

平成30年 1～3月の
交通事故統計分析結果
～ 発生地別 ～

2018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32（2020）年に開催される東京オリンピック・パラリンピックに向けて、世界一安全な輸送サービスの提供を実現するため、第10次交通安全基本計画（平成29年～32年まで）に合わせた「事業用自動車総合安全プラン2020」～行政・事業者・利用者が連携した安全トライアングルの構築～を策定し、平成32年までに、トラックが第一当事者となる①交通事故による死者数を200人以下、②人身事故件数を12,500件以下、③飲酒運転ゼロ とするよう平成29年6月30日に公表しました。

これを受け、全日本トラック協会では、国土交通省が定めた目標を実現するため、交通死亡事故件数に係るトラック業界数値目標として、「事業用トラックを第一当事者とする死亡件数を、車両台数1万台当たり「1.5」件以下とする各都道府県（車籍別）の共有目標とする」ことを決定した。

この共有目標である各都道府県の車両台数1万台当たり「1.5」件以下とするために、これまでの統計分析に加え、更なる詳細な統計・分析を行い交通事故の発生状況に即した有効な事故防止対策を樹立することで、より確実に事業用トラックの事故等削減目標達成に資するものとする。

ここで取りまとめた交通事故統計データは、警察庁が公表している全国の交通事故統計データ※1を元に、発生地別、車両区分別等、詳細に交通事故分析を行ったものである。

※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（H30年の1～3月）のうち事業用貨物自動車（軽を除く）が第1当事者となった死亡事故

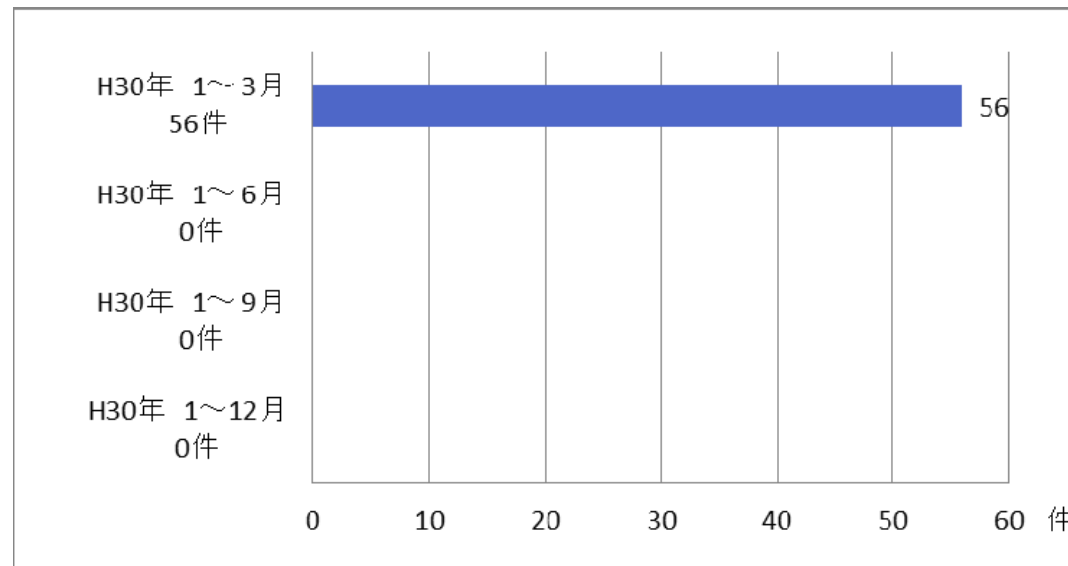
Ⅱ. H30年1～3月死亡事故データの傾向

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

Ⅱ. H30年1～3月死亡事故データの傾向

1. 事故件数

- ・ H30年1～3月の死亡事故件数は56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224件（56件×4）となった場合、営業用トラック1,282,069台（平成30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「1.8」となり、「トラック事業における総合安全プラン2020」の目標である「1.5」を達成するために、事故防止対策が急務である。

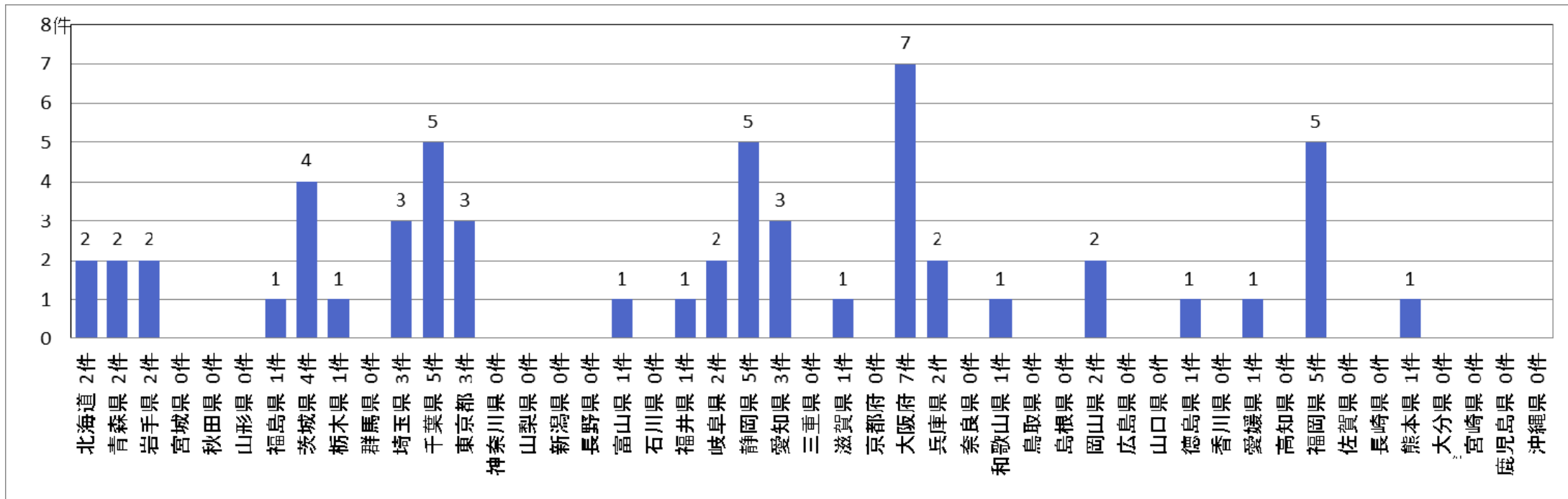


Ⅱ. H30年1～3月死亡事故データの傾向

2. 発生地別

- ・H30年1～3月の発生地別死亡事故件数の多い県をみると、「大阪府」が最も多く7件、次いで、「千葉県」、「静岡県」、「福岡県」がそれぞれ5件、「茨城県」4件と続いている。

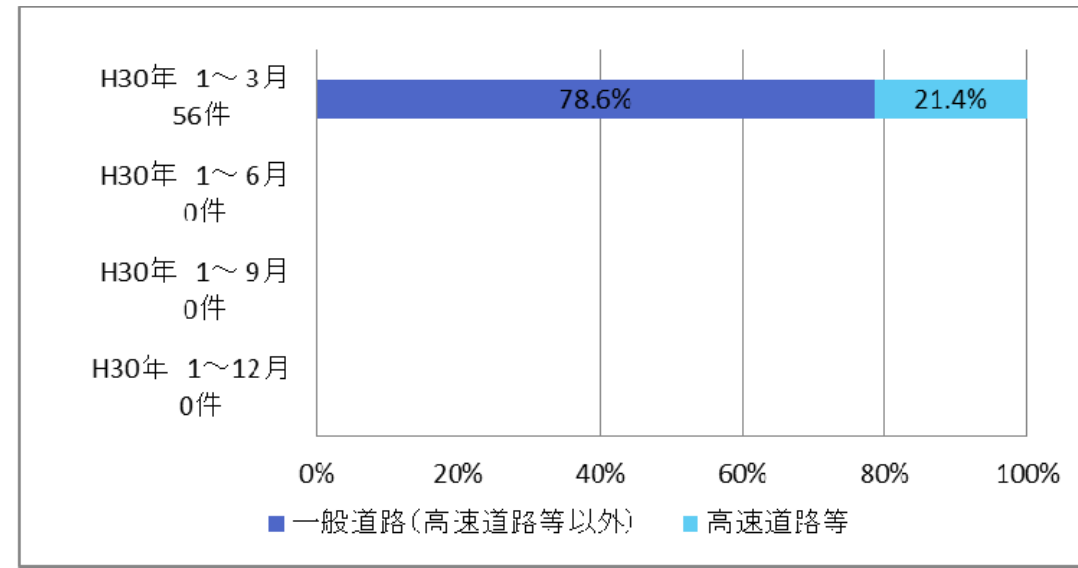
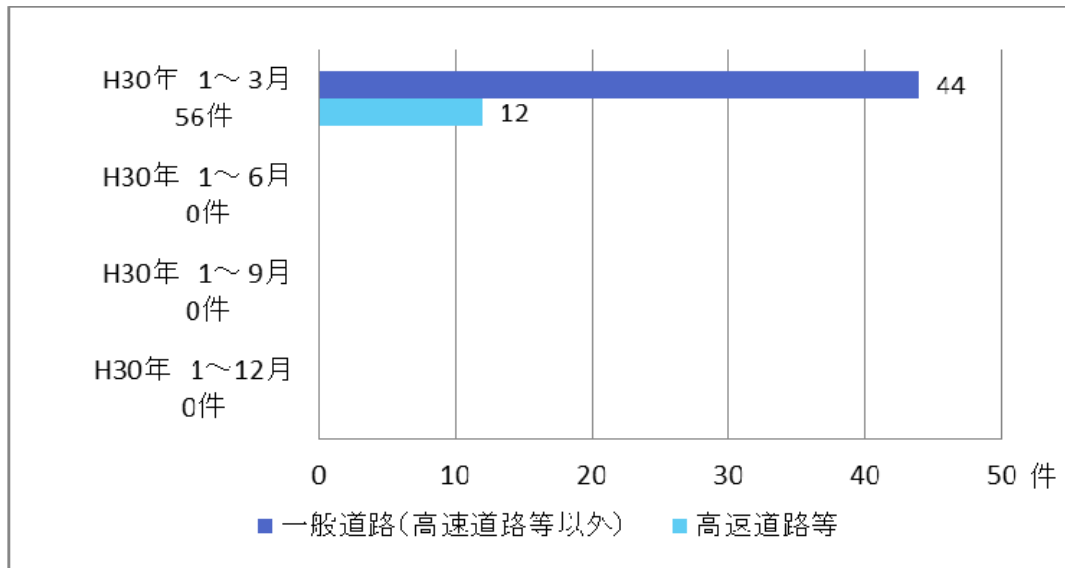
※対自転車の発生地別死亡事故件数については、P87 に別掲。



Ⅱ. H30年1～3月死亡事故データの傾向

3. 道路区分別

・H30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44件（78.6%）と8割近くを占めている。

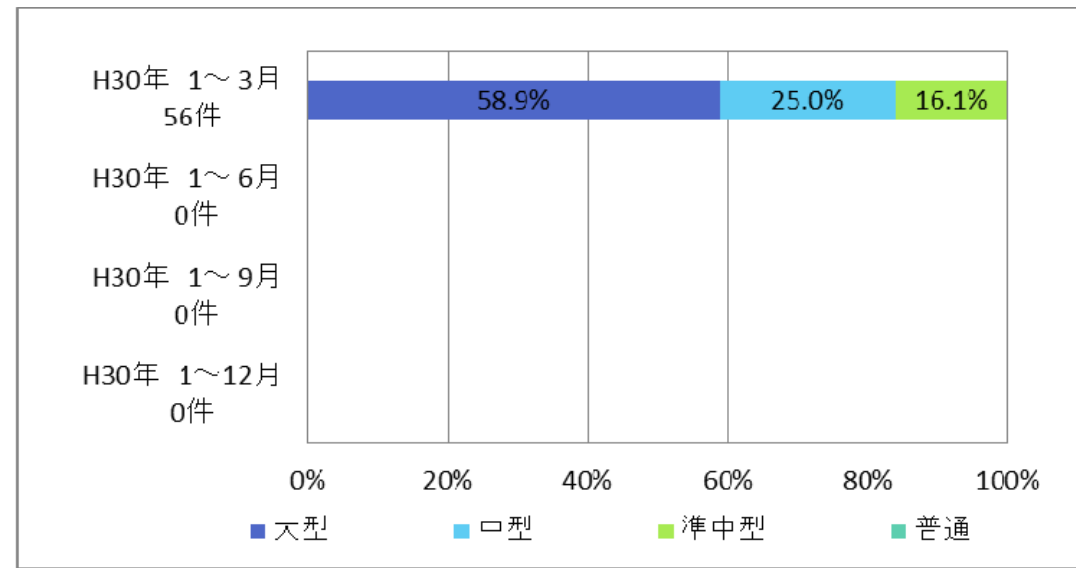
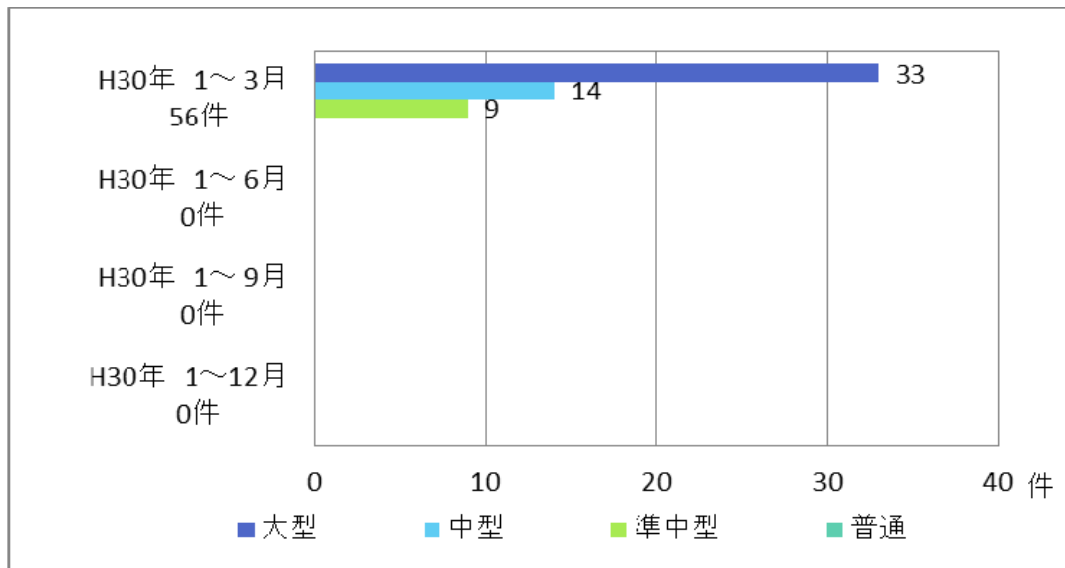


Ⅱ . H30年1～3月死亡事故データの傾向

4. 車両区分別

- ・ H30年1～3月の傾向をみると、「大型」が最も多く33件（58.9%）と6割近くを占めている。
- ・ 次いで「中型」14件（25.0%）、「準中型」9件（16.1%）と続き、「普通」は0件（0.0%）となっている。

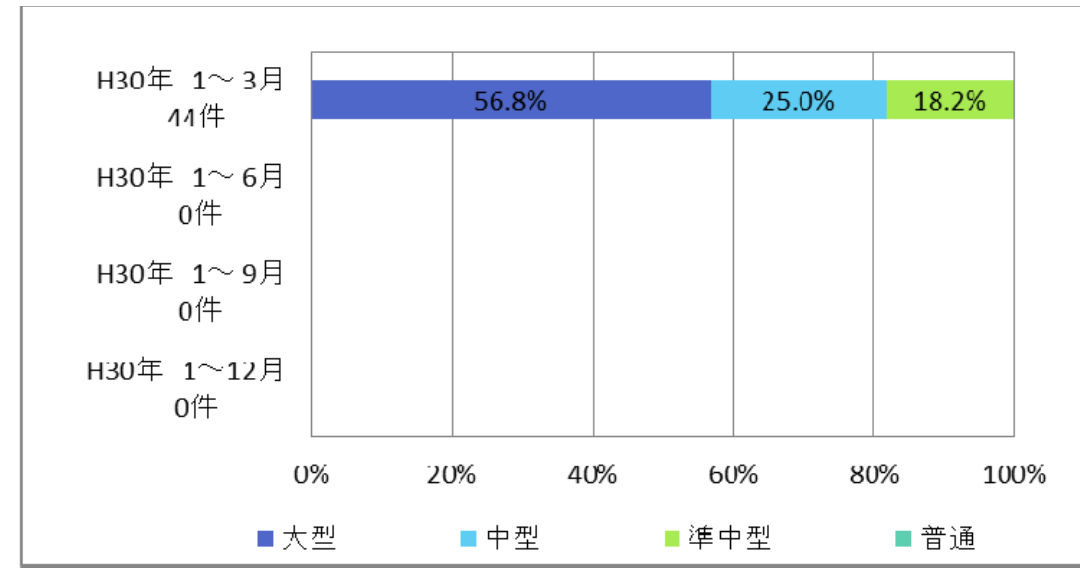
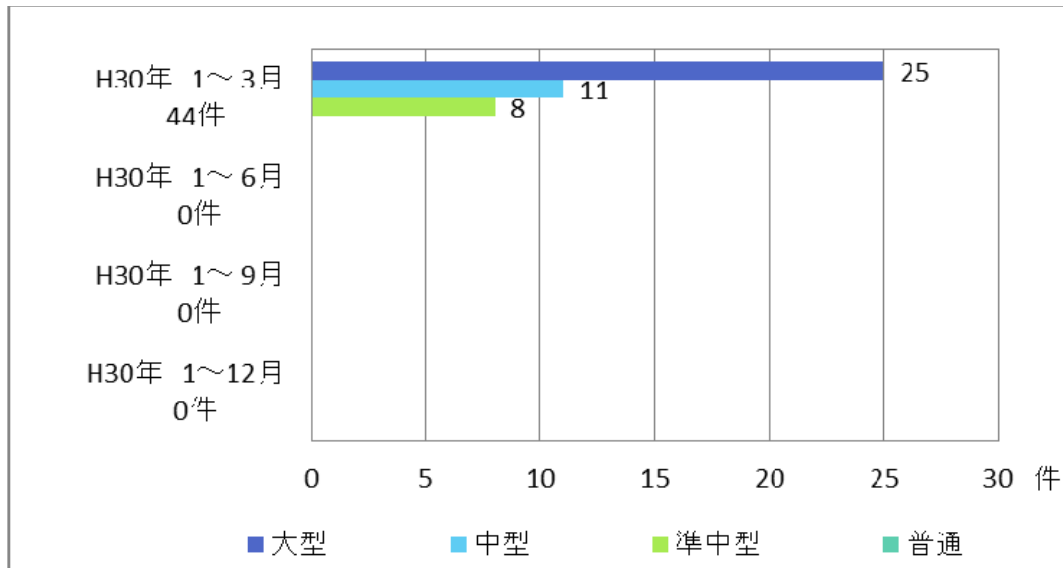
※対自転車の車両区分別死亡事故件数については、P88 に別掲。



Ⅱ. H30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

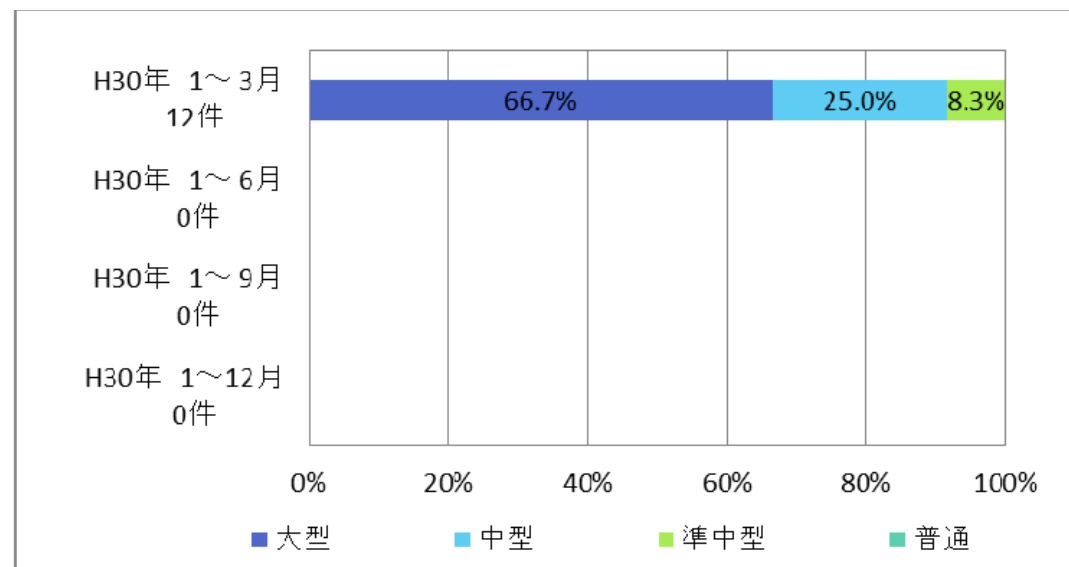
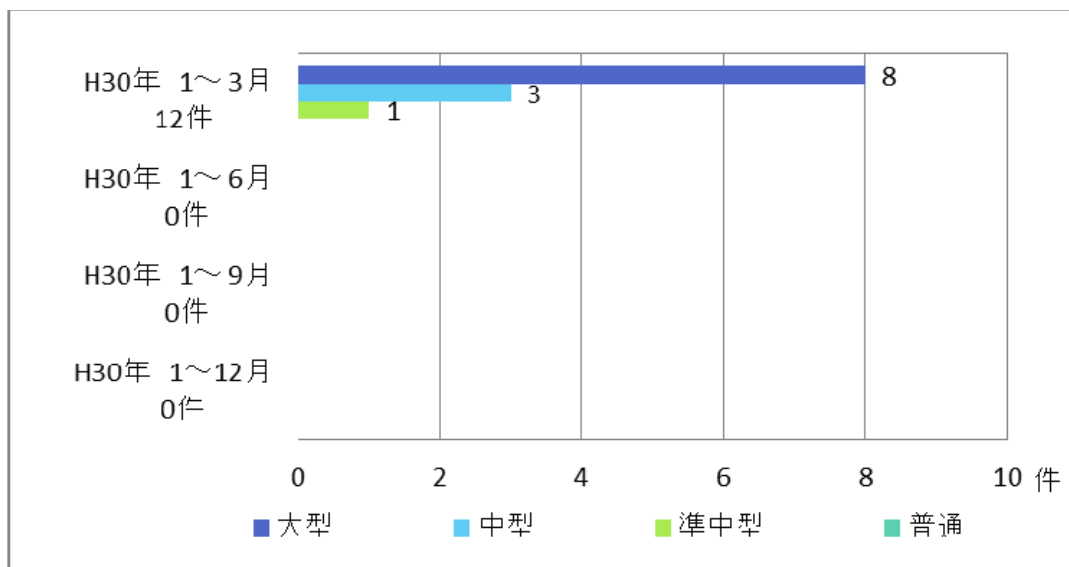
・H30年1～3月の傾向をみると、「大型」が最も多く25件（56.8%）と6割近くを占めている。



Ⅱ. H30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

・H30年1～3月の傾向をみると、「大型」が最も多く8件（66.7%）と7割近くを占めている。

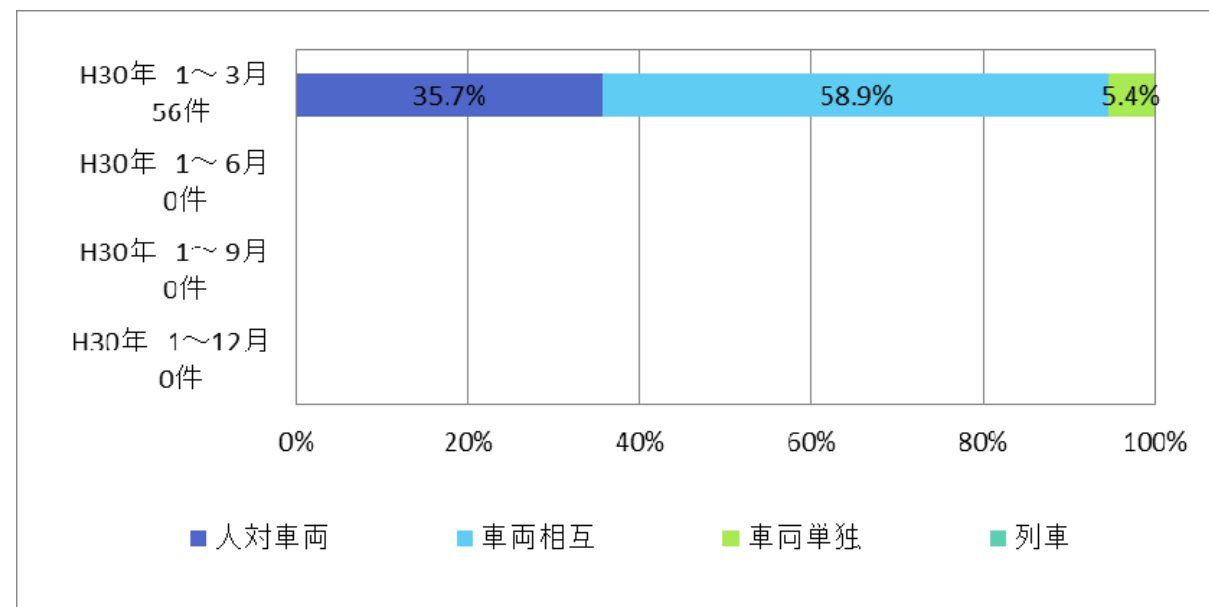
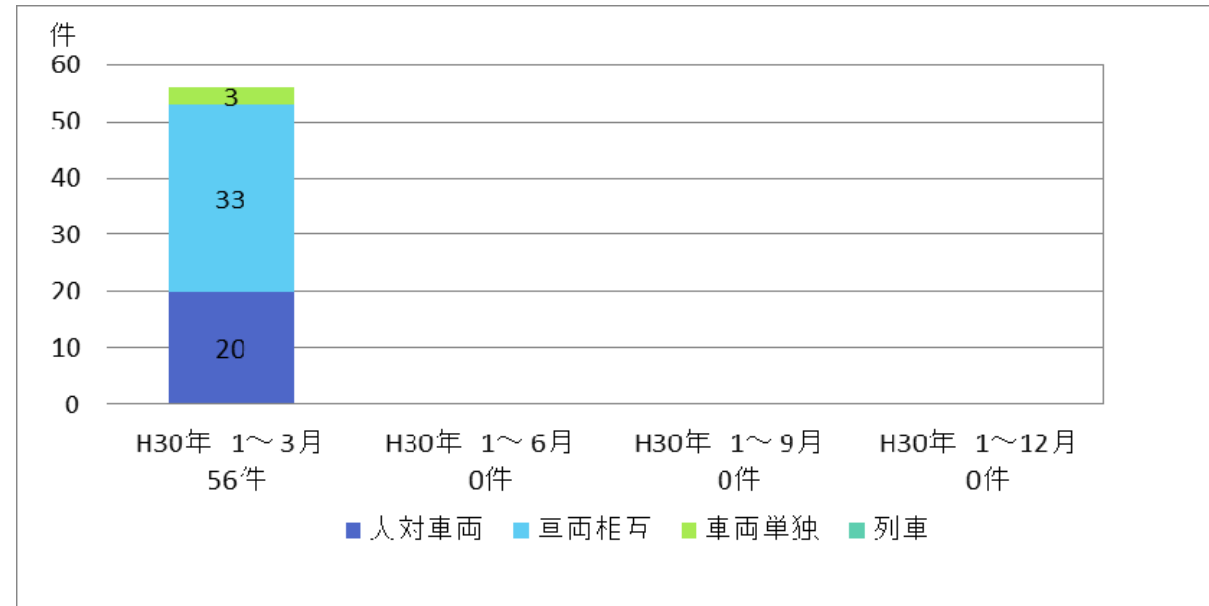


Ⅱ. H30年1～3月死亡事故データの傾向

5. 事故類型別

- ・H30年1～3月の傾向をみると、「車両相互」が最も多く33件（58.9%）と6割近くを占めている。
- ・次いで「人対車両」20件（35.7%）、「車両単独」3件（5.4%）と続いている。

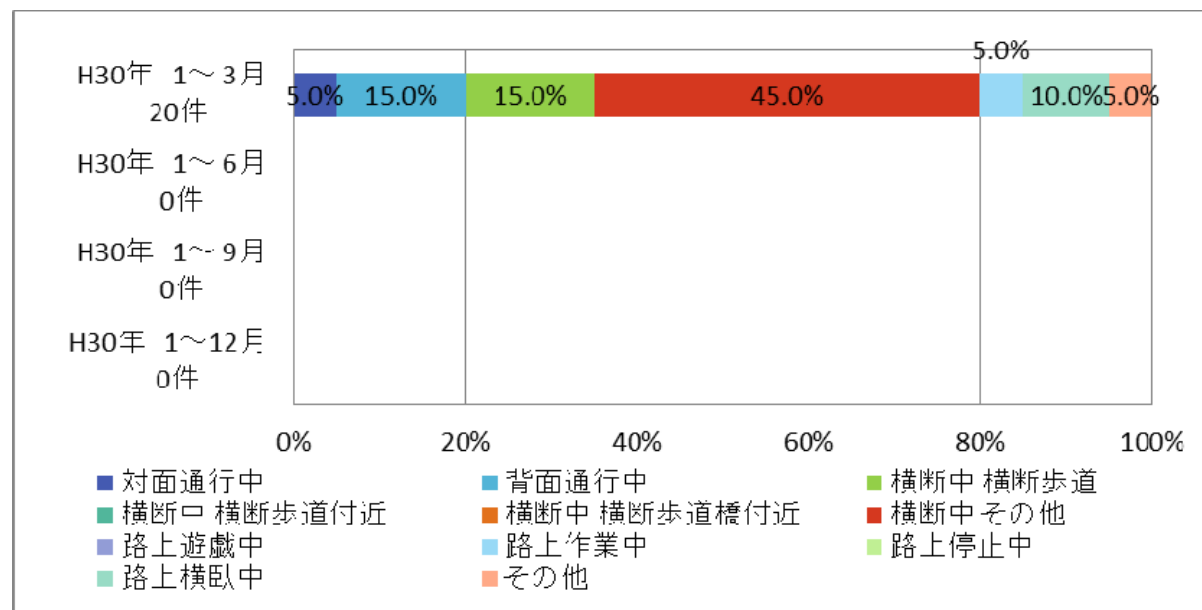
※「車両相互」での第二当事者となる「車両」には、道路交通法上の「軽車両」である自転車等を含む。



Ⅱ. H30年1～3月死亡事故データの傾向

(1) 人対車両

- ・ H30年1～3月の傾向をみると、「横断中 その他」が最も多く9件（45.0%）となっている。
- ・ 次いで「背面通行中」、「横断中 横断歩道」がそれぞれ3件（15.0%）と続いている。
- ・ 「横断中」の事故が12件（60.0%）と6割を占めている。



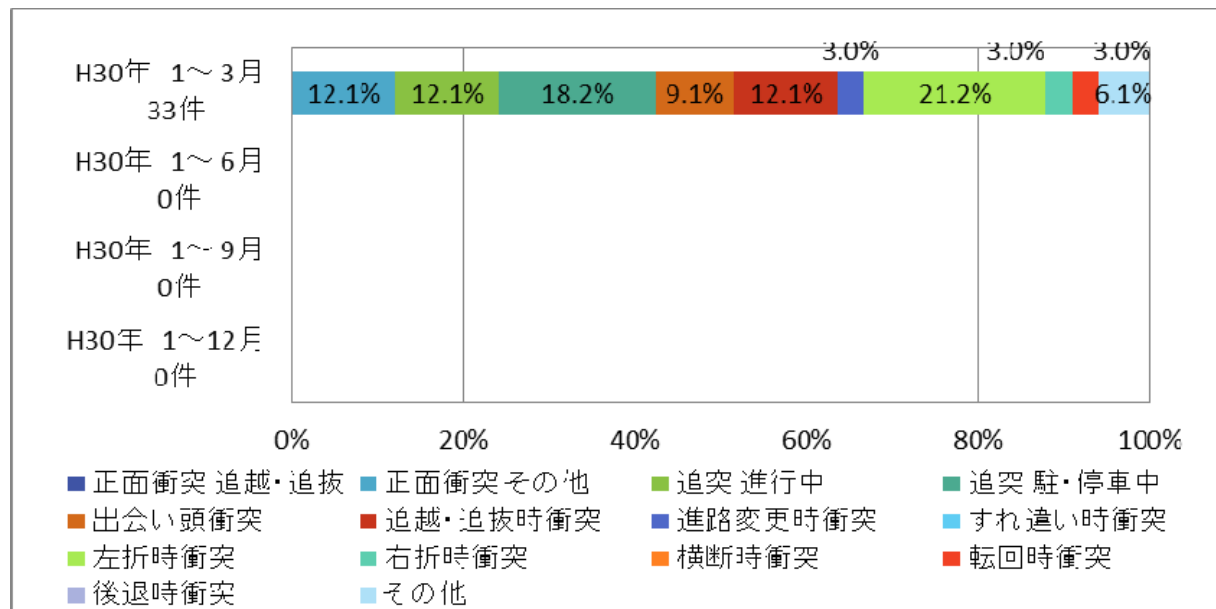
Ⅱ. H30年1～3月死亡事故データの傾向

(2) 車両相互

- ・H30年1～3月の傾向をみると、「左折時衝突」が最も多く7件（21.2%）となっている。
- ・次いで、「追突 駐・停車中」6件（18.2%）、「正面衝突 その他」、「追突 進行中」、「追越・追抜時衝突」がそれぞれ4件（12.1%）と続いている。

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

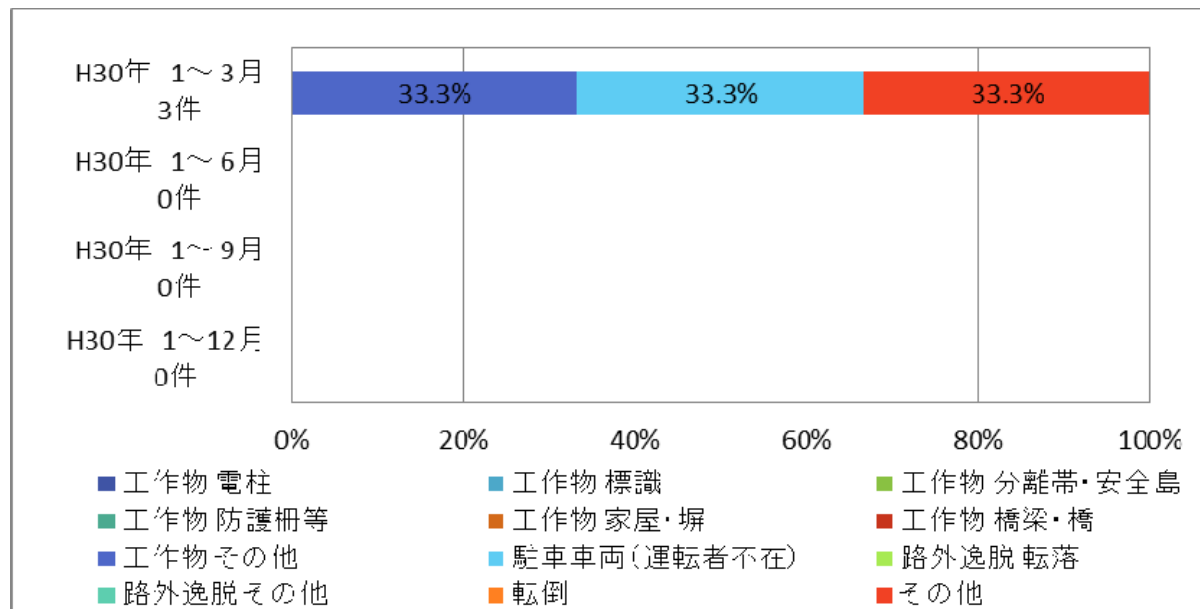
※対自転車の事故類型別死亡事故件数については、P89～P93に別掲。



Ⅱ . H30年1～3月死亡事故データの傾向

(3) 車両単独

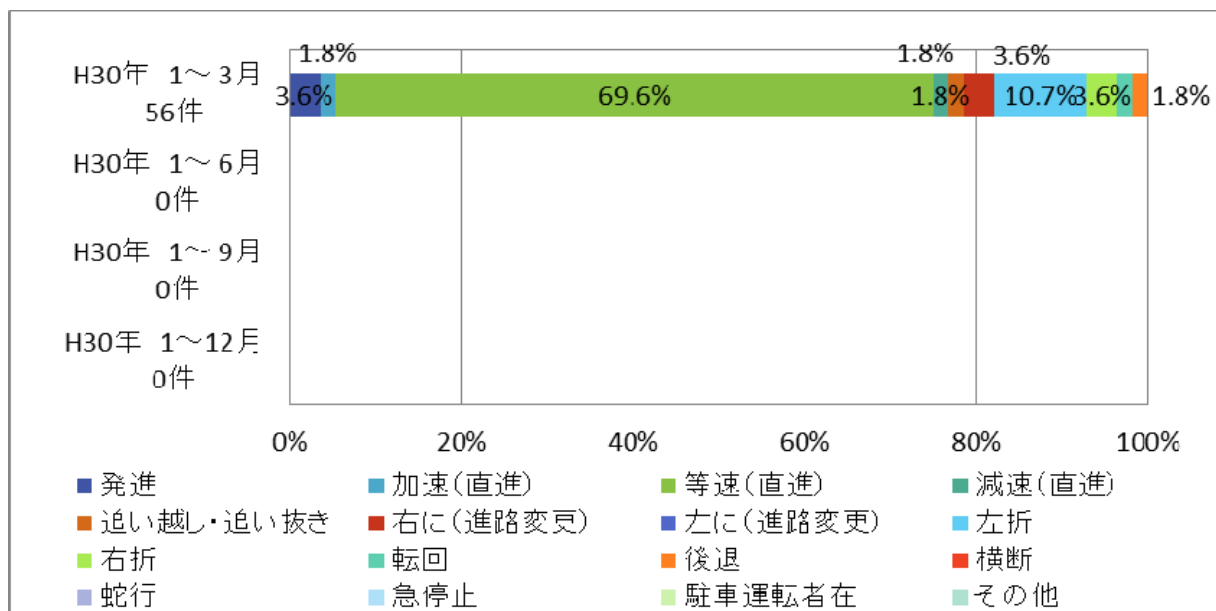
- ・H30年1～3月の傾向をみると「工作物 その他」、「駐車車両（運転者不在）」、「その他」がそれぞれ1件（33.3%）となっている。



Ⅱ . H30年1～3月死亡事故データの傾向

6. 行動類型別

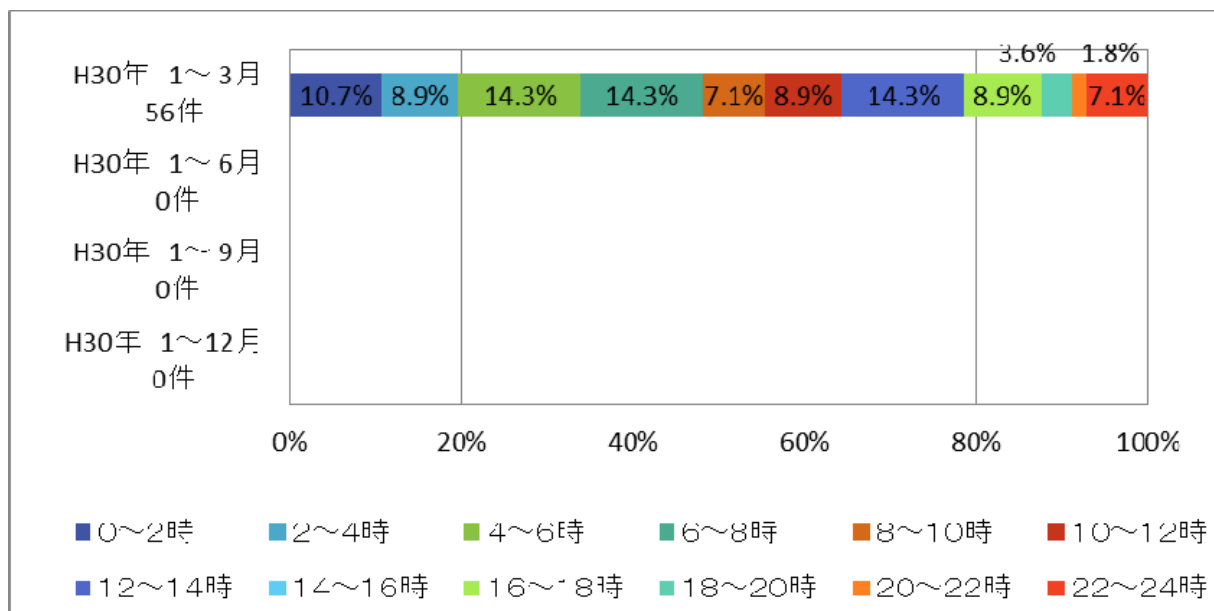
- ・H30年1～3月の傾向をみると、「等速（直進）」が最も多く39件（69.6%）と7割近くを占めている。
- ・次いで「左折」6件（10.7%）と続いている。



Ⅱ. H30年1～3月死亡事故データの傾向

7. 時間帯別

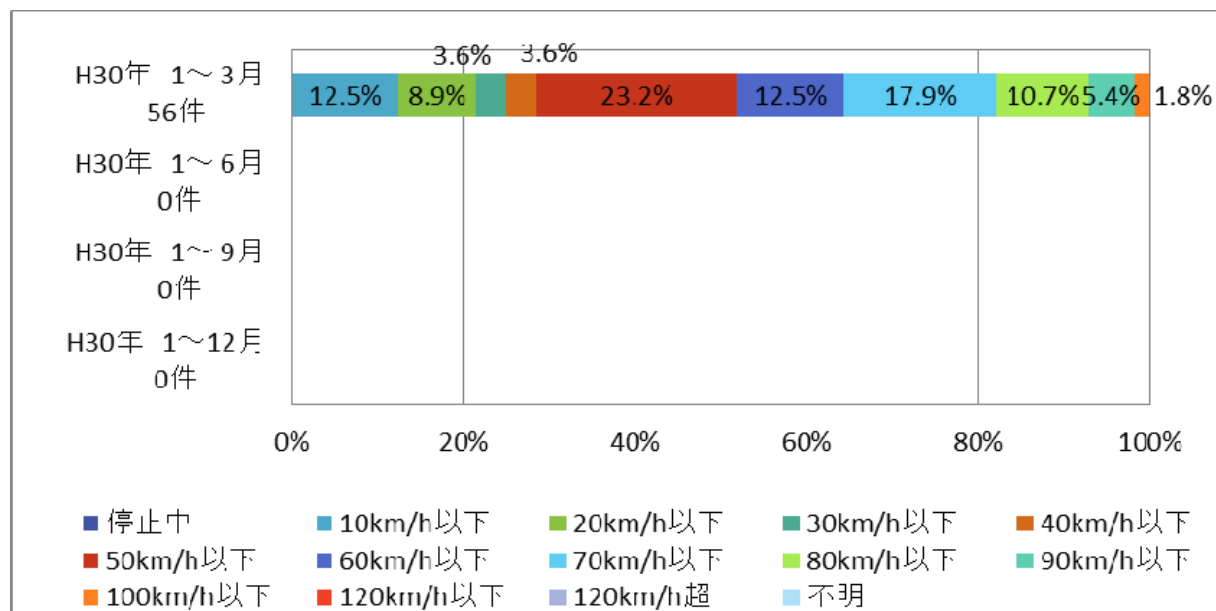
- H30年1～3月の傾向をみると、「4～6時」、「6～8時」、「12～14時」が最も多く、それぞれ8件（14.3%）となっている。
- 次いで「0～2時」6件（10.7%）、「2～4時」、「10～12時」、「16～18時」がそれぞれ5件（8.9%）と続いている。
- 「22～6時」までの深夜早朝の時間帯で全体の4割近くを占めている。



