平成27年（1～12月）の
交通事故統計分析結果（発生地別）

2016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、②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1～12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

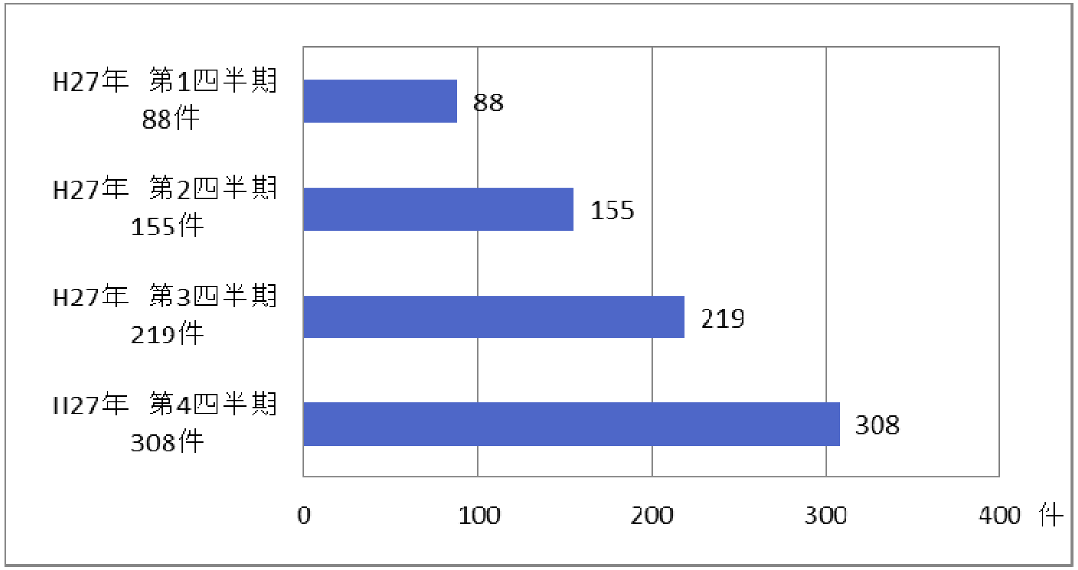
Ⅱ．H27年（1～12月）死亡事故データの傾向

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．H27年（1～12月）死亡事故データの傾向

1．事故件数

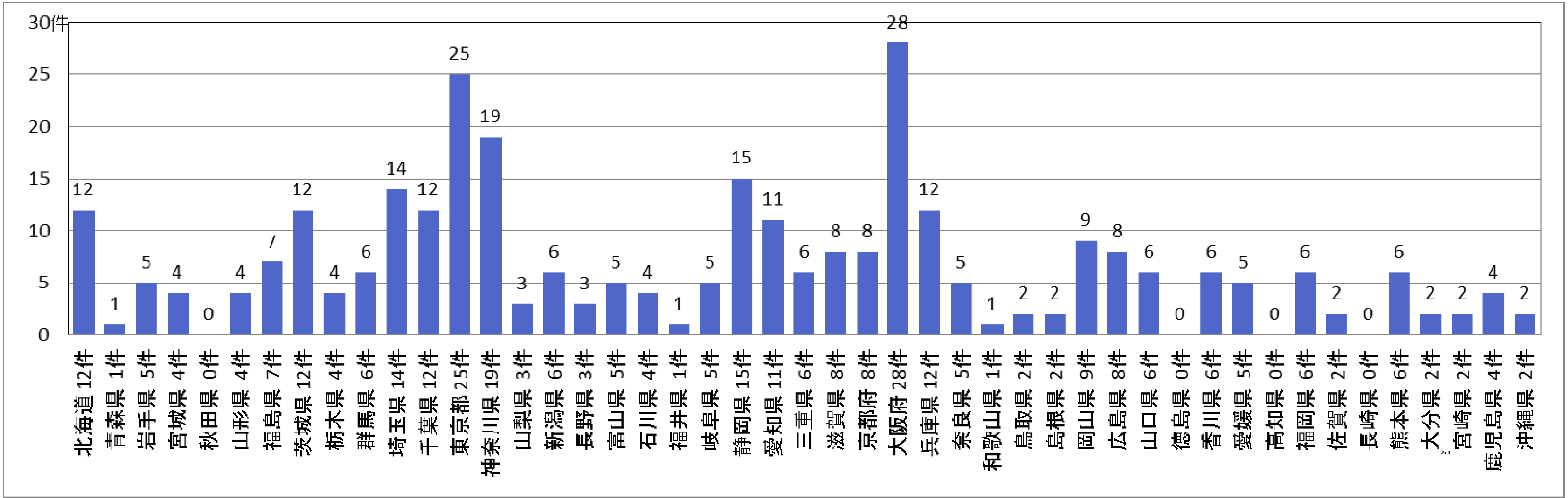
・H27年第4四半期の死亡事故件数は308件となっている。
・仮に当該データで死亡事故件数が308件で確定した場合、営業用トラック1,231,758台（平成27年3月現在、トレーラ及び軽自動車を除く）に対する１万台当たり死亡事故件数は「２．５」となり、昨年の「２．７」に対して０．２ポイントの減少となる。
・プラン２００９の目標達成のためには、更なる事故防止対策が急務である。



Ⅱ. H27年(1～12月)死亡事故データの傾向

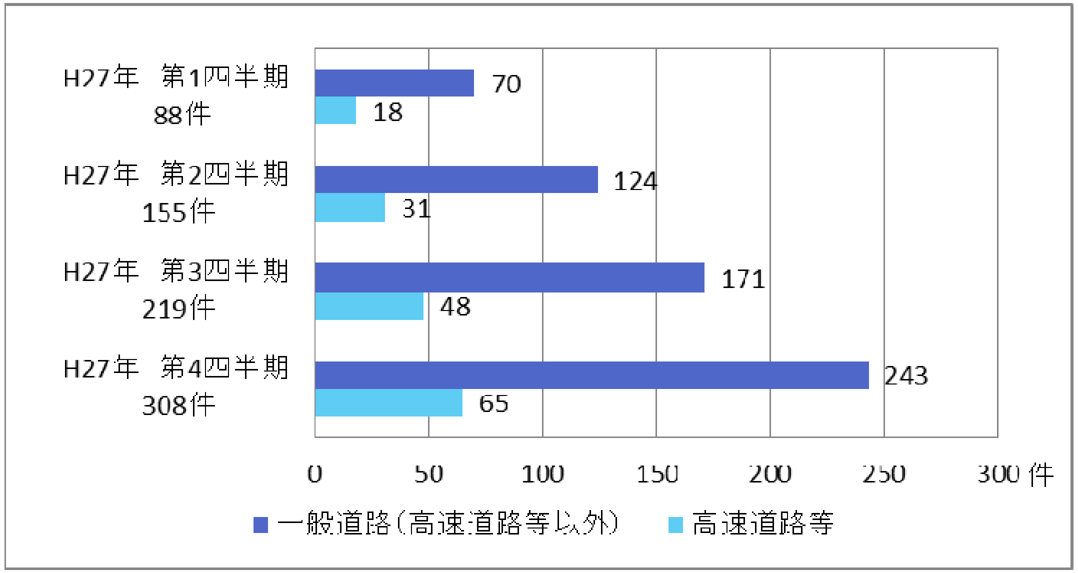
2. 発生地別

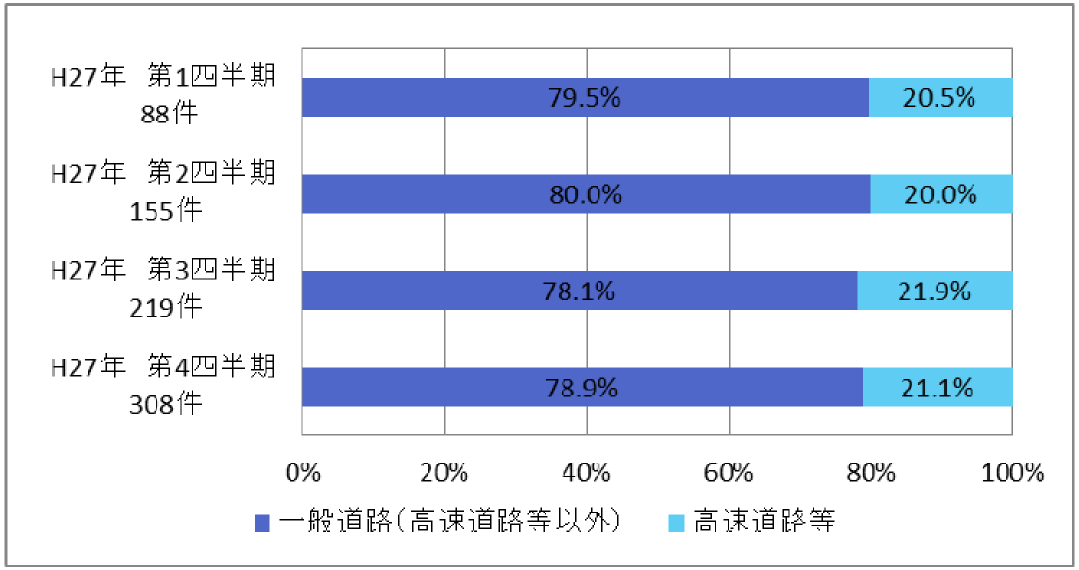
・H27年第4四半期の発生地別死亡事故件数の多い県をみると、「大阪府」が最も多く28件、次いで「東京都」25件、「神奈川県」19件、「静岡県」15件、「埼玉県」14件、「北海道」、「茨城県」、「千葉県」及び「兵庫県」がそれぞれ12件等と続いている。



３．道路区分別

・H27年第4四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243件（78.9%）と8割近くを占めている。

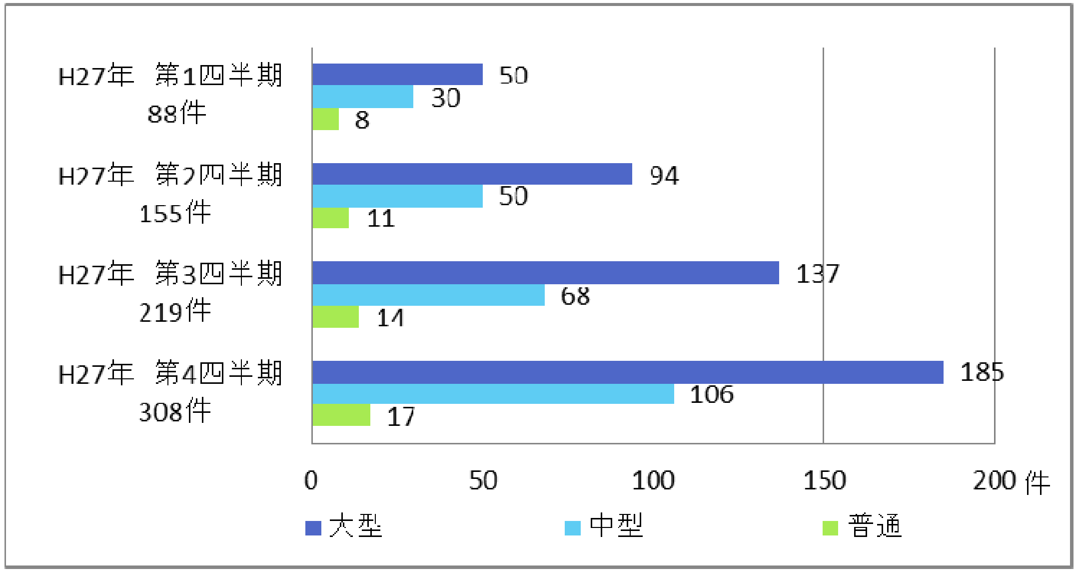


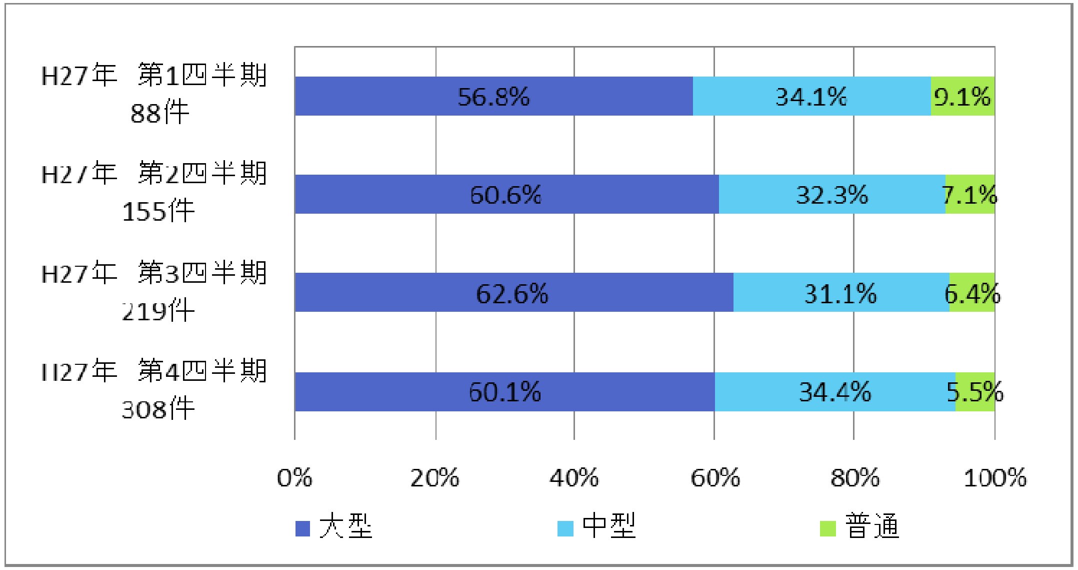


Ⅱ．H27年（1～12月）死亡事故データの傾向

４．車両区分別

・H27年第4四半期の傾向をみると、「大型」が最も多く185件（60.1%）と6割以上を占めている。
・次いで、「中型」106件（34.4%）及び「普通」17件（5.5%）と続いている。
※「大型」とは車両総重量11t以上、「中型」とは同5t以上11t未満、「普通」とは同5t未満の貨物車をいう（以下同様）。

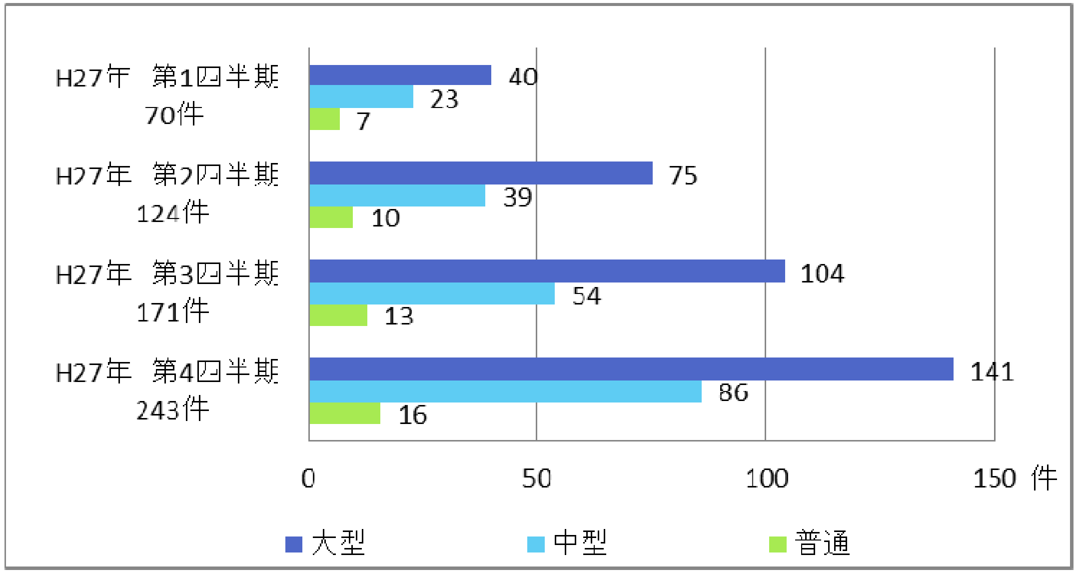


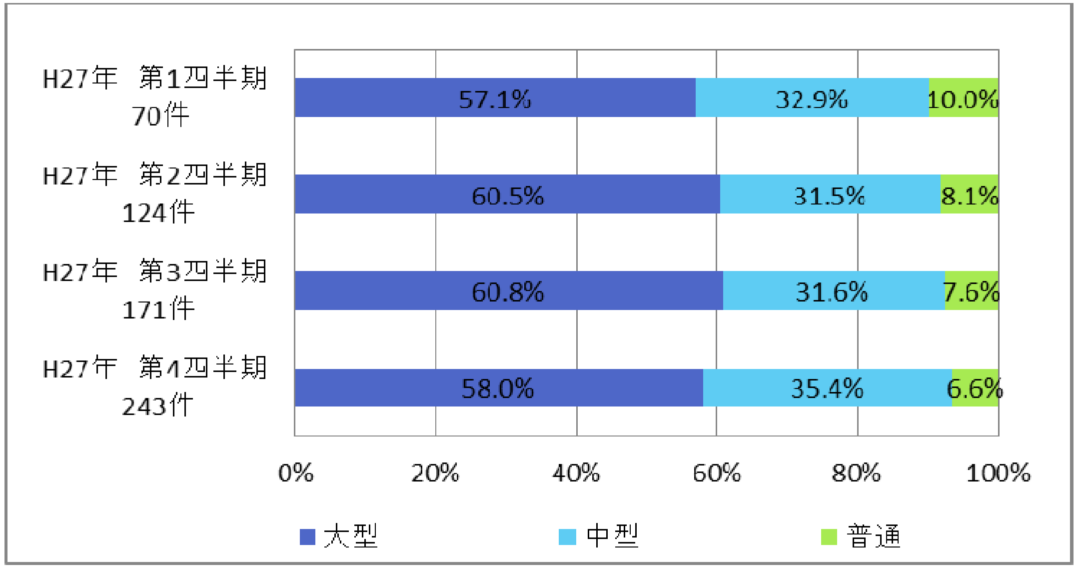


Ⅱ．H27年（1～12月）死亡事故データの傾向

（1）一般道路上での車両区分

・H27年第4四半期の傾向をみると、「大型」が最も多く141件（58.0%）と6割近くを占めている。

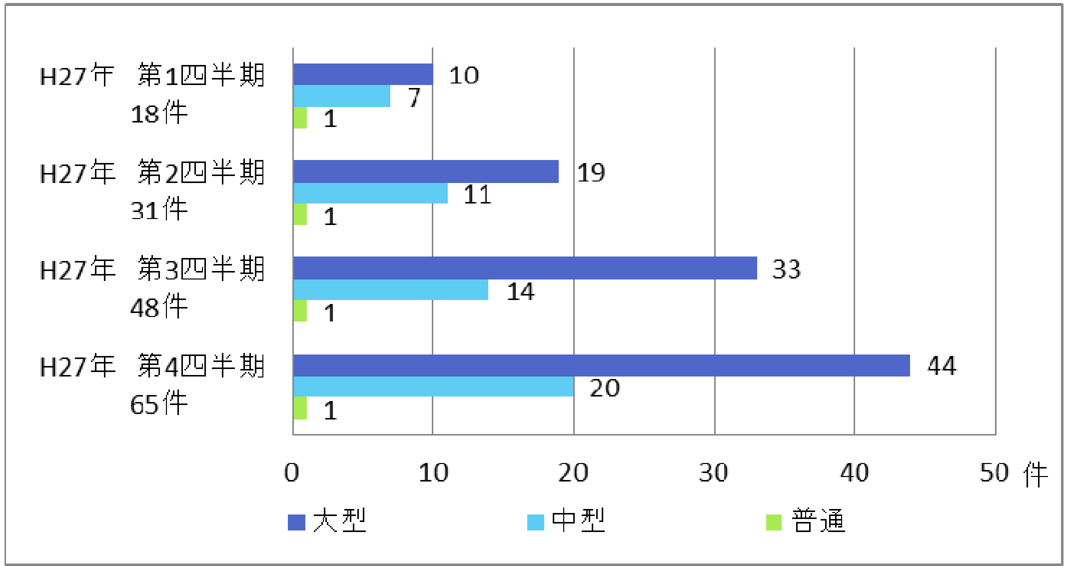


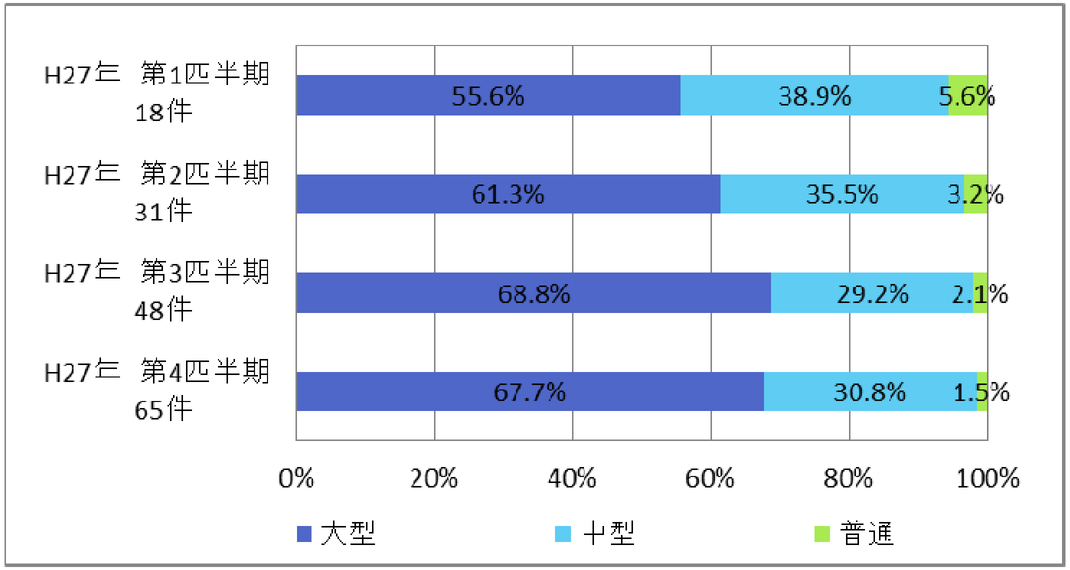


Ⅱ．H27年(1～12月)死亡事故データの傾向

(2)高速道路上での車両区分

・H27年第4四半期の傾向をみると、「大型」が最も多く44件（67.7%）と7割近くを占めている。



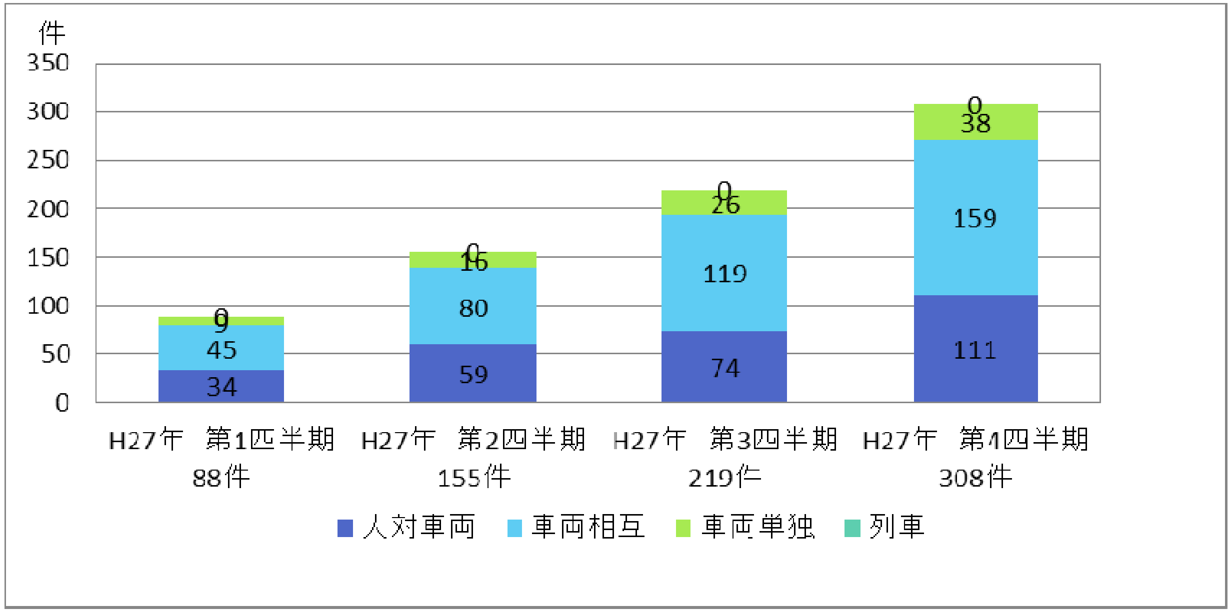


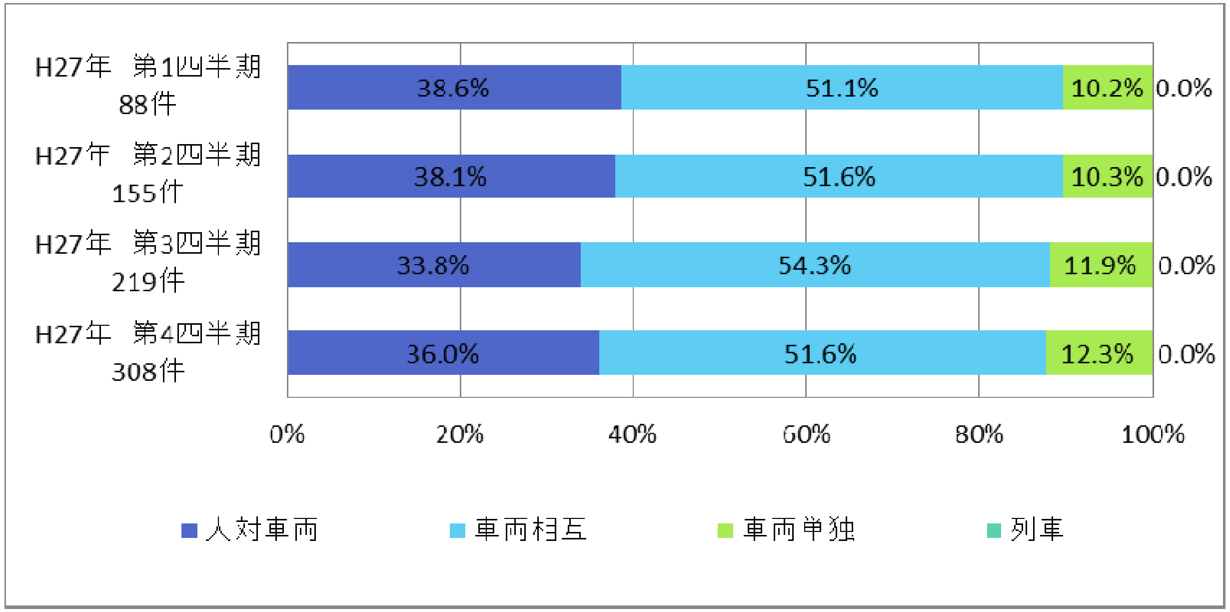
Ⅱ．H27年（1～12月）死亡事故データの傾向

5．事故類型別

・H27年第4四半期の傾向をみると、「車両相互」が最も多く159件（51.6%）と半数以上を占めている。

・次いで、「人対車両」111件（36.0%）、「車両単独」38件（12.3%）と続いている。

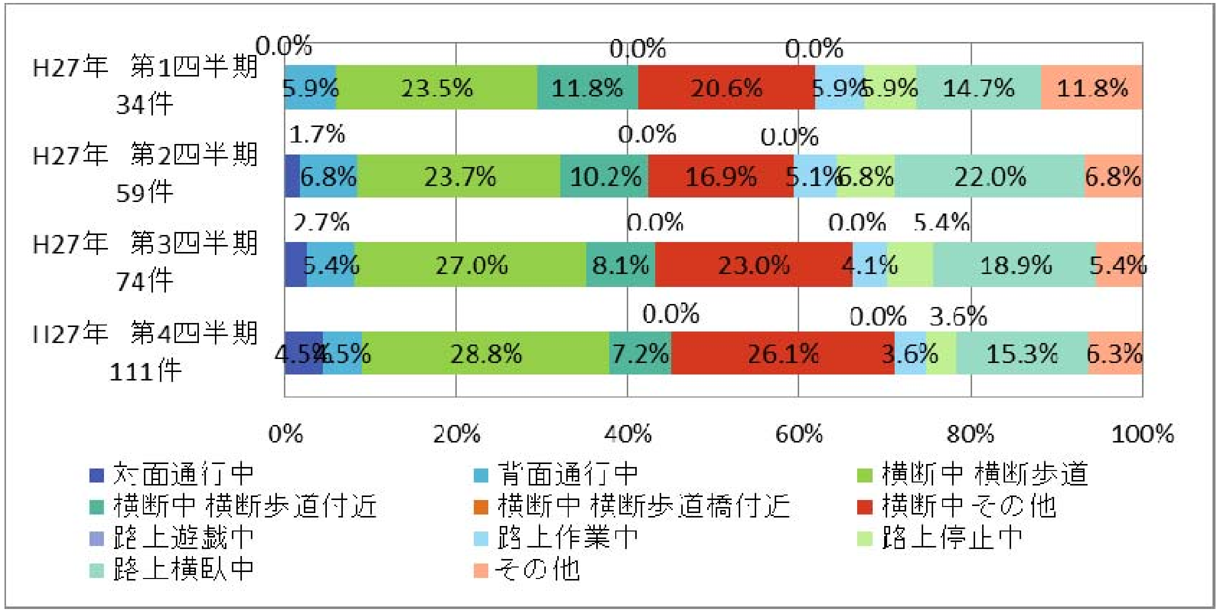




Ⅱ. H27年(1～12月)死亡事故データの傾向

(1)人対車両

・H27年第4四半期の傾向をみると、「横断中　横断歩道」が最も多く32件（28.8%）となっている。
・次いで、「横断中　その他」29件（26.1%）、「路上横臥中」17件（15.3%）等と続いている。
・「横断中」の事故が69件（62.2%）と6割以上を占めている。

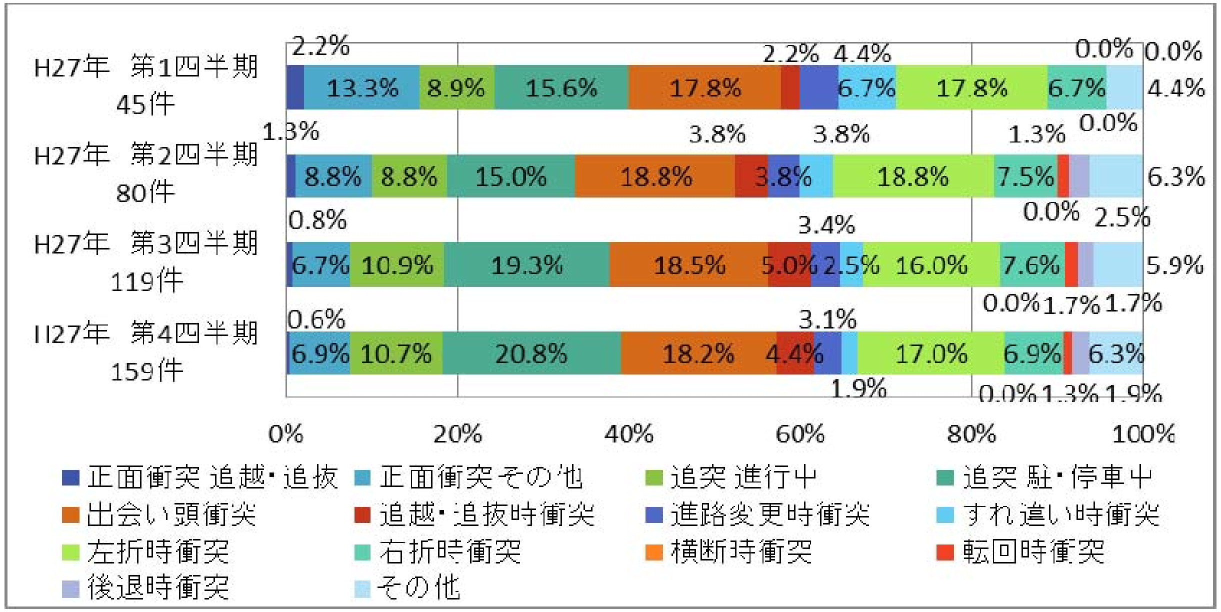


Ⅱ．H27年（1～12月）死亡事故データの傾向

（2）車両相互

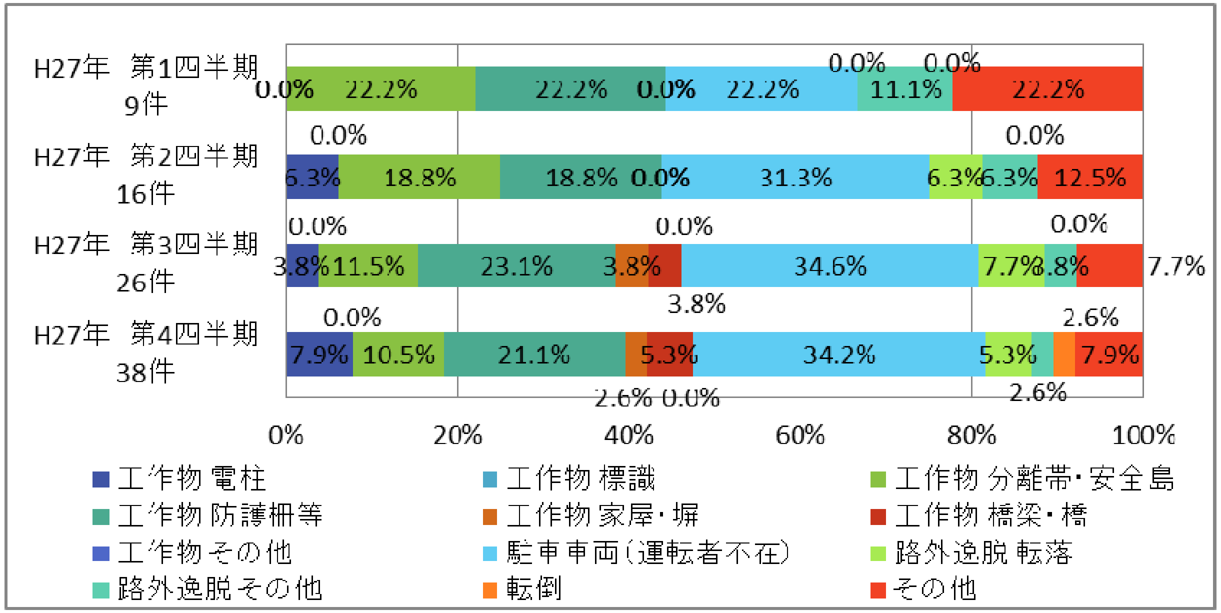
・H27年第4四半期の傾向をみると、「追突　駐・停車中」が最も多く33件（20.8%）となっている。

・次いで、「出会い頭衝突」29件（18.2%）、「左折時衝突」27件（17.0%）、「追突　進行中」17件（10.7%）、「正面衝突　その他」及び「右折時衝突」がそれぞれ11件（6.9%）等と続いている。



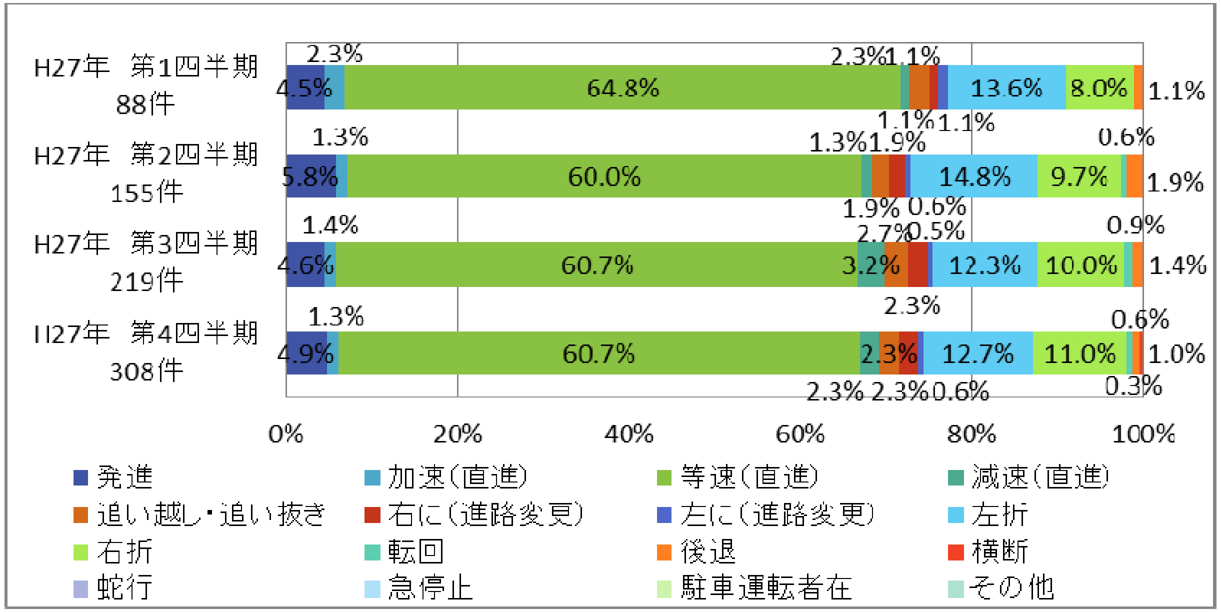
（3）車両単独

・H27年第4四半期の傾向をみると「駐車車両（運転者不在）」が最も多く、13件（34.2%）となっている。
・次いで、「工作物　防護柵等」8件（21.1%）及び「工作物　分離帯・安全島」4件（10.5%）等と続いている。



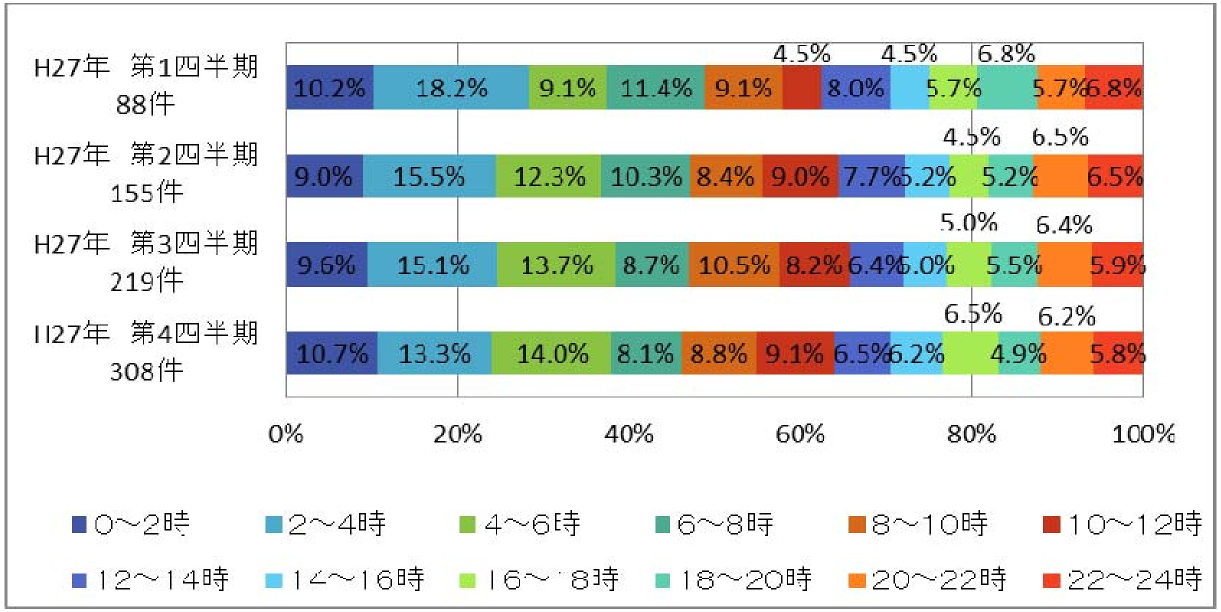
６．行動類型別

・H27年第4四半期の傾向をみると、「等速（直進）」が最も多く187件（60.7%）と6割以上を占めている。
・次いで、「左折」39件（12.7%）、「右折」34件（11.0%）等と続いている。



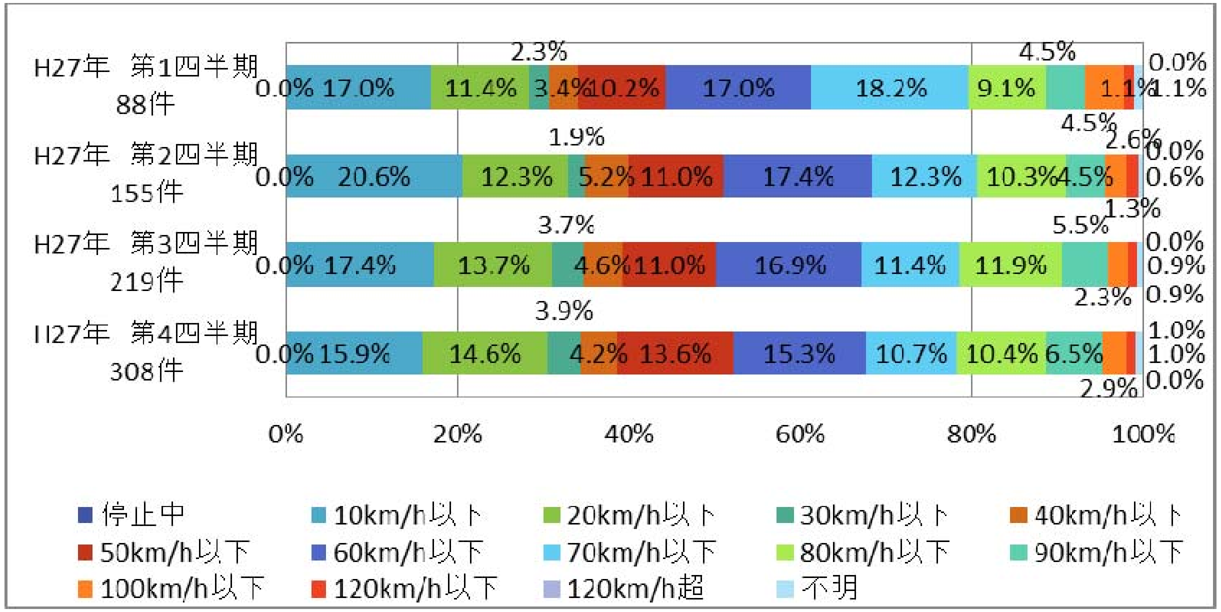
7．時間帯別

・H27年第4四半期の傾向をみると、「４～６時」が最も多く43件（14.0%）となっている。
・次いで、「２～４時」41件（13.3%）、「０～２時」33件（10.7%）、「１０～１２時」28件（9.1%）及び「８～１０時」27件（8.8%）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。



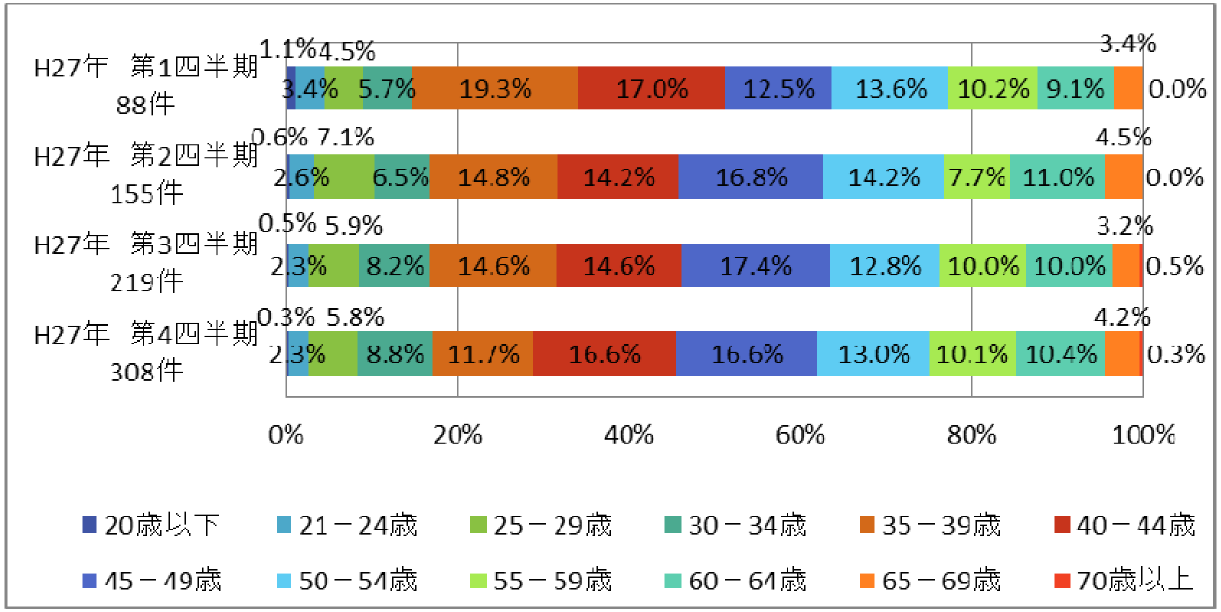
８．危険認知速度別

・H27年第4四半期の傾向をみると、「10km/h以下」が最も多く49件（15.9%）となっている。
・次いで、「60km/h以下」47件（15.3%）、「20km/h以下」45件（14.6%）及び「50km/h以下」42件（13.6%）等と続いている。



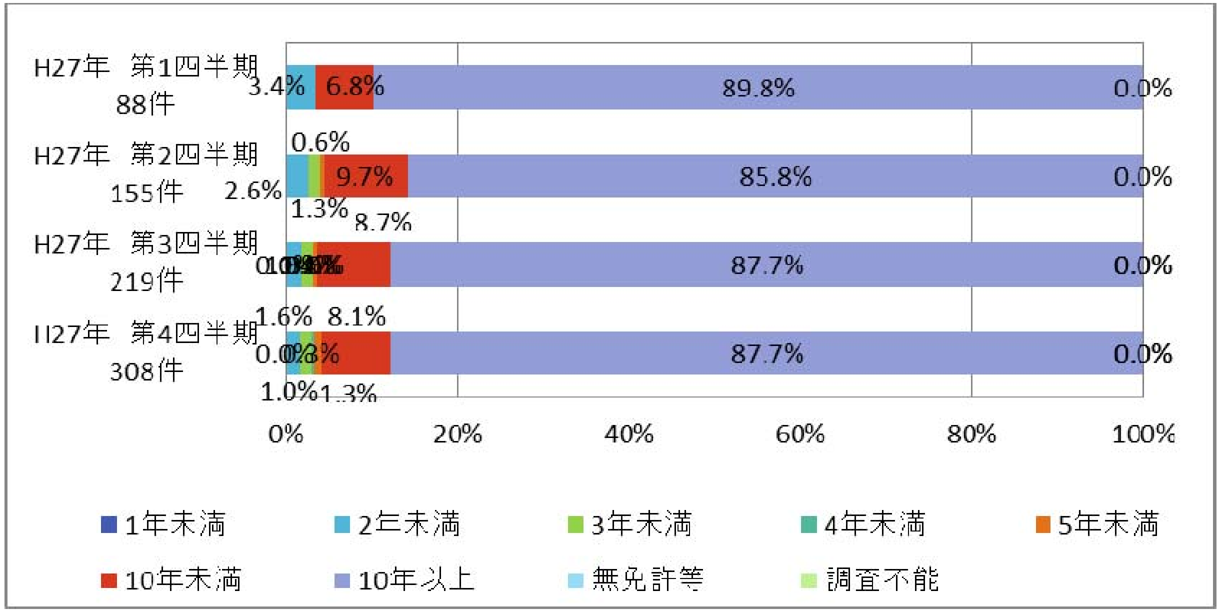
９．年齢層別

・H27年第4四半期の傾向をみると、「40-44歳」及び「45-49歳」が最も多く、それぞれ51件（16.6%）となっている。
・次いで、「50-54歳」40件（13.0%）、「35-39歳」36件（11.7%）、「60-64歳」32件（10.4%）及び「55-59歳」31件（10.1%）等と続いている。
・「60歳以上」46件（14.9%）となっている。



10．運転免許取得年数別

・H27年第4四半期の傾向をみると、「10年以上」が最も多く270件（87.7%）と9割近くを占めている。



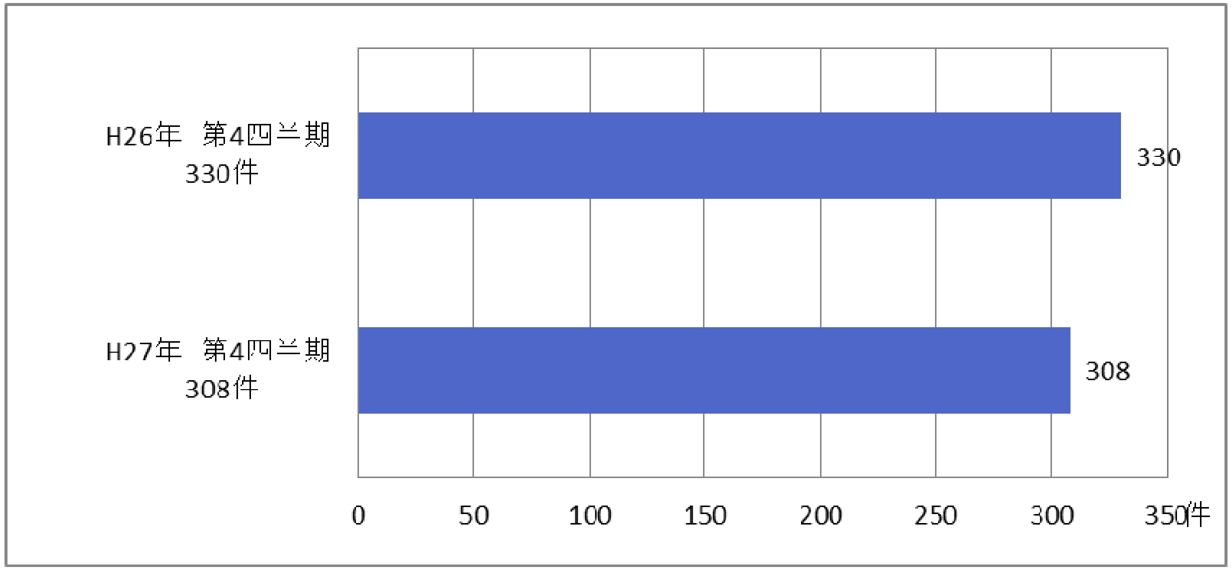
Ⅲ. H27年（1～12月）死亡事故データの傾向（対前年同期比）

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．H27年（1～12月）死亡事故データの傾向（対前年同期比）

