

平成27年の交通事故統計分析結果

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、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27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』

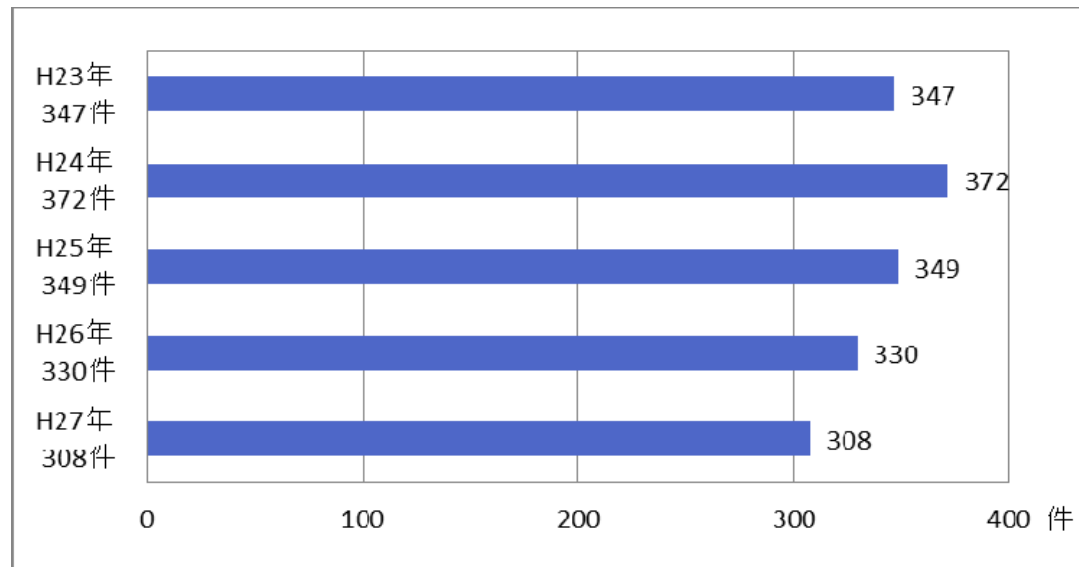
2. データの概要

調査対象 : 交通事故統計 (H23~H27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

- ・ H27年の死亡事故件数は308件で、H26年（対前年）より△22件減少、H23年より△39件減少している。
- ・ 営業用トラック1,231,758台（平成27年3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「2.5」となり、目標値「2.0」を大幅に上回る状況となっている。

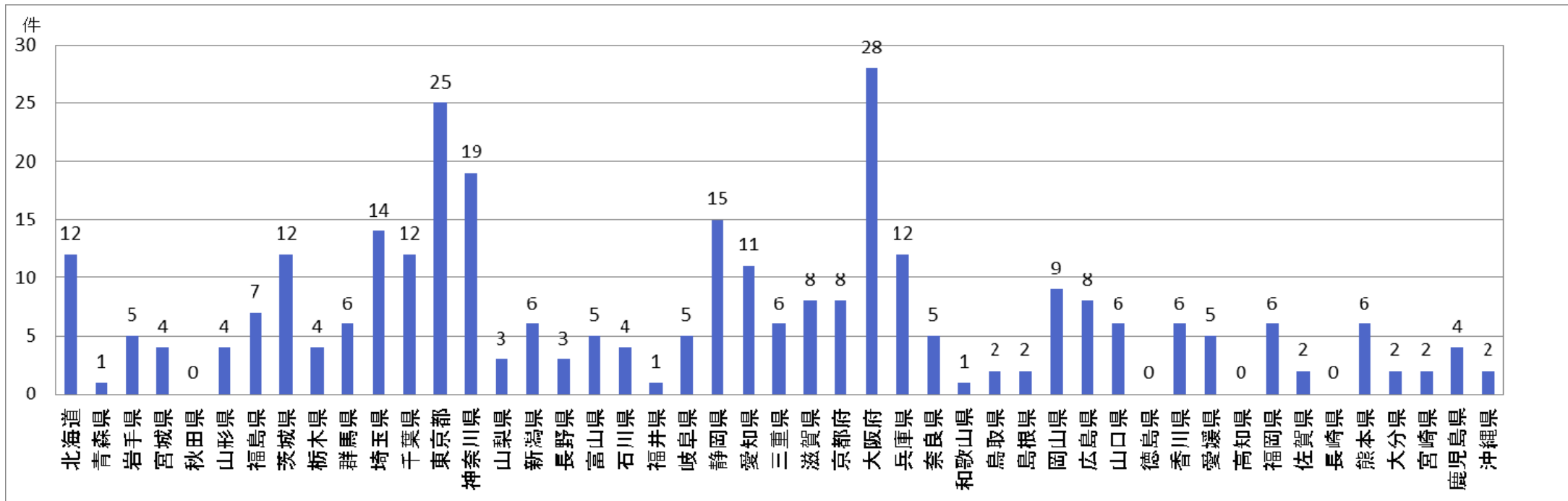


Ⅱ. 死亡事故データの傾向

2. 発生地別

- ・H27年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件及び「埼玉県」14件等と続いている。
- ・H27年の発生地別死亡事故件数の多いトップ10について、H26年比をみると、「大阪府」、「神奈川県」、「静岡県」、「北海道」及び「茨城県」が増加している。

発生地	H23	H24	H25	H26	H27	H26年比
1 大阪	21	27	28	24	28	1.17
2 東京	21	24	20	26	25	0.96
3 神奈川	9	19	16	17	19	1.12
4 静岡	13	14	12	13	15	1.15
5 埼玉	26	29	30	20	14	0.70
6 北海道	11	15	10	11	12	1.09
7 茨城	9	15	18	8	12	1.50
8 千葉	15	11	11	18	12	0.67
9 兵庫	16	14	12	15	12	0.80
10 愛知	25	14	22	15	11	0.73

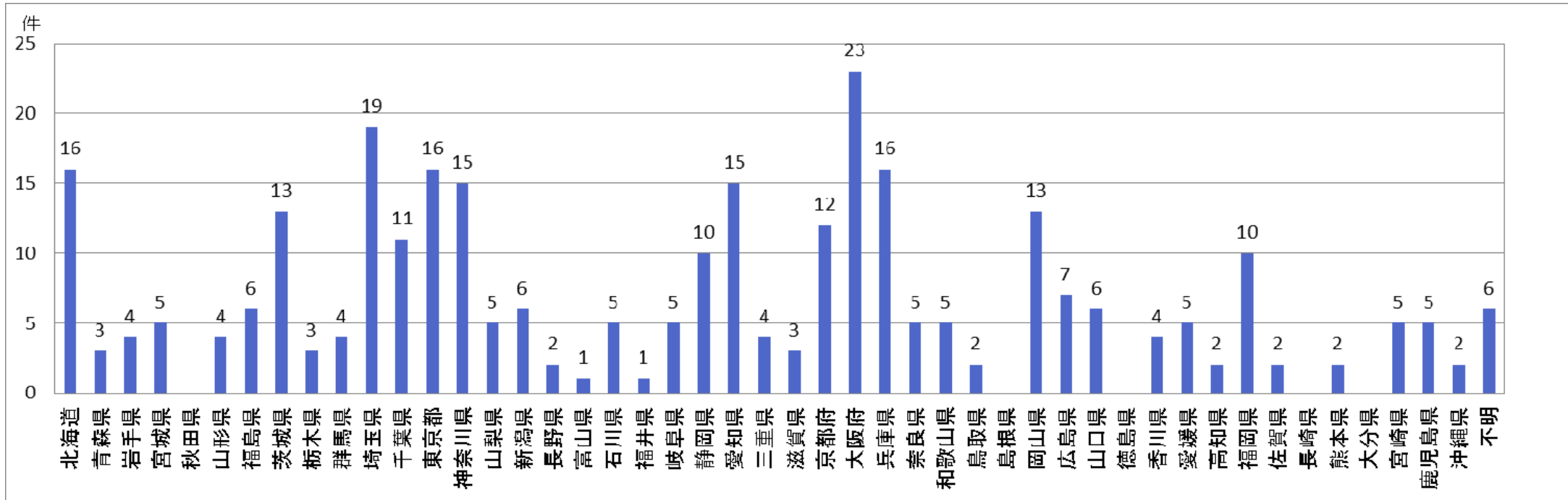


Ⅱ. 死亡事故データの傾向

3. 車籍別

- ・H27年の車籍別死亡事故件数の多い県をみると、「大阪府」が最も多く23件、次いで「埼玉県」19件、「北海道」、「東京都」及び「兵庫県」がそれぞれ16件等と続いている。
- ・H27年の発生地別死亡事故件数の多いトップ10について、H26年比をみると、「北海道」、「東京都」、「兵庫県」、「茨城県」、「岡山県」及び「京都府」が増加している。

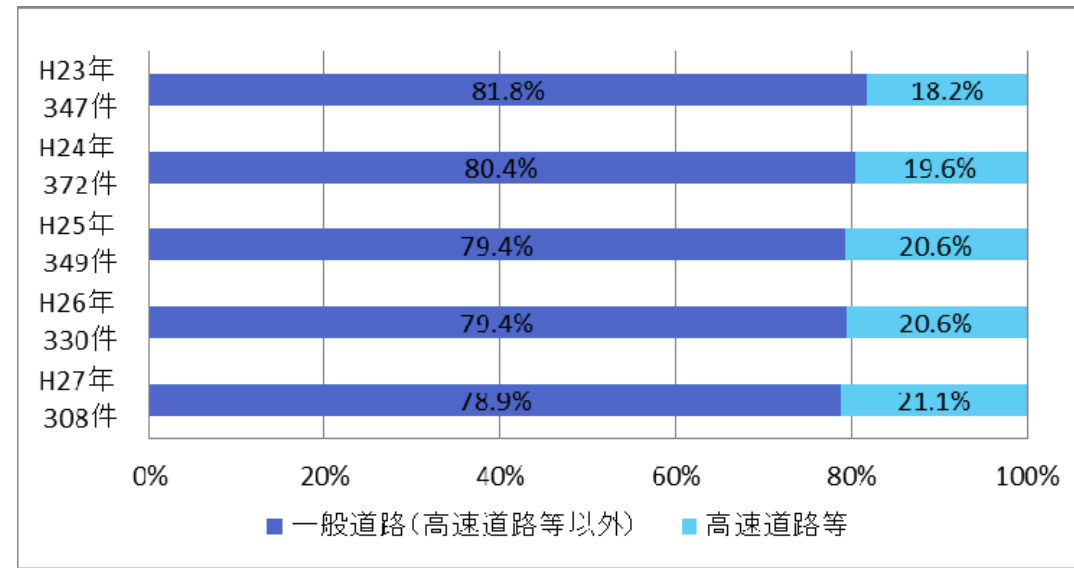
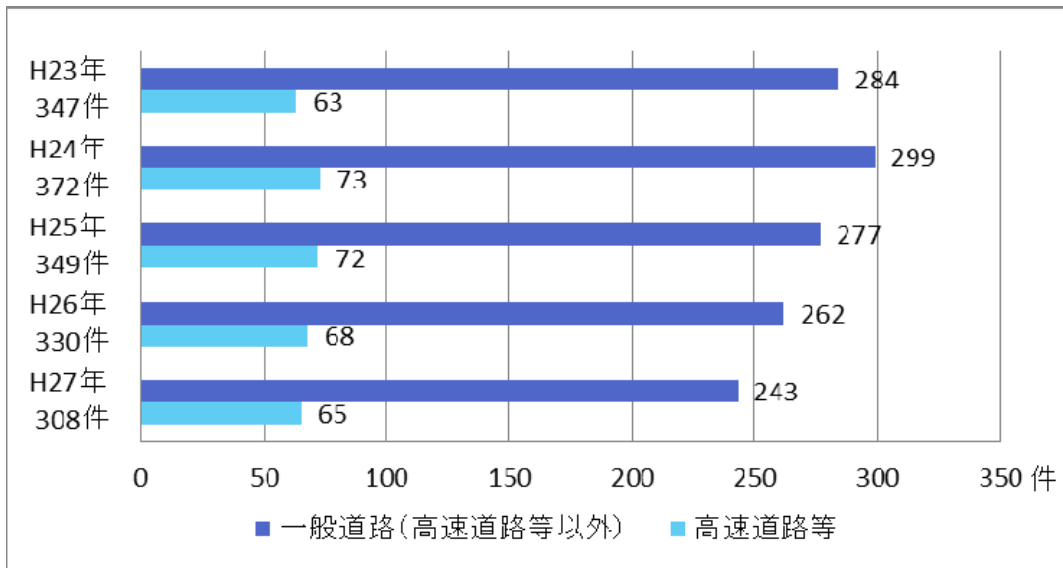
車籍		H23	H24	H25	H26	H27	H26年比
1	大阪	23	30	23	24	23	0.96
2	埼玉	34	27	23	26	19	0.73
3	北海道	13	17	14	11	16	1.45
4	東京	11	18	16	12	16	1.33
5	兵庫	12	14	17	12	16	1.33
6	神奈川	8	15	14	16	15	0.94
7	愛知	30	10	28	16	15	0.94
8	茨城	9	13	20	8	13	1.63
9	岡山	10	14	4	6	13	2.17
10	京都	3	5	10	9	12	1.33



Ⅱ. 死亡事故データの傾向

4. 道路区分別

- ・ H23～H27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）」の死亡事故割合が減少している傾向にある。

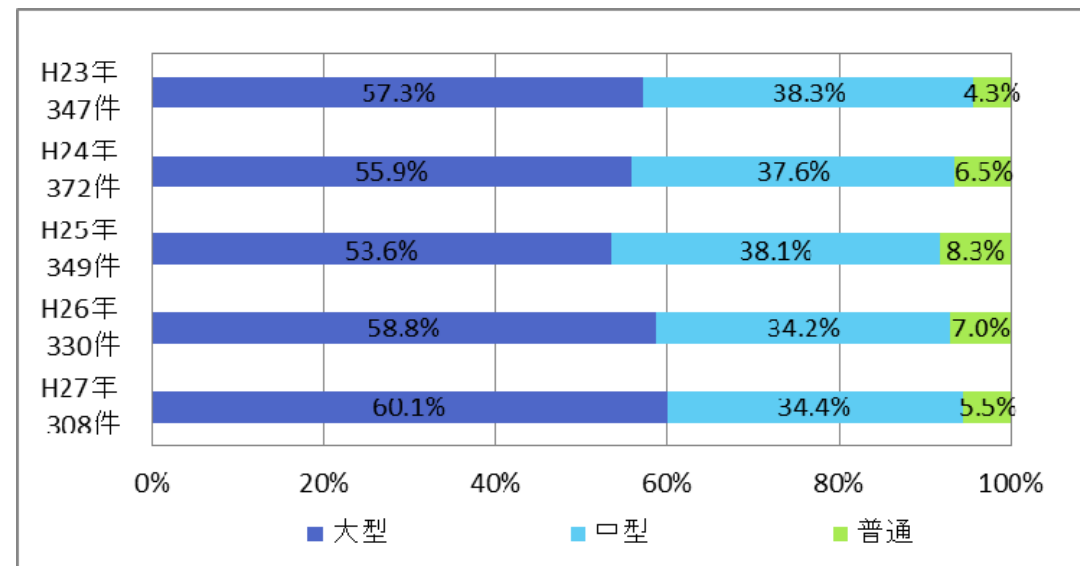
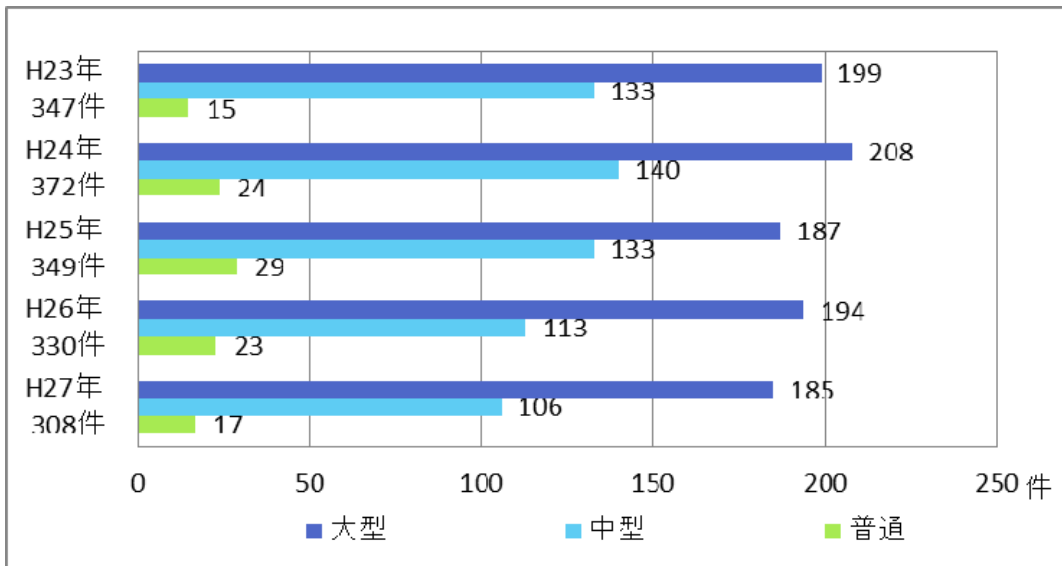


Ⅱ. 死亡事故データの傾向

5. 車両区分別

- ・ H23年～H27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。
- ・ 「中型」の死亡事故件数はH24年以降減少傾向にあり、平成24年と比べると、H25年は△7件、H26年は△27件、H27年は△34件減少している。
- ・ 「普通」の死亡事故件数はH25年まで増加傾向にあったが、H26年はH25年と比べると△6件、H27年は△12件減少している。

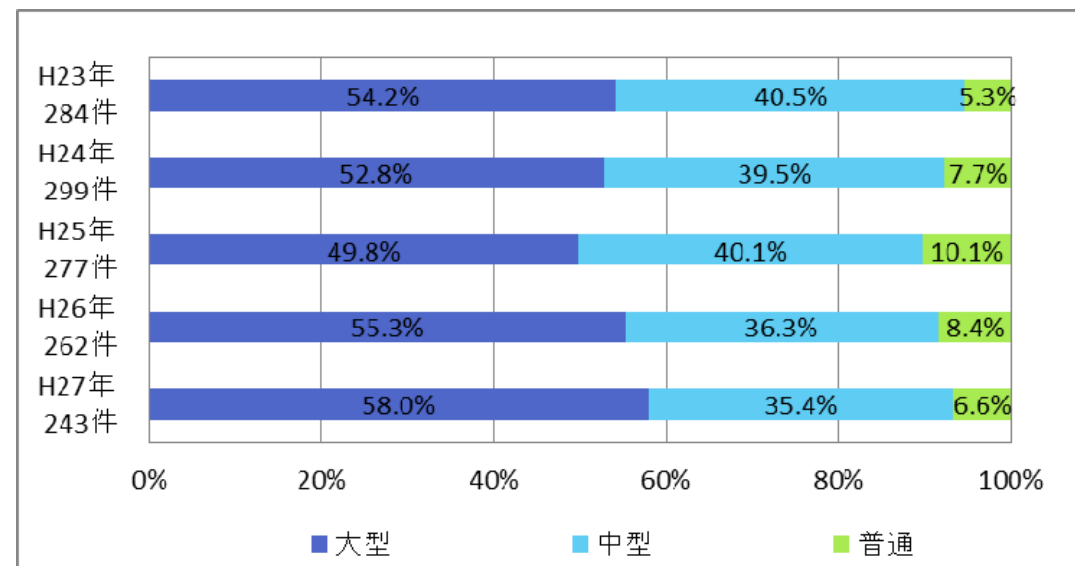
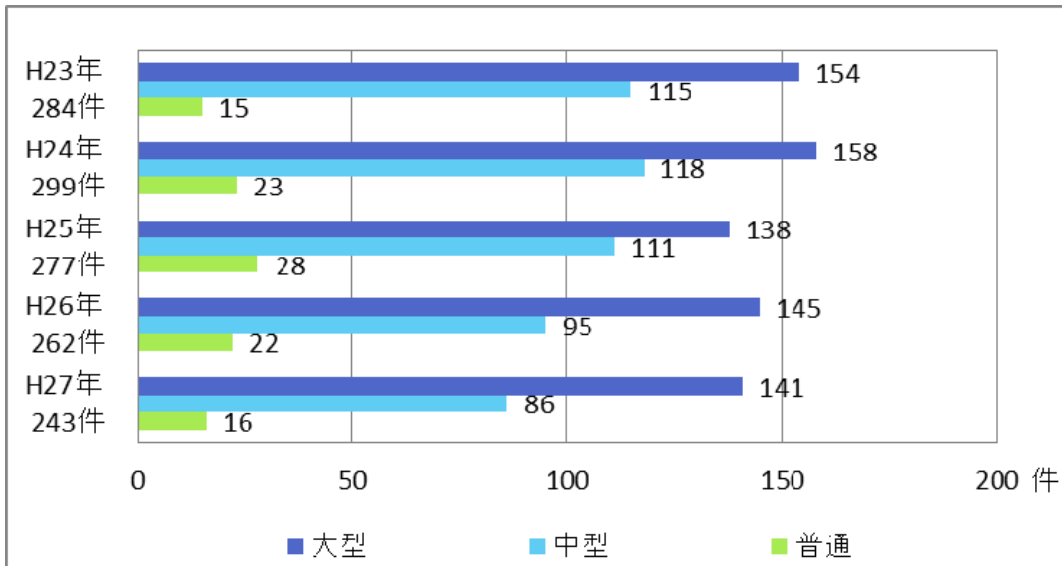
※「大型」とは車両総重量11t以上、「中型」とは同5t以上11t未満、「普通」とは同5t未満の貨物車をいう（以下同様）。



Ⅱ. 死亡事故データの傾向

(1) 一般道路上での車両区分

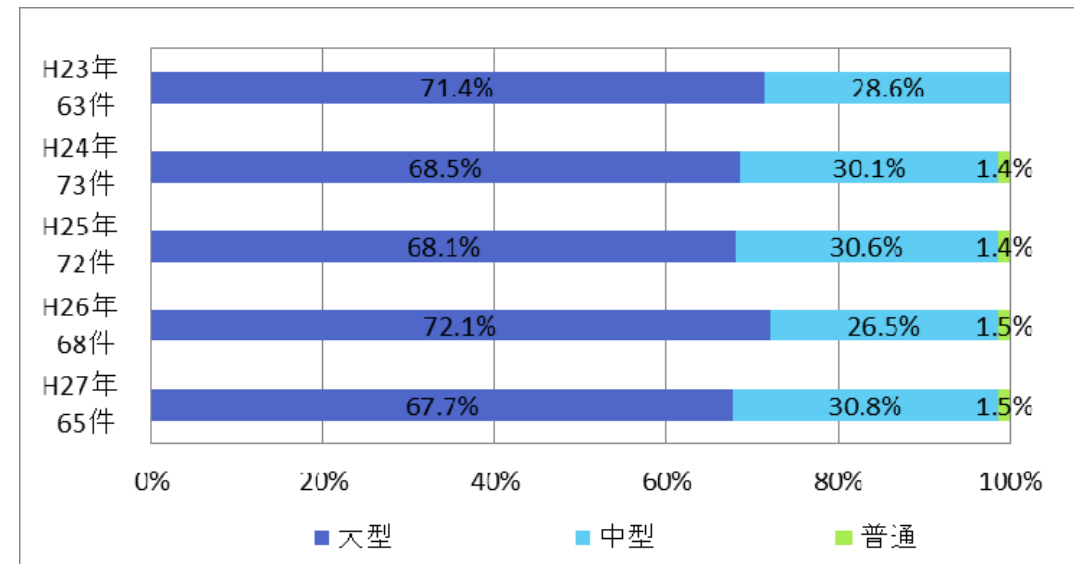
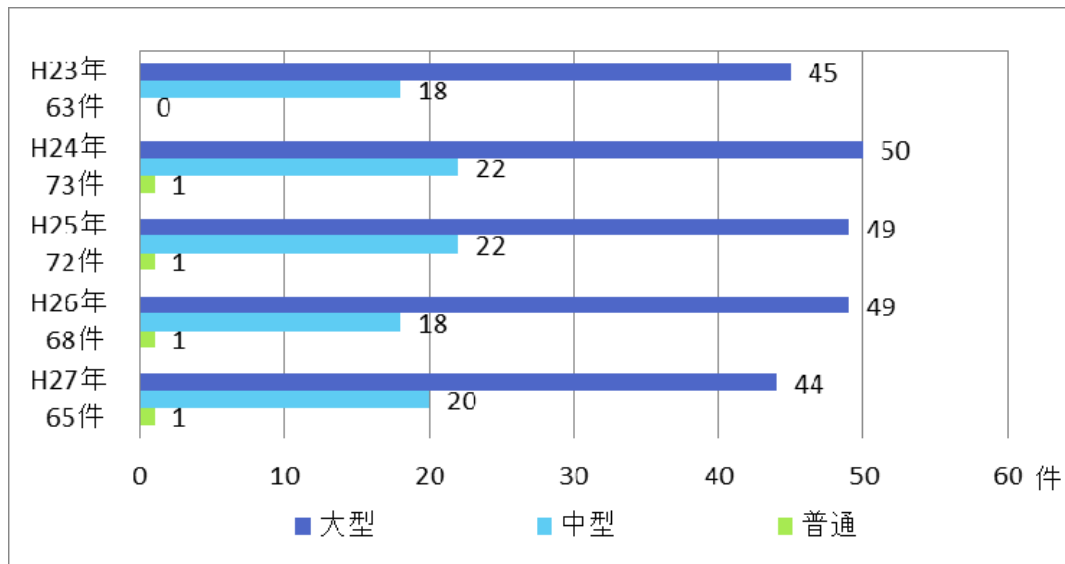
- H23年～H27年の傾向をみると、いずれの年も「大型」が多く、概ね5～6割程度を占めている。
- 次いで、「中型」が3～4割程度と続いている。
- 「中型」の死亡事故件数はH24年以降減少傾向にあり、平成24年と比べると、H25年は△7件、H26年は△23件、H27年は△32件減少している。
- 「普通」はH25年まで増加傾向にあったが、H26年はH25年と比べると△6件、H27年は△12件減少している。



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～H27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」の死亡事故件数はH23年からH24年にかけて増加し、その後、高止まりとなっていたが、H27年は対前年で△5件減少している。



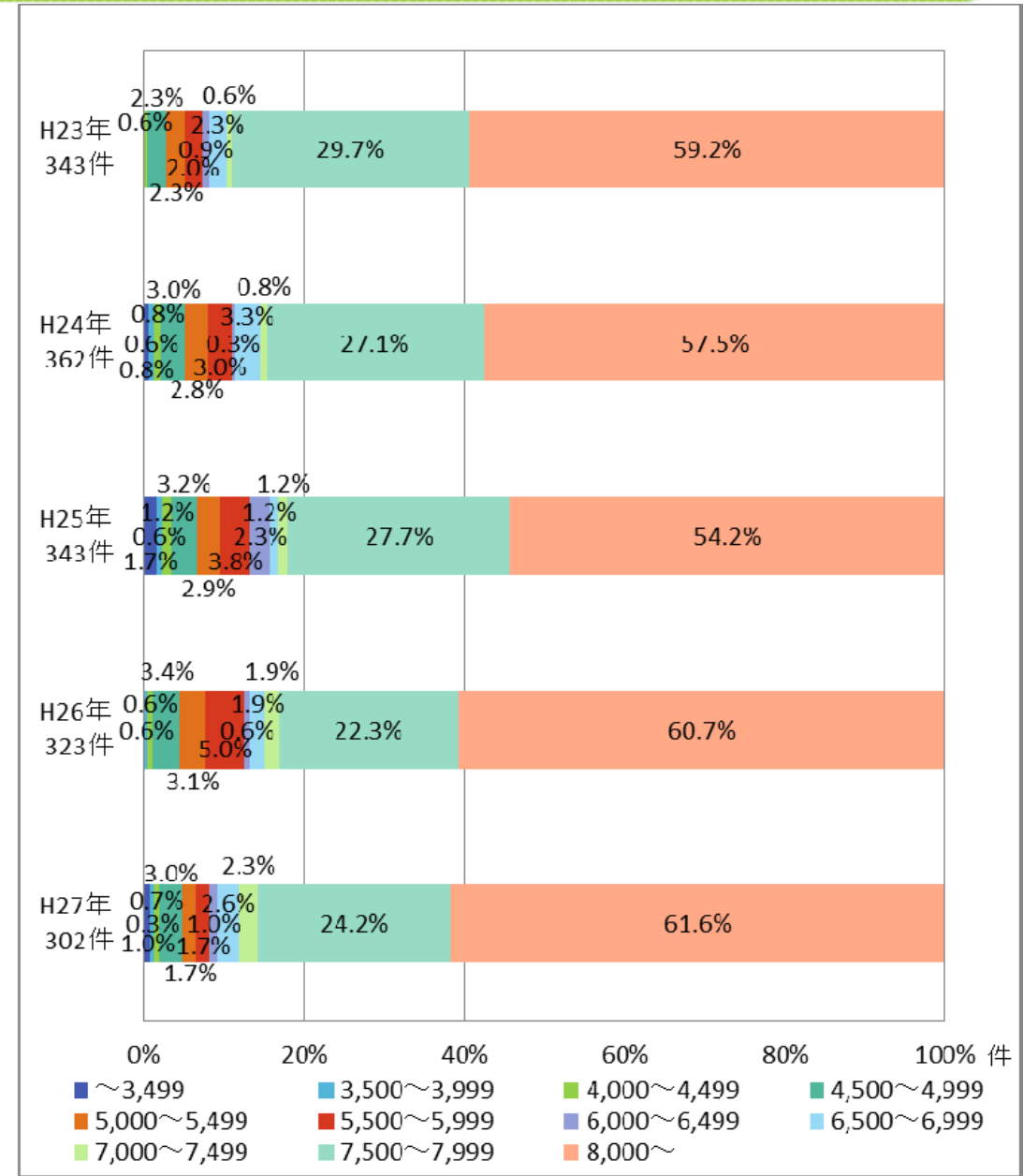
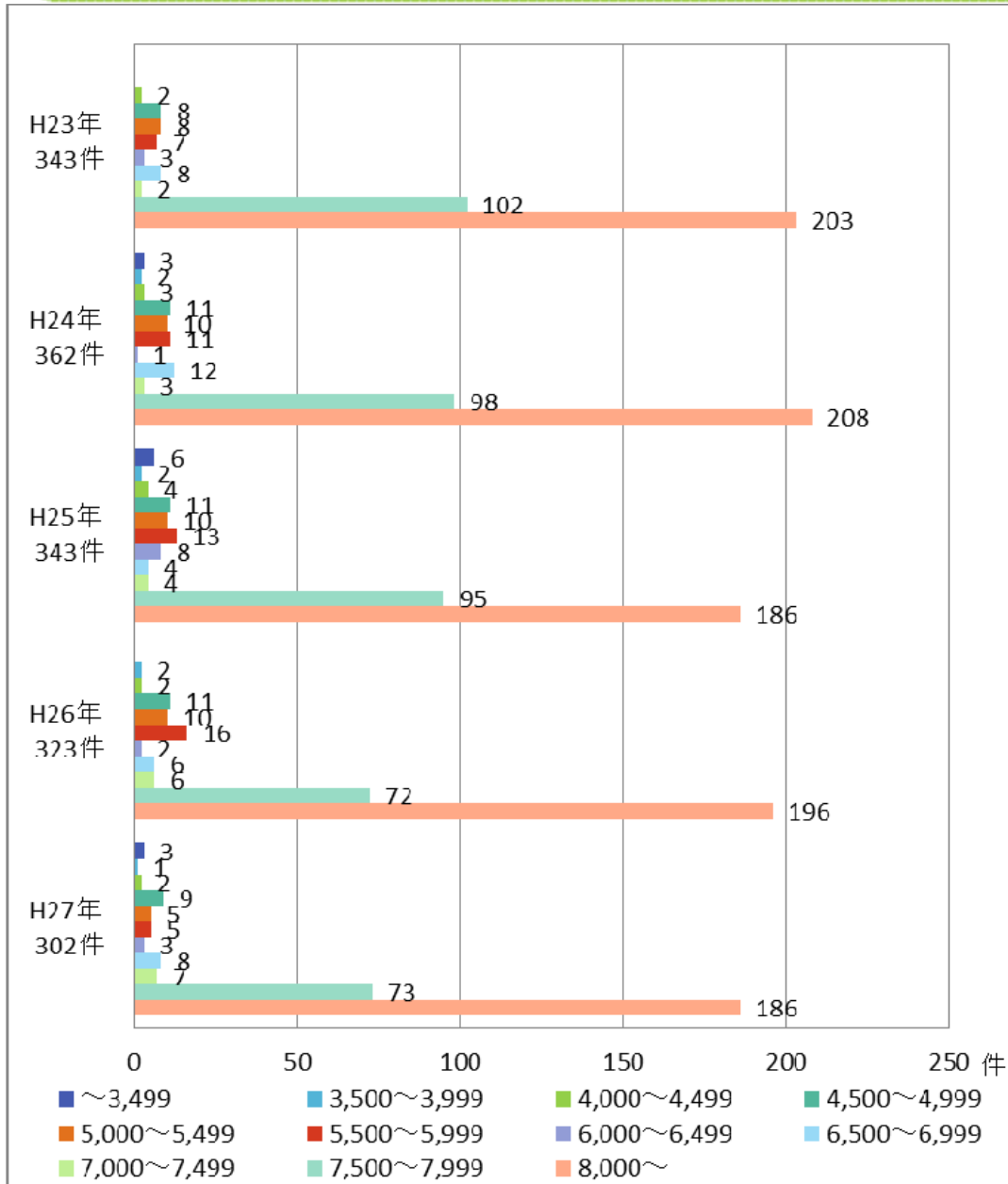
Ⅱ. 死亡事故データの傾向

6. 車両総重量別

- ・ H23年～H27年の傾向をみると、いずれの年も「8,000～」が多く、5～6割程度を占めている。
- ・ 「7,500～7,999」はH23年～H25年までは3割程度を占めていたが、H26年以降は減少傾向にある。
- ・ 「8,000～」の事故件数を対前年比で見ると△10件減少、「7,500～7,999」は+1件増加している。

※車両総重量別、事故類型別、行動類型別、時間帯別、危険認知速度別、年齢層別、運転免許経験年数別に係る集計については、車籍不明6件を除く302件で集計した。以下同じ。

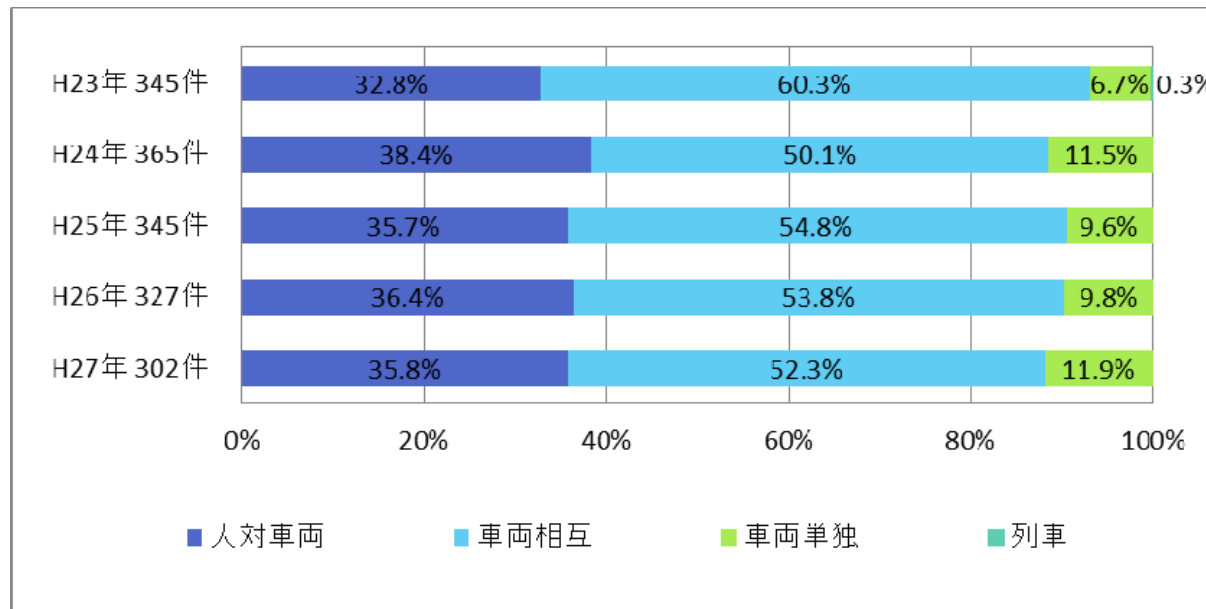
Ⅱ. 死亡事故データの傾向



Ⅱ. 死亡事故データの傾向

7. 事故類型別

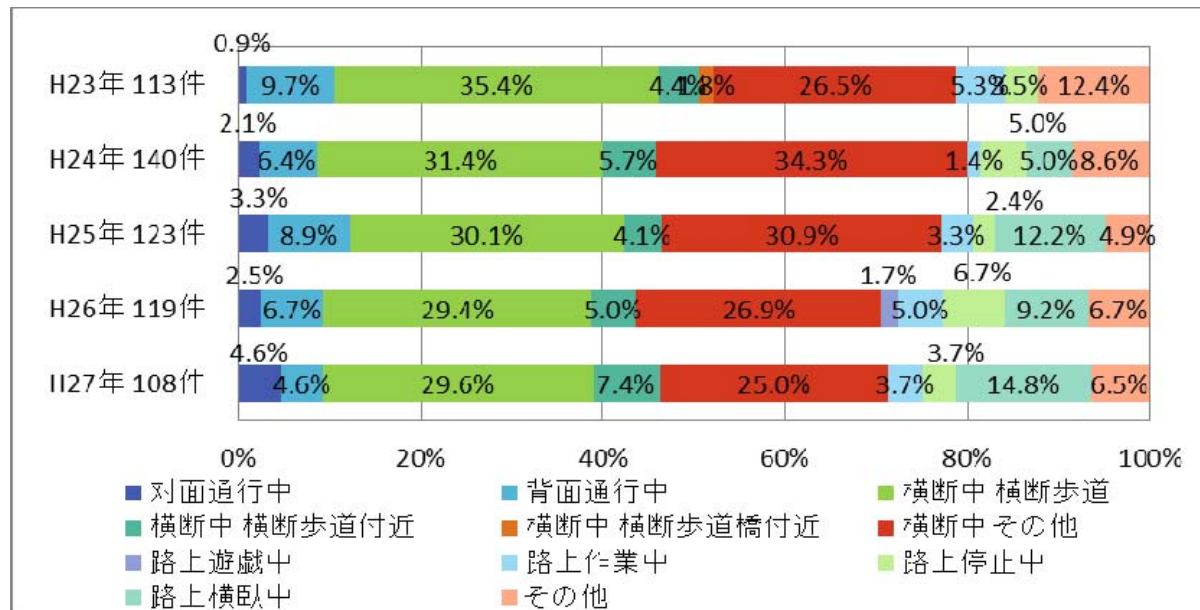
- ・ H23年～H27年の傾向をみると、いずれの年も「車両相互」が多く、5割以上を占めている。
- ・ 各年の事故類型区分の構成比に大きな違いは見られない。



Ⅱ. 死亡事故データの傾向

(1) 人对車両

- ・H23年～H27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。
- ・H24年以降「路上横臥中」の割合が高くなっている。

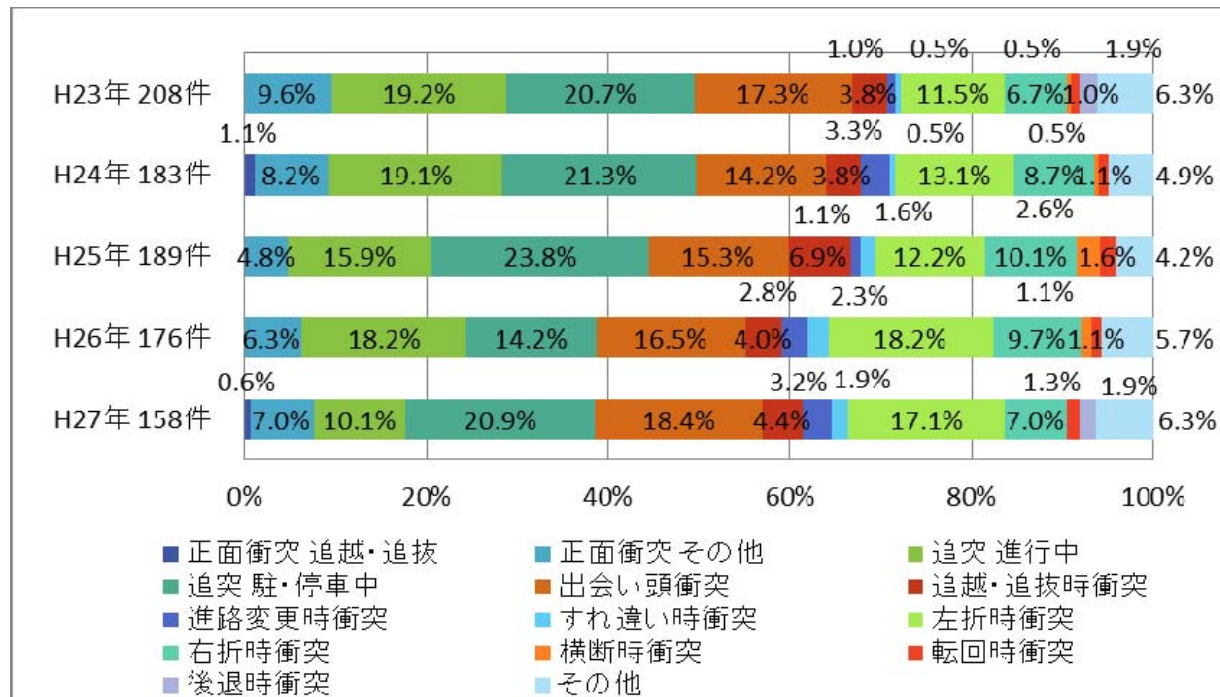


※対自転車事故は、「車両相互」に含まれます。

Ⅱ. 死亡事故データの傾向

(2) 車両相互

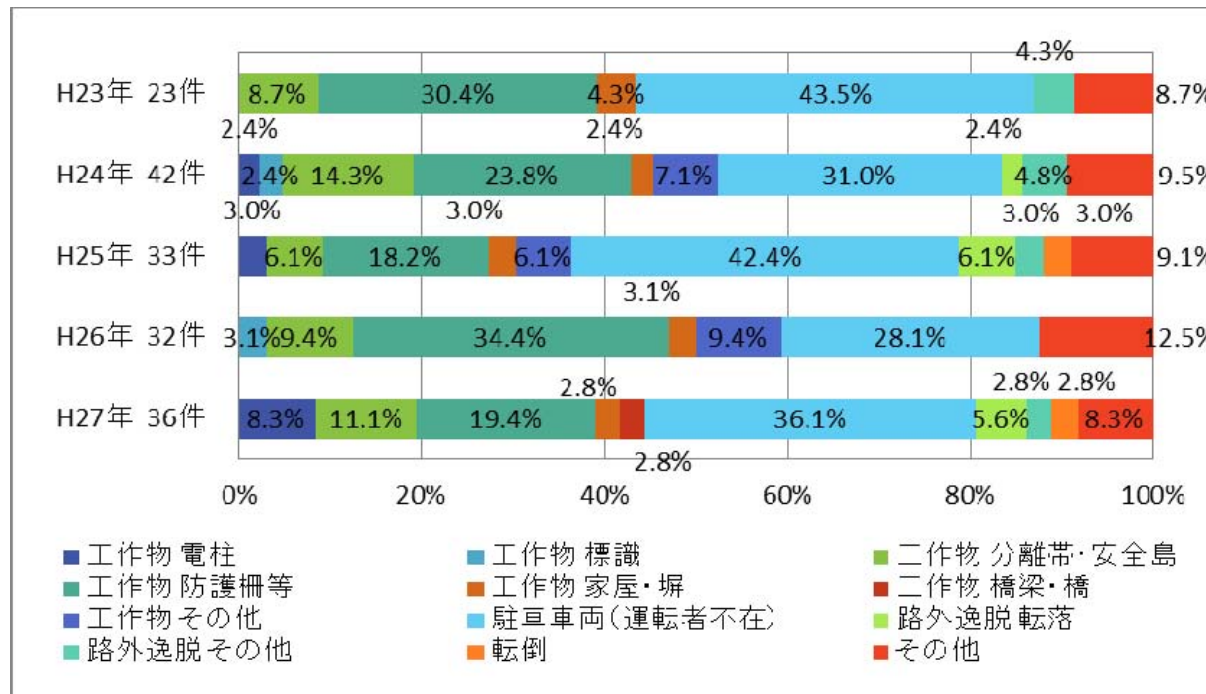
- ・ H23年～H27年の傾向をみると、H26年までは「追突 進行中」の割合が高かったが、H27年は減少している。
- ・ 「出会い頭衝突」及び「左折時衝突」の割合が増加傾向にある。



Ⅱ. 死亡事故データの傾向

(3) 車両単独

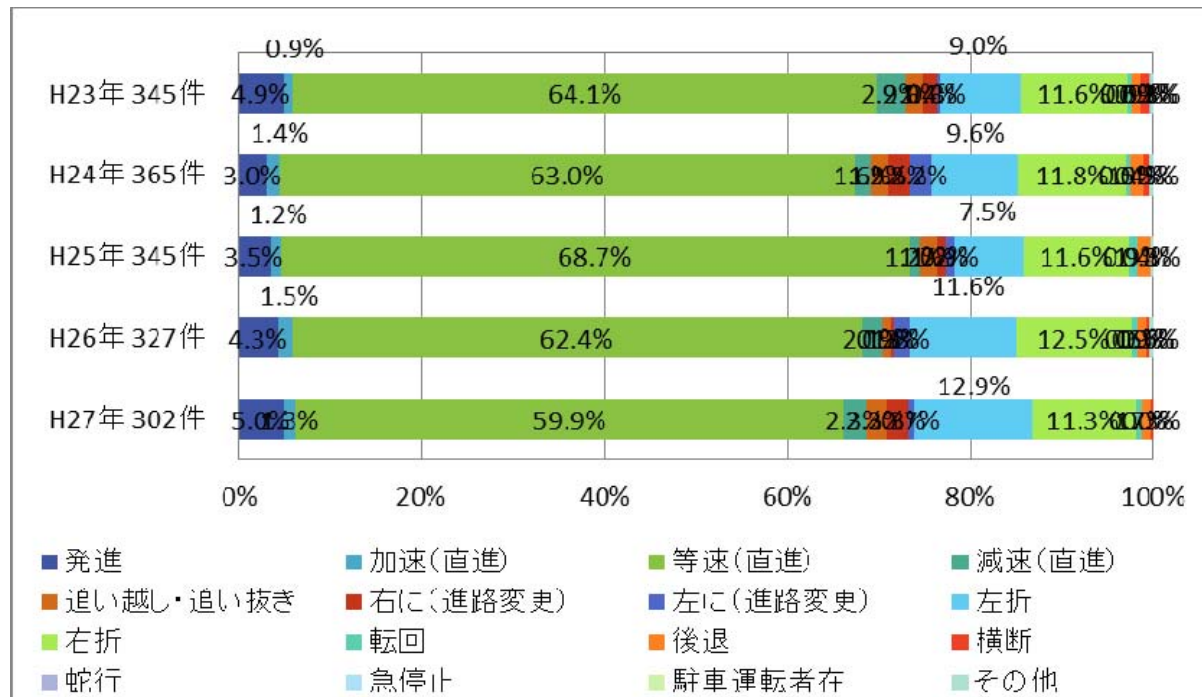
- ・ H23年～H27年の傾向をみると、H26年を除き、「駐車車両（運転者不在）」の割合が高い。
- ・ 次いで、「工作物 防護策等」の割合が高い。



Ⅱ. 死亡事故データの傾向

8. 行動類型別

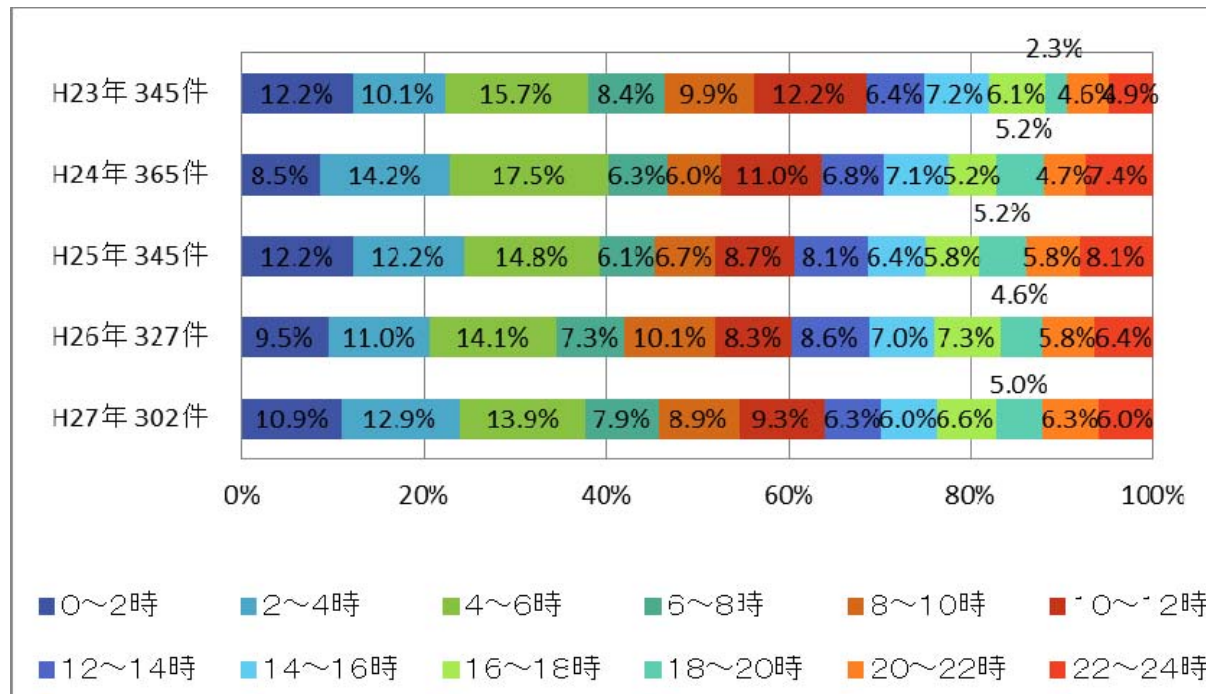
- ・ H23年～H27年の傾向をみると、いずれの年も「等速（直進）」が多く、6～7割程度を占めている。
- ・ 各年の行動類型区分の構成比に大きな違いは見られないが、「左折」が増加傾向にある。



Ⅱ. 死亡事故データの傾向

9. 時間帯別

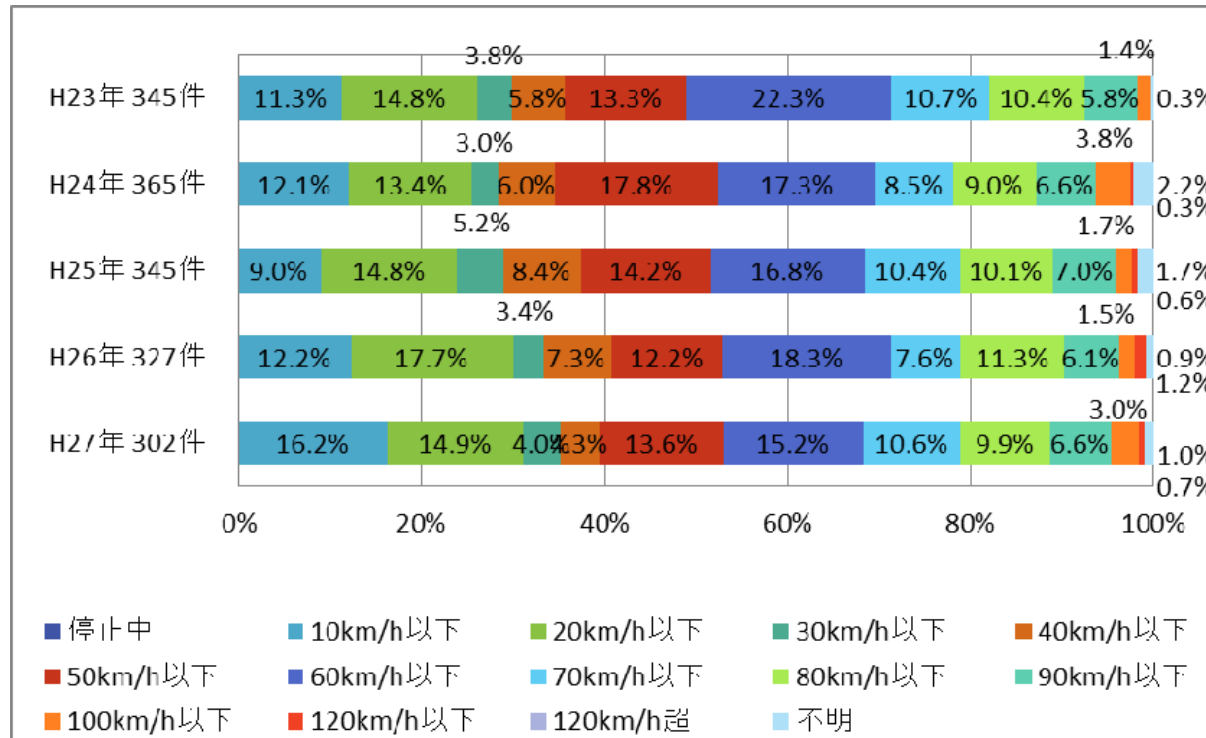
- ・H23年～H27年の傾向をみると、いずれの年も「4～6時」が多い。また、「0～2時」及び「2～4時」も多く、これらをあわせると概ね4割程度を占めている。
- ・H24年以降、いわゆる深夜・早朝（22～6時）の時間帯の割合が減少傾向にあったが、H27年は増加に転じている。



Ⅱ. 死亡事故データの傾向

10. 危険認知速度別

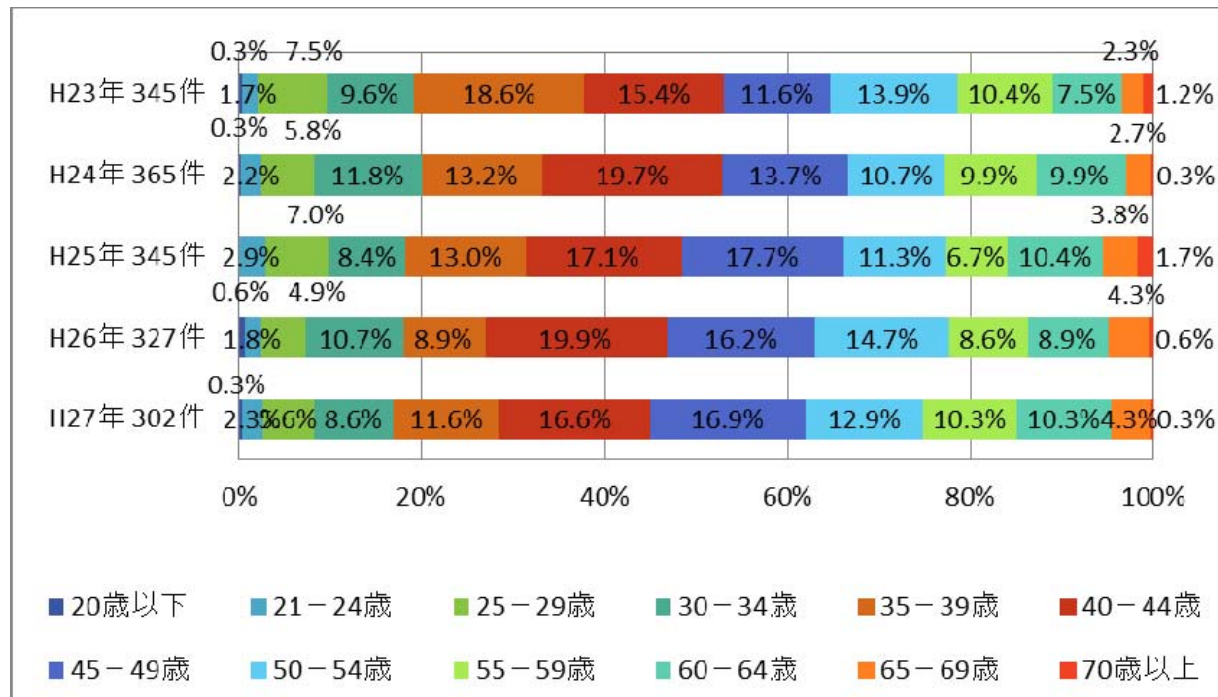
- ・H23年～H27年の傾向をみると、H25年までは「停止」から「20km/h以下」までの割合が減少傾向にあったが、H26年以降は増加に転じている。



Ⅱ. 死亡事故データの傾向

11. 年齢層別

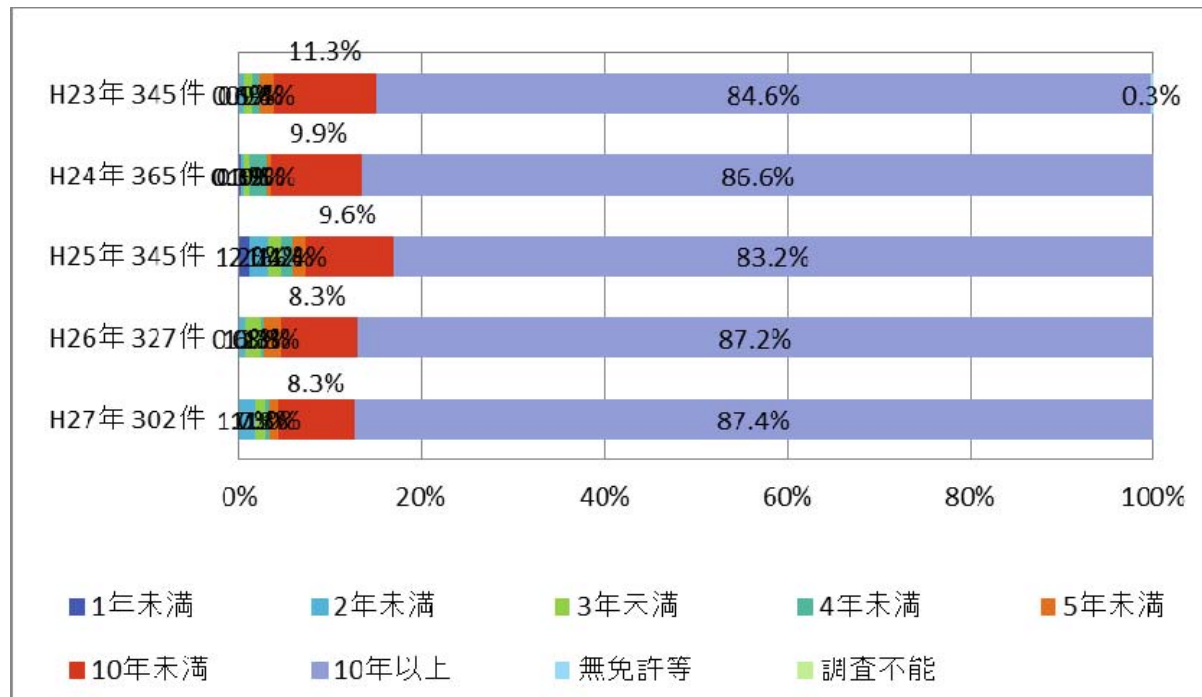
- ・H23年～H27年の傾向をみると、全体的に高齢化の傾向が見られる。



Ⅱ. 死亡事故データの傾向

12. 運転免許経験年数別

・H23年～H27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。



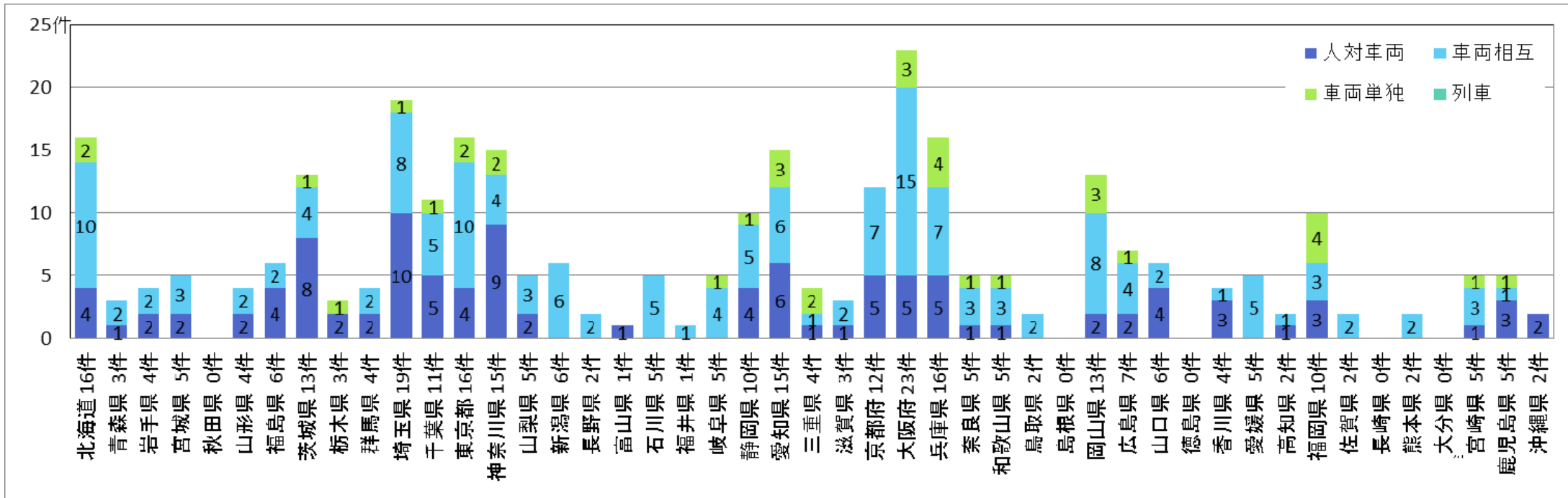
Ⅲ. H27年死亡事故データ(車籍)

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

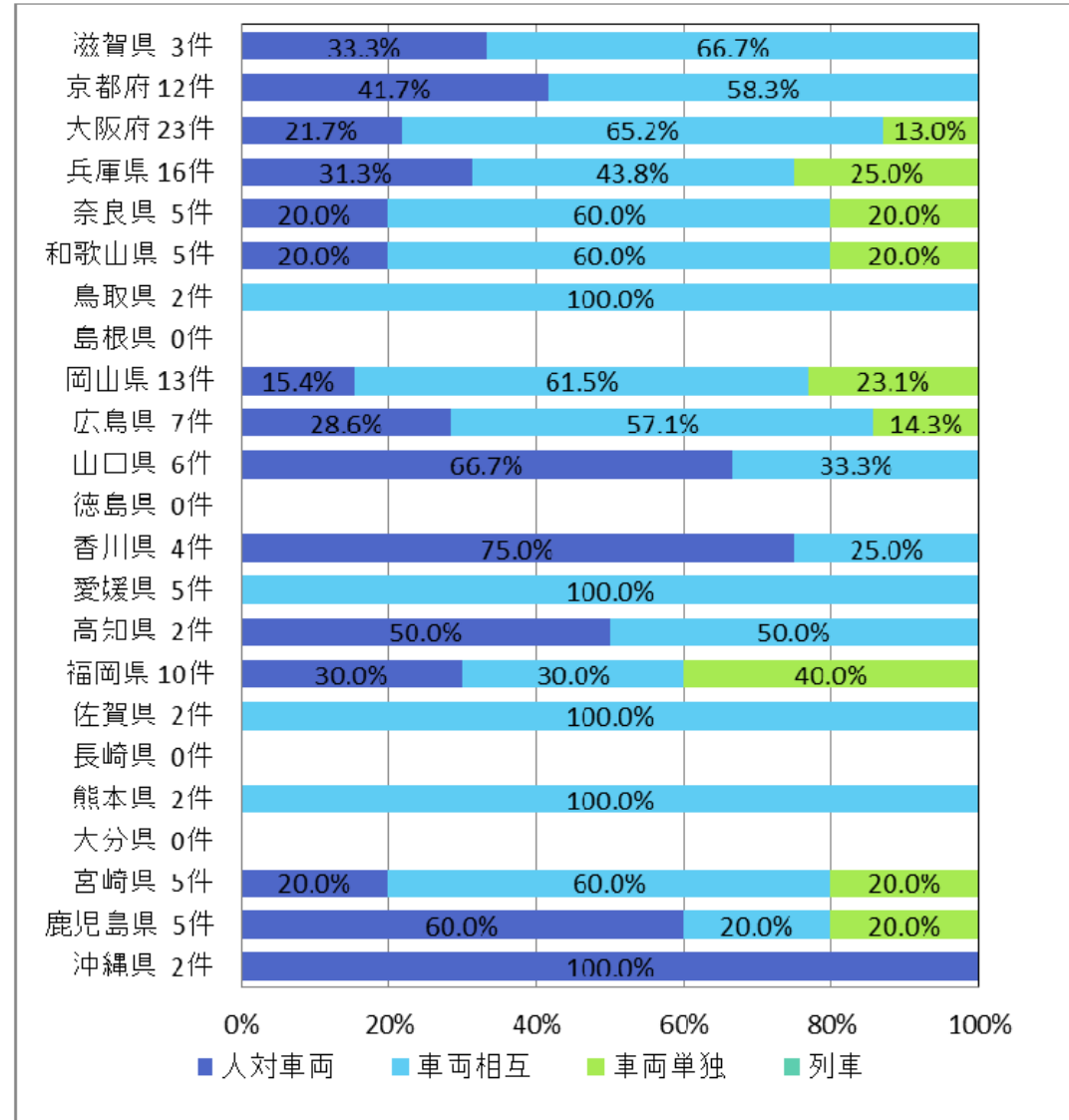
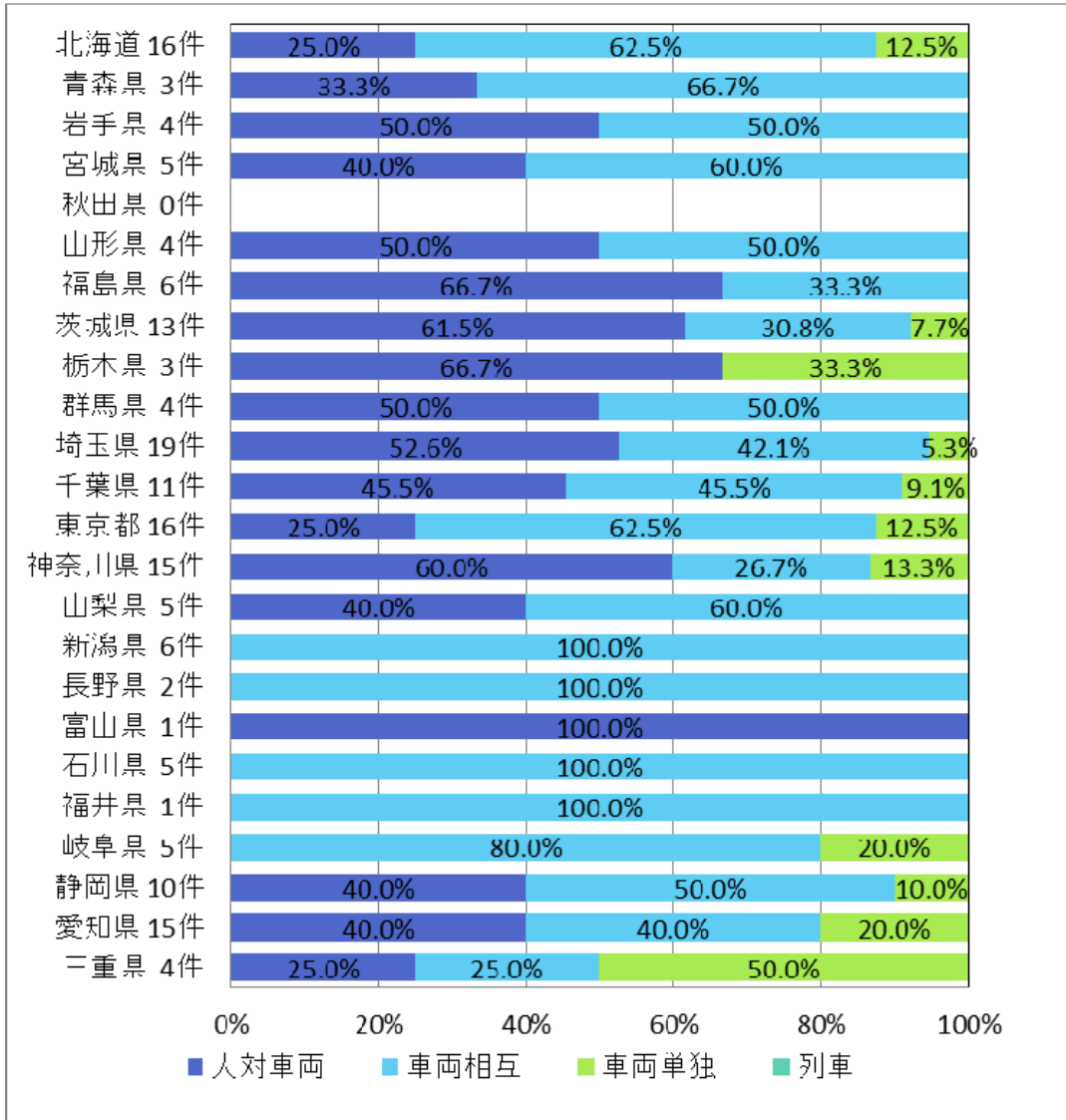
Ⅲ. H27年死亡事故データ(車籍)

