

平成28年 1～3月の
交通事故統計分析結果
～ 発生地別 ～

2016年7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 (H28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

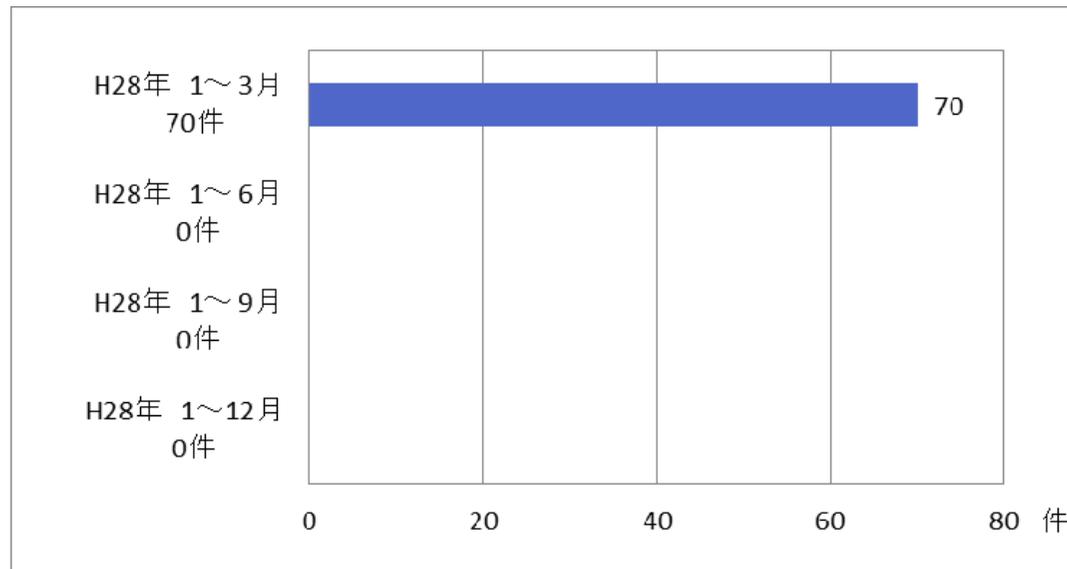
Ⅱ. H28年1～3月死亡事故データの傾向

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

Ⅱ. H28年1～3月死亡事故データの傾向

1. 事故件数

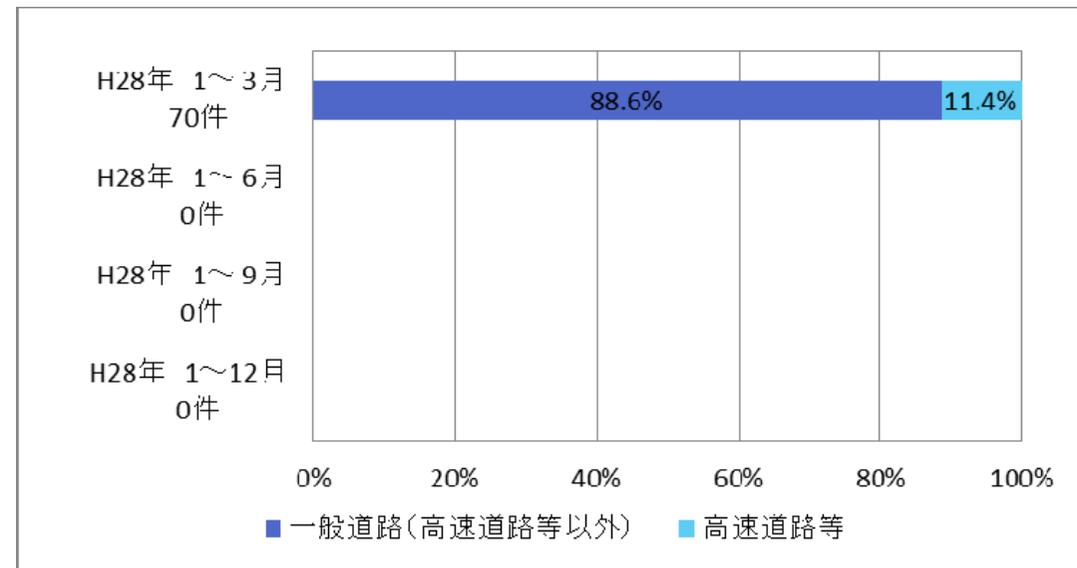
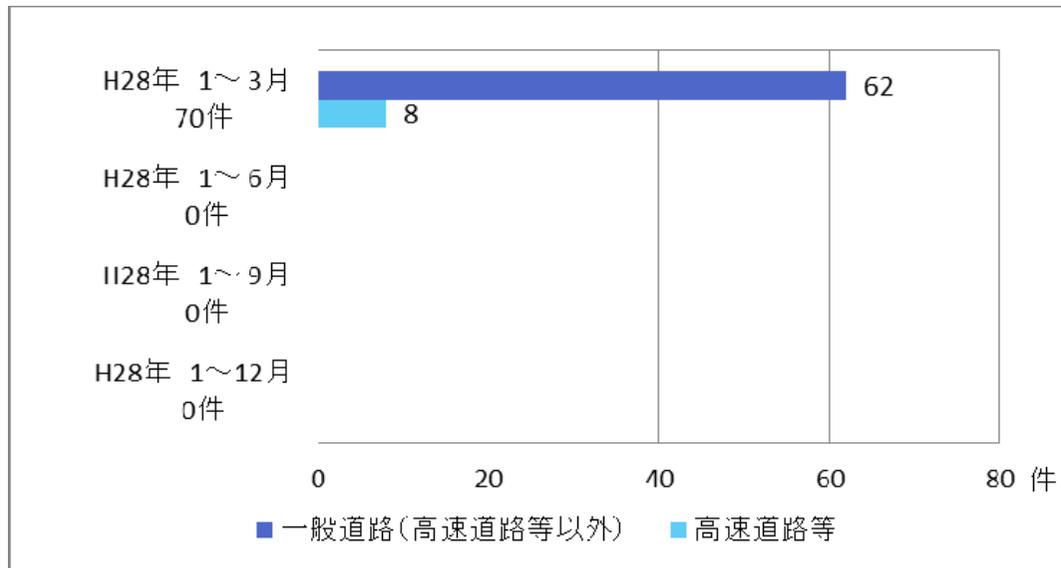
- ・H28年1～3月の死亡事故件数は70件となっている。
- ・当該ペースで死亡事故件数が推移し、年間280件（70件×4）となった場合、営業用トラック1,231,758台（平成27年3月現在、トレーラ及び軽自動車を除く）に対する1万台当たり死亡事故件数は「2.3」となり、平成27年の「2.5」（平成26年は「2.7」）に対して0.2ポイントの減少となる。
- ・プラン2009の目標達成のためには、更なる事故防止対策が急務である。



Ⅱ. H28年1～3月死亡事故データの傾向

3. 道路区分別

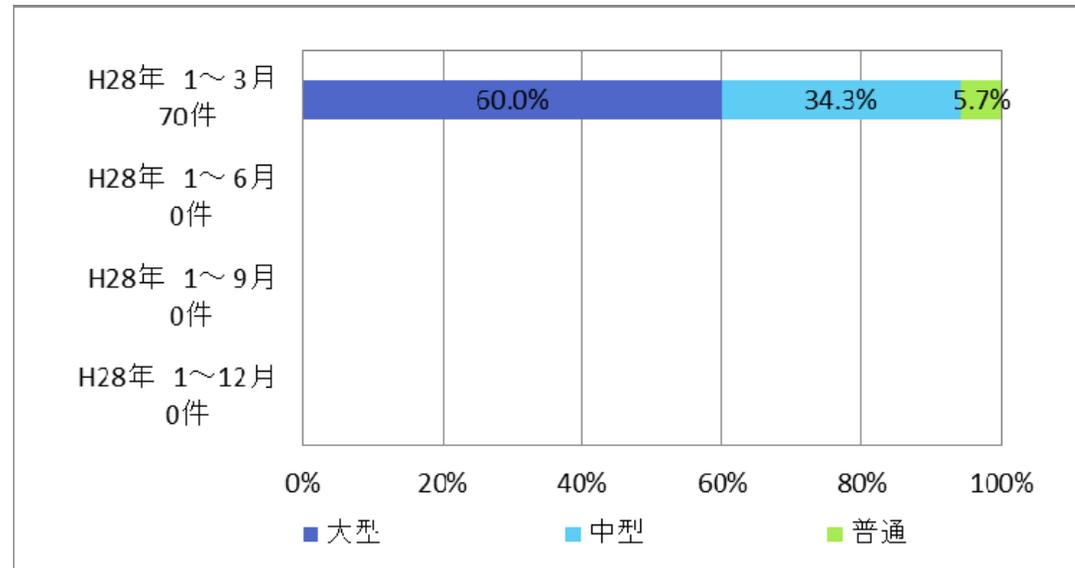
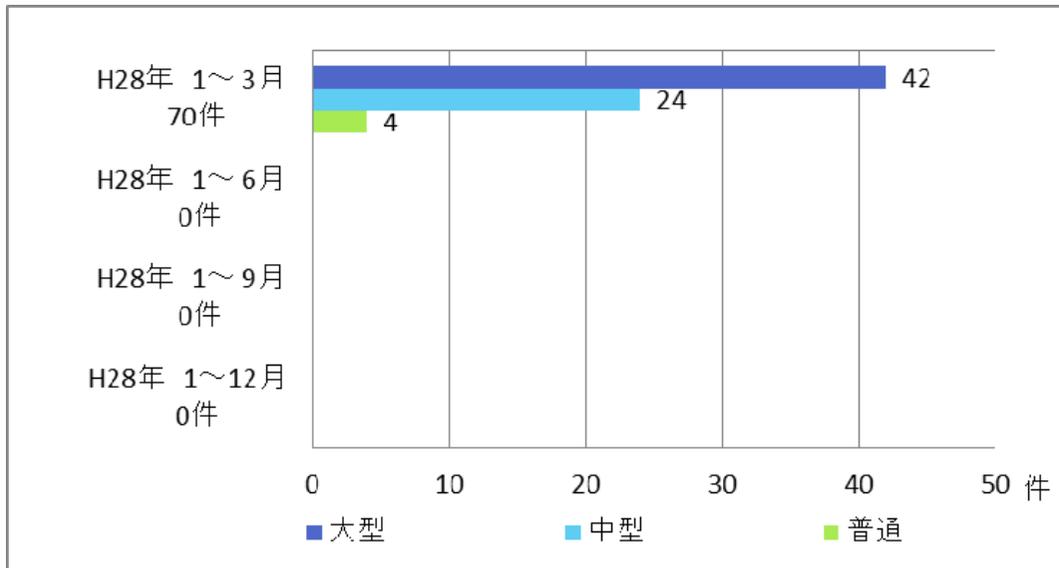
・H28年1～3月の傾向をみると、「一般道路（高速道路等以外）」が最も多く62件（88.6%）と9割近くを占めている。



Ⅱ. H28年1～3月死亡事故データの傾向

4. 車両区分別

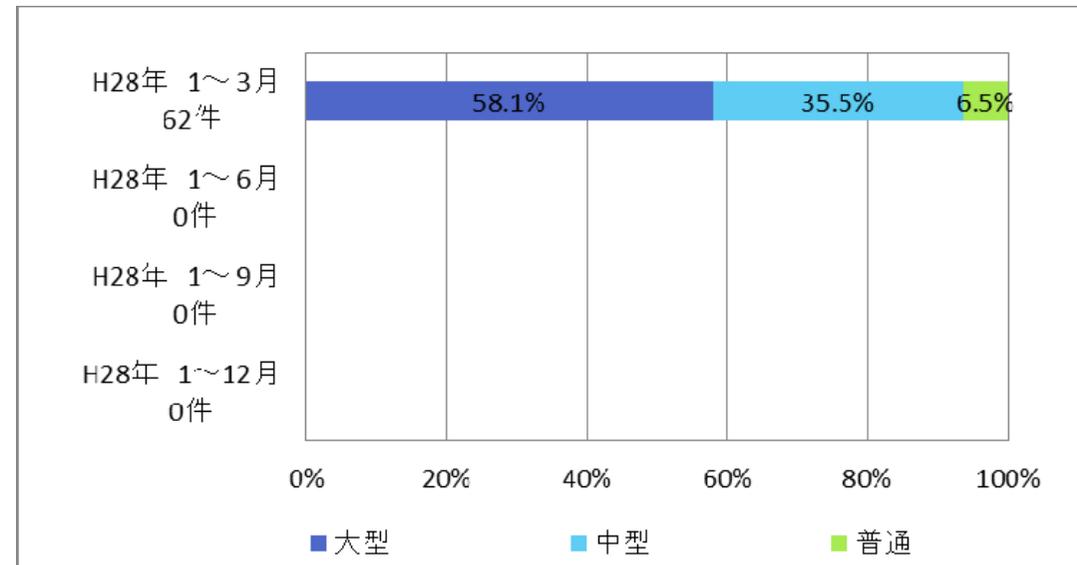
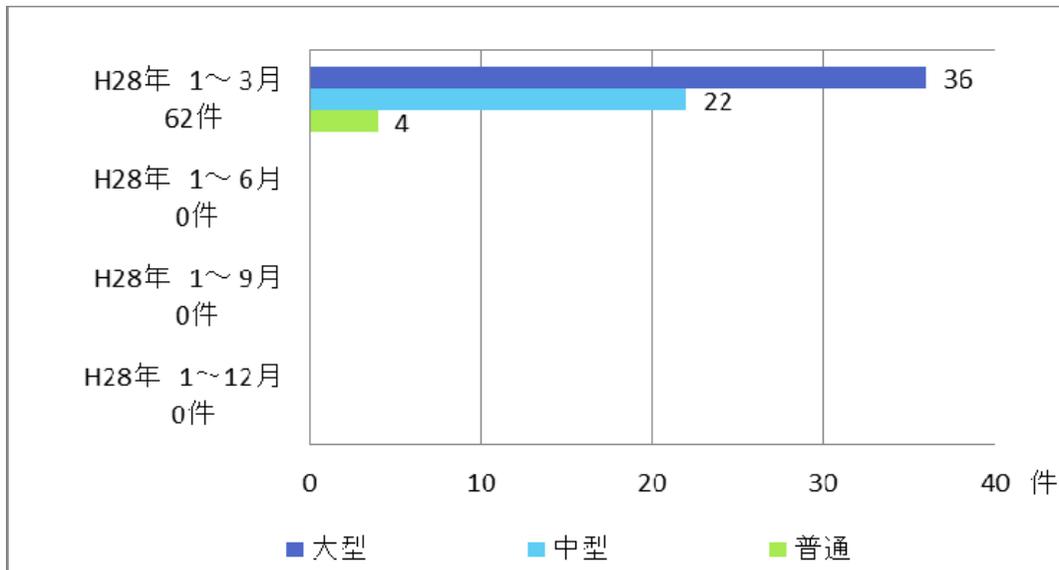
- ・ H28年1～3月の傾向をみると、「大型」が最も多く42件（60.0%）と6割を占めている。
- ・ 次いで、「中型」24件（34.3%）、「普通」4件（5.7%）と続いている。



Ⅱ. H28年1～3月死亡事故データの傾向

(1) 一般道路上での車両区分

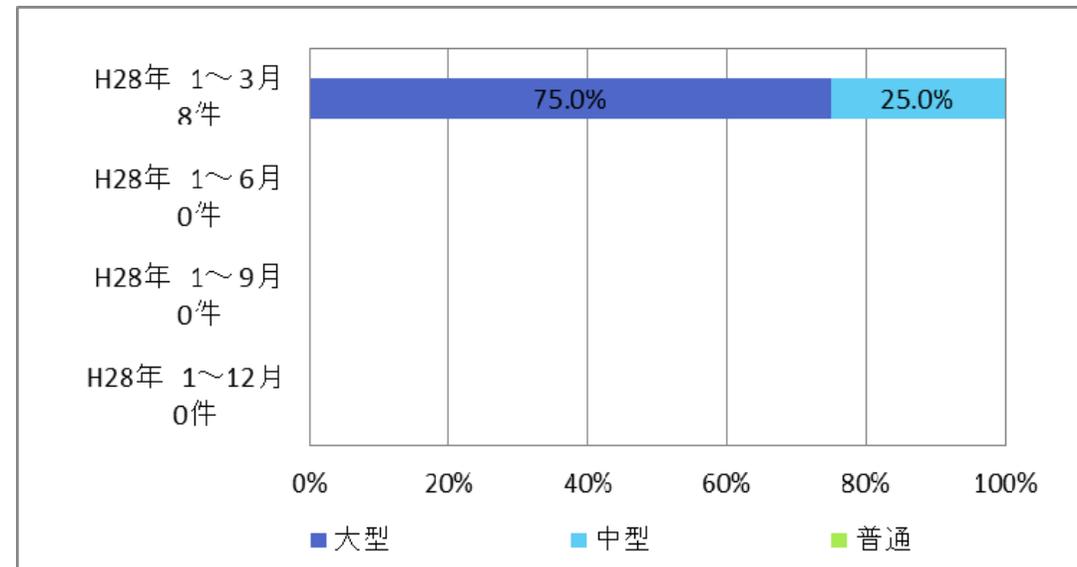
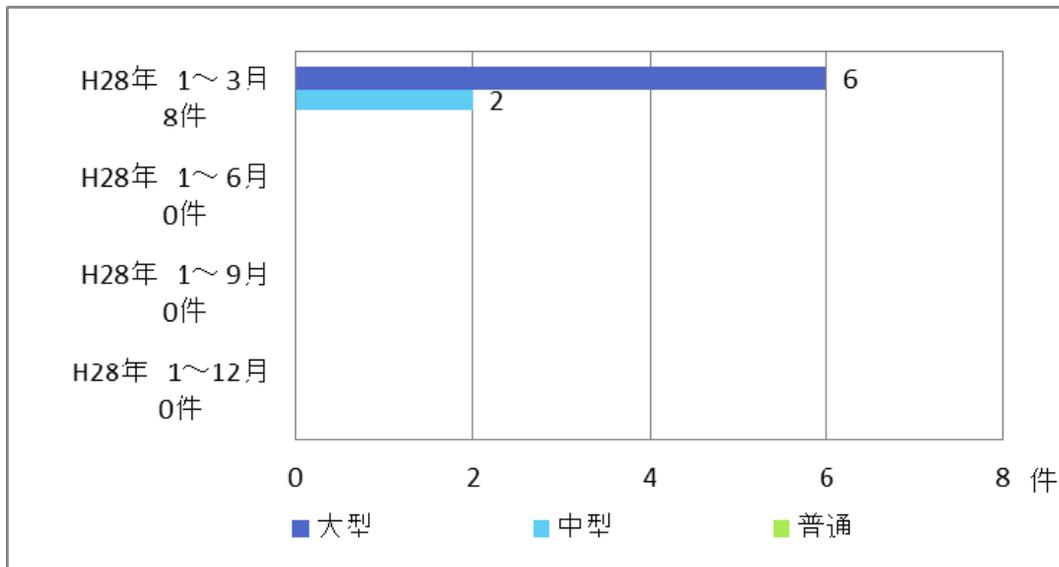
・H28年1～3月の傾向をみると、「大型」が最も多く36件（58.1%）と6割近くを占めている。



Ⅱ. H28年1～3月死亡事故データの傾向

(2) 高速道路上での車両区分

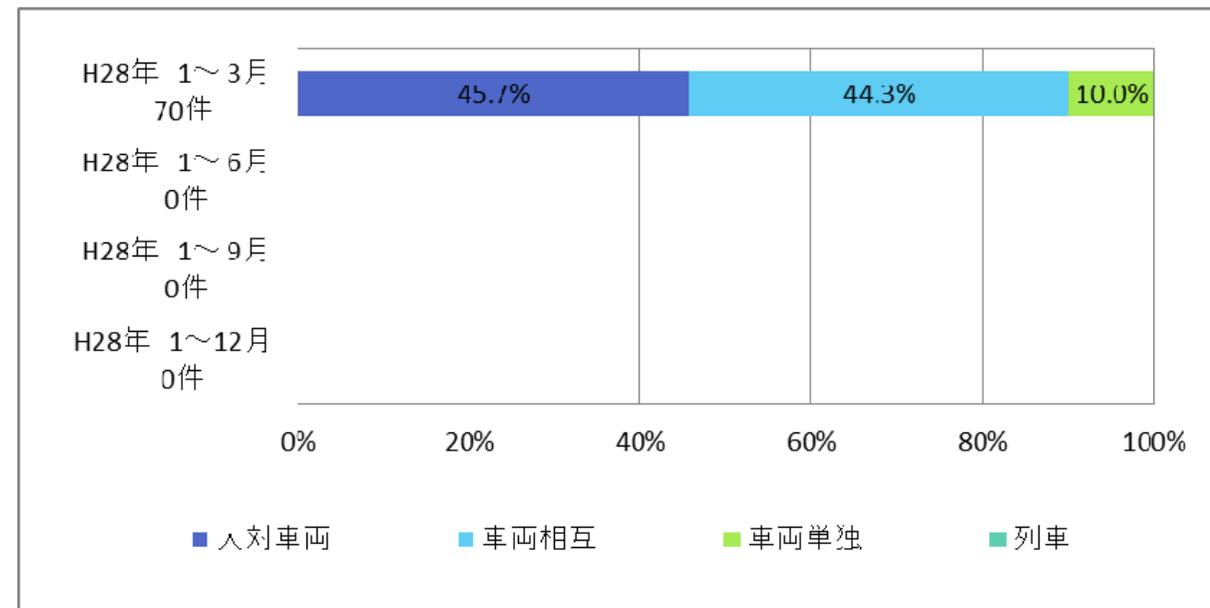
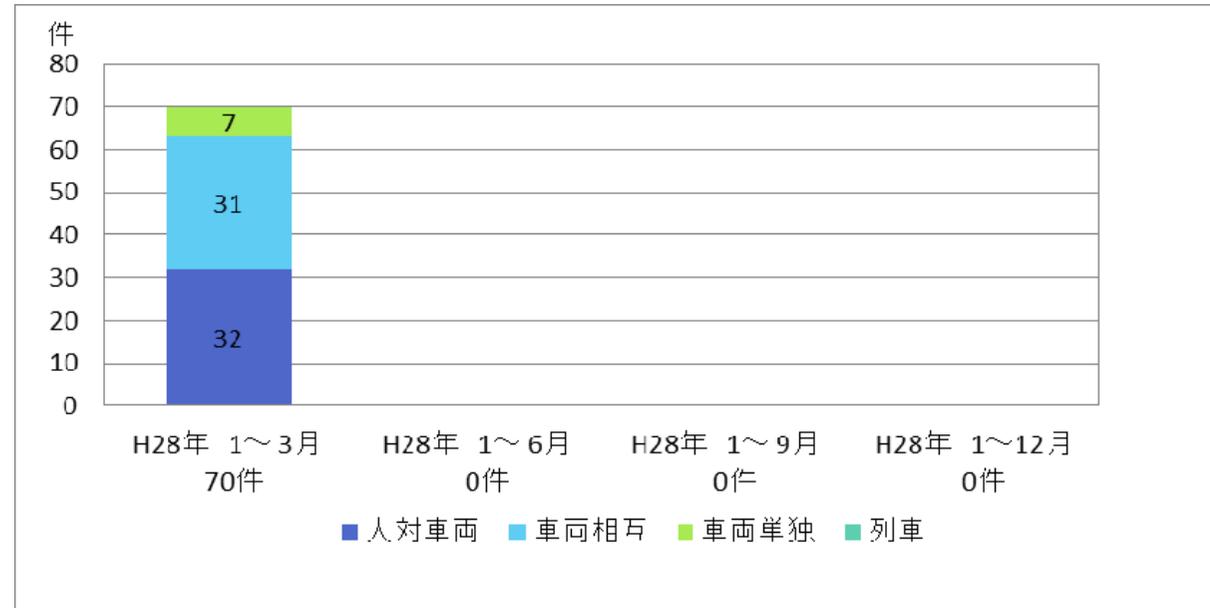
・H28年1～3月の傾向をみると、「大型」が最も多く6件（75.0%）と3/4を占めている。



Ⅱ. H28年1～3月死亡事故データの傾向

5. 事故類型別

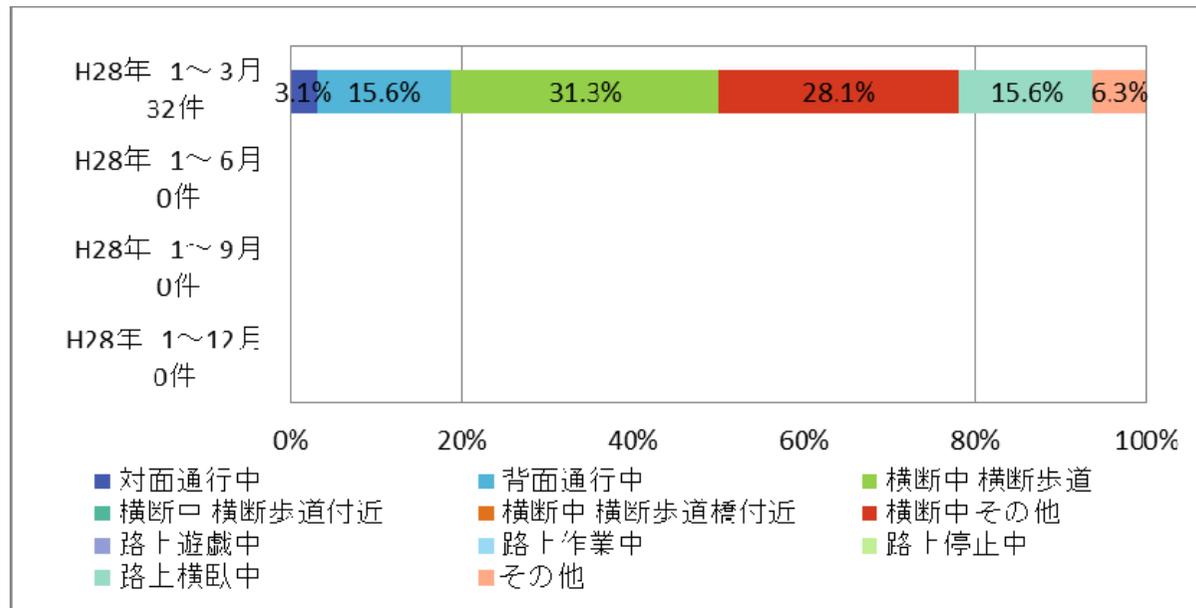
- ・H28年1～3月の傾向をみると、「人対車両」が最も多く32件（45.7%）と半数近くを占めている。
- ・次いで、「車両相互」31件（44.3%）、「車両単独」3件（4.3%）と続いている。



Ⅱ. H28年1～3月死亡事故データの傾向

(1) 人対車両

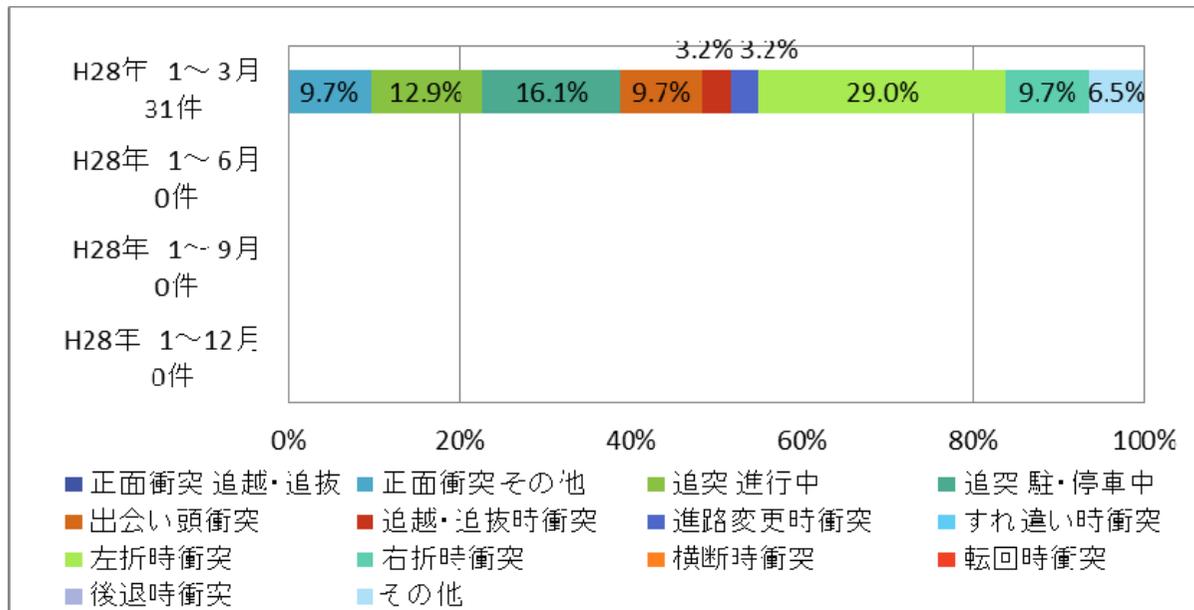
- ・H28年1～3月の傾向をみると、「横断中 横断歩道」が最も多く10件（31.3％）となっている。
- ・次いで、「横断中 その他」9件（28.1％）、「背面通行中」、路上横臥中」がそれぞれ5件（15.6％）と続いている。
- ・「横断中」の事故が19件（59.4％）と6割近くを占めている。



Ⅱ. H28年1～3月死亡事故データの傾向

(2) 車両相互

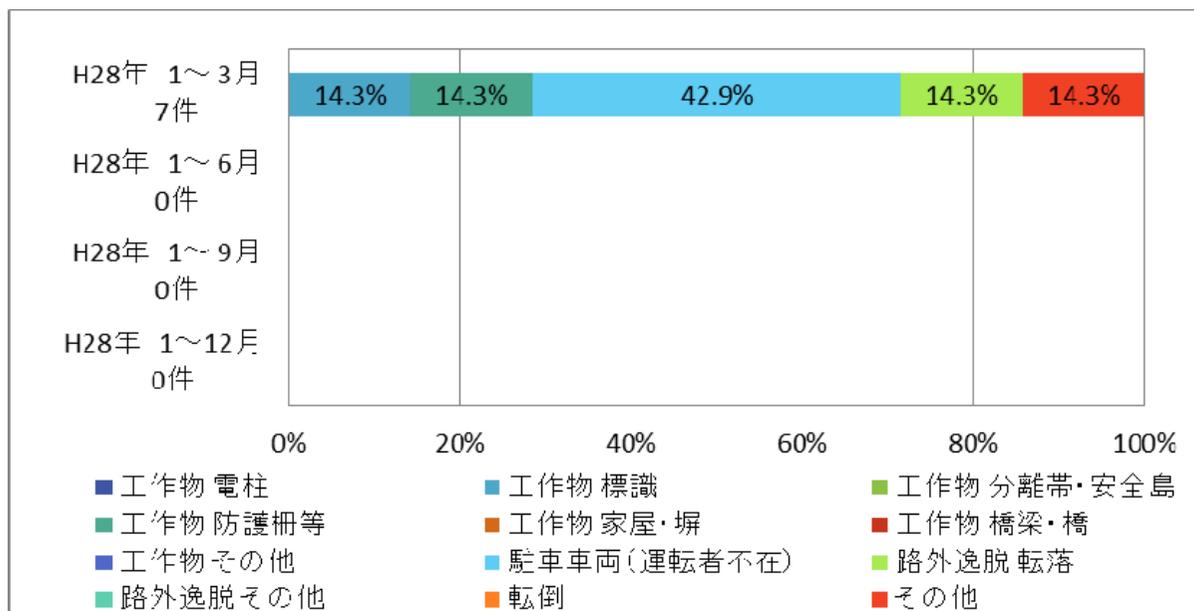
- ・H28年1～3月の傾向をみると、「左折時衝突」が最も多く9件（29.0％）となっている。
- ・次いで、「追突 駐・停車中」5件（16.1％）、「追突 進行中」4件（12.9％）、「正面衝突 その他」、「出会い頭衝突」、「右折時衝突」がそれぞれ3件（9.7％）と続いている。



Ⅱ. H28年1～3月死亡事故データの傾向

(3) 車両単独

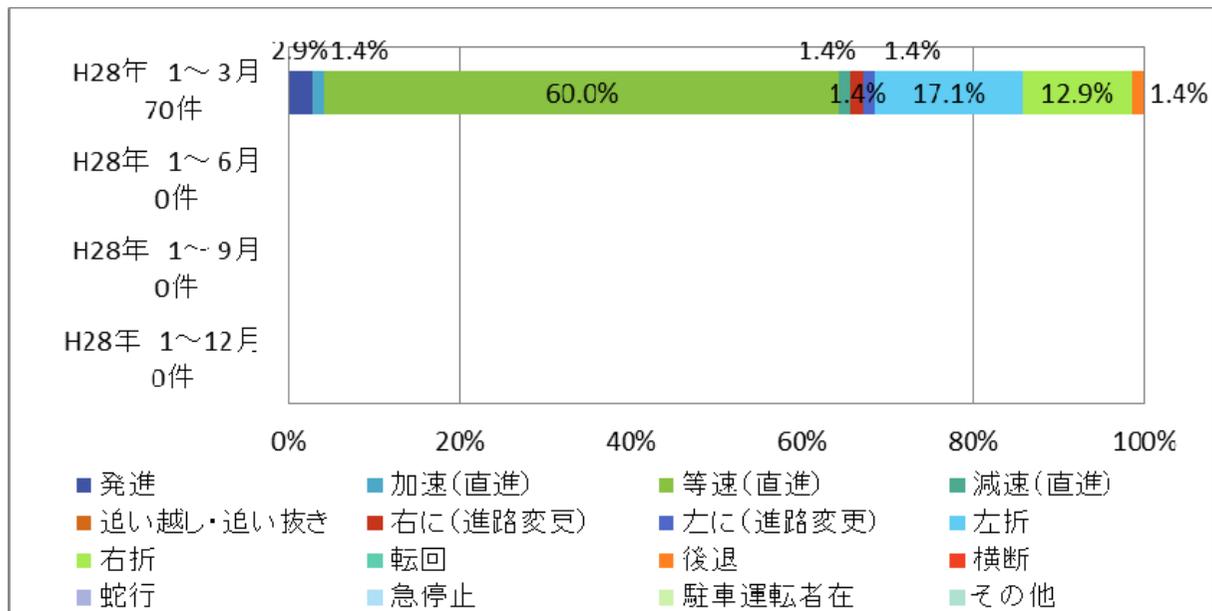
- ・H28年1～3月の傾向をみると「駐車車両（運転者不在）」が最も多く、3件（42.9%）となっている。
- ・次いで、「工作物 標識」、「工作物 防護柵等」、「路外逸脱 転落」、「路外逸脱 その他」がそれぞれ1件（14.3%）と続いている。



Ⅱ. H28年1～3月死亡事故データの傾向

6. 行動類型別

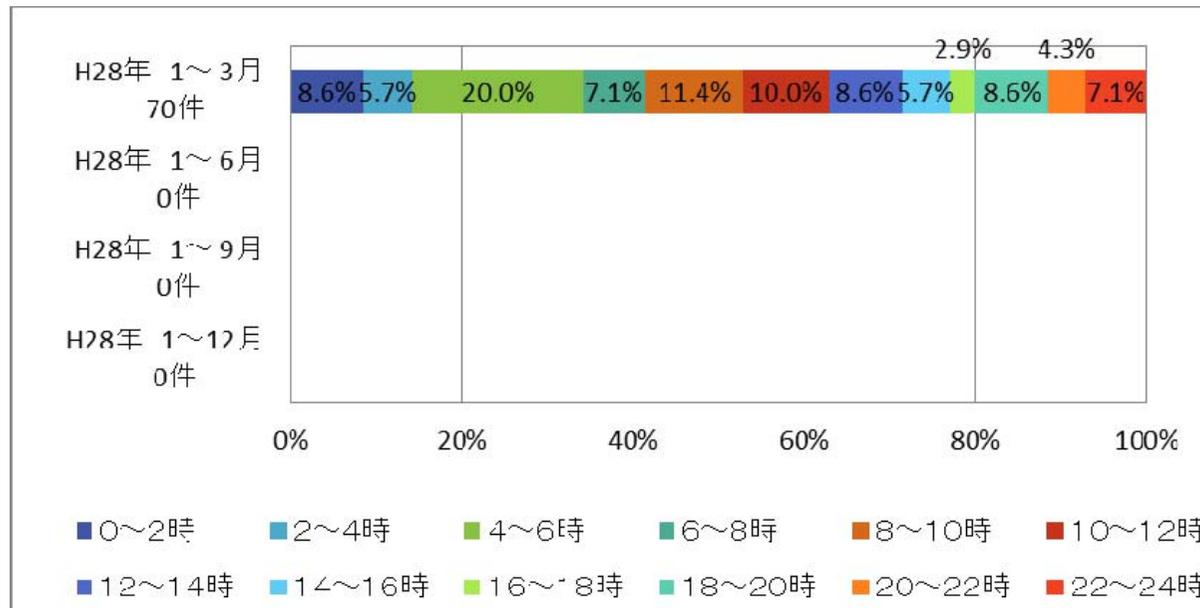
- ・H28年1～3月の傾向をみると、「等速（直進）」が最も多く42件（60.0%）と6割を占めている。
- ・次いで、「左折」12件（17.1%）、「右折」9件（12.9%）と続いている。



Ⅱ. H28年1～3月死亡事故データの傾向

7. 時間帯別

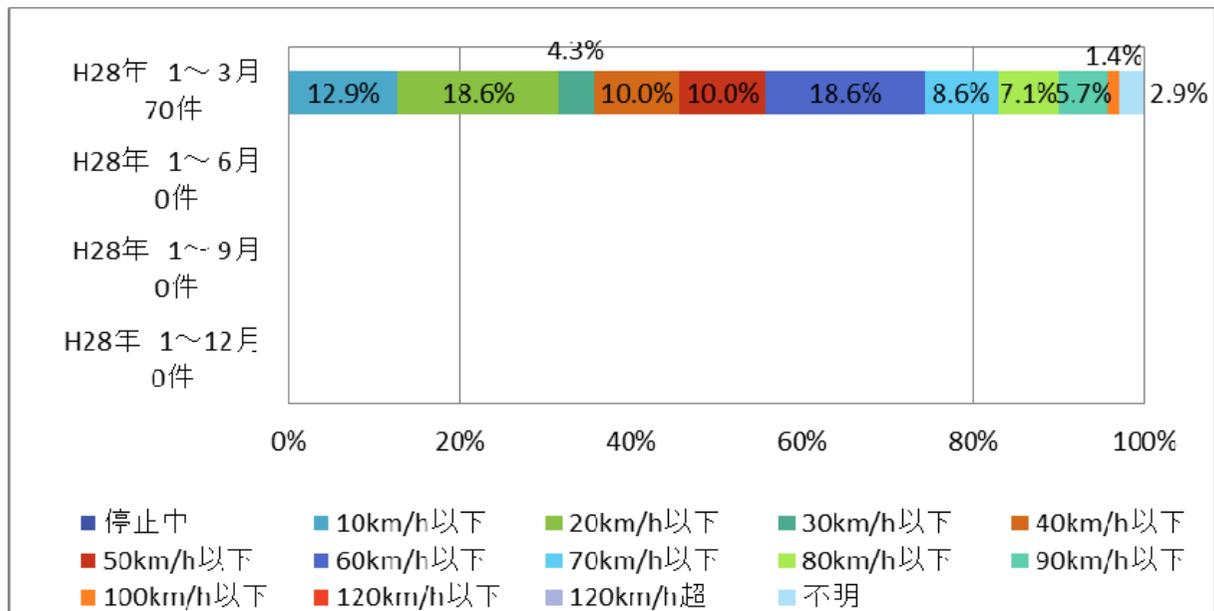
- ・H28年1～3月の傾向をみると、「4～6時」が最も多く14件（20.0%）となっている。
- ・次いで、「8～10時」8件（11.4%）、「10～12時」7件（10.0%）、「0～2時」、「12～14時」、「18～20時」がそれぞれ6件（8.6%）と続いている。
- ・「22～6時」までの深夜早朝の時間帯で全体の4割以上を占めている。



Ⅱ. H28年1～3月死亡事故データの傾向

8. 危険認知速度別

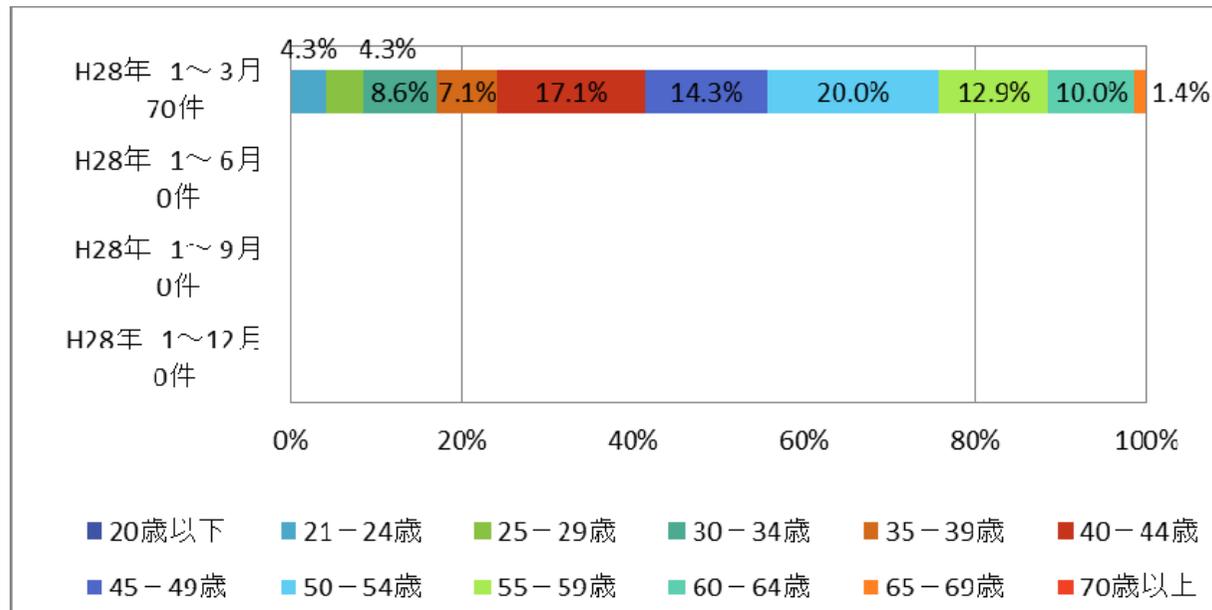
- ・H28年1～3月の傾向をみると、「20km/h以下」、「60km/h以下」が最も多く、それぞれ13件（18.6%）となっている。
- ・次いで、「10km/h以下」9件（12.9%）、「40km/h以下」、「50km/h以下」がそれぞれ7件（10.0%）と続いている。



Ⅱ. H28年1～3月死亡事故データの傾向

9. 年齢層別

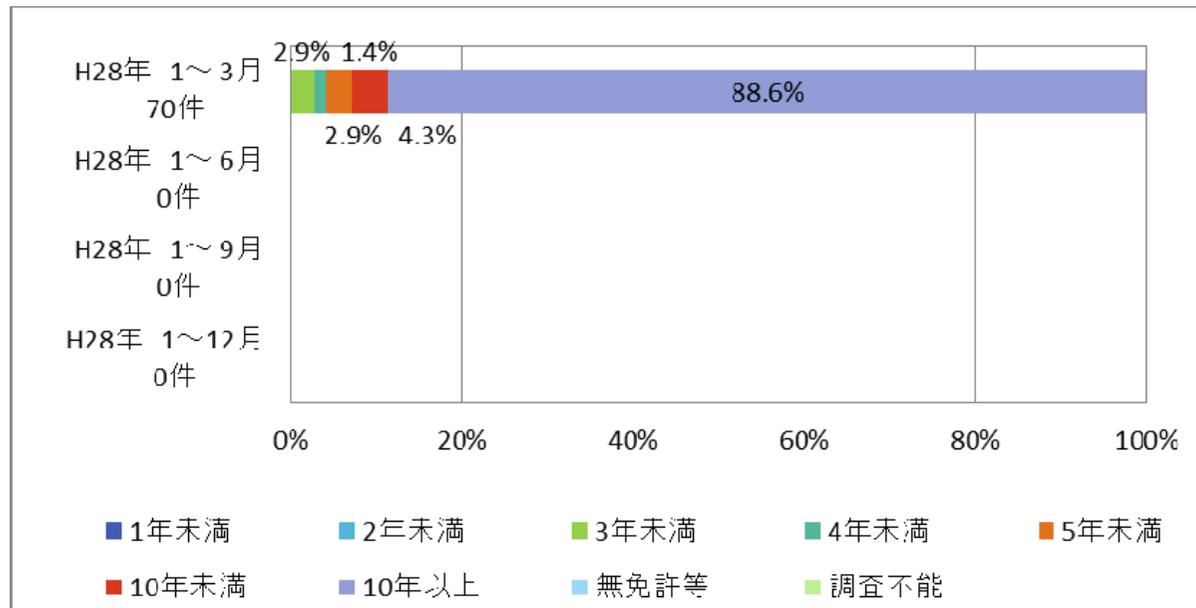
- ・H28年1～3月の傾向をみると、「50-54歳」が最も多く14件（20.0%）となっている。
- ・次いで、「40-44歳」12件（17.1%）、「45-49歳」10件（12.9%）、「55-59歳」9件（10.0%）と続いている。
- ・「60歳以上」で合計すると、8件（11.4%）となっている。