1．事故件数

・H26年第4四半期の死亡事故件数と比較すると△22件となっている。

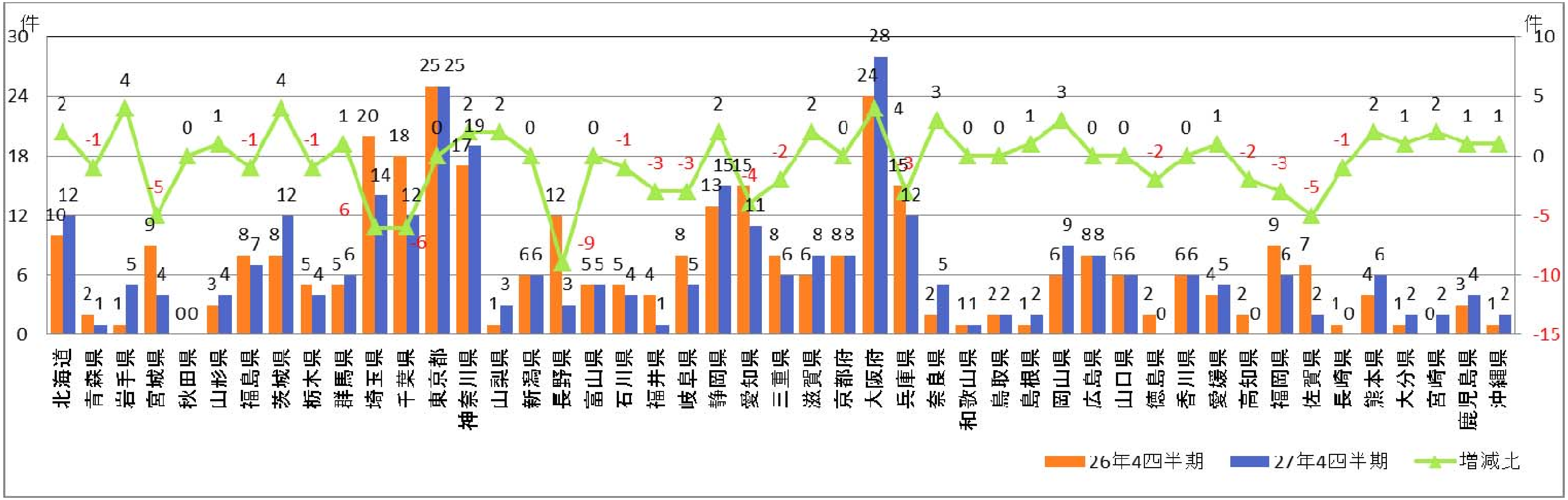


Ⅲ. H27年(1～12月)死亡事故データの傾向(対前年同期比)

2. 発生地別

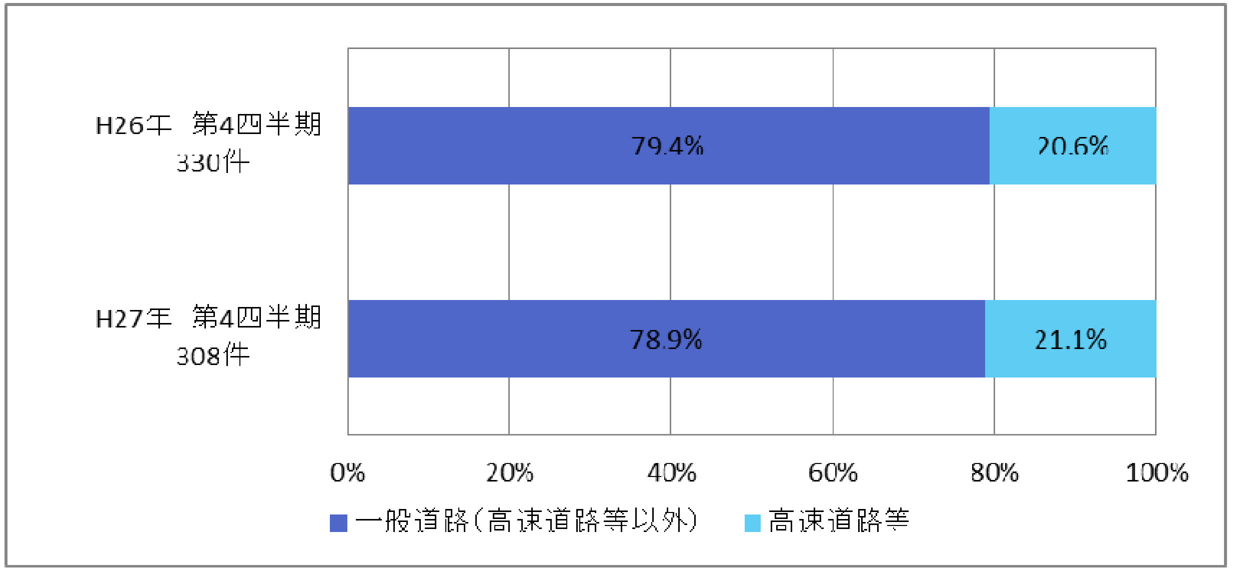
・H26年第4四半期の発生地別死亡事故件数と比較すると、「岩手県」、「茨城県」及び「大阪府」が最も多くなっており、それぞれ4件増となっている。次いで、「奈良県」及び「和歌山県」がそれぞれ3件増となっている。

・一方、「長野県」が最も少なくなっており、△9件減となっている。次いで、「埼玉県」及び「千葉県」がそれぞれ△6件減、「宮城県県」及び「佐賀県」がそれぞれ△5件減となっている。



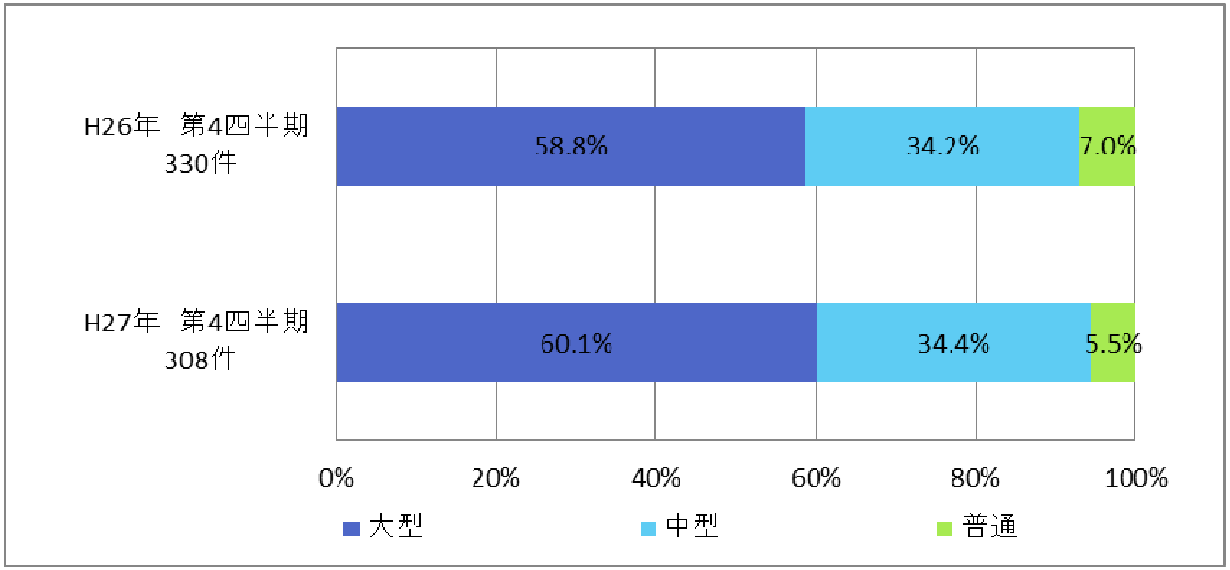
3. 道路区分別

・H26年第4四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△0.5%低くなっている。



４．車両区分別

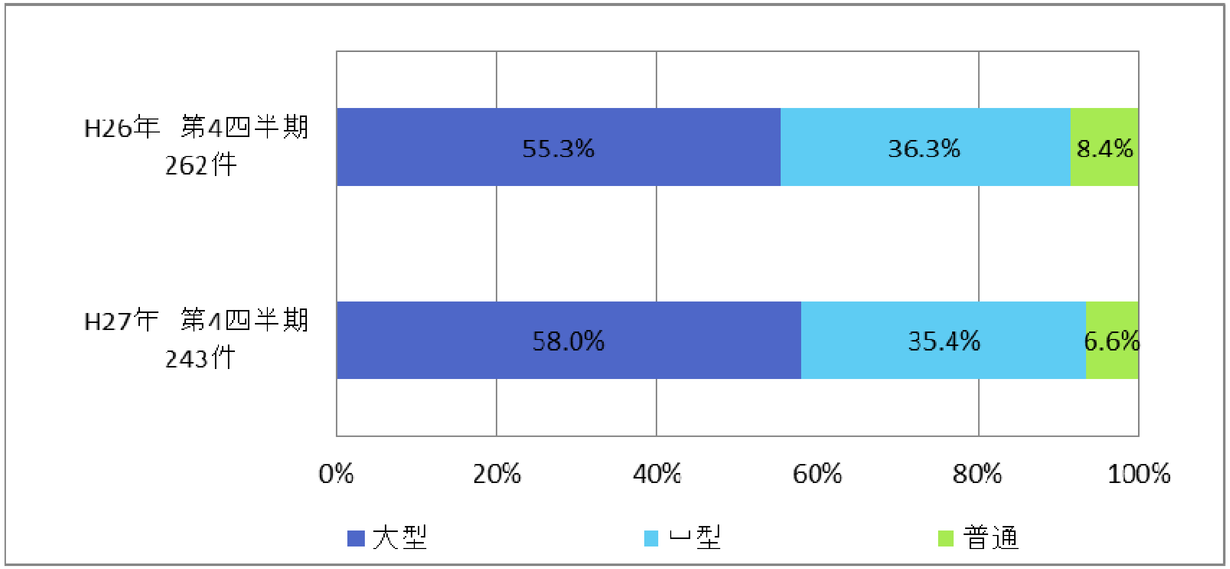
・H26年第4四半期の死亡事故割合と比較すると、「大型」は＋1.3%、「中型」は＋0.2%高く、「普通」は△ 1.5%低くなっている。



Ⅲ. H27年（1～12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

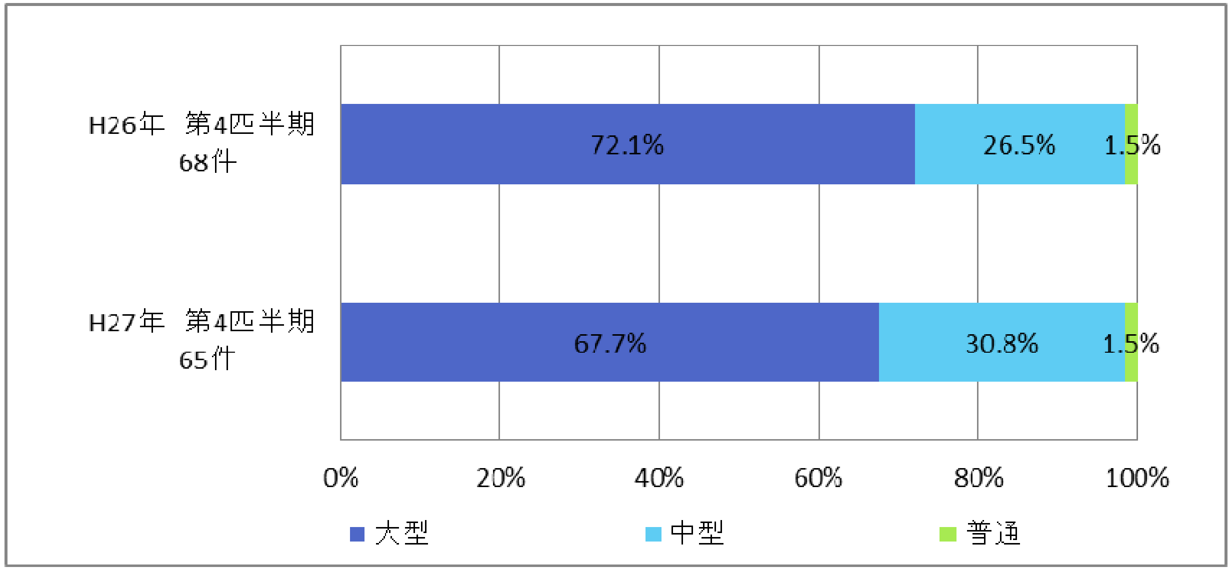
・H26年第4四半期の死亡事故割合と比較すると、「大型」は＋2.7%高く、「中型」は△0.9%低くなっている。



Ⅲ. H27年(1～12月)死亡事故データの傾向(対前年同期比)

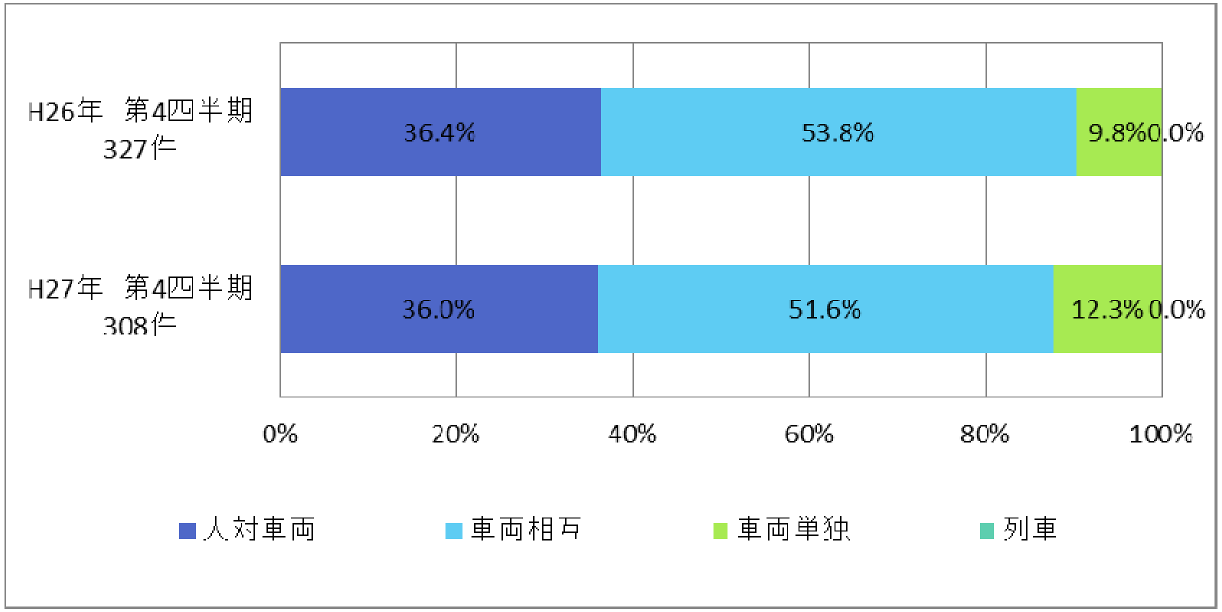
(2)高速道路上での車両区分

・H26年第4四半期の死亡事故割合と比較すると、「大型」は△4.4%低く、「中型」は+4.3%高くなっている。



５．事故類型別

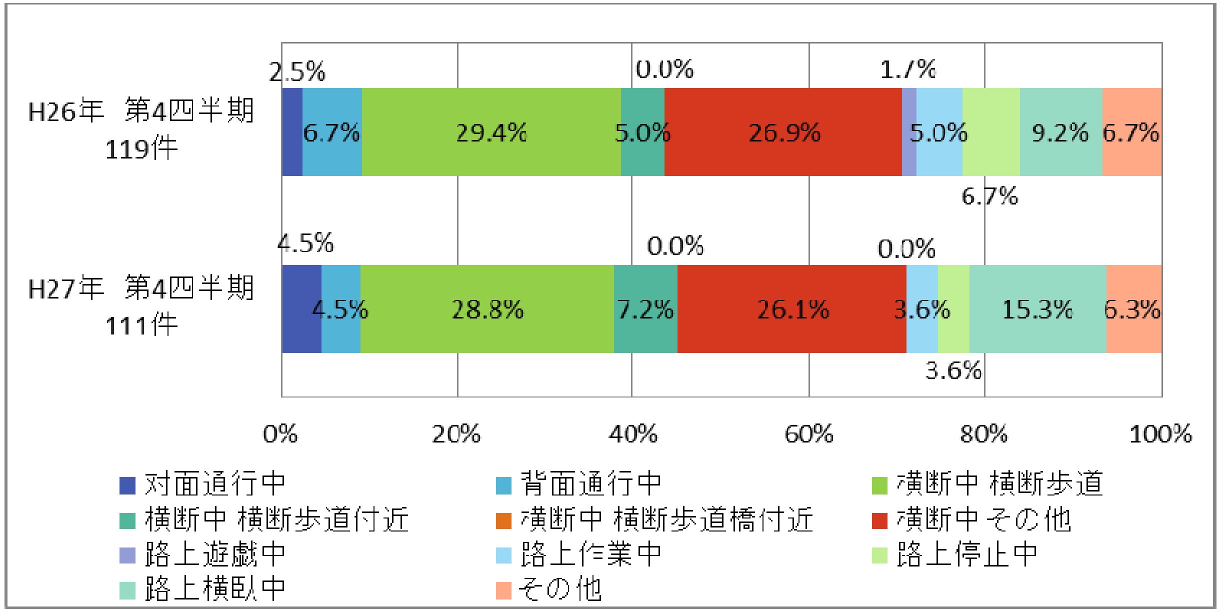
・H26年第4四半期の死亡事故割合と比較すると、「人対車両」は△0.4%、「車両相互」は△2.2%低く、「車両単独」は＋2.5%高くなっている。



Ⅲ. H27年(1～12月)死亡事故データの傾向(対前年同期比)

(1)人対車両

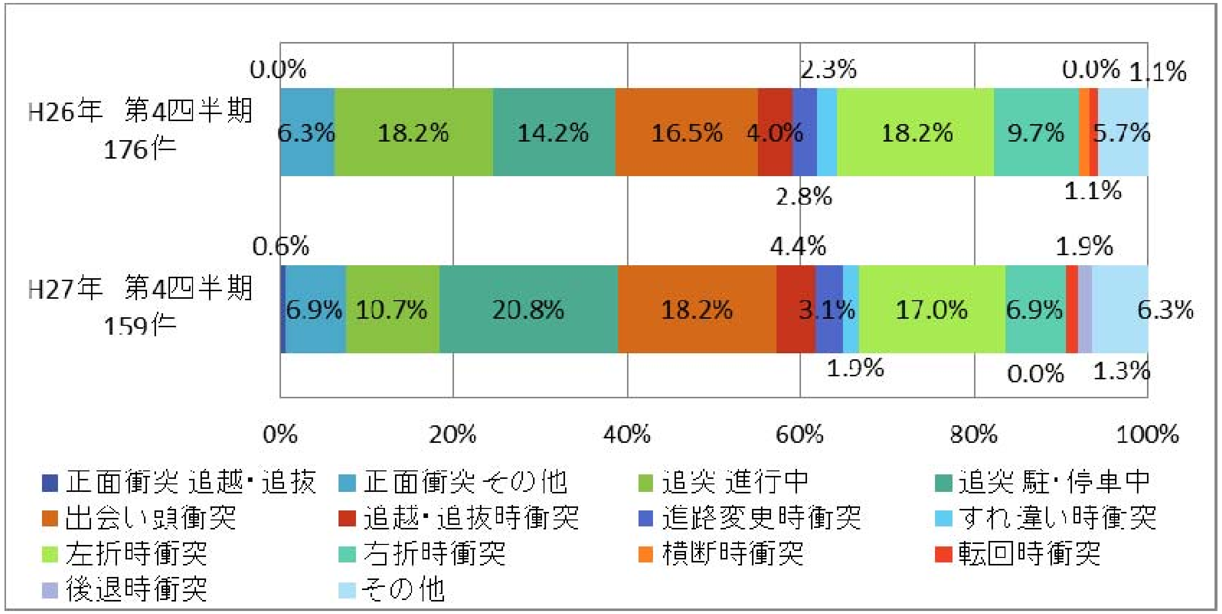
・H26年第4四半期の死亡事故割合と比較すると、「路上停止中」は△3.1%、「背面通行中」は△2.2%低くなっている。
・「路上横臥中」は+6.1%、「横断中　横断歩道付近」は+2.2%高くなっている。



Ⅲ. H27年(1～12月)死亡事故データの傾向(対前年同期比)

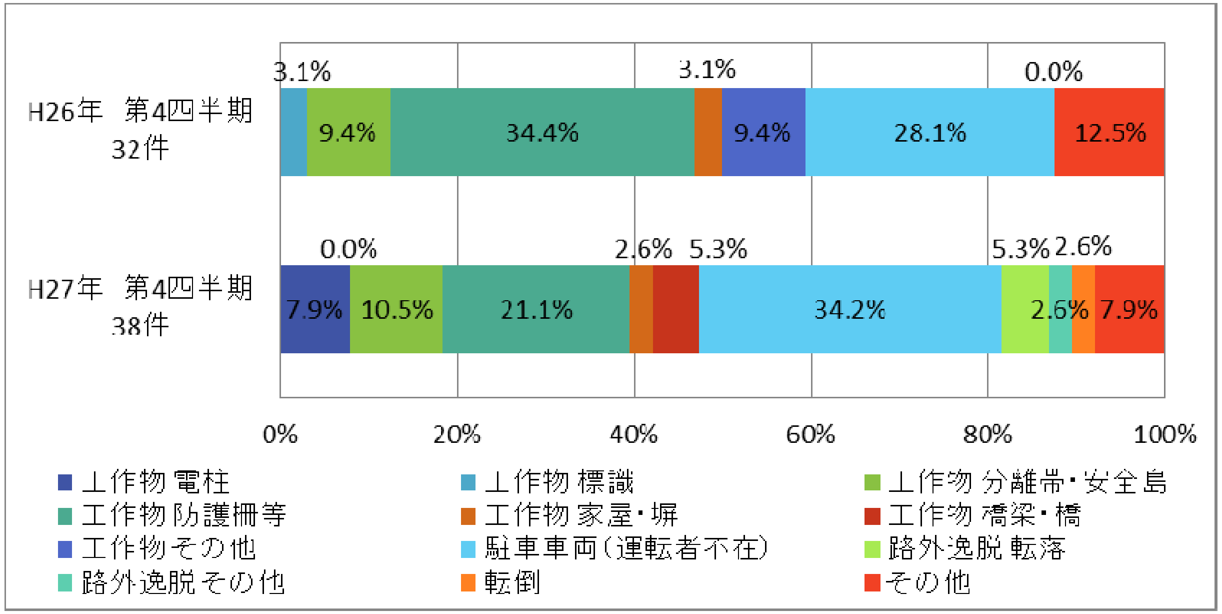
(2)車両相互

・H26年第4四半期の死亡事故割合と比較すると、「追突　進行中」は△7.5%、「右折時衝突」は△2.8%低くなっている。
・「追突　駐・停車中」は+6.6%、「後退時衝突」は+1.9%、「出会い頭衝突」は+1.7%高くなっている。
・「左折時衝突」は△1.2%低くなっている。



(3)車両単独

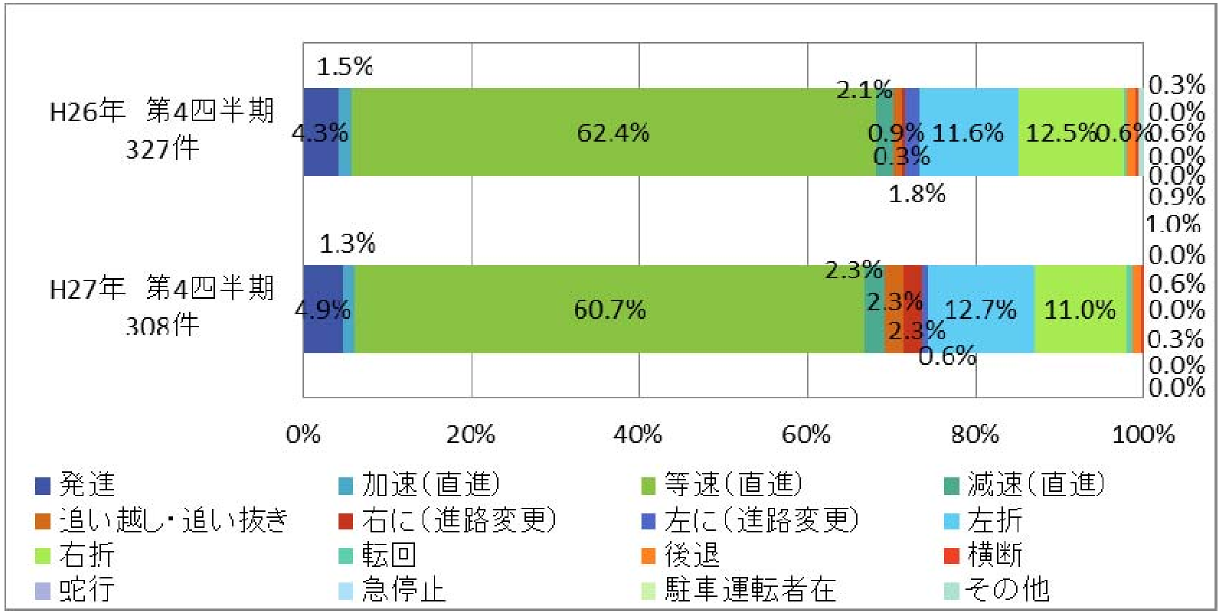
・H26年第4四半期の死亡事故割合と比較すると、「工作物　防護柵等」は△13.3%低くなっている。
・「工作物　電柱」は＋7.9%、「駐車車両（運転者不在）」は＋6.1%高くなっている。



Ⅲ. H27年（1～12月）死亡事故データの傾向（対前年同期比）

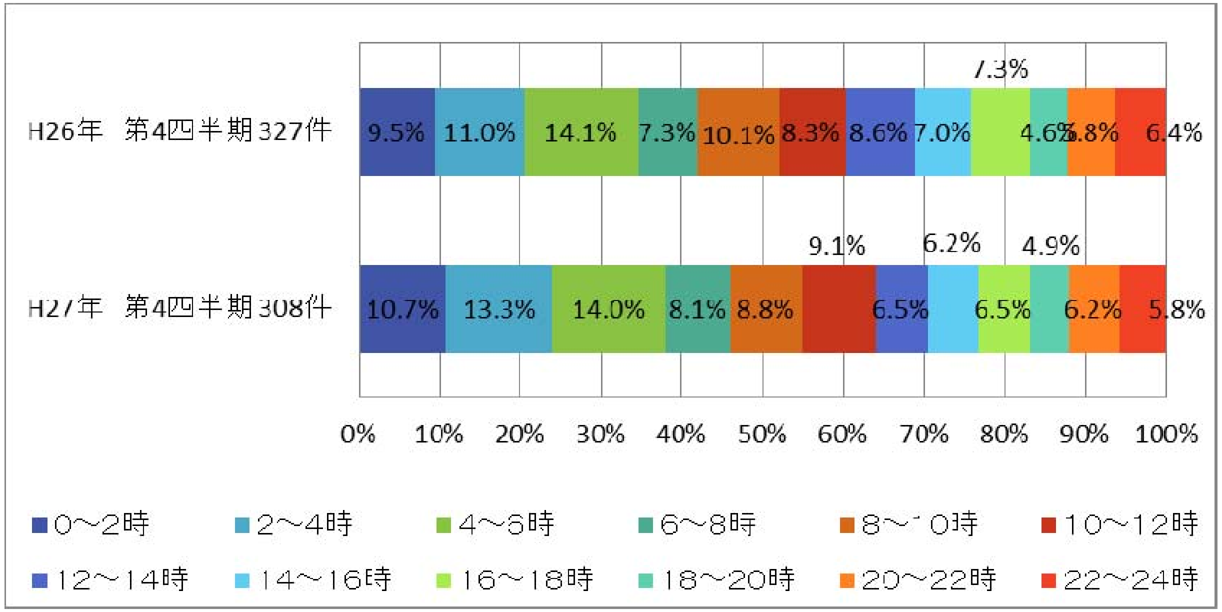
６. 行動類型別

・H26年第4四半期の死亡事故割合と比較すると、「等速（直進）」は△1.7%低くなっている。
・「左折」は＋0.9%高く、「右折」は△1.5%低くなっている。



7．時間帯別

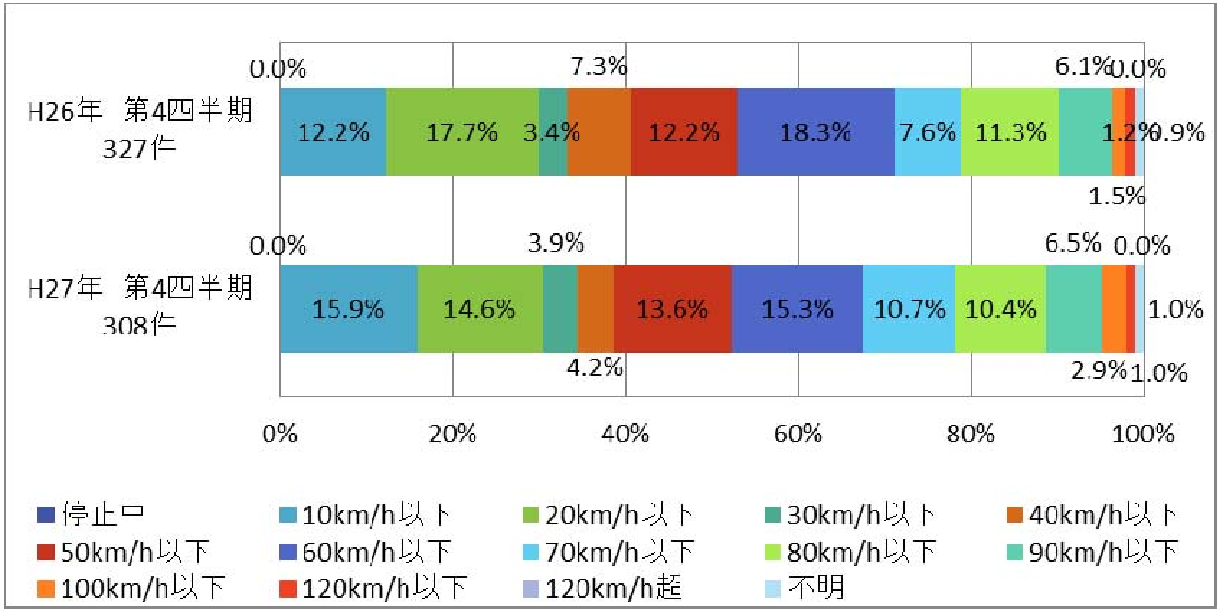
・H26年第4四半期の死亡事故割合と比較すると、「１２～１４時」は△2.1%、「８～１０時」は△1.3%低くなっている。
・「２～４時」は＋2.3%、「０～２時」は＋1.2%高くなっている。
・深夜時間帯の割合が高くなっている。



８．危険認知速度別

・H26年第4四半期の死亡事故割合と比較すると、「20km/h以下」及び「40km/h以下」は△3.1%、「60km/h以下」は△3.0%低くなっている。

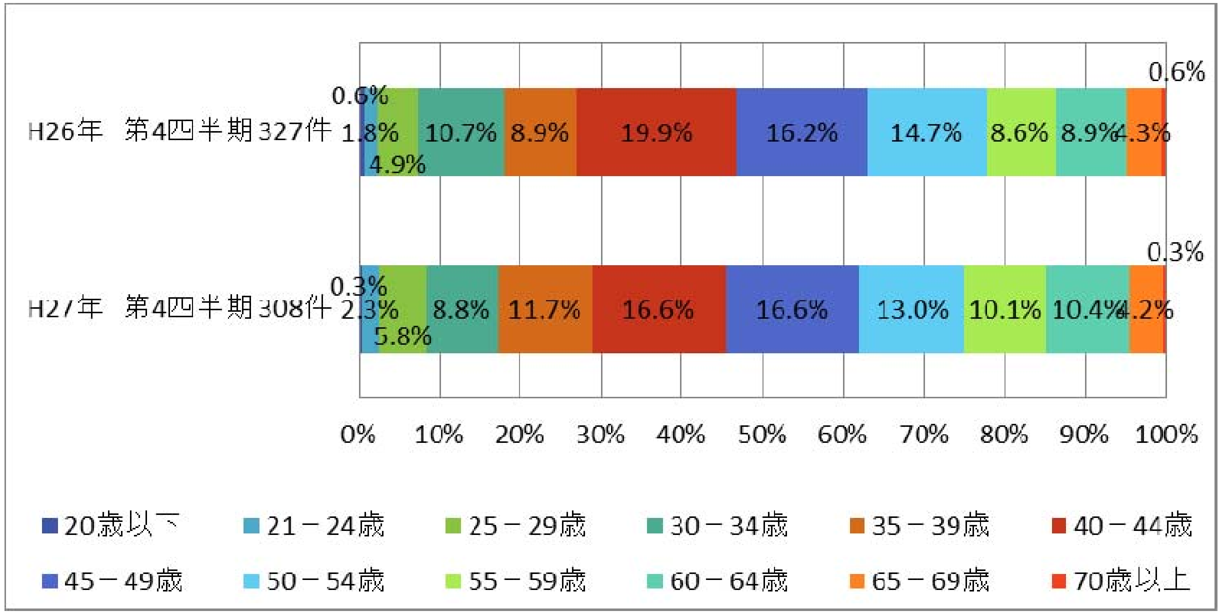
・「10km/h以下」は＋3.7% 、「70km/h以下」は＋3.1%高くなっている。



９．年齢層別

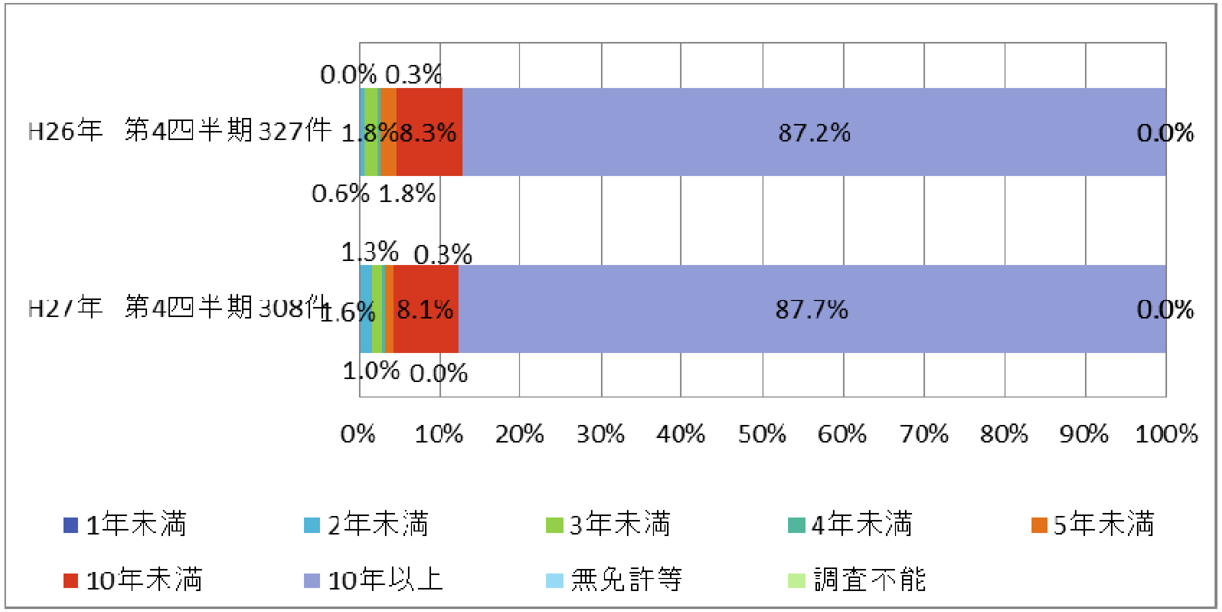
・H26年第4四半期の死亡事故割合と比較すると、「40-44歳」は△3.3%、「30-34歳」は△1.9%、「50-54歳」は△1.7%低くなっている。

・「35-39歳」は＋2.8%、「55-59歳」及び「60-64歳」は＋1.5%高くなっている。



１０．運転免許取得年数別

・H26年第4四半期の死亡事故割合と比較すると、「10年以上」は＋0.5％高くなっている。
　※「運転免許取得年数」とは、当該運転免許を取得してからの経過年数をいう（以下同様）。
　※「無免許等」とは、無資格運転、免許外、無免許をいう（以下同様）。

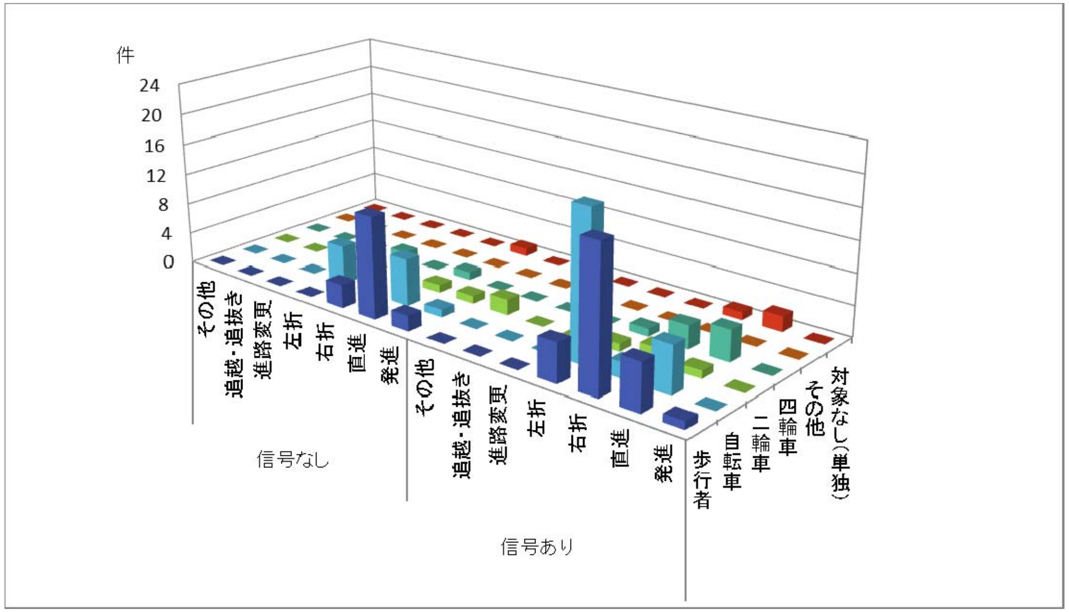


Ⅲ. H27年（1～12月）死亡事故データの傾向（対前年同期比）

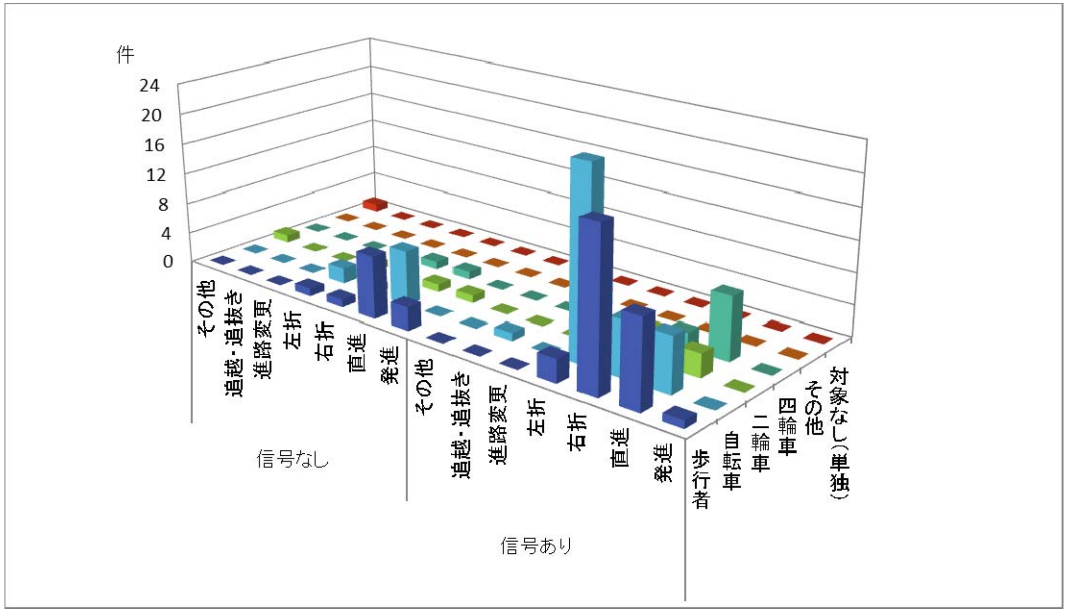
11. 交差点における信号機の有無別行動類型別第2当事者の状況

・H26年第4四半期の死亡事故件数と比較すると、信号機ありでは、「直進」の「歩行者」△5件、「四輪車」△4件となっている。「右折」の「歩行者」及び「左折」の「歩行者」がそれぞれ△5件となっている。
・信号機なしでは、「直進」の「歩行者」＋5件、「右折」の「歩行者」＋2件、「左折」の「自転車」＋3件となっている。
・信号機ありの死亡事故件数が減少している一方、信号機なしの死亡事故が増加している傾向にある。

【H27年第4四半期】



【H26年第4四半期】



Ⅳ．H27年（1～12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

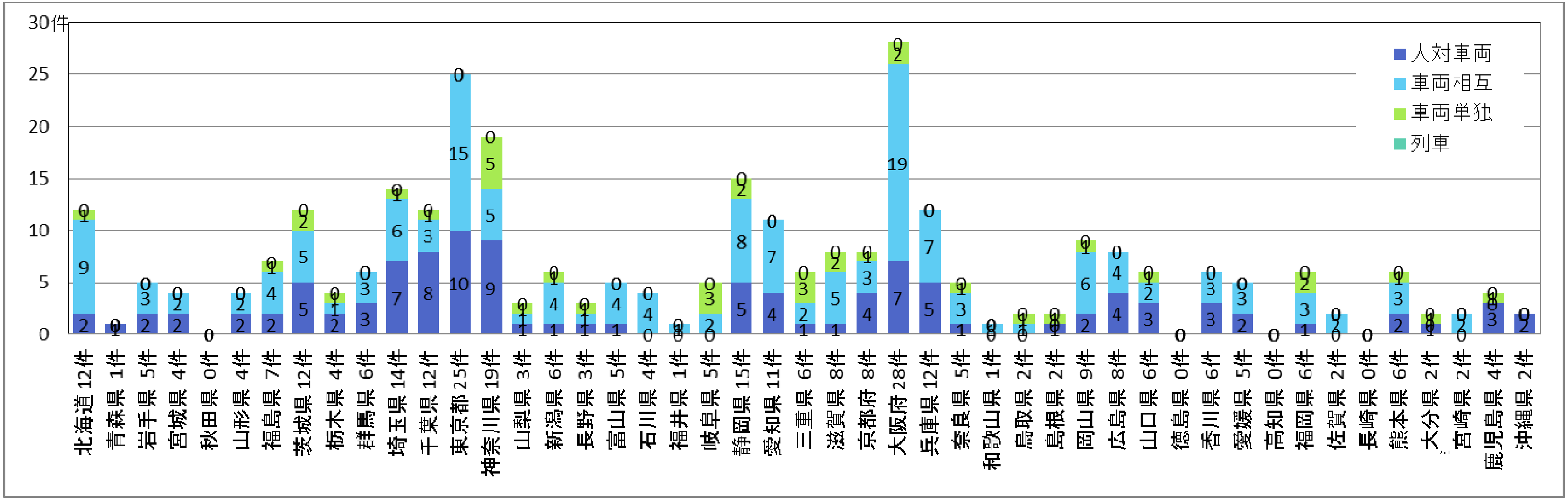
５．発生地別の年齢層別

６．発生地別の運転免許取得年数別

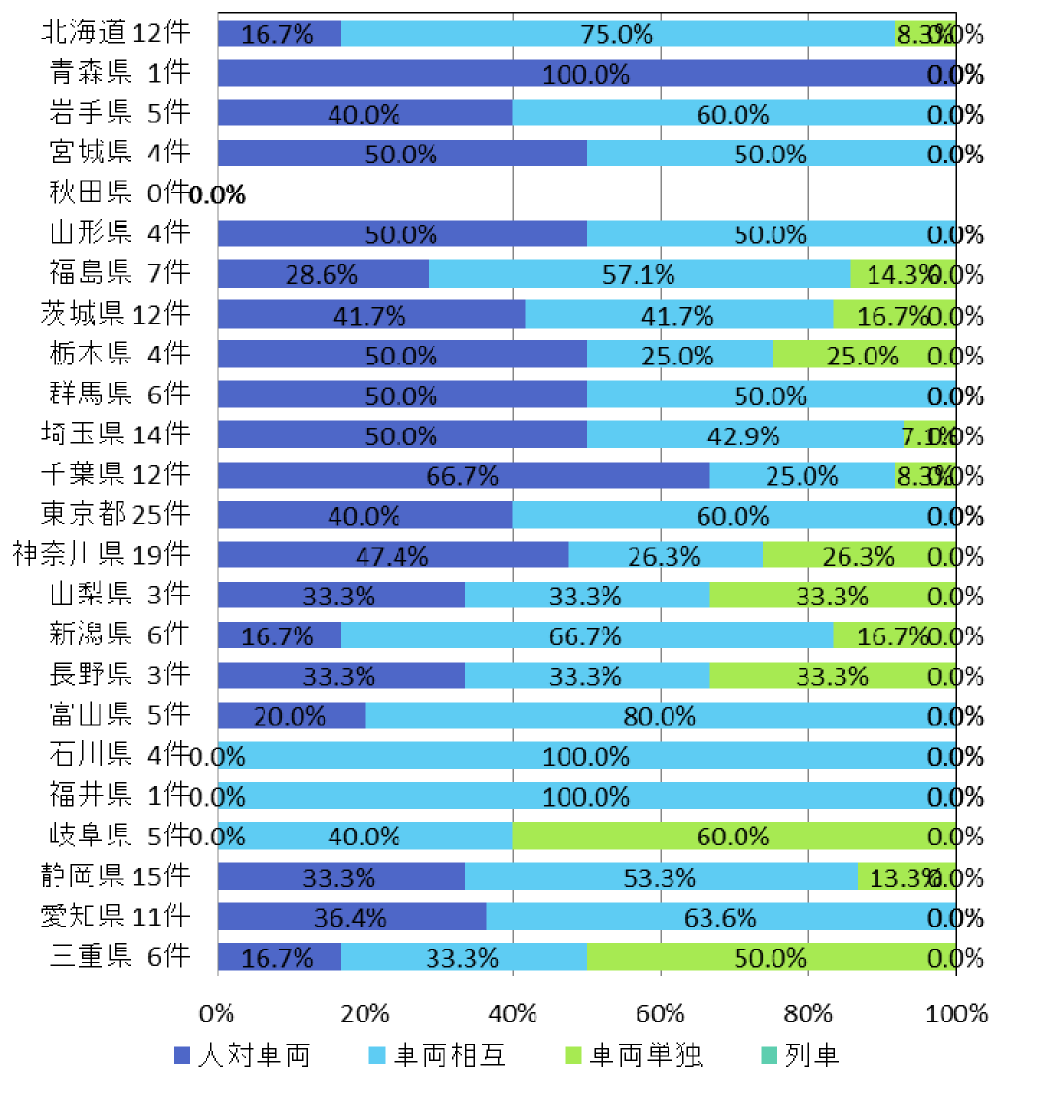
1. 発生地別の事故類型別

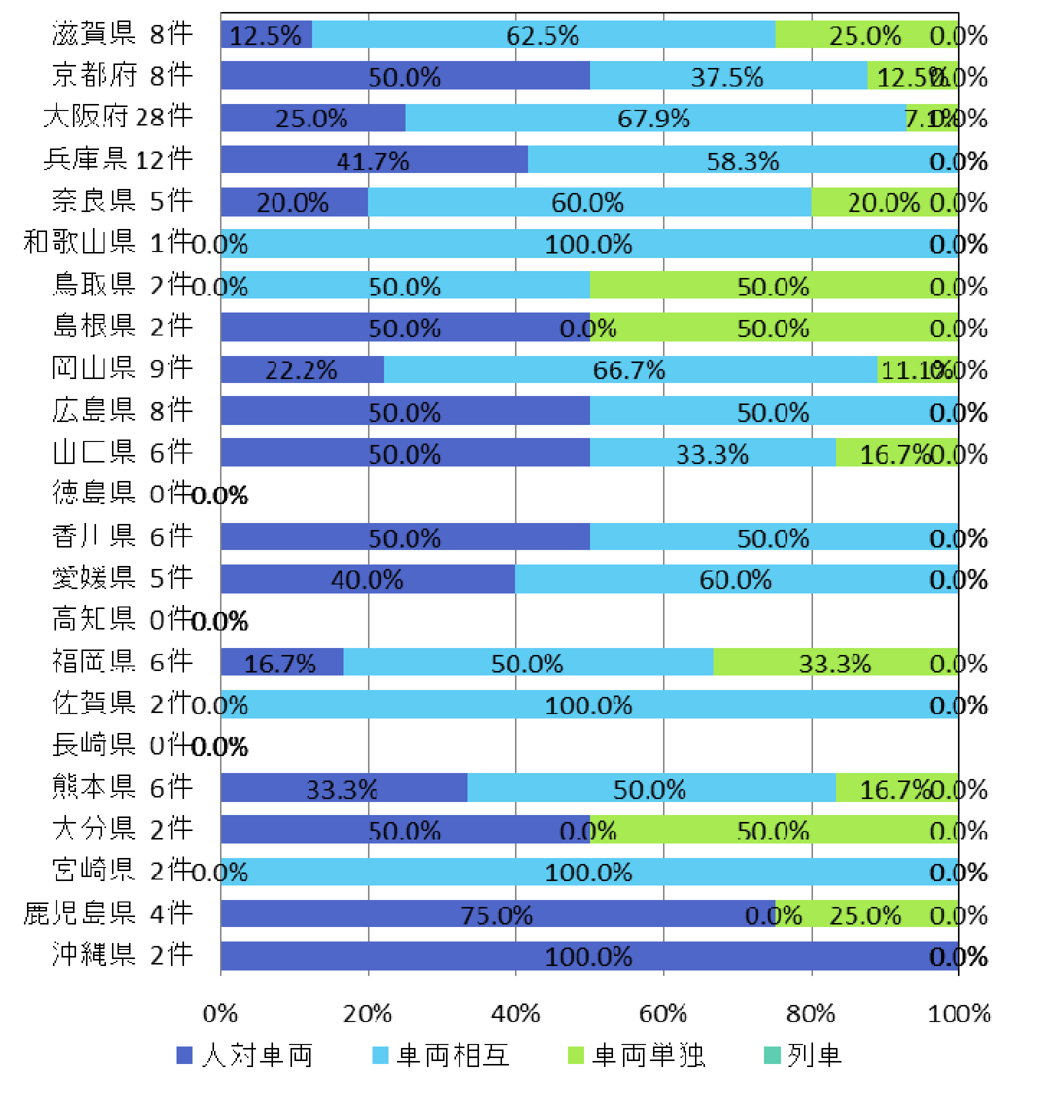
・発生地別の事故類型別にみると、「車両相互」が多い県と「人対車両」が多い県に分かれる。

