

# 平成25年の交通事故統計分析結果

2015年2月



公益社団法人

全日本トラック協会

Japan Trucking Association

# I. 調査の目的等

## 1. 調査の目的

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

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

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

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

ここで取りまとめた交通事故統計分析結果は、警察庁が公表する平成25年の全国の交通事故統計データ※1を元に、車籍別、都道府県別、車両総重量別等多角的な視点から交通事故分析が行えるよう新たな統計分析手法を採用している。

※1 『出所) 公益財団法人交通事故総合分析センター』

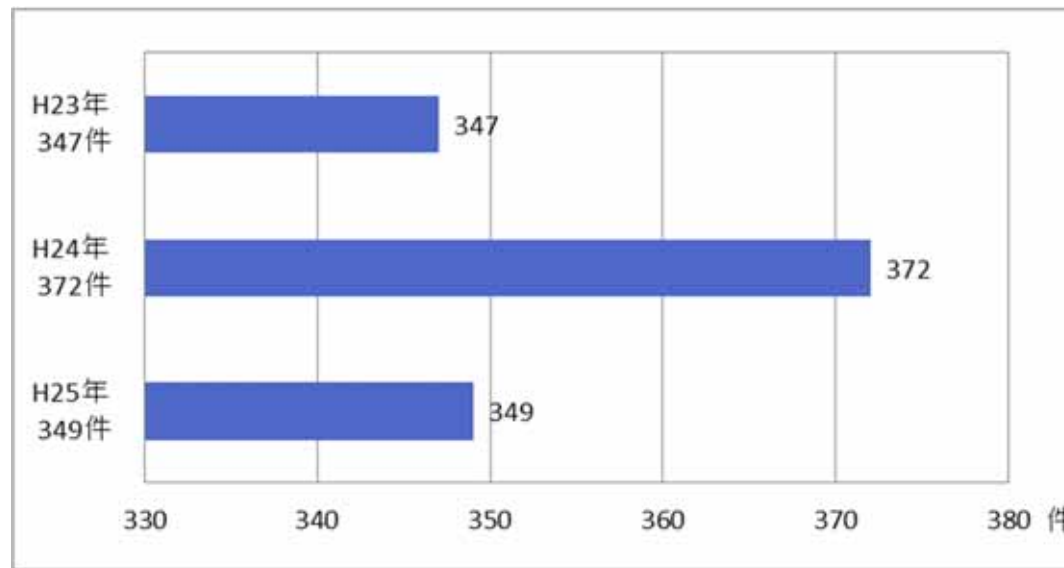
## 2. データの概要

調査対象 : 交通事故統計 (H23~H25年) のうち事業用貨物自動車第1当事者となった死亡事故

## Ⅱ. 死亡事故データの傾向

### 1. 事故件数

・ H25年の死亡事故件数は349件で、H24年（対前年）より△23件減少、H23年より+ 2件増加している。

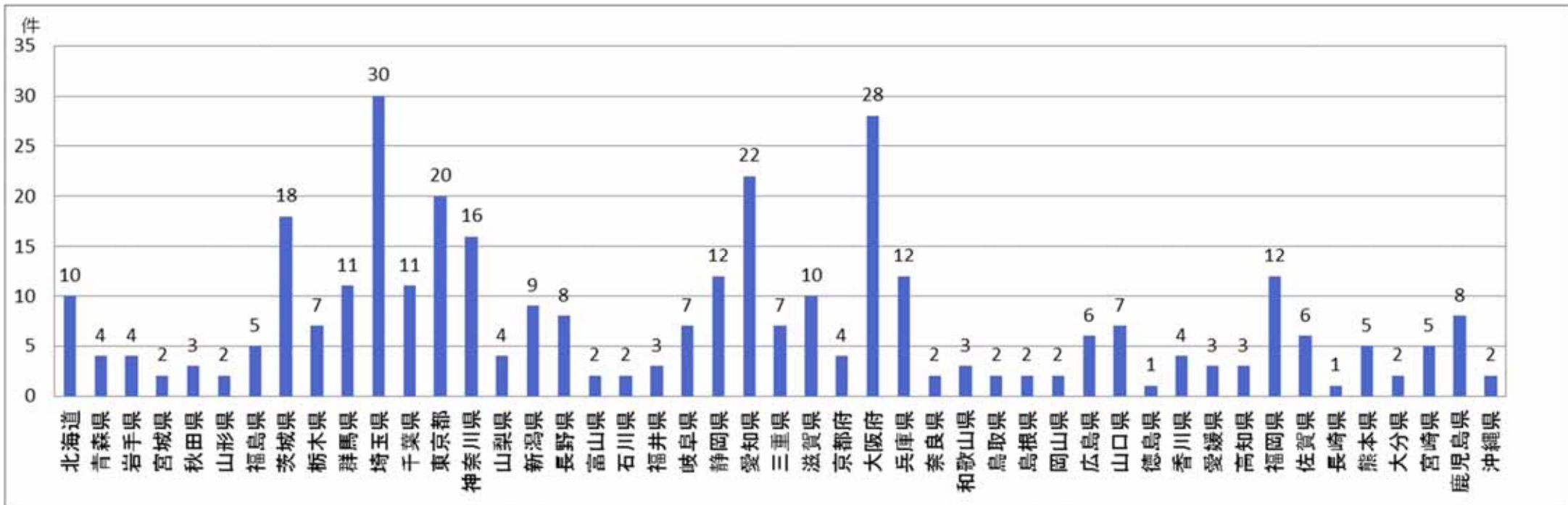


## Ⅱ. 死亡事故データの傾向

### 2. 発生地別

- ・H25年の発生地別死亡事故件数の多い県をみると、「埼玉県」が最も多く30件、次いで「大阪府」28件、「愛知県」22件及び「東京都」20件等と続いている。
- ・H25年の発生地別死亡事故件数の多いトップ10について、H23年比をみると、「埼玉県」、「大阪府」、「愛知県」、「茨城県」及び「群馬県」が増加している。

発生地	H23	H24	H25	H24年比
1 埼玉	26	29	30	1.03
2 大阪	21	27	28	1.04
3 愛知	25	14	22	1.57
4 東京	21	24	20	0.83
5 茨城	9	15	18	1.20
6 神奈川	9	19	16	0.84
7 静岡	13	14	12	0.86
8 兵庫	16	14	12	0.86
9 福岡	12	14	12	0.86
10 群馬	11	5	11	2.20

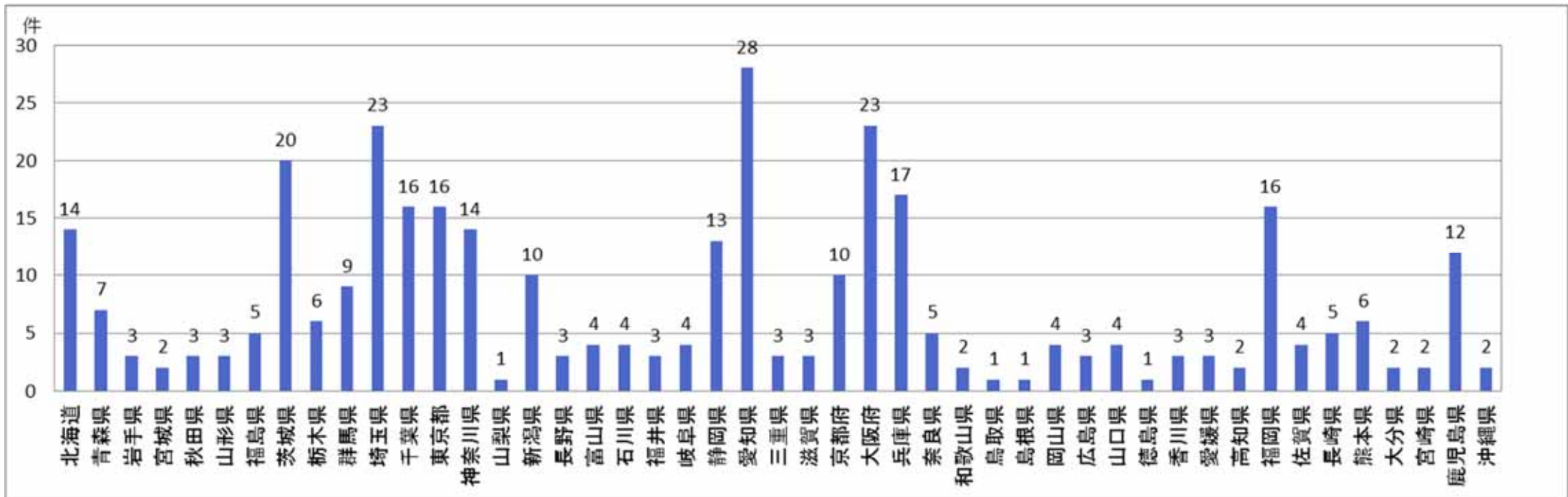


## Ⅱ. 死亡事故データの傾向

### 3. 車籍別

- ・H25年の車籍別死亡事故件数の多い県をみると、「愛知県」が最も多く28件、次いで「埼玉県」及び「大阪府」がそれぞれ23件、「茨城県」20件、「兵庫県」17件等と続いている。
- ・H25年の発生地別死亡事故件数の多いトップ10について、H23年比をみると、「愛知県」、「茨城県」、「兵庫県」及び「千葉県」が増加している。

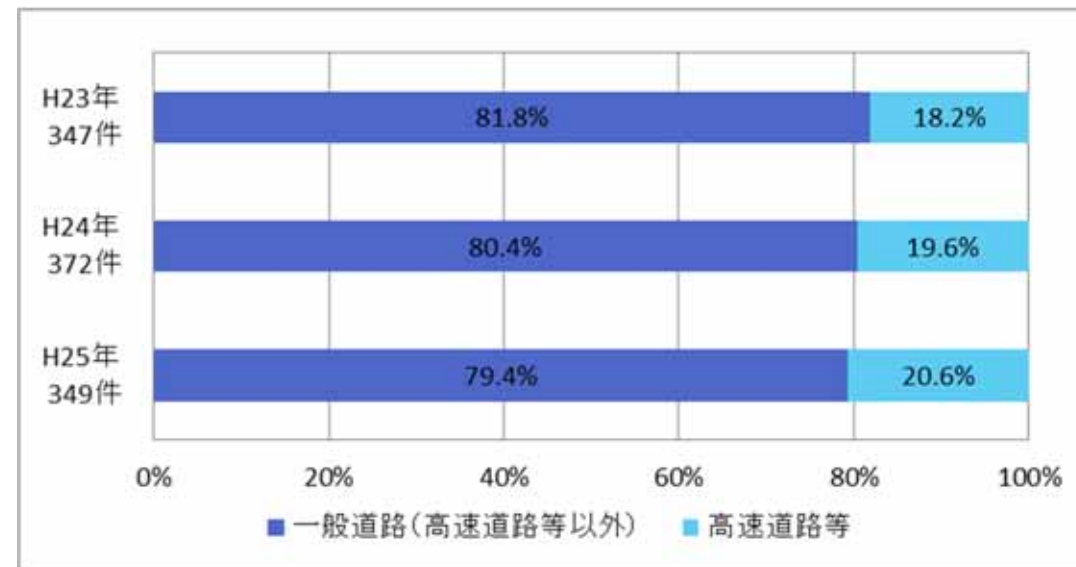
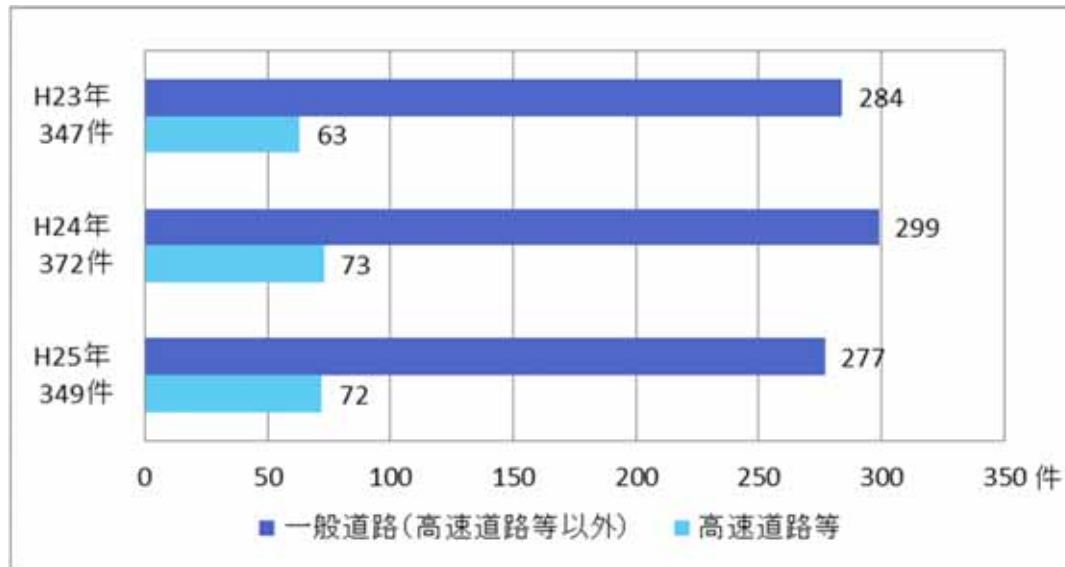
車籍	H23	H24	H25	H24年比
1 愛知	30	10	28	2.80
2 埼玉	34	27	23	0.85
3 大阪	23	30	23	0.77
4 茨城	9	13	20	1.54
5 兵庫	12	14	17	1.21
6 東京	11	18	16	0.89
7 千葉	17	11	16	1.45
8 福岡	17	24	16	0.67
9 北海道	13	17	14	0.82
10 神奈川	8	15	14	0.93



## Ⅱ. 死亡事故データの傾向

### 4. 道路区分別

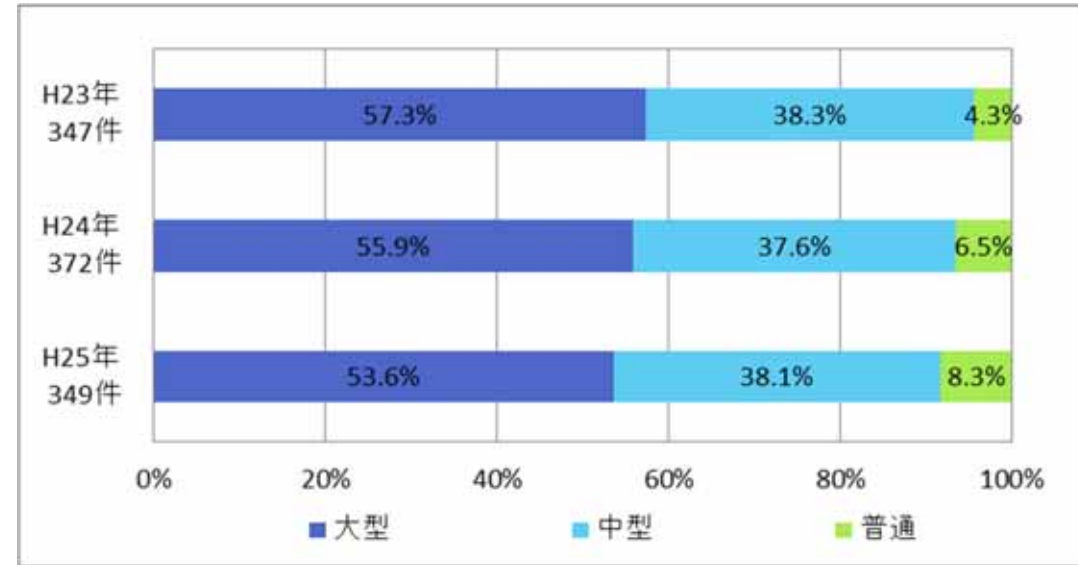
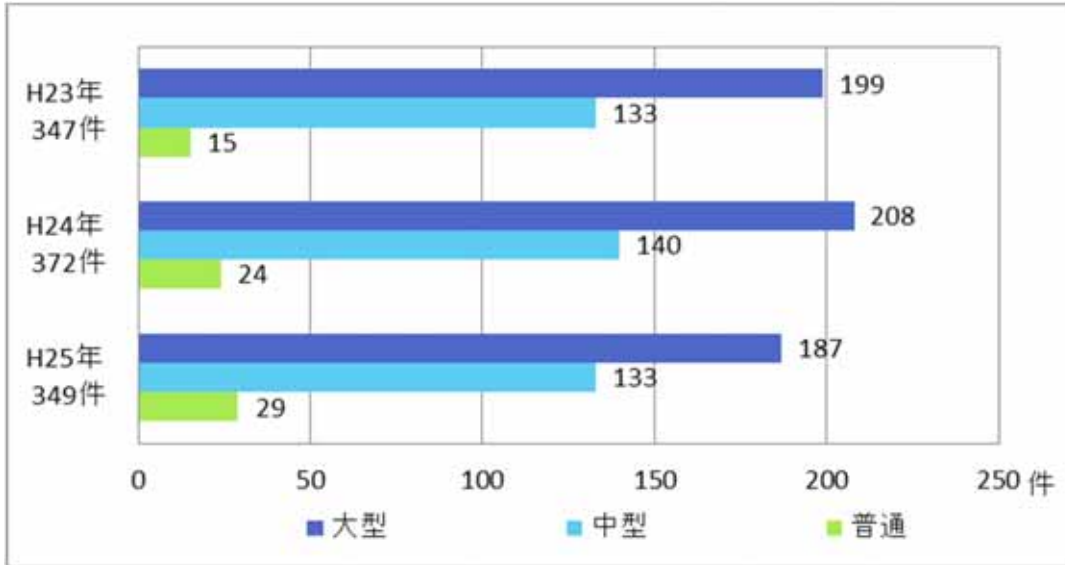
- ・ H23～H25年の傾向をみると、いずれの年も「一般道路（高速道路等以外）」が多く、概ね8割程度となっている。
- ・ 「一般道路（高速道路等以外）」の死亡事故割合が若干下がっている傾向にある。



## Ⅱ. 死亡事故データの傾向

### 5. 車両区分別

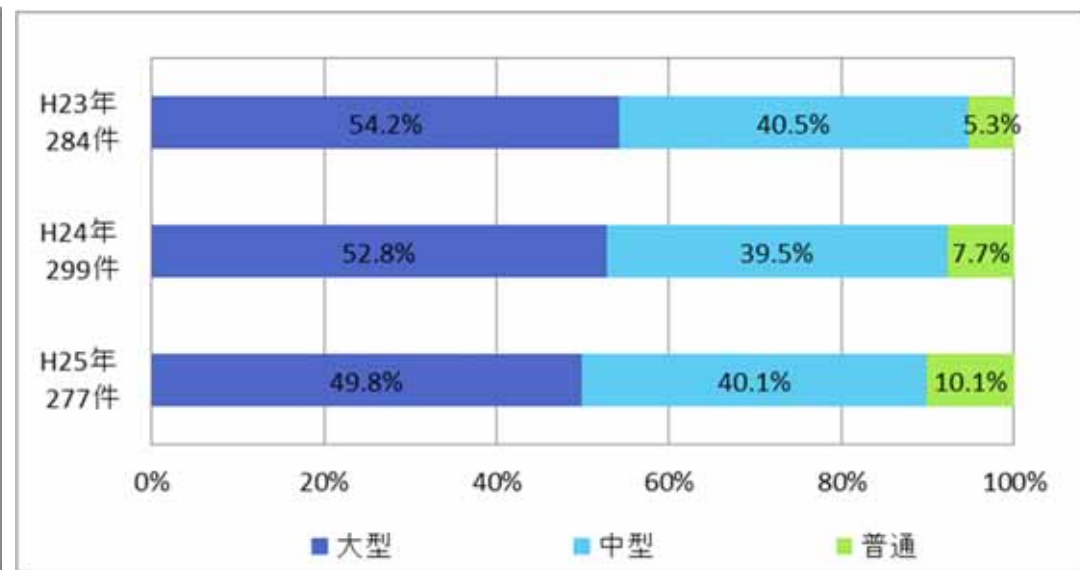
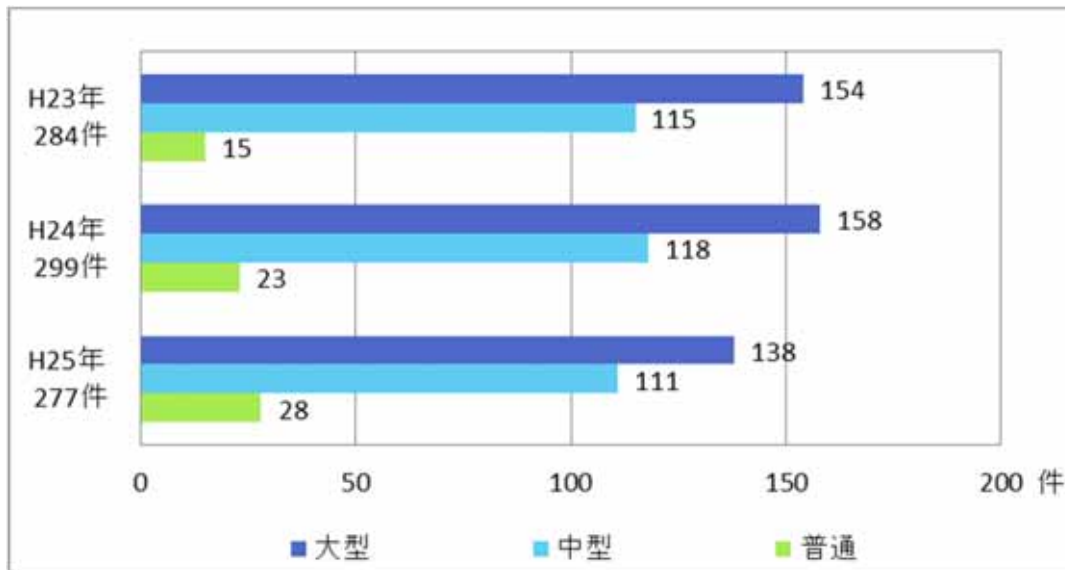
- ・ H23年～H25年の傾向をみると、いずれの年も「大型」が多く、概ね5～6割程度を占めている。
- ・ 次いで、「中型」が3～4割程度と続いている。
- ・ 「普通」の件数が増加傾向にある。



## Ⅱ. 死亡事故データの傾向

### (1) 一般道路上での車両区分

- H23年～H25年の傾向をみると、いずれの年も「大型」が多く、概ね5割程度を占めている。
- 「大型」及び「中型」H23からH24にかけて増加したものの、H24年からH25年にかけては減少に転じている。
- H25年まで「普通」の件数が増加傾向にあったがH25年は△1.5%減少している。

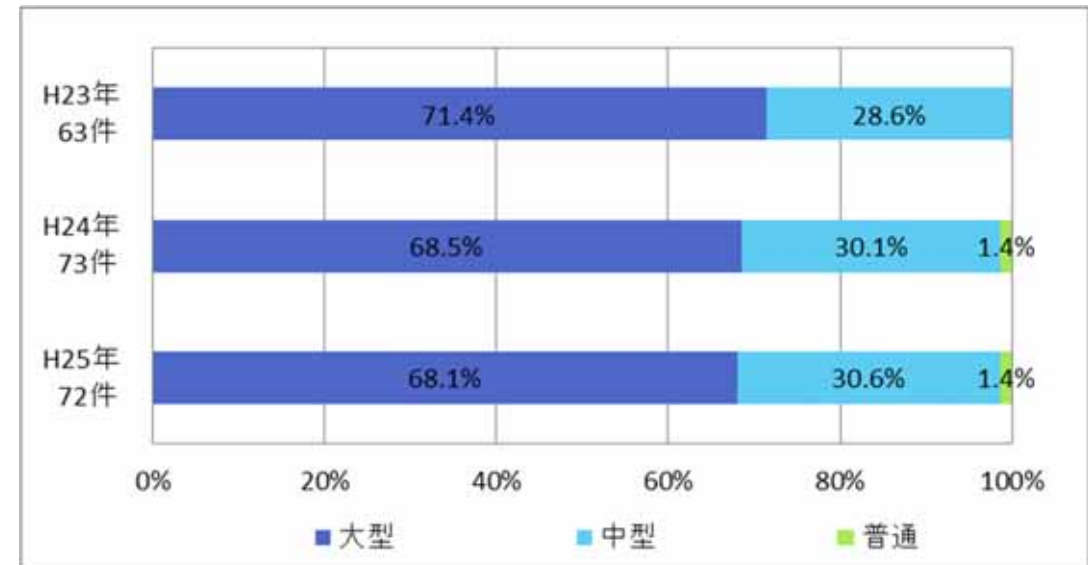
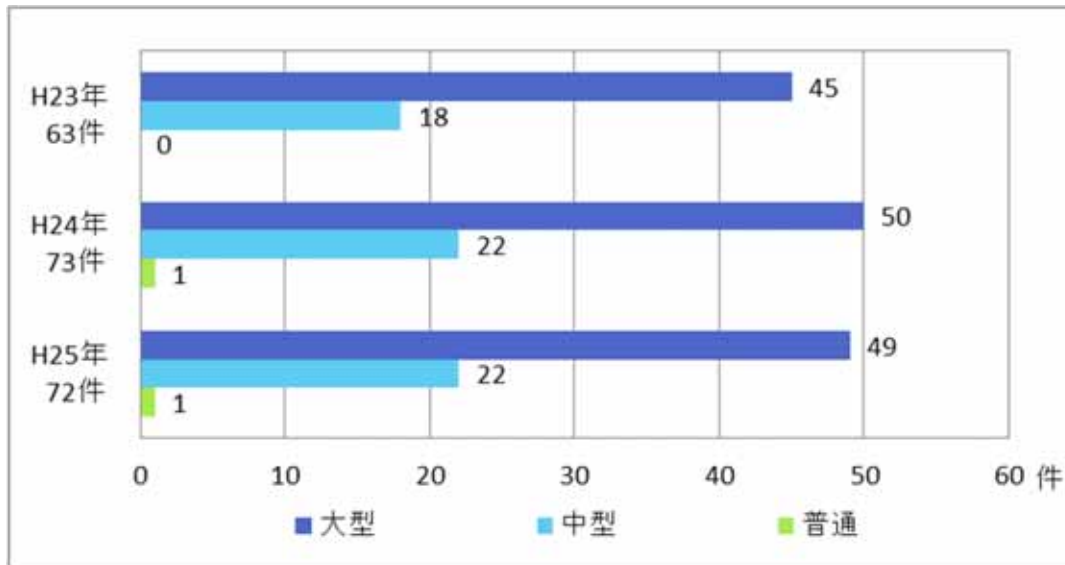




## Ⅱ. 死亡事故データの傾向

### (2) 高速道路上での車両区分

- H23年～H25年の傾向をみると、いずれの年も「大型」が多く、概ね7割程度を占めている。
- 「大型」及び「中型」の件数はH23年からH24年にかけて増加し、H25年はそのまま高止まりしている。

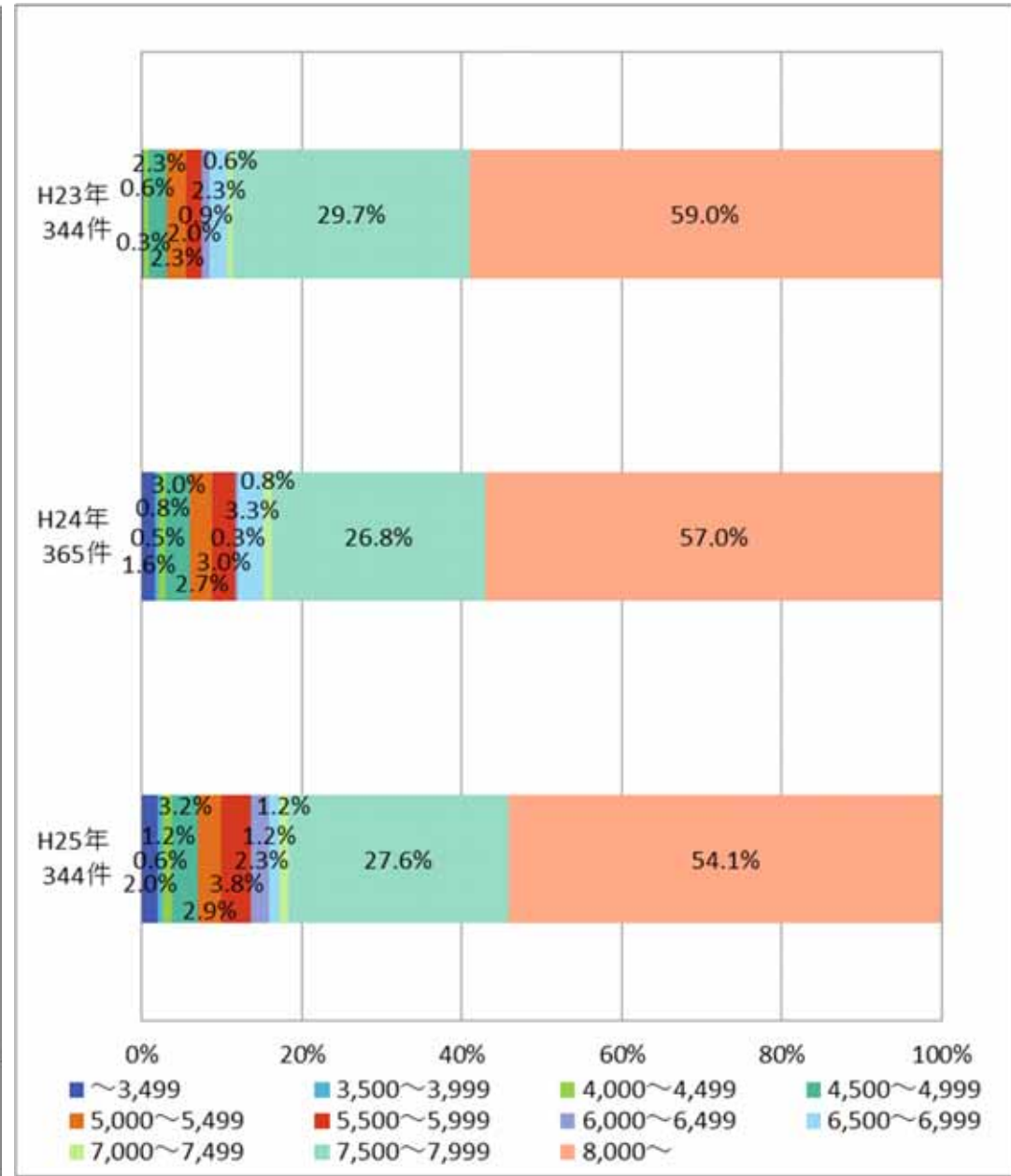
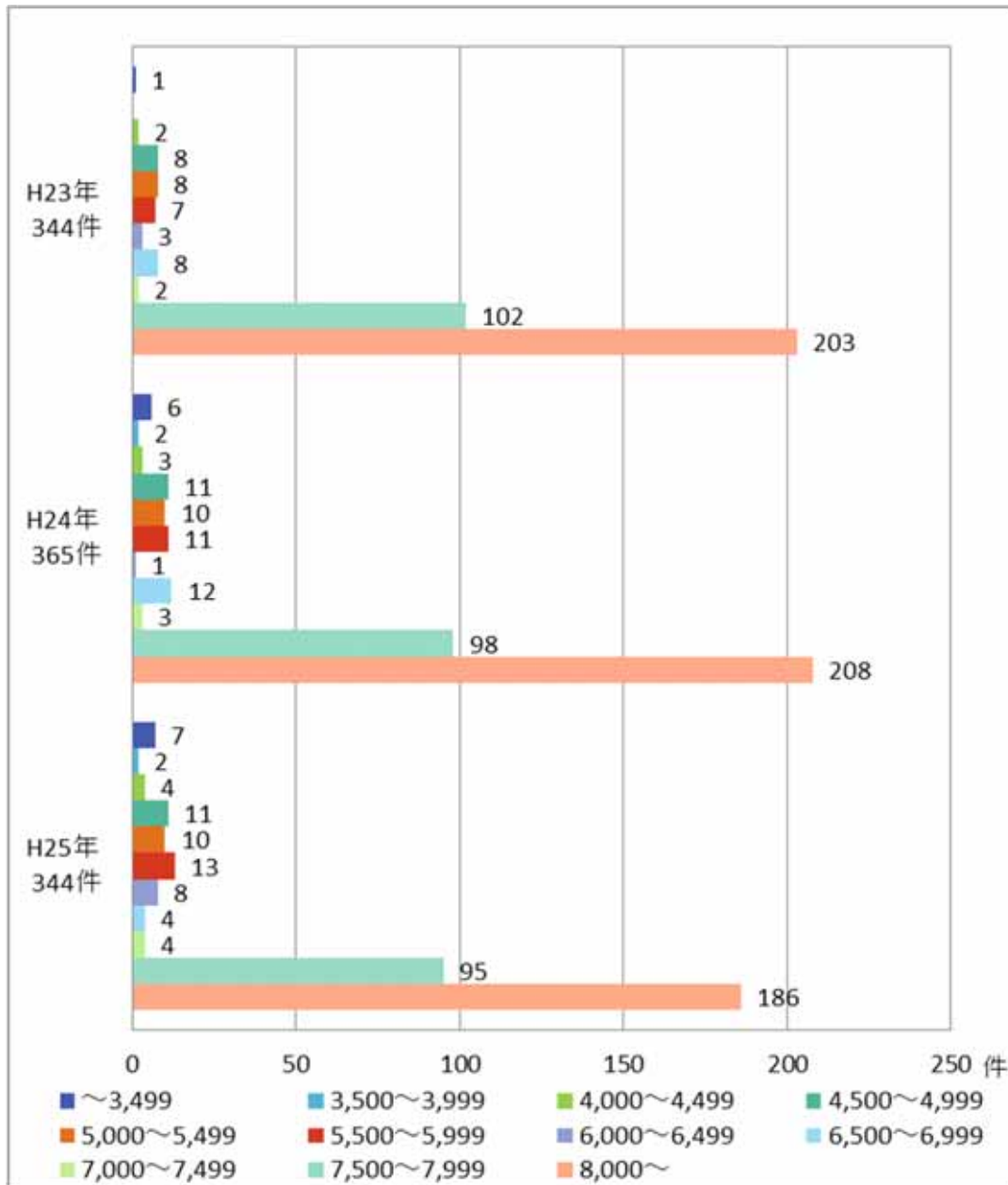


## Ⅱ. 死亡事故データの傾向

### 6. 車両総重量別

- ・ H23年～H25年の傾向をみると、いずれの年も「8,000～」が多く、5割以上を占めている。
- ・ 次いで、「7,500～7,999」が3割程度を占めている。
- ・ 「8,000～」の事故件数を対前年比で見ると△22件減少、「7,500～7,999」は△3件減少している。

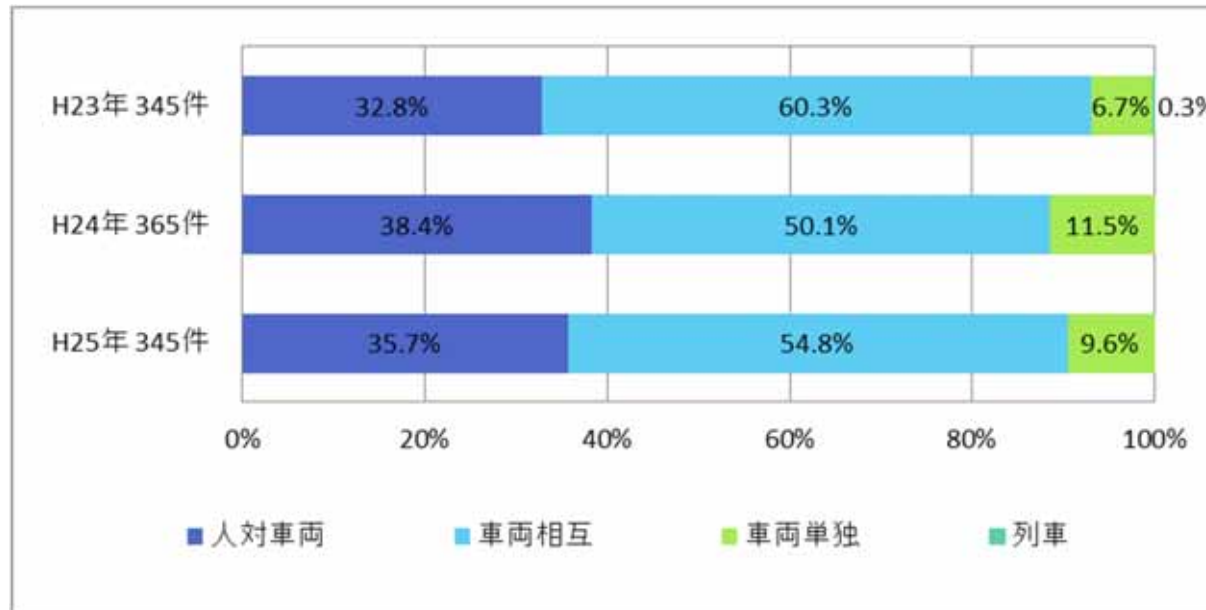
## Ⅱ. 死亡事故データの傾向



## Ⅱ. 死亡事故データの傾向

### 7. 事故類型別

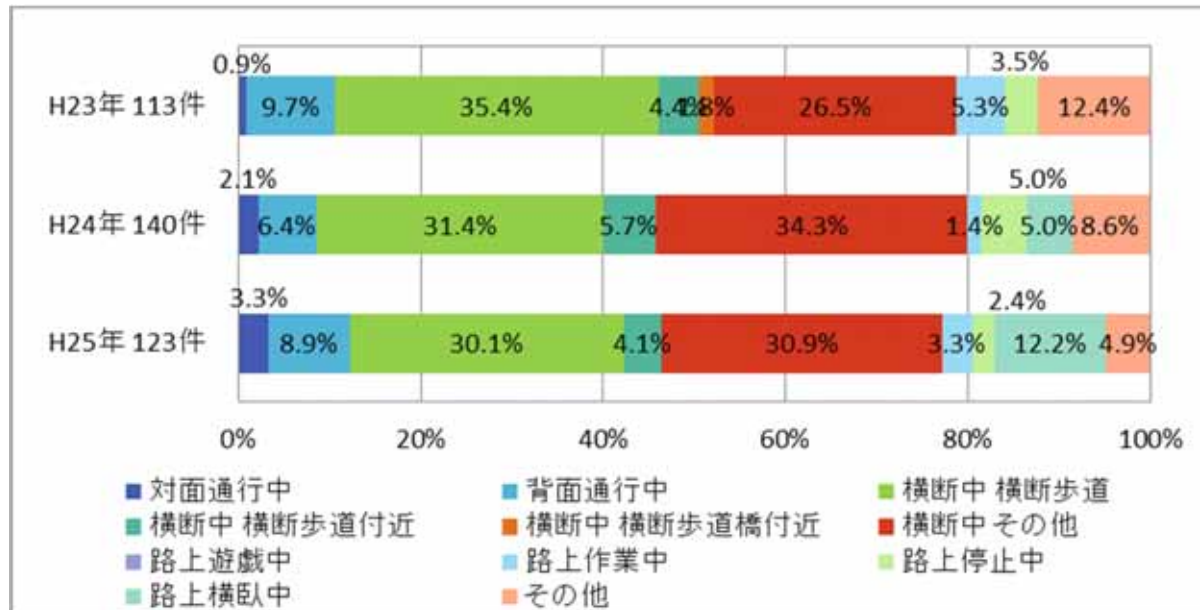
- ・ H23年～H25年の傾向をみると、いずれの年も「車両相互」が多く、5割以上を占めている。
- ・ 各年の事故類型区分の構成比に大きな違いは見られない。



## Ⅱ. 死亡事故データの傾向

### (1) 人対車両

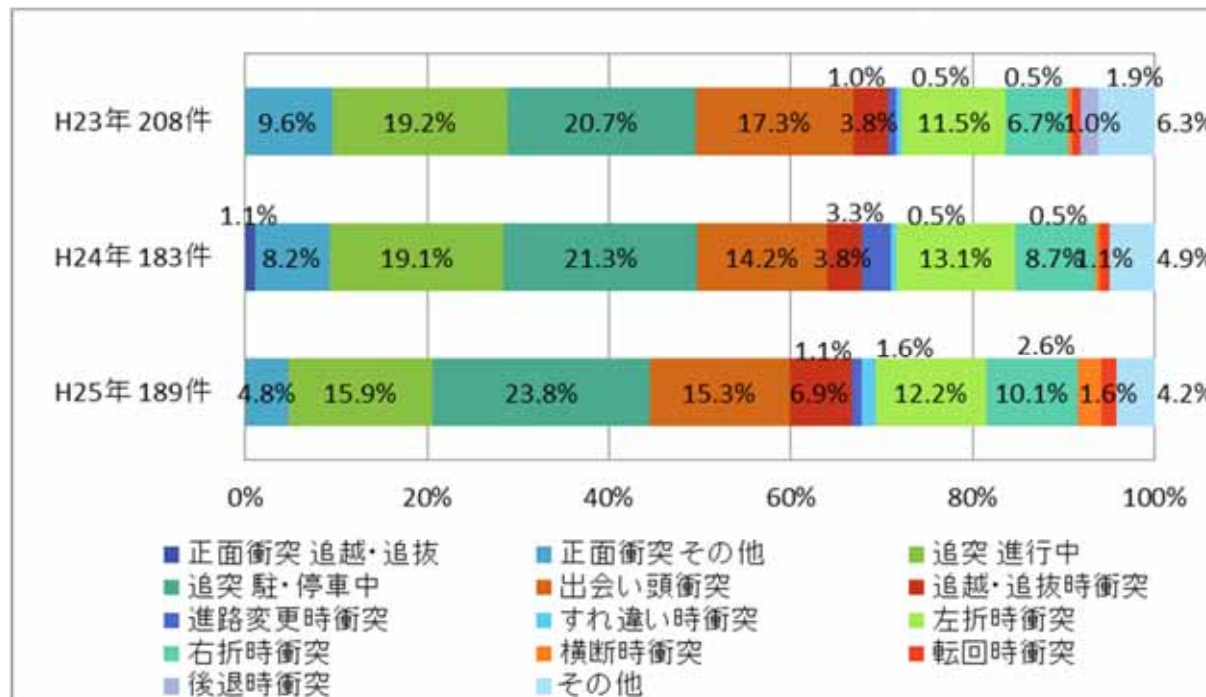
- ・ H23年～H25年の傾向をみると、いずれの年も「横断中 横断歩道」及び「横断中 その他」が多く、両者で概ね6割程度を占めている。
- ・ 各年の人対車両区分の構成比に大きな違いは見られないが、「路上横臥中」の割合が増加傾向にある。



## Ⅱ. 死亡事故データの傾向

### (2) 車両相互

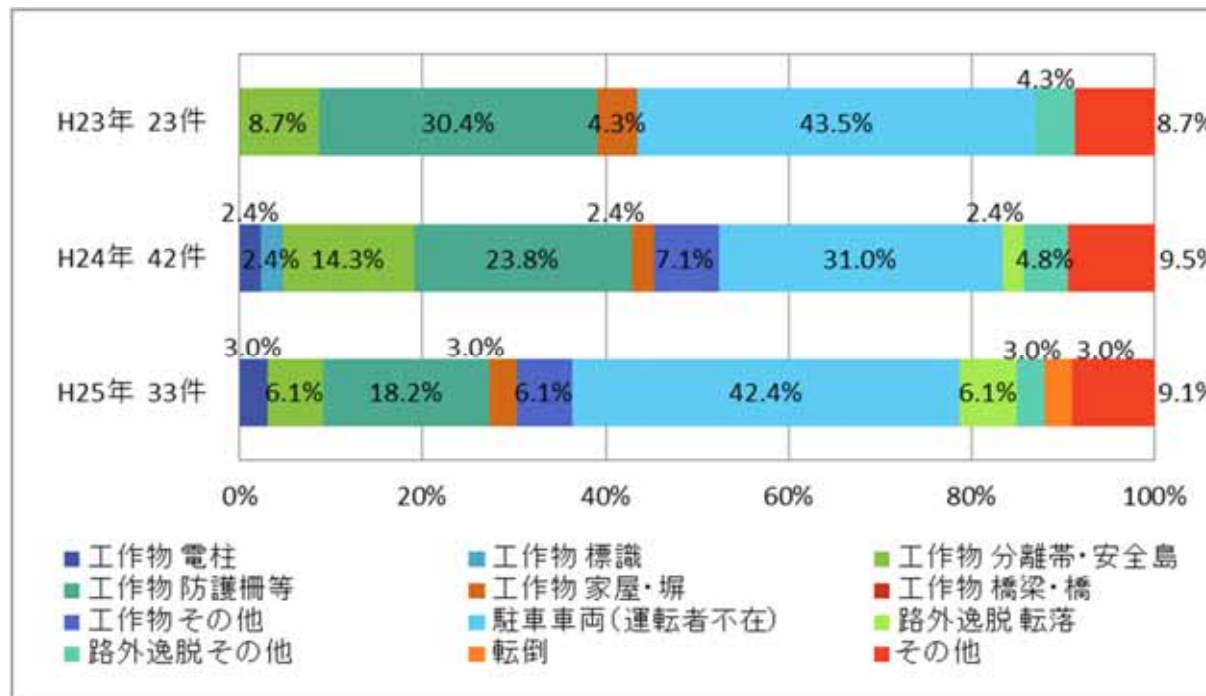
- ・ H23年～H25年の傾向をみると、いずれの年も「追突 駐・停車中」及び「追突 進行中」が多く、両者で概ね4割程度を占めている。また、「追突 駐・停車中」の割合は微増傾向にある。
- ・ 次いで、「出会い頭衝突」及び「左折時衝突」の割合が高い。



## Ⅱ. 死亡事故データの傾向

### (3) 車両単独

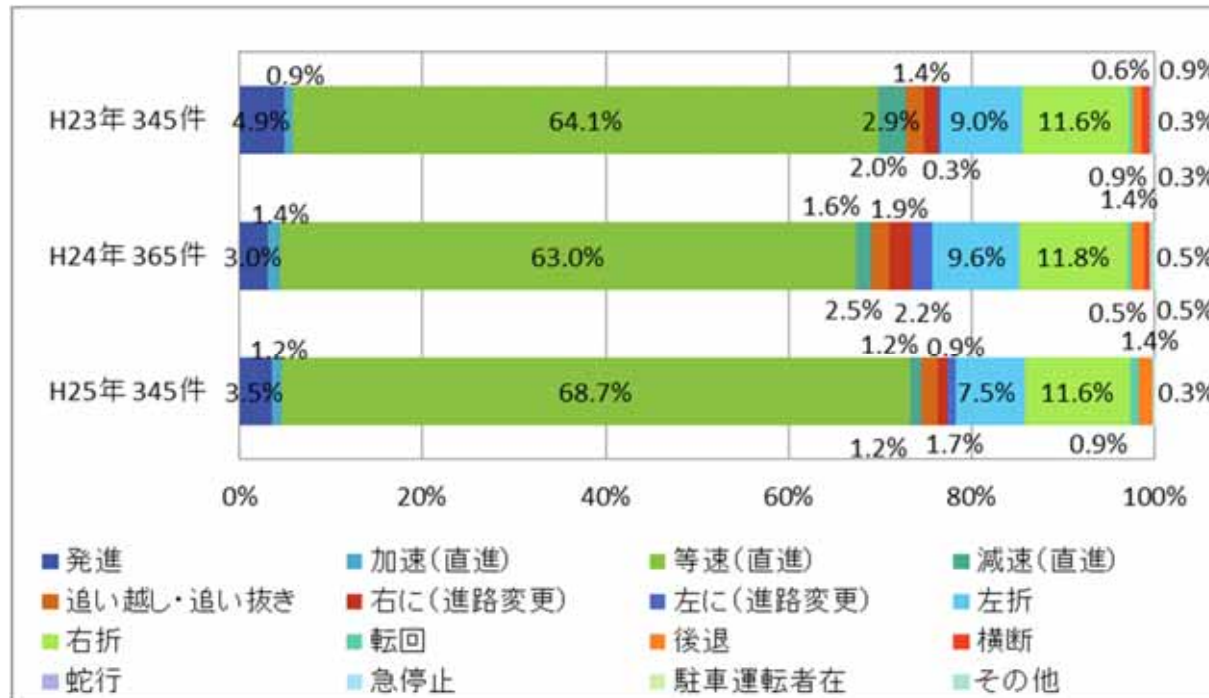
- ・ H23年～H25年の傾向をみると、いずれの年も「駐車車両（運転者不在）」が多く、概ね4割程度を占めている。なお、H24年のみ3割以下と低い割合となっている。
- ・ 次いで、「工作物 防護策等」への割合が高いが、割合は減少傾向にある。



## Ⅱ. 死亡事故データの傾向

### 8. 行動類型別

- ・ H23年～H25年の傾向をみると、いずれの年も「等速（直進）」が多く、概ね6割程度を占めている。
- ・ 各年の行動類型区分の構成比に大きな違いは見られない。

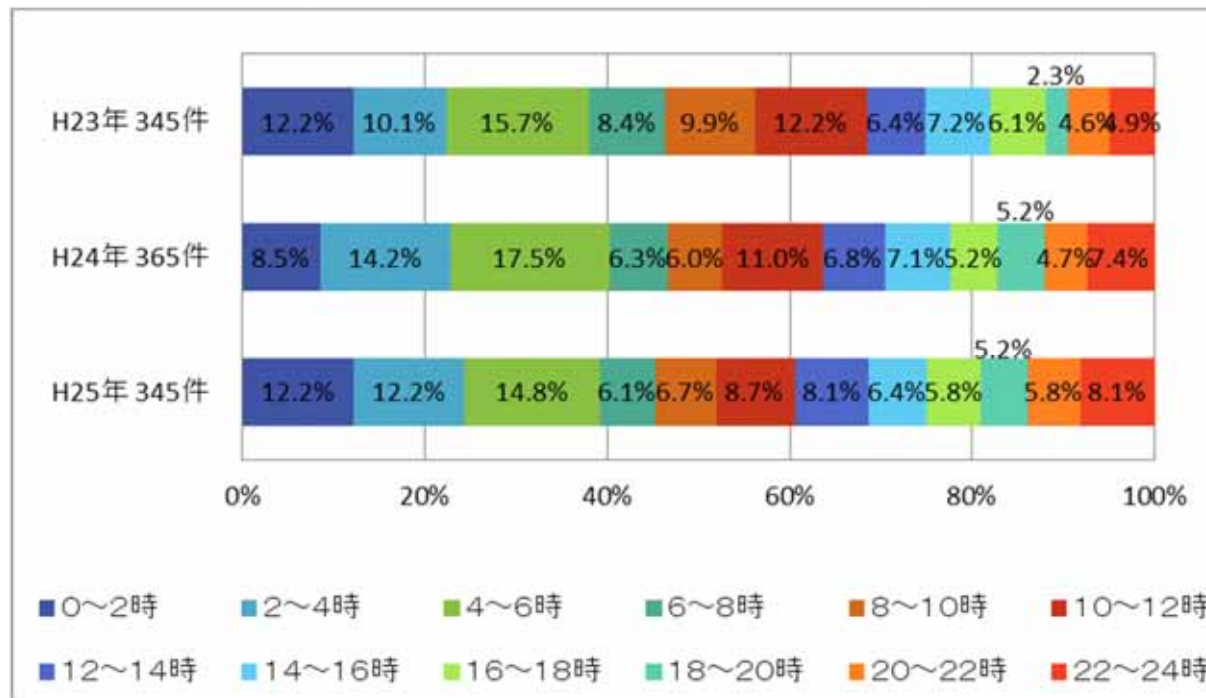




## Ⅱ. 死亡事故データの傾向

### 9. 時間帯別

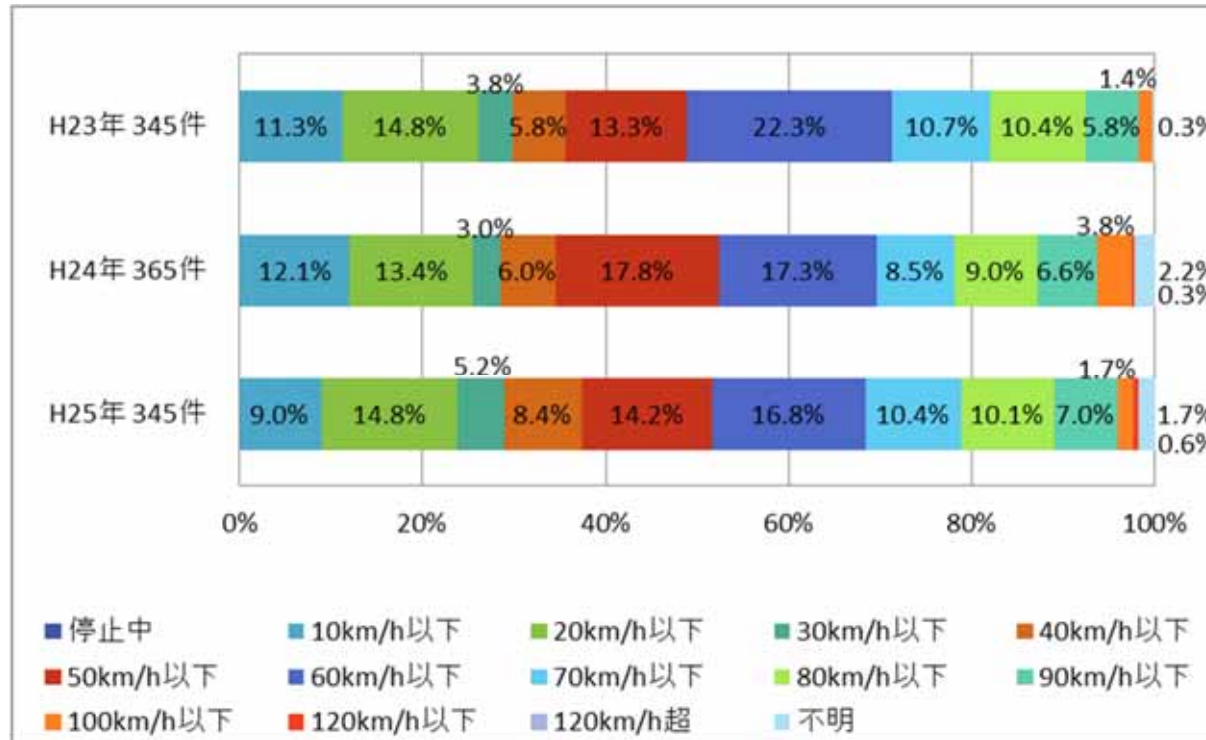
- ・ H23年～H25年の傾向をみると、いずれの年も「4～6時」が多い。また、「0～2時」及び「2～4時」も多く、これらをあわせると概ね4割程度を占めている。
- ・ 各年の時間帯別の構成比に大きな違いは見られない。



