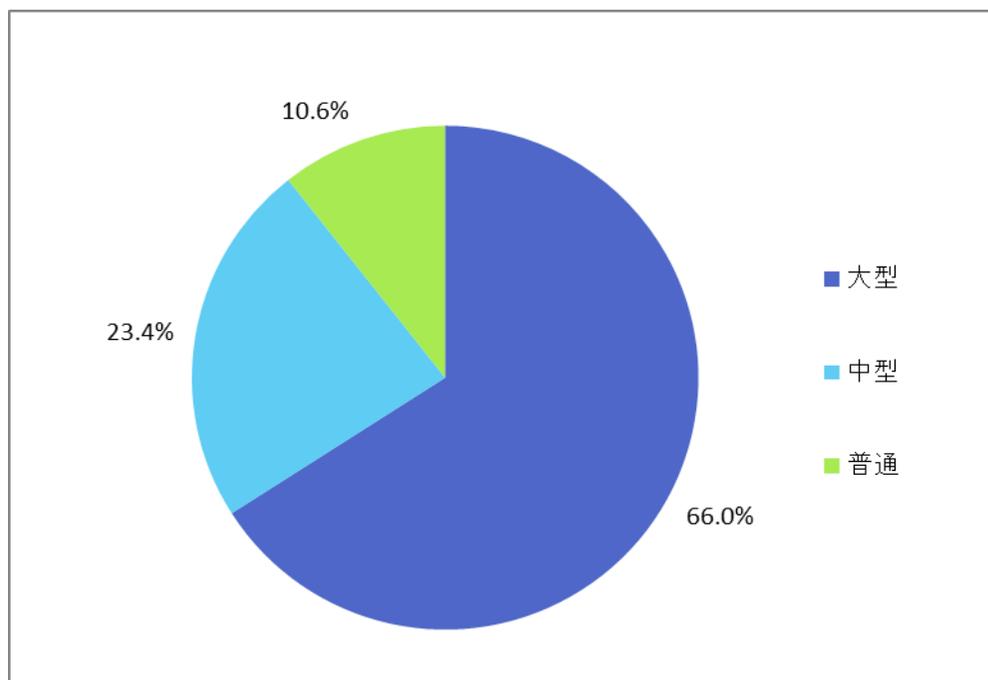
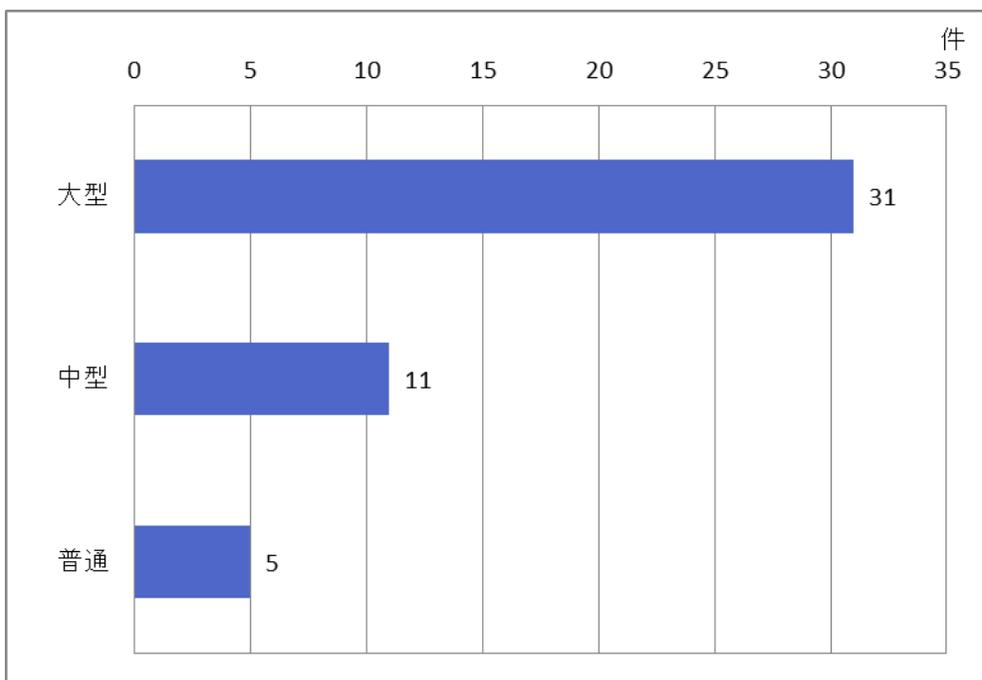
- 発生地別死亡事故件数の多い県をみると、「東京都」が最も多く8件、次いで「大阪府」7件、「埼玉県」4件、「神奈川県」及び「静岡県」がそれぞれ3件等と続いている。



ⅩⅡ. H27年第3四半期死亡事故データ(対自転車死亡事故(第1当事者))