・事故発生件数の多い県をみると、「北海道」、「東京都」、「静岡県」、「大阪府」及び「兵庫県」では「車両相互」が最も多くなっている。「埼玉県」、「千葉県」及び「神奈川県」では「人対車両」が最も多くなっている。「茨城県」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(1～12月)死亡事故データ(発生地)



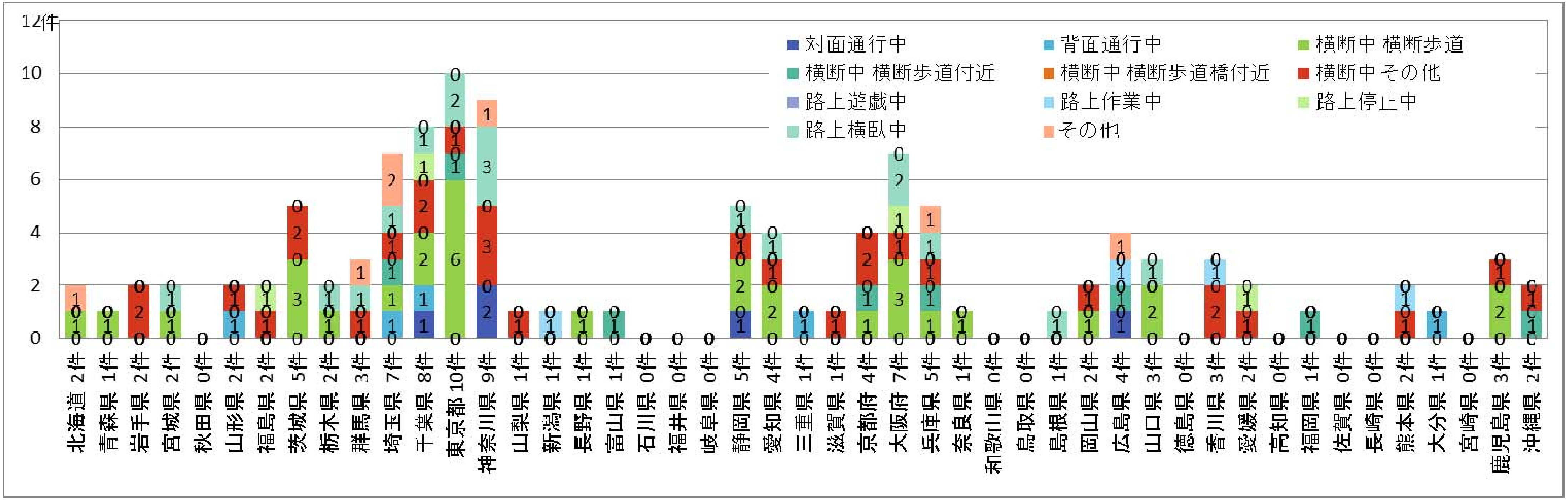


Ⅳ．H27年（1～12月）死亡事故データ（発生地）

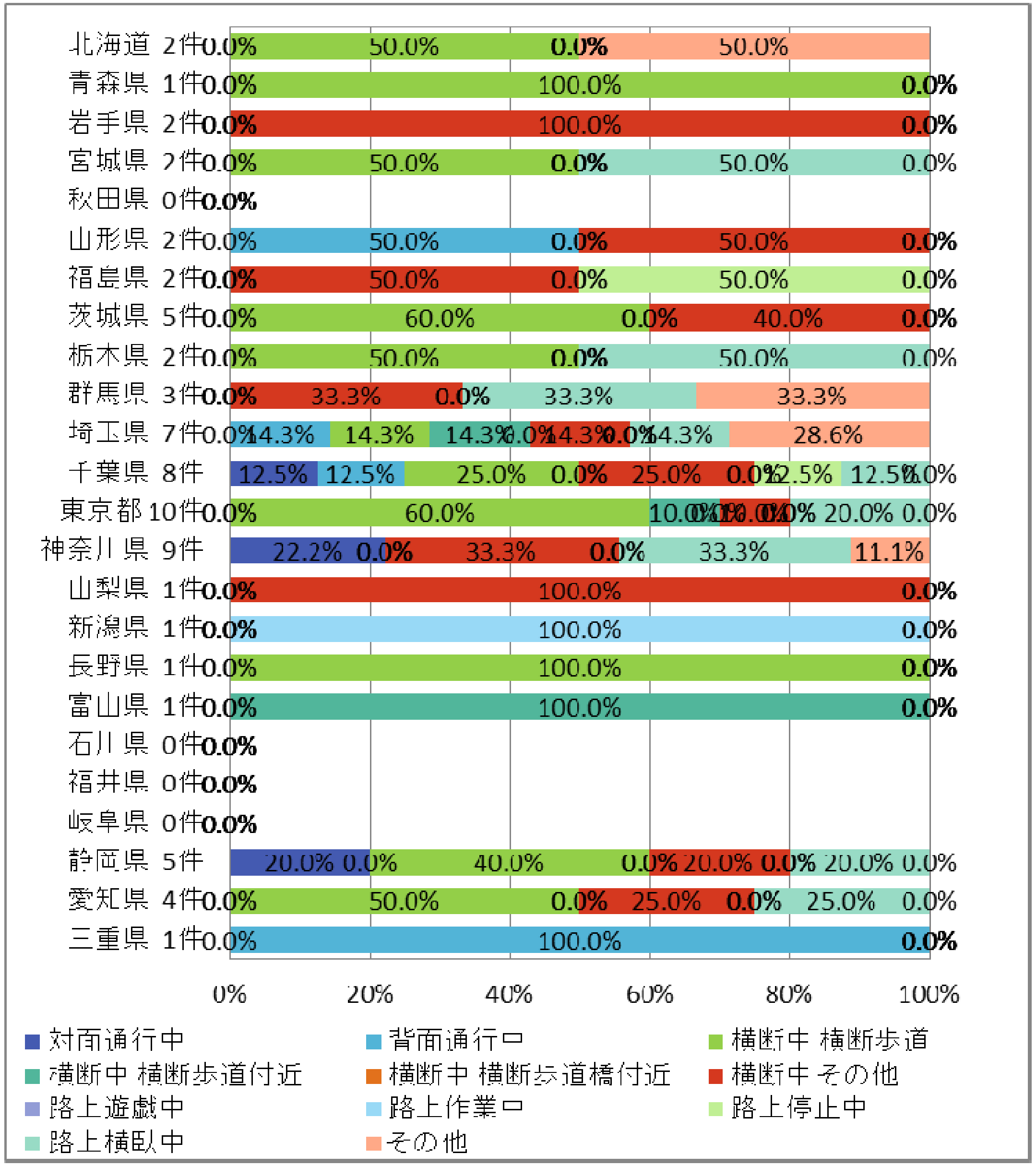
（1）人対車両

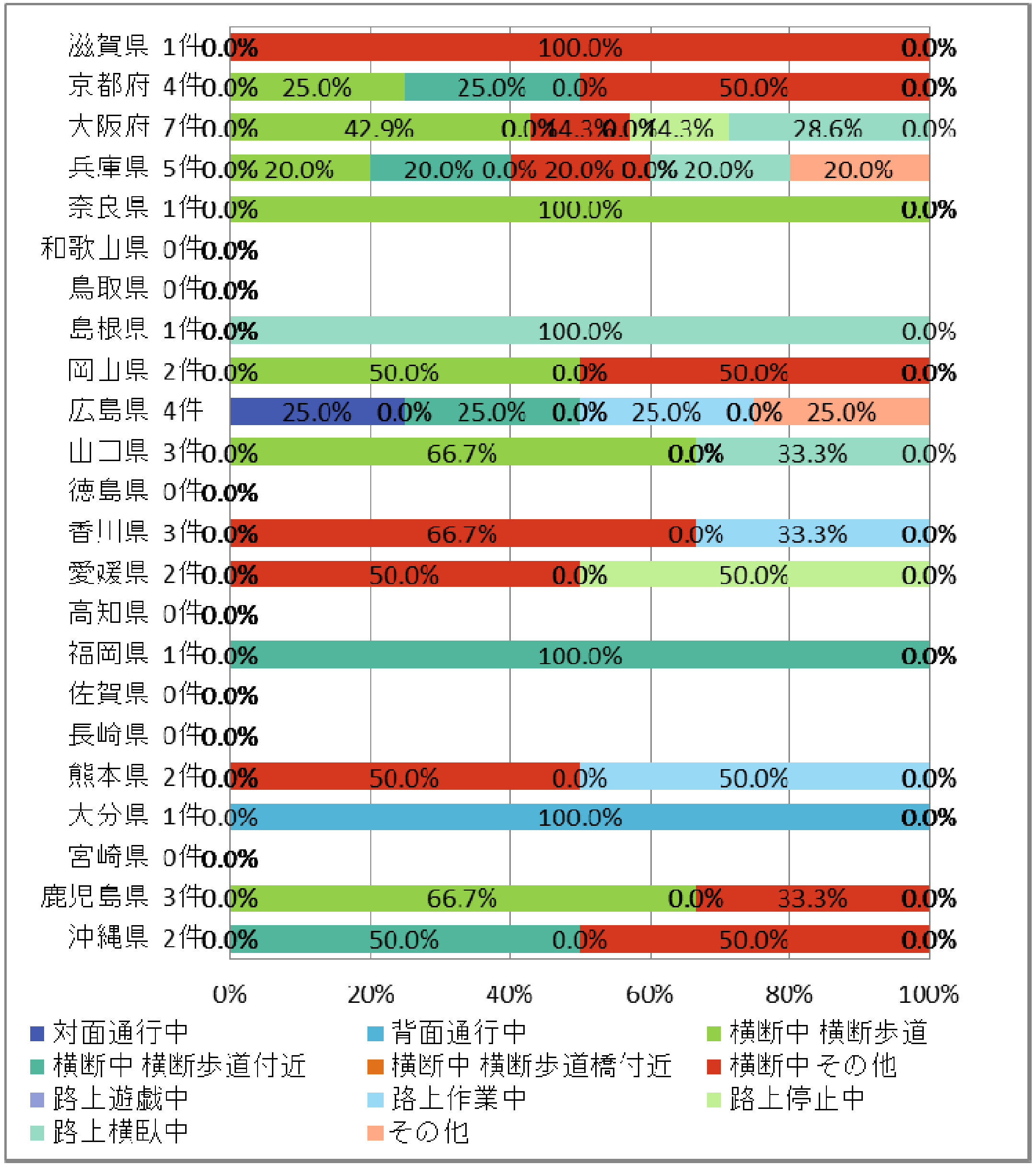
・発生地別の事故類型（人対車両）別にみると、各県によって傾向は異なる。

・事故発生件数の多い県をみると、「東京都」では「横断中　横断歩道」が最も多くなっている。「神奈川県」では「横断中その他」及び「路上横臥中」が多く、「千葉県」では「横断中　横断歩道」及び「横断中　その他」が多くなっている。



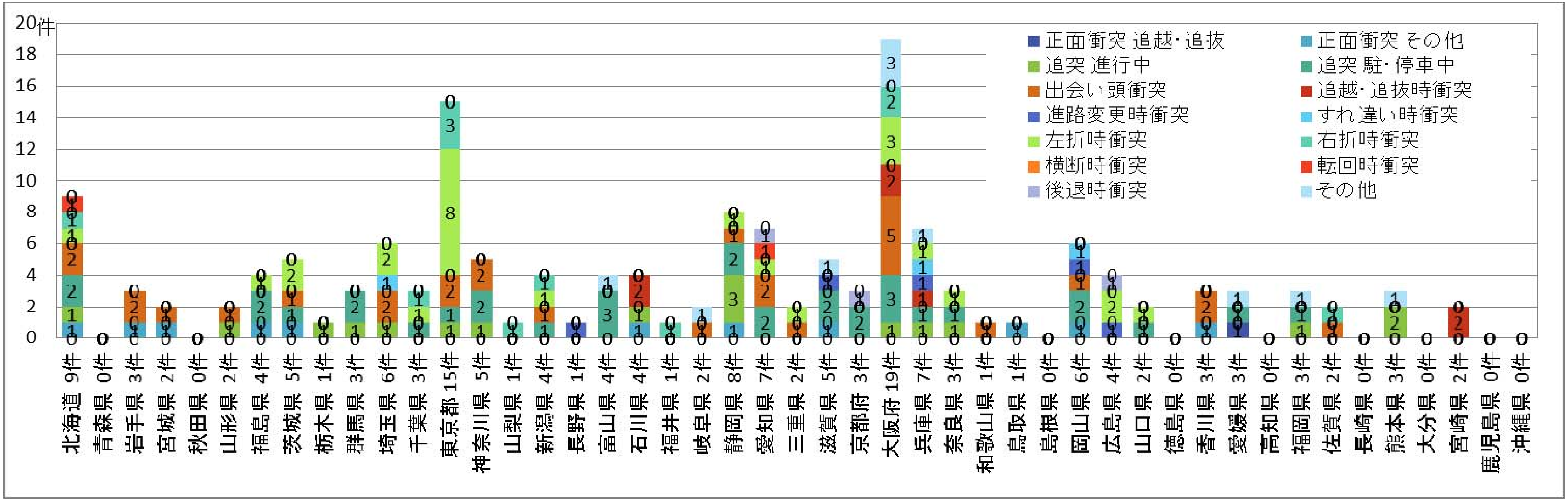
Ⅳ. H27年（1～12月）死亡事故データ（発生地）



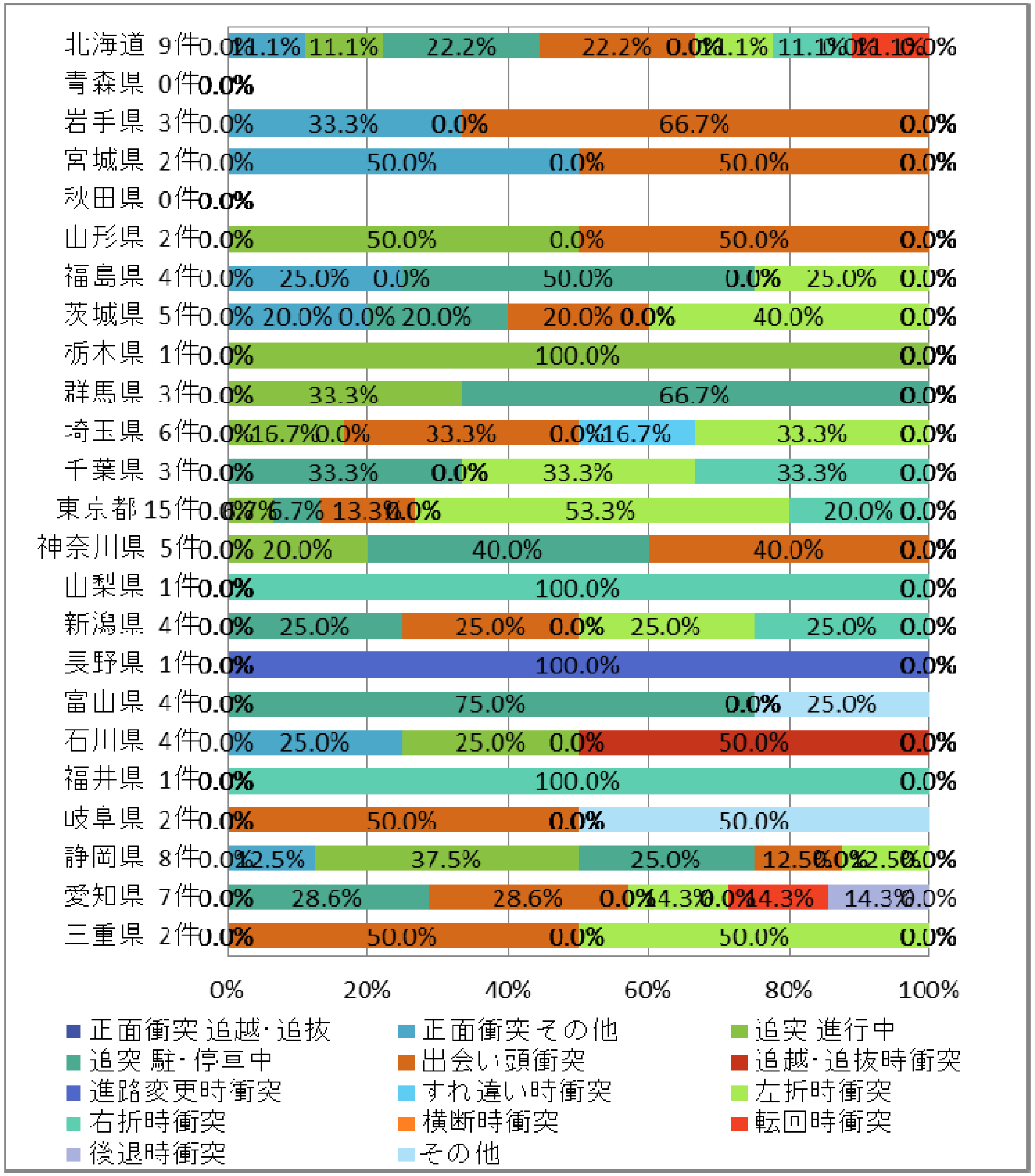


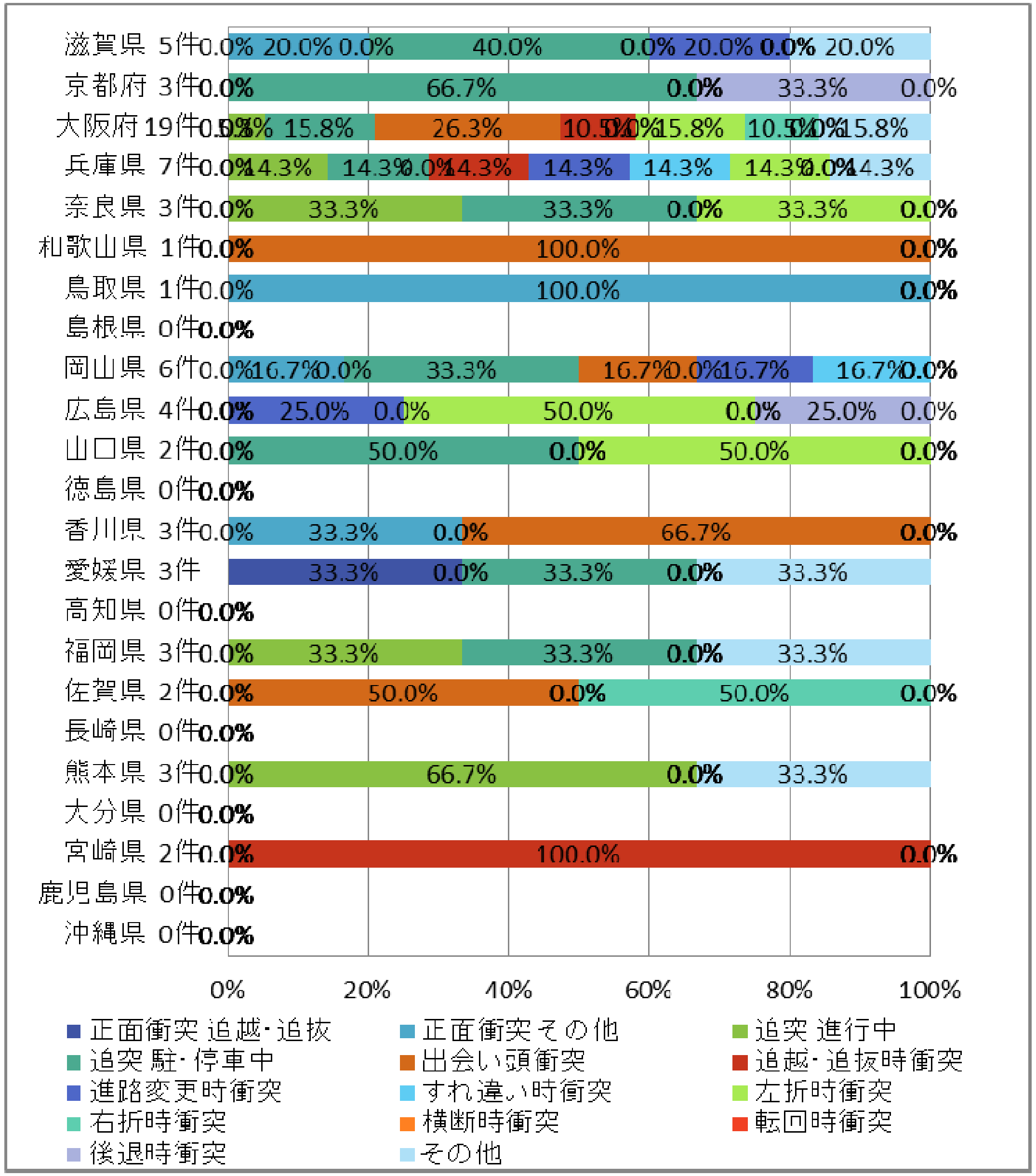
（2）車両相互

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



Ⅳ. H27年(1～12月)死亡事故データ(発生地)

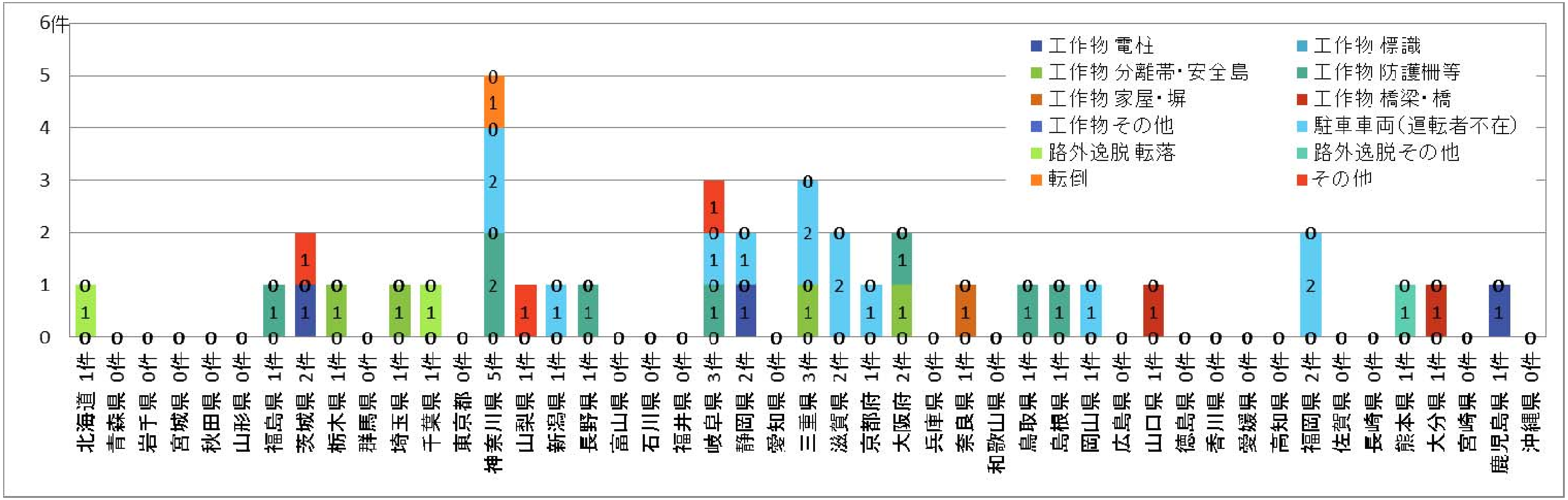




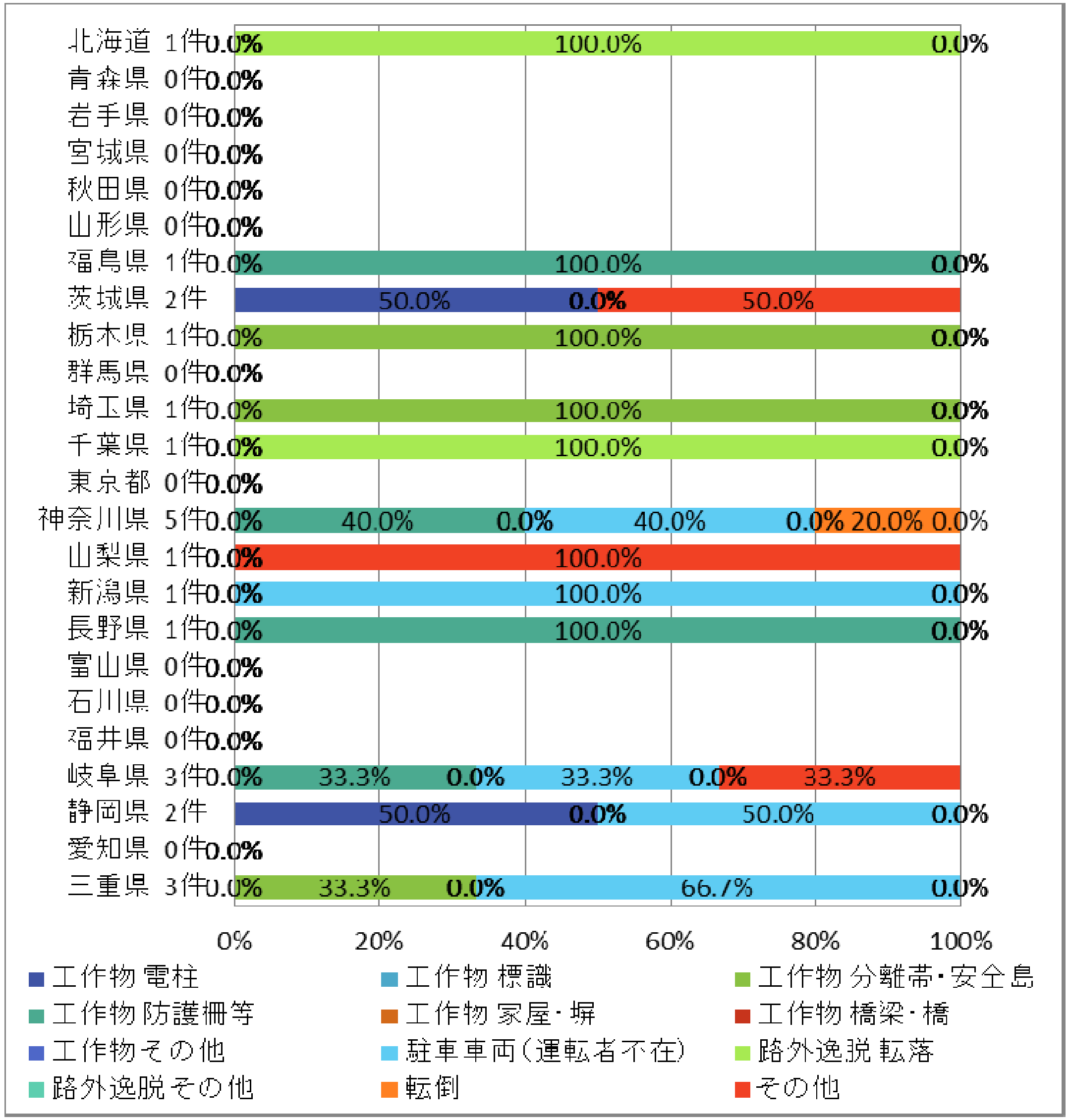
Ⅳ. H27年（1～12月）死亡事故データ（発生地）

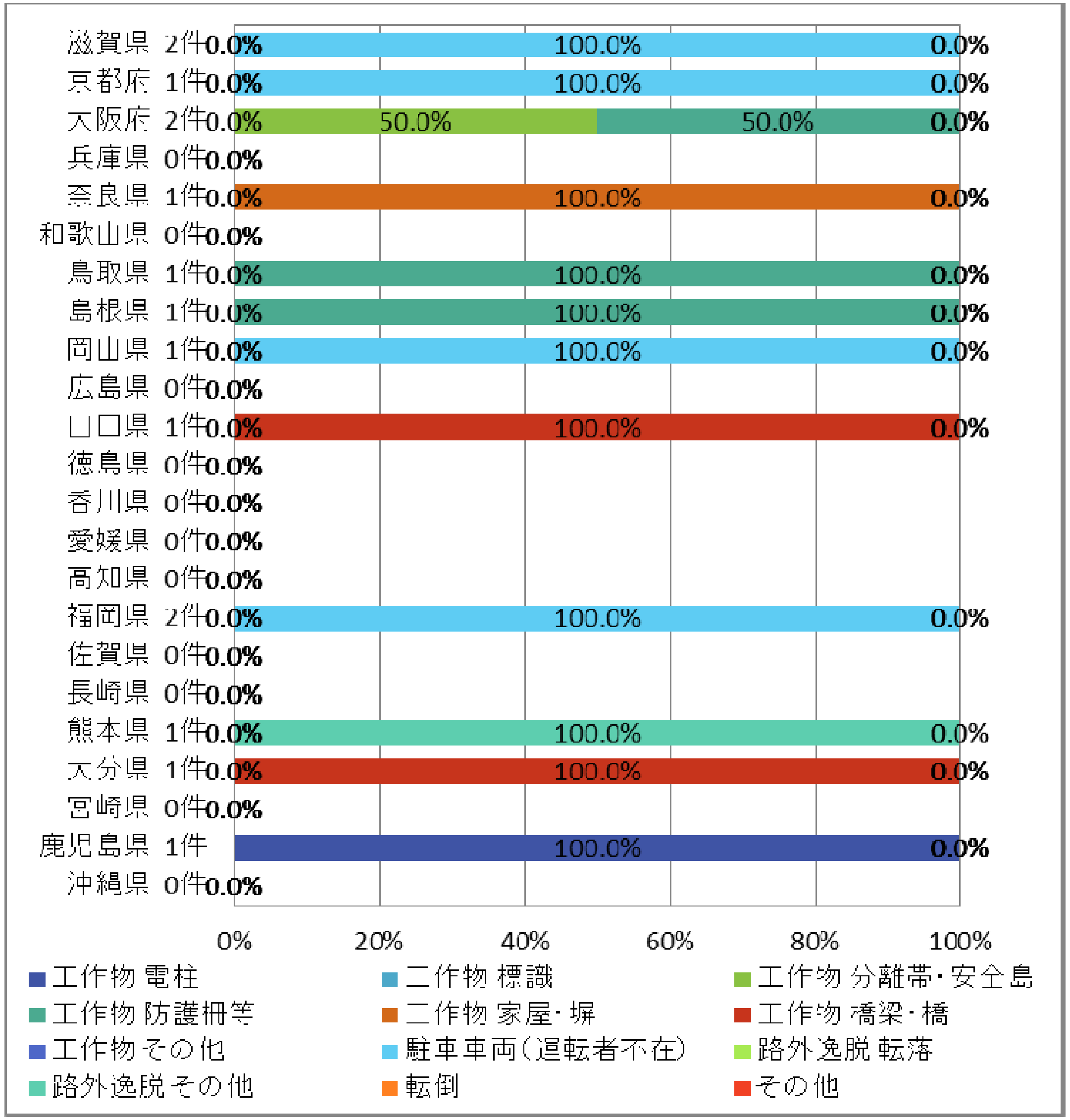
（3）車両単独

・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。
・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」及び「駐車車両（運転者不在）」が多くなっている。



Ⅳ. H27年（1～12月）死亡事故データ（発生地）

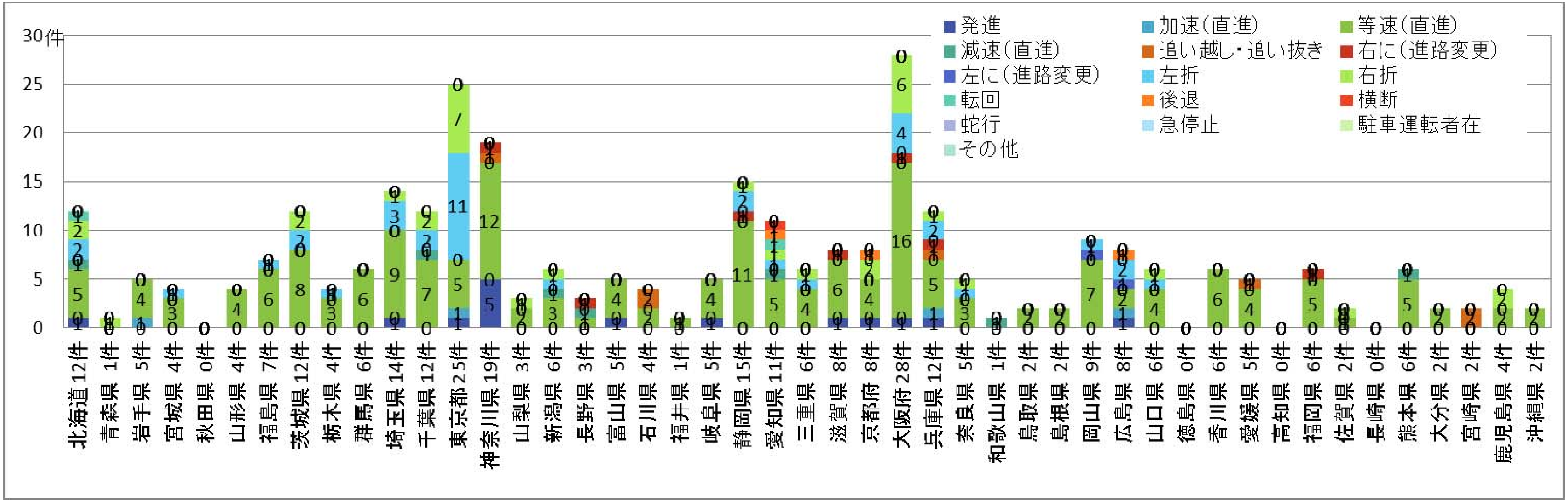




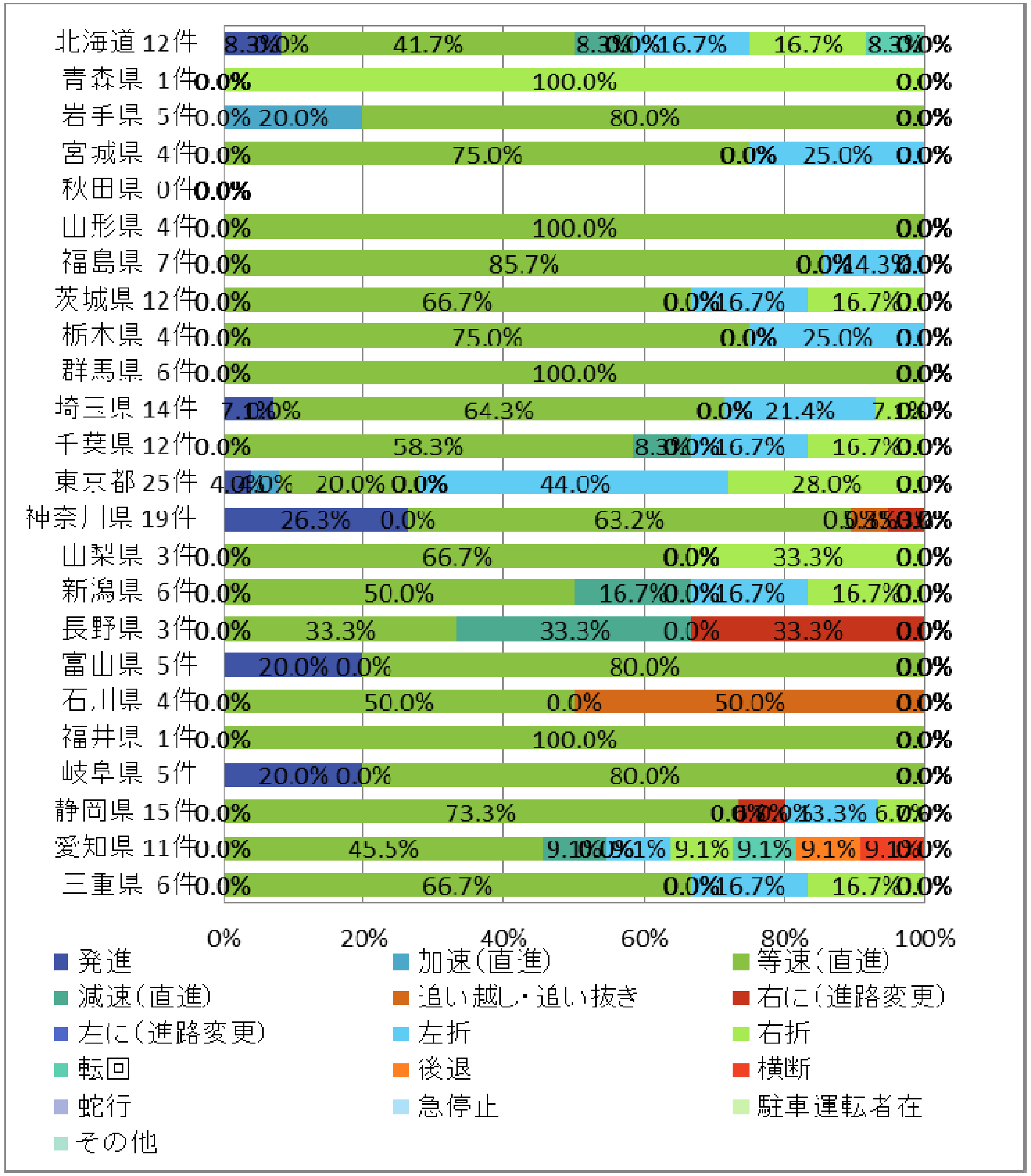
２．発生地別の行動類型別

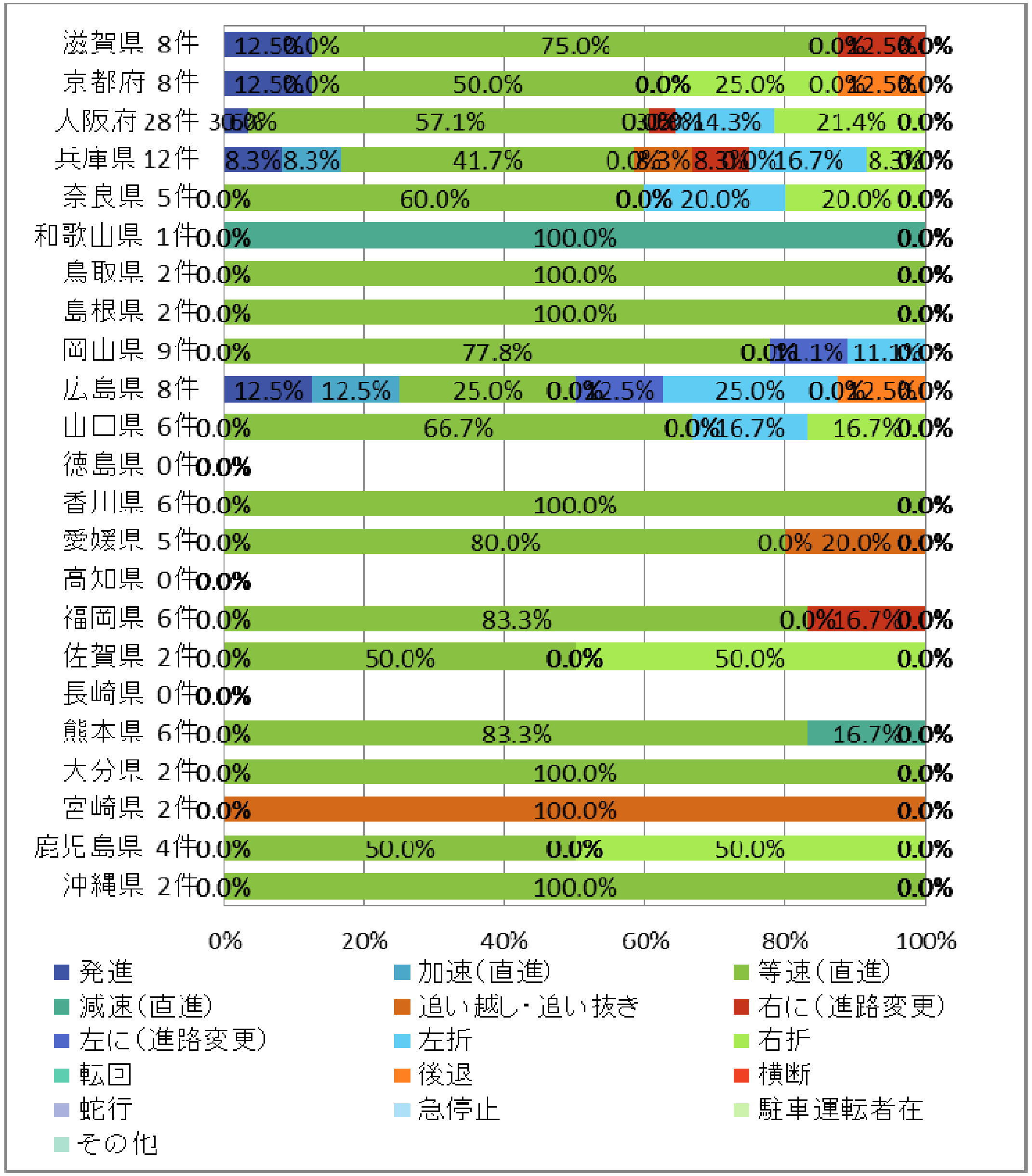
・発生地別の行動類型別にみると、一部の県を除き、各県ともに「等速（直進）」が多くなっている。

・事故発生件数の多い県をみると、「大阪府」及び「神奈川県」では「等速（直進）」が最も多く、「東京都」では「左折」が最も多くなっている。



Ⅳ. H27年(1～12月)死亡事故データ(発生地)

