

平成29年 1～3月の  
交通事故統計分析結果  
～ 発生地別 ～

2017年8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を樹立することで、より確実に事業用トラック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を元に、発生地別、車両区分別等、詳細に交通事故分析を行ったものを公表することとしたものである。

尚、平成29年3月12日の「準中型」免許区分新設に伴い「中型」以下の車両総重量区分が変更されたため、関連するデータの対前年同期比は参考値とする。

※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（H29年の1～3月）のうち事業用貨物自動車（軽を除く）が第1当事者となった死亡事故

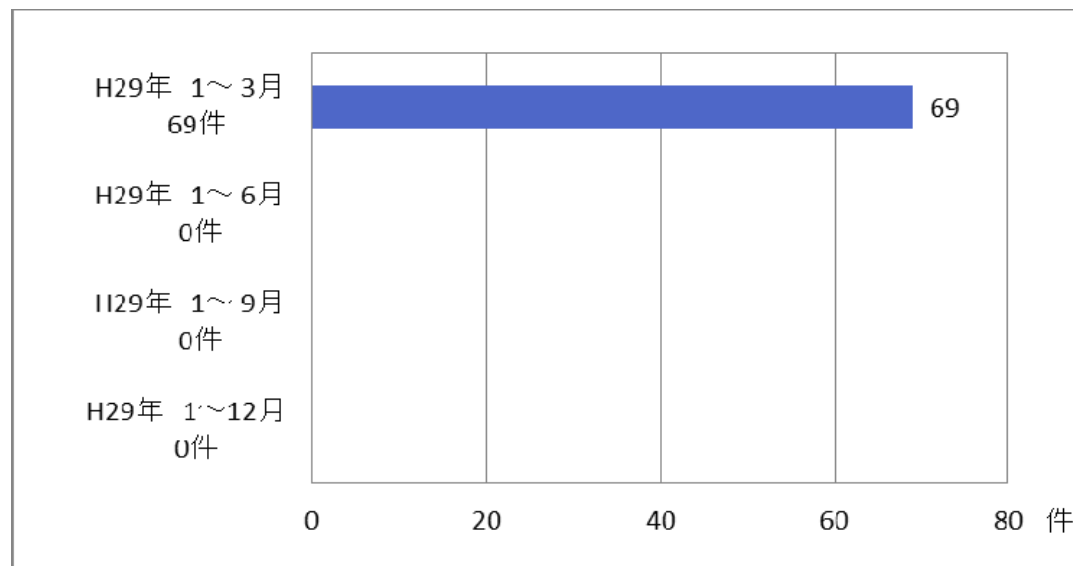
## Ⅱ. H29年1～3月死亡事故データの傾向

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. H29年1～3月死亡事故データの傾向

### 1. 事故件数

- ・H29年1～3月の死亡事故件数は69件となっている。
- ・当該ペースで死亡事故件数が推移し、年間276件（69件×4）となった場合、営業用トラック1,265,079台（平成29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「2.2」となり、平成28年の「2.1」（平成27年は「2.5」）に対して0.1ポイントの増加に転じることとなる。
- ・「トラック事業における総合安全プラン2009」の目標である「2.0」達成のためには、更なる事故防止対策が急務である。

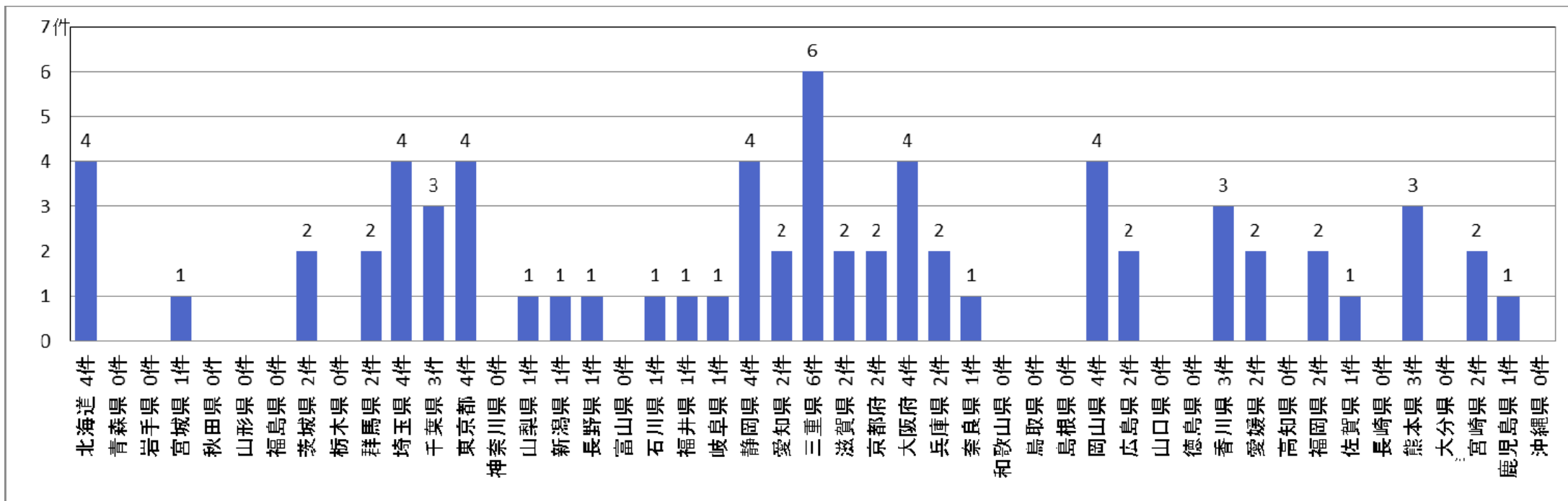


## Ⅱ. H29年1～3月死亡事故データの傾向

### 2. 発生地別

- ・H29年1～3月の発生地別死亡事故件数の多い県をみると、「三重県」が最も多く6件、次いで「北海道」、「埼玉県」、「東京都」、「静岡県」、「大阪府」、「岡山県」がそれぞれ4件と続いている。

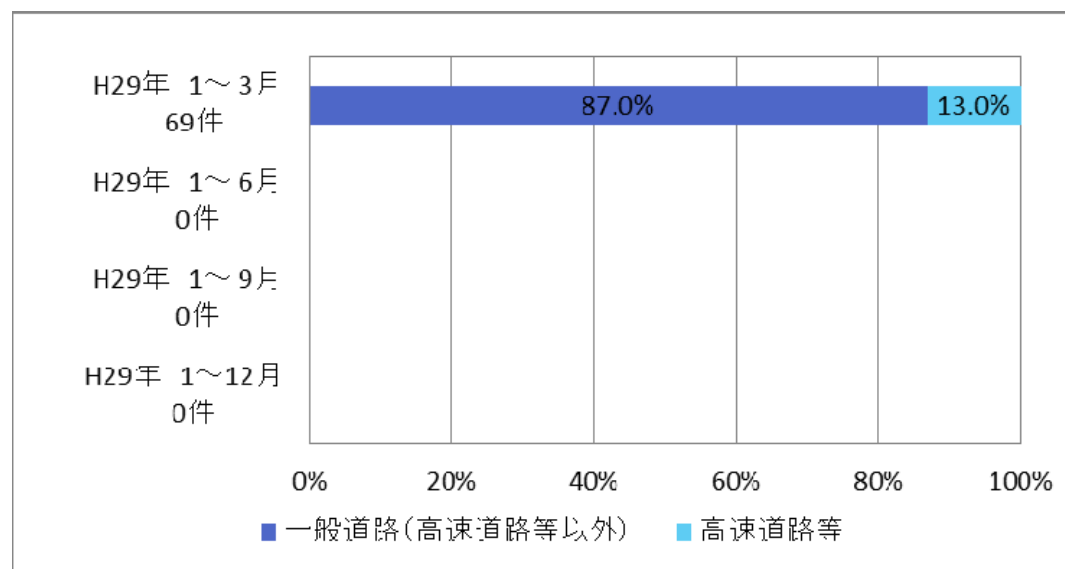
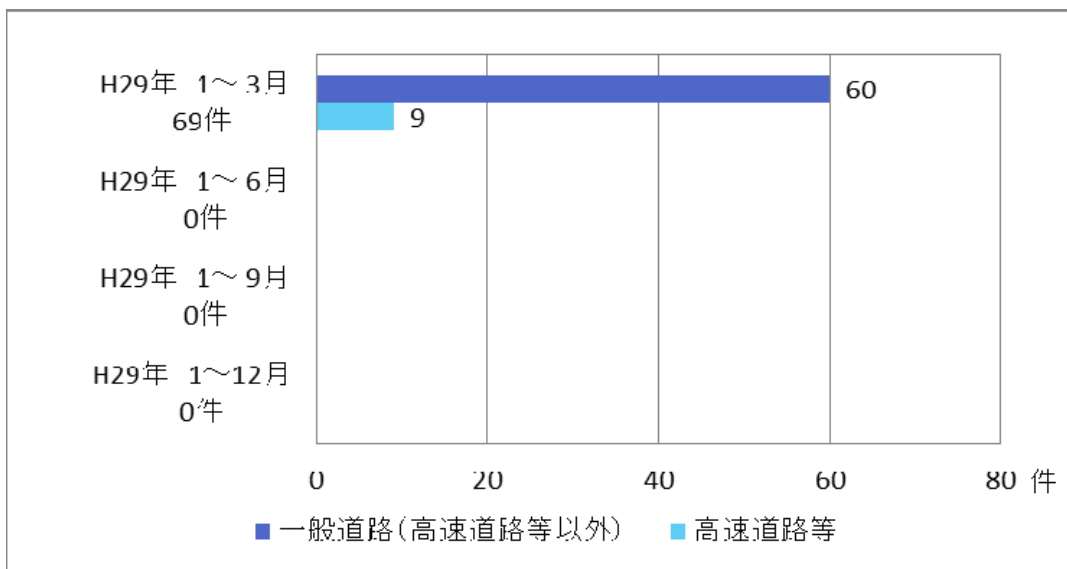
※対自転車の発生地別死亡事故件数については、P87 に別掲。



## Ⅱ. H29年1～3月死亡事故データの傾向

### 3. 道路区分別

・H29年1～3月の傾向をみると、「一般道路（高速道路等以外）」が最も多く60件（87.0%）と9割近くを占めている。

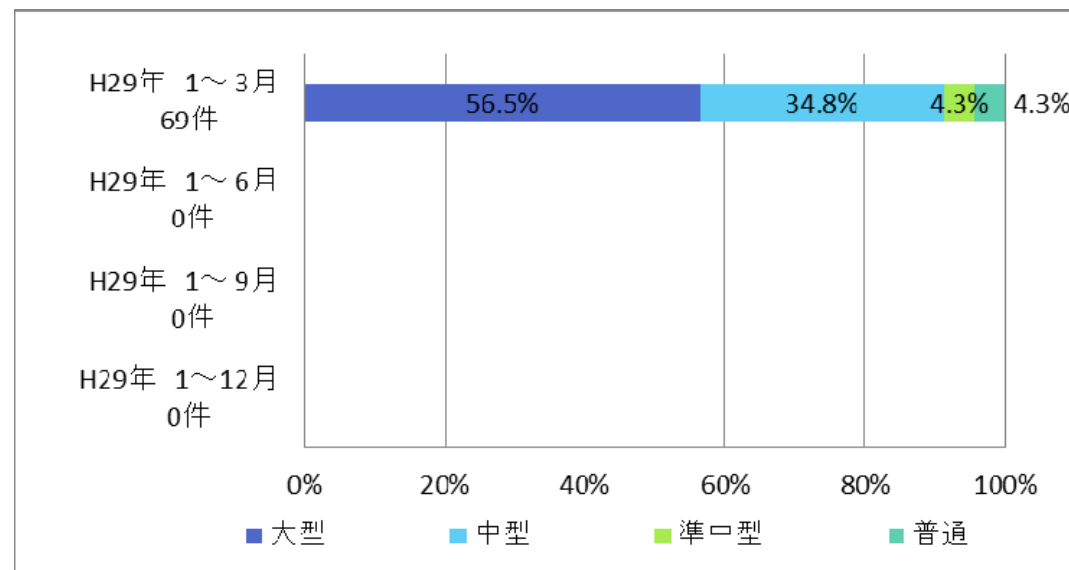
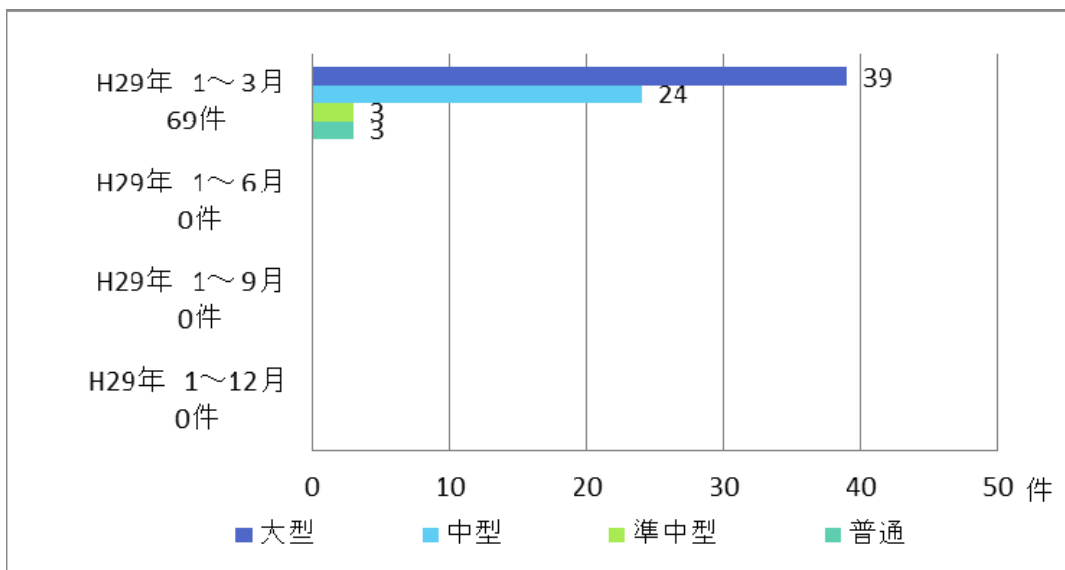


## Ⅱ. H29年1～3月死亡事故データの傾向

### 4. 車両区分別

- ・H29年1～3月の傾向をみると、「大型」が最も多く39件（56.5%）と6割近くを占めている。
- ・次いで「中型」24件（34.8%）、「準中型」及び「普通」がそれぞれ3件（4.3%）と続いている。

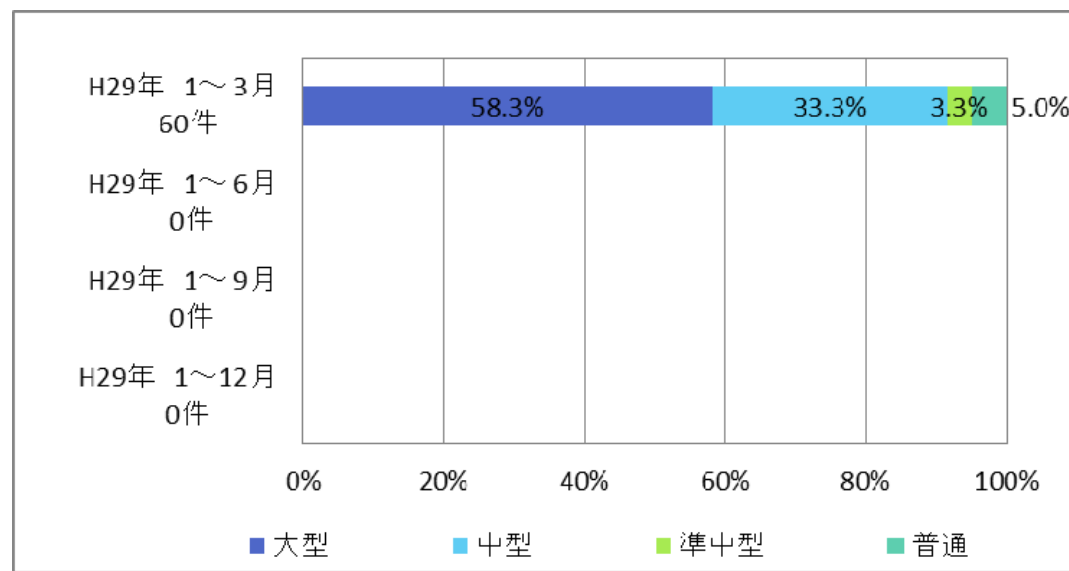
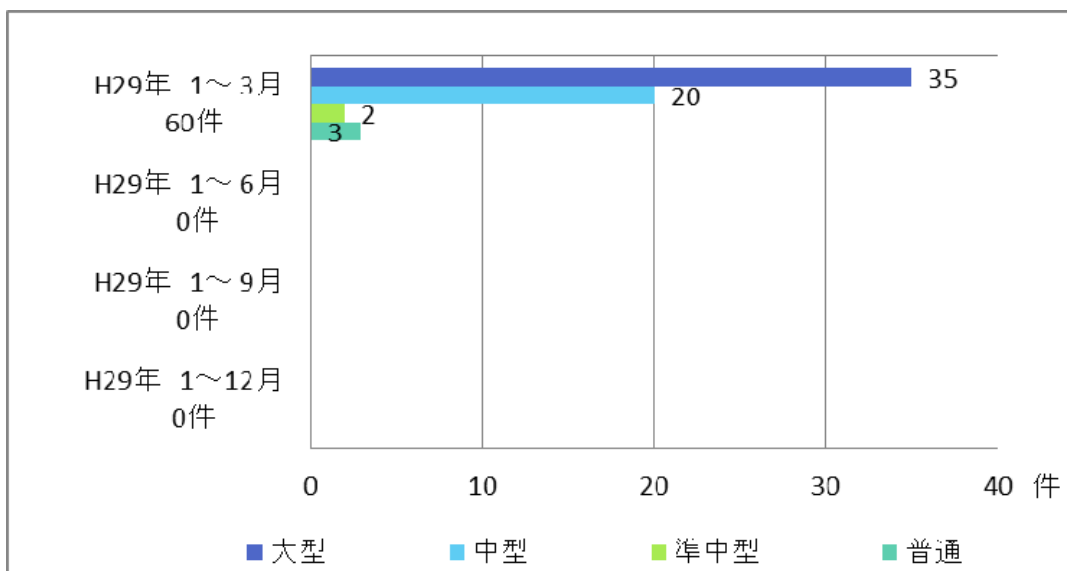
※対自転車の車両区分別死亡事故件数については、P88 に別掲。



## Ⅱ. H29年1～3月死亡事故データの傾向

### (1) 一般道路上での車両区分

・H29年1～3月の傾向をみると、「大型」が最も多く35件（58.3%）と6割近くを占めている。

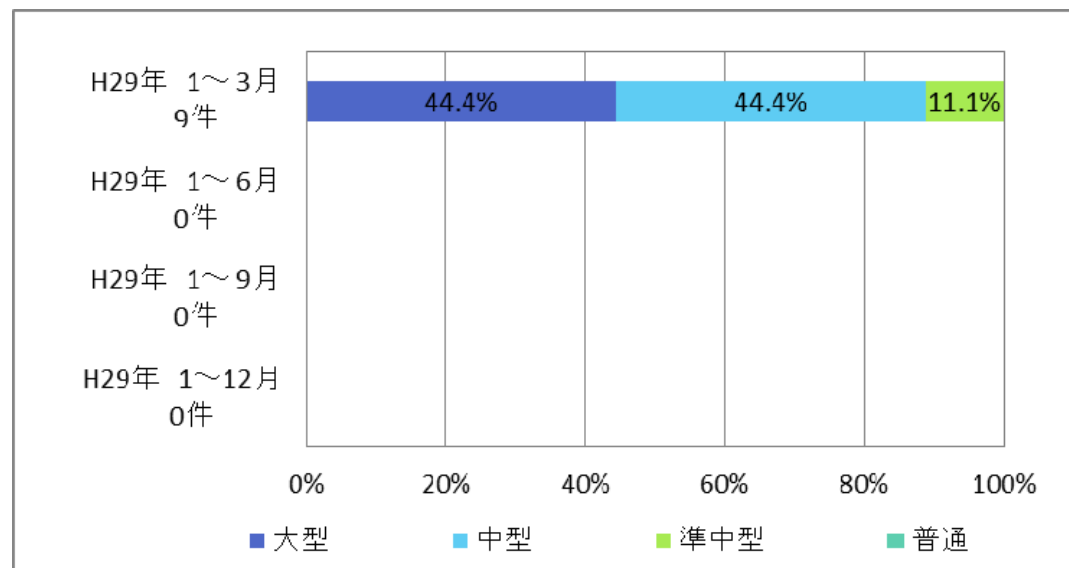
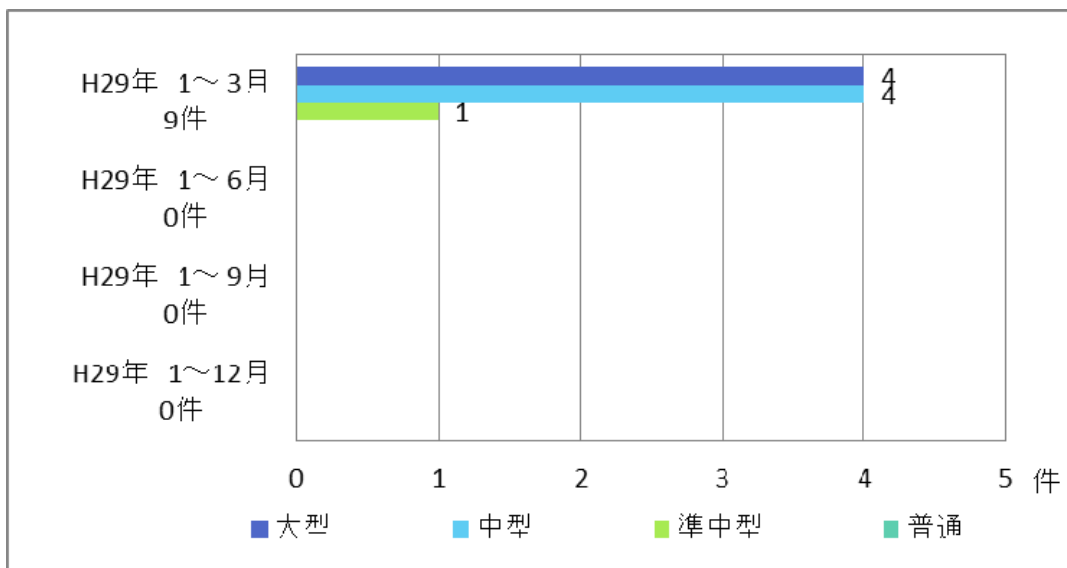




## Ⅱ. H29年1～3月死亡事故データの傾向

### (2) 高速道路上での車両区分

・H29年1～3月の傾向をみると、「大型」及び「中型」が最も多く、それぞれ4件（44.4%）と4割以上を占めている。

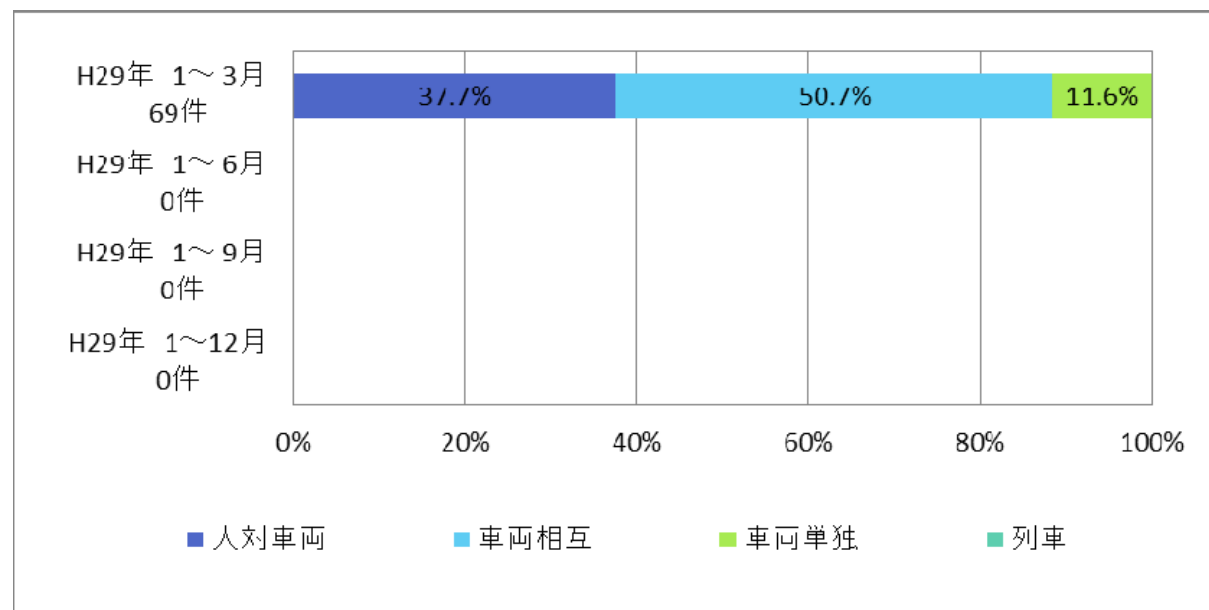
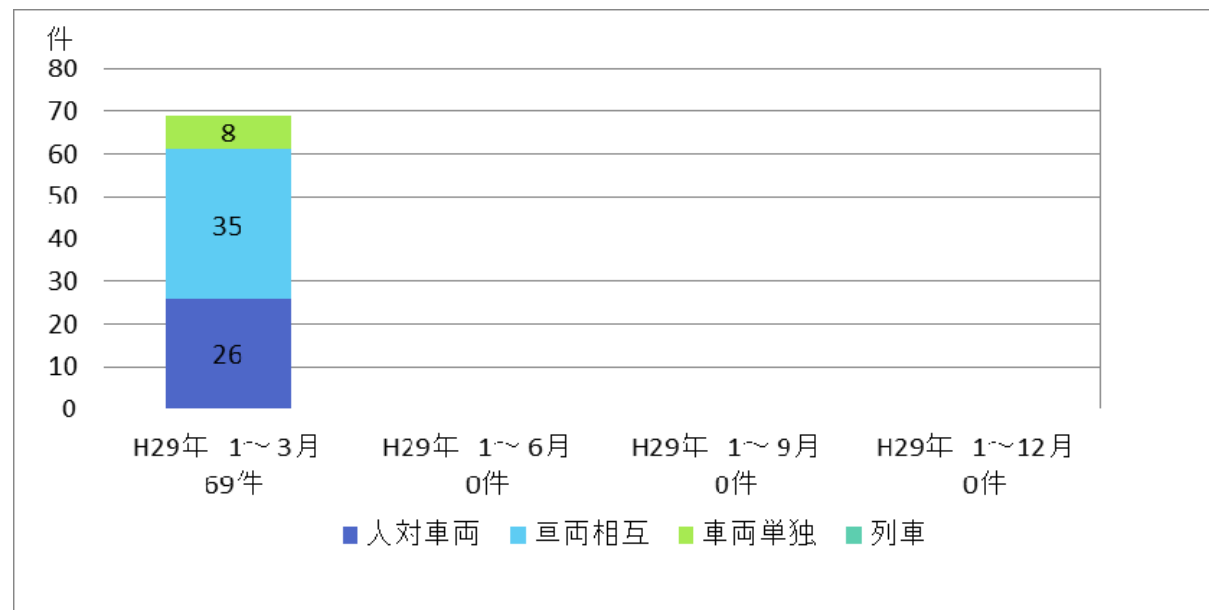


## Ⅱ. H29年1～3月死亡事故データの傾向

### 5. 事故類型別

- ・H29年1～3月の傾向をみると、「車両相互」が最も多く35件（50.7%）と半数以上を占めている。
- ・次いで「人対車両」26件（37.7%）、「車両単独」8件（11.6%）と続いている。

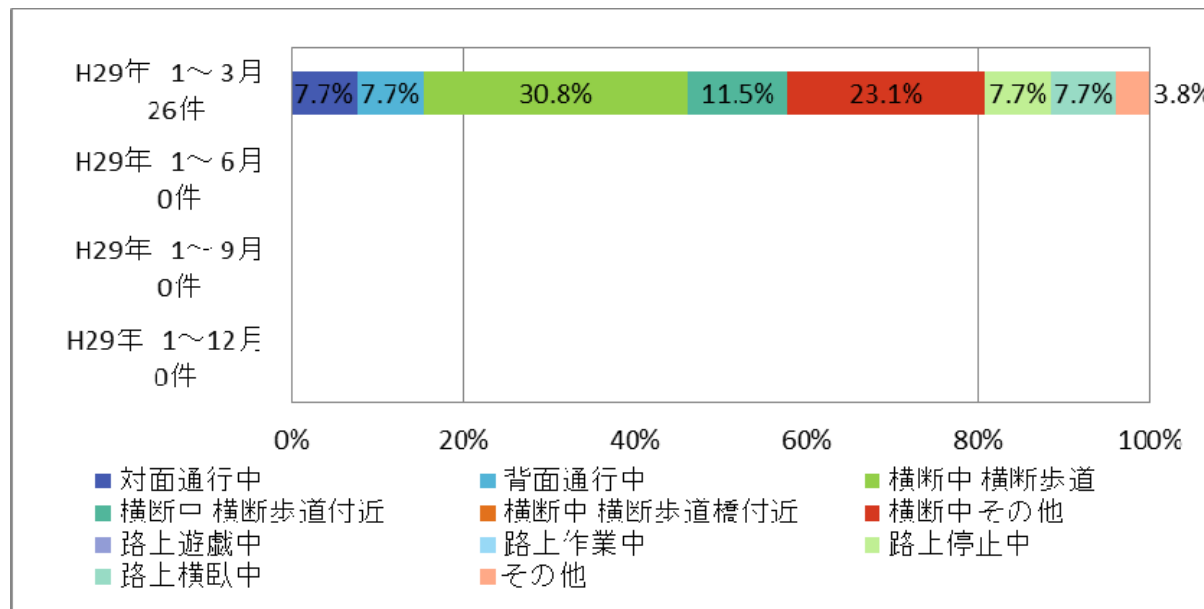
※「車両相互」での第二当事者となる「車両」には、道路交通法上の「軽車両」である自転車等を含む。



## Ⅱ. H29年1～3月死亡事故データの傾向

### (1) 人対車両

- ・ H29年1～3月の傾向をみると、「横断中 横断歩道」が最も多く8件（30.8％）となっている。
- ・ 次いで「横断中 その他」6件（23.1％）、「横断中 横断歩道付近」3件（11.5％）と続いている。
- ・ 「横断中」の事故が17件（65.4％）と7割近くを占めている。

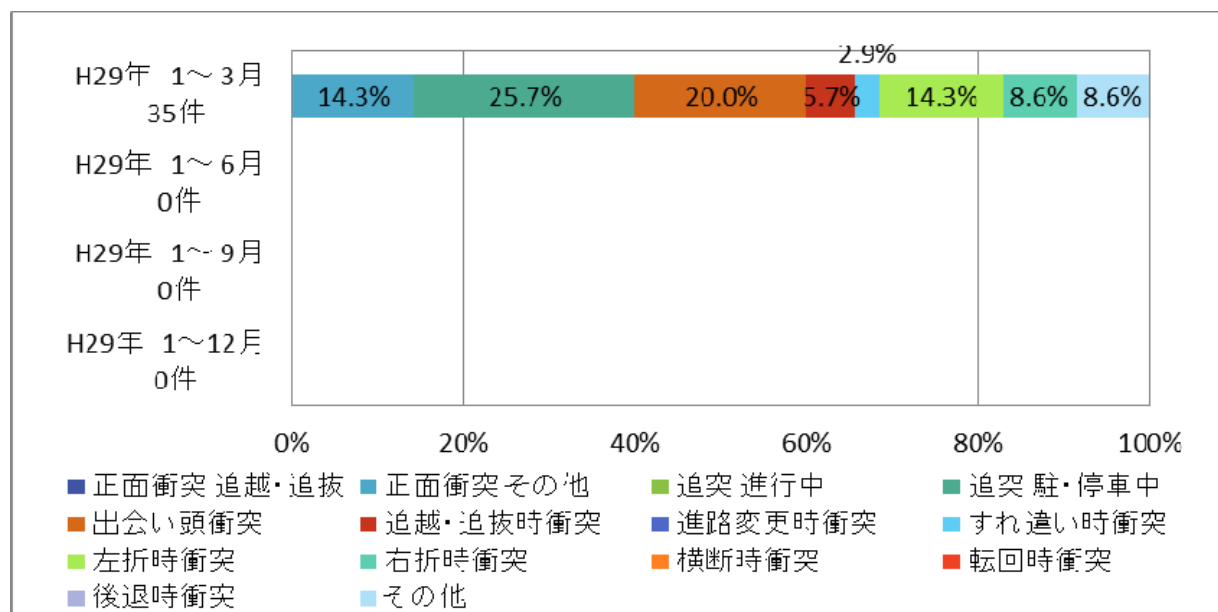


## Ⅱ . H29年1～3月死亡事故データの傾向

### (2) 車両相互

- ・ H29年1～3月の傾向をみると、「追突 駐・停車中」が最も多く9件（25.7%）となっている。
- ・ 次いで、「出会い頭衝突」7件（20.0%）、「正面衝突 その他」、「左折時衝突」がそれぞれ5件（14.3%）と続いている。

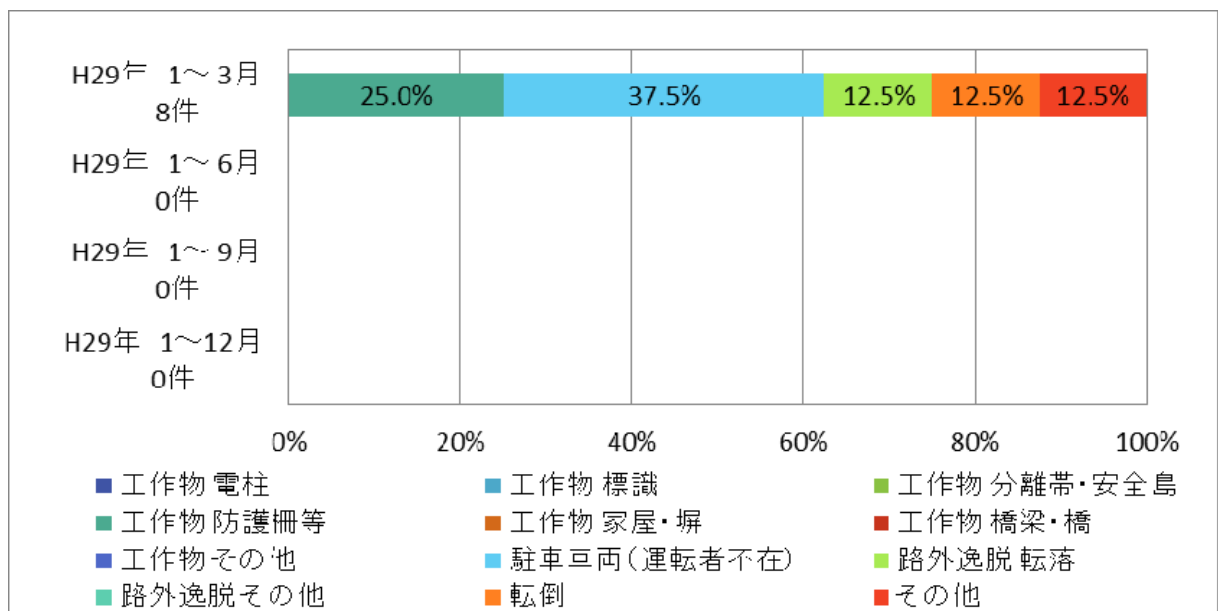
※「車両相互」での第二当事者となる「車両」には、道路交通法上の「軽車両」である自転車等を含む。  
 ※対自転車の事故類型別死亡事故件数については、P89～P93に別掲。



## Ⅱ . H29年1～3月死亡事故データの傾向

### (3) 車両単独

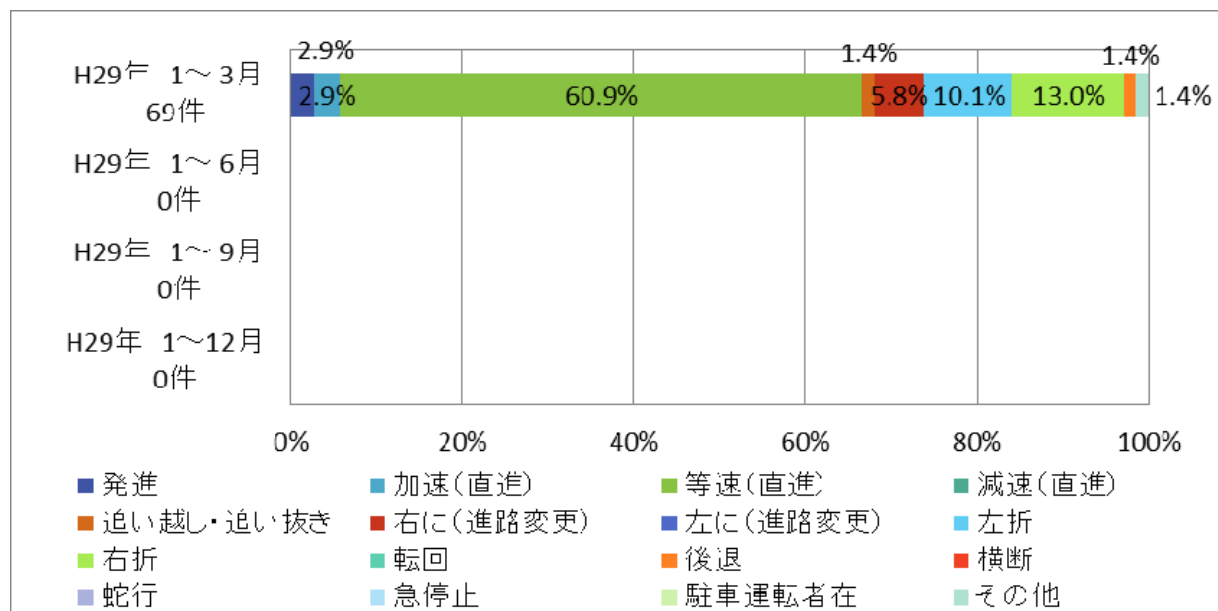
- ・ H29年1～3月の傾向をみると「駐車車両（運転者不在）」が最も多く3件（37.5%）となっている。
- ・ 次いで「工作物 防護柵等」2件（25.0%）と続いている。



## Ⅱ. H29年1～3月死亡事故データの傾向

### 6. 行動類型別

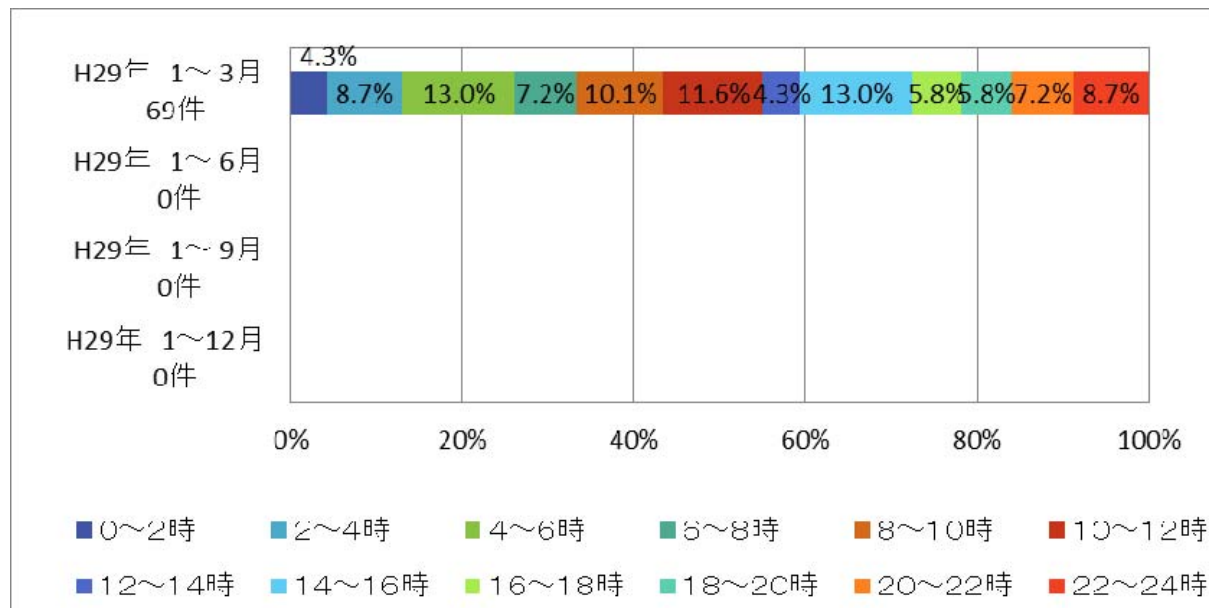
- ・H29年1～3月の傾向をみると、「等速（直進）」が最も多く42件（60.9%）と6割以上を占めている。
- ・次いで「右折」9件（13.0%）、「左折」7件（10.1%）と続いている。



## Ⅱ. H29年1～3月死亡事故データの傾向

### 7. 時間帯別

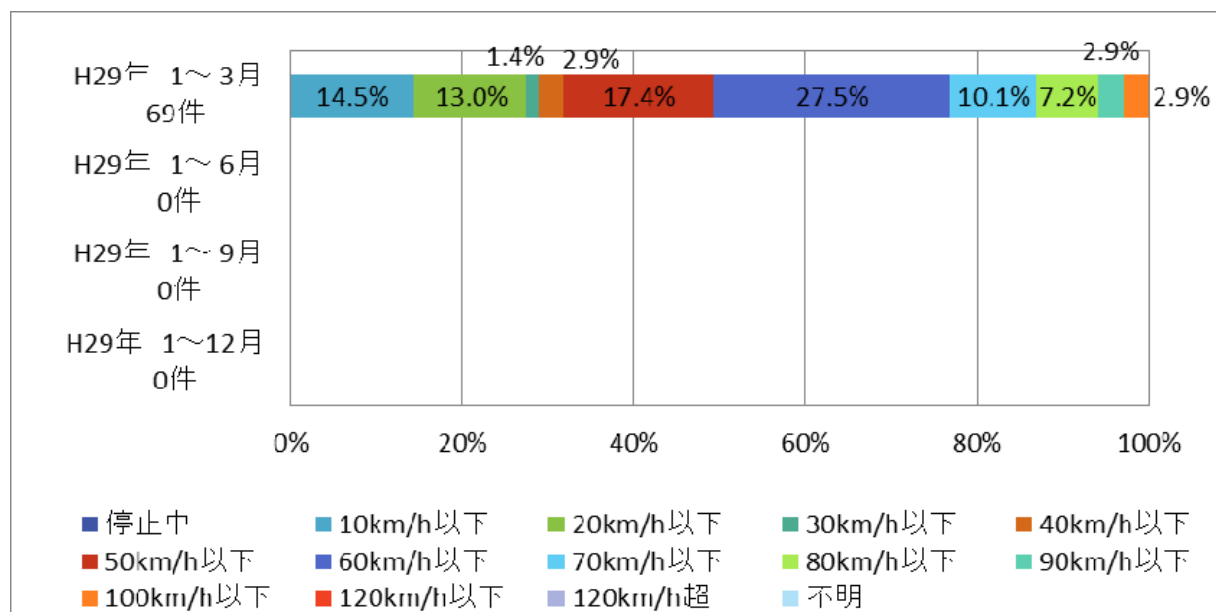
- ・H29年1～3月の傾向をみると、「4～6時」、「14～16時」が最も多く、それぞれ9件（13.0%）となっている。
- ・次いで「10～12時」8件（11.6%）、「8～10時」7件（10.1%）と続いている。
- ・「22～6時」までの深夜早朝の時間帯で全体の3割以上を占めている。



## Ⅱ. H29年1～3月死亡事故データの傾向

### 8. 危険認知速度別

- ・ H29年1～3月の傾向をみると、「60km/h以下」が最も多く19件（27.5%）となっている。
- ・ 次いで「50km/h以下」12件（17.4%）、「10km/h以下」10件（14.5%）と続いている。



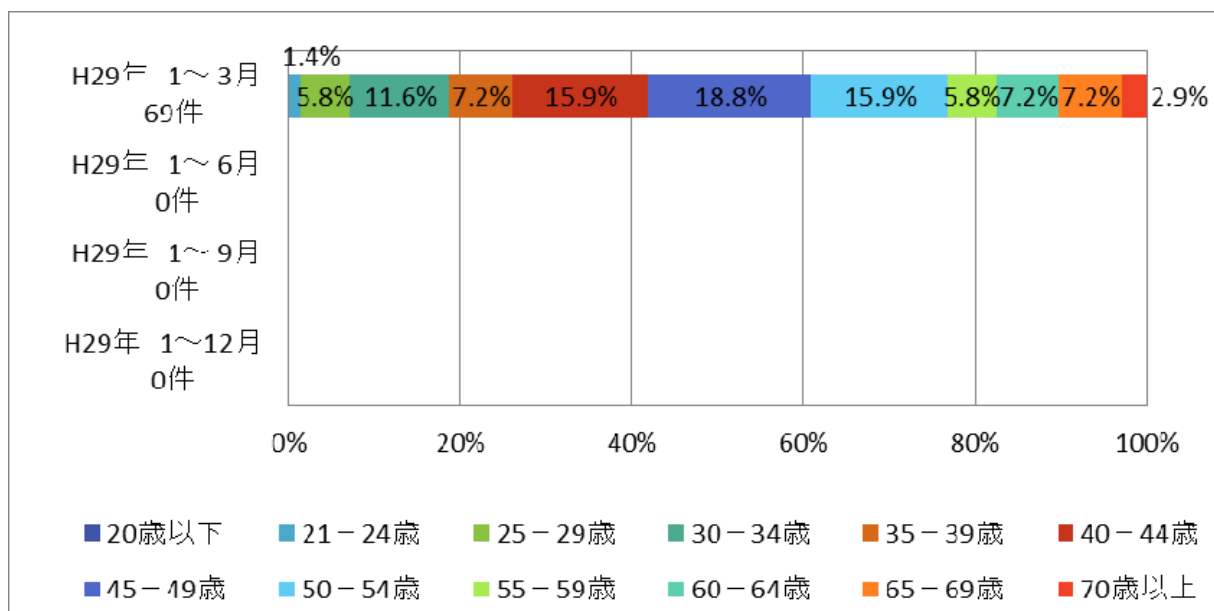


## Ⅱ. H29年1～3月死亡事故データの傾向

### 9. 年齢層別

- ・H29年1～3月の傾向をみると、「45-49歳」が最も多く13件（18.8%）となっている。
- ・次いで「40-44歳」、「50-54歳」がそれぞれ11件（15.9%）と続いている。
- ・「40代」が24件（34.7%）となっている。「60歳以上」は12件（17.4%）となっている。

