

# 平成27年第2四半期(1~6月)の 交通事故統計分析結果

2015年8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1~6月) のうち事業用貨物自動車が第1当事者となった死亡事故

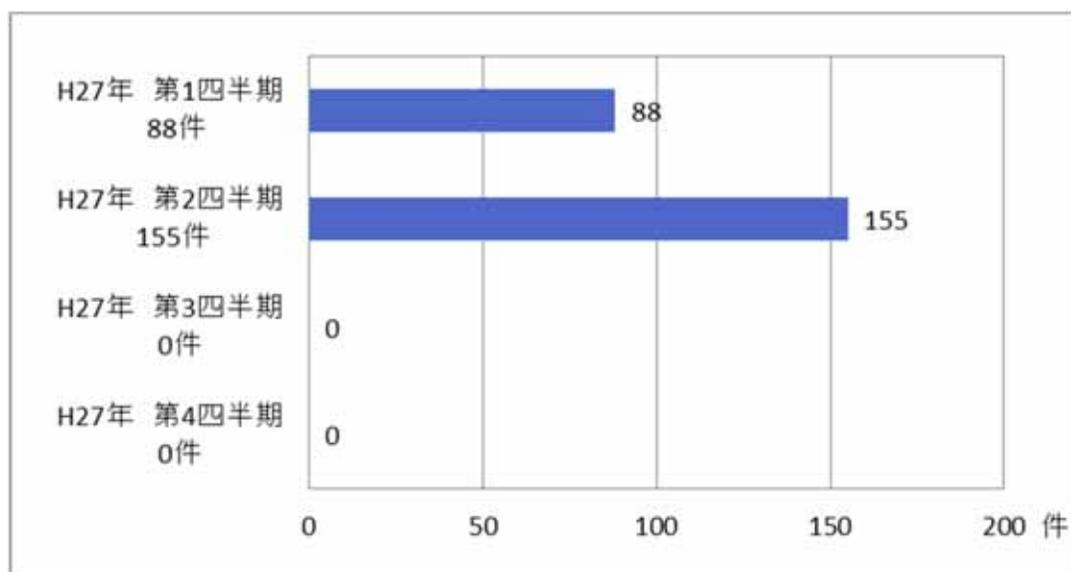
## . H27年第2四半期死亡事故データの傾向

- 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 . 運転免許取得年数別

# . H27年第2四半期死亡事故データの傾向

## 1. 事故件数

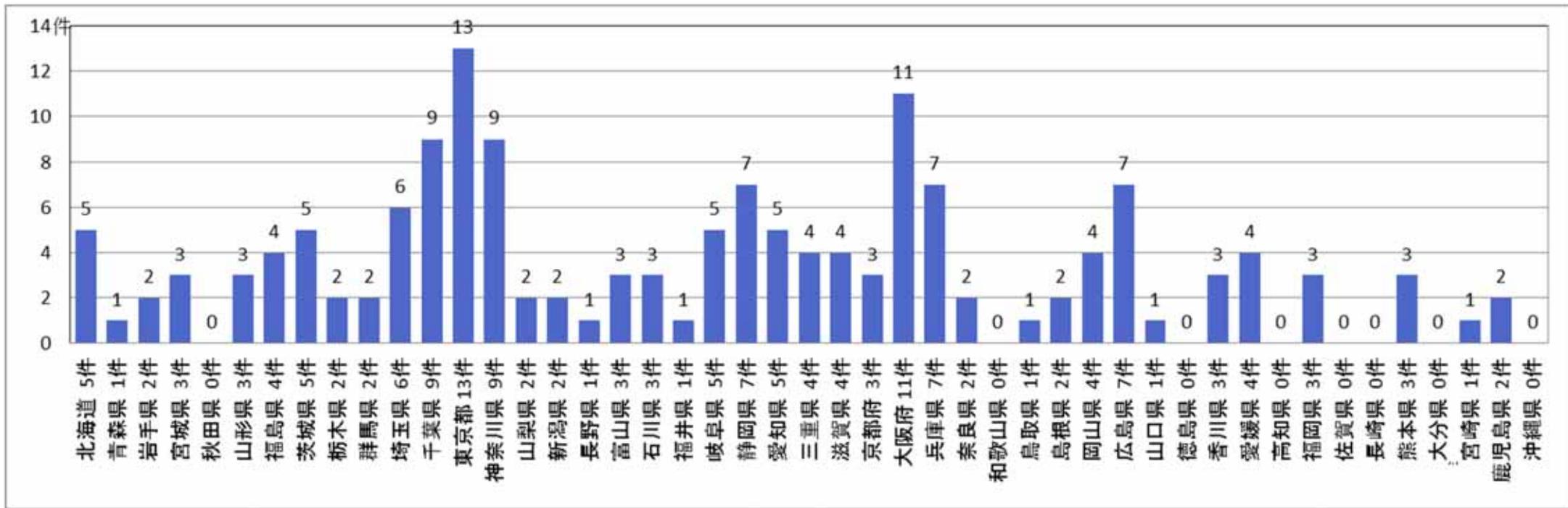
- ・ H27年第2四半期の死亡事故件数は155件となっている。
- ・ 仮に当該ペースで死亡事故件数が推移し、年間310件（155件×2）となった場合、営業用トラック1,231,758台（平成27年3月現在、トレーラ及び軽自動車を除く）に対する1万台当たり死亡事故件数は「2.5」となり、昨年の「2.7」に対して0.2ポイントの減少となる。
- ・ プラン2009の目標達成のためには、更なる事故防止対策が急務である。



# H27年第2四半期死亡事故データの傾向

## 2. 発生地別

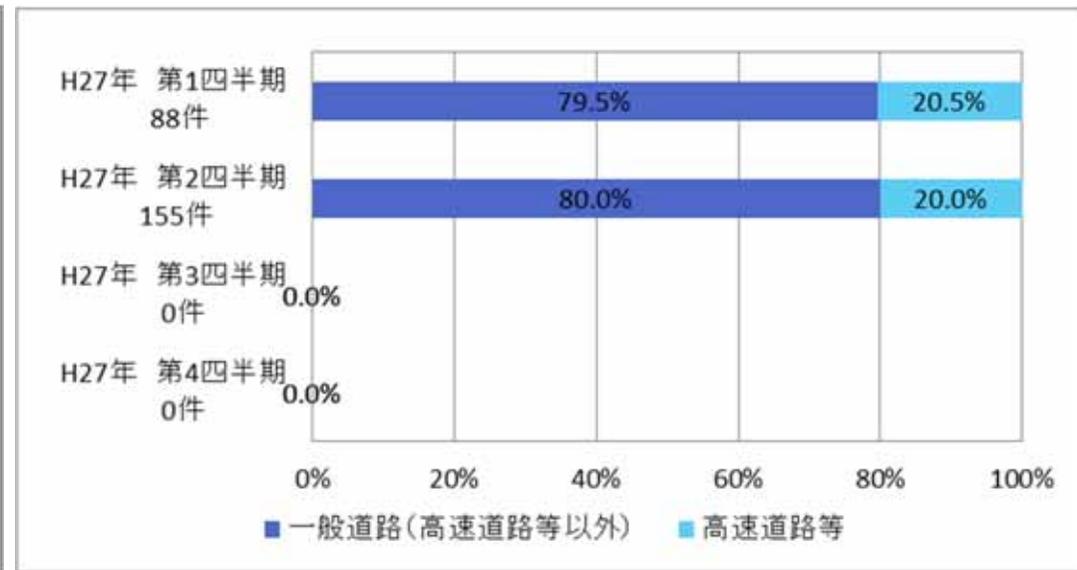
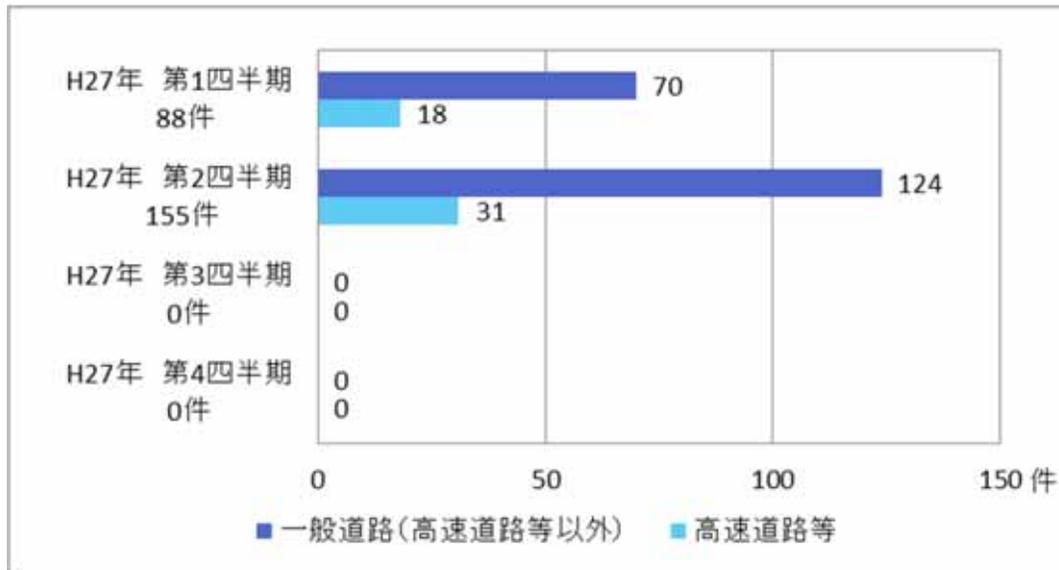
- ・H27年第2四半期の発生地別死亡事故件数の多い県をみると、「東京都」が最も多く13件、次いで「大阪府」11件、「千葉県」及び「神奈川県」がそれぞれ9件、「静岡県」、「兵庫県」及び「広島県」がそれぞれ7件等と続いている。



# . H27年第2四半期死亡事故データの傾向

## 3. 道路区分別

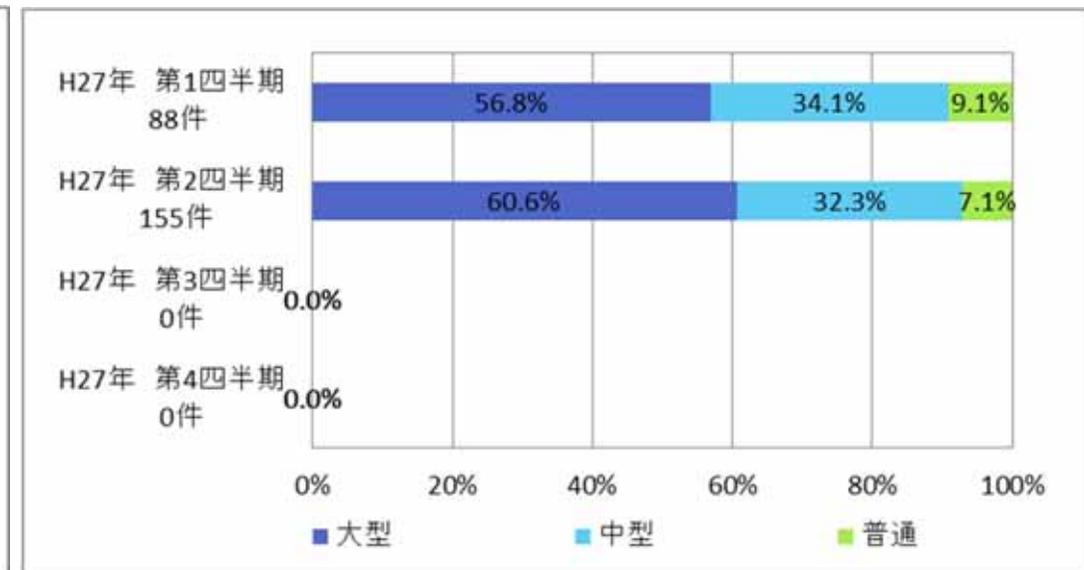
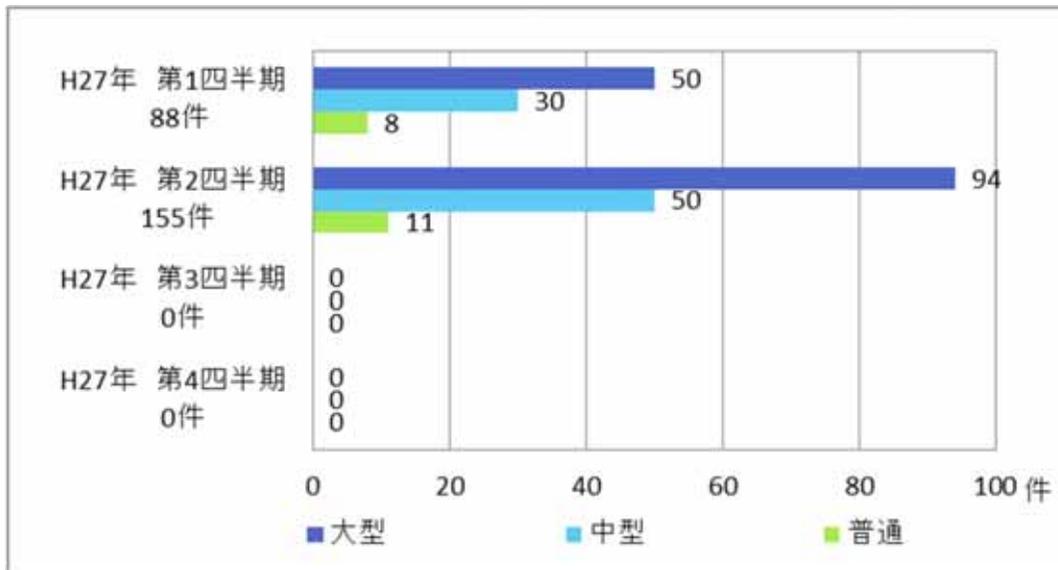
・ H27年第2四半期の傾向をみると、「一般道路（高速道路等以外）」が最も多く124件（80.0%）と8割を占めている。



# . H27年第2四半期死亡事故データの傾向

## 4. 車両区分別

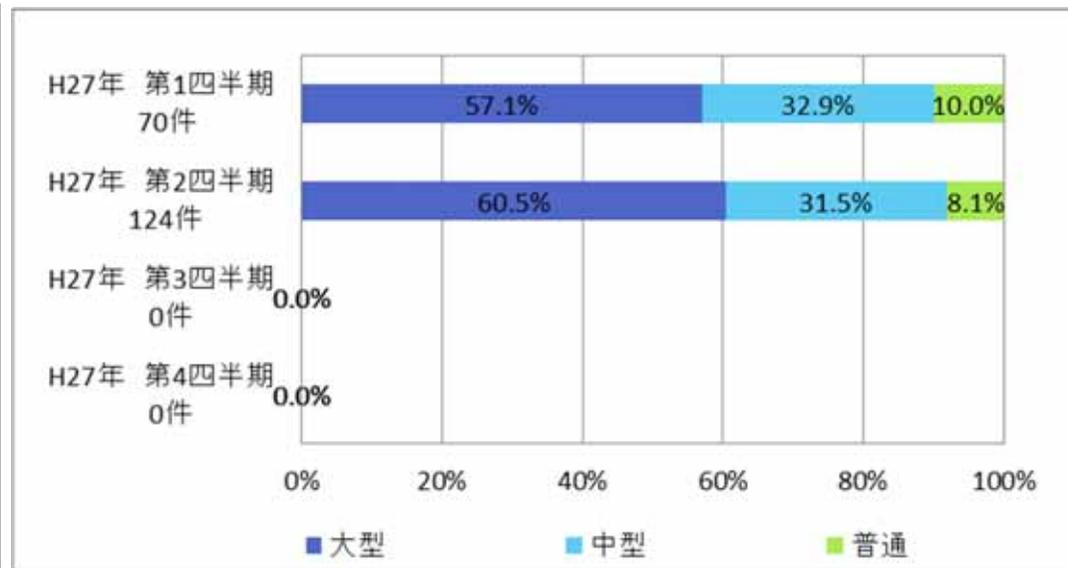
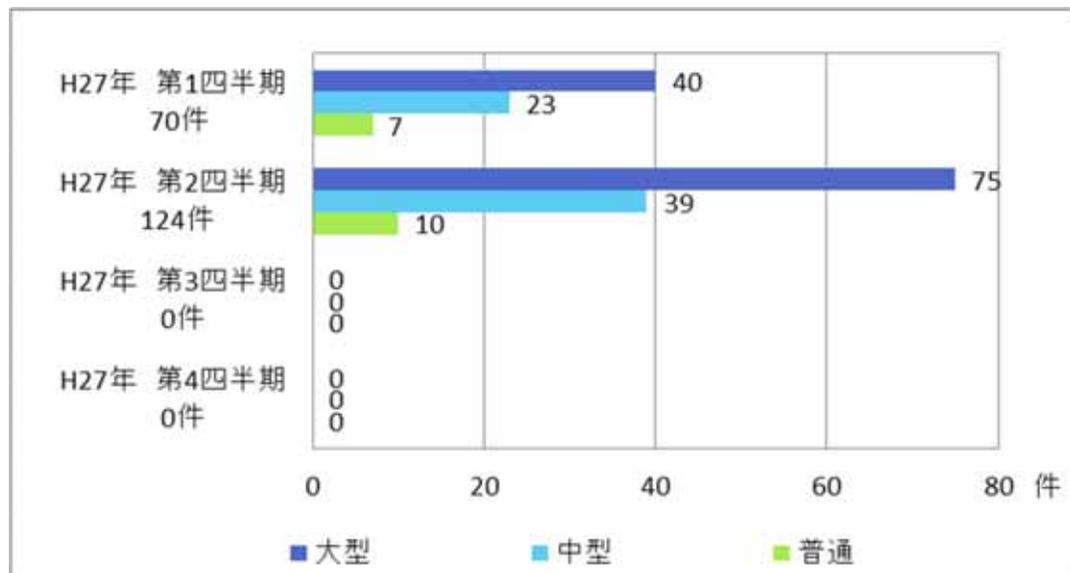
- ・ H27年第2四半期の傾向をみると、「大型」が最も多く94件（60.6%）と6割以上を占めている。
- ・ 次いで、「中型」50件（32.3%）及び「普通」11件（7.1%）と続いている。



# . H27年第2四半期死亡事故データの傾向

## (1) 一般道路上での車両区分

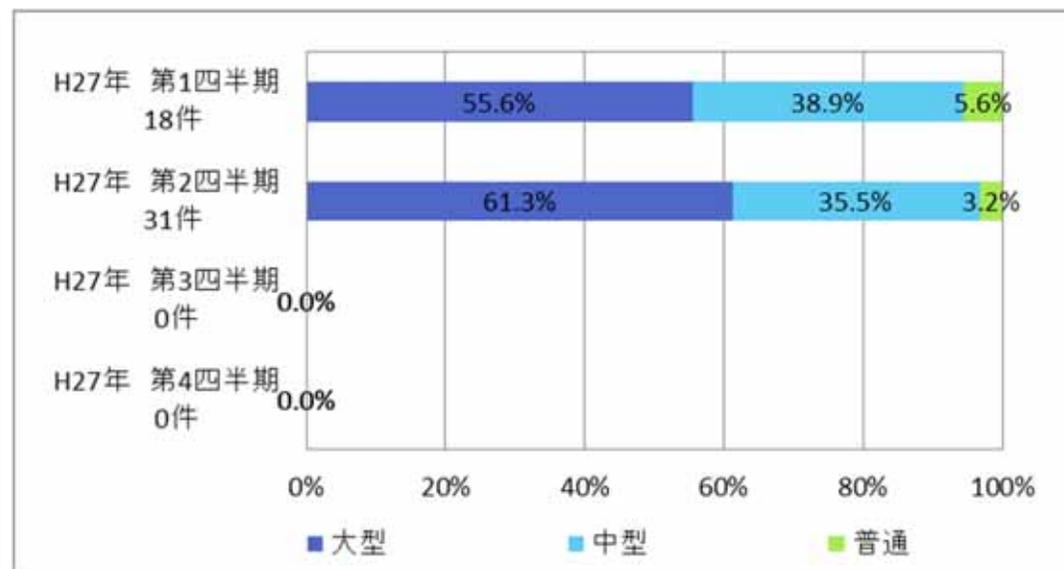
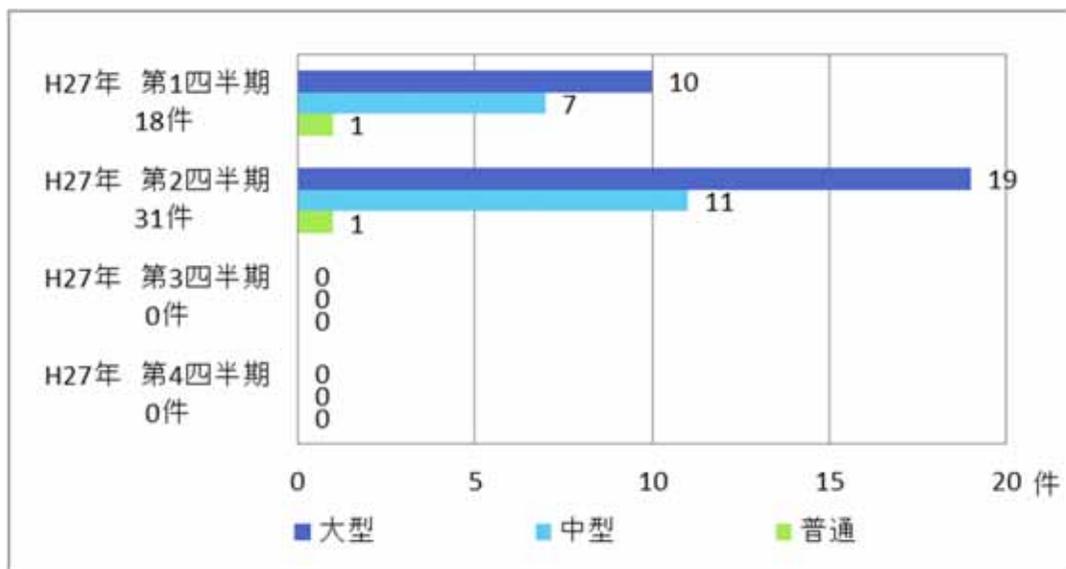
・H27年第2四半期の傾向をみると、「大型」が最も多く75件（60.5%）と6割以上を占めている。



# H27年第2四半期死亡事故データの傾向

## (2) 高速道路上での車両区分

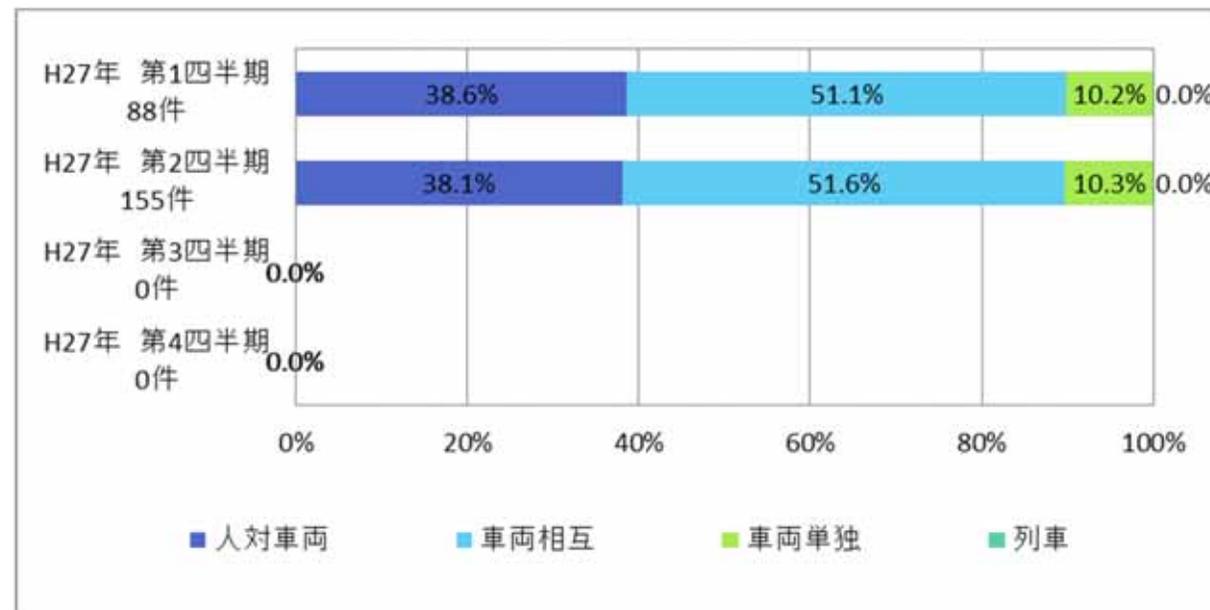
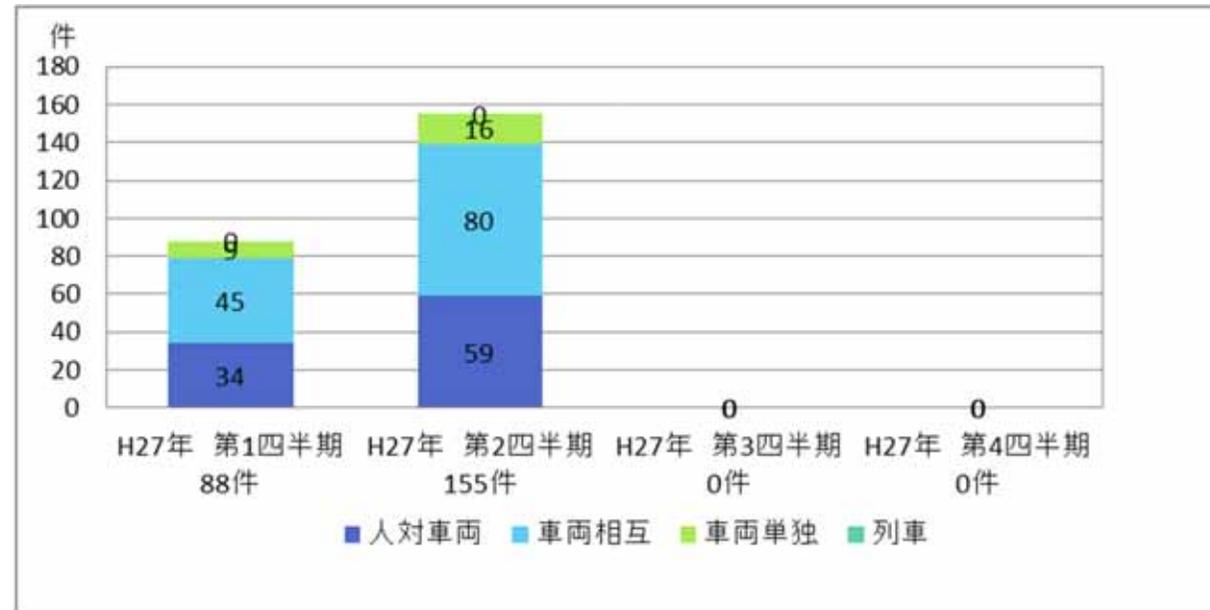
・H27年第2四半期の傾向をみると、「大型」が最も多く19件（61.3%）と6割以上を占めている。



# H27年第2四半期死亡事故データの傾向

## 5. 事故類型別

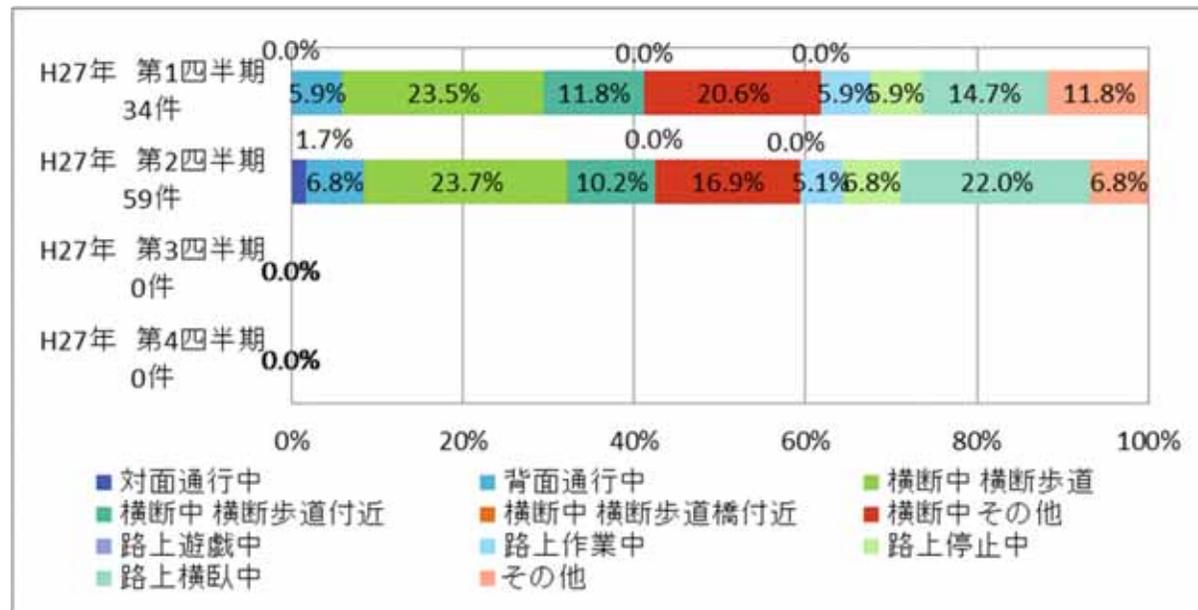
- ・H27年第2四半期の傾向をみると、「車両相互」が最も多く80件（51.6%）と半数以上を占めている。
- ・次いで、「人对車両」59件（38.1%）、「車両単独」16件（10.3%）と続いている。



# H27年第2四半期死亡事故データの傾向

## (1) 人对車両

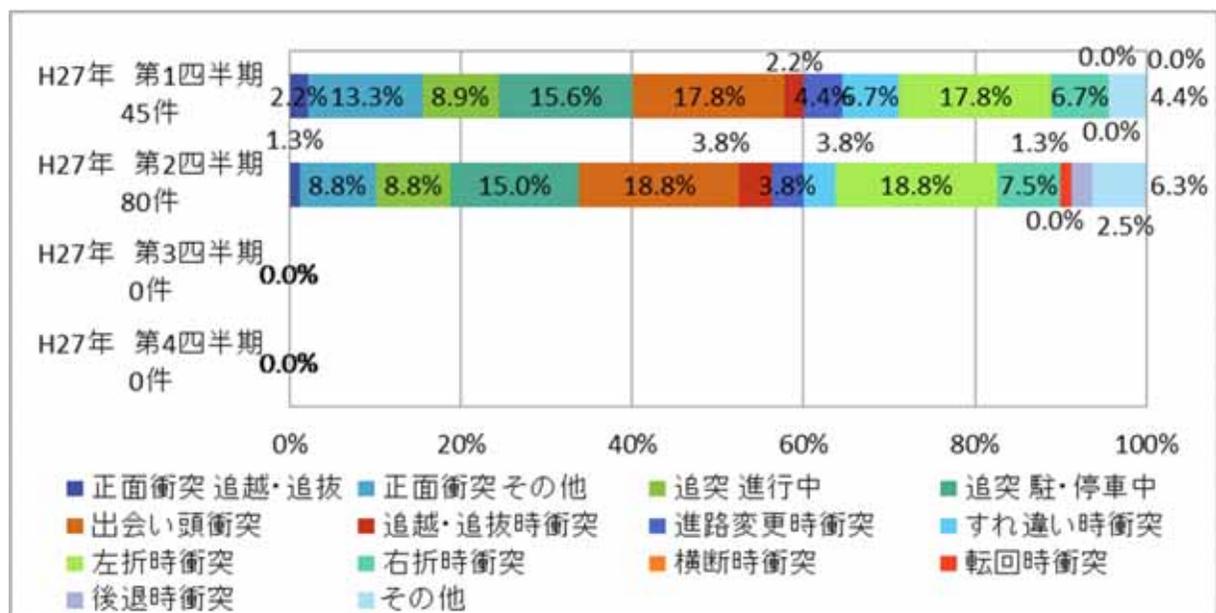
- ・ H27年第2四半期の傾向をみると、「横断中 横断歩道」が最も多く14件（23.7%）となっている。
- ・ 次いで、「路上横臥中」13件（22.0%）、「横断中 その他」10件（16.9%）等と続いている。
- ・ 「横断中」の事故が30件（50.8%）と5割以上を占めている。
- ・ 「路上横臥中」の事故割合が増加している。



# H27年第2四半期死亡事故データの傾向

## (2) 車両相互

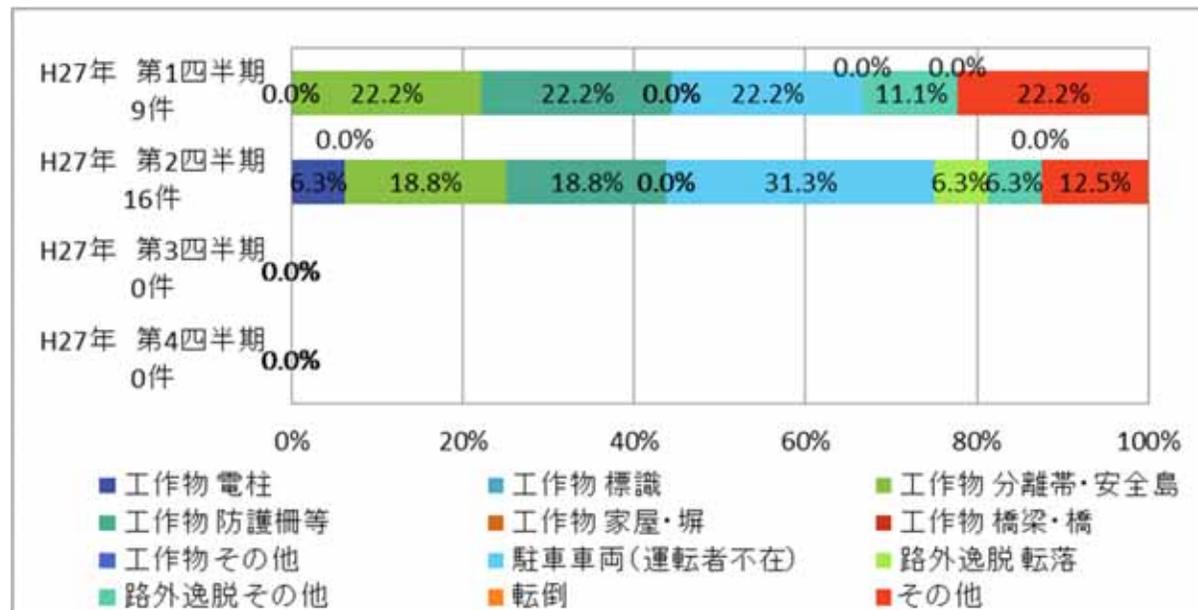
- ・ H27年第2四半期の傾向をみると、「出会い頭衝突」及び「左折時衝突」が最も多く、それぞれ15件（18.8%）となっている。
- ・ 次いで、「追突 駐・停車中」12件（15.0%）、「正面衝突 その他」及び「追突 進行中」がそれぞれ7件（8.8%）等と続いている。



# H27年第2四半期死亡事故データの傾向

## (3) 車両単独

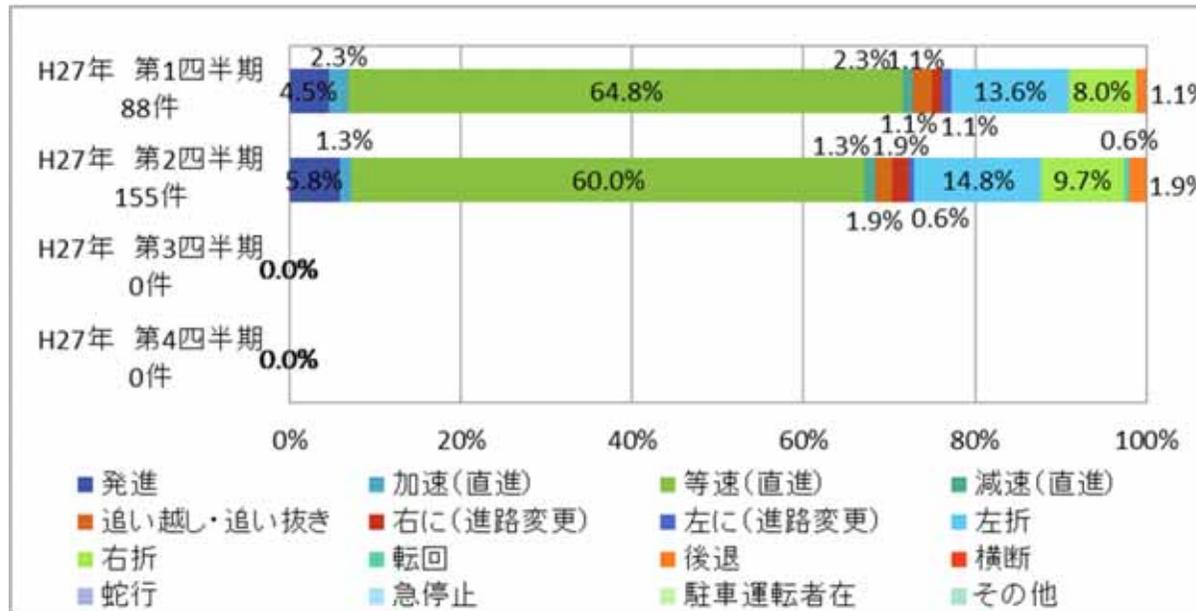
- ・ H27年第2四半期の傾向をみると「駐車車両（運転者不在）」が最も多く、5件（31.3%）となっている。
- ・ 次いで、「工作物 分離帯・安全島」及び「工作物 防護柵等」がそれぞれ3件（18.8%）等と続いている。