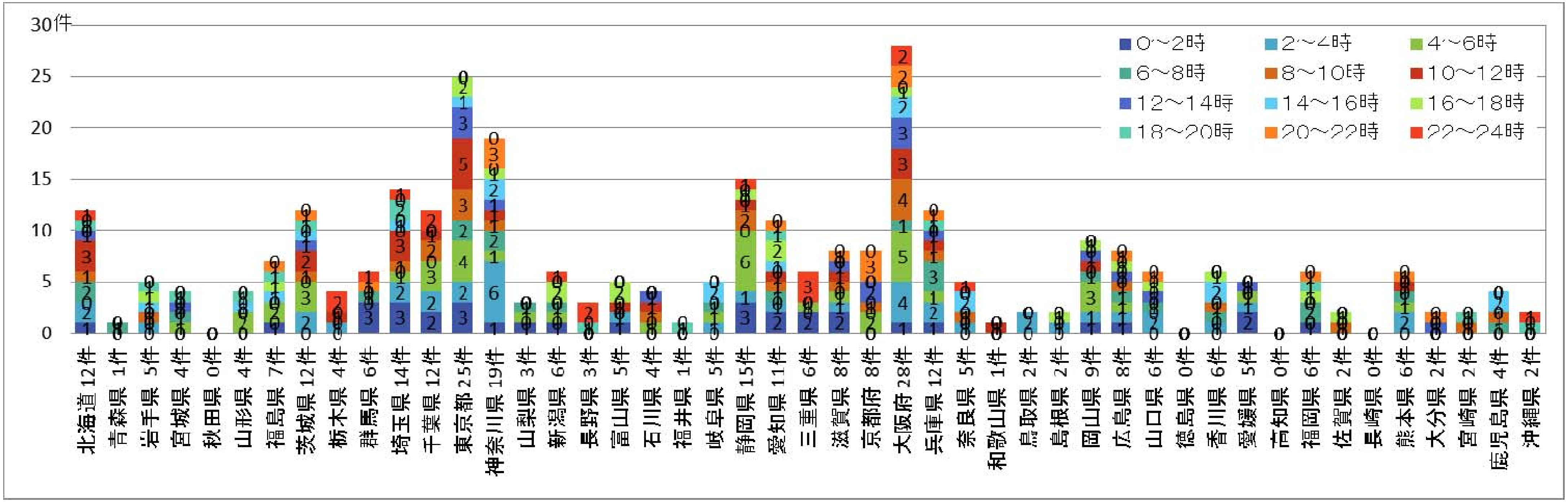




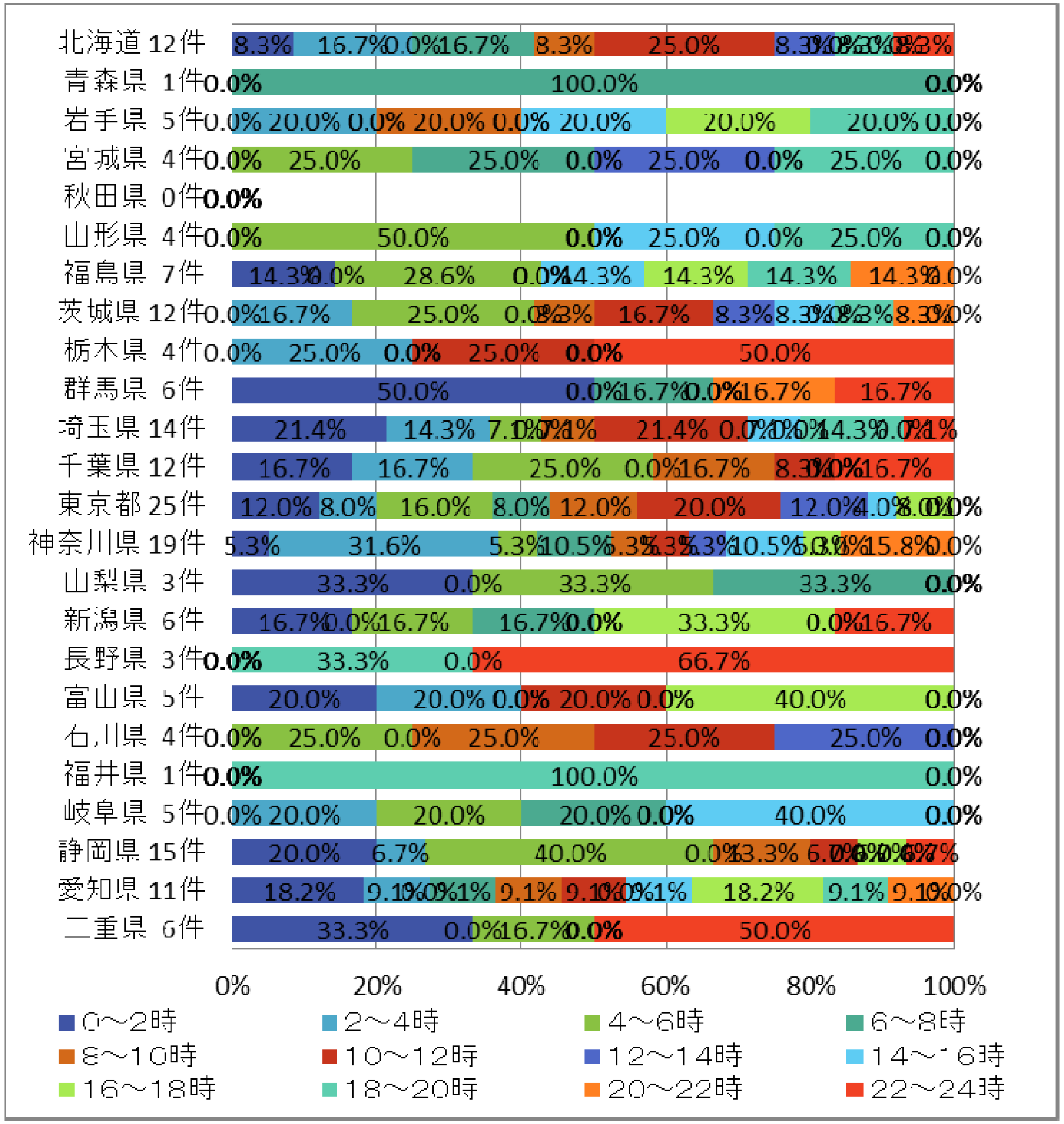
３. 発生地別の時間帯別

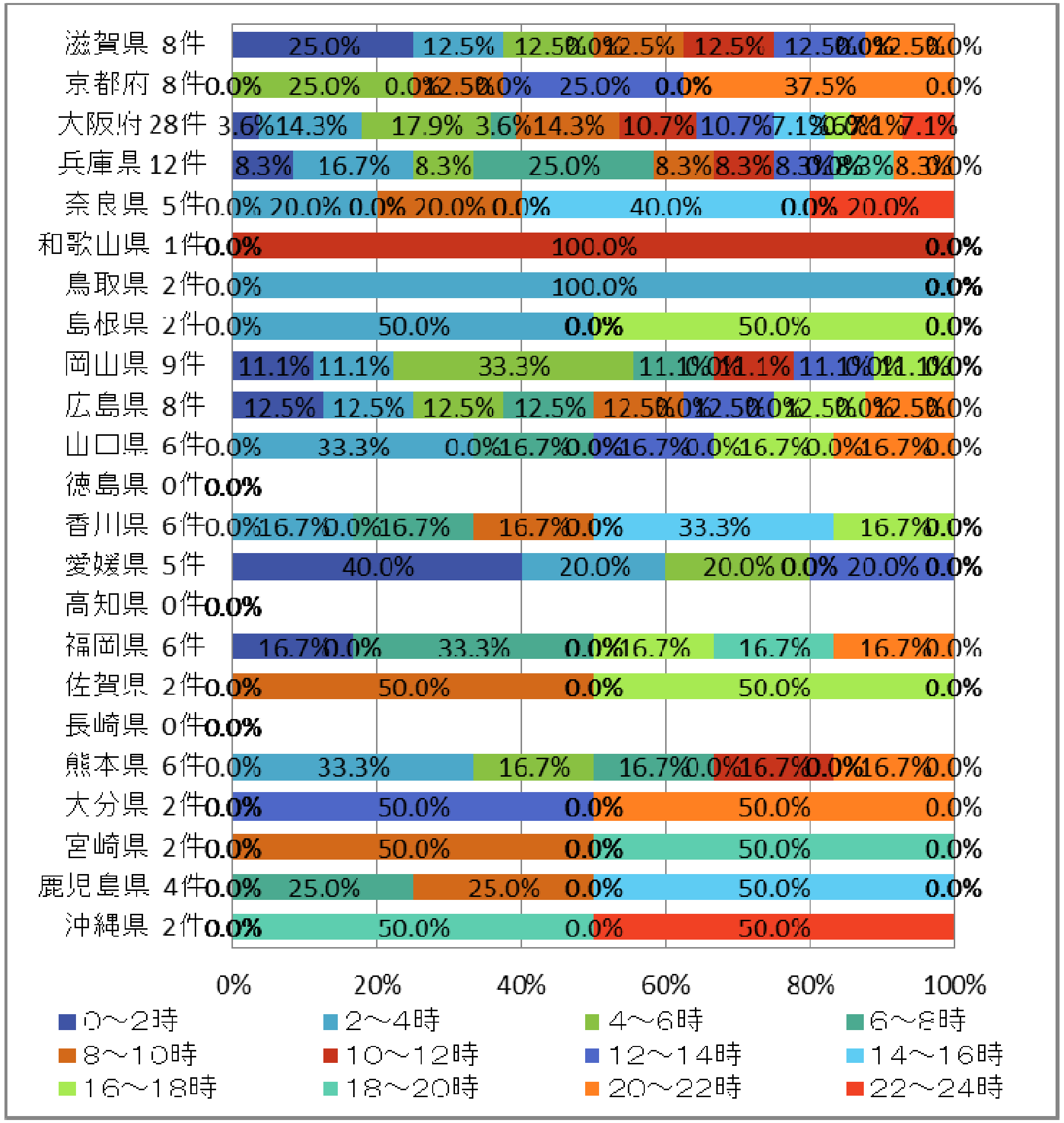
・発生地別の時間帯別にみると、各県によって時間帯の傾向は異なる。

・事故発生件数の多い県をみると、「大阪府」では「４～６時」、「東京都」では「１０～１２時」、「神奈川県」では「２～４時」が最も多くなっている。



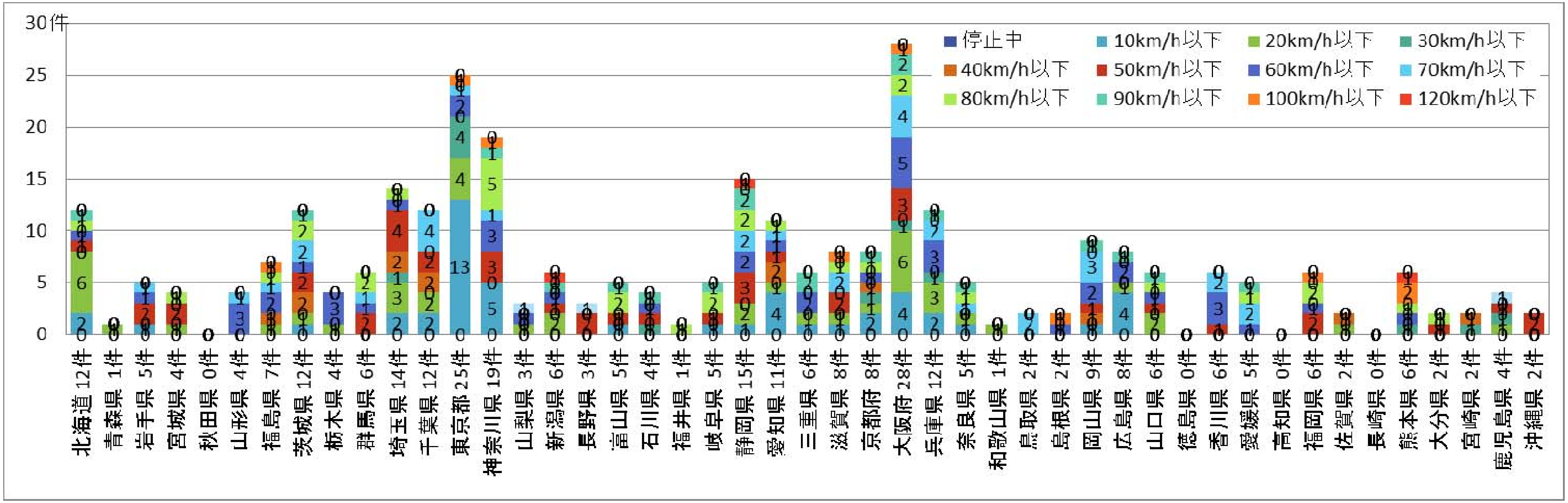
Ⅳ. H27年（1～12月）死亡事故データ（発生地）



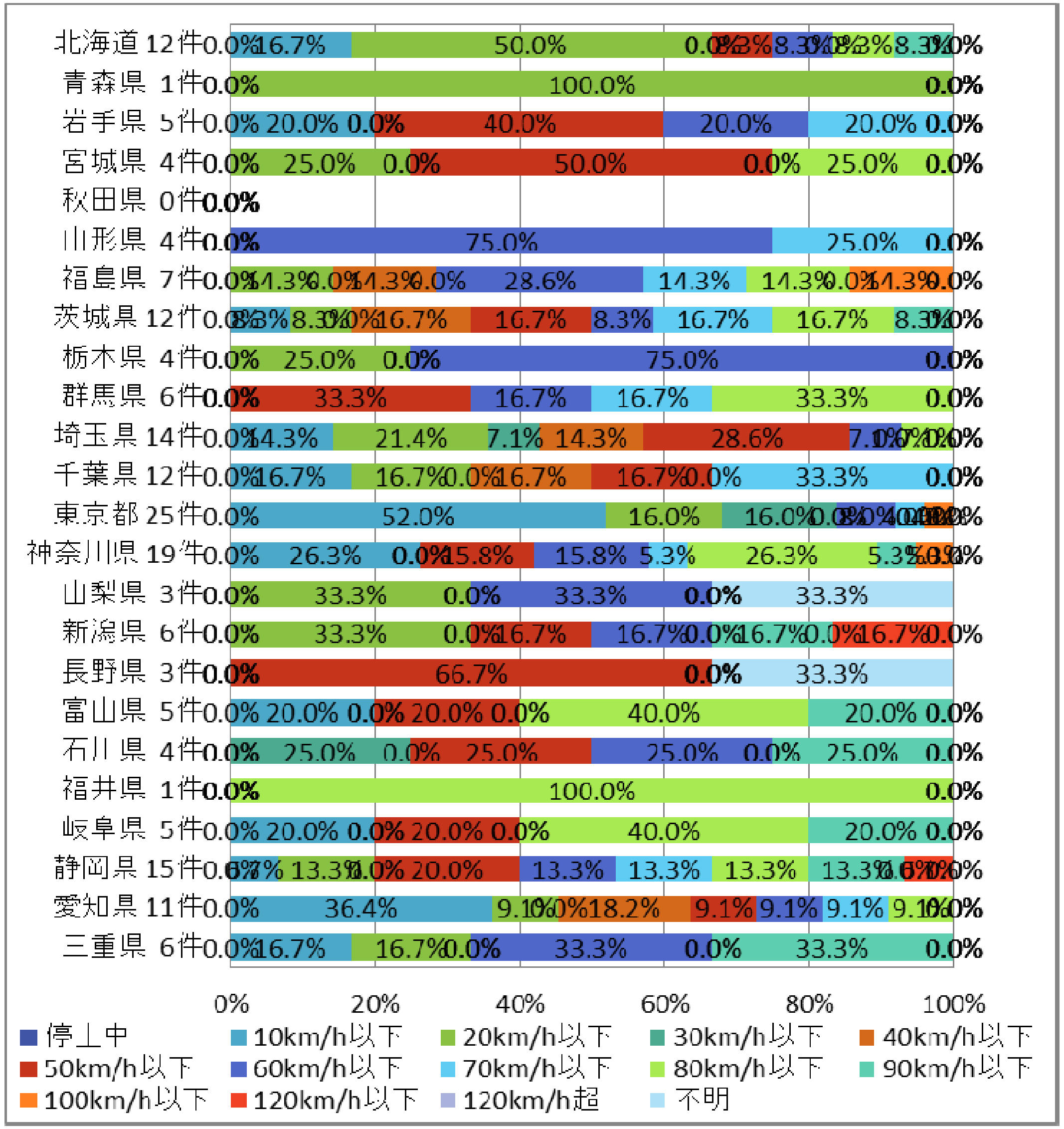


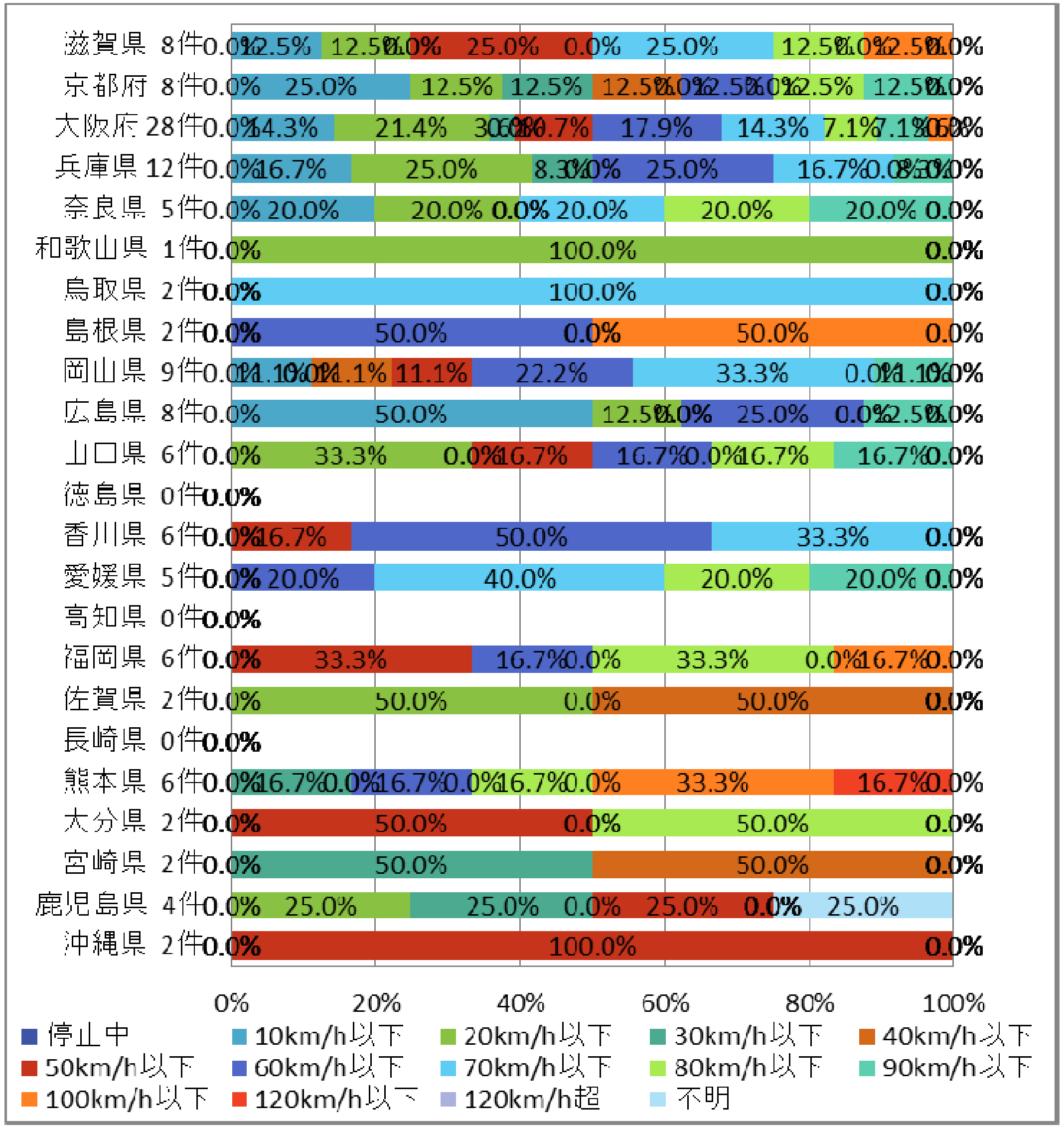
4. 発生地別の危険認知速度別

・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、「大阪府」では「20km/h以下」、「東京都」では「10km/h以下」、「神奈川県」では「10km/h以下」及び「80km/h以下」が最も多くなっている。



Ⅳ. H27年（1～12月）死亡事故データ（発生地）

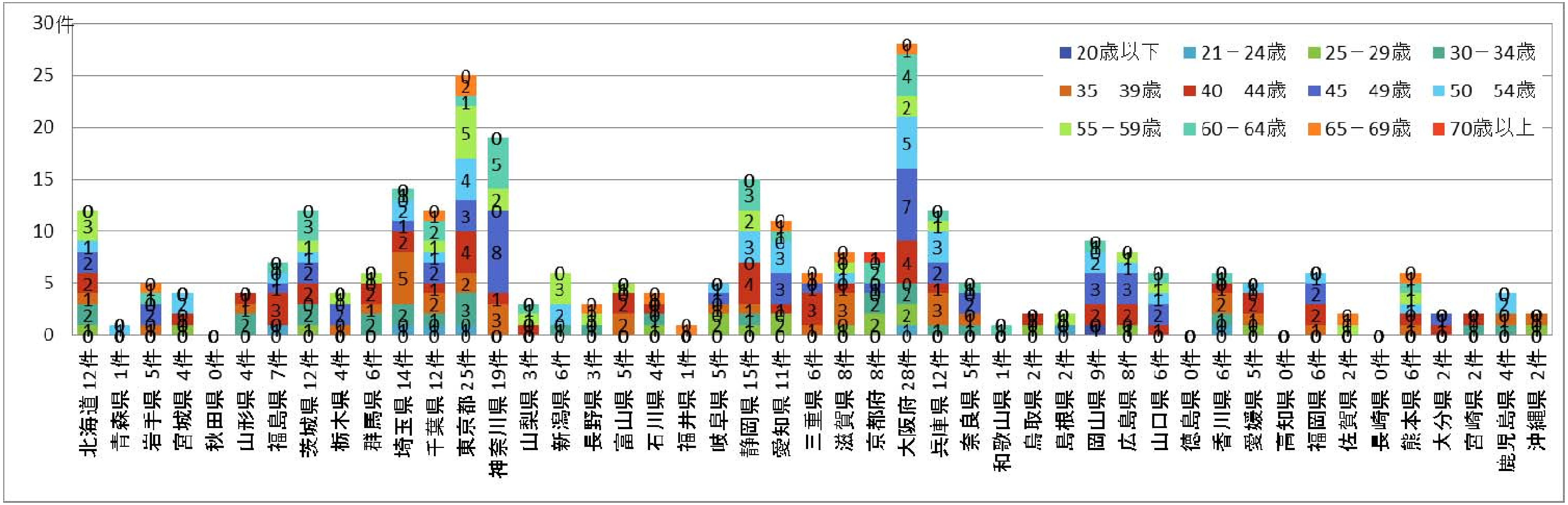




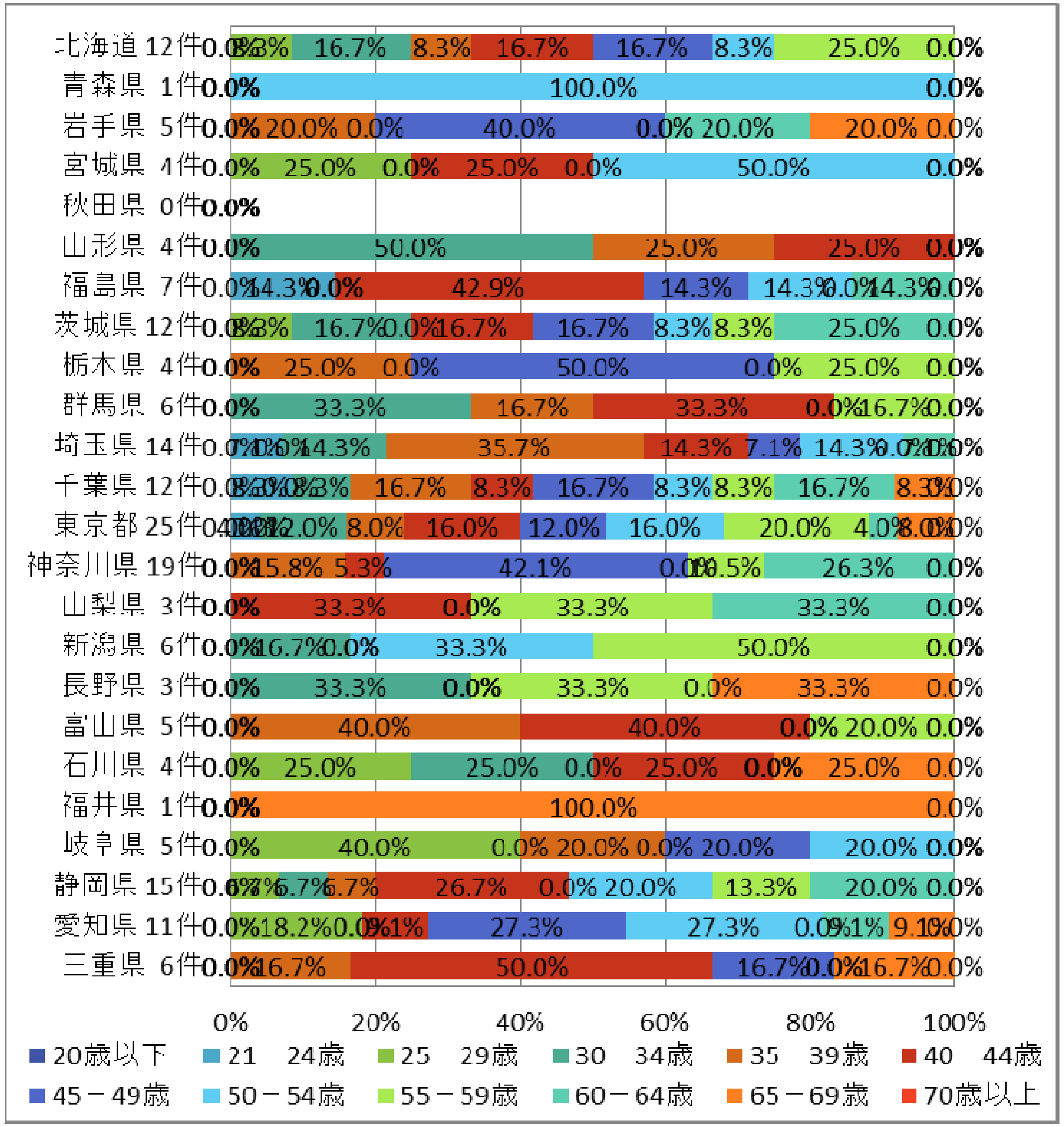
5. 発生地別の年齢層別

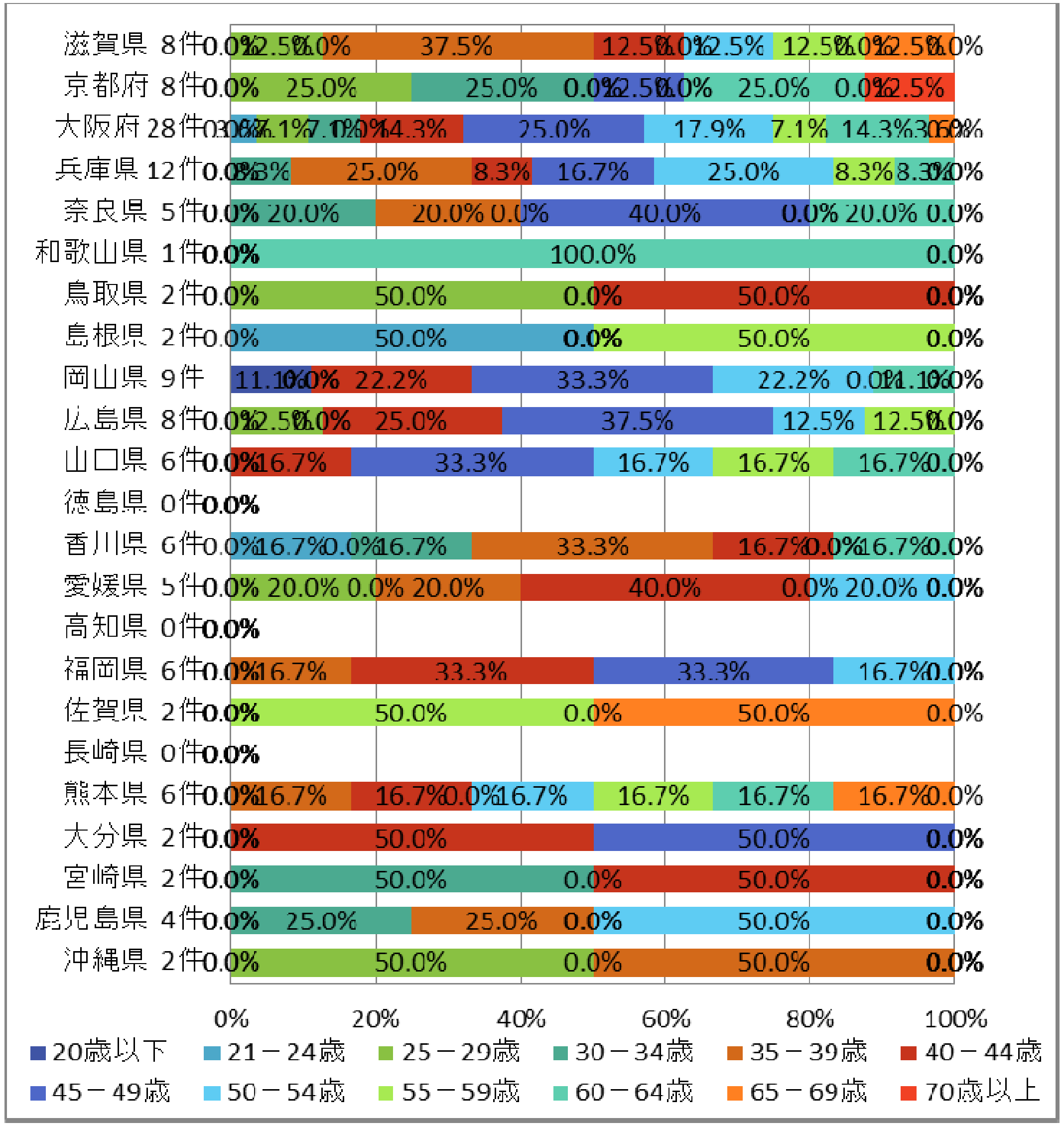
・発生地別の年齢層別にみると、各県によって年齢層は異なる。

・事故発生件数の多い県をみると、「大阪府」では「45-49歳」、「東京都」では「55-59歳」、「神奈川県」では「45-49歳」が最も多くなっている。



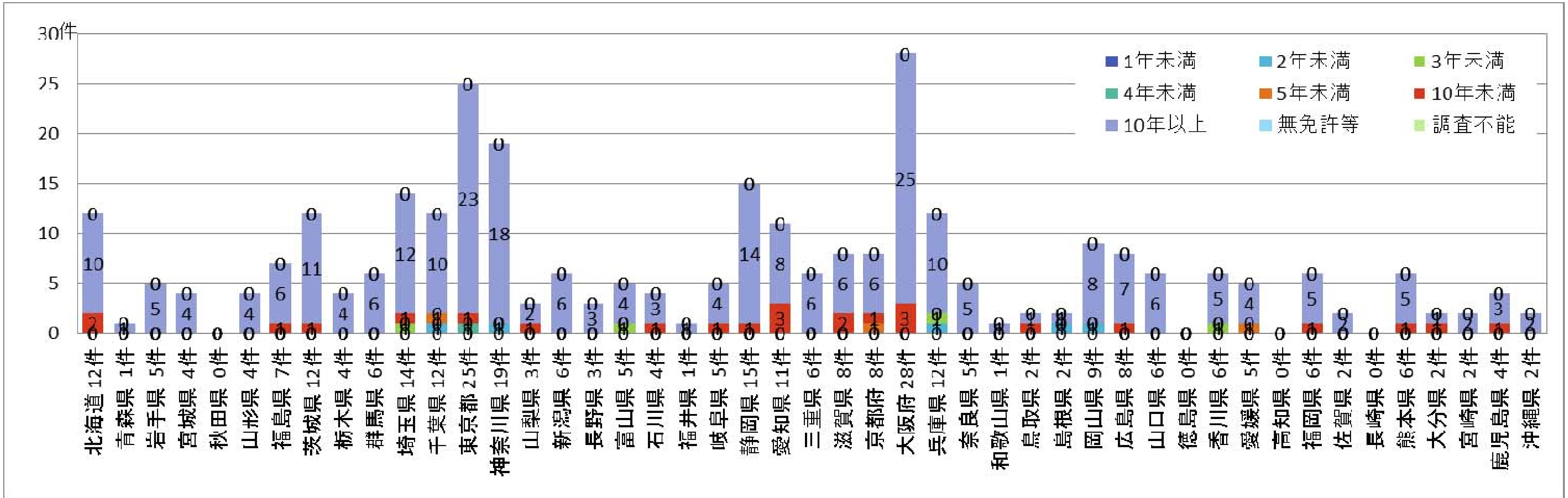
Ⅳ．H27年（1～12月）死亡事故データ（発生地）



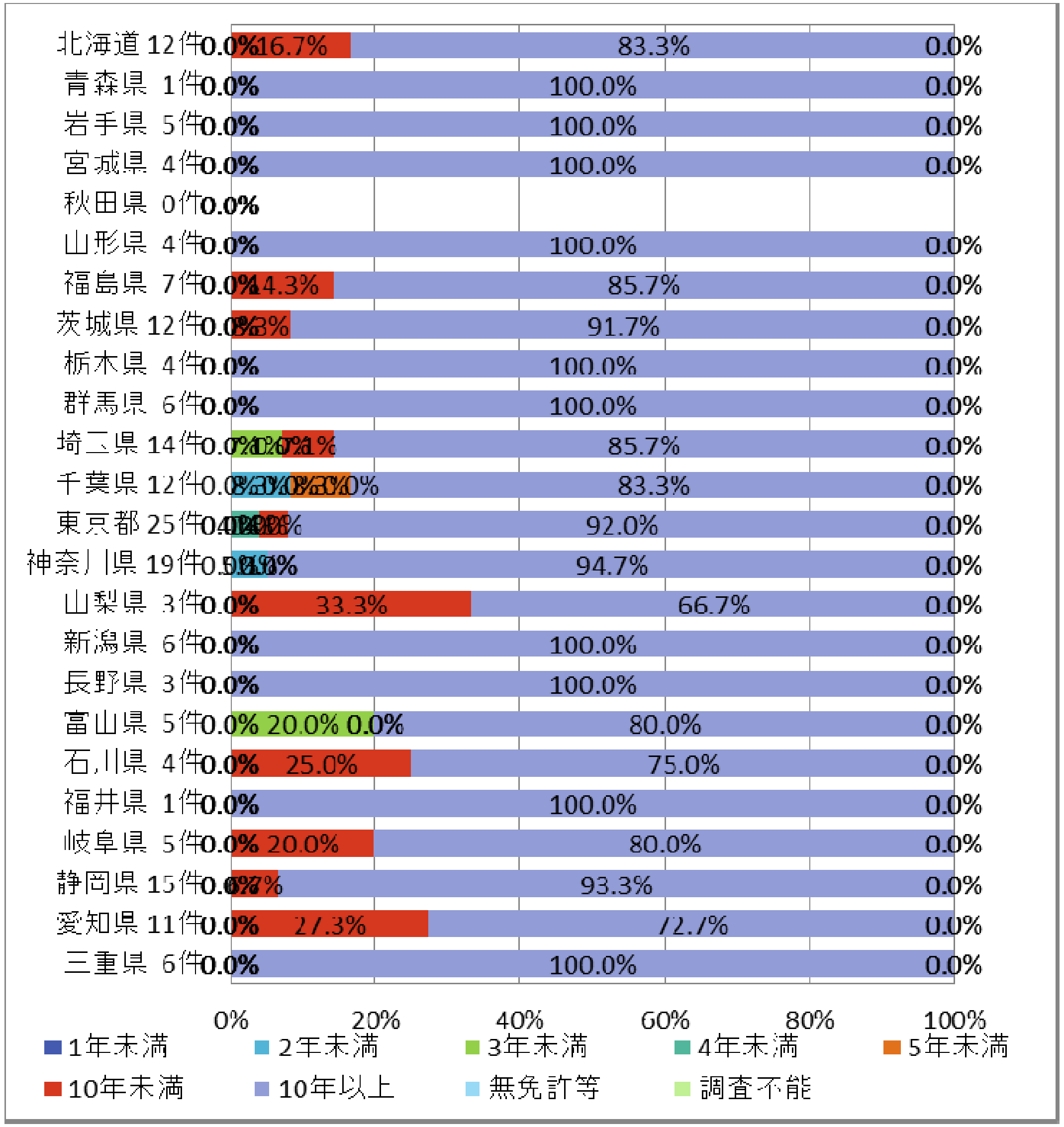


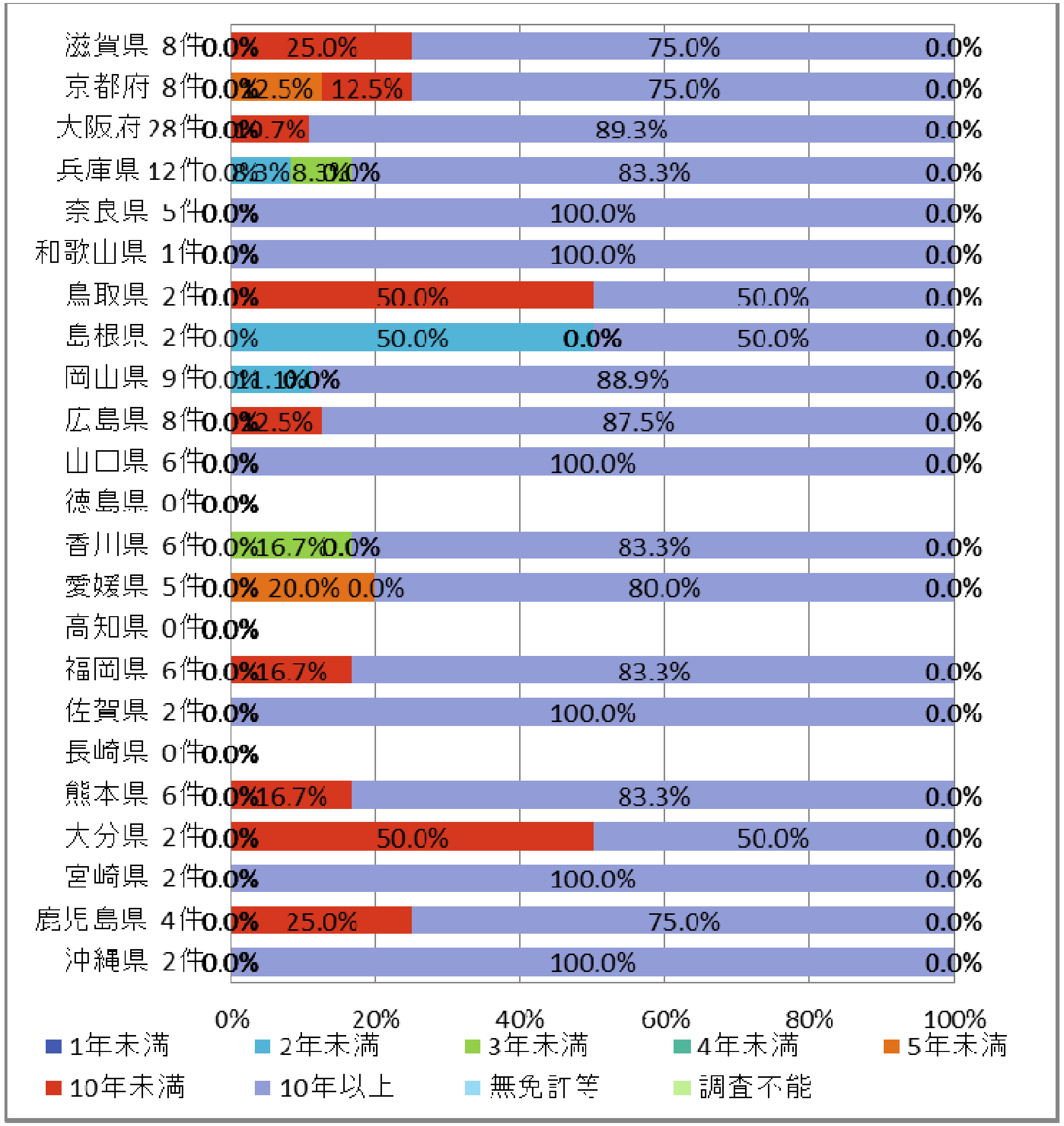
６．発生地別の運転免許取得年数別

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



Ⅳ．H27年（1～12月）死亡事故データ（発生地）





Ⅴ．H27年（1～12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

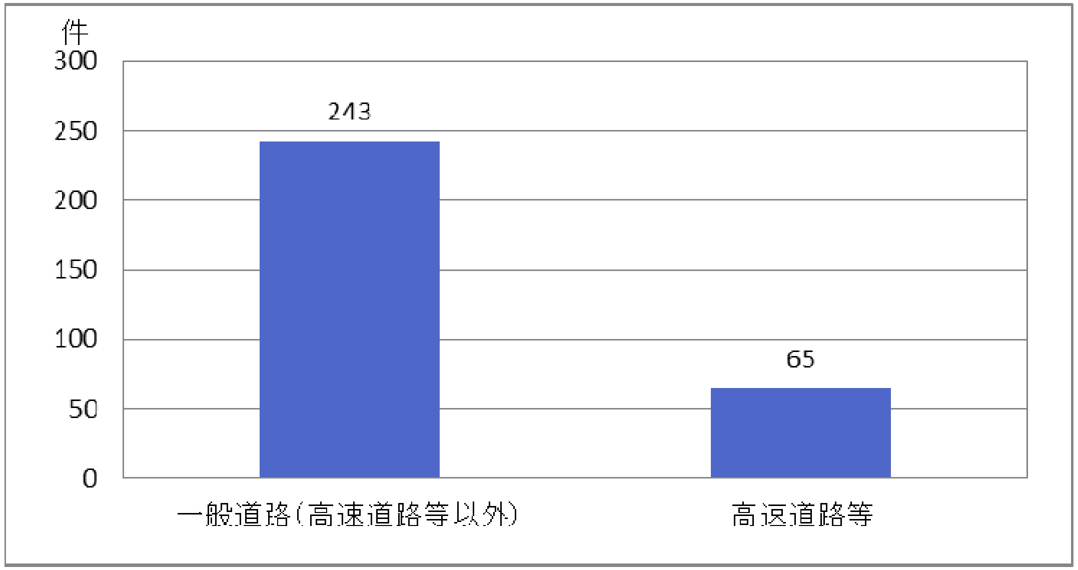
６．道路区分別の年齢層別

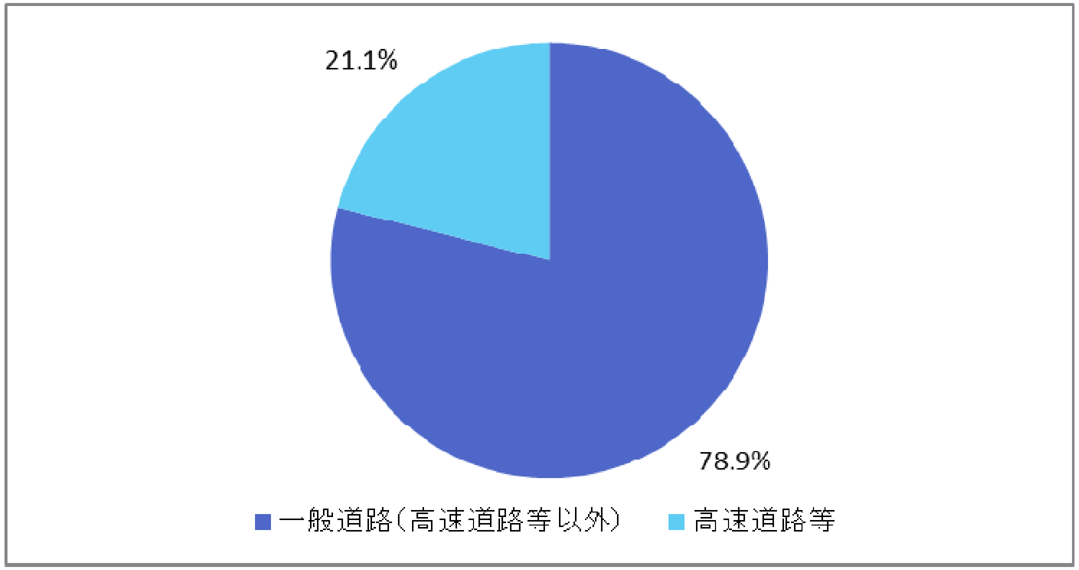
７．道路区分別の運転免許取得年数別

Ⅴ．H27年（1～12月）死亡事故データ（道路区分）

1．道路区分別

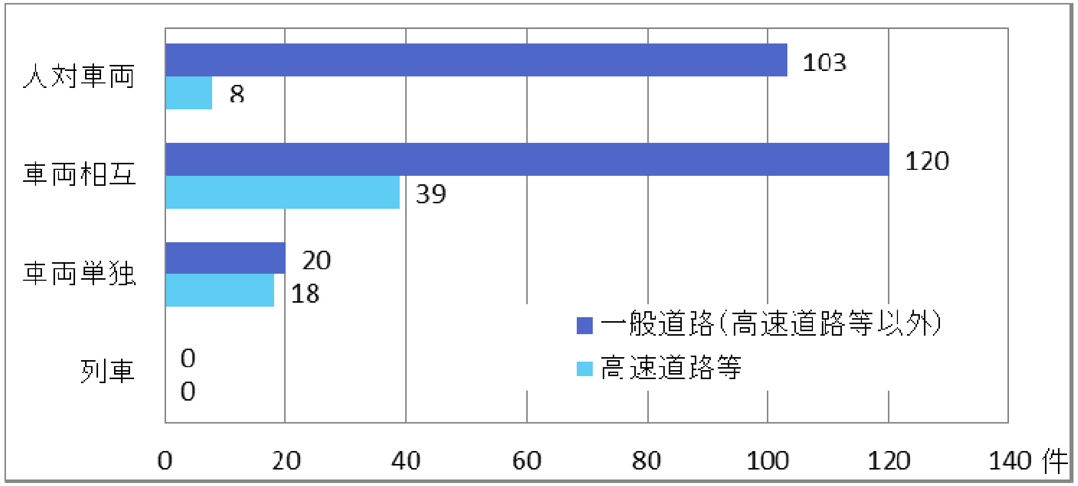
・道路区分別にみると、「一般道路」が最も多く243件（78.9%）と8割近くを占めている。

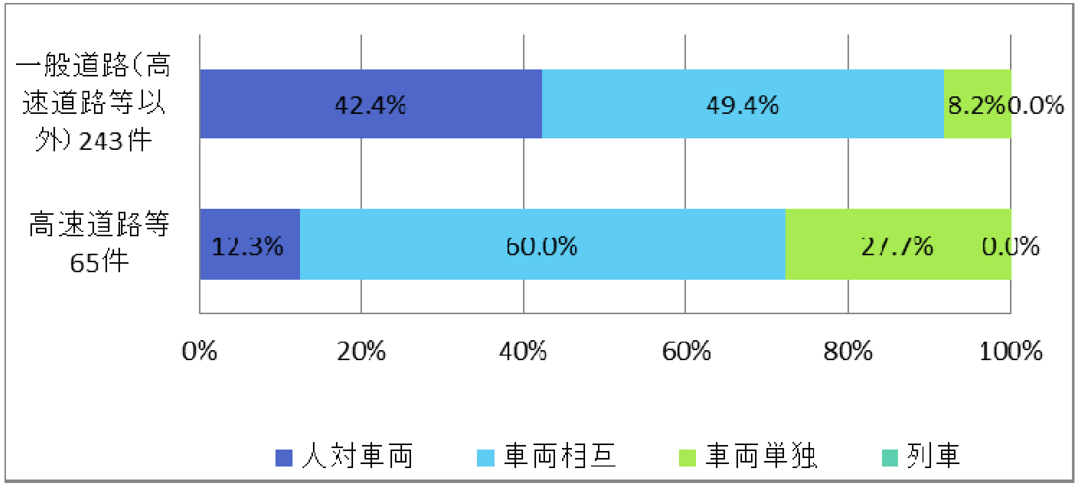




2. 道路区分の事故類型別

・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120件（49.4%）となっている。
・「高速道路」では「車両相互」が最も多く39件（60.0%）となっている。また、「一般道路」と異なり「車両単独」18件（27.7%）の割合が高い。



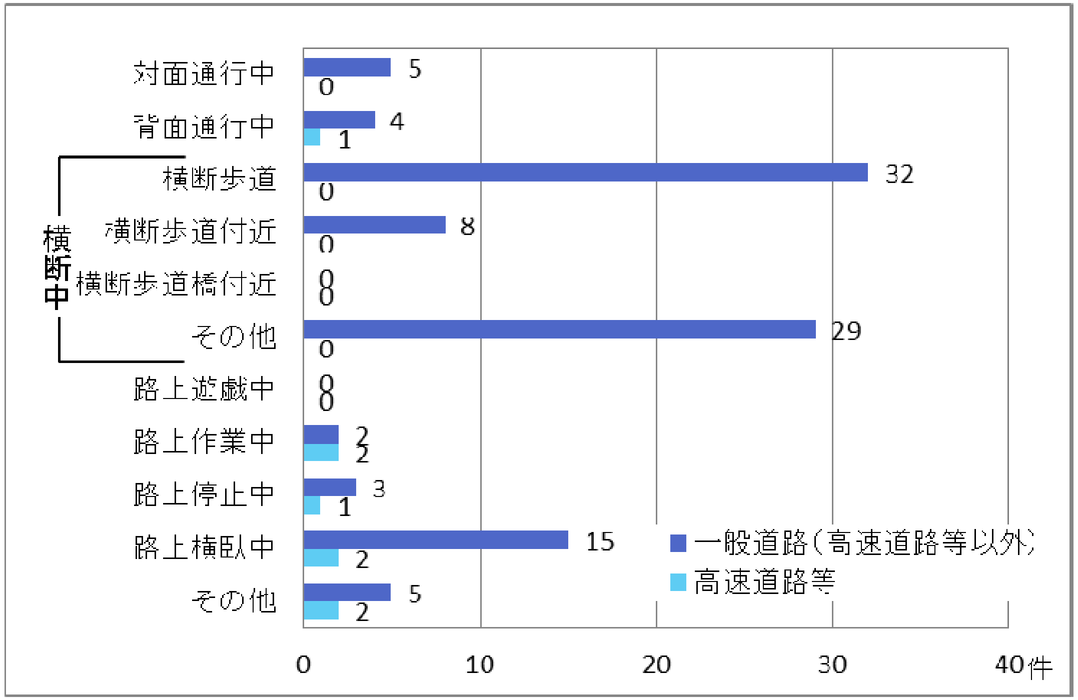


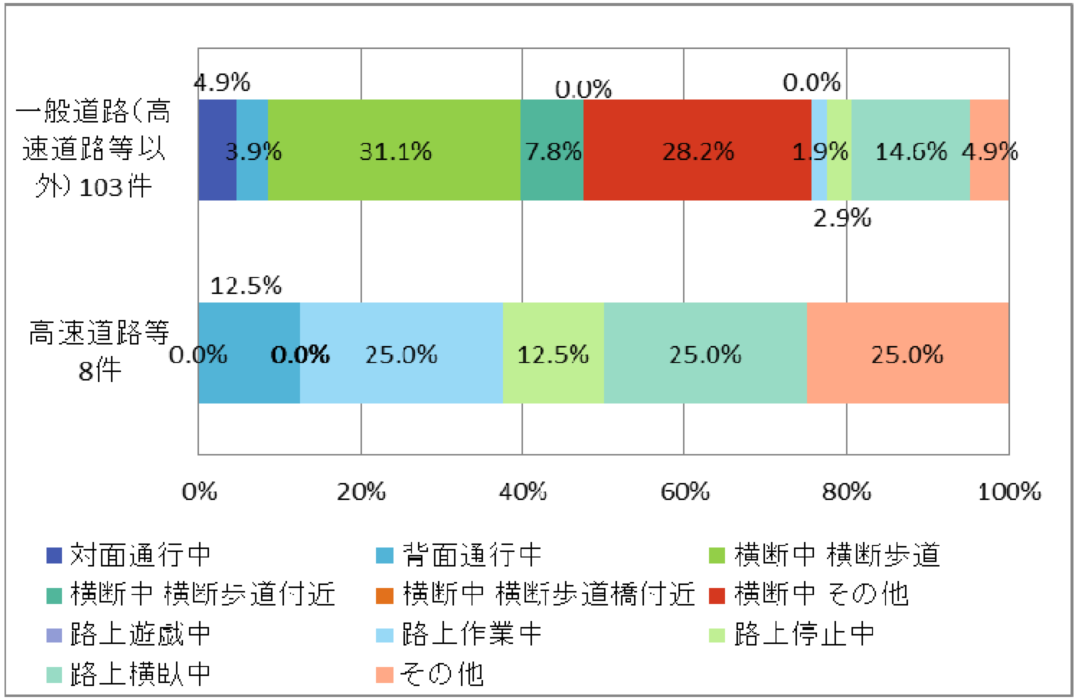
Ⅴ．H27年(1～12月)死亡事故データ(道路区分)

(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32件（31.1%）となっている。また、「横断中　その他」29件（28.2%）及び「路上横臥中」15件（14.6%）も多い。

・「高速道路」では「路上作業中」、「路上横臥中」及び「その他」が最も多く、それぞれ2件（25.0%）となっている。



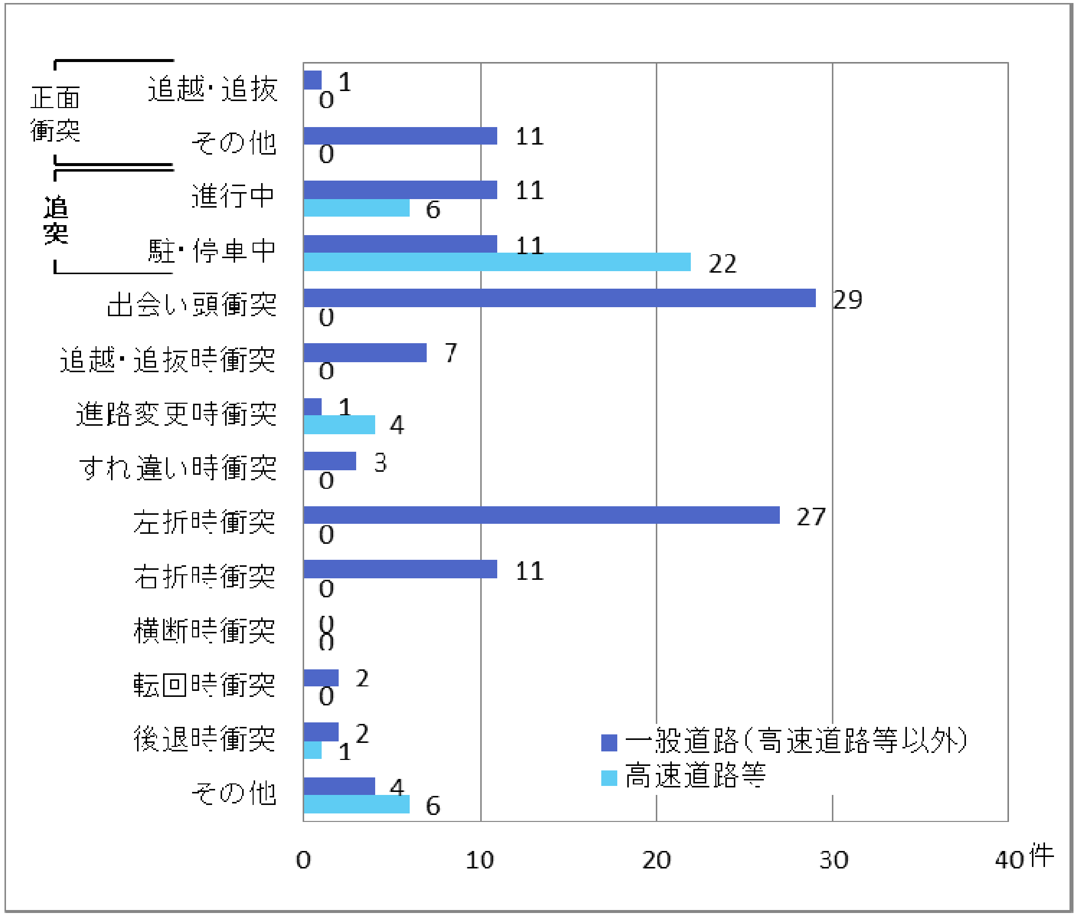


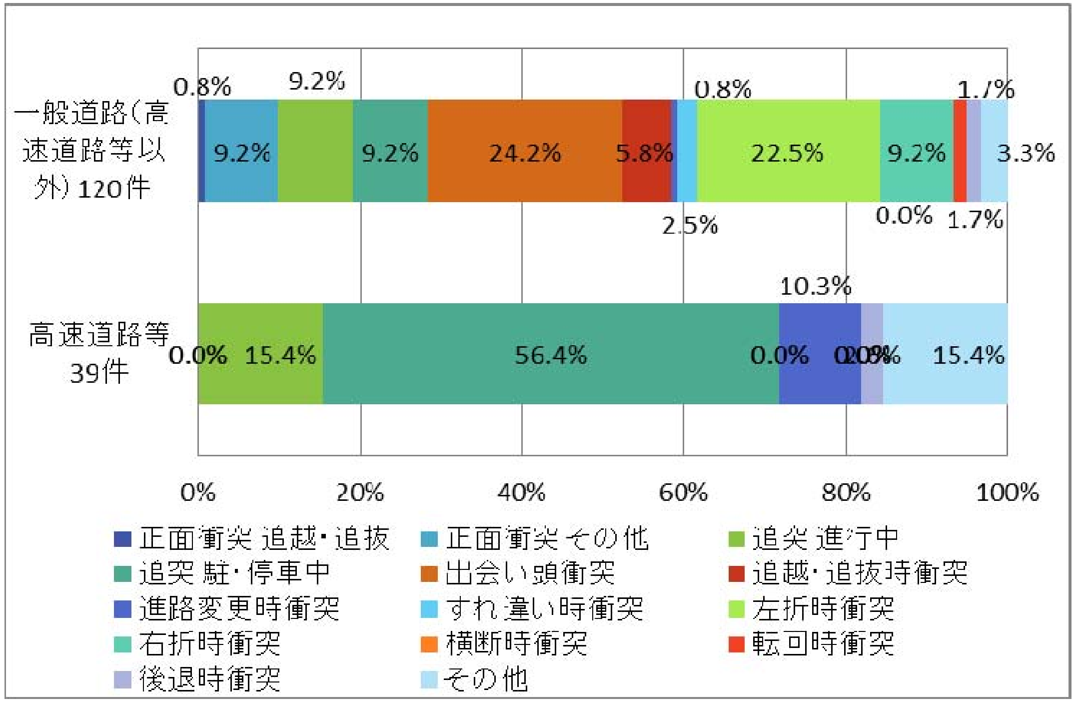
Ⅴ．H27年（1～12月）死亡事故データ（道路区分）

（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」が最も多く29件（24.2%）となっている。次いで、「左折時衝突」27件（22.5%）等と続いている。

・「高速道路」では「追突　駐・停車中」が最も多く22件（56.4%）と5割以上を占めている。次いで、「追突　進行中」及び「その他」がそれぞれ6件（15.4%）等と続いている。