## Ⅱ. 死亡事故データの傾向

### 10. 危険認知速度別

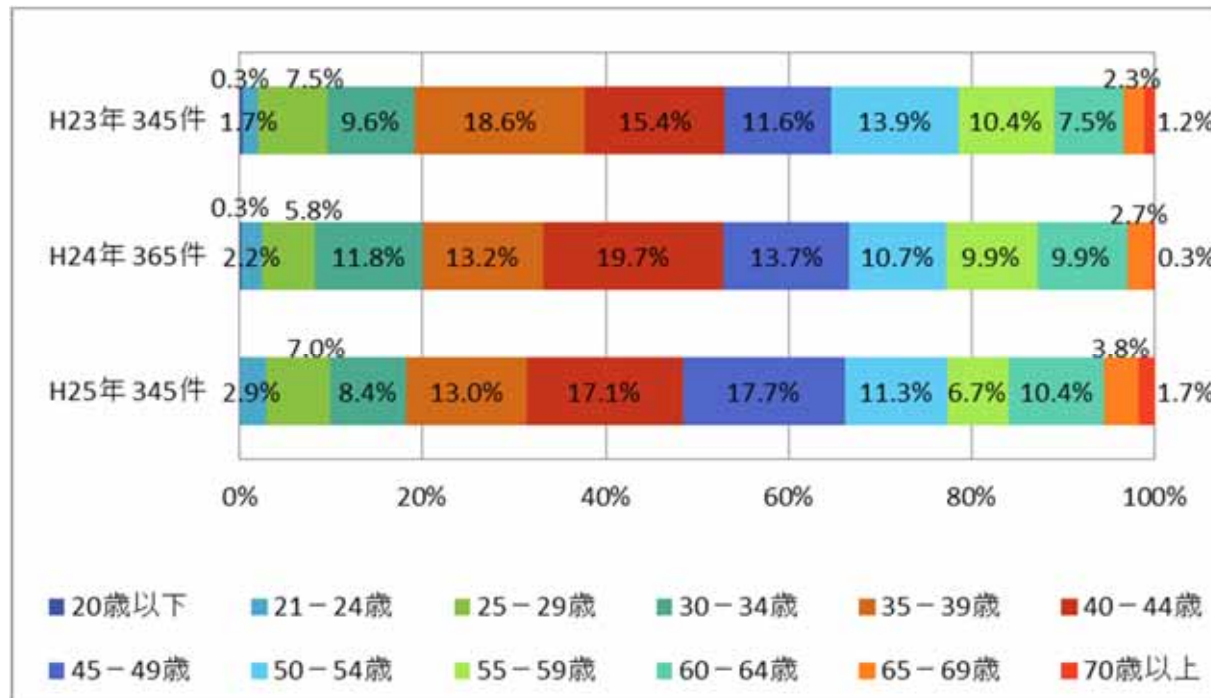
- ・ H23年～H25年の傾向をみると、H25年までは「停止」から「20km/h以下」の割合が減少傾向にある。



## Ⅱ. 死亡事故データの傾向

### 11. 年齢層別

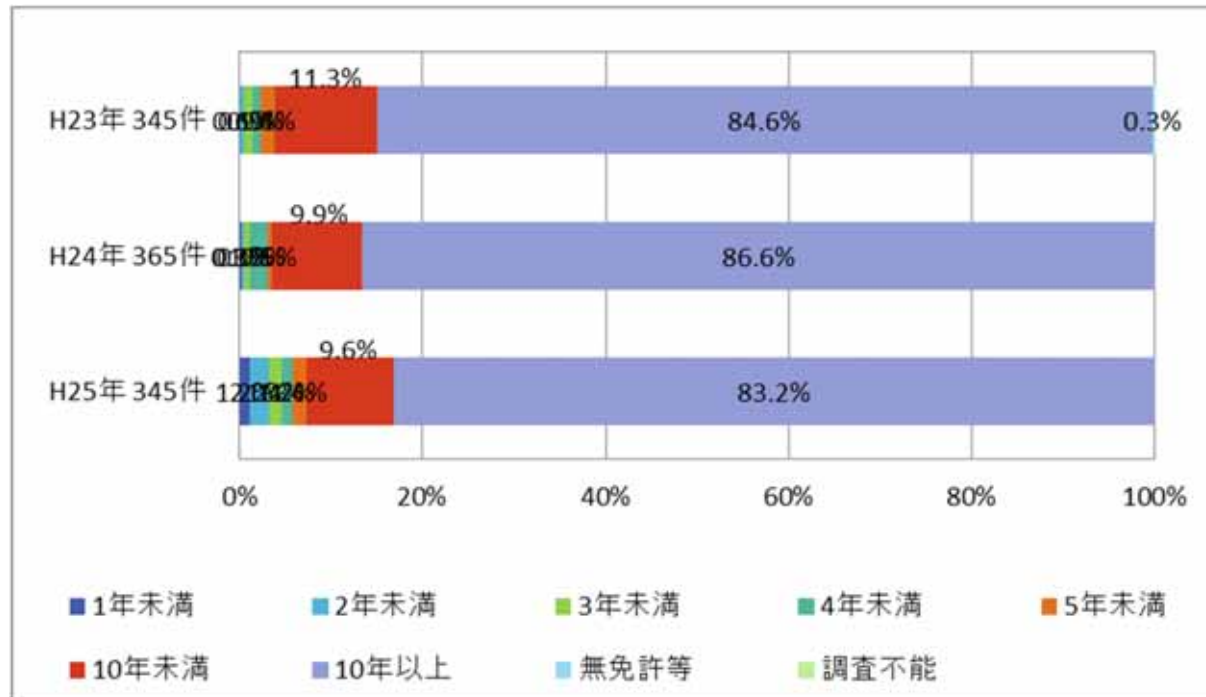
- ・H23年～H25年の傾向をみると、各年の年齢層別の構成比に大きな違いは見られないが、「45-49歳」及び「60-64歳」の割合が増加傾向にある。



## Ⅱ. 死亡事故データの傾向

### 12. 運転免許経験年数別

・H23年～H25年の傾向をみると、各年の運転免許経過年数の構成比に大きな違いは見られない。



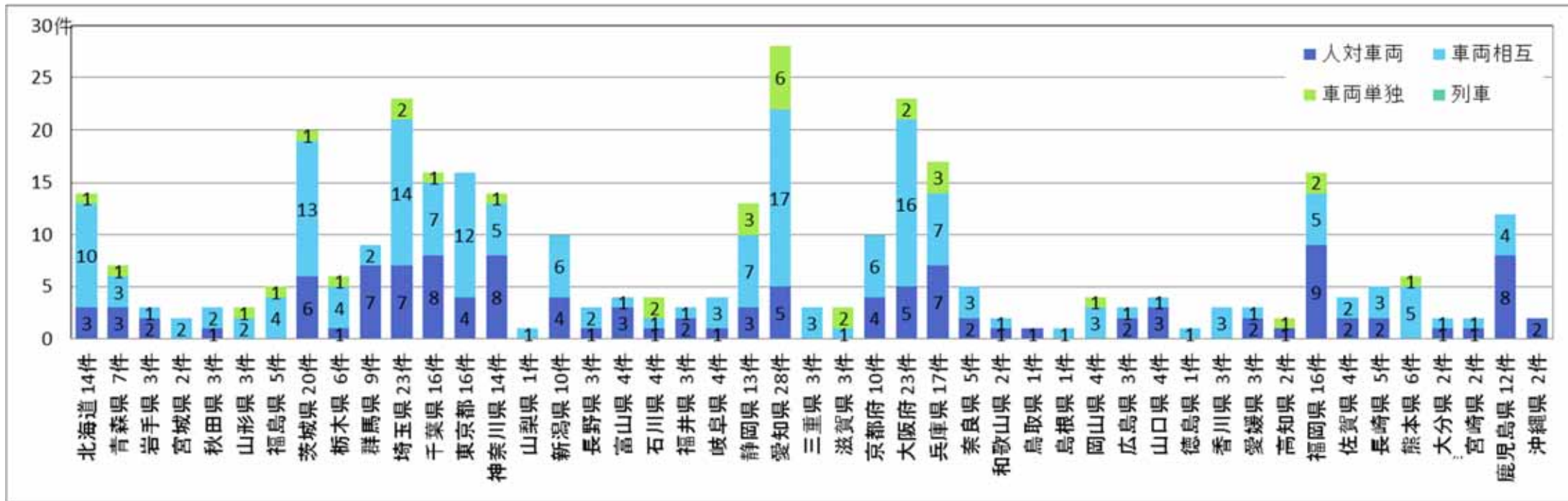
## Ⅲ. H25年死亡事故データ(車籍)

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

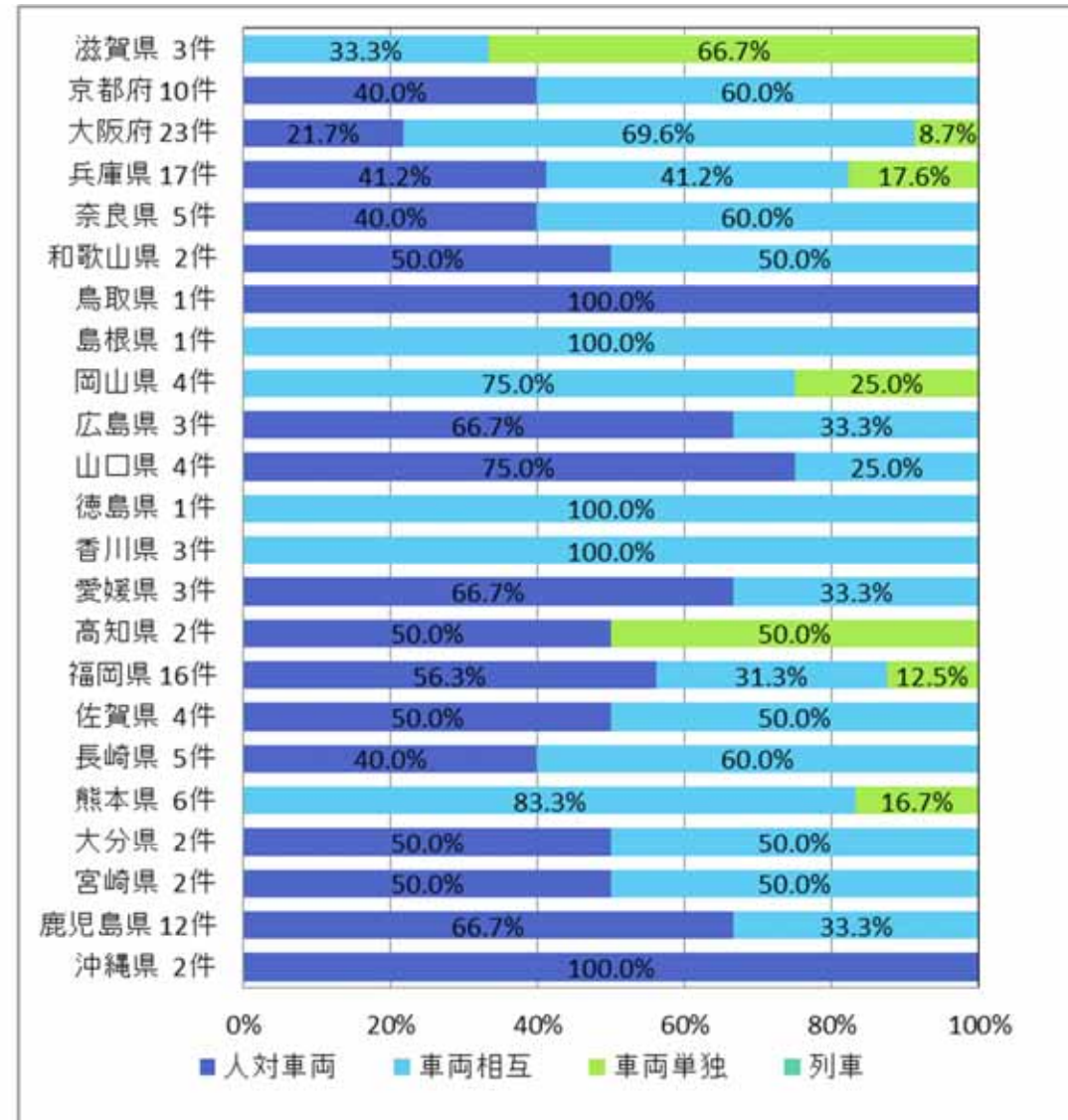
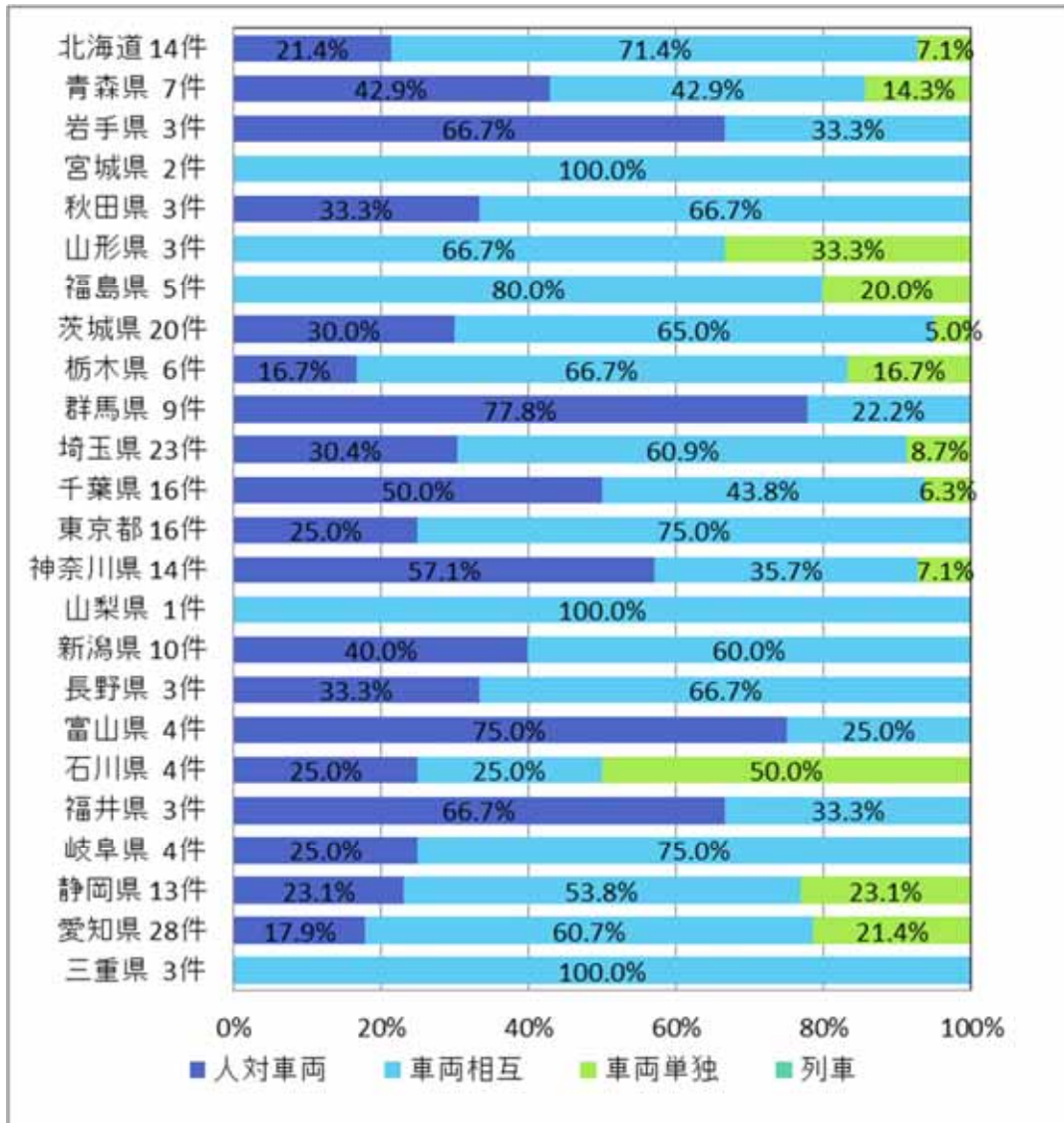
### Ⅲ. H25年死亡事故データ(車籍)

#### 1. 車籍別の事故類型別

- ・車籍別の事故類型別にみると、「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、「茨城県」、「埼玉県」、「愛知県」及び「大阪府」では「車両相互」が多い。
- ・「石川県」、「滋賀県」及び「高知県」を除くと、総じて「車両単独」及び「列車」が多い県はない。



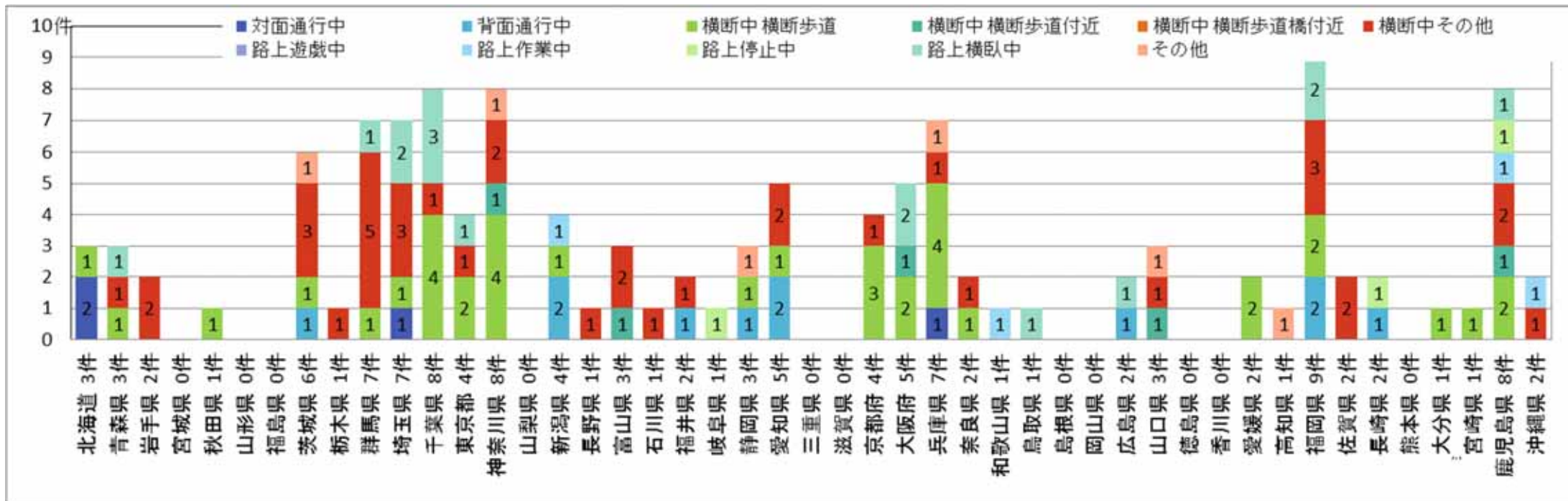
### Ⅲ. H25年死亡事故データ(車籍)



### Ⅲ. H25年死亡事故データ(車籍)

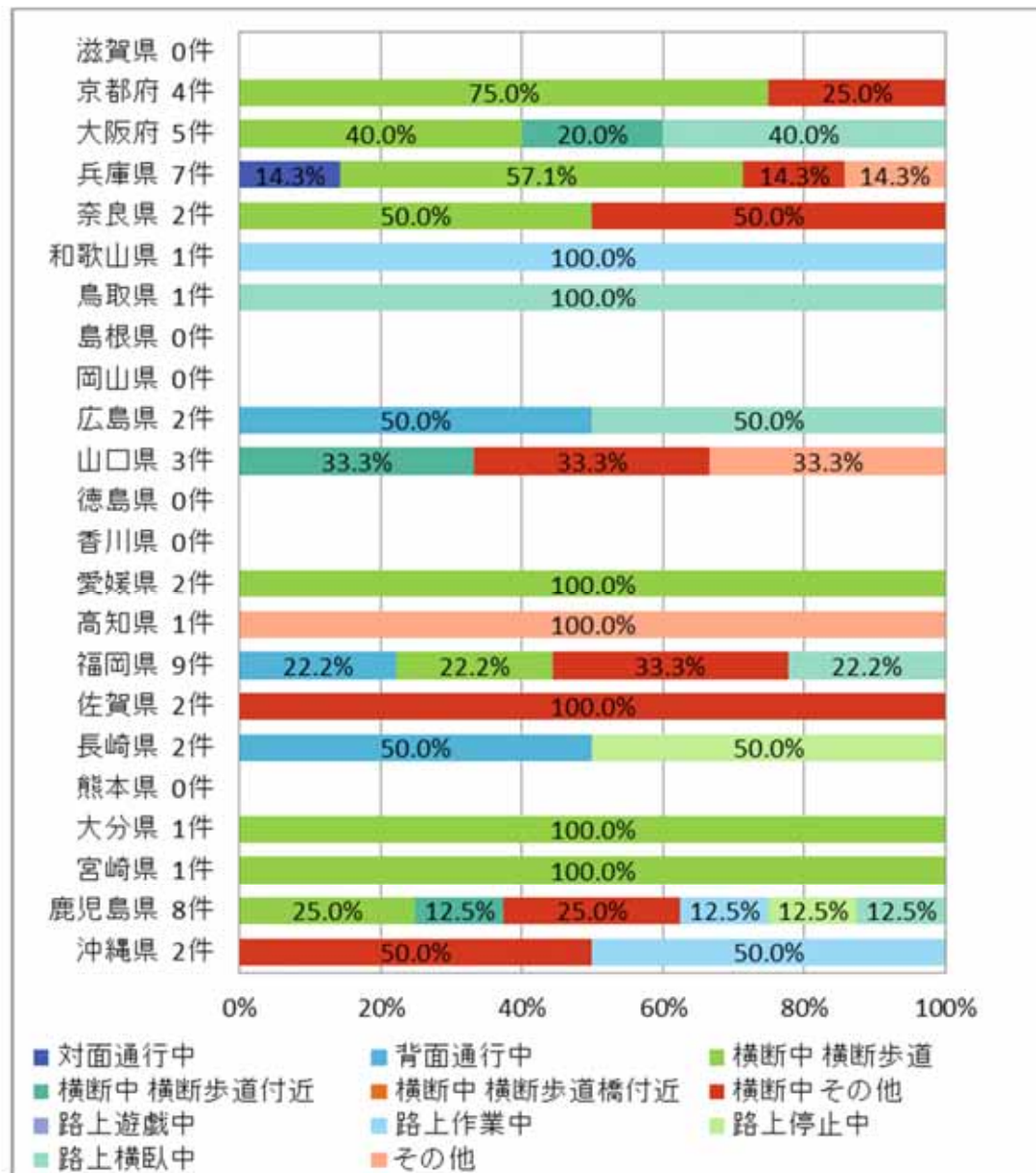
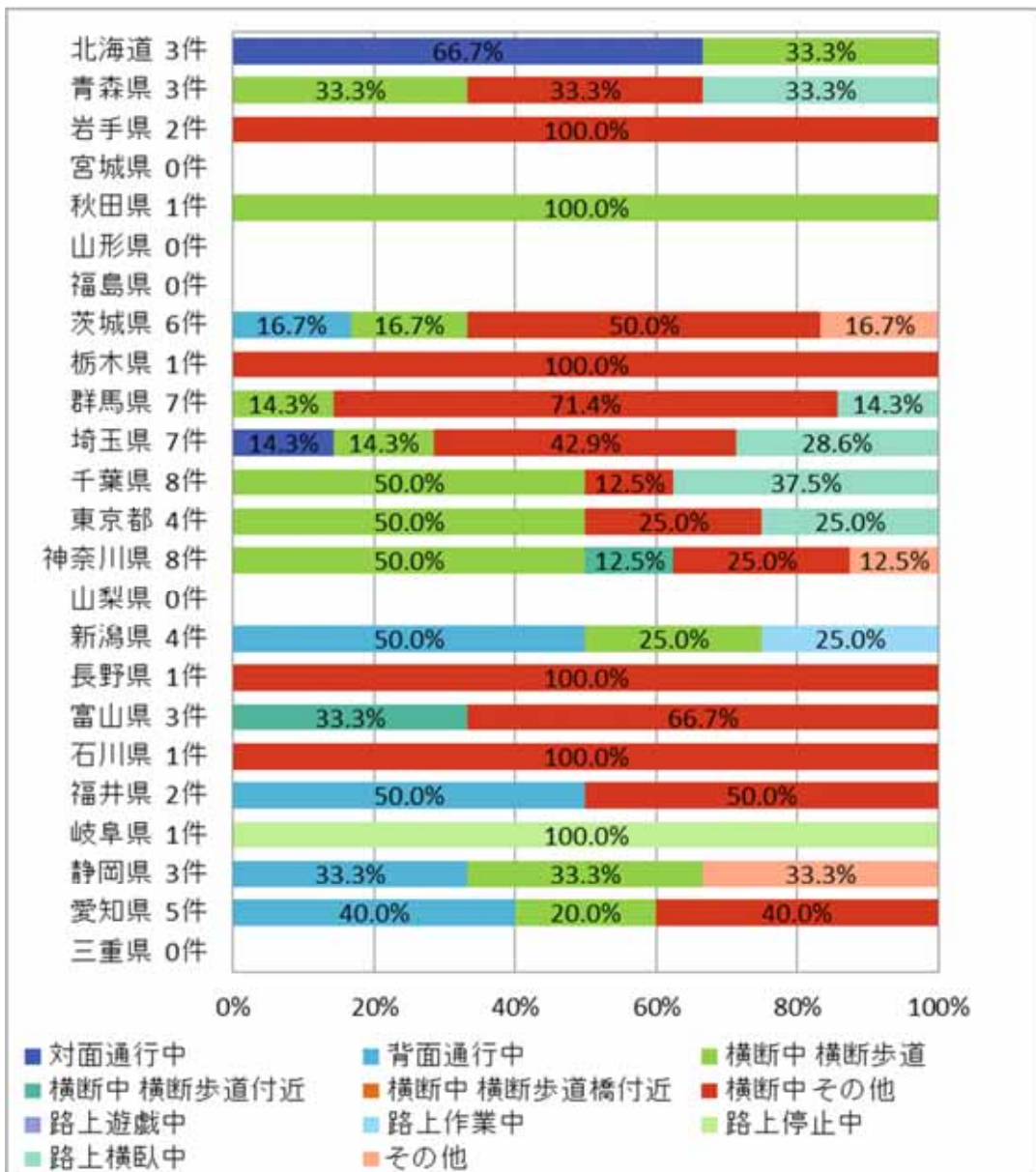
#### (1) 人対車両

- ・車籍別の事故類型(人対車両)別にみると、概ね「横断中 横断歩道」が多い県と「横断中 その他」が多い県に分かれる。
- ・事故発生件数の多い県をみると、「茨城県」、「群馬県」、「埼玉県」及び「福岡県」では「横断中 その他」が多い。
- ・「神奈川県」及び「兵庫県」では「横断中 横断歩道」が多い。
- ・「鹿児島県」は事故分類が分かれる傾向にある。





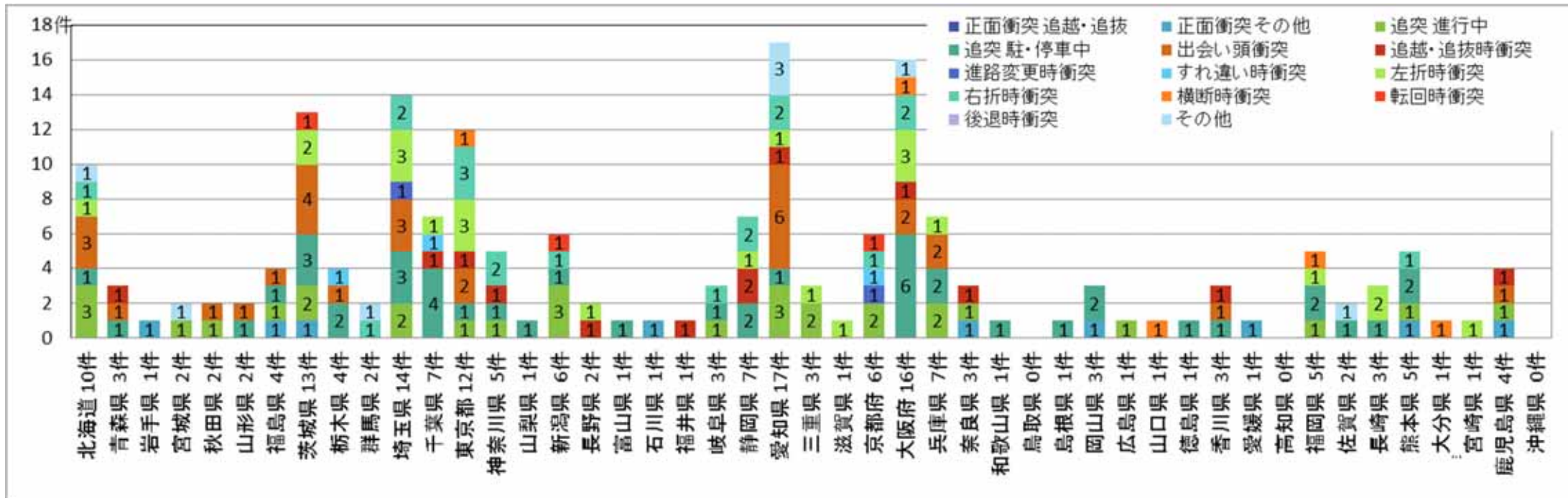
### Ⅲ. H25年死亡事故データ(車籍)



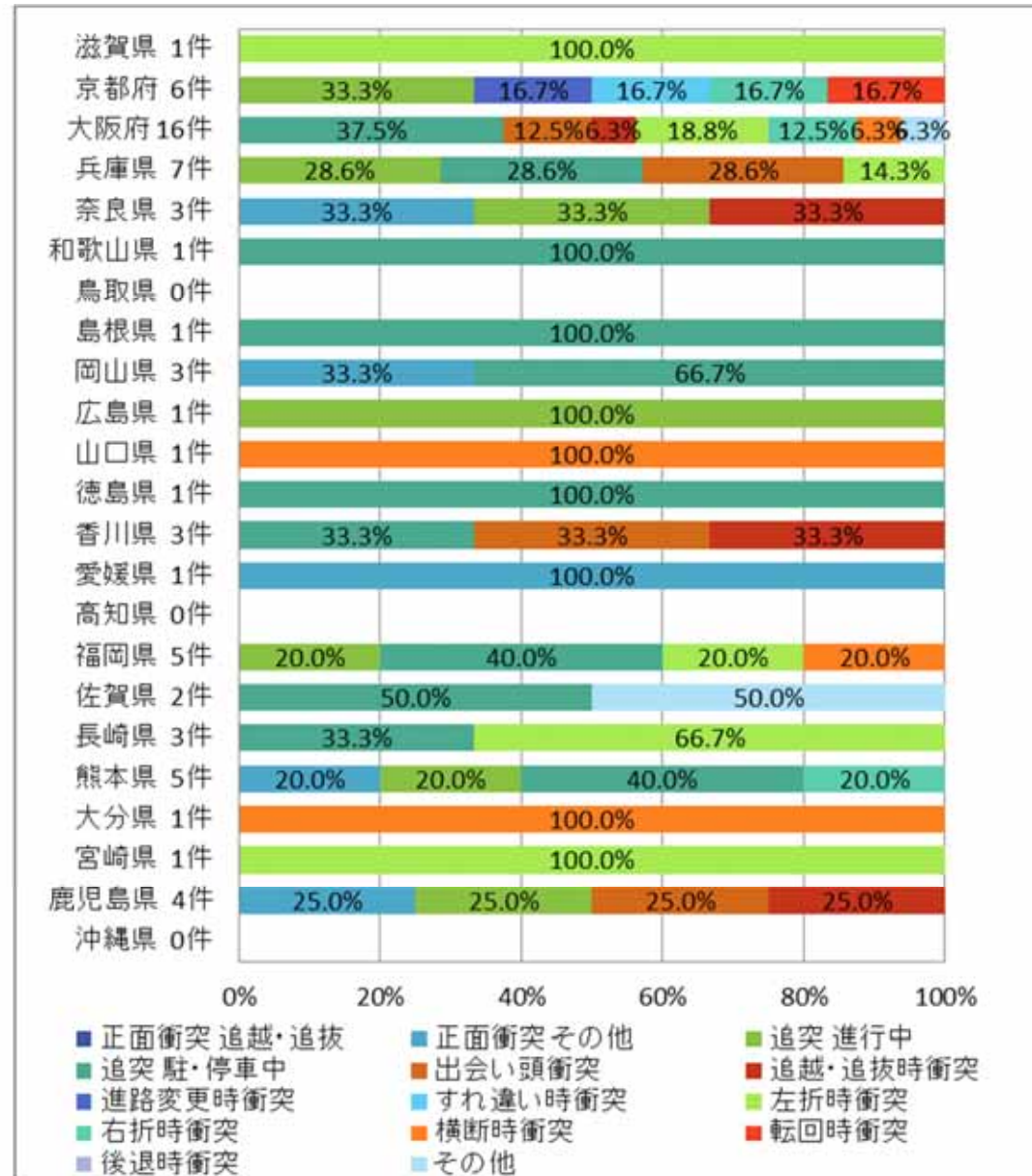
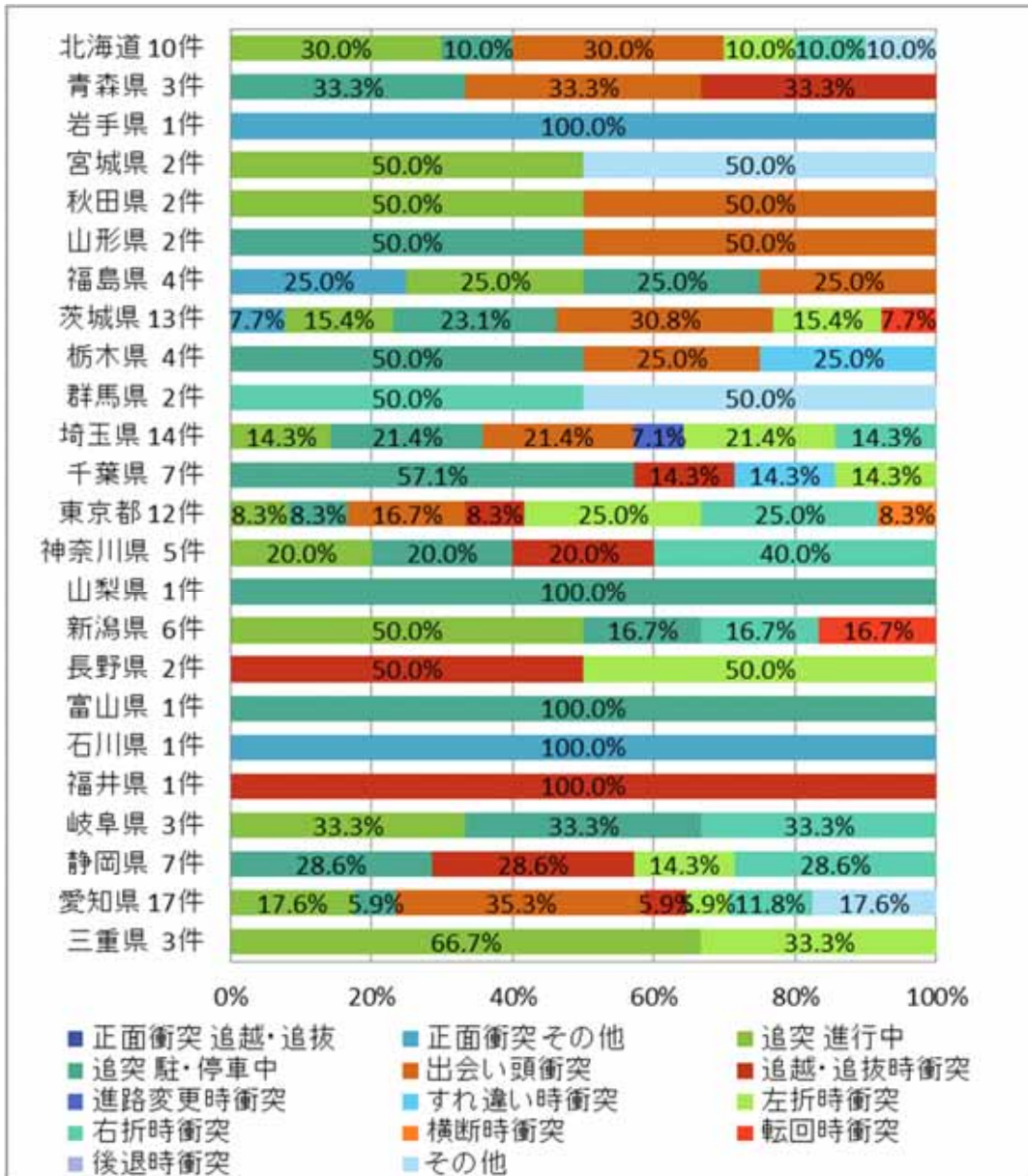
# Ⅲ. H25年死亡事故データ(車籍)

## (2) 車両相互

- ・車籍別の事故類型（車両相互）別にみると、各県によって傾向は異なる。
- ・事故発生件数の多い県をみると、「茨城県」及び「愛知県」では「出会い頭衝突」が多い。
- ・「埼玉県」及び「東京都」では事故分類が分かれる傾向にある。
- ・「大阪府」では「追突 駐・停車中」が多い。



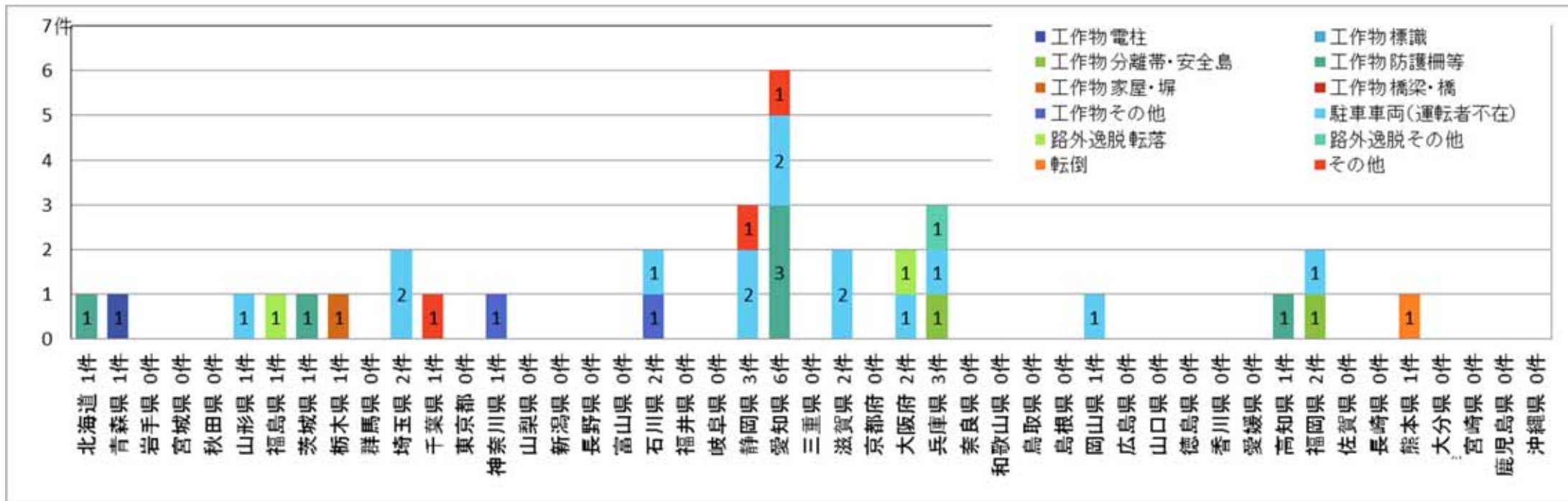
### Ⅲ. H25年死亡事故データ(車籍)



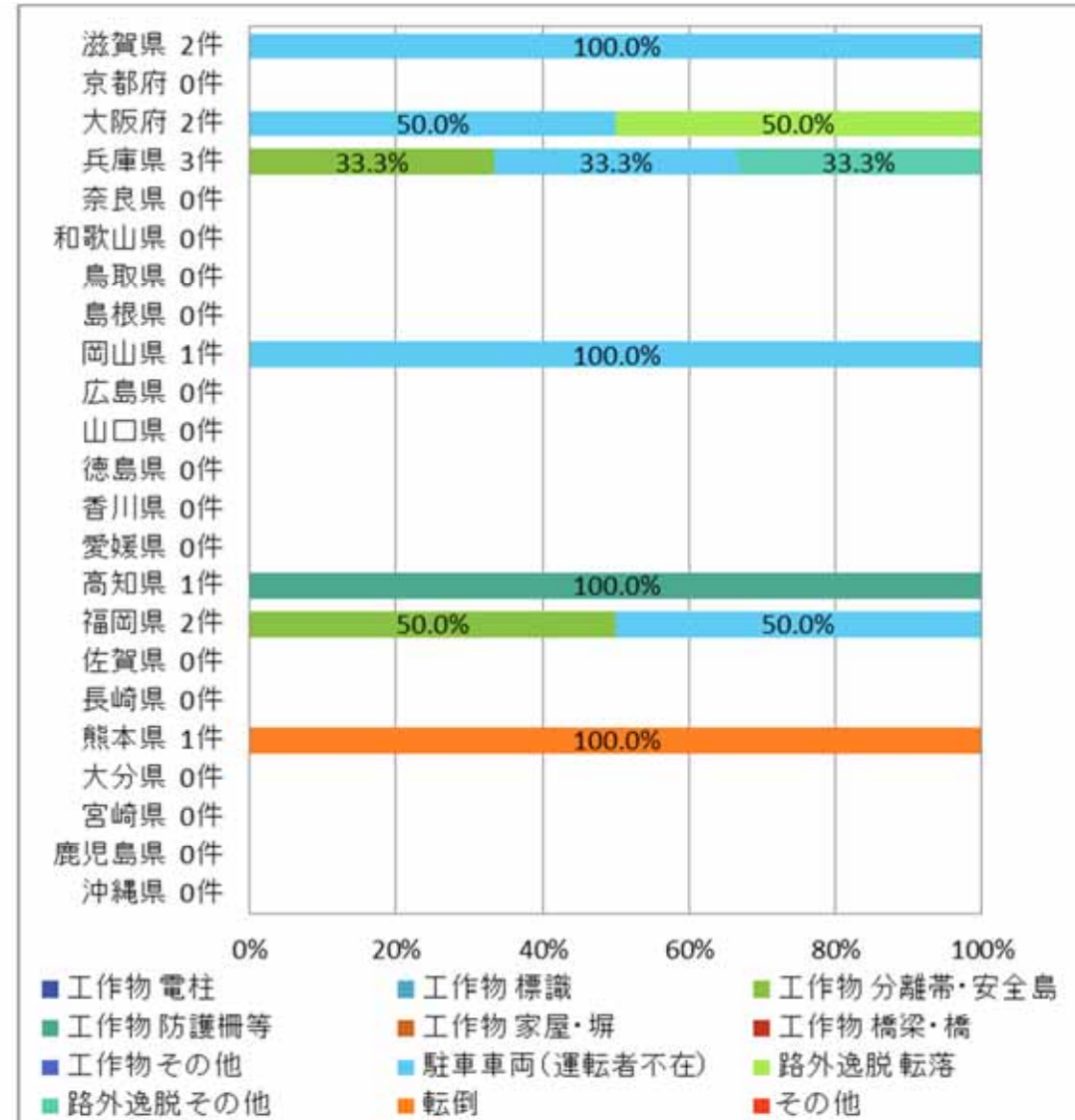
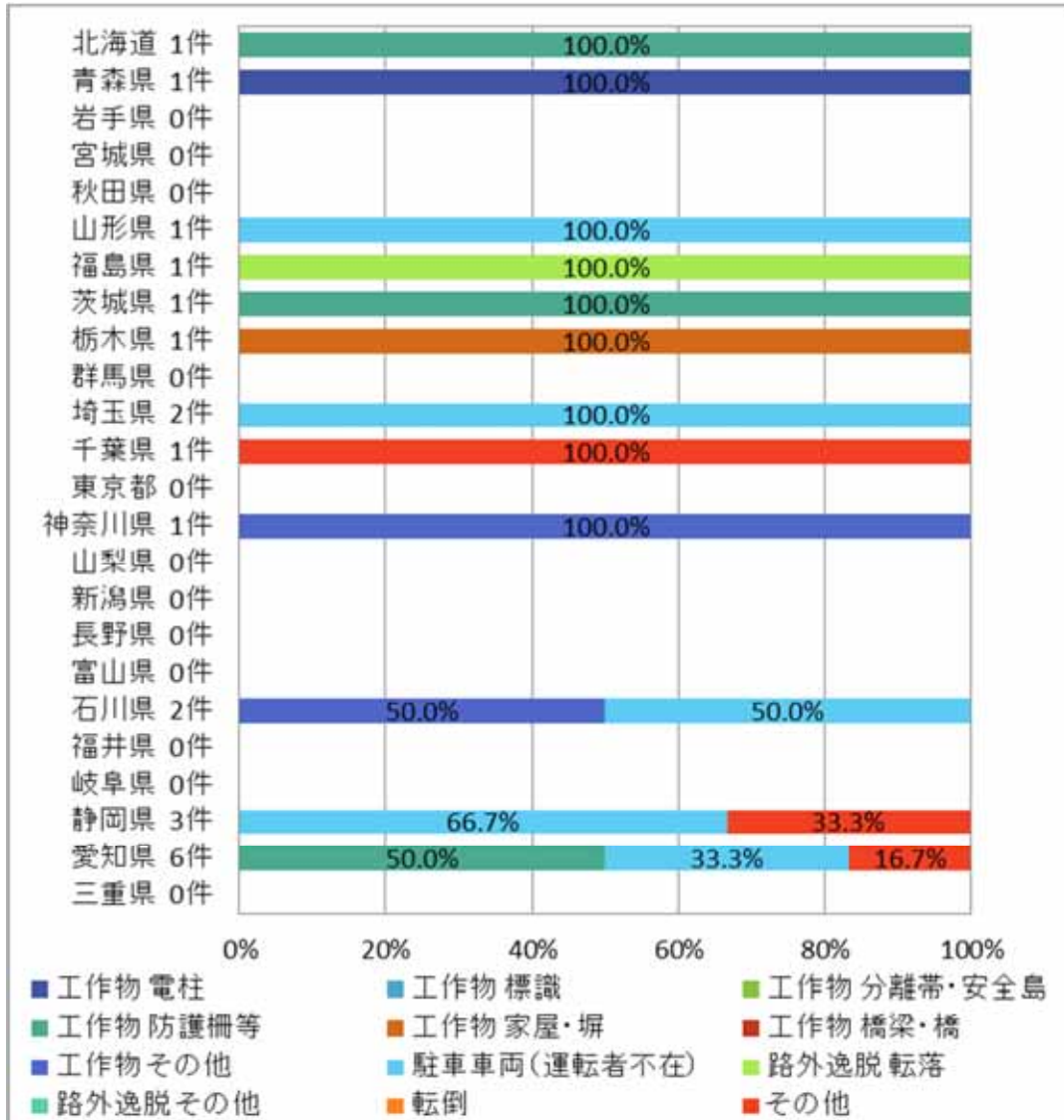
# Ⅲ. H25年死亡事故データ(車籍)

## (3) 車両単独

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



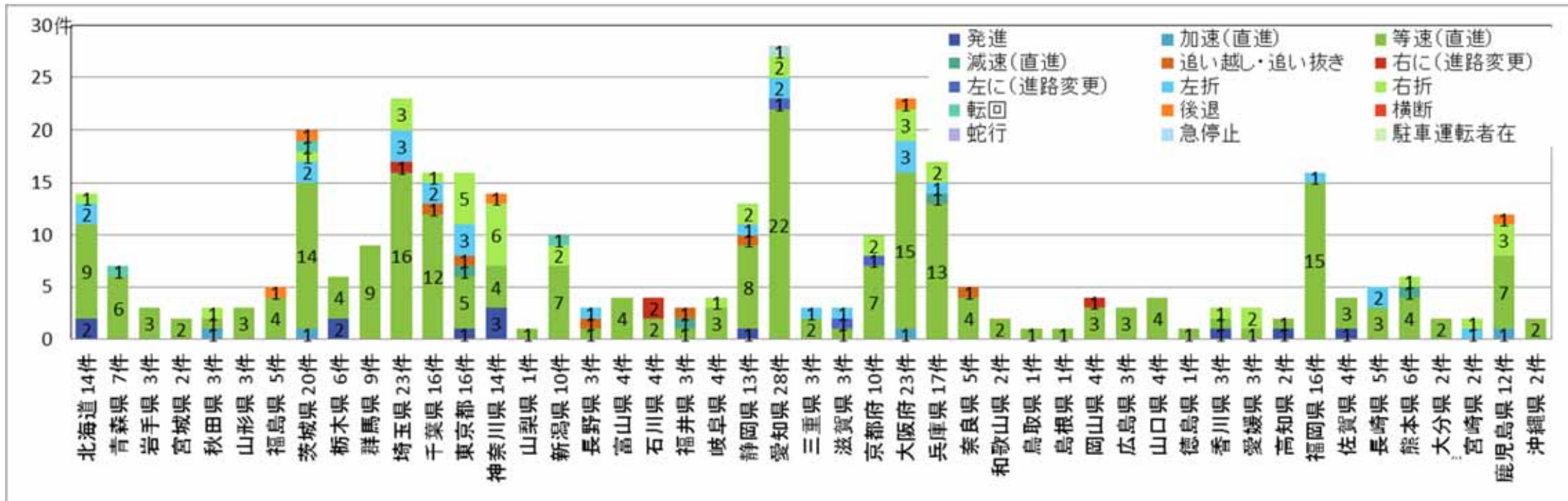
### Ⅲ. H25年死亡事故データ(車籍)



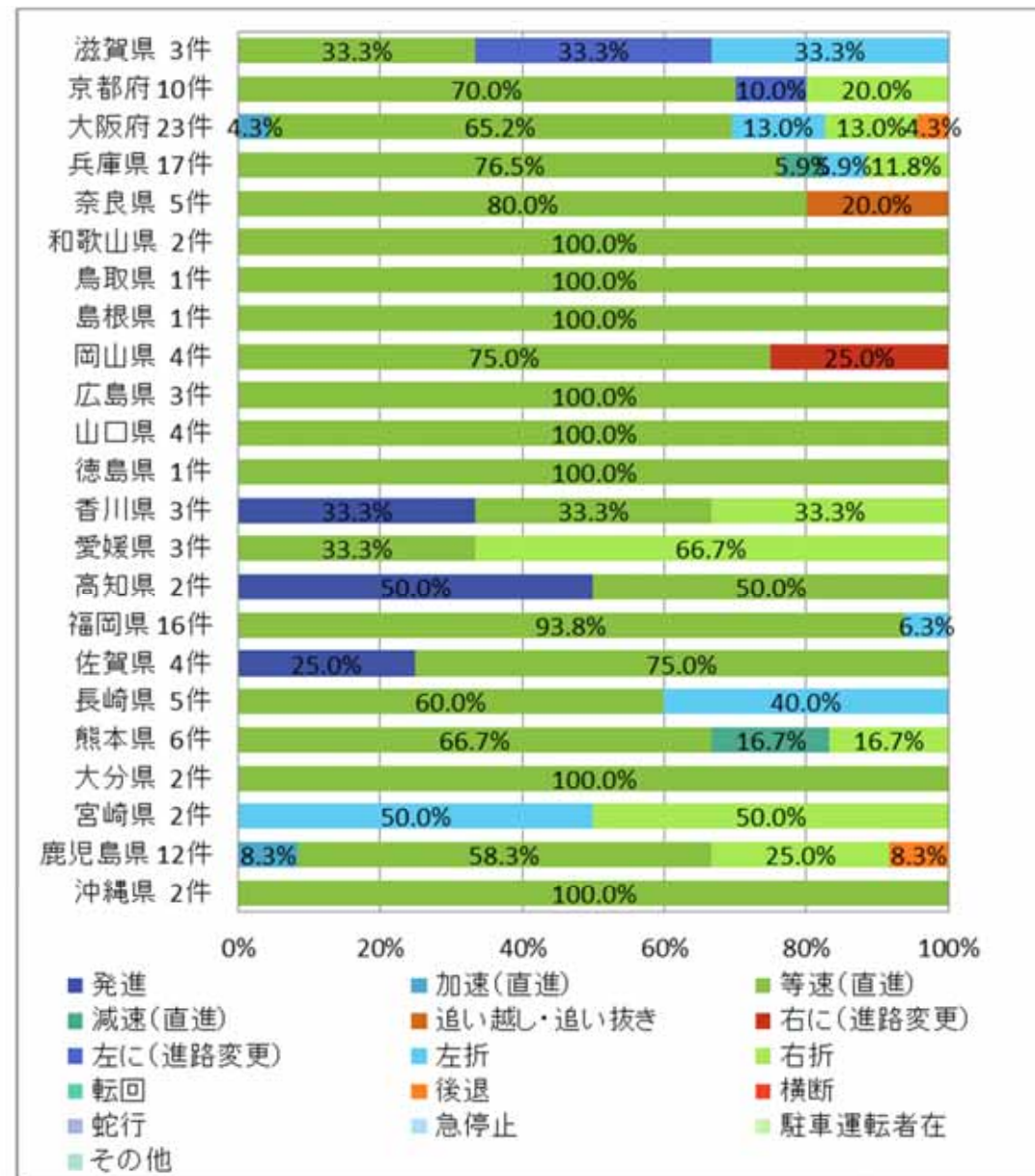
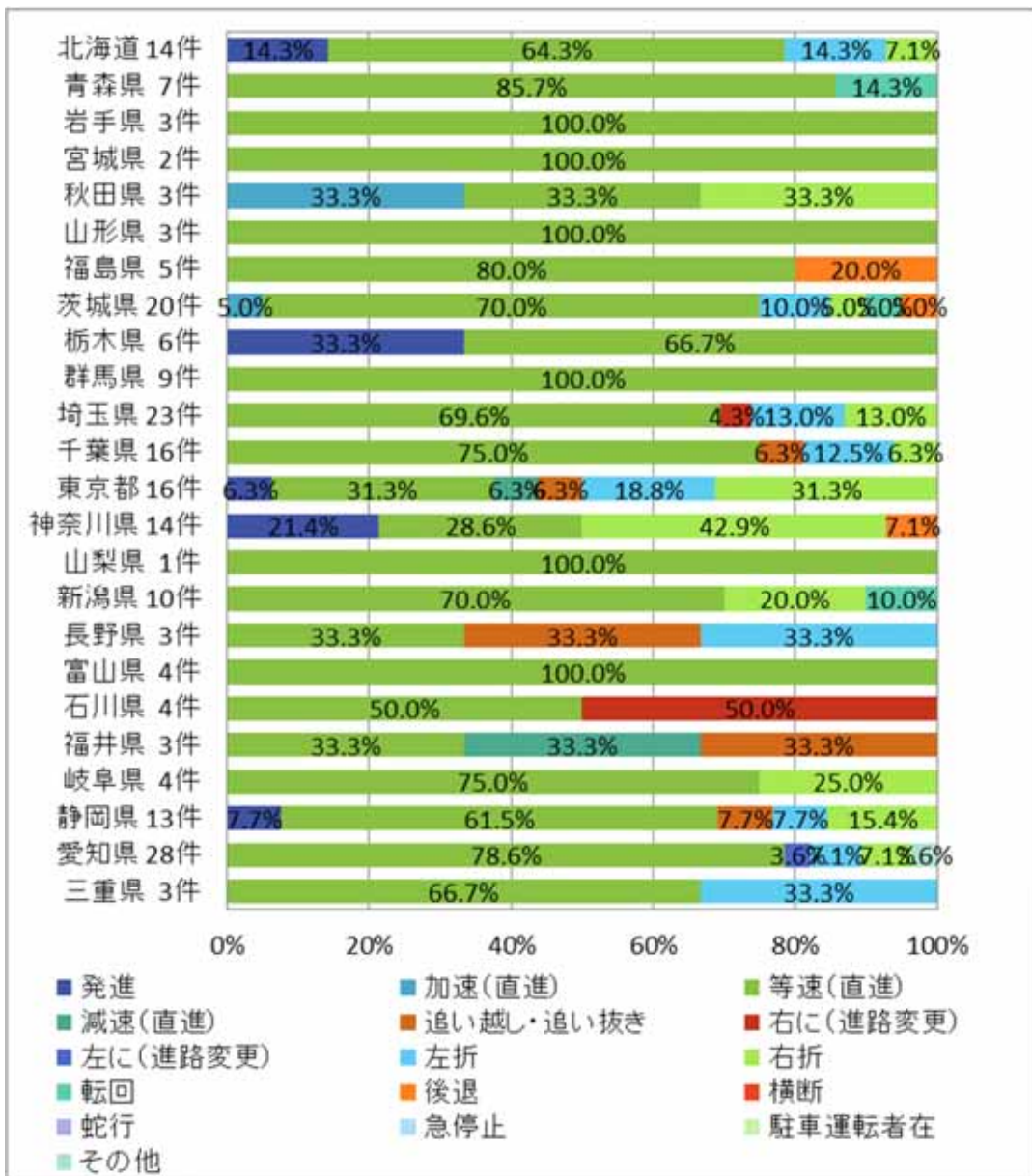
### Ⅲ. H25年死亡事故データ(車籍)

