

平成27年第1四半期(1~3月)の 交通事故統計分析結果

2015年6月



公益社団法人

全日本トラック協会

Japan Trucking Association

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データは、警察庁が把握している全国の交通事故統計データ※1について、各年の四半期毎の速報値として、発生地別、車両区分等の交通事故分析が行えるよう新たな統計分析手法を取り入れ公表することとしたものである。

※1 『出所) 公益財団法人交通事故総合分析センター』

2. データの概要

調査対象 : 交通事故統計 (H27年の1~3月) のうち事業用貨物自動車第1当事者となった死亡事故

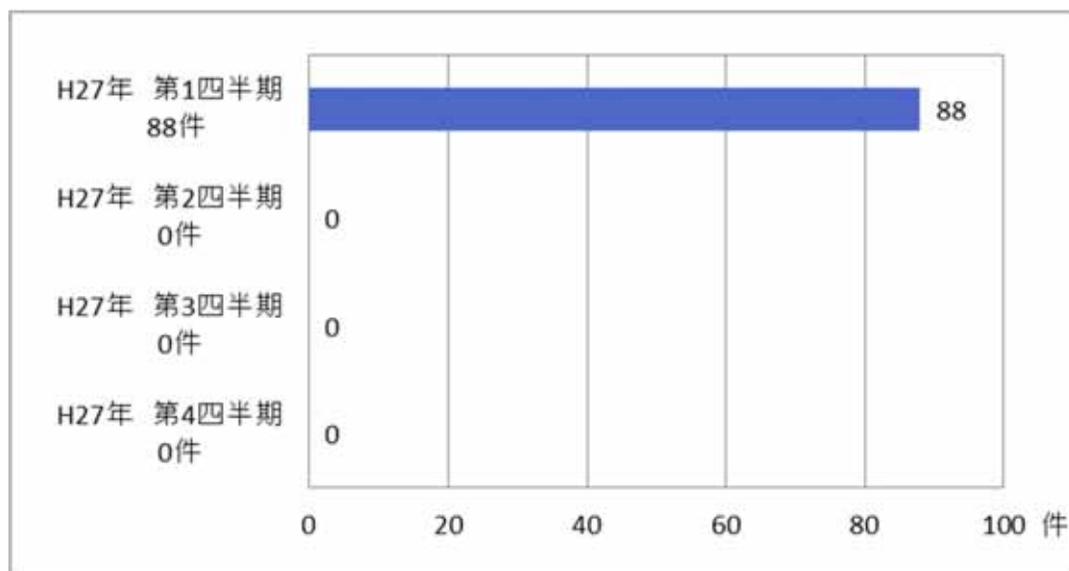
. H27年第1四半期死亡事故データの傾向

1. 事故件数
2. 発生地別
3. 道路区分別
4. 車両区分別
5. 事故類型別
6. 行動類型別
7. 時間帯別
8. 危険認知速度別
9. 年齢層別
10. 免許取得年数別

. H27年第1四半期死亡事故データの傾向

1. 事故件数

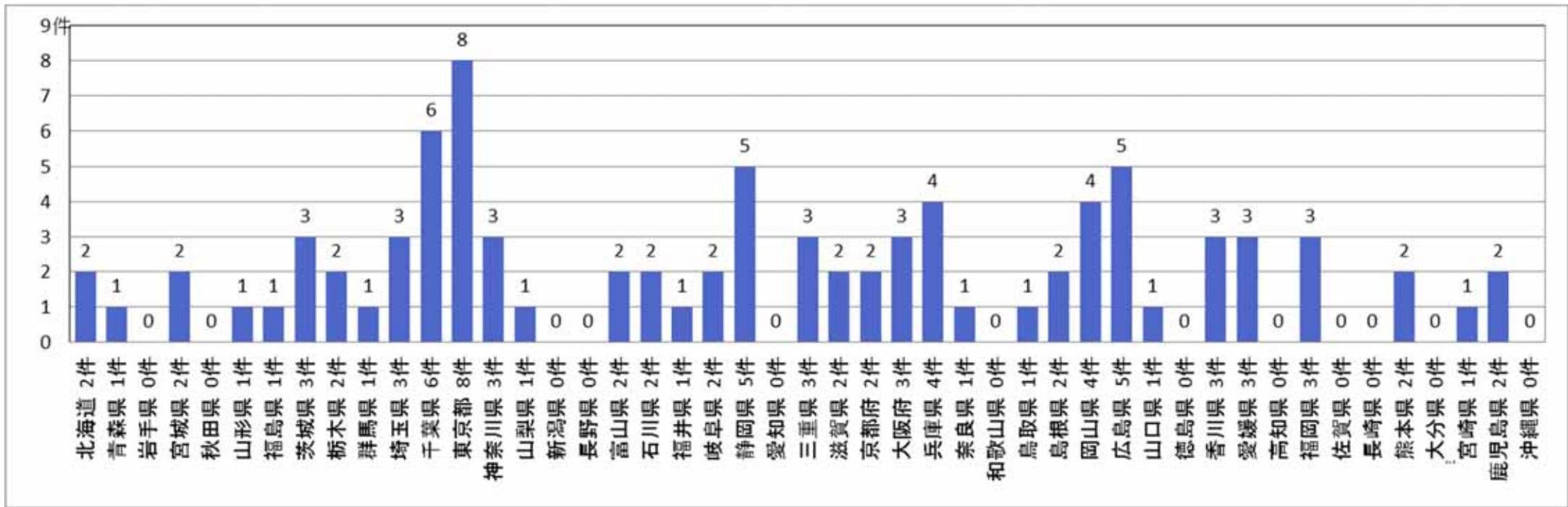
- ・ H27年第1四半期の死亡事故件数は88件となっている。
- ・ 仮に当該ペースで死亡事故件数が推移し、年間352件（88件×4）となった場合、営業用トラック1,231,758台（平成27年3月現在、トレーラ及び軽自動車を除く）に対する1万台当たり死亡事故件数は「2.9」となり、昨年の「2.7」に対して0.2ポイント増加する可能性がある。



. H27年第1四半期死亡事故データの傾向

2. 発生地別

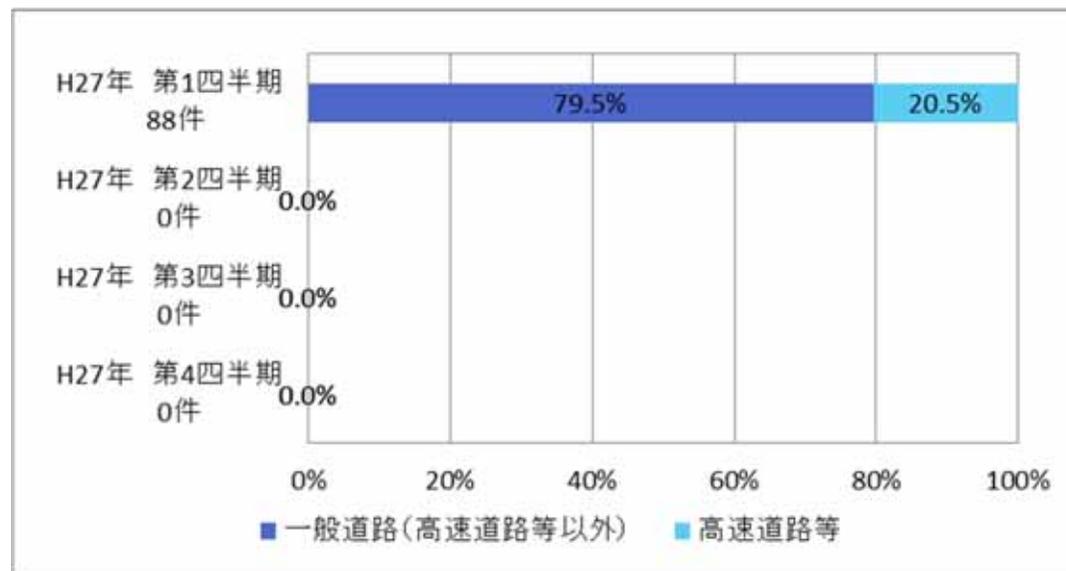
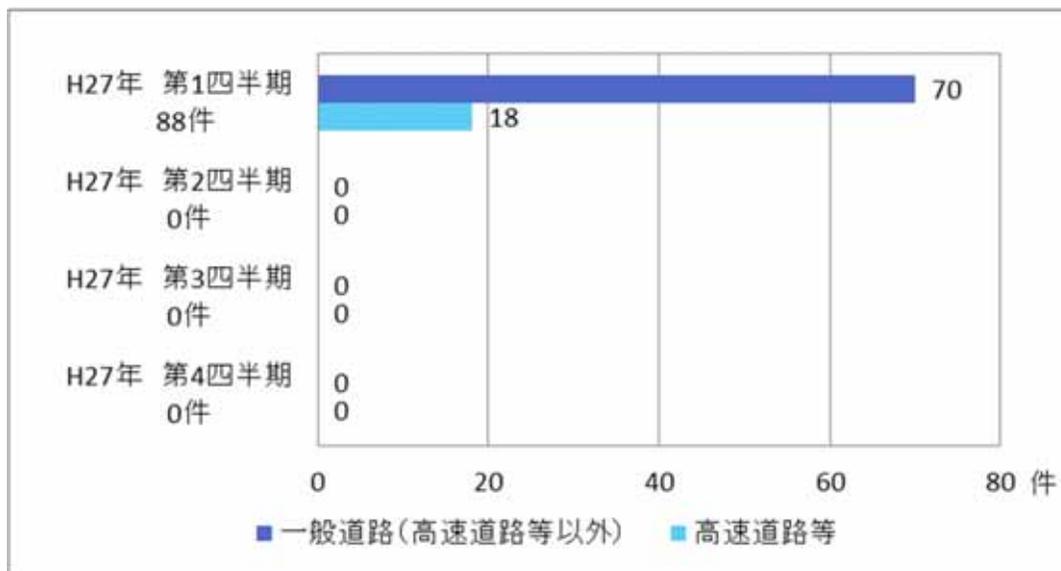
- ・H27年第1四半期の発生地別死亡事故件数の多い県をみると、「東京都」が最も多く8件、次いで「千葉県」6件、「静岡県」及び「広島県」がそれぞれ5件等と続いている。



. H27年第1四半期死亡事故データの傾向

3. 道路区分別

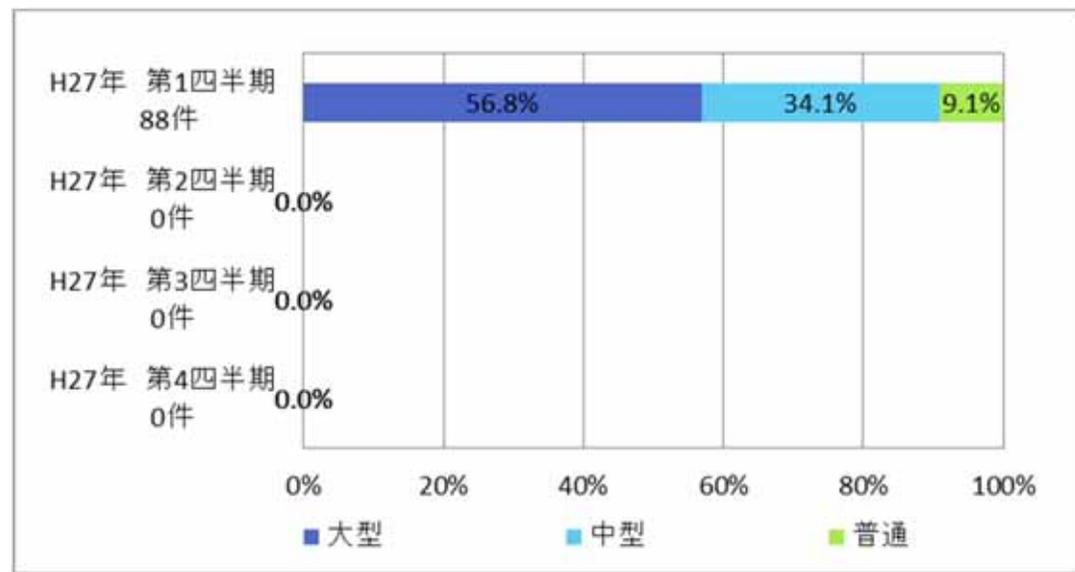
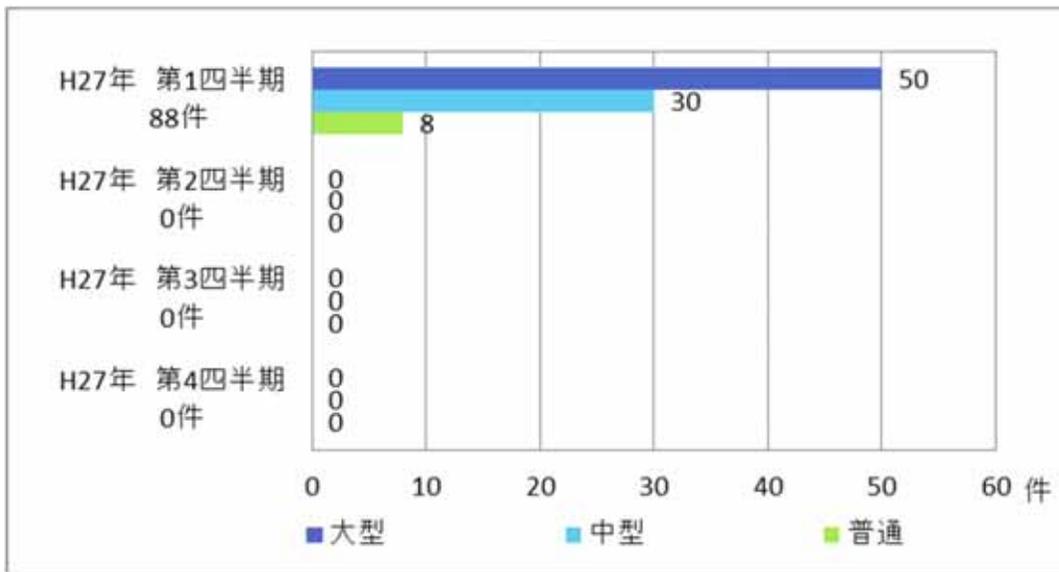
・H27年第1四半期の傾向をみると、「一般道路（高速道路等以外）」が最も多く70件（79.5%）と8割近くを占めている。



. H27年第1四半期死亡事故データの傾向

4. 車両区分別

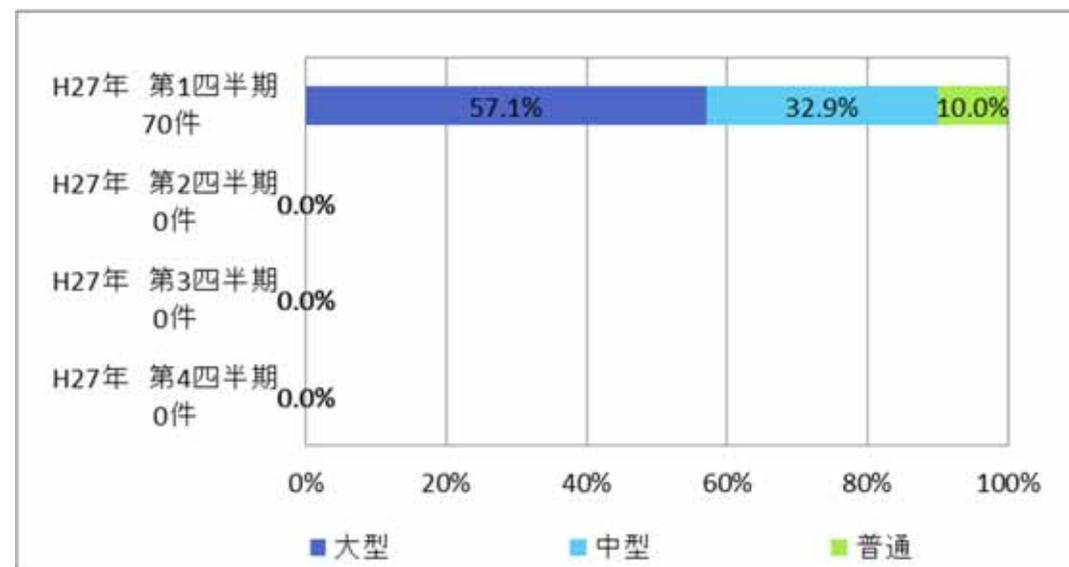
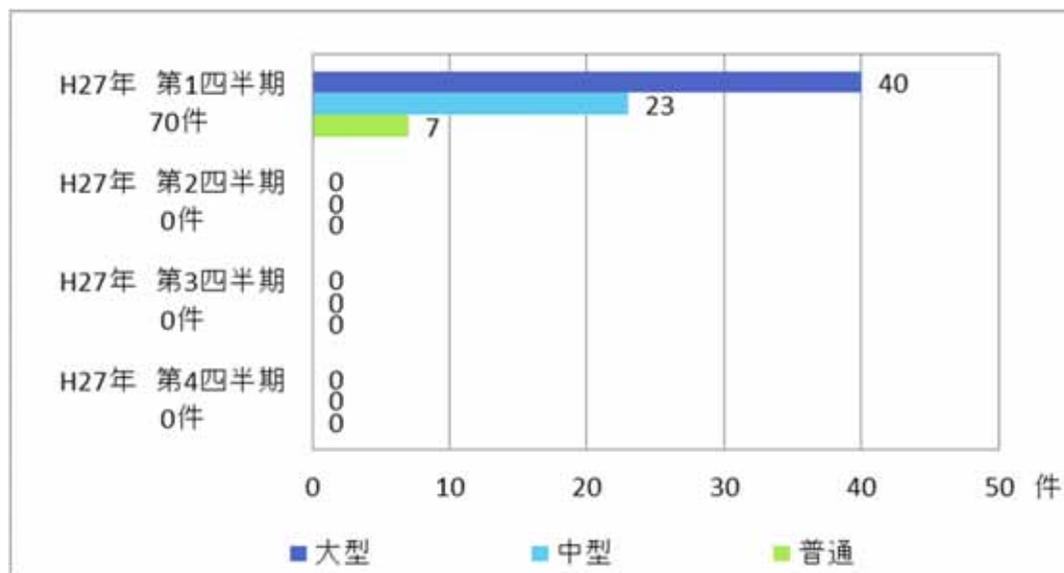
- ・ H27年第1四半期の傾向をみると、「大型」が最も多く50件（56.8%）と6割近くを占めている。
- ・ 次いで、「中型」30件（34.1%）及び「普通」8件（9.1%）と続いている。



. H27年第1四半期死亡事故データの傾向

(1) 一般道路上での車両区分

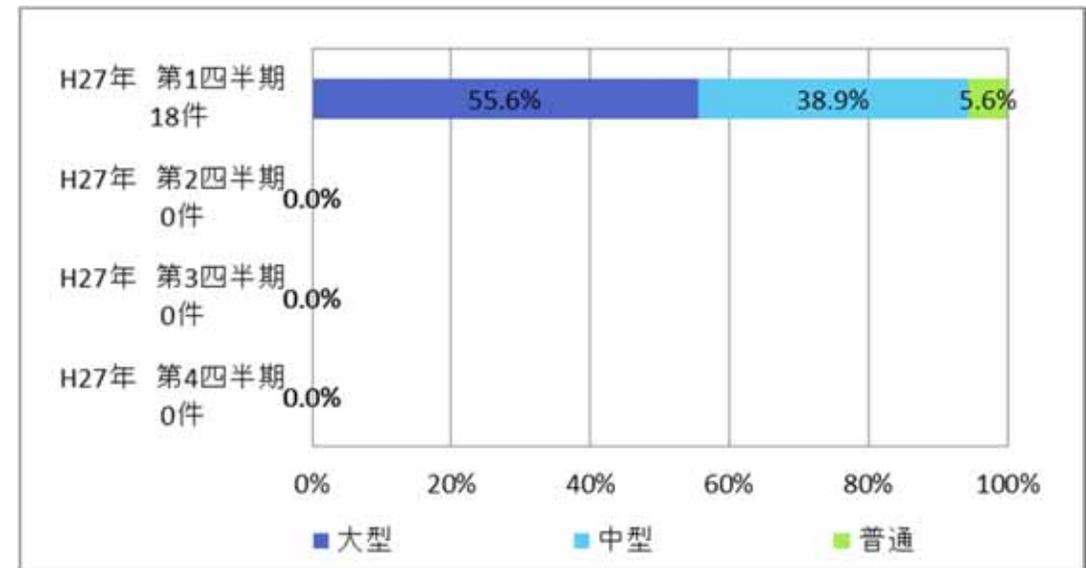
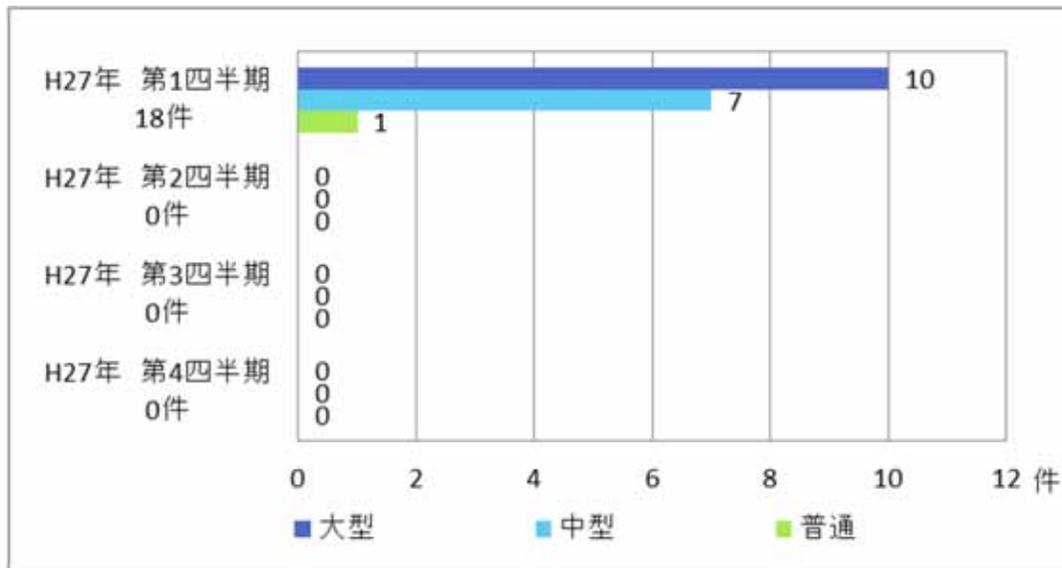
・H27年第1四半期の傾向をみると、「大型」が最も多く40件（57.1%）と6割近くを占めている。



. H27年第1四半期死亡事故データの傾向

(2) 高速道路上での車両区分

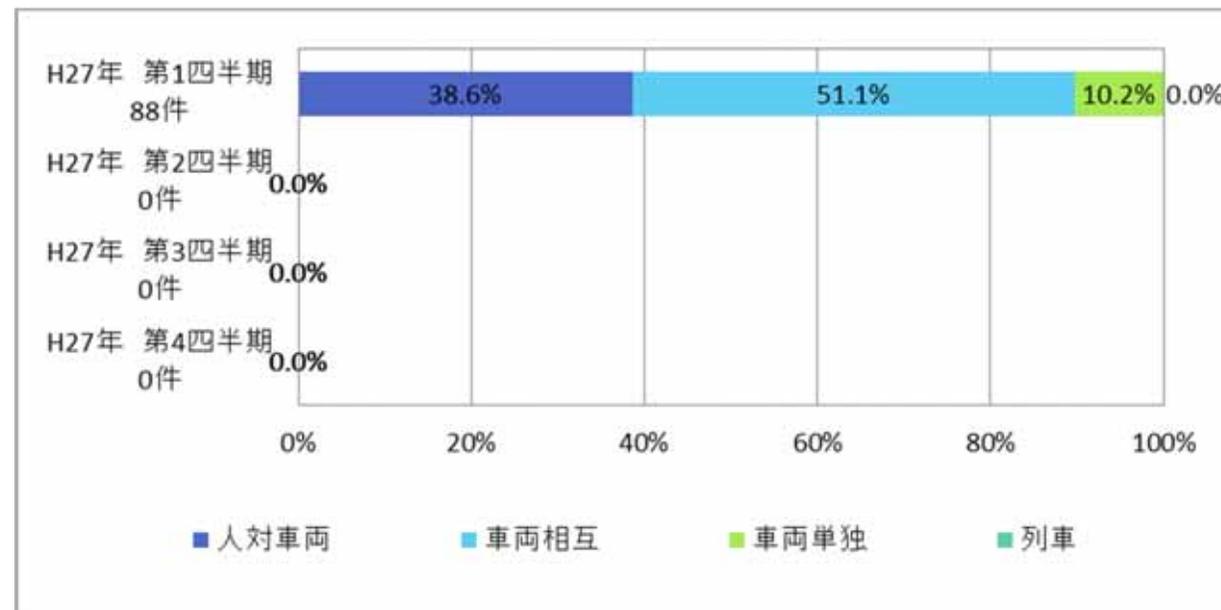
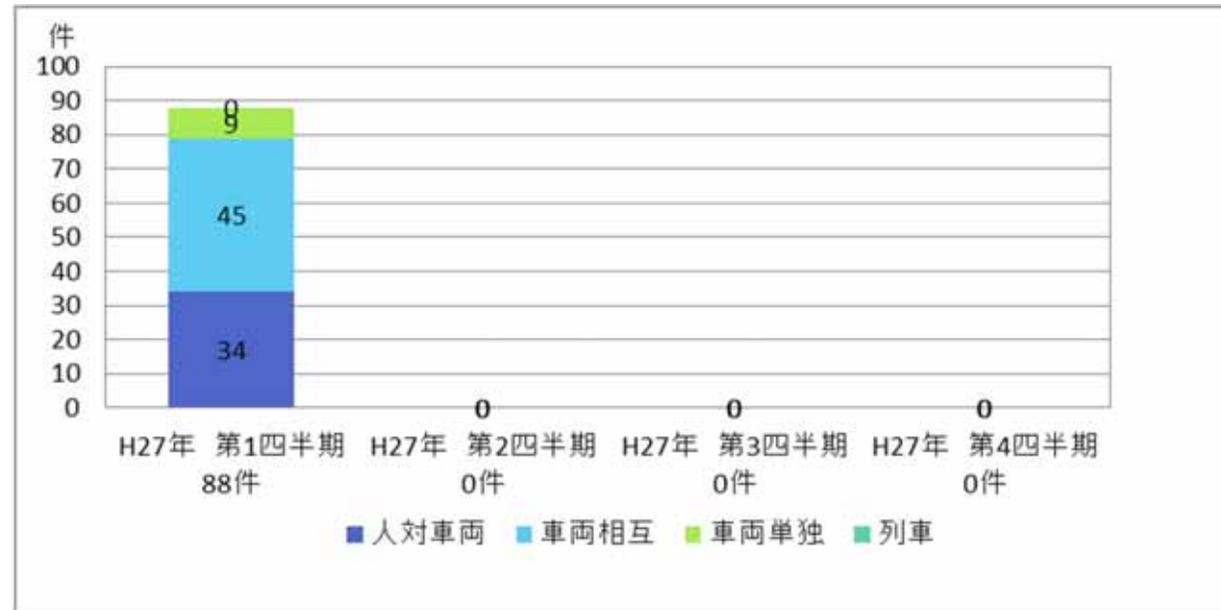
・H27年第1四半期の傾向をみると、「大型」が最も多く10件（55.6%）と5割以上を占めている。



. H27年第1四半期死亡事故データの傾向

5. 事故類型別

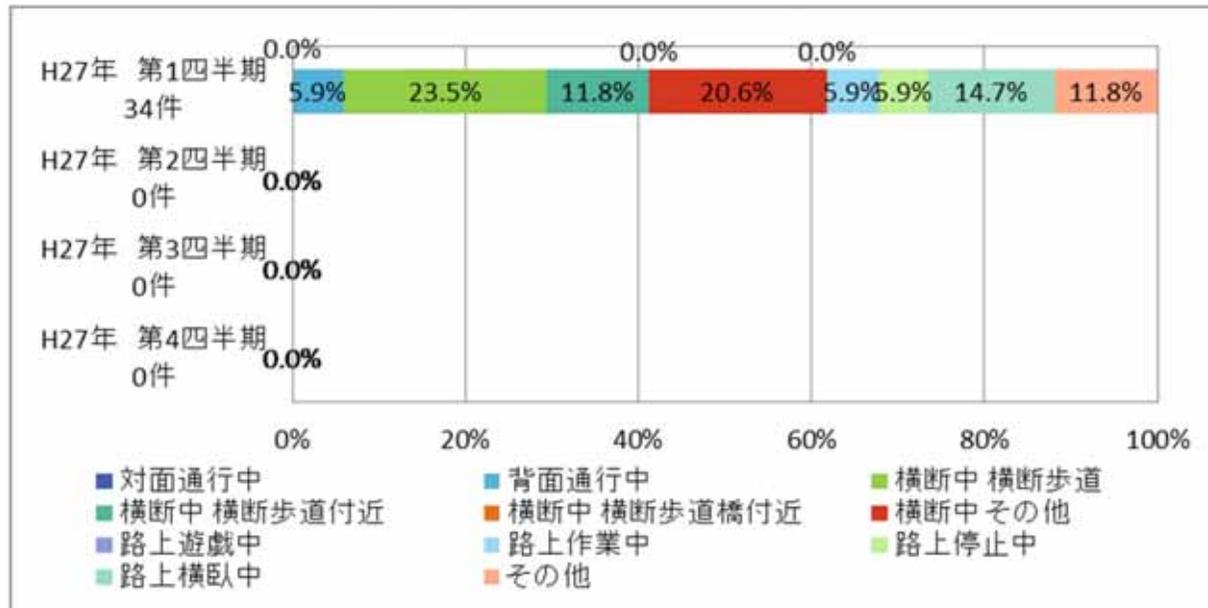
- ・H27年第1四半期の傾向をみると、「車両相互」が最も多く45件（51.1%）と半数以上を占めている。
- ・次いで、「人对車両」34件（38.6%）、「車両単独」9件（10.2%）と続いている。



. H27年第1四半期死亡事故データの傾向

(1) 人对車両

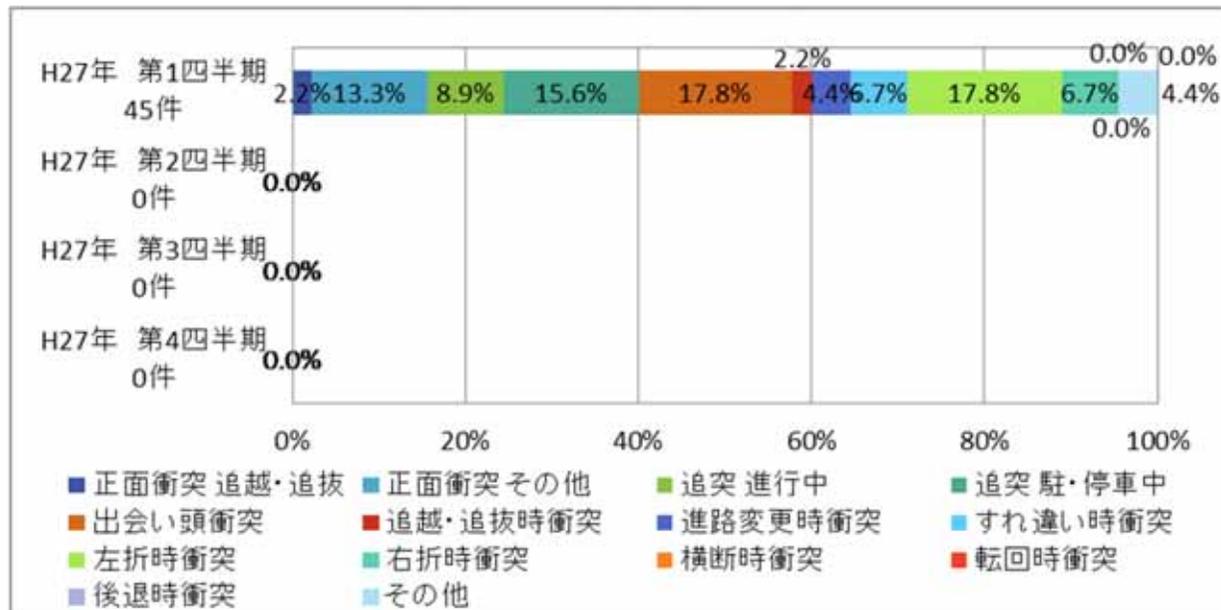
- ・ H27年第1四半期の傾向をみると、「横断中 横断歩道」が最も多く8件（23.5%）となっている。
- ・ 次いで、「横断中 その他」7件（20.6%）、「路上横臥中」5件（14.7%）等と続いている。
- ・ 「横断中」の事故が19件（55.9%）と5割以上を占めている。



. H27年第1四半期死亡事故データの傾向

(2) 車両相互

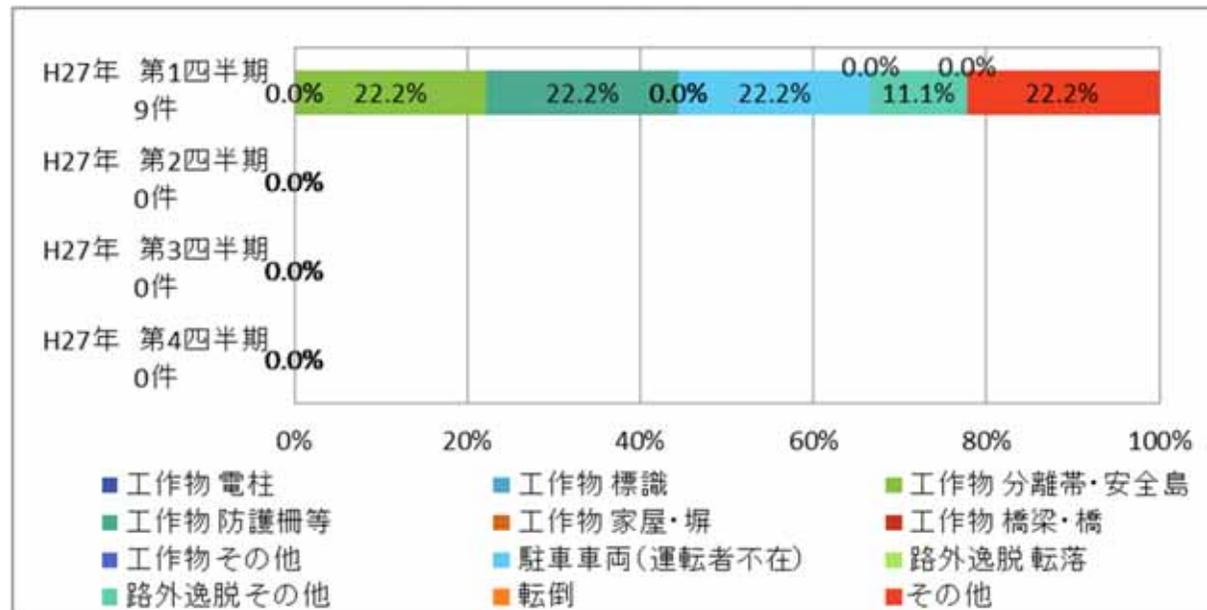
- ・ H27年第1四半期の傾向をみると、「出会い頭衝突」及び「左折時衝突」が最も多く、それぞれ8件（17.8%）となっている。
- ・ 次いで、「追突 駐・停車中」7件（15.6%）、「正面衝突 その他」6件（13.3%）等と続いている。



H27年第1四半期死亡事故データの傾向

(3) 車両単独

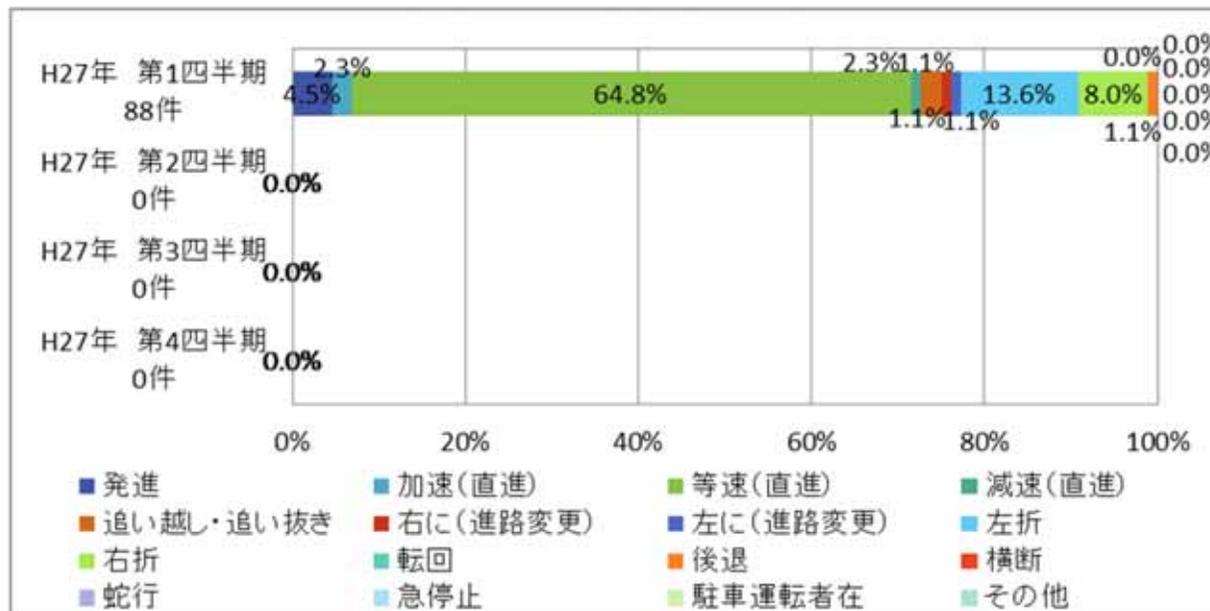
- ・H27年第1四半期の傾向をみると、「工作物 分離帯・安全島」、「工作物 防護柵等」、「駐車車両（運転者不在）」及び「その他」が最も多く、それぞれ2件（22.2%）となっている。



. H27年第1四半期死亡事故データの傾向

6. 行動類型別

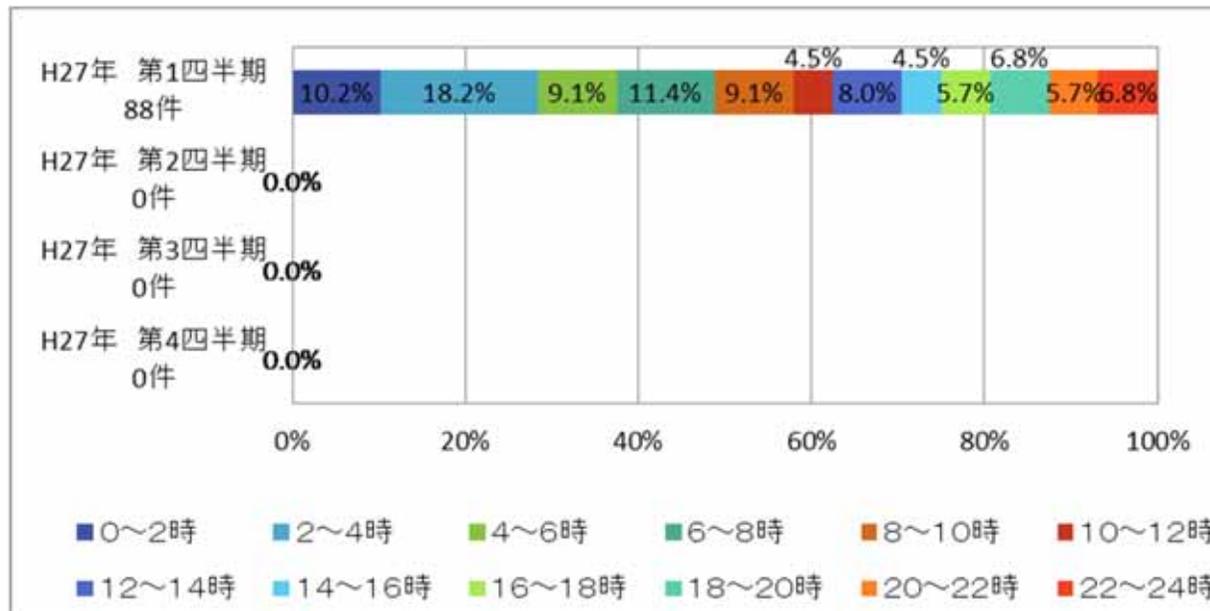
- ・ H27年第1四半期の傾向をみると、「等速（直進）」が最も多く57件（64.8%）と6割以上を占めている。
- ・ 次いで、「左折」12件（13.6%）、「右折」7件（8.0%）等と続いている。