Ⅱ. H30年1～3月死亡事故データの傾向

8. 運転者の危険認知速度別

- ・ H30年1～3月の傾向をみると、「(40km/h超)50km/h以下」が最も多く13件（23.2%）となっている。
- ・ 次いで「(60km/h超)70km/h以下」10件（17.9%）、「10km/h以下」、「(50km/h超)60km/h以下」がそれぞれ7件（12.5%）と続いている。

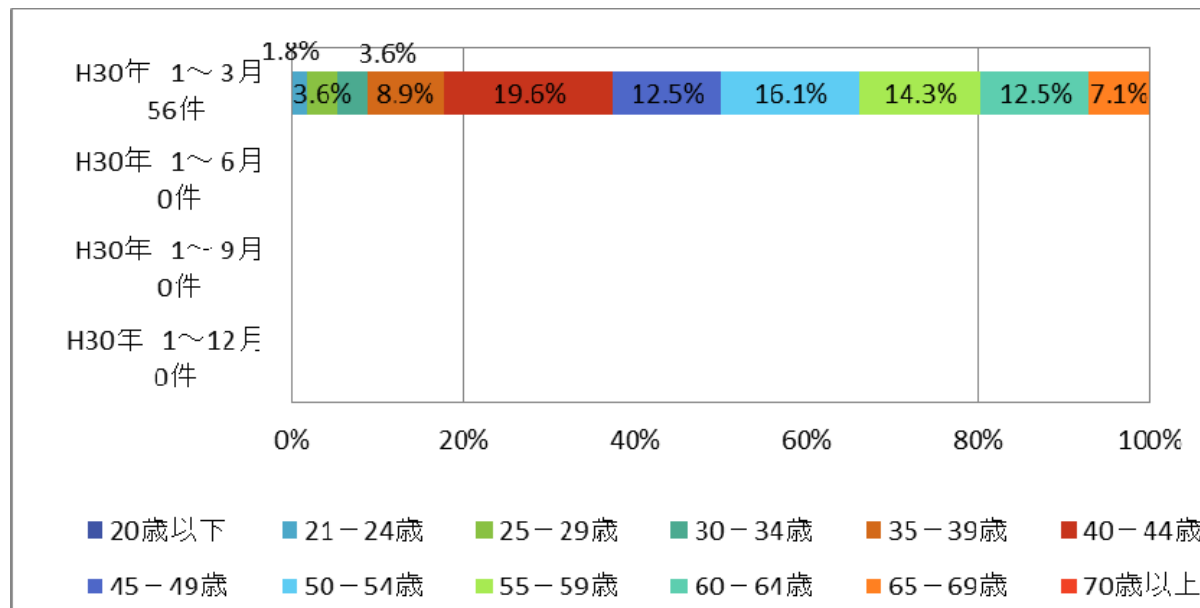


Ⅱ. H30年1～3月死亡事故データの傾向

9. 運転者の年齢層別

- ・H30年1～3月の傾向をみると、「40-44歳」が最も多く11件（19.6%）となっている。
- ・次いで「50-54歳」9件（16.1%）、「55-59歳」8件（14.3%）、「45-49歳」、「60-64歳」がそれぞれ7件（12.5%）と続いている。
- ・「40代」18件（32.1%）、「50代」17件（30.4%）となっている。「60歳以上」は11件（19.6%）となっている。

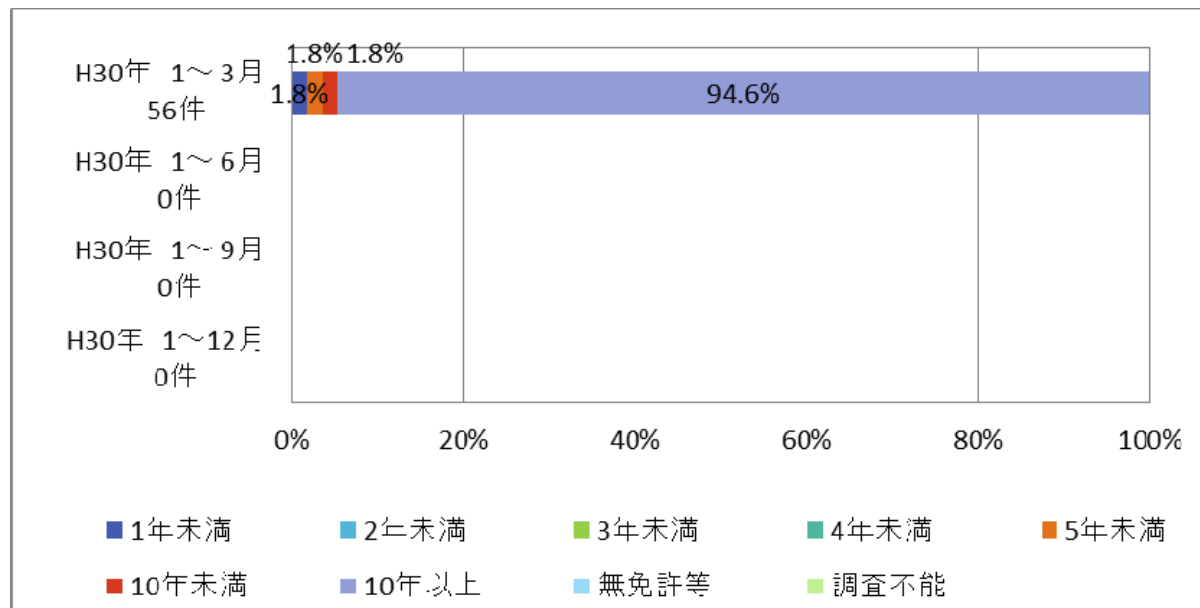
※対自転車の死亡事故における自転車運転者の年齢別死亡事故件数については、P94～P99に別掲。



Ⅱ. H30年1～3月死亡事故データの傾向

10. 運転者の免許取得年数別

- ・H30年1～3月の傾向をみると、「10年以上」が最も多く53件（94.6%）と9割以上を占めている。



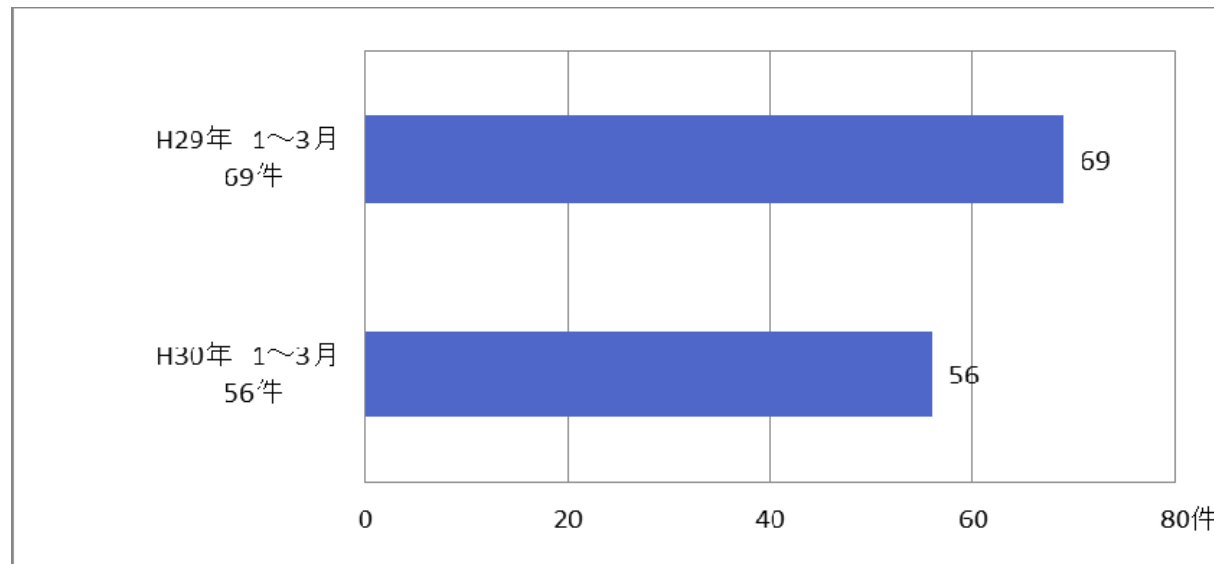
Ⅲ. H30年1～3月死亡事故データの傾向(対前年同期比)

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

Ⅲ. H30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

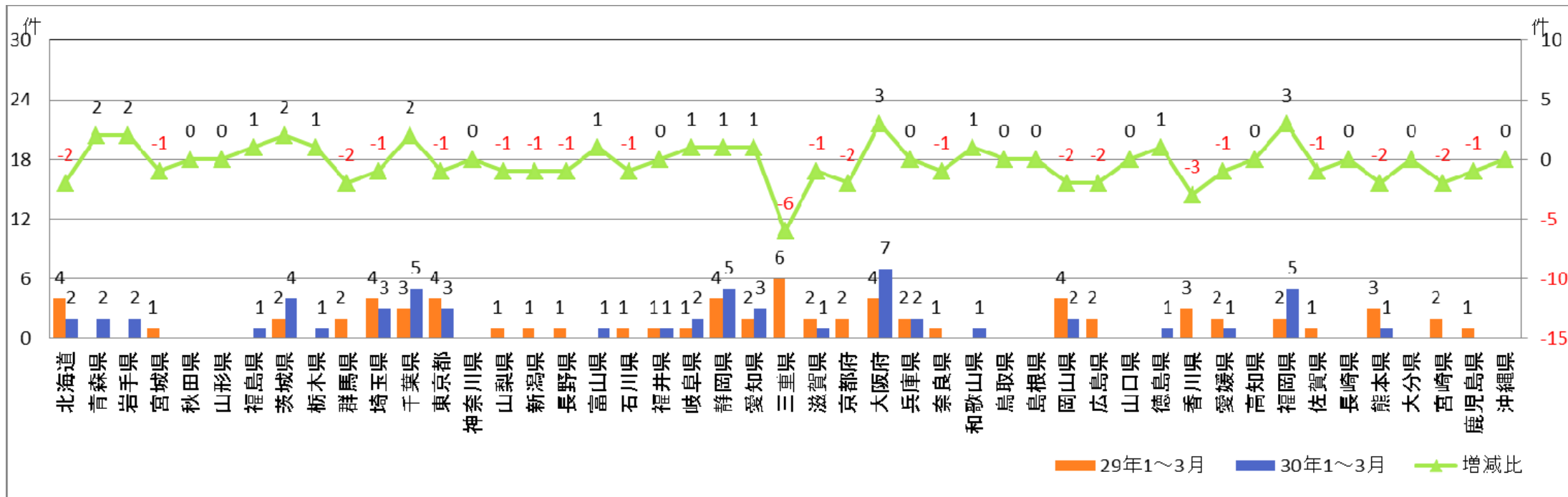
- ・H29年1～3月の死亡事故件数と比較すると△13件となっている。



Ⅲ. H30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

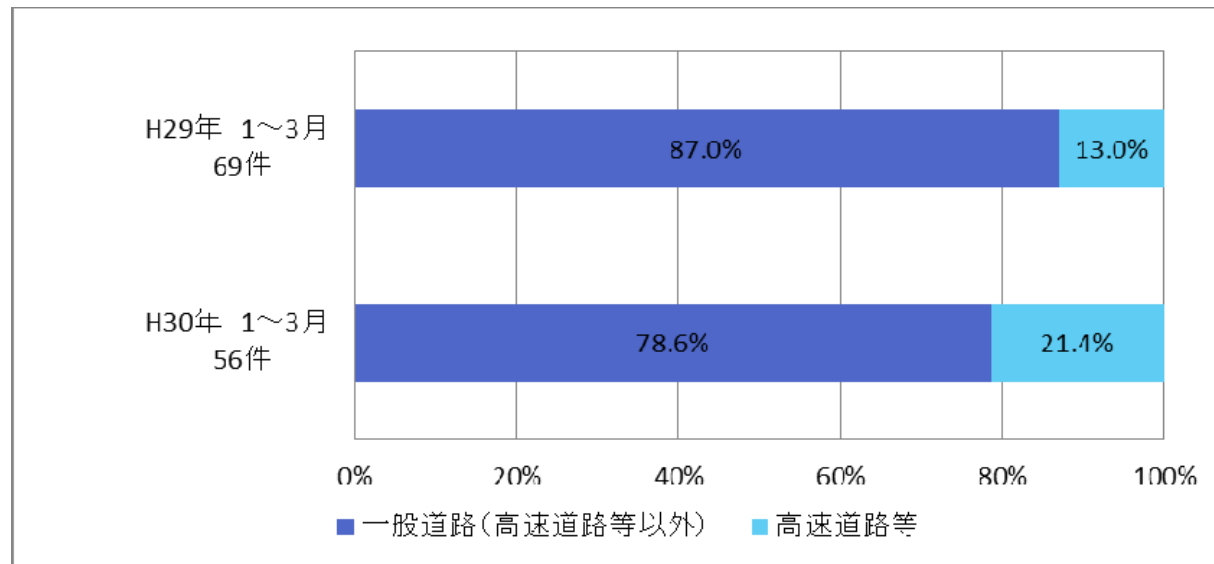
- ・H29年1～3月の発生地別死亡事故件数と比較すると、「大阪府」、「福岡県」が最も多く、それぞれ+3件となっている。次いで「青森県」、「岩手県」、「茨城県」、「千葉県」がそれぞれ+2件となっている。
- ・一方、「三重県」が最も少なくなっており△6件となっている。次いで、「香川県」△3件となっている。



Ⅲ. H30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

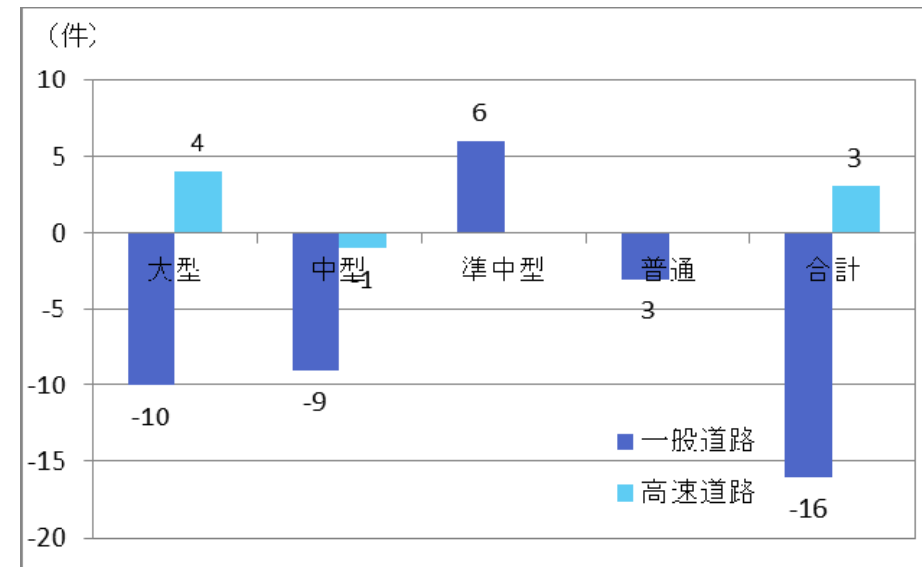
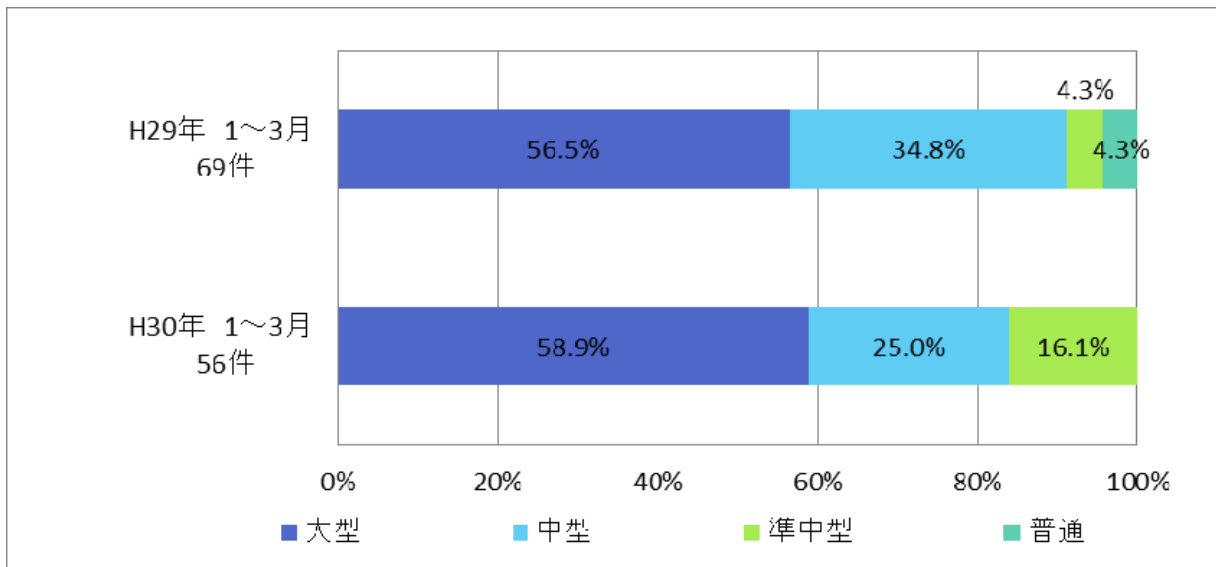
・H29年1～3月の死亡事故割合と比較すると、「一般道路（高速道路等以外）」は△8.4ポイントとなっている。



Ⅲ. H30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

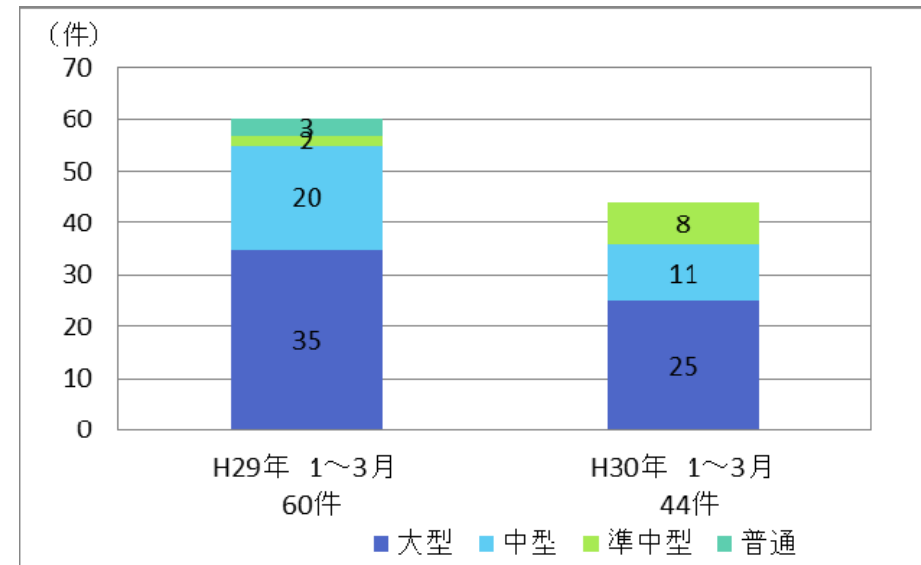
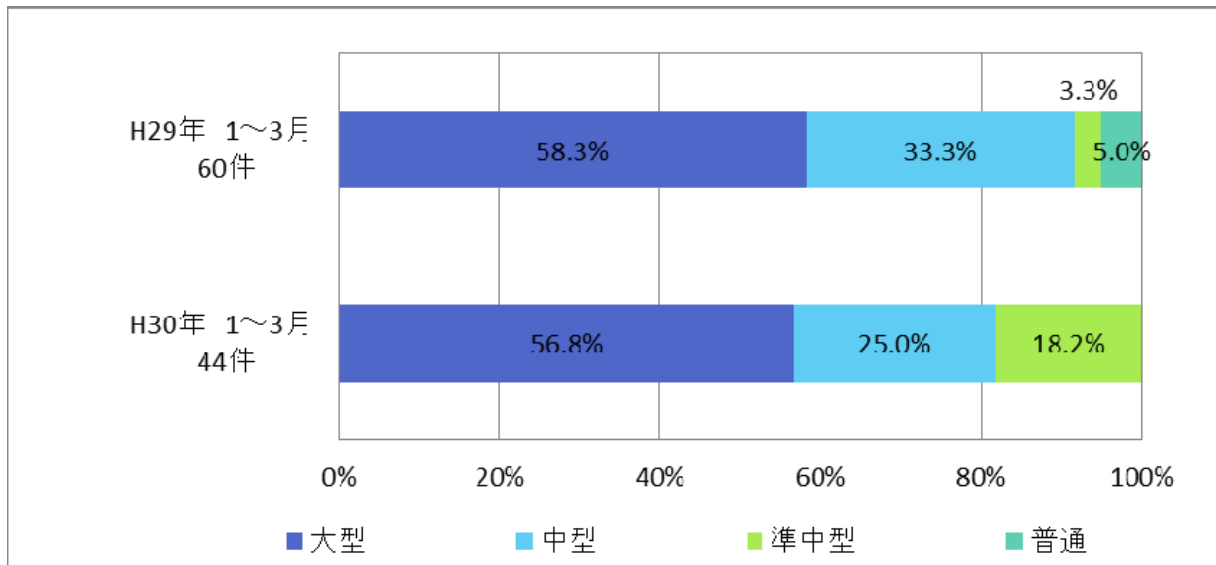
- ・ H29年1～3月の死亡事故割合と比較すると、「大型」は+2.4ポイントとなっている。
- ・ 件数の増減をみると、「大型」は「一般道路」では減少したものの「高速道路」では増加している。
- ・ 「中型」は「一般道路」、「高速道路」共に減少しており、特に「一般道路」では大きく減少している。
- ・ 「準中型」は「一般道路」で大きく増加している。
- ・ 「普通」は「一般道路」で減少している。



Ⅲ. H30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

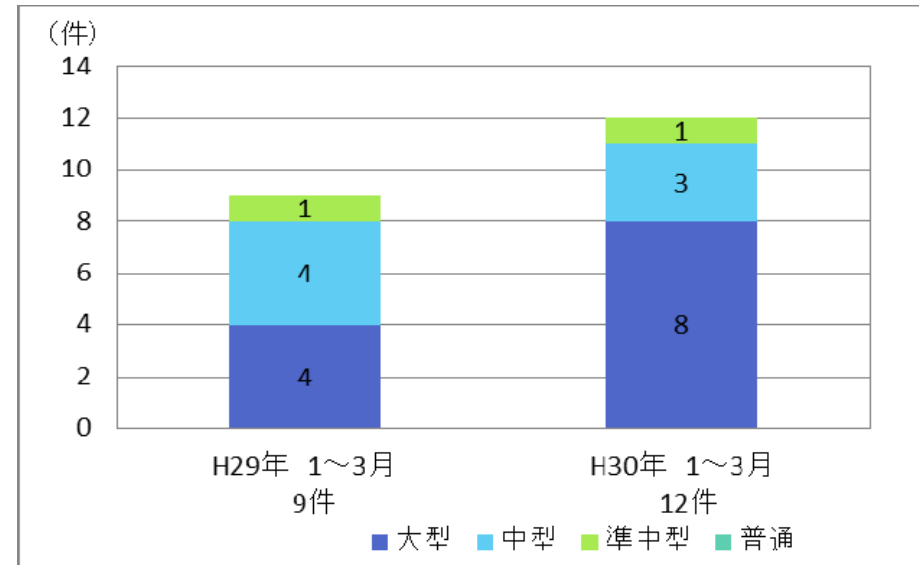
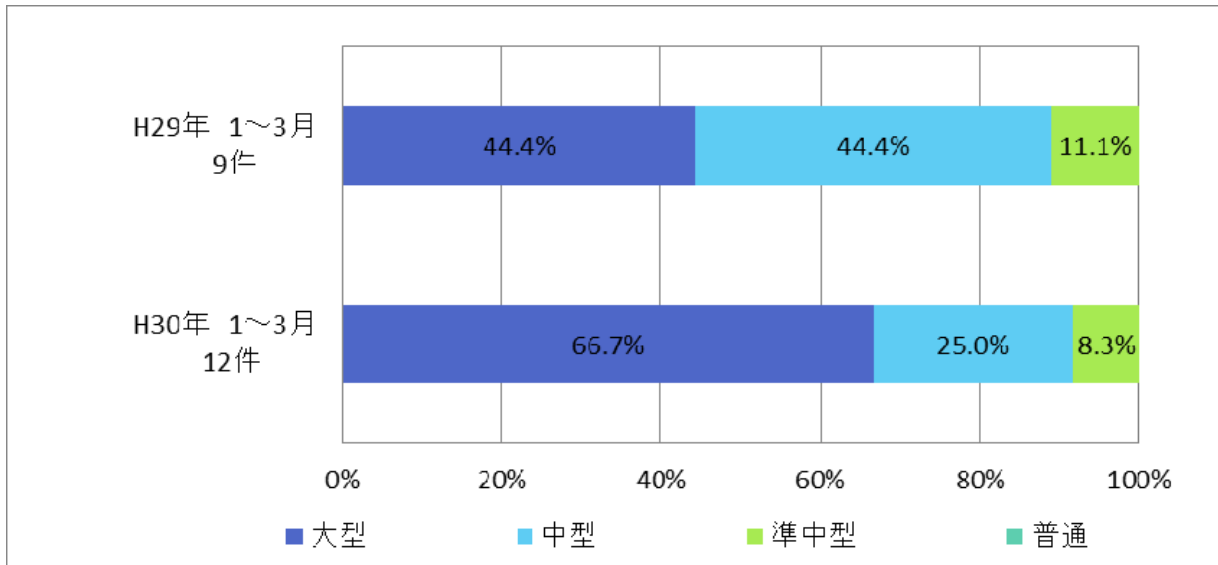
- H29年1～3月の死亡事故割合と比較すると、「大型」は△1.5ポイント、「中型」は△8.3ポイント、「準中型」は+14.9ポイント、「普通」は△5.0ポイントとなっている。
- 件数の増減をみると△16件となっており、車両区分別にみると「大型」は△10件、「中型」は△9件、「準中型」は+6件、「普通」は△3件となっている。



Ⅲ. H30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

- ・ H29年1～3月の死亡事故割合と比較すると、「大型」は+22.3ポイント、「中型」は△19.4ポイント、「準中型」は△2.8ポイントとなっている。
- ・ 件数の増減をみると+3件となっており、車両区分別にみると「大型」は+4件、「中型」は△1件、「準中型」は±0件となっている。

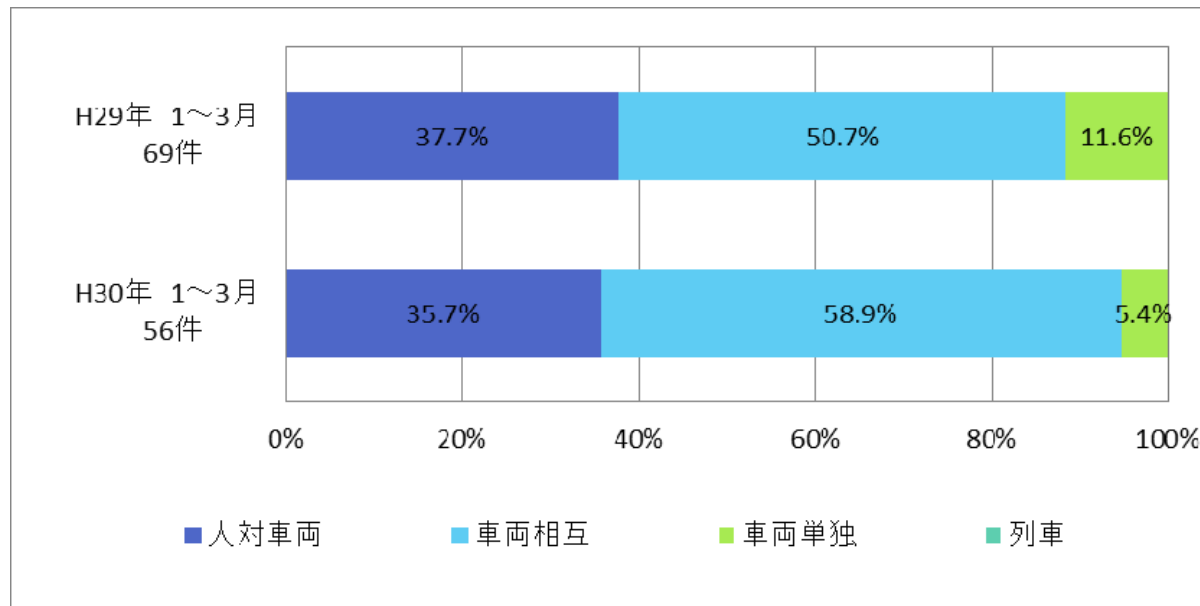


Ⅲ. H30年1～3月死亡事故データの傾向(対前年同期比)

5. 事故類型別

- ・H29年1～3月の死亡事故割合と比較すると、「人対車両」は△2.0ポイント、「車両相互」は+8.2ポイント、「車両単独」は△6.2ポイントとなっている。

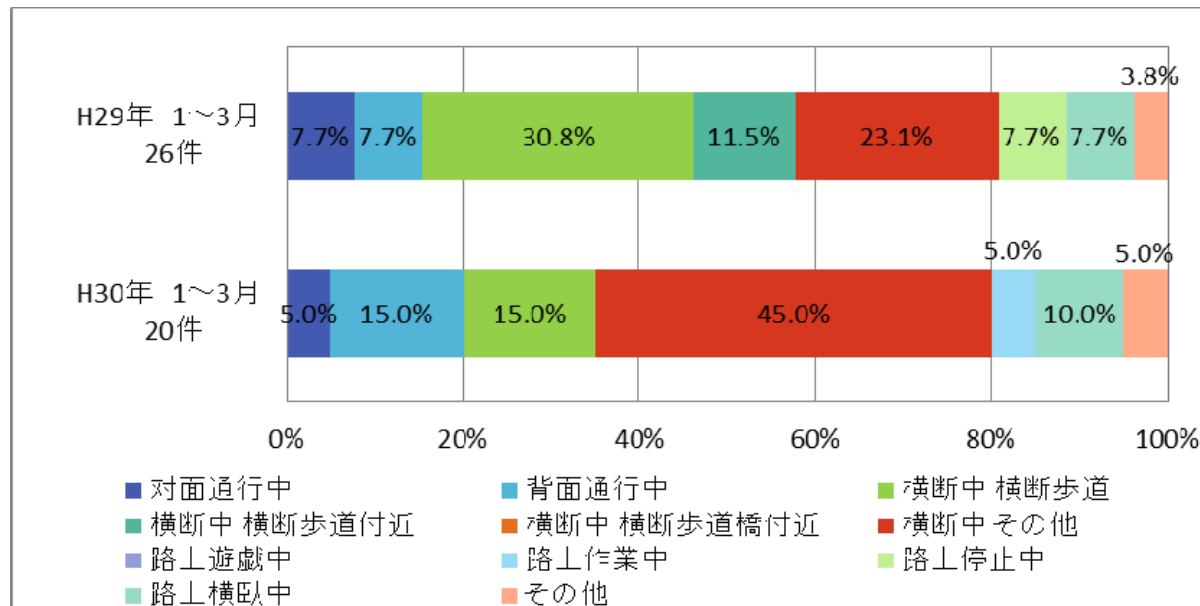
※「車両相互」での第二当事者となる「車両」には、道路交通法上の「軽車両」である自転車等を含む。



Ⅲ. H30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

- H29年1～3月の死亡事故割合と比較すると、「横断中 その他」は+21.9ポイント、「背面通行中」は+7.3ポイントとなっている。
- 「横断中 横断歩道」は△15.8ポイント、「横断中 横断歩道付近」は△11.5ポイント、「路上停止中」は△7.7ポイントとなっている。

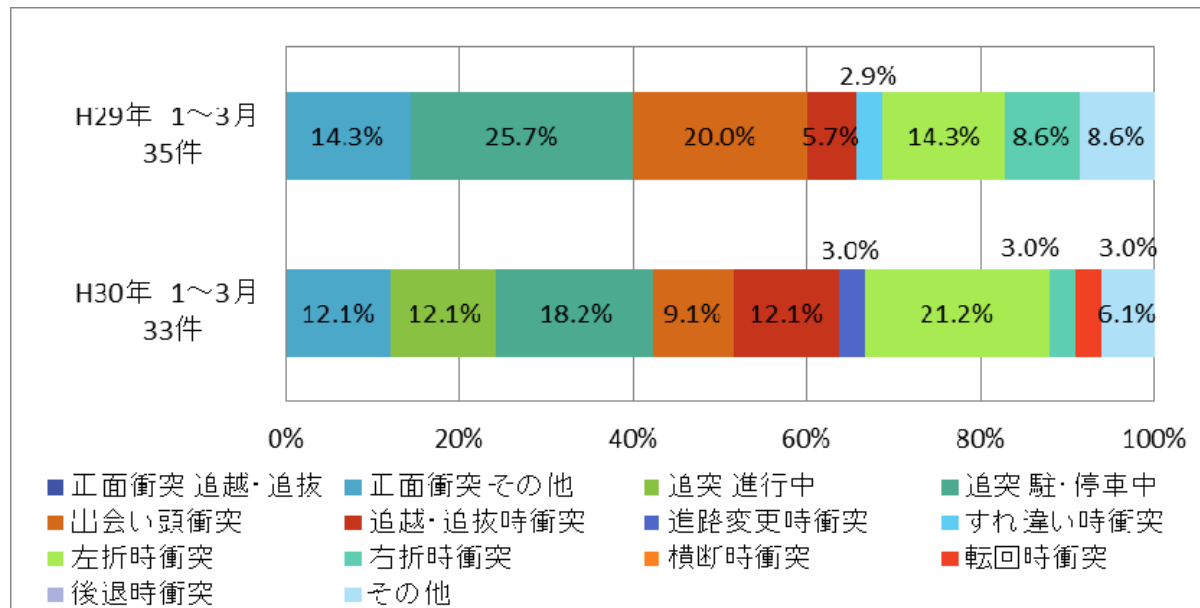


Ⅲ. H30年1～3月死亡事故データの傾向(対前年同期比)

(2) 車両相互

- ・ H29年1～3月の死亡事故割合と比較すると、「追突 進行中」は+12.1ポイント、「左折時衝突」は+6.9ポイント、「追越・追抜時衝突」は+6.4ポイントとなっている。
- ・ 「出会い頭衝突」は△10.9ポイント、「追突 駐・停車中」は△7.5ポイント、「右折時衝突」は△5.6ポイントとなっている。

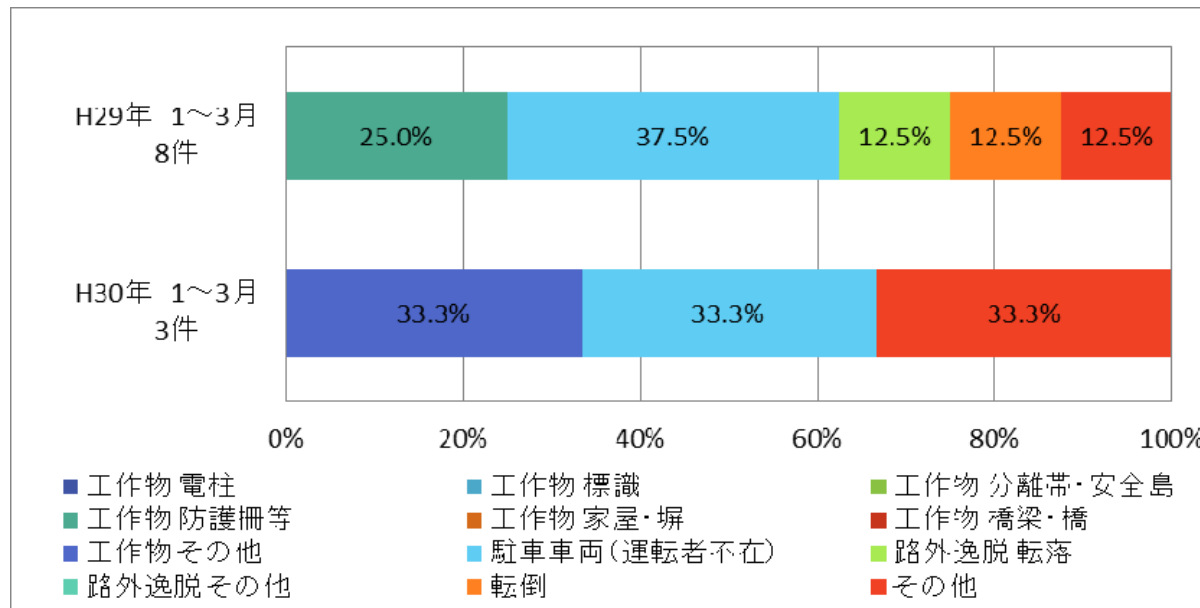
※「車両相互」での第二当事者となる「車両」には、道路交通法上の「軽車両」である自転車等を含む。



Ⅲ. H30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

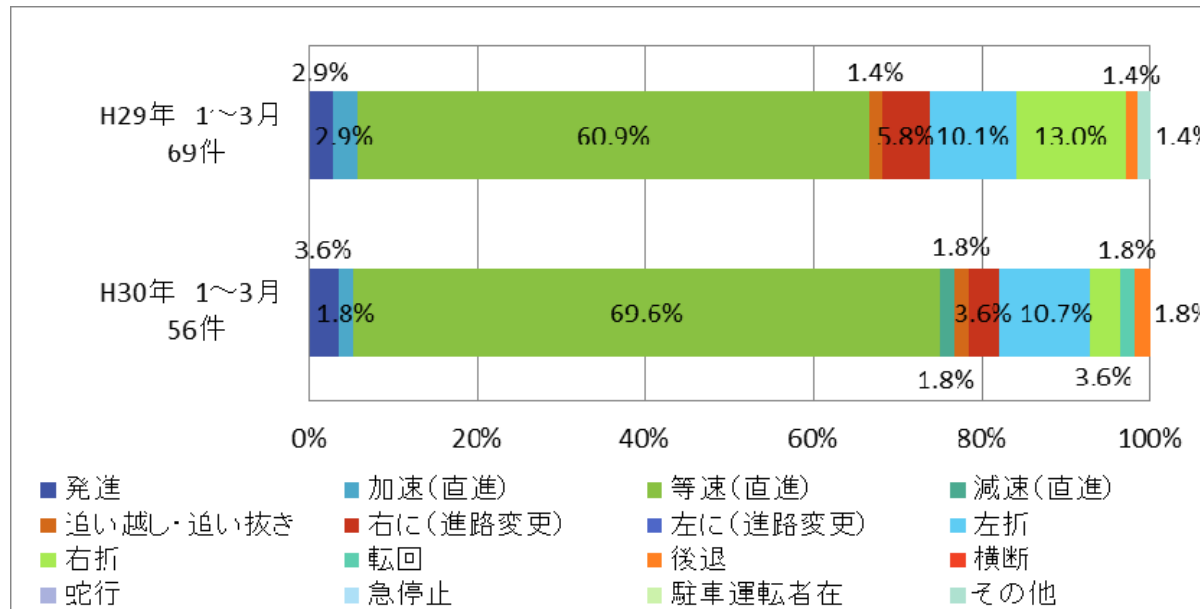
- H29年1～3月の死亡事故割合と比較すると、「工作物 その他」は+33.3ポイント、「その他」は+20.8ポイントとなっている。
- 「工作物 防護柵等」は△25.0ポイント、「路外逸脱 転落」、「転倒」はそれぞれ△12.5ポイントとなっている。



Ⅲ. H30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

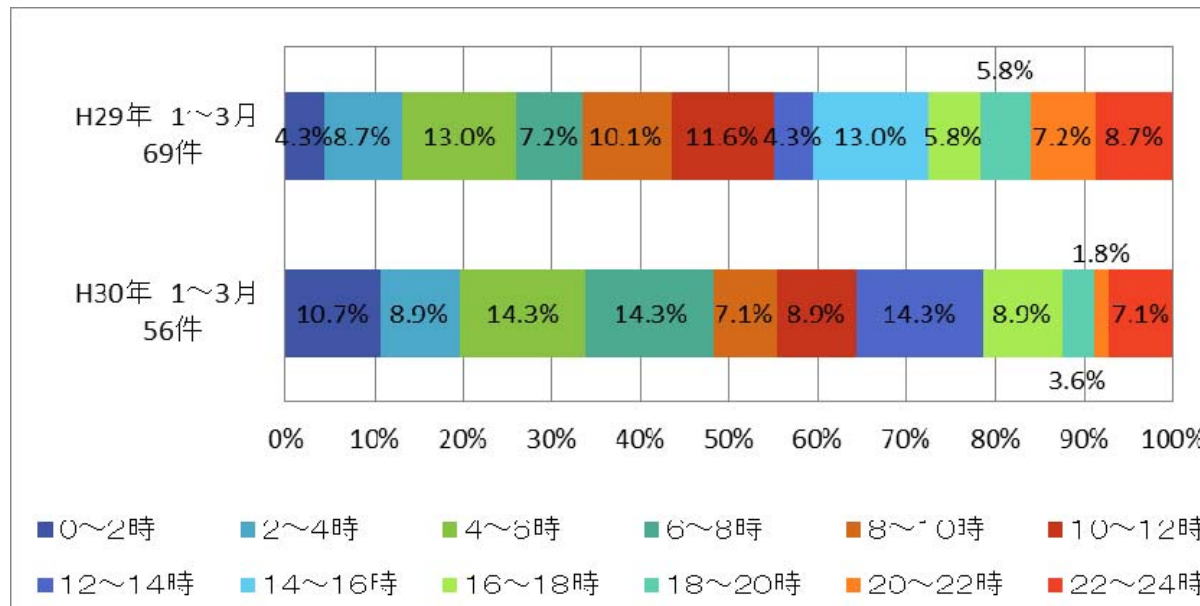
- ・H29年1～3月の死亡事故割合と比較すると、「等速(直進)」は+8.7ポイント、「減速(直進)」、「転回」はそれぞれ+1.8ポイントとなっている。
- ・「右折」は△9.4ポイント、「右に(進路変更)」は△2.2ポイントとなっている。