1. 車籍別の事故類型別

- ・車籍別の事故類型別にみると、「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、「北海道」、「東京都」、「大阪府」及び「兵庫県」では「車両相互」が多く、「埼玉県」では「人対車両」が多い。



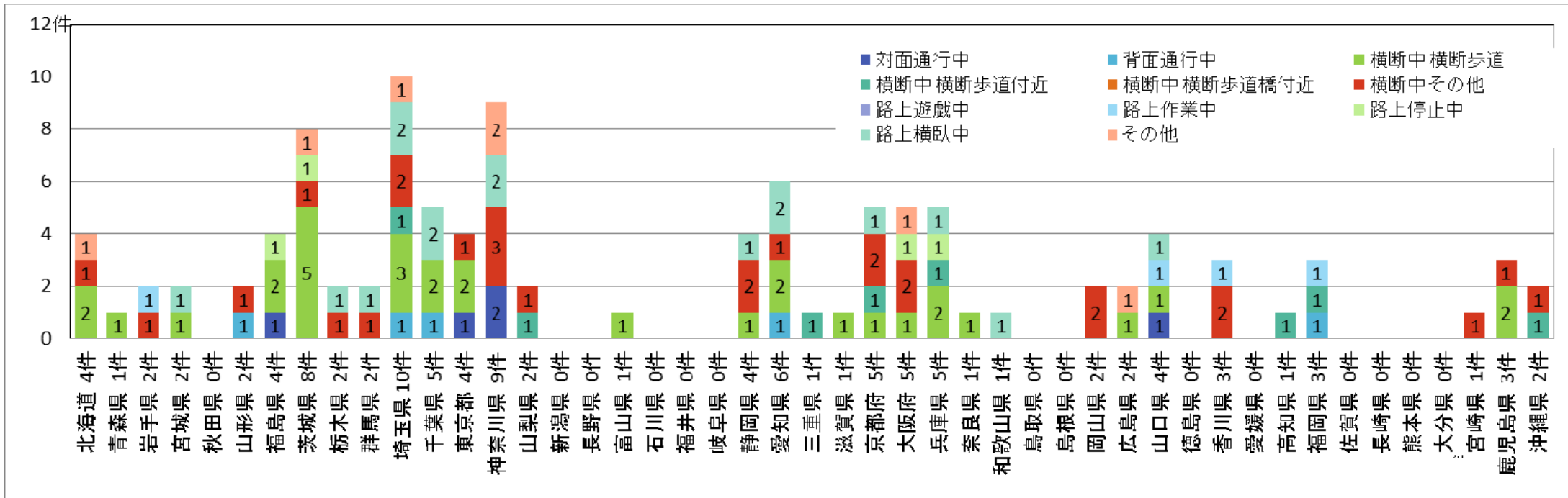
Ⅲ. H27年死亡事故データ(車籍)



Ⅲ. H27年死亡事故データ(車籍)

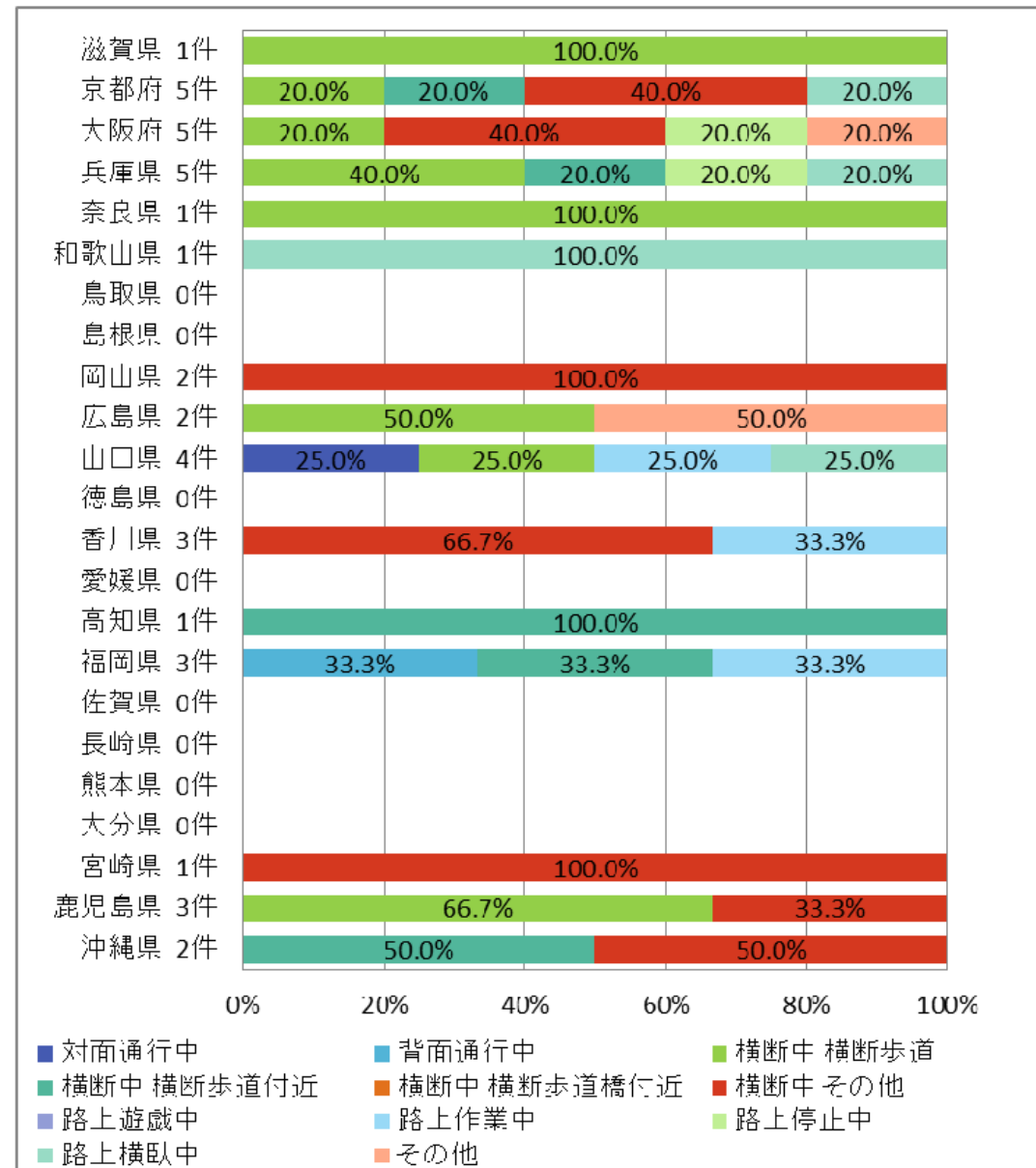
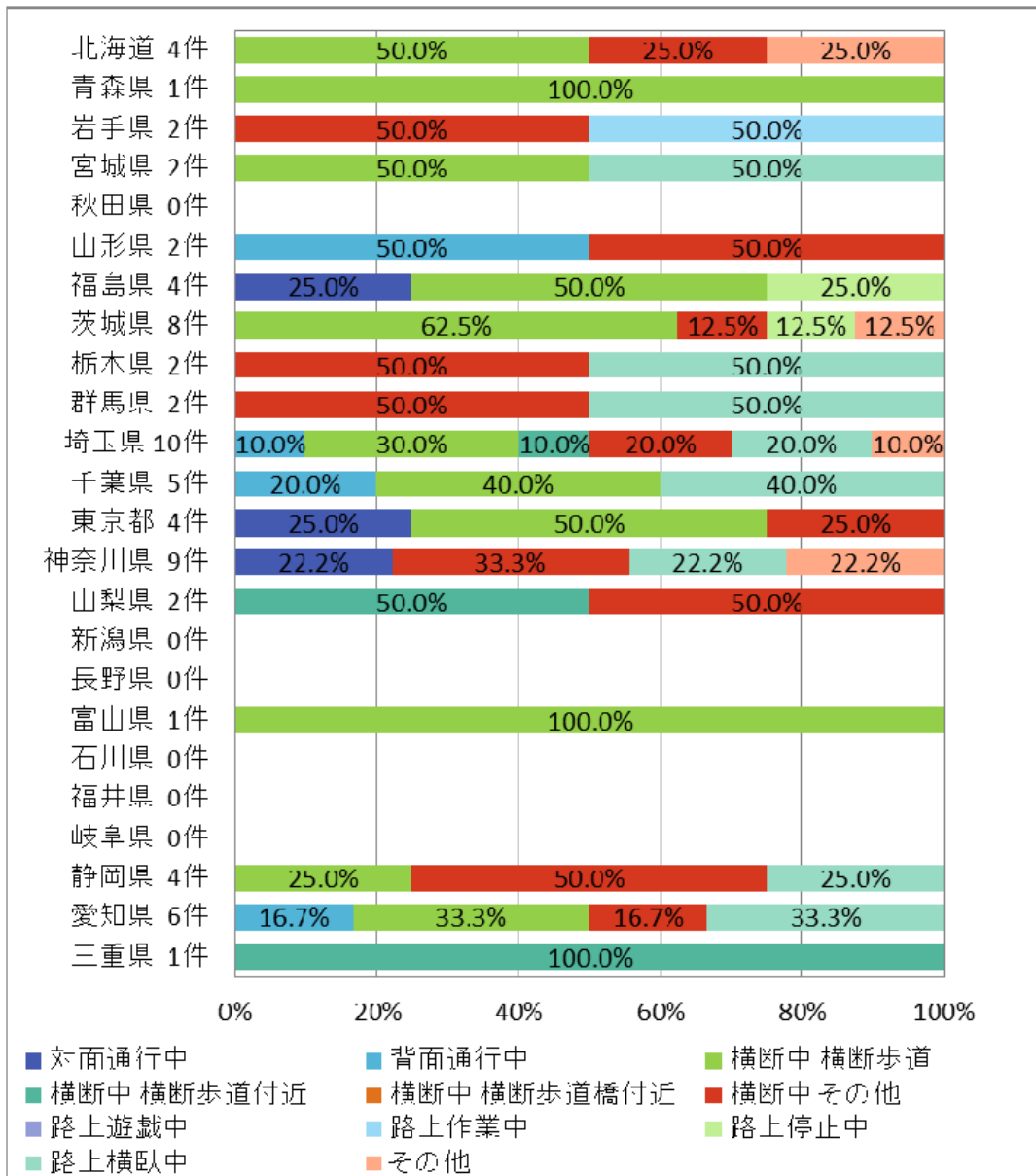
(1) 人対車両

- ・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」及び「埼玉県」では「横断中 横断歩道」が多い。
- ・「神奈川県」では「横断中 その他」が多い。



※対自転車事故は、「車両相互」に含まれます。

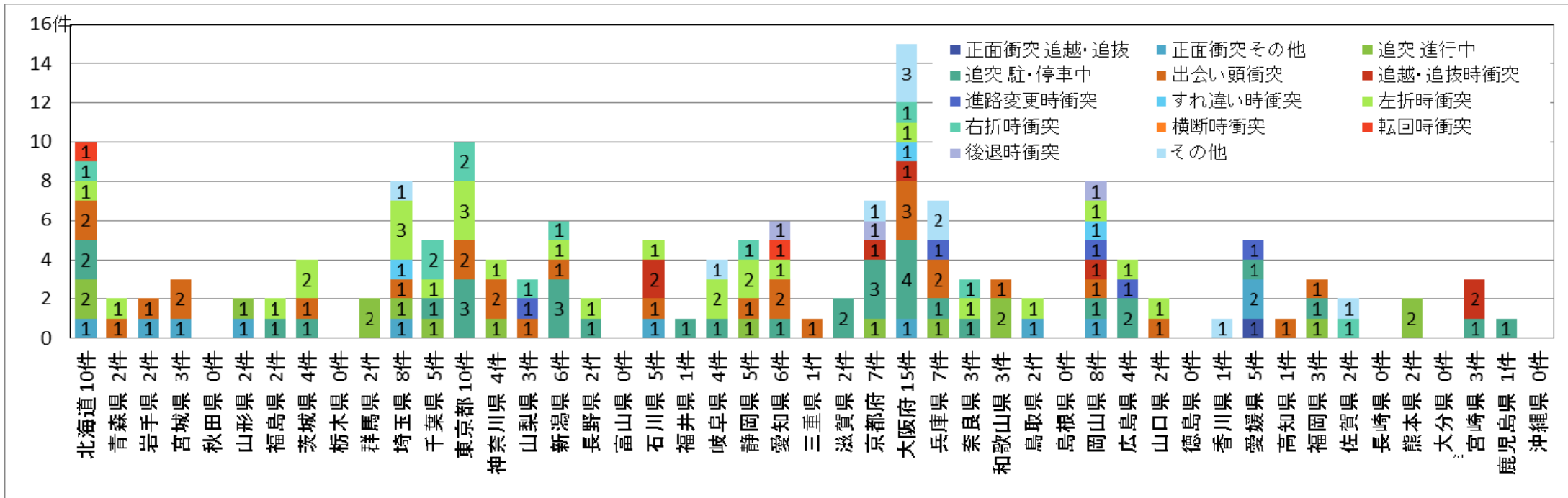
Ⅲ. H27年死亡事故データ(車籍)



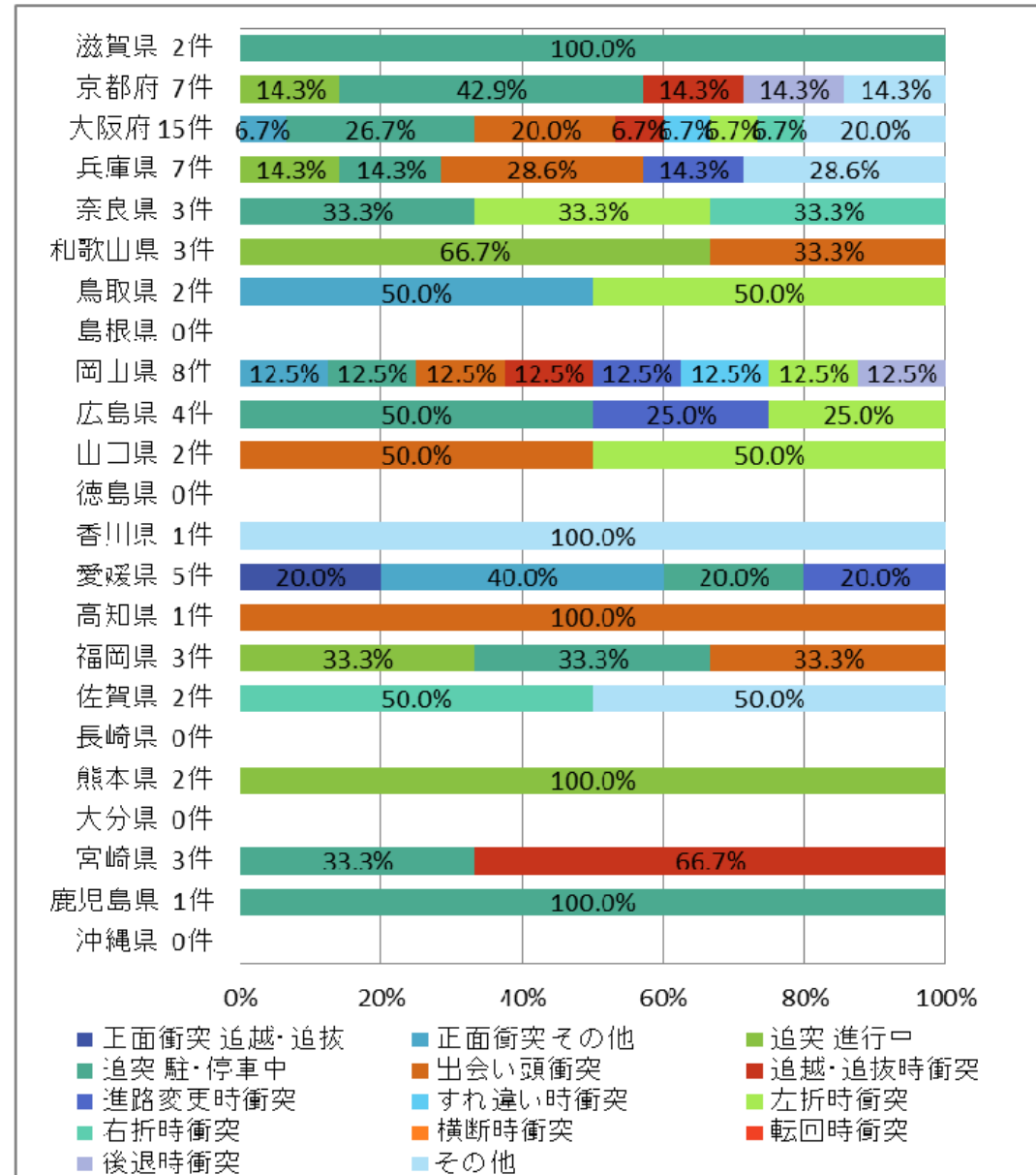
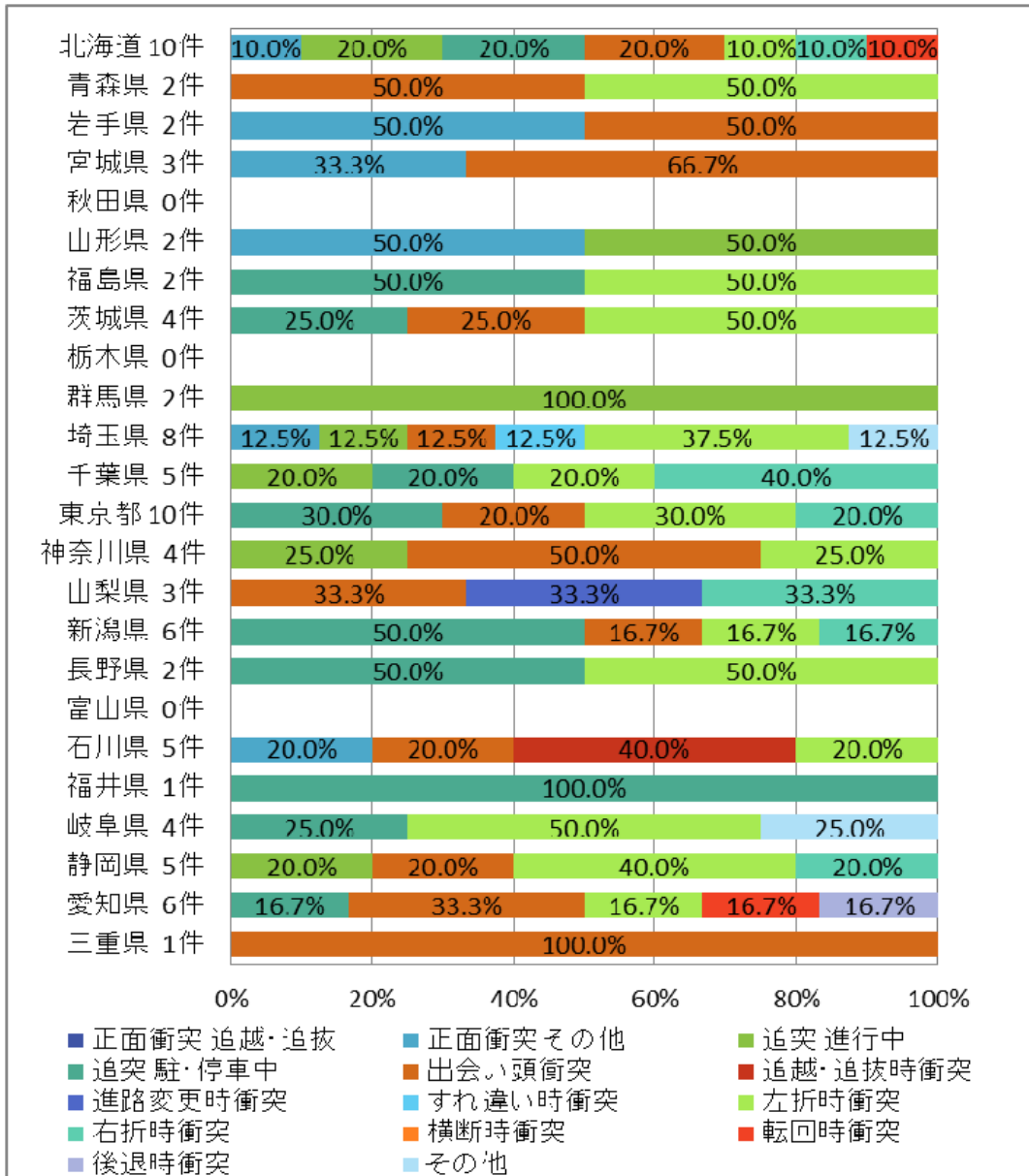
Ⅲ. H27年死亡事故データ(車籍)

(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、「北海道」及び「岡山県」では様々な事故類型で発生している。
- ・「埼玉県」では「左折時衝突」が多い。
- ・「東京都」では「左折時衝突」及び「追突 駐・停車中」が多い。
- ・「大阪府」では「追突 駐・停車中」が多い。



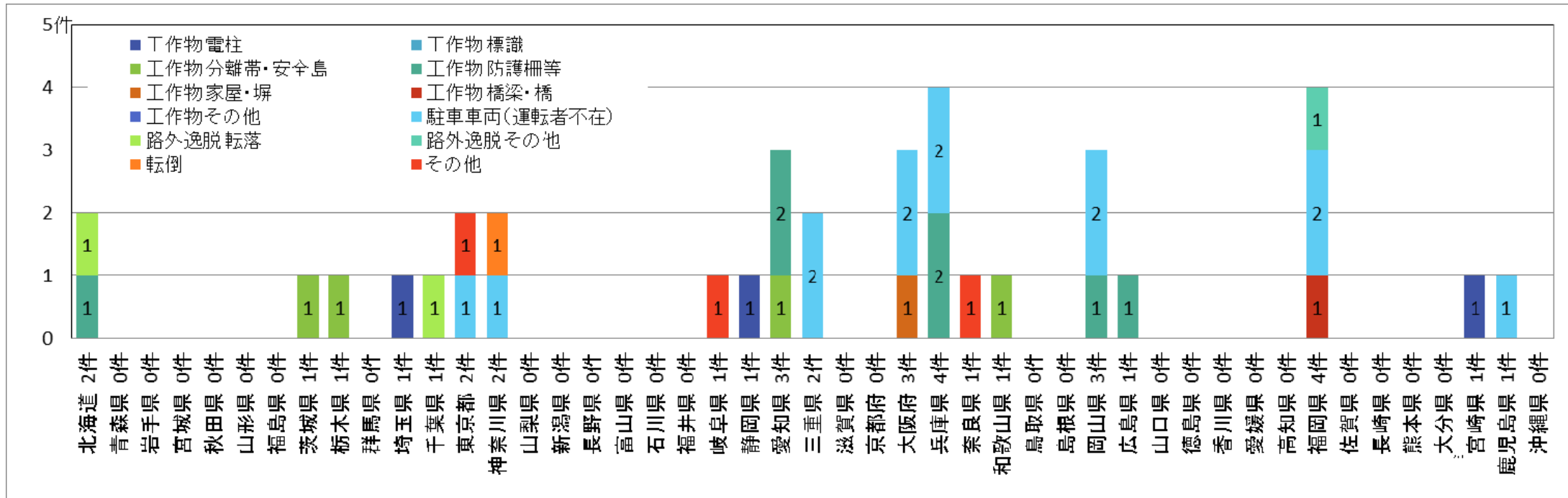
Ⅲ. H27年死亡事故データ(車籍)



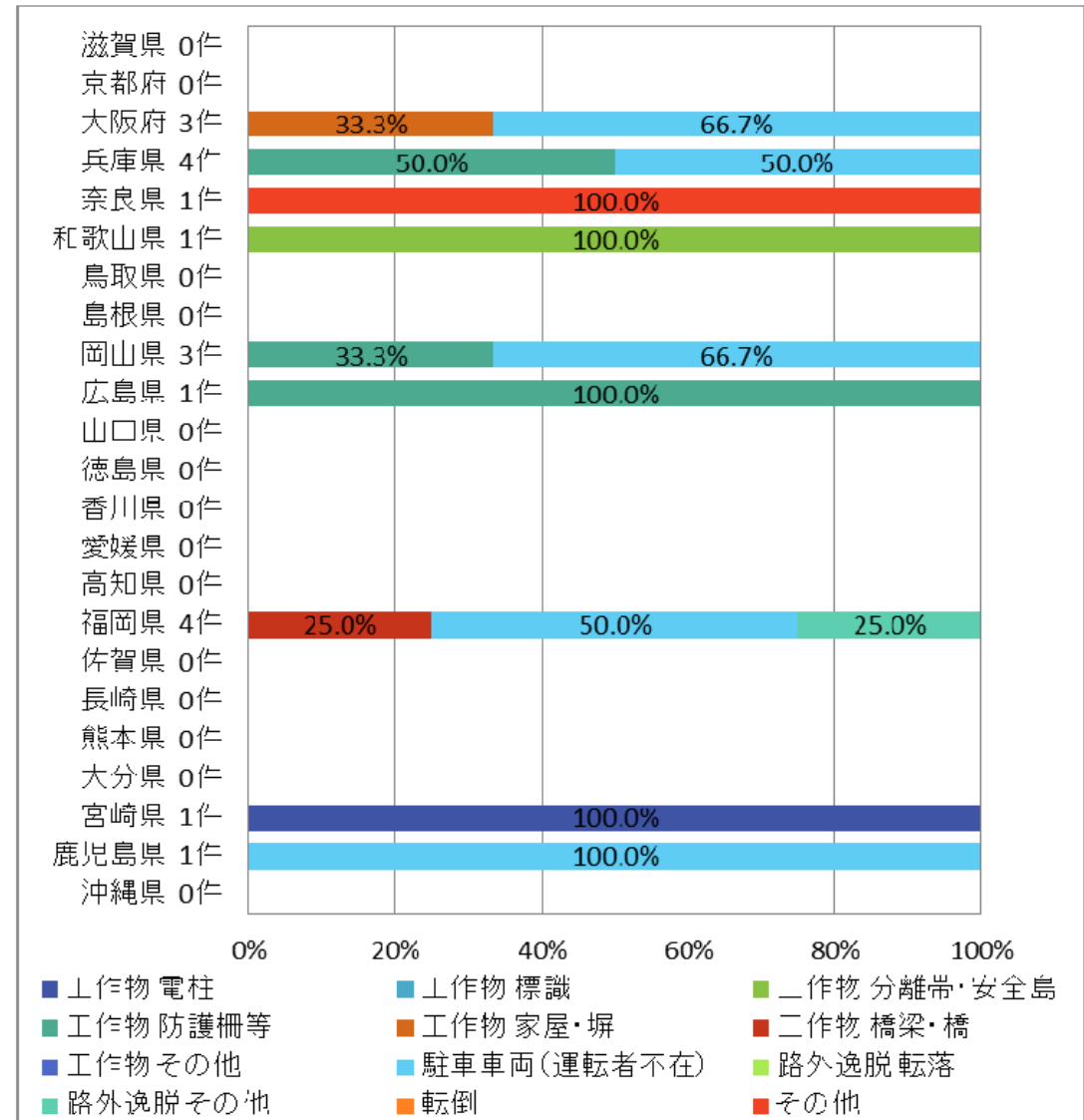
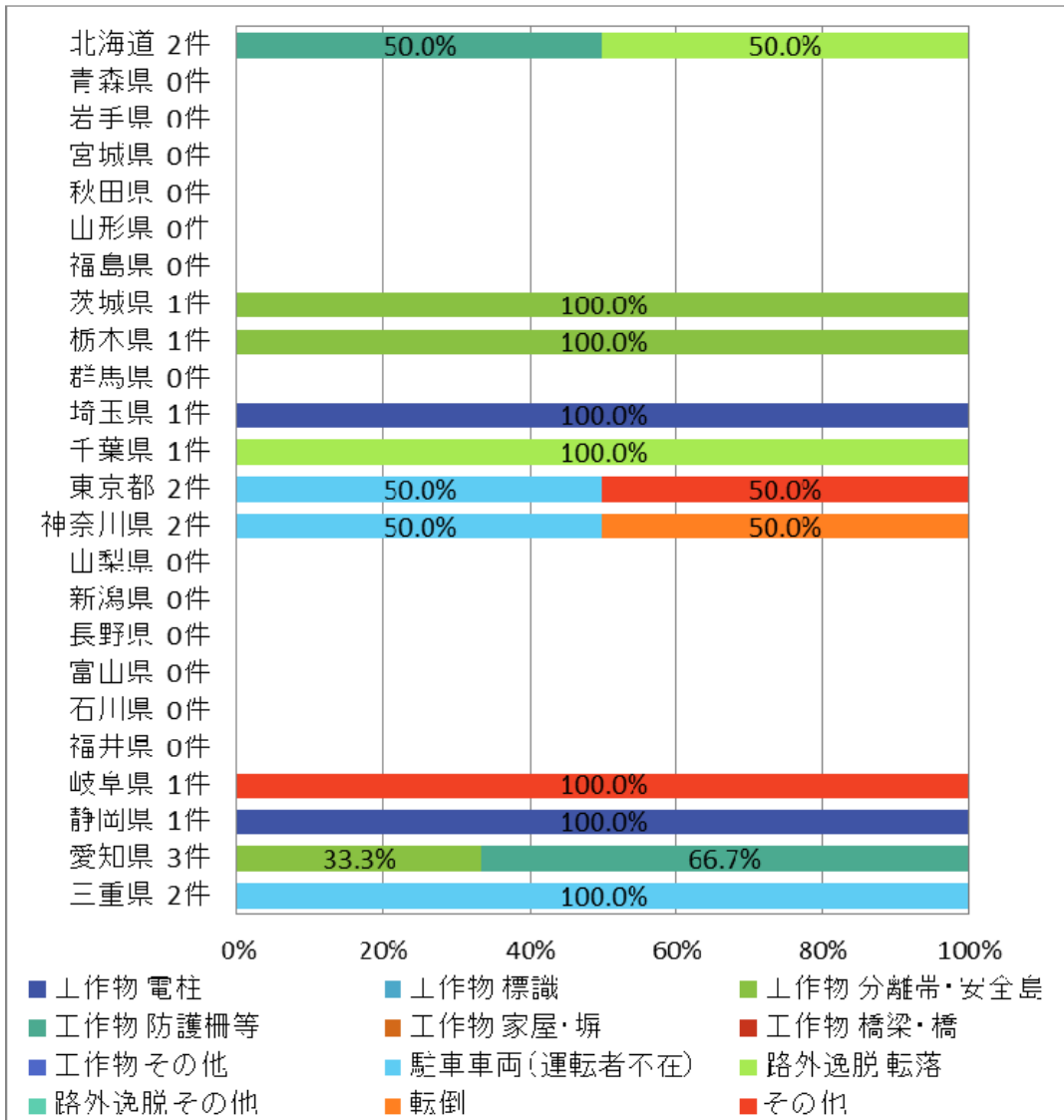
Ⅲ. H27年死亡事故データ(車籍)

(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、「兵庫県」では「工作物 防護柵等」及び「駐車車両（運転者不在）」が多く、「福岡県」では「工作物 防護柵等」が多い。



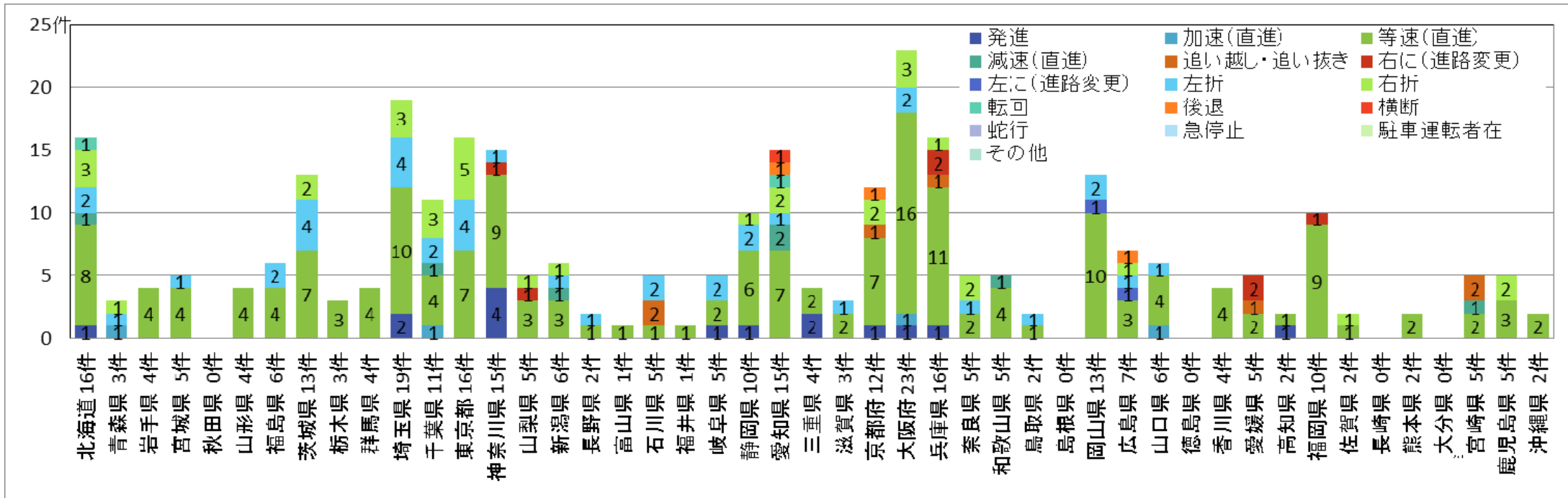
Ⅲ. H27年死亡事故データ(車籍)



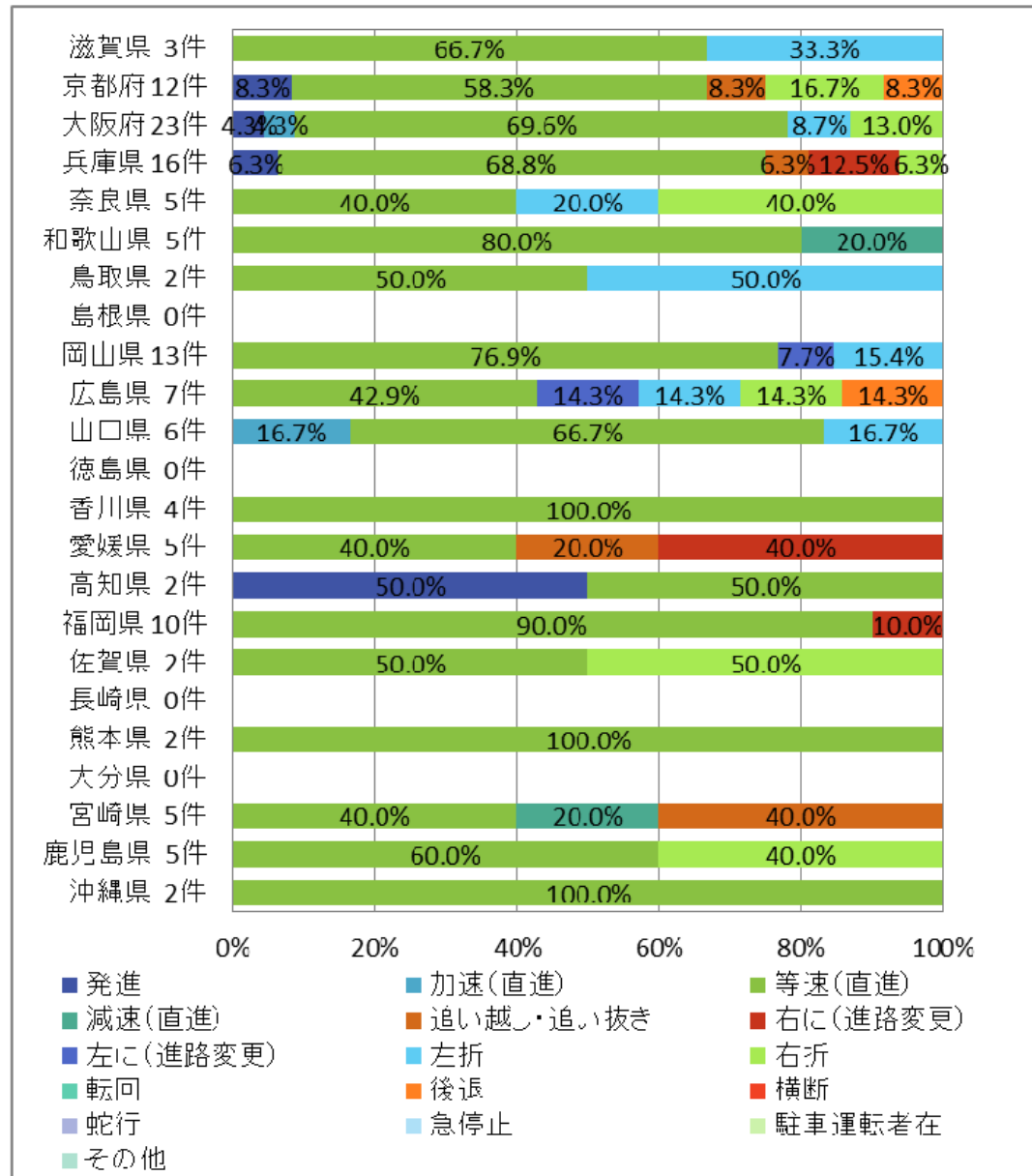
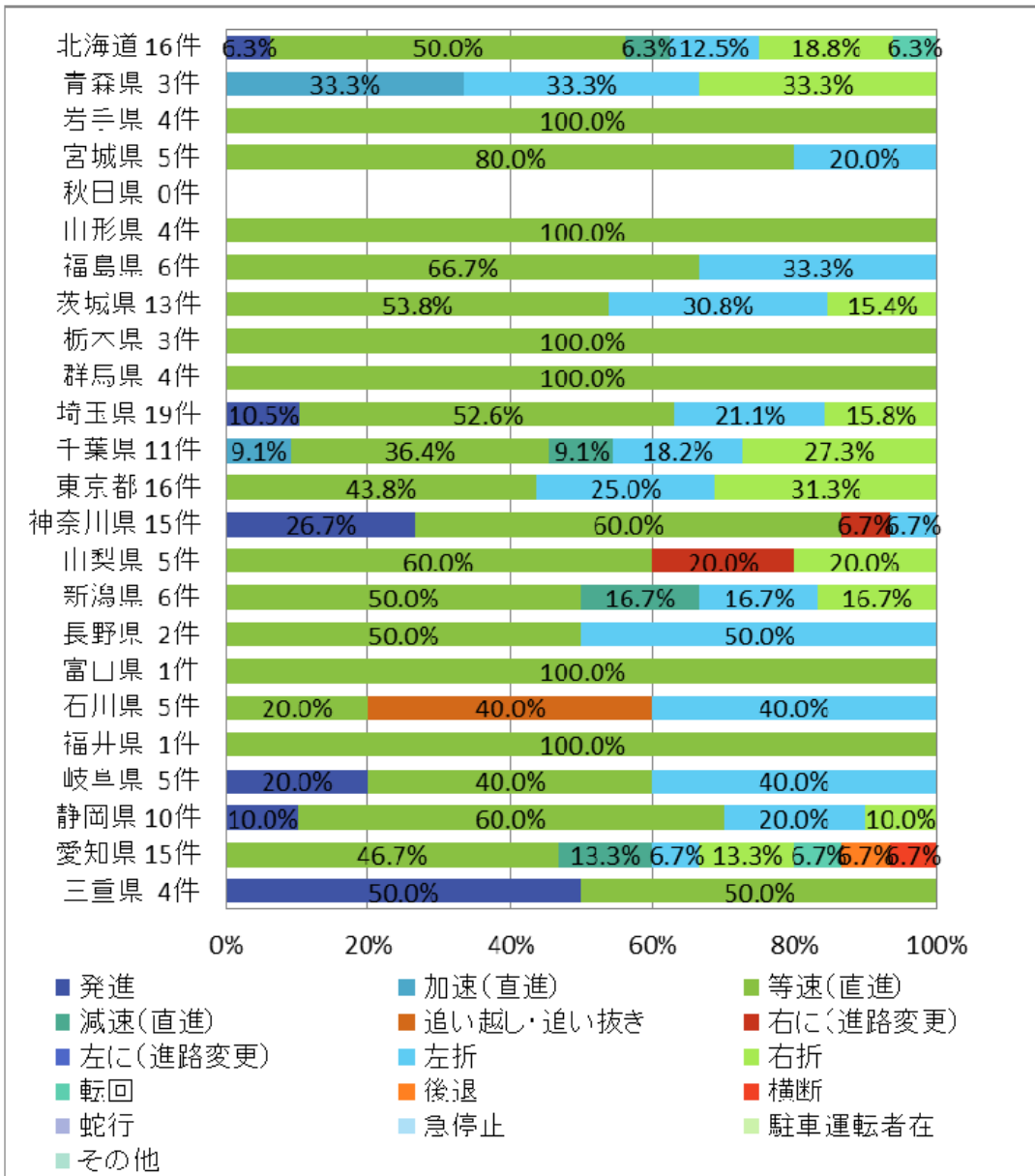
Ⅲ. H27年死亡事故データ(車籍)

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。



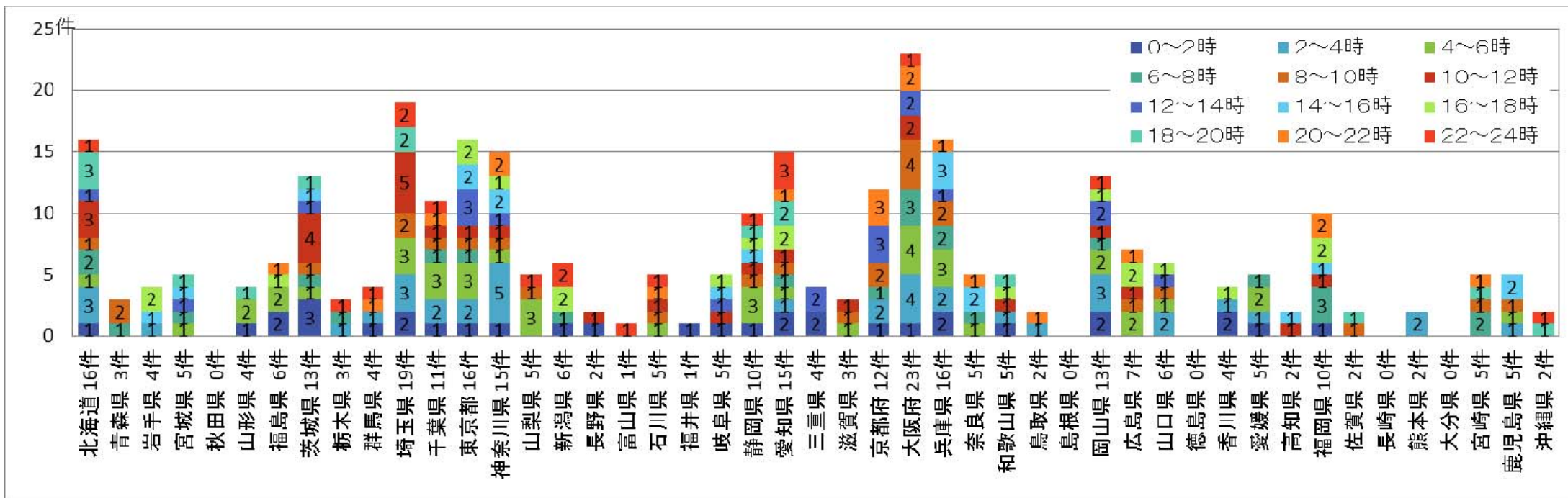
Ⅲ. H27年死亡事故データ(車籍)



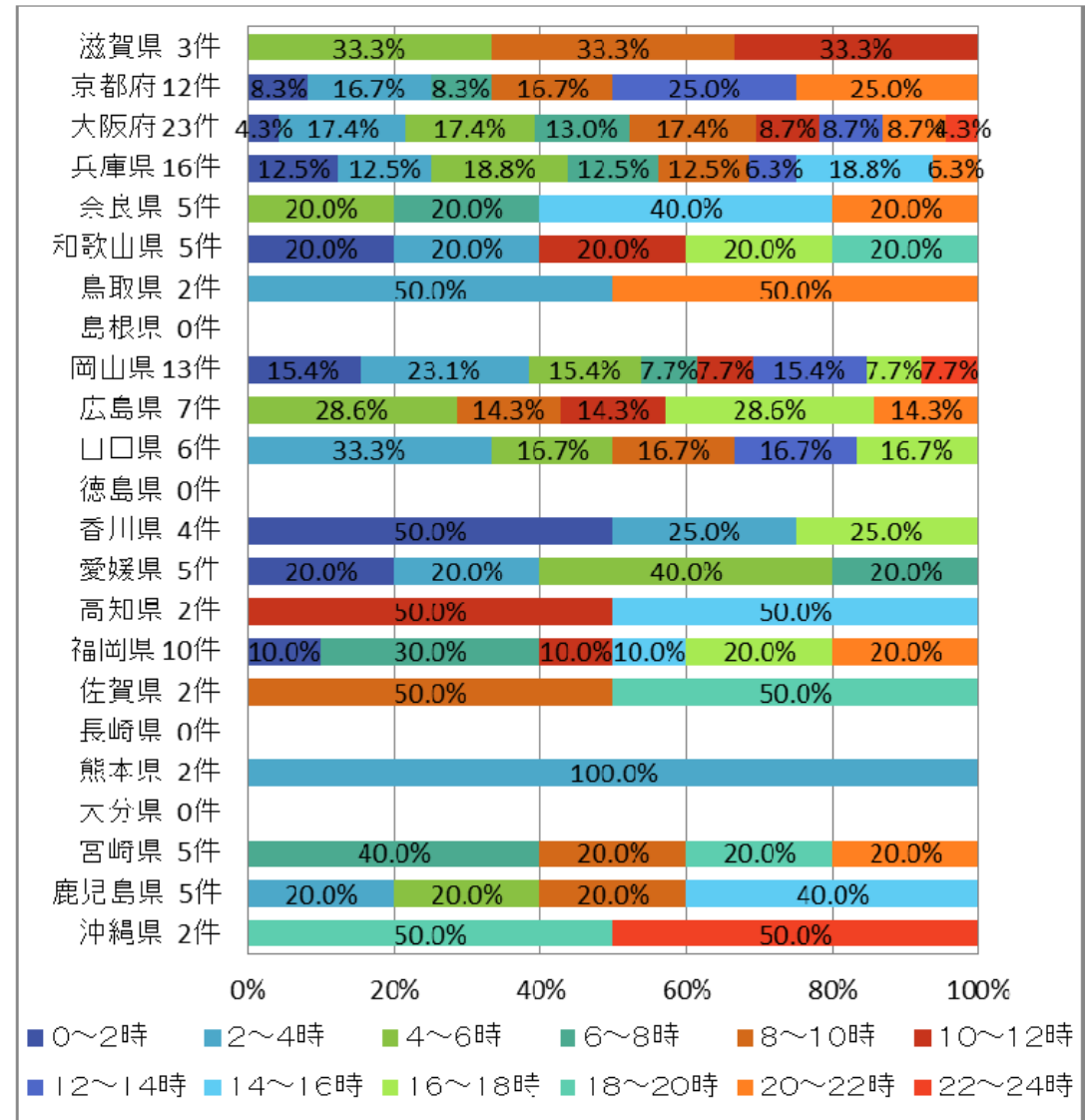
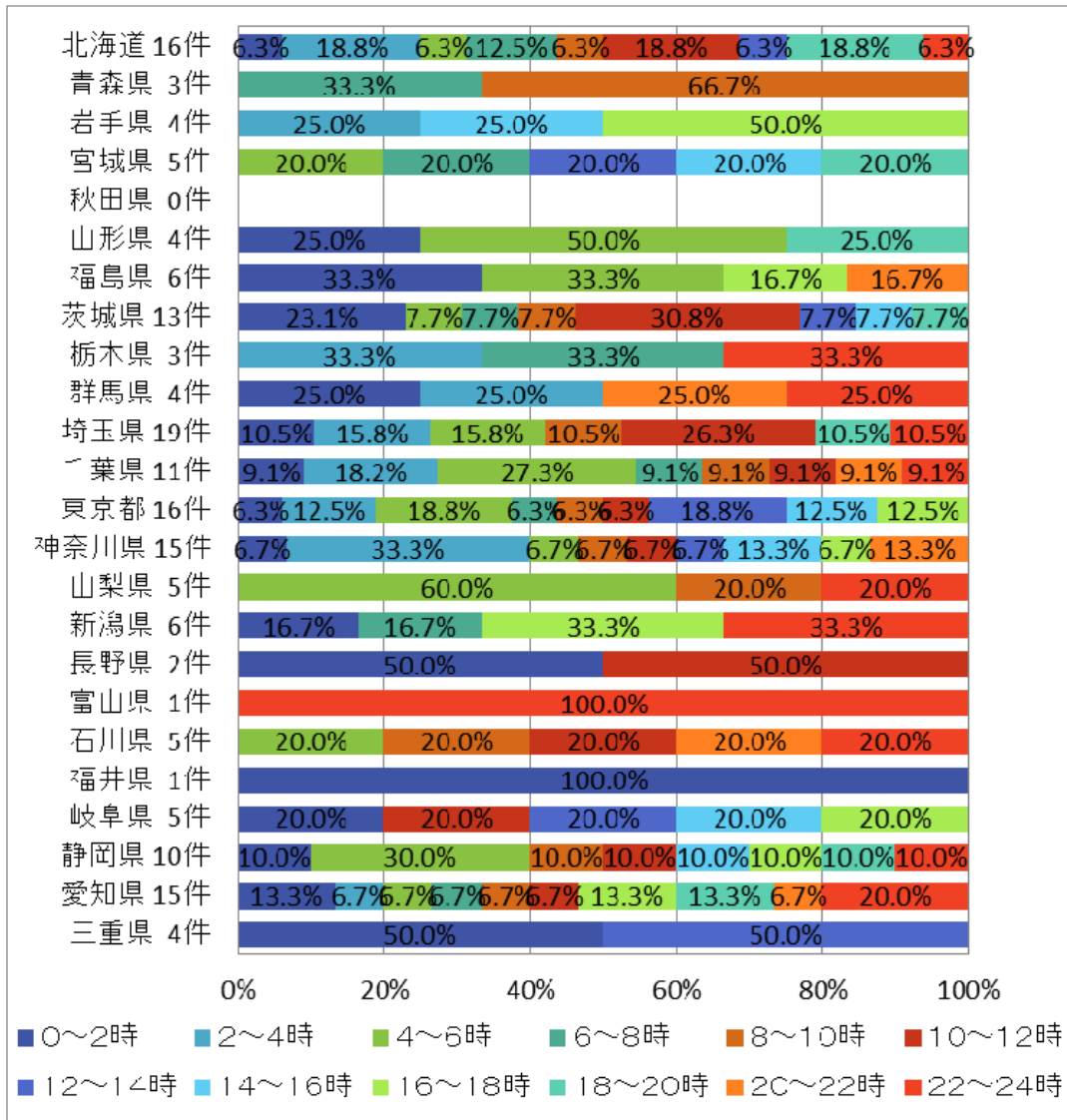
Ⅲ. H27年死亡事故データ(車籍)

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、「北海道」では「2～4時」、「10～12時」及び「18～20時」が多い。
- ・「埼玉県」では「10～12時」が多い。
- ・「東京都」では「4～6時」及び「12～14時」が多い。
- ・「大阪府」では「2～4時」、「4～6時」及び「8～10時」が多い。
- ・「兵庫県」では「4～6時」及び「14～16時」が多い。



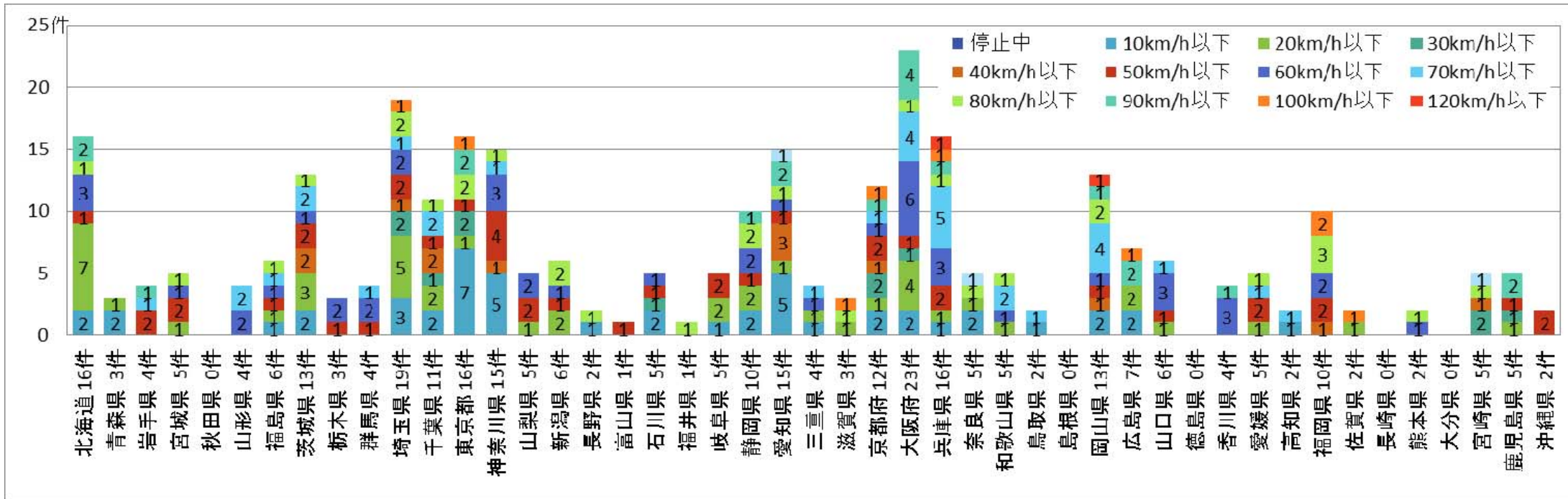
Ⅲ. H27年死亡事故データ(車籍)



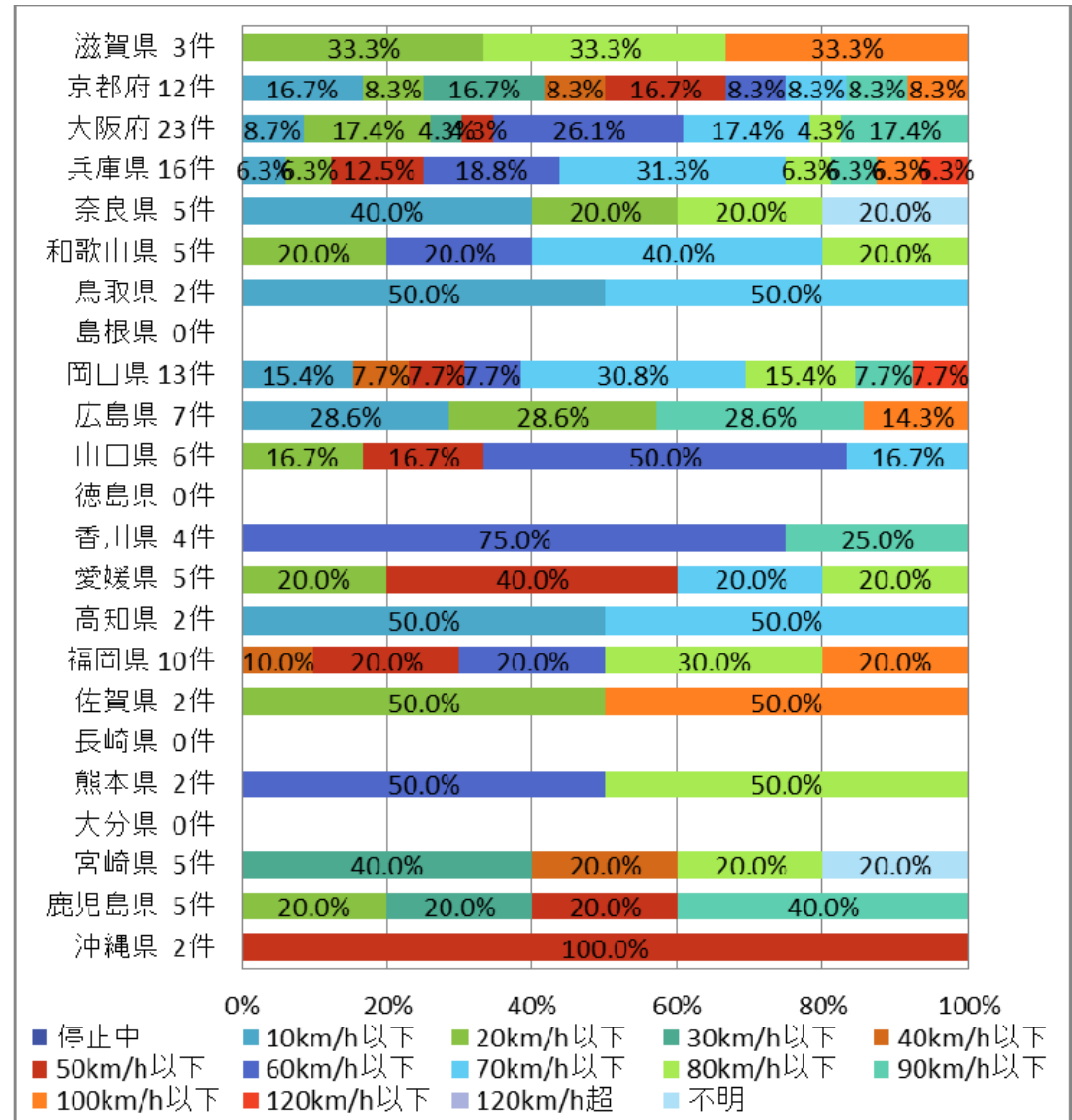
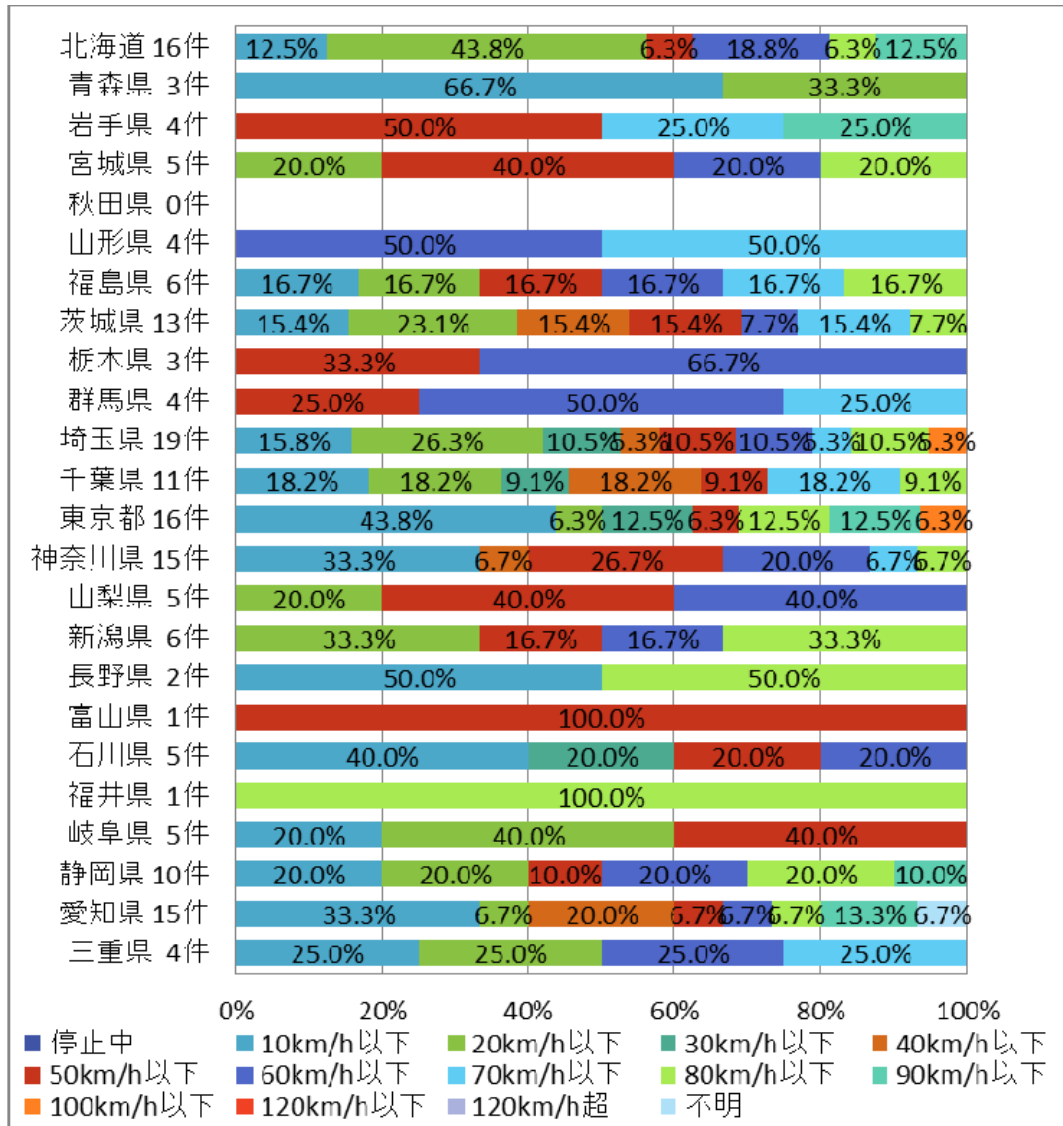
Ⅲ. H27年死亡事故データ(車籍)

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、「北海道」及び「埼玉県」では「20km/h以下」が多い。
- ・「東京都」では「10km/h以下」、「大阪府」では「60km/h以下」、「兵庫県」では「70km/h以下」が多い。



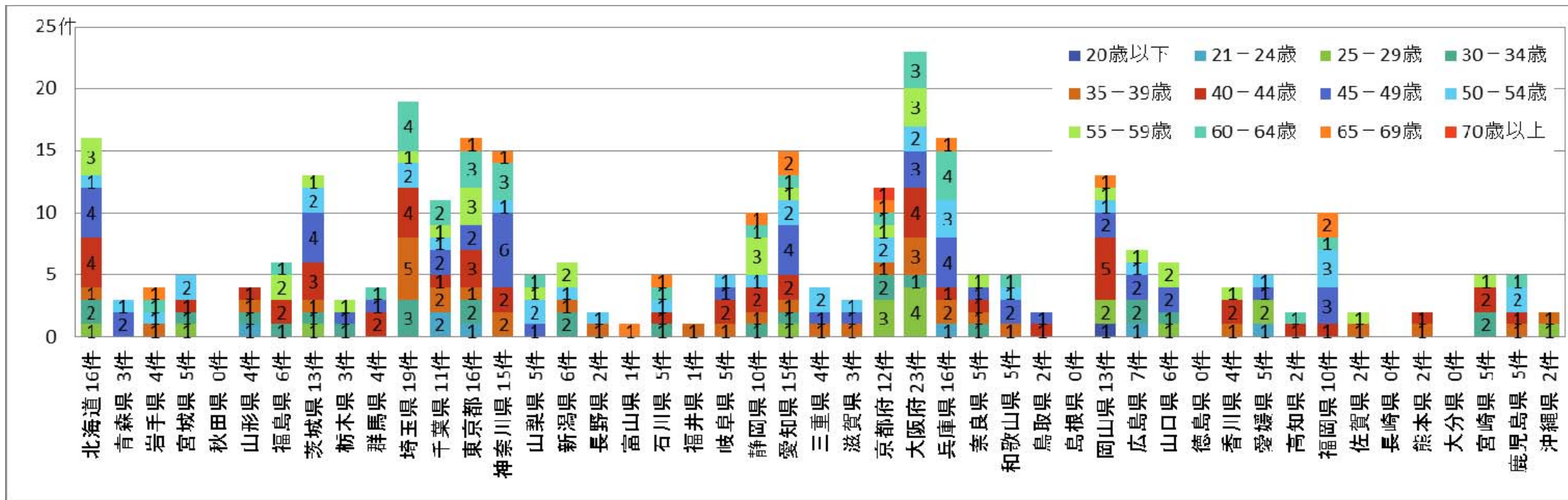
Ⅲ. H27年死亡事故データ(車籍)