Ⅱ. H28年1～3月死亡事故データの傾向

10. 運転免許取得年数別

・H28年1～3月の傾向をみると、「10年以上」が最も多く62件（88.6%）と9割近くを占めている。



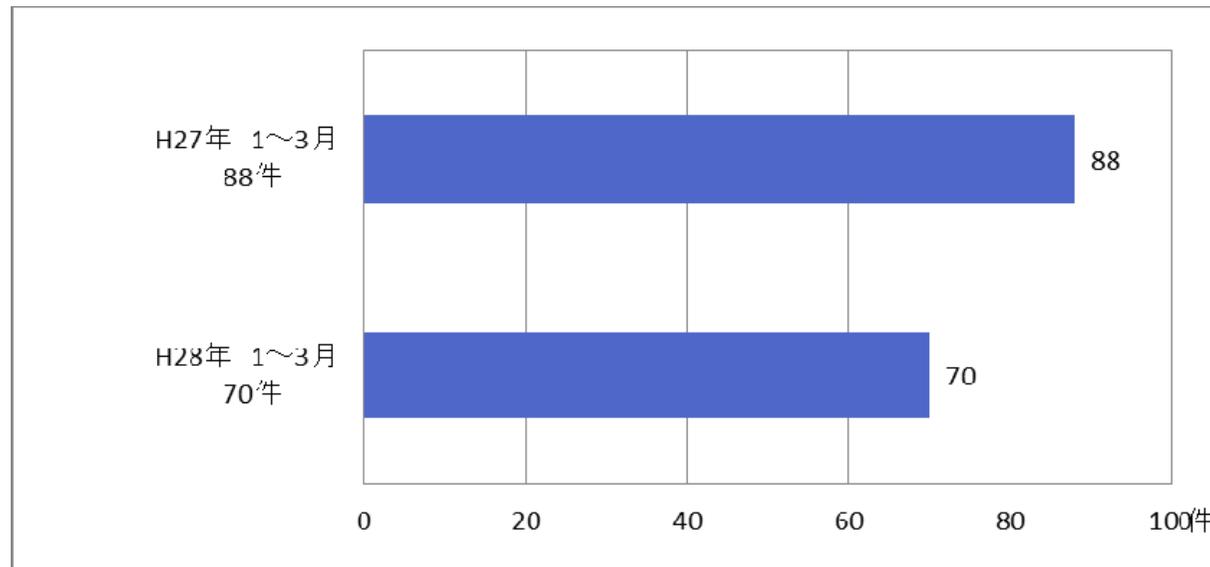
Ⅲ. H28年1～3月死亡事故データの傾向(対前年同期比)

1. 事故件数
2. 発生地別
3. 道路区分別
4. 車両区分別
5. 事故類型別
6. 行動類型別
7. 時間帯別
8. 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

Ⅲ. H28年1～3月死亡事故データの傾向(対前年同期比)

1. 事故件数

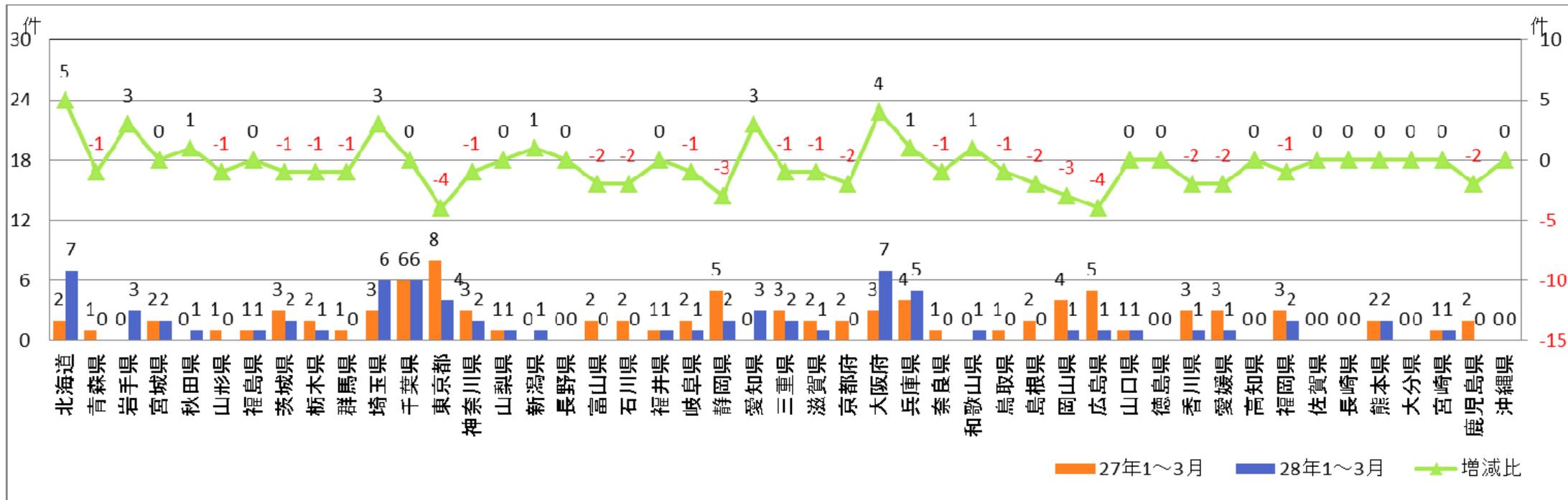
- ・ H27年1～3月の死亡事故件数と比較すると△18件となっている。



Ⅲ. H28年1～3月死亡事故データの傾向(対前年同期比)

2. 発生地別

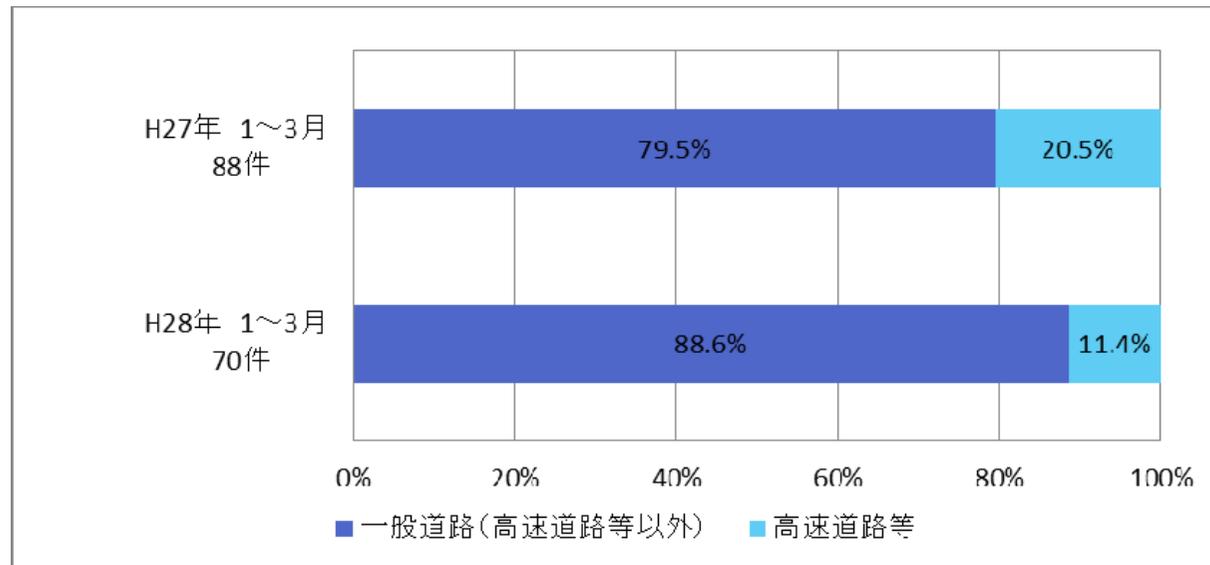
- ・H27年1～3月の発生地別死亡事故件数と比較すると、「北海道」が最も多く+5件となっている。次いで、「大阪府」が+4件、「岩手県」、「埼玉県」、「愛知県」がそれぞれ+3件となっている。
- ・一方、「東京都」、「広島県」が最も少なくなっており、△4件となっている。次いで、「静岡県」、「岡山県」がそれぞれ△3件となっている。



Ⅲ. H28年1～3月死亡事故データの傾向(対前年同期比)

3. 道路区分別

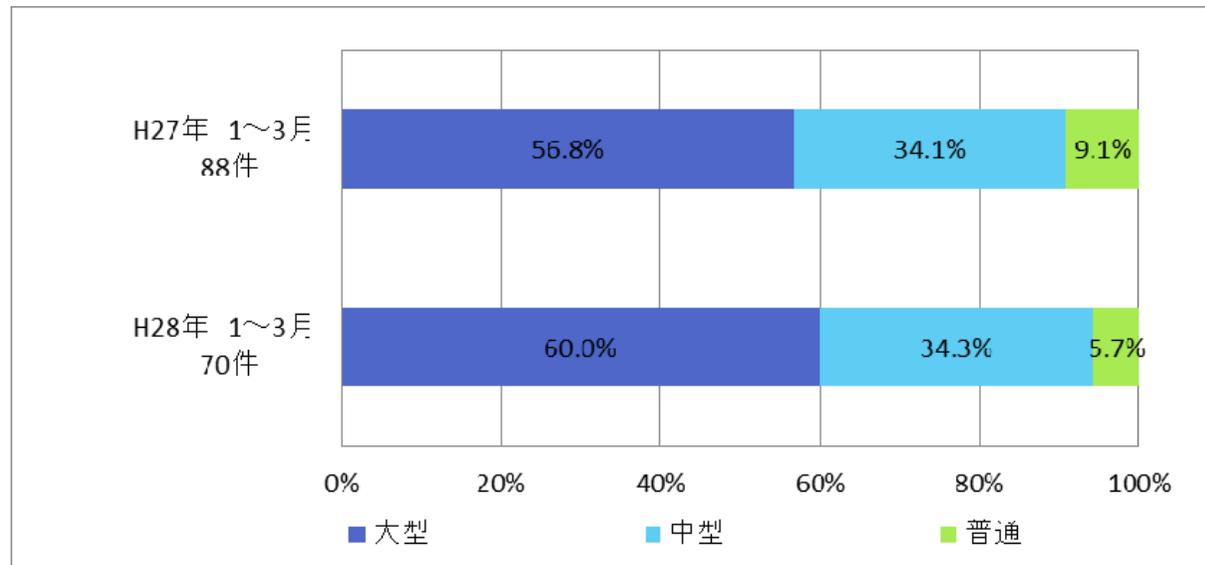
・H27年1～3月の死亡事故割合と比較すると、「一般道路（高速道路等以外）」は9.1ポイント高くなっている。



Ⅲ. H28年1～3月死亡事故データの傾向(対前年同期比)

4. 車両区分別

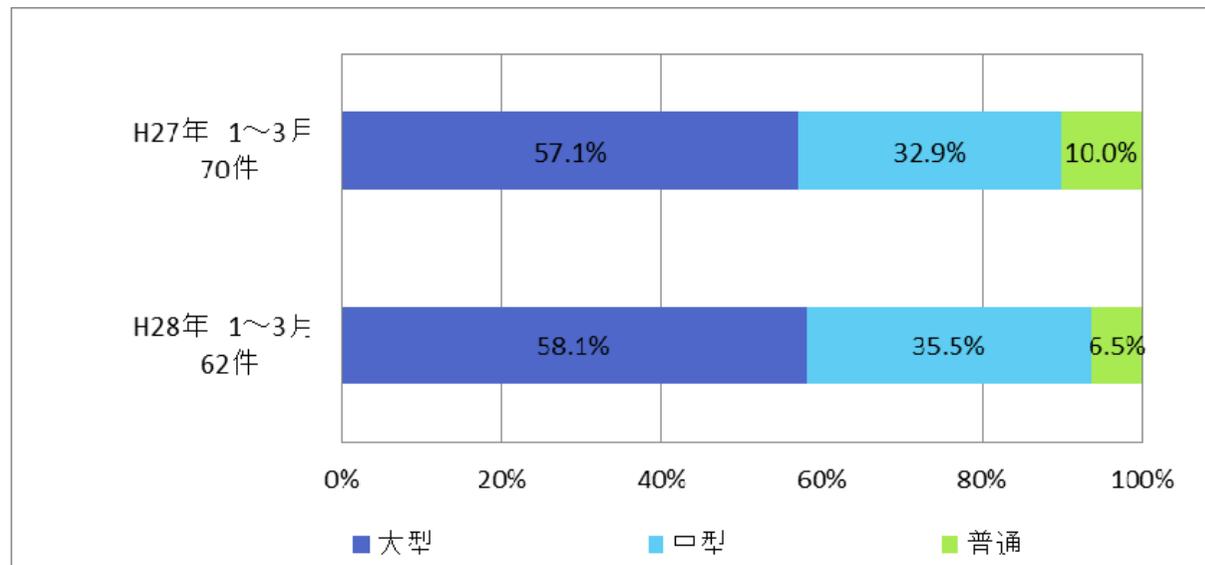
・H27年1～3月の死亡事故割合と比較すると、大きな違いは見られない。



Ⅲ. H28年1～3月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

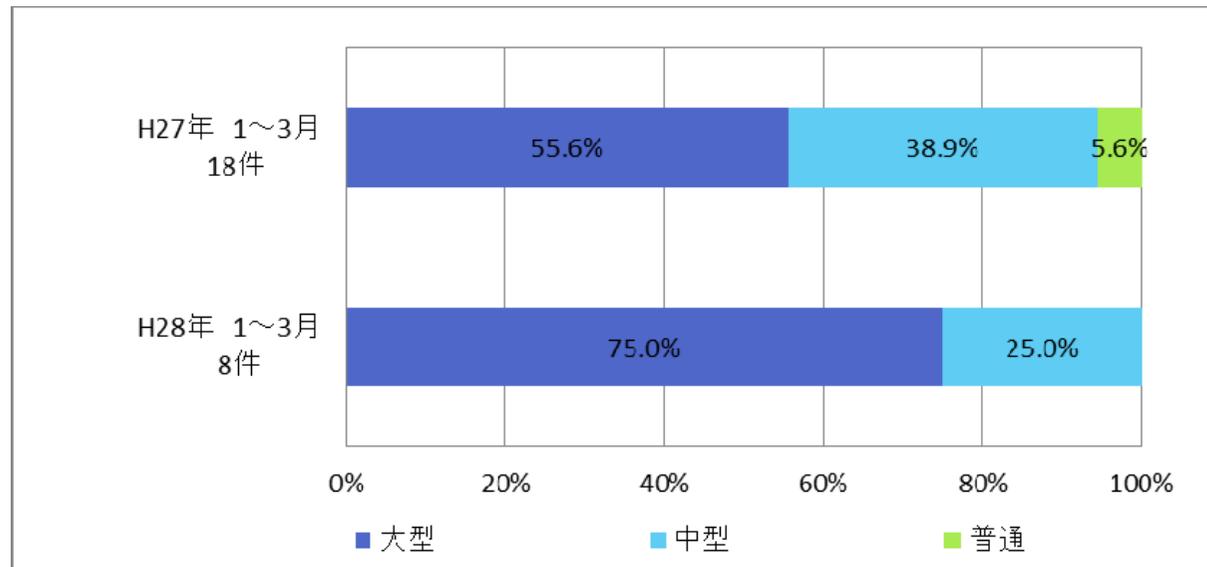
・H27年1～3月の死亡事故割合と比較すると、「大型」は+1.0%、「中型」は+2.6%、「普通」は△ 3.5%となっている。



Ⅲ. H28年1～3月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

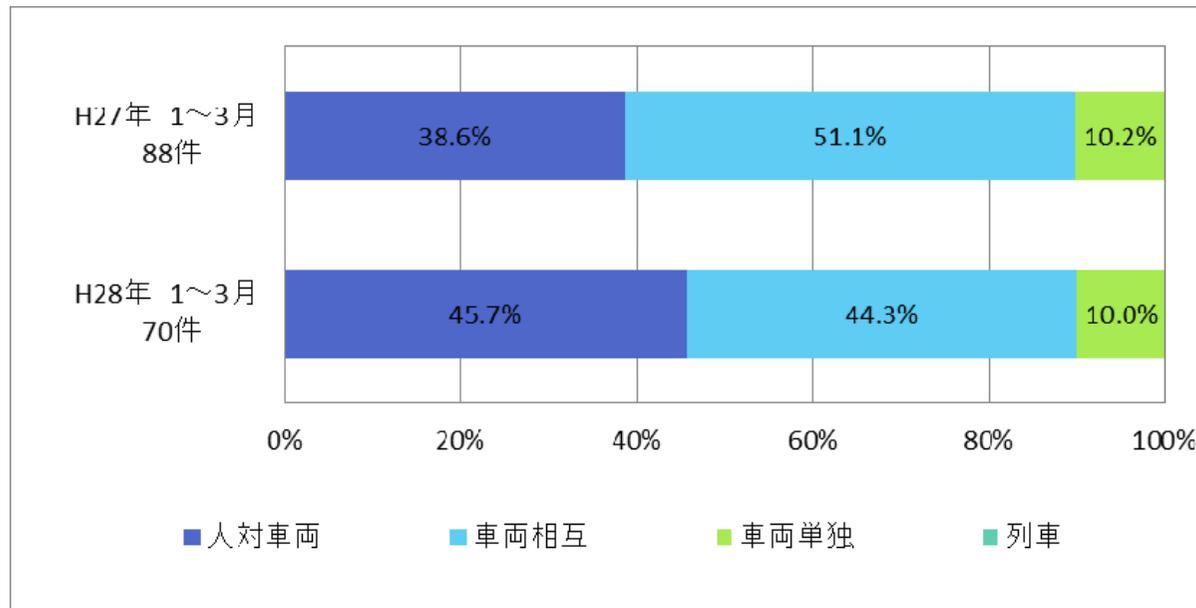
・H27年1～3月の死亡事故割合と比較すると、「大型」は+19.4%、「中型」は△13.9%、「普通」は△5.6%となっている。



Ⅲ. H28年1～3月死亡事故データの傾向(対前年同期比)

5. 事故類型別

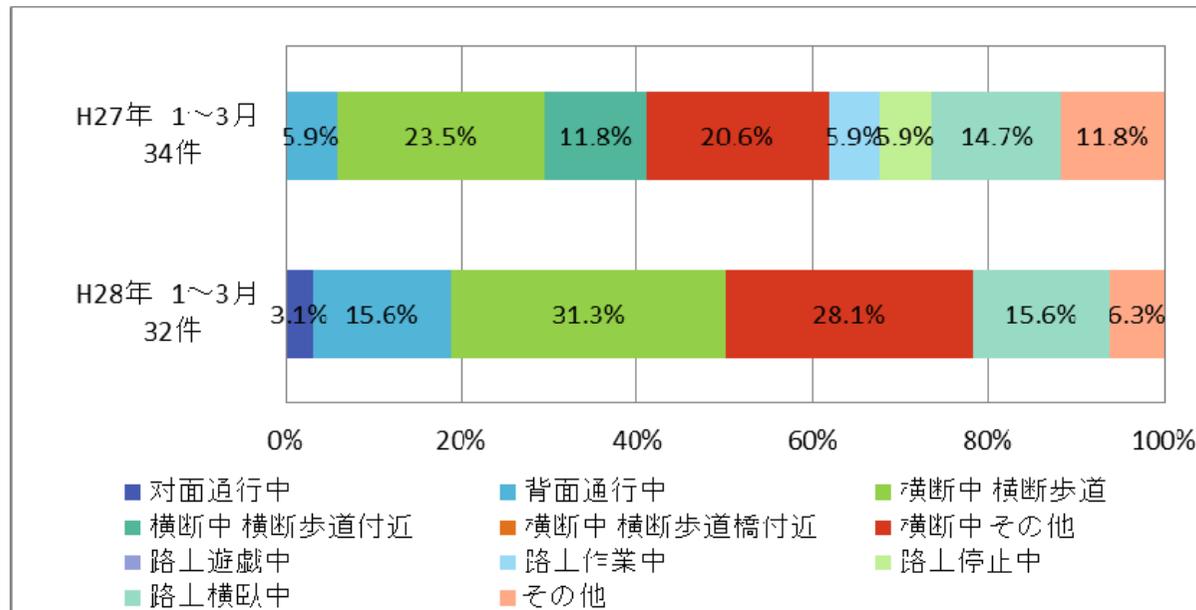
・H27年1～3月の死亡事故割合と比較すると、「人対車両」は+7.1%、「車両相互」は△6.9%、「車両単独」は△0.2%となっている。



Ⅲ. H28年1～3月死亡事故データの傾向(対前年同期比)

(1) 人对車両

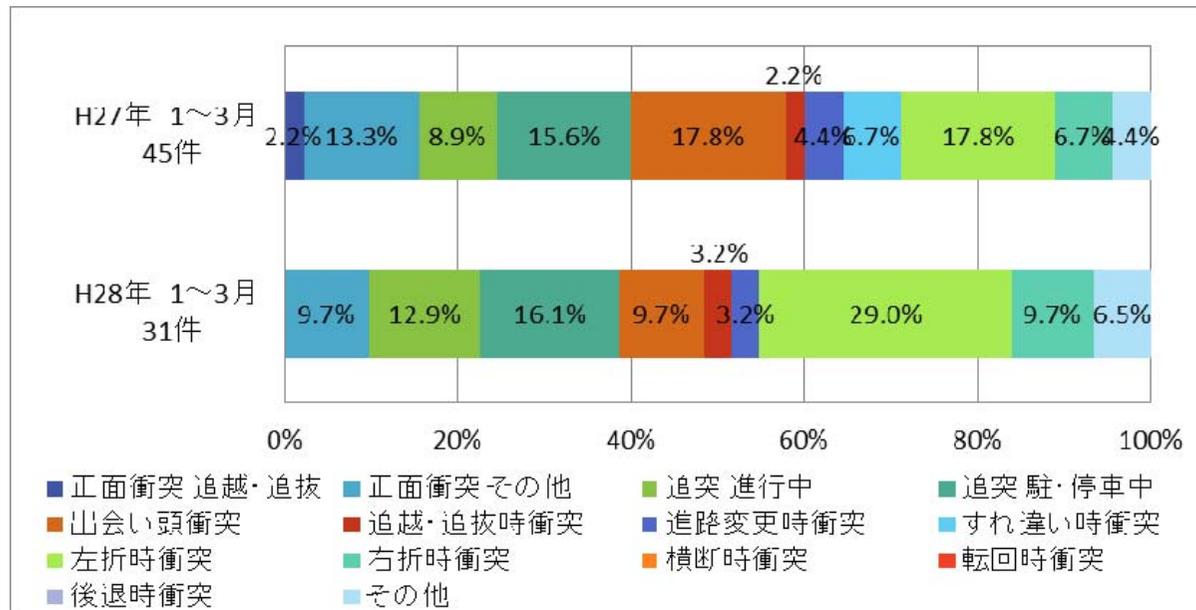
- H27年1～3月の死亡事故割合と比較すると、「横断中 横断歩道付近」は△11.8%、「路上作業中」、「路上停止中」はそれぞれ△5.9%、「その他」は△5.5%となっている。
- 「背面通行中」は+9.7%、「横断中 横断歩道」は+7.7%、「横断中 その他」は+7.5%、「対面通行中」は+3.1%、「路上横臥中」は+0.9%となっている。



Ⅲ. H28年1～3月死亡事故データの傾向(対前年同期比)

(2) 車両相互

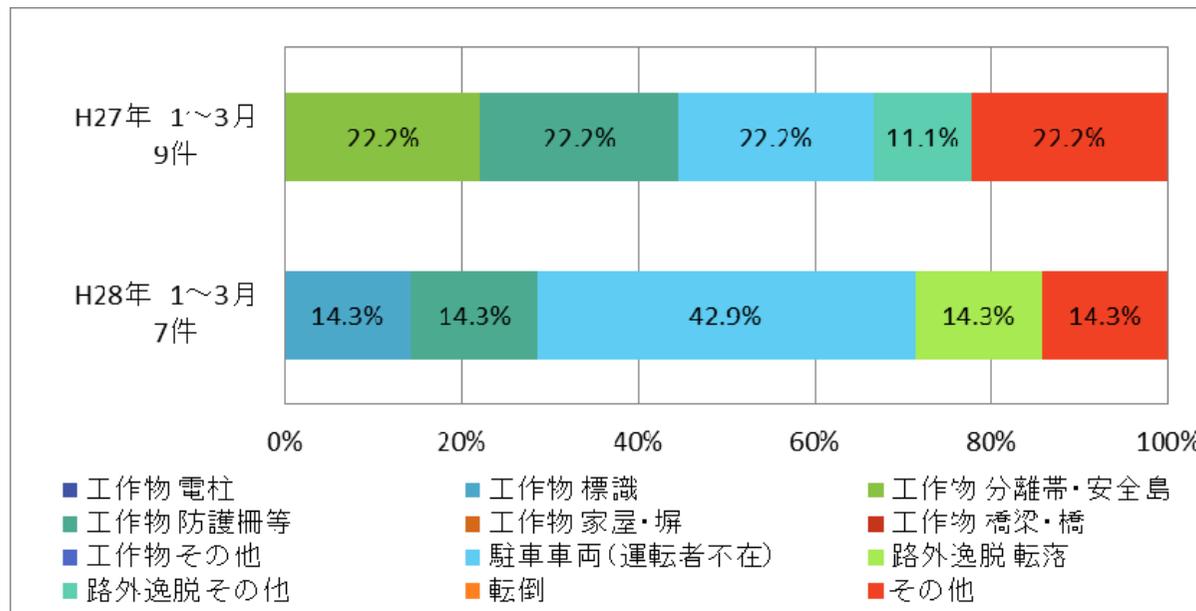
- ・H27年1～3月の死亡事故割合と比較すると、「左折時衝突」は+11.3%、「追突 進行中」は+4.0%、「右折時衝突」は+3.0%となっている。
- ・「出会い頭衝突」は△8.1%、「すれ違い時衝突」は△6.7%、「正面衝突 その他」は△3.7%、「正面衝突 追越・追抜」は△2.2%となっている。



Ⅲ. H28年1～3月死亡事故データの傾向(対前年同期比)

(3) 車両単独

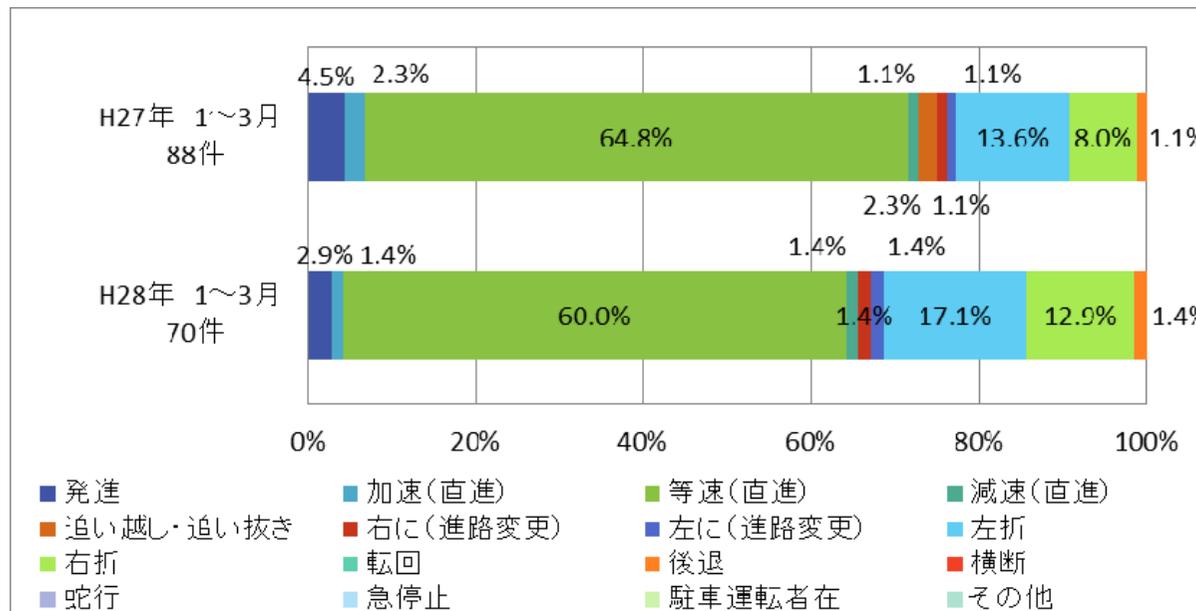
- ・H27年1～3月の死亡事故割合と比較すると、「駐車車両(運転者不在)」は+20.7%、「工作物 標識」、「路外逸脱 転落」は+14.3%となっている。
- ・「工作物 分離帯・安全島」は△22.2%、「路外逸脱 その他」は△11.1%、「工作物 防護柵等」は△7.9%となっている。



Ⅲ. H28年1～3月死亡事故データの傾向(対前年同期比)

6. 行動類型別

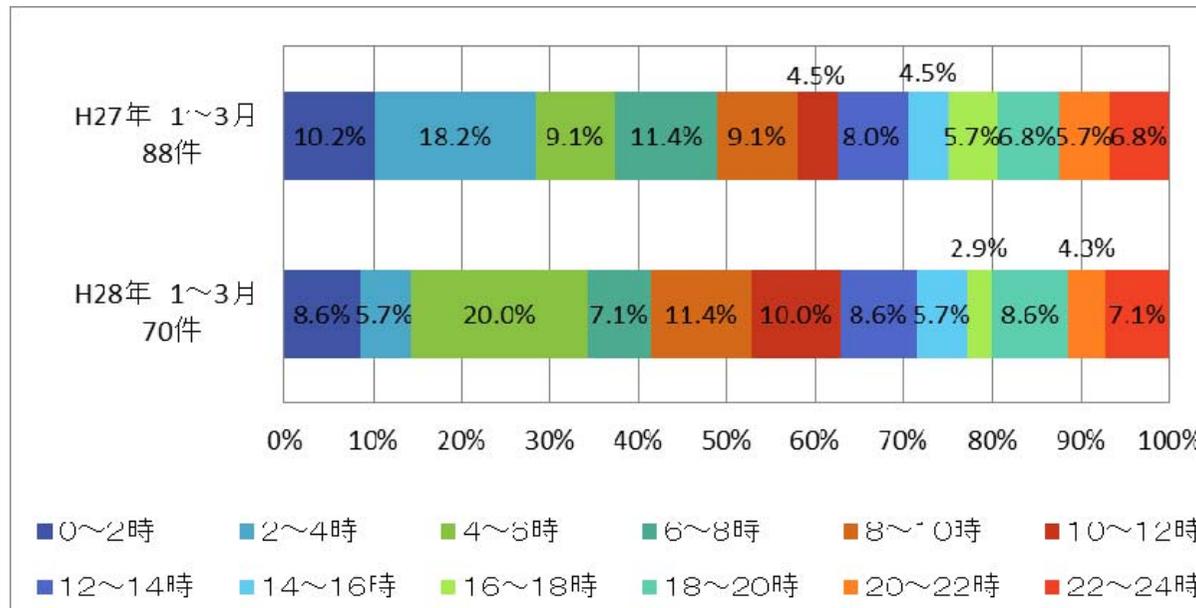
- ・H27年1～3月の死亡事故割合と比較すると、「右折」は+4.9%、「左折」は+3.5%となっている。
- ・「等速(直進)」は△4.8%、「発進」△1.6%となっている。



Ⅲ. H28年1～3月死亡事故データの傾向(対前年同期比)

7. 時間帯別

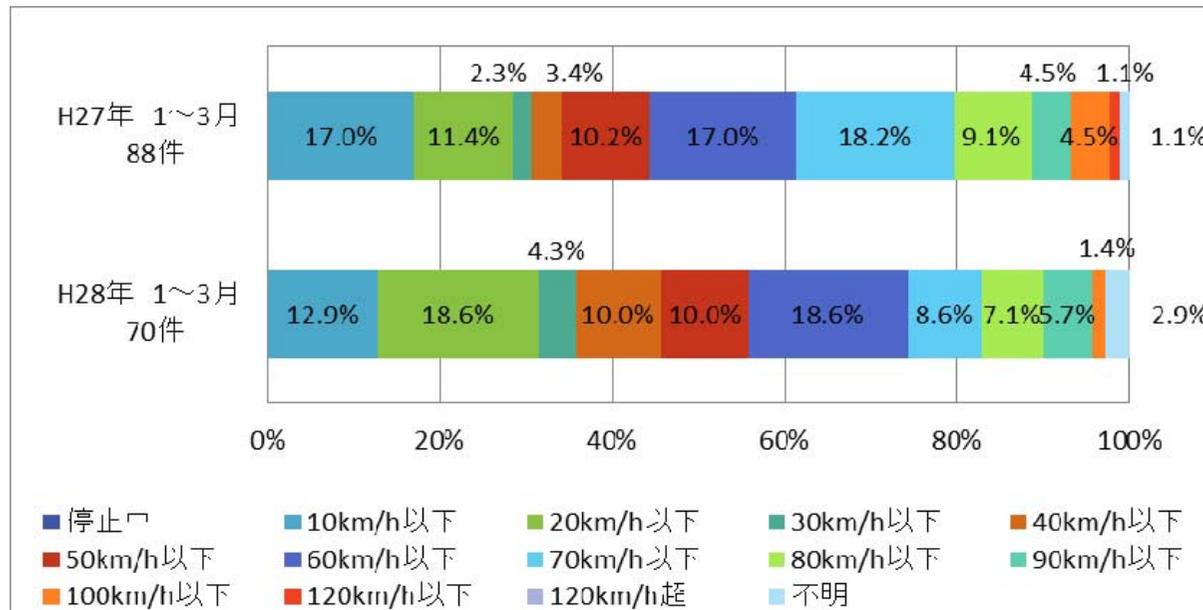
- ・H27年1～3月の死亡事故割合と比較すると、「4～6時」は+10.9%、「10～12時」は+5.5%となっている。
- ・「2～4時」は△12.5%、「6～8時」は△4.3%となっている。
- ・「22～6時」までの深夜時間帯の割合が△2.9%となっている。



Ⅲ. H28年1～3月死亡事故データの傾向(対前年同期比)

8. 危険認知速度別

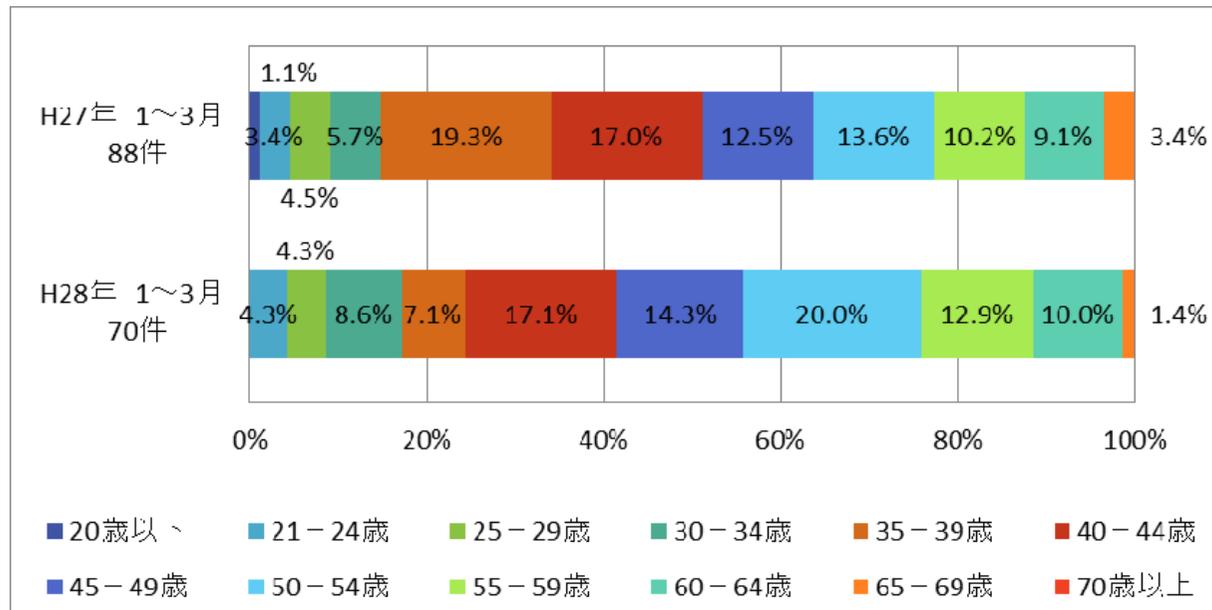
- ・ H27年1～3月の死亡事故割合と比較すると、「20km/h以下」は+7.2%、「40km/h以下」は+6.6%となっている。
- ・ 「70km/h以下」は△9.6%、「10km/h以下」は△4.1%、「100km/h以下」は△3.1%となっている。



Ⅲ. H28年1～3月死亡事故データの傾向(対前年同期比)

9. 年齢層別

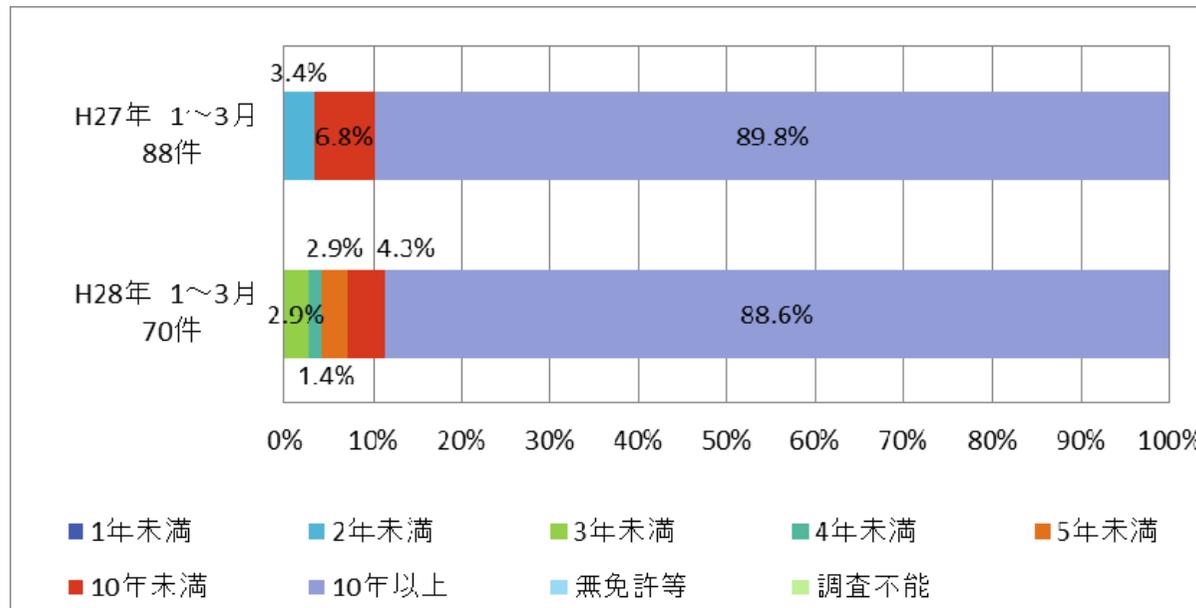
- ・H27年1～3月の死亡事故割合と比較すると、「50-54歳」は+6.4%、「30-34歳」は+2.9%、「55-59歳」は+2.7%となっている。
- ・「35-39歳」は△12.2%となっている。



Ⅲ. H28年1～3月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1～3月の死亡事故割合と比較すると、大きな違いはみられない。

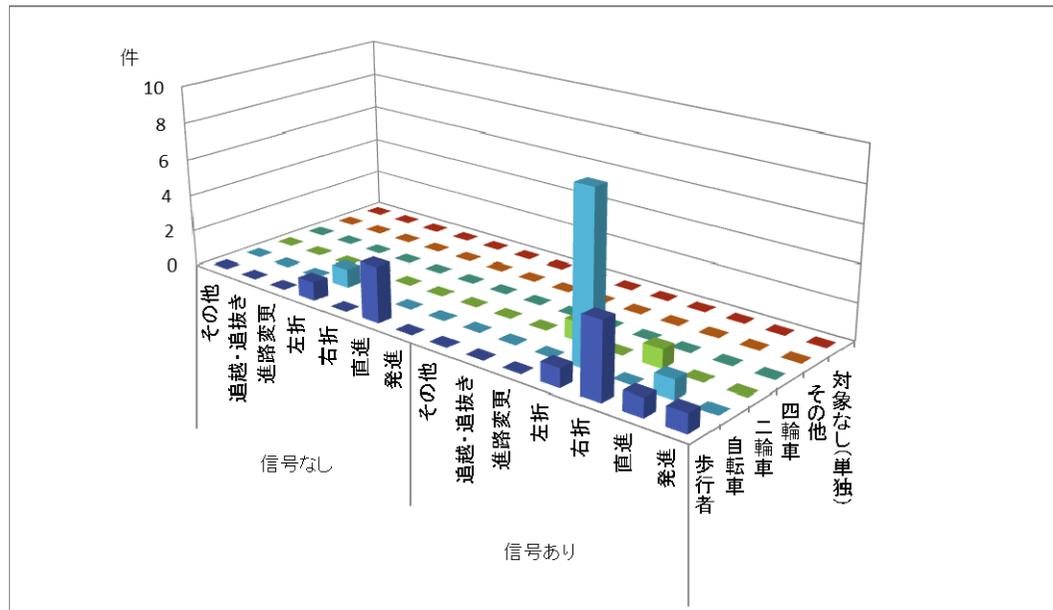


Ⅲ. H28年1～3月死亡事故データの傾向(対前年同期比)

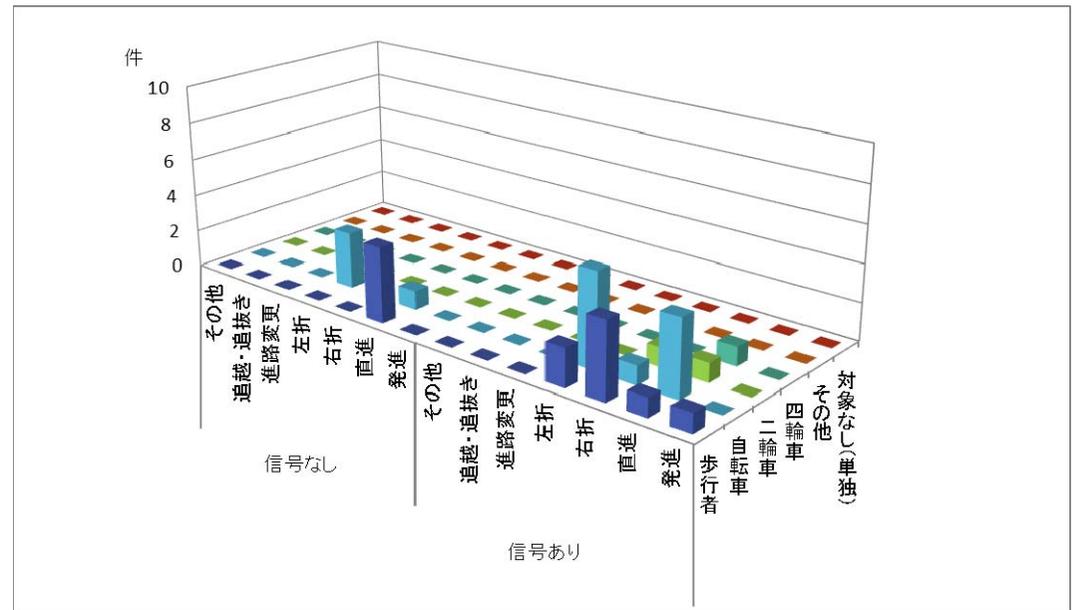
11. 交差点における信号機の有無別行動類型別第2当事者の状況

- ・H27年1～3月の死亡事故件数と比較すると、信号機ありでは、「直進」の「自転車」が△3件となっている。一方、「左折」の「自転車」が+4件となっている。
- ・信号機なしでは、「左折」の「自転車」が△2件となっている。一方、「左折」の「歩行者」は+1件となっている。