Ⅲ. H30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

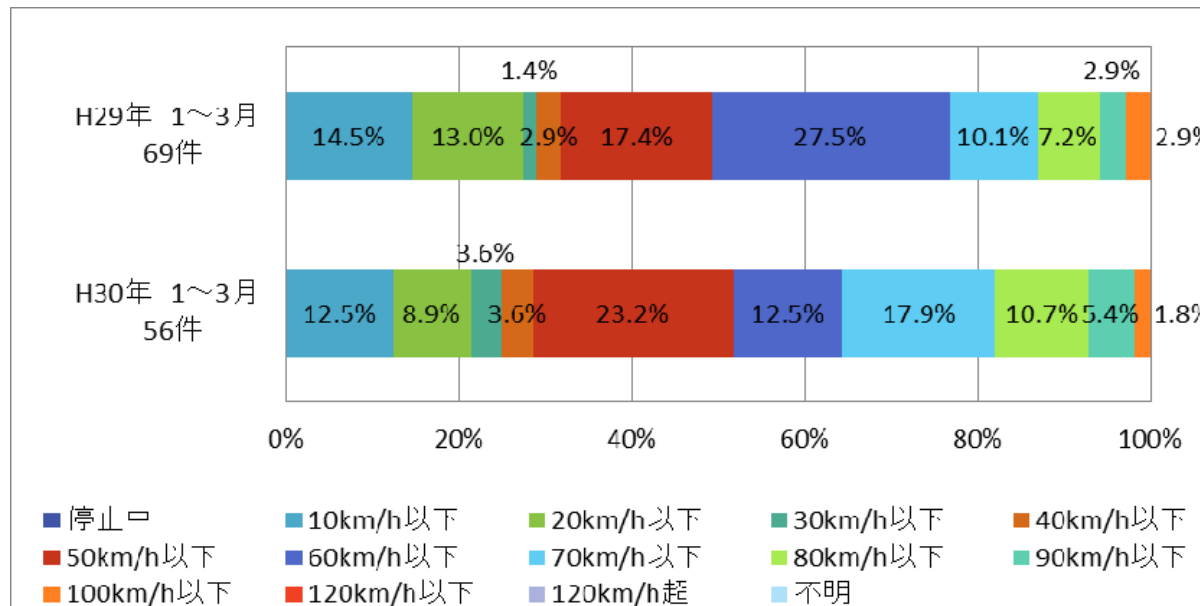
- ・H29年1～3月の死亡事故割合と比較すると、「12～14時」は+10.0ポイント、「6～8時」は+7.1ポイント、「0～2時」は+6.4ポイントとなっている。
- ・「14～16時」は△13.0ポイント、「20～22時」は△5.4ポイントとなっている。



Ⅲ. H30年1～3月死亡事故データの傾向(対前年同期比)

8. 運転者の危険認知速度別

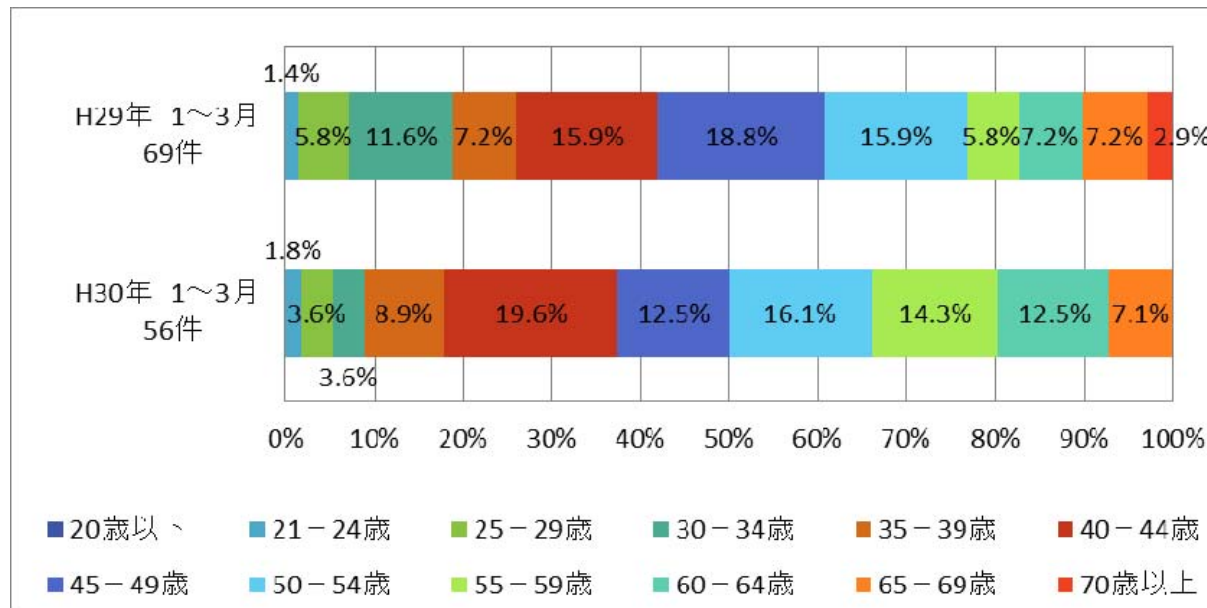
- ・ H29年1～3月の死亡事故割合と比較すると、「(60km/h超)70km/h以下」は+7.8ポイント、「(40km/h超)50km/h以下」は+5.8ポイントとなっている。
- ・ 「(50km/h超)60km/h以下」は△15.0ポイント、「(10km/h超)20km/h以下」は△4.1ポイントとなっている。



Ⅲ. H30年1～3月死亡事故データの傾向(対前年同期比)

9. 運転者の年齢層別

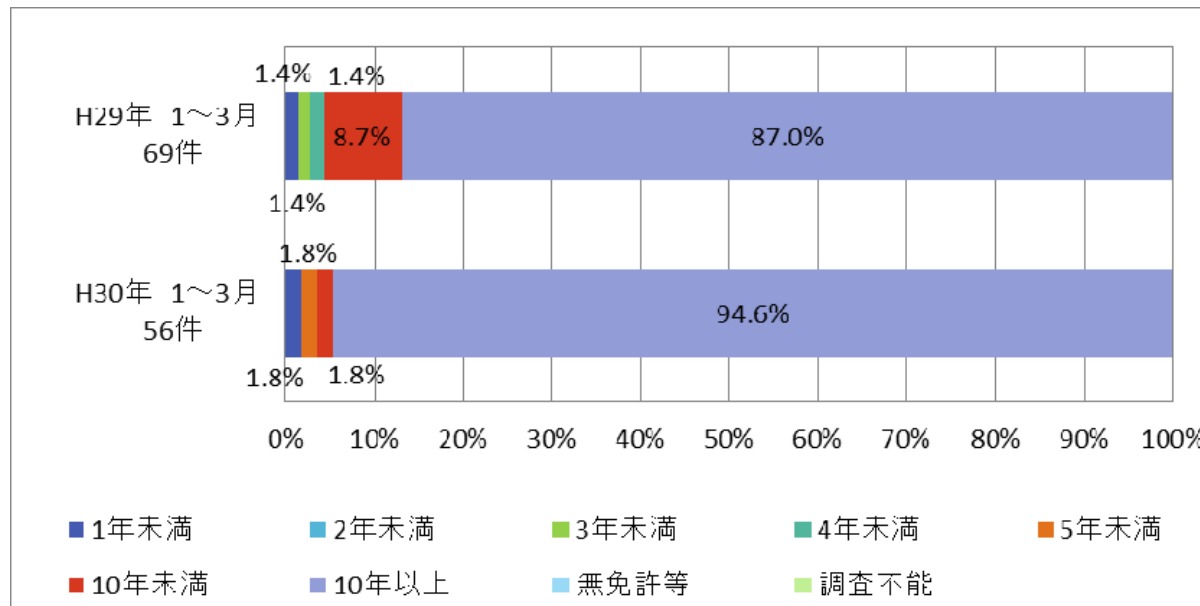
- ・ H29年1～3月の死亡事故割合と比較すると、「55-59歳」は+8.5ポイント、「60-64歳」は+5.3ポイントとなっている。
- ・ 「30-34歳」は△8.0ポイント、「45-49歳」は△6.3ポイントとなっている。



Ⅲ. H30年1～3月死亡事故データの傾向(対前年同期比)

10. 運転者の免許取得年数別

- ・H29年1～3月の死亡事故割合と比較すると、「(5年以上)10年未満」は△6.9ポイント、「10年以上」は+7.6ポイントとなっている。

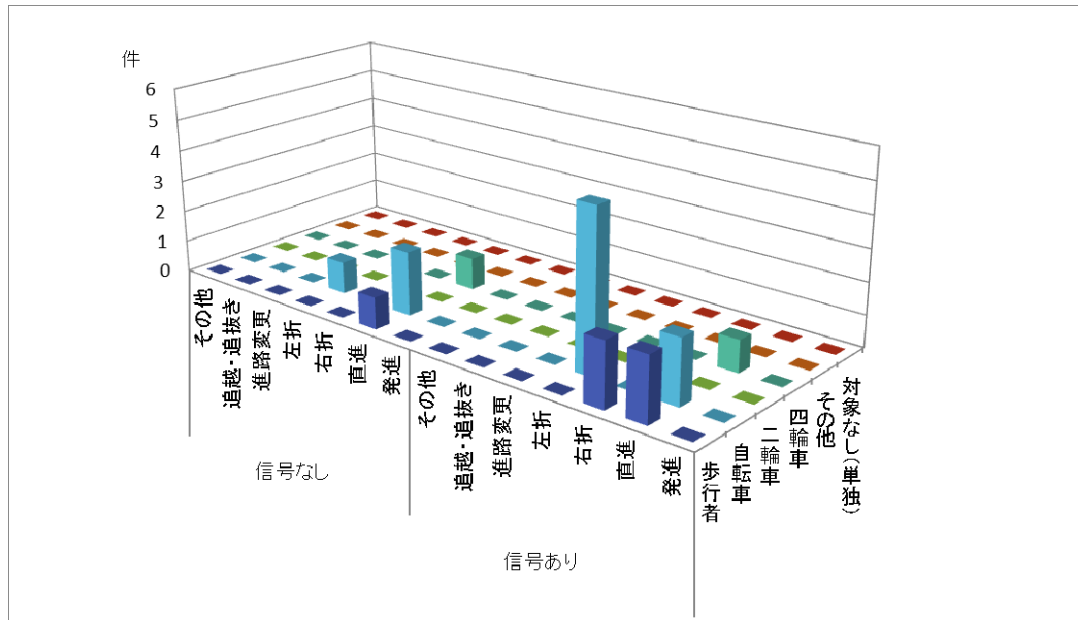


Ⅲ. H30年1～3月死亡事故データの傾向(対前年同期比)

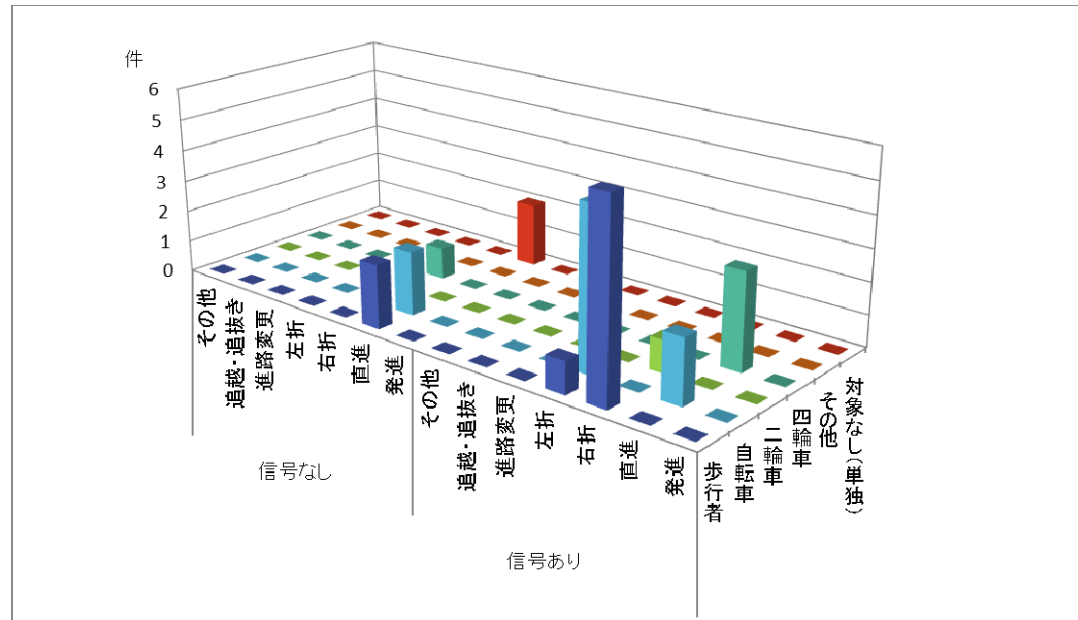
11. 交差点における信号機の有無別行動類型別第二当事者の状況

- ・H29年1～3月の死亡事故件数と比較すると、信号機ありでは、「右折」の「歩行者」は△3件、「直進」の「四輪車」は△2件となっている。一方、「直進」の「歩行者」が+2件となっている。
- ・信号機なしでは、「直進」の「対象無し(単独)」は△2件、「右折」の「四輪車」は△1件となっている。一方、「直進」の「自転車」、「直進」の「四輪車」、「左折」の「自転車」はそれぞれ+1件となっている。

【H30年1～3月】



【H29年1～3月】



IV. H30年1～3月死亡事故データ(発生地)

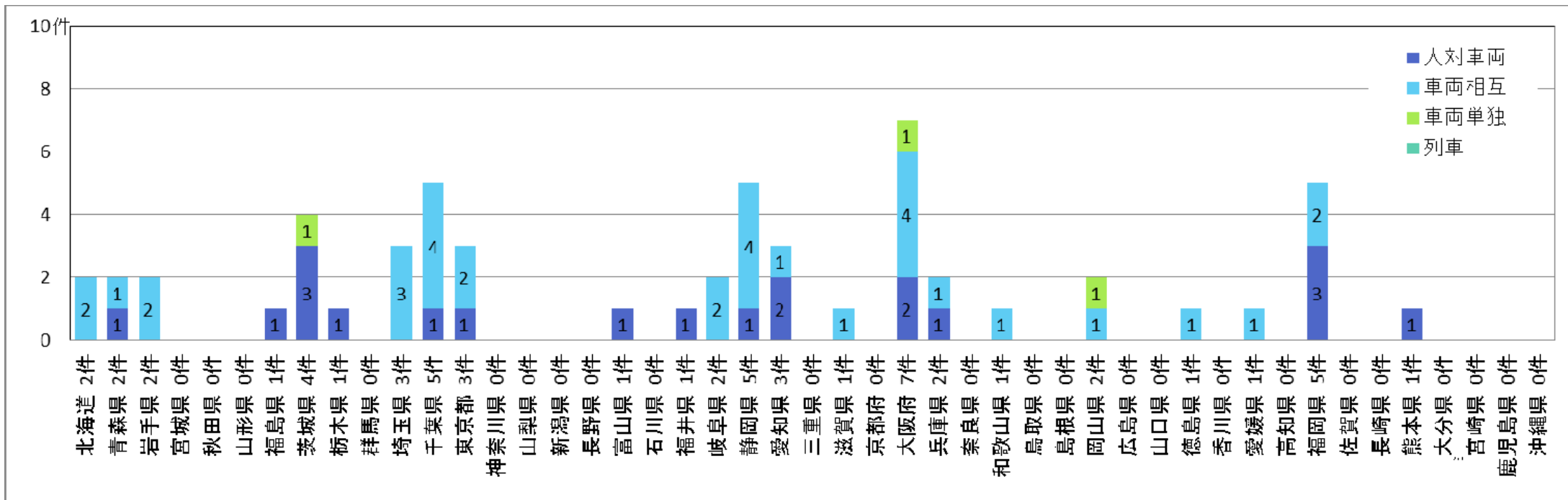
1. 発生地別の事故類型別
2. 発生地別の行動類型別
3. 発生地別の時間帯別
4. 発生地別の運転者の危険認知速度別
5. 発生地別の運転者の年齢層別
6. 発生地別の運転者の免許取得年数別

IV. H30年1～3月死亡事故データ(発生地)

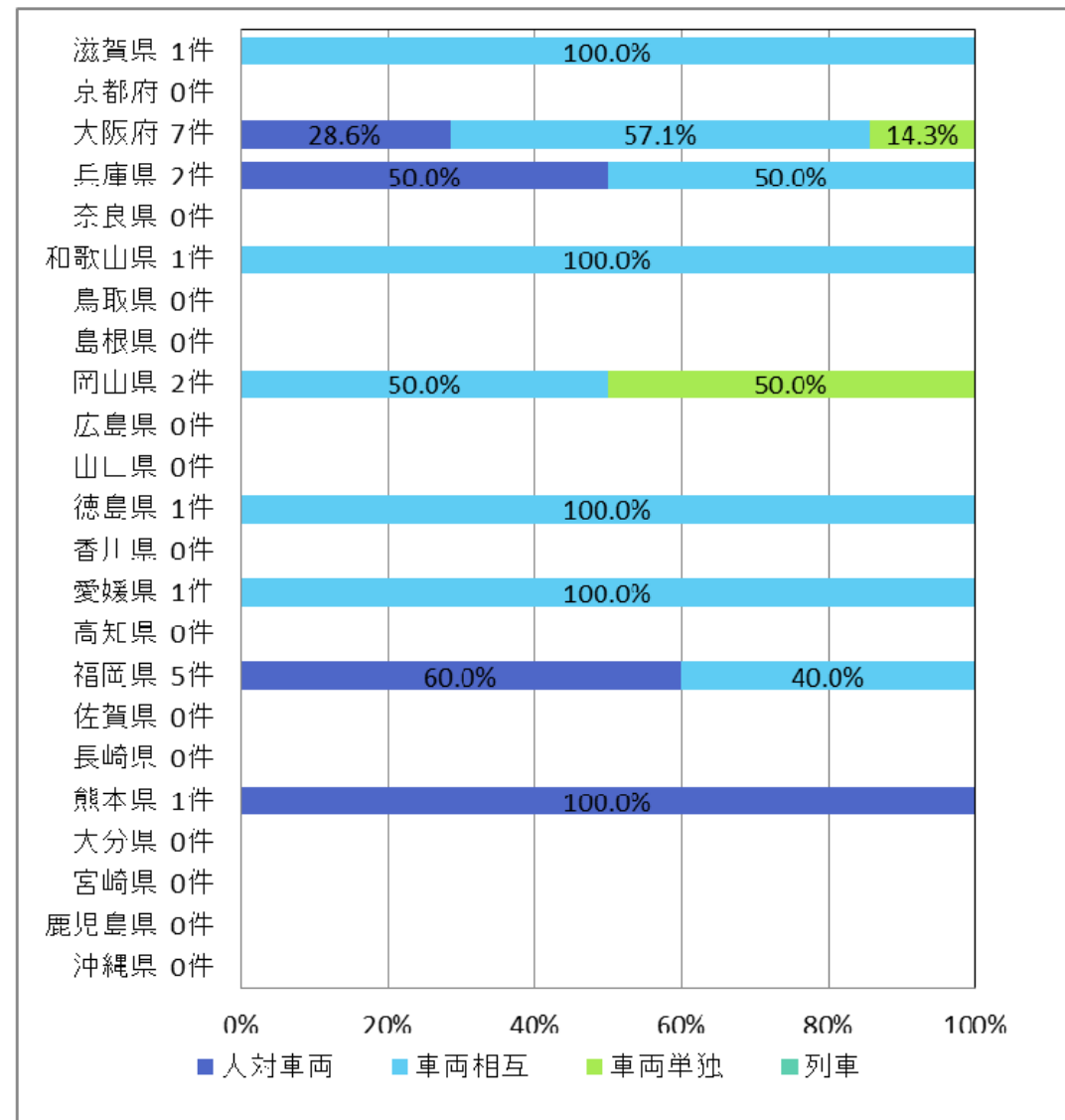
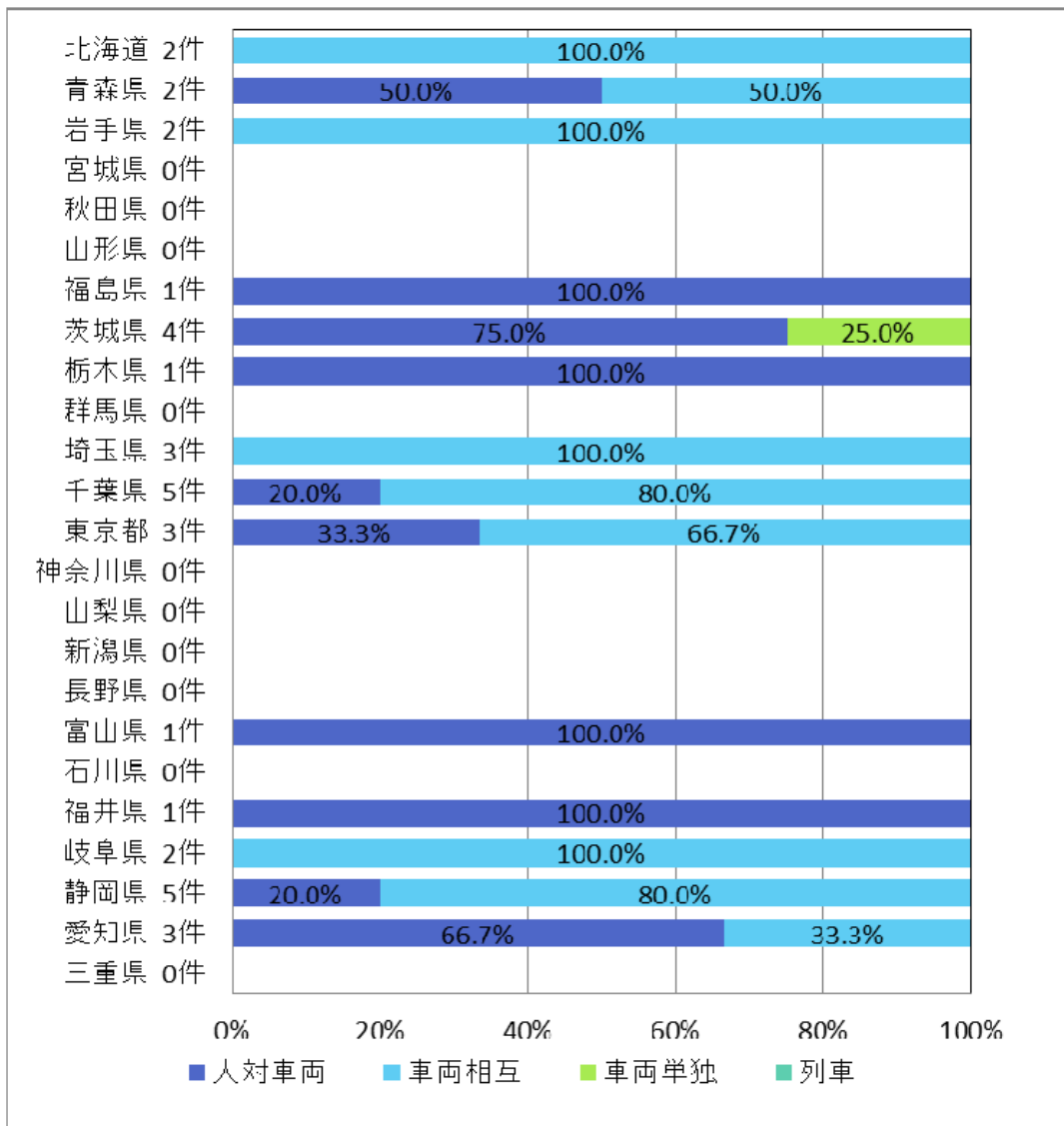
1. 発生地別の事故類型別

- ・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傾向がある。
- ・事故発生件数の多い県をみると、「千葉県」、「静岡県」、「大阪府」では「車両相互」が最も多くなっている。
- ・「茨城県」、「福岡県」では「人対車両」が最も多くなっている。

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



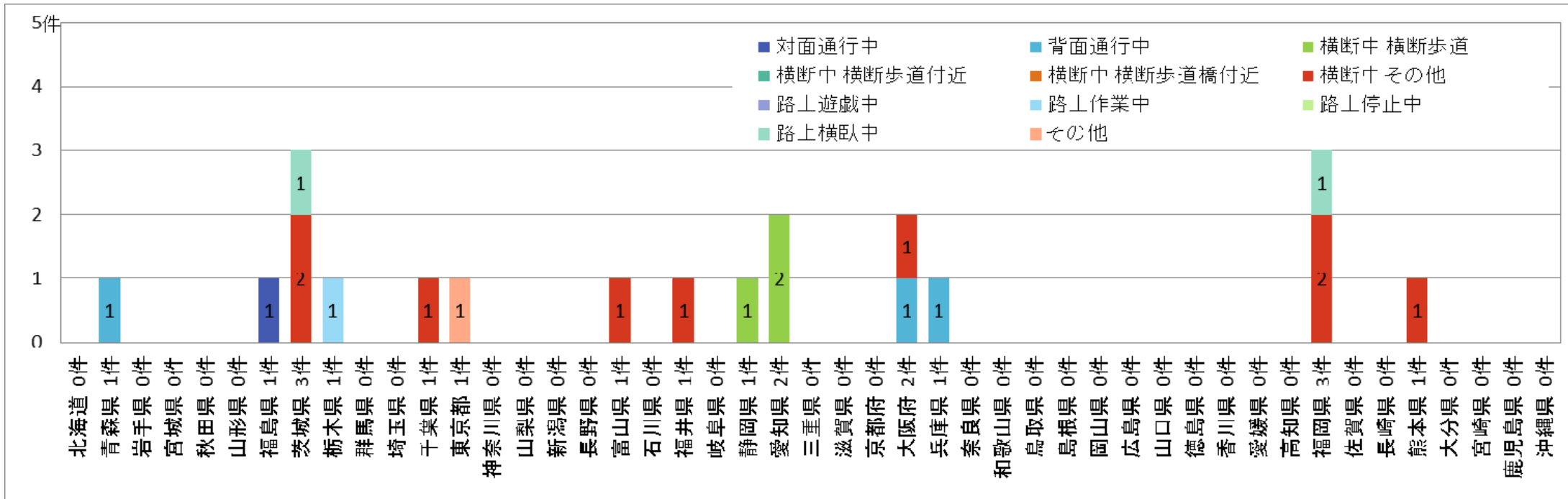
IV. H30年1～3月死亡事故データ(発生地)



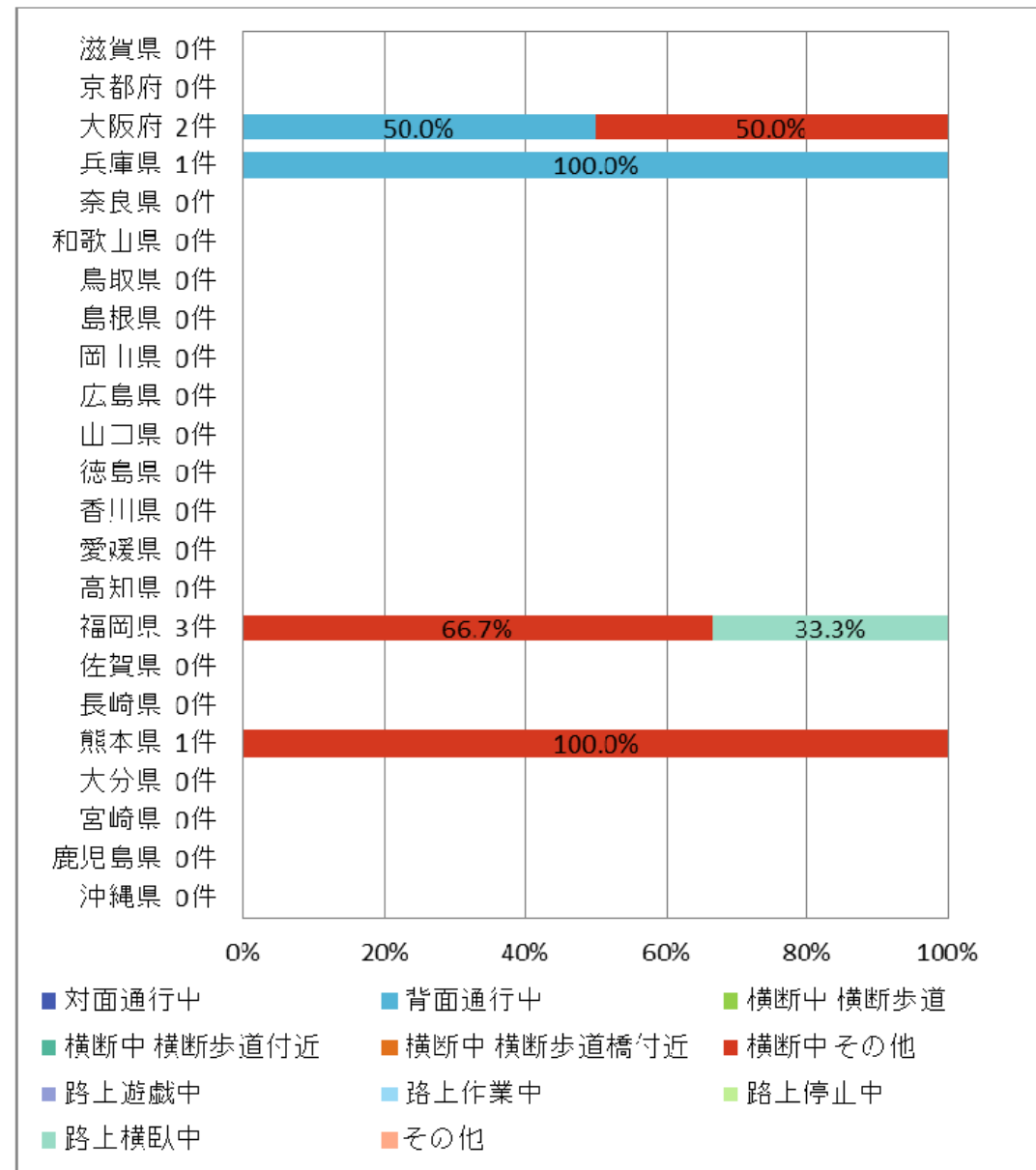
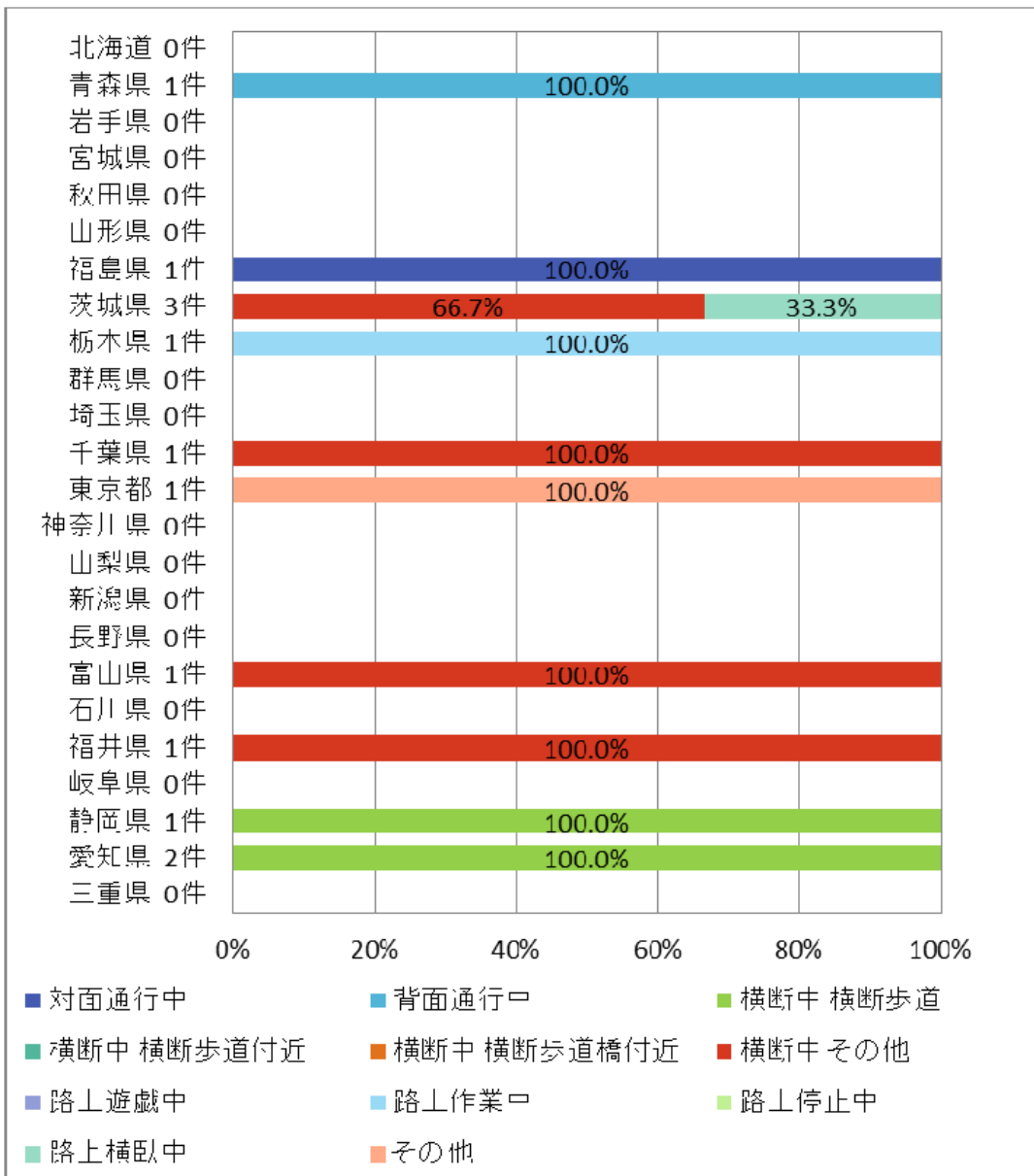
IV. H30年1～3月死亡事故データ(発生地)

(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、「茨城県」、「福岡県」では「横断中 その他」が最も多くなっている。



IV. H30年1～3月死亡事故データ(発生地)

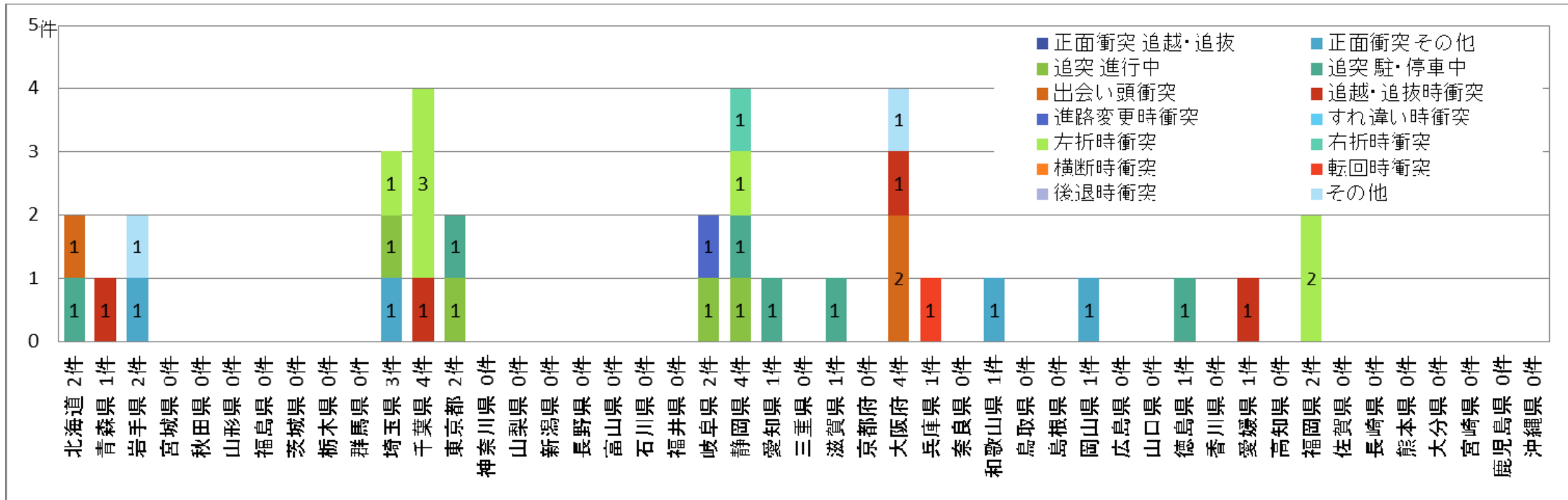


IV. H30年1～3月死亡事故データ(発生地)

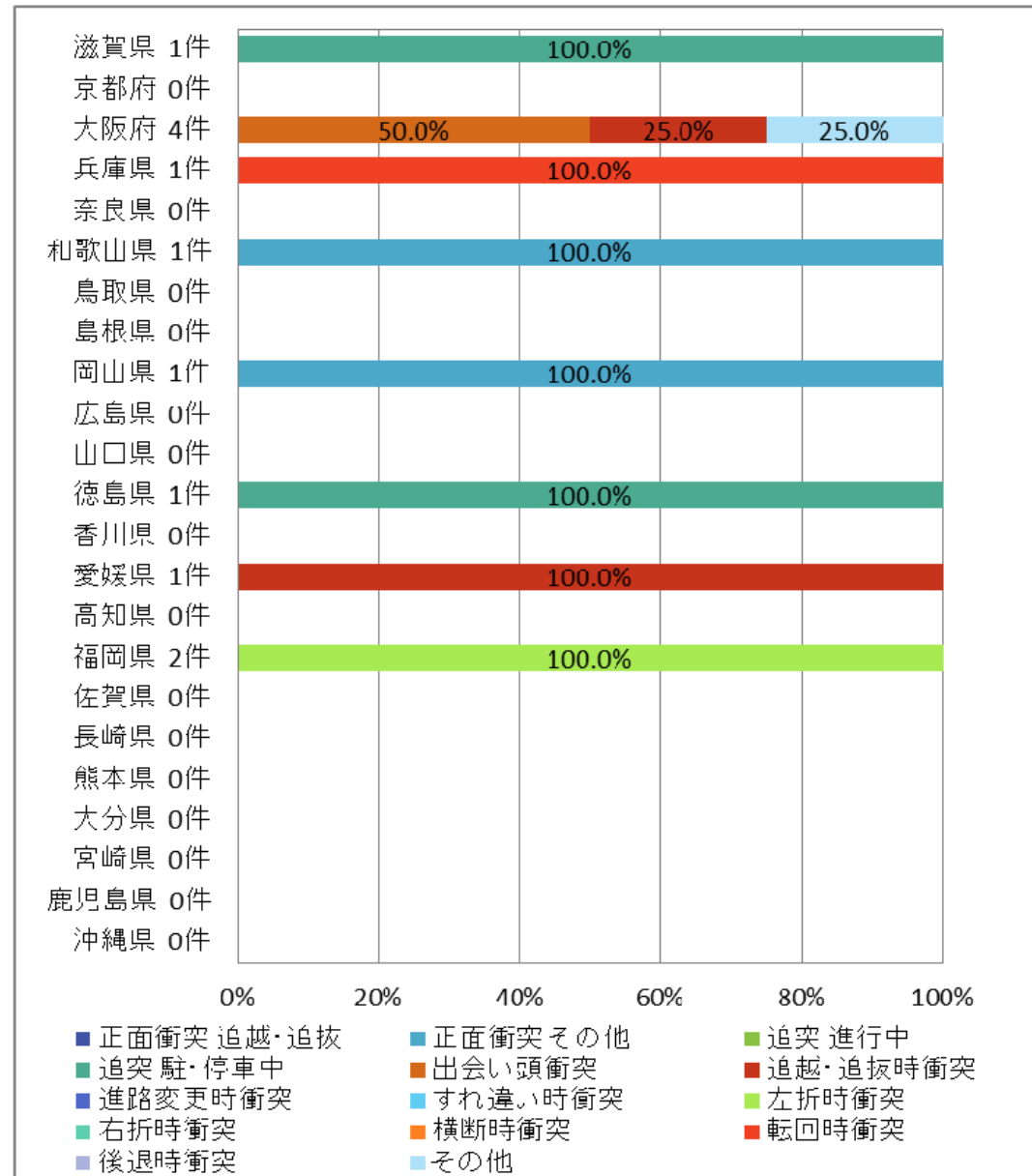
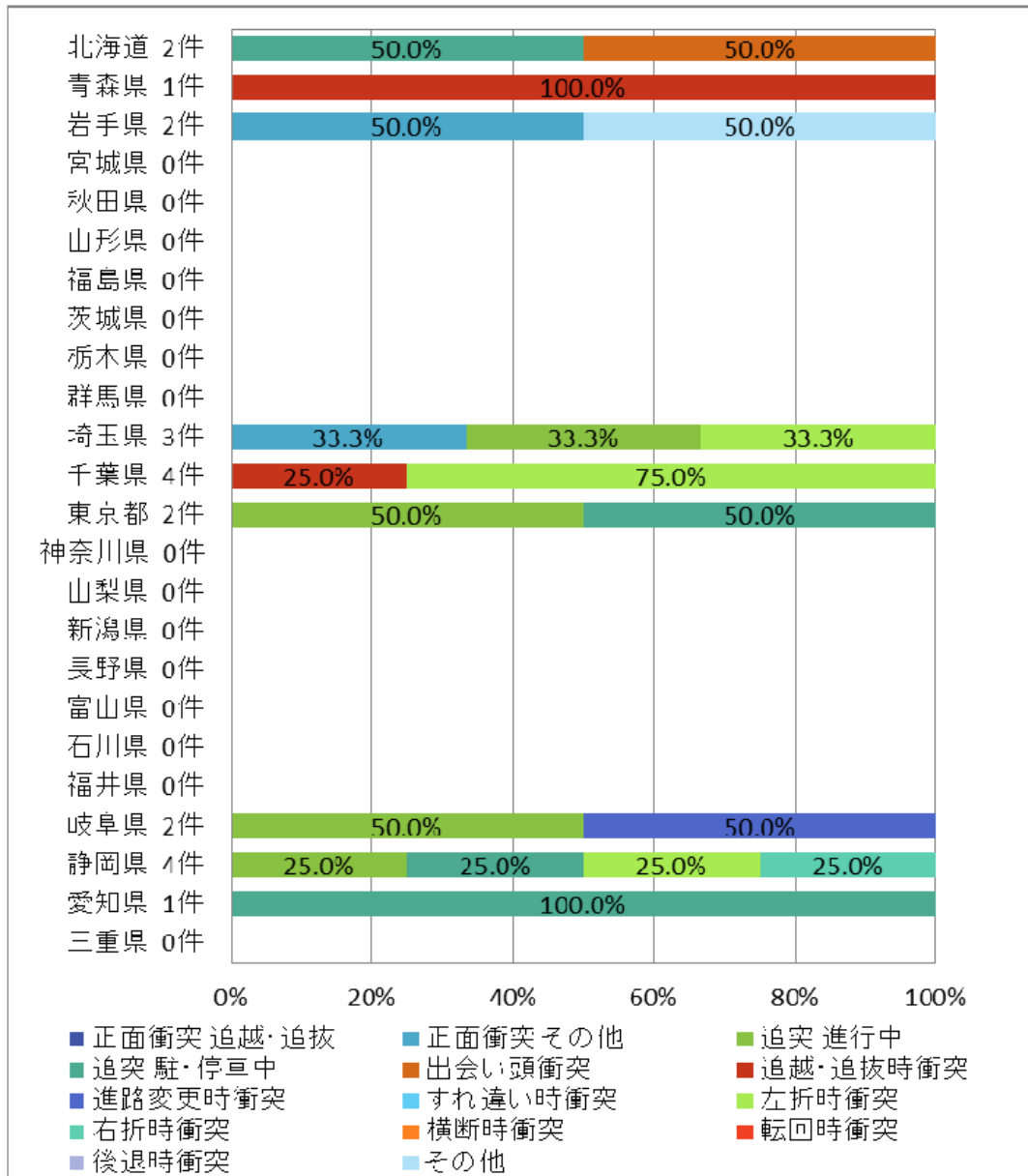
(2) 車両相互