# H27年第2四半期死亡事故データの傾向

## 6. 行動類型別

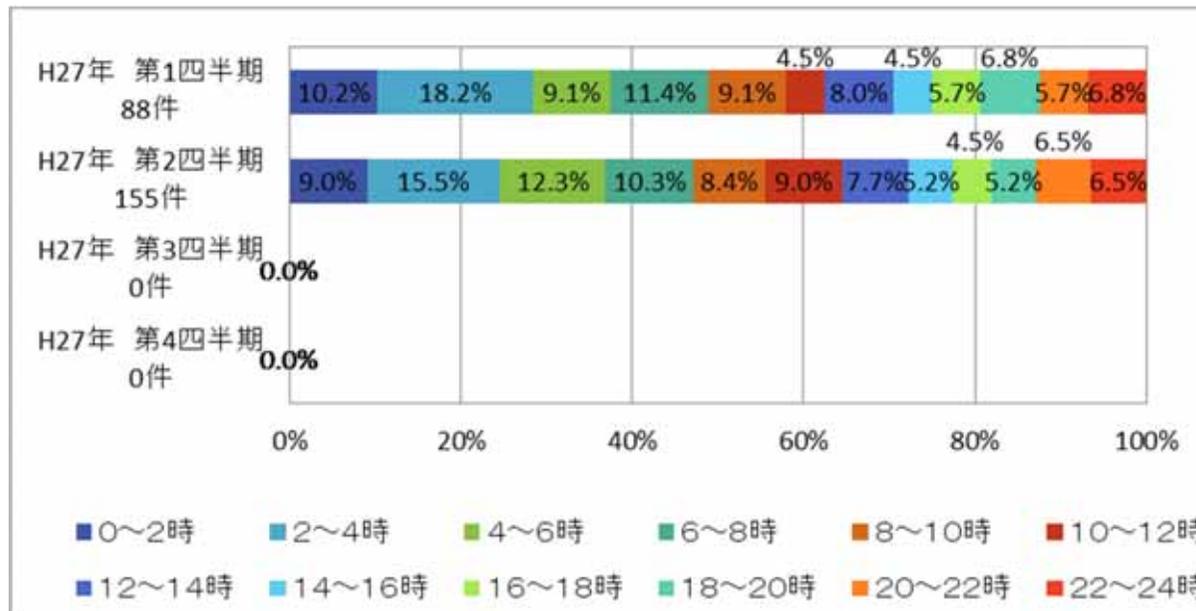
- ・H27年第2四半期の傾向をみると、「等速（直進）」が最も多く93件（60.0%）と6割を占めている。
- ・次いで、「左折」23件（14.8%）、「右折」15件（9.7%）等と続いている。



# . H27年第2四半期死亡事故データの傾向

## 7. 時間帯別

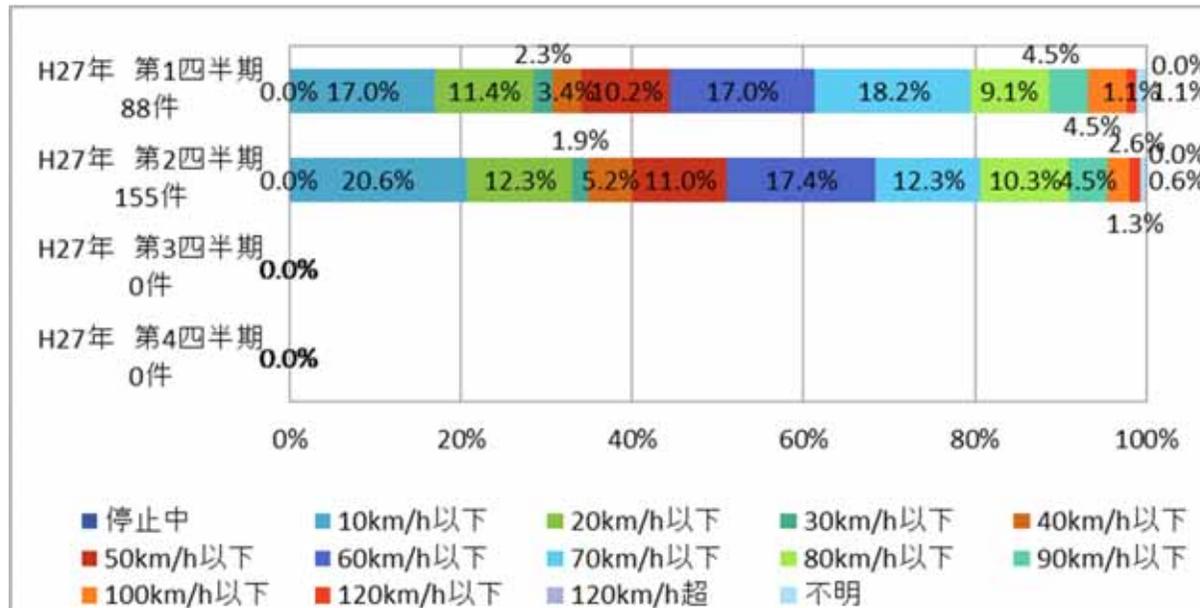
- ・ H27年第2四半期の傾向をみると、「2～4時」が最も多く24件（15.5%）となっている。
- ・ 次いで、「4～6時」19件（12.3%）、「6～8時」16件（10.3%）、「0～2時」及び「10～12時」がそれぞれ14件（9.0%）等と続いている。
- ・ 「22～6時」までの深夜早朝の時間帯で全体の4割以上を占めている。



# . H27年第2四半期死亡事故データの傾向

## 8. 危険認知速度別

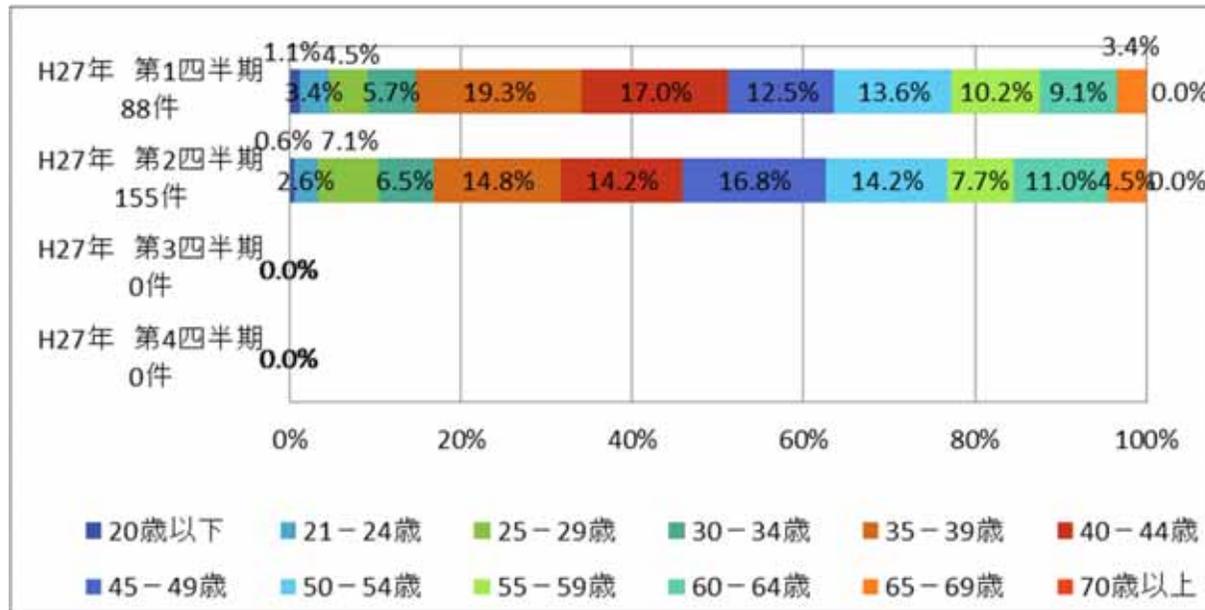
- ・ H27年第2四半期の傾向をみると、「10km/h以下」が最も多く32件（20.6%）となっている。
- ・ 次いで、「60km/h以下」27件（17.4%）、「20km/h以下」及び「70km/h以下」がそれぞれ19件（12.3%）、「50km/h以下」17件（11.0%）等と続いている。



# . H27年第2四半期死亡事故データの傾向

## 9. 年齢層別

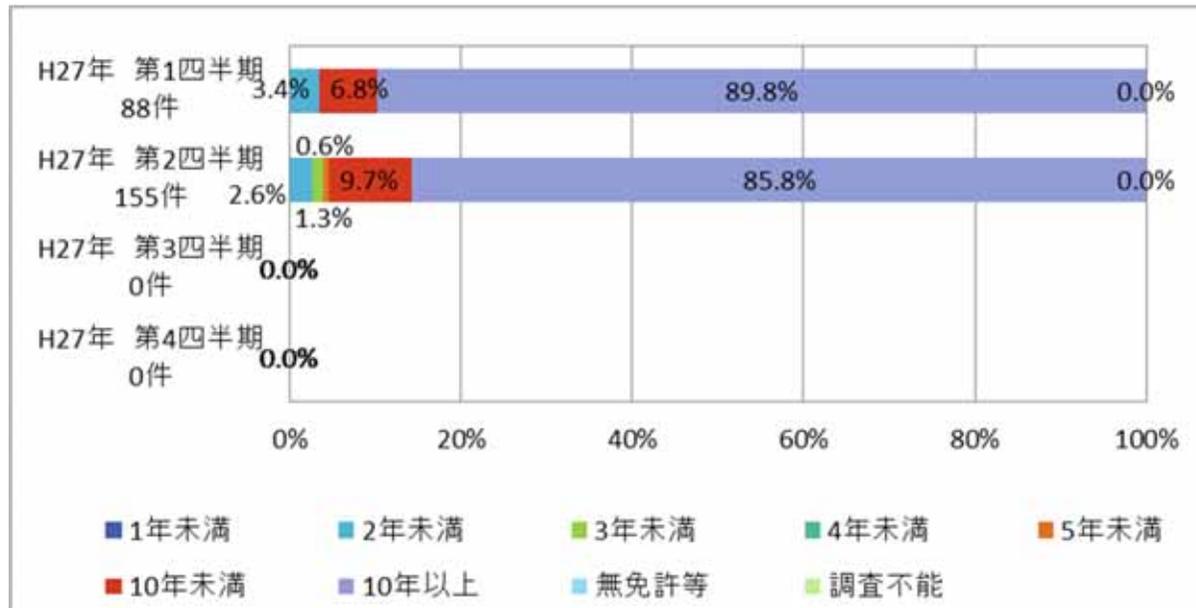
- ・ H27年第2四半期の傾向をみると、「45-49歳」が最も多く26件（16.8%）となっている。
- ・ 次いで、「35-39歳」23件（14.8%）、「40-44歳」及び「50-54歳」がそれぞれ22件（14.2%）等と続いている。
- ・ 「60歳以上」24件（15.5%）となっている。



# . H27年第2四半期死亡事故データの傾向

## 10. 運転免許取得年数別

・H27年第2四半期の傾向をみると、「10年以上」が最も多く133件（85.8%）と9割近くを占めている。



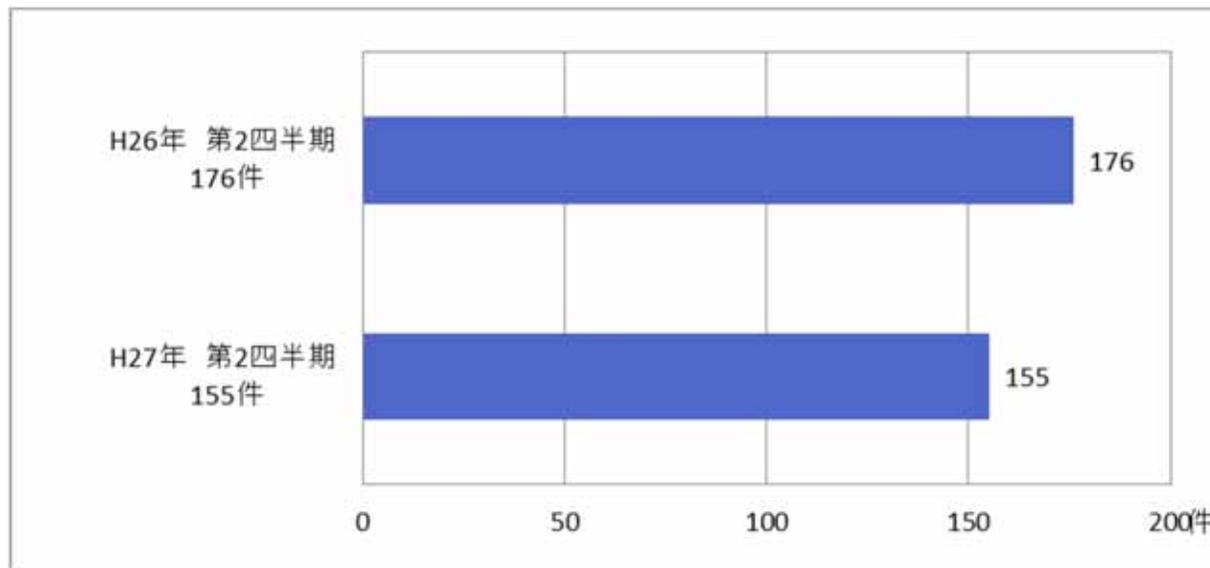
## . H27年第2四半期死亡事故データの傾向(対前年同期比)

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. 運転免許取得年数別
11. 交差点における信号機の有無別行動類型別第2当事者の状況

# . H27年第2四半期死亡事故データの傾向(対前年同期比)

## 1. 事故件数

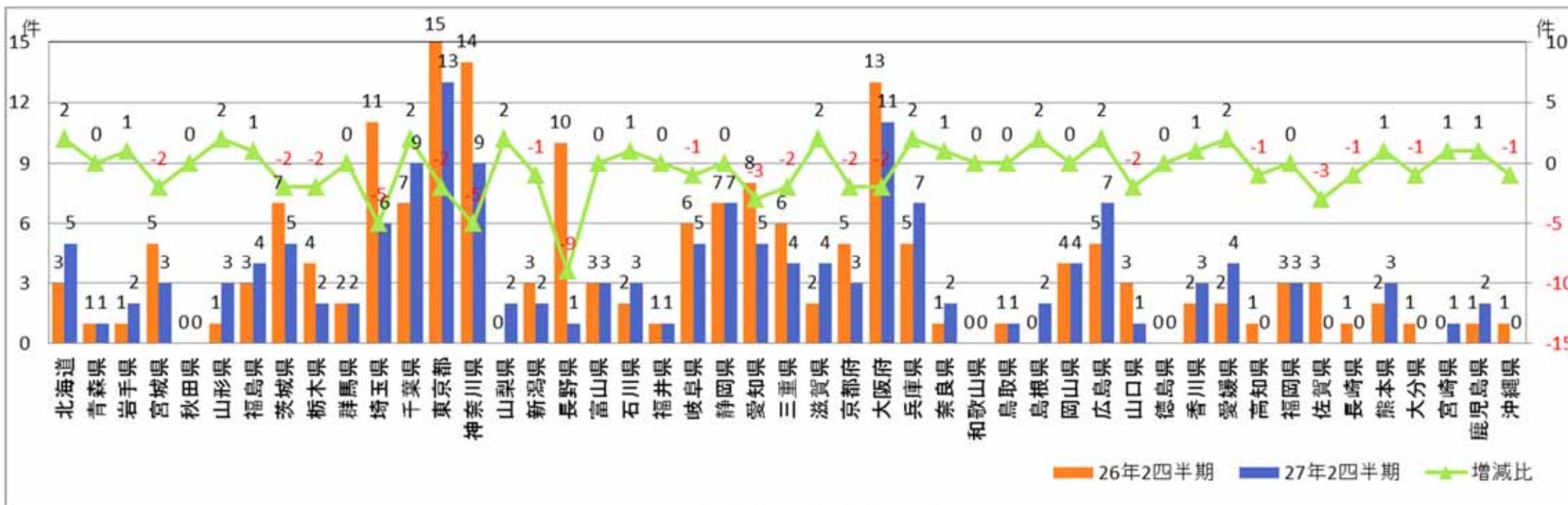
- ・ H26年第2四半期の死亡事故件数と比較すると△21件となっている。



# H27年第2四半期死亡事故データの傾向(対前年同期比)

## 2. 発生地別

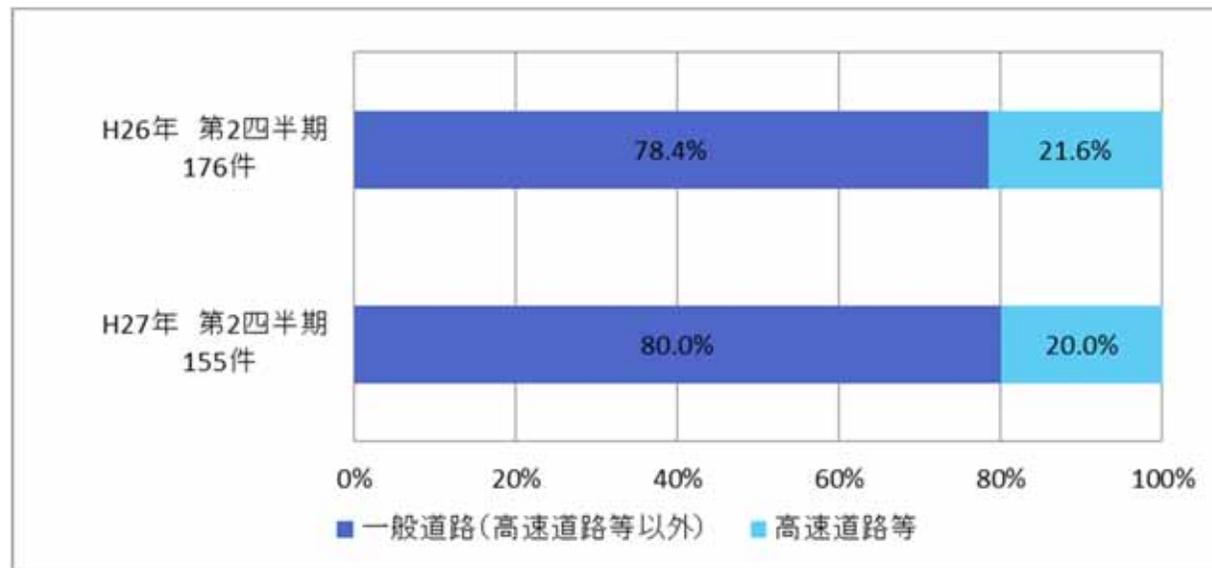
・H26年第2四半期の発生地別死亡事故件数と比較すると、「北海道」、「山形県」、「千葉県」、「山梨県」、「滋賀県」、「兵庫県」、「島根県」、「広島県」及び「愛媛県」等は多く、「埼玉県」、「神奈川県」及び「長野県」等は少なくなっている。



# . H27年第2四半期死亡事故データの傾向(対前年同期比)

## 3. 道路区分別

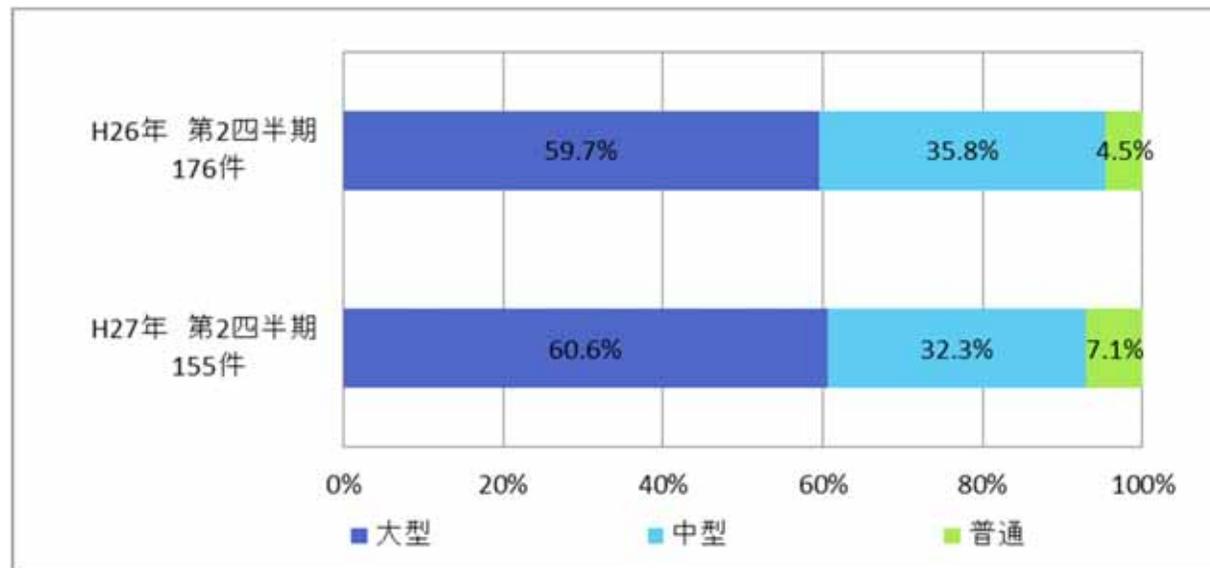
- ・ H26年第2四半期の死亡事故割合と比較すると、「一般道路（高速道路等以外）」は+1.6%高くなっている。



# . H27年第2四半期死亡事故データの傾向(対前年同期比)

## 4. 車両区分別

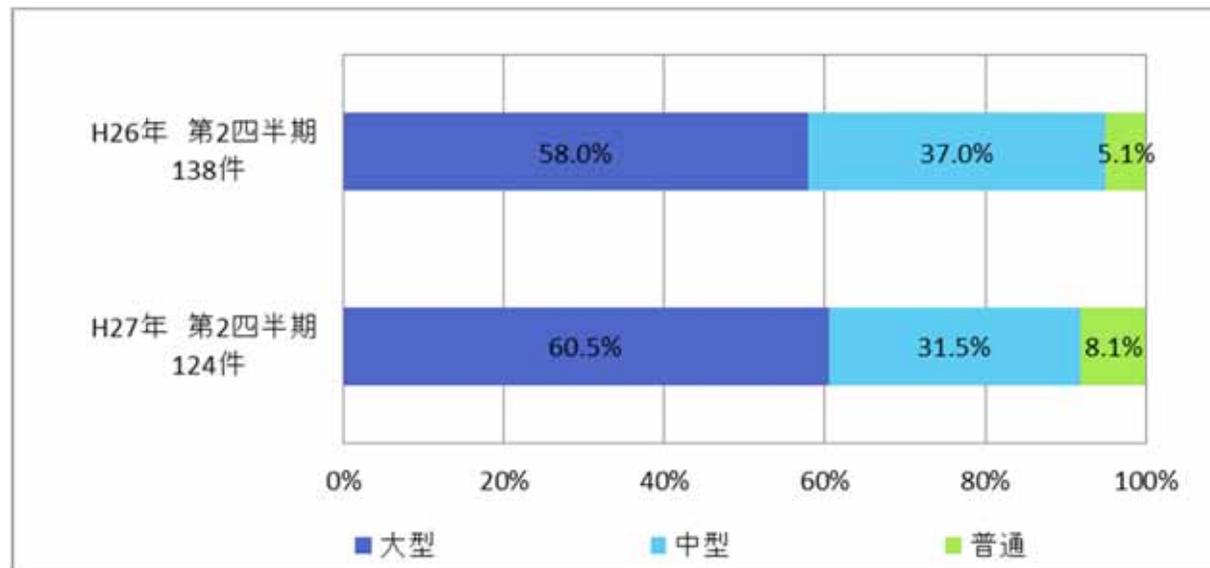
- ・ H26年第2四半期の死亡事故割合と比較すると、「中型」は $\Delta 3.5\%$ 低く、「普通」が $+2.6\%$ 高くなっている。



# . H27年第2四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

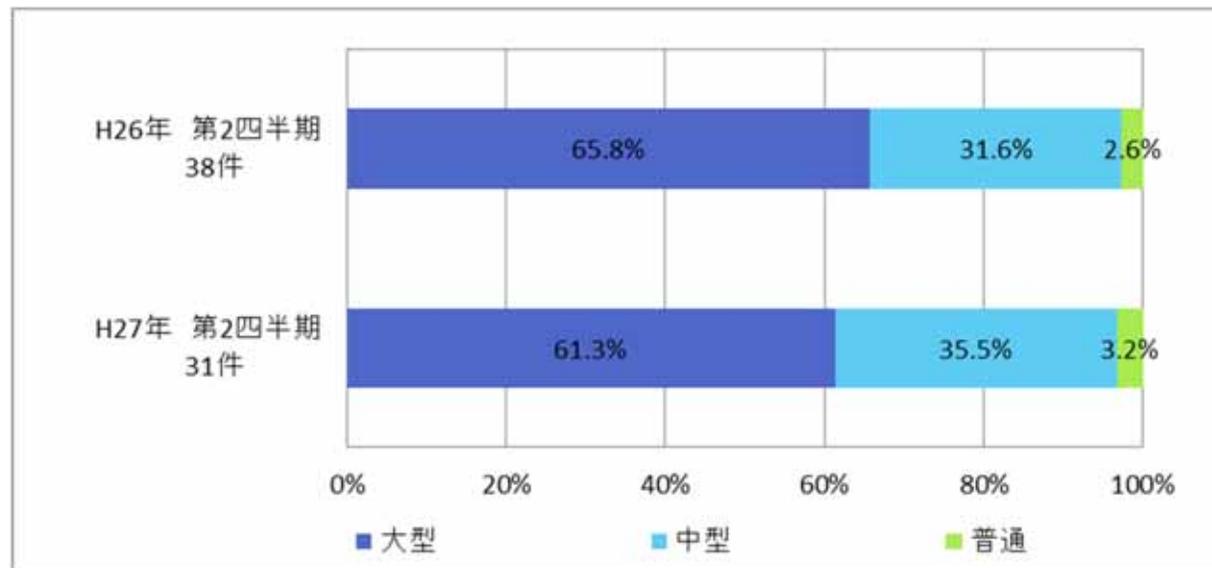
- ・H26年第2四半期の死亡事故割合と比較すると、「中型」は△5.5%低くなっている。



# . H27年第2四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

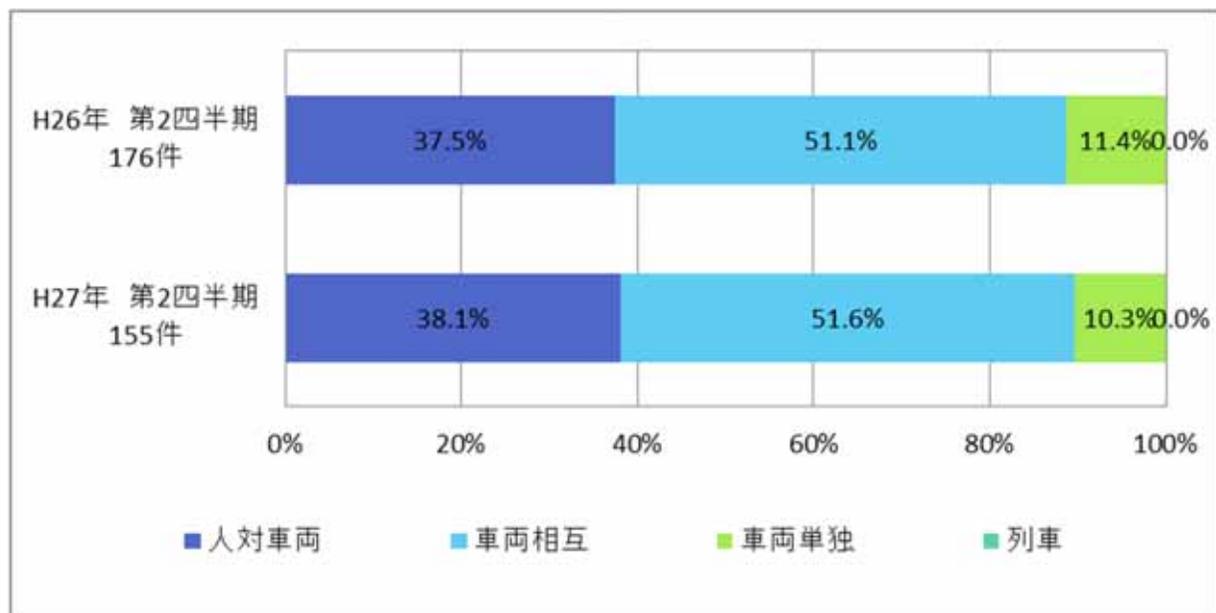
・H26年第2四半期の死亡事故割合と比較すると、「大型」は△4.5%低く、「中型」は+3.9%高くなっている。



# . H27年第2四半期死亡事故データの傾向(対前年同期比)

## 5. 事故類型別

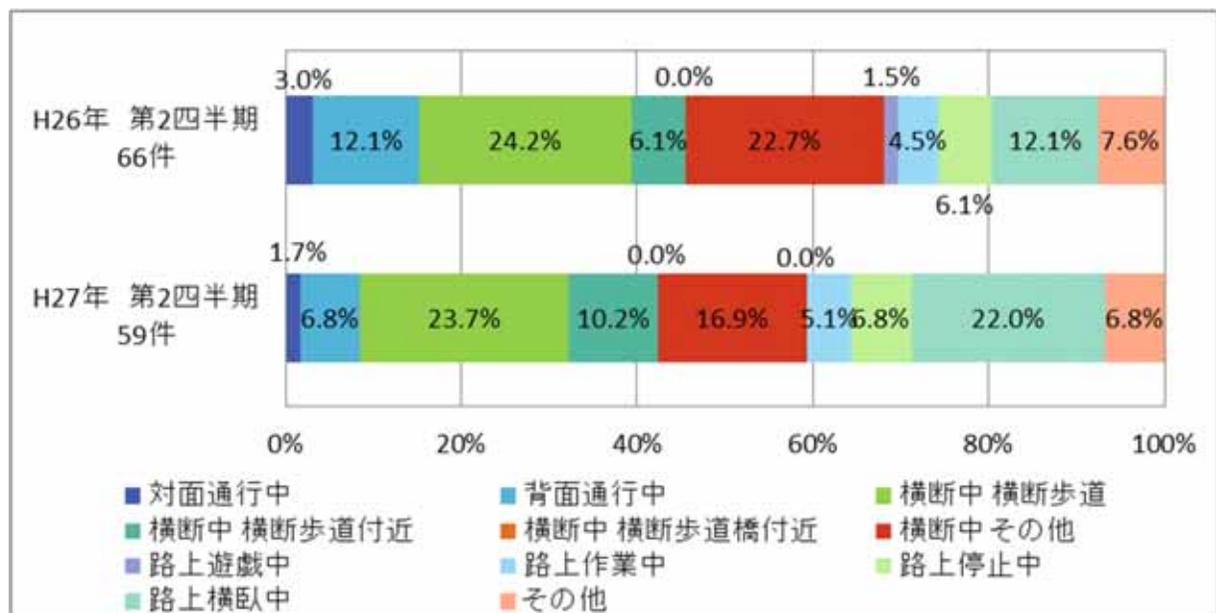
- ・ H26年第2四半期の死亡事故割合と比較すると、違いはほとんど見られない。



# H27年第2四半期死亡事故データの傾向(対前年同期比)

## (1) 人对車両

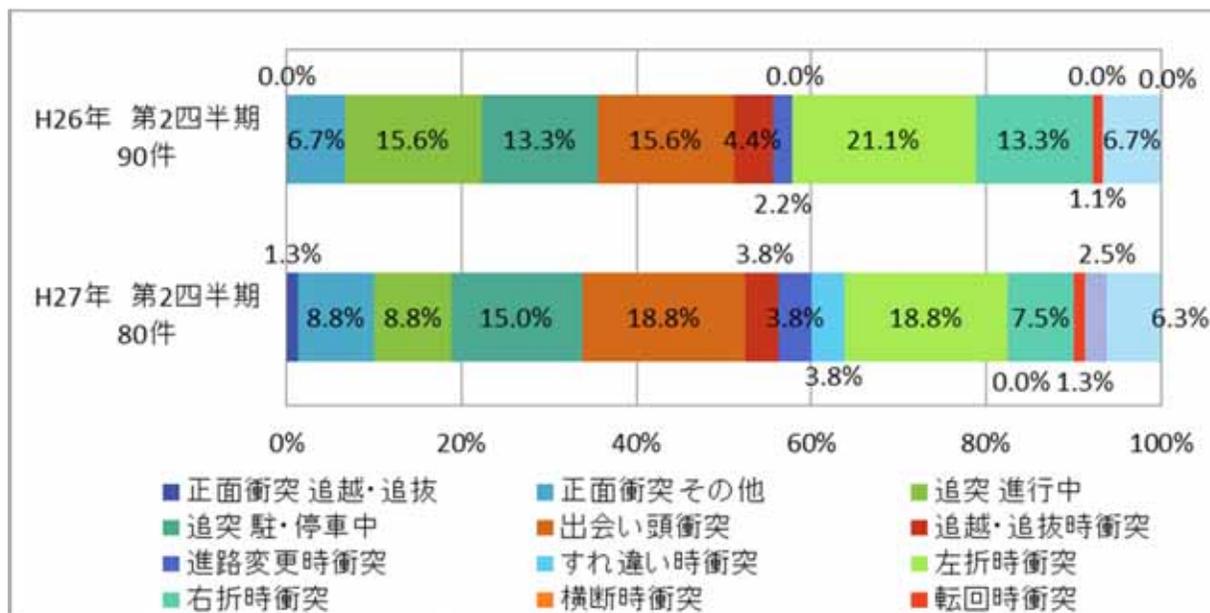
- ・H26年第2四半期の死亡事故割合と比較すると、「背面通行中」は△5.3%、「横断中 その他」は△5.8%低くなっている。
- ・「横断中 横断歩道付近」は+4.1%、「路上横臥中」は+9.9%高くなっている。



# H27年第2四半期死亡事故データの傾向(対前年同期比)

## (2) 車両相互

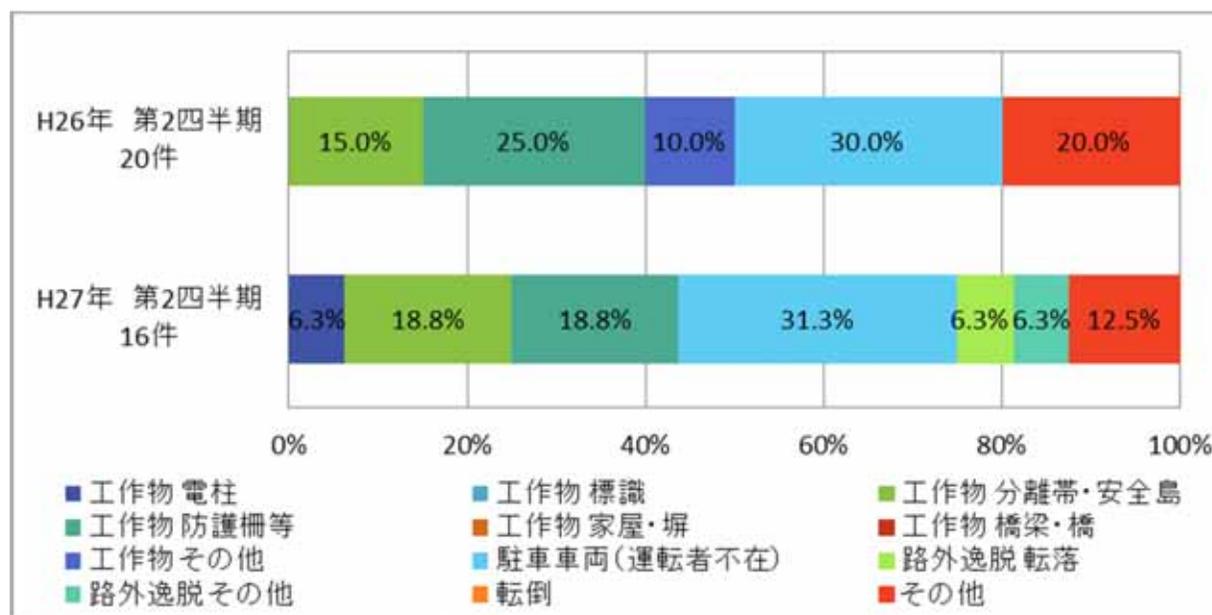
- ・ H26年第2四半期の死亡事故割合と比較すると、「追突 進行中」は△6.8%、「右折時衝突」は△5.8%低くなっている。
- ・ 「出会い頭衝突」は+3.2%、「すれ違い時衝突」は+3.8%高くなっている。
- ・ 「左折時衝突」は△2.4%低くなっている。



# H27年第2四半期死亡事故データの傾向(対前年同期比)

## (3) 車両単独

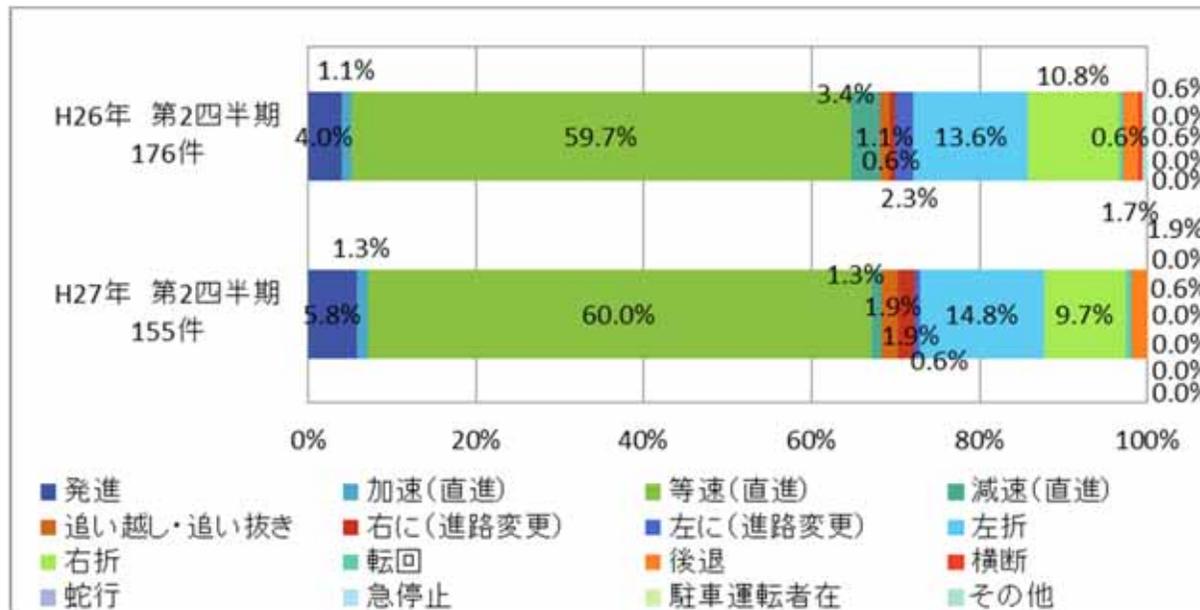
・H26年第2四半期の死亡事故割合と比較すると、「工作物 防護柵等」は△6.3%低くなっている。



