

2024年 1～12月の
交通事故統計分析結果(死亡事故)
～ 発生地別 ～

2025年3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

国の5カ年計画である「第11次交通安全基本計画」の目標値は、令和7年までに死者数を2千人以下、重傷者数を2万2千人以下としています。こうした背景を踏まえ、国土交通省では、令和7年度までに達成すべきトラック運送事業における目標値を、「総合安全プラン2025」として、下表のように公表しました。

これを受け、全日本トラック協会では、下表のとおり「トラック事業における総合安全プラン2025」により、令和7年度までの目標達成を目指し、各種事故防止活動に取り組んでいます。

現在、事業用トラックの保有台数は、令和2年3月末の運転免許区分別で見ますと、下表のとおり、大型トラックが4割、中型トラックが約2割、あわせて6割強を占めています。こうした事業用トラックが惹起する交通事故には、車両の大きさ、重量などにより、交通事故の発生状況には一定の特徴がみられるところです。

このため、貨物自動車運送事業におけるトラックドライバーに対する交通事故防止対策への取り組みにあたり、各事業者が管理する事業用トラックに照らし、より実効性のある交通事故防止の取り組みを促進する必要があります。

そうした観点から、ここで取りまとめた交通事故統計は、警察庁が公表した2024年までの全国の交通事故データ（※）を基に、車籍別、都道府県別、車両総重量別等多角的な視点から統計・分析したものです。

本資料が、事業用トラックの事故発生状況に即した有効な事故防止対策につながるよう期待申し上げます。

※出所：公益財団法人交通事故総合分析センター

<ご参考>

○「総合安全プラン2025」（国土交通省）

※軽貨物を含む

- ① 令和7年までに死者数 190人以下
- ② 令和7年までに重傷者数 1,280人以下
- ③ 令和7年までに人身事故件数 9,100件以下
- ④ 飲酒運転 ゼロ
- ⑤ 令和7年までに追突事故件数 3,350件以下

○トラック事業における総合安全プラン2025（全ト協）

※軽貨物を含まない

- ・死者数+重傷者数 970人以下
- ※令和7（2025）年までに死者数+重傷者数を「970人以下」とする目標値達成のため、車両台数 1万台あたりの死者数と重傷者数の合計を各県の共有目標として「6.5人以下」とする。
- ・飲酒運転 ゼロ

運転免許区分別事業用トラックの保有台数（令和2年3月末現在）

自動車の種類		保有台数	構成比
大型自動車	車両総重量11トン以上 または最大積載量6.5トン以上	貨物自動車	469,632
		特種（殊）用途車	124,978
		小計	594,610
中型自動車	車両総重量7.5トン以上11トン未満 または最大積載量4.5トン以上6.5トン未満	貨物自動車	236,298
		特種（殊）用途車	90,934
		小計	327,232
準中型自動車	車両総重量3.5トン以上7.5トン未満 または最大積載量2トン以上4.5トン未満	貨物自動車	243,438
		特種（殊）用途車	69,934
		小計	313,372
普通自動車	車両総重量3.5トン未満 または最大積載量2トン未満	貨物自動車	50,138
		特種（殊）用途車	30,865
		小計	81,003
トレーラ（道路運送車両法による分類と同じ）		166,147	11.2%
合計		1,482,364	100.0%

資料：自動車検査登録情報協会データより独自作成（注）：軽自動車を含まない

2. データの概要

調査対象：交通事故統計（2024年の1～12月）のうち事業用貨物自動車（軽貨物を除く）が第1当事者となった死亡事故

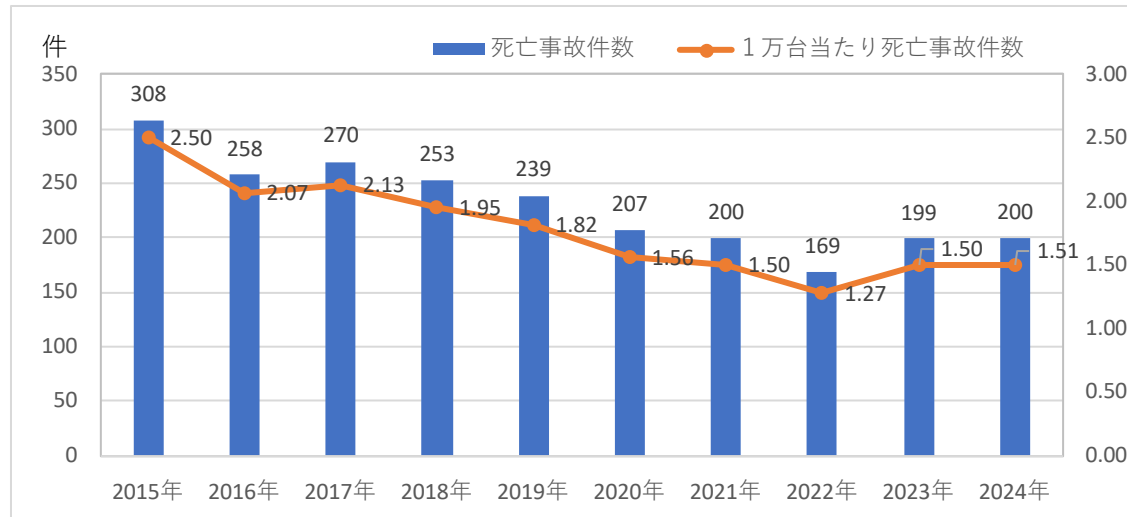
Ⅱ. 2024年1～12月死亡事故データの傾向

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. 運転者の危険認知速度別
9. 運転者の年齢層別
10. 運転者の免許取得年数別

Ⅱ. 2024年1～12月死亡事故データの傾向

1. 事故件数

- 2024年1～12月の死亡事故件数は200件となっている。
- 営業用トラック1,326,863台（2024年12月末現在、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「1.51」となり、「トラック事業における総合安全プラン2020」（当時）の目標である「1.5」を達成するために、事故防止対策が急務である。

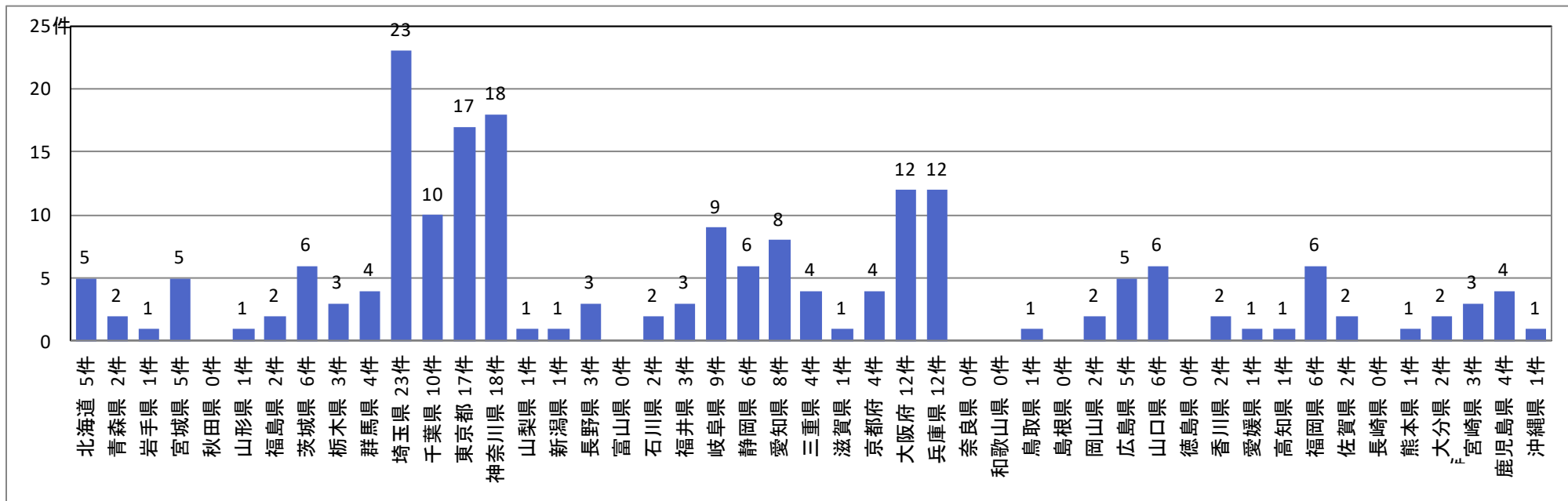


Ⅱ. 2024年1～12月死亡事故データの傾向

2. 発生地別

- ・2024年1～12月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23件、次いで「神奈川県」18件、「東京都」17件、「大阪府」、「兵庫県」がそれぞれ12件と続いている。

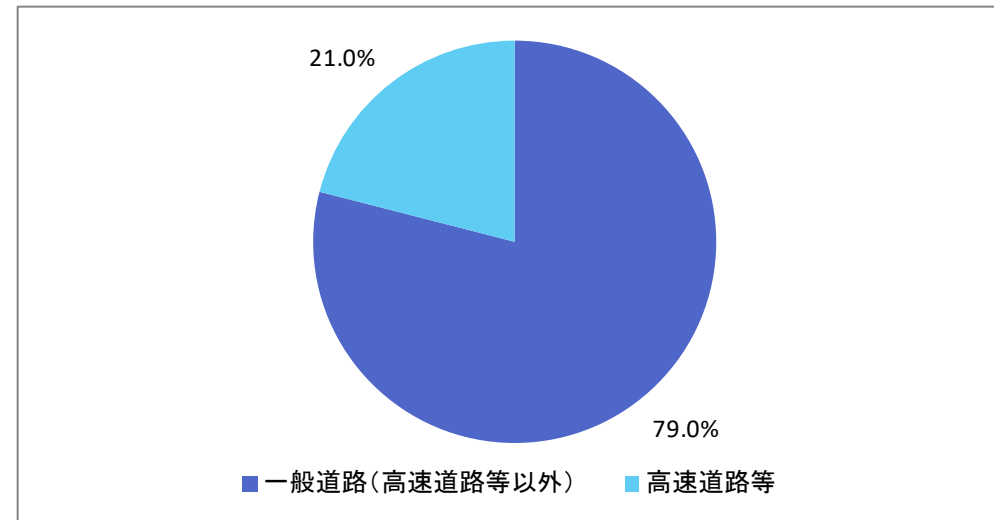
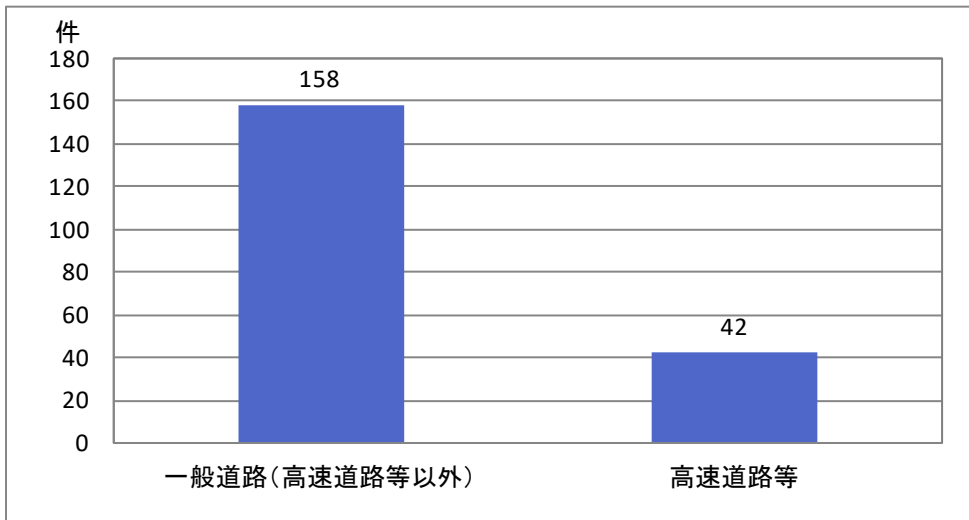
※対自転車の発生地別死亡事故件数については、P87 に別掲。



Ⅱ. 2024年1～12月死亡事故データの傾向

3. 道路区分別

- ・2024年1～12月の傾向をみると、「一般道路（高速道路等以外）」が最も多く158件（79.0%）と8割近くを占めている。

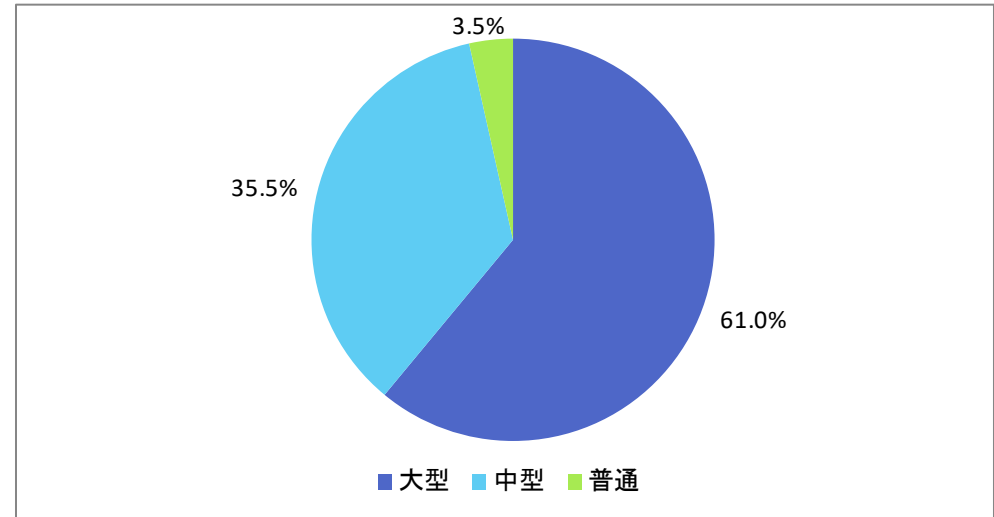
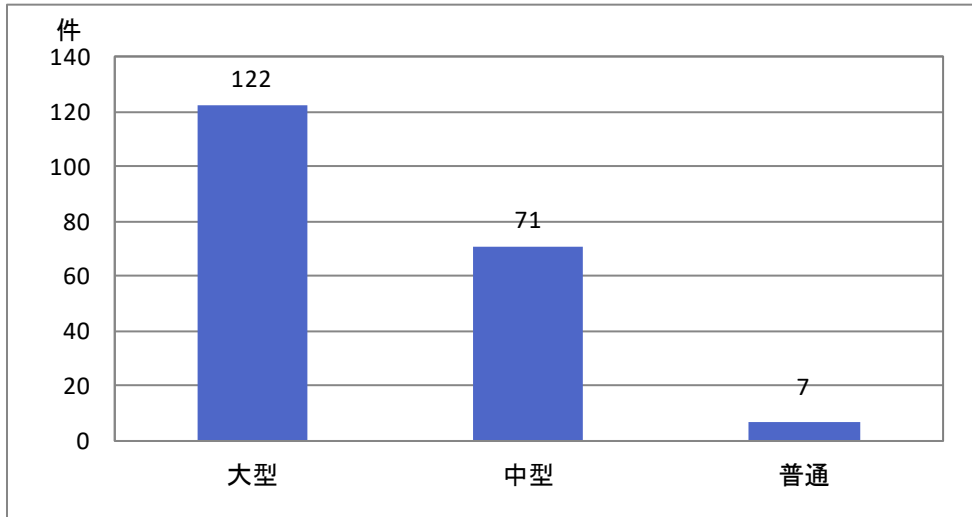


Ⅱ. 2024年1～12月死亡事故データの傾向

4. 車両区分別

- ・2024年1～12月の傾向をみると、「大型」が最も多く122件（61.0%）と6割以上を占めている。
- ・次いで「中型」71件（35.5%）、「普通」7件（3.5%）となっている。

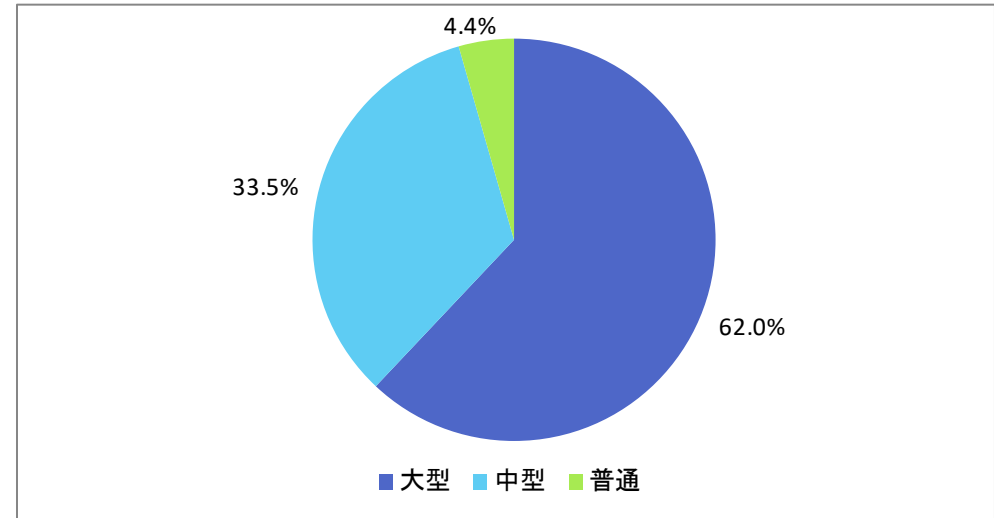
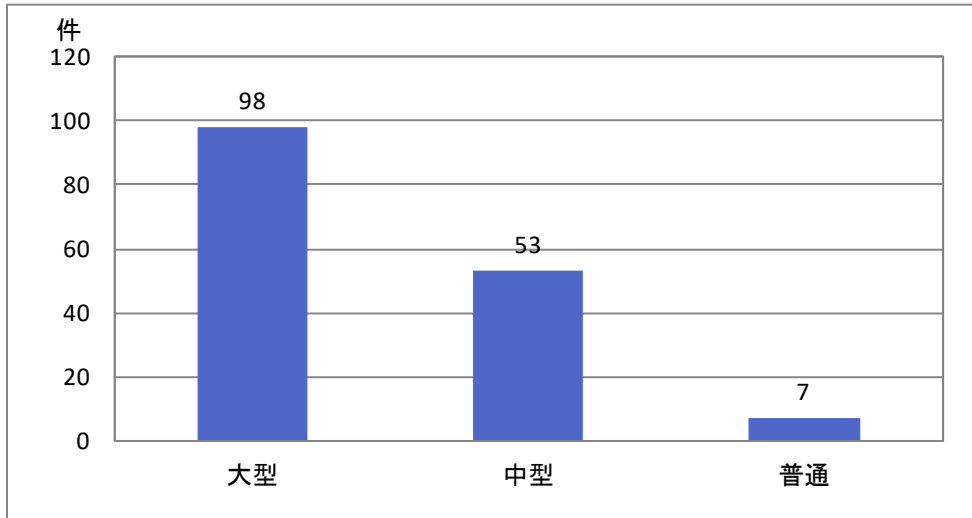
※対自転車の車両区分別死亡事故件数については、P88 に別掲。



Ⅱ. 2024年1～12月死亡事故データの傾向

(1) 一般道路での車両区分

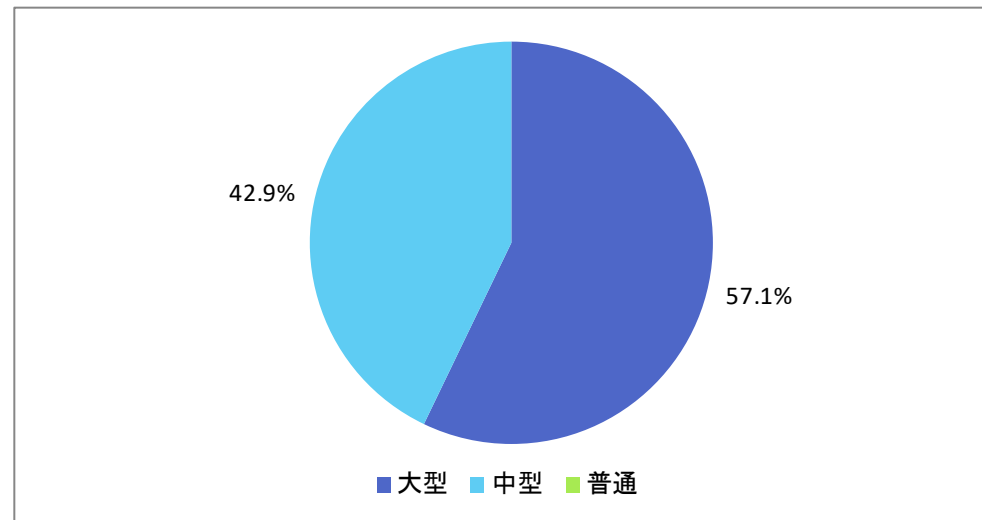
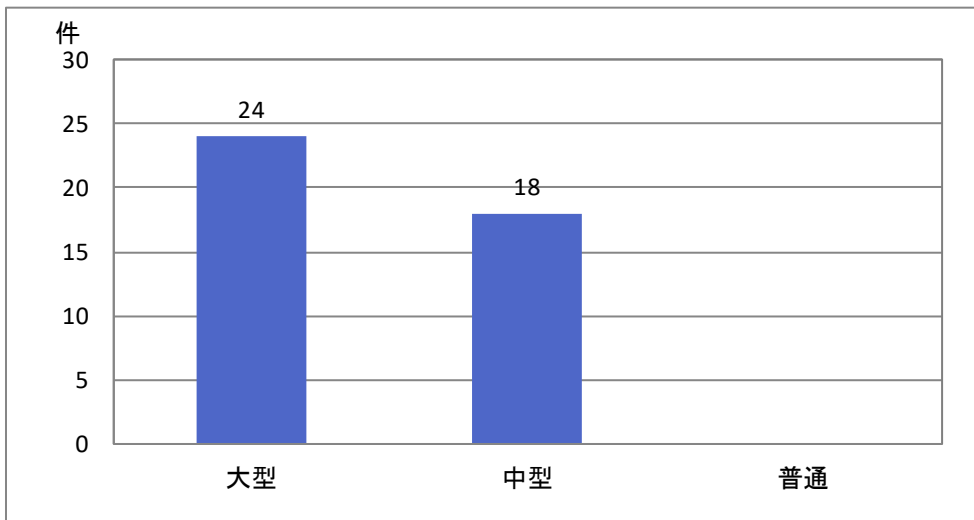
- 2024年1～12月の傾向をみると、「大型」が最も多く98件（62.0%）と6割以上を占めている。
- 次いで「中型」53件（33.5%）、「普通」7件（4.4%）となっている。



Ⅱ. 2024年1～12月死亡事故データの傾向

(2) 高速道路等での車両区分

- ・2024年1～12月の傾向をみると、「大型」が最も多く24件（57.1%）と6割近くを占めている。
- ・次いで「中型」18件（42.9%）となっている。

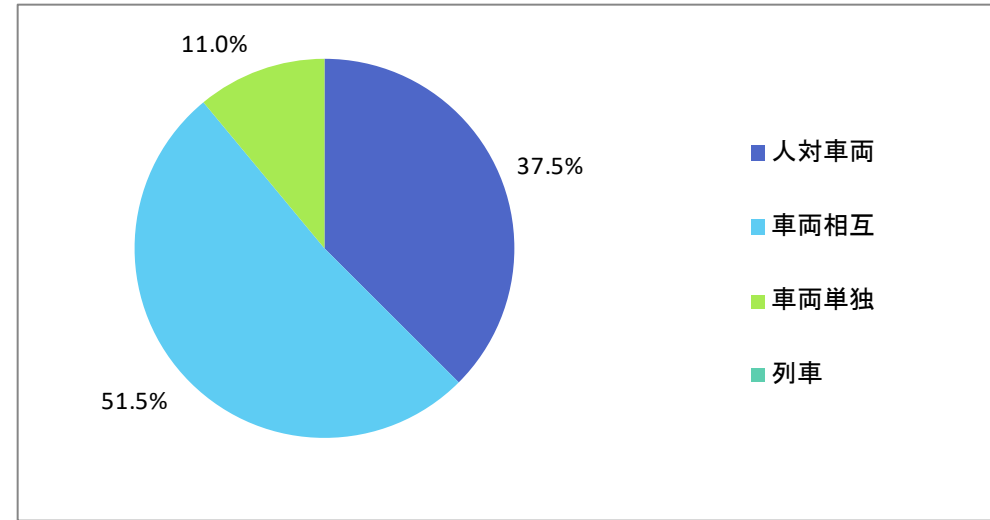
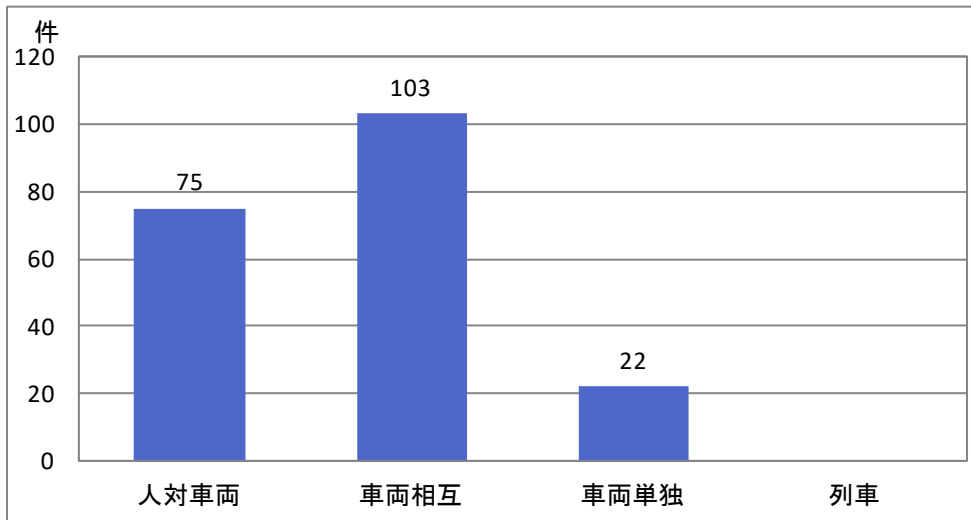


Ⅱ. 2024年1～12月死亡事故データの傾向

5. 事故類型別

- ・2024年1～12月の傾向をみると、「車両相互」が最も多く103件（51.5%）と5割以上を占めている。
- ・次いで「人対車両」75件（37.5%）、「車両単独」22件（11.0%）と続いている。

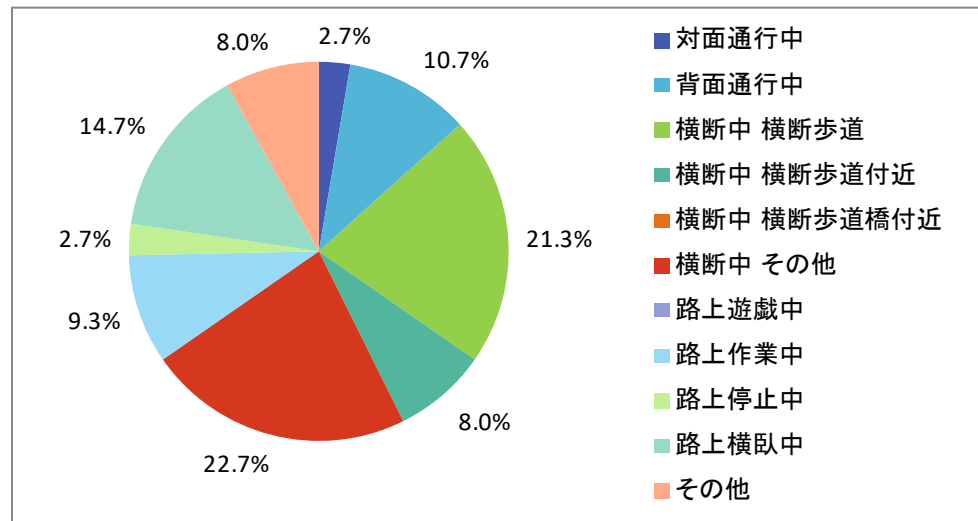
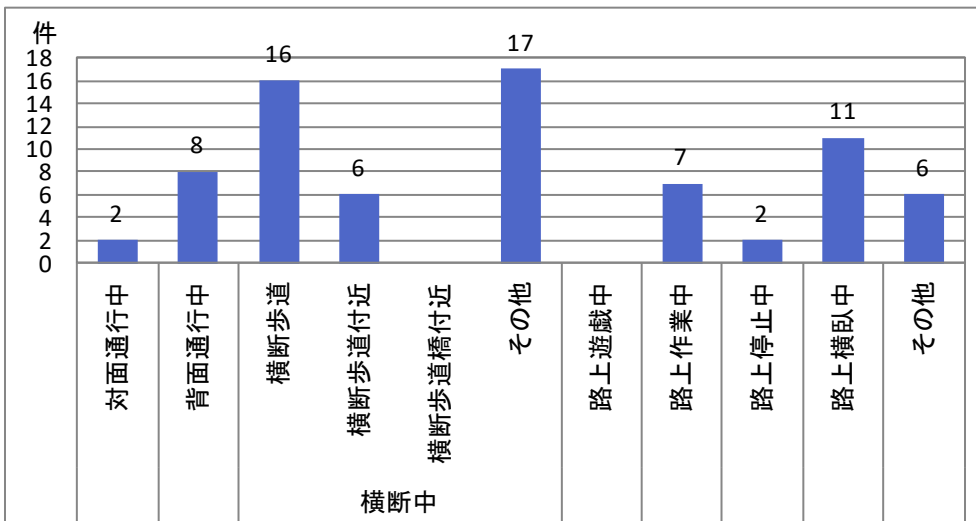
※「車両相互」での第二当事者となる「車両」には、道路交通法上の「軽車両」である自転車等を含む。



Ⅱ. 2024年1～12月死亡事故データの傾向

(1) 人対車両

- ・2024年1～12月の傾向をみると、「横断中 その他」が最も多く17件（22.7%）となっている。
- ・次いで「横断中 横断歩道」16件（21.3%）、「路上横臥中」11件（14.7%）と続いている。
- ・「横断中」の事故が39件（52.0%）と5割以上を占めている。



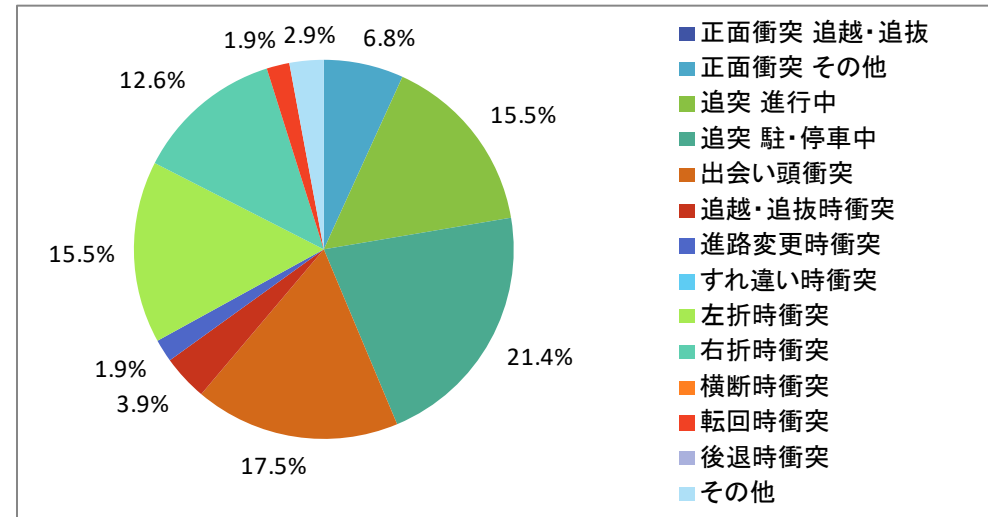
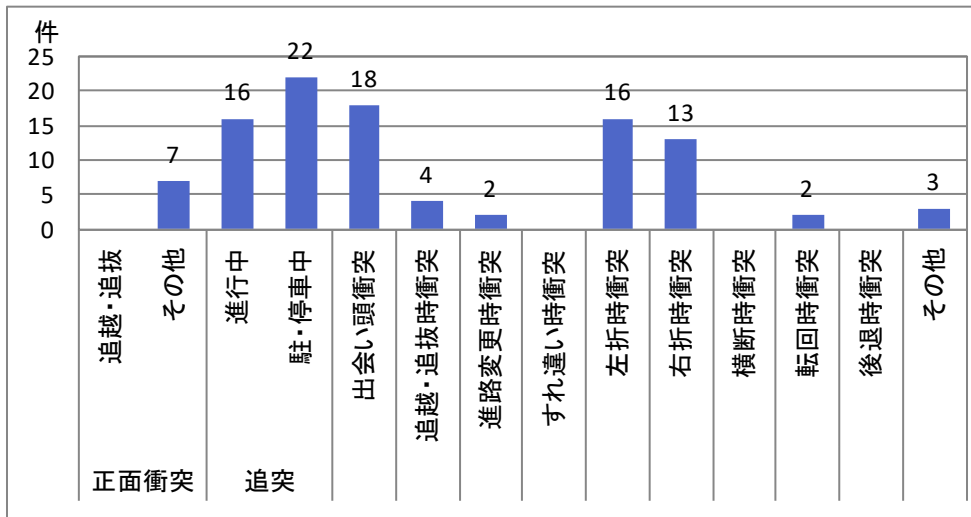
Ⅱ. 2024年1～12月死亡事故データの傾向

(2) 車両相互

- ・2024年1～12月の傾向をみると、「追突 駐・停車中」が最も多く22件（21.4％）となっている。
- ・次いで「出会い頭衝突」18件（17.5％）、「追突 進行中」、 「左折時衝突」がそれぞれ16件（15.5％）、 「右折時衝突」13件（12.6％）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。

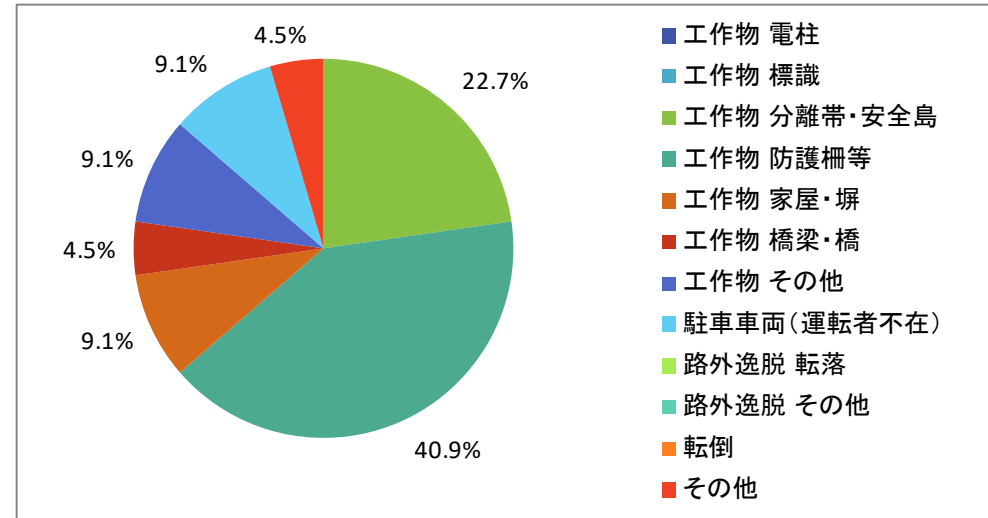
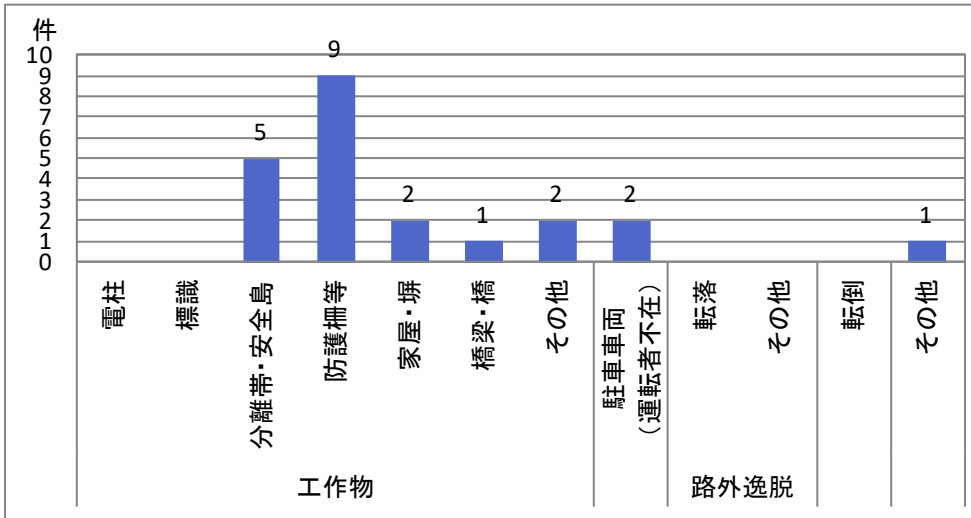
※対自転車の事故類型別死亡事故件数については、P89～P92に別掲。



Ⅱ. 2024年1～12月死亡事故データの傾向

(3) 車両単独

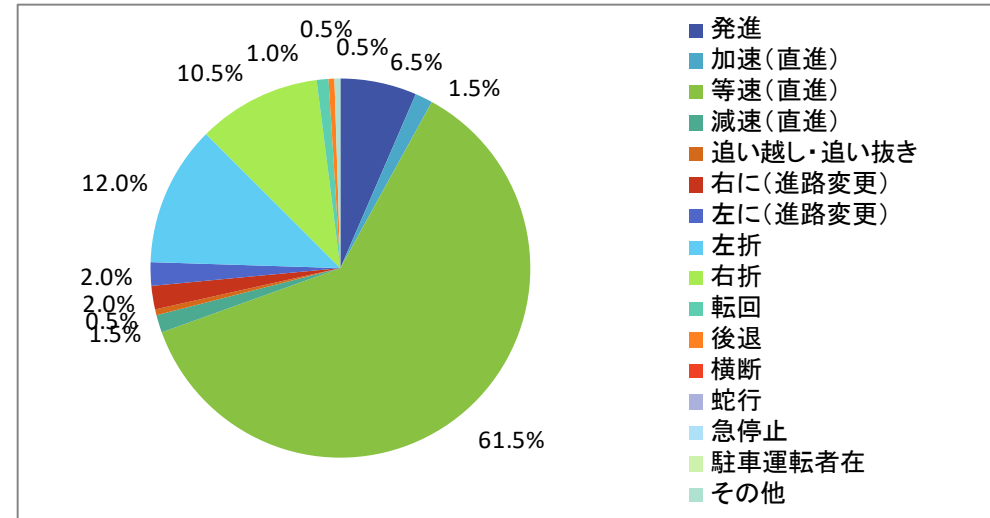
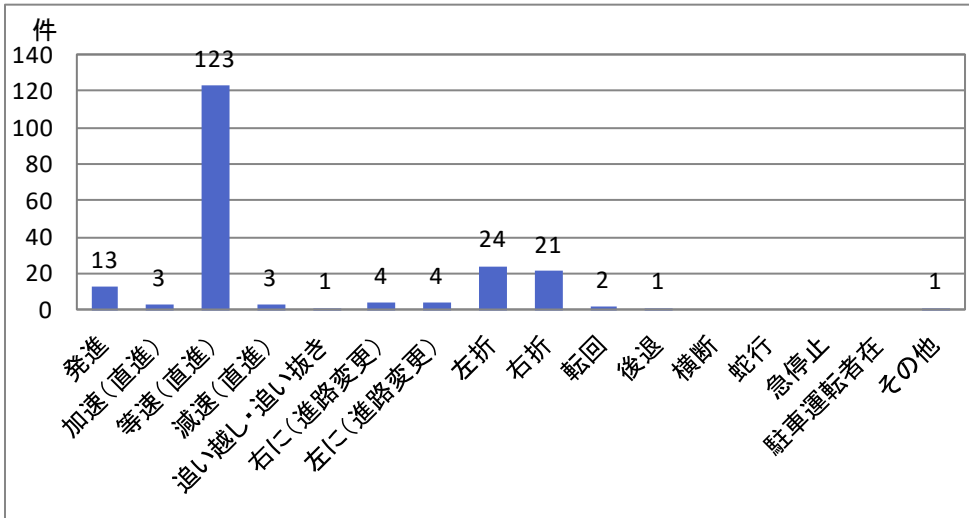
- ・2024年1～12月の傾向をみると「工作物 防護柵等」が最も多く9件（40.9％）となっている。
- ・次いで「工作物 分離帯・安全島」5件（22.7％）となっている。



Ⅱ. 2024年1～12月死亡事故データの傾向

6. 行動類型別

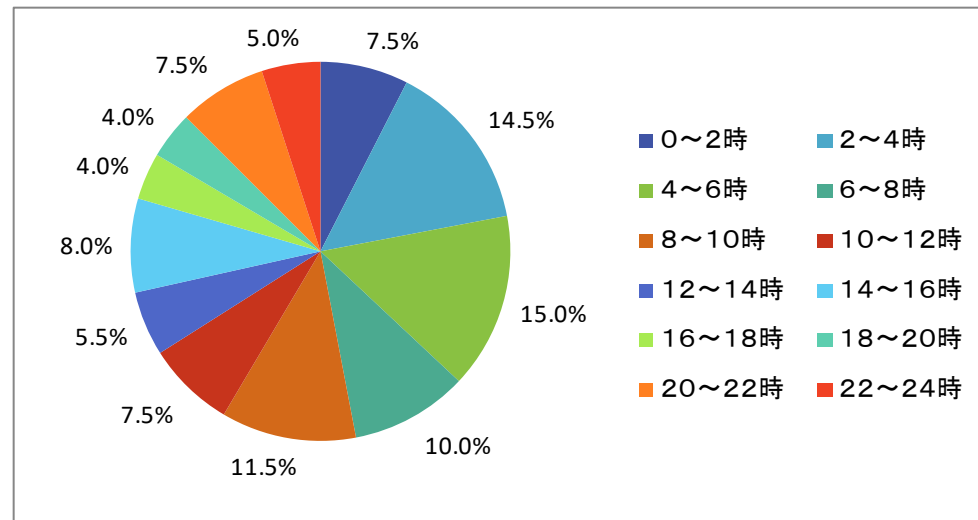
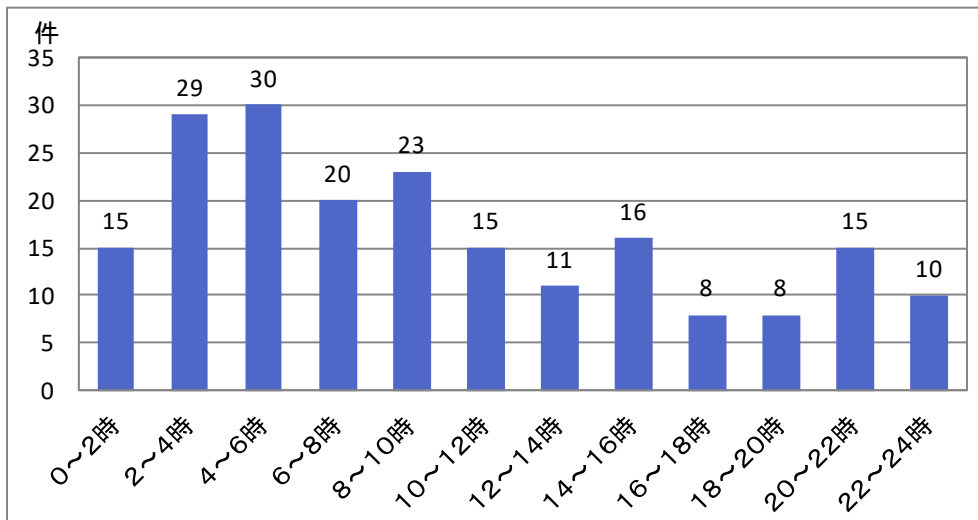
- ・2024年1～12月の傾向をみると、「等速（直進）」が最も多く123件（61.5%）と6割以上を占めている。
- ・次いで「左折」24件（12.0%）、「右折」21件（10.5%）と続いている。