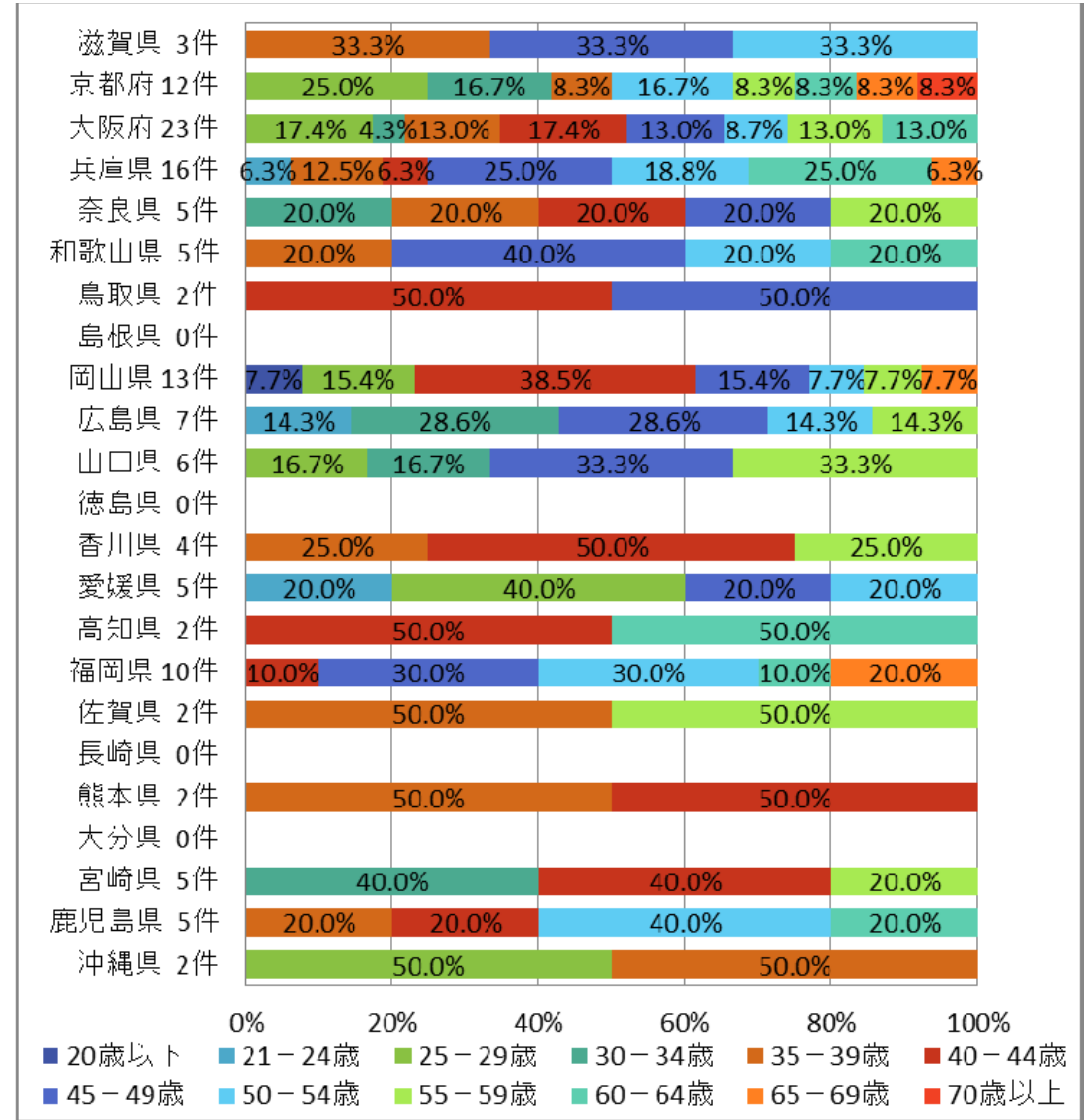
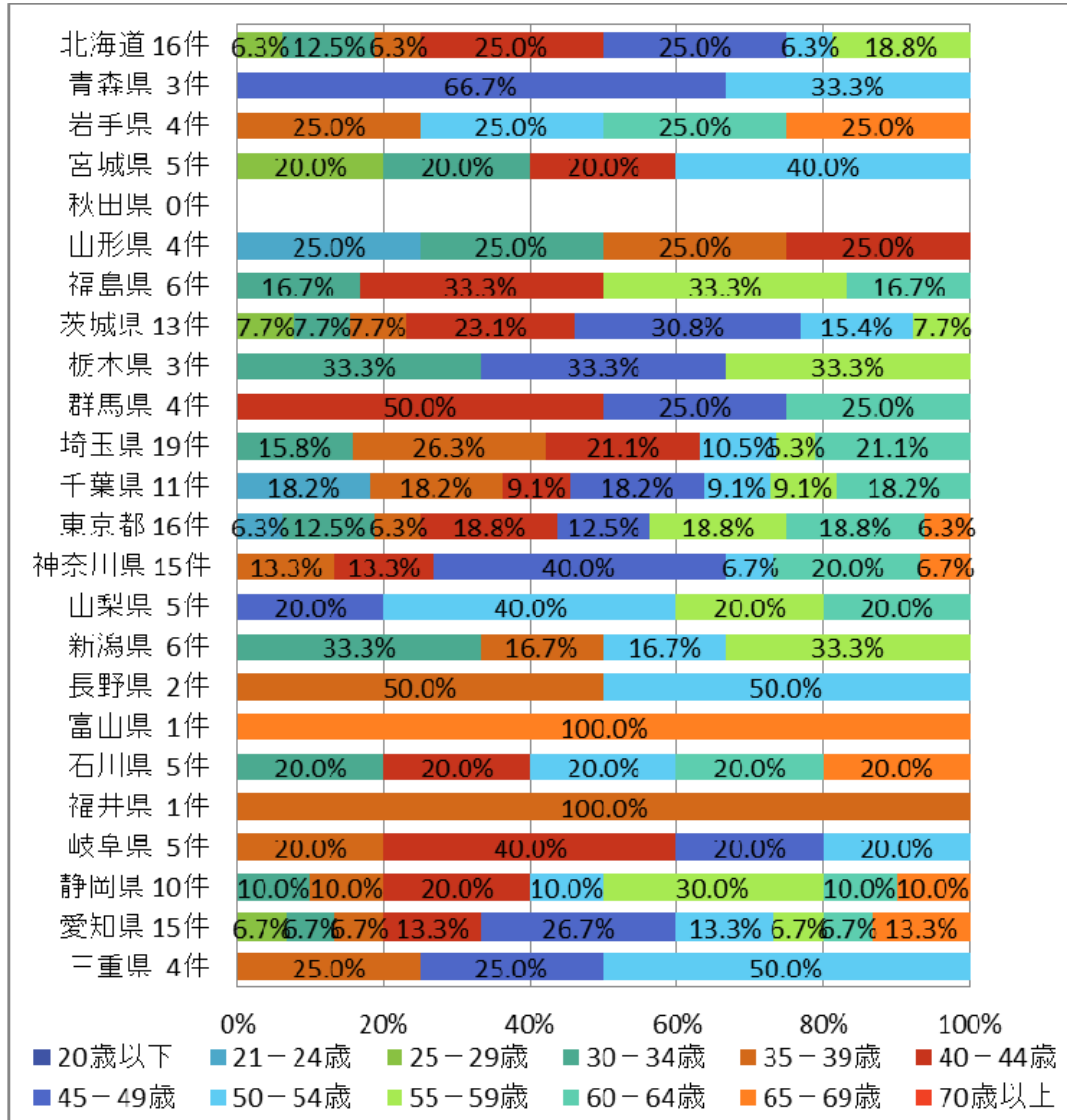
Ⅲ. H27年死亡事故データ(車籍)

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、「北海道」では「40-44歳」及び「45-49歳」が多い。
- ・「埼玉県」では「35-39歳」が多く、「東京都」では「40-44歳」、「55-59歳」及び「60-64歳」が多い。
- ・「大阪府」では「25-29歳」及び「40-44歳」が多く、「兵庫県」では「45-49歳」及び「60-64歳」が多い。



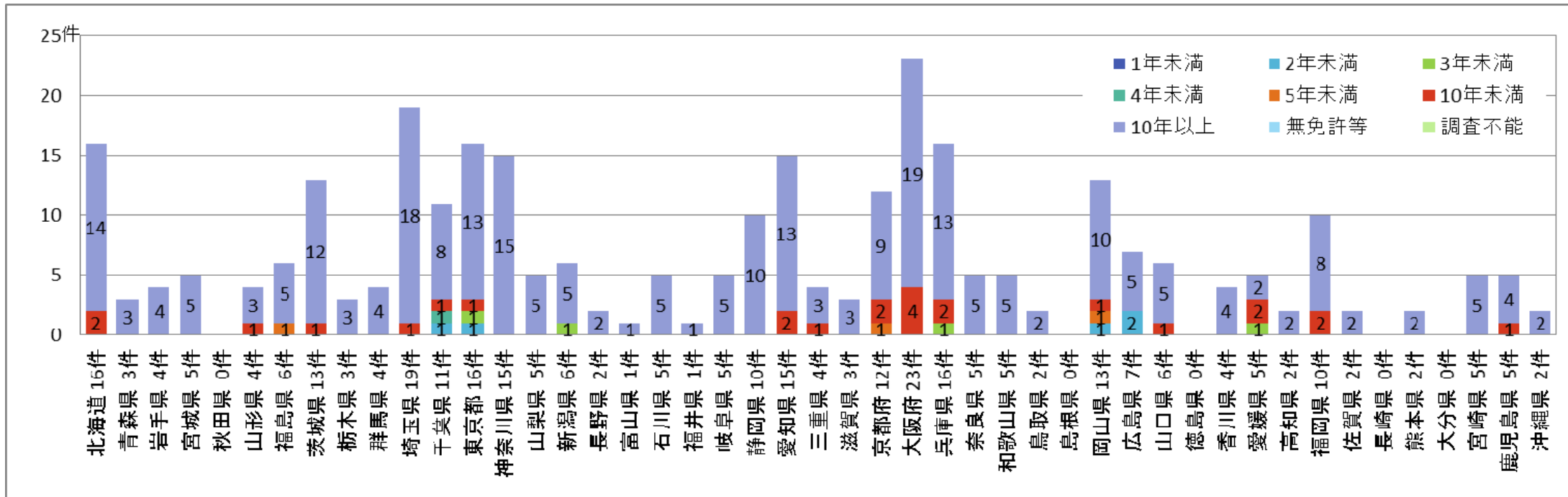
Ⅲ. H27年死亡事故データ(車籍)



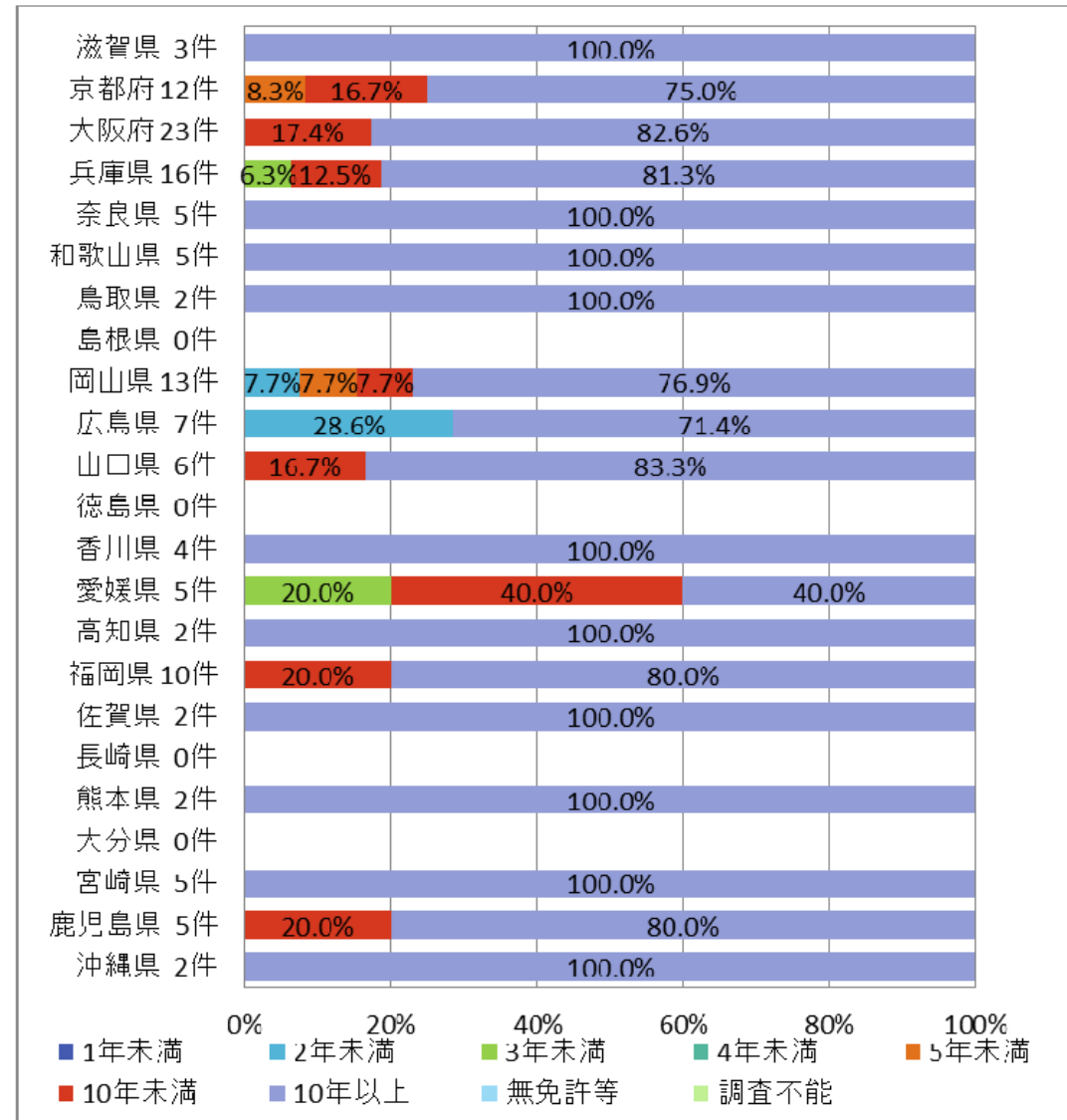
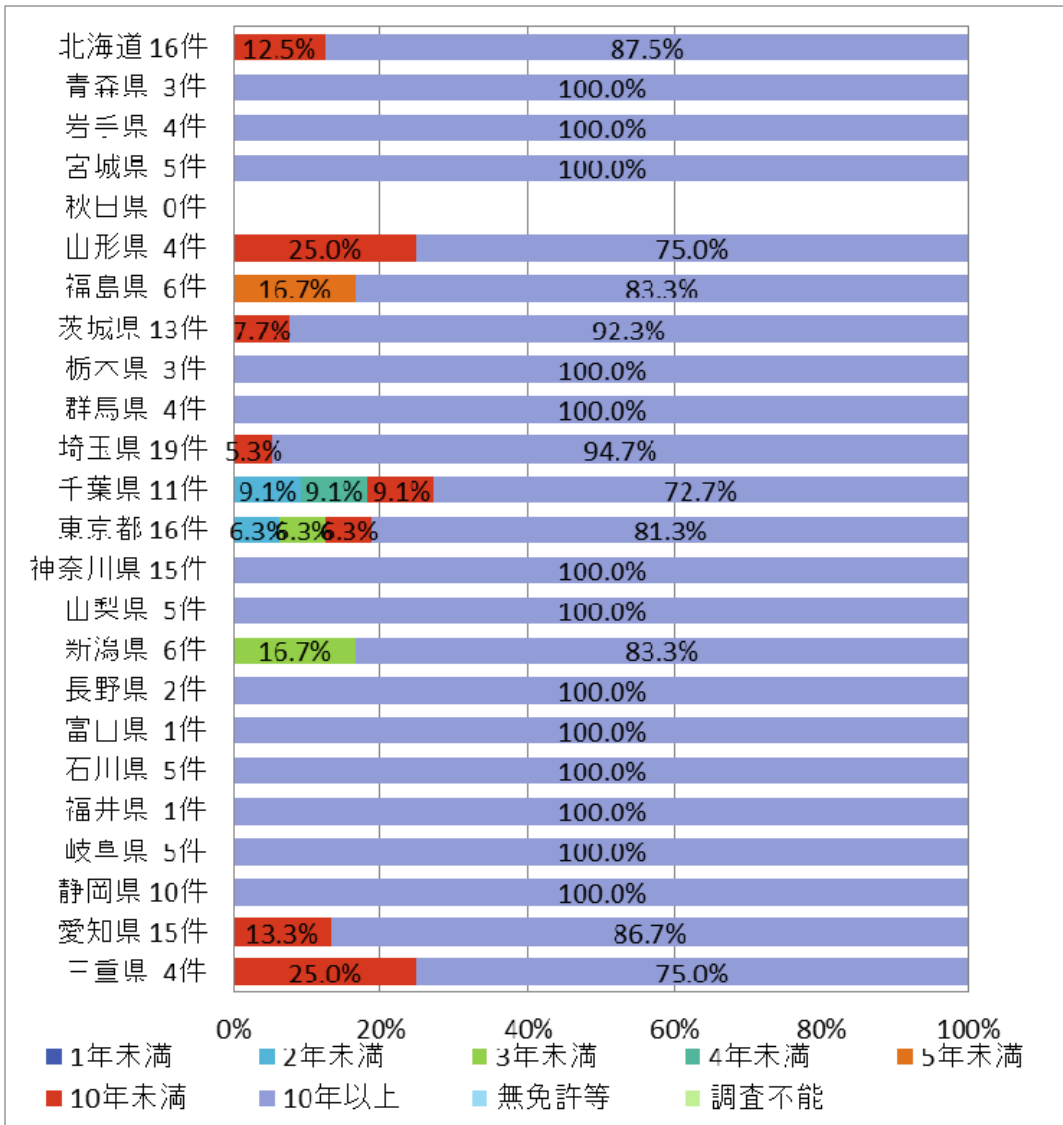
Ⅲ. H27年死亡事故データ(車籍)

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、いずれの各県も「10年以上」が多い。
- ・「愛媛県」では10年未満の割合が高い。



Ⅲ. H27年死亡事故データ(車籍)



メ モ

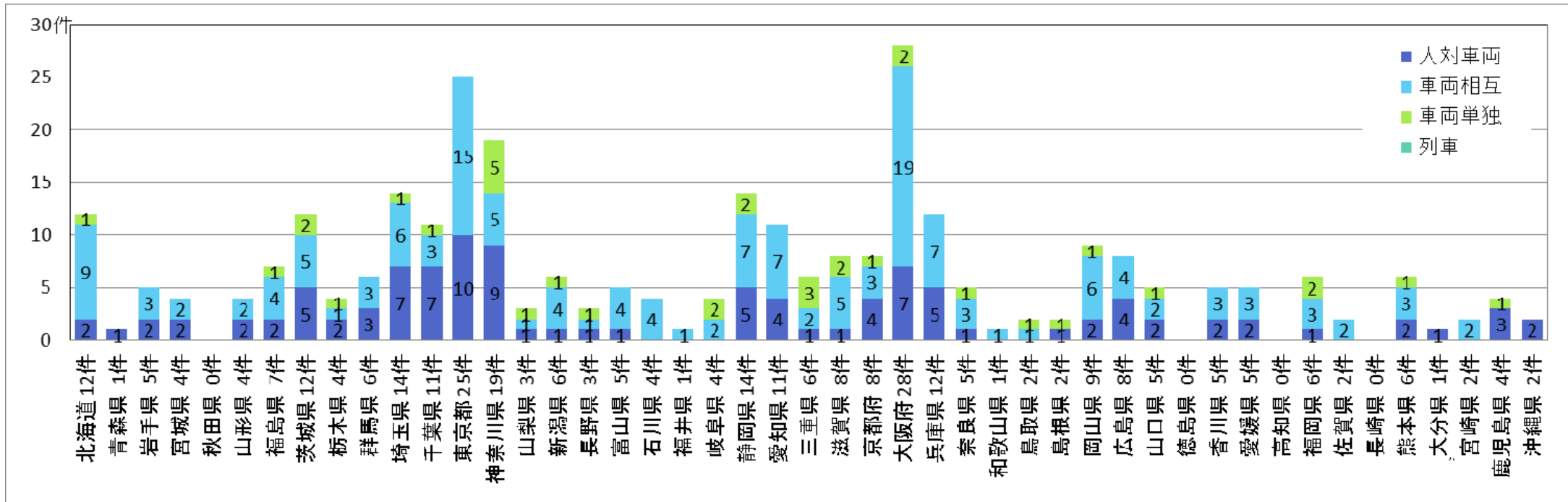
IV. H27年死亡事故データ(発生地)

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

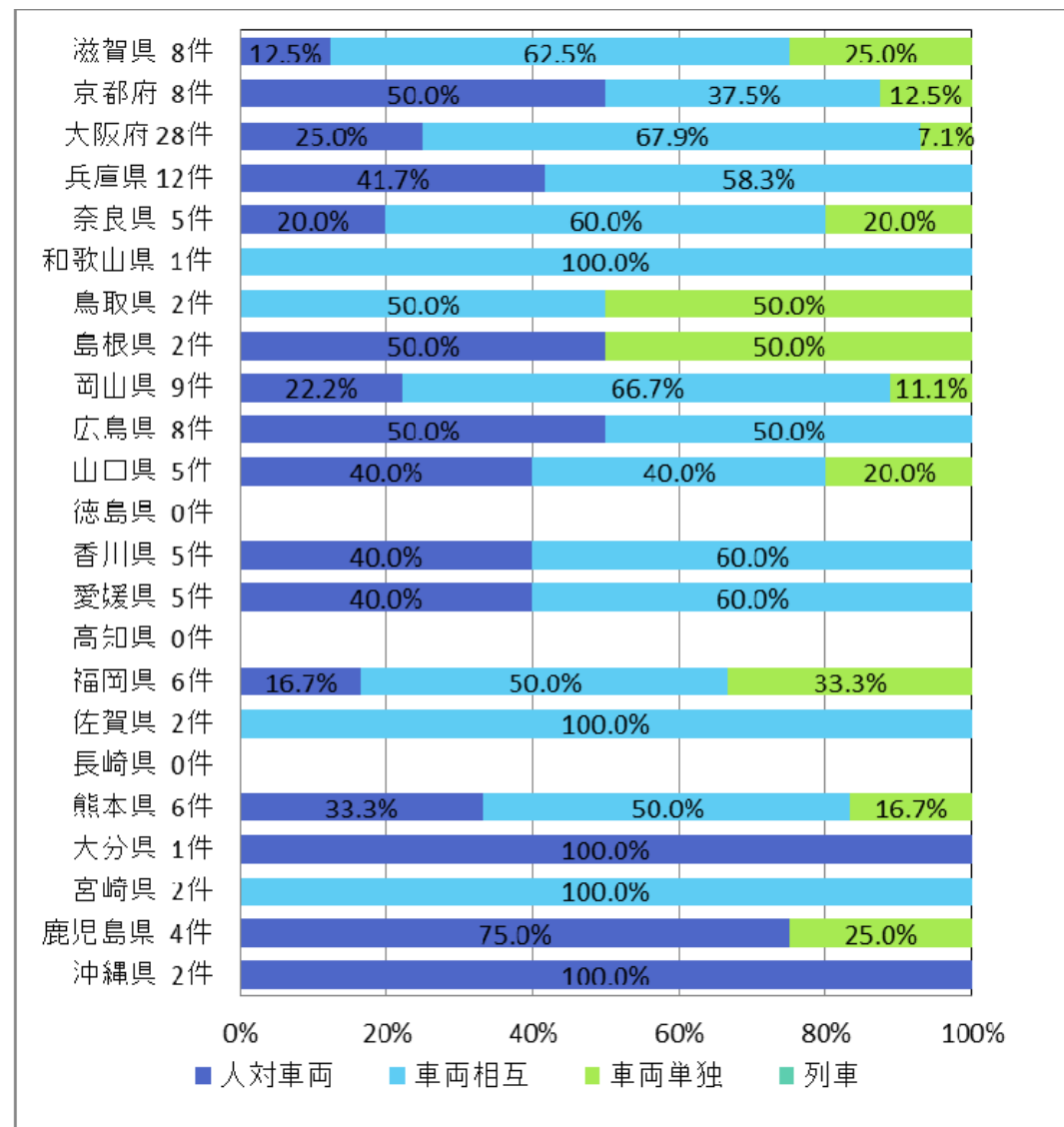
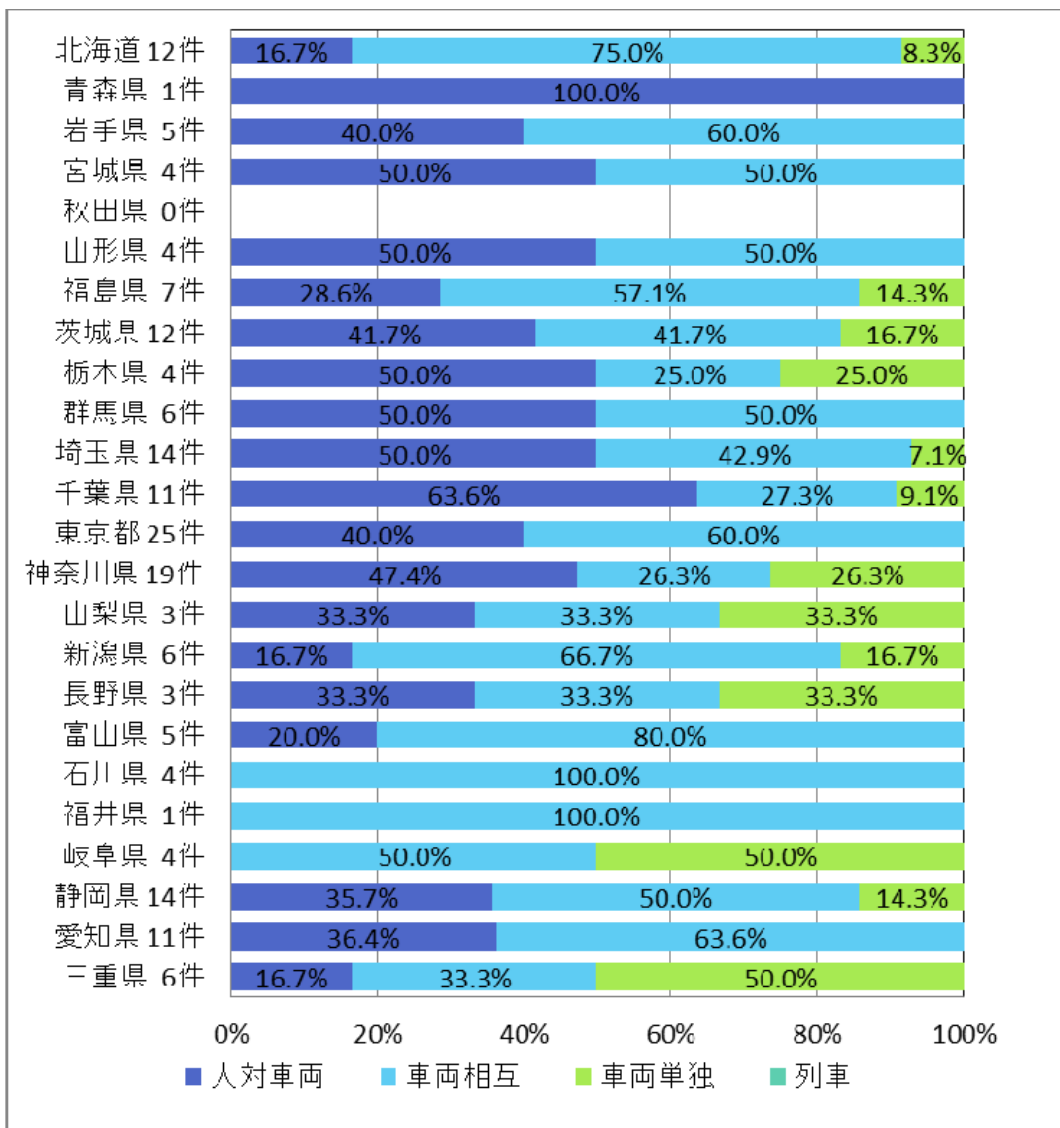
IV. H27年死亡事故データ(発生地)

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、「東京都」、「静岡県」及び「大阪府」では「車両相互」が多い。
- ・「埼玉県」及び「神奈川県」では「人対車両」が多い。



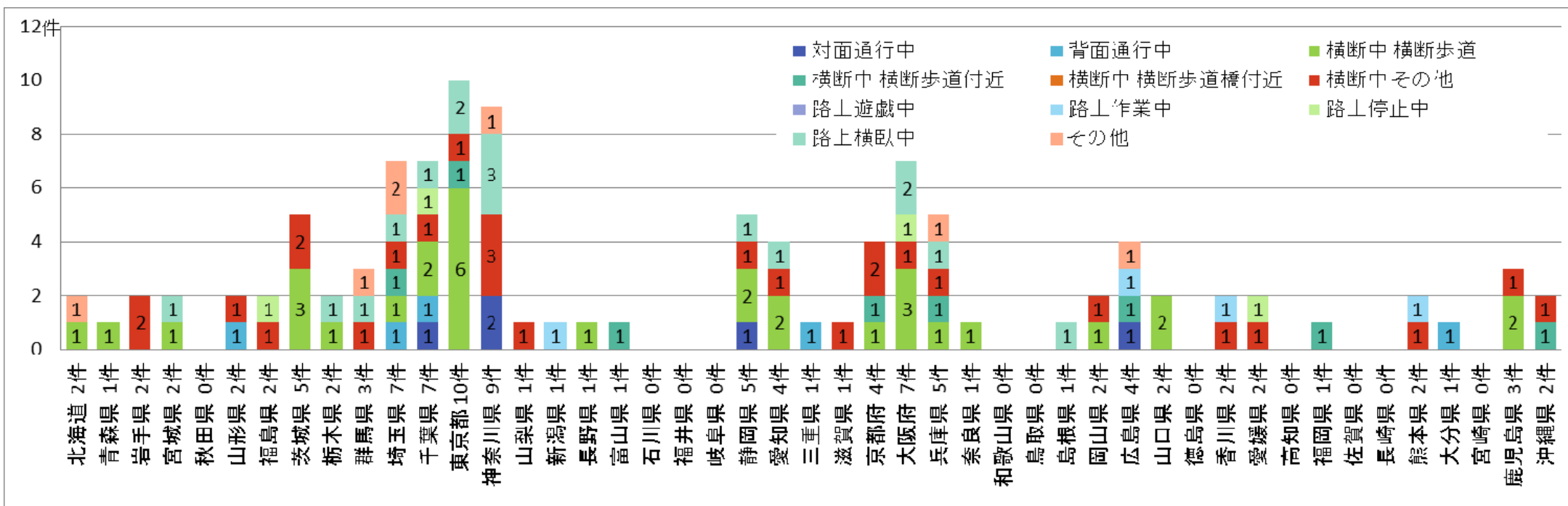
IV. H27年死亡事故データ(発生地)



IV. H27年死亡事故データ(発生地)

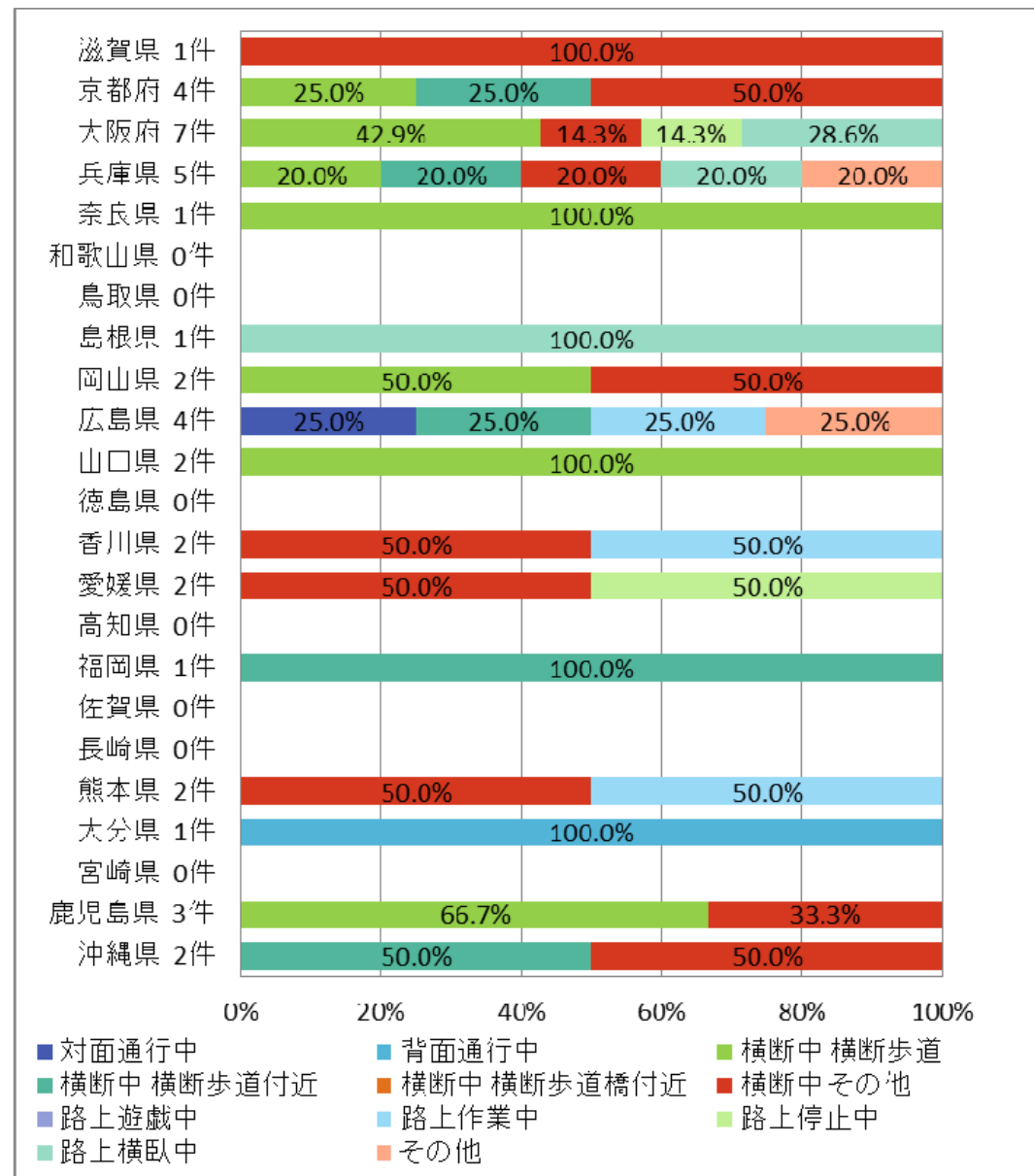
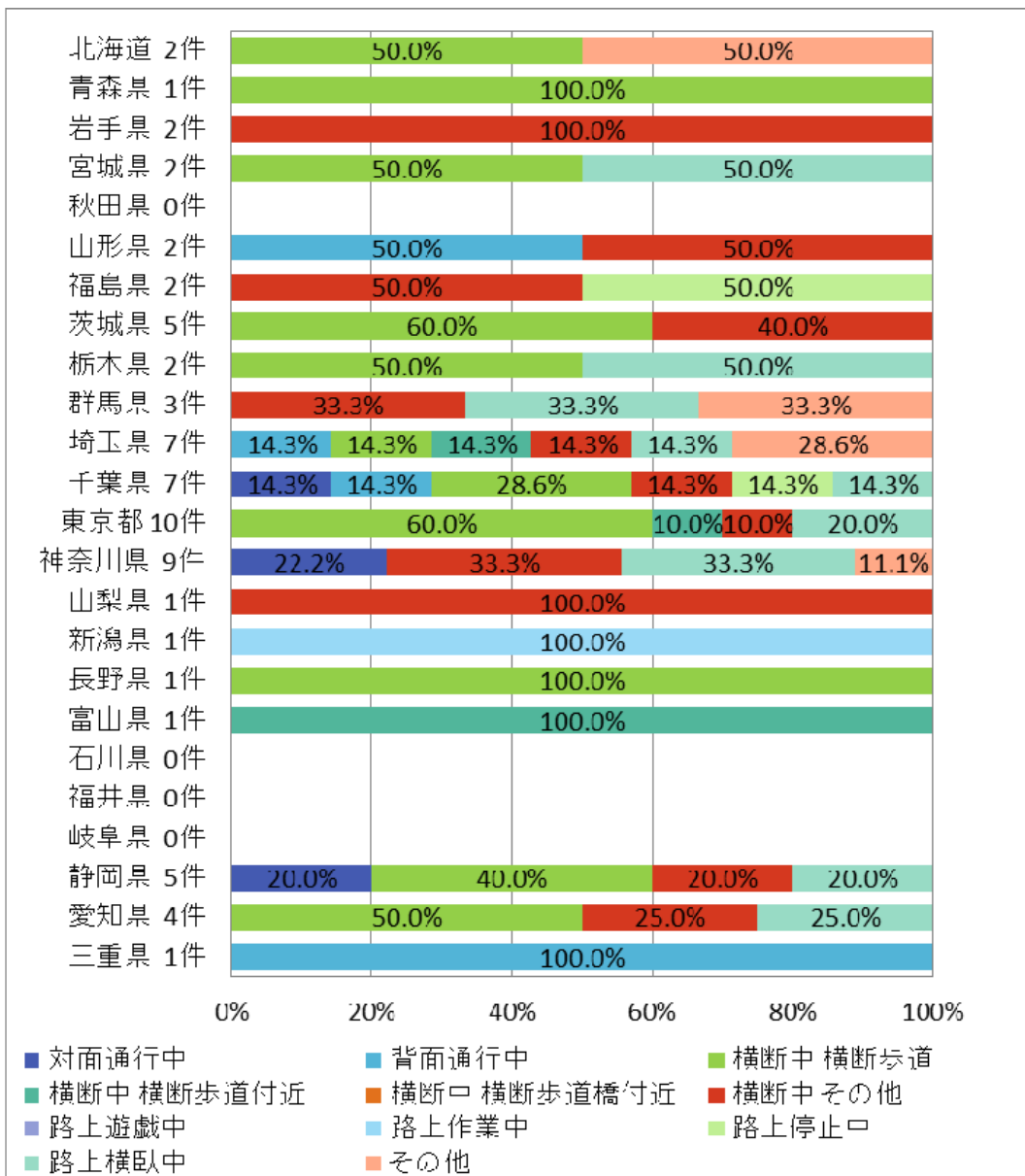
(1) 人対車両

- 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、「千葉県」、「東京都」及び「大阪府」では「横断中 横断歩道」が多い。
- 「神奈川県」では「横断中 その他」及び「路上横臥中」が多い。



※対自転車事故は、「車両相互」に含まれます。

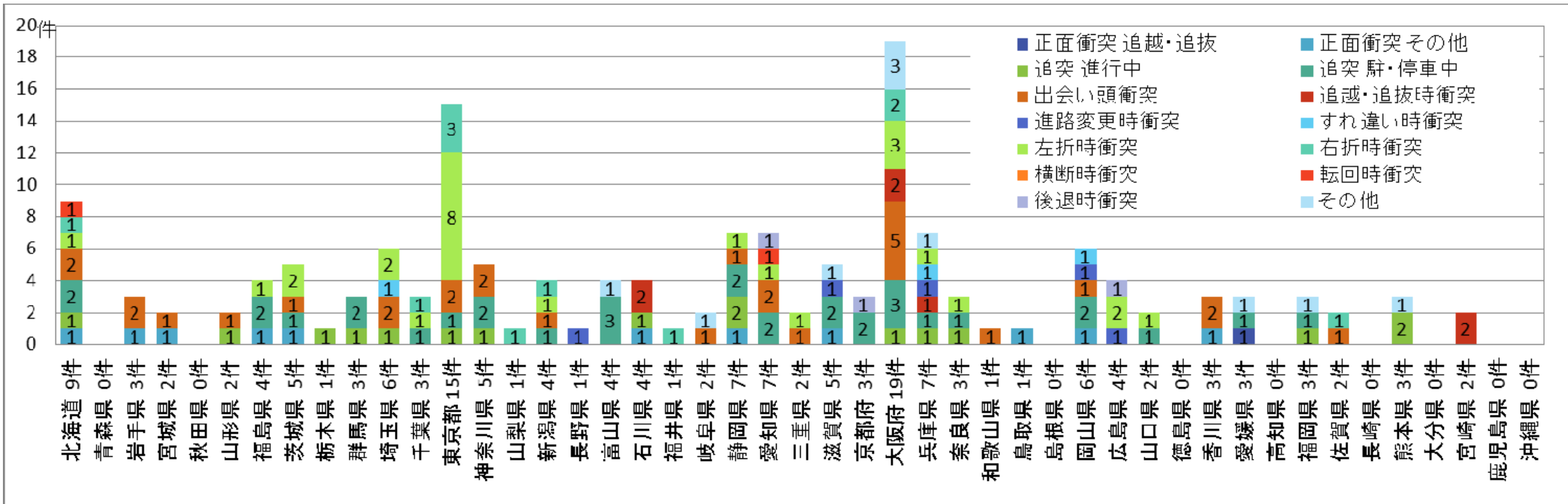
IV. H27年死亡事故データ(発生地)



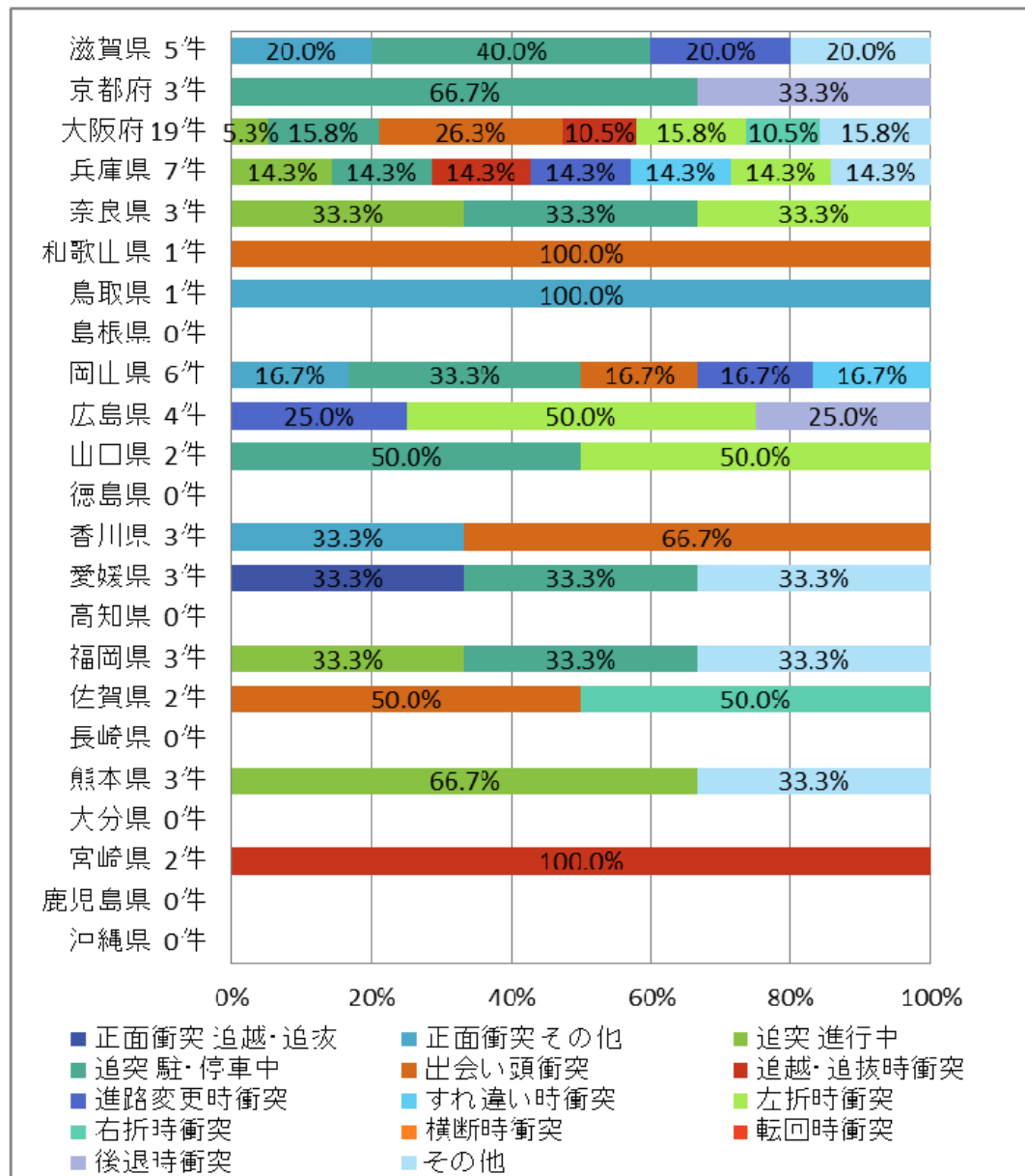
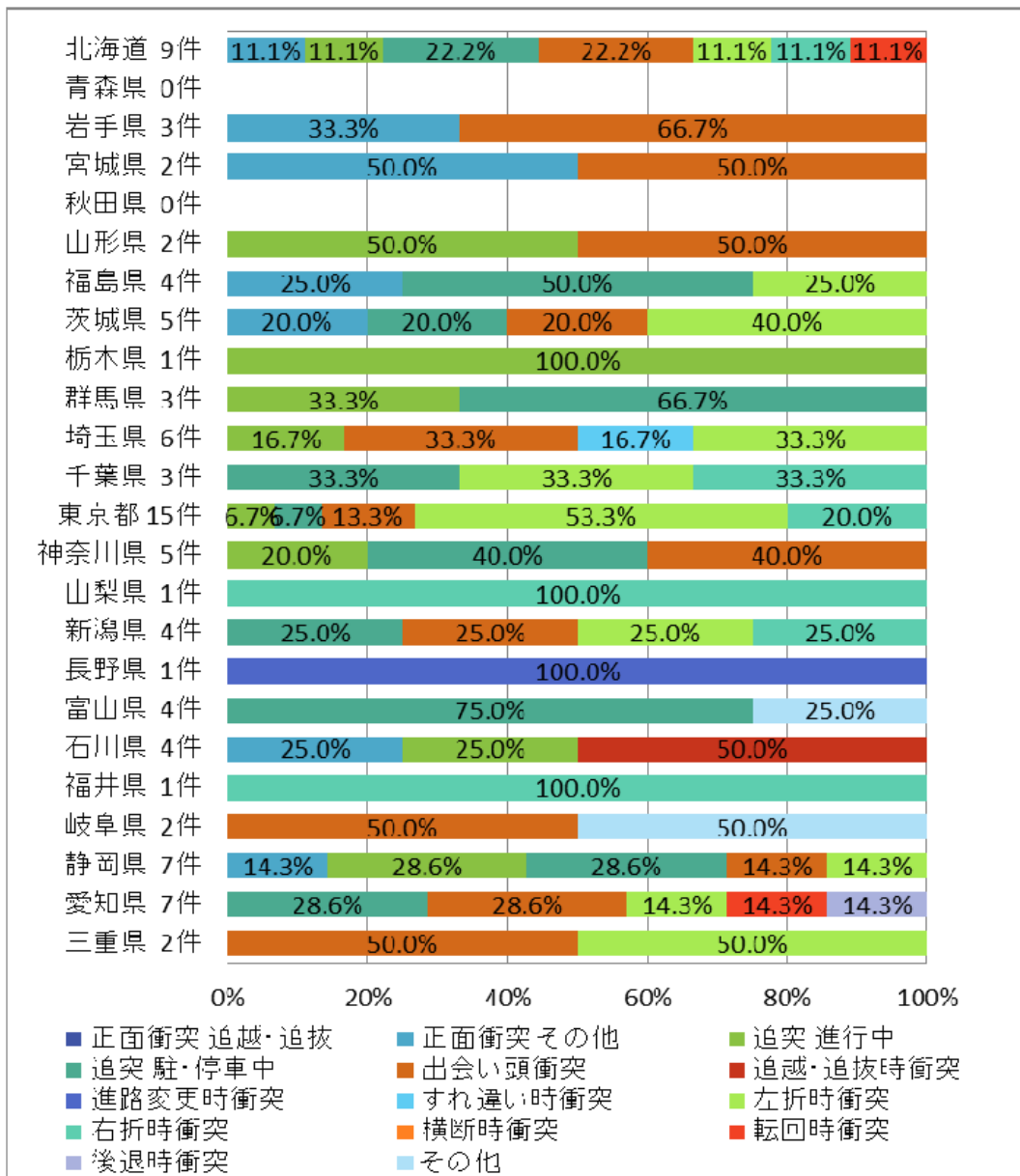
IV. H27年死亡事故データ(発生地)

(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、「東京都」では「左折時衝突」が多い。
- ・「大阪府」では「出会い頭衝突」が多い。



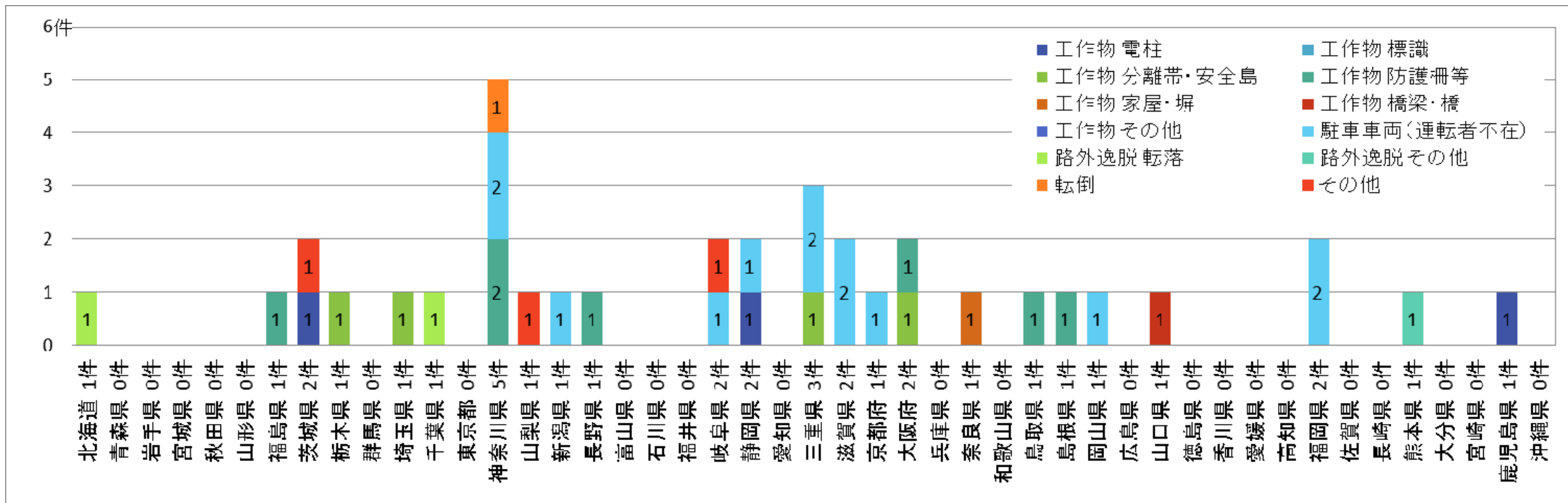
IV. H27年死亡事故データ(発生地)



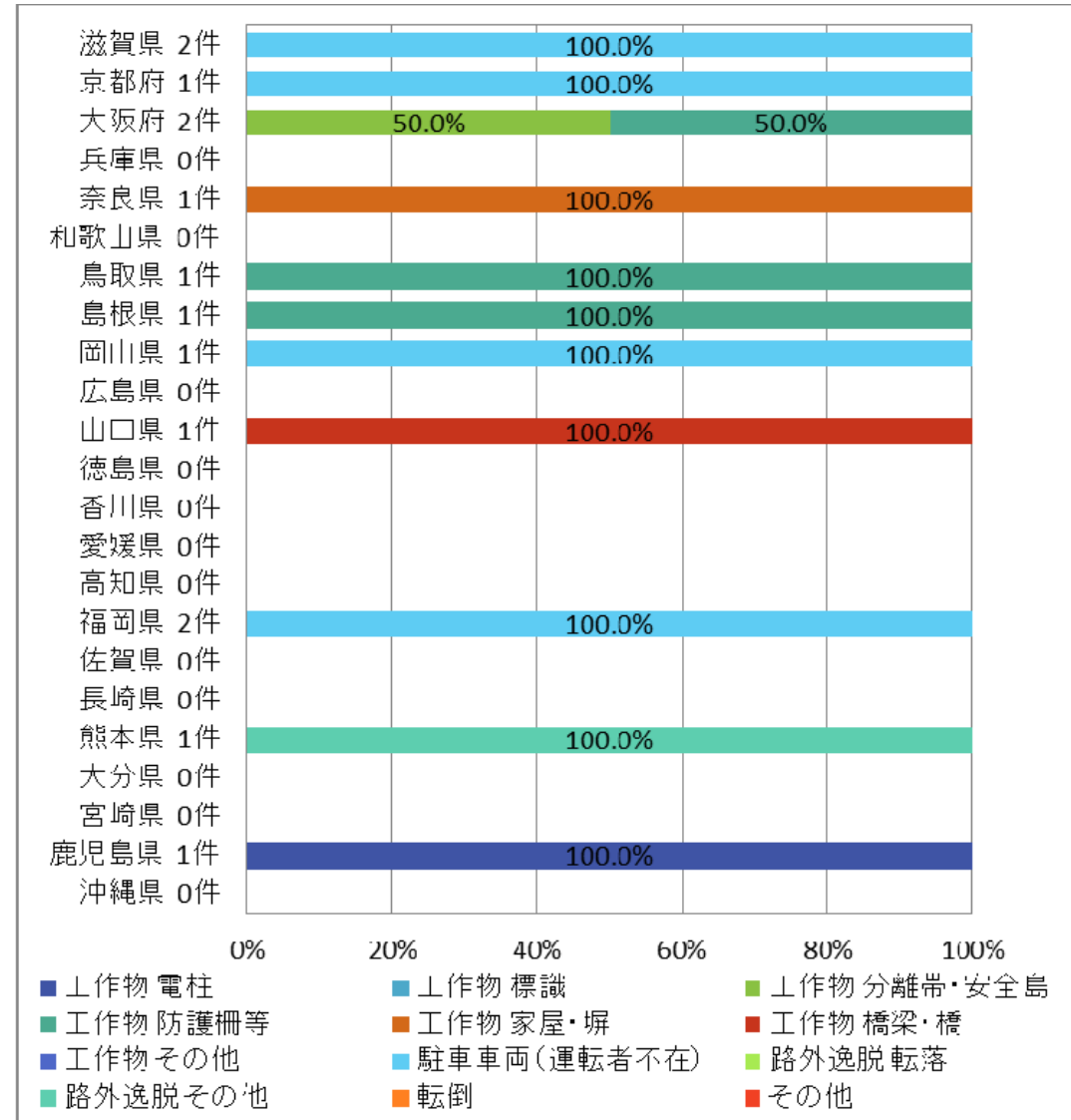
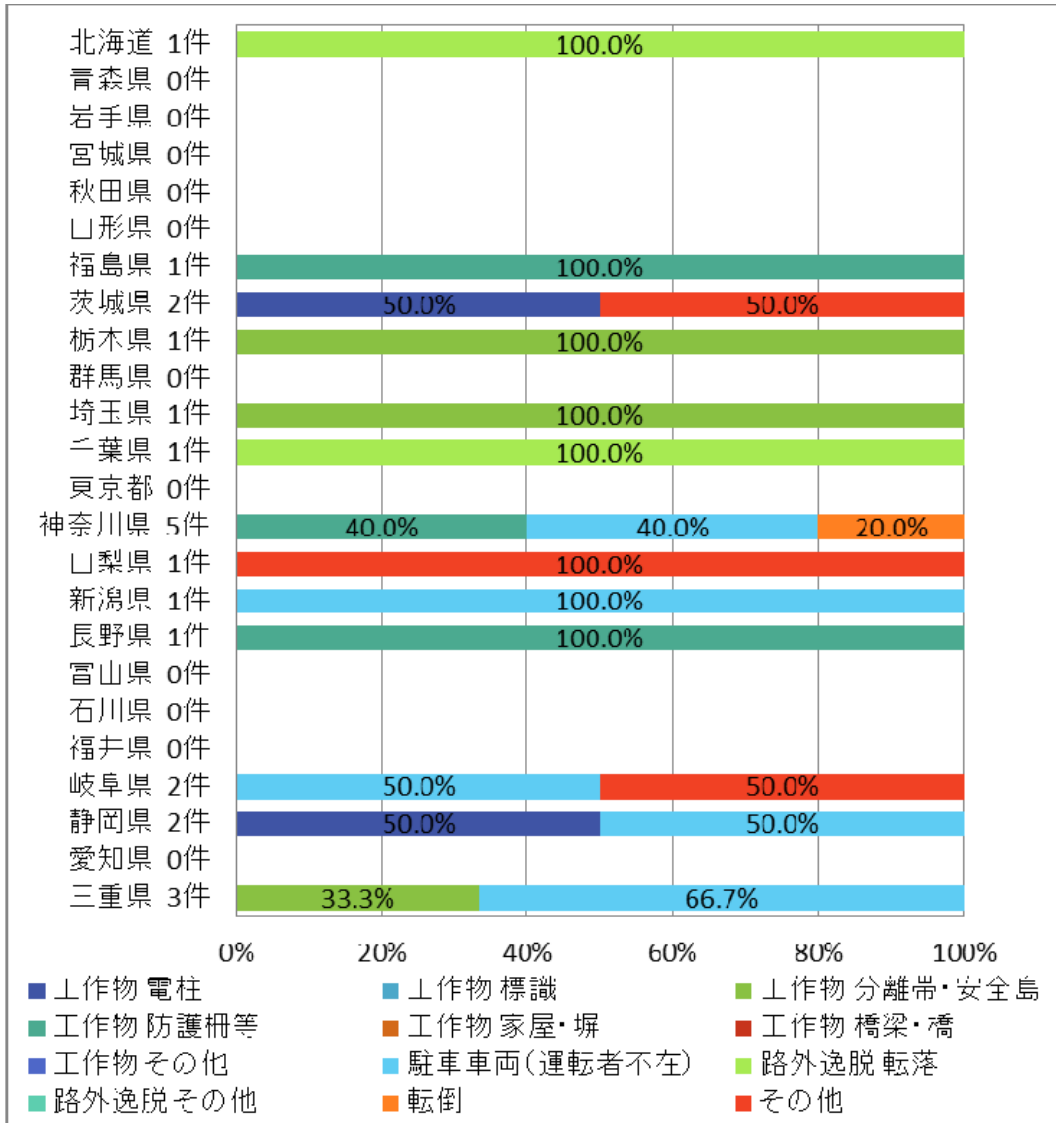
IV. H27年死亡事故データ(発生地)

(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、「神奈川県」では「工作物 防護柵等」及び「駐車車両（運転者不在）」が多い。



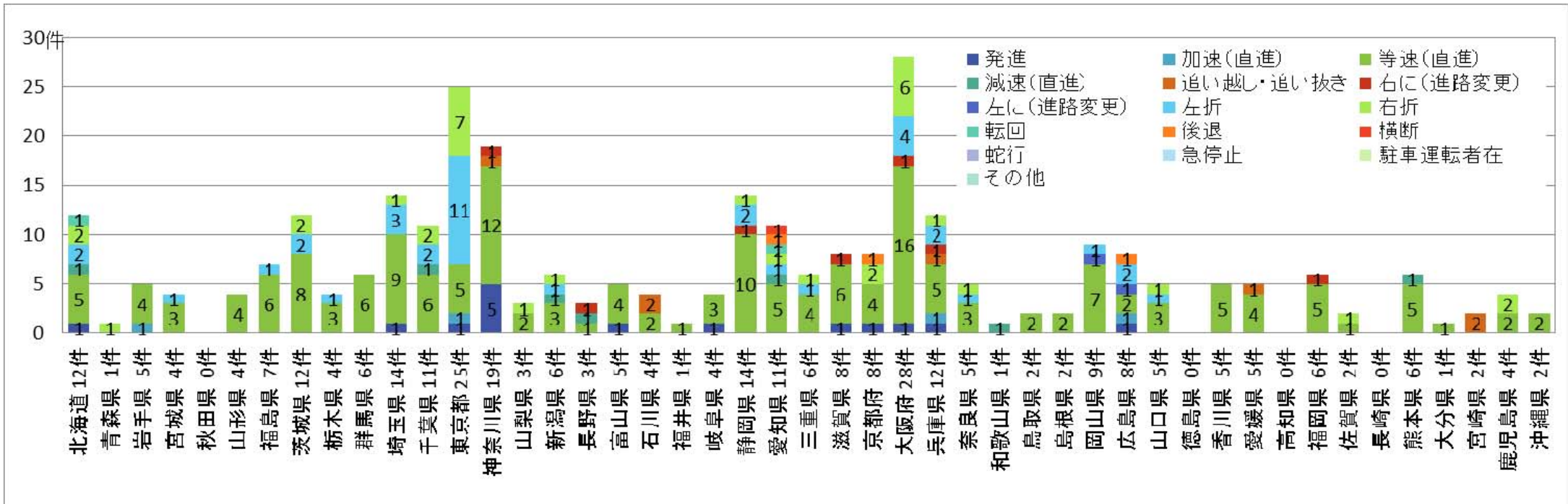
IV. H27年死亡事故データ(発生地)



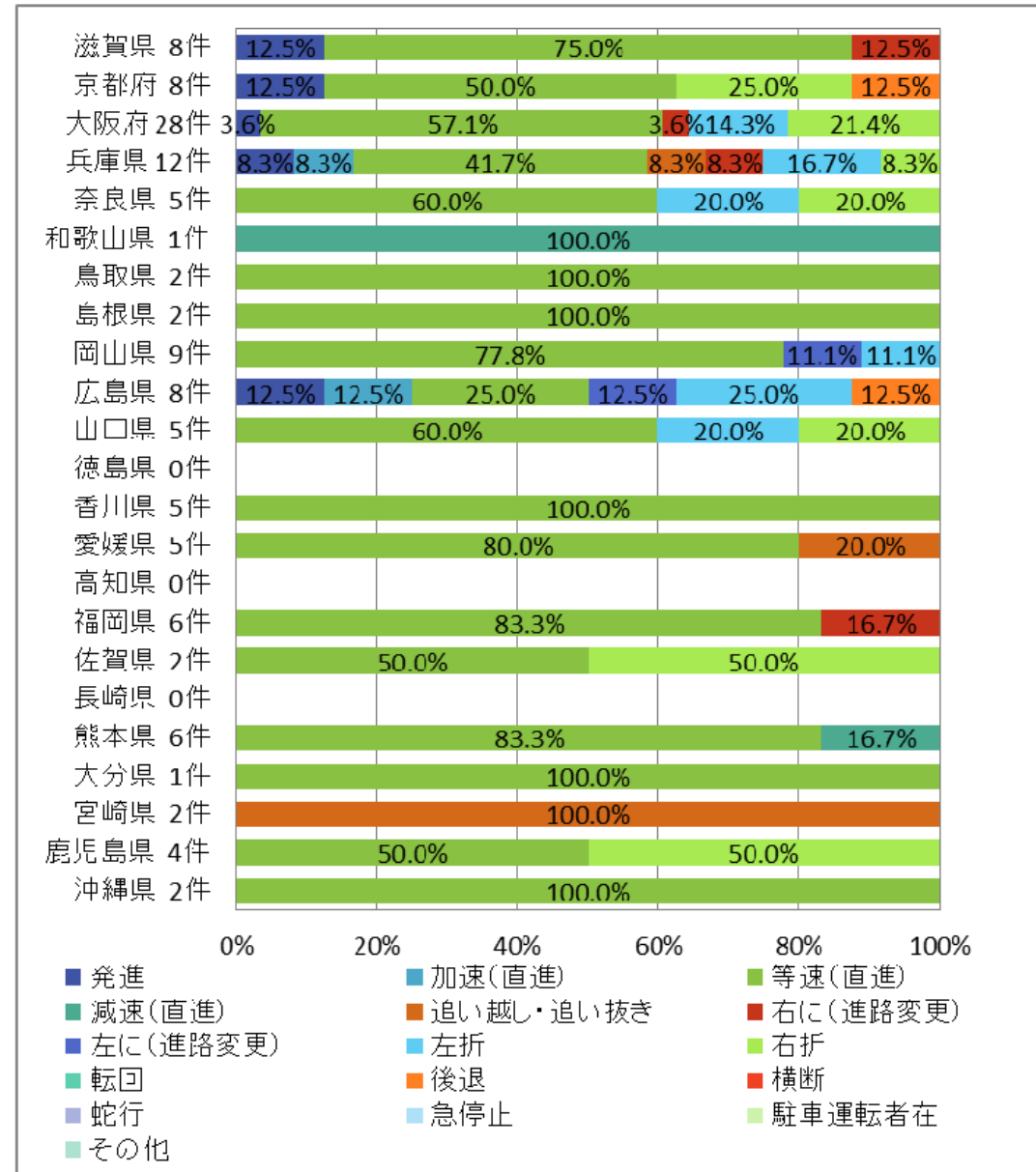
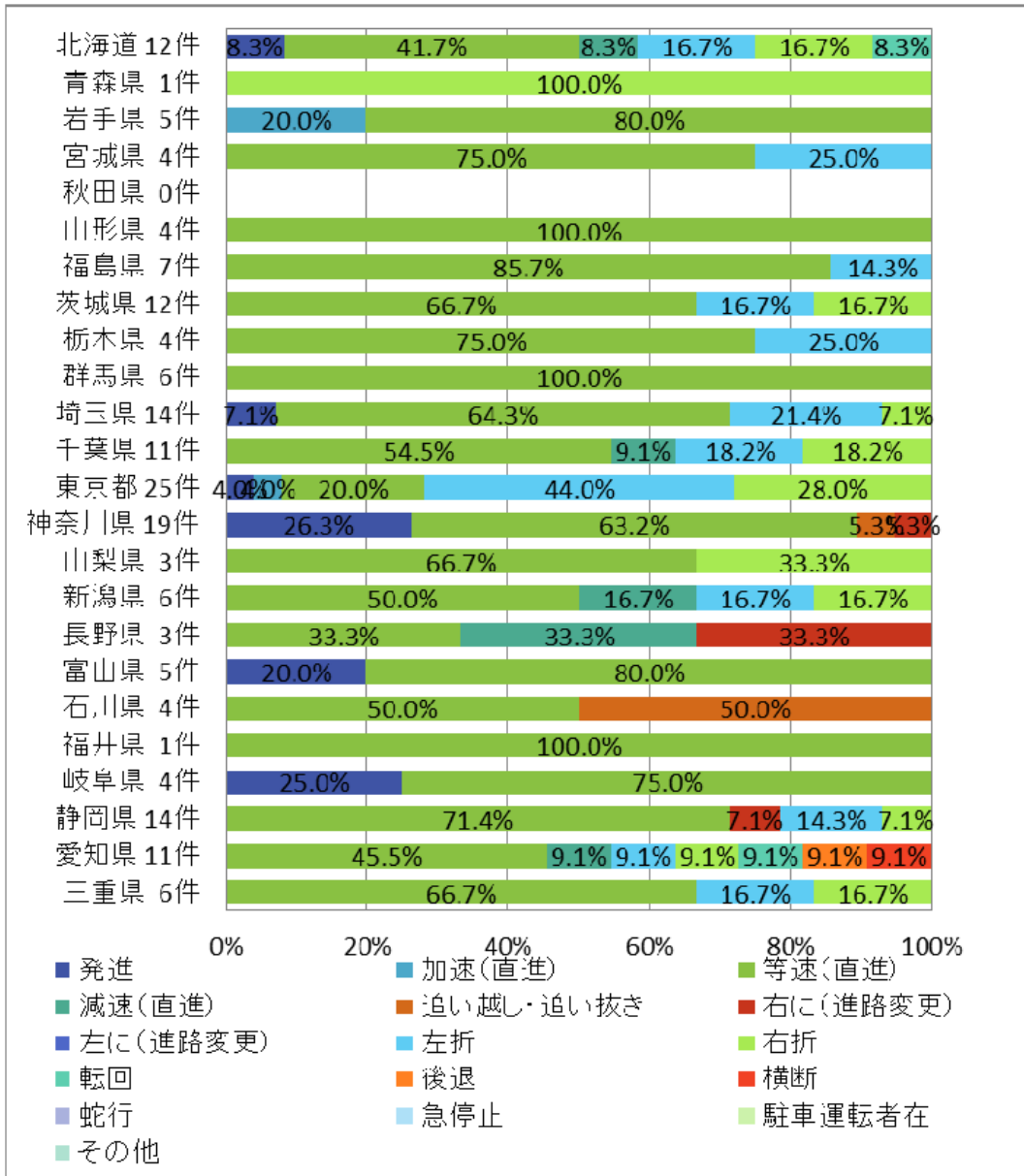
IV. H27年死亡事故データ(発生地)

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、一部の県を除き、各県ともに「等速（直進）」が多くなっている。
- ・事故発生件数の多い県をみると、「東京都」では「左折」が多い。
- ・「埼玉県」、「神奈川県」、「静岡県」及び「大阪府」では「等速（直進）」が多い。



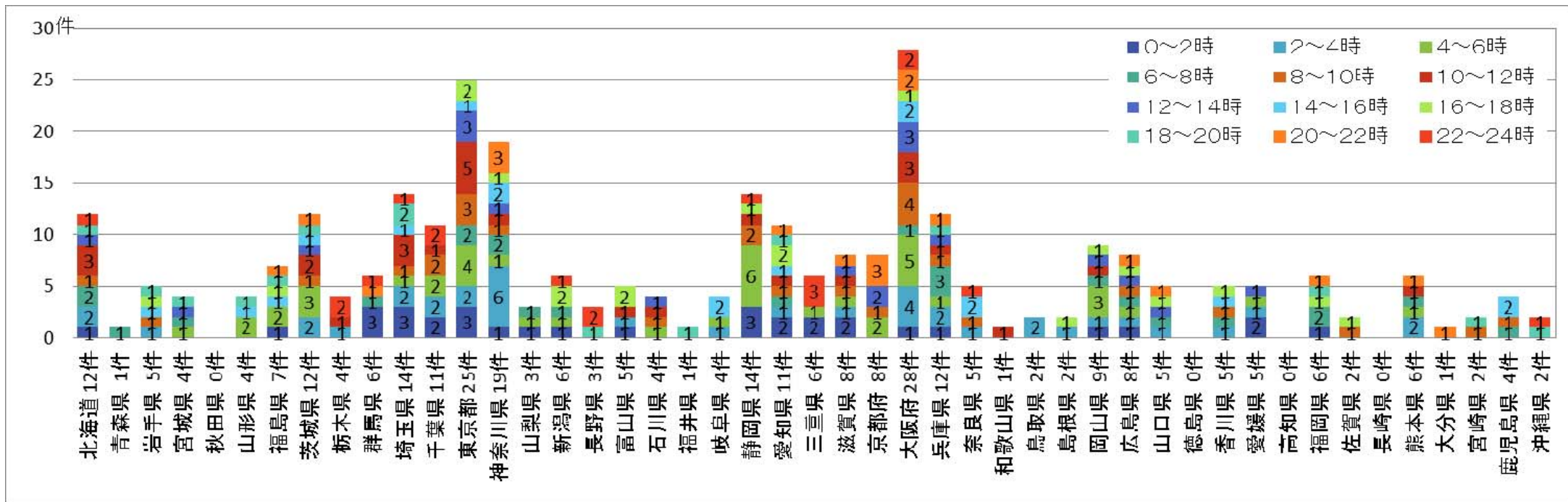
IV. H27年死亡事故データ(発生地)