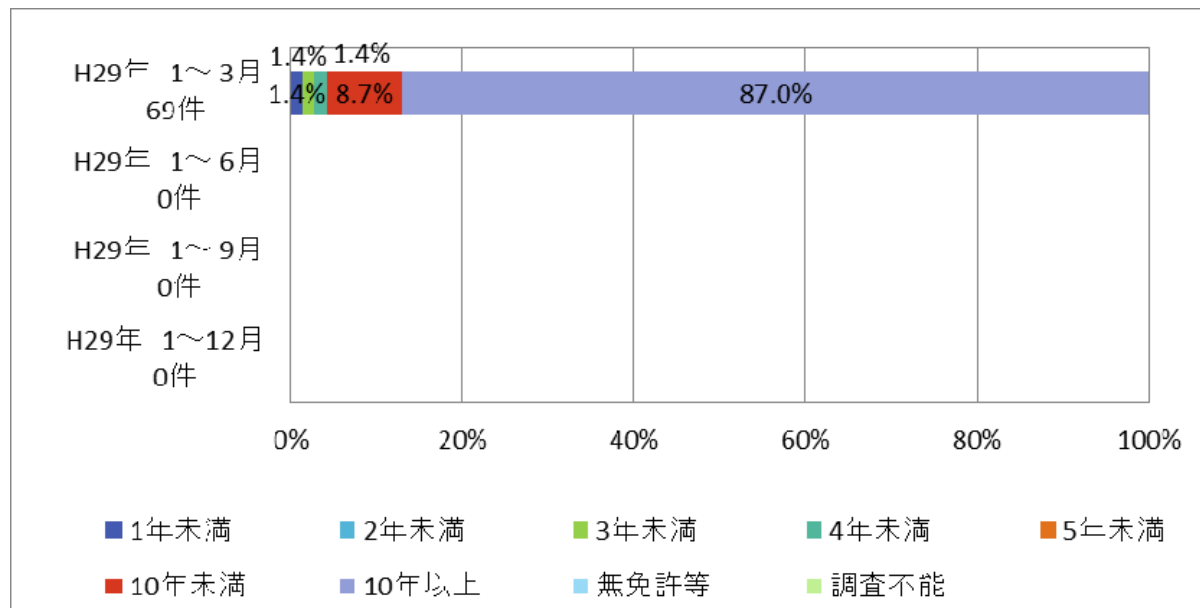
※対自転車の死亡事故における自転車運転者の年齢別死亡事故件数については、P94～P99に別掲。



## Ⅱ. H29年1～3月死亡事故データの傾向

### 10. 運転免許取得年数別

- ・H29年1～3月の傾向をみると、「10年以上」が最も多く60件（87.0%）と9割近くを占めている。



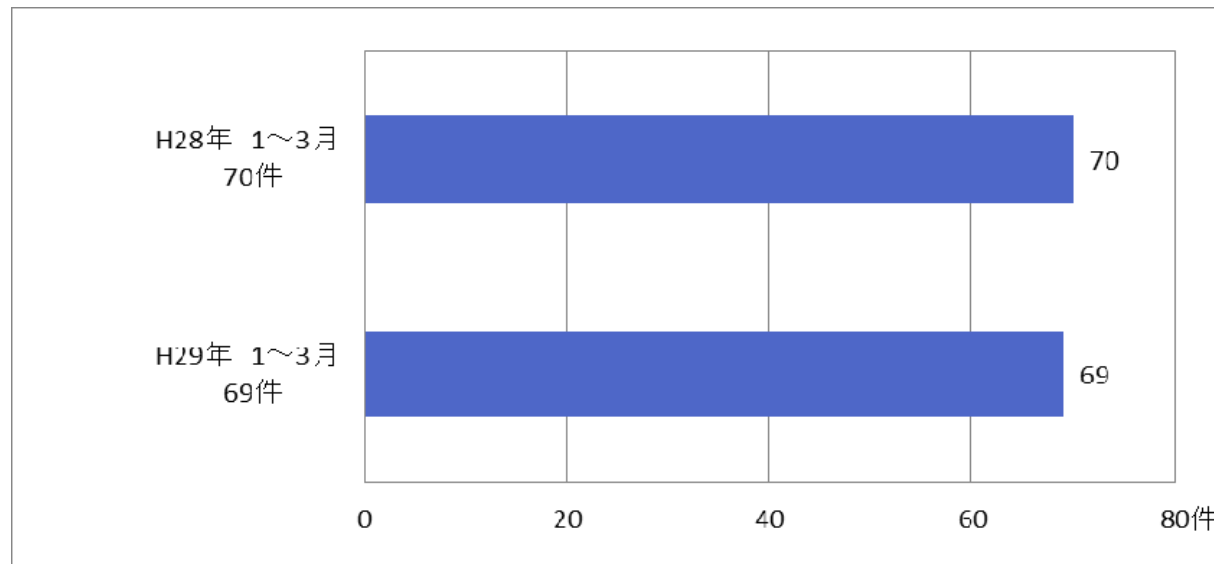
### Ⅲ. H29年1～3月死亡事故データの傾向(対前年同期比)

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. H29年1～3月死亡事故データの傾向(対前年同期比)

### 1. 事故件数

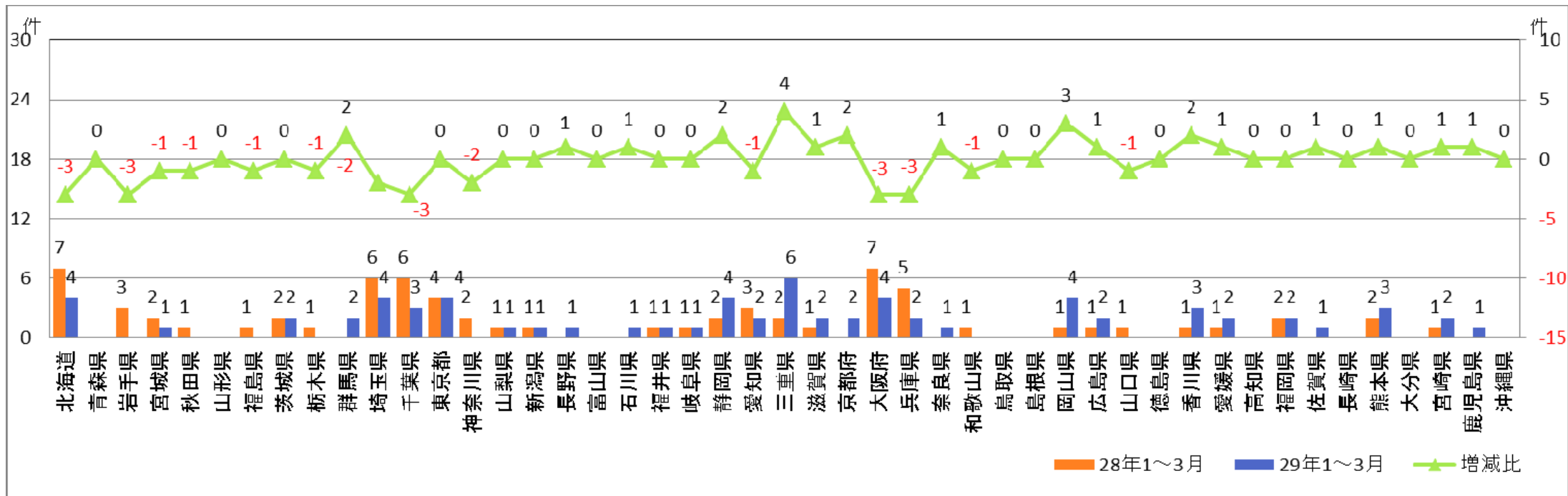
- ・H28年1～3月の死亡事故件数と比較すると△1件となっている。



# Ⅲ. H29年1～3月死亡事故データの傾向(対前年同期比)

## 2. 発生地別

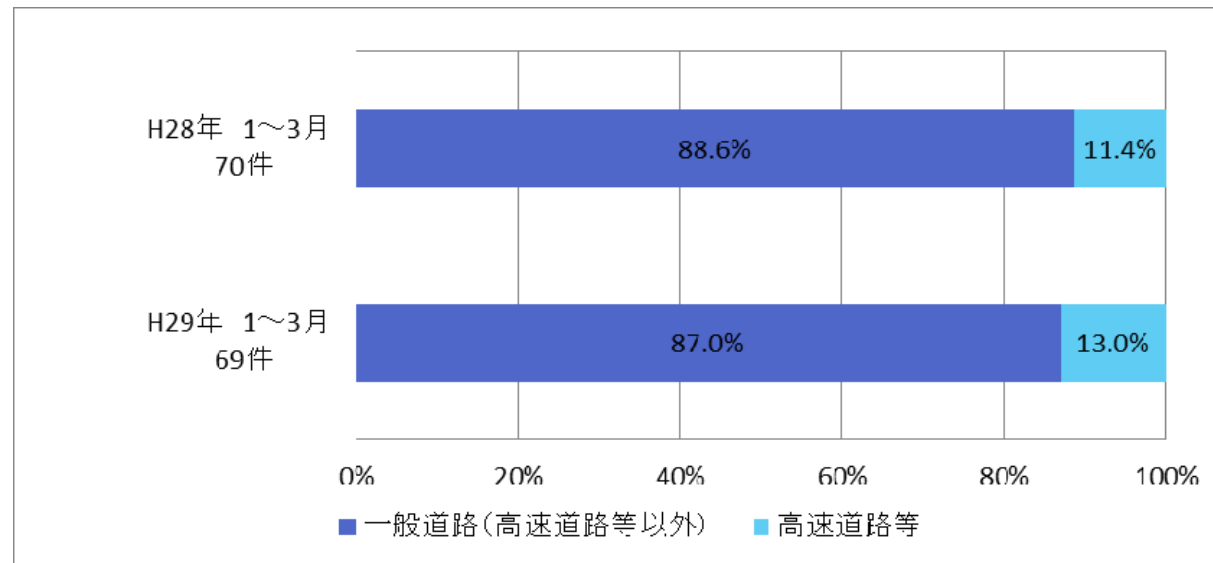
- ・H28年1～3月の発生地別死亡事故件数と比較すると、「三重県」が最も多く+4件となっている。次いで「岡山県」が+3件、「群馬県」、「静岡県」、「京都府」及び「香川県」がそれぞれ+2件となっている。
- ・一方、「北海道」、「岩手県」、「千葉県」、「大阪府」及び「兵庫県」が最も少なくなっており、△3件となっている。



## Ⅲ. H29年1～3月死亡事故データの傾向(対前年同期比)

### 3. 道路区分別

- ・H28年1～3月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△1.6%となっている。



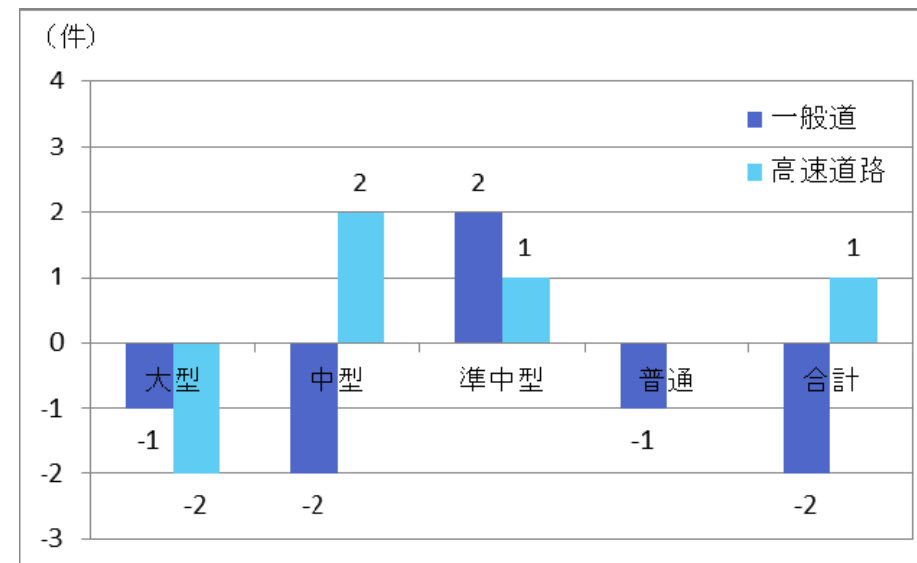
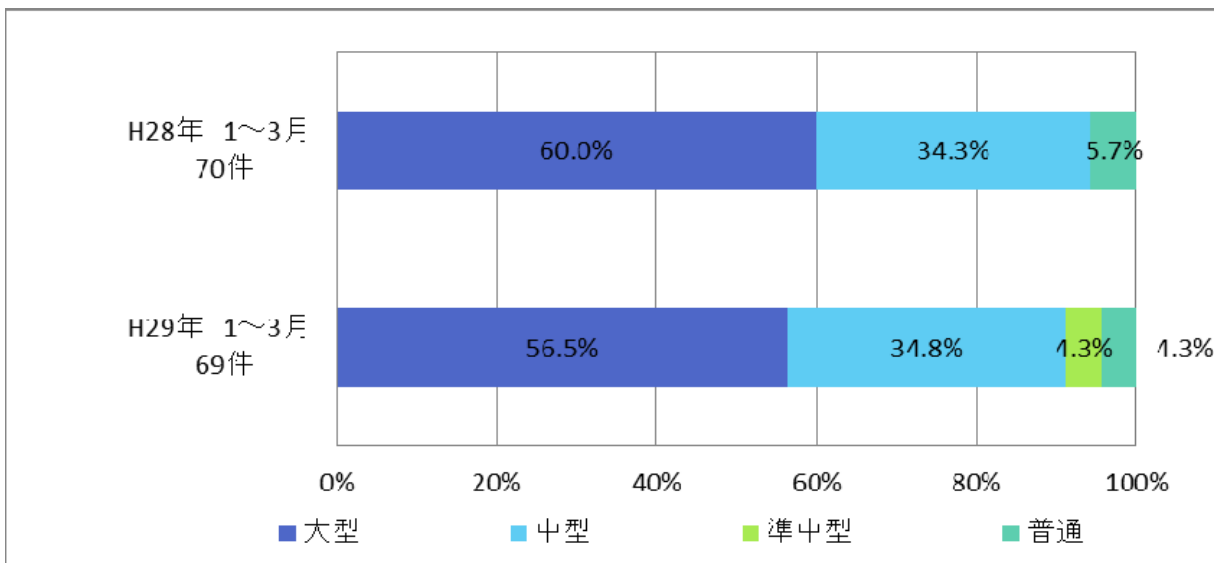
# Ⅲ. H29年1～3月死亡事故データの傾向(対前年同期比)

## 4. 車両区分別

- ・H28年1～3月の死亡事故割合と比較すると、「大型」は△3.5%となっている。
- ・件数の増減をみると、「大型」は「一般道路」、「高速道路」共に減少しており、合計で△3件となっている。「中型」は「一般道路」では減少しているが「高速道路」では増加している。「普通」は「一般道」で減少している。

※平成29年3月12日の「準中型」免許区分新設に伴い「中型」以下の車両総重量区分が変更されたため、「大型」以外は参考値。

平成28年まで	平成29年3月12日から
大型 車両総重量11t以上	大 型 車両総重量11t以上
中型 車両総重量5t以上11t未満	中 型 車両総重量7.5t以上11t未満
小型 車両総重量5t未満	準中型 車両総重量3.5t以上7.5t未満
	小型 車両総重量3.5t未満

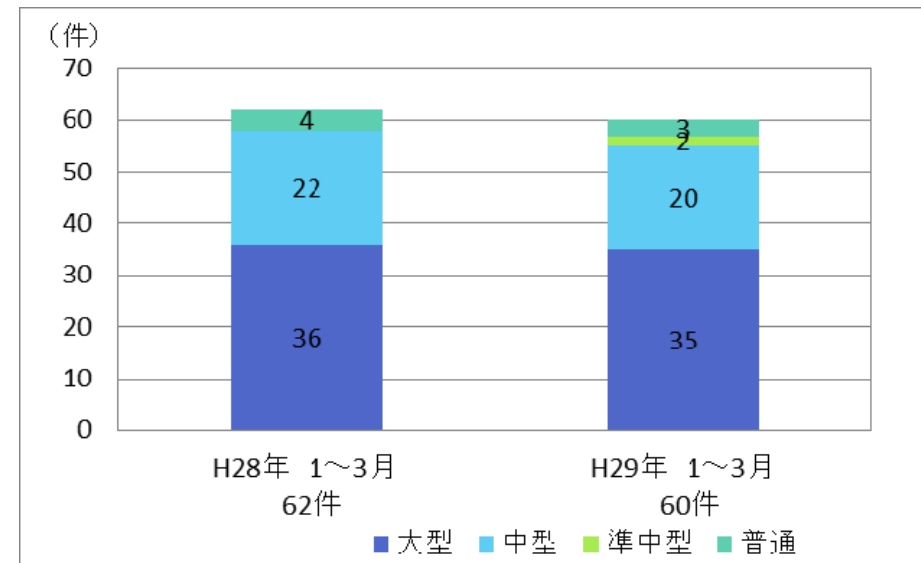
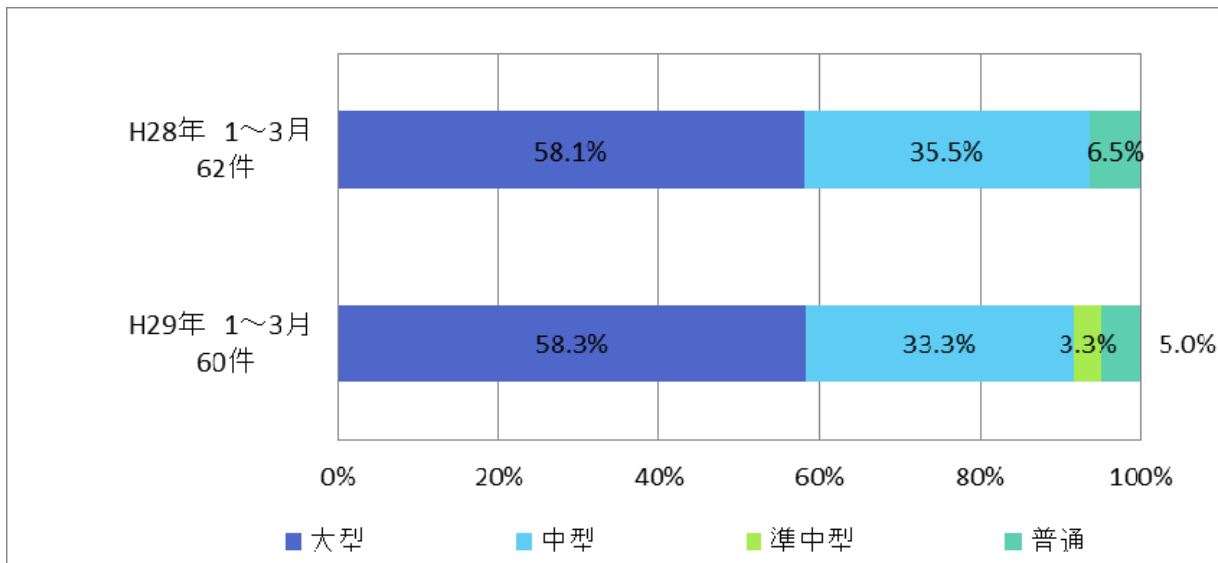


# Ⅲ. H29年1～3月死亡事故データの傾向(対前年同期比)

## (1) 一般道路上での車両区分

- ・H28年1～3月の死亡事故割合と比較すると、「大型」は+0.2%、「中型」は△2.2%、「普通」は△1.5%となっている。
- ・件数の増減をみると△2件となっており、車両区分別にみると「大型」は△1件、「中型」は△2件、「普通」は△1件となっている。

※平成29年3月12日の「準中型」免許区分新設に伴い「中型」以下の車両総重量区分が変更されたため、「大型」以外は参考値。



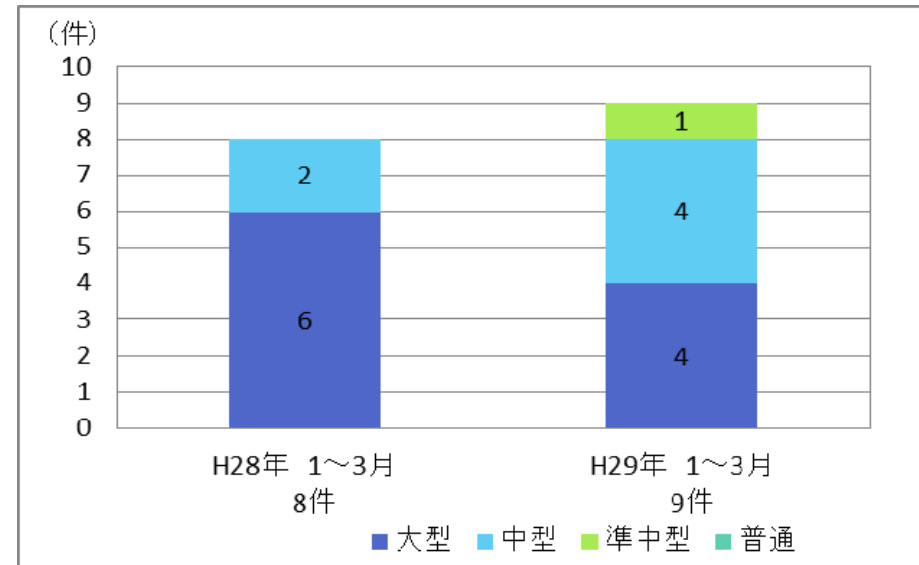
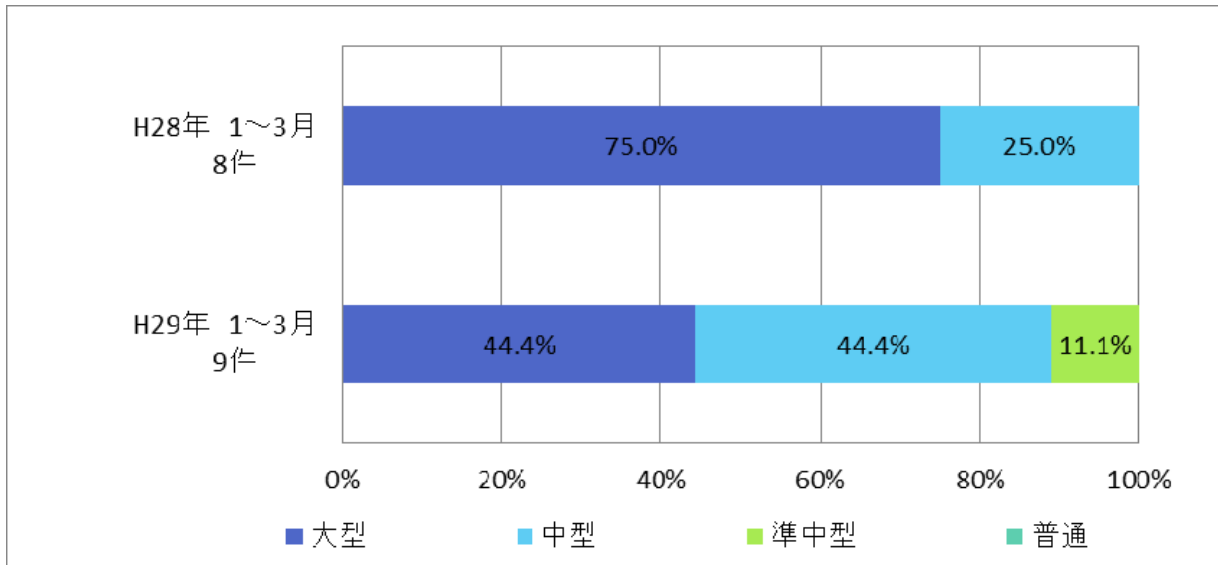


# Ⅲ. H29年1～3月死亡事故データの傾向(対前年同期比)

## (2) 高速道路上での車両区分

- ・ H28年1～3月の死亡事故割合と比較すると、「大型」は△30.6%、「中型」は+19.4%となっている。
- ・ 件数の増減をみると+1件となっており、車両区分別にみると「大型」△2件、「中型」+2件となっている。

※平成29年3月12日の「準中型」免許区分新設に伴い「中型」以下の車両総重量区分が変更されたため、「大型」以外は参考値。

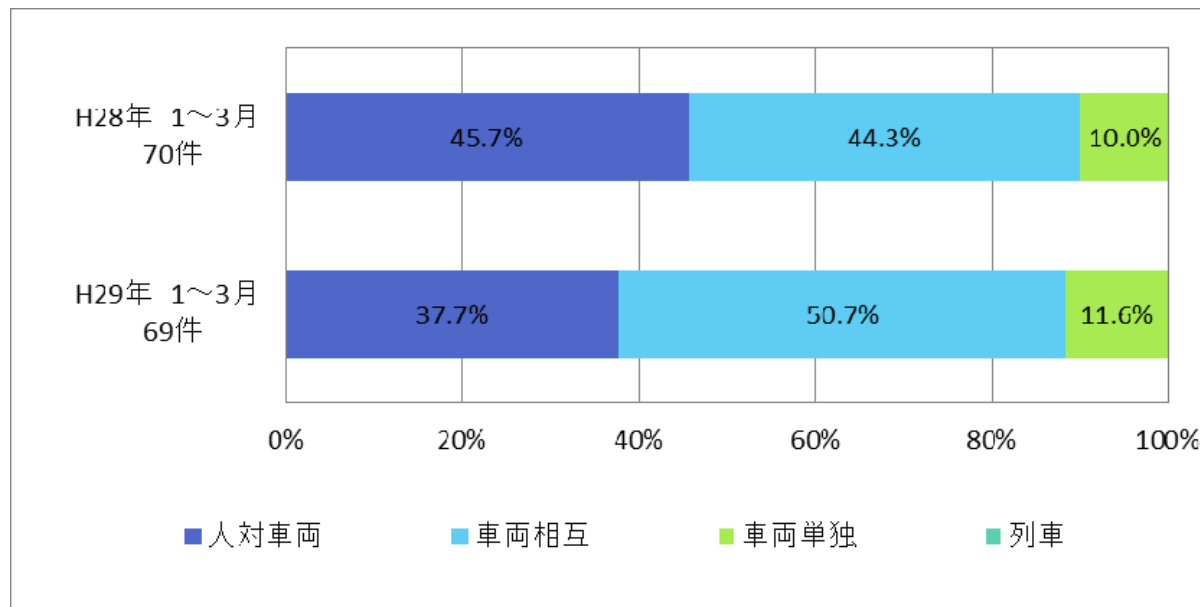


### Ⅲ. H29年1～3月死亡事故データの傾向(対前年同期比)

#### 5. 事故類型別

- ・H28年1～3月の死亡事故割合と比較すると、「人対車両」は△8.0%、「車両相互」は+6.4%、「車両単独」は+1.6%となっている。

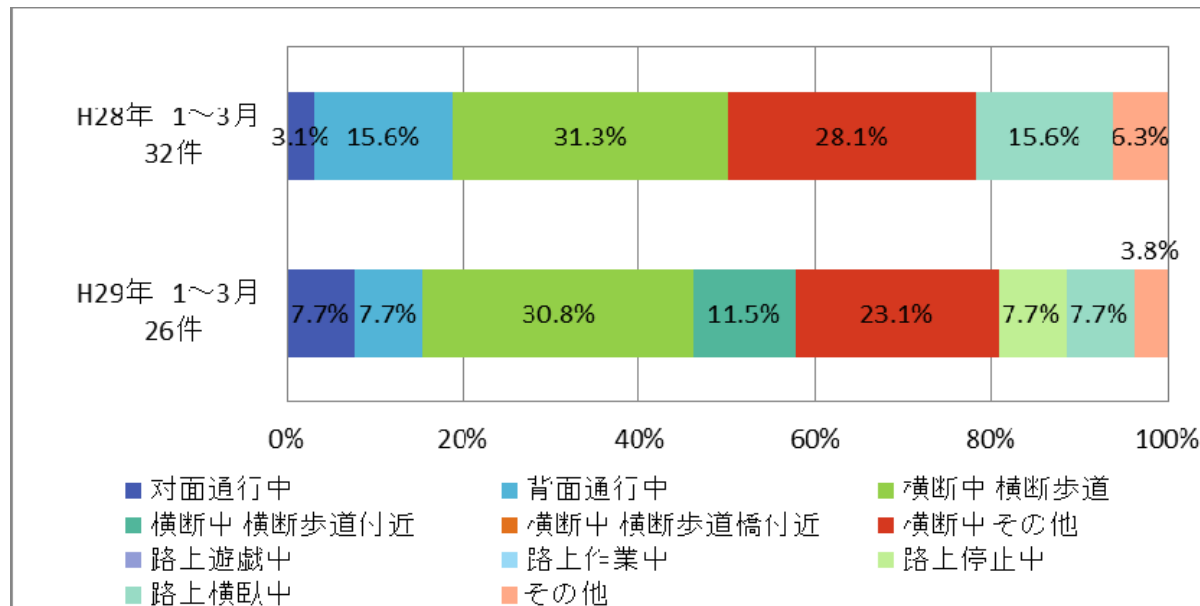
※「車両相互」での第二当事者となる「車両」には、道路交通法上の「軽車両」である自転車等を含む。



# Ⅲ. H29年1～3月死亡事故データの傾向(対前年同期比)

## (1) 人对車両

- H28年1～3月の死亡事故割合と比較すると、「横断中 横断歩道付近」は+11.5%、「路上停止中」は+7.7%、「対面通行中」は+4.6%となっている。
- 「背面通行中」、「路上横臥中」はそれぞれ△7.9%、「横断中 その他」は△5.0%となっている。

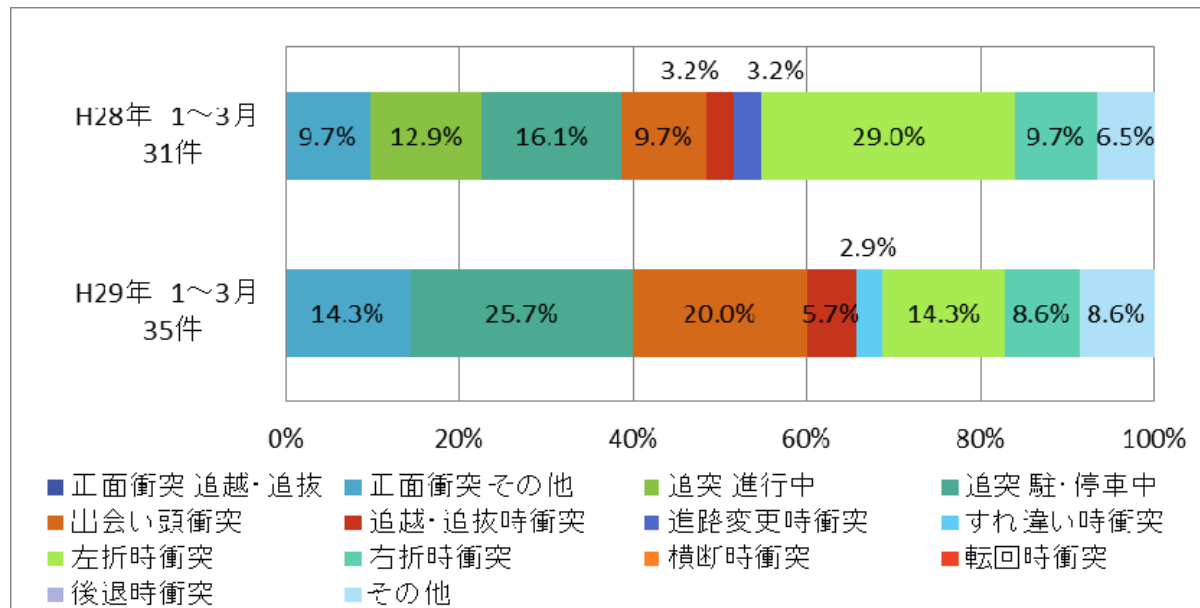


# Ⅲ. H29年1～3月死亡事故データの傾向(対前年同期比)

## (2) 車両相互

- ・ H28年1～3月の死亡事故割合と比較すると、「出会い頭衝突」は+10.3%、「追突 駐・停車中」は+9.6%となっている。
- ・ 「左折時衝突」は△14.7%、「追突 進行中」は△12.9%となっている。

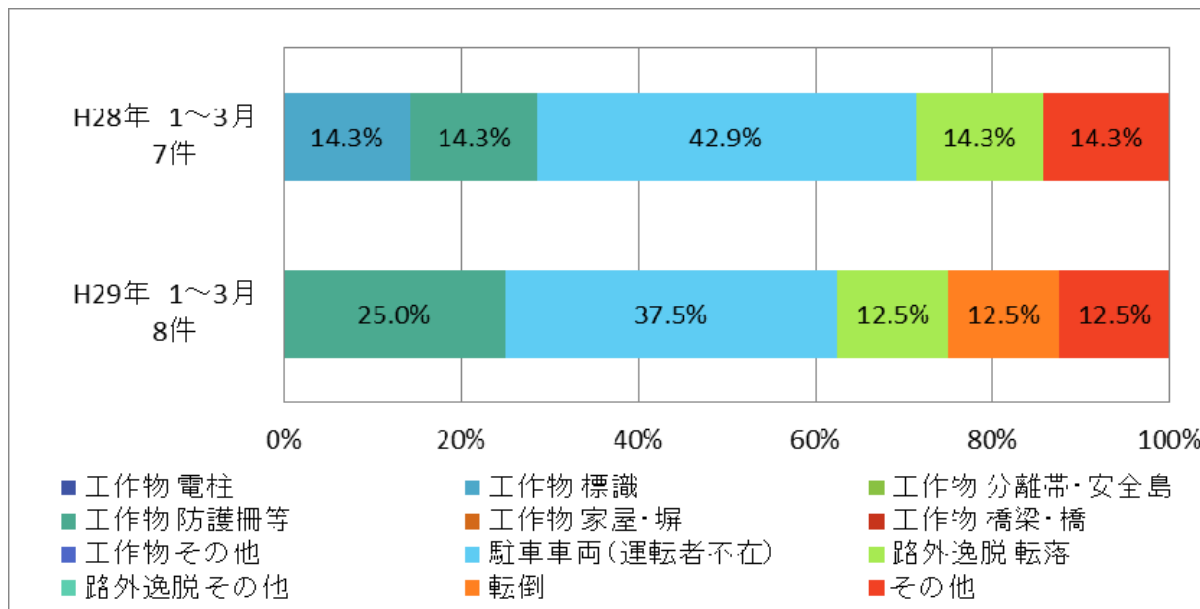
※ 「車両相互」での第二当事者となる「車両」には、道路交通法上の「軽車両」である自転車等を含む。



# Ⅲ. H29年1～3月死亡事故データの傾向(対前年同期比)

## (3) 車両単独

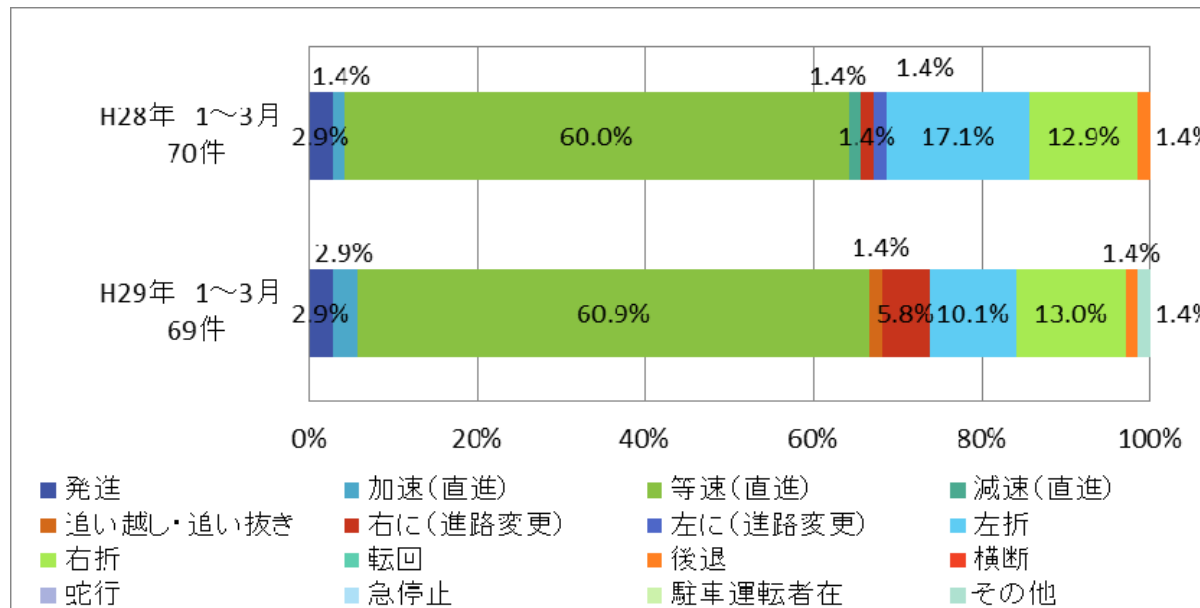
- ・ H28年1～3月の死亡事故割合と比較すると、「工作物 防護柵等」は+10.7%となっている。
- ・ 「工作物 標識」は△14.3%、「駐車車両(運転者不在)」は△5.4%となっている。



# Ⅲ. H29年1～3月死亡事故データの傾向(対前年同期比)

## 6. 行動類型別

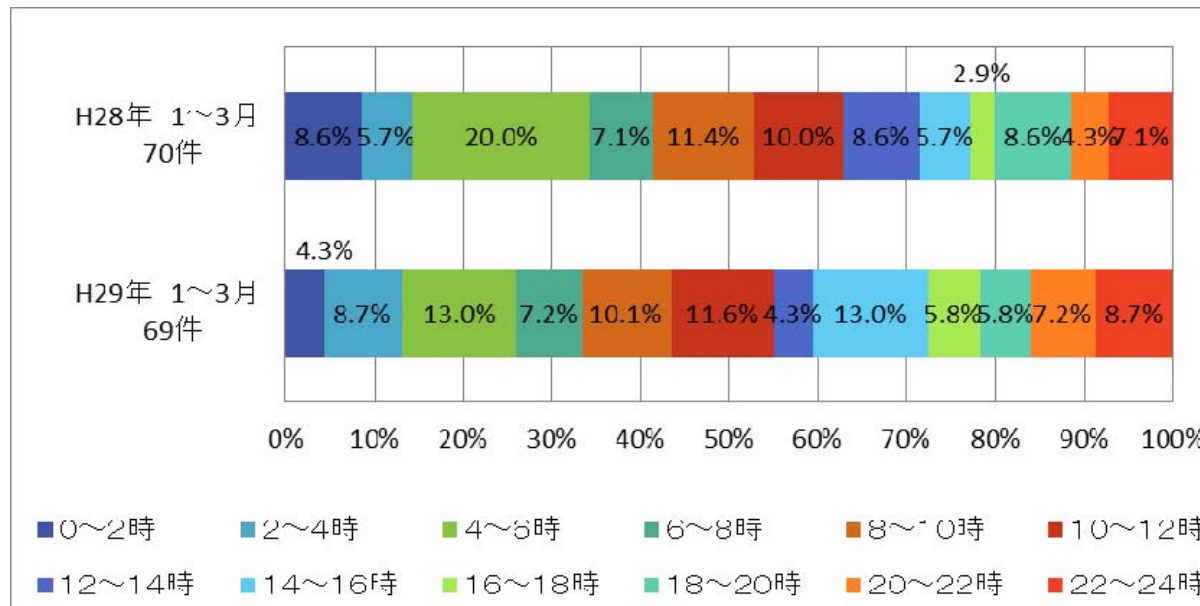
- ・H28年1～3月の死亡事故割合と比較すると、「右に(進路変更)」は+4.4%、「加速(直進)」は+1.5%となっている。
- ・「左折」は△7.0%、「減速(直進)」、「左に(進路変更)」はそれぞれ△1.4%となっている。



# Ⅲ. H29年1～3月死亡事故データの傾向(対前年同期比)

## 7. 時間帯別

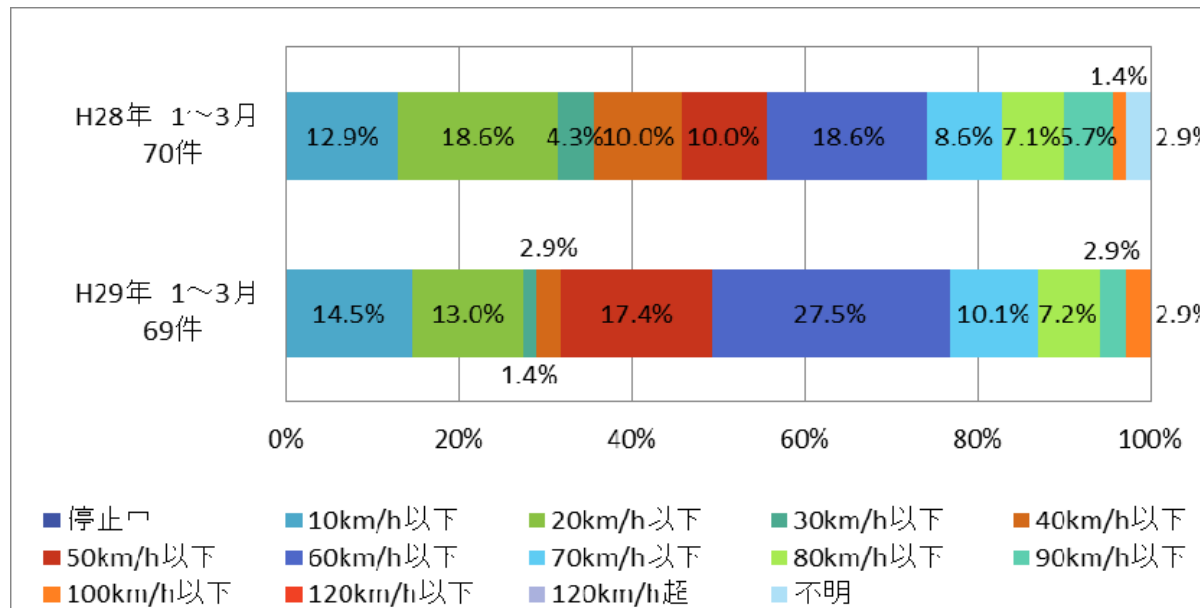
- ・H28年1～3月の死亡事故割合と比較すると、「14～16時」は+7.3%、「2～4時」は+3.0%、「16～18時」、「20～22時」はそれぞれ+2.9%となっている。
- ・「4～6時」は△7.0%、「0～2時」、「12～14時」は△4.3%となっている。



# Ⅲ. H29年1～3月死亡事故データの傾向(対前年同期比)

## 8. 危険認知速度別

- ・ H28年1～3月の死亡事故割合と比較すると、「60km/h以下」は+8.9%、「50km/h以下」は+7.4%となっている。
- ・ 「40km/h以下」は△7.1%、「20km/h以下」は△5.6%となっている。

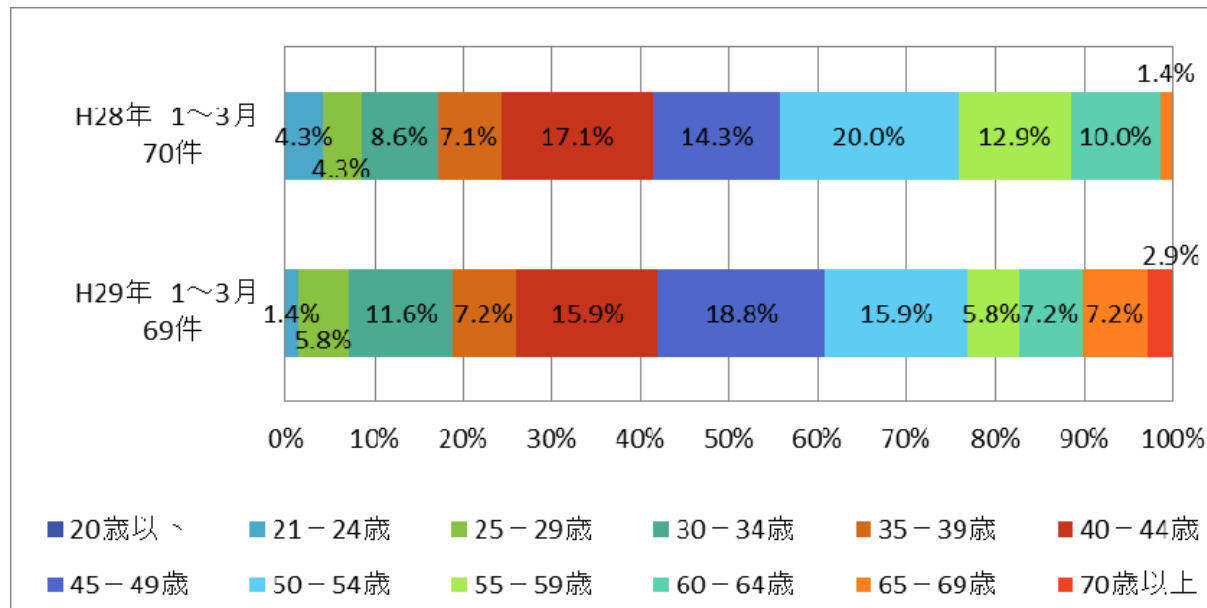




# Ⅲ. H29年1～3月死亡事故データの傾向(対前年同期比)

## 9. 年齢層別

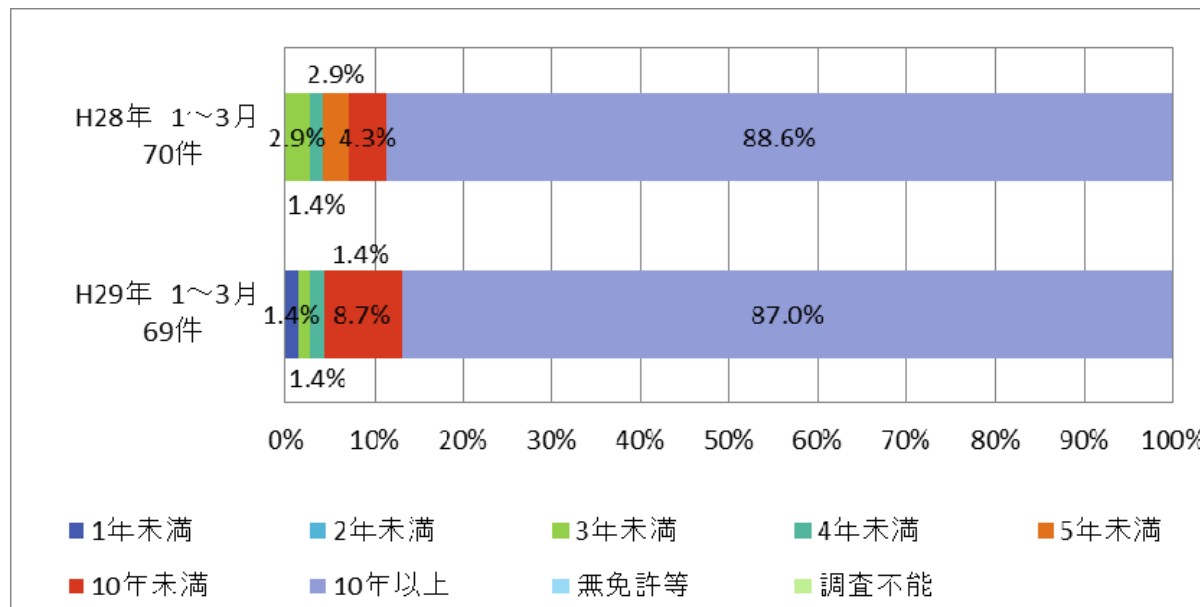
- ・ H28年1～3月の死亡事故割合と比較すると、「65-69歳」は+5.8%、「45-49歳」は+4.6%、「30-34歳」は+3.0%となっている。
- ・ 「55-59歳」は△7.1%、「50-54歳」は△4.1%となっている。