#### 2. 車籍別の行動類型別

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



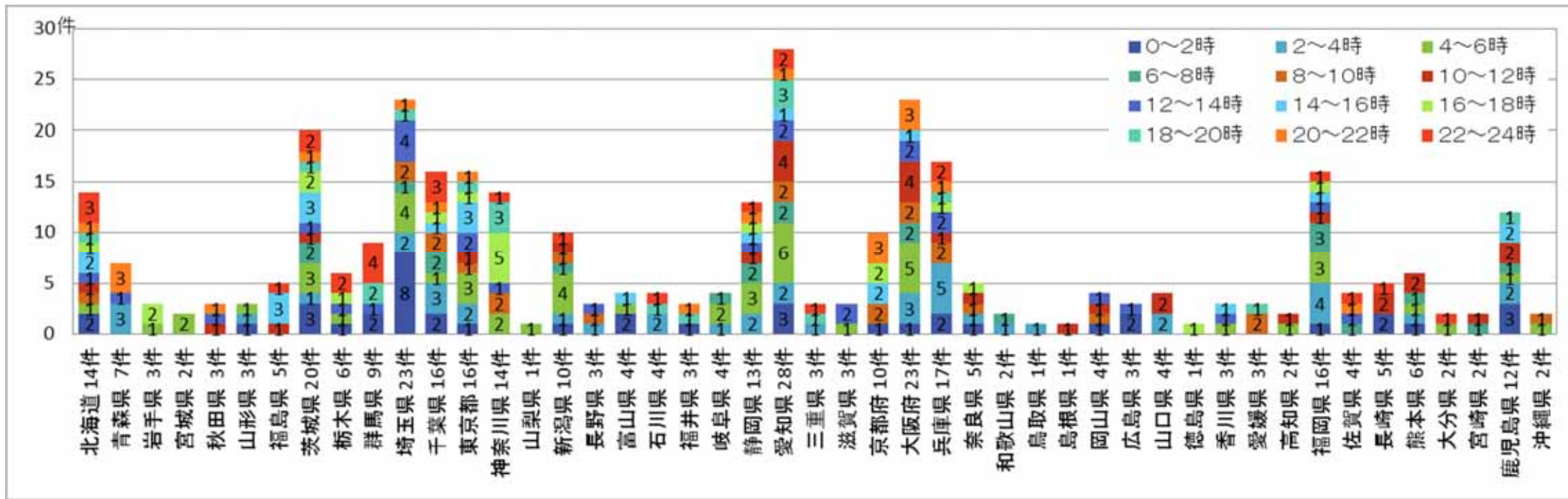
### Ⅲ. H25年死亡事故データ(車籍)



# Ⅲ. H25年死亡事故データ(車籍)

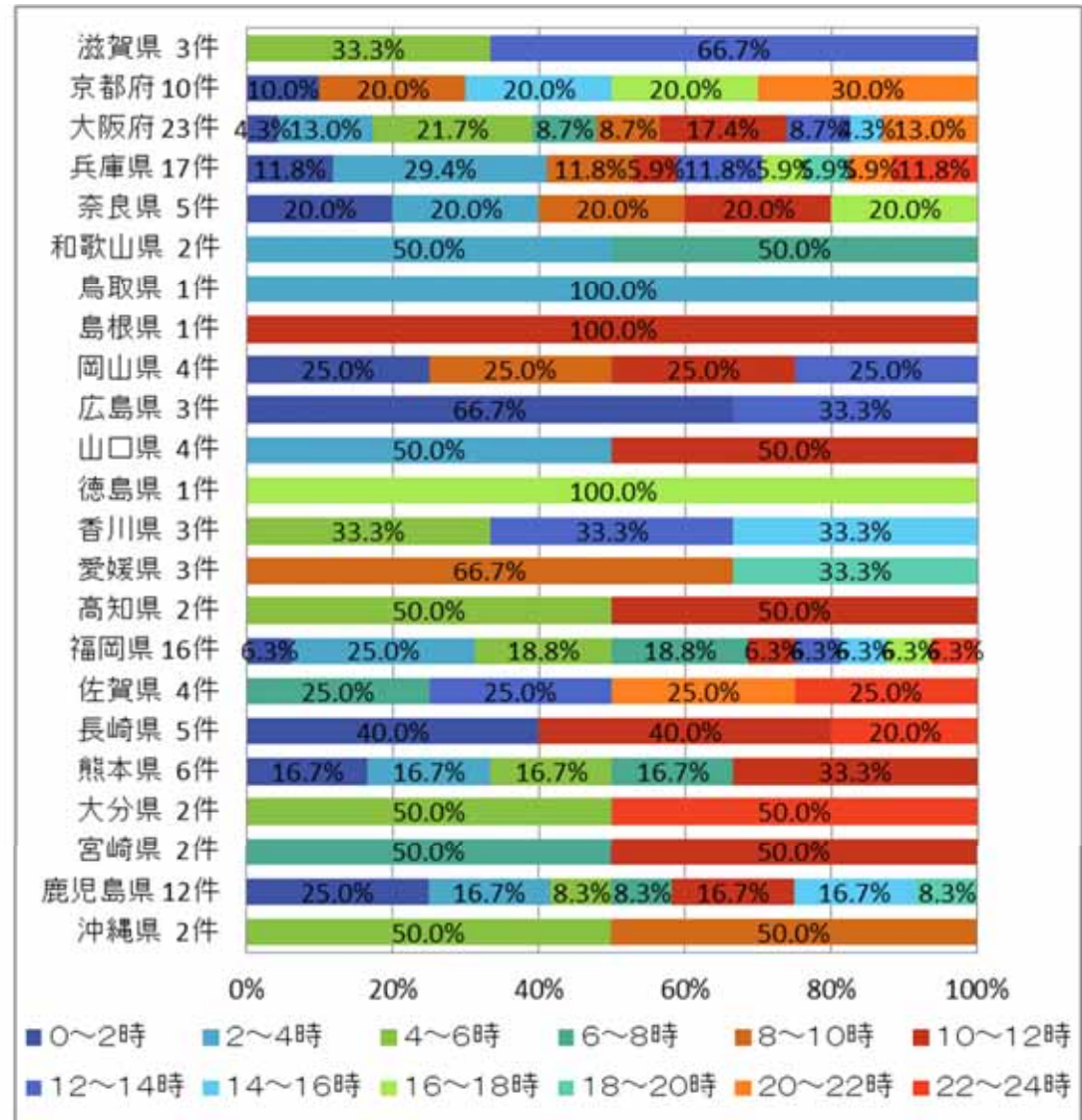
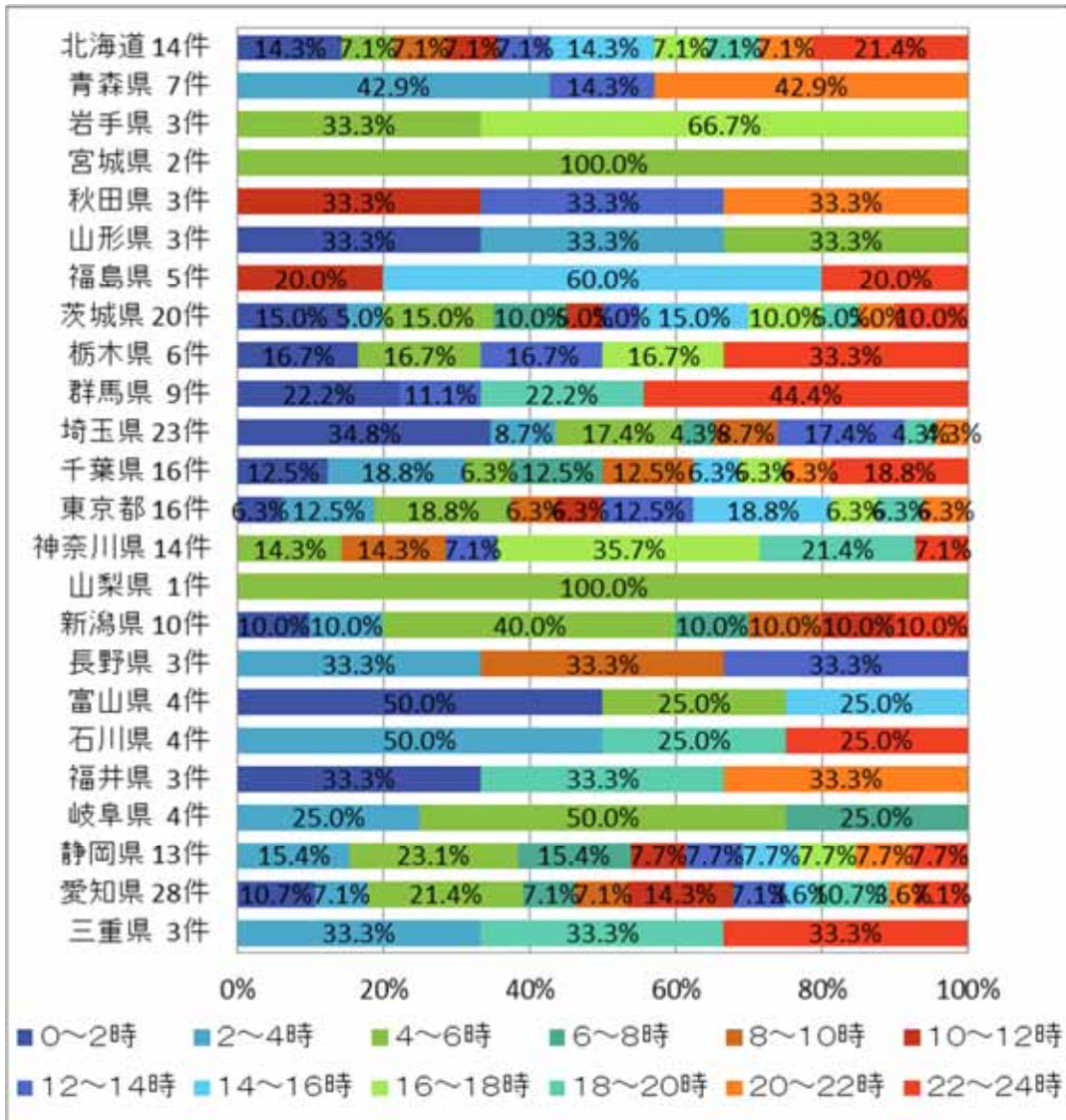
## 3. 車籍別の時間帯別

- ・車籍別の時間帯別にみると、各県によって傾向は異なる。
- ・事故発生件数の多い県をみると、「茨城県」では「0～2時」、「4～6時」及び「14～16時」が多い。
- ・「埼玉県」では「0～2時」が多く、「愛知県」及び「大阪府」では「4～6時」が多い。





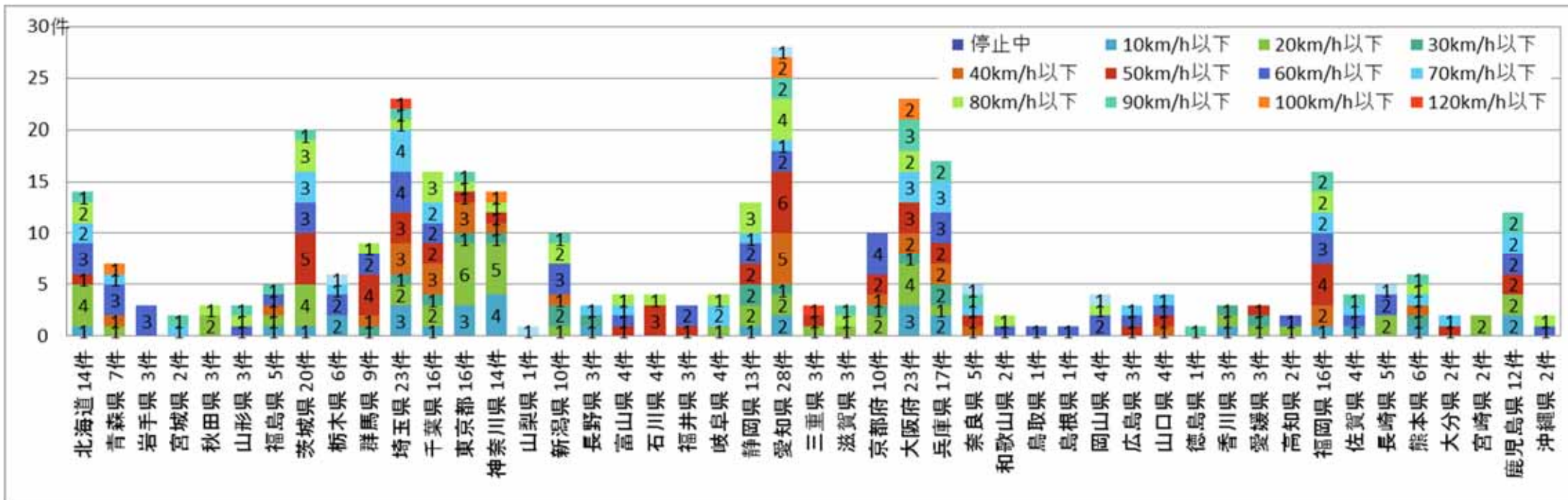
### Ⅲ. H25年死亡事故データ(車籍)



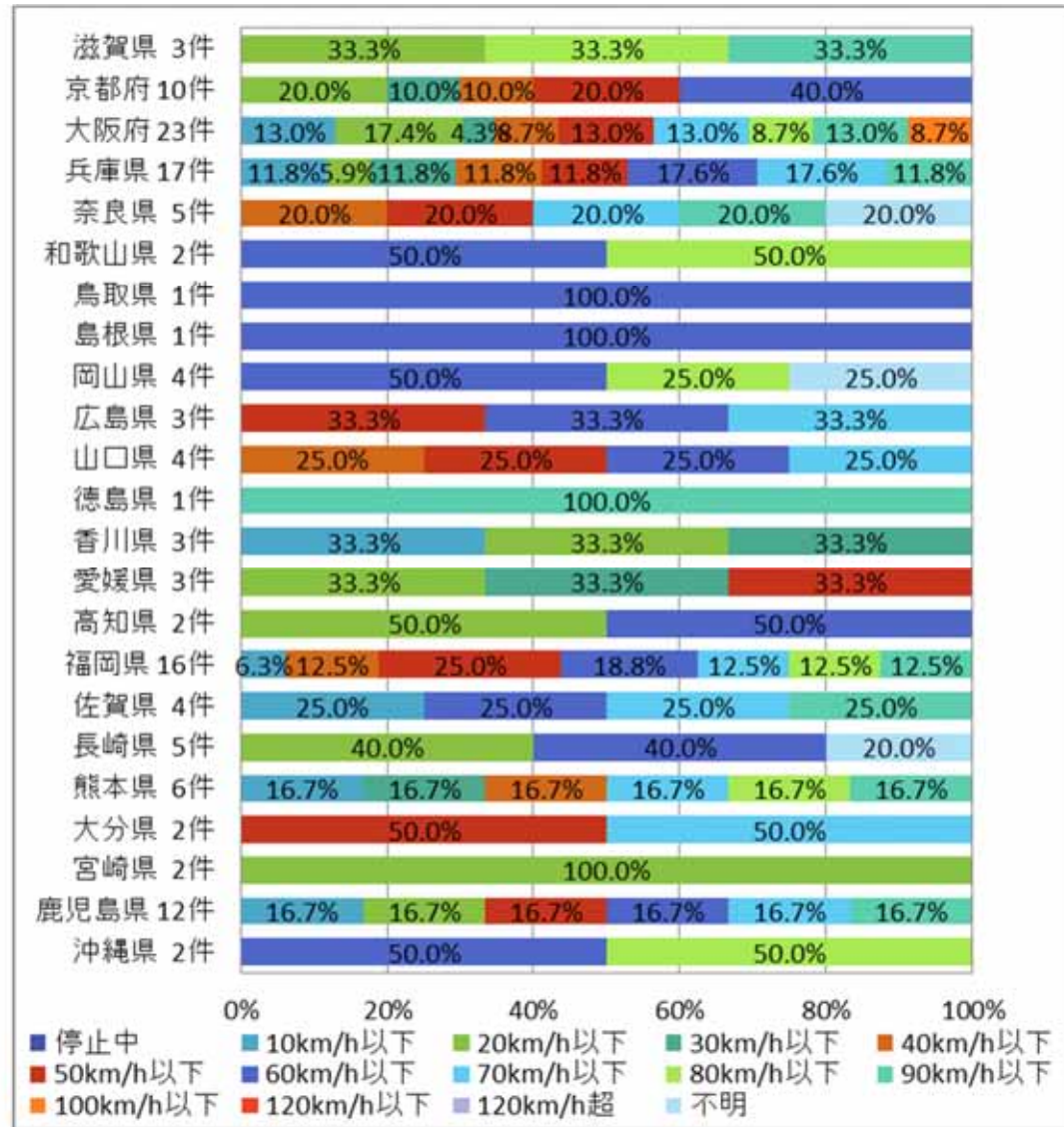
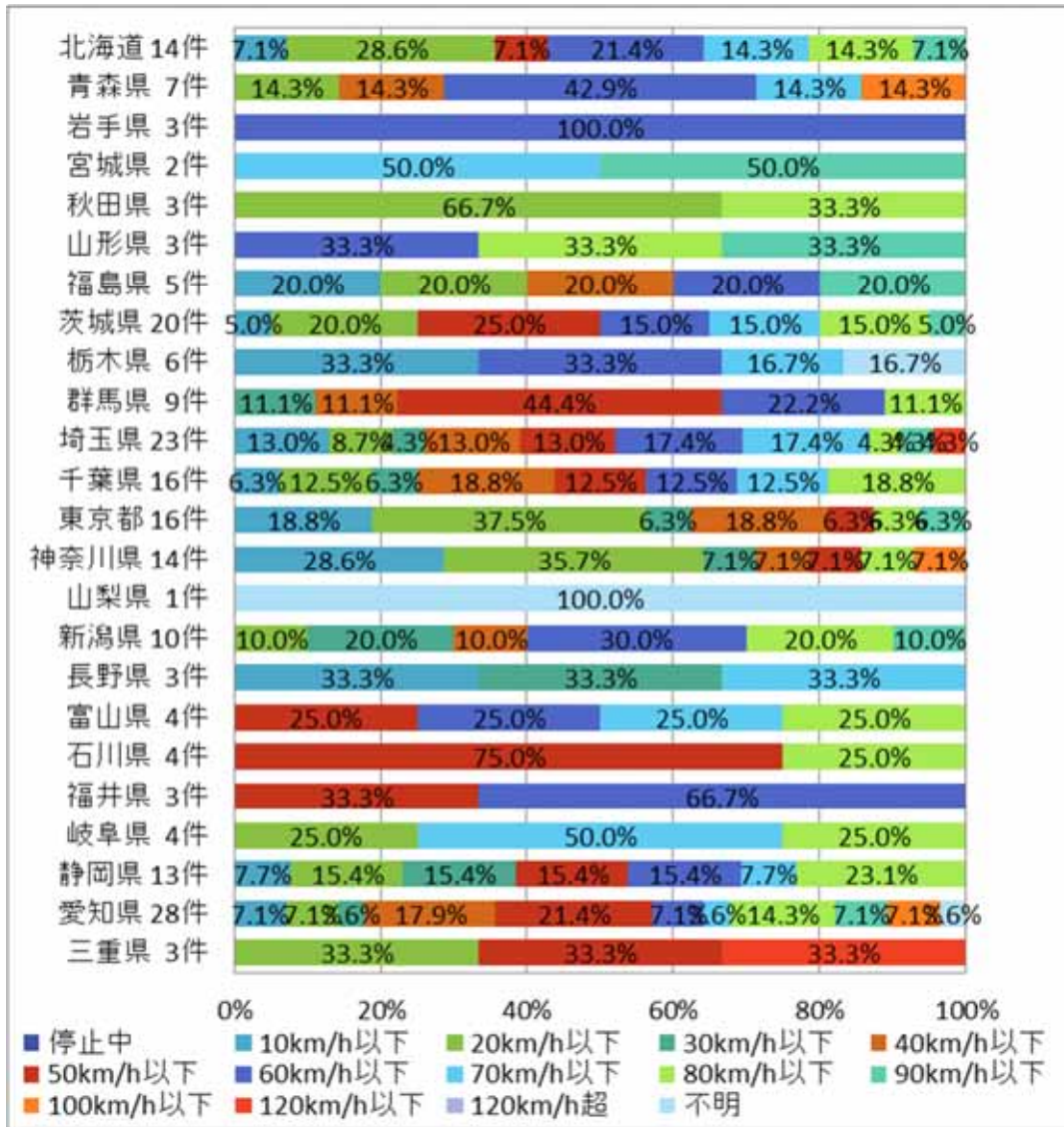
### Ⅲ. H25年死亡事故データ(車籍)

#### 4. 車籍別の危険認知速度別

- ・車籍別の危険認知速度別にみると、各県によって傾向は異なる。
- ・事故発生件数の多い県をみると、「茨城県」では「50km/h以下」が多い。
- ・「埼玉県」では「60km/h以下」及び「70km/h以下」が多く、「愛知県」では「50km/h以下」が多い。
- ・「大阪府」では危険認知速度が分かれる傾向にある。



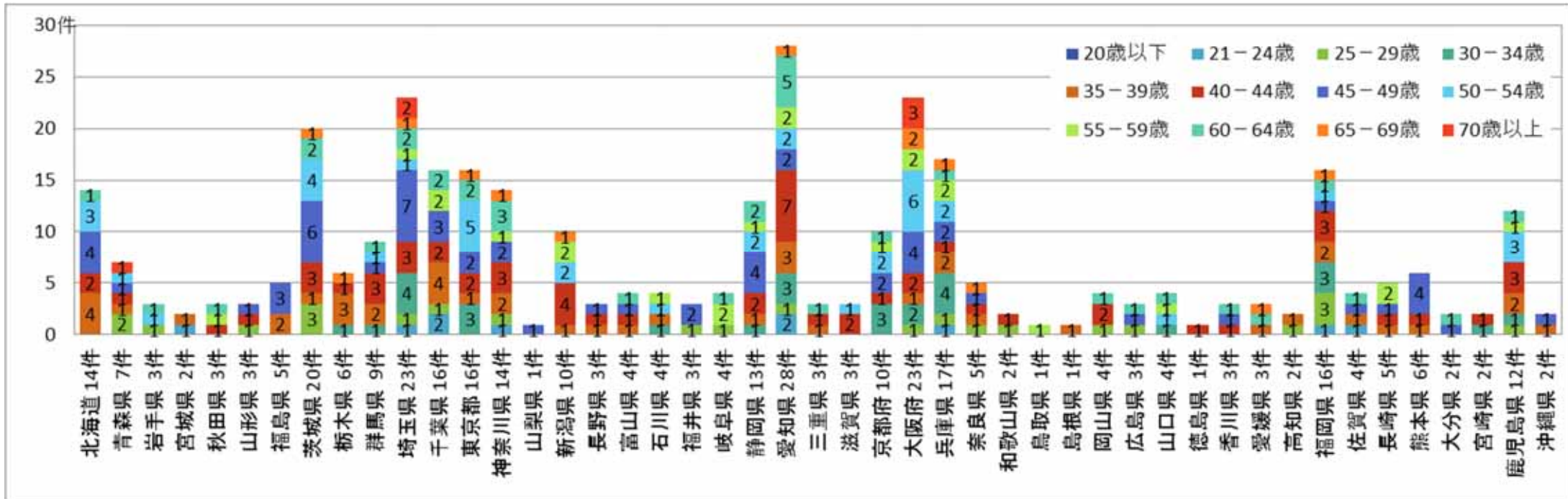
### Ⅲ. H25年死亡事故データ(車籍)



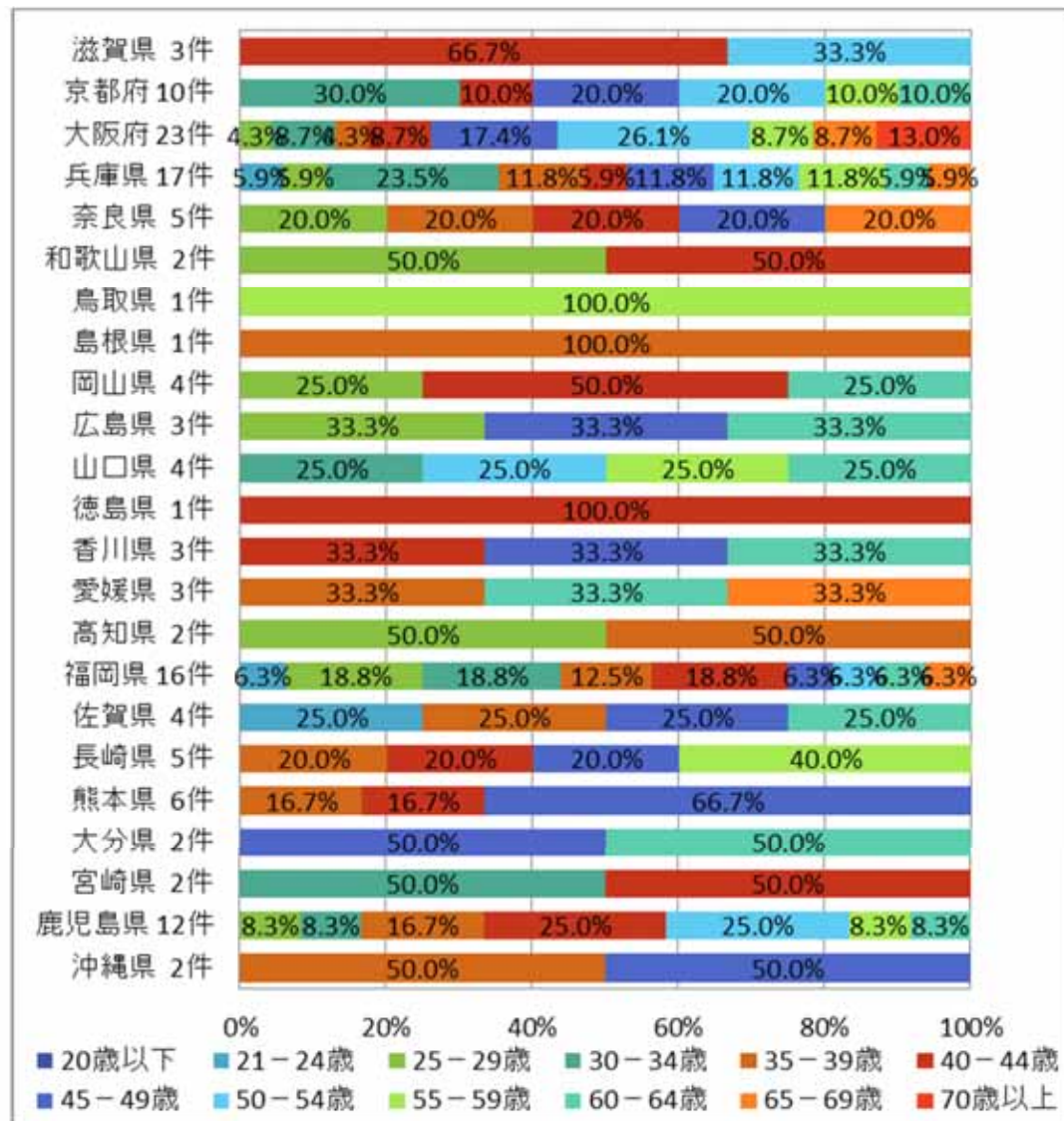
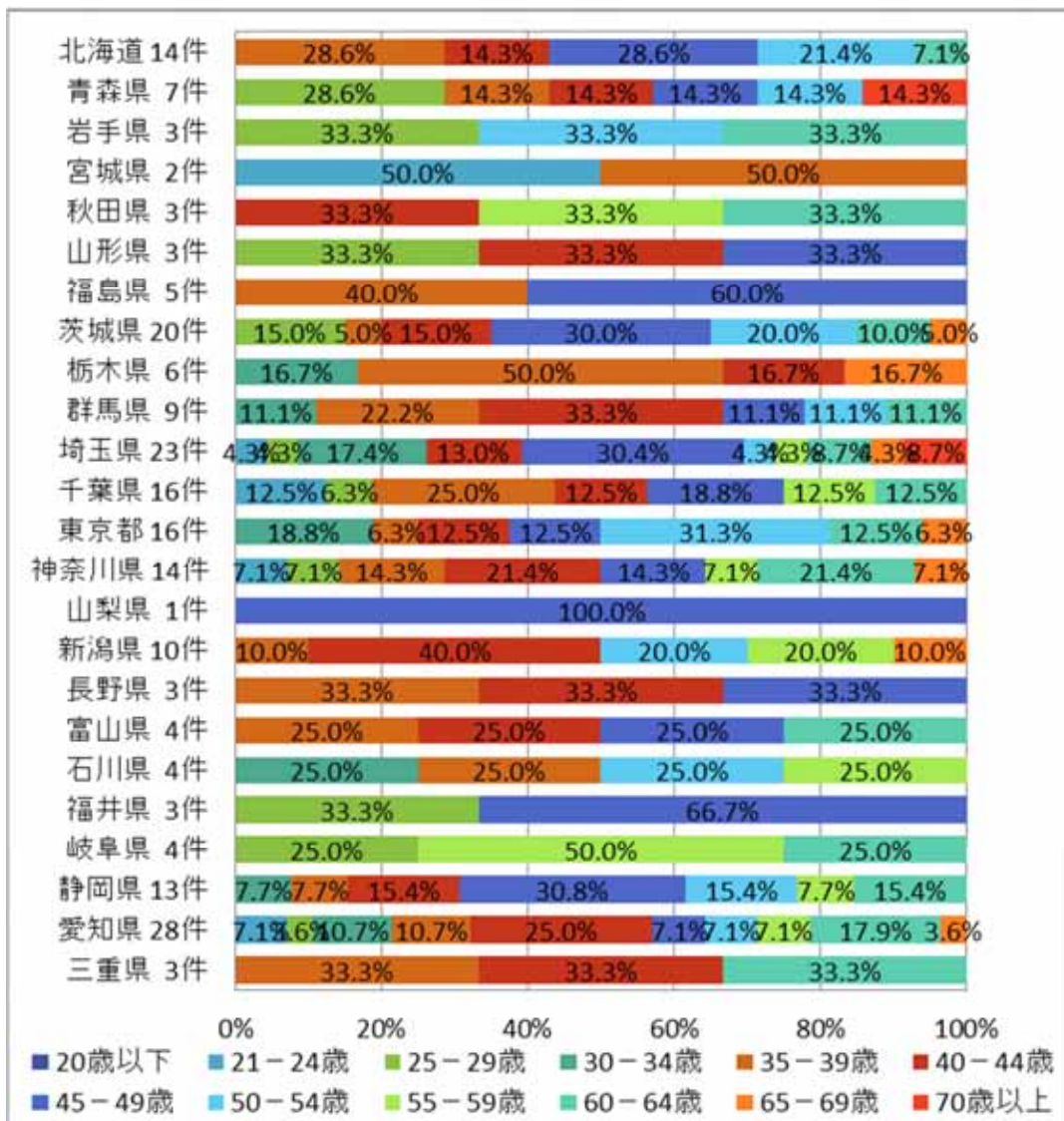
### Ⅲ. H25年死亡事故データ(車籍)

#### 5. 車籍別の年齢層別

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



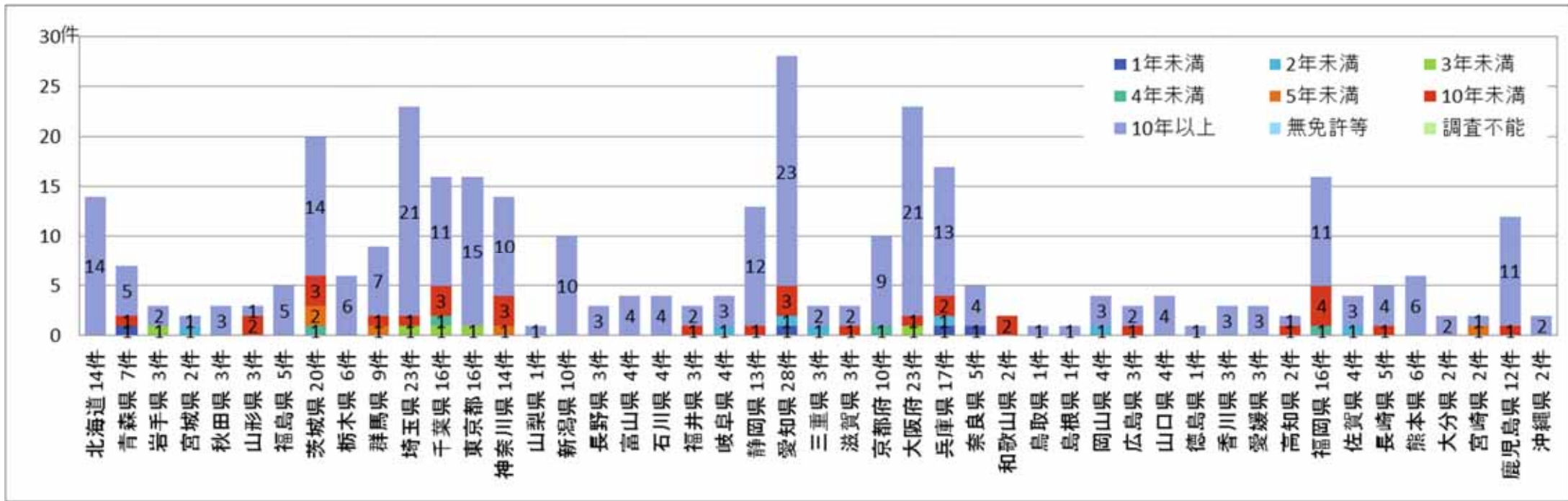
### Ⅲ. H25年死亡事故データ(車籍)



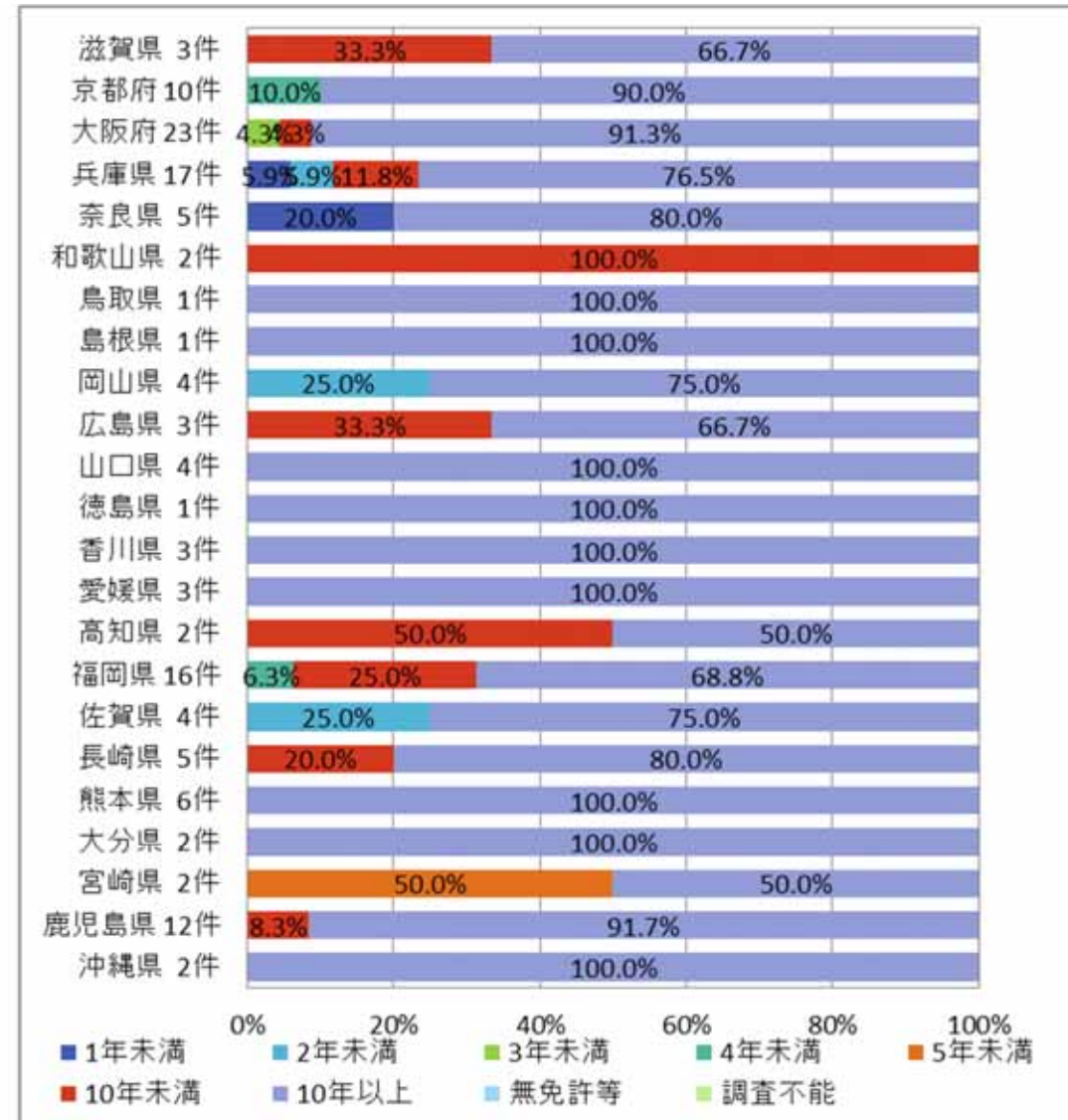
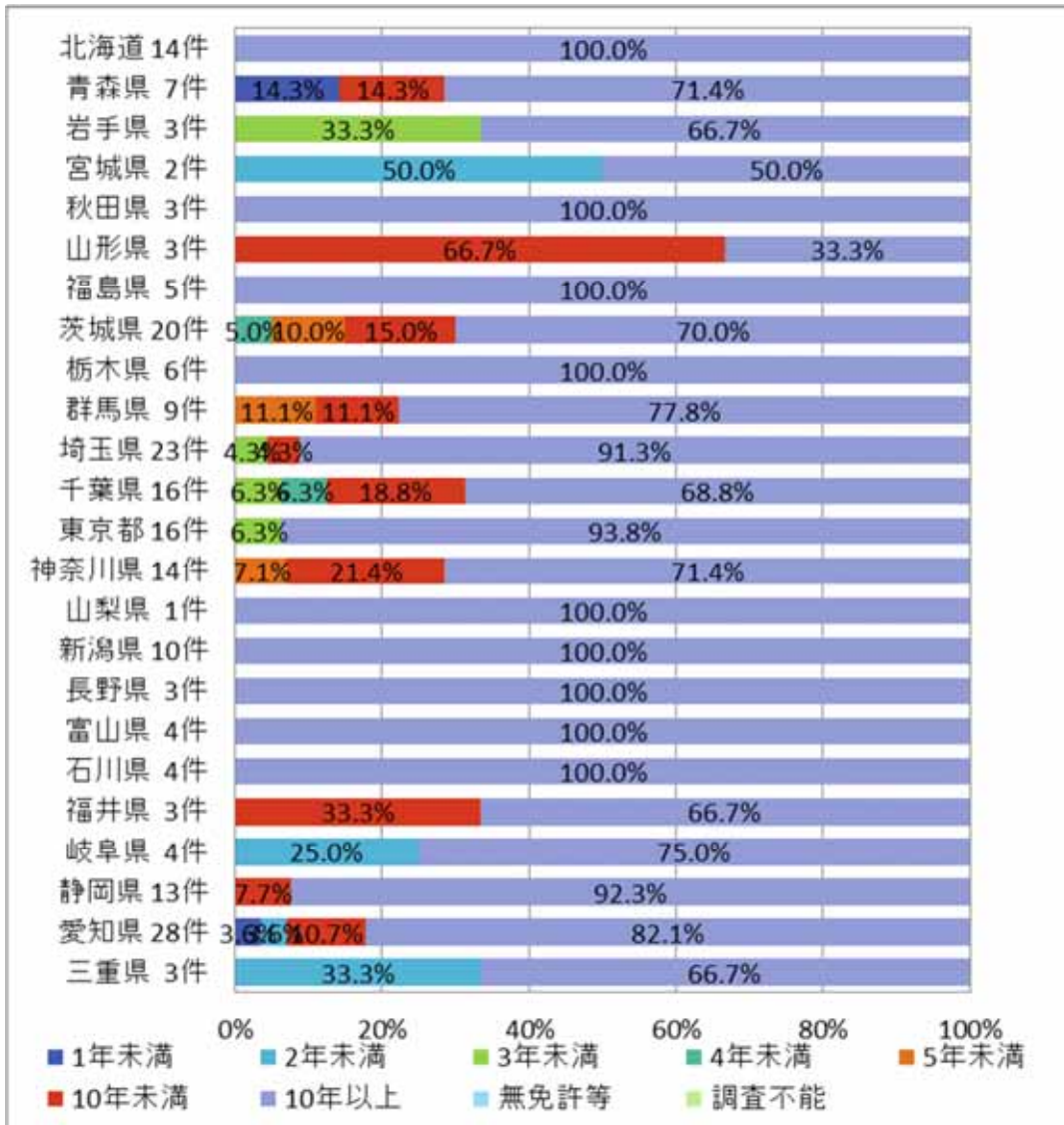
### Ⅲ. H25年死亡事故データ(車籍)

#### 6. 車籍別の免許取得年数別

・車籍別の免許取得年別にみると、「山形県」及び「和歌山県」を除き、いずれも「10年以上」が多い。



### Ⅲ. H25年死亡事故データ(車籍)



## IV. H25年死亡事故データ(発生地)

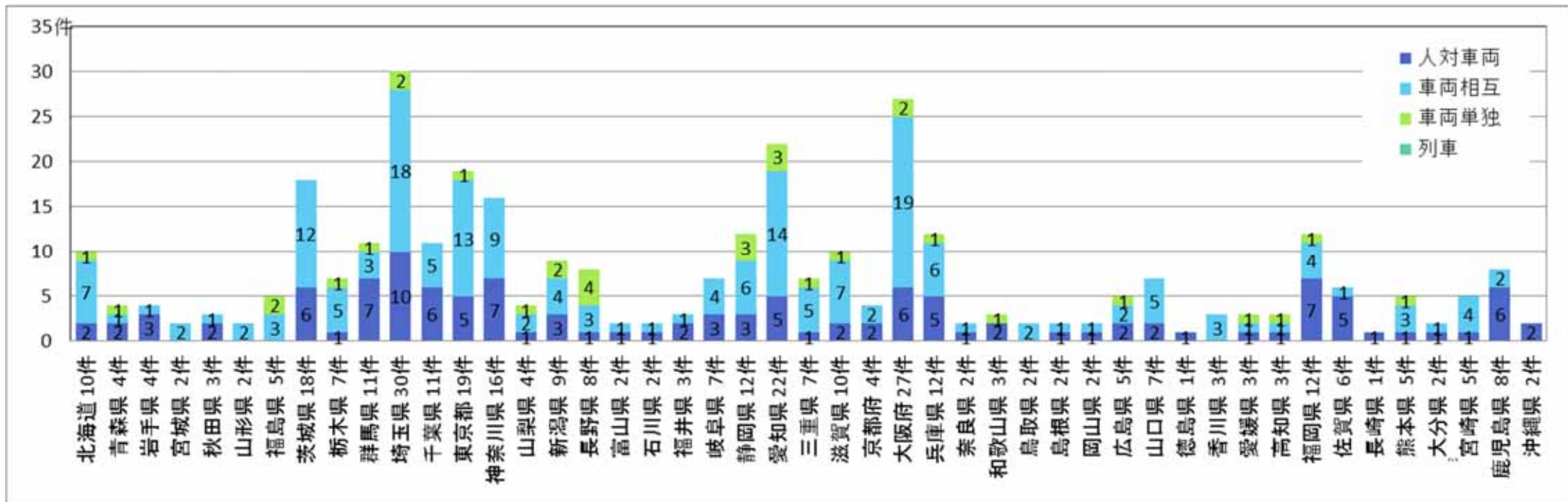
1. 発生地別の事故類型別
2. 発生地別の行動類型別
3. 発生地別の時間帯別
4. 発生地別の危険認知速度別
5. 発生地別の年齢層別
6. 発生地別の免許取得年数別



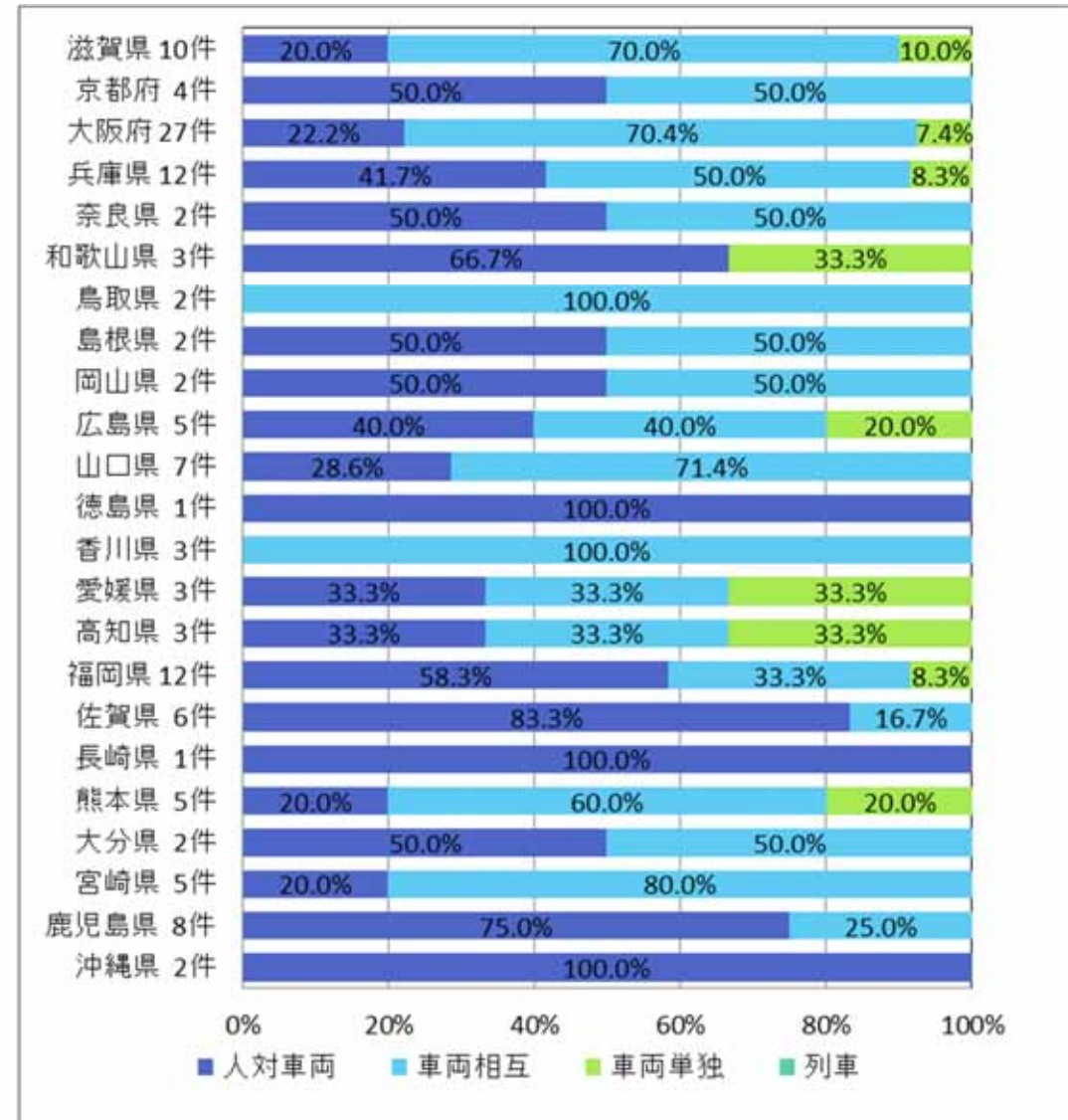
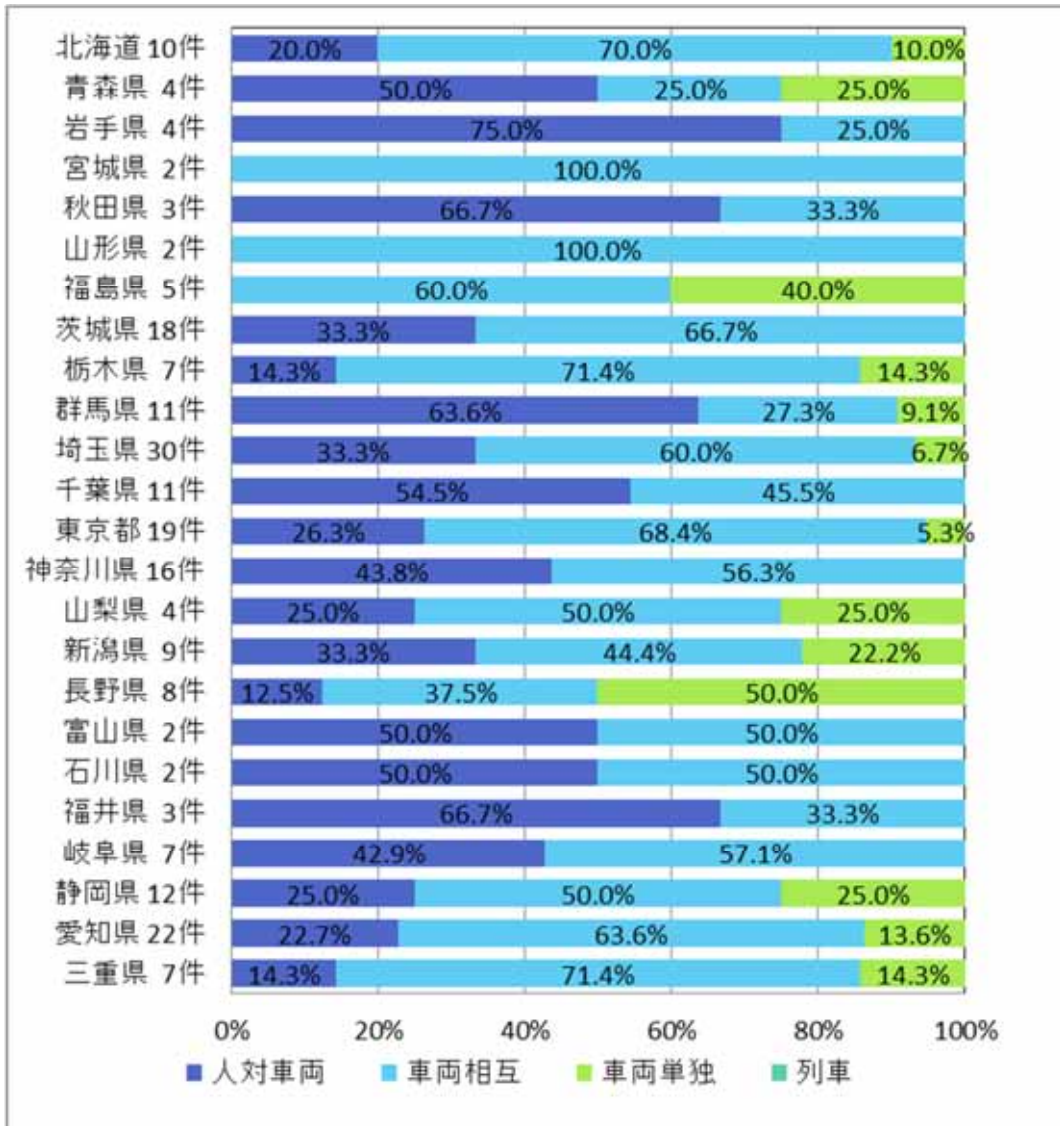
## IV. H25年死亡事故データ(発生地)

### 1. 発生地別の事故類型別

- ・発生地別の事故類型別にみると、「人対車両」が多い県と「車両相互」が多い県に分かれる。
- ・事故発生件数の多い県をみると、「茨城県」、「埼玉県」、「東京都」、「愛知県」及び「大阪府」のいずれも「車両相互」が多い。