Ⅱ. 2024年1～12月死亡事故データの傾向

7. 時間帯別

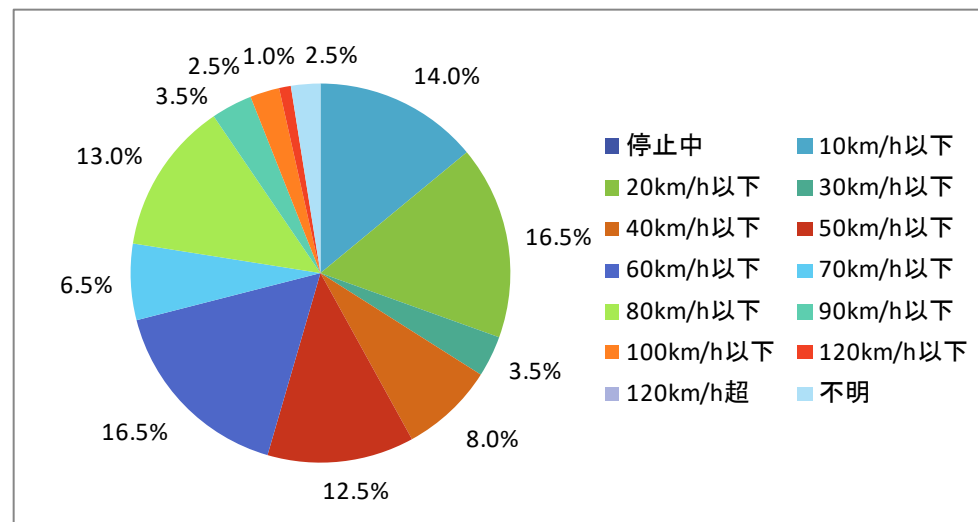
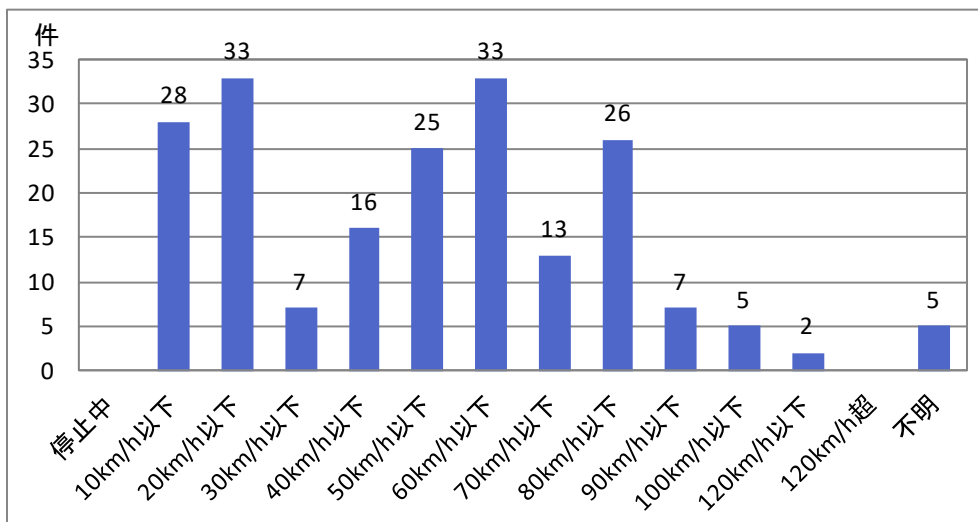
- ・2024年1～12月の傾向をみると、「4～6時」が最も多く30件（15.0%）となっている。
- ・次いで「2～4時」29件（14.5%）、「8～10時」23件（11.5%）と続いている。
- ・「22～6時」までの深夜早朝の時間帯で全体の4割以上を占めている。



Ⅱ. 2024年1～12月死亡事故データの傾向

8. 運転者の危険認知速度別

- ・2024年1～12月の傾向をみると、「(10km/h超)20km/h以下」、「(50km/h超)60km/h以下」が最も多く、それぞれ33件（16.5%）となっている。
- ・次いで「10km/h以下」28件（14.0%）、「(70km/h超)80km/h以下」26件（13.0%）、「(40km/h超)50km/h以下」25件（12.5%）と続いている。

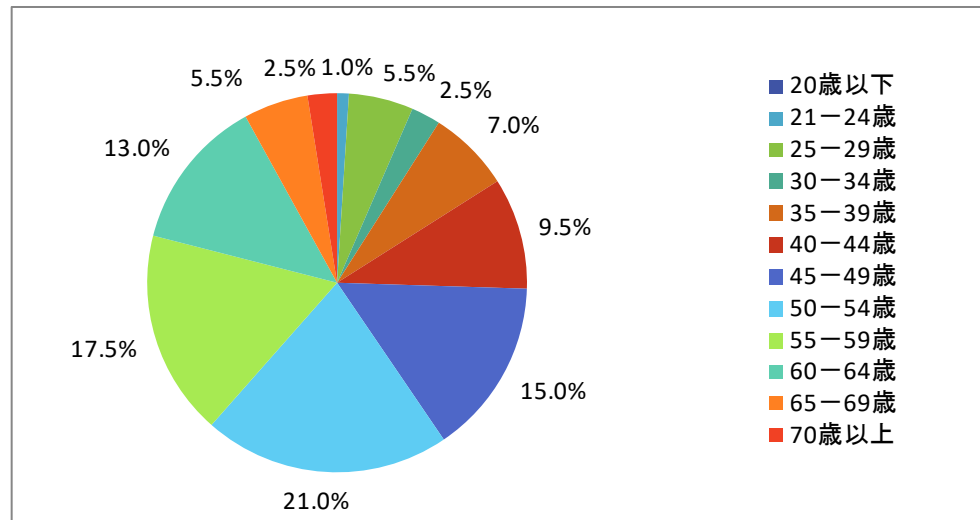
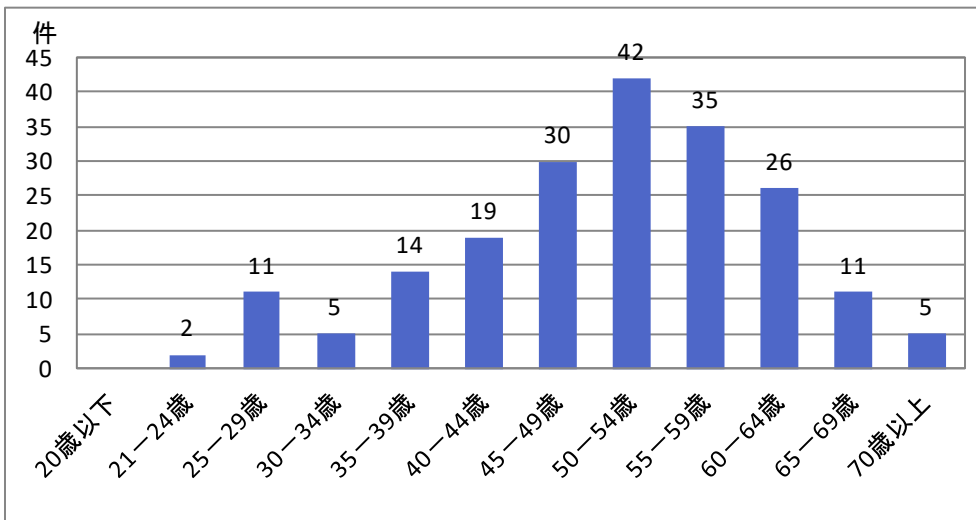


Ⅱ. 2024年1～12月死亡事故データの傾向

9. 運転者の年齢層別

- ・2024年1～12月の傾向をみると、「50-54歳」が最も多く42件（21.0%）となっている。
- ・次いで「55-59歳」35件（17.5%）、「45-49歳」30件（15.0%）、「60-64歳」26件（13.0%）と続いている。
- ・「40代」が49件（24.5%）、「50代」が77件（38.5%）、「60歳以上」は42件（21.0%）となっている。

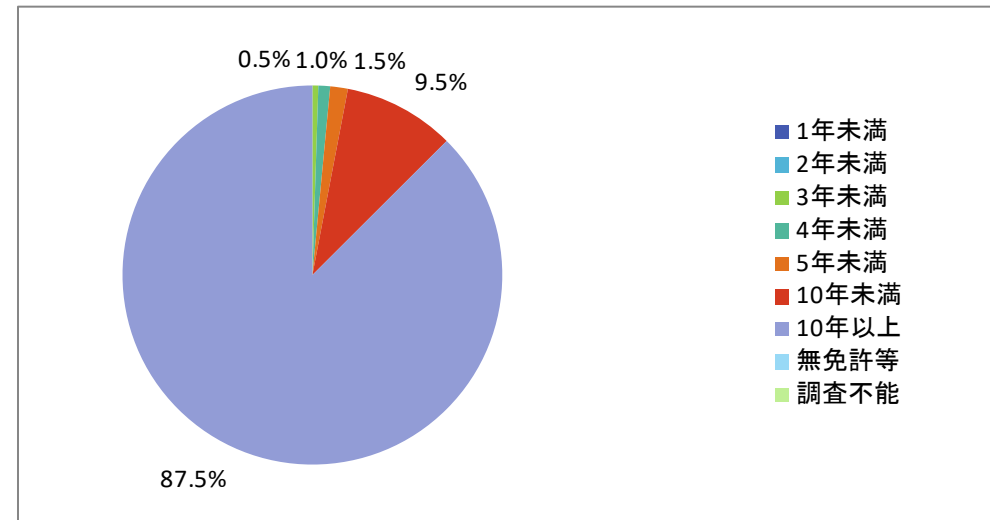
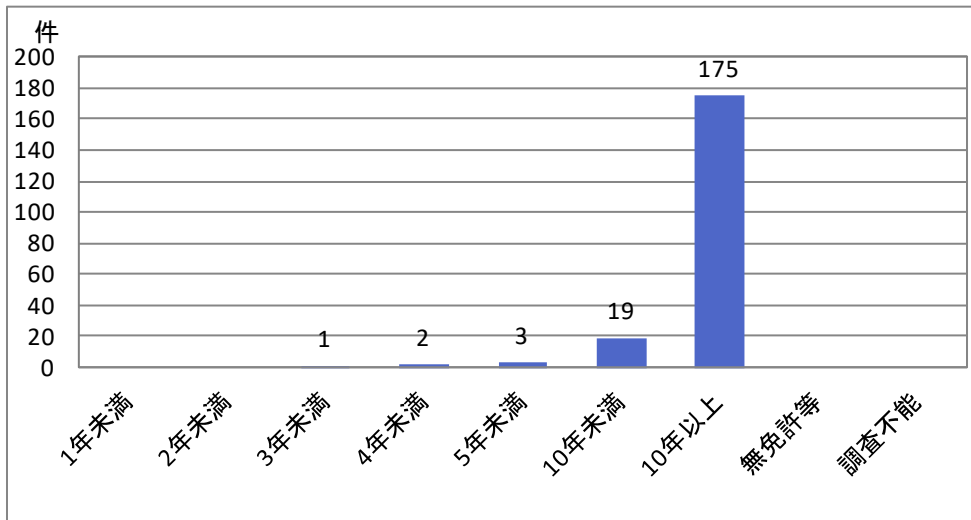
※対自転車の死亡事故における自転車運転者の年齢別死亡事故件数については、P93～P96に別掲。



Ⅱ. 2024年1～12月死亡事故データの傾向

10. 運転者の免許取得年数別

- ・2024年1～12月の傾向をみると、「10年以上」が最も多く175件（87.5%）と9割近くを占めている。



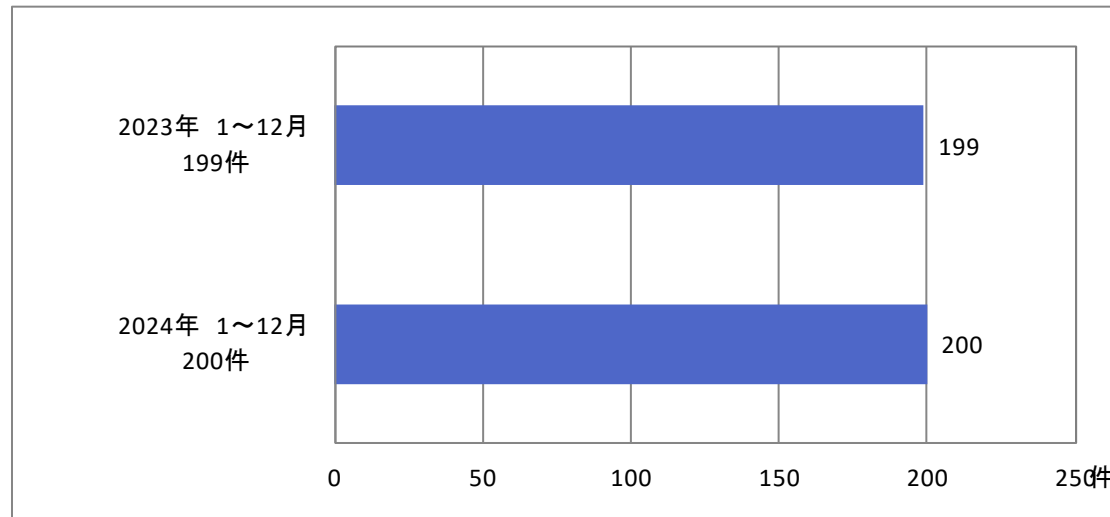
Ⅲ. 2024年1～12月死亡事故データの傾向(対前年同期比)

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. 運転者の危険認知速度別
9. 運転者の年齢層別
10. 運転者の免許取得年数別
11. 交差点における信号機の有無別行動類型別第二当事者の状況

Ⅲ. 2024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

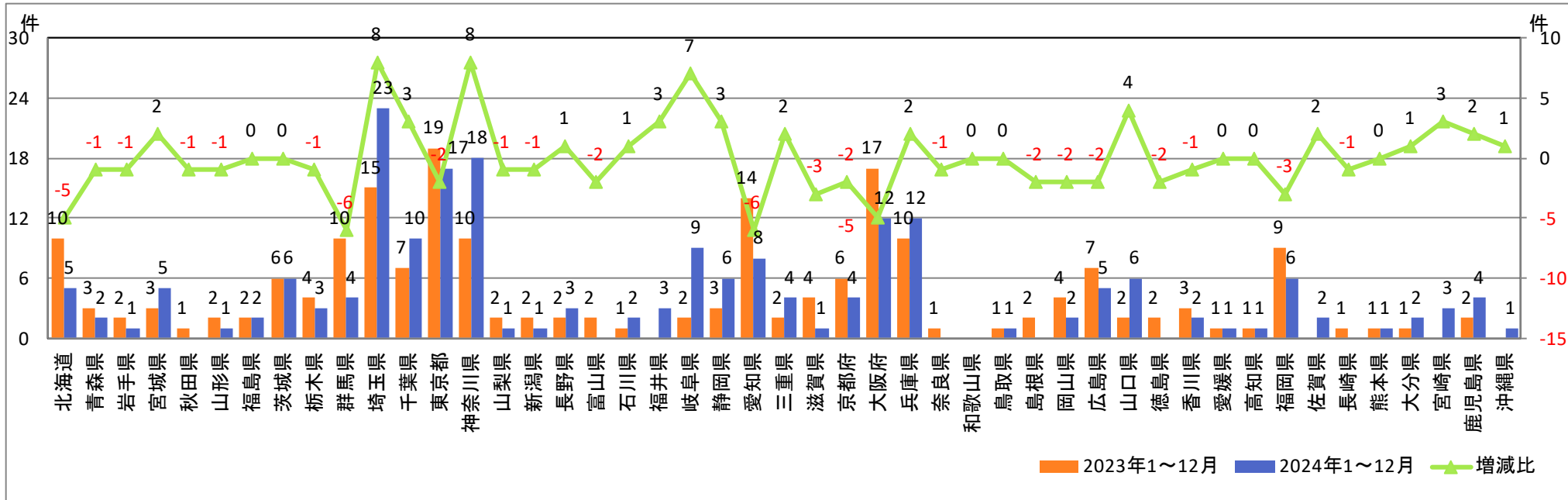
- ・2023年1～12月の死亡事故件数と比較すると+1件となっている。



Ⅲ. 2024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

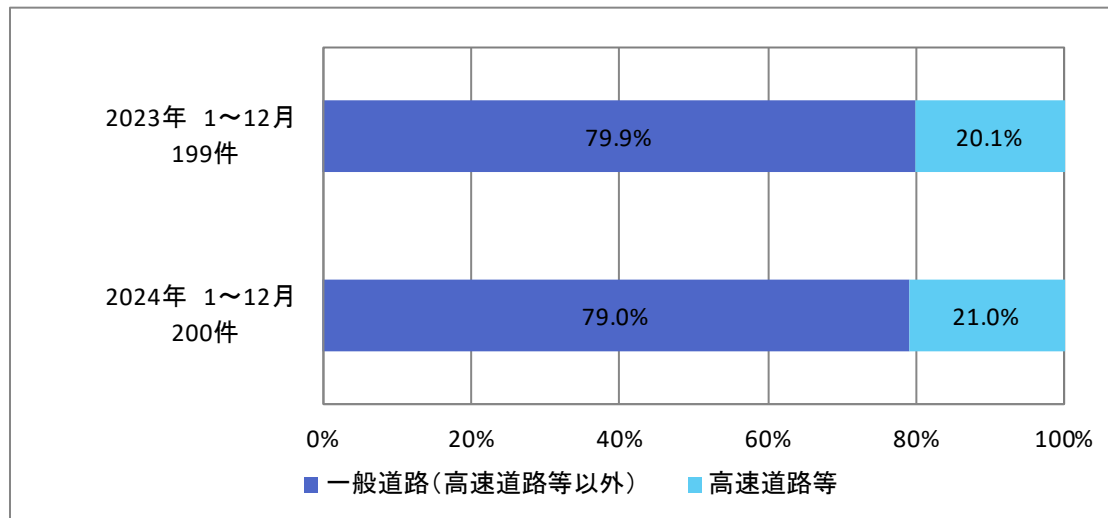
- ・2023年1～12月の発生地別死亡事故件数の増減を比較すると、「埼玉県」、「神奈川県」が最も多く、それぞれ+8件となっている。次いで「岐阜県」+7件、「山口県」+4件、「千葉県」、「福井県」、「静岡県」、「宮崎県」がそれぞれ+3件となっている。
- ・一方、「群馬県」、「愛知県」が最も少なくなっており、それぞれ△6件となっている。次いで「北海道」、「大阪府」がそれぞれ△5件、「福岡県」△3件となっている。



Ⅲ. 2024年1～12月死亡事故データの傾向(対前年同期比)

3. 道路区分別

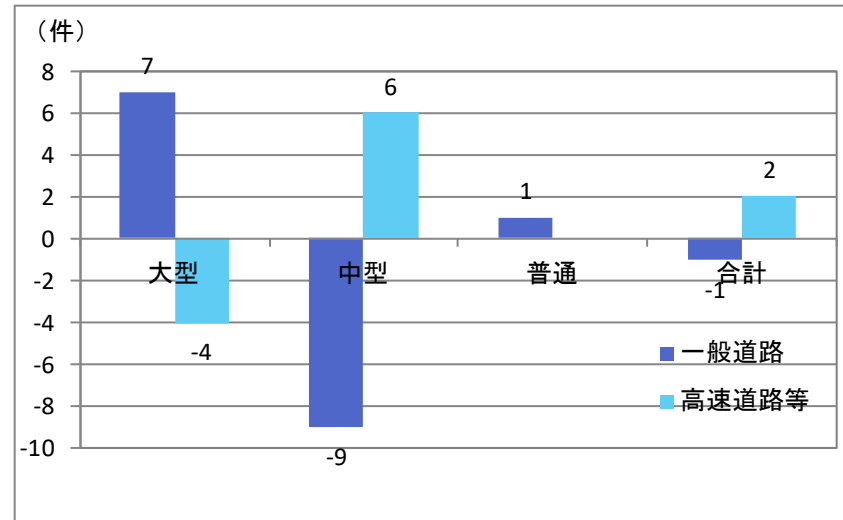
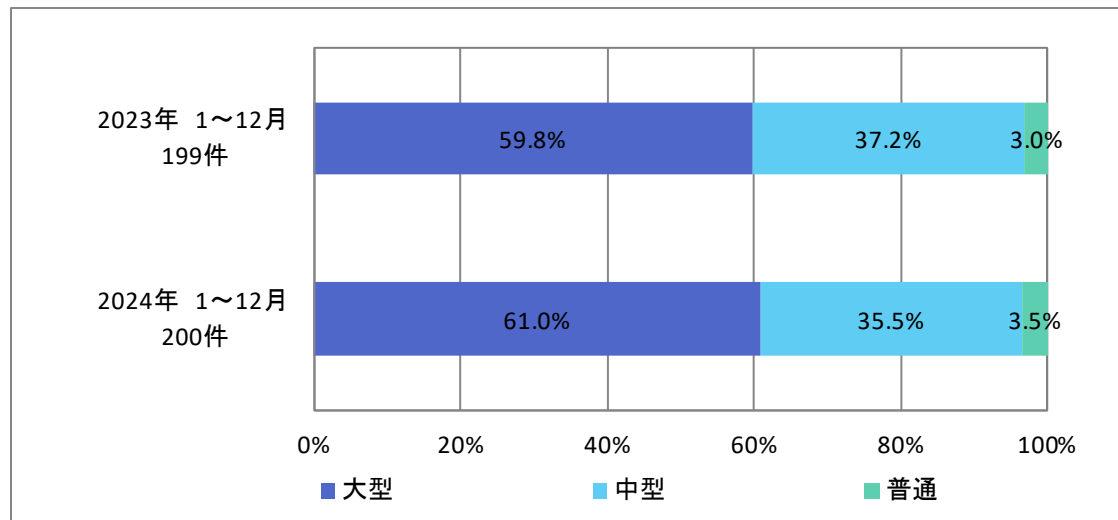
・2023年1～12月の死亡事故割合と比較すると、「一般道路（高速道路等以外）」は△0.9ポイントとなっている。



Ⅲ. 2024年1～12月死亡事故データの傾向(対前年同期比)

4. 車両区分別

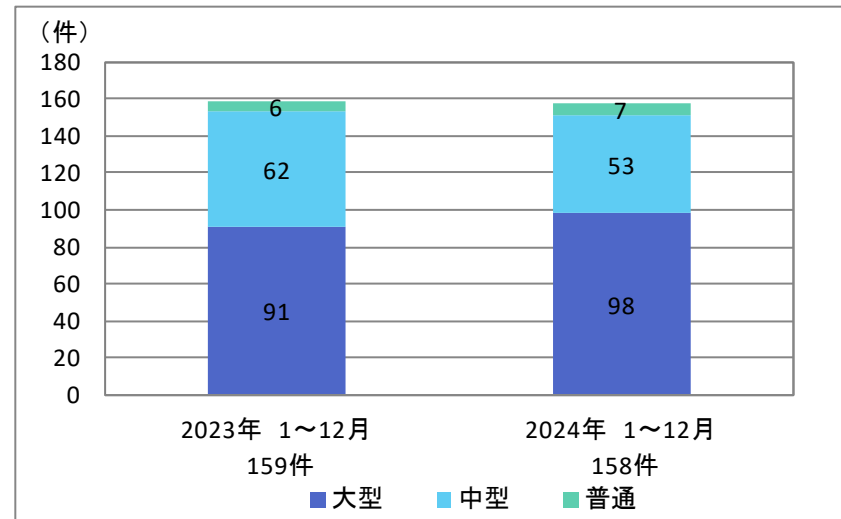
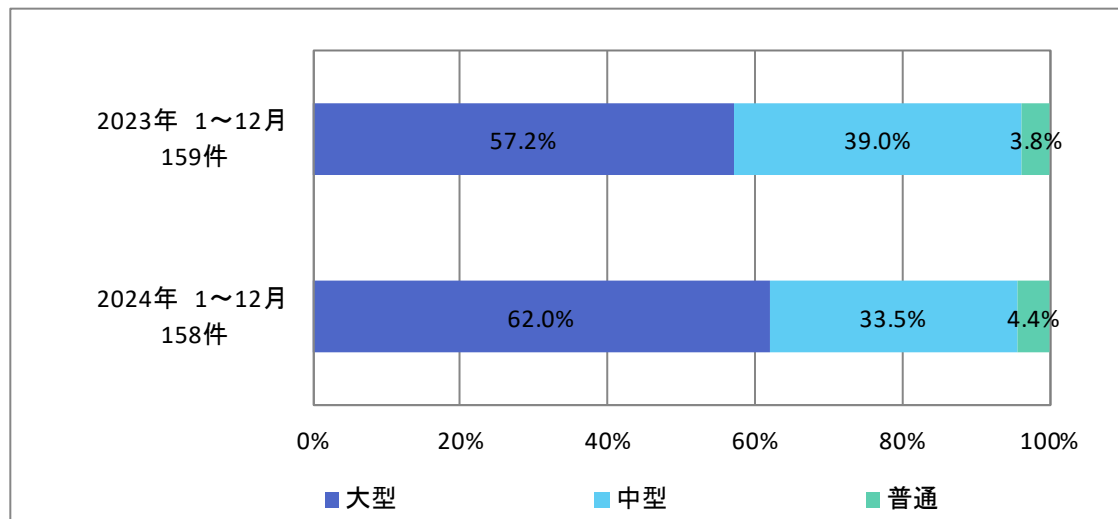
- 2023年1～12月の死亡事故割合と比較すると、「大型」は+0.2ポイント、「中型」は△1.7ポイント、「普通」は+0.5ポイントとなっている。
- 件数の増減をみると、「大型」は「一般道路」で増加、「高速道路等」で減少している。
- 「中型」は「一般道路」で減少、「高速道路等」で増加している。
- 「普通」は「一般道路」で増加している。



Ⅲ. 2024年1～12月死亡事故データの傾向(対前年同期比)

(1)一般道路での車両区分

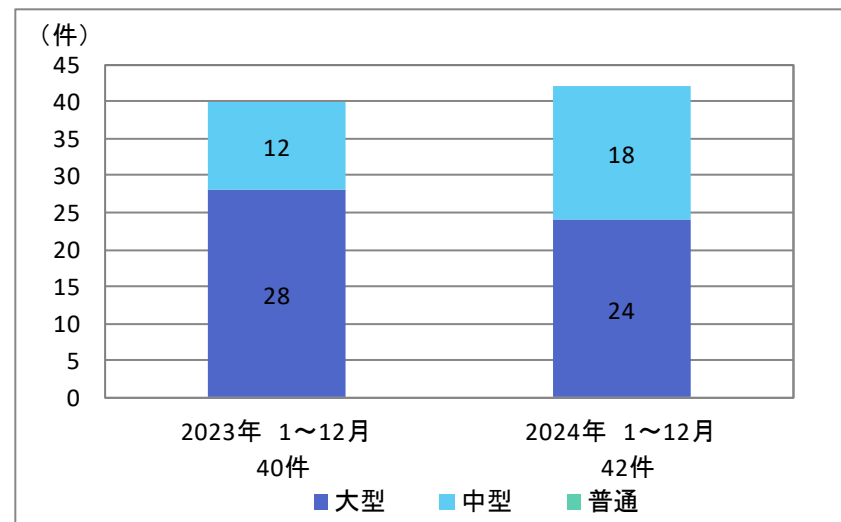
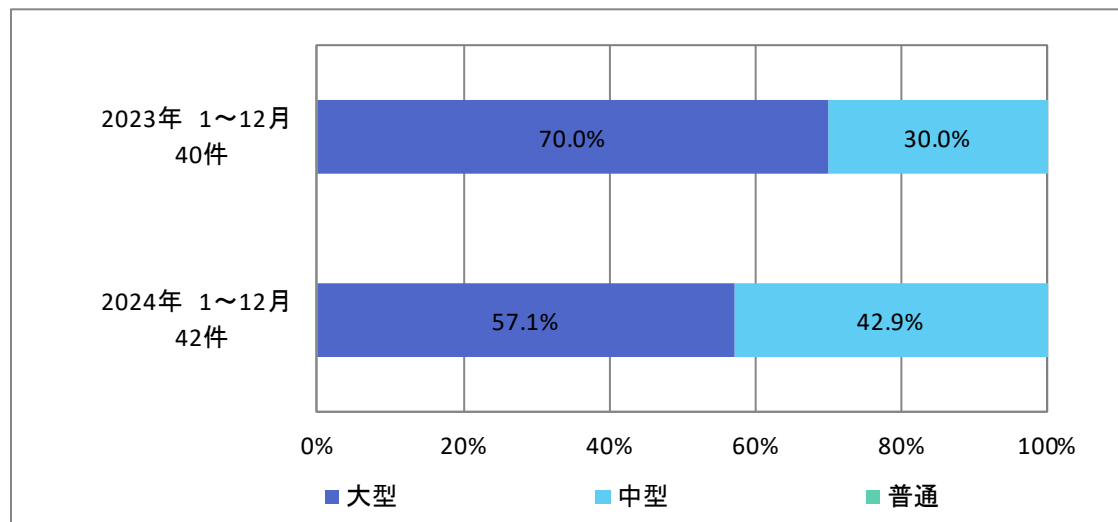
- 2023年1～12月の死亡事故割合と比較すると、「大型」は+4.8ポイント、「中型」は△5.5ポイント、「普通」は+0.6ポイントとなっている。
- 件数の増減をみると△1件となっており、車両区分別にみると「大型」は+7件、「中型」は△9件、「普通」は+1件となっている。



Ⅲ. 2024年1～12月死亡事故データの傾向(対前年同期比)

(2) 高速道路等での車両区分

- 2023年1～12月の死亡事故割合と比較すると、「大型」は△12.9ポイント、「中型」は+12.9ポイント、「普通」は±0.0ポイント(該当無し)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△4件、「中型」は+6件、「普通」±0件となっている。

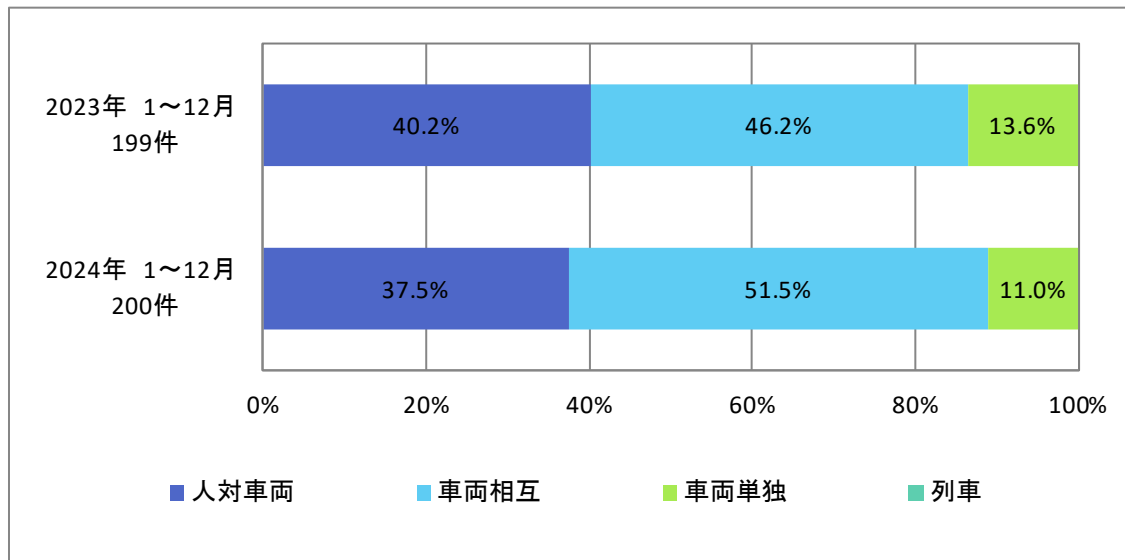


Ⅲ. 2024年1～12月死亡事故データの傾向(対前年同期比)

5. 事故類型別

- ・2023年1～12月の死亡事故割合と比較すると、「人対車両」 Δ 2.7ポイント、「車両相互」は+5.3ポイント、「車両単独」は Δ 2.6ポイント、「列車」は \pm 0.0ポイント(該当無し)となっている。

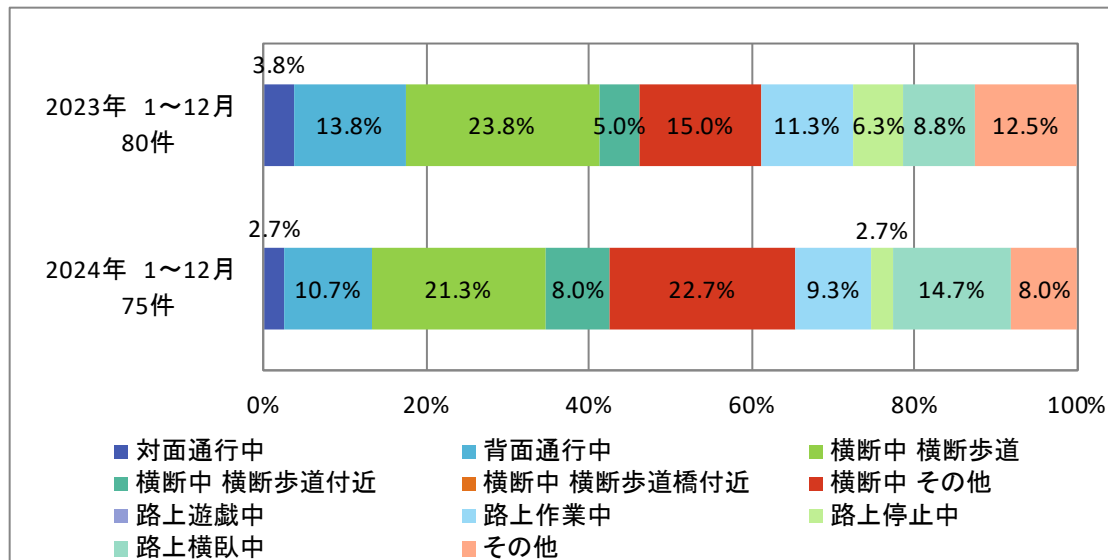
※「車両相互」での第二当事者となる「車両」には、道路交通法上の「軽車両」である自転車等を含む。



Ⅲ. 2024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

- ・2023年1～12月の死亡事故割合と比較すると、「横断中 その他」は+7.7ポイント、「路上横臥中」は+5.9ポイントとなっている。
- ・「路上停車中」は△3.6ポイント、「背面通行中」は△3.1ポイントとなっている。

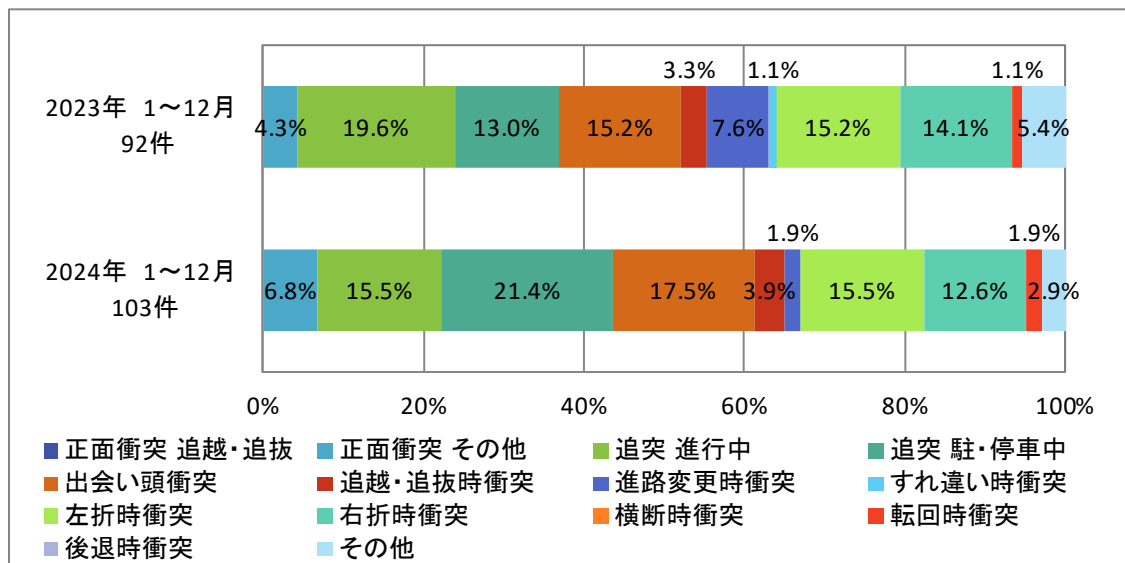


Ⅲ. 2024年1～12月死亡事故データの傾向(対前年同期比)

(2) 車両相互

- ・2023年1～12月の死亡事故割合と比較すると、「追突 駐・停車中」は+8.4ポイント、「正面衝突 その他」は+2.5ポイント、「出会い頭衝突」は+2.3ポイントとなっている。
- ・「進路変更時衝突」は△5.7ポイント、「追突 進行中」は△4.1ポイントとなっている。

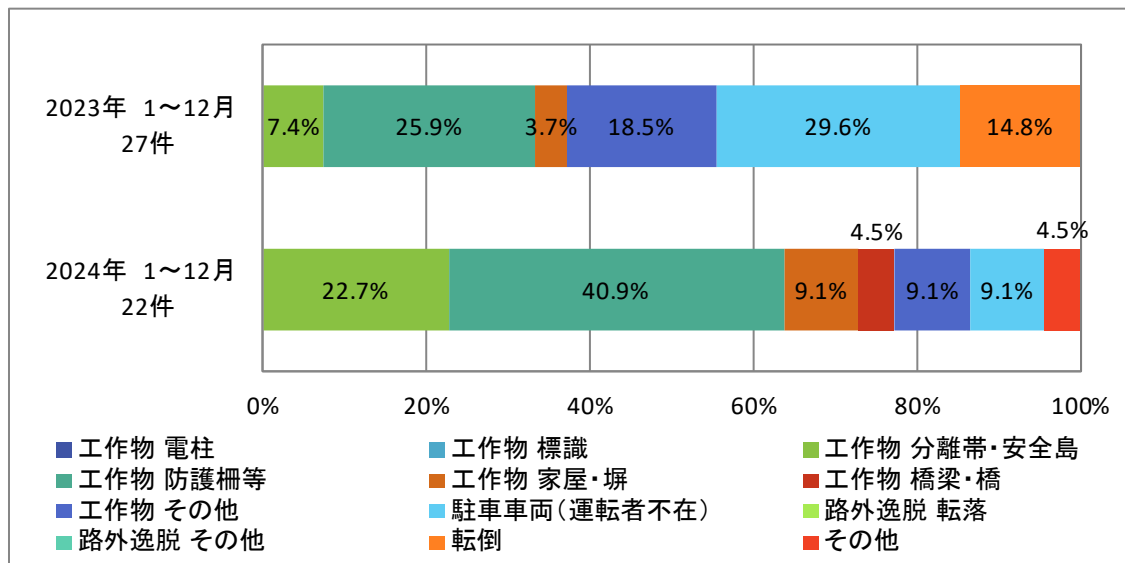
※「車両相互」での第二当事者となる「車両」には、道路交通法上の「軽車両」である自転車等を含む。



Ⅲ. 2024年1～12月死亡事故データの傾向(対前年同期比)

(3) 車両単独

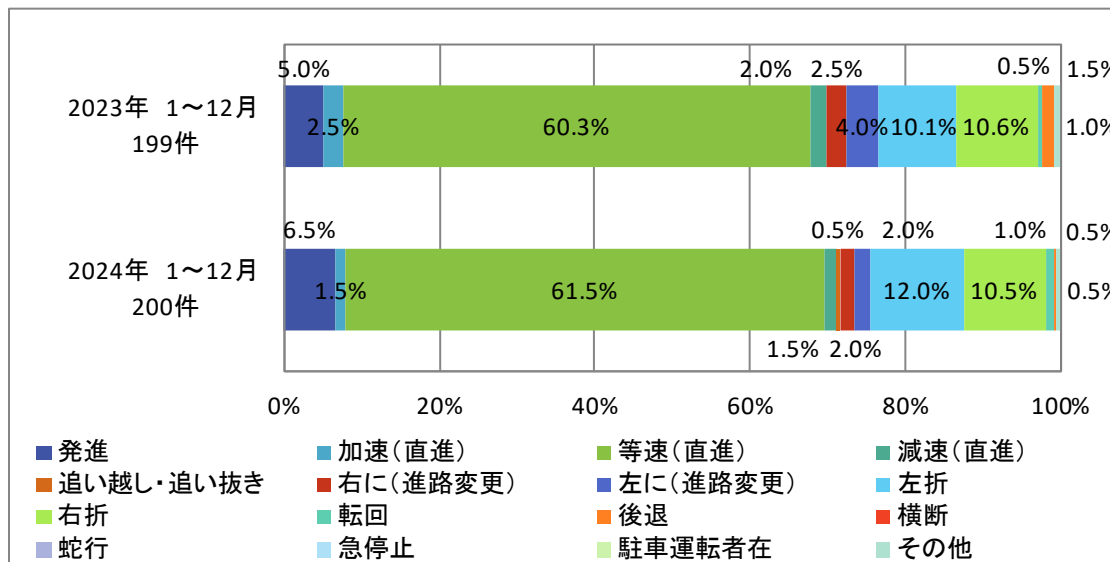
- 2023年1～12月の死亡事故割合と比較すると、「工作物 分離帯・安全島」は+15.3ポイント、「工作物 防護柵等」は+15.0ポイントとなっている。
- 「駐車車両（運転者不在）」は△20.5ポイント、「転倒」は△14.8ポイントとなっている。



Ⅲ. 2024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

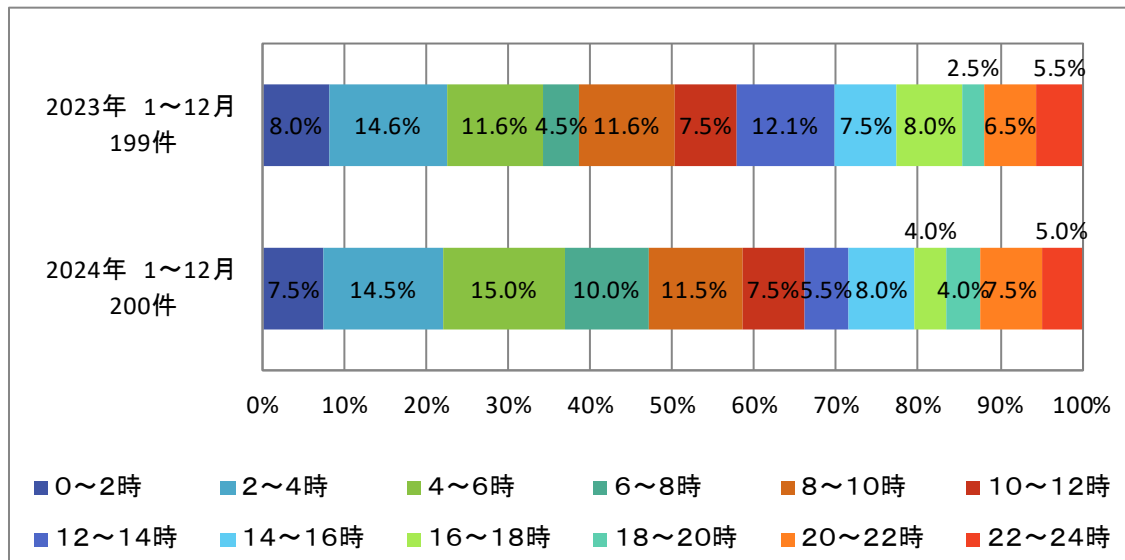
- 2023年1～12月の死亡事故割合と比較すると、「左折」は+1.9ポイント、「発進」は+1.5ポイント、「等速(直進)」は+1.2ポイントとなっている。
- 「左に(進路変更)」は△2.0ポイントとなっている。



Ⅲ. 2024年1～12月死亡事故データの傾向(対前年同期比)