2. 車種別

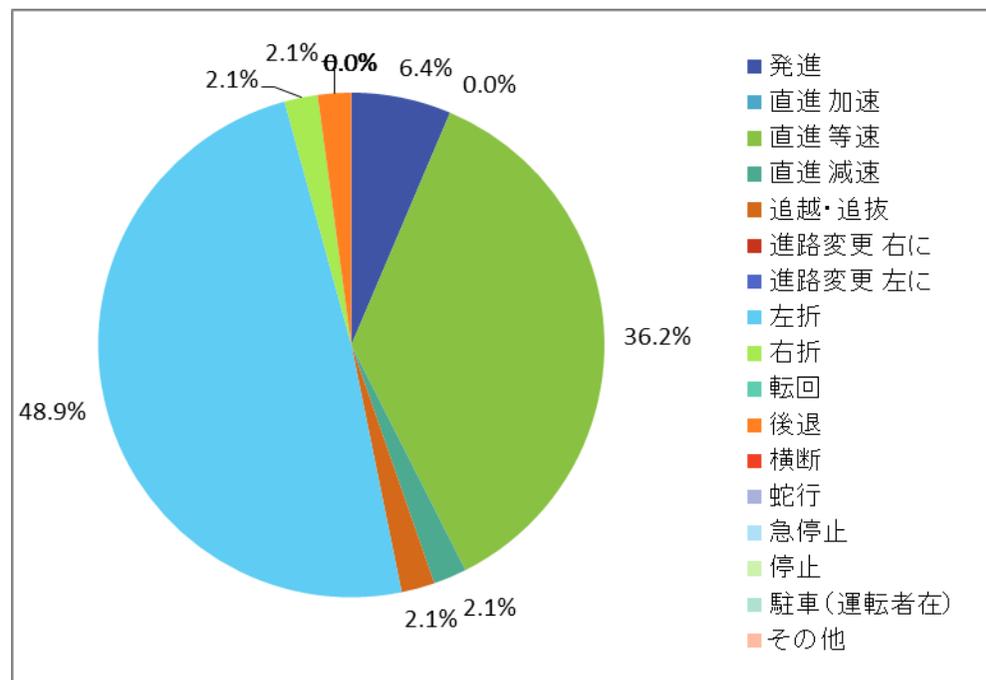
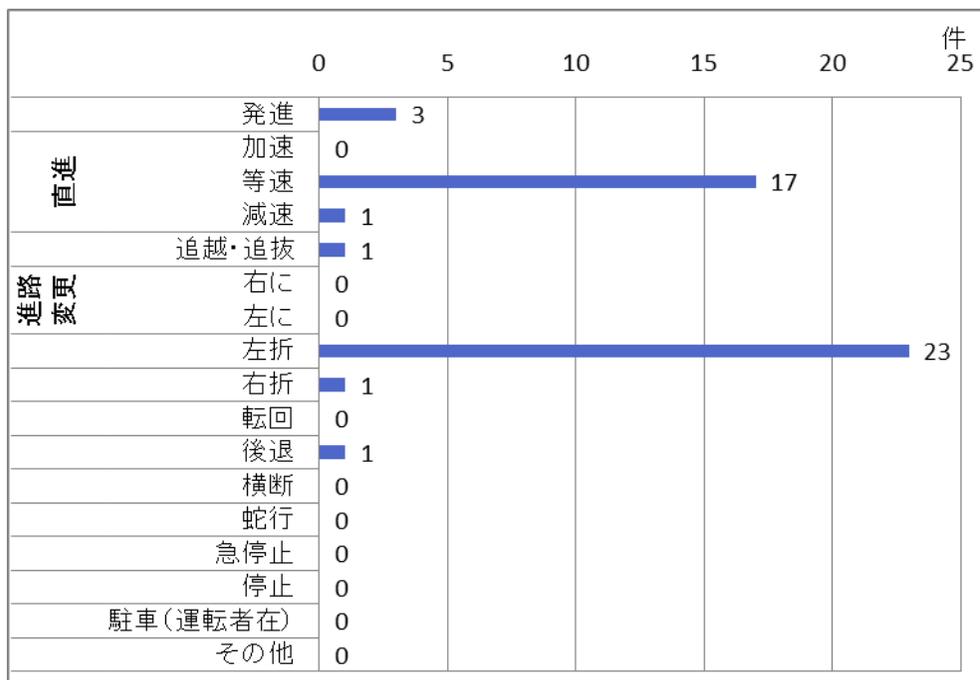
- ・死亡事故件数を車種別にみると、「大型」が最も多く31件(66.0%)と7割近くを占めている。
- ・次いで「中型」11件(23.4%)、「普通」5件(10.6%)と続いている、



X II. H27年第3四半期死亡事故データ(対自転車死亡事故(第1当事者))