### Ⅲ. H29年1～3月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

・H28年1～3月の死亡事故割合と比較すると、「10年未満」は+4.4%、「10年以上」は△1.6%となっている。

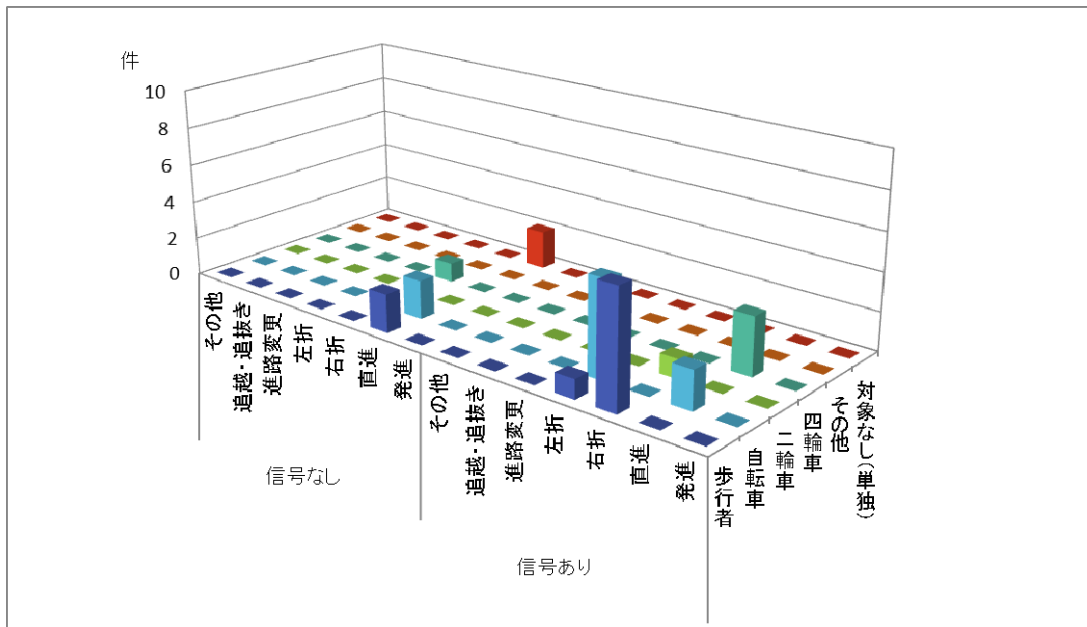


# Ⅲ. H29年1～3月死亡事故データの傾向(対前年同期比)

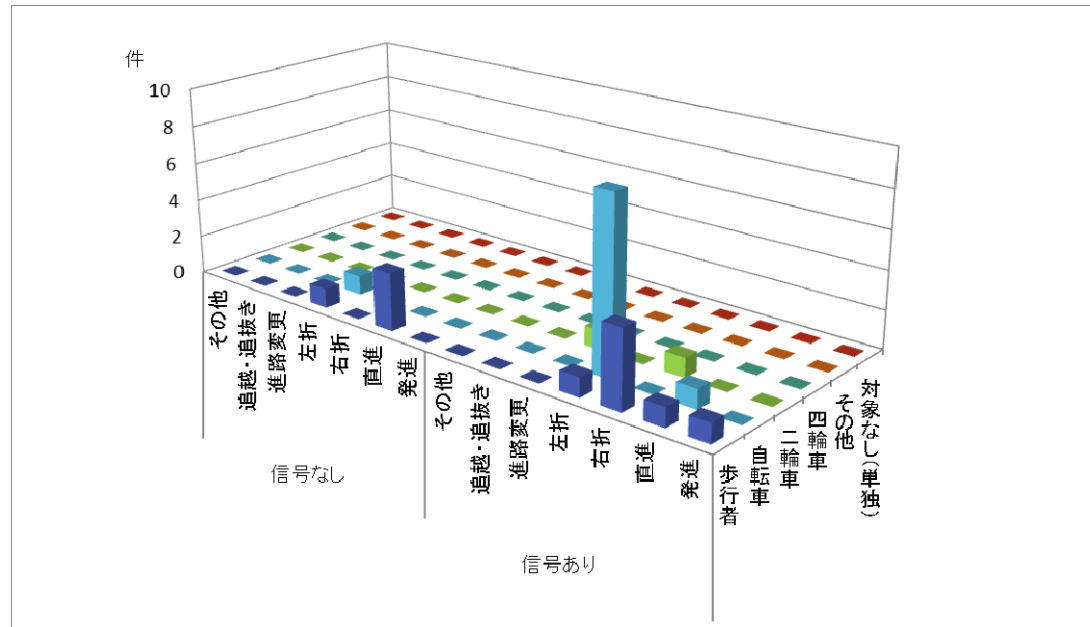
## 11. 交差点における信号機の有無別行動類型別第2当事者の状況

- ・H28年1～3月の死亡事故件数と比較すると、信号機ありでは、「左折」の「自転車」が△4件となっている。一方、「直進」の「四輪車」が+3件となっている。
- ・信号機なしでは、「直進」の「歩行者」が△2件となっている。

【H29年1～3月】



【H28年1～3月】



## IV. H29年1～3月死亡事故データ(発生地)

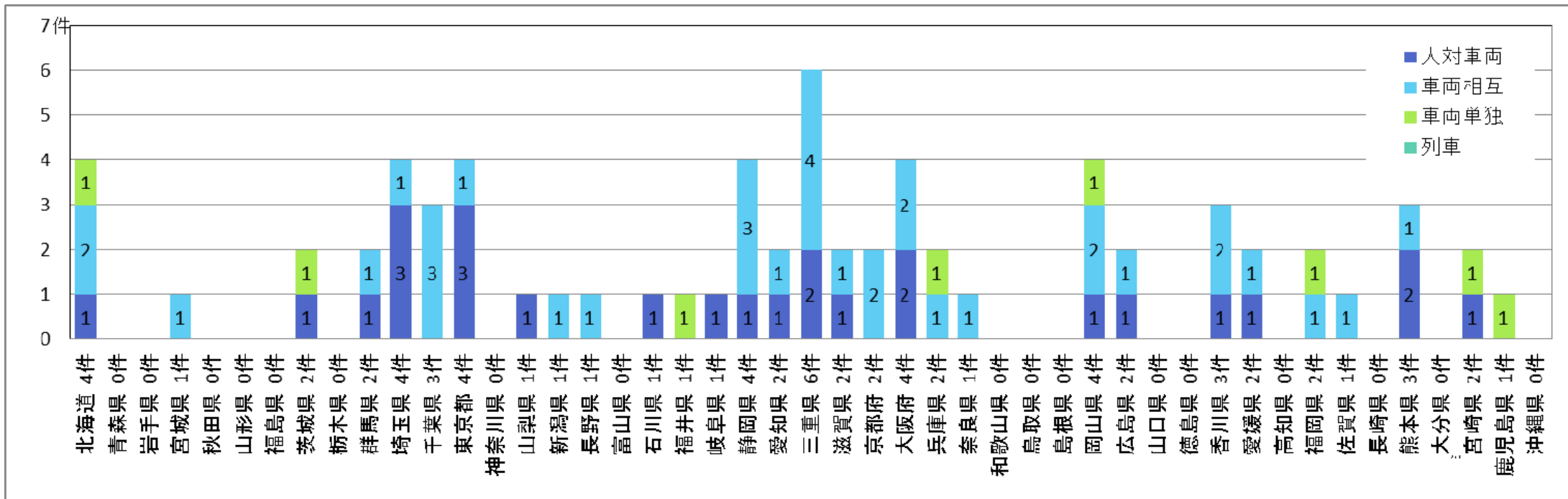
1. 発生地別の事故類型別
2. 発生地別の行動類型別
3. 発生地別の時間帯別
4. 発生地別の危険認知速度別
5. 発生地別の年齢層別
6. 発生地別の運転免許取得年数別

# IV. H29年1～3月死亡事故データ(発生地)

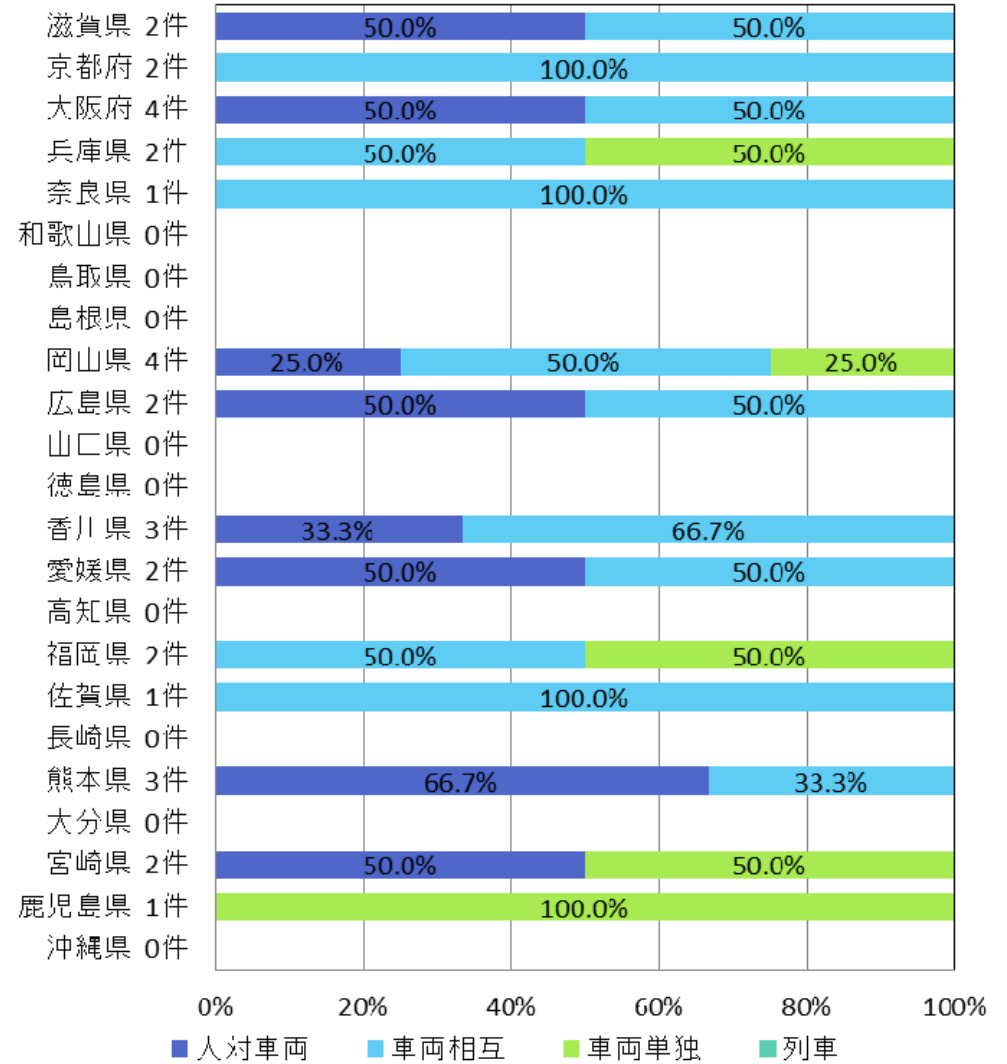
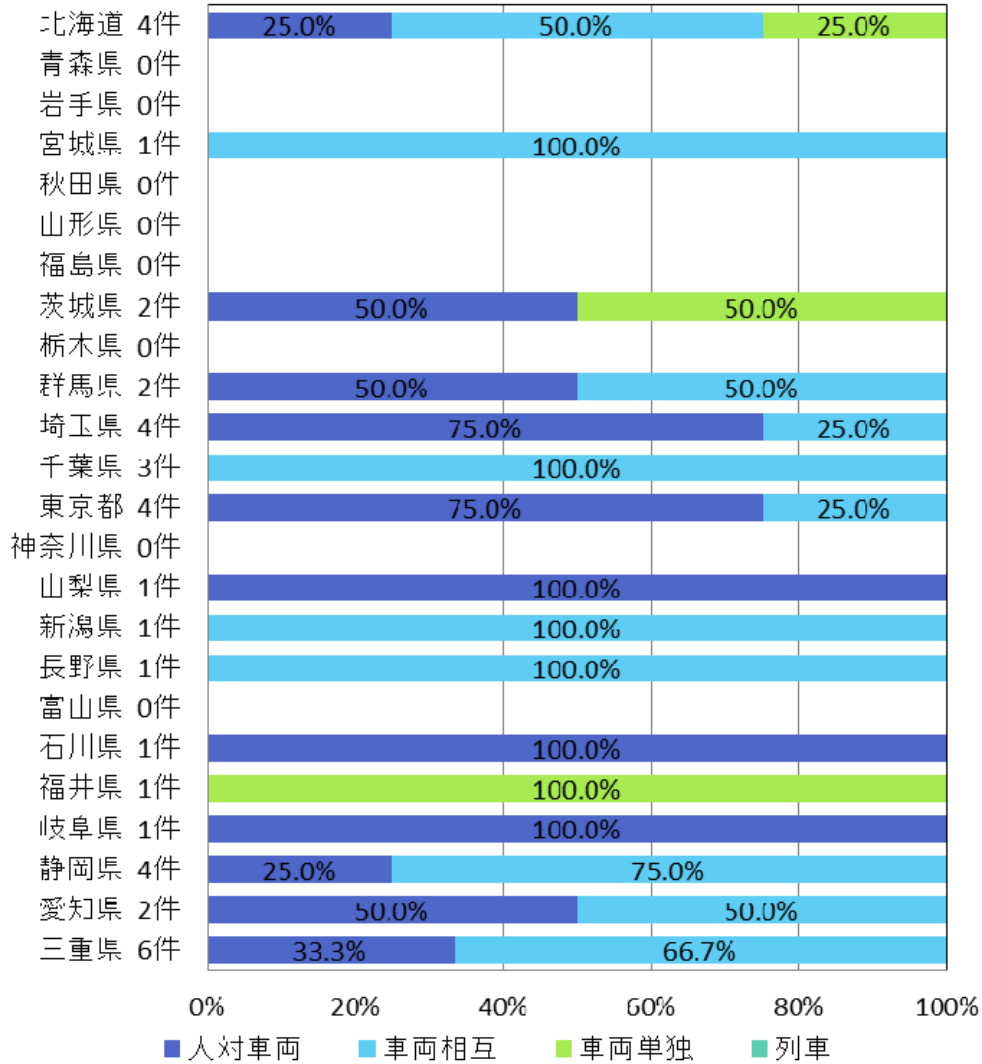
## 1. 発生地別の事故類型別

- ・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傾向がある。
- ・事故発生件数の多い県をみると、「三重県」、「北海道」、「静岡県」、「岡山県」では「車両相互」が最も多くなっている。「埼玉県」、「東京都」では「人対車両」が多くなっている。「大阪府」では「人対車両」と「車両相互」に分かれている。

※「車両相互」での第二当事者となる「車両」には、道路交通法上の「軽車両」である自転車等を含む。



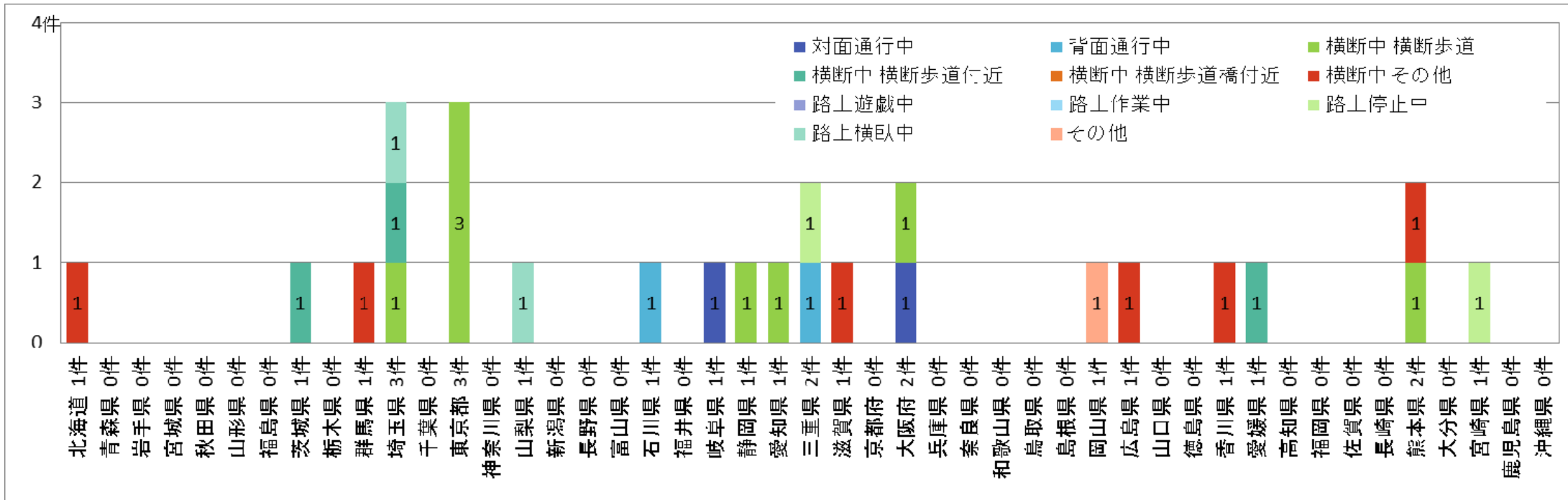
## IV. H29年1～3月死亡事故データ(発生地)



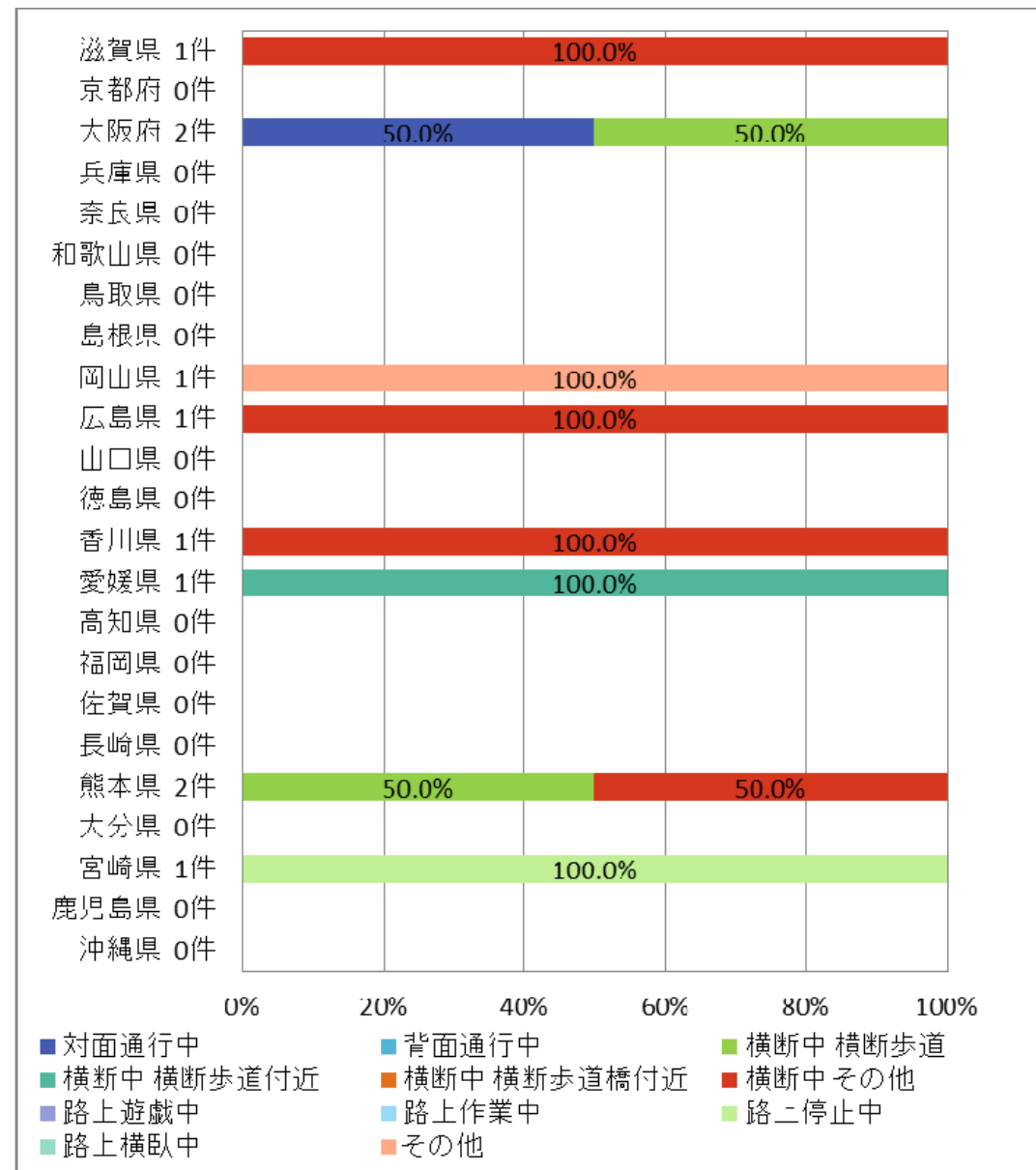
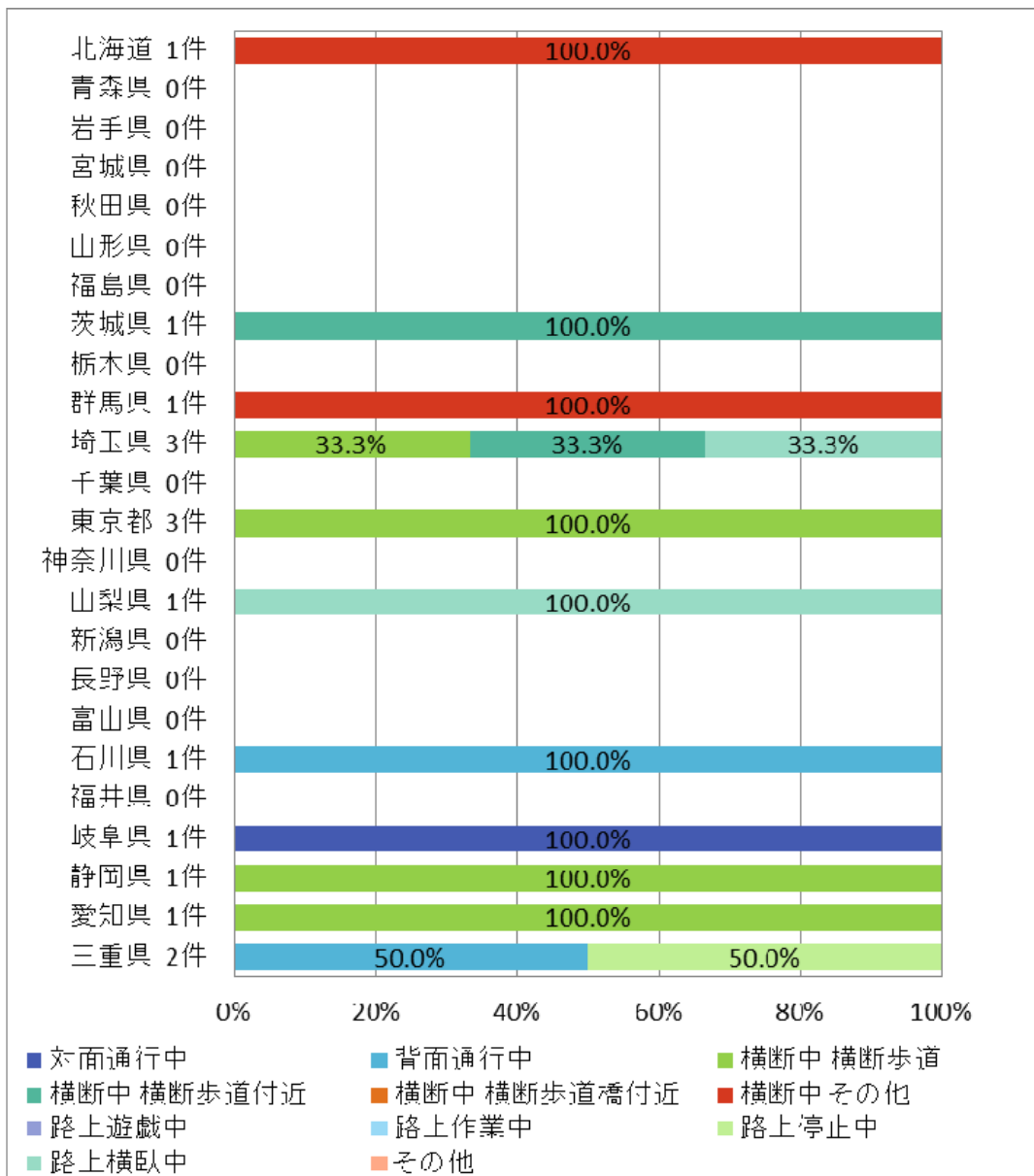
# IV. H29年1～3月死亡事故データ(発生地)

## (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、「埼玉県」では「横断中 横断歩道」、「横断中 横断歩道付近」、「路上横臥中」が多く、「東京都」では「横断中 横断歩道」が最も多い。



# IV. H29年1～3月死亡事故データ(発生地)



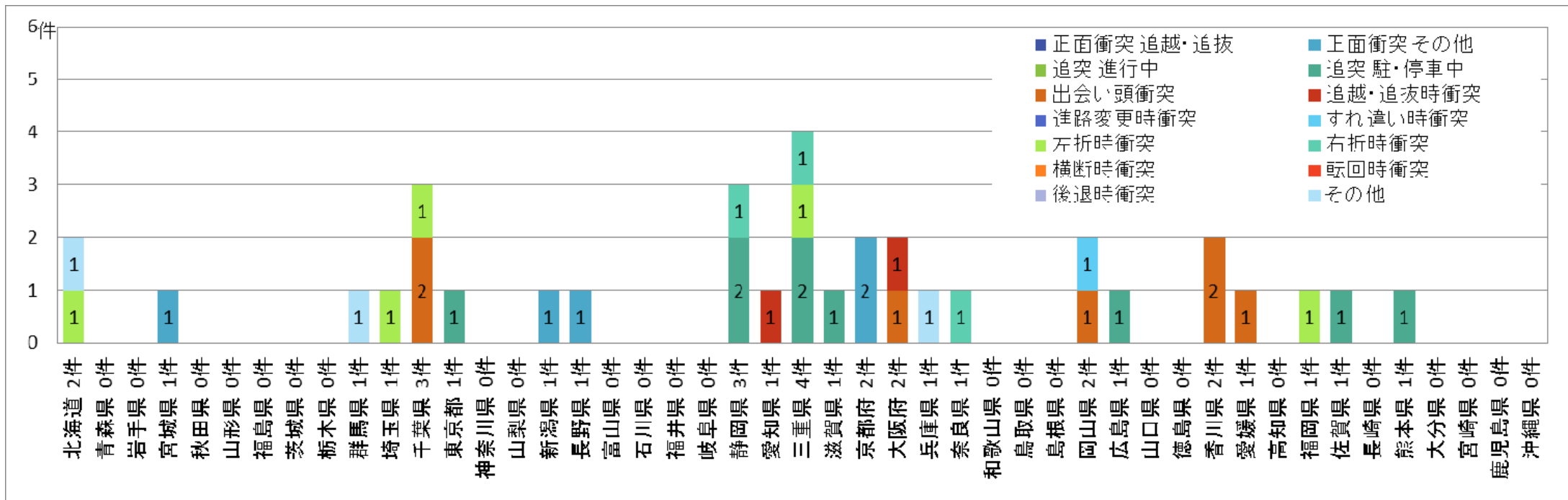


## IV. H29年1～3月死亡事故データ(発生地)

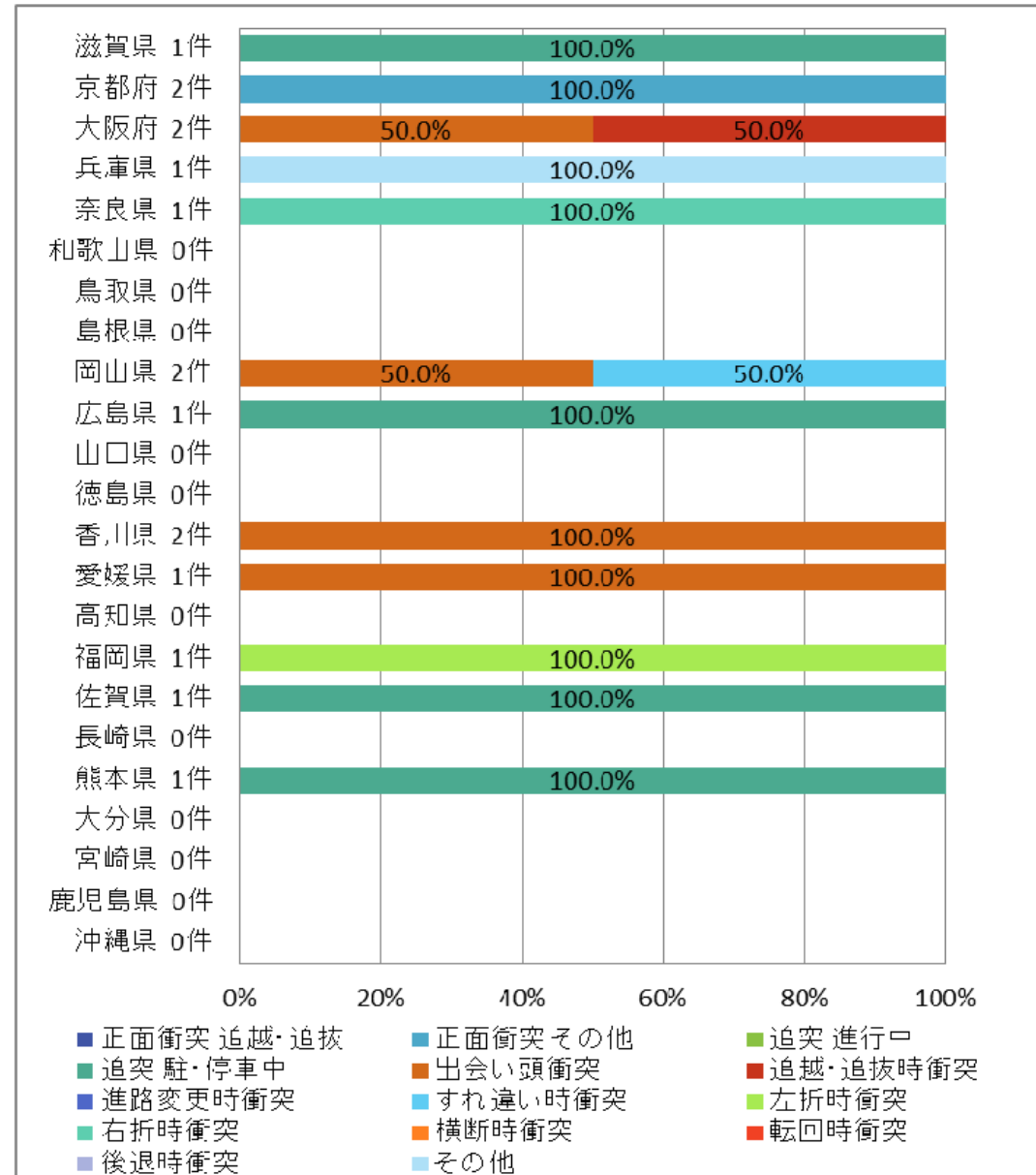
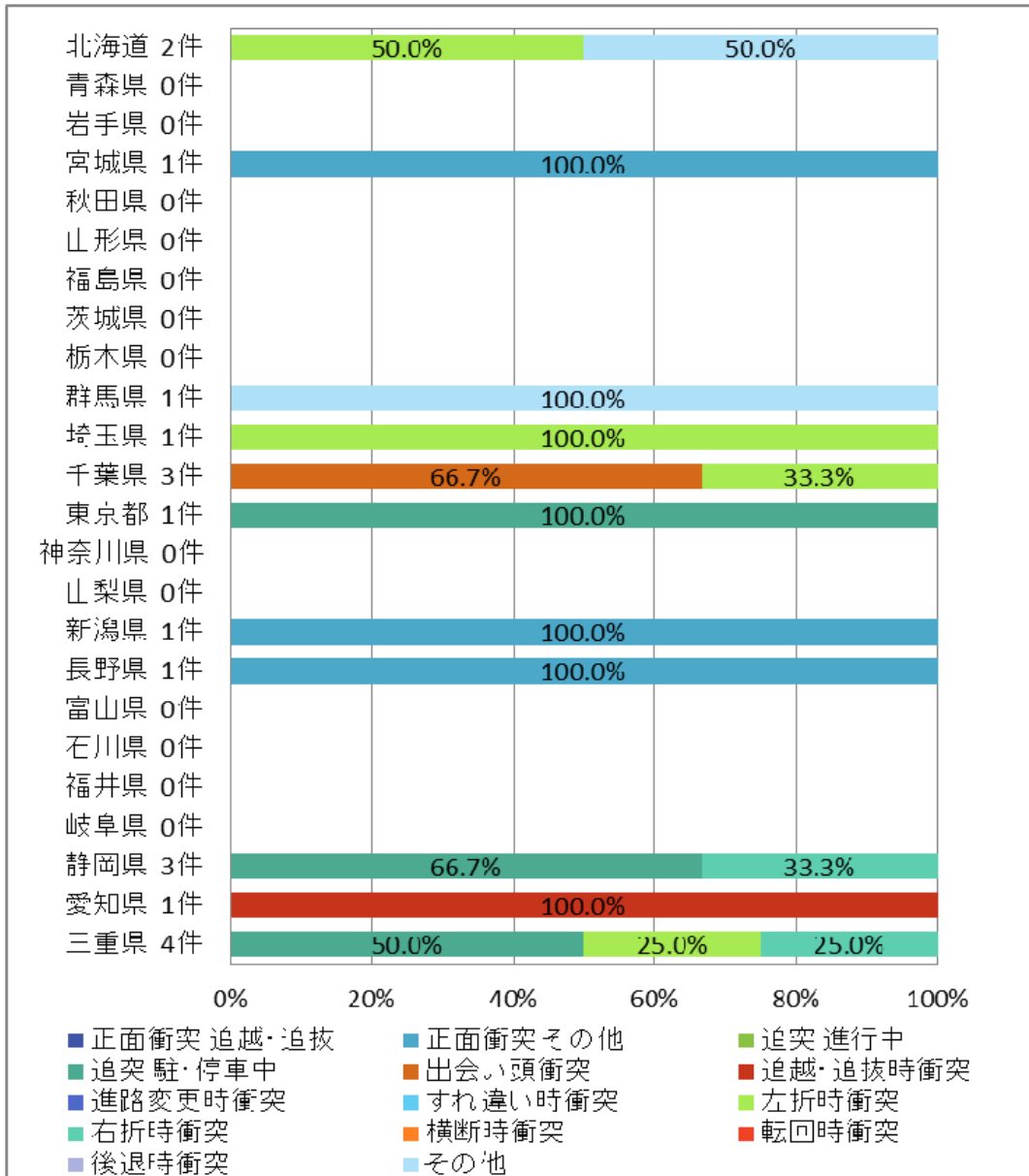
### (2) 車両相互

- ・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、「三重県」、「静岡県」では「追突 駐・停車中」、「千葉県」では「出会い頭衝突」が最も多くなっている。

※「車両相互」での第二当事者となる「車両」には、道路交通法上の「軽車両」である自転車等を含む。



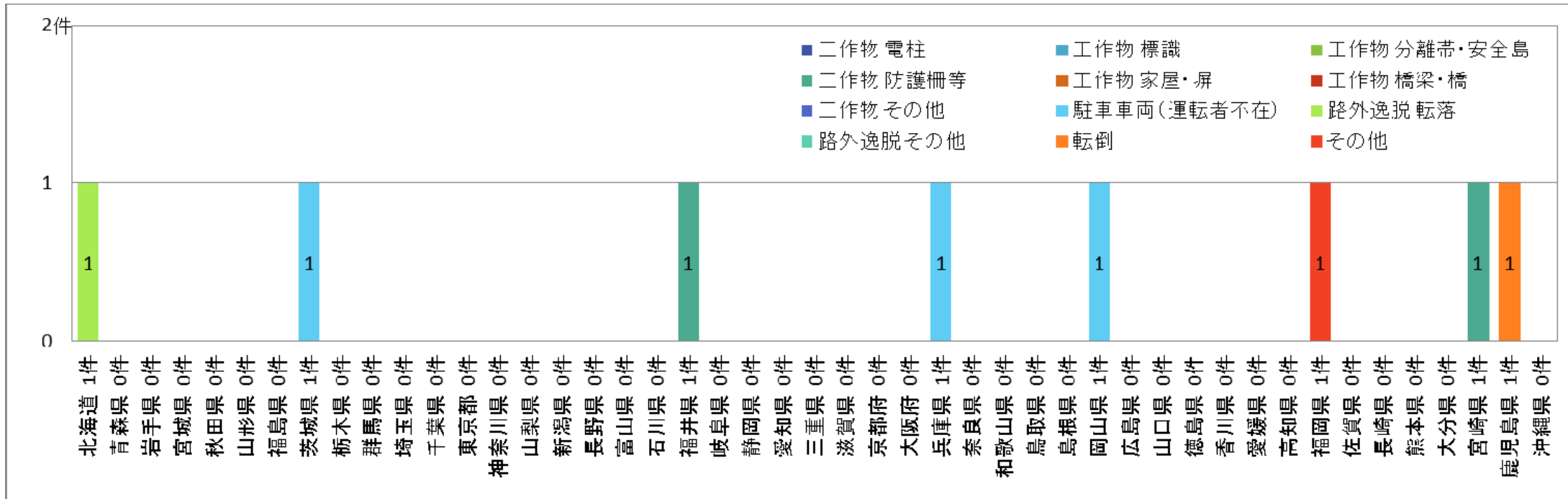
# IV. H29年1～3月死亡事故データ(発生地)



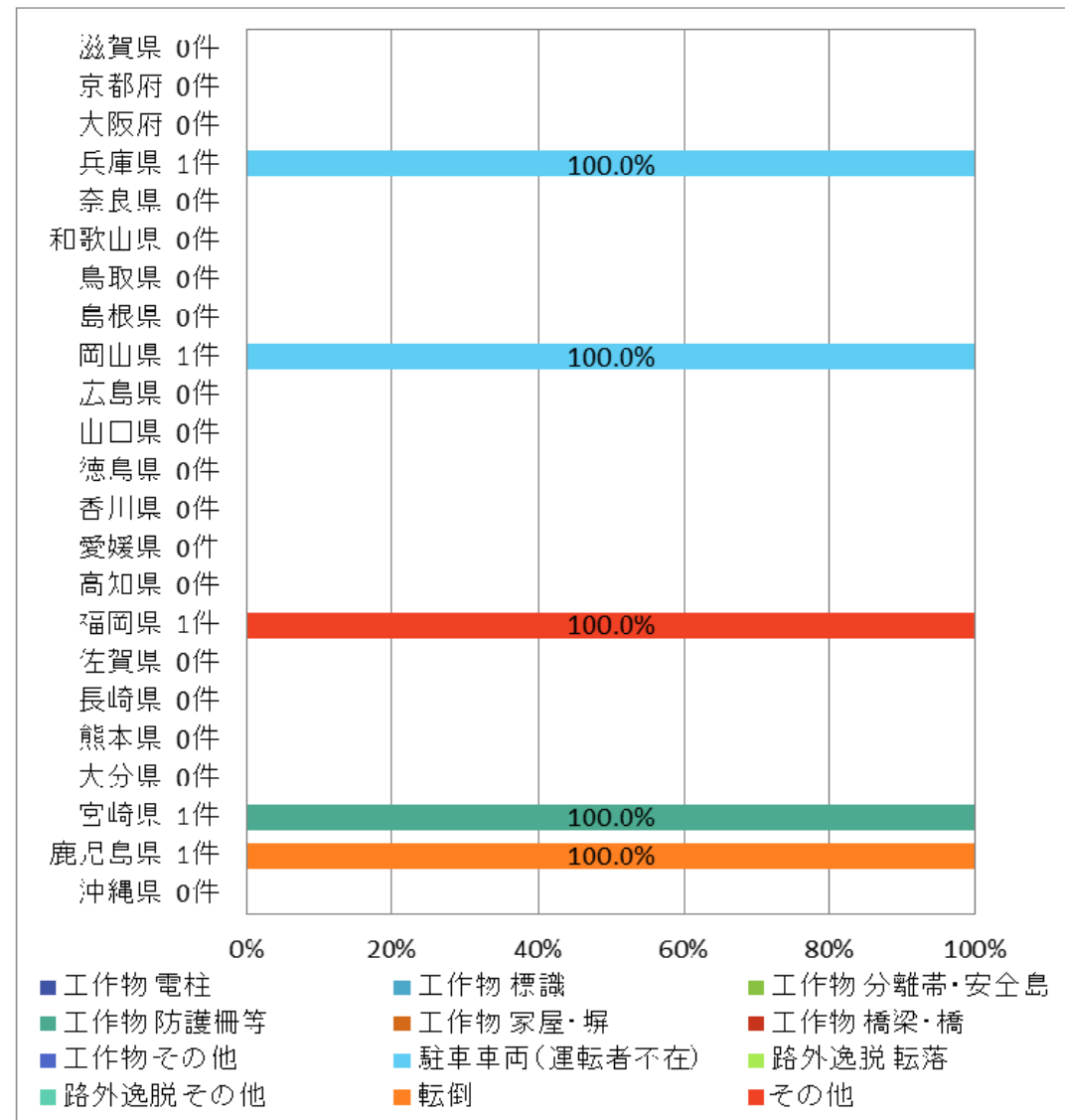
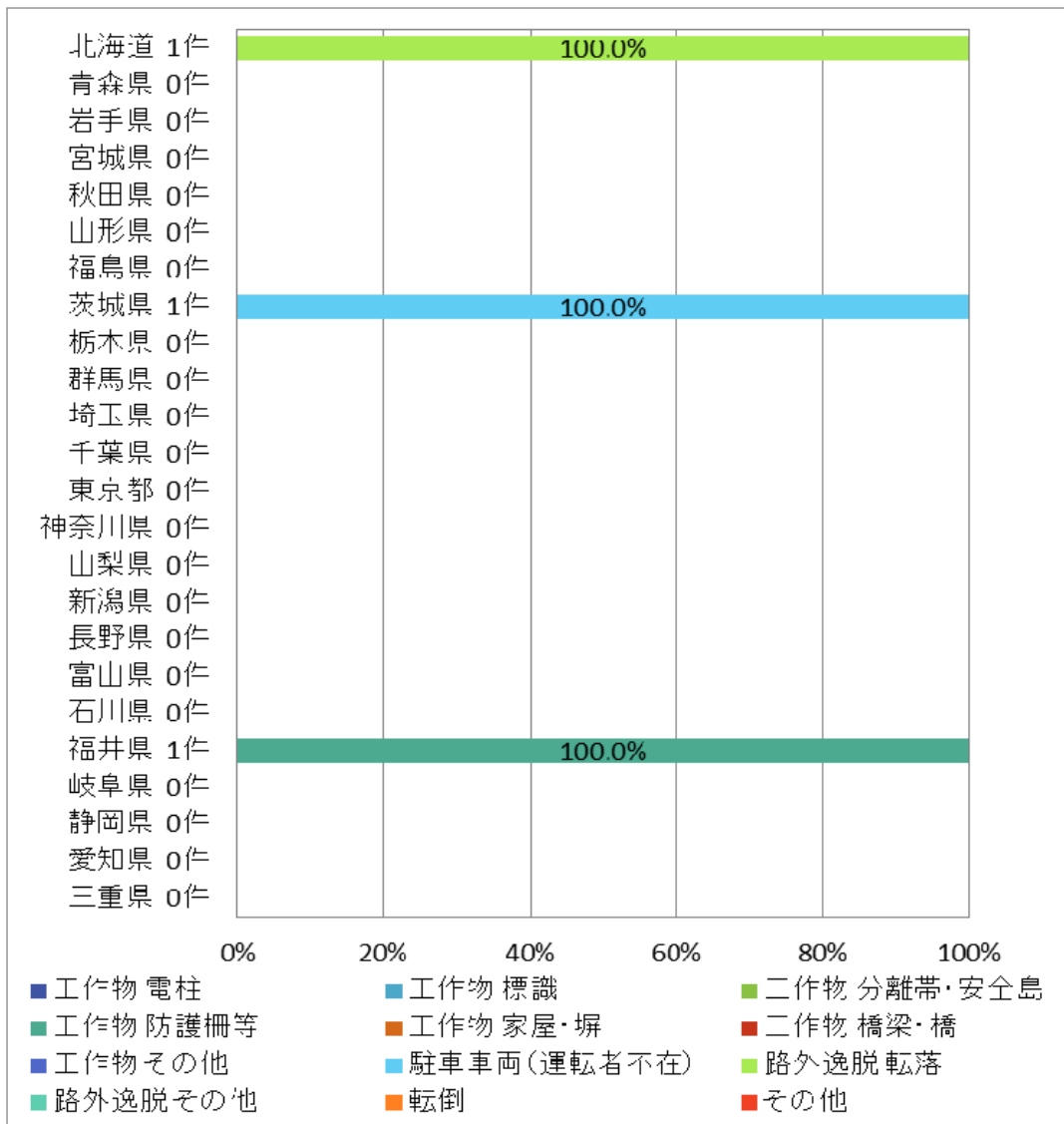
## IV. H29年1～3月死亡事故データ(発生地)