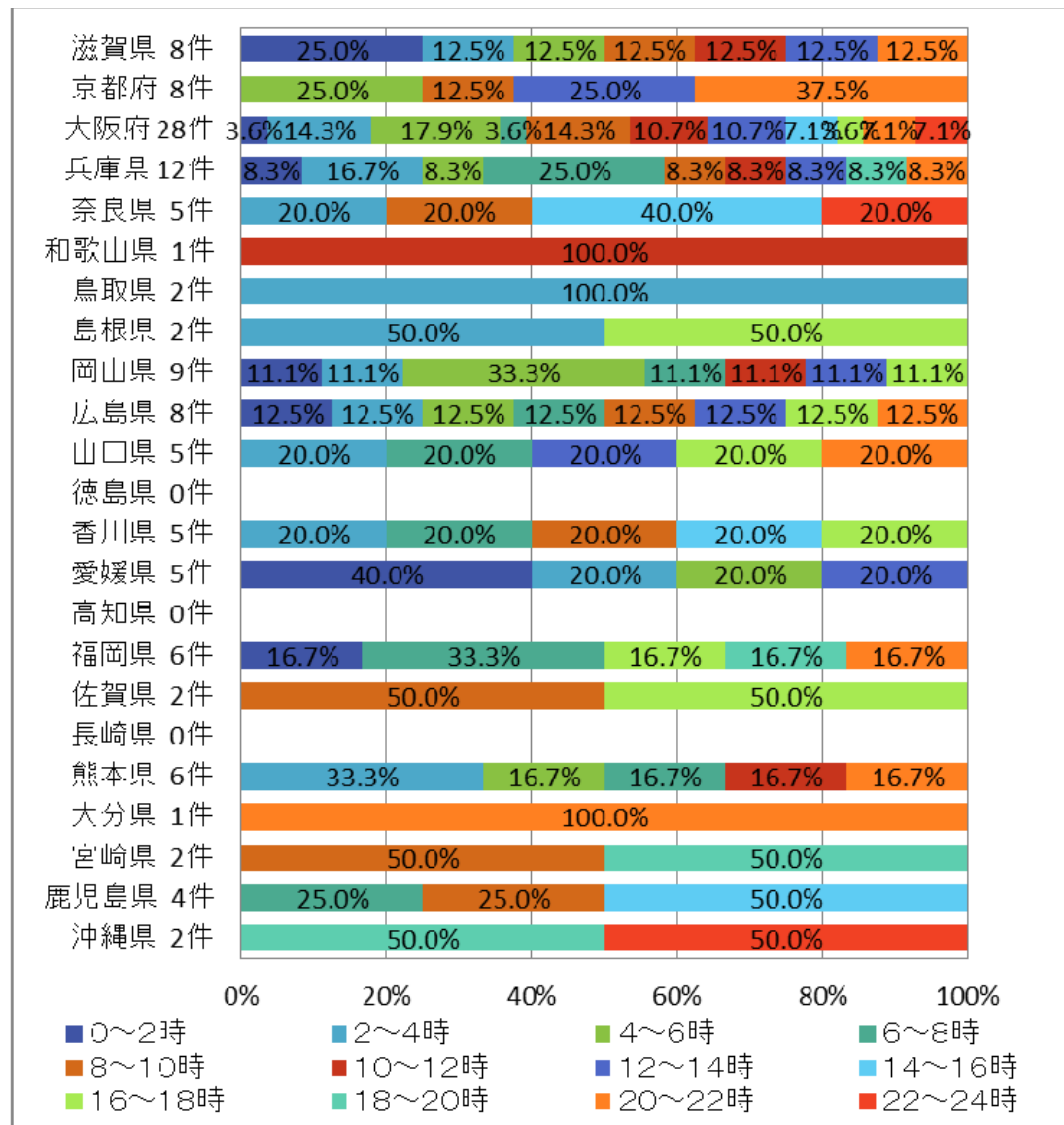
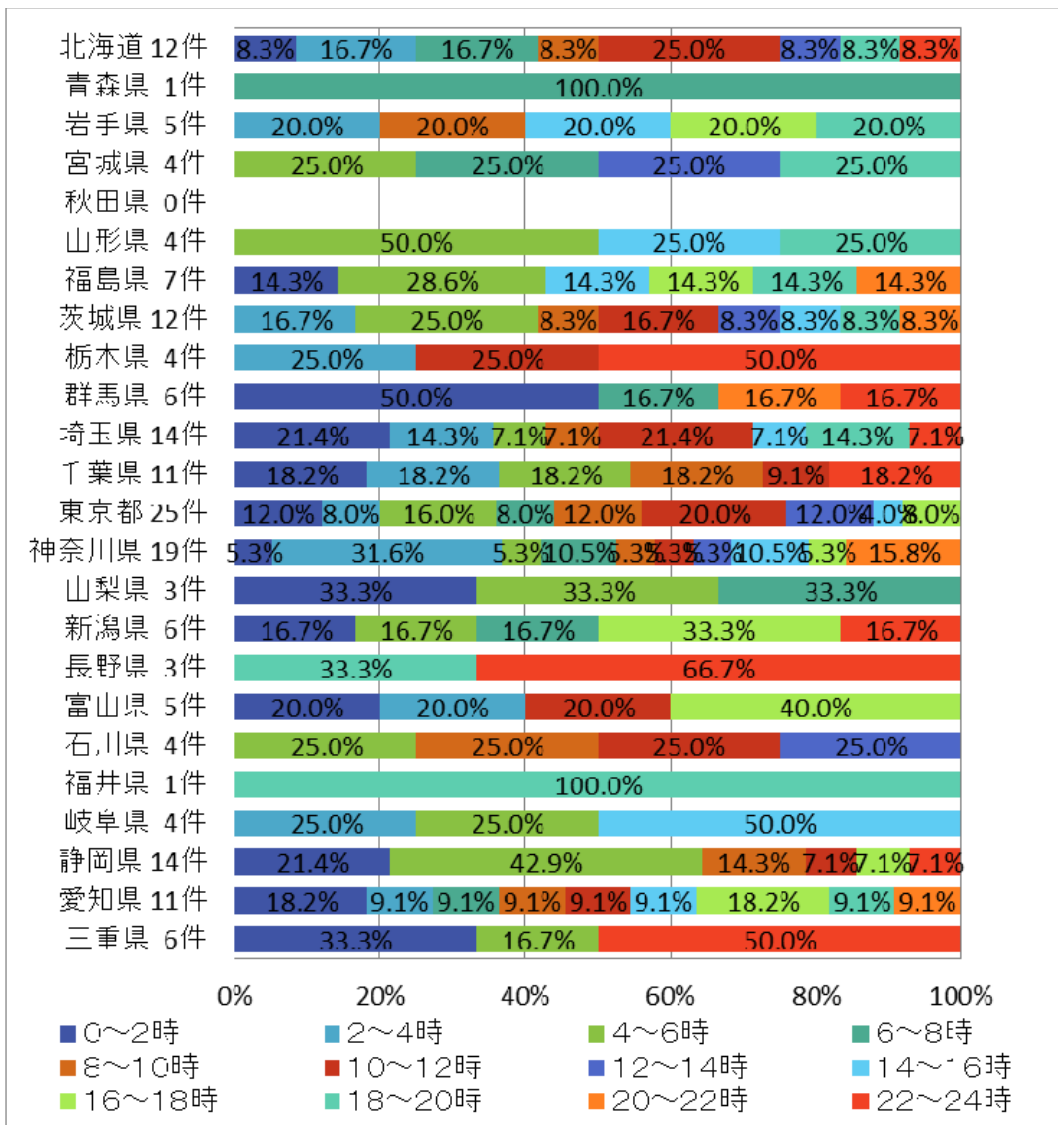
IV. H27年死亡事故データ(発生地)

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」では「0～2時」及び「10～12時」が多い。
- ・「東京都」では「10～12時」が多く、「神奈川県」では「2～4時」が多い。
- ・「静岡県」及び「大阪府」では「4～6時」が多い。



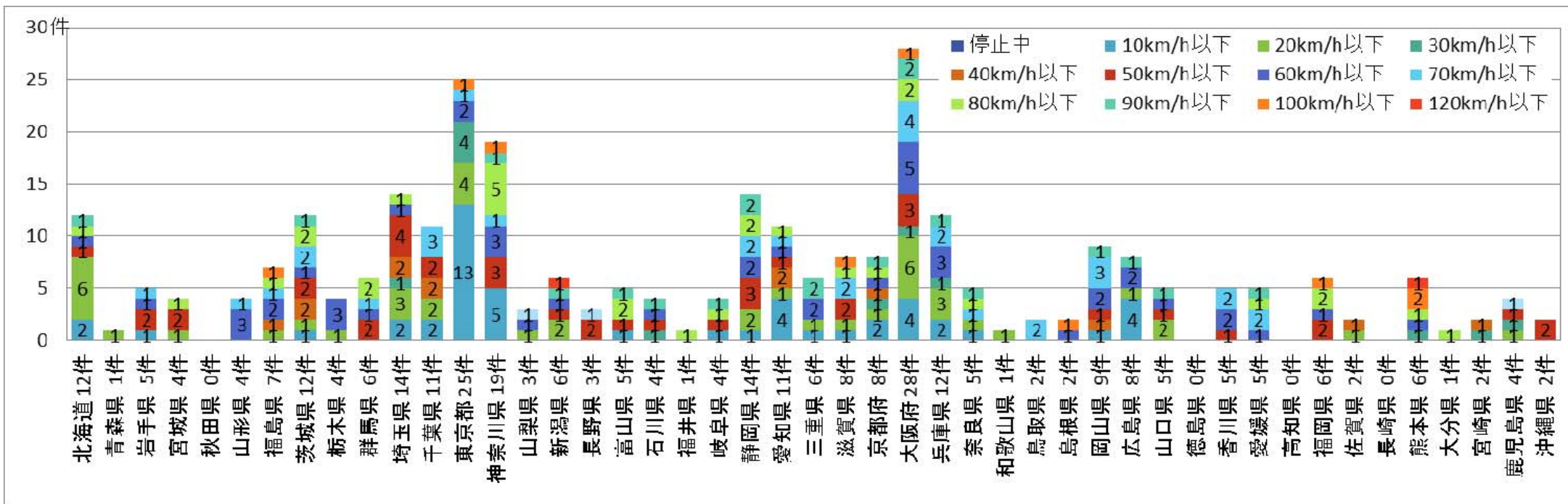
IV. H27年死亡事故データ(発生地)



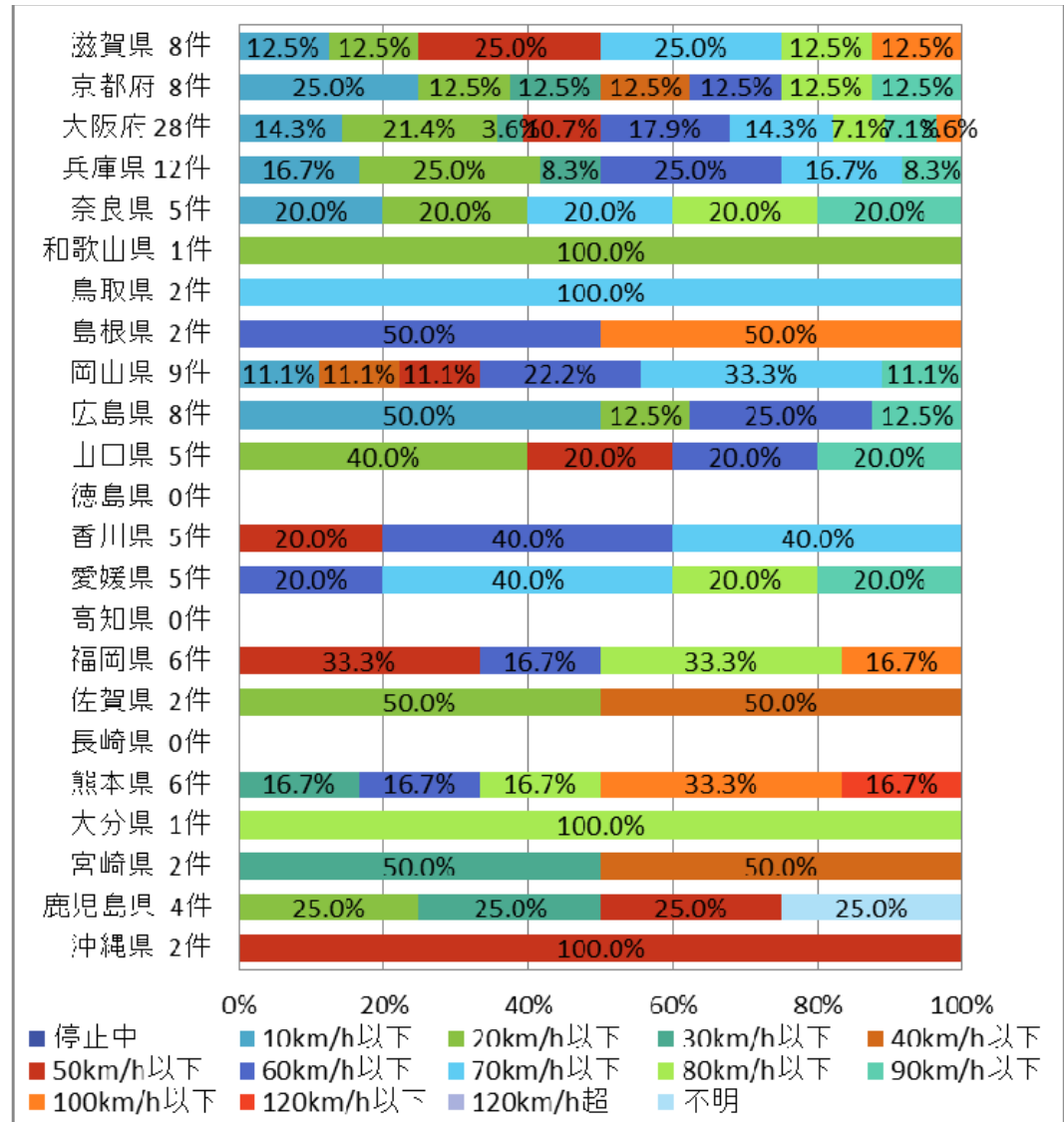
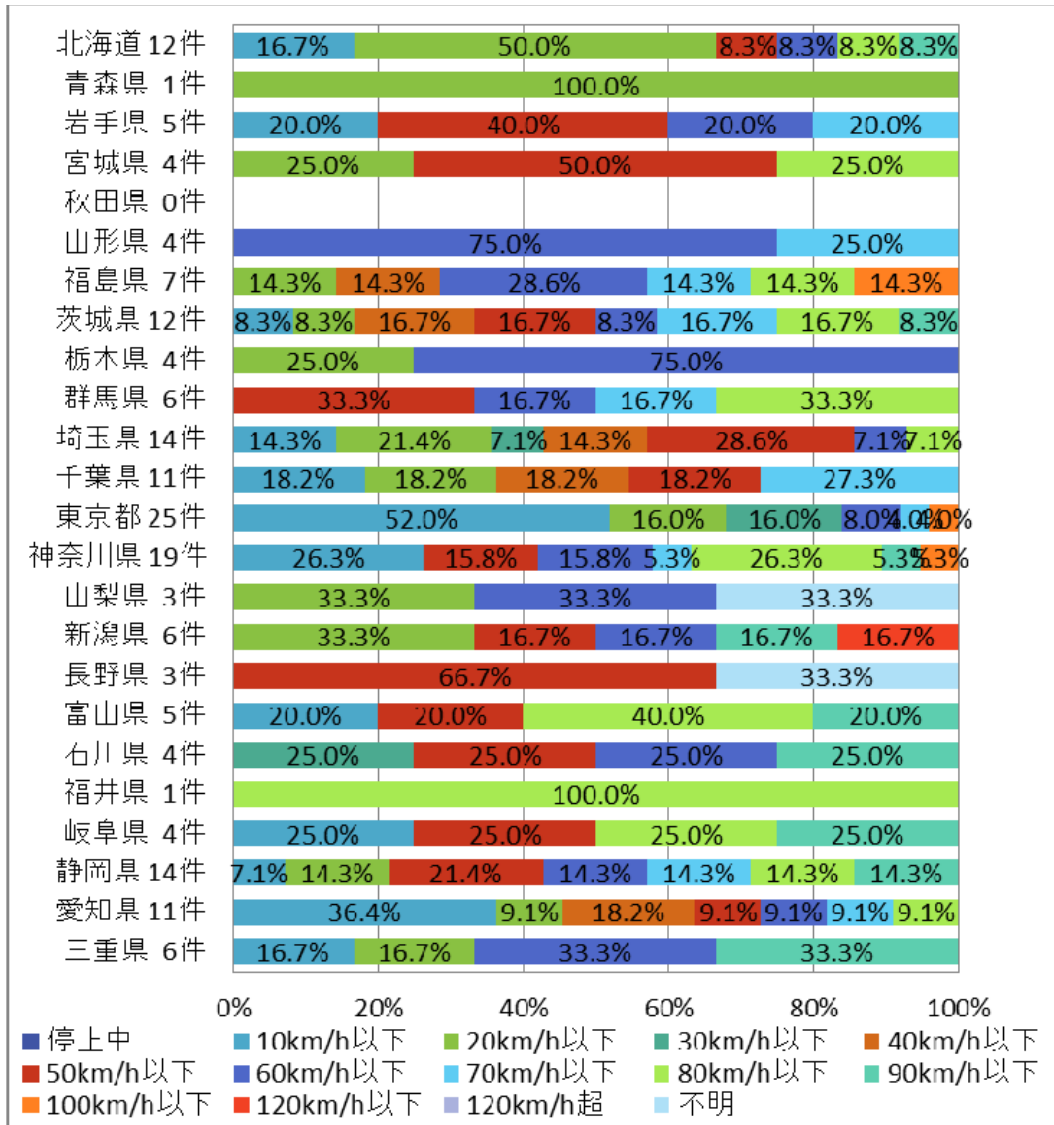
IV. H27年死亡事故データ(発生地)

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、「埼玉県」及び「静岡県」では「50km/h以下」が多い。
- ・「東京都」では「10km/h以下」が多い。
- ・「神奈川県」では「10km/h以下」及び「80km/h以下」が多い。
- ・「大阪府」では「20km/h以下」が多い。



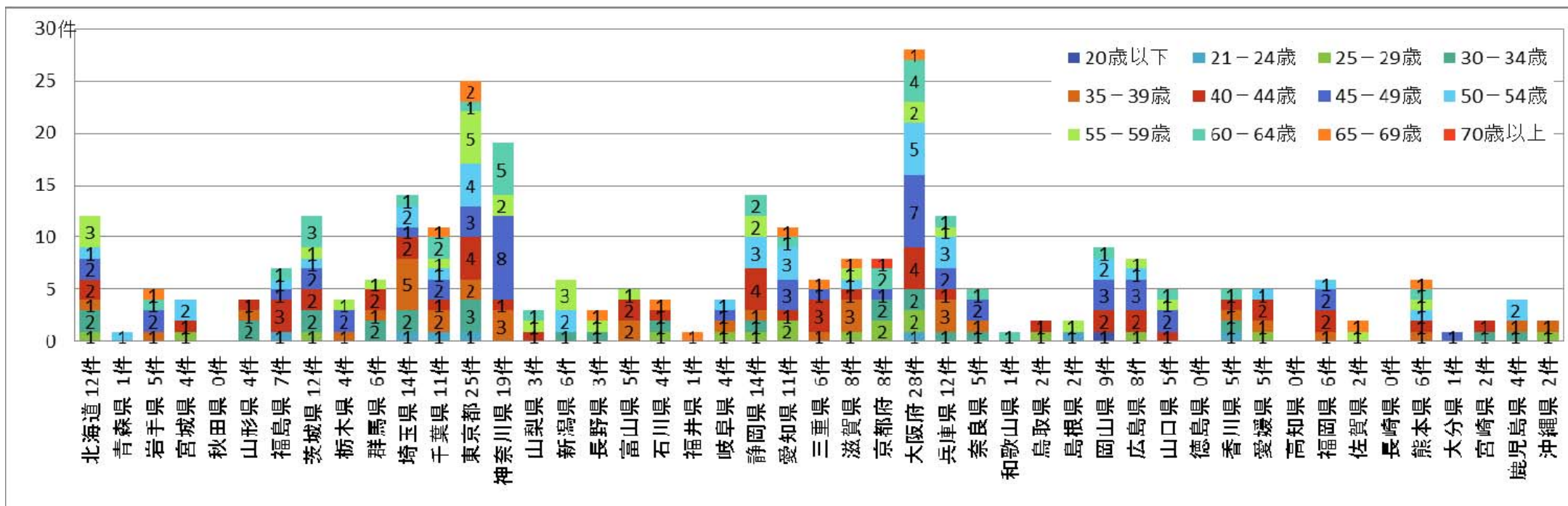
IV. H27年死亡事故データ(発生地)



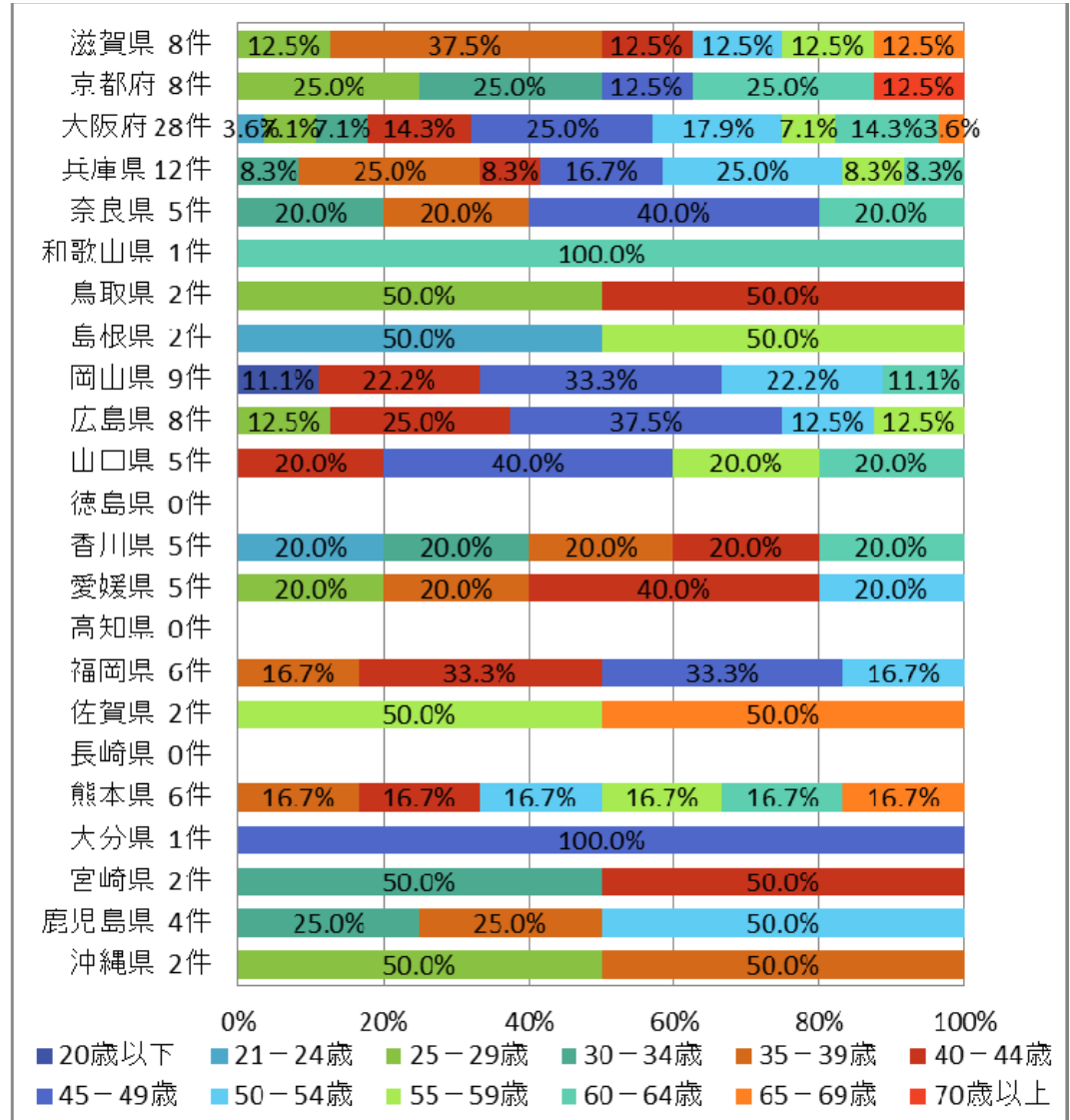
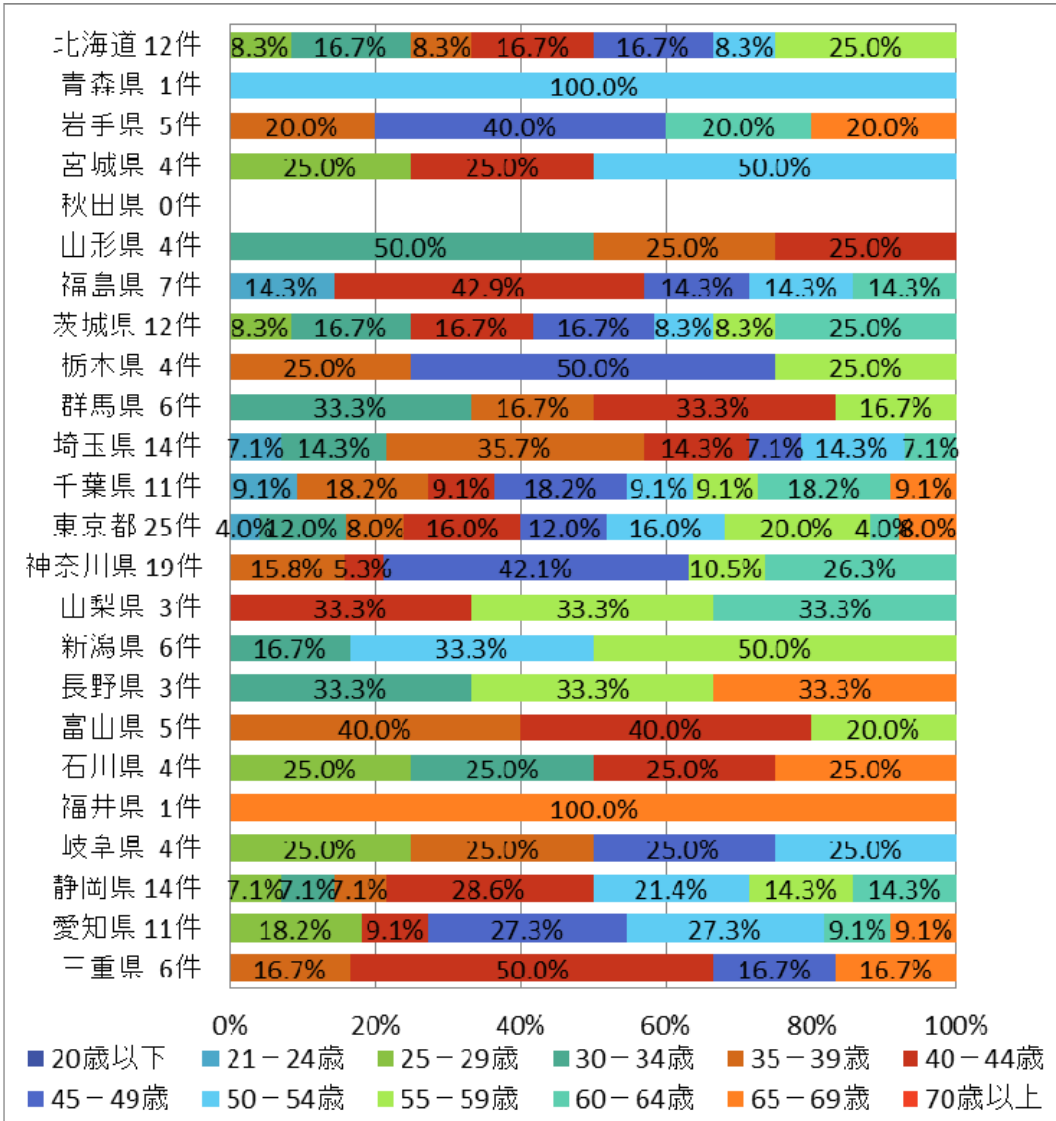
IV. H27年死亡事故データ(発生地)

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、「埼玉県」では「35-39歳」が多い。
- ・「東京都」では「55-59歳」が多い。
- ・「神奈川県」及び「大阪府」では「45-49歳」が多い。
- ・「静岡県」では「40-44歳」が多い。



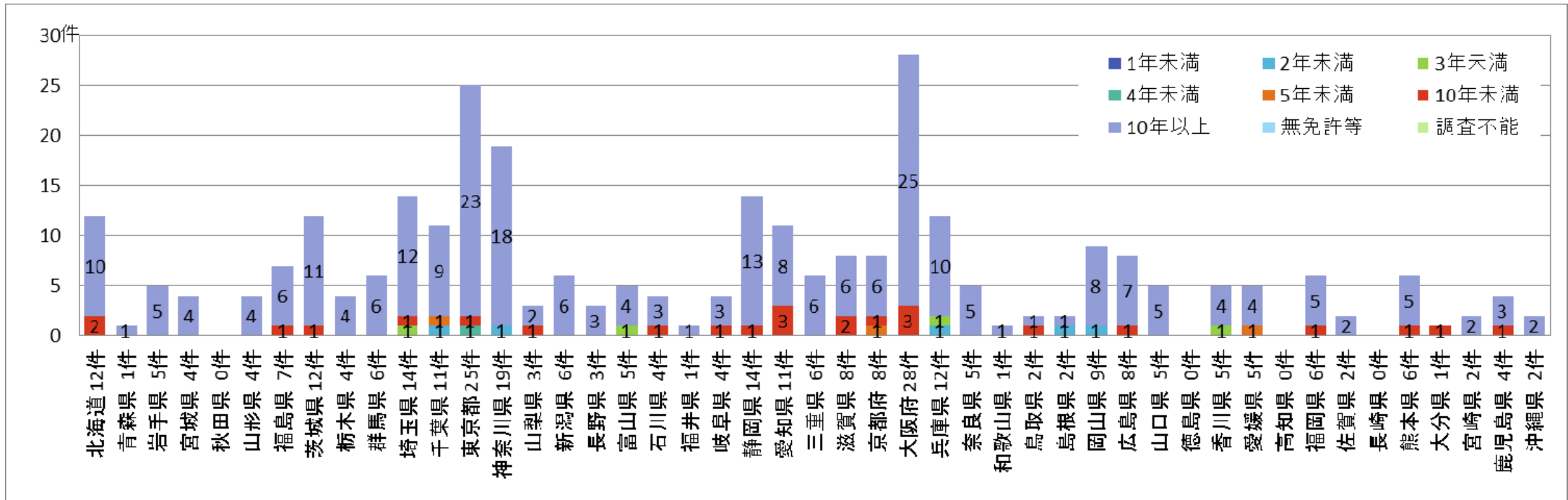
IV. H27年死亡事故データ(発生地)



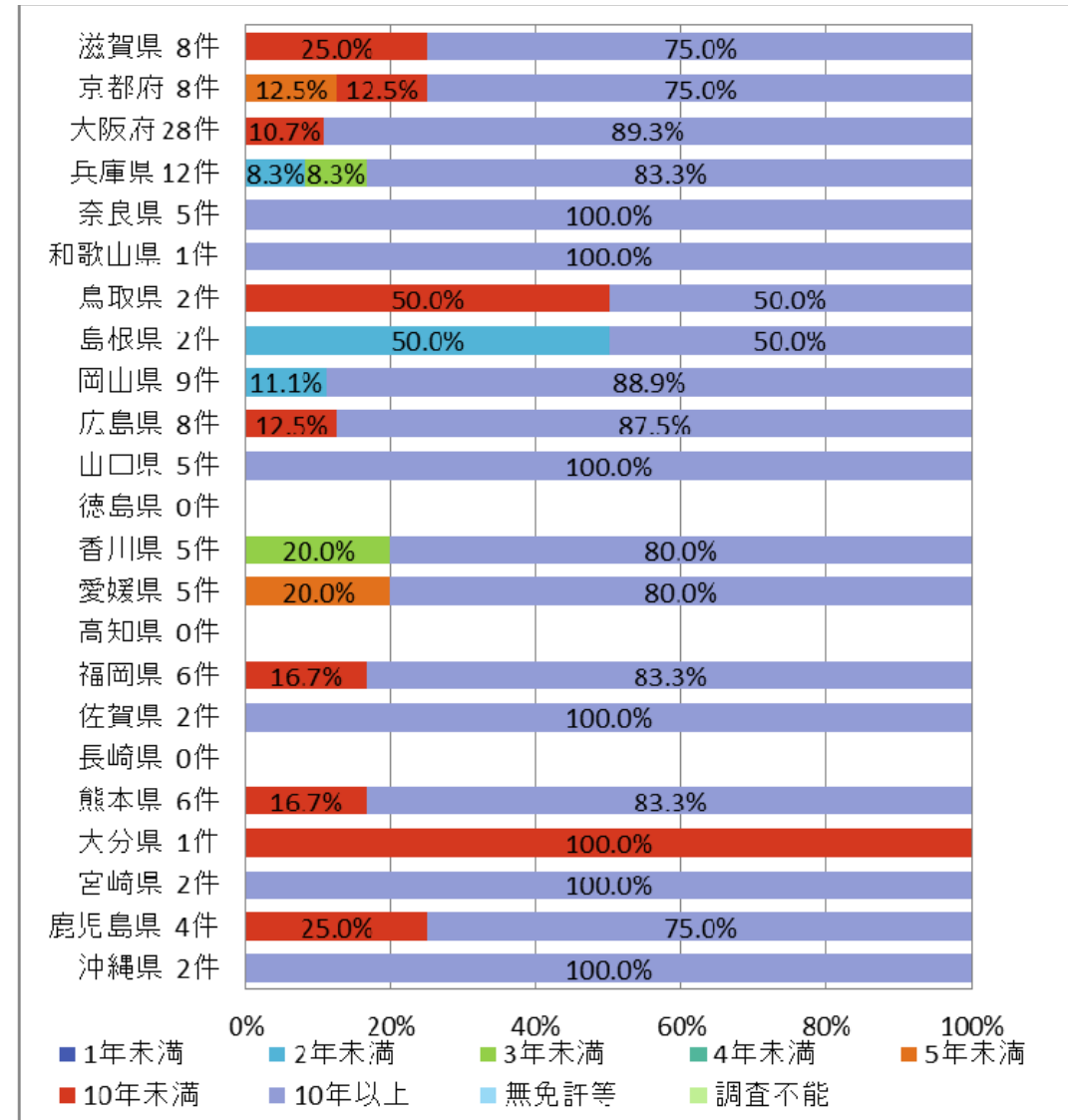
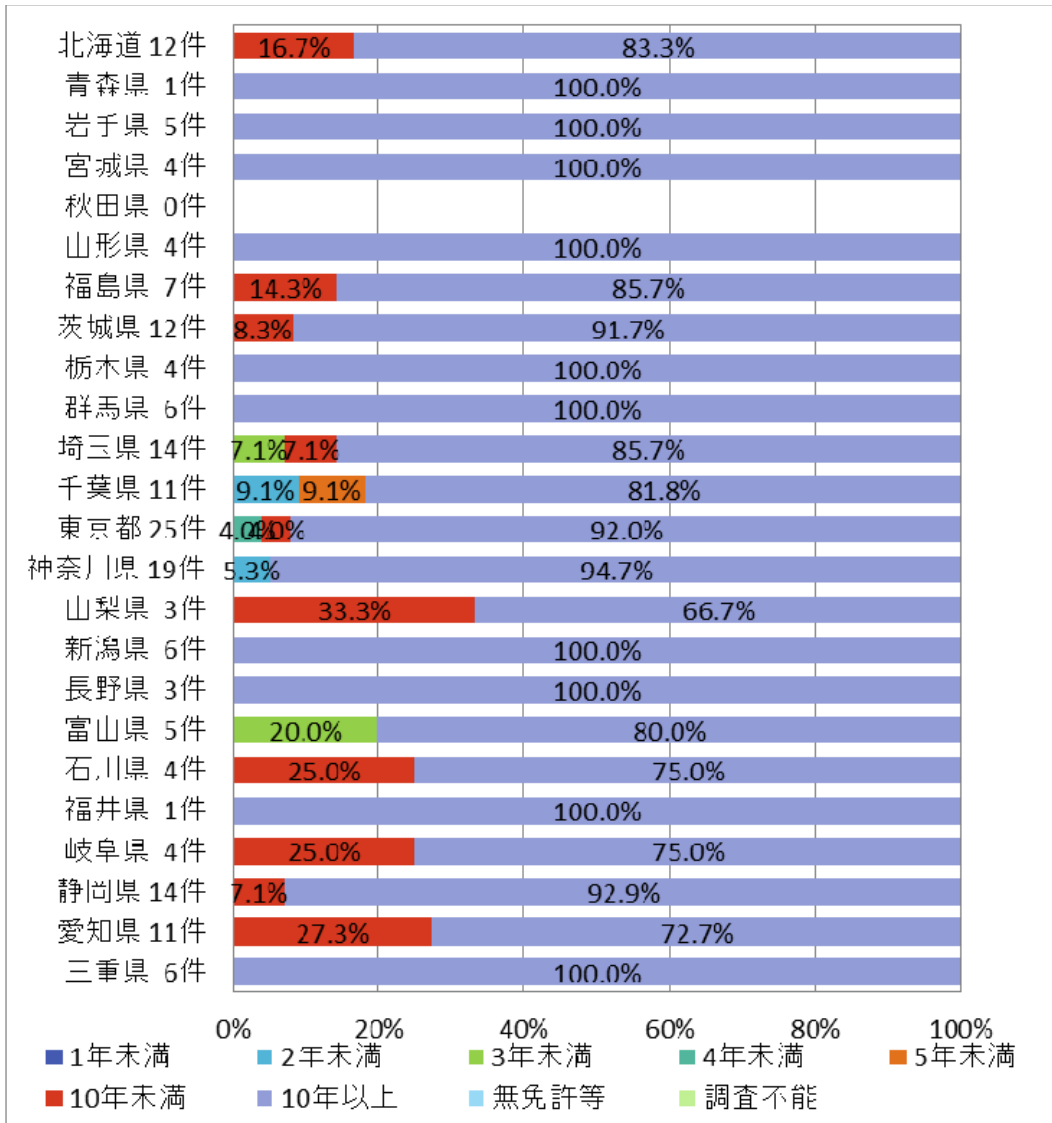
IV. H27年死亡事故データ(発生地)

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、概ね各県とも「10年以上」が多い。



IV. H27年死亡事故データ(発生地)



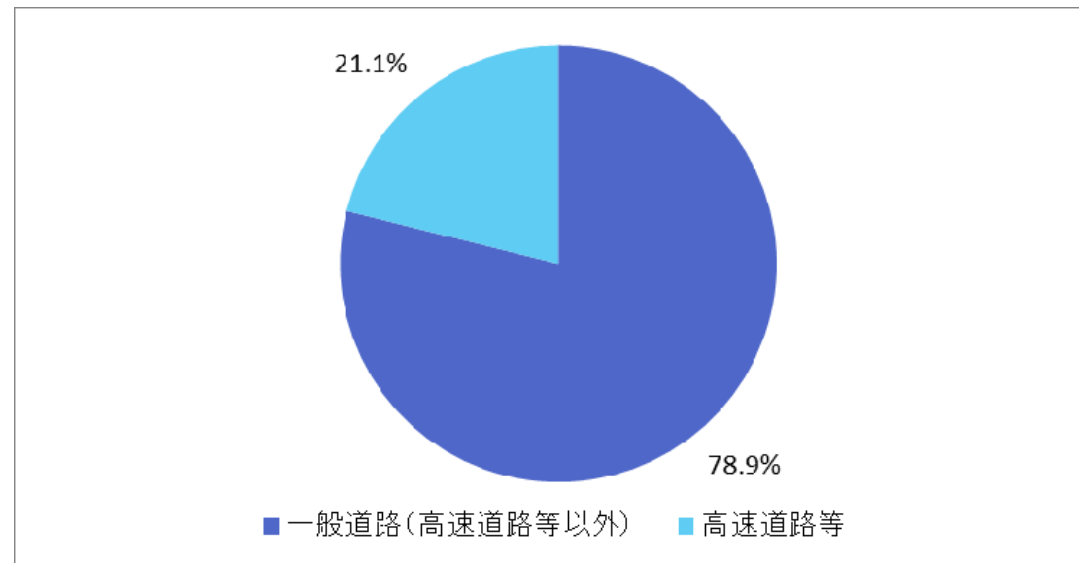
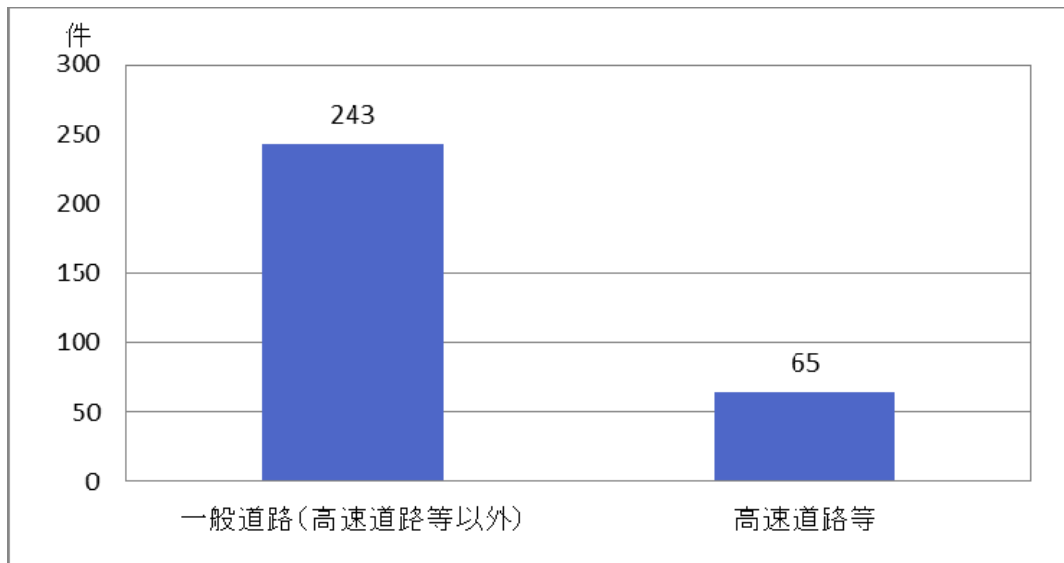
V. H27年死亡事故データ(道路区分)

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. H27年死亡事故データ(道路区分)

1. 道路区分別

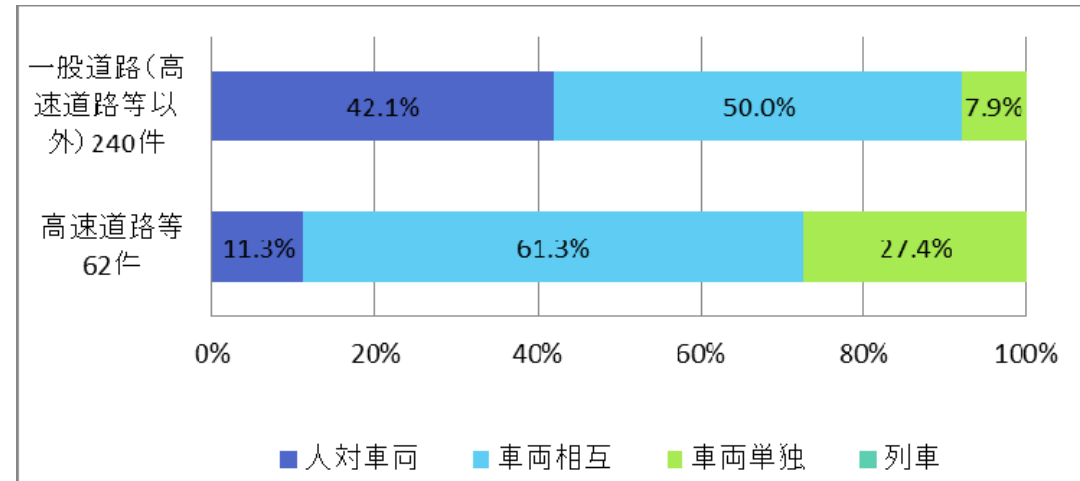
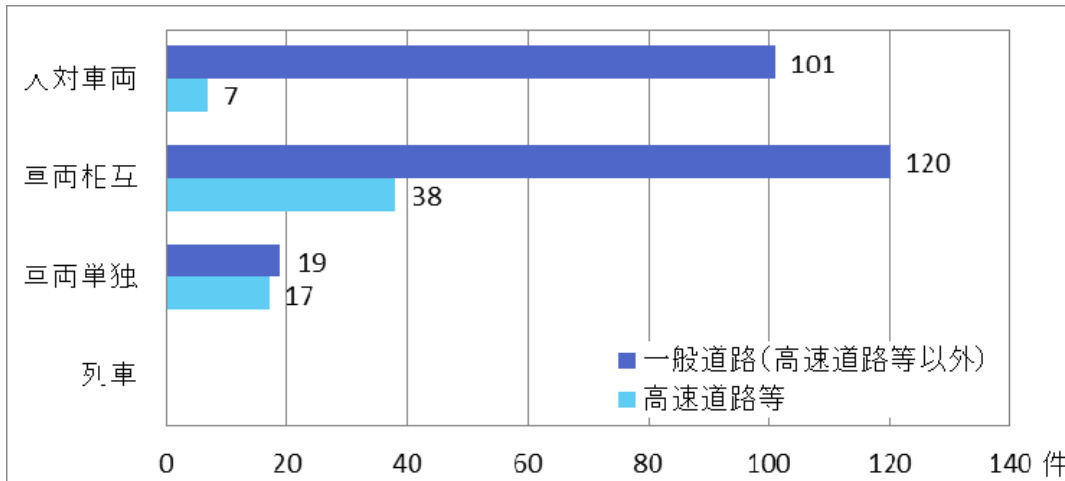
- ・道路区分別にみると、「一般道路」が最も多く243件（78.9%）と8割近くを占めている。



V. H27年死亡事故データ(道路区分)

2. 道路区分の事故類型別

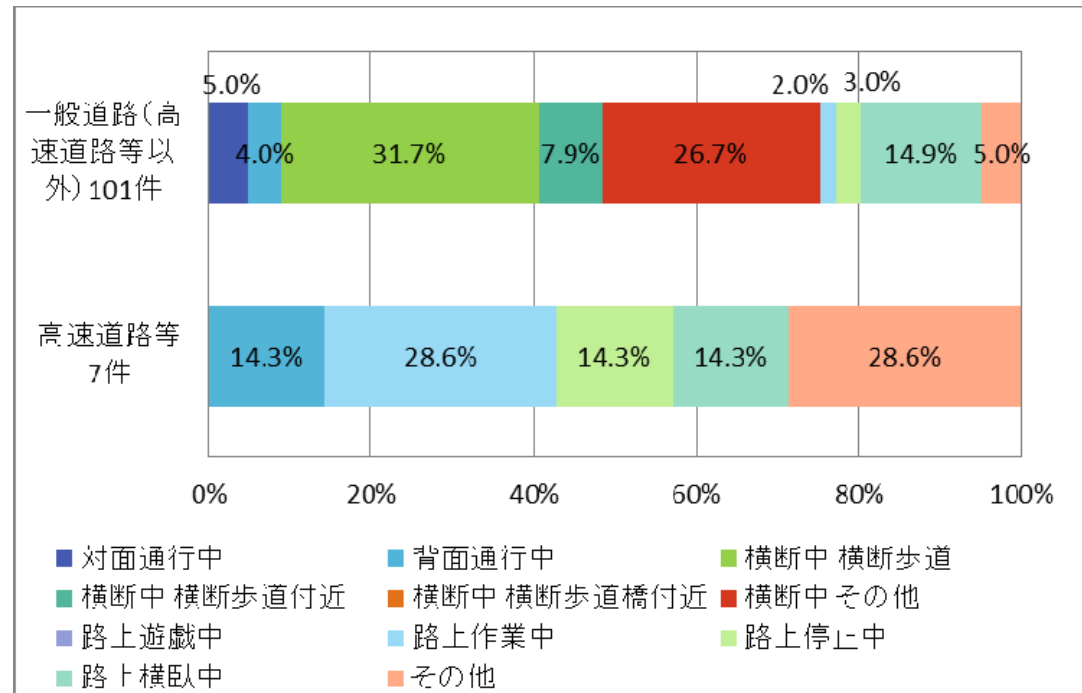
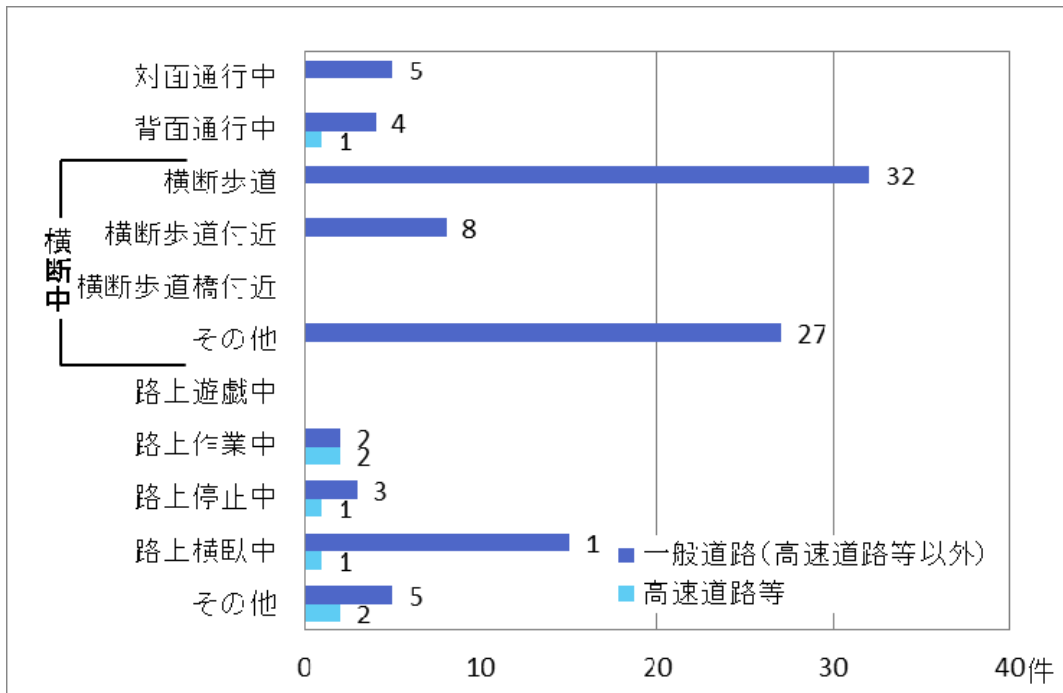
- 道路区分の事故類型別にみると、「一般道路」では「車両相互」が最も多く120件（50.0%）と5割を占めているが、「人対車両」101件（42.1%）も多い。
- 「高速道路」では「車両相互」が最も多く38件（61.3%）と6割強を占めている。また、「一般道路」と異なり「車両単独」17件（27.4%）の割合が高い。



V. H27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

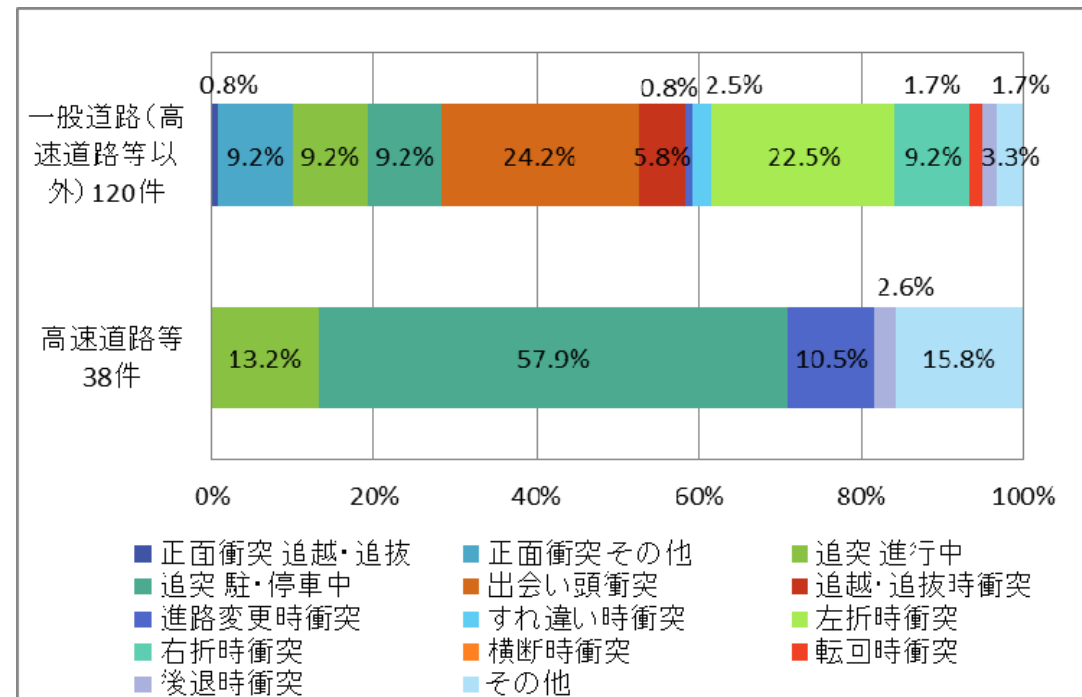
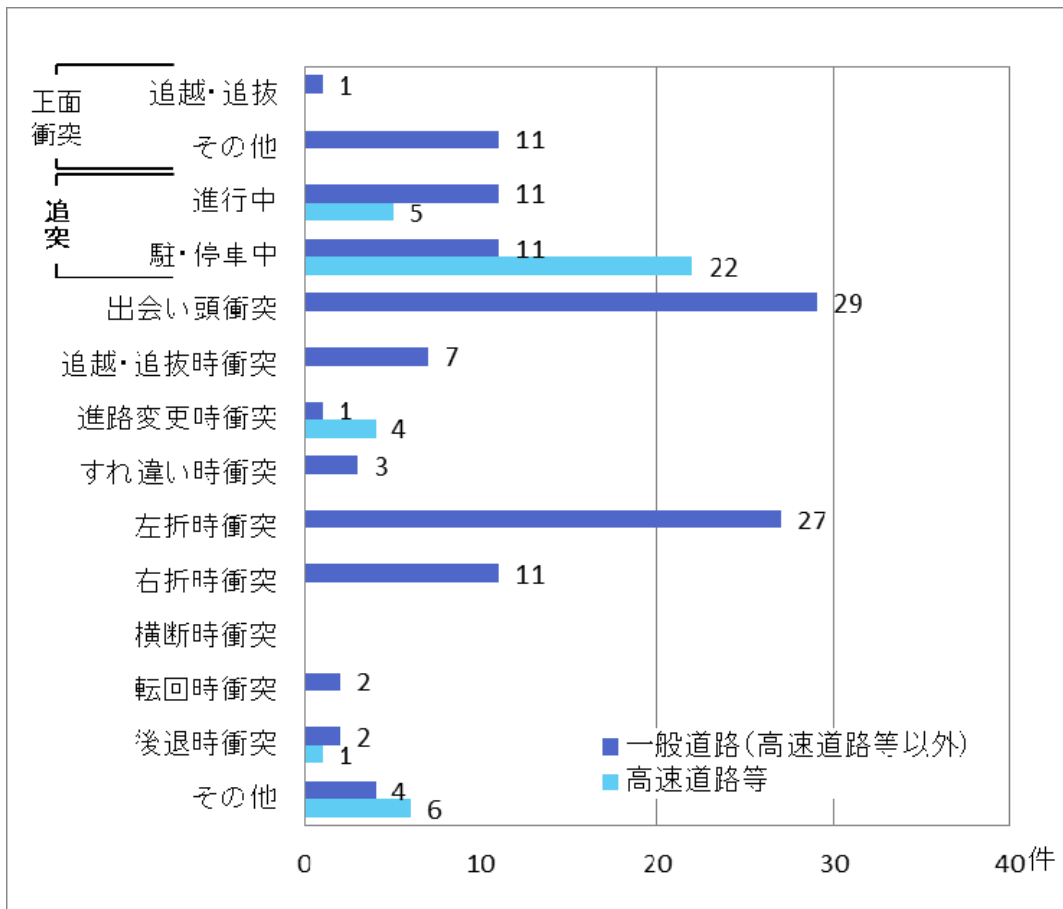
- ・道路区分の事故類型(人対車両)別にみると、「一般道路」では「横断中 横断歩道」が最も多く32件(31.7%)となっている。また、「横断中 その他」27件(26.7%)も多い。
- ・「高速道路」では「路上作業中」及び「その他」が最も多く、それぞれ2件(28.6%)となっている。



V. H27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

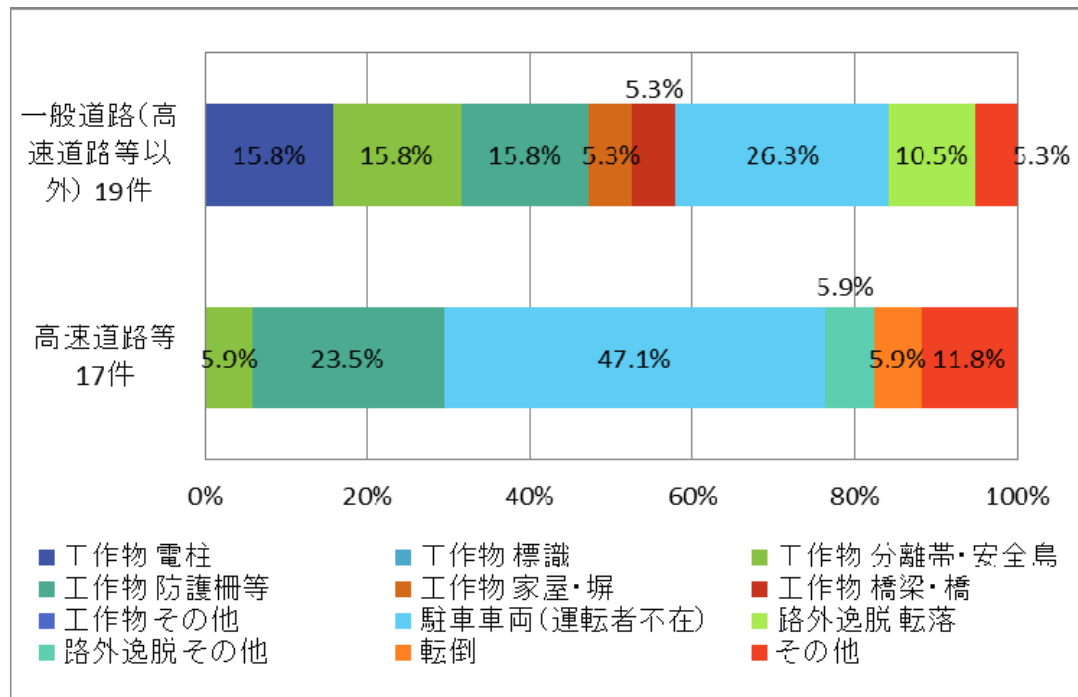
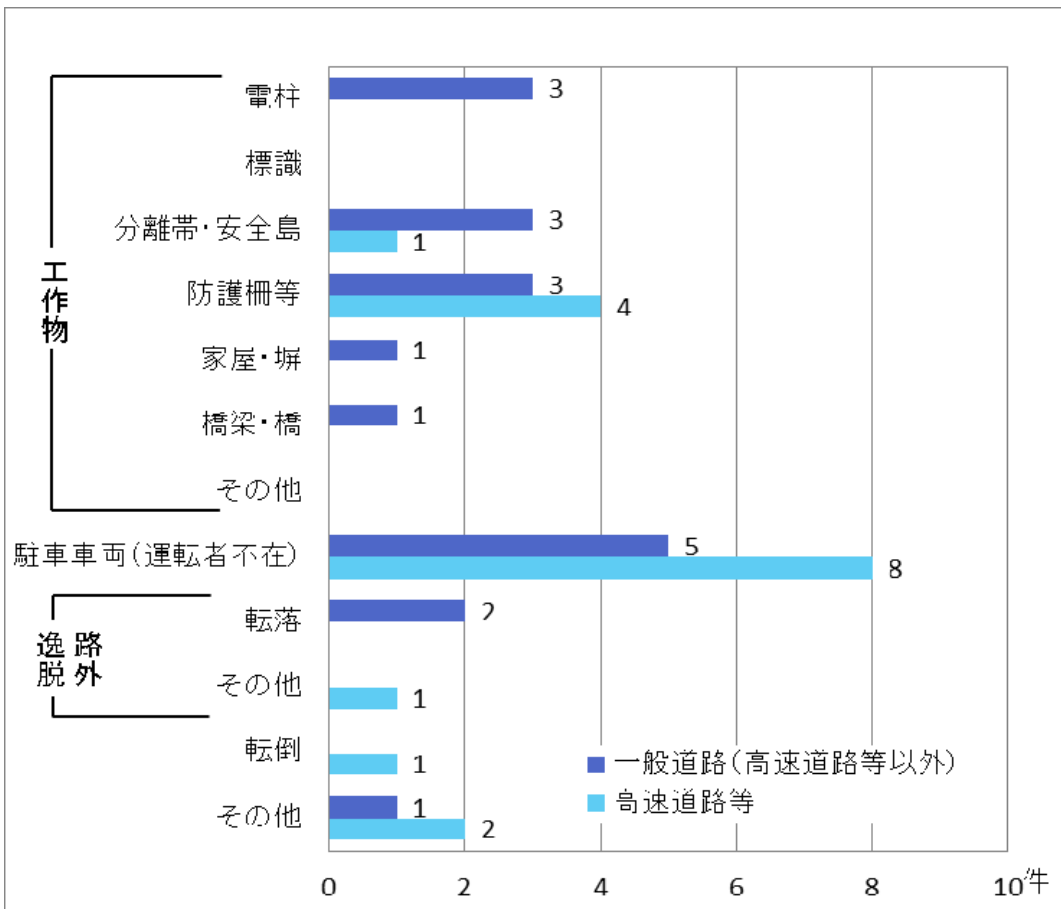
- ・道路区分の事故類型(車両相互)別にみると、「一般道路」では「出会い頭衝突」が最も多く29件(24.2%)となっている。次いで、「左折時衝突」27件(22.5%)、「正面衝突 その他」、「追突 進行中」、「追突 駐・停車中」及び「右折時衝突」がそれぞれ11件(9.2%)等と続いている。
- ・「高速道路」では「追突 駐・停車中」が最も多く22件(57.9%)と6割近くを占めている。



V. H27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

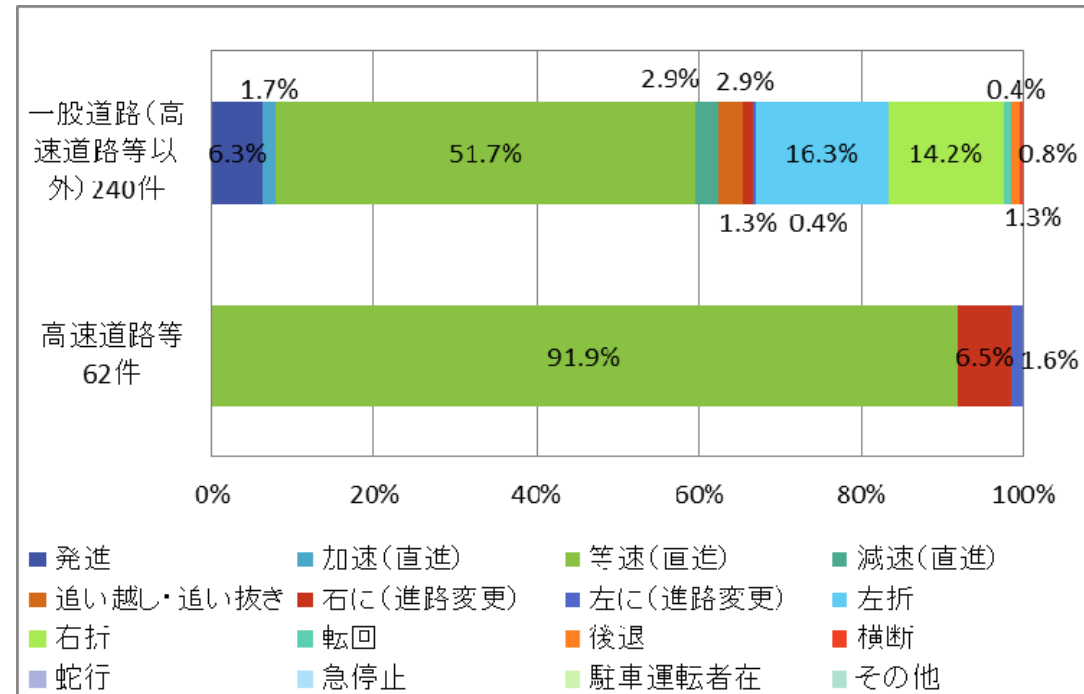
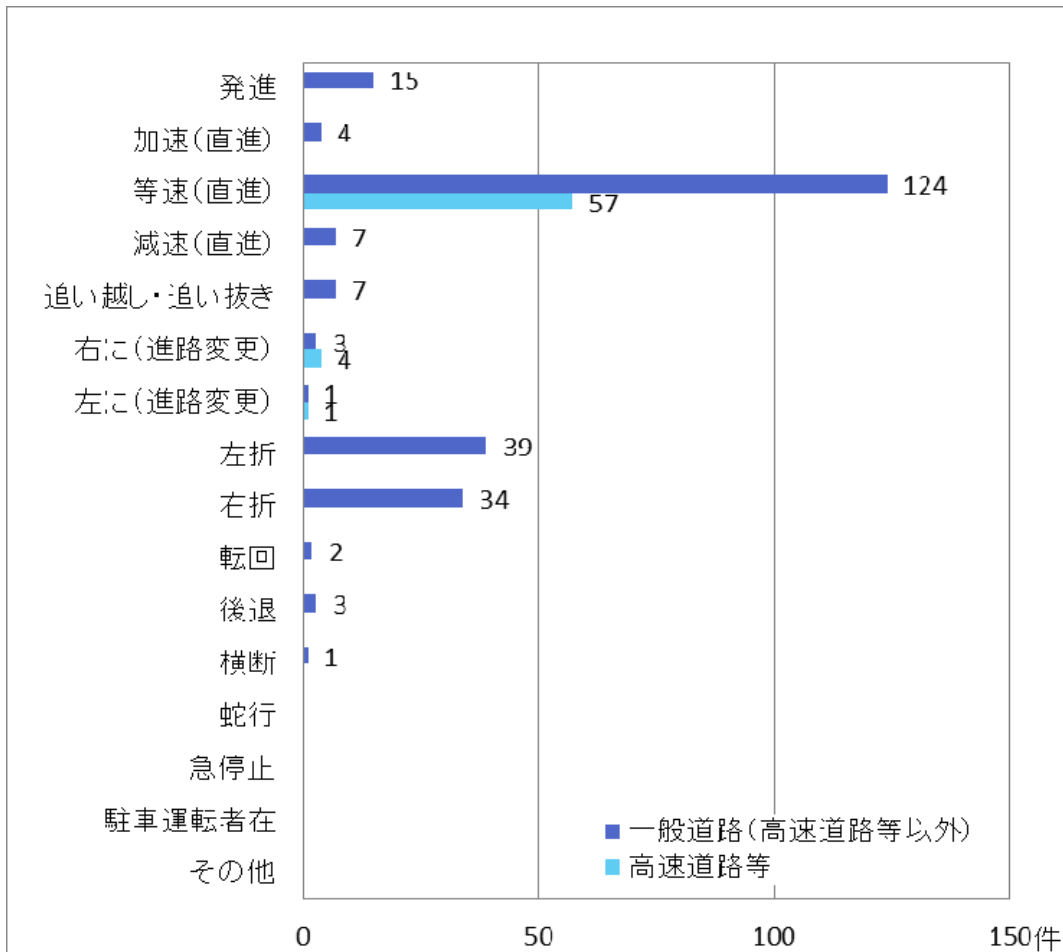
- 道路区分の事故類型(車両単独)別にみると、「一般道路」では「駐車車両(運転者不在)」が最も多く5件(26.3%)となっている。次いで、「工作物 電柱」、「工作物 分離帯・安全島」及び「工作物 防護柵等」がそれぞれ3件(15.8%)等と続いている。
- 「高速道路」では「駐車車両(運転者不在)」が最も多く8件(47.1%)となっている。次いで、「工作物 防護柵等」4件(23.5%)等と続いている。