. H27年第1四半期死亡事故データの傾向

7. 時間帯別

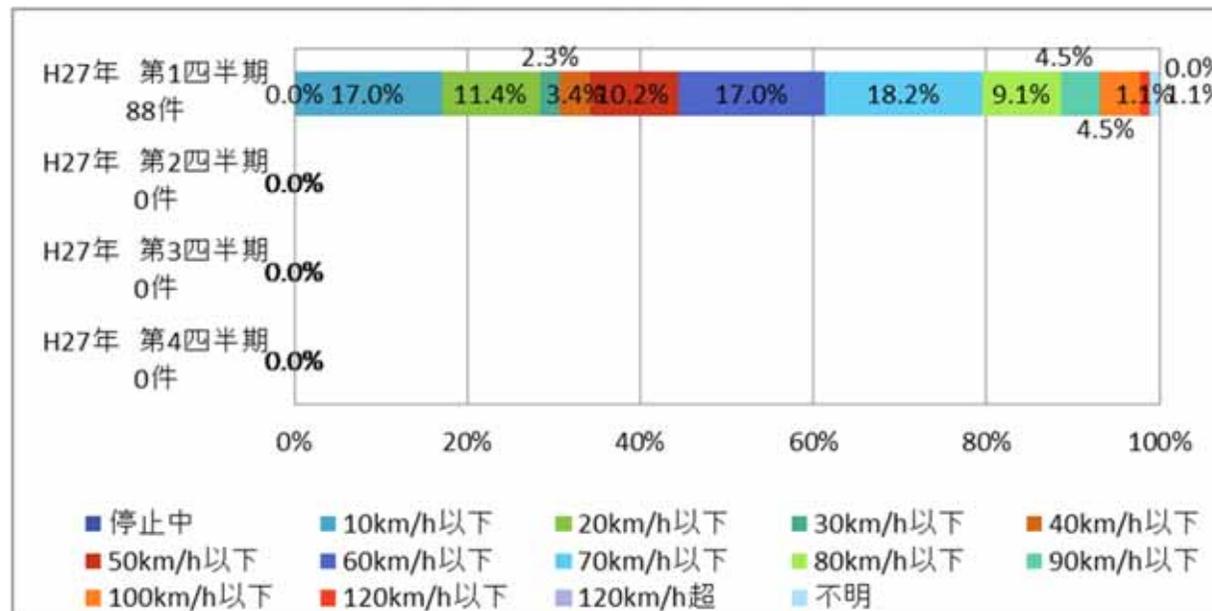
- ・ H27年第1四半期の傾向をみると、「2～4時」が最も多く16件（18.2%）となっている。
- ・ 次いで、「6～8時」10件（11.4%）、「0～2時」9件（10.2%）、「4～6時」及び「8～10時」がそれぞれ8件（9.1%）等と続いている。
- ・ 「22～6時」までの深夜早朝の時間帯で全体の4割以上を占めている。



. H27年第1四半期死亡事故データの傾向

8. 危険認知速度別

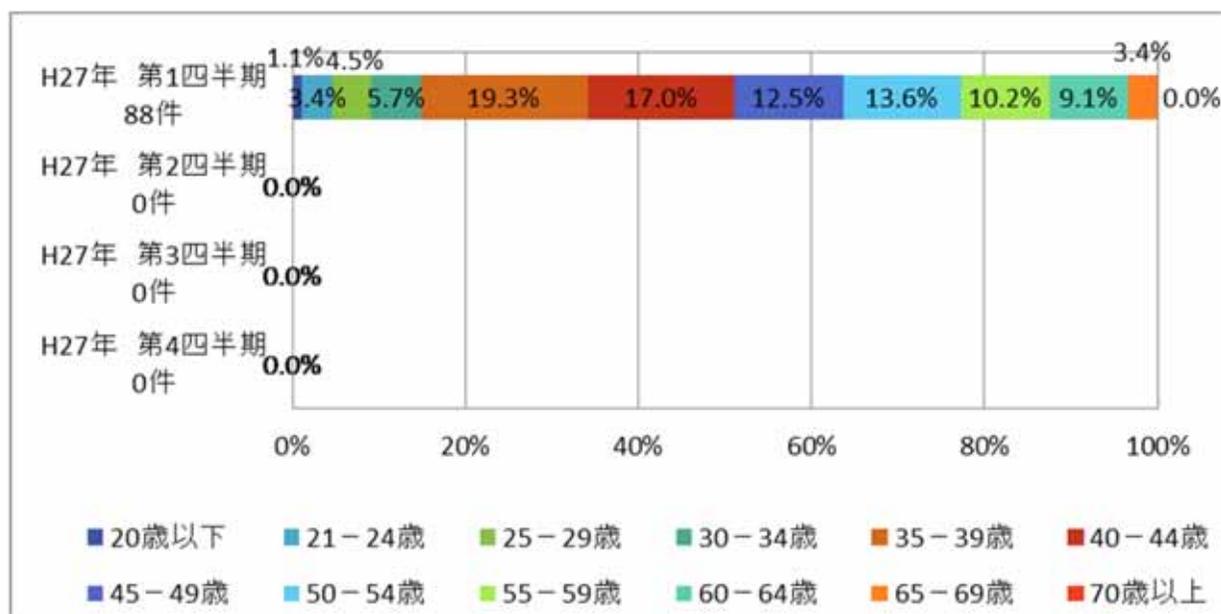
- ・ H27年第1四半期の傾向をみると、「70km/h以下」が最も多く16件（18.2%）となっている。
- ・ 次いで、「10km/h以下」及び「60km/h以下」がそれぞれ15件（17.0%）、「20km/h以下」10件（11.4%）等と続いている。



. H27年第1四半期死亡事故データの傾向

9. 年齢層別

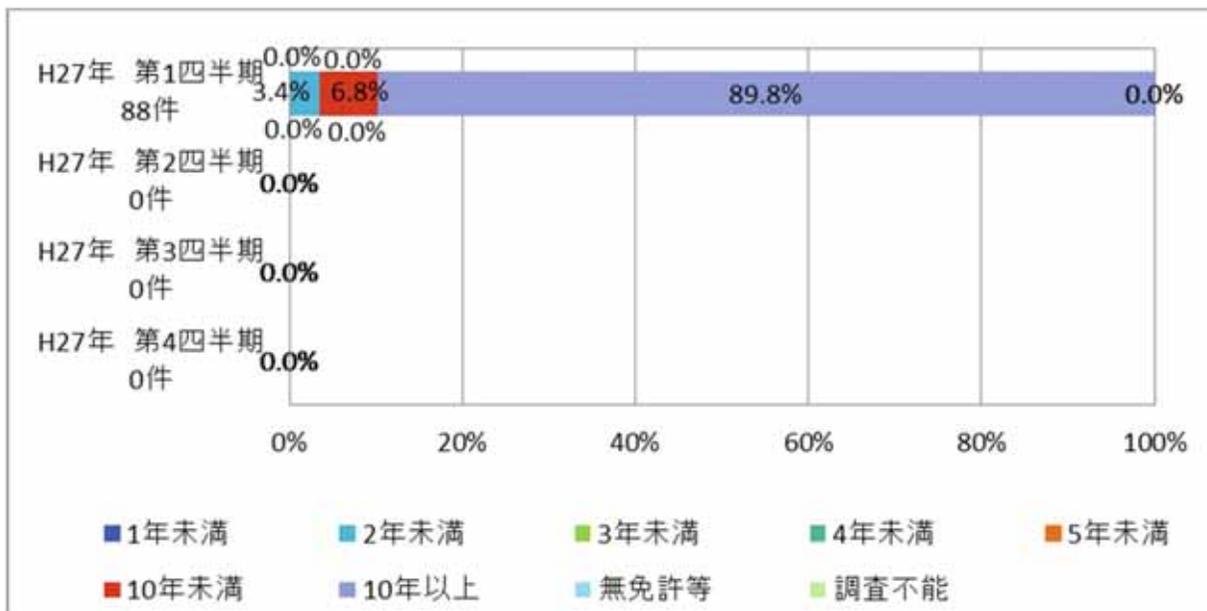
- ・ H27年第1四半期の傾向をみると、「35-39歳」が最も多く17件（19.3%）となっている。
- ・ 次いで、「40-44歳」15件（17.0%）、「50-54歳」12件（13.6%）、「45-49歳」11件（12.5%）等と続いている。
- ・ 「60歳以上」11件（12.5%）となっている。



. H27年第1四半期死亡事故データの傾向

10. 運転免許経験年数別

・H27年第1四半期の傾向をみると、「10年以上」が最も多く79件（89.8%）と9割近くを占めている。



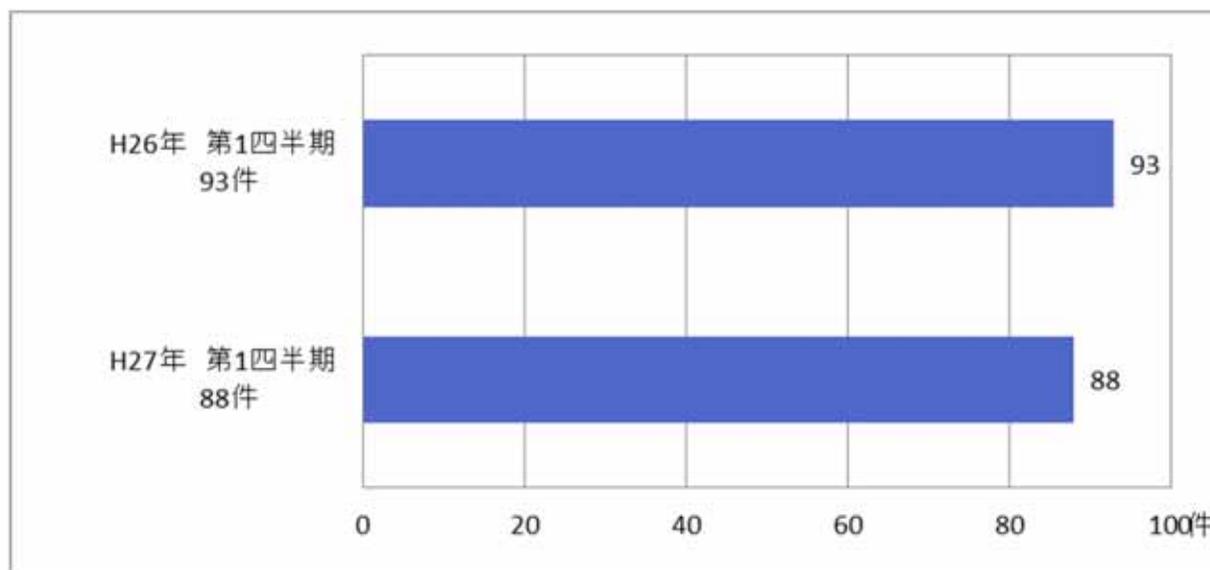
・H27年第1四半期死亡事故データの傾向(対前年同期比)

1. 事故件数
2. 発生地別
3. 道路区分別
4. 車両区分別
5. 事故類型別
6. 行動類型別
7. 時間帯別
8. 危険認知速度別
9. 年齢層別
10. 免許取得年数別
11. 交差点における信号機の有無別行動類型別第2当事者の状況

. H27年第1四半期死亡事故データの傾向(対前年同期比)

1. 事故件数

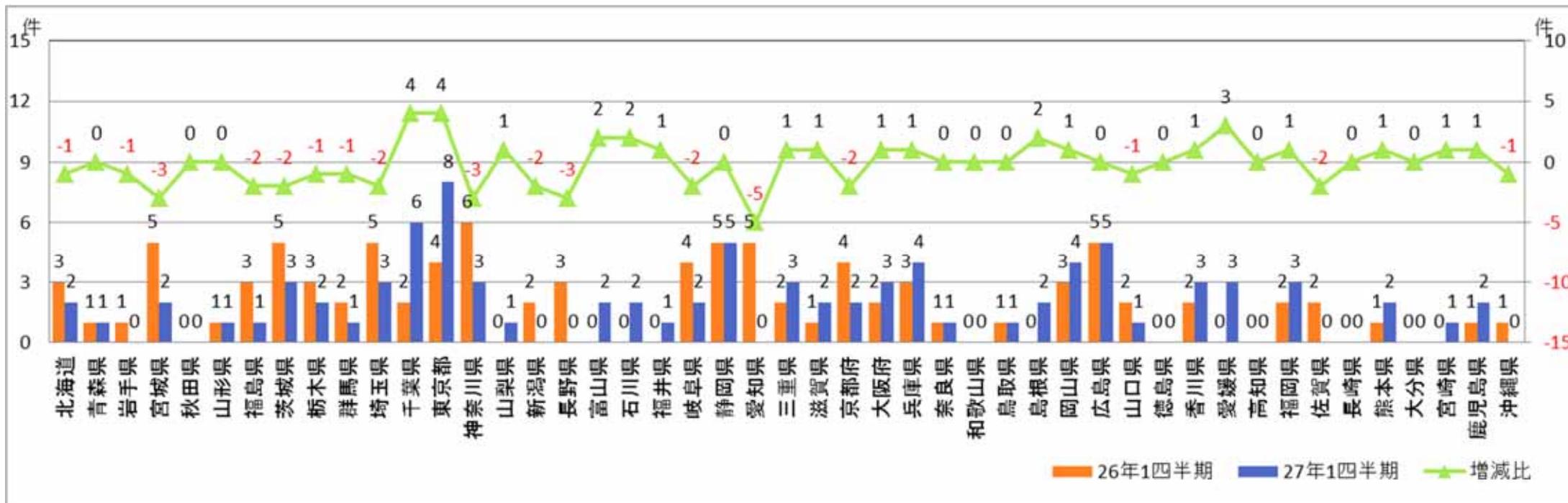
- ・ H26年第1四半期の死亡事故件数と比較すると△5件となっている。



H27年第1四半期死亡事故データの傾向(対前年同期比)

2. 発生地別

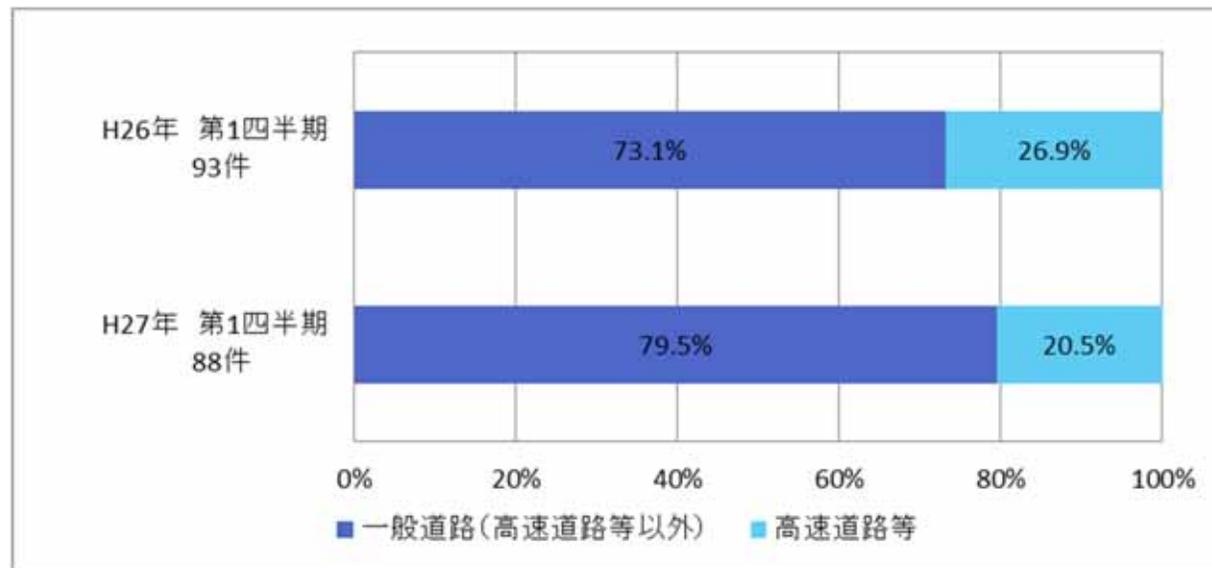
- ・H26年第1四半期の発生地別死亡事故件数と比較すると、「千葉県」、「東京都」及び「愛媛県」は多く、「宮城県」、「神奈川県」、「長野県」及び「愛知県」は少なくなっている。



. H27年第1四半期死亡事故データの傾向(対前年同期比)

3. 道路区分別

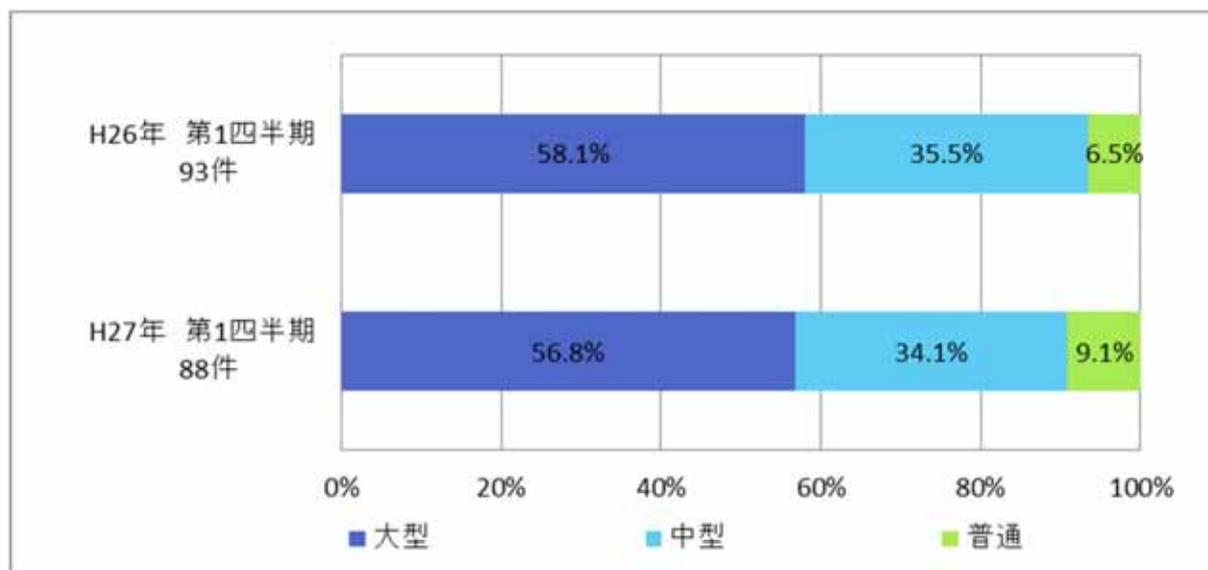
- ・ H26年第1四半期の死亡事故割合と比較すると、「一般道路（高速道路等以外）」は+6.4%高くなっている。



. H27年第1四半期死亡事故データの傾向(対前年同期比)

4. 車両区分別

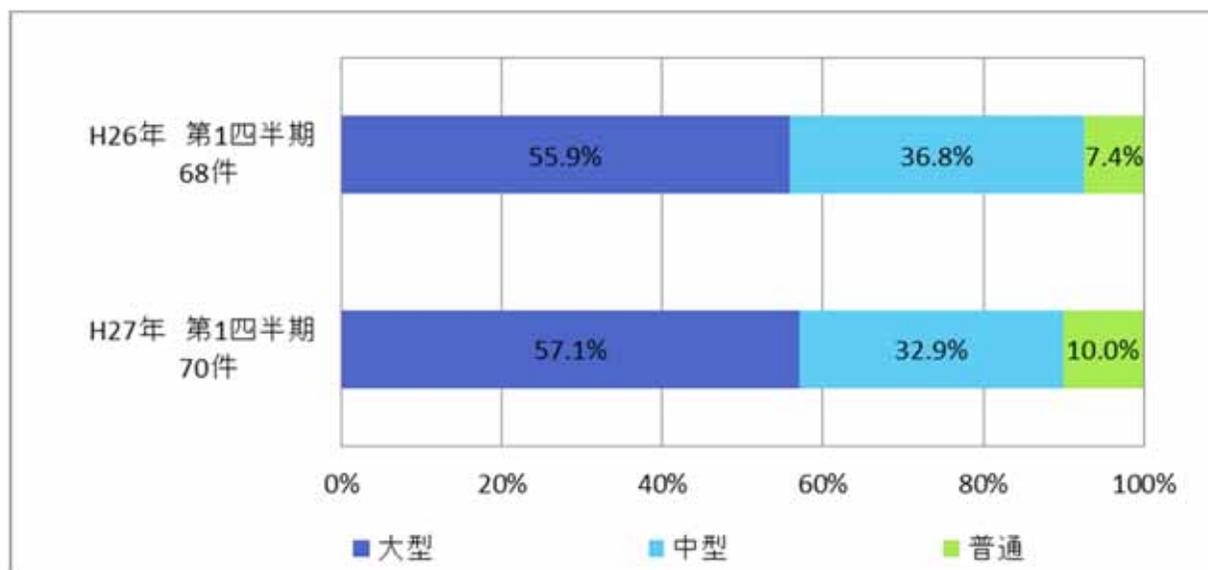
- ・ H26年第1四半期の死亡事故割合と比較すると、大きな違いはみられない。



. H27年第1四半期死亡事故データの傾向(対前年同期比)

(1) 一般道路上での車両区分

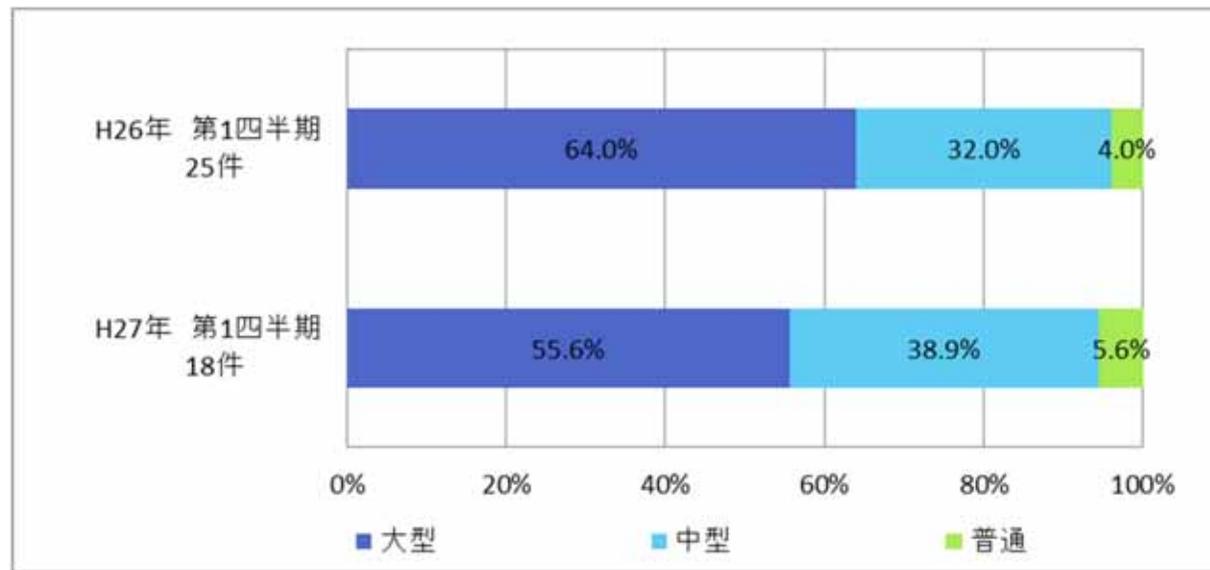
- ・H26年第1四半期の死亡事故割合と比較すると、「中型」は△3.9%低くなっている。



. H27年第1四半期死亡事故データの傾向(対前年同期比)

(2) 高速道路上での車両区分

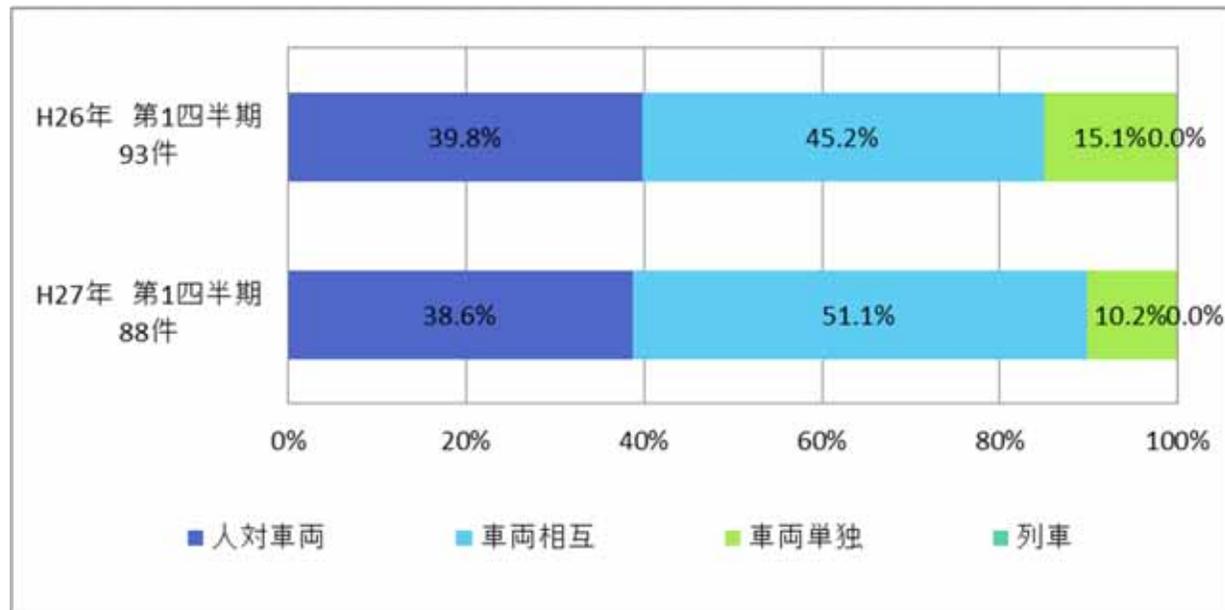
・H26年第1四半期の死亡事故割合と比較すると、「大型」は△8.4%低く、「中型」は+6.9%高くなっている。



. H27年第1四半期死亡事故データの傾向(対前年同期比)

5. 事故類型別

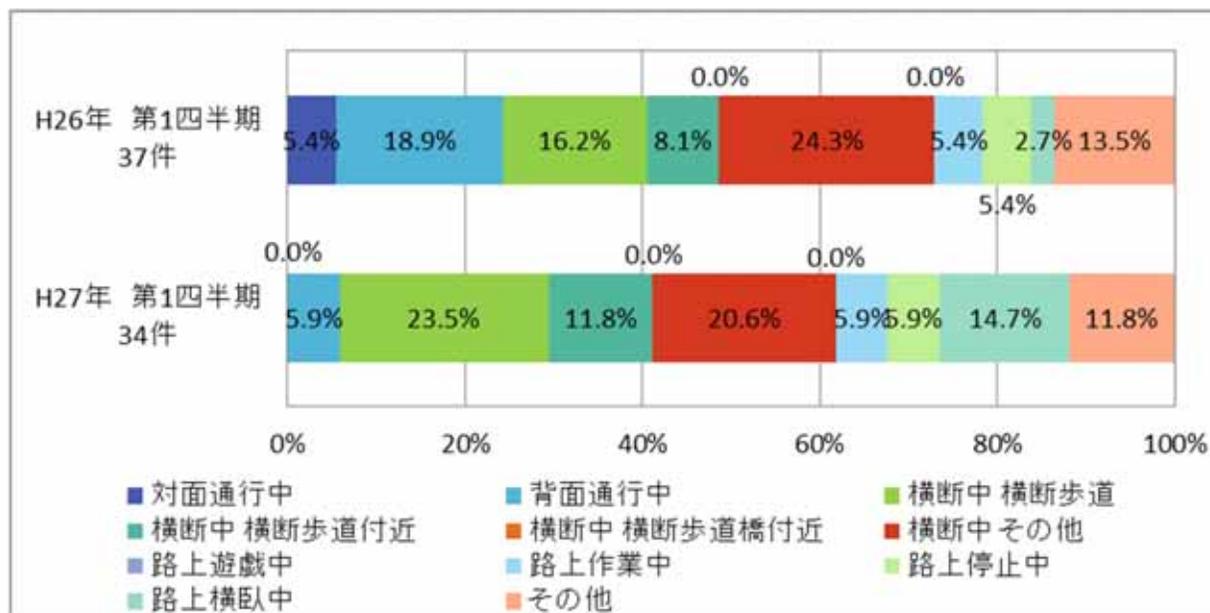
- ・ H26年第1四半期の死亡事故割合と比較すると、「人対車両」に違いは見られない。
- ・ 「車両相互」は+5.9%高く、「車両単独」は△4.9%低くなっている。



. H27年第1四半期死亡事故データの傾向(対前年同期比)

(1) 人对車両

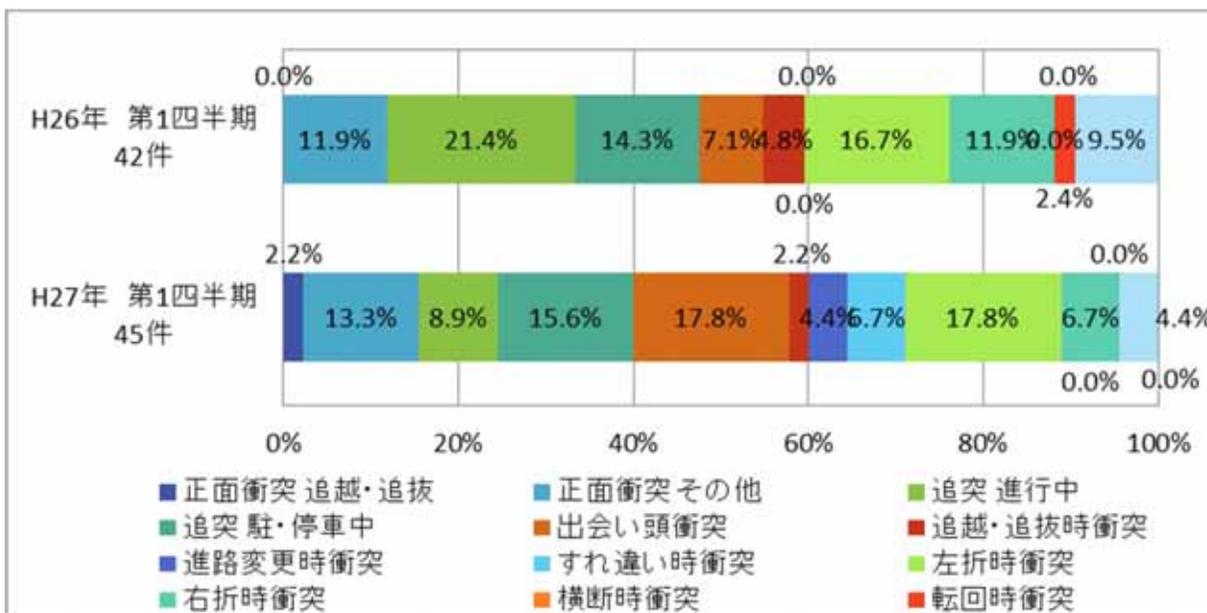
- ・ H26年第1四半期の死亡事故割合と比較すると、「背面通行中」は△13.0%、「横断中 その他」は△3.7%低くなっている。
- ・ 「横断中 横断歩道」は+7.3%、「路上横臥中」は+12.0%高くなっている。



. H27年第1四半期死亡事故データの傾向(対前年同期比)

(2) 車両相互

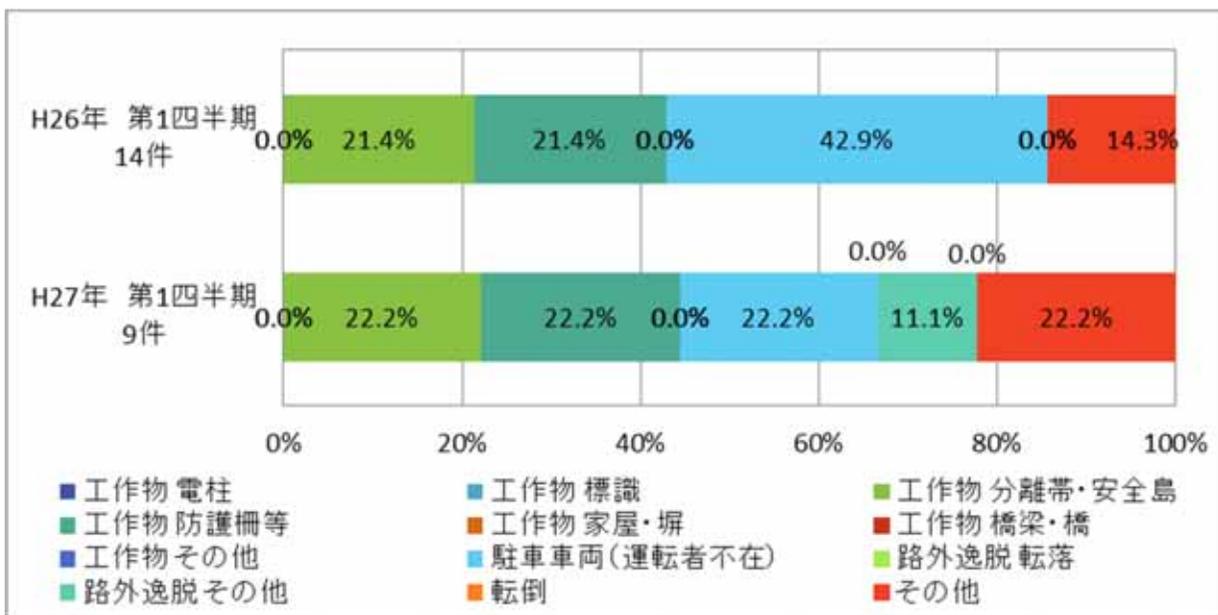
- ・ H26年第1四半期の死亡事故割合と比較すると、「追突 進行中」は△12.5%、「右折時衝突」は△5.2%低くなっている。
- ・ 「出会い衝突」は+10.7%、「すれ違い時衝突」は+6.7%高くなっている。
- ・ 「左折時衝突」は+1.1%とほぼ横ばいとなっている。



. H27年第1四半期死亡事故データの傾向(対前年同期比)

(3) 車両単独

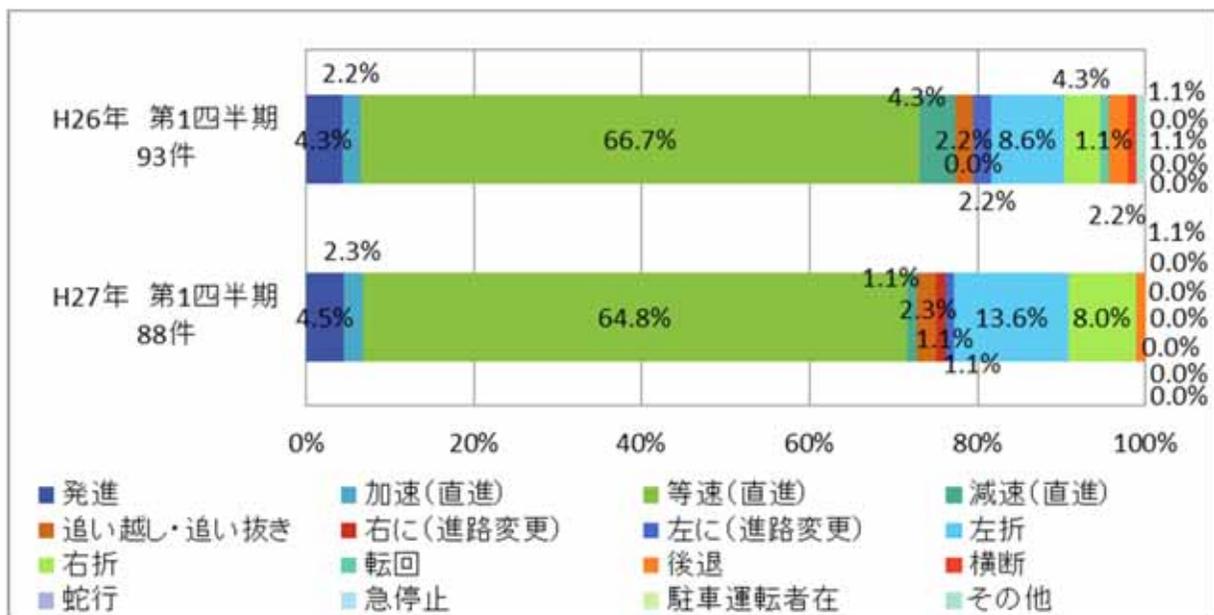
・H26年第1四半期の死亡事故割合と比較すると、「駐車車両（運転者不在）」は△20.7%低くなっている。



. H27年第1四半期死亡事故データの傾向(対前年同期比)

6. 行動類型別

- ・ H26年第1四半期の死亡事故割合と比較すると、「等速(直進)」は、ほぼ横ばいとなっている。
- ・ 「左折」は+5.0%、「右折」は+3.7%高くなっている。



. H27年第1四半期死亡事故データの傾向(対前年同期比)

7. 時間帯別

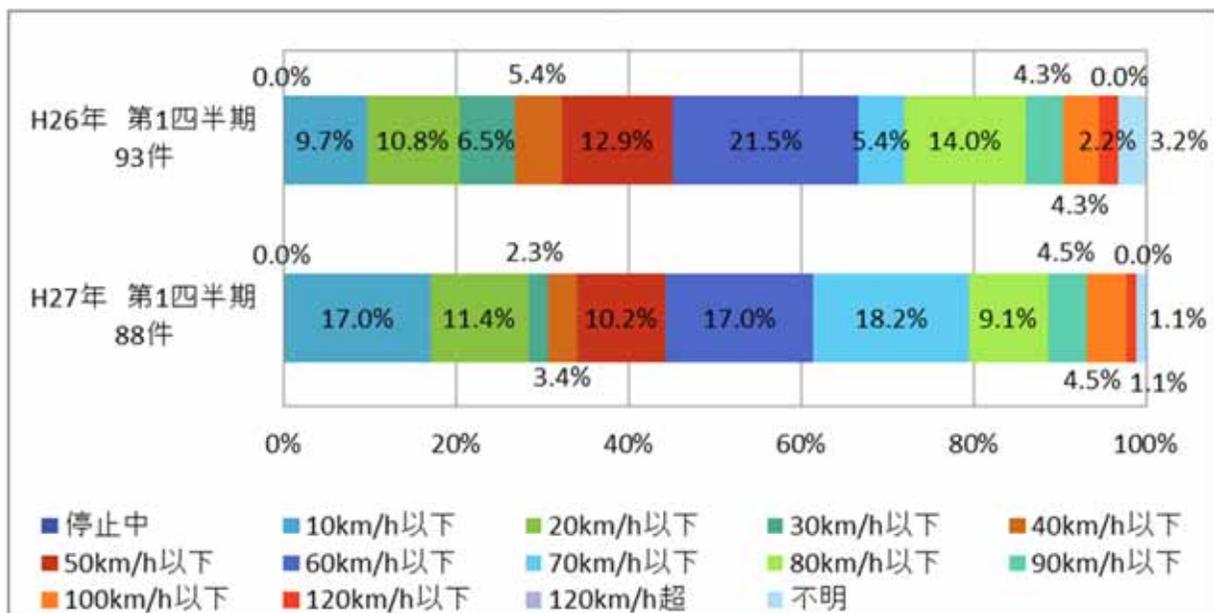
・H26年第1四半期の死亡事故割合と比較すると、時間帯によって増減はあるものの、総じて大きな違いはみられない。