7. 時間帯別

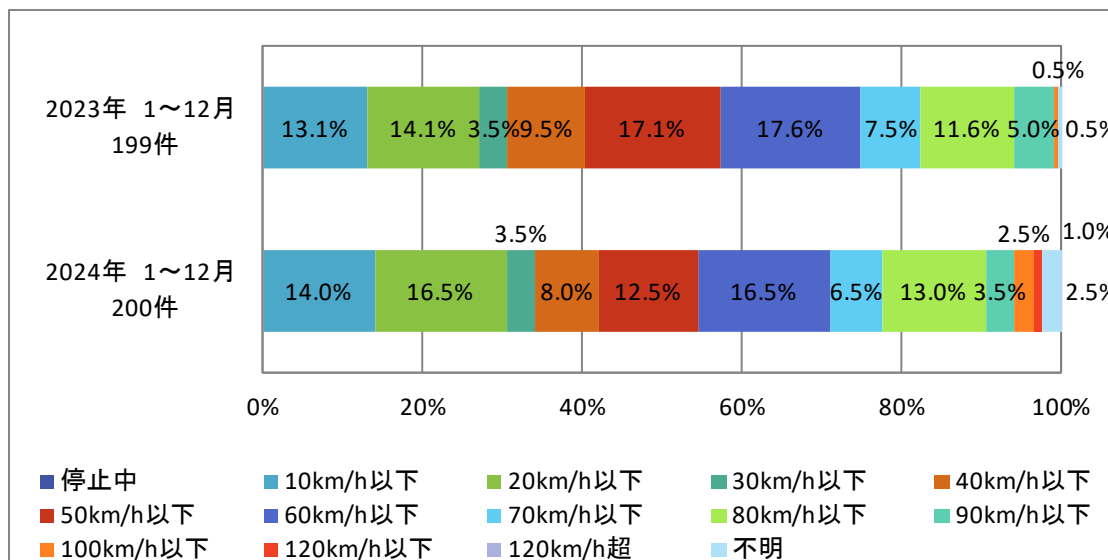
- ・2023年1～12月の死亡事故割合と比較すると、「6～8時」は+5.5ポイント、「4～6時」は+3.4ポイントとなっている。
- ・「12～14時」は△6.6ポイント、「16～18時」は△4.0ポイントとなっている。



Ⅲ. 2024年1～12月死亡事故データの傾向(対前年同期比)

8. 運転者の危険認知速度別

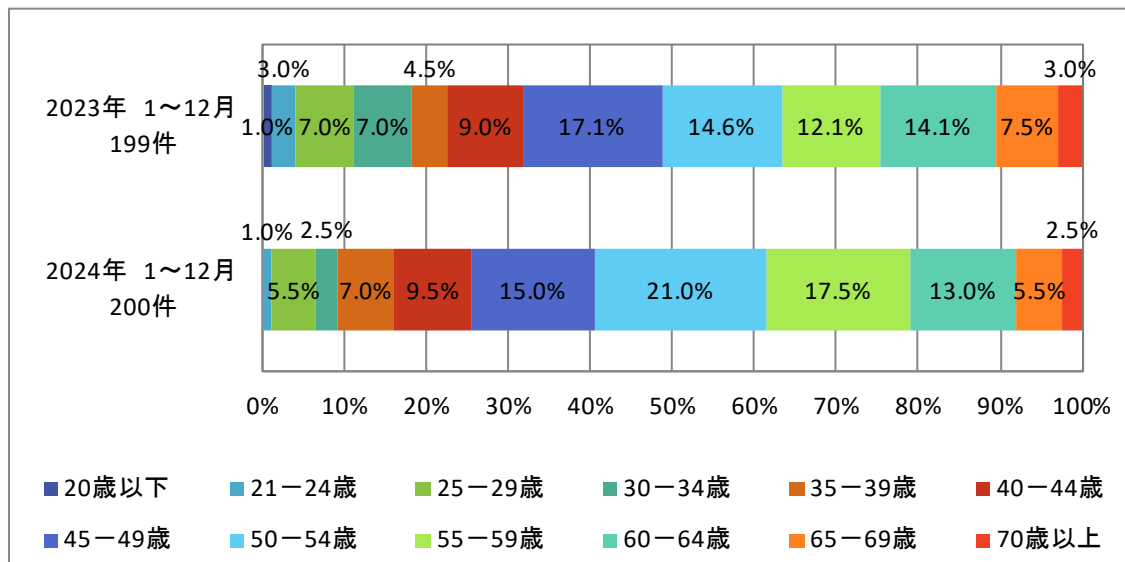
- 2023年1～12月の死亡事故割合と比較すると、「(10km/h超)20km/h以下」は+2.4ポイント、「(90km/h超)100km/h以下」+2.0ポイントとなっている。
- 「(40km/h超)50km/h以下」は△4.6ポイントとなっている。



Ⅲ. 2024年1～12月死亡事故データの傾向(対前年同期比)

9. 運転者の年齢層別

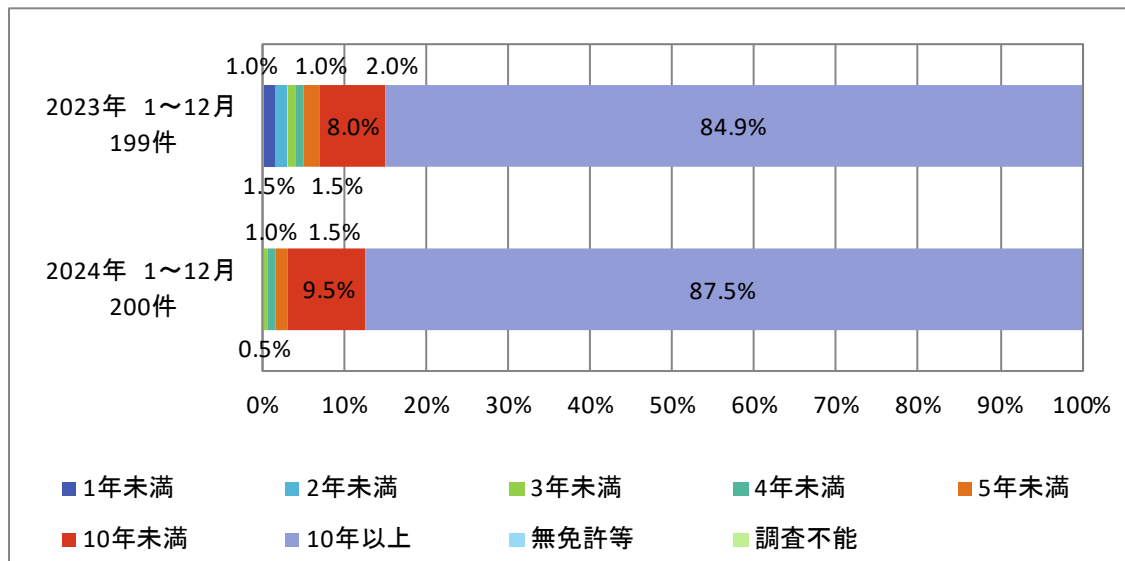
- ・ 2023年1～12月の死亡事故割合と比較すると、「50-54歳」は+6.4ポイント、「55-59歳」は+5.4ポイントとなっている。
- ・ 「30-34歳」は△4.5ポイントとなっている。



Ⅲ. 2024年1～12月死亡事故データの傾向(対前年同期比)

10. 運転者の免許取得年数別

- ・2023年1～12月の死亡事故割合と比較すると、「10年以上」は+2.6ポイントとなっている。

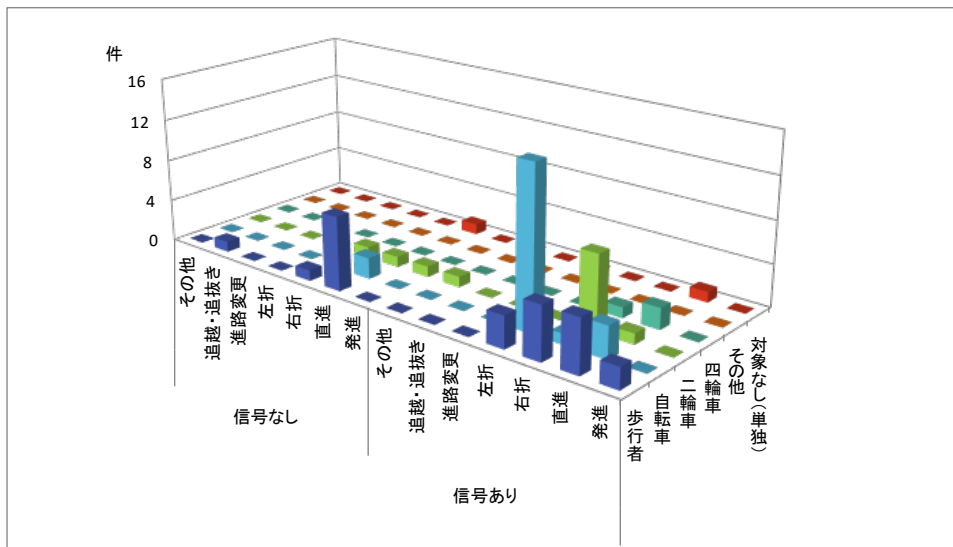


Ⅲ. 2024年1～12月死亡事故データの傾向(対前年同期比)

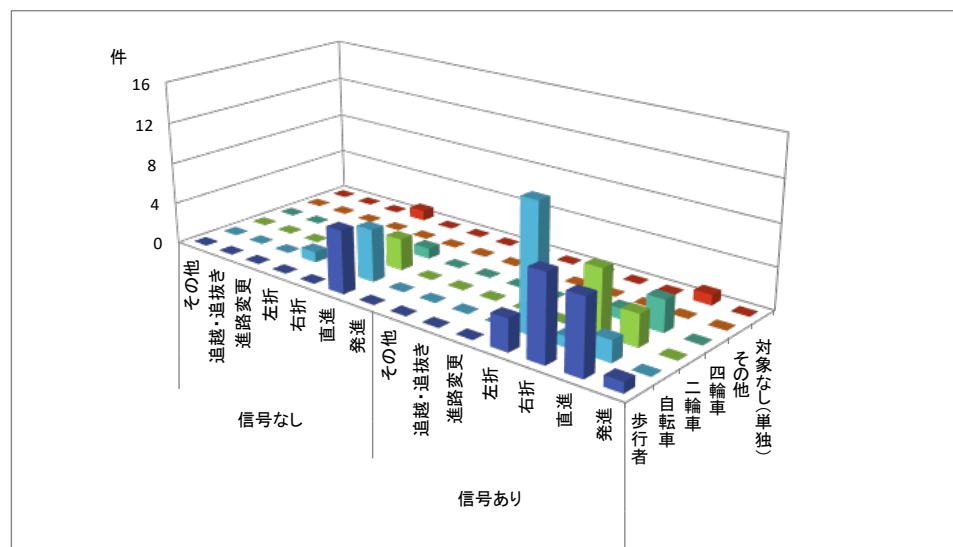
11. 交差点における信号機の有無別行動類型別第二当事者の状況

- 2023年1～12月の死亡事故件数と比較すると、信号機ありでは、「右折」の「歩行者」が△3件、「直進」の「歩行者」、「直進」の「二輪車」がそれぞれ△2件となっている。一方、「左折」の「自転車」が+3件、「発進」の「歩行者」、「直進」の「自転車」、「右折」の「二輪車」がそれぞれ+1件となっている。
- 信号機なしでは、「直進」の「自転車」が△3件、「直進」の「二輪車」が△2件となっている。一方、「発進」の「二輪車」、「直進」の「歩行者」、「直進」の「対象なし」、「右折」の「歩行者」、「右折」の「二輪車」、「追越・追抜き」の「歩行者」がそれぞれ+1件となっている。

【2024年1～12月】



【2023年1～12月】



IV. 2024年1～12月死亡事故データ(発生地)

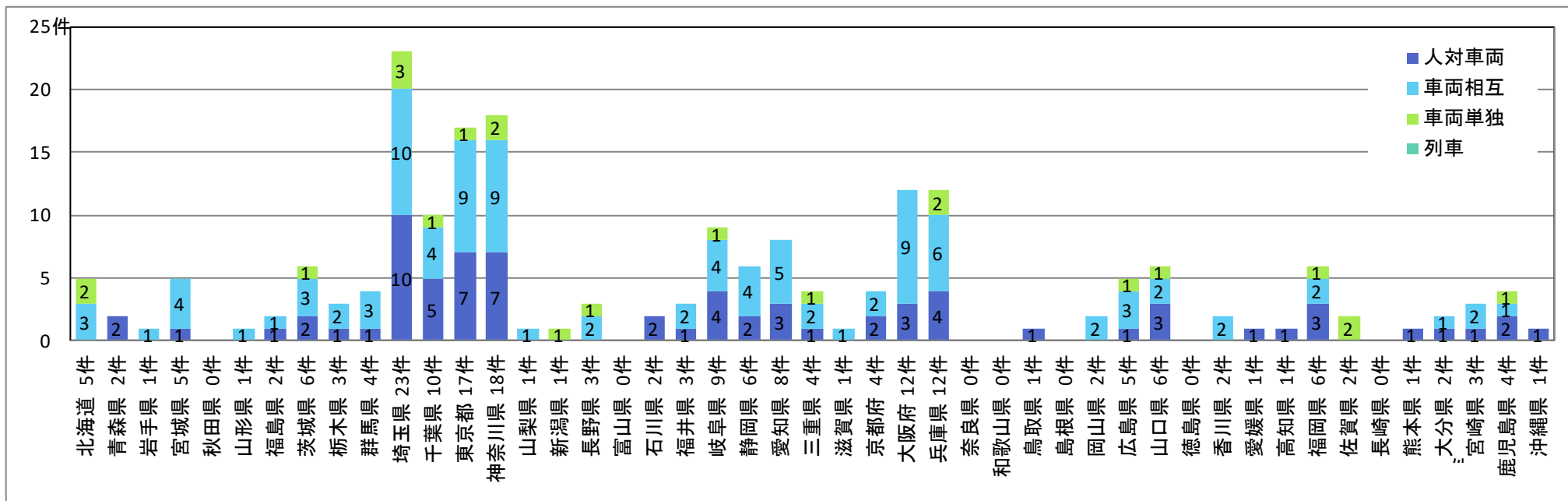
1. 発生地別の事故類型別
2. 発生地別の行動類型別
3. 発生地別の時間帯別
4. 発生地別の運転者の危険認知速度別
5. 発生地別の運転者の年齢層別
6. 発生地別の運転者の免許取得年数別

IV. 2024年1～12月死亡事故データ(発生地)

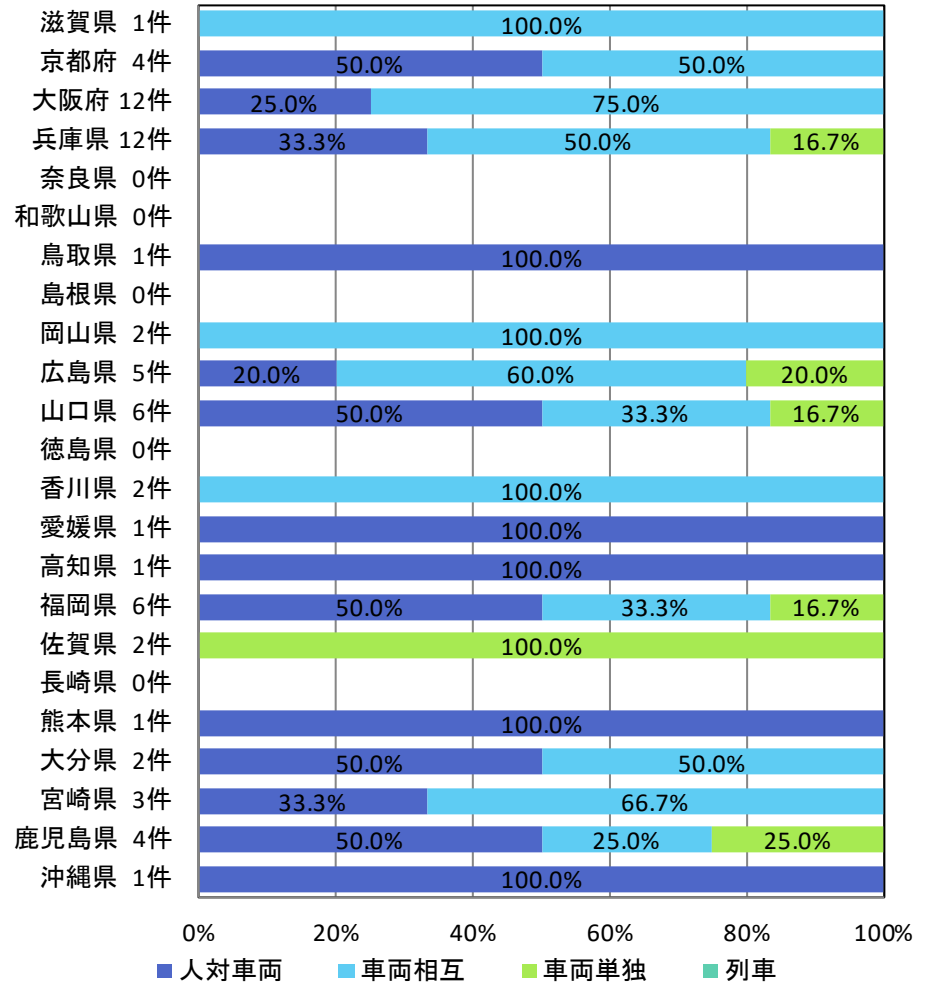
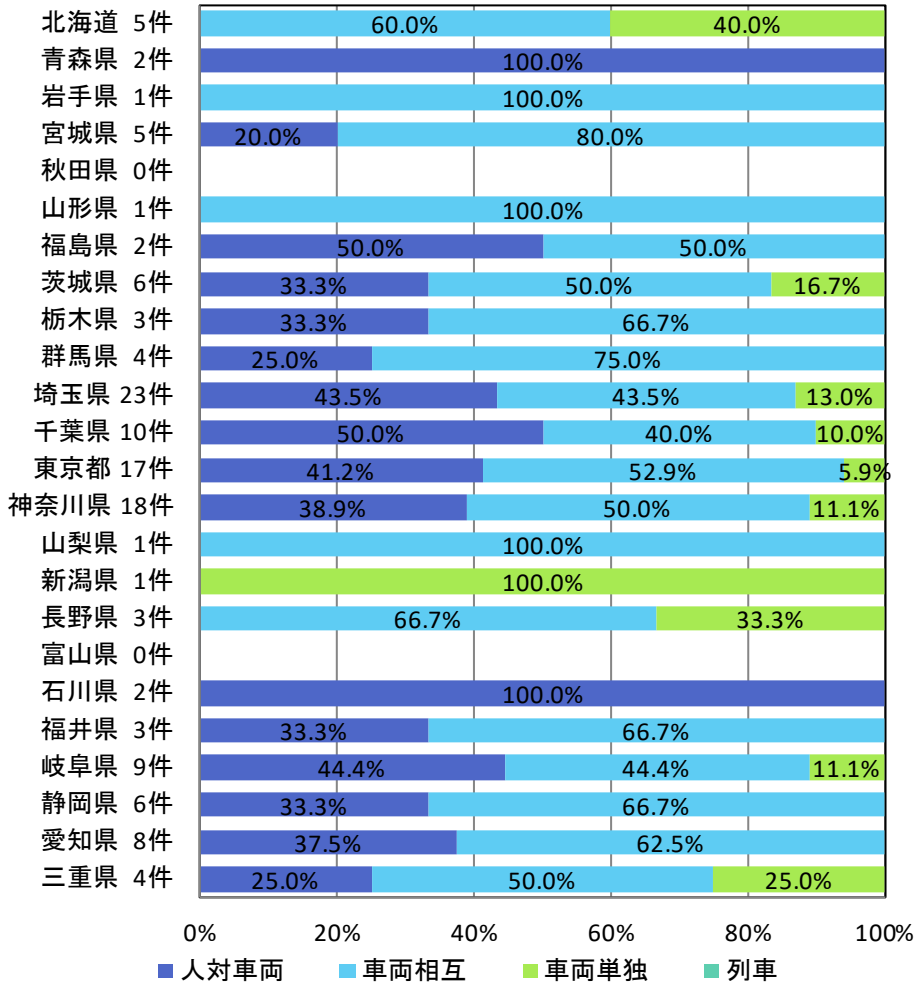
1. 発生地別の事故類型別

- ・発生地別の事故類型別にみると、「人対車両」、「車両相互」、「車両単独」が多い県に分かれる。
- ・事故発生件数の多い県をみると、「埼玉県」では「人対車両」、「車両相互」が最も多くなっている。
- ・「東京都」、「神奈川県」、「大阪府」、「兵庫県」では「車両相互」が最も多くなっている。
- ・「千葉県」では「人対車両」が最も多くなっている。

※「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。



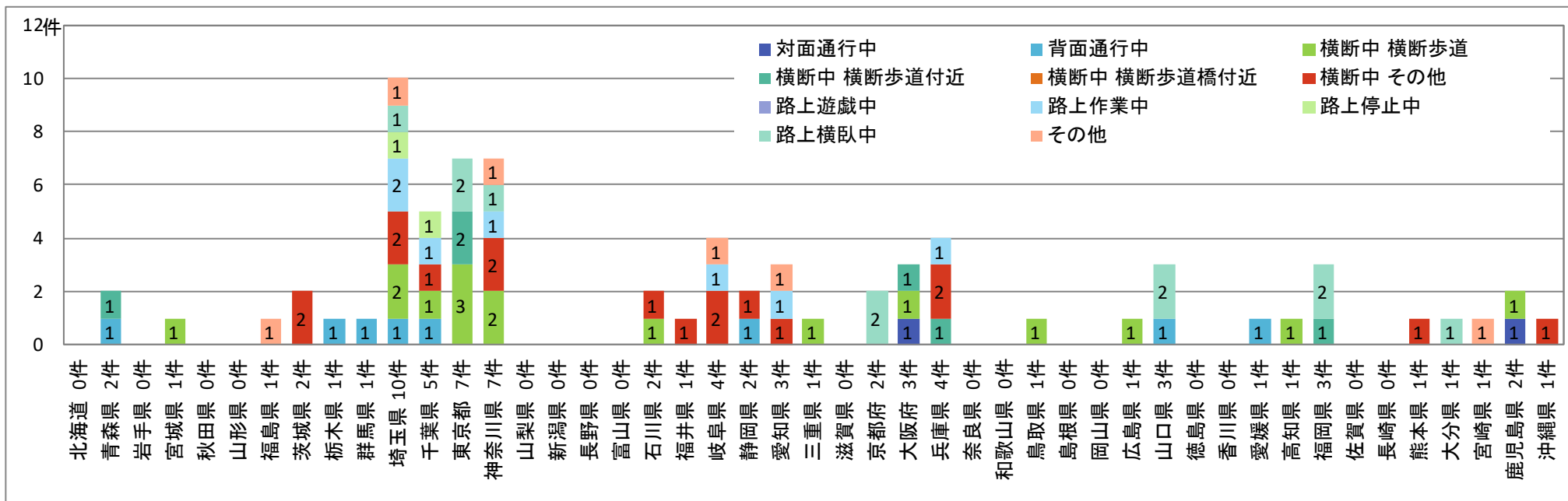
IV. 2024年1～12月死亡事故データ(発生地)



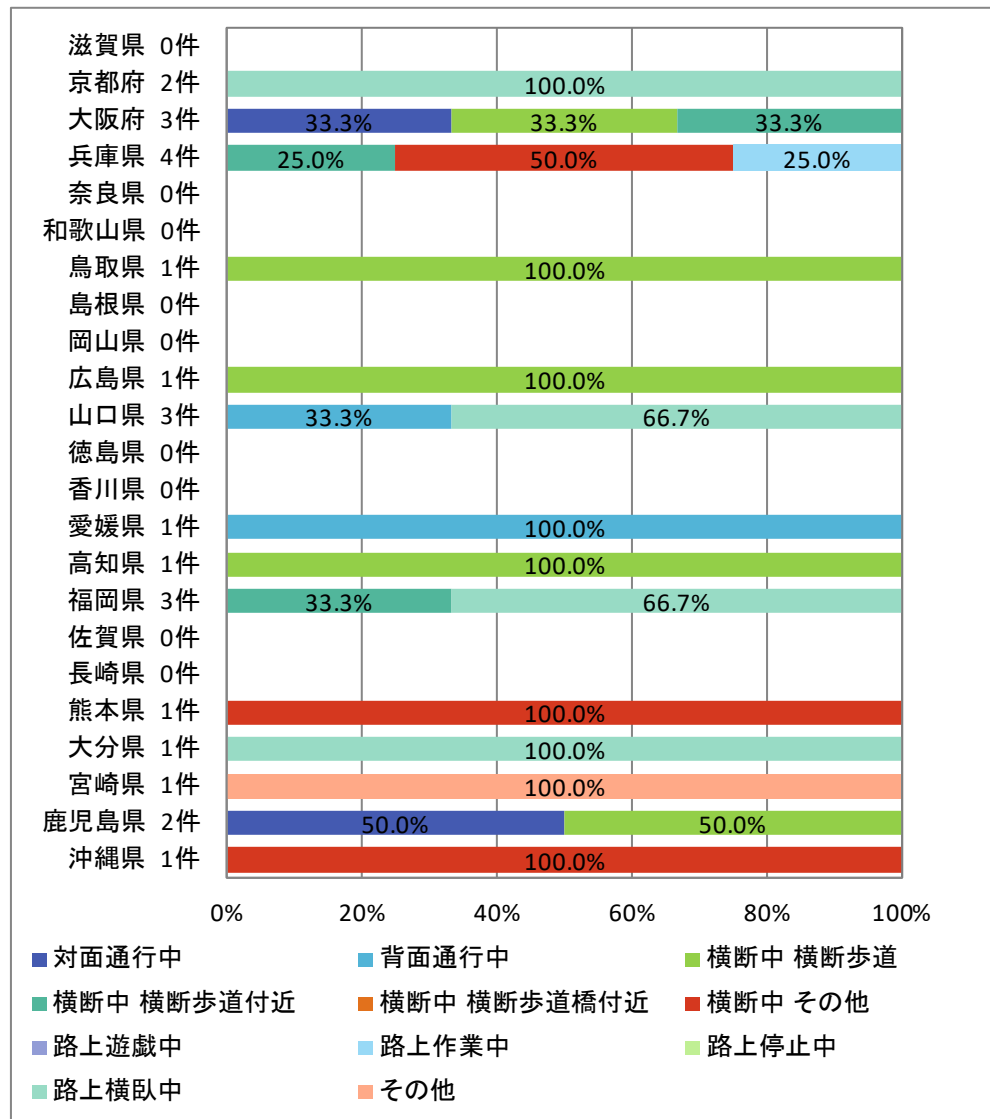
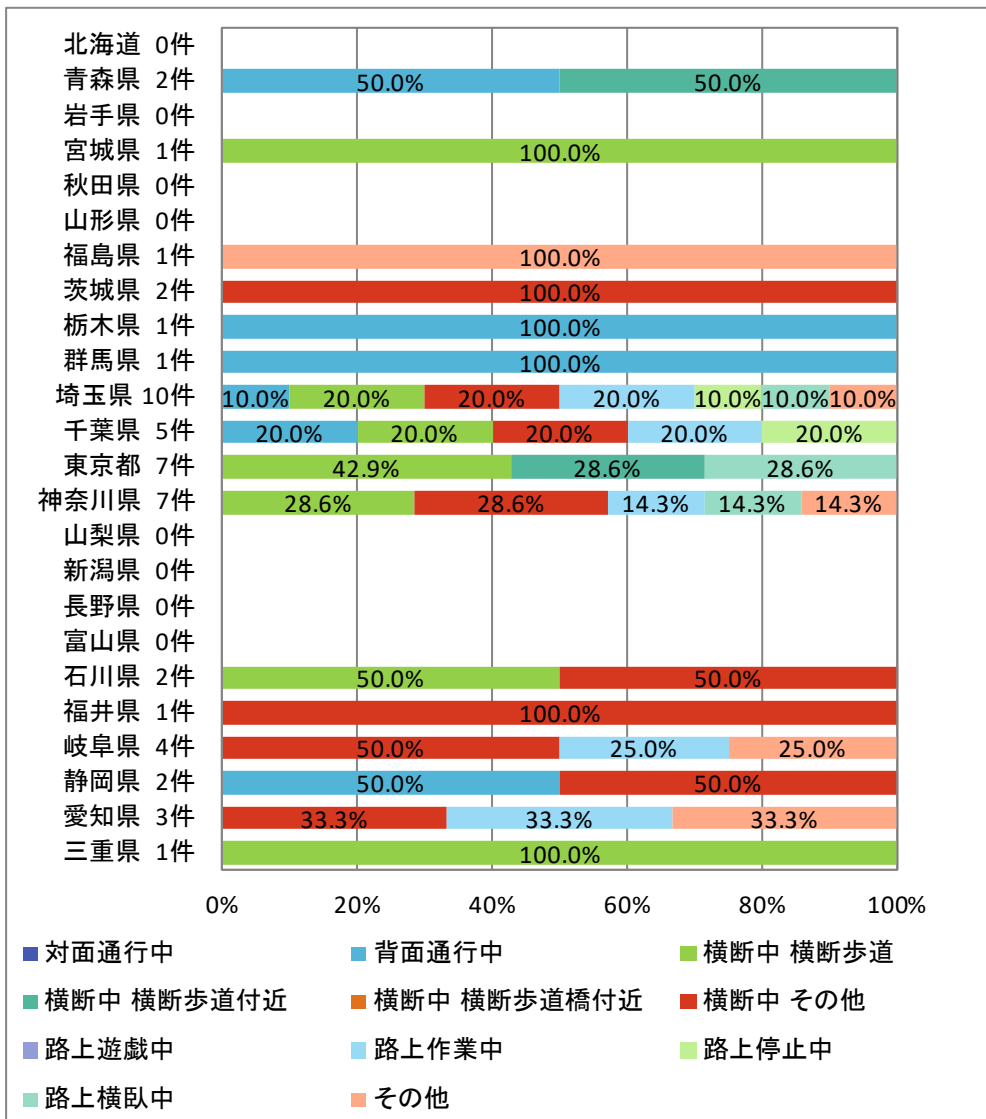
IV. 2024年1～12月死亡事故データ(発生地)

(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、「埼玉県」では「横断中 横断歩道」、「横断中 その他」、「路上作業中」、「東京都」では「横断中 横断歩道」、「神奈川県」では「横断中 横断歩道」、「横断中 その他」が最も多くなっている。



IV. 2024年1～12月死亡事故データ(発生地)

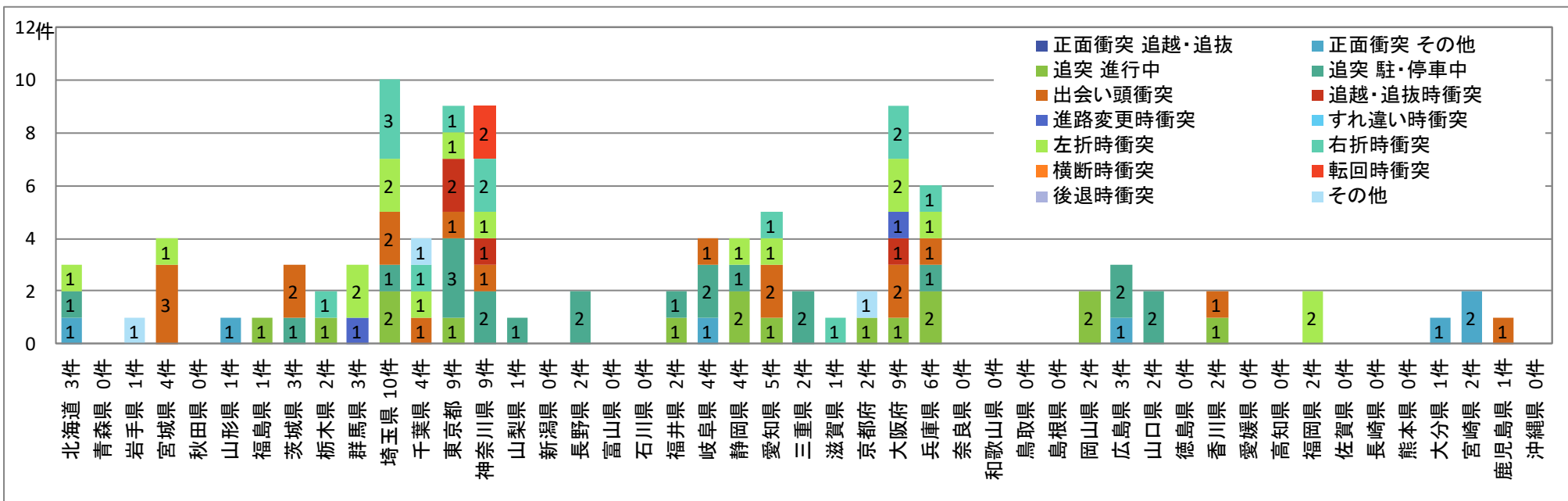


IV. 2024年1～12月死亡事故データ(発生地)

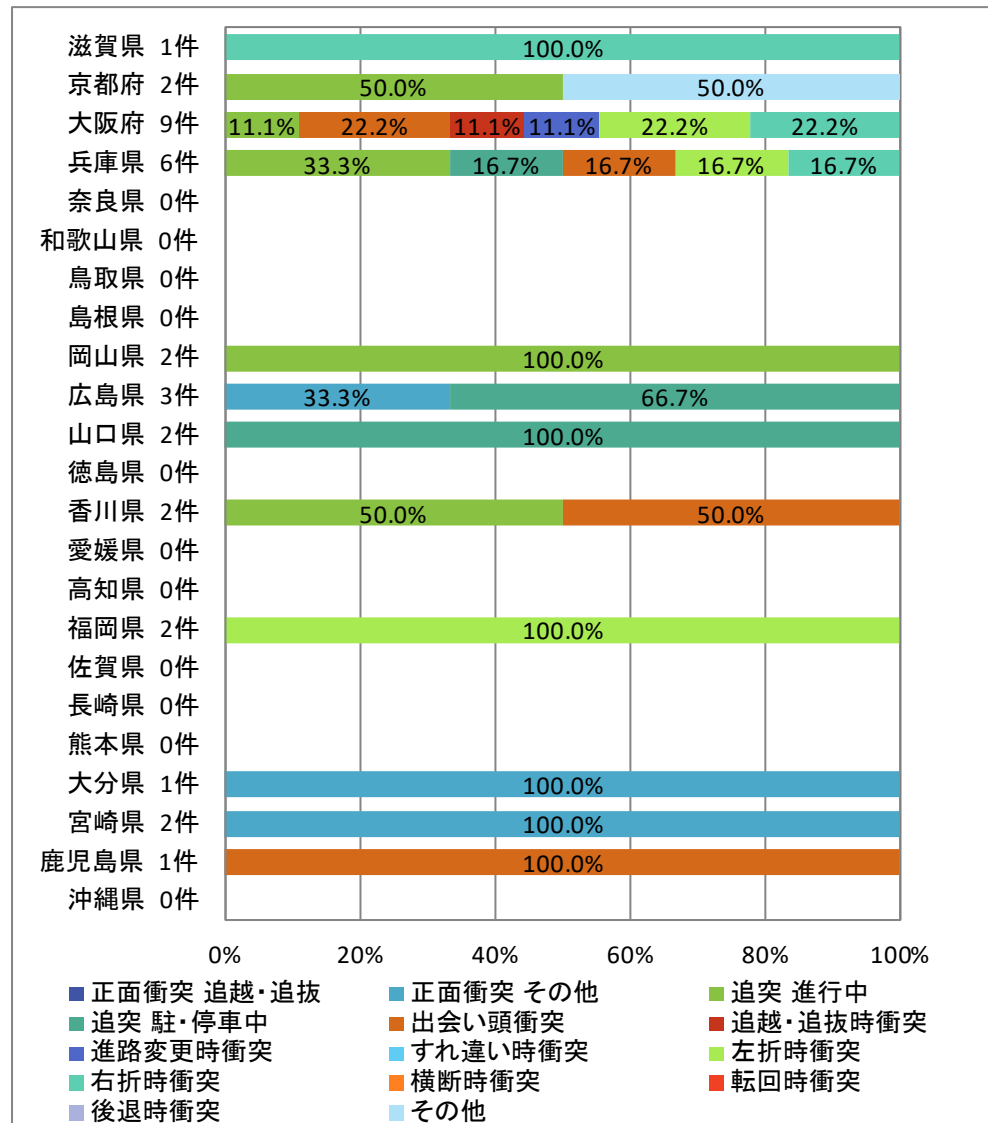
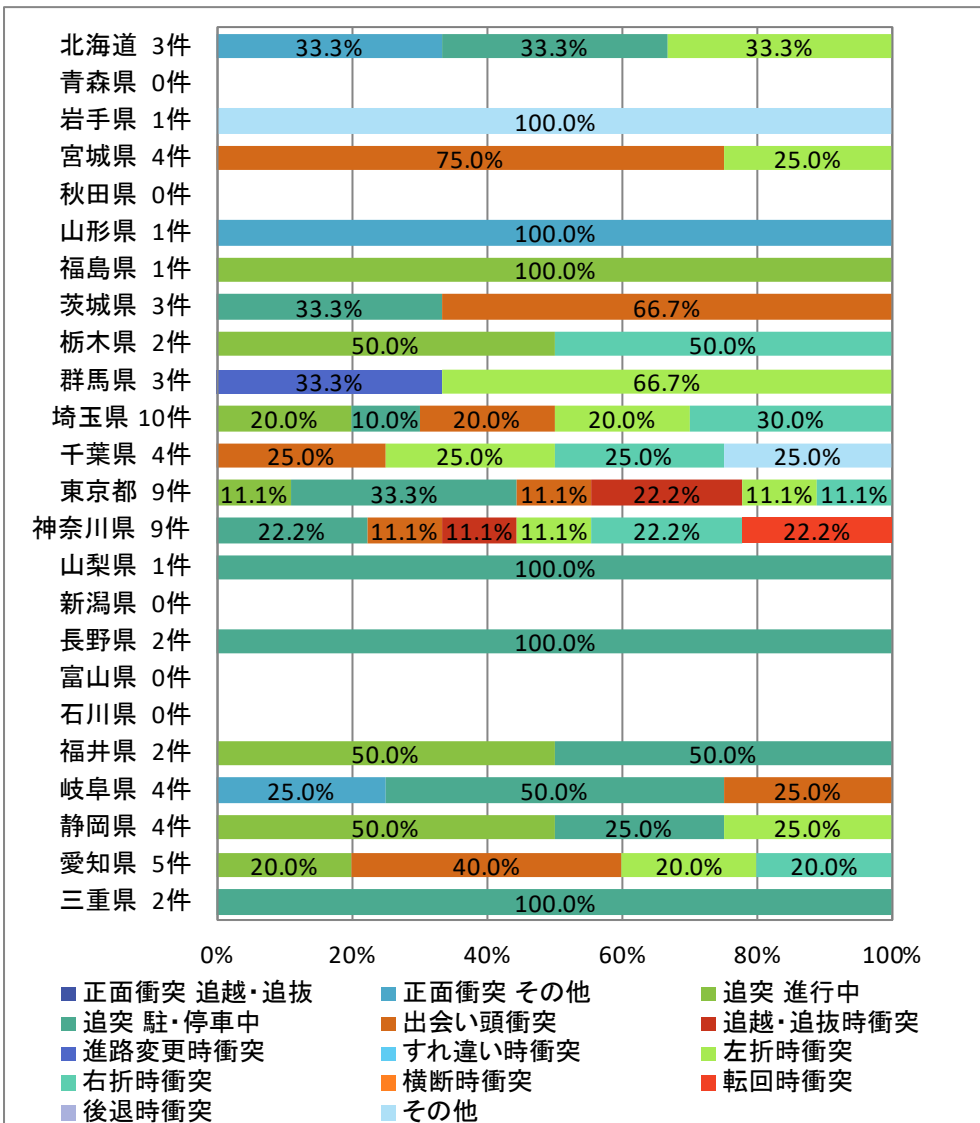
(2) 車両相互

- ・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、「埼玉県」では「右折時衝突」、「東京都」では「追突 駐・停車中」、「神奈川県」では「追突 駐・停車中」、「右折時衝突」、「転回時衝突」、「大阪府」では「出会い頭衝突」、「左折時衝突」、「右折時衝突」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。



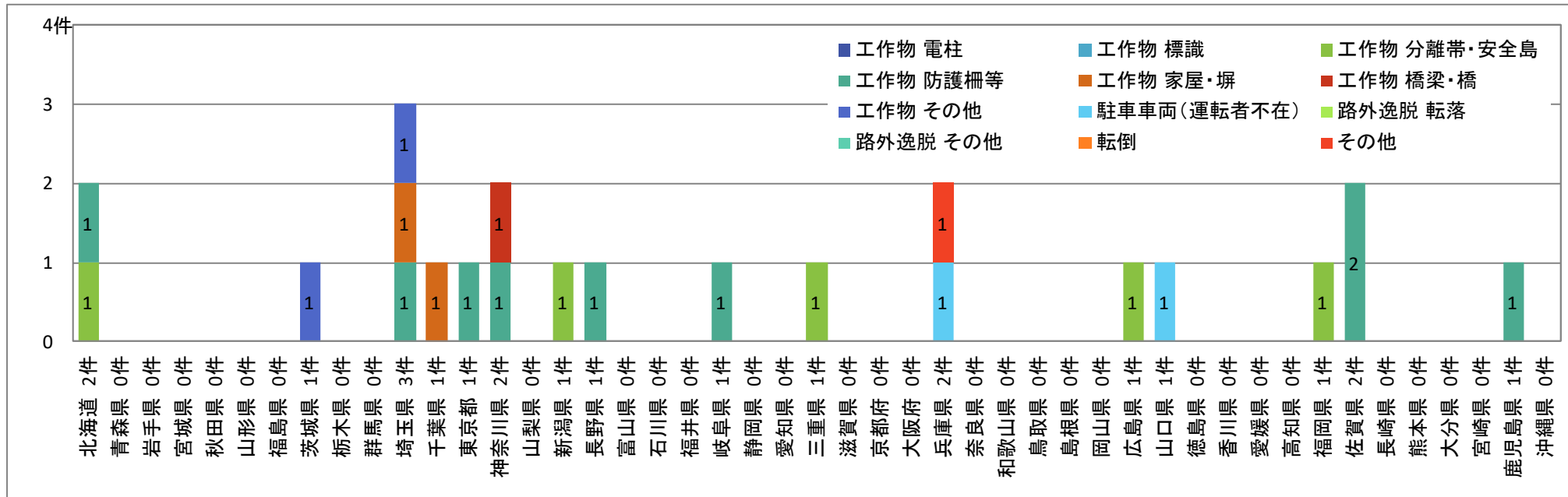
IV. 2024年1～12月死亡事故データ(発生地)