【H28年1～3月】



【H27年1～3月】



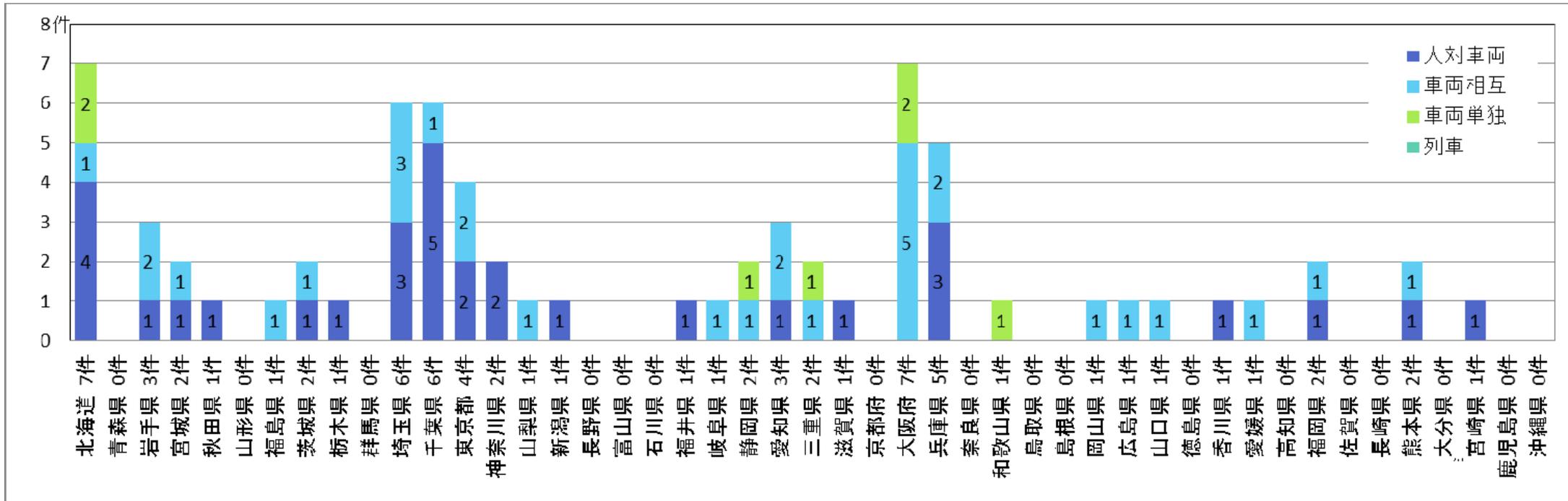
IV. H28年1～3月死亡事故データ(発生地)

1. 発生地別の事故類型別
2. 発生地別の行動類型別
3. 発生地別の時間帯別
4. 発生地別の危険認知速度別
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

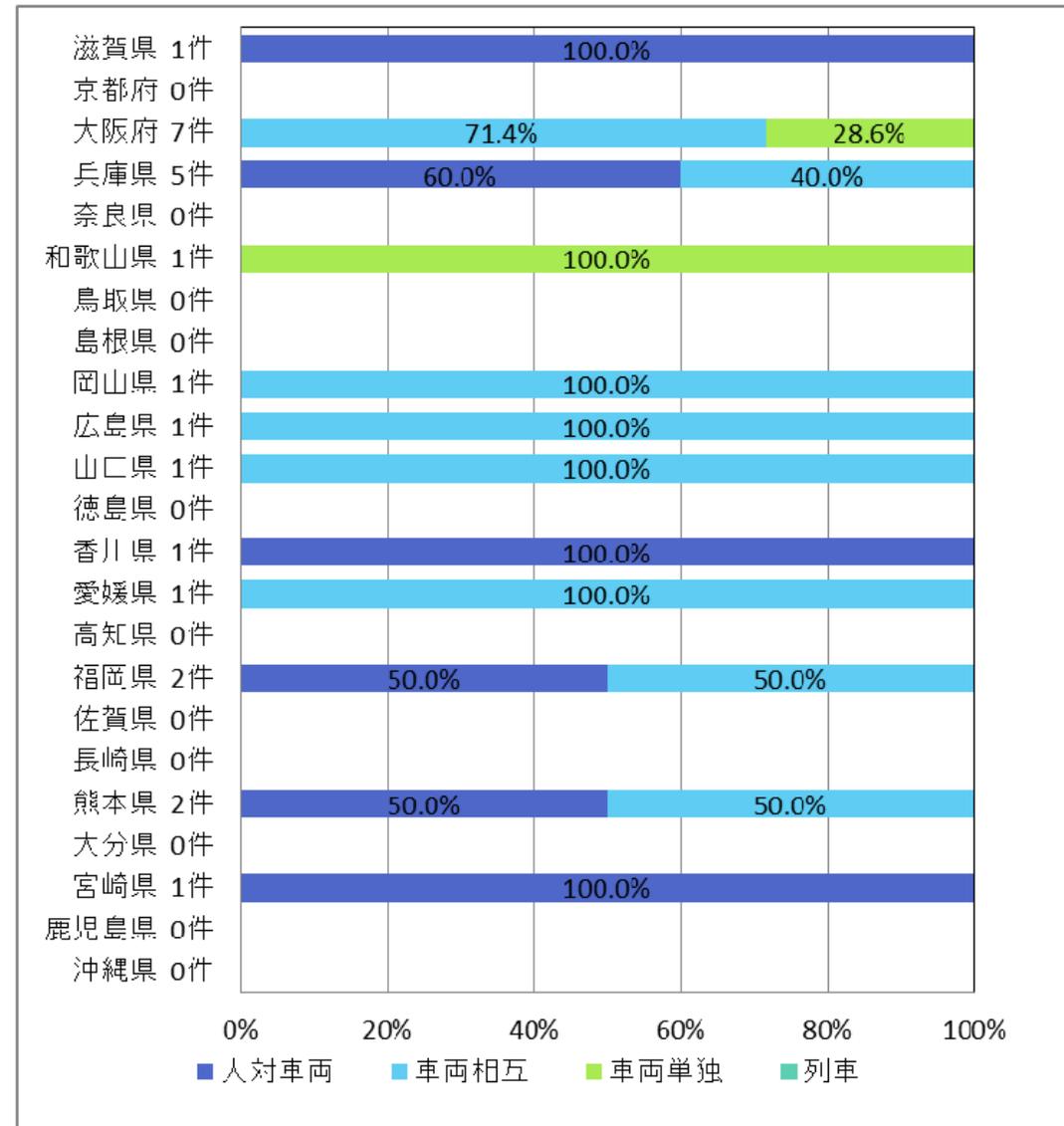
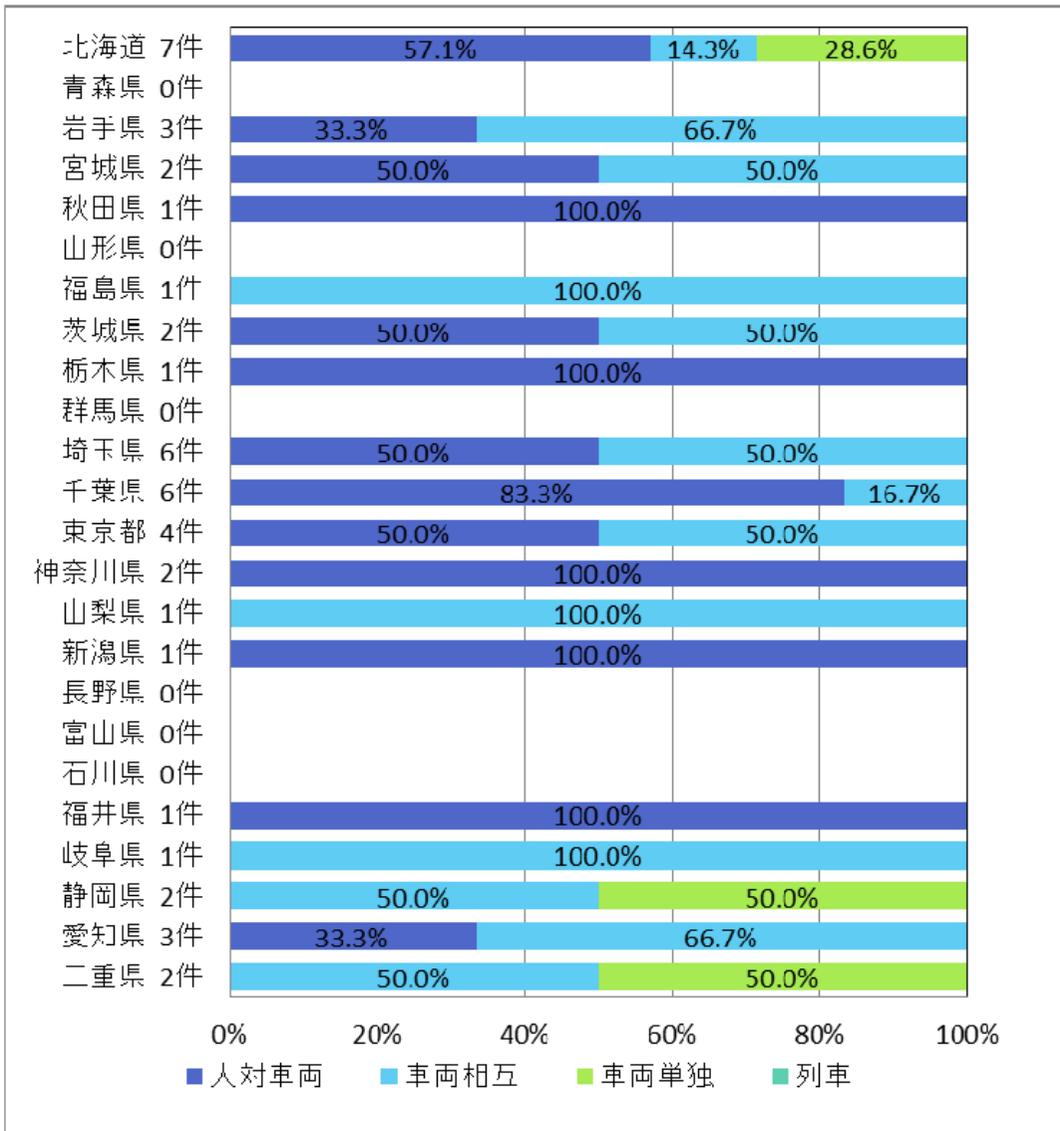
IV. H28年1～3月死亡事故データ(発生地)

1. 発生地別の事故類型別

- ・発生地別の事故類型別にみると、「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、「北海道」、「千葉県」、「兵庫県」では「人対車両」が最も多くなっている。「埼玉県」では「人対車両」、「車両相互」のいずれも多くなっている。「大阪府」では「車両相互」が最も多くなっている。



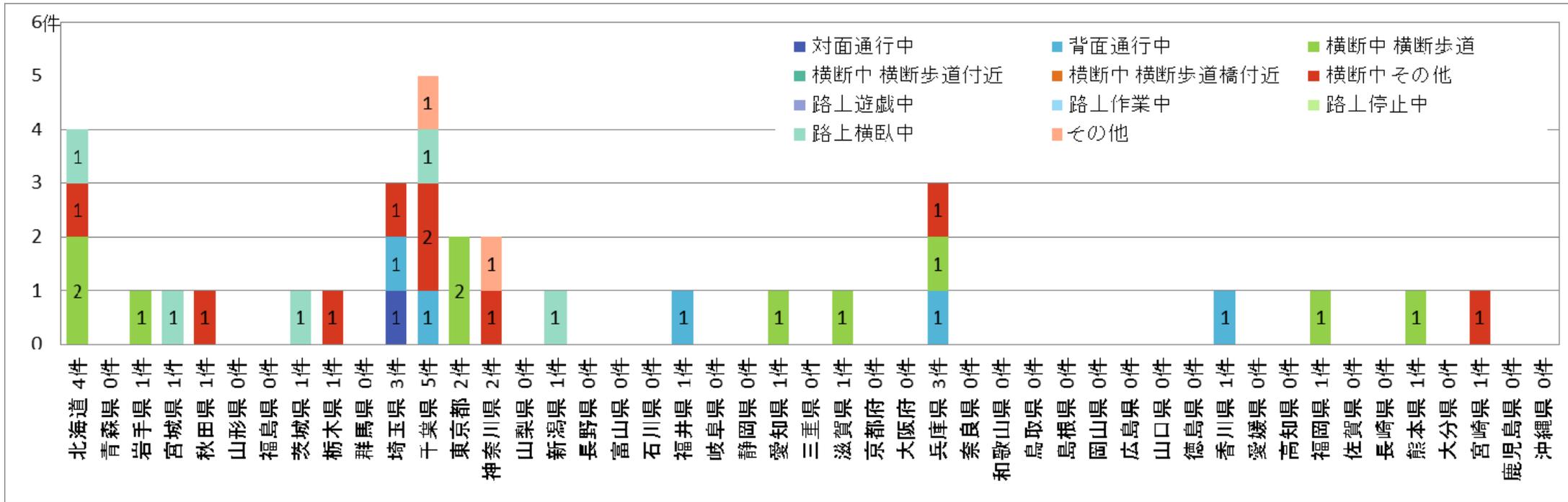
IV. H28年1～3月死亡事故データ(発生地)



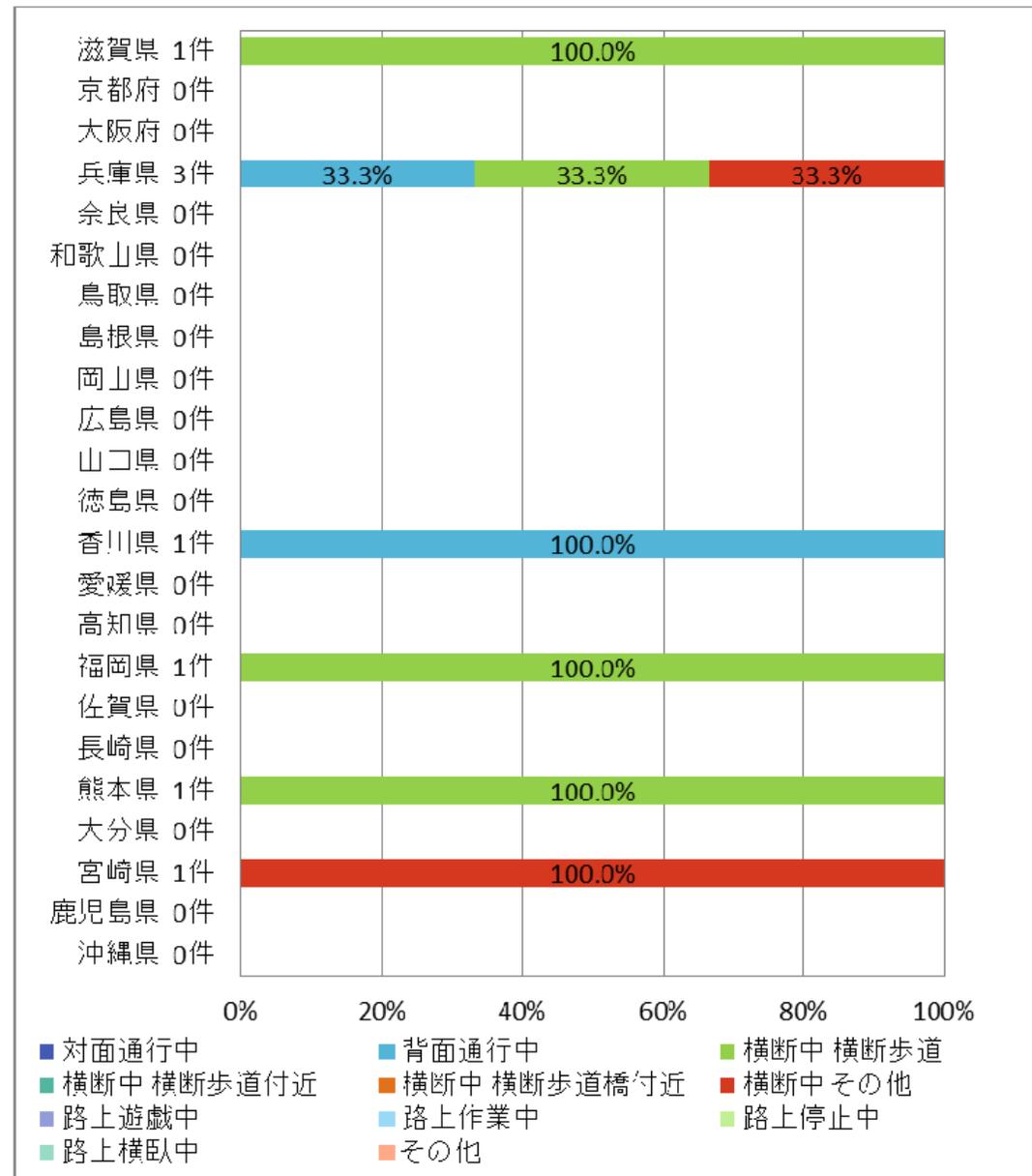
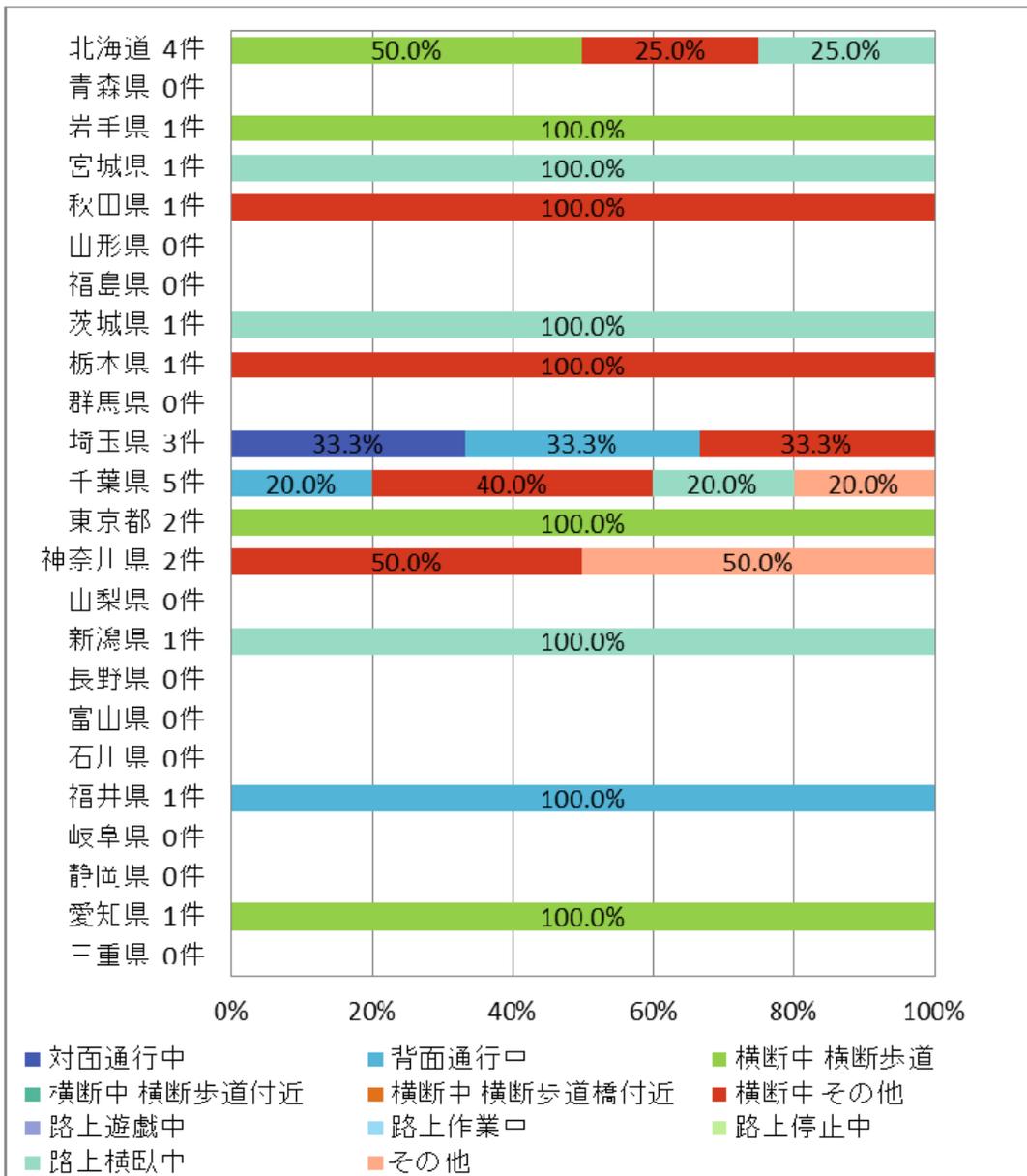
IV. H28年1～3月死亡事故データ(発生地)

(1) 人対車両

- ・発生地別の事故類型（人対車両）別にみると、各県によって傾向は異なる。
- ・事故発生件数の多い県をみると、「北海道」では「横断中 横断歩道」が最も多く、「千葉県」では「横断中 その他」が最も多い。



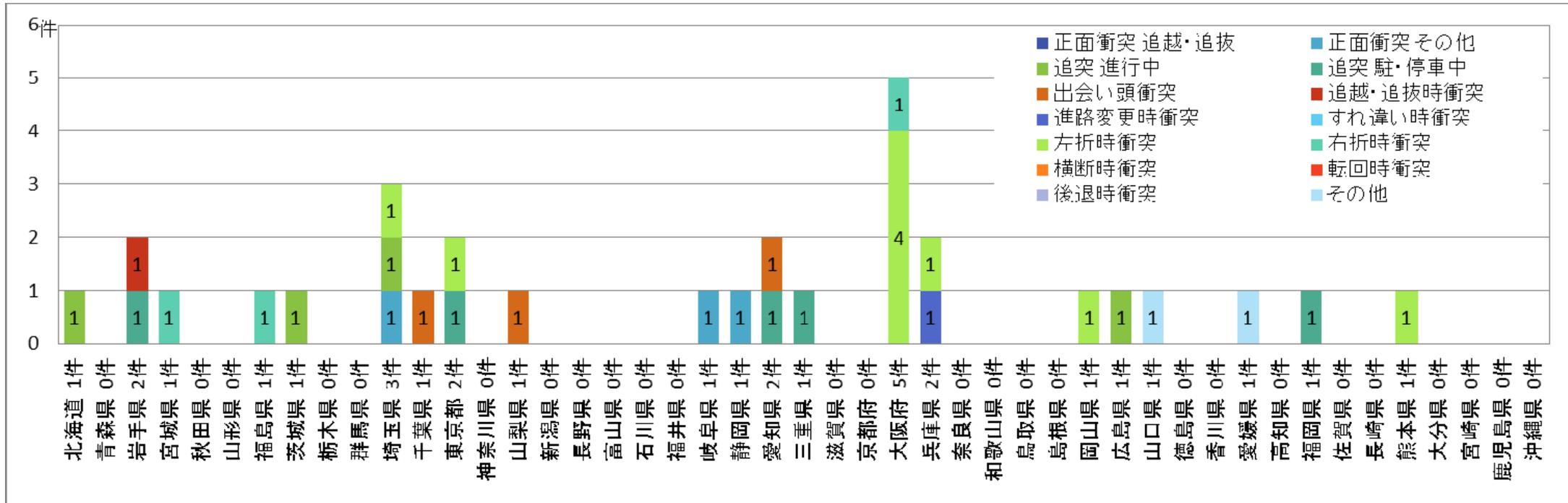
IV. H28年1～3月死亡事故データ(発生地)



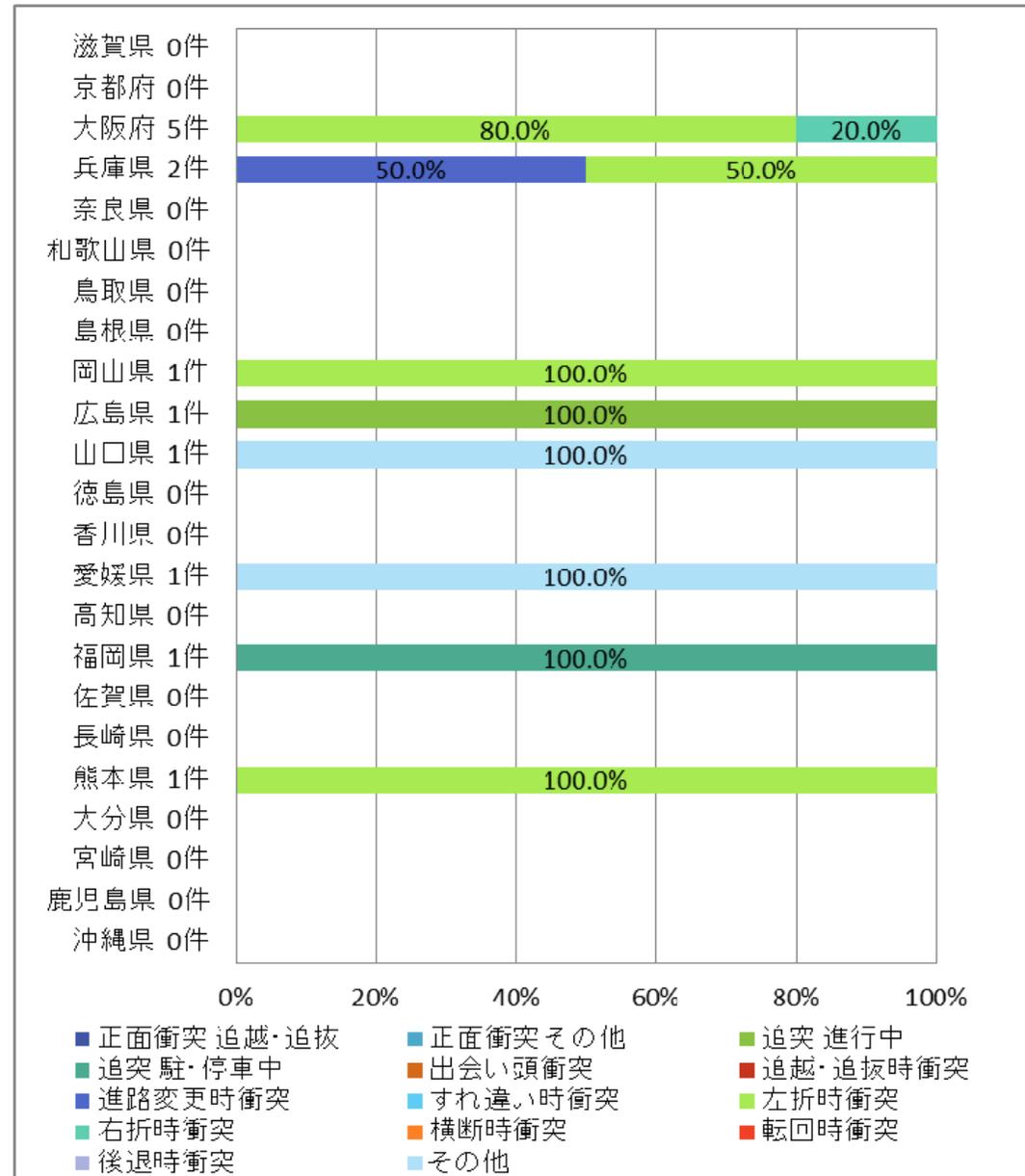
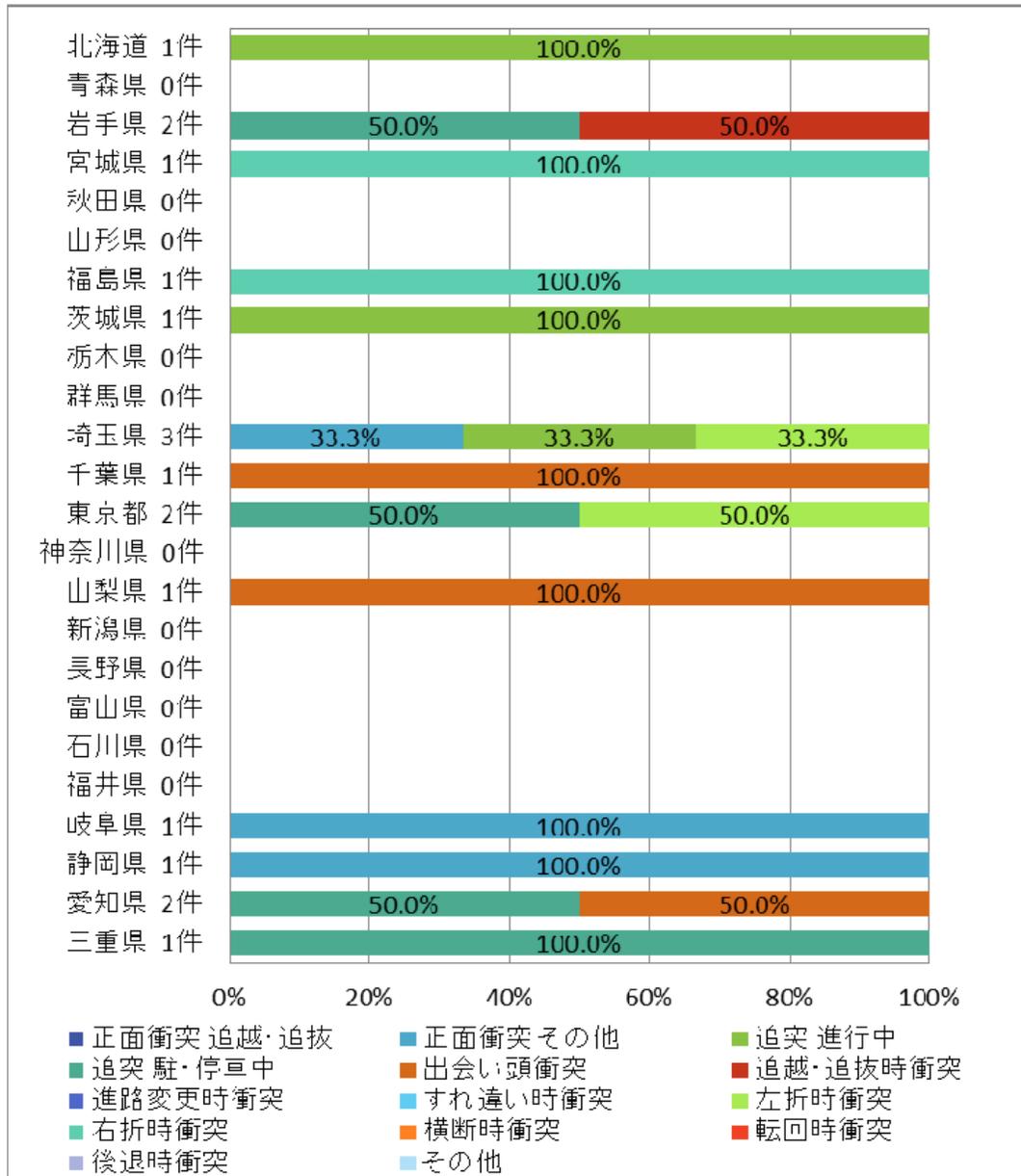
IV. H28年1～3月死亡事故データ(発生地)

(2) 車両相互

- 発生地別の事故類型（車両相互）別にみると、各県によって傾向は異なる。
- 事故発生件数の多い県をみると、「大阪府」では「左折時衝突」が最も多くなっている。



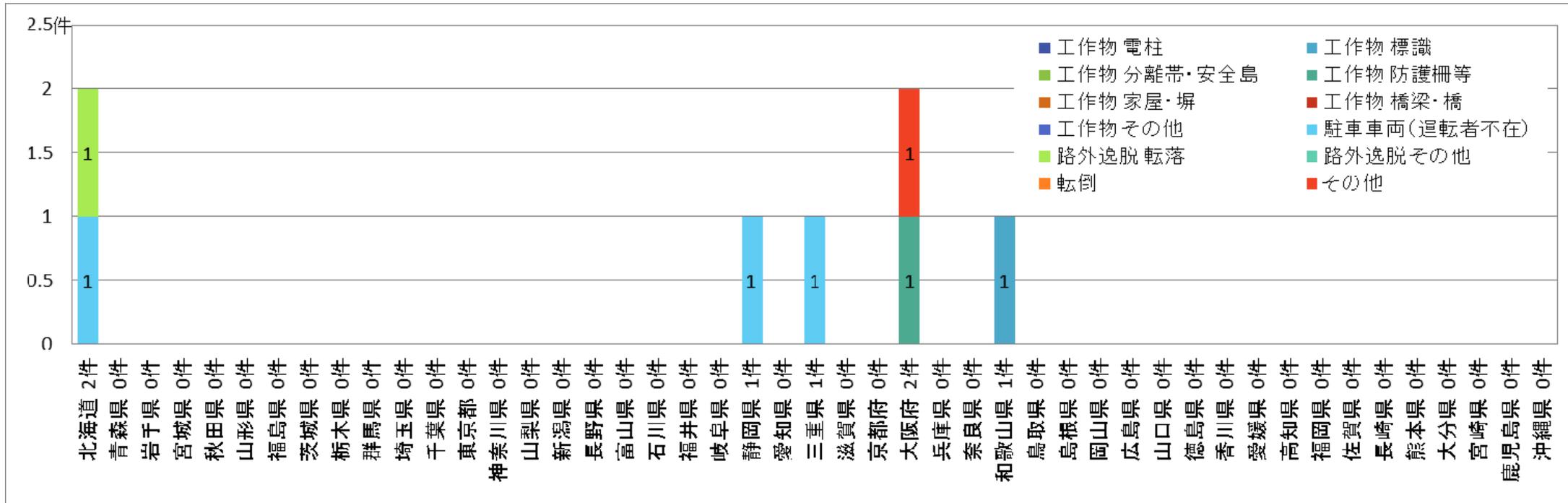
IV. H28年1～3月死亡事故データ(発生地)



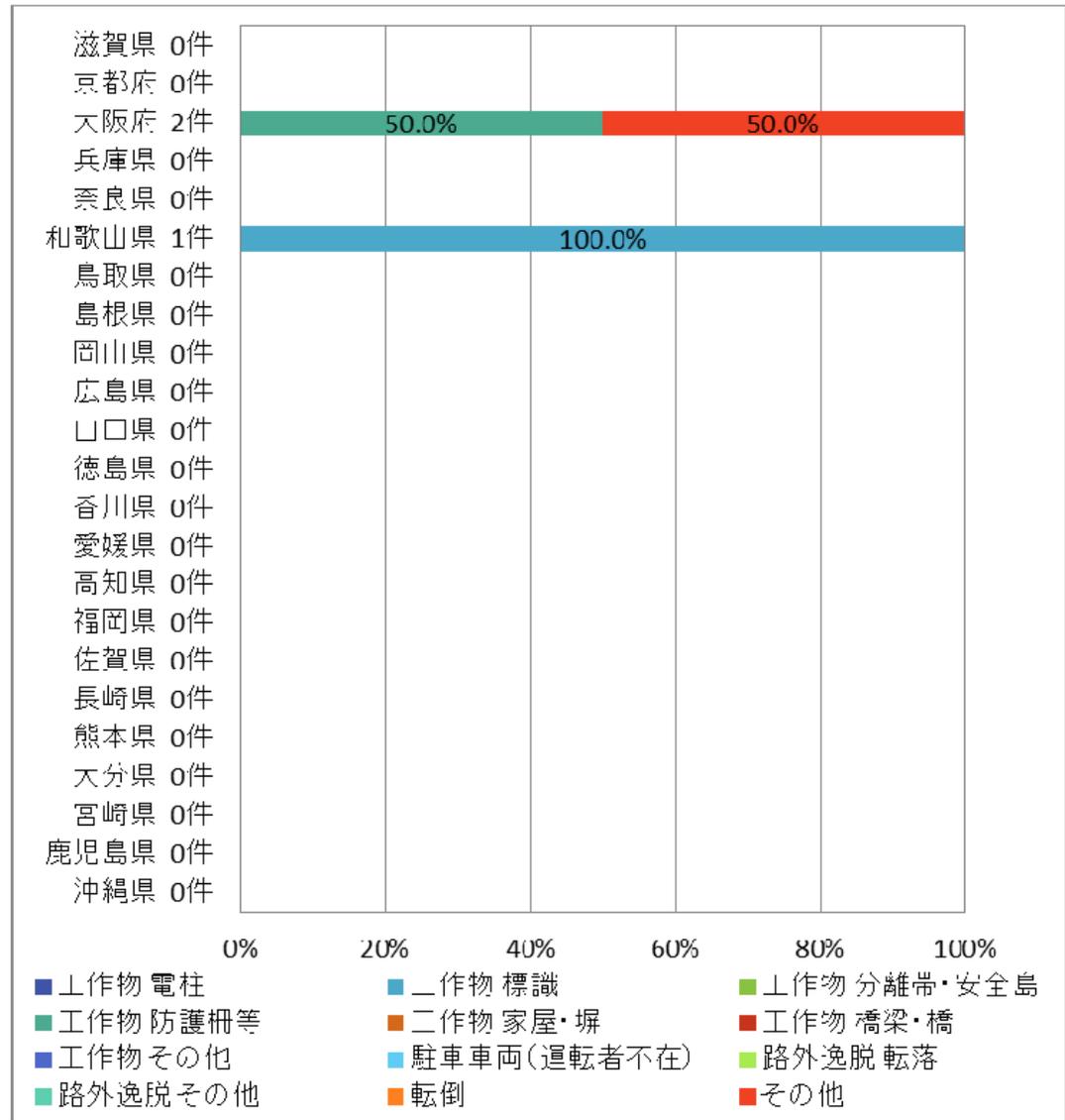
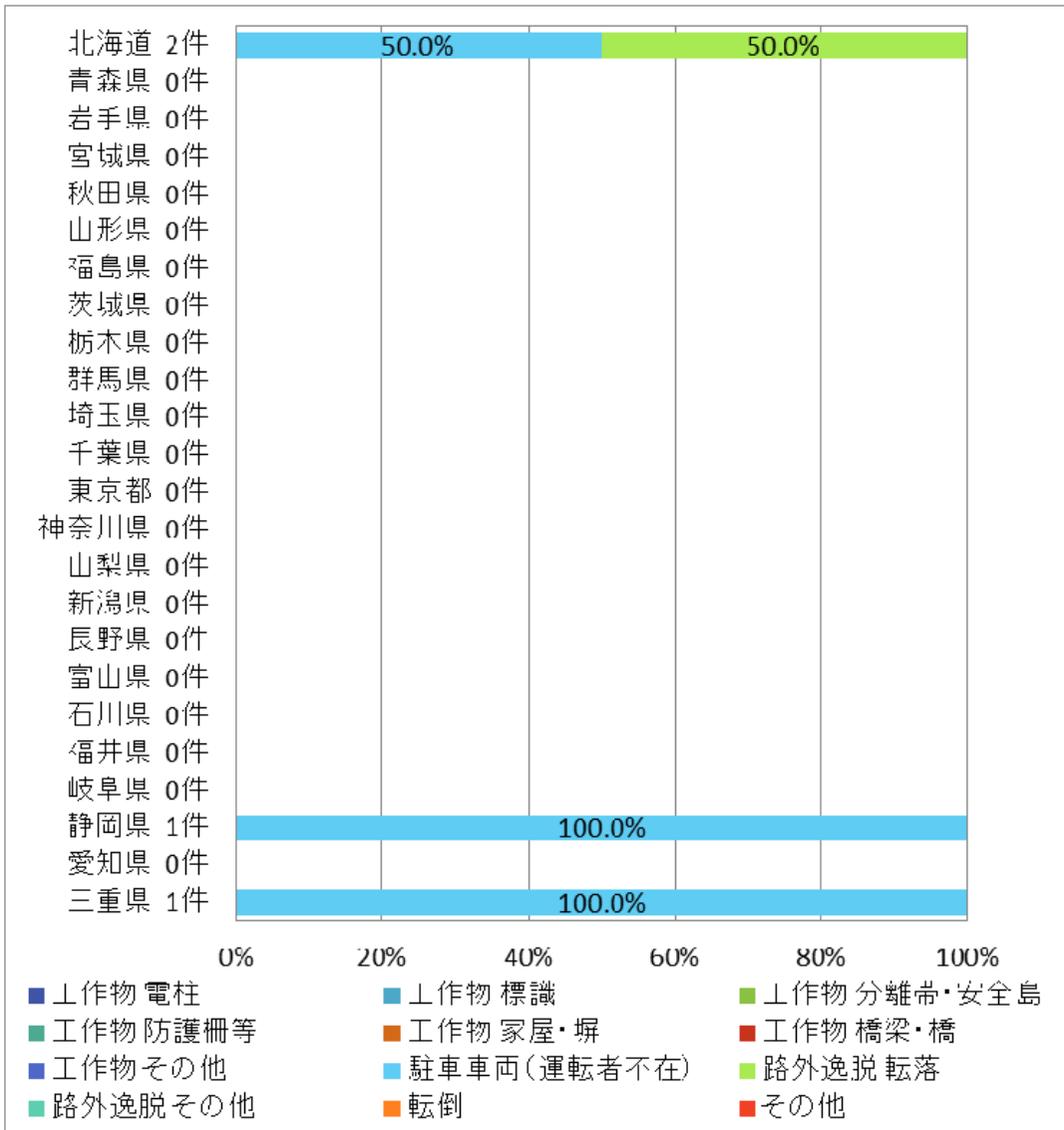
IV. H28年1～3月死亡事故データ(発生地)

(3) 車両単独

- ・発生地別の事故類型（車両単独）別にみると、各県によって傾向は異なる。
- ・事故発生件数の多い県をみると、「北海道」では「駐車車両（運転者不在）」、「路外逸脱 転落」、「大阪府」では「工作物 防護柵等」、「その他」となっている。



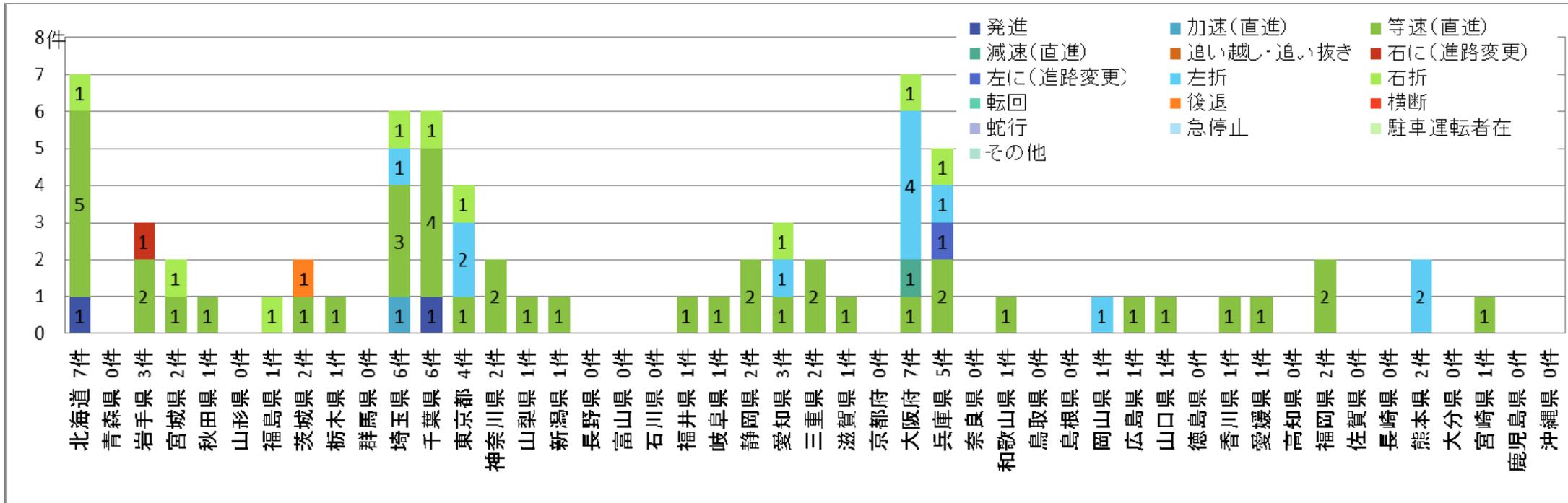
IV. H28年1～3月死亡事故データ(発生地)