- ・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、「千葉県」では「左折時衝突」、「大阪府」では「出会い頭衝突」が最も多くなっている。「静岡県」は傾向が分かれている。

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



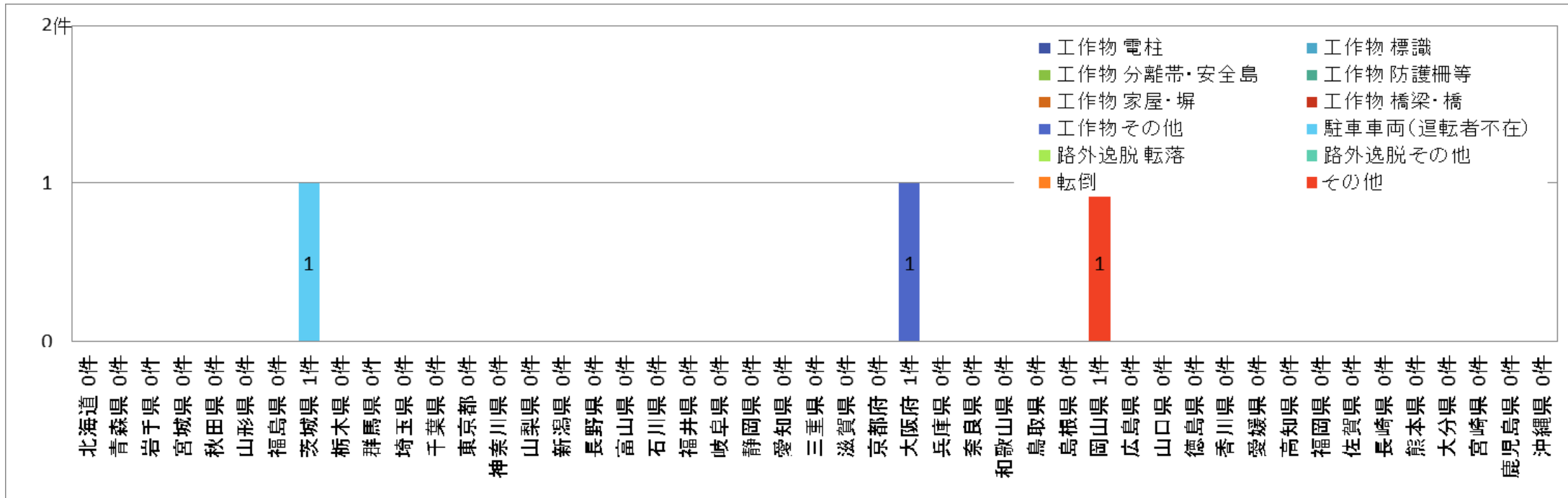
IV. H30年1～3月死亡事故データ(発生地)



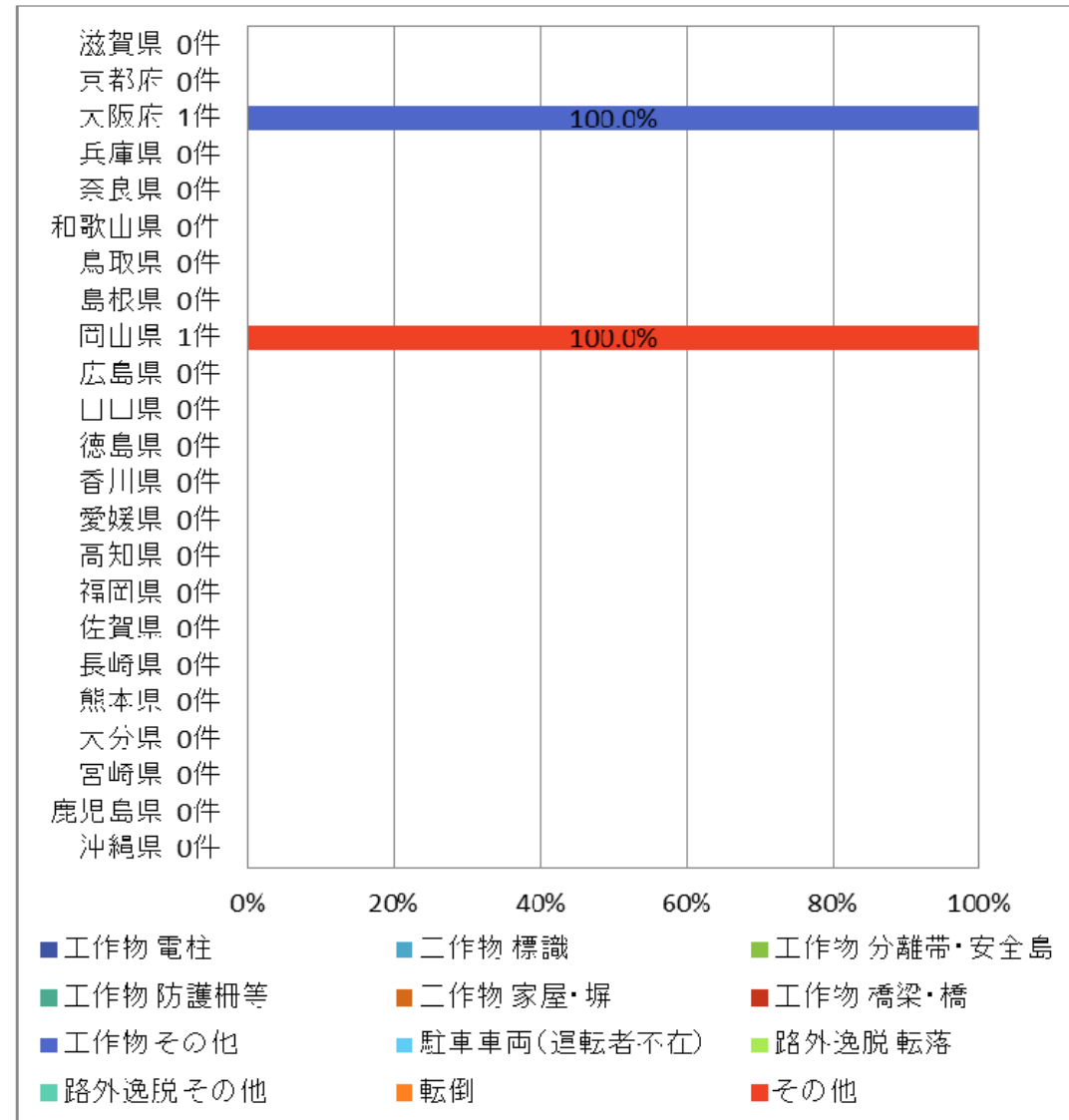
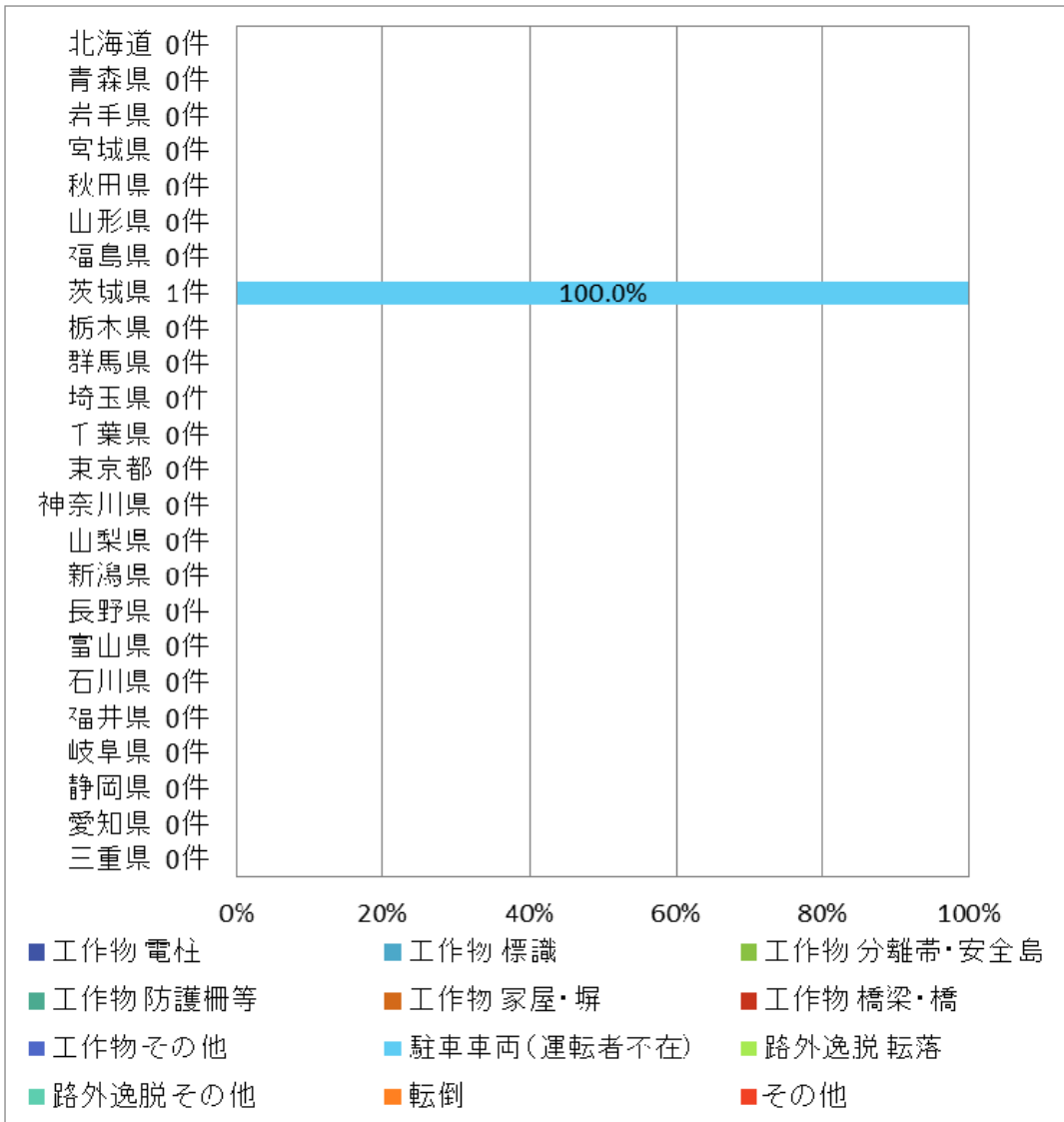
IV. H30年1～3月死亡事故データ(発生地)

(3) 車両単独

- ・発生地別の事故類型（車両単独）別にみると、「茨城県」では「駐車車両（運転者不在）」、「大阪府」では「工作物 その他」、「岡山県」では「その他」となっている。



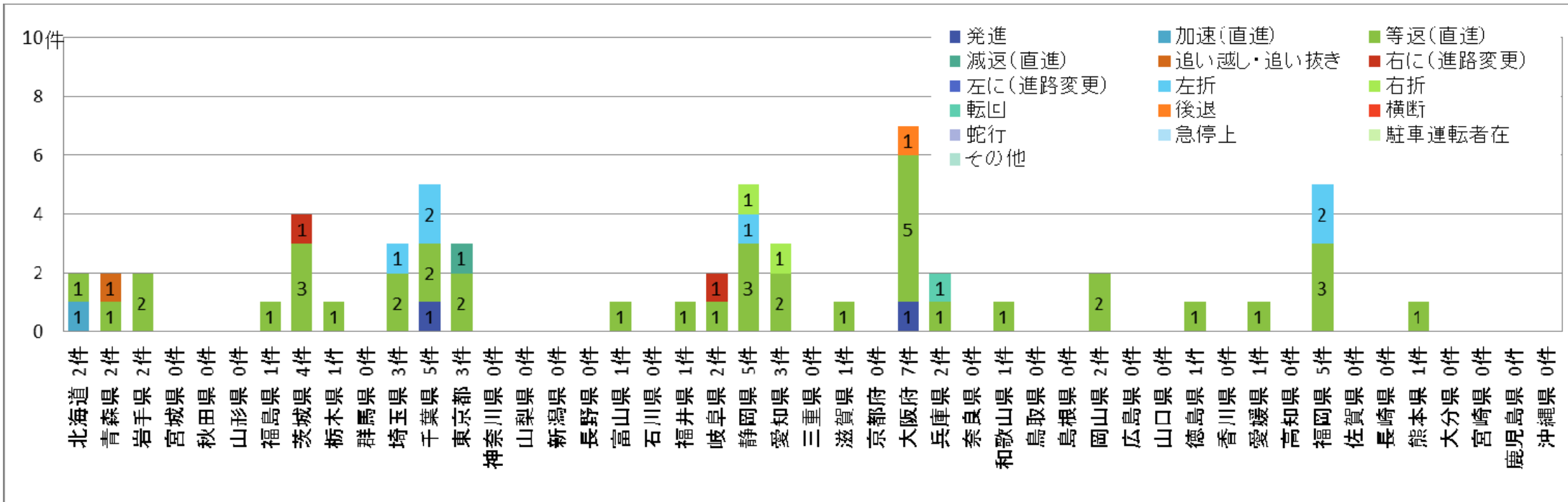
IV. H30年1～3月死亡事故データ(発生地)



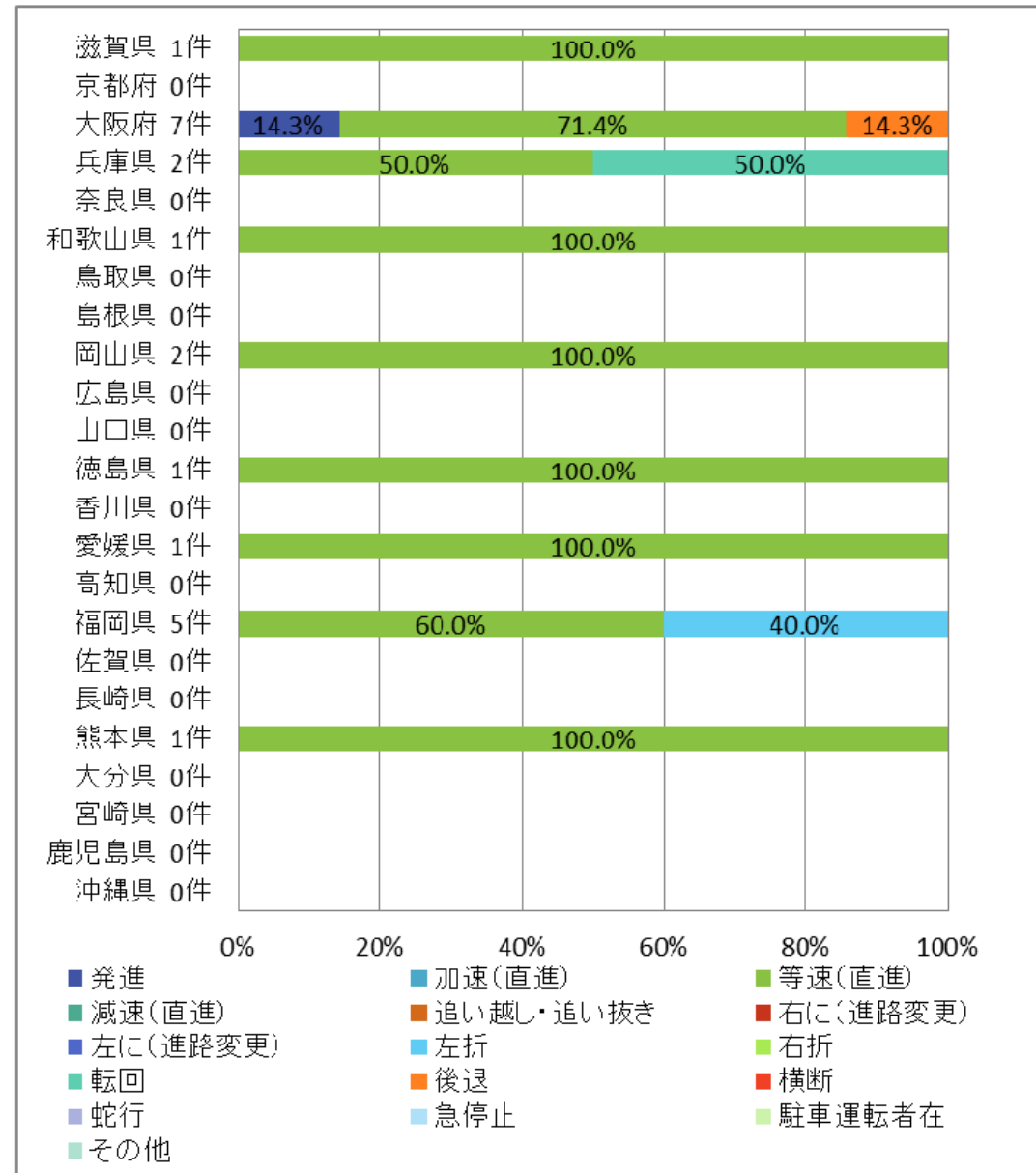
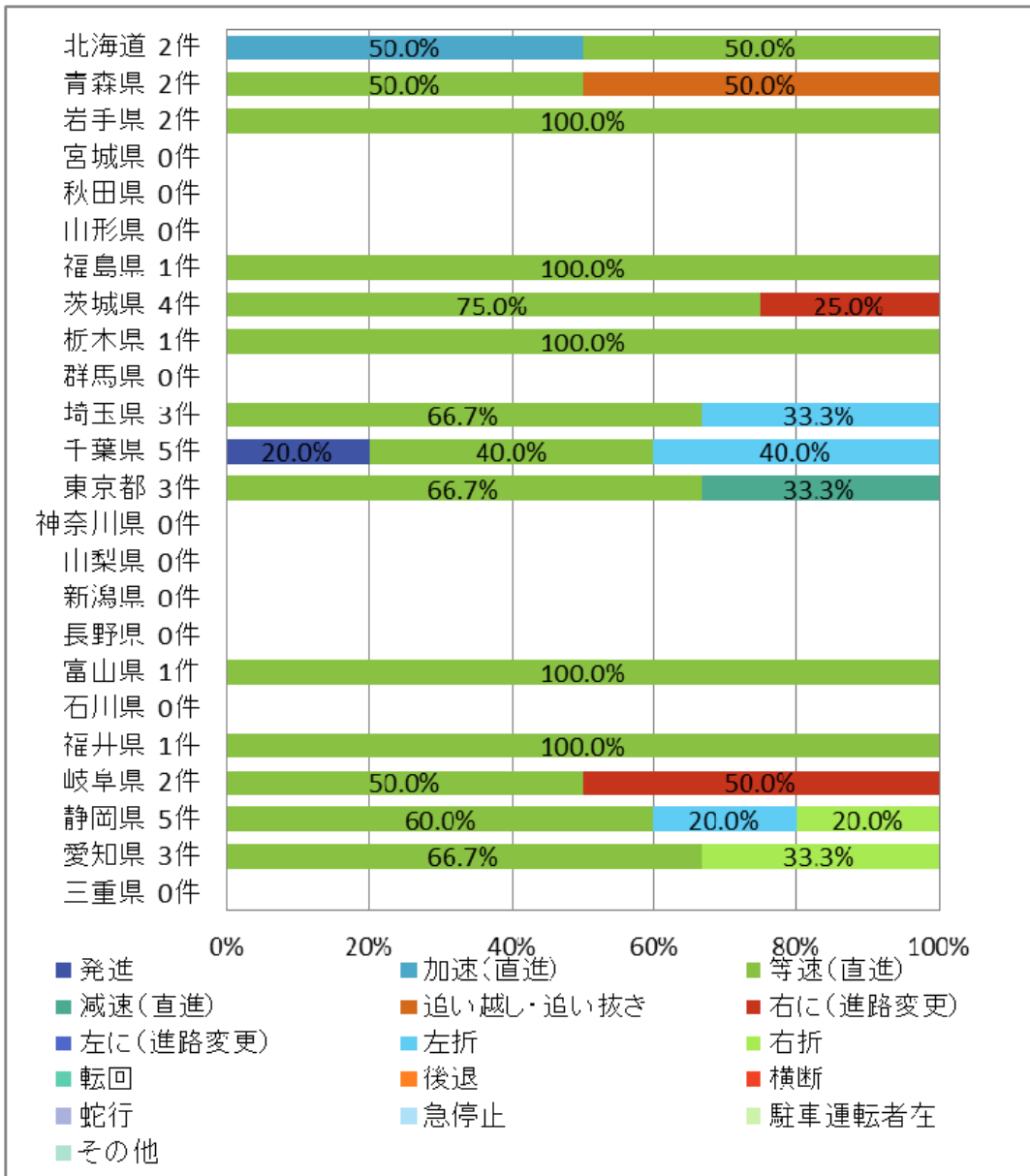
IV. H30年1～3月死亡事故データ(発生地)

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、「茨城県」、「静岡県」、「大阪府」、「福岡県」では「等速（直進）」が最も多くなっている。「千葉県」では「等速（直進）」、「左折」が多い。



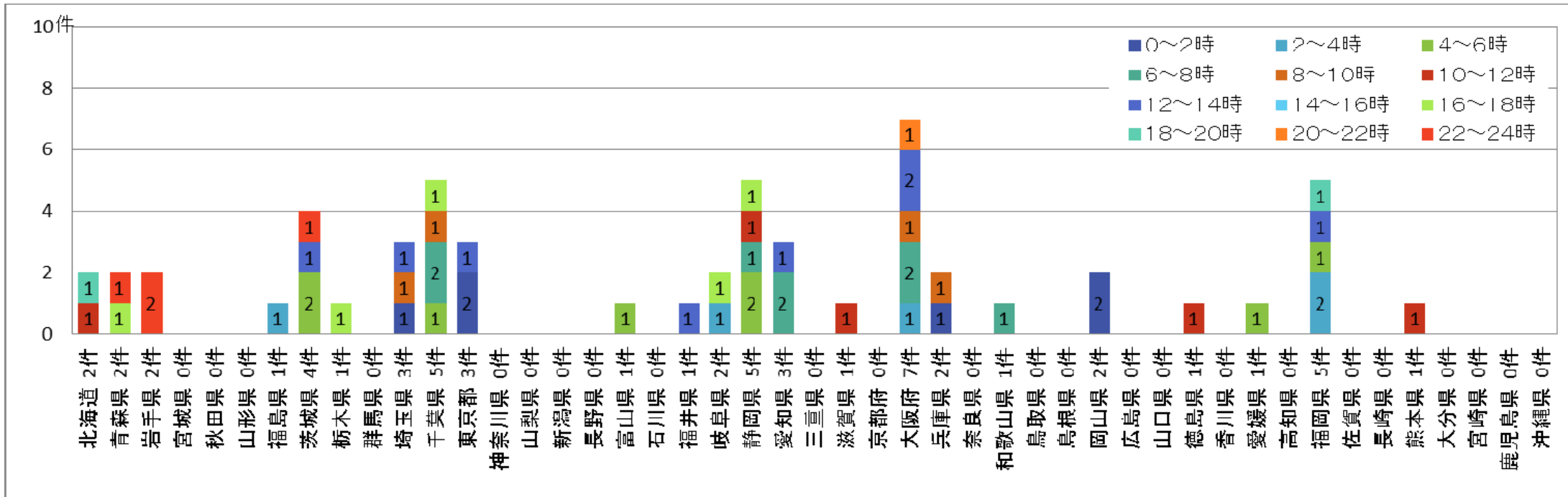
IV. H30年1～3月死亡事故データ(発生地)



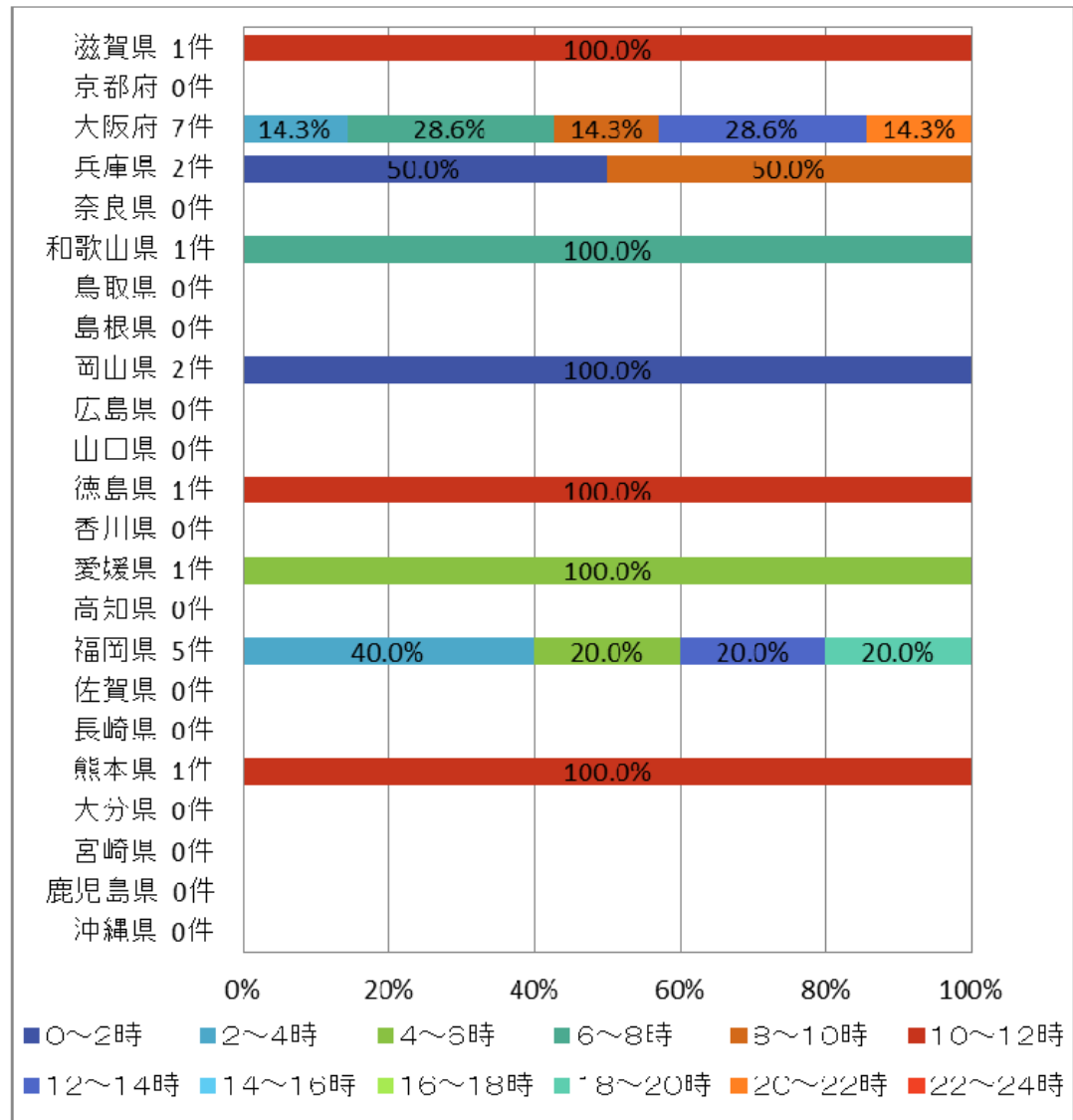
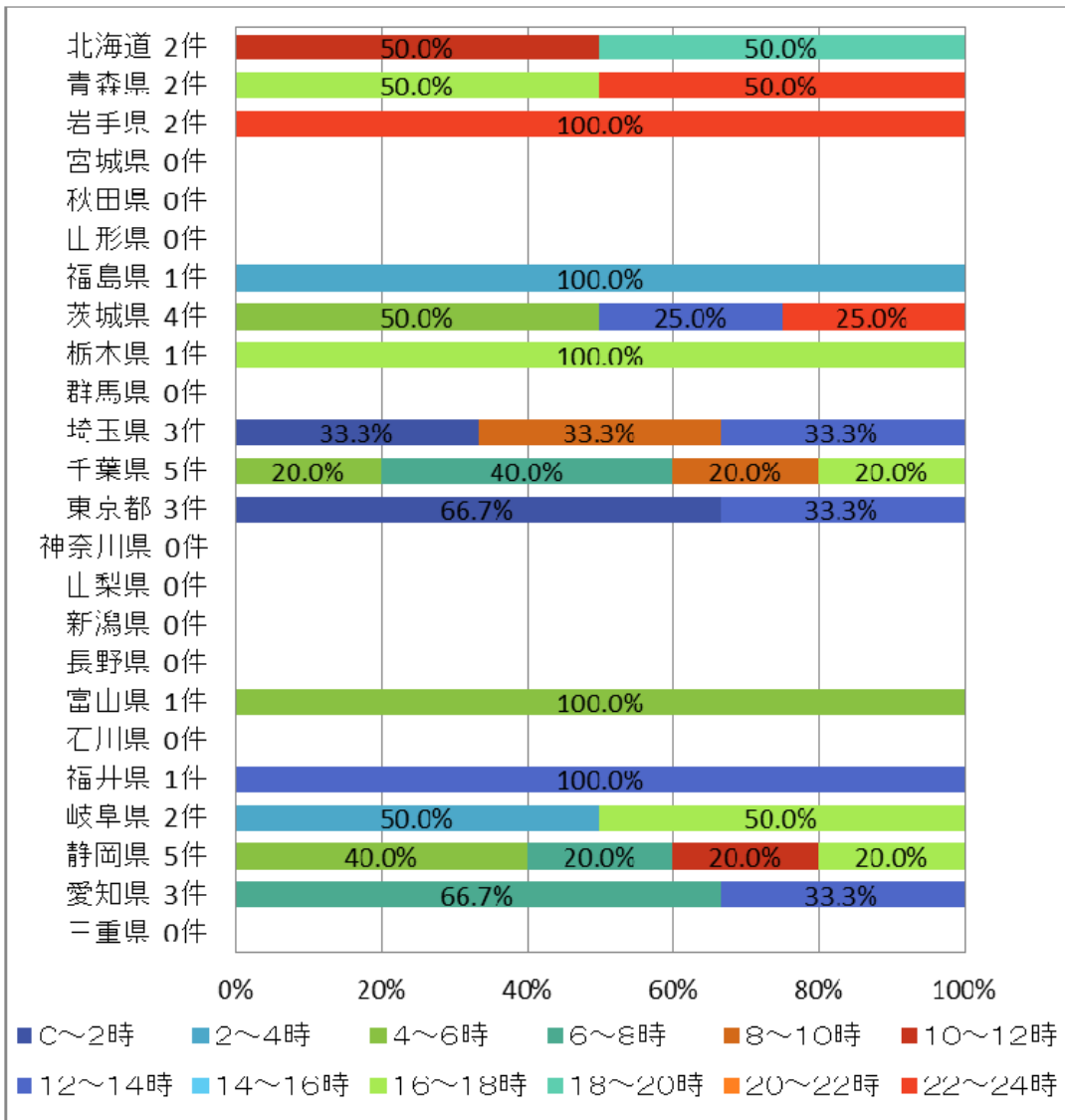
IV. H30年1～3月死亡事故データ(発生地)

3. 発生地別の時間帯別

- ・発生地別の時間帯別にみると、各県によって傾向は異なる。
- ・事故発生件数の多い県をみると、「茨城県」、「静岡県」では「4～6時」、「千葉県」では「6～8時」、「大阪府」では「6～8時」、「12～14時」、「福岡県」では「2～4時」が最も多くなっている。



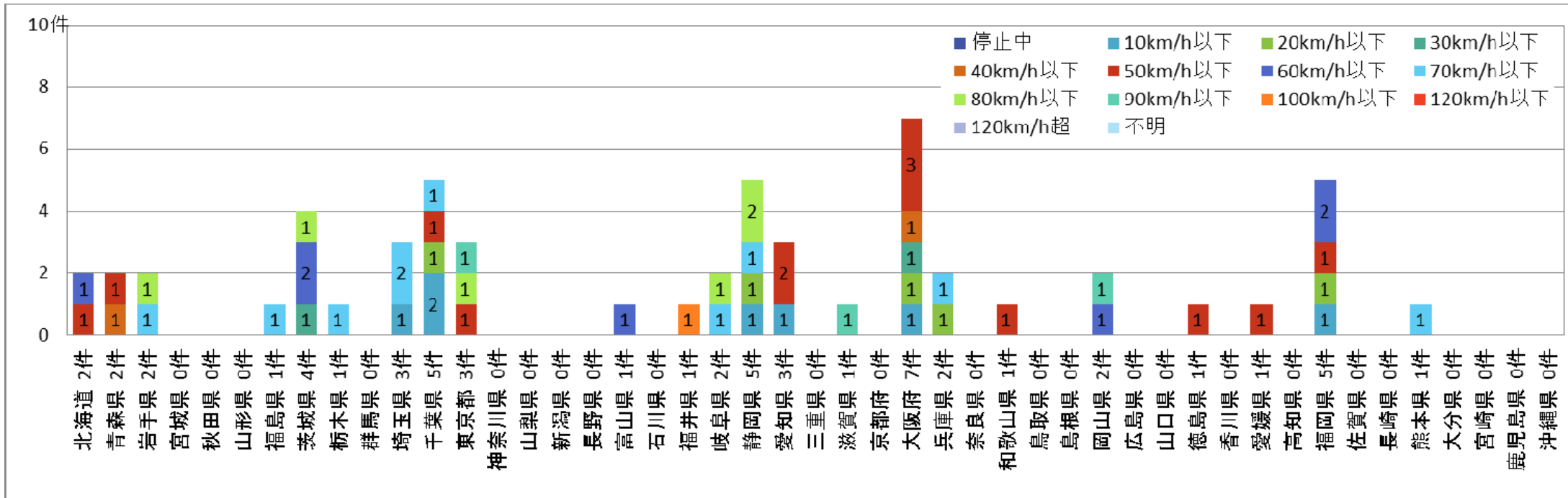
IV. H30年1～3月死亡事故データ(発生地)



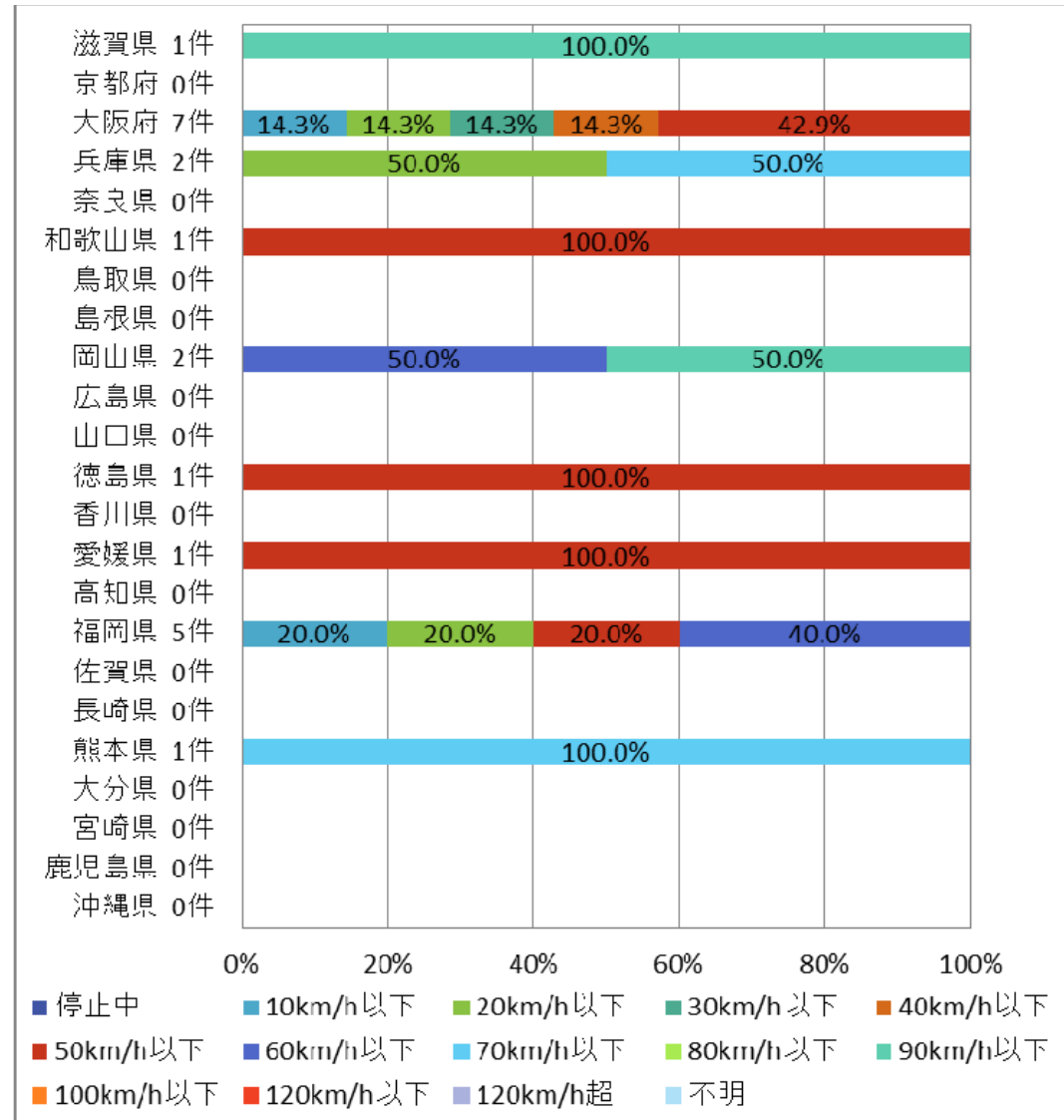
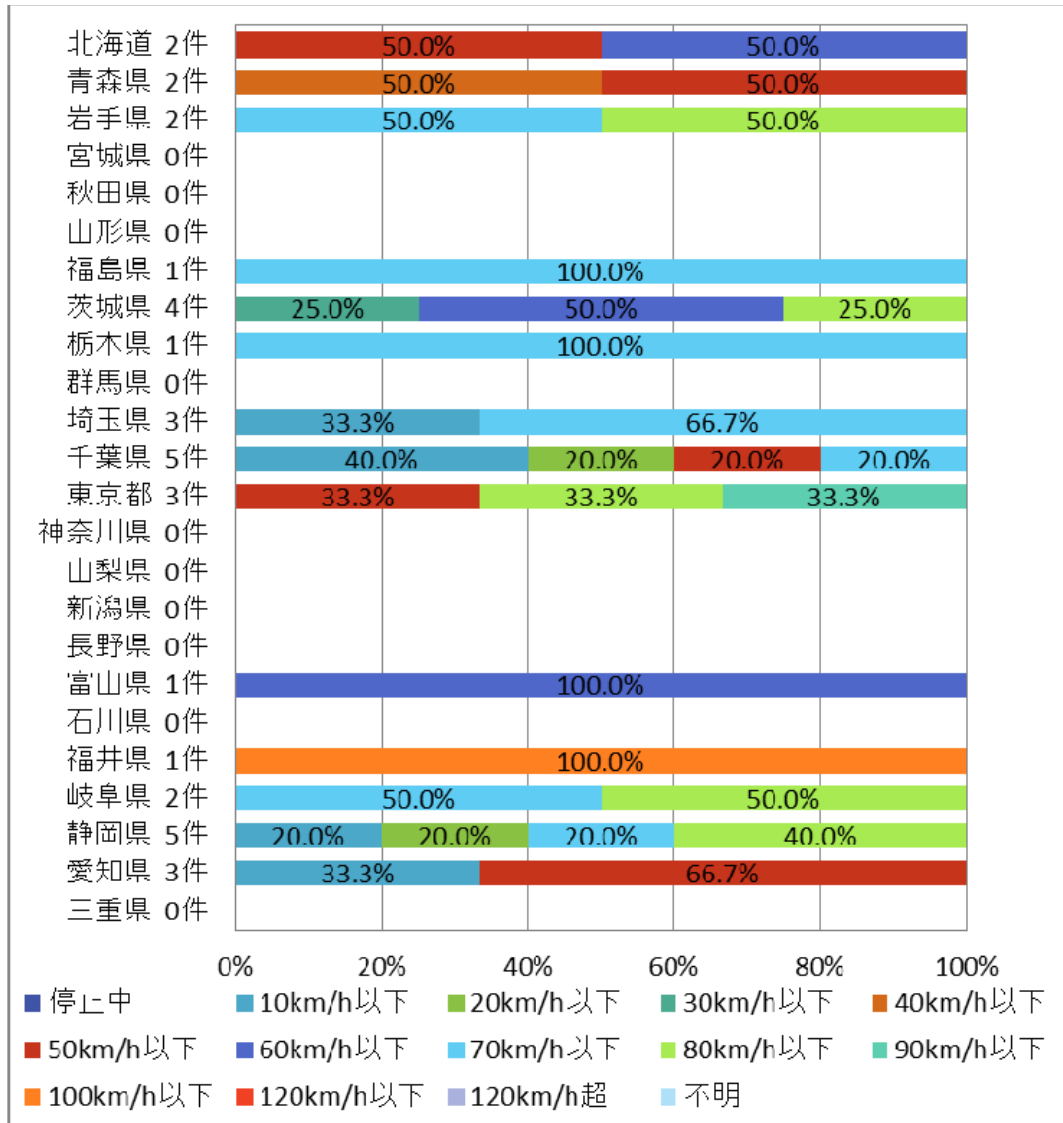
IV. H30年1～3月死亡事故データ(発生地)

4. 発生地別の運転者の危険認知速度別

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



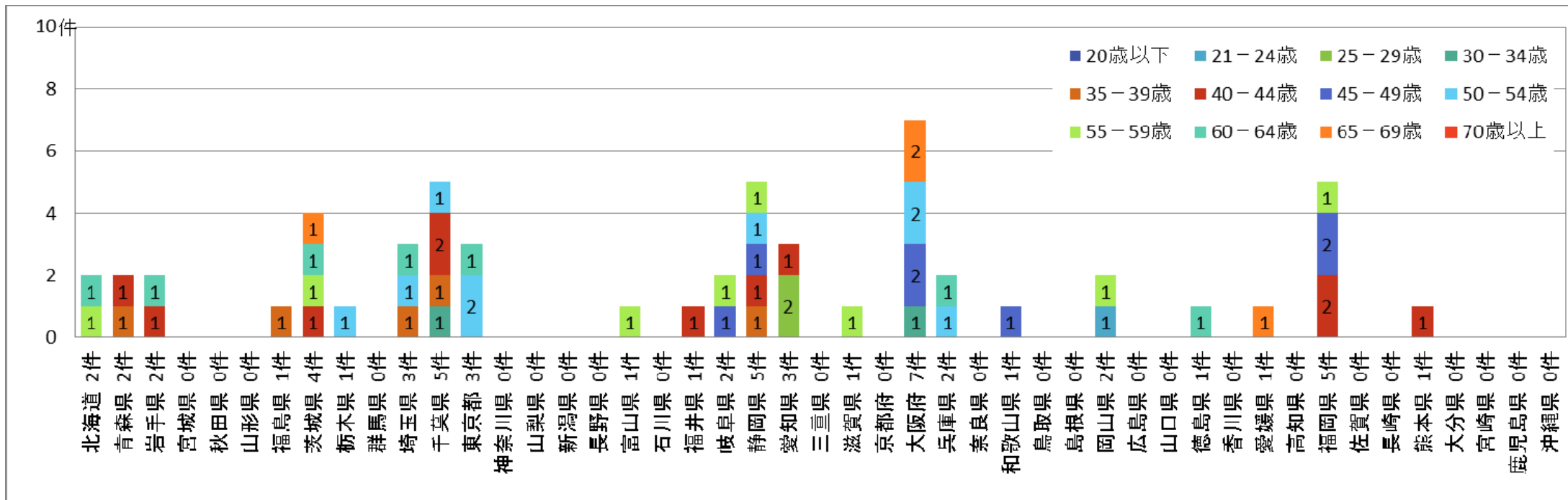
IV. H30年1～3月死亡事故データ(発生地)