3. 事故類型別

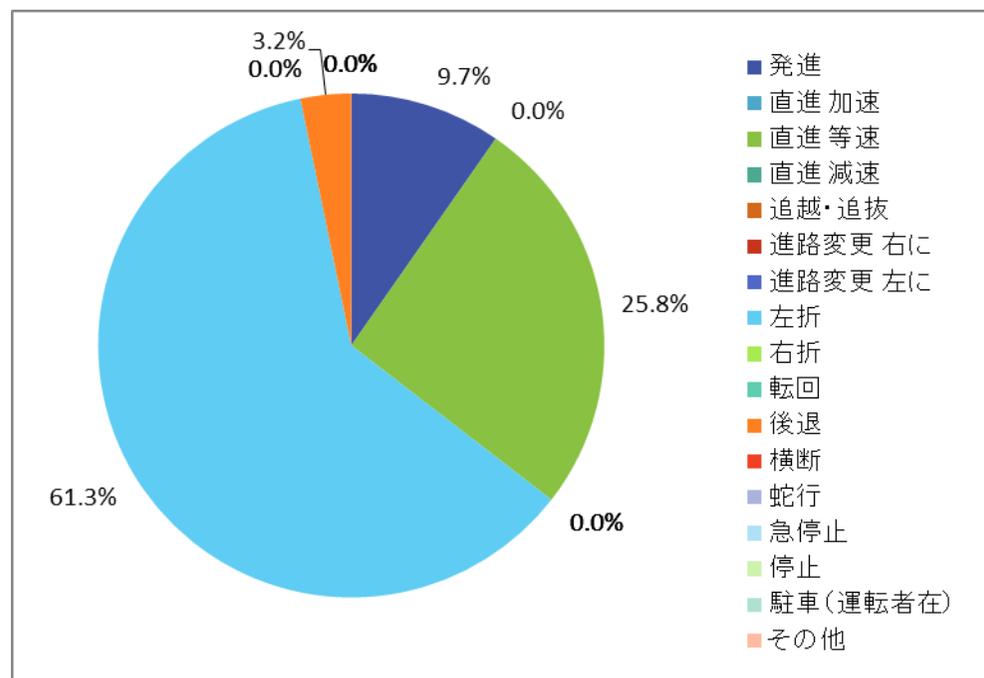
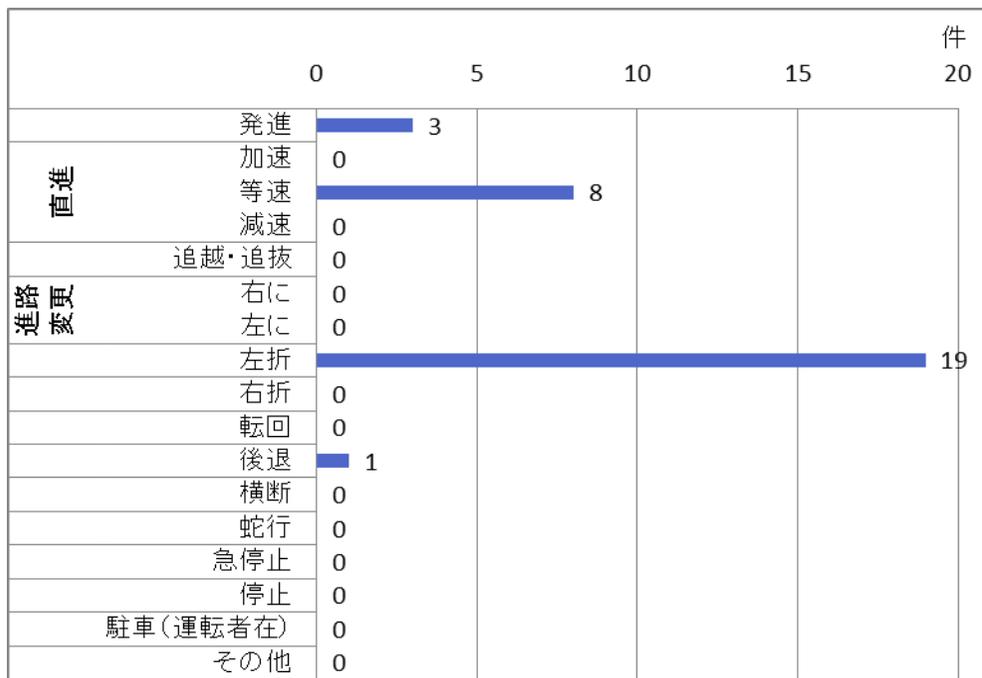
- ・死亡事故件数を事故類型別にみると、「左折」が最も多く23件（48.9%）と5割近くを占めている。
- ・次いで「直進 等速」17件（36.2%）及び「発進」3件（6.4%）等と続いている、



ⅩⅡ. H27年第3四半期死亡事故データ(対自転車死亡事故(第1当事者))

(1) 大型

- ・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19件(61.3%)と6割以上を占めている。
- ・次いで「直進 等速」8件(25.8%)、「発進」3件(9.7%)及び「後退」1件(3.2%)と続いている。

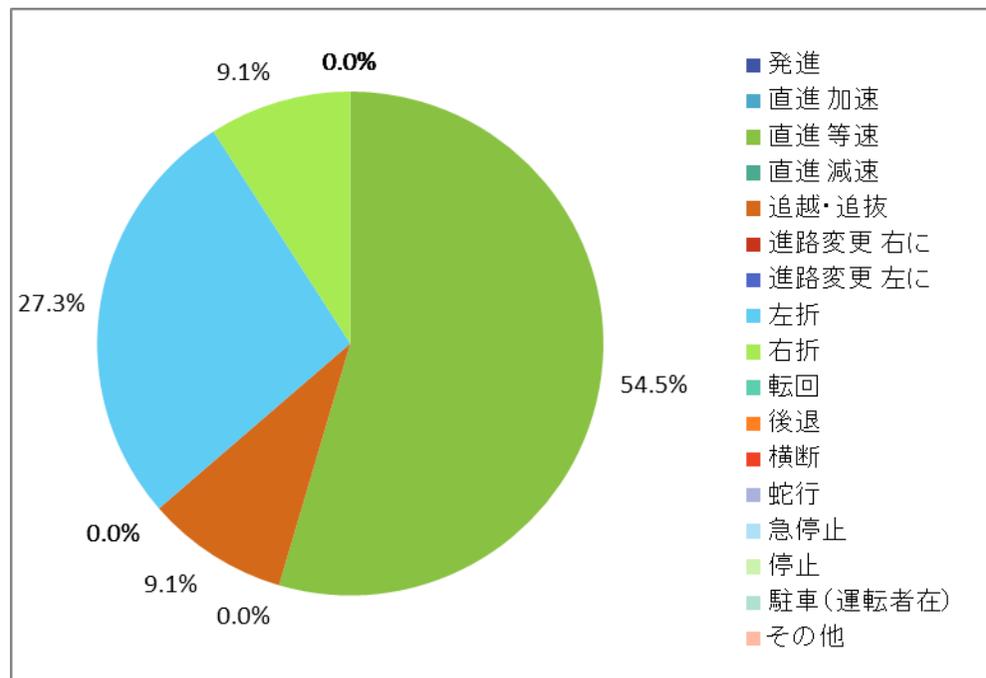


X II . H27年第3四半期死亡事故データ(対自転車死亡事故(第1当事者))