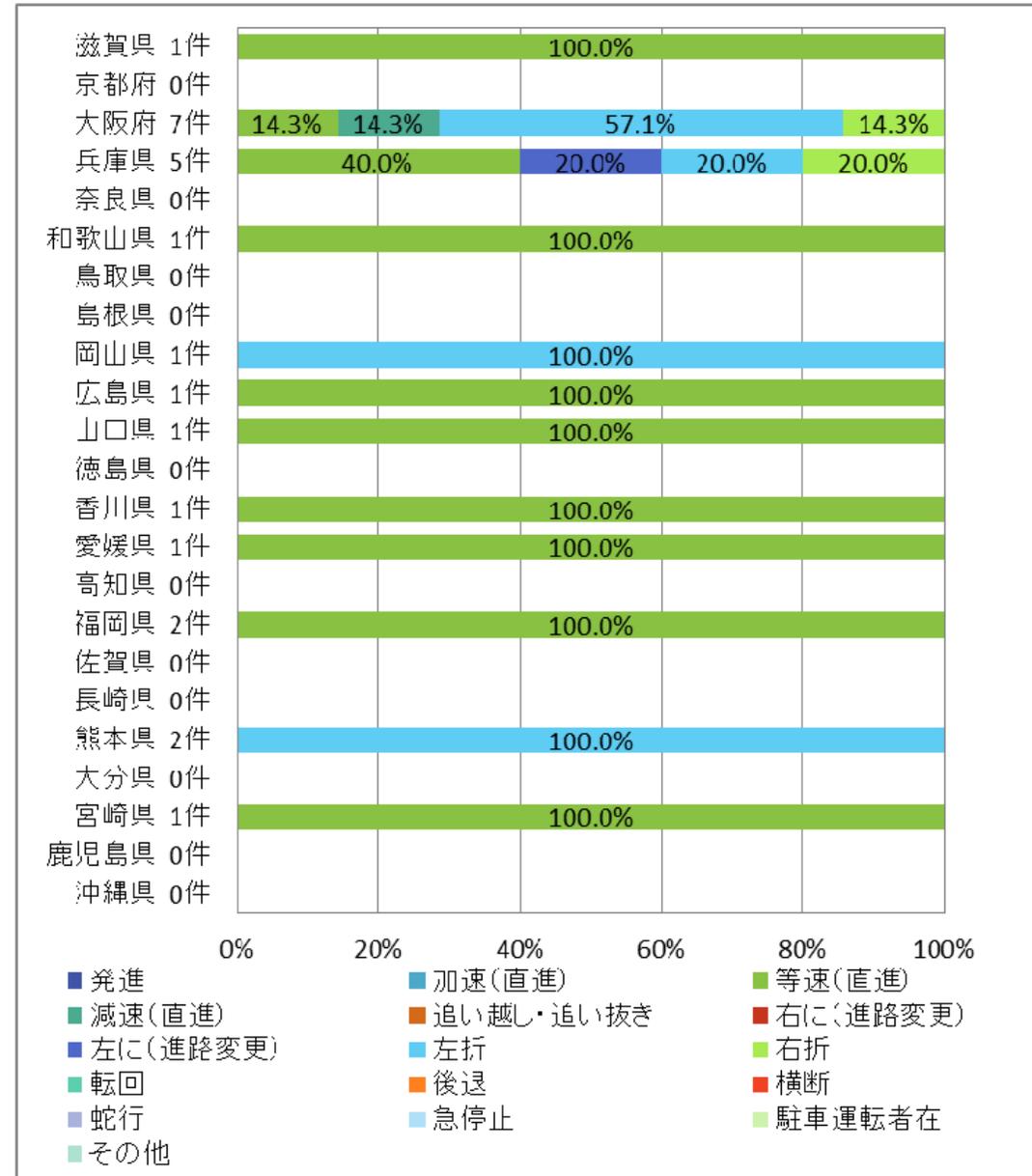
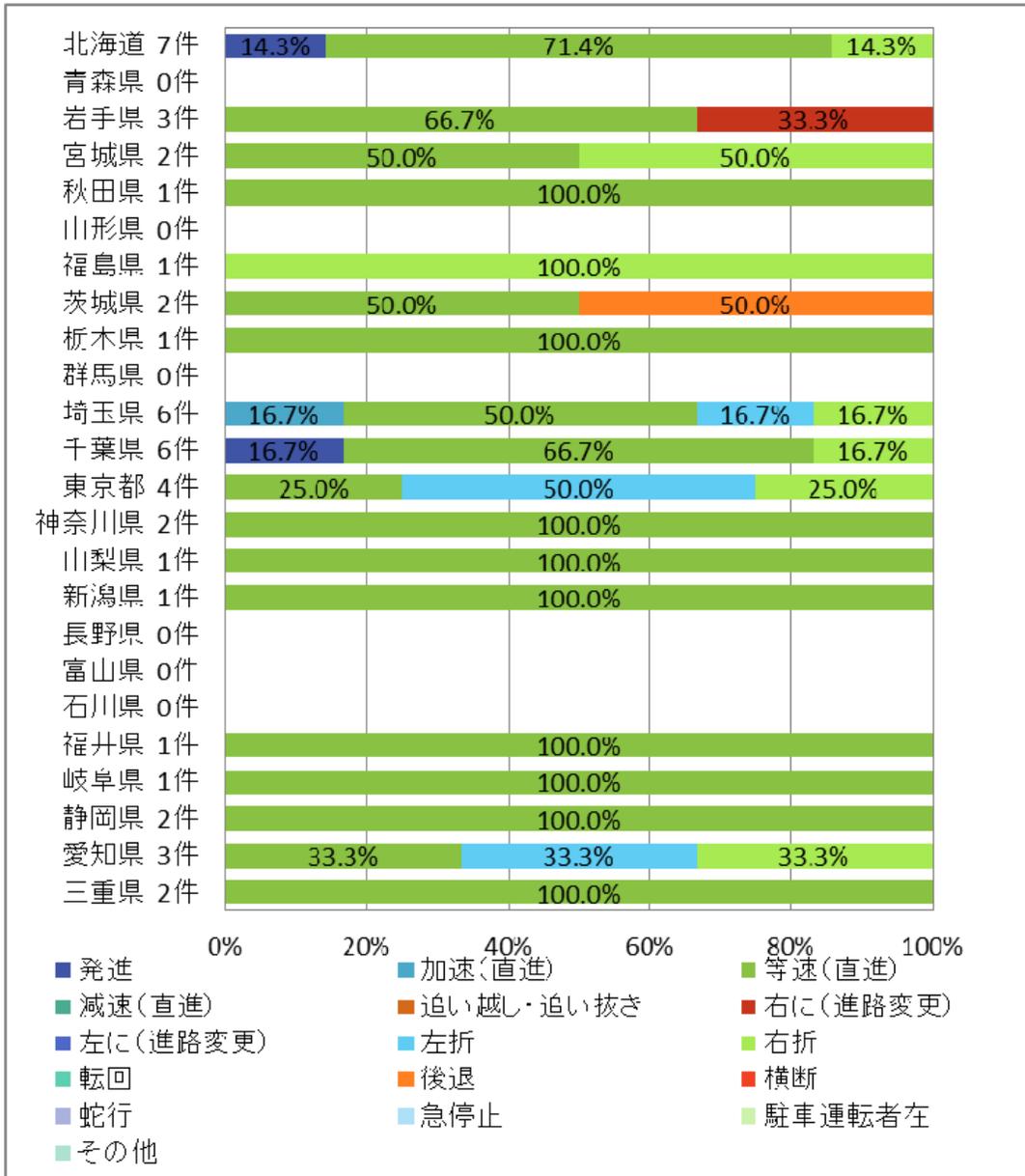
IV. H28年1～3月死亡事故データ(発生地)

2. 発生地別の行動類型別

- ・発生地別の行動類型別にみると、一部の県を除き、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、「北海道」、「埼玉県」、「千葉県」、「兵庫県」では「等速（直進）」が最も多く、「大阪府」では「左折」が最も多くなっている。



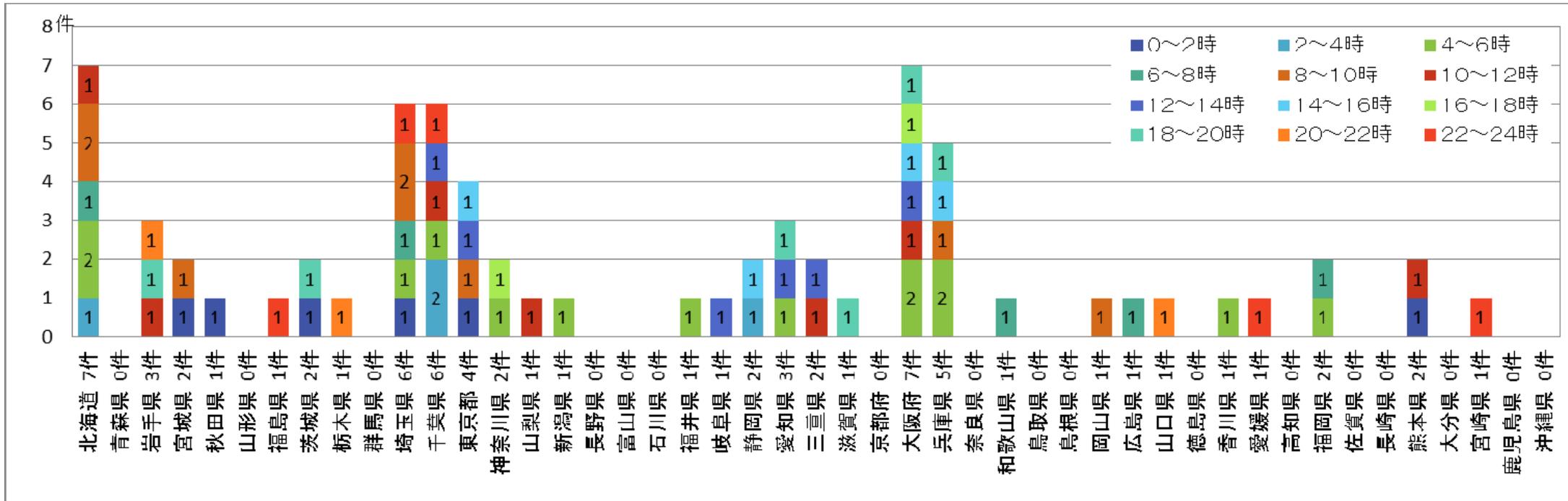
IV. H28年1～3月死亡事故データ(発生地)



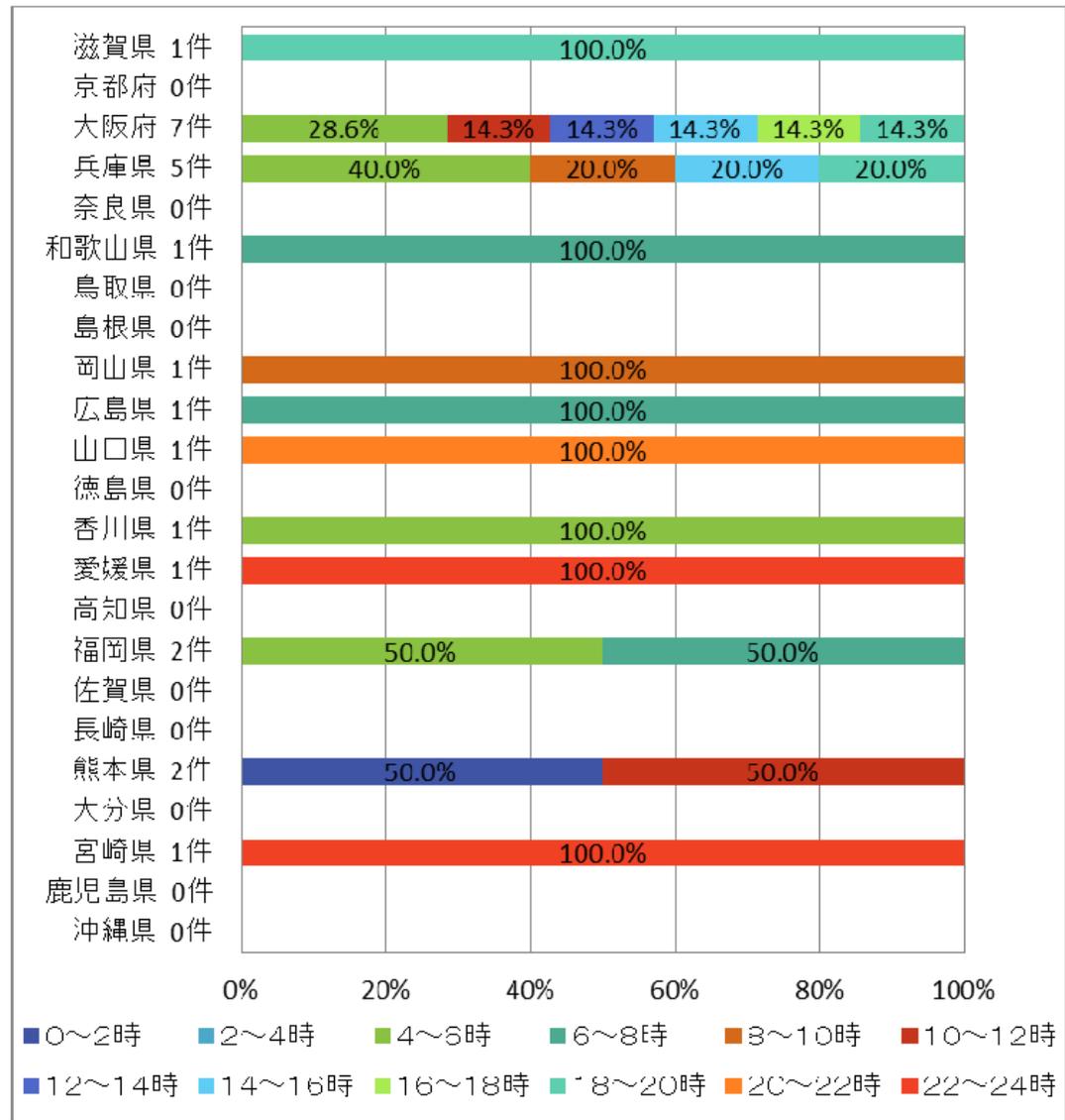
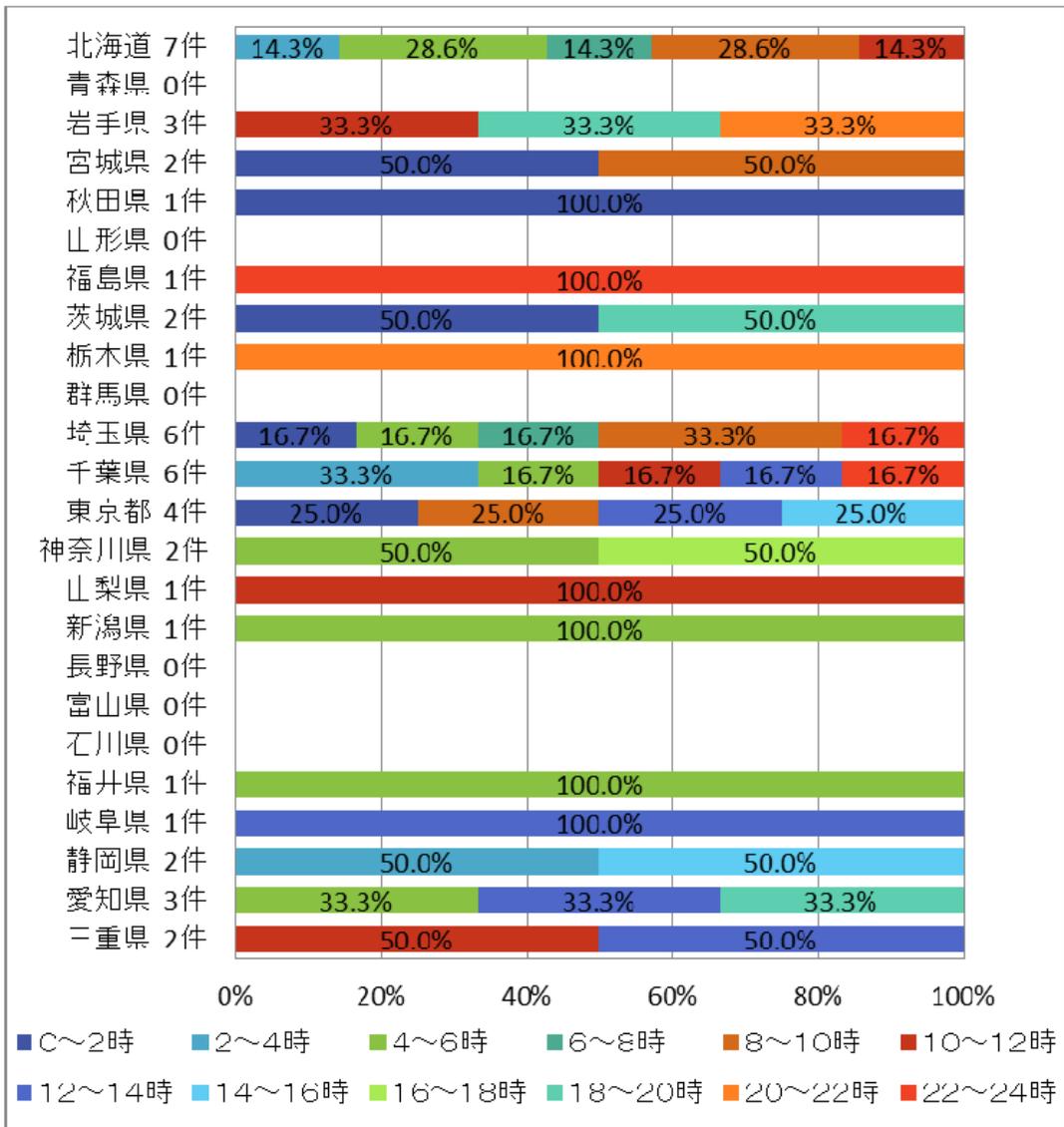
IV. H28年1～3月死亡事故データ(発生地)

3. 発生地別の時間帯別

- ・発生地別の時間帯別にみると、各県によって時間帯の傾向は異なる。
- ・事故発生件数の多い県をみると、「北海道」では「4～6時」、「8～10時」、「埼玉県」では「8～10時」、「千葉県」では「2～4時」、「大阪府」と「兵庫県」では「4～6時」が最も多くなっている。



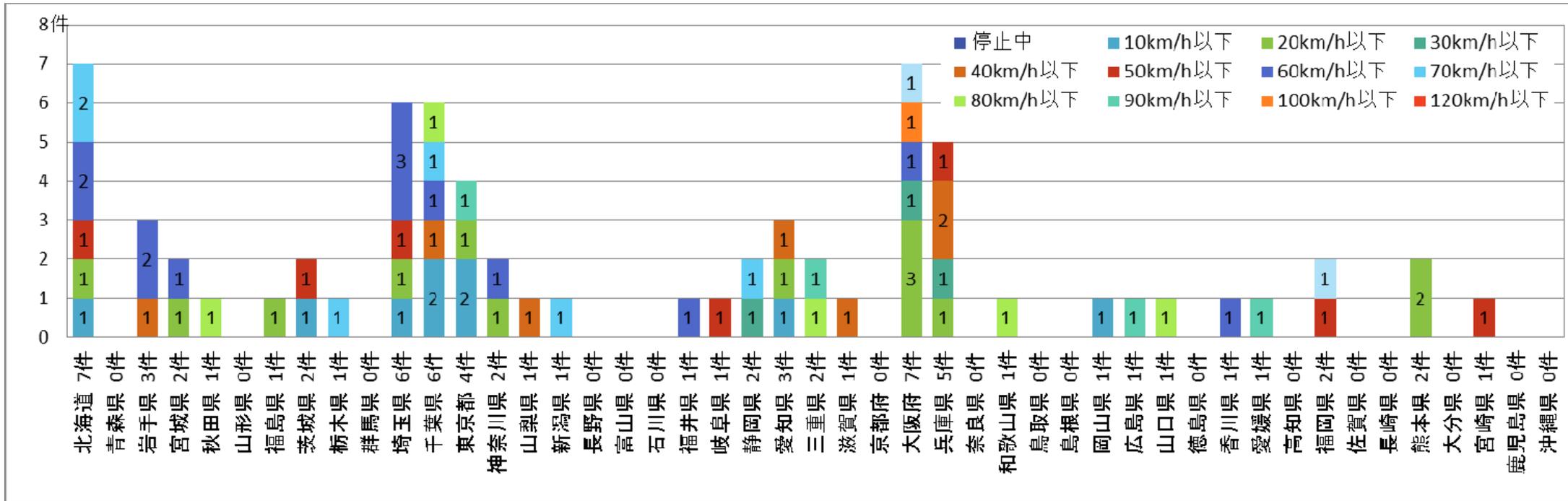
IV. H28年1～3月死亡事故データ(発生地)



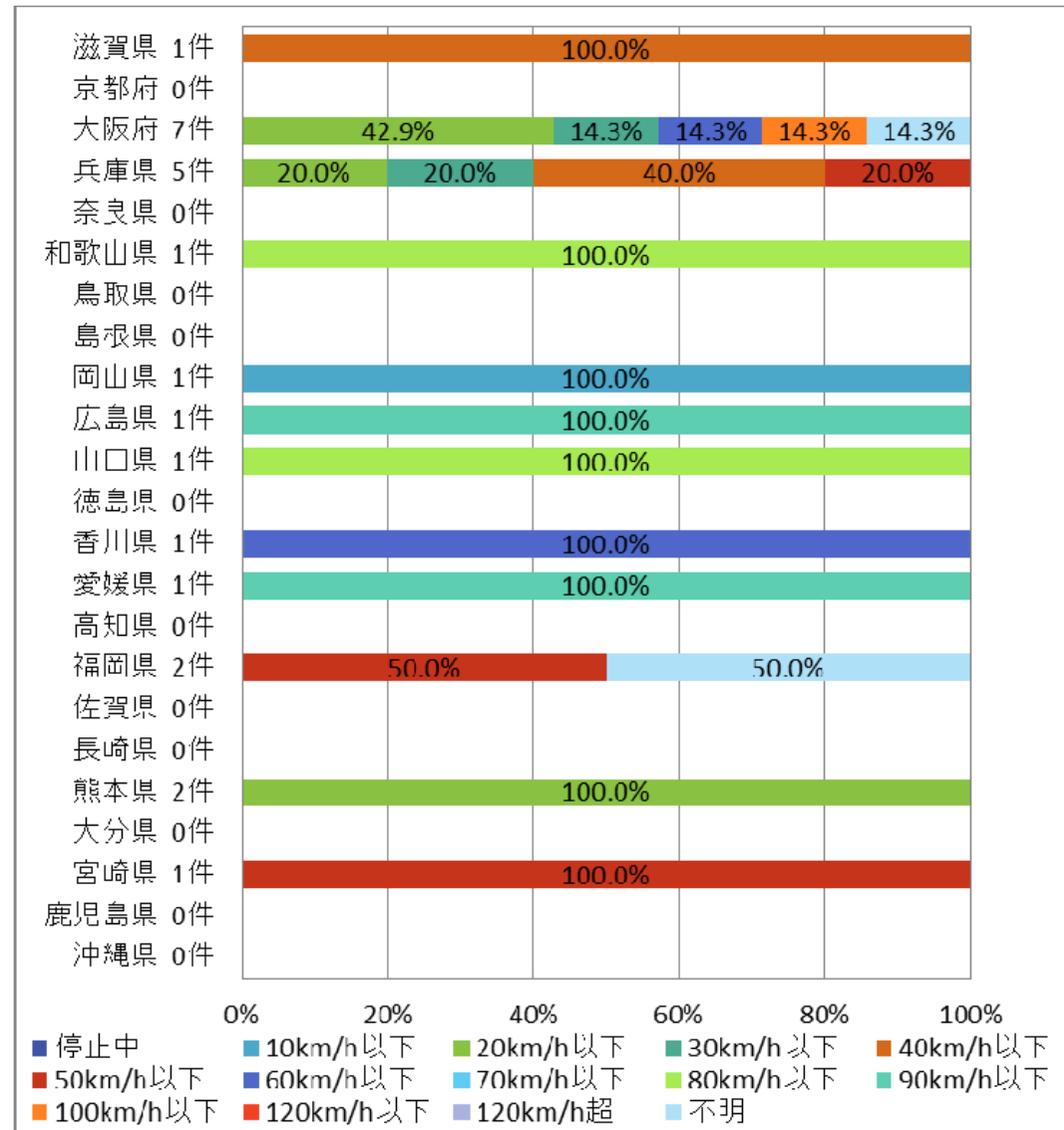
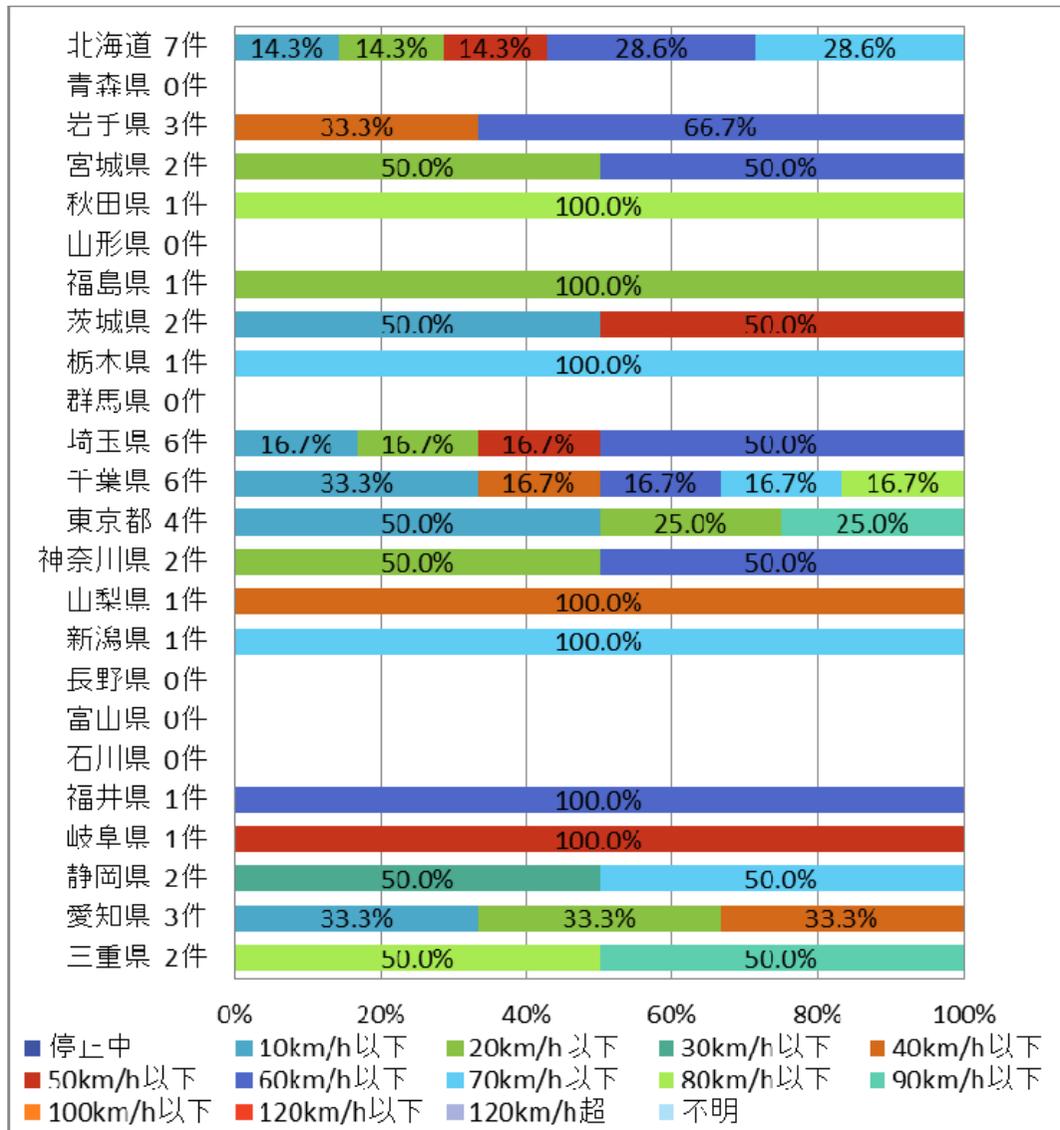
IV. H28年1～3月死亡事故データ(発生地)

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、各県によって危険認知速度は異なる。
- ・事故発生件数の多い県をみると、「北海道」では「60km/h以下」、「70km/h以下」、「埼玉県」では「60km/h以下」、「千葉県」では「10km/h以下」、「大阪府」では「20km/h以下」、「兵庫県」では「40km/h以下」が最も多くなっている。



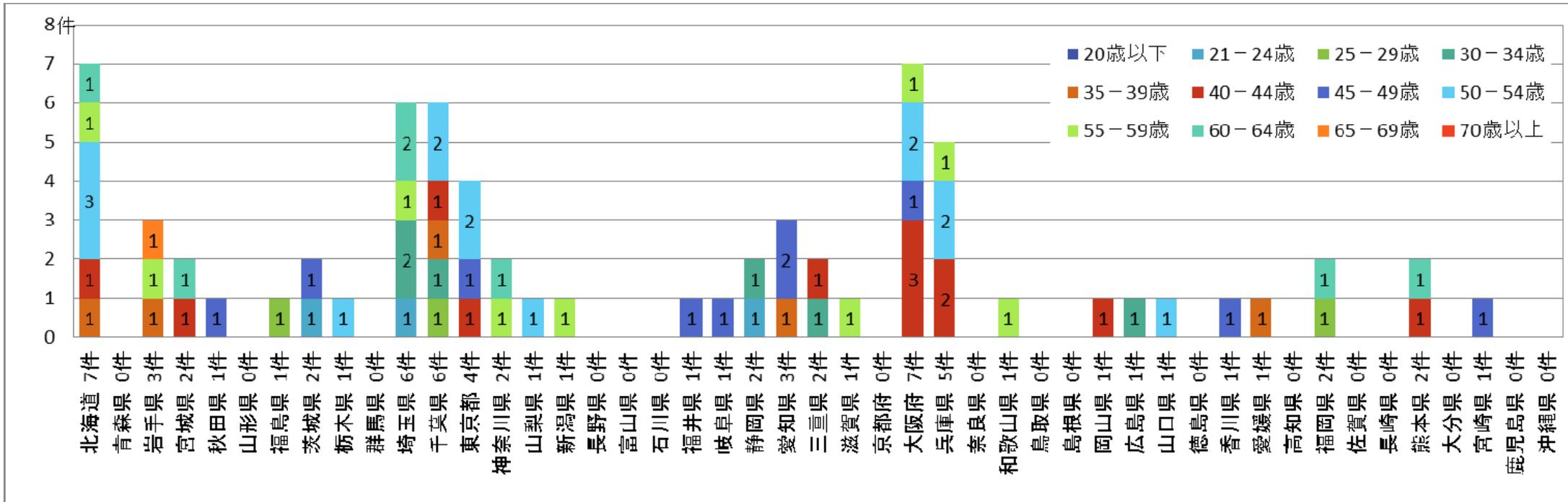
IV. H28年1~3月死亡事故データ(発生地)



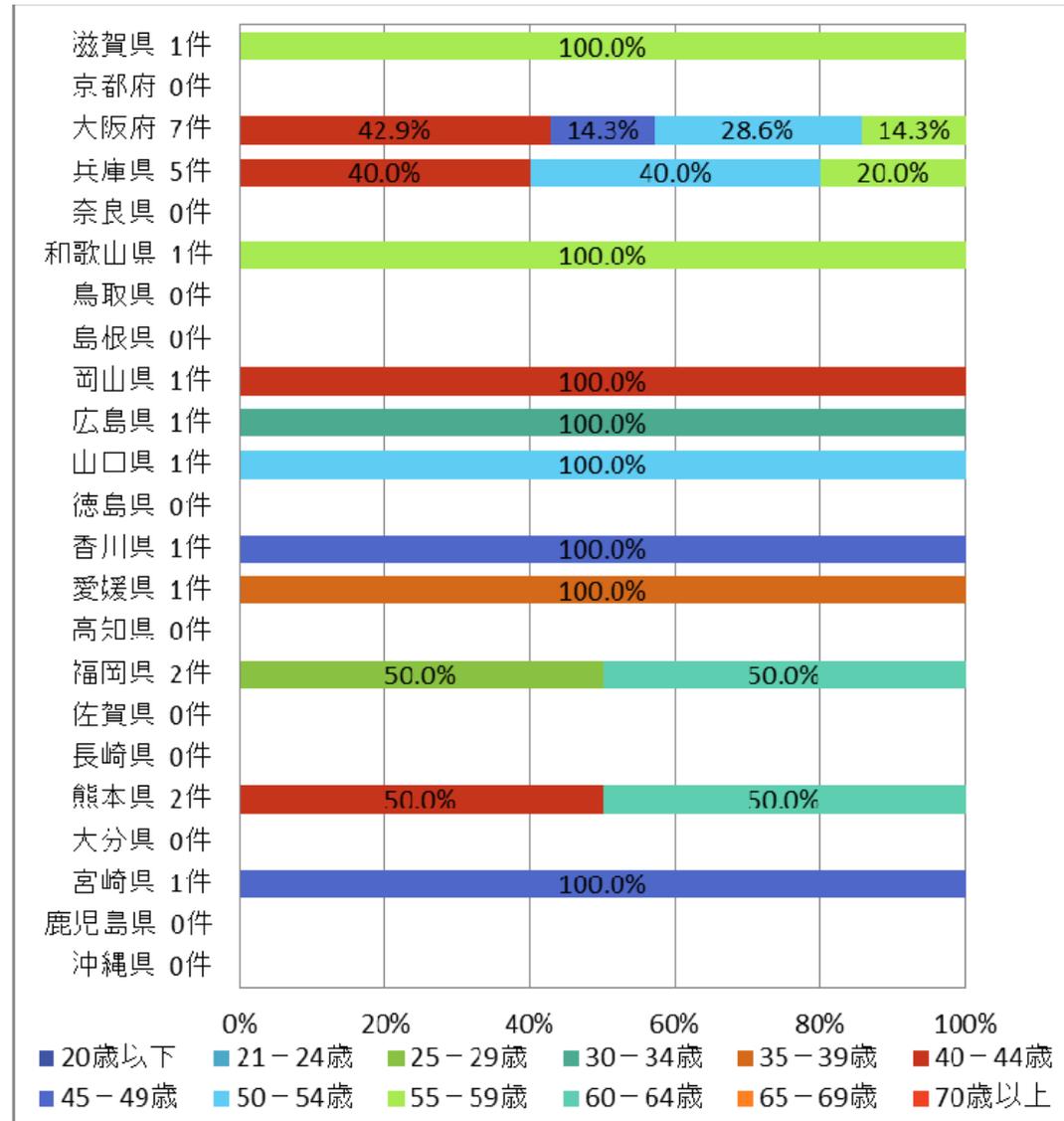
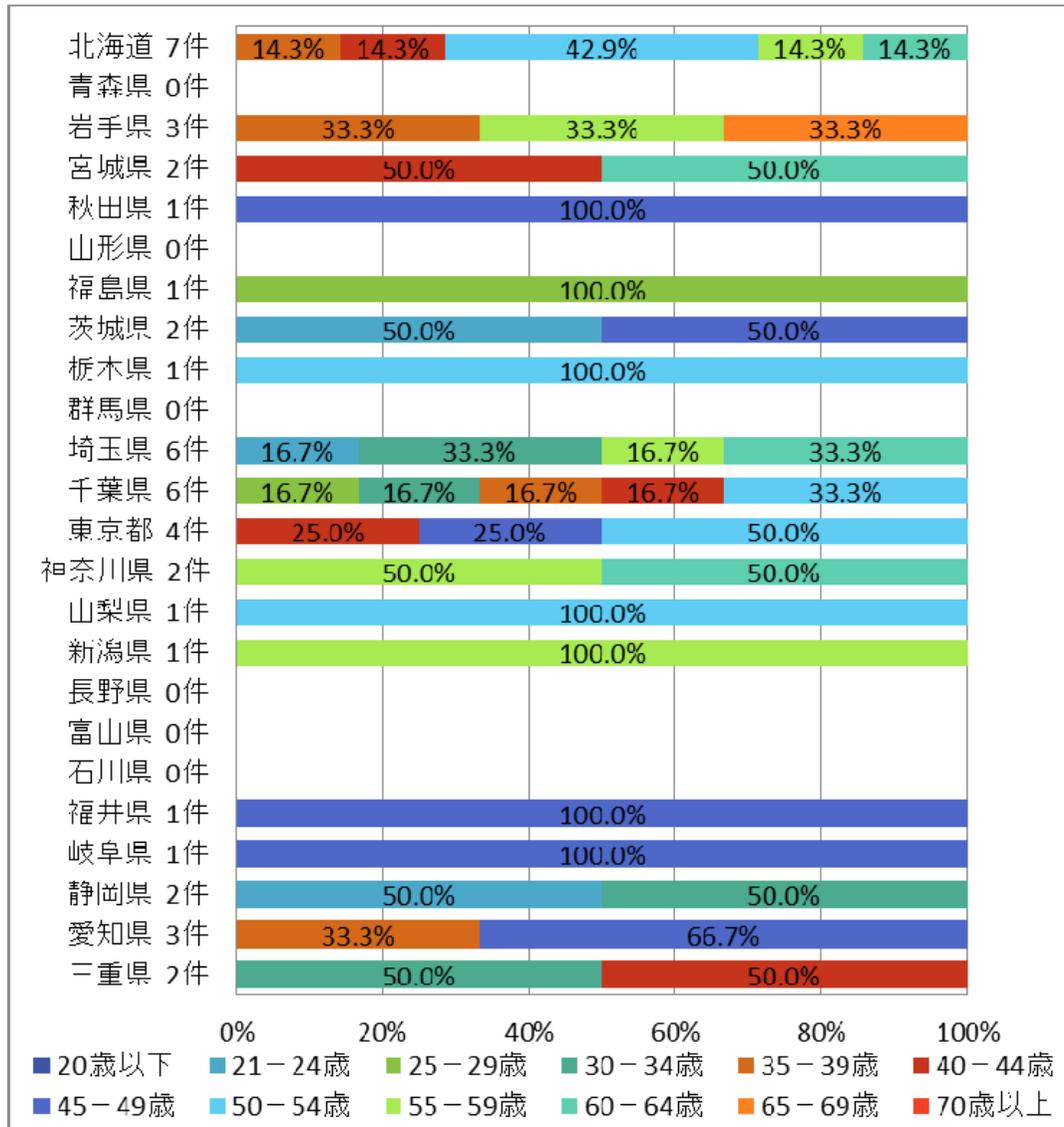
IV. H28年1～3月死亡事故データ(発生地)

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、「北海道」では「50-54歳」、「埼玉県」では「30-34歳」、「60-64歳」、「千葉県」では「50-54歳」、「大阪府」では「40-44歳」、「兵庫県」では「40-44歳」、「50-54歳」が最も多くなっている。



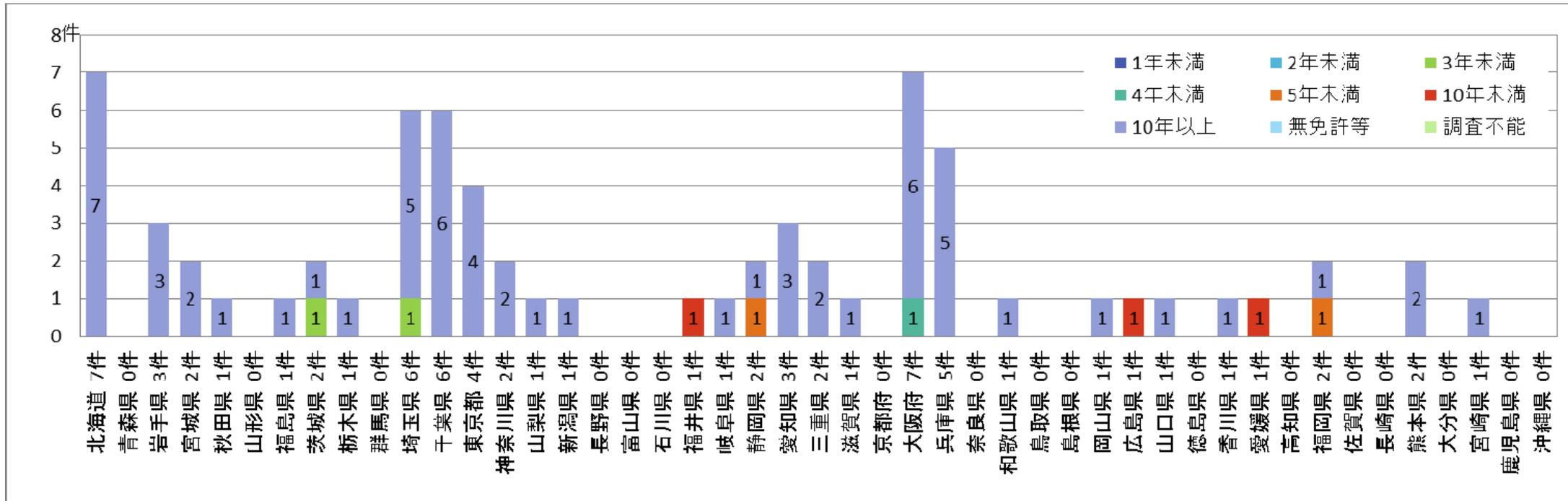
IV. H28年1～3月死亡事故データ(発生地)