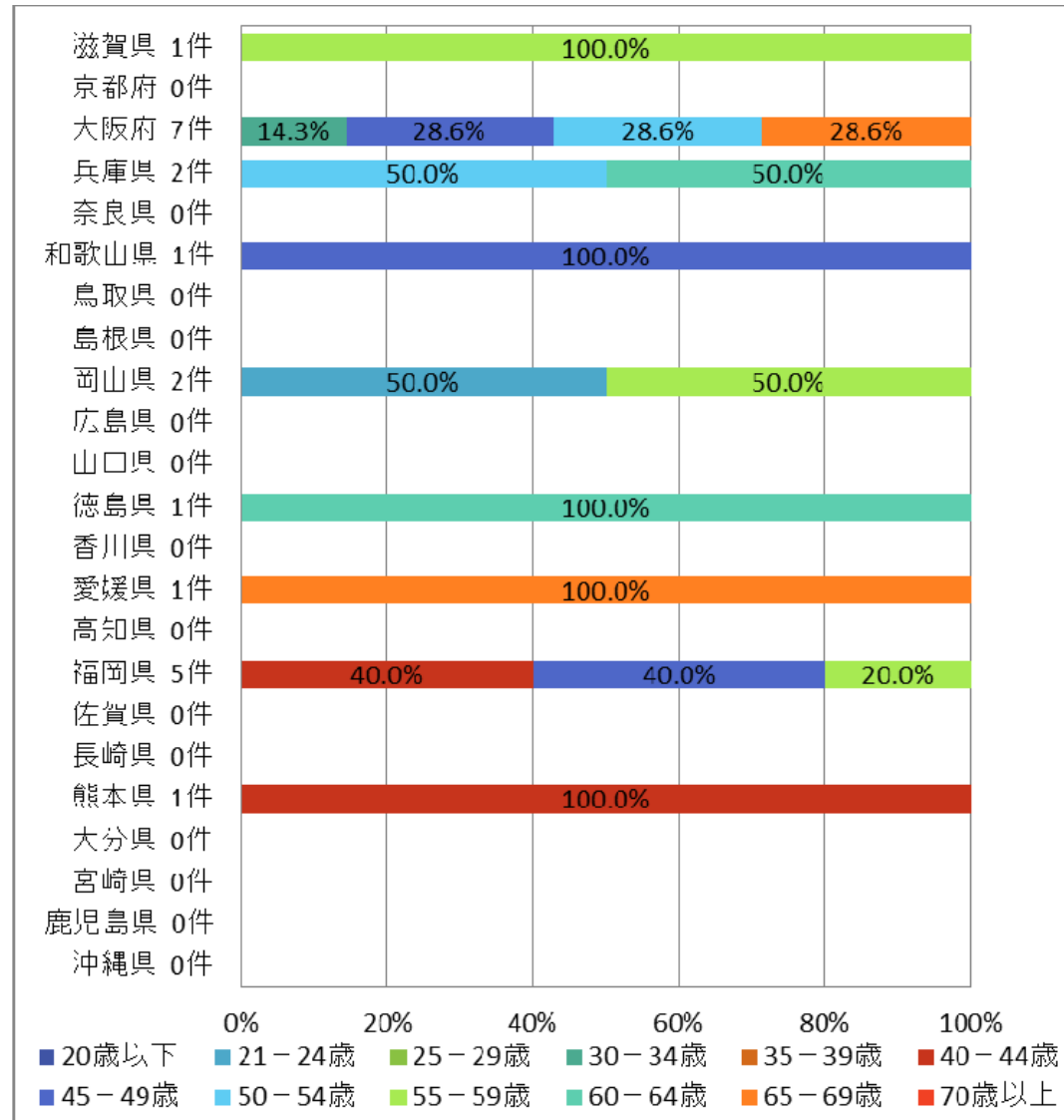
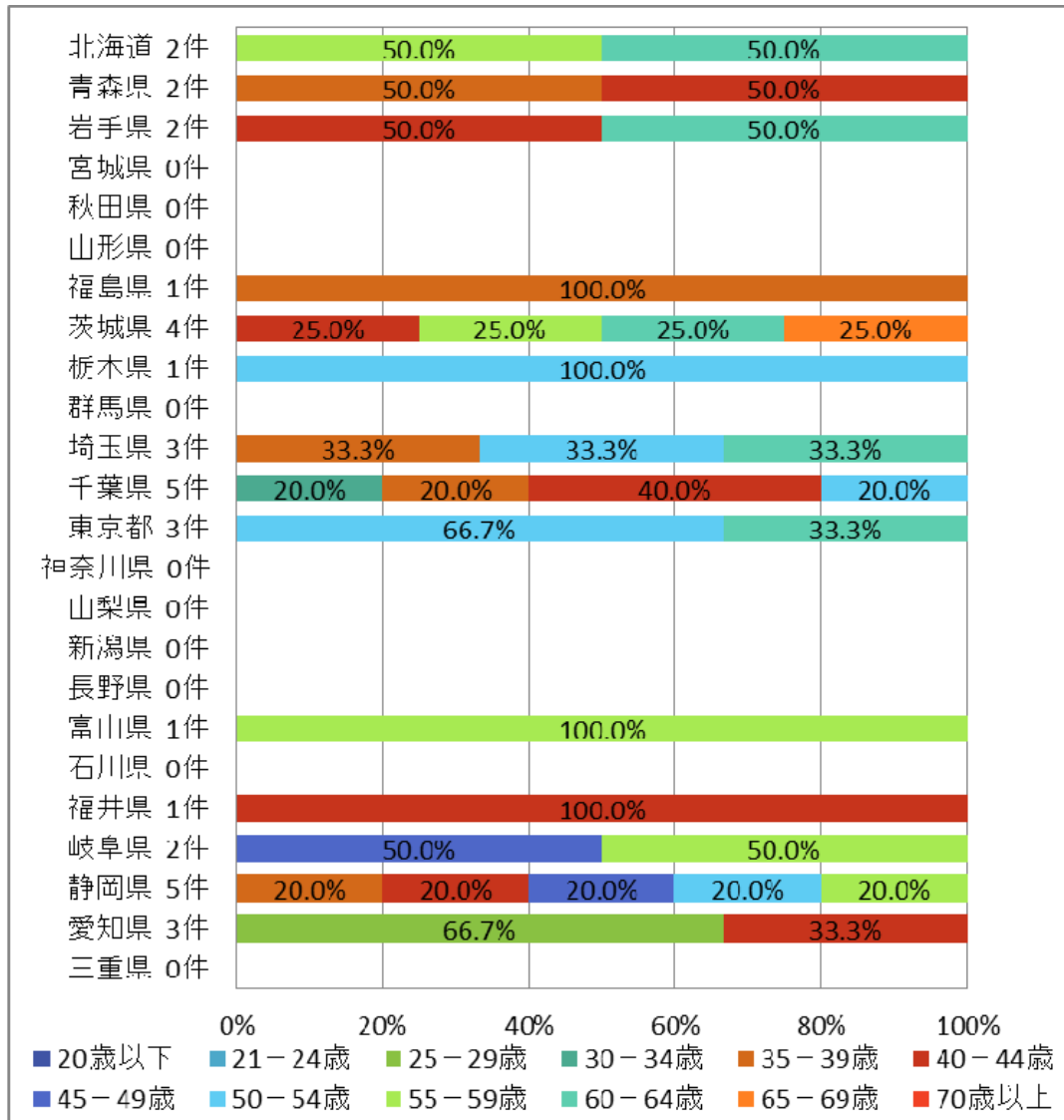
IV. H30年1～3月死亡事故データ(発生地)

5. 発生地別の運転者の年齢層別

- ・発生地別の運転者の年齢層別にみると、各県によって傾向は異なる。
- ・事故発生件数の多い県をみると、「千葉県」では「40-44歳」、「大阪府」では「45-49歳」、「50-54歳」、「65-69歳」、「福岡県」では「40-44歳」、「45-49歳」が最も多くなっている。「茨城県」、「静岡県」では傾向が分かれている。



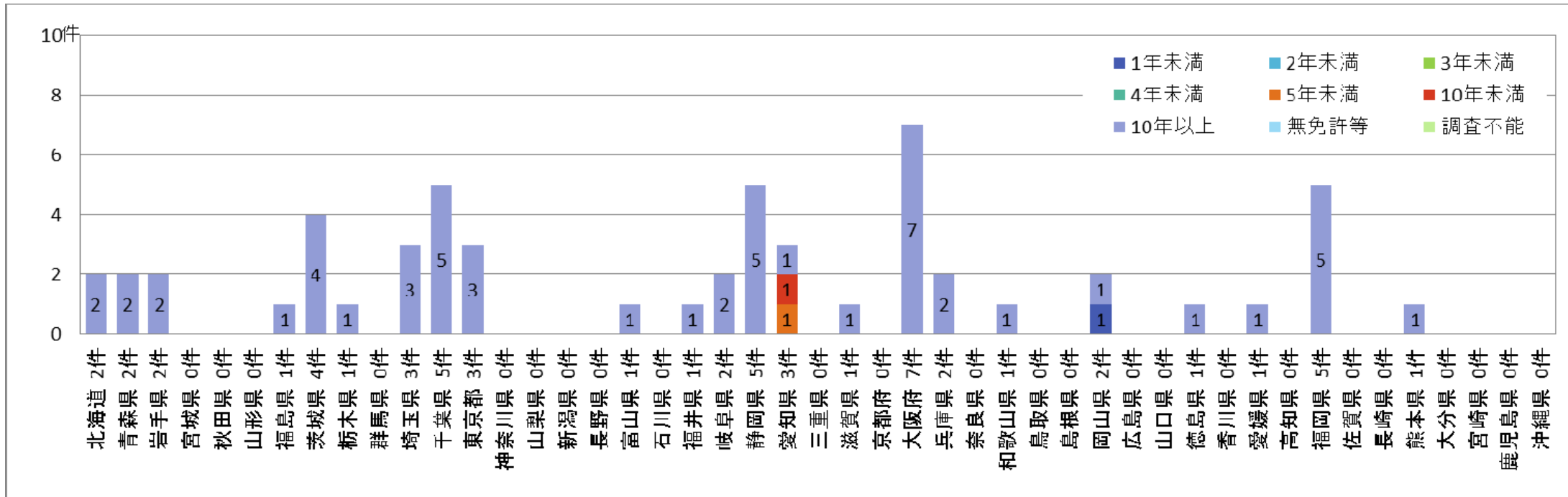
IV. H30年1～3月死亡事故データ(発生地)



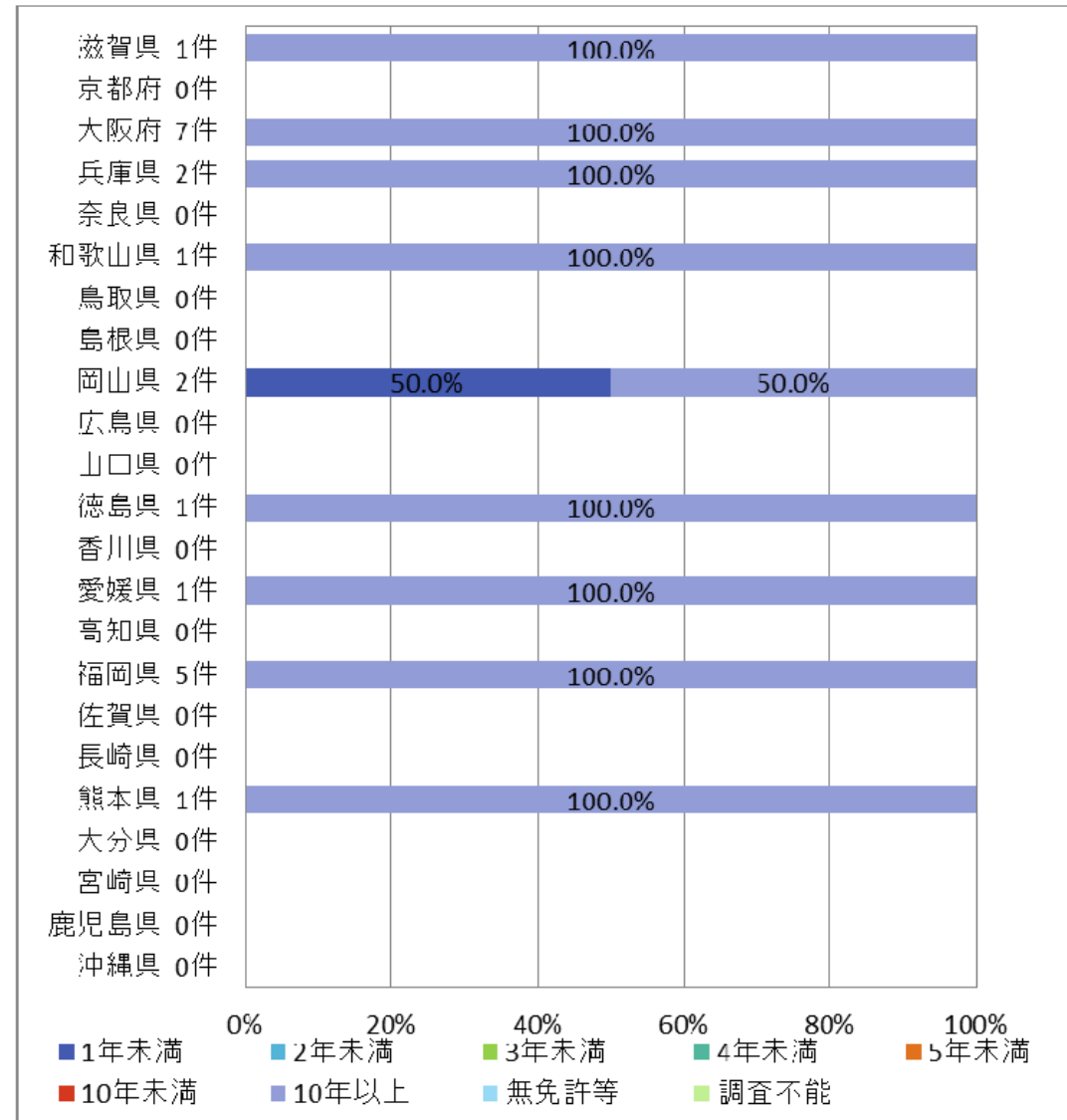
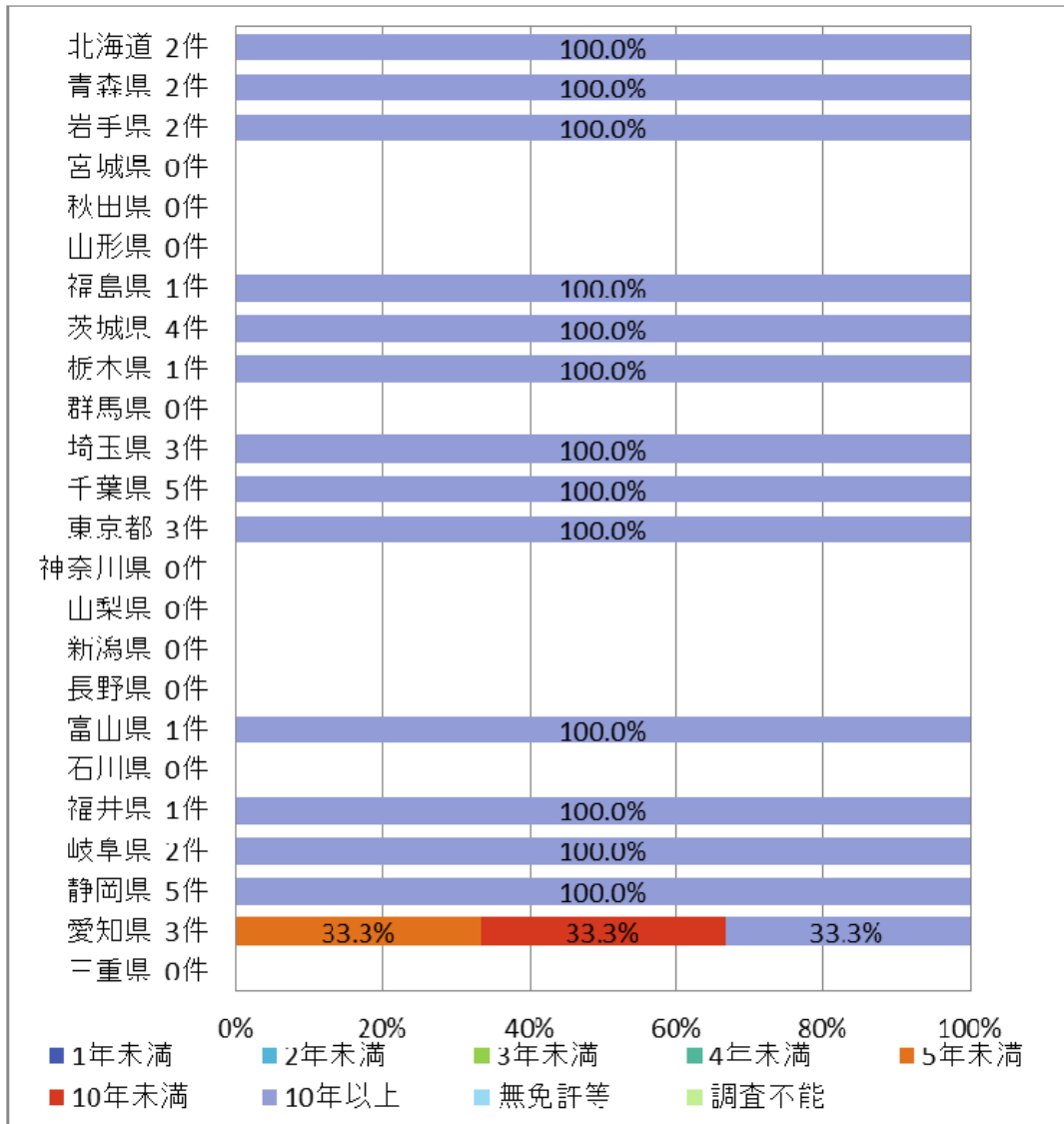
IV. H30年1～3月死亡事故データ(発生地)

6. 発生地別の運転者の免許取得年数別

- ・発生地別の運転者の免許取得年数別にみると、一部の県を除き「10年以上」が多い。



IV. H30年1～3月死亡事故データ(発生地)



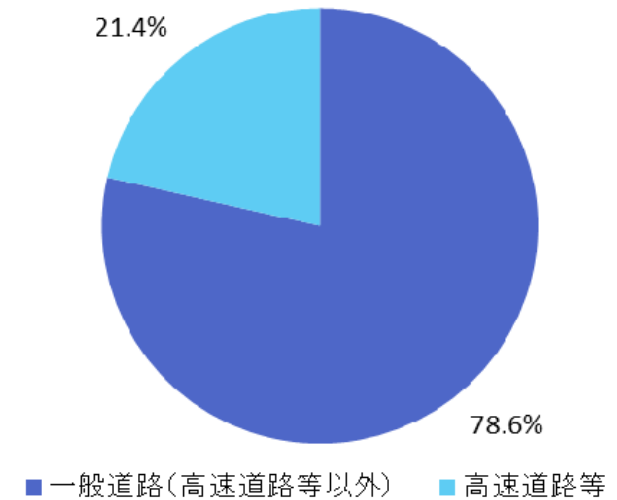
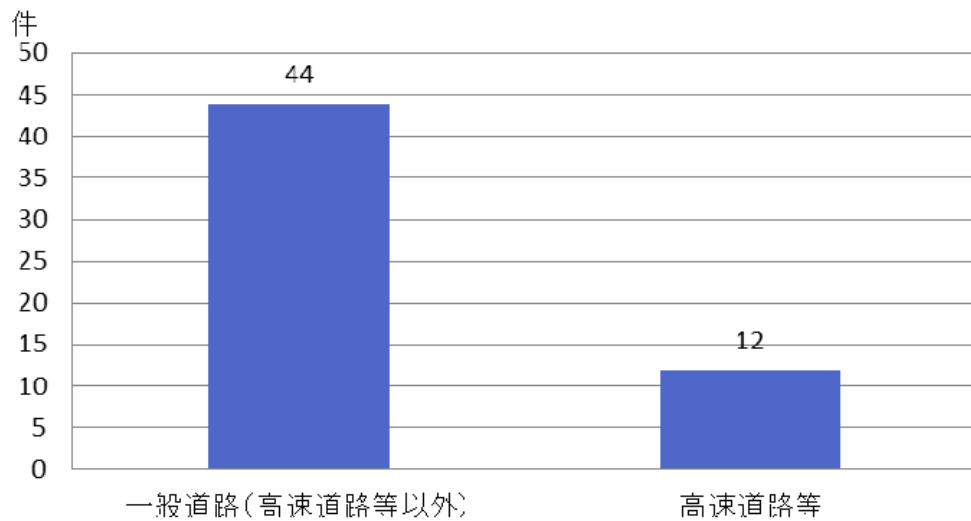
V. H30年1～3月死亡事故データ(道路区分)

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

V. H30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44件（78.6%）と8割近くを占めている。
- ・「一般道路」での死亡事故件数は「高速道路等」と比較して約3.7倍となっている。

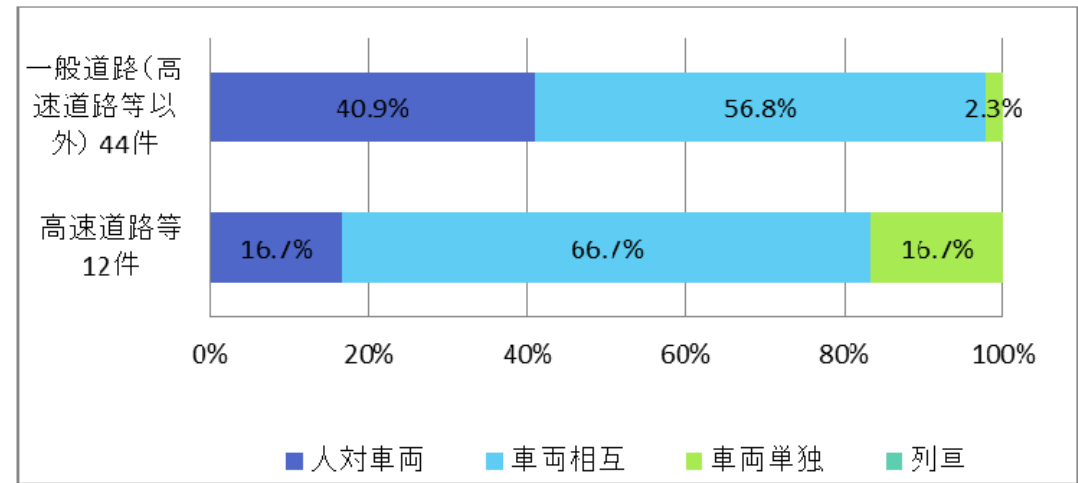
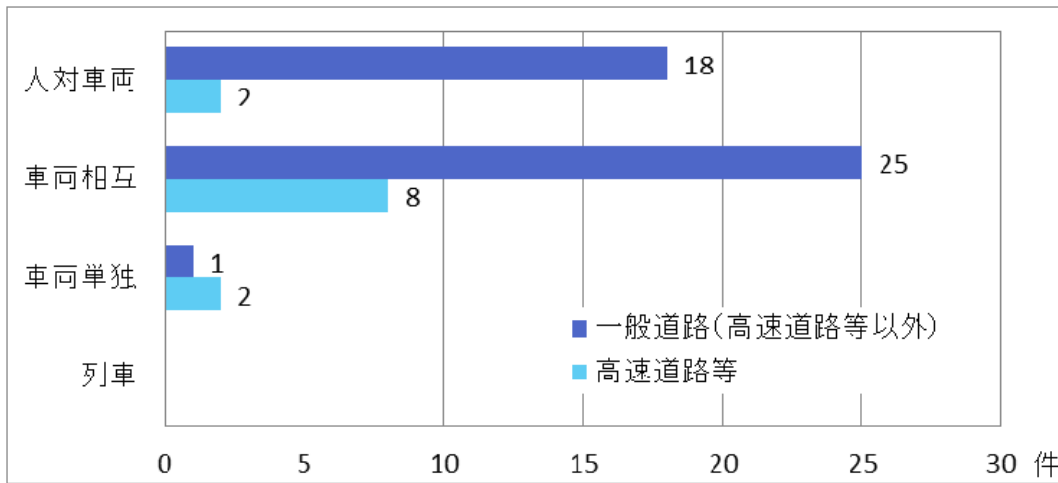


V. H30年1～3月死亡事故データ(道路区分)

2. 道路区分別の事故類型別

- 道路区分別の事故類型別にみると、「一般道路」、「高速道路等」とともに「車両相互」が最も多く、それぞれ25件(56.8%)、8件(66.7%)となっている。

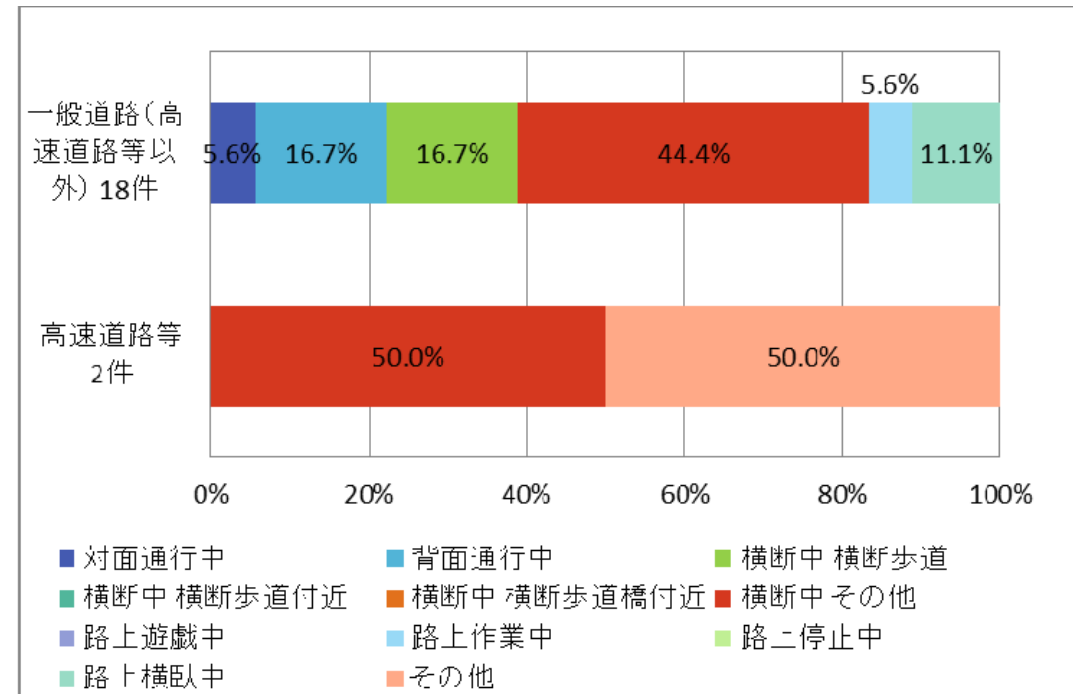
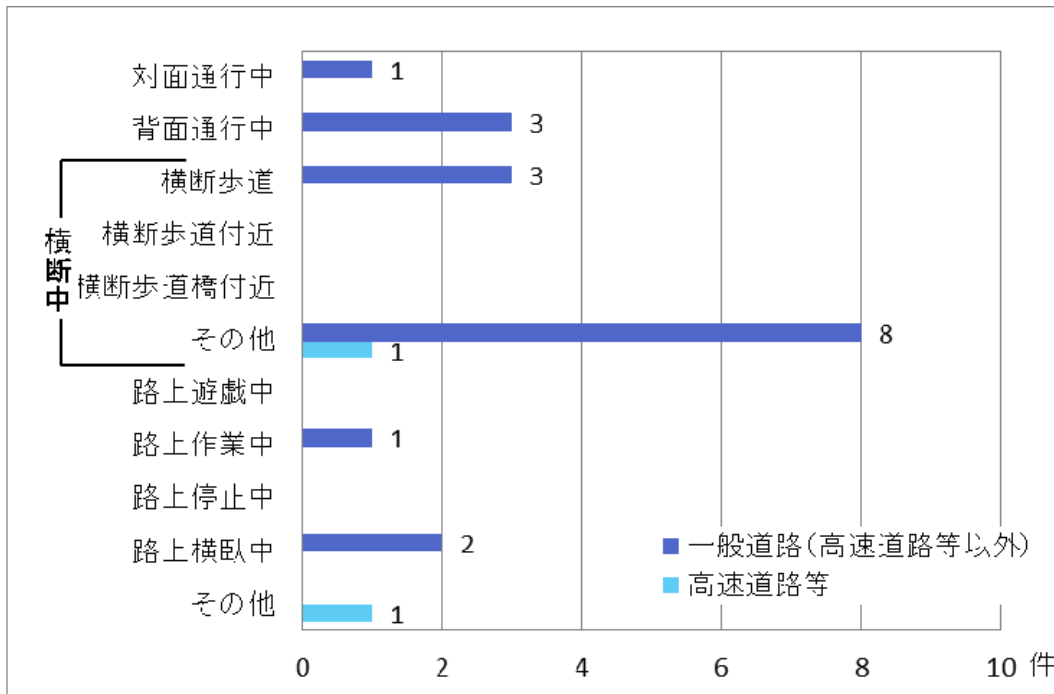
※「車両相互」での第二当事者となる「車両」には、道路交通法上の「軽車両」である自転車等を含む。



V. H30年1～3月死亡事故データ(道路区分)

(1) 道路区分別の事故類型(人対車両)別

- ・道路区分別の事故類型(人対車両)別にみると、「一般道路」では「横断中 その他」が最も多く8件(44.4%)となっている。次いで「背面通行中」、「横断中 横断歩道」がそれぞれ3件(16.7%)と続いている。
- ・「高速道路」では「横断中 その他」、「その他」がそれぞれ1件(50.0%)となっている。

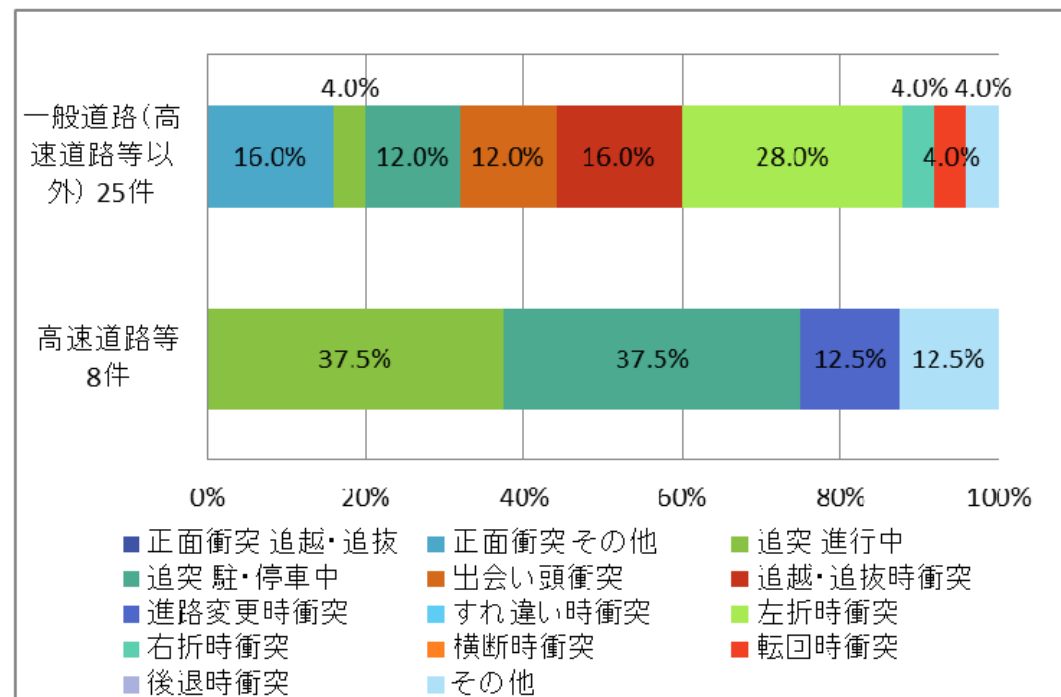
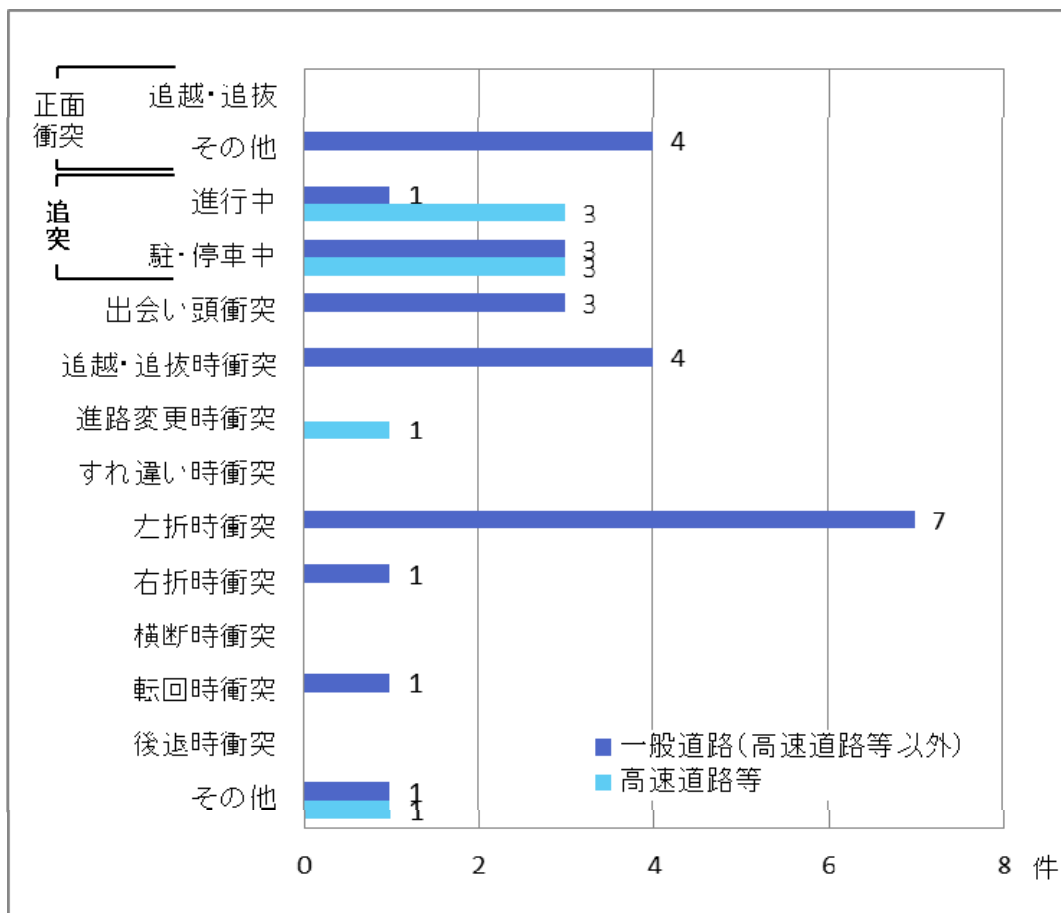


V. H30年1～3月死亡事故データ(道路区分)

(2) 道路区分別の事故類型(車両相互)別

- ・道路区分別の事故類型(車両相互)別にみると、「一般道路」では「左折時衝突」が最も多く7件(28.0%)となっている。次いで「正面衝突 その他」、「追越・追抜時衝突」がそれぞれ4件(16.0%)と続いている。
- ・「高速道路」では「追突 進行中」、「追突 駐・停車中」が最も多く、それぞれ3件(37.5%)となっている。

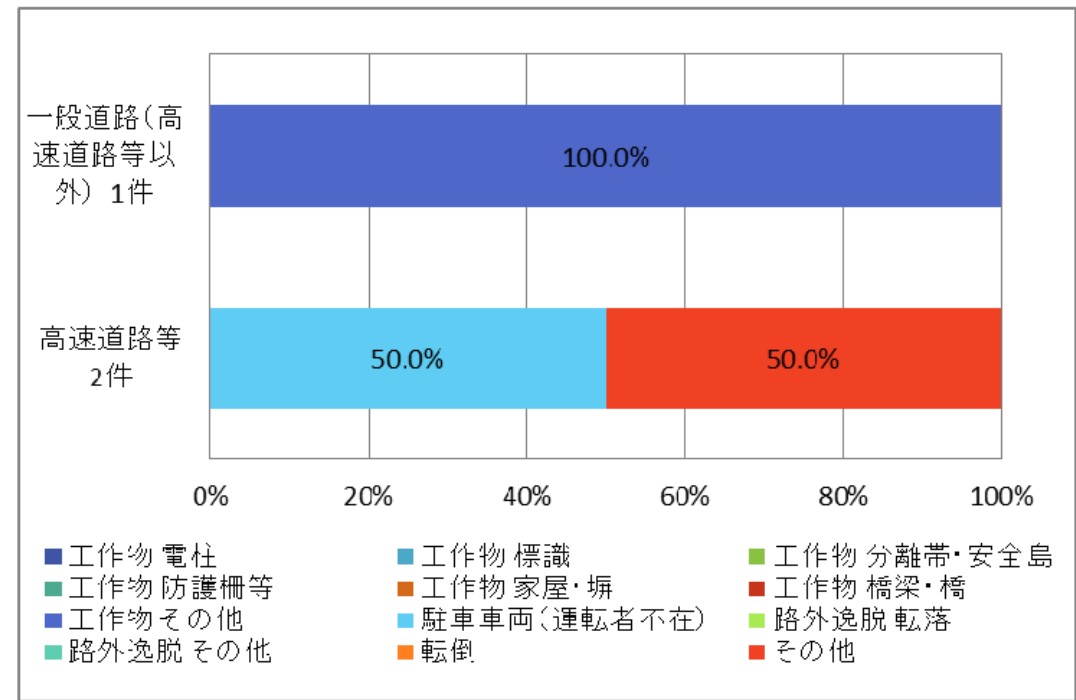
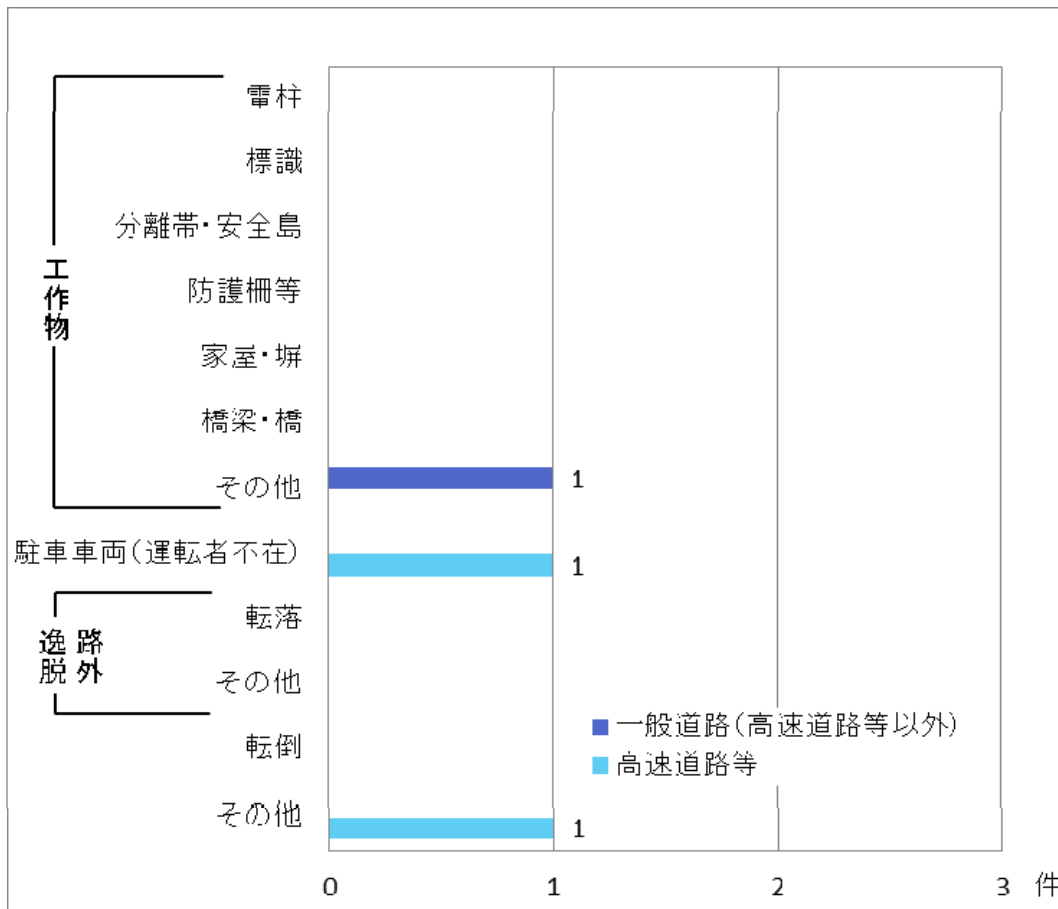
※「車両相互」での第二当事者となる「車両」には、道路交通法上の「軽車両」である自転車等を含む。