. H27年第1四半期死亡事故データの傾向(対前年同期比)

8. 危険認知速度別

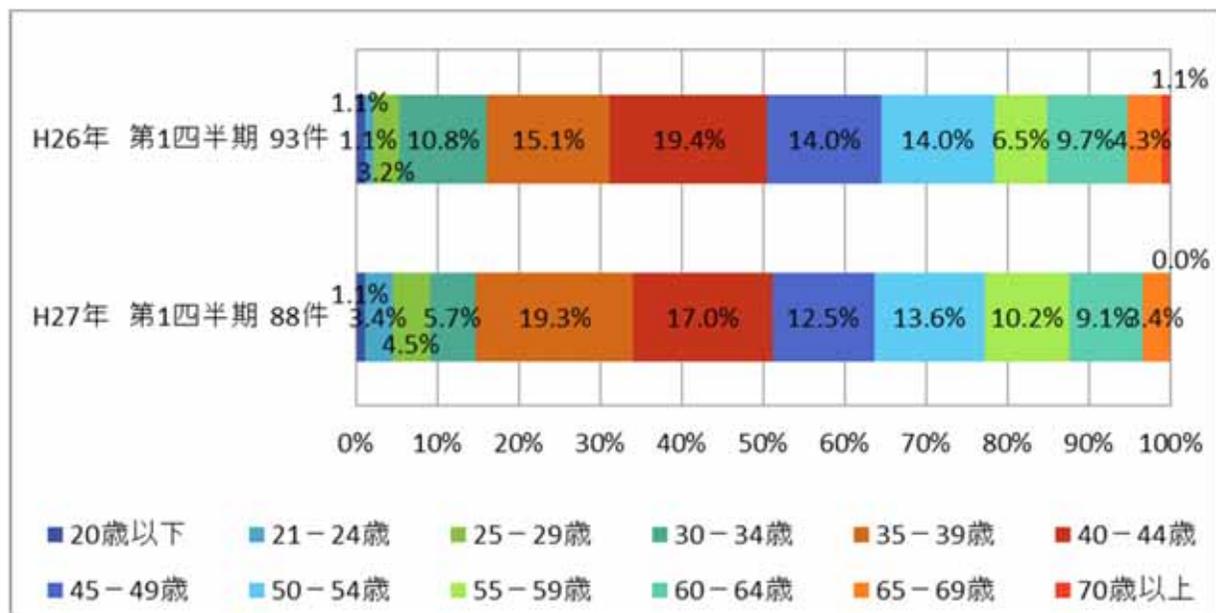
・H26年第1四半期の死亡事故割合と比較すると、「10km/h以下」は+7.3%、「70km/h以下」は+12.8%高くなっている。



. H27年第1四半期死亡事故データの傾向(対前年同期比)

9. 年齢層別

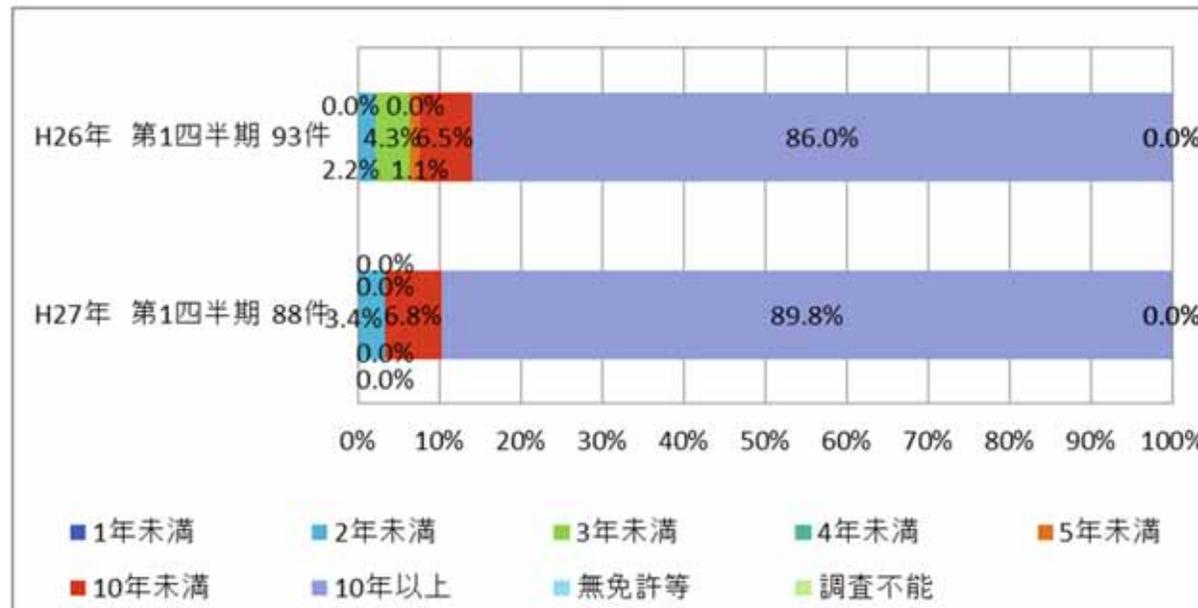
・H26年第1四半期の死亡事故割合と比較すると、年齢層によって増減はあるものの、総じて大きな違いはみられない。



. H27年第1四半期死亡事故データの傾向(対前年同期比)

10. 運転免許経験年数別

・H27年第1四半期の傾向をみると、大きな違いはみられない。

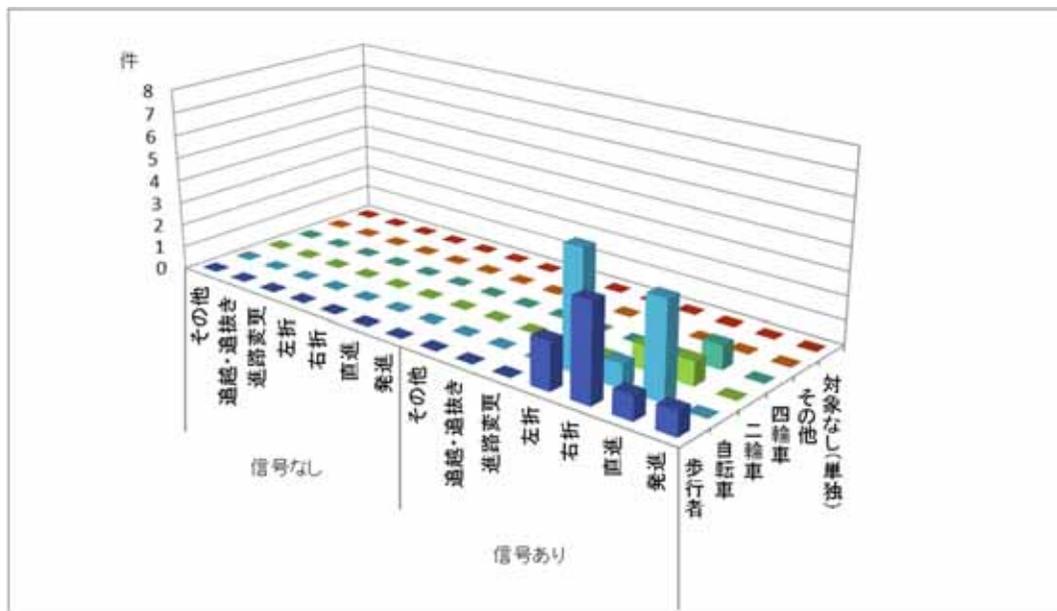


H27年第1四半期死亡事故データの傾向(対前年同期比)

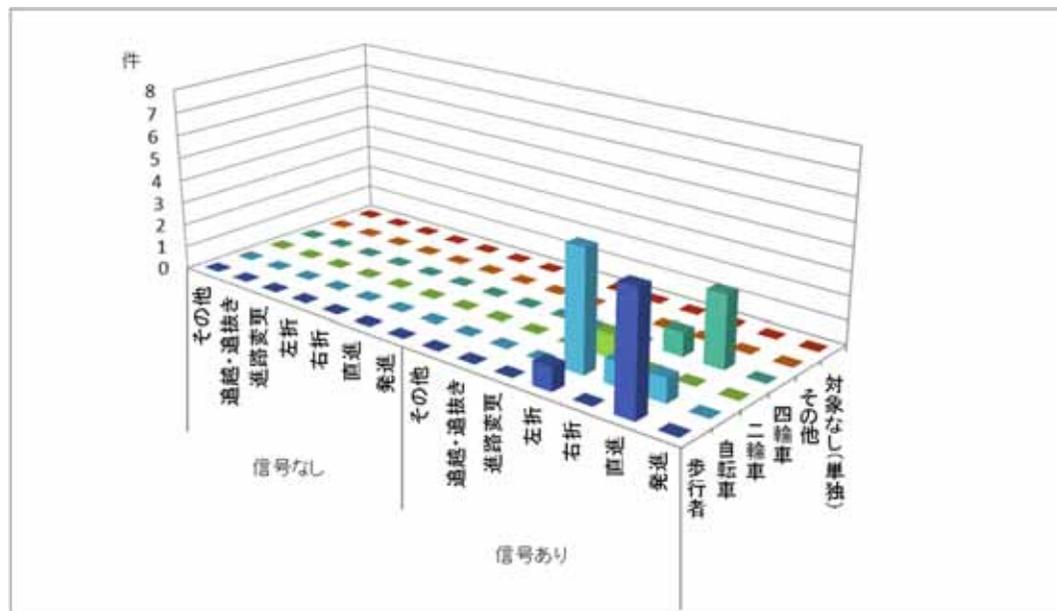
11. 交差点における信号機の有無別行動類型別第2当事者の状況

- ・H26年第1四半期の死亡事故件数と比較すると、「左折」は大きな違いはみられない。
- ・「右折」－「歩行者」の件数が増加しており、「直進」－「歩行者」が減少している。

【H27年第1四半期】



【H26年第1四半期】



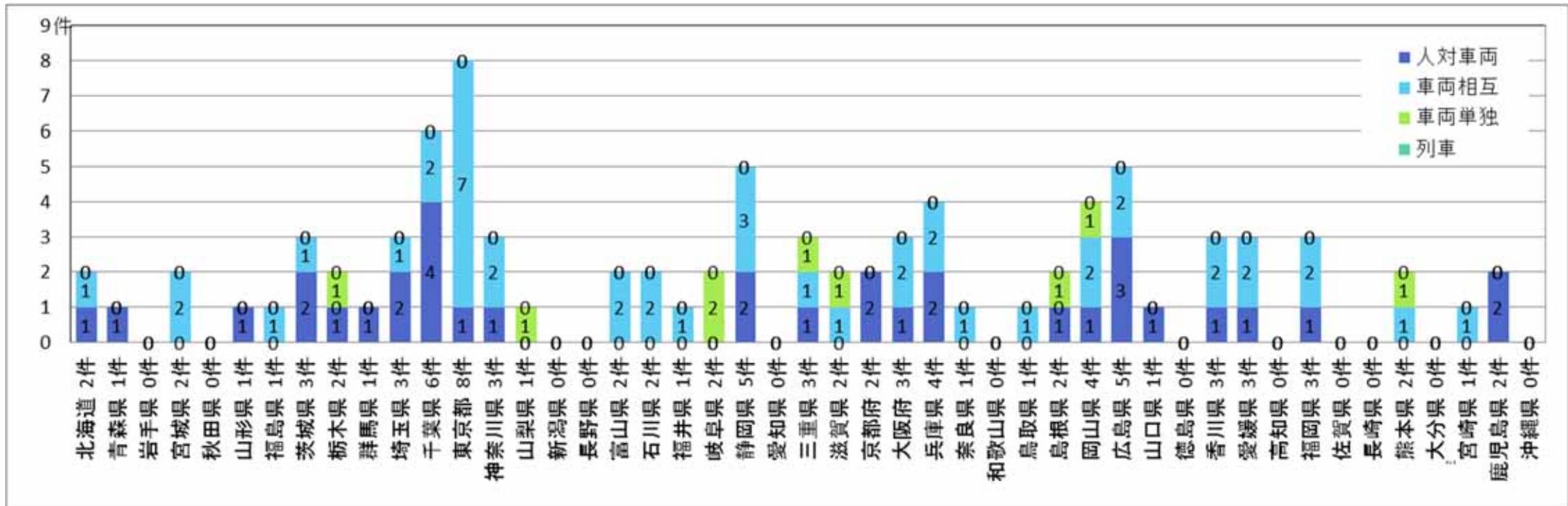
. H27年第1四半期死亡事故データ(発生地)

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

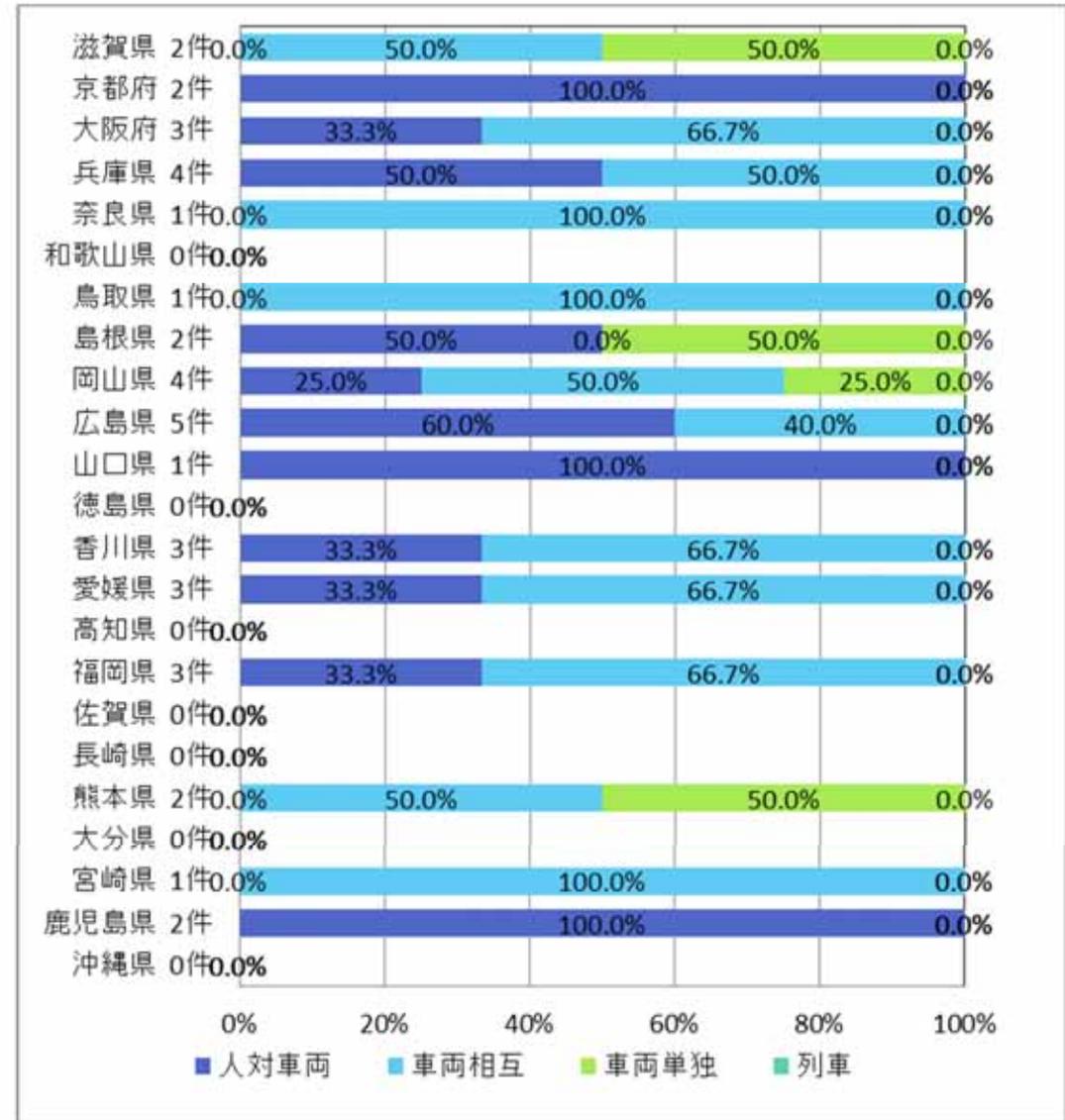
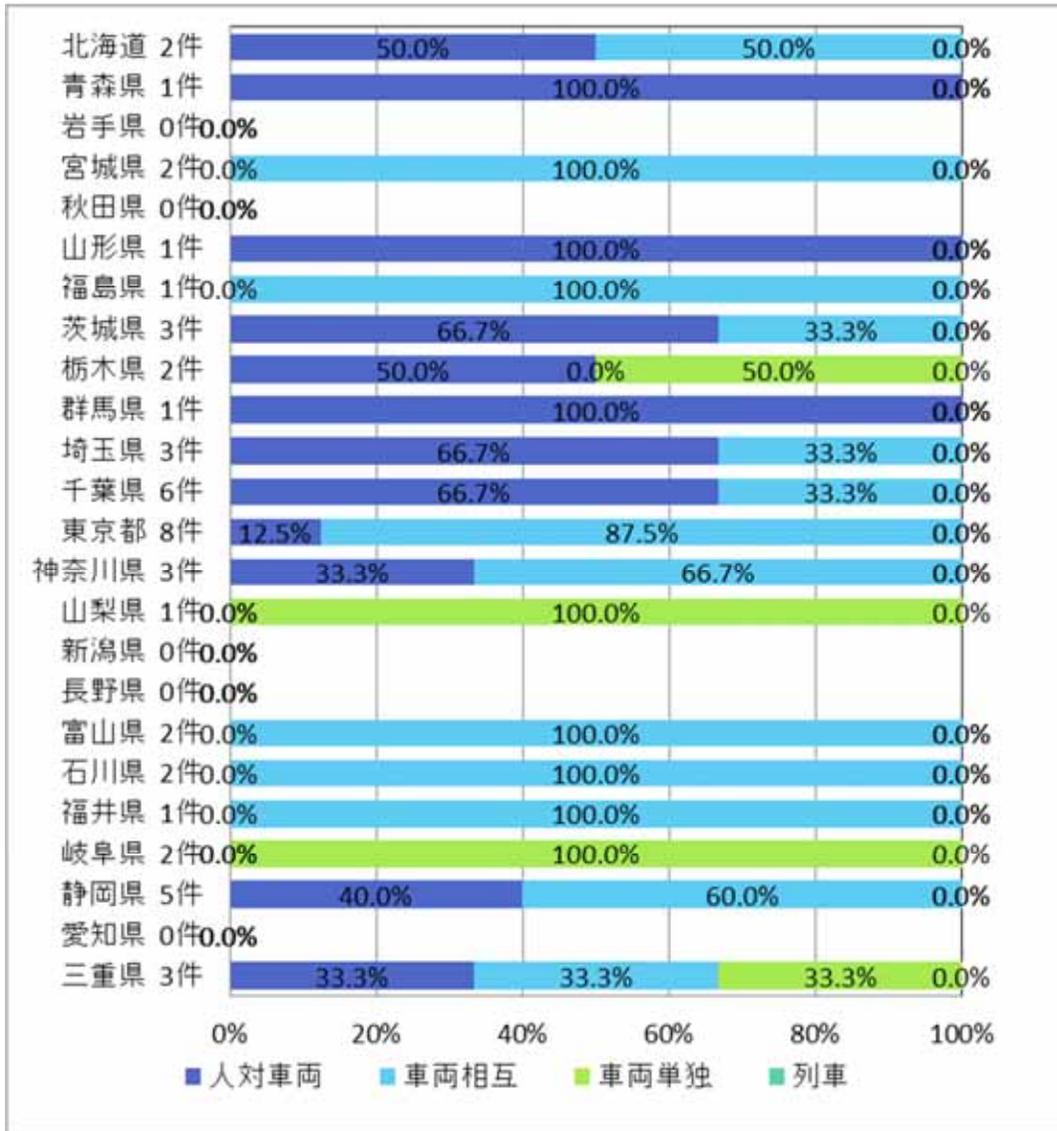
. H27年第1四半期死亡事故データ(発生地)

1. 発生地別の事故類型別

- ・発生地別の事故類型別にみると、「車両相互」が多い県と「人対車両」が多い県に分かれる。
- ・事故発生件数の多い県をみると、「東京都」及び「静岡県」では「車両相互」、「千葉県」及び「広島県」では「人対車両」が最も多くなっている。



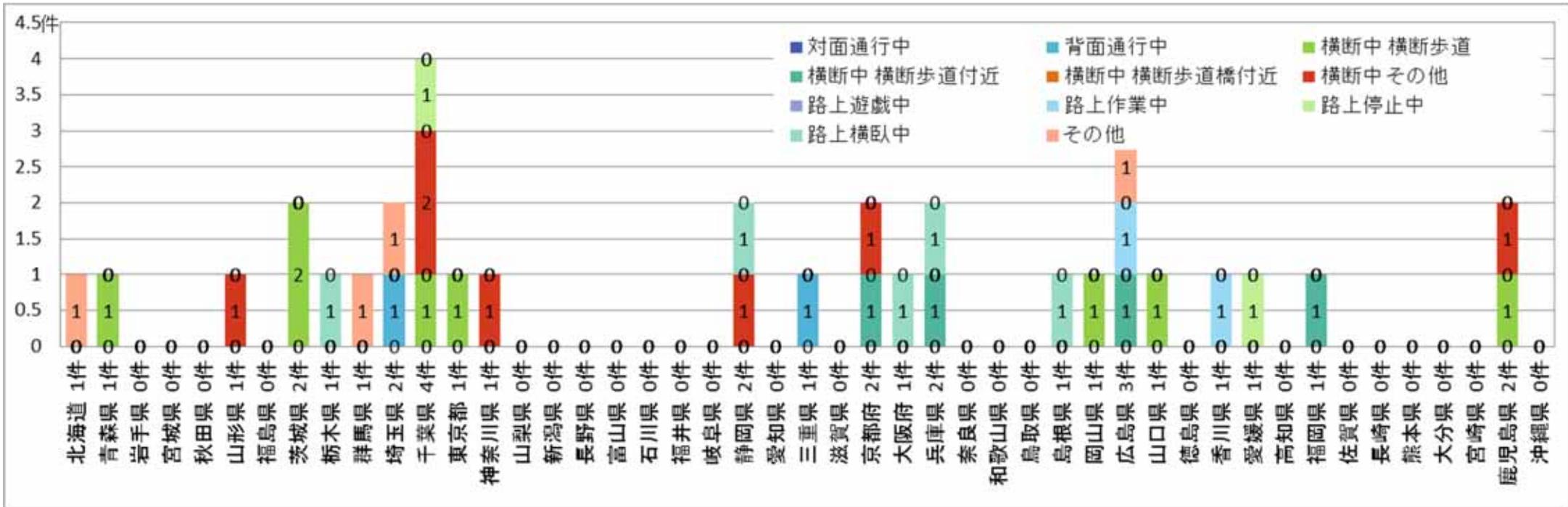
. H27年第1四半期死亡事故データ(発生地)



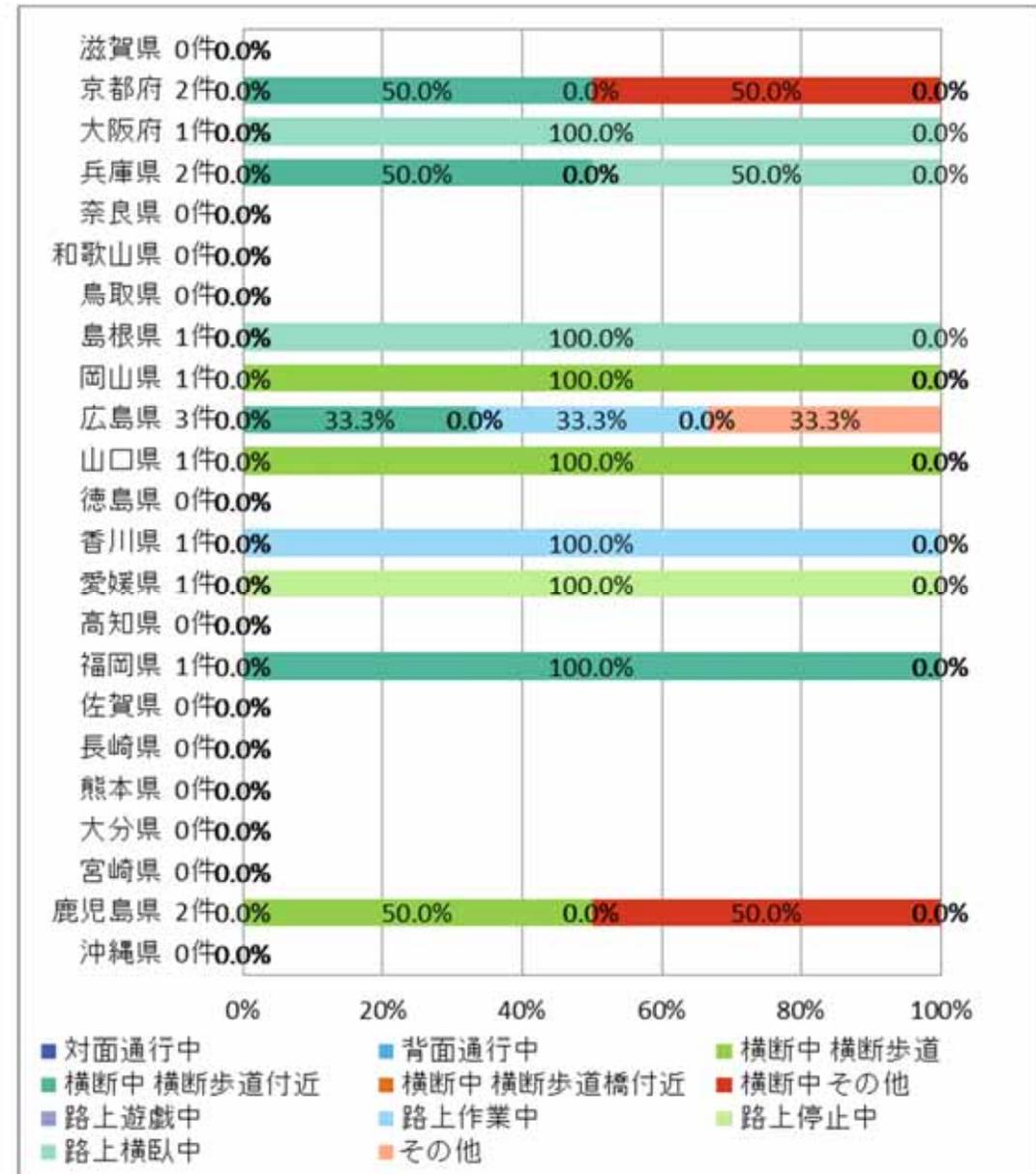
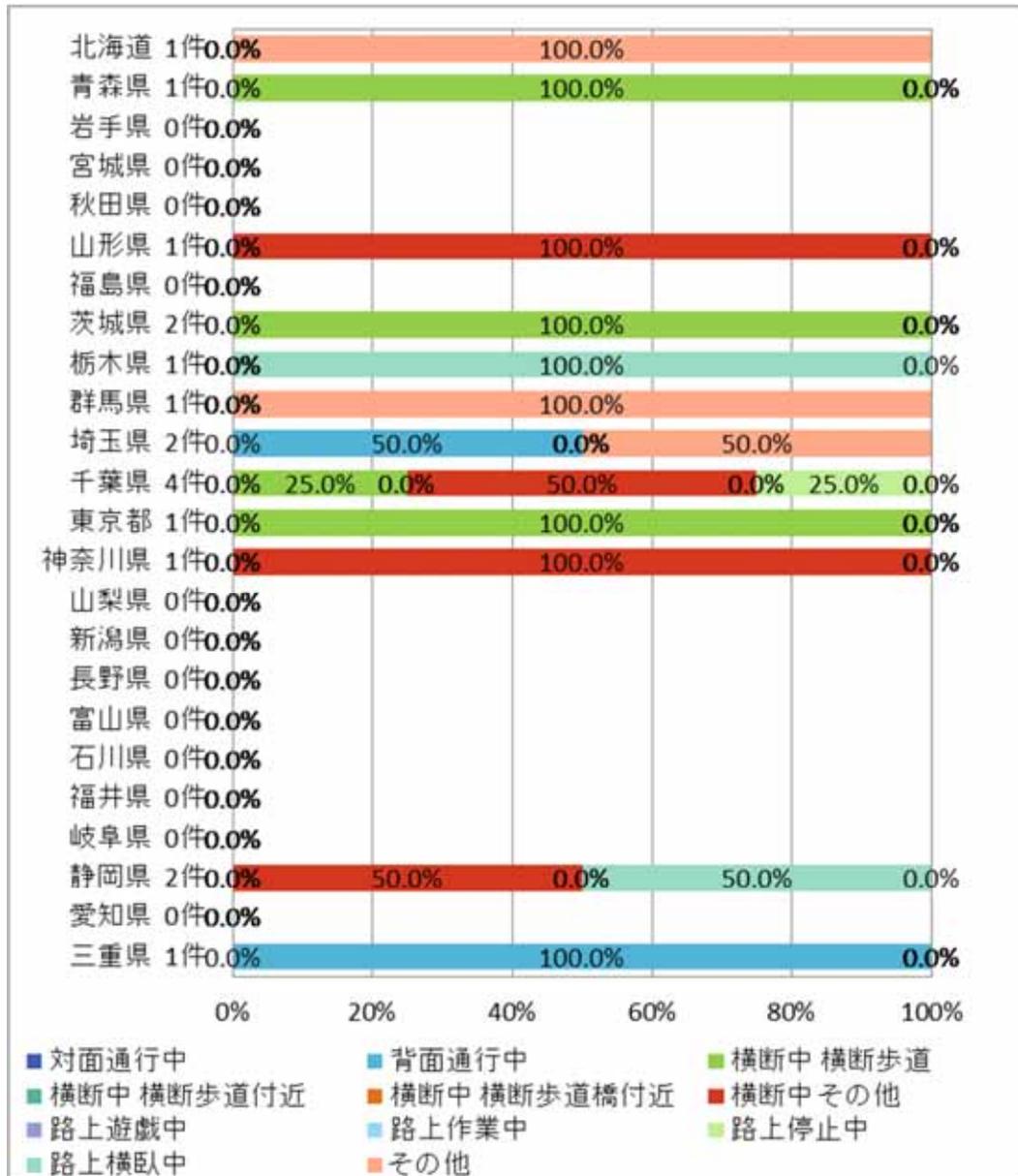
H27年第1四半期死亡事故データ(発生地)

(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、「千葉県」では「横断中 その他」が最も多くなっている。



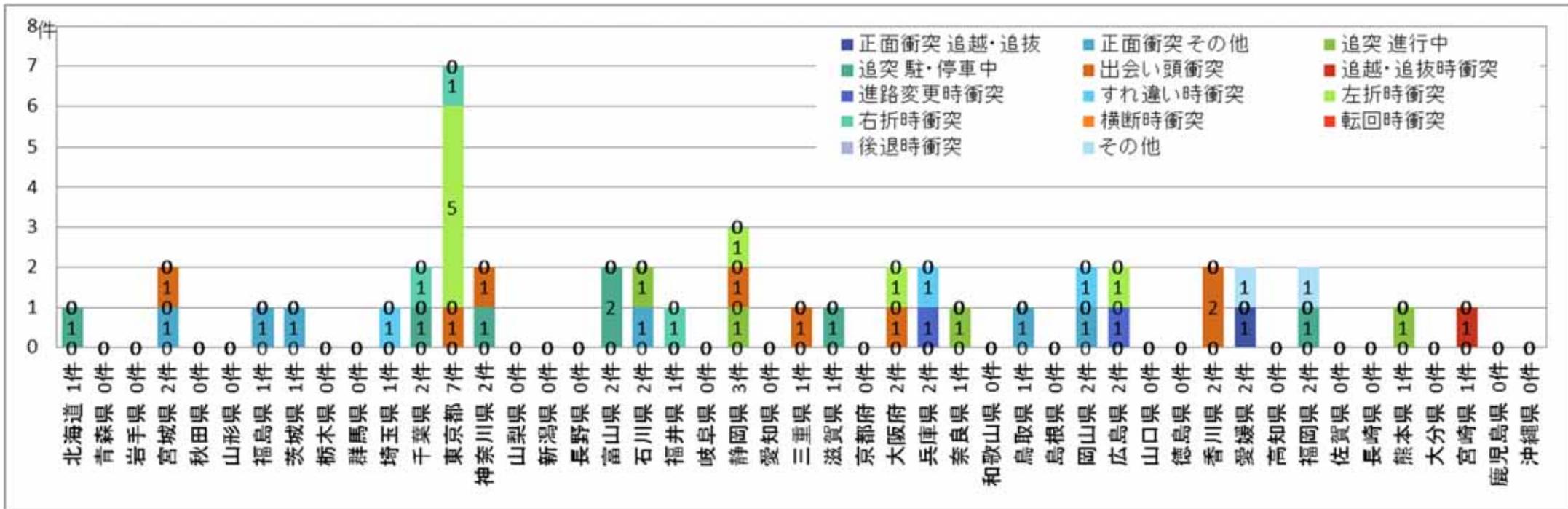
H27年第1四半期死亡事故データ(発生地)



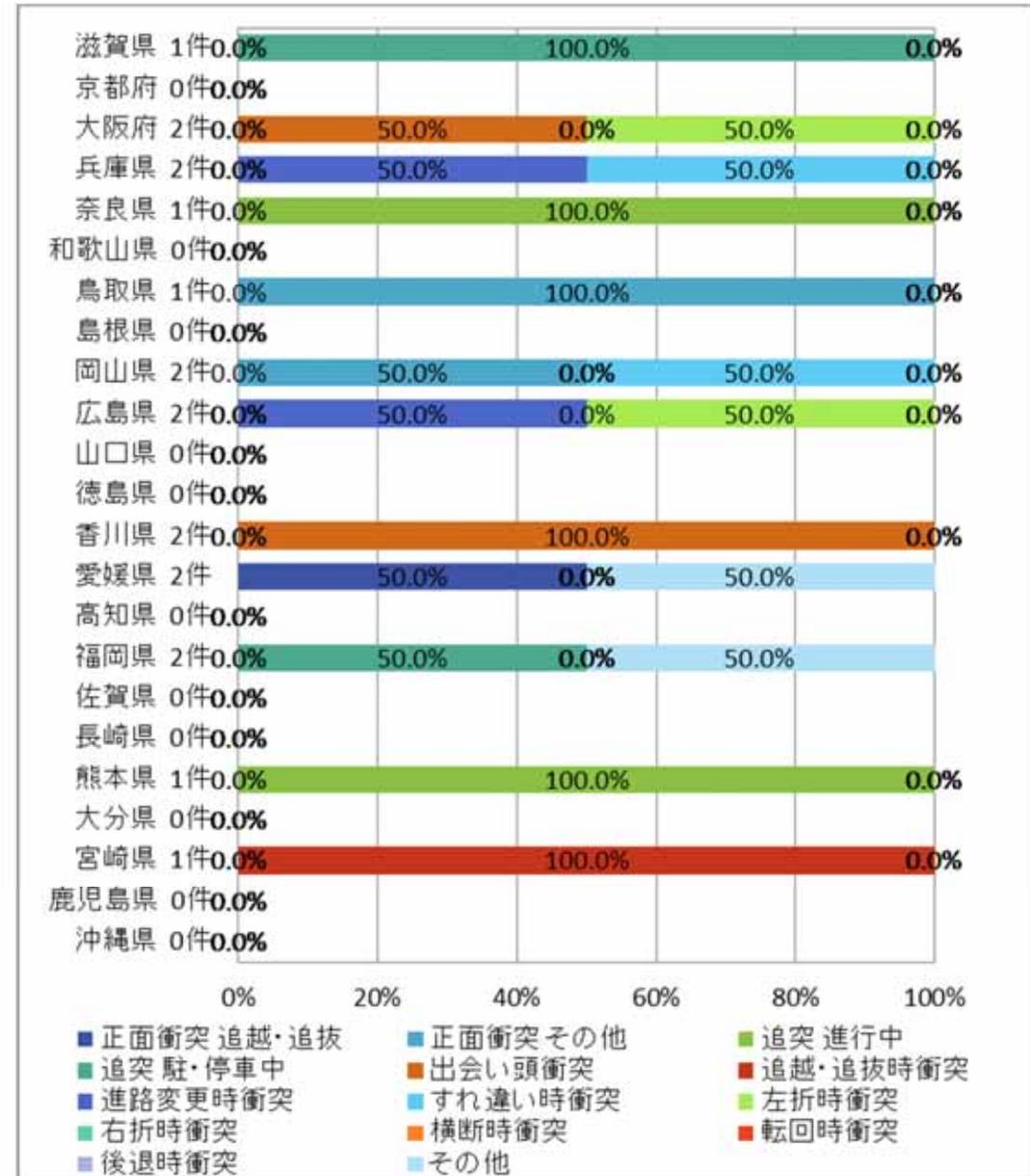
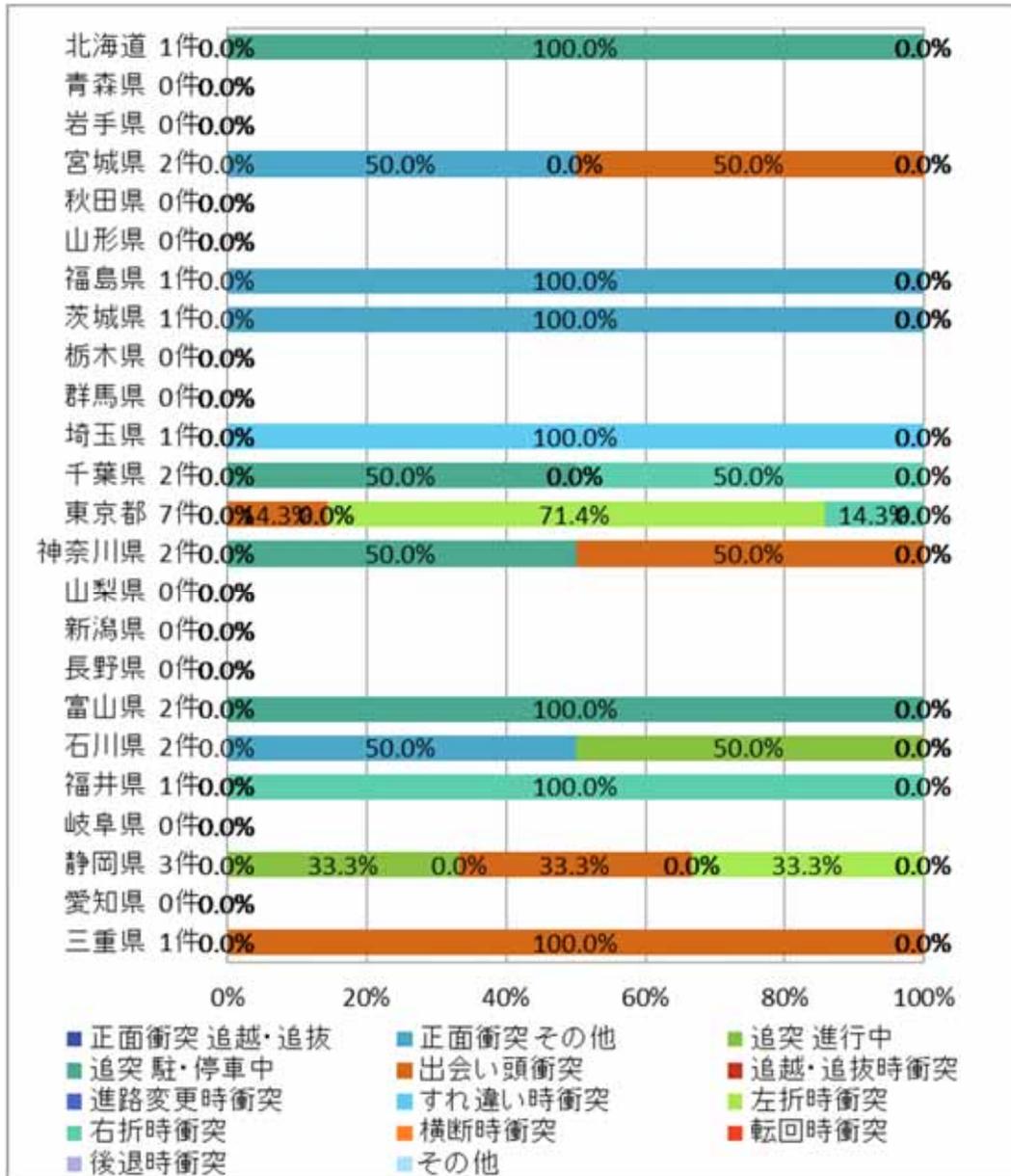
H27年第1四半期死亡事故データ(発生地)