V. H27年死亡事故データ(道路区分)

3. 道路区分別の行動類型別

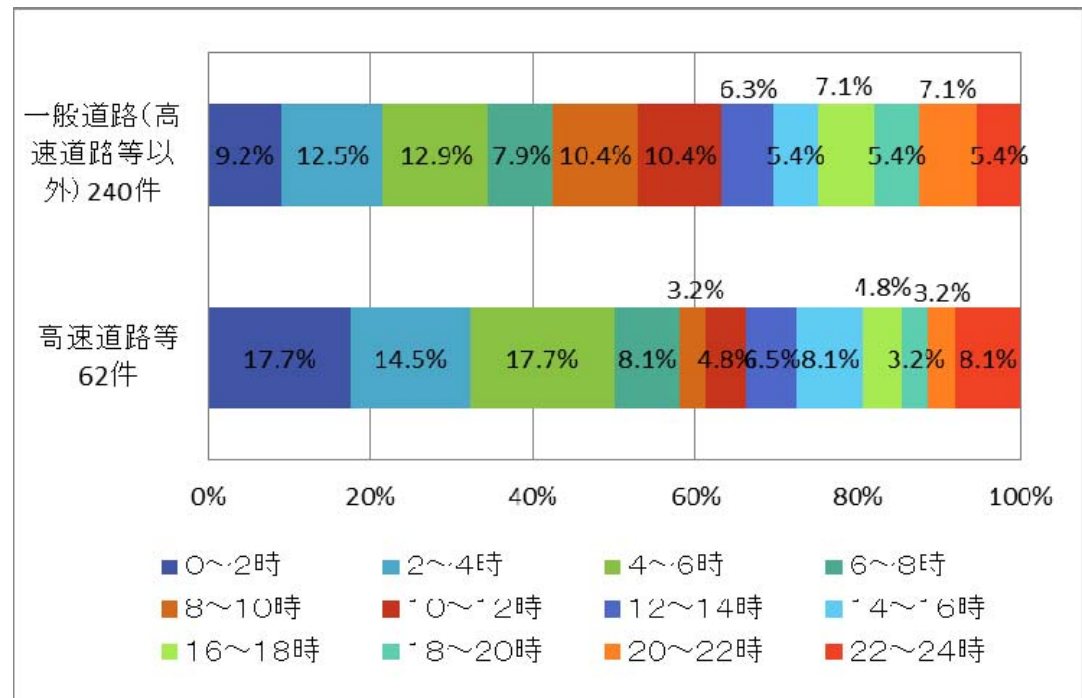
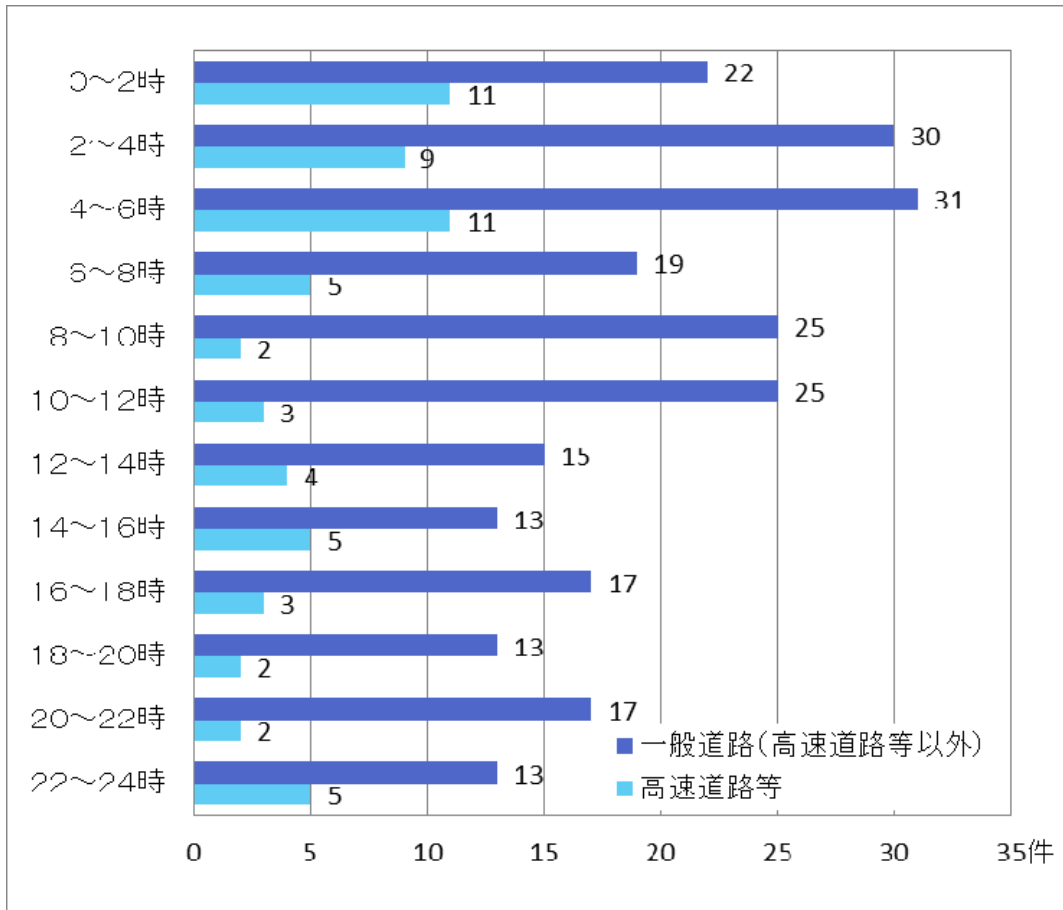
- 道路区分別の行動類型別にみると、「一般道路」及び「高速道路」のいずれも「等速（直進）」が最も多く、それぞれ124件（51.7%）、57件（91.9%）となっている。



V. H27年死亡事故データ(道路区分)

4. 道路区分別の時間帯別

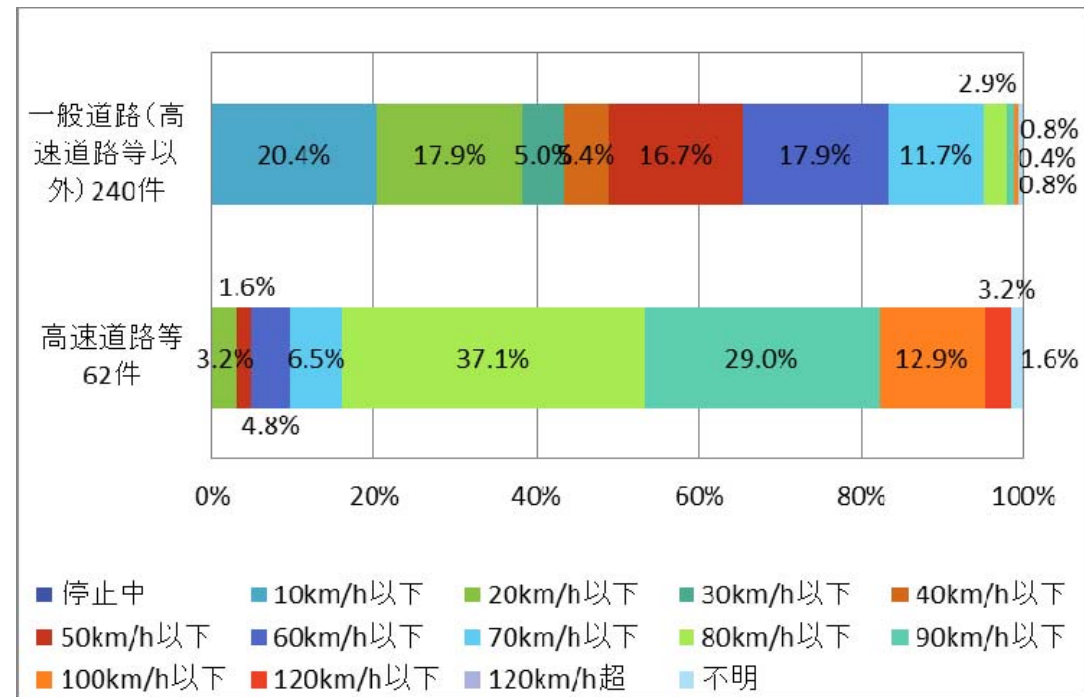
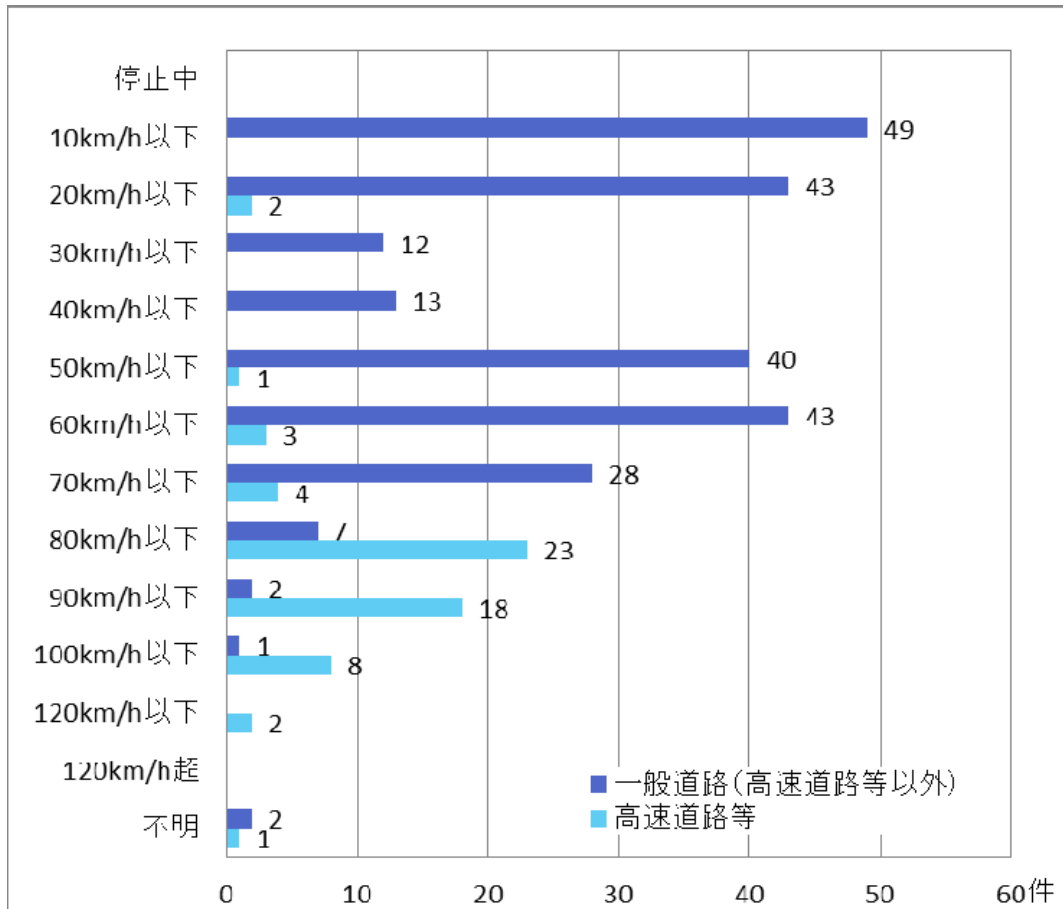
- 道路区分別の時間帯別にみると、「一般道路」では「4～6時」が最も多く31件（12.9%）となっている。次いで、「2～4時」30件（12.5%）、「8～10時」及び「10～12時」がそれぞれ25件（10.4%）及び「0～2時」22件（9.2%）等と続いている。
- 「高速道路」では「0～2時」及び「4～6時」が最も多く、それぞれ11件（17.7%）となっている。次いで、「2～4時」9件（14.5%）等と続いており、早朝深夜での事故割合が高い。



V. H27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

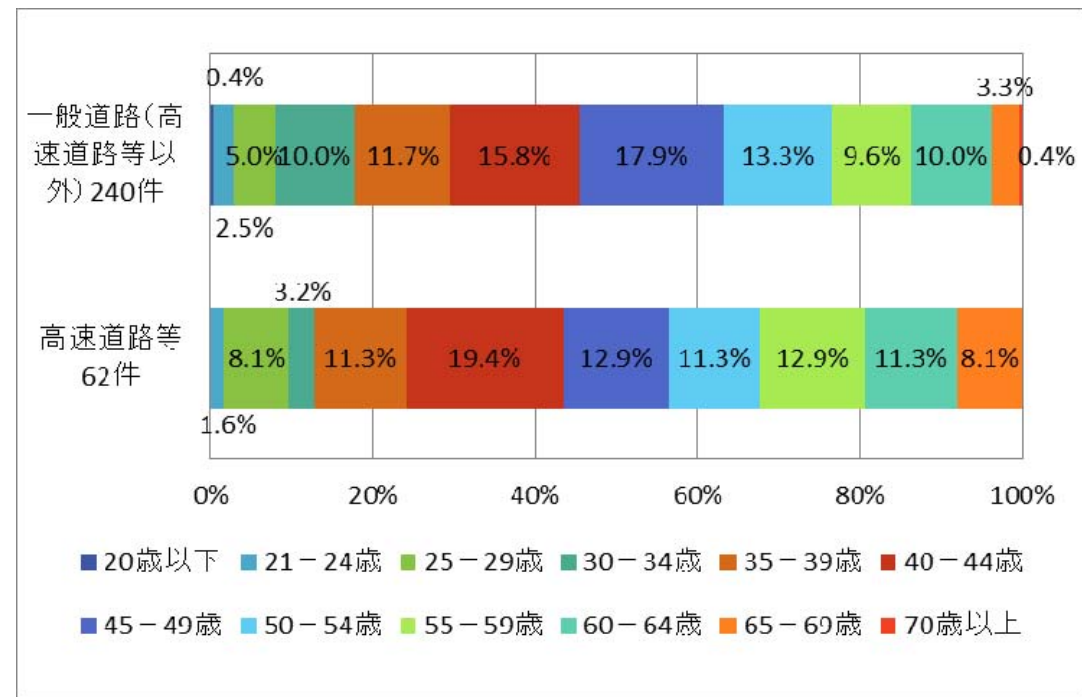
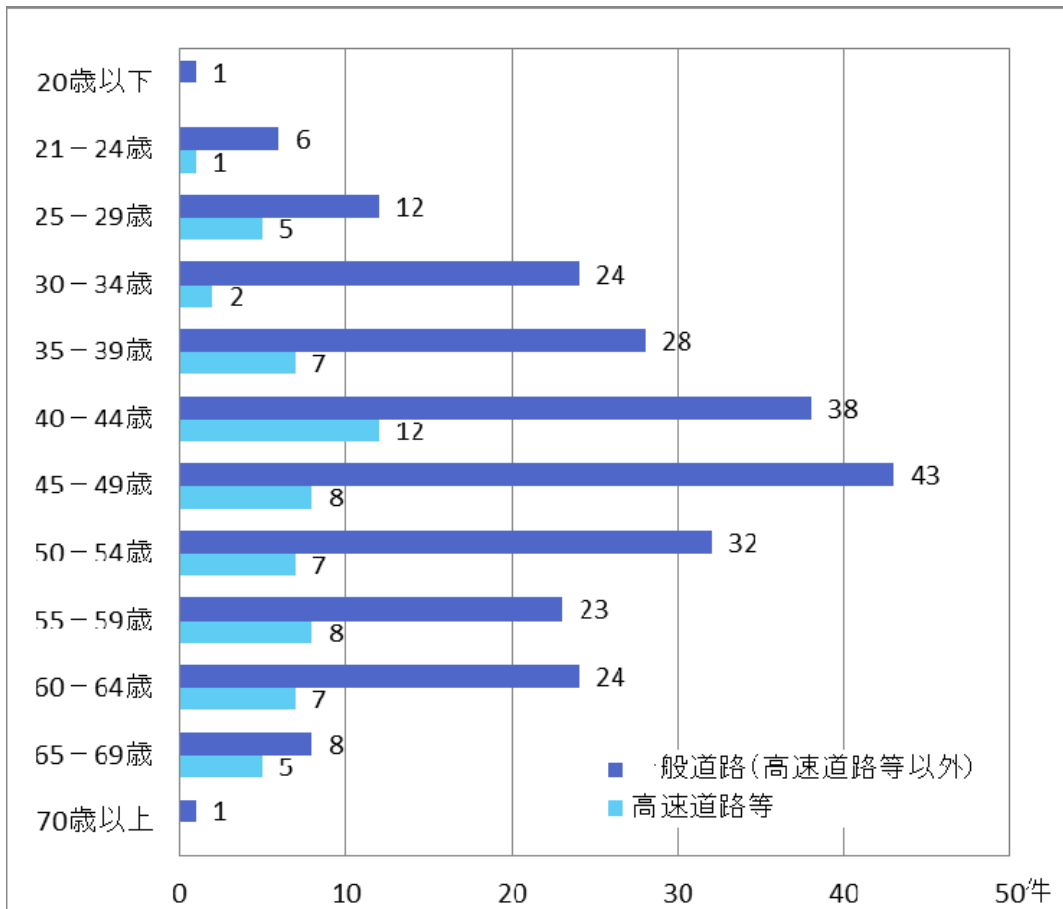
- 道路区分別の危険認知速度別にみると、「一般道路」では「10km/h以下」が最も多く49件（20.4%）となっている。次いで、「20km/h以下」及び「60km/h以下」がそれぞれ43件（17.9%）、「50km/h以下」40件（16.7%）等と続いている。幹線道路の最高速度に近い50～60km/hの速度帯と市街地の最高速度に近い10～20km/h程度の速度帯に分布がわかれている。
- 「高速道路」では「80km/h以下」が最も多く23件（37.1%）となっている。次いで、「90km/h以下」18件（29.0%）等と続いている。



V. H27年死亡事故データ(道路区分)

6. 道路区分別の年齢層別

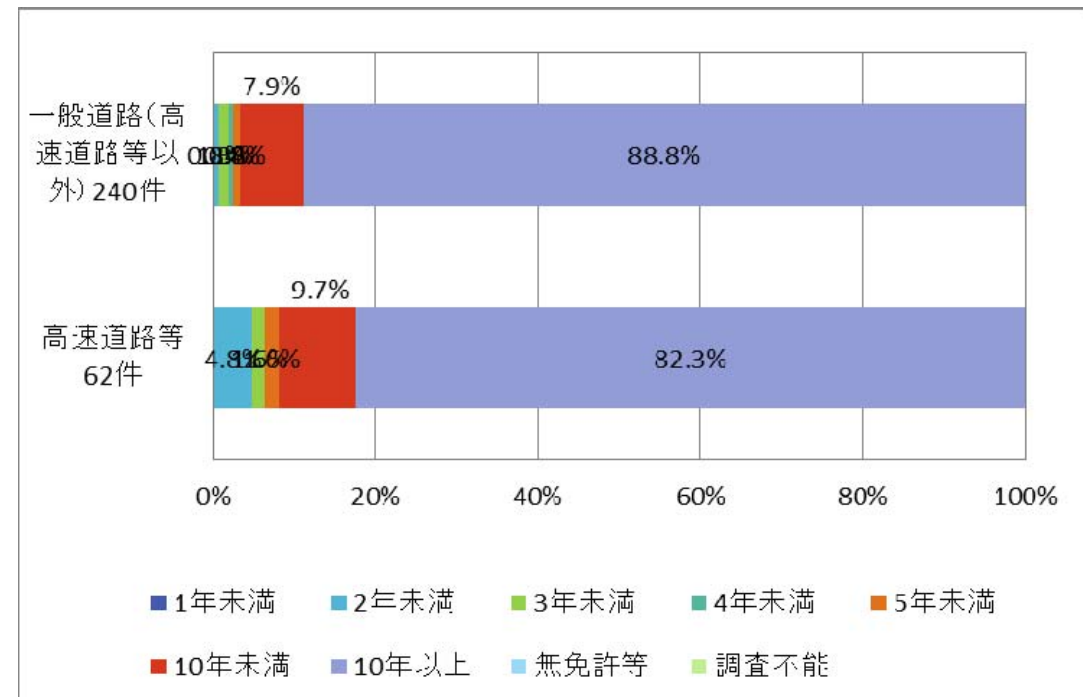
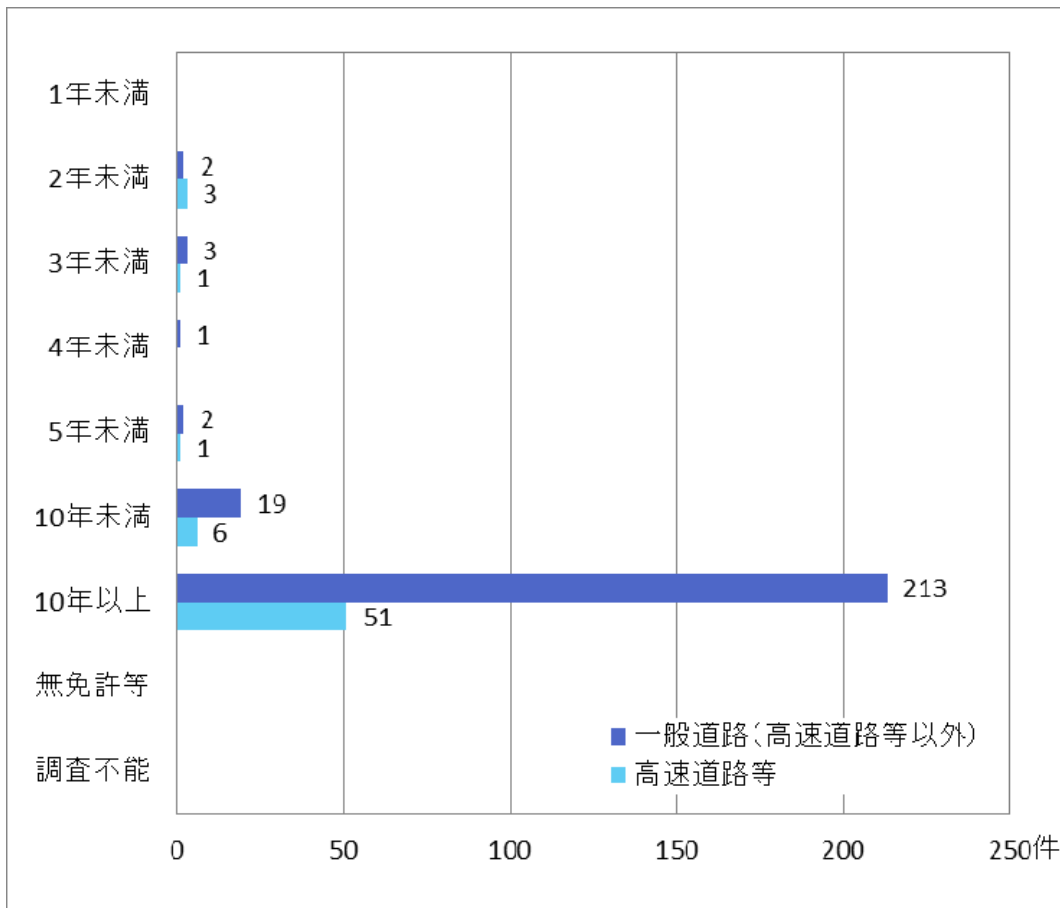
- ・道路区分別の年齢層別にみると、「一般道路」では「45-49歳」が最も多く43件（17.9%）となっている。次いで、「40-44歳」38件（15.8%）、「50-54歳」32件（13.3%）等と続いている。
- ・「高速道路」では「40-44歳」が最も多く12件（19.4%）となっている。次いで、「45-49歳」及び「55-59歳」がそれぞれ8件（12.9%）等と続いている。60歳以上の死亡事故割合が全体の2割近くを占めている。



V. H27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213件（88.8%）、51件（82.3%）と8～9割近くを占めている。



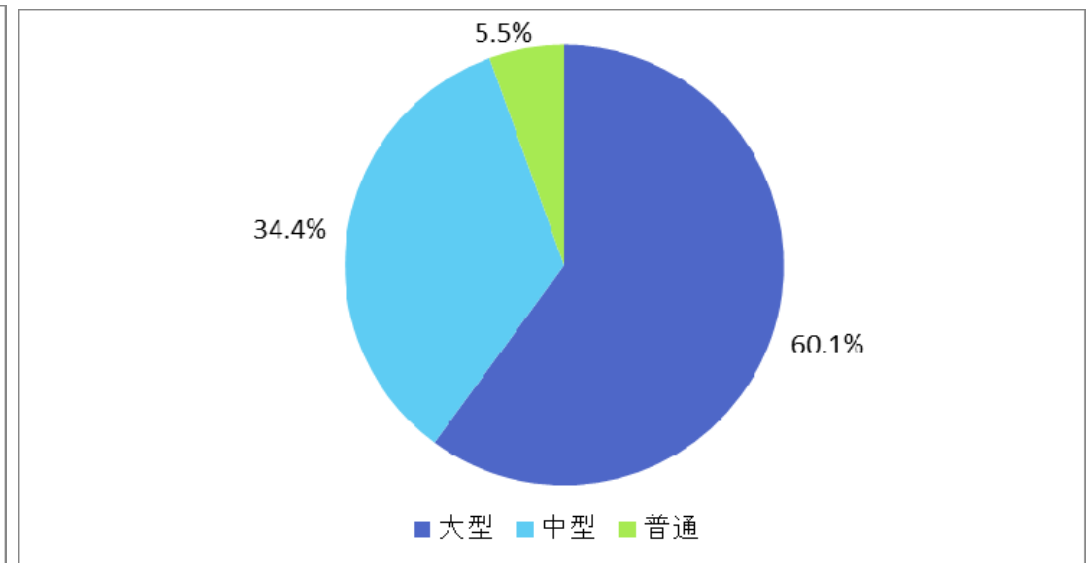
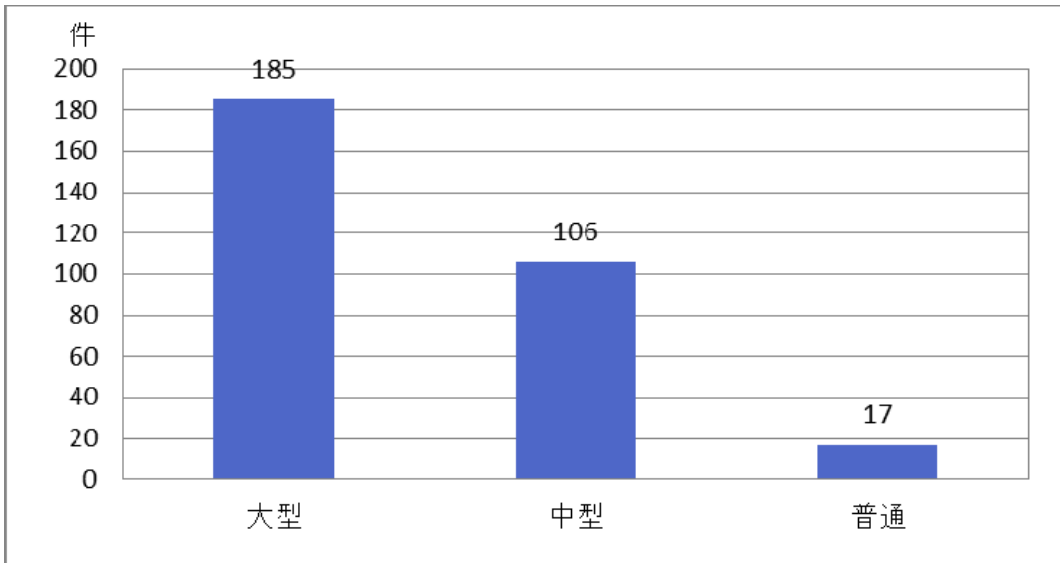
VI. H27年死亡事故データ(車両区分)

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. H27年死亡事故データ(車両区分)

1. 車両区分別

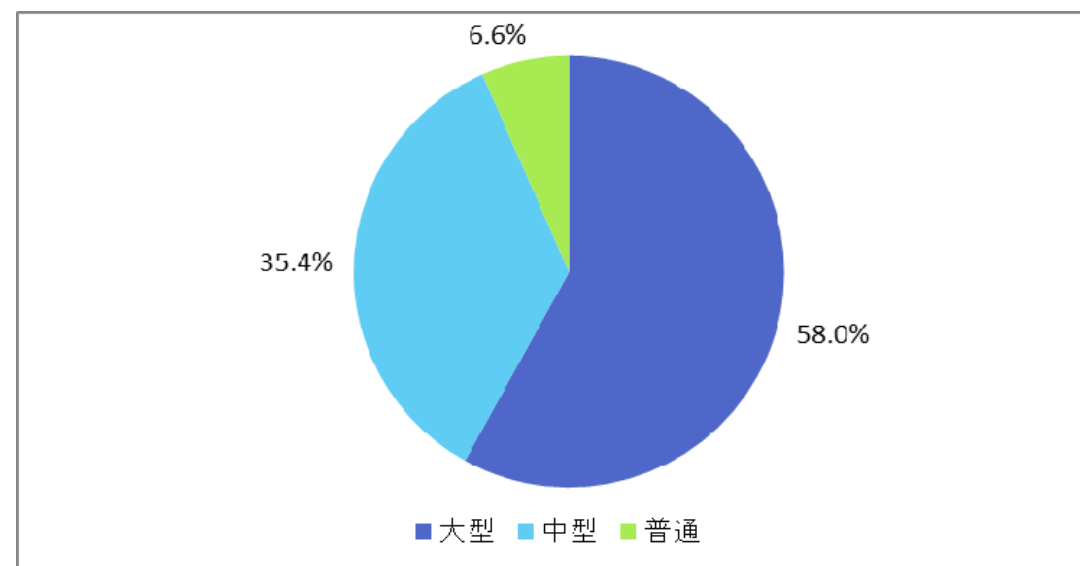
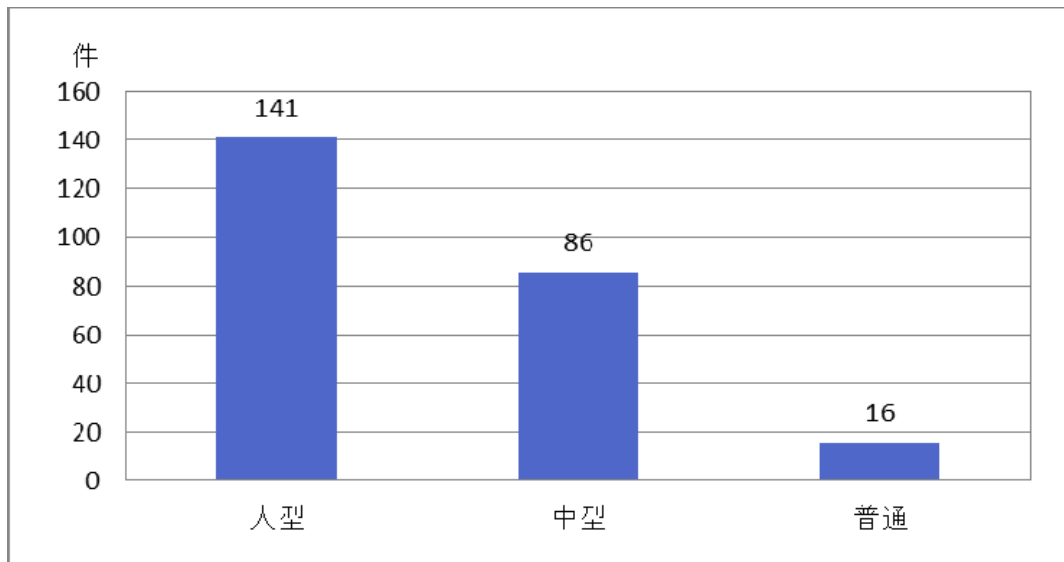
- ・車両区分別にみると、「大型」が最も多く185件（60.1%）と6割以上を占めている。
- ・次いで、「中型」106件（34.4%）、「普通」17件（5.5%）と続いている。



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

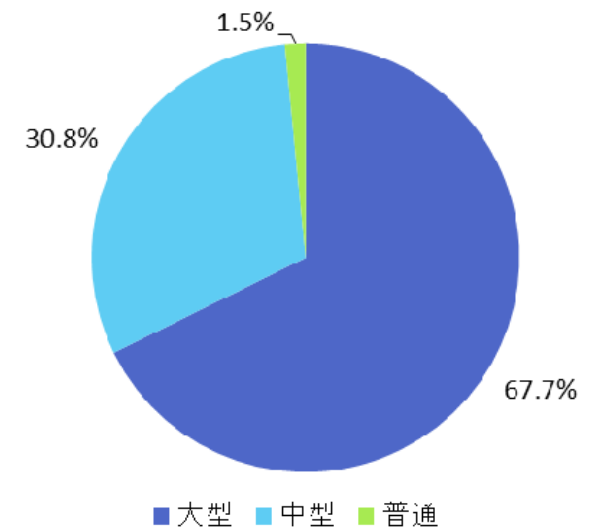
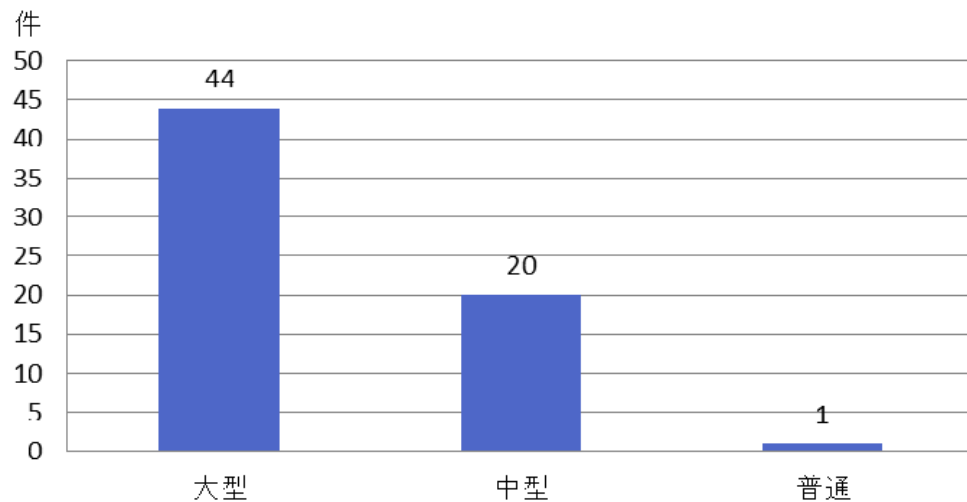
- ・一般道路上での車両区分をみると、「大型」が最も多く141件（58.0%）と6割近くを占めている。
- ・次いで、「中型」86件（35.4%）、「普通」16件（6.6%）と続いている。



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

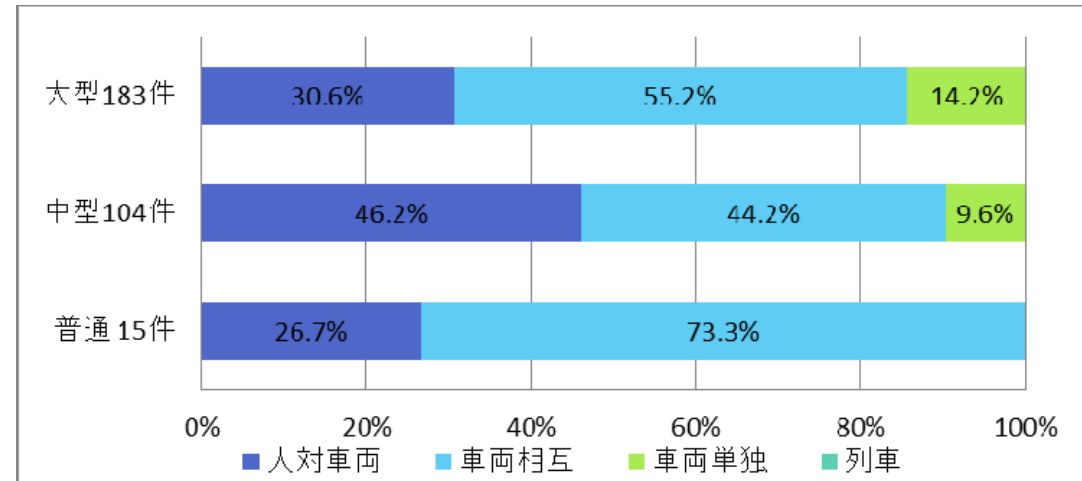
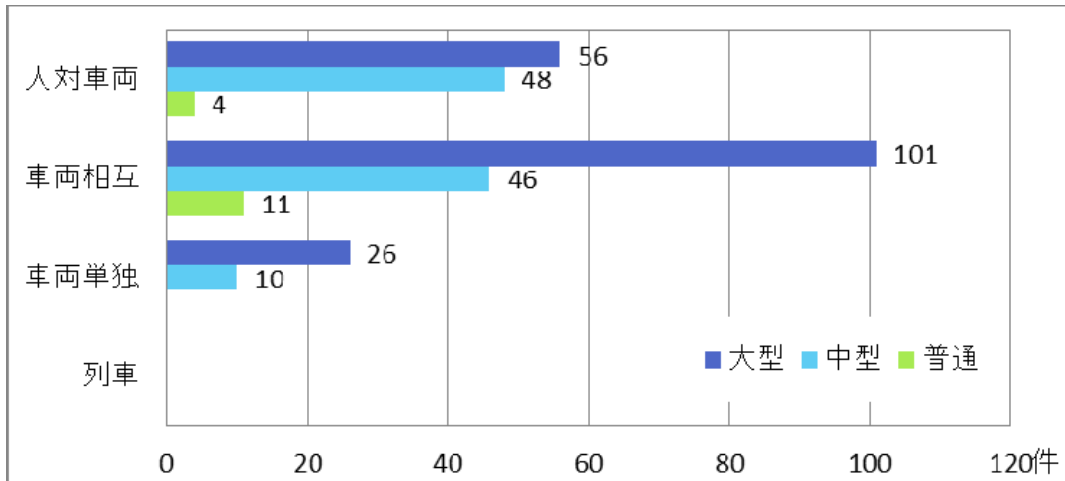
- ・ 高速道路上での車両区分をみると、「大型」が最も多く44件（67.7%）と7割近くを占めている。
- ・ 次いで、「中型」20件（30.8%）となっており、両者で9割以上を占めている。



VI. H27年死亡事故データ(車両区分)

2. 車両区分の事故類型別

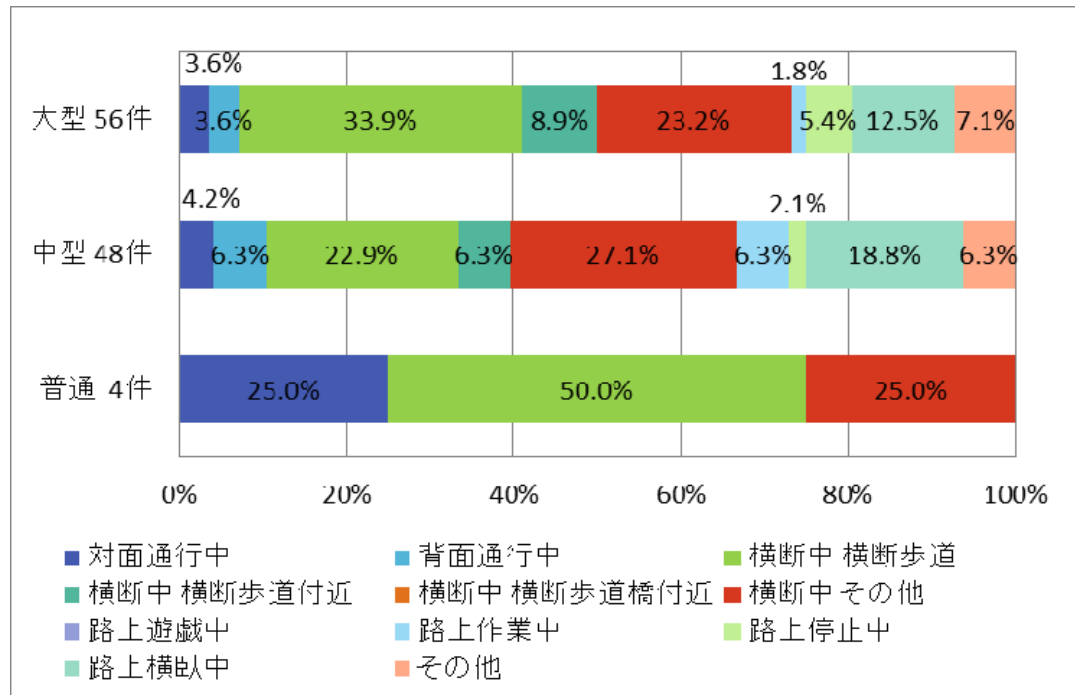
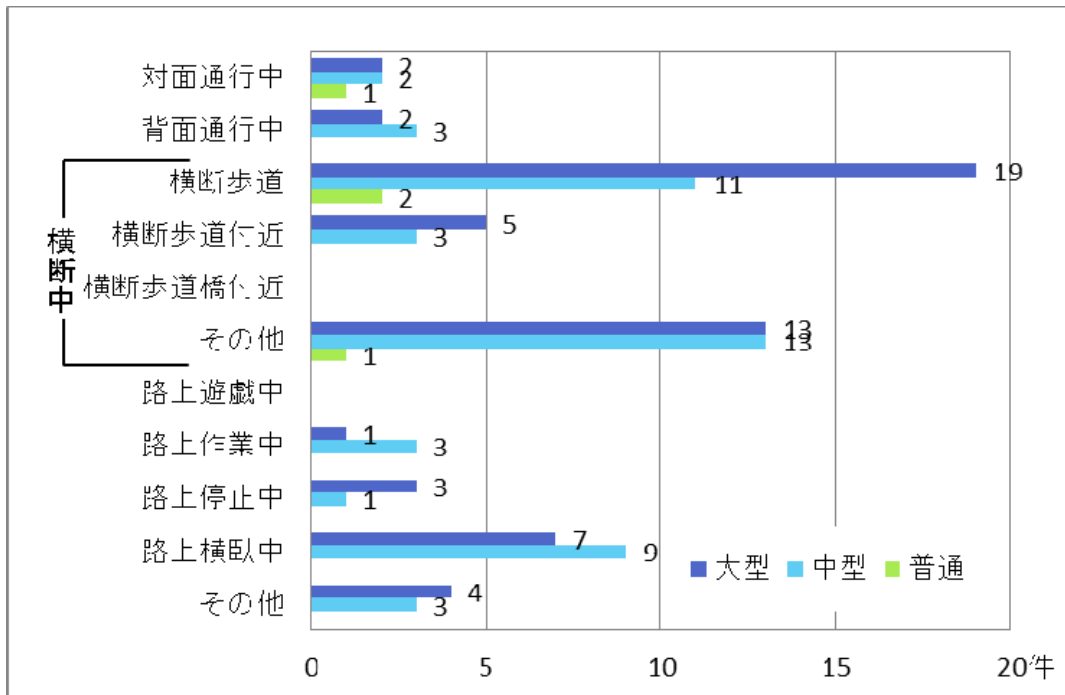
- ・車両区分の事故類型別にみると、「大型」及び「普通」では「車両相互」が最も多く、それぞれ101件（55.2%）、11件（73.3%）となっている。
- ・「中型」は「人対車両」が最も多く48件（46.2%）となっている。ただし、「車両相互」も46件（44.2%）であり、「人対車両」とほぼ同じ割合となっている。



VI. H27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19件(33.9%)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」が最も多く2件(50.0%)となっている。

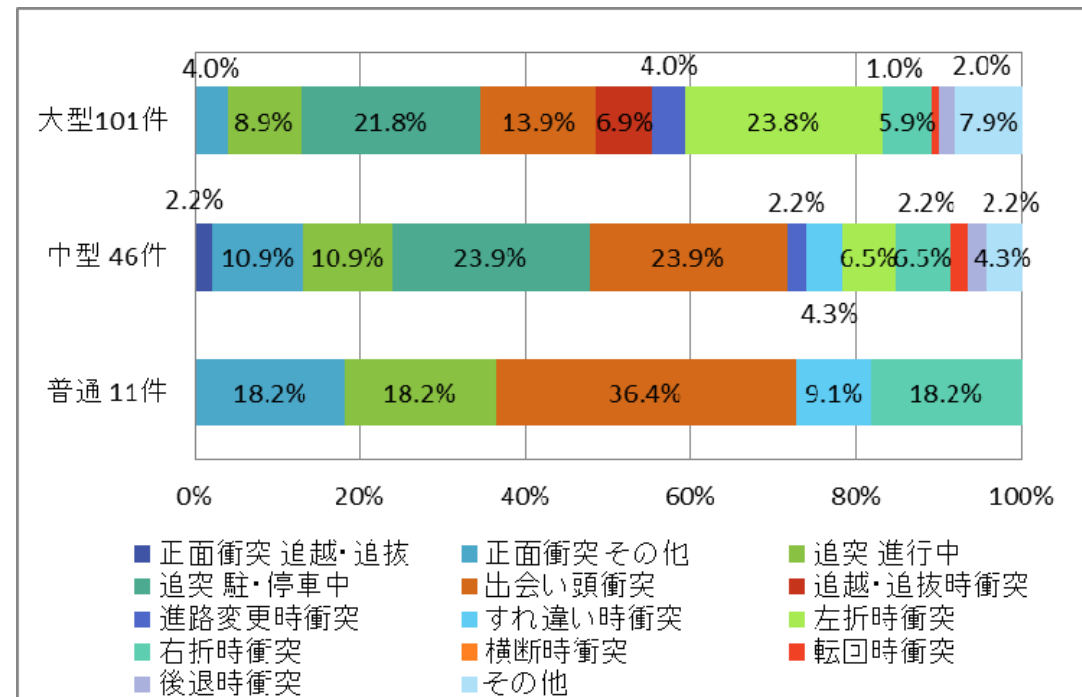
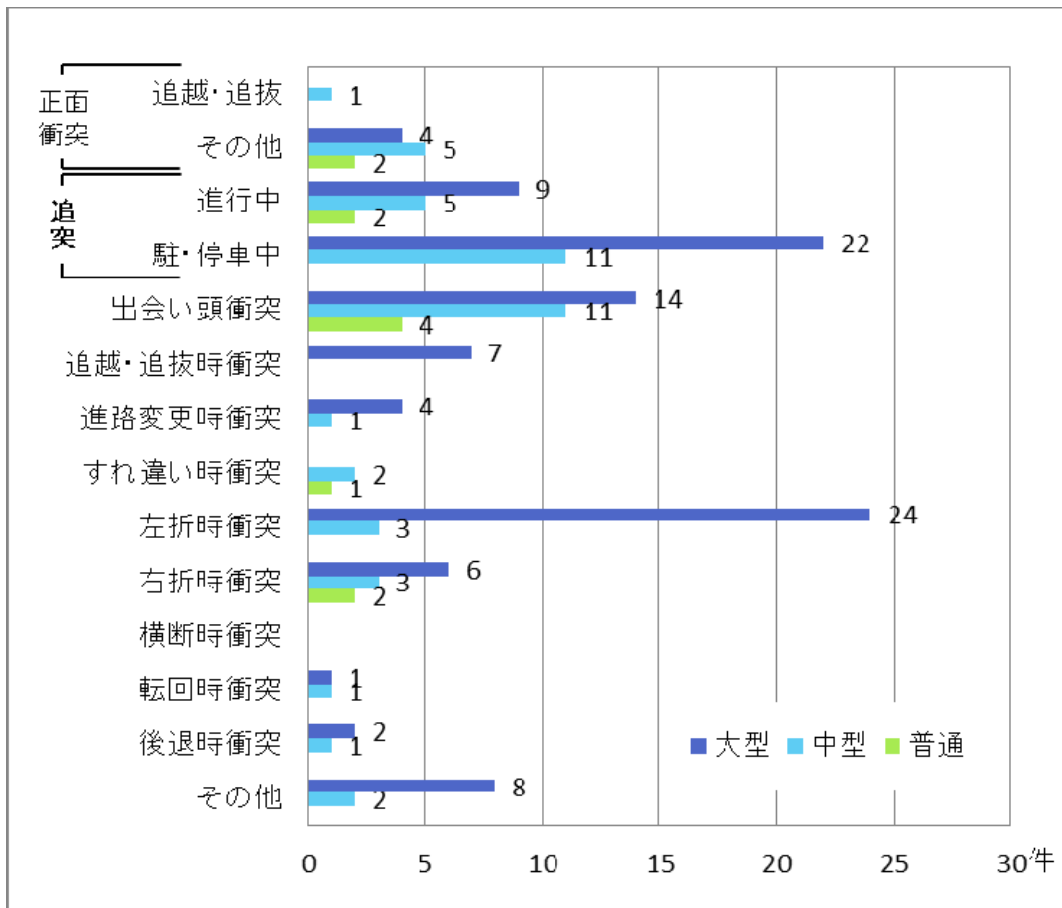


※対自転車事故は、「車両相互」に含まれます。

VI. H27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

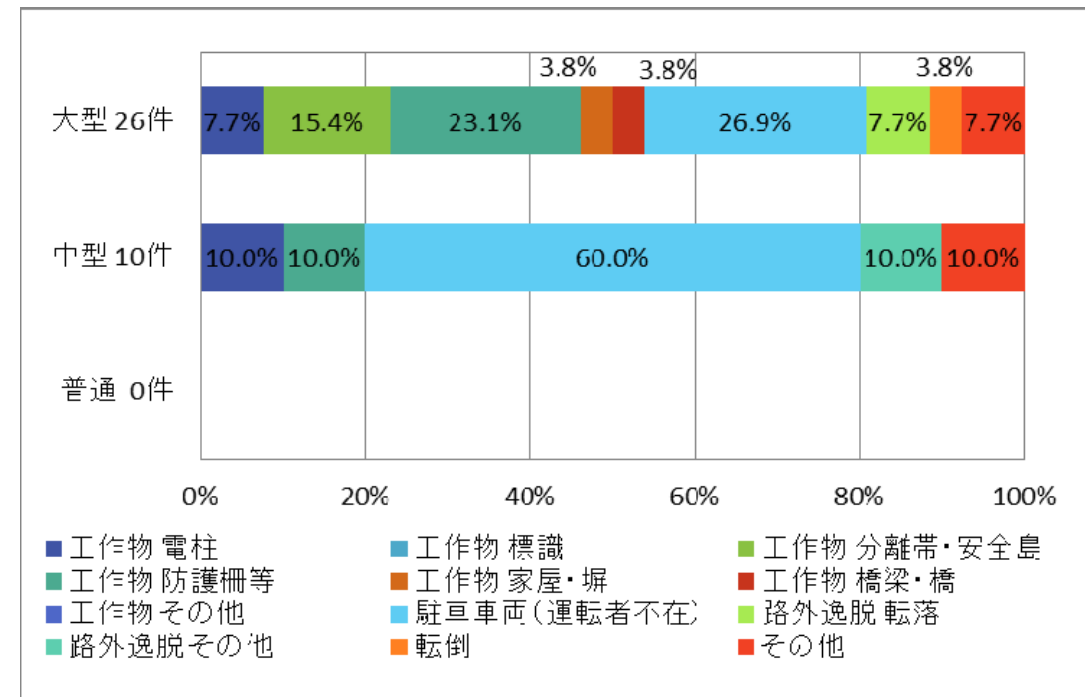
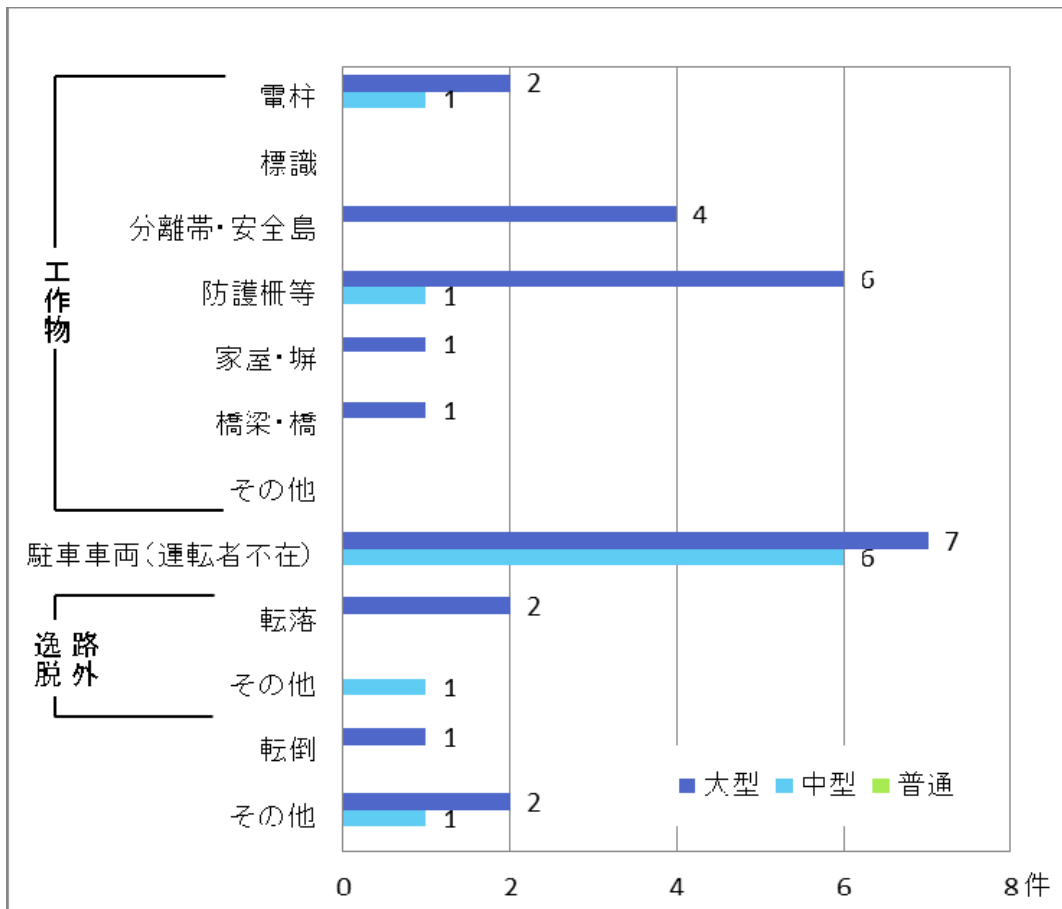
- ・ 車両区分の事故類型(車両相互)別にみると、「大型」では「左折時衝突」が最も多く24件(23.8%)となっている。
- ・ 「中型」では「追突 駐・停車中」及び「出会い頭衝突」が最も多く、それぞれ11件(23.9%)となっている。
- ・ 「普通」では「出会い頭衝突」が最も多く4件(36.4%)となっている。



VI. H27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

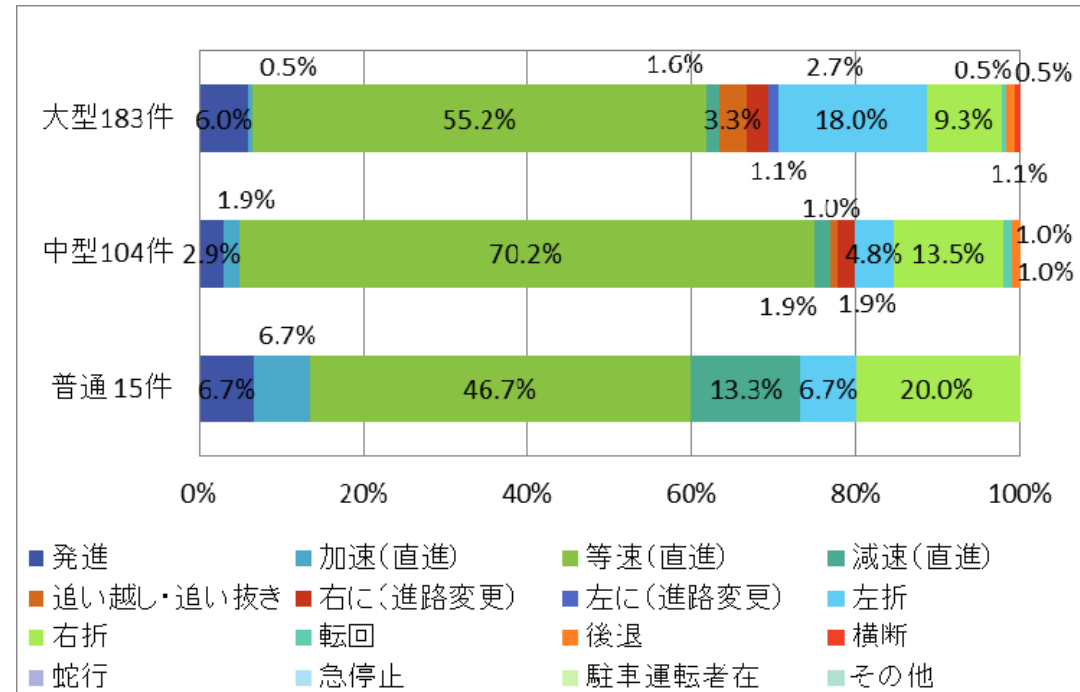
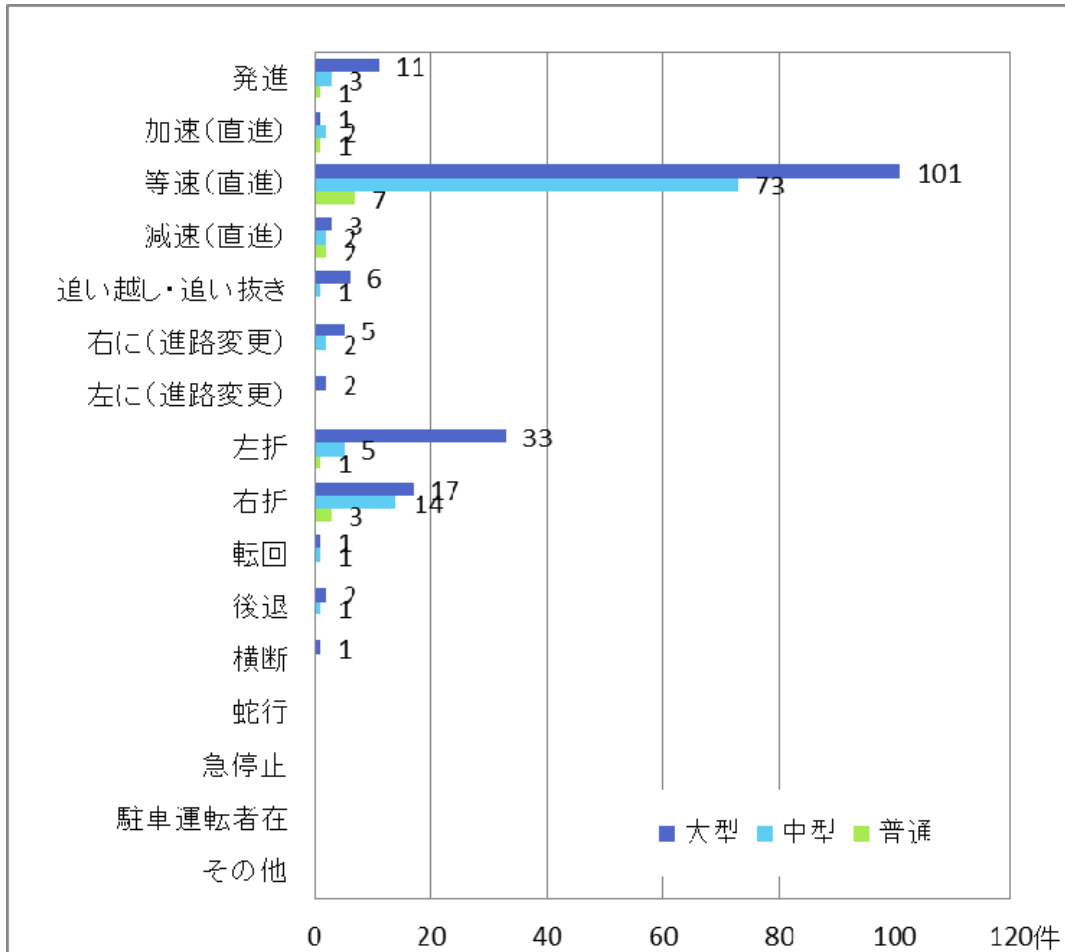
- ・車両区分の事故類型(車両単独)別にみると、「大型」及び「中型」では「駐車車両(運転者不在)」が最も多く、それぞれ7件(26.9%)、6件(60.0%)となっている。



VI. H27年死亡事故データ(車両区分)

3. 車両区分別の行動類型別

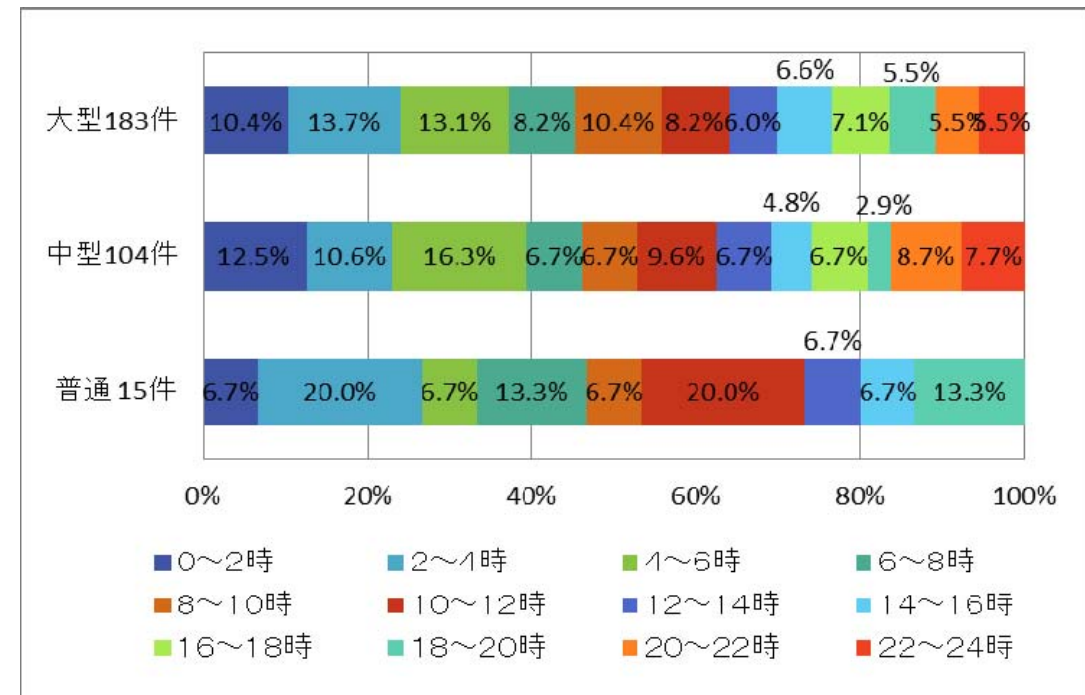
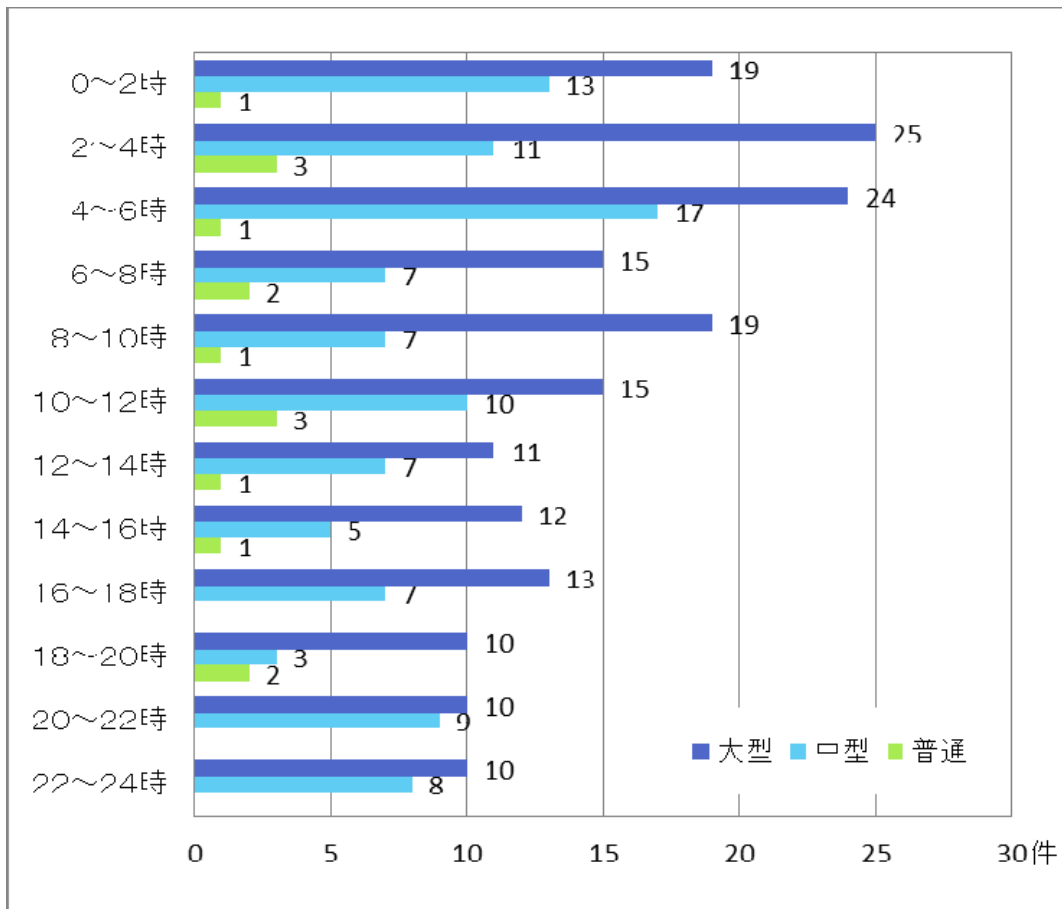
- ・車両区分別の行動類型別にみると、「大型」から「普通」までのいずれも「等速（直進）」が最も多く、それぞれ101件（55.2%）、73件（70.2%）、7件（46.7%）と5〜7割程度を占めている。
- ・次いで、「大型」では「左折」が多く33件（18.0%）となっている。「中型」及び「小型」では「右折」が多く、それぞれ14件（13.5%）、3件（20.0%）となっている。



VI. H27年死亡事故データ(車両区分)

4. 車両区分別の時間帯別

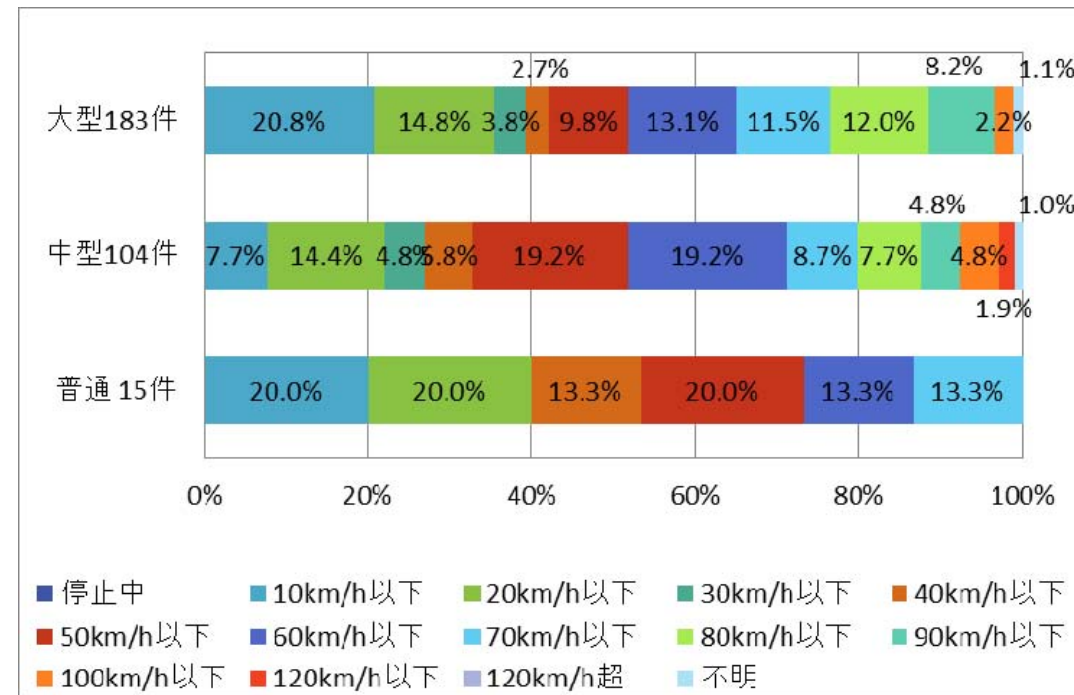
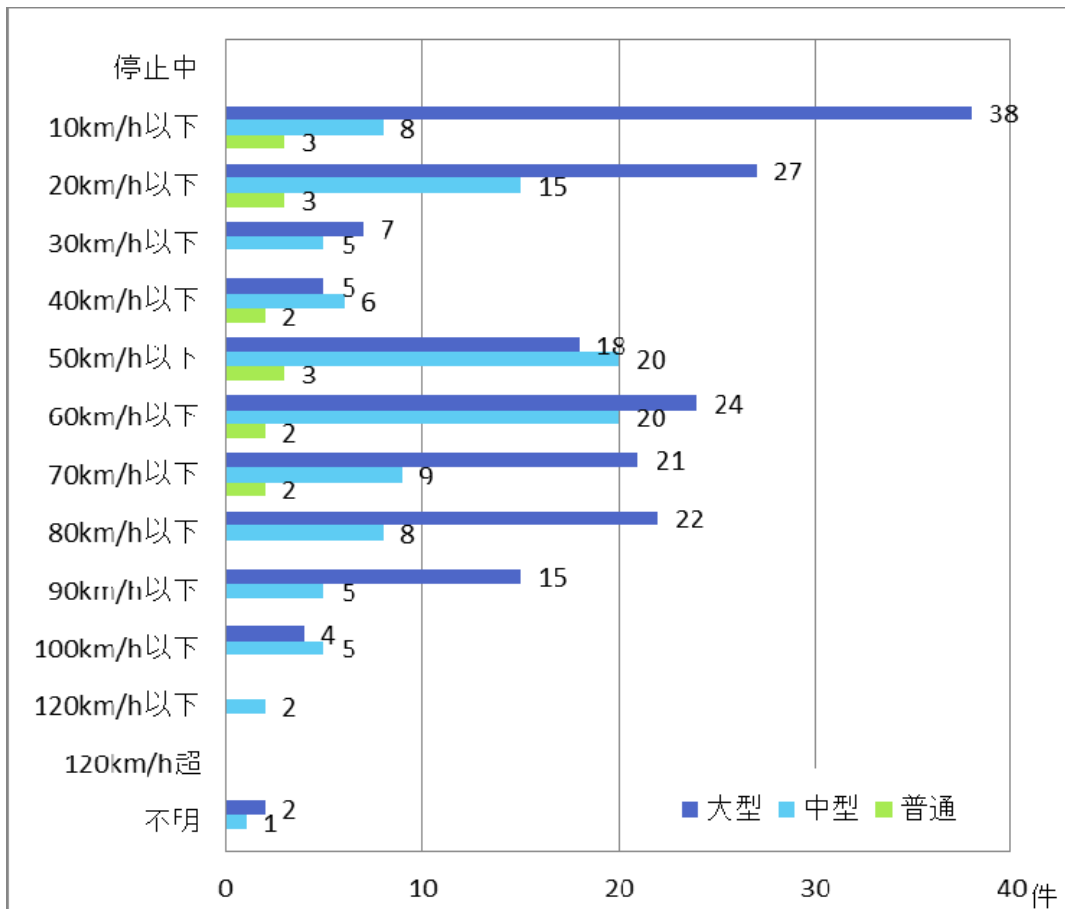
- ・車両区分別の時間帯別にみると、「大型」では「2～4時」が最も多く25件（13.7%）となっている。次いで、「4～6時」24件（13.1%）、「0～2時」及び「8～10時」がそれぞれ19件（10.4%）等と続いている。
- ・「中型」では「4～6時」が最も多く17件（16.3%）となっている。次いで、「0～2時」13件（12.5%）、「2～4時」11件（10.6%）等と続いている。
- ・「普通」では「2～4時」及び「10～12時」が最も多く、それぞれ3件（20.0%）となっている。