V. H30年1～3月死亡事故データ(道路区分)

(3) 道路区分別の事故類型(車両単独)別

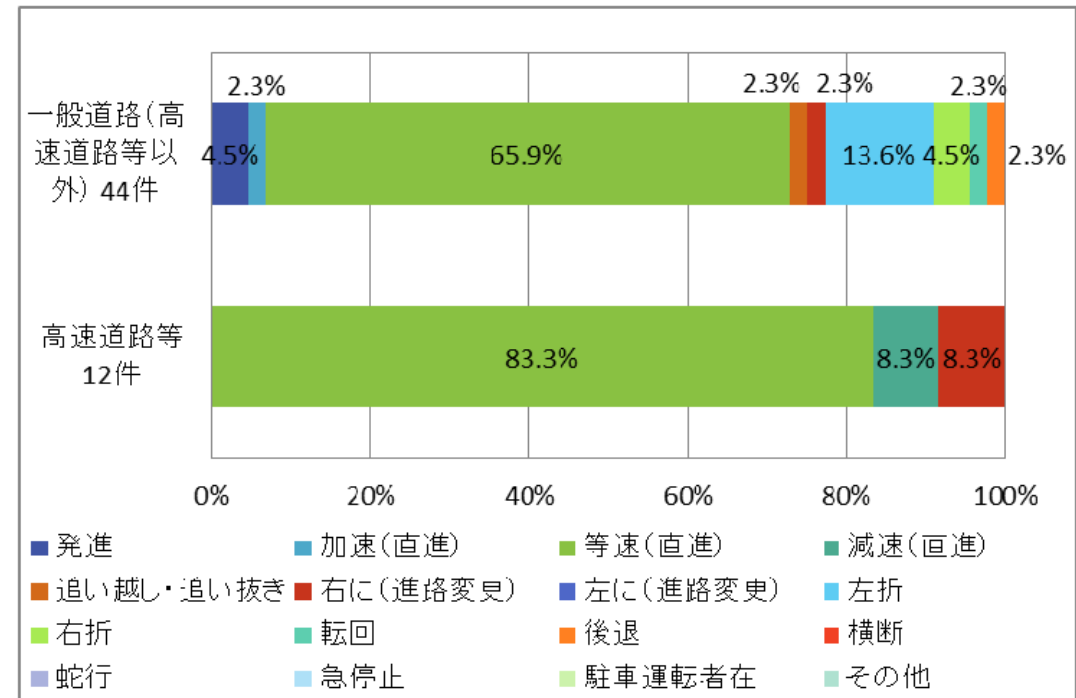
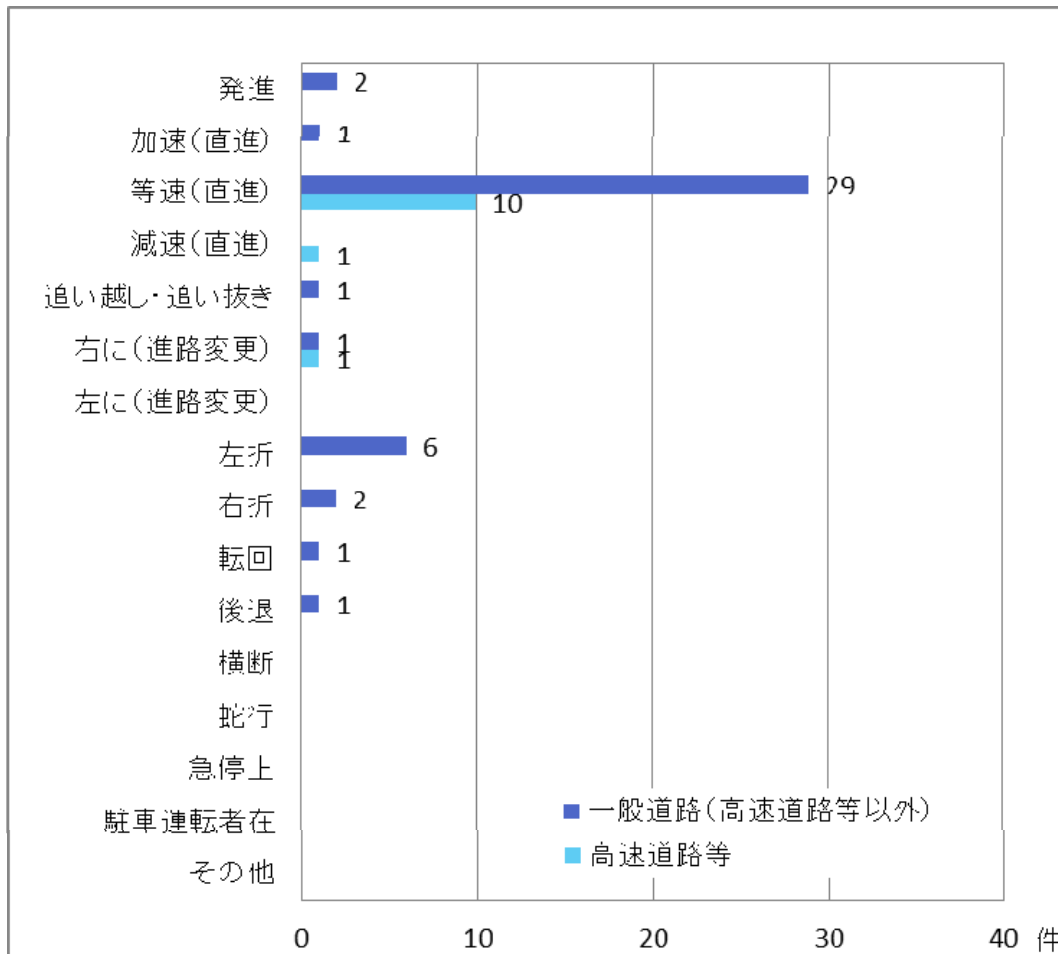
- ・道路区分別の事故類型(車両単独)別にみると、「一般道路」では「工作物 その他」が1件(100.0%)となっている。
- ・「高速道路」では「駐車車両(運転者不在)」、「その他」がそれぞれ1件(50.0%)となっている。



V. H30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

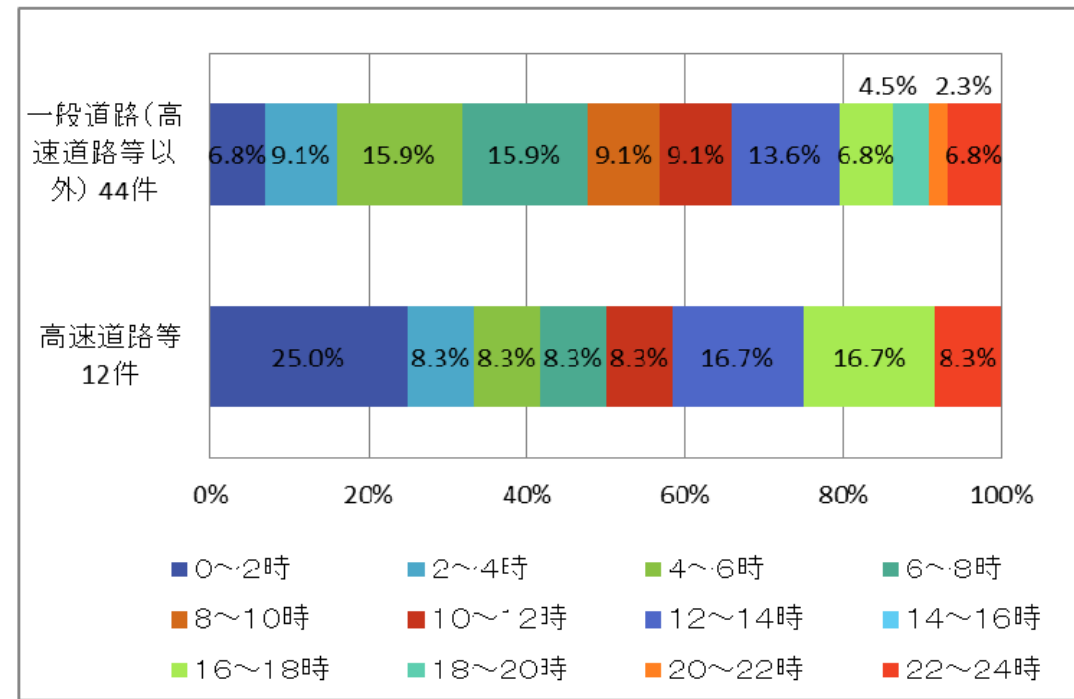
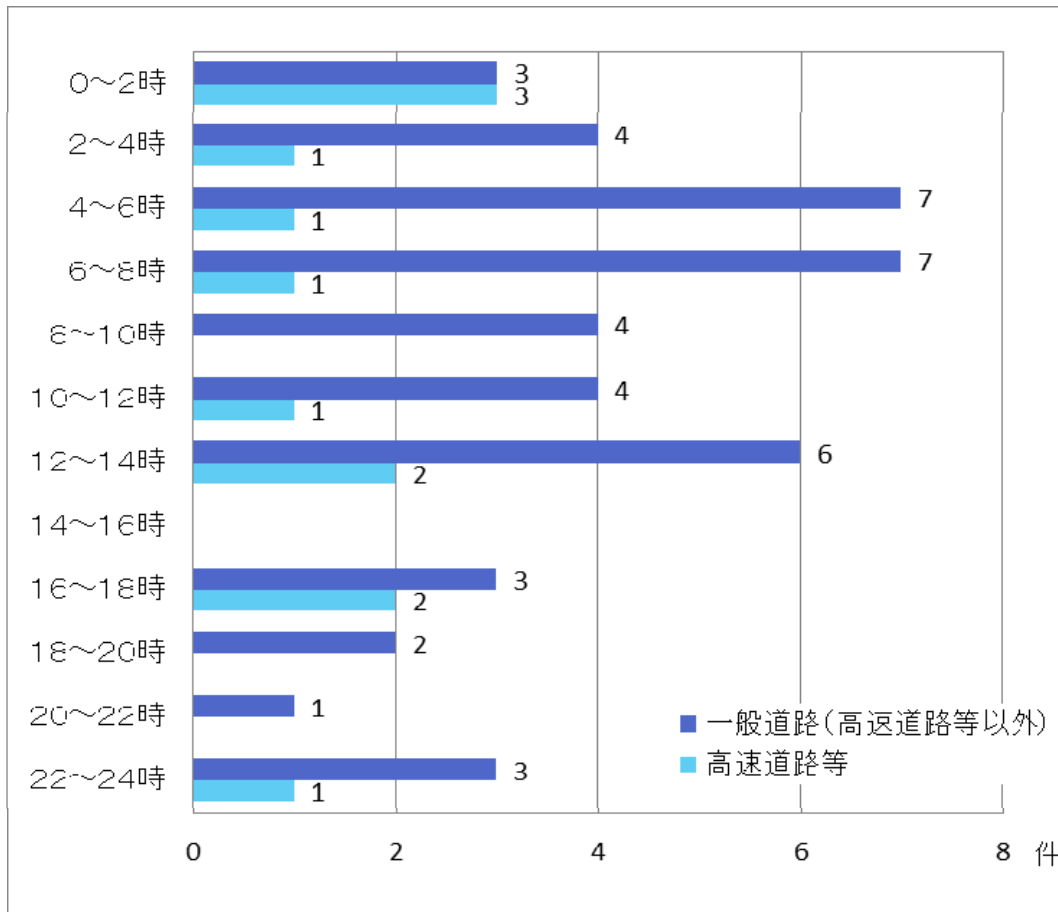
- ・道路区分別の行動類型別にみると、「一般道路」では「等速（直進）」が最も多く29件（65.9%）となっている。次いで「左折」6件（13.6%）と続いている。
- ・「高速道路」では「等速（直進）」が最も多く10件（83.3%）となっている。



V. H30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

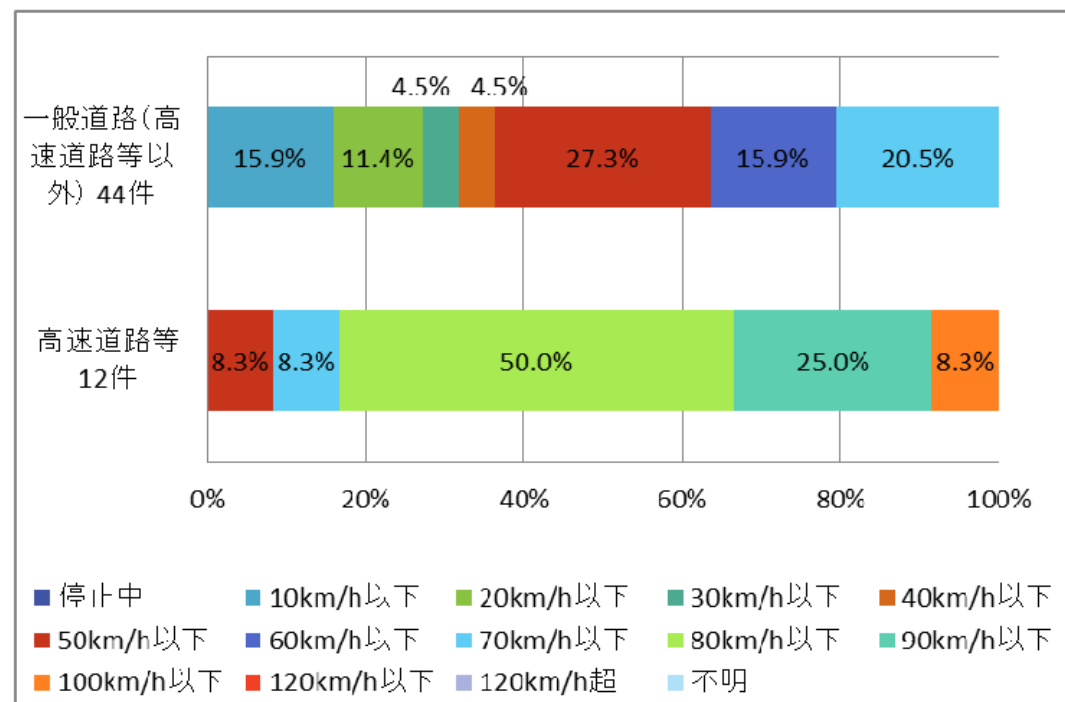
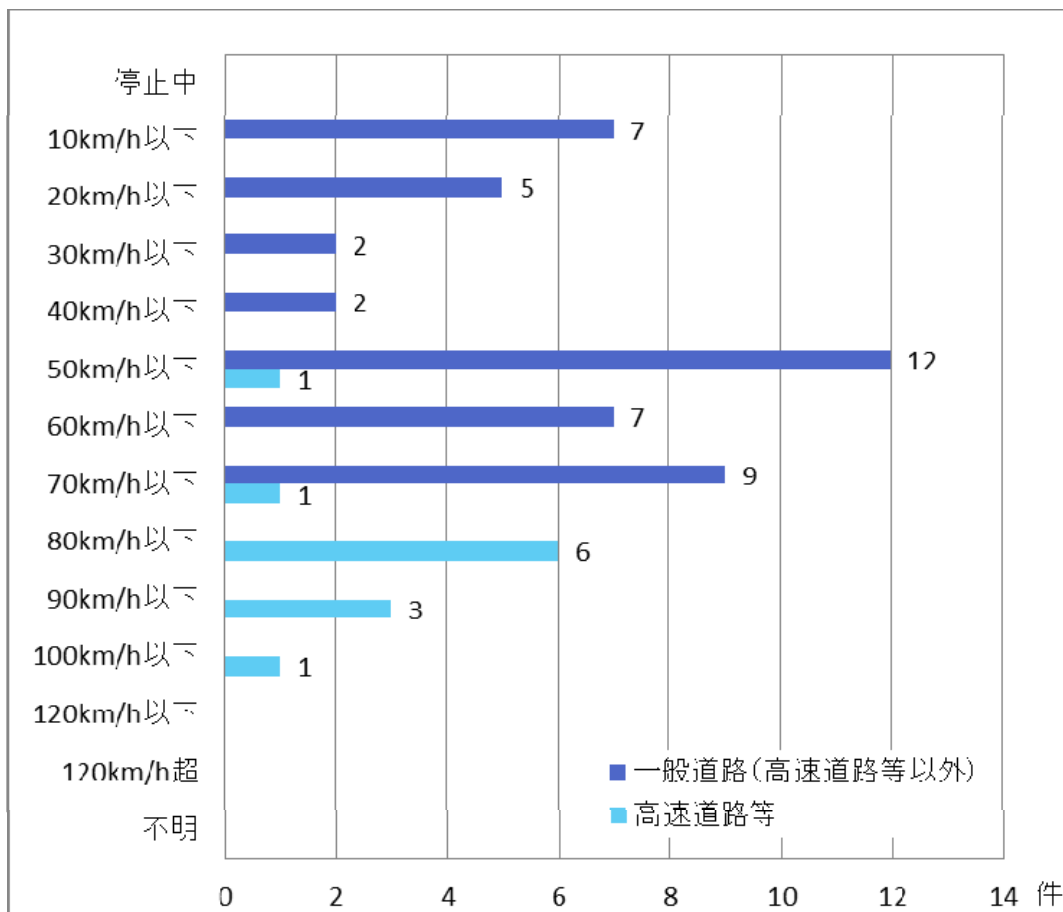
- 道路区分別の時間帯別にみると、「一般道路」では「4～6時」、「6～8時」が最も多く、それぞれ7件（15.9%）となっている。次いで、「12～14時」6件（13.6%）と続いている。
- 「高速道路」では「0～2時」が最も多く3件（25.0%）となっている。次いで、「12～14時」、「16～18時」がそれぞれ2件（16.7%）と続いている。



V. H30年1～3月死亡事故データ(道路区分)

5. 道路区分別の運転者の危険認知速度別

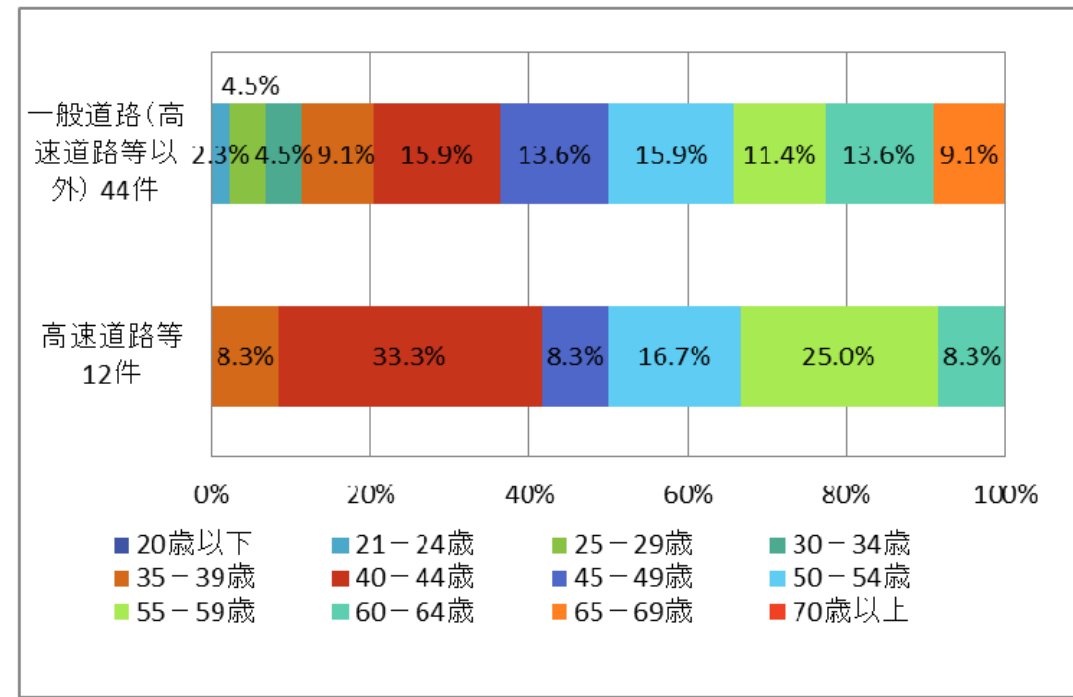
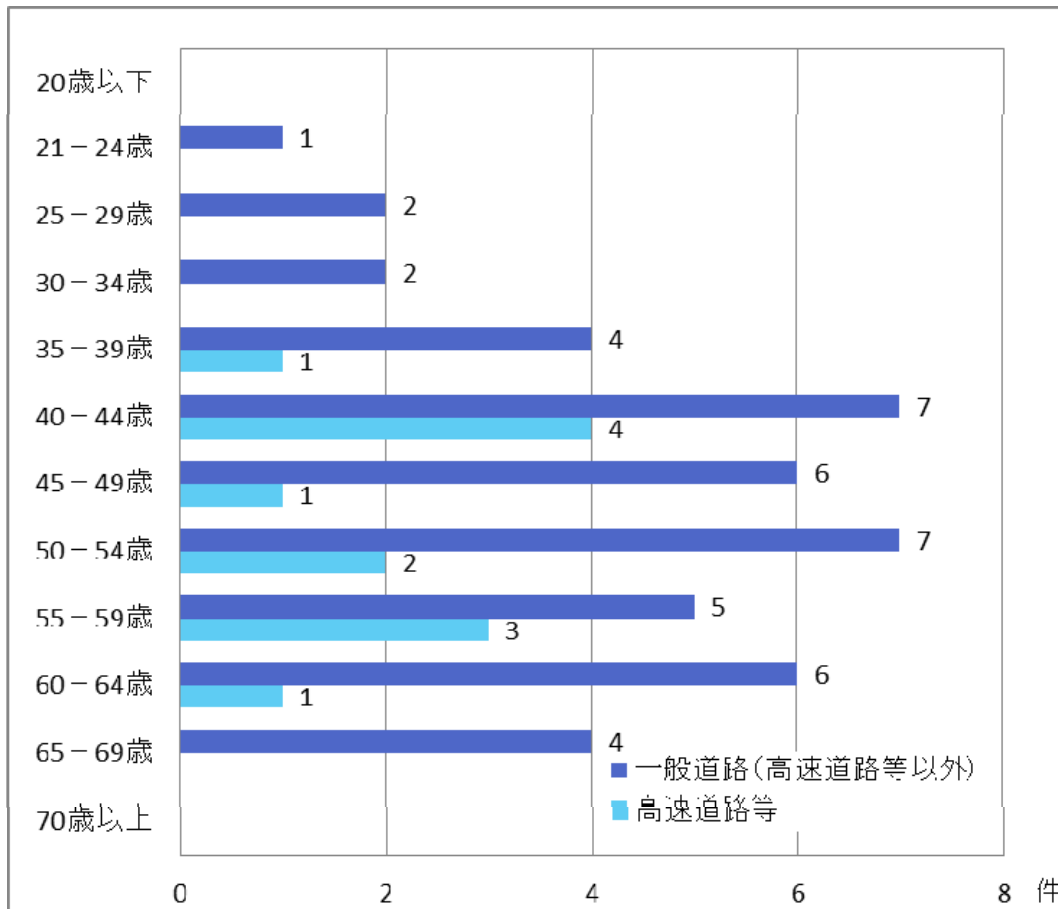
- 道路区分別の運転者の危険認知速度別にみると、「一般道路」では「(40km/h超)50km/h以下」が最も多く12件(27.3%)となっている。次いで「(60km/h超)70km/h以下」9件(20.5%)、「10km/h以下」、「(50km/h超)60km/h以下」がそれぞれ7件(15.9%)と続いている。幹線道路の最高速度に近い速度帯と市街地の最高速度に近い20km/h程度の速度帯に分布がわかれている。
- 「高速道路」では「(70km/h超)80km/h以下」が最も多く6件(50.0%)となっている。次いで「(80km/h超)90km/h以下」3件(25.0%)と続いている。



V. H30年1～3月死亡事故データ(道路区分)

6. 道路区分別の運転者の年齢層別

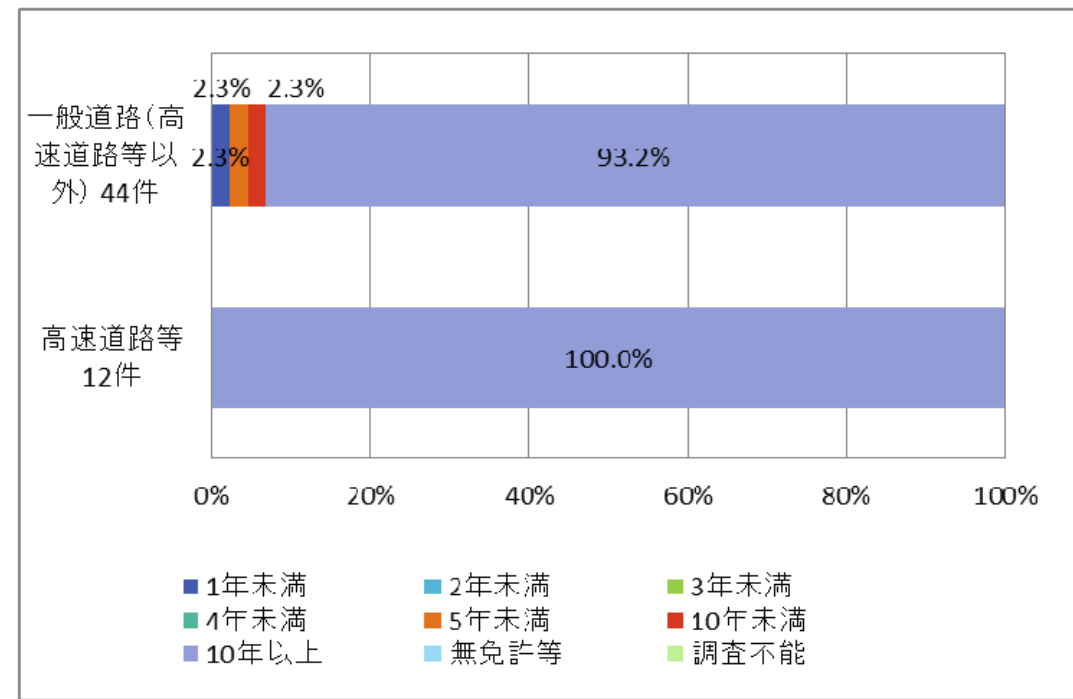
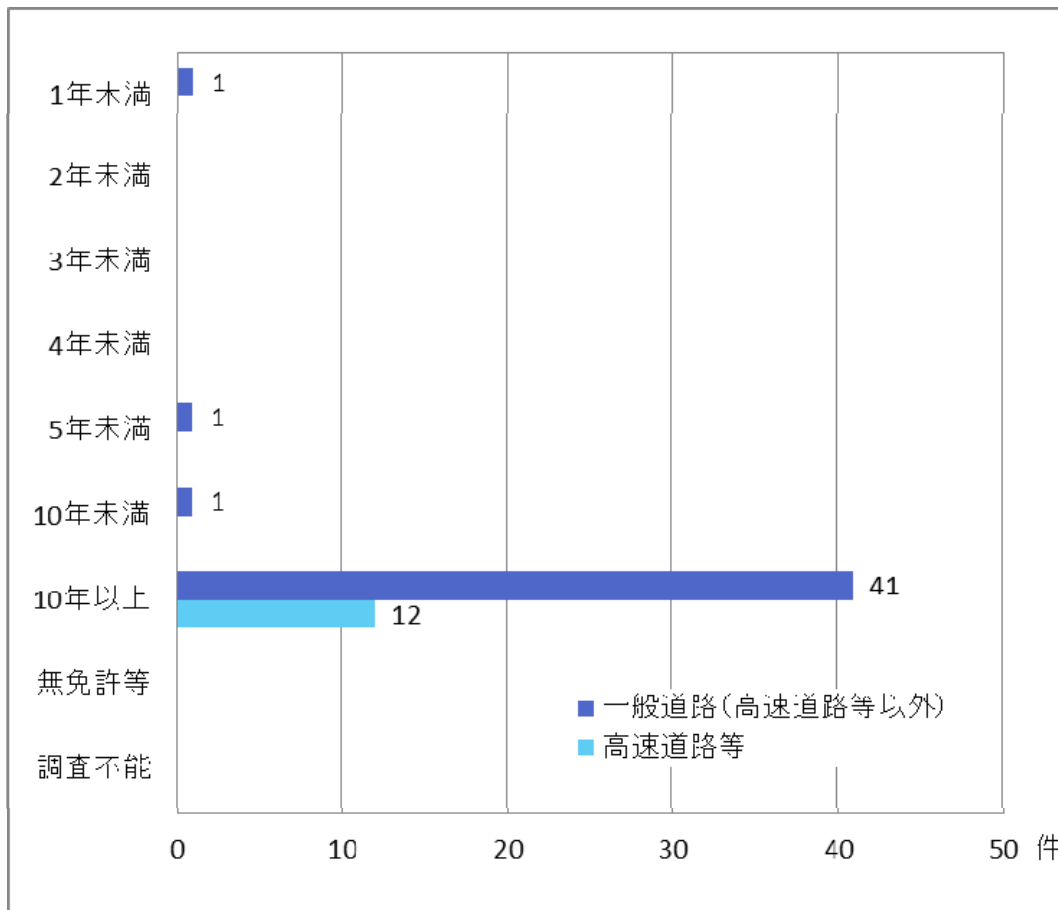
- ・道路区分別の運転者の年齢層別にみると、「一般道路」では「40-44歳」、「50-54歳」が最も多く、それぞれ7件（15.9%）となっている。次いで「45-49歳」、「60-64歳」がそれぞれ6件（13.6%）と続いている。
- ・「高速道路」では「40-44歳」が最も多く4件（33.3%）となっている。次いで「55-59歳」3件（25.0%）と続いている。



V. H30年1～3月死亡事故データ(道路区分)

7. 道路区分別の運転者の免許取得年数別

- 道路区分別の運転者の免許取得年数別にみると、「一般道路」、「高速道路」のいずれも「10年以上」が最も多く、それぞれ41件（93.2%）、12件（100.0%）となっている。



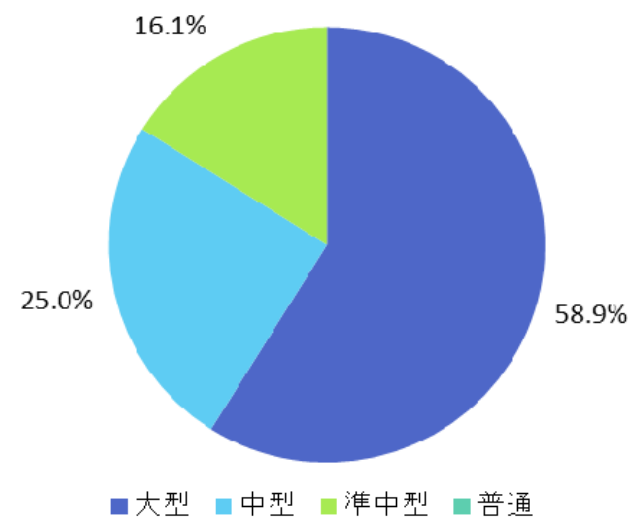
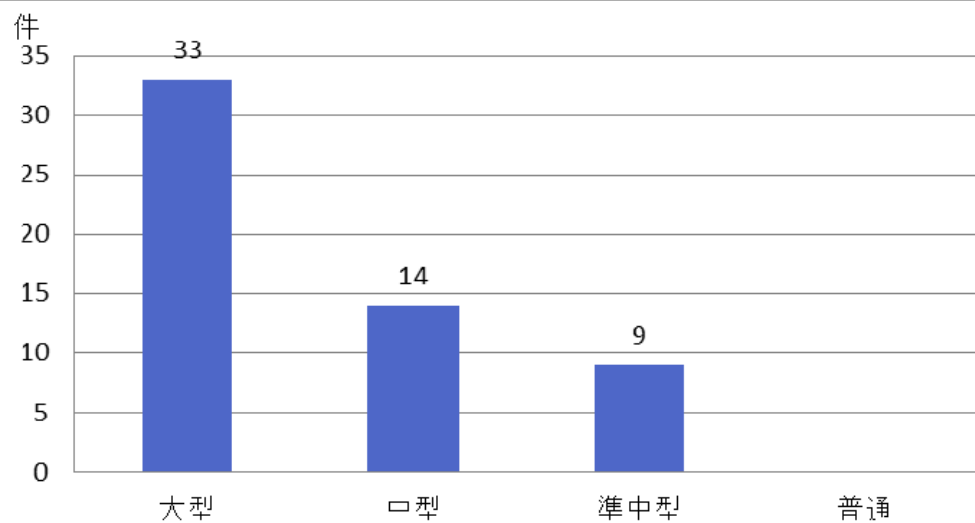
VI. H30年1～3月死亡事故データ(車両区分)

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

VI. H30年1～3月死亡事故データ(車両区分)

1. 車両区分別

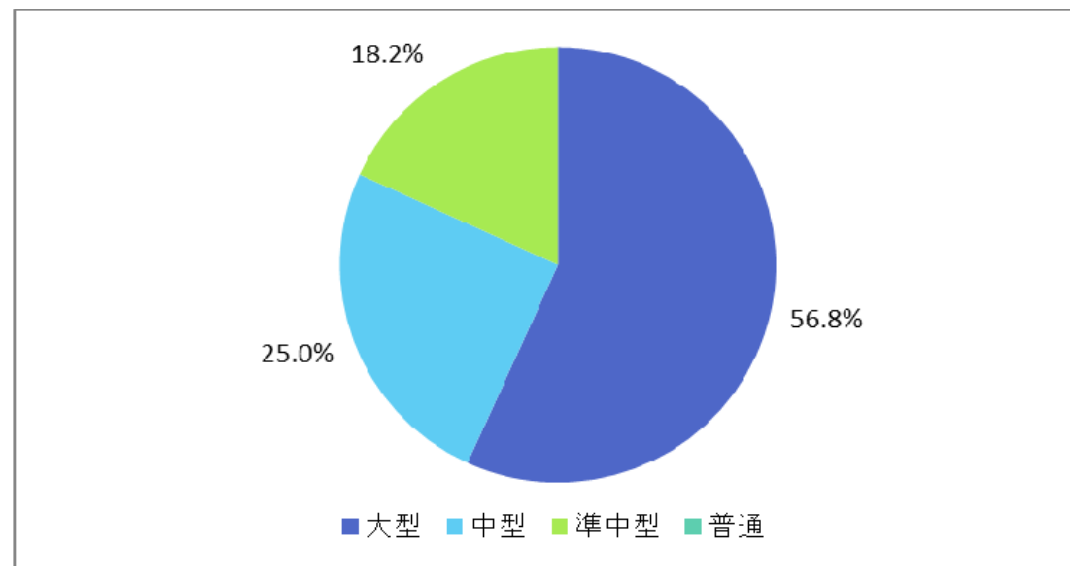
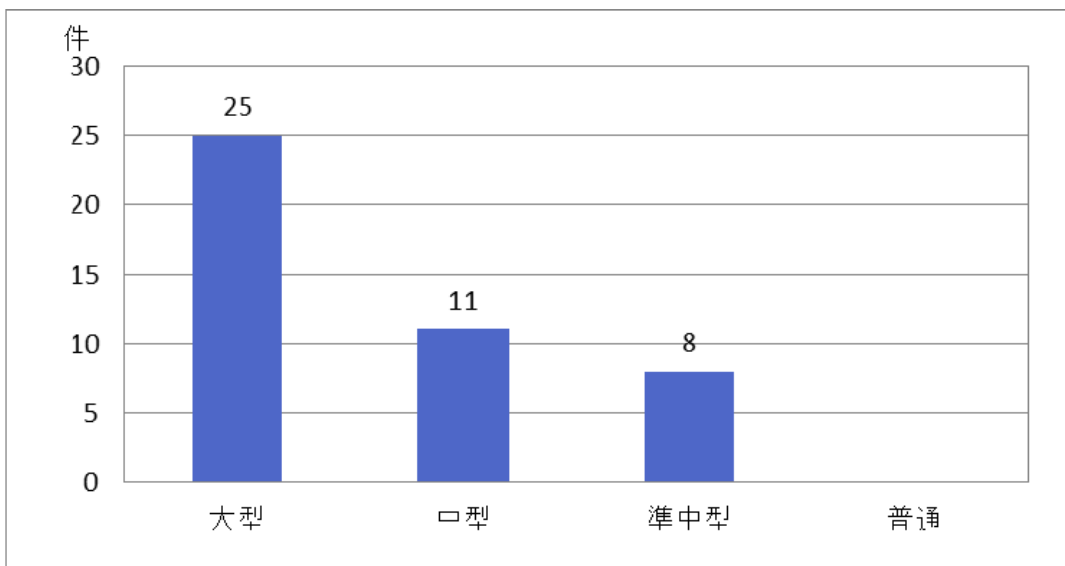
- ・車両区分別にみると、「大型」が最も多く33件（58.9%）となっている。
- ・次いで「中型」14件（25.0%）、「準中型」9件（16.1%と続き）、「普通」は0件（0.0%）となっている。



VI. H30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

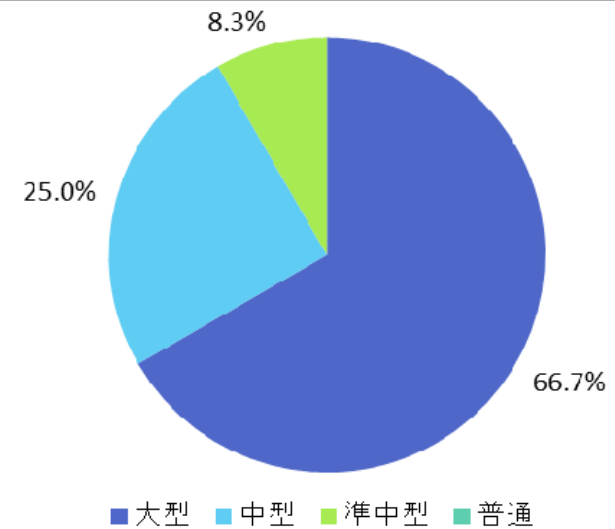
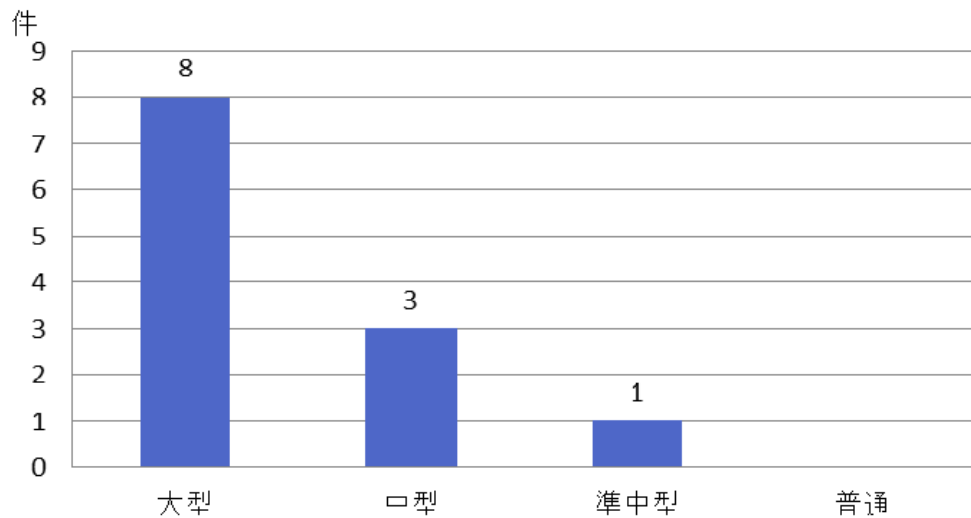
- ・一般道路上での車両区分をみると、「大型」が最も多く25件（56.8%）となっている。
- ・次いで「中型」11件（25.0%）、「準中型」8件（18.2%）と続いている。



VI. H30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8件（66.7%）となっている。
- ・ 次いで「中型」3件（25.0%）、「準中型」1件（8.3%）と続いている。



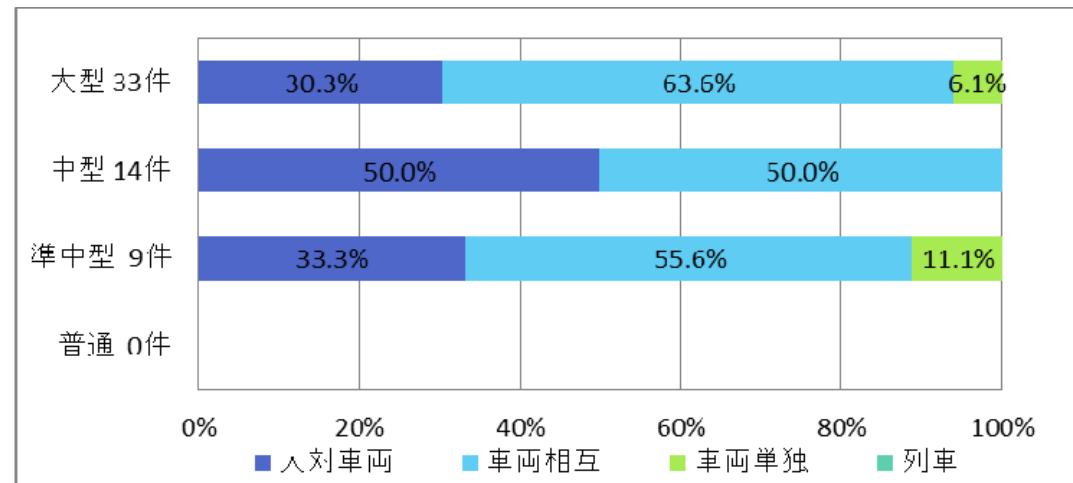
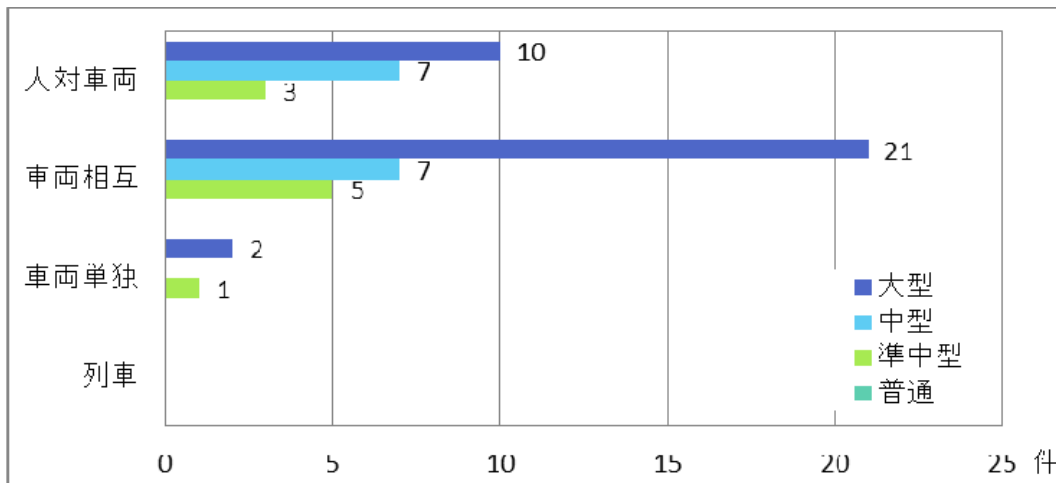
VI. H30年1～3月死亡事故データ(車両区分)

2. 車両区分別の事故類型別

- ・車両区分別の事故類型別にみると、「大型」、「準中型」は「車両相互」が最も多く、それぞれ21件（63.6%）、5件（55.6%）となっている。
- ・「中型」は「人対車両」と「車両相互」にわかれ、それぞれ7件（50.0%）となっている。