### (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。



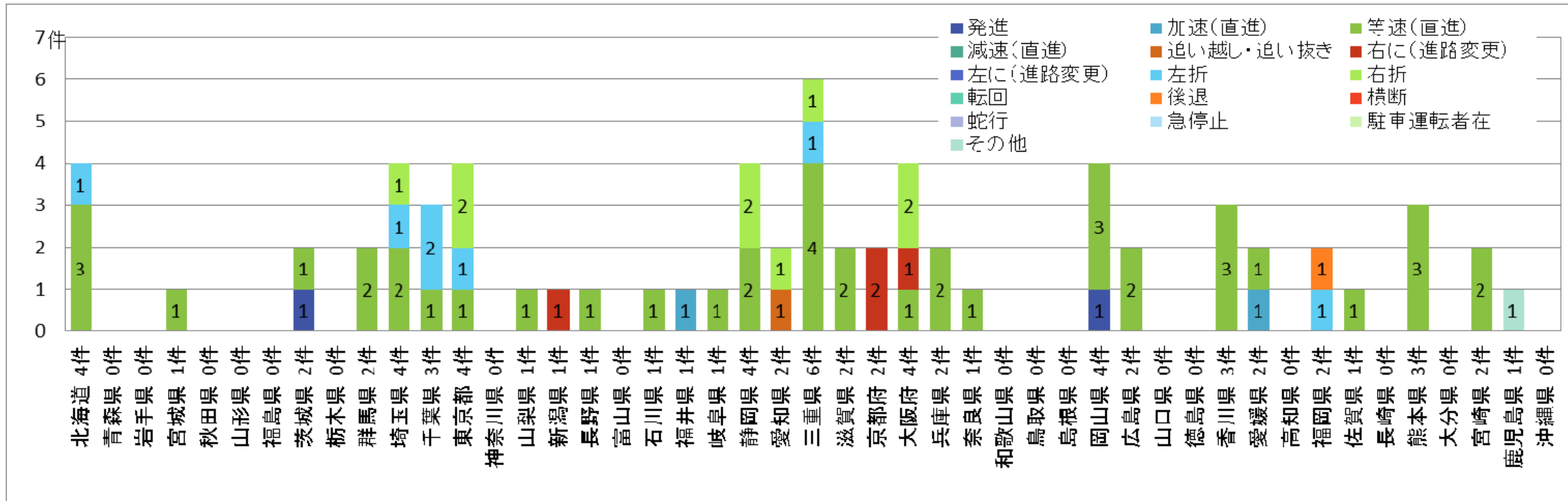
## IV. H29年1～3月死亡事故データ(発生地)



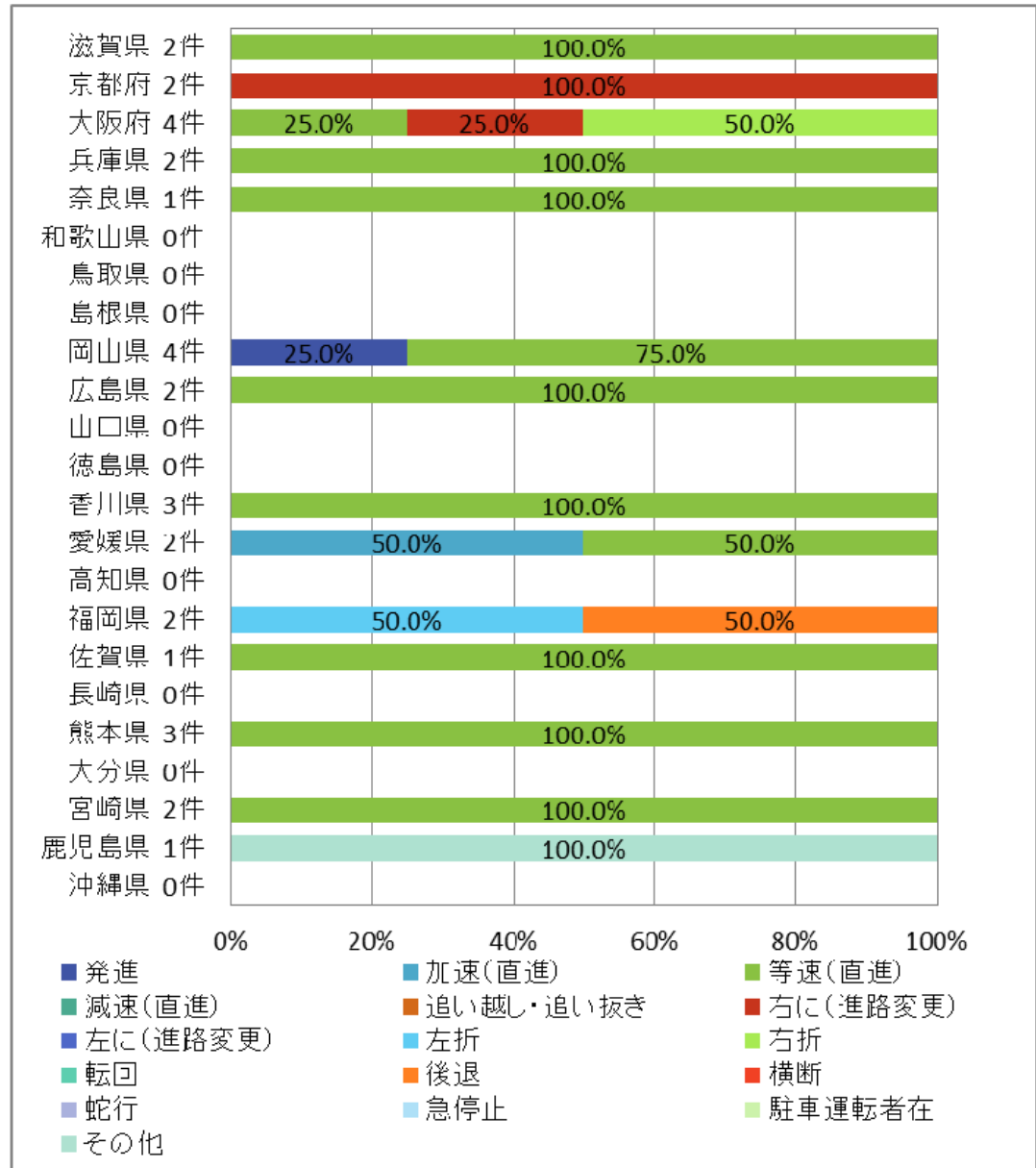
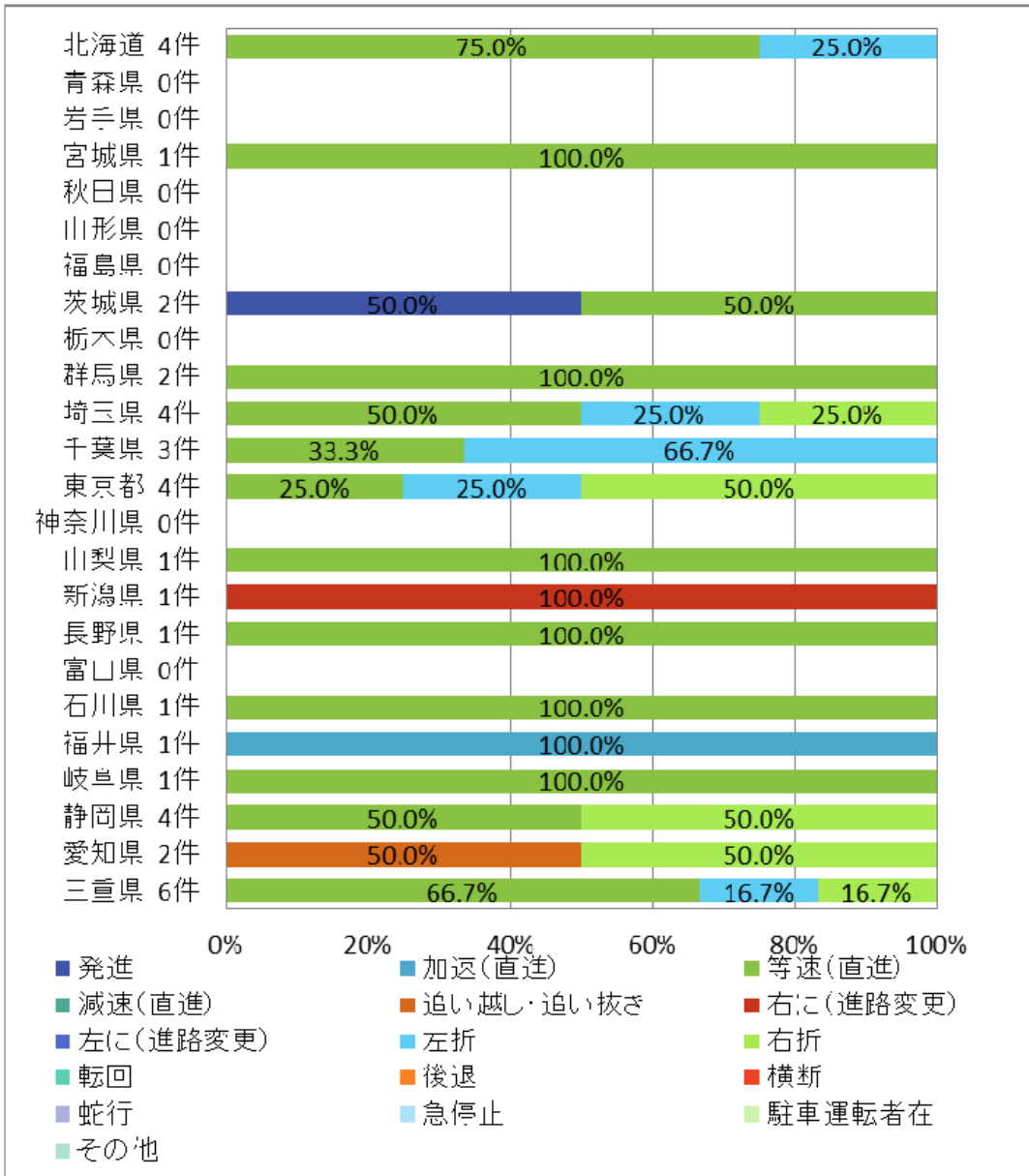
# IV. H29年1～3月死亡事故データ(発生地)

## 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、「三重県」、「北海道」、「埼玉県」、「岡山県」では「等速（直進）」、「東京都」、「大阪府」では「右折」が最も多くなっている。「静岡県」は「等速（直進）」、「右折」に分かれている。



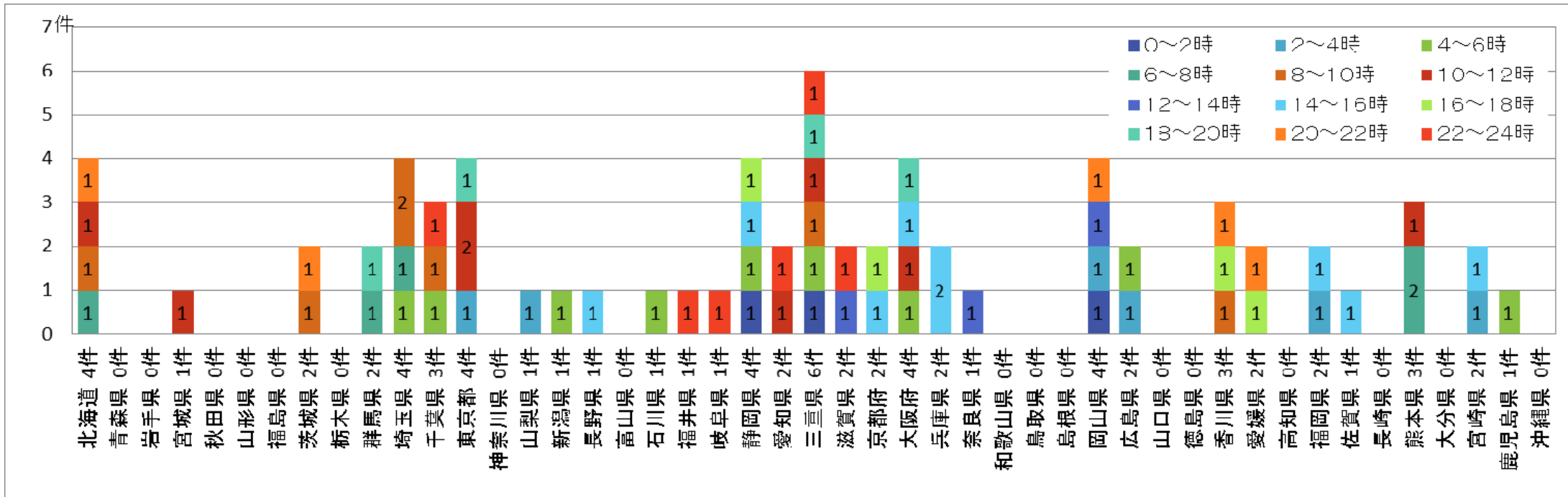
# IV. H29年1～3月死亡事故データ(発生地)



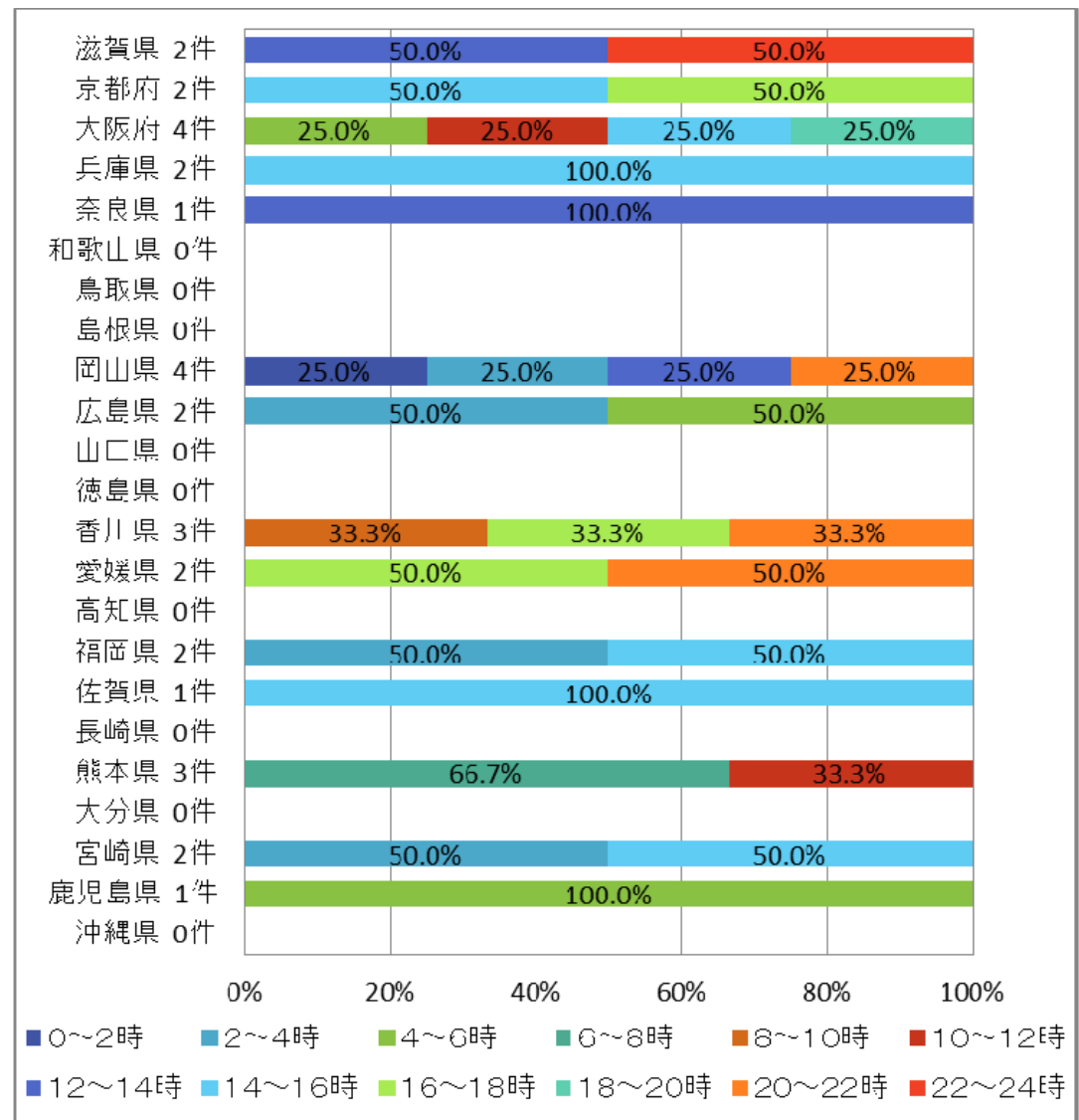
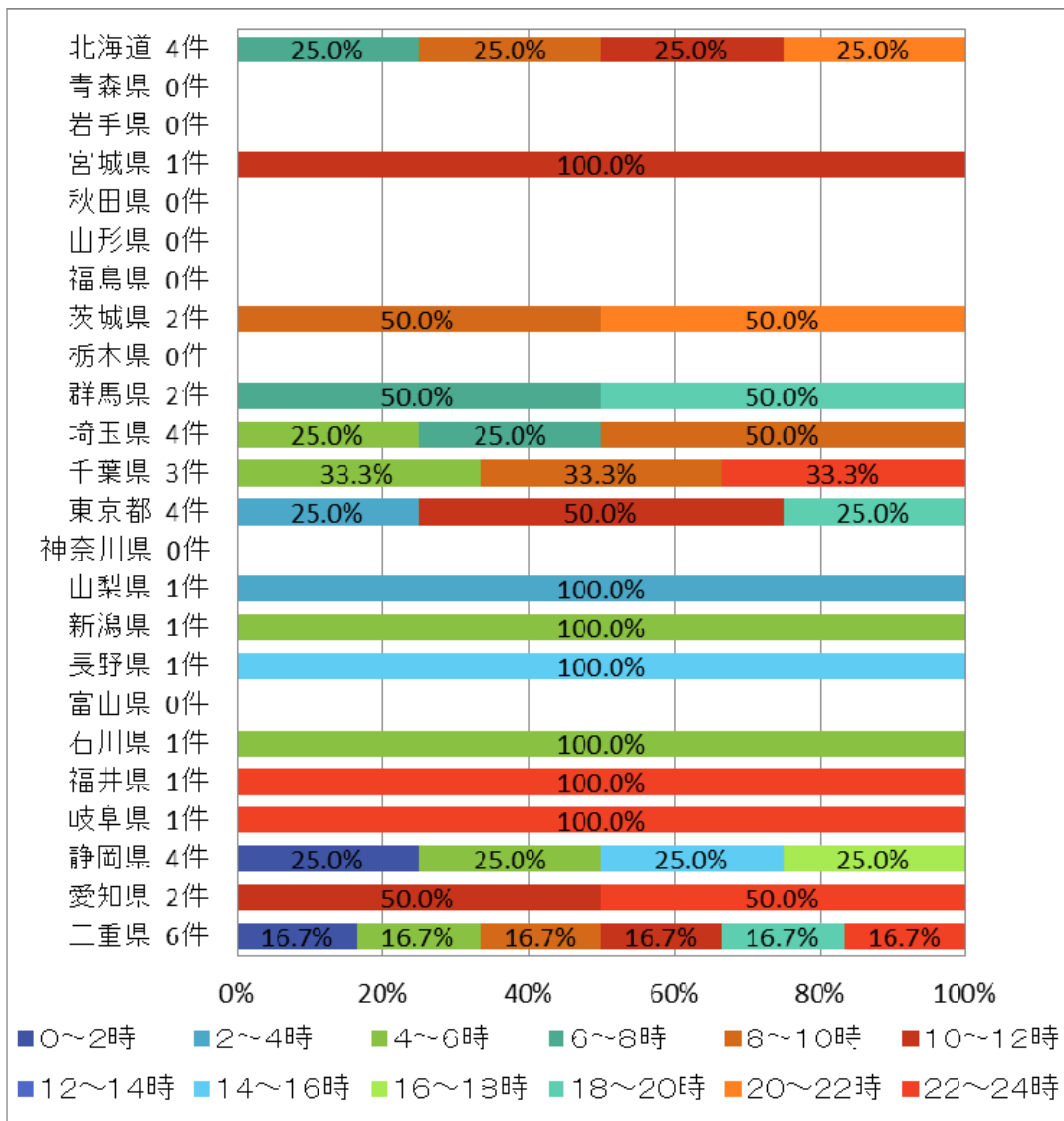
# IV. H29年1～3月死亡事故データ(発生地)

## 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、「三重県」、「北海道」、「静岡県」、「大阪府」、「岡山県」では時間帯が分かれている。「埼玉県」では「8～10時」、「東京都」では「10～12時」が最も多くなっている。



# IV. H29年1～3月死亡事故データ(発生地)

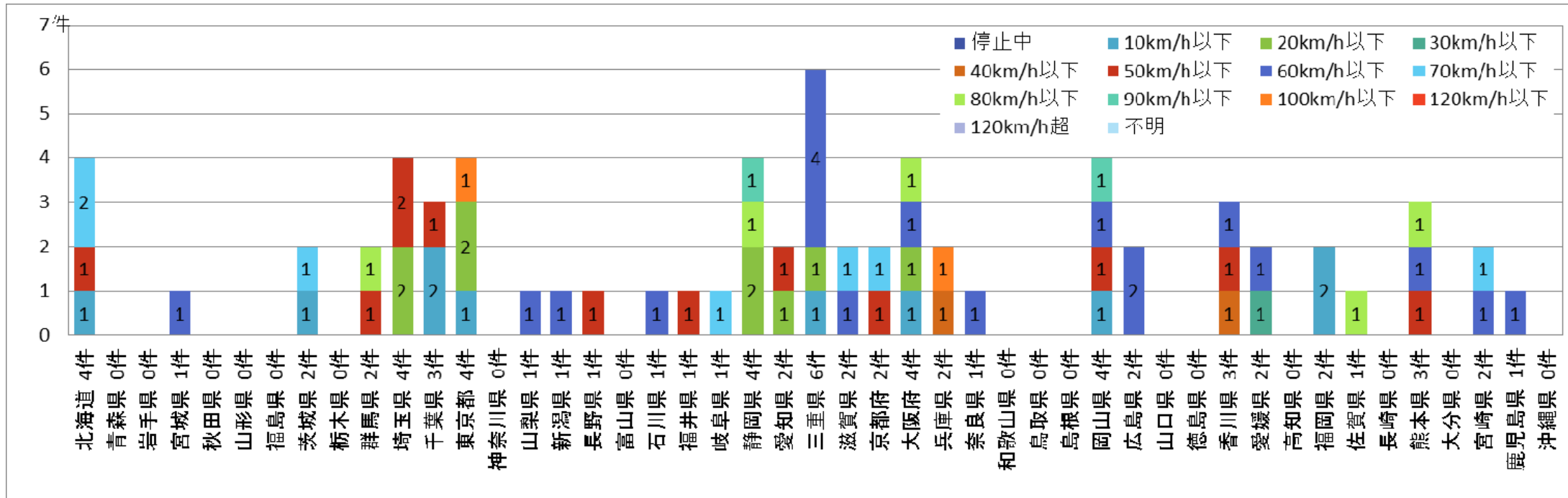




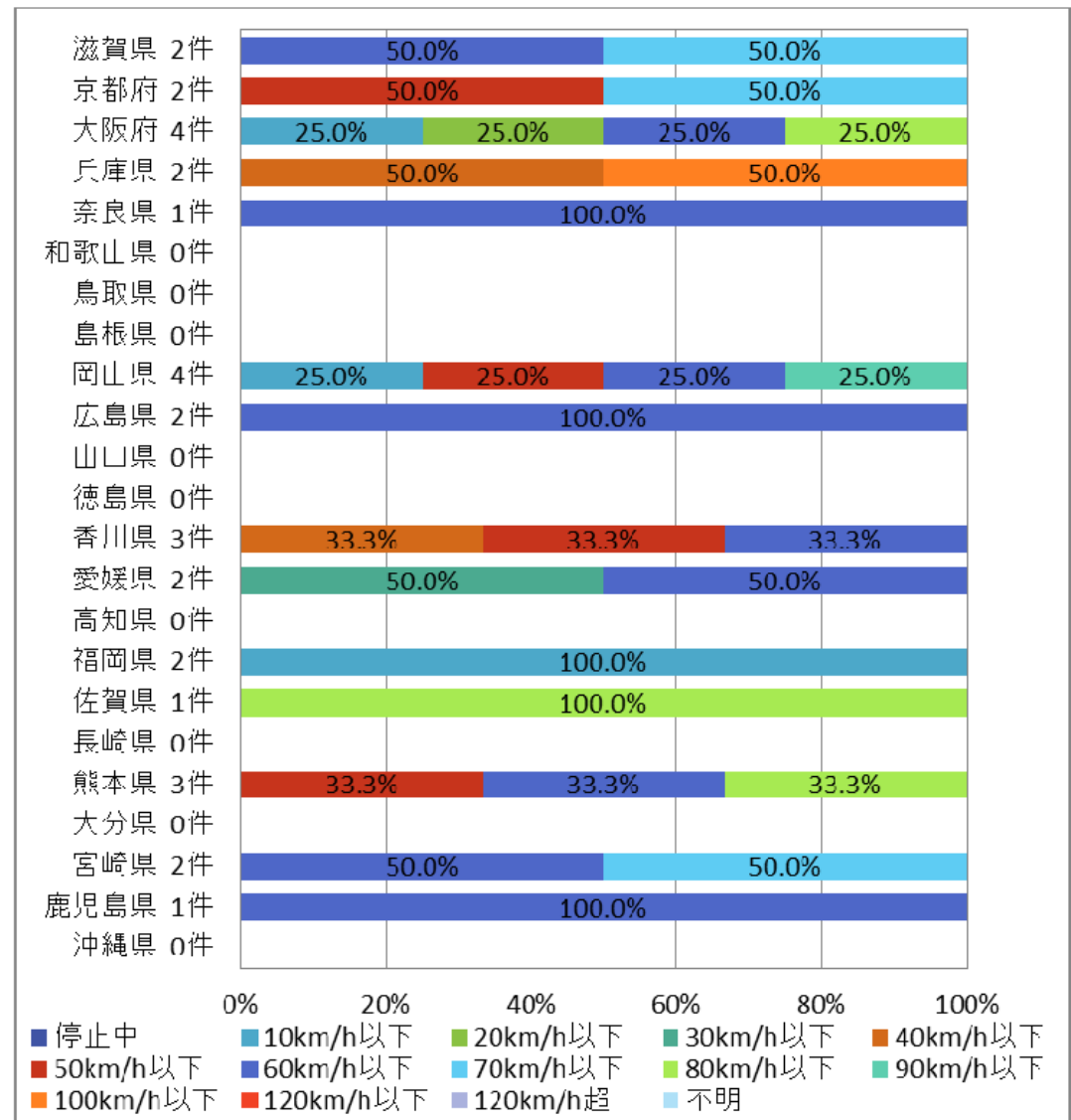
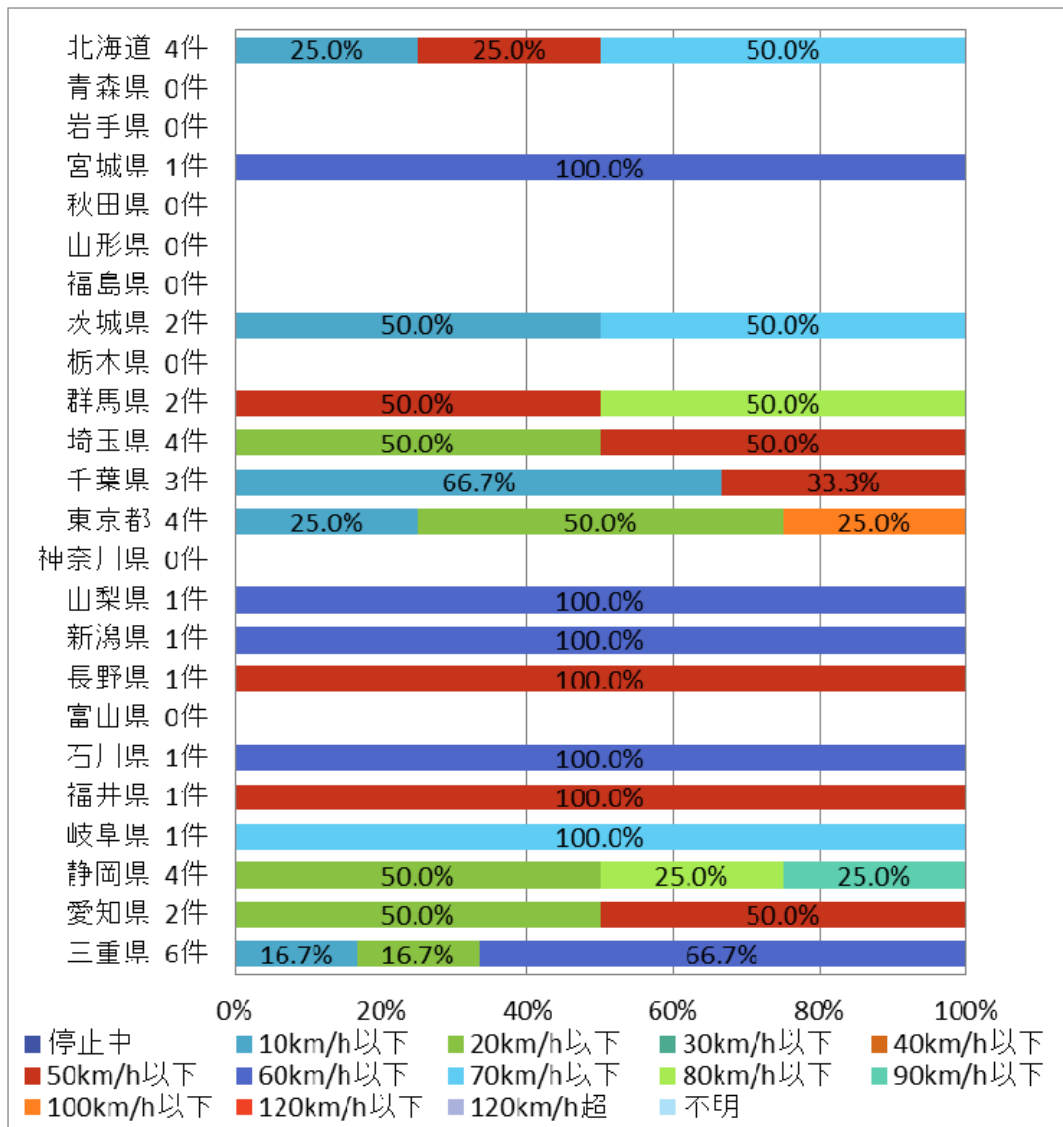
# IV. H29年1～3月死亡事故データ(発生地)

## 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、「三重県」では「60km/h以下」、「北海道」では「70km/h以下」、「埼玉県」では「50km/h以下」、「東京都」、「静岡県」では「20km/h以下」が最も多くなっている。「埼玉県」、「大阪府」、「岡山県」は危険認知速度が分かれている。



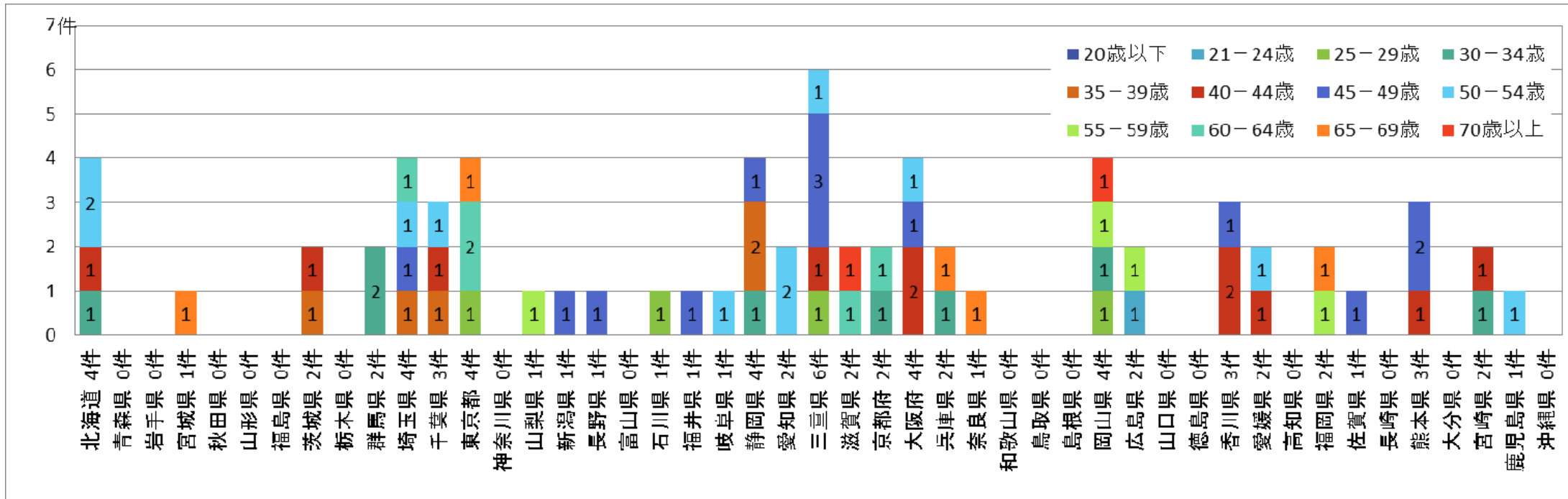
# IV. H29年1~3月死亡事故データ(発生地)



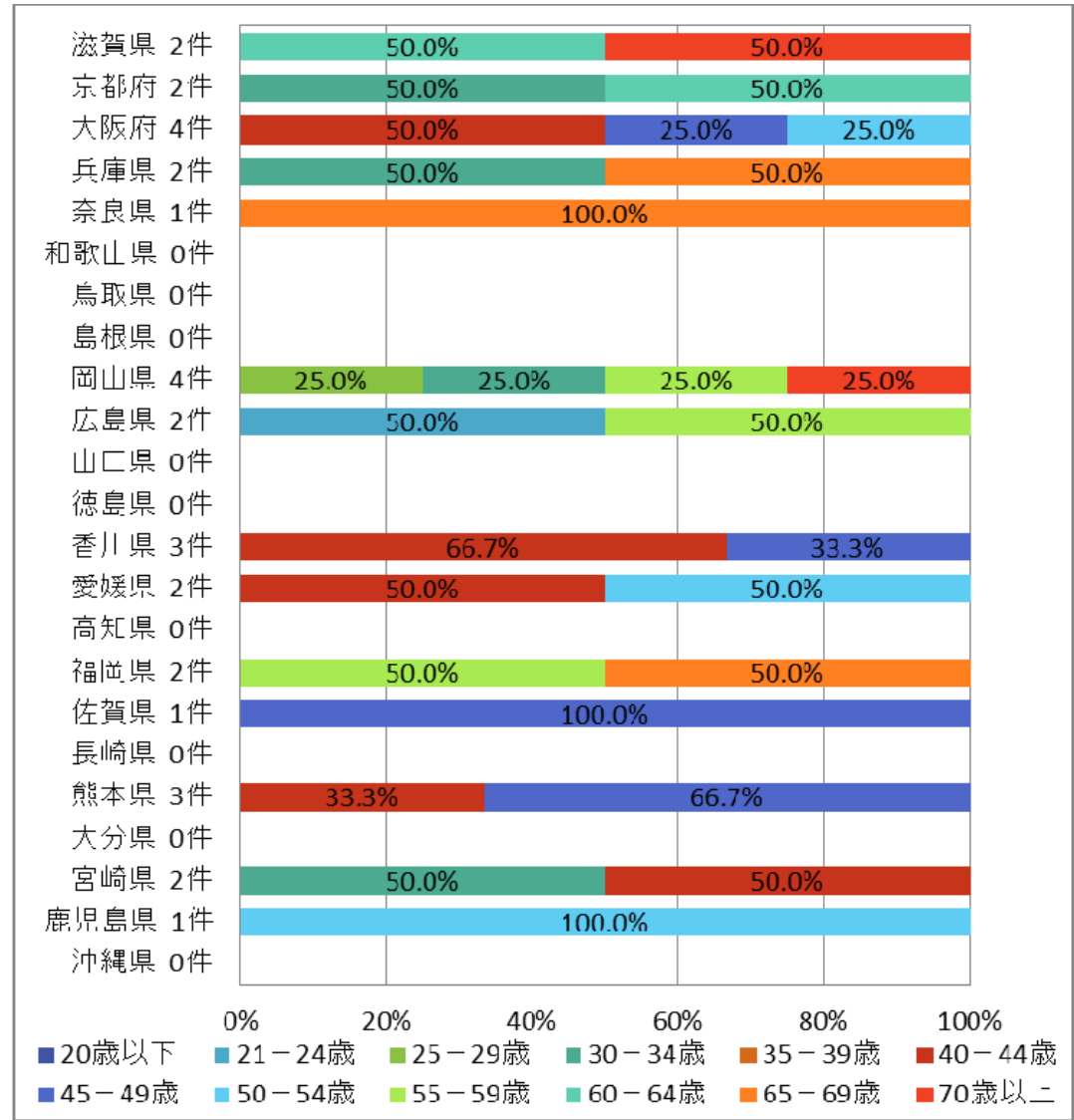
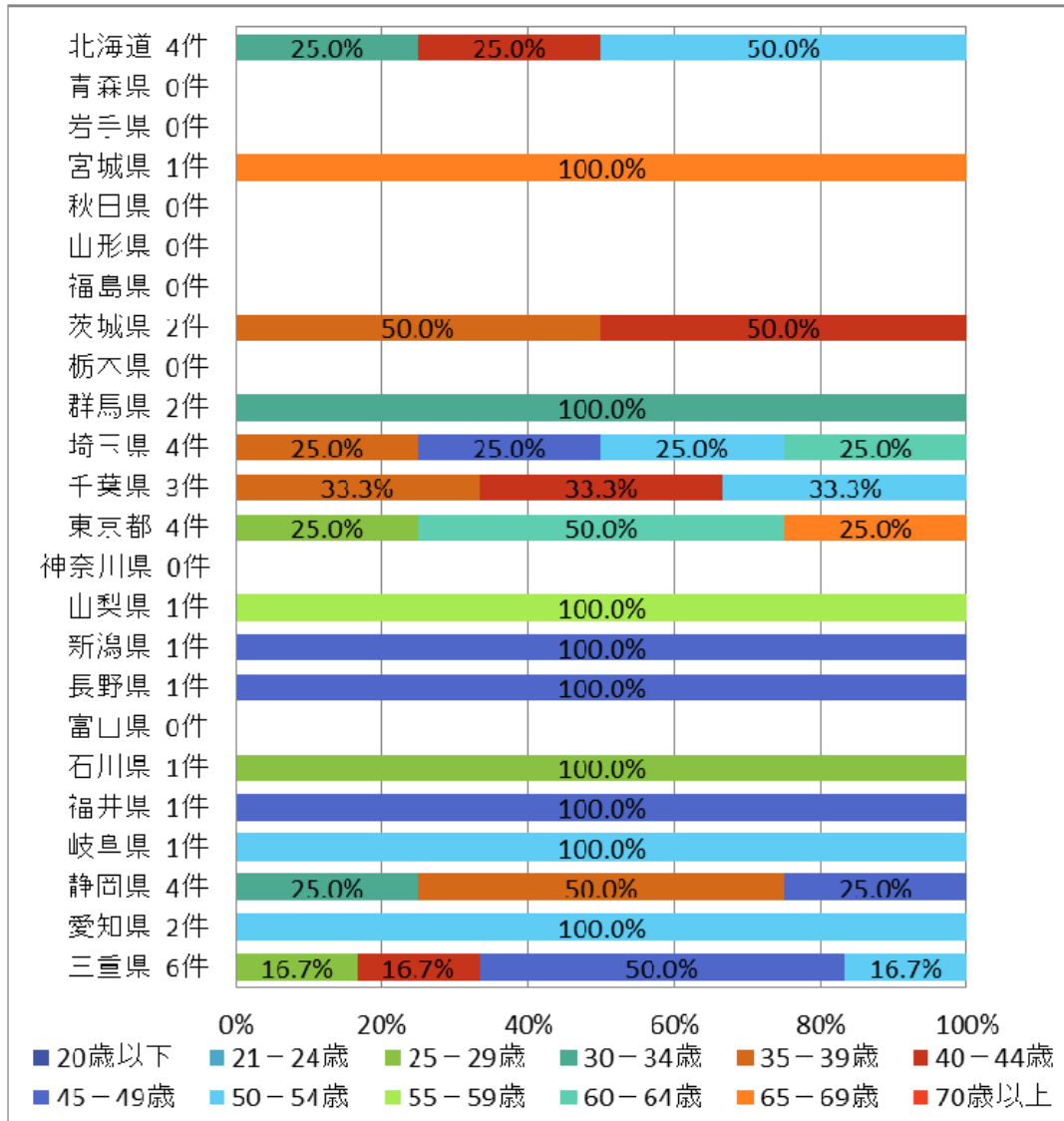
# IV. H29年1～3月死亡事故データ(発生地)

## 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、「三重県」では「45-49歳」、「北海道」では「50-54歳」、「愛知県」では「45-49歳」、「東京都」では「60-64歳」、「静岡県」では「35-39歳」、「大阪府」では「40-44歳」が最も多くなっている。「埼玉県」、「岡山県」では年齢層が分かれている。



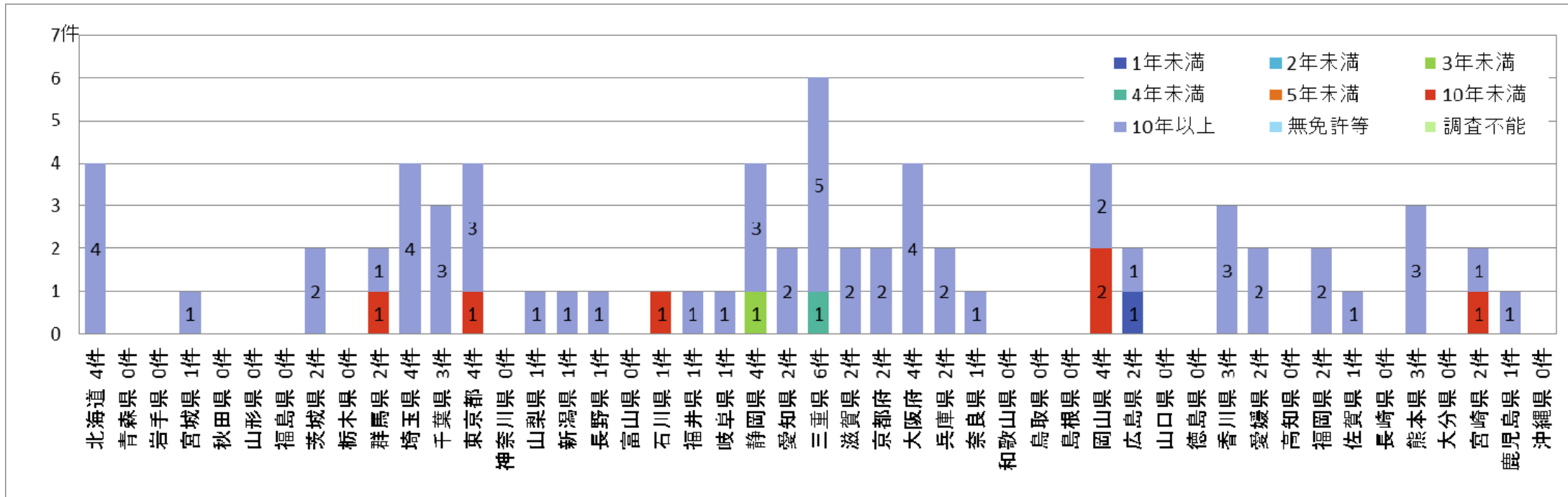
# IV. H29年1～3月死亡事故データ(発生地)