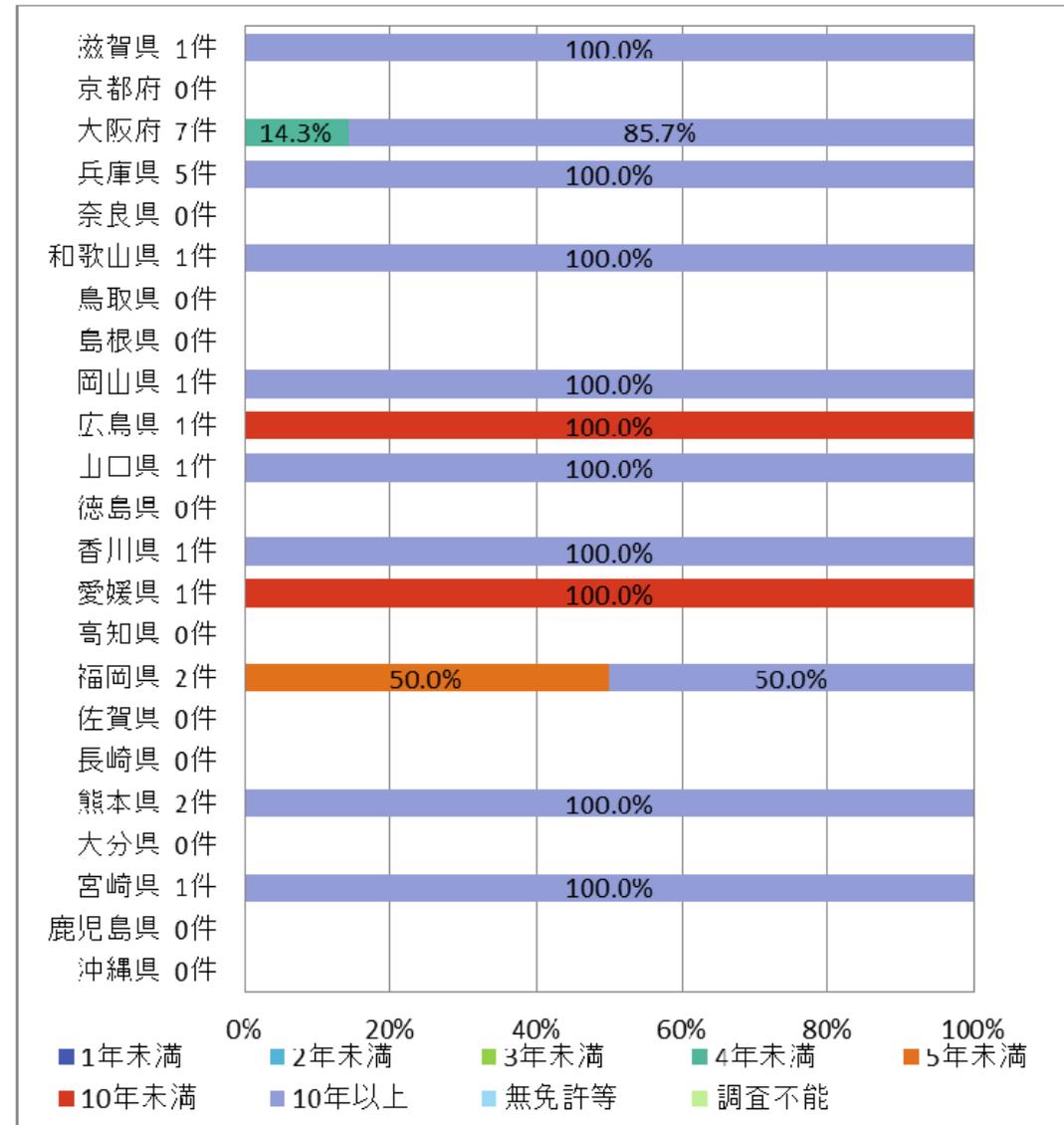
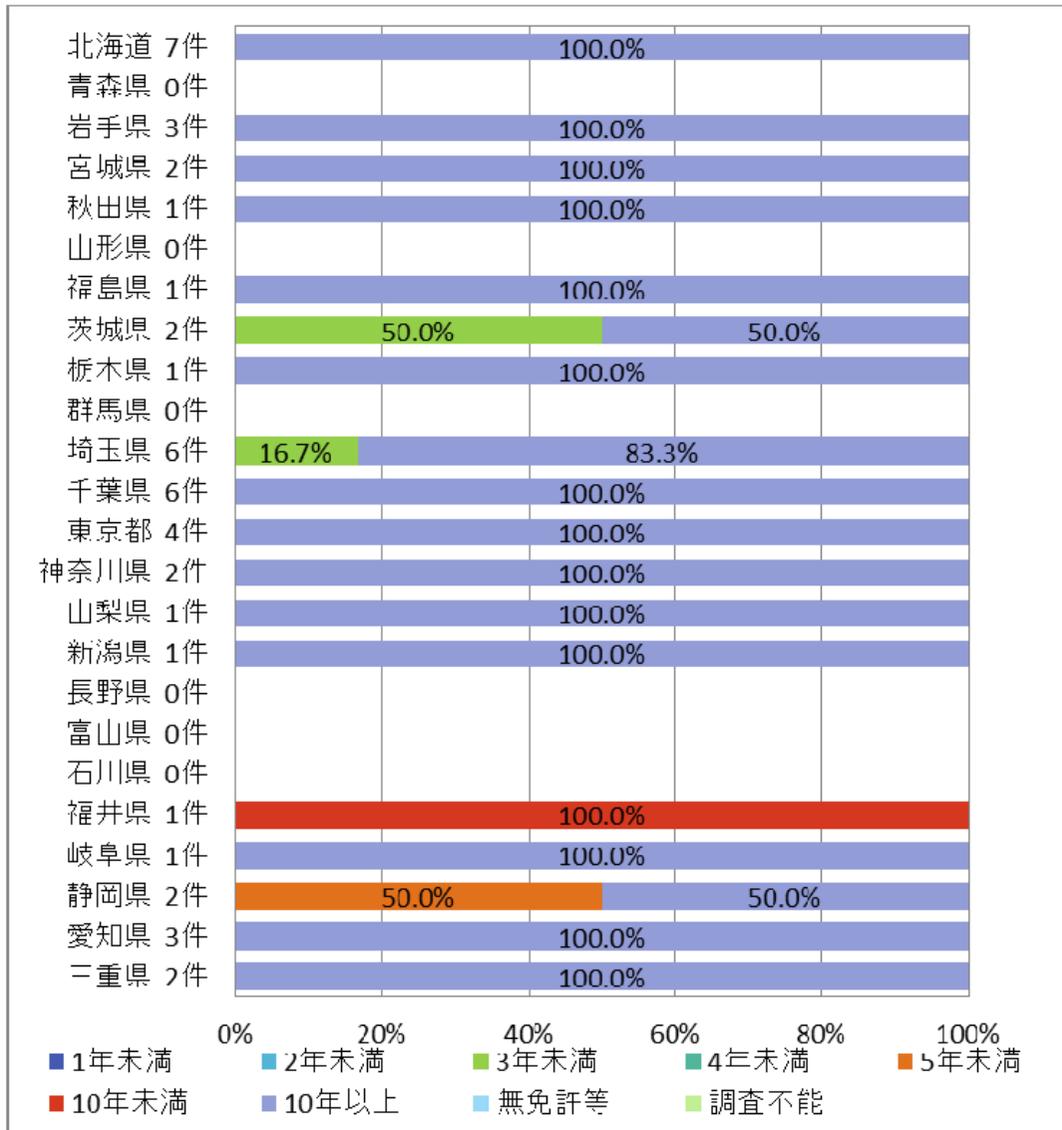
IV. H28年1～3月死亡事故データ(発生地)

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、一部の県を除き「10年以上」が多い。



IV. H28年1～3月死亡事故データ(発生地)



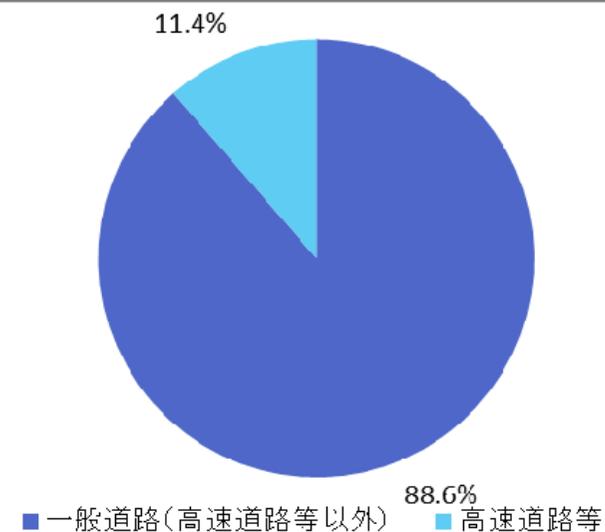
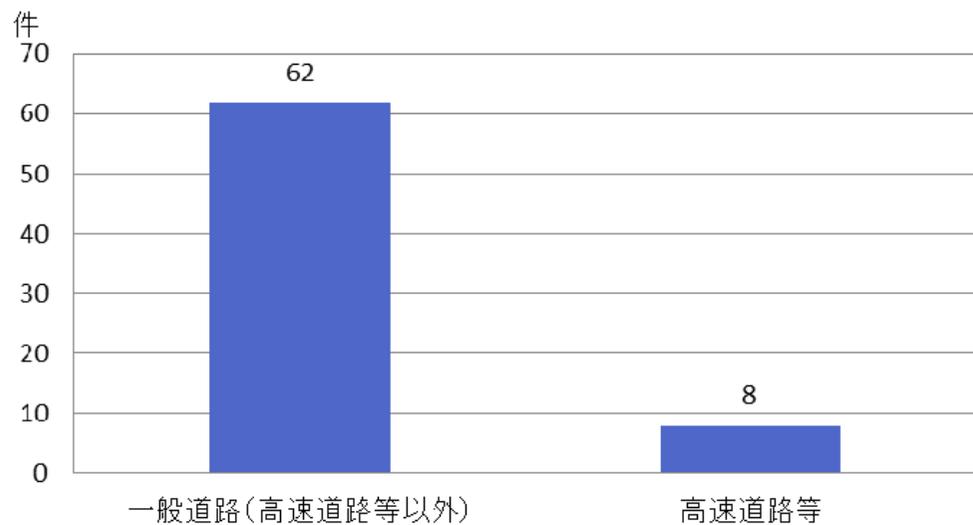
V. H28年1～3月死亡事故データ(道路区分)

1. 道路区分別
2. 道路区分別の事故類型別
3. 道路区分別の行動類型別
4. 道路区分別の時間帯別
5. 道路区分別の危険認知速度別
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

V. H28年1～3月死亡事故データ(道路区分)

1. 道路区分別

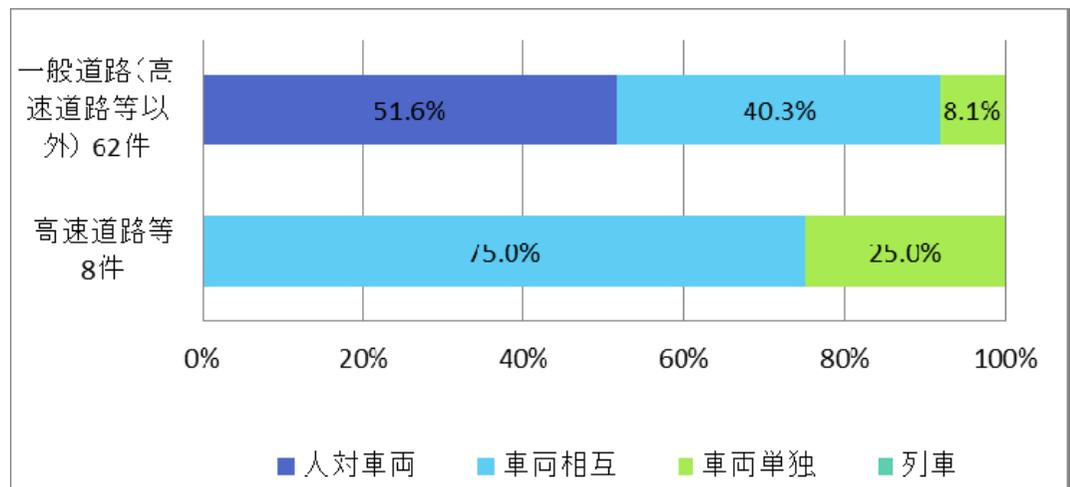
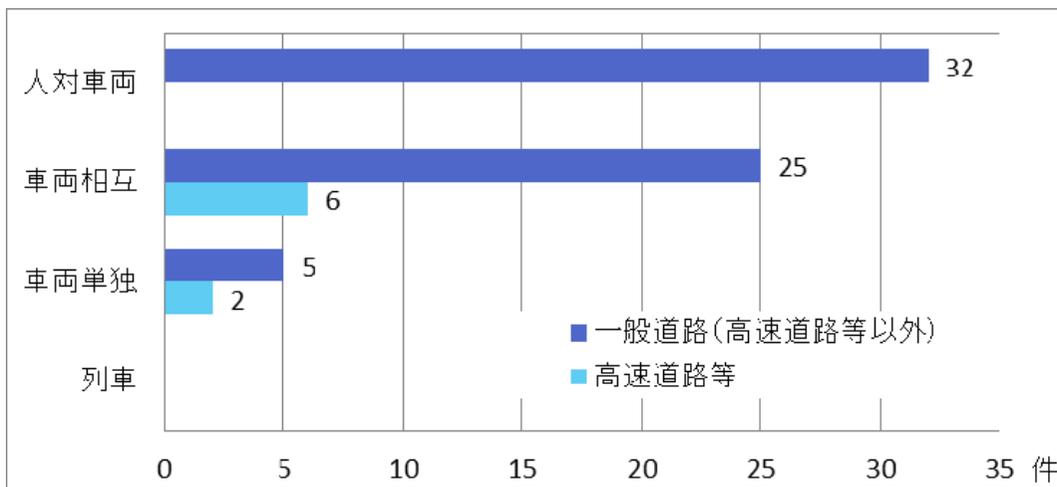
- ・道路区分別にみると、「一般道路」が最も多く62件（88.6%）と9割近くを占めている。



V. H28年1～3月死亡事故データ(道路区分)

2. 道路区分の事故類型別

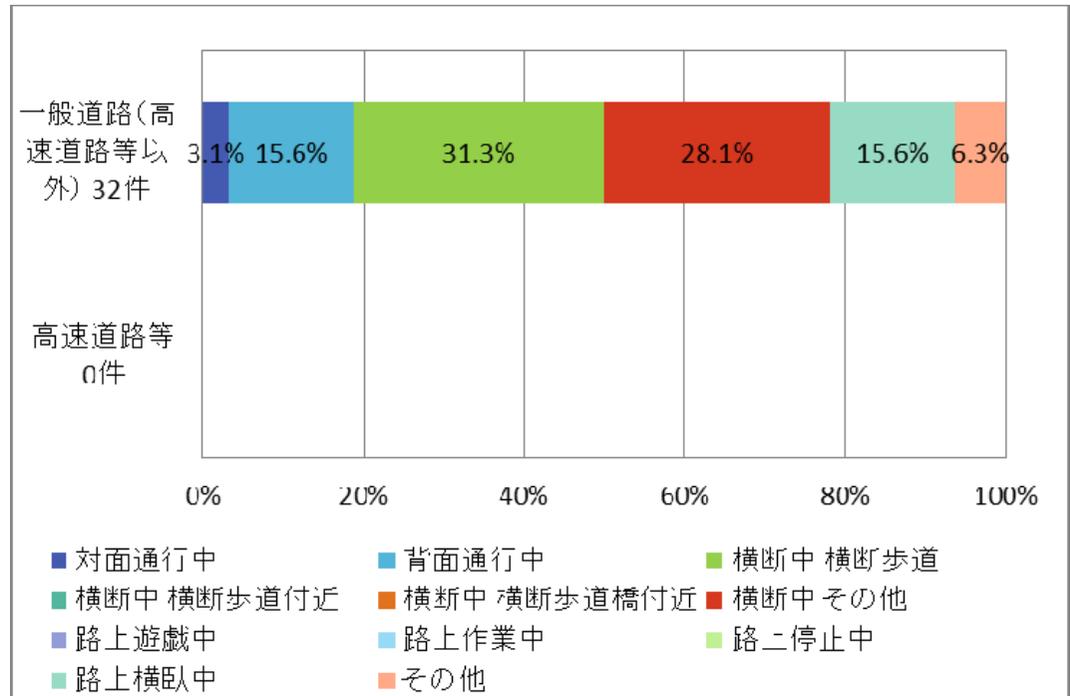
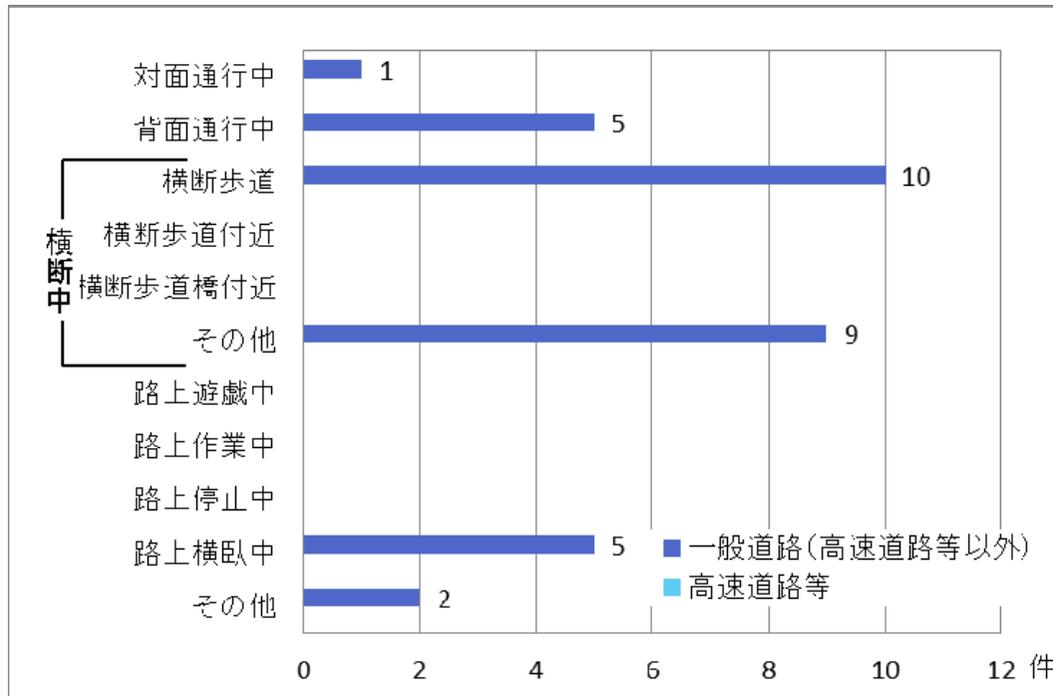
- ・道路区分の事故類型別にみると、「一般道路」では「人対車両」が最も多く32件（51.6%）となっている。
- ・「高速道路」では「車両相互」が最も多く6件（75.0%）となっている。



V. H28年1～3月死亡事故データ(道路区分)

(1)道路区分の事故類型(人対車両)別

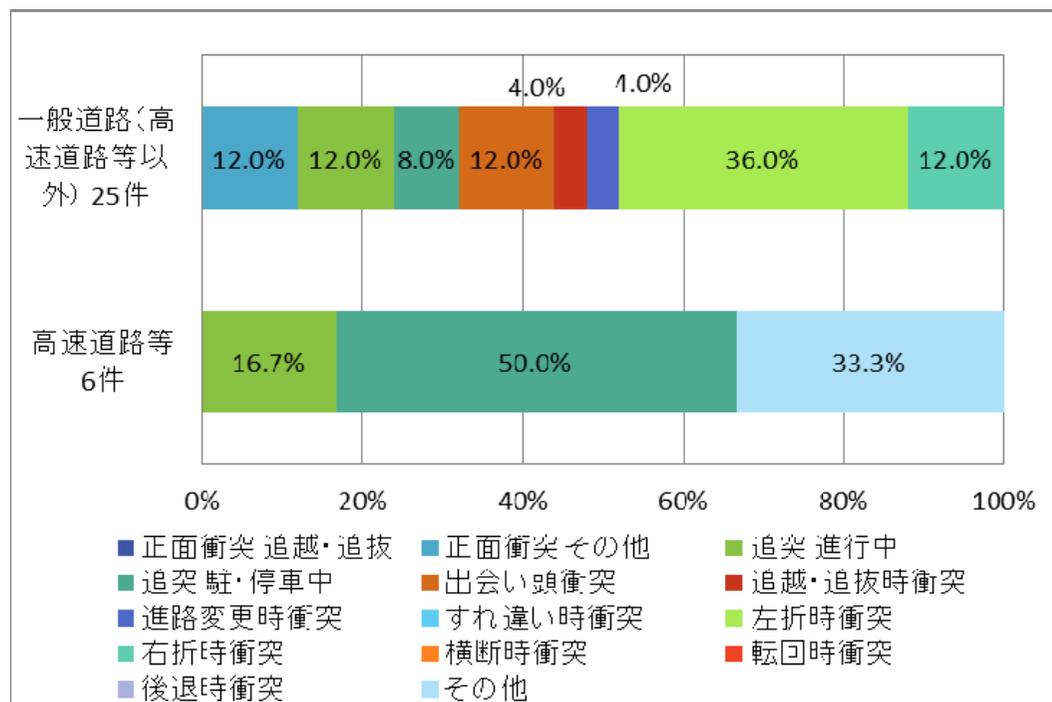
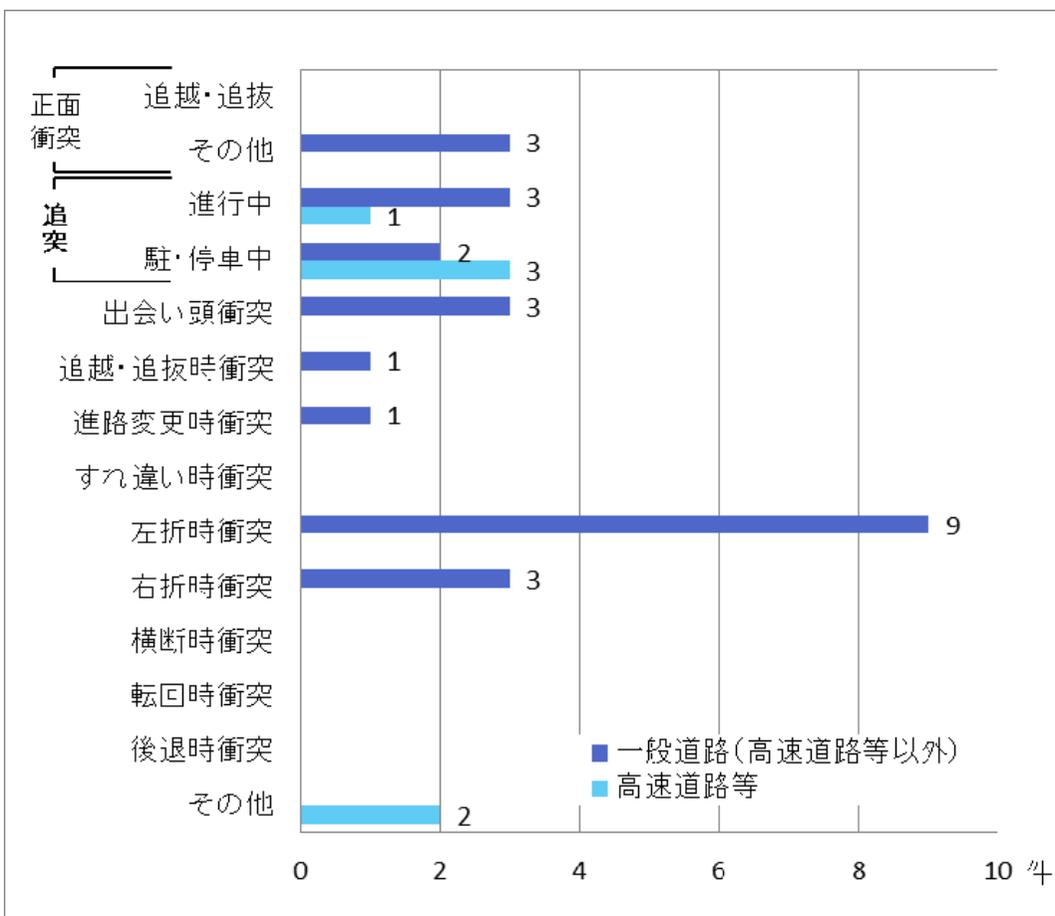
- 道路区分の事故類型(人対車両)別にみると、「一般道路」では「横断中 横断歩道」が最も多く10件(31.3%)となっている。次いで、「横断中 その他」9件(28.1%)、「背面通行中」、「路上横臥中」がそれぞれ5件(15.6%)と続いている。



V. H28年1～3月死亡事故データ(道路区分)

(2)道路区分の事故類型(車両相互)別

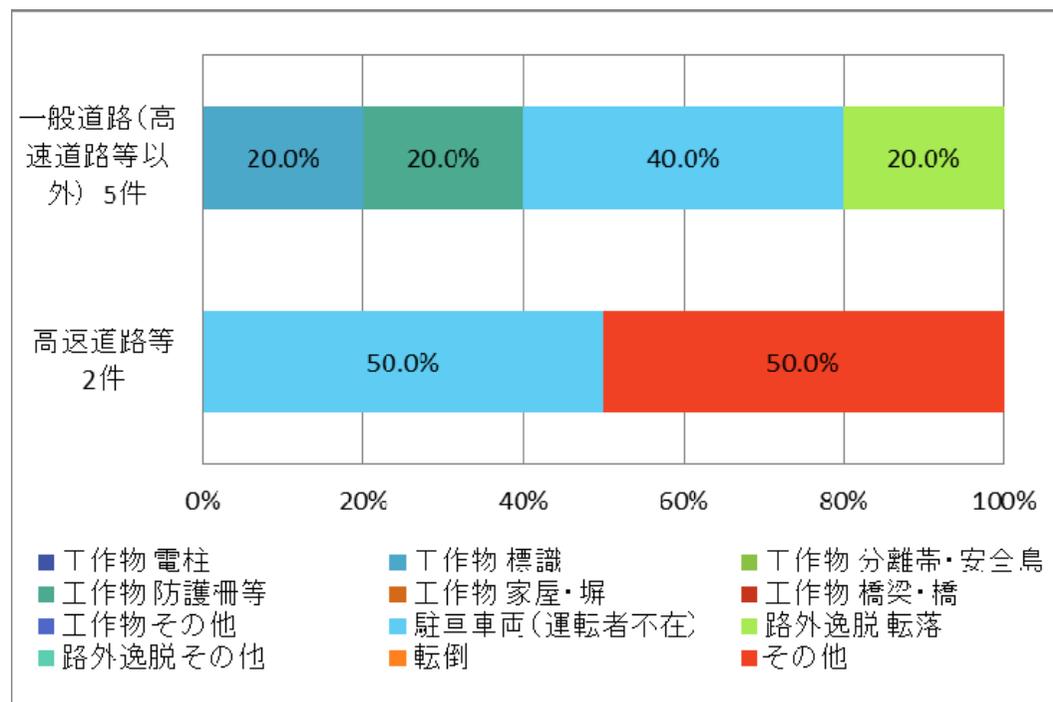
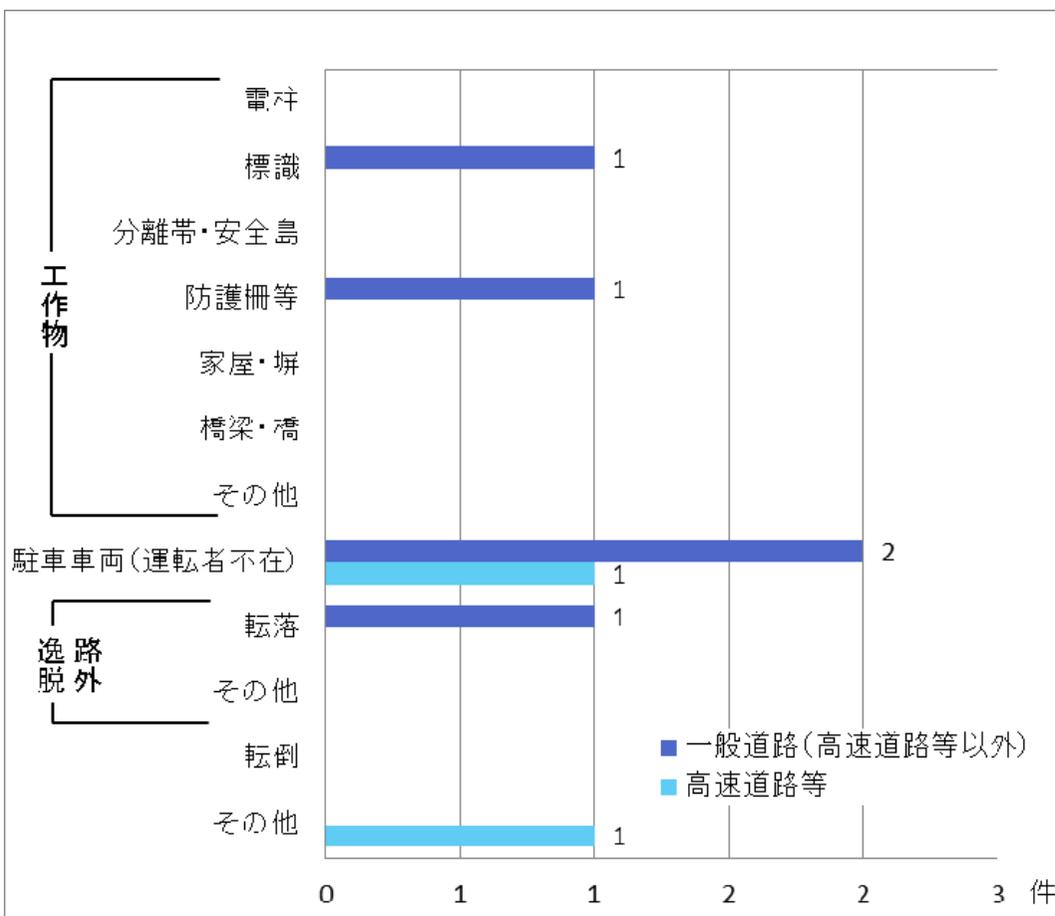
- ・道路区分の事故類型(車両相互)別にみると、「一般道路」では「左折時衝突」が最も多く9件(36.0%)となっている。次いで、「正面衝突 その他」、「追突 進行中」、「出会い頭衝突」、「右折時衝突」がそれぞれ3件(12.0%)と続いている。
- ・「高速道路」では「追突 駐・停車中」が最も多く3件(50.0%)となっている。次いで、「その他」2件(33.3%)、「追突 進行中」1件(16.7%)と続いている。



V. H28年1～3月死亡事故データ(道路区分)

(3)道路区分の事故類型(車両単独)別

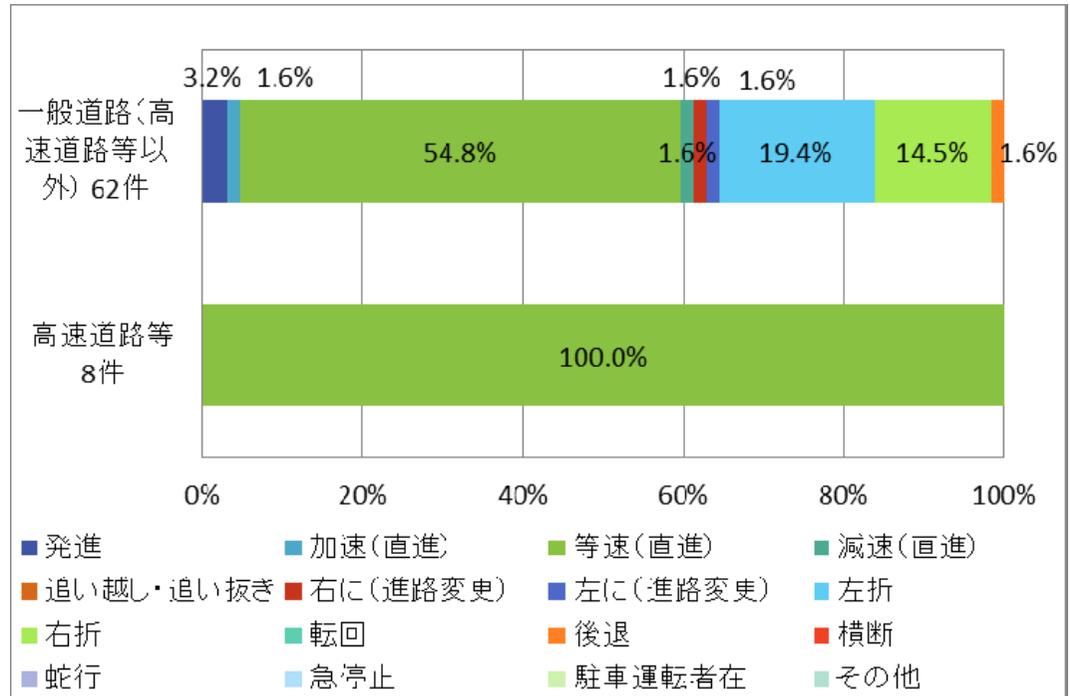
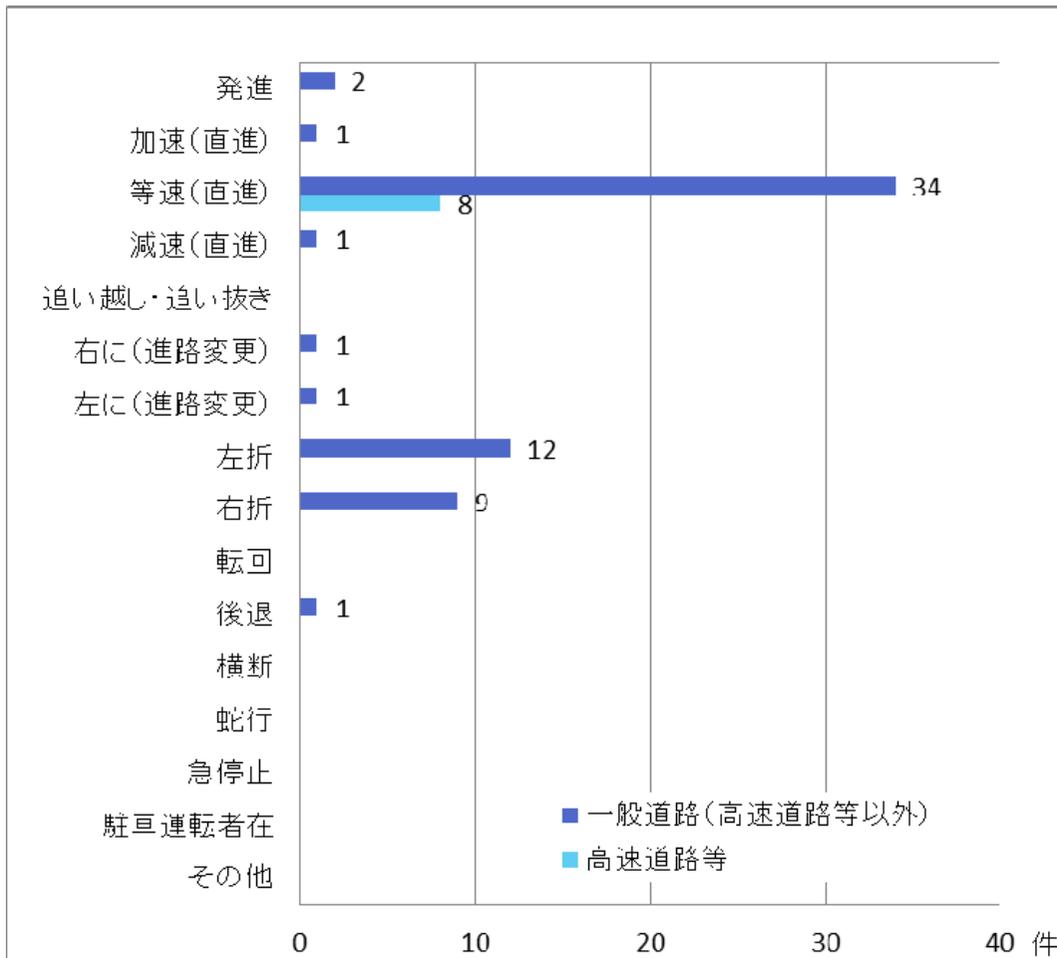
- ・道路区分の事故類型(車両単独)別にみると、「一般道路」では「駐車車両(運転者不在)」が最も多く2件(40.0%)となっている。次いで、「工作物 標識」、「工作物 防護柵等」、「路外逸脱 転落」がそれぞれ1件(20.0%)と続いている。
- ・「高速道路」では「駐車車両(運転者不在)」、「その他」がそれぞれ1件(50.0%)となっている。



V. H28年1～3月死亡事故データ(道路区分)

3. 道路区分別の行動類型別

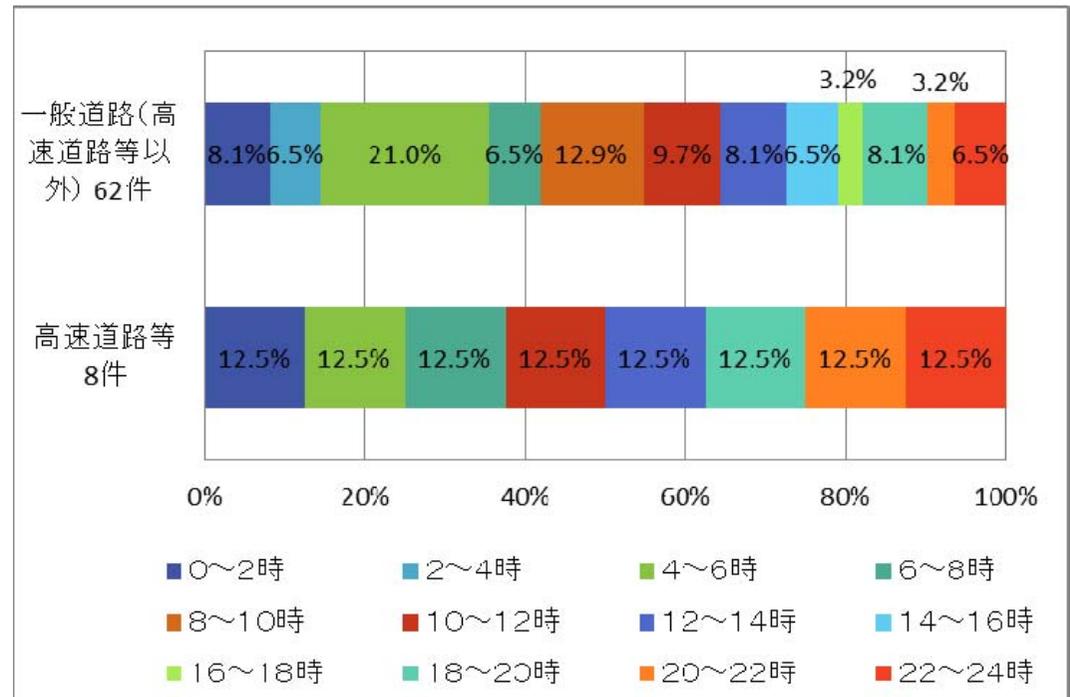
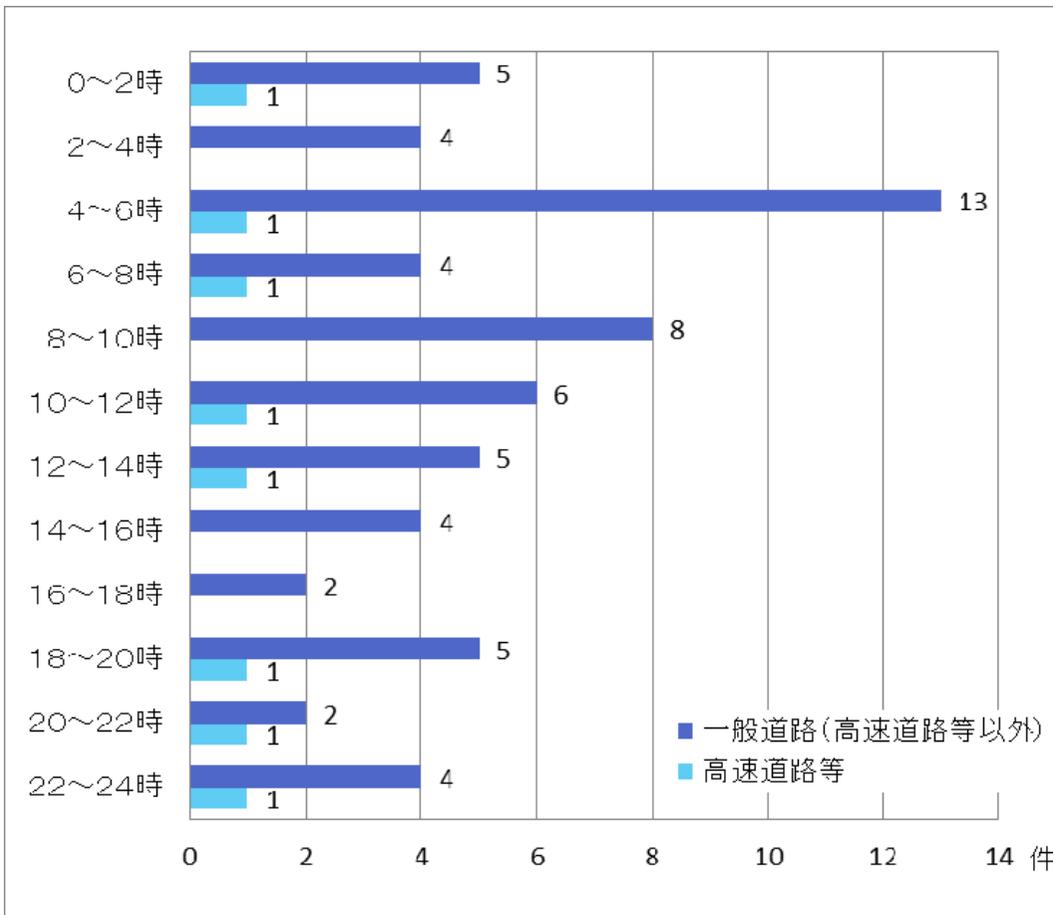
- ・道路区分別の行動類型別にみると、「一般道路」では「等速（直進）」が最も多く34件（54.8%）となっている。次いで、「左折」12件（19.4%）、「右折」9件（14.5%）と続いている。
- ・「高速道路」では「等速（直進）」が最も多く8件（100.0%）となっている。



V. H28年1～3月死亡事故データ(道路区分)

4. 道路区分別の時間帯別

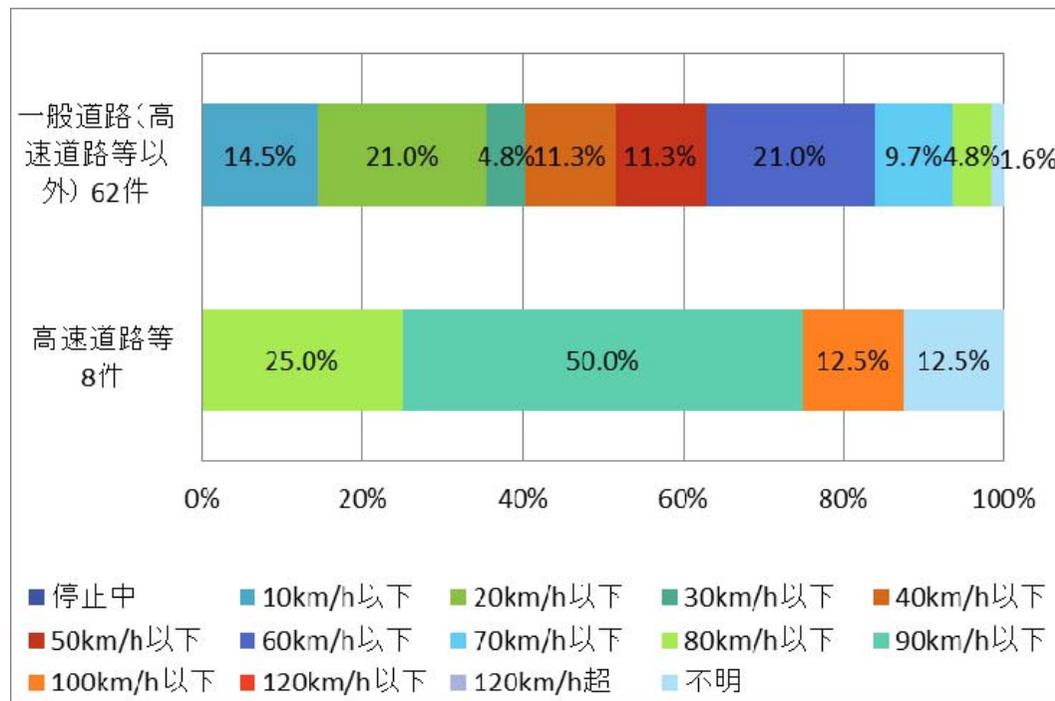
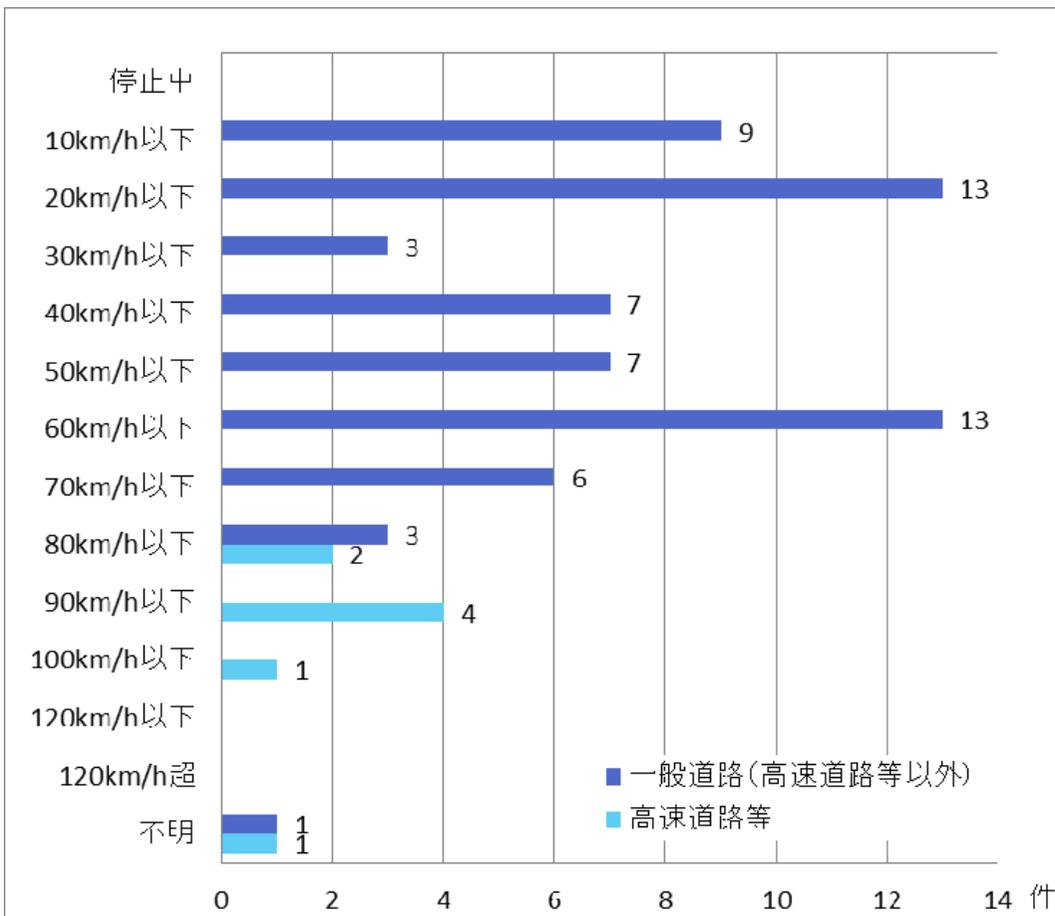
- 道路区分別の時間帯別にみると、「一般道路」では「4～6時」が最も多く13件（21.0%）となっている。次いで、「8～10時」8件（12.9%）、「10時～12時」6件（9.7%）と続いている。
- 「高速道路」では「0～2時」、「4～6時」、「6～8時」、「10～12時」、「12～14時」、「18～20時」、「20～22時」、「22～24時」がそれぞれ1件（12.5%）となっている。
- 「一般道路」と「高速道路」のいずれも早朝深夜での事故割合が高い。