# . H27年第2四半期死亡事故データの傾向(対前年同期比)

## 6. 行動類型別

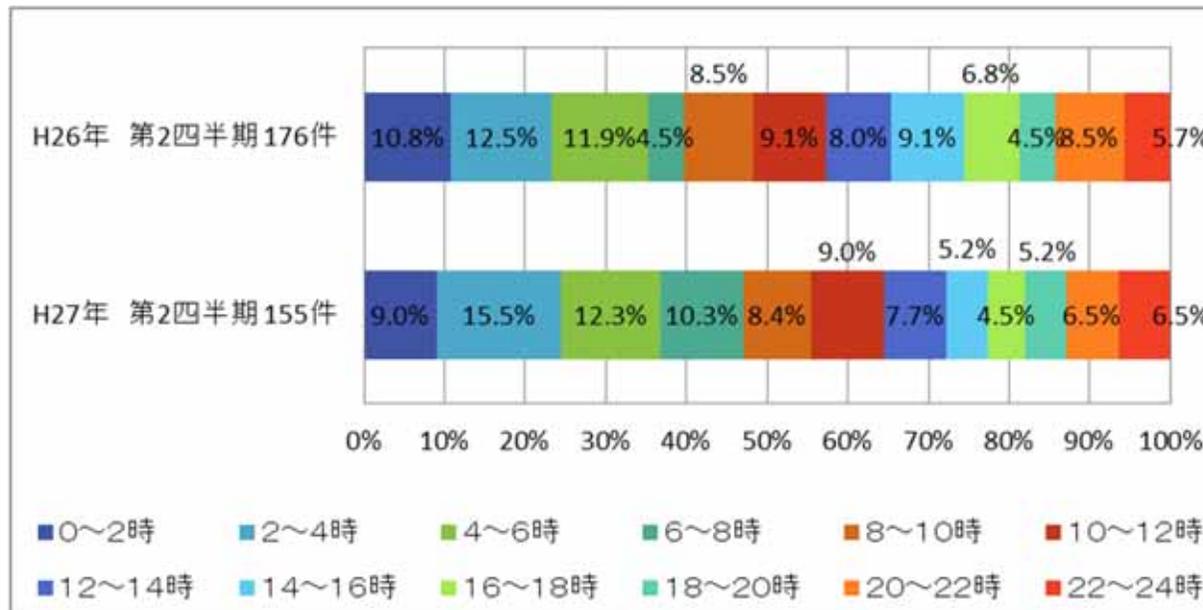
- ・ H26年第2四半期の死亡事故割合と比較すると、「等速(直進)」は、ほぼ横ばいとなっている。
- ・ 「左折」は+1.2%高く、「右折」は△1.1%低くなっている。



# . H27年第2四半期死亡事故データの傾向(対前年同期比)

## 7. 時間帯別

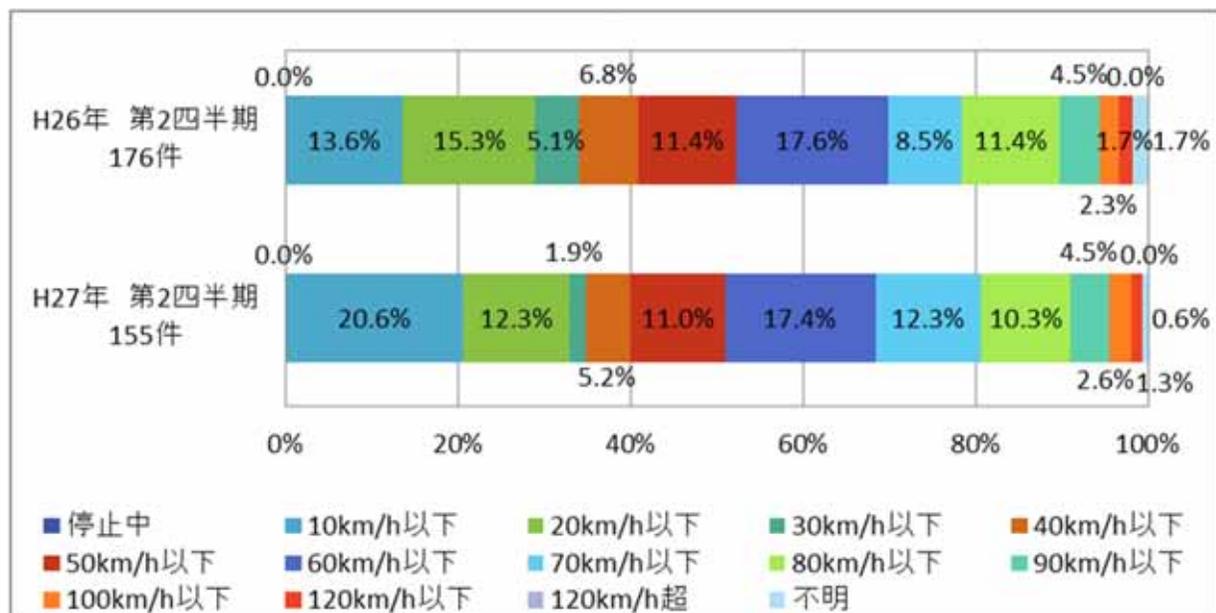
- ・H26年第2四半期の死亡事故割合と比較すると、「6～8時」は+5.8%高くなっている。



# . H27年第2四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

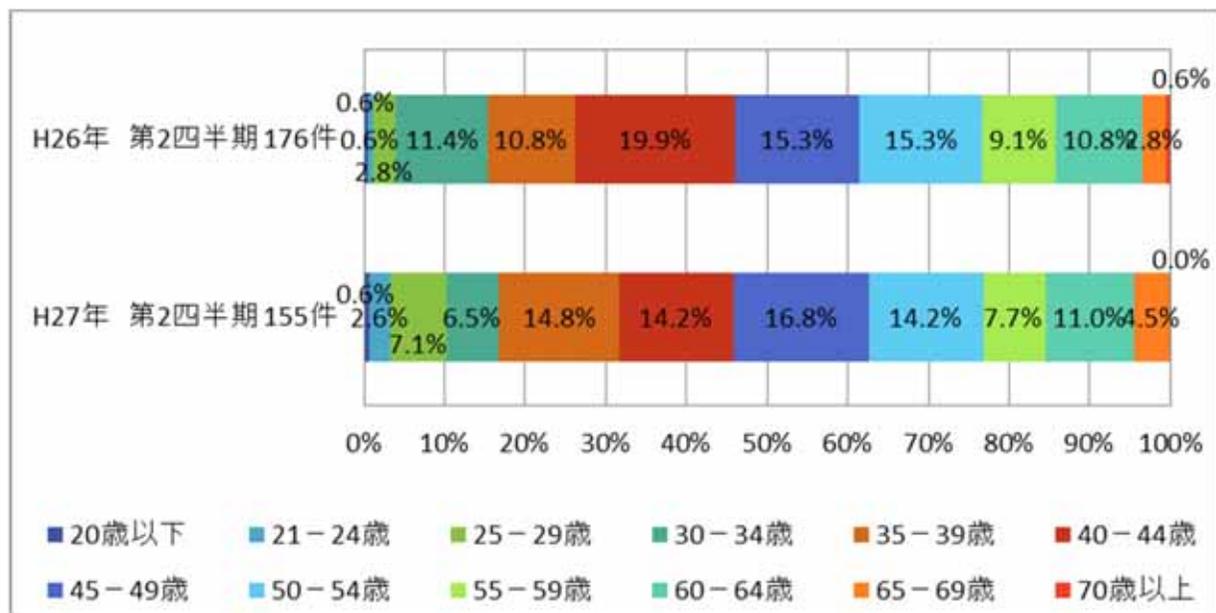
・H26年第2四半期の死亡事故割合と比較すると、「10km/h以下」は+7.0%、「70km/h以下」は+3.7%高くなっている。



# . H27年第2四半期死亡事故データの傾向(対前年同期比)

## 9. 年齢層別

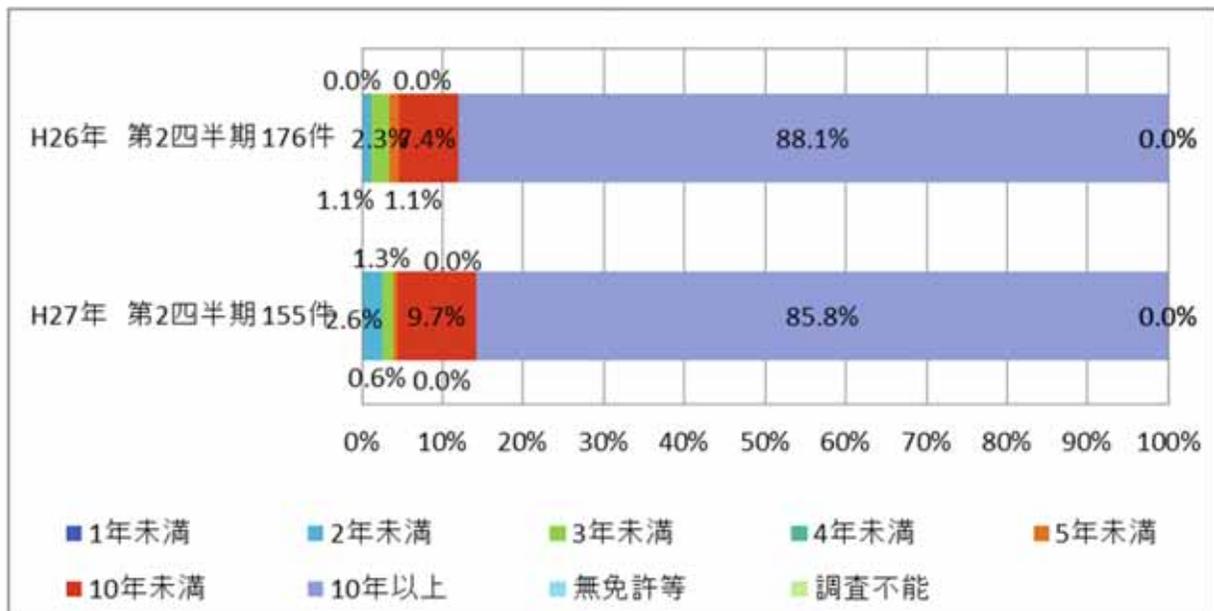
- ・ H26年第2四半期の死亡事故割合と比較すると、「30-34歳」は $\Delta$ 4.9%、「40-44歳」は $\Delta$ 5.7%低くなっている。
- ・ 「25-29歳」は+4.3%、「35-39歳」は+4.0%高くなっている。



# . H27年第2四半期死亡事故データの傾向(対前年同期比)

## 10. 運転免許取得年数別

・H27年第2四半期の傾向をみると、大きな違いはみられない。



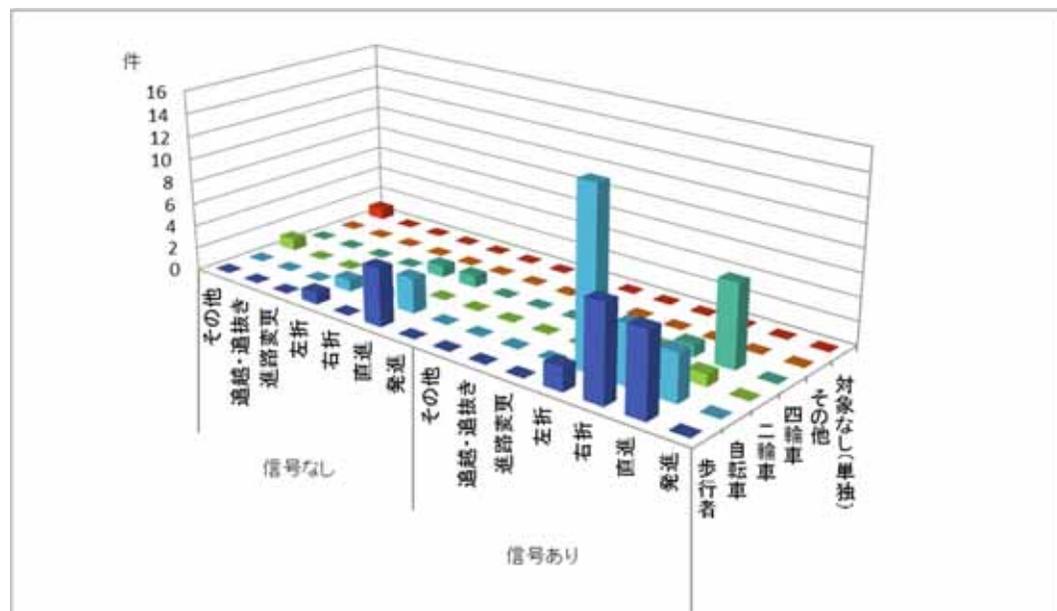
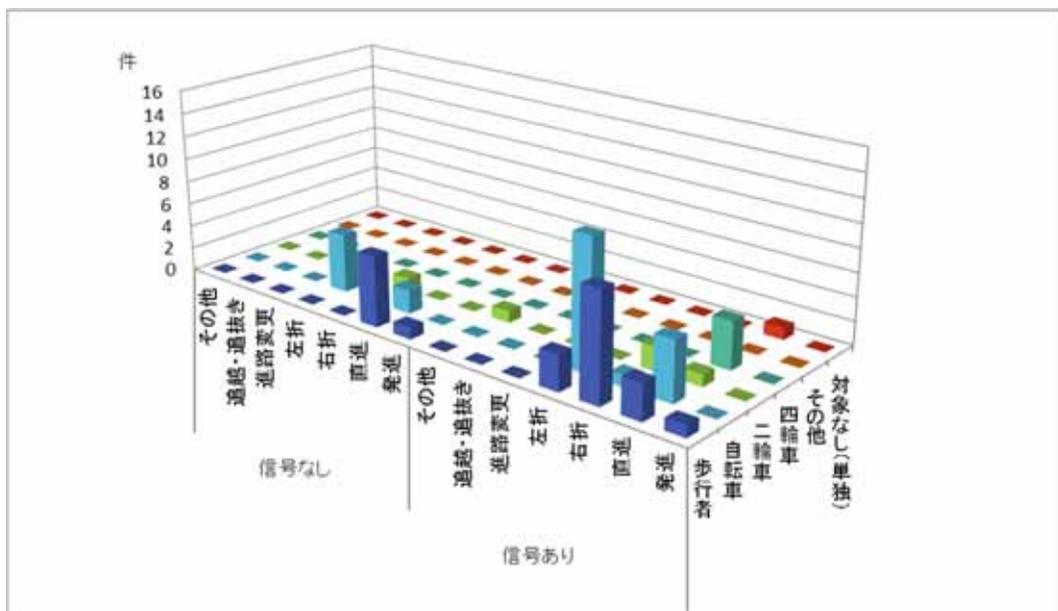
# H27年第2四半期死亡事故データの傾向(対前年同期比)

## 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2四半期の死亡事故件数と比較すると、信号機ありでは、「右折」及び「左折」共に「自転車」が減少している。また、「直進」の「歩行者」及び「四輪車」が減少している。
- ・信号機なしでは、「左折」の「自転車」が増加している。

【H27年第2四半期】

【H26年第2四半期】



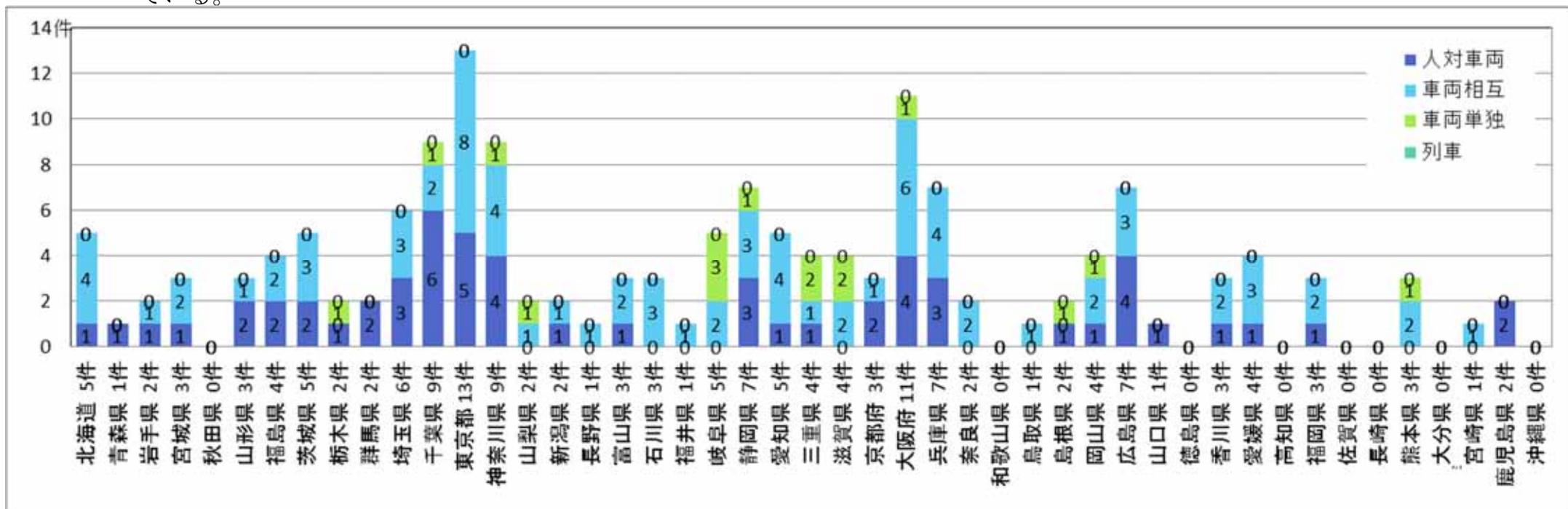
## . H27年第2四半期死亡事故データ(発生地)

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. 発生地別の運転免許取得年数別

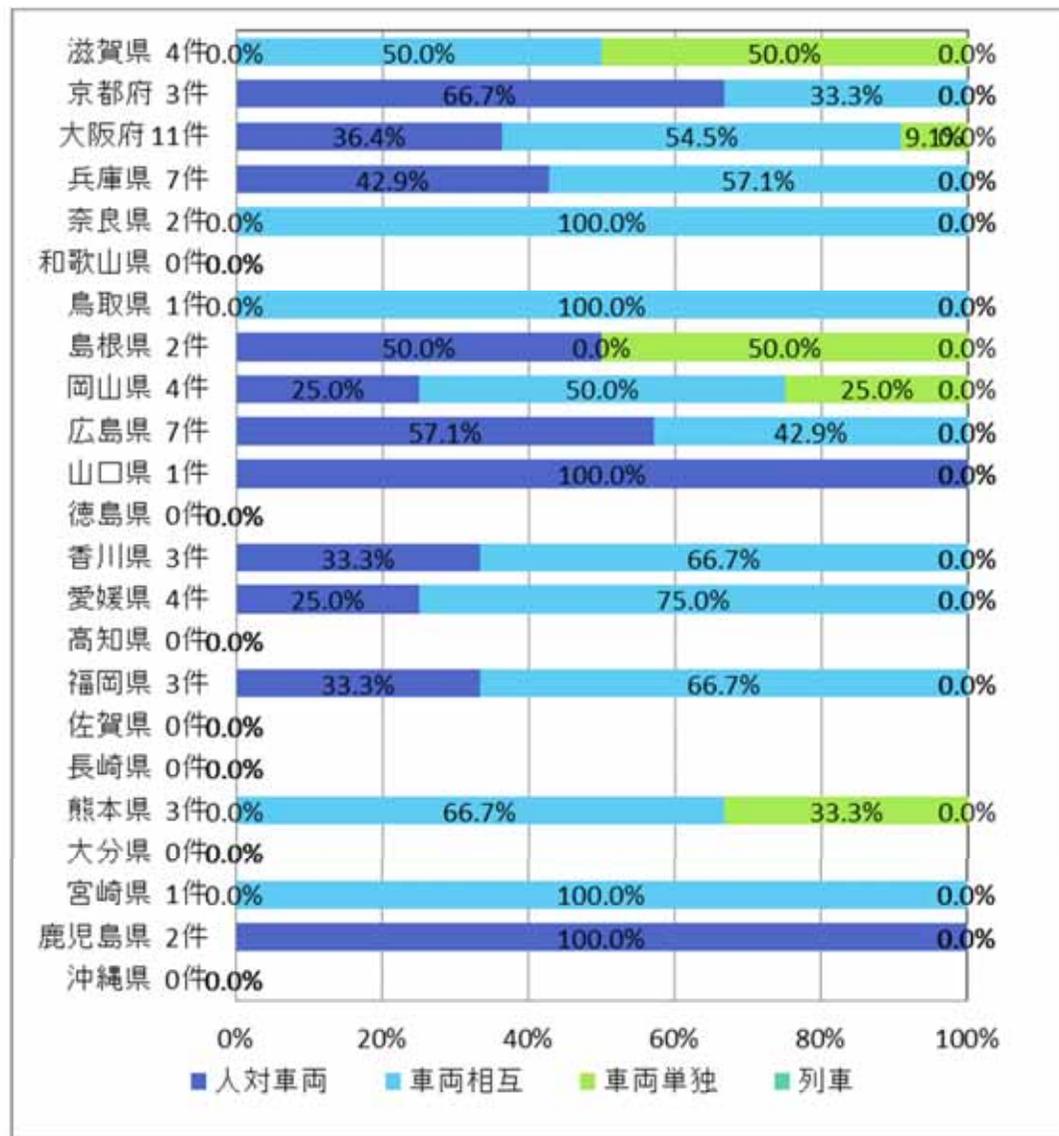
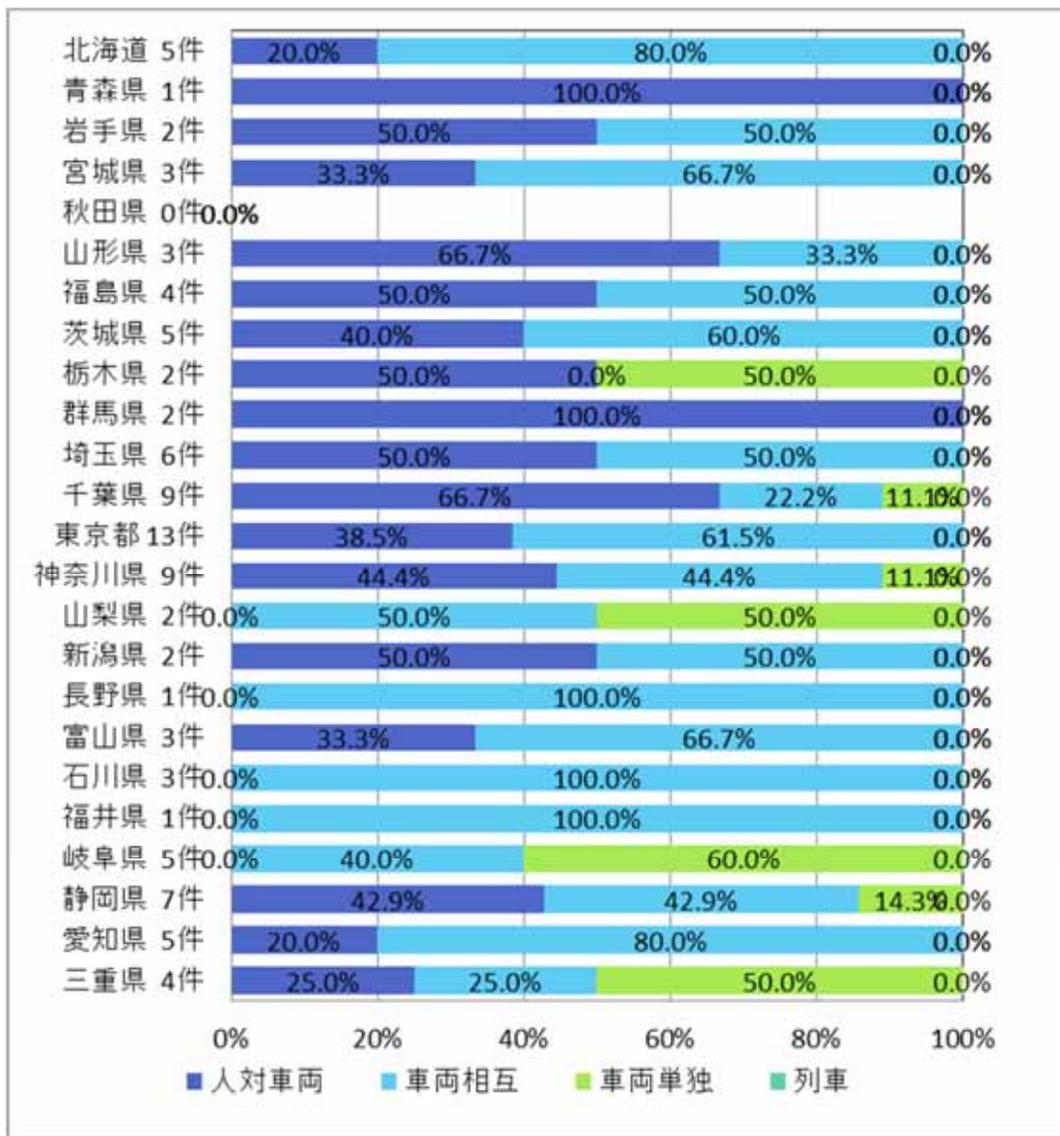
# H27年第2四半期死亡事故データ(発生地)

## 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」、「大阪府」及び「兵庫県」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。「神奈川県」及び「静岡県」では「人対車両」と「車両相互」のいずれも多くなっている。



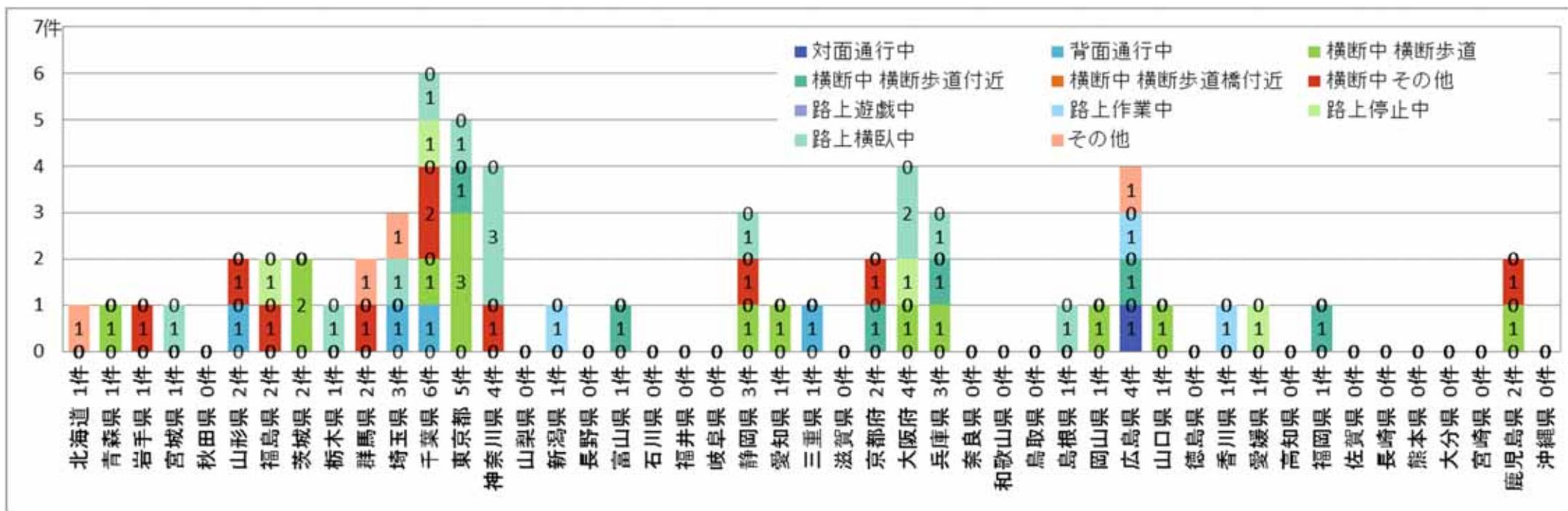
# H27年第2四半期死亡事故データ(発生地)



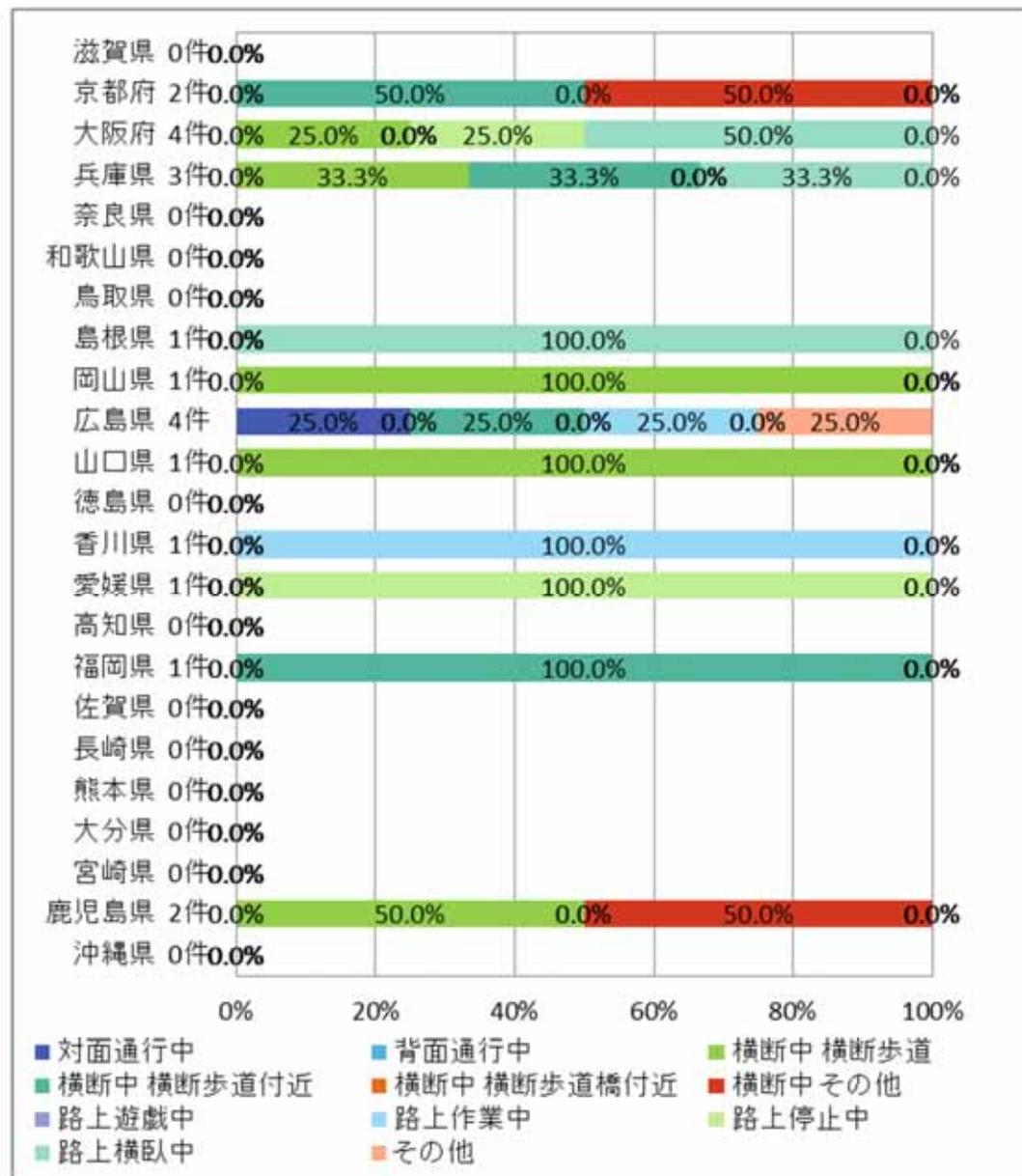
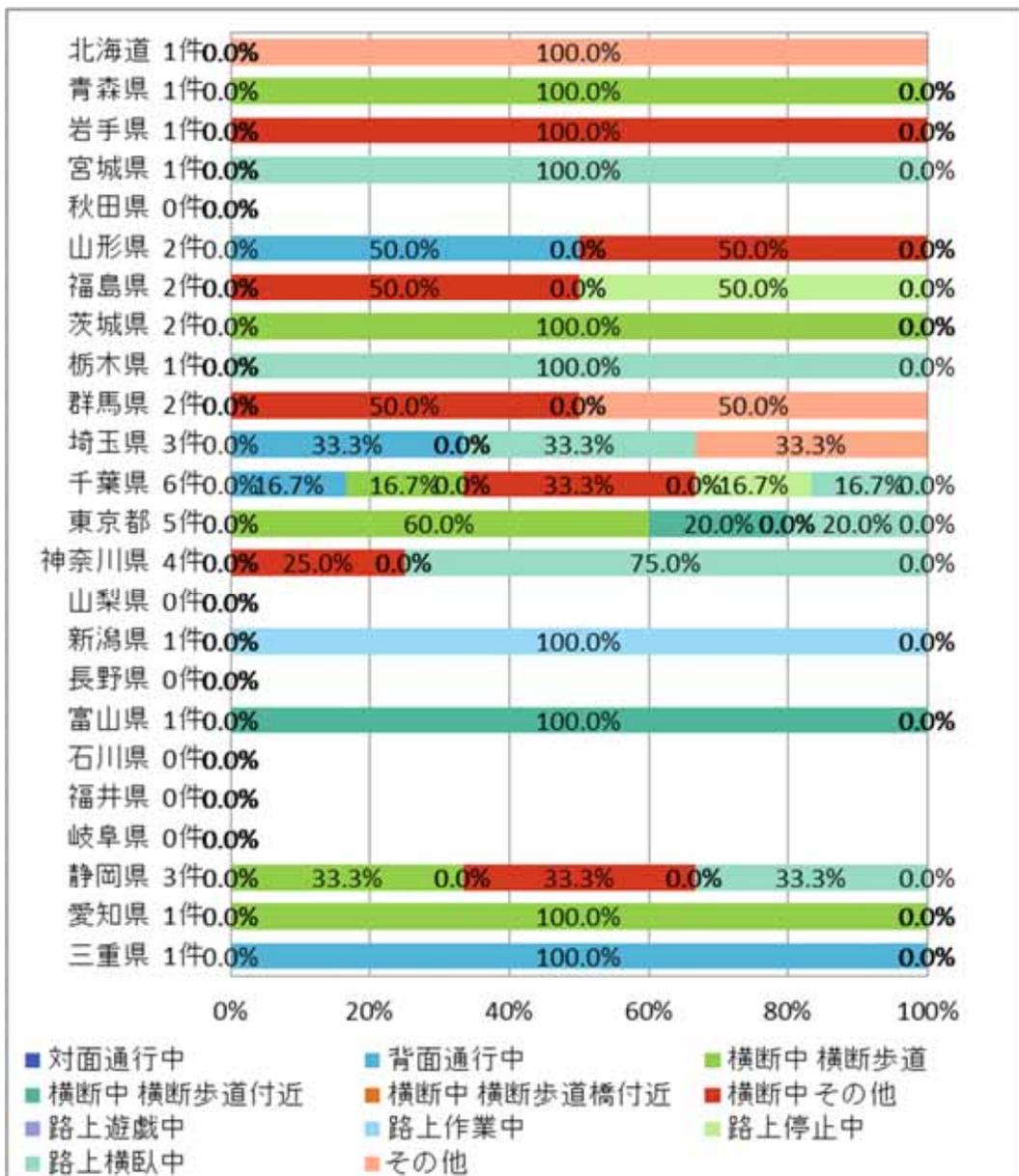
# H27年第2四半期死亡事故データ(発生地)

## (1) 人对車両

- ・発生地別の事故類型（人对車両）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。



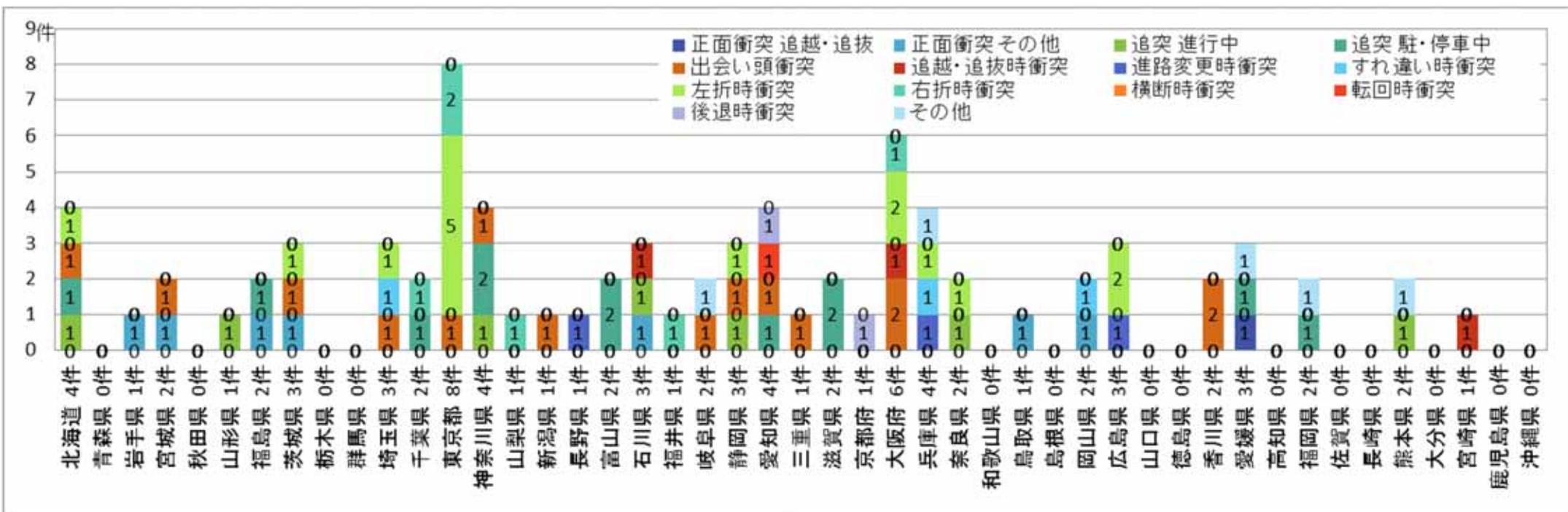
# H27年第2四半期死亡事故データ(発生地)