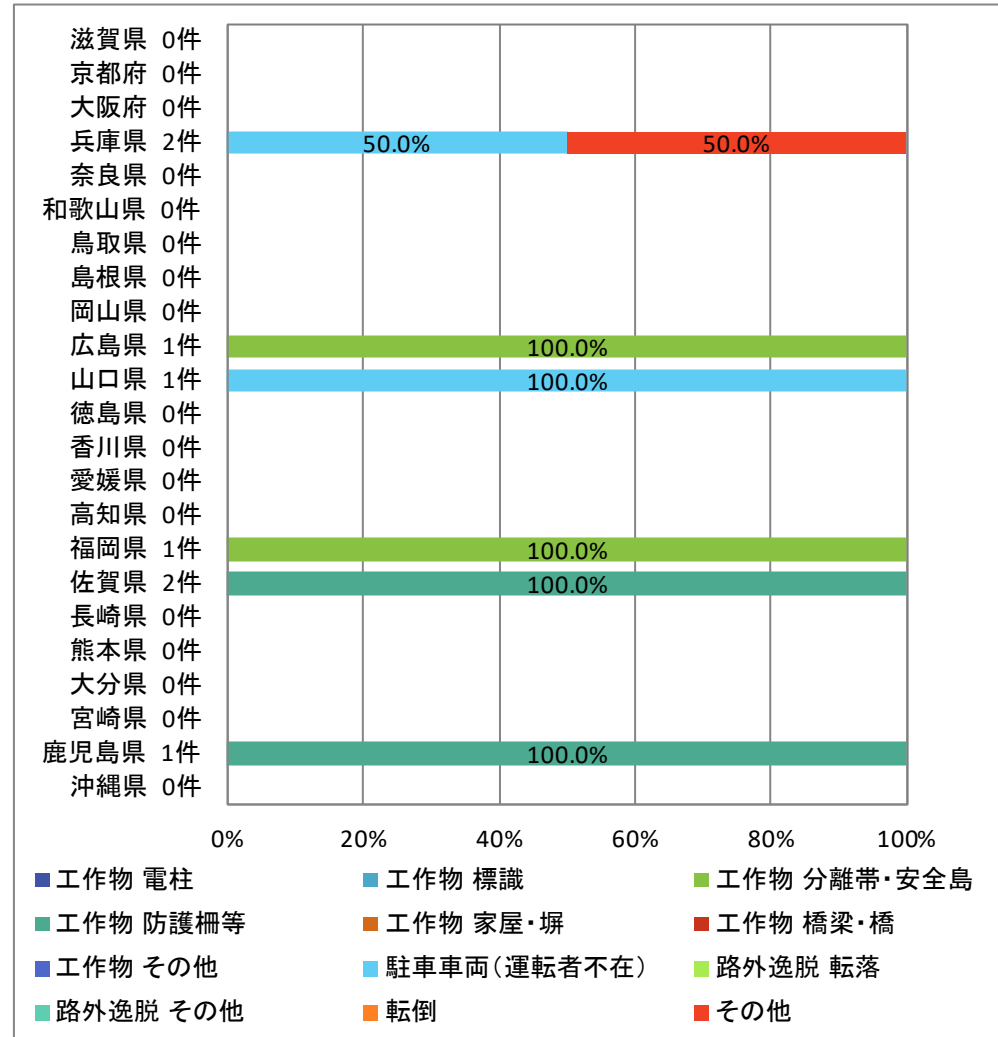
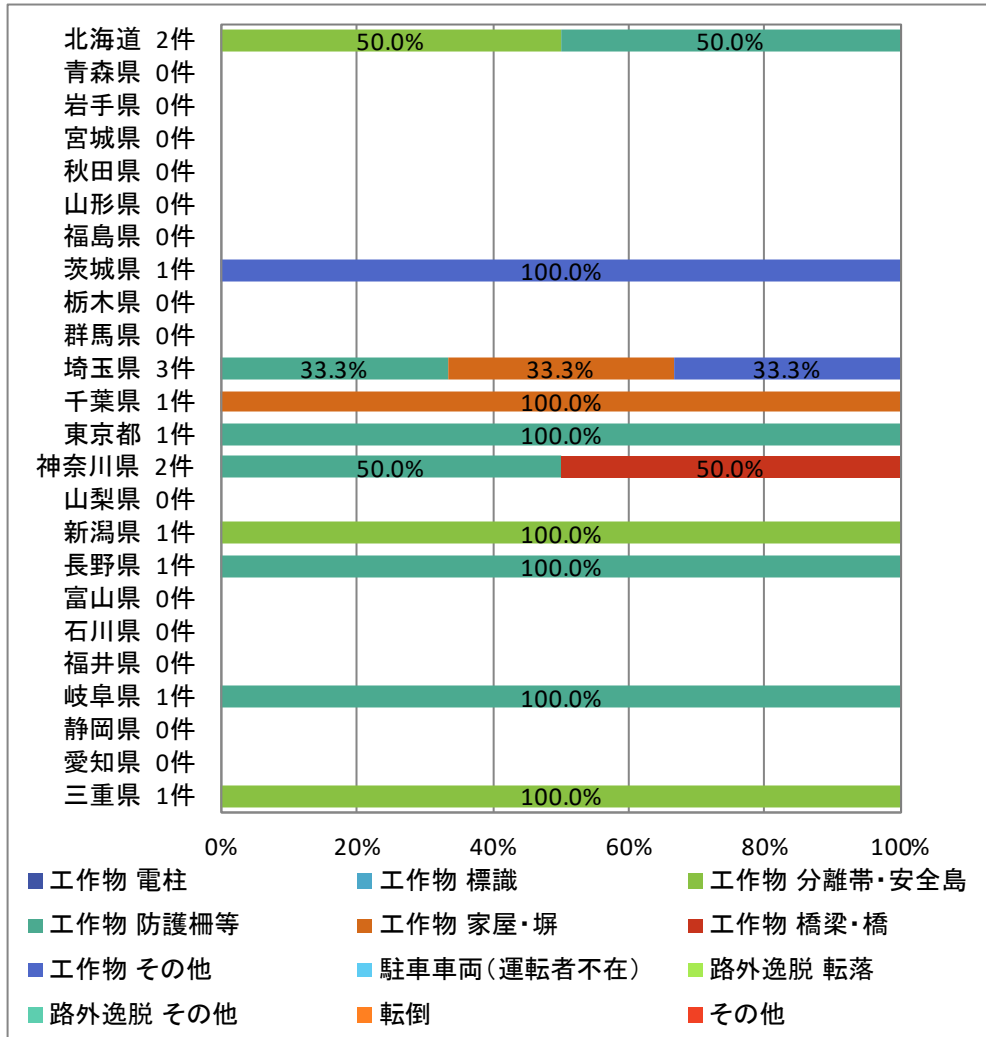
IV. 2024年1～12月死亡事故データ(発生地)

(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、「埼玉県」では「工作物 防護柵等」、「工作物 家屋・塀」、「工作物 その他」となっている。



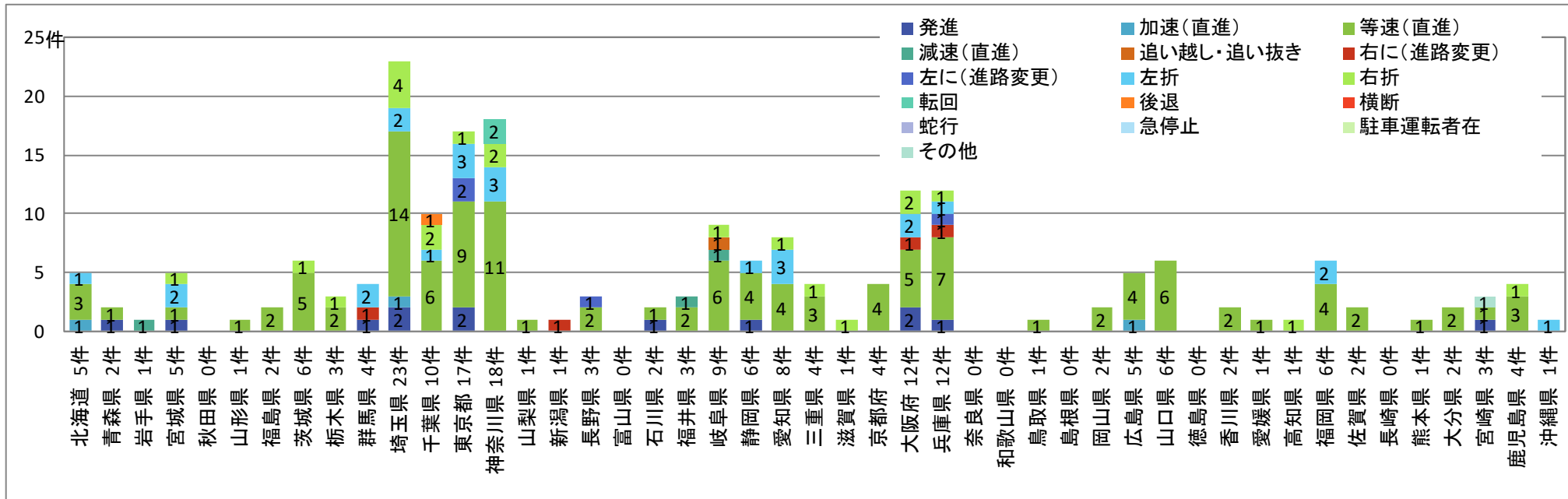
IV. 2024年1～12月死亡事故データ(発生地)



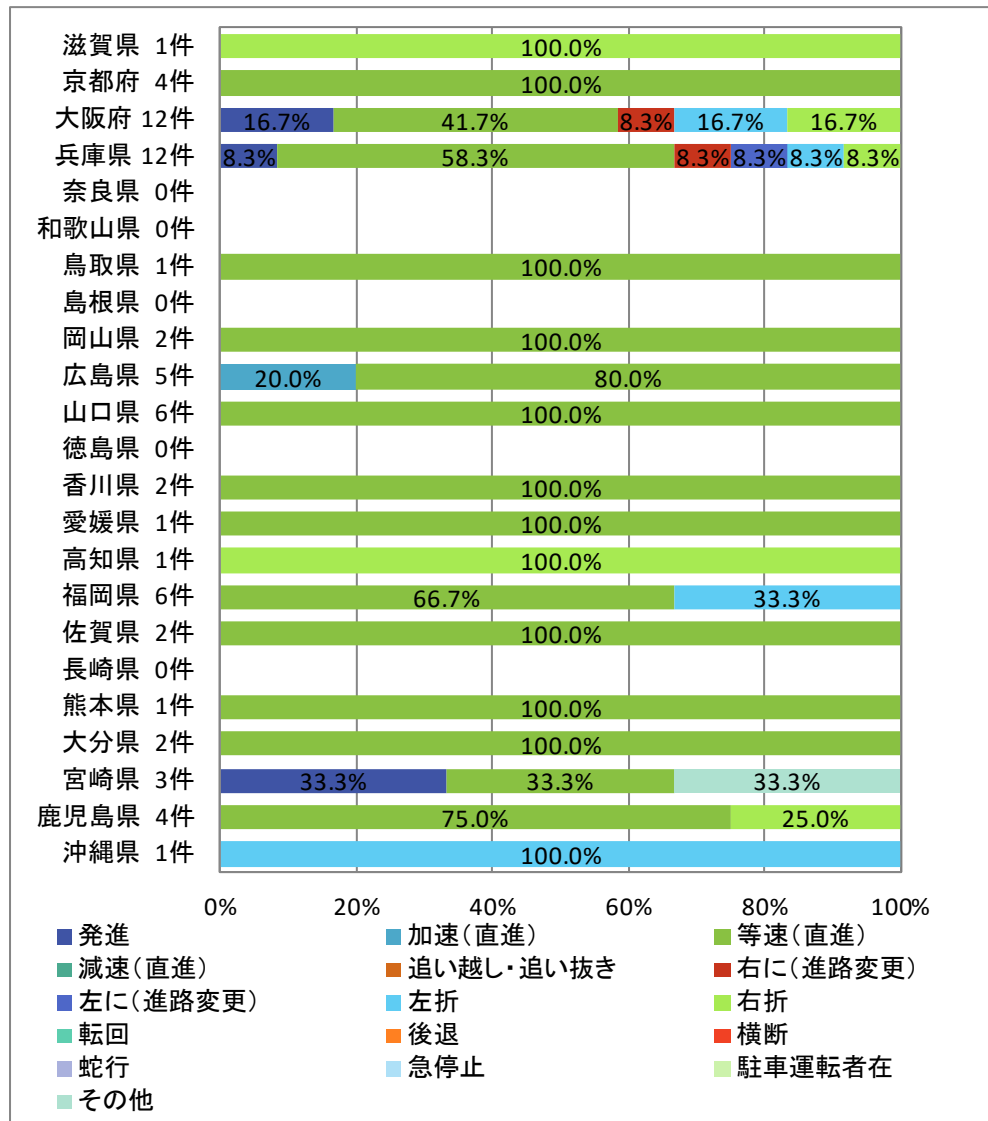
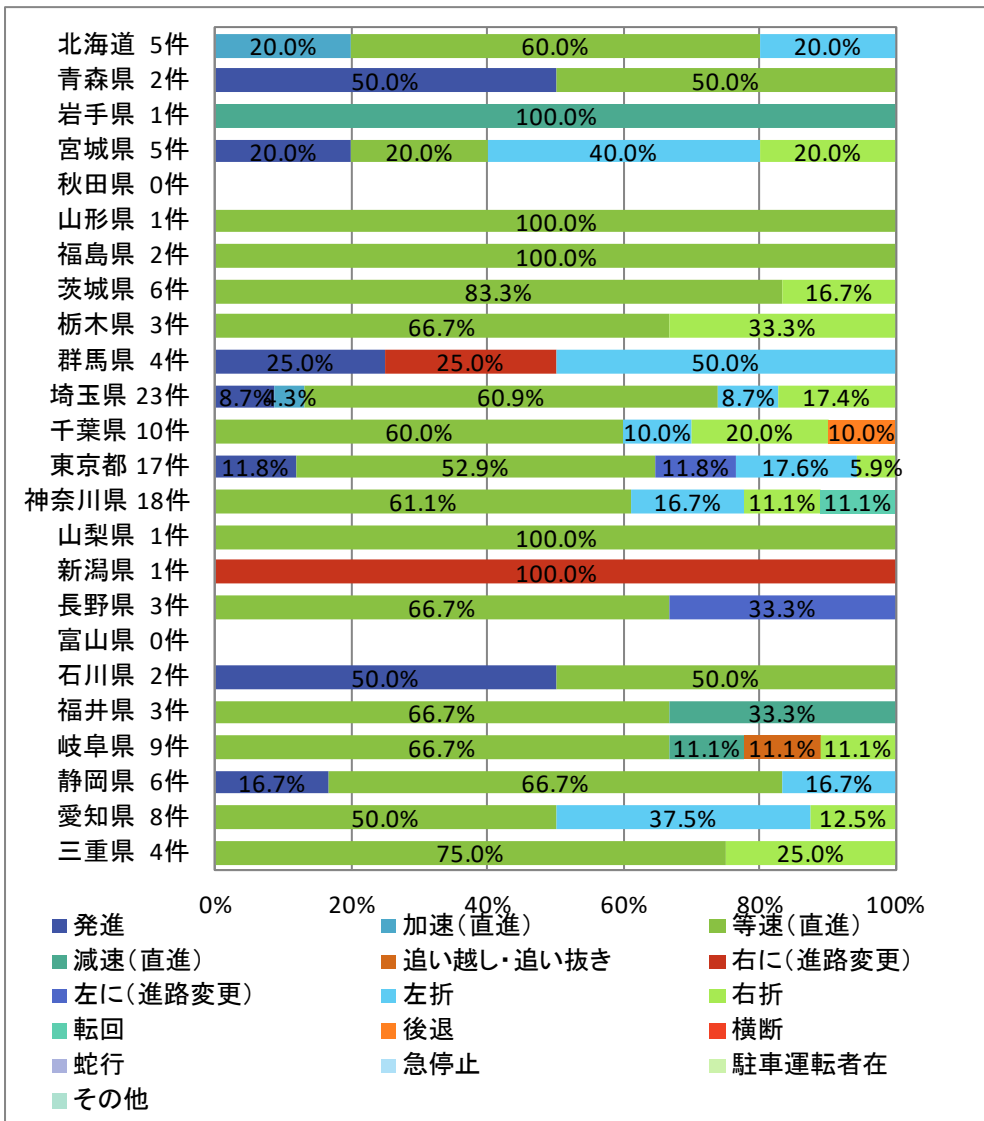
IV. 2024年1～12月死亡事故データ(発生地)

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「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、「埼玉県」、「神奈川県」、「東京都」、「大阪府」、「兵庫県」、「千葉県」では「等速（直進）」が最も多くなっている。



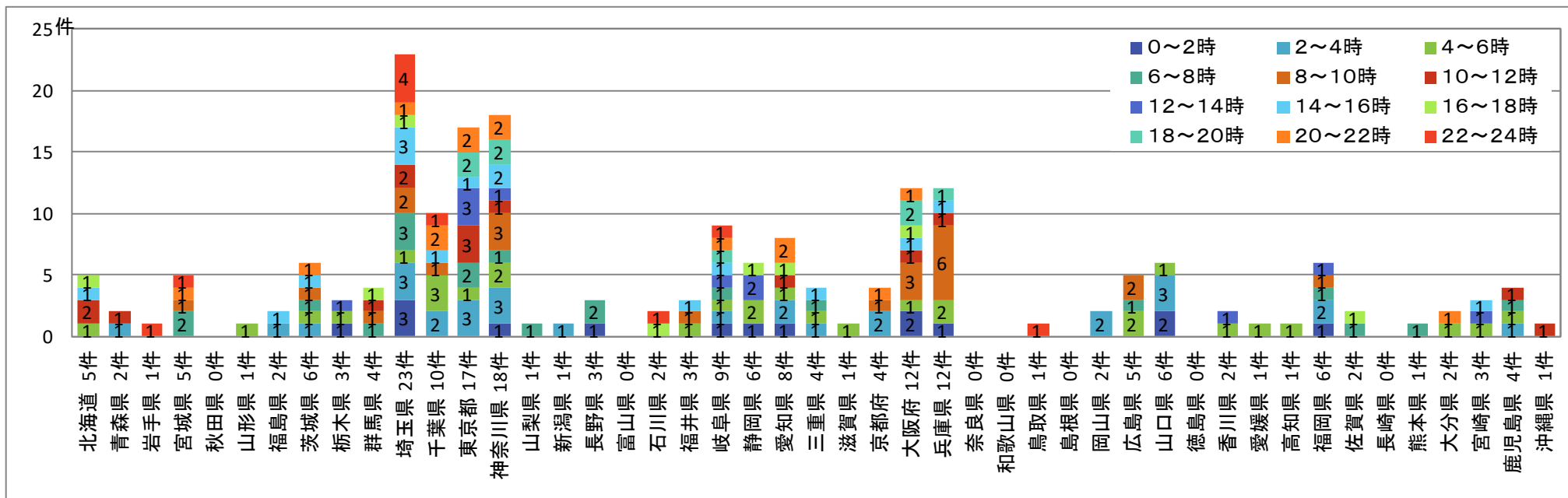
IV. 2024年1～12月死亡事故データ(発生地)



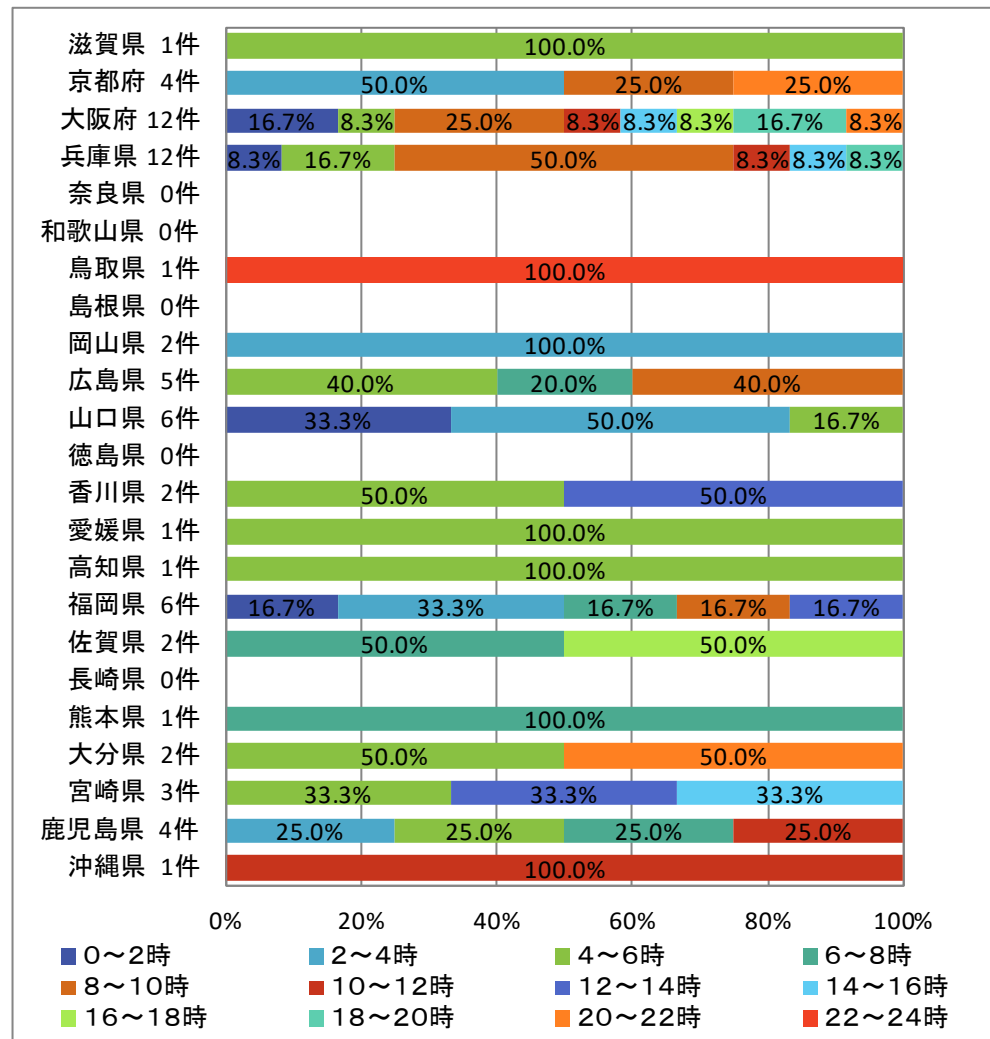
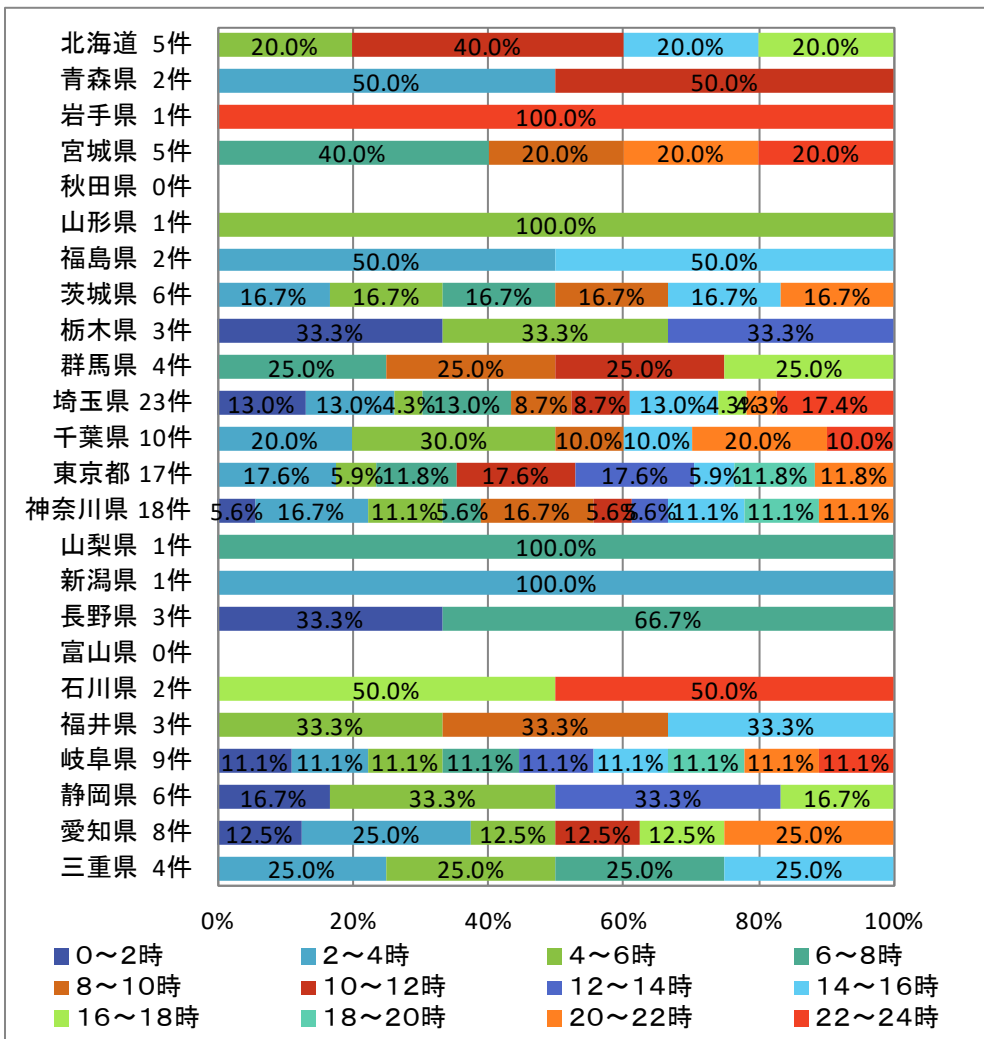
IV. 2024年1～12月死亡事故データ(発生地)

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「22～24時」、「神奈川県」では「2～4時」、「8～10時」、「東京都」では「2～4時」、「10～12時」、「12～14時」、「大阪府」、「兵庫県」では「8～10時」、「千葉県」では「4～6時」が最も多くなっている。



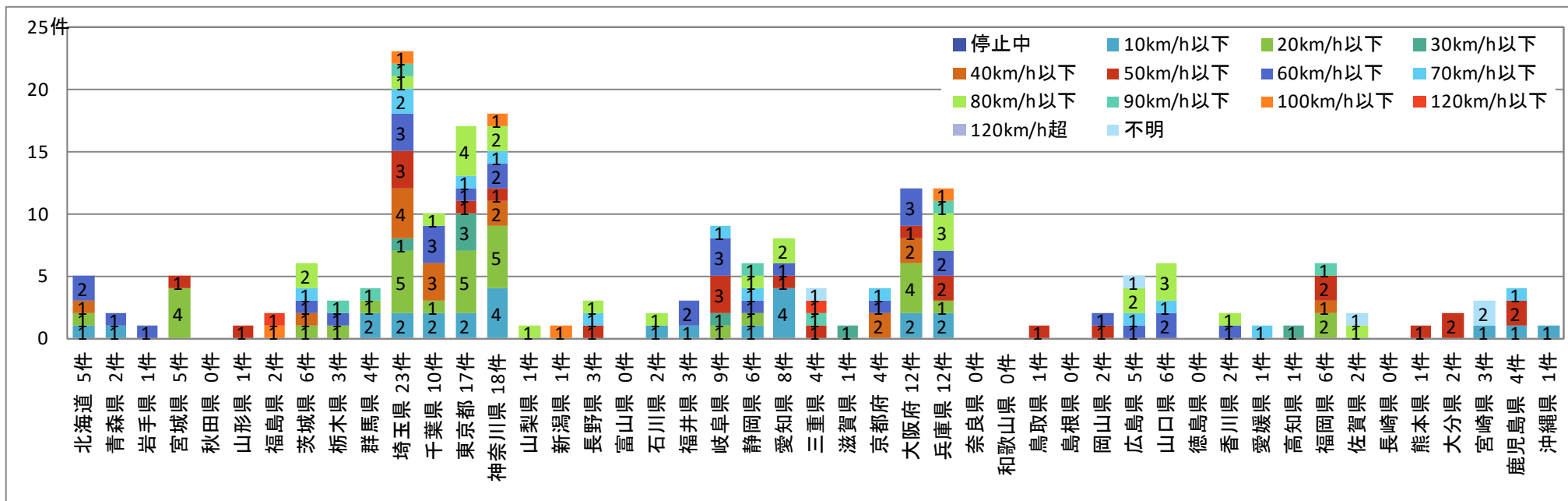
IV. 2024年1～12月死亡事故データ(発生地)



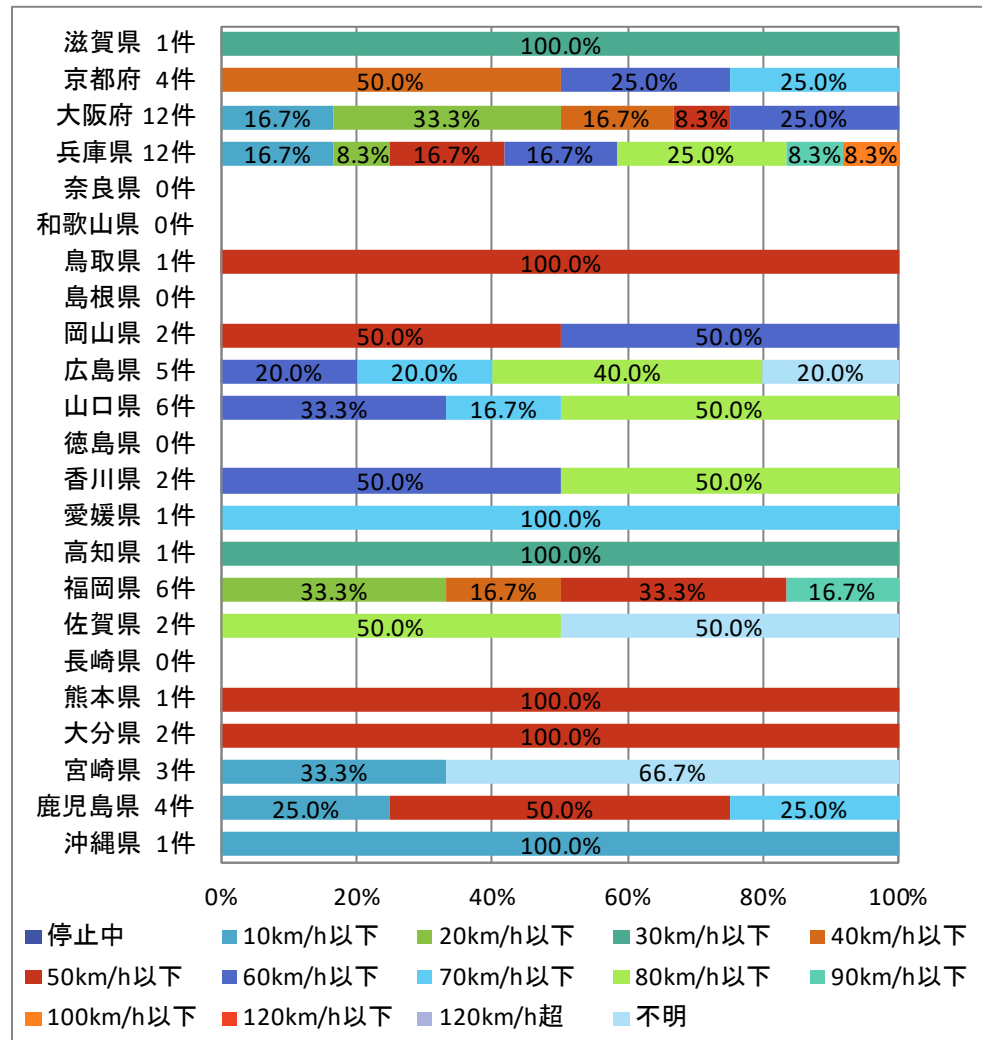
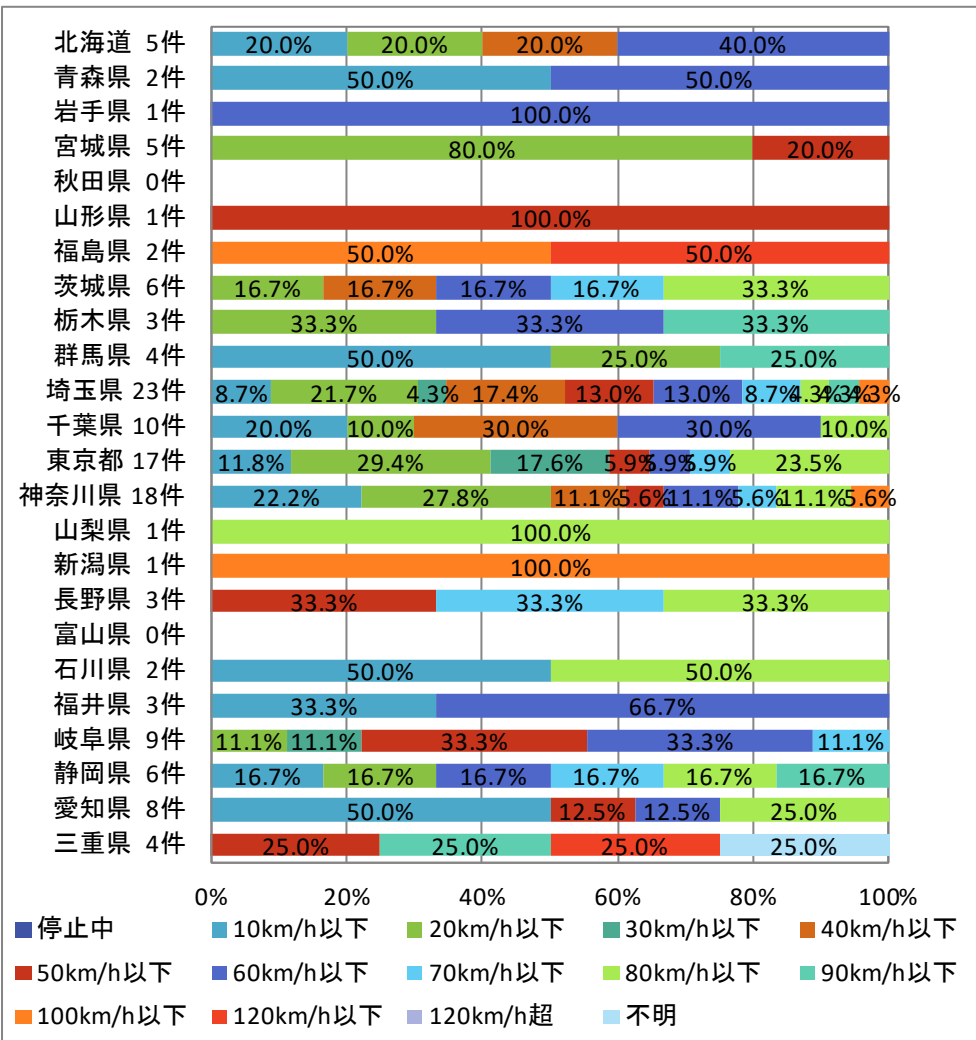
IV. 2024年1～12月死亡事故データ(発生地)

4. 発生地別の運転者の危険認知速度別

- ・発生地別の運転者の危険認知速度別にみると、各県によって傾向は異なる。
- ・事故発生件数の多い県をみると、「埼玉県」、「神奈川県」、「東京都」、「大阪府」では「(10km/h超)20km/h以下」が最も多くなっている。
- ・「兵庫県」では「(70km/h超)80km/h以下」、「千葉県」では「(30km/h超)40km/h以下」、「(50km/h超)60km/h以下」が最も多くなっている。



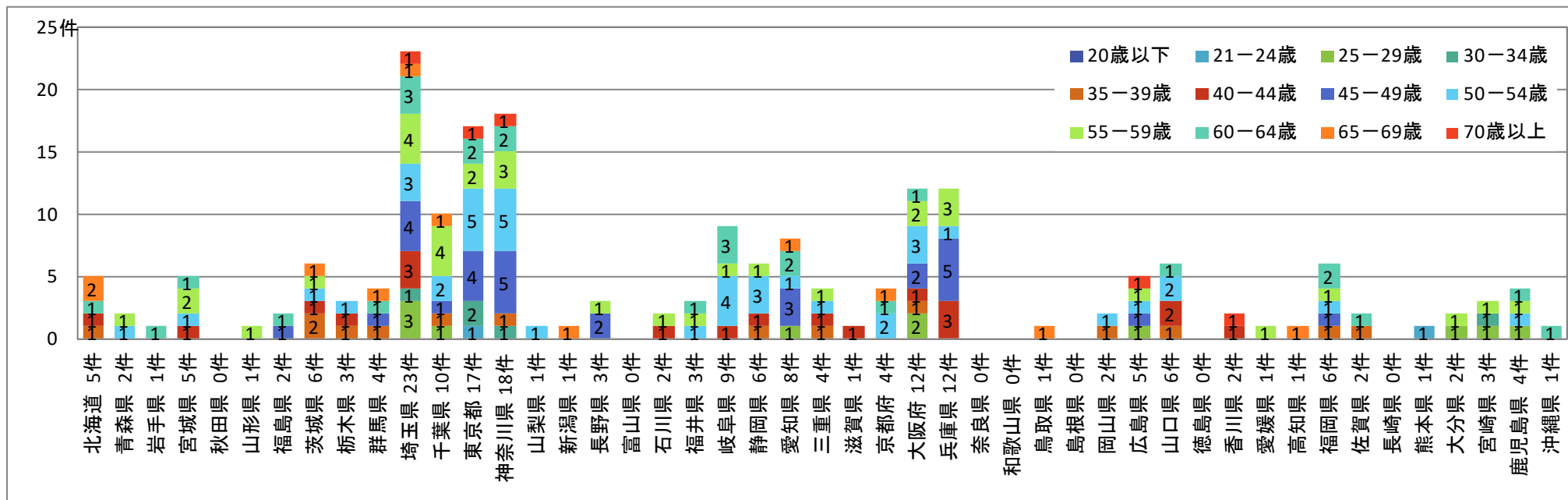
IV. 2024年1~12月死亡事故データ(発生地)



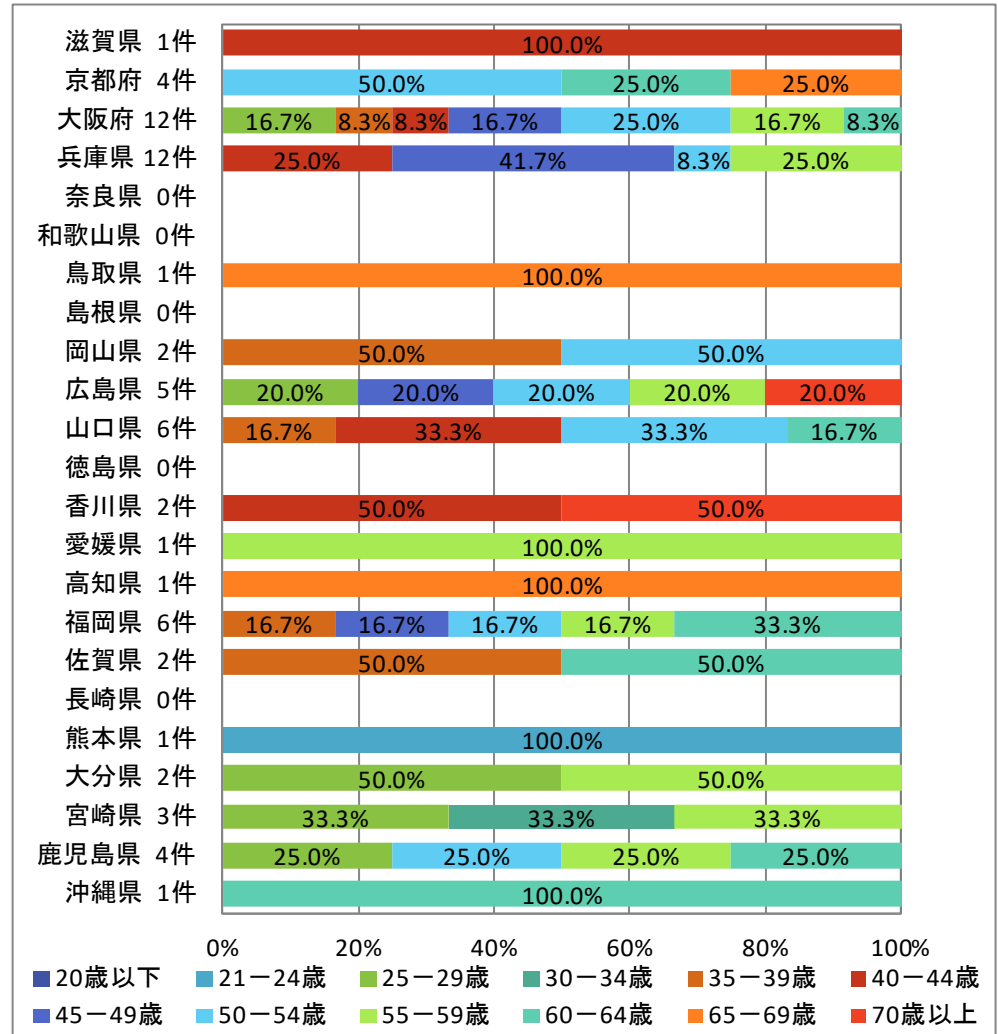
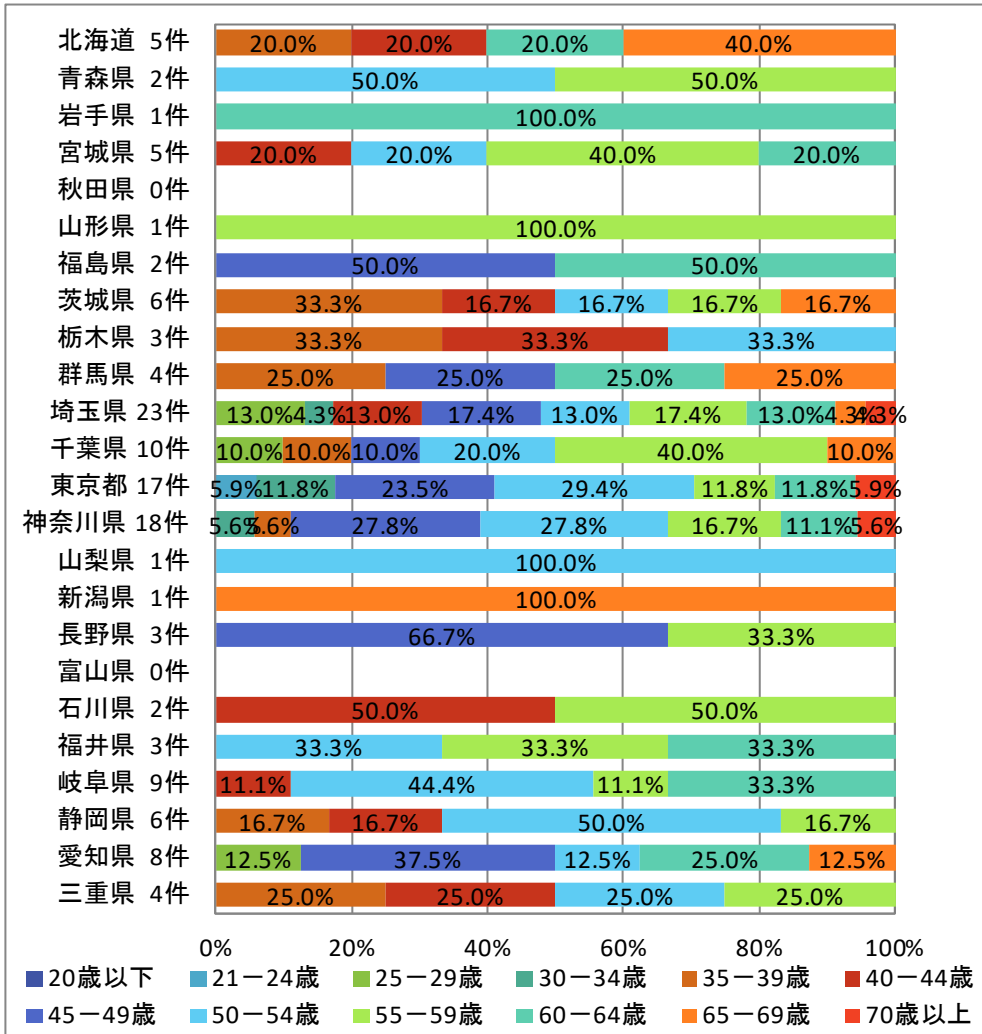
IV. 2024年1～12月死亡事故データ(発生地)

5. 発生地別の運転者の年齢層別

- ・発生地別の運転者の年齢層別にみると、各県によって傾向は異なる。
- ・事故発生件数の多い県をみると、「埼玉県」では「45-49歳」、「55-59歳」が最も多くなっている。
- ・「神奈川県」では「45-49歳」、「50-54歳」、「東京都」、「大阪府」では「50-54歳」、「兵庫県」では「45-49歳」、「千葉県」では「55-59歳」が最も多くなっている。