V. H28年1~3月死亡事故データ(道路区分)

5. 道路区分別の危険認知速度別

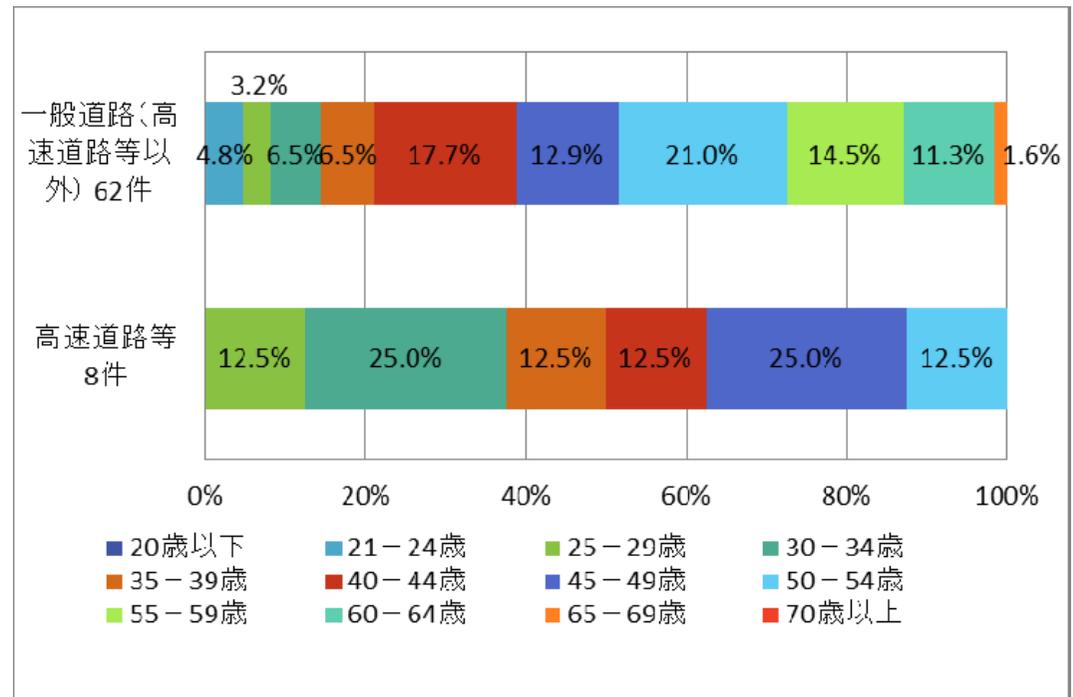
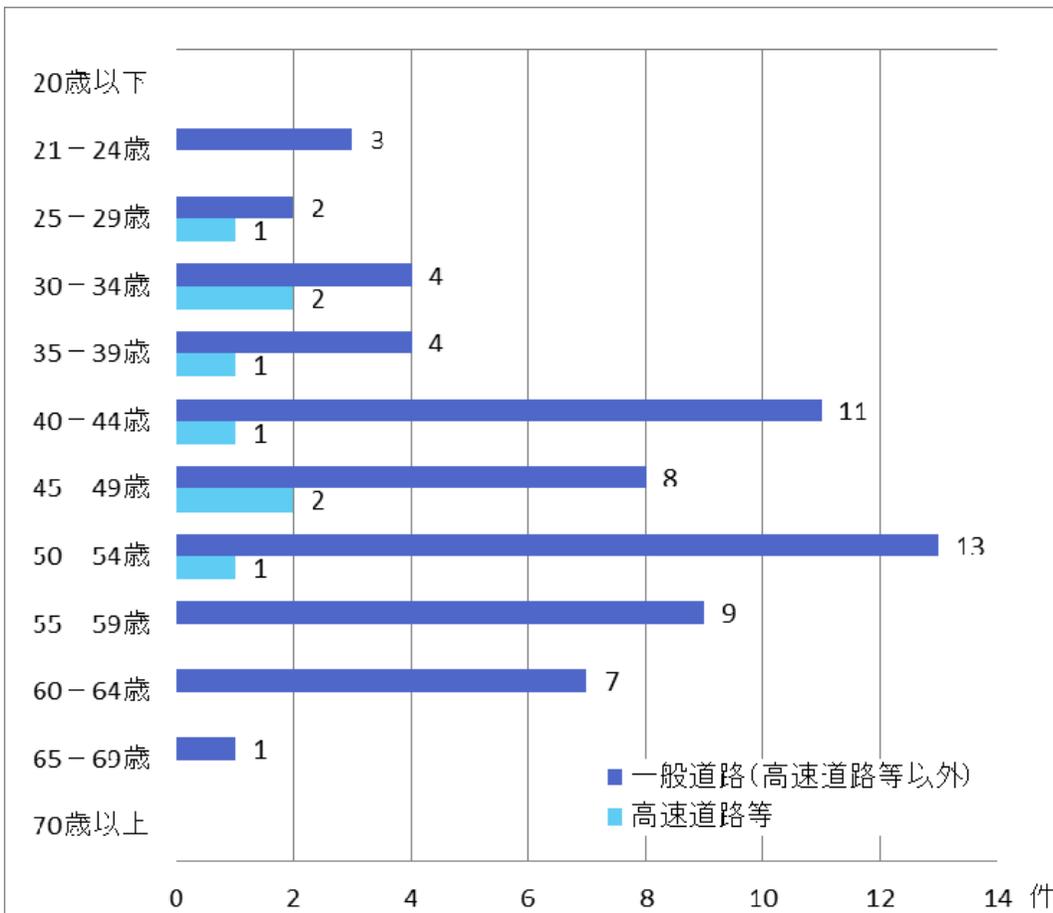
- 道路区分別の危険認知速度別にみると、「一般道路」では「20km/h以下」、「60km/h以下」が最も多く、それぞれ13件(21.0%)になっている。次いで、「10km/h以下」9件(14.5%)、「40km/h以下」、「50km/h以下」がそれぞれ7件(11.3%)と続いている。幹線道路の最高速度に近い速度帯と市街地の最高速度に近い20km/h程度の速度帯に分布がわかれている。
- 「高速道路」では「90km/h以下」が最も多く4件(50.0%)となっている。次いで、「80km/h以下」2件(25.0%)、「100km/h以下」、「不明」がそれぞれ1件(12.5%)と続いている。



V. H28年1～3月死亡事故データ(道路区分)

6. 道路区分別の年齢層別

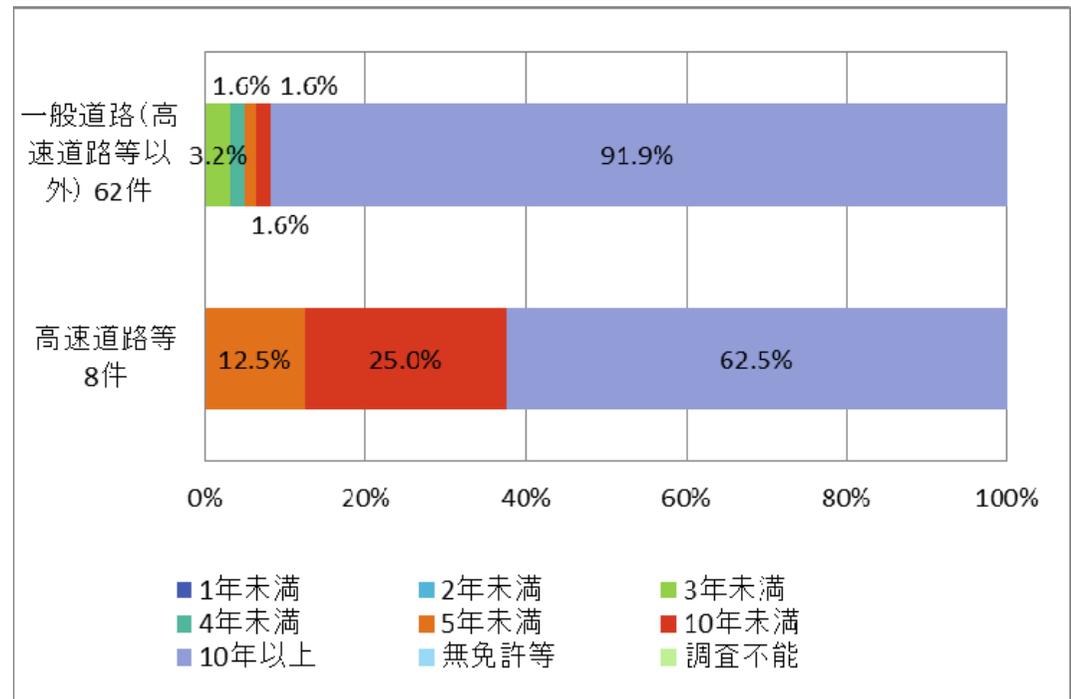
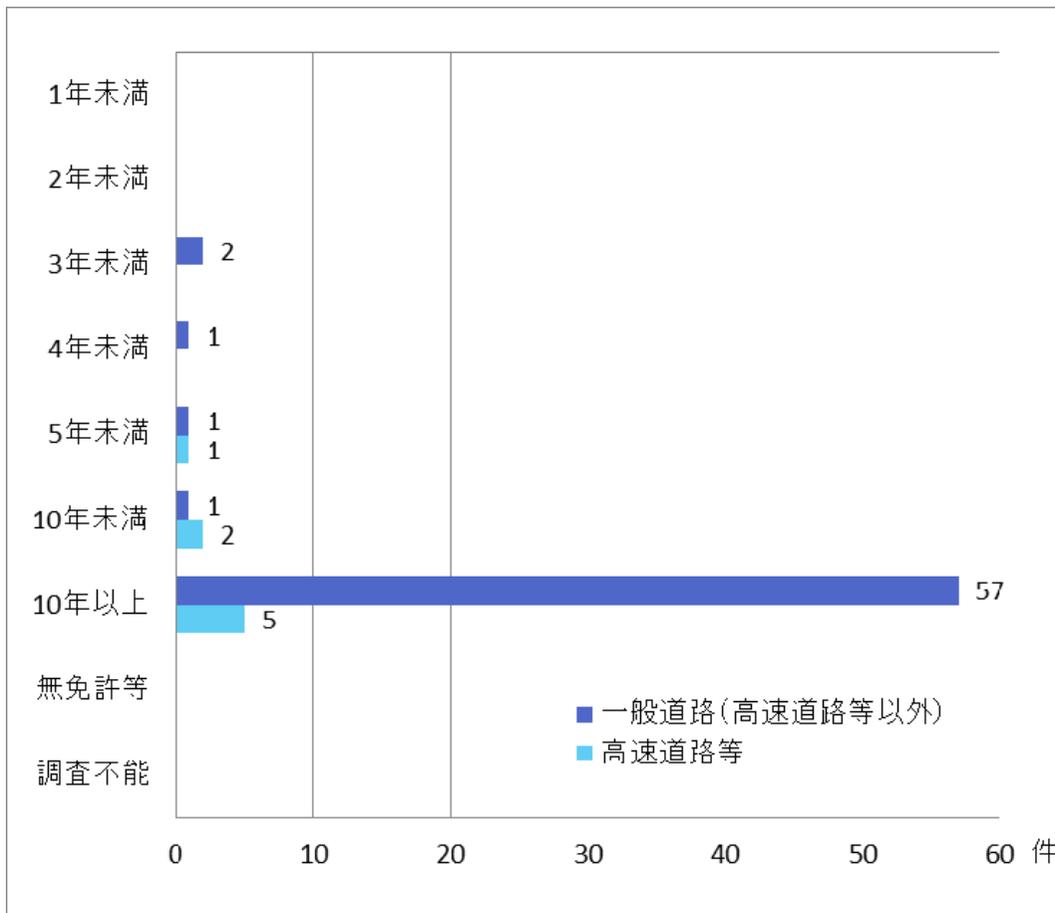
- ・道路区分別の年齢層別にみると、「一般道路」では「50-54歳」が最も多く13件（21.0%）となっている。次いで、「40-44歳」11件（17.7%）、「55-59歳」9件（14.5%）と続いている。
- ・「高速道路」では「30-34歳」、「45-49歳」が最も多く、それぞれ2件（25.0%）となっている。



V. H28年1～3月死亡事故データ(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」、「高速道路」のいずれも「10年以上」が最も多く、それぞれ57件(91.9%)、5件(62.5%)となっている。



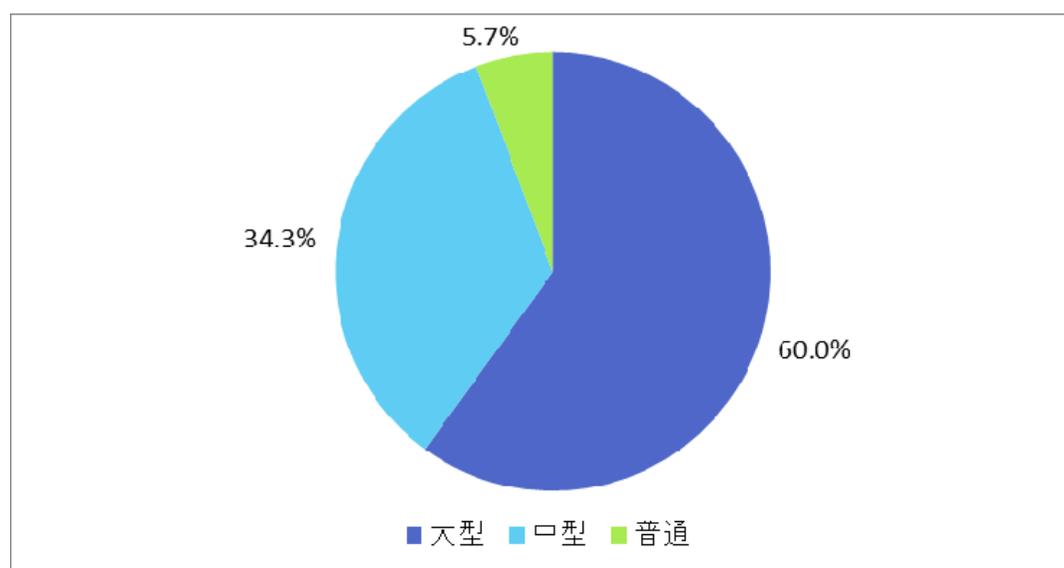
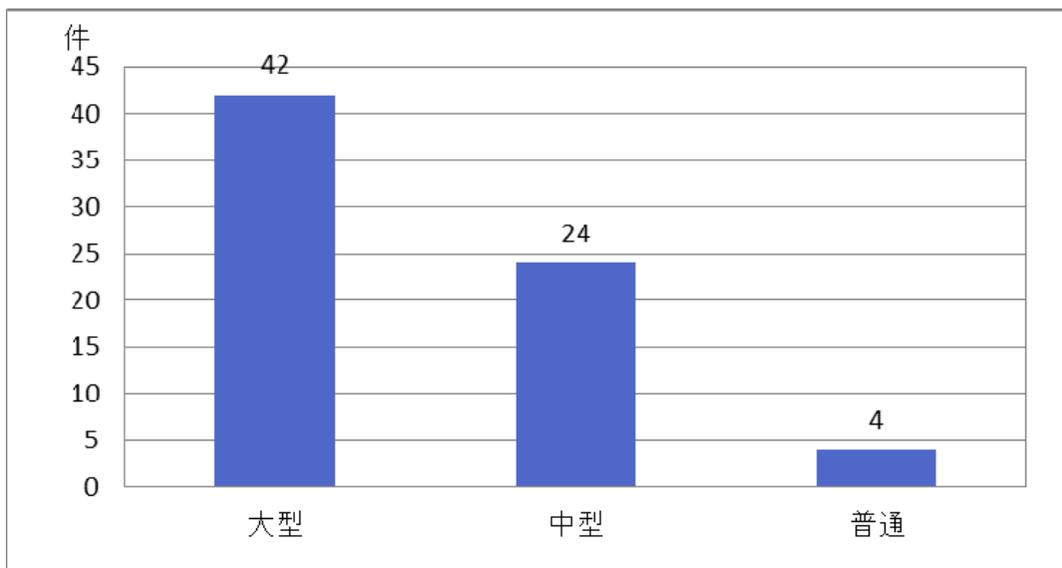
VI. H28年1～3月死亡事故データ(車両区分)

1. 車両区分別
2. 車両区分別の事故類型別
3. 車両区分別の行動類型別
4. 車両区分別の時間帯別
5. 車両区分別の危険認知速度別
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. H28年1～3月死亡事故データ(車両区分)

1. 車両区分別

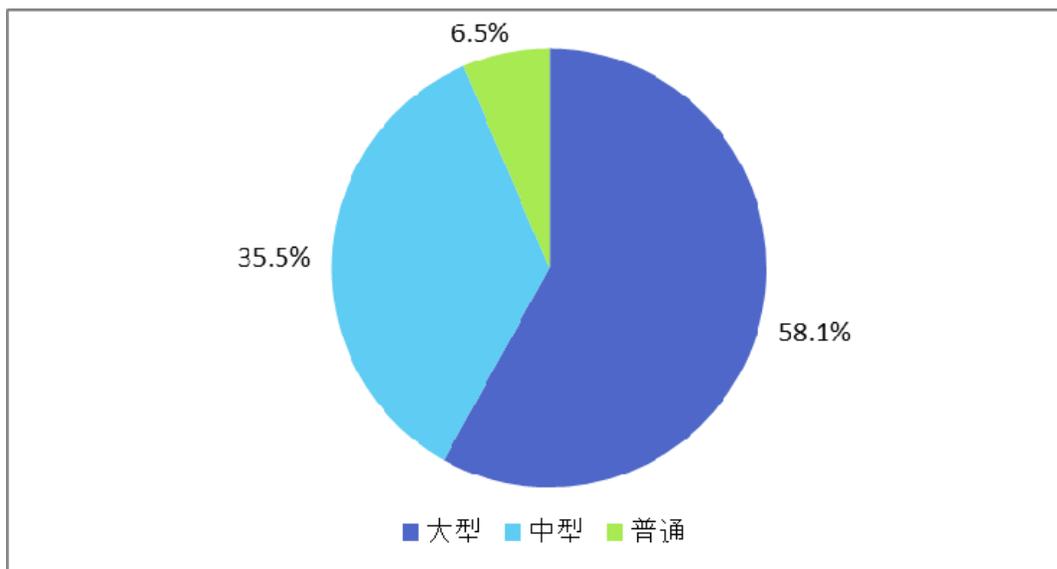
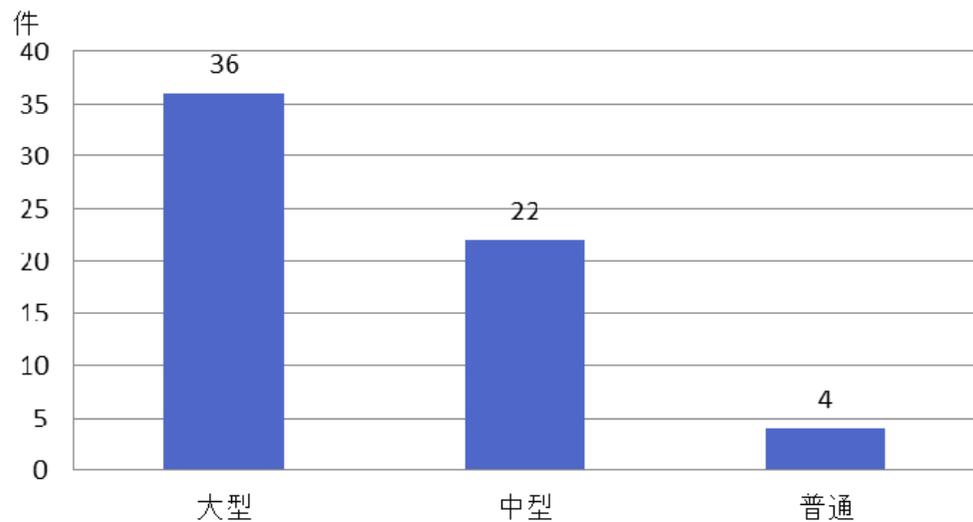
- ・車両区分別にみると、「大型」が最も多く42件（60.0%）となっている。
- ・次いで、「中型」24件（34.3%）、「普通」4件（5.7%）と続いている。



VI. H28年1～3月死亡事故データ(車両区分)

(1) 一般道路上での車両区分

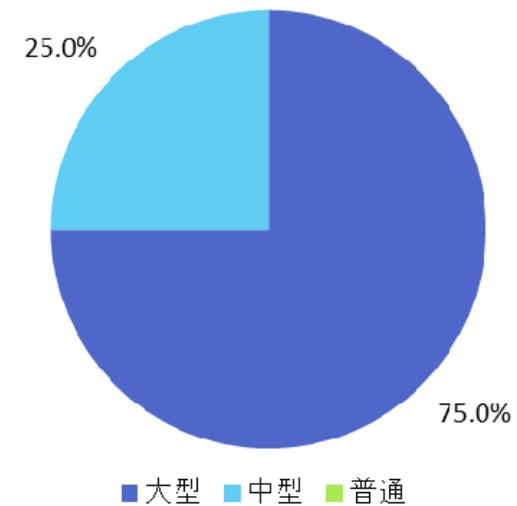
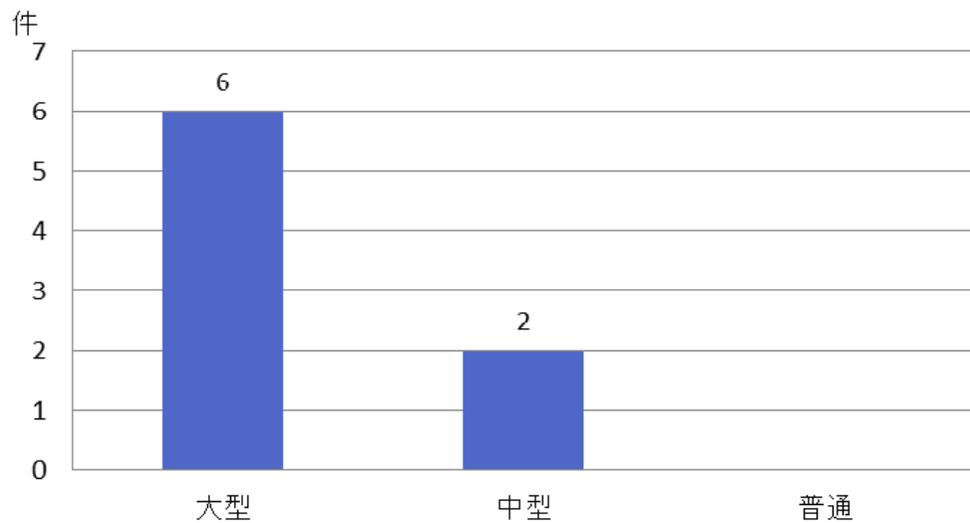
- ・一般道路上での車両区分をみると、「大型」が最も多く36件（58.1%）となっている。
- ・次いで、「中型」22件（35.5%）、「普通」4件（6.5%）と続いている。



VI. H28年1～3月死亡事故データ(車両区分)

(2) 高速道路上での車両区分

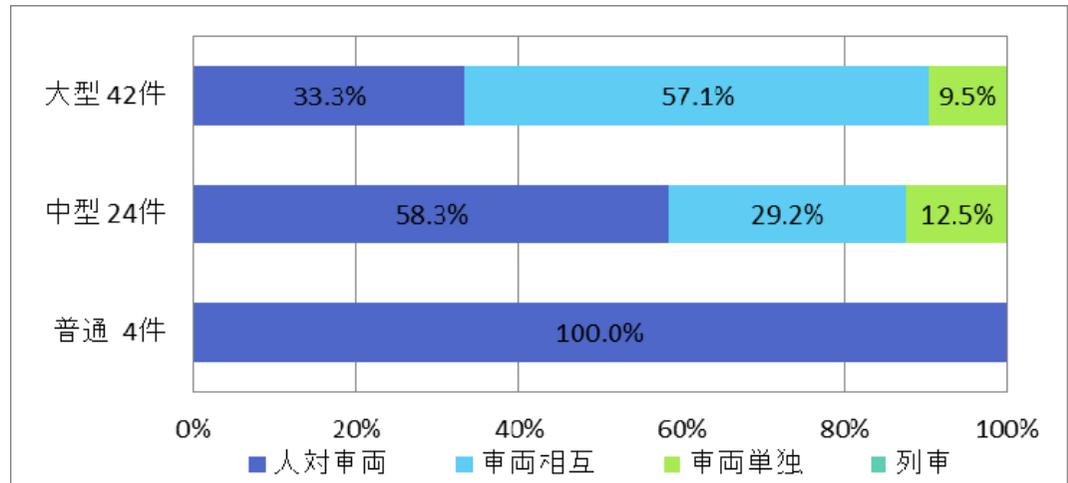
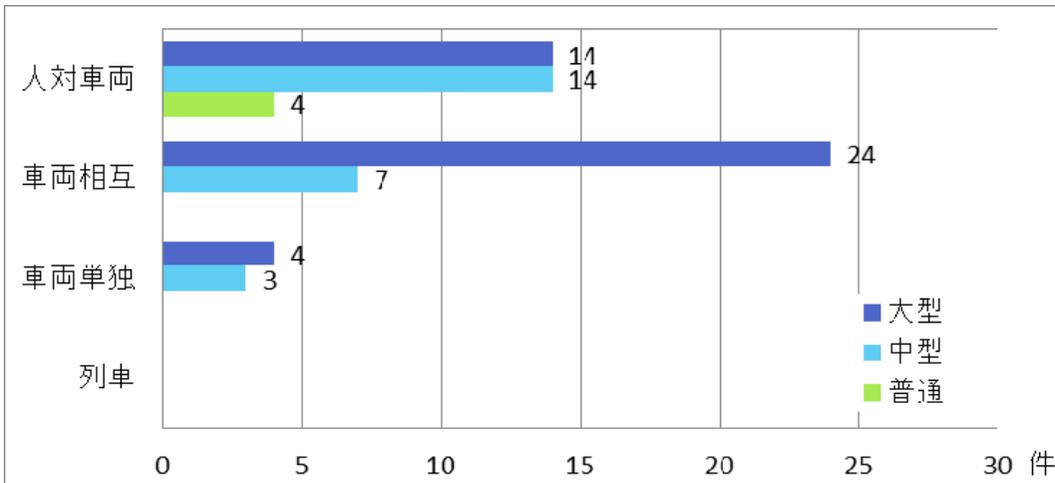
- ・ 高速道路上での車両区分をみると、「大型」が最も多く6件（67.7%）となっている。
- ・ 次いで、「中型」2件（25.0%）と続いている。



VI. H28年1～3月死亡事故データ(車両区分)

2. 車両区分の事故類型別

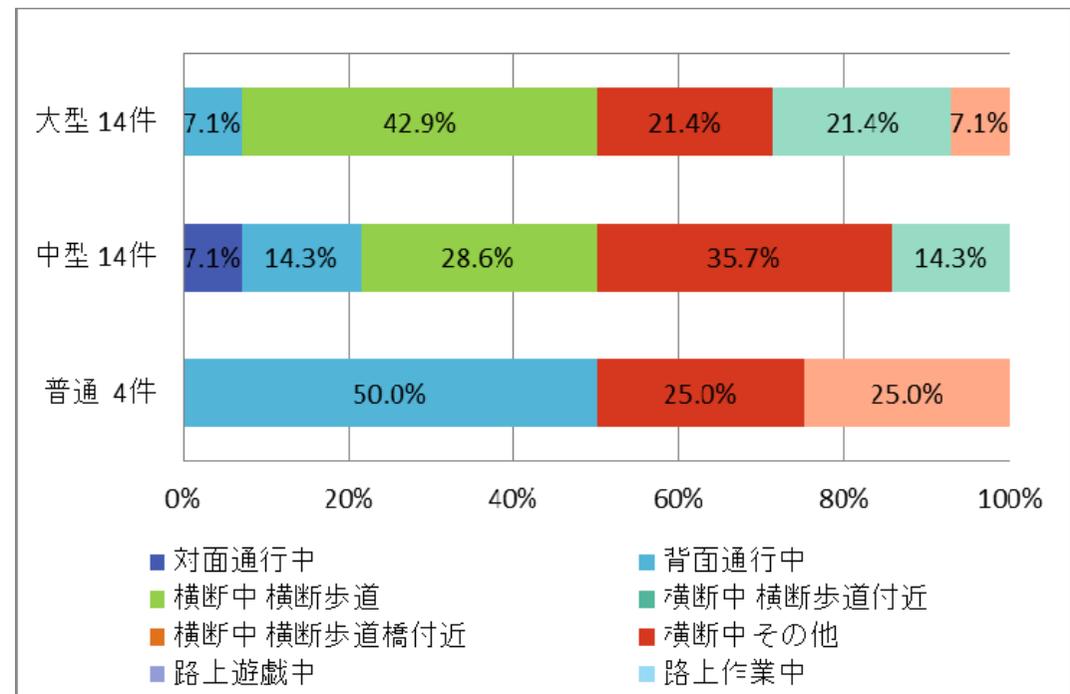
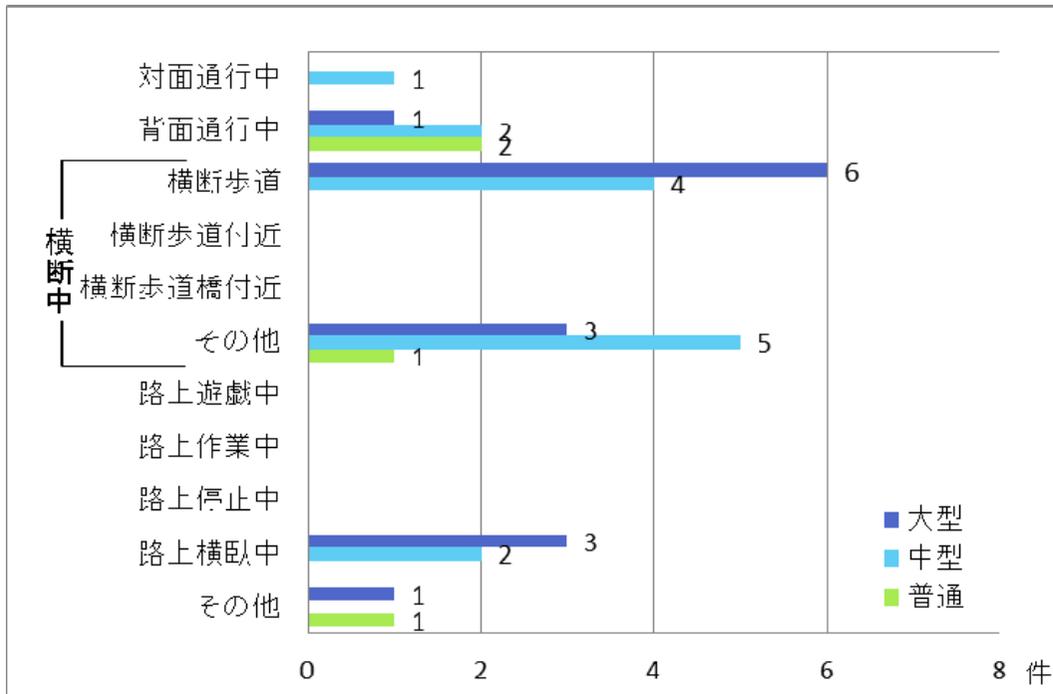
- ・車両区分の事故類型別にみると、「大型」は「車両相互」が最も多く24件（57.1%）となっている。
- ・「中型」、「普通」では「人対車両」が最も多く、それぞれ14件（58.3%）、3件（100.0%）となっている。



VI. H28年1～3月死亡事故データ(車両区分)

(1) 車両区分の事故類型(人対車両)別

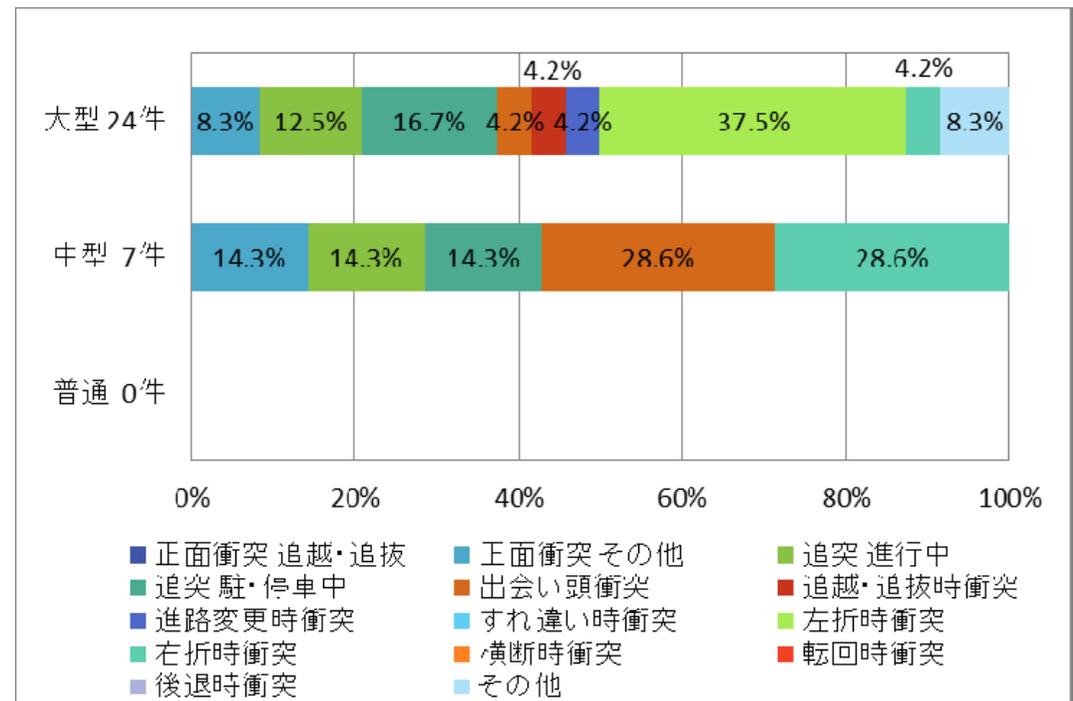
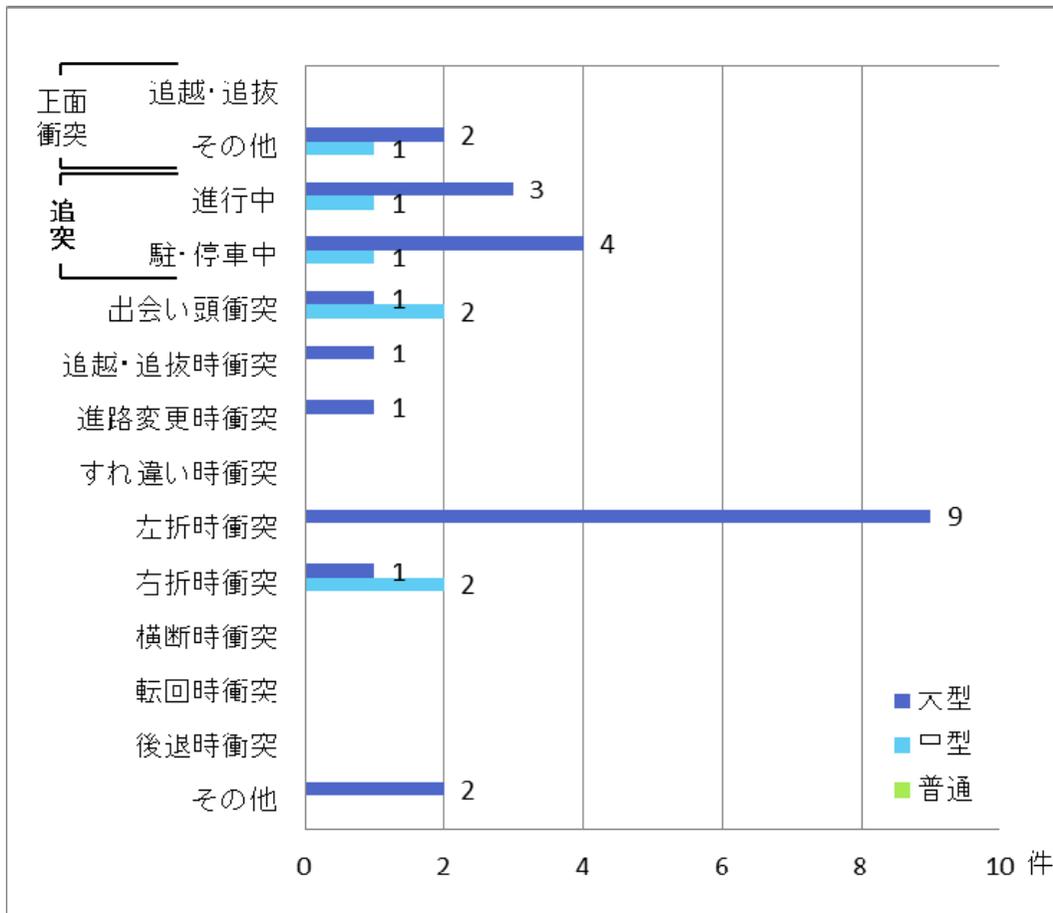
- ・ 車両区分の事故類型(人対車両)別にみると、「大型」では「横断中 横断歩道」が最も多く6件(42.9%)となっている。
- ・ 「中型」では「横断中 その他」が最も多く5件(35.7%)となっている。
- ・ 「普通」では「背面通行中」が最も多く2件(50.0%)となっている。



VI. H28年1～3月死亡事故データ(車両区分)

(2) 車両区分の事故類型(車両相互)別

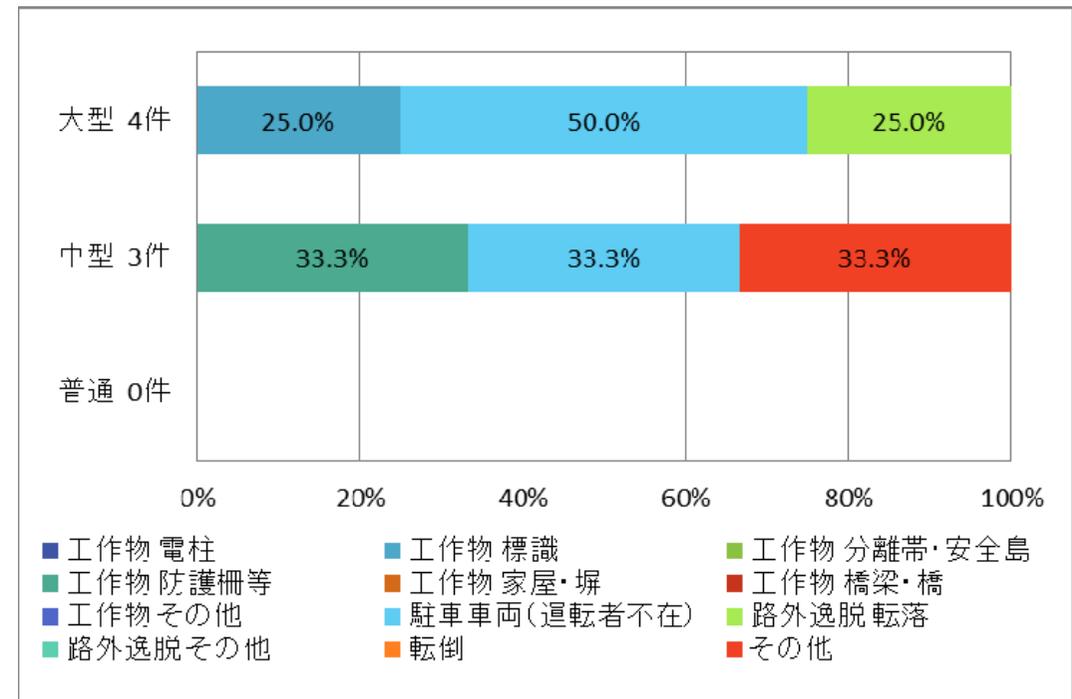
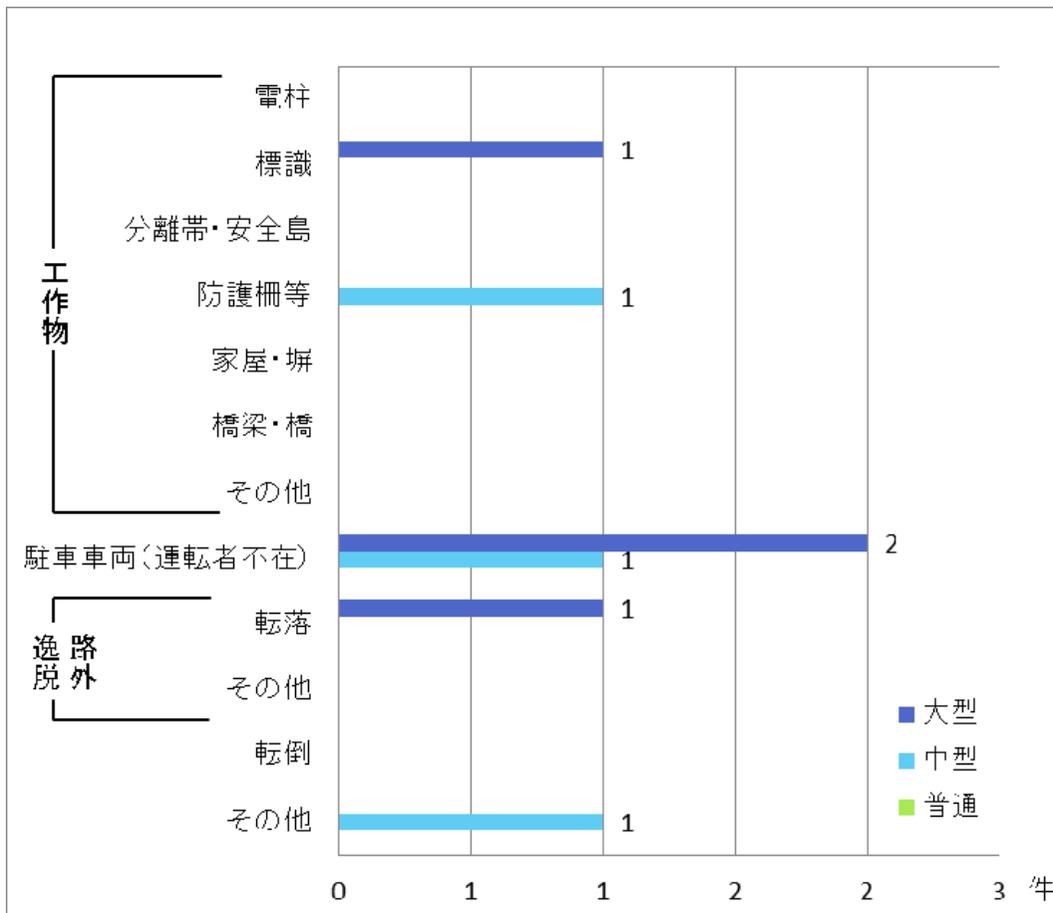
- ・ 車両区分の事故類型(車両相互)別にみると、「大型」では「左折時衝突」が最も多く9件(37.5%)となっている。
- ・ 「中型」では「出会い頭衝突」、「右折時衝突」が最も多く、それぞれ2件(28.6%)となっている。