(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「左折衝突時」が最も多くなっている。



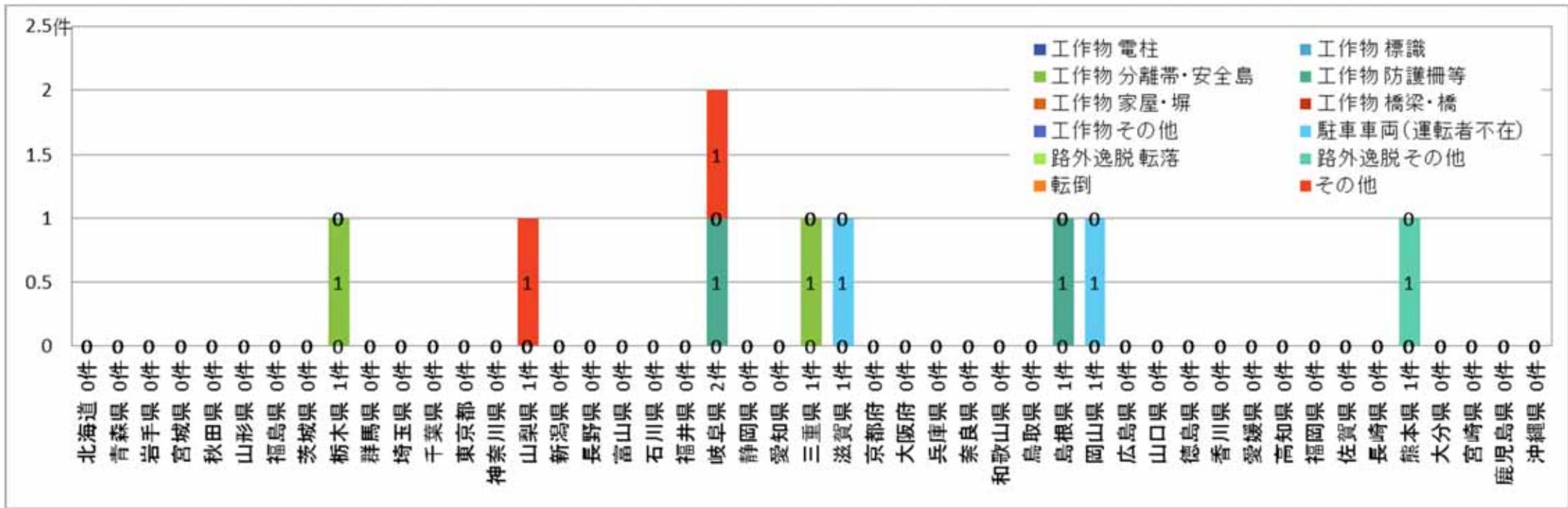
H27年第1四半期死亡事故データ(発生地)



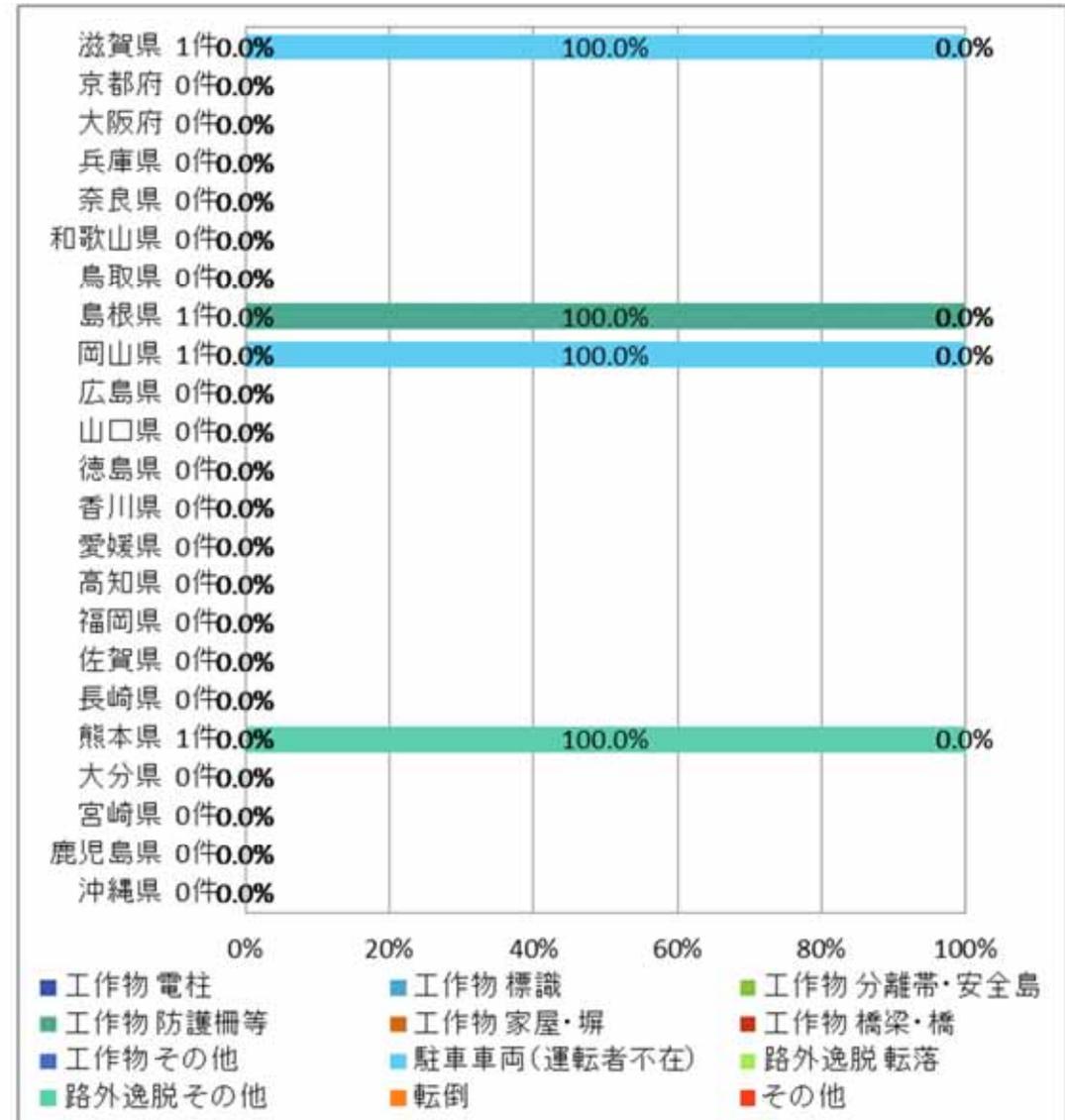
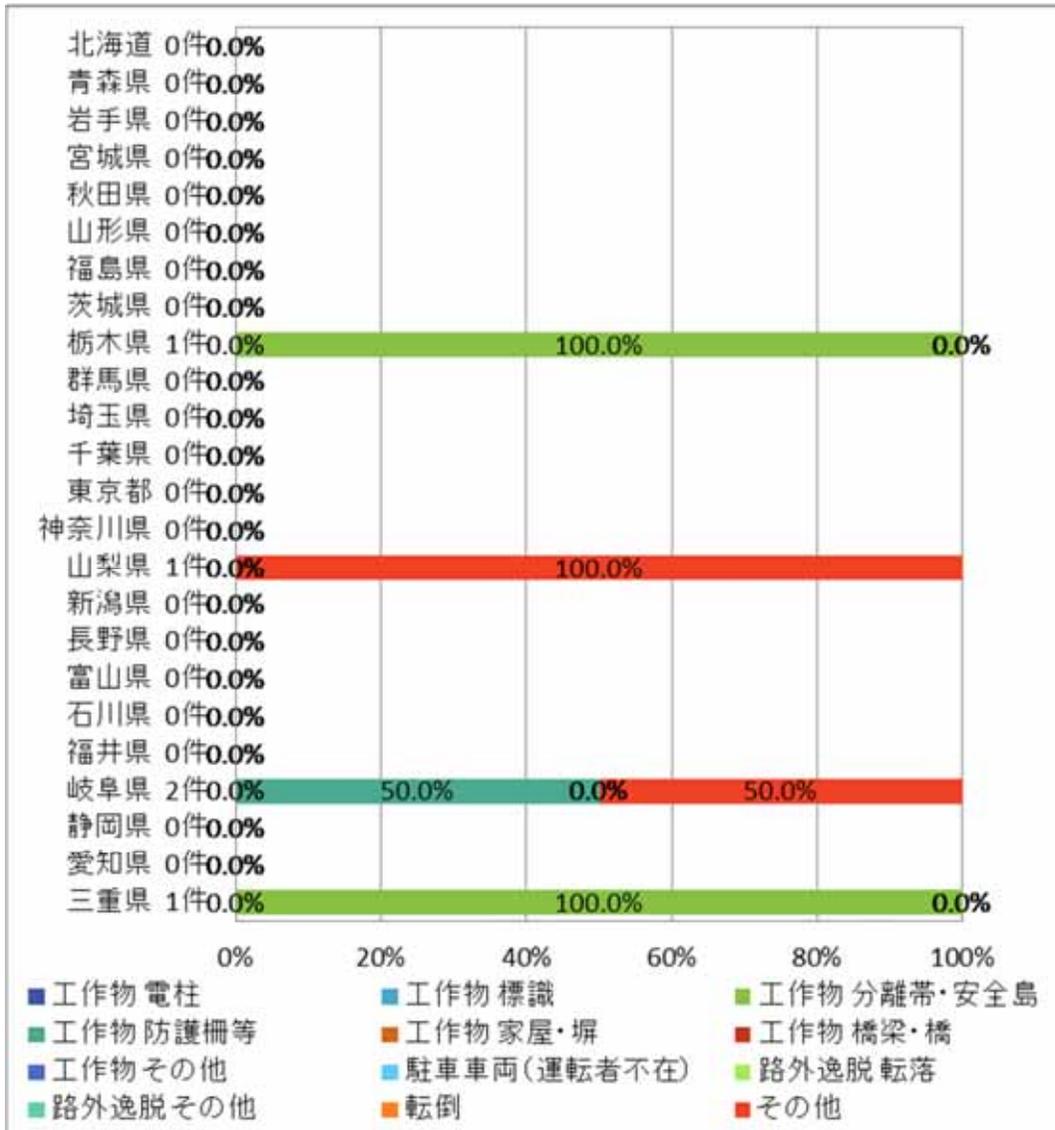
H27年第1四半期死亡事故データ(発生地)

(3) 車両単独

・発生地別の事故類型(車両単独)別にみると、多くの県で事故は発生していない。



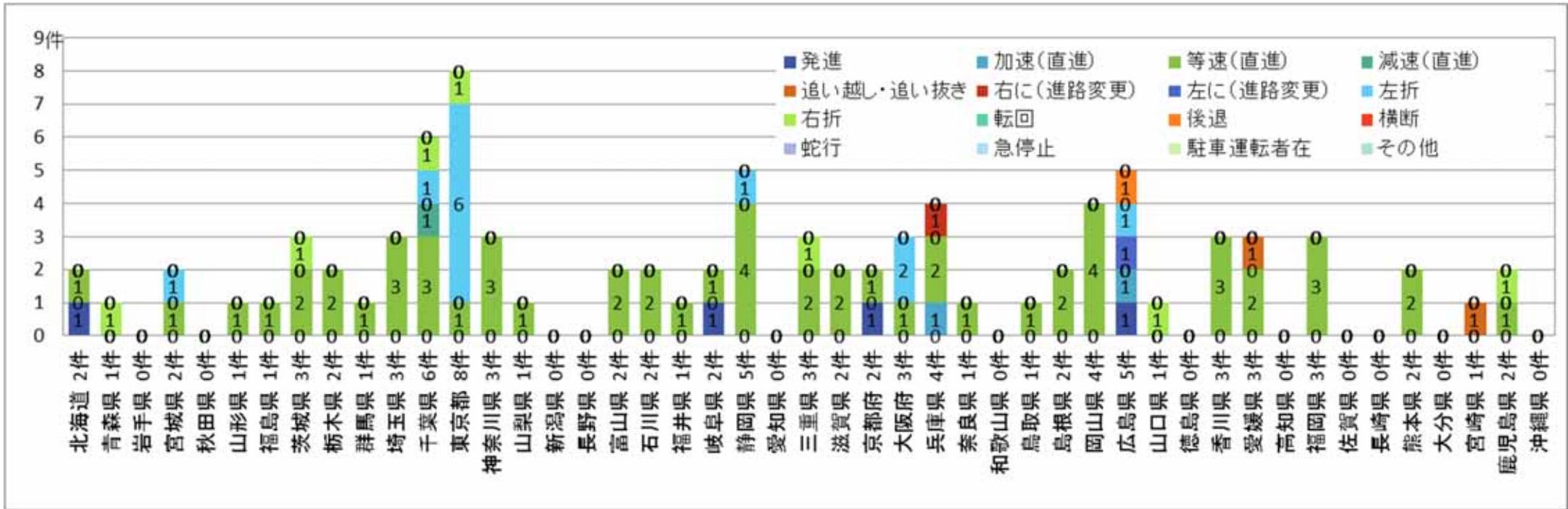
H27年第1四半期死亡事故データ(発生地)



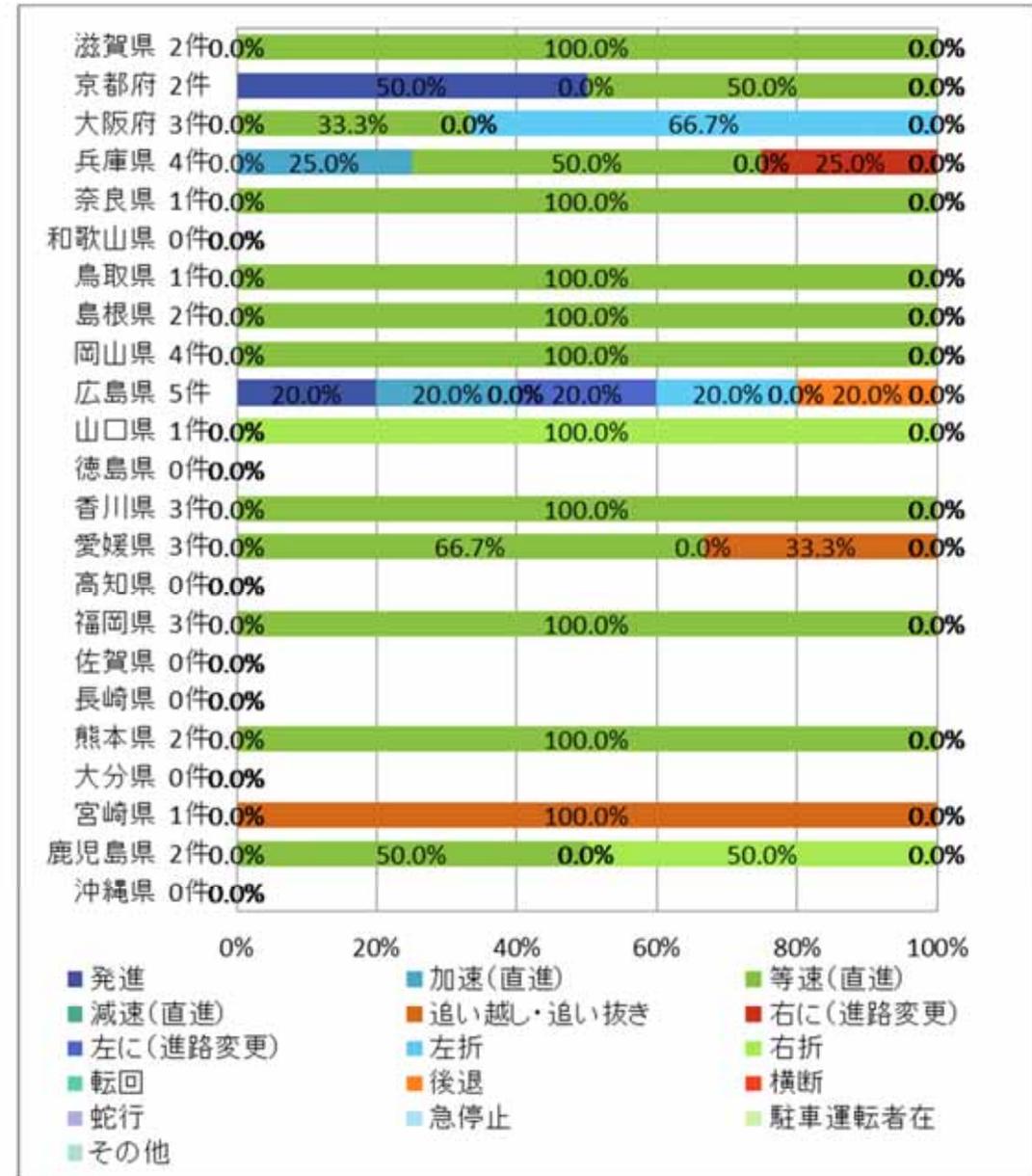
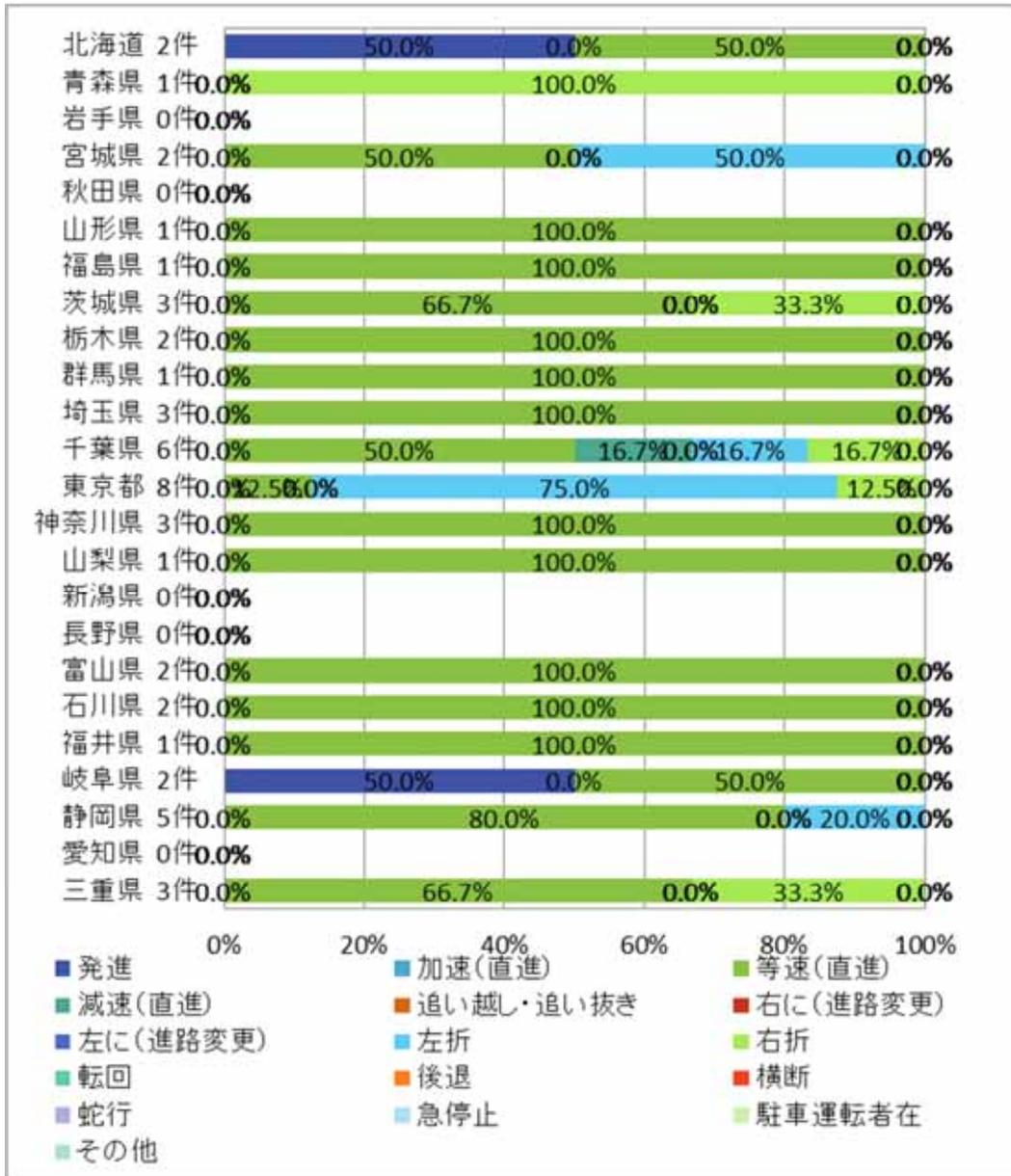
. H27年第1四半期死亡事故データ(発生地)

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」及び「大阪府」では「左折」が最も多く、「広島県」では事故の傾向が分かれている。



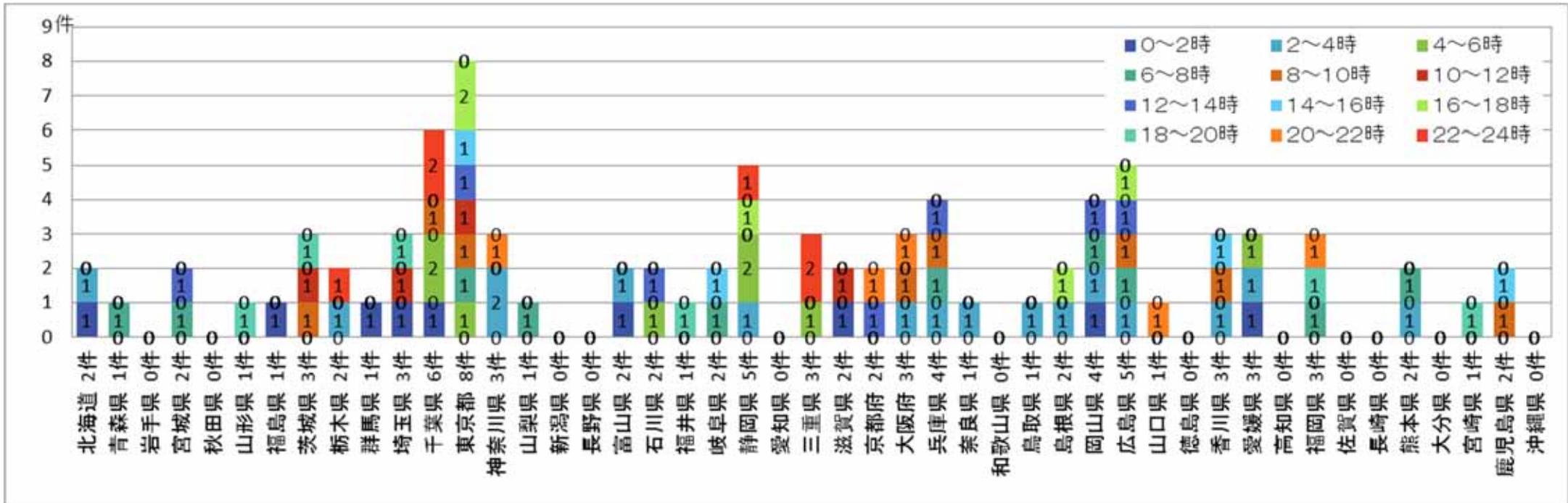
H27年第1四半期死亡事故データ(発生地)



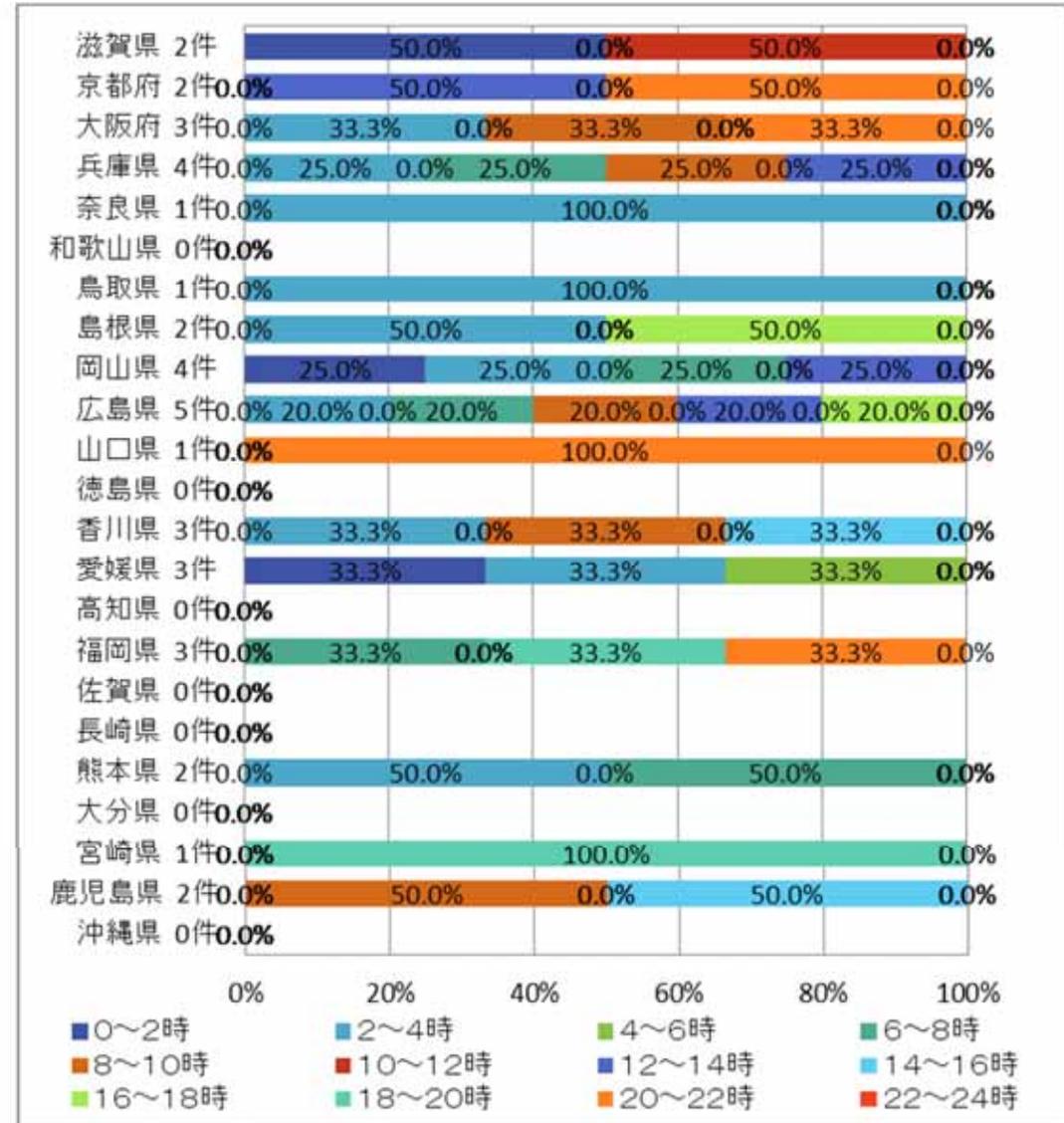
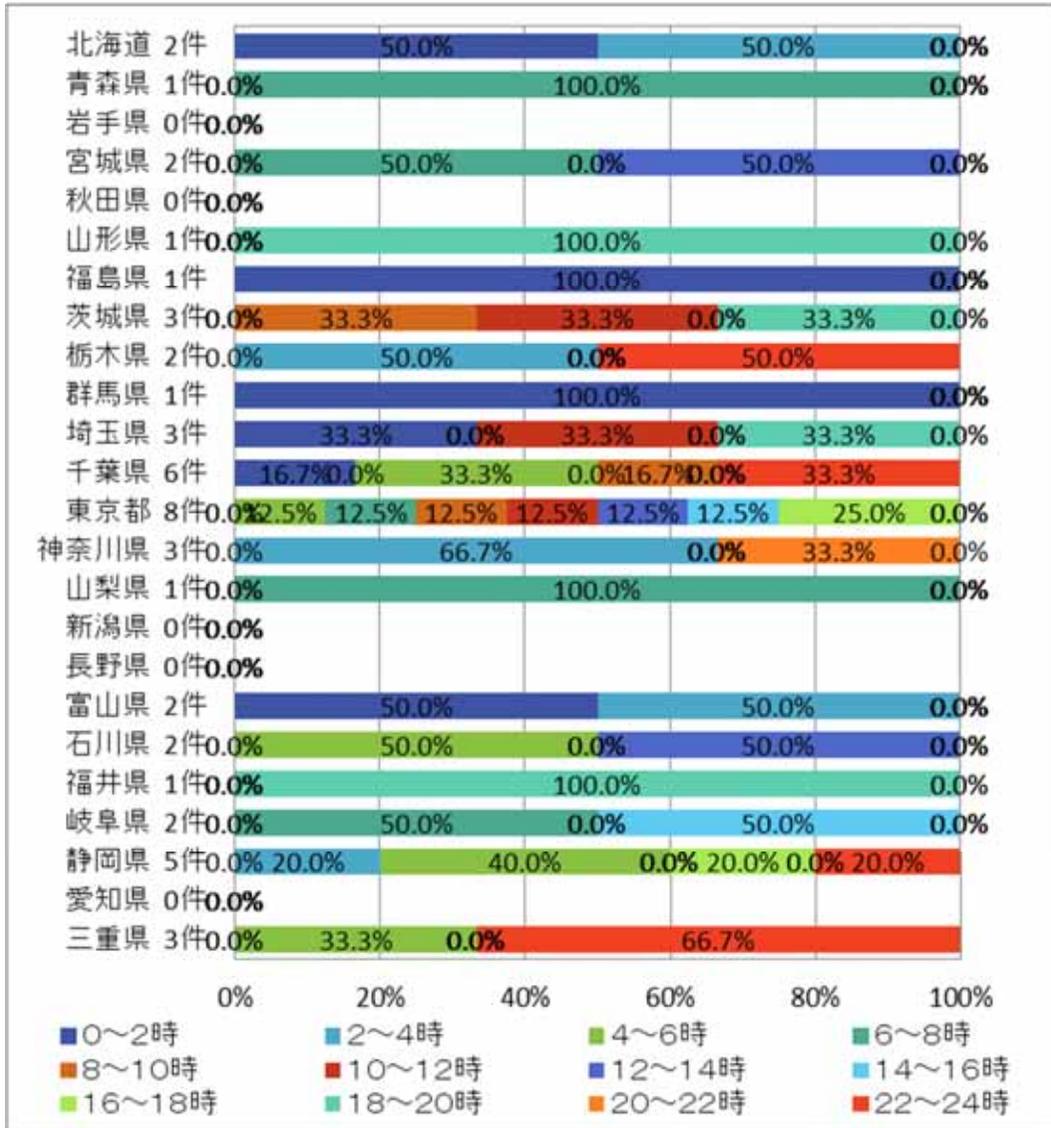
H27年第1四半期死亡事故データ(発生地)

3. 発生地別の時間帯別

- ・発生地別の時間帯別にみると、各県によって時間帯の傾向は異なる。
- ・事故発生件数の多い県をみると、「東京都」及び「広島県」では早朝から夕方まで、「千葉県」では「4～6時」及び「22～24時」、「静岡県」では「4～6時」が最も多くなっている。



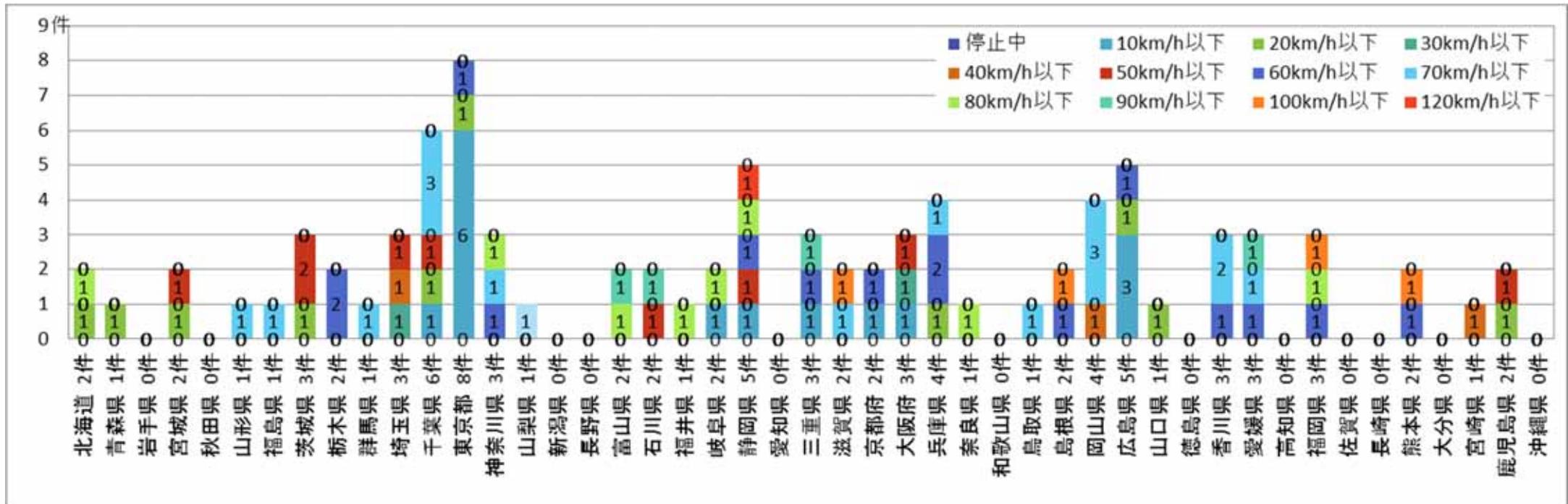
H27年第1四半期死亡事故データ(発生地)



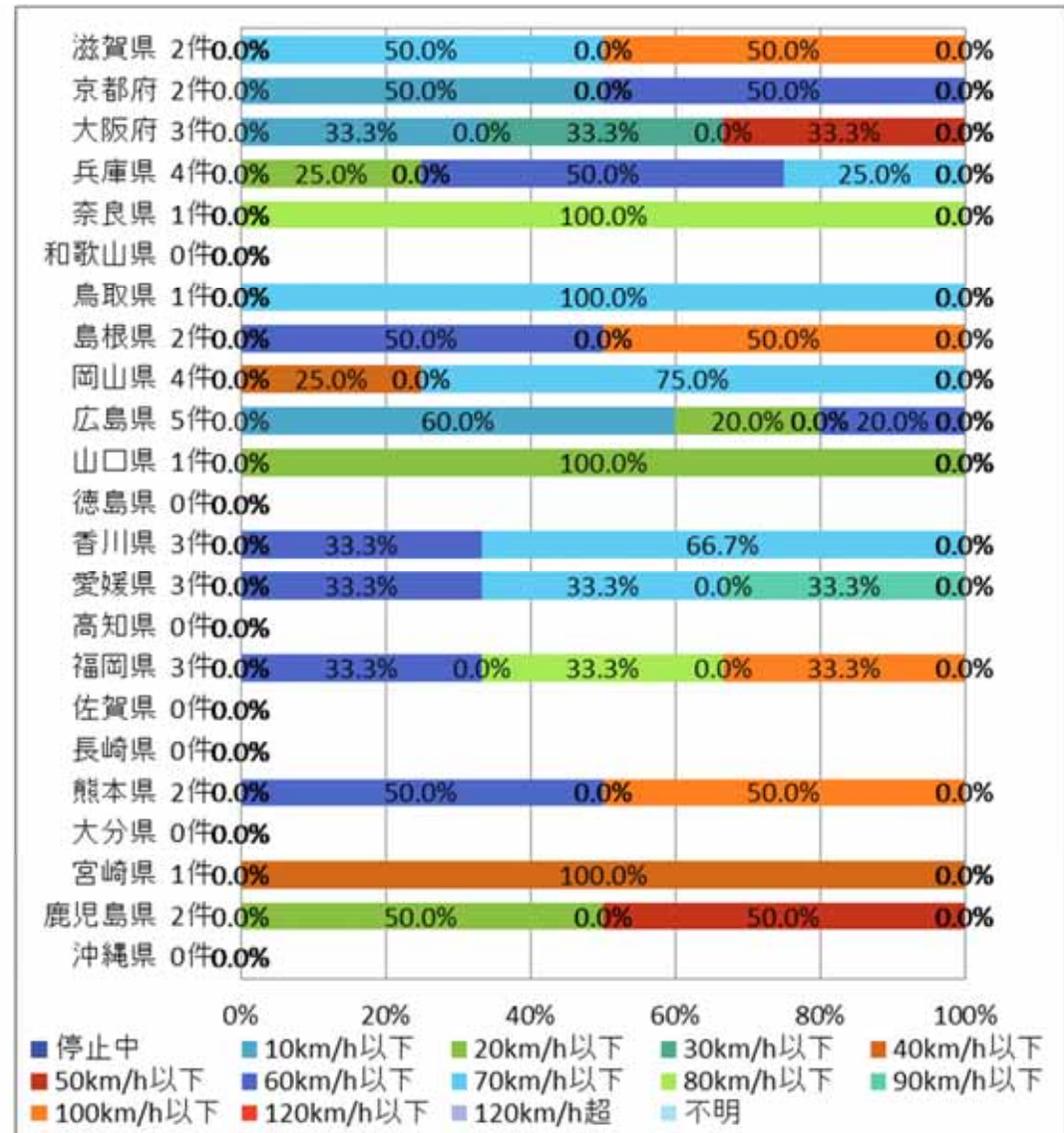
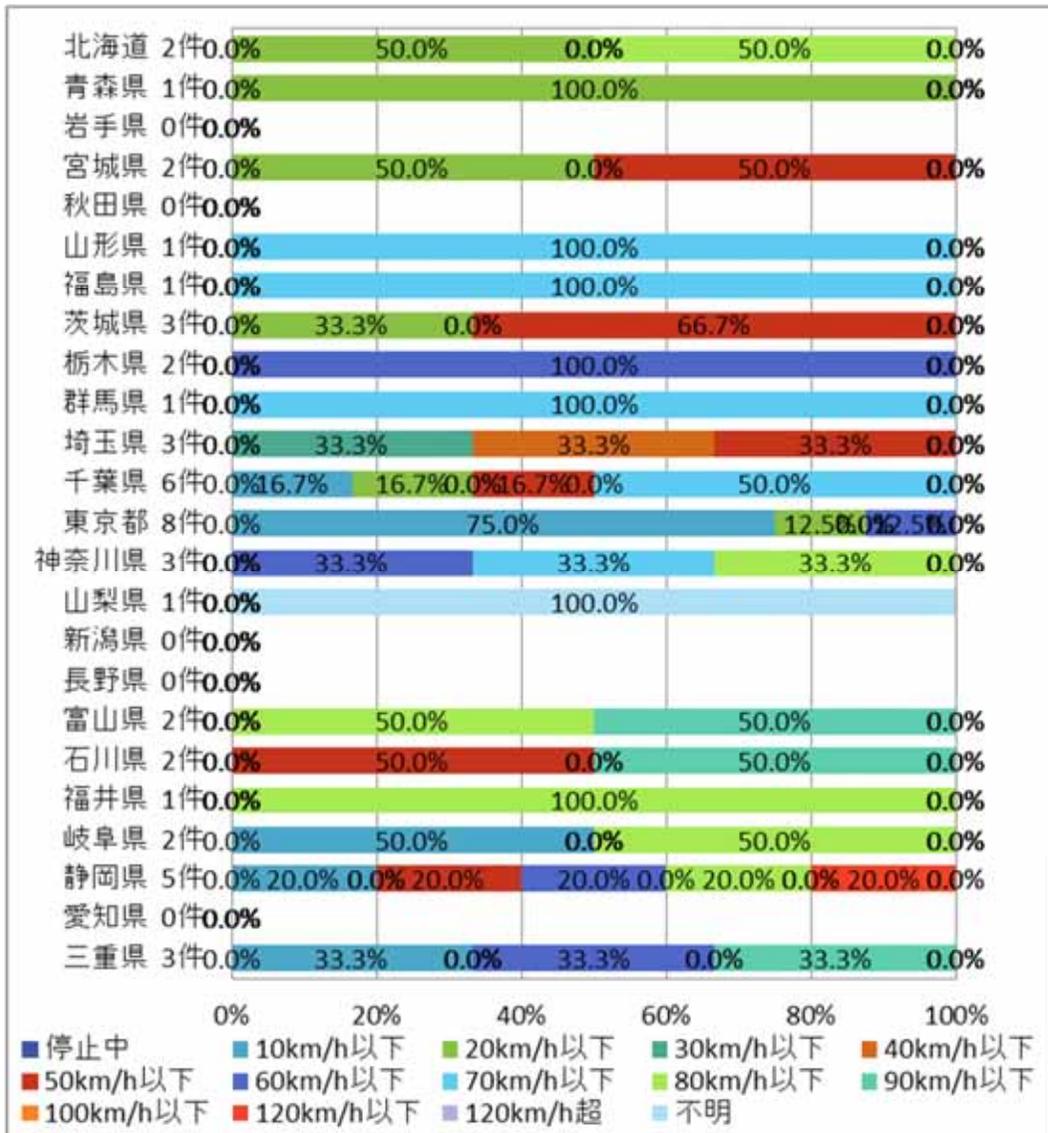
H27年第1四半期死亡事故データ(発生地)