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

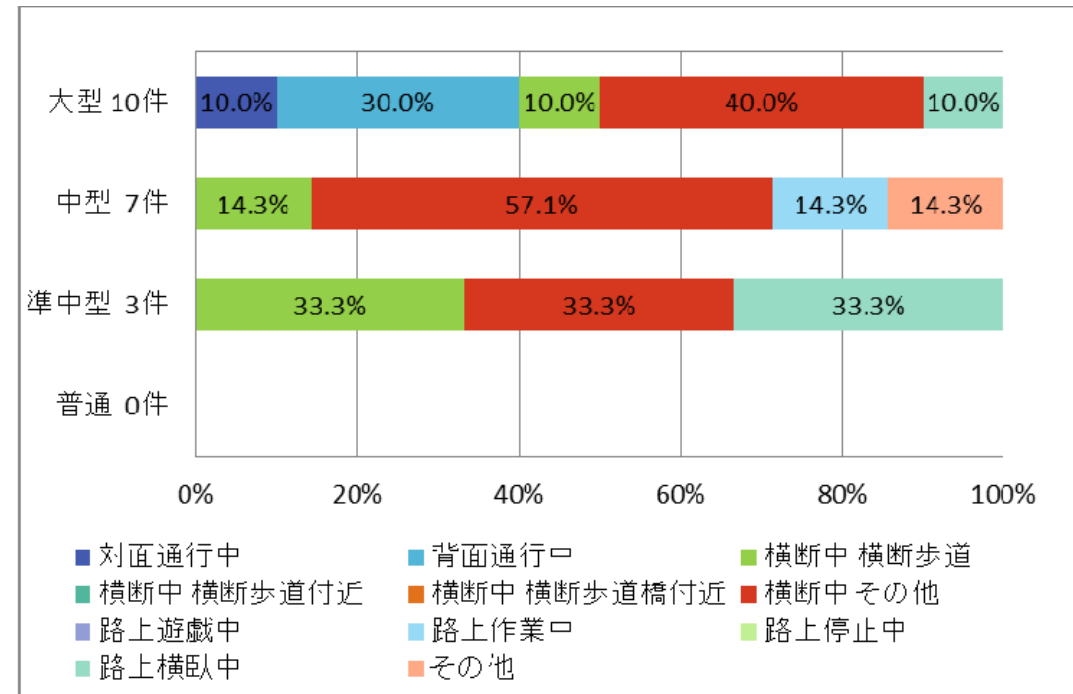
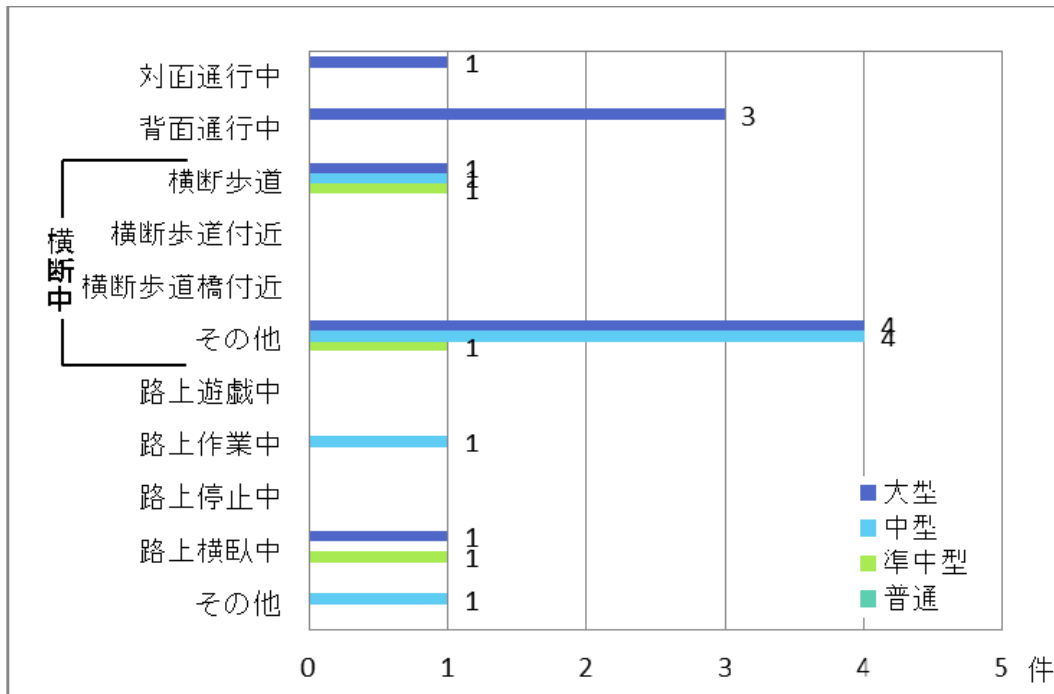
※対自転車の死亡事故件数についてはP86～P99に別掲。このうち車両区分別の事故類型別の詳細は、P90～P93に掲載。



VI. H30年1～3月死亡事故データ(車両区分)

(1) 車両区分別の事故類型(人対車両)別

- ・車両区分別の事故類型(人対車両)別にみると、「大型」、「中型」は「横断中 その他」が最も多く、それぞれ4件(40.0%)、4件(57.1%)となっている。
- ・「準中型」は傾向が分かれている。

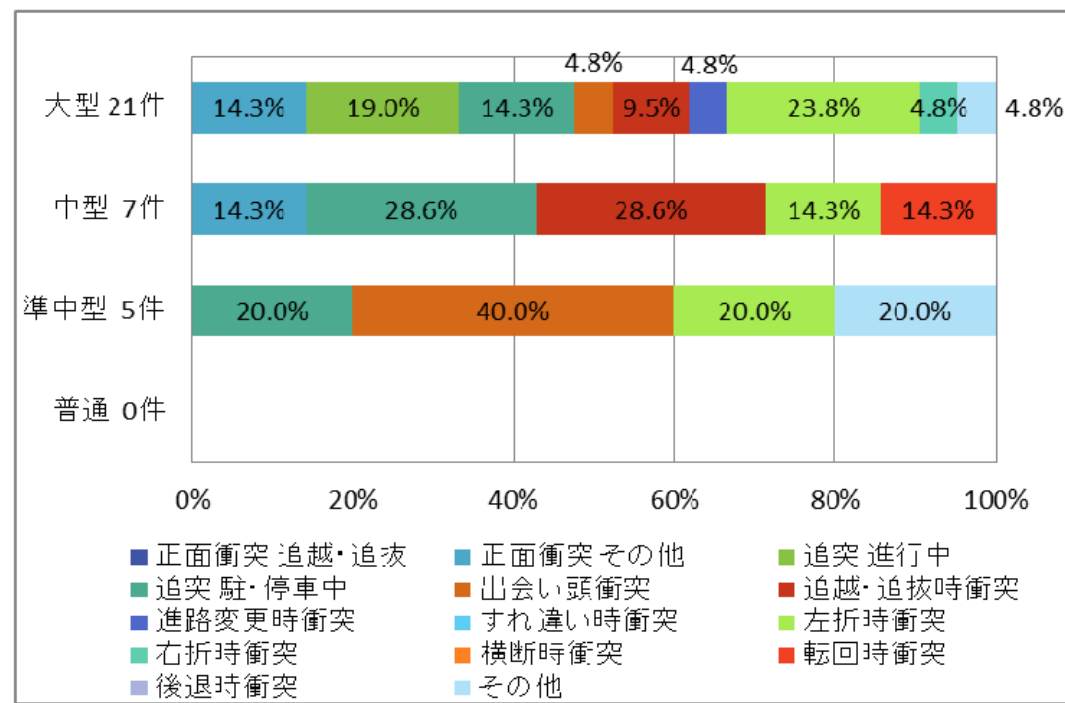
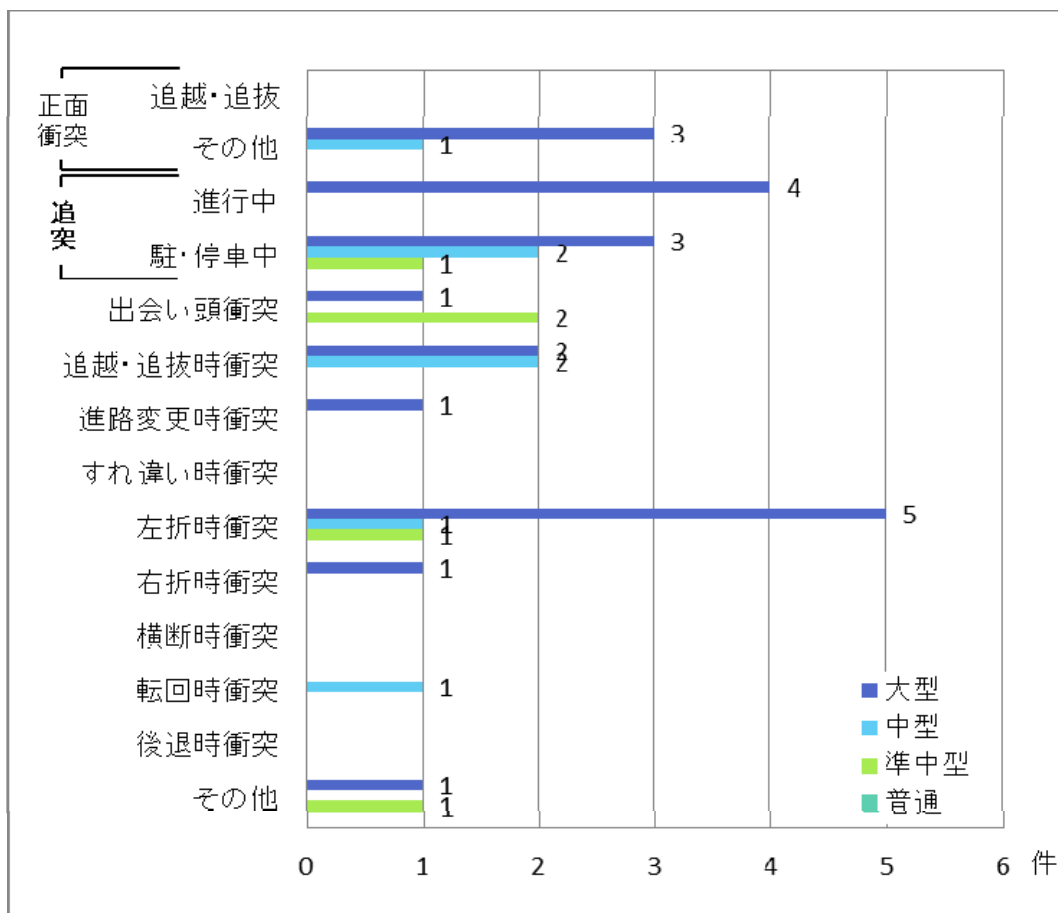


VI. H30年1～3月死亡事故データ(車両区分)

(2) 車両区分別の事故類型(車両相互)別

- ・車両区分別の事故類型(車両相互)別にみると、「大型」は「左折時衝突」が最も多く5件(23.8%)となっている。
- ・「中型」は「追突 駐・停車中」、「追越・追抜時衝突」が最も多く、それぞれ2件(28.6%)となっている。
- ・「準中型」は「出会い頭衝突」が最も多く2件(40.0%)となっている。

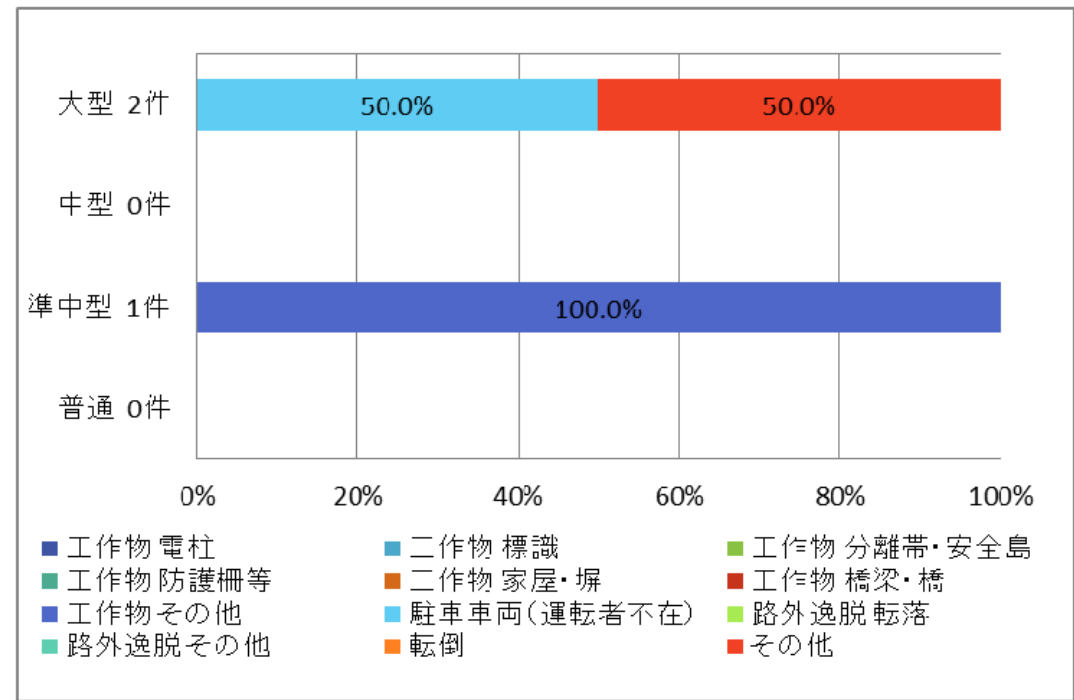
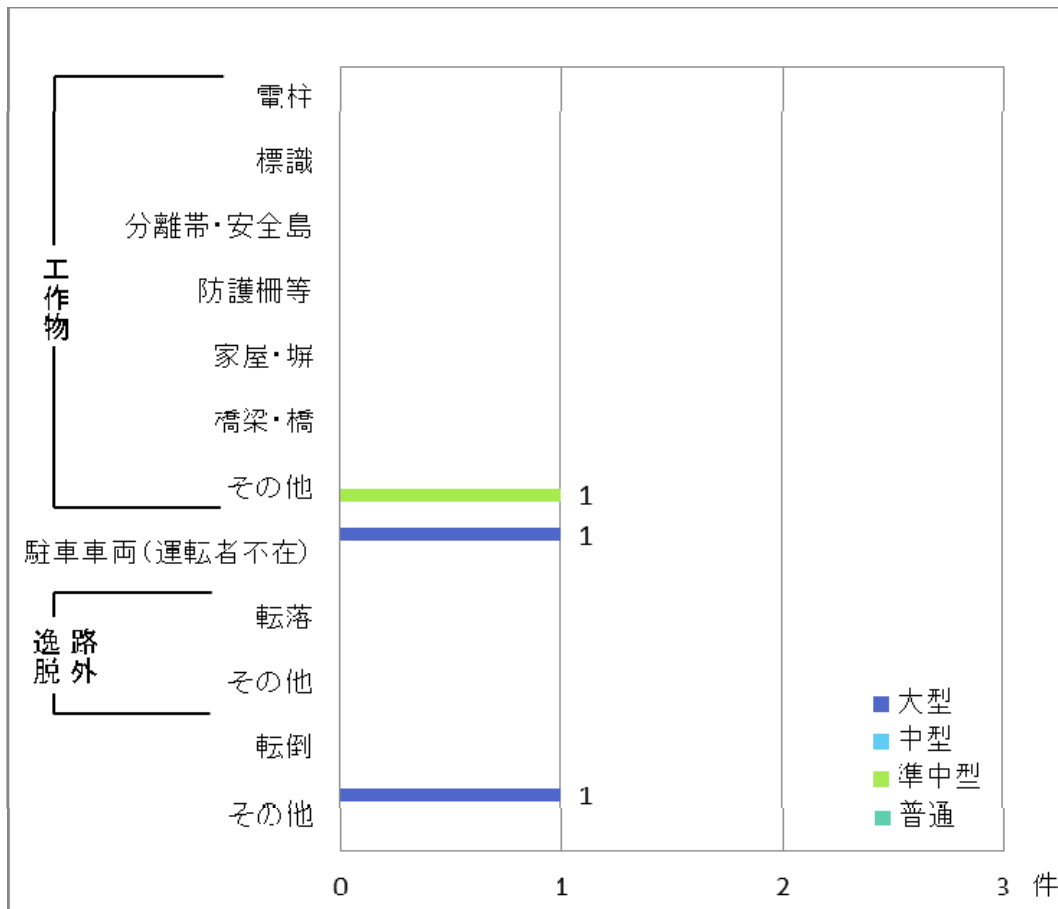
※「車両相互」での第二当事者となる「車両」には、道路交通法上の「軽車両」である自転車等を含む。



VI. H30年1～3月死亡事故データ(車両区分)

(3) 車両区分別の事故類型(車両単独)別

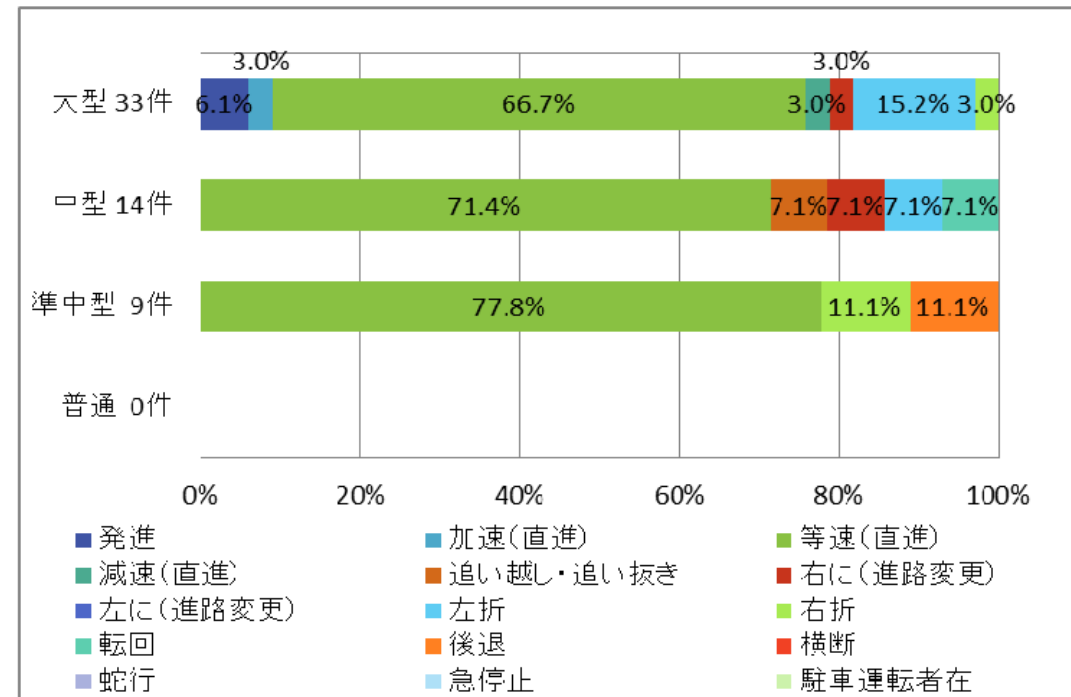
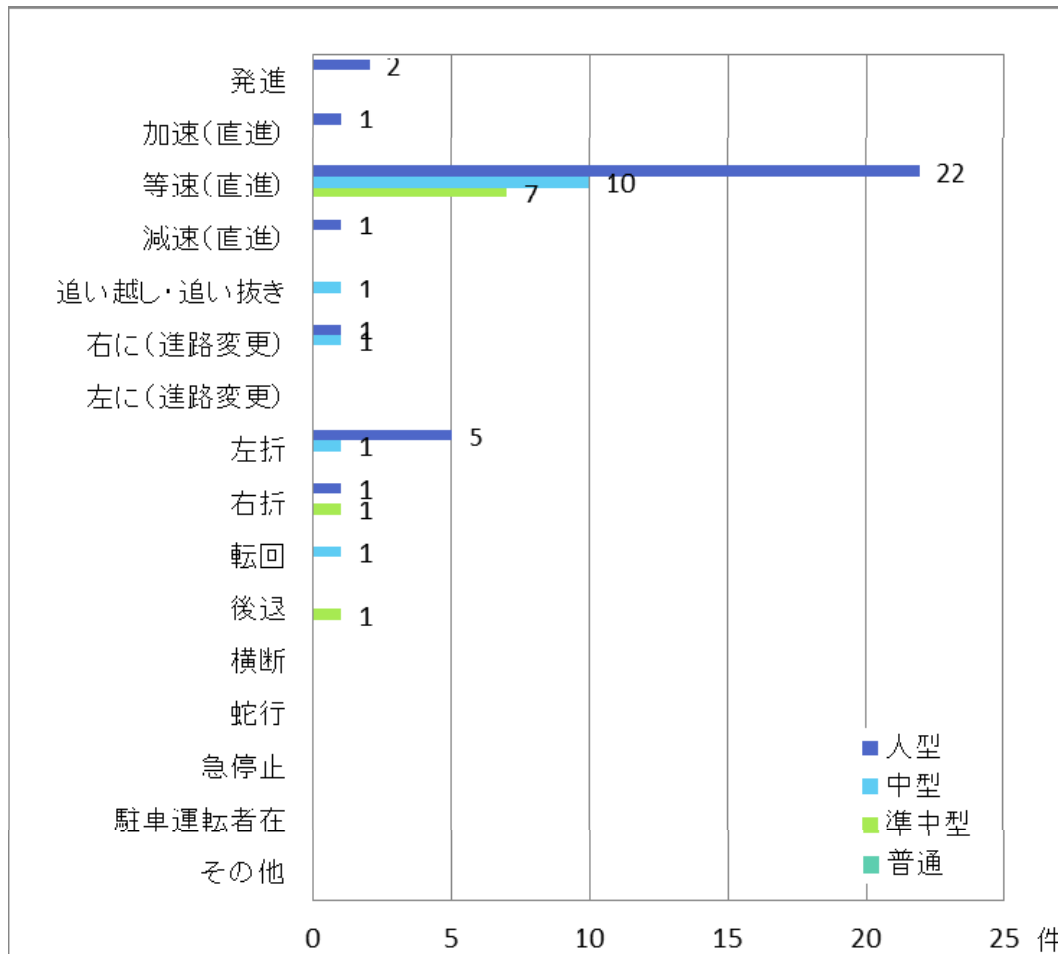
- ・ 車両区分別の事故類型(車両単独)別に見ると、「大型」は「駐車車両(運転者不在)」、「その他」がそれぞれ1件(50.0%)となっている。
- ・ 「準中型」は「工作物 その他」が1件(100.0%)となっている。



VI. H30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

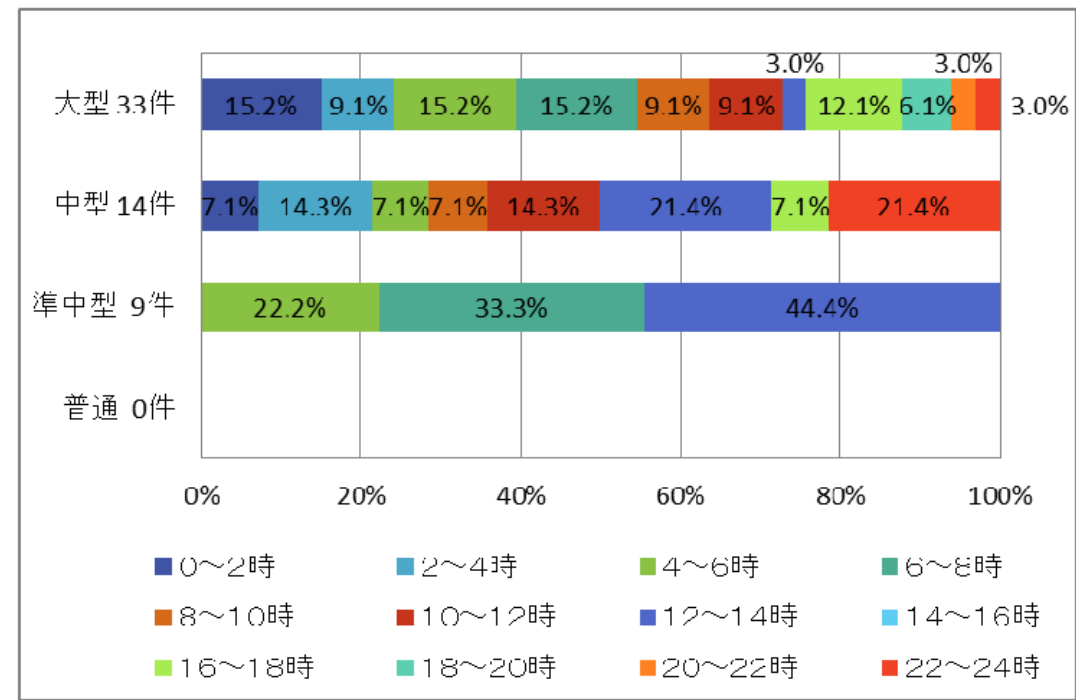
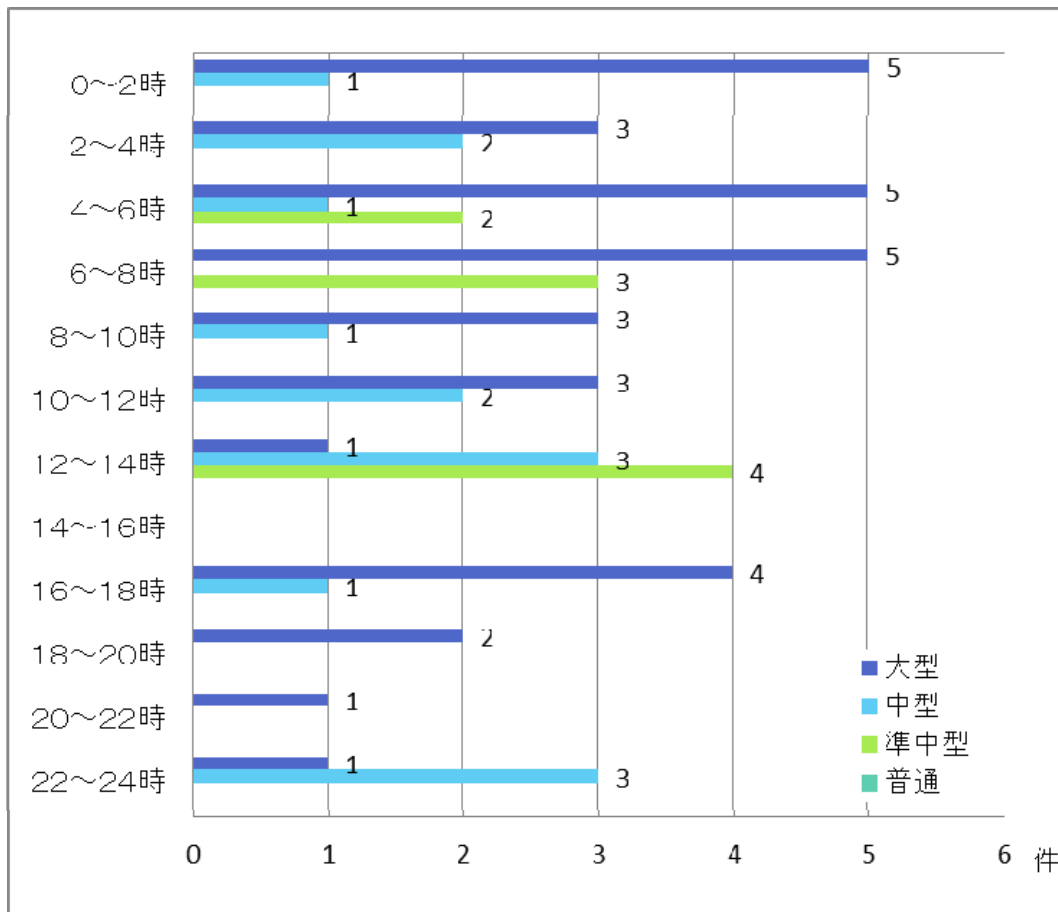
- ・車両区分別の行動類型別にみると、「大型」から「準中型」までのいずれも「等速（直進）」が最も多くなっており、それぞれ22件（66.7%）、10件（71.4%）、7件（77.8%）となっている。



VI. H30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

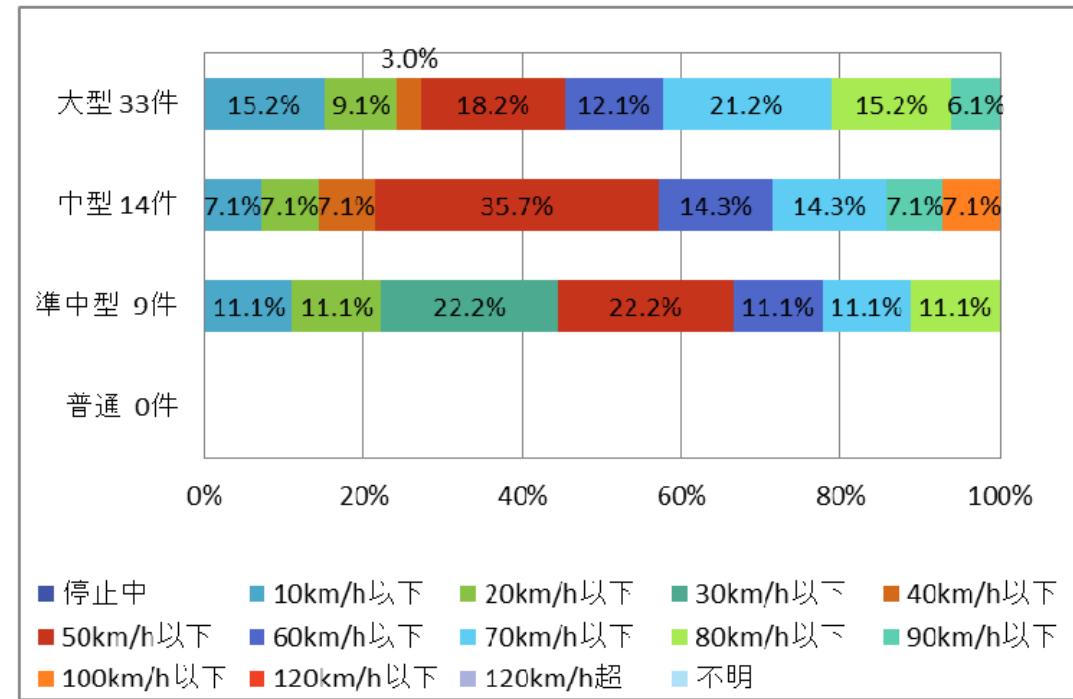
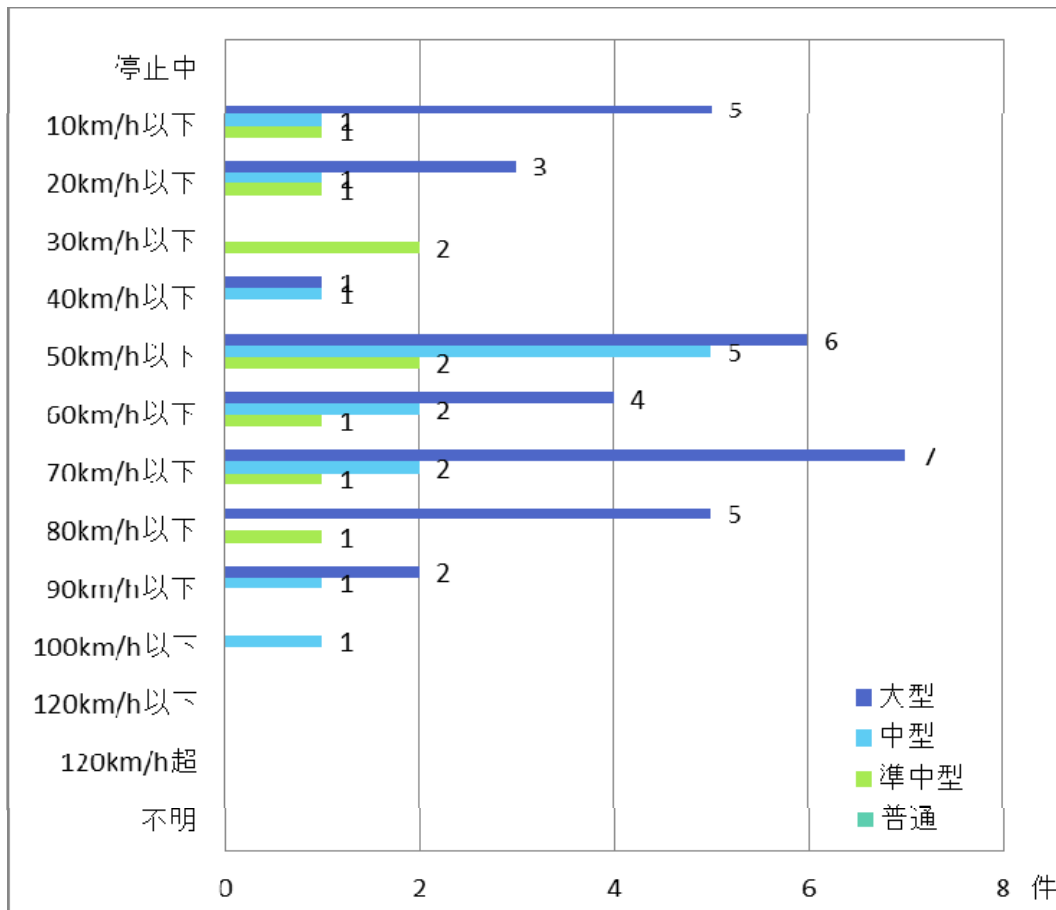
- ・車両区分別の時間帯別にみると、「大型」は「0～2時」、「4～6時」、「6～8時」が最も多く、それぞれ5件（15.2%）となっている。次いで「16～18時」4件（12.1%）と続いている。
- ・「中型」は「12～14時」、「22～24時」が最も多く、それぞれ3件（21.4%）となっている。次いで「2～4時」、「10～12時」がそれぞれ2件（14.3%）と続いている。
- ・「準中型」は「12～14時」が最も多く4件（44.4%）となっている。



VI. H30年1～3月死亡事故データ(車両区分)

5. 車両区分別の運転者の危険認知速度別

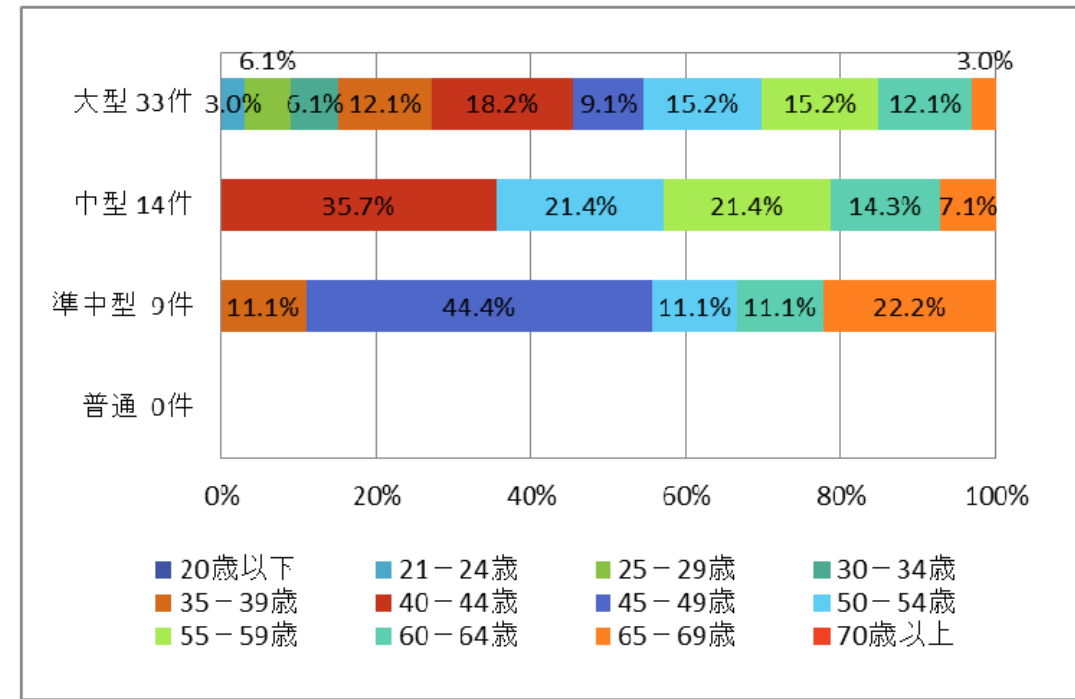
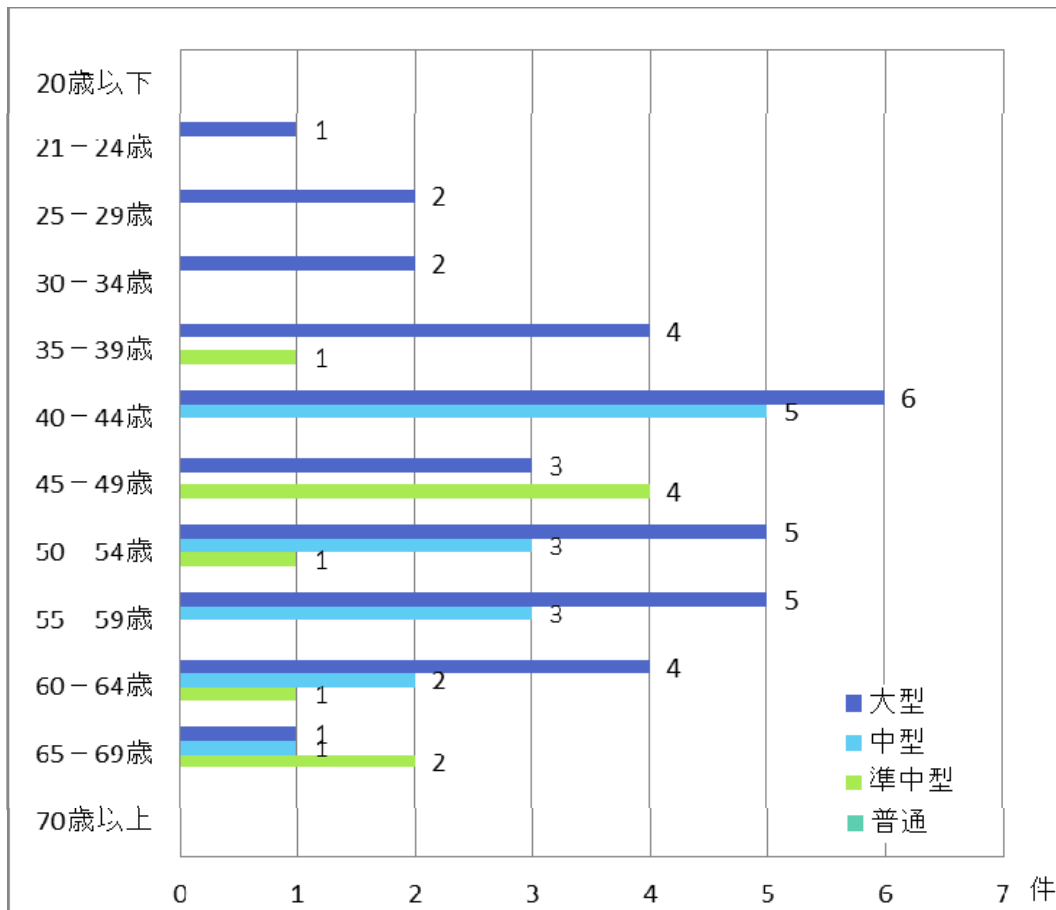
- 車両区分別の運転者の危険認知速度別にみると、「大型」は「(60km/h超)70km/h以下」が最も多く7件(21.2%)となっている。次いで「(40km/h超)50km/h以下」6件(18.2%)、「10km/h以下」、「(70km/h超)80km/h以下」がそれぞれ5件(15.2%)と続いている。
- 「中型」は「(40km/h超)50km/h以下」が最も多く5件(35.7%)となっている。次いで、「(50km/h超)60km/h以下」、「(60km/h超)70km/h以下」がそれぞれ2件(14.3%)と続いている。
- 「準中型」は「(20km/h超)30km/h以下」、「(40km/h超)50km/h以下」が最も多く、それぞれ2件(22.2%)となっている。
- 「大型」、「中型」は幹線道路の最高速度の速度帯に近い割合が高い。



VI. H30年1～3月死亡事故データ(車両区分)

6. 車両区分別の運転者の年齢層別

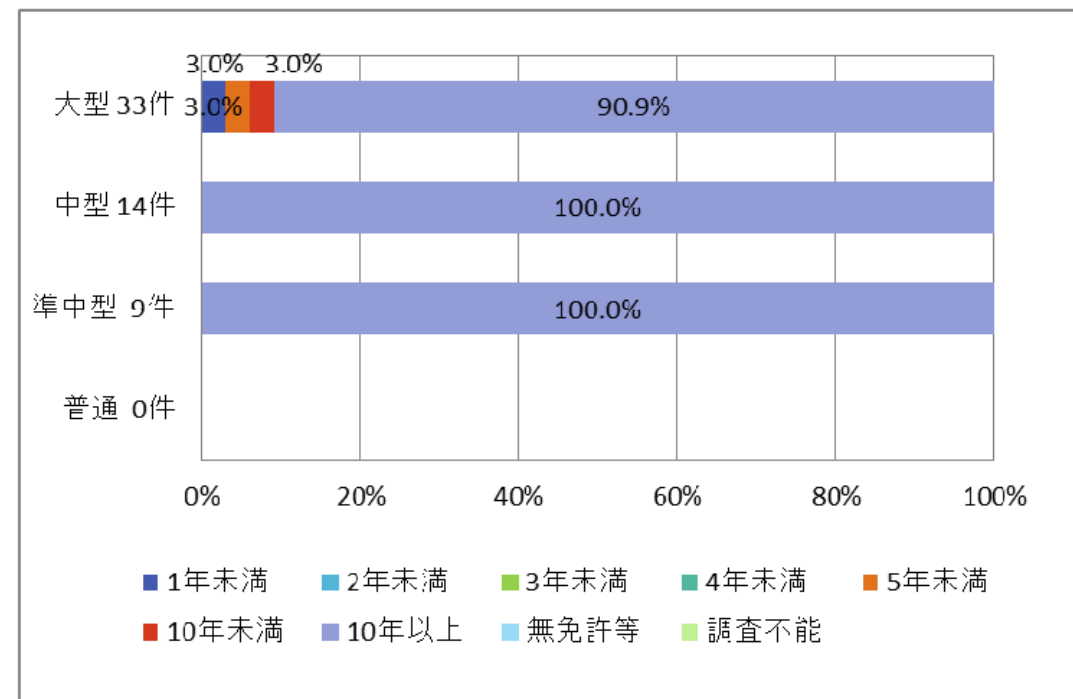
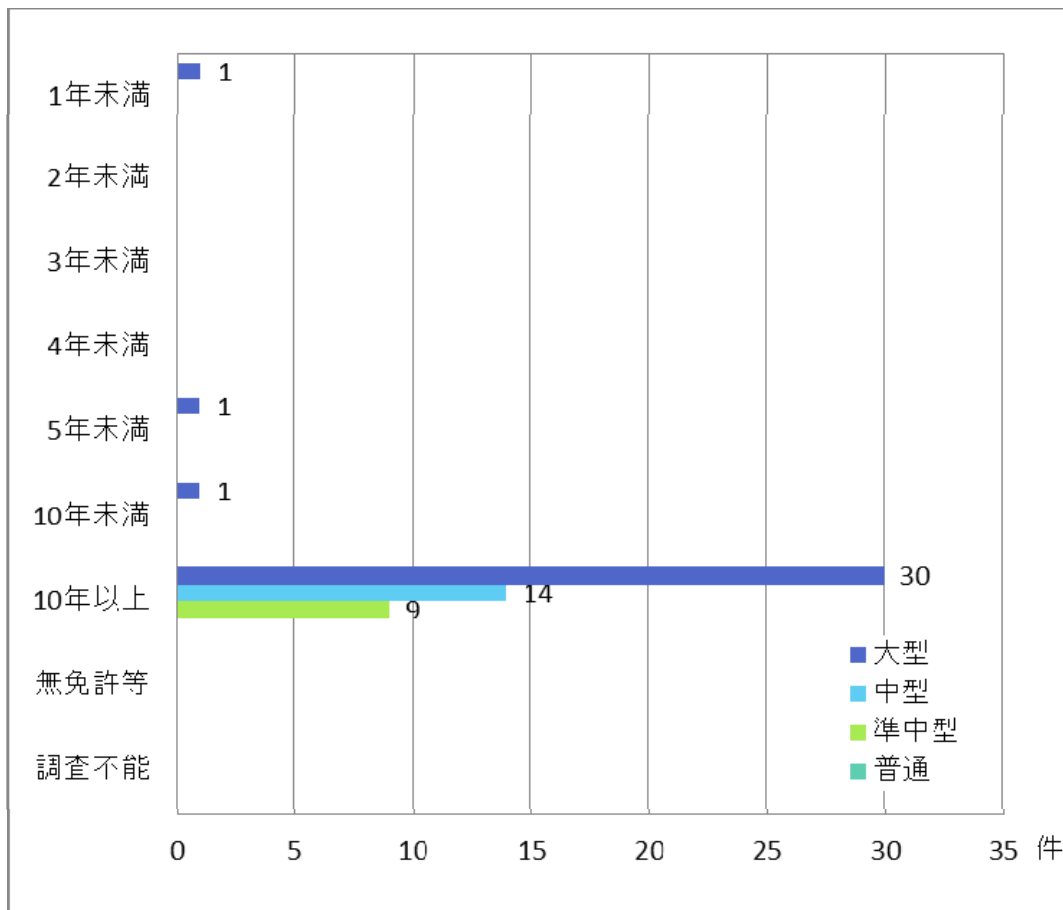
- ・車両区分別の年齢層別にみると、「大型」は「40-44歳」が最も多く6件（18.2%）となっている。次いで、「50-54歳」、「55-59歳」がそれぞれ5件（15.2%）と続いている。
- ・「中型」は「40-44歳」が最も多く5件（35.7%）となっている。次いで「50-54歳」、「55-59歳」がそれぞれ3件（21.4%）と続いている。
- ・「準中型」は「45-49歳」が最も多く4件（44.4%）となっている。次いで「65-69歳」2件（22.2%）と続いている。
- ・「大型」と「中型」の運転者の年齢層は同じ傾向となっている。