(2) 中型

- 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6件（54.5%）と5割以上を占めている。
- 次いで「左折」3件（27.3%）、「追越・追抜」及び「右折」がそれぞれ1件（9.1%）と続いている。

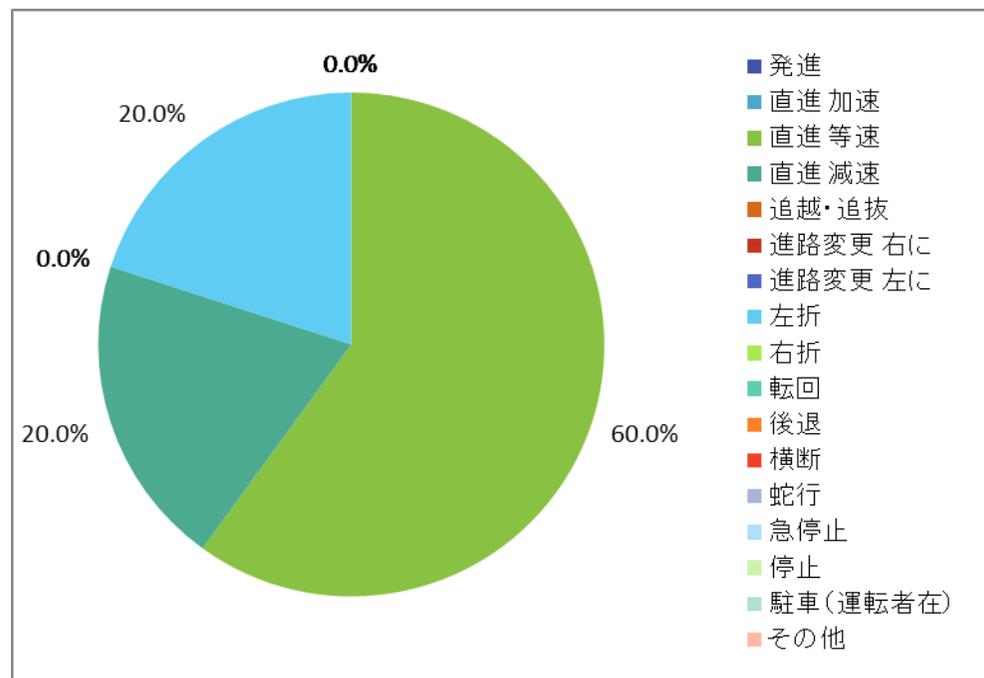
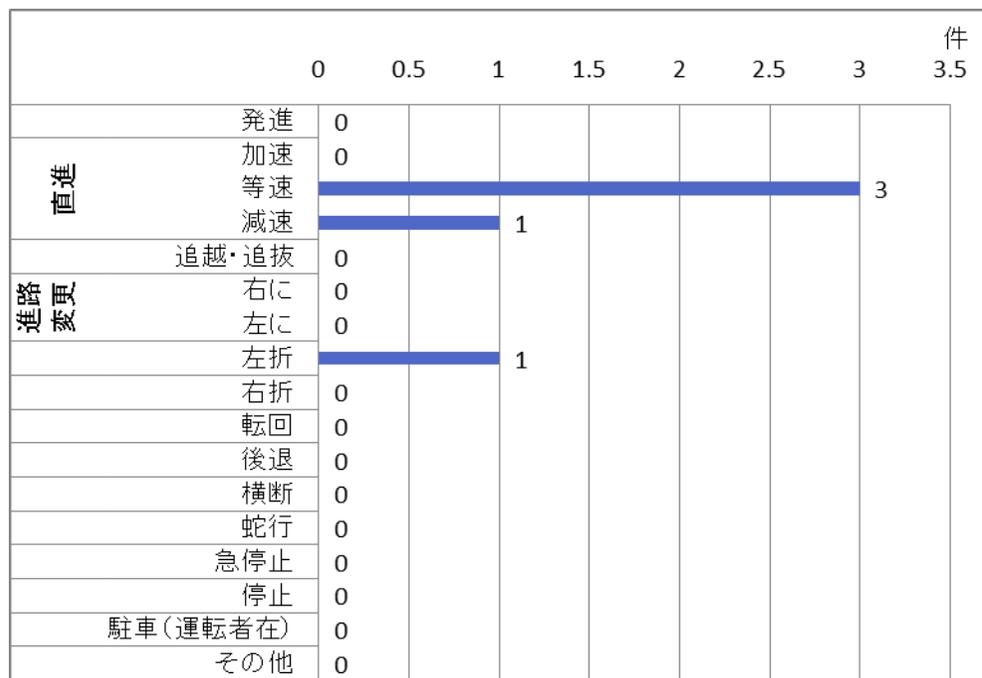
| | | 0 | 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 | 7 | 件 |
|----------|-------|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| 直進 | 発進 | 0 | | | | | | | | |
| | 加速 | 0 | | | | | | | | |
| | 等速 | | | | | | | 6 | | |
| | 減速 | 0 | | | | | | | | |
| 進路変更 | 追越・追抜 | | 1 | | | | | | | |
| | 右に | 0 | | | | | | | | |
| | 左に | 0 | | | | | | | | |
| | 左折 | | | | 3 | | | | | |
| | 右折 | | 1 | | | | | | | |
| | 転回 | 0 | | | | | | | | |
| | 後退 | 0 | | | | | | | | |
| | 横断 | 0 | | | | | | | | |
| | 蛇行 | 0 | | | | | | | | |
| | 急停止 | 0 | | | | | | | | |
| 停止 | 0 | | | | | | | | | |
| 駐車(運転者在) | 0 | | | | | | | | | |
| その他 | 0 | | | | | | | | | |