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、一部の県を除き、各県によって危険認知速度は異なる。
- ・事故発生件数の多い県をみると、「東京都」及び「広島県」では「10km/h以下」が多く、「千葉県」では「70km/h以下」、「静岡県」では事故の傾向が異なっている。



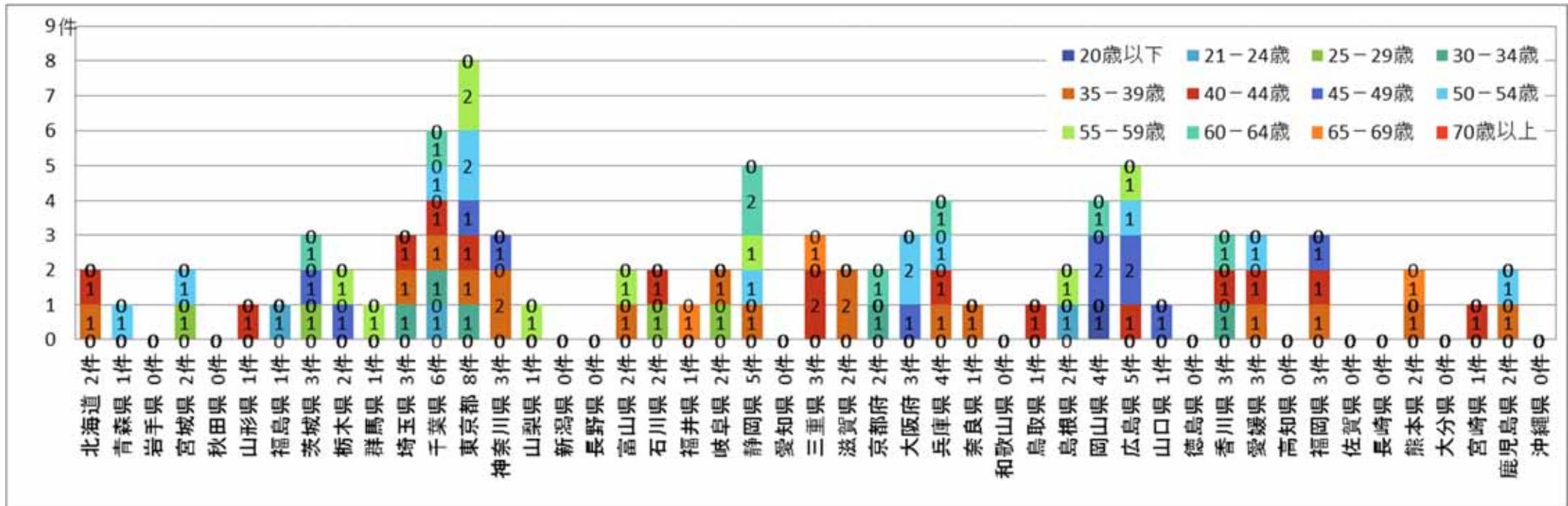
H27年第1四半期死亡事故データ(発生地)



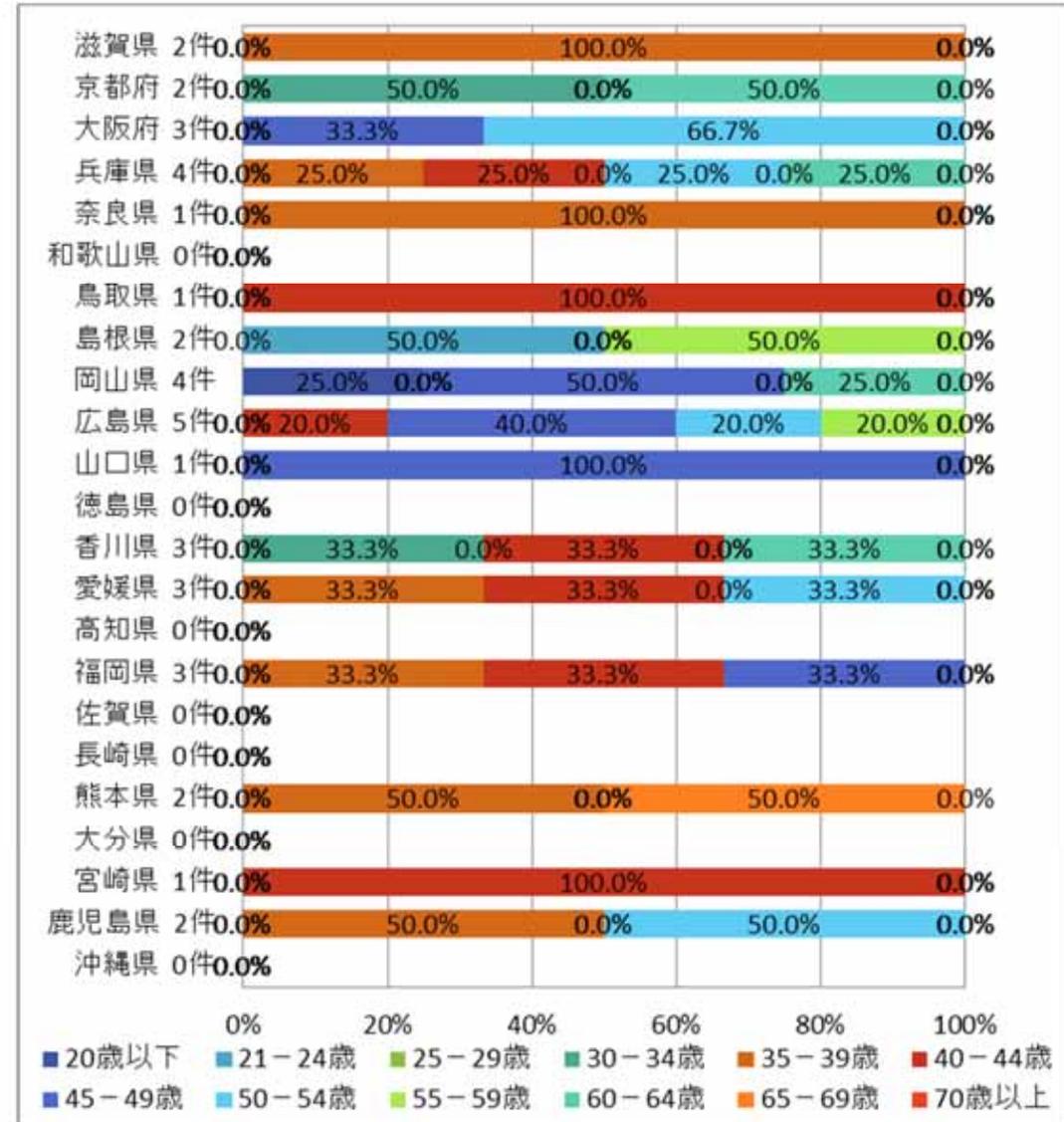
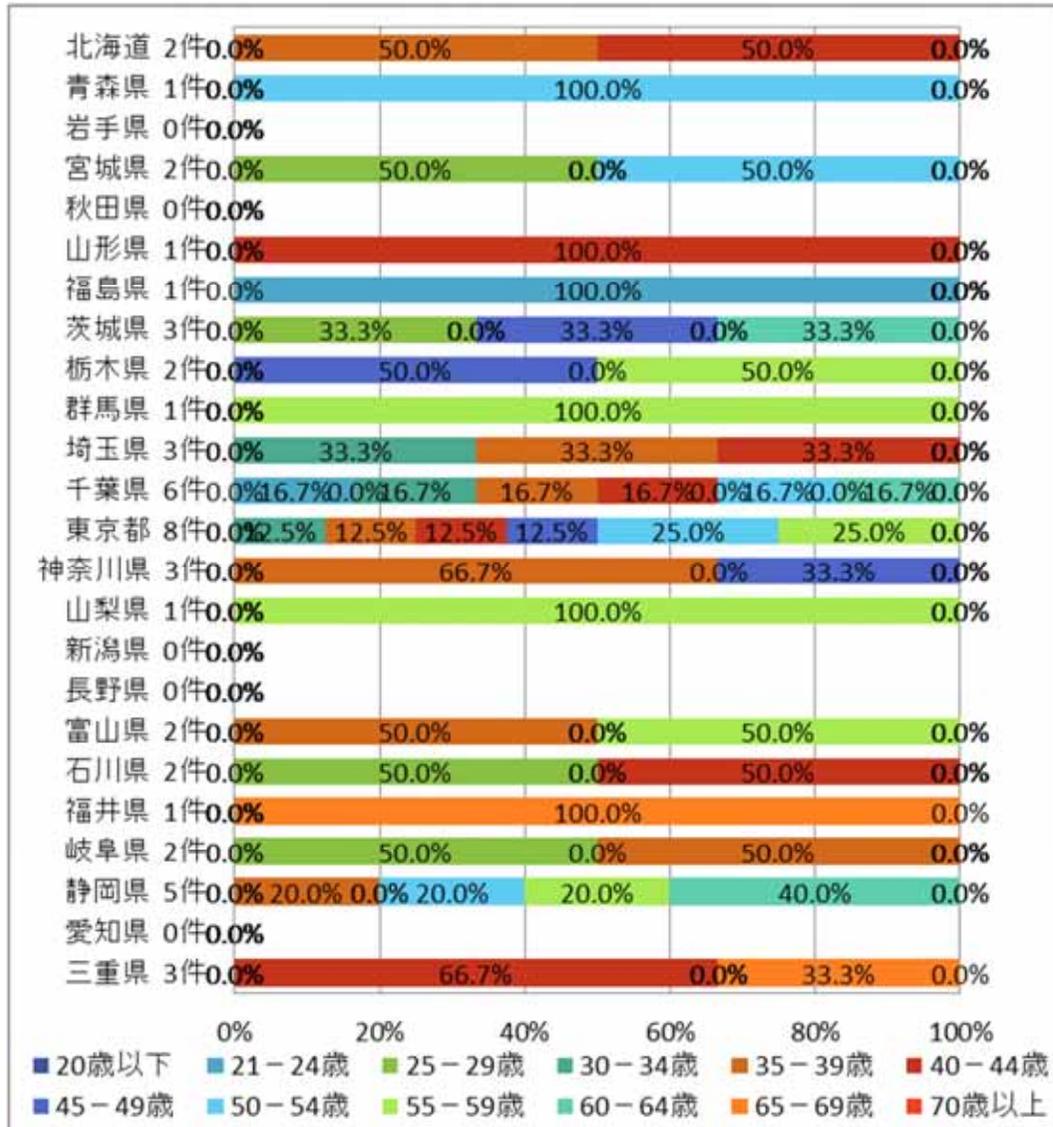
H27年第1四半期死亡事故データ(発生地)

5. 発生地別の年齢層別

- ・発生地別の年齢層別にみると、各県によって年齢層は異なる。
- ・事故発生件数の多い県をみると、「東京都」では「50-54歳」及び「55-59歳」が最も多く、「千葉県」では傾向が分かれている。「静岡県」では「60-64歳」、「広島県」では「45-49歳」が最も多くなっている。



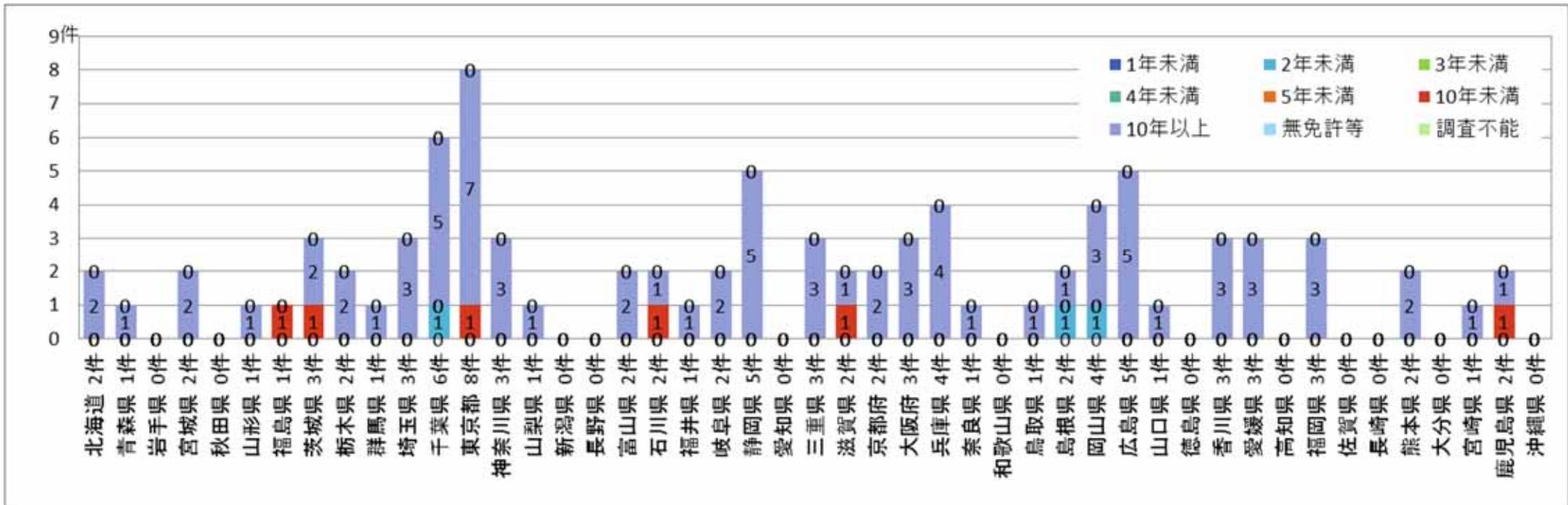
H27年第1四半期死亡事故データ(発生地)



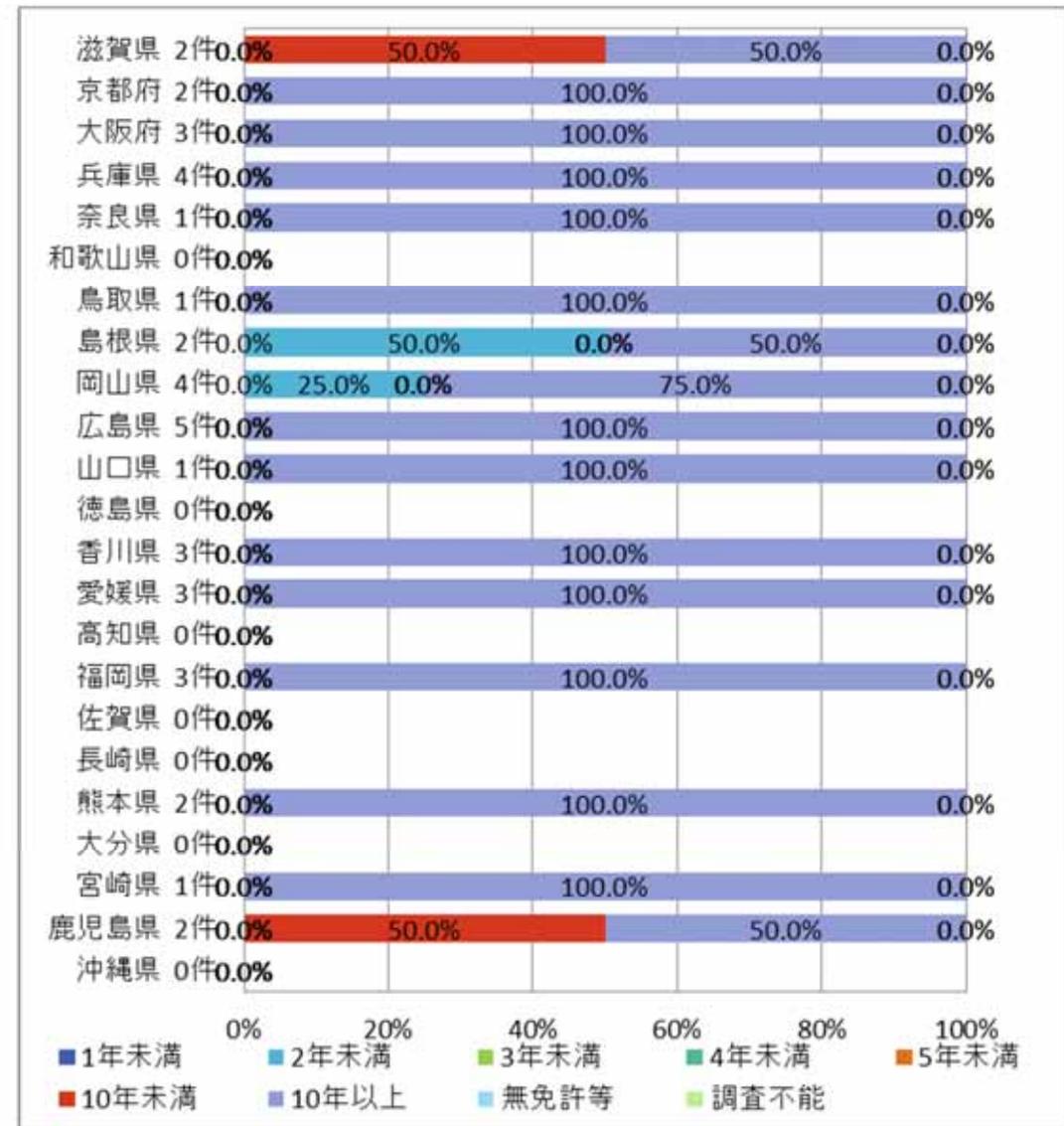
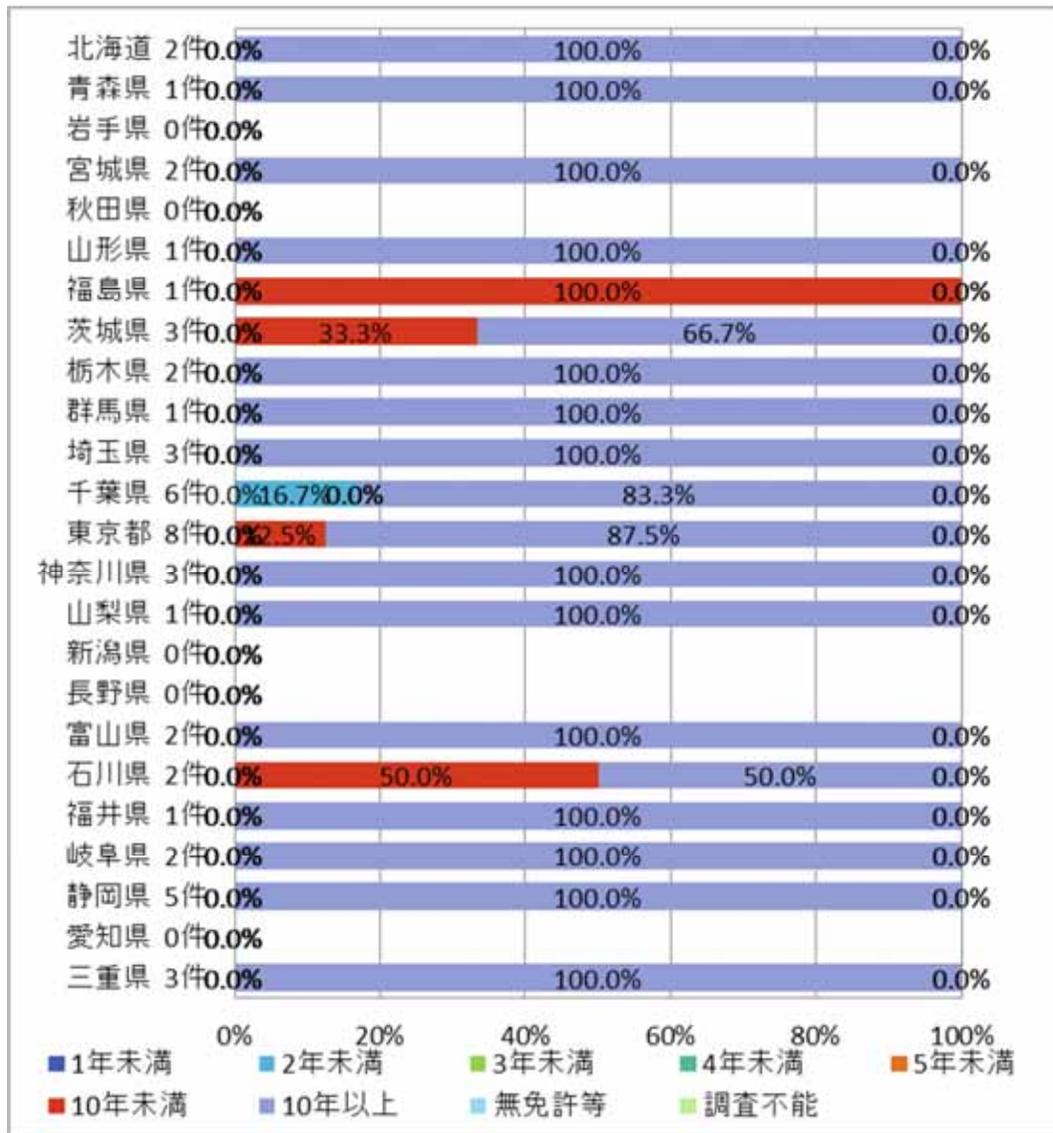
. H27年第1四半期死亡事故データ(発生地)

6. 発生地別の免許取得年数別

・発生地別の免許取得年別にみると、いずれの各県も「10年以上」が多い。



H27年第1四半期死亡事故データ(発生地)



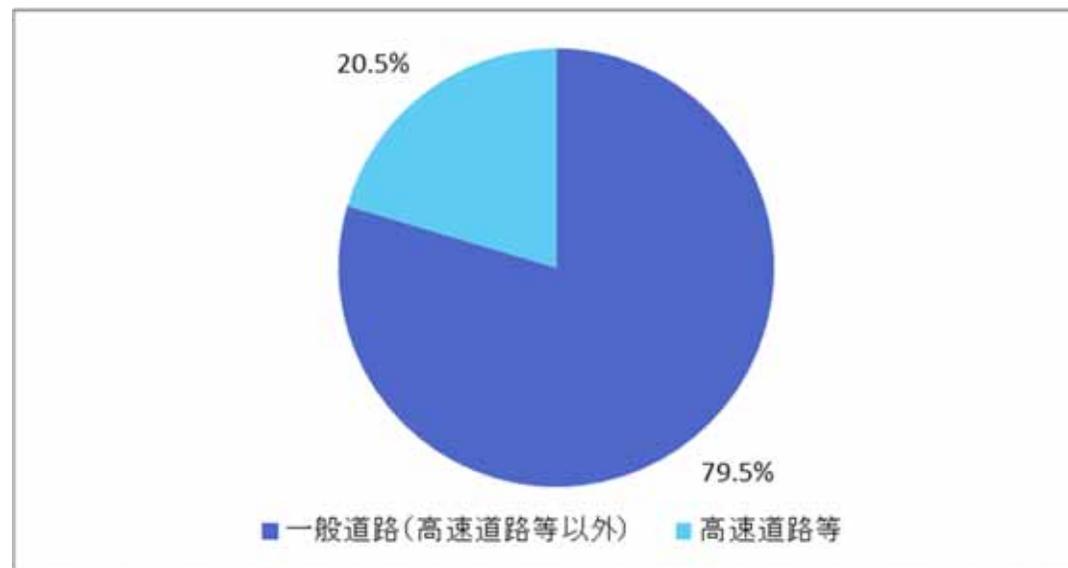
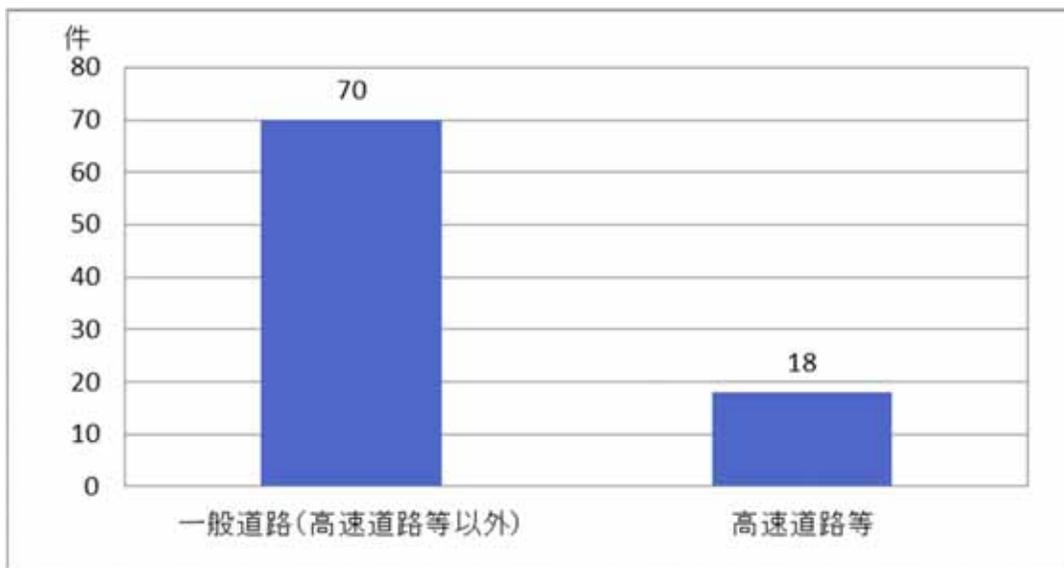
. H27年第1四半期死亡事故データ(道路区分)

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

. H27年第1四半期死亡事故データ(道路区分)

1. 道路区分別

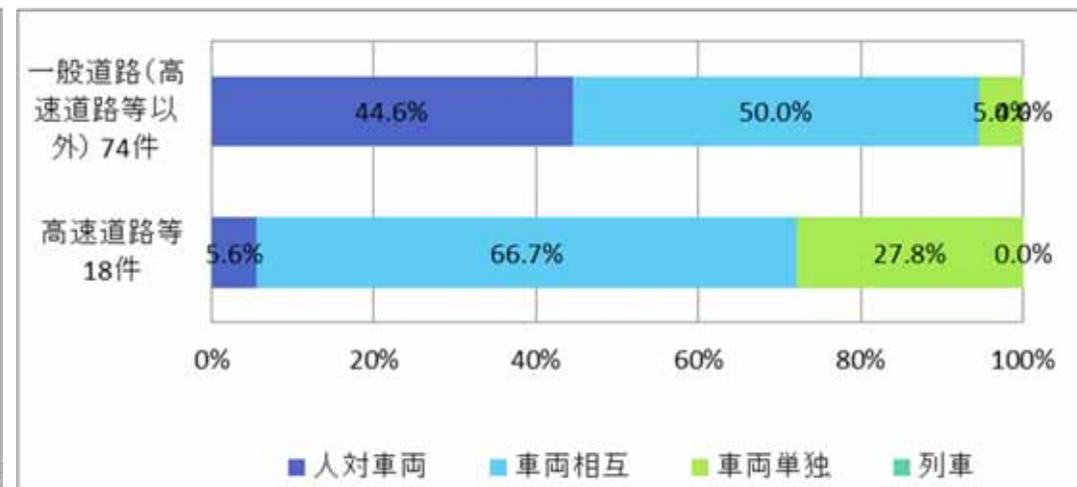
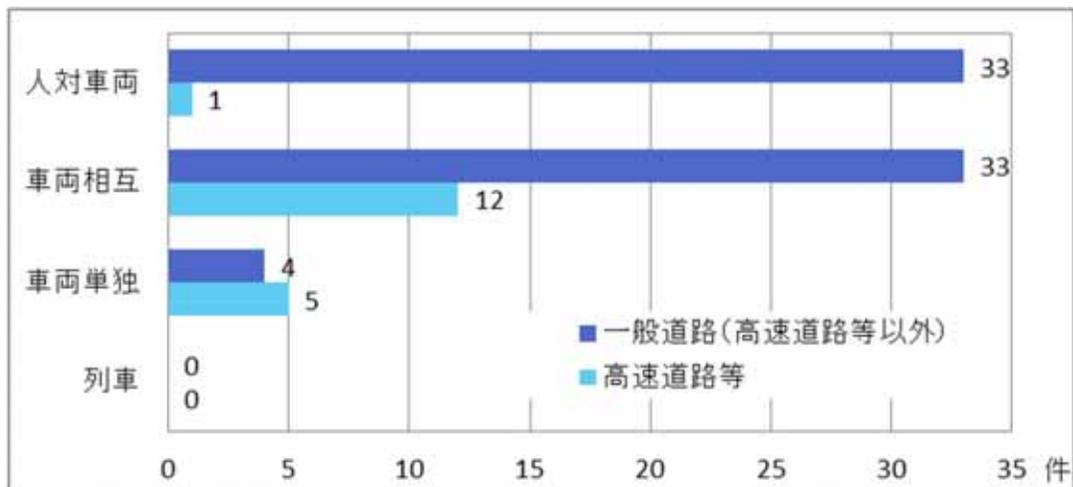
- ・道路区分別にみると、「一般道路」が最も多く70件（79.5%）と8割近くを占めている。



H27年第1四半期死亡事故データ(道路区分)

2. 道路区分の事故類型別

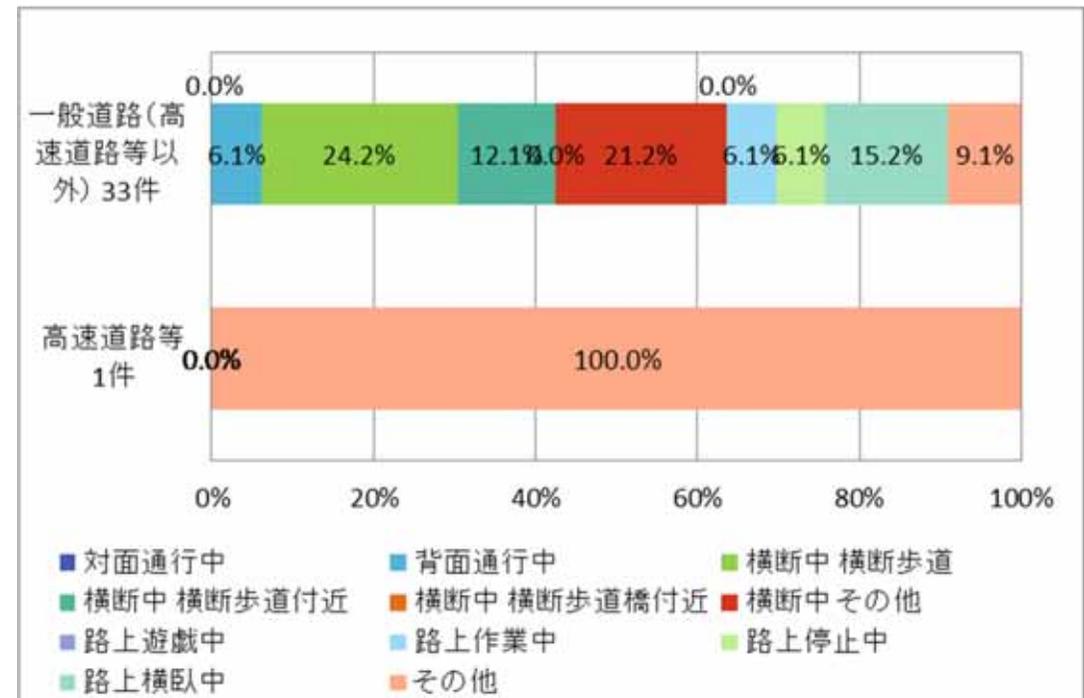
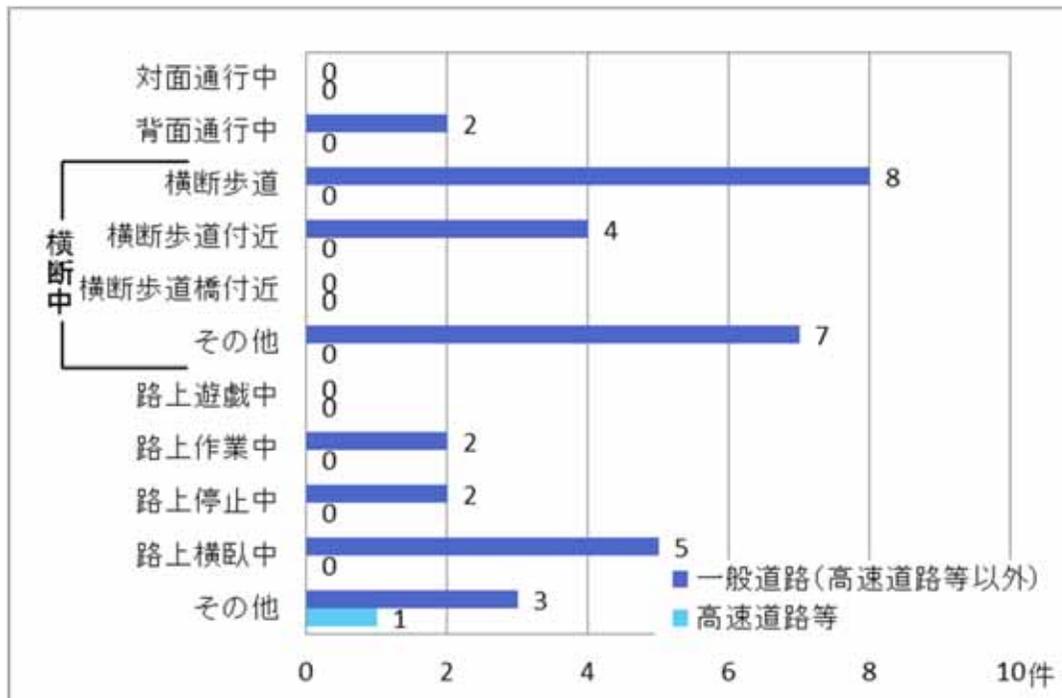
- 道路区分の事故類型別にみると、「一般道路」では「人対車両」及び「車両相互」が最も多く、それぞれ33件（44.6%）となっている。
- 「高速道路」では「車両相互」が最も多く12件（66.7%）と7割近くを占めている。また、「一般道路」と異なり「車両単独」5件（27.8%）の割合が高い。



H27年第1四半期死亡事故データ(道路区分)