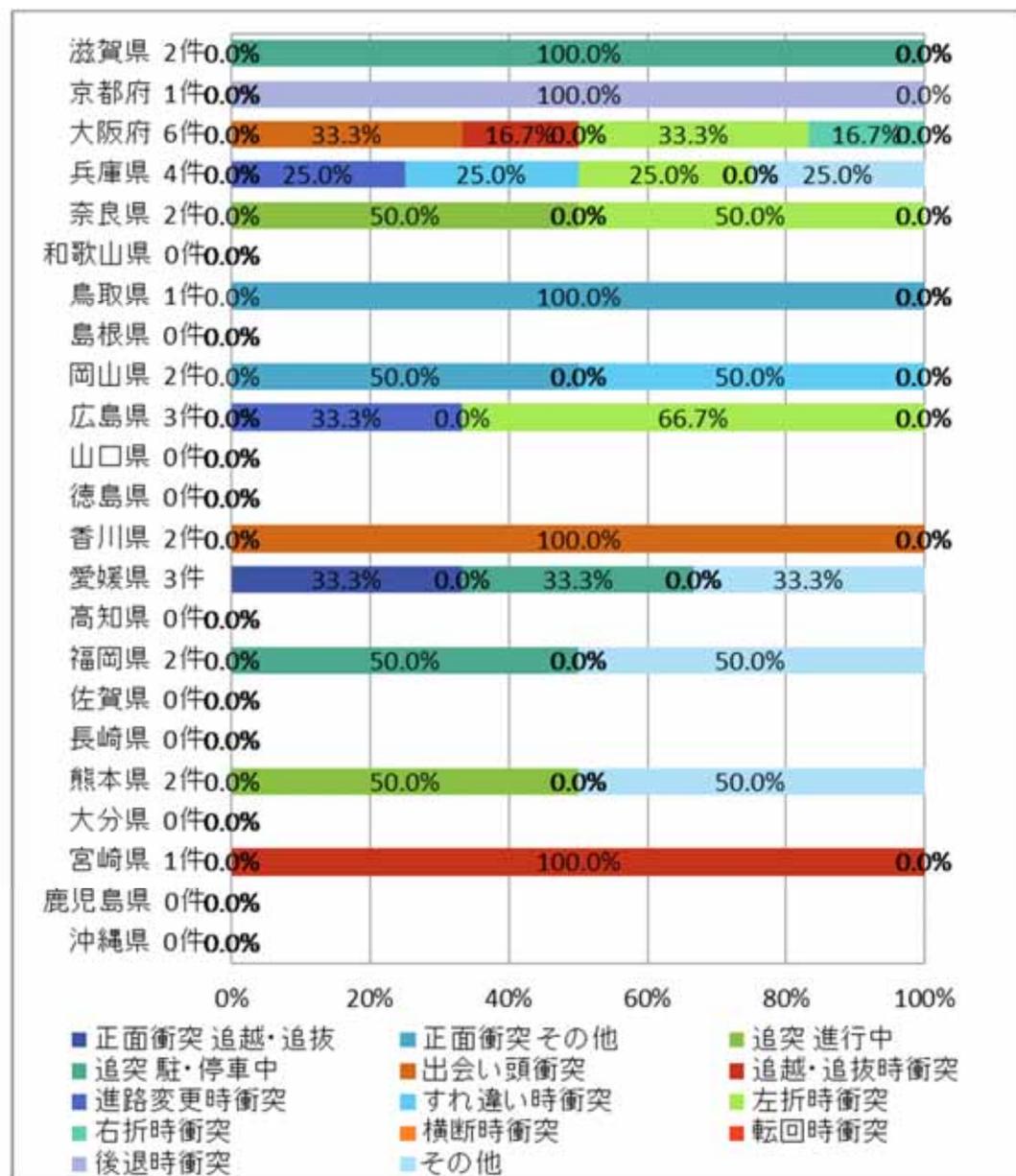
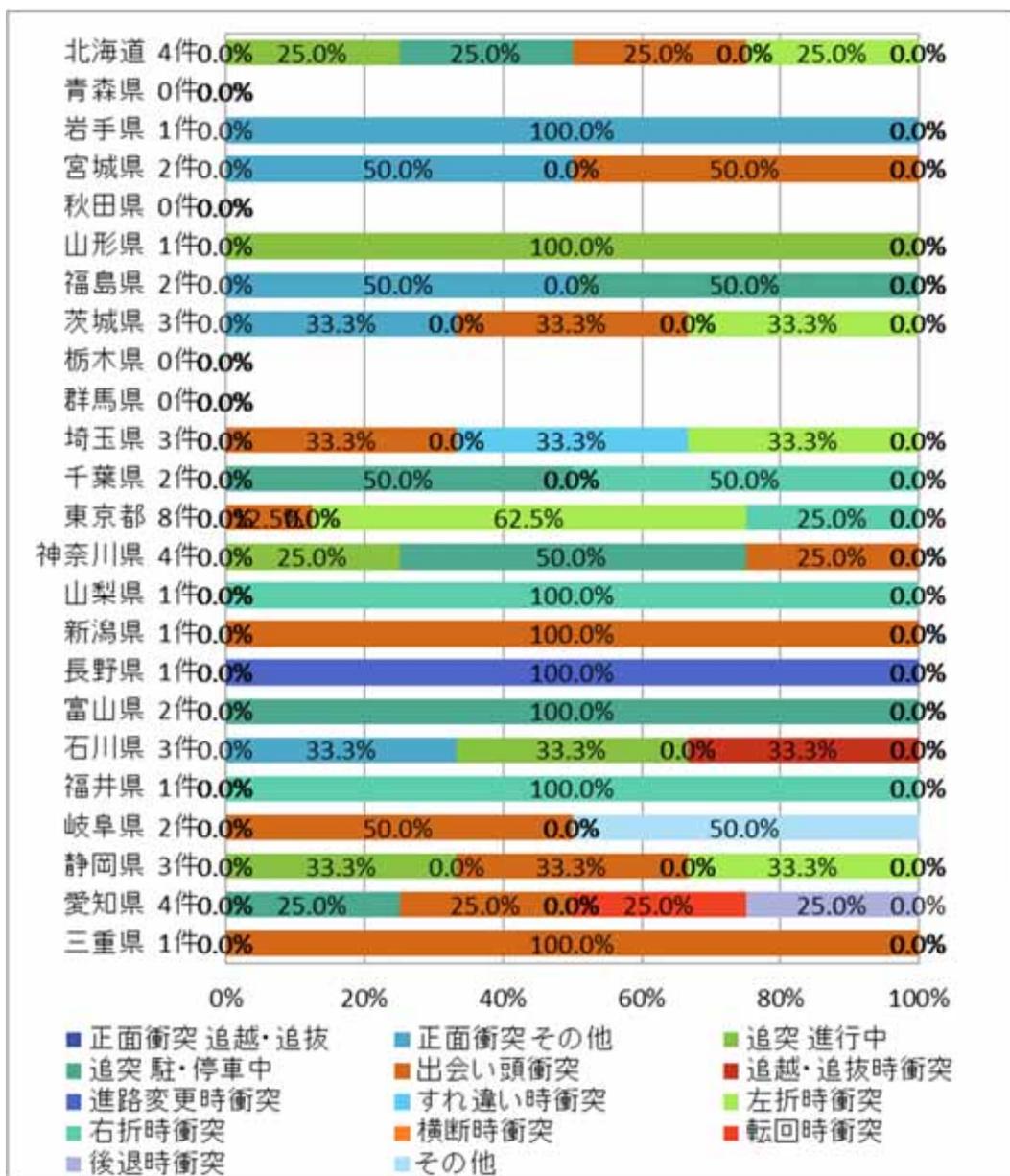
# H27年第2四半期死亡事故データ(発生地)

## (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「左折時衝突」が最も多くなっている。



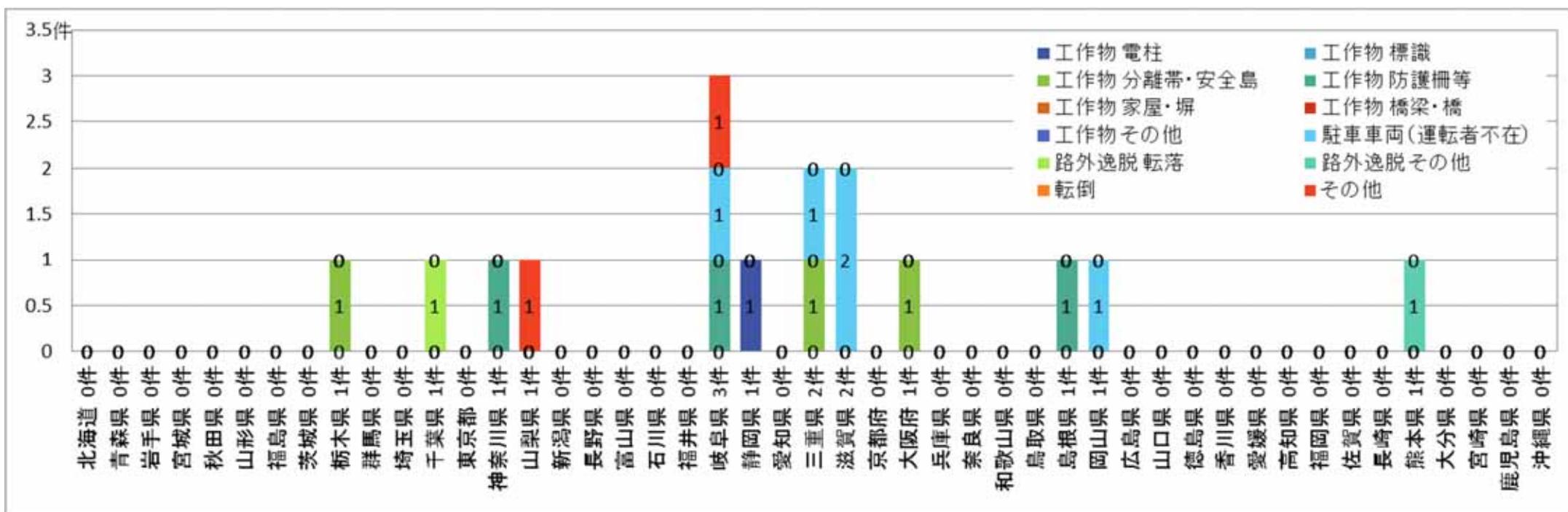
# H27年第2四半期死亡事故データ(発生地)



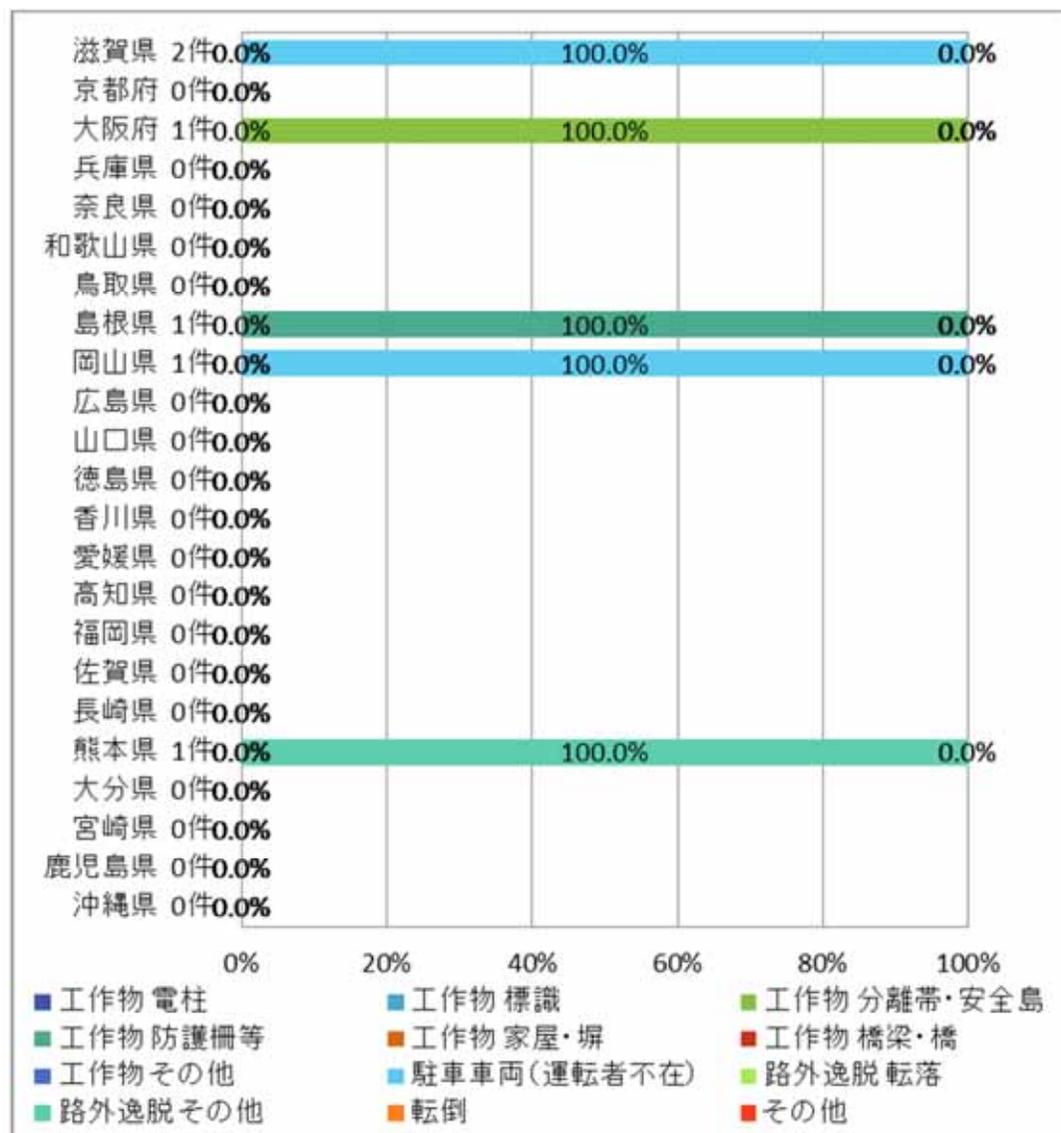
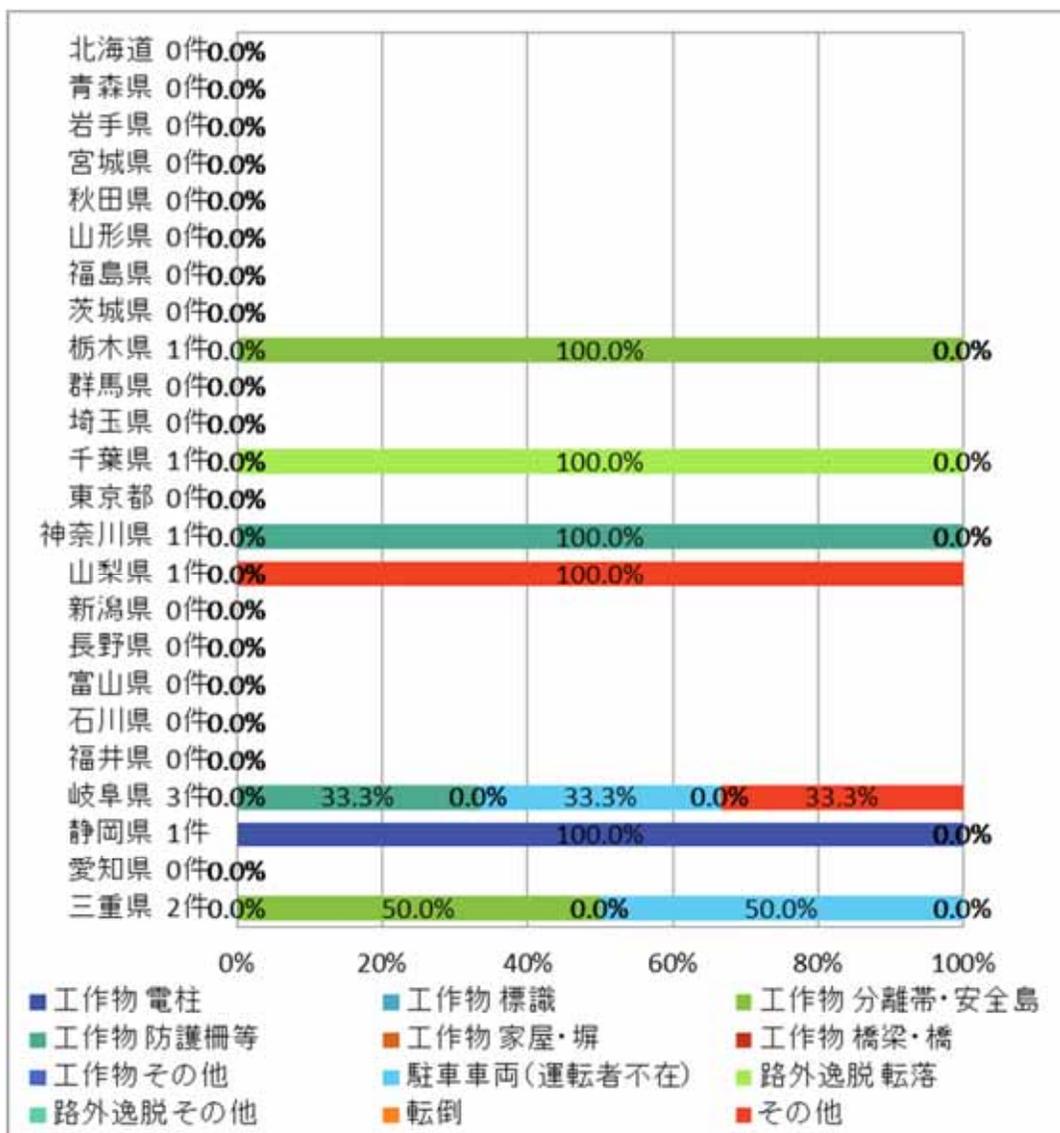
# H27年第2四半期死亡事故データ(発生地)

## (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。



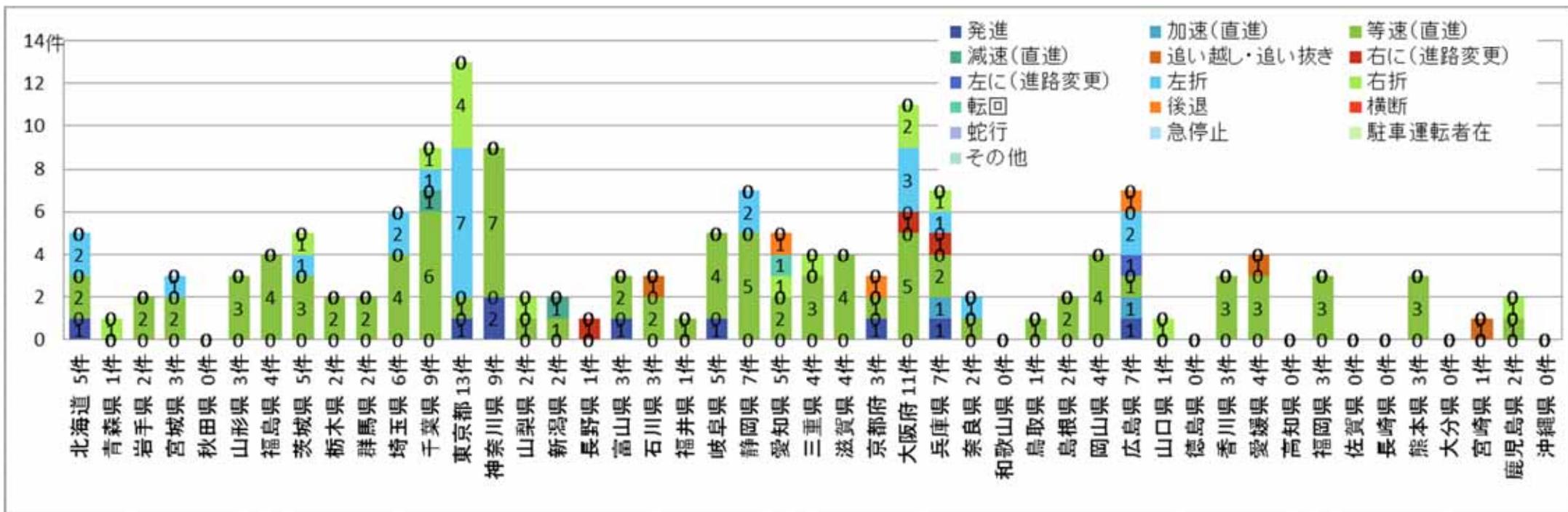
# H27年第2四半期死亡事故データ(発生地)



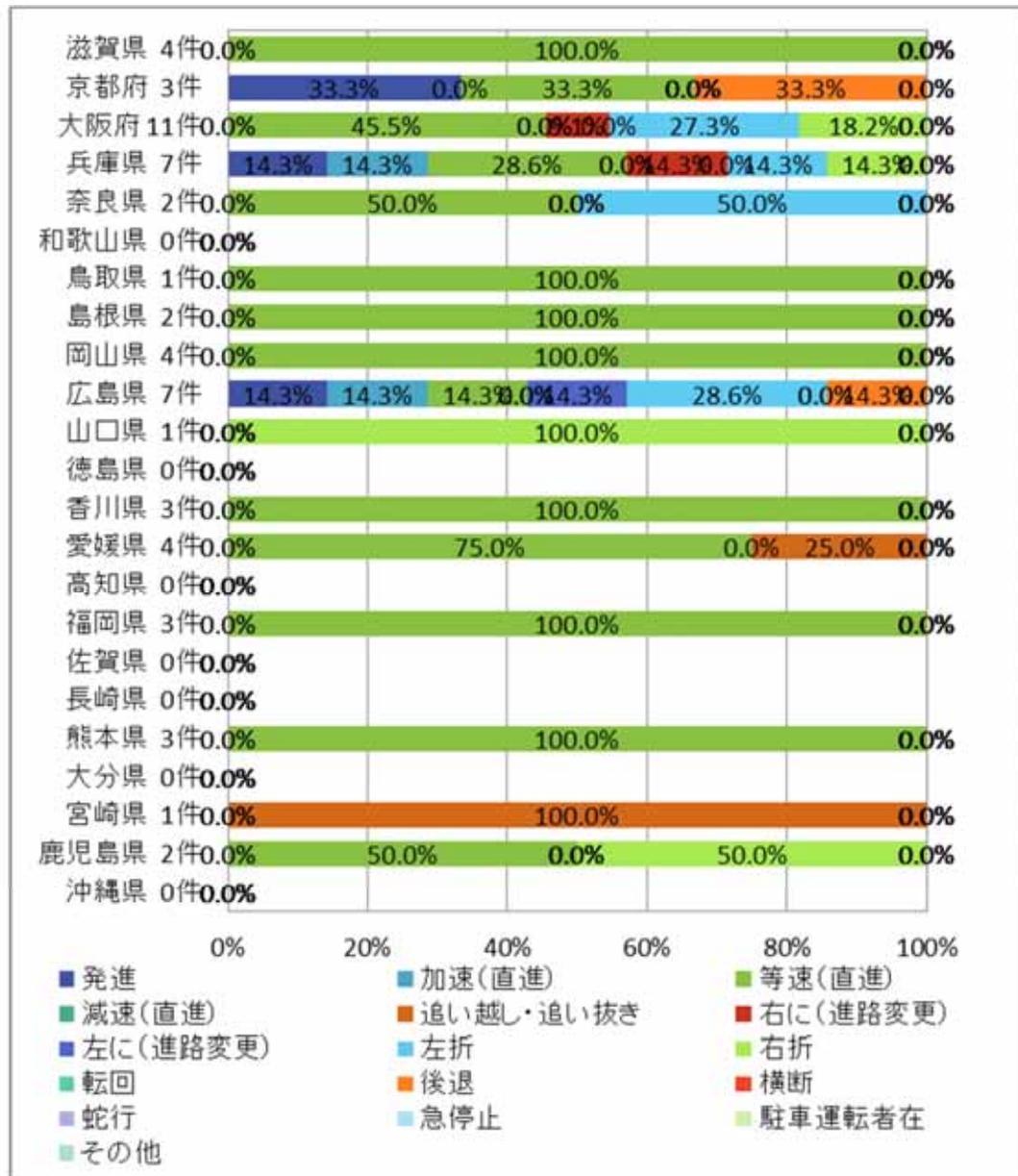
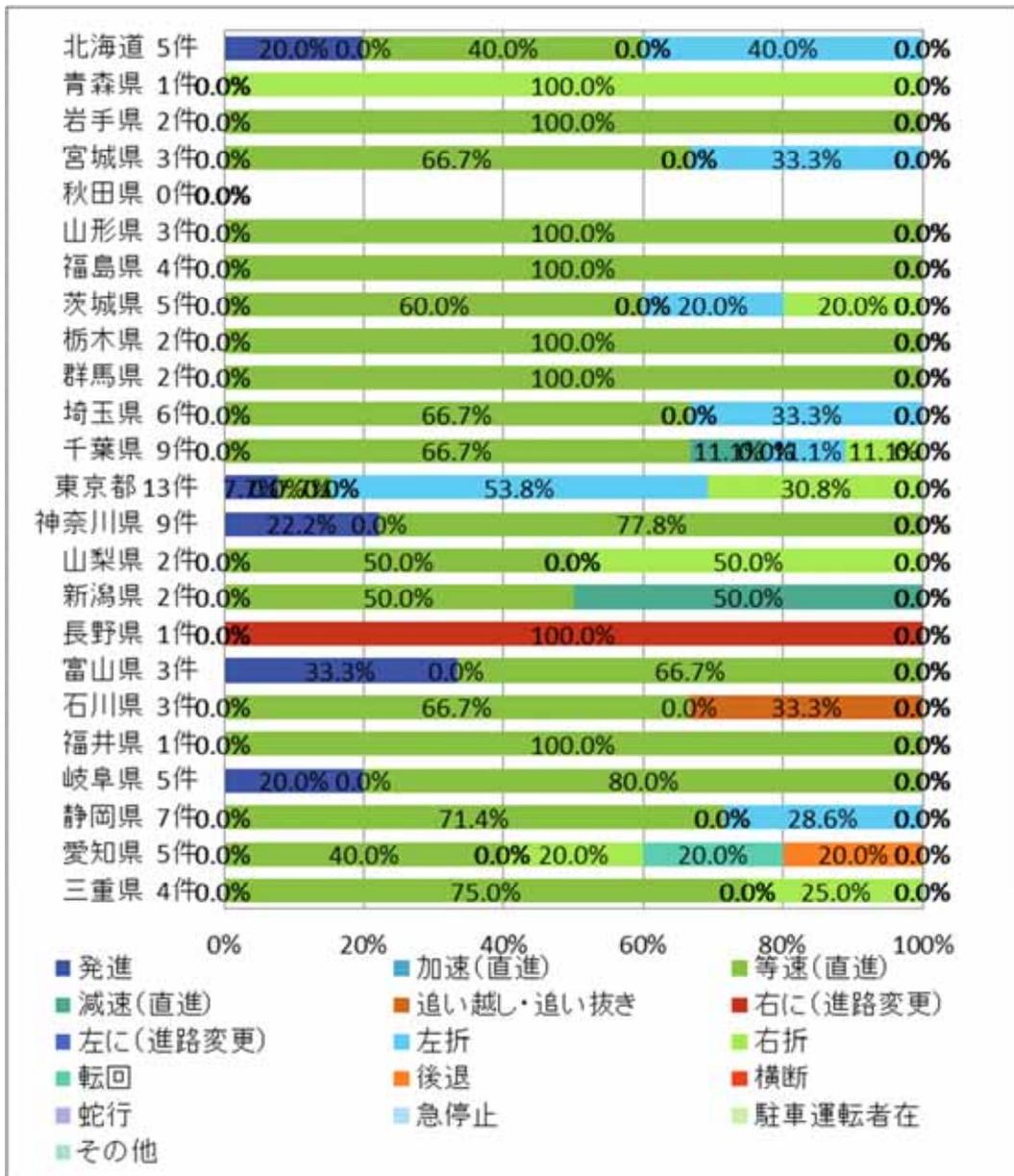
# H27年第2四半期死亡事故データ(発生地)

## 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」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。



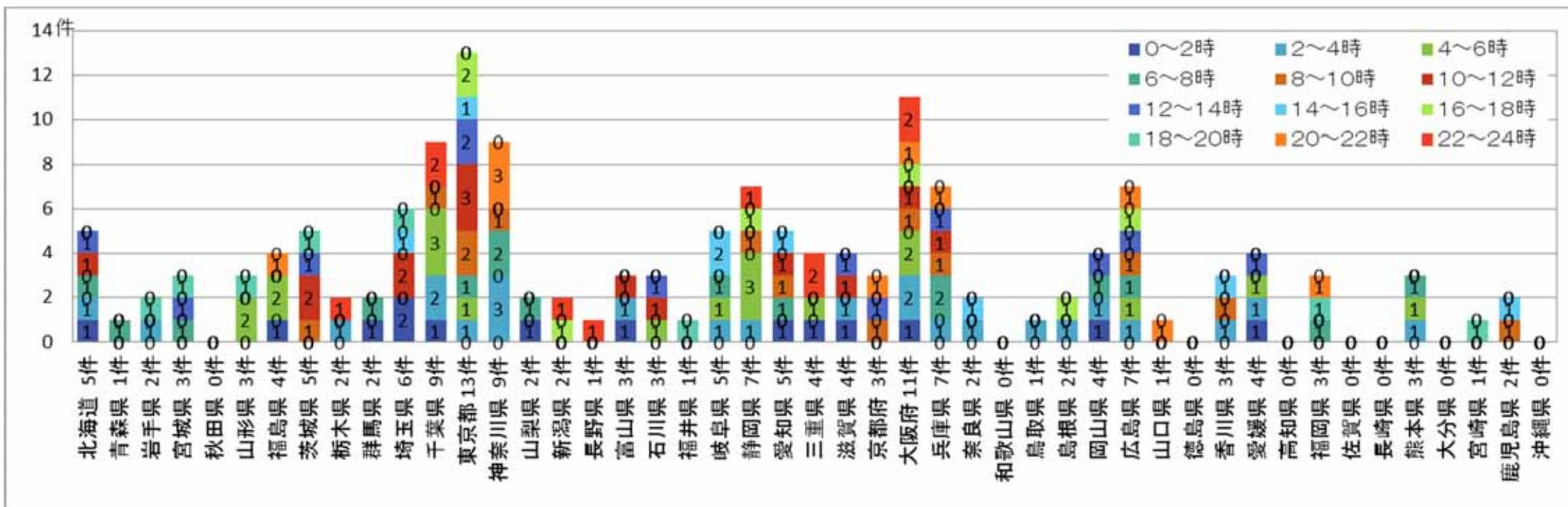
# H27年第2四半期死亡事故データ(発生地)



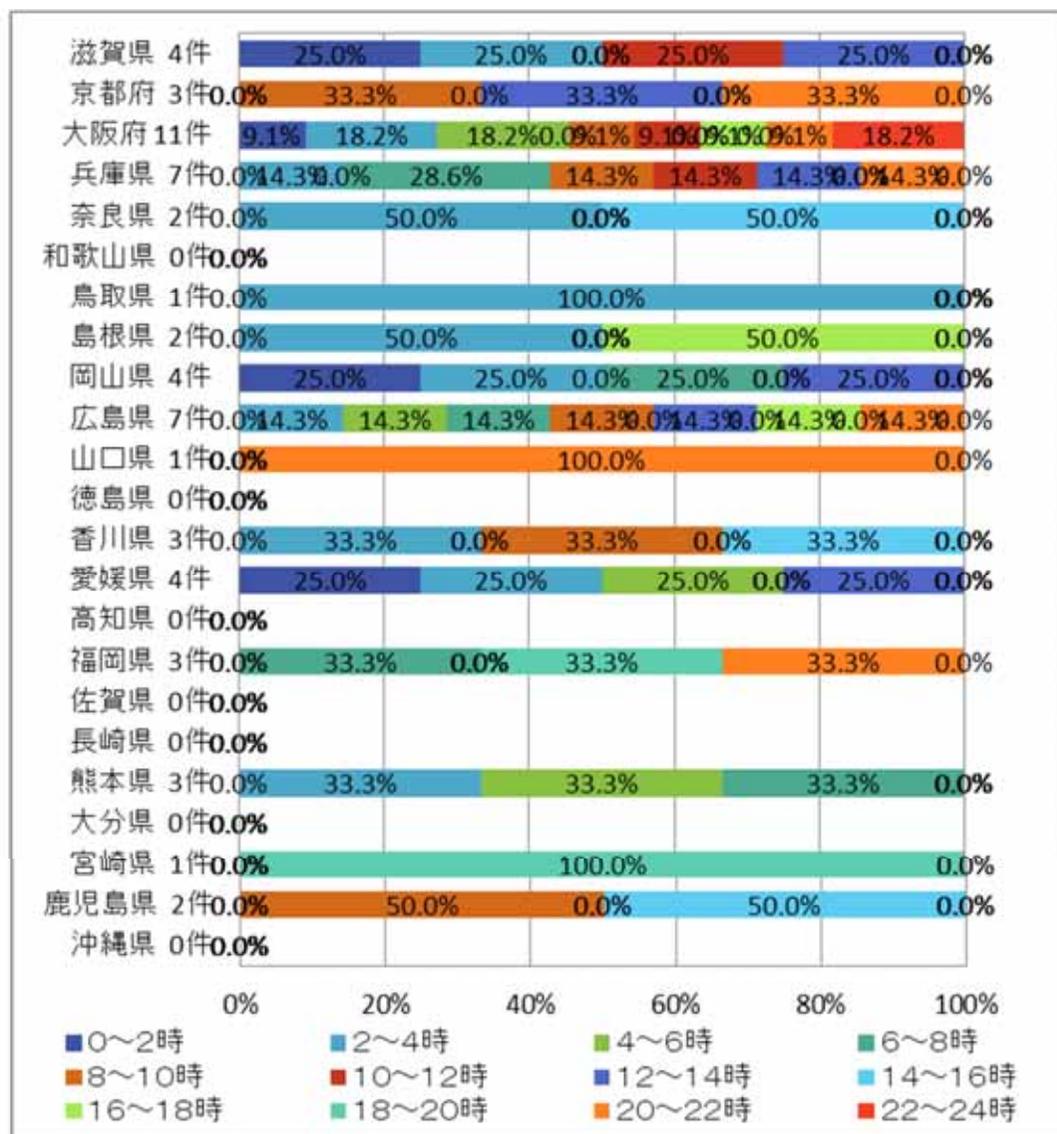
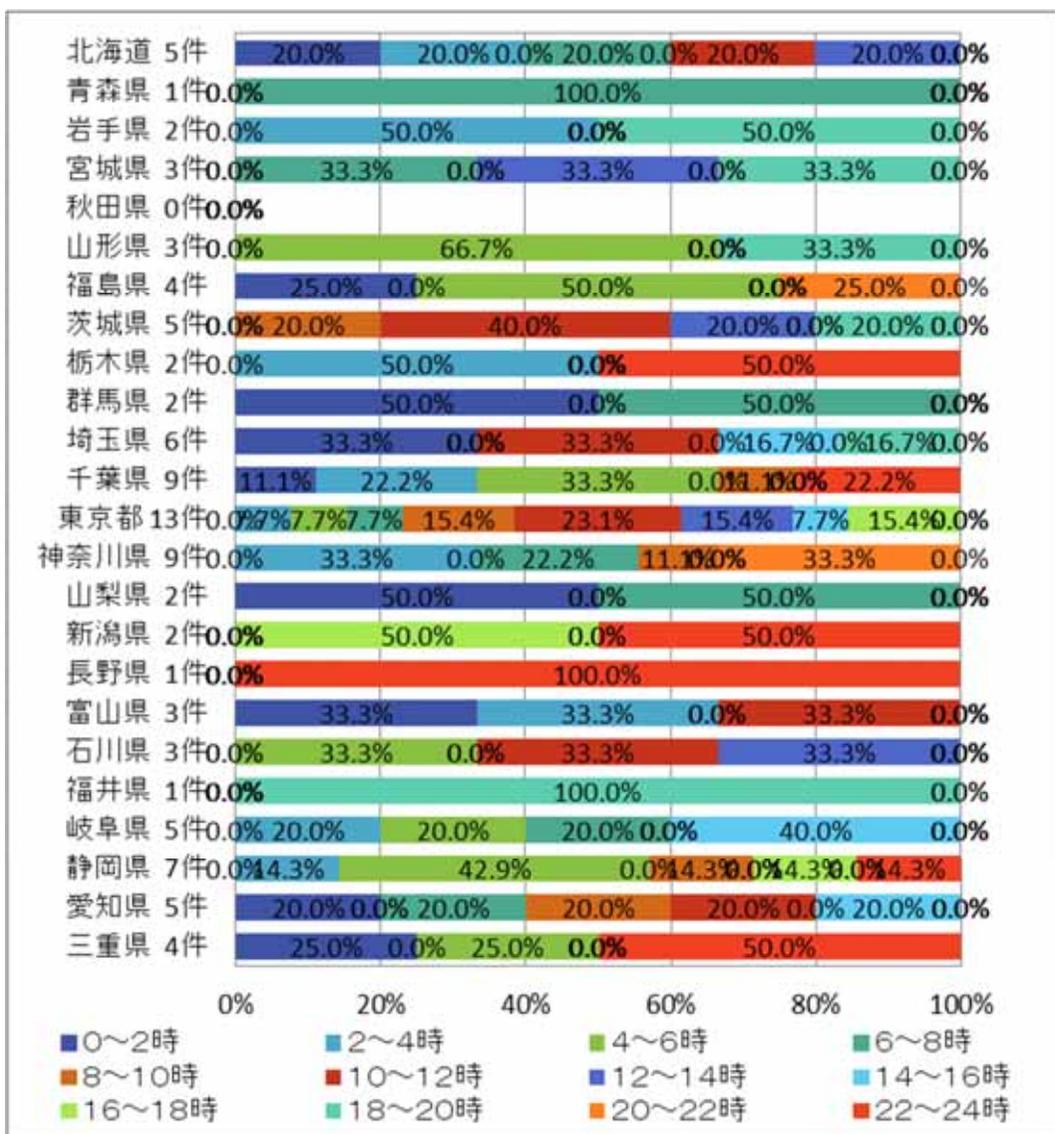
# H27年第2四半期死亡事故データ(発生地)

## 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」では早朝から夕方まで、「大阪府」及び「千葉県」では深夜早朝、「千葉県」では「4～6時」及び「22～24時」、「神奈川県」では早朝が多くなっている。