X II. H27年第3四半期死亡事故データ(対自転車死亡事故(第1当事者))

(3) 普通

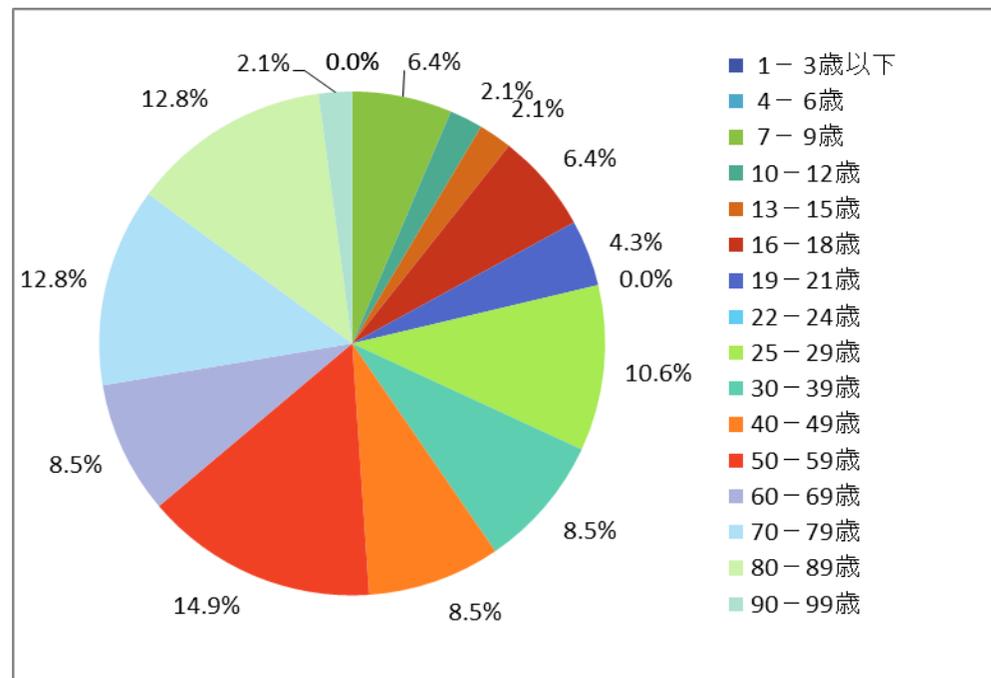
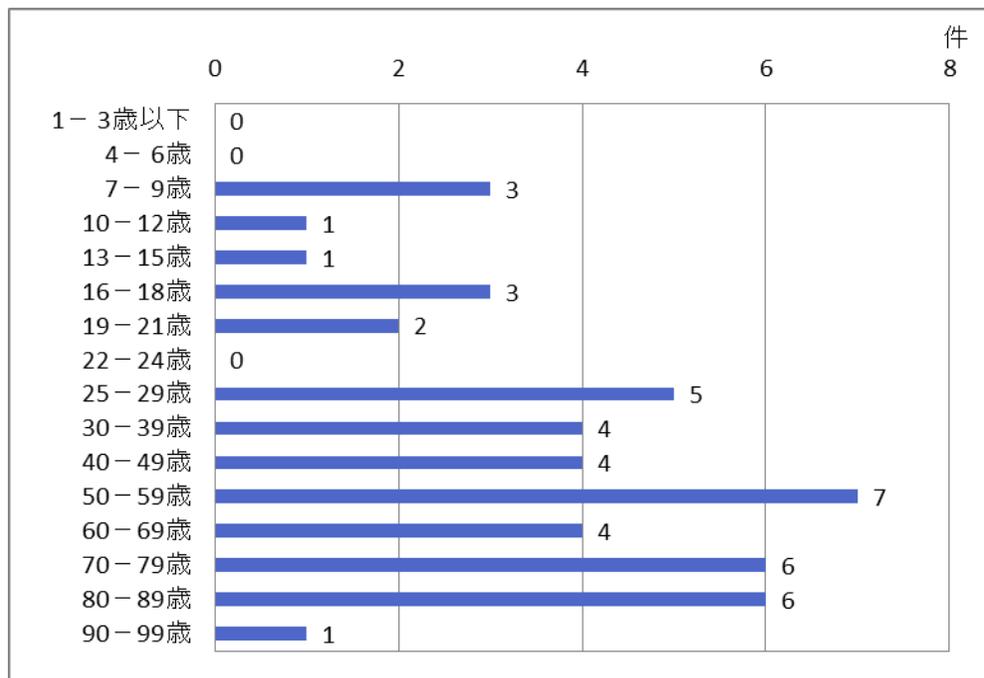
- ・死亡事故件数の事故類型別を車種別にみると、「普通」では、「直進 等速」が最も多く3件(60.0%)となっている。
- ・次いで「直進 減速」及び「左折」がそれぞれ1件(20.0%)となっている、