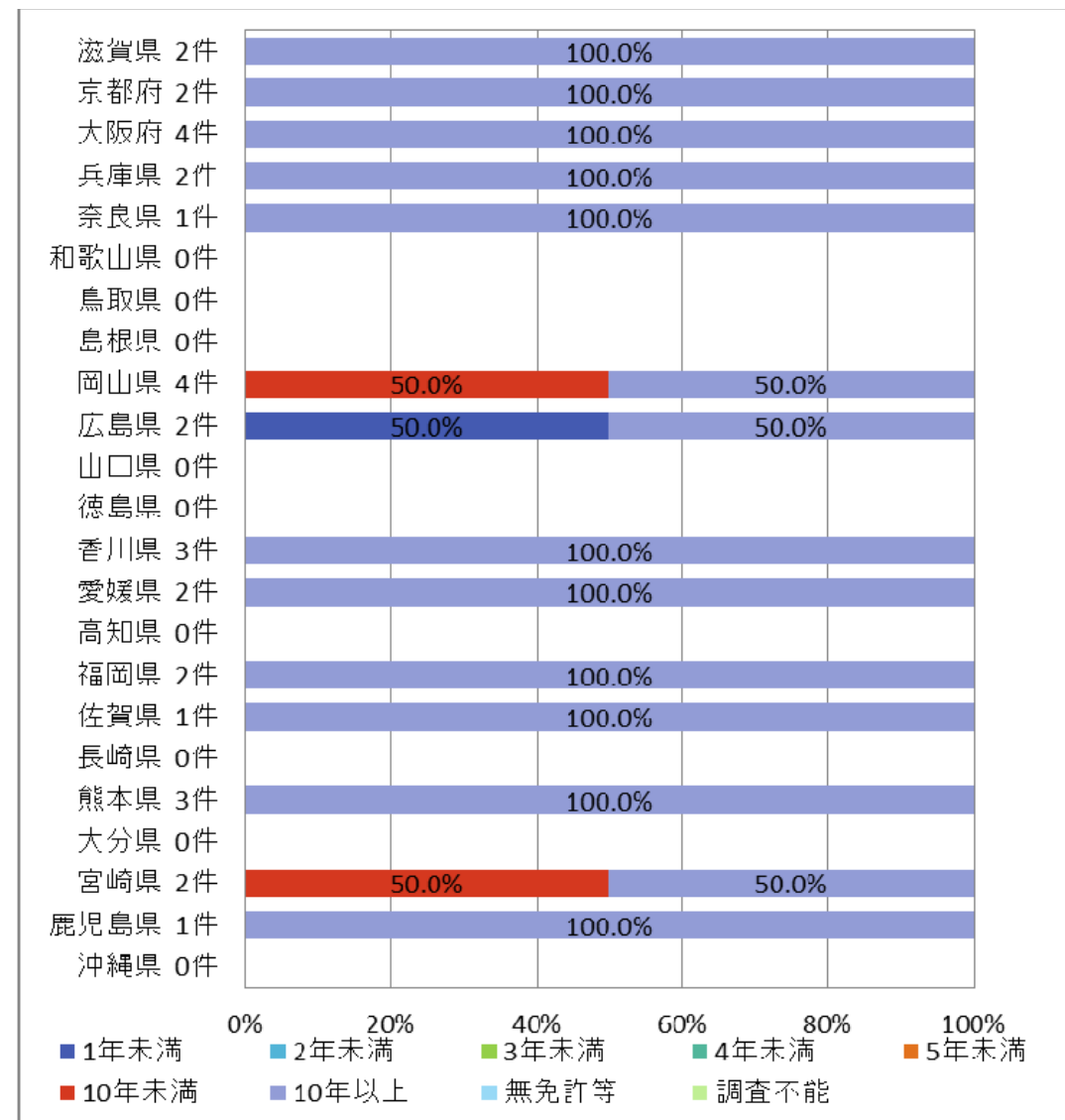
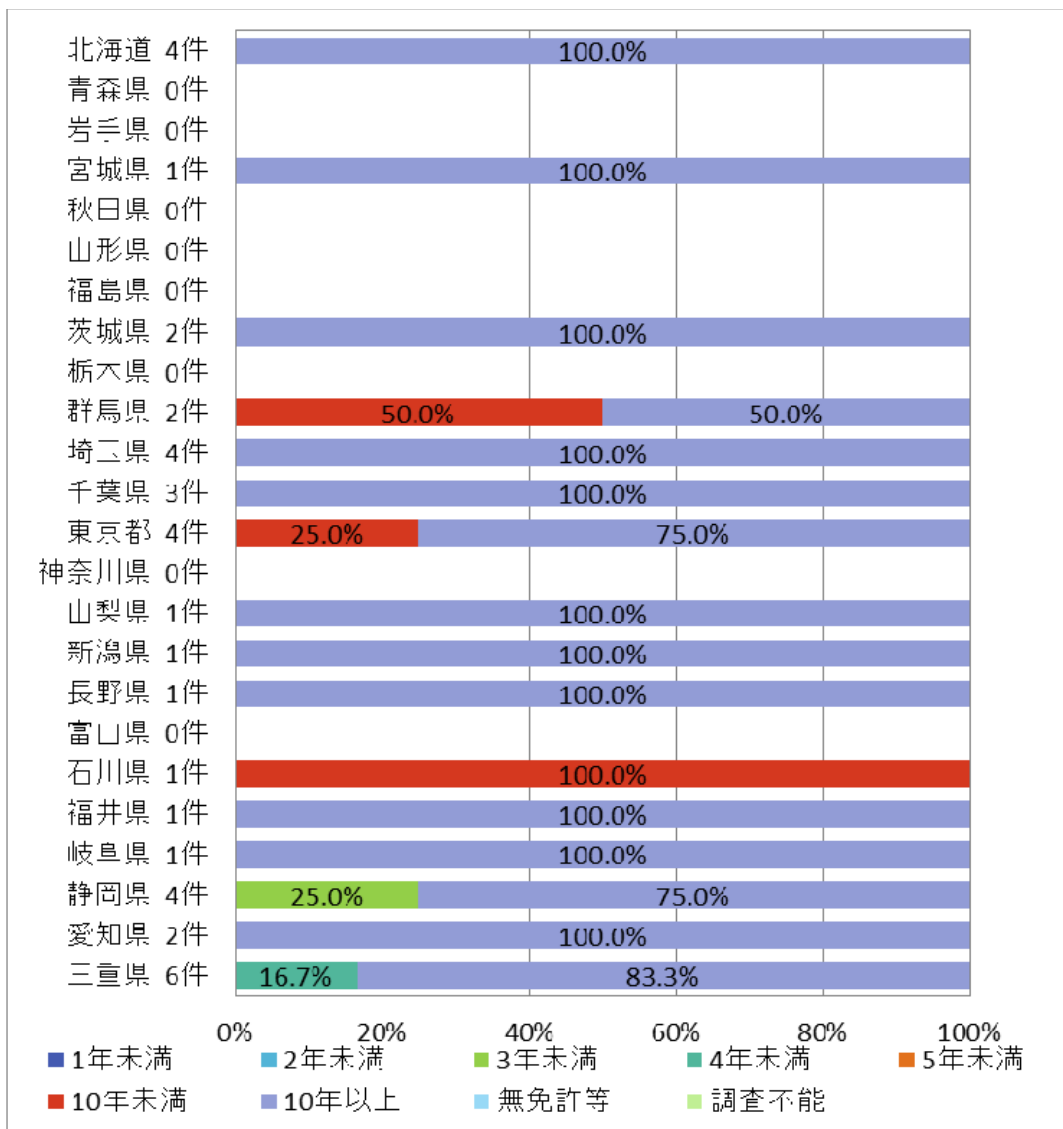
## IV. H29年1～3月死亡事故データ(発生地)

### 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、一部の県を除き「10年以上」が多い。



## IV. H29年1～3月死亡事故データ(発生地)



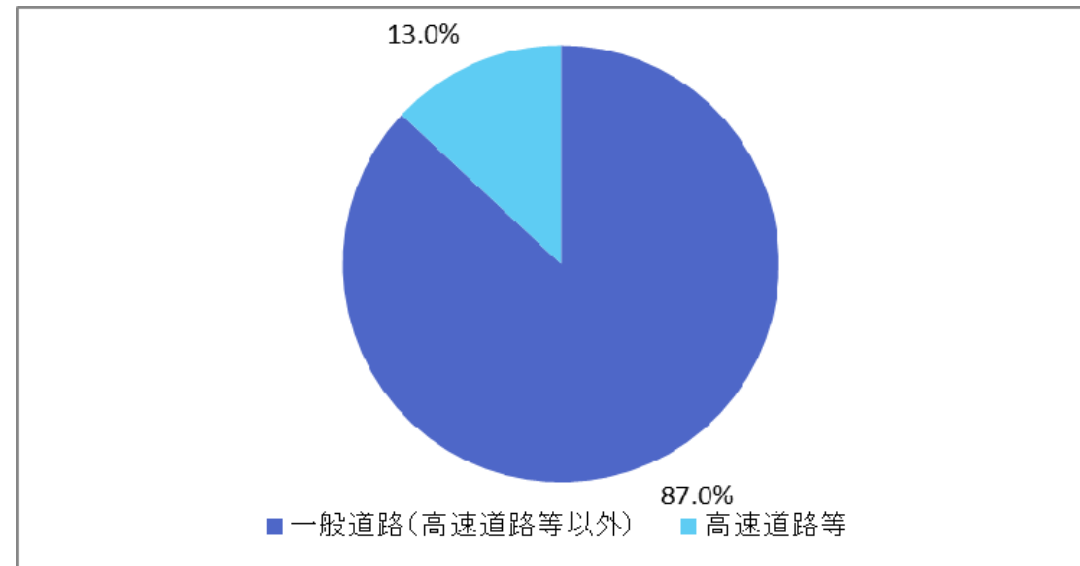
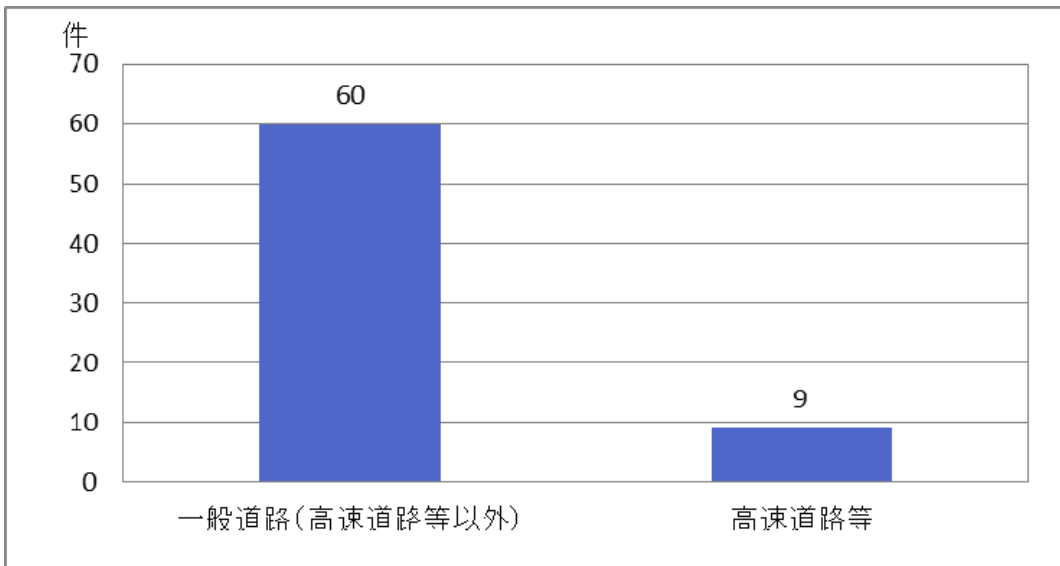
## V. H29年1～3月死亡事故データ(道路区分)

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. H29年1～3月死亡事故データ(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60件（87.0%）と9割近くを占めている。
- ・「一般道路」での死亡事故件数は「高速道路等」と比較して約6.6倍多くなっている。



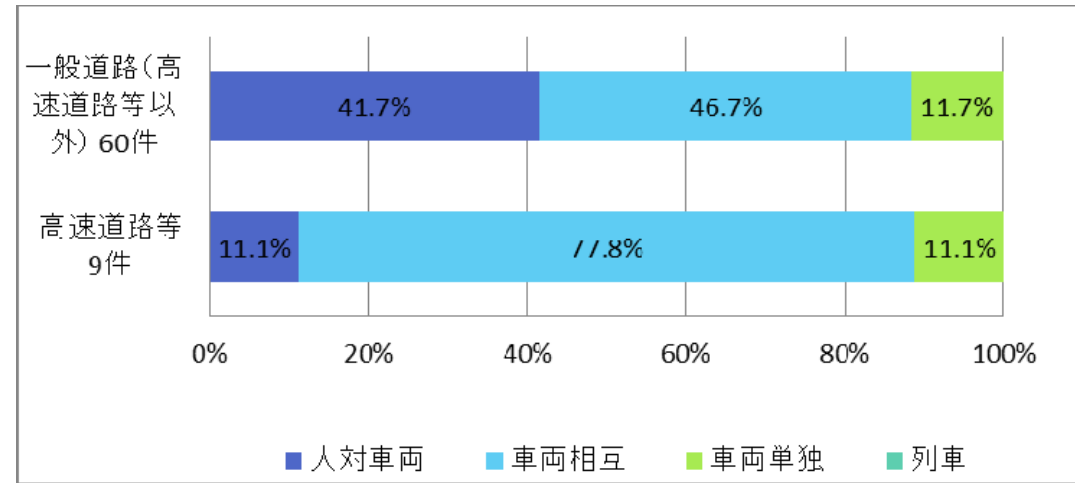
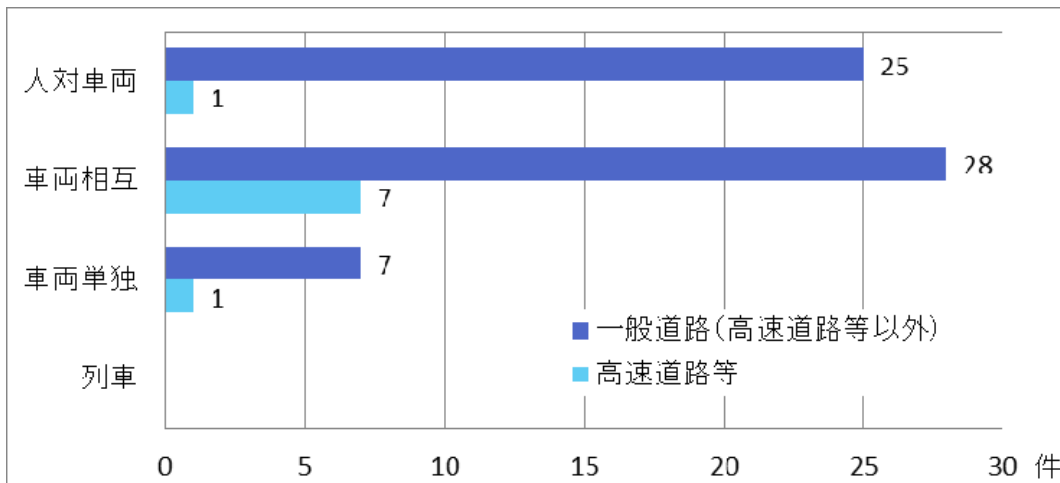


# V. H29年1～3月死亡事故データ(道路区分)

## 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」、「高速道路等」ともに「車両相互」が最も多く、それぞれ28件(46.7%)、7件(77.8%)となっている。

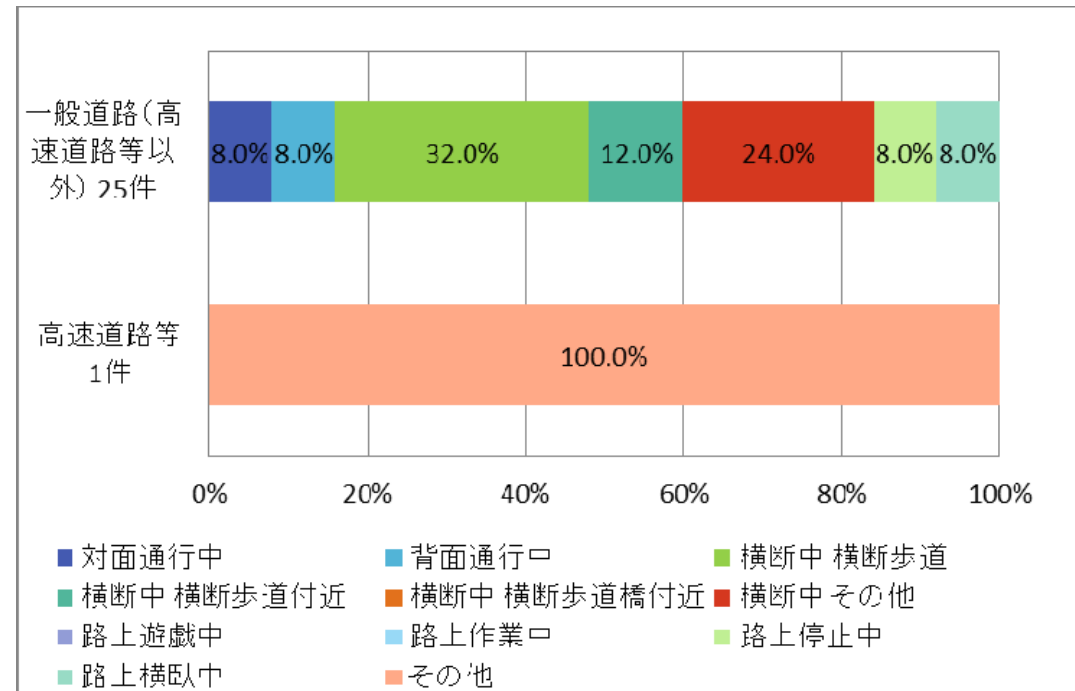
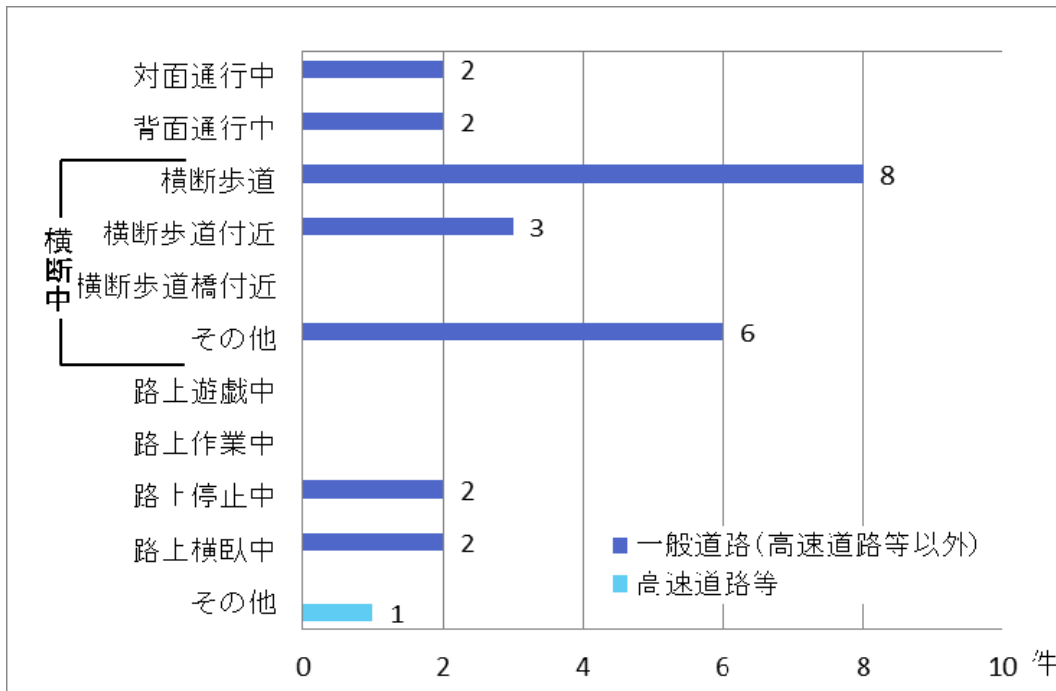
※「車両相互」での第二当事者となる「車両」には、道路交通法上の「軽車両」である自転車等を含む。



# V. H29年1～3月死亡事故データ(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8件(32.0%)となっている。次いで「横断中 その他」6件(24.0%)、「横断中 横断歩道付近」3件(12.0%)と続いている。
- 「高速道路」では「その他」1件(100.0%)となっている。

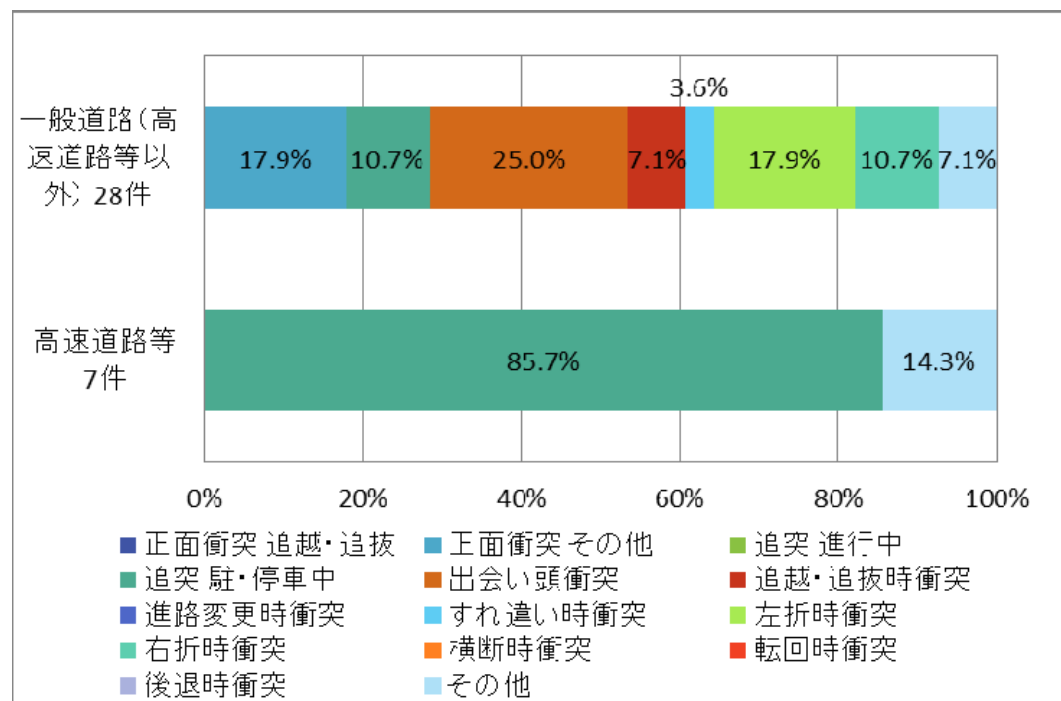
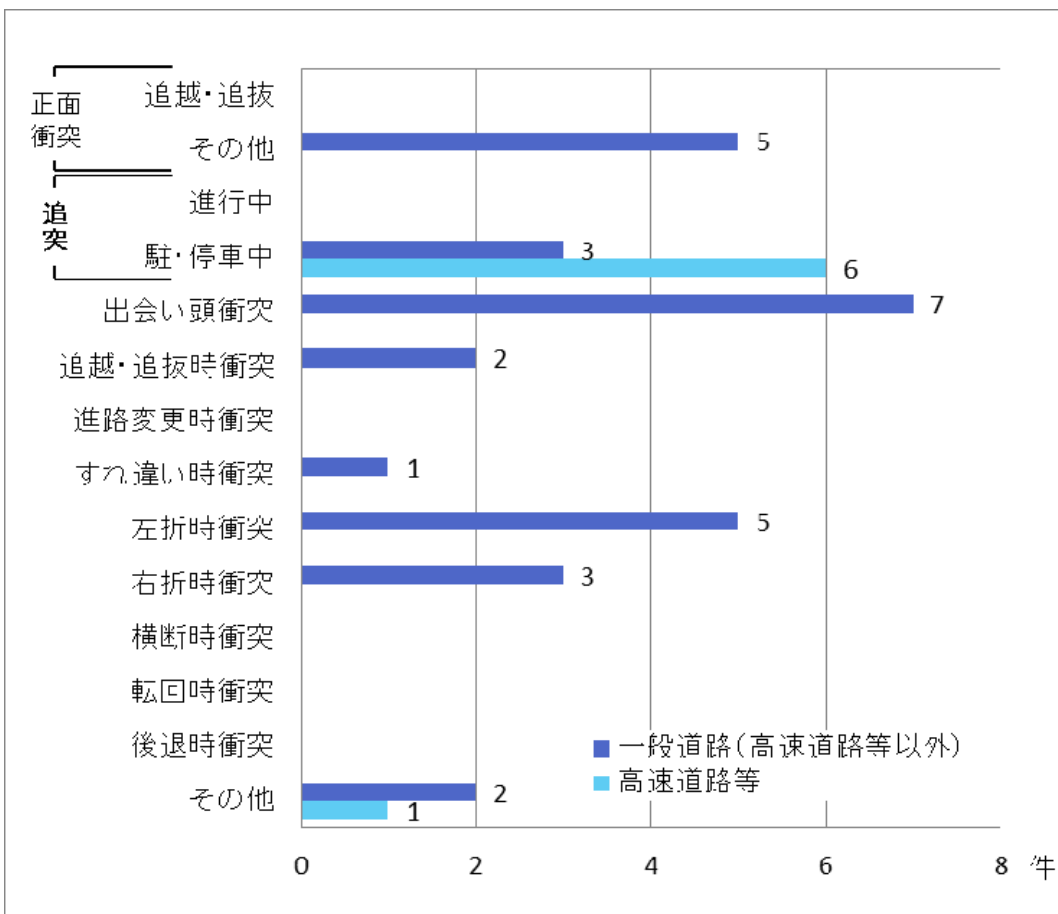


# V. H29年1～3月死亡事故データ(道路区分)

## (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7件(25.0%)となっている。次いで「正面衝突 その他」、「左折時衝突」がそれぞれ5件(17.9%)と続いている。
- ・「高速道路」では「追突 駐・停車中」が最も多く6件(85.7%)となっている。次いで「その他」1件(14.3%)と続いている。

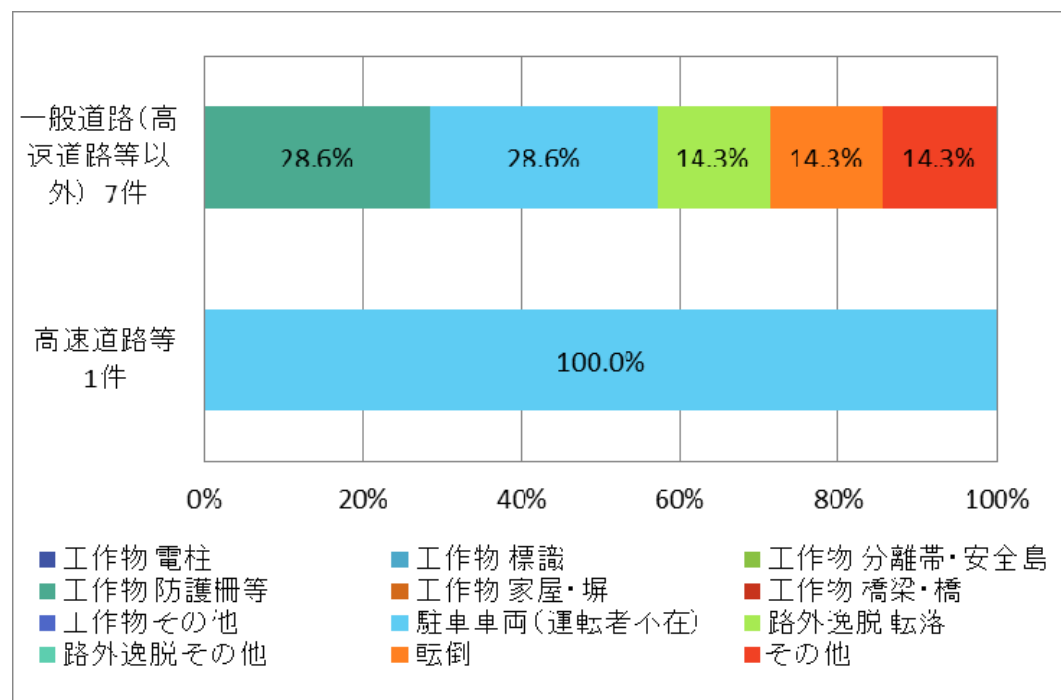
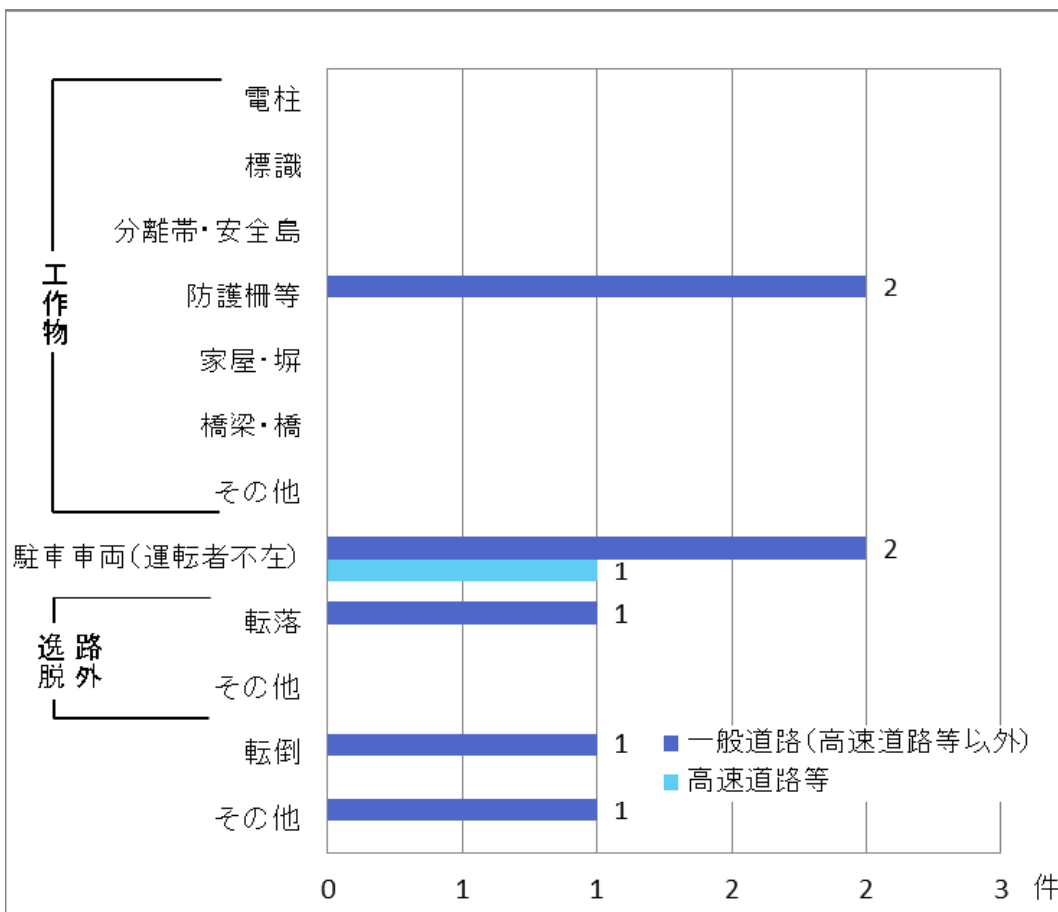
※「車両相互」での第二当事者となる「車両」には、道路交通法上の「軽車両」である自転車等を含む。



# V. H29年1～3月死亡事故データ(道路区分)

## (3) 道路区分の事故類型(車両単独)別

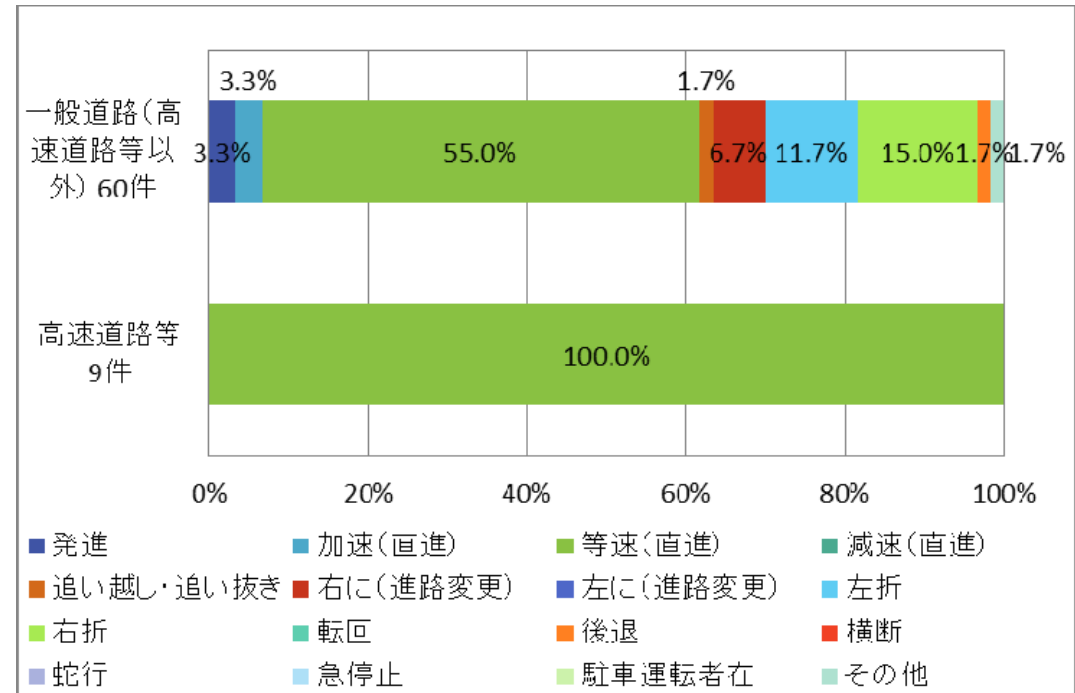
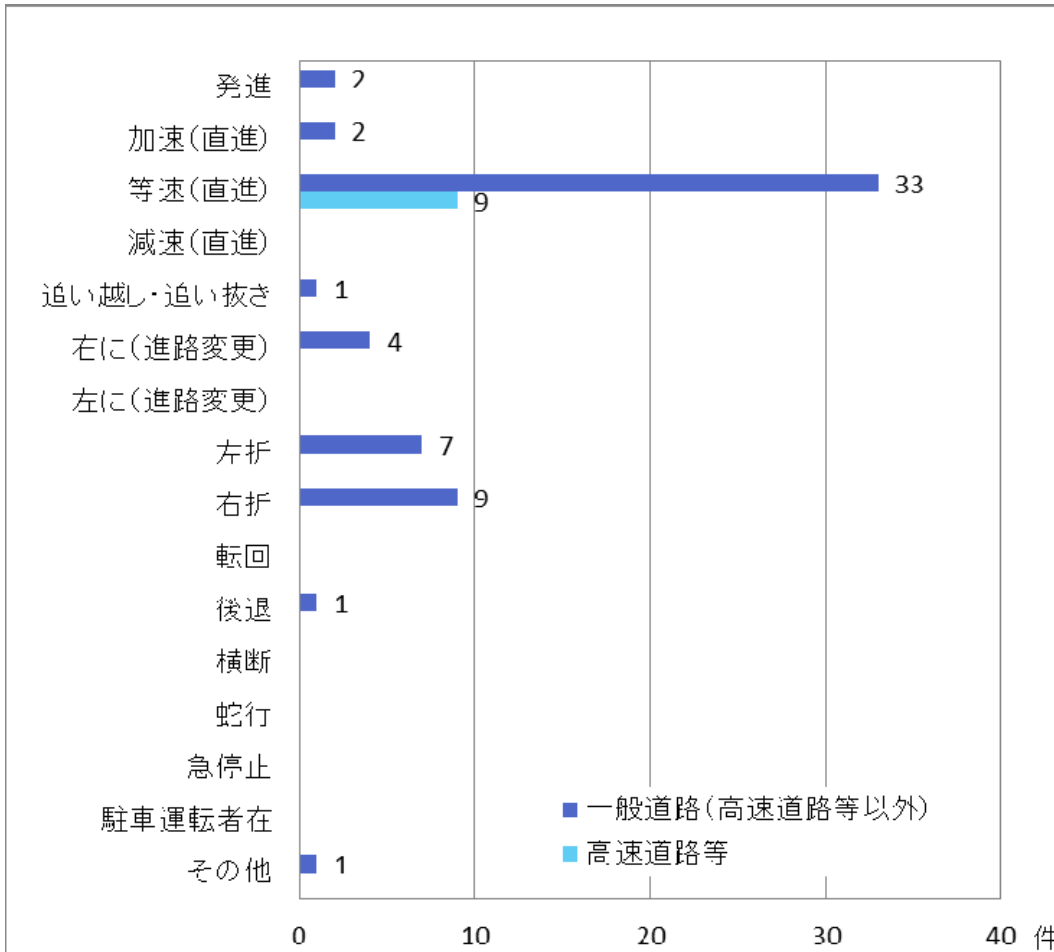
- ・道路区分の事故類型(車両単独)別にみると、「一般道路」では「工作物 防護柵等」、「駐車車両(運転者不在)」が最も多く、それぞれ2件(28.6%)となっている。
- ・「高速道路」では「駐車車両(運転者不在)」1件(100.0%)となっている。



# V. H29年1～3月死亡事故データ(道路区分)

## 3. 道路区分別の行動類型別

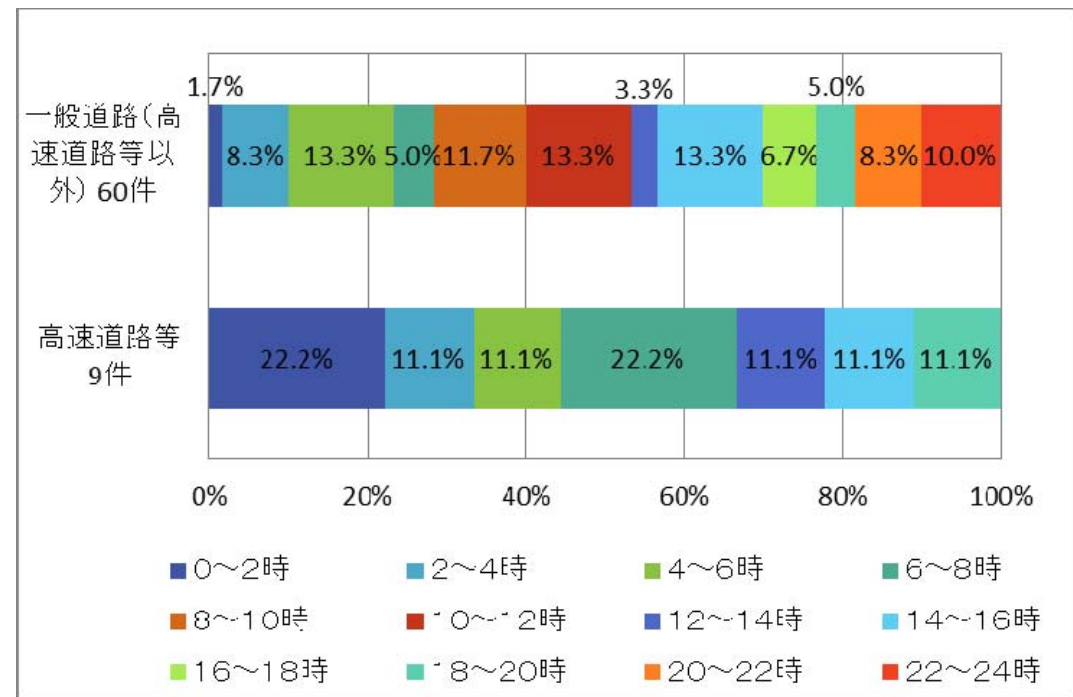
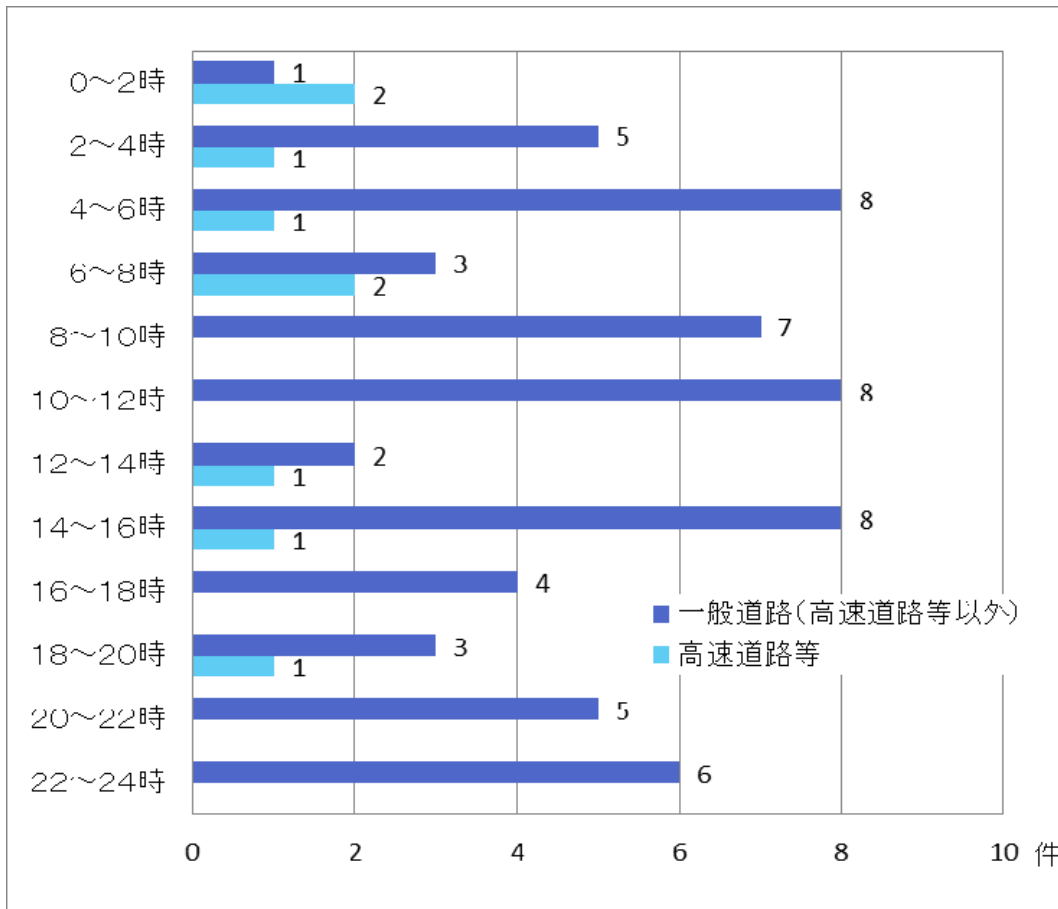
- ・道路区分別の行動類型別にみると、「一般道路」では「等速（直進）」が最も多く33件（55.0%）となっている。次いで「右折」9件（15.0%）、「左折」7件（11.7%）と続いている。
- ・「高速道路」では「等速（直進）」9件（100.0%）となっている。



# V. H29年1～3月死亡事故データ(道路区分)

## 4. 道路区分別の時間帯別

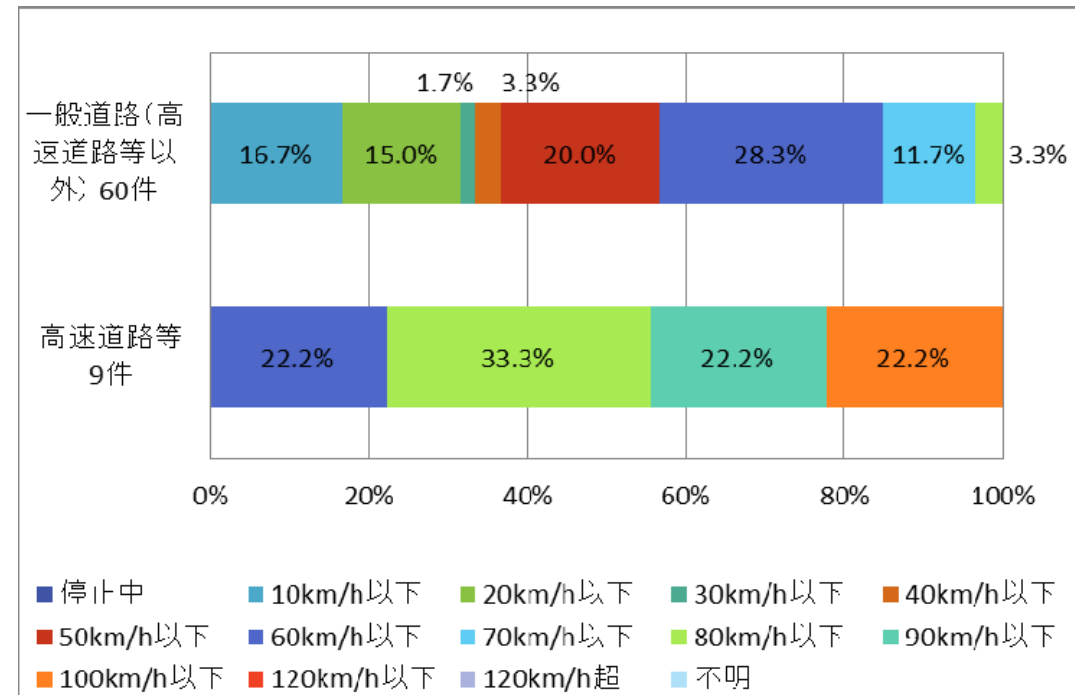
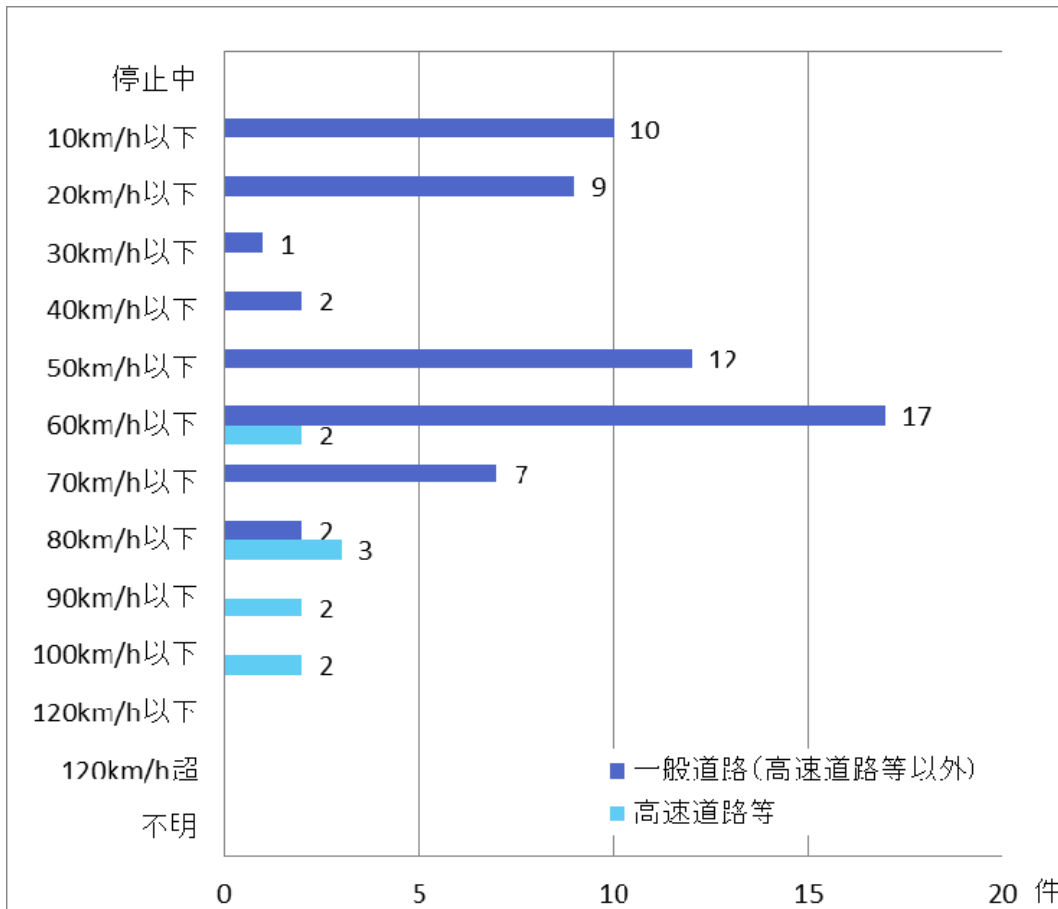
- 道路区分別の時間帯別にみると、「一般道路」では「4～6時」、「10～12時」、「14～16時」が最も多く、それぞれ8件（13.3%）となっている。次いで、「8～10時」7件（11.7%）、「22～24時」6件（10.0%）と続いている。
- 「高速道路」では「0～2時」、「6～8時」が最も多く、それぞれ2件（22.2%）となっている。