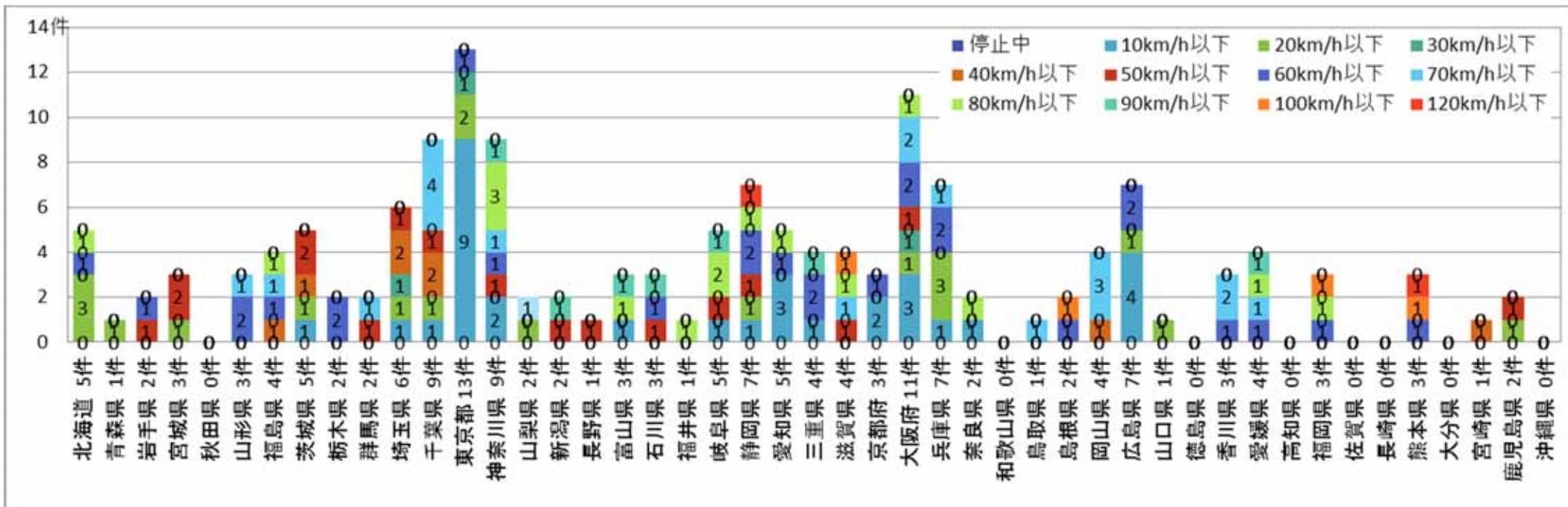
# H27年第2四半期死亡事故データ(発生地)



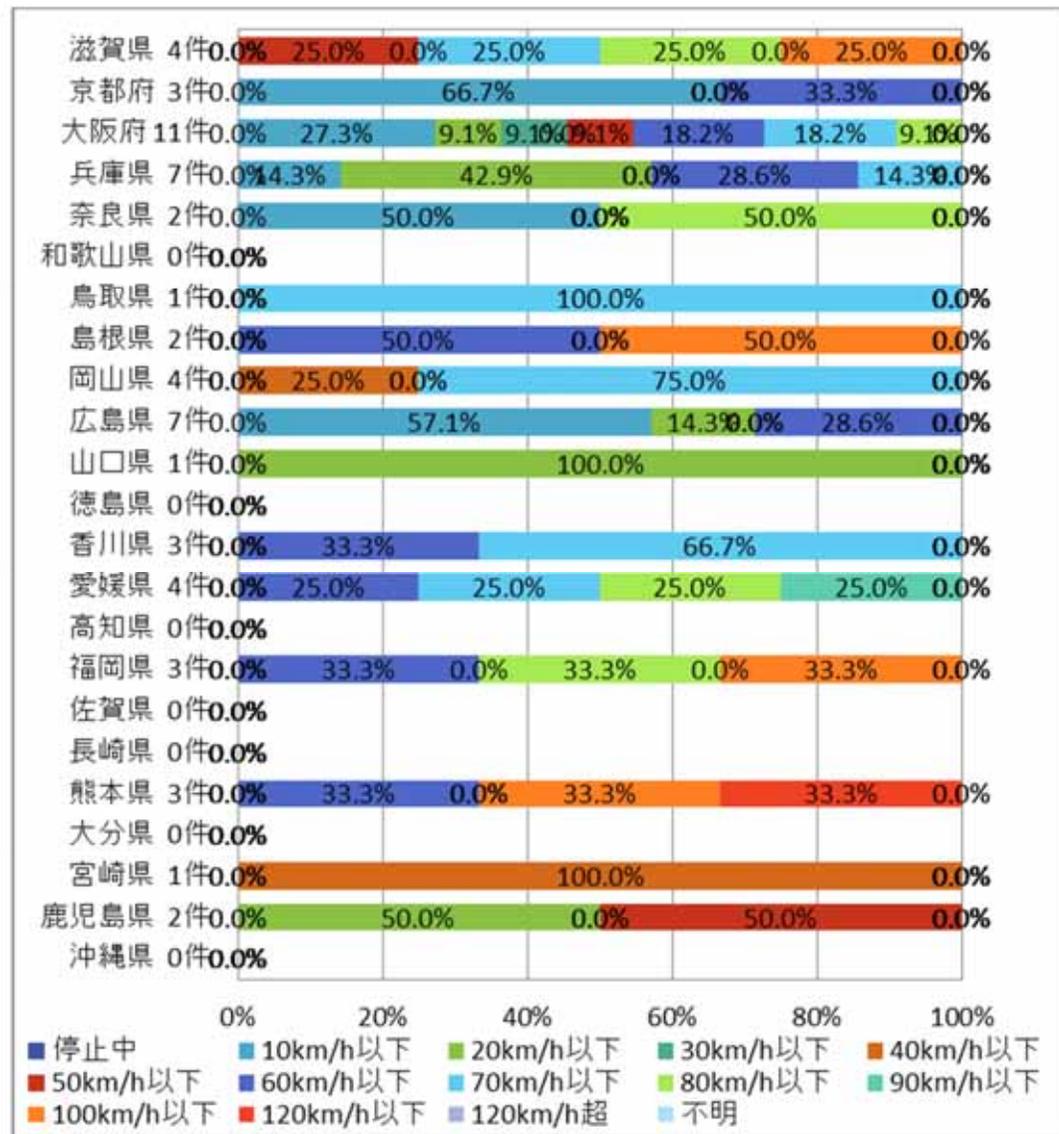
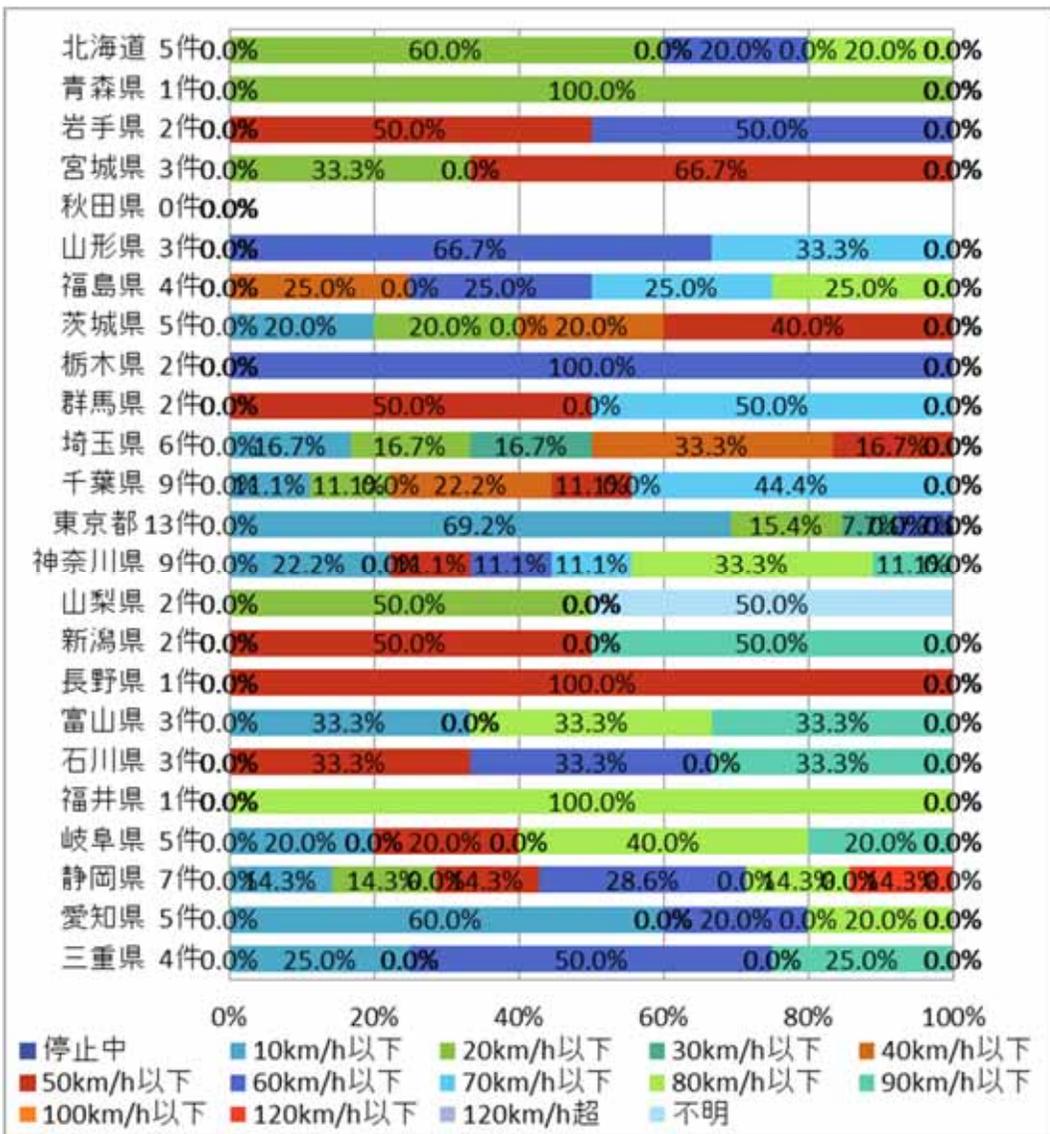
# H27年第2四半期死亡事故データ(発生地)

## 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「大阪府」では「10km/h以下」、「千葉県」では「70km/h以下」、「神奈川県」では「80km/h以下」が最も多くなっている。



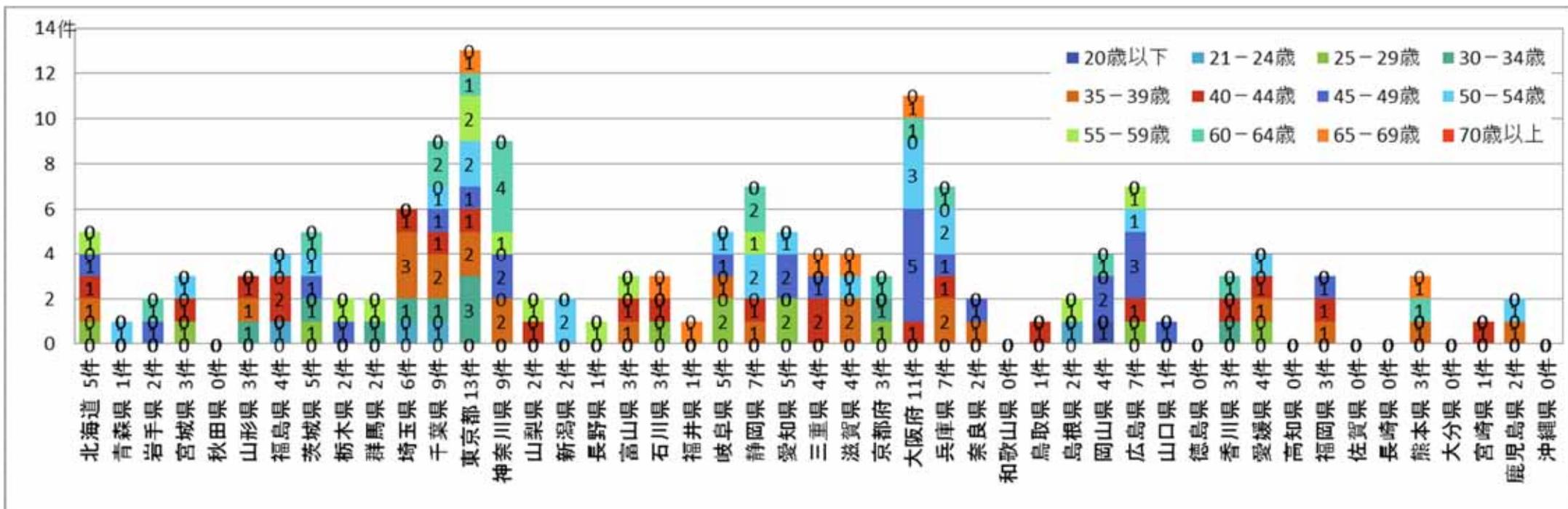
# H27年第2四半期死亡事故データ(発生地)



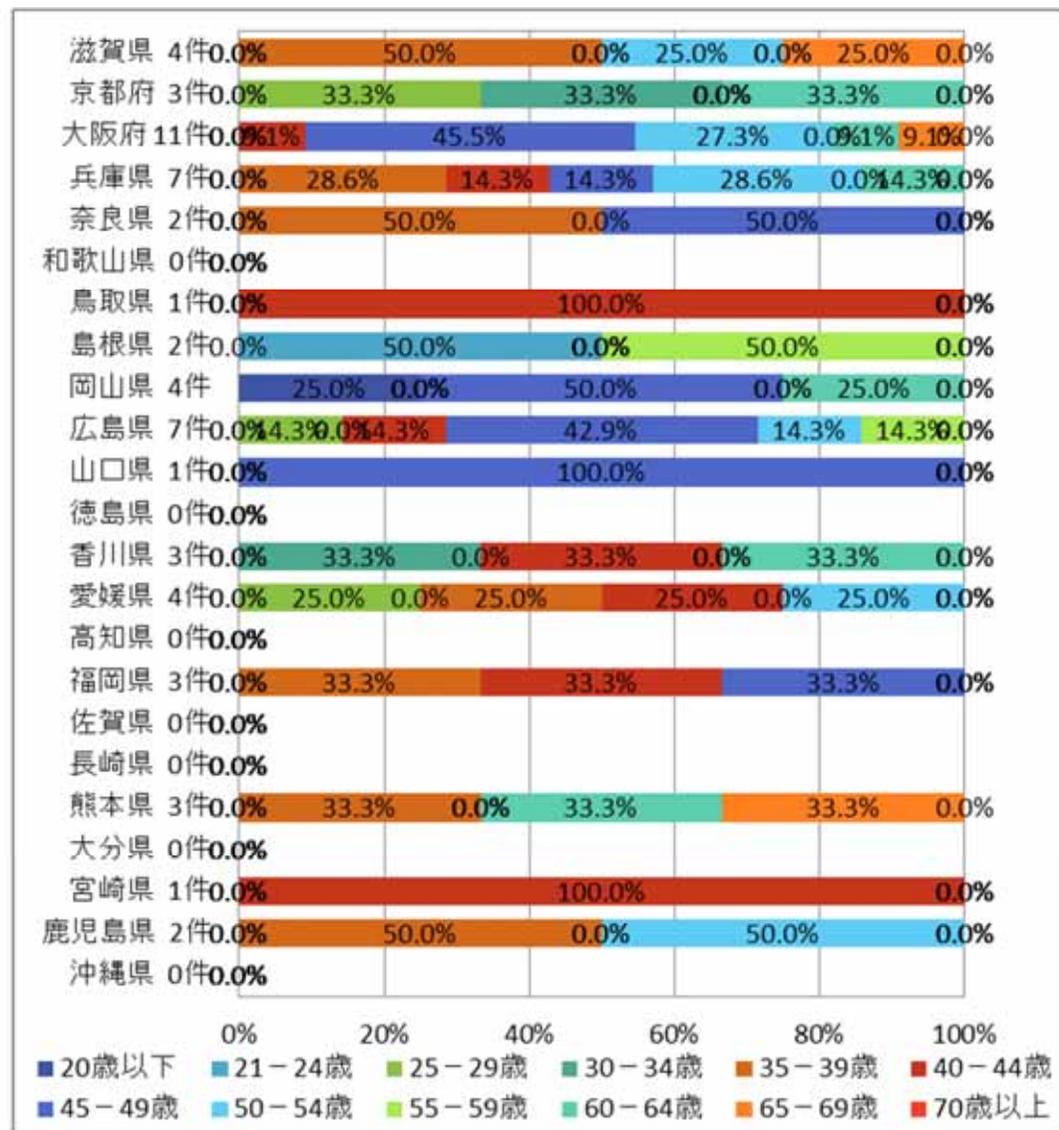
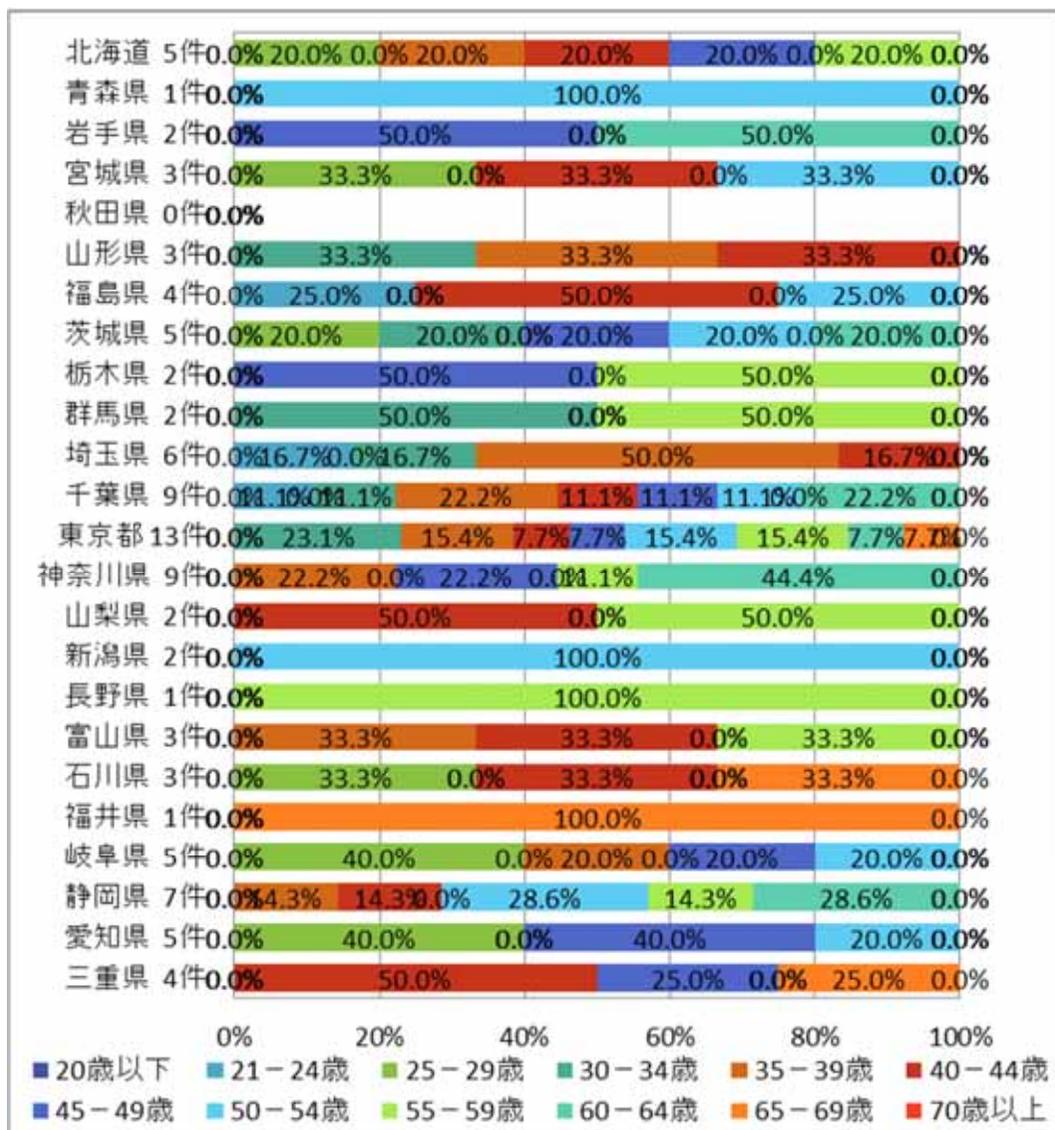
# . H27年第2四半期死亡事故データ(発生地)

## 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「30-34歳」、「大阪府」では傾向が分かれている。「千葉県」では「35-39歳」及び「60-64歳」、「神奈川県」では「60-64歳」が最も多くなっている。



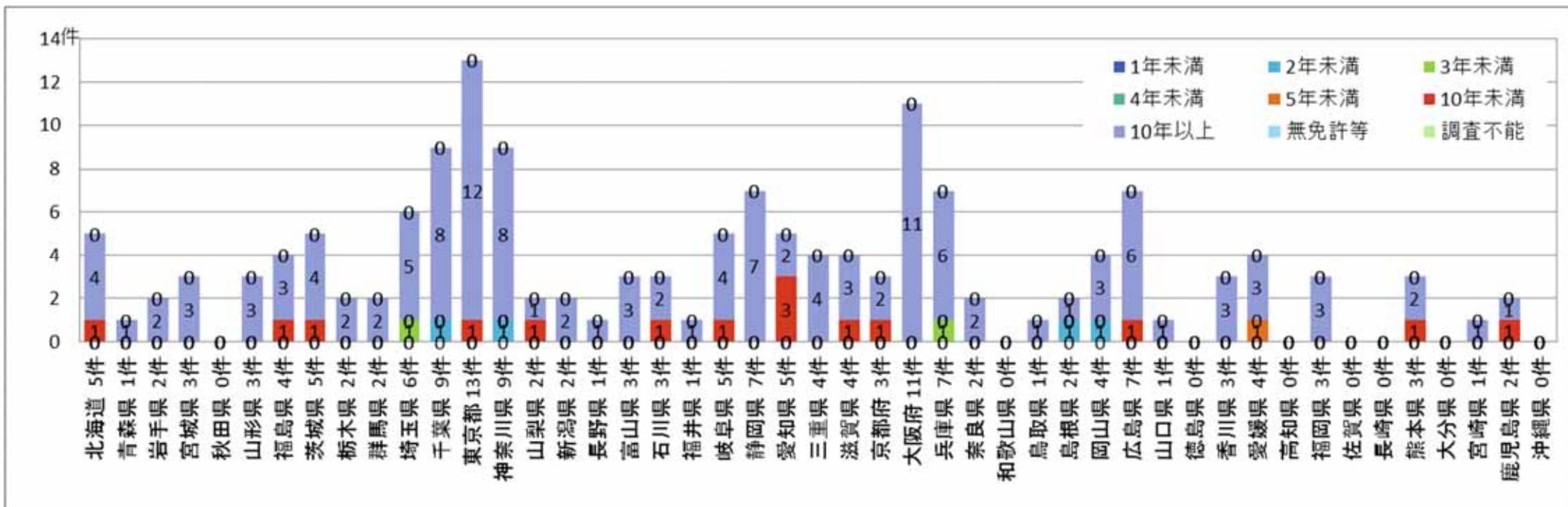
# H27年第2四半期死亡事故データ(発生地)



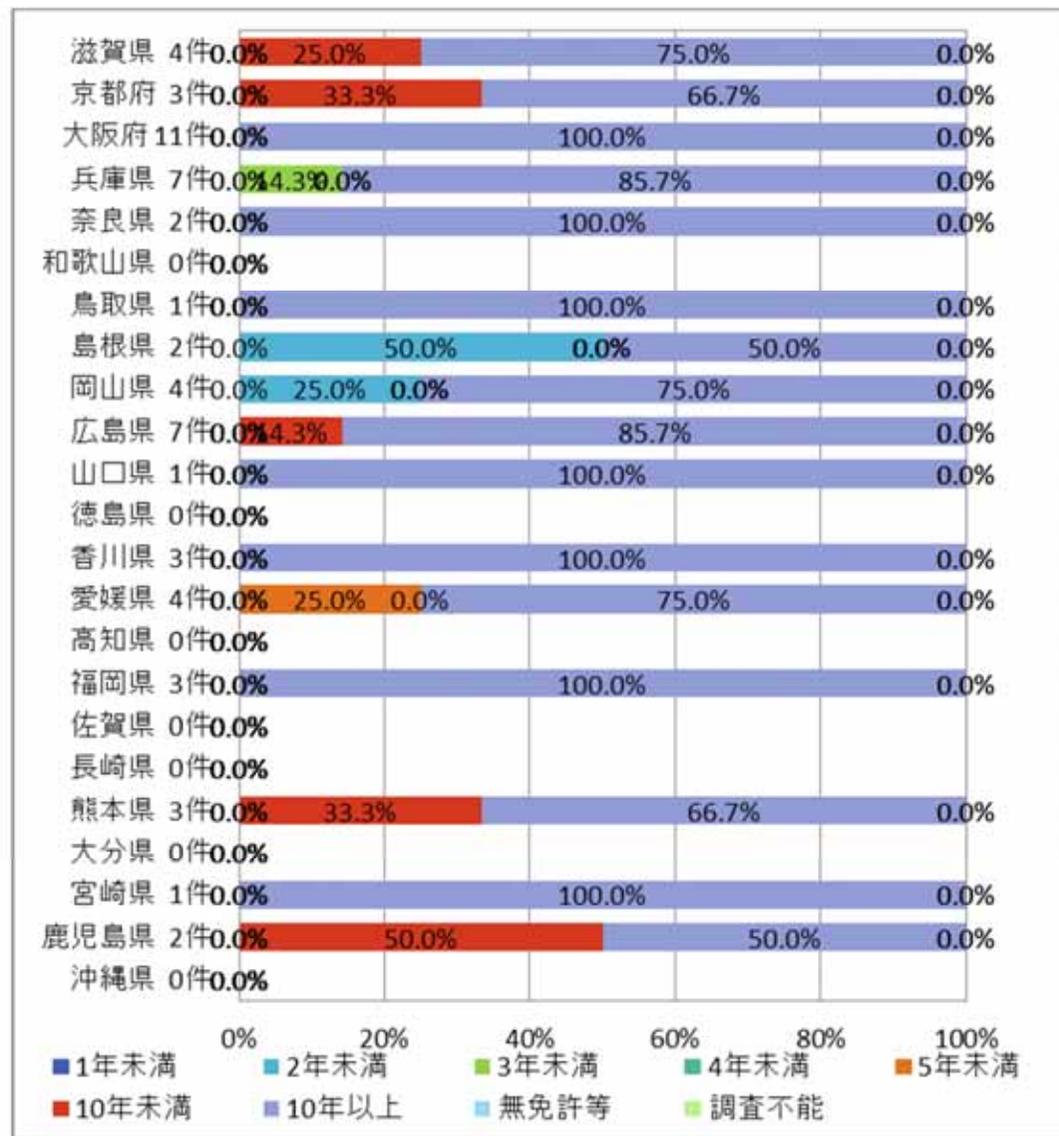
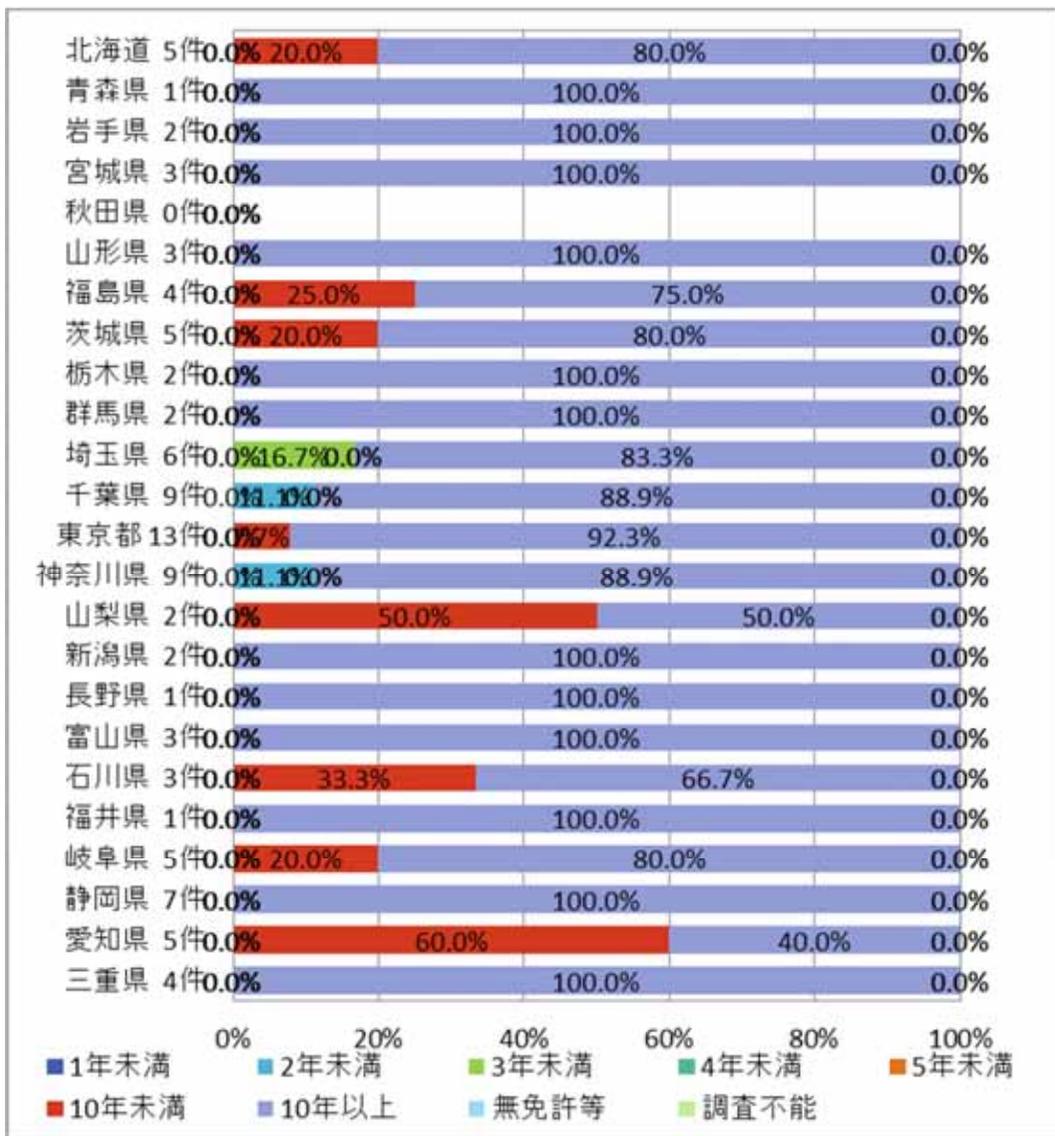
# H27年第2四半期死亡事故データ(発生地)

## 6. 発生地別の運転免許取得年数別

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



# H27年第2四半期死亡事故データ(発生地)



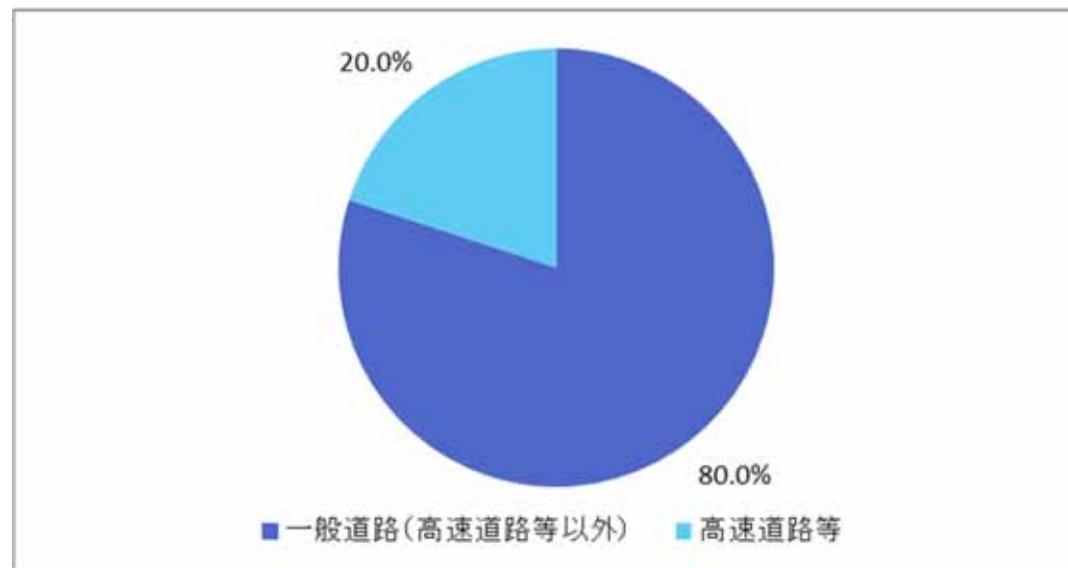
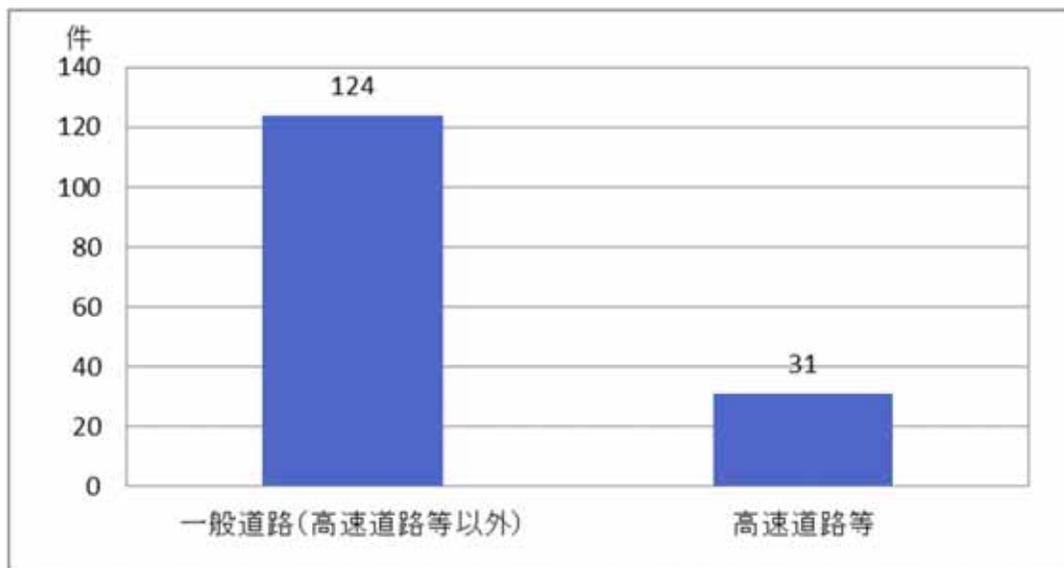
## . H27年第2四半期死亡事故データ(道路区分)

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. 道路区分別の運転免許取得年数別

# . H27年第2四半期死亡事故データ(道路区分)

## 1. 道路区分別

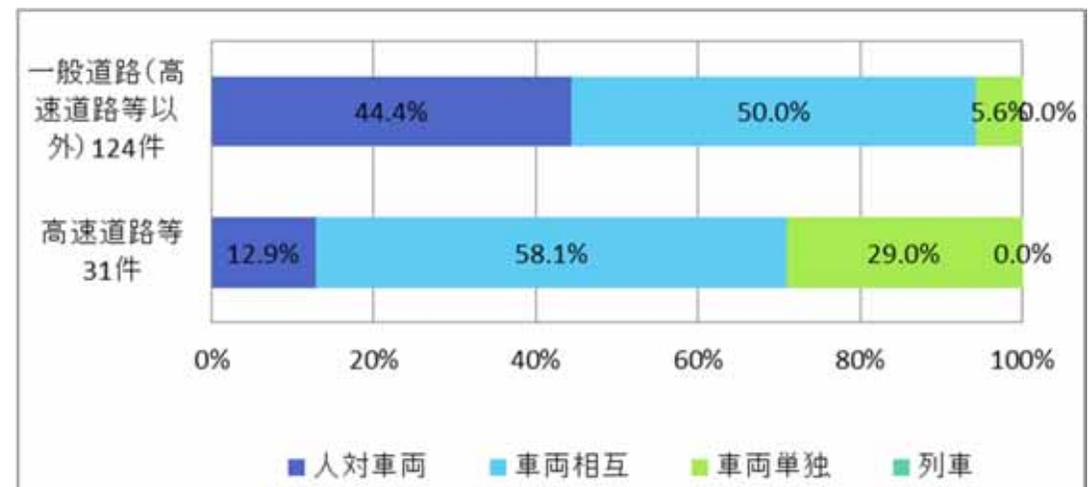
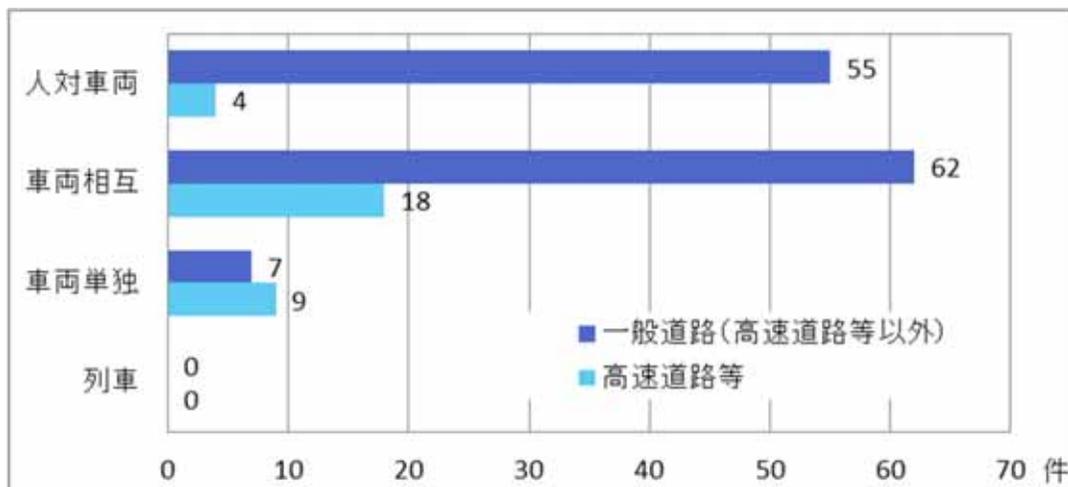
- ・道路区分別にみると、「一般道路」が最も多く124件（80.0%）と8割を占めている。