ⅩⅡ. H27年第3四半期死亡事故データ(対自転車死亡事故(第1当事者))

4. 自転車運転者の年齢別

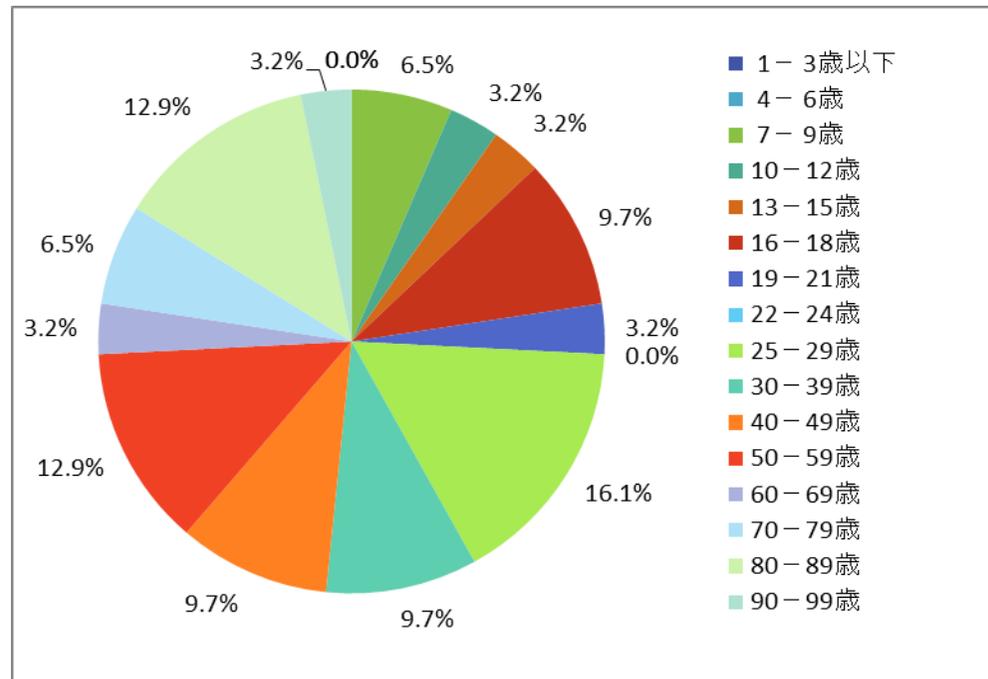
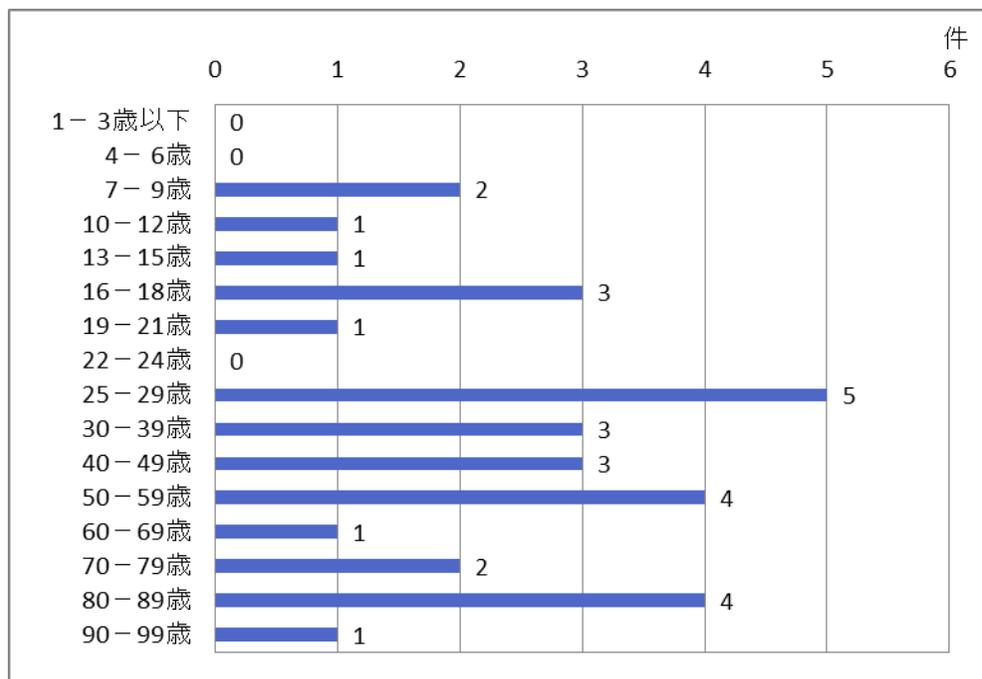
- ・死亡事故件数を自転車運転者の年齢別にみると、「50-59歳」が最も多く7件(14.9%)となっている。
- ・次いで「70-79歳」及び「80-89歳」がそれぞれ6件(12.8%)、「25-29歳」5件(10.6%)、「30-39歳」、「40-49歳」及び「60-69歳」がそれぞれ4件(8.5%)等と続いている。