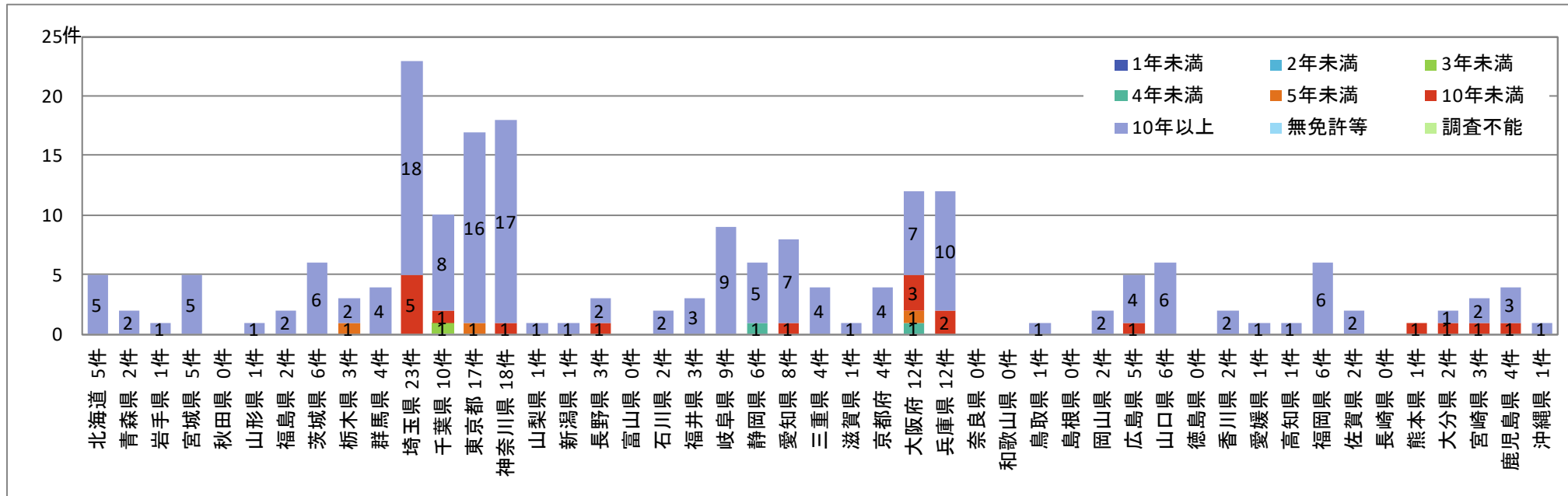
IV. 2024年1～12月死亡事故データ(発生地)



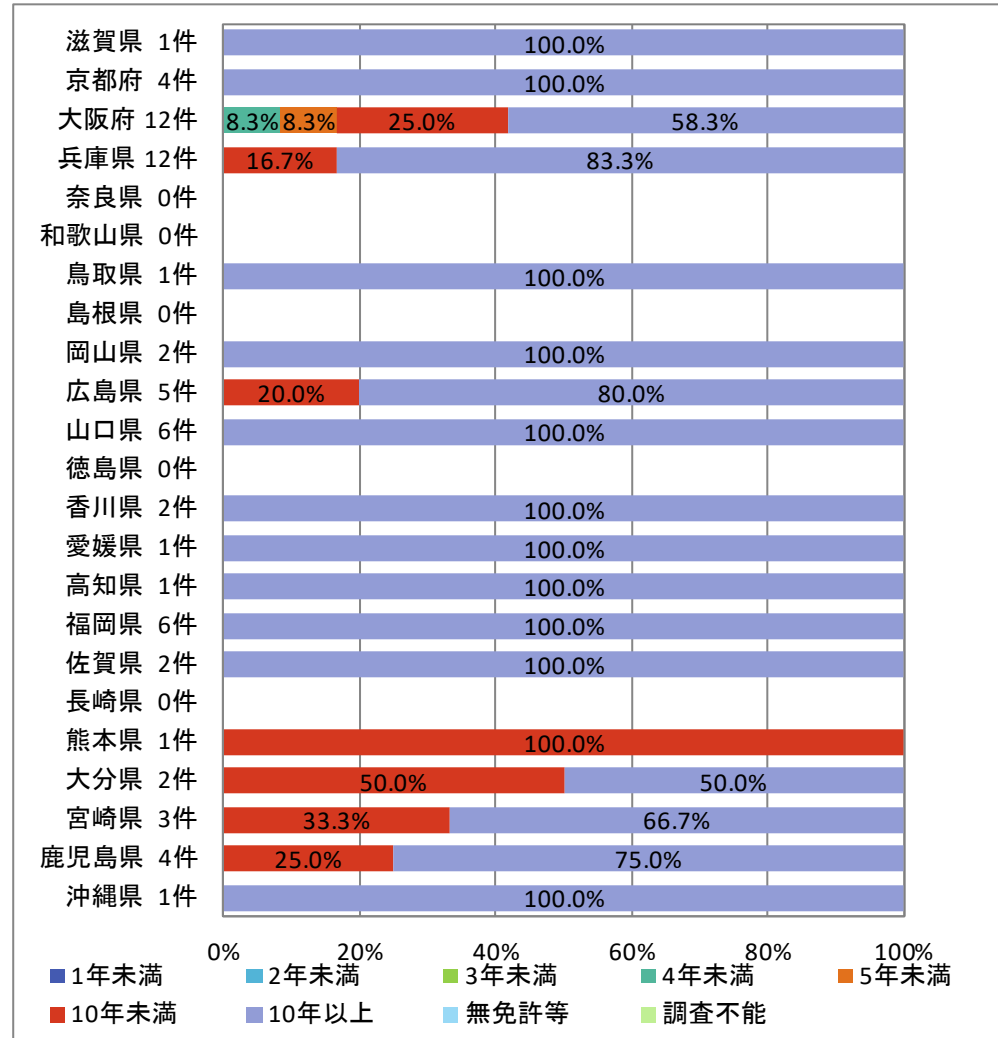
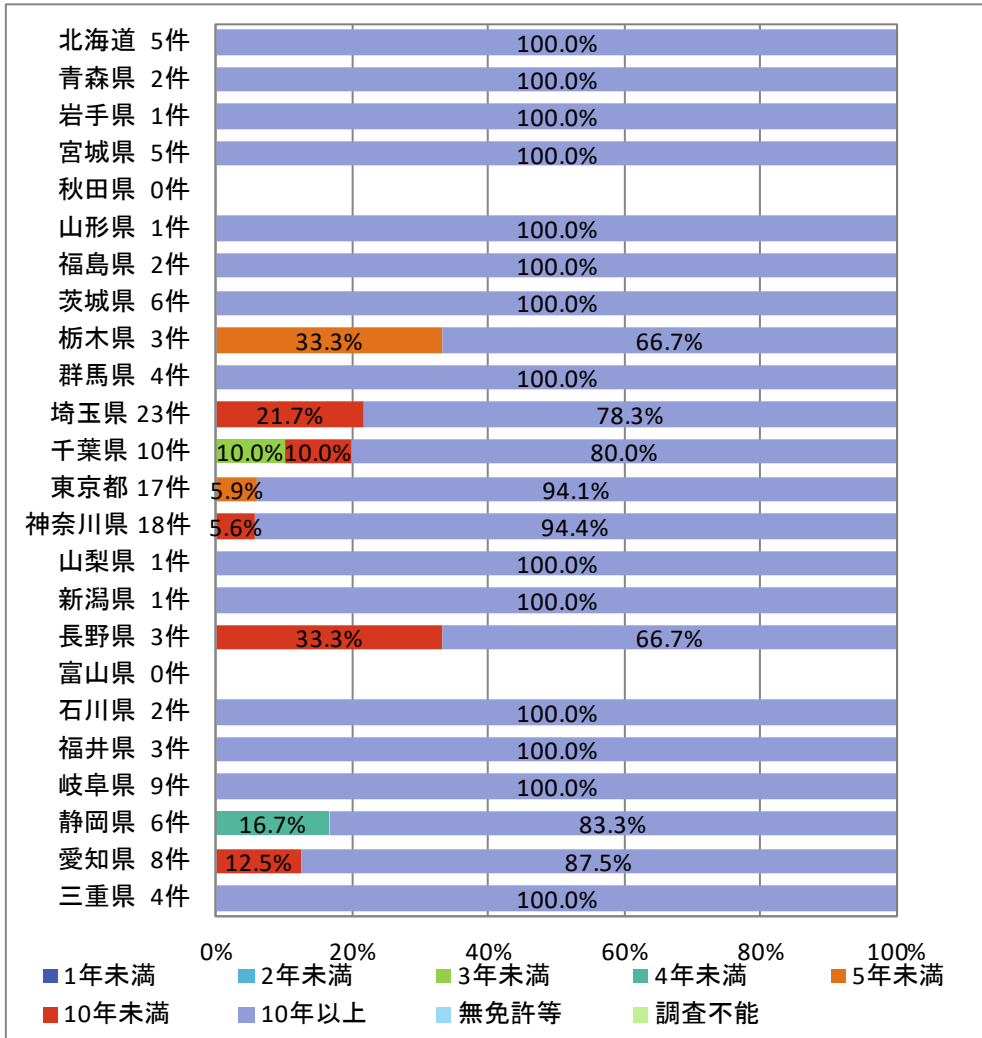
IV. 2024年1～12月死亡事故データ(発生地)

6. 発生地別の運転者の免許取得年数別

・発生地別の運転者の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. 2024年1～12月死亡事故データ(発生地)



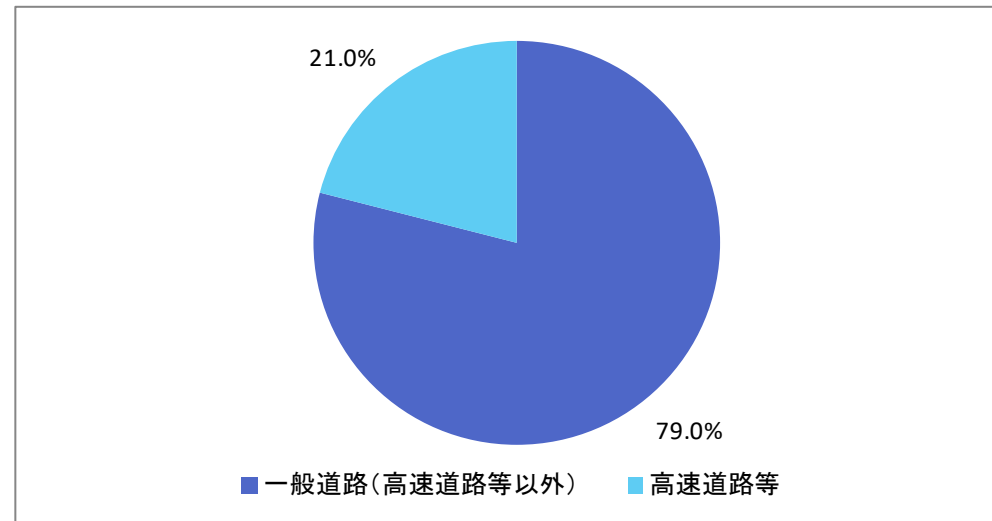
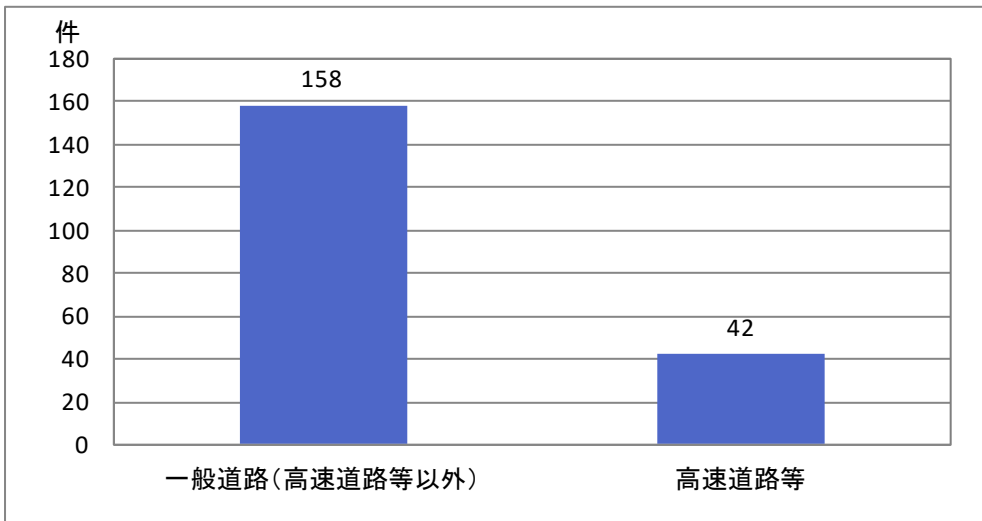
V. 2024年1～12月死亡事故データ(道路区分)

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. 道路区分別の運転者の危険認知速度別
6. 道路区分別の運転者の年齢層別
7. 道路区分別の運転者の免許取得年数別

V. 2024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158件（79.0%）と8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3.8倍となっている。

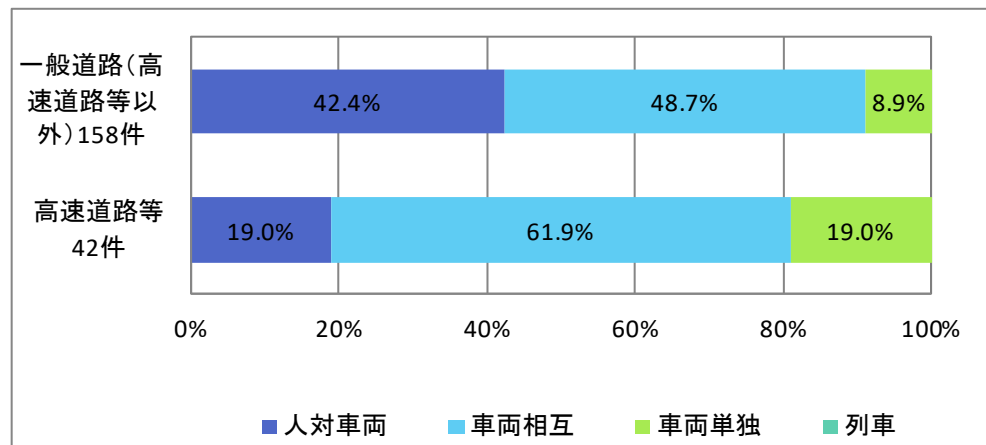
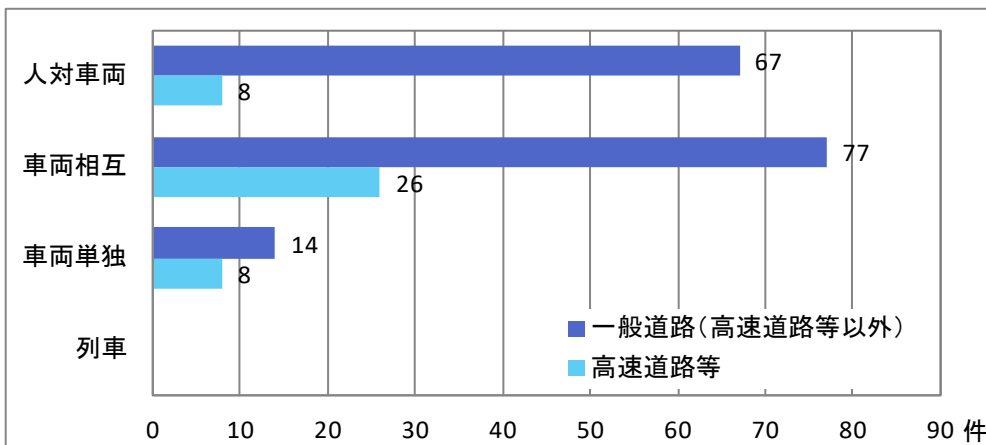


V. 2024年1～12月死亡事故データ(道路区分)

2. 道路区分の事故類型別

- ・道路区分別の事故類型別にみると、「一般道路」は「車両相互」が最も多く77件（48.7%）となっている。
- ・「高速道路等」は「車両相互」が最も多く26件（61.9%）となっている。

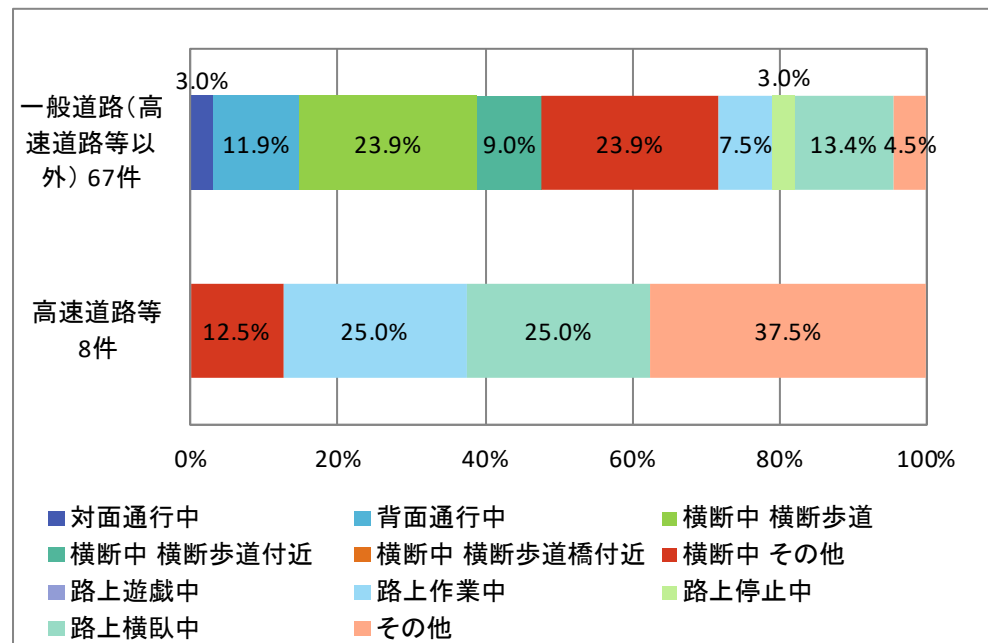
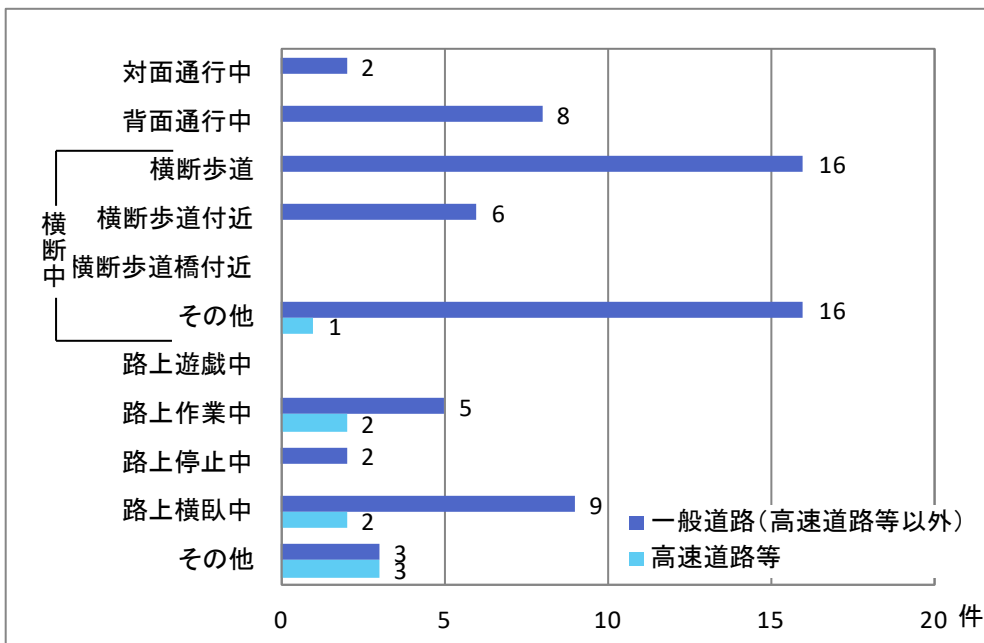
※「車両相互」での第二当事者となる「車両」には、道路交通法上の「軽車両」である自転車等を含む。



V. 2024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

- 道路区分別の事故類型(人対車両)別にみると、「一般道路」では「横断中 横断歩道」、「横断中 その他」が最も多く、それぞれ16件(23.9%)となっている。次いで「路上横臥中」9件(13.4%)、「背面通行中」8件(11.9%)と続いている。
- 「高速道路等」では「その他」が最も多く3件(37.5%)となっている。次いで「路上作業中」、「路上横臥中」がそれぞれ2件(25.0%)と続いている。

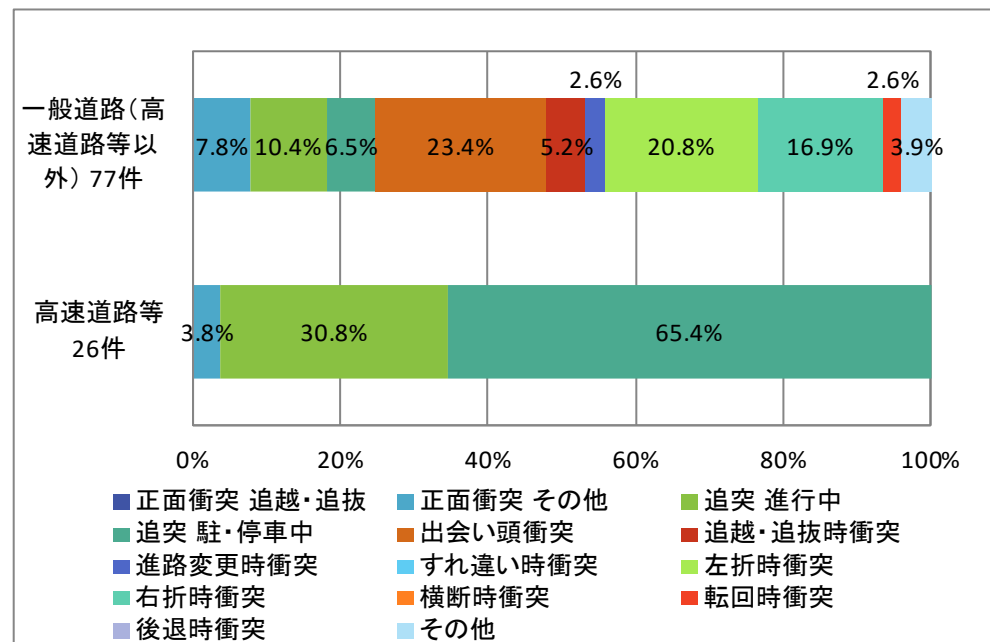
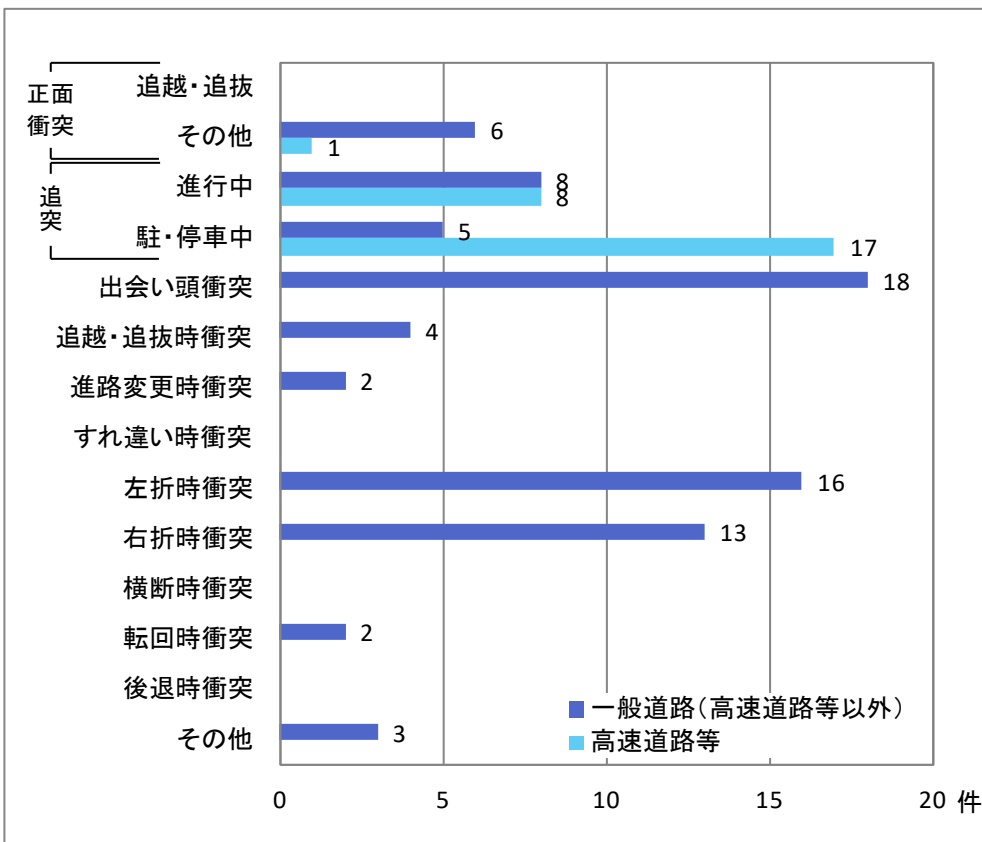


V. 2024年1～12月死亡事故データ(道路区分)

(2) 道路区分の事故類型(車両相互)別

- ・道路区分別の事故類型(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18件(23.4%)となっている。次いで「左折時衝突」16件(20.8%)、「右折時衝突」13件(16.9%)と続いている。
- ・「高速道路等」では「追突 駐・停車中」が最も多く17件(65.4%)、次いで「追突 進行中」8件(30.8%)と続いている。

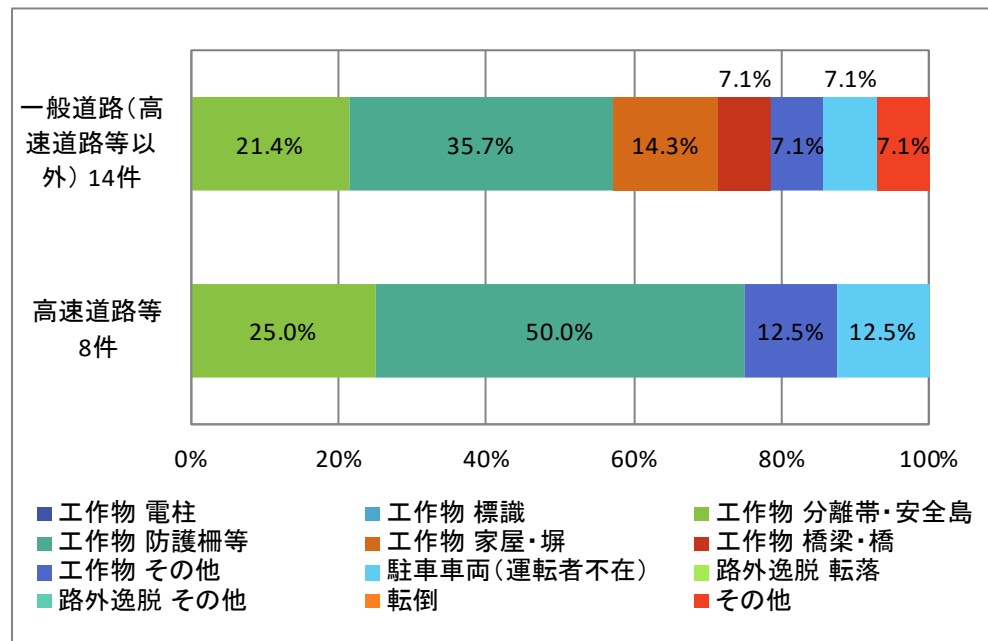
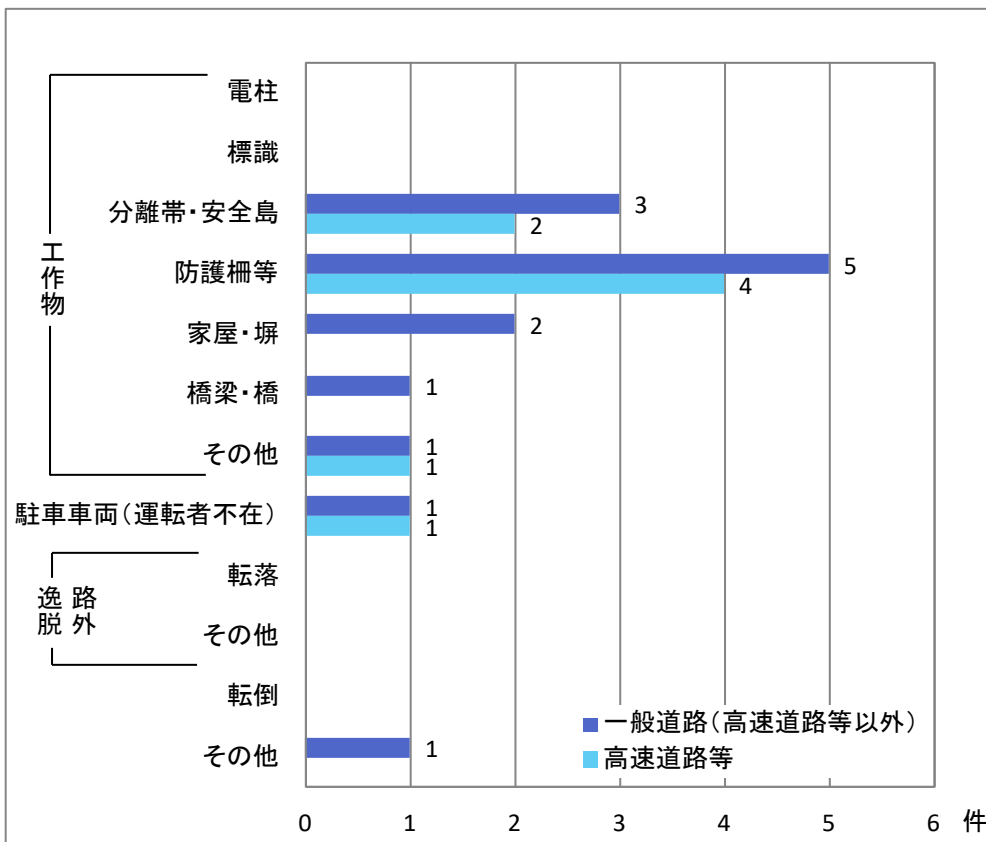
※「車両相互」での第二当事者となる「車両」には、道路交通法上の「軽車両」である自転車等を含む。



V. 2024年1～12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

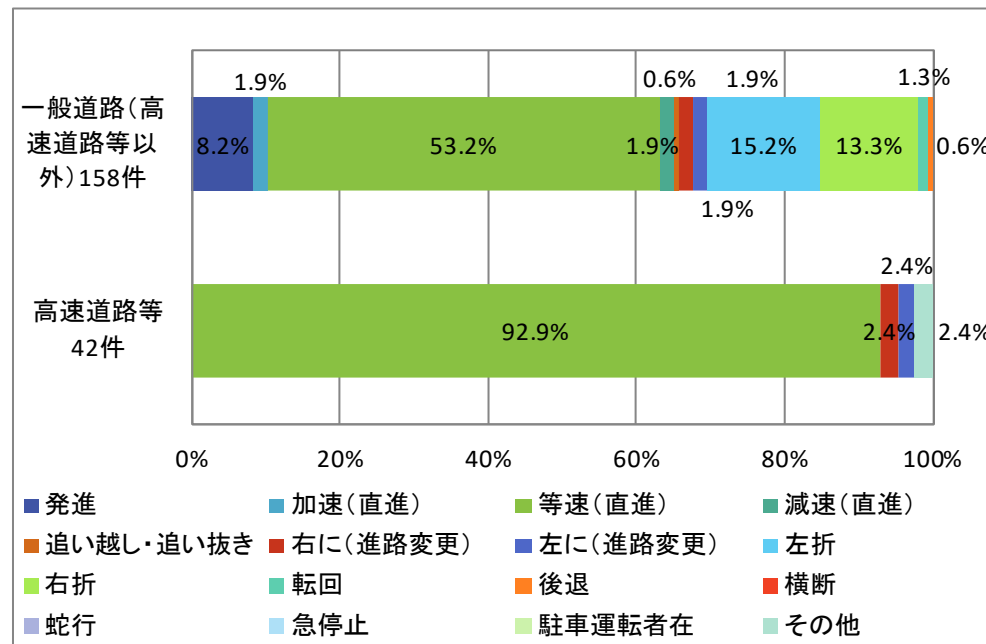
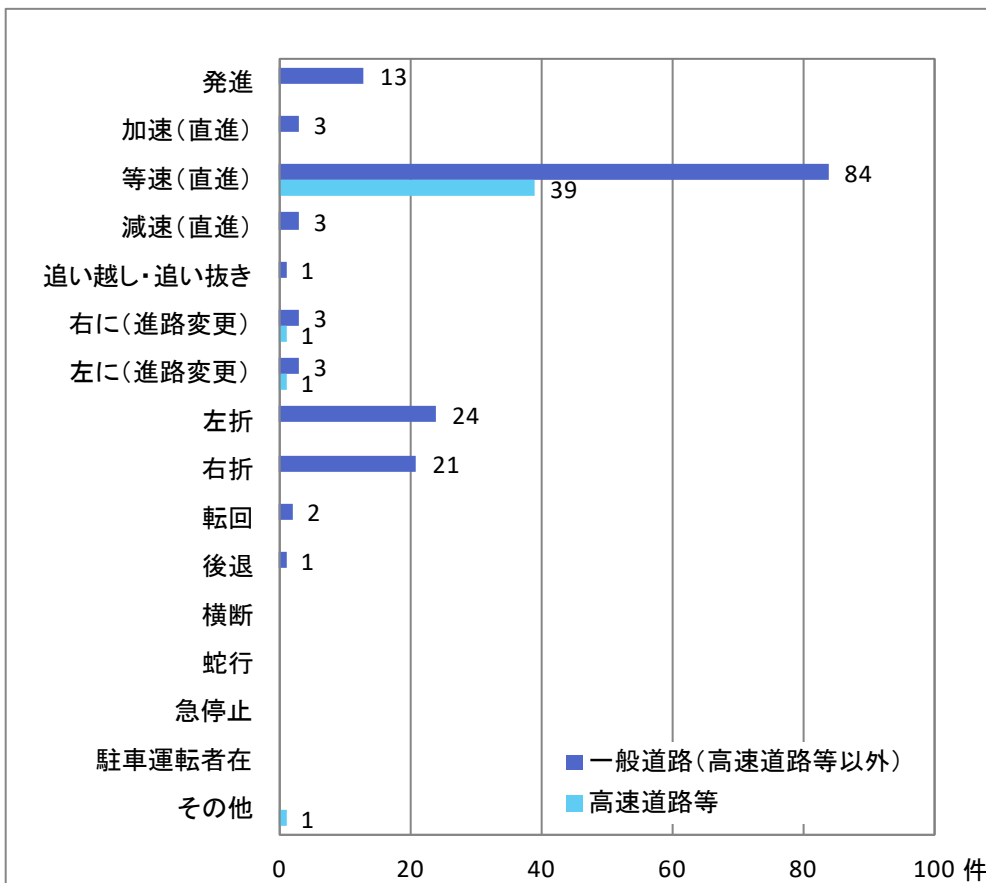
- 道路区分別の事故類型(車両単独)別にみると、「一般道路」では「工作物 防護柵等」が最も多く5件(35.7%)、次いで「工作物 分離帯・安全島」3件(21.4%)と続いている。
- 「高速道路等」では「工作物 防護柵等」が最も多く4件(50.0%)、次いで「工作物 分離帯・安全島」2件(25.0%)と続いている。



V. 2024年1～12月死亡事故データ(道路区分)

3. 道路区分別の行動類型別

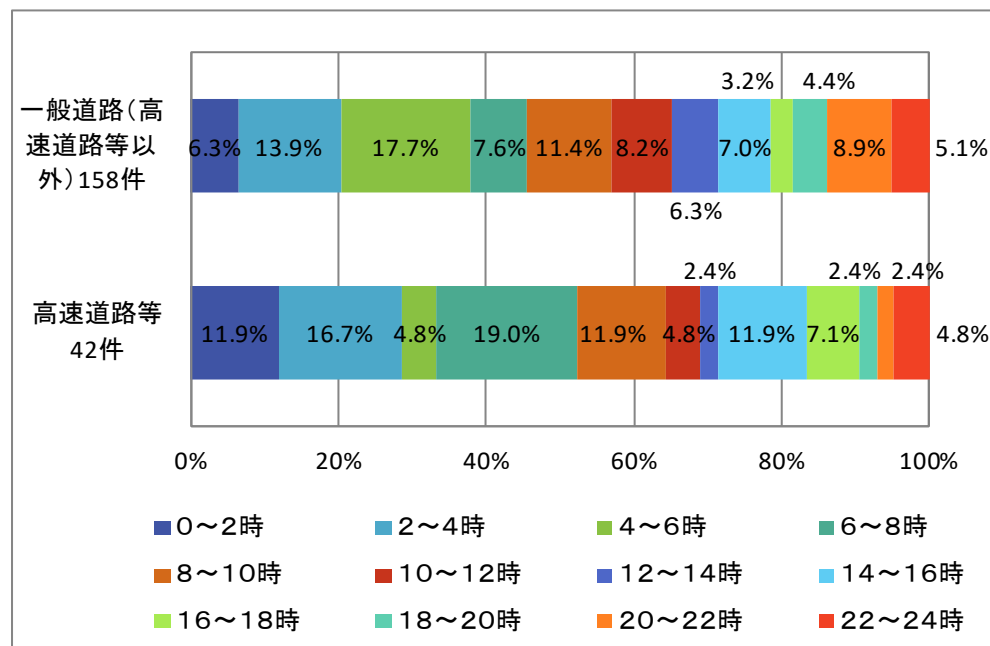
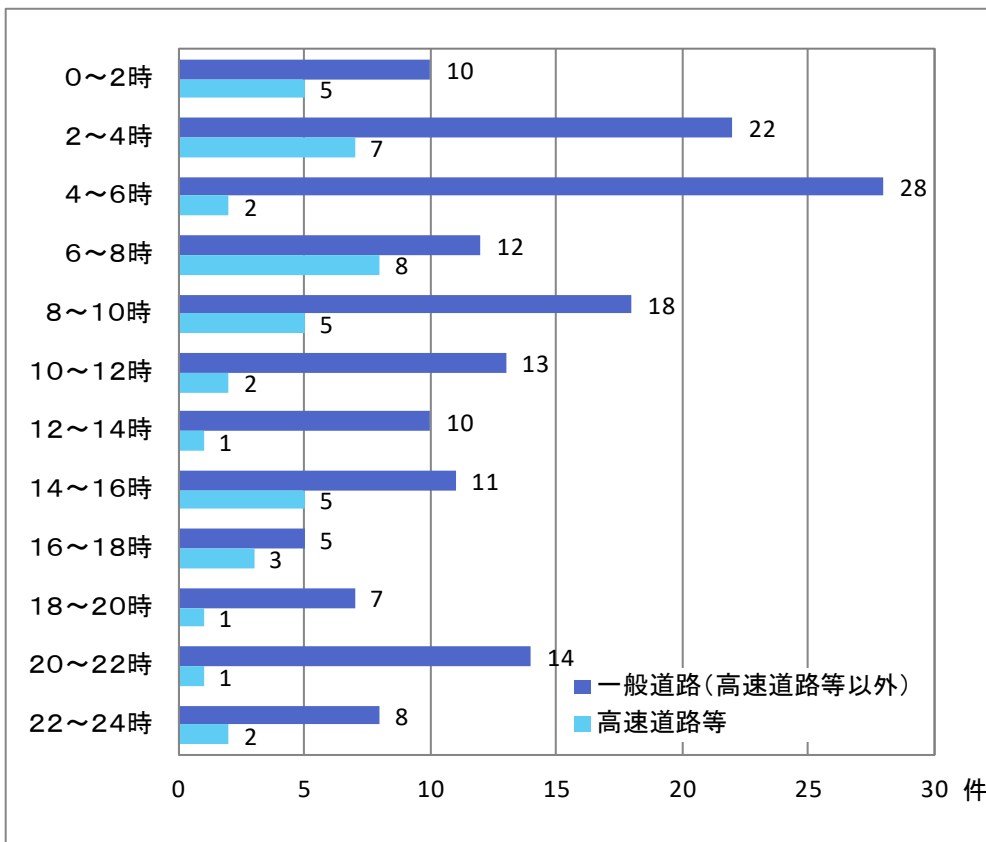
- 道路区分別の行動類型別にみると、「一般道路」では「等速（直進）」が最も多く84件（53.2%）となっている。次いで「左折」24件（15.2%）、「右折」21件（13.3%）と続いている。
- 「高速道路等」では「等速（直進）」が最も多く39件（92.9%）となっている。次いで「右に（進路変更）」、「左に（進路変更）」、「その他」がそれぞれ1件（2.4%）と続いている。



V. 2024年1～12月死亡事故データ(道路区分)

4. 道路区分別の時間帯別

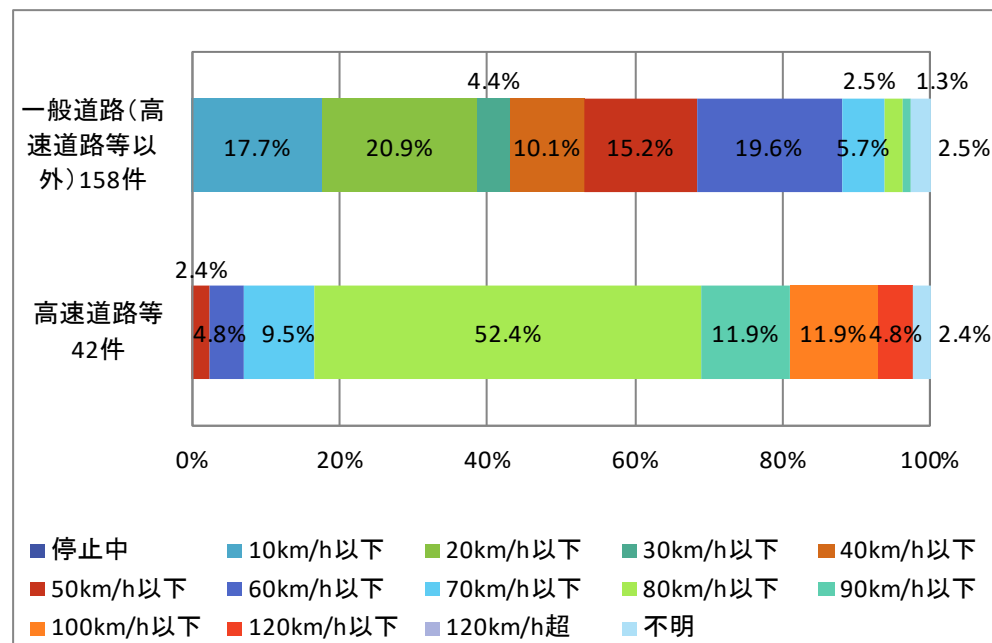
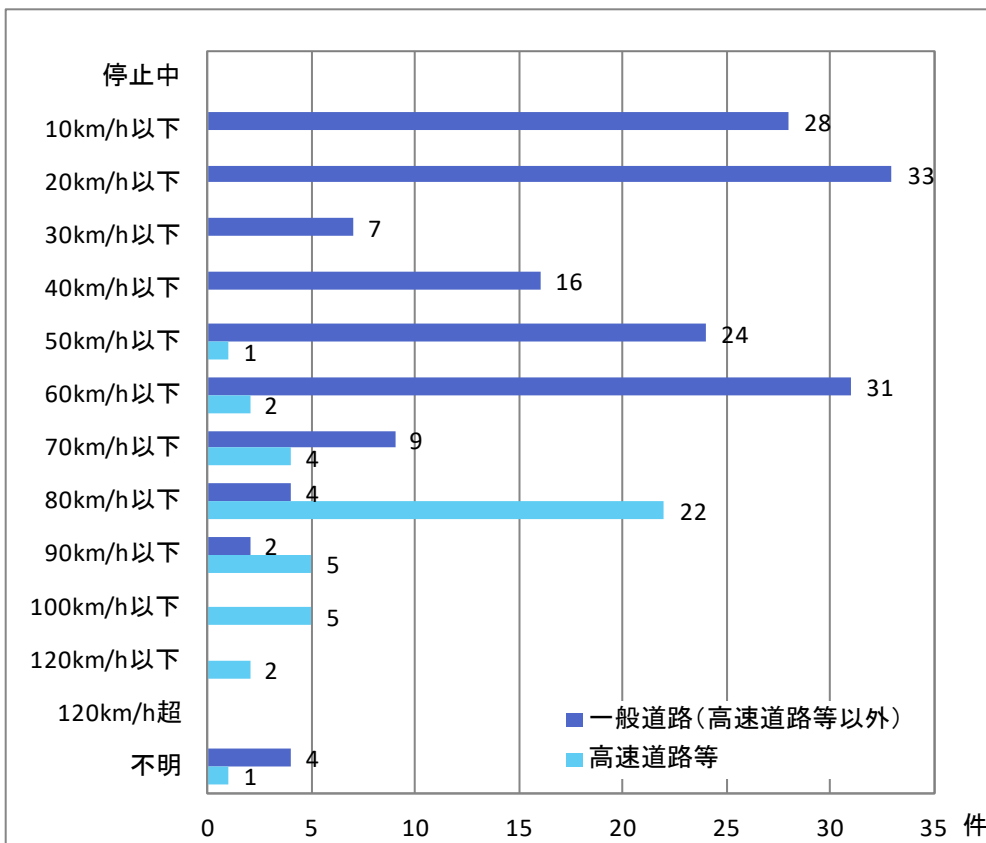
- 道路区分別の時間帯別にみると、「一般道路」では「4～6時」が最も多く28件（17.7%）となっている。次いで「2～4時」22件（13.9%）、「8～10時」18件（11.4%）と続いている。深夜早朝（22～6時）の時間帯で4割以上を占めている。
- 「高速道路等」では「6～8時」が最も多く8件（19.0%）となっている。次いで「2～4時」7件（16.7%）、「0～2時」7件（16.7%）、「8～10時」、「14～16時」がそれぞれ5件（11.9%）と続いている。深夜早朝（22～6時）の時間帯で4割近くを占めている。