# . H27年第2四半期死亡事故データ(道路区分)

## 2. 道路区分の事故類型別

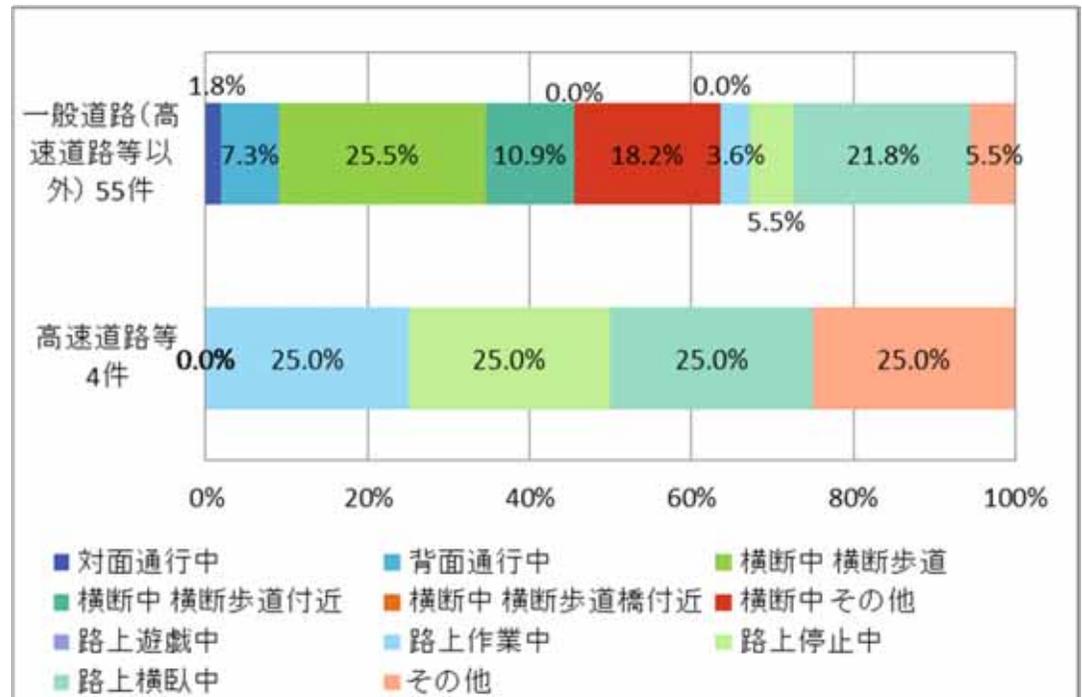
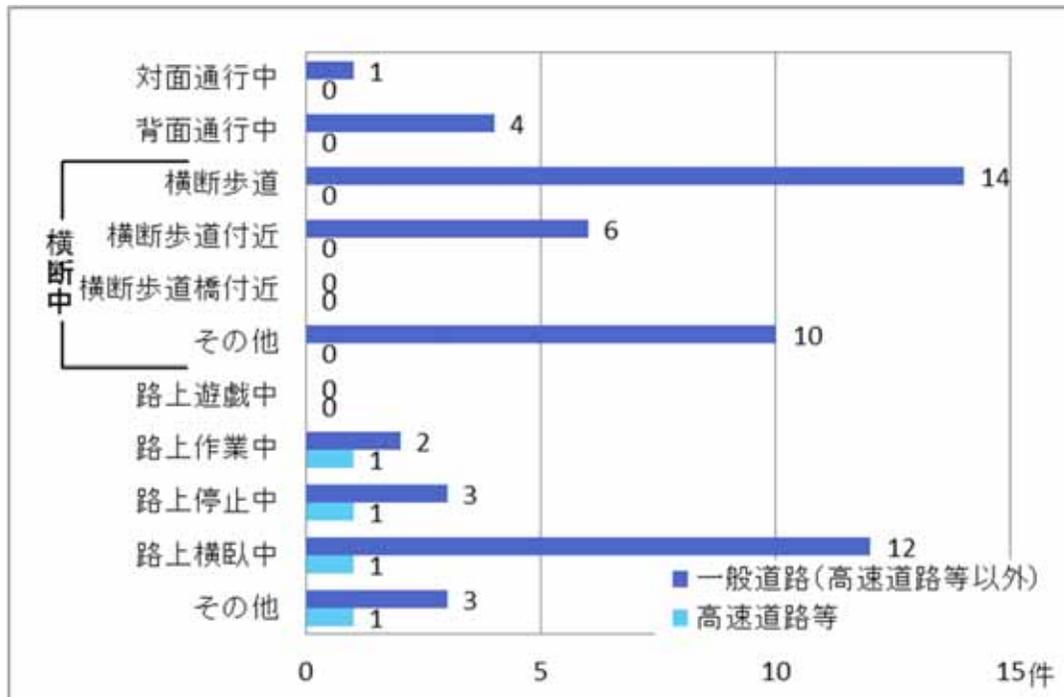
- ・道路区分の事故類型別にみると、「一般道路」では「車両相互」が最も多く62件（50.0%）となっている。
- ・「高速道路」では「車両相互」が最も多く18件（58.1%）となっている。また、「一般道路」と異なり「車両単独」9件（29.0%）の割合が高い。



# H27年第2四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

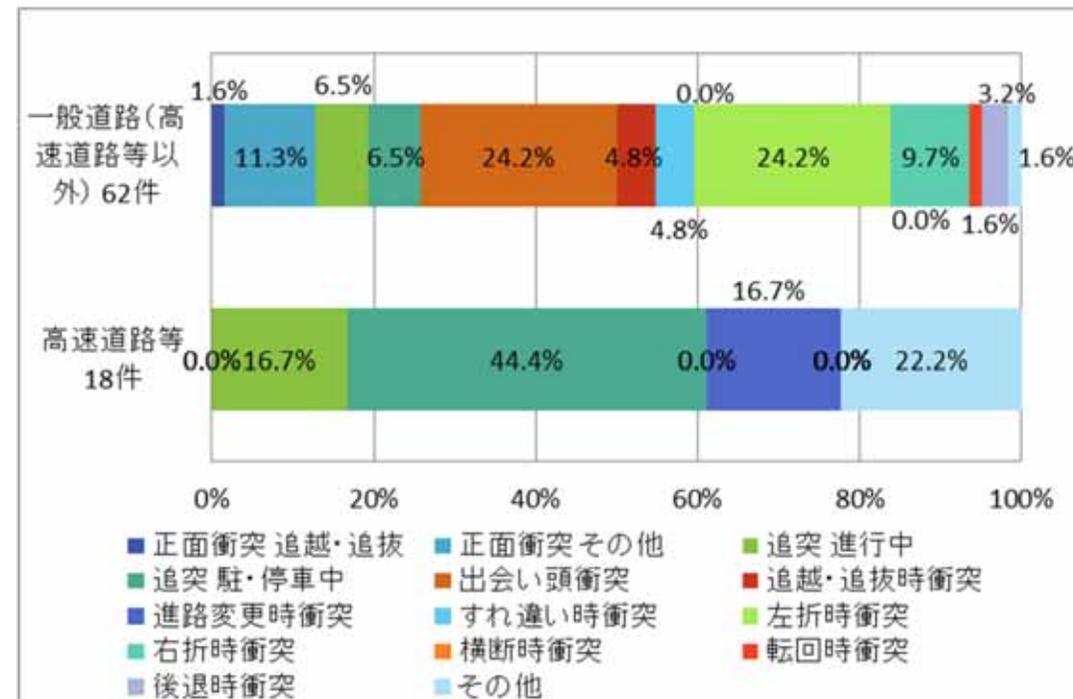
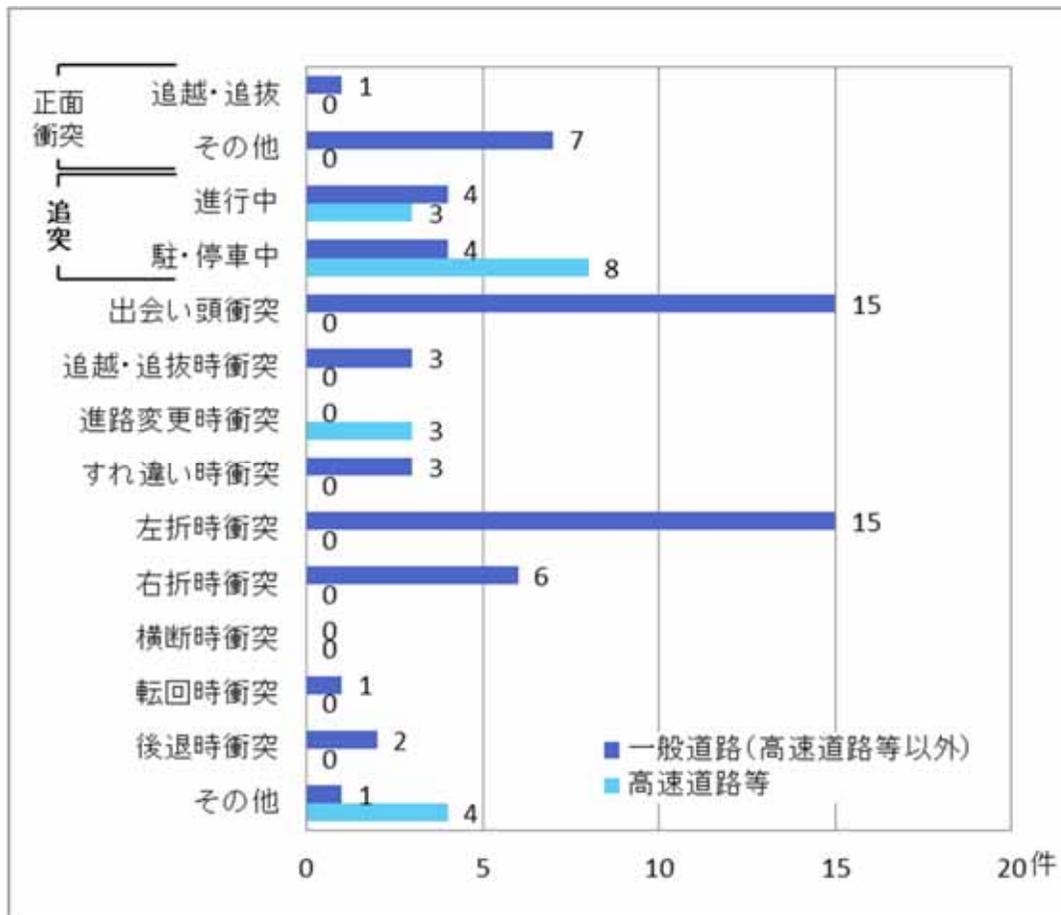
- 道路区分の事故類型(人対車両)別にみると、「一般道路」では「横断中 横断歩道」が最も多く14件(25.5%)となっている。また、「路上横臥中」12件(21.8%)も多い。
- 「高速道路」では「路上作業中」、「路上停止中」、「路上横臥中」及び「その他」がそれぞれ1件(25.0%)となっている。



# H27年第2四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

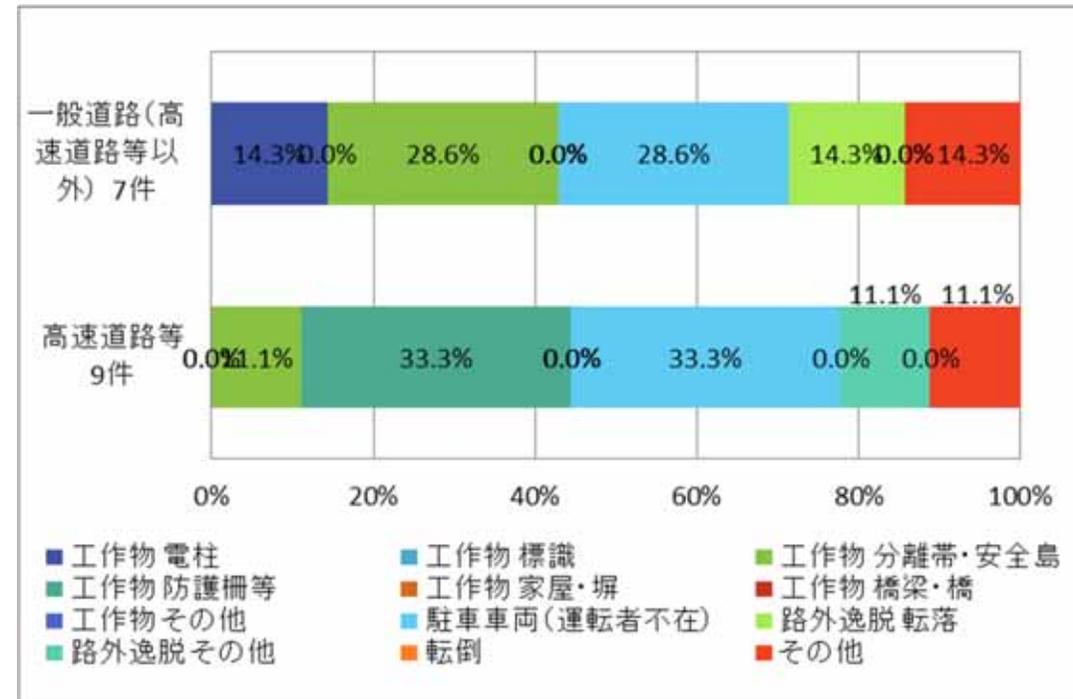
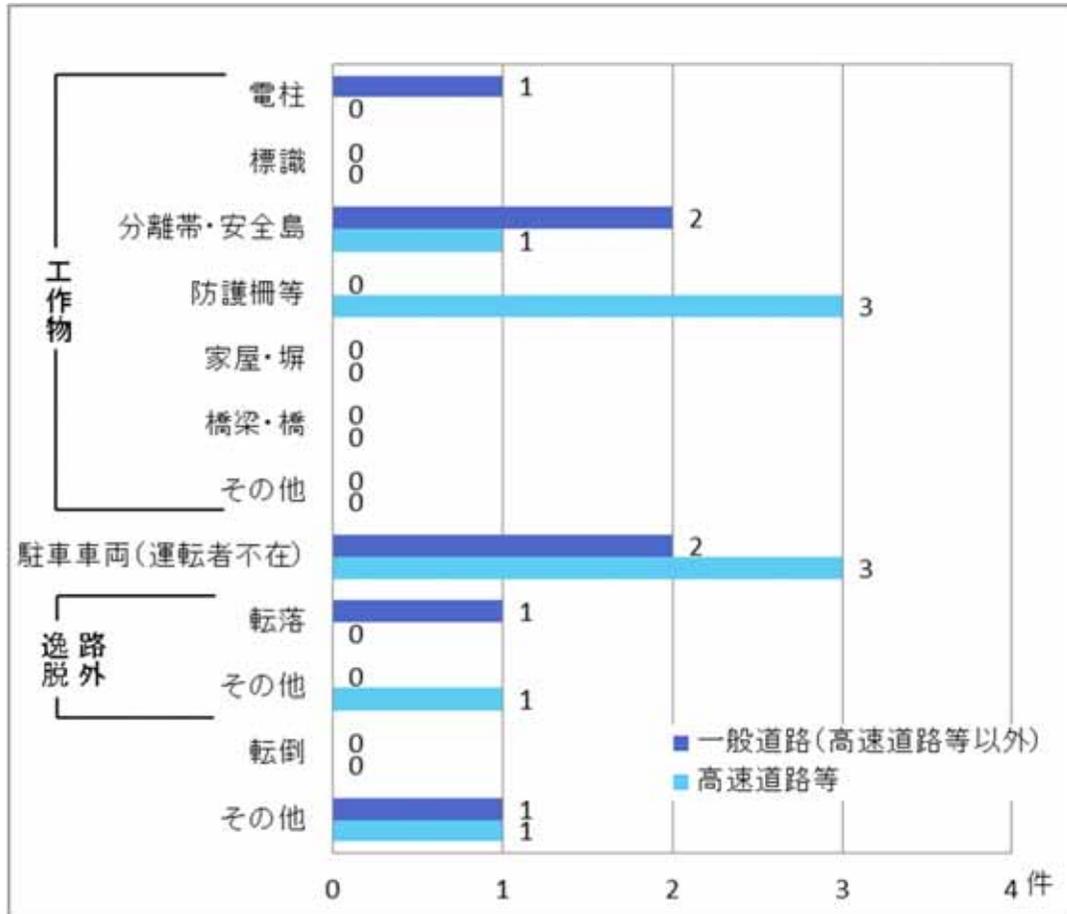
- 道路区分の事故類型(車両相互)別にみると、「一般道路」では「出会い頭衝突」及び「左折時衝突」が最も多く、それぞれ15件(24.2%)となっている。次いで、「正面衝突 その他」7件(11.3%)等と続いている。
- 「高速道路」では「追突 駐・停車中」が最も多く8件(44.4%)と4割以上を占めている。次いで「その他」4件(22.2%)、「追突 進行中」及び「進路変更時衝突」がそれぞれ3件(16.7%)等と続いている。



# . H27年第2四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

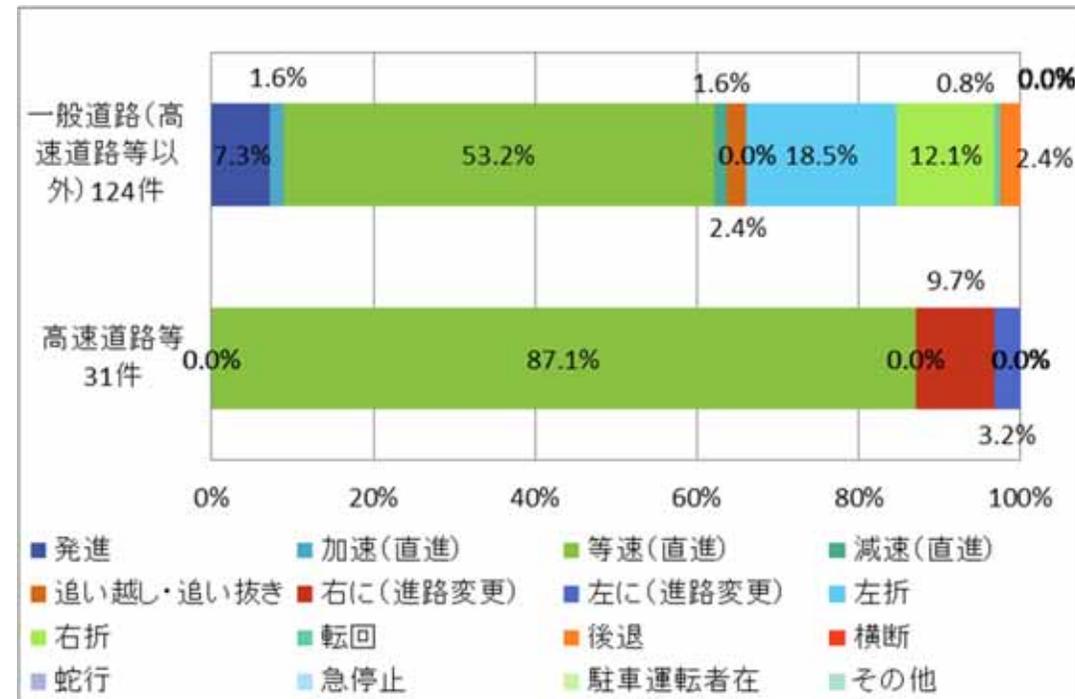
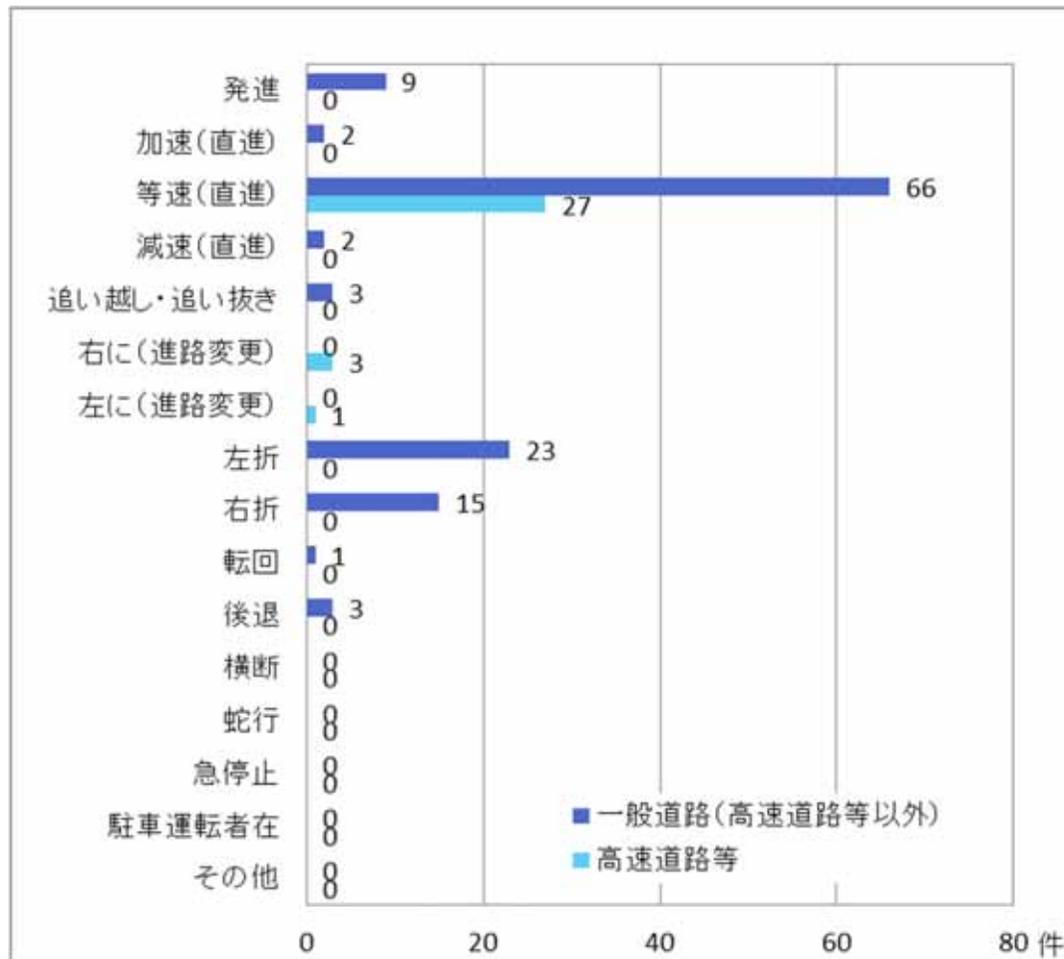
- ・道路区分の事故類型(車両単独)別にみると、「一般道路」では「工作物 分離帯・安全島」及び「駐車車両(運転者不在)」が最も多く、それぞれ2件(28.6%)となっている。
- ・「高速道路」では「工作物 防護柵等」及び「駐車車両(運転者不在)」が最も多く、それぞれ3件(33.3%)となっている。



# . H27年第2四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

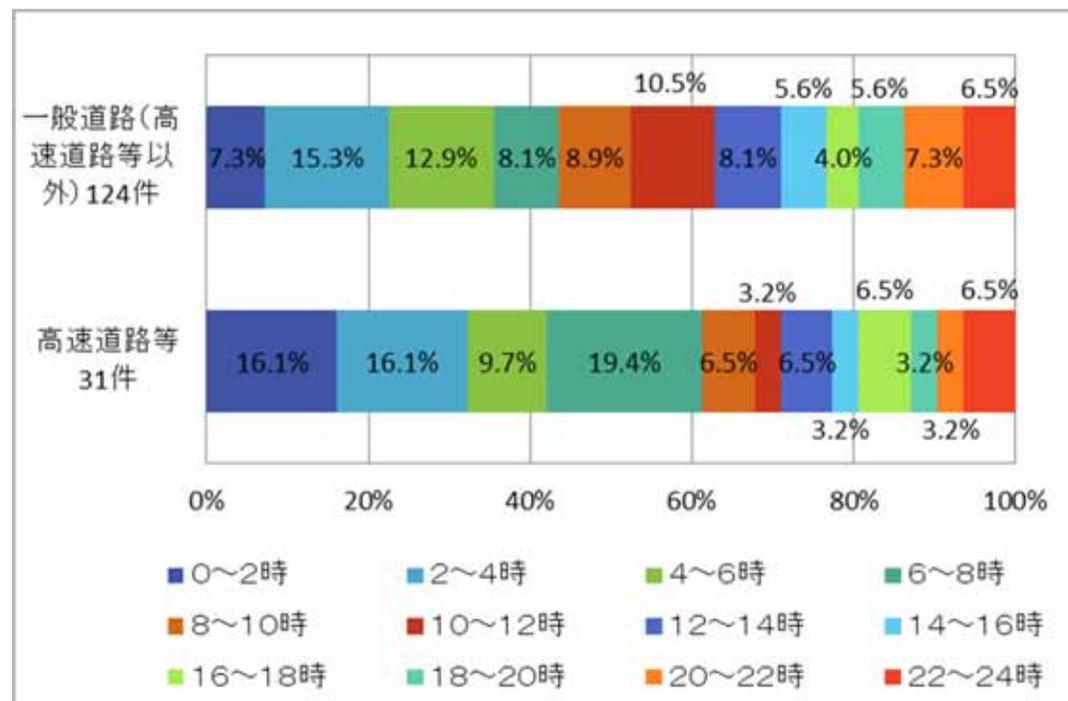
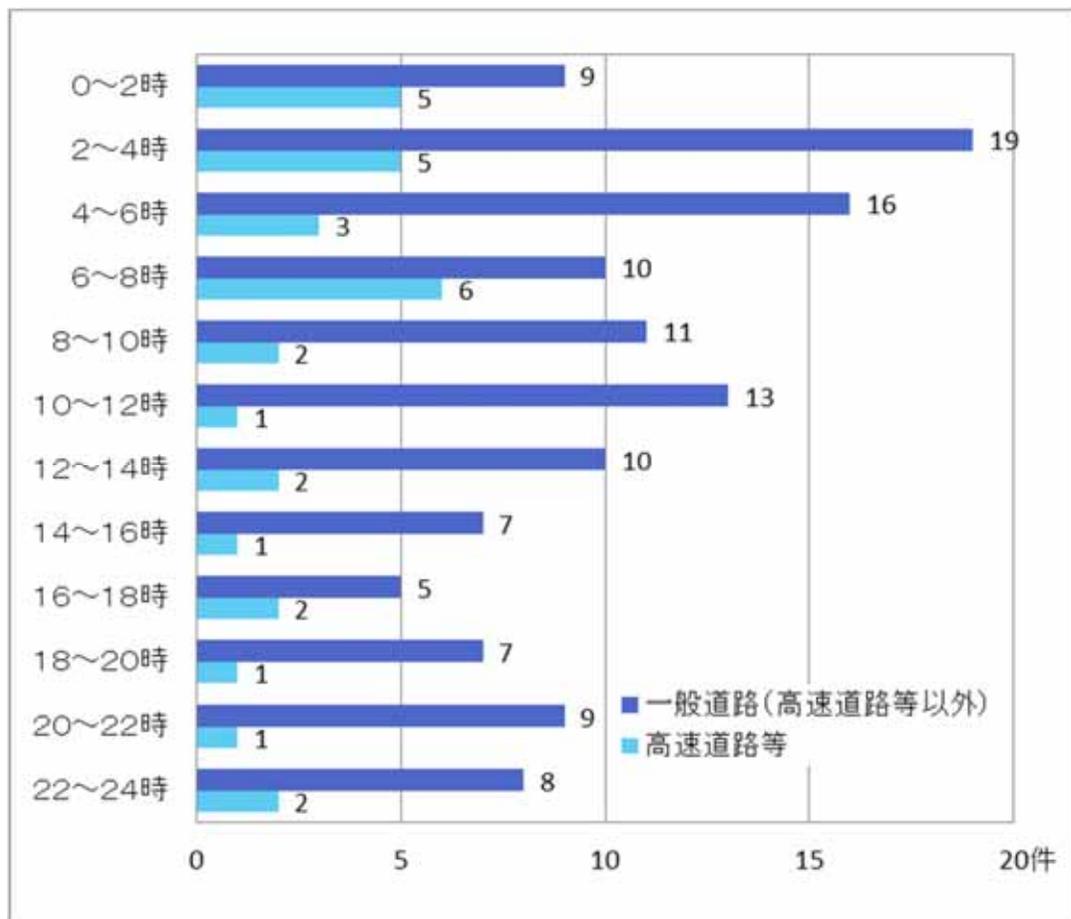
- 道路区分別の行動類型別にみると、「一般道路」及び「高速道路」のいずれも「等速（直進）」が最も多く、それぞれ66件（53.2%）、27件（87.1%）となっている。



# H27年第2四半期死亡事故データ(道路区分)

## 4. 道路区分別の時間帯別

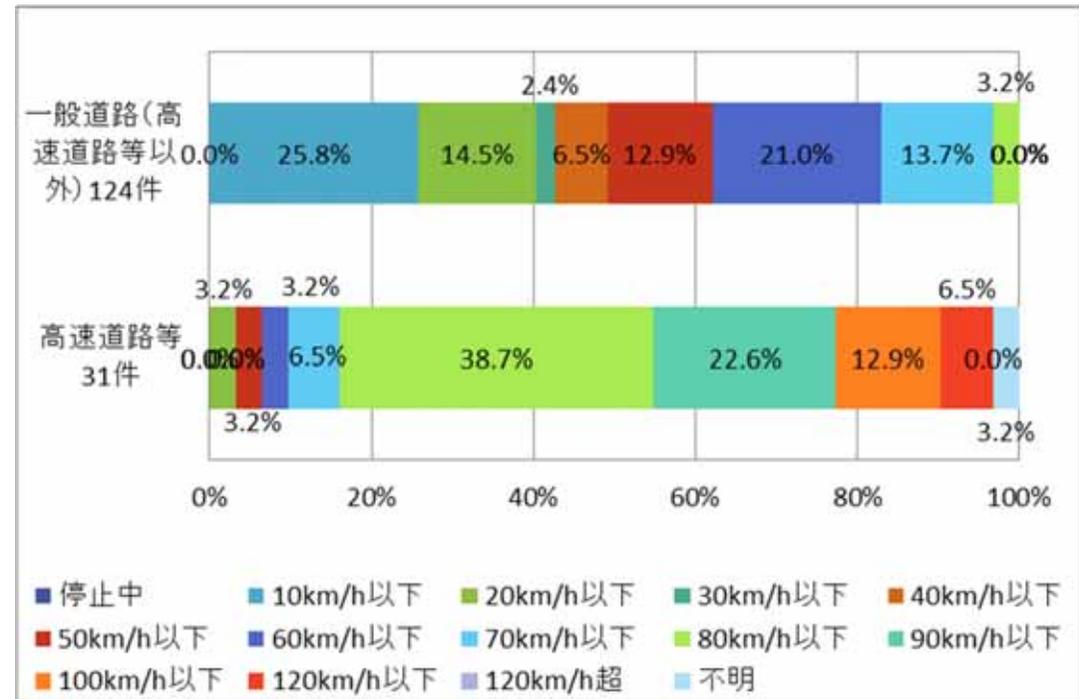
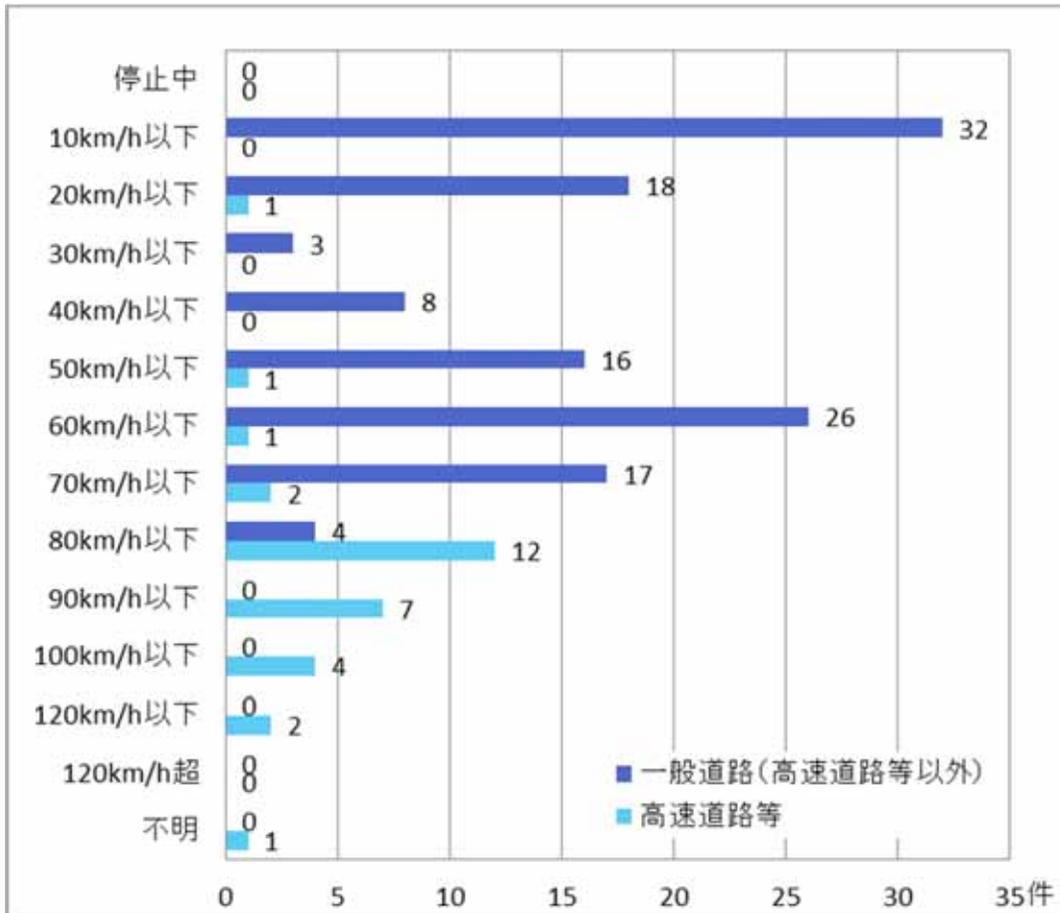
- 道路区分別の時間帯別にみると、「一般道路」では「2～4時」が最も多く19件（15.3%）となっている。次いで、「4～6時」16件（12.9%）、「10時～12時」13件（10.5%）等と続いている。
- 「高速道路」では「6～8時」が最も多く6件（19.4%）となっている。次いで、「0～2時」及び「2～4時」がそれぞれ5件（16.1%）等と続いている。
- 「一般道路」及び「高速道路」のいずれも早朝深夜での事故割合が高い。



# . H27年第2四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

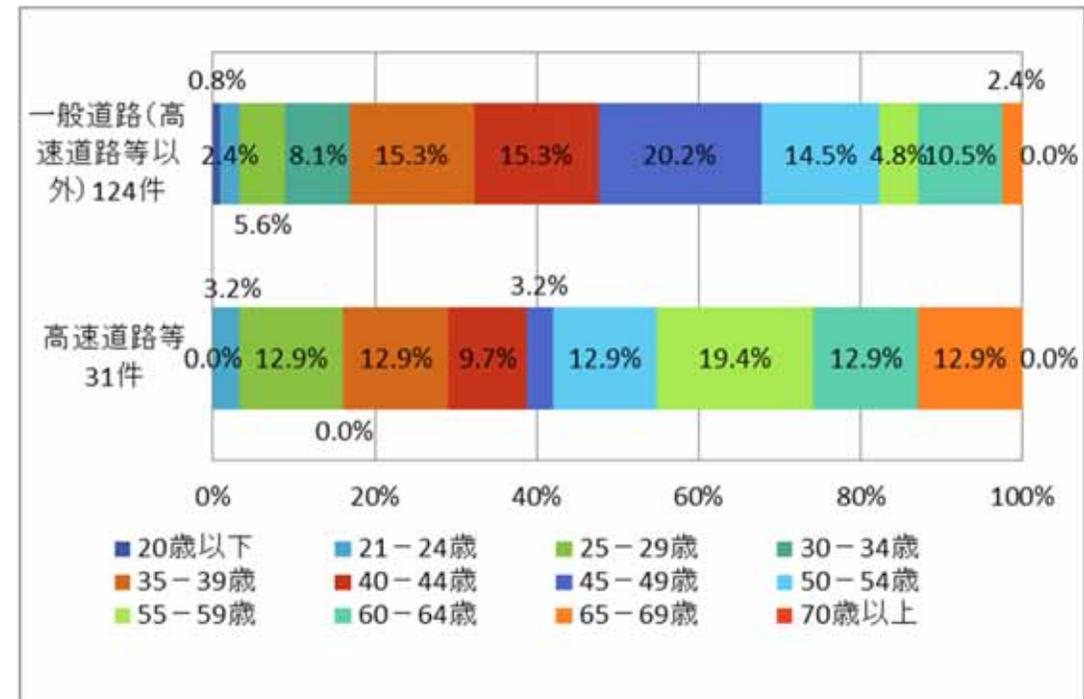
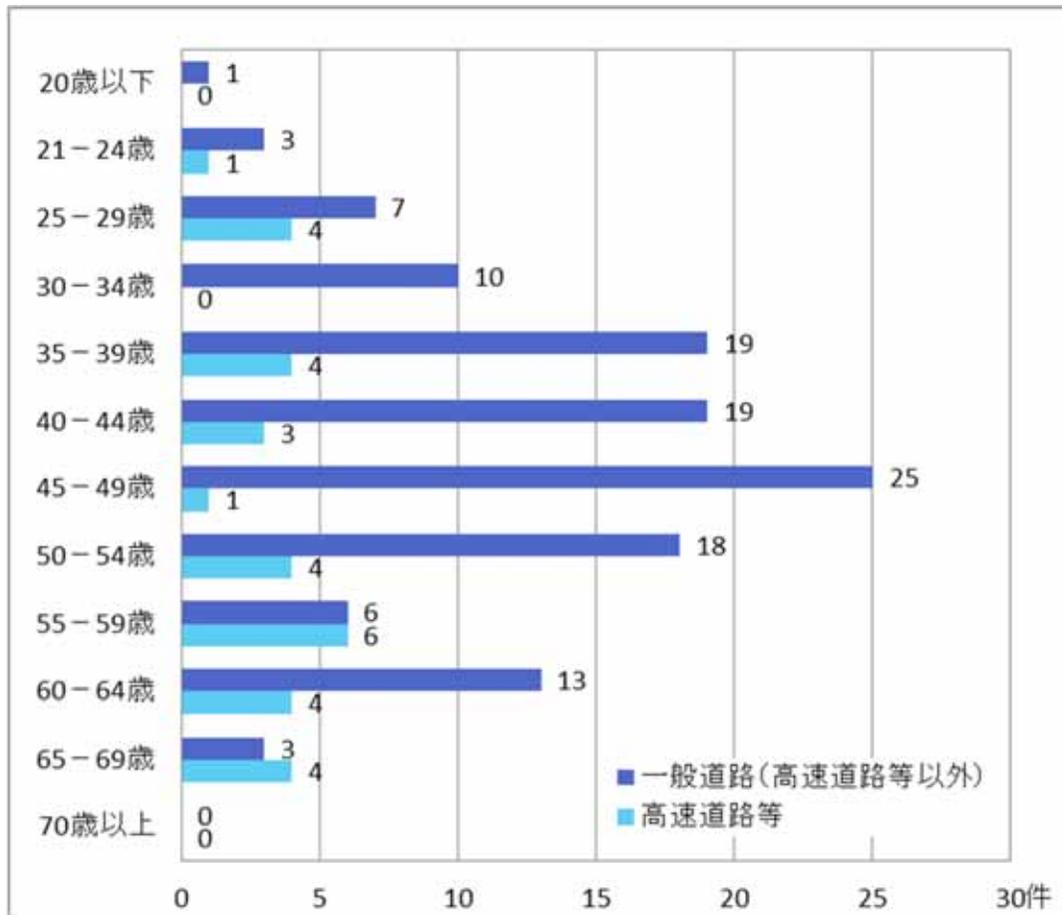
- 道路区分別の危険認知速度別にみると、「一般道路」では「10km/h以下」が最も多く32件（25.8%）になっている。次いで、「60km/h以下」26件（21.0%）、「20km/h以下」18件（14.5%）等と続いている。幹線道路の最高速度に近い速度帯と市街地の最高速度に近い20km/h程度の速度帯に分布がわかれている。
- 「高速道路」では「80km/h以下」が最も多く12件（38.7%）となっている。次いで、「90km/h以下」7件（22.6%）、「100km/h以下」4件（12.9%）等と続いている。