ⅩⅡ. H27年第3四半期死亡事故データ(対自転車死亡事故(第1当事者))

(1) 大型

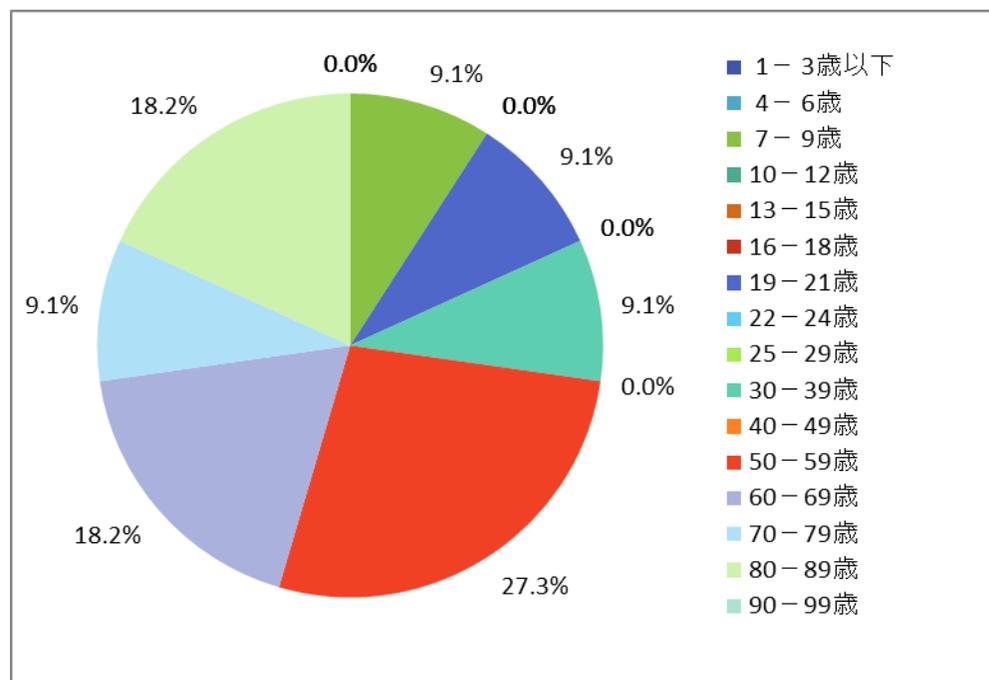
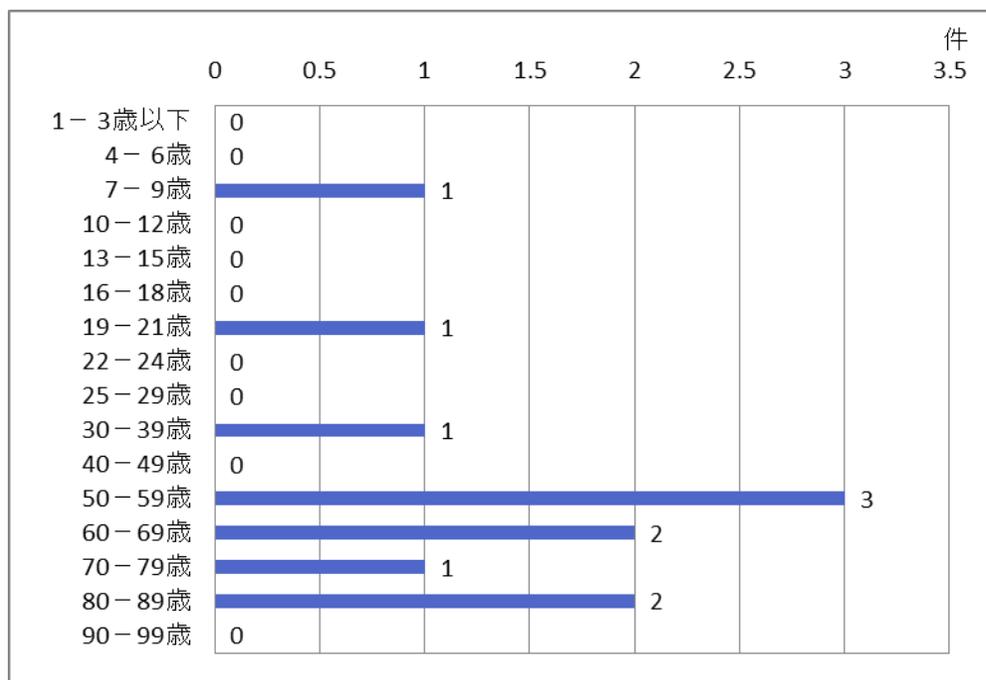
- ・死亡事故件数の自転車運転者の年齢別を車種別にみると、「大型」では「25-29歳」が最も多く5件(16.1%)となっている。
- ・次いで「50-59歳」及び「80-89歳」がそれぞれ4件(12.9%)、「16-18歳」、「30-39歳」及び「40-49歳」がそれぞれ3件(9.7%)等と続いている。
- ・21歳までの若年層の全10件の内訳をみると、「大型」8件(80.0%)となっており、大きな割合を占めている。



ⅩⅡ. H27年第3四半期死亡事故データ(対自転車死亡事故(第1当事者))