# V. H29年1～3月死亡事故データ(道路区分)

## 5. 道路区分別の危険認知速度別

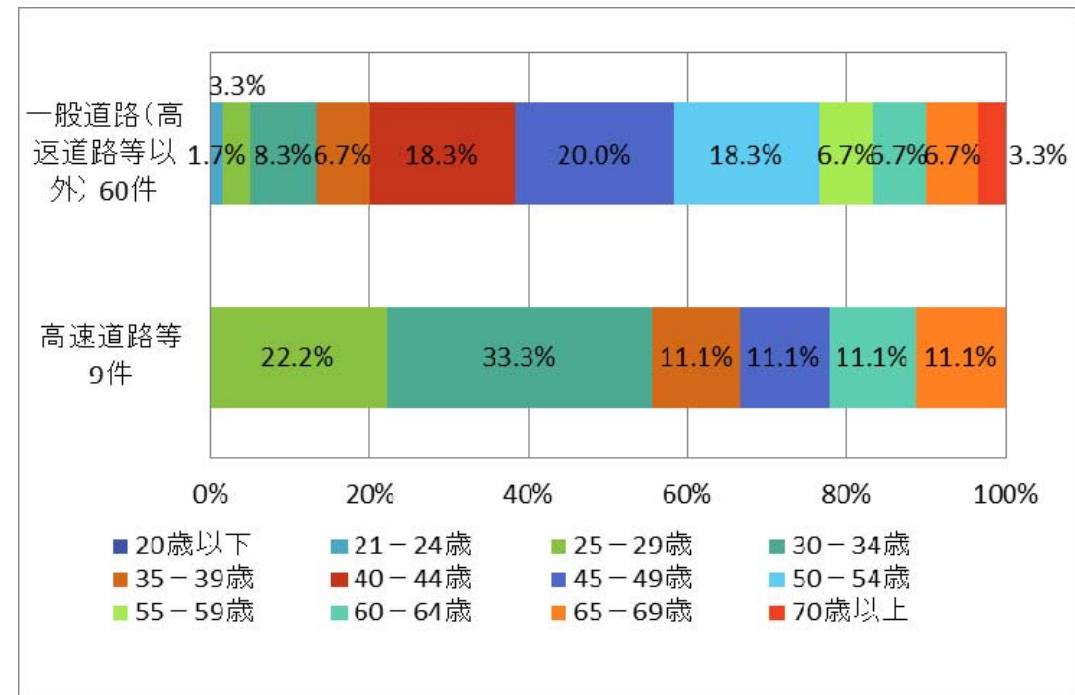
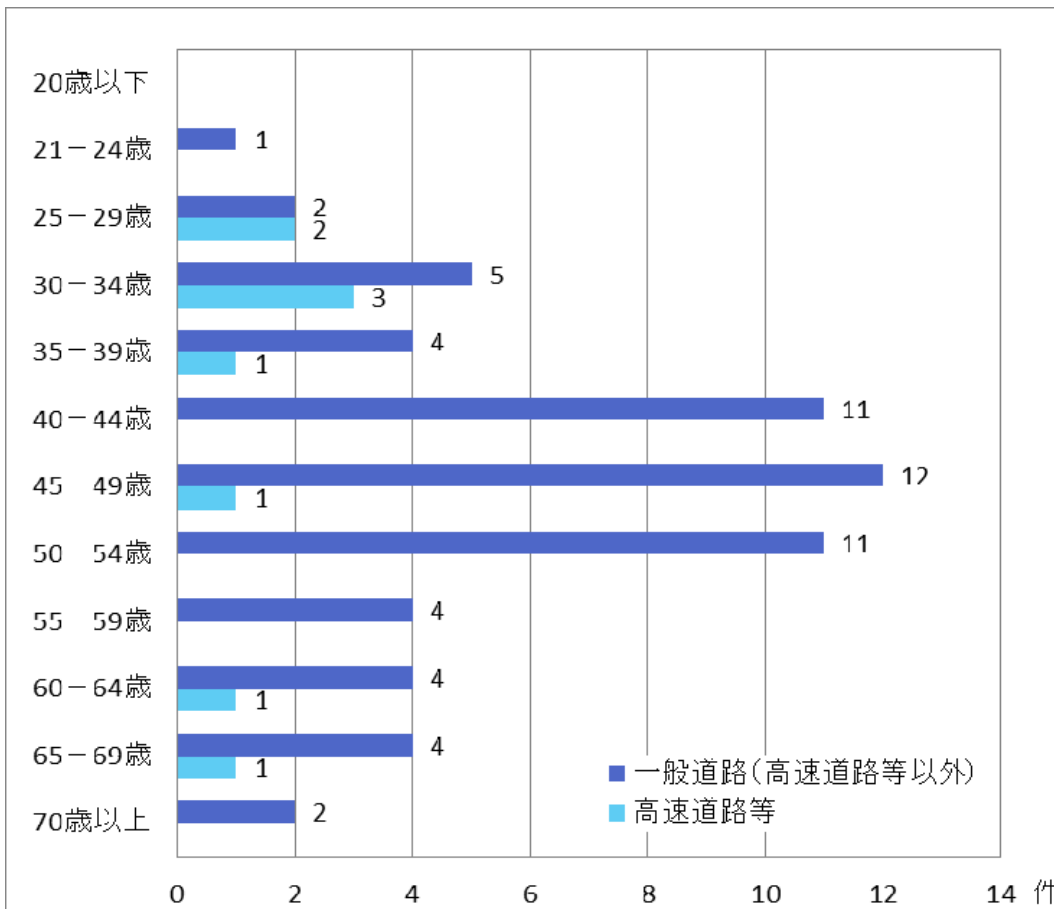
- 道路区分別の危険認知速度別にみると、「一般道路」では「60km/h以下」が最も多く17件（28.3%）になっている。次いで「50km/h以下」12件（20.0%）、「10km/h以下」10件（16.7%）、「20km/h以下」9件（15.0%）と続いている。幹線道路の最高速度に近い速度帯と市街地の最高速度に近い20km/h程度の速度帯に分布がわかれている。
- 「高速道路」では「80km/h以下」が最も多く3件（33.3%）となっている。次いで「60km/h以下」、「90km/h以下」、「100km/h以下」がそれぞれ2件（22.2%）と続いている。



# V. H29年1～3月死亡事故データ(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12件（20.0%）となっている。次いで「40-44歳」、「50-54歳」がそれぞれ11件（18.3%）と続いている。
- ・「高速道路」では「30-34歳」が最も多く3件（33.3%）となっている。次いで「25-29歳」2件（22.2%）と続いている。

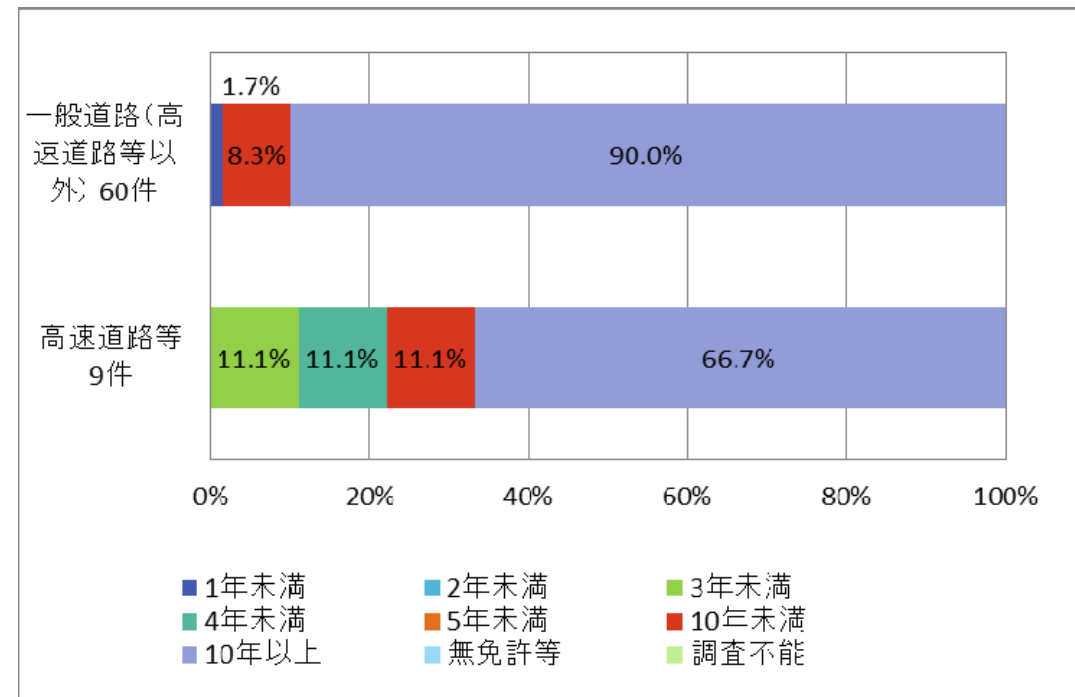
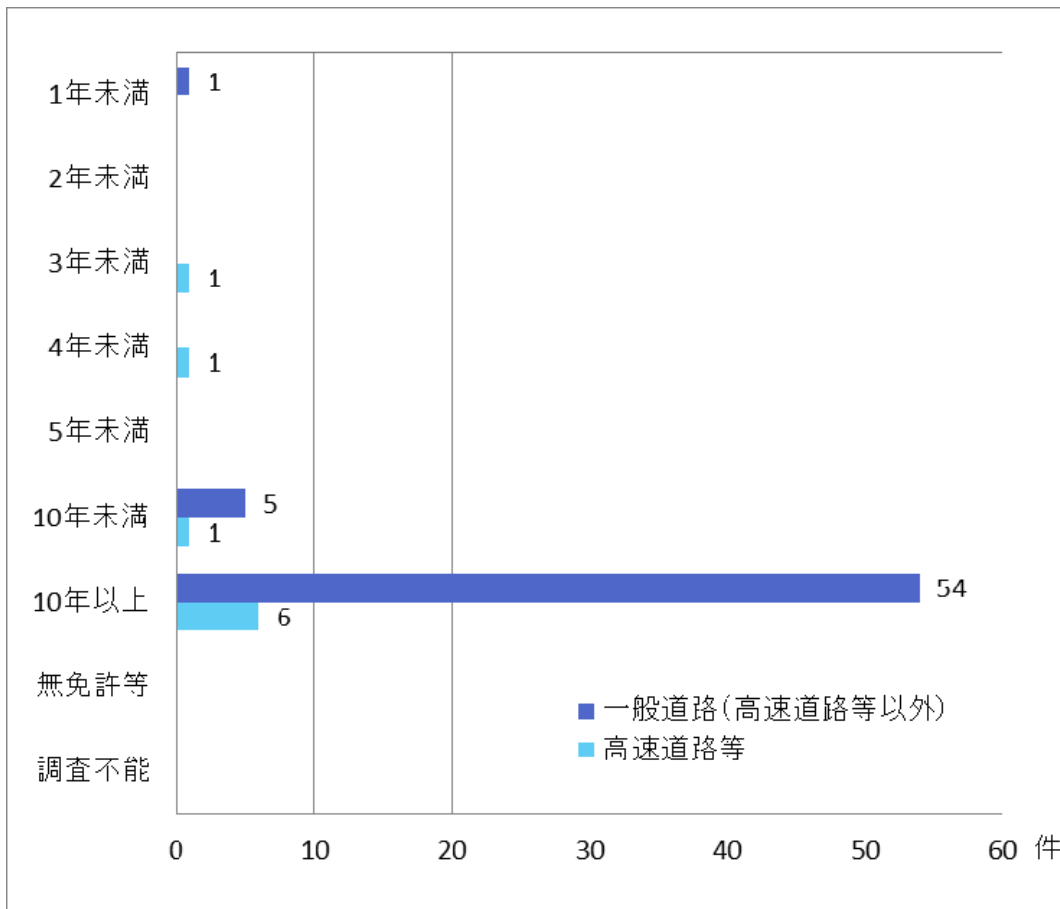




# V. H29年1～3月死亡事故データ(道路区分)

## 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」、「高速道路」のいずれも「10年以上」が最も多く、それぞれ54件(90.0%)、6件(66.7%)となっている。



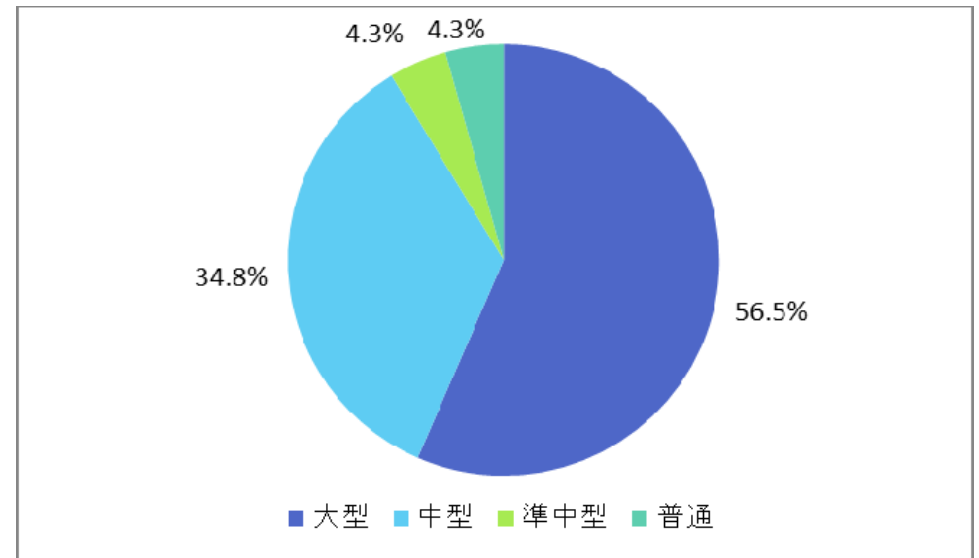
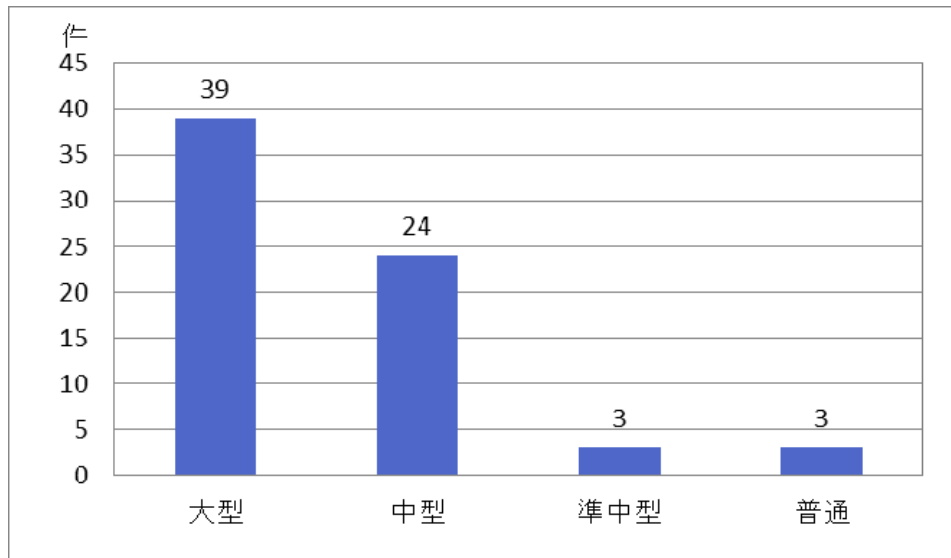
## VI. H29年1～3月死亡事故データ(車両区分)

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. 車両区分別の運転免許取得年数別

## VI. H29年1～3月死亡事故データ(車両区分)

### 1. 車両区分別

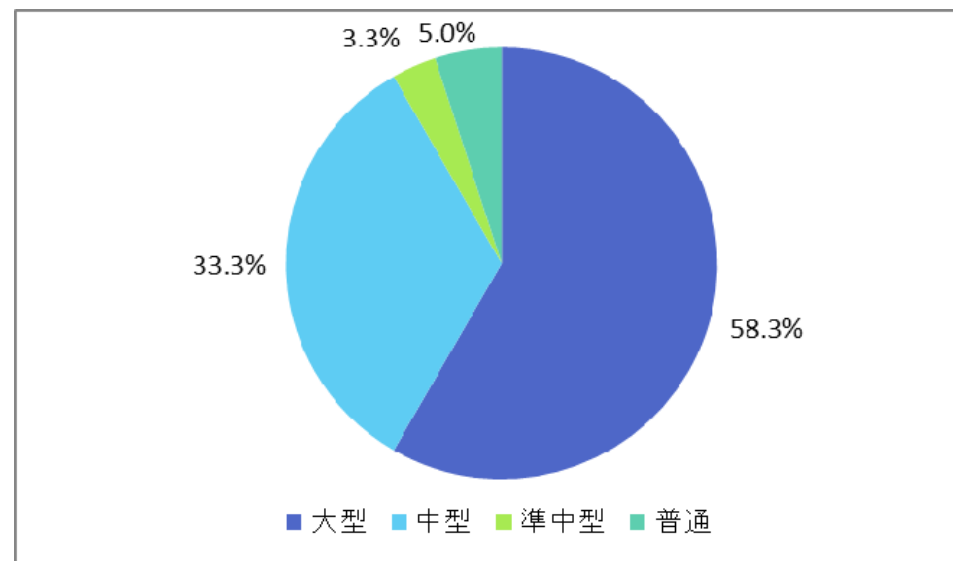
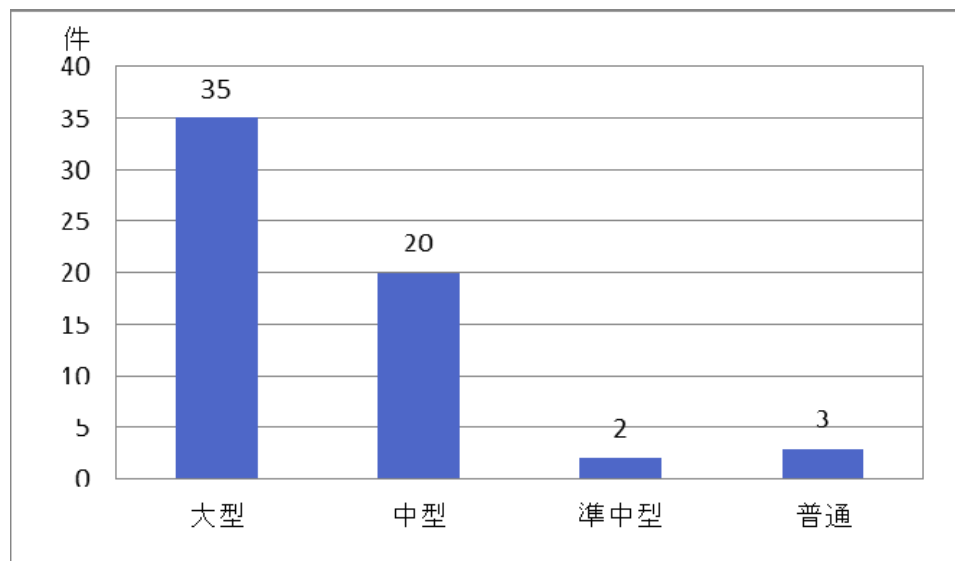
- ・車両区分別にみると、「大型」が最も多く39件（56.5%）となっている。
- ・次いで「中型」24件（34.8%）、「準中型」、「普通」がそれぞれ3件（4.3%）と続いている。



## VI. H29年1～3月死亡事故データ(車両区分)

### (1) 一般道路上での車両区分

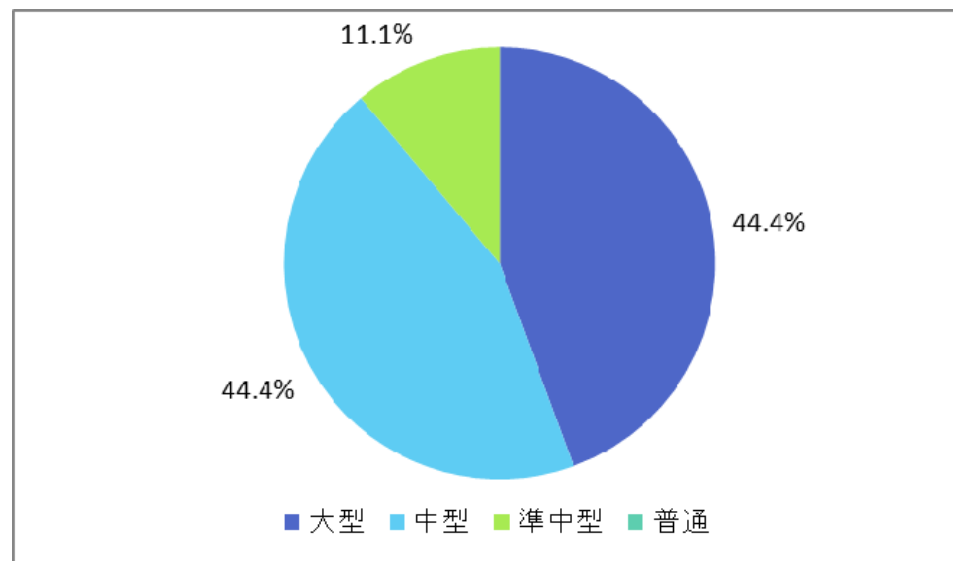
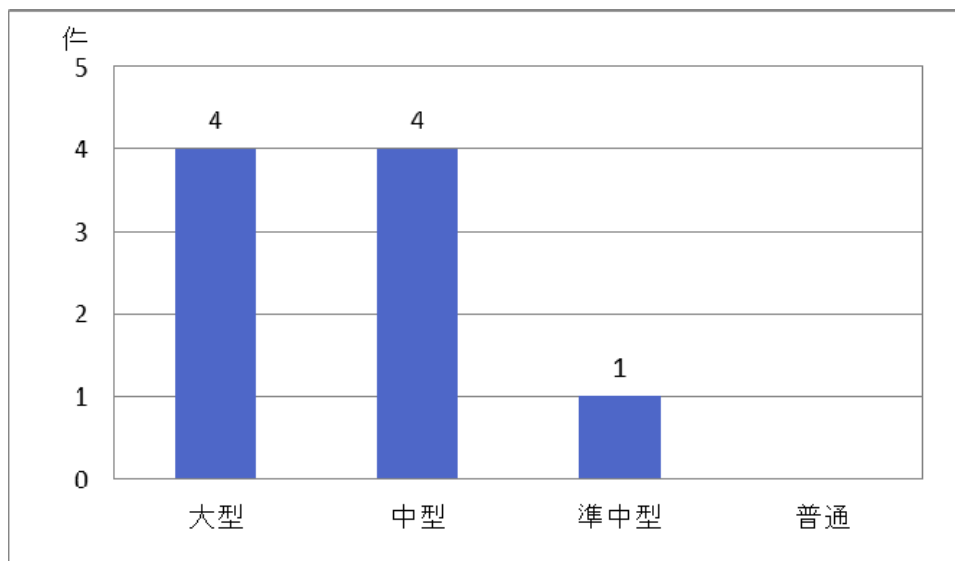
- ・一般道路上での車両区分をみると、「大型」が最も多く35件（58.3%）となっている。
- ・次いで「中型」20件（33.3%）、「普通」3件（5.0%）、「準中型」2件（3.3%）と続いている。



## VI. H29年1～3月死亡事故データ(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」及び「中型」が最も多く、それぞれ4件（44.4%）となっている。
- ・ 次いで「準中型」1件（11.1%）と続いている。



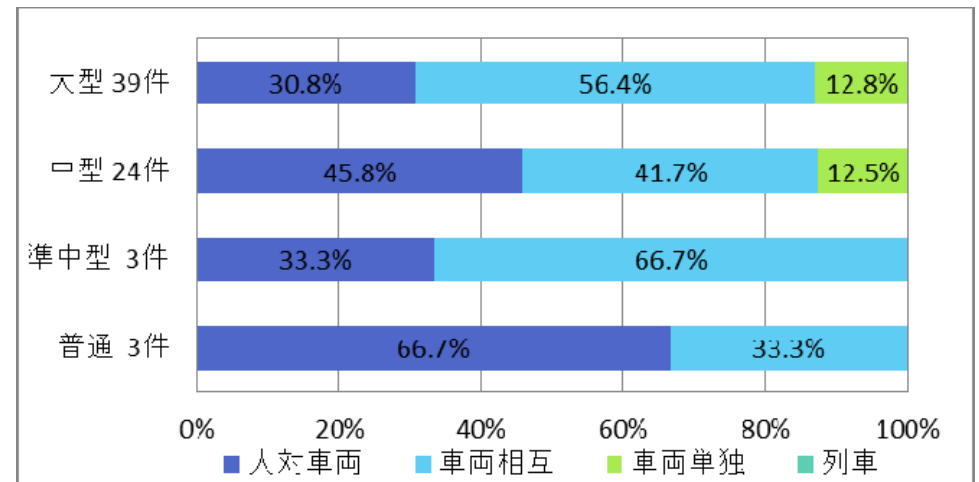
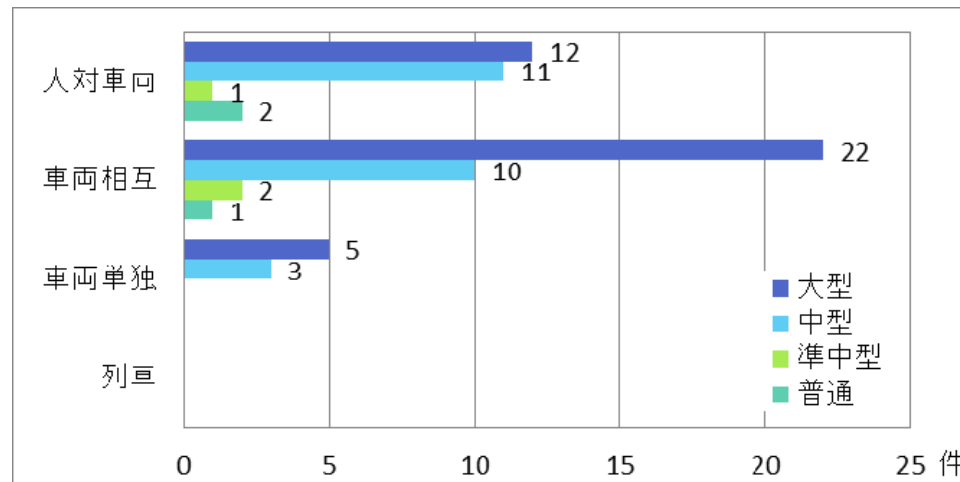
# VI. H29年1～3月死亡事故データ(車両区分)

## 2. 車両区分別の事故類型別

- ・車両区分別の事故類型別にみると、「大型」、「準中型」は「車両相互」が最も多く、それぞれ22件（56.4%）、2件（66.7%）となっている。
- ・「中型」、「普通」は「人対車両」が最も多く、それぞれ11件（45.8%）、2件（66.7%）となっている。

※「車両相互」での第二当事者となる「車両」には、道路交通法上の「軽車両」である自転車等を含む。

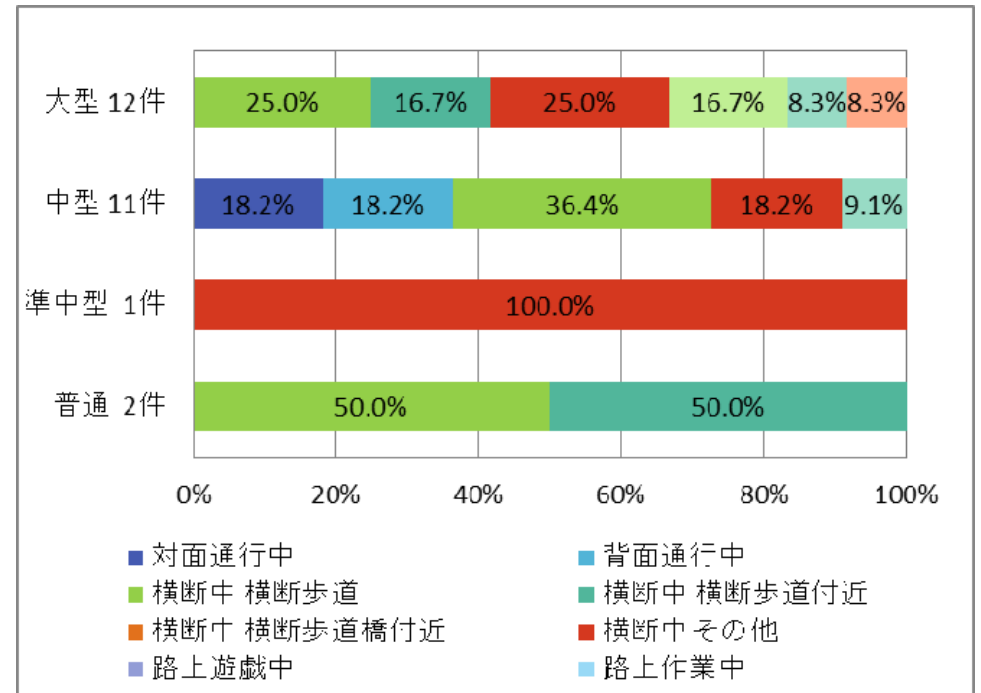
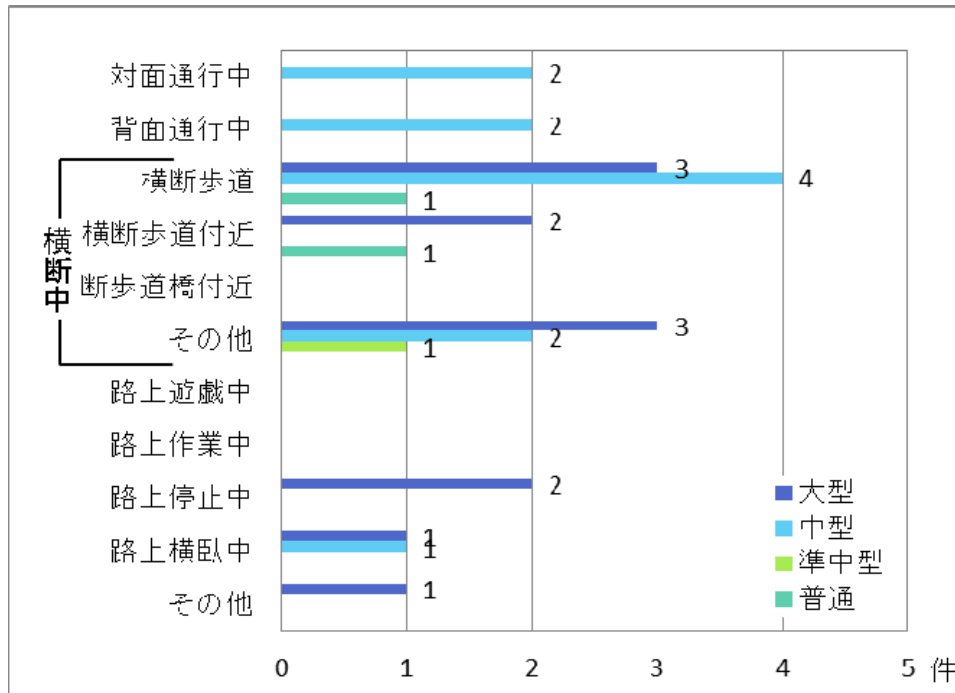
※対自転車の死亡事故件数についてはP86～P99に別掲。このうち車両区分別の事故類型別の詳細は、P90～P93に掲載。



# VI. H29年1～3月死亡事故データ(車両区分)

## (1) 車両区分別の事故類型(人対車両)別

- ・車両区分別の事故類型(人対車両)別にみると、「大型」は「横断中 横断歩道」、「横断中 その他」が最も多く、それぞれ3件(25.0%)となっている。
- ・「中型」は「横断中 横断歩道」が最も多く4件(36.4%)となっている。
- ・「準中型」は「横断中 その他」が1件(100.0%)となっている。
- ・「普通」は「横断中 横断歩道」、「横断中 横断歩道付近」がそれぞれ1件(50.0%)となっている。

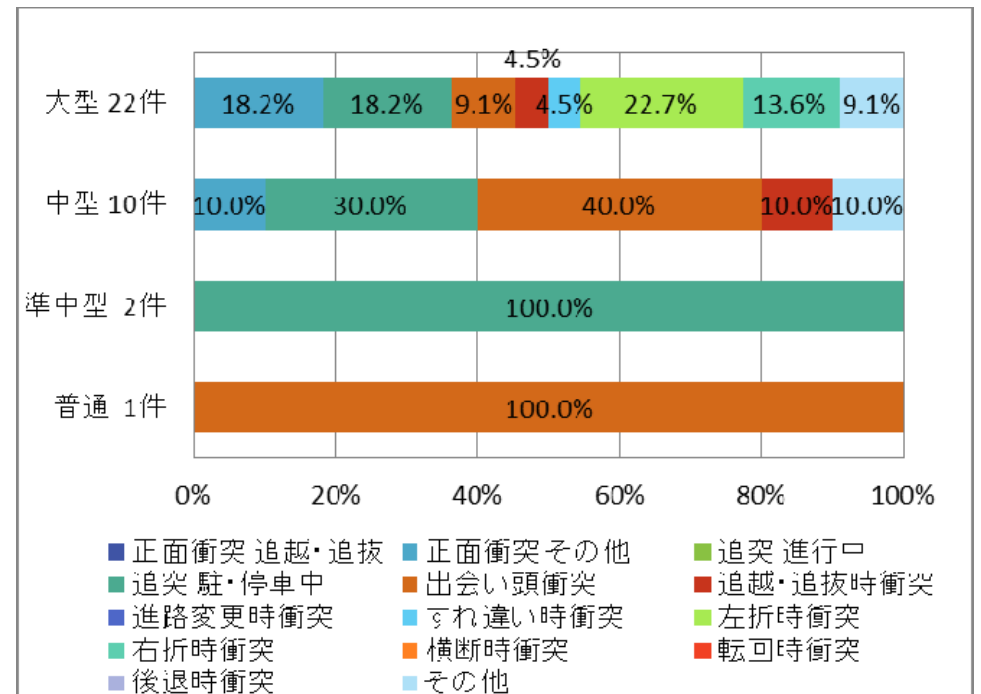
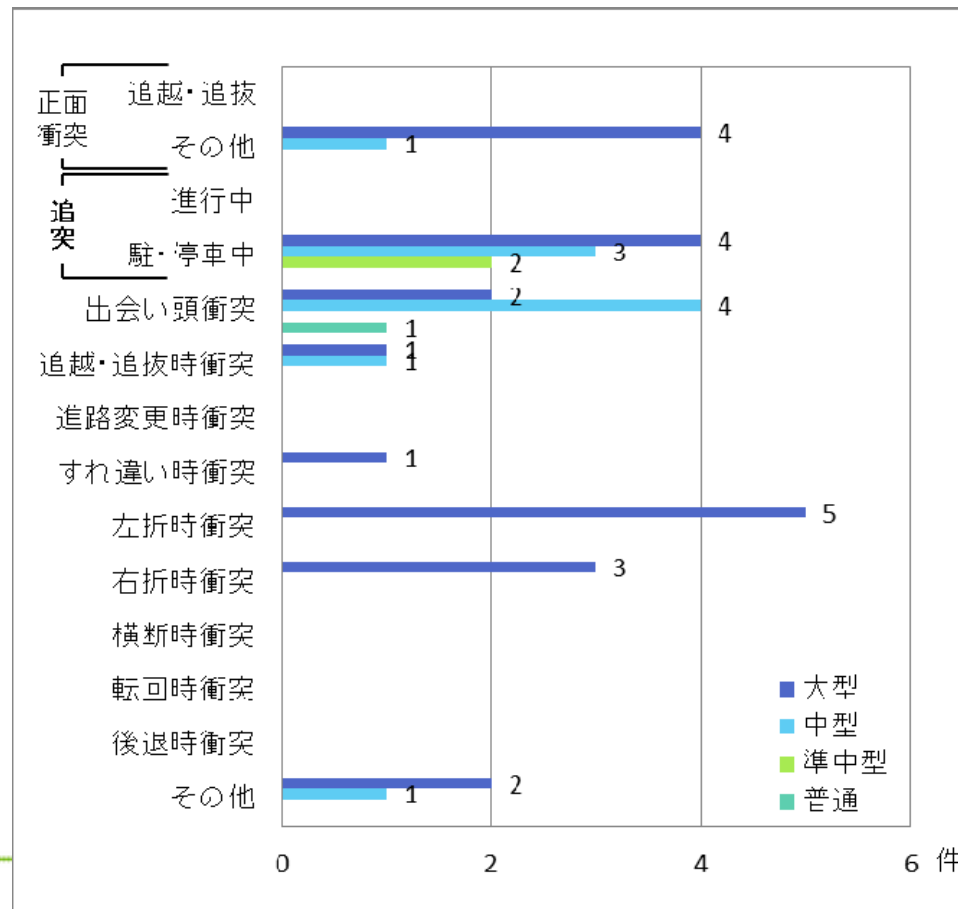


# VI. H29年1～3月死亡事故データ(車両区分)

## (2) 車両区分別の事故類型(車両相互)別

- ・車両区分別の事故類型(車両相互)別にみると、「大型」では「左折時衝突」が最も多く5件(22.7%)となっている。
- ・「中型」では「出会い頭衝突」が最も多く4件(40.0%)となっている。
- ・「準中型」では「追突 駐・停車中」が2件(100.0%)となっている。
- ・「普通」では「出会い頭衝突」が1件(100.0%)となっている。

※「車両相互」での第二当事者となる「車両」には、道路交通法上の「軽車両」である自転車等を含む。

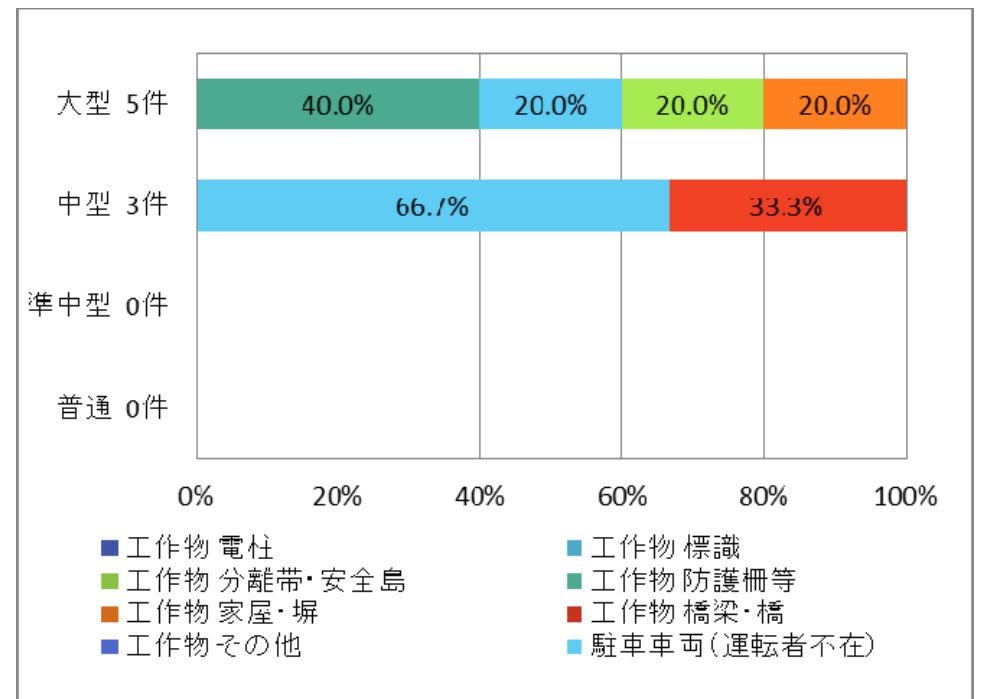
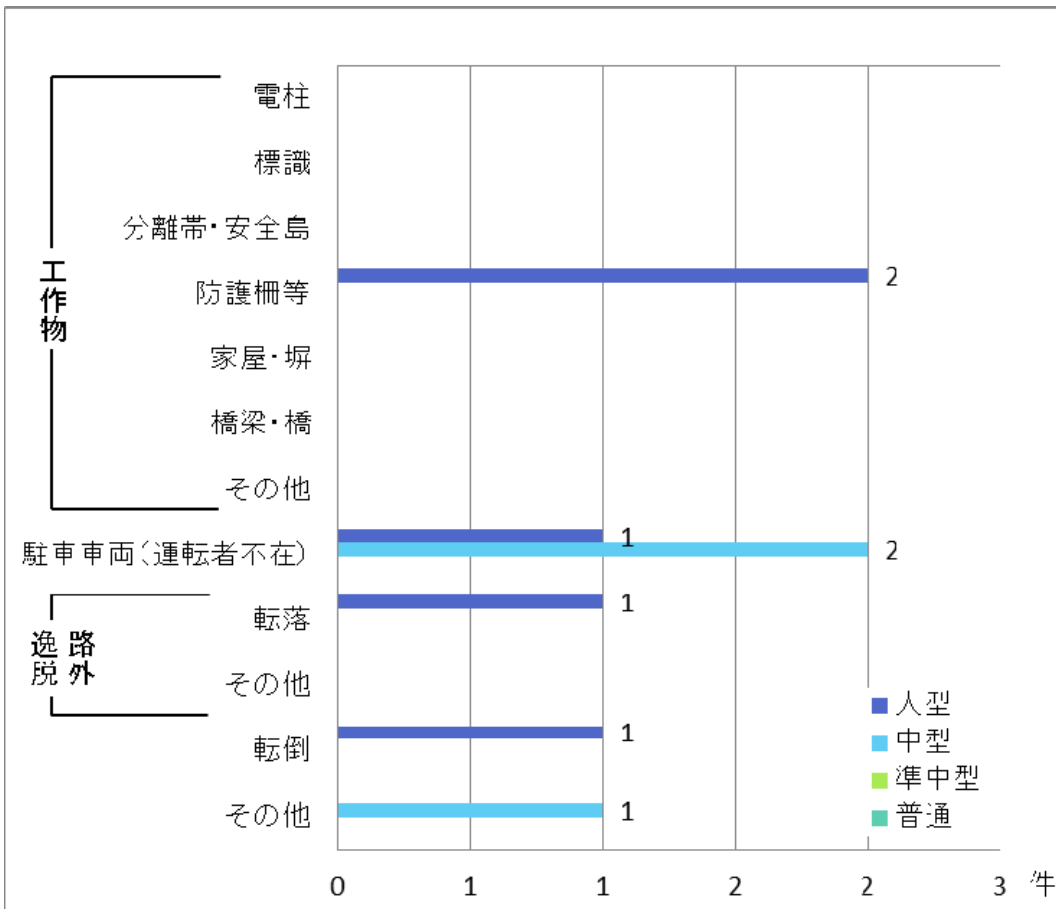