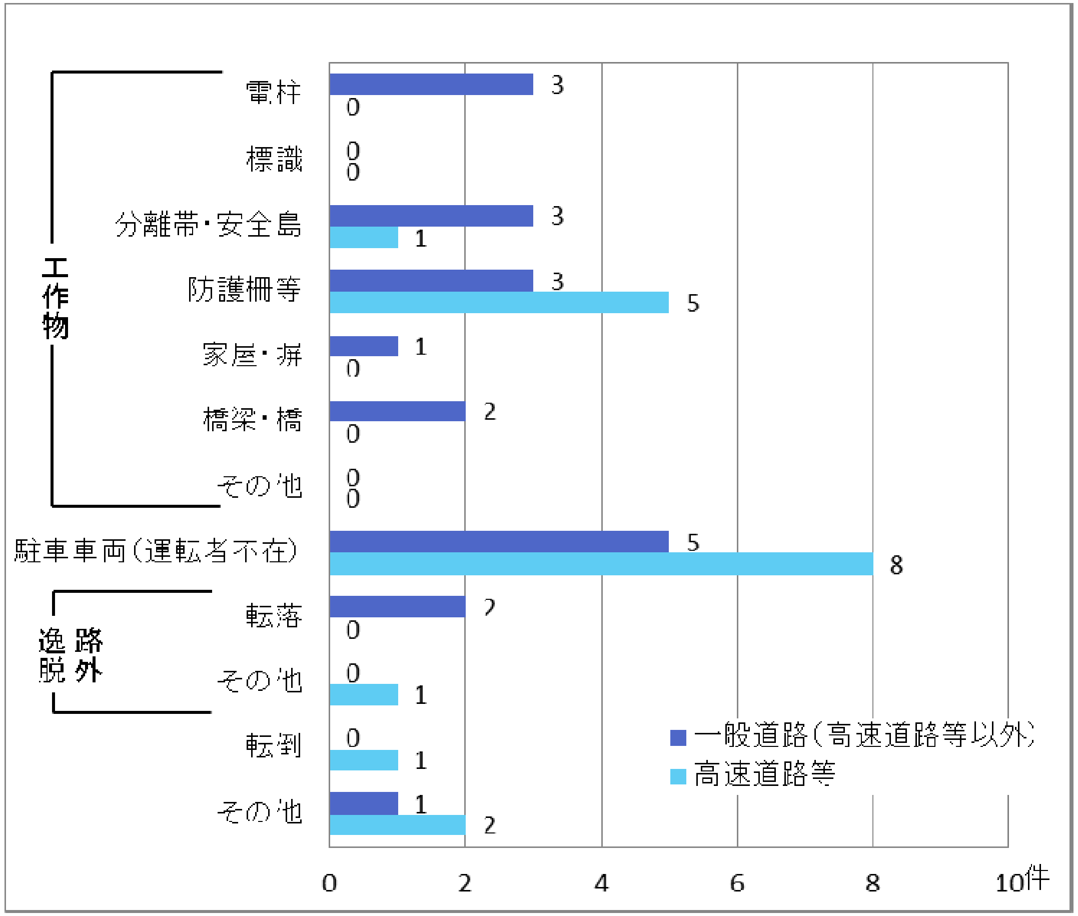


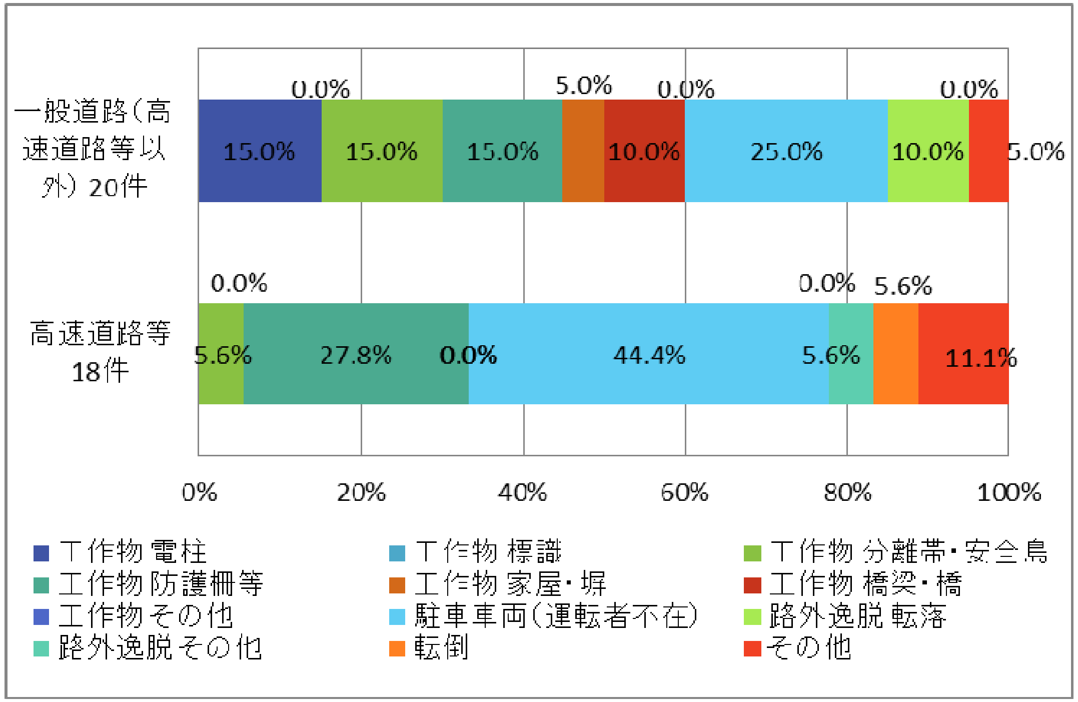


(3)道路区分の事故類型(車両単独)別

・道路区分の事故類型（車両単独）別にみると、「一般道路」では「駐車車両（運転者不在）」が最も多く5件（25.0%）となっている。次いで、「工作物　電柱」、「工作物　分離帯・安全島」及び「工作物　防護柵等」がそれぞれ3件（15.0%）等と続いている。

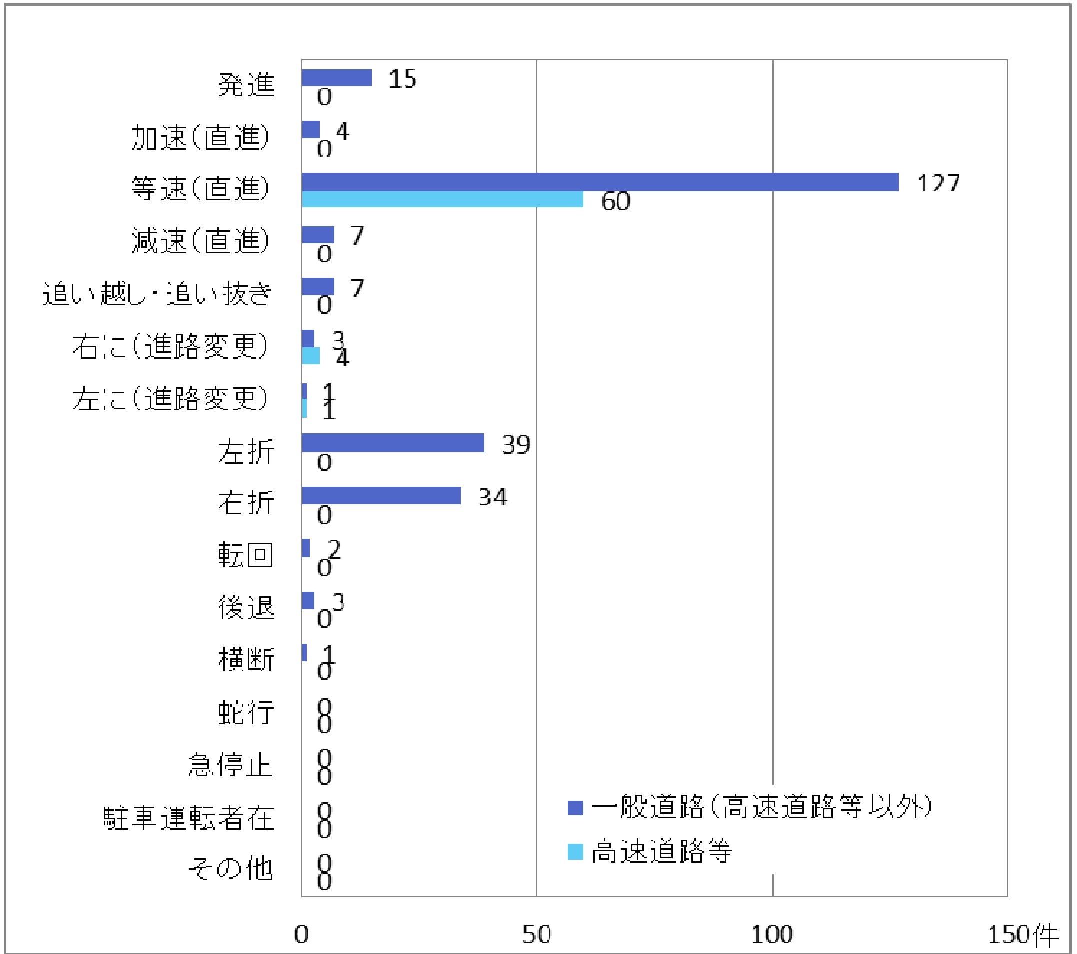
・「高速道路」では「駐車車両（運転者不在）」が最も多く8件（44.4%）となっている。次いで、「工作物　防護柵等」5件（27.8%）等と続いている。

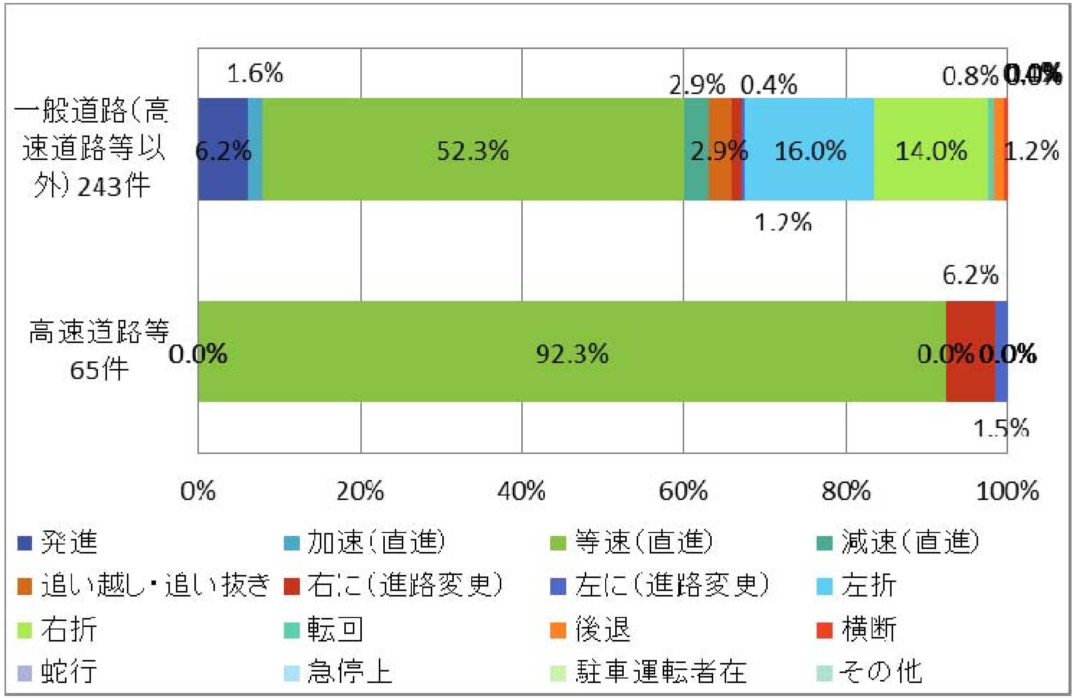




3. 道路区分別の行動類型別

・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127件（52.3%）となっている。
・「高速道路」では「等速（直進）」が最も多く60件（92.3%）となっている。次いで、「左折」39件（16.0%）及び「右折」34件（14.0%）等と続いている。



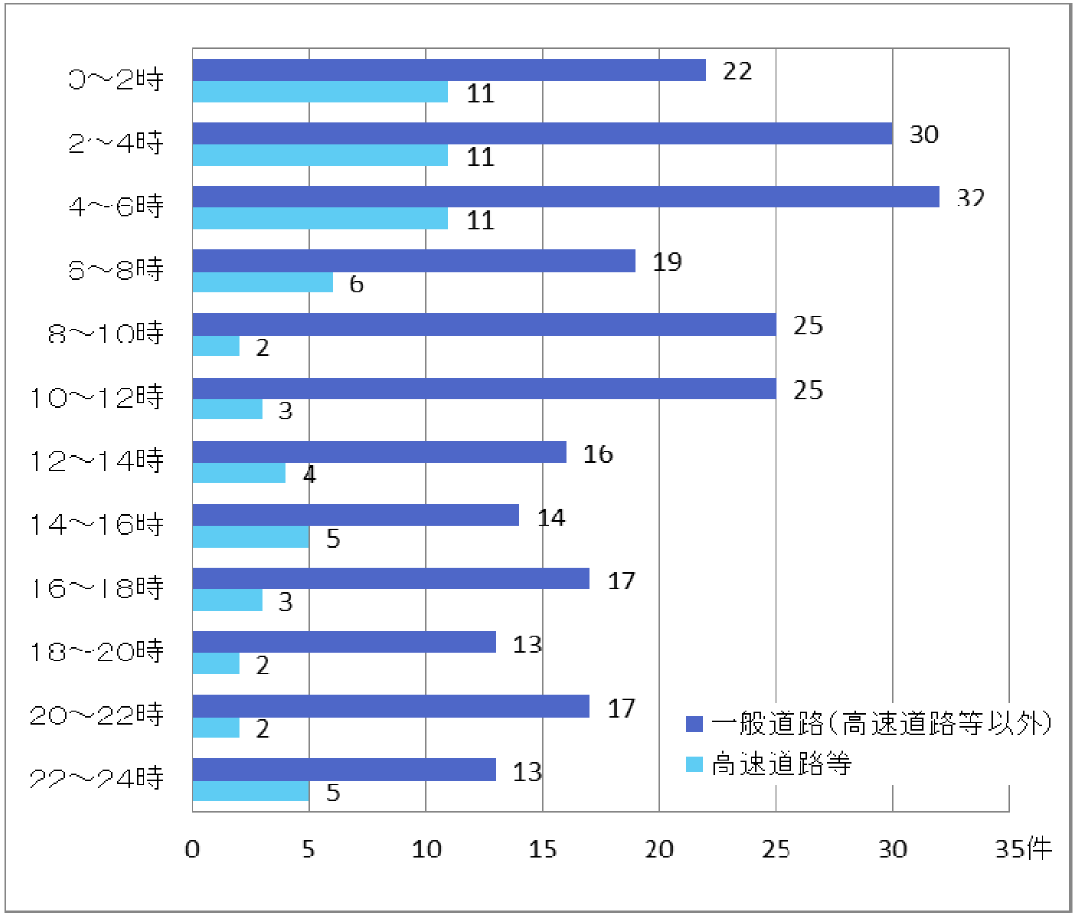


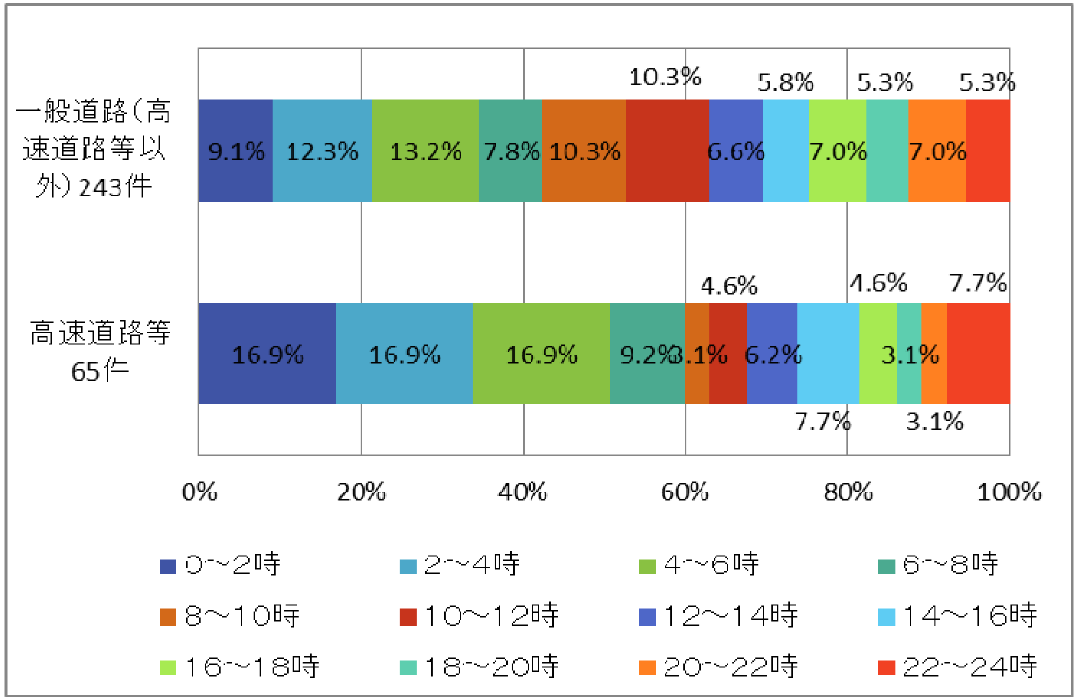
4. 道路区分別の時間帯別

・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32件（13.2%）となっている。次いで、「２～４時」30件（12.3%）、「８時～１０時」及び「１０～１２時」がそれぞれ25件（10.3%）等と続いている。

・「高速道路」では「０～２時」、「２～４時」及び「「４～６時」が最も多く、それぞれ11件（16.9%）となっている。

・「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。

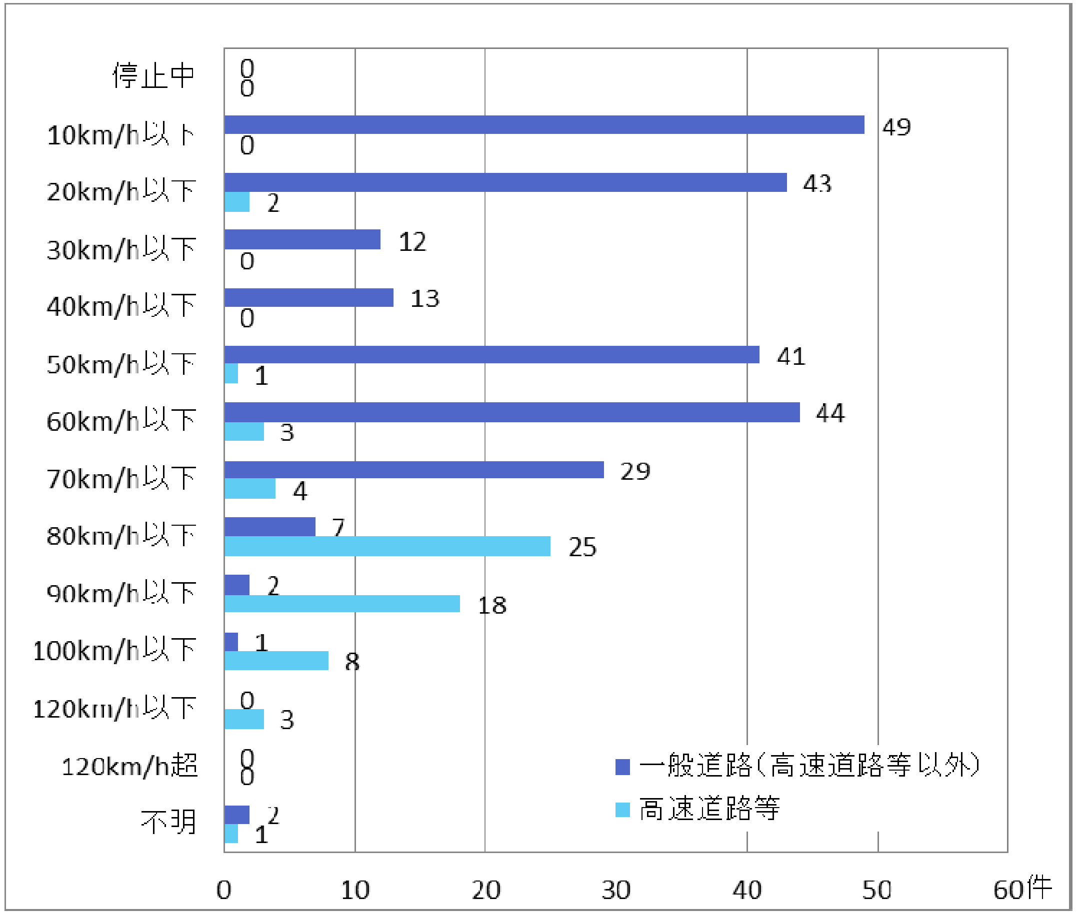


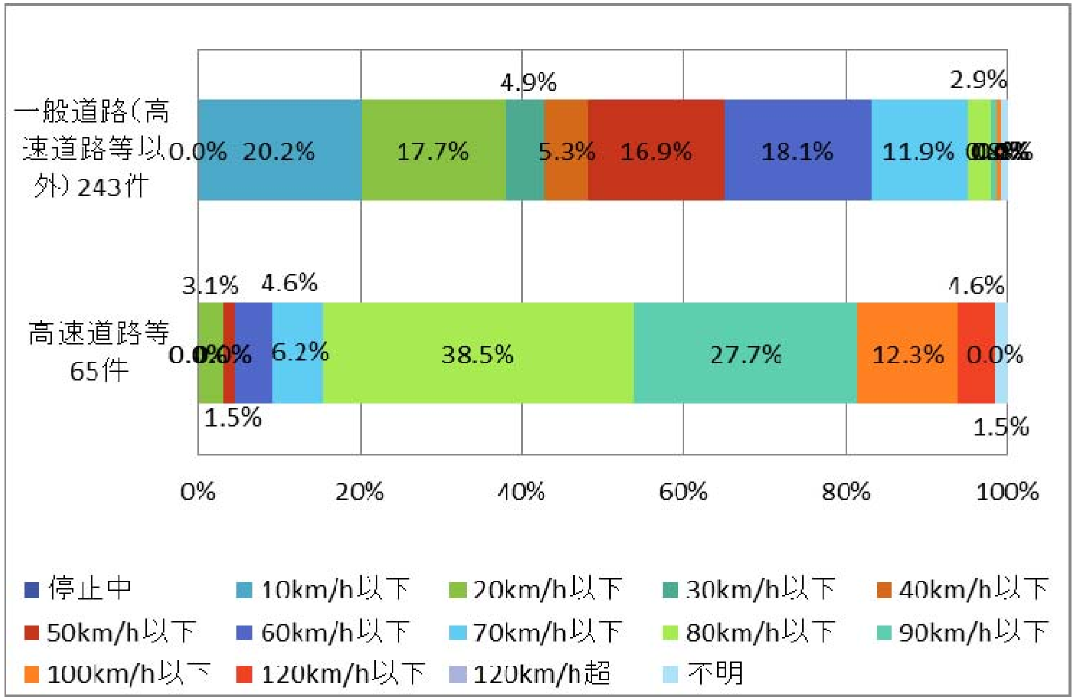


5．道路区分別の危険認知速度別

・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49件（20.2%）なっている。次いで、「60km/h以下」44件（18.1%）、「20km/h以下」43件（17.7%）及び「50km/h以下」41件（16.9%）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25件（38.5%）となっている。次いで、「90km/h以下」18件（27.7%）、「100km/h以下」8件（12.3%）等と続いている。

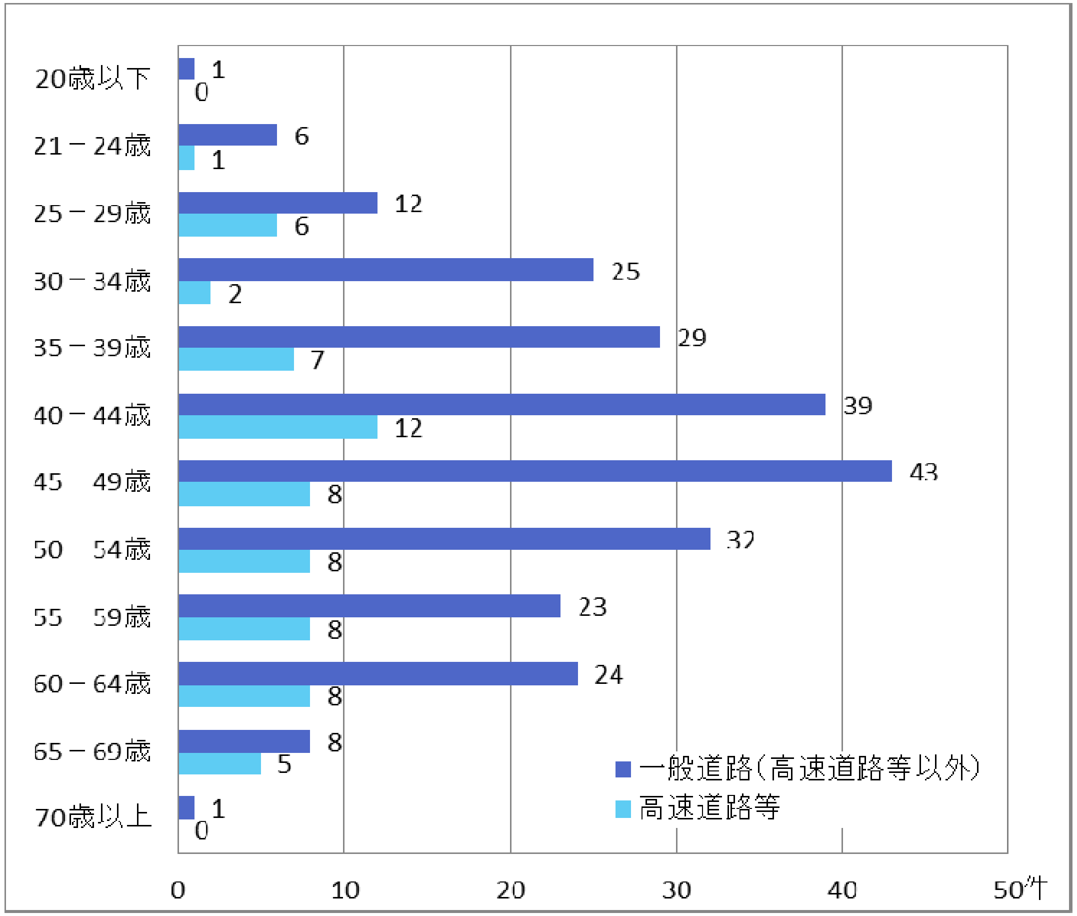


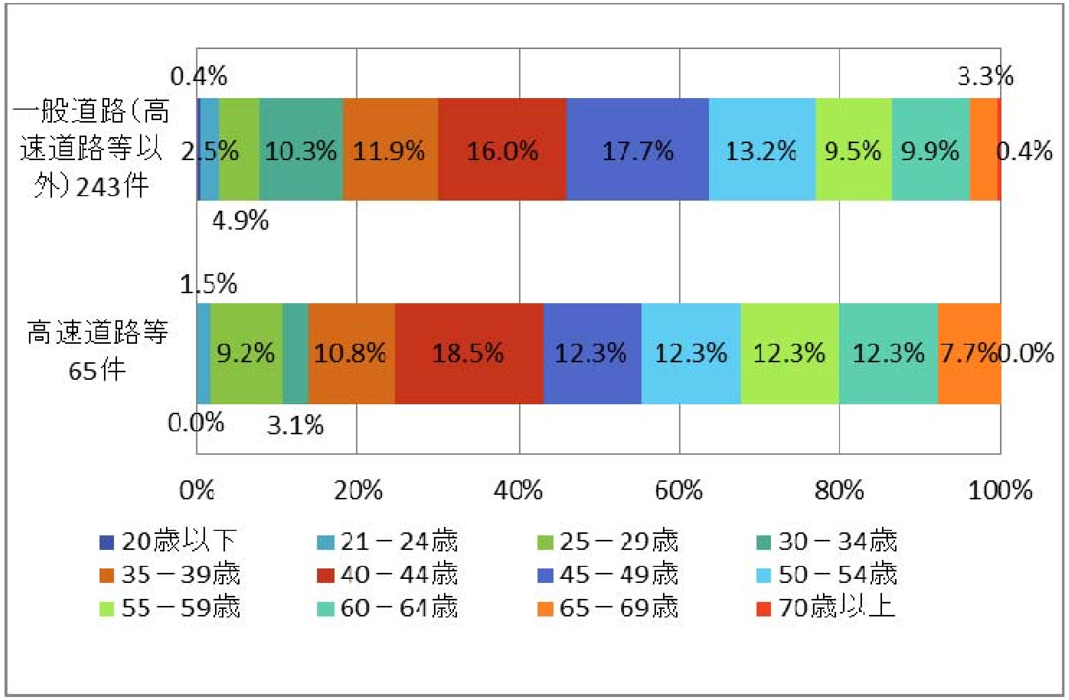


6. 道路区分別の年齢層別

・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43件（17.7%）となっている。次いで、「40-44歳」39件（16.0%）及び「50-54歳」32件（13.2%）等と続いている。

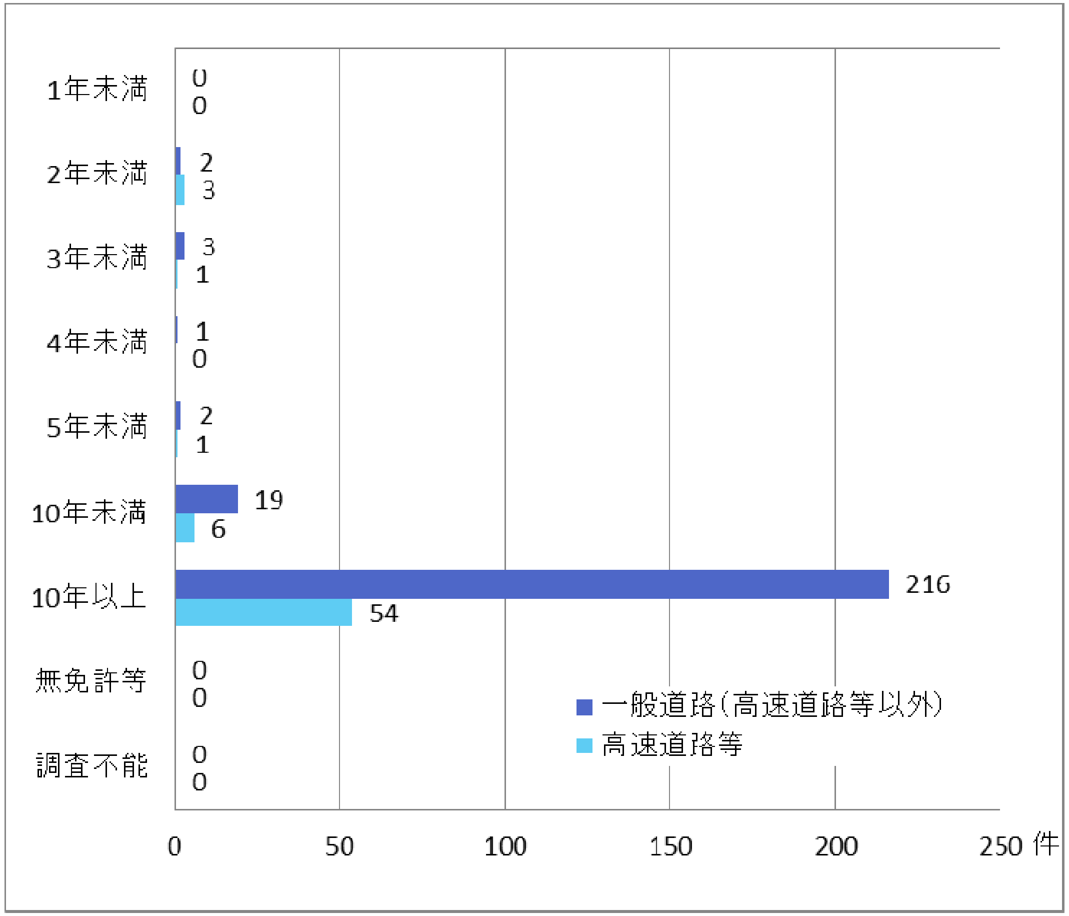
・「高速道路」では「40-44歳」が最も多く12件（18.5%）となっている。

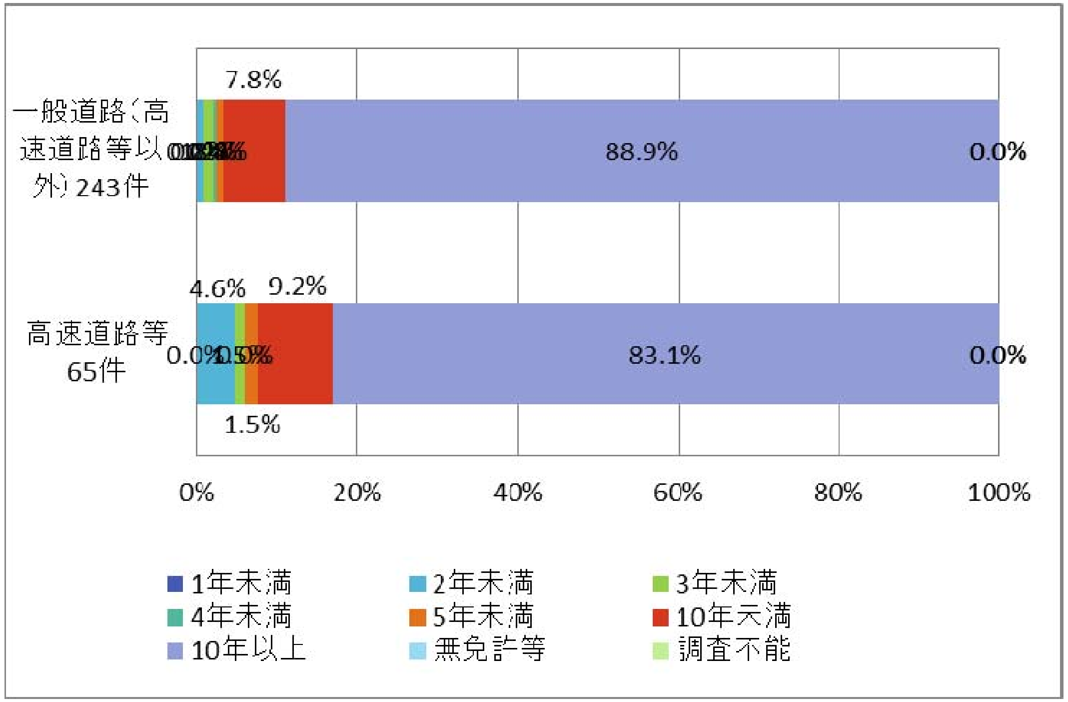




7．道路区分別の運転免許取得年数別

・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216件（88.9%）、54件（83.1%）と8～9割程度を占めている。





Ⅵ. H27年(1～12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

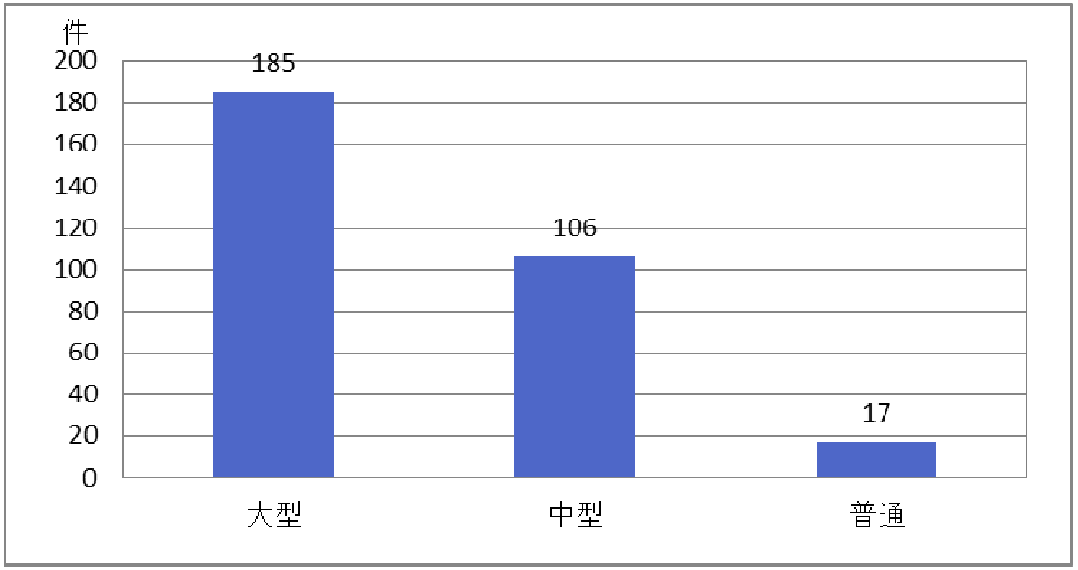
６. 車両区分別の年齢層別

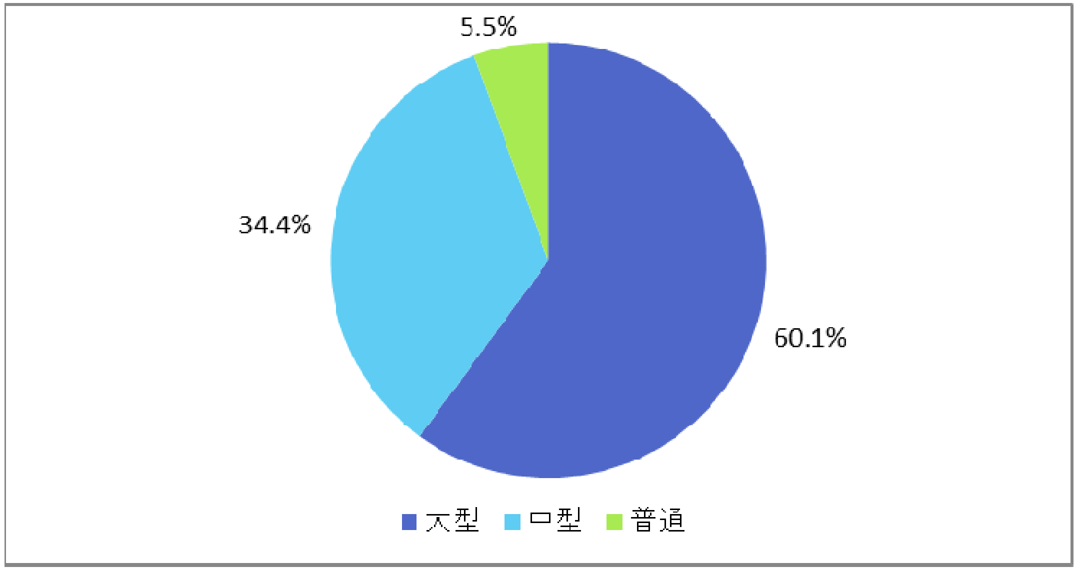
７. 車両区分別の免許取得年数別

Ⅵ. H27年(1～12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185件（60.1%）と6割以上を占めている。
・次いで、「中型」106件（34.4%）、「普通」17件（5.5%）と続いている。

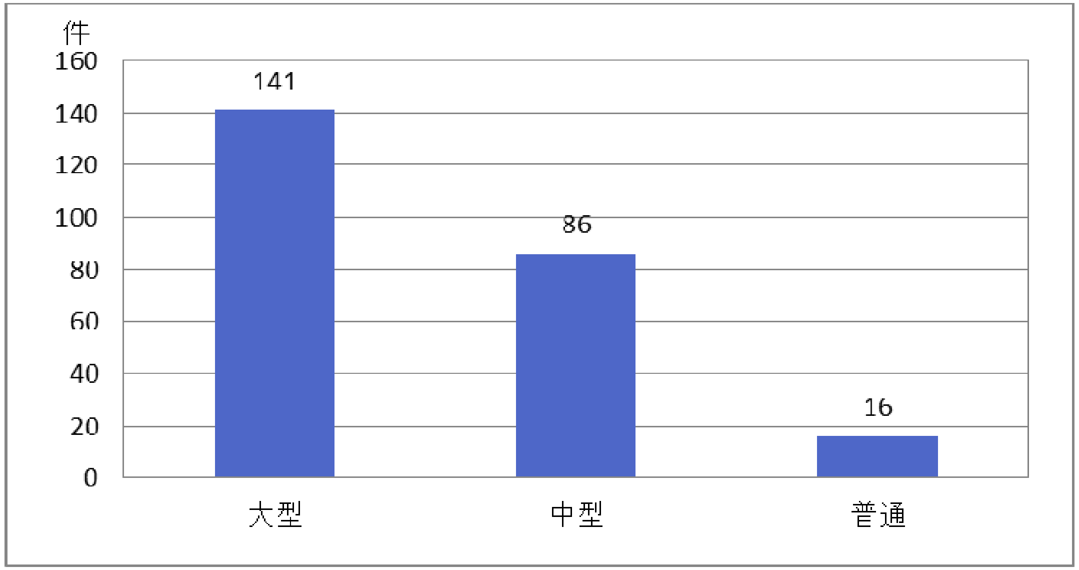


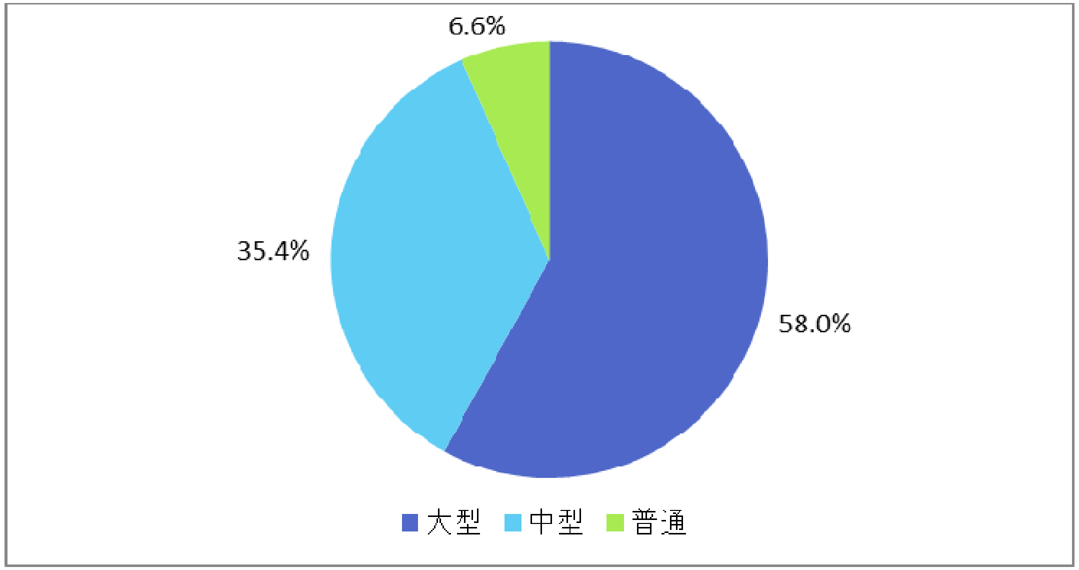


Ⅵ. H27年(1～12月)死亡事故データ(車両区分)

(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141件（58.0%）と6割近くを占めている。
・次いで、「中型」86件（35.4%）、「普通」16件（6.6%）と続いている。

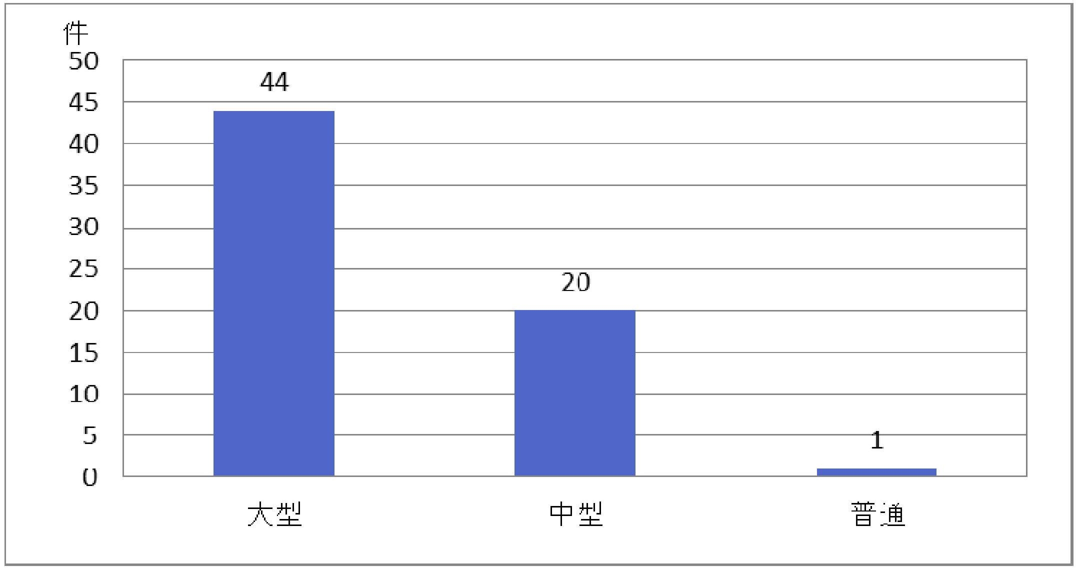


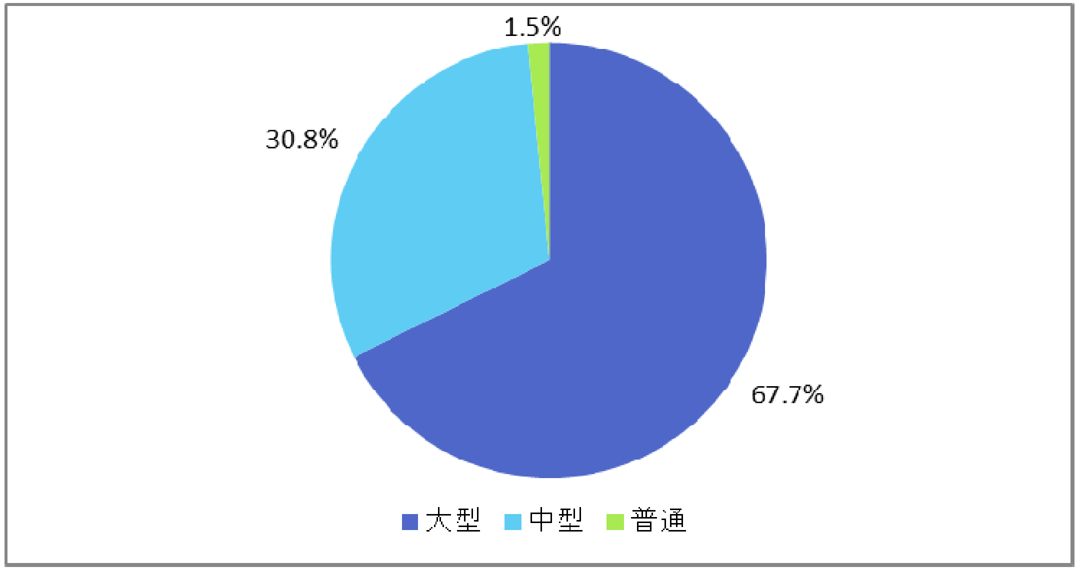


Ⅵ．H27年（1～12月）死亡事故データ（車両区分）

（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」が最も多く44件（67.7%）と7割近くを占めている。
・次いで、「中型」20件（30.8%）、「普通」1件（1.5%）と続いている。