(2) 中型

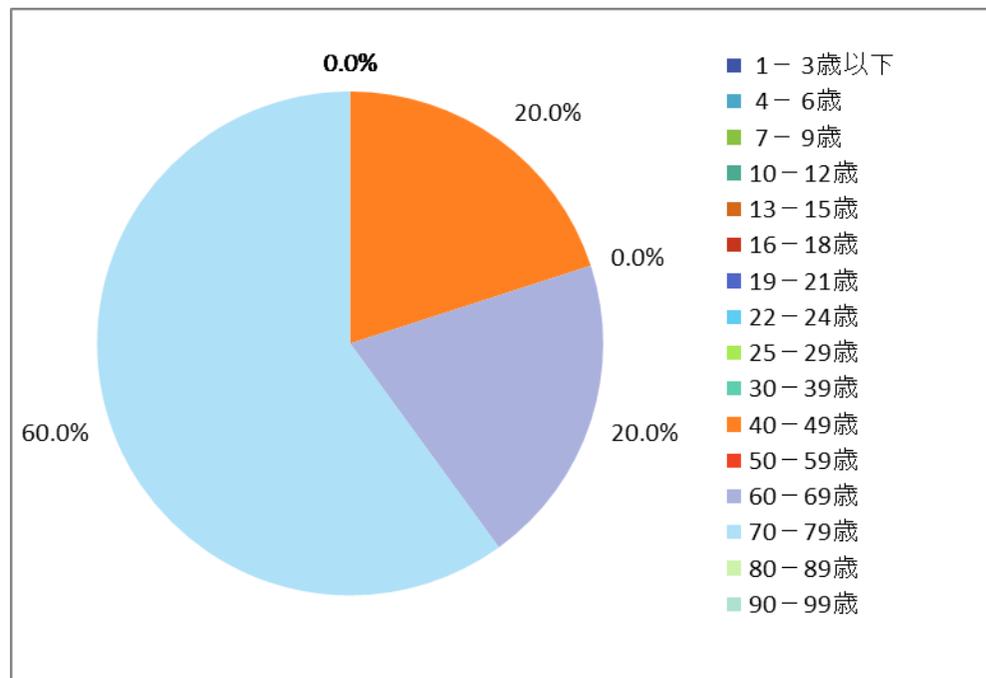
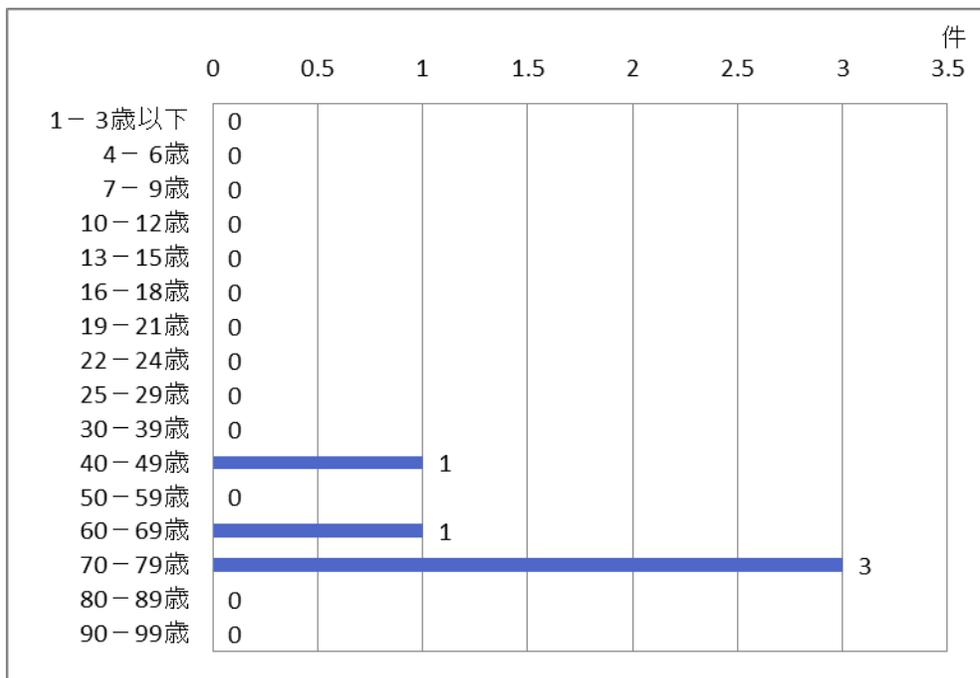
- ・死亡事故件数の自転車運転者の年齢別を車種別にみると、「中型」では「50-59歳」が最も多く3件(27.3%)となっている。
- ・次いで「60-69歳」及び「80-89歳」がそれぞれ2件(18.2%)等と続いている。



ⅩⅡ. H27年第3四半期死亡事故データ(対自転車死亡事故(第1当事者))

(3) 普通

- 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「70-79歳」3件(60.0%)、「40-49歳」及び「60-69歳」がそれぞれ1件(20.0%)となっている。



ⅩⅡ. H27年第3四半期死亡事故データ(対自転車死亡事故(第1当事者))

5. 事故類型別自転車運転者の年齢別

- 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、「等速 直進」－「50-59歳」及び「左折」－「25-29歳」が最も多く、それぞれ4件となっている。
- 「直進 等速」の自転車運転者の年齢層は30歳代以上の年齢層となっているが、「左折」は若年から高齢者まで幅広く分布している。