# . H27年第2四半期死亡事故データ(道路区分)

## 6. 道路区分別の年齢層別

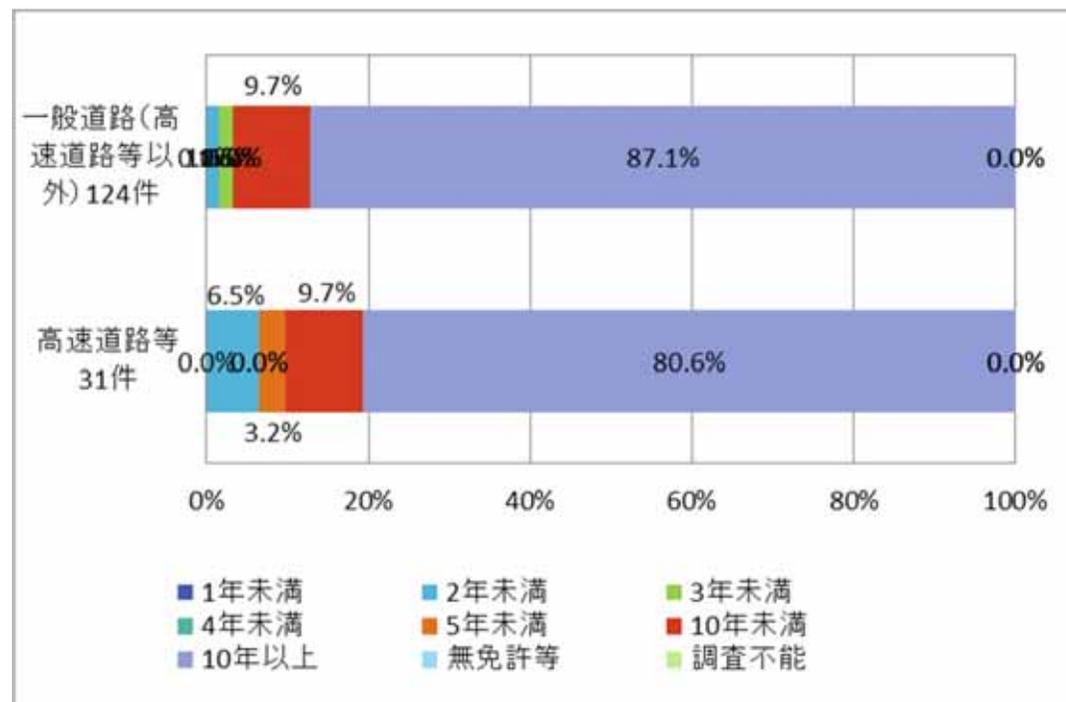
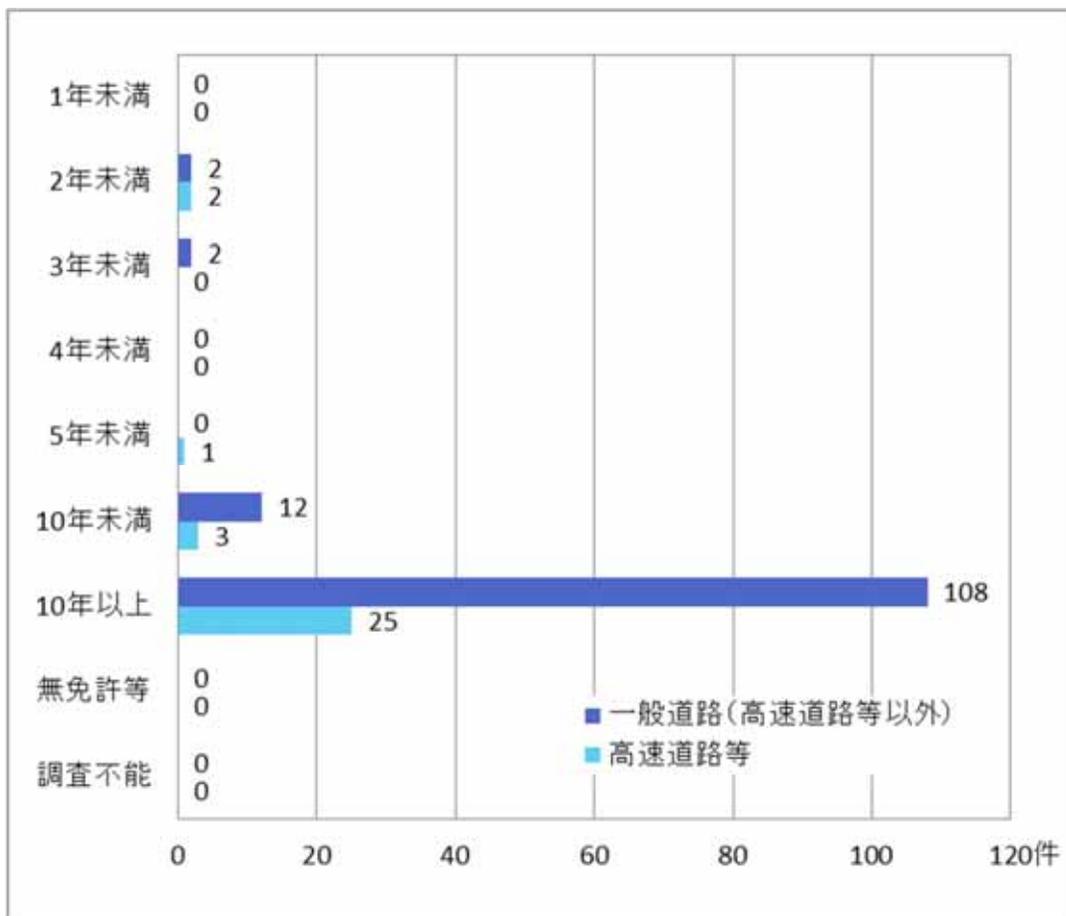
- ・道路区分別の年齢層別にみると、「一般道路」では「45-49歳」が最も多く25件(20.2%)となっている。次いで、「35-39歳」及び「40-44歳」がそれぞれ19件(15.3%)、「50-54歳」18件(14.5%)等と続いている。
- ・「高速道路」では「55-59歳」が最も多く6件(19.4%)となっている。



# . H27年第2四半期死亡事故データ(道路区分)

## 7. 道路区分別の運転免許取得年数別

- 道路区分別の運転免許取得年数別にみると、「一般道路」及び「高速道路」のいずれも「10年以上」が最も多く、それぞれ108件(87.1%)、25件(80.6%)と8~9割程度を占めている。



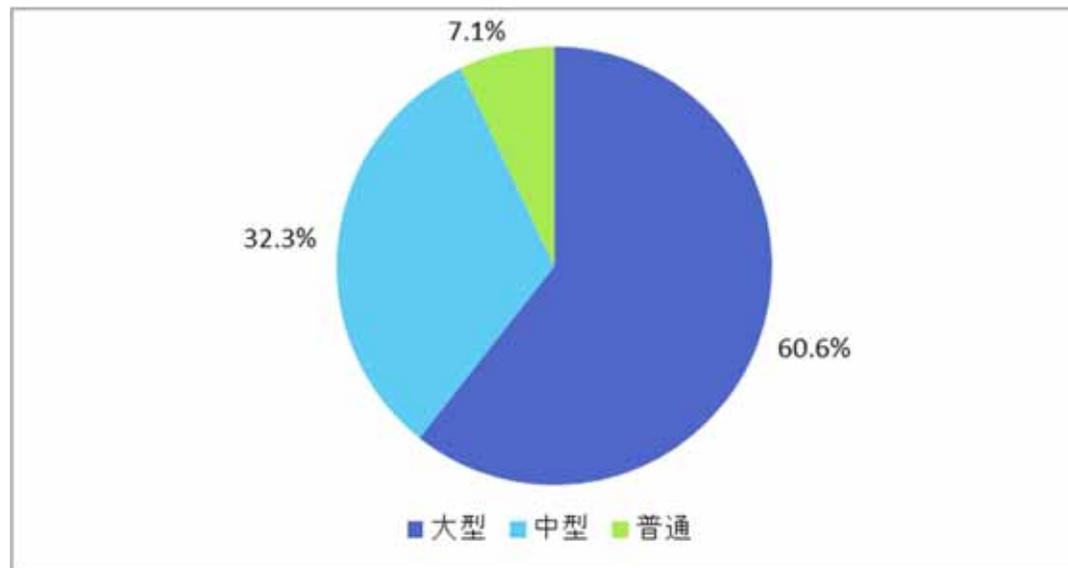
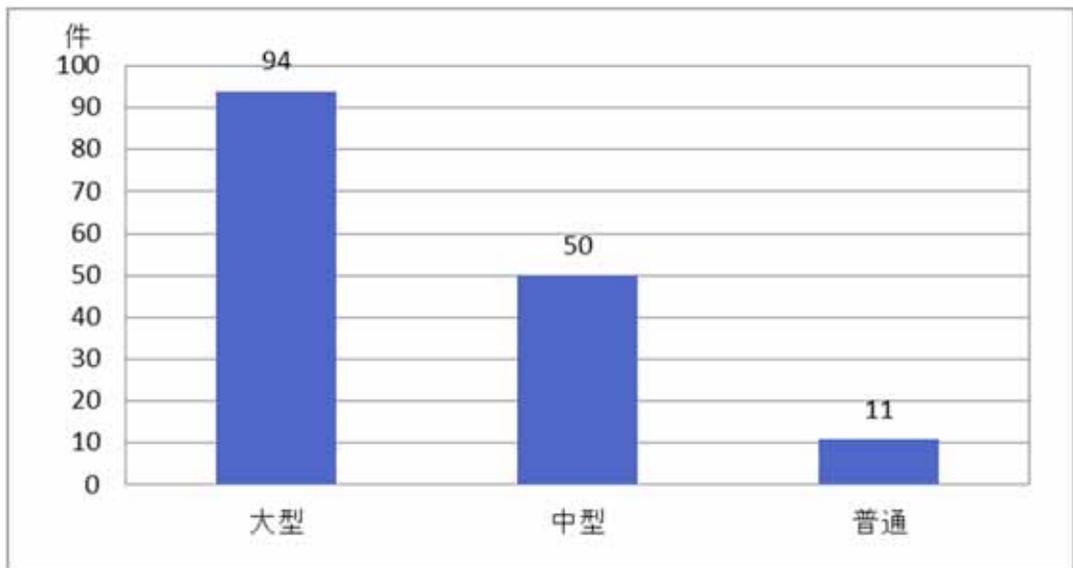
## . H27年第2四半期死亡事故データ(車両区分)

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2四半期死亡事故データ(車両区分)

## 1. 車両区分別

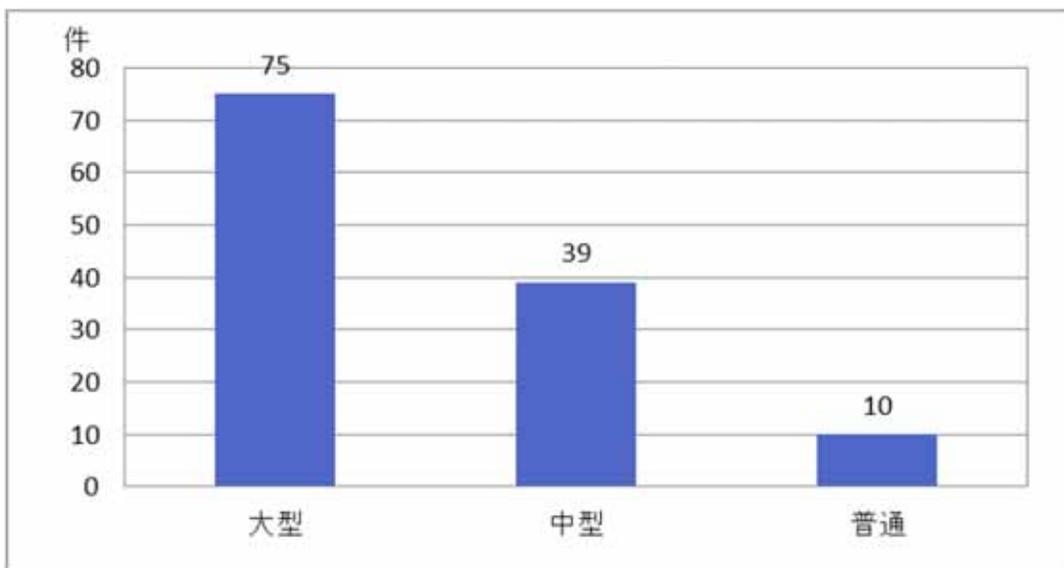
- ・車両区分別にみると、「大型」が最も多く94件（60.6%）と6割以上を占めている。
- ・次いで、「中型」50件（32.3%）、「普通」11件（7.1%）と続いている。



# . H27年第2四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

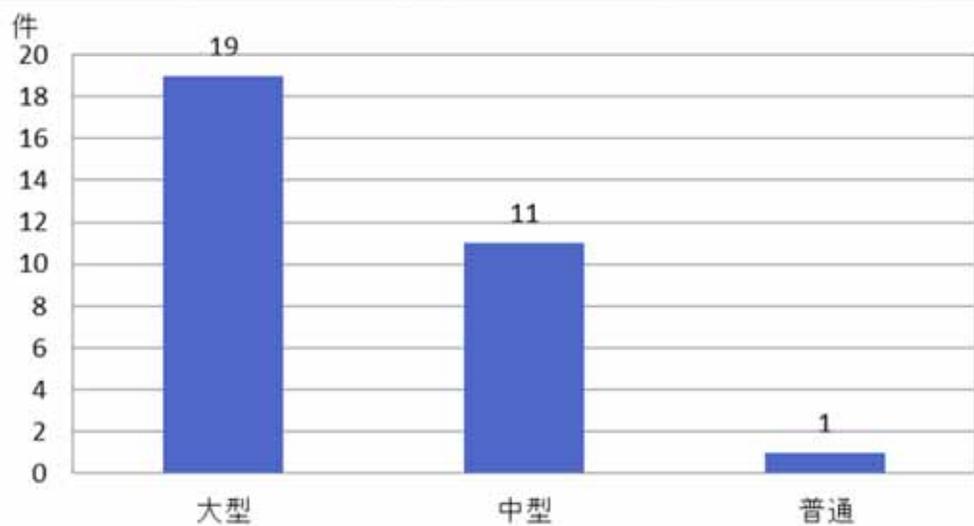
- ・一般道路上での車両区分をみると、「大型」が最も多く75件（60.5%）と6割以上を占めている。
- ・次いで、「中型」39件（31.5%）、「普通」10件（8.1%）と続いている。



# . H27年第2四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

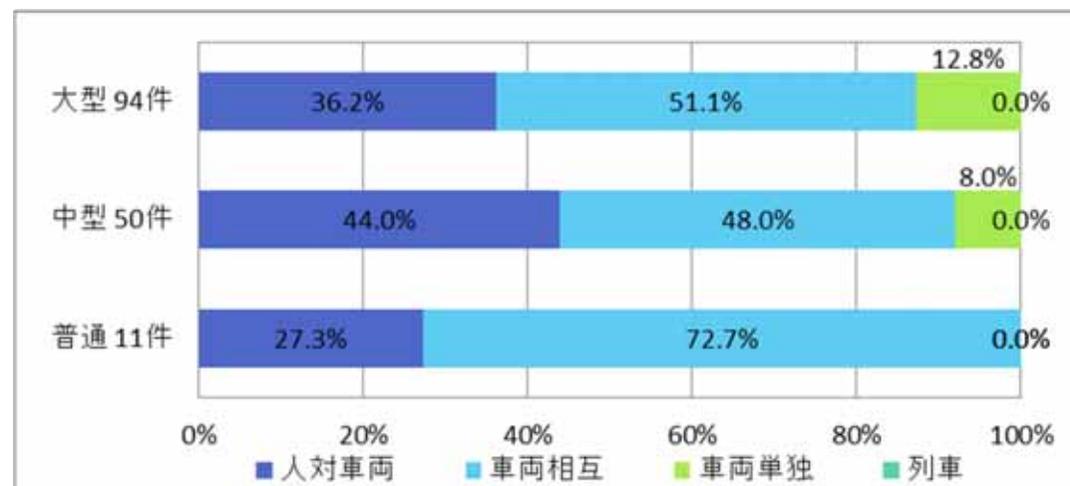
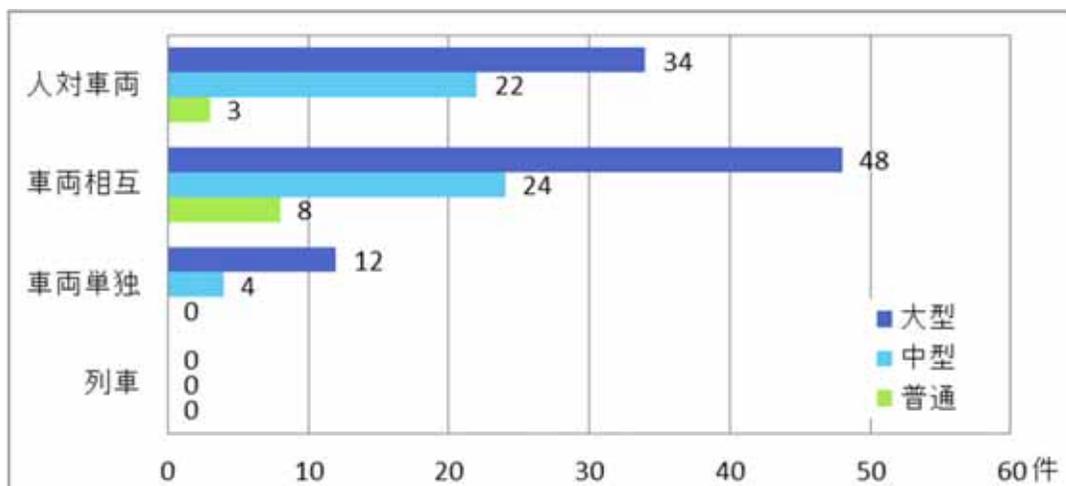
- ・ 高速道路上での車両区分をみると、「大型」が最も多く19件（61.3%）と6割以上を占めている。
- ・ 次いで、「中型」11件（35.5%）、「普通」1件（3.2%）と続いている。



# . H27年第2四半期死亡事故データ(車両区分)

## 2. 車両区分の事故類型別

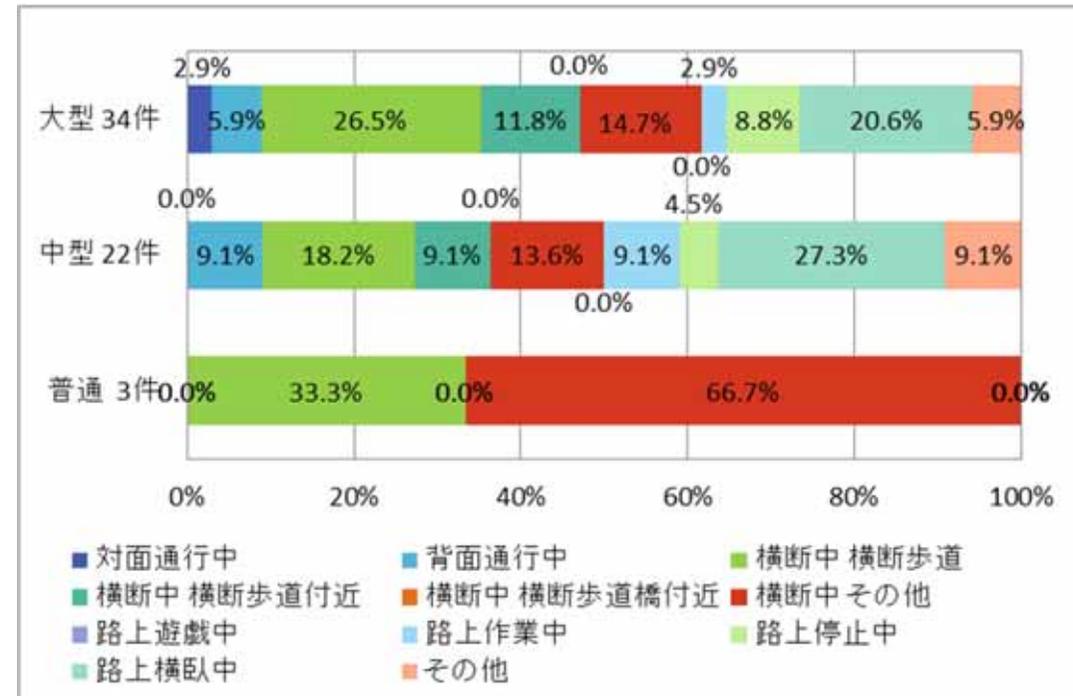
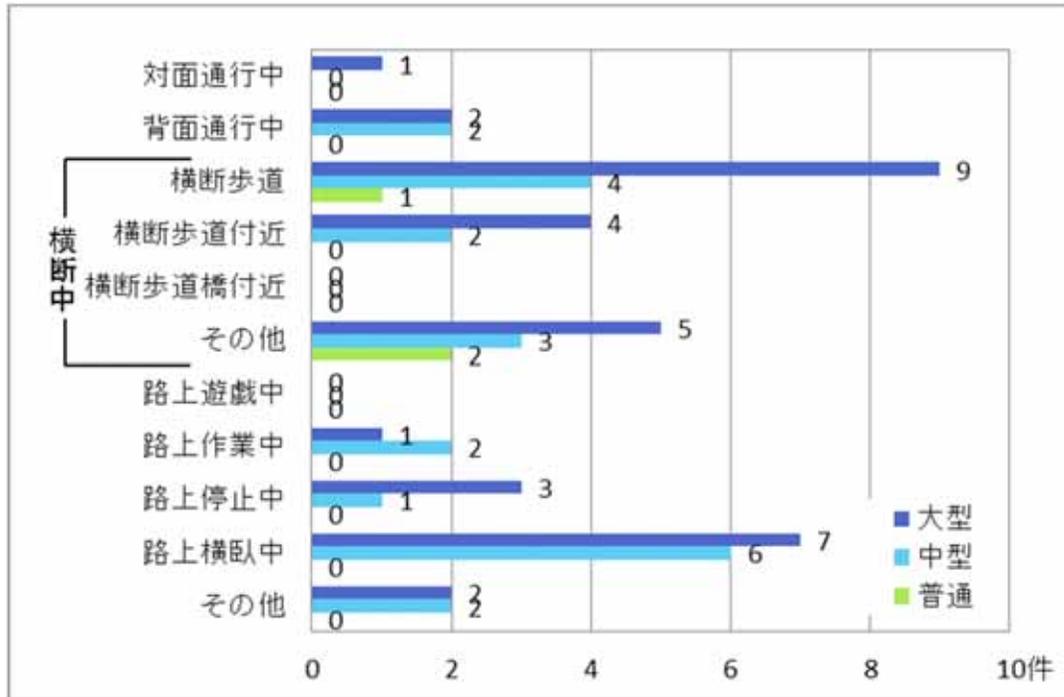
- ・車両区分の事故類型別にみると、「大型」から「小型」までのいずれも「車両相互」が最も多く、それぞれ48件（51.1%）、24件（48.0%）、8件（72.7%）となっている。
- ・「中型」では「人对車両」も多く22件（44.0%）となっている。



# . H27年第2四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

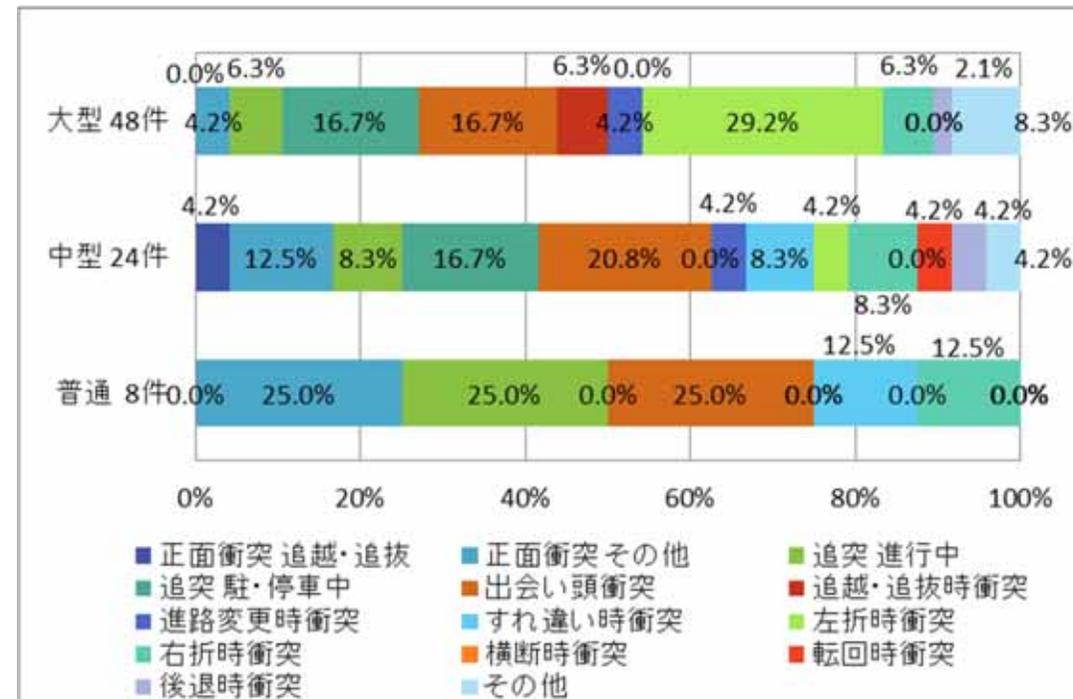
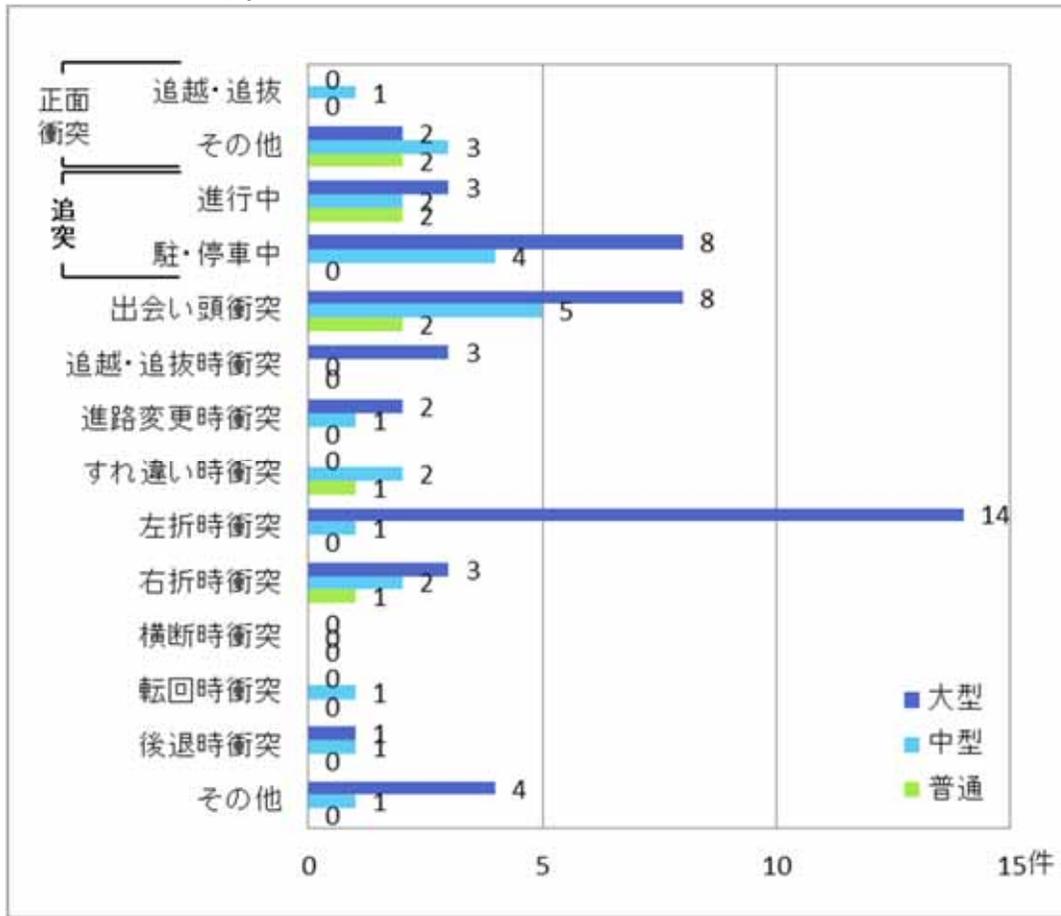
- ・ 車両区分の事故類型(人対車両)別にみると、「大型」では「横断中 横断歩道」が最も多く9件(26.5%)となっている。
- ・ 「中型」では「路上横臥中」が最も多く6件(27.3%)となっている。
- ・ 「普通」では「横断中 その他」が最も多く2件(66.7%)となっている。



# H27年第2四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

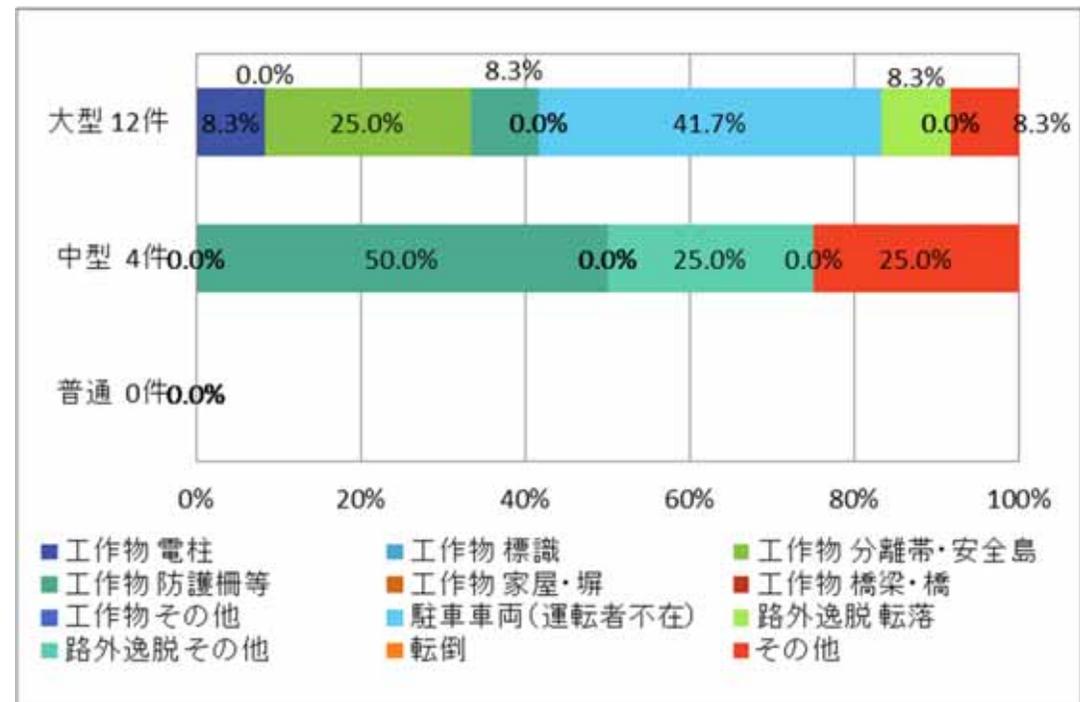
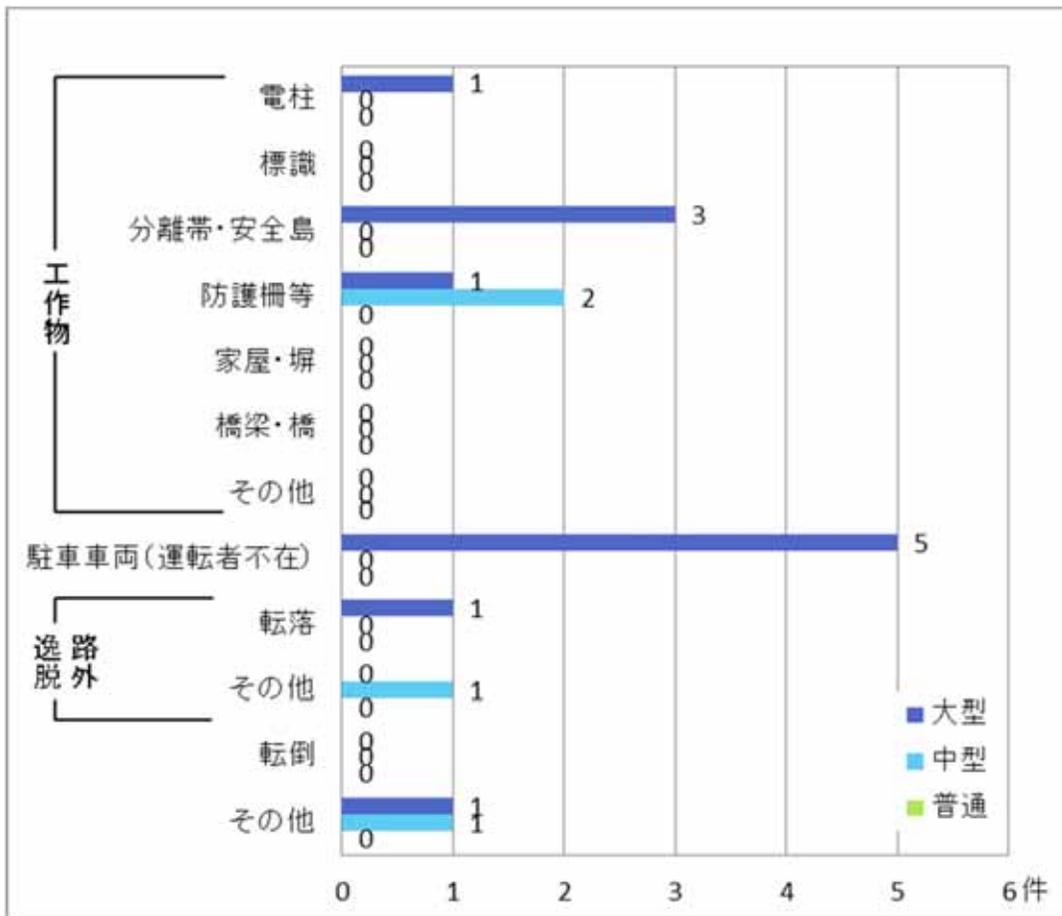
- ・車両区分の事故類型(車両相互)別にみると、「大型」では「左折時衝突」が最も多く14件(29.2%)となっている。次いで、「追突 駐・停車中」及び「出会い頭衝突」がそれぞれ8件(16.7%)等と続いている。
- ・「中型」では「出会い頭衝突」が最も多く5件(20.8%)となっている。次いで、「追突 駐・停車中」4件(16.7%)、「正面衝突 その他」3件(12.5%)等と続いている。
- ・「普通」では「正面衝突 その他」、「追突 進行中」及び「出会い頭衝突」が最も多く、それぞれ2件(25.0%)となっている。