V. 2024年1～12月死亡事故データ(道路区分)

5. 道路区分別の運転者の危険認知速度別

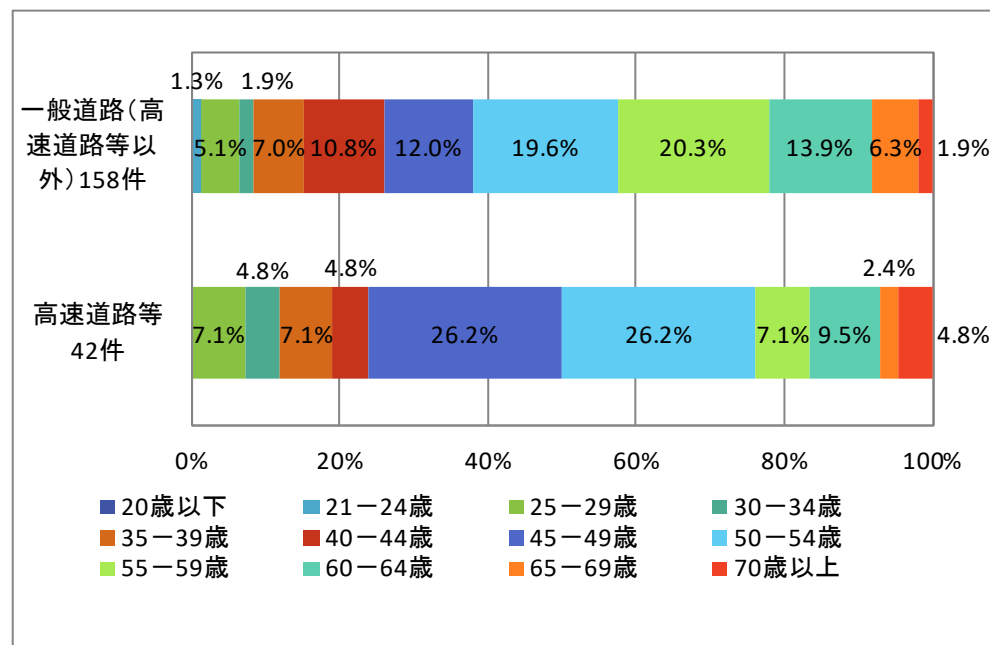
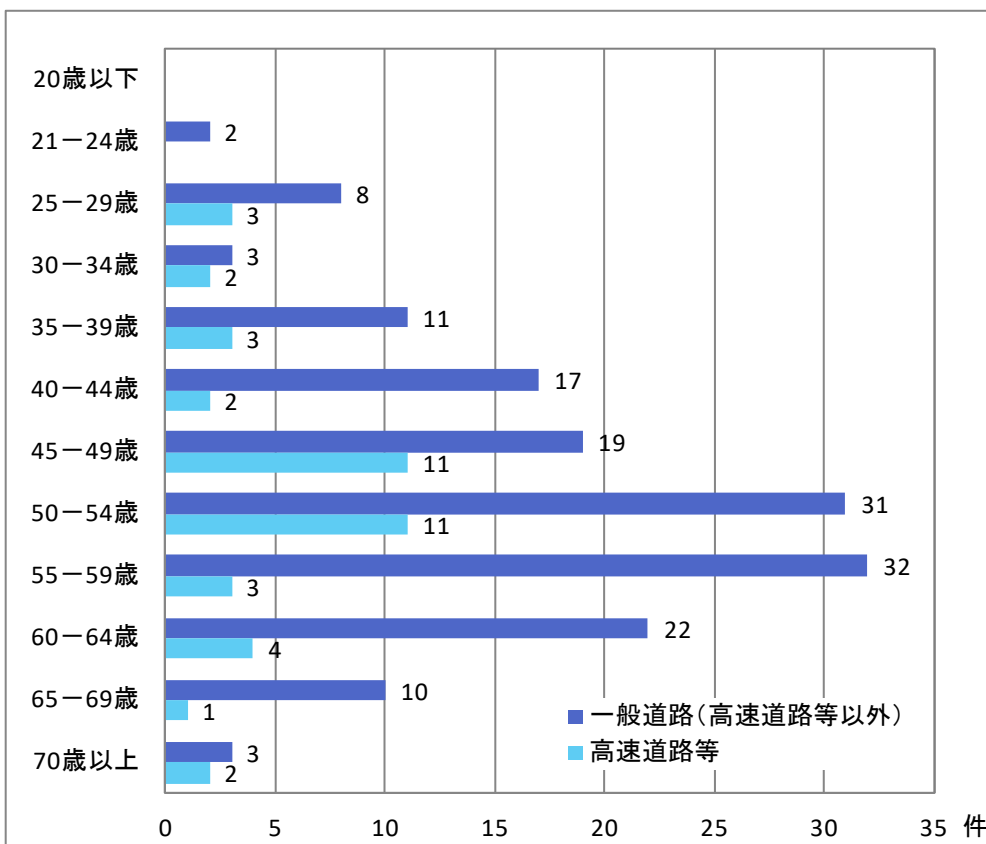
- 道路区分別の運転者の危険認知速度別にみると、「一般道路」では「(10km/h超)20km/h以下」が最も多く33件(20.9%)となっている。次いで「(50km/h超)60km/h以下」31件(19.6%)、「10km/h以下」28件(17.7%)、「(40km/h超)50km/h以下」24件(15.2%)と続いている。幹線道路の最高速度に近い速度帯と市街地の最高速度に近い20km/h程度の速度帯に分布がわかれている。
- 「高速道路等」では「(70km/h超)80km/h以下」が最も多く22件(52.4%)となっている。次いで「(80km/h超)90km/h以下」、「(90km/h超)100km/h以下」がそれぞれ5件(11.9%)と続いている。



V. 2024年1～12月死亡事故データ(道路区分)

6. 道路区分別の運転者の年齢層別

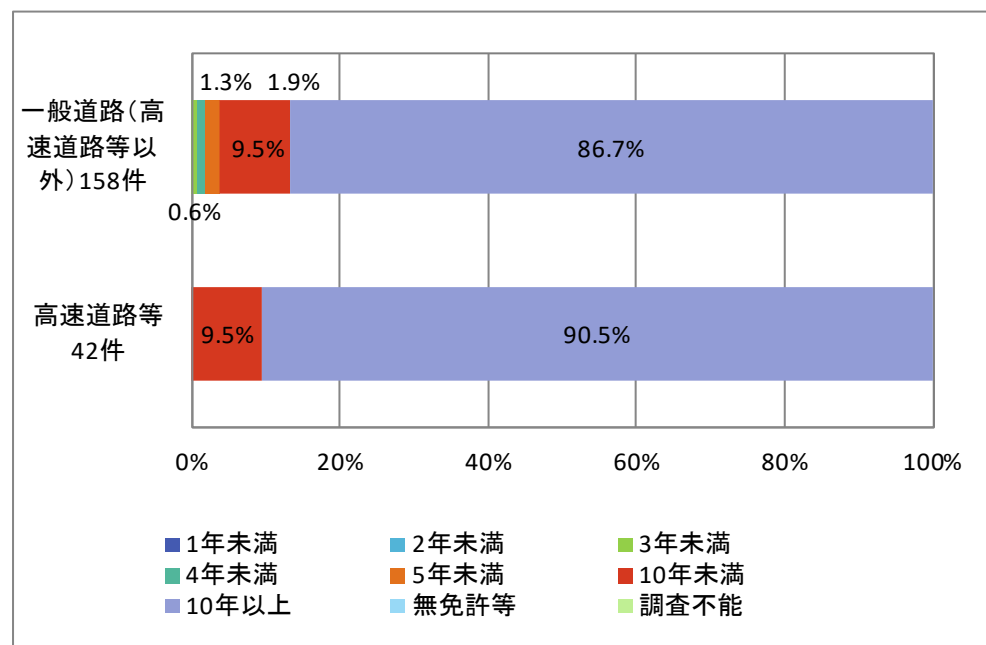
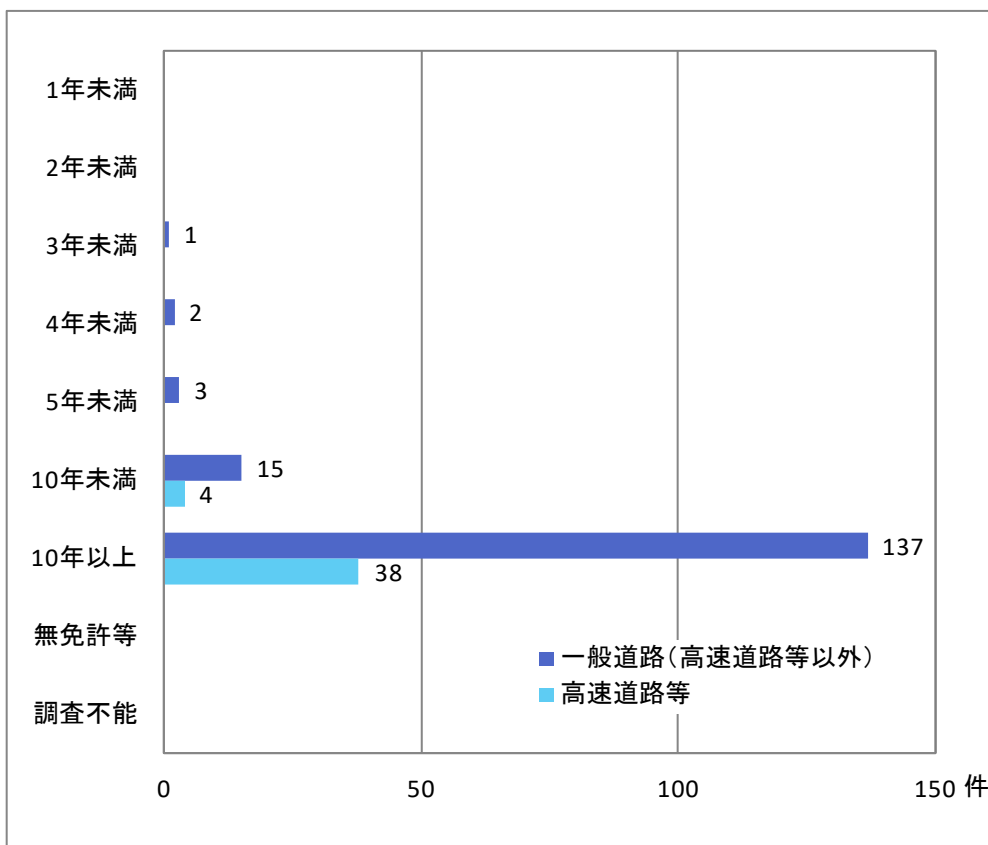
- 道路区分別の運転者の年齢層別にみると、「一般道路」では「55-59歳」が最も多く32件（20.3%）となっている。次いで「50-54歳」31件（19.6%）、「60-64歳」22件（13.9%）と続いている。
- 「高速道路等」では「45-49歳」、「50-54歳」が最も多く、それぞれ11件（26.2%）となっている。



V. 2024年1～12月死亡事故データ(道路区分)

7. 道路区分別の運転者の免許取得年数別

- 道路区分別の運転者の免許取得年数別にみると、「一般道路」、「高速道路等」のいずれも「10年以上」が最も多くそれぞれ137件（86.7%）、38件（90.5%）となっている。



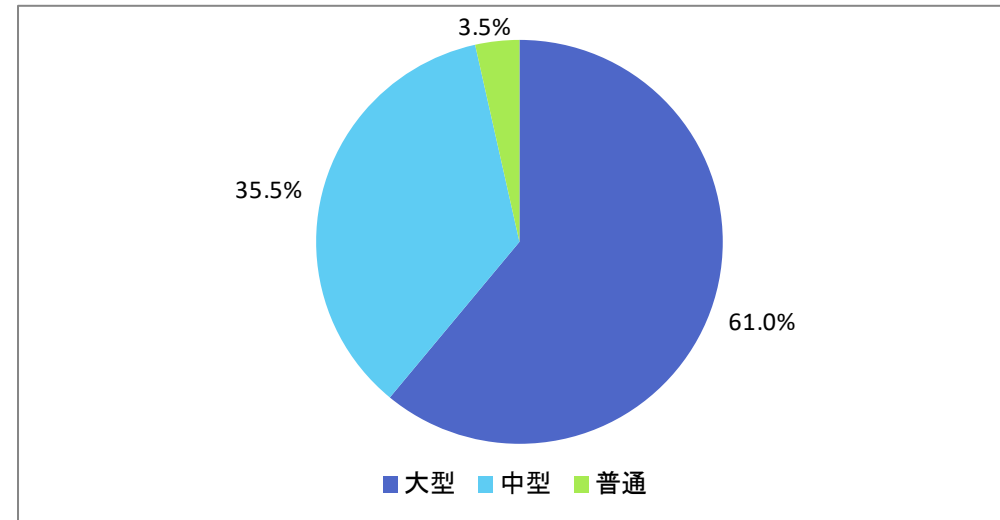
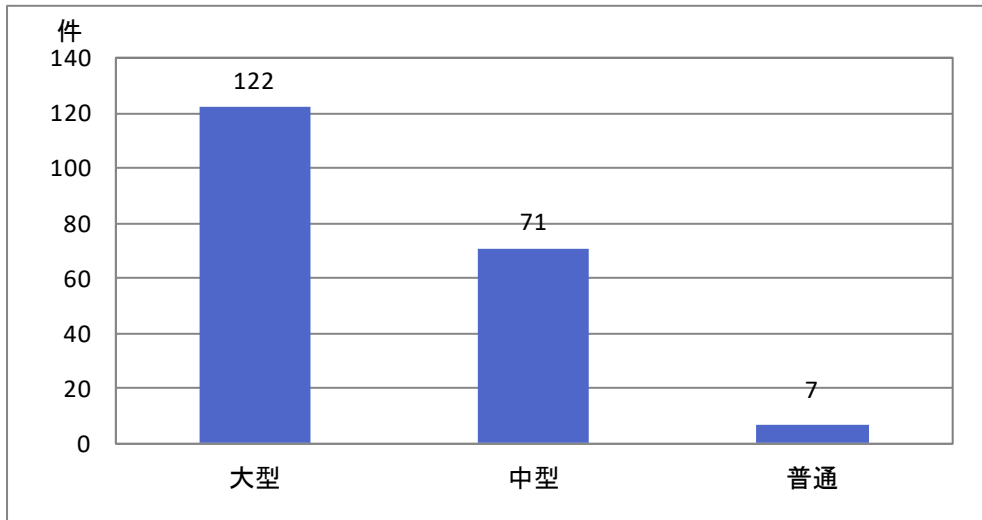
VI. 2024年1～12月死亡事故データ(車両区分)

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. 車両区分別の運転者の危険認知速度別
6. 車両区分別の運転者の年齢層別
7. 車両区分別の運転者の免許取得年数別

VI. 2024年1～12月死亡事故データ(車両区分)

1. 車両区分別

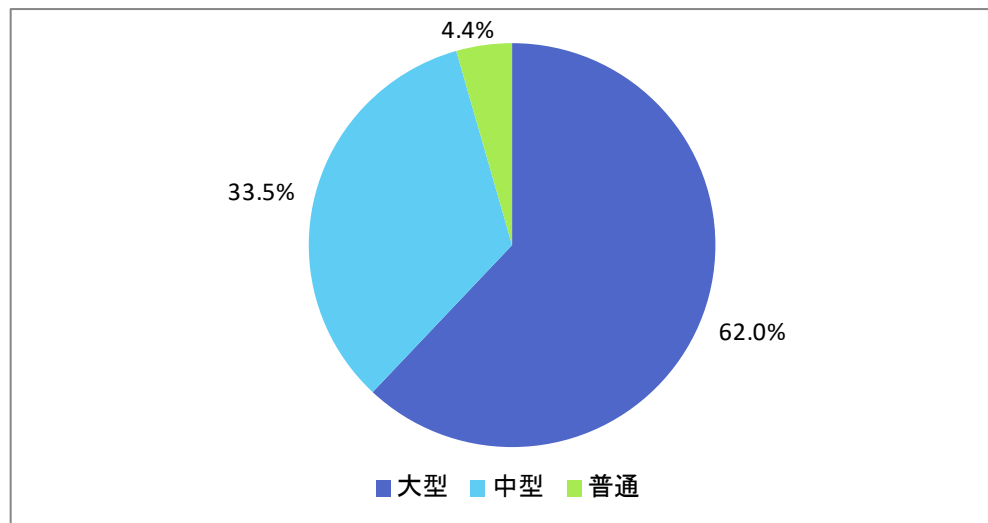
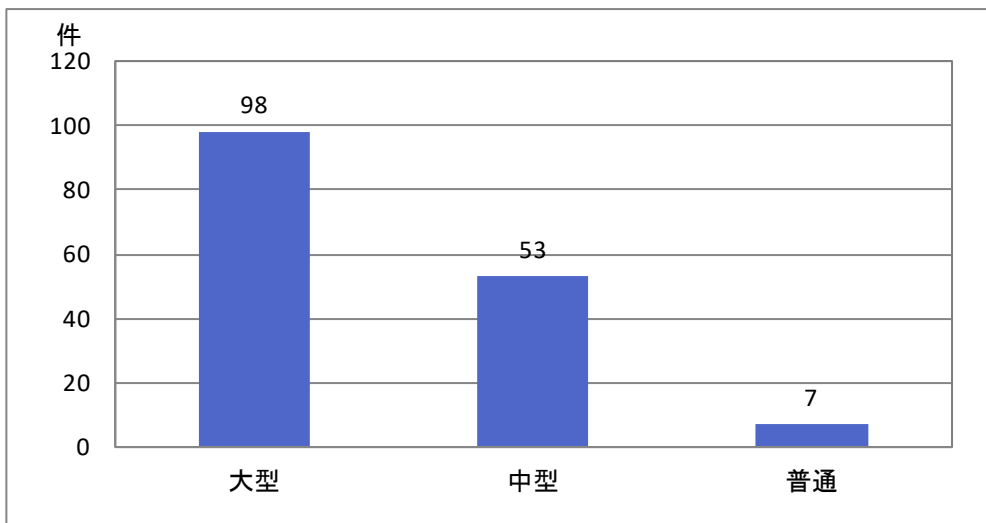
- ・車両区分別にみると、「大型」が最も多く122件（61.0％）となっている。
- ・次いで「中型」71件（35.5％）、「普通」7件（3.5％）となっている。



VI. 2024年1～12月死亡事故データ(車両区分)

(1) 一般道路での車両区分

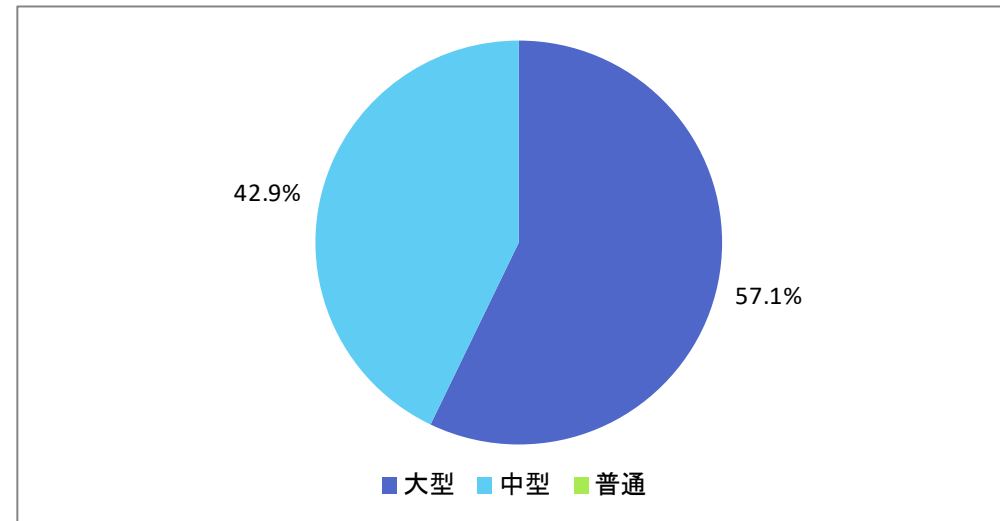
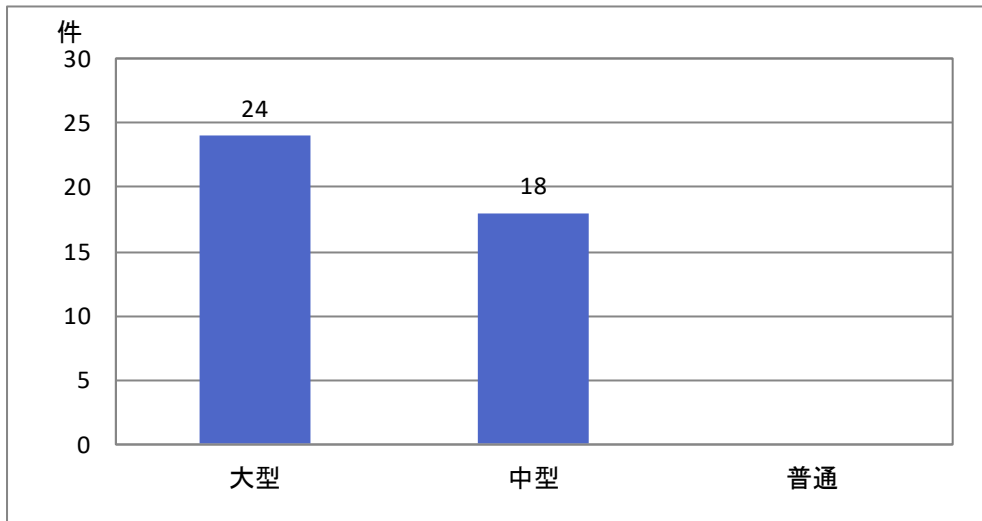
- ・一般道路での車両区分をみると、「大型」が最も多く98件（62.0％）となっている。
- ・次いで「中型」53件（33.5％）、「普通」7件（4.4％）と続いている。



VI. 2024年1～12月死亡事故データ(車両区分)

(2) 高速道路等での車両区分

- ・ 高速道路等での車両区分をみると、「大型」が最も多く24件（57.1%）となっている。
- ・ 次いで「中型」18件（42.9%）と続いている。



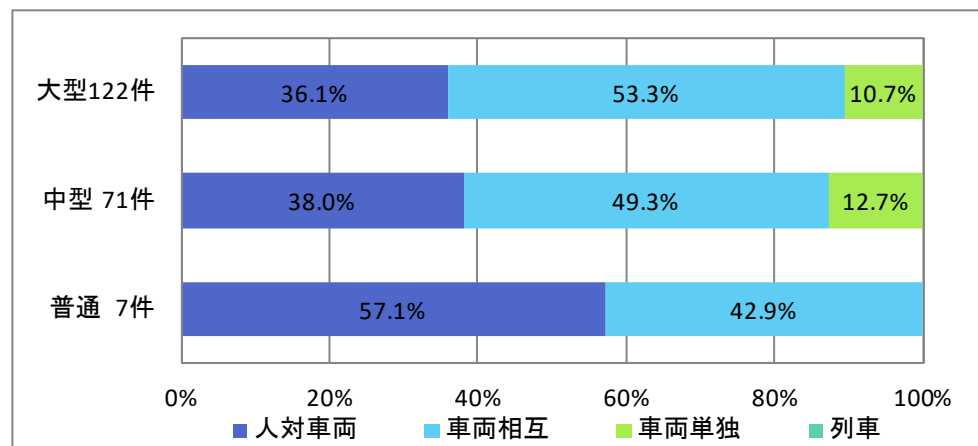
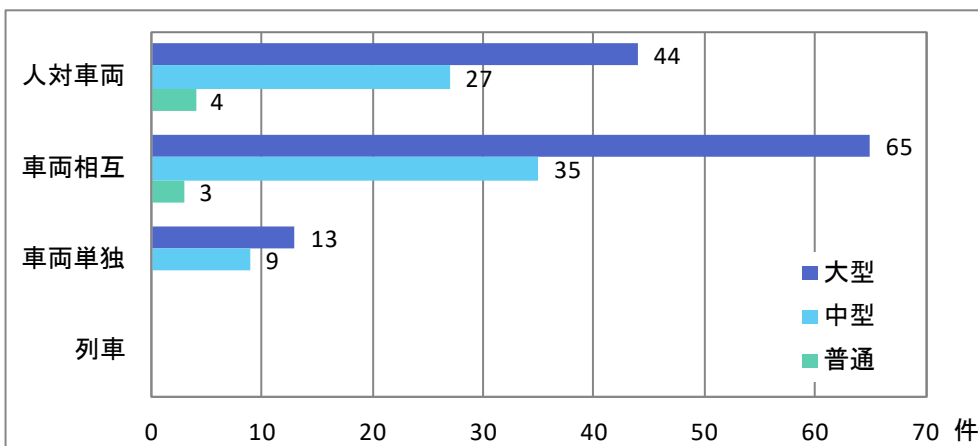
VI. 2024年1～12月死亡事故データ(車両区分)

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」は「車両相互」が最も多く65件（53.3%）となっている。
- ・ 「中型」は「車両相互」が最も多く35件（49.3%）となっている。
- ・ 「普通」は「人対車両」が最も多く4件（57.1%）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。

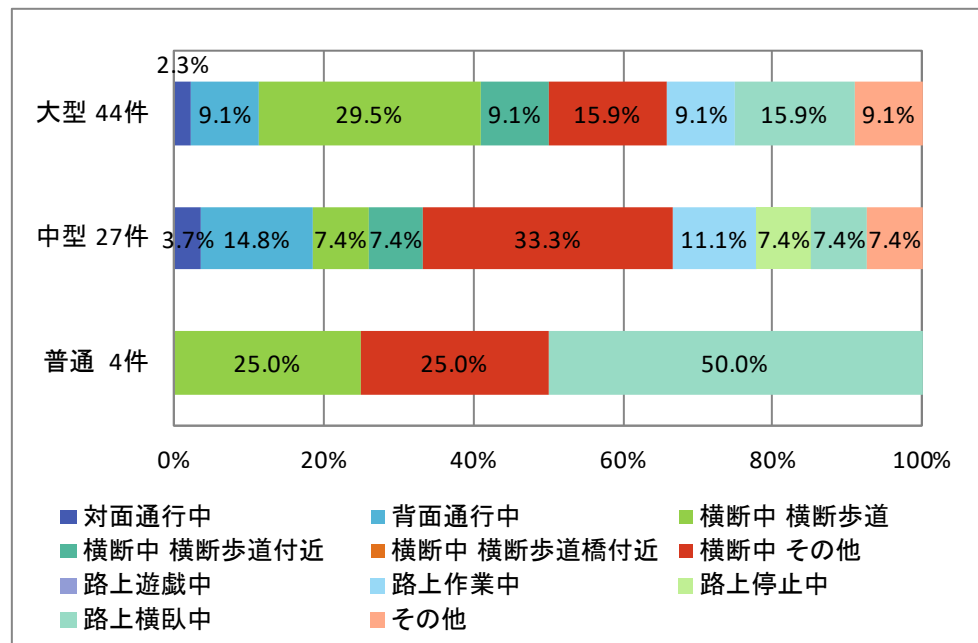
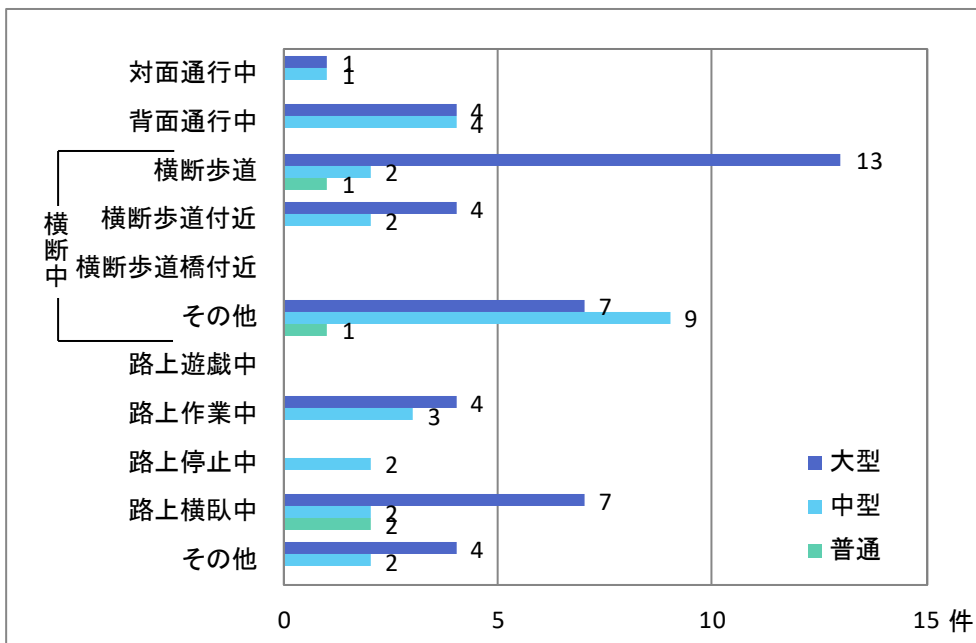
※対自転車の死亡事故件数についてはP86～P97に別掲。このうち車両区分別の事故類型別の詳細は、P89～P92に掲載。



VI. 2024年1～12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」が最も多く13件(29.5%)となっている。
- ・「中型」は「横断中 その他」が最も多く9件(33.3%)となっている。
- ・「普通」は「路上横臥中」が最も多く2件(50.0%)となっている。

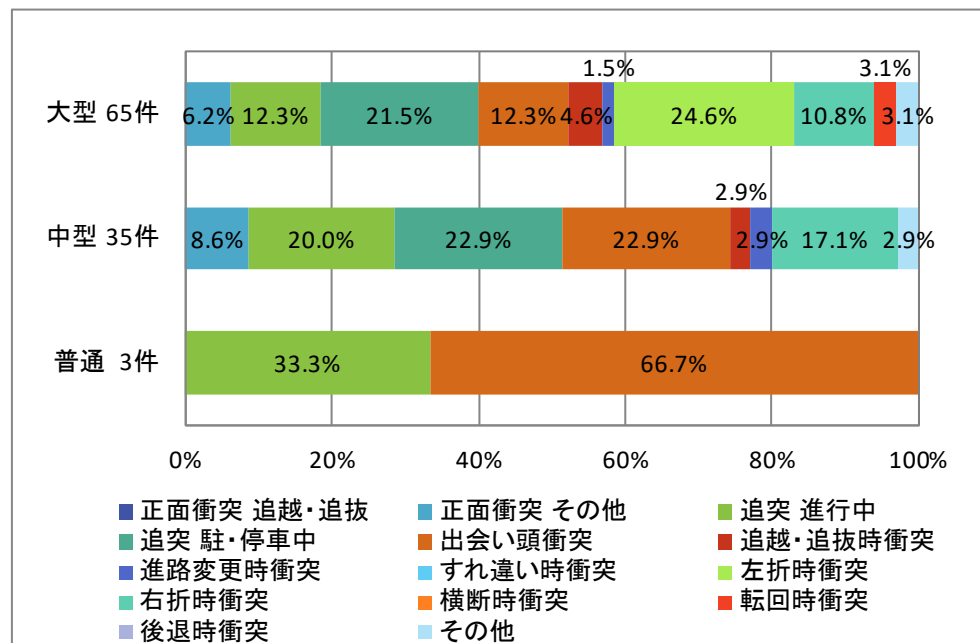
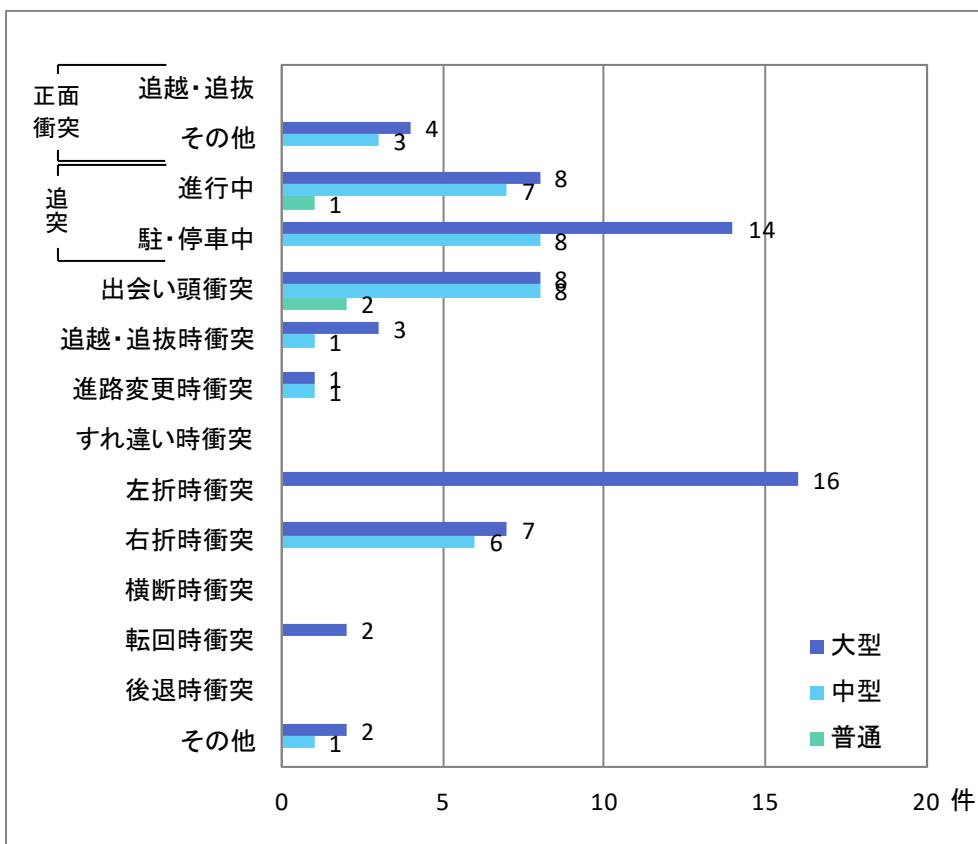


VI. 2024年1～12月死亡事故データ(車両区分)

(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」は「左折時衝突」が最も多く16件(24.6%)、次いで「追突 駐・停車中」14件(21.5%)、「追突 進行中」、「出会い頭衝突」がそれぞれ8件(12.3%)と続いている。
- ・ 「中型」は「追突 駐・停車中」、「出会い頭衝突」が最も多く、それぞれ8件(22.9%)、次いで「追突 進行中」7件(20.0%)、「右折時衝突」6件(17.1%)と続いている。
- ・ 「普通」は「出会い頭衝突」が最も多く2件(66.7%)となっている。

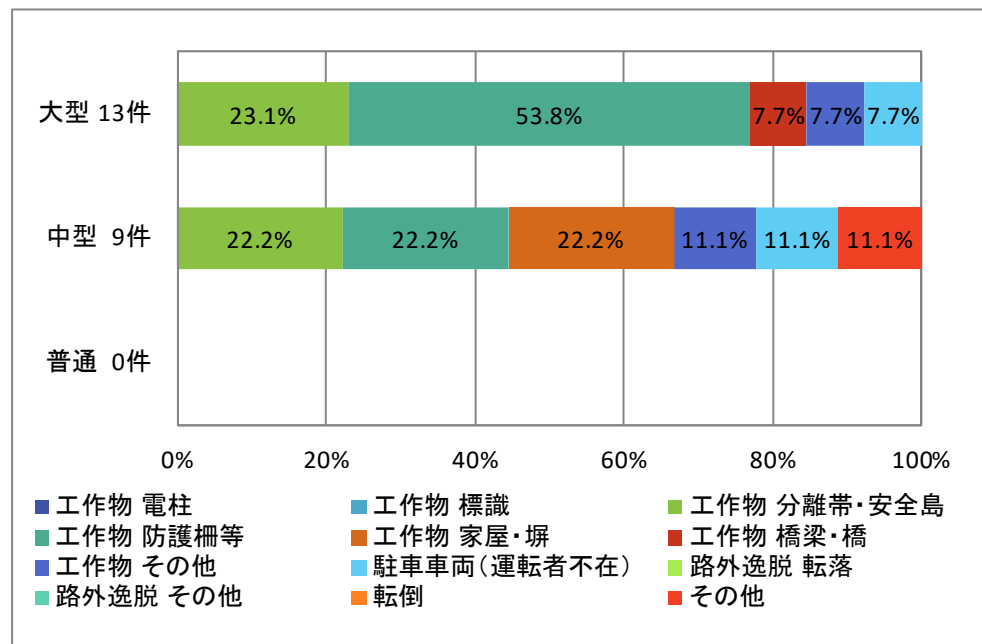
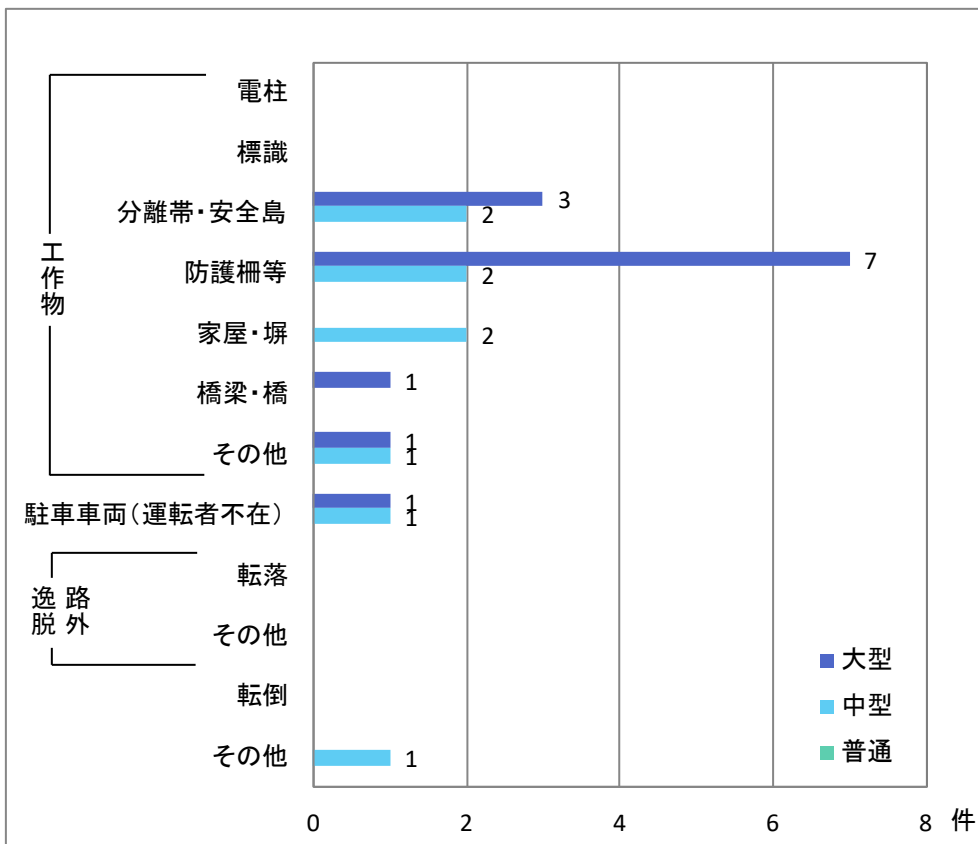
※「車両相互」での第二当事者となる「車両」には、道路交通法上の「軽車両」である自転車等を含む。



VI. 2024年1～12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

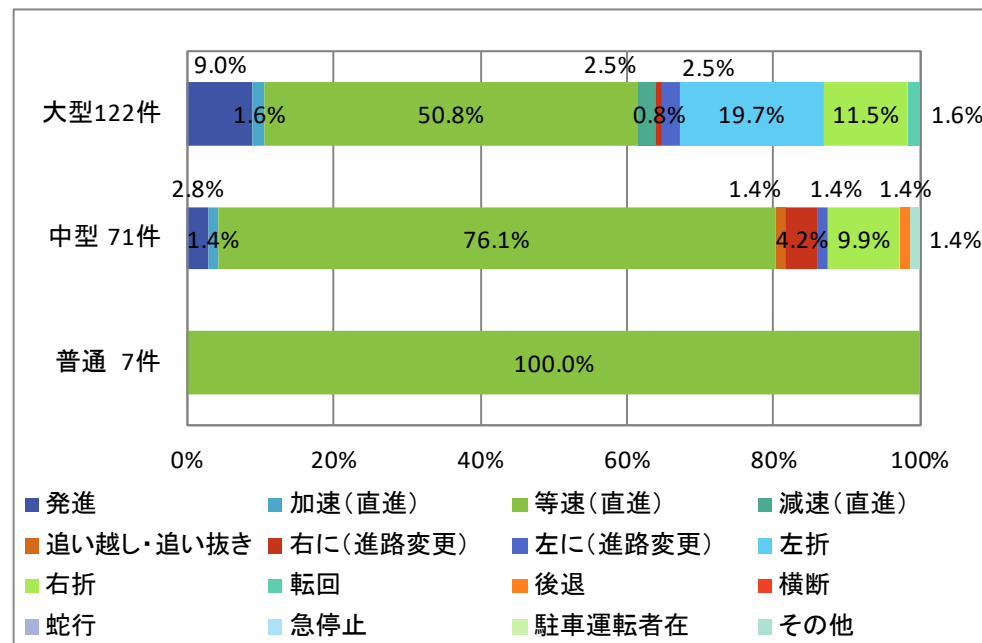
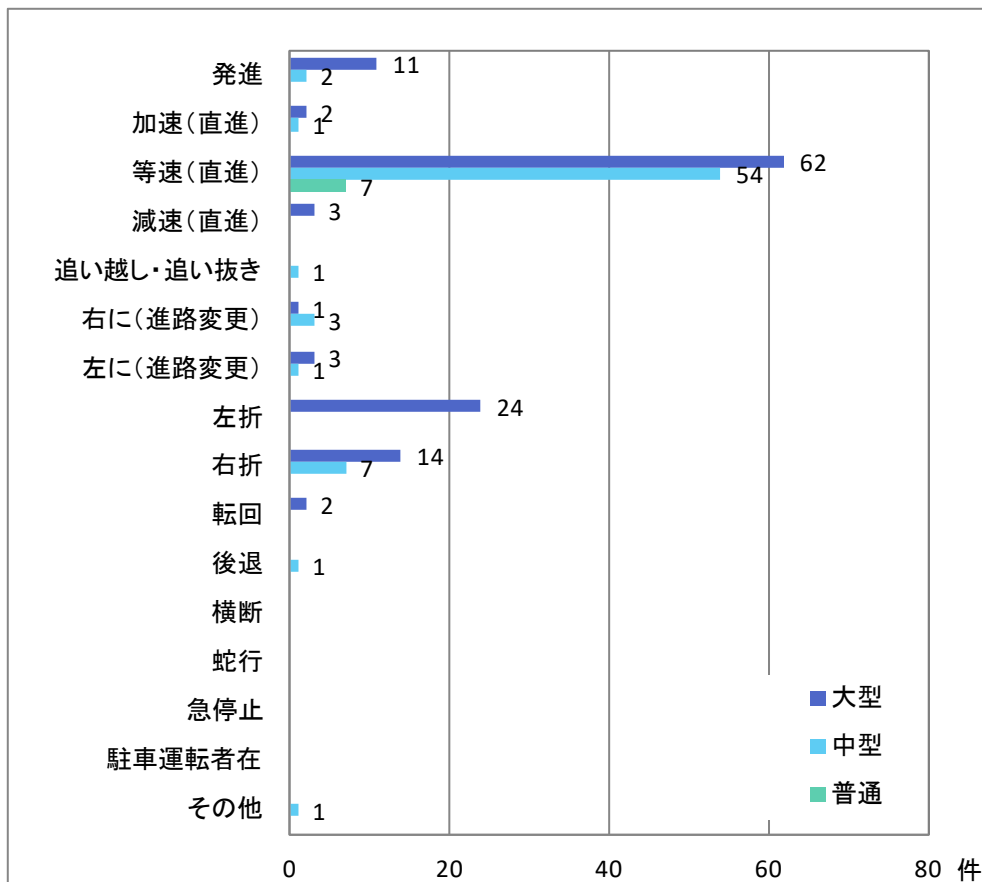
- ・車両区分別の事故類型(車両単独)別にみると、「大型」は「工作物 防護柵等」が最も多く7件(53.8%)、次いで「工作物 分離帯・安全島」3件(23.1%)と続いている。
- ・「中型」は「工作物 分離帯・安全島」、「工作物 防護柵等」、「工作物 家屋・塀」が最も多く、それぞれ2件(22.2%)となっている。