(1)道路区分の事故類型(人対車両)別

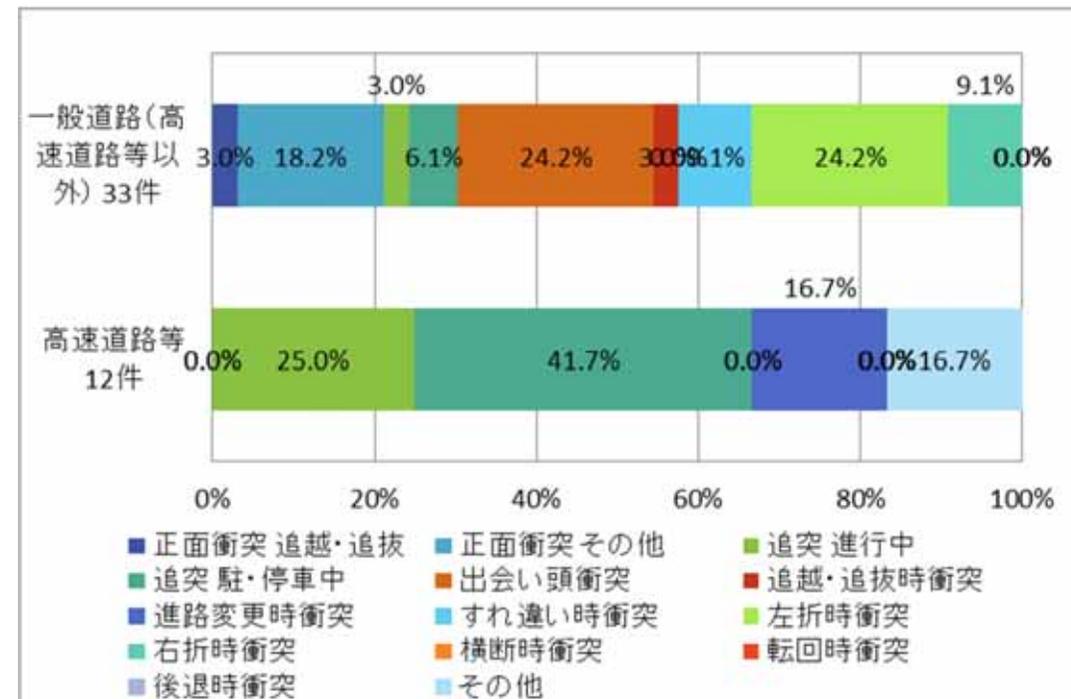
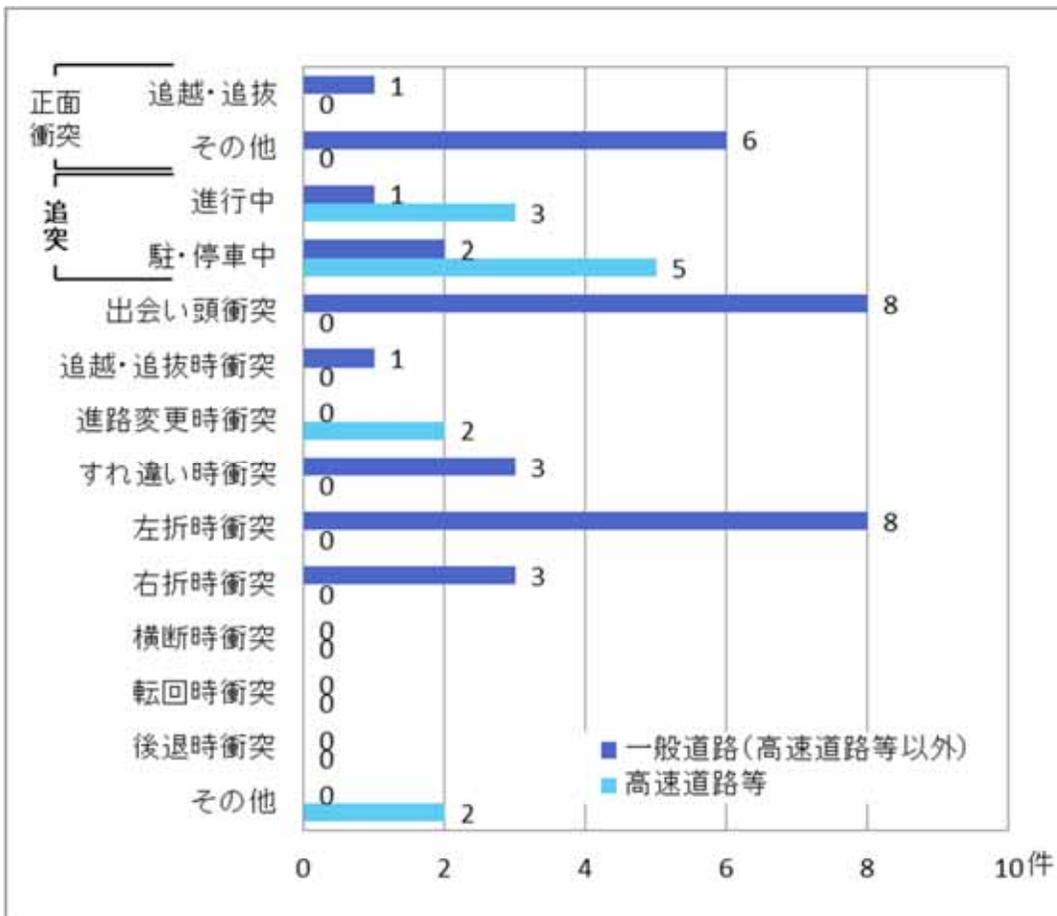
- 道路区分の事故類型(人対車両)別にみると、「一般道路」では「横断中 横断歩道」が最も多く8件(24.2%)となっている。また、「横断中 その他」7件(21.2%)も多い。
- 「高速道路」では「その他」1件(100.0%)となっている。



H27年第1四半期死亡事故データ(道路区分)

(2)道路区分の事故類型(車両相互)別

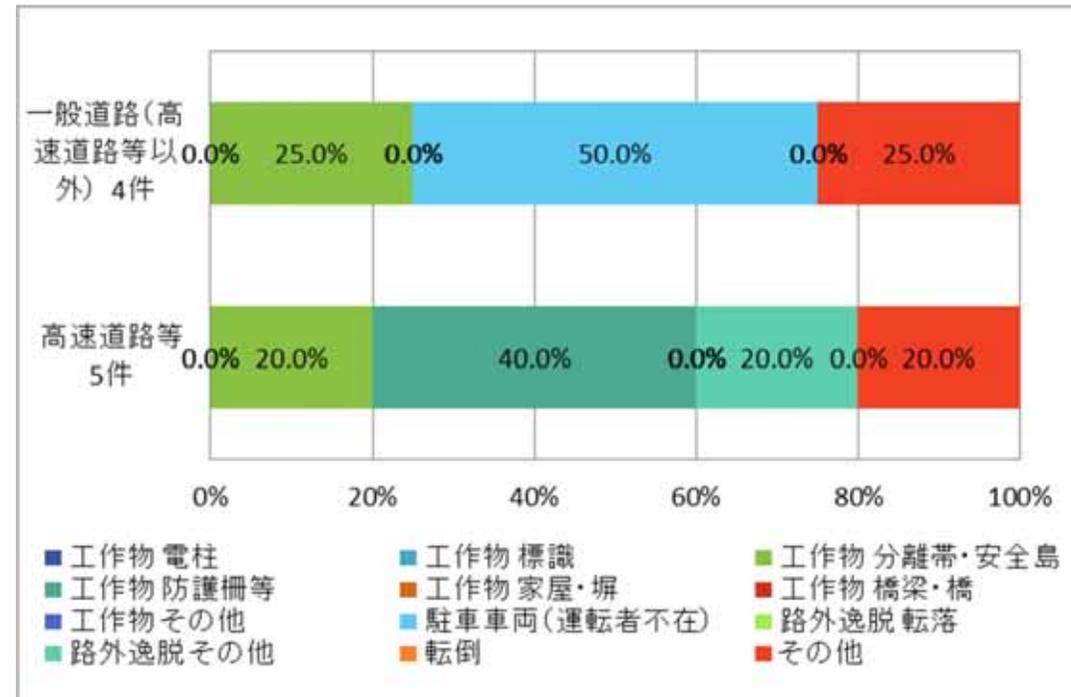
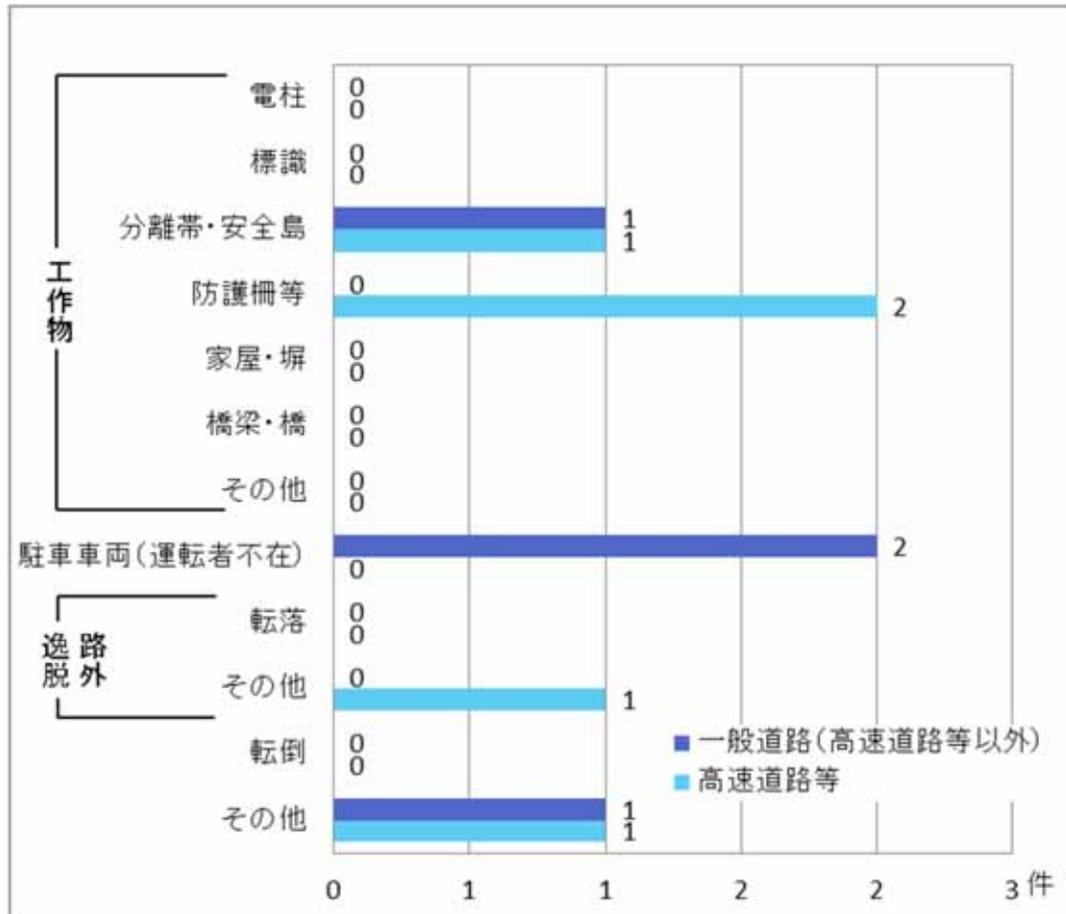
- 道路区分の事故類型(車両相互)別にみると、「一般道路」では「出会い頭衝突」及び「左折時衝突」が最も多く、それぞれ8件(24.2%)となっている。次いで、「正面衝突 その他」6件(18.2%)等と続いている。
- 「高速道路」では「追突 駐・停車中」が最も多く5件(41.7%)と4割以上を占めている。次いで「追突 進行中」3件(25.0%)となっており、「追突」で全体の7割近くを占めている。



H27年第1四半期死亡事故データ(道路区分)

(3)道路区分の事故類型(車両単独)別

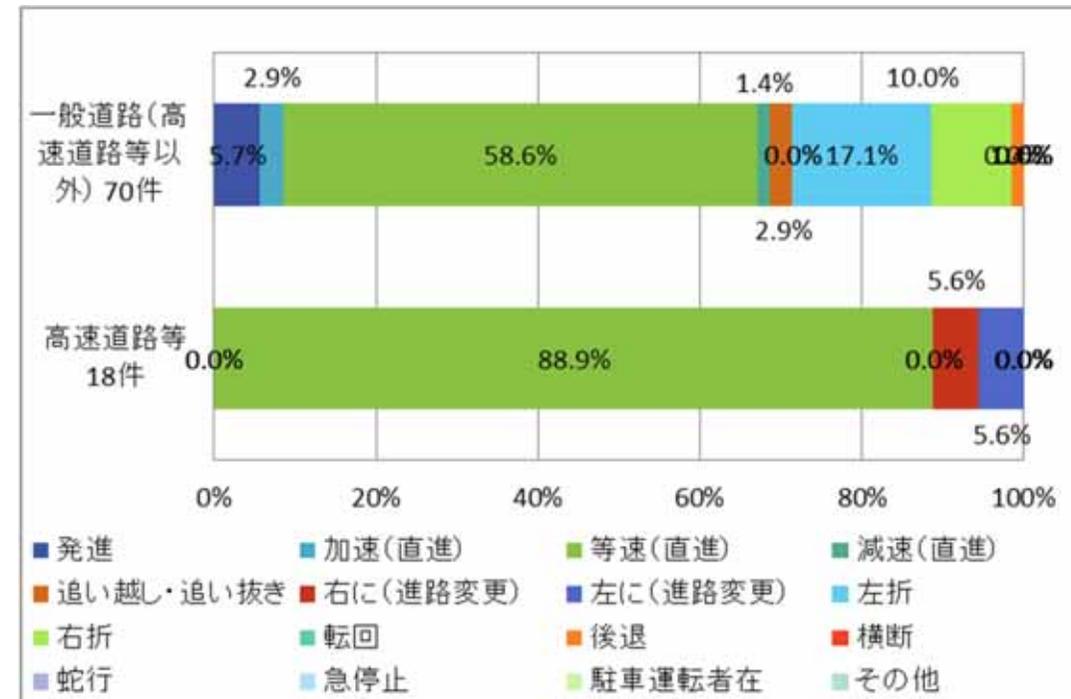
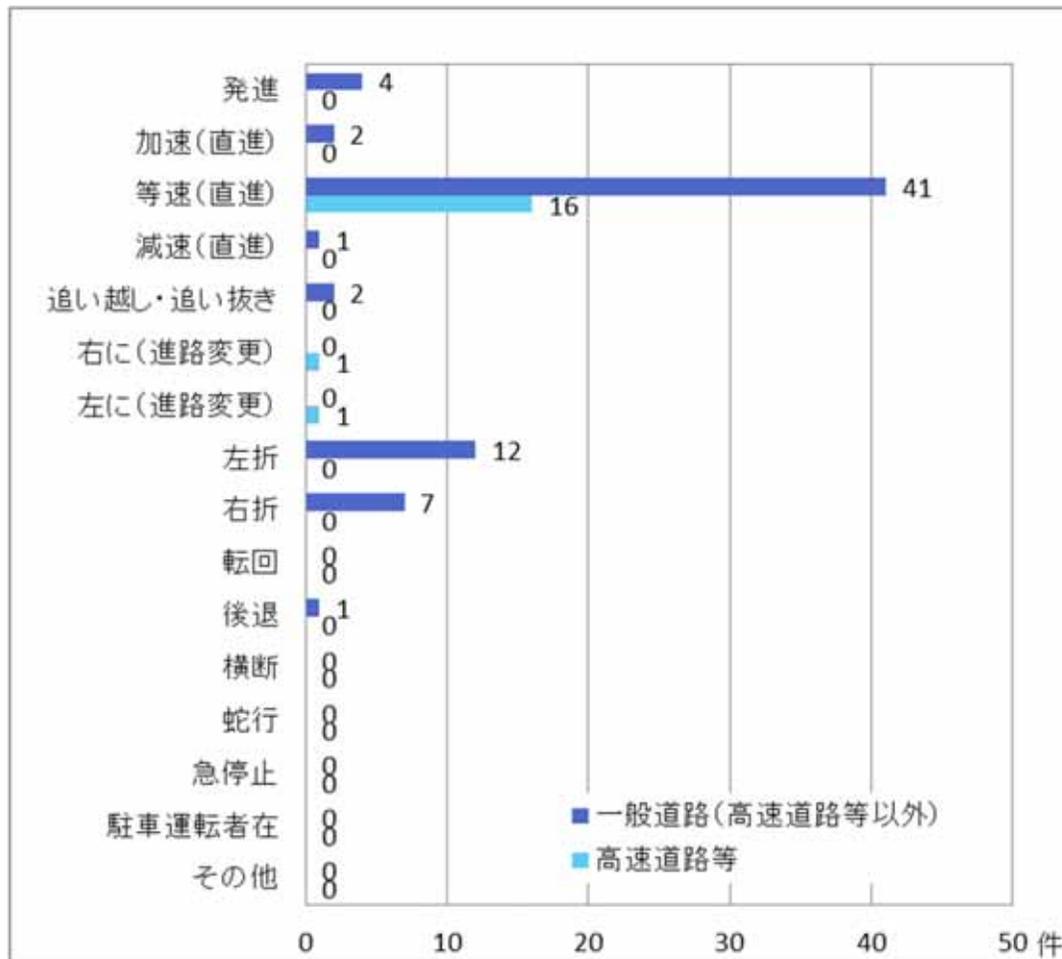
- 道路区分の事故類型(車両単独)別にみると、「一般道路」では「駐車車両(運転者不在)」が最も多く2件(50.0%)となっている。
- 「高速道路」では「工作物 防護柵等」が最も多く2件(40.0%)となっている。



H27年第1四半期死亡事故データ(道路区分)

3. 道路区分別の行動類型別

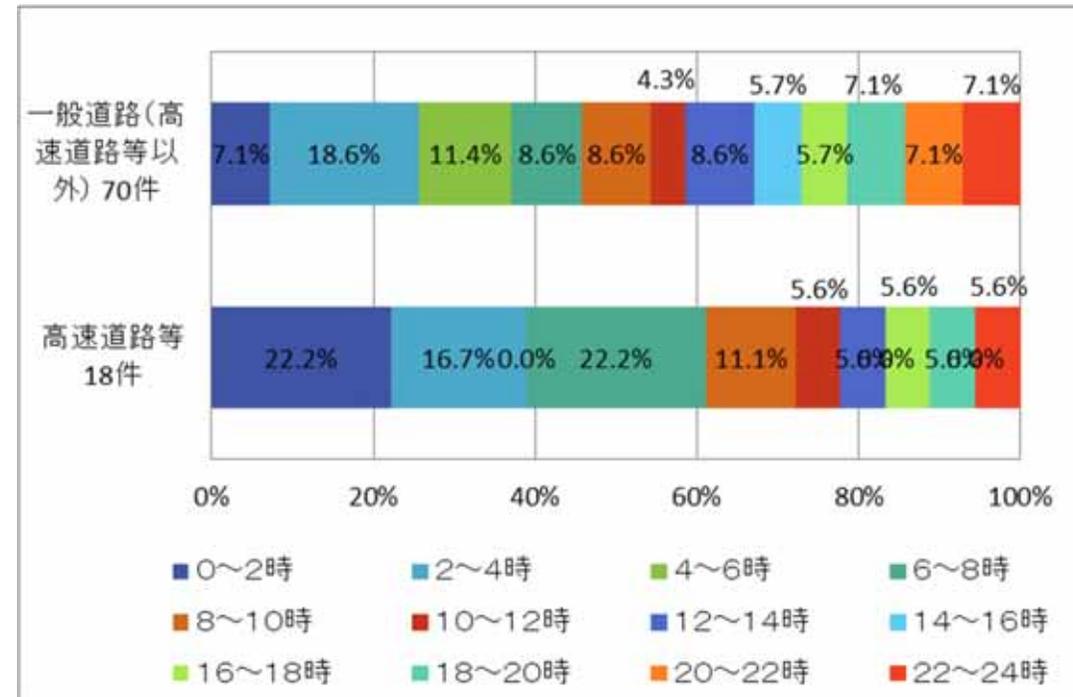
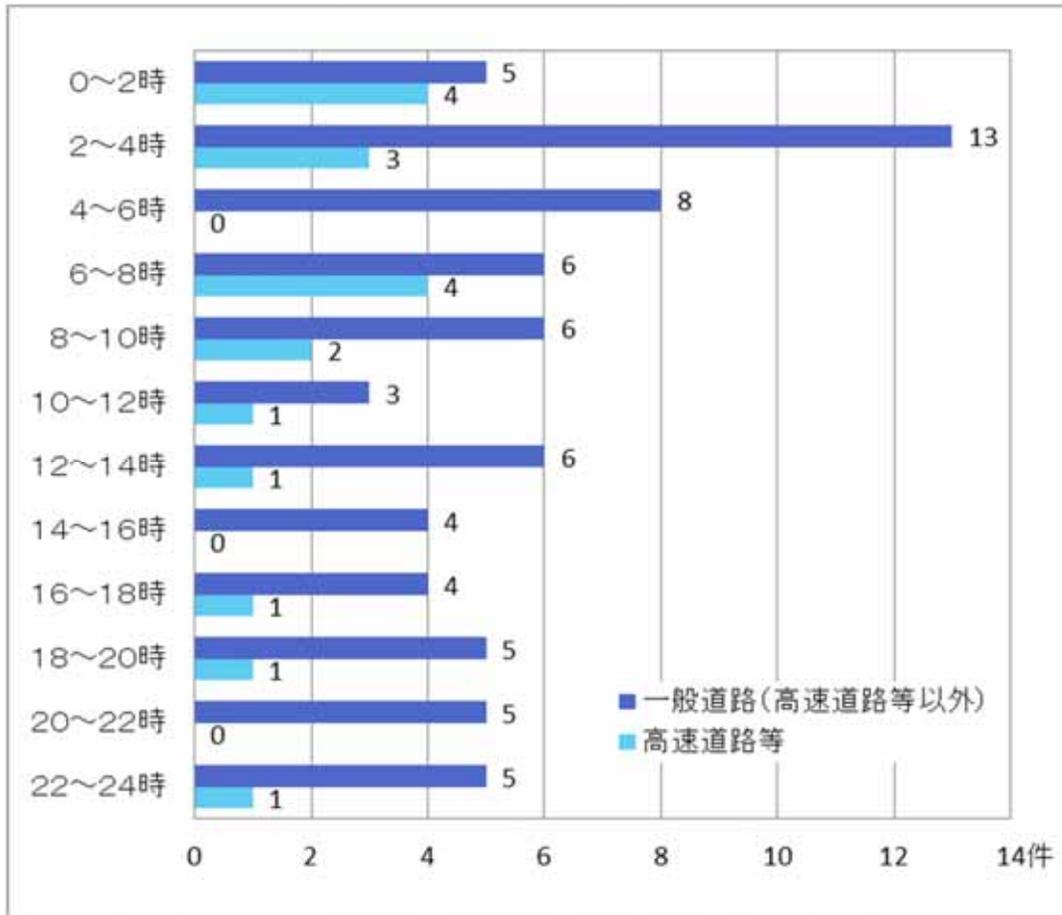
・道路区分別の行動類型別にみると、「一般道路」及び「高速道路」のいずれも「等速（直進）」が最も多く、それぞれ41件（58.6%）、16件（88.9%）となっている。



H27年第1四半期死亡事故データ(道路区分)

4. 道路区分別の時間帯別

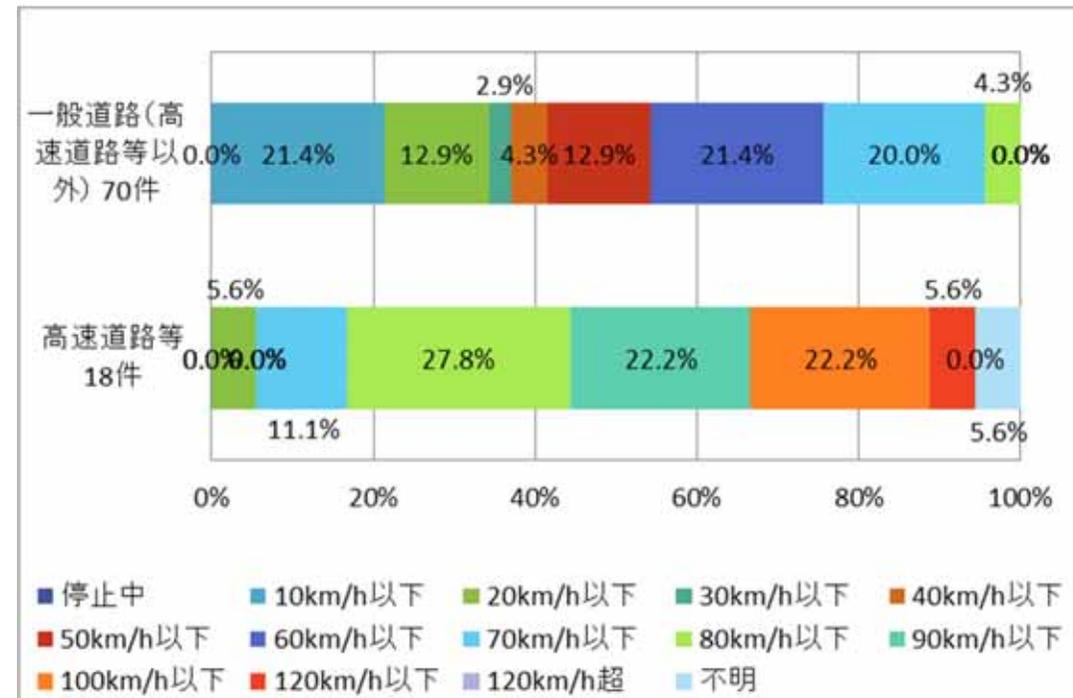
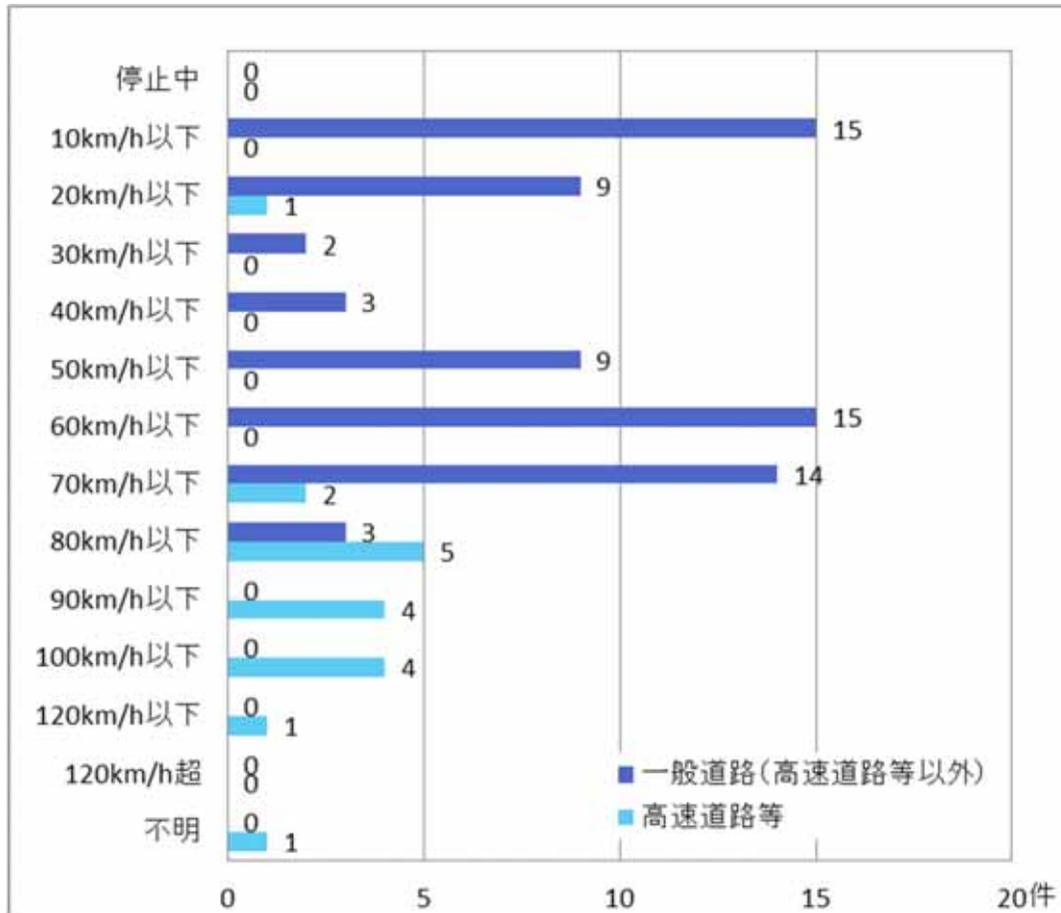
- 道路区分別の時間帯別にみると、「一般道路」では「2～4時」が最も多く13件(18.6%)となっている。次いで、「4～6時」8件(11.4%)、「6～8時」、「8～10時」及び「12～14時」がそれぞれ6件(8.6%)等と続いている。
- 「高速道路」では「0～2時」及び「6～8時」が最も多く4件(22.2%)となっている。次いで、「2～4時」3件(16.7%)等と続いている。
- 「一般道路」及び「高速道路」のいずれも早朝深夜での事故割合が高い。



H27年第1四半期死亡事故データ(道路区分)

5. 道路区分別の危険認知速度別

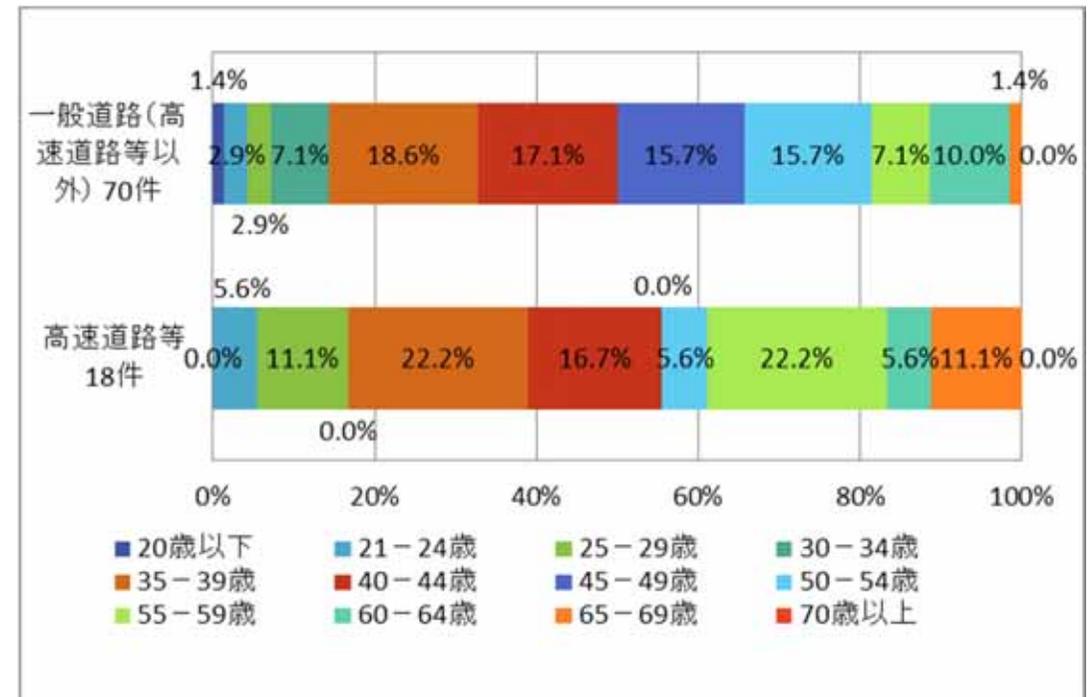
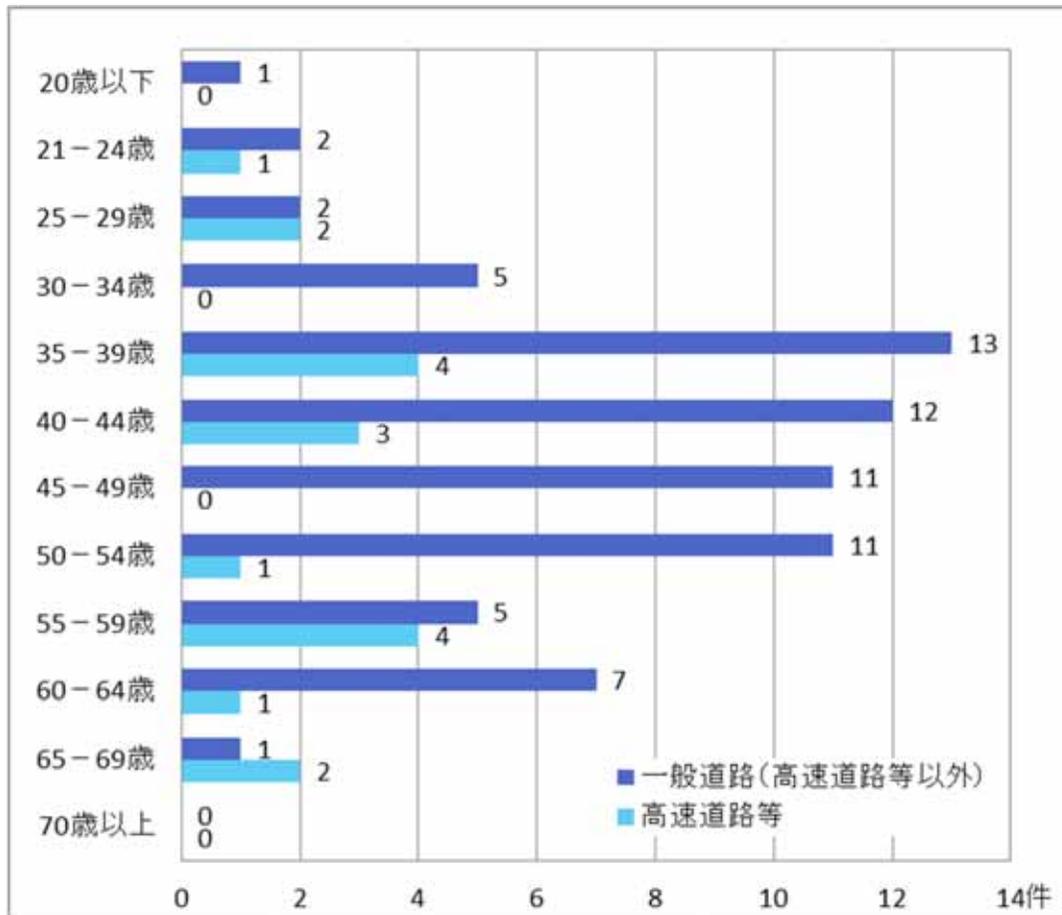
- 道路区分別の危険認知速度別にみると、「一般道路」では「10km/h以下」及び「60km/h以下」が最も多く、それぞれ15件(21.4%)となっている。次いで、「70km/h以下」14件(20.0%)等と続いている。幹線道路の最高速度に近い速度帯と市街地の最高速度に近い20km/h程度の速度帯に分布がわかれている。
- 「高速道路」では「80km/h以下」が最も多く5件(27.8%)となっている。次いで、「90km/h以下」及び「100km/h以下」がそれぞれ4件(22.2%)等と続いている。



H27年第1四半期死亡事故データ(道路区分)

6. 道路区分別の年齢層別

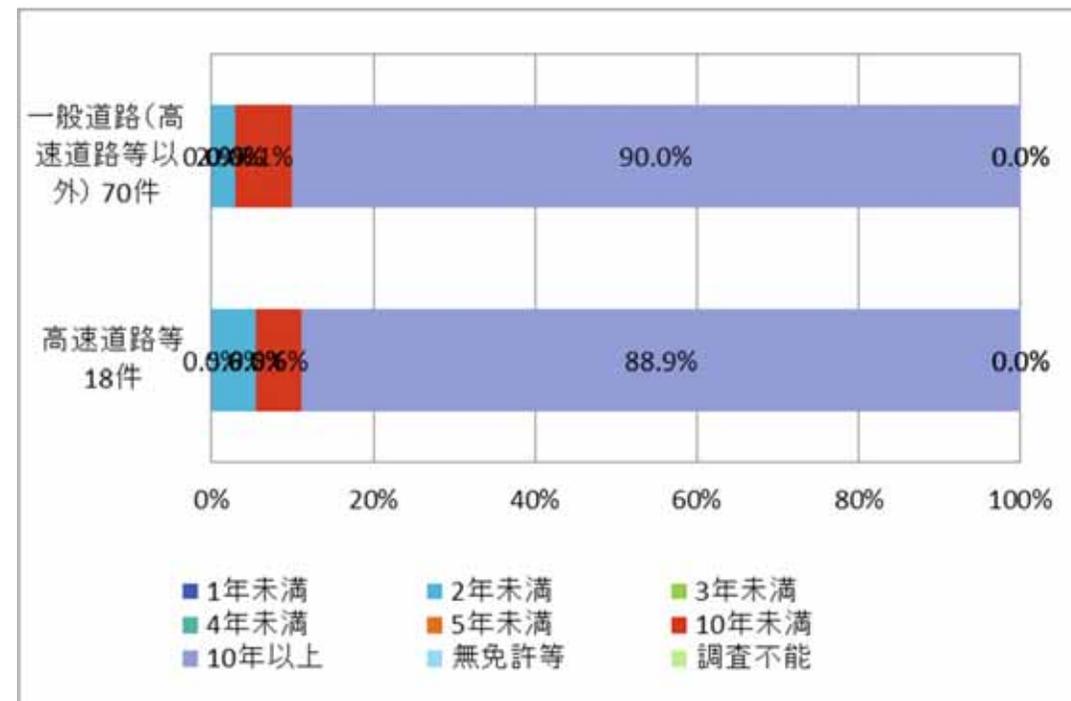
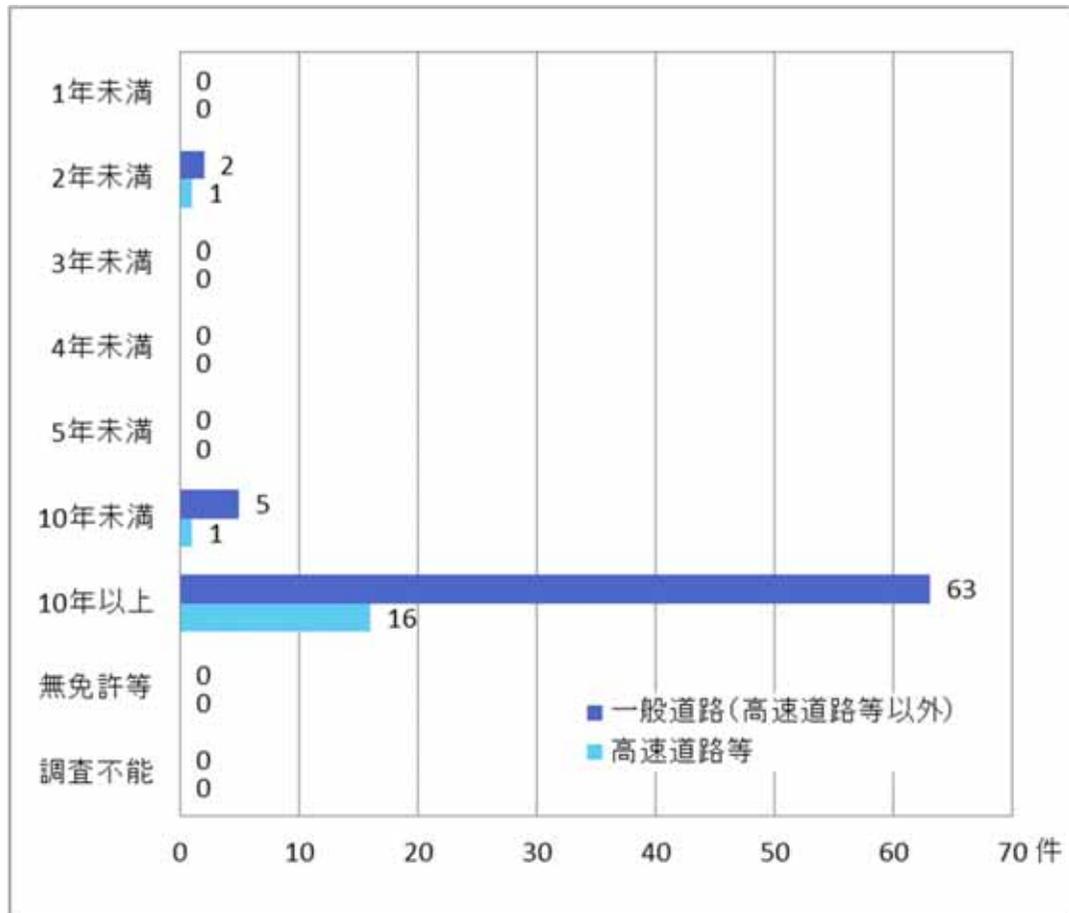
- ・道路区分別の年齢層別にみると、「一般道路」では「35-39歳」が最も多く13件(18.6%)となっている。次いで、「40-44歳」12件(17.1%)、「45-49歳」及び「50-54歳」がそれぞれ11件(15.7%)等と続いている。
- ・「高速道路」では「35-39歳」及び「55-59歳」が最も多く、それぞれ4件(22.2%)となっている。



. H27年第1四半期死亡事故データ(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63件(90.0%)、16件(88.9%)と9割程度を占めている。