VI. H28年1～3月死亡事故データ(車両区分)

(3) 車両区分の事故類型(車両単独)別

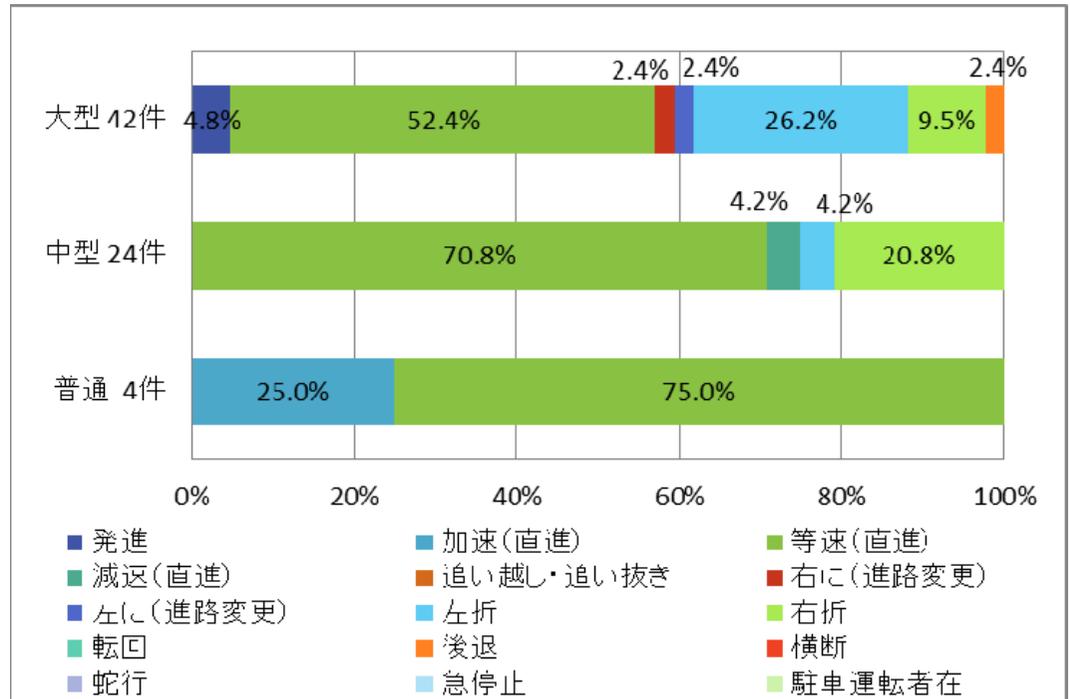
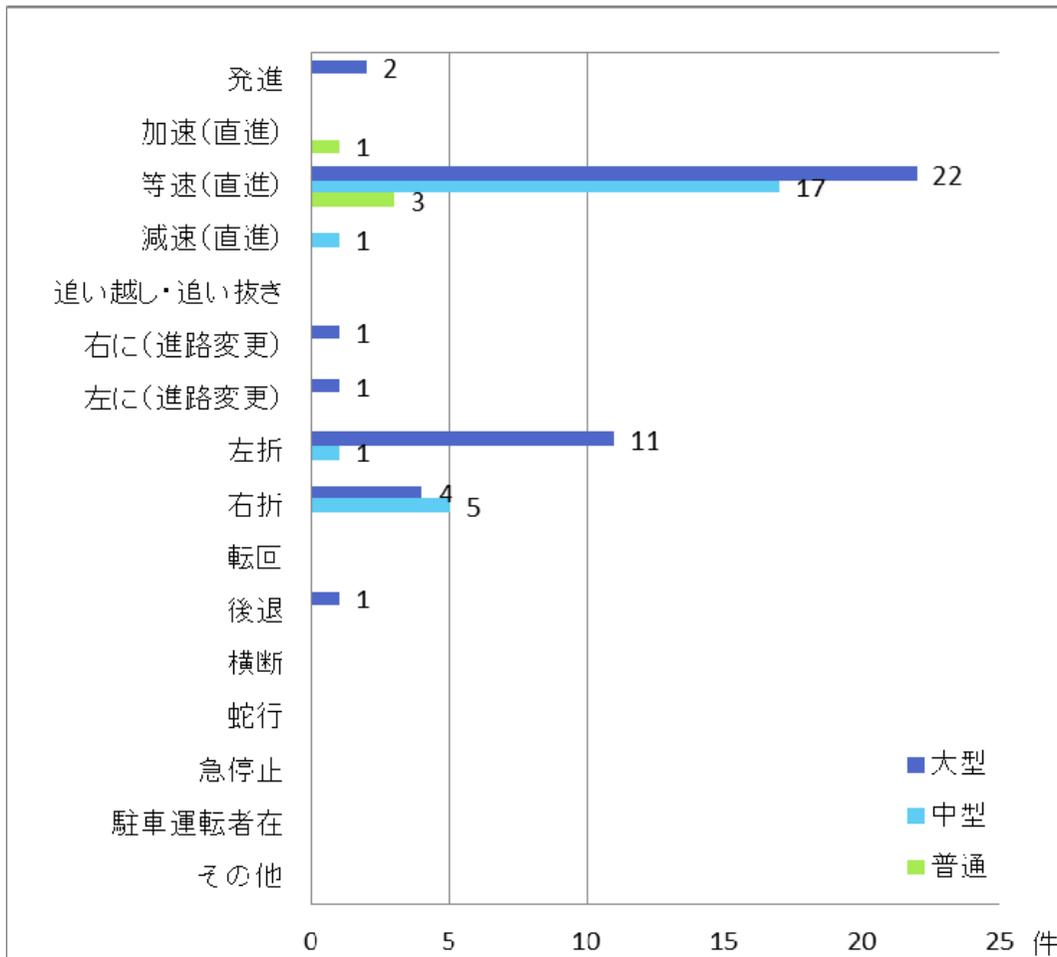
- ・車両区分の事故類型(車両単独)別にみると、「大型」では「駐車車両(運転者不在)」が最も多く2件(50.0%)となっている。
- ・「中型」では「工作物 防護柵等」、「駐車車両(運転者不在)」、「その他」がそれぞれ1件(33.3%)となっている。



VI. H28年1～3月死亡事故データ(車両区分)

3. 車両区分別の行動類型別

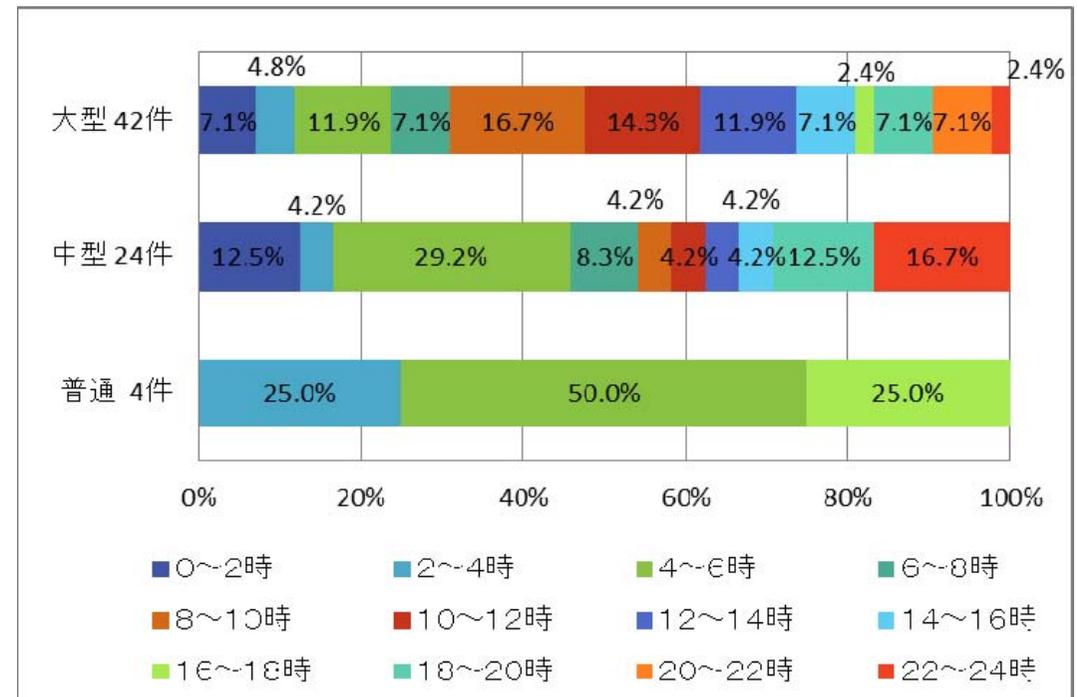
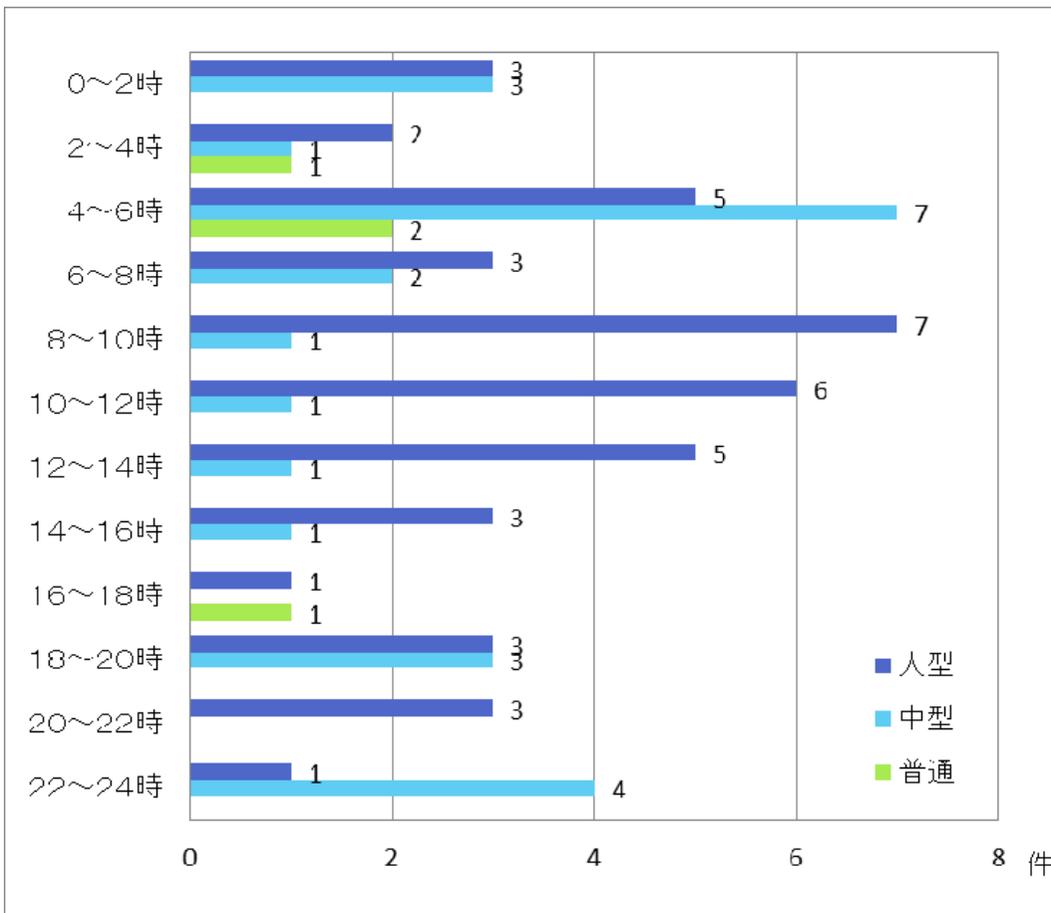
・車両区分別の行動類型別にみると、「大型」から「普通」までのいずれも「等速（直進）」が最も多くなっており、それぞれ22件（52.4%）、17件（70.8%）、3件（75.0%）となっている。



VI. H28年1～3月死亡事故データ(車両区分)

4. 車両区分別の時間帯別

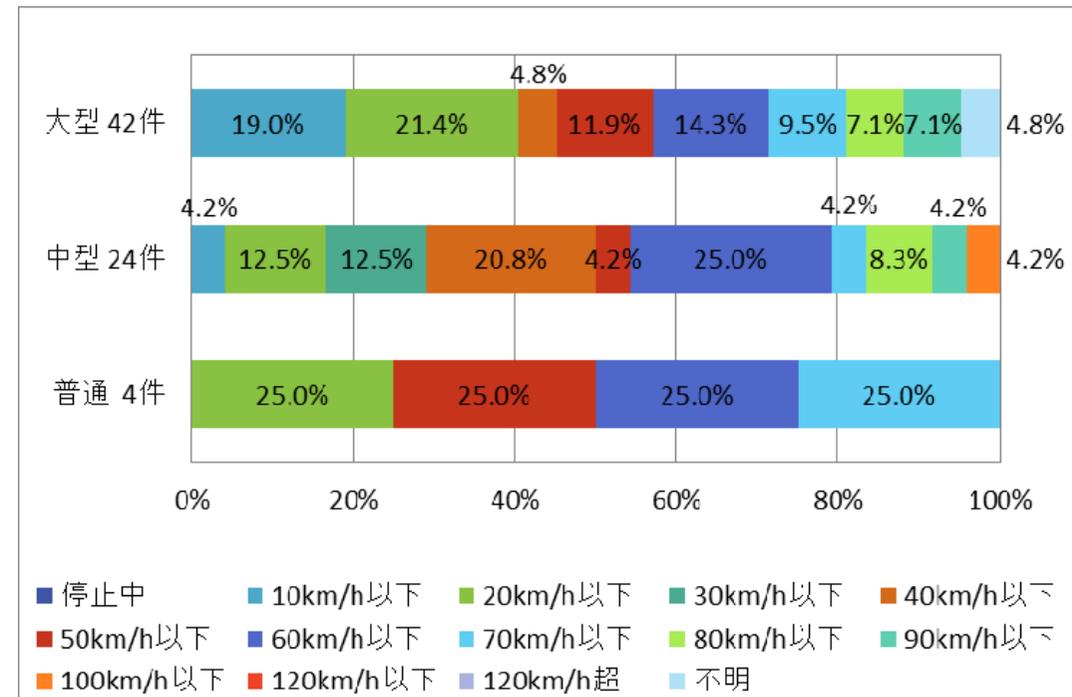
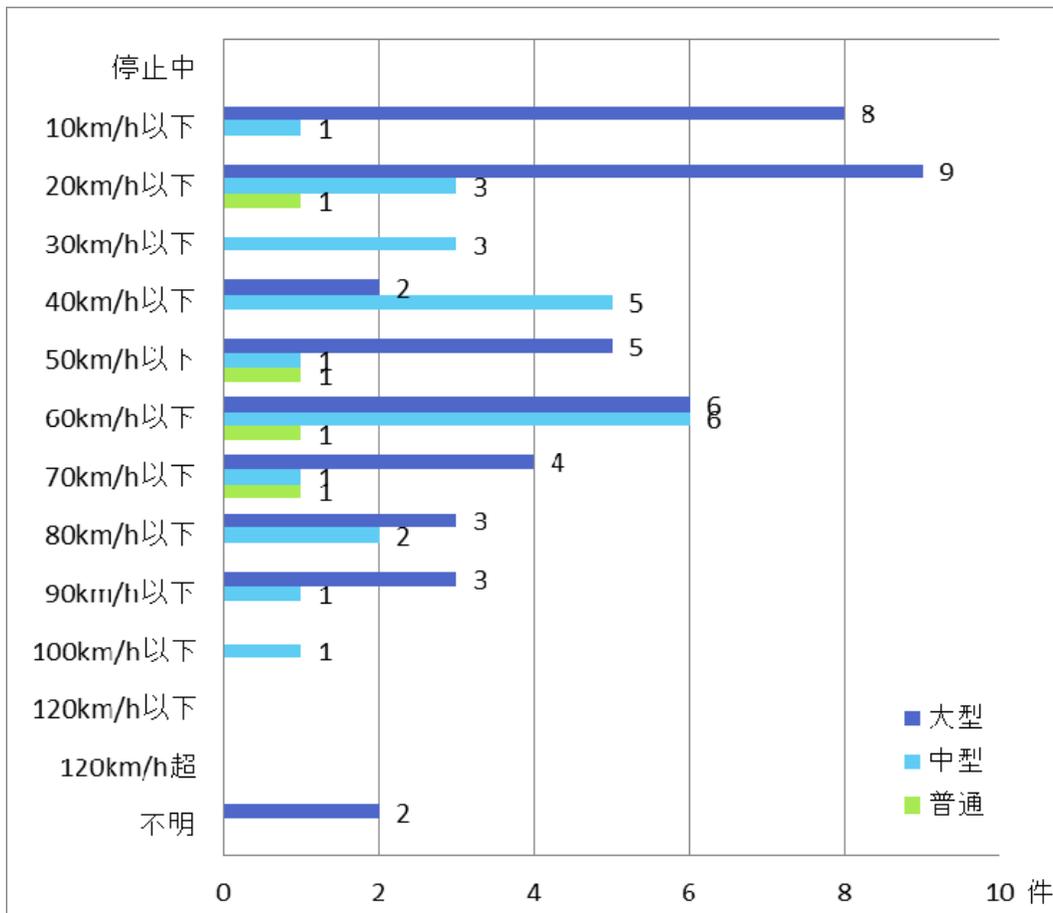
- ・車両区分別の時間帯別にみると、「大型」では「8～10時」が最も多く7件（16.7%）となっている。次いで、「10～12時」6件（14.3%）、「4～6時」、「12～14時」がそれぞれ5件（11.9%）と続いている。
- ・「中型」では「4～6時」が最も多く7件（29.2%）となっている。次いで、「22～24時」4件（16.7%）と続いている。
- ・「普通」では「4～6時」が最も多く2件（50.0%）となっている。
- ・「中型」は早朝・深夜での事故が多い。



VI. H28年1～3月死亡事故データ(車両区分)

5. 車両区分別の危険認知速度別

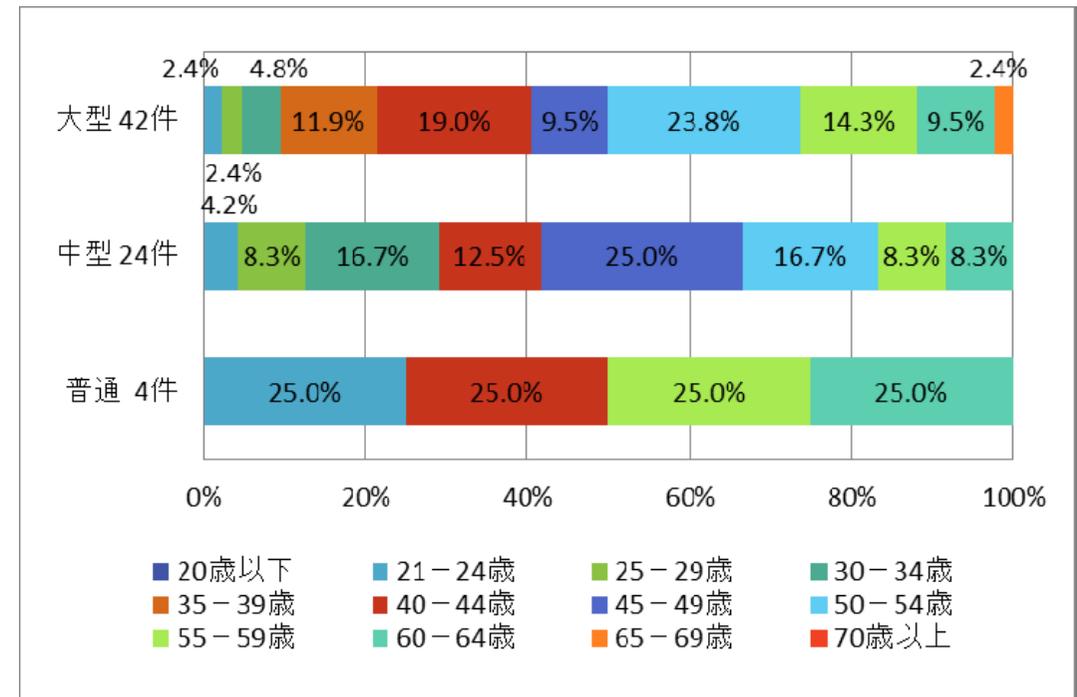
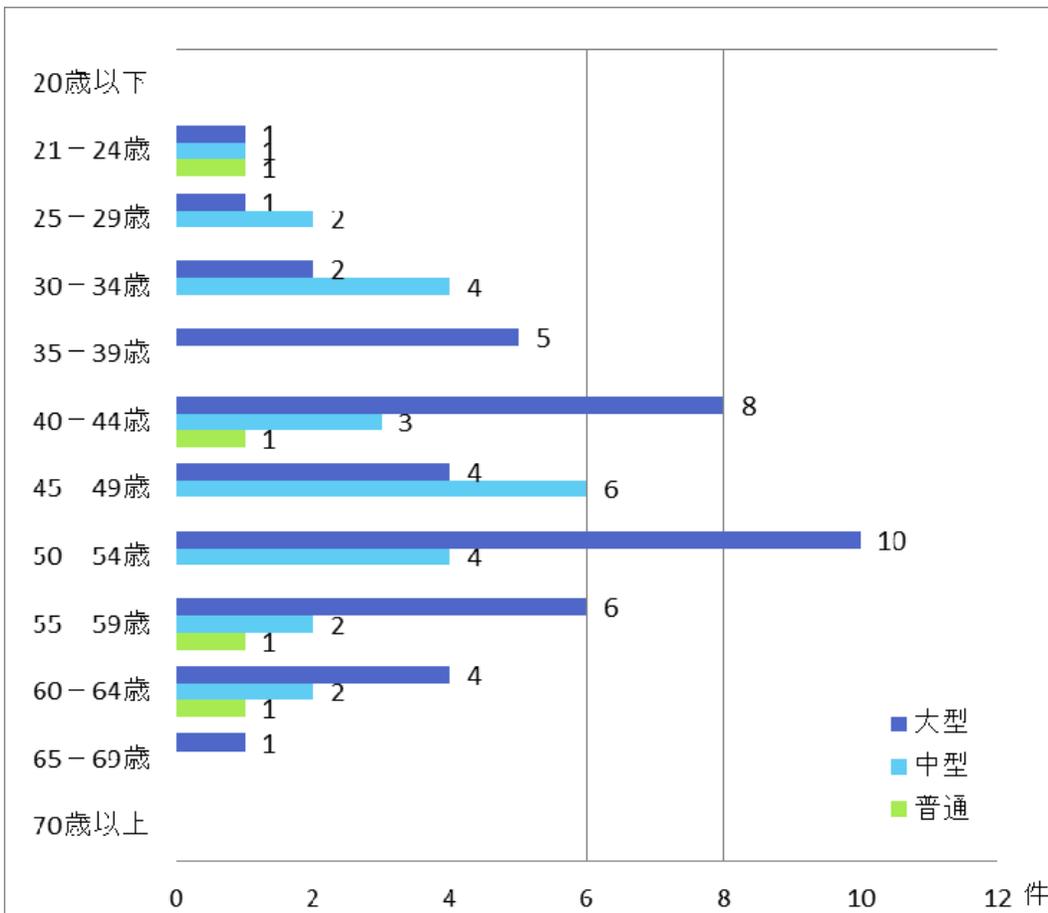
- ・車両区分別の危険認知速度別にみると、「大型」では「20km/h以下」が最も多く9件（21.4%）となっている。次いで、「10km/h以下」8件（19.0%）、「60km/h以下」6件（14.3%）と続いている。幹線道路や高速道路の最高速度の速度帯と市街地の最高速度に近い10～20km/h程度の速度帯に、分布がわかれている。
- ・「中型」では「60km/h以下」が最も多く6件（25.0%）となっている。次いで、「40km/h以下」5件（20.8%）と続いている。
- ・「普通」では「20km/h以下」、「50km/h以下」、「60km/h以下」、「70km/h以下」がそれぞれ1件（25.0%）となっている。



VI. H28年1～3月死亡事故データ(車両区分)

6. 車両区分別の年齢層別

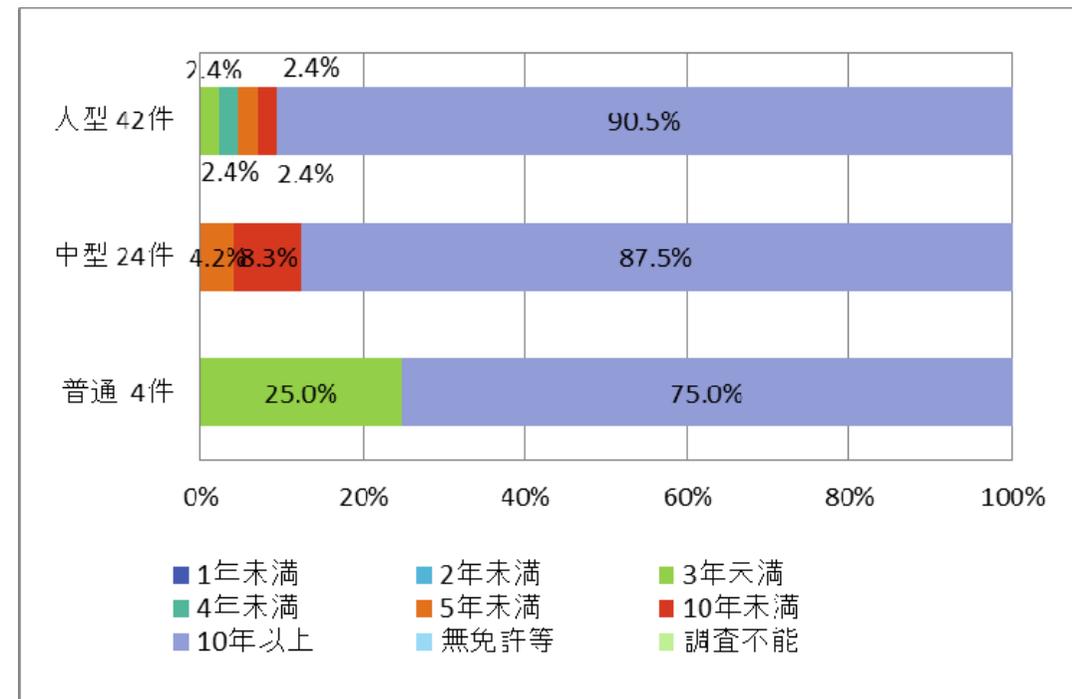
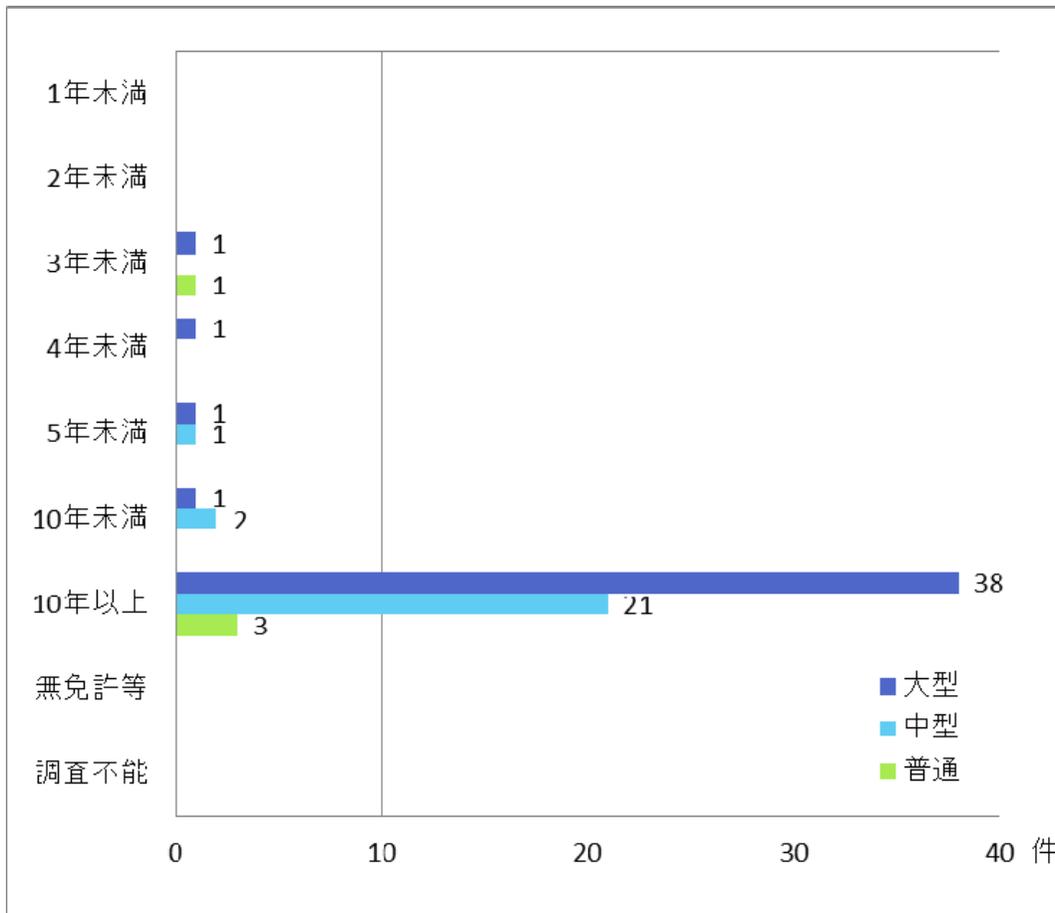
- ・車両区分別の年齢層別にみると、「大型」では「50-54歳」が最も多く10件（23.8%）となっている。次いで、「40-44歳」8件（19.0%）、「55-59歳」6件（14.3%）と続いている。
- ・「中型」では「45-49歳」が最も多く6件（25.0%）となっている。次いで、「30-34歳」、「50-54歳」がそれぞれ4件（16.7%）と続いている。
- ・「普通」では「21-24歳」、「40-44歳」、「55-59歳」、「60-64歳」がそれぞれ1件（25.0%）となっている。



VI. H28年1～3月死亡事故データ(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、それぞれ38件（90.5%）、21件（87.5%）、3件（75.0%）になっている。



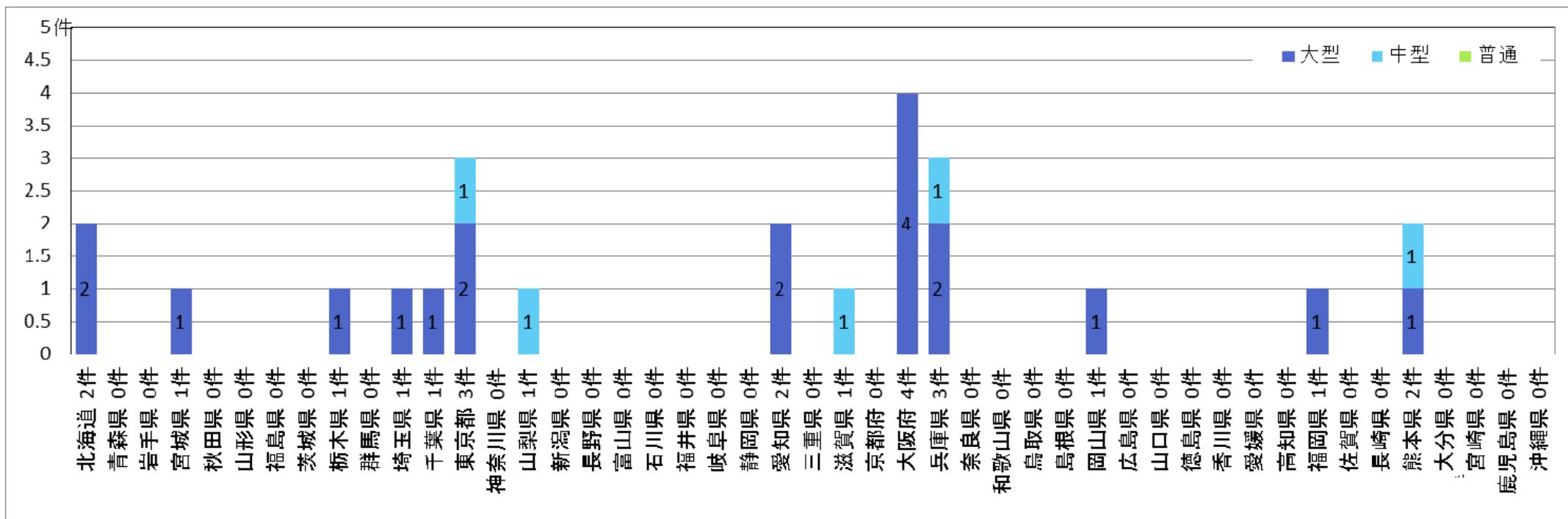
Ⅶ. H28年1～3月死亡事故データ(交差点(追突を除く))

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

Ⅶ. H28年1～3月死亡事故データ(交差点(追突を除く))

1. 発生地別

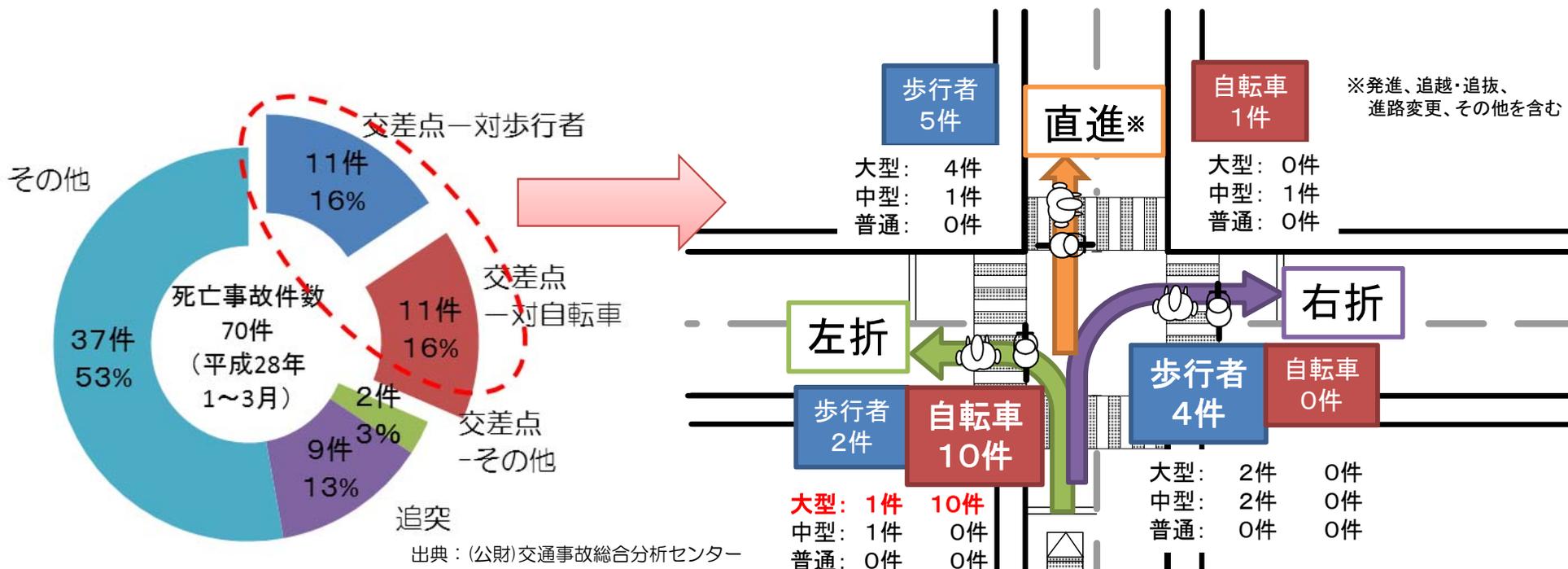
- 発生地別の交差点事故件数をみると、「大阪府」が4件と最も多く、次いで、「東京都」、「兵庫県」がそれぞれ3件、「北海道」、「熊本県」がそれぞれ2件と続いている。



Ⅶ. H28年1～3月死亡事故データ(交差点(追突を除く))

2. 対歩行者・自転車別

- ・事業用トラックが第1当事者となる交差点における対歩行者、自転車の死亡事故(22件)は、追突事故(9件)の2.4倍。
- ・左折死亡事故は、9割以上が大型車であり、対自転車(10件)が対歩行者(2件)の5倍。
- ・右折死亡事故は、すべて対歩行者(4件)。



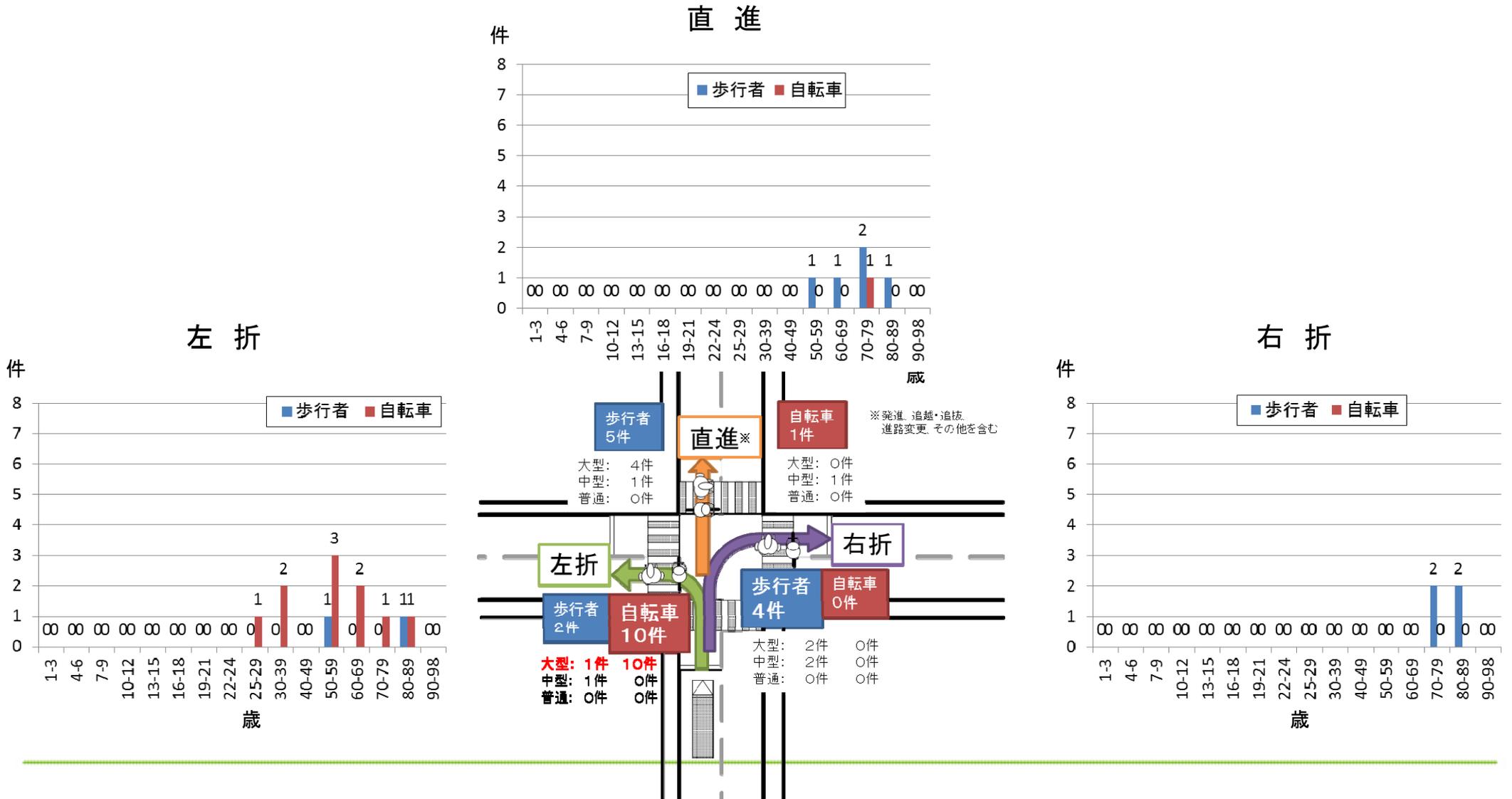
交差点-歩行者	交差点での右左折及び直進時の対歩行者事故(右図参照)
交差点-自転車	交差点での右左折及び直進時の対自転車事故(右図参照)
交差点-その他	上記以外の交差点での対四輪車・二輪車の事故(追突除く)
追突	対二輪車・自転車を含む追突事故
その他	上記以外の正面衝突等の車両相互(自転車含む)事故、車両単独事故、交差点以外での対人事故

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	

Ⅶ. H28年1～3月死亡事故データ(交差点(追突を除く))