VI. 2024年1～12月死亡事故データ(車両区分)

3. 車両区分別の行動類型別

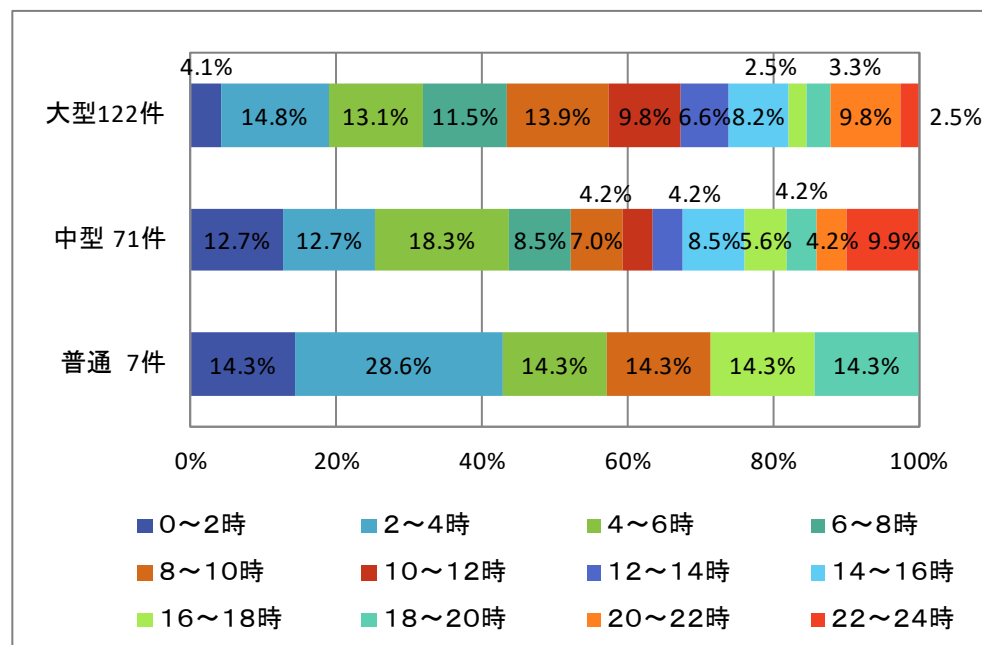
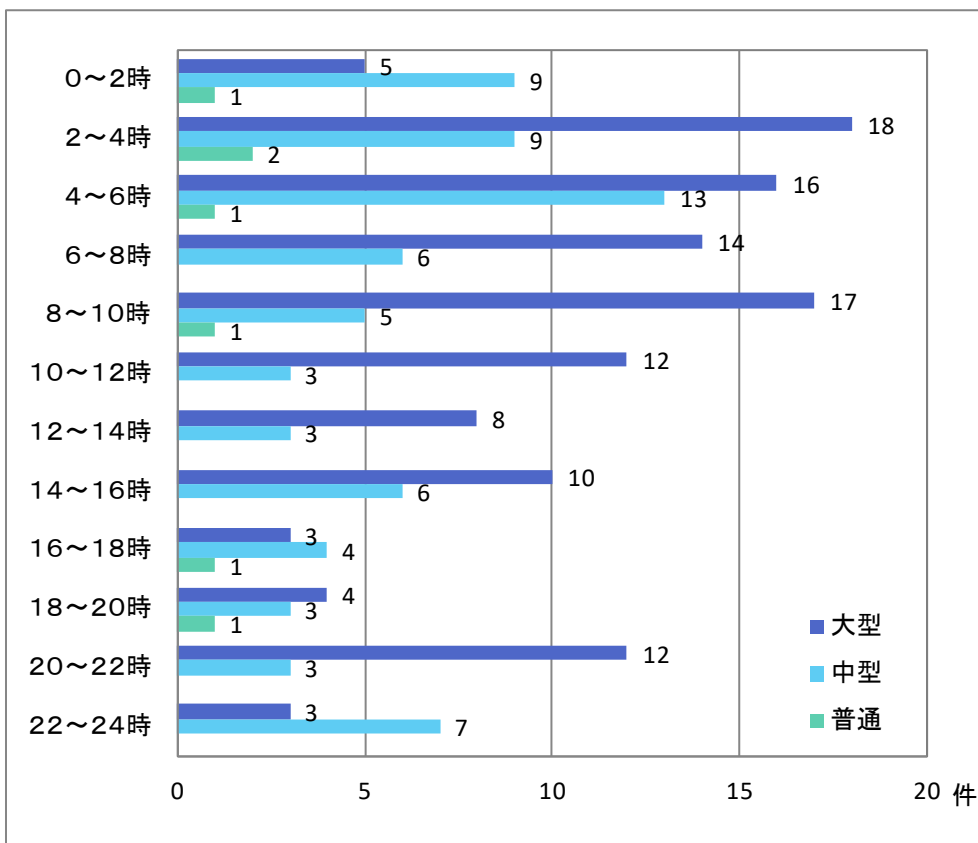
- ・車両区分別の行動類型別にみると、「大型」、「中型」、「普通」は「等速（直進）」が最も多く、それぞれ62件（50.8%）、54件（76.1%）、7件（100.0%）となっている。
- ・「大型」は「等速（直進）」に次いで「左折」や「右折」が多い。「中型」は「右折」が多い。



VI. 2024年1～12月死亡事故データ(車両区分)

4. 車両区分別の時間帯別

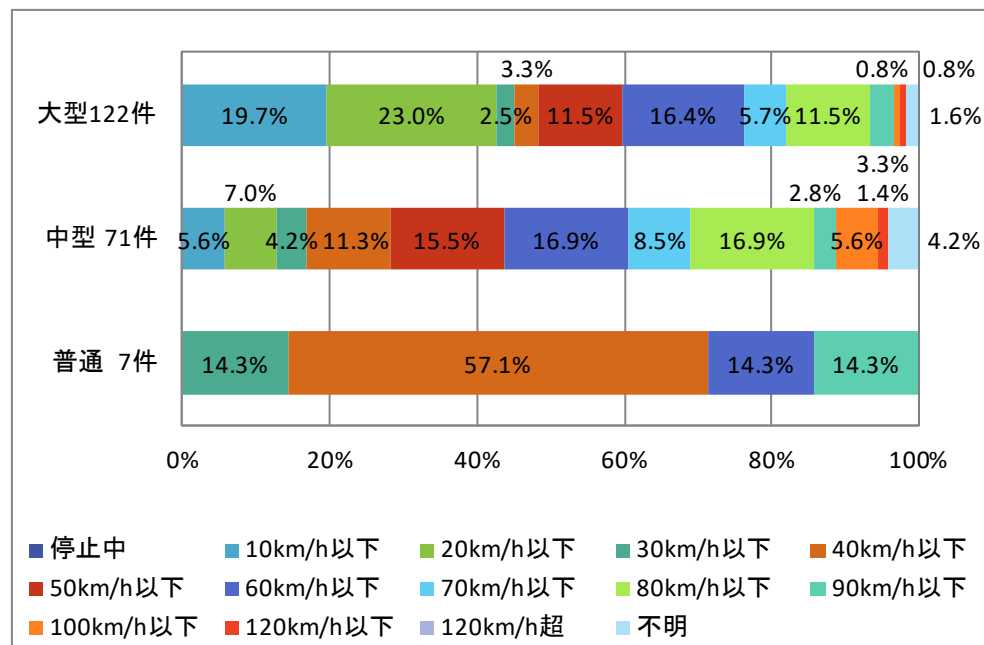
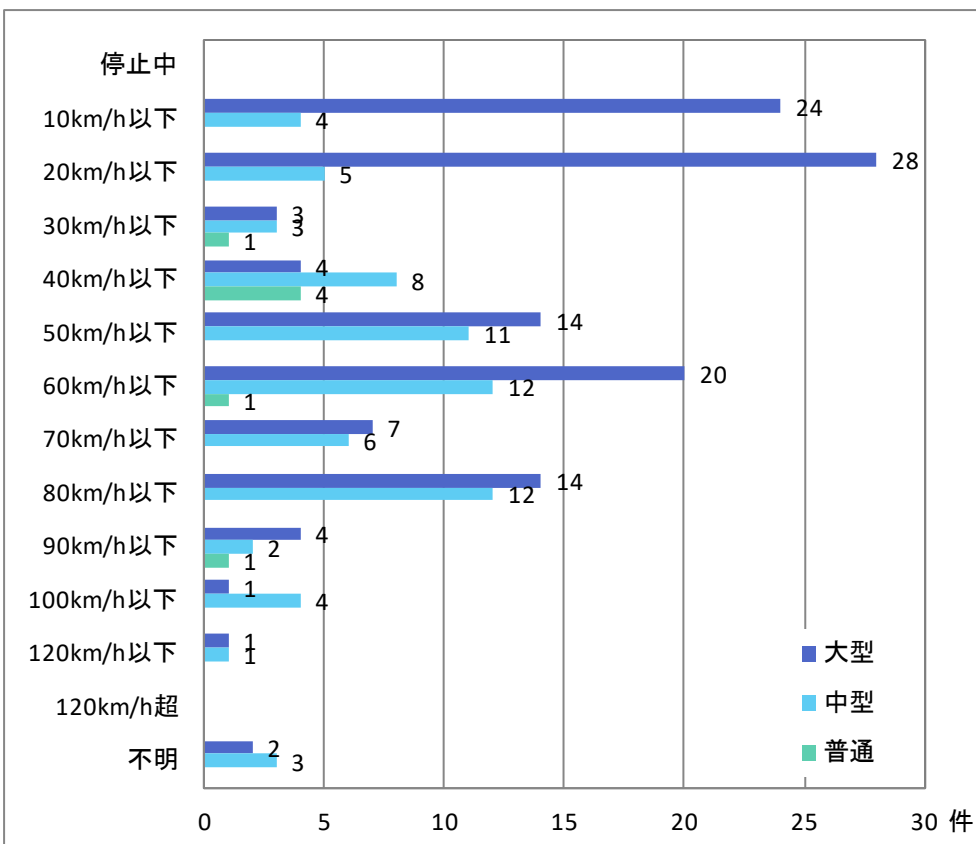
- ・車両区分別の時間帯別にみると、「大型」は「2～4時」が最も多く18件（14.8%）となっている。次いで「8～10時」17件（13.9%）、「4～6時」16件（13.1%）と続いている。深夜早朝（22～6時）の時間帯で3割以上を占めている。
- ・「中型」は「4～6時」が最も多く13件（18.3%）となっている。次いで「0～2時」、 「2～4時」がそれぞれ9件（12.7%）と続いている。深夜早朝（22～6時）の時間帯で5割以上を占めている。
- ・「普通」は「2～4時」が最も多く2件（28.6%）となっている。



VI. 2024年1～12月死亡事故データ(車両区分)

5. 車両区分別の運転者の危険認知速度別

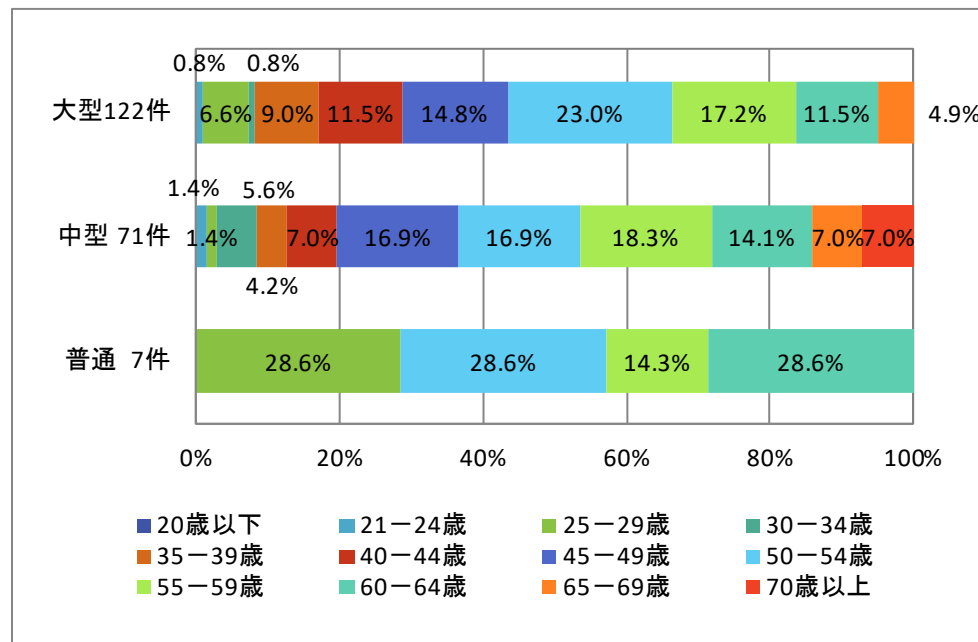
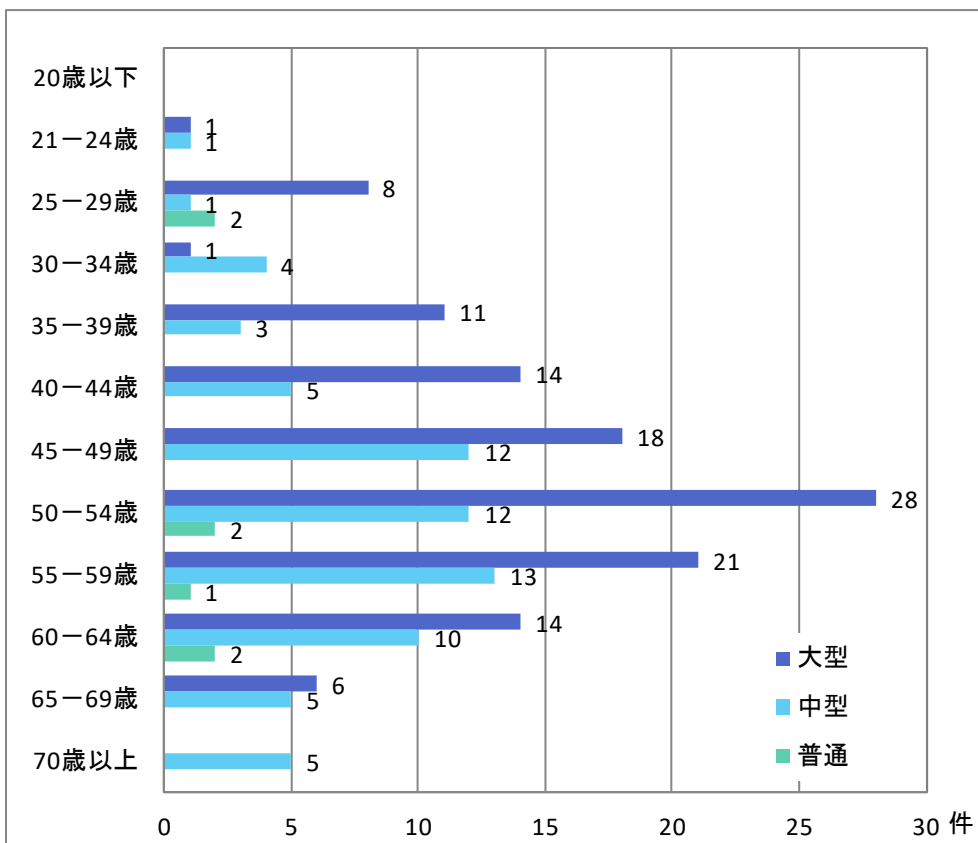
- ・車両区分別の運転者の危険認知速度別にみると、「大型」は「(10km/h超)20km/h以下」が最も多く28件(23.0%)となっている。次いで「10km/h以下」24件(19.7%)、「(50km/h超)60km/h以下」20件(16.4%)と続いている。
- ・「中型」は「(50km/h超)60km/h以下」、「(70km/h超)80km/h以下」が最も多く、それぞれ12件(16.9%)となっている。次いで「(40km/h超)50km/h以下」11件(15.5%)と続いている。
- ・「普通」は「(30km/h超)40km/h以下」が最も多く4件(57.1%)となっている。



VI. 2024年1～12月死亡事故データ(車両区分)

6. 車両区分別の運転者の年齢層別

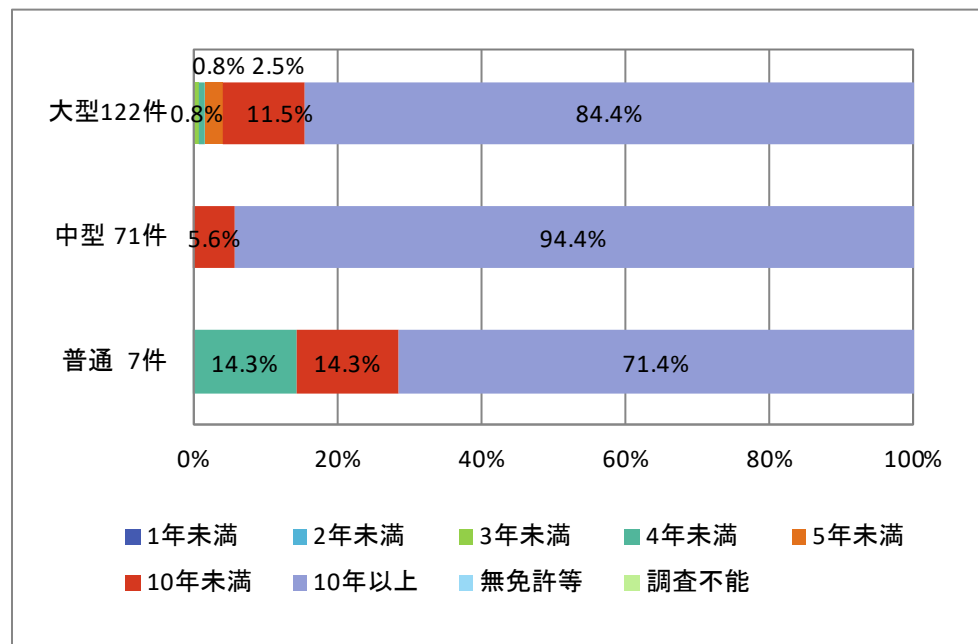
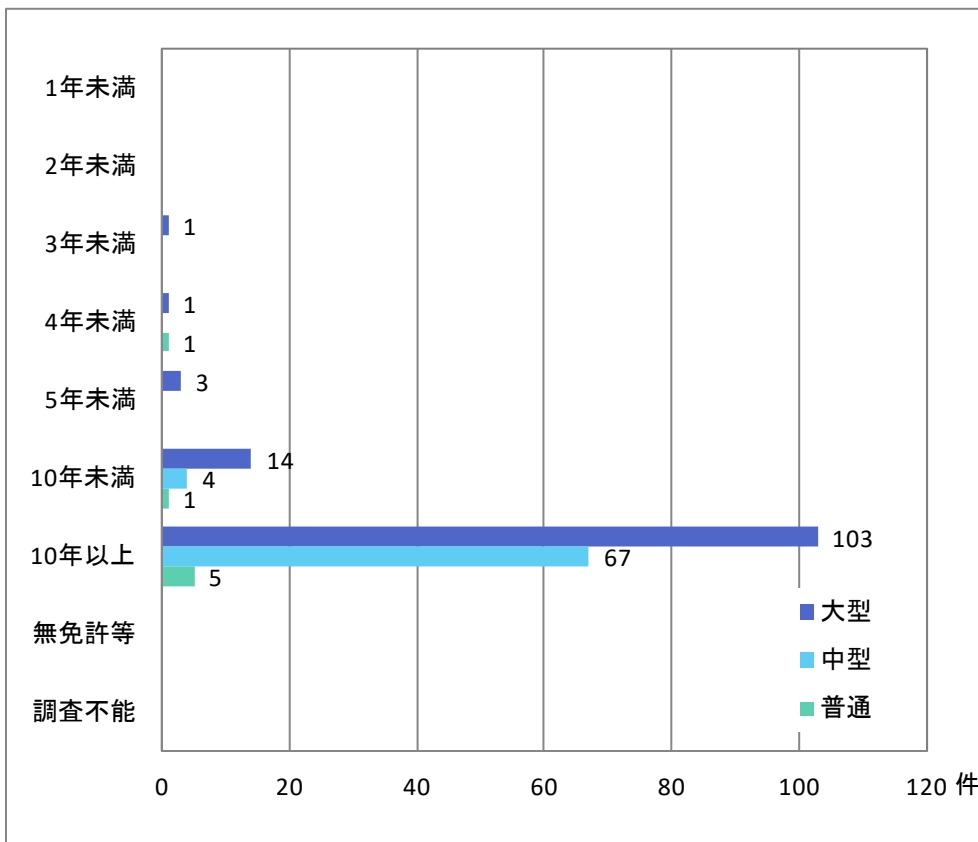
- ・車両区分別の年齢層別にみると、「大型」は「50-54歳」が最も多く28件（23.0%）となっている。次いで「55-59歳」21件（17.2%）、「45-49歳」18件（14.8%）、「40-44歳」、「60-64歳」がそれぞれ14件（11.5%）と続いている。
- ・「中型」は「55-59歳」が最も多く13件（18.3%）となっている。次いで「45-49歳」、「50-54歳」がそれぞれ12件（16.9%）、「60-64歳」10件（14.1%）と続いている。
- ・「普通」は「25-29歳」、「50-54歳」、「60-64歳」が最も多く、それぞれ2件（28.6%）となっている。



VI. 2024年1～12月死亡事故データ(車両区分)

7. 車両区分別の運転者の免許取得年数別

- ・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103件（84.4%）、67件（94.4%）、5件（71.4%）となっている。



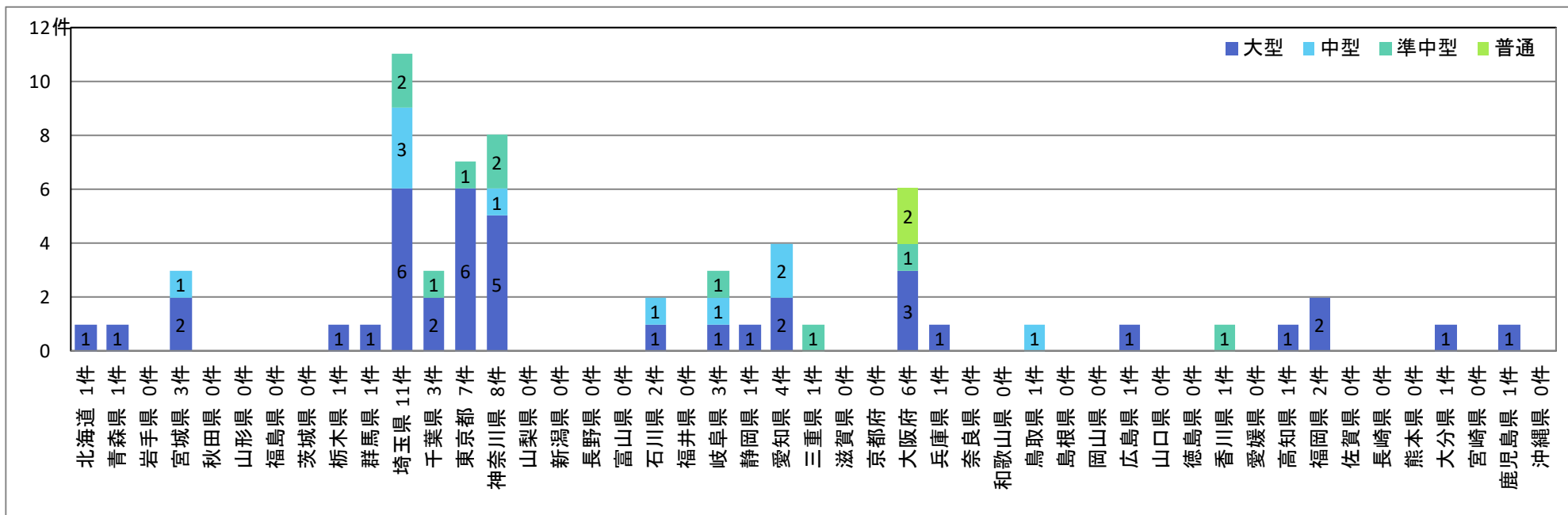
VII. 2024年1～12月死亡事故データ(交差点(追突を除く))

1. 発生地別
2. 対歩行者・自転車別
3. 対歩行者・自転車別の第二当事者の年齢別
4. 行動類型別の第二当事者別
5. 右・左折別の第二当事者の年齢別・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・左折死亡事故の第二当事者の年齢別・発生時間別

VII. 2024年1～12月死亡事故データ(交差点(追突を除く))

1. 発生地別

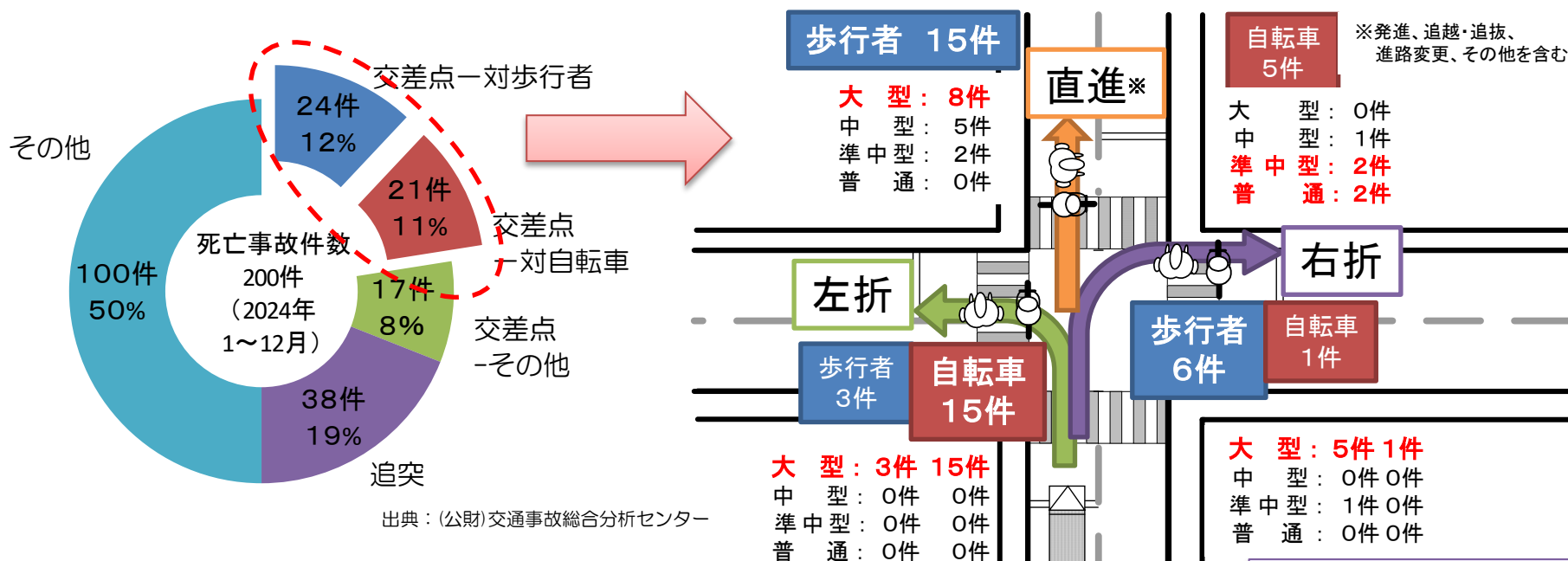
- ・発生地別の交差点事故件数をみると、「埼玉県」が最も多く11件となっている。
- ・次いで「神奈川県」8件、「東京都」7件、「大阪府」6件と続いている。



VII. 2024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、対自転車の死亡事故(45件)は、追突事故(38件)の**1.2倍**。
- ・直進死亡事故は、**8割近くが対歩行者(15件)**であり、**対歩行者の5割以上が大型車**。
- ・左折死亡事故は、**8割以上が対自転車(15件)**であり、**全てが大型車**。
- ・右折死亡事故は、**9割近くが対歩行者(6件)**であり、**対歩行者の8割以上が大型車**。



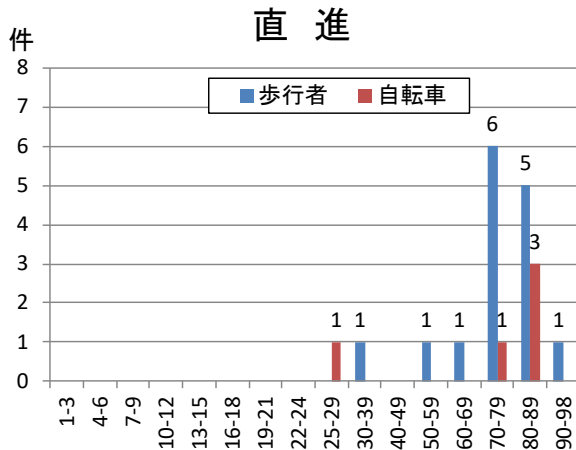
交差点-歩行者	交差点での右左折及び直進時の対歩行者事故(右図参照)
交差点-自転車	交差点での右左折及び直進時の対自転車事故(右図参照)
交差点-その他	上記以外の交差点での対四輪車・二輪車の事故(追突除く)
追突	対二輪車・自転車を含む追突事故
その他	上記以外の正面衝突等の車両相互(自転車含む)事故、車両単独事故、交差点以外での対人事故

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	

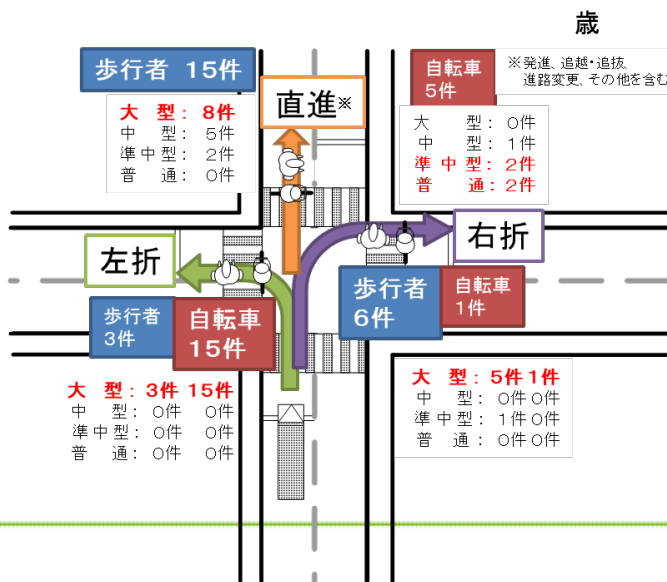
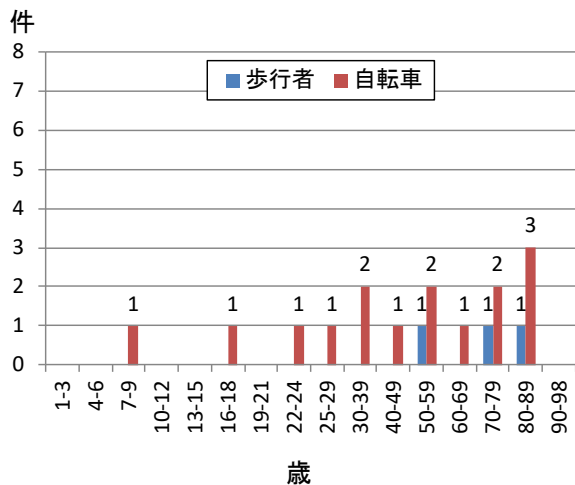
VII. 2024年1～12月死亡事故データ(交差点(追突を除く))

3. 対歩行者・自転車別の第二当事者の年齢別

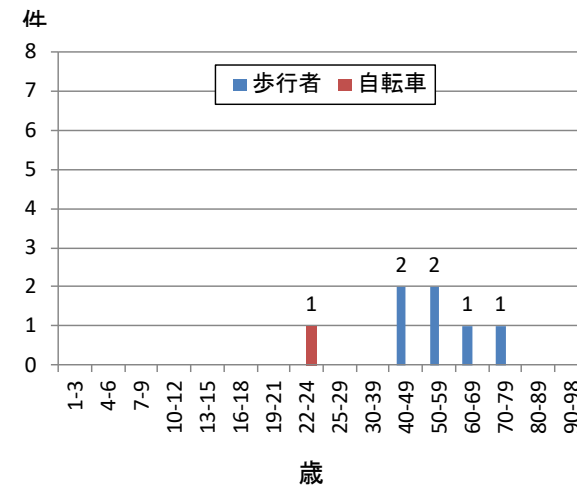
- ・直進時の死亡事故: 対歩行者、対自転車ともに**8割が70歳以上**。
- ・左折時の死亡事故: 対自転車は**小学生から80歳代まで幅広い年齢層で、3割以上が70歳以上**。
- ・右折時の死亡事故: 対歩行者は**7割近くが40歳代と50歳代**。



左折



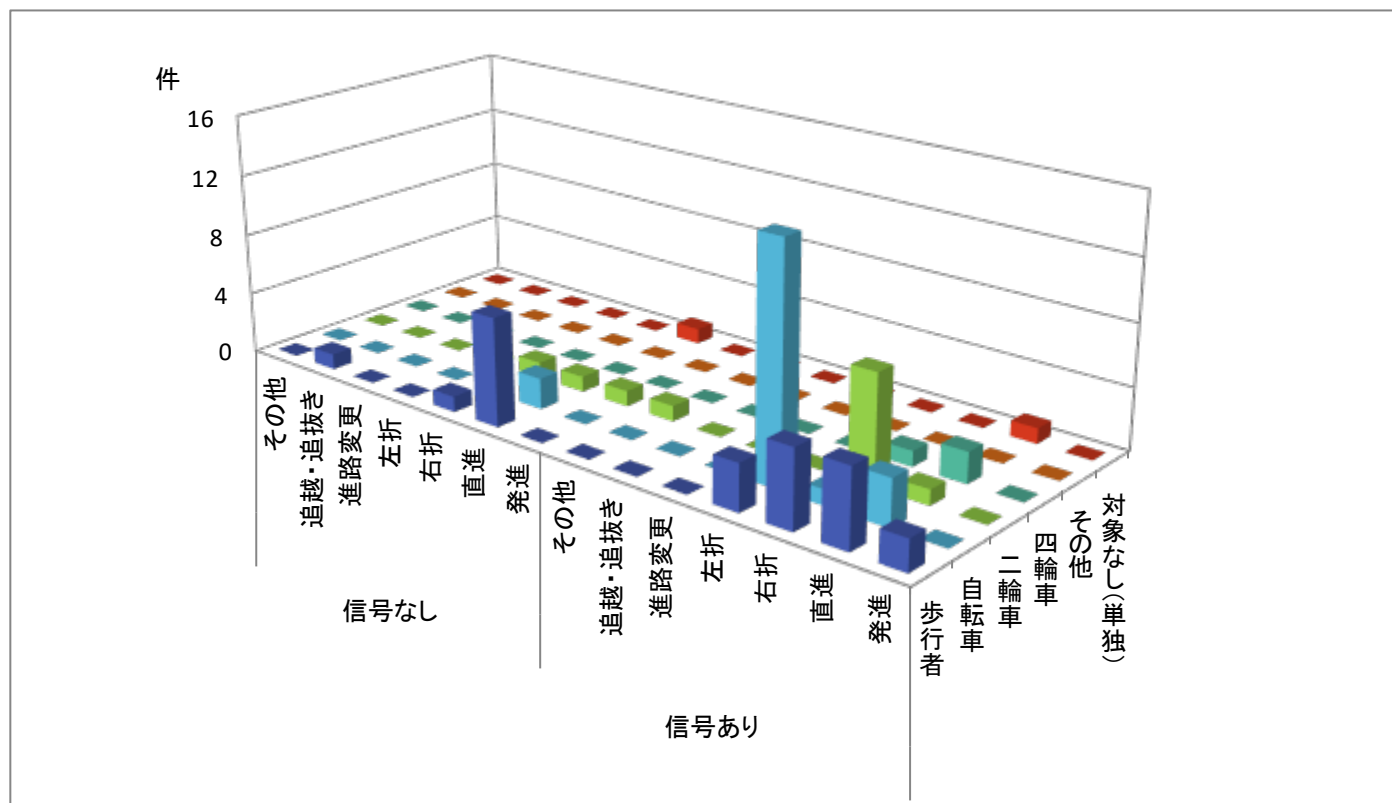
右折



VII. 2024年1～12月死亡事故データ(交差点(追突を除く))

4. 行動類型別の第二当事者別

- ・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」、「右折」は「二輪車」の事故が多い。
- ・信号機のない交差点では、「直進」は「歩行者」の事故が多い。

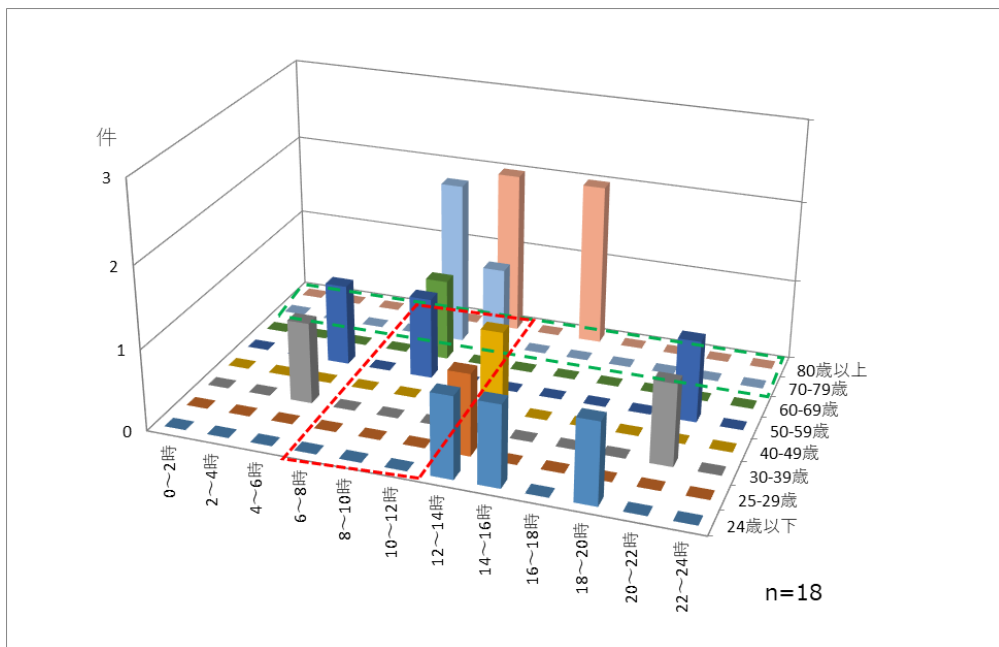


VII. 2024年1～12月死亡事故データ(交差点(追突を除く))

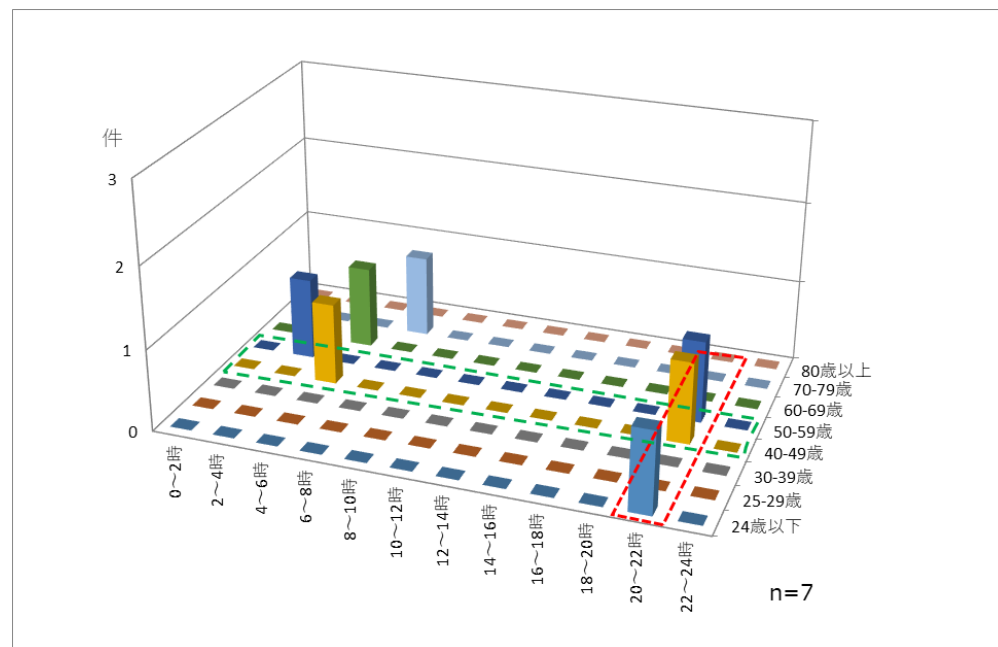
5. 右・左折別の第二当事者の年齢別・発生時間別

- ・左折死亡事故は、「70歳以上」が7件（38.9%）と4割近くを占めている。また、発生時間帯は7件（38.9%）と4割近くが午前中の時間帯（6時～12時）に発生している。
- ・一方、右折死亡事故は、「40-59歳」が4件（57.1%）と6割近くを占めている。また、発生時間帯は3件（42.9%）と4割以上が夜の時間帯（20時～22時）に発生している。