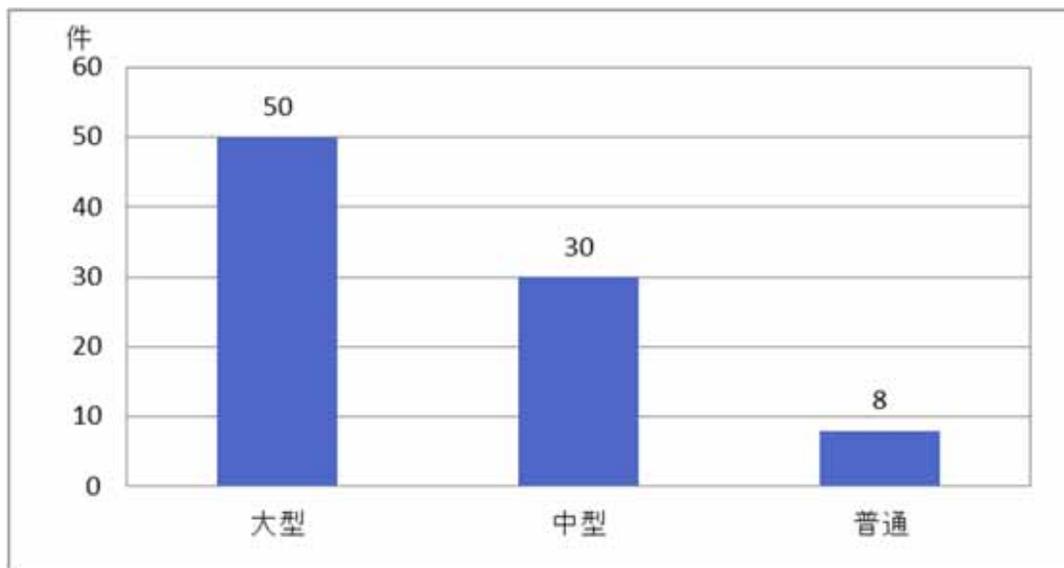
. H27年第1四半期死亡事故データ(車両区分)

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

. H27年第1四半期死亡事故データ(車両区分)

1. 車両区分別

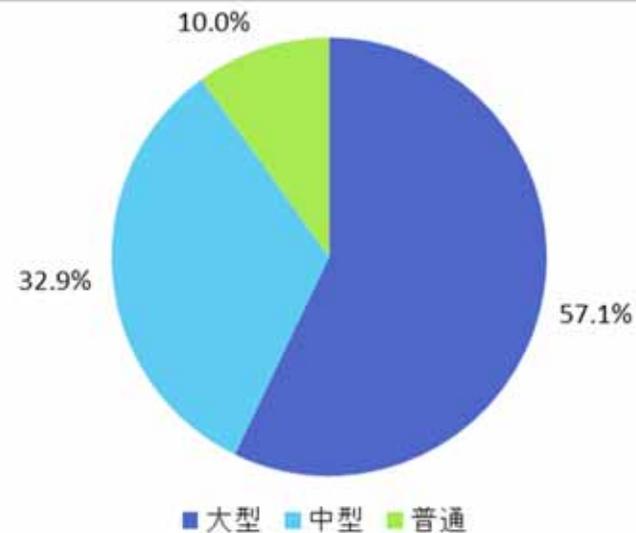
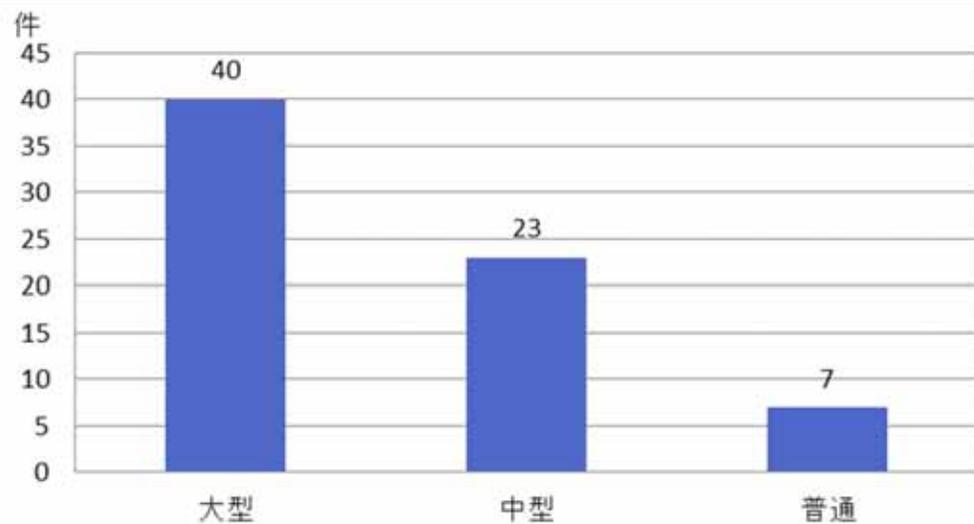
- ・車両区分別にみると、「大型」が最も多く50件（56.8%）と5割以上を占めている。
- ・次いで、「中型」30件（34.1%）、「普通」8件（9.1%）と続いている。



H27年第1四半期死亡事故データ(車両区分)

(1)一般道路上での車両区分

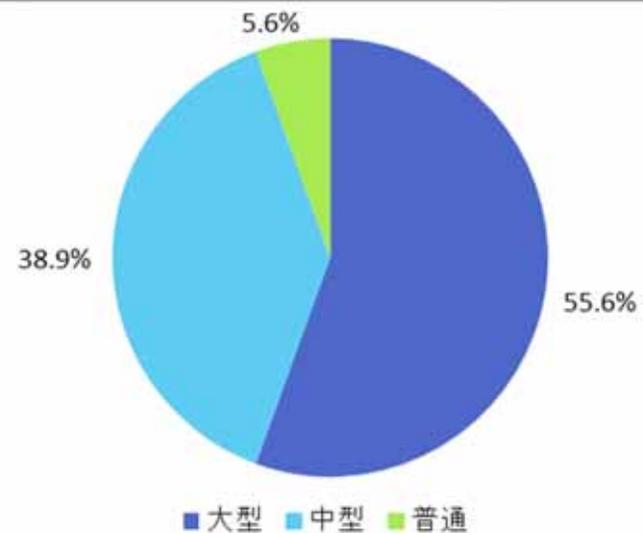
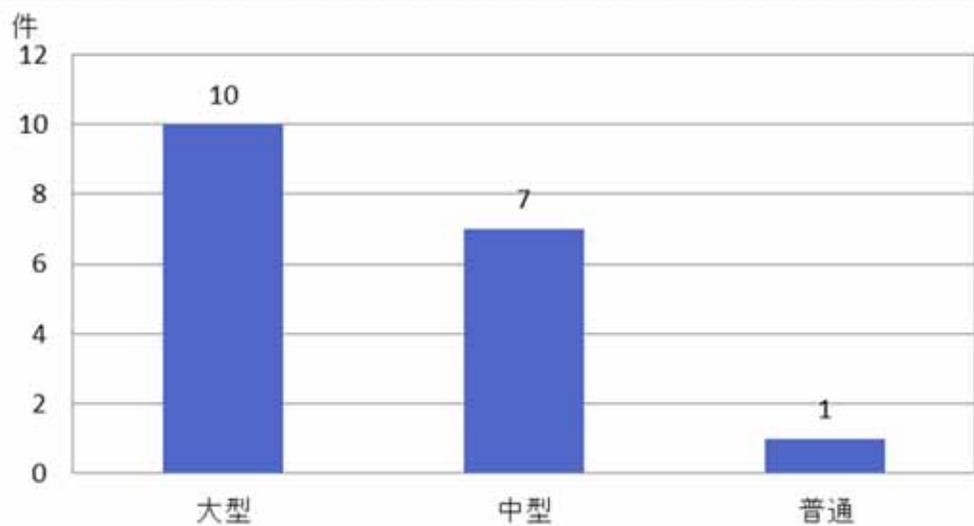
- ・一般道路上での車両区分をみると、「大型」が最も多く40件（57.1%）と5割以上を占めている。
- ・次いで、「中型」23件（32.9%）、「普通」7件（10.0%）と続いている。



H27年第1四半期死亡事故データ(車両区分)

(2) 高速道路上での車両区分

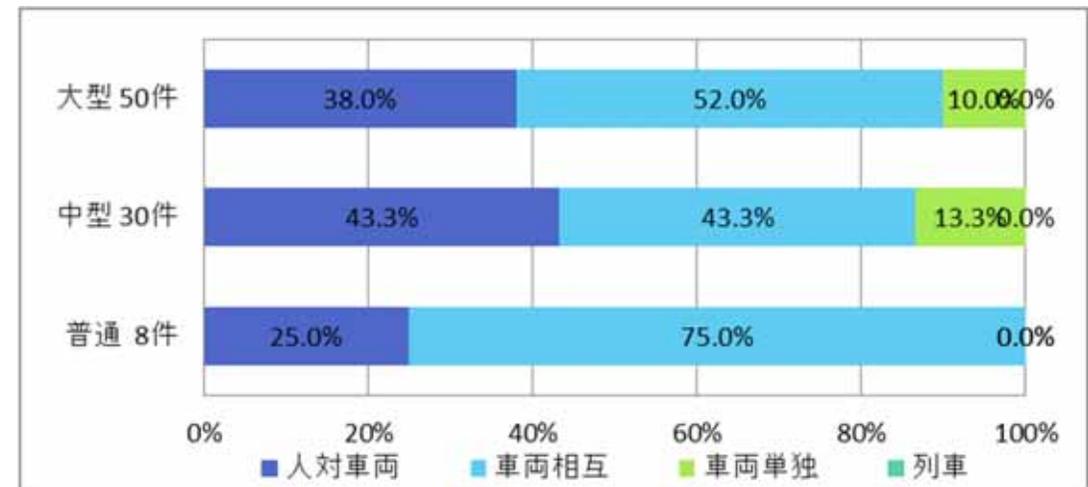
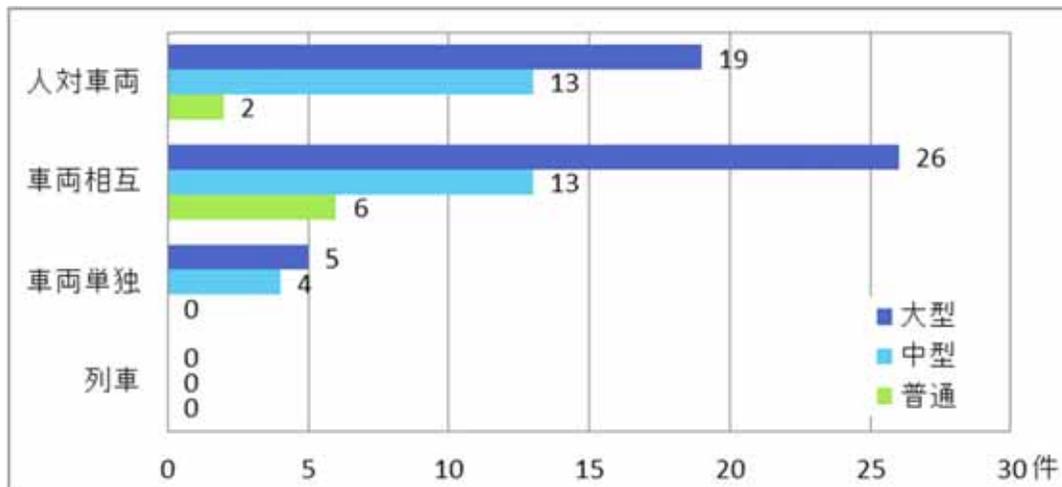
- ・ 高速道路上での車両区分をみると、「大型」が最も多く10件（55.6%）と6割近くを占めている。
- ・ 次いで、「中型」7件（38.9%）、「普通」1件（5.6%）と続いている。



H27年第1四半期死亡事故データ(車両区分)

2. 車両区分の事故類型別

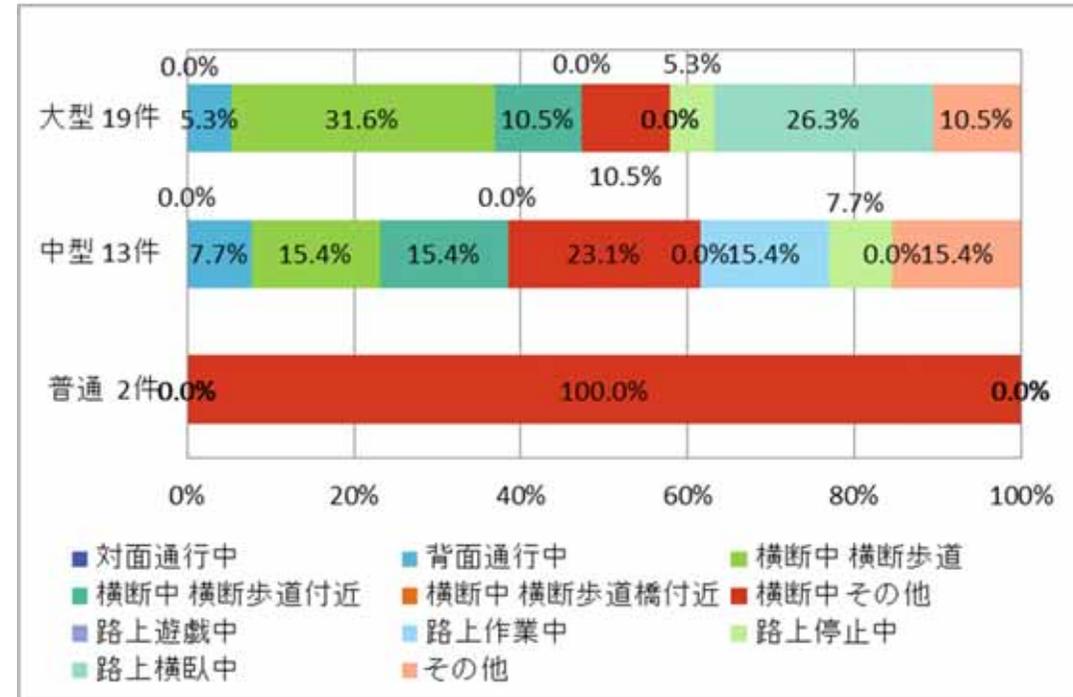
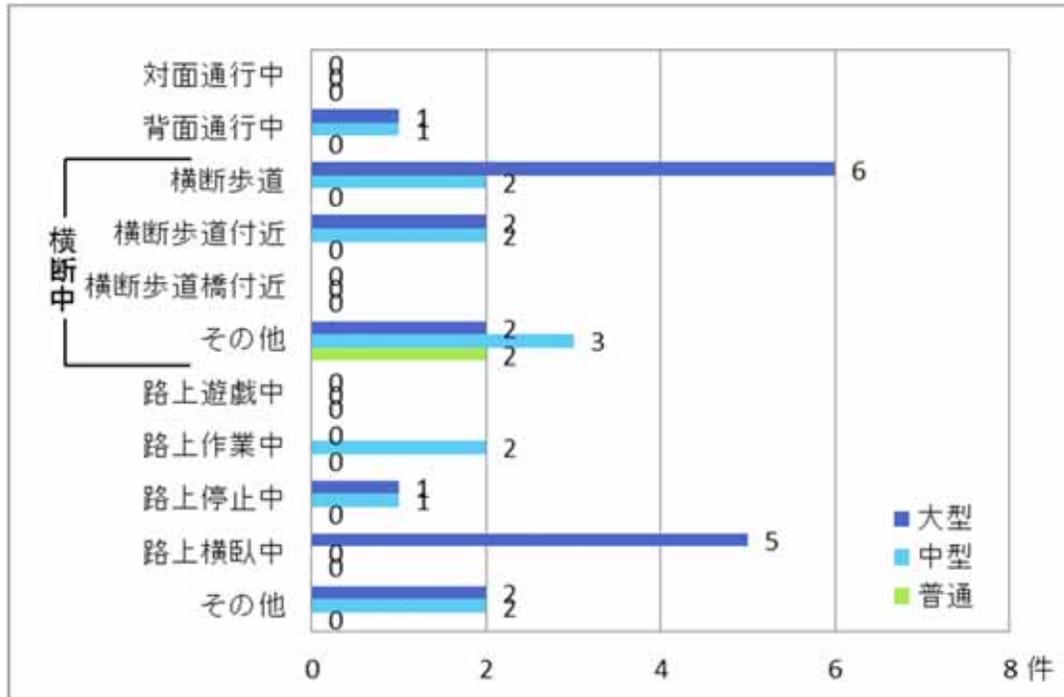
- ・ 車両区分の事故類型別にみると、「大型」及び「普通」では「車両相互」が最も多く、それぞれ26件（52.0%）、6件（75.0%）となっている。
- ・ 「中型」では「人対車両」及び「車両相互」が最も多く、それぞれ13件（43.3%）となっている。



H27年第1四半期死亡事故データ(車両区分)

(1) 車両区分の事故類型(人対車両)別

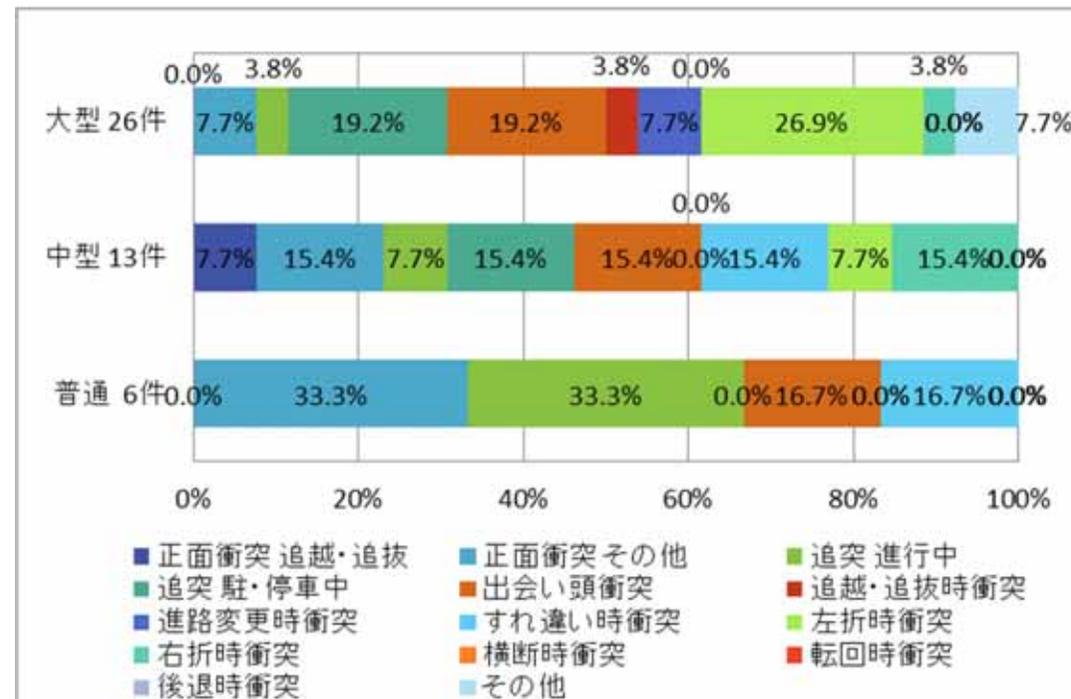
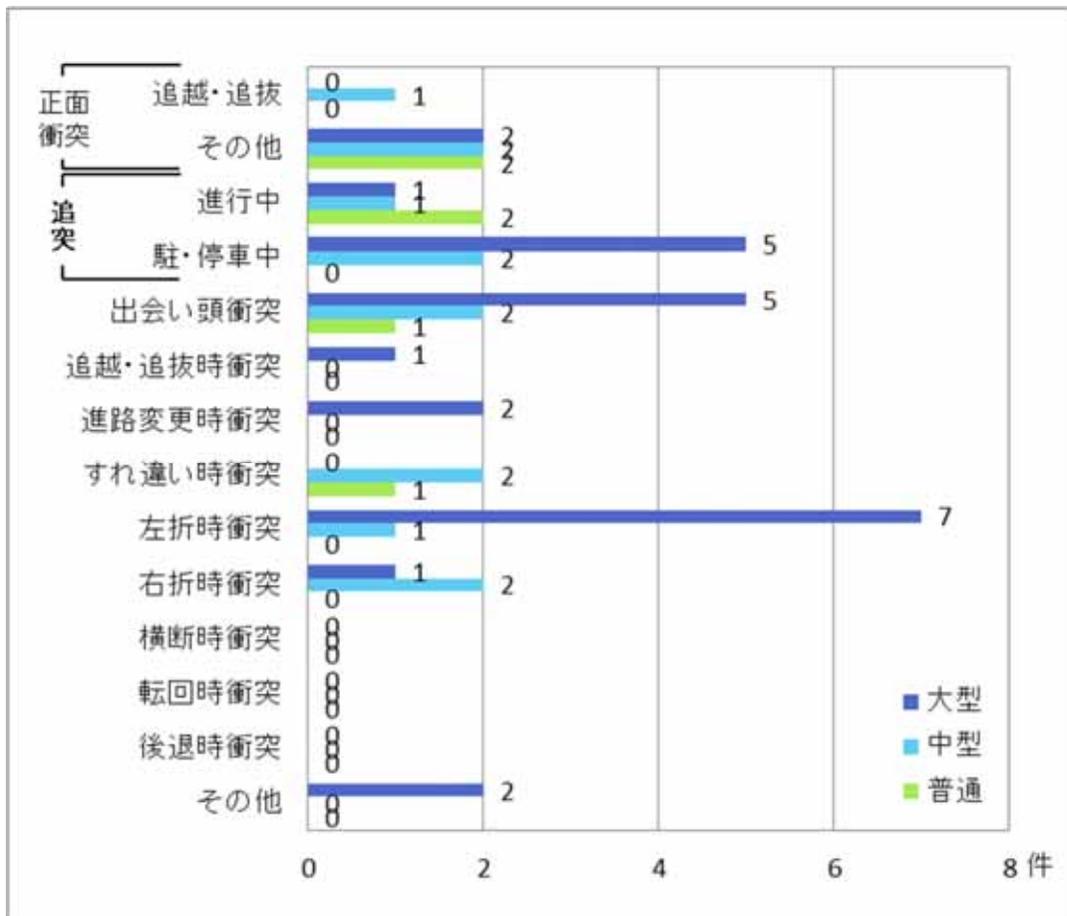
- ・ 車両区分の事故類型(人対車両)別にみると、「大型」では「横断中 横断歩道」が最も多く6件(31.6%)となっている。
- ・ 「中型」及び「普通」では「横断中 その他」が最も多く、それぞれ3件(23.1%)、2件(100.0%)となっている。



H27年第1四半期死亡事故データ(車両区分)

(2) 車両区分の事故類型(車両相互)別

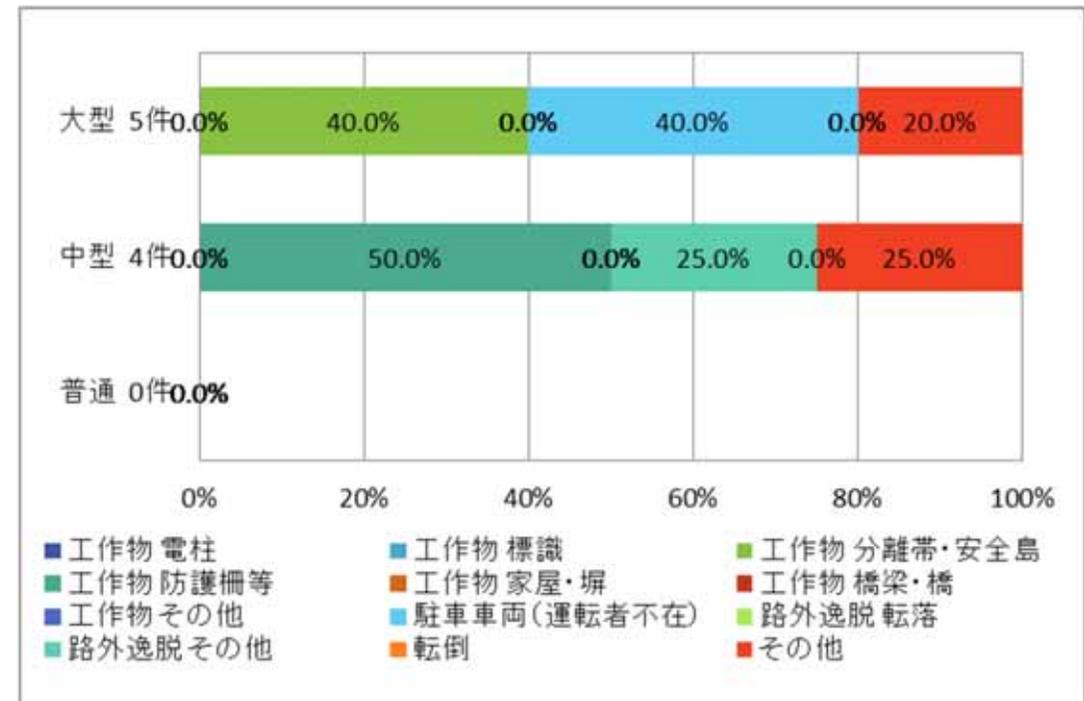
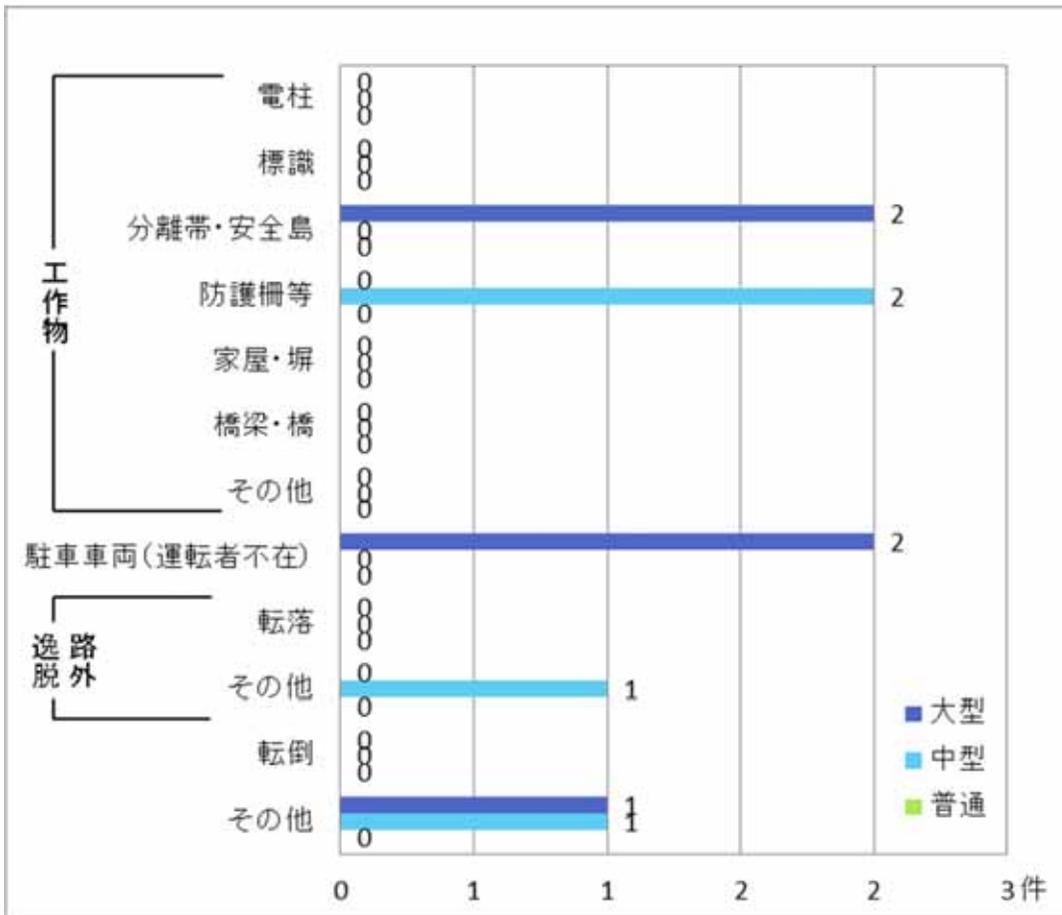
- ・車両区分の事故類型(車両相互)別にみると、「大型」では「左折時衝突」が最も多く7件(26.9%)となっている。次いで、「追突 駐・停車中」及び「出会い頭衝突」がそれぞれ5件(19.2%)等と続いている。
- ・「中型」では「正面衝突 その他」、「追突 駐・停車中」、「出会い頭衝突」、「すれ違い時衝突」及び「右折時衝突」が最も多く、それぞれ2件(15.4%)となっている。
- ・「普通」では「正面衝突 その他」及び「追突 進行中」が最も多く、それぞれ2件(33.3%)となっている。



H27年第1四半期死亡事故データ(車両区分)

(3) 車両区分の事故類型(車両単独)別

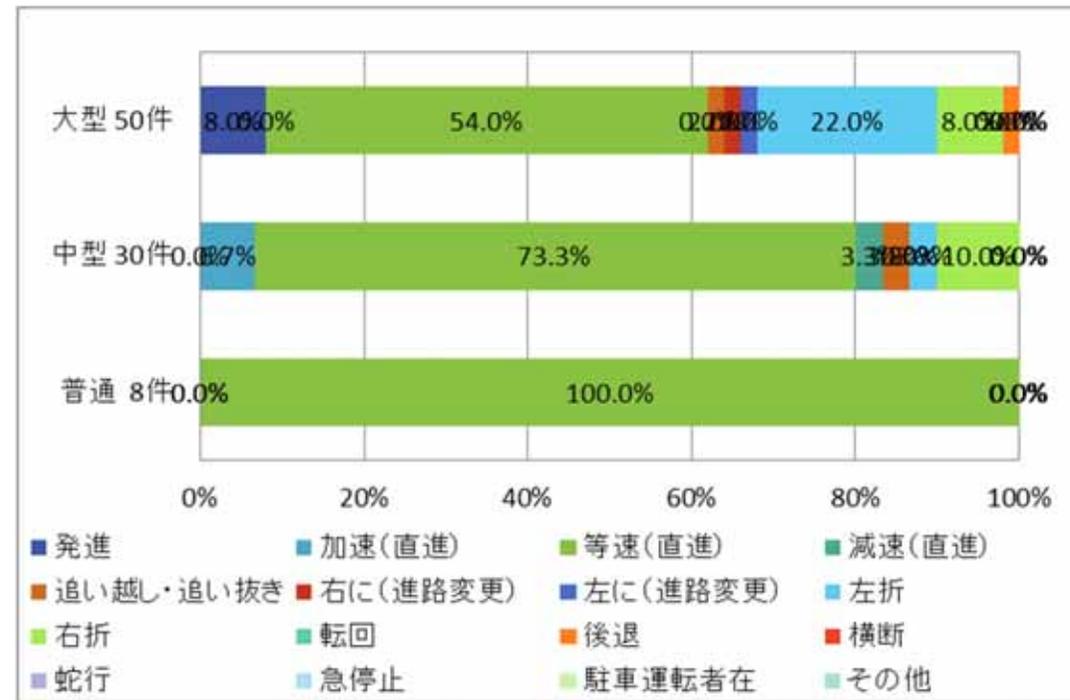
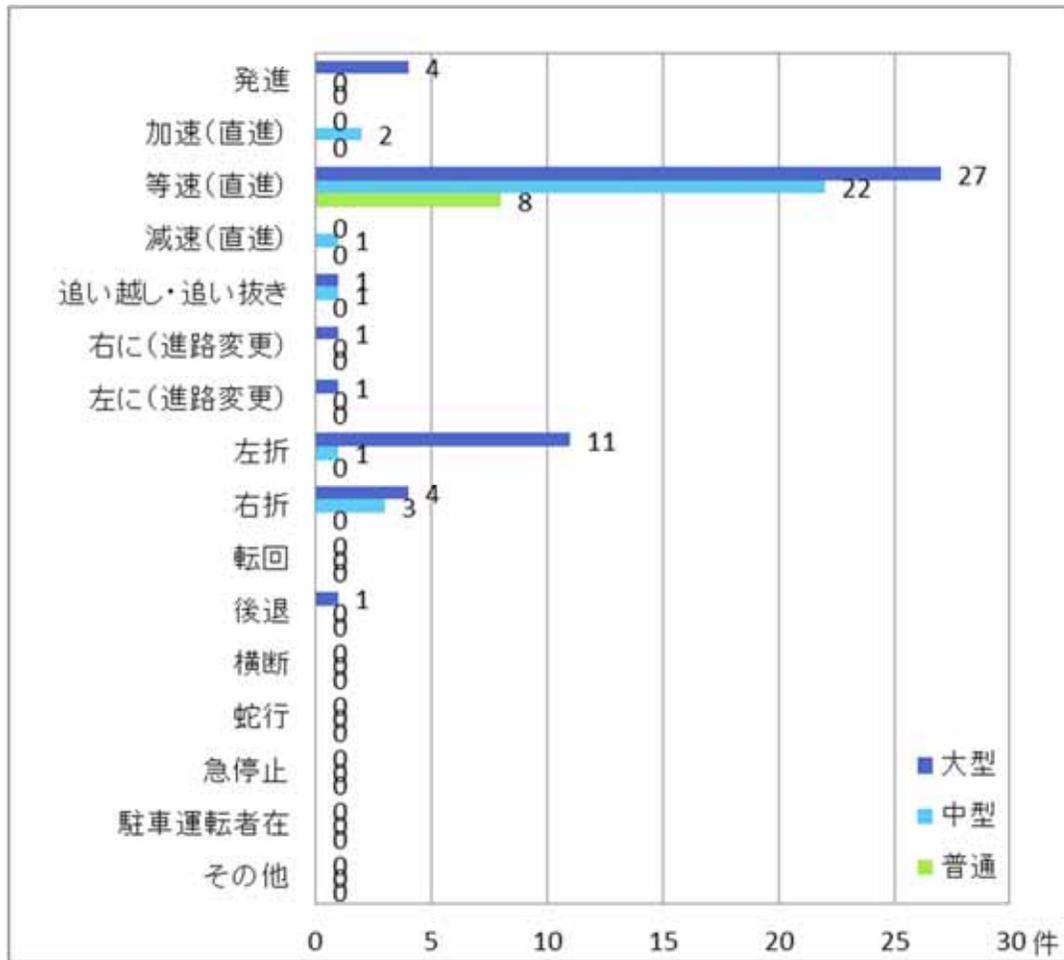
- ・車両区分の事故類型(車両単独)別にみると、「大型」では「工作物 分離帯・安全島」及び「駐車車両(運転者不在)」が最も多く、それぞれ2件(40.0%)となっている。
- ・「中型」では「工作物 防護柵等」が最も多く2件(50.0%)となっている。



H27年第1四半期死亡事故データ(車両区分)

3. 車両区分別の行動類型別

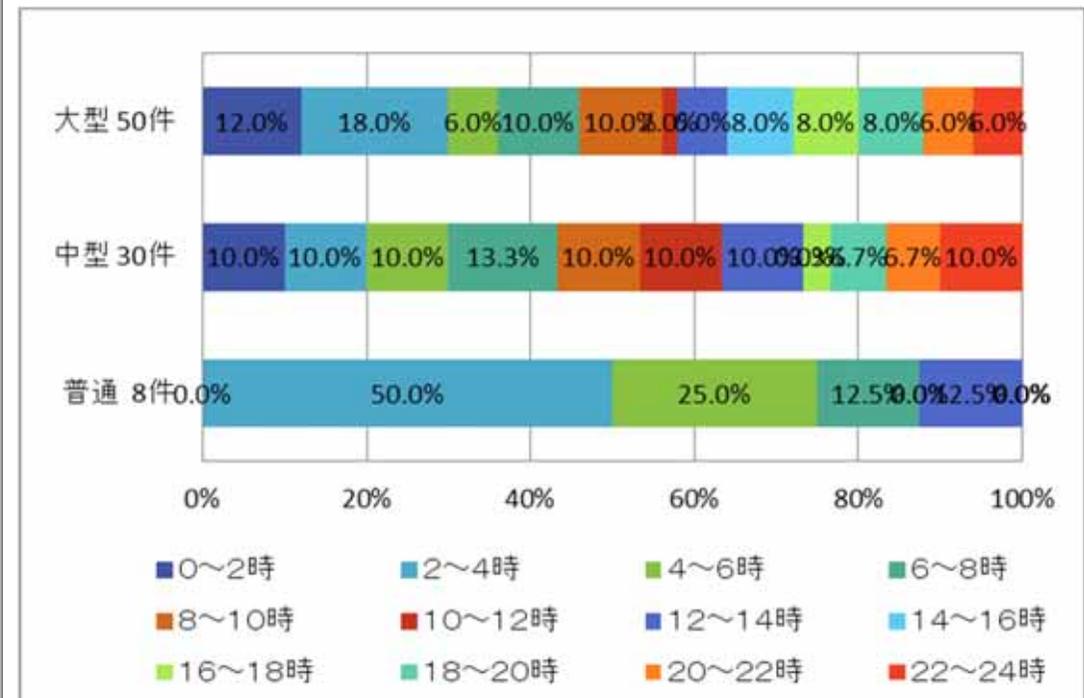
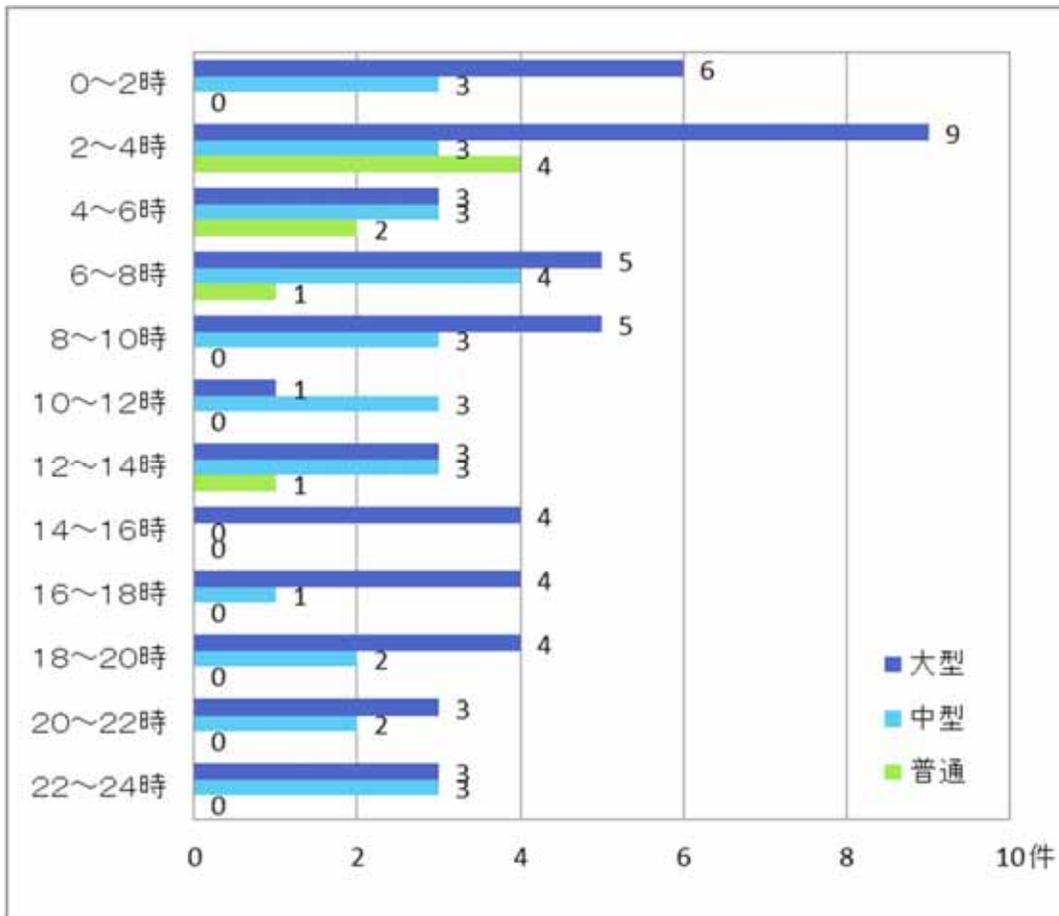
・車両区分別の行動類型別にみると、「大型」から「普通」までのいずれも「等速(直進)」が最も多くなっている。