# VI. H29年1～3月死亡事故データ(車両区分)

## (3) 車両区分別の事故類型(車両単独)別

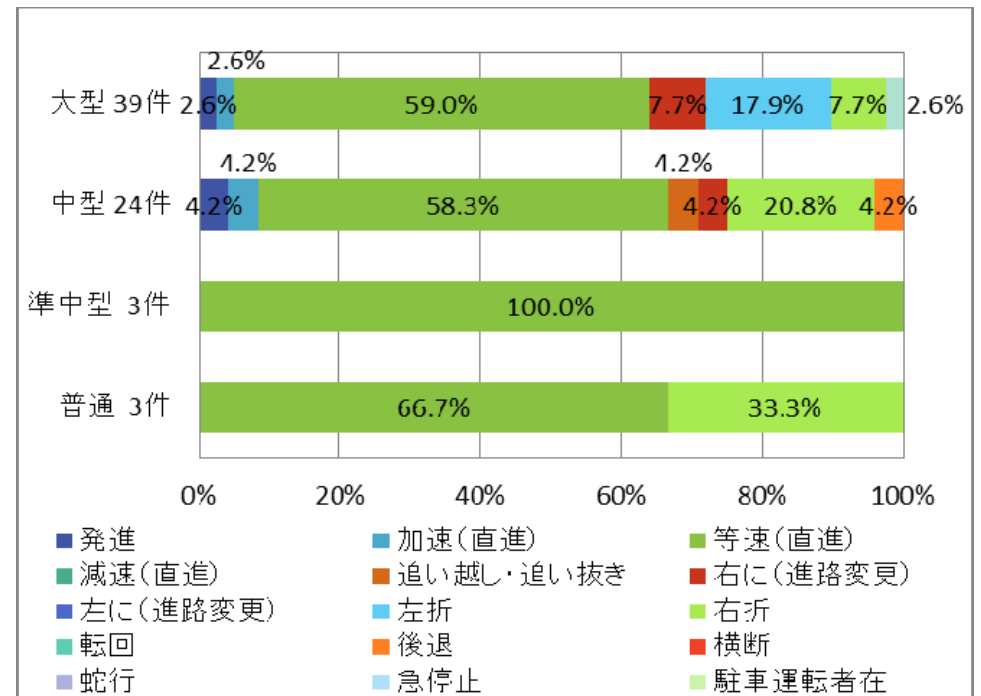
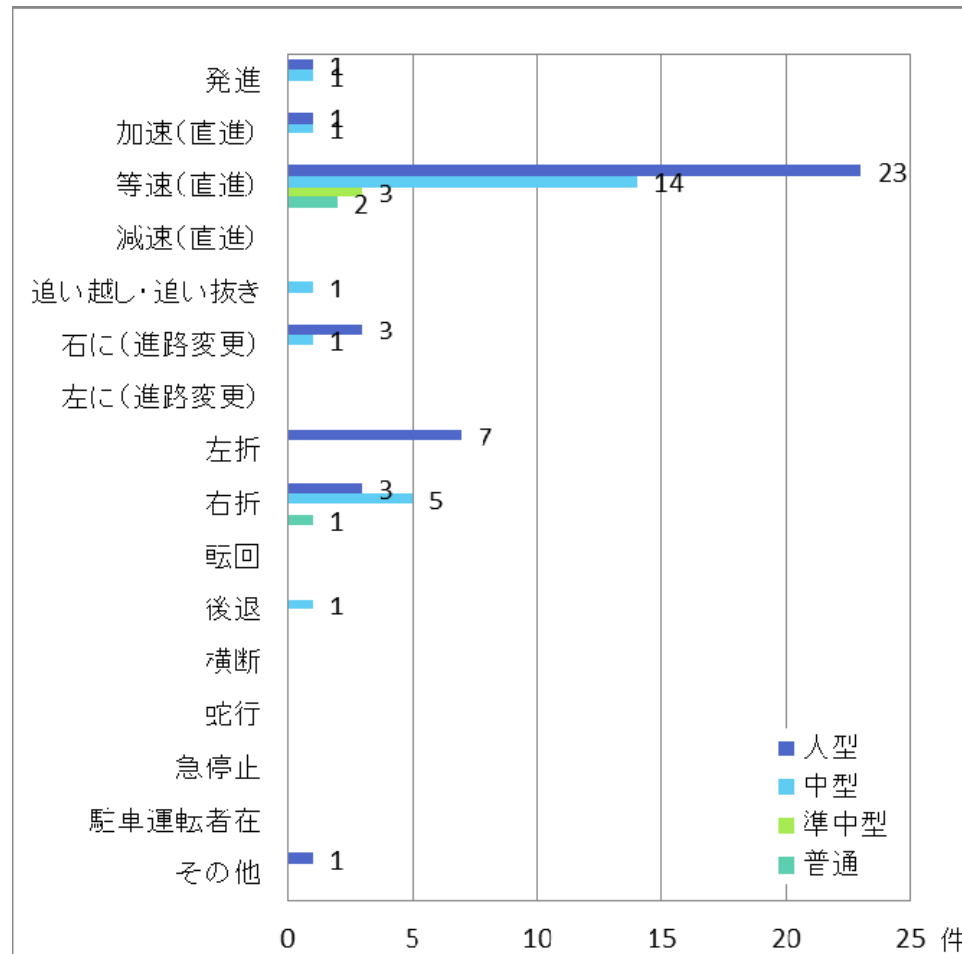
- ・車両区分別の事故類型(車両単独)別に見ると、「大型」では「工作物 防護柵等」が最も多く2件(40.0%)となっている。
- ・「中型」では「駐車車両(運転者不在)」が最も多く2件(66.7%)となっている。



# VI. H29年1～3月死亡事故データ(車両区分)

## 3. 車両区分別の行動類型別

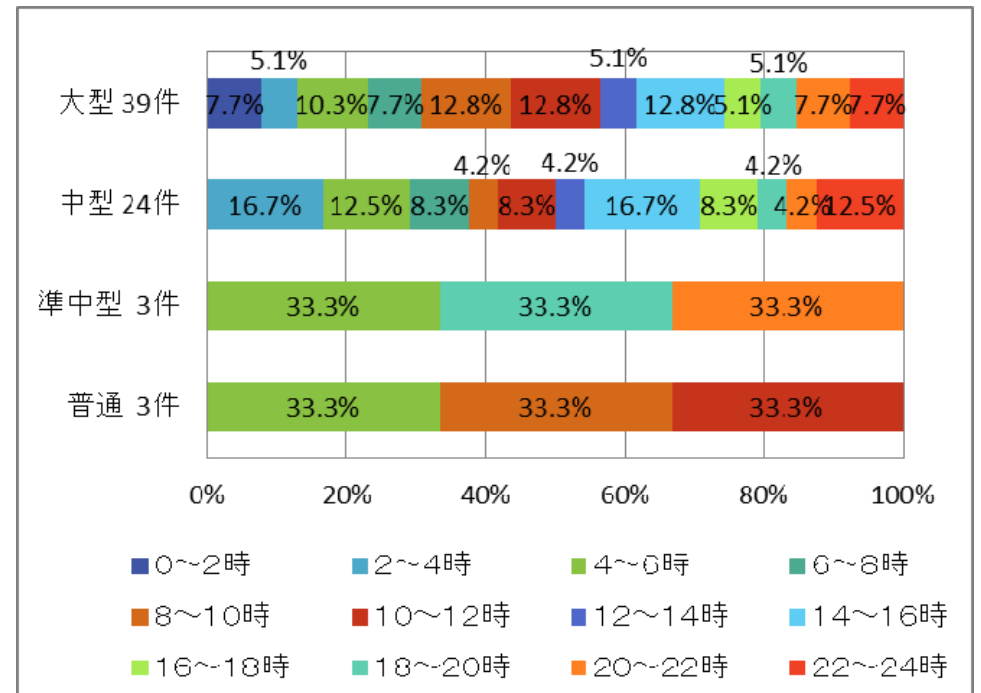
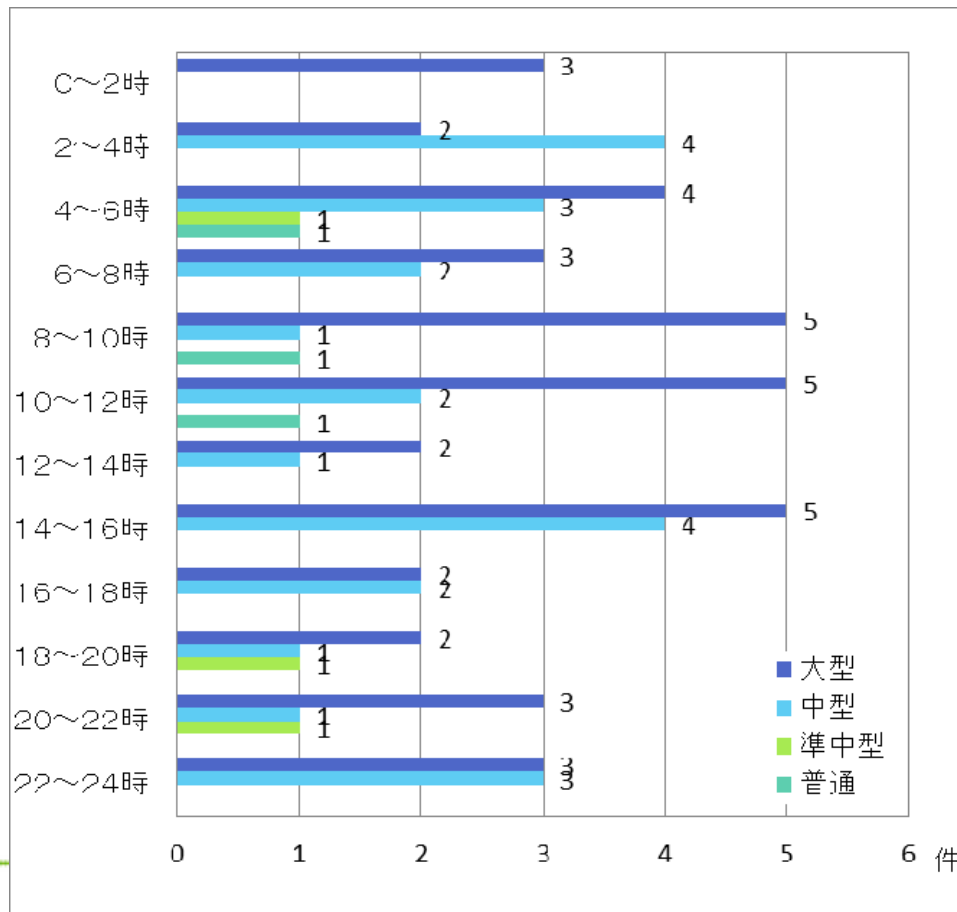
- ・車両区分別の行動類型別にみると、「大型」から「普通」までのいずれも「等速(直進)」が最も多くなっており、それぞれ23件(59.0%)、14件(58.3%)、3件(100.0%)、2件(66.7%)となっている。



# VI. H29年1～3月死亡事故データ(車両区分)

## 4. 車両区分別の時間帯別

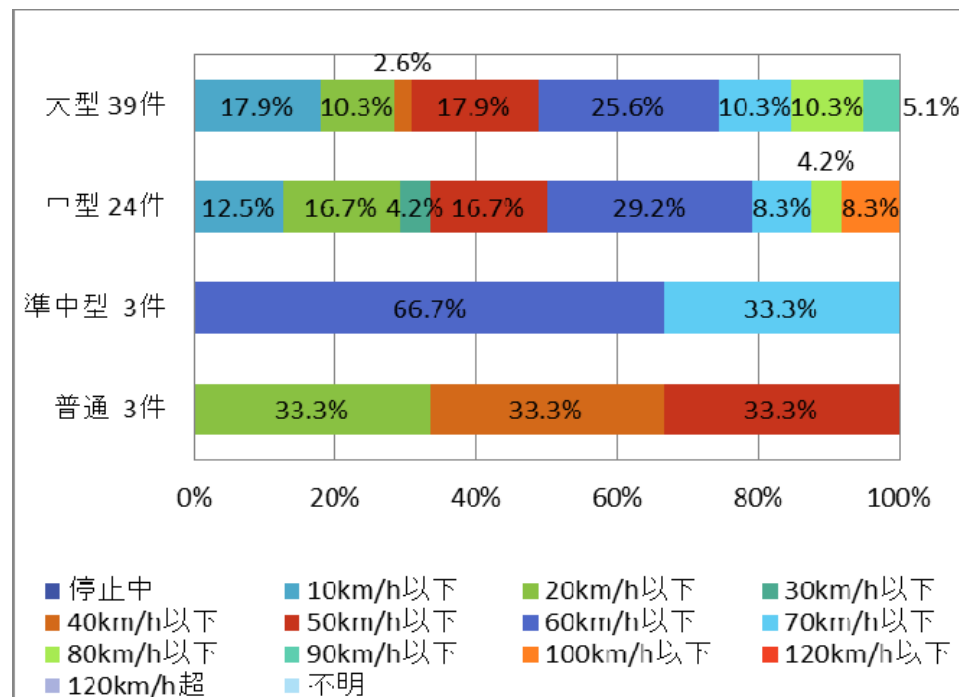
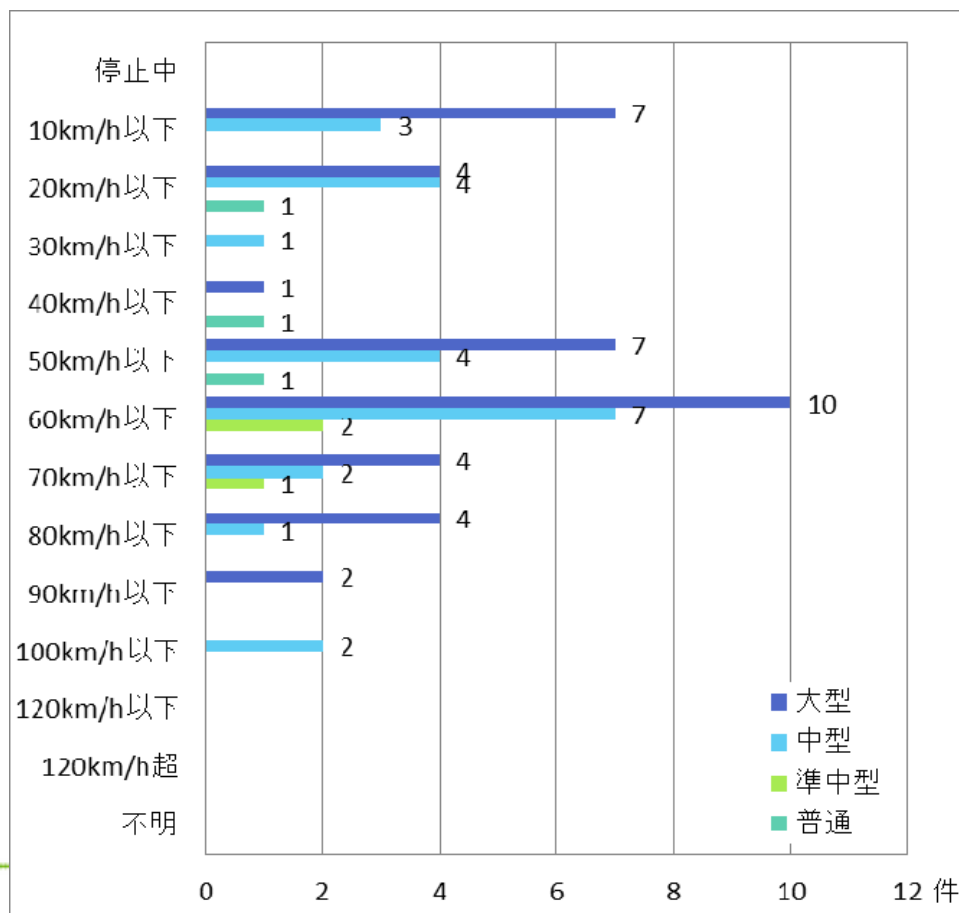
- ・車両区分別の時間帯別にみると、「大型」では「8～10時」、「10～12時」、「14～16時」が最も多く、それぞれ5件（12.8%）となっている。次いで「4～6時」4件（10.3%）と続いている。
- ・「中型」では「2～4時」、「14～16時」が最も多く、それぞれ4件（16.7%）となっている。次いで「4～6時」、「22～24時」がそれぞれ3件（12.5%）となっている。
- ・「準中型」は「4～6時」、「18～20時」、「20～22時」がそれぞれ1件（33.3%）となっている。
- ・「普通」では「4～6時」、「8～10時」、「10～12時」がそれぞれ1件（33.3%）となっている。



# VI. H29年1～3月死亡事故データ(車両区分)

## 5. 車両区分別の危険認知速度別

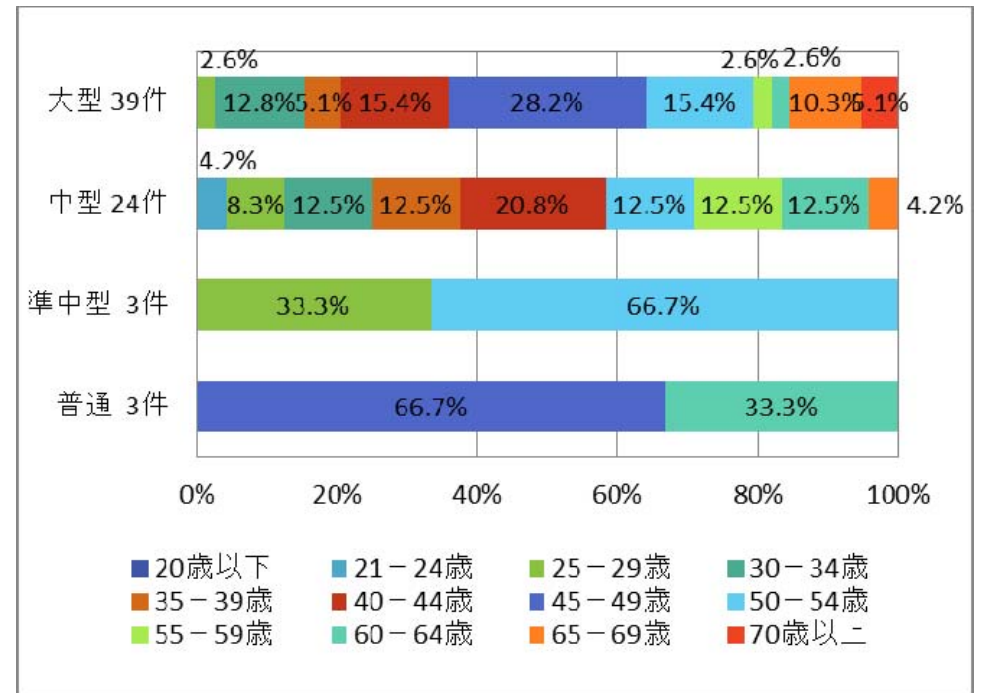
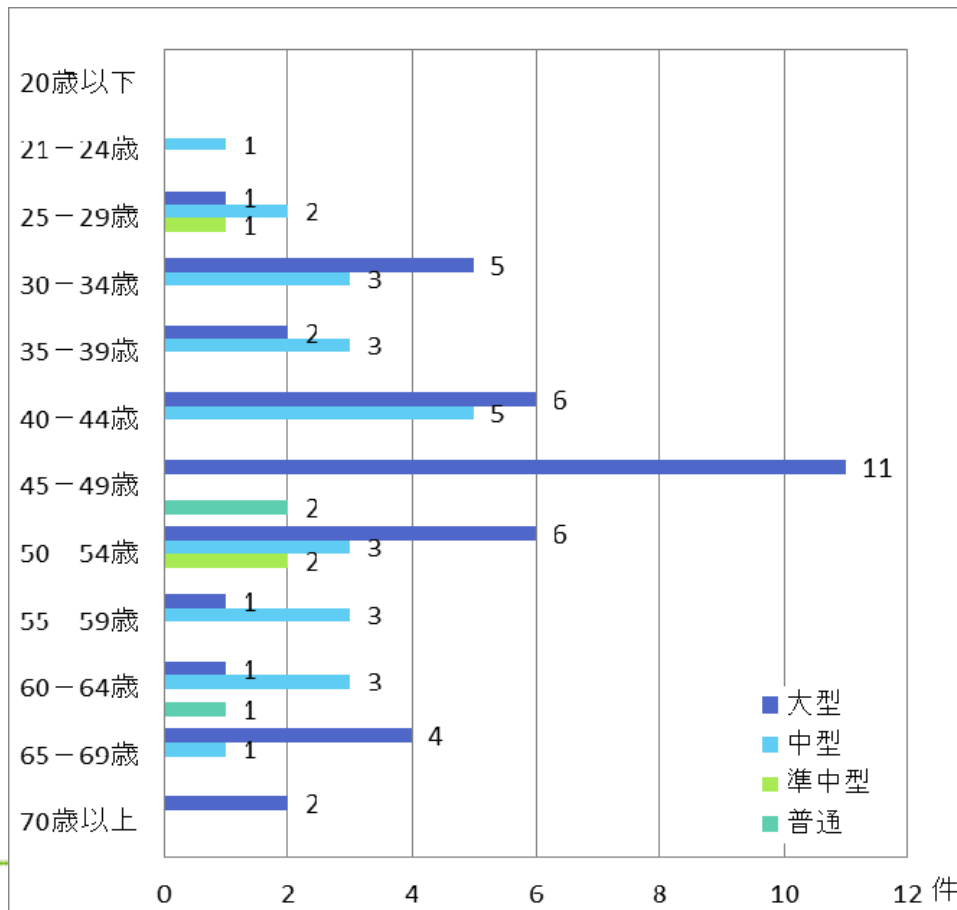
- ・車両区分別の危険認知速度別にみると、「大型」では「60km/h以下」が最も多く10件（25.6%）となっている。次いで「10km/h以下」、「50km/h以下」がそれぞれ7件（17.9%）と続いている。
- ・「中型」では「60km/h以下」が最も多く7件（29.2%）となっている。次いで、「20km/h以下」、「50km/h以下」がそれぞれ4件（16.7%）と続いている。「大型」と「中型」は幹線道路や高速道路の最高速度の速度帯と市街地の最高速度に近い10～20km/h程度の速度帯に分布が分かれている。
- ・「準中型」は「60km/h以下」が最も多く2件（66.7%）となっている。
- ・「普通」では「20km/h以下」、「40km/h以下」、「50km/h以下」がそれぞれ1件（33.3%）となっている。



# VI. H29年1～3月死亡事故データ(車両区分)

## 6. 車両区分別の年齢層別

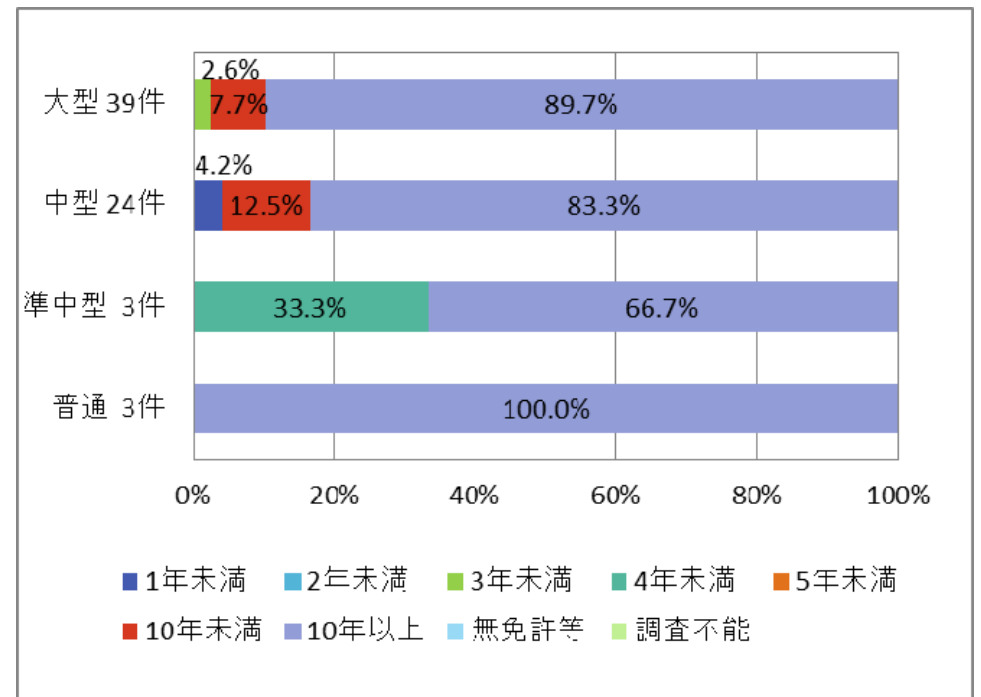
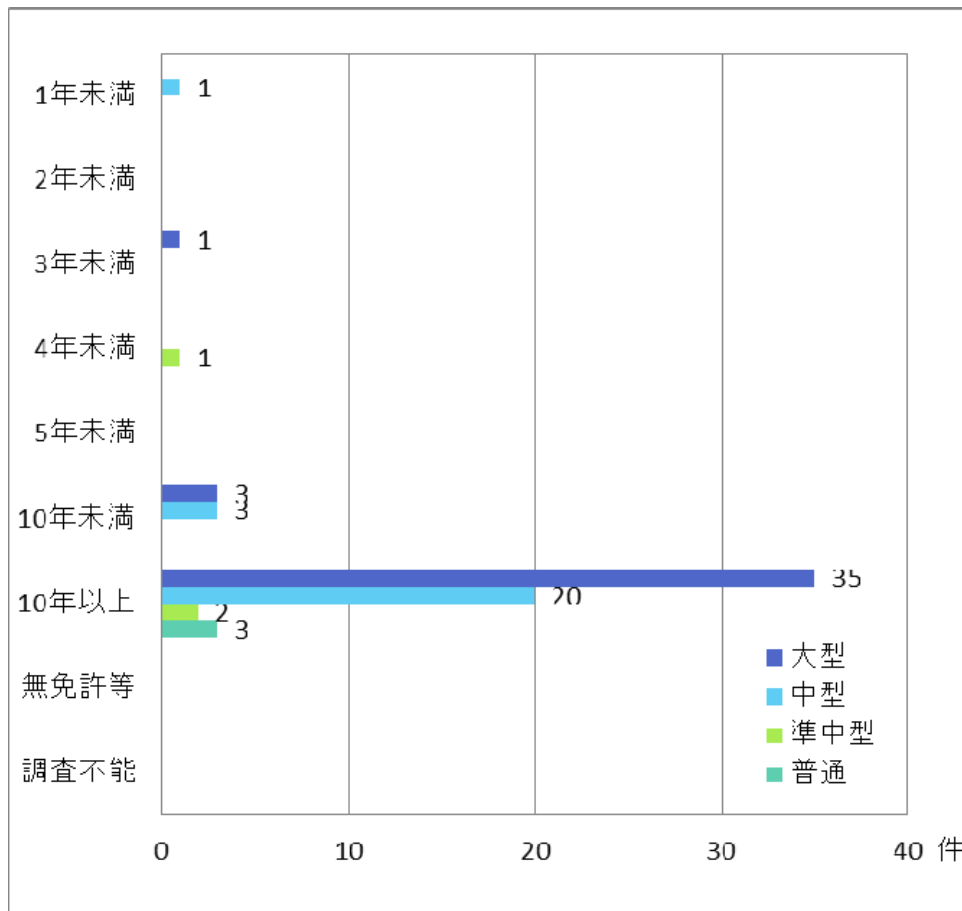
- ・車両区分別の年齢層別にみると、「大型」では「45-49歳」が最も多く11件（28.2%）となっている。次いで、「40-44歳」、「50-54歳」がそれぞれ6件（15.4%）と続いている。
- ・「中型」では「40-44歳」が最も多く5件（20.8%）となっている。次いで「30-34歳」、「35-39歳」、「50-54歳」、「55-59歳」、「60-64歳」がそれぞれ3件（12.5%）と続いている。
- ・「準中型」では「50-54歳」が最も多く2件（66.7%）となっている。
- ・「普通」では「45-59歳」が最も多く2件（66.7%）となっている。



# VI. H29年1～3月死亡事故データ(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35件（89.7%）、20件（83.3%）、2件（66.7%）、3件（100.0%）となっている。



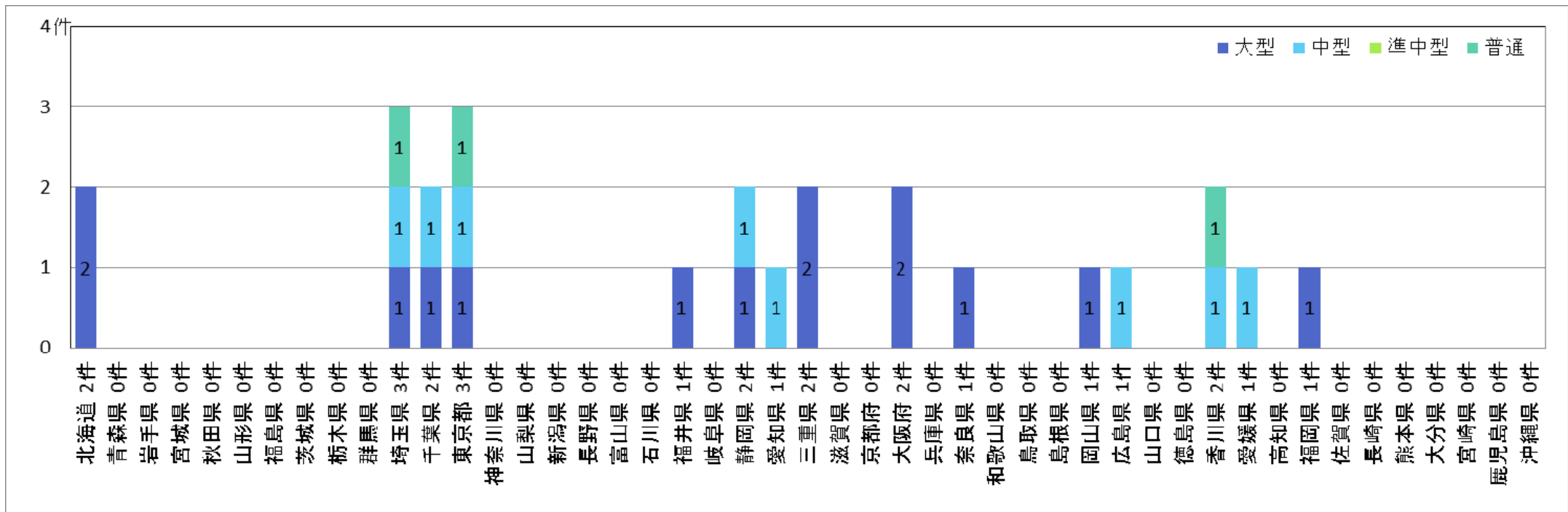
## Ⅶ. H29年1～3月死亡事故データ(交差点(追突を除く))

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
5. 右・左折別の年齢別・発生時間別
6. 右・左折時の対歩行者・自転車別の年齢別・発生時間別
7. 大型車・左折死亡事故の年齢別・発生時間別

# Ⅶ. H29年1～3月死亡事故データ(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、「埼玉県」、「東京都」が最も多く、それぞれ3件となっている。
- ・次いで「北海道」、「千葉県」、「静岡県」、「三重県」、「大阪府」、「香川県」がそれぞれ2件と続いている。

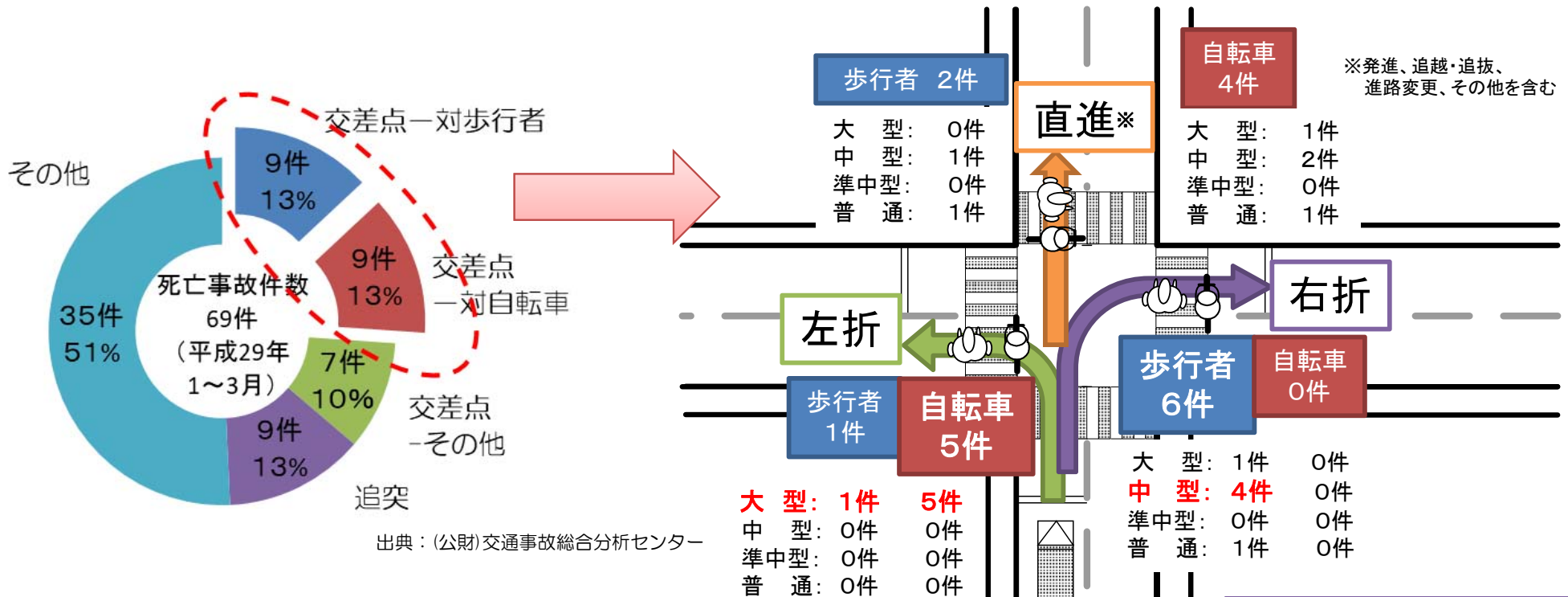




# Ⅶ. H29年1～3月死亡事故データ(交差点(追突を除く))

## 2. 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、対自転車の死亡事故(18件)は、追突事故(9件)の2.0倍。
- ・左折死亡事故は、全て大型車であり、対自転車(5件)が対歩行者(1件)の約5倍。
- ・右折死亡事故は、全て対歩行者(6件)であり、約7割が中型車。



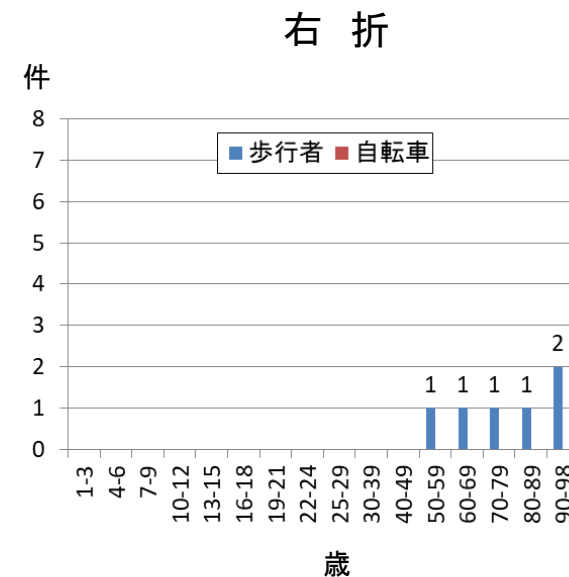
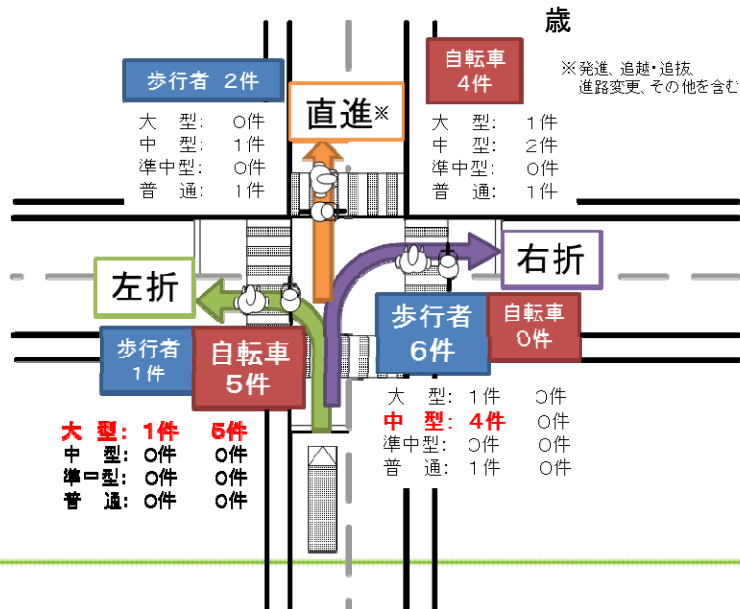
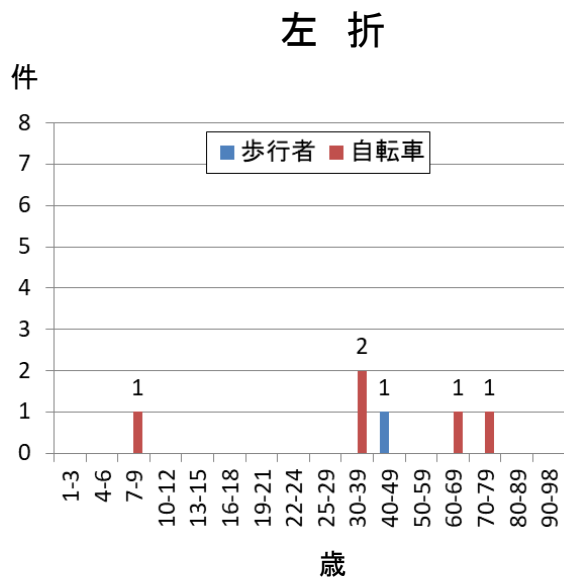
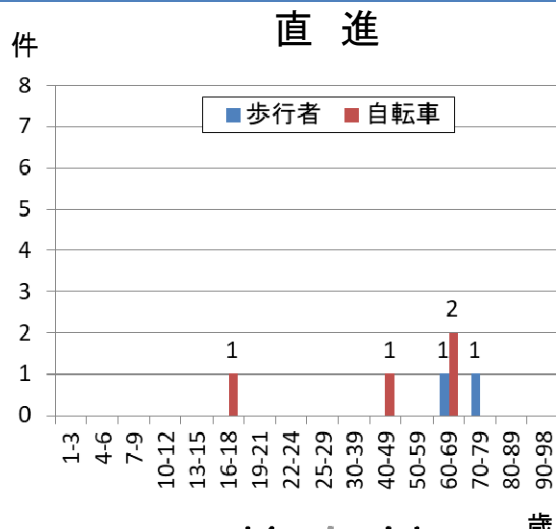
車両区分の解説	
大型	車両総重量11t以上
中型	7.5t以上11t未満
準中型	3.5t以上7.5t未満
普通	3.5t未満
※なお、本統計データに軽自動車は含まない	

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. H29年1～3月死亡事故データ(交差点(追突を除く))

## 3. 対歩行者・自転車別の年齢別

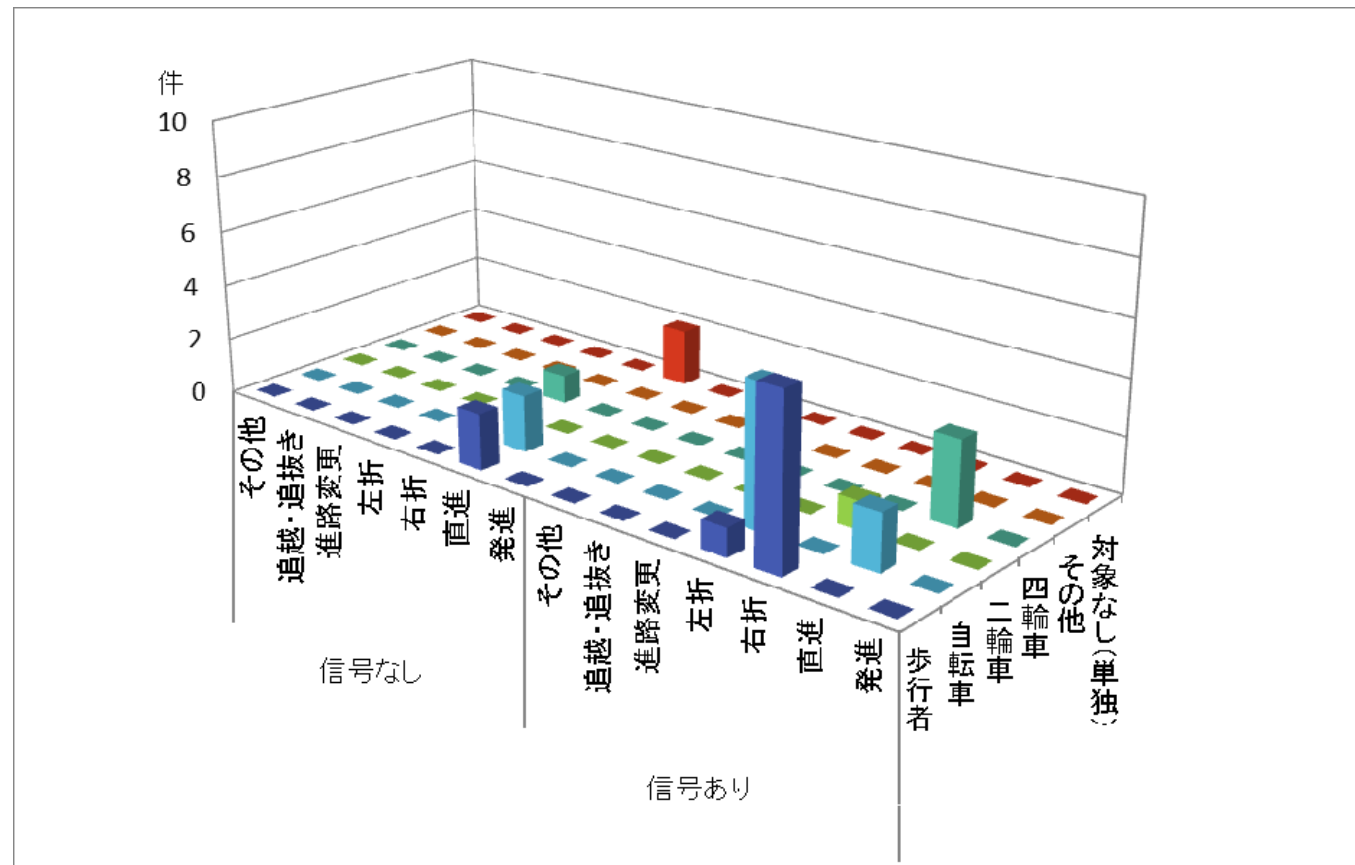
- ・直進時の死亡事故: 対歩行者は**全て60歳以上**、対自転車は**5割が60歳以上**。
- ・左折時の死亡事故: 対自転車は**小学生から70歳代まで幅広い年齢層**。
- ・右折時の死亡事故: 対歩行者のみで、**8割以上が60歳以上**。



# Ⅶ. H29年1～3月死亡事故データ(交差点(追突を除く))

## 4. 行動類型別の第2当事者別

- ・信号機のある交差点での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」、「自転車」、「対象なし(単独)」が多い。

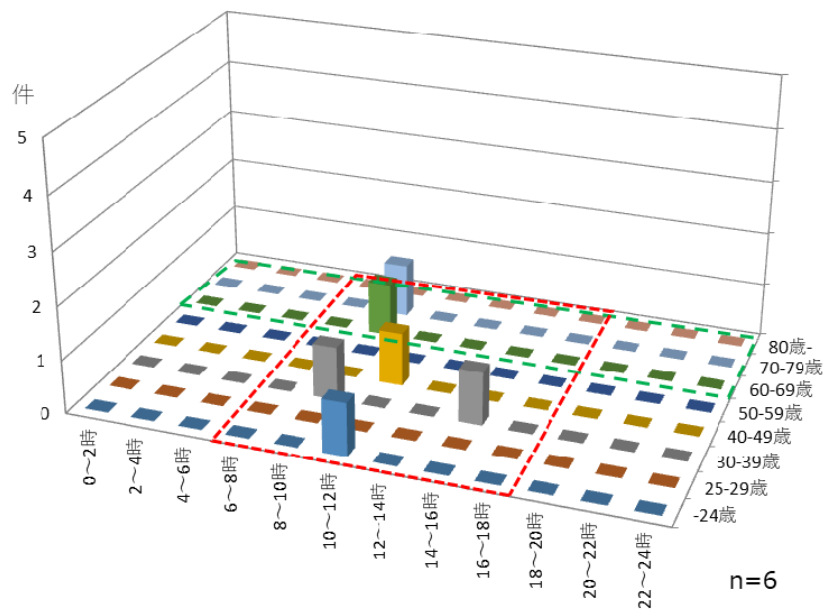


# Ⅶ. H29年1～3月死亡事故データ(交差点(追突を除く))

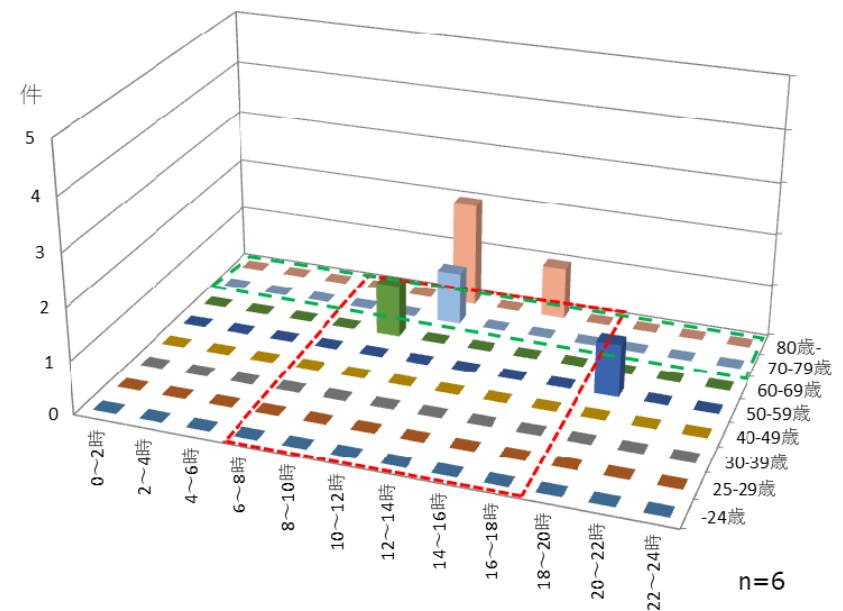
## 5. 右・左折別の年齢別・発生時間別

- ・左折死亡事故は、60歳以上が2件（33.4%）と3割以上を占めている。また、発生時間帯は6件（100.0%）が昼間時間帯（6時～18時）に発生しており、特に（8時～10時）3件だけで全体の5割を占めている。
- ・一方、右折死亡事故は、70歳以上が4件（66.7%）と7割近くを占めている。また、発生時間帯は5件（83.3%）が昼間時間帯（6時～18時）に発生しており、特に（10時～12時）3件だけで全体の5割を占めている。