【左折】



【右折】

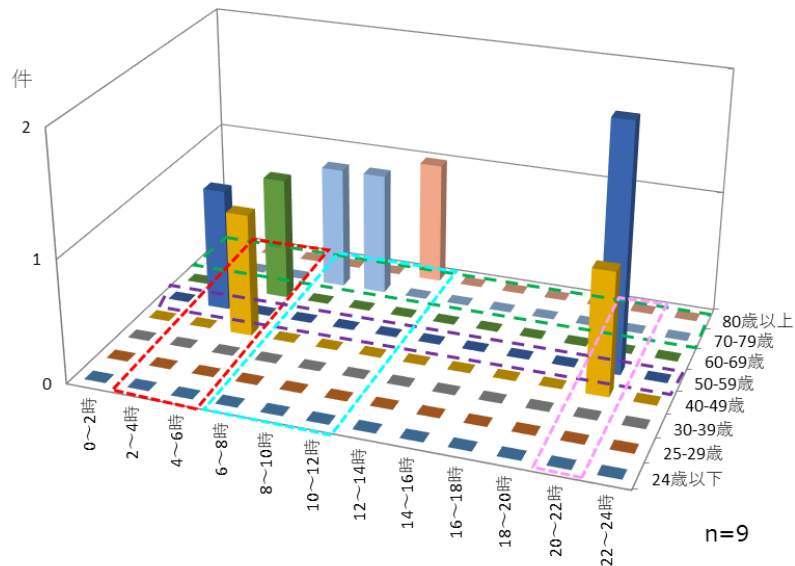


VII. 2024年1～12月死亡事故データ(交差点(追突を除く))

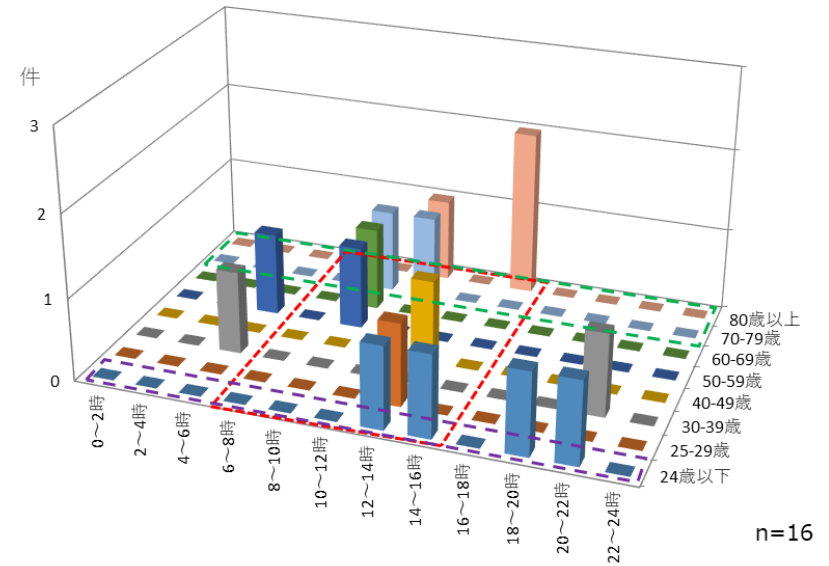
6. 右・左折時の対歩行者・自転車別の第二当事者の年齢別・発生時間別

- ・第二当事者が歩行者の場合、「50～59歳」、「70歳以上」がそれぞれ3件（33.3%）で両方で7割近くを占めている。また、発生時間帯は深夜早朝の時間帯（2時～6時）、午前中の時間帯（6時～12時）、夜の時間帯（20時～22時）にそれぞれ3件（33.3%）発生している。
- ・一方、第二当事者が自転車の場合、「70歳以上」が5件（31.3%）、「24歳以下」が4件（25.0%）となっている。若年層及び高齢層で全体の6割近くを占めている。また、発生時間帯は11件（68.8%）と7割近くが日中の時間帯（6時～18時）に発生している。

【対歩行者】



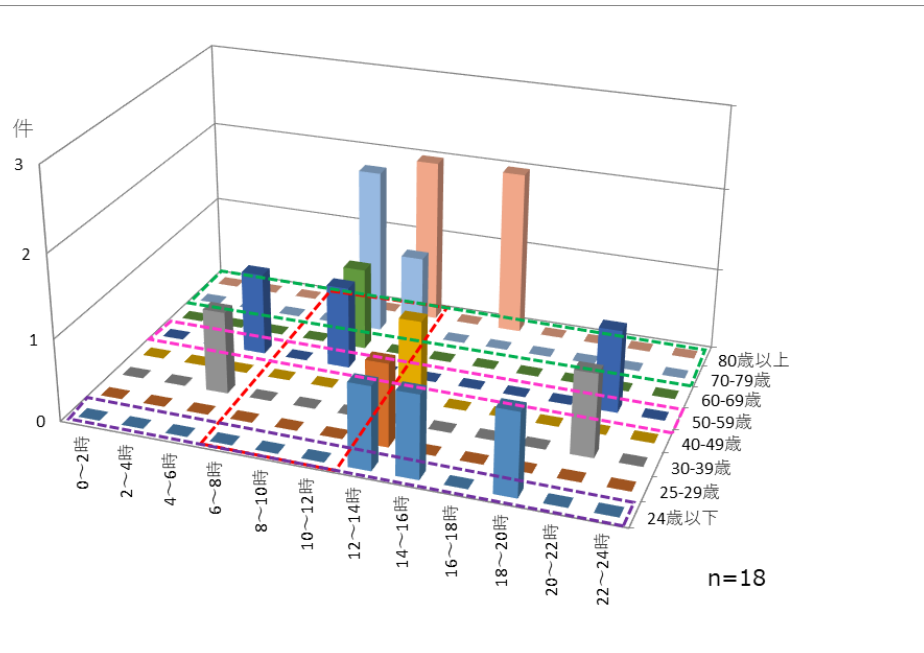
【対自転車】



VII. 2024年1～12月死亡事故データ(交差点(追突を除く))

7. 大型車・左折死亡事故の第二当事者の年齢別・発生時間別

- 交差点事故全体の29.0% (交差点62件中18件) を占める、第一当事者が大型車の左折死亡事故について、第二当事者の年齢「70歳以上」が7件 (38.9%)、「24歳以下」、「50-59歳」がそれぞれ3件 (16.7%) となっている。若年層、中間層及び高齢層で全体の7割以上を占めている。
- また、発生時間帯は13件 (72.2%) と7割以上が日中の時間帯 (6時～18時) であり、そのうち、午前中 (6時～12時) が7件 (38.9%) と4割近くを占めている。



	24歳以下	25-29歳	30-39歳	40-49歳	50-59歳	60-69歳	70-79歳	80歳以上	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	1	0	1	0	0	0	2	11.1%
6～8時	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.0%
8～10時	0	0	0	0	1	1	2	0	4	22.2%
10～12時	0	0	0	0	0	0	1	2	3	16.7%
12～14時	1	1	0	1	0	0	0	0	3	16.7%
14～16時	1	0	0	0	0	0	0	2	3	16.7%
16～18時	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.0%
18～20時	1	0	0	0	0	0	0	0	1	5.6%
20～22時	0	0	1	0	1	0	0	0	2	11.1%
22～24時	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.0%
計	3	1	2	1	3	1	3	4	18	100.0%
%	16.7%	5.6%	11.1%	5.6%	16.7%	5.6%	16.7%	22.2%	100.0%	

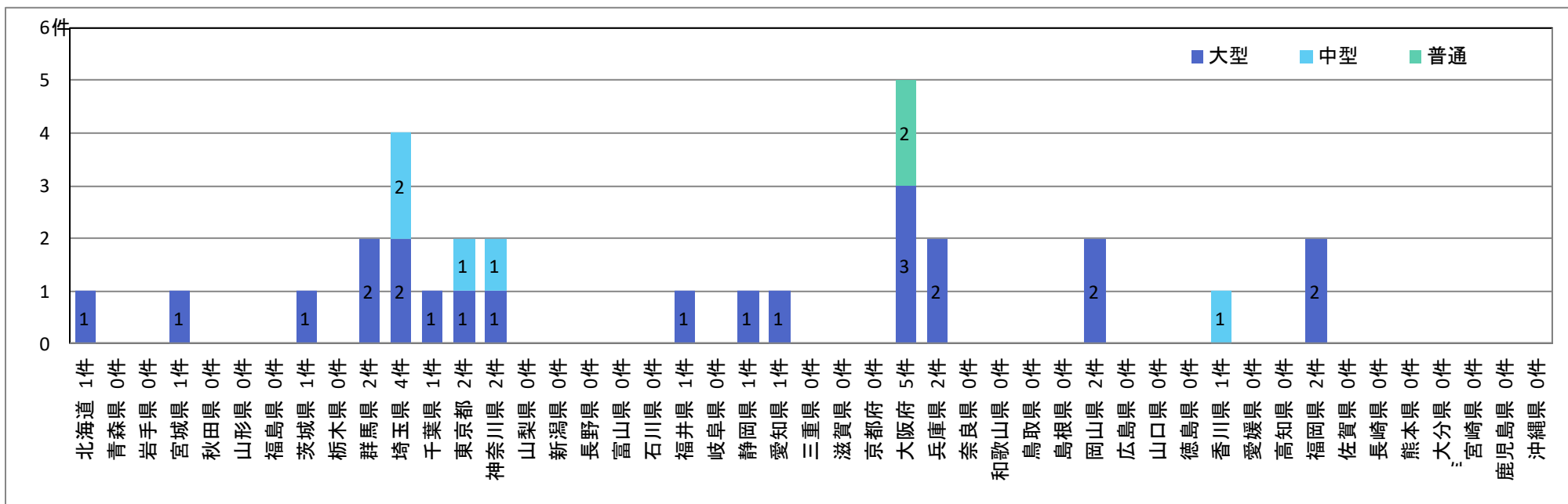
VIII. 2024年1～12月死亡事故データ(対自転車死亡事故(第1当事者))

1. 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. 2024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. 発生地別

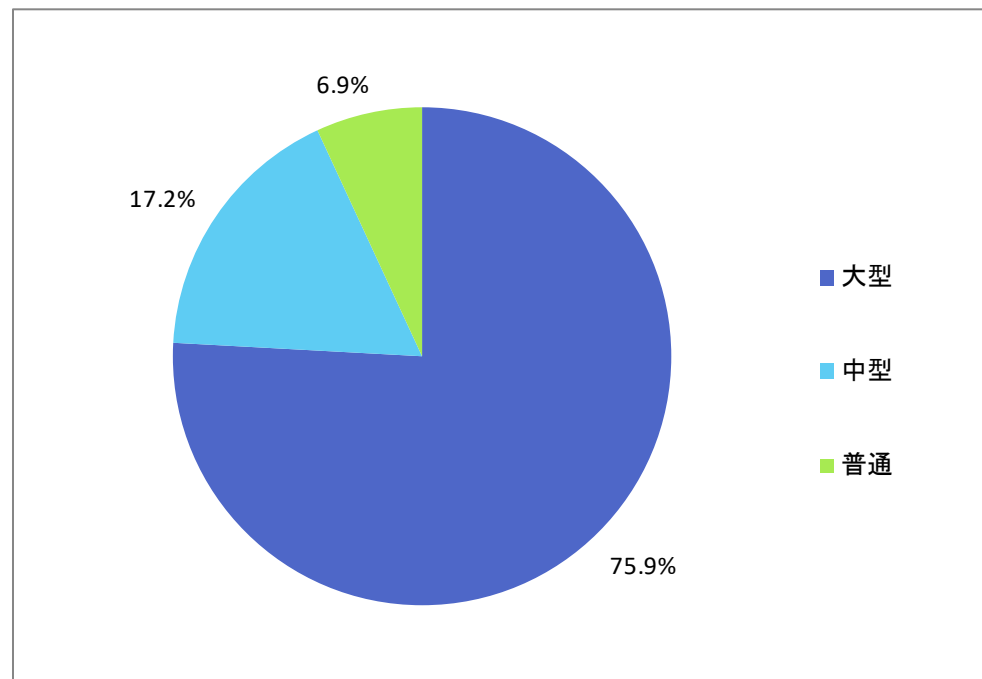
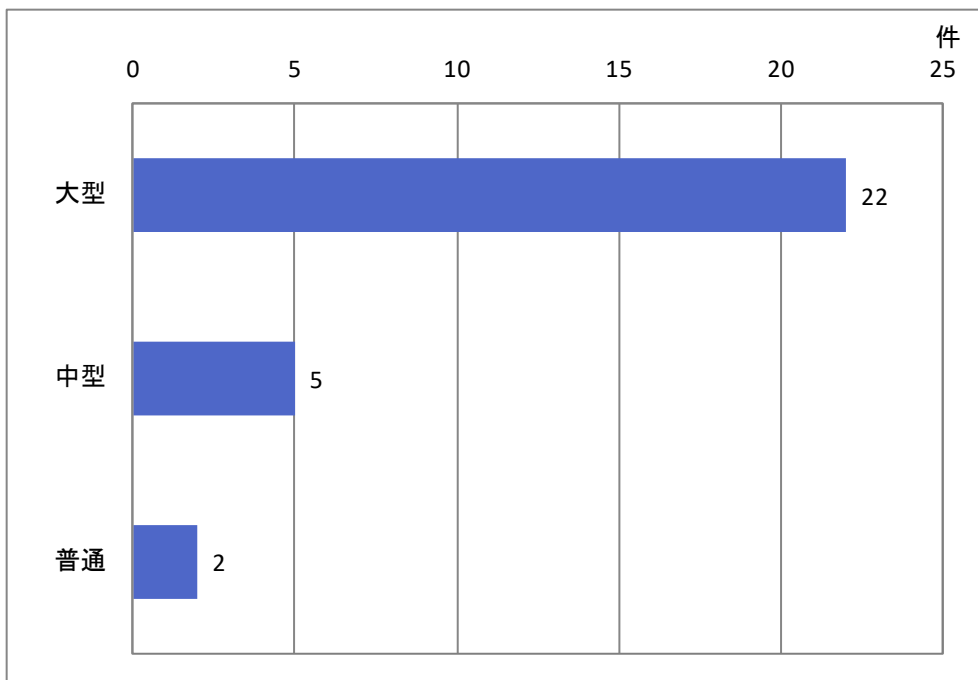
- ・発生地別死亡事故件数の多い県をみると、「大阪府」が最も多く5件となっている。
- ・次いで「埼玉県」4件、「群馬県」、「東京都」、「神奈川県」、「兵庫県」、「岡山県」、「福岡県」がそれぞれ2件と続いている。



VIII. 2024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

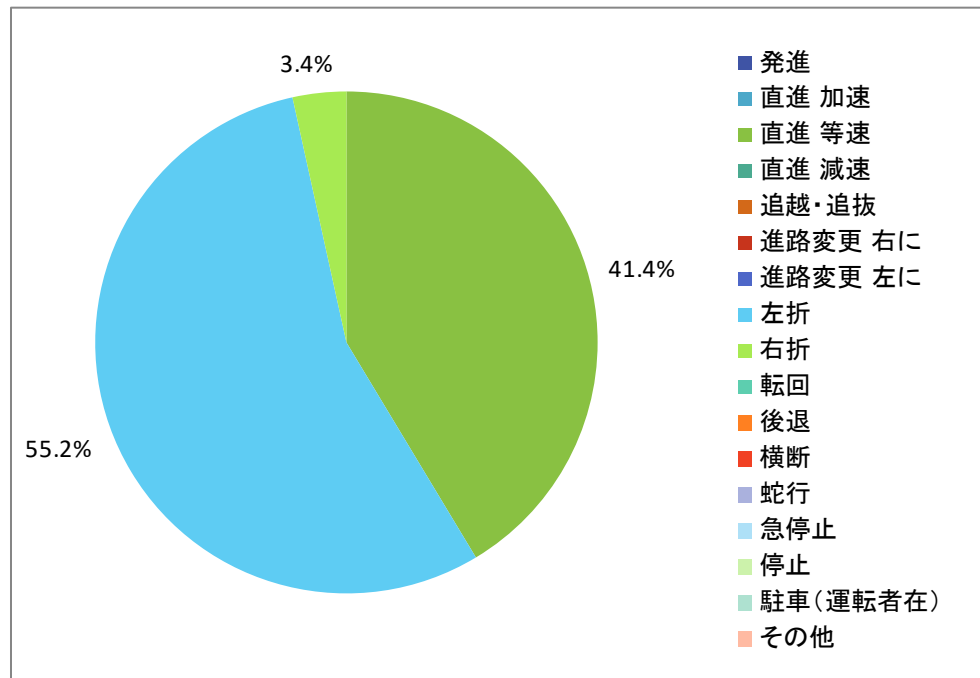
- 死亡事故件数を車両区分別にみると、「大型」が最も多く22件（75.9%）と8割近くを占めている。
- 次いで「中型」5件（17.2%）、「普通」2件（6.9%）となっている。



VIII. 2024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

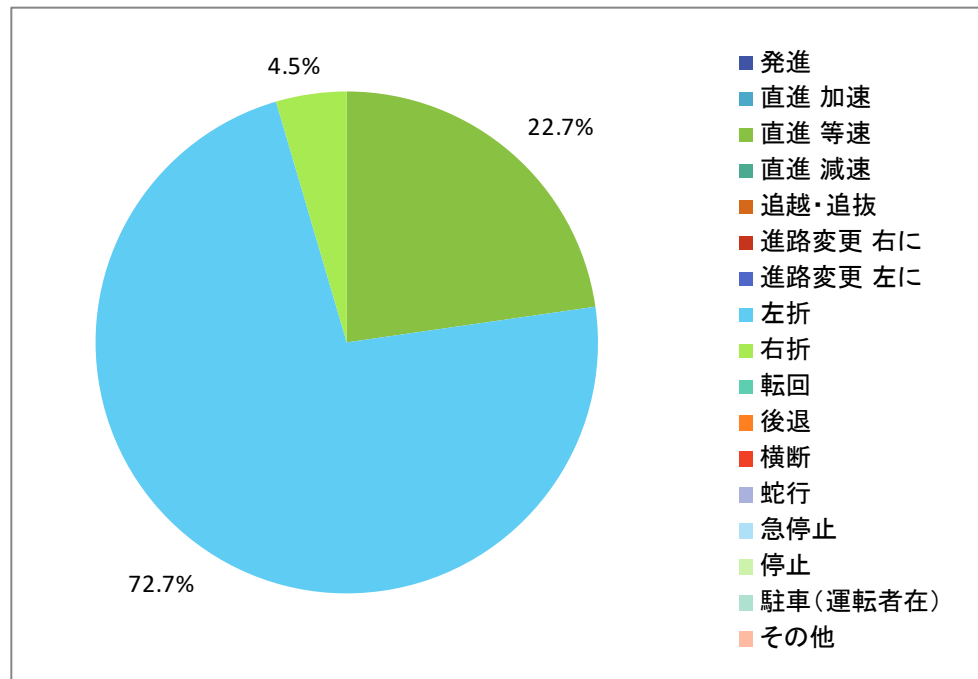
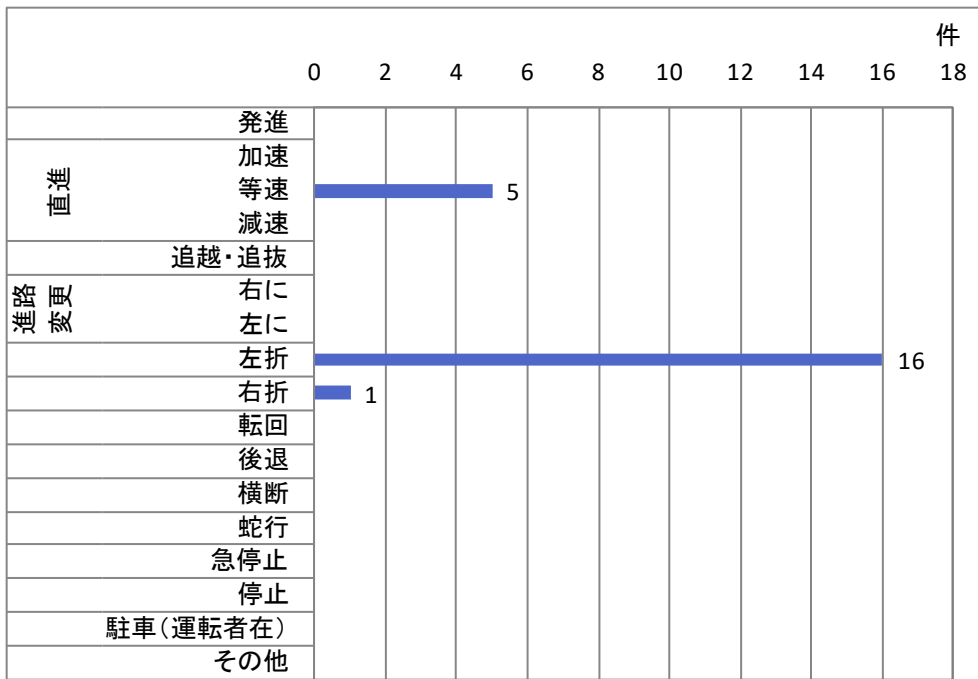
- ・死亡事故件数を事故類型別にみると、「左折」が最も多く16件(55.2%)となっている。
- ・次いで「直進 等速」12件(41.4%)と続いている。



VIII. 2024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両区分別にみると、「大型」は「左折」が最も多く16件(72.7%)となっている。
- ・次いで「直進 等速」5件(22.7%)、「右折」1件(4.5%)と続いている。

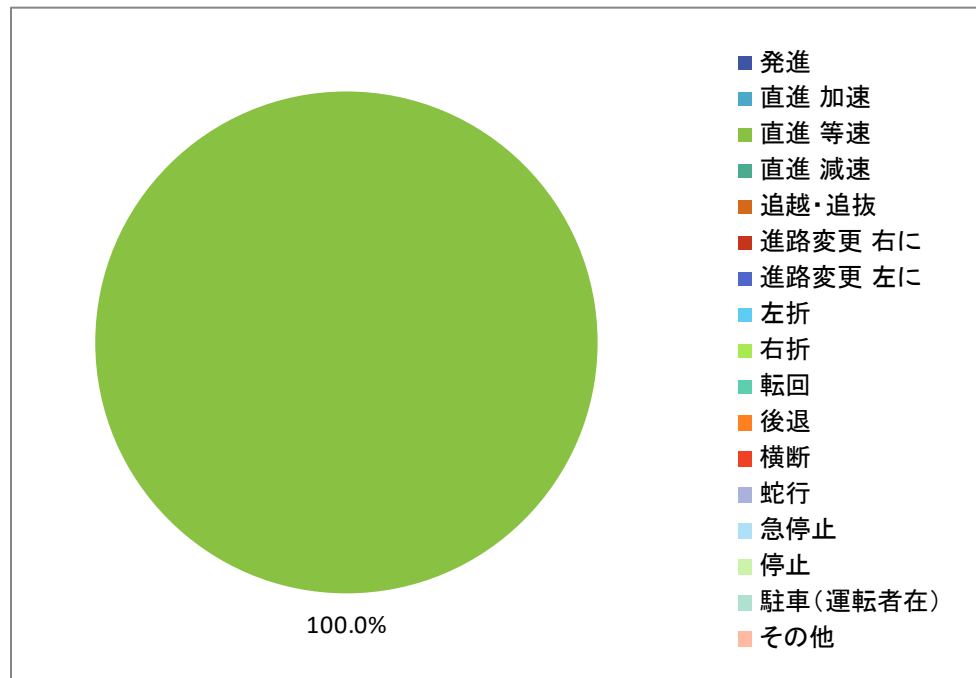


VIII. 2024年1～12月死亡事故データ(対自転車死亡事故(第1当事者))

(2) 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」は「直進 等速」5件（100.0%）となっている。

		0	1	2	3	4	5	6	件
直進	発進								
	加速								
	等速						5		5
	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								

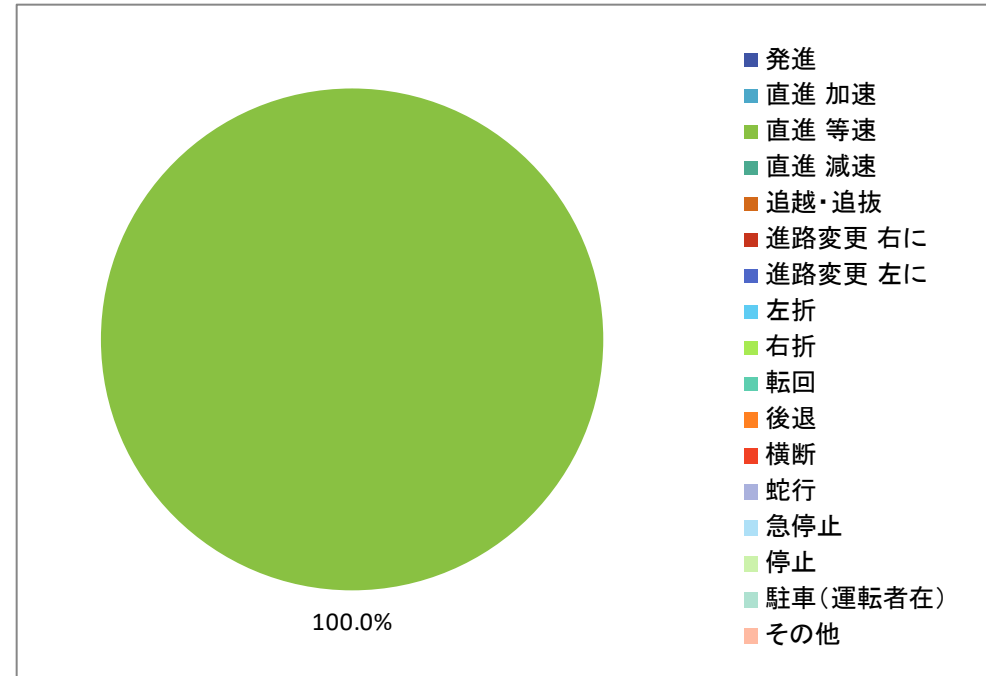


VIII. 2024年1～12月死亡事故データ(対自転車死亡事故(第1当事者))

(3) 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」は「直進 等速」2件（100.0%）となっている。

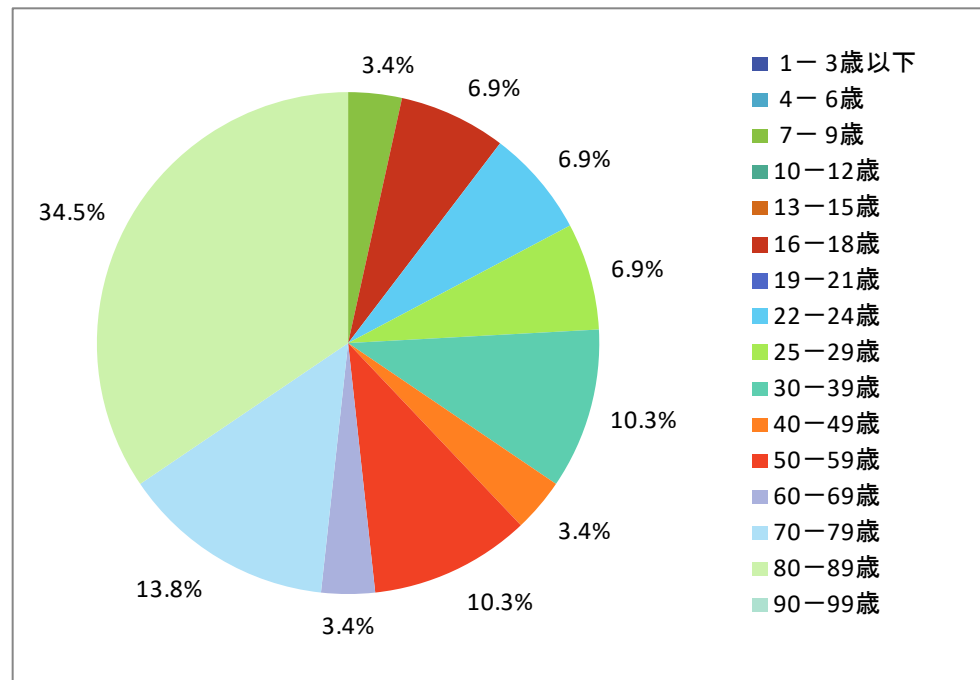
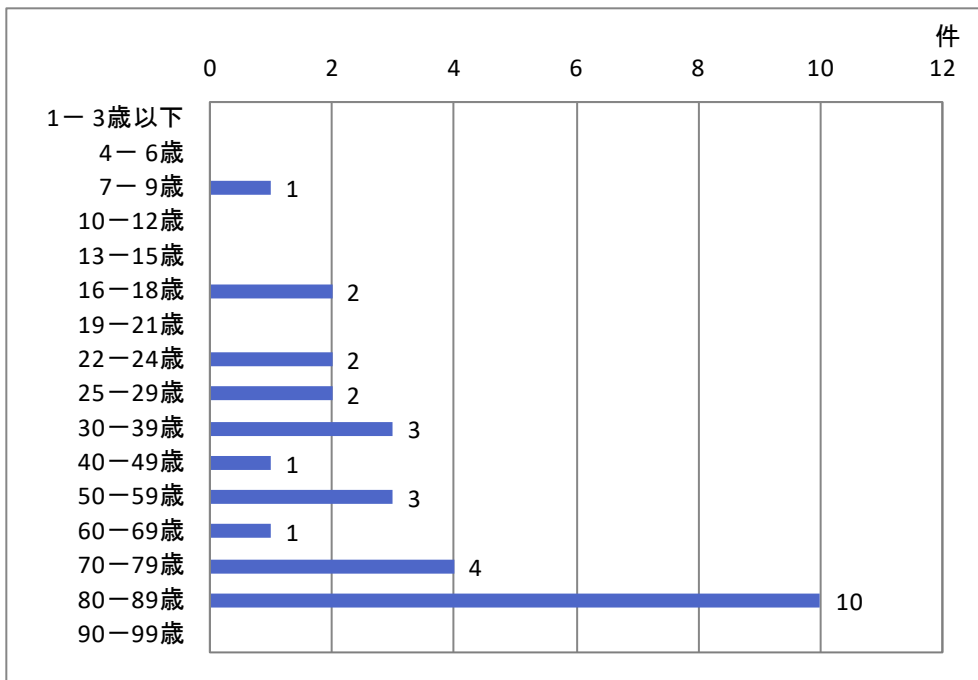
		0	1	2	3	件
直進	発進					
	加速					
	等速			2		
	減速					
進路変更	追越・追抜					
	右に					
	左に					
	左折					
	右折					
	転回					
	後退					
	横断					
	蛇行					
	急停止					
	停止					
	駐車(運転者在)					
	その他					



VIII. 2024年1～12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

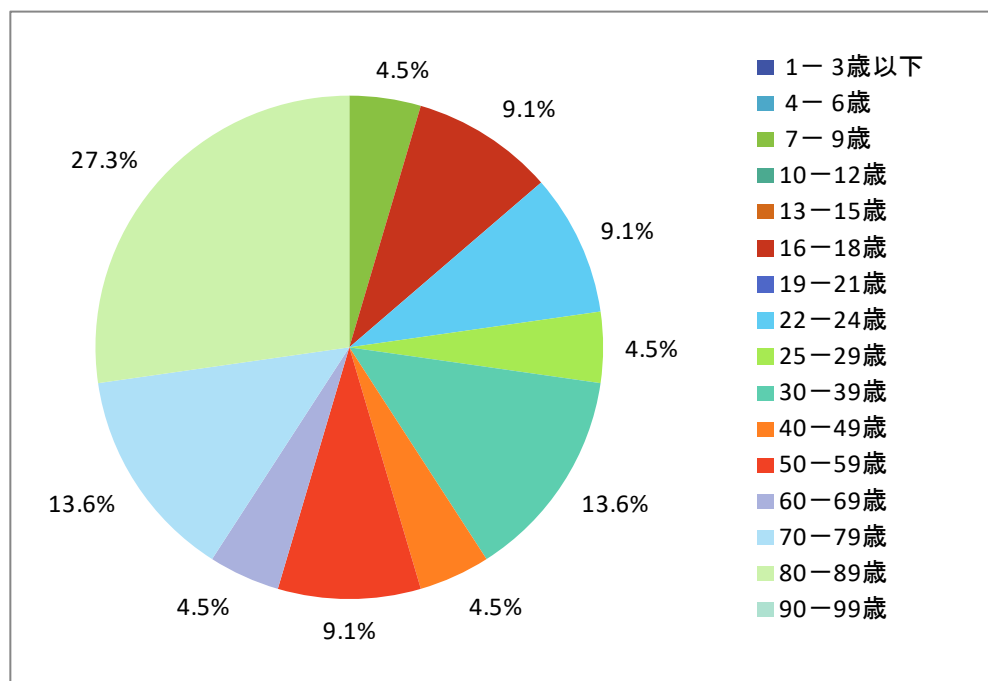
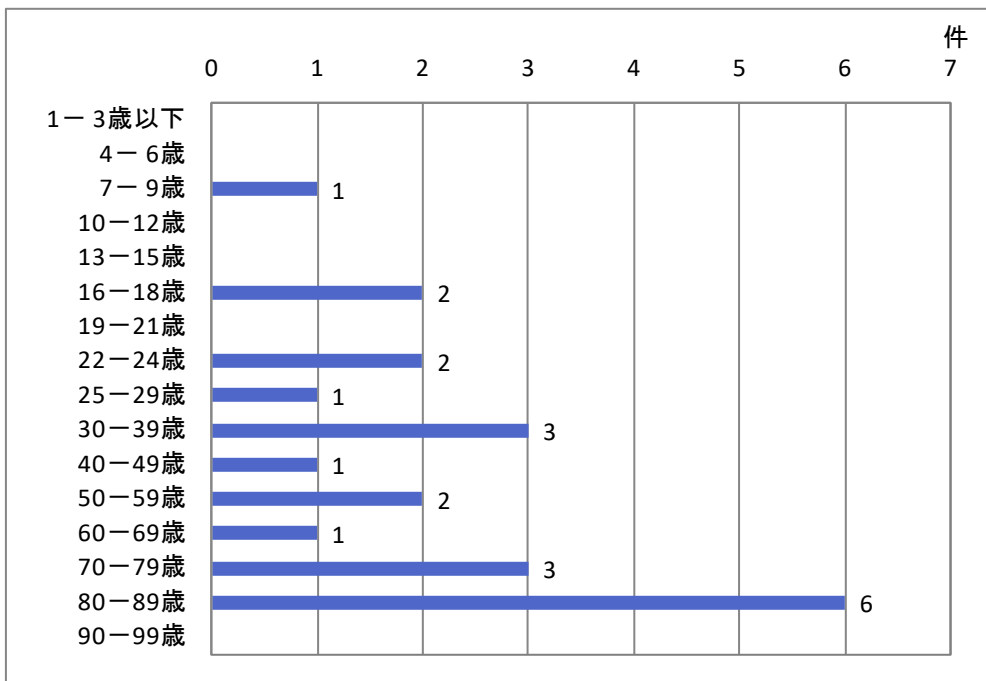
- 死亡事故件数を自転車運転者の年齢別にみると、「80-89歳」が最も多く10件（34.5%）となっている。
- 次いで「70-79歳」4件（13.8%）、「30-39歳」、「50-59歳」がそれぞれ3件（10.3%）と続いている。
- 60歳以上で全体の5割以上を占めている。



Ⅷ. 2024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

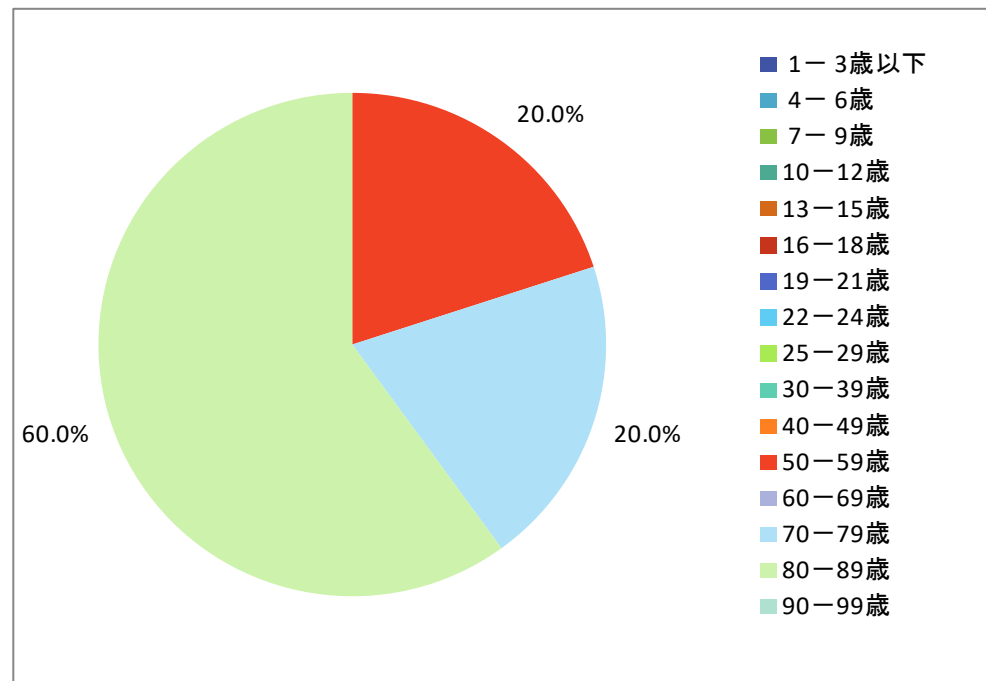
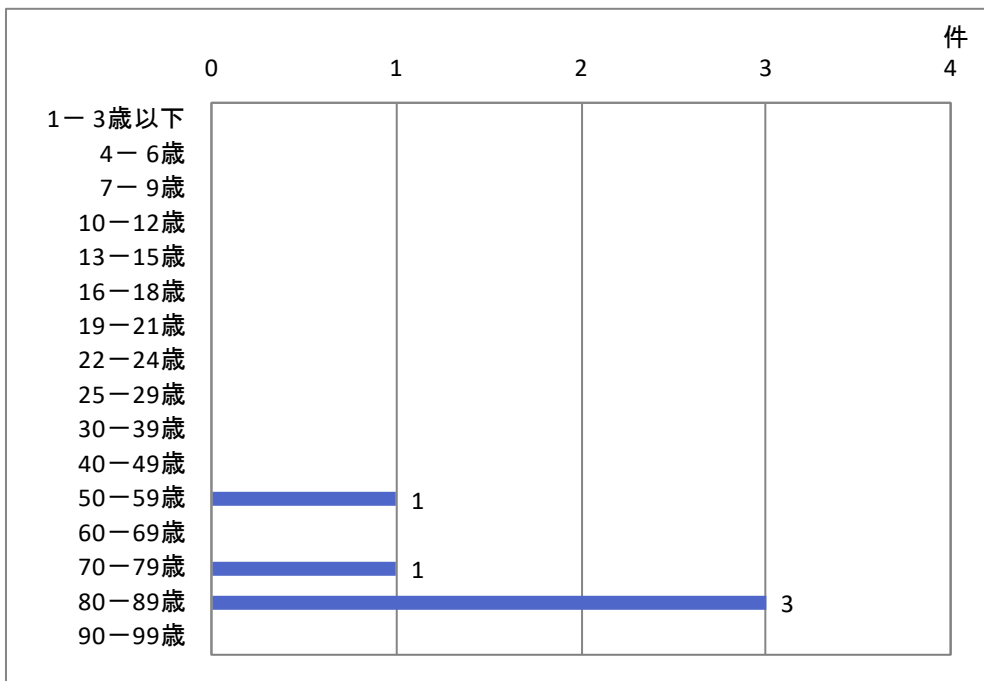
- ・死亡事故件数の自転車運転者の年齢別を車両区分別にみると、「大型」では「80-89歳」が最も多く6件（27.3%）となっている。
- ・次いで「30-39歳」、「70-79歳」がそれぞれ3件（13.6%）と続いている。



Ⅷ. 2024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) 中型

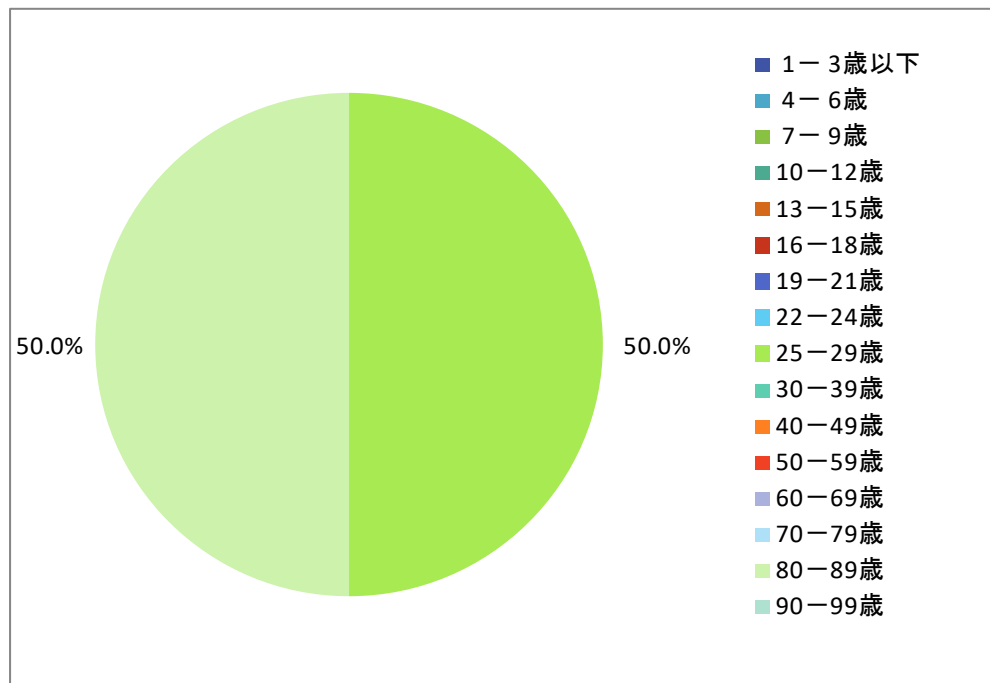
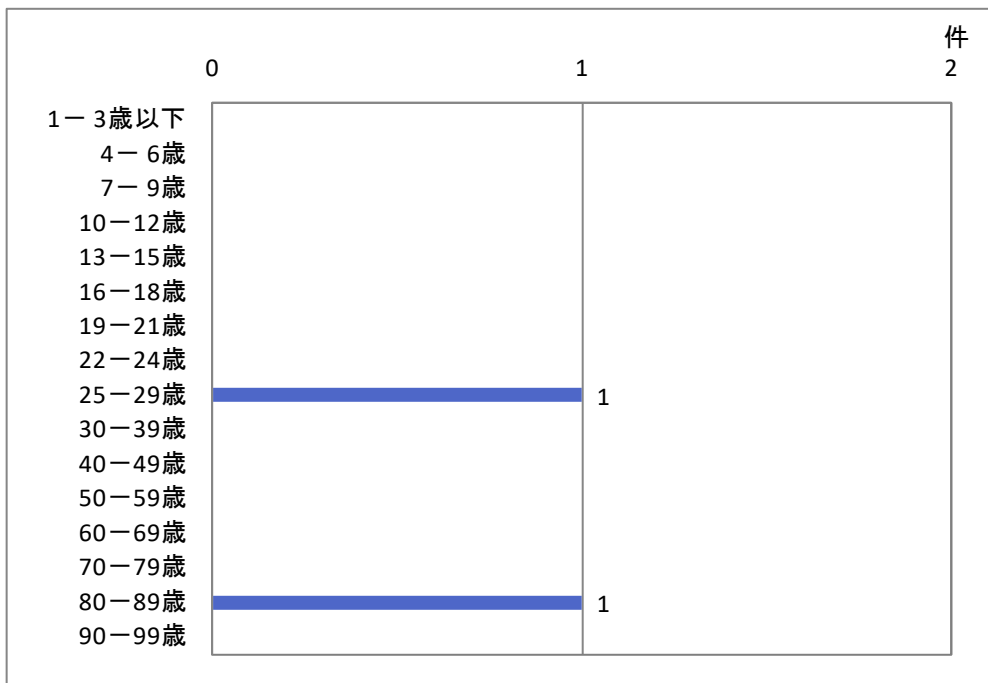
- ・死亡事故件数の自転車運転者の年齢別を車両区分別にみると、「中型」では「80-89歳」が最も多く3件（60.0%）となっている。
- ・次いで「50-59歳」、「70-79歳」がそれぞれ1件（20.0%）となっている。



Ⅷ. 2024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) 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「25-29歳」、「80-89歳」がそれぞれ1件(50.0%)となっている。



VIII. 2024年1～12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」－「80-89歳」が最も多く7件となっている。次いで「左折」－「30-39歳」、「左折」－「80-89歳」がそれぞれ3件と続いている。