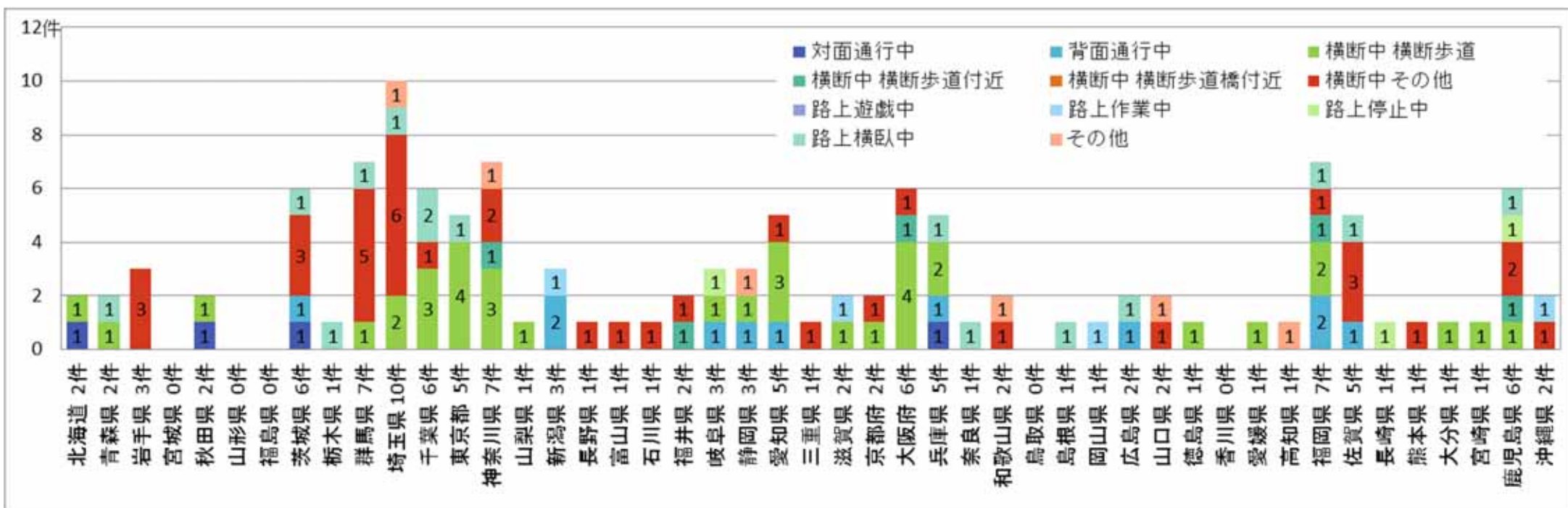
## IV. H25年死亡事故データ(発生地)



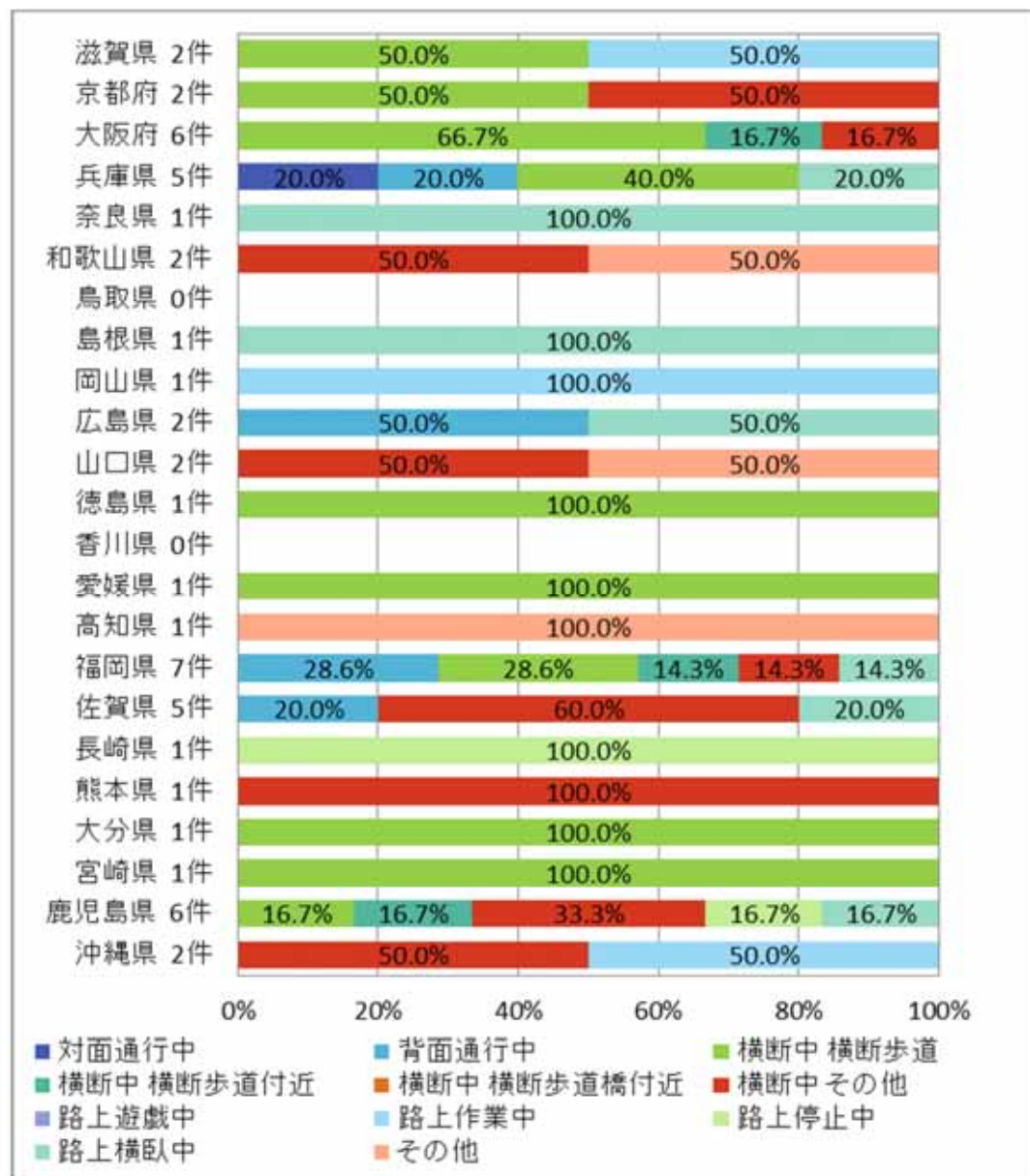
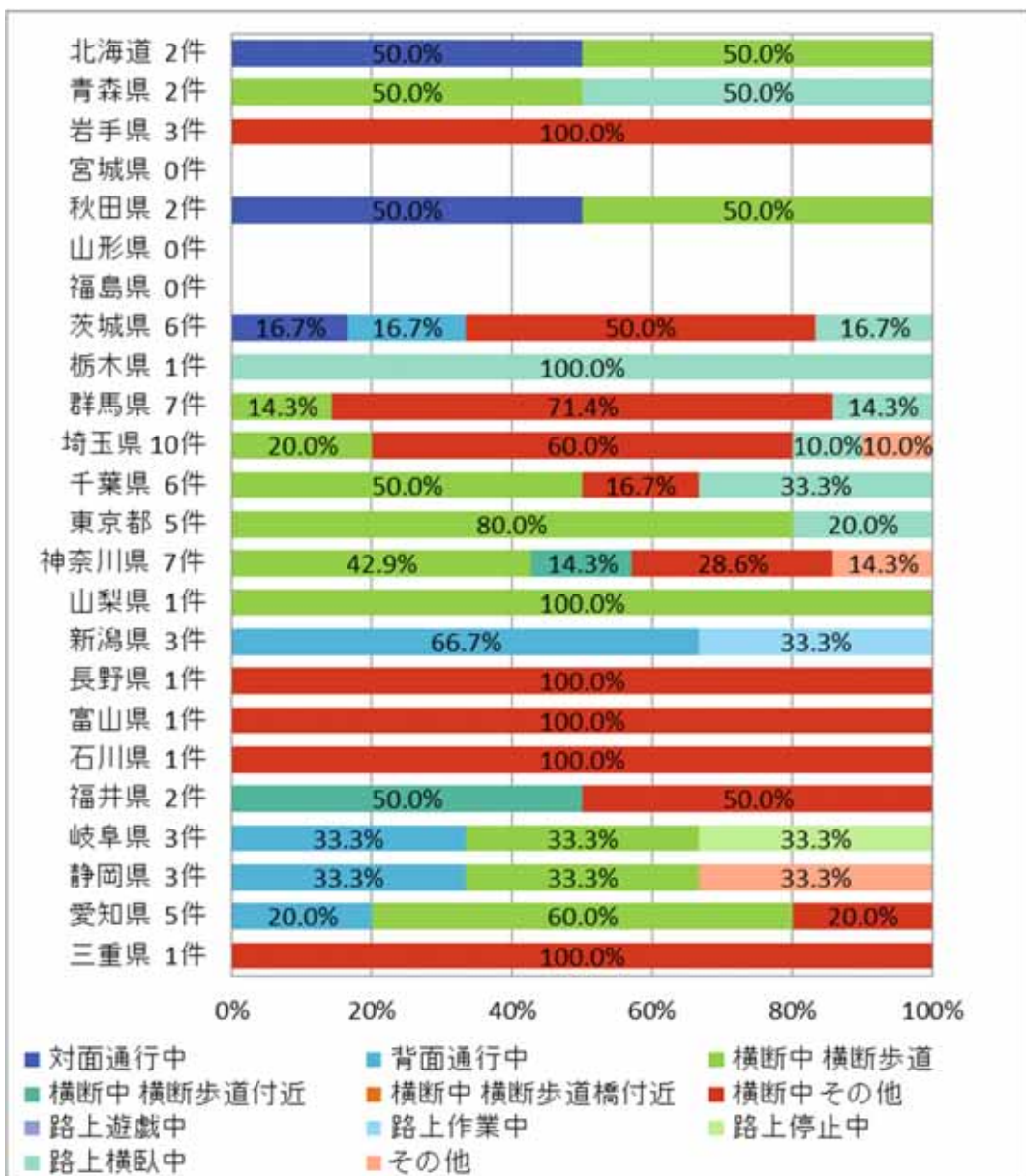
# IV. H25年死亡事故データ(発生地)

## (1) 人対車両

- 発生地別の事故類型（人対車両）別にみると、概ね「横断中 横断歩道」が多い県と「横断中 その他」が多い県に分かれる。
- 事故発生件数の多い県をみると、「茨城県」、「群馬県」「埼玉県」では「横断中 その他」が多い。
- 「神奈川県」及び「大阪府」では「横断中 横断歩道」が多い。
- 「福岡県」では「背面通行中」及び「横断中 横断歩道」が多い。



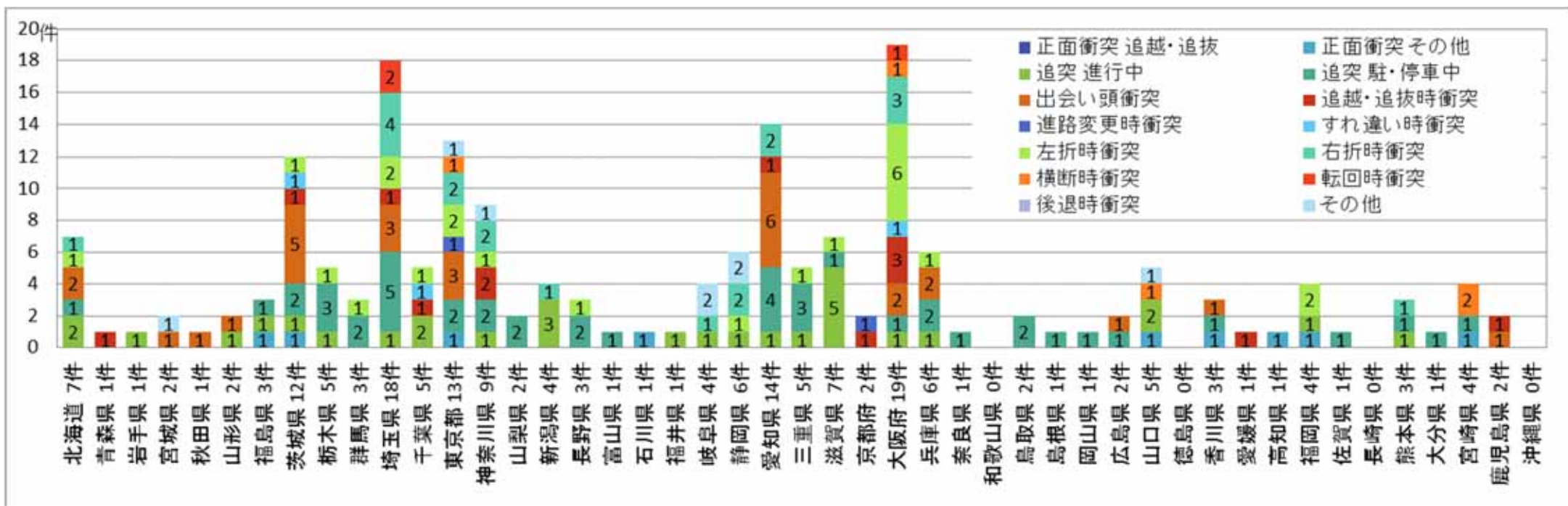
# IV. H25年死亡事故データ(発生地)



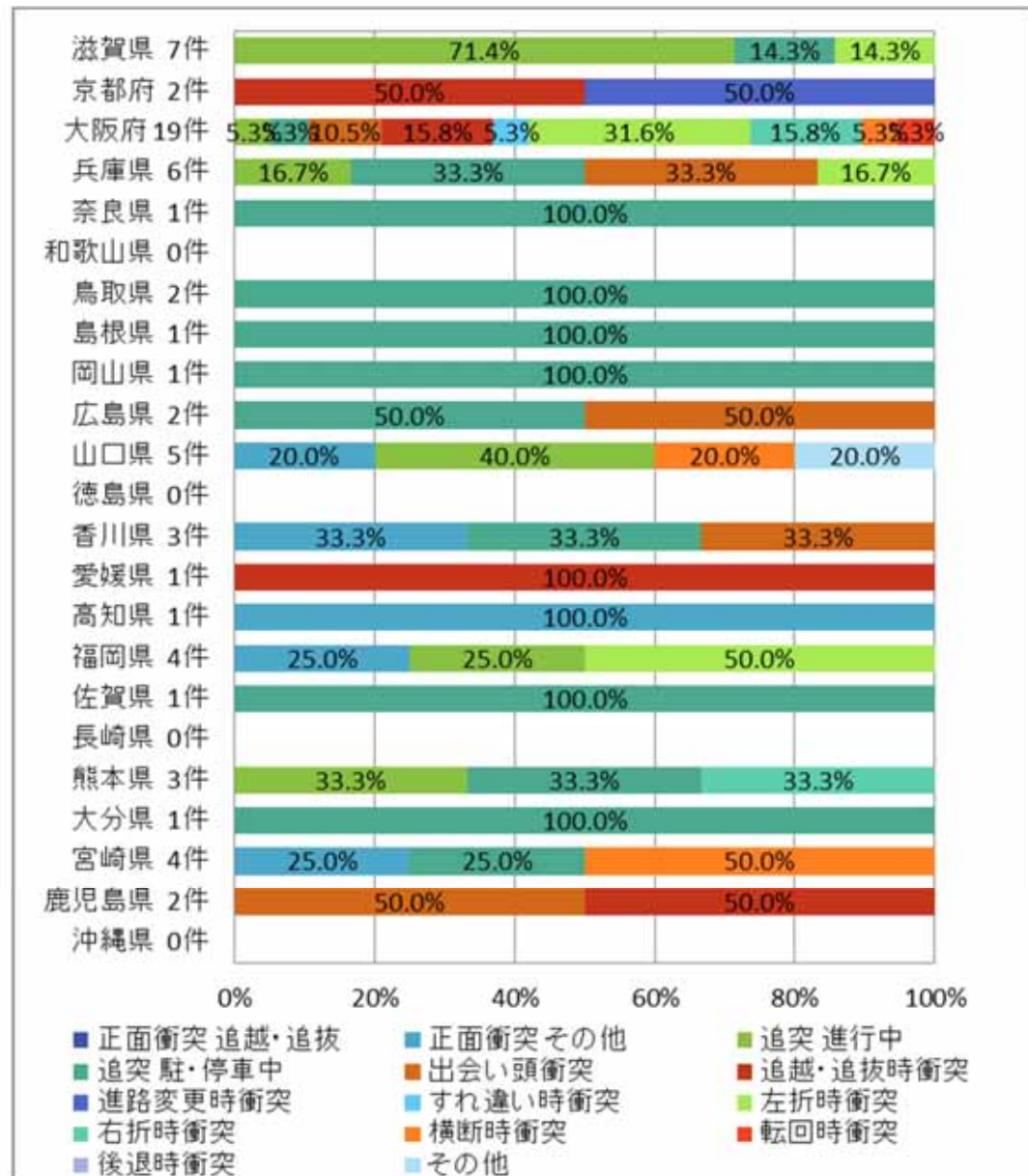
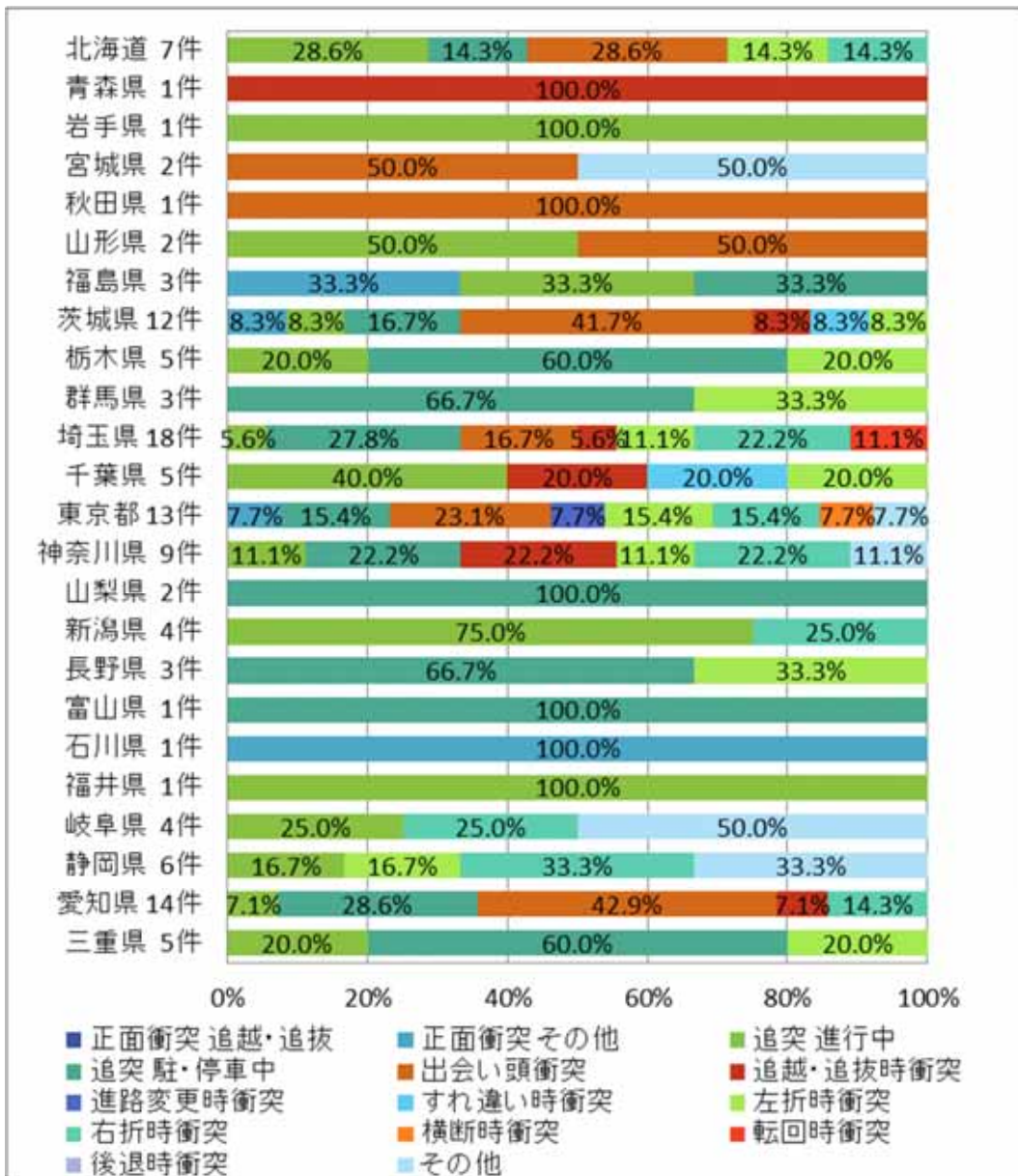
# IV. H25年死亡事故データ(発生地)

## (2) 車両相互

- ・発生地別の事故類型（車両相互）別にみると、各県によって傾向は異なる。
- ・事故発生件数の多い県をみると、「茨城県」及び「愛知県」では「出会い頭衝突」が多い。
- ・「埼玉県」では「追突 駐・停車中」が多く、「大阪府」では「左折時衝突」が多い。



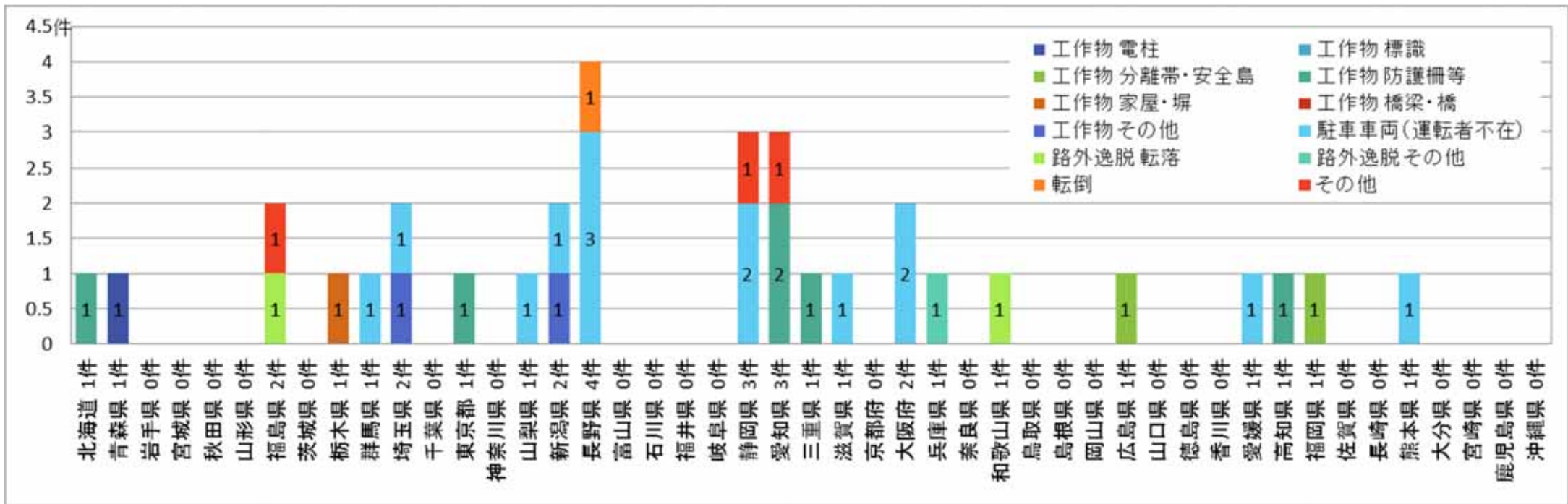
# IV. H25年死亡事故データ(発生地)



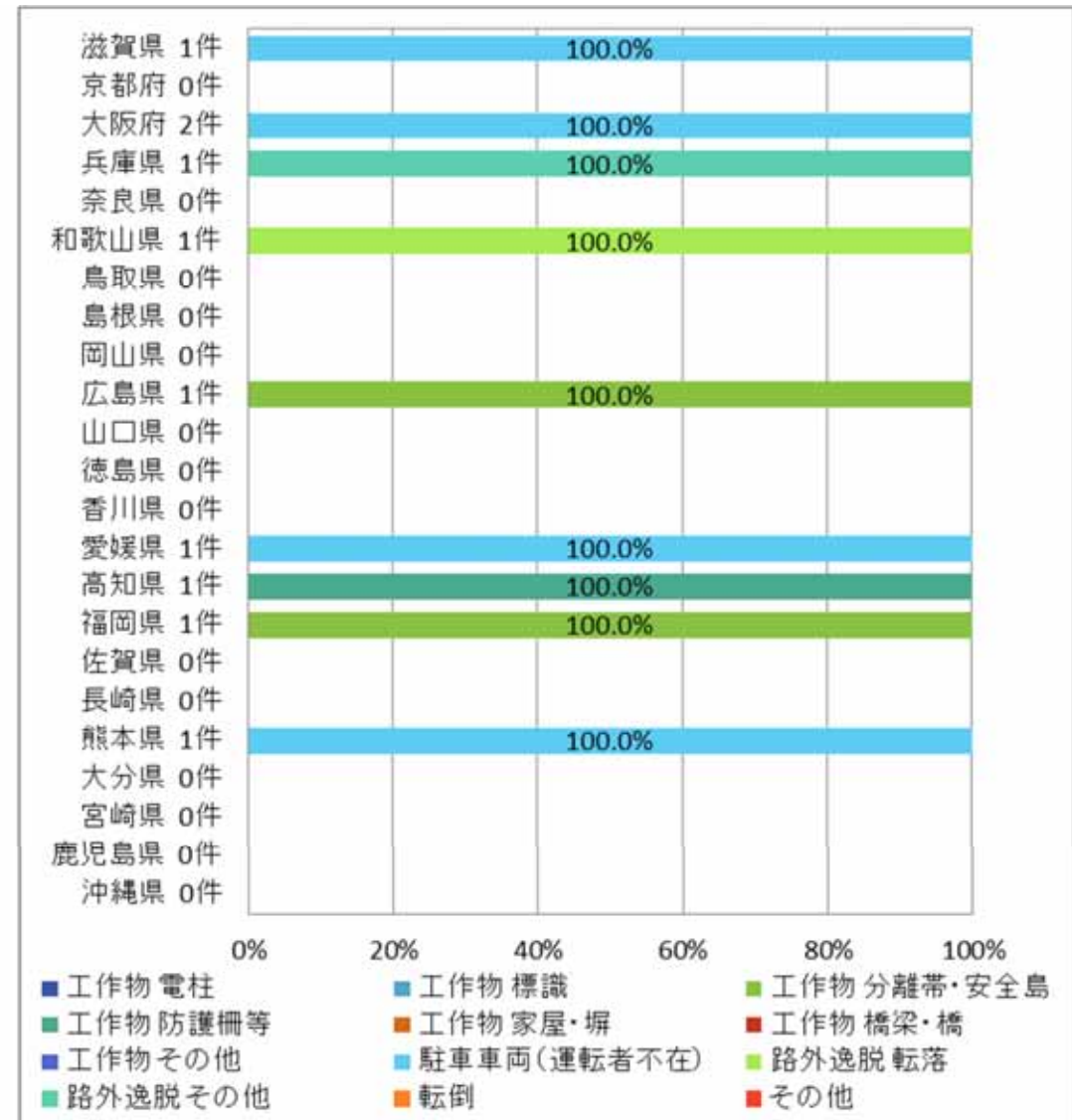
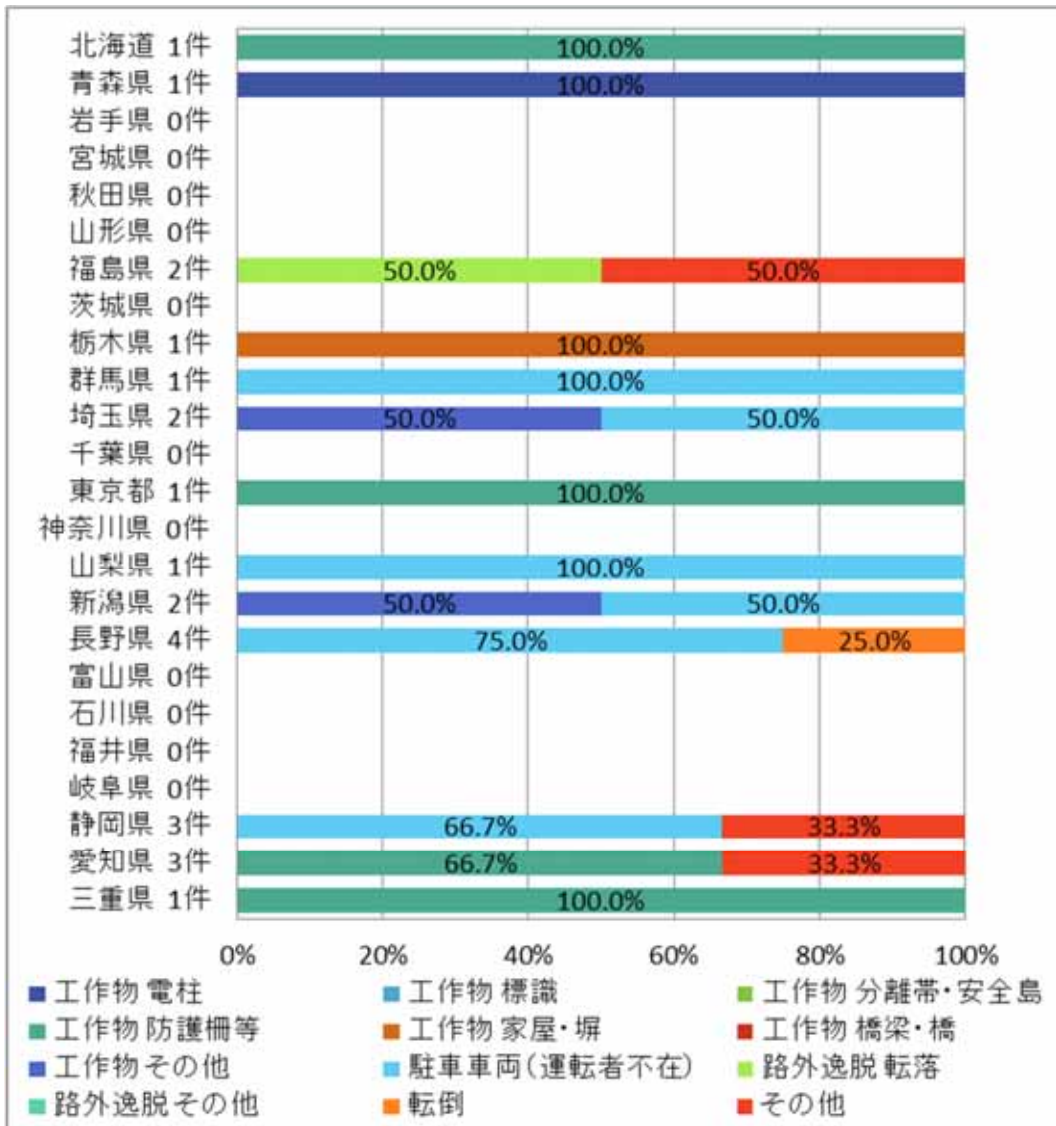
## IV. H25年死亡事故データ(発生地)

### (3) 車両単独

- 発生地別の事故類型（車両単独）別について事故発生件数の多い県をみると、「長野県」及び「静岡県」では「駐車車両（運転者不在）」が多く、「愛知県」では「工作物 防護柵等」が多い。



## IV. H25年死亡事故データ(発生地)

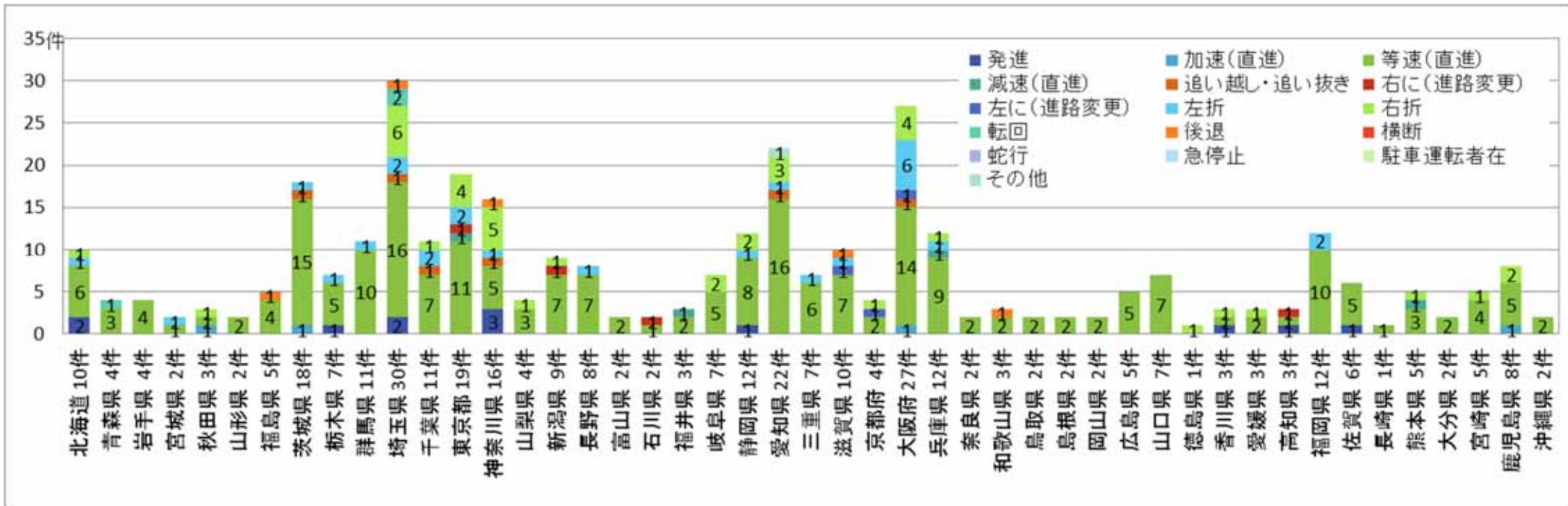




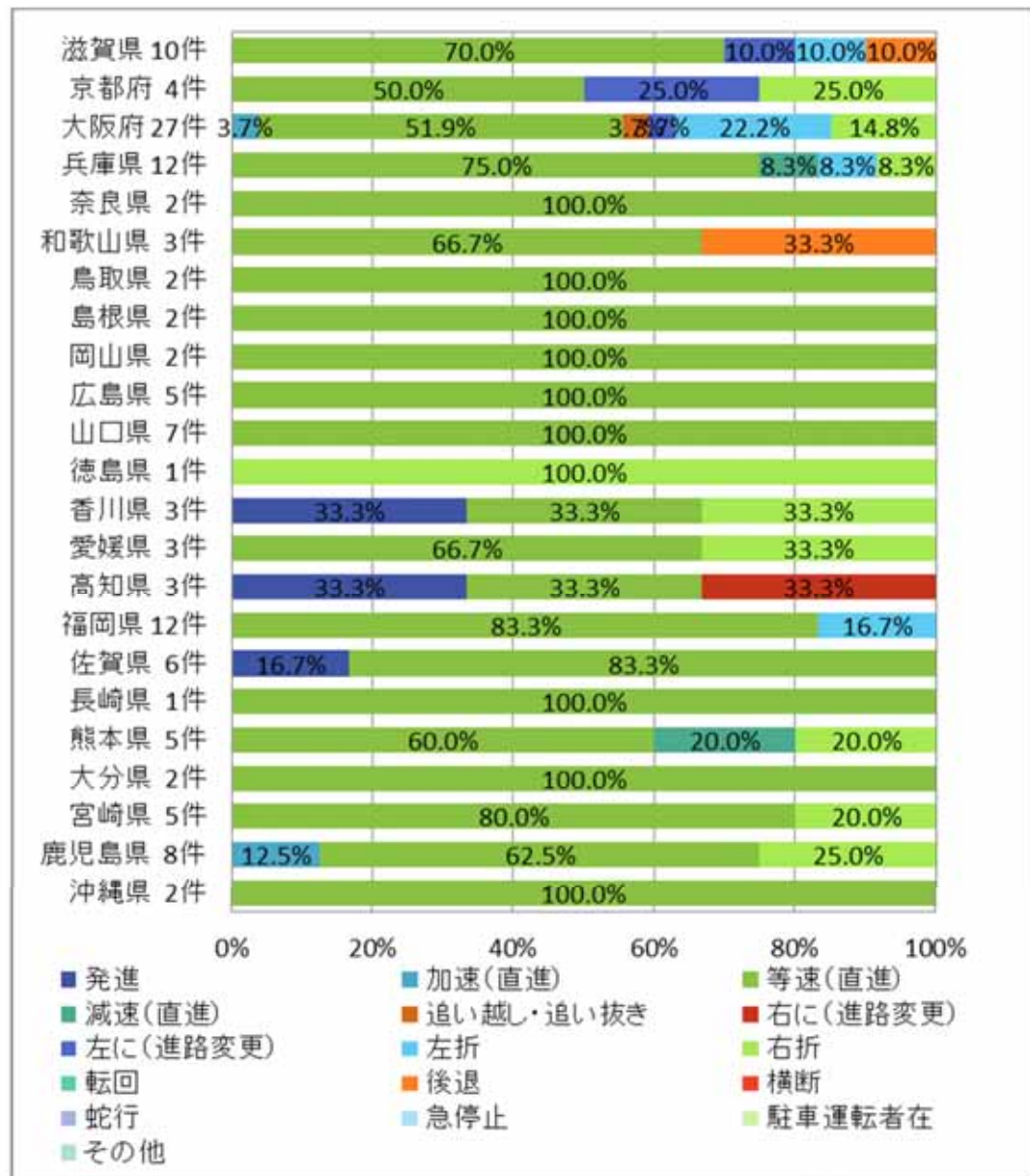
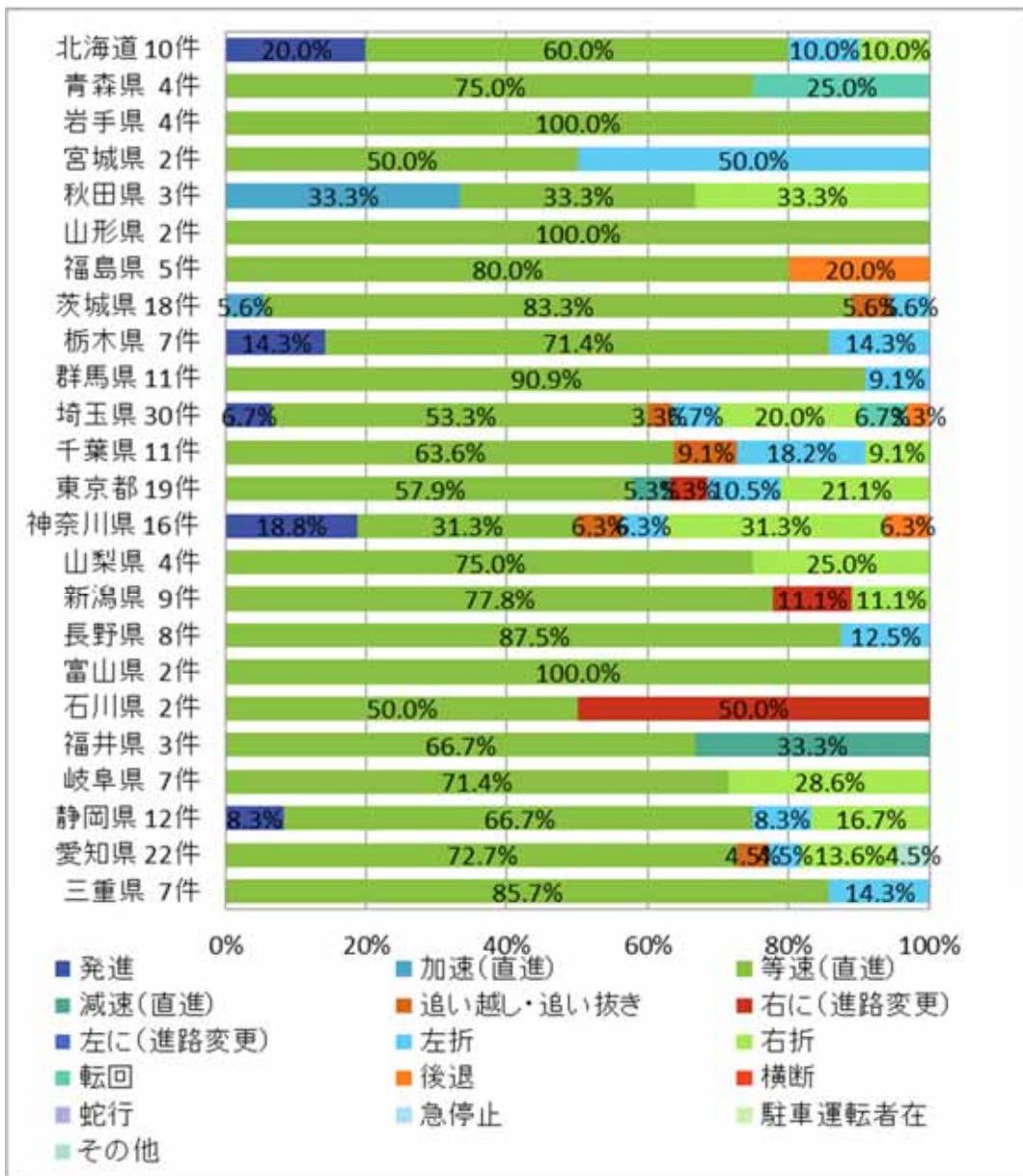
# IV. H25年死亡事故データ(発生地)

## 2. 発生地別の行動類型別

- ・発生地別の行動類型別にみると、各県ともに「等速（直進）」が多くなっている。
- ・「埼玉県」、「東京都」及び「神奈川県」では「右折」も多い。
- ・「大阪府」では「左折」も多い。



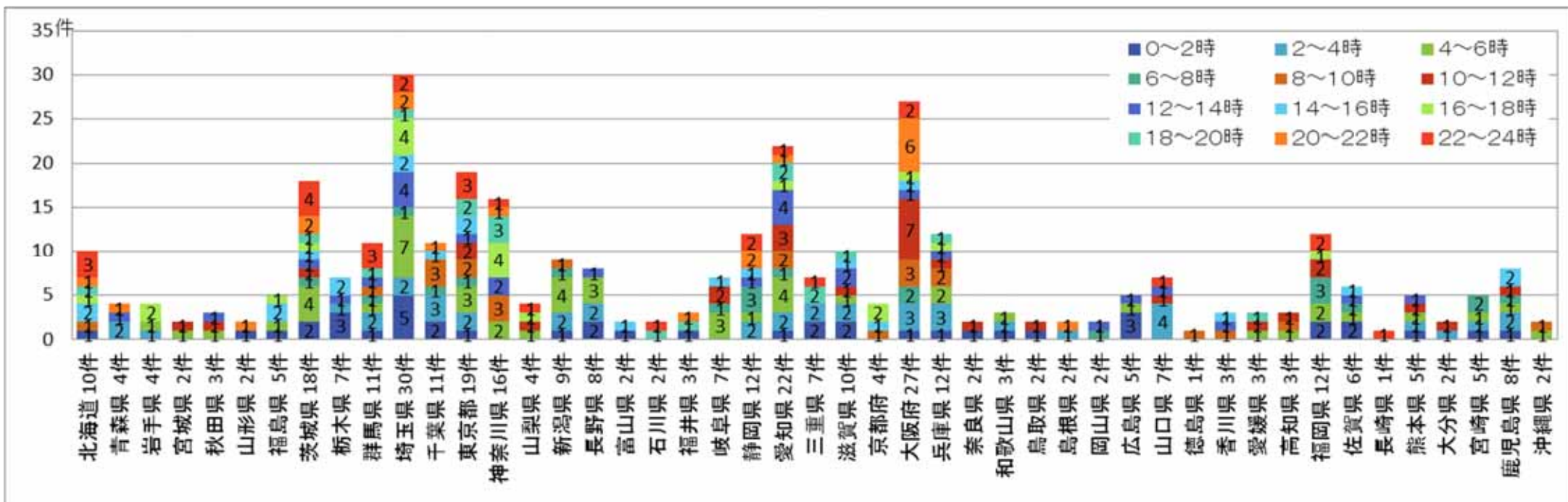
# IV. H25年死亡事故データ(発生地)



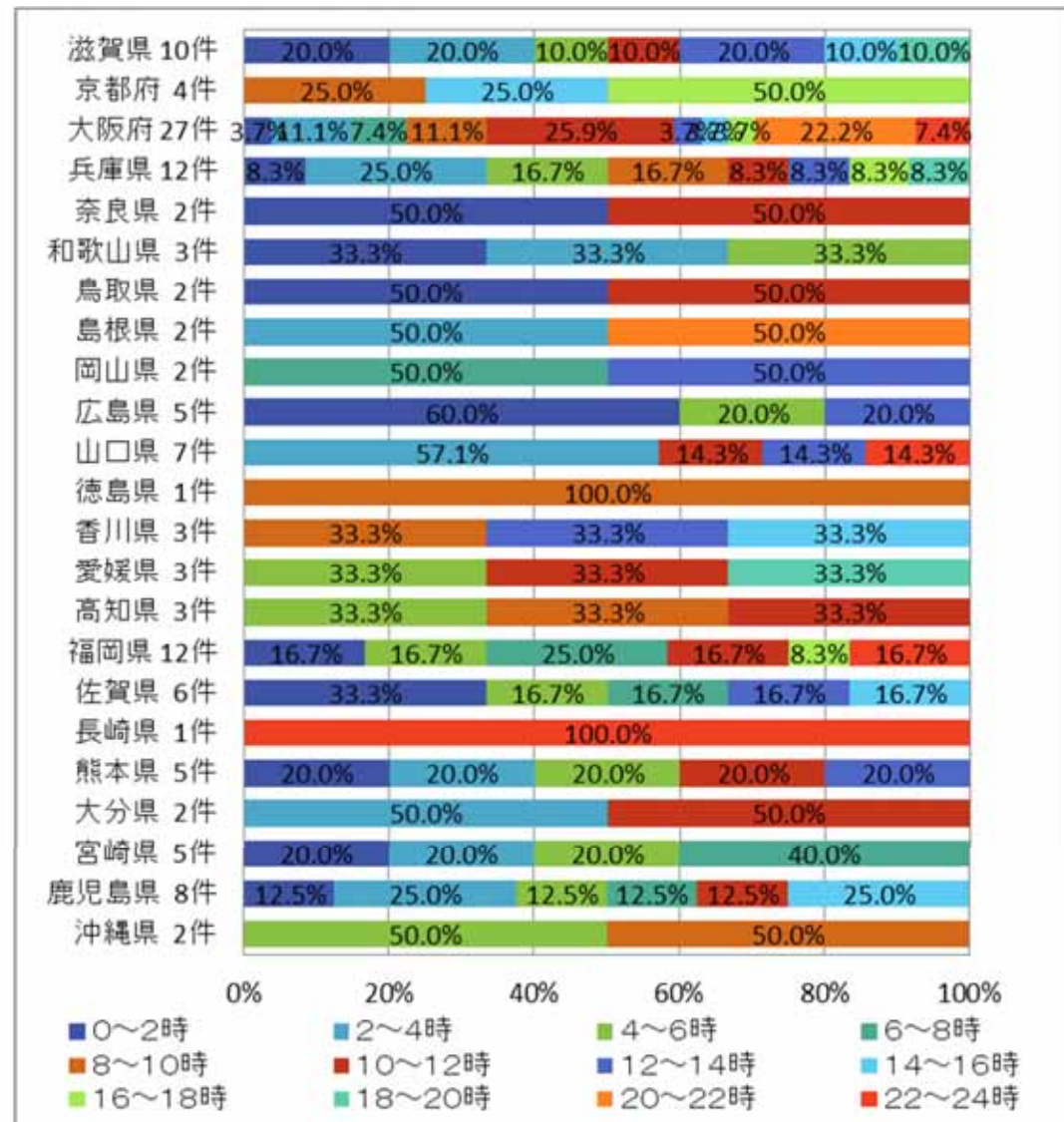
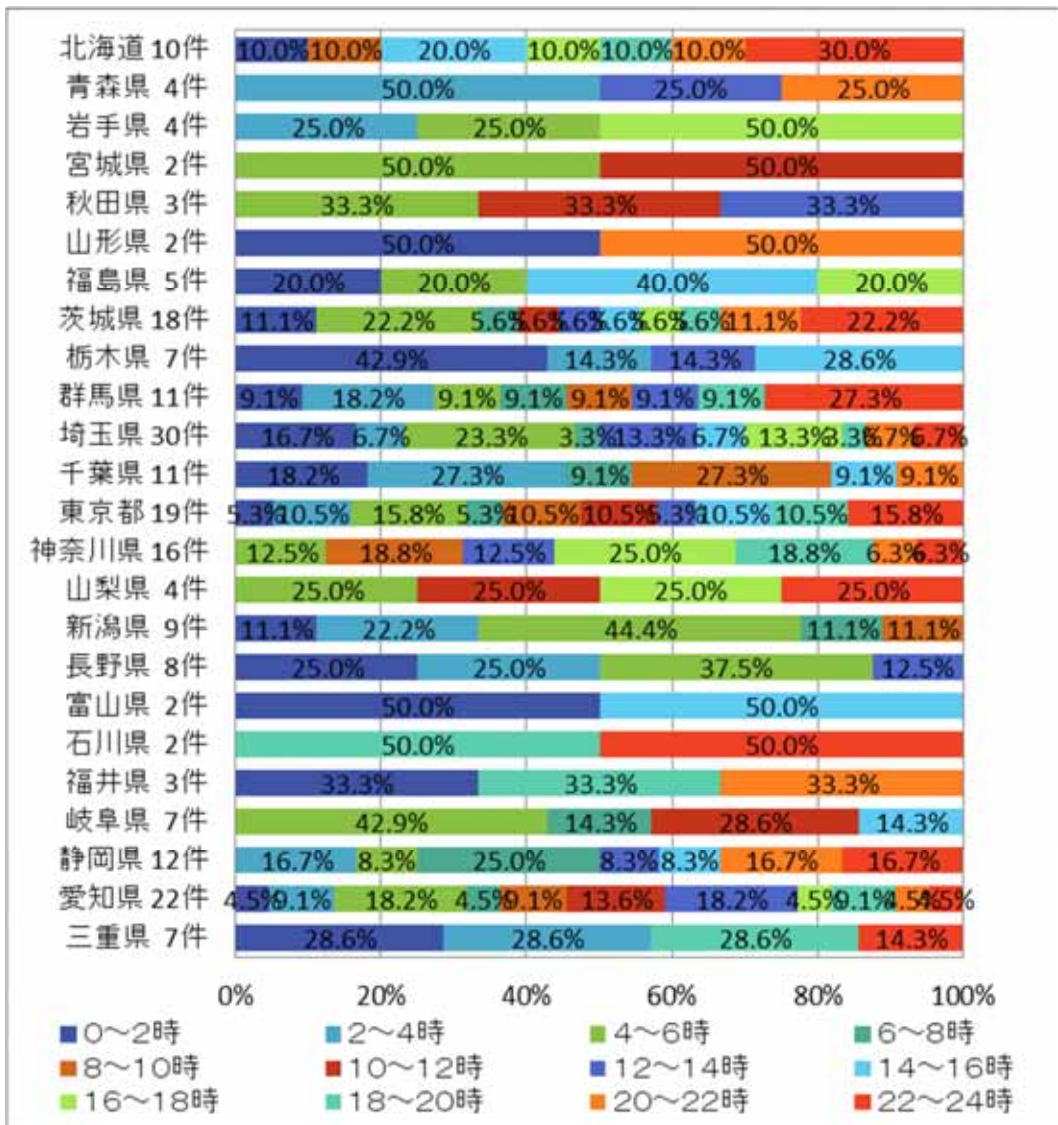
# IV. H25年死亡事故データ(発生地)

## 3. 発生地別の時間帯別

- ・発生地別の時間帯別にみると、各県によって傾向は異なる。
- ・事故発生件数の多い県をみると、「埼玉県」及び「東京都」では「4～6時」及び「22～24時」が多い。
- ・「埼玉県」では「4～6時」、「愛知県」では「12～14時」、「大阪府」では「10～12時」が多い。



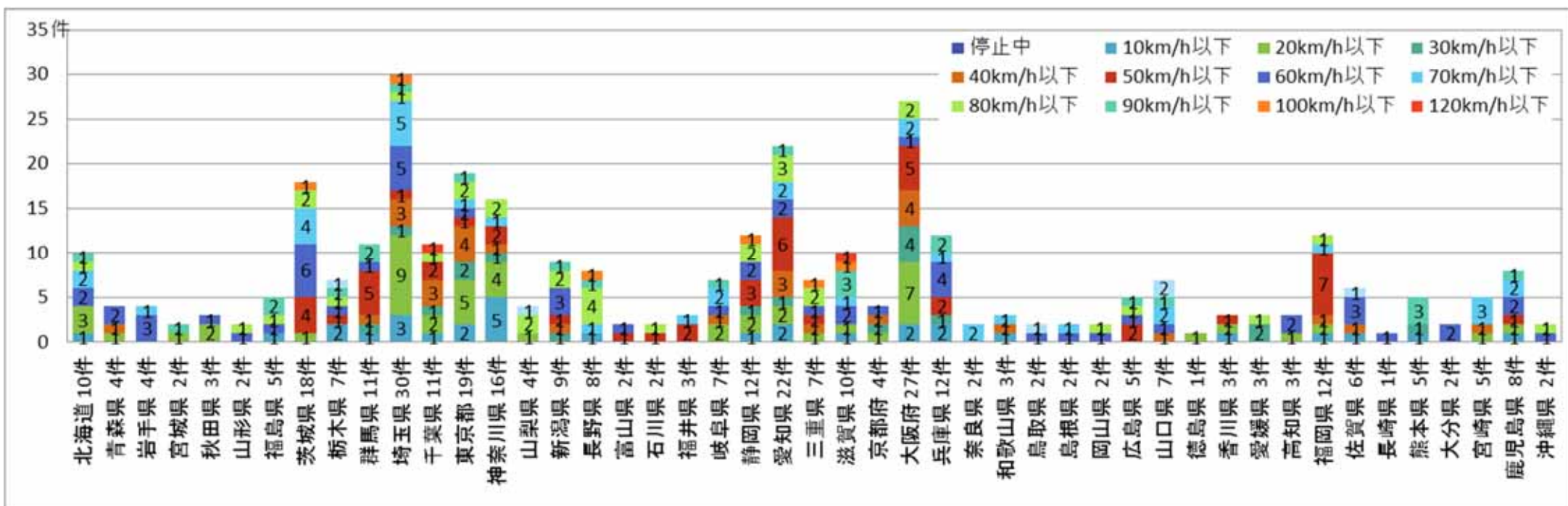
# IV. H25年死亡事故データ(発生地)