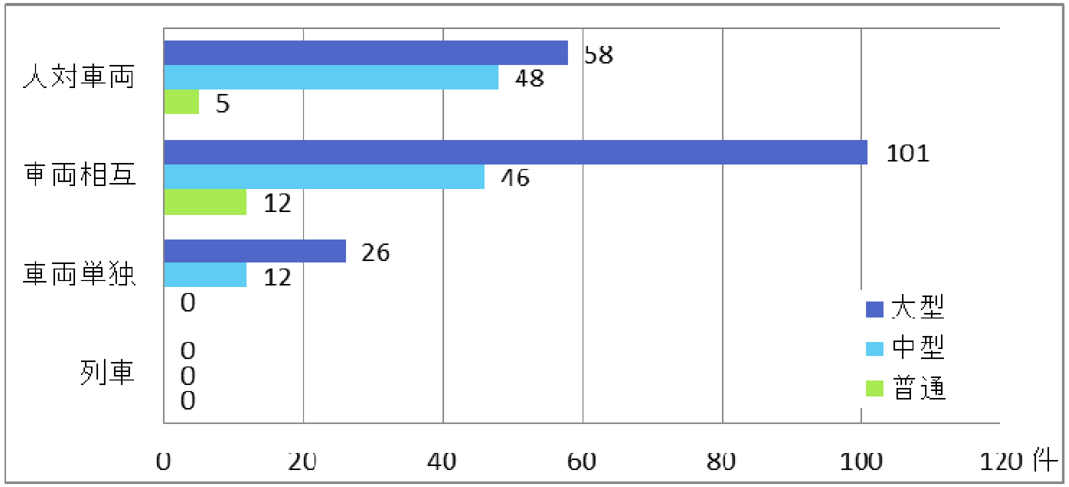


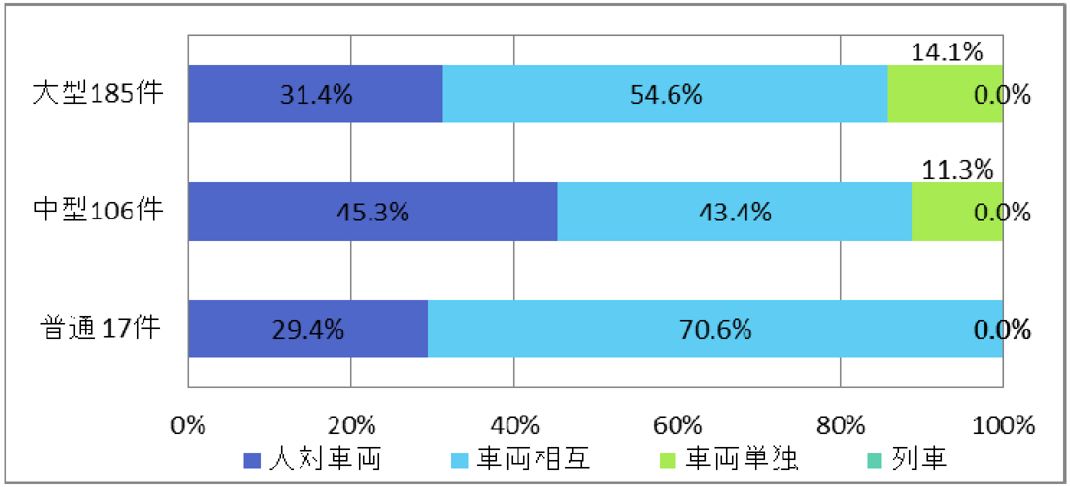


2. 車両区分の事故類型別

・車両区分の事故類型別にみると、「大型」及び「普通」はいずれも「車両相互」が最も多く、それぞれ101件（54.6%）、12件（70.6%）となっている。

・「中型」では「人対車両」が最も多く48件（45.3%）となっている。また、「車両相互」46件（43.4%）も多い。

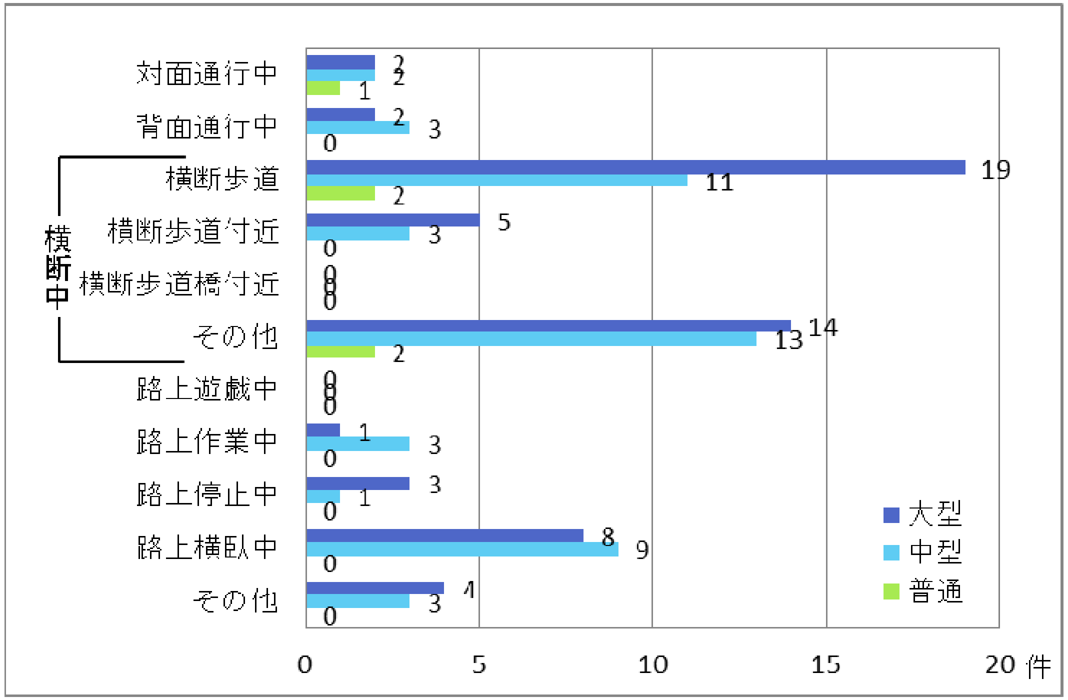


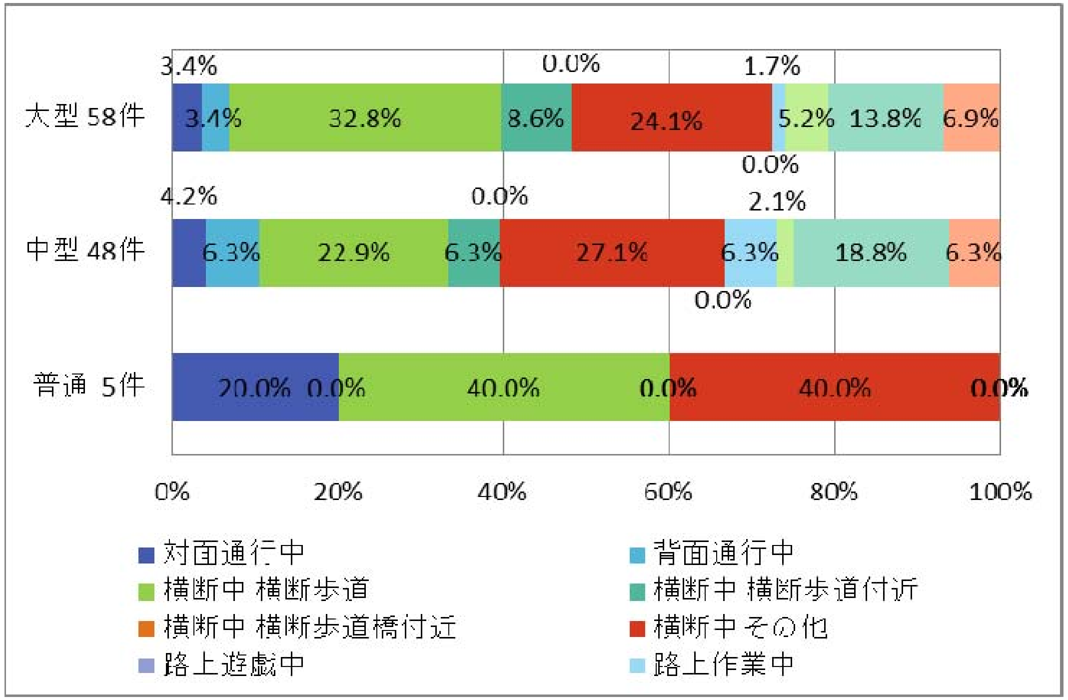


Ⅵ. H27年(1～12月)死亡事故データ(車両区分)

(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19件（32.8%）となっている。
・「中型」では「横断中　その他」が最も多く13件（27.1%）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（40.0%）となっている。

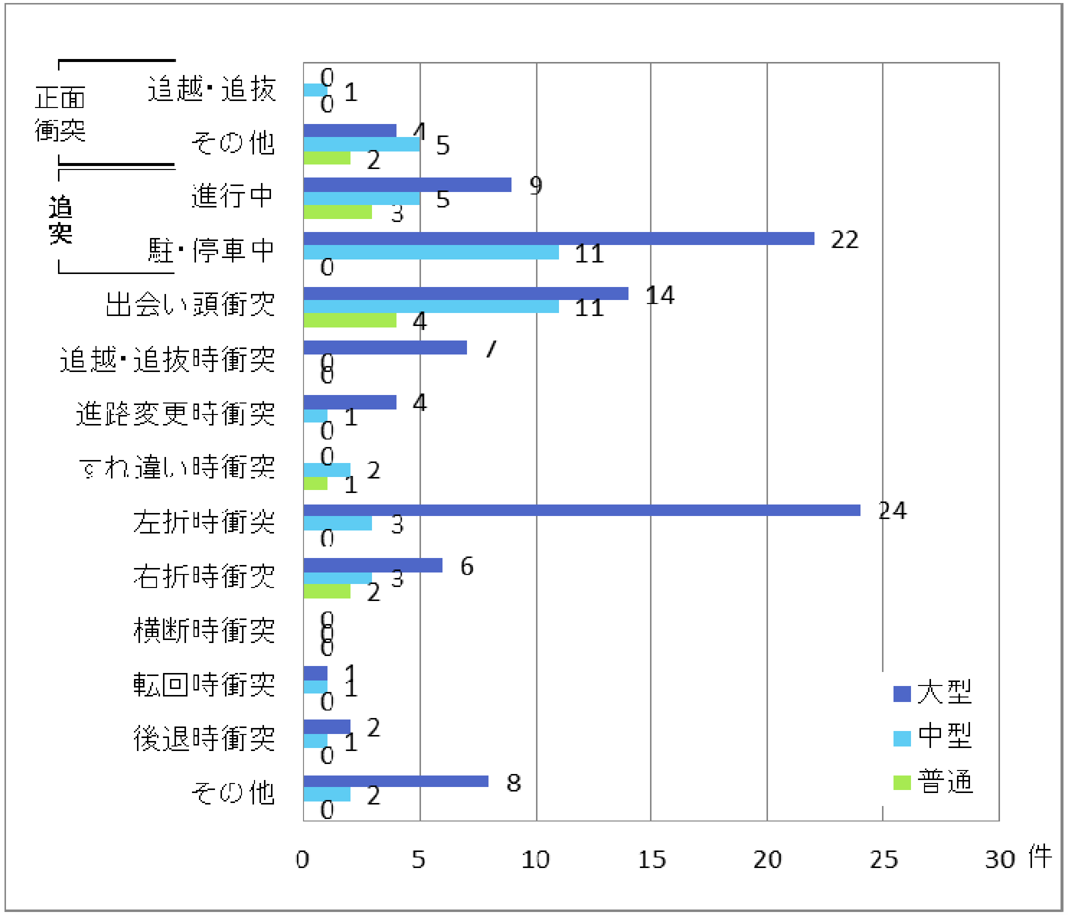


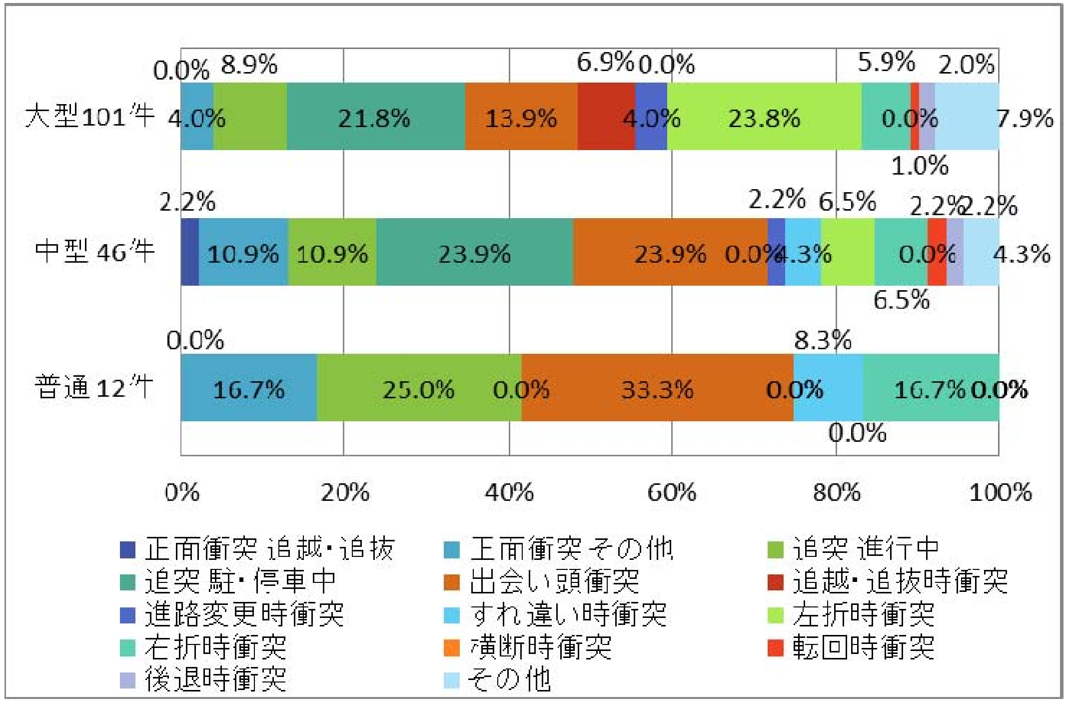


Ⅵ. H27年(1～12月)死亡事故データ(車両区分)

(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24件（23.8%）となっている。次いで、「追突　駐・停車中」22件（21.8%）及び「出会い頭衝突」14件（13.9%）等と続いている。
- 「中型」では「追突　駐・停車中」及び「出会い頭衝突」が最も多く、それぞれ11件（23.9%）となっている。次いで、正面衝突　その他」及び「追突　進行中」がそれぞれ5件（10.9%）等と続いている。
- 「普通」では「出会い頭衝突」が最も多く4件（33.3%）となっている。次いで、「追突　進行中」3件（25.0%）等と続いている。

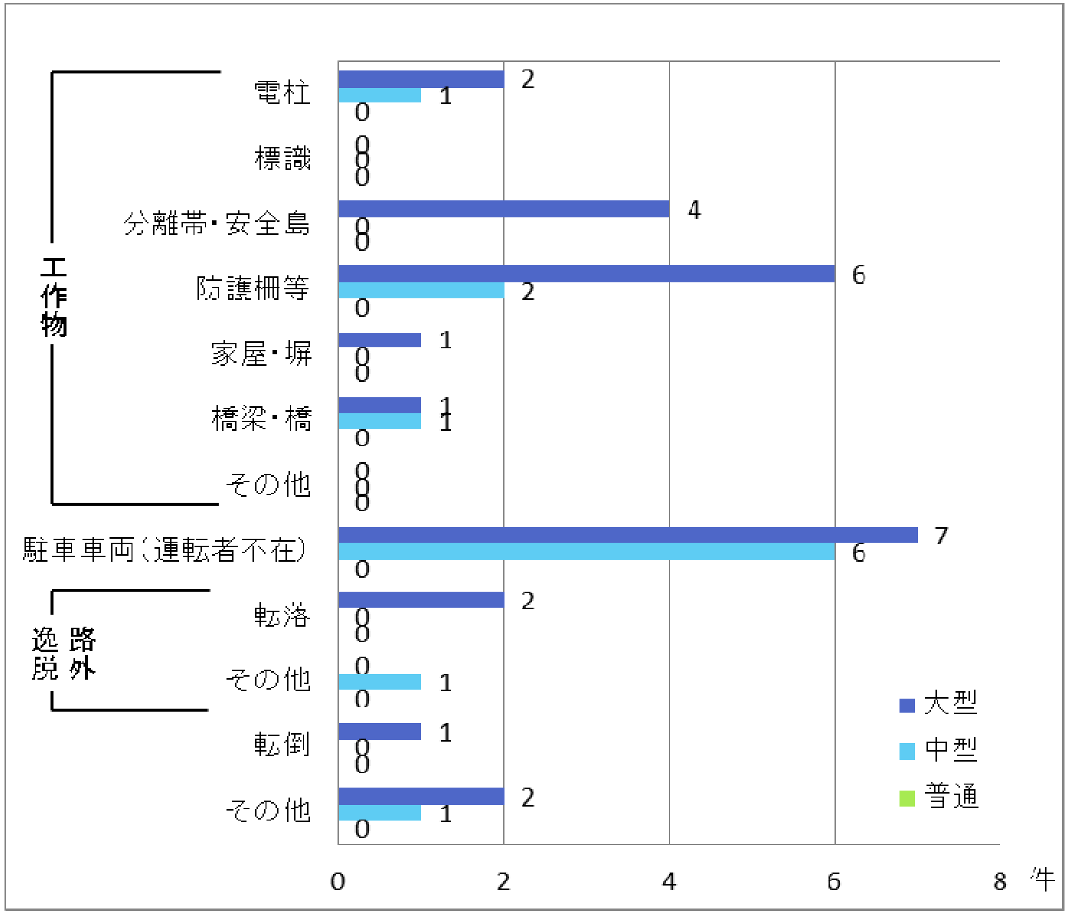


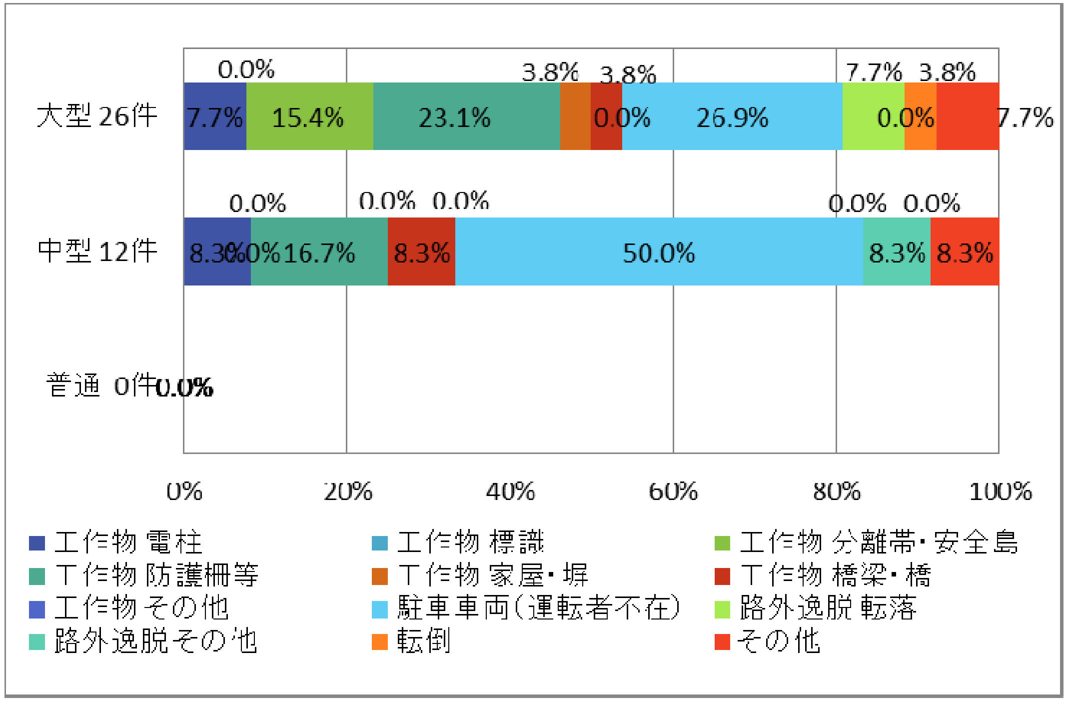


Ⅵ. H27年（1～12月）死亡事故データ（車両区分）

（3）車両区分の事故類型（車両単独）別

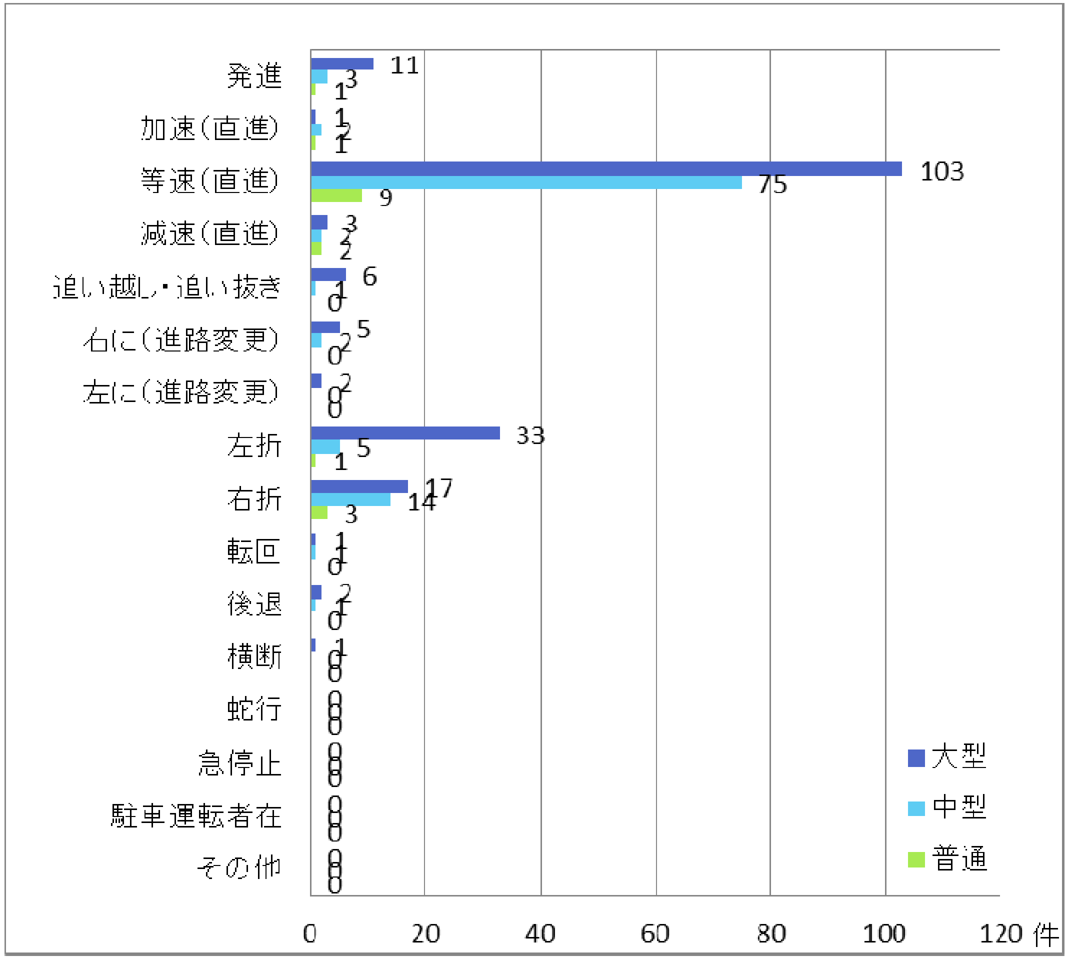
- 車両区分の事故類型（車両単独）別にみると、「大型」では「駐車車両（運転者不在）」が最も多く7件（26.9%）となっている。次いで、「工作物　防護柵等」6件（23.1%）、「工作物　分離帯・安全島」4件（15.4%）等と続いている。
- 「中型」では「駐車車両（運転者不在）」が最も多く6件（50.0%）となっている。

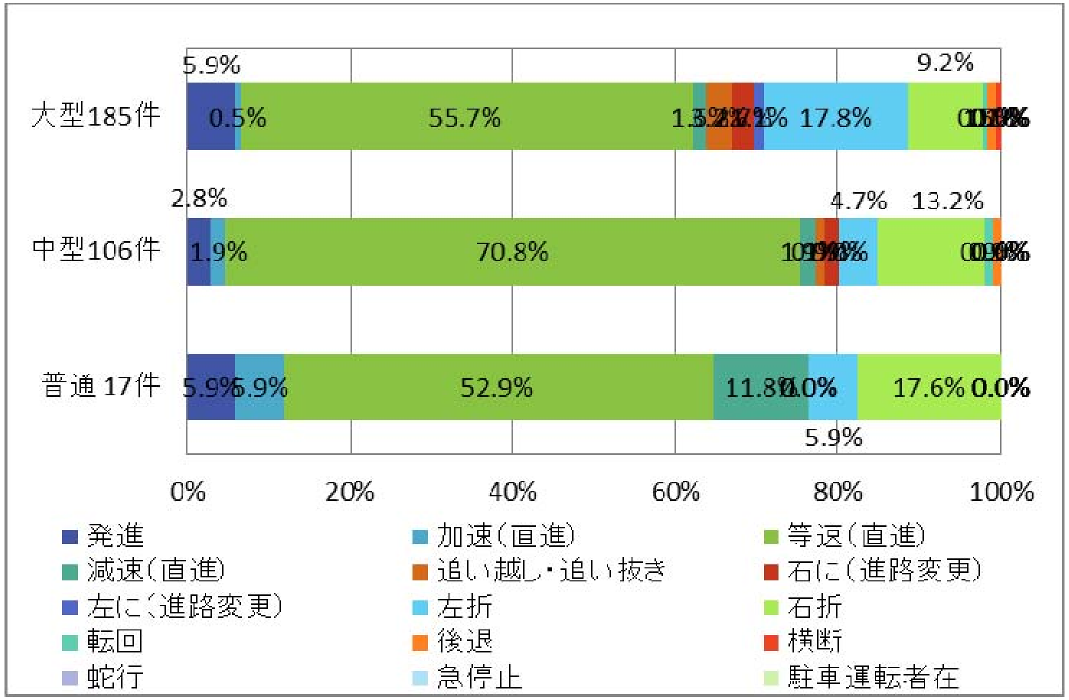




3．車両区分別の行動類型別

・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103件（55.7%）、75件（70.8%）、9件（52.9%）となっている。





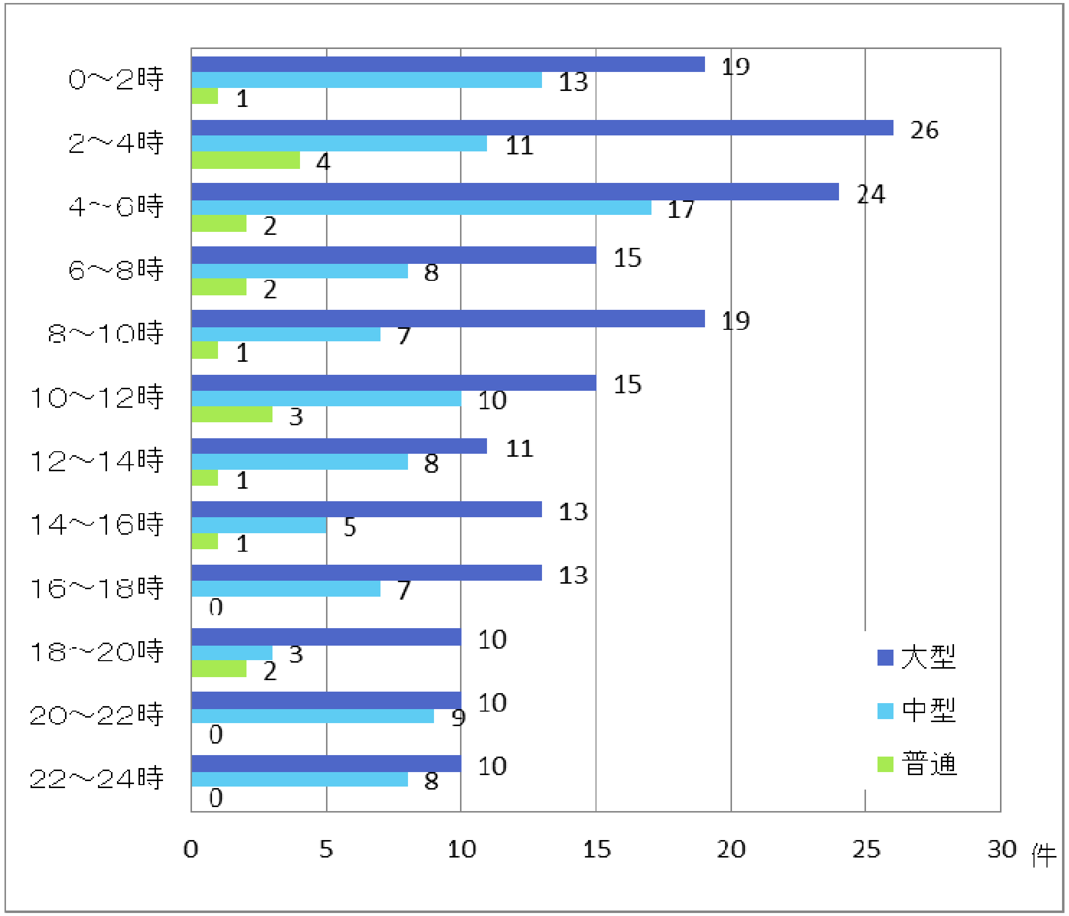
4. 車両区分別の時間帯別

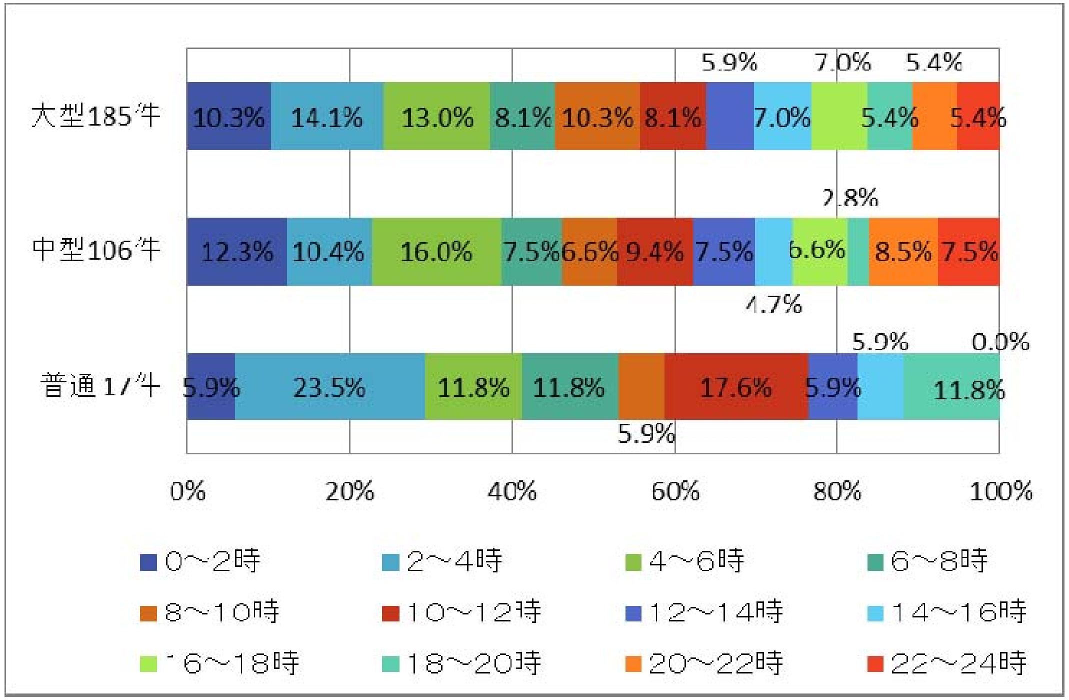
・車両区分別の時間帯別にみると、「大型」では「２～４時」が最も多く26件（14.1%）となっている。次いで、「４～６時」24件（13.0%）、「０～２時」及び「８～１０時」がそれぞれ19件（10.3%）等と続いている。

・「中型」では「４～６時」が最も多く17件（16.0%）となっている。次いで、「０～２時」13件（12.3%）及び「２～４時」11件（10.4%）等と続いている。

・「普通」では「２～４時」が最も多く4件（23.5%）となっている。次いで、「１０～１２時」3件（17.6%）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。



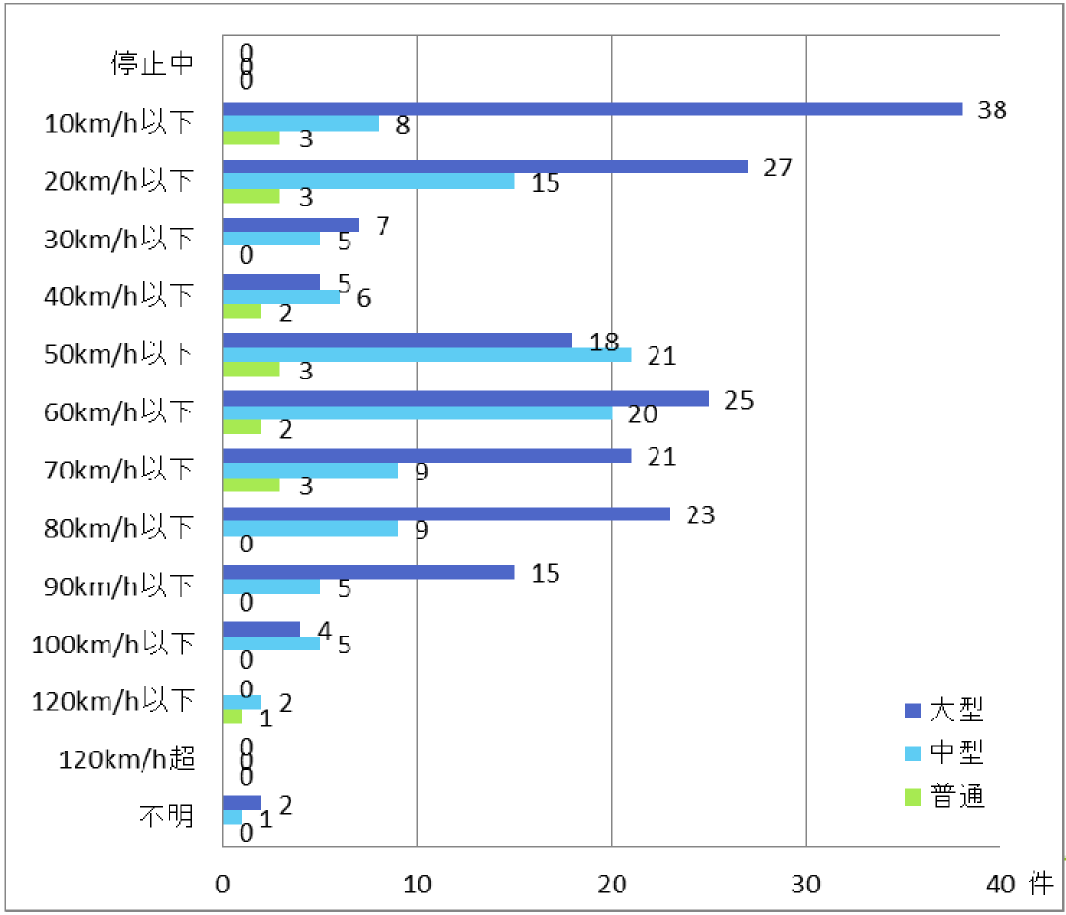


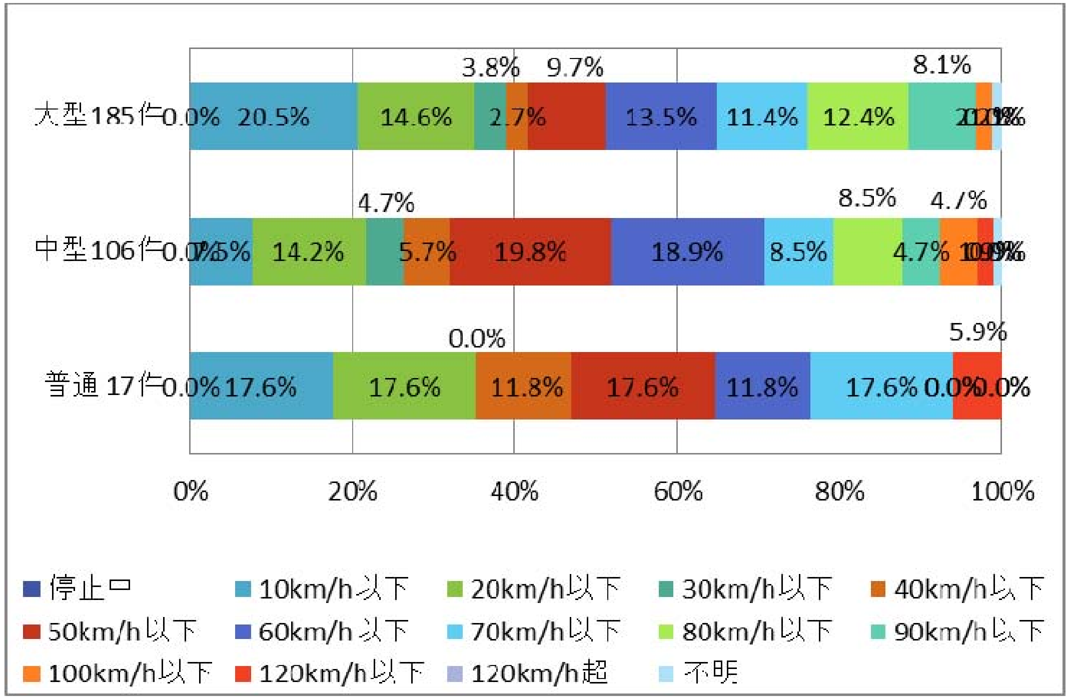
5．車両区分別の危険認知速度別

・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38件（20.5%）となっている。次いで、「20km/h以下」27件（14.6%）、「60km/h以下」25件（13.5%）及び「80km/h以下」23件（12.4%）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」が最も多く21件（19.8%）となっている。次いで、「60km/h以下」20件（18.9%）及び「20km/h以下」15件（14.2%）等と続いている。

・「普通」では「10km/h以下」、「20km/h以下」、「50km/h以下」及び「70km/h以下」が最も多く、それぞれ3件（17.6%）となっている。



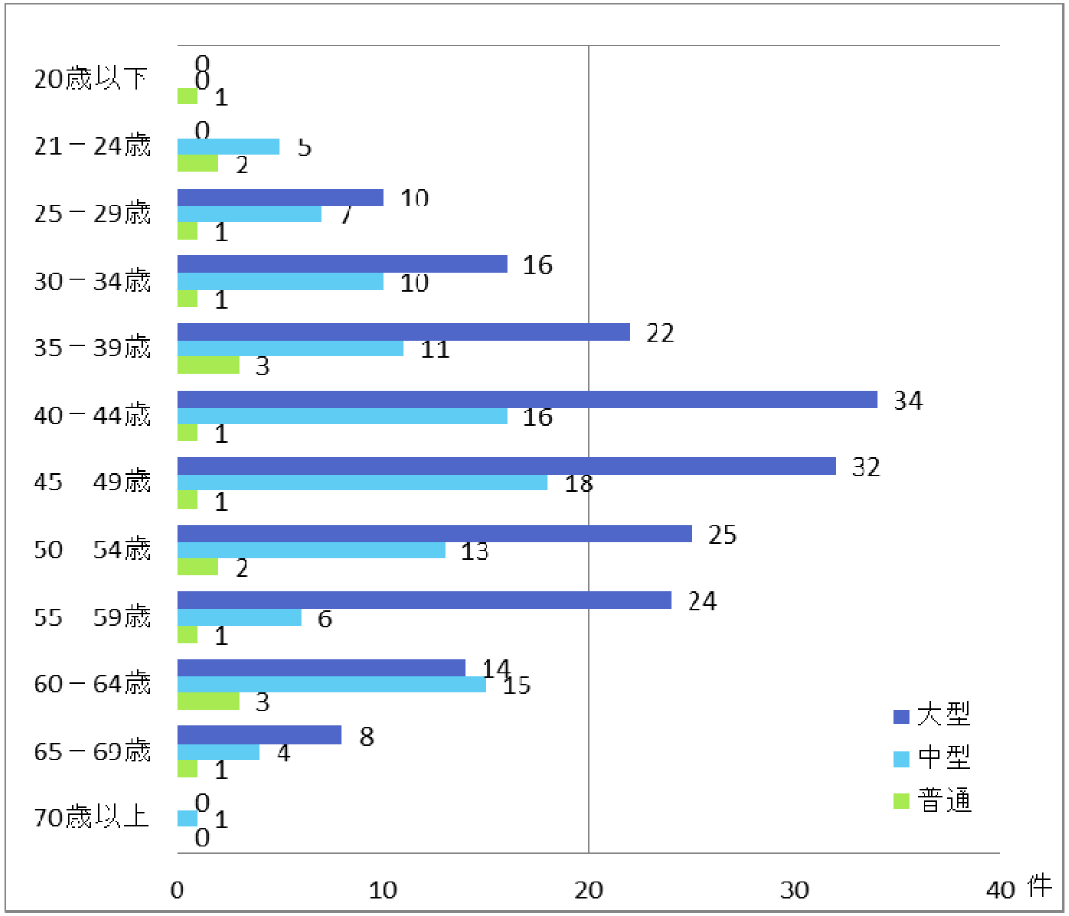


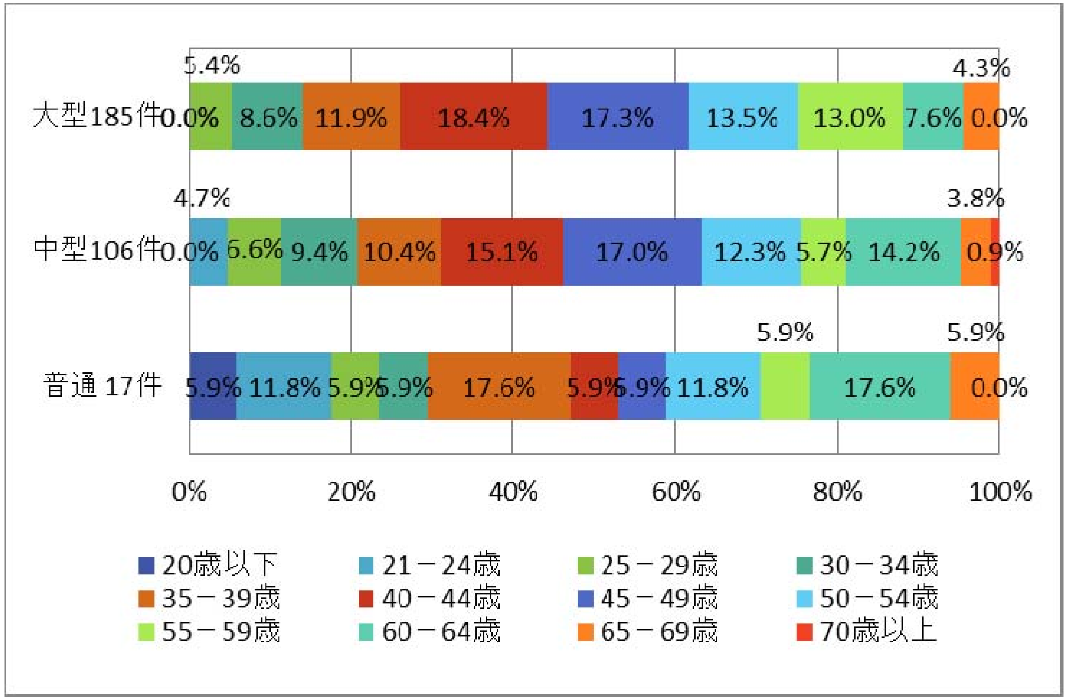
6. 車両区分別の年齢層別

・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34件（18.4%）となっている。次いで、「45-49歳」32件（17.3%）、「50-54歳」25件（13.5%）、「50-59歳」24件（13.0%）等と続いている。

・「中型」では「45-49歳」が最も多く18件（17.0%）となっている。次いで、「40-44歳」16件（15.1%）、「60-64歳」15件（14.2%）及び「50-54歳」13件（12.3%）等と続いている。

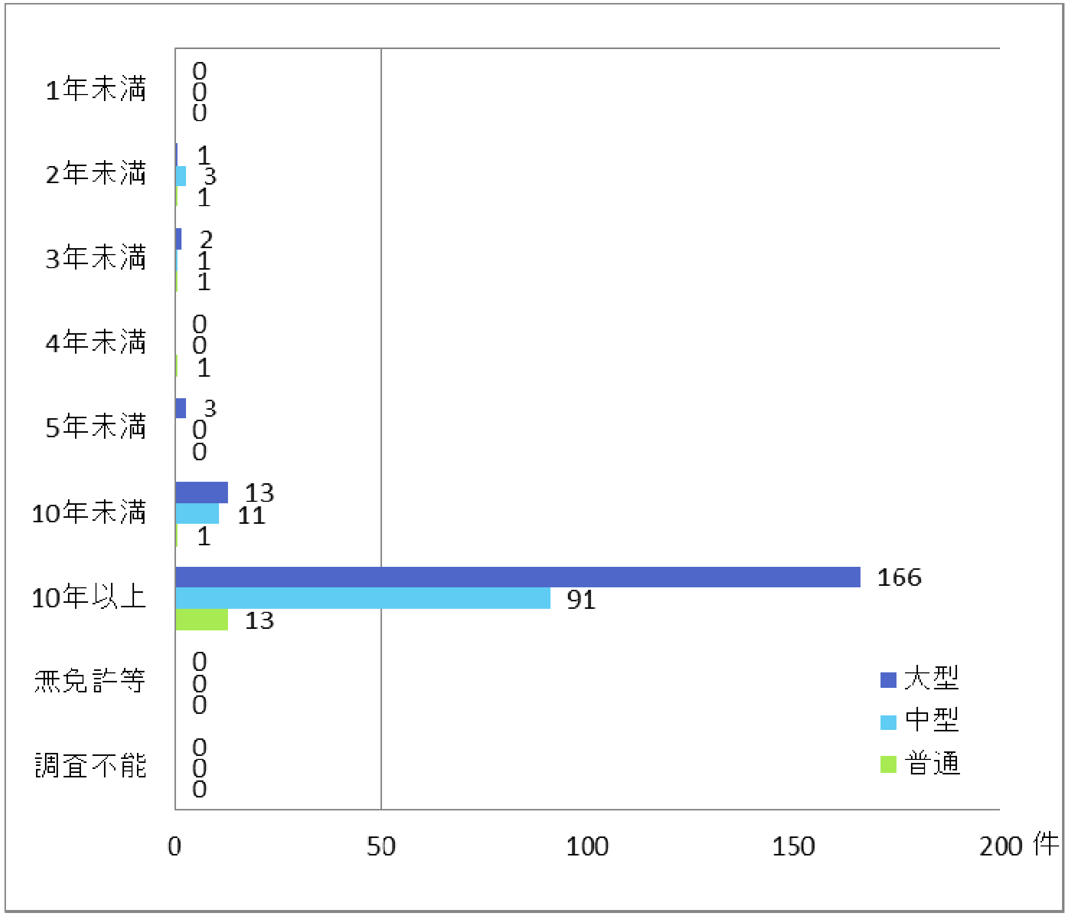
・「普通」では「35-39歳」及び「60－64歳」が最も多く、それぞれ3件（17.6%）となっている。

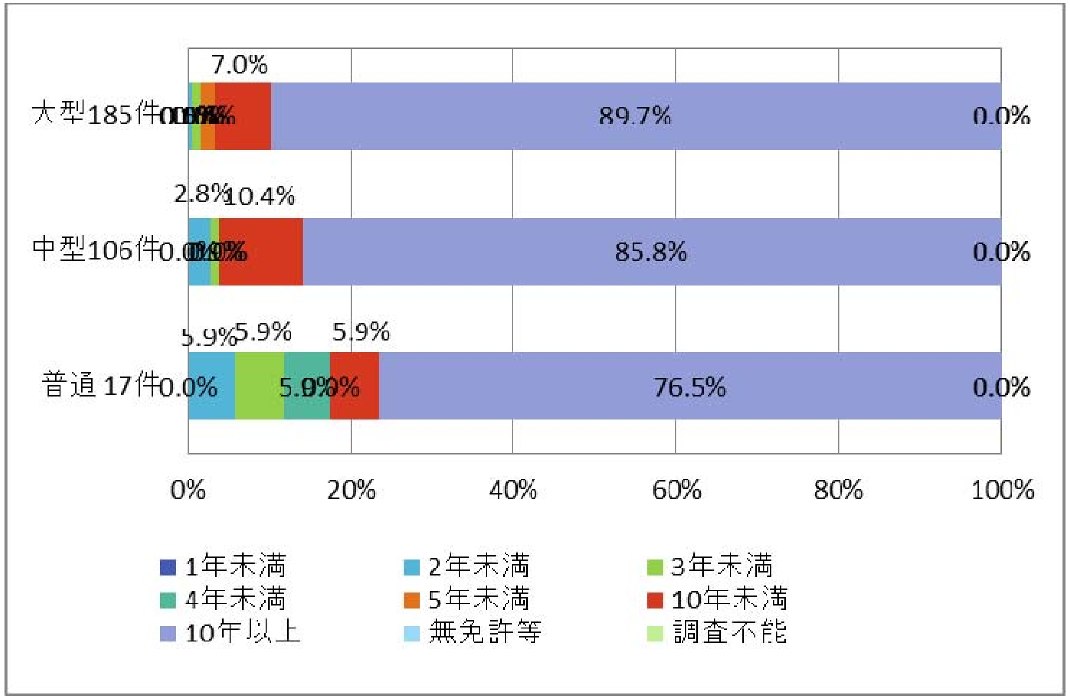




7. 車両区分別の運転免許取得年数別

・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166件（89.7%）、91件（85.8%）、13件（76.5%）なっている。





Ⅶ．H27年（1～12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

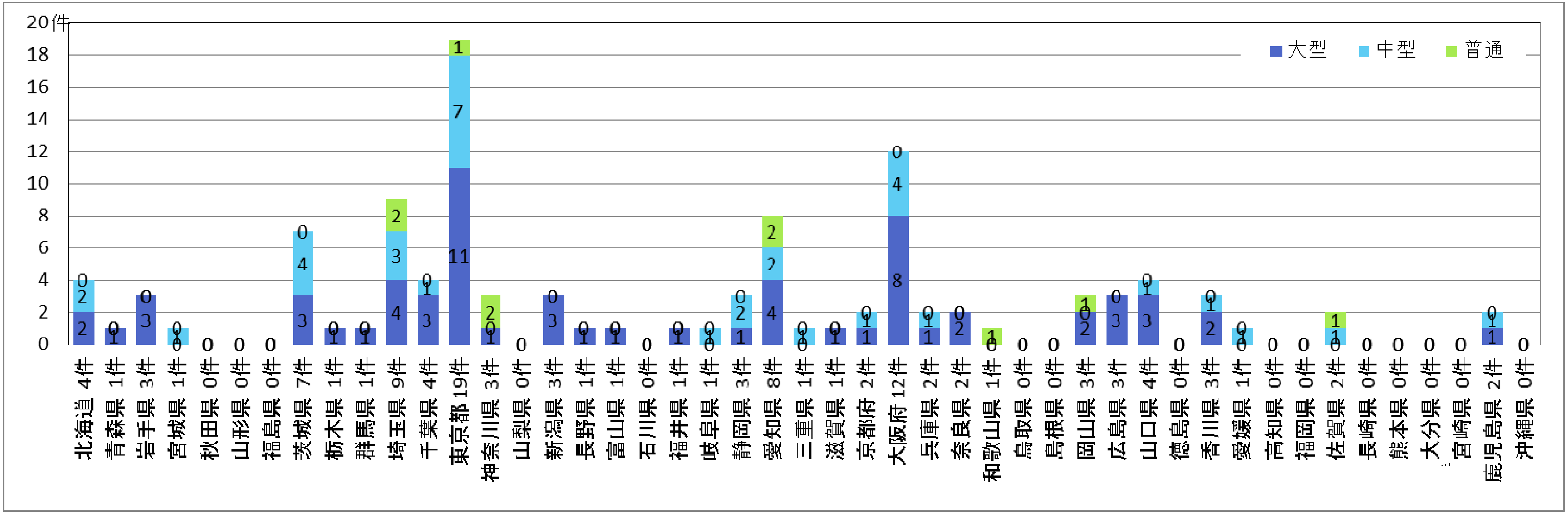
３．対歩行者・自転車別の年齢別

４．行動類型別の第２当事者別

Ⅶ．H27年（1～12月）死亡事故データ（交差点（追突を除く））

1．発生地別

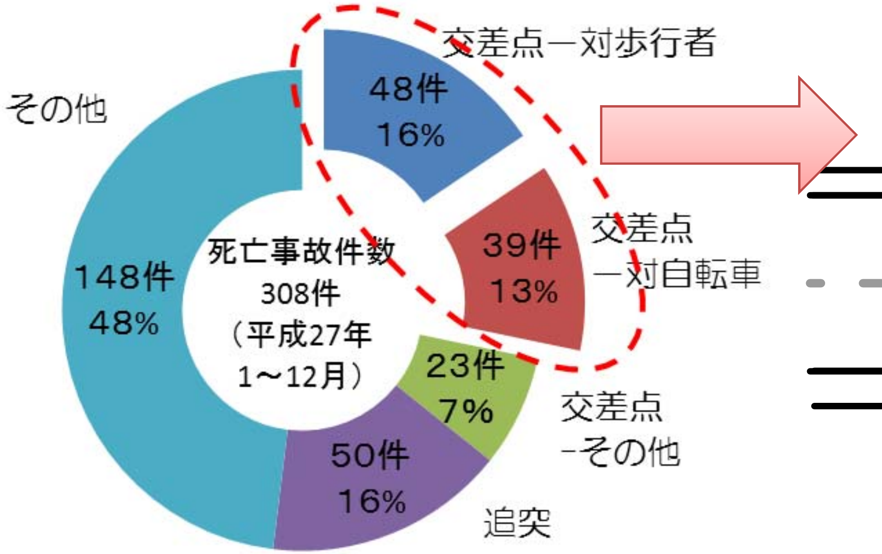
・発生地別の交差点事故件数をみると、「東京都」が19件と最も多く、次いで「大阪府」12件、「埼玉県」9件及び「愛知県」8件等と続いている。