VI. H27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

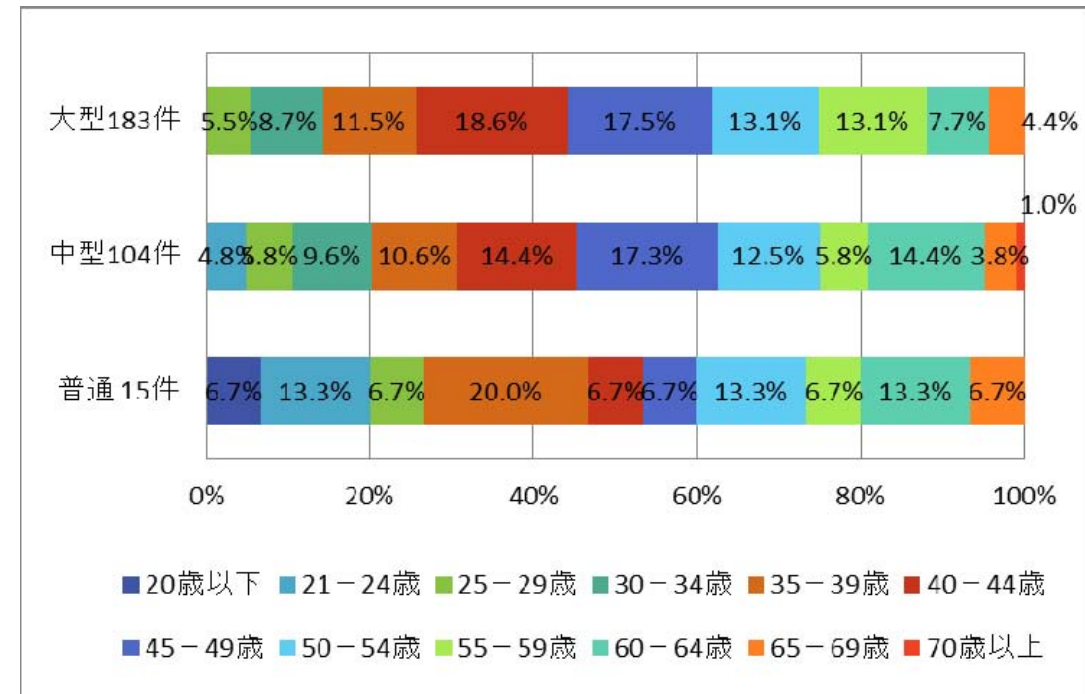
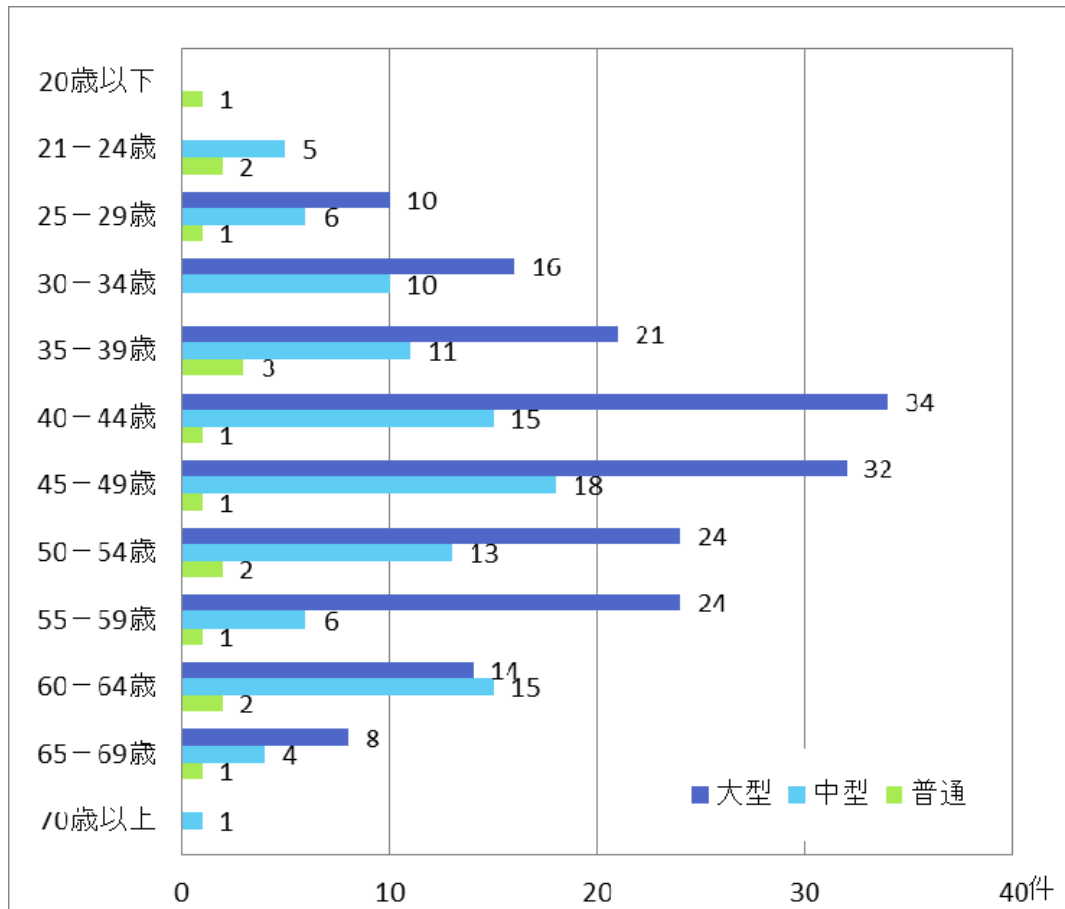
- ・車両区分別の危険認知速度別にみると、「大型」では「10km/h以下」が最も多く38件（20.8%）となっている。次いで、「20km/h以下」27件（14.8%）等と続いている。
- ・「中型」では「50km/h以下」及び「60km/h以下」が最も多く、それぞれ20件（19.2%）となっている。
- ・「普通」では「10km/h以下」、「20km/h以下」及び「50km/h以下」が最も多く、それぞれ3件（20.0%）となっている。



VI. H27年死亡事故データ(車両区分)

6. 車両区分別の年齢層別

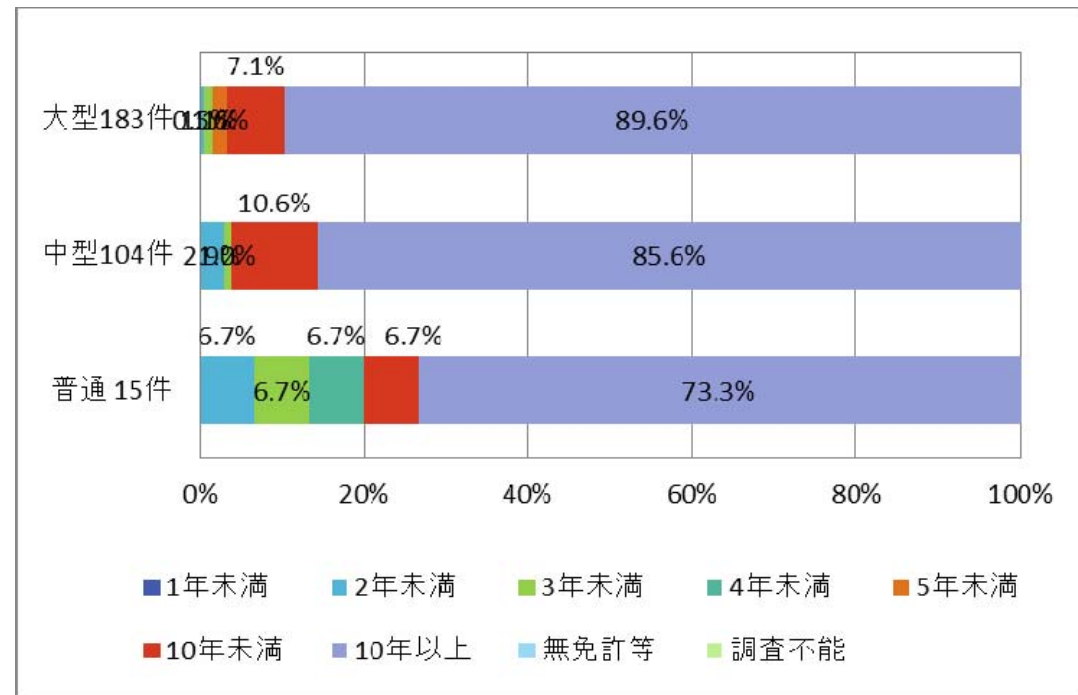
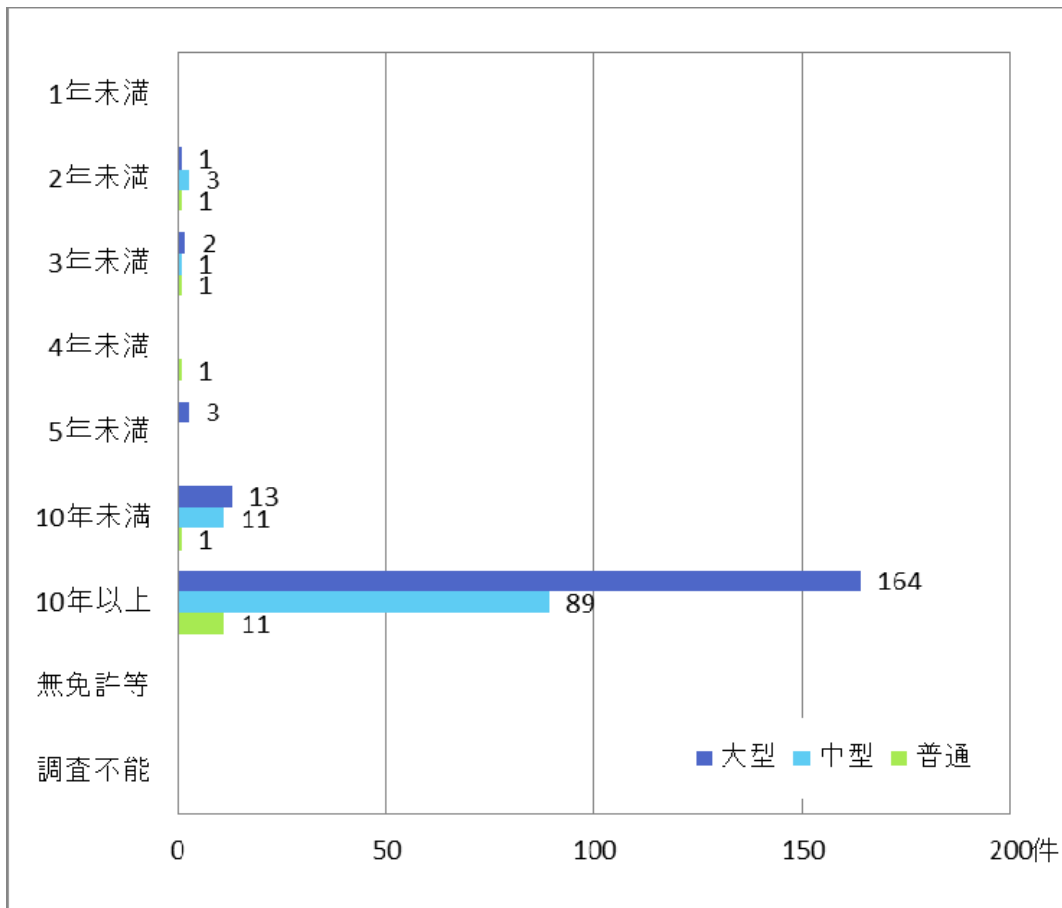
- ・車両区分別の年齢層別にみると、「大型」では「40-44歳」が最も多く34件（18.6%）となっている。次いで、「45-49」歳32件（17.5%）等と続いている。
- ・「中型」では「45-49歳」が最も多く18件（17.3%）となっている。次いで、「40-44歳」及び「60-64歳」がそれぞれ15件（14.4%）等と続いている。
- ・「普通」では「35-39歳」が最も多く3件（20.0%）となっている。
- ・「中型」及び「普通」は、60歳以上が2割程度を占めている。



VI. H27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。



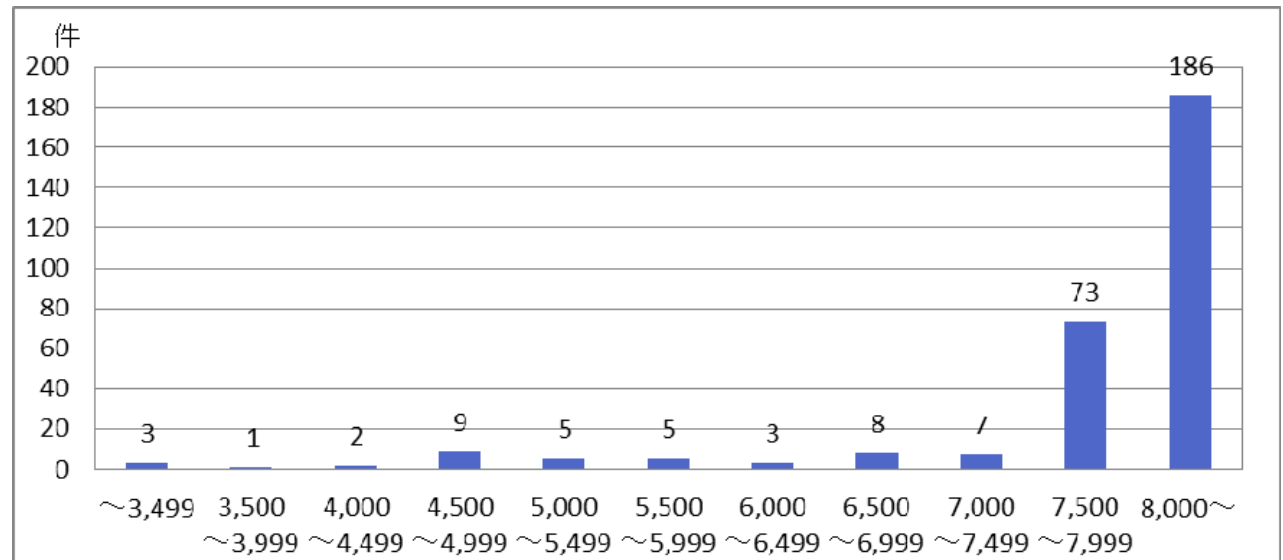
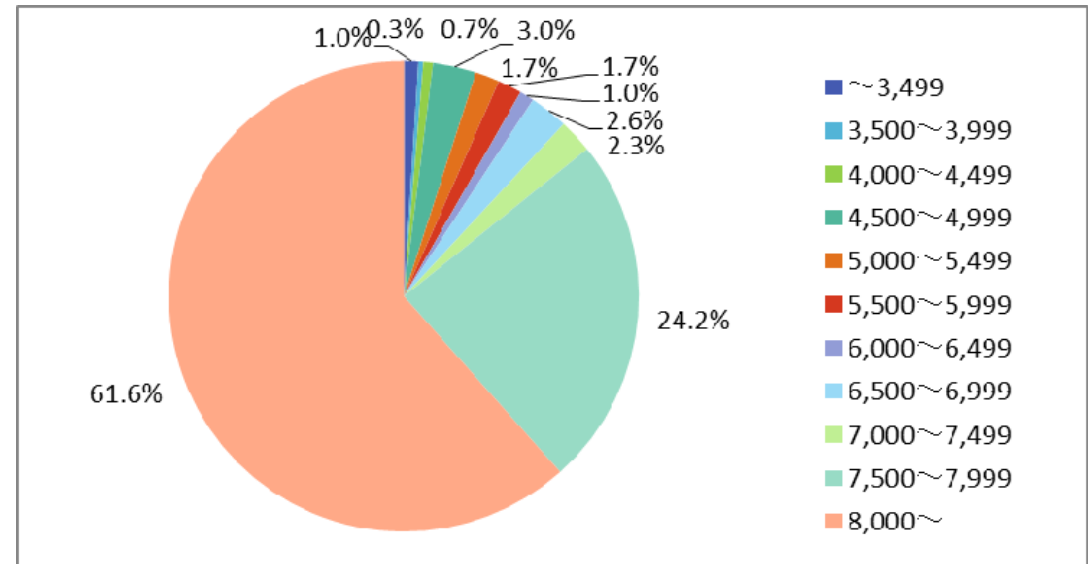
VII. H27年死亡事故データ(車両総重量)

1. 車両総重量別

Ⅶ. H27年死亡事故データ(車両総重量)

1. 車両総重量別

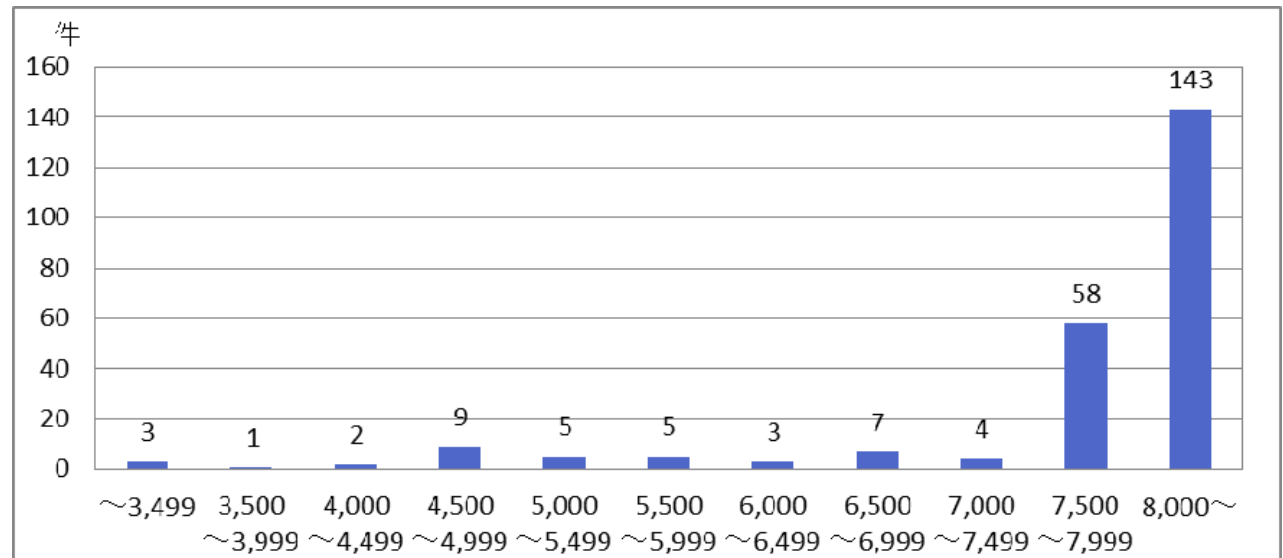
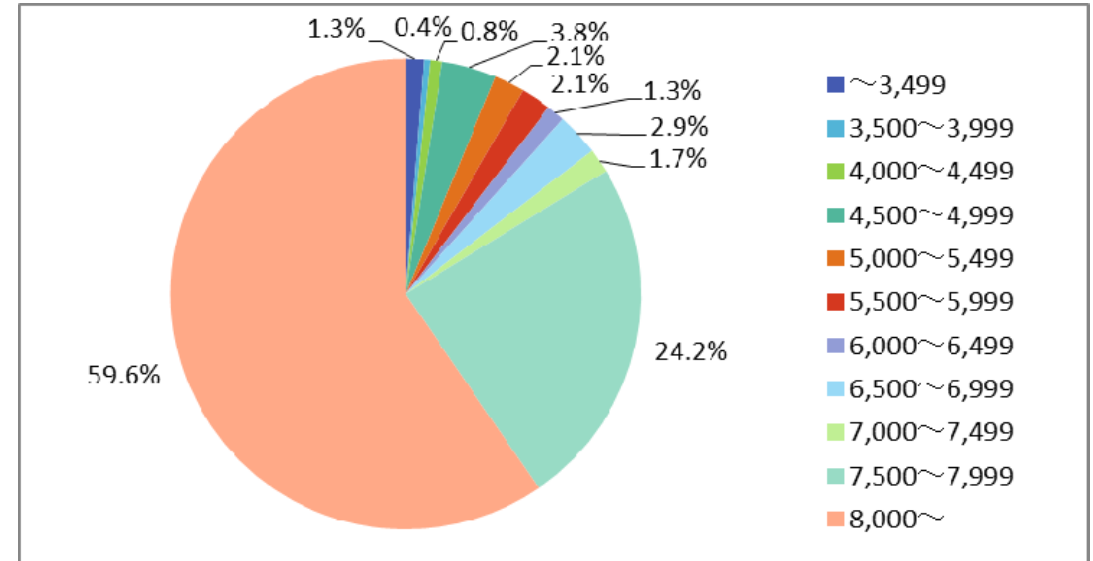
- ・車両総重量別にみると、「8,000～」が最も多く186件(61.6%)と6割以上を占めている。
- ・次いで、「7,500～7,999」73件(24.2%)等と続いており、両者で8割以上を占めている。



VII. H27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

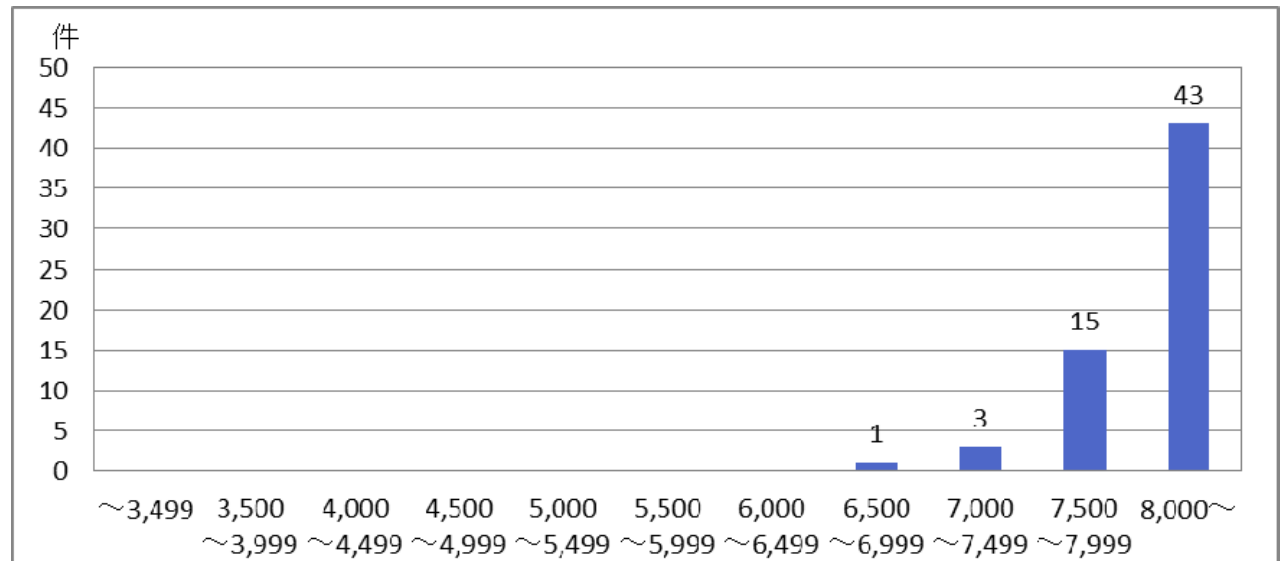
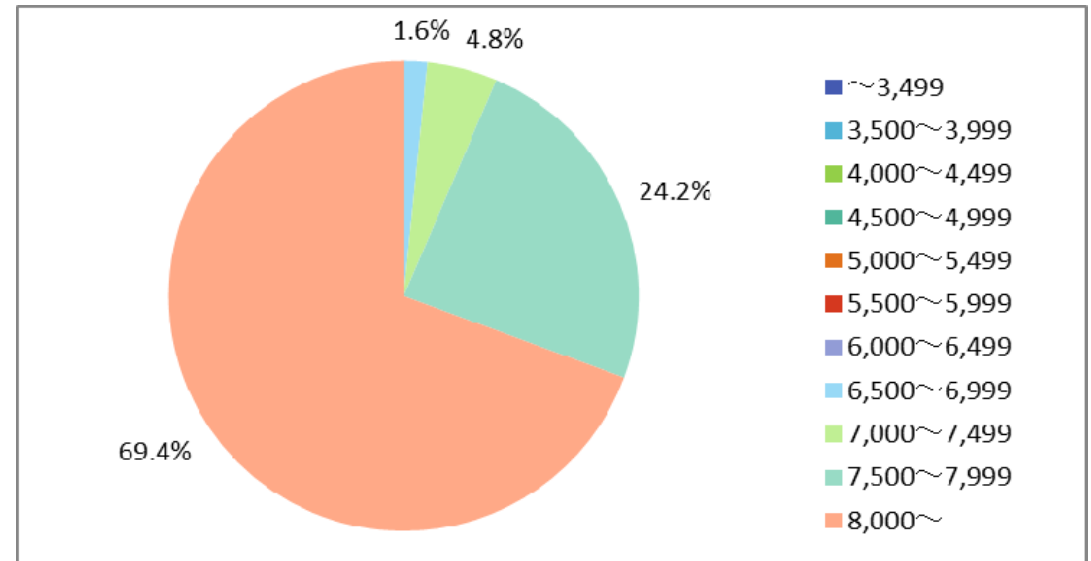
- 一般道路上での車両総重量別をみると、「8,000～」が最も多く143件（59.6%）と6割近くを占めている。
- 次いで、「7,500～7,999」58件（24.2%）等と続いており、両者で8割以上を占めている。



Ⅶ. H27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43件（69.4%）と7割近くを占めている。
- ・ 次いで、「7,500～7,999」15件（24.2%）等と続いており、両者で9割近くを占めている。



Ⅷ. H27年死亡事故データ(年齢別)

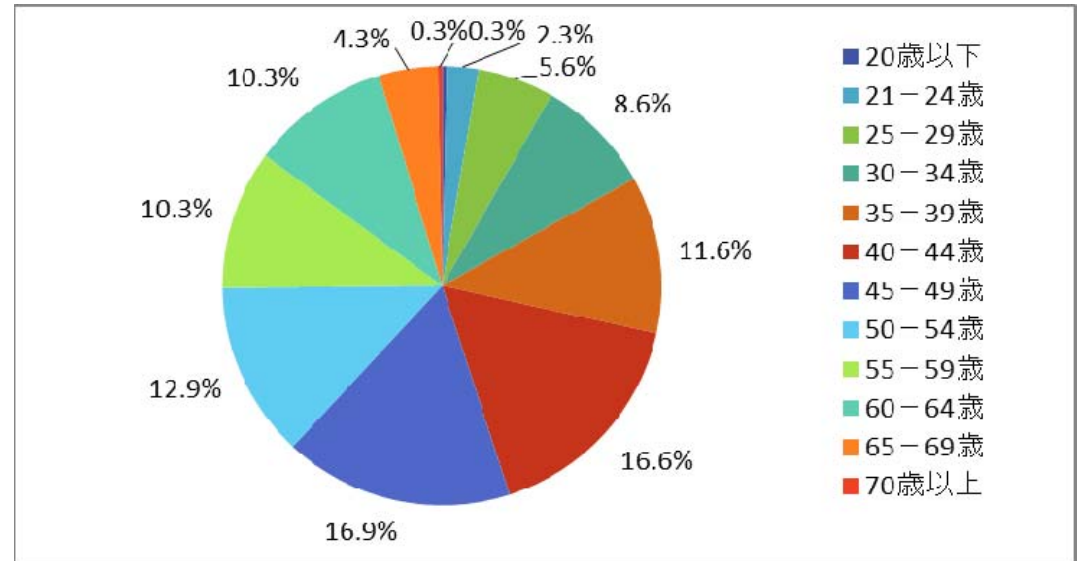
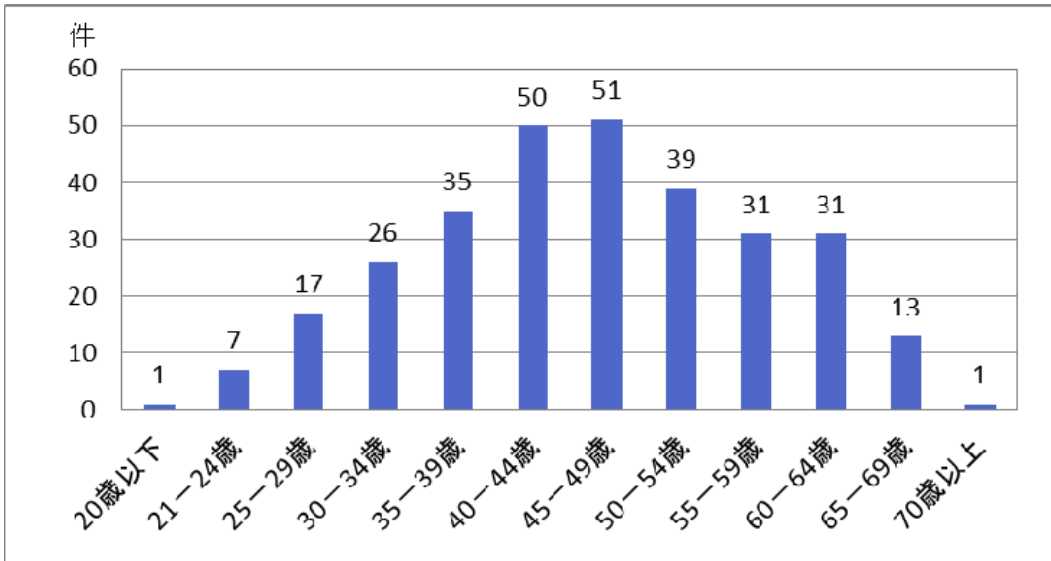
1. 年齢別

2. 年齢別の事故類型別

VIII. H27年死亡事故データ(年齢別)

1. 年齢別

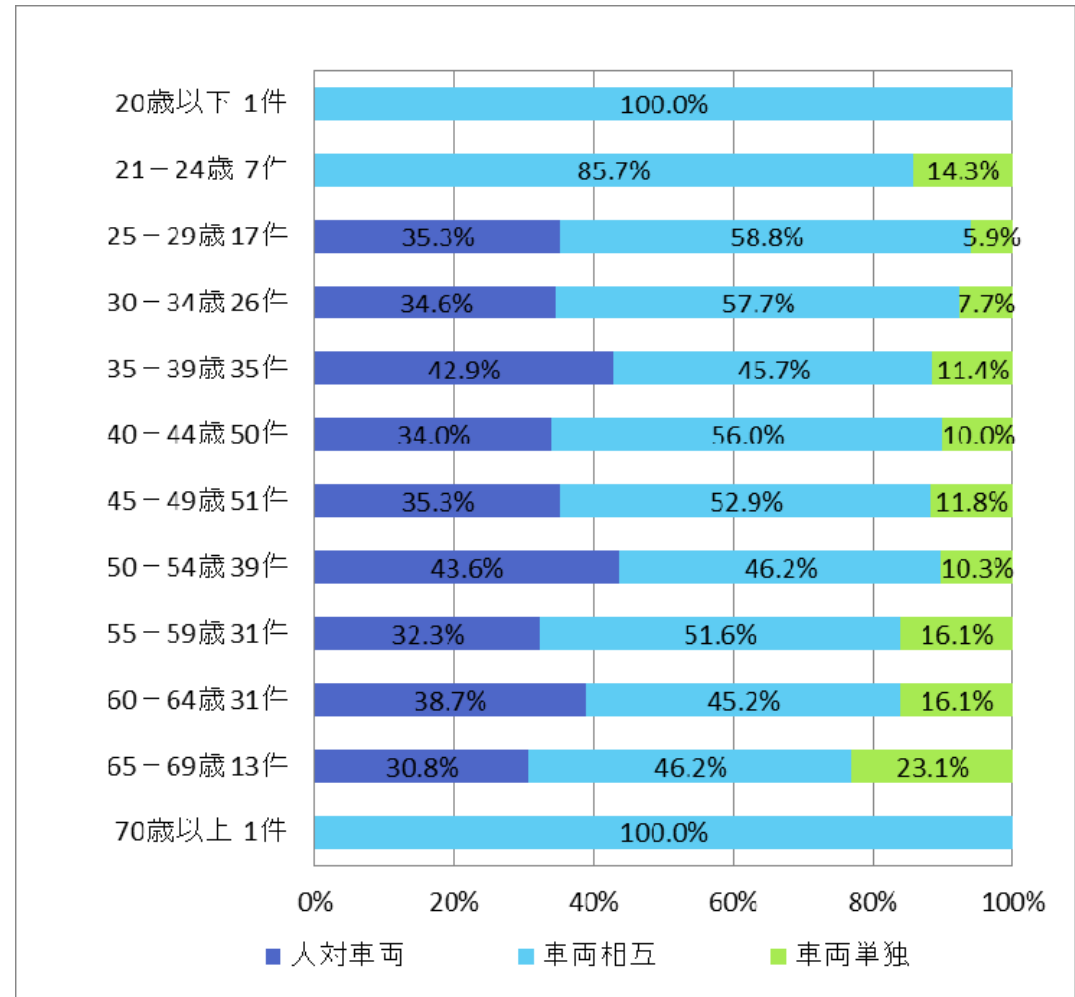
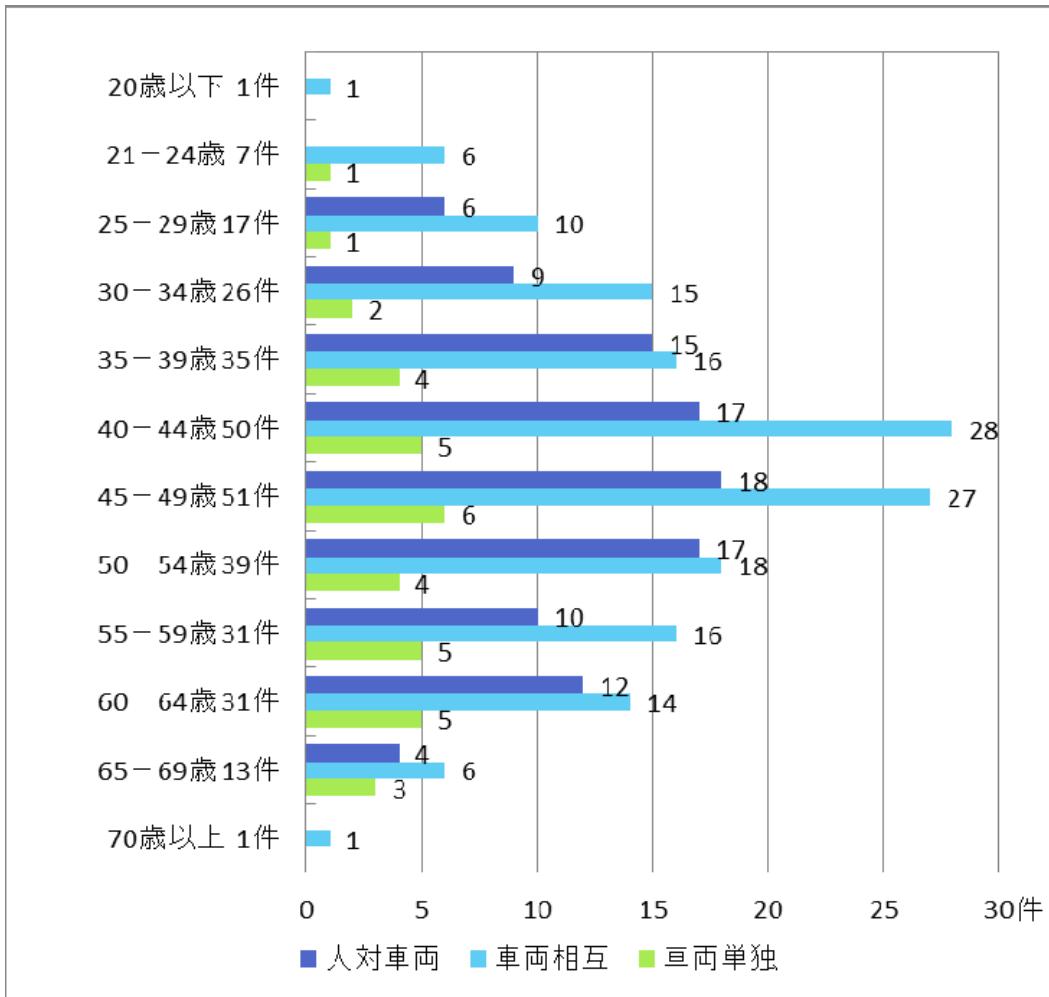
- ・年齢別にみると、「45-49歳」が最も多く51件（16.9%）となっている。
- ・次いで、「40-44歳」50件（16.6%）、「50-54歳」39件（12.9%）等と続いている。



Ⅷ. H27年死亡事故データ(年齢別)

2. 年齢別の事故類型別

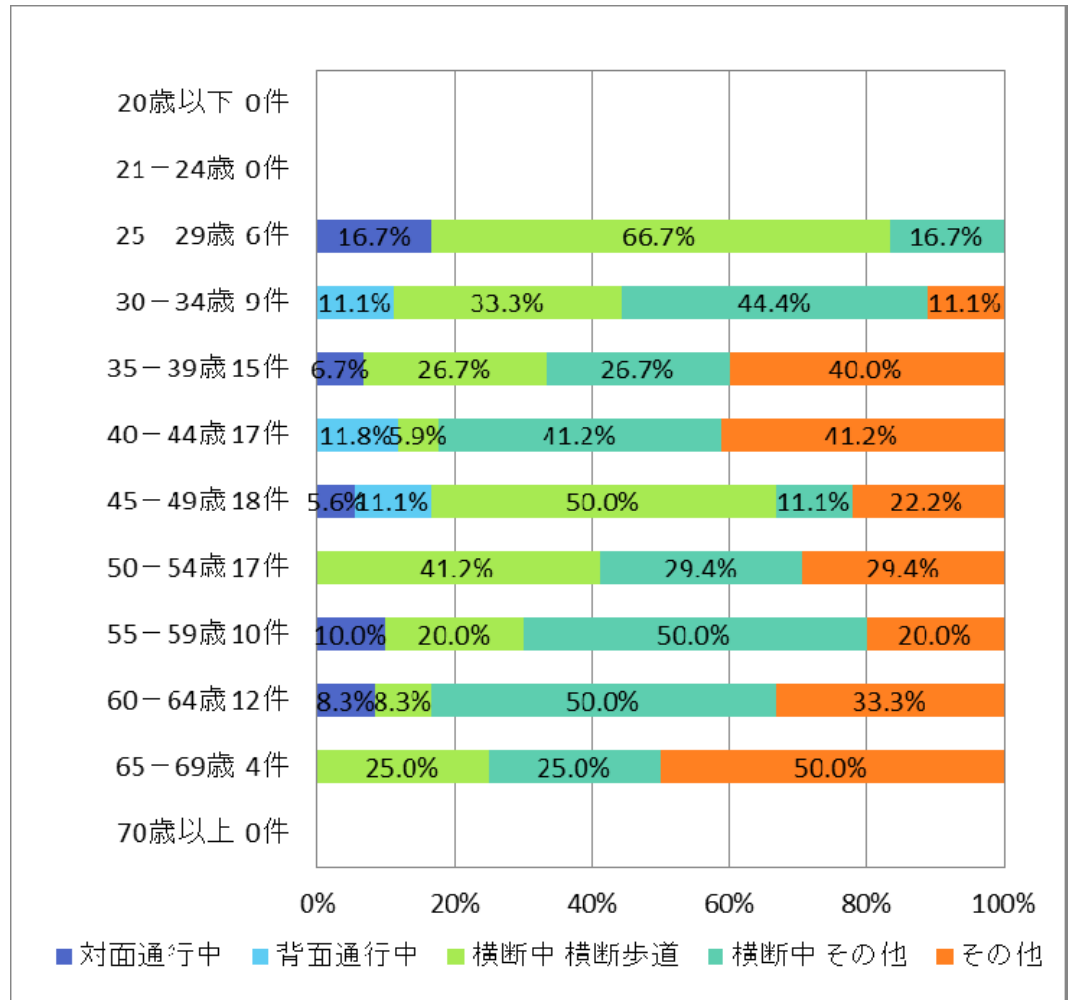
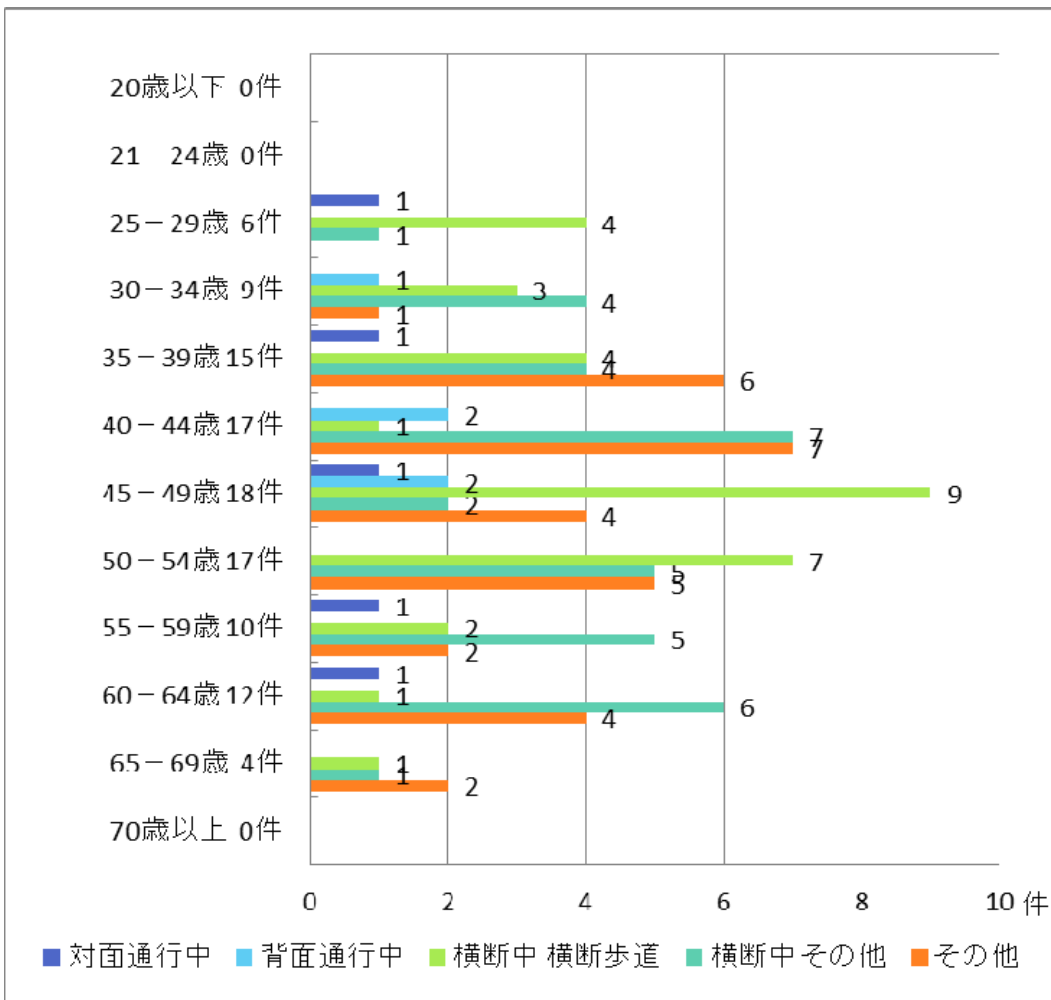
・年齢別の事故類型別にみると、いずれも「車両相互」の割合が最も高くなっている。



Ⅷ. H27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

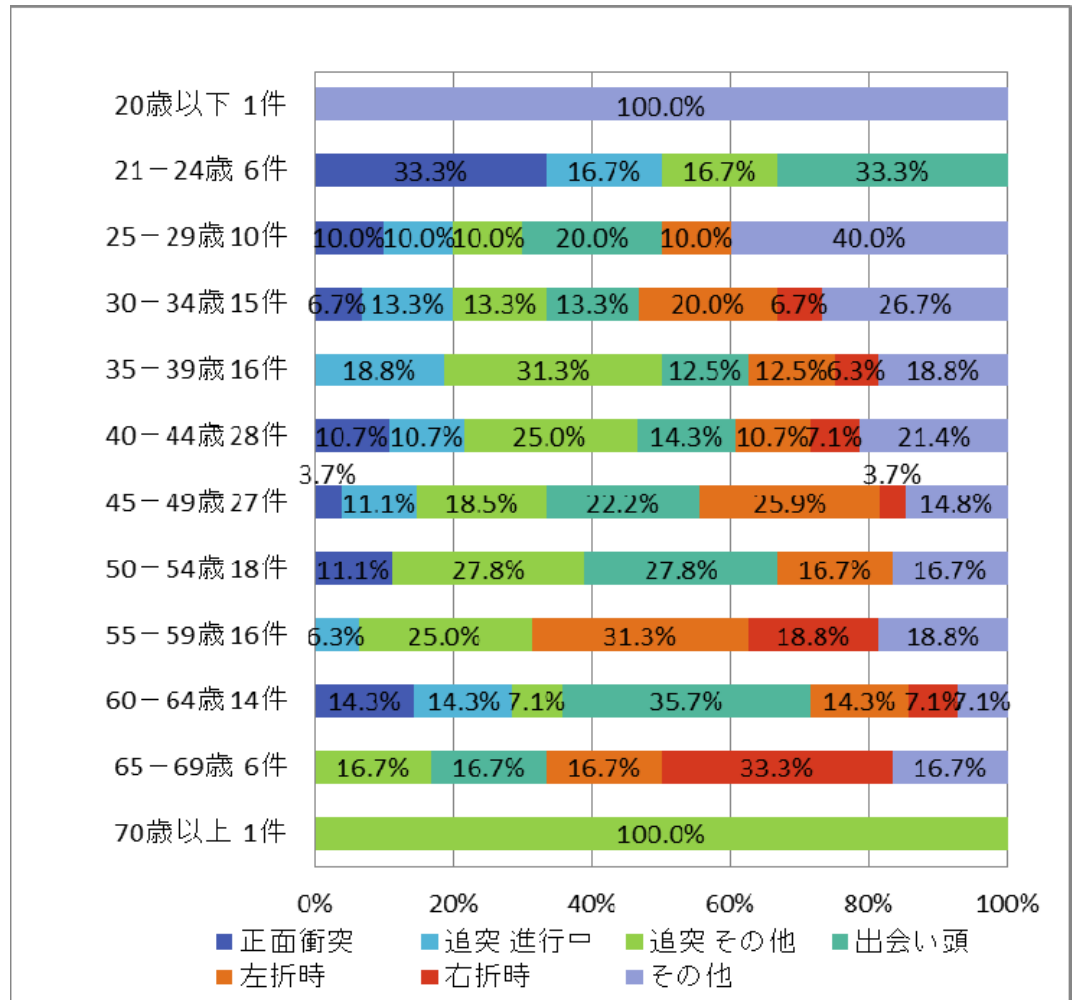
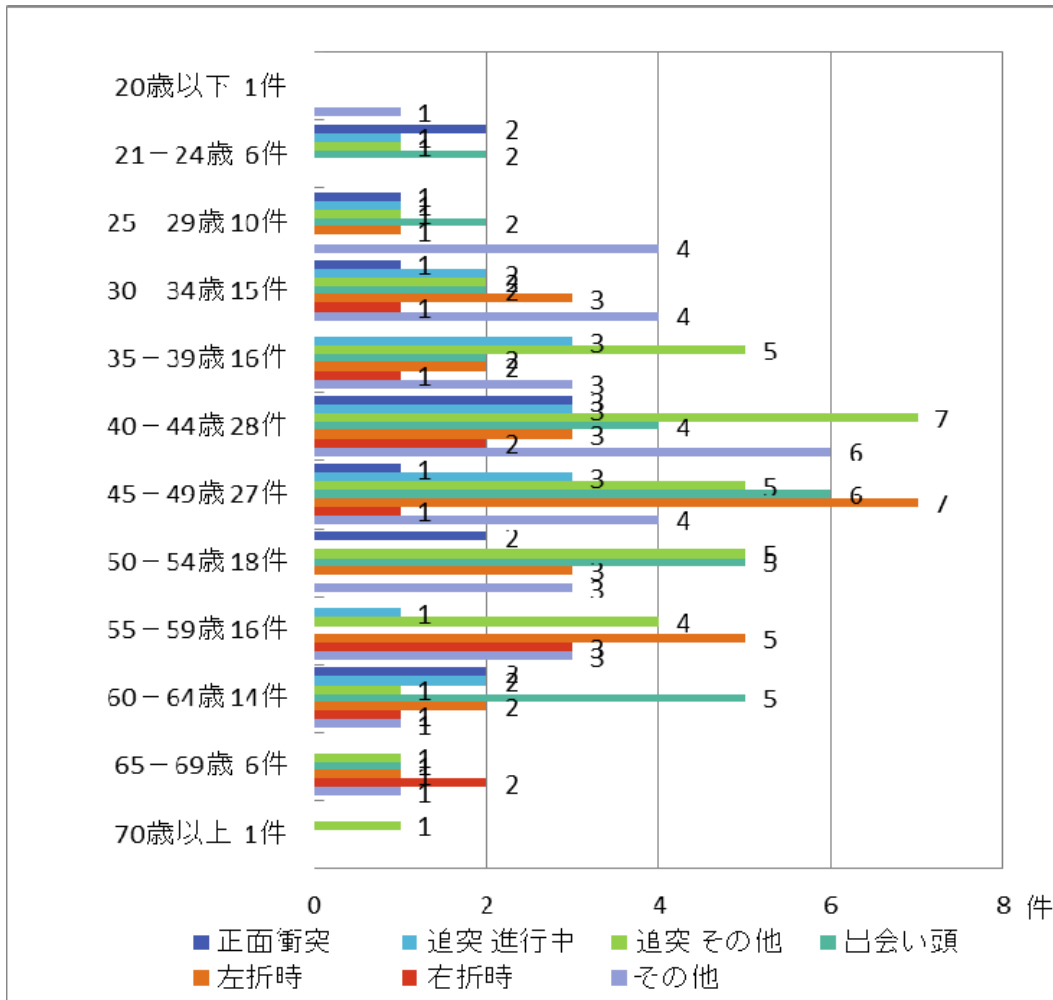
- ・年齢別の事故類型(人対車両)別にみると、一部の世代を除き、いずれも「横断中」の割合が高くなっている。
- ・「65-69歳」は「その他」の割合が高い。



Ⅷ. H27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

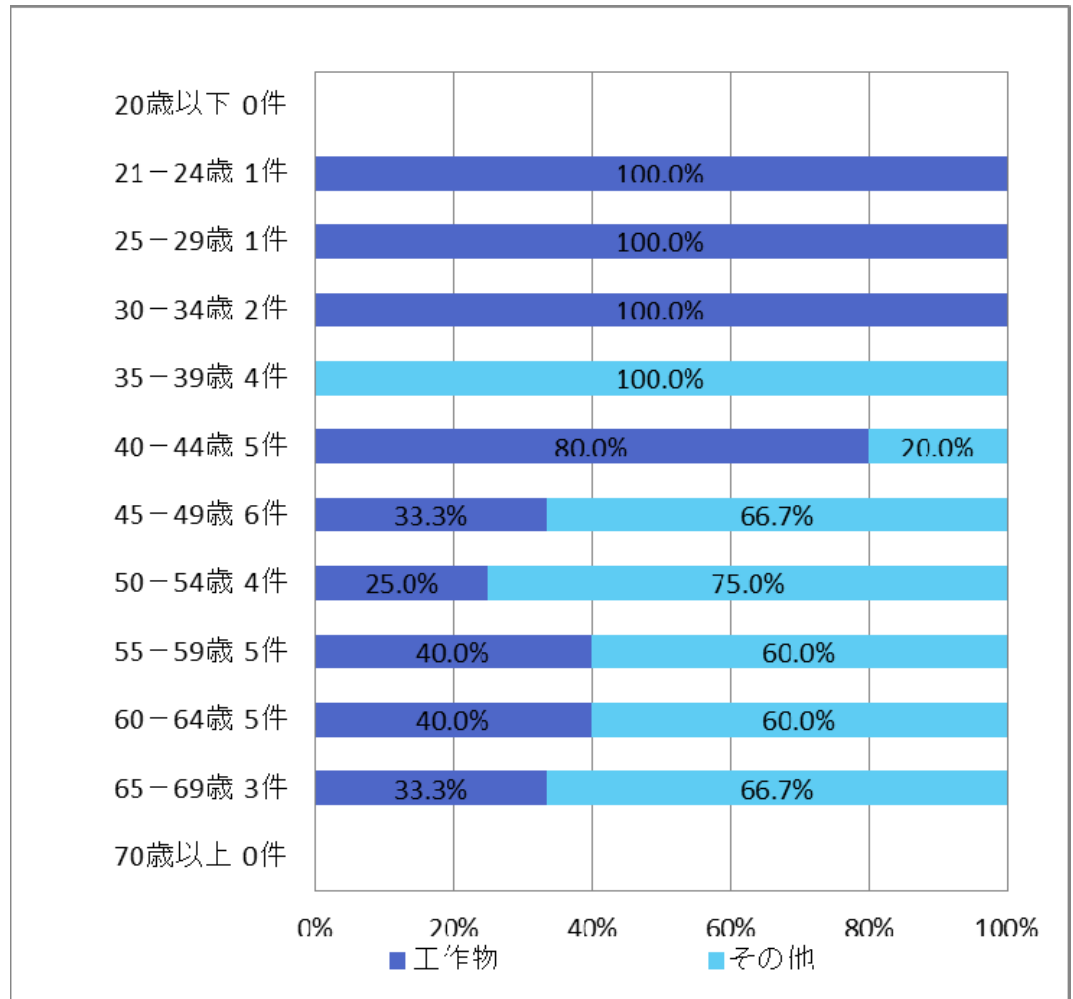
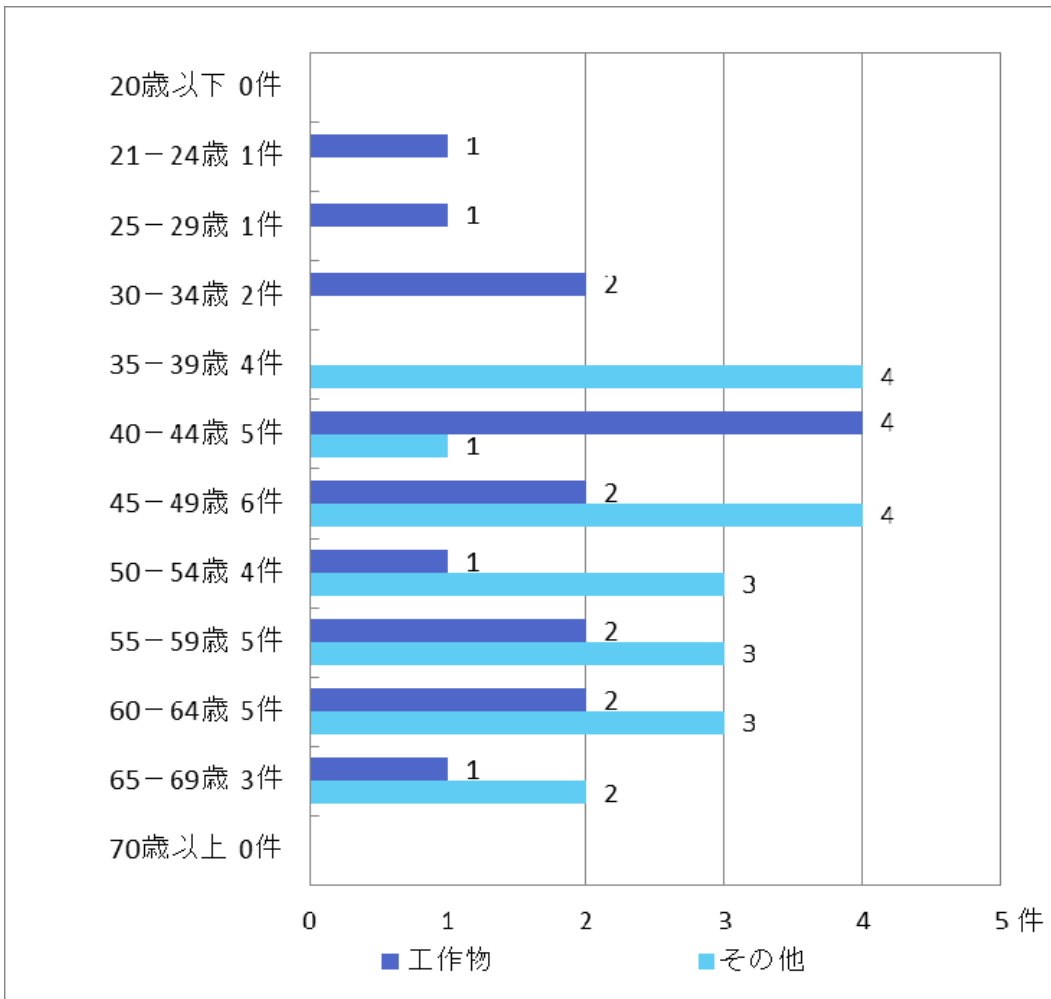
- ・年齢別の事故類型(車両相互)別にみると、世代によって傾向は異なる。
- ・「55-59歳」は「左折」、「65-69歳」は「右折」の割合が高い。



Ⅷ. H27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。



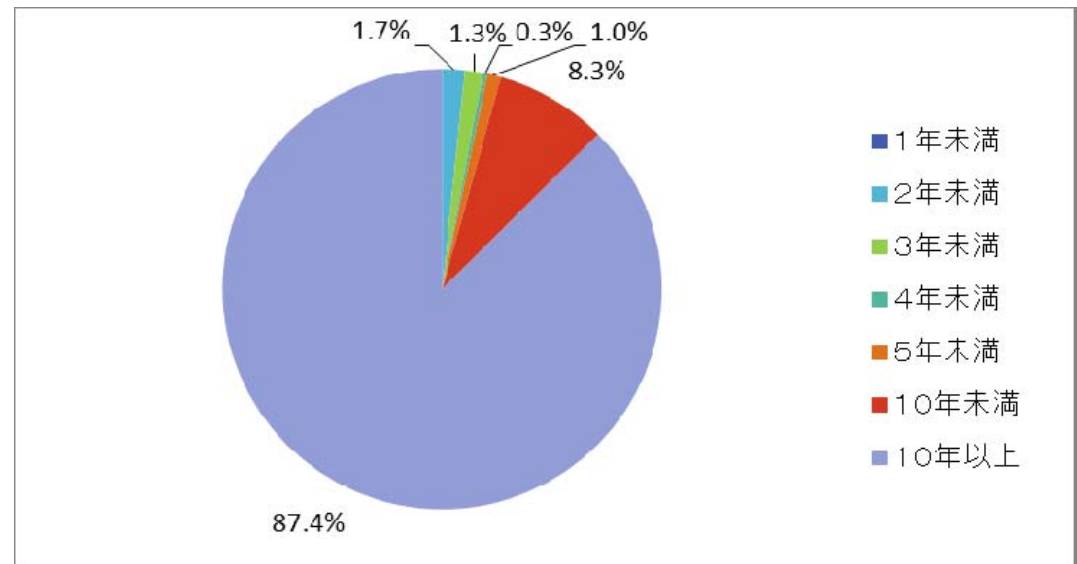
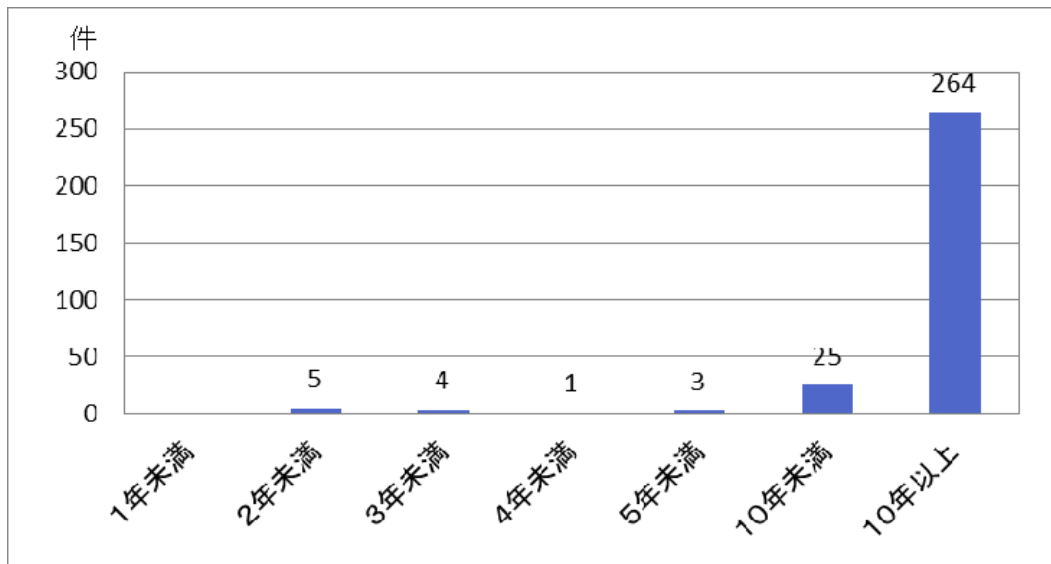
Ⅸ. H27年死亡事故データ(運転免許経験年数別)

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. H27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

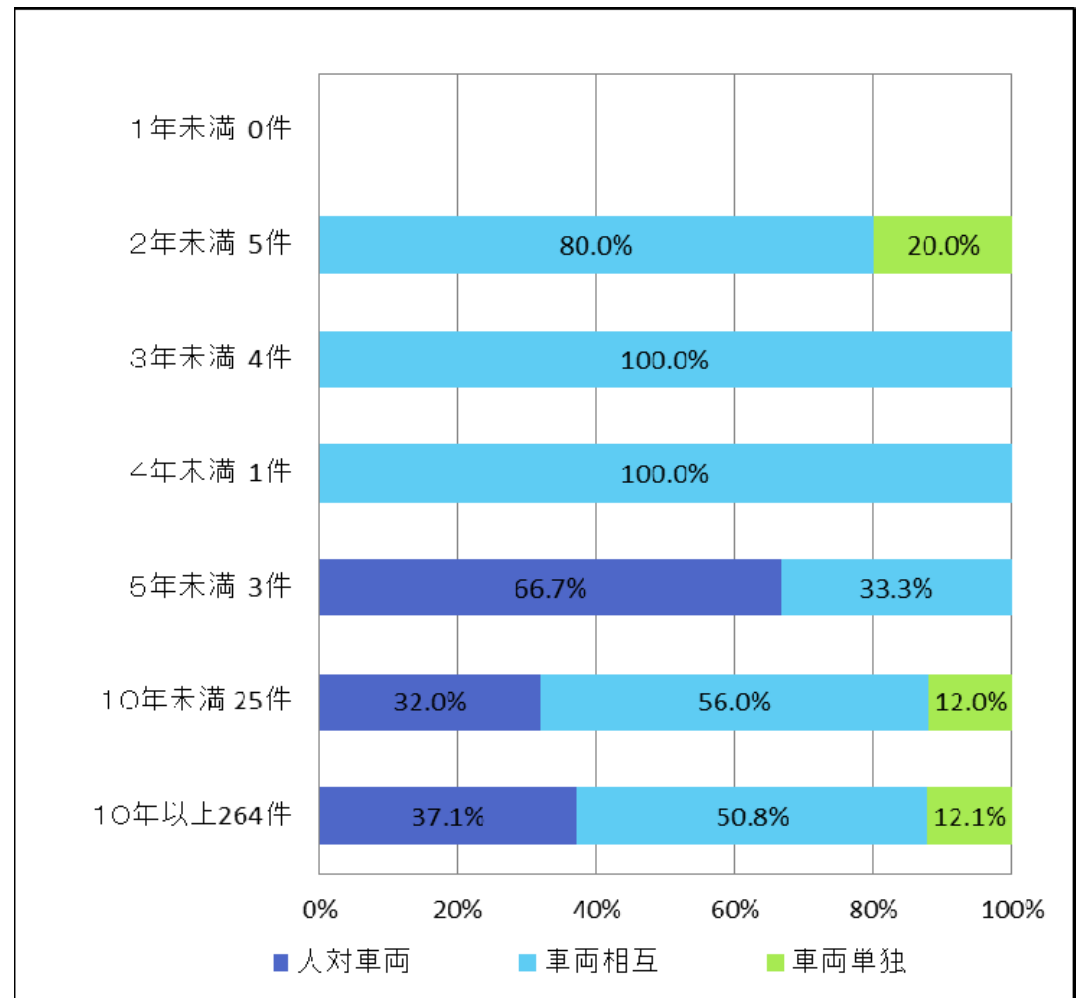
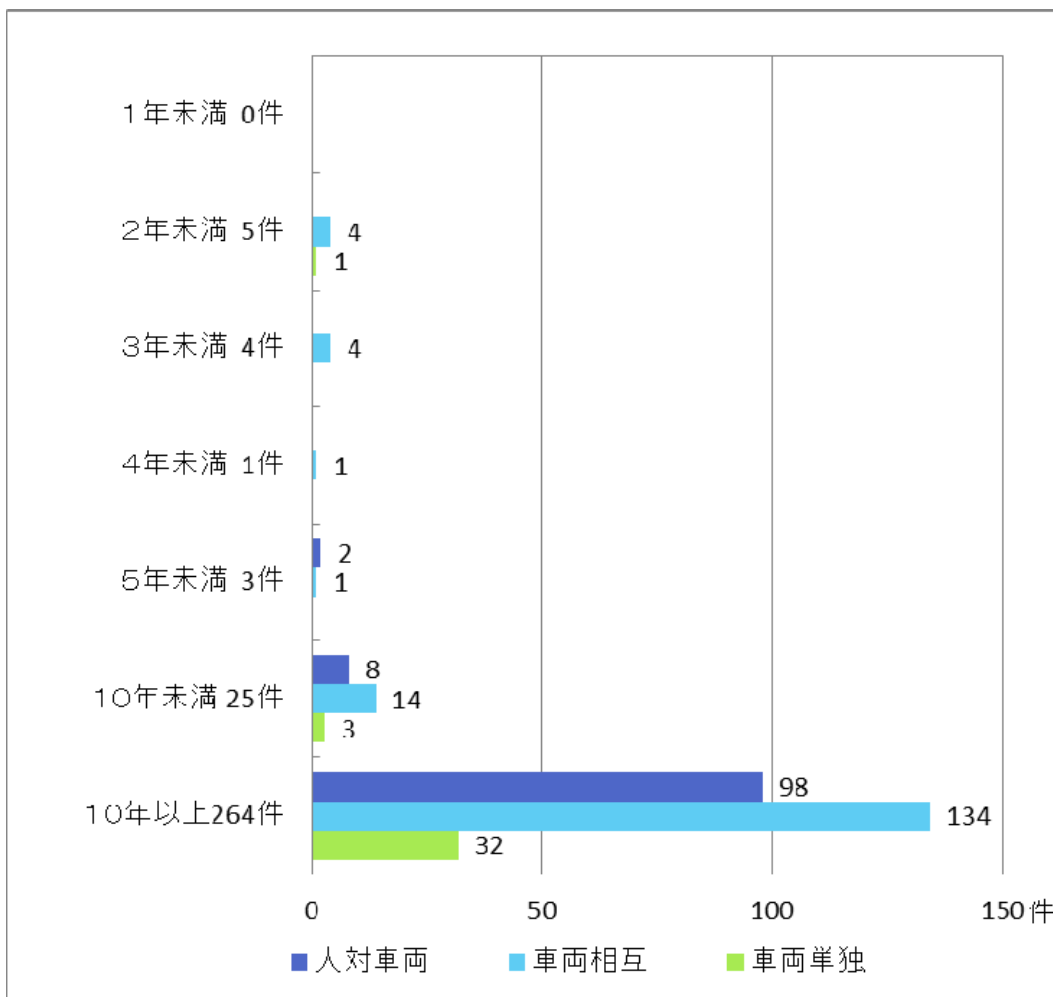
- ・運転免許経験年数別にみると、「10年以上」が最も多く264件（87.4%）と9割近くを占めている。