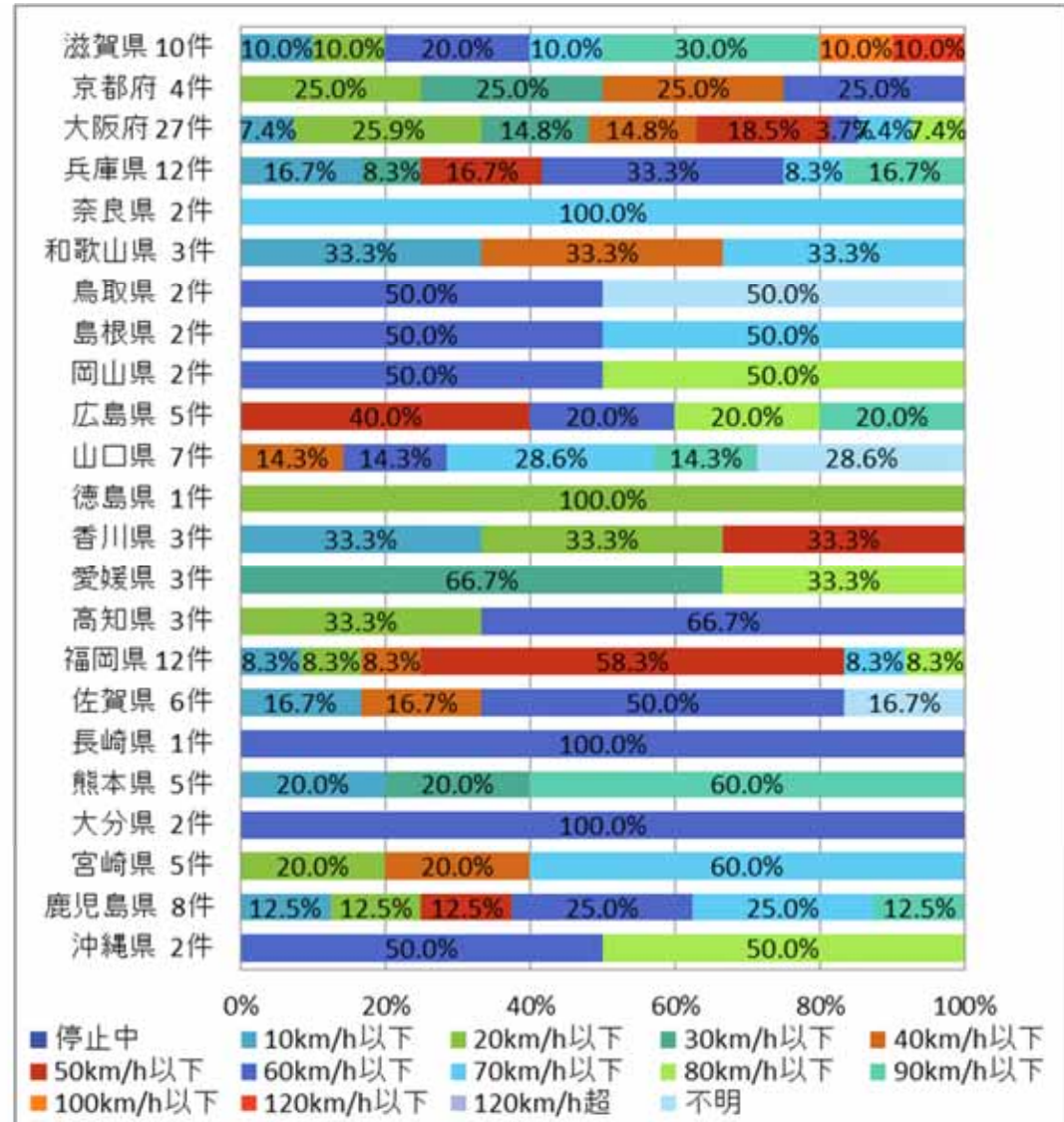
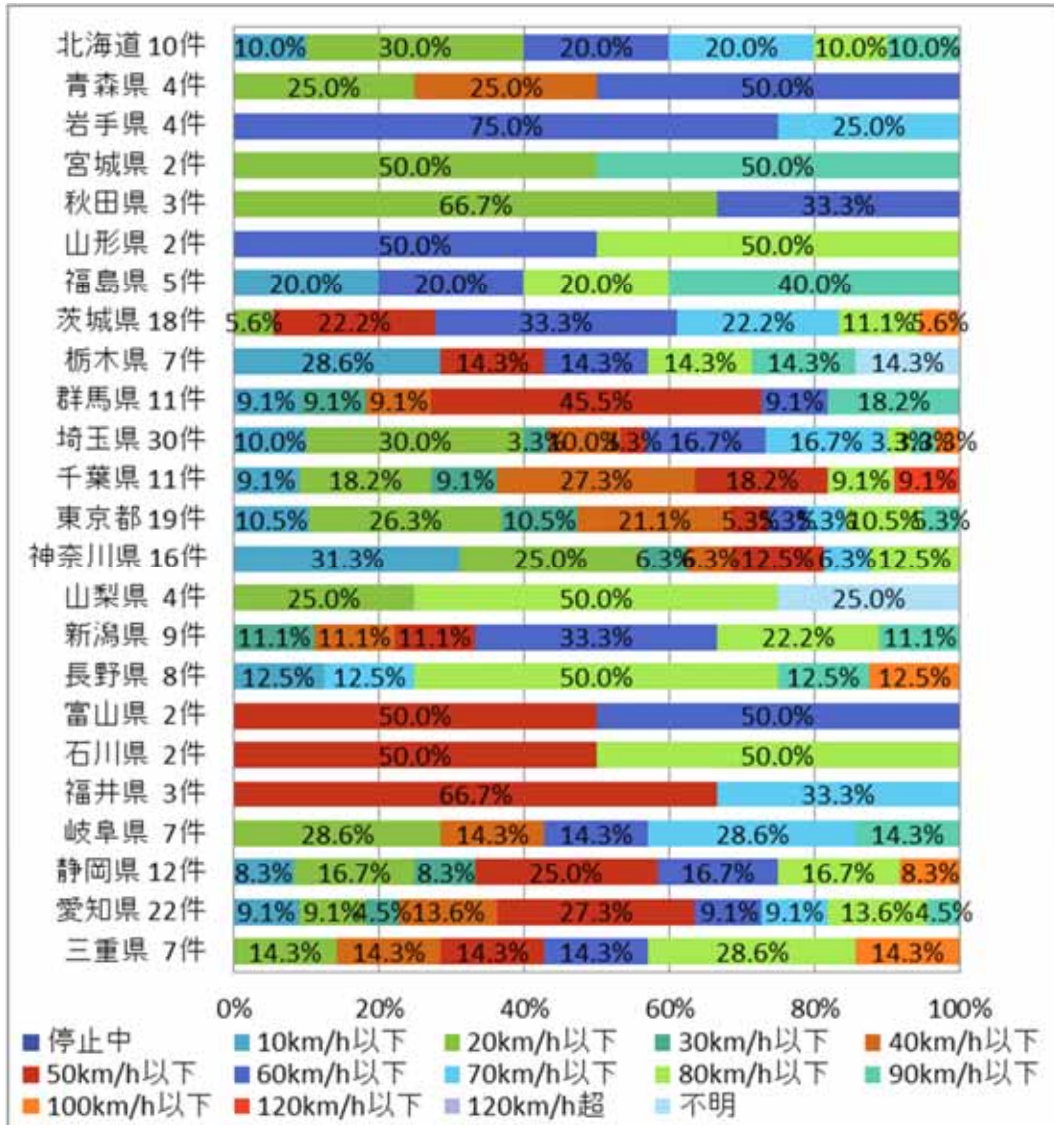
## IV. H25年死亡事故データ(発生地)

### 4. 発生地別の危険認知速度別

- ・発生地別の危険認知速度別にみると、各県によって傾向は異なる。
- ・事故発生件数の多い県をみると、「茨城県」では「60km/h以下」が多い。
- ・「埼玉県」、「東京都」及び「大阪府」では「20km/h以下」が多く、「神奈川県」では「10km/h以下」が多い。
- ・「愛知県」では「50km/h以下」が多い。



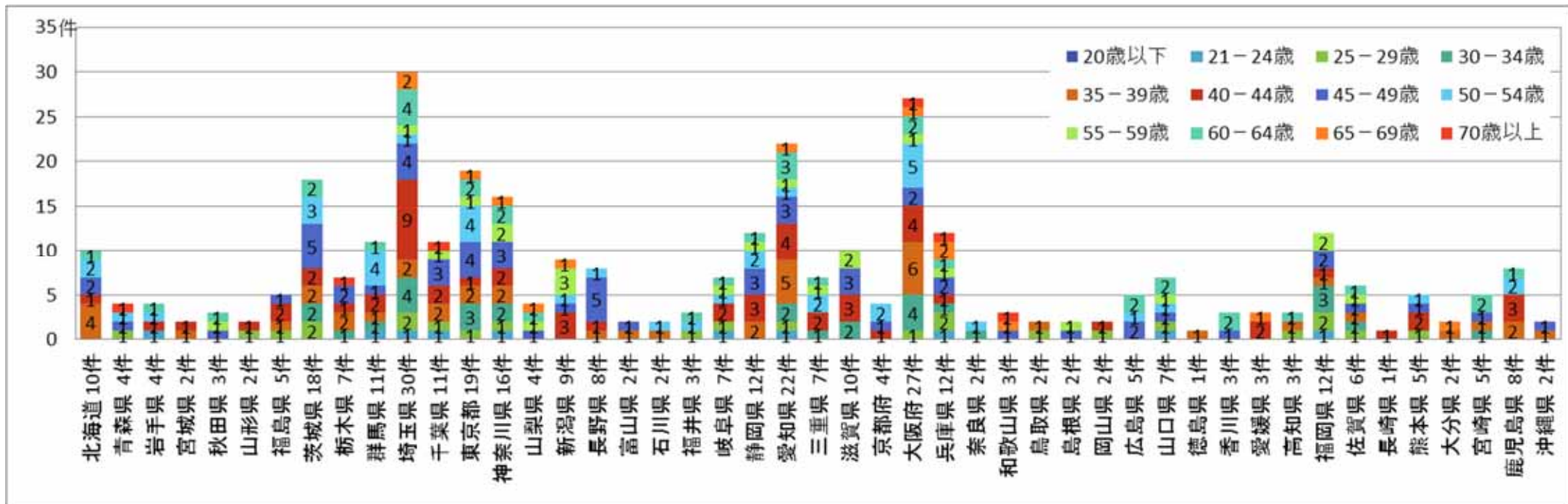
# IV. H25年死亡事故データ(発生地)



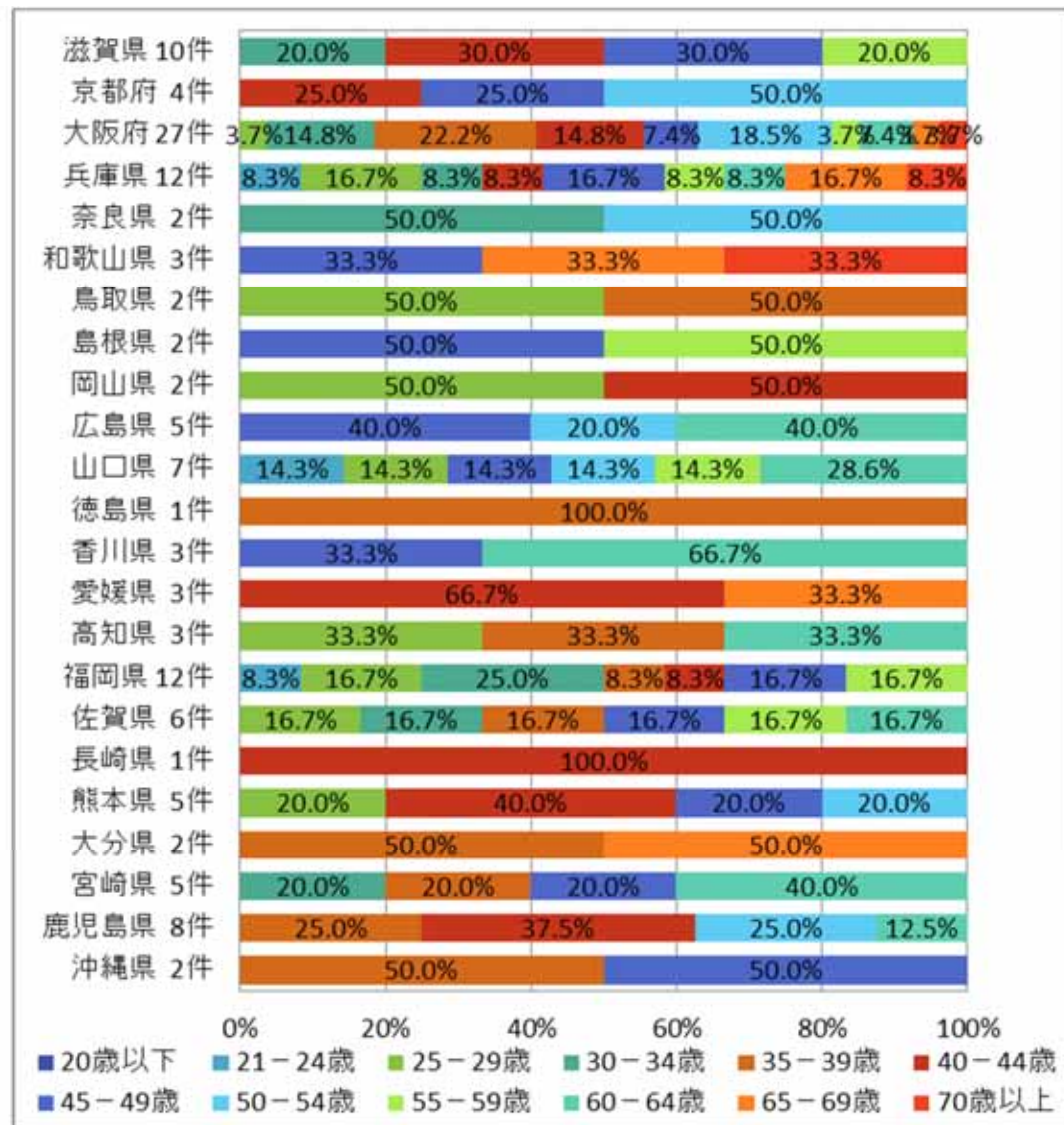
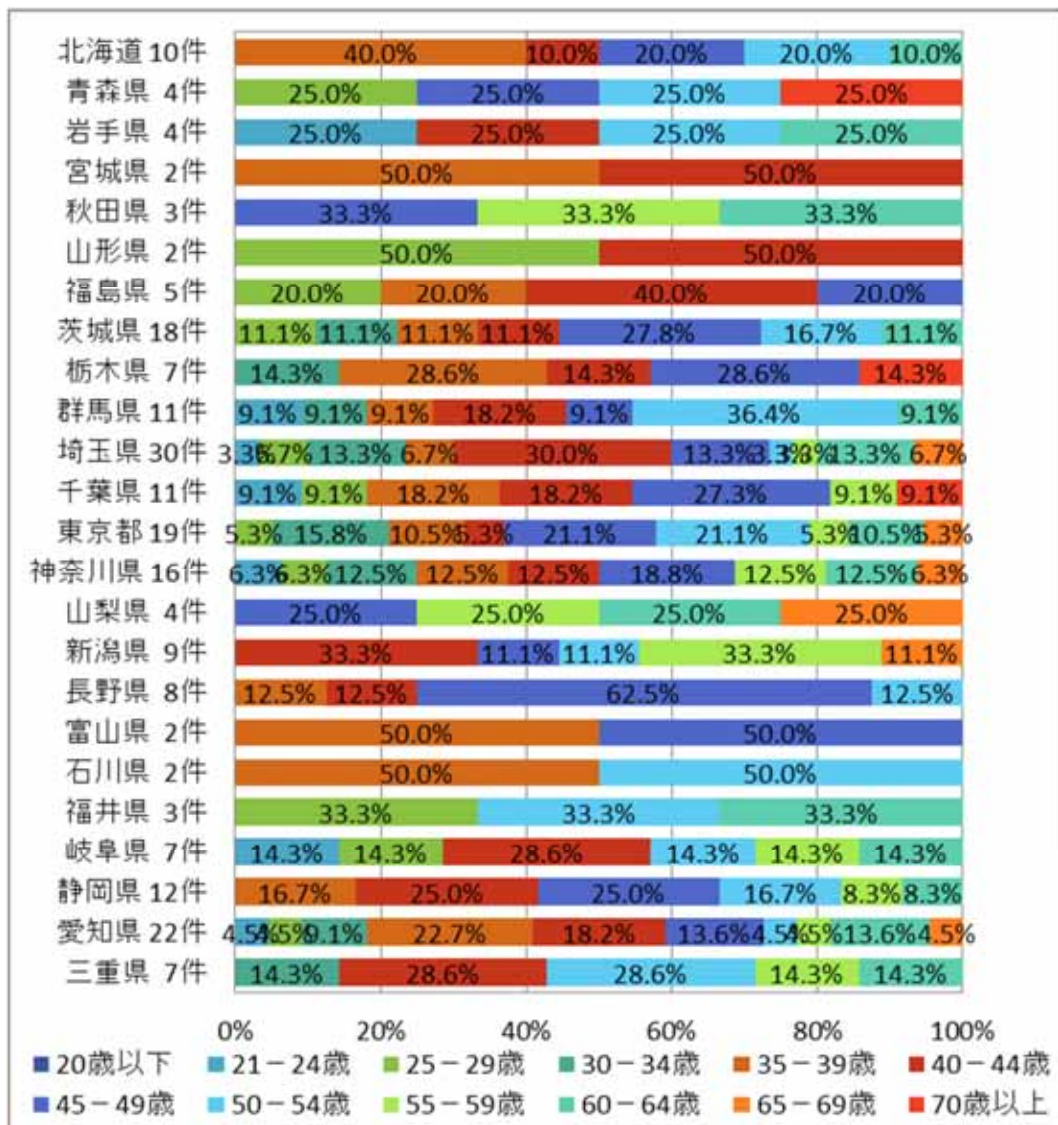
## IV. H25年死亡事故データ(発生地)

### 5. 発生地別の年齢層別

- ・発生地別の年齢層別にみると、各県によって傾向は異なる。
- ・事故発生件数の多い県をみると、「茨城県」では「45-49歳」が多く、「埼玉県」では「40-44歳」が多い。
- ・「東京都」では「45-49歳」及び「50-54歳」が多く、「神奈川県」では「50-54歳」が多い。
- ・「愛知県」及び「大阪府」では「35-39歳」が多い。



# IV. H25年死亡事故データ(発生地)

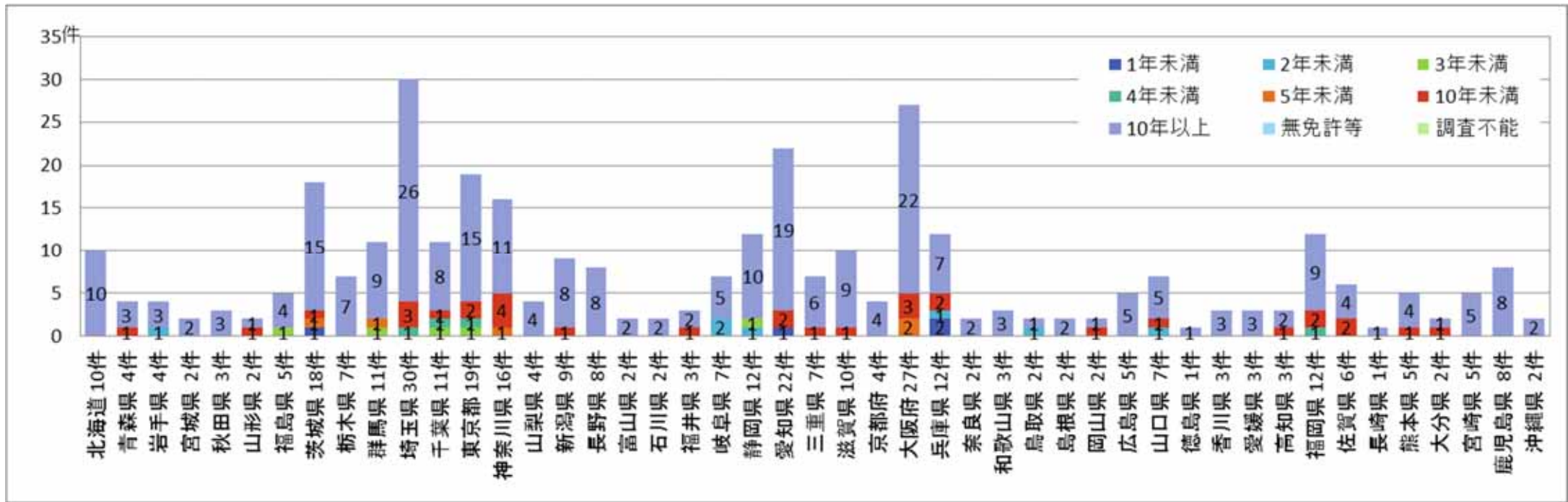




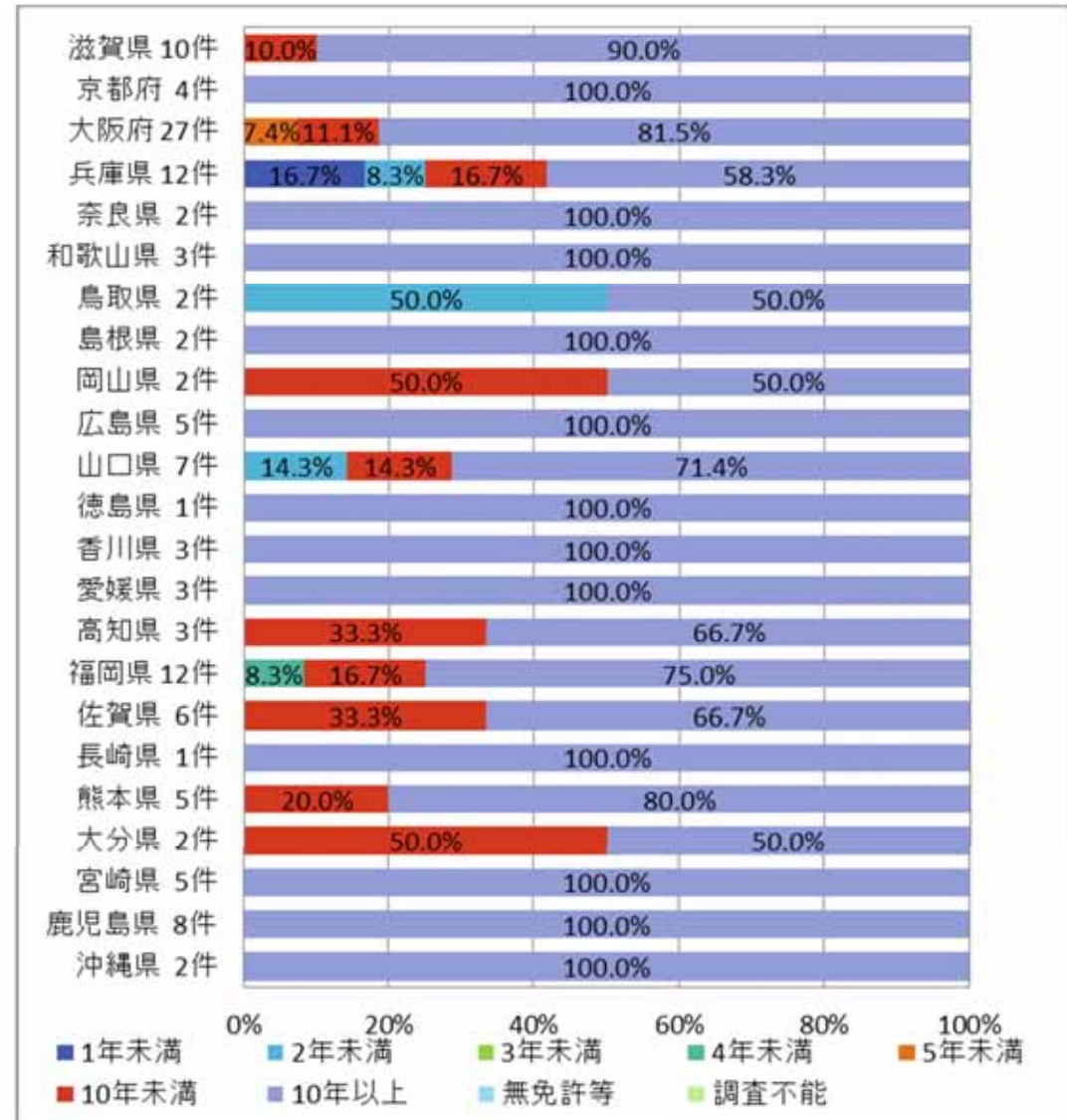
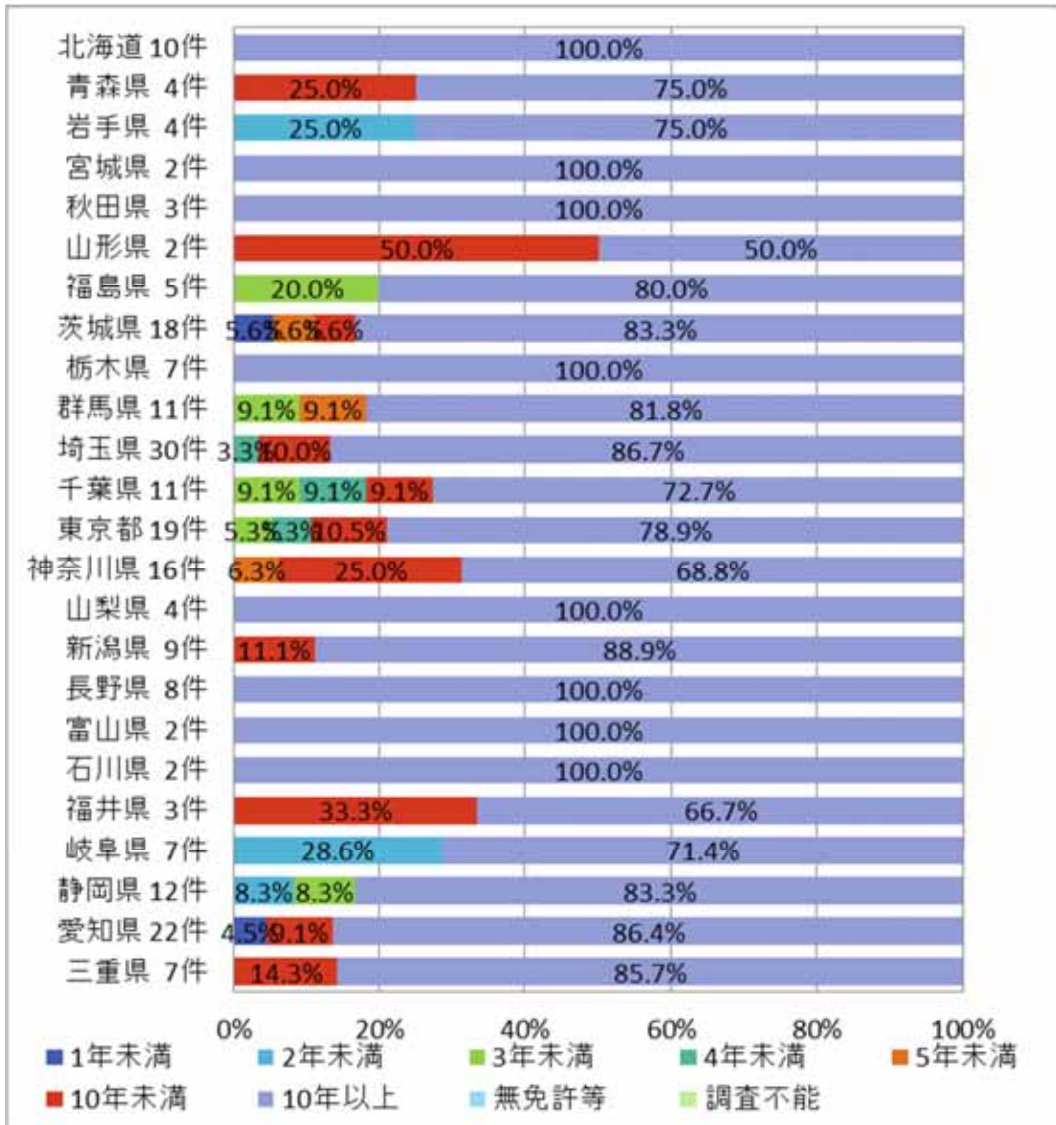
# IV. H25年死亡事故データ(発生地)

## 6. 発生地別の免許取得年数別

・発生地別の免許取得年別にみると、いずれの各県も「10年以上」が多い。



# IV. H25年死亡事故データ(発生地)



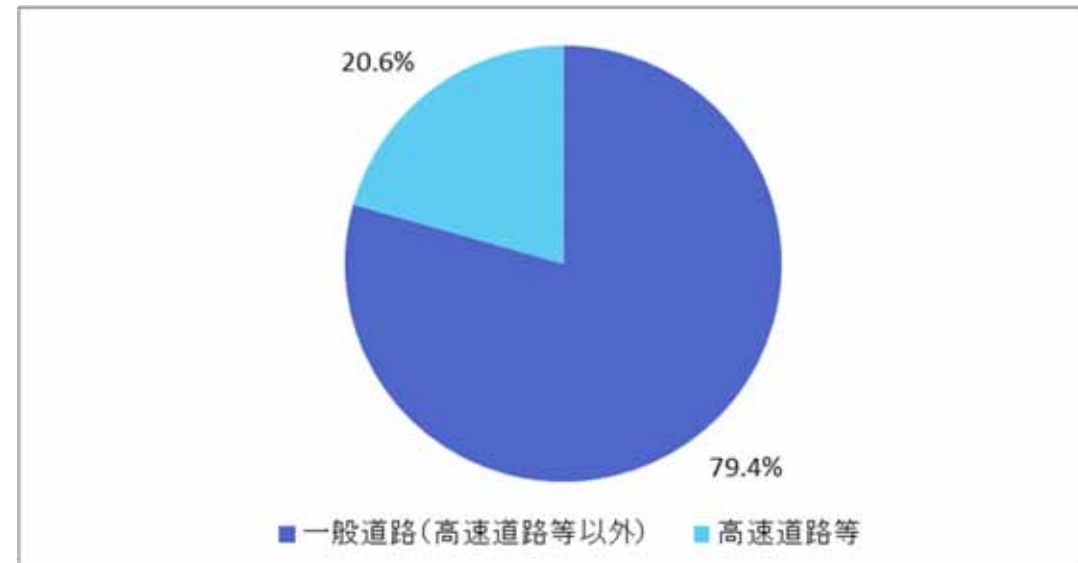
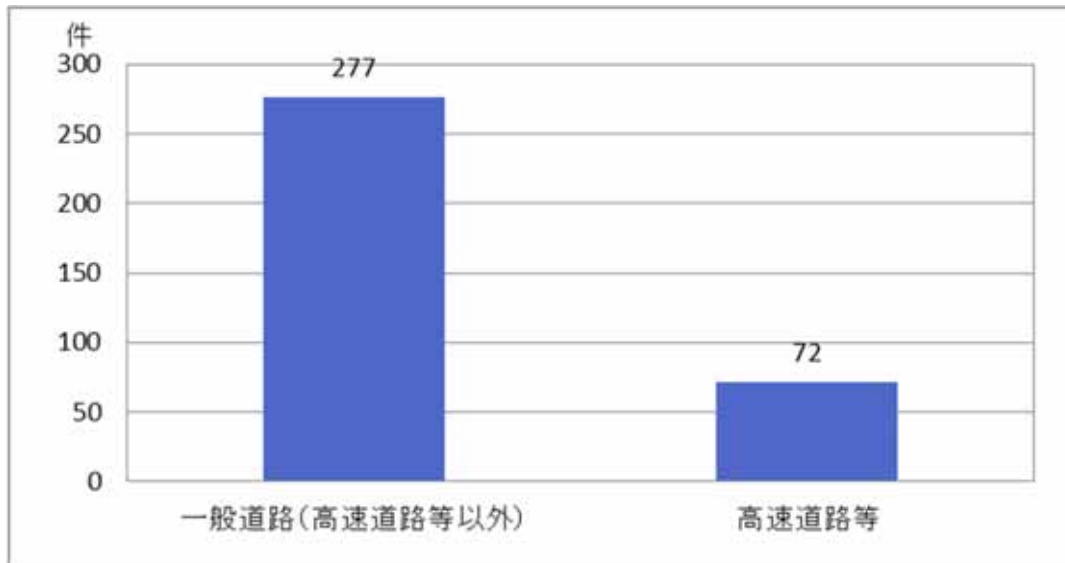
## V. H25年死亡事故データ(道路区分)

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

# V. H25年死亡事故データ(道路区分)

## 1. 道路区分別

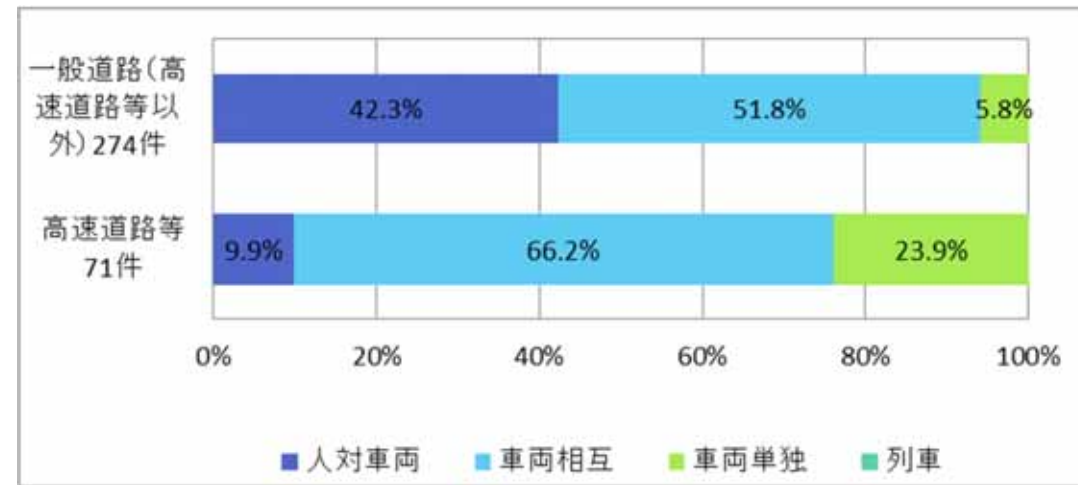
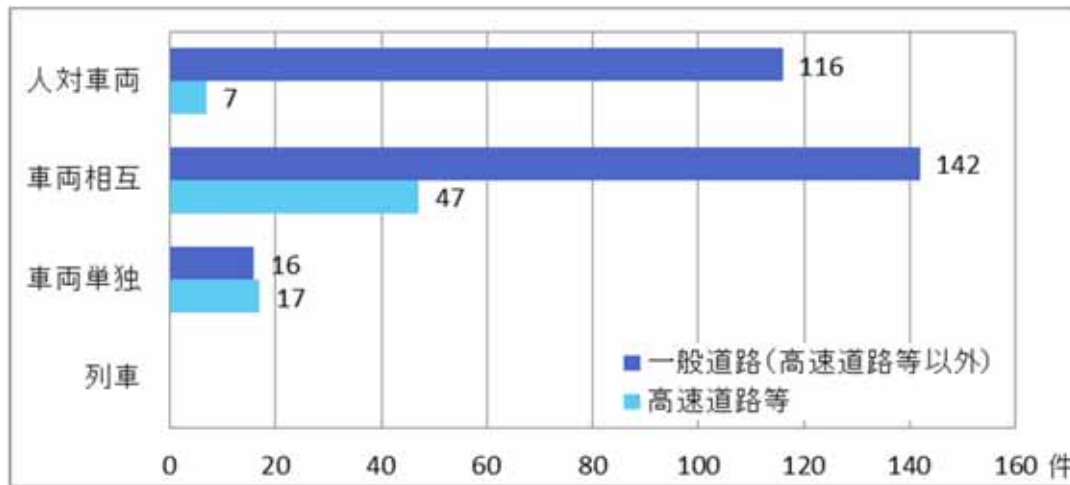
- ・道路区分別にみると、「一般道路」が最も多く277件（79.4%）と8割近くを占めている。



# V. H25年死亡事故データ(道路区分)

## 2. 道路区分の事故類型別

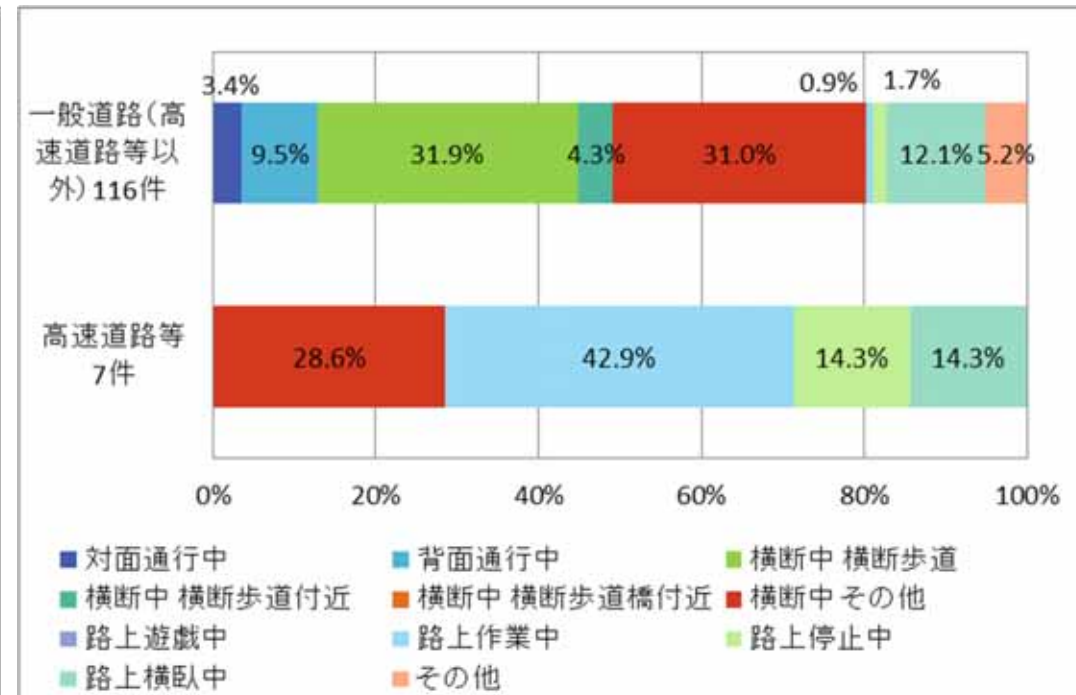
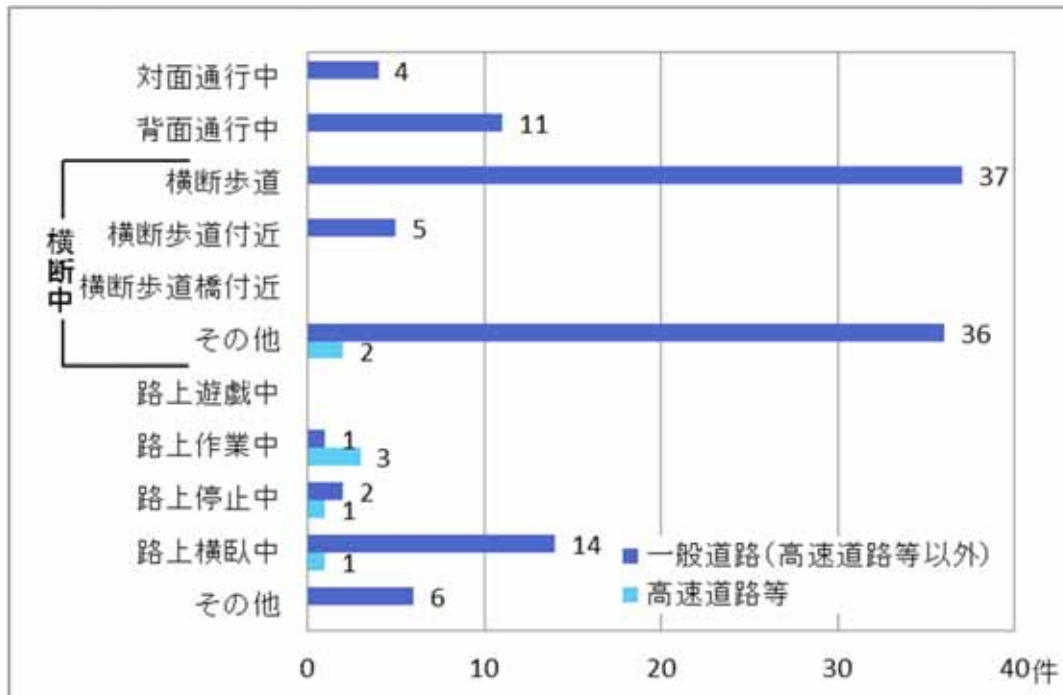
- 道路区分の事故類型別にみると、「一般道路」では「車両相互」が最も多く142件（51.8%）と5割強を占めているが、「人対車両」116件（42.3%）も多い。
- 「高速道路」では「車両相互」47件（66.2%）と7割近くを占めている。また、「一般道路」と異なり「車両単独」17件（23.9%）の割合が高い。



# V. H25年死亡事故データ(道路区分)

## (1)道路区分の事故類型(人対車両)別

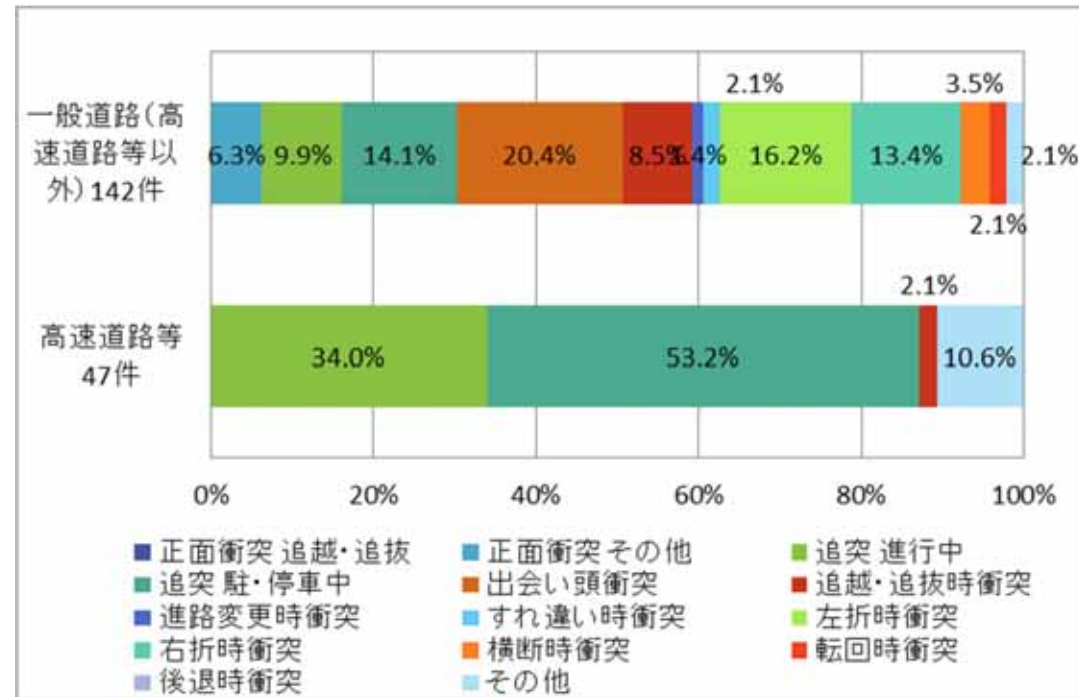
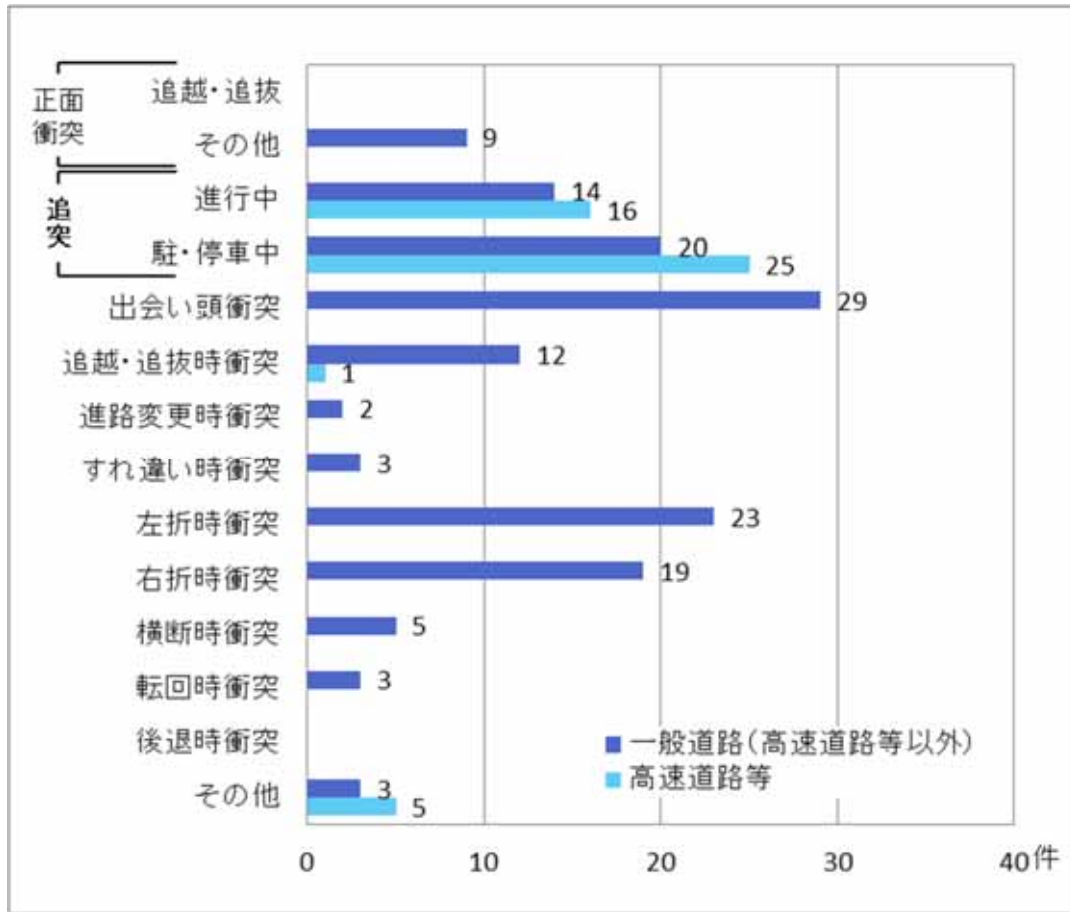
- ・道路区分の事故類型(人対車両)別にみると、「一般道路」では「横断中 横断歩道」が最も多く37件(31.9%)となっている。また、「横断中 その他」36件(31.0%)も多い。
- ・「高速道路」では「路上作業中」が最も多く3件(42.9%)となっている。



# V. H25年死亡事故データ(道路区分)

## (2)道路区分の事故類型(車両相互)別

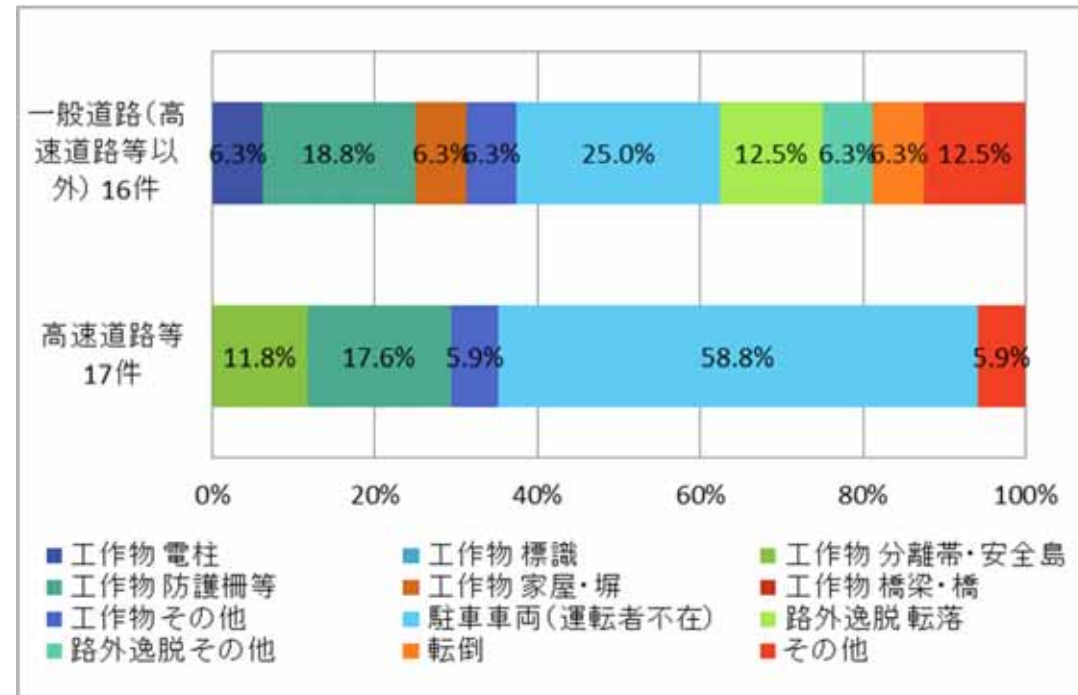
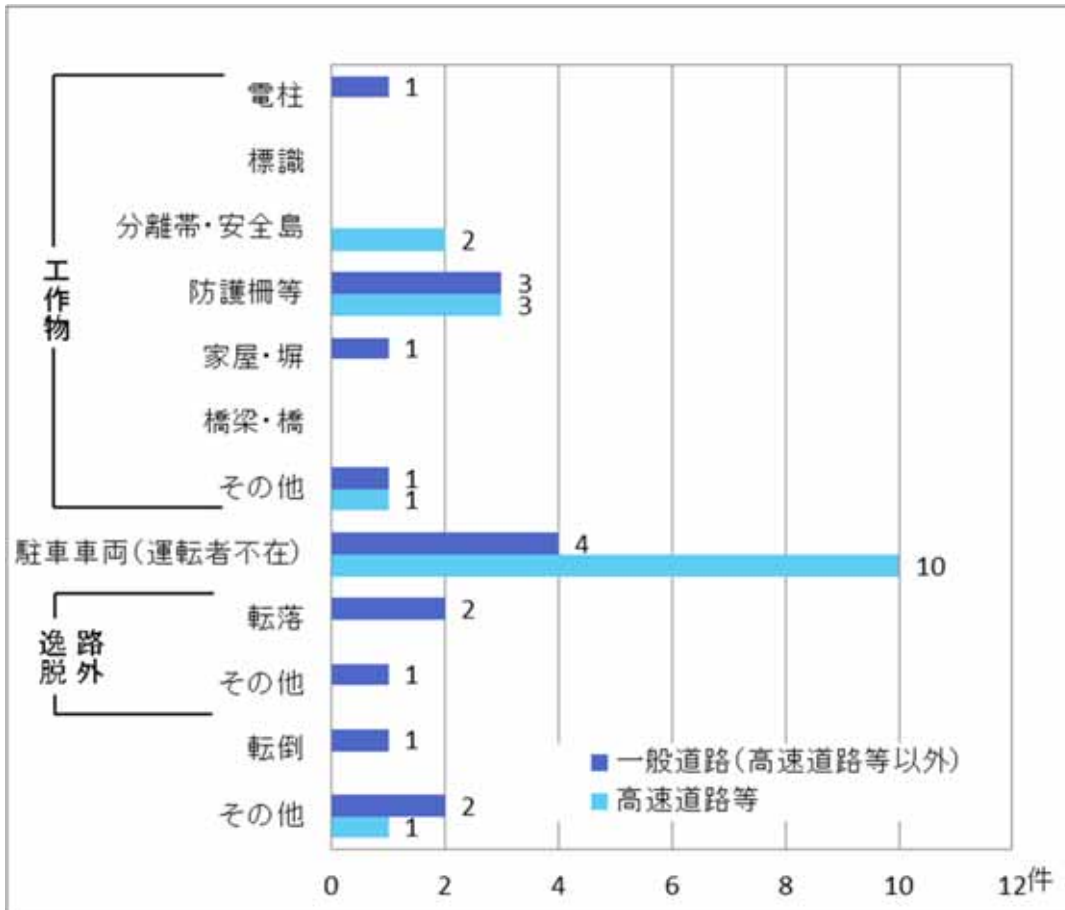
- ・道路区分の事故類型(車両相互)別にみると、「一般道路」では「出会い頭衝突」が最も多く29件(20.4%)となっている。次いで、「左折時衝突」23件(16.2%)、「追突 駐・停車中」20件(14.1%)及び「右折時衝突」19件(13.4%)等と続いている。
- ・「高速道路」では「追突 駐・停車中」が最も多く25件(53.2%)と5割以上を占めている。次いで「追突 進行中」16件(34.0%)となっており、「追突」で全体の9割近くを占めている。



# V. H25年死亡事故データ(道路区分)

## (3)道路区分の事故類型(車両単独)別

- 道路区分の事故類型(車両単独)別にみると、「一般道路」及び「高速道路」のいずれも「駐車車両(運転者不在)」が最も多く、それぞれ4件(25.0%)、10件(58.8%)となっている。