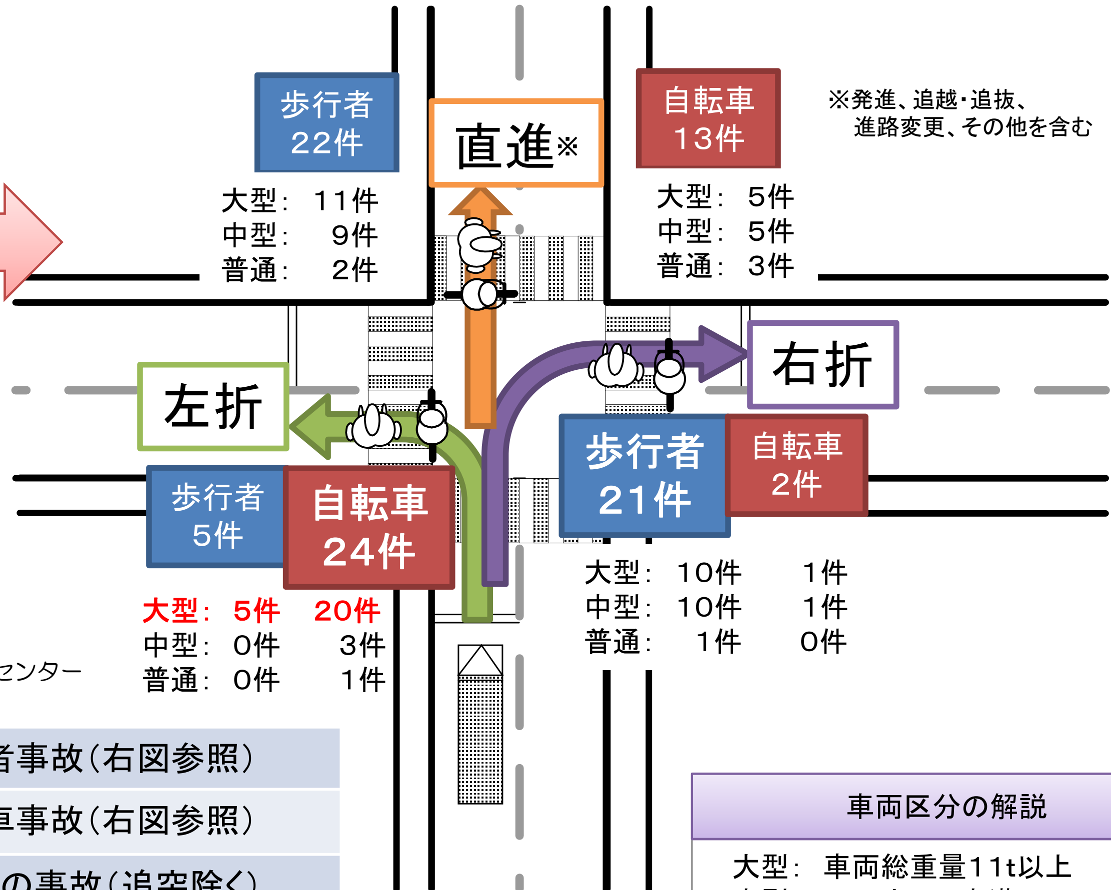
Ⅶ. H27年(1～12月)死亡事故データ(交差点(追突を除く))

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及び対自転車の死亡事故(87件)は、追突事故(50件)の1.7倍
・左折死亡事故は、8割以上が大型車であり、対自転車(24件)が対歩行者(5件)の4.8倍。
・右折死亡事故は、対歩行者(21件)が対自転車(2件)の10.5倍。



出典:(公財)交通事故総合分析センター



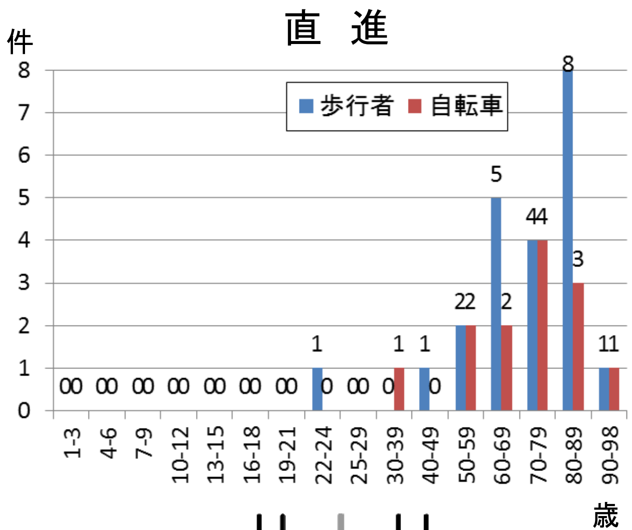
交差点ー歩行者	交差点での右左折及び直進時の対歩行者事故(右図参照)
交差点ー自転車	交差点での右左折及び直進時の対自転車事故(右図参照)
交差点ーその他	上記以外の交差点での対四輪車・二輪車の事故(追突除く)
追　突	対二輪車・自転車を含む追突事故
その他	上記以外の正面衝突等の車両相互(自転車含む)事故、車両単独事故、交差点以外での対人事故

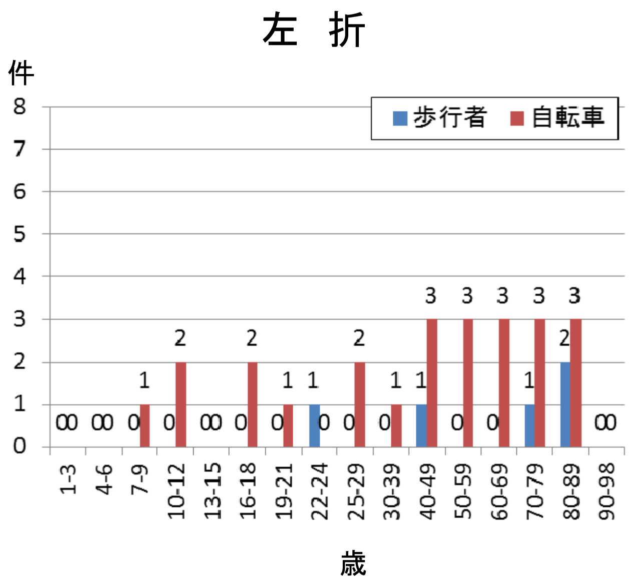
車両区分の解説

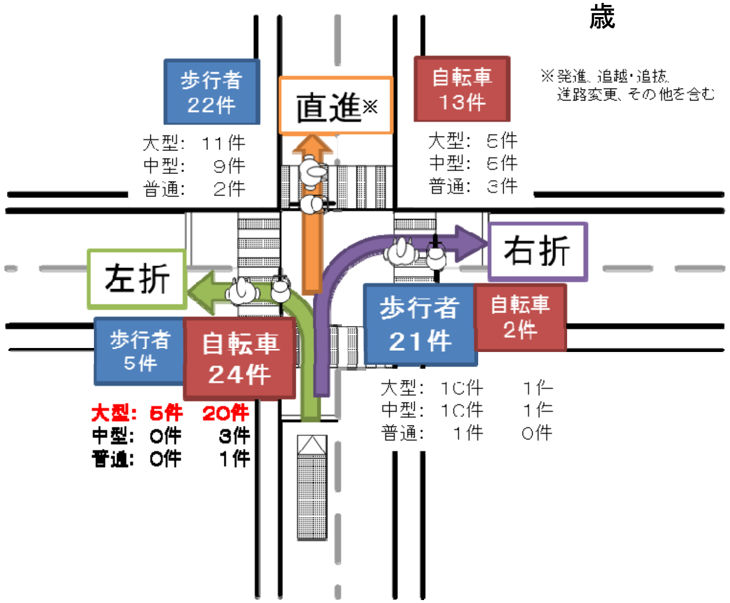
大型: 車両総重量11t以上
中型: 5t以上11t未満
普通: 5t未満
※なお、本統計データに軽自動車は含まない

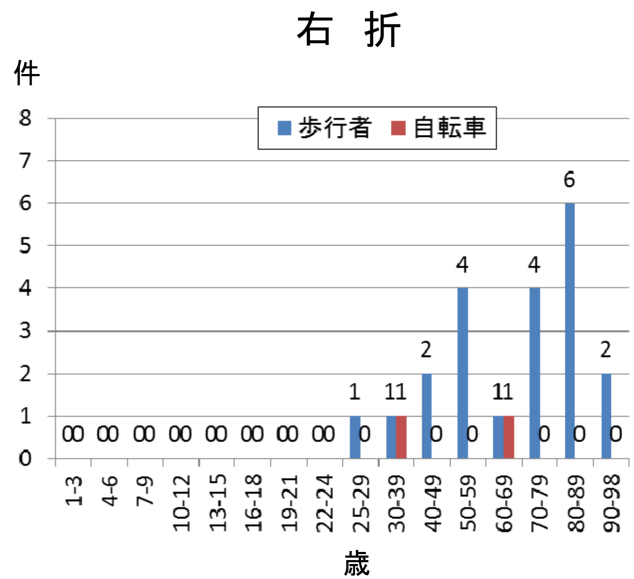
３. 対歩行者・自転車別の年齢別

・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**。









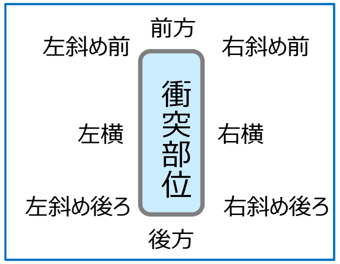
Ⅶ. H27年（1～12月）死亡事故データ（交差点（追突を除く））

6. 車両区分別・車両形状別・車両長さ別・第2当時者の車両衝突部位別（左折・右折のみ）

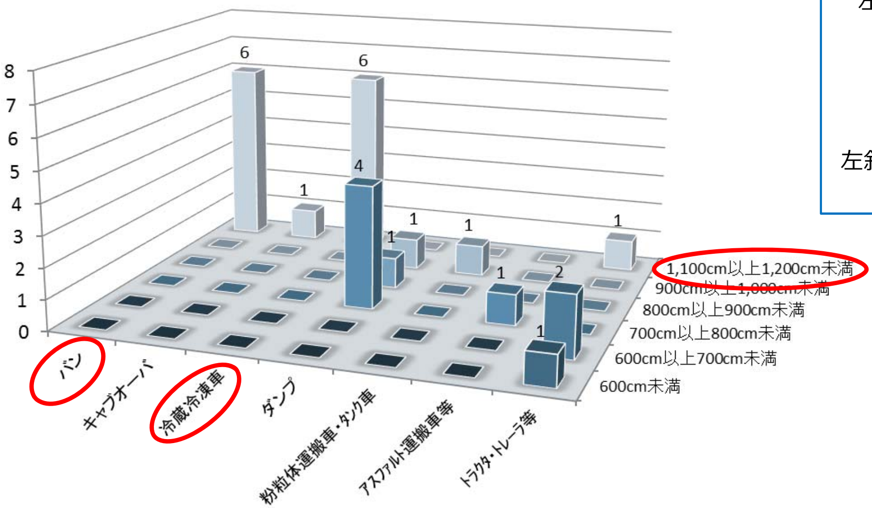
左　折（25件）

大型車

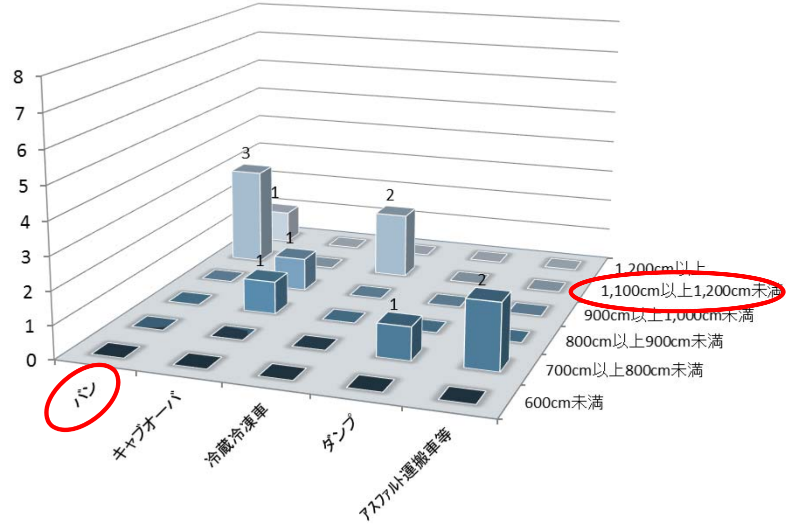
右　折（11件）



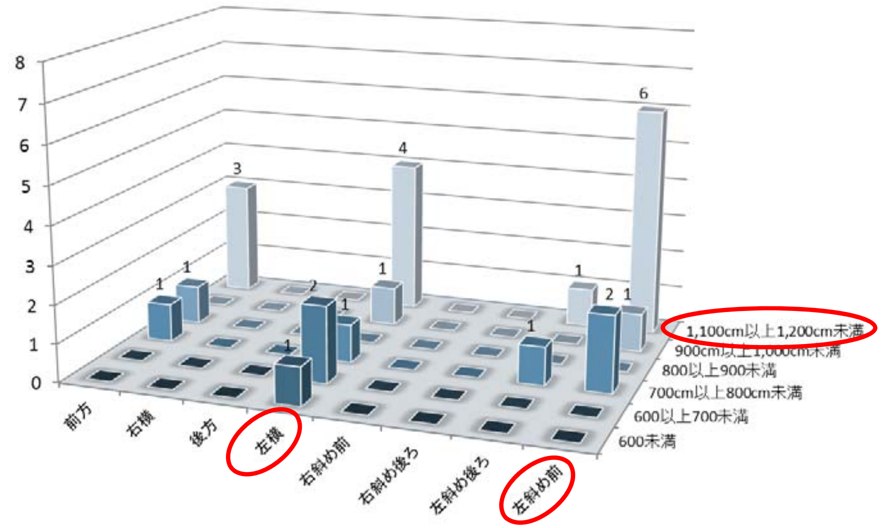
事業用トラックの車両形状と車両長さ



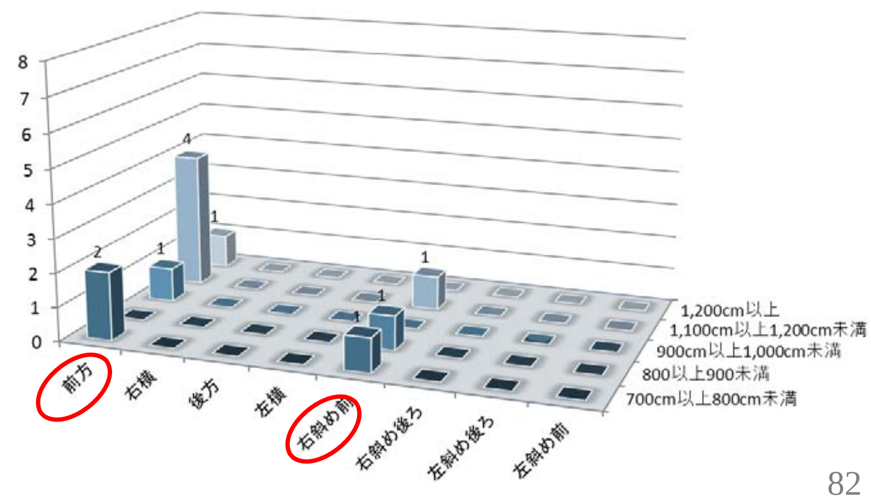
事業用トラックの車両形状と車両長さ



第二当との衝突部位と事業用トラックの車両長さ



第二当との衝突部位と事業用トラックの車両長さ

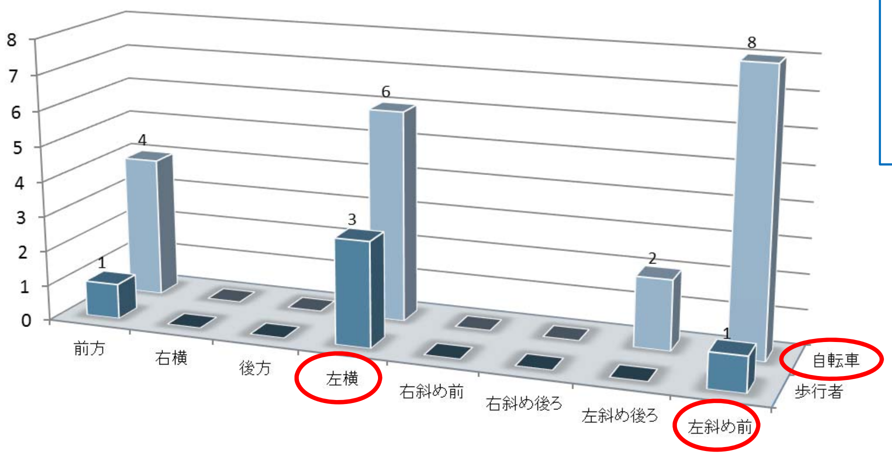


Ⅶ. H27年(1～12月)死亡事故データ(交差点(追突を除く))

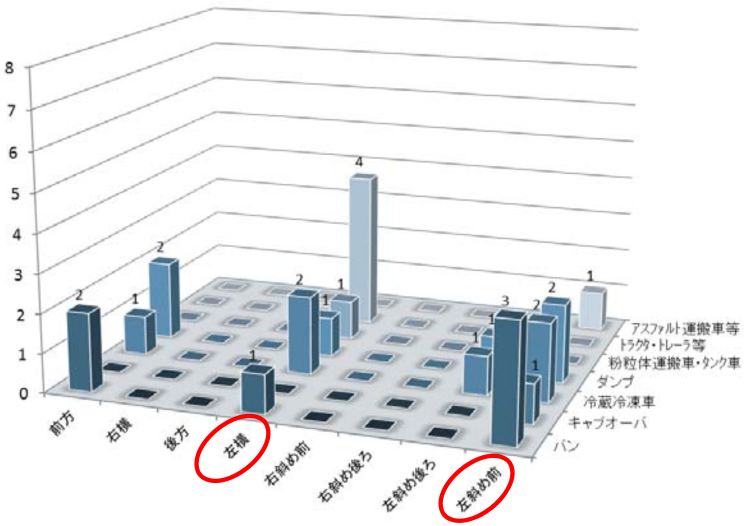
大型車

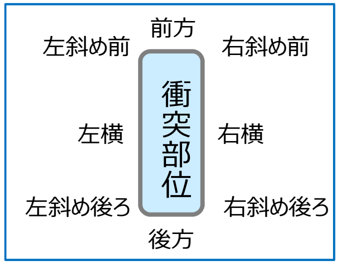
左 折（25件）

第二当と事業用トラックとの衝突部位



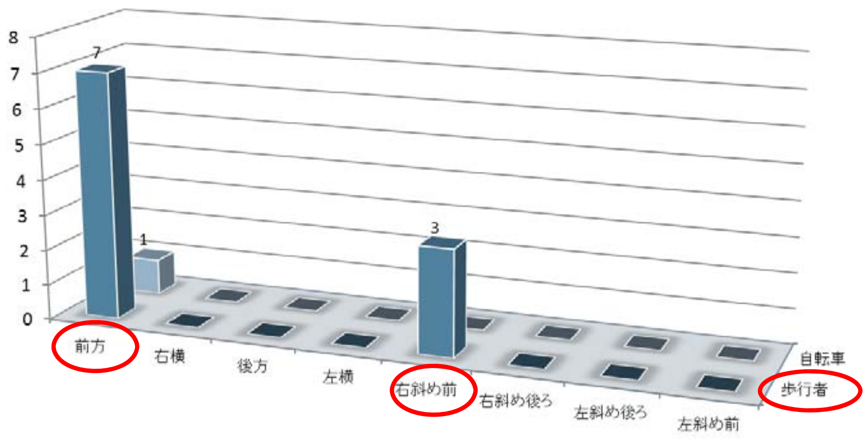
第二当との衝突部位と事業用トラックの車両形状



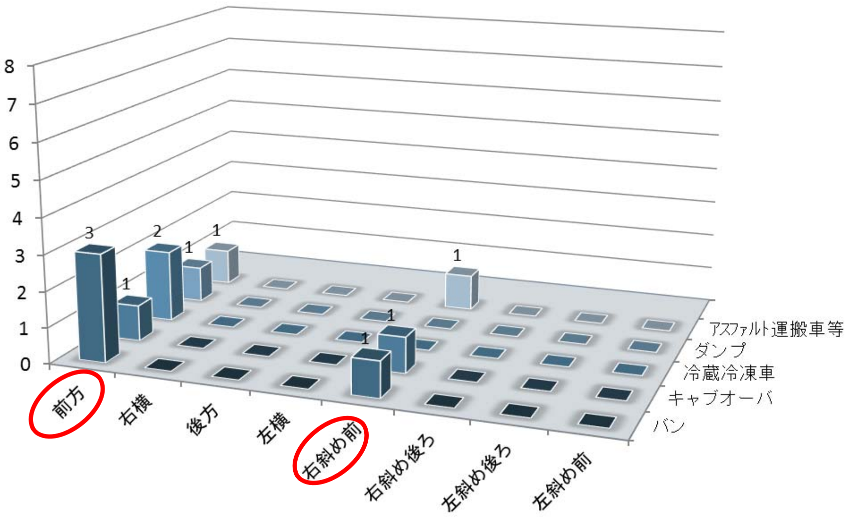


右 折（11件）

第二当と事業用トラックとの衝突部位



第二当との衝突部位と事業用トラックの車両形状

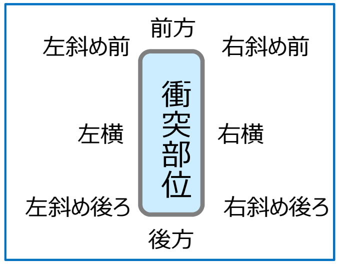


Ⅶ. H27年（1～12月）死亡事故データ（交差点（追突を除く））

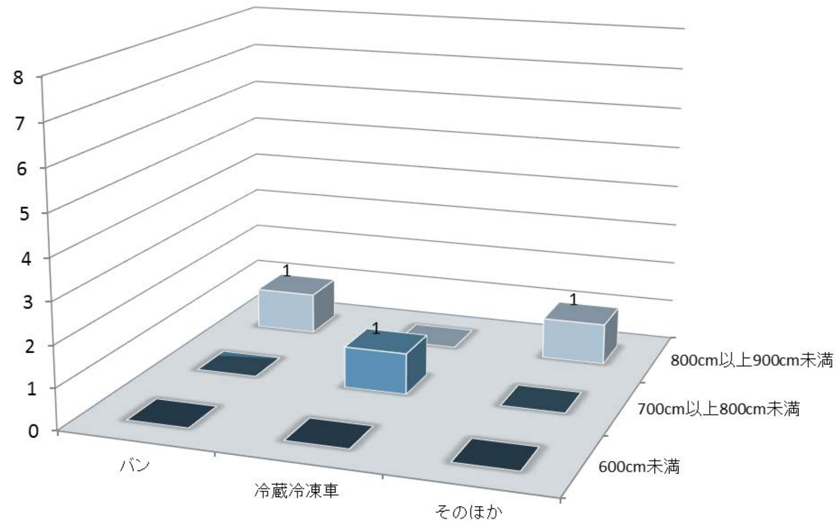
左　折（3件）

中型車

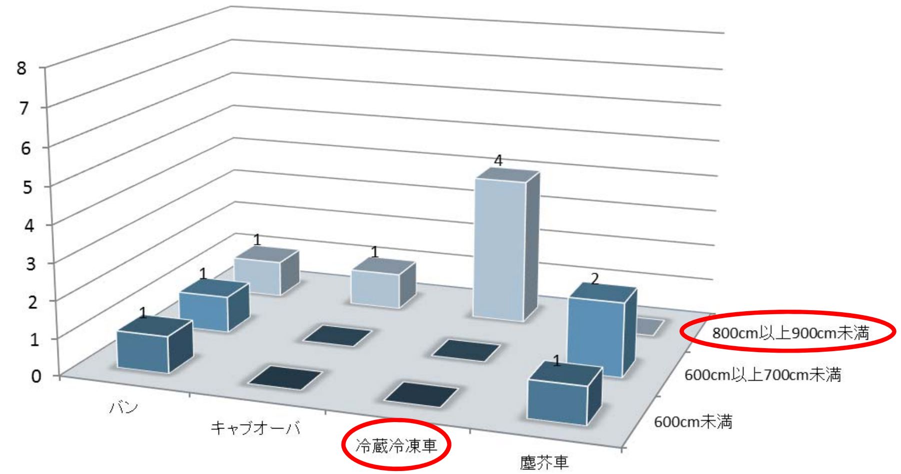
右　折（11件）



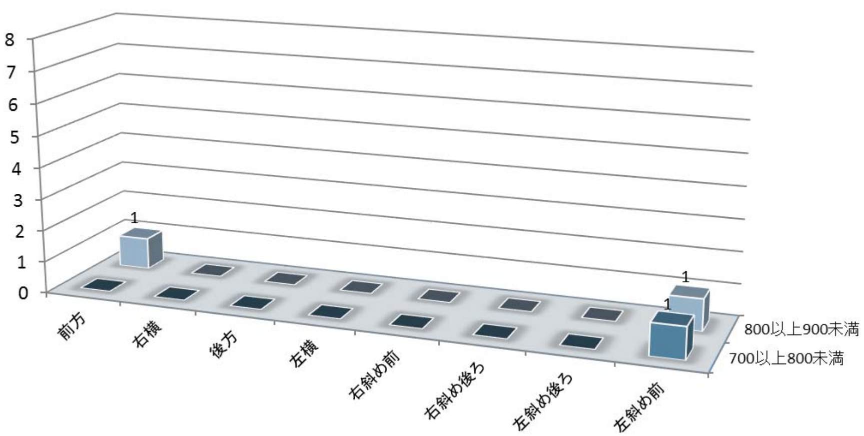
事業用トラックの車両形状と車両長さ（左折）



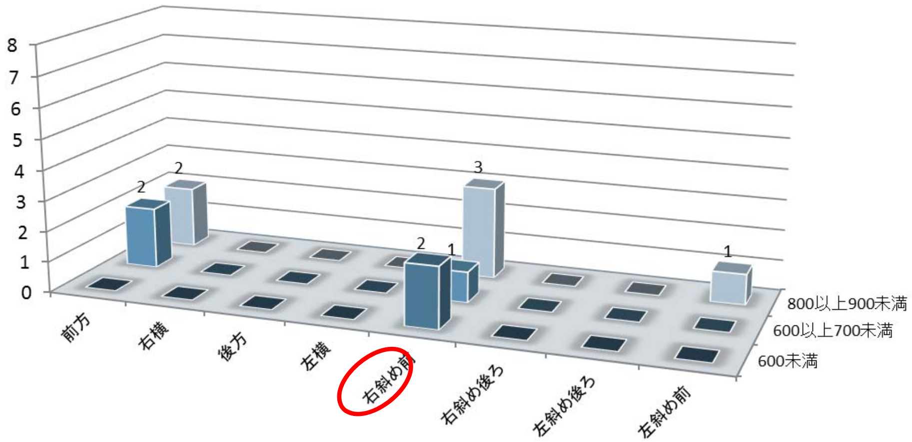
事業用トラックの車両形状と車両長さ（右折）



第二当との衝突部位と事業用トラックの車両長さ（左折）

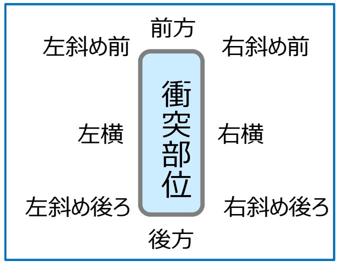


第二当との衝突部位と事業用トラックの車両長さ（右折）



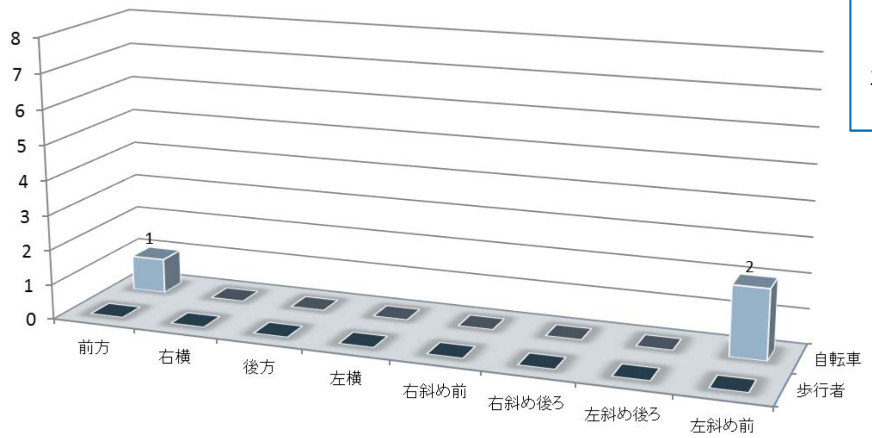
Ⅶ. H27年(1～12月)死亡事故データ(交差点(追突を除く))

中型車

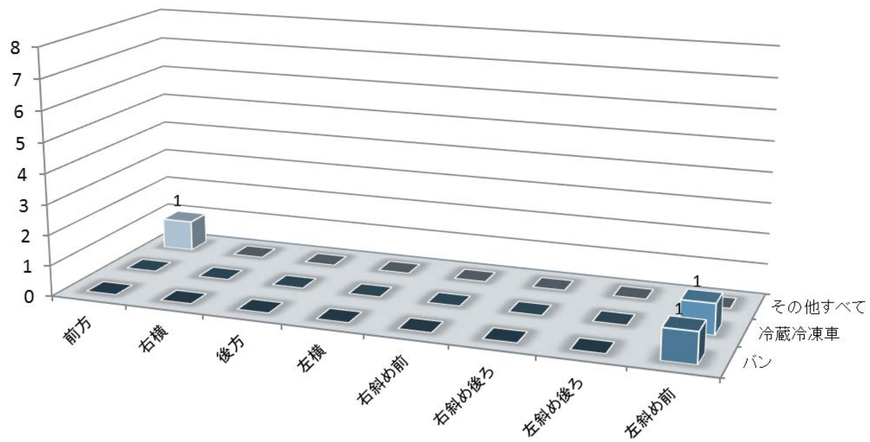


左　折（3件）

第二当と事業用トラックとの衝突部位

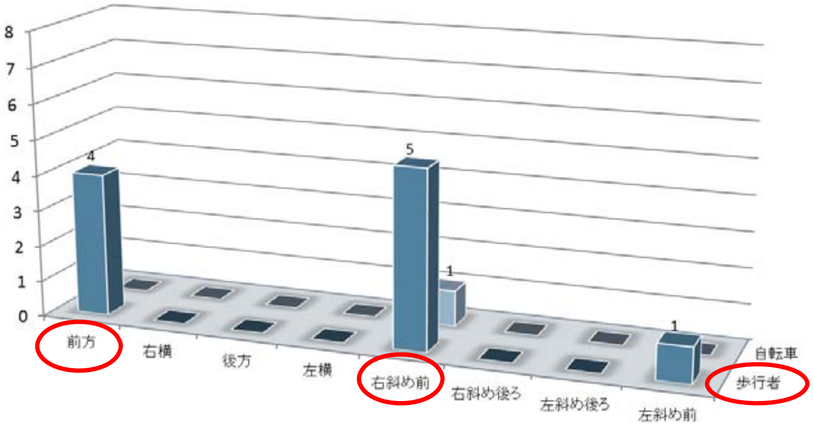


第二当との衝突部位と事業用トラックの車両形状

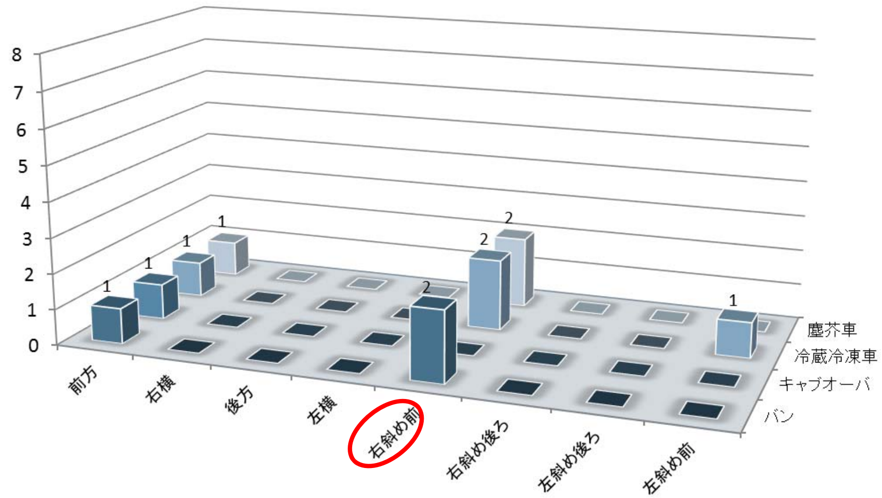


右　折（11件）

第二当と事業用トラックとの衝突部位



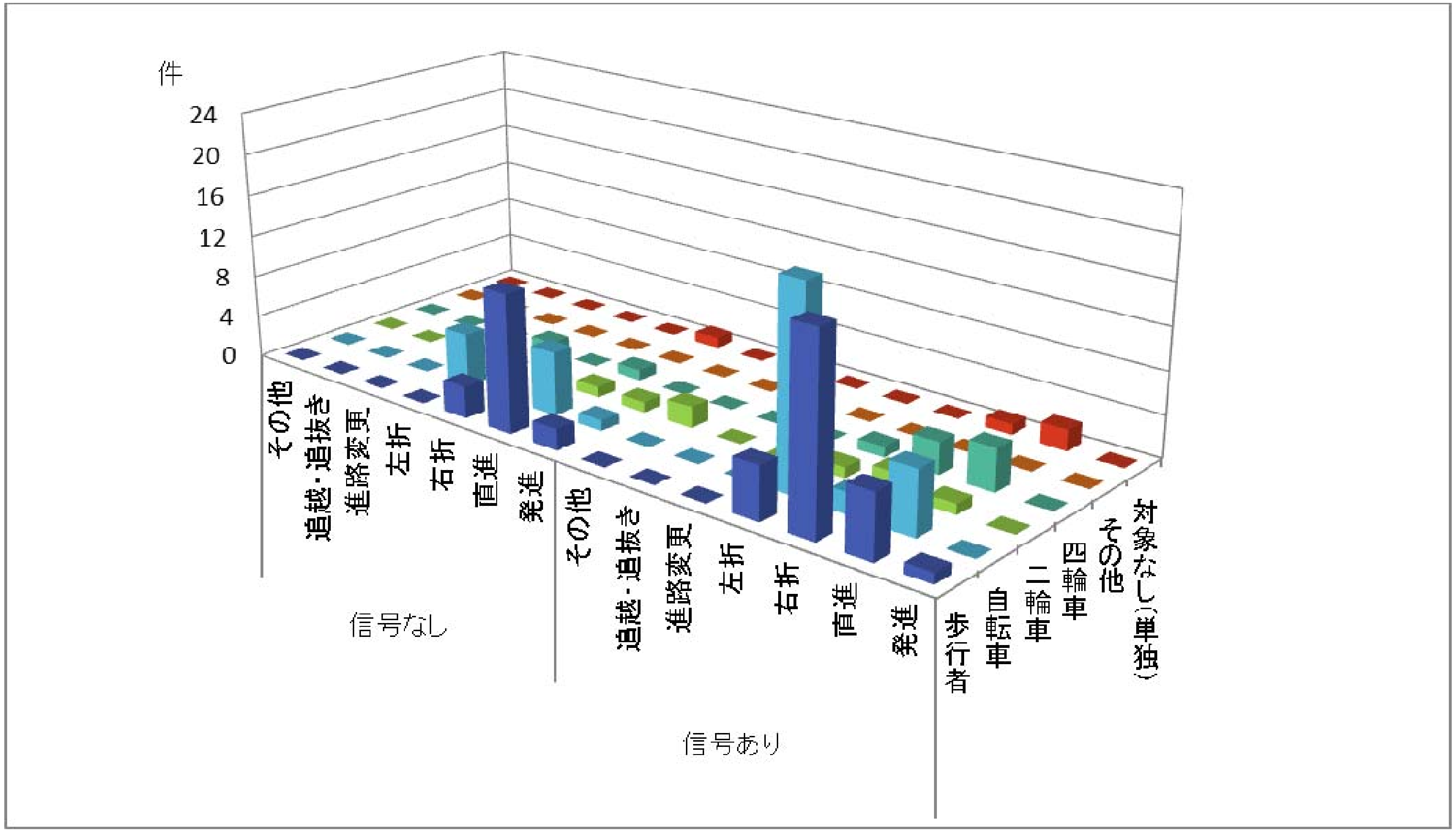
第二当との衝突部位と事業用トラックの車両形状



Ⅶ. H27年（1～12月）死亡事故データ（交差点（追突を除く））

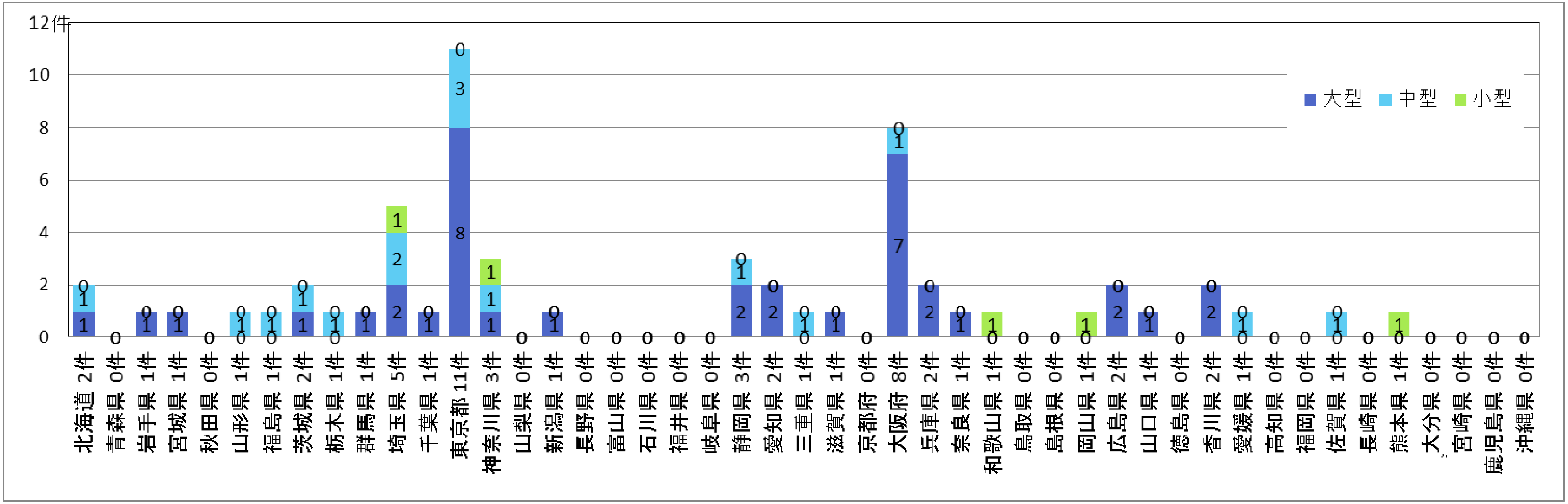
３．行動類型別の第２当事者別

・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」が多く、「左折」は自転車が多い。



1. 発生地別

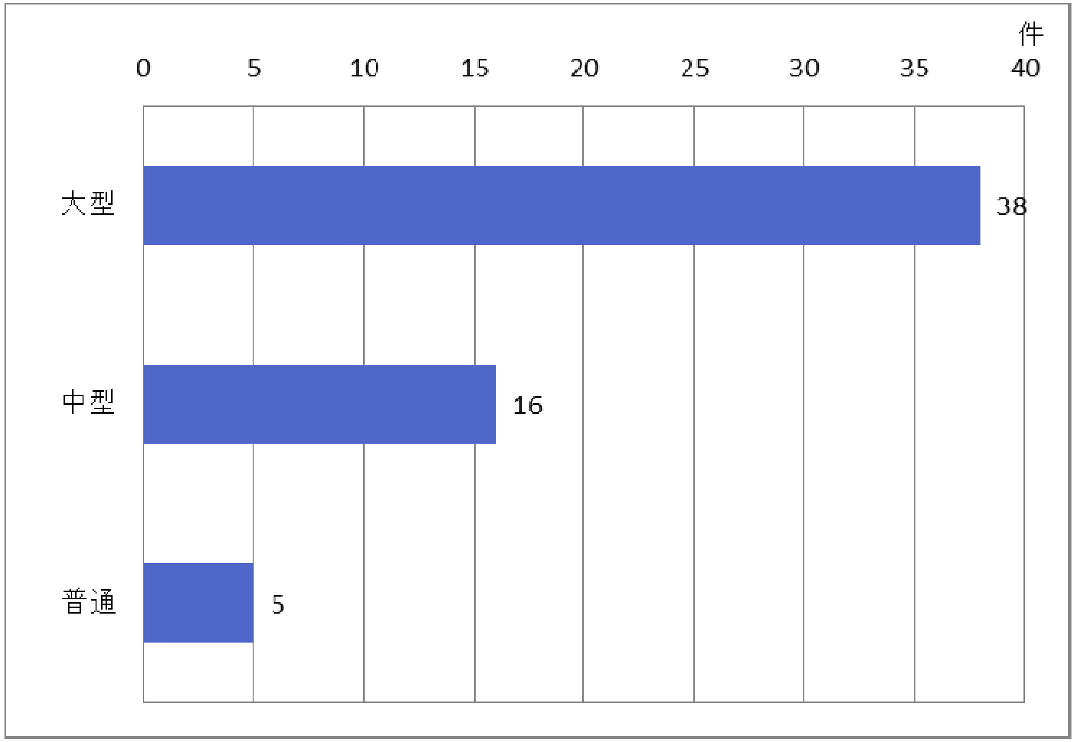
・発生地別死亡事故件数の多い県をみると、「東京都」が最も多く11件、次いで「大阪府」8件、「埼玉県」5件、「神奈川県」及び「静岡県」がそれぞれ3件等と続いている。

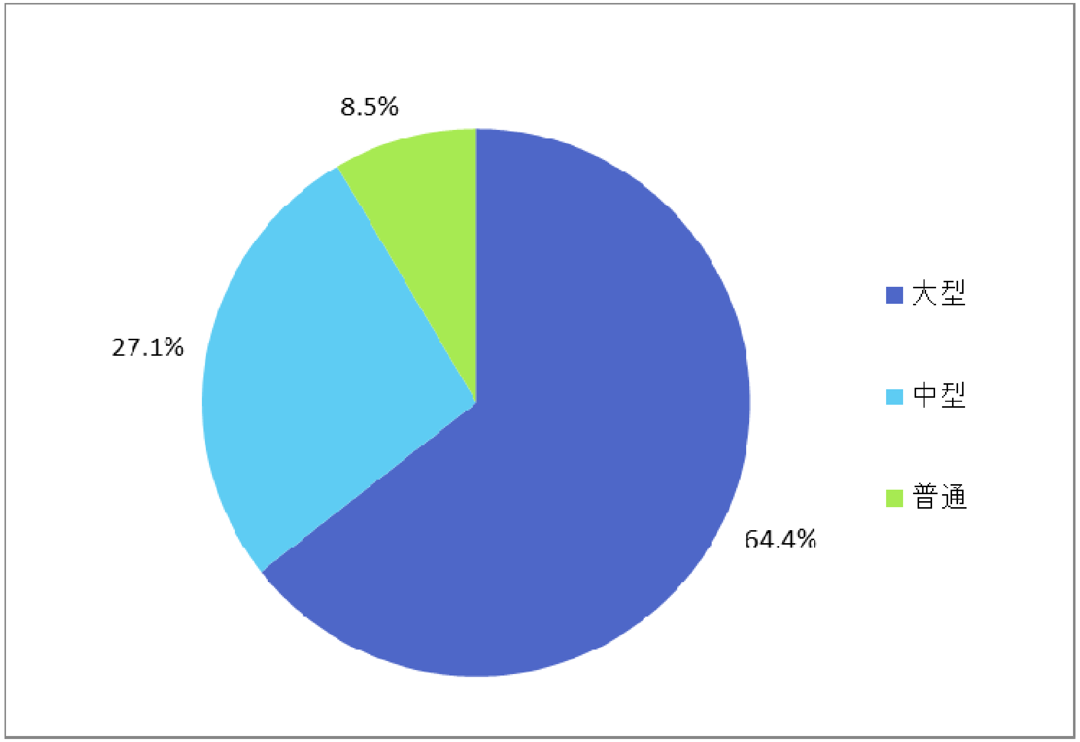


Ⅷ. H27年（1～12月）死亡事故データ（対自転車死亡事故（第1当事者））

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38件（64.4%）と6割以上を占めている。
・次いで「中型」16件（27.1%）、「普通」5件（8.5%）と続いている、

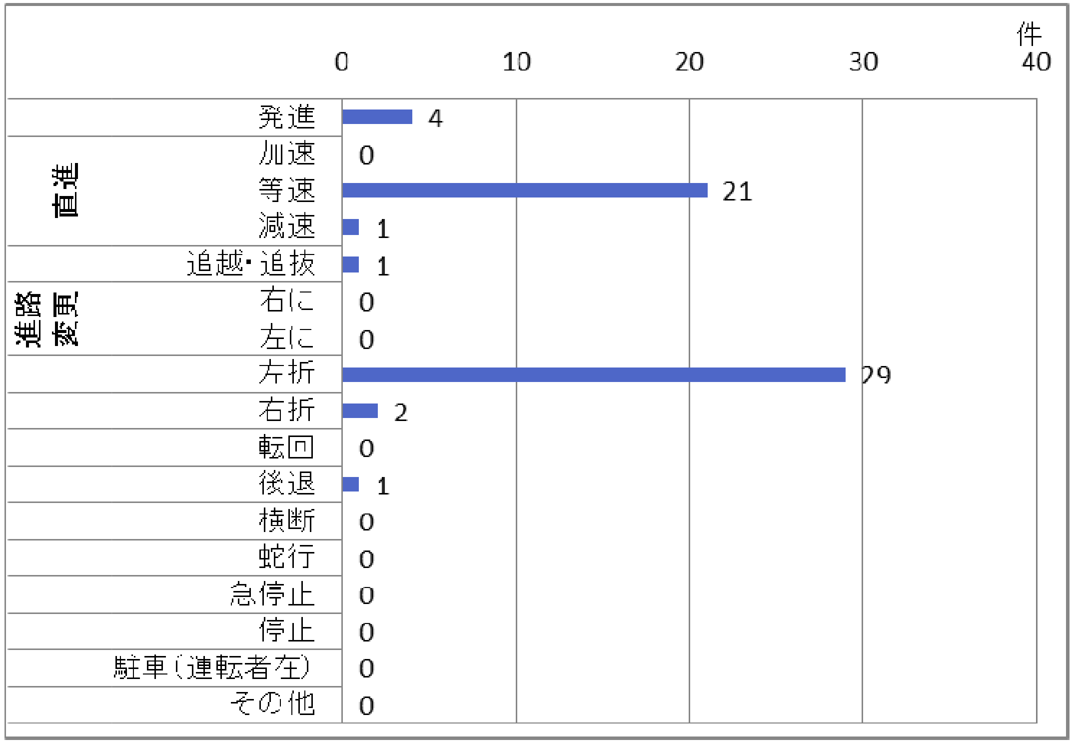


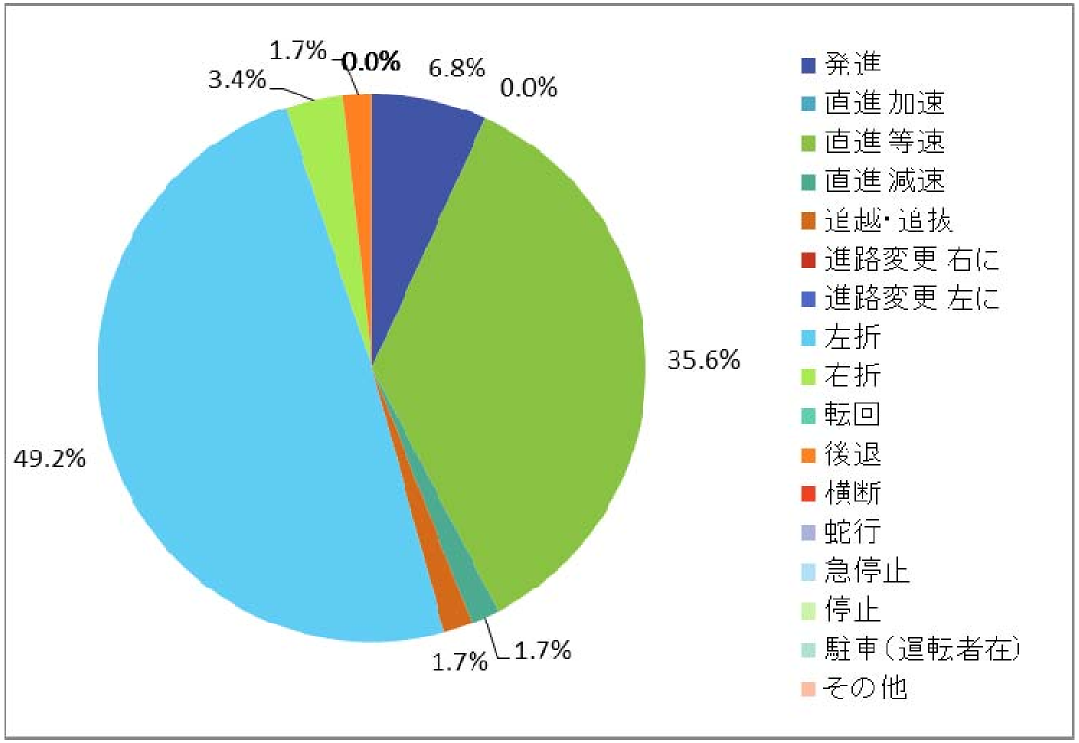


Ⅷ. H27年(1～12月)死亡事故データ(対自転車死亡事故(第1当事者))

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29件（49.2%）と５割近くを占めている。
・次いで「直進　等速」21件（35.6%）及び「発進」4件（6.8%）等と続いている、