Ⅸ. H27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

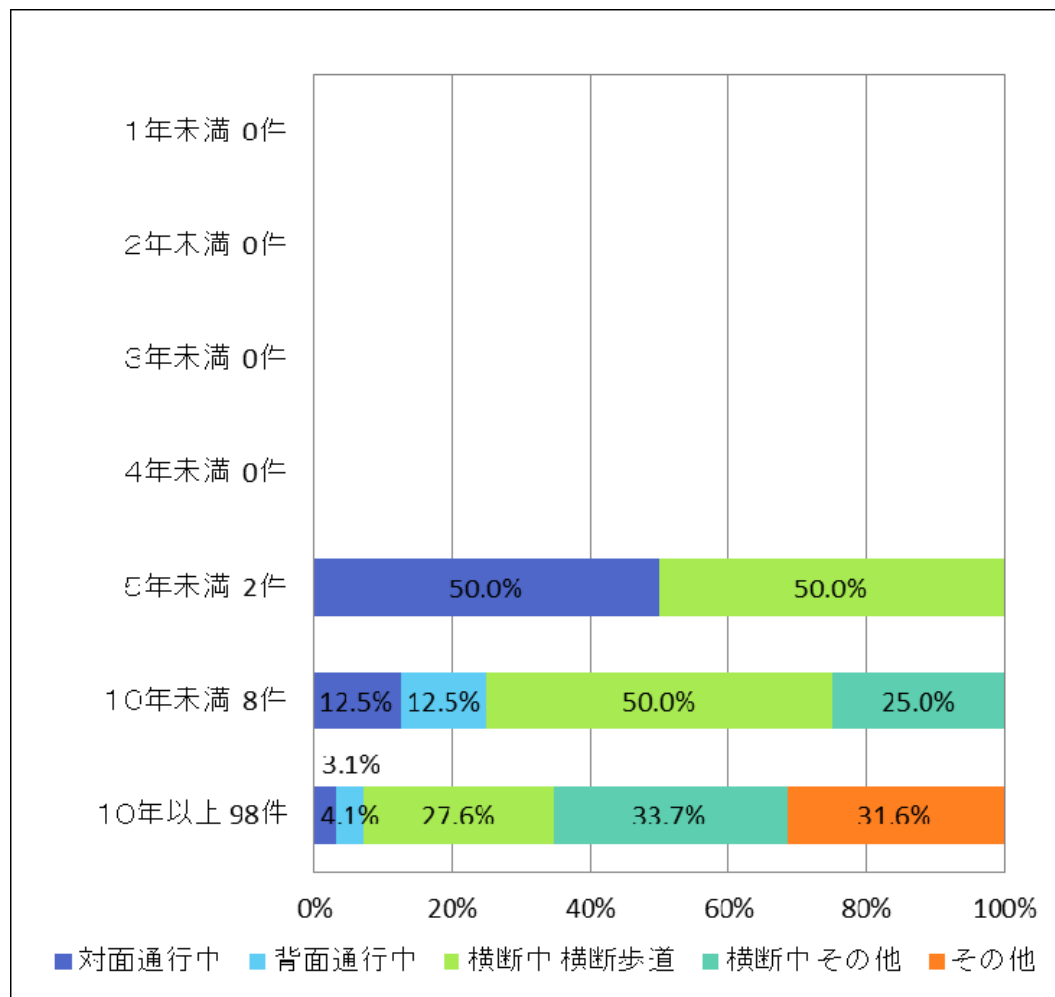
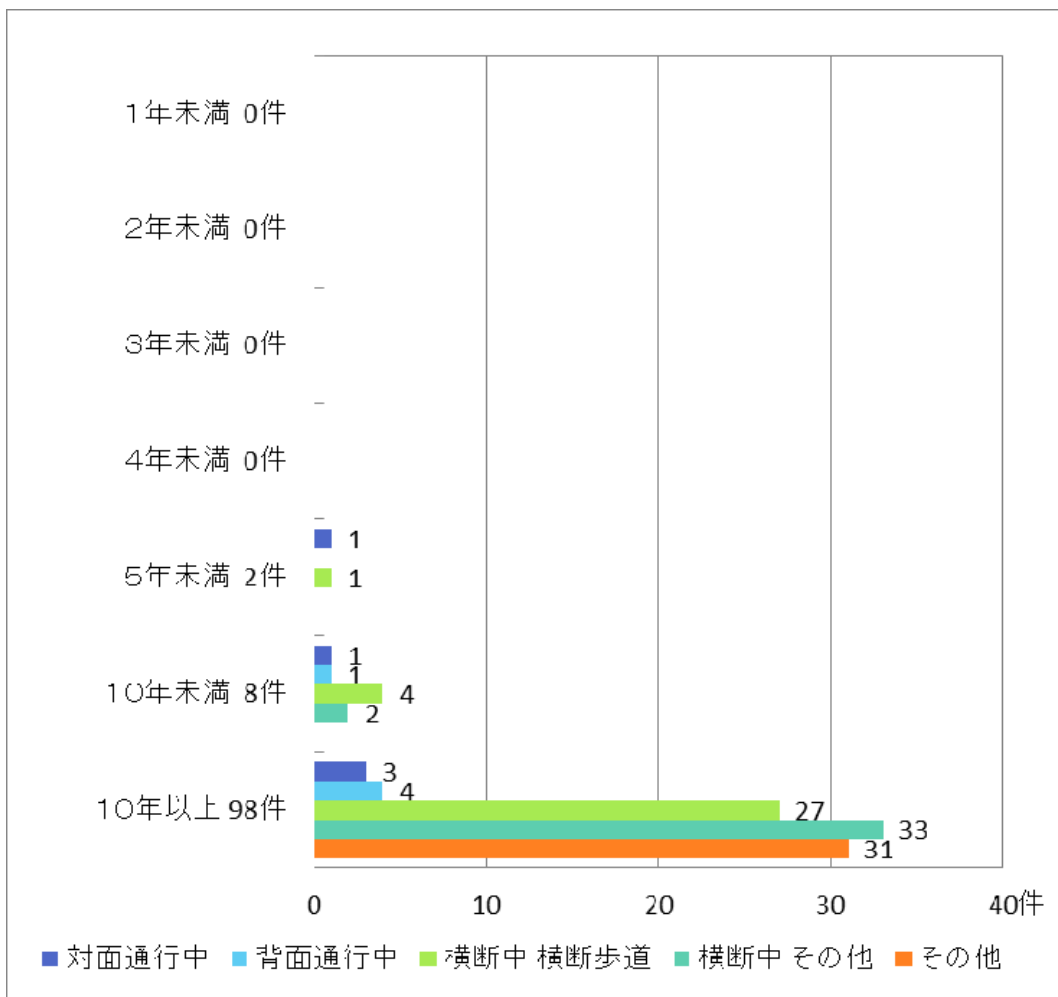
・運転免許経験年数別の事故類型別にみると、一部の世代を除き、いずれの経験年数も「車両相互」の割合が高い。



Ⅸ. H27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、「5年未満」では「対面通行中」及び「横断中 横断歩道」にわかれている。
- ・ 「10年未満」では「横断中 横断歩道」、「10年以上」は「横断中 その他」の割合が高い。

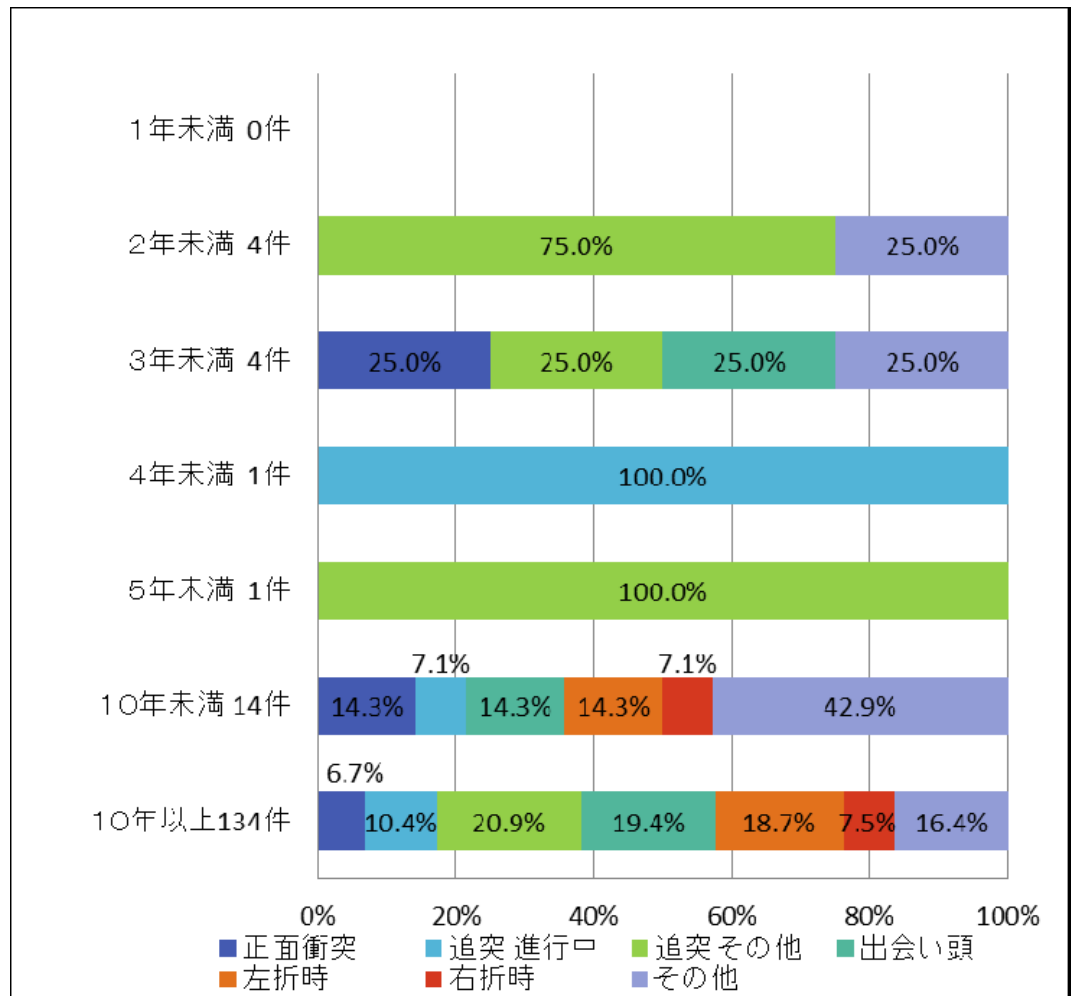
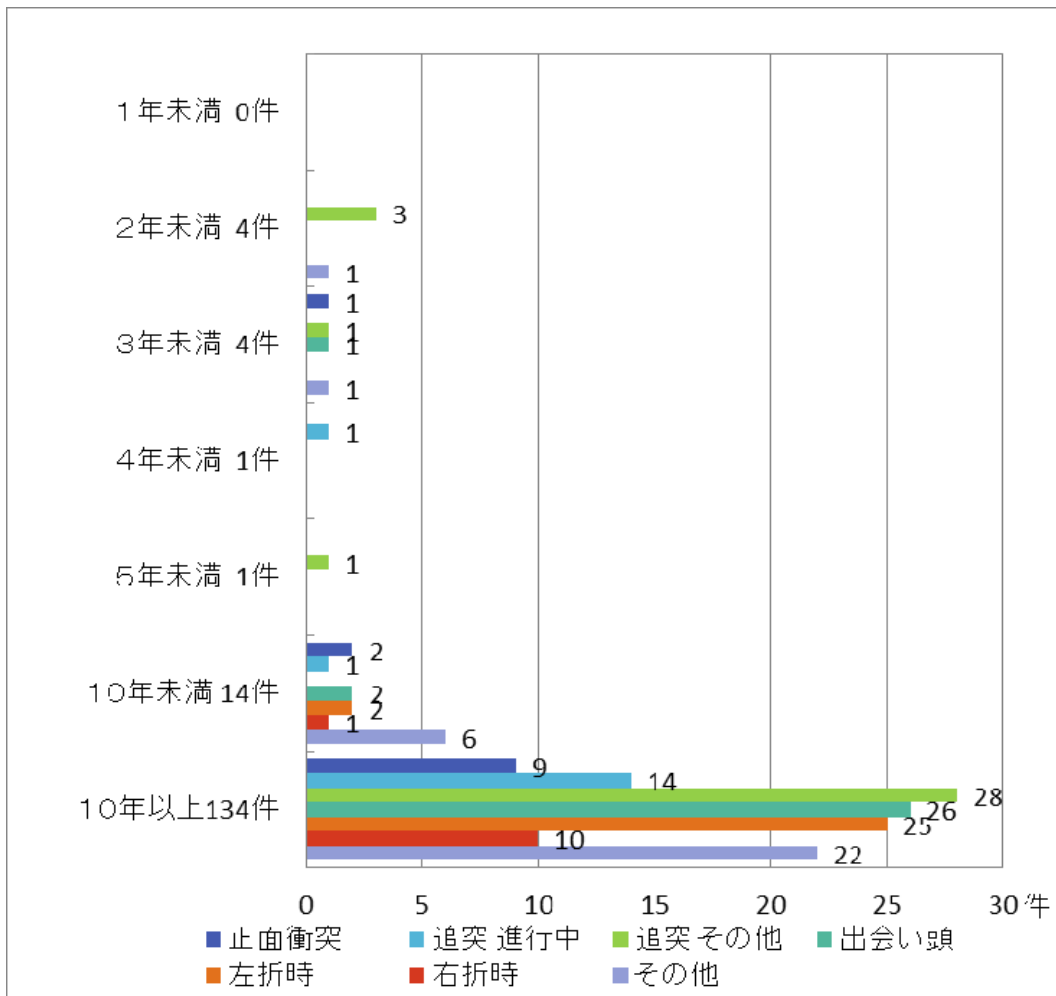


※対自転車事故は、「車両相互」に含まれます。

Ⅷ. H27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

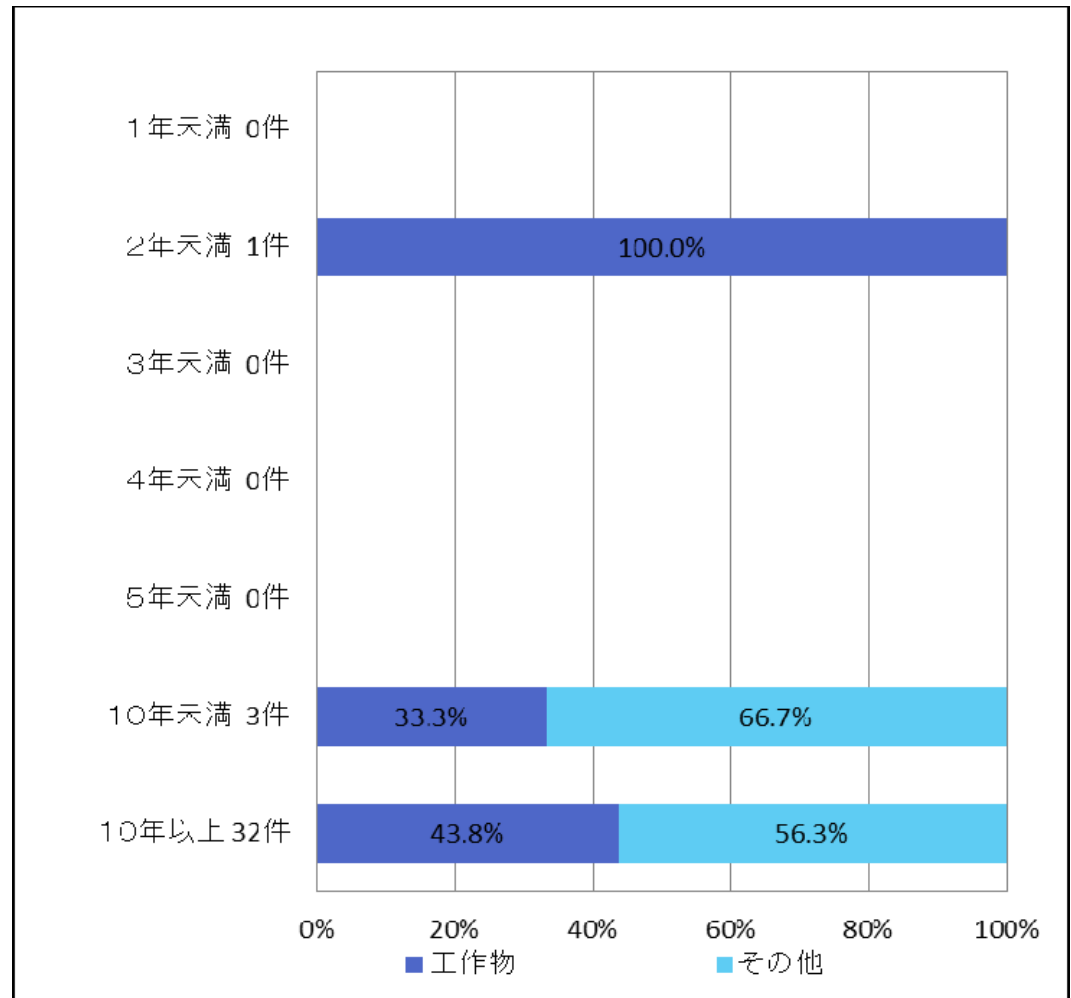
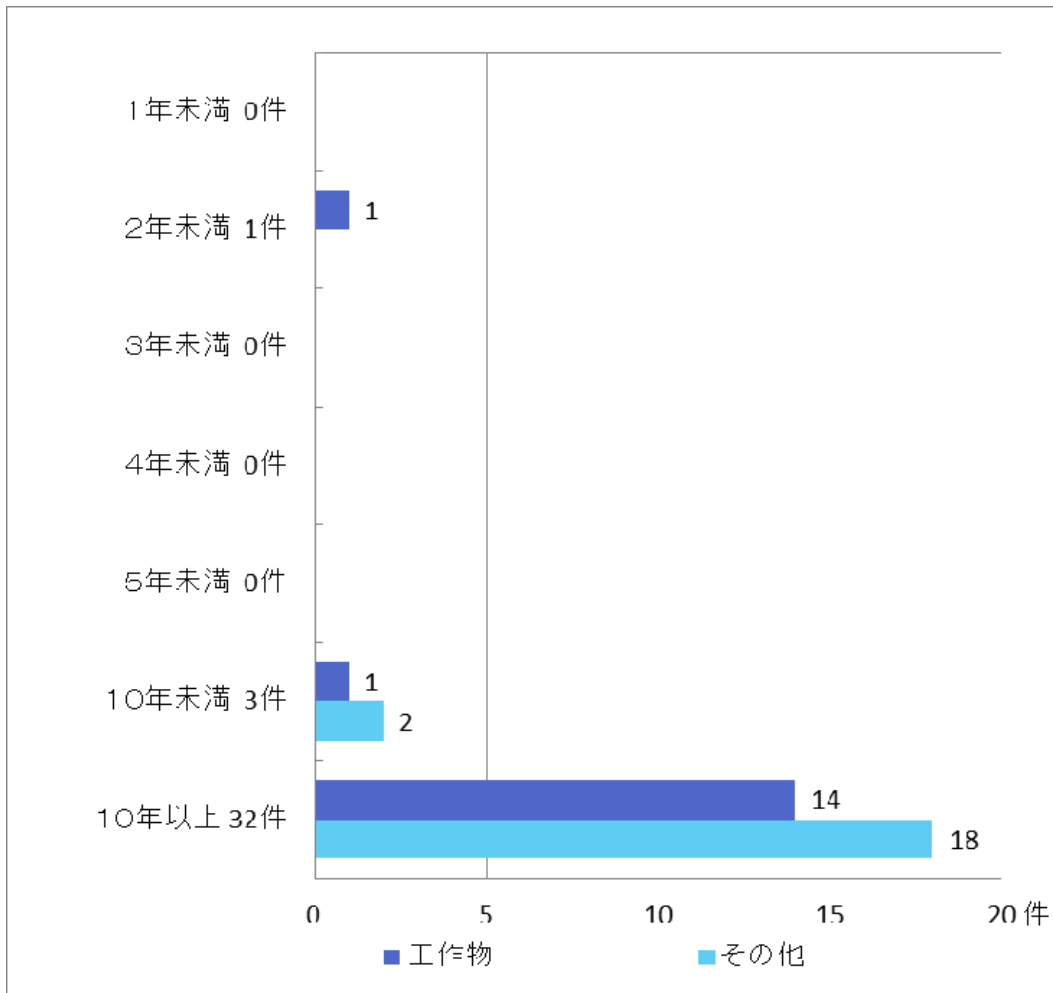
- ・ 運転免許経験年数別の事故類型(車両相互)別みると、世代によって傾向は異なる。
- ・ 「10年未満」は「その他」、「10年以上」は「追突 その他」の割合が高い。



Ⅷ. H27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

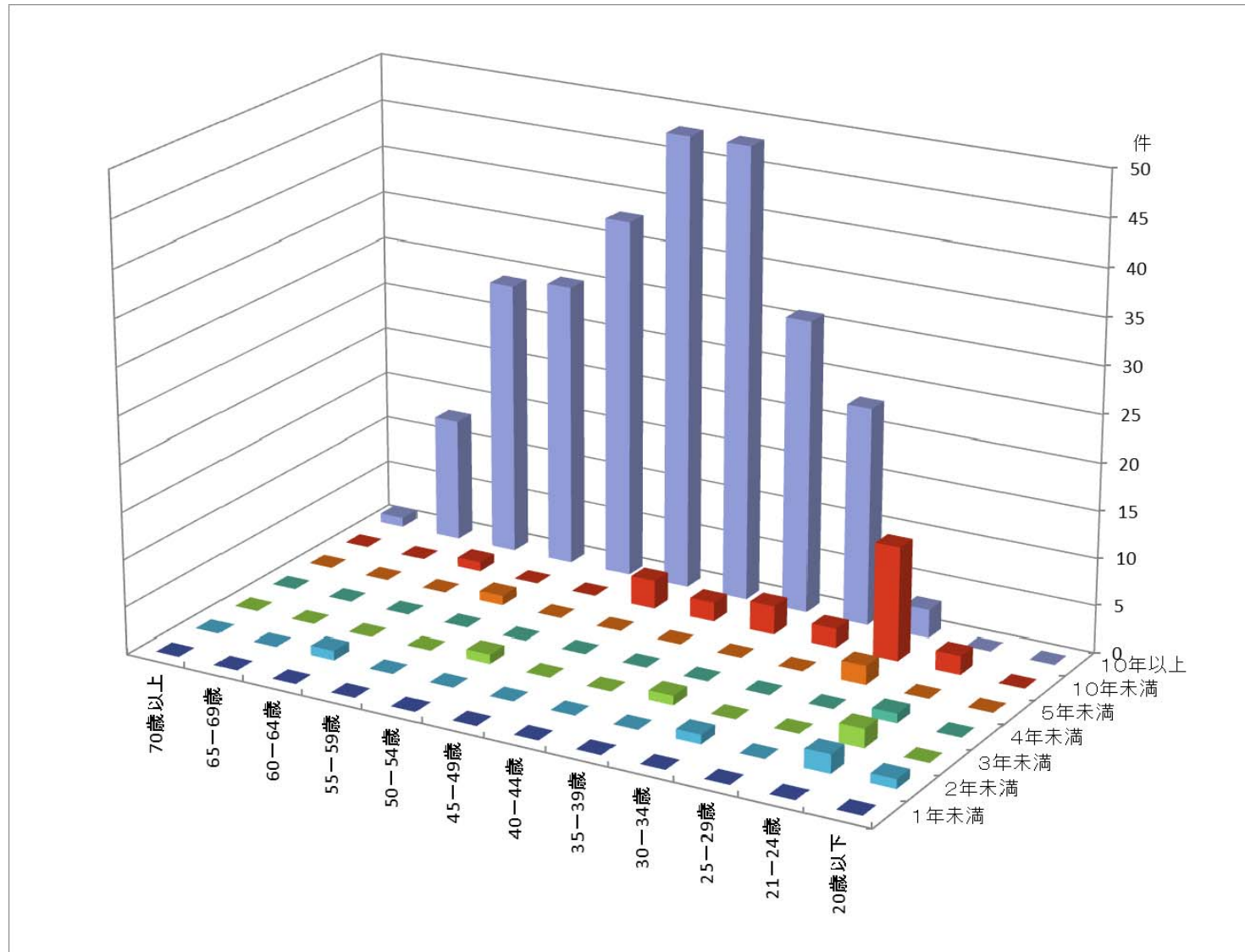
- ・運転免許経験年数別の事故類型(車両単独)別にみると、「10年未満」及び「10年以上」では「その他」の割合が高い。



Ⅸ. H27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。



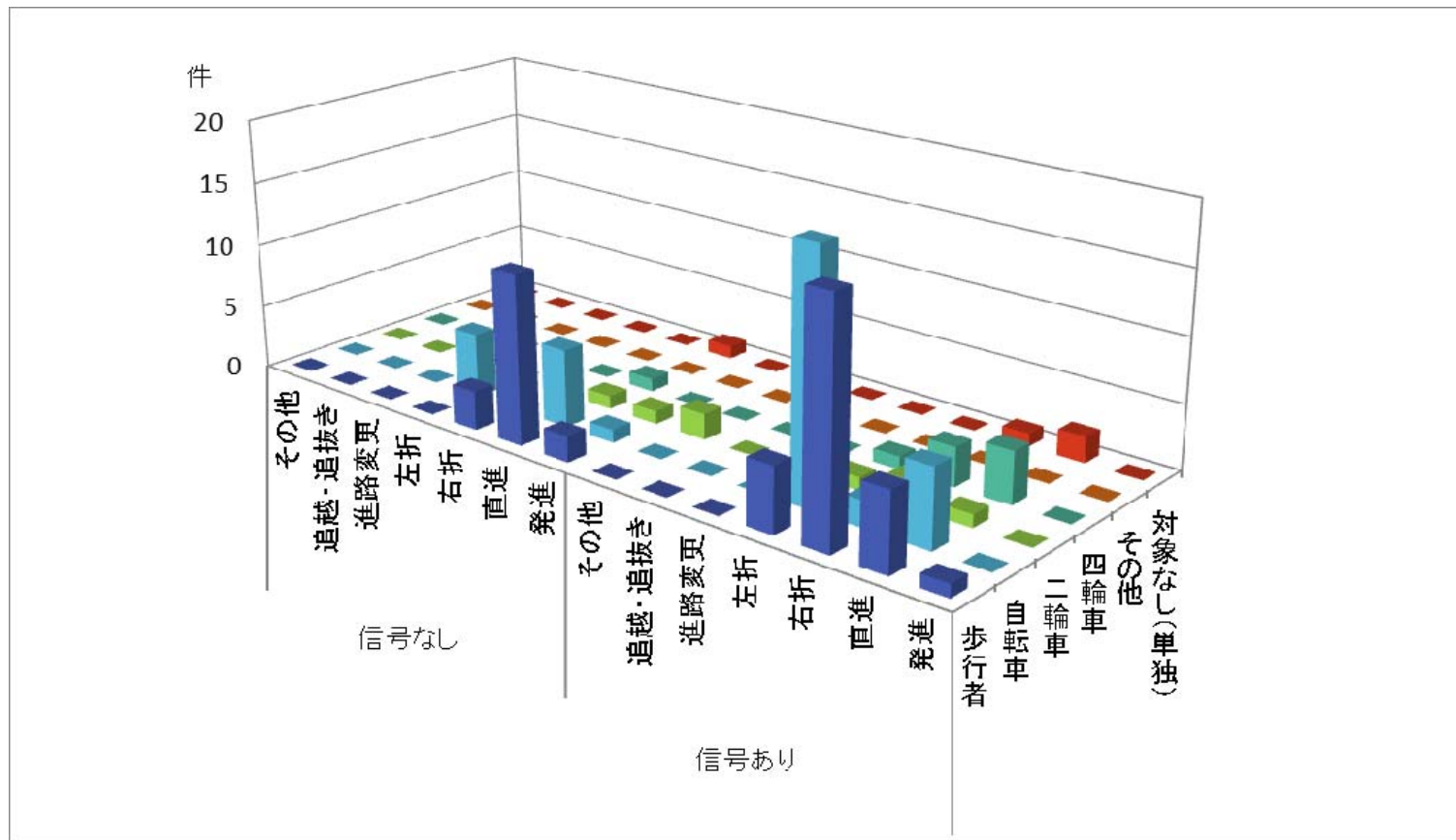
X. H27年死亡事故データ(交差点(追突を除く))

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

X. H27年死亡事故データ(交差点(追突を除く))

1. 行動類型別の第2当事者別

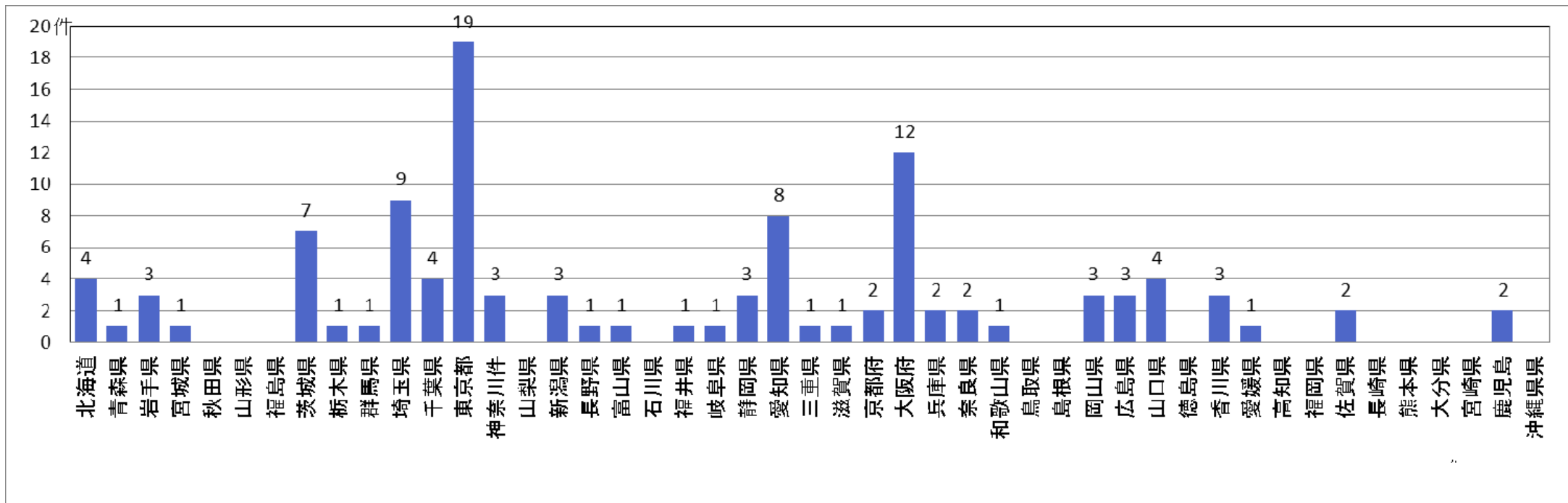
- ・行動類型別の第2当事者別にみると、「信号あり」47件、「信号なし」18件となっている。
- ・「信号あり」では、「左折」－「自転車」及び「右折」－「歩行者」が多い。
- ・「信号なし」では、「直進」－「歩行者」が多い。



X. H27年死亡事故データ(交差点(追突を除く))

2. 発生地別

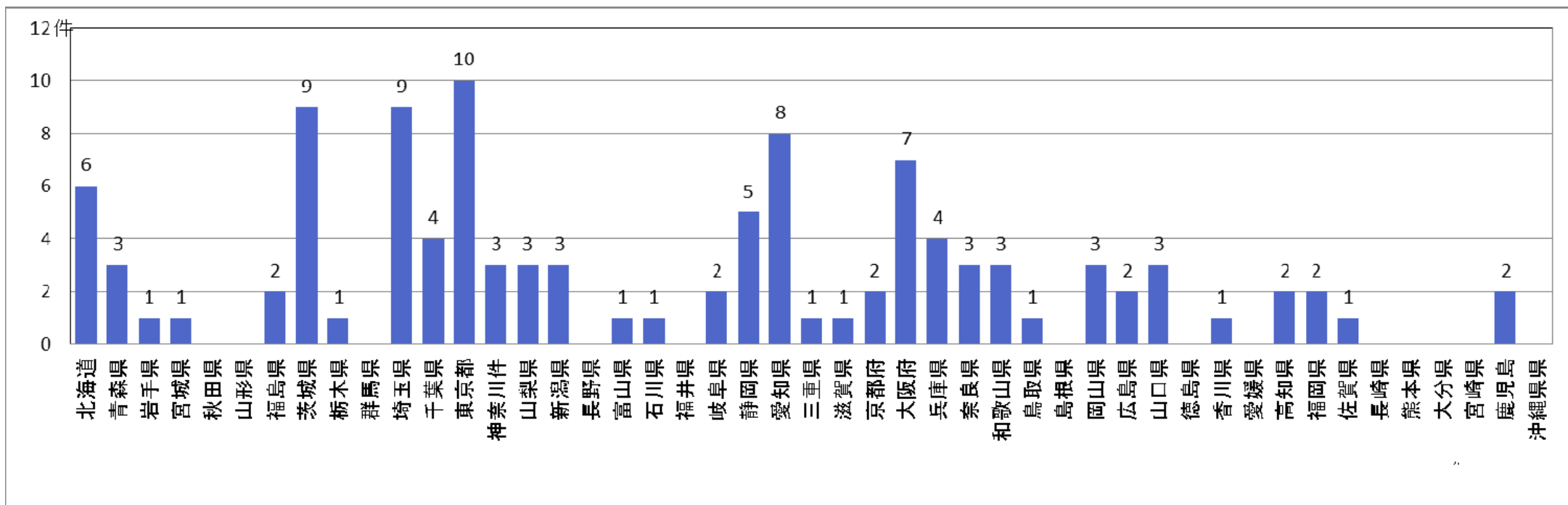
- 発生地別の交差点事故件数をみると、「東京都」が最も多く19件、次いで「大阪府」12件、「埼玉県」9件、「愛知県」8件及び「茨城県」7件等と続いている。



X. H27年死亡事故データ(交差点(追突を除く))

3. 車籍別

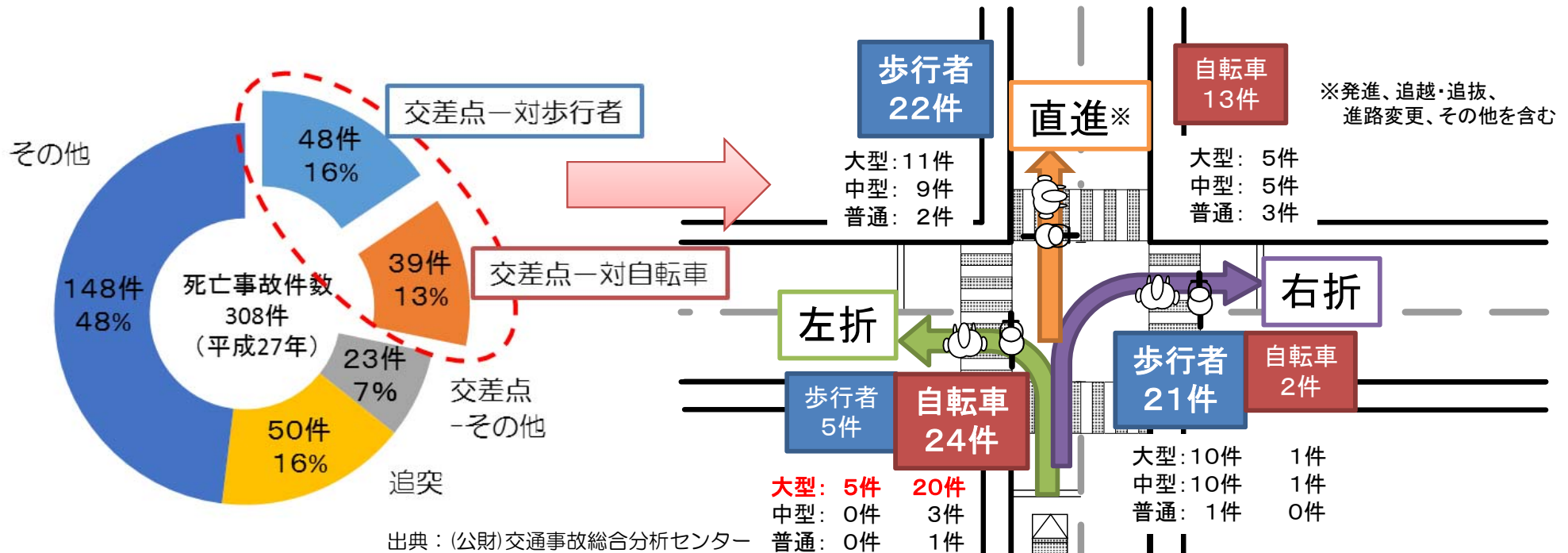
- ・車籍別の交差点事故件数をみると、「東京都」が最も多く10件、次いで「茨城県」及び「埼玉県」がそれぞれ9件、「愛知県」8件及び「大阪府」7件等と続いている。



X. H27年死亡事故データ(交差点)

4. 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**。



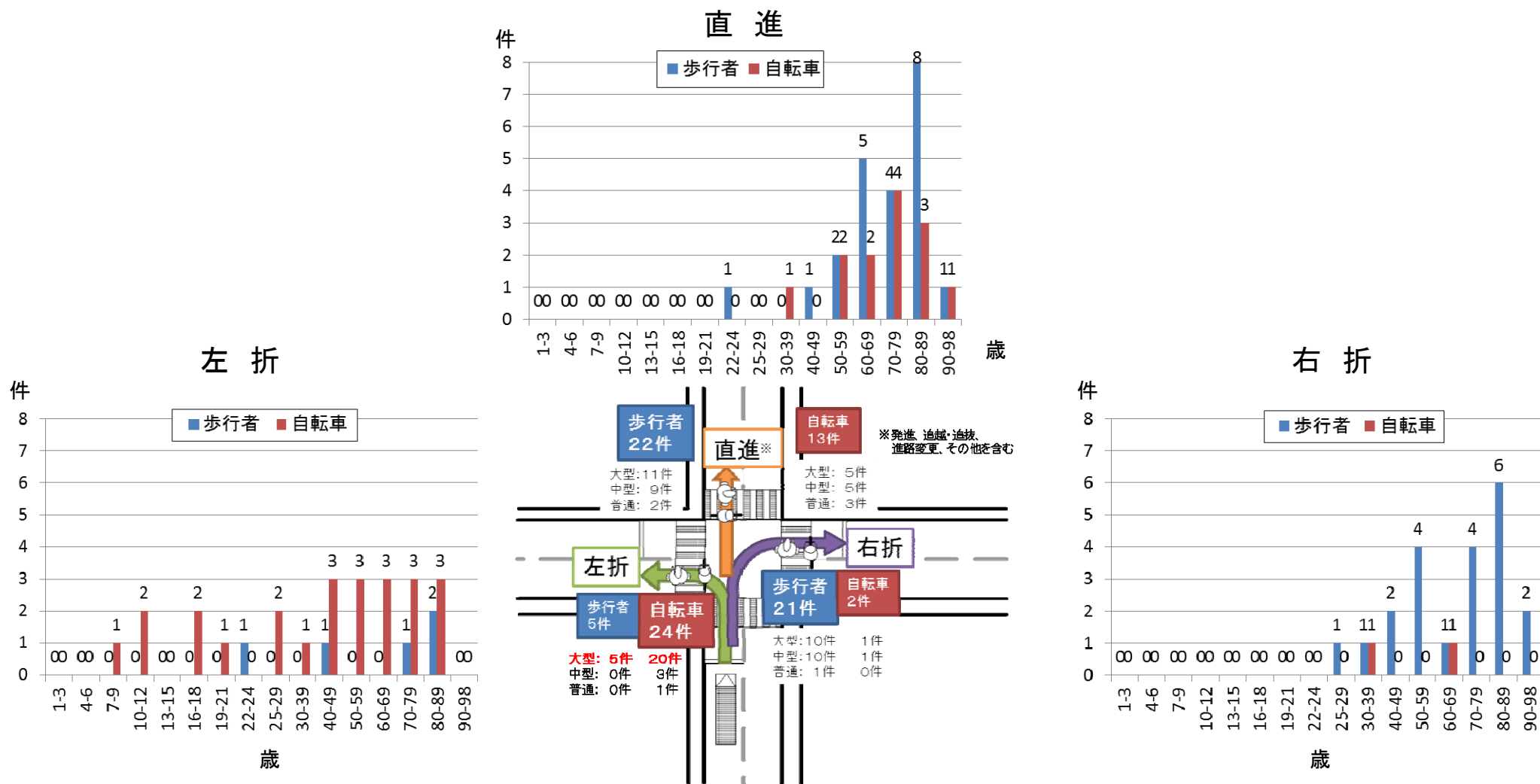
交差点-歩行者	交差点での右左折及び直進時の対歩行者事故(右図参照)
交差点-自転車	交差点での右左折及び直進時の対自転車事故(右図参照)
交差点-その他	上記以外の交差点での対四輪車・二輪車の事故(追突除く)
追突	対二輪車・自転車を含む追突事故
その他	上記以外の正面衝突等の車両相互(自転車含む)事故、車両単独事故、交差点以外での対人事故

車両区分の解説	
大型	車両総重量11t以上
中型	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	

X. H27年死亡事故データ(交差点(追突を除く))

5. 対歩行者・自転車別の年齢別

- ・直進時の死亡事故: 対歩行者、対自転車とも60歳以上の高齢者が多い。
- ・左折時の死亡事故: 対自転車は7歳から80歳代まで幅広いが、特に70歳以上の高齢者が多い。
- ・右折時の死亡事故: 対歩行者は60歳以上の高齢者が大きなウエイトを占める。



X. H27年死亡事故データ(交差点(追突を除く))

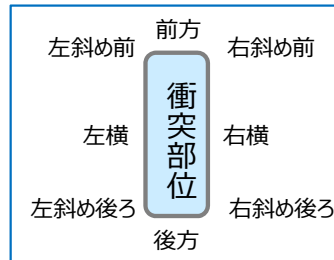
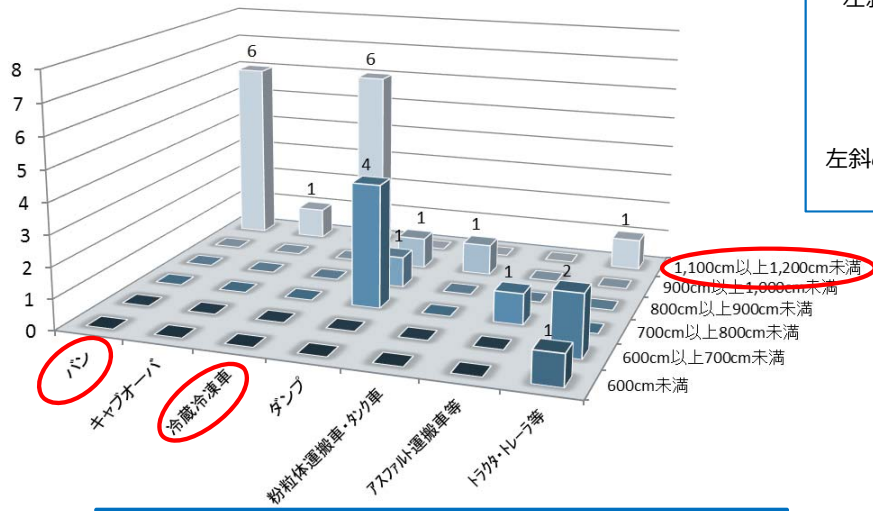
6. 車両区分別・車両形状別・車両長さ別・第2当時者の車両衝突部位別(左折・右折のみ)

左折 (25件)

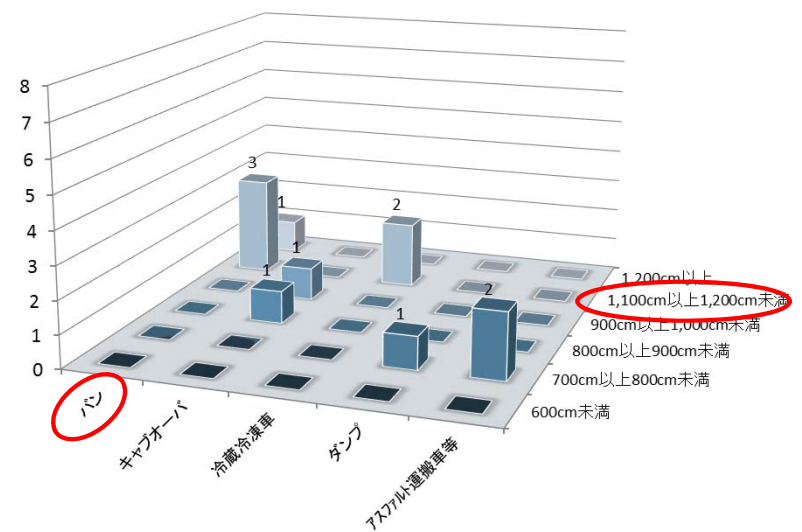
大型車

右折 (11件)

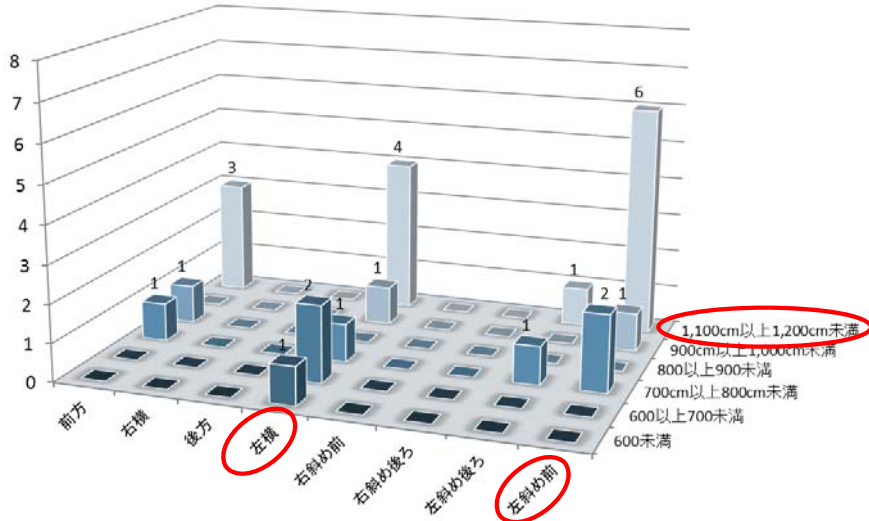
事業用トラックの車両形状と車両長さ



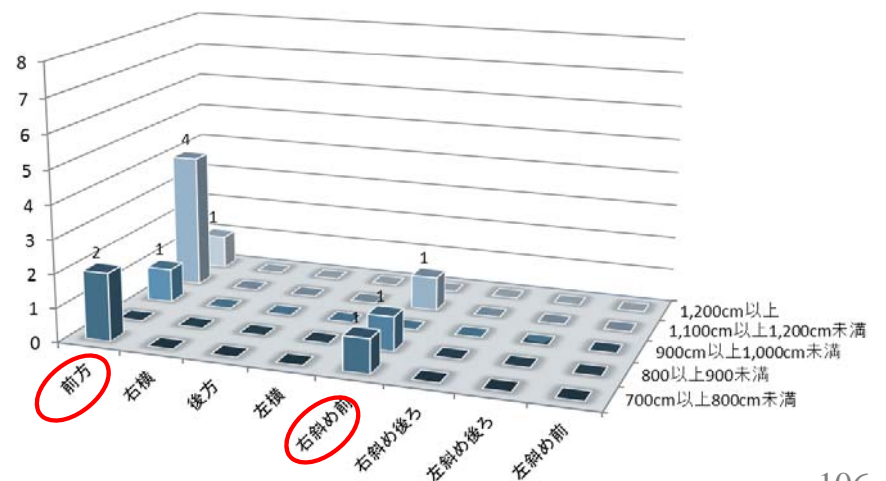
事業用トラックの車両形状と車両長さ



第二当との衝突部位と事業用トラックの車両長さ



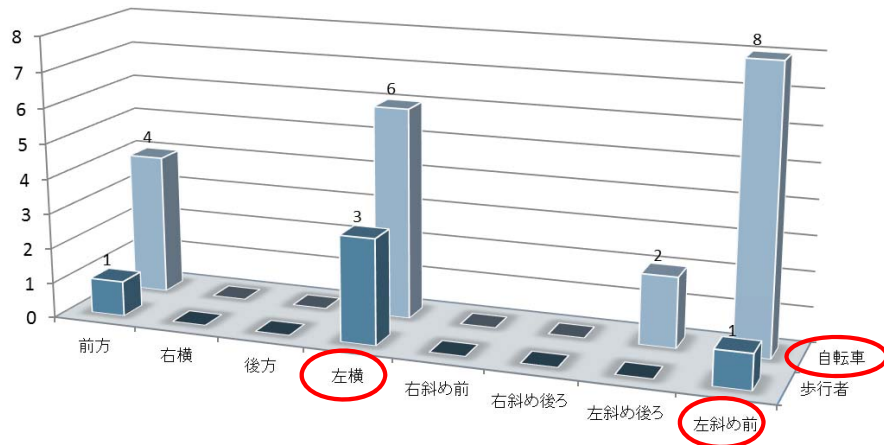
第二当との衝突部位と事業用トラックの車両長さ



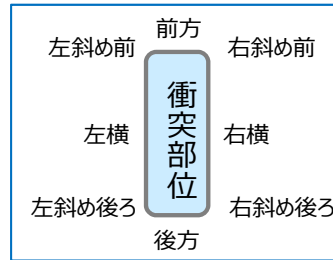
X. H27年死亡事故データ(交差点(追突を除く))

左折 (25件)

第二当と事業用トラックとの衝突部位

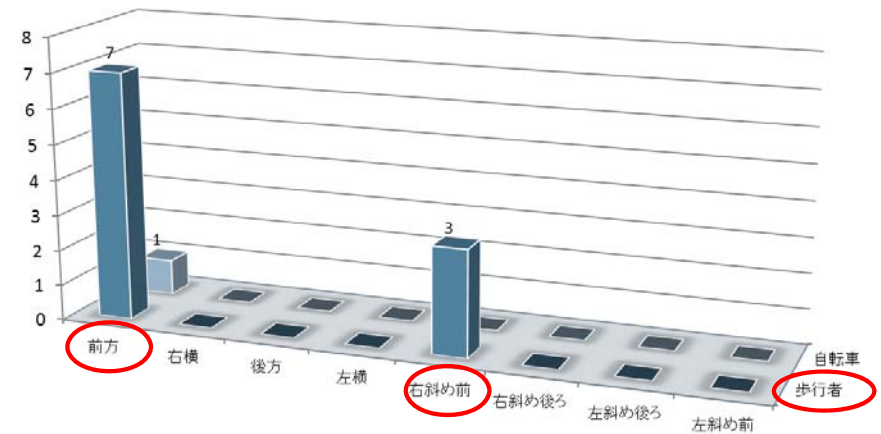


大型車

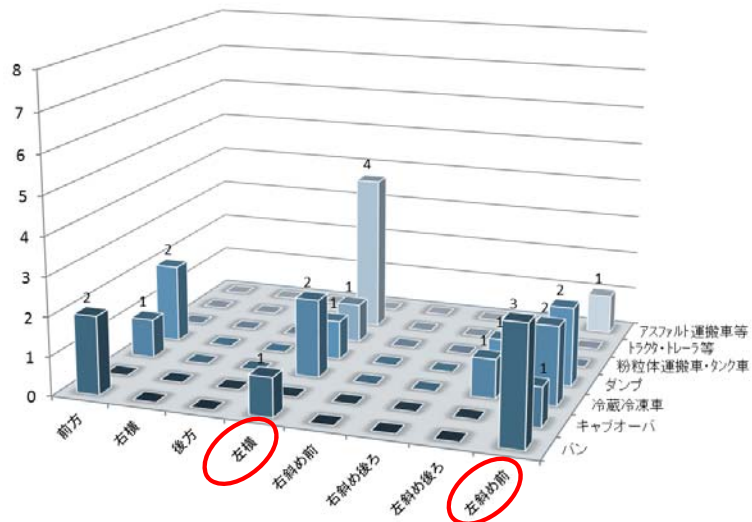


右折 (11件)

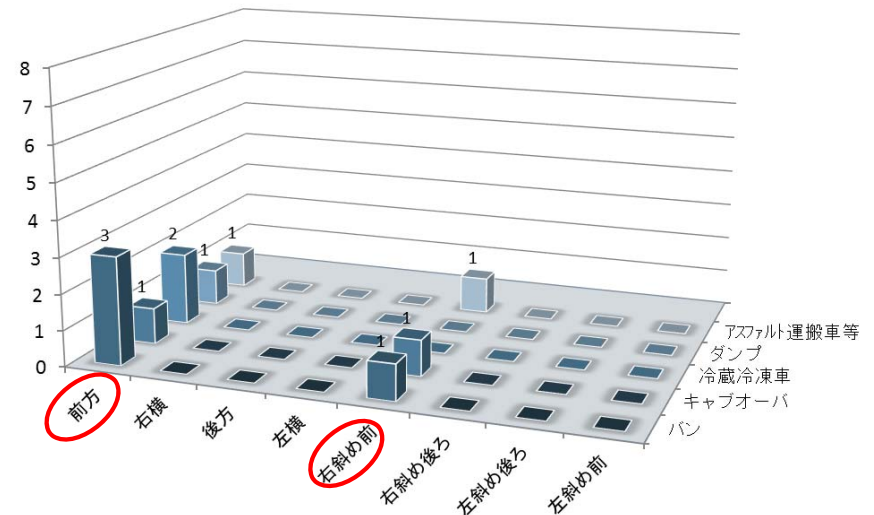
第二当と事業用トラックとの衝突部位



第二当との衝突部位と事業用トラックの車両形状



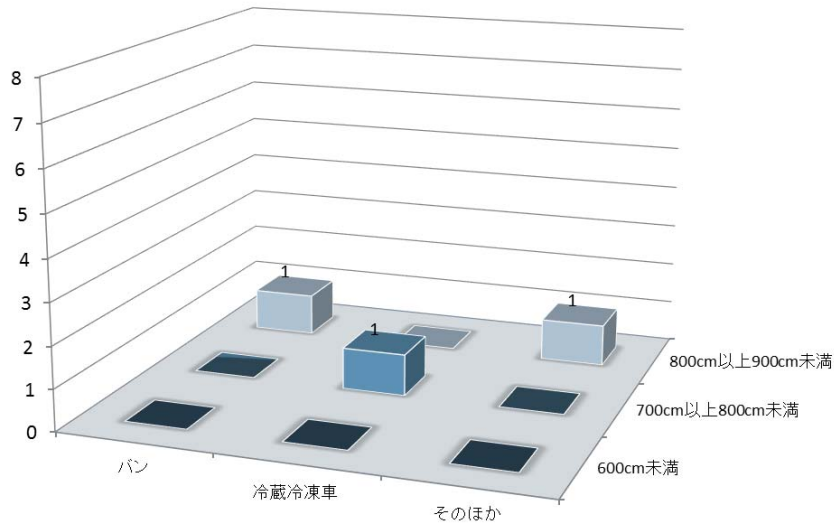
第二当との衝突部位と事業用トラックの車両形状



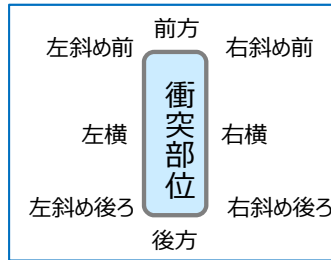
X. H27年死亡事故データ(交差点(追突を除く))

左折 (3件)

事業用トラックの車両形状と車両長さ

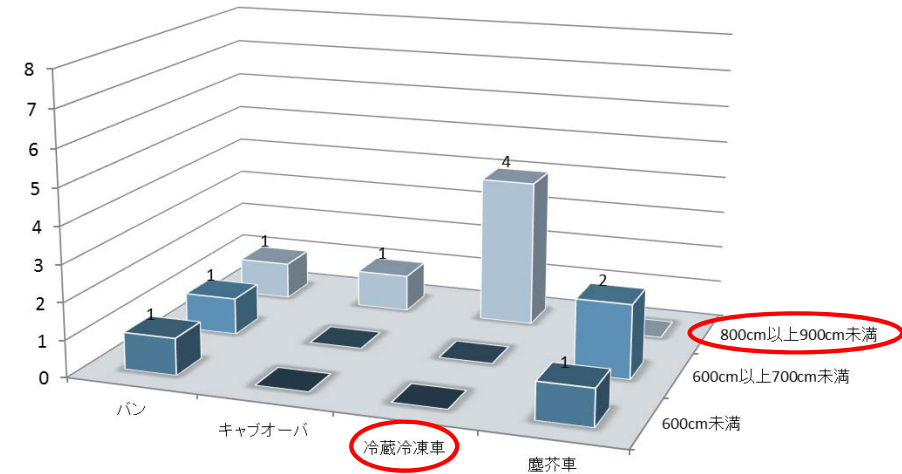


中型車

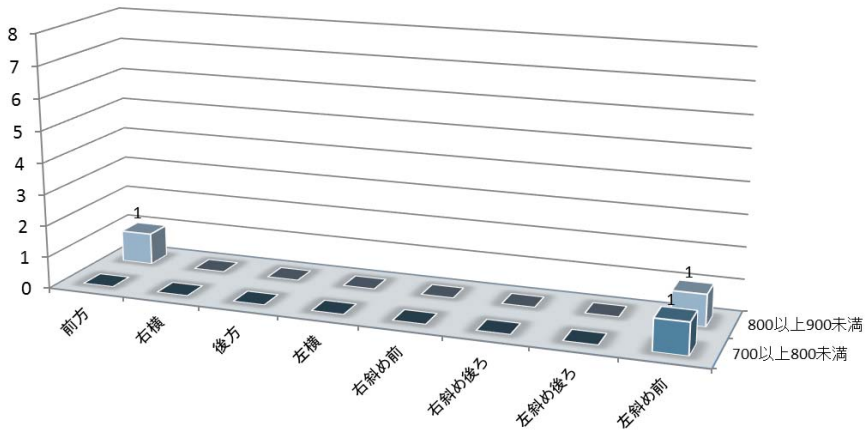


右折 (11件)

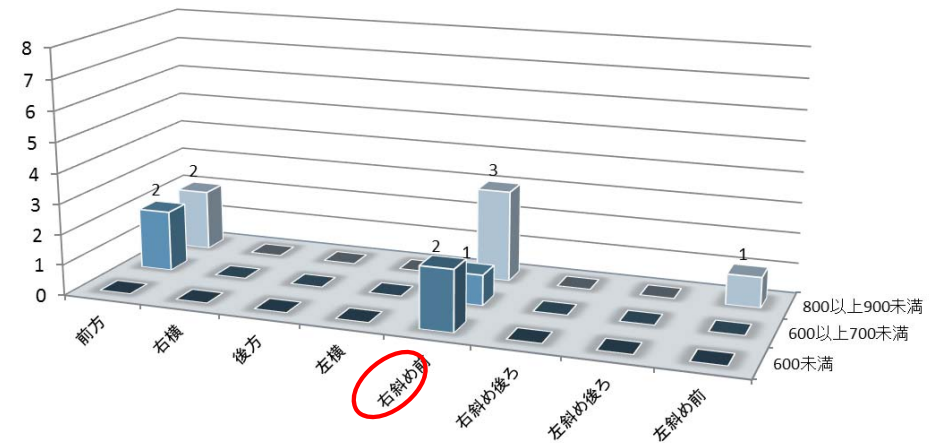
事業用トラックの車両形状と車両長さ



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



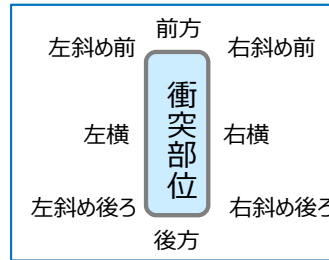
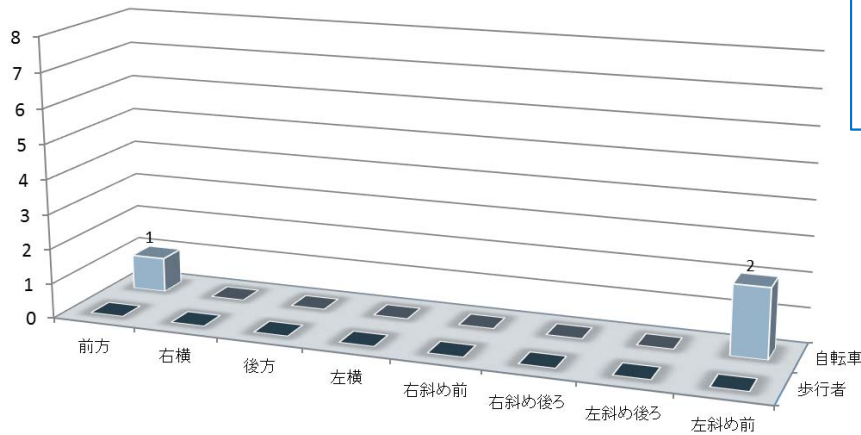
X. H27年死亡事故データ(交差点(追突を除く))

左折 (3件)

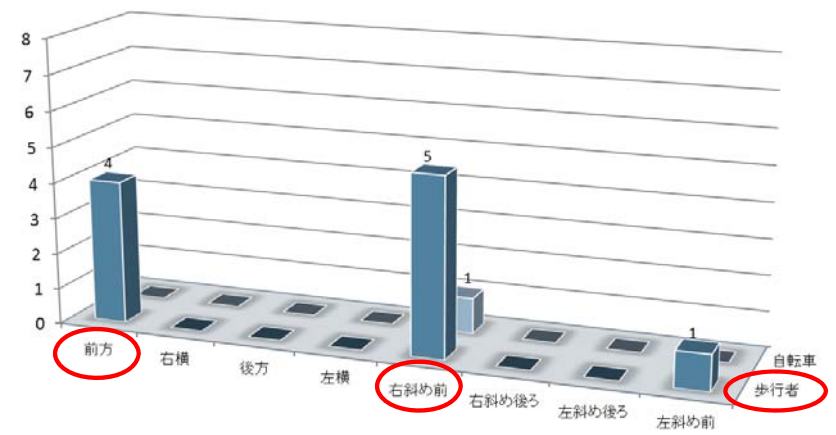
中型車

右折 (11件)

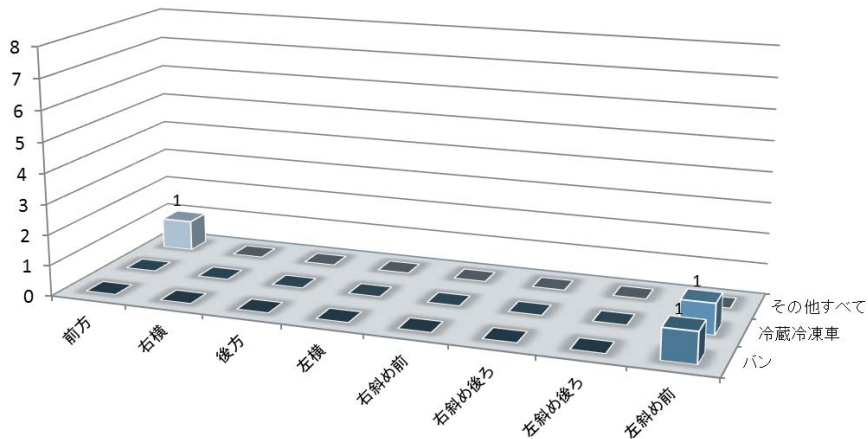
第二当と事業用トラックとの衝突部位



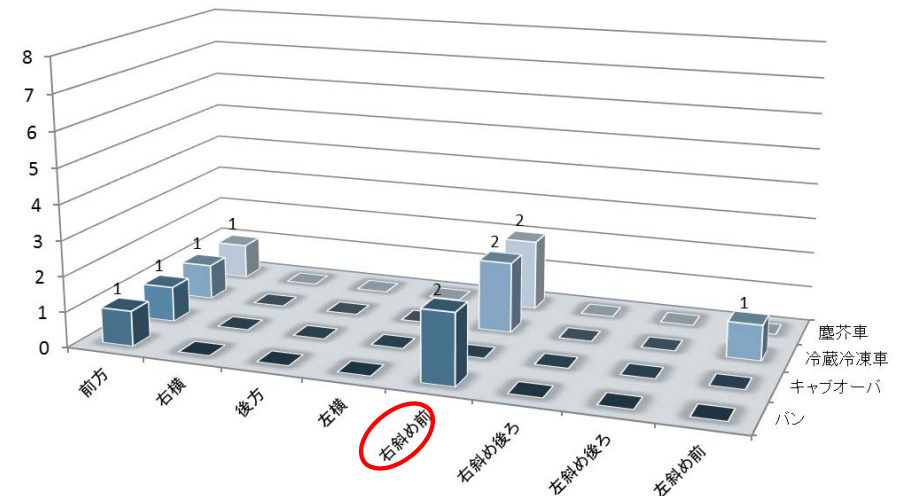
第二当と事業用トラックとの衝突部位



第二当との衝突部位と事業用トラックの車両形状



第二当との衝突部位と事業用トラックの車両形状

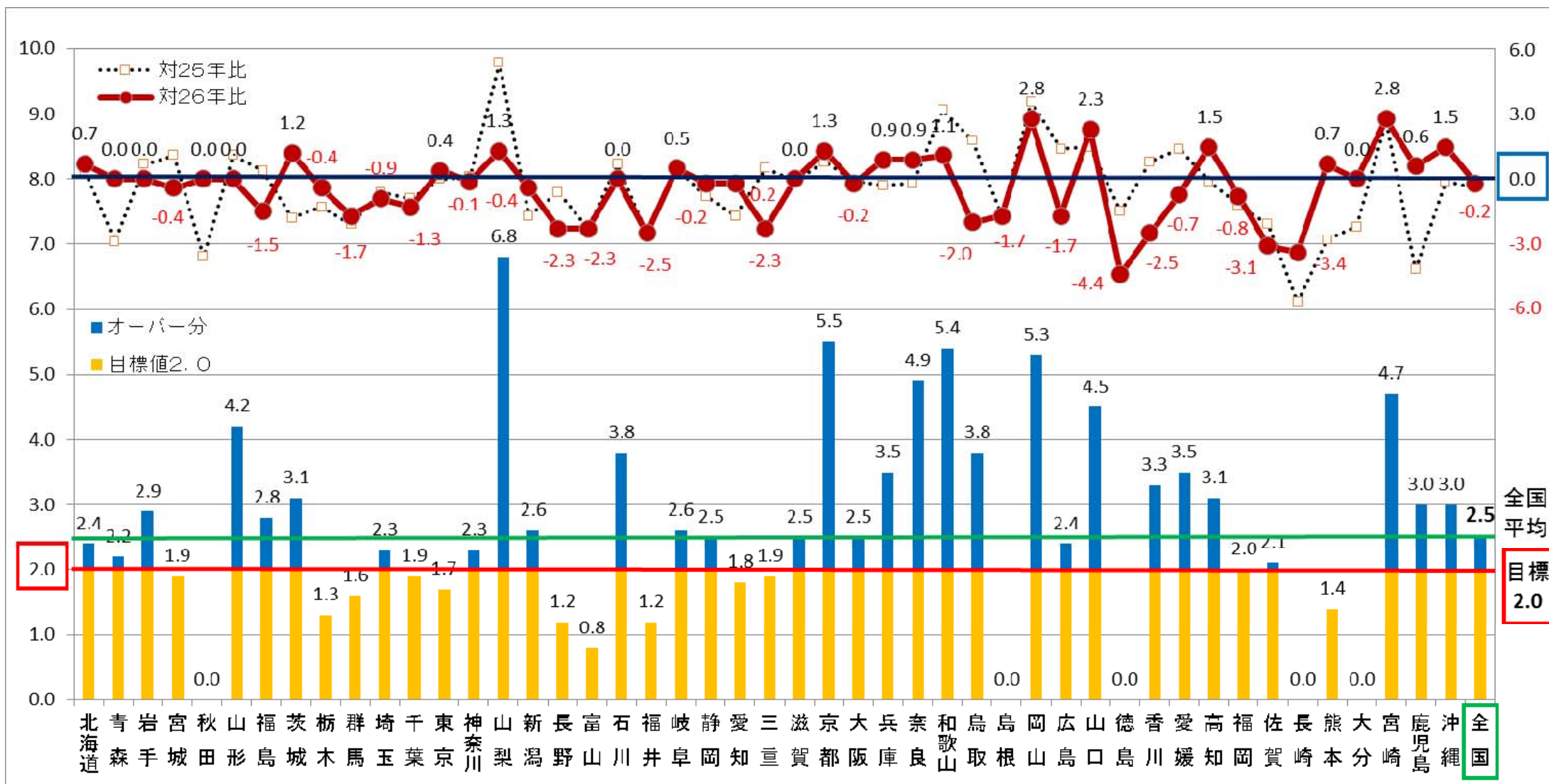


X I . H27年死亡事故データ(1万台当たり)