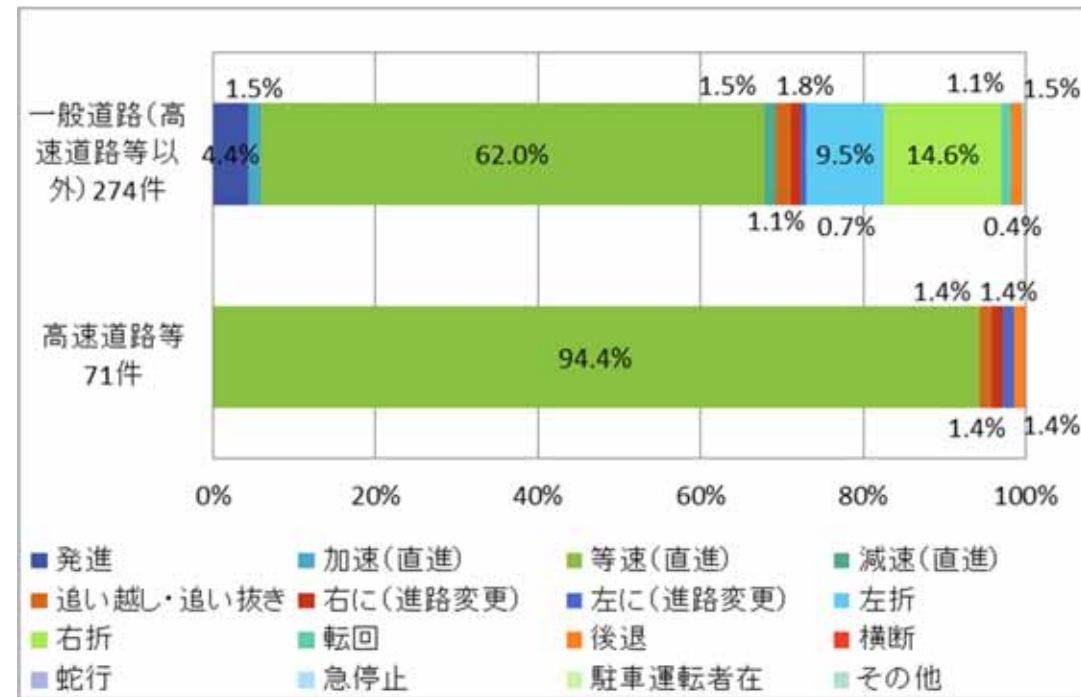
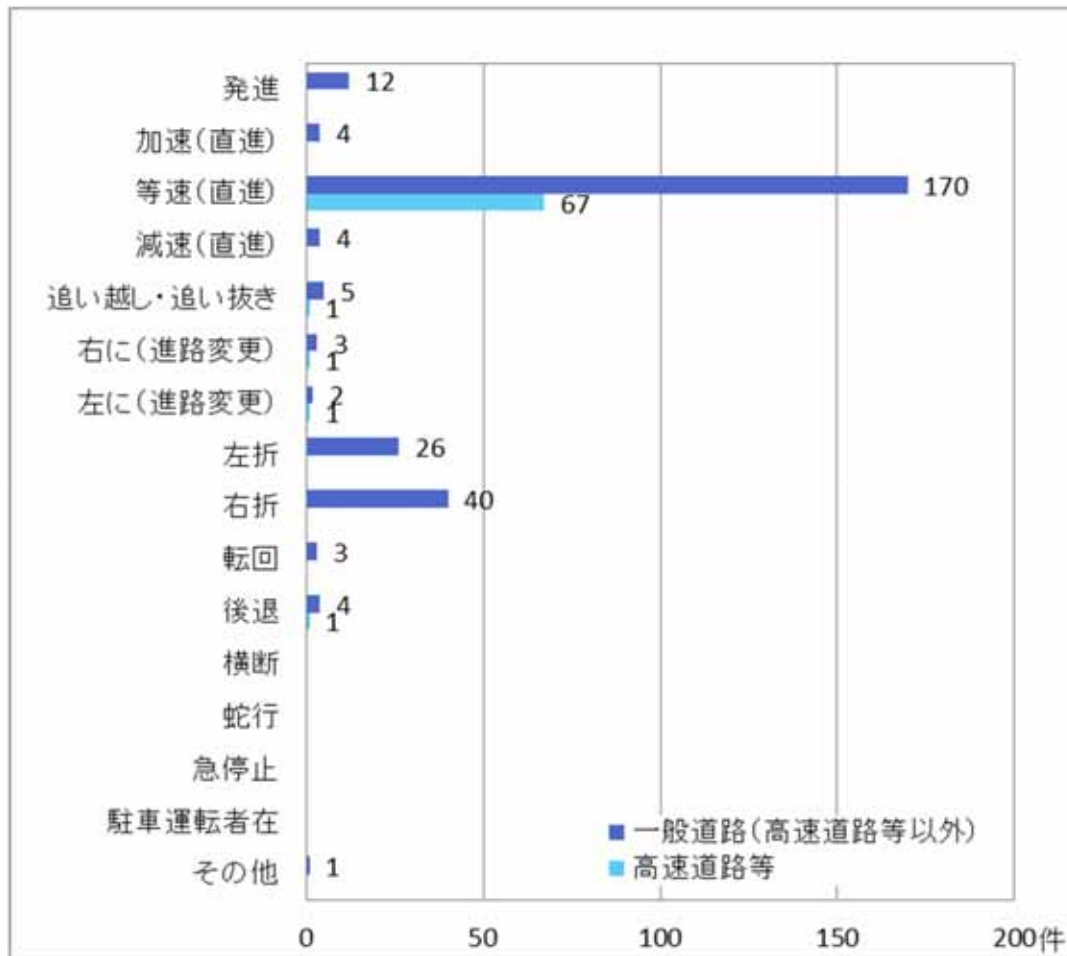




# V. H25年死亡事故データ(道路区分)

## 3. 道路区分別の行動類型別

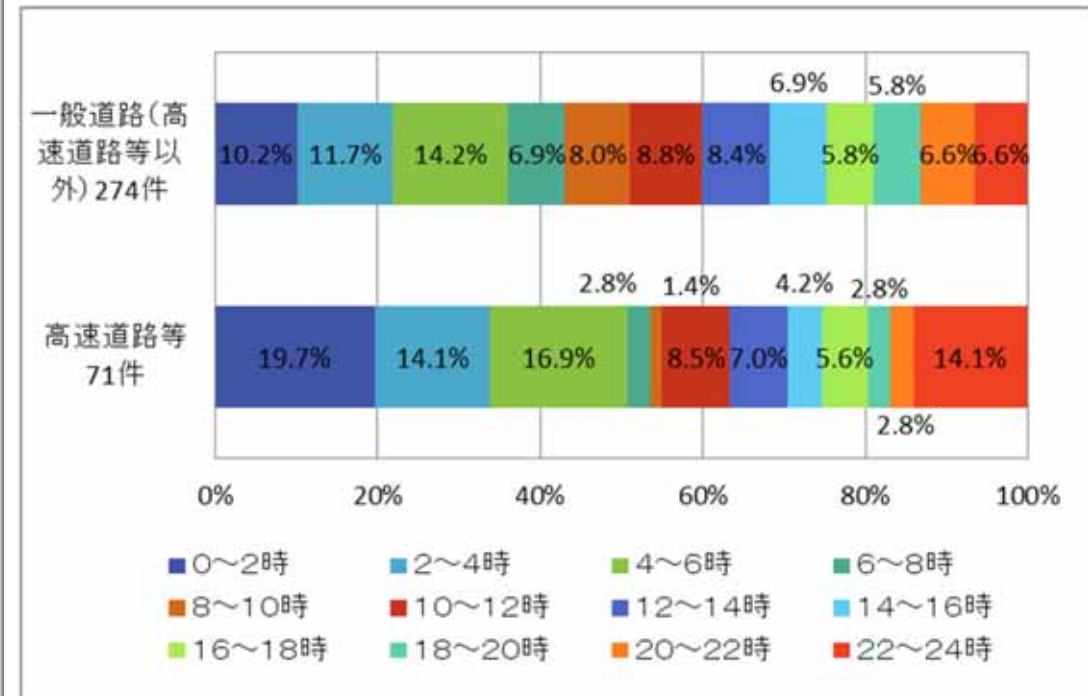
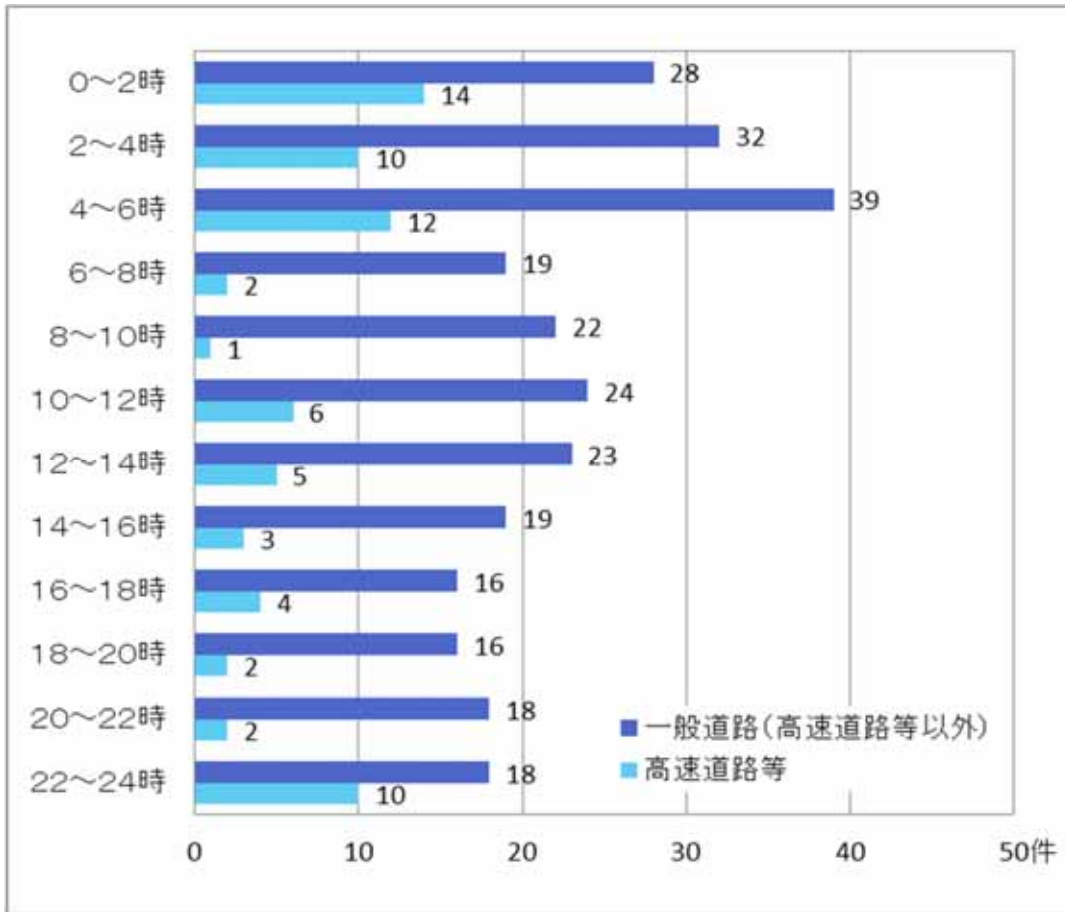
・道路区分別の行動類型別にみると、「一般道路」及び「高速道路」のいずれも「等速（直進）」が最も多く、それぞれ170件（62.0%）、67件（94.4%）となっている。



# V. H25年死亡事故データ(道路区分)

## 4. 道路区分別の時間帯別

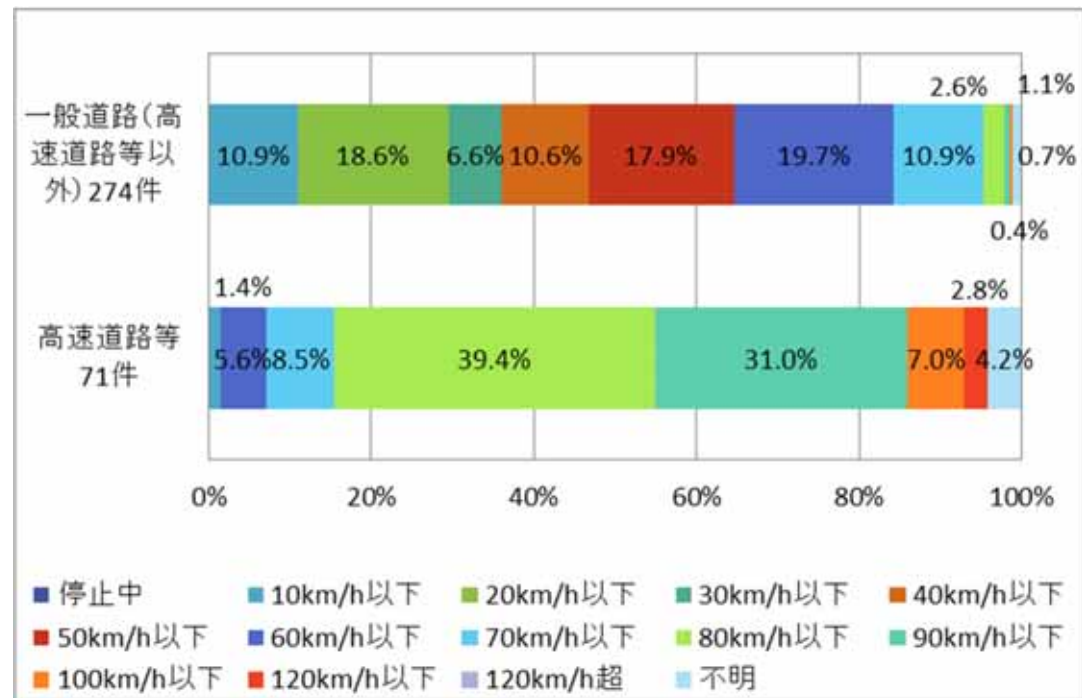
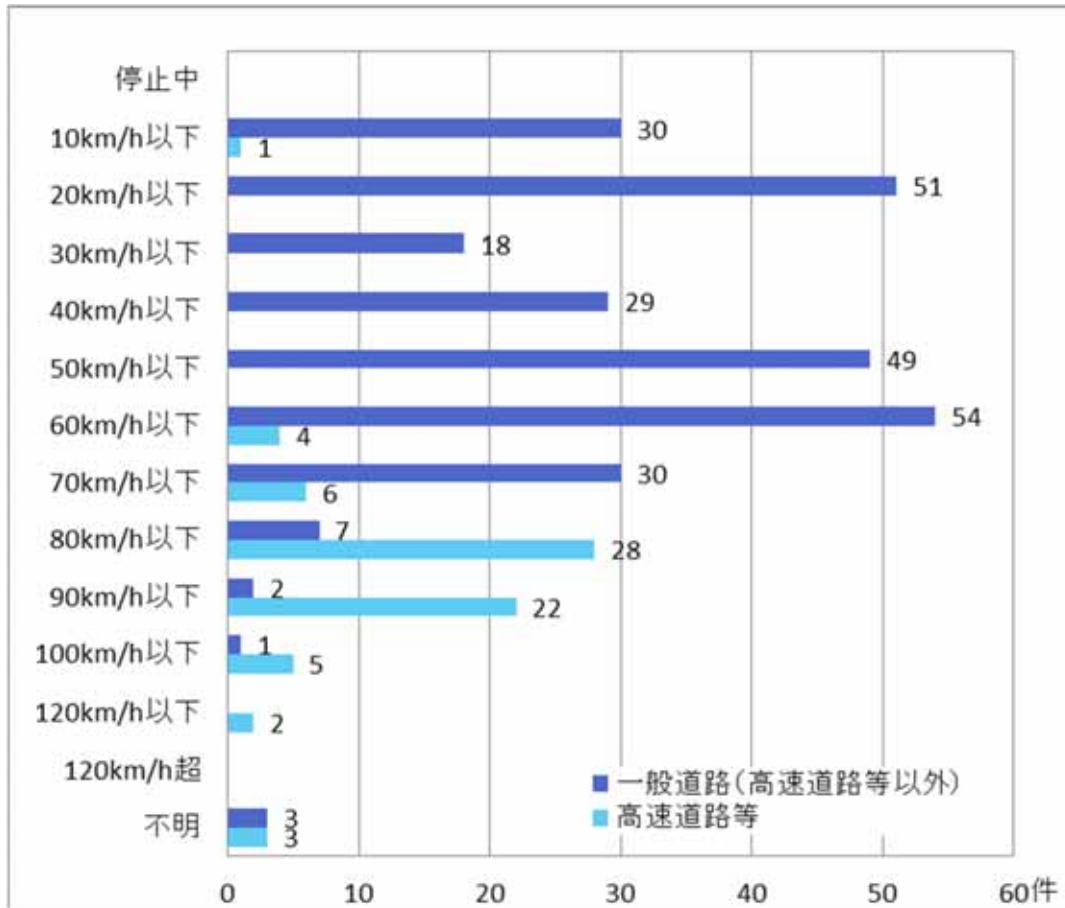
- 道路区分別の時間帯別にみると、「一般道路」では「4～6時」が最も多く39件(14.2%)となっている。次いで、「2～4時」32件(11.7%)及び「0～2時」28件(10.2%)等と続いており、これらで全体の4割近くを占めている。
- 「高速道路」では「0～2時」が最も多く14件(19.7%)となっている。次いで、「4～6時」12件(16.9%)、「2～4時」及び「22～24時」がそれぞれ10件(14.1%)等と続いている。
- 「一般道路」及び「高速道路」のいずれも早朝深夜での事故割合が高い。



# V. H25年死亡事故データ(道路区分)

## 5. 道路区分別の危険認知速度別

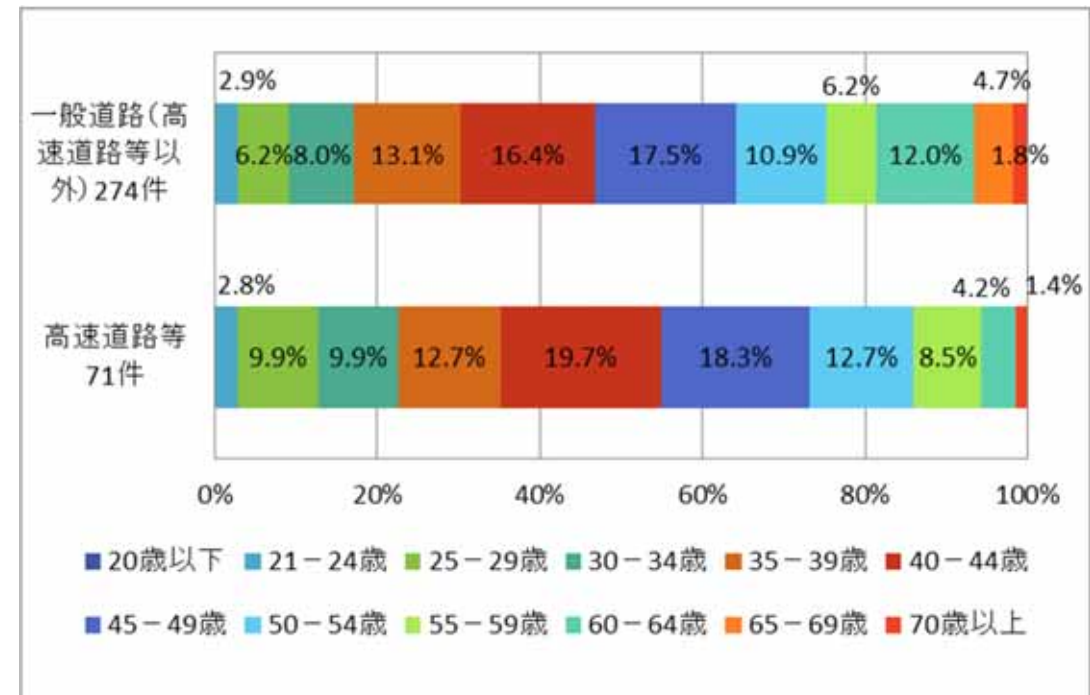
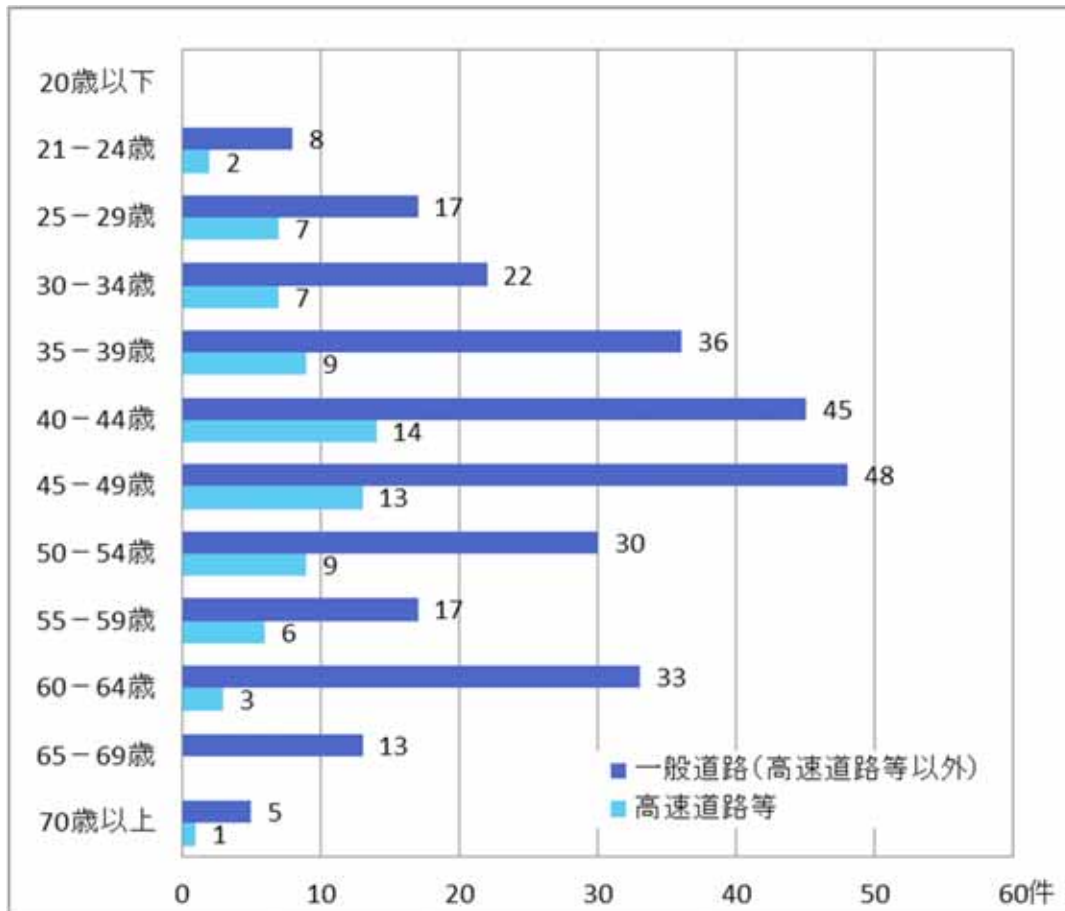
- 道路区分別の危険認知速度別にみると、「一般道路」では「60km/h以下」が最も多く54件（19.7%）となっている。次いで、「20km/h以下」51件（18.6%）及び「50km/h以下」49件（17.9%）等と続いている。幹線道路の最高速度に近い50～60km/hの速度帯と市街地の最高速度に近い20km/h程度の速度帯に分布がわかれている。
- 「高速道路」では「80km/h以下」が最も多く28件（39.4%）となっている。次いで、「90km/h以下」22件（31.0%）等と続いている。



# V. H25年死亡事故データ(道路区分)

## 6. 道路区分別の年齢層別

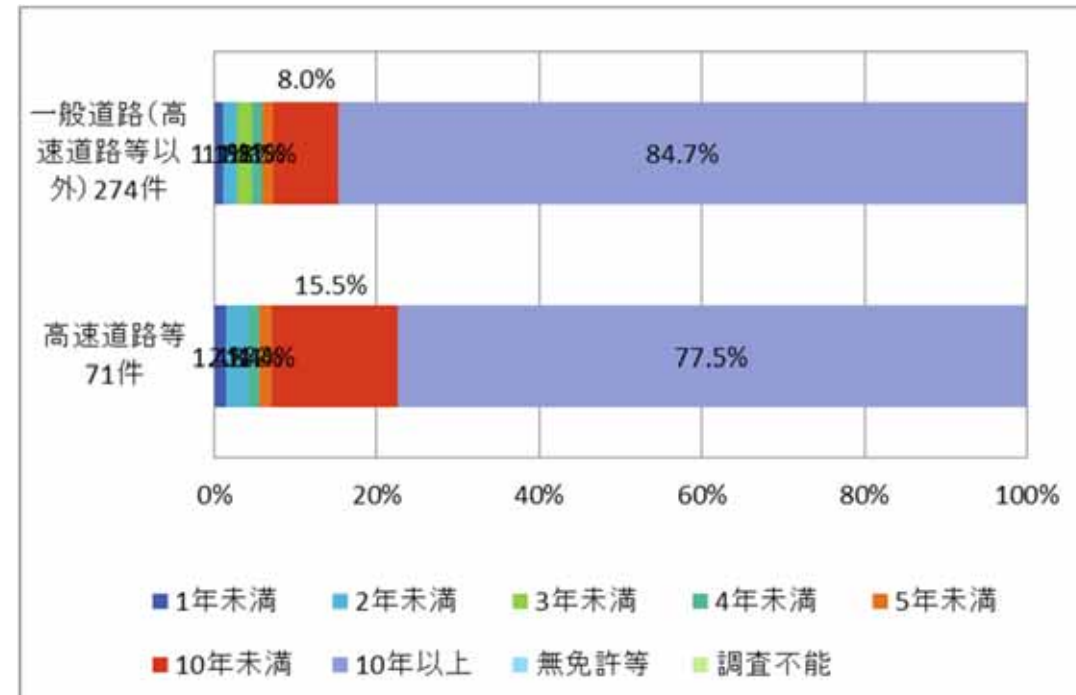
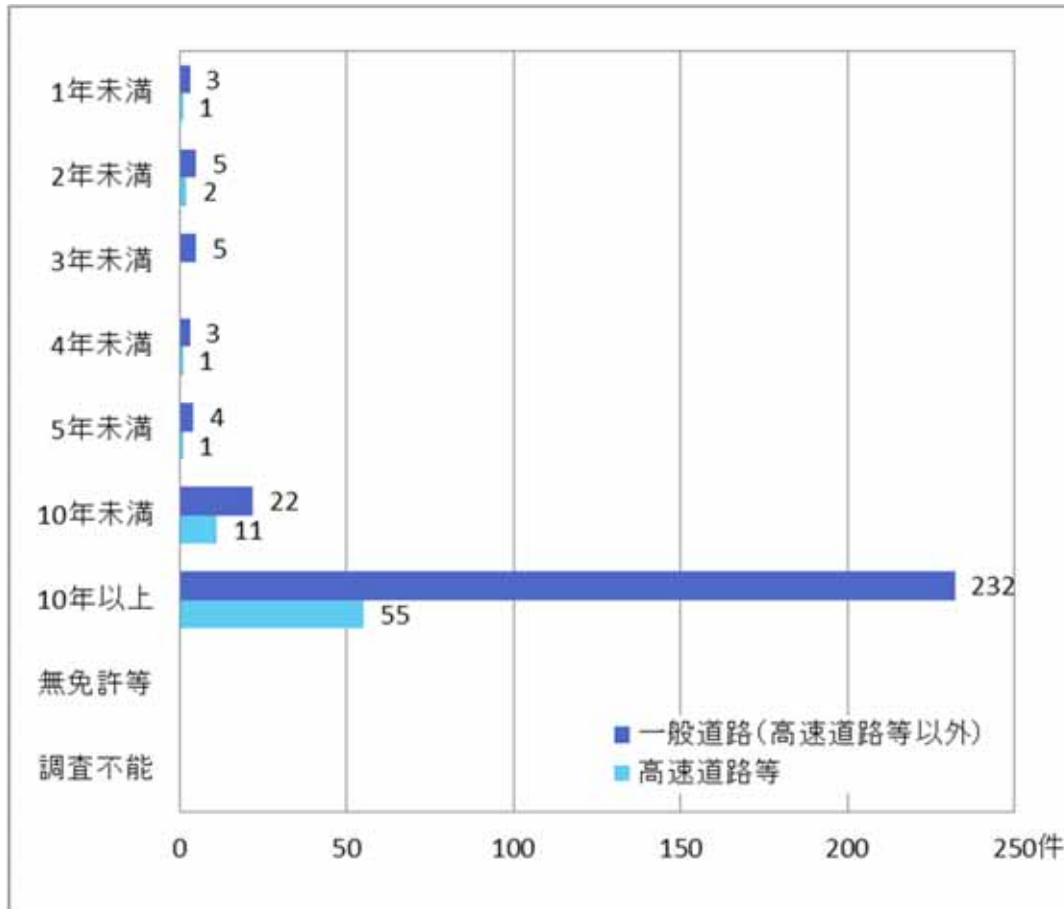
- 道路区分別の年齢層別にみると、「一般道路」では「45-49歳」が最も多く48件（17.5%）となっている。次いで、「40-44歳」45件（16.4%）、「30-39歳」36件（13.1%）等と続いている。また、60歳以上の死亡事故割合が全体の2割近くを占めている。
- 「高速道路」では「40-44歳」が最も多く14件（19.7%）となっている。次いで、「45-49歳」13件（18.3%）等と続いている。



# V. H25年死亡事故データ(道路区分)

## 7. 道路区分別の免許取得年別

- 道路区分別の免許取得年別にみると、「一般道路」及び「高速道路」のいずれも「10年以上」が最も多く、それぞれ232件(84.7%)、55件(77.5%)となっている。



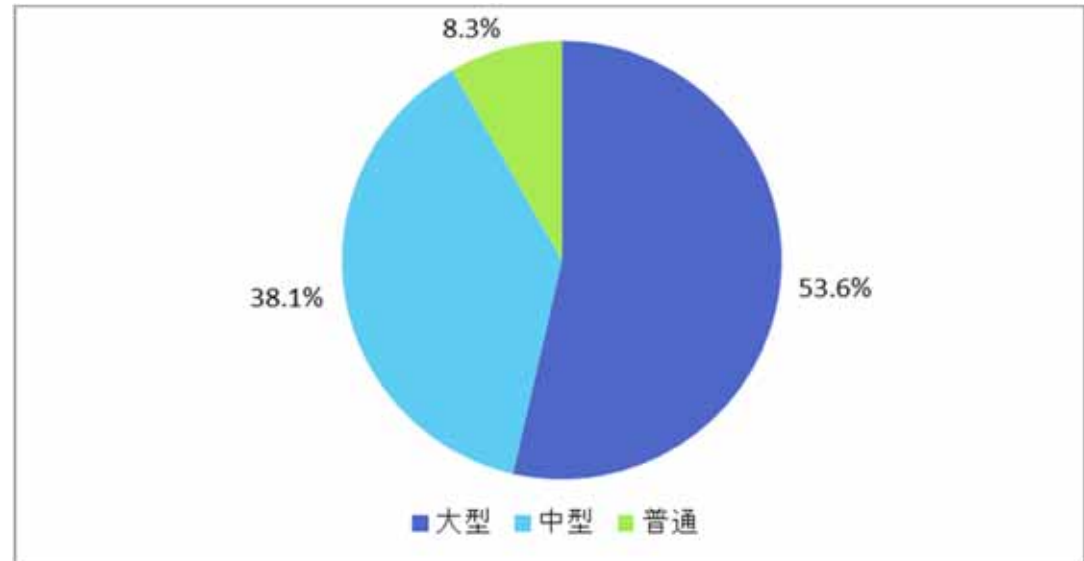
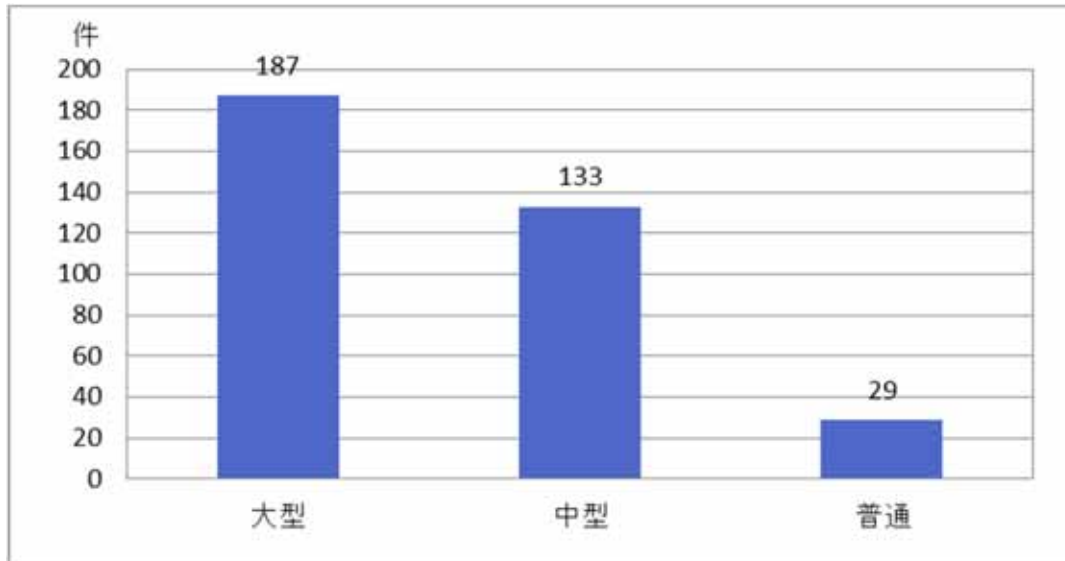
## VI. H25年死亡事故データ(車両区分)

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

## VI. H25年死亡事故データ(車両区分)

### 1. 車両区分別

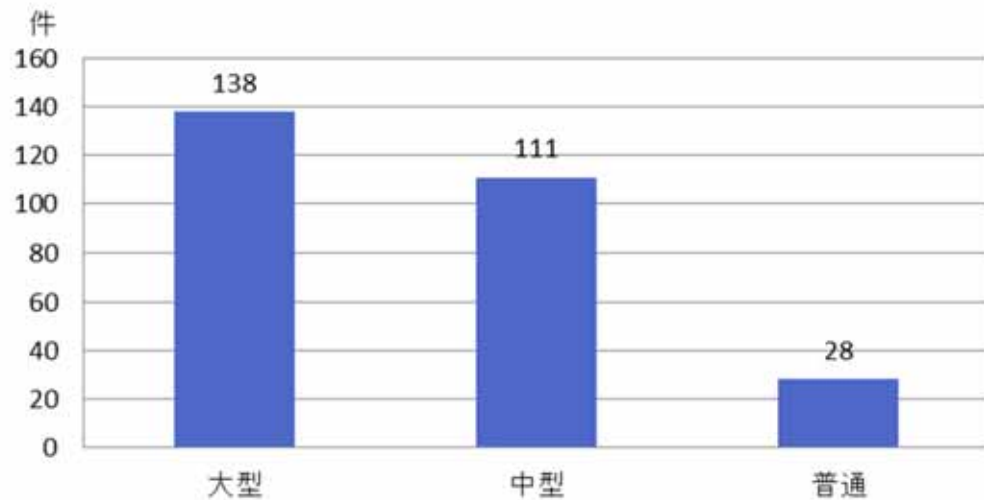
- ・車両区分別にみると、「大型」が最も多く187件（53.6%）と半数以上を占めている。
- ・次いで、「中型」133件（38.1%）、「普通」29件（8.3%）と続いている。



## VI. H25年死亡事故データ(車両区分)

### (1) 一般道路上での車両区分

- ・一般道路上での車両区分をみると、「大型」が最も多く138件（49.8%）と半数近くを占めている。
- ・次いで、「中型」111件（40.1%）、「普通」28件（10.1%）と続いている。

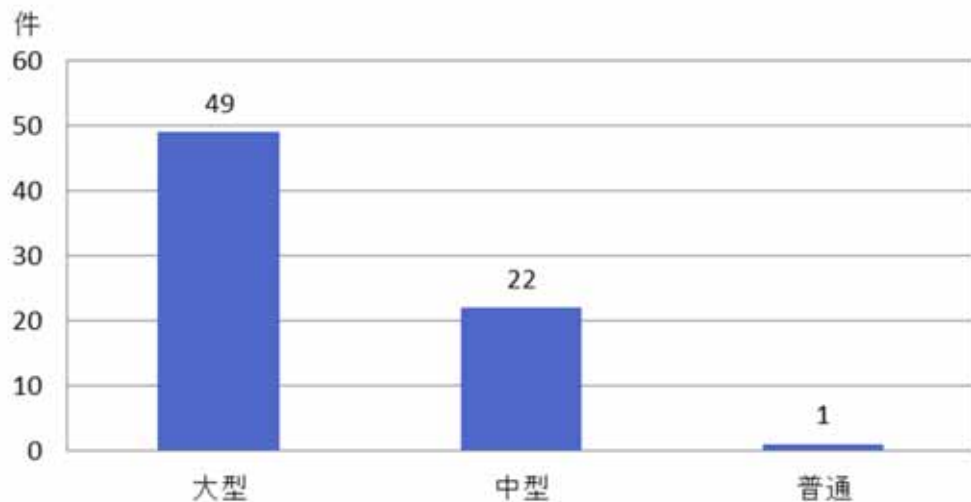




## VI. H25年死亡事故データ(車両区分)

### (2) 高速道路上での車両区分

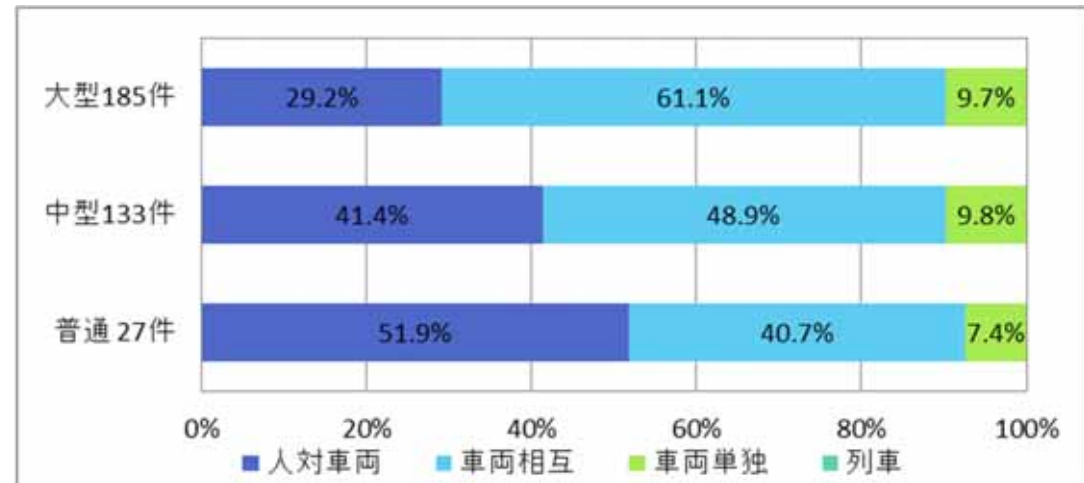
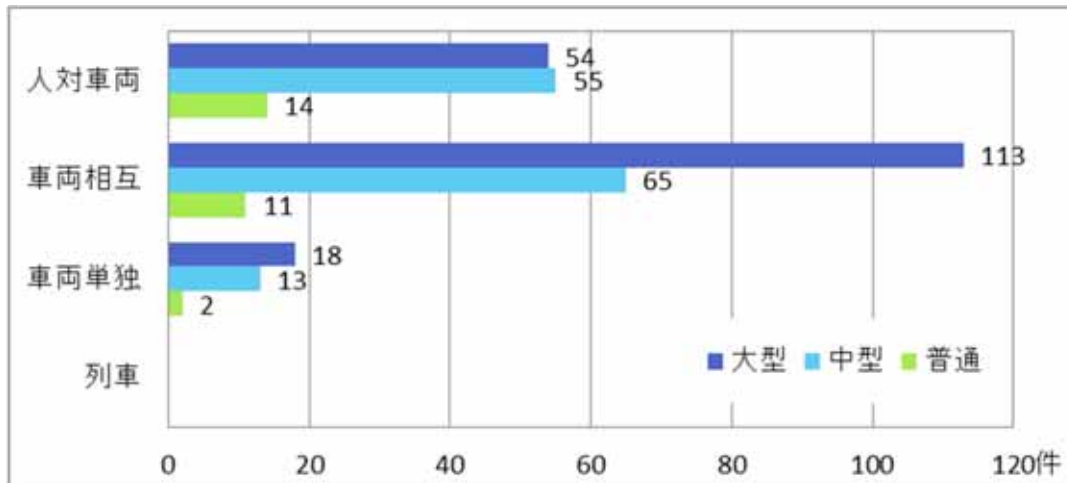
- ・ 高速道路上での車両区分をみると、「大型」が最も多く49件（68.1%）と7割近くを占めている。
- ・ 次いで、「中型」22件（30.6%）となっており、両者で9割以上を占めている。



# VI. H25年死亡事故データ(車両区分)

## 2. 車両区分の事故類型別

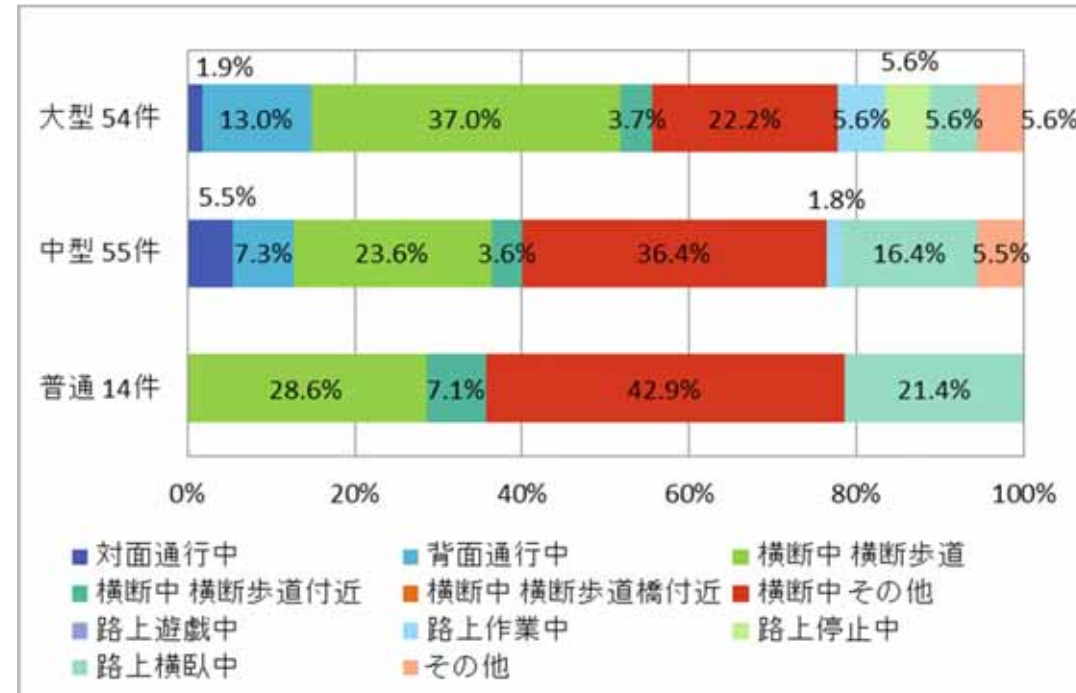
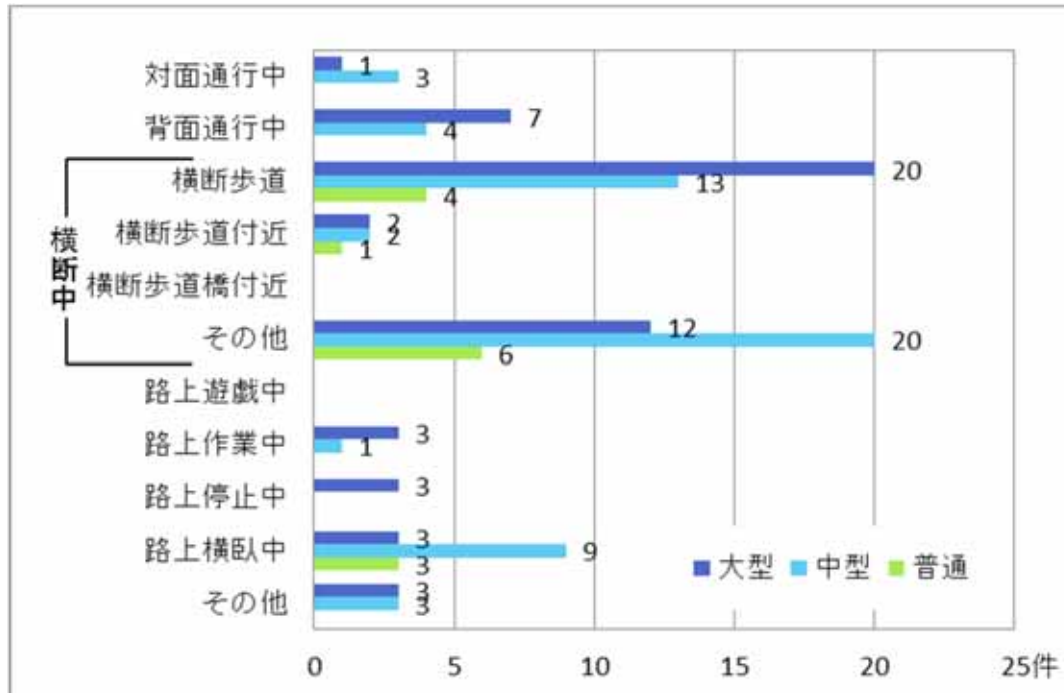
- ・車両区分の事故類型別にみると、「大型」及び「中型」では「車両相互」が最も多く、それぞれ113件（61.1%）、65件（48.9%）となっている。
- ・一方、「普通」では「人対車両」が最も多く14件（51.9%）となっている。



# VI. H25年死亡事故データ(車両区分)

## (1) 車両区分の事故類型(人対車両)別

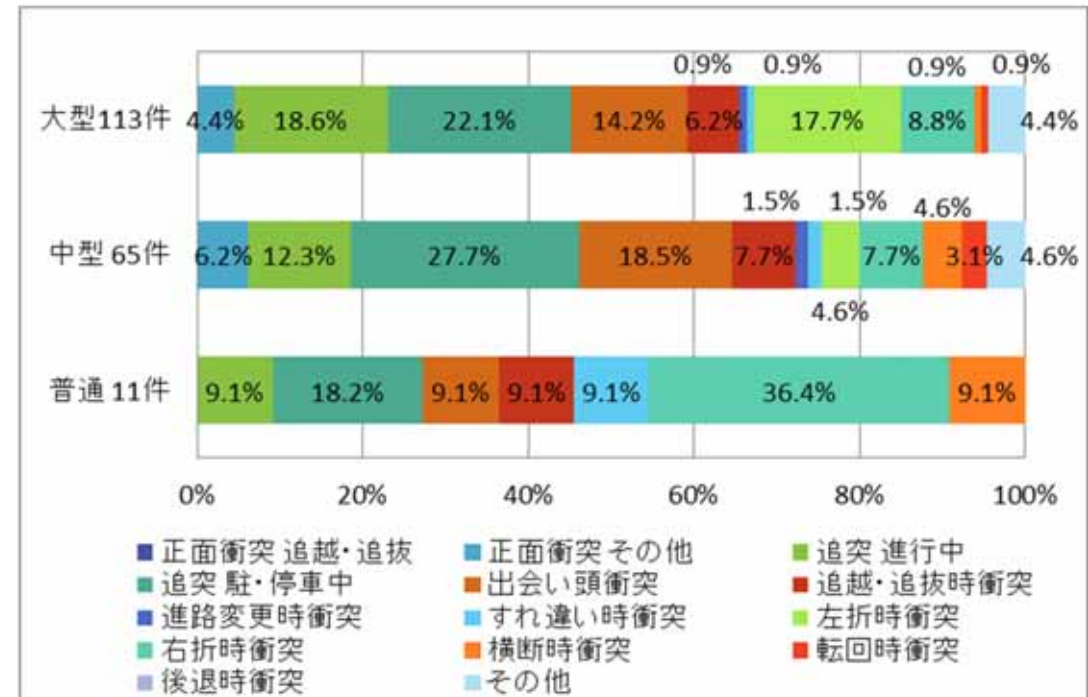
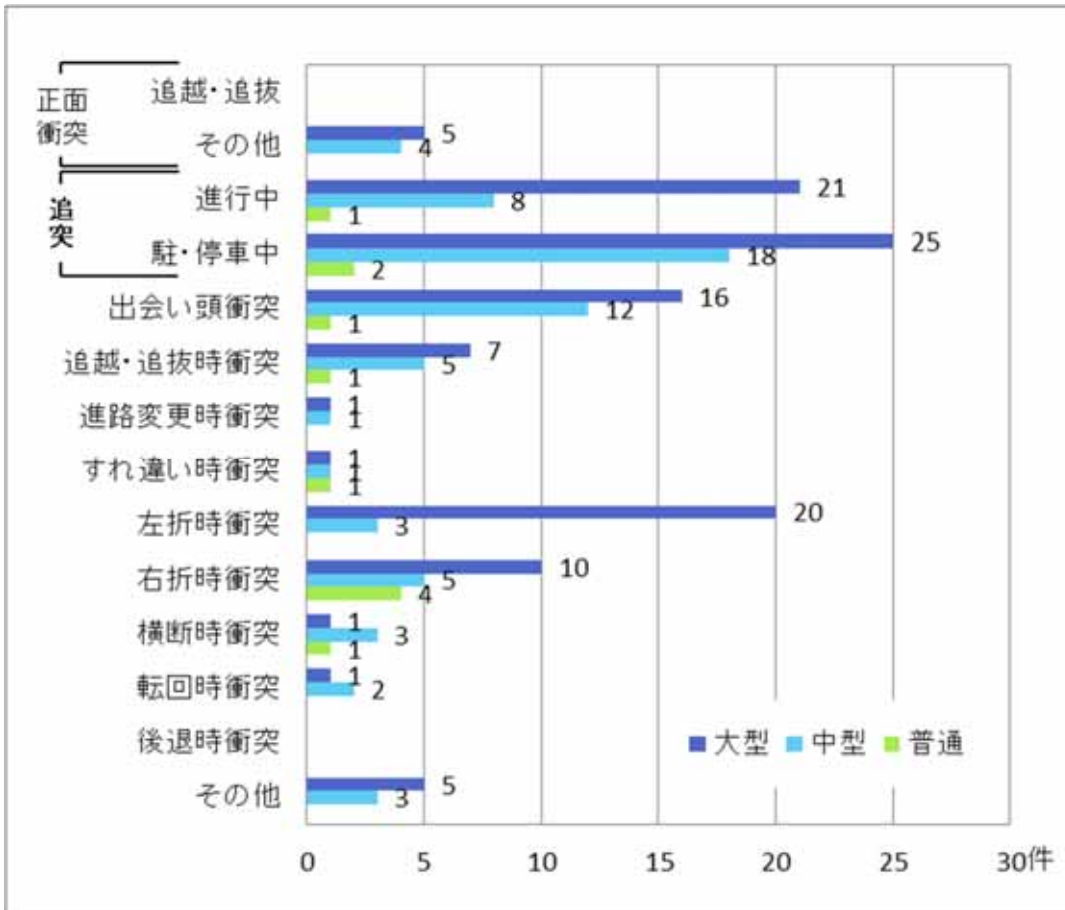
- ・ 車両区分の事故類型(人対車両)別にみると、「大型」では「横断中 横断歩道」が最も多く20件(37.0%)となっている。
- ・ 「中型」及び「普通」では「横断中 その他」が最も多く、それぞれ20件(36.4%)、6件(42.9%)となっている。



# VI. H25年死亡事故データ(車両区分)

## (2) 車両区分の事故類型(車両相互)別

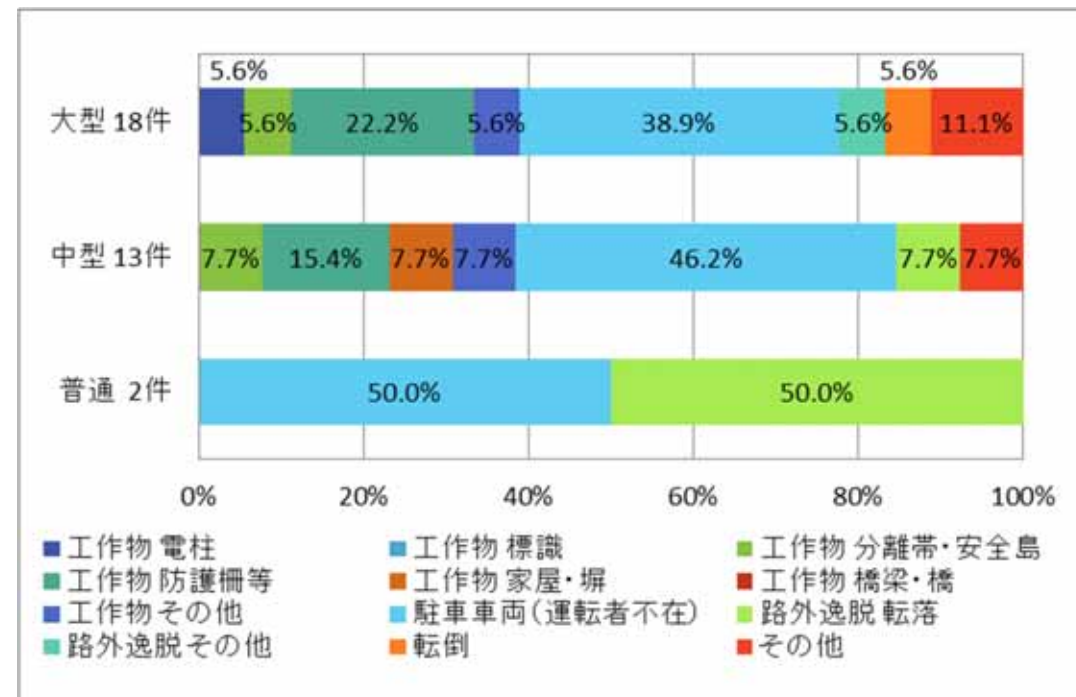
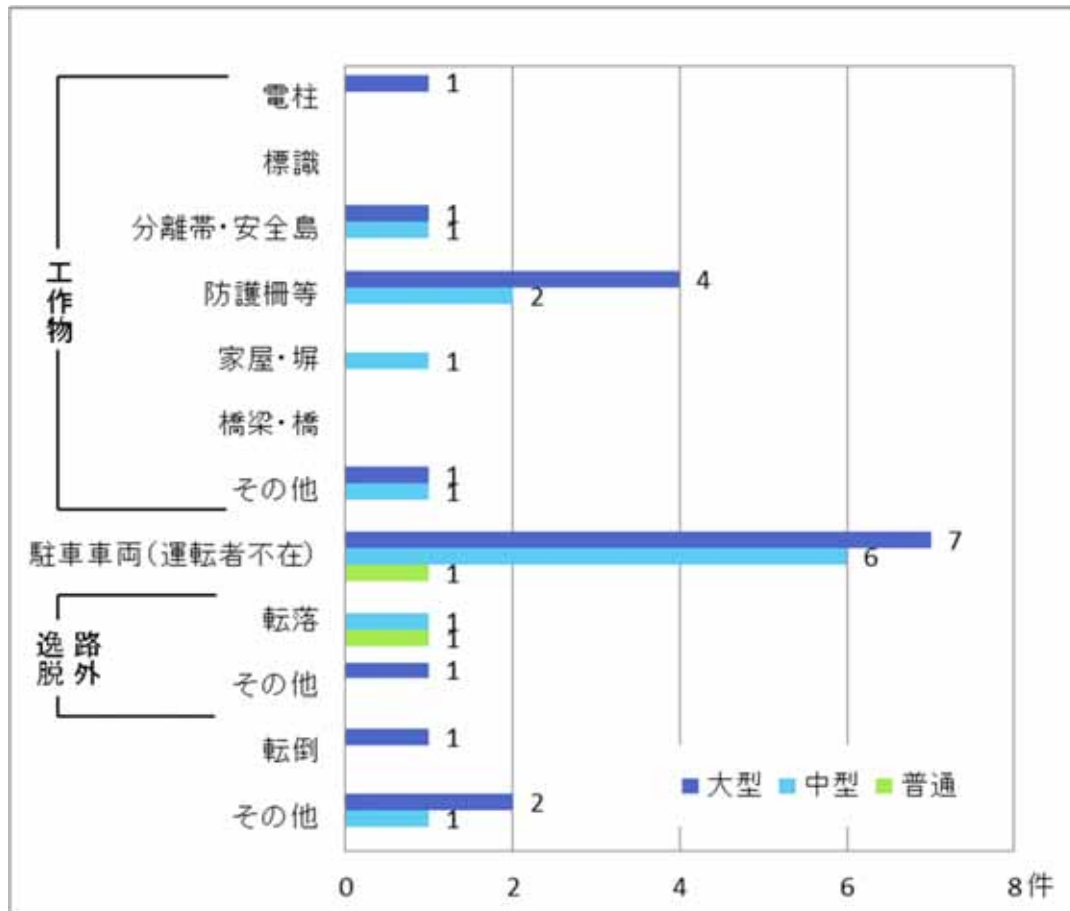
- ・車両区分の事故類型(車両相互)別にみると、「大型」では「追突 駐・停車中」が最も多く25件(22.1%)となっている。次いで、「追突 進行中」21件(18.6%)、「左折時衝突」20件(17.7%)及び「出会い頭衝突」16件(14.2%)等と続いている。
- ・「中型」では「追突 駐・停車中」が最も多く18件(27.7%)となっている。次いで、「出会い頭衝突」12件(18.5%)、「追突 進行中」8件(12.3%)等と続いている。
- ・「普通」では「右折時衝突」が最も多く4件(36.4%)となっている。