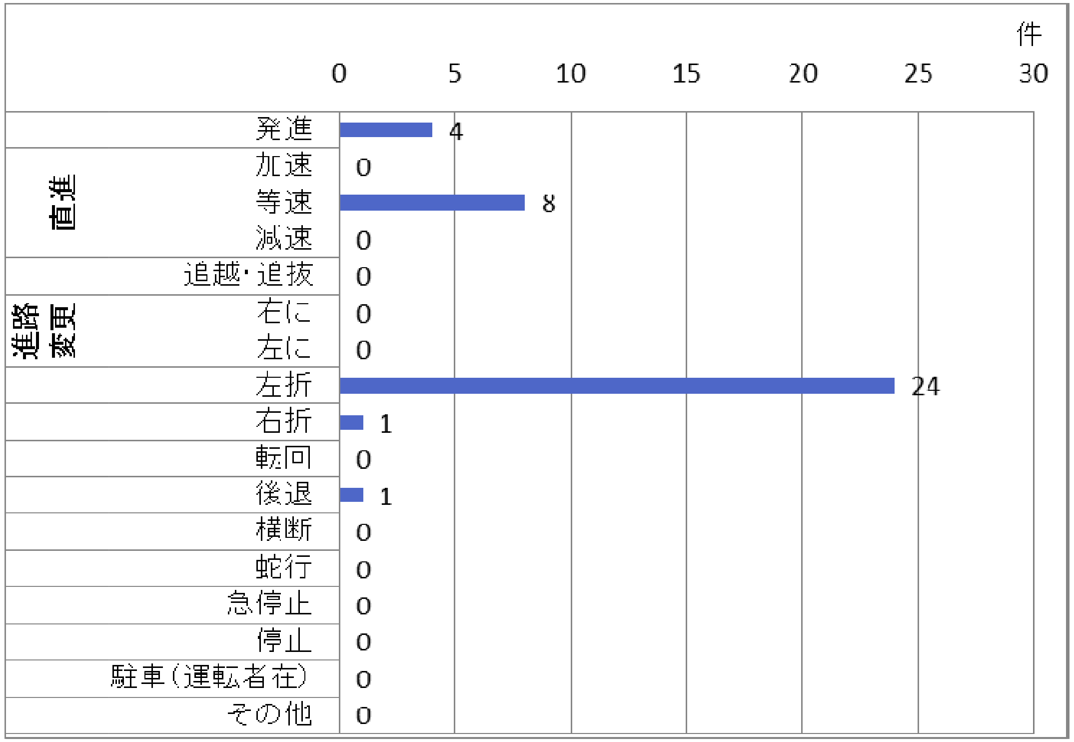


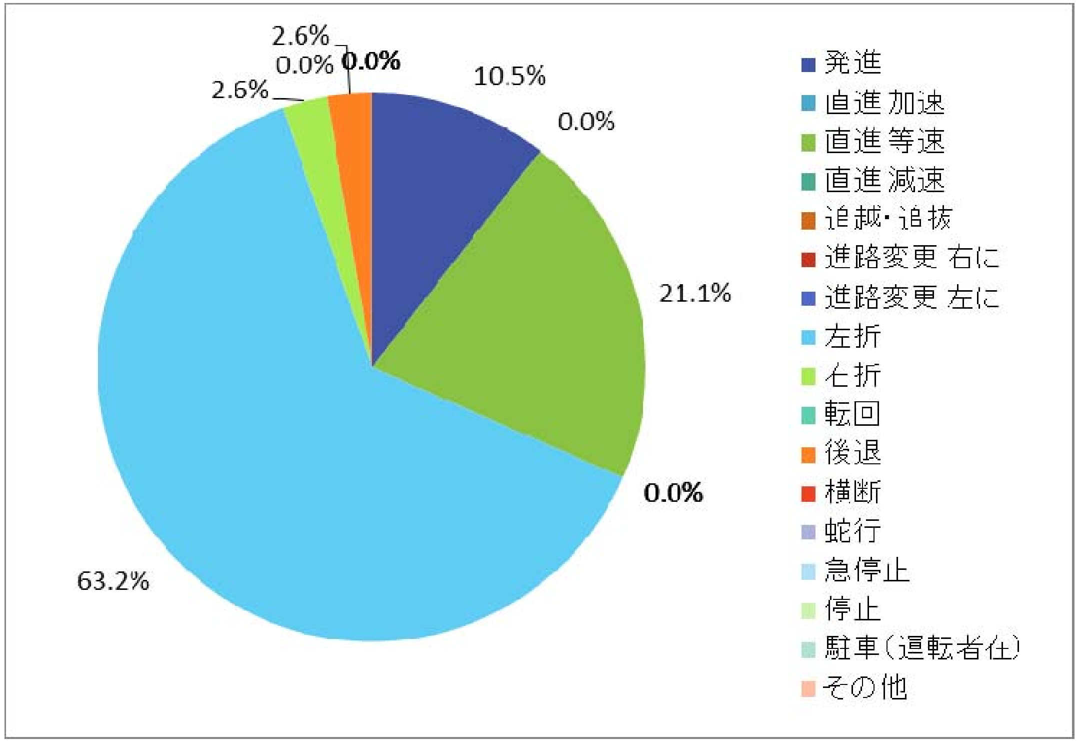
Ⅷ. H27年(1～12月)死亡事故データ(対自転車死亡事故(第1当事者))

(1)大型

・死亡事故件数の事故類型別を車種別にみると、「大型」では、「左折」が最も多く24件（63.2%）と６割以上を占めている。

・次いで「直進　等速」8件（21.1%）、「発進」4件（10.5%）、「右折」及び「後退」がそれぞれ1件（2.6%）と続いている。

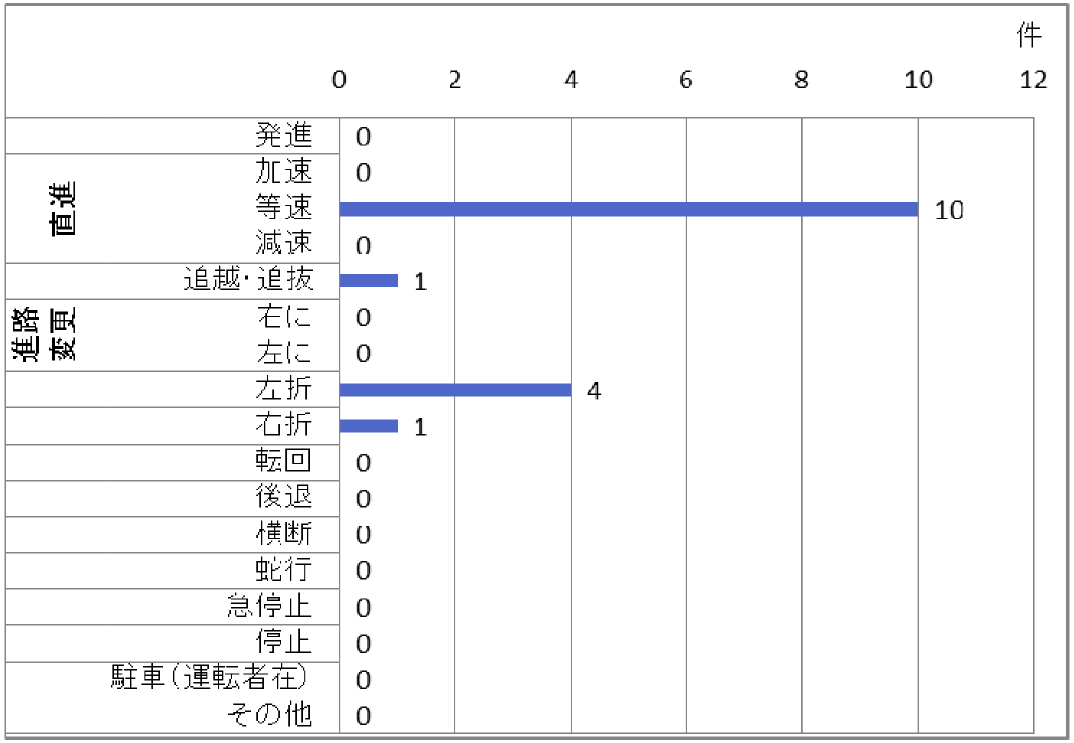


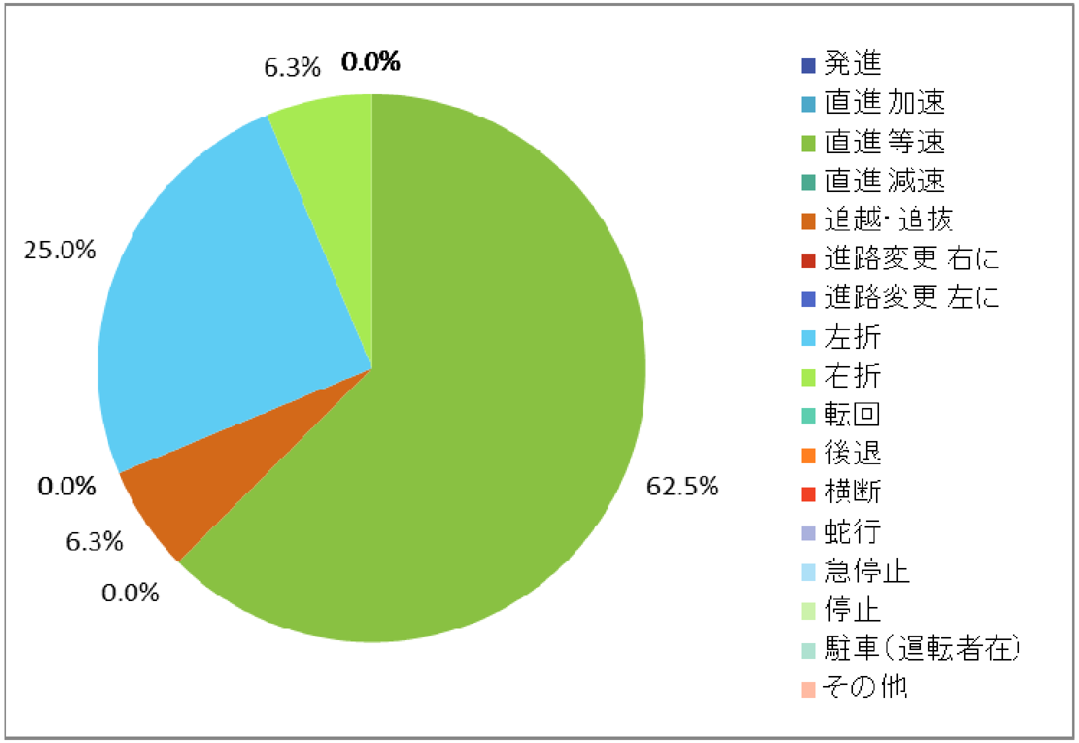


(2)中型

・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10件（62.5%）と6割以上を占めている。

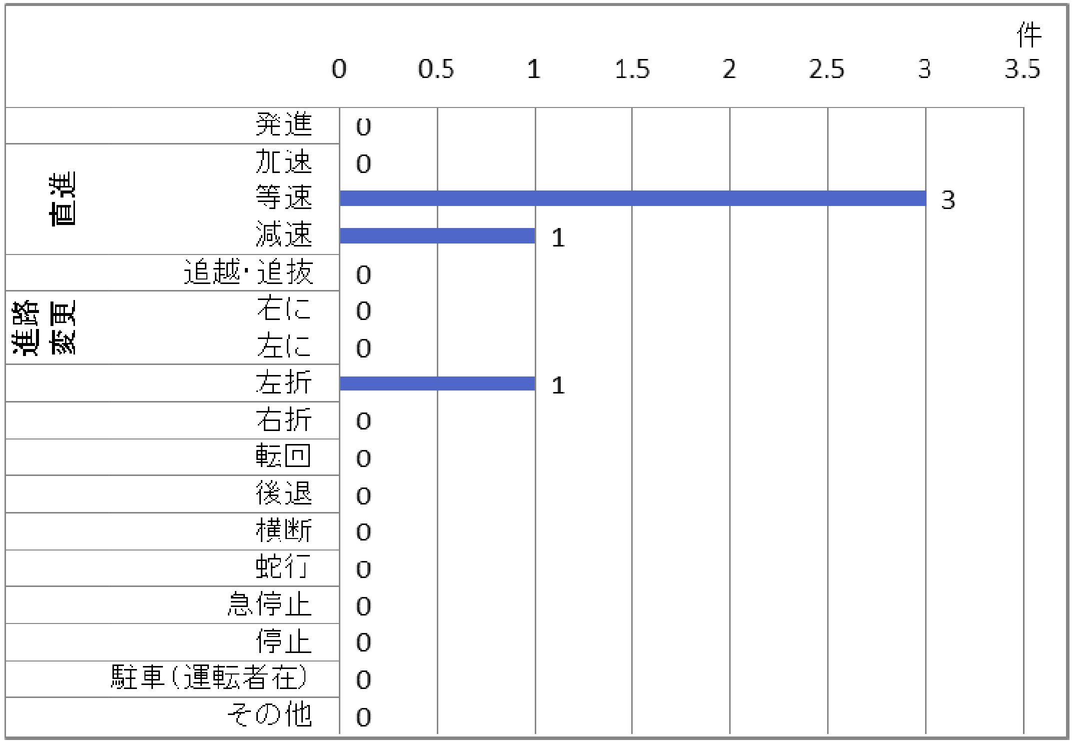
・次いで「左折」4件（25.0%）、「追越・追抜」及び「右折」がそれぞれ１件（6.3%）と続いている。

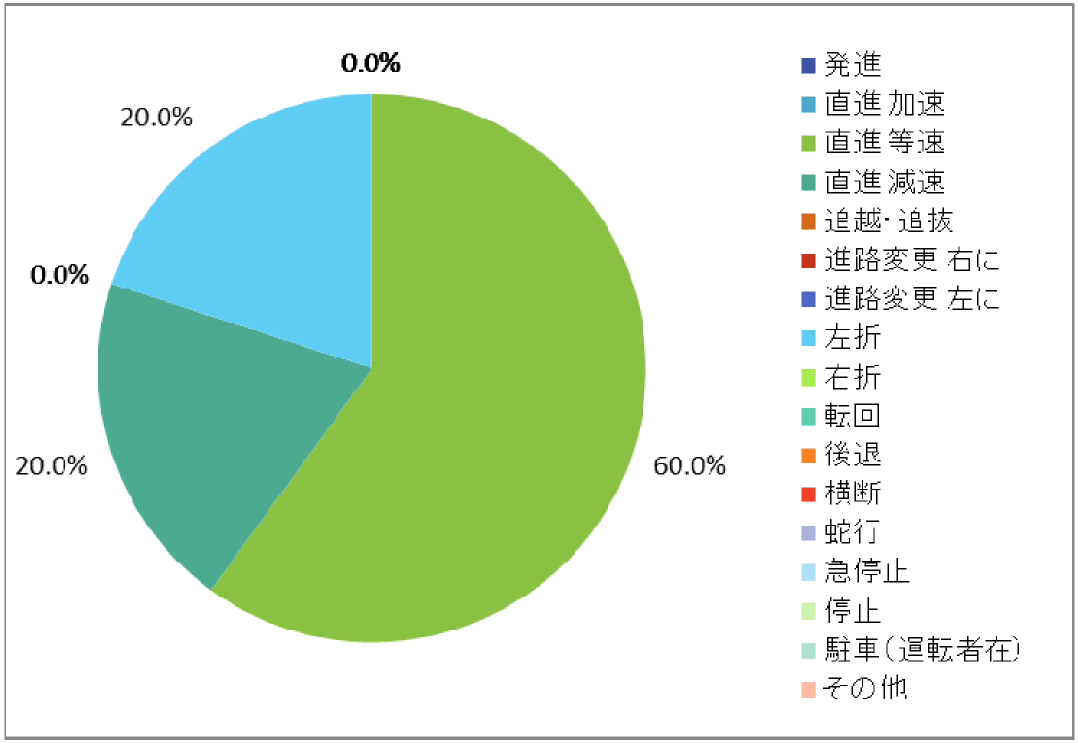




(3)普通

・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、

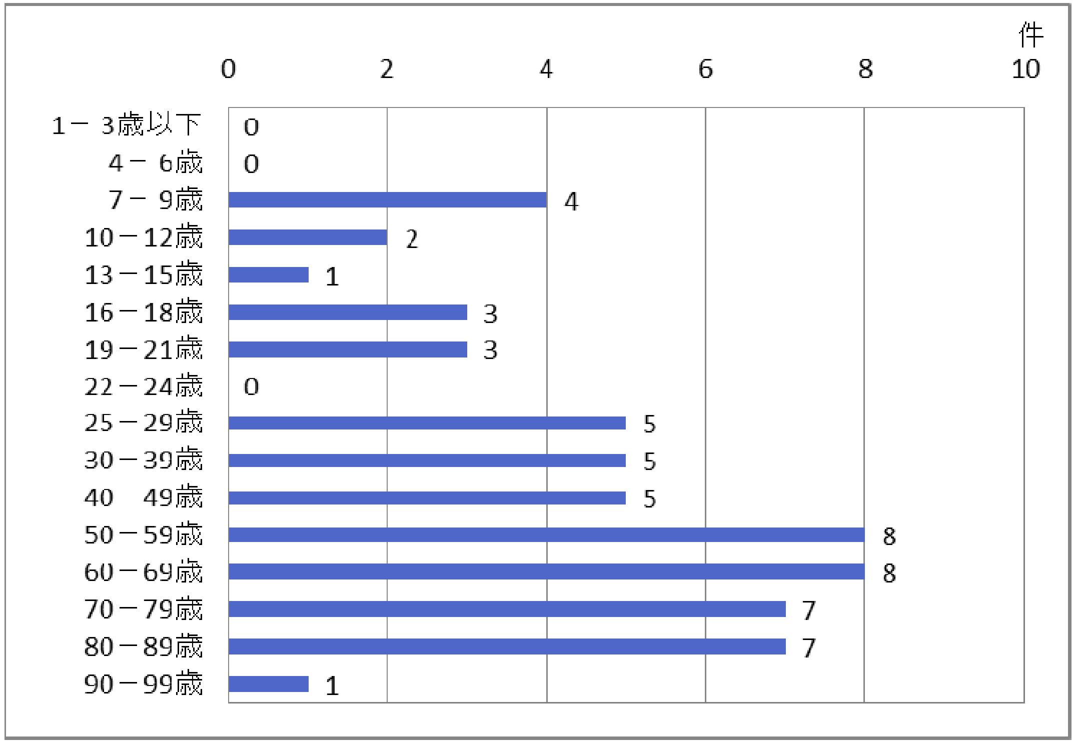


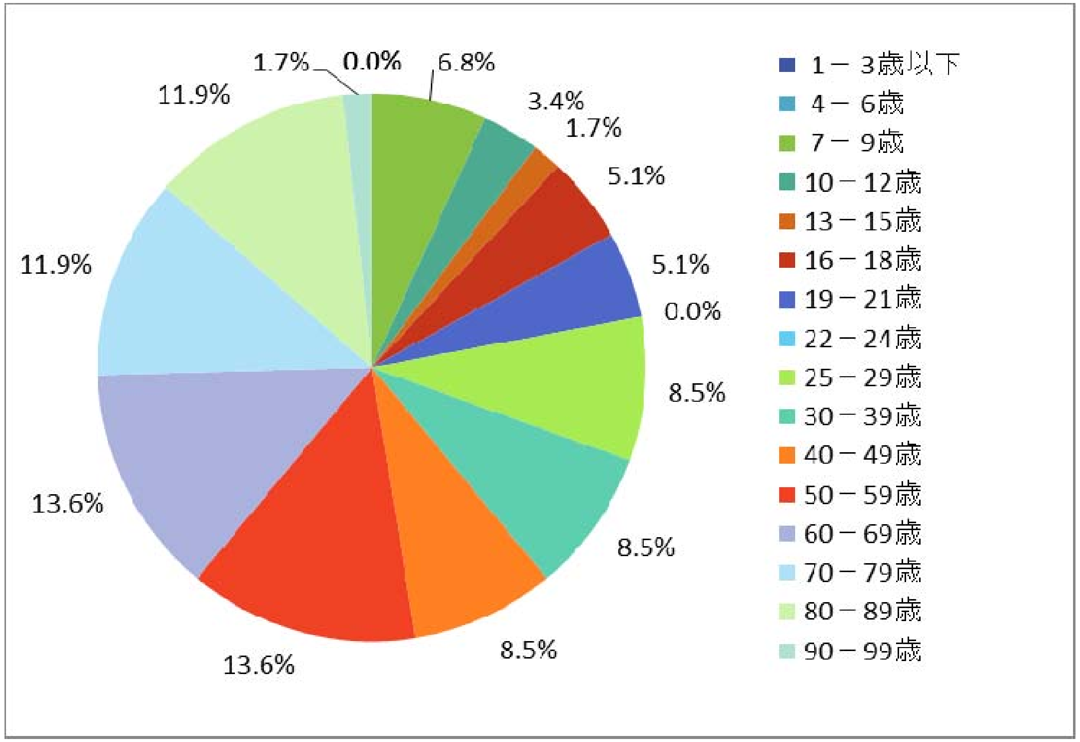


4．自転車運転者の年齢別

・死亡事故件数を自転車運転者の年齢別にみると、「50-59歳」及び「60-69歳」が最も多く、それぞれ8件（13.6%）となっている。

・次いで「70-79歳」及び「80-89歳」がそれぞれ7件（11.9%）、「25-29歳」、「30-39歳」及び「40-49歳」がそれぞれ5件（8.5%）等と続いている。

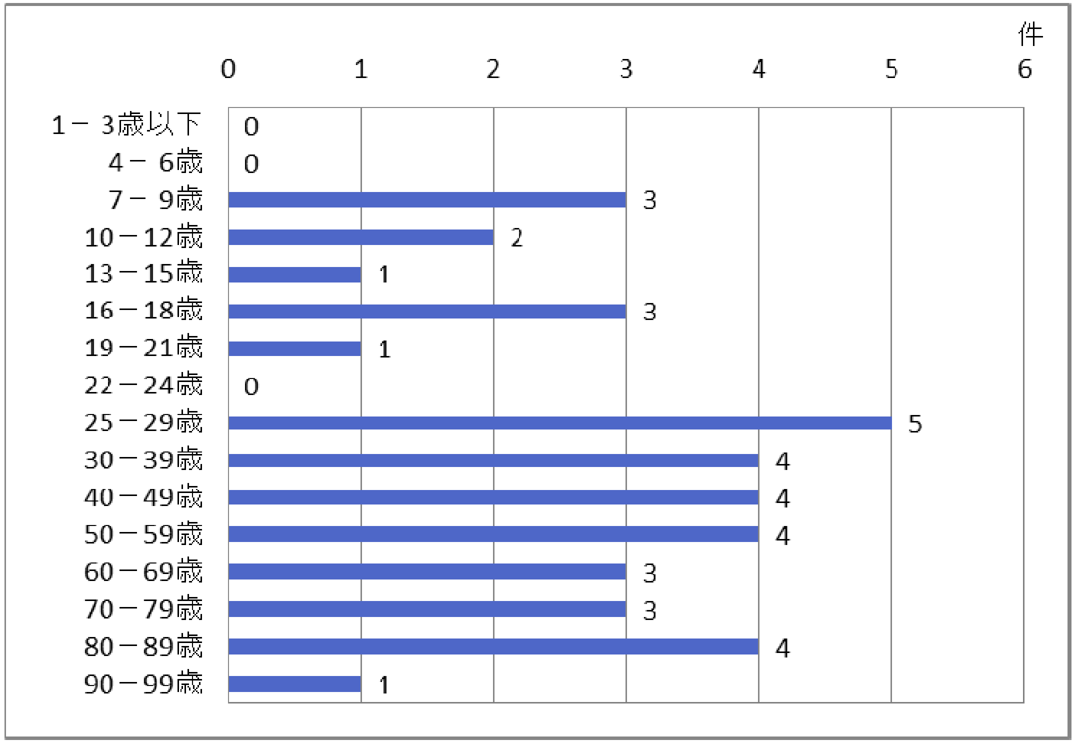


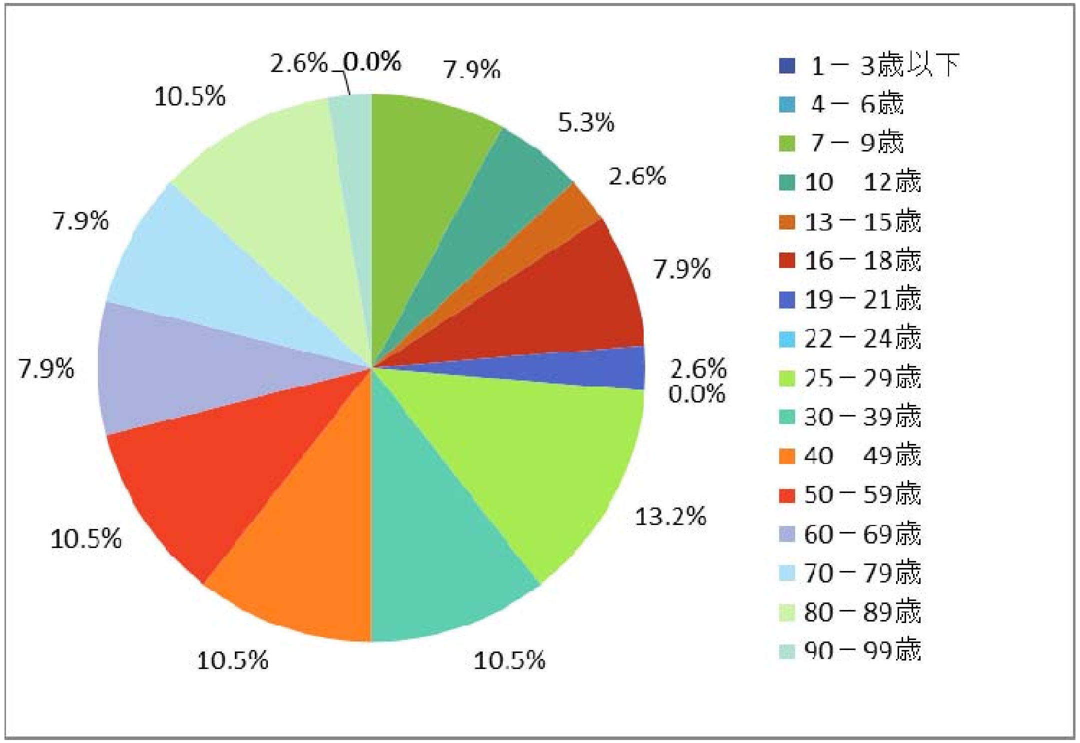


Ⅷ. H27年（1～12月）死亡事故データ（対自転車死亡事故（第1当事者））

（1）大型

・死亡事故件数の自転車運転者の年齢別を車種別にみると、「大型」では「25-29歳」が最も多く5件（13.2%）となっている。
・次いで「30-39歳」、「40-49歳」、「50-59歳」及び「80-89歳」がそれぞれ4件（10.5%）等と続いている。
・21歳までの若年層の全13件の内訳をみると、「大型」10件（76.9%）となっており、大きな割合を占めている。

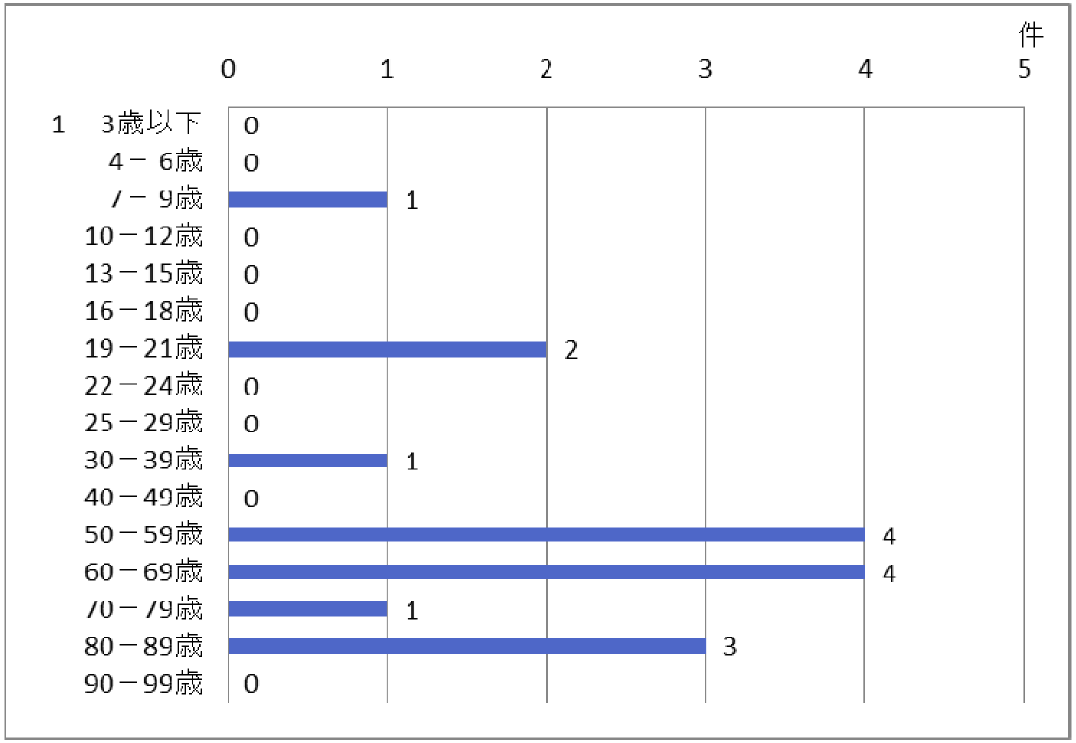


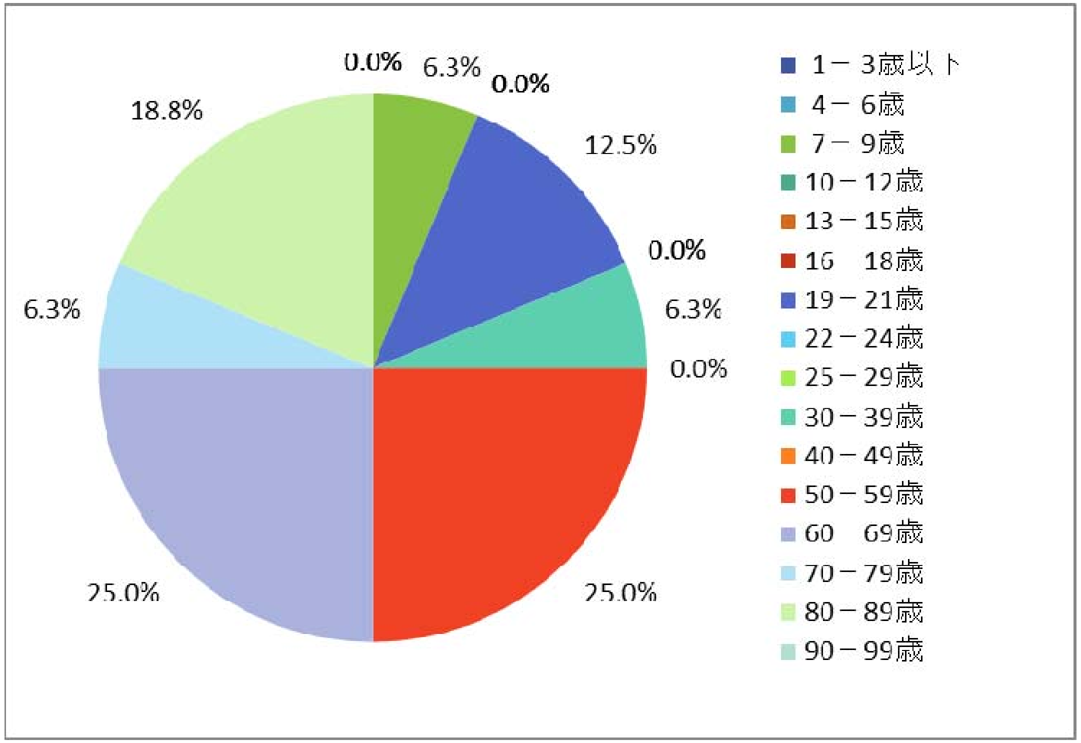


(2)中型

・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」及び「60-69歳」が最も多く、それぞれ4件（25.0%）となっている。

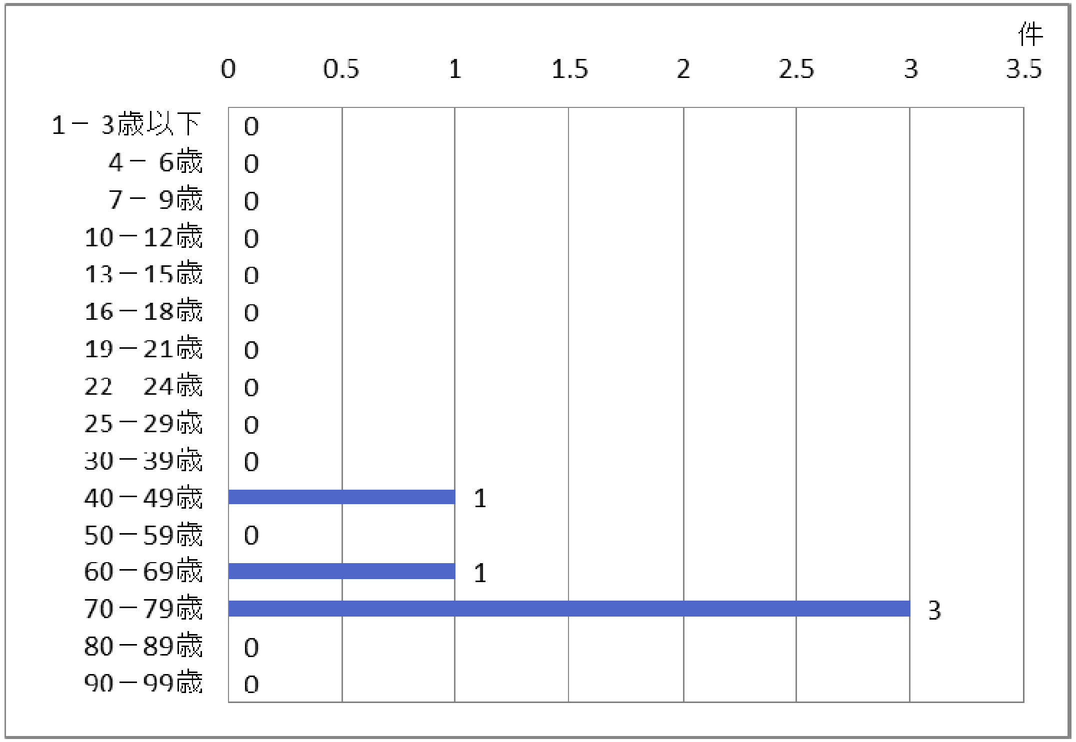
・次いで「80-89歳」3件（18.8%）及び「19-21歳」2件（12.5%）等と続いている。

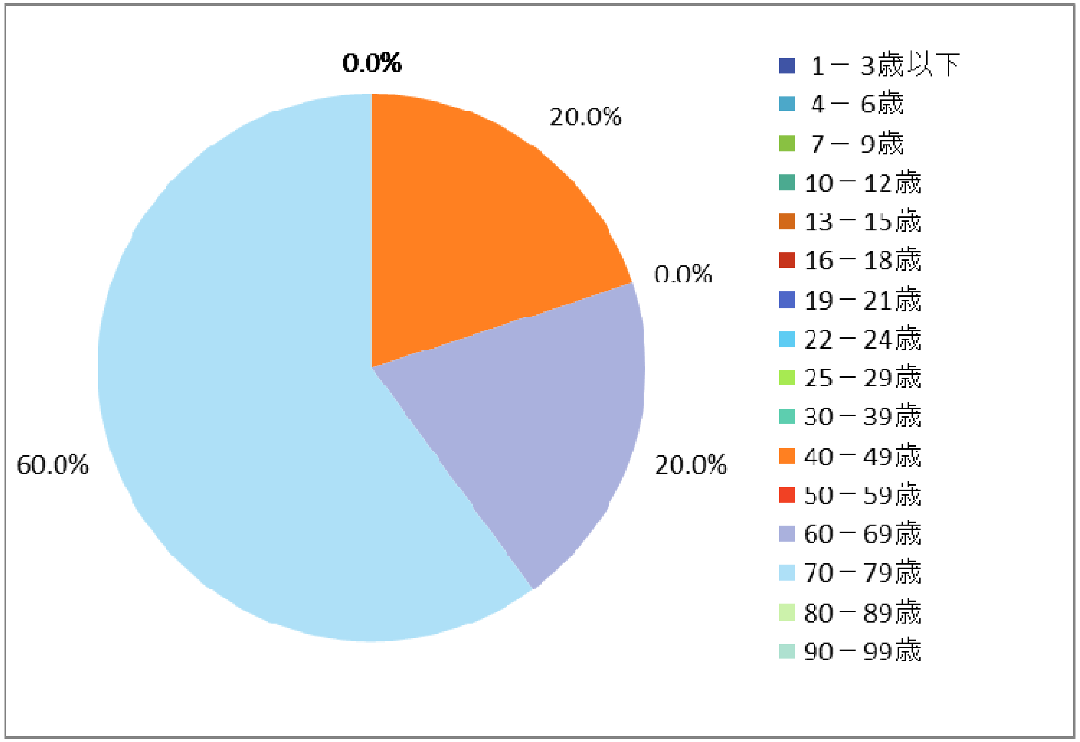




(3)普通

・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。

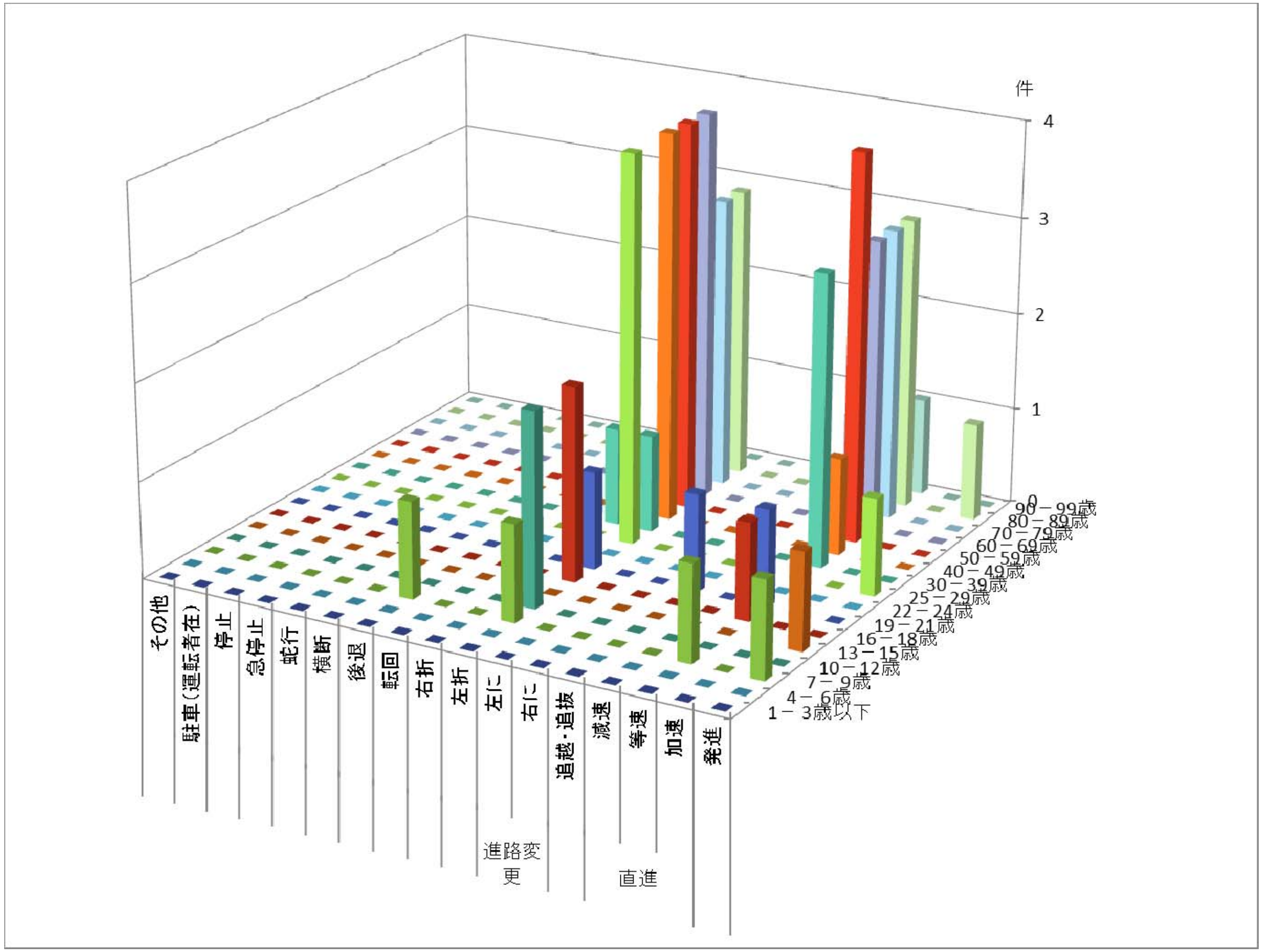




5．事故類型別自転車運転者の年齢別

・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」、「左折」－「25-29歳」、左折」－「40-49歳」、「左折」－「50-59歳」及び「左折」－「60-69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主に30歳代以上となっているが、「左折」は若年から高齢者まで幅広く分布している。

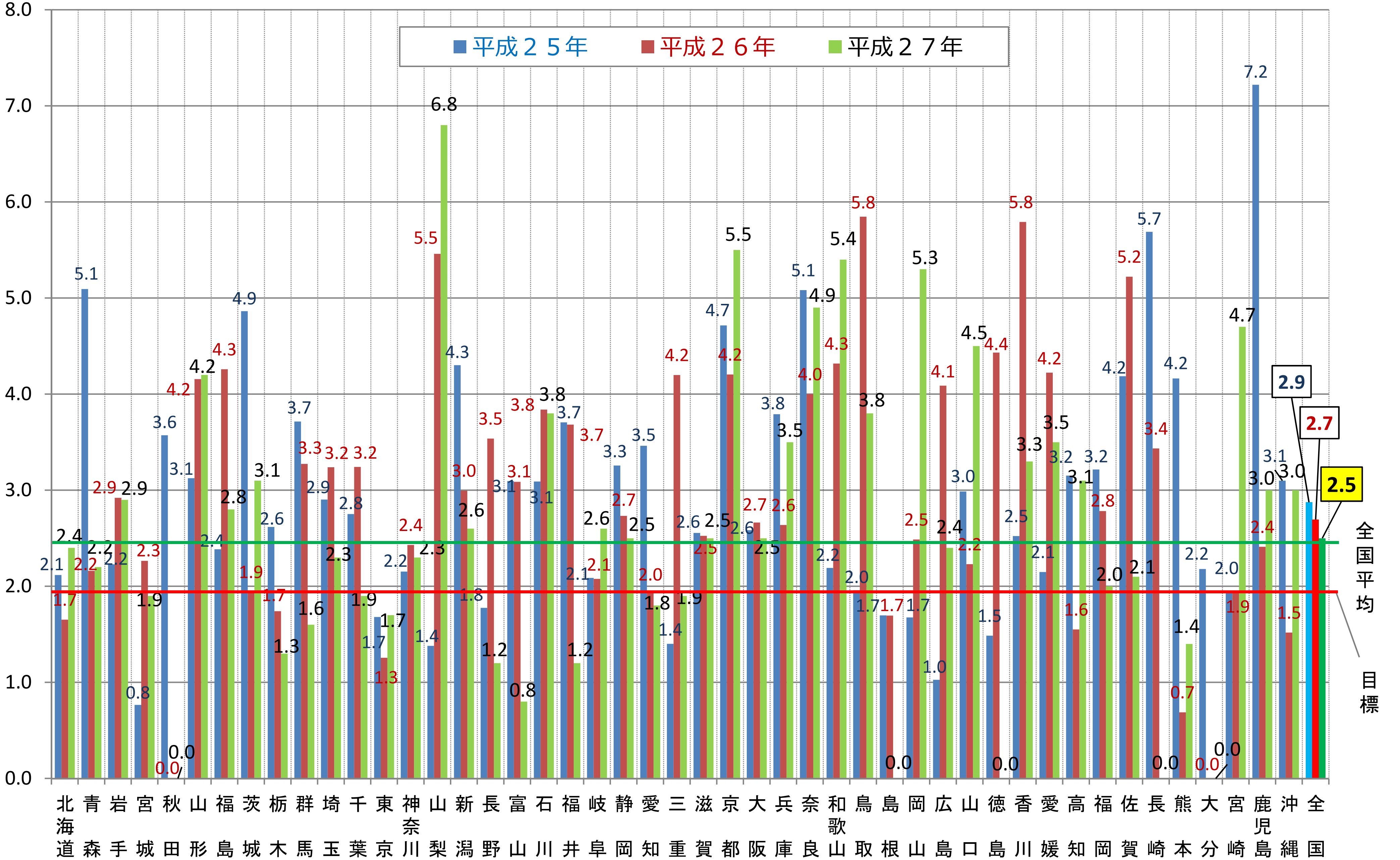


巻末資料　H27年管轄運輸支局（車籍）別の死亡事故データ（1万台当たり）

区分		死亡事故件数 H25	死亡事故件数 H26	死亡事故件数 H27	死亡事故件数 H26比増減	死亡事故件数 率	死者数 H25	死者数 H26	死者数 H27	死者数 H26比増減	死者数 率	車両台数	1万台当たり死亡事故件数	
北海道	札幌	5	9	9	0	0%	5	10	9	△ 1	-10%			
	函館	4	1	4	3	300%	5	1	4	3	300%			
	室蘭	0	0	1	1	0%	0	0	1	1	0%			
	帯広	1	1	0	△ 1	-100%	1	1	0	△ 1	-100%			
	釧路	2	0	1	1	0%	2	0	1	1	0%			
	北見	1	0	0	0	0%	1	0	0	0	0%			
	旭川	1	0	1	1	0%	1	0	1	1	0%			
	小計	14	11	16	5	45%	15	12	16	4	33%	66,847	2.4	↑
東北	宮城	2	6	5	△ 1	-17%	2	7	5	△ 2	-29%	26,686	1.9	↓
	福島	5	9	6	△ 3	-33%	5	9	6	△ 3	-33%	21,206	2.8	↓
	岩手	3	4	4	0	0%	4	5	5	0	0%	13,907	2.9	―
	青森	7	3	3	0	0%	7	3	3	0	0%	13,856	2.2	―
	山形	3	4	4	0	0%	3	4	4	0	0%	9,571	4.2	―
	秋田	3	0	0	0	0%	3	0	0	0	0%	8,356	0.0	―
	小計	23	26	22	△ 4	-15%	24	28	23	△ 5	-18%	93,582	2.4	↓
北陸・信越	新潟	10	7	6	△ 1	-14%	10	8	7	△ 1	-13%	23,286	2.6	↓
	長野	3	6	2	△ 4	-67%	3	6	2	△ 4	-67%	17,126	1.2	↓
	石川	4	5	5	0	0%	4	5	5	0	0%	13,034	3.8	―
	富山	4	4	1	△ 3	-75%	4	4	1	△ 3	-75%	12,927	0.8	↓
	小計	21	22	14	△ 8	-36%	21	23	15	△ 8	-35%	66,373	2.1	↓
関東	東京	16	12	16	4	33%	17	12	16	4	33%	95,264	1.7	↑
	神奈川	14	16	15	△ 1	-6%	14	16	15	△ 1	-6%	66,117	2.3	↓
	千葉	16	19	11	△ 8	-42%	16	20	11	△ 9	-45%	59,178	1.9	↓
	埼玉	23	26	19	△ 7	-27%	25	26	19	△ 7	-27%	81,554	2.3	↓
	茨城	20	8	13	5	63%	20	8	13	5	63%	41,516	3.1	↑
	群馬	9	8	4	△ 4	-50%	9	8	4	△ 4	-50%	24,247	1.6	↓
	栃木	6	4	3	△ 1	-25%	6	4	3	△ 1	-25%	23,095	1.3	↓
	山梨	1	4	5	1	25%	1	4	5	1	25%	7,374	6.8	↑
	小計	105	97	86	△ 11	-11%	108	98	86	△ 12	-12%	398,345	2.2	↓
中部	愛知	28	16	15	△ 1	-6%	29	17	15	△ 2	-12%	82,455	1.8	↓
	静岡	13	11	10	△ 1	-9%	14	12	10	△ 2	-17%	40,352	2.5	↓
	岐阜	4	4	5	1	25%	4	4	5	1	25%	19,171	2.6	↑
	三重	3	9	4	△ 5	-56%	3	9	4	△ 5	-56%	21,491	1.9	↓
	福井	3	3	1	△ 2	-67%	3	3	1	△ 2	-67%	8,171	1.2	↓
	小計	51	43	35	△ 8	-19%	53	45	35	△ 10	-22%	171,640	2.0	↓
近畿	大阪	23	24	23	△ 1	-4%	27	25	23	△ 2	-8%	91,016	2.5	↓
	京都	10	9	12	3	33%	10	9	12	3	33%	21,650	5.5	↑
	兵庫	17	12	16	4	33%	17	12	16	4	33%	45,978	3.5	↑
	滋賀	3	3	3	0	0%	4	3	3	0	0%	11,898	2.5	―
	奈良	5	4	5	1	25%	5	4	5	1	25%	10,119	4.9	↑
	和歌山	2	4	5	1	25%	2	4	5	1	25%	9,327	5.4	↑
	小計	60	56	64	8	14%	65	57	64	7	12%	189,988	3.4	↑
中国	広島	3	12	7	△ 5	-42%	3	12	7	△ 5	-42%	29,447	2.4	↓
	鳥取	1	3	2	△ 1	-33%	1	3	2	△ 1	-33%	5,196	3.8	↓
	島根	1	1	0	△ 1	-100%	1	1	0	△ 1	-100%	5,836	0.0	↓
	岡山	4	6	13	7	117%	4	6	13	7	117%	24,364	5.3	↑
	山口	4	3	6	3	100%	4	3	6	3	100%	13,473	4.5	↑
	小計	13	25	28	3	12%	13	25	28	3	12%	78,316	3.6	↑
四国	香川	3	7	4	△ 3	-43%	3	7	4	△ 3	-43%	12,210	3.3	↓
	徳島	1	3	0	△ 3	-100%	1	3	0	△ 3	-100%	6,797	0.0	↓
	愛媛	3	6	5	△ 1	-17%	4	6	5	△ 1	-17%	14,267	3.5	↓
	高知	2	1	2	1	100%	2	1	2	1	100%	6,530	3.1	↑
	小計	9	17	11	△ 6	-35%	10	17	11	△ 6	-35%	39,804	2.8	↓
九州	福岡	16	14	10	△ 4	-29%	16	14	11	△ 3	-21%	50,570	2.0	↓
	佐賀	4	5	2	△ 3	-60%	4	5	2	△ 3	-60%	9,715	2.1	↓
	長崎	5	3	0	△ 3	-100%	5	3	0	△ 3	-100%	8,596	0.0	↓
	熊本	6	1	2	1	100%	7	1	2	1	100%	14,768	1.4	↑
	大分	2	0	0	0	0%	2	0	0	0	0%	9,368	0.0	―
	宮崎	2	2	5	3	150%	2	2	6	4	200%	10,585	4.7	↑
	鹿児島	12	4	5	1	25%	13	4	5	1	25%	16,512	3.0	↑
	小計	47	29	24	△ 5	-17%	49	29	26	△ 3	-10%	120,114	2.0	↓
沖縄		2	1	2	1	100%	2	3	2	△ 1	-33%	6,749	3.0	↑
不明		4	3	6	3	100%	4	3	6	3	100%			
合計		349	330	308	△ 22	-7%	364	340	312	△ 28	-8%	1,231,758	2.5	↓

※死亡事故件数は事業用貨物自動車が第一当事者となるものであり、軽自動車によるものを除く　出典：(公財)交通事故総合分析センター
※車両台数はトレーラ及び軽自動車を除く営業用貨物自動車の保有台数（H27年3月末現在）　出典：（一財）自動車検査登録情報協会

巻末資料　事業用トラック1万台当たりの死亡事故件数推移



※死亡事故件数は事業用貨物自動車が第一当事者となるものであり、軽自動車によるものを除く　　出典：(公財)交通事故総合分析センター
※車両台数はトレーラ及び軽自動車を除く営業用貨物自動車の保有台数（H27年3月末現在）　　出典：（一財）自動車検査登録情報協会