区分	死亡事故件数					死者数					車両台数	1万台当たり死亡事故件数	
	H25	H26	H27	H26比増減	率	H25	H26	H27	H26比増減	率			
都道府県													
北海道	札幌市	1	0	0	0%	1	0	0	0%				
北海道	旭川市	1	0	0	0%	1	0	0	0%				
北海道	小計	14	11	16	5	15	12	16	4	33%	66,847	2.4	
東北	宮城県	2	6	5	△1	2	7	5	△2	-29%	26,686	1.9	
東北	福島県	5	9	6	△3	5	9	6	△3	-33%	21,206	2.8	
東北	青森県	7	4	4	0	4	5	5	0	0%	13,907	2.9	
東北	山形県	3	3	3	0	7	3	3	0	0%	13,856	2.2	
東北	秋田県	3	0	0	0	3	4	4	0	0%	9,571	4.2	
東北	小計	23	26	22	△4	24	28	23	△5	-18%	93,582	0.0	
関東	新潟県	10	7	6	△1	10	8	7	△1	-13%	23,286	2.6	
関東	長野県	3	6	2	△4	3	6	2	△4	-67%	17,126	1.2	
関東	山梨県	4	5	5	0	4	5	5	0	0%	13,034	3.8	
関東	石川県	4	4	1	△3	4	4	1	△3	-75%	12,927	0.8	
関東	小計	21	22	14	△8	21	23	15	△8	-35%	66,373	2.1	
関東	東京都	16	12	16	4	17	12	16	4	33%	95,264	1.7	
関東	神奈川県	14	16	15	△1	14	16	15	△1	-6%	66,117	2.3	
関東	千葉県	16	19	11	△8	16	20	11	△9	-45%	59,178	1.9	
関東	埼玉県	23	26	19	△7	25	26	19	△7	-27%	81,554	2.3	
関東	茨城県	20	8	13	5	20	8	13	5	63%	41,516	3.1	
関東	群馬県	9	8	4	△4	9	8	4	△4	-50%	24,247	1.6	
関東	栃木県	6	4	3	△1	6	4	3	△1	-25%	23,095	1.3	
関東	山梨県	1	4	5	1	1	4	5	1	25%	7,374	6.8	
関東	小計	105	97	86	△11	108	98	86	△12	-12%	398,345	2.2	
中部	愛知県	28	16	15	△1	29	17	15	△2	-12%	82,455	1.8	
中部	静岡県	13	11	10	△1	14	12	10	△2	-17%	40,352	2.5	
中部	岐阜県	4	4	5	1	4	4	5	1	25%	19,171	2.6	
中部	三重県	3	3	4	△1	3	9	4	△5	-56%	21,491	1.9	
中部	福井県	3	3	1	△2	3	3	1	△2	-67%	8,171	1.2	
中部	小計	51	43	35	△8	53	45	35	△10	-22%	171,540	2.0	
近畿	大阪府	23	24	23	△1	27	25	23	△2	-8%	91,016	2.5	
近畿	京都府	10	9	12	3	10	9	12	3	33%	21,650	5.5	
近畿	兵庫県	17	12	16	4	17	12	16	4	33%	45,978	3.5	
近畿	滋賀県	3	3	3	0	4	3	3	0	0%	11,898	2.5	
近畿	奈良県	5	4	5	1	5	4	5	1	25%	10,119	4.9	
近畿	和歌山県	2	4	5	1	2	4	5	1	25%	9,327	5.4	
近畿	小計	60	56	64	8	65	57	64	7	12%	189,988	3.4	
中国	広島県	3	12	7	△5	3	12	7	△5	-42%	29,447	2.4	
中国	鳥取県	1	3	2	△1	1	3	2	△1	-33%	5,196	3.8	
中国	島根県	1	1	0	△1	1	1	0	△1	-100%	5,836	0.0	
中国	岡山県	4	6	13	7	4	6	13	7	117%	24,364	5.3	
中国	山口県	4	3	6	3	4	3	6	3	100%	13,473	4.5	
中国	小計	13	25	28	3	13	25	28	3	12%	78,316	3.6	
四国	香川県	3	7	4	△3	3	7	4	△3	-43%	12,210	3.3	
四国	徳島県	1	3	0	△3	1	3	0	△3	-100%	6,797	0.0	
四国	愛媛県	3	6	5	△1	4	6	5	△1	-17%	14,267	3.5	
四国	高知県	2	1	2	1	2	1	2	1	100%	6,530	3.1	
四国	小計	9	17	11	△6	10	17	11	△6	-35%	39,804	2.8	
九州	福岡県	16	14	10	△4	16	14	11	△3	-21%	50,570	2.0	
九州	佐賀県	4	5	2	△3	4	5	2	△3	-60%	9,715	2.1	
九州	長崎県	5	3	0	△3	5	3	0	△3	-100%	8,596	0.0	
九州	熊本県	6	1	2	△5	7	1	2	△5	-100%	14,768	1.4	
九州	大分県	2	0	0	0	2	2	0	0	0%	9,368	0.0	
九州	宮崎県	2	2	5	3	2	2	6	4	200%	10,585	4.7	
九州	鹿児島県	12	4	5	△8	13	4	5	△8	-25%	16,512	3.0	
九州	小計	47	29	24	△5	49	29	26	△3	-10%	120,114	2.0	
不明	不明	4	1	2	△3	2	3	2	△1	-33%	6,749	3.0	
合計	合計	349	330	308	△22	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(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
 ※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：(公財)交通事故総合分析センター
 出典：(一財)自動車検査登録情報協会

X I . H27年死亡事故データ(1万台当たり)



※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
 ※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(H27.3末現在)

出典:(公財)交通事故総合分析センター
 出典:(一財)自動車検査登録情報協会

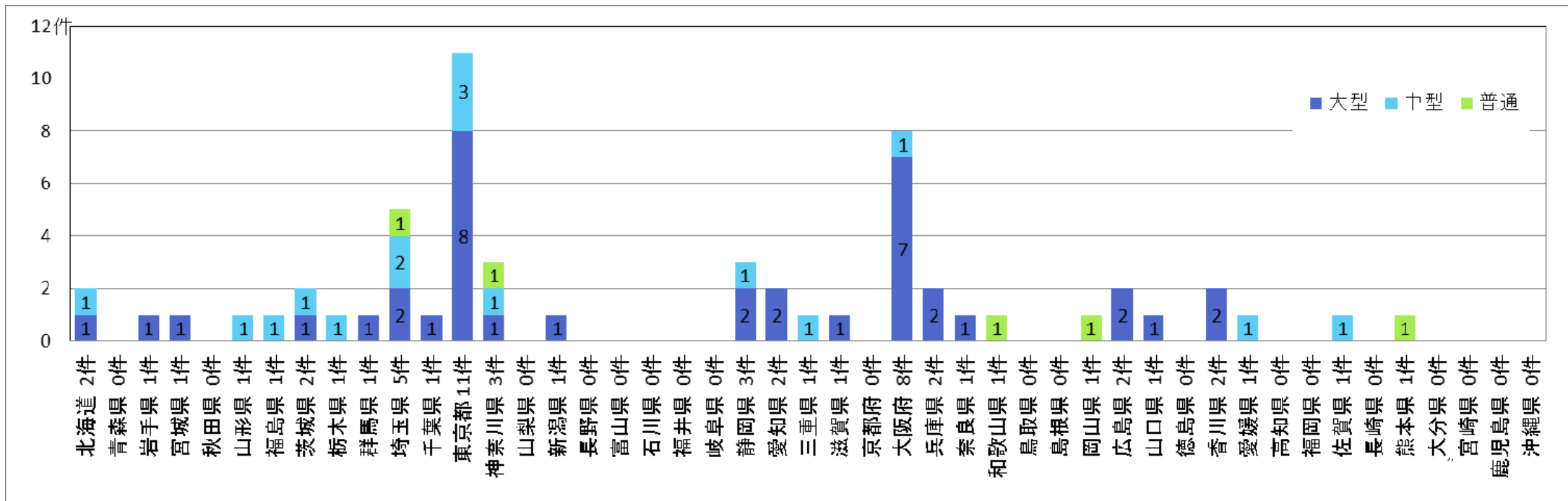
ⅩⅡ. H27年死亡事故データ(対自転車死亡事故(第1当事者))

1. 発生地別
2. 車籍別
3. 車種別
4. 事故類型別
5. 自転車運転者の年齢別
6. 事故類型別自転車運転者の年齢別

ⅩⅡ. H27年死亡事故データ(対自転車死亡事故(第1当事者))

1. 発生地別

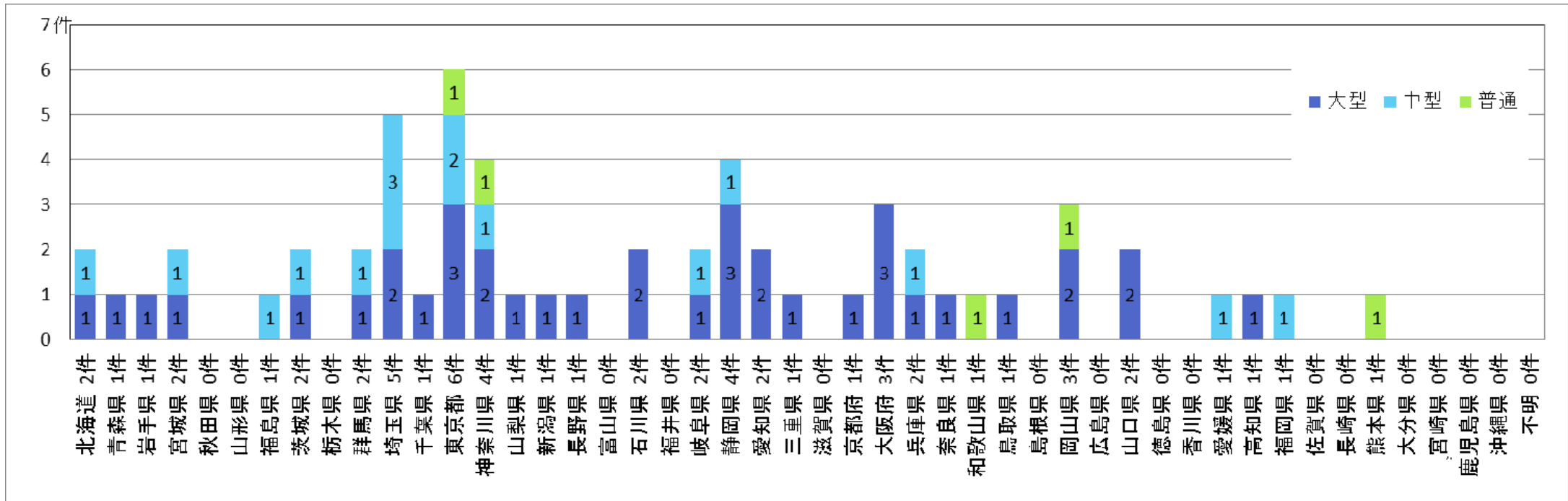
- 発生地別死亡事故件数の多い県をみると、「東京都」が最も多く11件、次いで「大阪府」8件及び「埼玉県」5件等と続いている。



ⅩⅡ. H27年死亡事故データ(対自転車死亡事故(第1当事者))

2. 車籍別

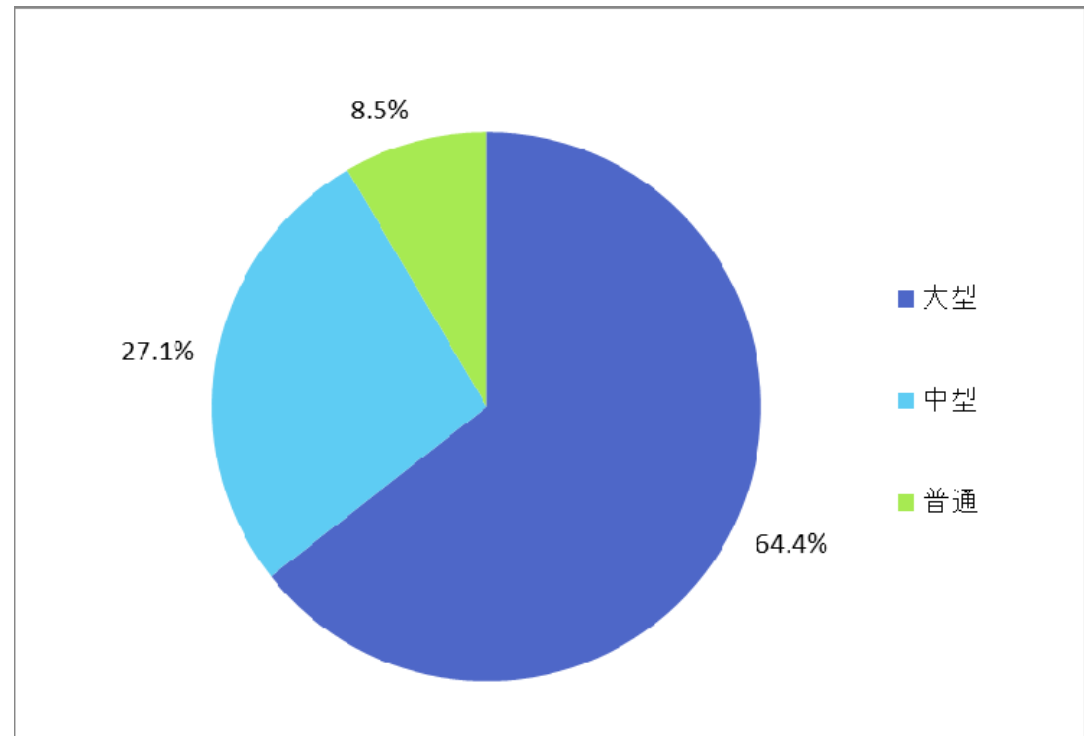
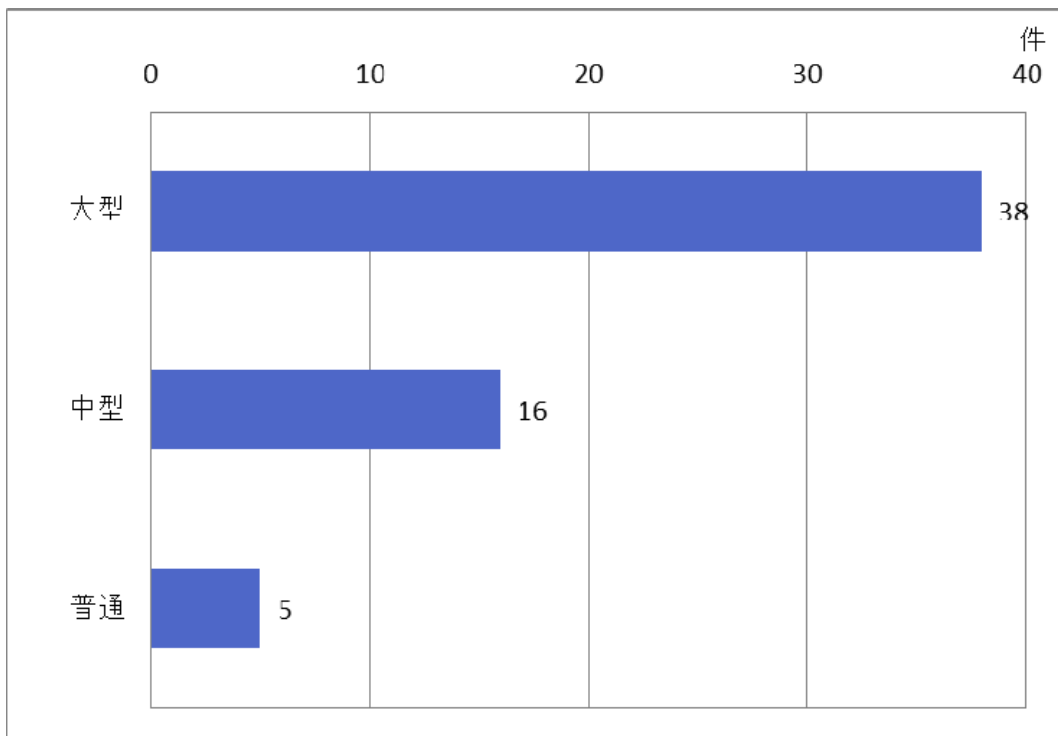
- 車籍別死亡事故件数の多い県をみると、「東京都」が最も多く6件、次いで「埼玉県」5件、「神奈川県」及び「静岡県」がそれぞれ4件等と続いている。



ⅩⅡ. H27年死亡事故データ(対自転車死亡事故(第1当事者))

3. 車種別

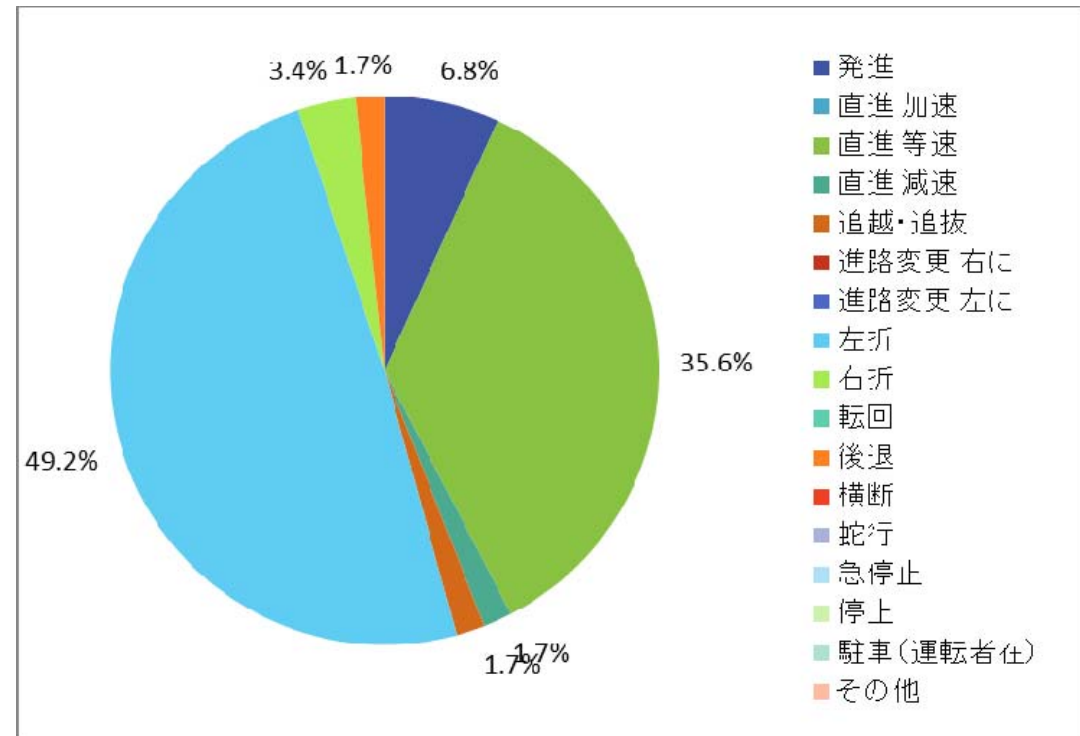
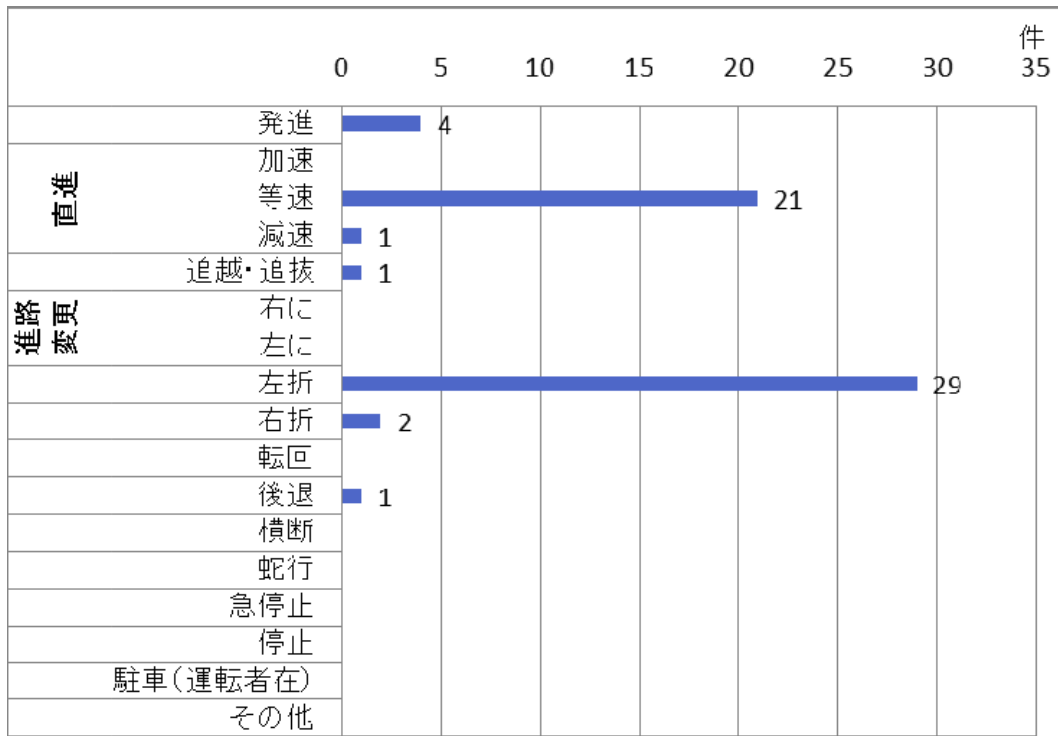
- ・死亡事故件数を車種別にみると、「大型」が最も多く38件(64.4%)と6割以上を占めている。
- ・次いで「中型」16件(27.1%)、「普通」5件(8.5%)と続いている、



ⅩⅡ. H27年死亡事故データ(対自転車死亡事故(第1当事者))

4. 事故類型別

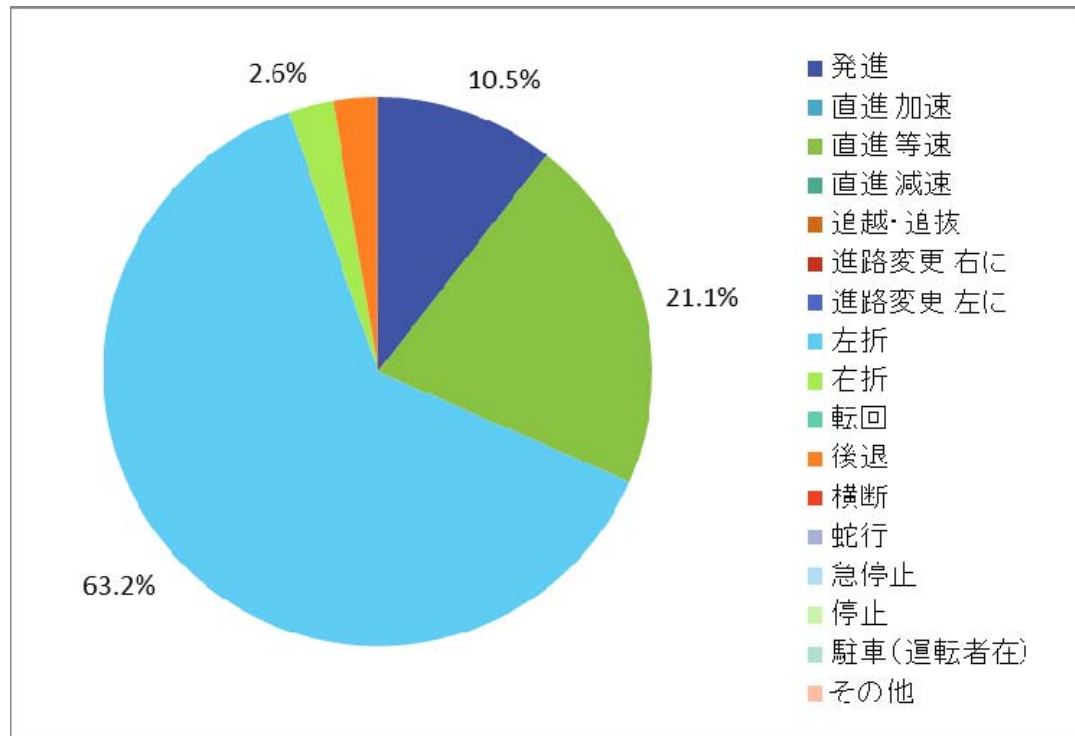
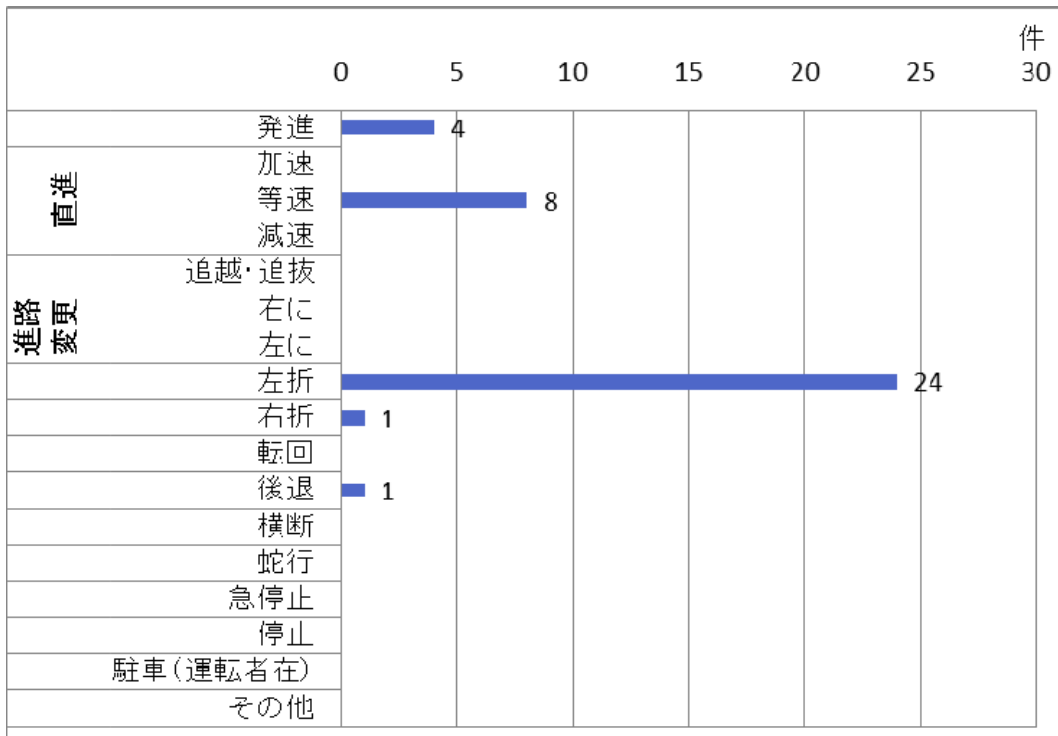
- ・死亡事故件数を事故類型別にみると、「左折」が最も多く29件(49.2%)となっている。
- ・次いで「直進 等速」21件(35.6%)及び「発進」4件(6.8%)等と続いている、



ⅩⅡ．H27年死亡事故データ(対自転車死亡事故(第1当事者))

(1) 大型

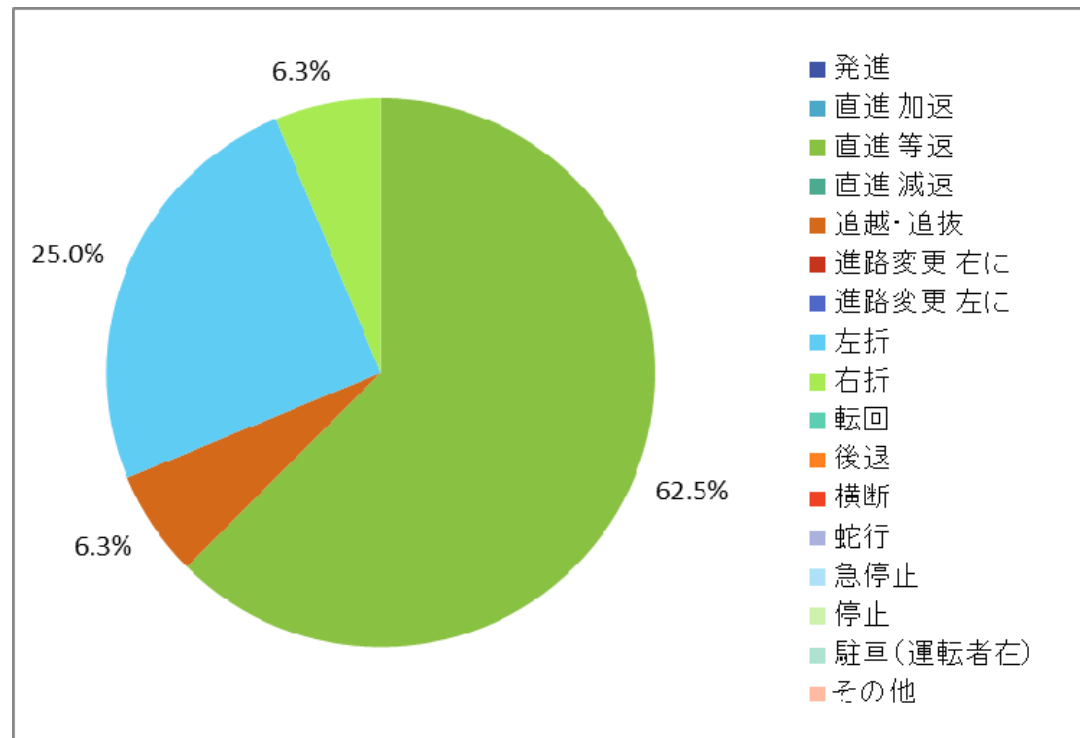
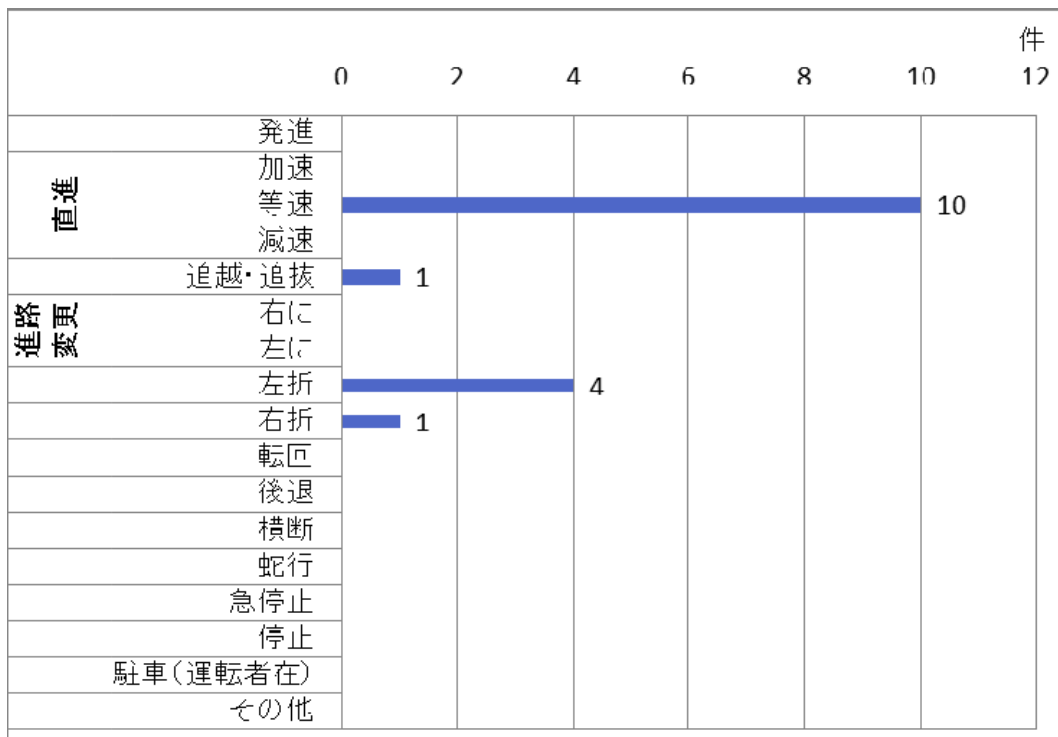
- ・死亡事故件数の事故類型別を車種別にみると、「大型」では、「左折」が最も多く24件（63.2%）と6割以上を占めている。
- ・次いで「直進 等速」8件（21.1%）及び「発進」4件（10.5%）等と続いている、



ⅩⅡ．H27年死亡事故データ(対自転車死亡事故(第1当事者))

(2) 中型

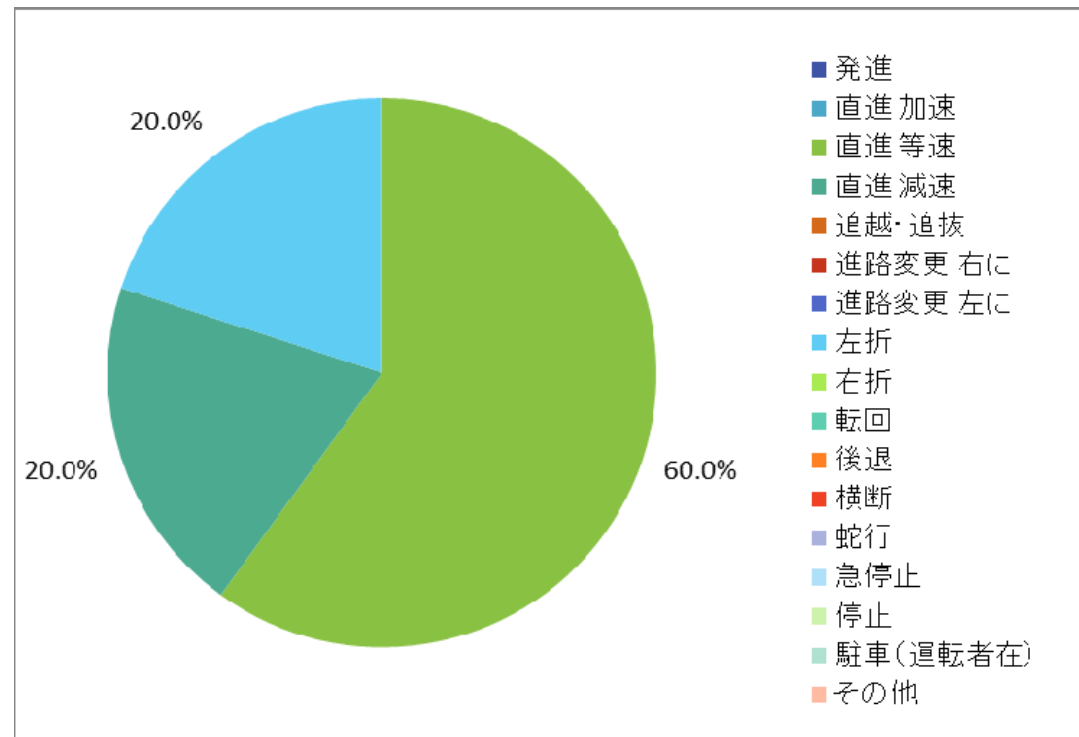
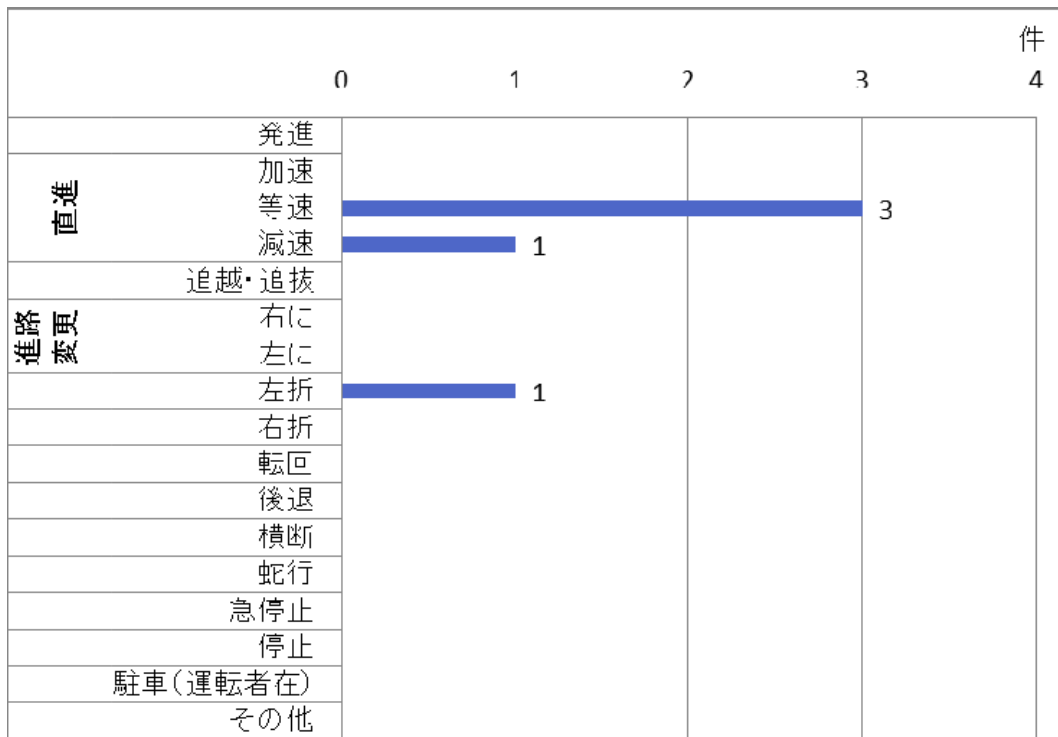
- ・死亡事故件数の事故類型別を車種別にみると、「中型」では、「直進 等速」が最も多く10件（62.5%）となっている。
- ・次いで「右折」4件（25.0%）、「直進 減速」及び「右折」がそれぞれ1件（6.3%）となっている。



ⅩⅡ．H27年死亡事故データ(対自転車死亡事故(第1当事者))

(3) 普通

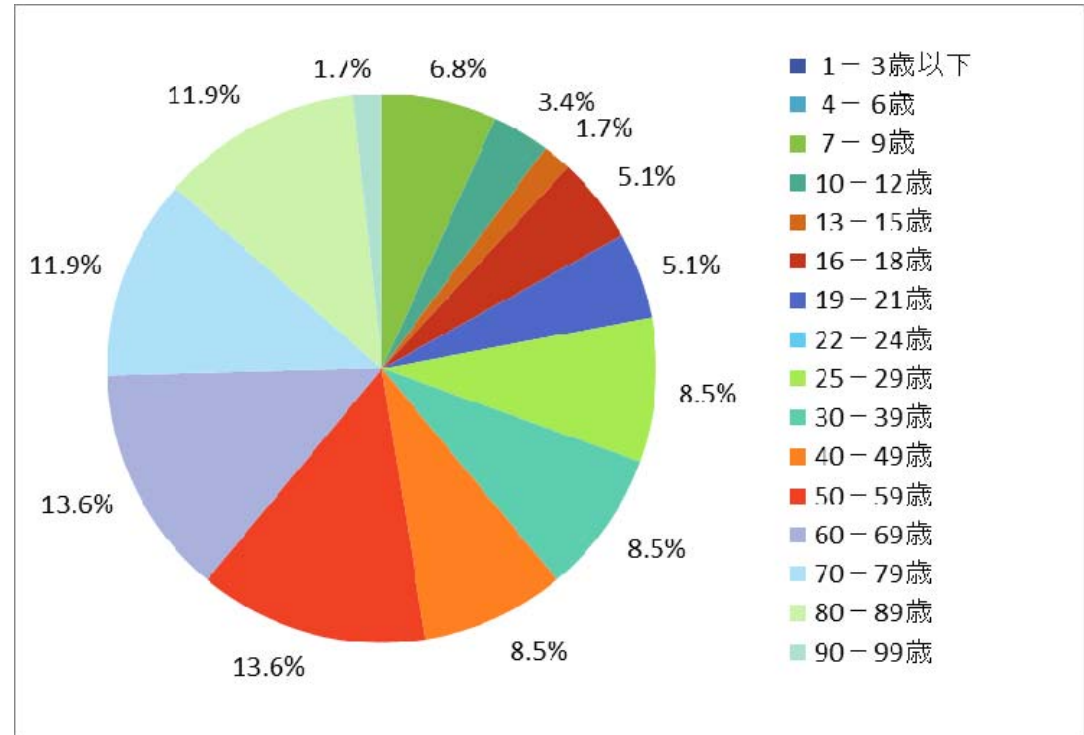
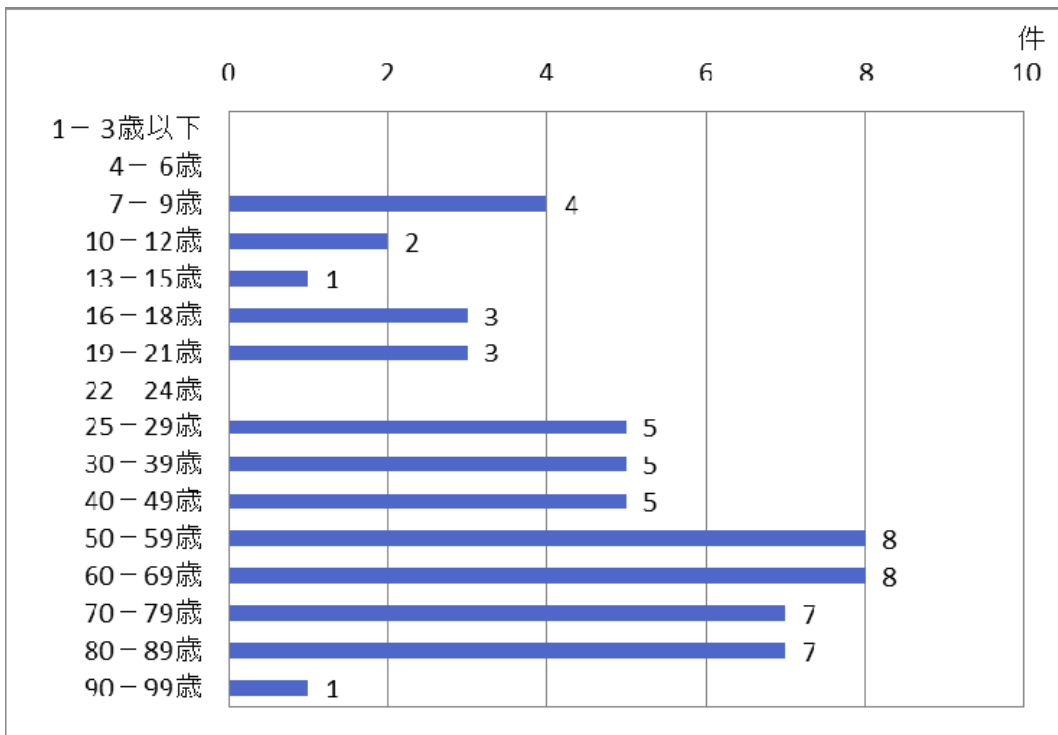
- ・死亡事故件数の事故類型別を車種別にみると、「普通」では、「直進 等速」が最も多く3件（60.0％）となっている。
- ・次いで「直進 減速」及び「左折」がそれぞれ1件（20.0％）となっている、



ⅩⅡ. H27年死亡事故データ(対自転車死亡事故(第1当事者))

5. 自転車運転者の年齢別

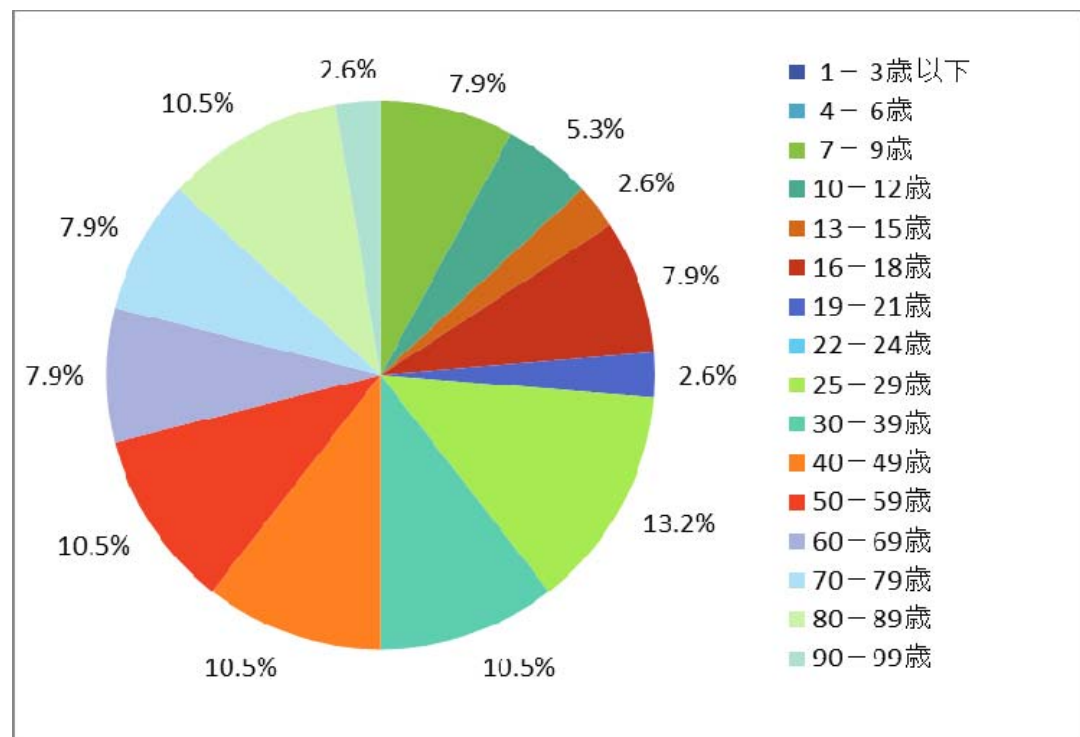
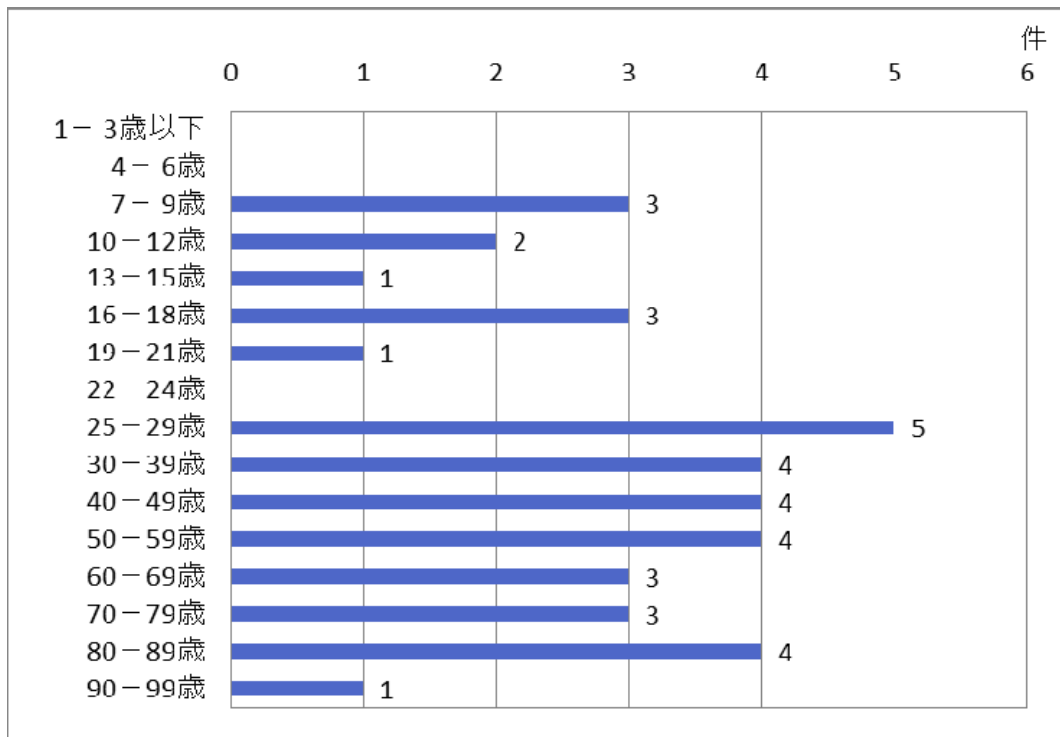
- ・死亡事故件数を自転車運転者の年齢別にみると、「50-59歳」及び「60-69歳」が最も多く、それぞれ8件（13.6%）となっている。
- ・次いで「70-79歳」及び「80-89歳」がそれぞれ7件（11.9%）となっており、60歳代以上で約4割を占めている。
- ・また、12歳以下の若年層が約1割を占めている。



ⅩⅡ. H27年死亡事故データ(対自転車死亡事故(第1当事者))

(1) 大型

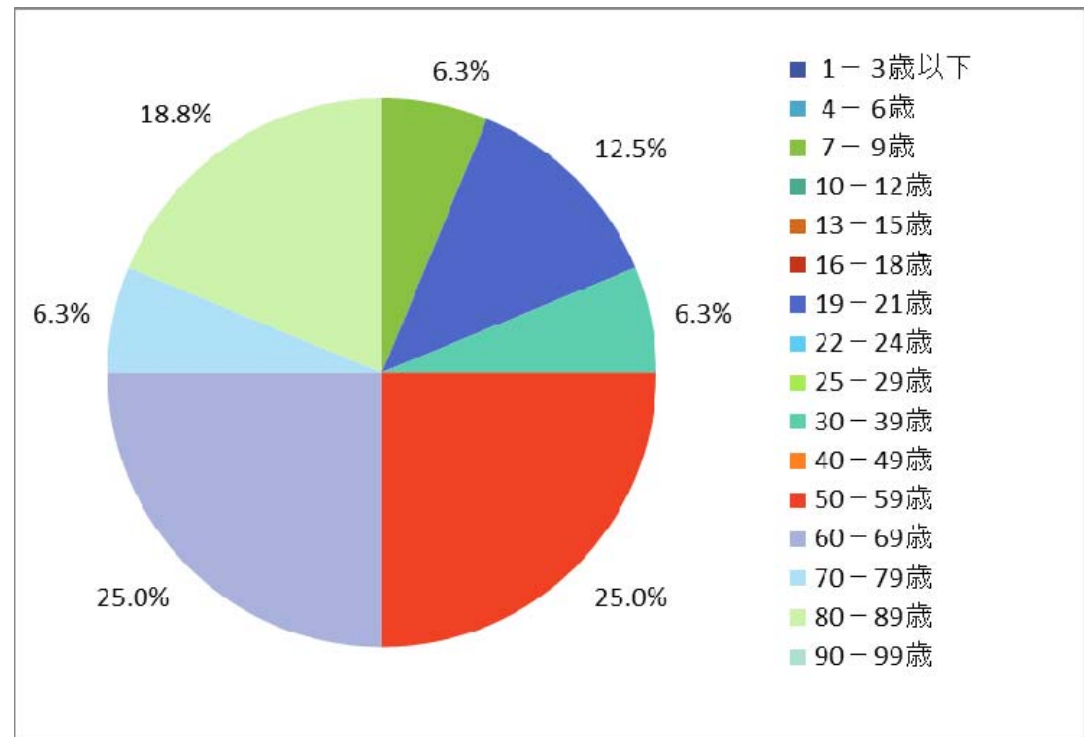
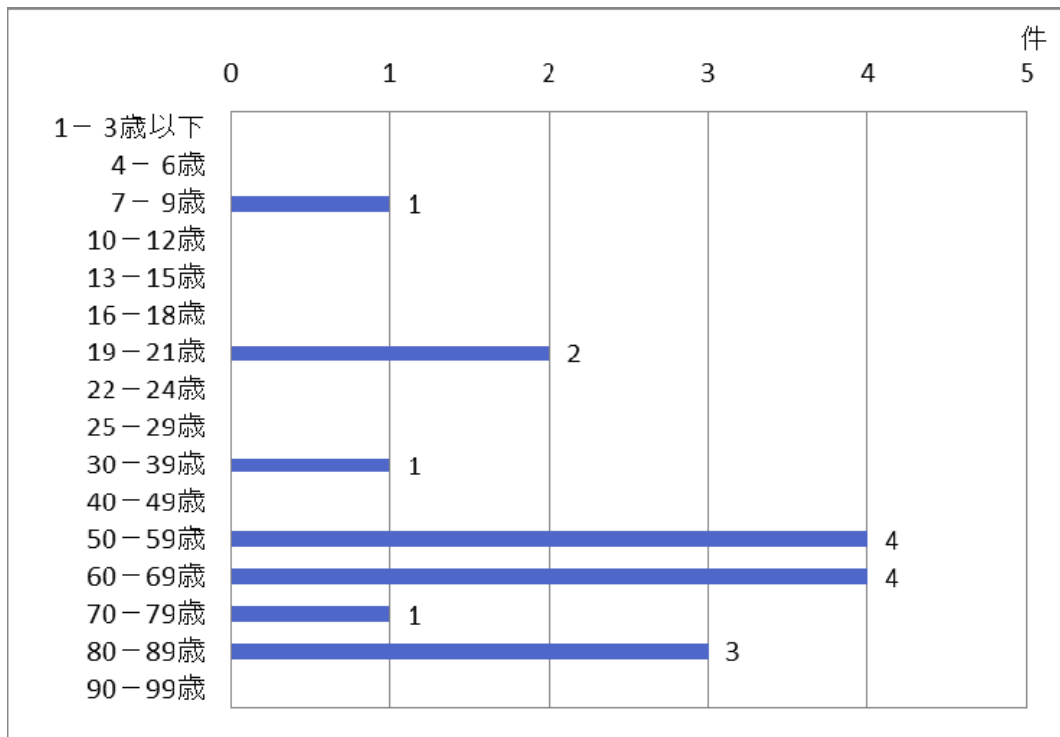
- ・死亡事故件数の自転車運転者の年齢別を車種別にみると、「大型」では「25-29歳」が最も多く5件（13.2%）となっている。
- ・次いで「30-39歳」、「40-49歳」「50-59歳」及び「80-89歳」がそれぞれ4件（10.5%）等と続いており、幅広い年齢層に渡って事故が発生している。
- ・12歳以下の若年層は5件であり、若年層全体のほぼ全て（6件中5件）が「大型」となっている。



ⅩⅡ. H27年死亡事故データ(対自転車死亡事故(第1当事者))

(2) 中型

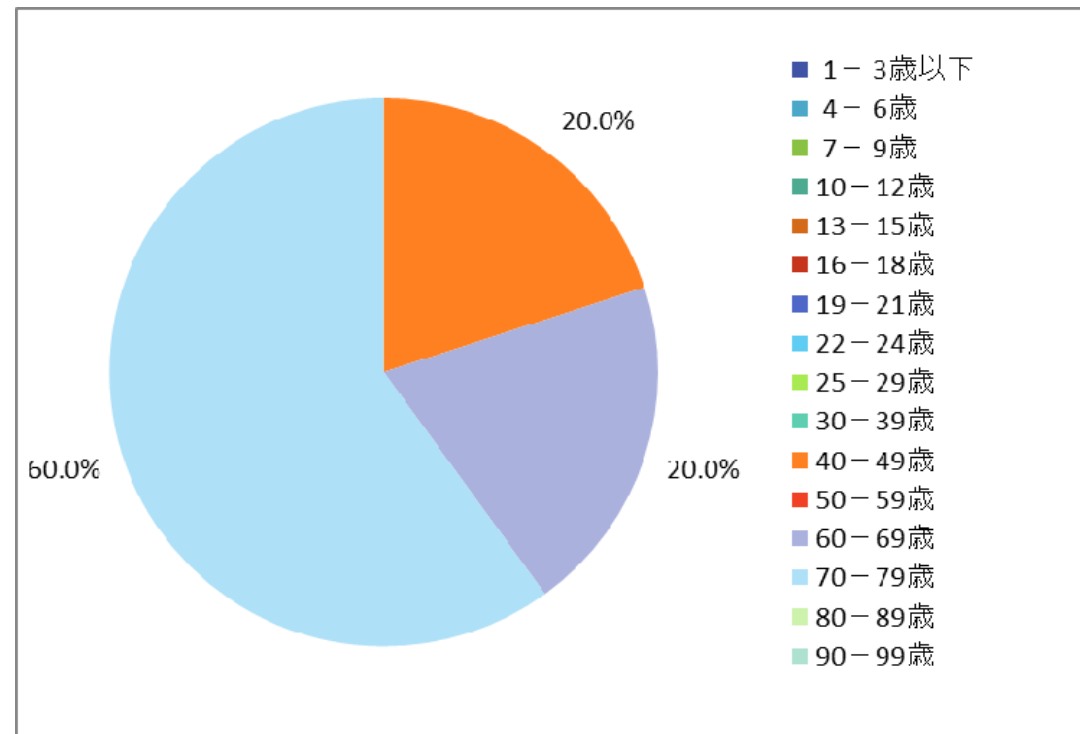
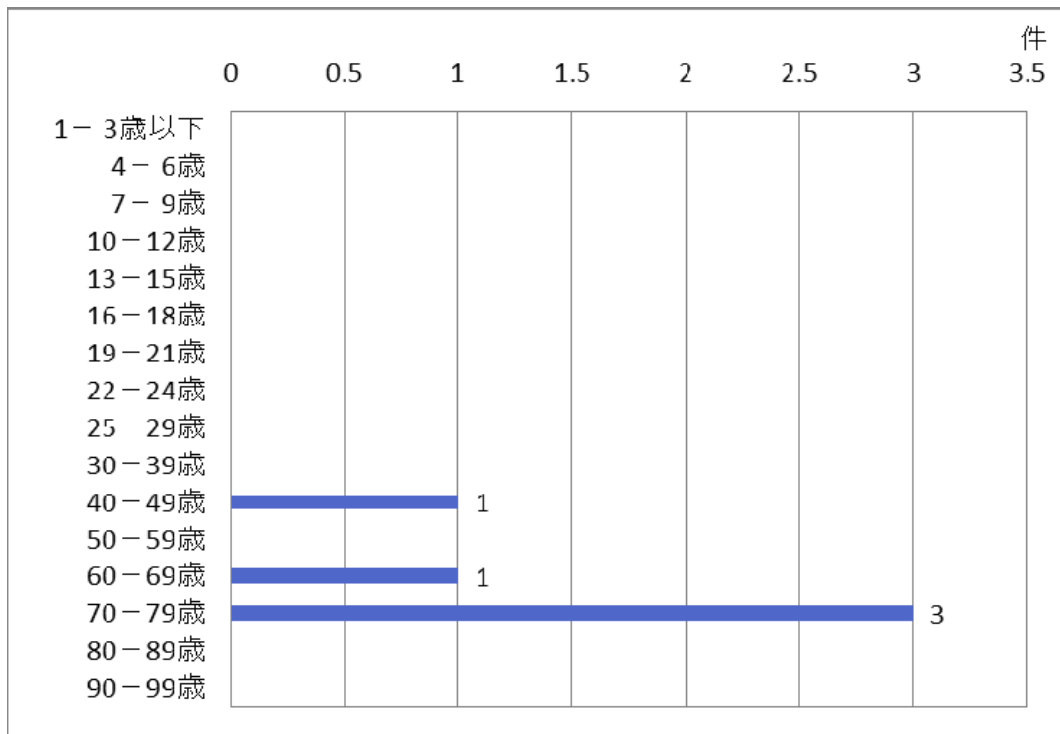
- ・死亡事故件数の自転車運転者の年齢別を車種別にみると、「中型」では「50-59歳」及び「60-69歳」が最も多く、それぞれ4件(25.0%)となっている。
- ・次いで、「80-89歳」3件(18.8%)及び「19-21歳」2件(12.5%)等と続いている。



ⅩⅡ. H27年死亡事故データ(対自転車死亡事故(第1当事者))

(3) 普通

- 死亡事故件数の自転車運転者の年齢別を車種別にみると、「普通」では「70-79歳」が最も多く3件(60.0%)、次いで「40-49歳」及び「60-69歳」がそれぞれ1件(20.0%)となっている。



ⅩⅡ. H27年死亡事故データ(対自転車死亡事故(第1当事者))

6. 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」－「50-59歳」

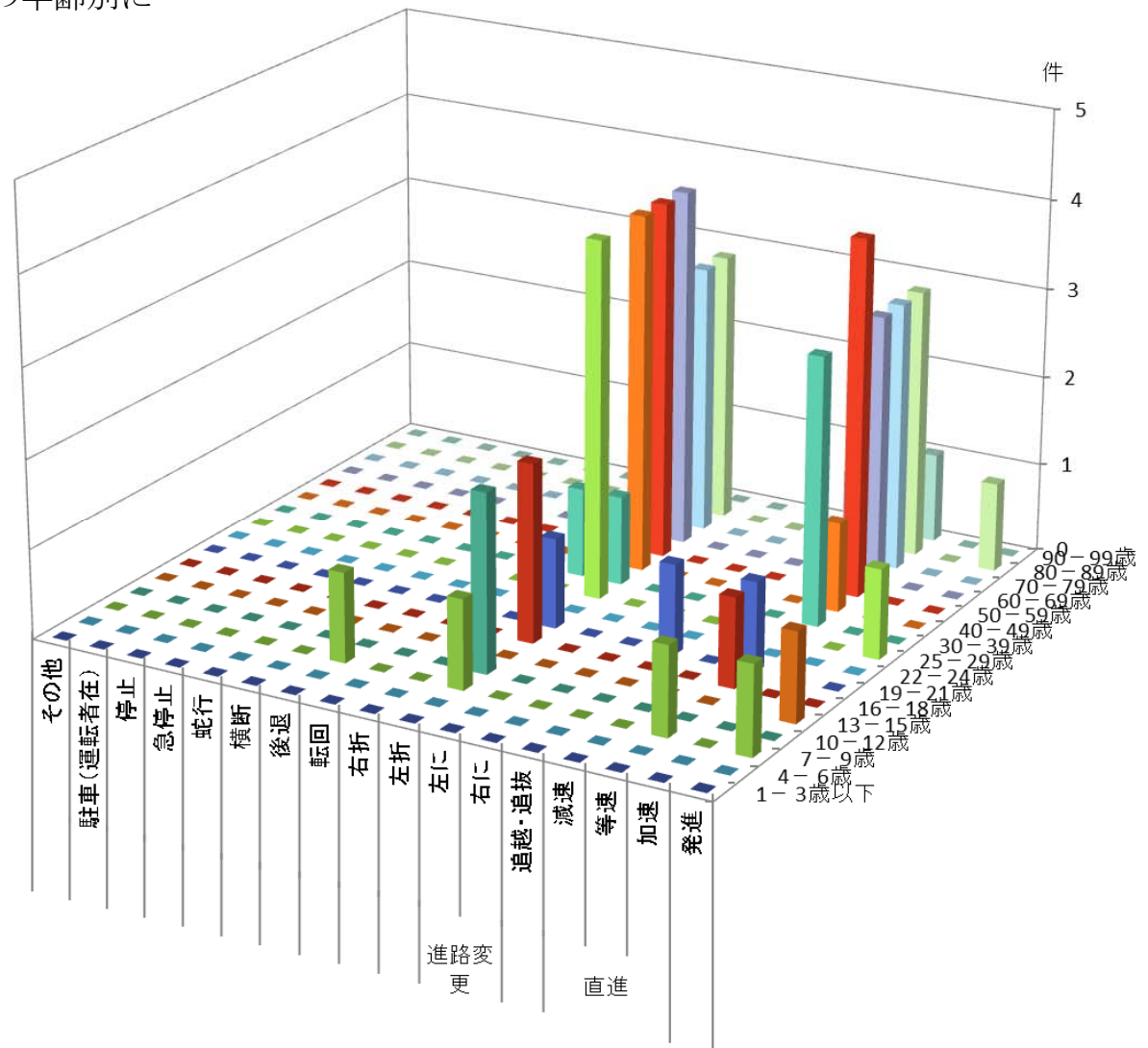
「左折」－「25-29歳」

「左折」－「40-49歳」

「左折」－「50-59歳」

「左折」－「60-69歳」

が最も多く、それぞれ4件となっている。

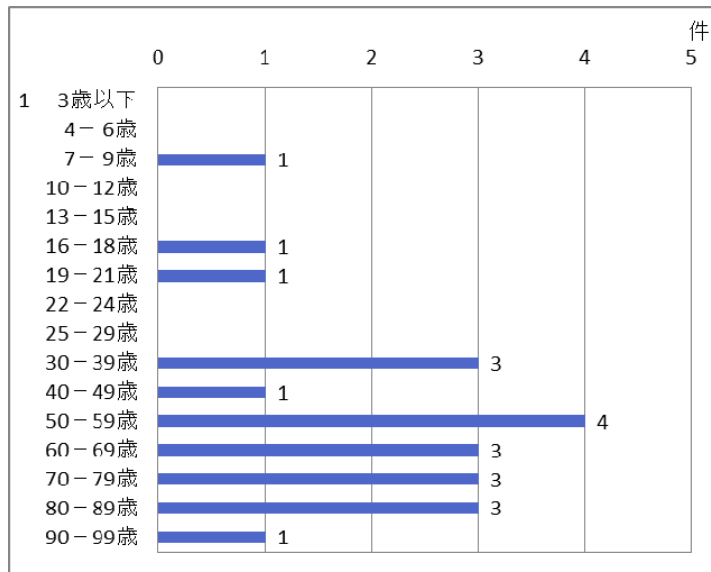


ⅩⅡ. H27年死亡事故データ(対自転車死亡事故(第1当事者))

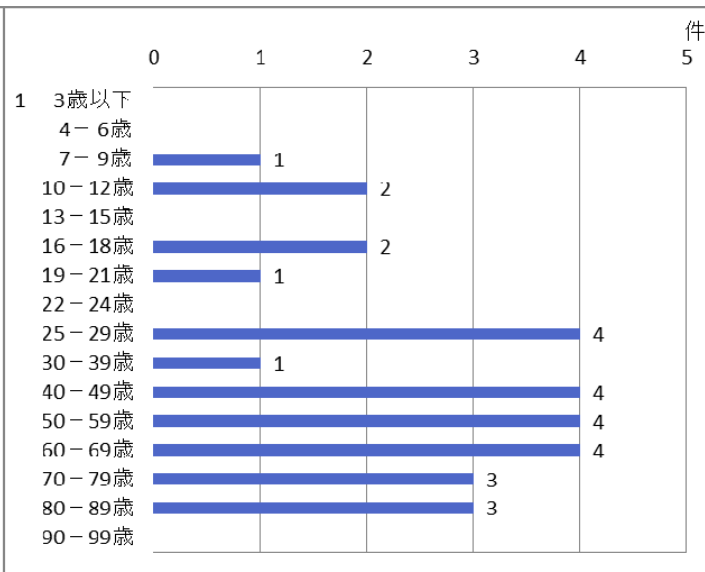
(1)「等速 直進」、「左折」及び「右折」の自転車運転者の年齢別

- 死亡事故件数の「等速 直進」を自転車運転者の年齢別にみると、「50-59歳」が最も多く4件となっている。次いで、「30-39歳」、「60-69歳」、「70-79歳」及び「80-89歳」がそれぞれ3件等と続いている。
- 「左折」を自転車運転者の年齢別にみると、「25-29歳」、「40-49歳」、「50-59歳」及び「60-69歳」が最も多く、それぞれ4件となっている。
- 「右折」を自転車運転者の年齢別にみると、「30-39歳」及び「60-69歳」がそれぞれ1件となっている。
- いずれも高齢の自転車運転者が多いが、「左折」は若年運転者の事故も発生している。

「等速 直進」



「左折」



「右折」