【左折】



【右折】

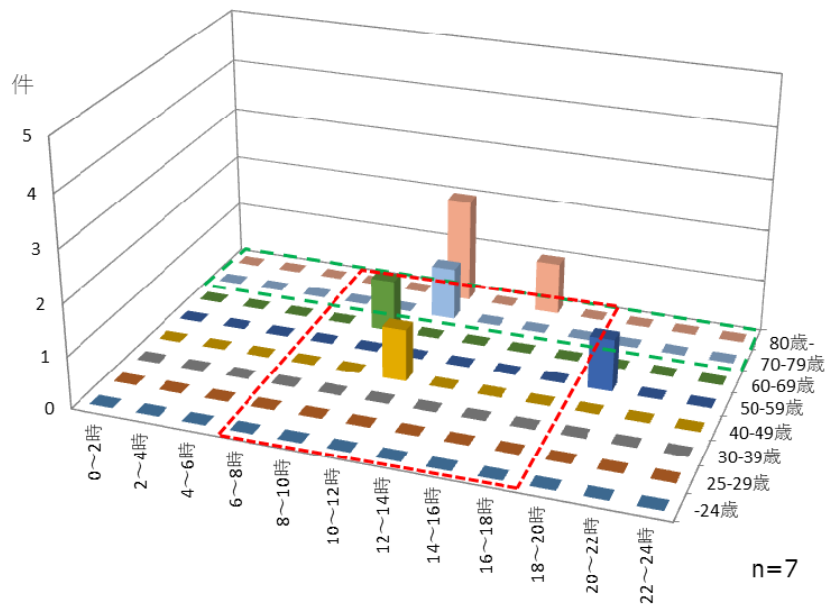


# Ⅶ. H29年1～3月死亡事故データ(交差点(追突を除く))

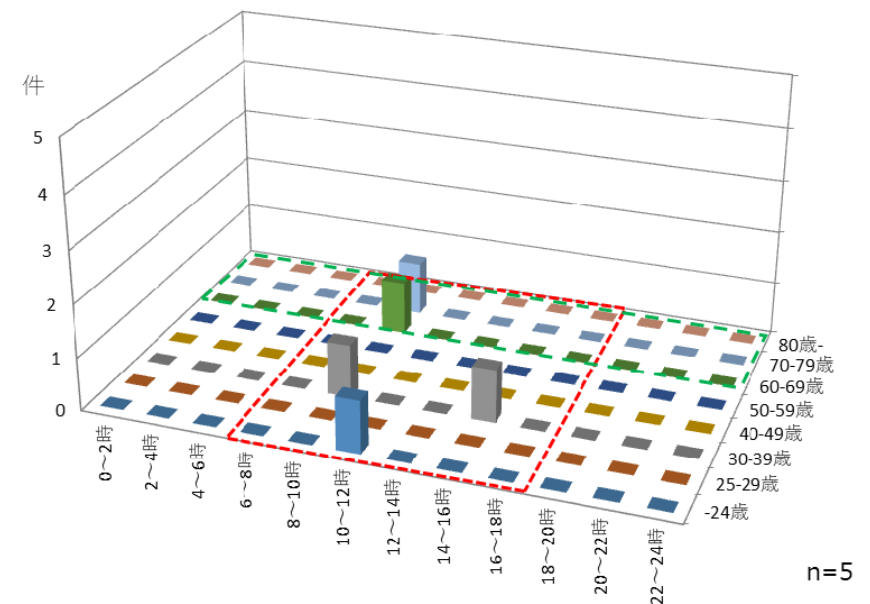
## 6. 右・左折時の対歩行者・自転車別の年齢別・発生時間別

- ・ 第2当事者が歩行者の場合、70歳以上が4件（57.2%）と6割近くを占めている。また、発生時間帯は5件（83.3%）が昼間時間帯（6時～18時）に発生しており、特に（10時～12時）4件だけで全体の6割近くを占めている。
- ・ 一方、第2当事者が自転車の場合、「30-39歳」が2件（33.3%）となっている。また、発生時間帯は5件（100.0%）が昼間時間帯（6時～18時）に発生しており、特に（8時～10時）3件だけで全体の6割を占めている。

【対歩行者】



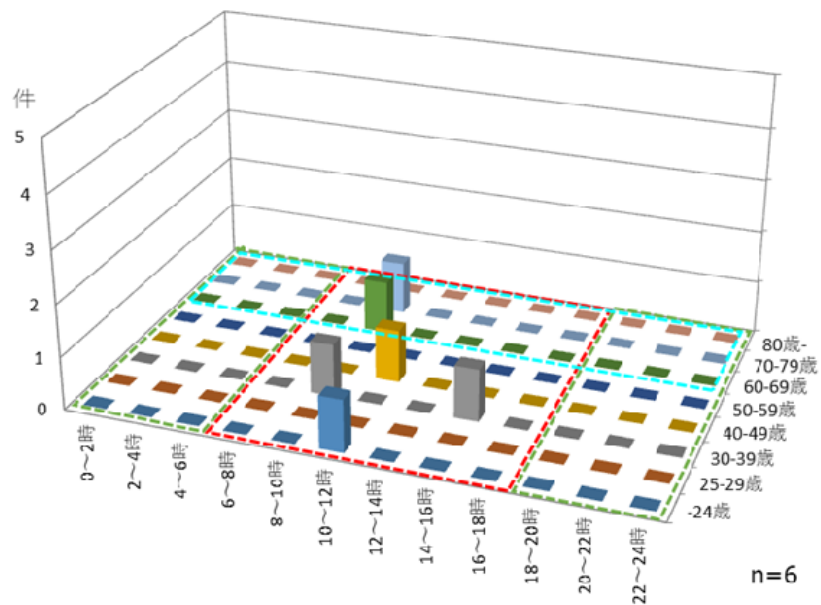
【対自転車】



# Ⅶ. H29年1～3月死亡事故データ(交差点(追突を除く))

## 7. 大型車・左折死亡事故の年齢別・発生時間別

- ・交差点事故全体の33.3%を占める、第一当事者が大型車の左折死亡事故について、「30-39歳」が2件（33.3%）となっている。
- ・また、発生時間帯は、昼間時間帯（6時～18時）が6件（100.0%）となっている。



	-24歳	25-29歳	30-39歳	40-49歳	50-59歳	60-69歳	70-79歳	80歳-	計	%
0～2時	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.0%
2～4時	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.0%
4～6時	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.0%
6～8時	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.0%
8～10時	0	0	1	0	0	1	1	0	3	50.0%
10～12時	1	0	0	1	0	0	0	0	2	33.3%
12～14時	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.0%
14～16時	0	0	1	0	0	0	0	0	1	16.7%
16～18時	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.0%
18～20時	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.0%
20～22時	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.0%
22～24時	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.0%
計	1	0	2	1	0	1	1	0	6	100.0%
%	16.7%	0.0%	33.3%	16.7%	0.0%	16.7%	16.7%	0.0%	100.0%	

## Ⅷ. H29年1～3月死亡事故データ(対自転車死亡事故(第1当事者))

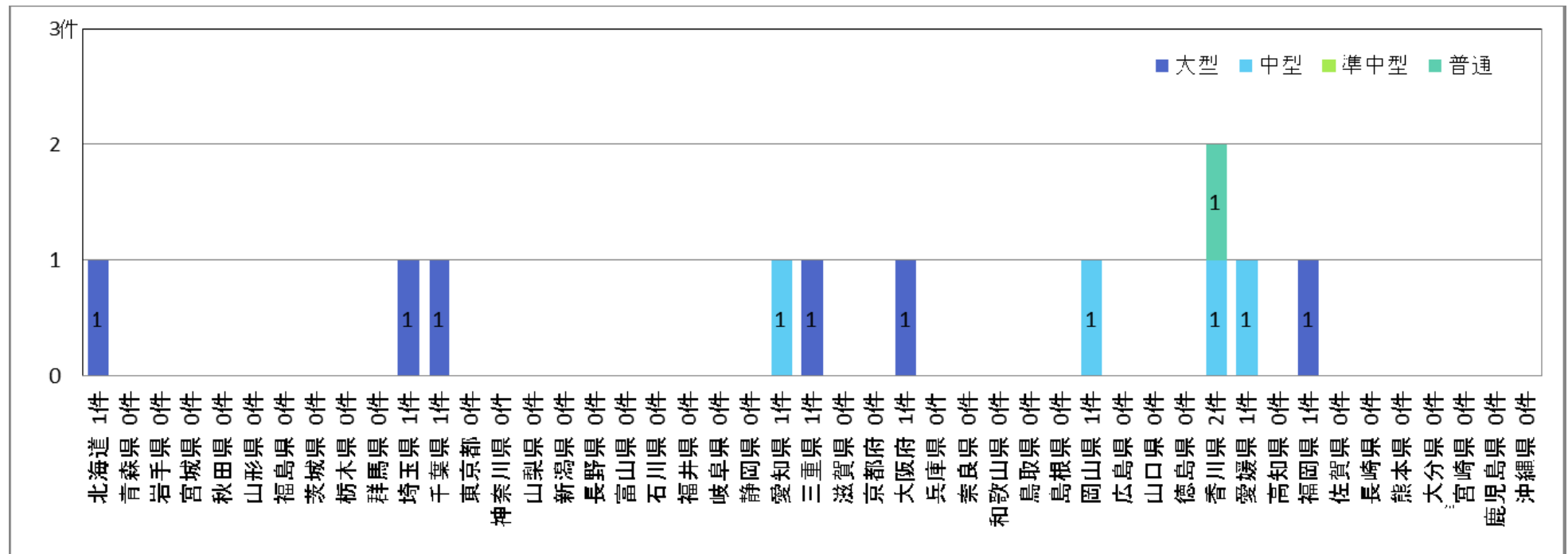
1. 発生地別
2. 車両区分別
3. 事故類型別
4. 自転車運転者の年齢別
5. 事故類型別自転車運転者の年齢別



# Ⅷ. H29年1～3月死亡事故データ(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、「香川県」が最も多く2件、次いで「北海道」、「埼玉県」、「千葉県」、「愛知県」、「三重県」、「大阪府」、「岡山県」、「愛媛県」、「福岡県」がそれぞれ1件と続いている。

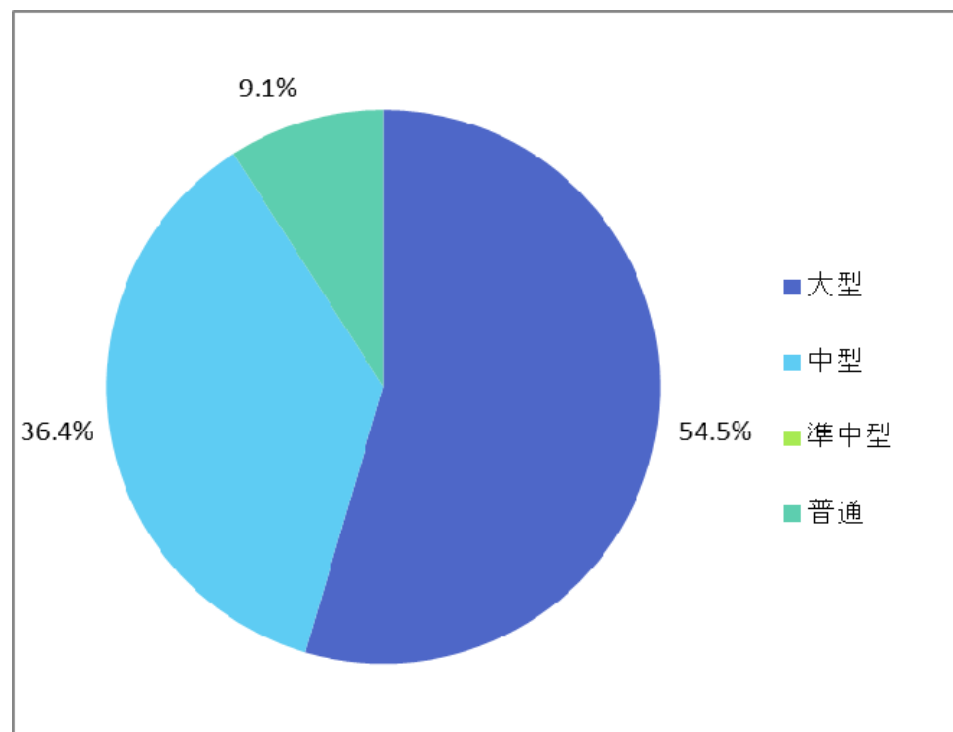
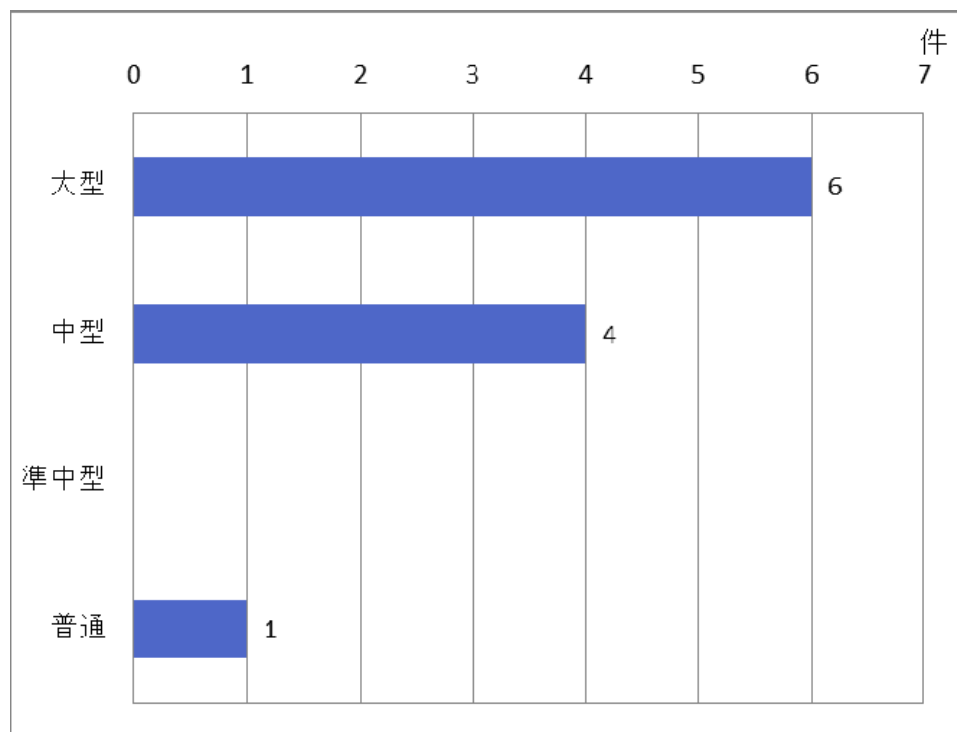




## Ⅷ. H29年1～3月死亡事故データ(対自転車死亡事故(第1当事者))

### 2. 車両区分別

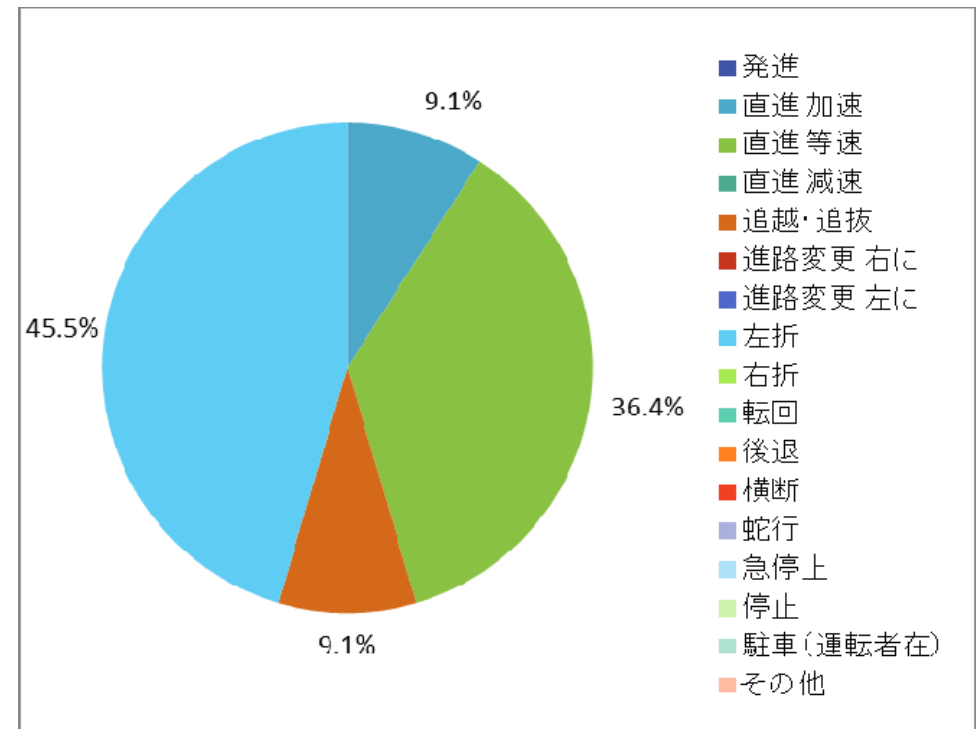
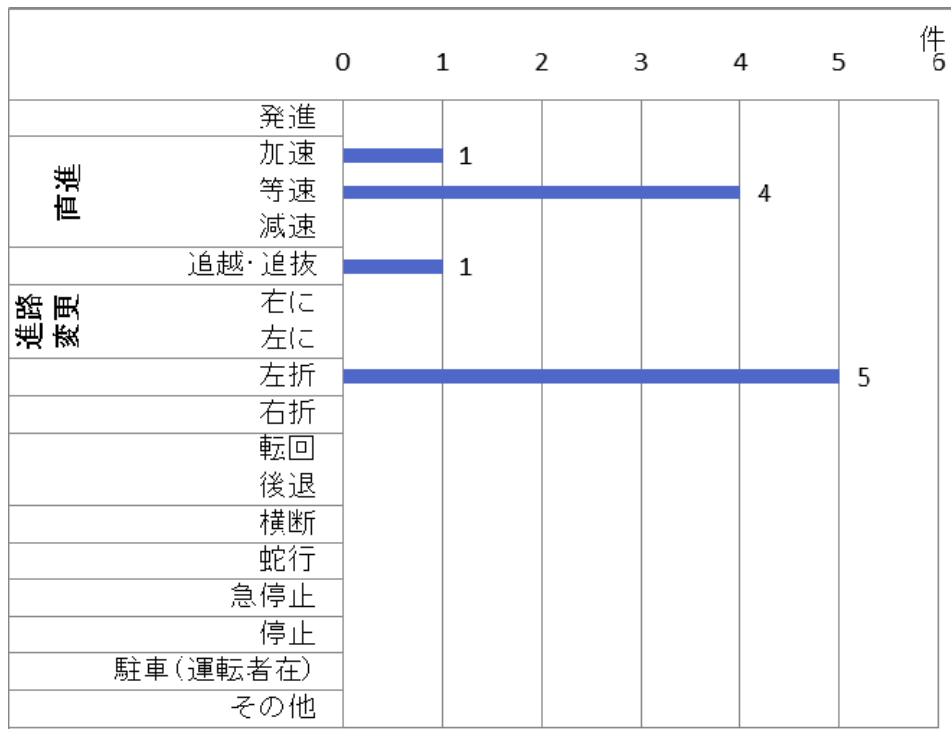
- ・死亡事故件数を車両区分別にみると、「大型」が最も多く6件（54.5%）と5割以上を占めている。
- ・次いで「中型」4件（36.4%）、「普通」1件（9.1%）と続いている。



# Ⅷ. H29年1～3月死亡事故データ(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5件（45.5%）と4割以上を占めている。
- ・次いで「直進 等速」4件（36.4%）、「直進 加速」、「追越・追抜」がそれぞれ1件（9.1%）と続いている。

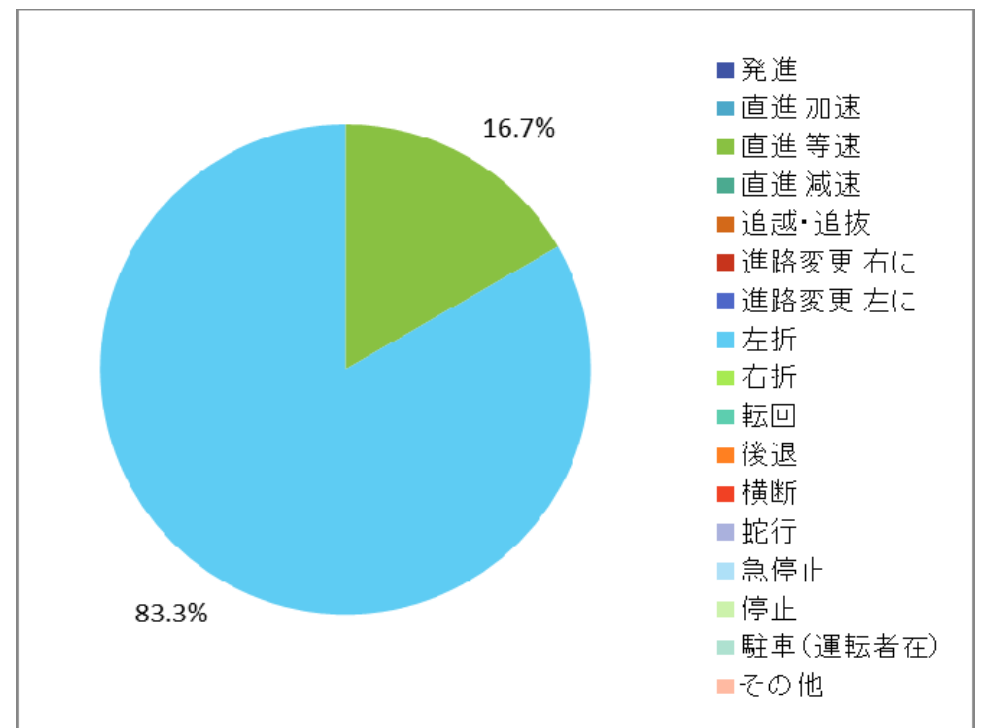


# Ⅷ. H29年1～3月死亡事故データ(対自転車死亡事故(第1当事者))

## (1) 大型

- 死亡事故件数の事故類型別を車両区分別にみると、「大型」では「左折」が最も多く5件（83.3%）と8割以上を占めている。
- 次いで「直進 等速」1件（16.7%）と続いている。

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

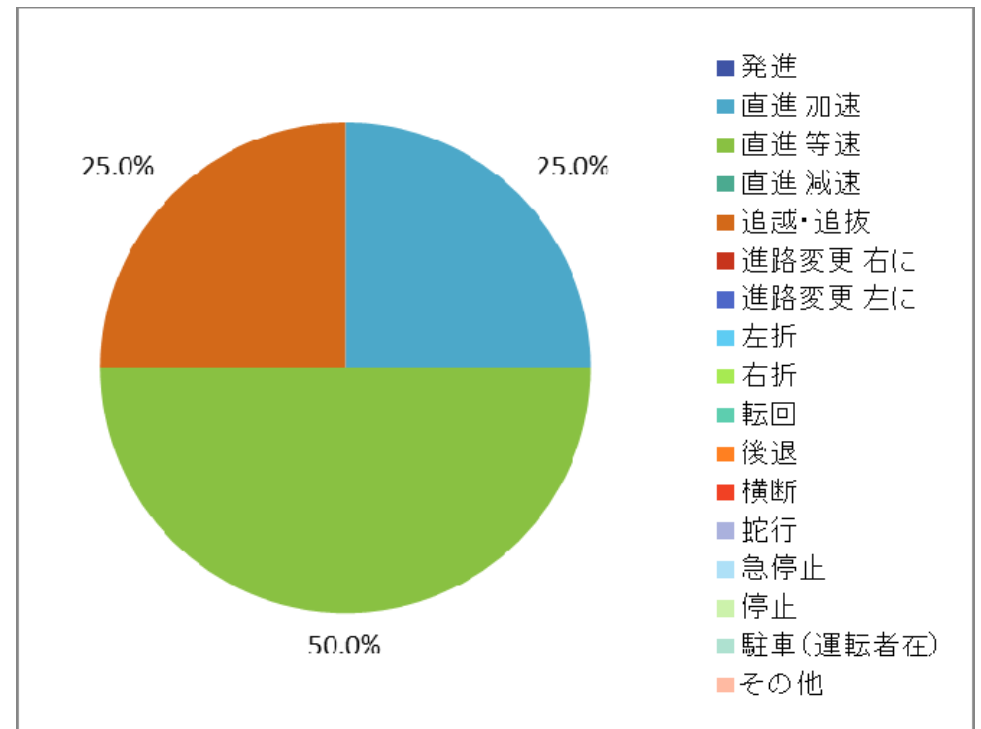


# VIII. H29年1～3月死亡事故データ(対自転車死亡事故(第1当事者))

## (2) 中型

- ・死亡事故件数の事故類型別を車両区分別にみると、「中型」では「直進 等速」が最も多く2件 (50.0%) となっている。
- ・次いで「直進 加速」、「追越・追抜」がそれぞれ1件 (25.0%) と続いている。

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



## Ⅷ. H29年1～3月死亡事故データ(対自転車死亡事故(第1当事者))

### (3) 準中型

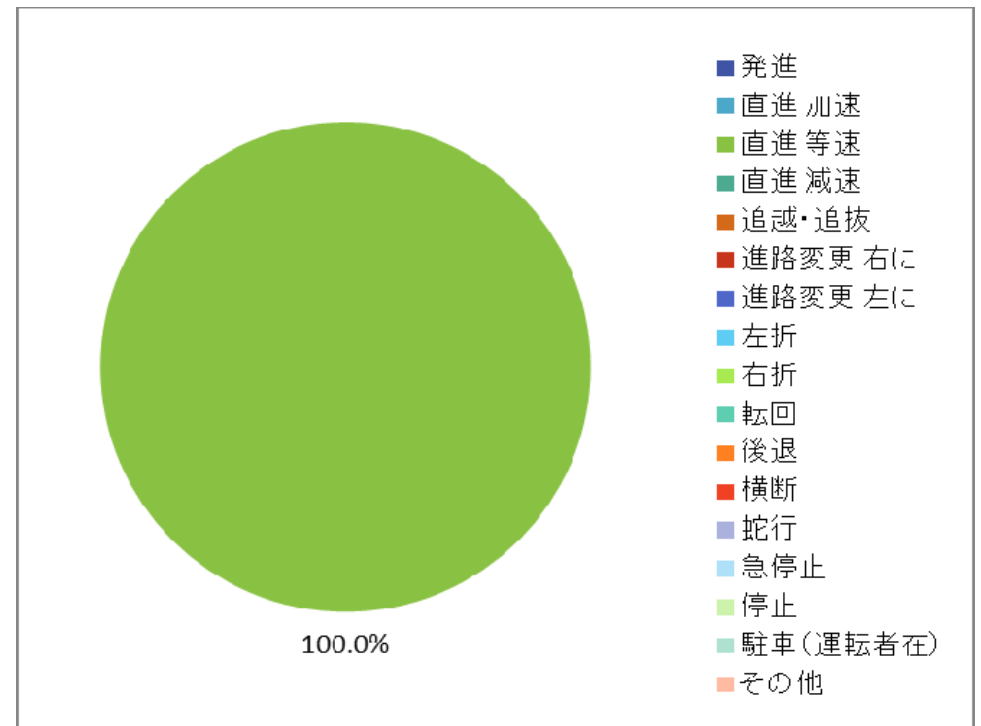
- ・死亡事故件数の事故類型別を車両区分別にみると、「準中型」では発生していない。

# Ⅷ. H29年1～3月死亡事故データ(対自転車死亡事故(第1当事者))

## (4) 普通

・死亡事故件数の事故類型別を車両区分別にみると、「普通」では1件すべてが「直進 等速」となっている。

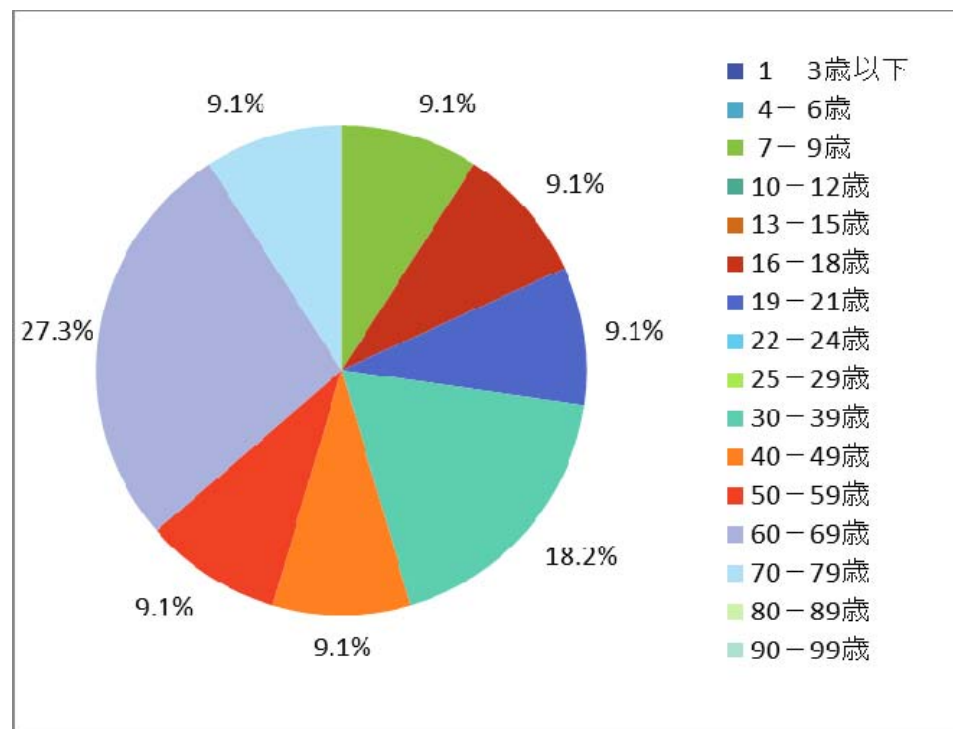
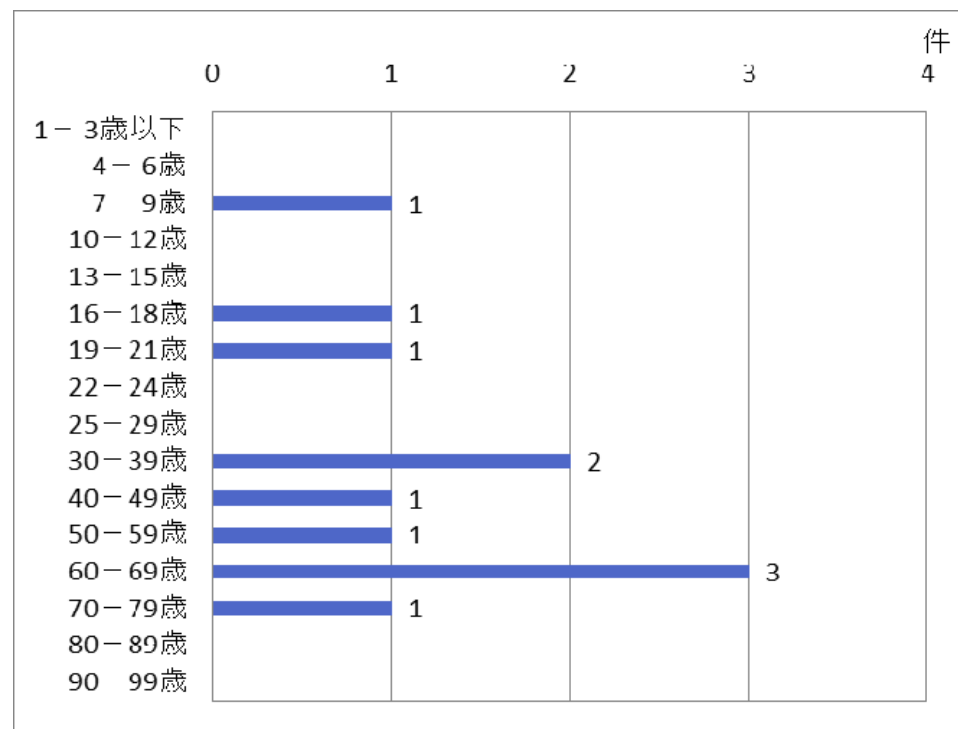
		0	1	件 2
直進	発進			
	加速			
	等速		1	
	減速			
進路変更	追越・追抜			
	右に			
	左に			
	左折			
	右折			
	転回			
	後退			
	横断			
	蛇行			
	急停止			
	停止			
	駐車(運転者在)			
	その他			



## Ⅷ. H29年1～3月死亡事故データ(対自転車死亡事故(第1当事者))

### 4. 自転車運転者の年齢別

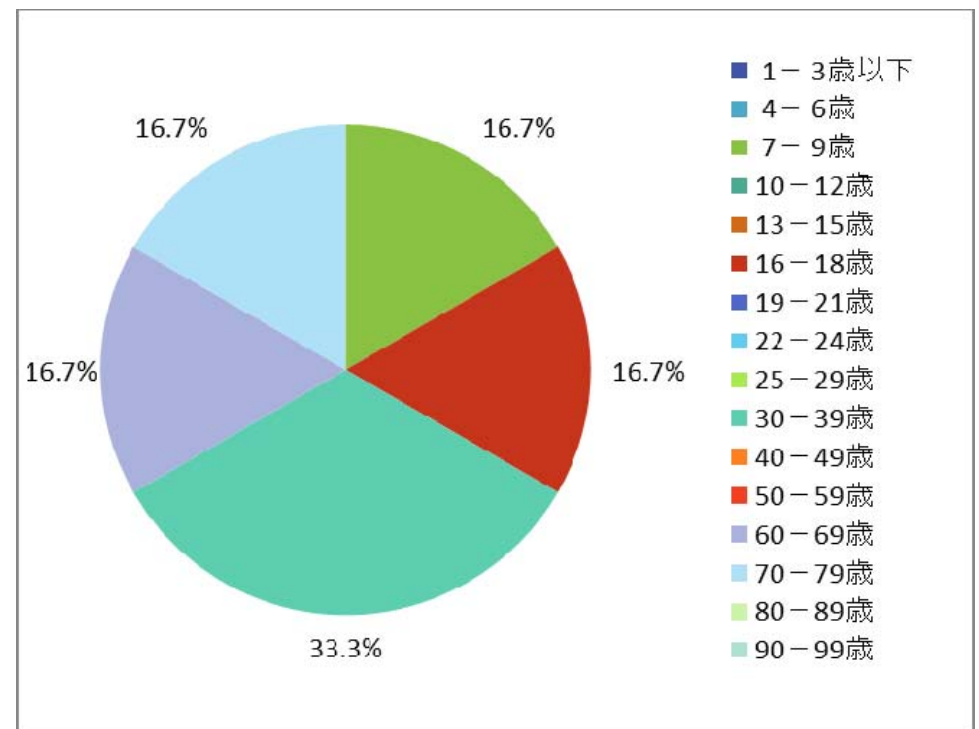
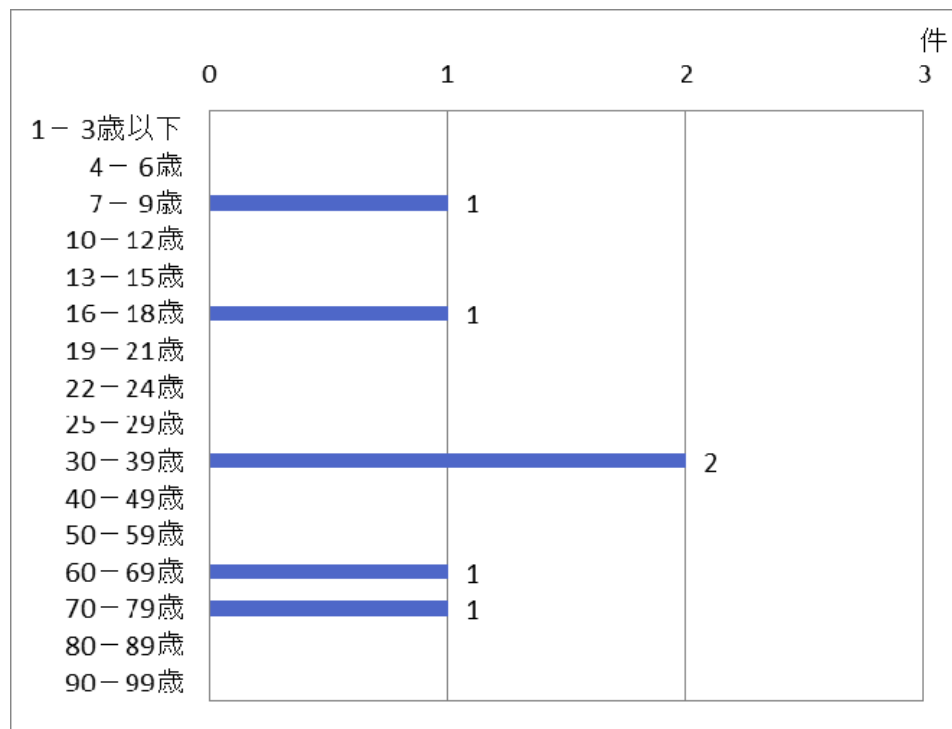
- ・死亡事故件数を自転車運転者の年齢別にみると、「60-69歳」が最も多く3件（27.3%）となっている。
- ・次いで「30-39歳」2件（18.2%）と続いている。



## Ⅷ. H29年1～3月死亡事故データ(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両区分別にみると、「大型」では「30-39歳」が最も多く2件（33.3%）となっている。
- ・ 次いで「7-9歳」、「16-18歳」、「60-69歳」、「70-79歳」がそれぞれ1件（16.7%）と続いている。

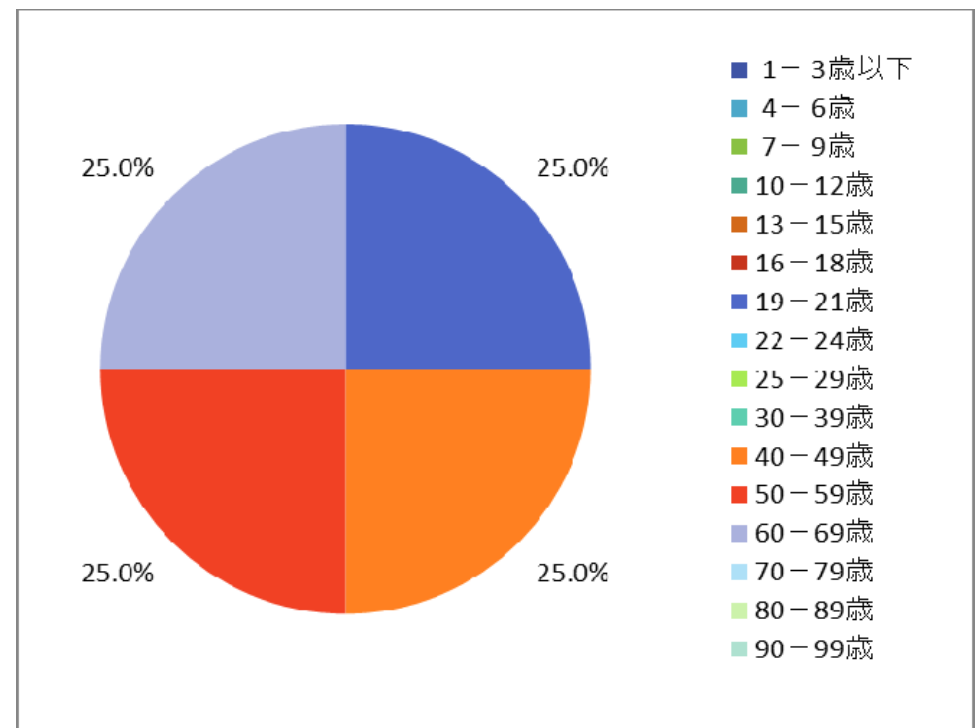
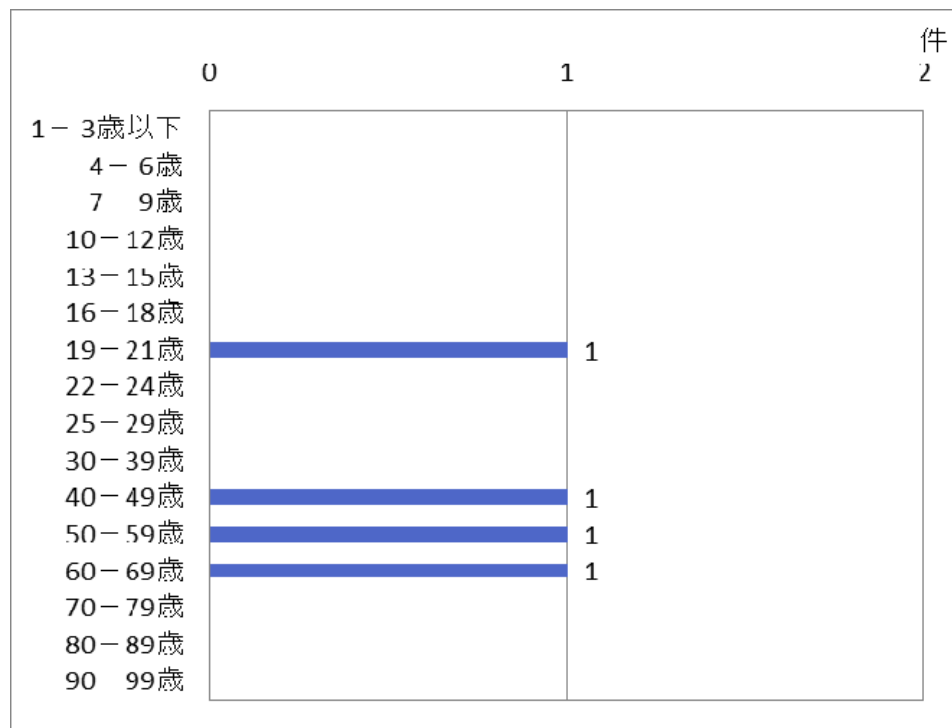




## Ⅷ. H29年1～3月死亡事故データ(対自転車死亡事故(第1当事者))

### (2) 中型

- 死亡事故件数の自転車運転者の年齢別を車両区分別にみると、「中型」では「19-21歳」、「40-49歳」、「50-59歳」、「60-69歳」がそれぞれ1件(25.0%)となっている。



## Ⅷ. H29年1～3月死亡事故データ(対自転車死亡事故(第1当事者))

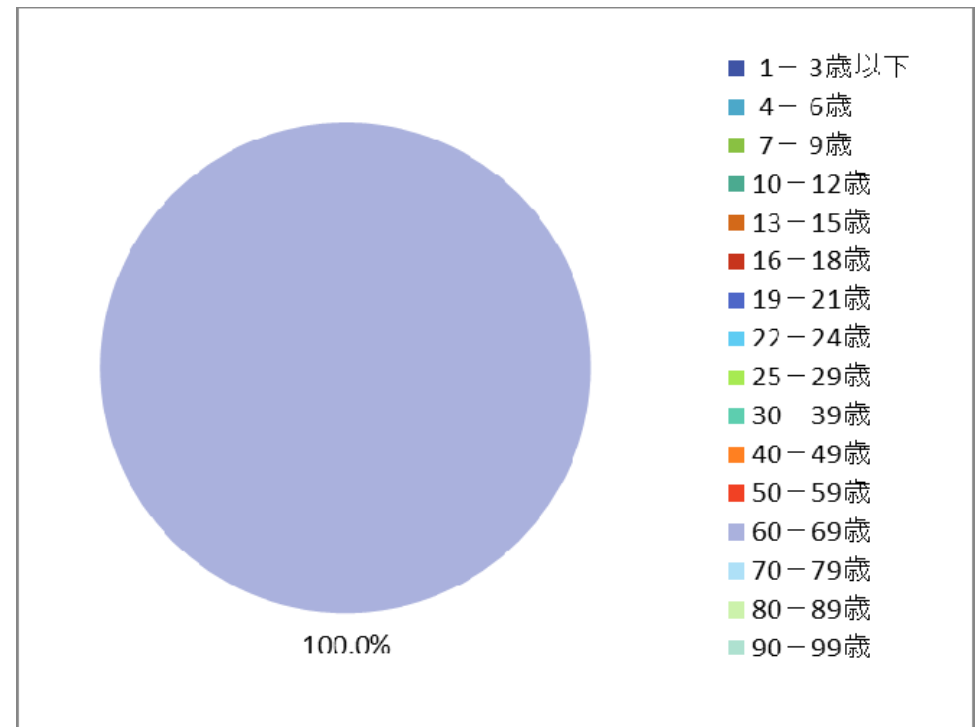
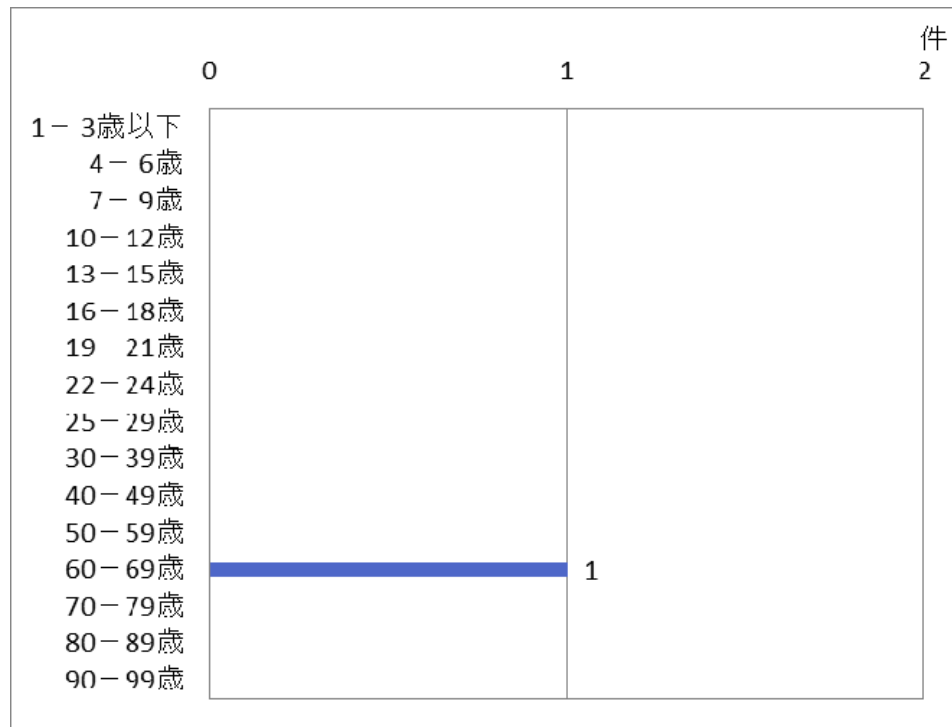
### (3) 準中型

- ・死亡事故件数の自転車運転者の年齢別を車両区分別にみると、「準中型」では発生していない。

## Ⅷ. H29年1～3月死亡事故データ(対自転車死亡事故(第1当事者))

### (4) 普通

- 死亡事故件数の自転車運転者の年齢別を車両区分別にみると、「普通」では、「60-69歳」が1件(100.0%)となっている。



# VIII. H29年1～3月死亡事故データ(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、「直進 等速」－「60-69歳」、「左折」－「30-39歳」が最も多く、それぞれ2件となっている。