## VI. H25年死亡事故データ(車両区分)

### (3) 車両区分の事故類型(車両単独)別

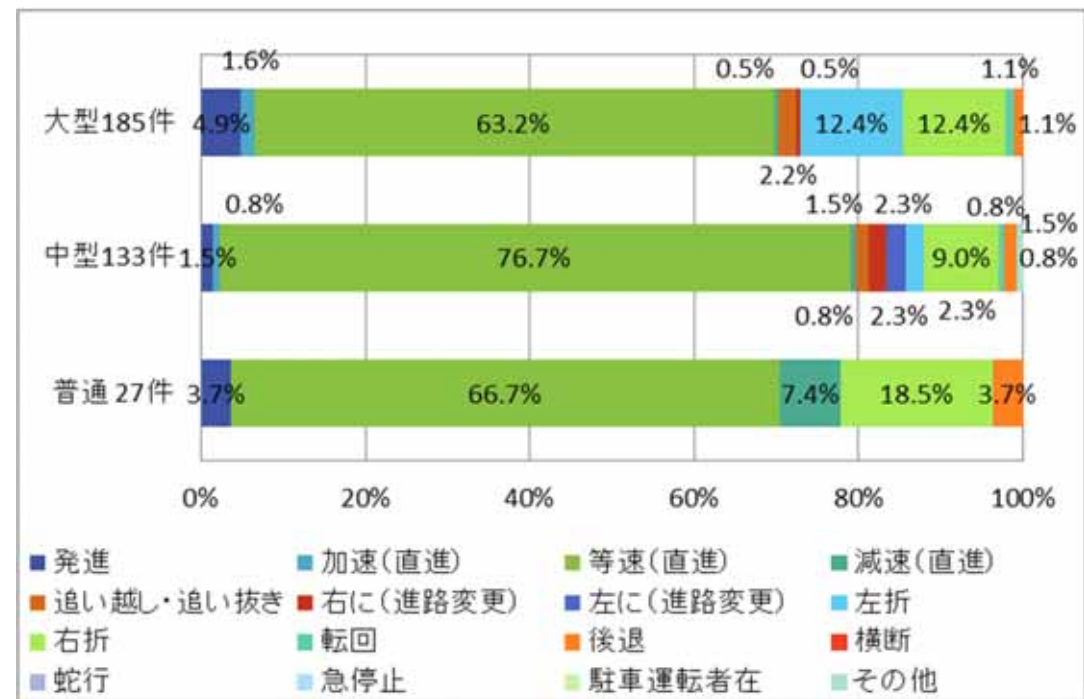
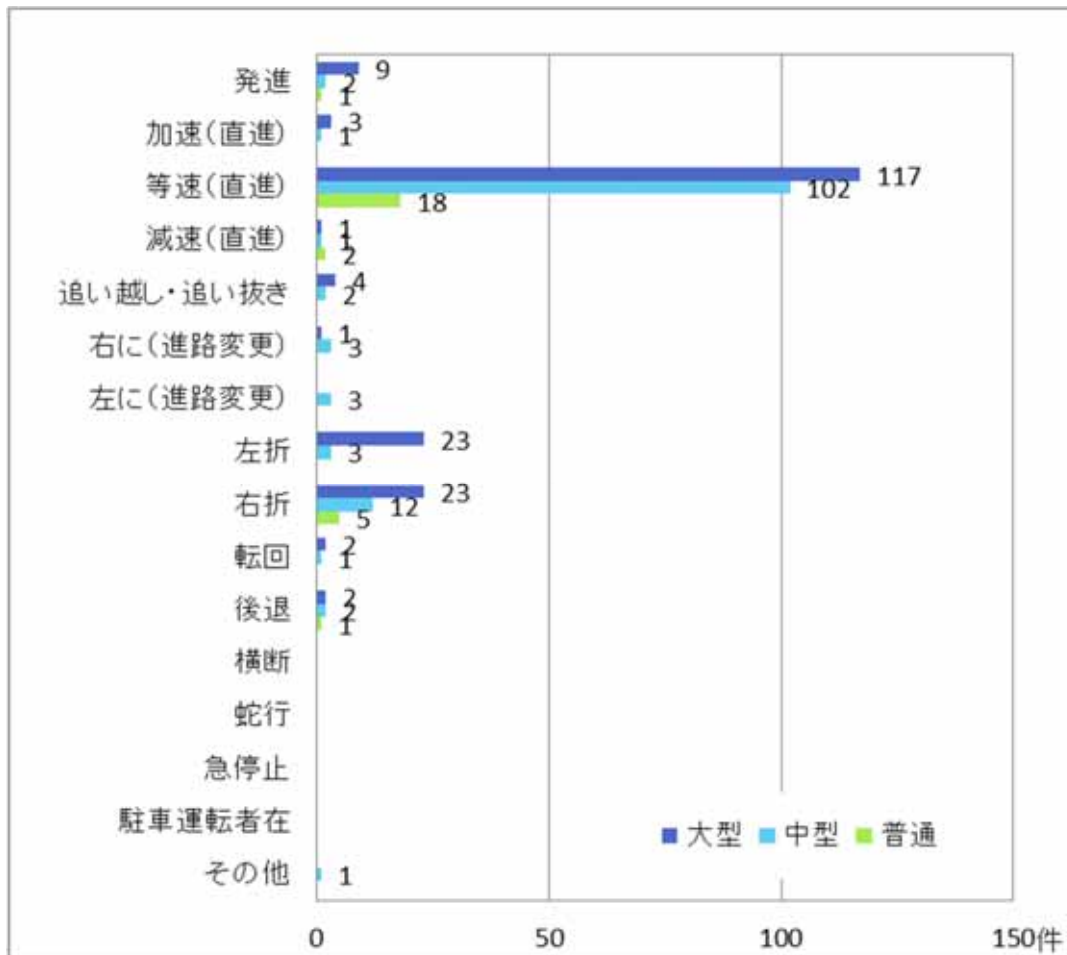
- ・車両区分の事故類型(車両単独)別にみると、「大型」及び「中型」のいずれも「駐車車両(運転者不在)」が最も多く、それぞれ7件(38.9%)、6件(46.2%)となっている。



# VI. H25年死亡事故データ(車両区分)

## 3. 車両区分別の行動類型別

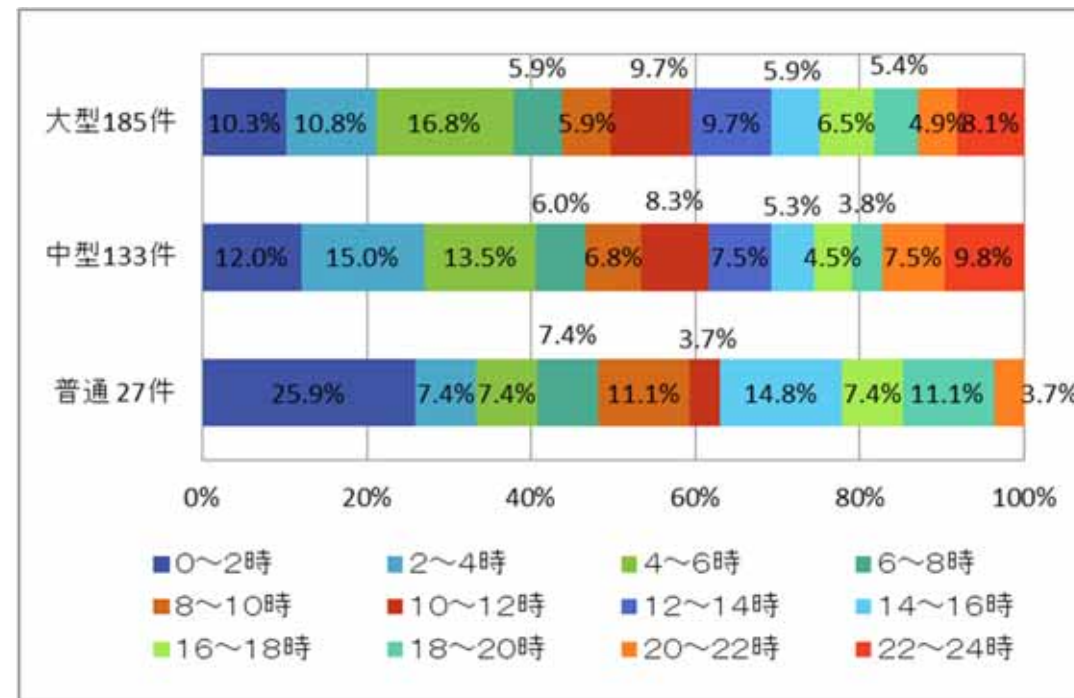
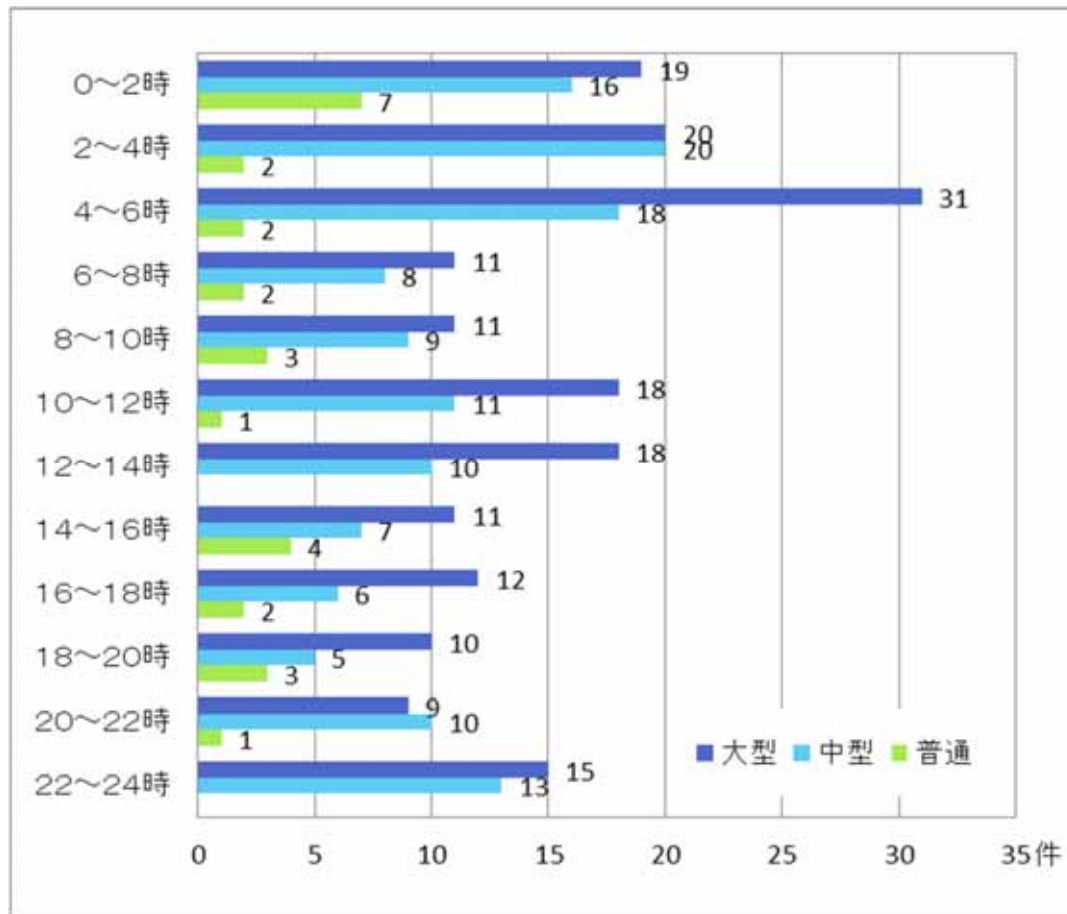
- ・車両区分別の行動類型別にみると、「大型」から「普通」までのいずれも「等速（直進）」が最も多く6～7割程度を占めている。



# VI. H25年死亡事故データ(車両区分)

## 4. 車両区分別の時間帯別

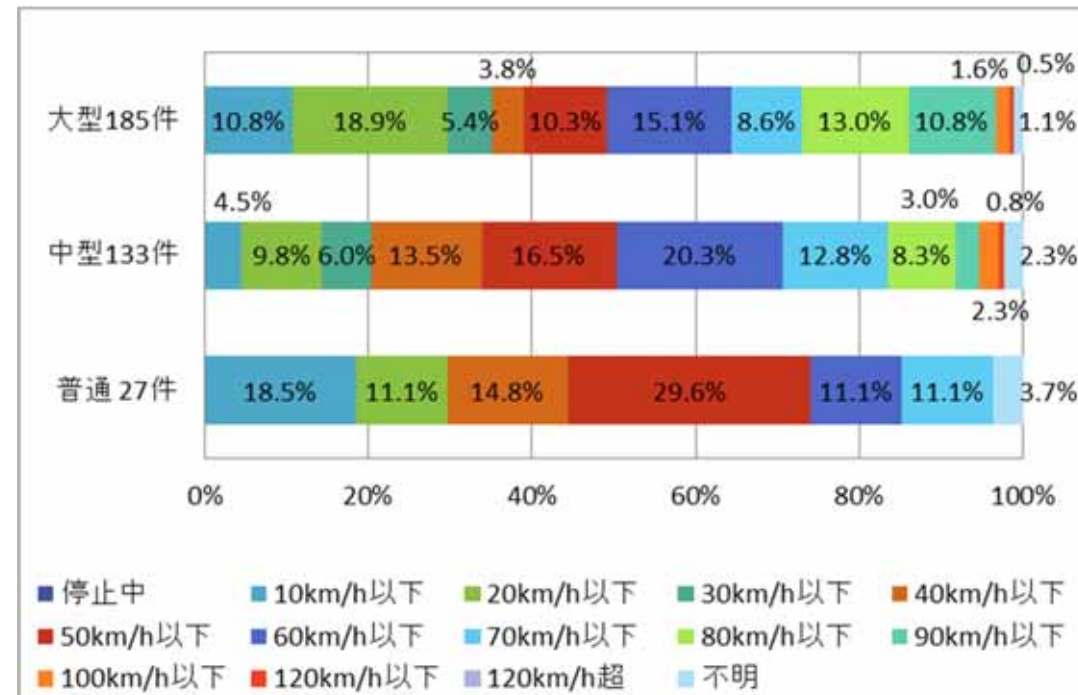
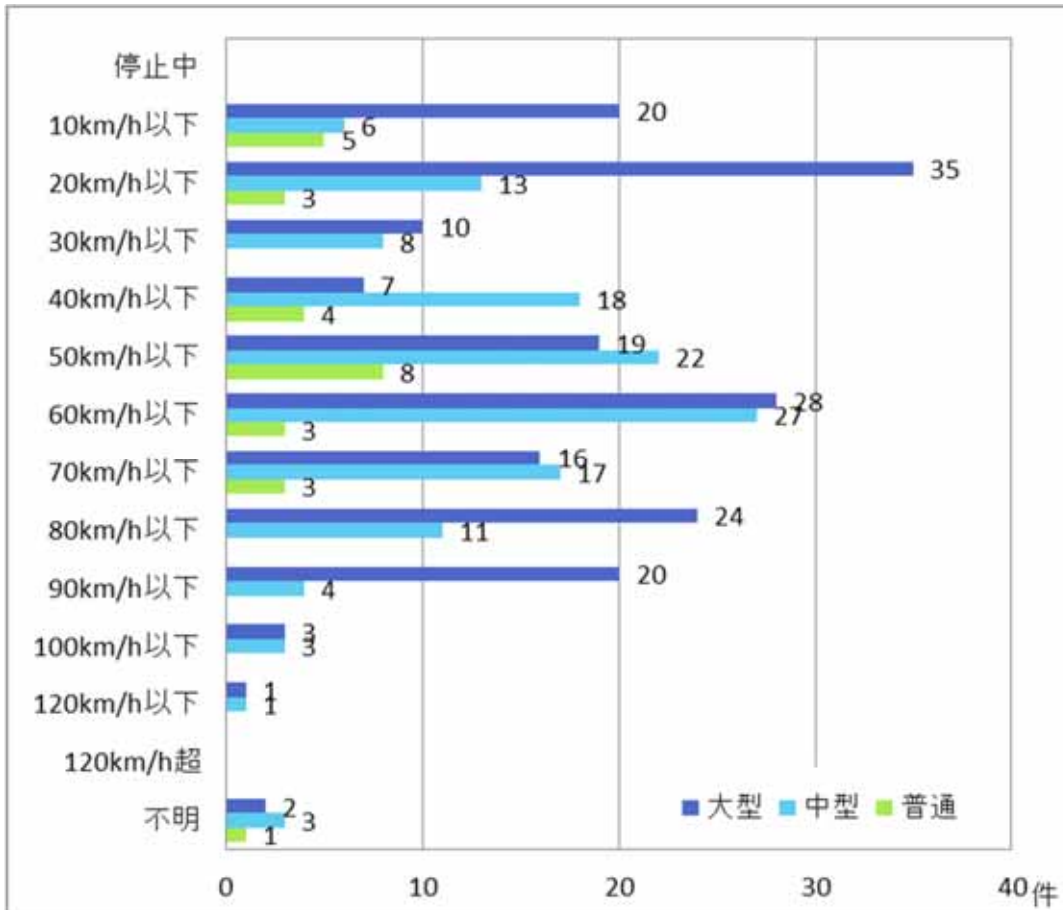
- ・車両区分別の時間帯別にみると、「大型」では「4～6時」が最も多く31件（16.8%）となっている。次いで、「2～4時」20件（10.8%）及び「0～2時」19件（10.3%）等と続いており、これらで全体の4割近くを占めている。
- ・「中型」では「2～4時」が最も多く20件（15.0%）となっている。次いで、「4～6時」18件（13.5%）、「0～2時」16件（12.0%）等と続いている。
- ・「普通」では「0～2時」が最も多く7件（25.9%）となっている。



# VI. H25年死亡事故データ(車両区分)

## 5. 車両区分別の危険認知速度別

- ・車両区分別の危険認知速度別にみると、「大型」では「20km/h以下」が最も多く35件（18.9%）となっている。次いで、「60km/h以下」28件（15.1%）等と続いている。幹線道路の最高速度に近い50～60km/hの速度帯と市街地の最高速度に近い20km/h程度の速度帯に分布がわかれている。
- ・「中型」では「60km/h以下」が最も多く27件（20.3%）となっている。次いで、「50km/h以下」22件（16.5%）等と続いており、「大型」とは異なる傾向になっている。
- ・「普通」では「50km/h以下」が最も多く8件（29.6%）となっている。

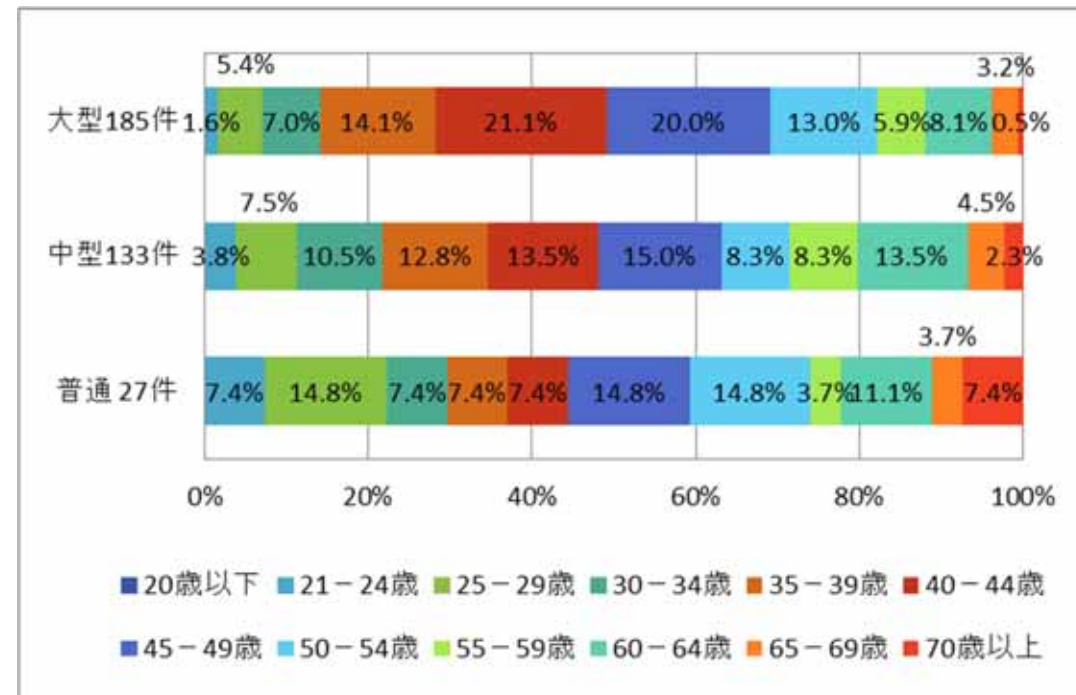
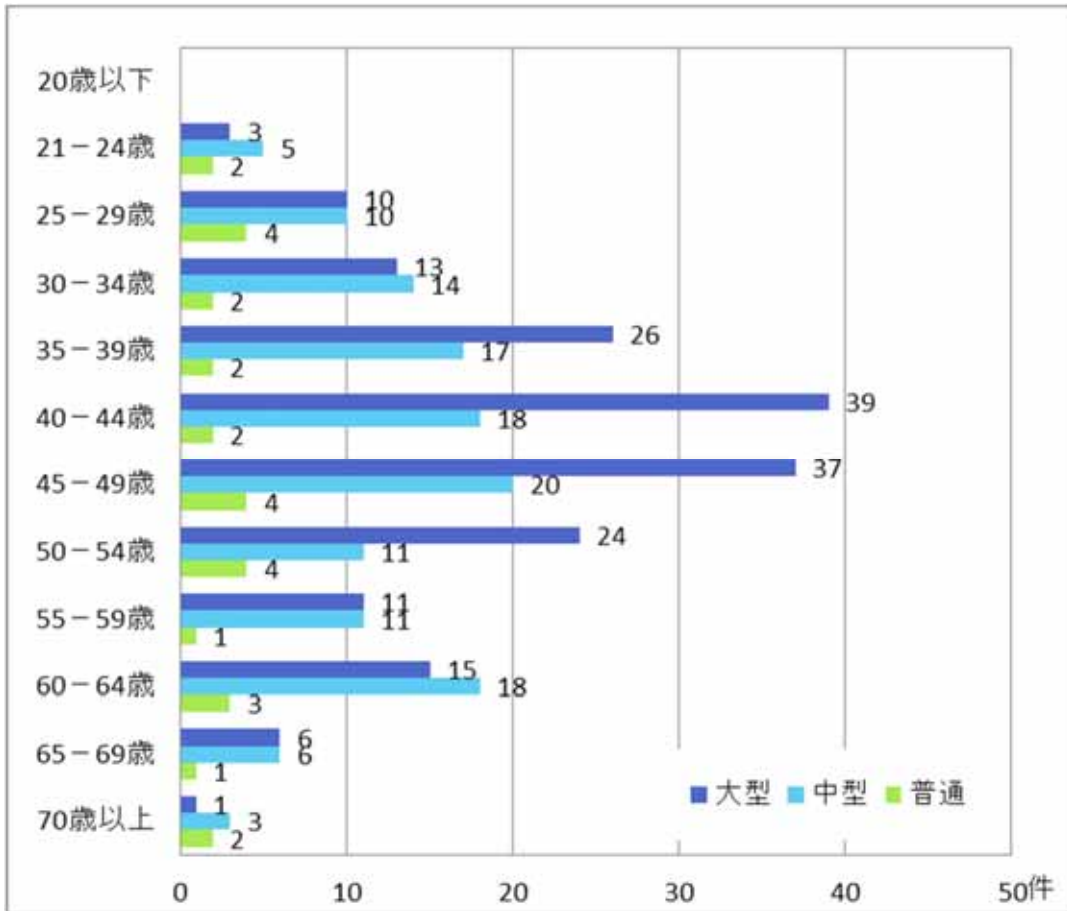




# VI. H25年死亡事故データ(車両区分)

## 6. 車両区分別の年齢層別

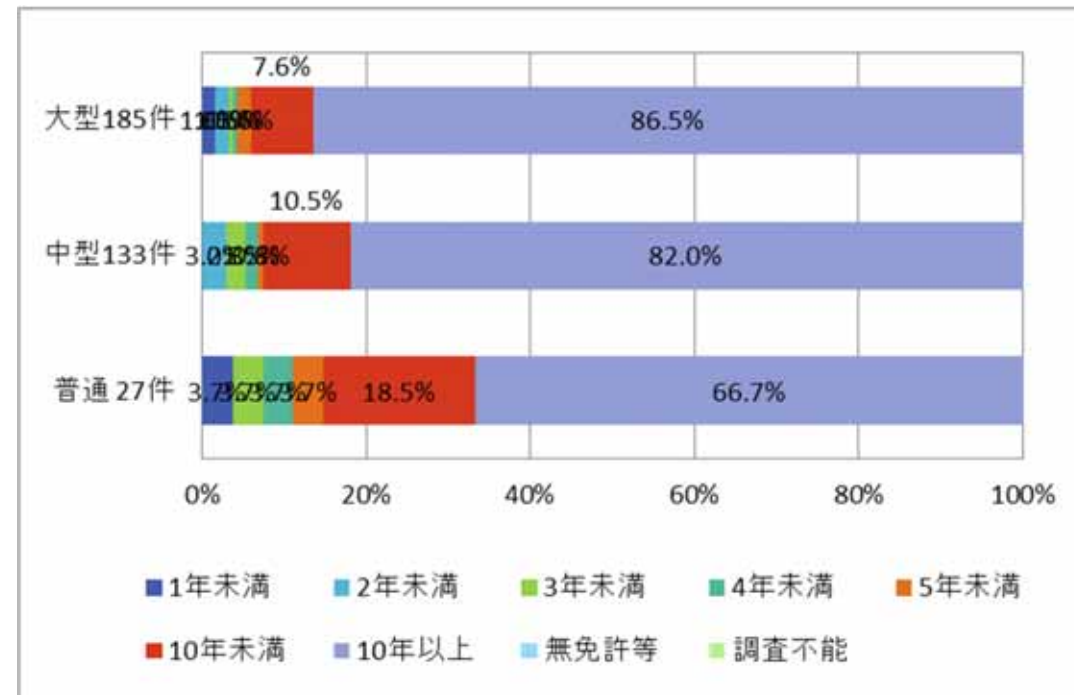
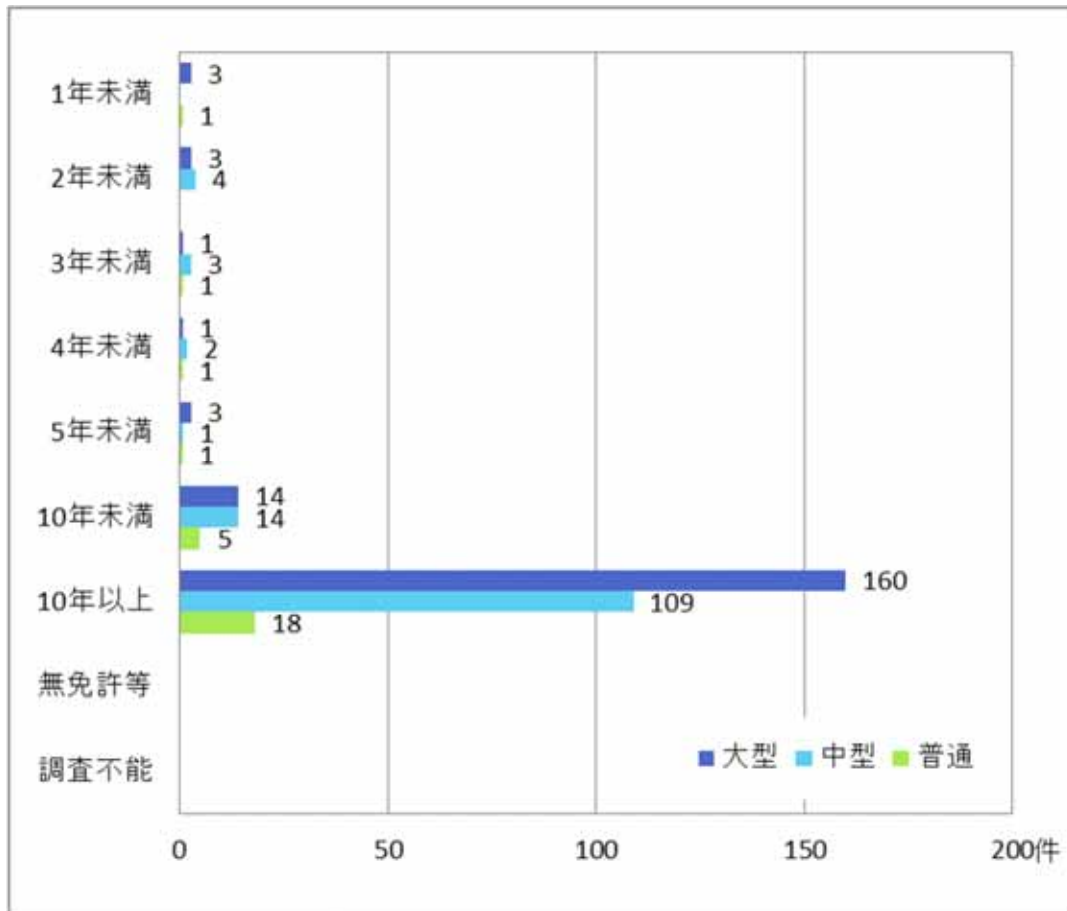
- ・車両区分別の年齢層別にみると、「大型」では「40-44歳」が最も多く39件（21.1%）となっている。次いで、「45-49」歳37件（20.0%）等と続いている。
- ・「中型」では「45-49歳」が最も多く20件（15.0%）となっている。次いで、「40-44歳」及び「60-64歳」がそれぞれ18件（13.5%）等と続いている。60歳以上の死亡事故割合が全体の2割以上を占めている。
- ・「普通」では「25-29歳」、「45-49歳」及び「50-54歳」が最も多く、それぞれ4件（14.8%）となっており、年齢層は分散している。



# VI. H25年死亡事故データ(車両区分)

## 7. 車両区分別の免許取得年別

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



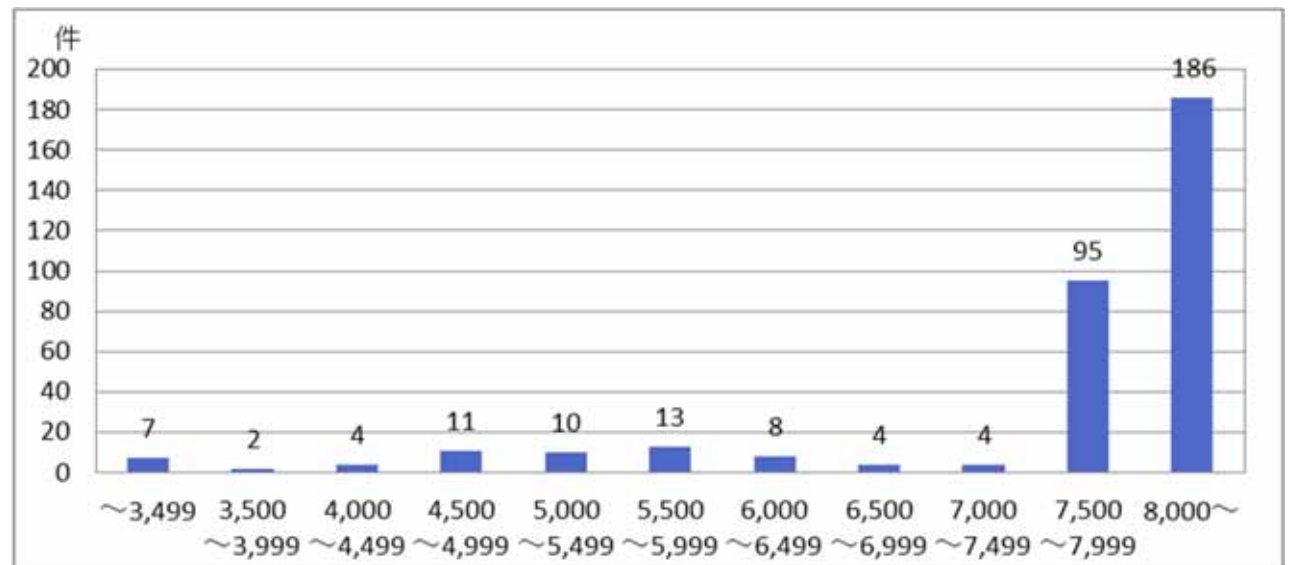
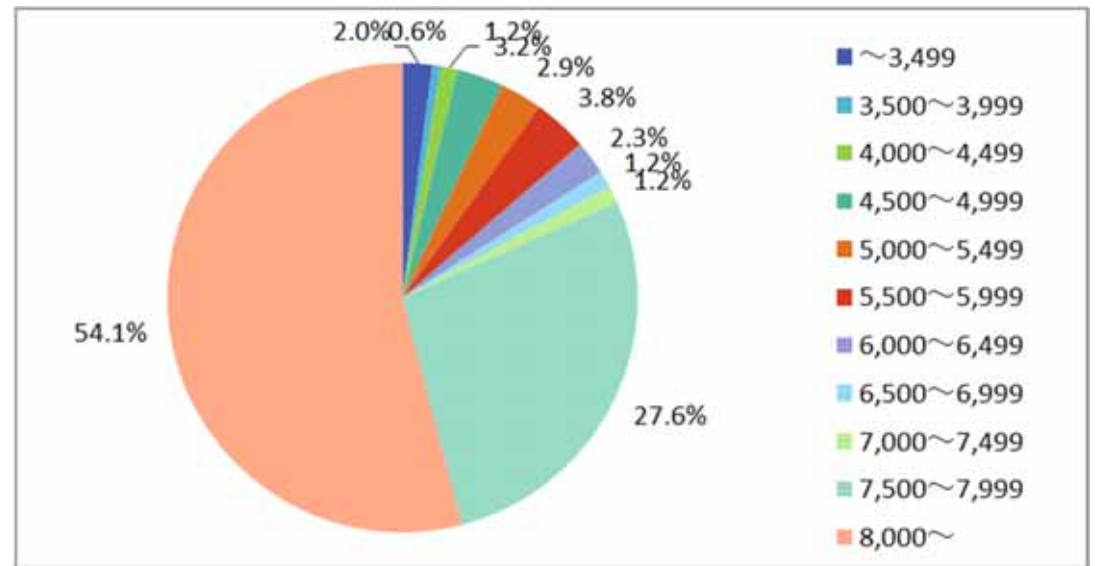
## Ⅶ. H25年死亡事故データ(車両総重量)

### 1. 車両総重量別

## Ⅶ. H25年死亡事故データ(車両総重量)

### 1. 車両総重量別

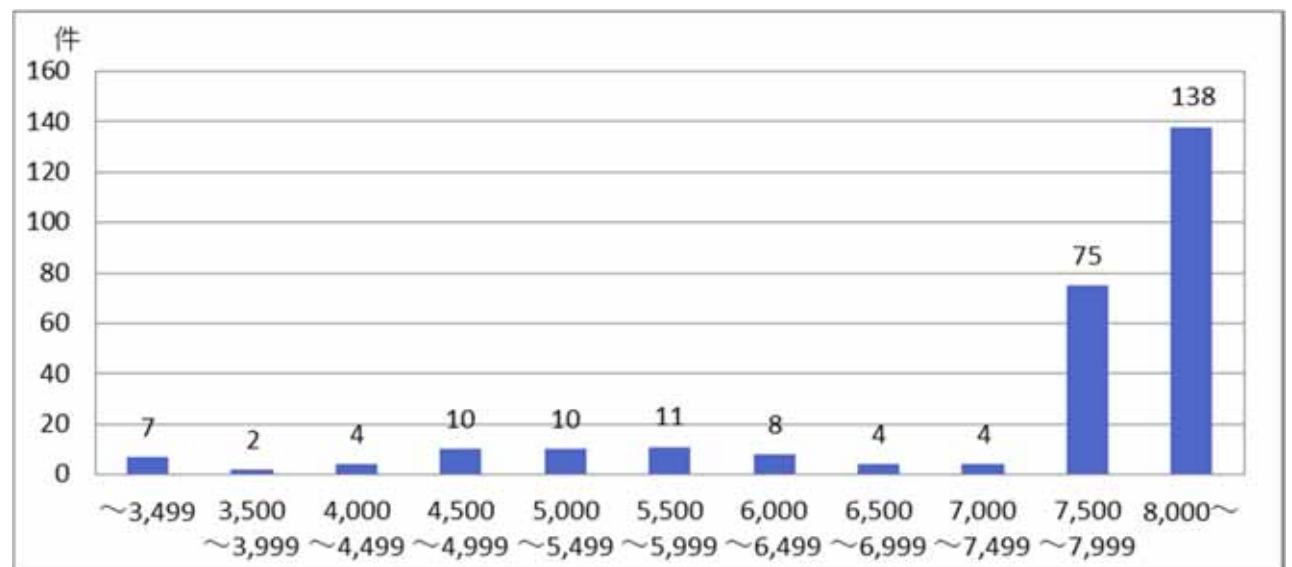
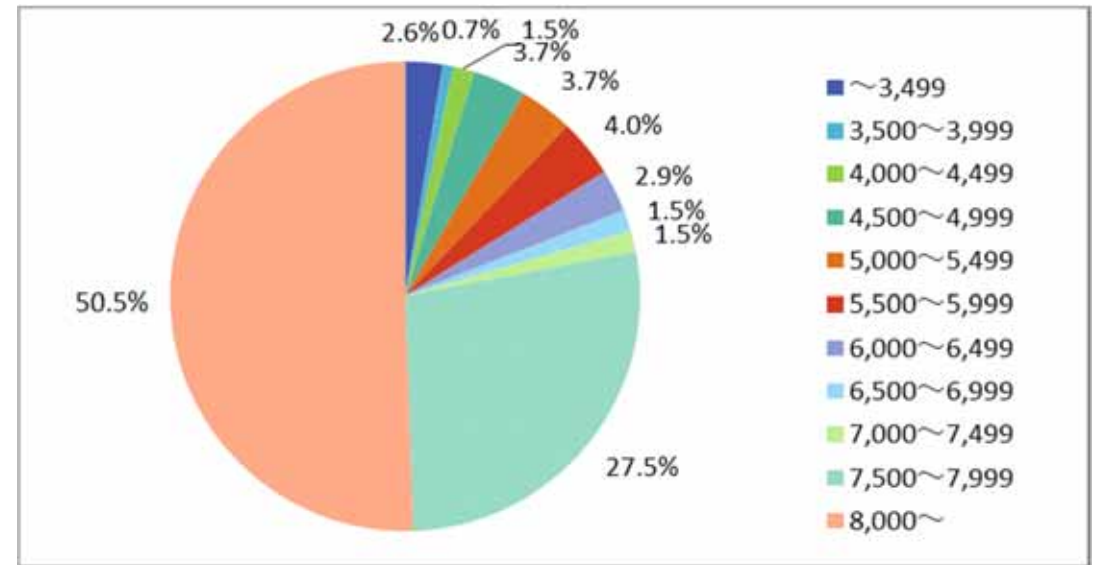
- ・車両総重量別にみると、「8,000～」が最も多く186件(54.1%)と5割以上を占めている。
- ・次いで、「7,500～7,999」95件(27.6%)等と続いており、両者で8割以上を占めている。



## VII. H25年死亡事故データ(車両総重量)

### (1) 一般道路上での車両総重量別

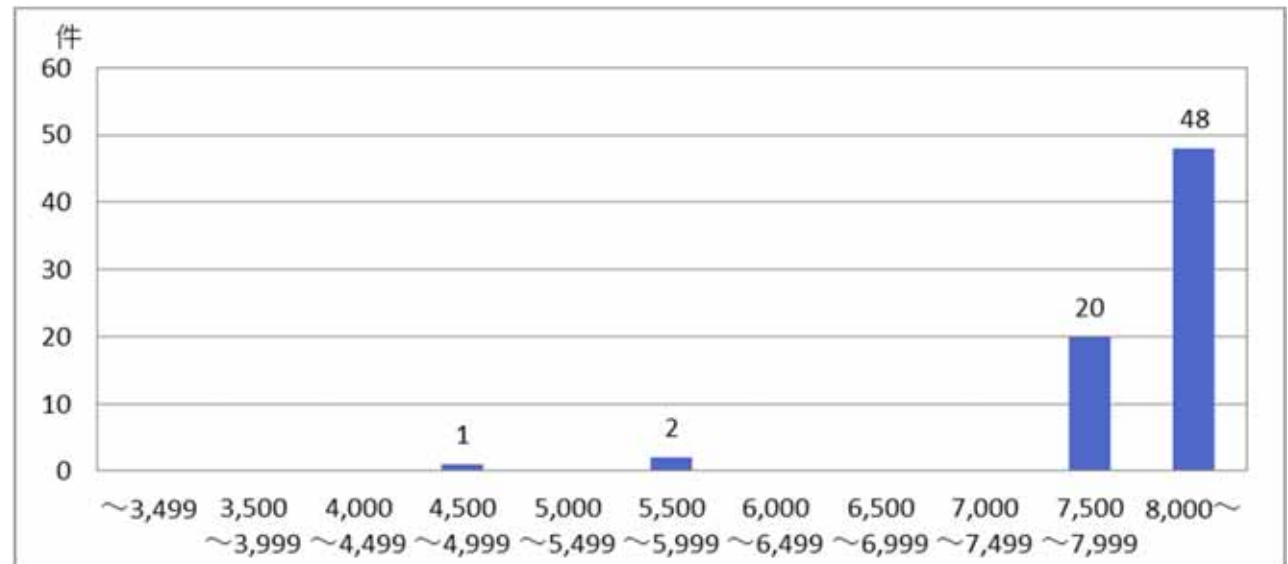
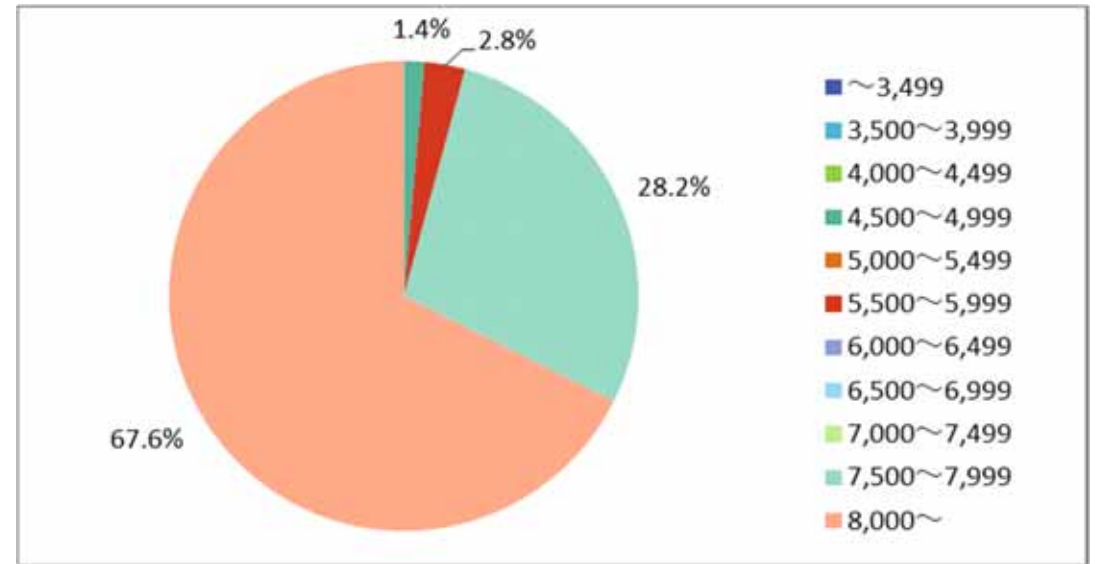
- 一般道路上での車両総重量別をみると、「8,000～」が最も多く138件（50.5%）と5割以上を占めている。
- 次いで、「7,500～7,999」75件（27.5%）等と続いており、両者で8割近くを占めている。



## VII. H25年死亡事故データ(車両総重量)

### (2) 高速道路上での車両総重量別

- ・ 高速道路上での車両総重量別をみると、「8,000～」が最も多く48件(67.6%)と7割近くを占めている。
- ・ 次いで、「7,500～7,999」20件(28.2%)等と続いており、両者で9割以上を占めている。



## VIII. H25年死亡事故データ(年齢別)

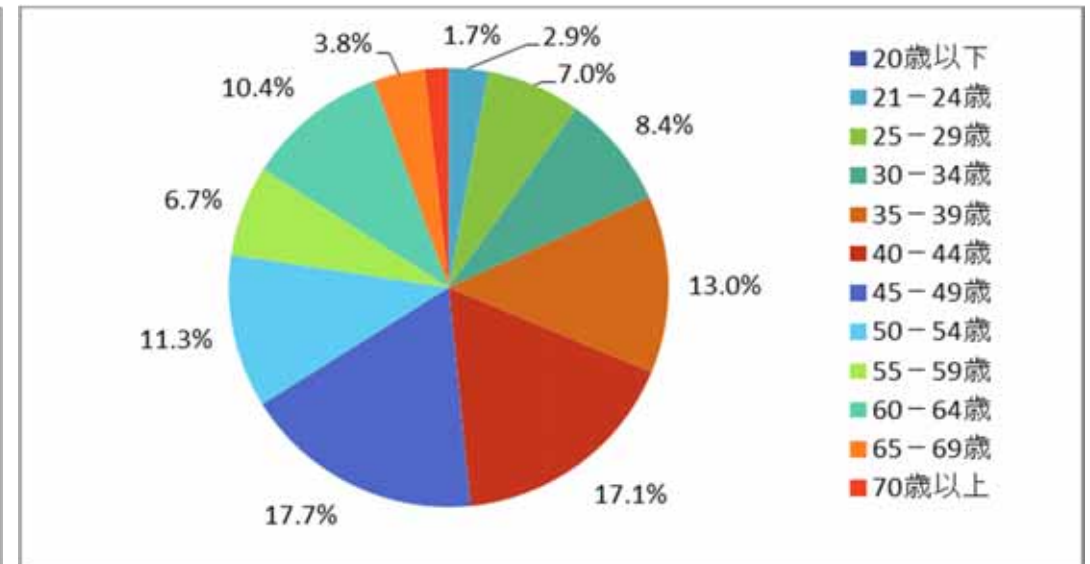
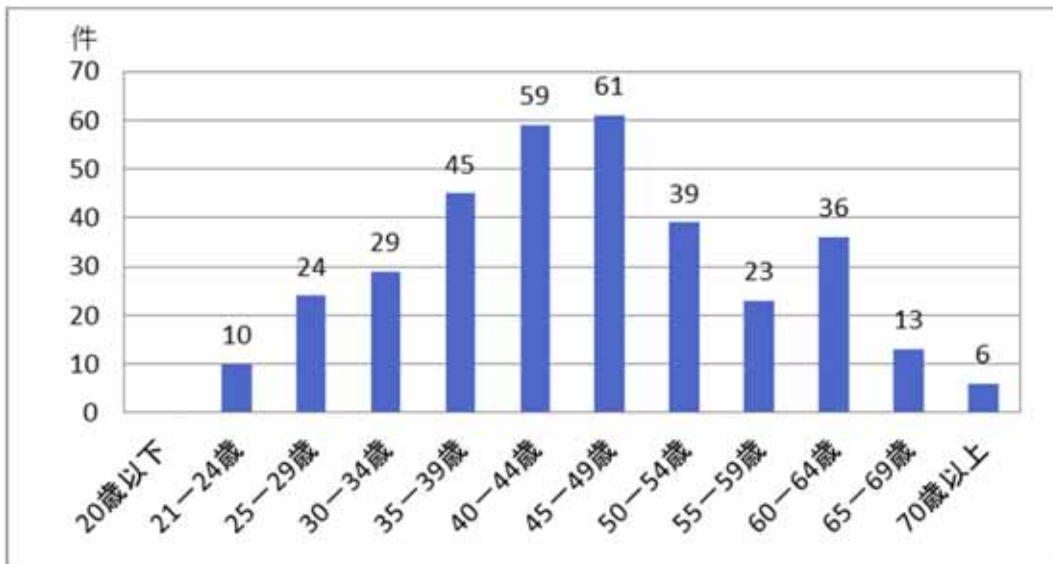
1. 年齢別

2. 年齢別の事故類型別

## Ⅷ. H25年死亡事故データ(年齢別)

### 1. 年齢別

- ・年齢別にみると、「44-49歳」が最も多く61件（17.7%）となっている。
- ・次いで、「40-44歳」59件（17.1%）、「35-39歳」45件（13.0%）等と続いている。

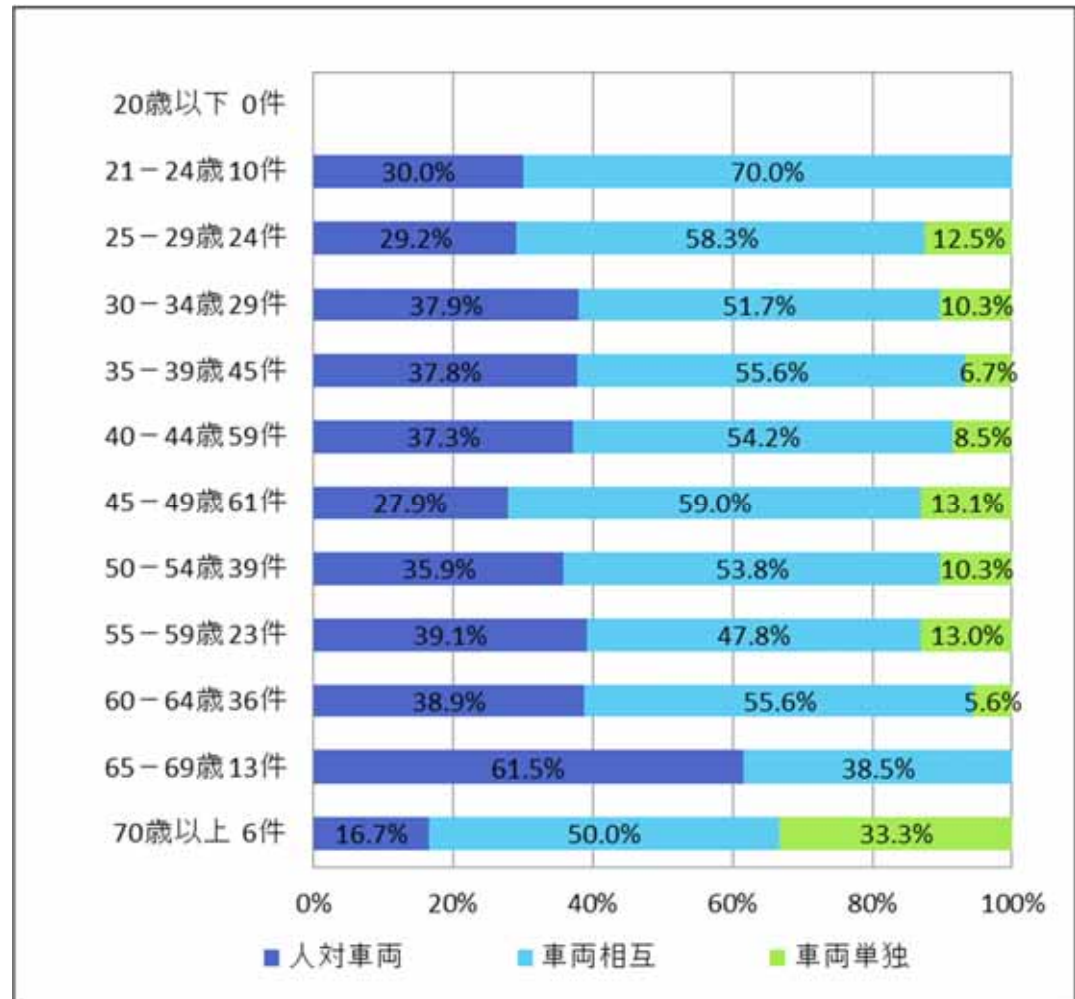
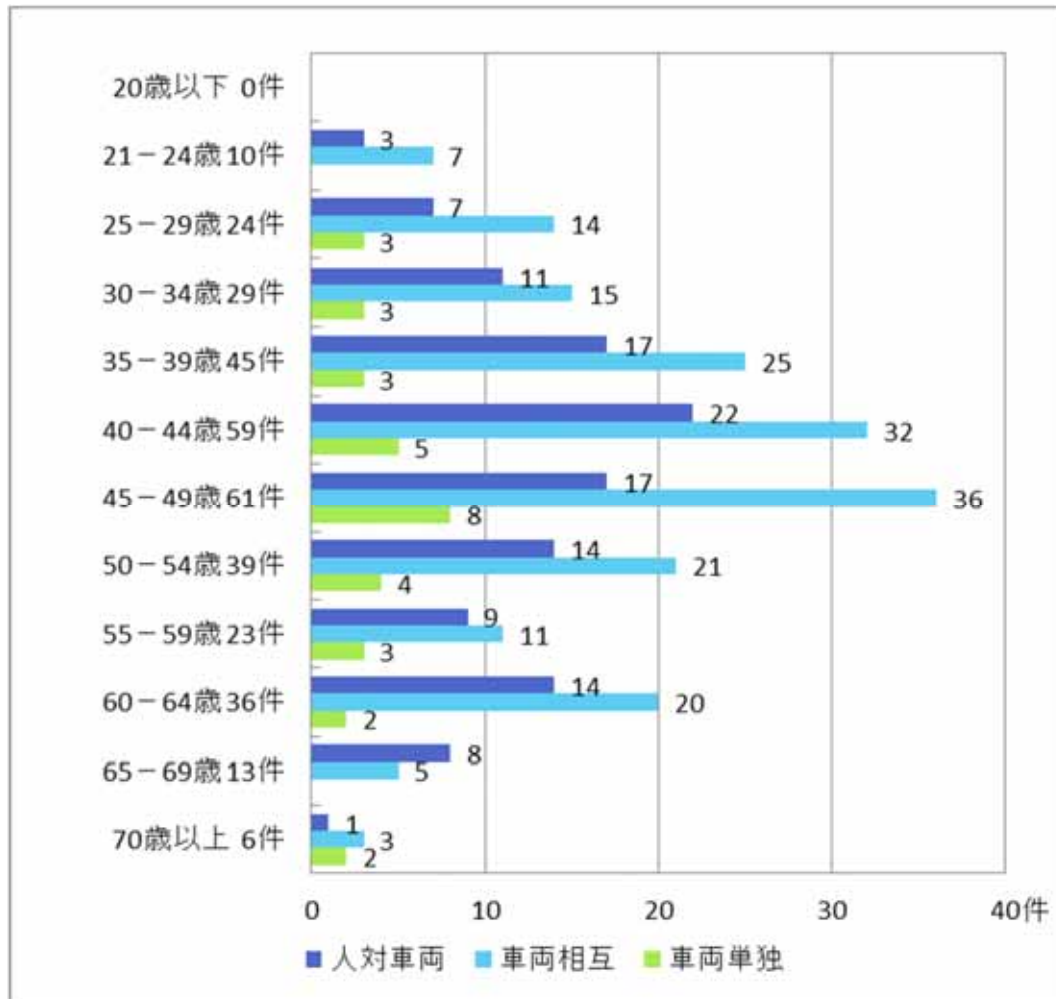