# . H27年第2四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

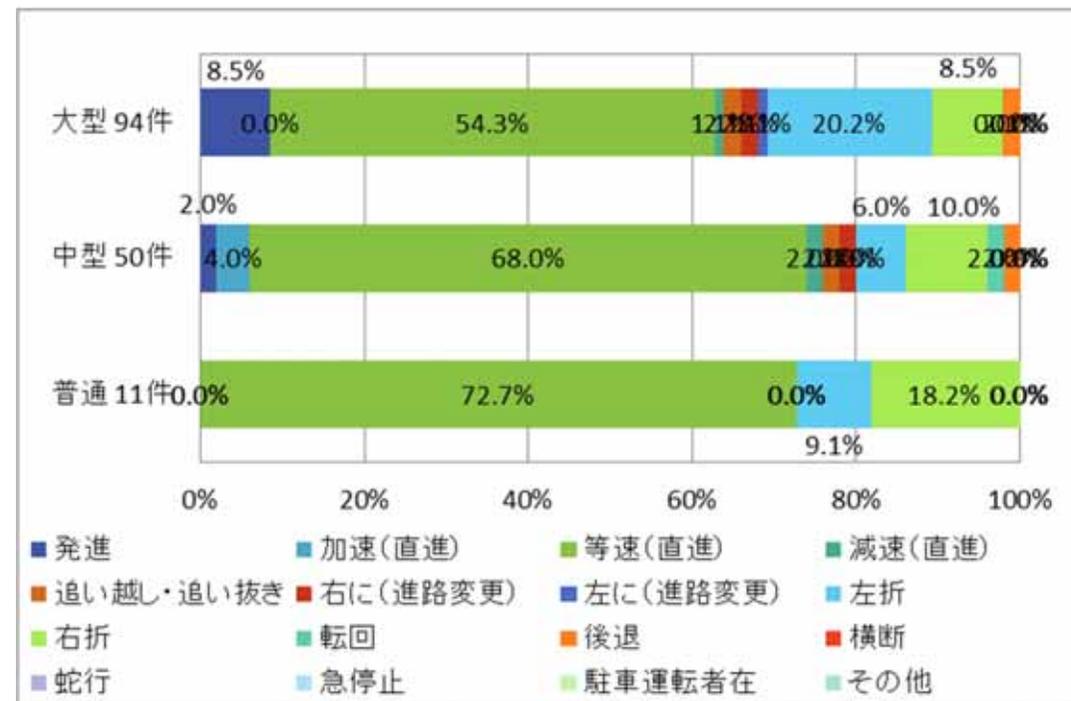
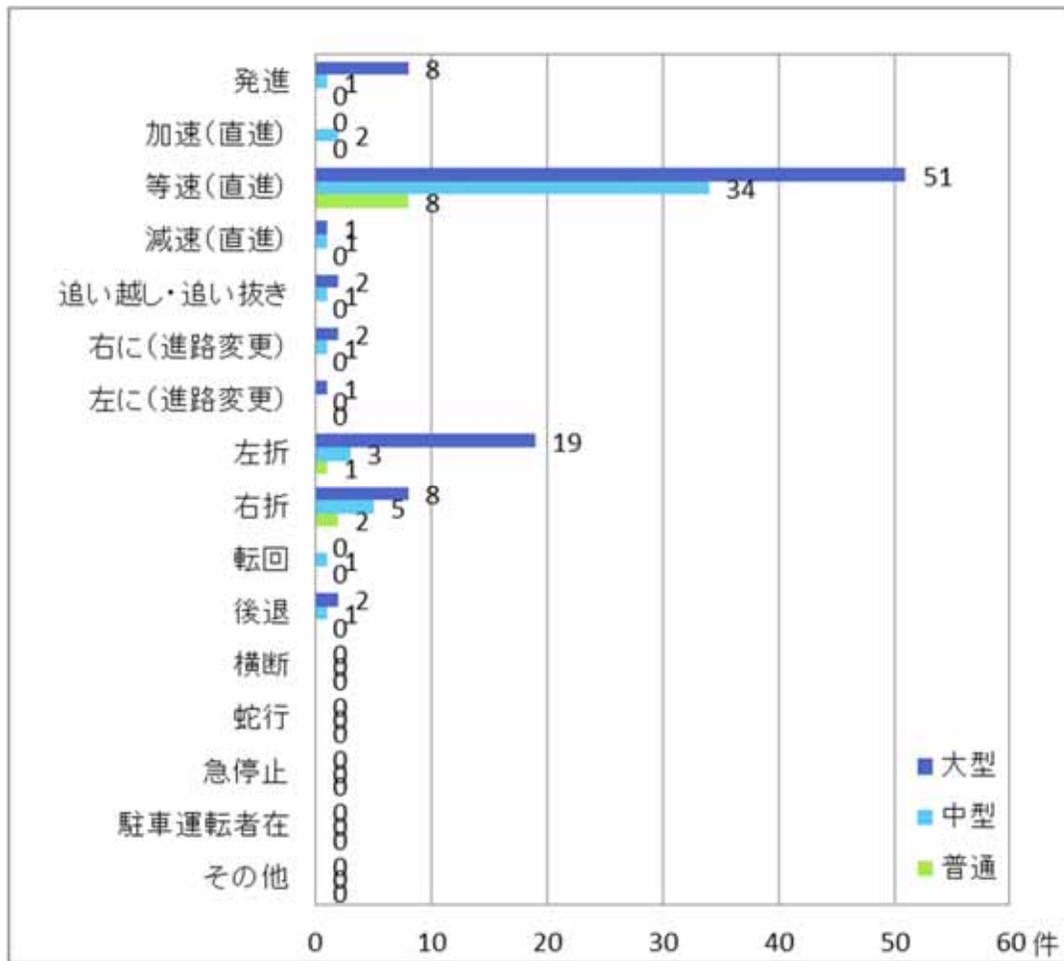
- ・車両区分の事故類型(車両単独)別にみると、「大型」では「駐車車両(運転者不在)」が最も多く5件(41.7%)となっている。
- ・「中型」では「工作物 防護柵等」が最も多く2件(50.0%)となっている。



# H27年第2四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

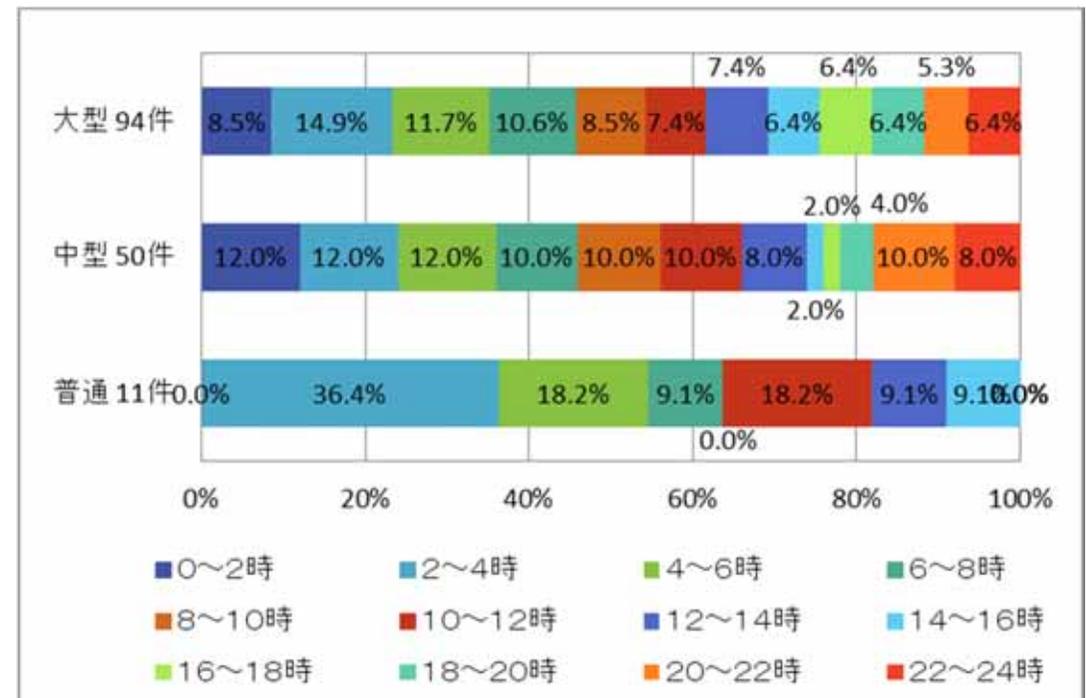
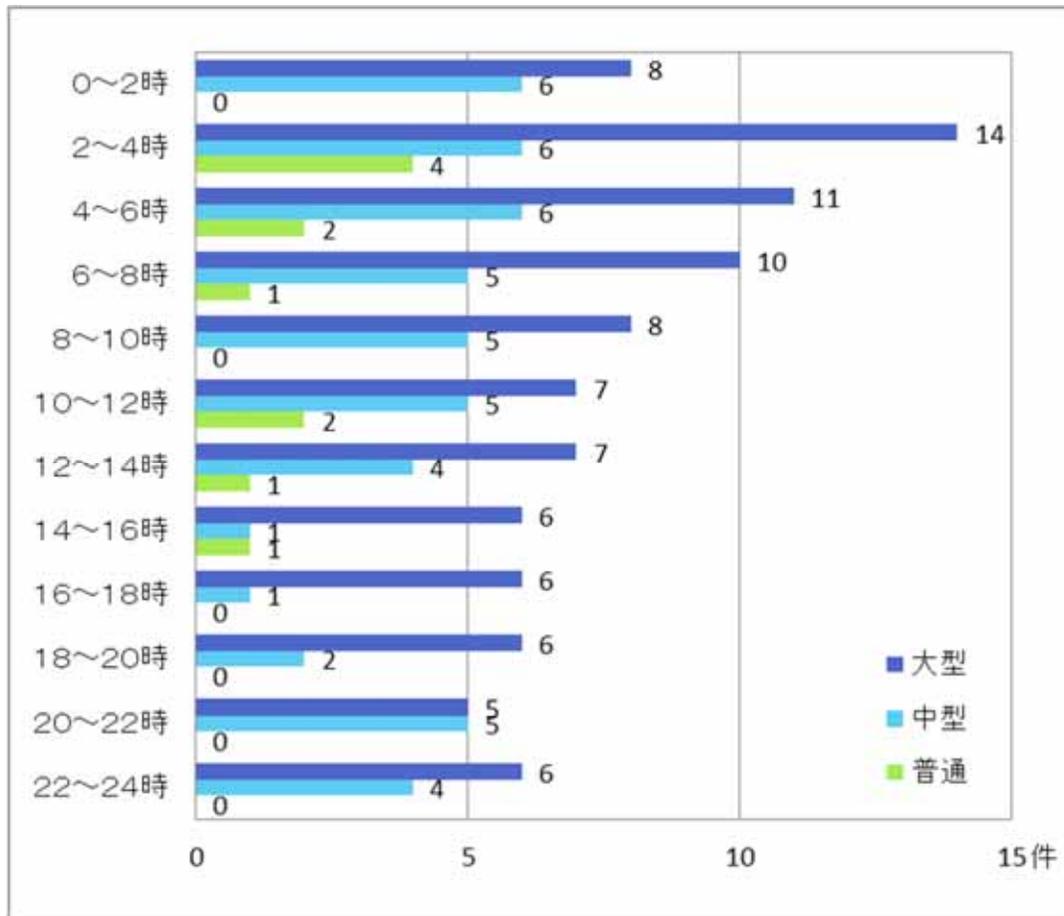
・車両区分別の行動類型別にみると、「大型」から「普通」までのいずれも「等速（直進）」が最も多くなっている。



# H27年第2四半期死亡事故データ(車両区分)

## 4. 車両区分別の時間帯別

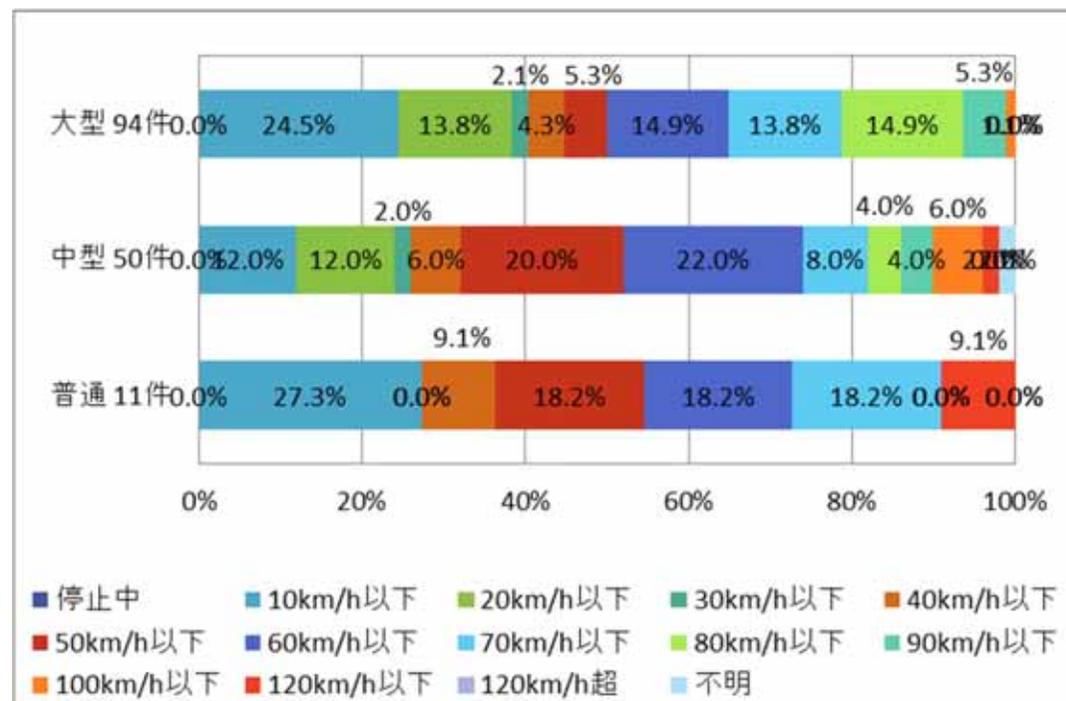
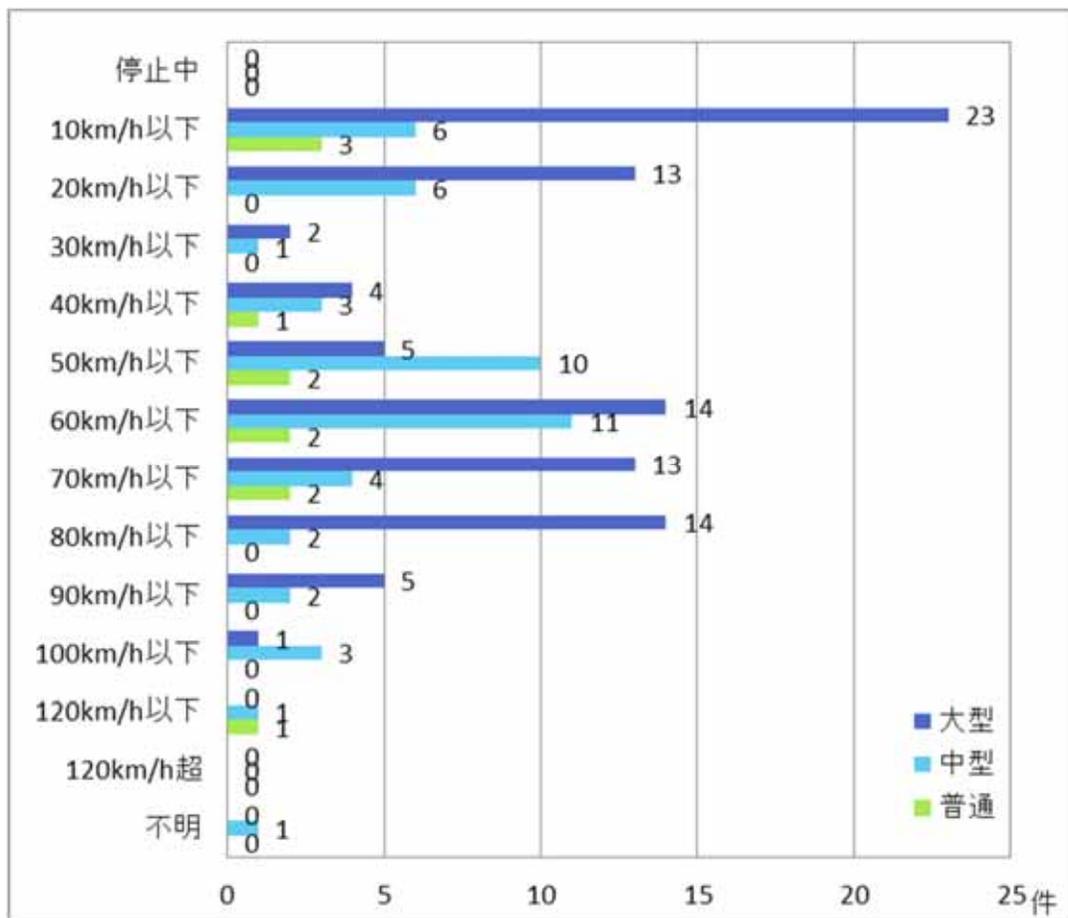
- ・車両区分別の時間帯別にみると、「大型」では「2～4時」が最も多く14件（14.9%）となっている。次いで、「4～6時」11件（11.7%）、「6～8時」10件（10.6%）等と続いている。早朝・深夜での事故が多い。
- ・「中型」では「0～2時」、「2～4時」及び「4～6時」が最も多く、それぞれ6件（12.0%）となっている。「大型」同様、早朝・深夜での事故が多い。
- ・「普通」では「2～4時」が最も多く4件（36.4%）となっている。



# H27年第2四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

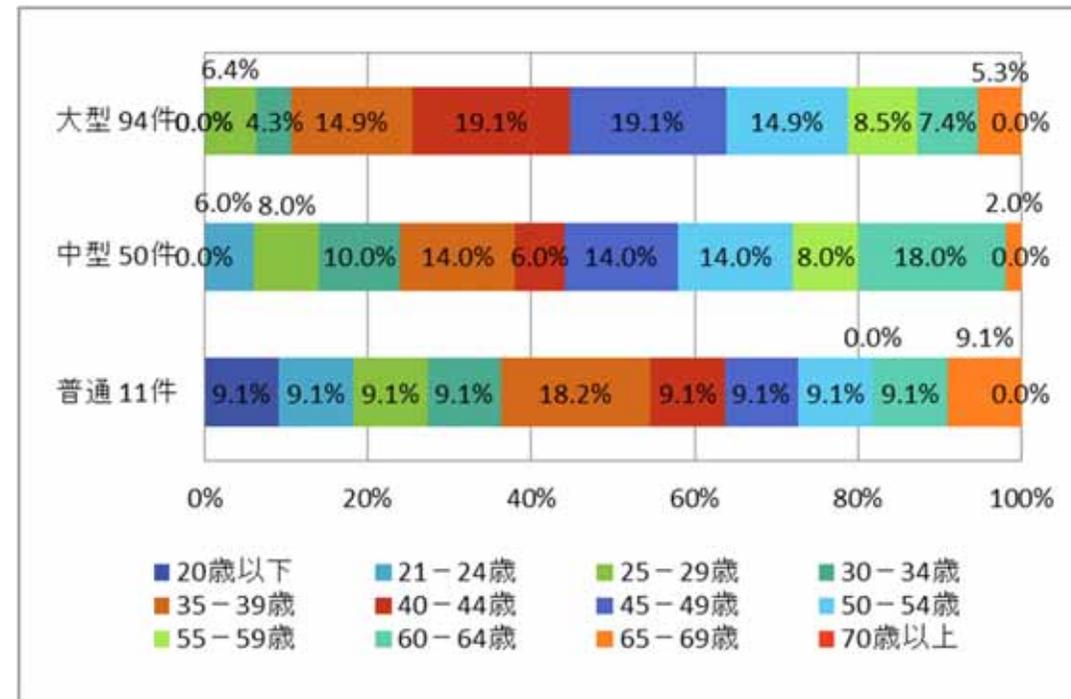
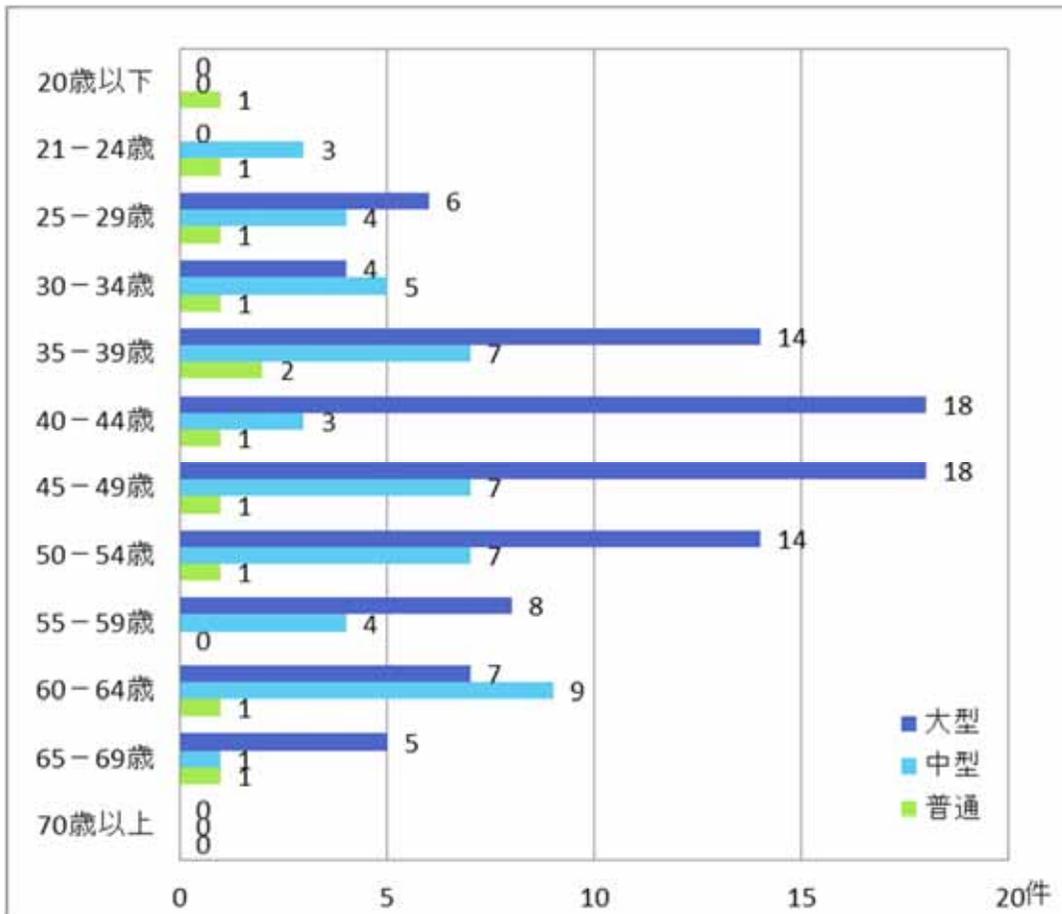
- ・車両区分別の危険認知速度別にみると、「大型」では「10km/h以下」が最も多く23件（24.5%）となっている。次いで、「60km/h以下」及び「80km/h以下」がそれぞれ14件（14.9%）、「20km/h以下」及び「70km/h以下」がそれぞれ13件（13.8%）等と続いている。幹線道路や高速道路の最高速度の速度帯と市街地の最高速度に近い10～20km/h程度の速度帯に分布がわかれている。
- ・「中型」では「60km/h以下」が最も多く11件（22.0%）となっている。次いで、「50km/h以下」10件（20.0%）等と続いている。
- ・「普通」では「10km/h以下」が最も多く3件（27.3%）となっている。



# H27年第2四半期死亡事故データ(車両区分)

## 6. 車両区分別の年齢層別

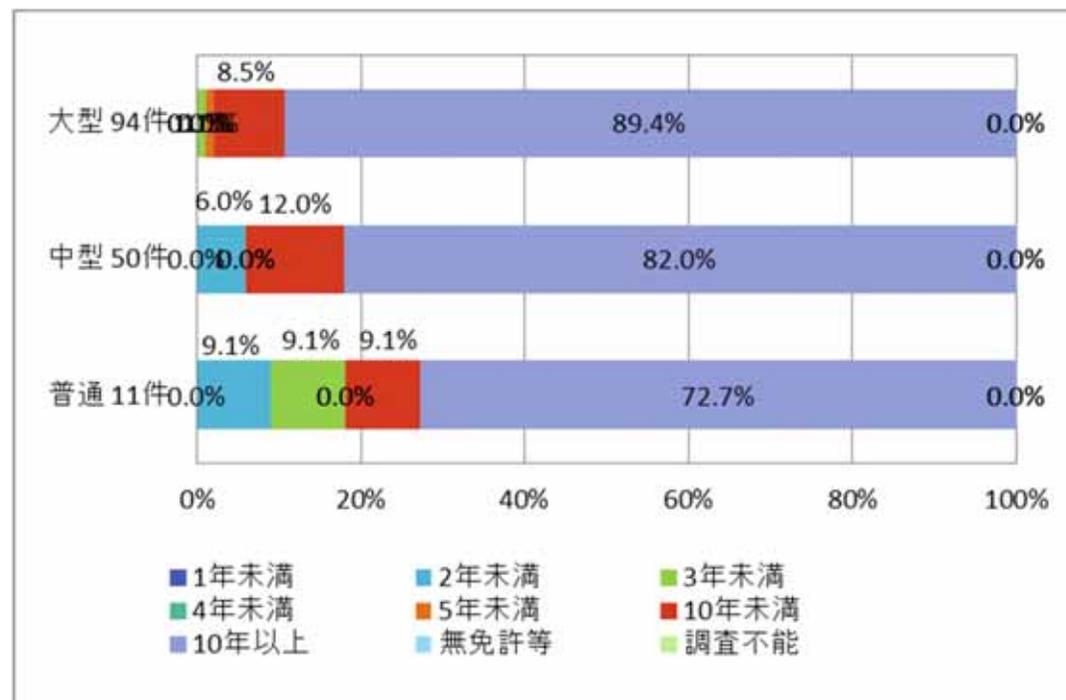
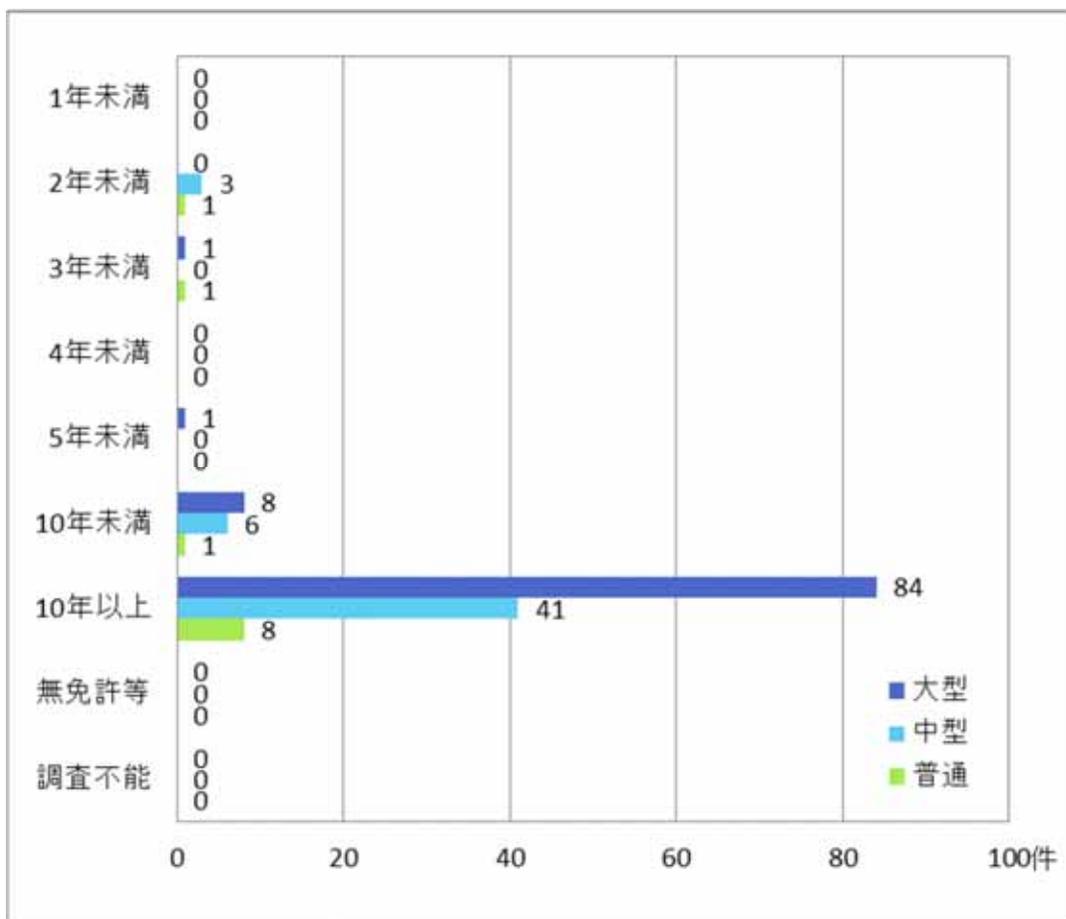
- ・車両区分別の年齢層別にみると、「大型」では「40-44歳」及び「45-49歳」が最も多く、それぞれ18件（19.1%）となっている。次いで、「35-39歳」及び「50-54歳」がそれぞれ14件（14.9%）等と続いている。
- ・「中型」では「60-64歳」が最も多く9件（18.0%）となっている。次いで、「35-39歳」、「45-49歳」及び「50-54歳」がそれぞれ7件（14.0%）等と続いている。
- ・「普通」では「35-39歳」が最も多く2件（18.2%）となっている。



# . H27年第2四半期死亡事故データ(車両区分)

## 7. 車両区分別の運転免許取得年数別

・車両区分別の運転免許取得年数別にみると、いずれの車両も「10年以上」が最も多くなっている。



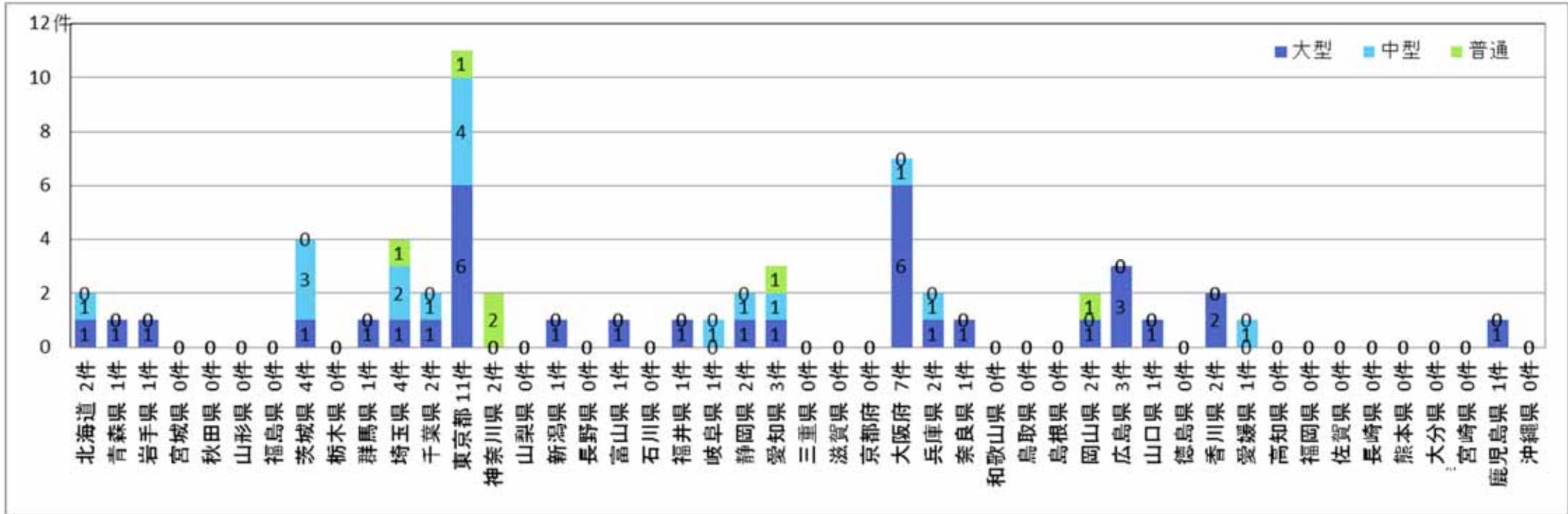
## . H27年第2四半期死亡事故データ(交差点(追突を除く))

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

# H27年第2四半期死亡事故データ(交差点(追突を除く))

## 1. 発生地別

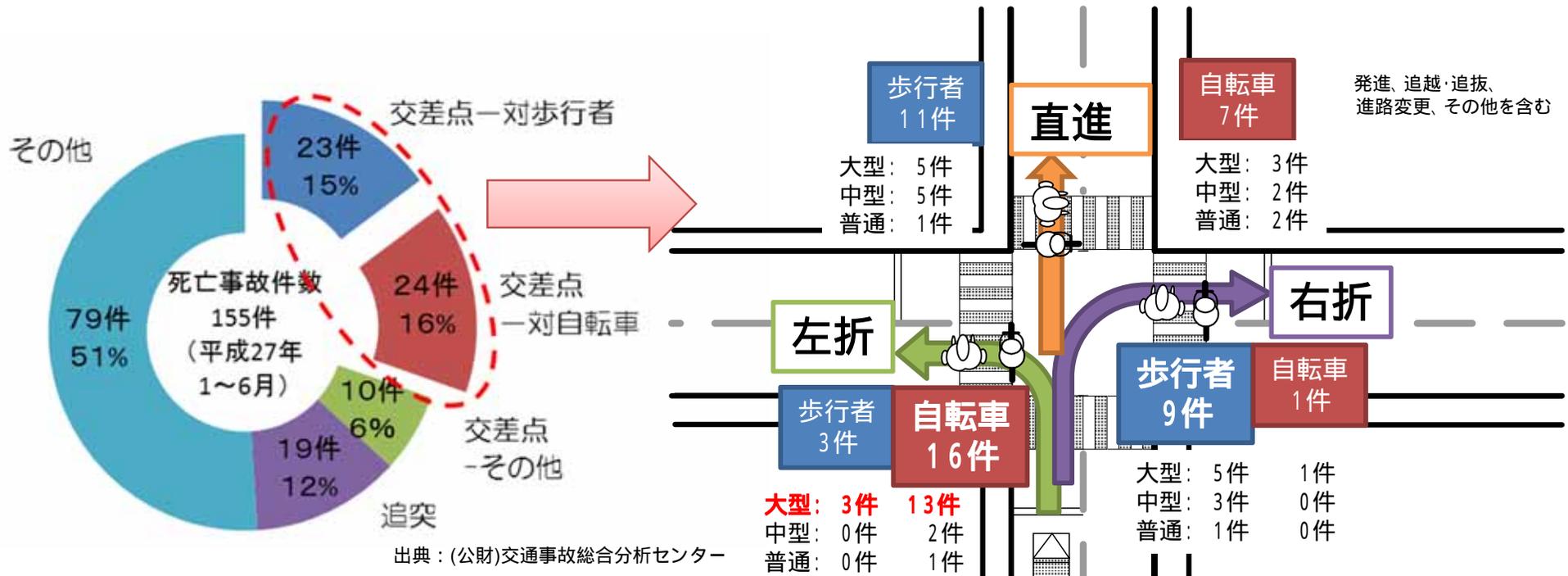
- 発生別の交差点事故件数をみると、「東京都」が11件と最も多く、次いで「大阪府」7件、「茨城県」及び「埼玉県」がそれぞれ4件等と続いている。



# H27年第2四半期死亡事故データ(交差点(追突を除く))

## 2. 対歩行者・自転車別

- ・事業用トラックが第1当事者となる交差点における対歩行者及び自転車の死亡事故(47件)は、追突事故(19件)の**2.5倍**。
- ・左折死亡事故は、**8割以上が大型車**であり、対自転車(16件)が対歩行者(3件)の**5倍以上**。
- ・右折死亡事故は、対歩行者(9件)が対自転車(1件)の**9倍**。



**車両区分の解説**

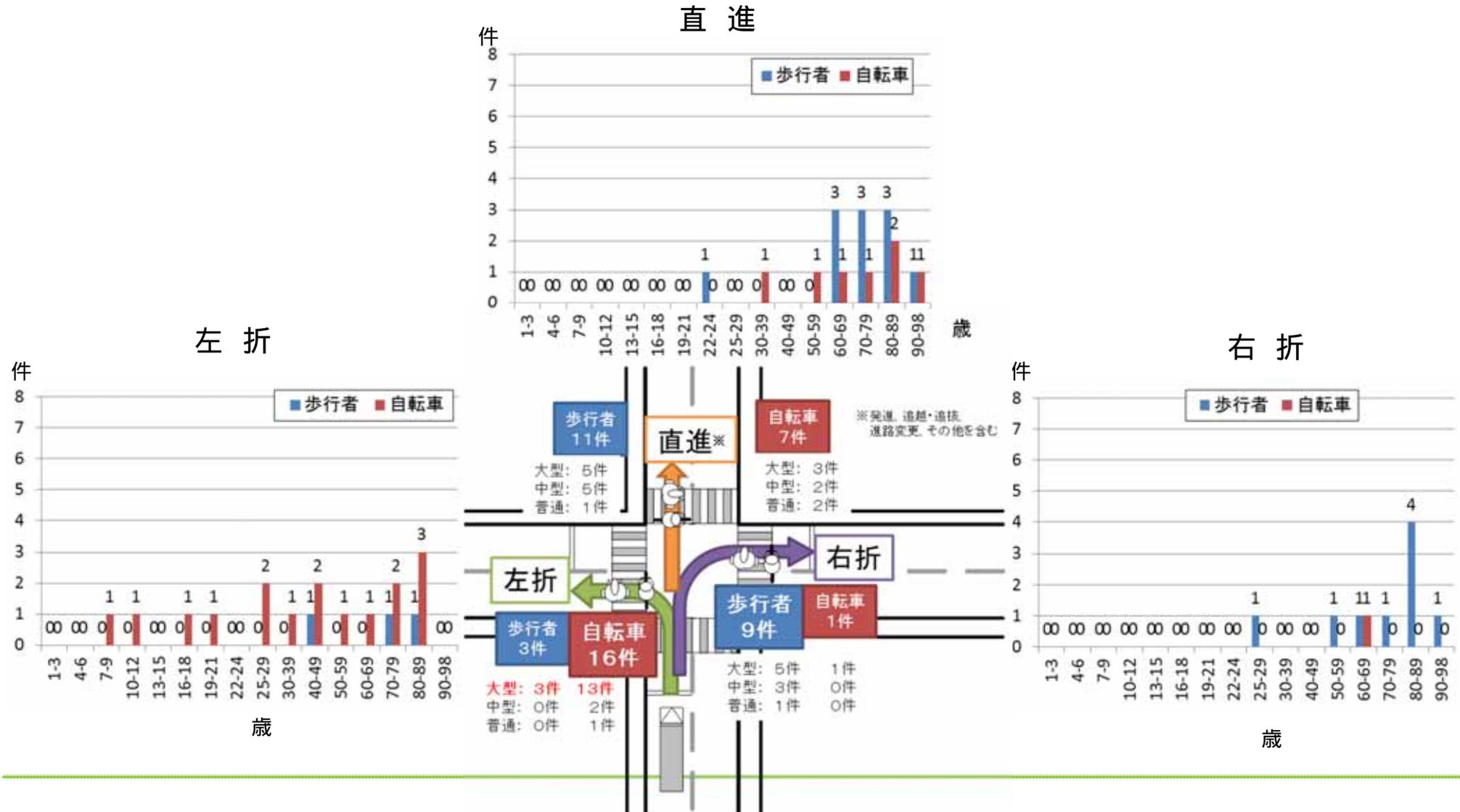
大型: 車両総重量11t以上  
 中型: 5t以上11t未満  
 普通: 5t未満  
 なお、本統計データに軽自動車は含まない

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

# H27年第2四半期死亡事故データ(交差点(追突を除く))

## 3. 対歩行者・自転車別の年齢別

- ・直進時の死亡事故: 60歳以上の対歩行者及び対自転車が多い。
- ・左折時の死亡事故: 7歳から80歳代までの対自転車が多い。
- ・右折時の死亡事故: 80歳以上の対歩行者が多い。



# H27年第2四半期死亡事故データ(交差点(追突を除く))

## 3. 行動類型別の第2当事者別

- ・信号機のある交差点では、左折は「自転車」が多く、右折は「歩行者」の事故が多い。
- ・信号機のない交差点では、直進は「歩行者」が多く、左折は「自転車」の事故が多い。