3. 対歩行者・自転車別の年齢別

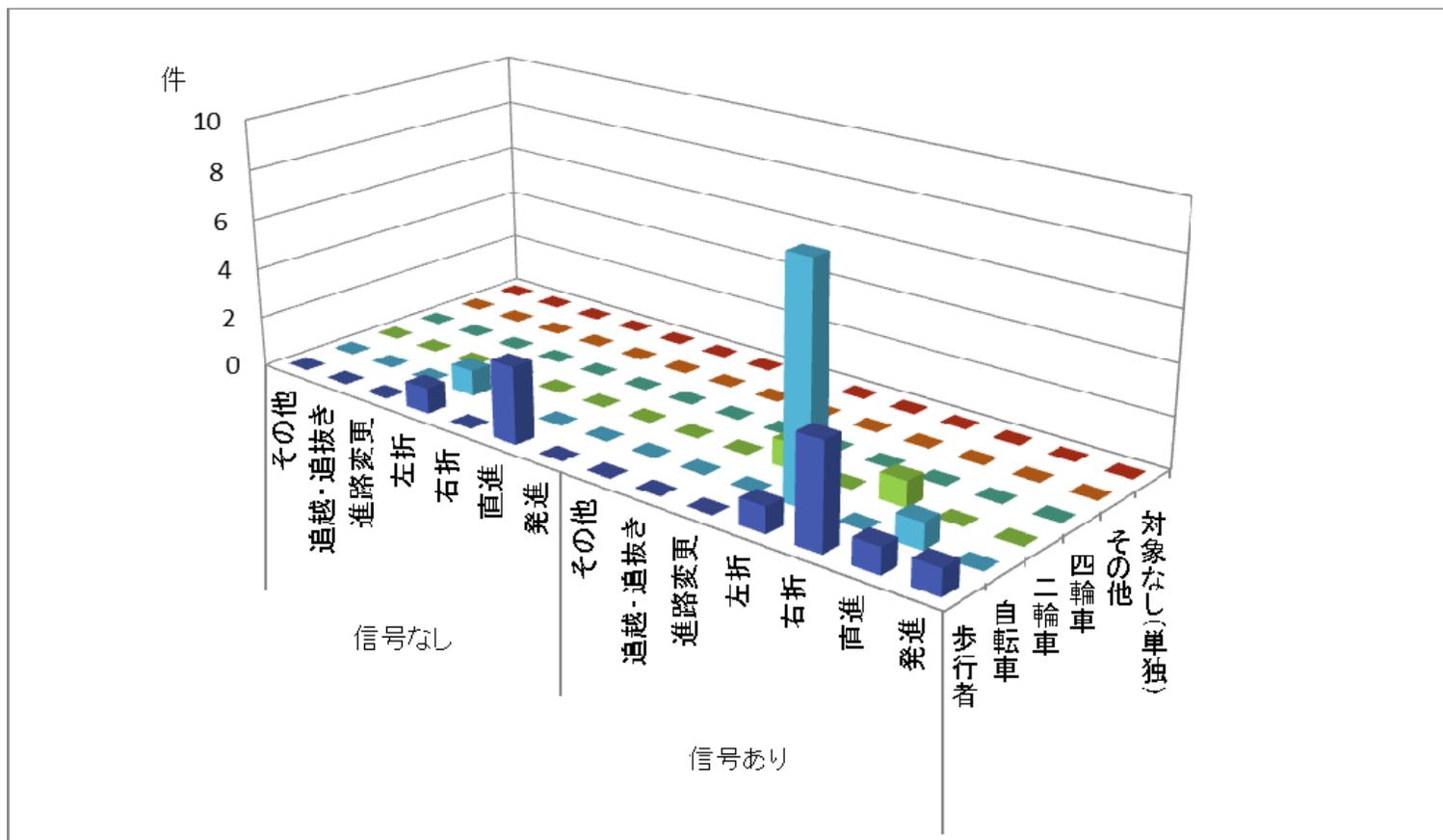
- ・直進時の死亡事故: 対歩行者、対自転車ともに**8割近くが60歳以上**。
- ・左折時の死亡事故: **20歳から80歳代**まで幅広い年齢層の**対自転車**が多い。
- ・右折時の死亡事故: 対歩行者は**すべてが70歳以上**。



VII. H28年1～3月死亡事故データ(交差点(追突を除く))

4. 行動類型別の第2当事者別

- ・信号機のある交差点での事故が多くなっている。
- ・信号機のある交差点では、左折は「自転車」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」が多い。

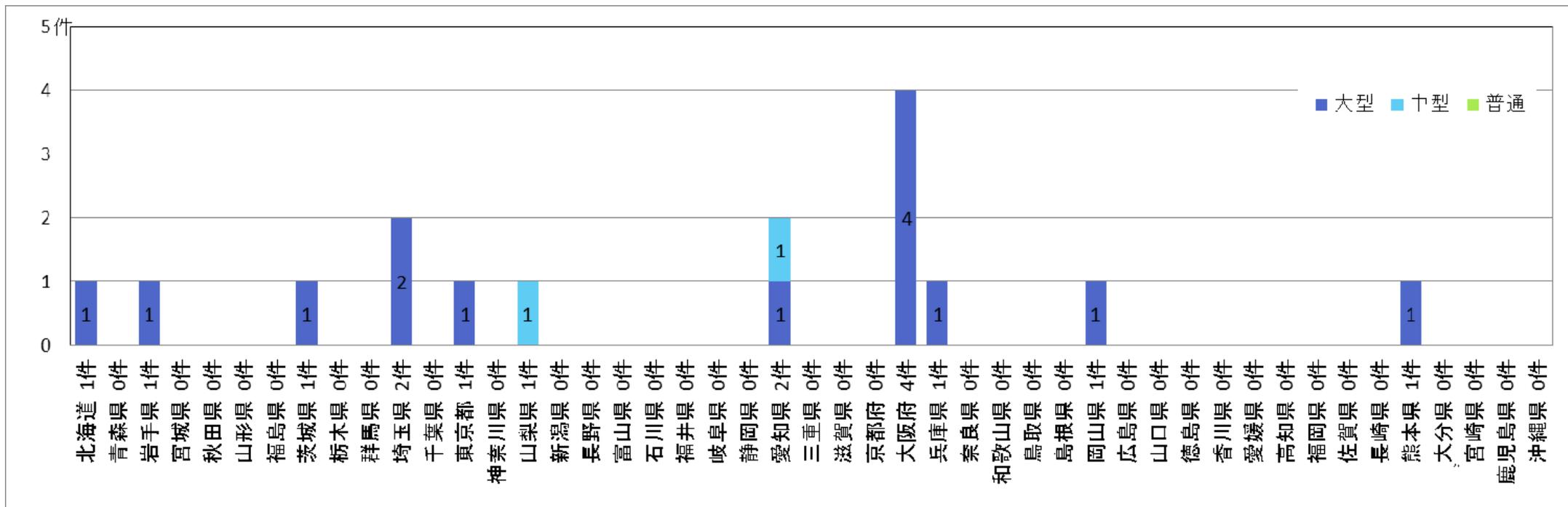




X II. H28年1～3月死亡事故データ(対自転車死亡事故(第1当事者))

1. 発生地別

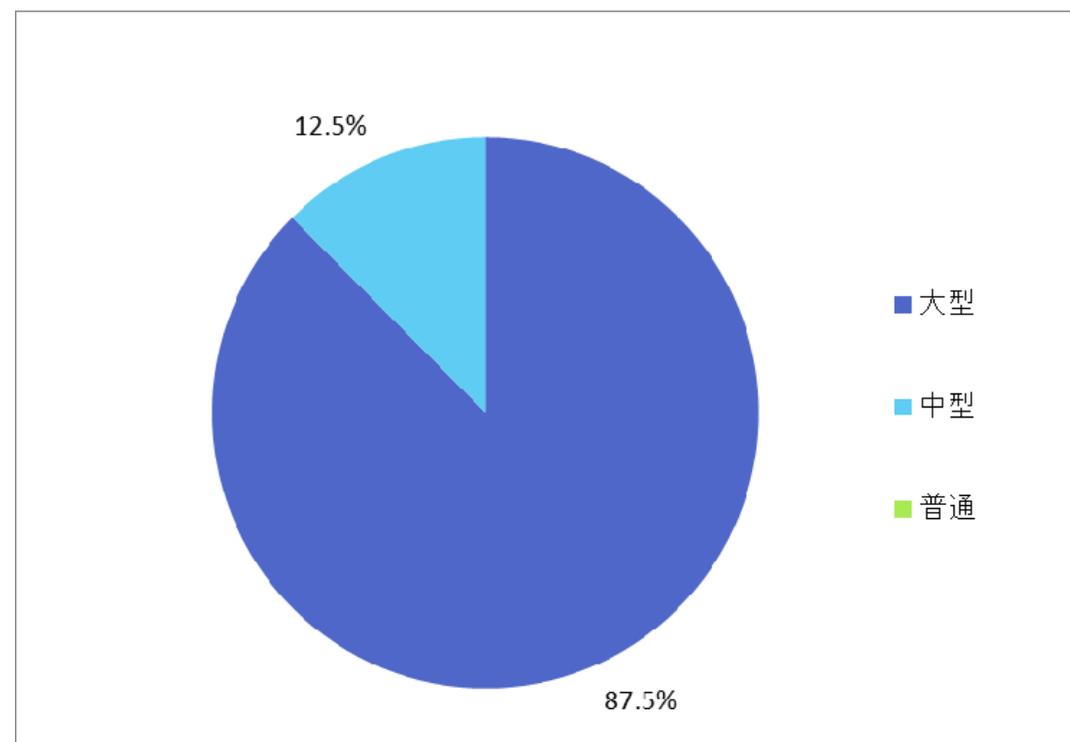
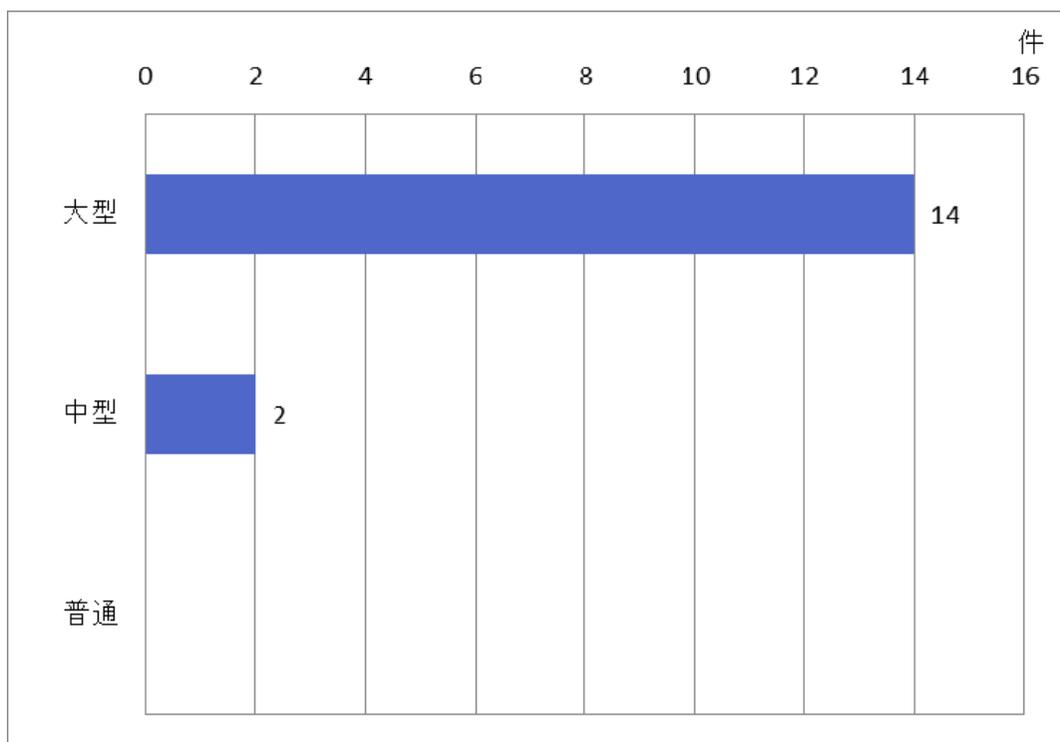
- 発生地別死亡事故件数の多い県をみると、「大阪府」が最も多く4件、次いで「埼玉県」、「愛知県」がそれぞれ2件と続いている。



X II. H28年1～3月死亡事故データ(対自転車死亡事故(第1当事者))

2. 車種別

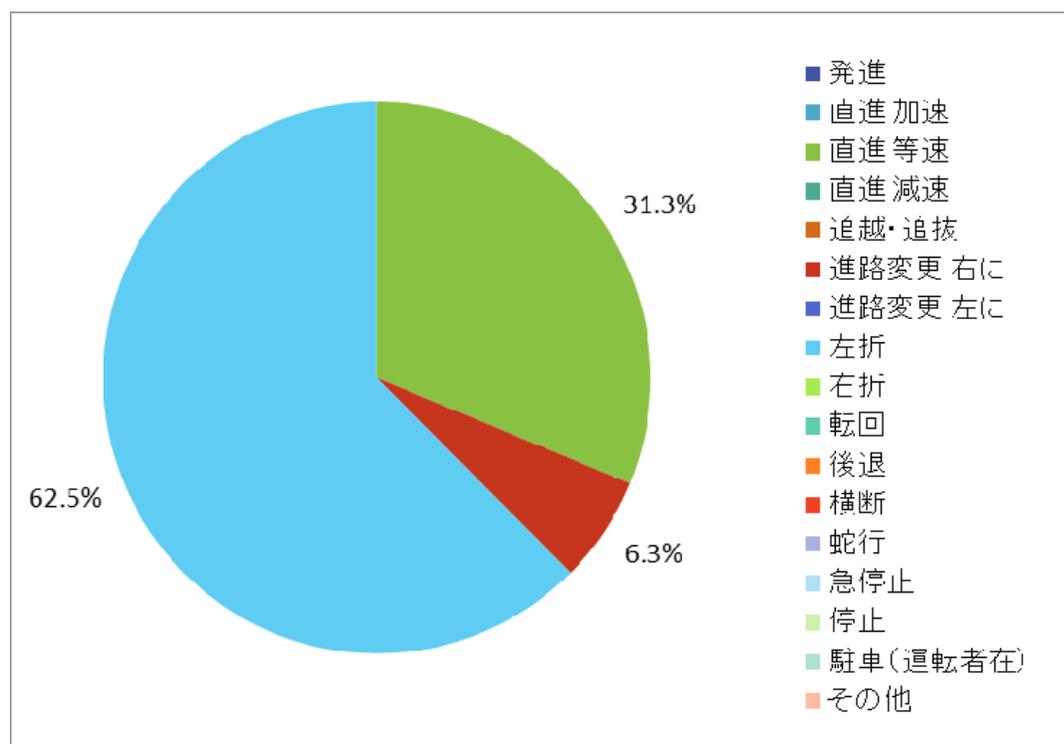
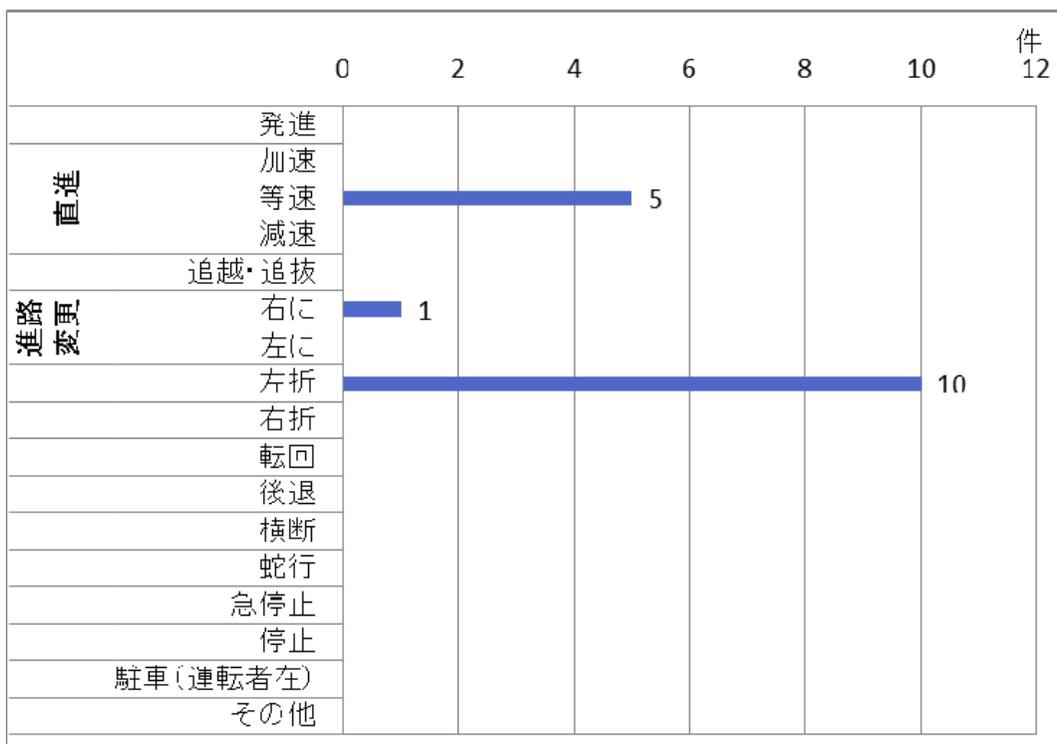
- ・死亡事故件数を車種別にみると、「大型」が最も多く14件（87.5%）と9割近くを占めている。
- ・次いで「中型」2件（12.5%）と続いている、



X II. H28年1～3月死亡事故データ(対自転車死亡事故(第1当事者))

3. 事故類型別

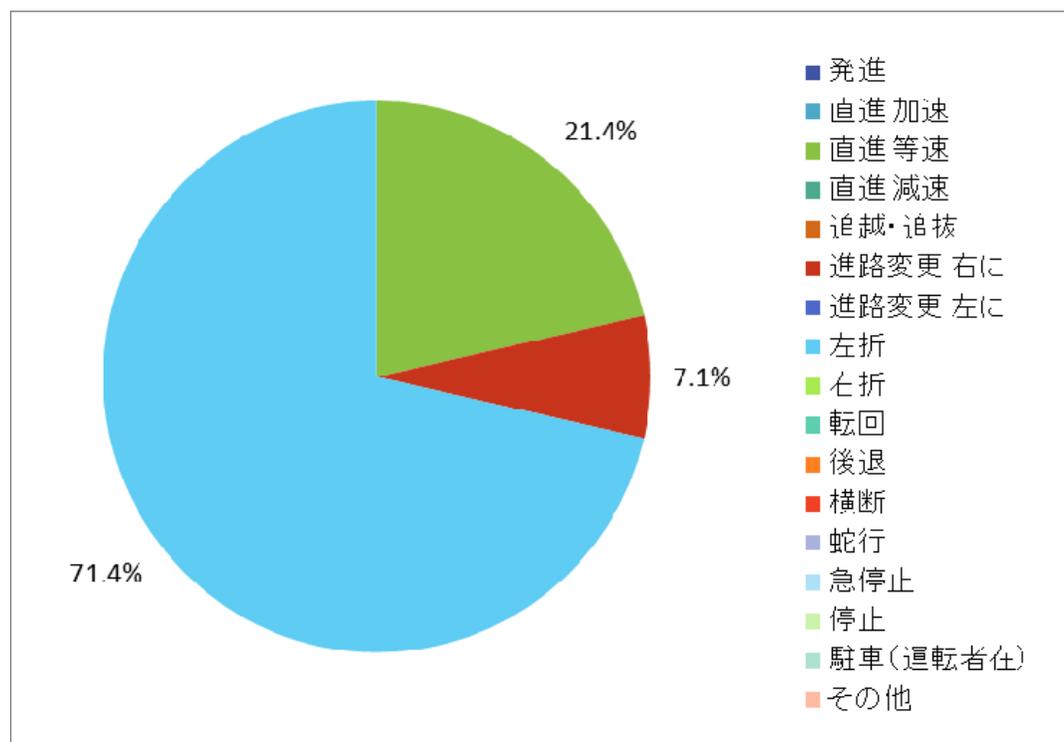
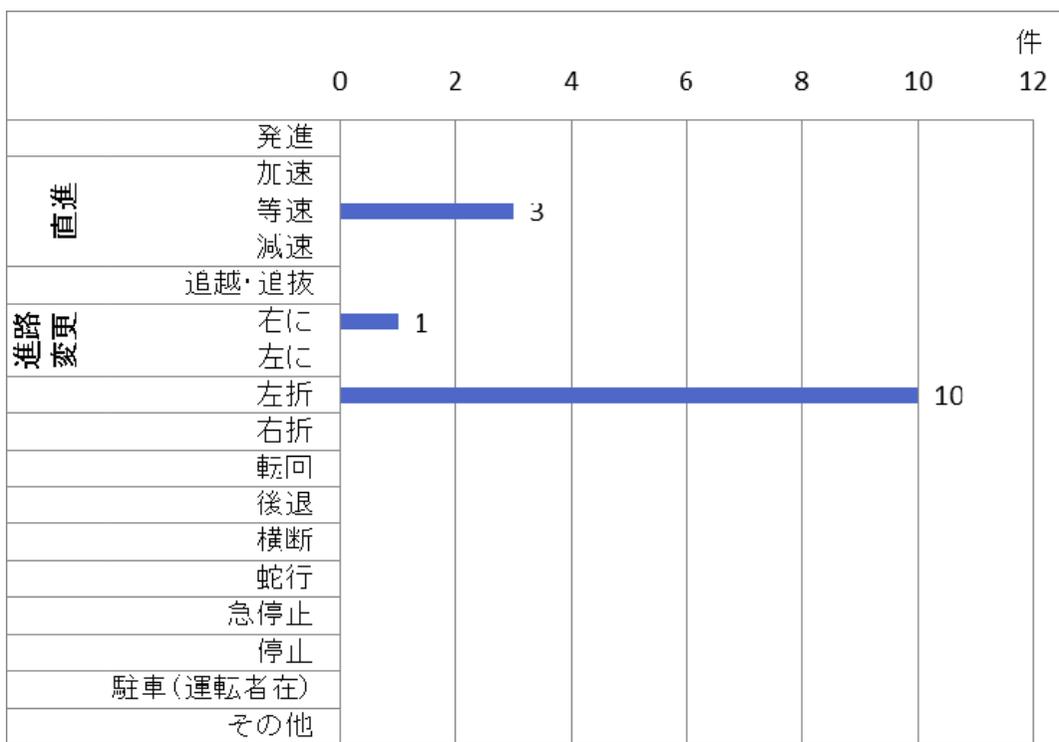
- ・死亡事故件数を事故類型別にみると、「左折」が最も多く10件（62.5%）と6割以上を占めている。
- ・次いで「直進 等速」5件（31.3%）、「進路変更 右に」1件（6.3%）と続いている、



X II. H28年1～3月死亡事故データ(対自転車死亡事故(第1当事者))

(1) 大型

- ・死亡事故件数の事故類型別を車種別にみると、「大型」では、「左折」が最も多く10件（71.4%）と7割以上を占めている。
- ・次いで「直進 等速」3件（21.4%）、「進路変更 右に」1件（7.1%）と続いている、

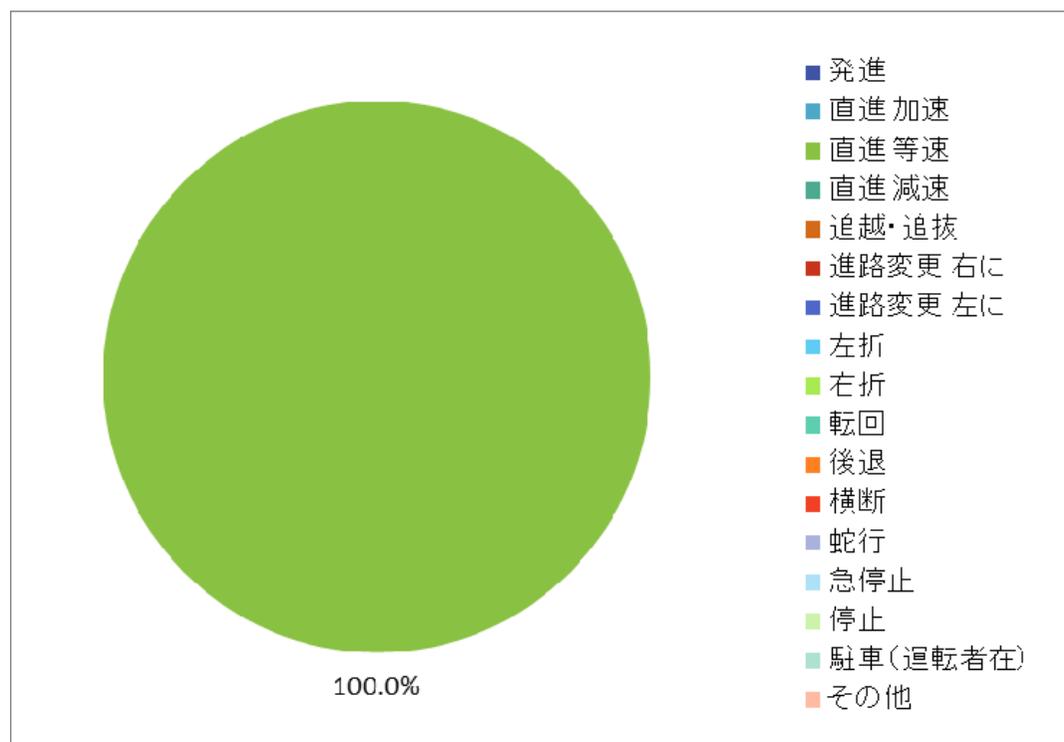


X II. H28年1～3月死亡事故データ(対自転車死亡事故(第1当事者))

(2) 中型

・死亡事故件数の事故類型別を車種別にみると、「中型」では、2件すべてが「直進 等速」となっている。

		0	0.5	1	1.5	2	2.5
直進	発進						
	加速 等速 減速	2					2
進路変更	追越・追抜						
	右に						
	左に						
	左折						
	右折						
	転回						
	後退						
	横断						
	蛇行						
	急停止						
	停止						
	駐車(運転者在)						
	その他						



X II. H28年1～3月死亡事故データ(対自転車死亡事故(第1当事者))

(3) 普通

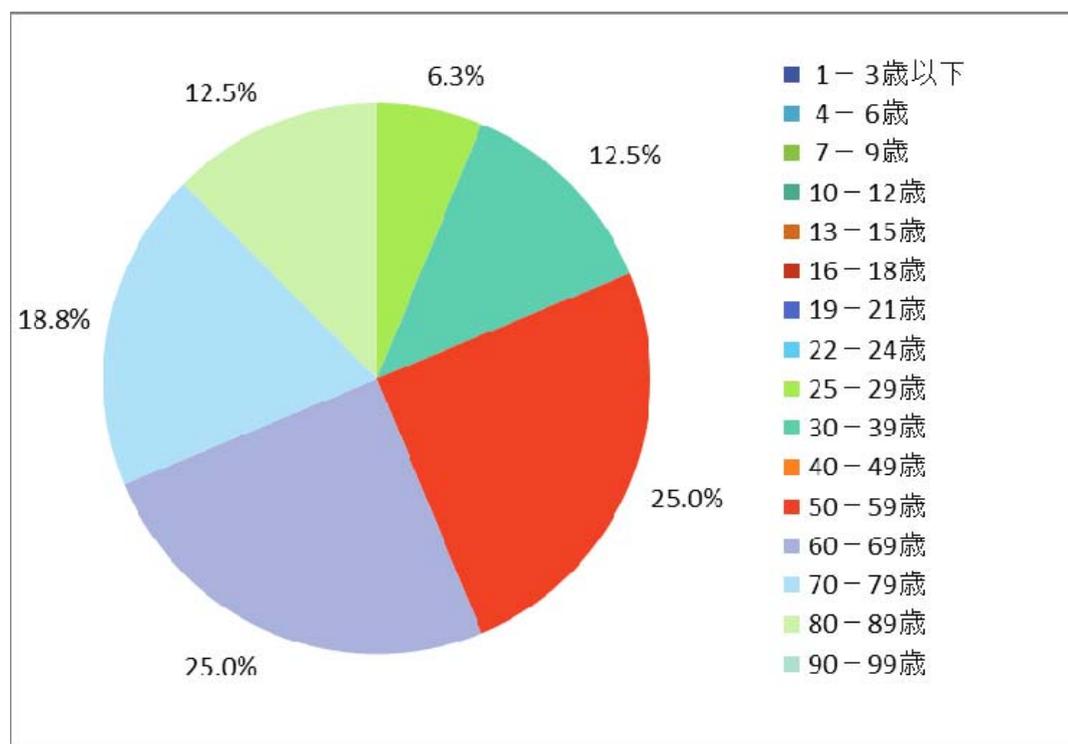
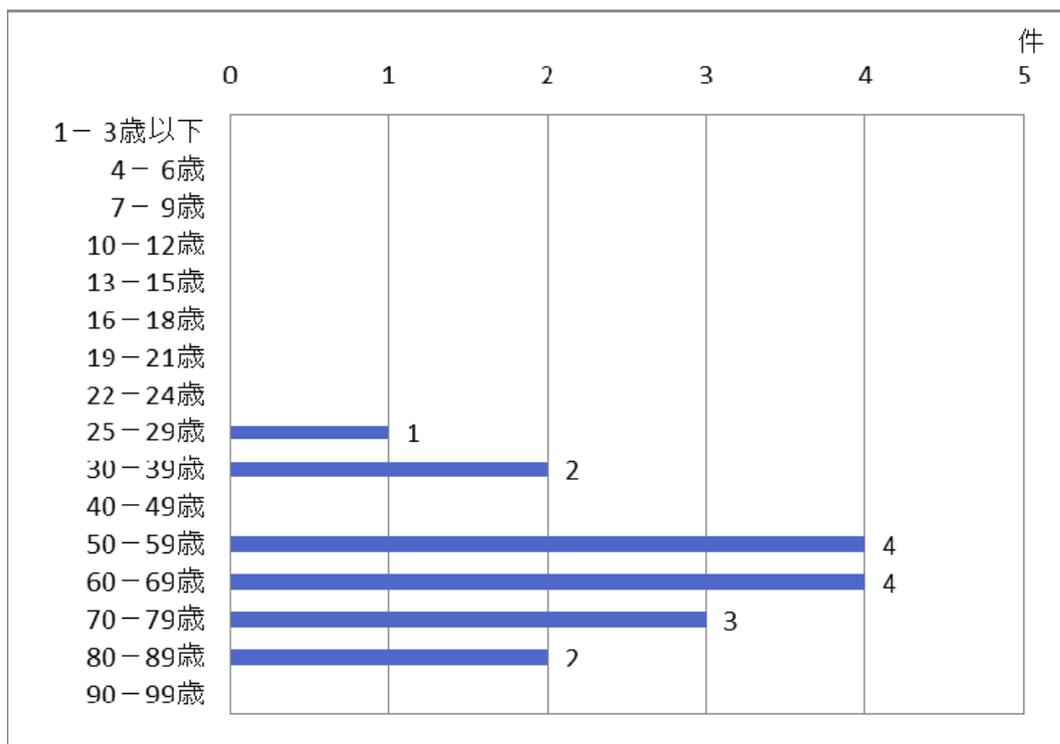
- 死亡事故件数の事故類型別を車種別にみると、「普通」では、事故が発生していない。

		0	0.2	0.4	0.6	0.8	1	件 1.2
直進	発進							
	加速							
	等速							
進路変更	減速							
	追越・追抜							
	右に							
	左に							
	左折							
	右折							
	転回							
	後退							
	横断							
	蛇行							
駐車(運転者在)	急停止							
	停止							
	駐車(運転者在)							
	その他							

X II. H28年1～3月死亡事故データ(対自転車死亡事故(第1当事者))

4. 自転車運転者の年齢別

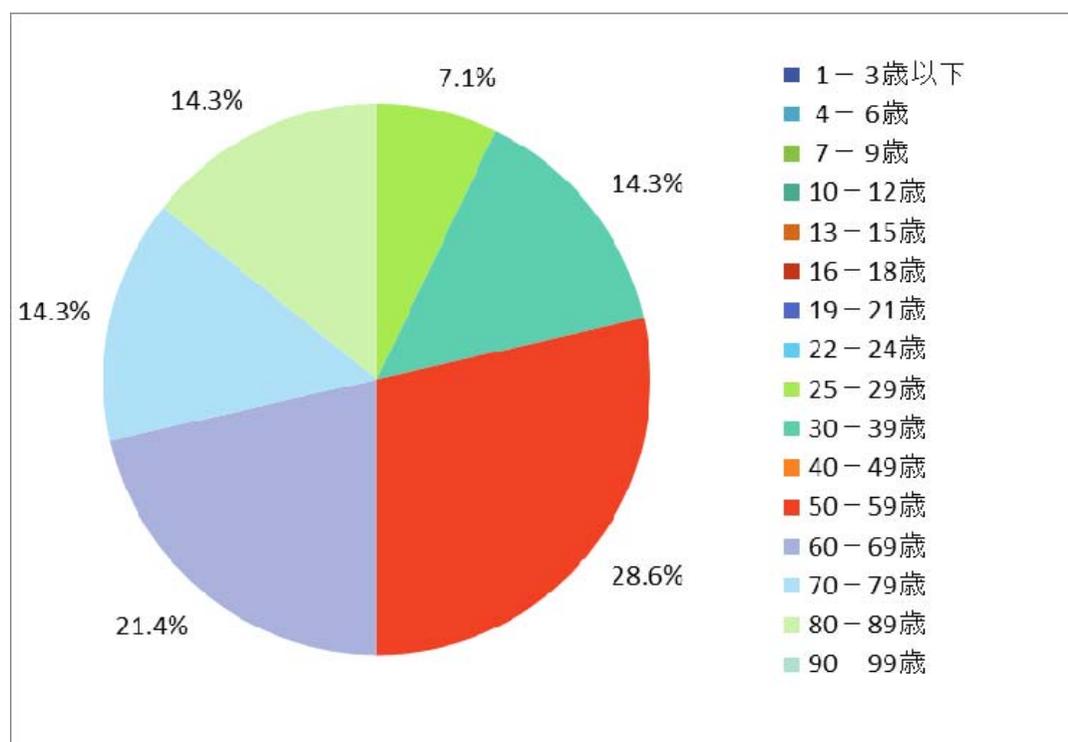
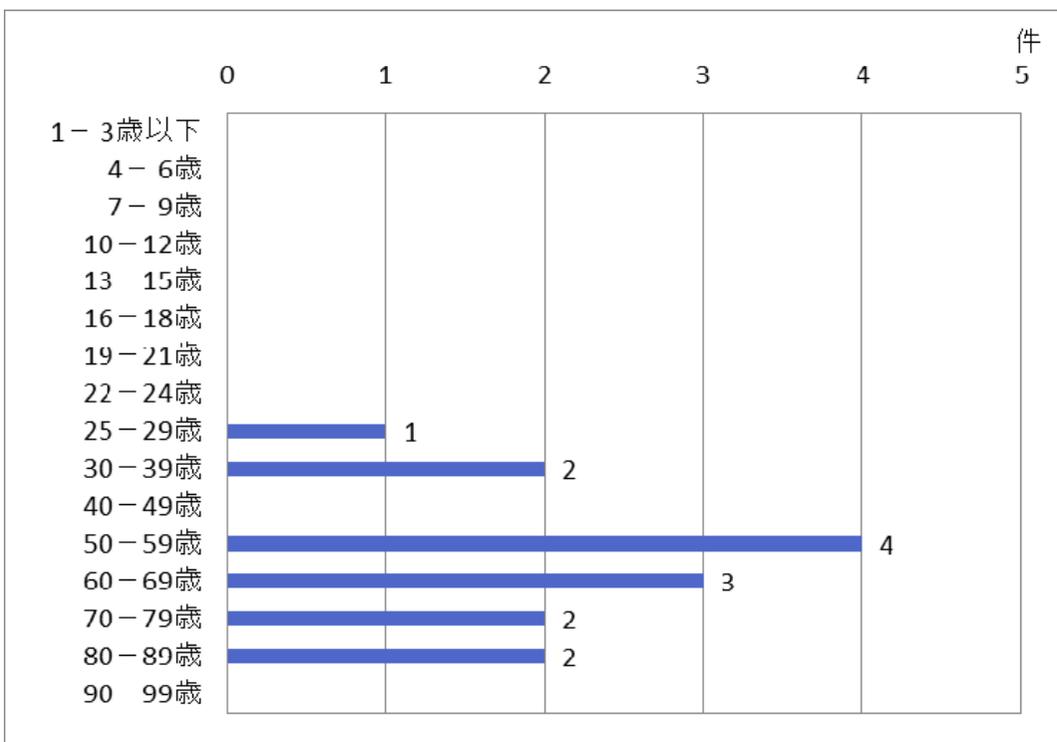
- ・死亡事故件数を自転車運転者の年齢別にみると、「50-59歳」、「60-69歳」が最も多く、それぞれ4件（25.0%）となっている。
- ・次いで「70-79歳」3件（18.8%）、「30-39歳」、「80-89歳」がそれぞれ2件（12.5%）、「25-29歳」1件（6.3%）と続いている。



X II. H28年1～3月死亡事故データ(対自転車死亡事故(第1当事者))

(1) 大型

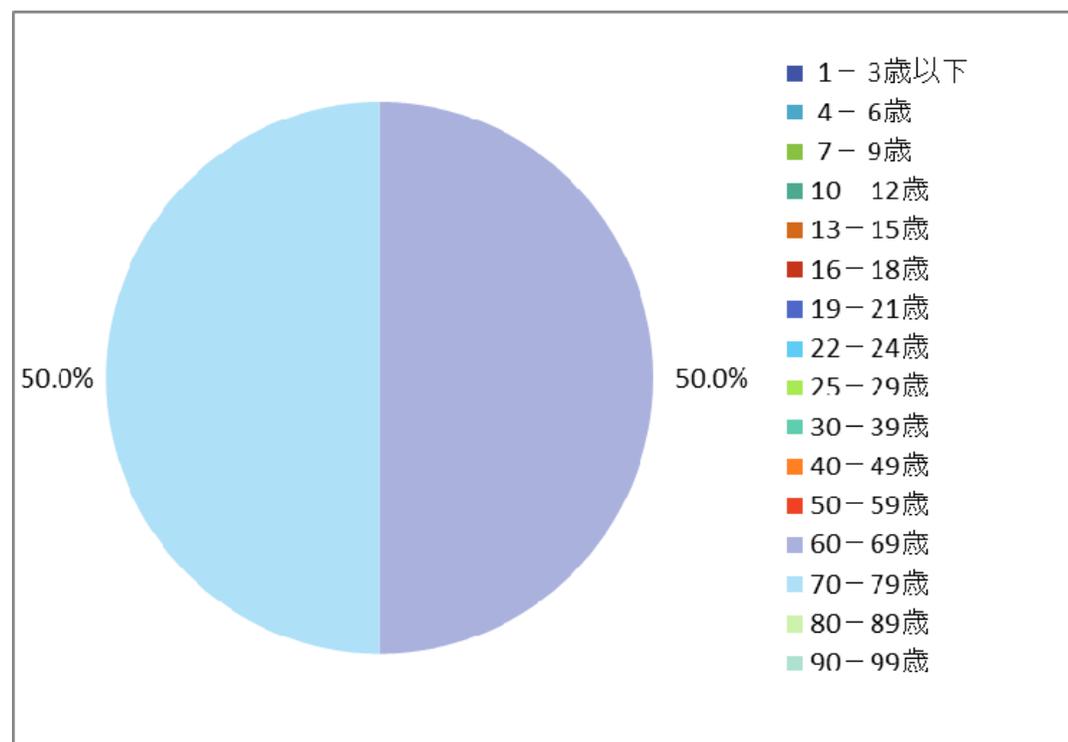
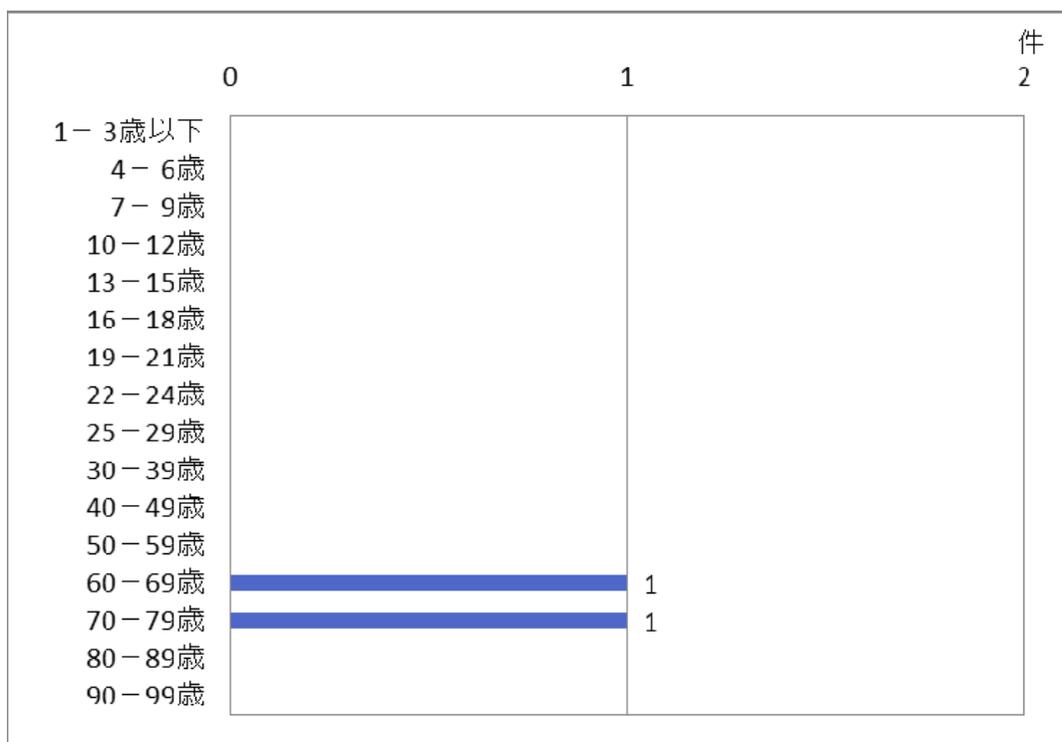
- 死亡事故件数の自転車運転者の年齢別を車種別にみると、「大型」では「50-59歳」が最も多く4件(28.6%)となっている。
- 次いで「60-69歳」3件(21.4%)、「30-39歳」、「70-79歳」、「80-89歳」がそれぞれ2件(14.3%)、「25-29歳」1件(7.1%)と続いている。
- 30歳までの全3件の内訳をみると、すべて「大型」となっている。



X II. H28年1～3月死亡事故データ(対自転車死亡事故(第1当事者))

(2) 中型

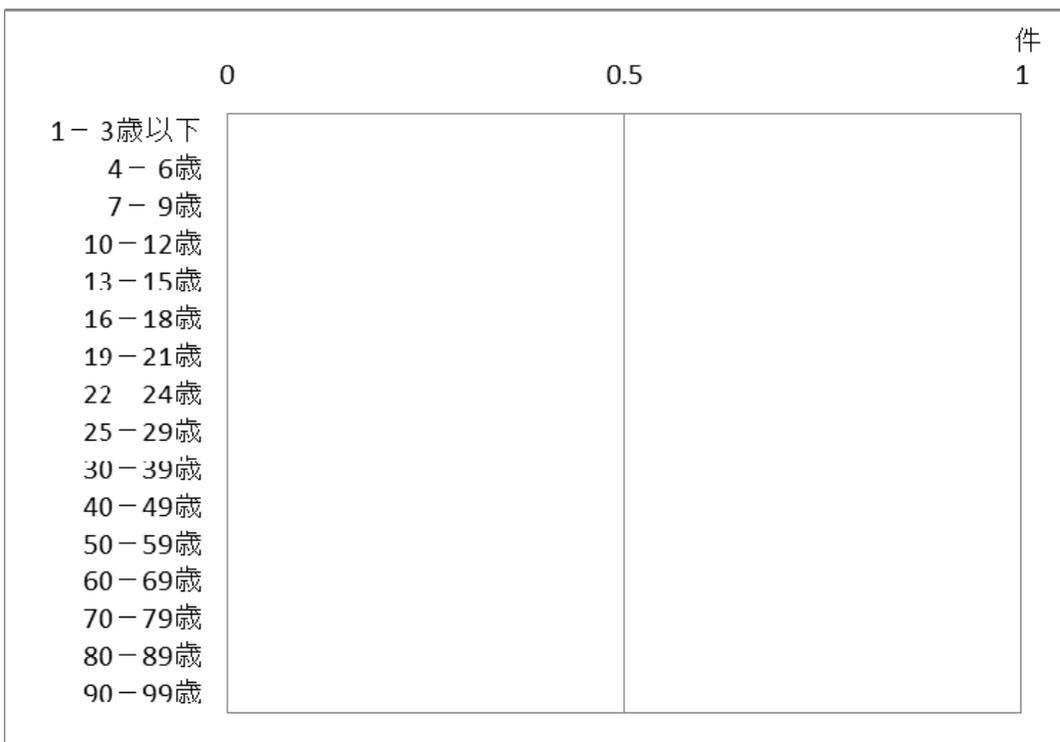
- 死亡事故件数の自転車運転者の年齢別を車種別にみると、「中型」では「60-69歳」、「70-79歳」がそれぞれ1件（50.0%）となっている。



X II. H28年1～3月死亡事故データ(対自転車死亡事故(第1当事者))

(3) 普通

- ・死亡事故件数の自転車運転者の年齢別を車種別にみると、「普通」では、事故が発生していない。



X II. H28年1～3月死亡事故データ(対自転車死亡事故(第1当事者))

5. 事故類型別自転車運転者の年齢別

- 死亡事故件数を事故類型別自転車運転者の年齢別にみると、「左折」－「50-59歳」が最も多く3件となっている。次いで、「等速 直進」－「60-69歳」、「等速 直進」－「70-79歳」、「左折」－「30-39歳」、「左折」－「60-69歳」がそれぞれ2件となっている。
- 「直進 等速」の自転車運転者の年齢層は主に60歳代以上となっている。