# Ⅷ. H25年死亡事故データ(年齢別)

## 2. 年齢別の事故類型別

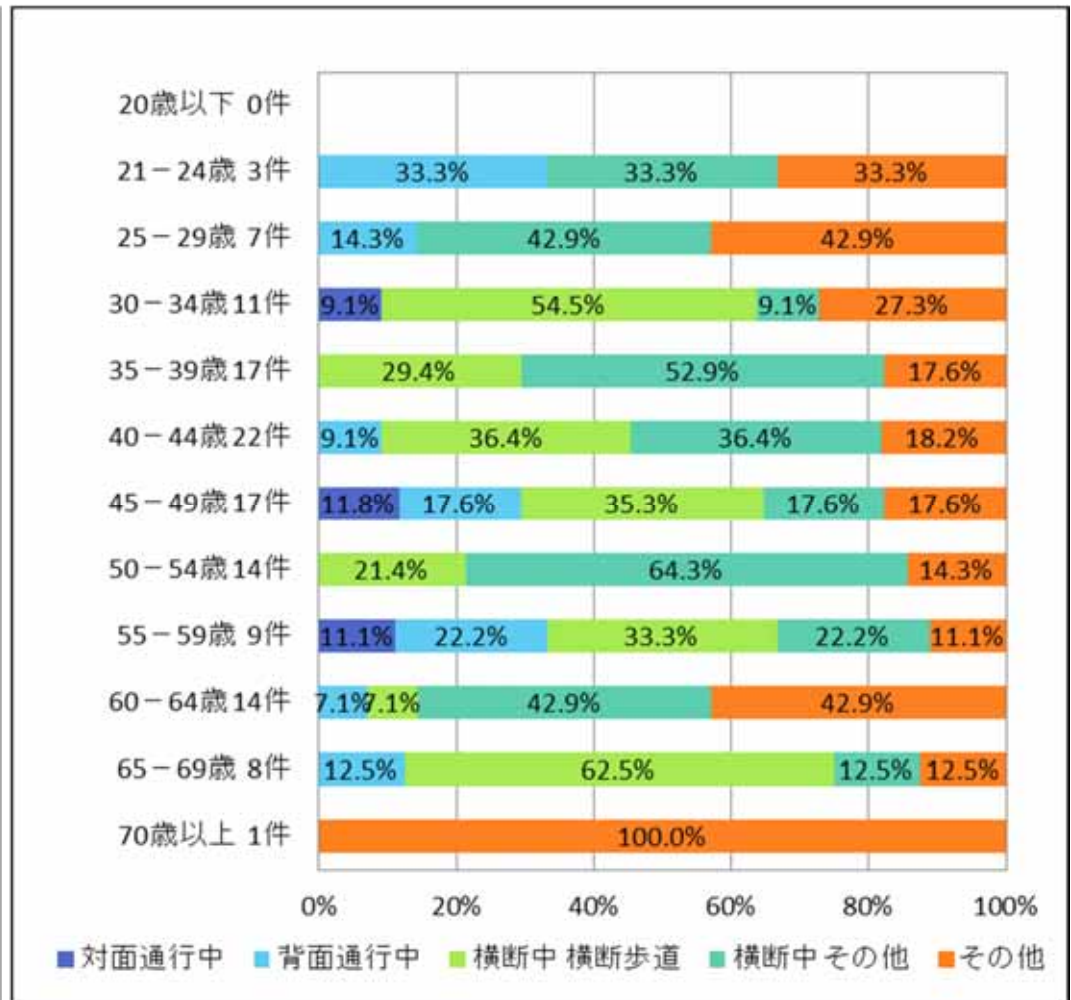
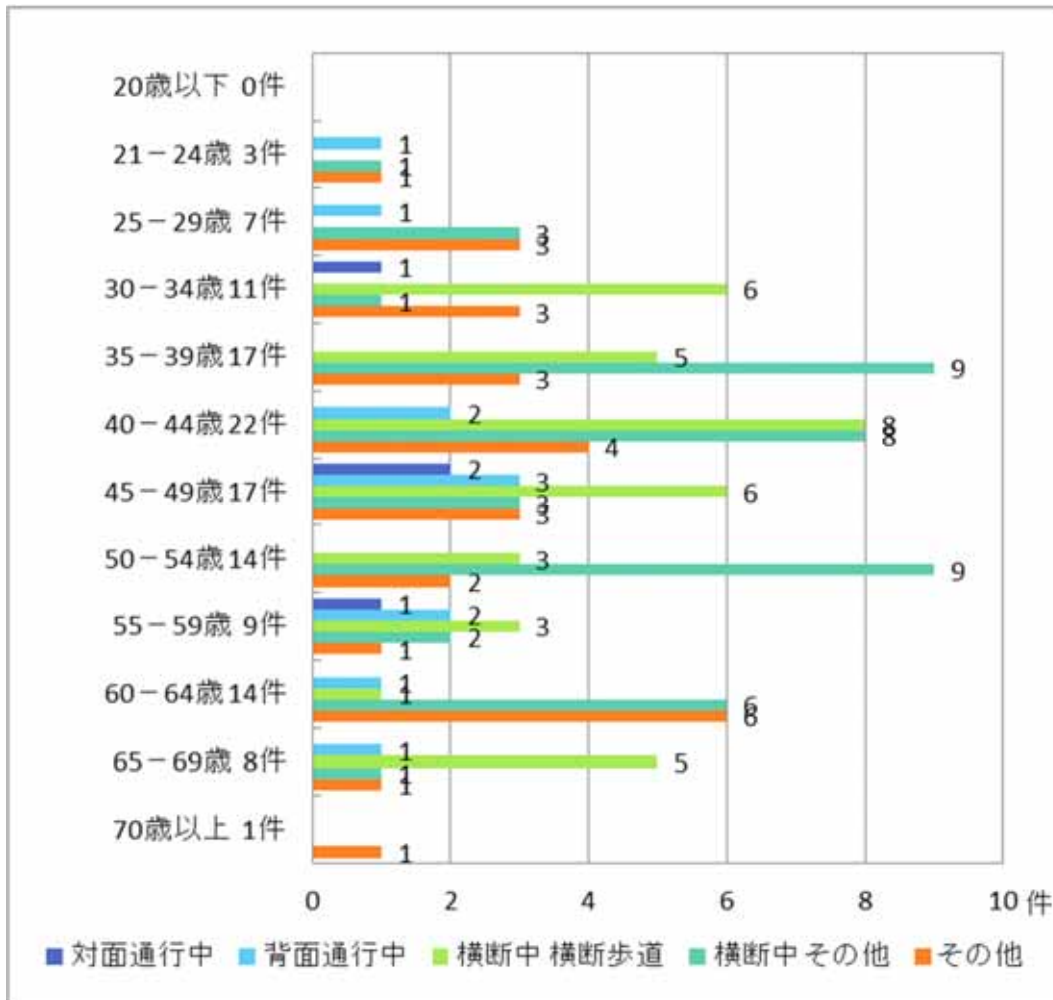
・年齢別の事故類型別にみると、「65-69歳」を除き、いずれも「車両相互」の割合が最も高くなっている。



## Ⅷ. H25年死亡事故データ(年齢別)

### (1) 年齢別の事故類型(人対車両)別

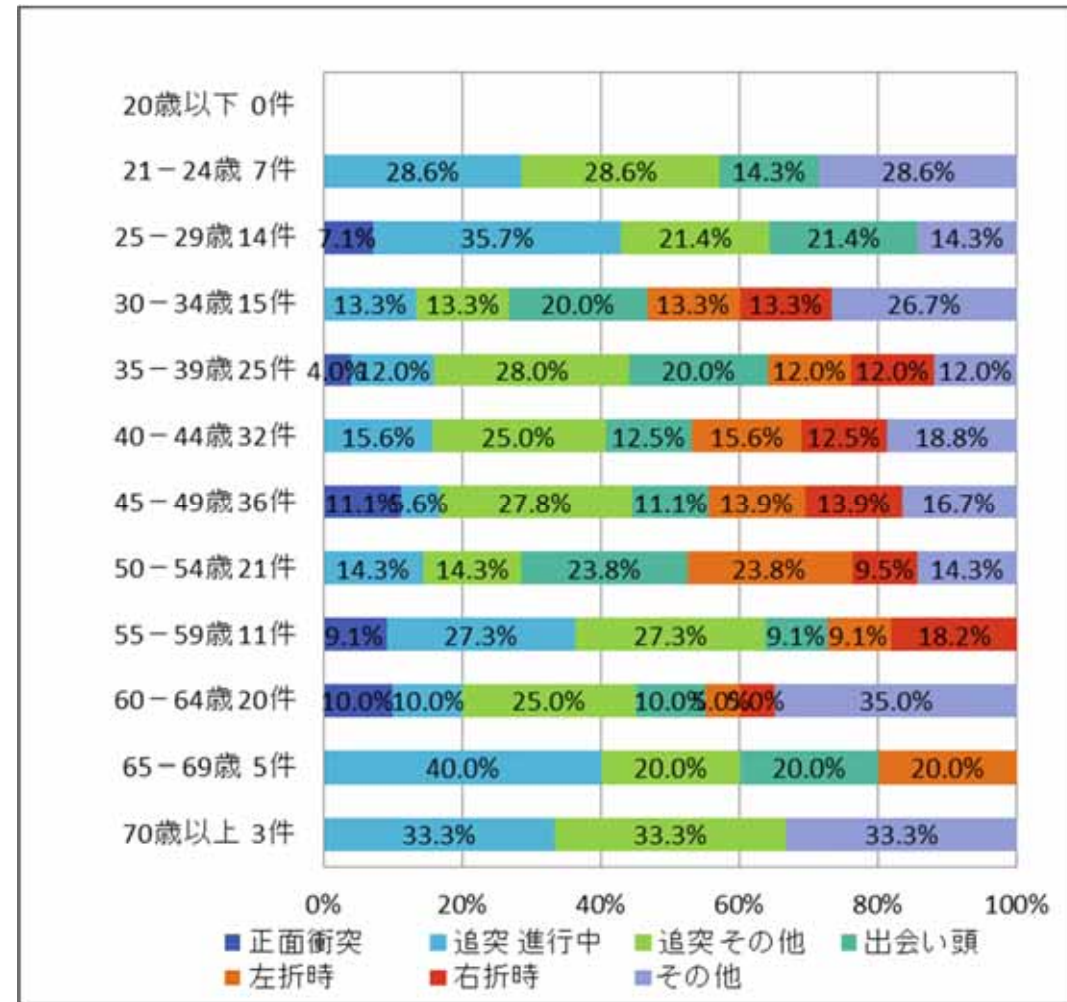
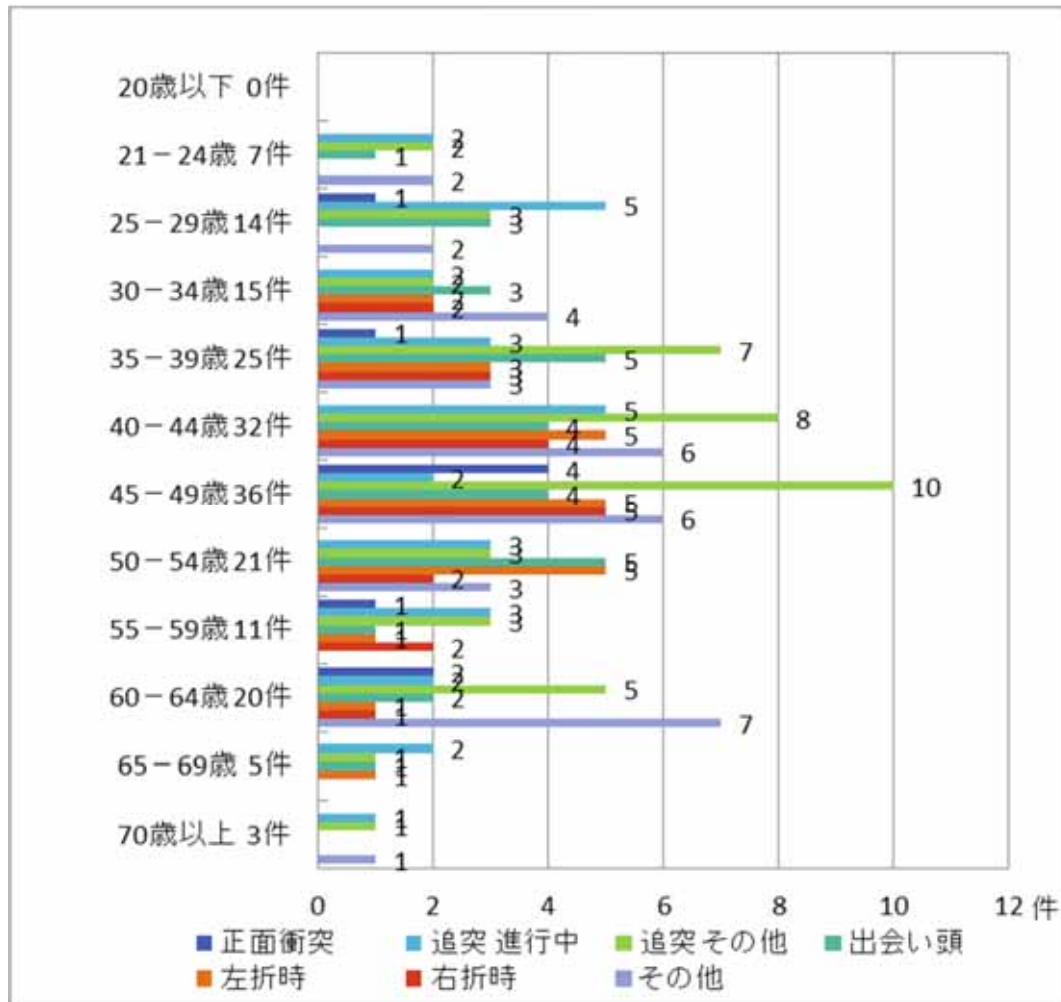
- ・年齢別の事故類型(人対車両)別にみると、一部の世代を除き、いずれも「横断中」の割合が高くなっている。
- ・「70歳以上」は「その他」の割合が高い。



# Ⅷ. H25年死亡事故データ(年齢別)

## (2) 年齢別の事故類型(車両相互)別

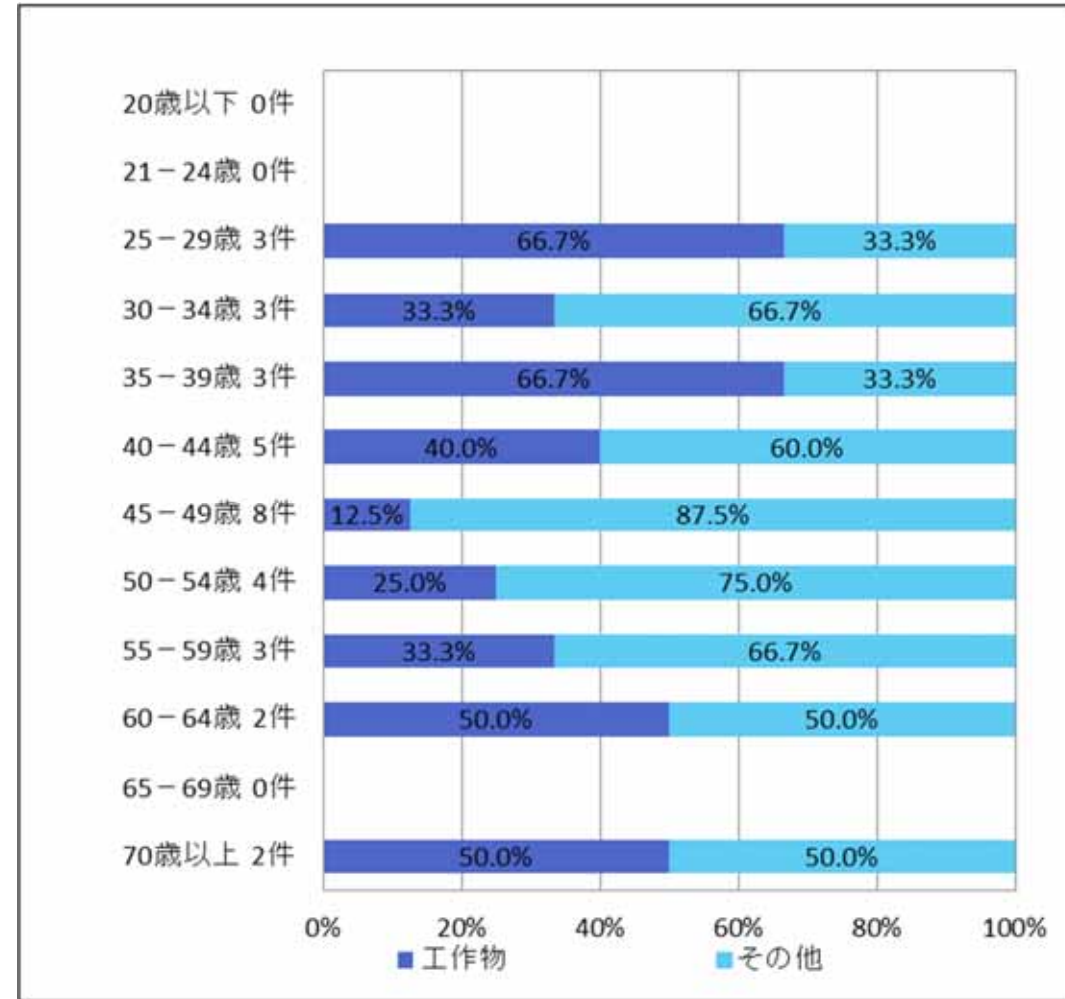
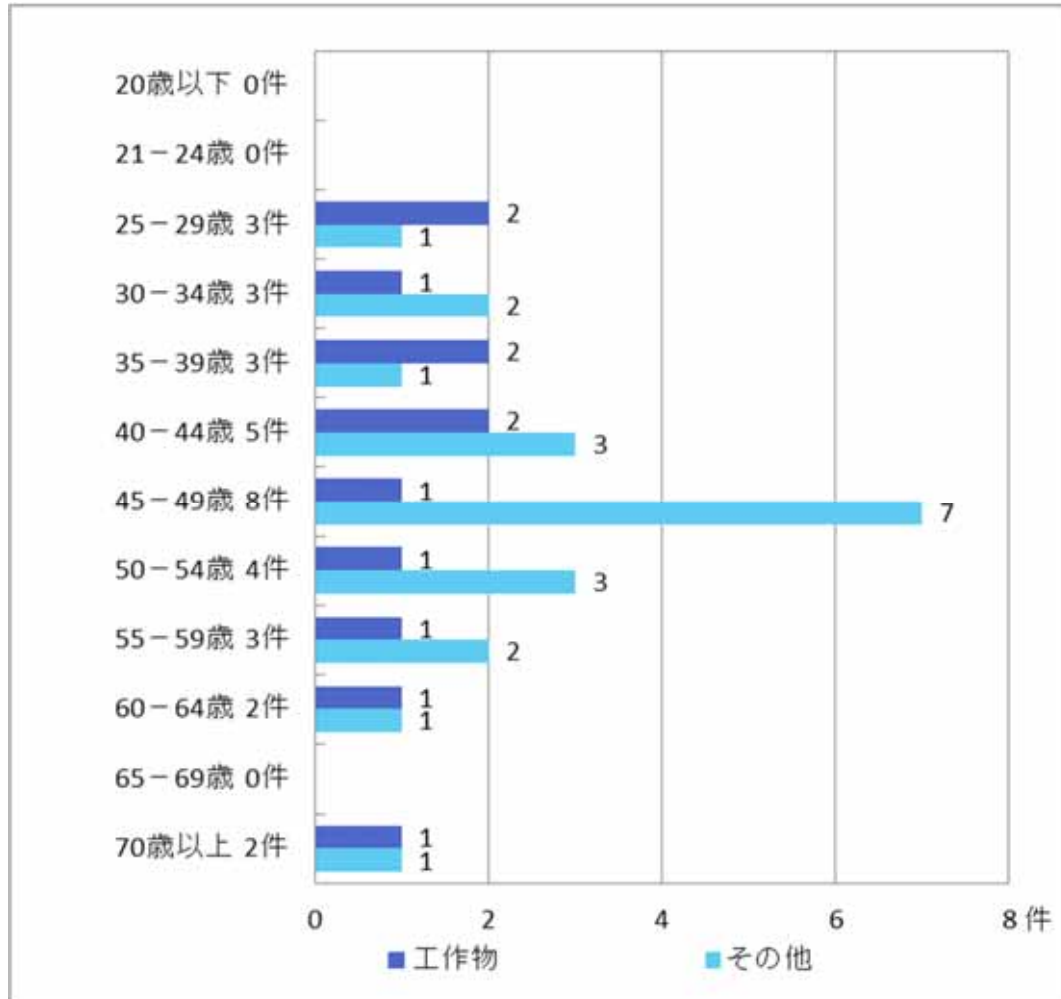
- ・年齢別の事故類型(車両相互)別にみると、世代によって傾向は異なる。
- ・「25-29歳」、「65-69歳」及び「70歳以上」は「追突」の割合が高い。



## VIII. H25年死亡事故データ(年齢別)

### (3) 年齢別の事故類型(車両単独)別

- ・年齢別の事故類型(車両単独)別にみると、世代によって傾向は異なる。



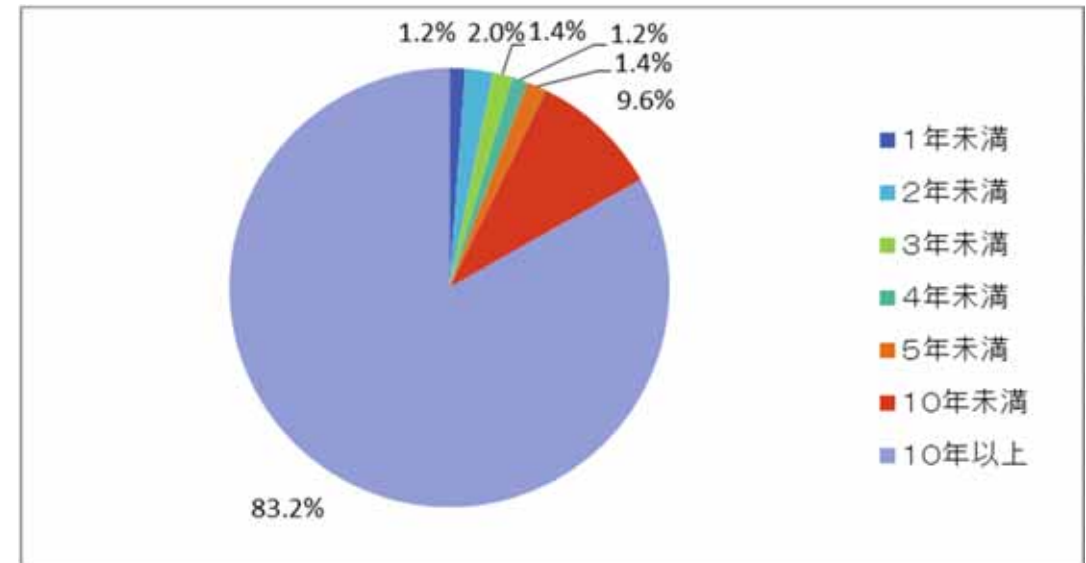
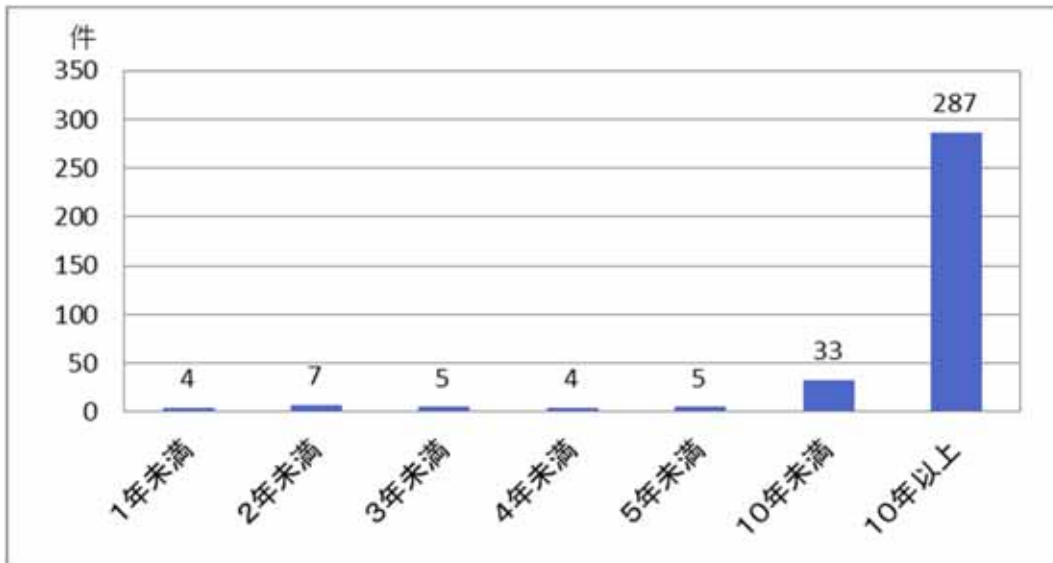
## Ⅸ. H25年死亡事故データ(運転免許経験年数別)

1. 運転免許経験年数別
2. 運転免許経験年数別の事故類型別

## Ⅸ. H25年死亡事故データ(運転免許経験年数別)

### 1. 運転免許経験年数別

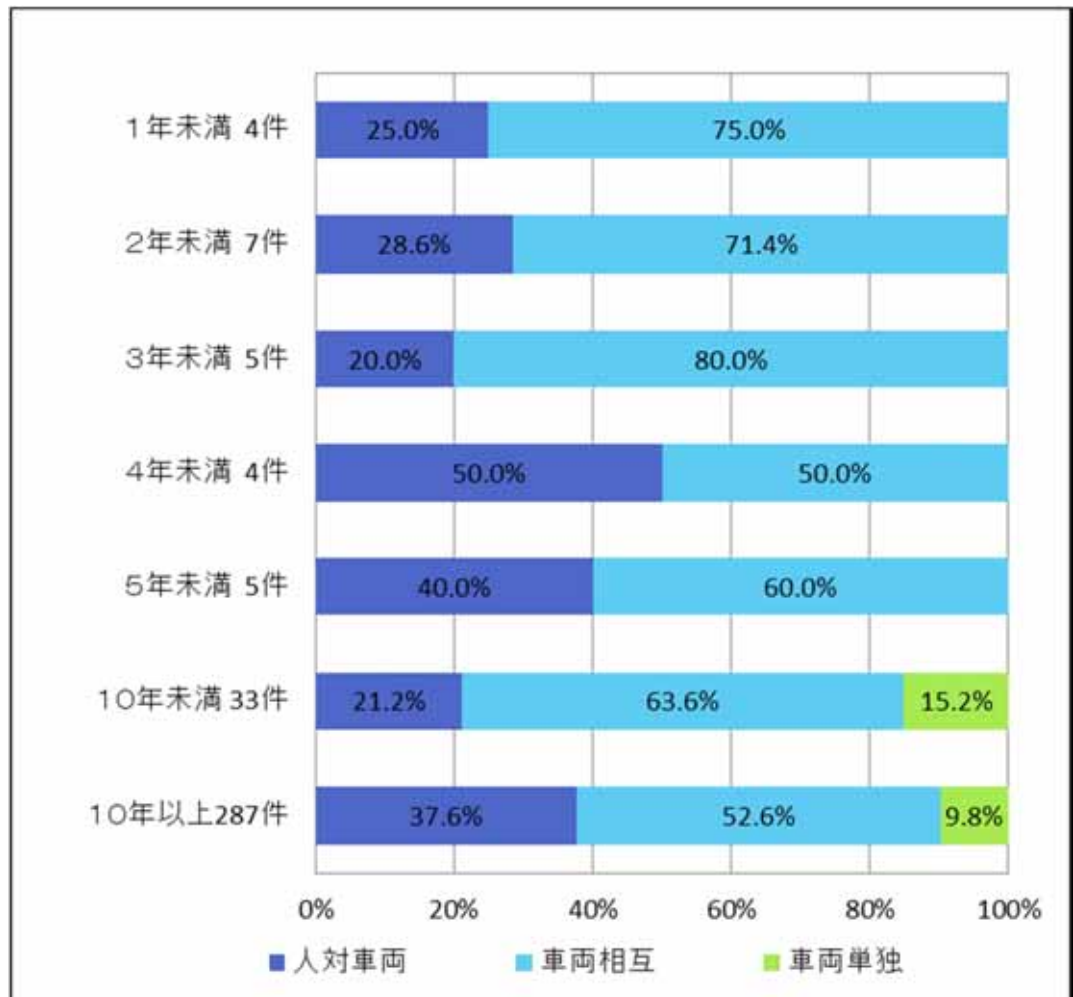
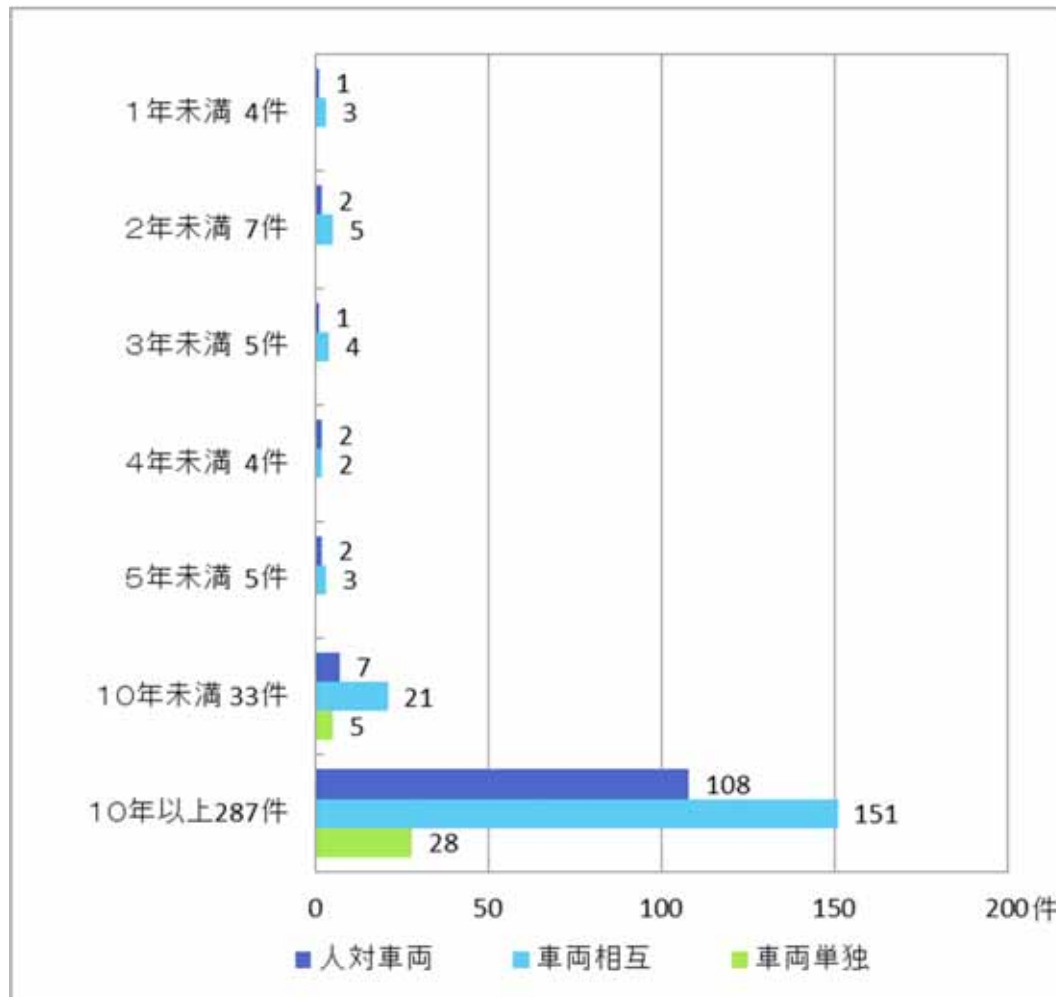
- ・運転免許経験年数別にみると、「10年以上」が最も多く287件（83.2%）と8割以上を占めている。



# Ⅸ. H25年死亡事故データ(運転免許経験年数別)

## 2. 運転免許経験年数別の事故類型別

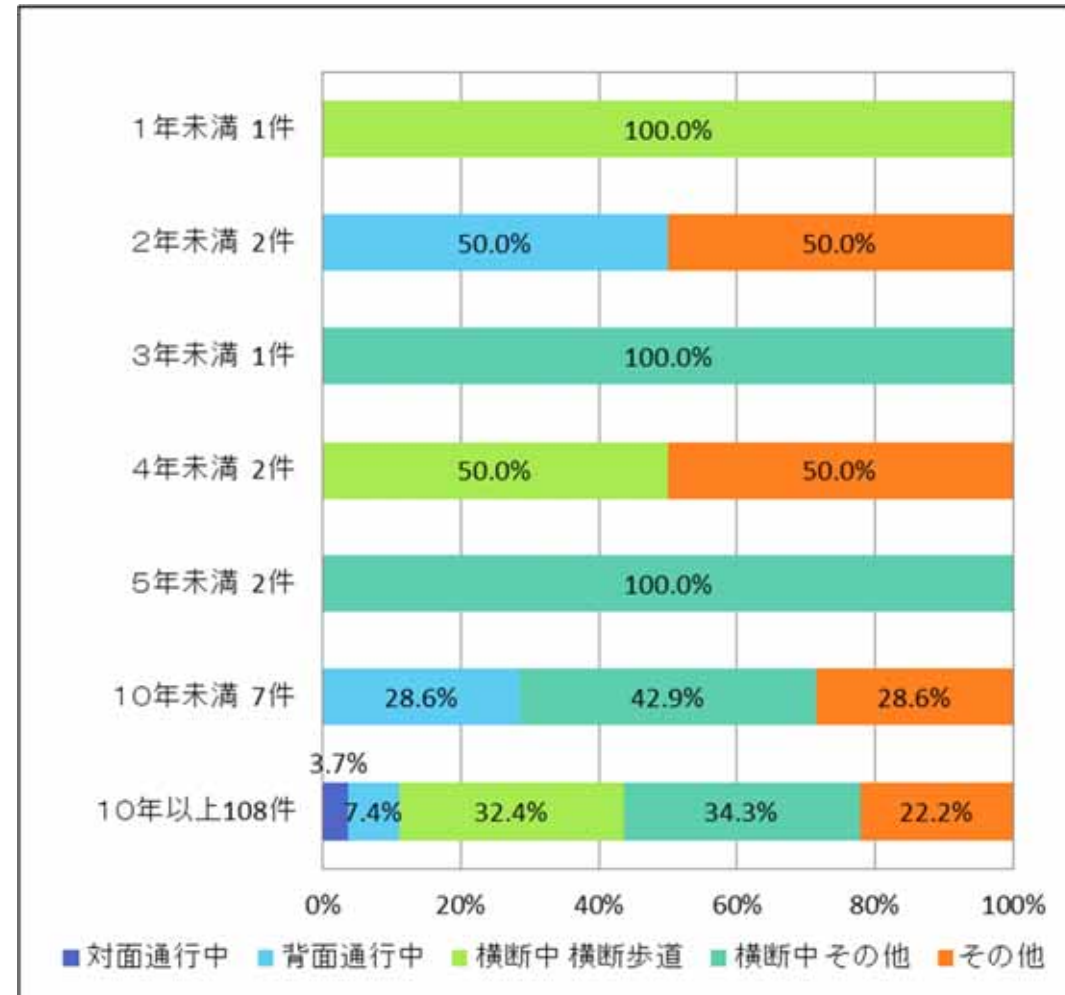
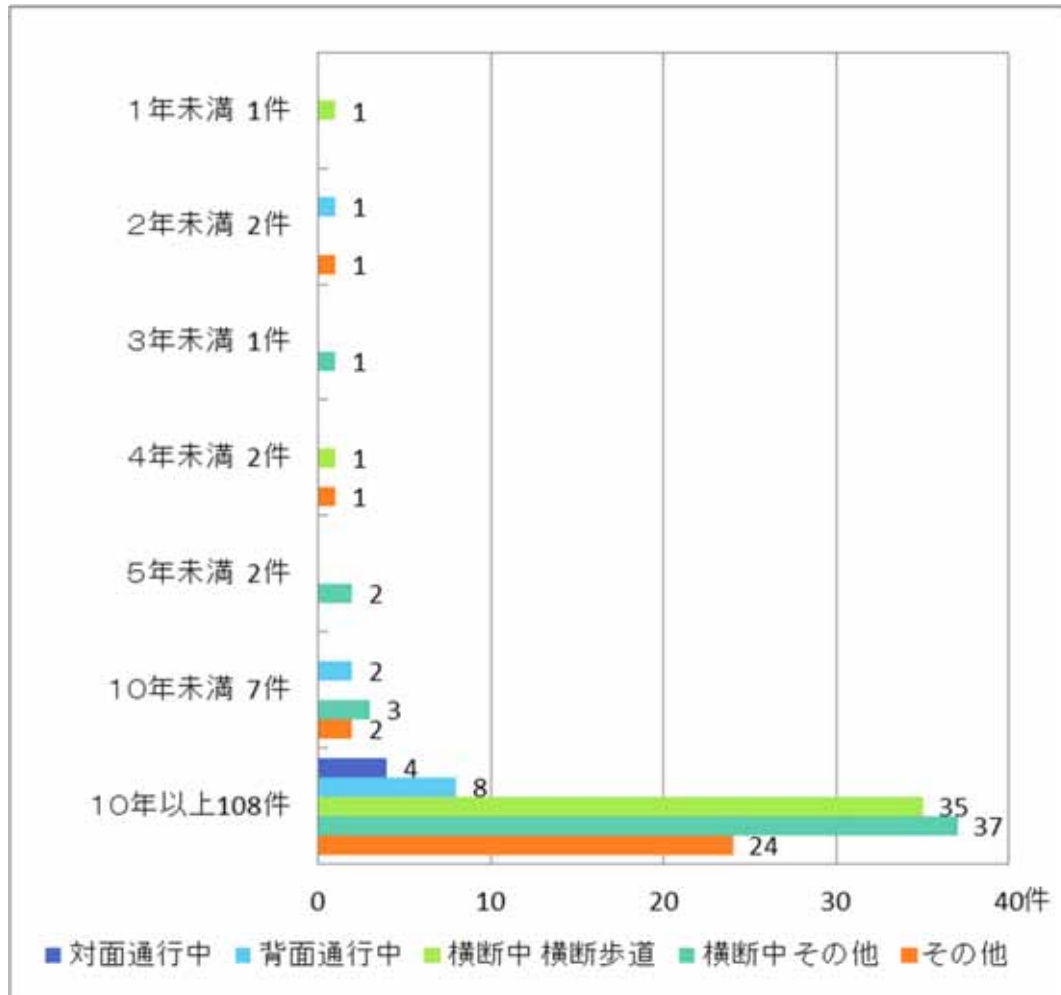
・運転免許経験年数別の事故類型別にみると、いずれの経験年数も「車両相互」の割合が高い。



## Ⅸ. H25年死亡事故データ(運転免許経験年数別)

### (1) 運転免許経験年数別の事故類型(人対車両)別

- ・運転免許経験年数別の事故類型(人対車両)別にみると、経験年数によって傾向は異なる。

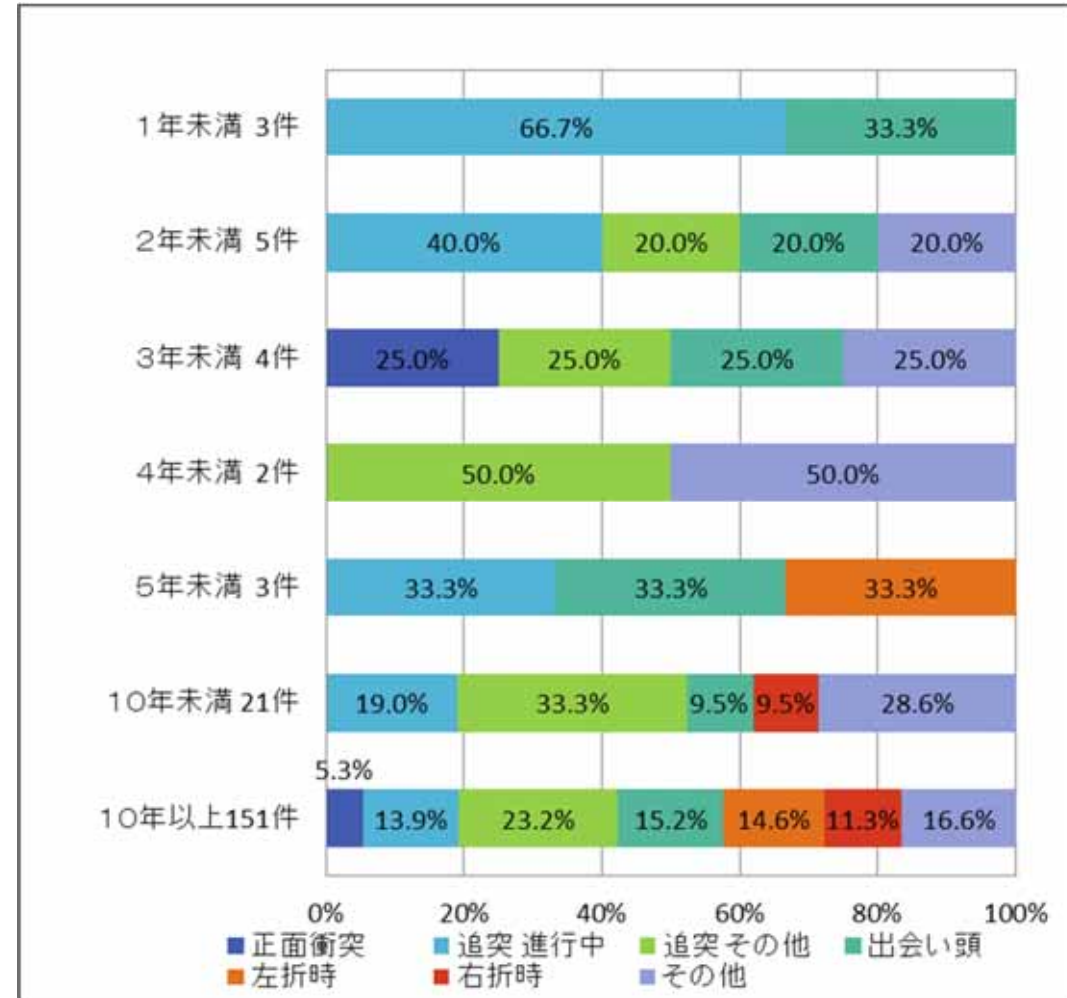
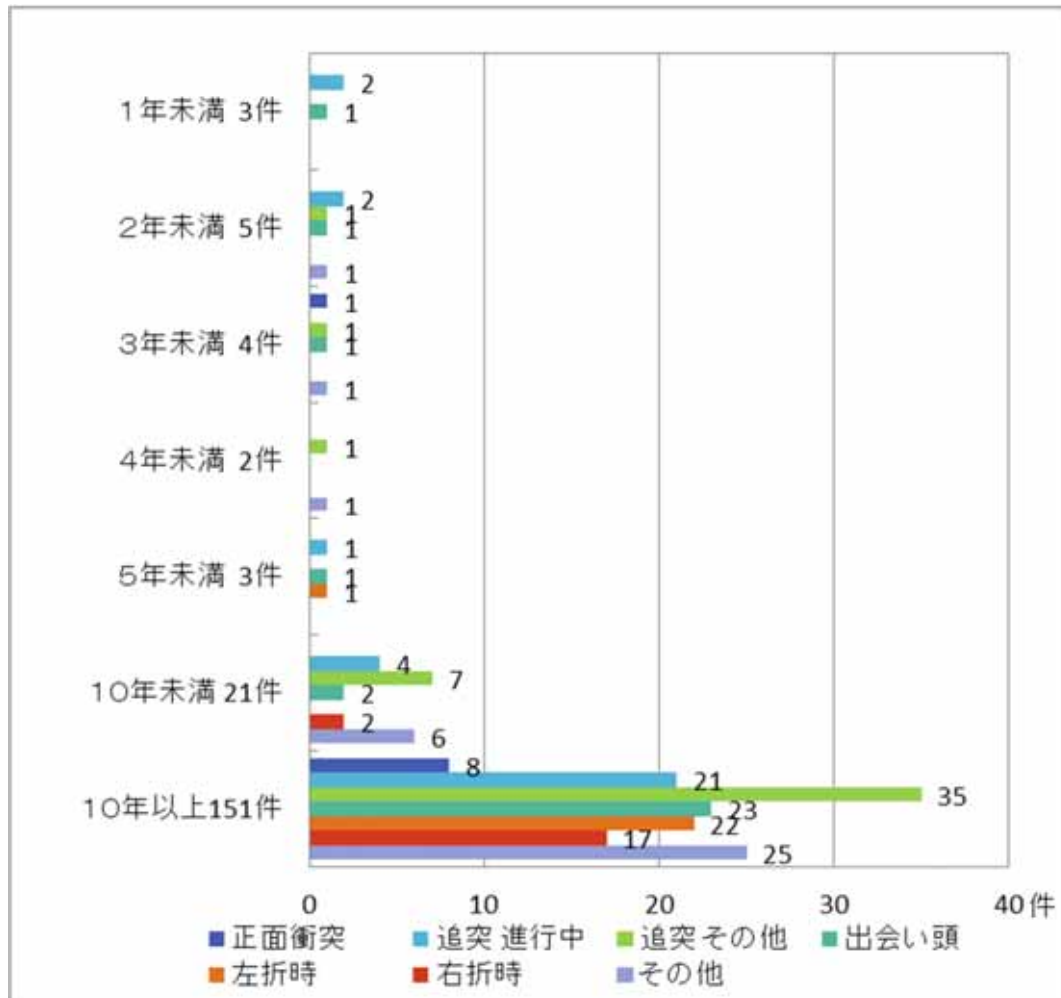




# Ⅸ. H25年死亡事故データ(運転免許経験年数別)

## (2) 運転免許経験年数別の事故類型(車両相互)別

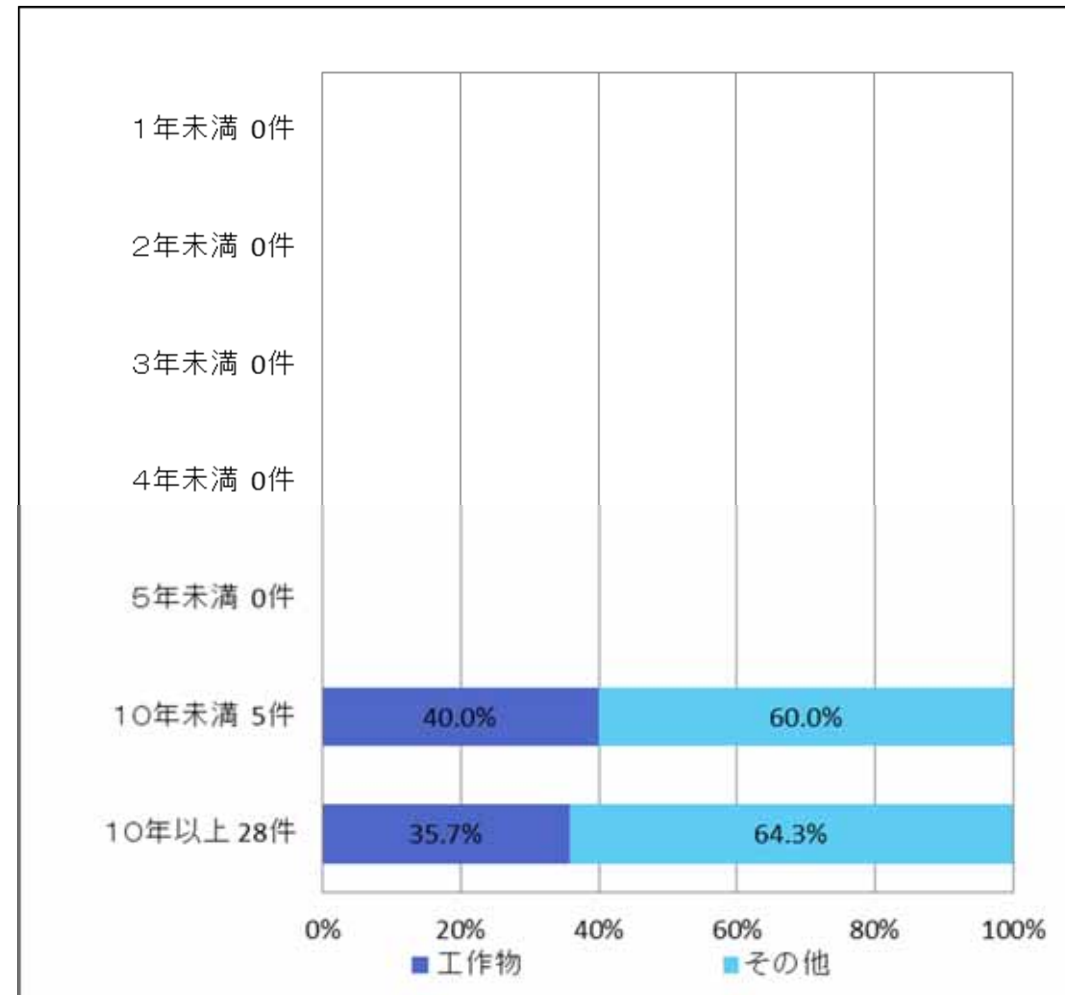
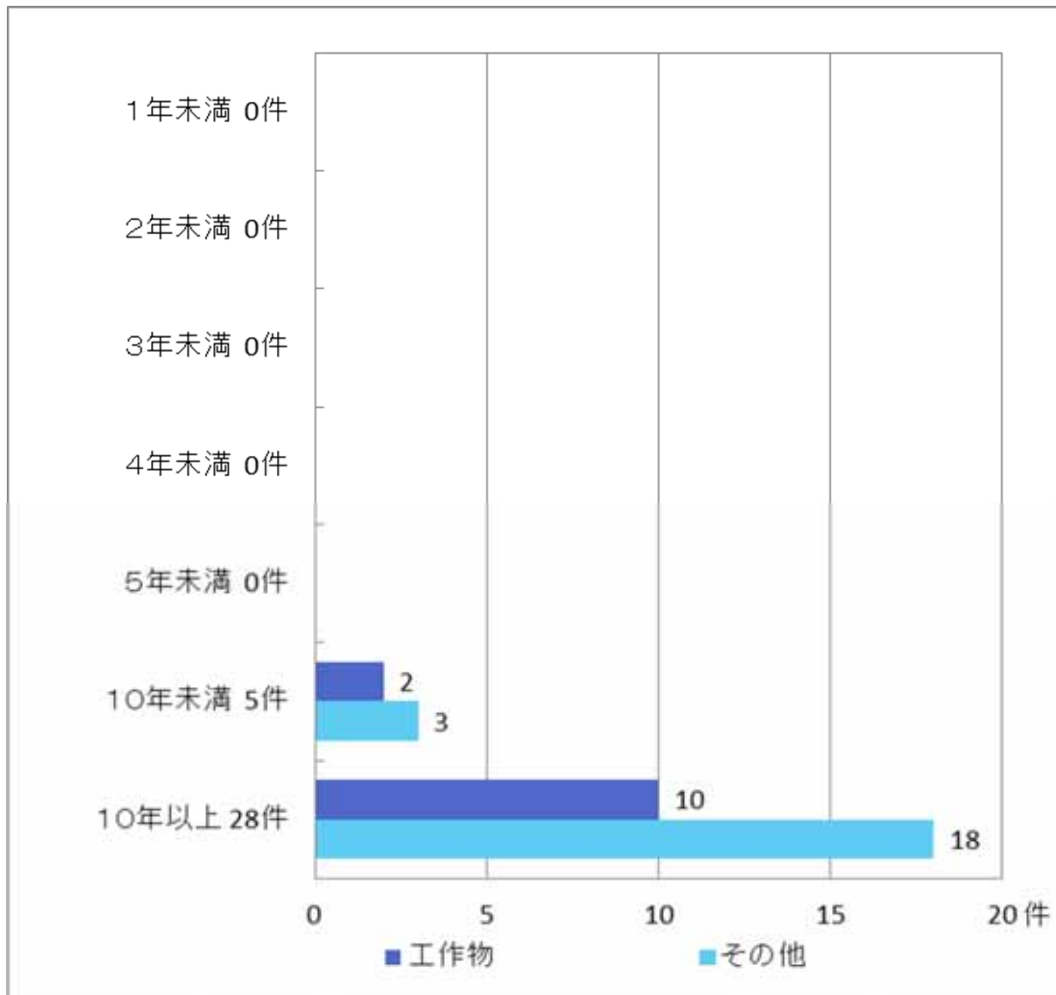
・運転免許経験年数別の事故類型(車両相互)別にみると、経験年数によって傾向は異なる。



## Ⅸ. H25年死亡事故データ(運転免許経験年数別)

### (3) 運転免許経験年数別の事故類型(車両単独)別

- ・運転免許経験年数別の事故類型(車両単独)別にみると、「その他」の割合が高い。



## Ⅸ. H25年死亡事故データ(運転免許経験年数別)

### (4) 年齢別の運転免許経験年数別

- ・30歳以上は運転免許経験年数「10年以上」の件数が多い。