H27年第1四半期死亡事故データ(車両区分)

4. 車両区分別の時間帯別

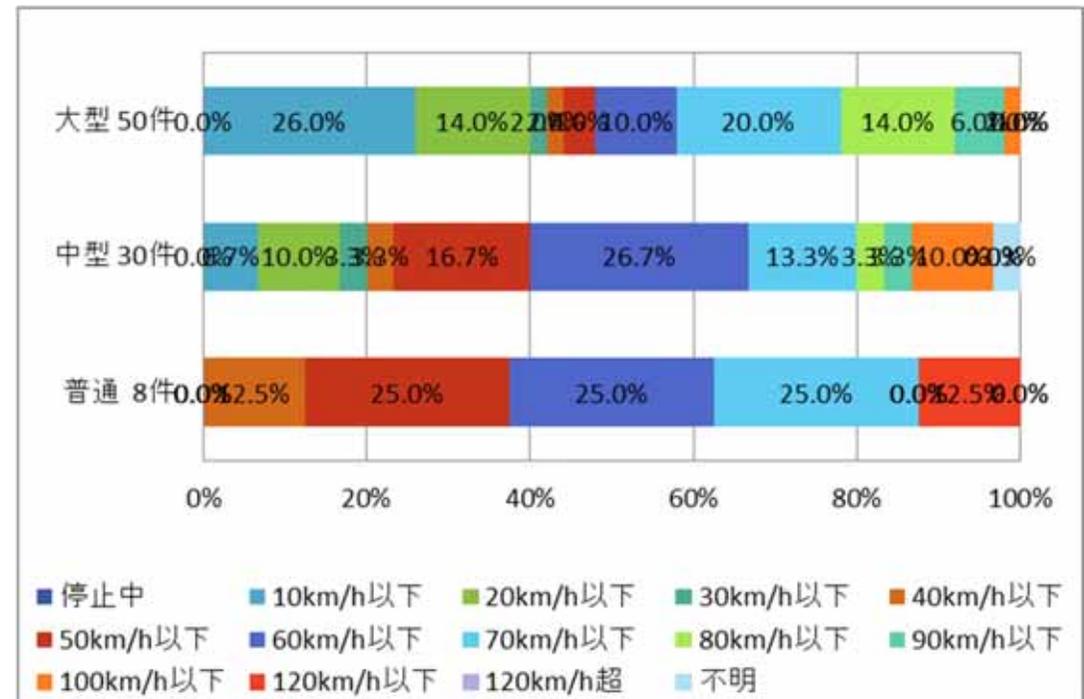
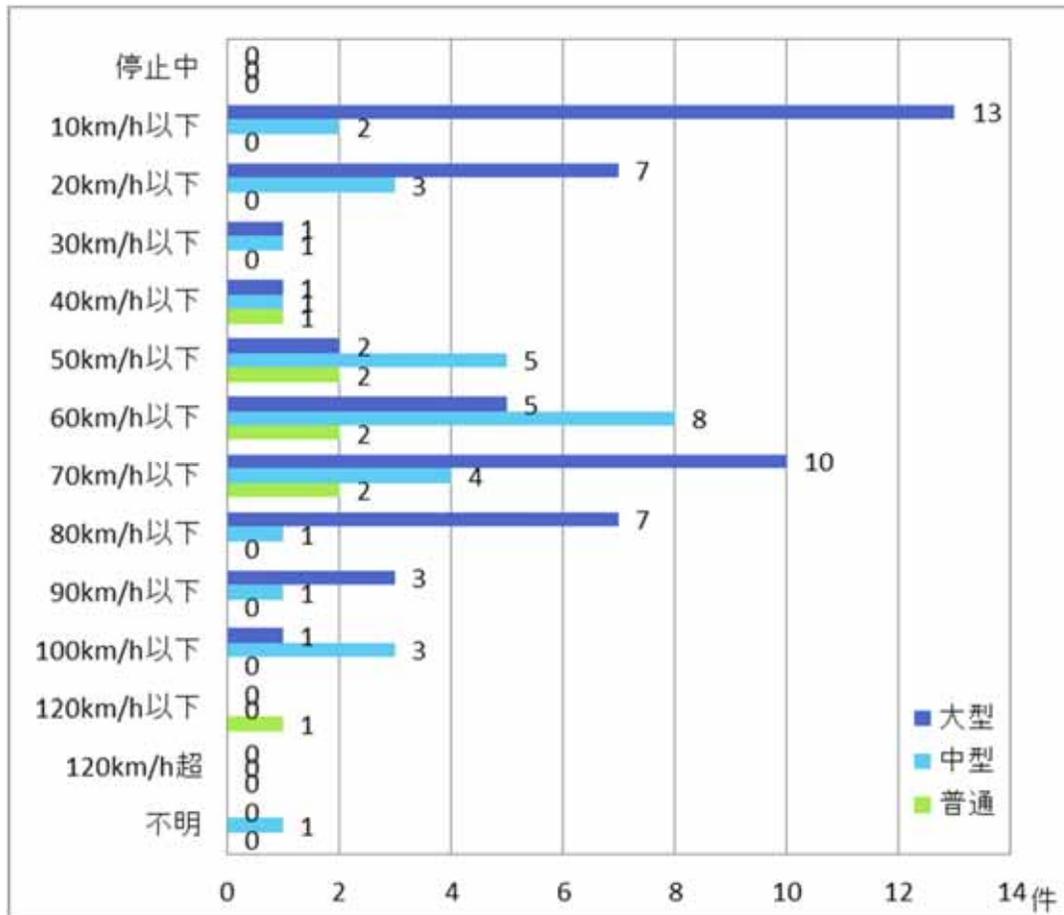
- ・車両区分別の時間帯別にみると、「大型」では「2～4時」が最も多く9件（18.0%）となっている。次いで、「0～2時」6件（12.0%）、「6～8時」及び「8～10時」5件（10.0%）等と続いている。早朝・深夜での事故が多い。
- ・「中型」では「6～8時」が最も多く4件（13.3%）となっている。その他、様々な時間で事故が生じている。
- ・「普通」では「2～4時」が最も多く4件（50.0%）となっている。



H27年第1四半期死亡事故データ(車両区分)

5. 車両区分別の危険認知速度別

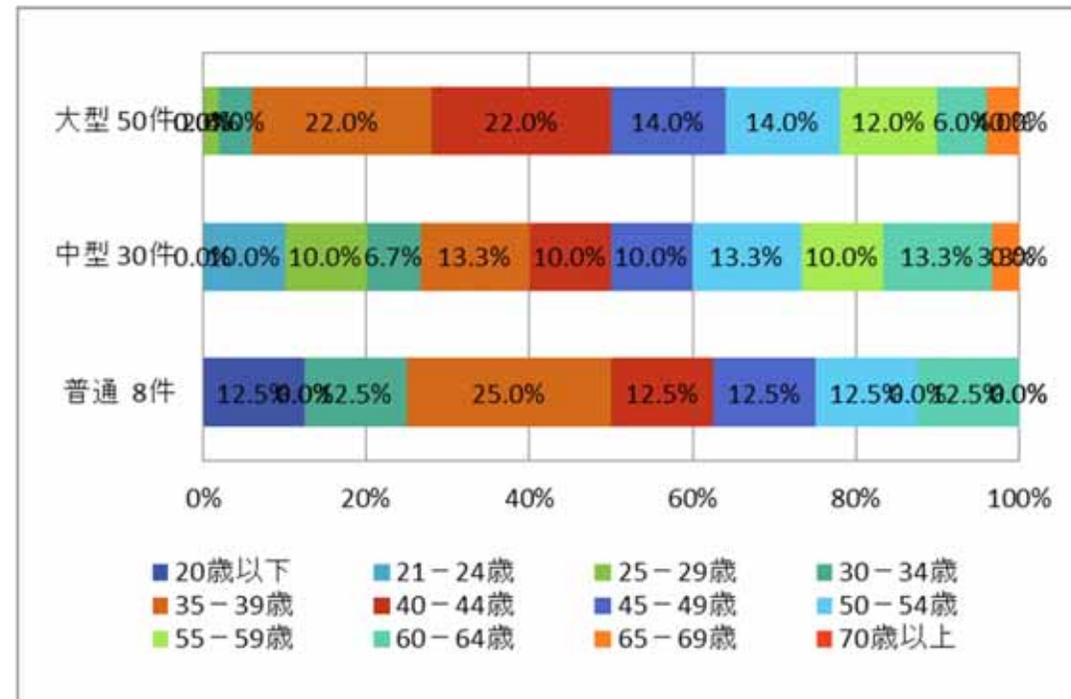
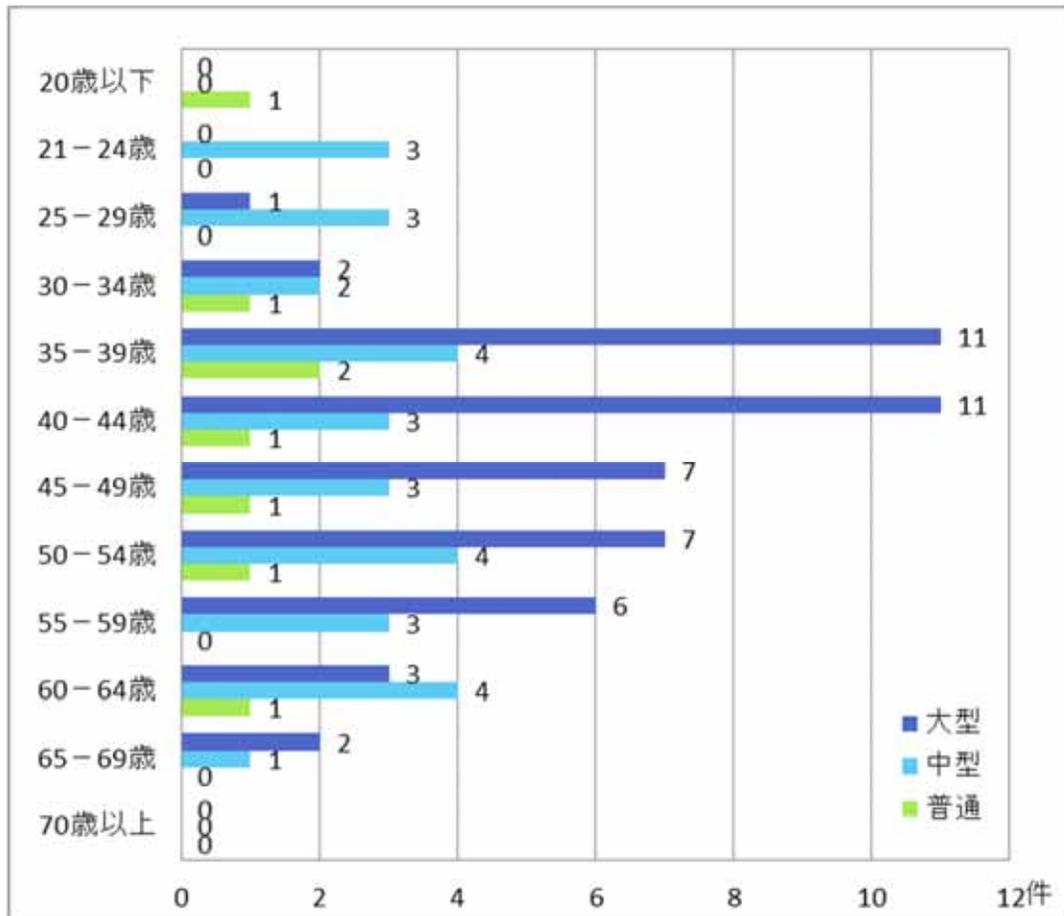
- ・車両区分別の危険認知速度別にみると、「大型」では「10km/h以下」が最も多く13件（26.0%）となっている。次いで、「70km/h以下」10件（20.0%）、「20km/h以下」及び「80km/h以下」がそれぞれ7件（14.0%）等と続いている。幹線道路の最高速度を超える速度帯と市街地の最高速度に近い10~20km/h程度の速度帯に分布がわかれている。
- ・「中型」では「60km/h以下」が最も多く8件（26.7%）となっている。次いで、「50km/h以下」5件（16.7%）等と続いている。
- ・「普通」では「50km/h以下」、「60km/h以下」及び「70km/h以下」が最も多く、それぞれ2件（25.0%）となっている。



H27年第1四半期死亡事故データ(車両区分)

6. 車両区分別の年齢層別

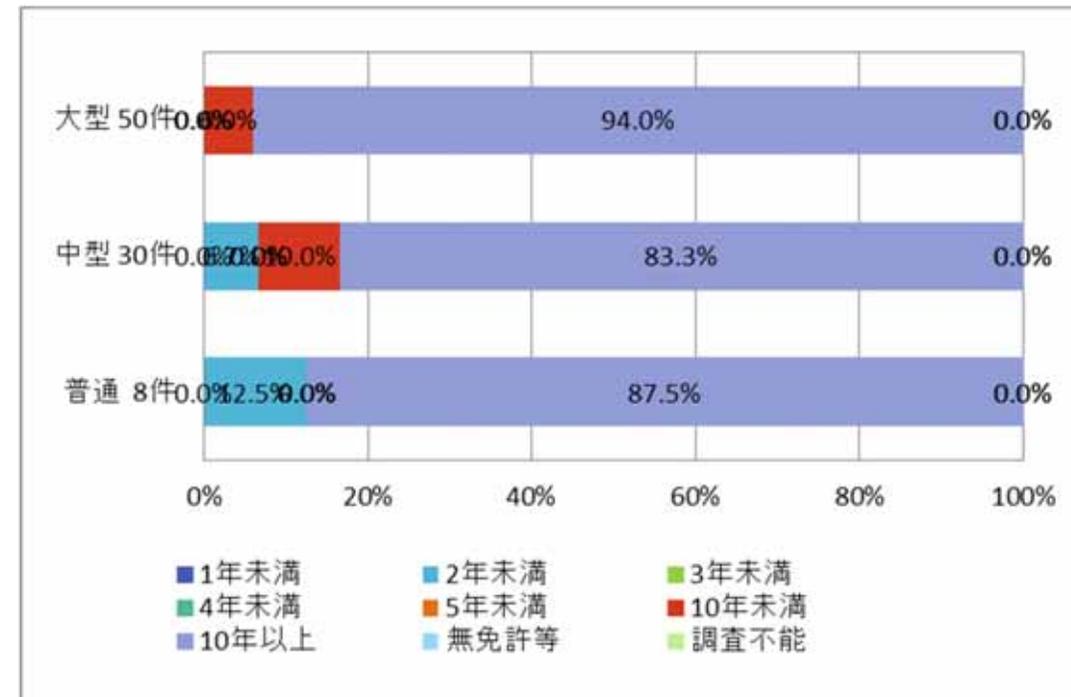
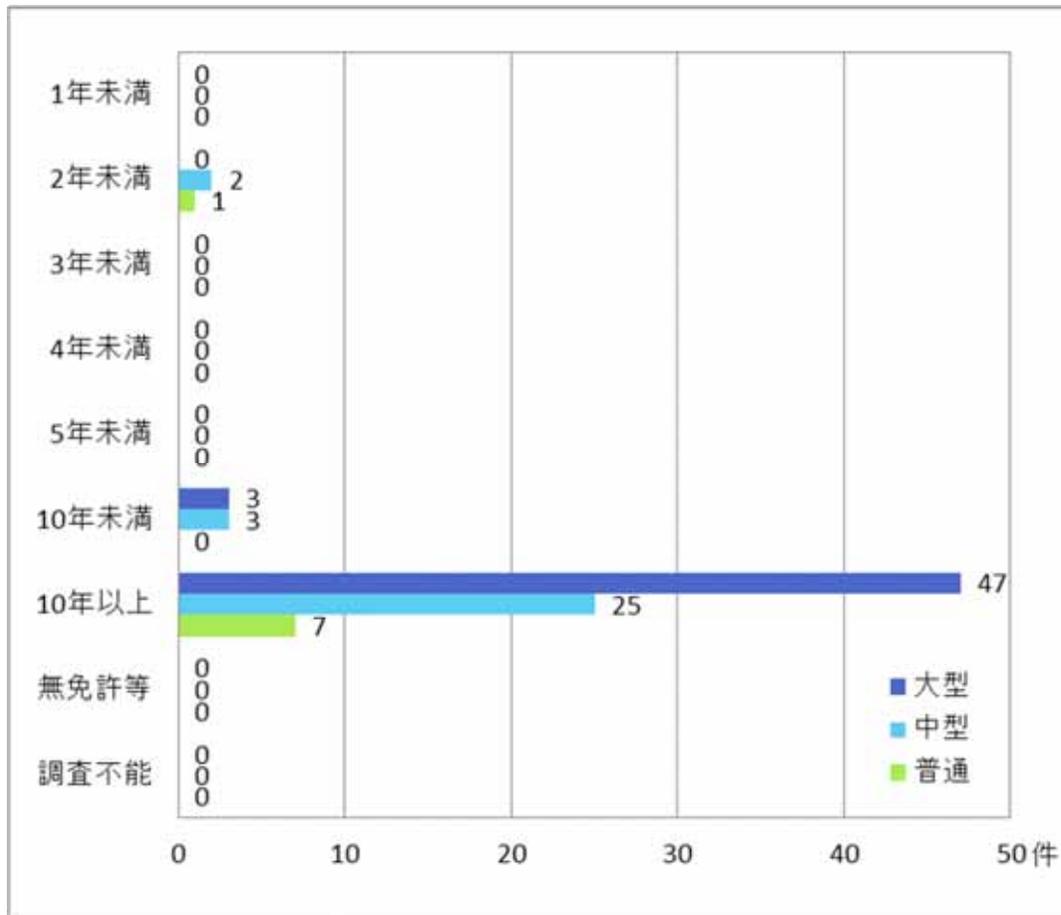
- ・車両区分別の年齢層別にみると、「大型」では「35-39歳」及び「40-44歳」が最も多く11件（22.0%）となっている。次いで、「45-49歳」及び「50-54歳」7件（14.0%）等と続いている。
- ・「中型」では「35-39歳」、「50-54歳」及び「60-64歳」が最も多く、それぞれ4件（13.3%）となっている。
- ・「普通」では「35-39歳」が最も多く2件（25.0%）となっている。



. H27年第1四半期死亡事故データ(車両区分)

7. 車両区分別の免許取得年別

・車両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。



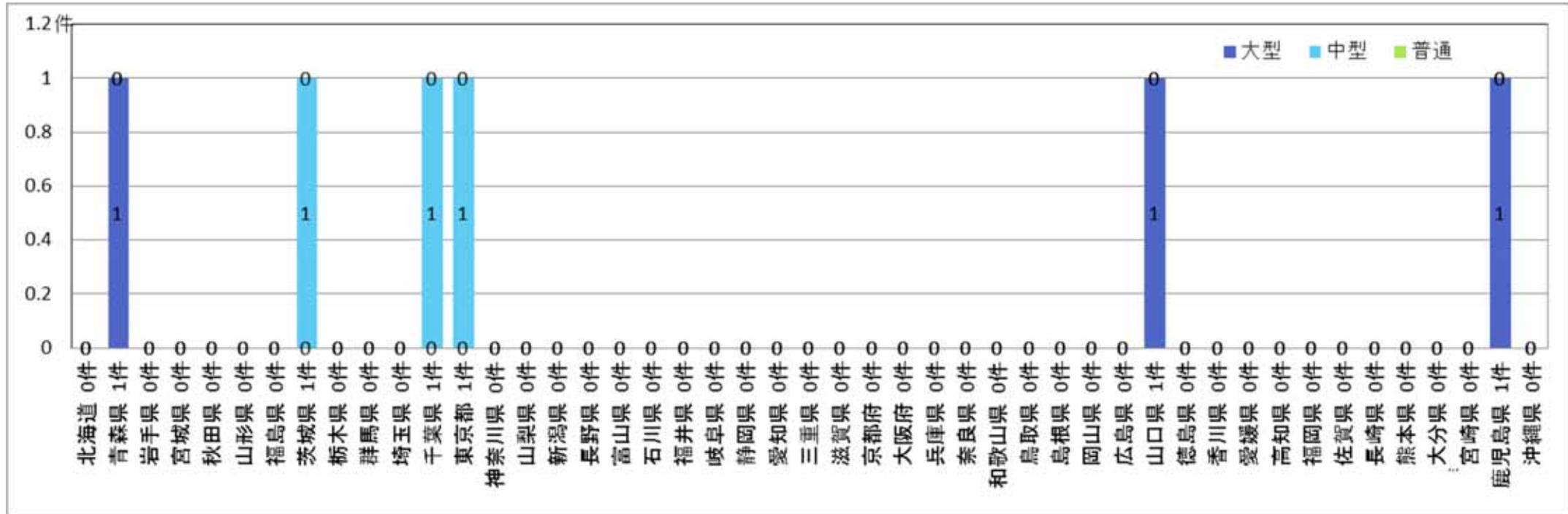
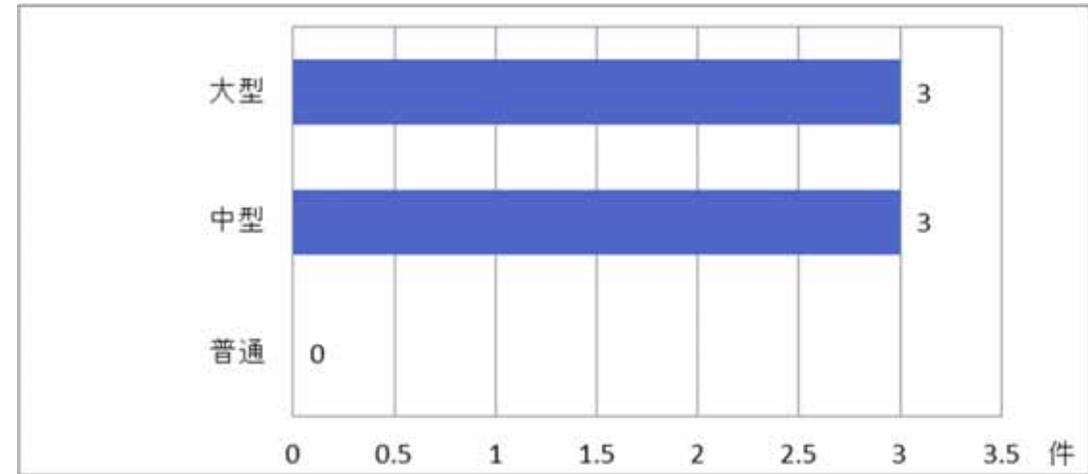
. H27年第1四半期死亡事故データ(右左折)

1. 交差点での右折事故
2. 交差点での左折事故
3. 信号機の有無別行動類型別第2当事者の状況

H27年第1四半期死亡事故データ(右左折)

1. 交差点での右折事故

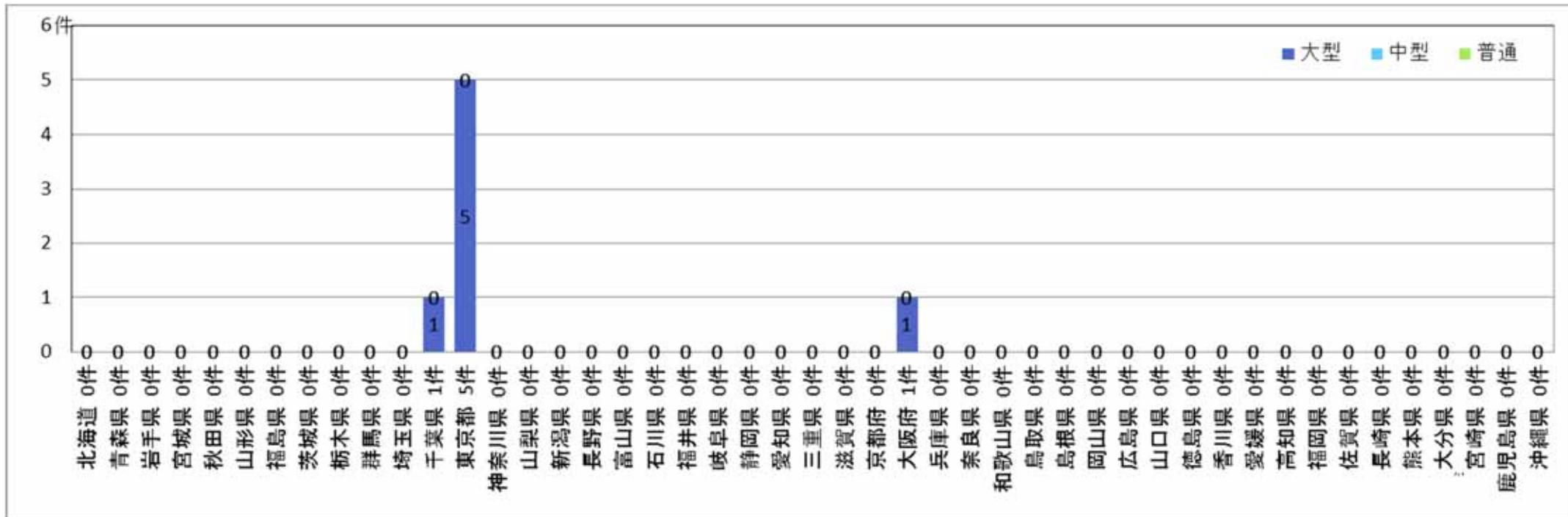
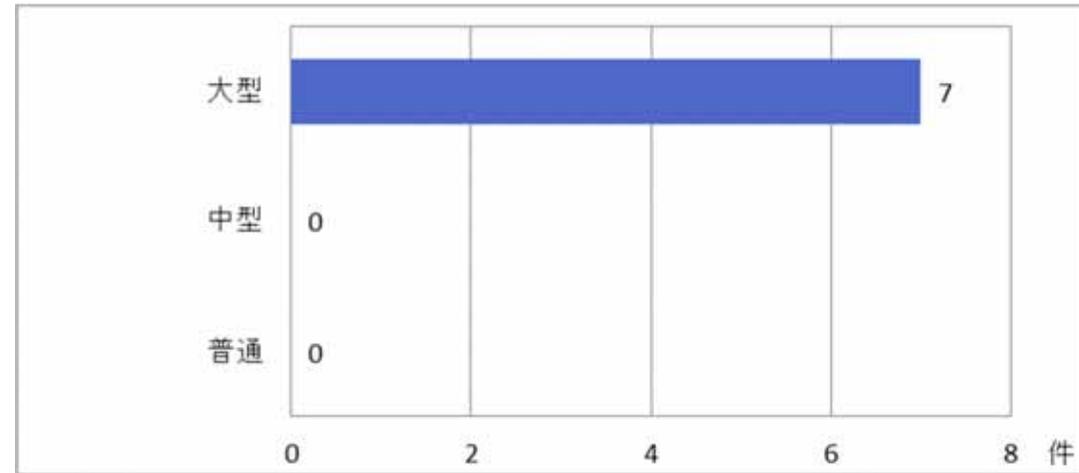
- ・右折事故を車両区別にみると、「大型」3件、「中型」3件となっている。
- ・発生地別にみると、「青森県」、「茨城県」、「千葉県」、「東京都」、「山口県」及び「鹿児島県」がそれぞれ1件となっている。



. H27年第1四半期死亡事故データ(右左折)

2. 交差点での左折事故

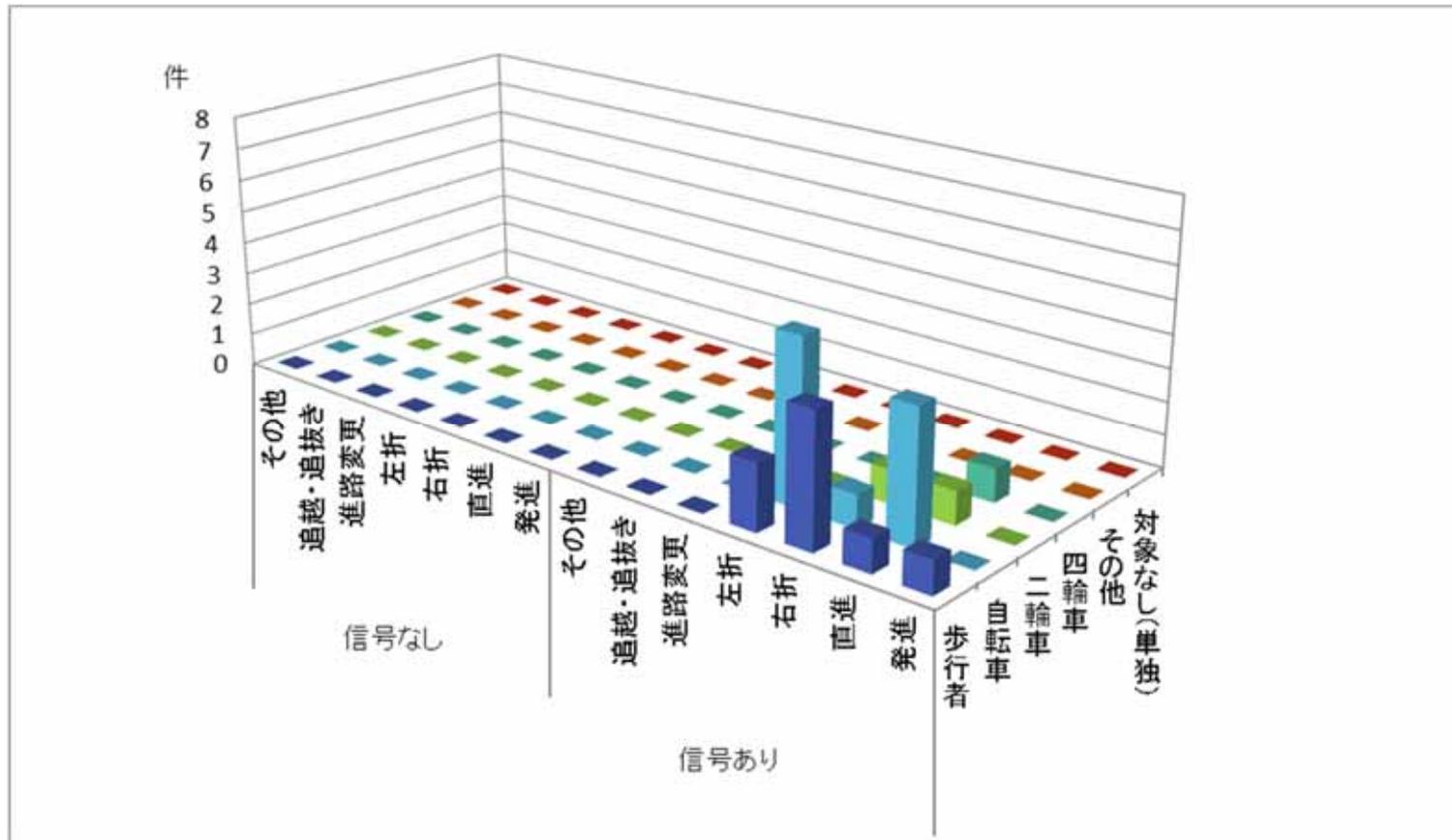
- ・左折事故を道路区別にみると、「大型」11件、「中型」1件となっている。
- ・発生地別にみると、「東京都」が最も多く6件となっている。次いで、「大阪府」2件、「宮城県」、「千葉県」、「静岡県」及び「広島県」がそれぞれ1件となっている。



. H27年第1四半期死亡事故データ(右左折)

3. 信号機の有無別行動類型別第2当事者の状況

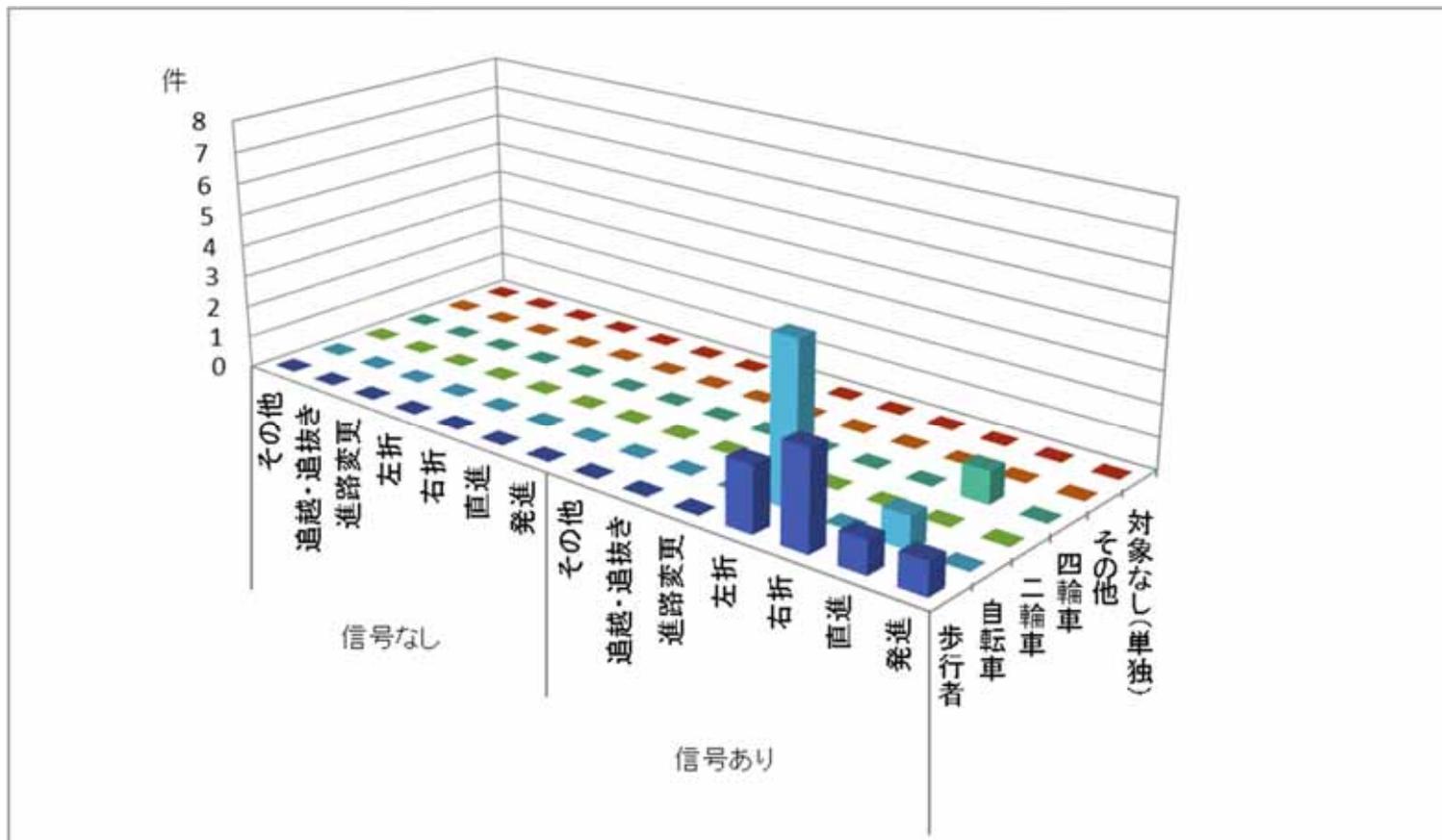
- ・いずれも信号機のある交差点で事故が生じている。
- ・左折では「自転車」が多く、右折では「歩行者」の事故が多い。



. H27年第1四半期死亡事故データ(右左折)

(1) 信号機の有無別行動類型別第2当事者の状況(大型)

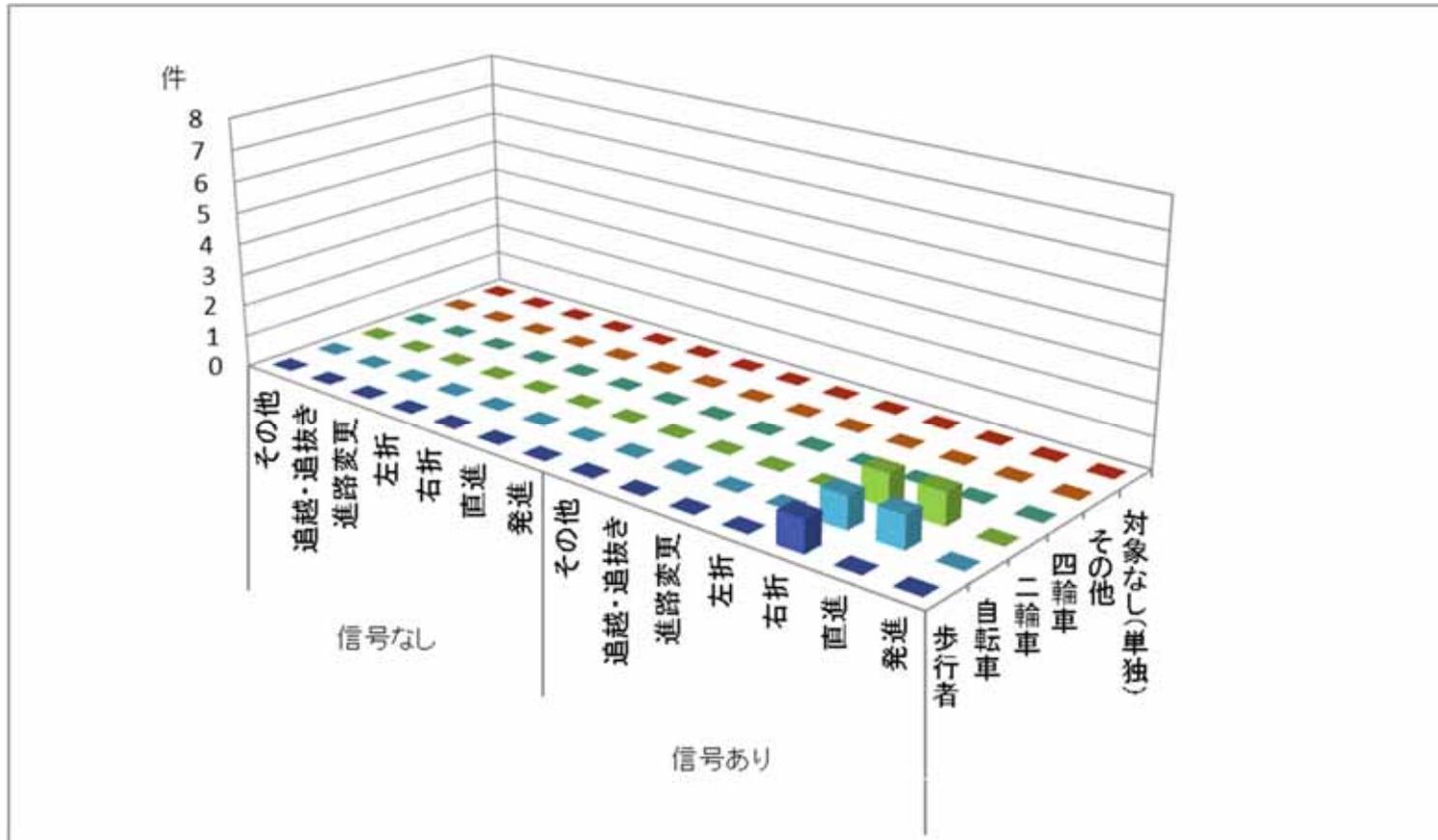
- ・いずれも信号機のある交差点で事故が生じている。
- ・左折では「自転車」が多く、右折では「歩行者」の事故が多い。



H27年第1四半期死亡事故データ(右左折)

(2) 信号機の有無別行動類型別第2当事者の状況(中型)

- ・いずれも信号機のある交差点で事故が生じている。
- ・左折の事故はなく、右折では「歩行者」「自転車」及び「二輪車」となっている。



. H27年第1四半期死亡事故データ(右左折)

(3) 信号機の有無別行動類型別第2当事者の状況(普通)

- ・いずれも信号機のある交差点で事故が生じているが右左折の事故はない。