VI. H30年1～3月死亡事故データ(車両区分)

7. 車両区分別の運転者の免許取得年数別

- ・車両区分別の運転免許取得年数別にみると、いずれの車両も「10年以上」が最も多く、それぞれ30件（90.9%）、14件（100.0%）、9件（100.0%）となっている。



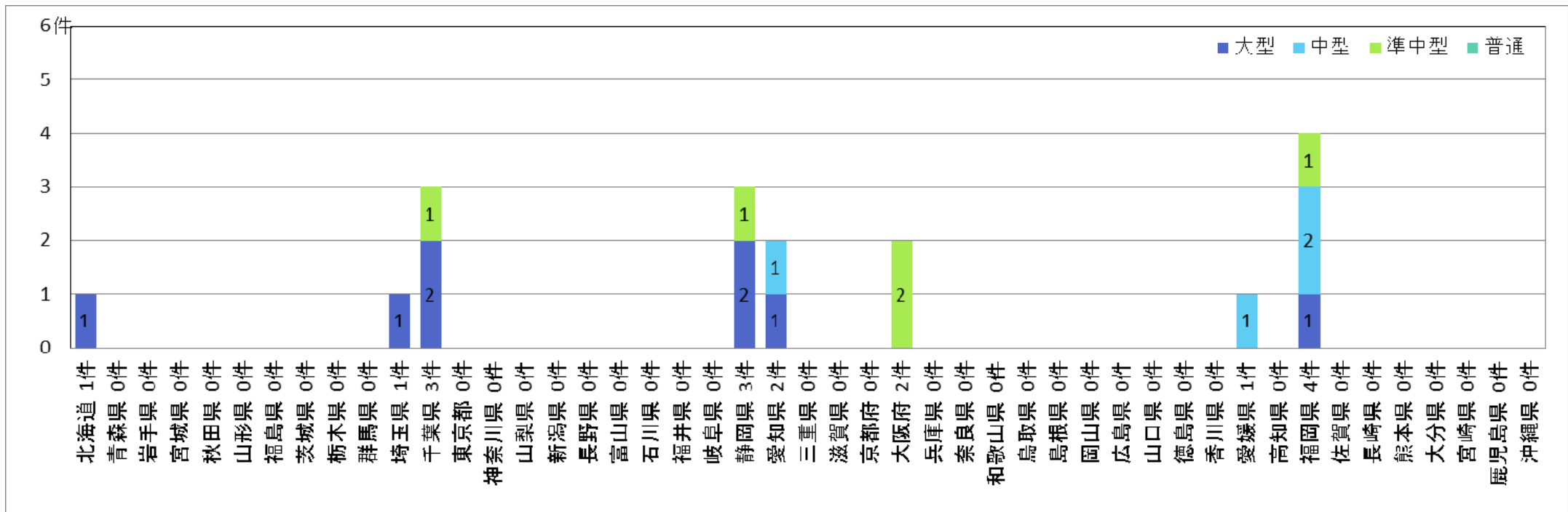
Ⅶ. H30年1～3月死亡事故データ(交差点(追突を除く))

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. 行動類型別の第二当事者別
5. 右・左折別の第二当事者の年齢別・発生時間別
6. 右・左折時の対歩行者・自転車別の年齢別・発生時間別
7. 大型車・左折死亡事故の第二当事者の年齢別・発生時間別

Ⅶ. H30年1～3月死亡事故データ(交差点(追突を除く))

1. 発生地別

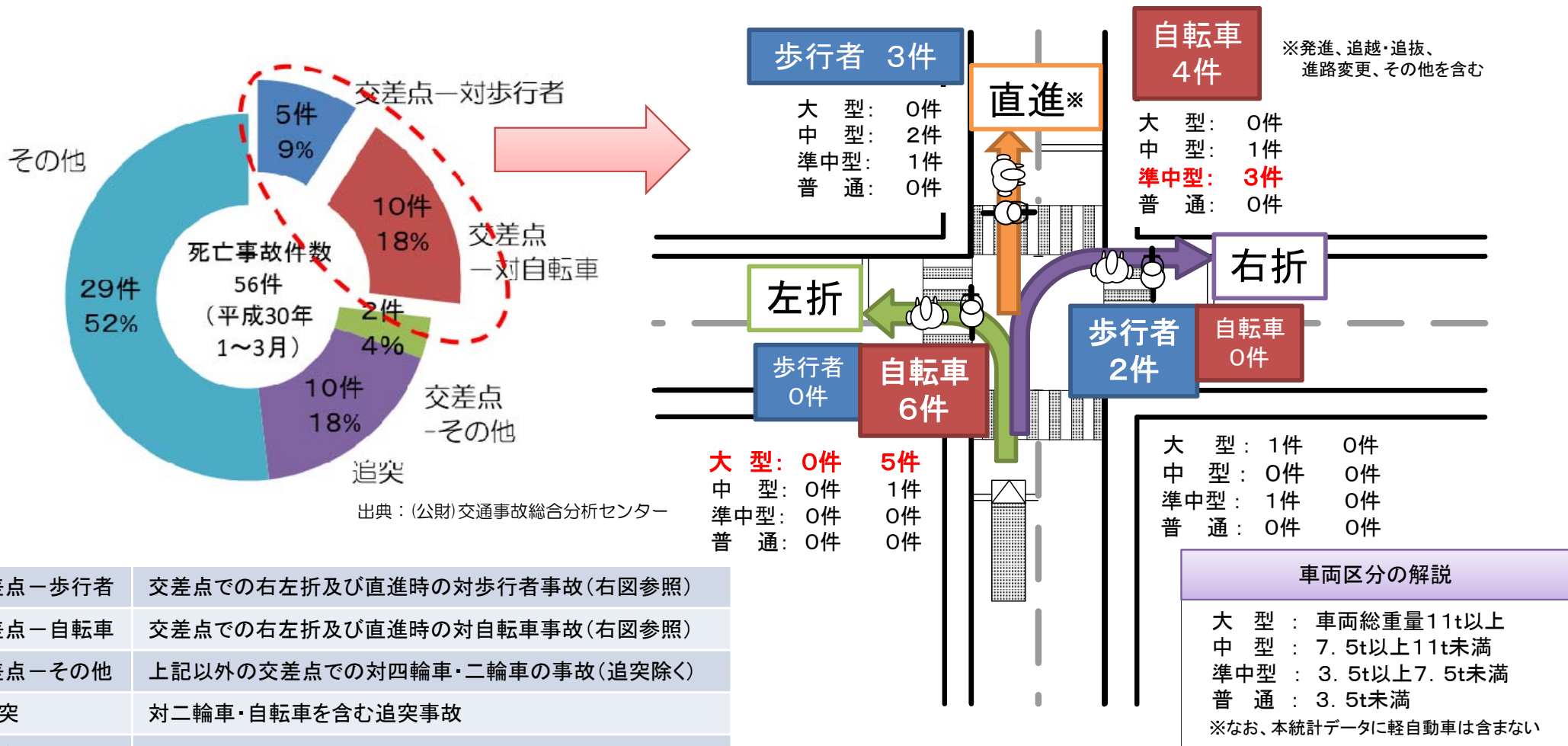
- ・発生地別の交差点事故件数をみると、「福岡県」が最も多く4件となっている。
- ・次いで「千葉県」、「静岡県」がそれぞれ3件と続いている。



Ⅶ. H30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、対自転車の死亡事故(15件)は、追突事故(10件)の**1.5倍**。
- ・直進死亡事故は、**6割近くが対自転車(4件)**であり、**対自転車の約8割が準中型車**。
- ・左折死亡事故は、**全て対自転車(6件)**であり、**対自転車の8割以上が大型車**。
- ・右折死亡事故は、**全て対歩行者(2件)**。

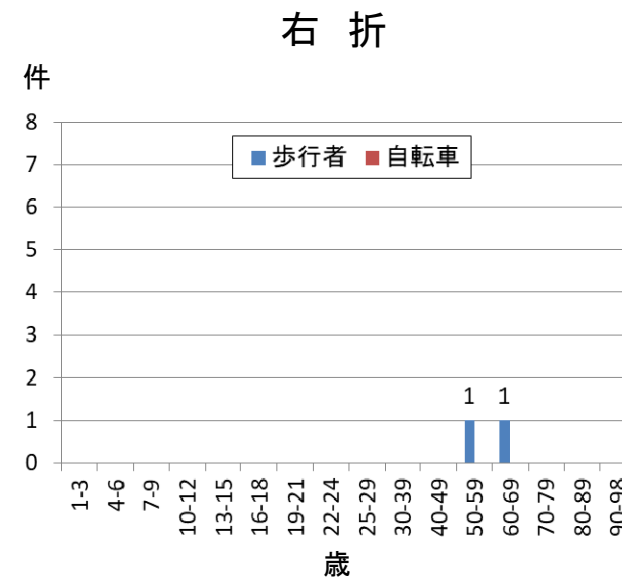
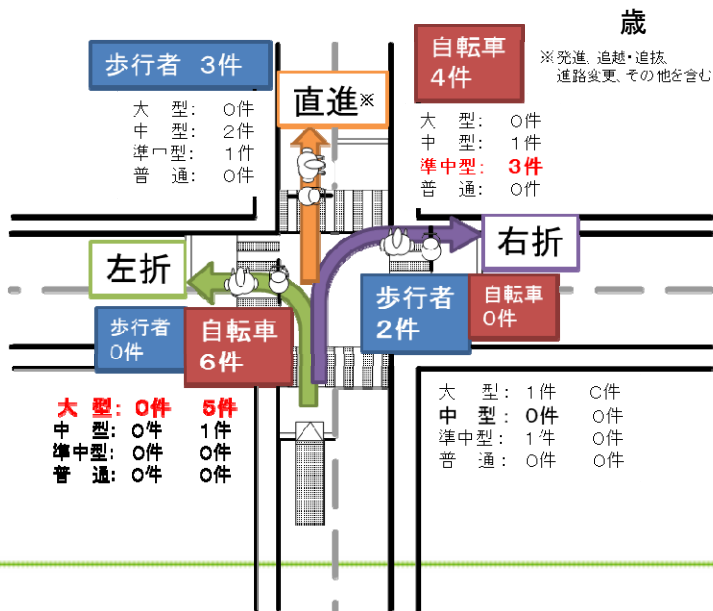
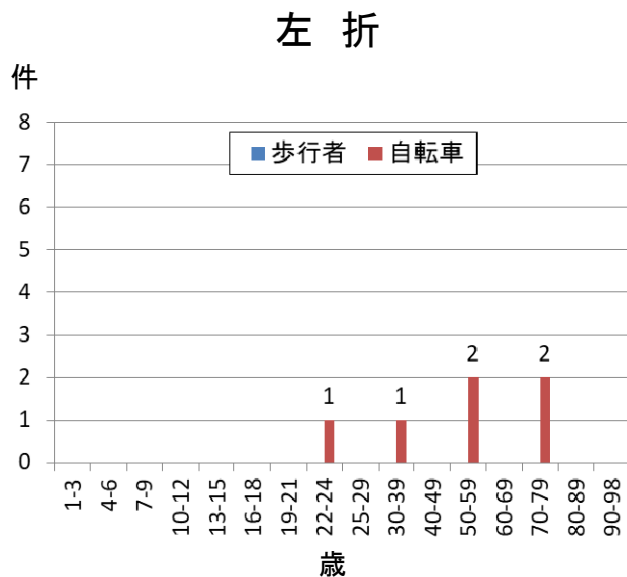
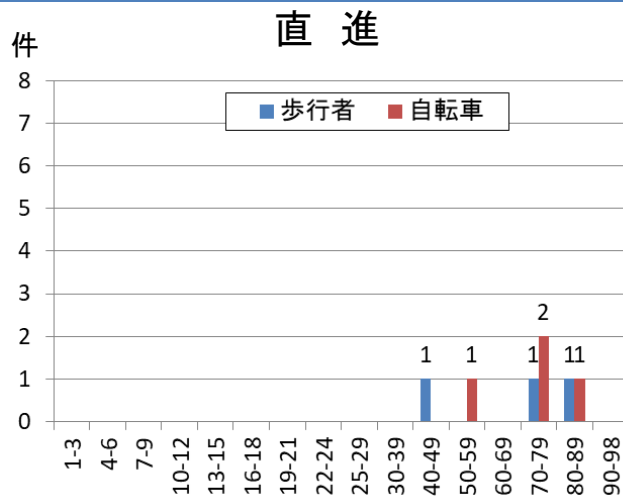


交差点-歩行者	交差点での右左折及び直進時の対歩行者事故(右図参照)
交差点-自転車	交差点での右左折及び直進時の対自転車事故(右図参照)
交差点-その他	上記以外の交差点での対四輪車・二輪車の事故(追突除く)
追 突	対二輪車・自転車を含む追突事故
その他	上記以外の正面衝突等の車両相互(自転車含む)事故、車両単独事故、交差点以外での対人事故

Ⅶ. H30年1～3月死亡事故データ(交差点(追突を除く))

3. 対歩行者・自転車別の第二当事者の年齢別

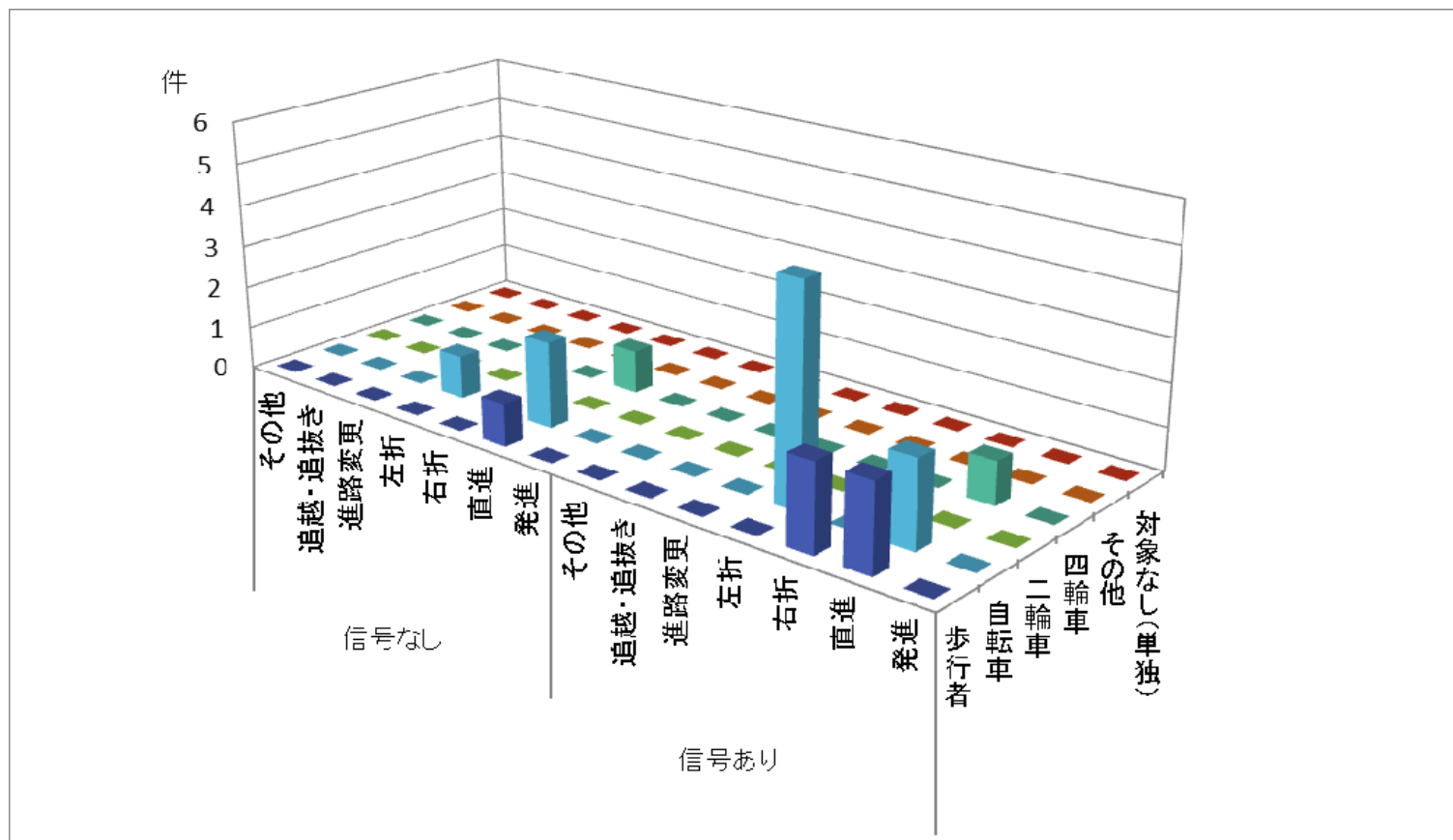
- ・直進時の死亡事故: 対歩行者は約7割が70歳以上、対自転車は約8割が70歳以上。
- ・左折時の死亡事故: 対自転車は20歳代から70歳代まで幅広い年齢層。
- ・右折時の死亡事故: 対歩行者は、50歳代と60歳代。



Ⅶ. H30年1～3月死亡事故データ(交差点(追突を除く))

4. 行動類型別の第二当事者別

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

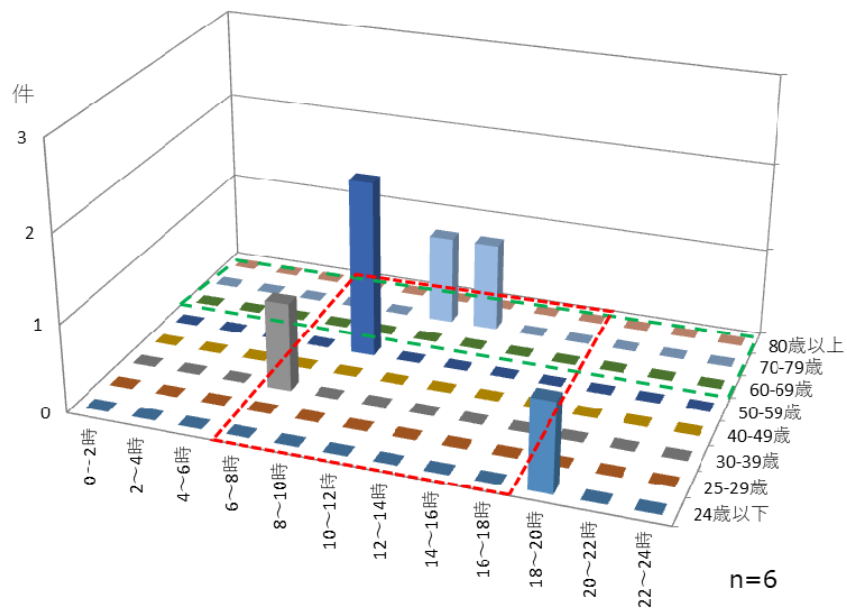


Ⅶ. H30年1～3月死亡事故データ(交差点(追突を除く))

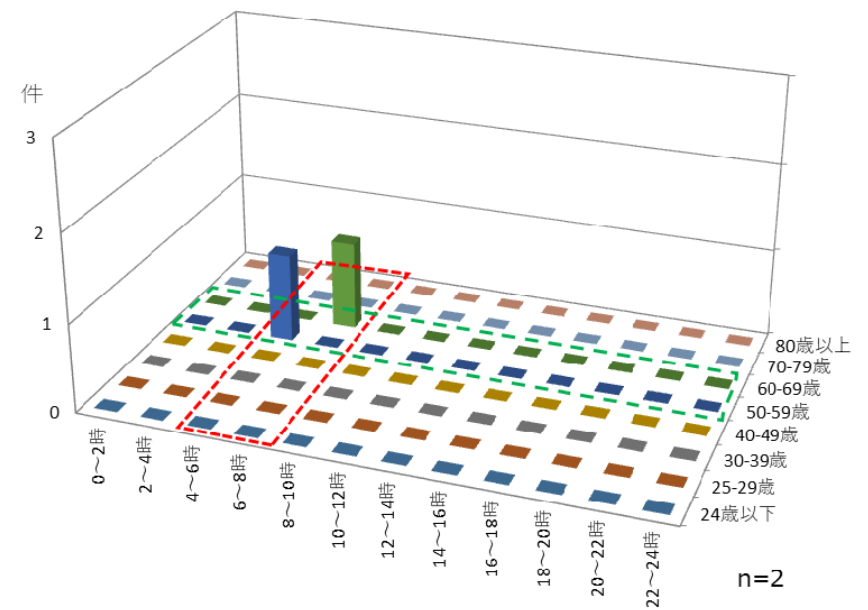
5. 右・左折別の第二当事者の年齢別・発生時間別

- ・左折死亡事故は、「60歳以上」が2件（33.3%）と3割以上を占めている。また、発生時間帯は5件（83.3%）と8割以上が昼間時間帯（6時～18時）に発生しており、特に（8時～10時）2件だけで全体の3割以上を占めている。
- ・一方、右折死亡事故は、「50～60歳代」2件（100.0%）となっている。また、発生時間帯は2件（100.0）の全てが早朝時間帯（4時～8時）に発生している。

【左折】



【右折】

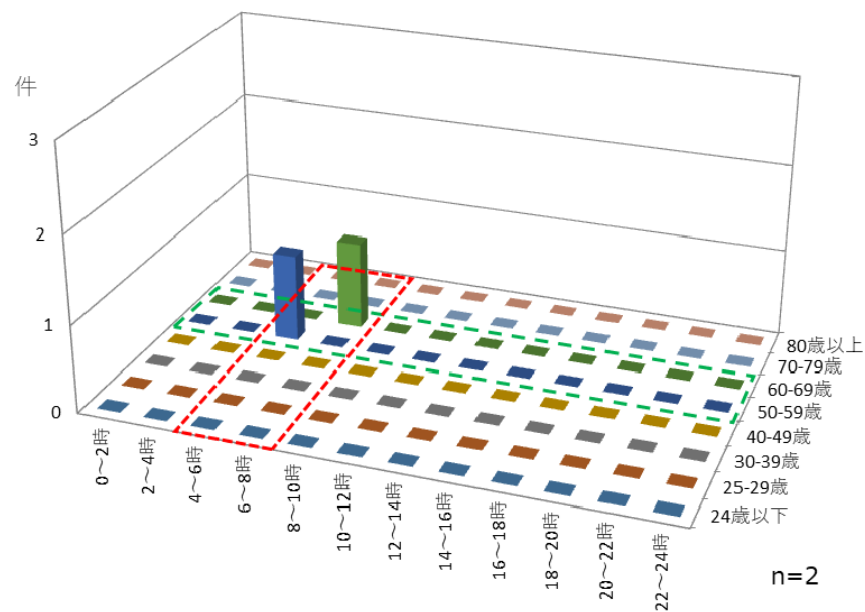


Ⅶ. H30年1～3月死亡事故データ(交差点(追突を除く))

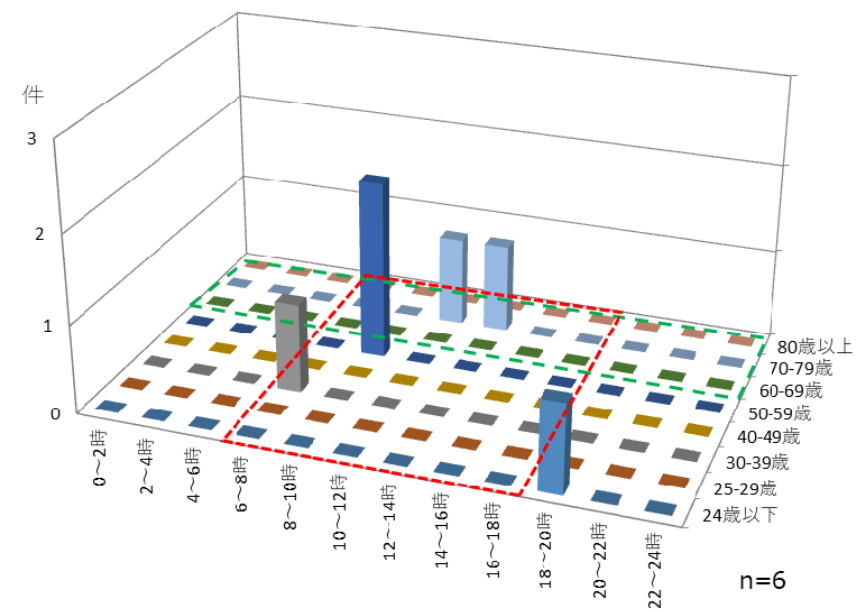
6. 右・左折時の対歩行者・自転車別の第二当事者の年齢別・発生時間別

- ・ 第二当事者が歩行者の場合、「50～60歳代」2件（100.0%）となっている。また、発生時間帯は2件（100.0）の全てが早朝時間帯（4時～8時）に発生している。
- ・ 一方、第二当事者が自転車の場合、「60歳以上」が2件（33.3%）と3割以上を占めている。また、発生時間帯は5件（83.3%）と8割以上が昼間時間帯（6時～18時）に発生しており、特に（8時～10時）2件だけで全体の3割以上を占めている。

【対歩行者】



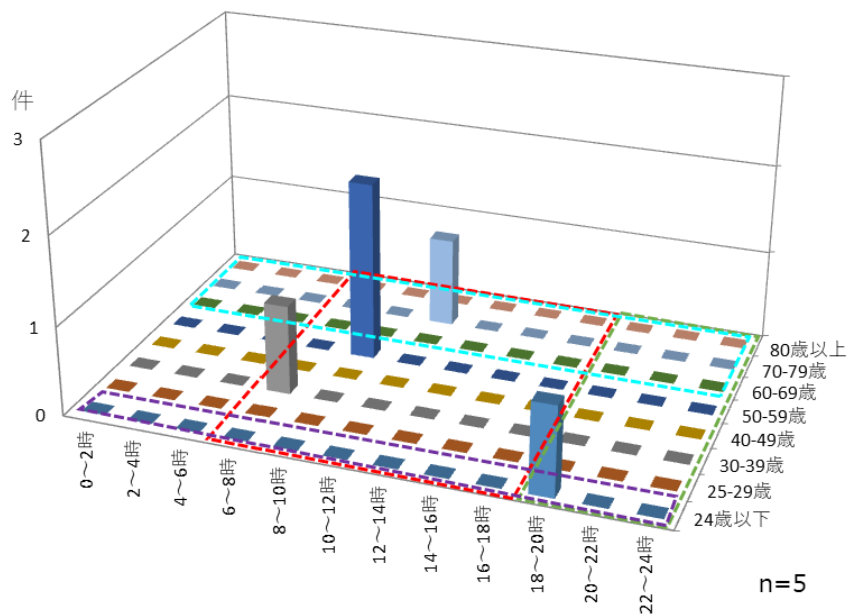
【対自転車】



Ⅶ. H30年1～3月死亡事故データ(交差点(追突を除く))

7. 大型車・左折死亡事故の第二当事者の年齢別・発生時間別

- ・交差点事故全体の29.4% (交差点17件中5件) を占める、第一当事者が大型車の左折死亡事故について、「30歳～39歳」と「50歳～59歳」を合わせて3件 (60.0%) となっている。
- ・また、発生時間帯は、昼間時間帯 (6時～18時) が4件 (80.0%) となっている。



	24歳以下	25-29歳	30-39歳	40-49歳	50-59歳	60-69歳	70-79歳	80歳以上	計	%
0～2時	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.0%
2～4時	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.0%
4～6時	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.0%
6～8時	0	0	1	0	0	0	0	0	1	20.0%
8～10時	0	0	0	0	2	0	0	0	2	40.0%
10～12時	0	0	0	0	0	0	1	0	1	20.0%
12～14時	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.0%
14～16時	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.0%
16～18時	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.0%
18～20時	1	0	0	0	0	0	0	0	1	20.0%
20～22時	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.0%
22～24時	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.0%
計	1	0	1	0	2	0	1	0	5	100.0%
%	20.0%	0.0%	20.0%	0.0%	40.0%	0.0%	20.0%	0.0%	100.0%	

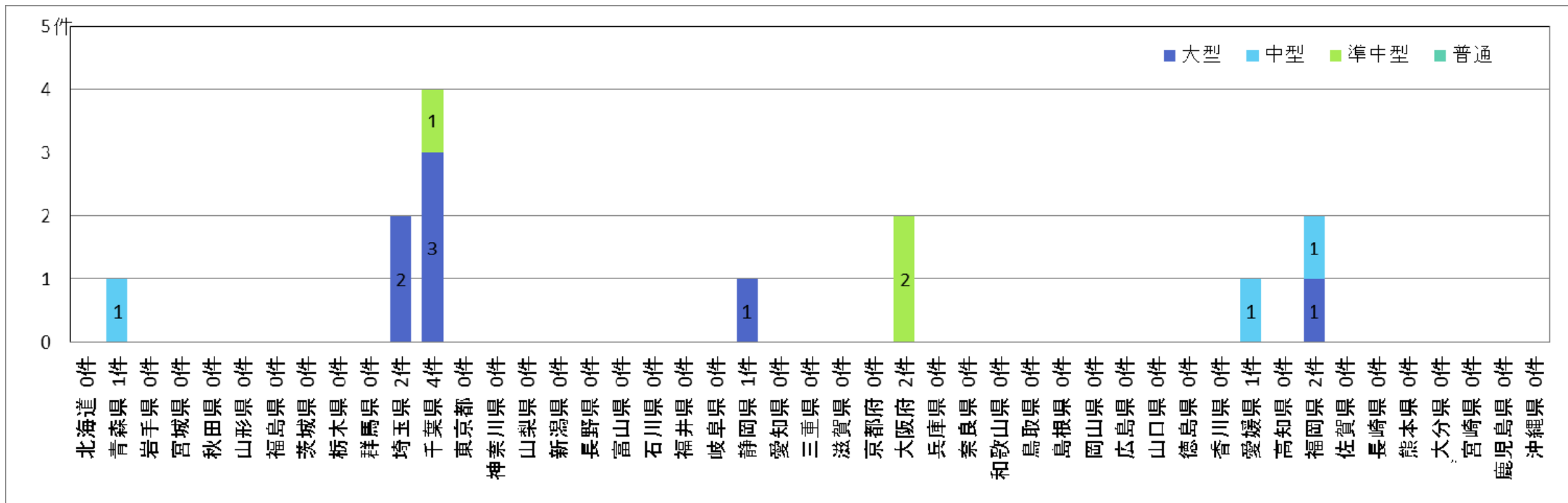
Ⅷ. H30年1～3月死亡事故データ(対自転車死亡事故(第1当事者))

1. 発生地別
2. 車両区分別
3. 事故類型別
4. 自転車運転者の年齢別
5. 事故類型別自転車運転者の年齢別

Ⅷ. H30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

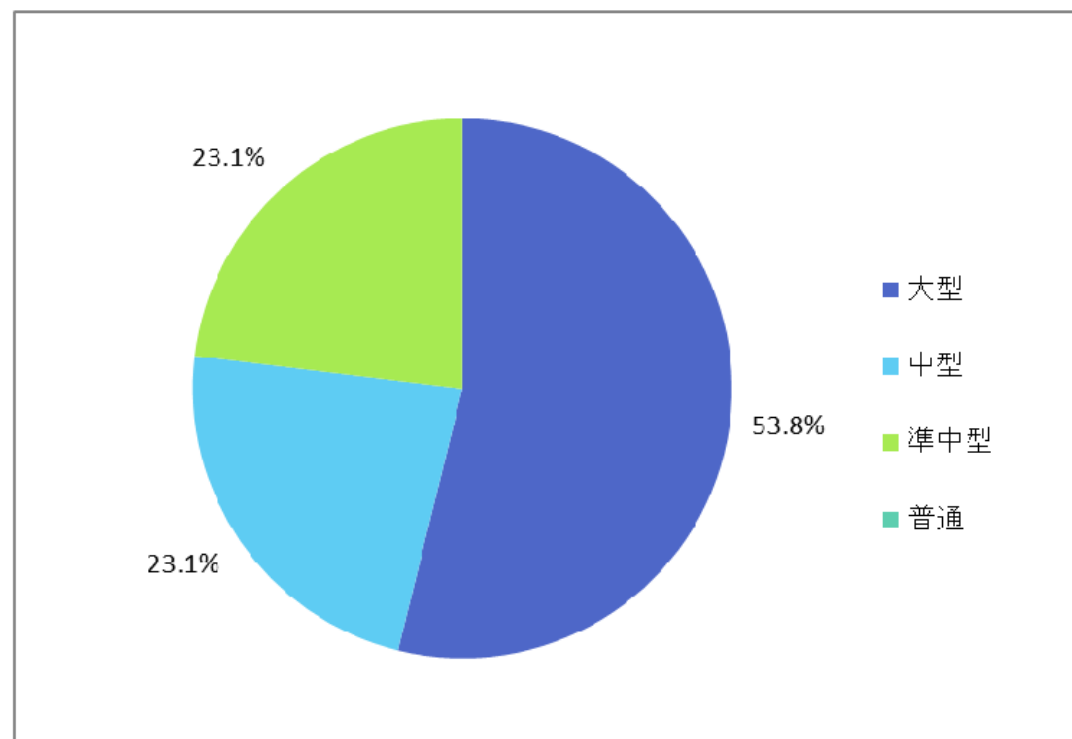
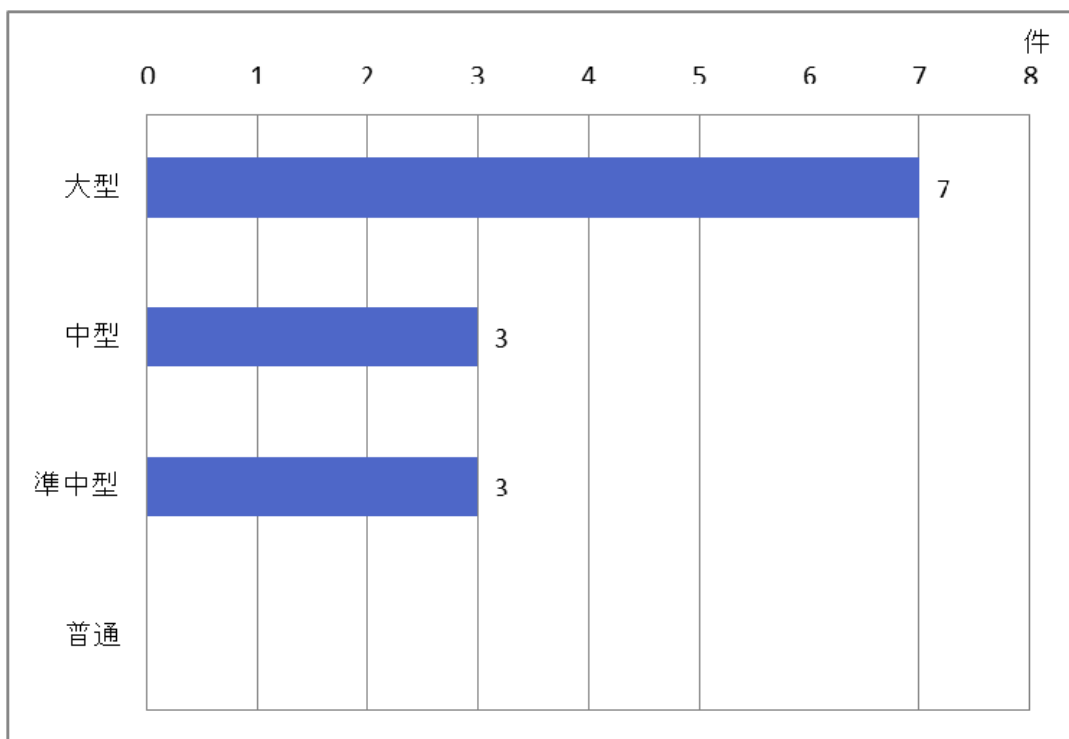
- 発生地別死亡事故件数の多い県をみると、「千葉県」が最も多く4件、次いで「埼玉県」、「大阪府」、「福岡県」がそれぞれ2件と続いている。



Ⅷ. H30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. 車両区分別

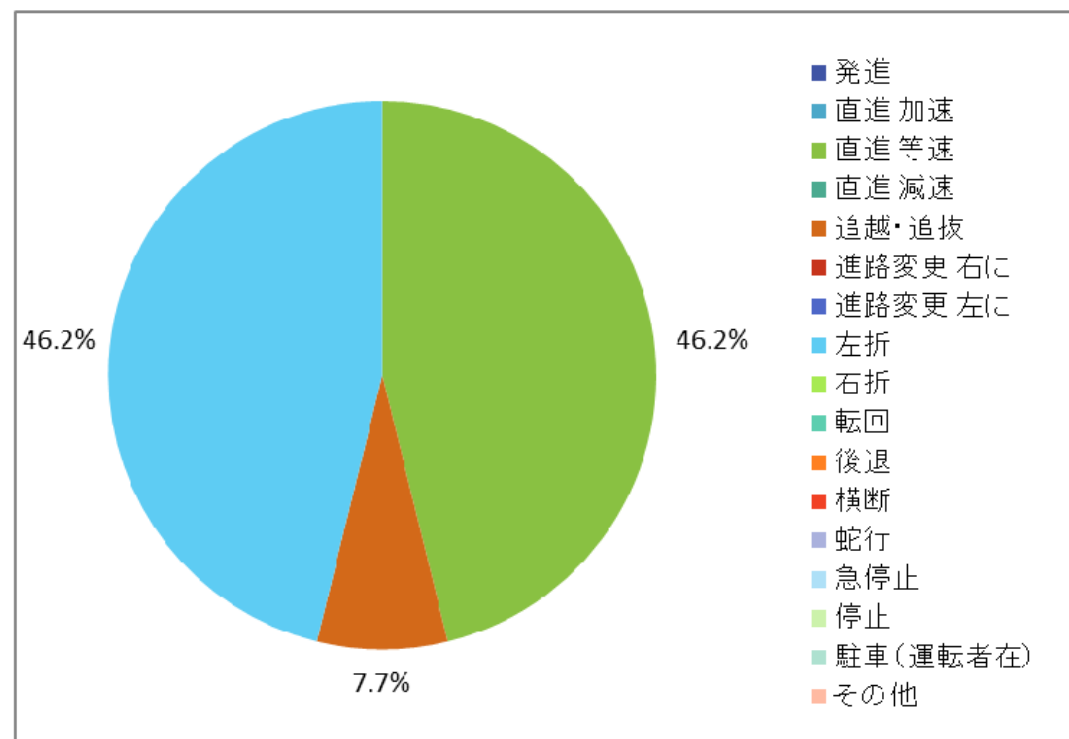
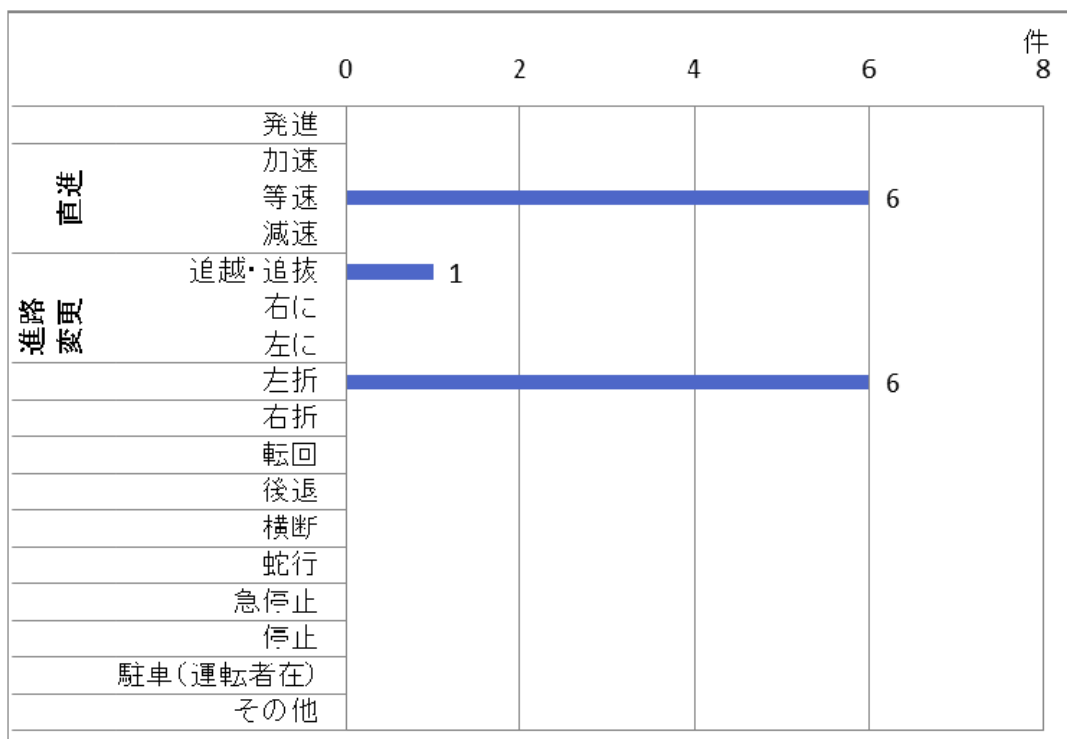
- ・死亡事故件数を車両区分別にみると、「大型」が最も多く7件（53.8%）と5割以上を占めている。
- ・次いで「中型」、「準中型」がそれぞれ3件（23.1%）と続いている。



Ⅷ. H30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、「直進 等速」、「左折」が最も多く、それぞれ6件(46.2%)となっている。
- ・次いで「追越・追抜」1件(7.7%)と続いている。

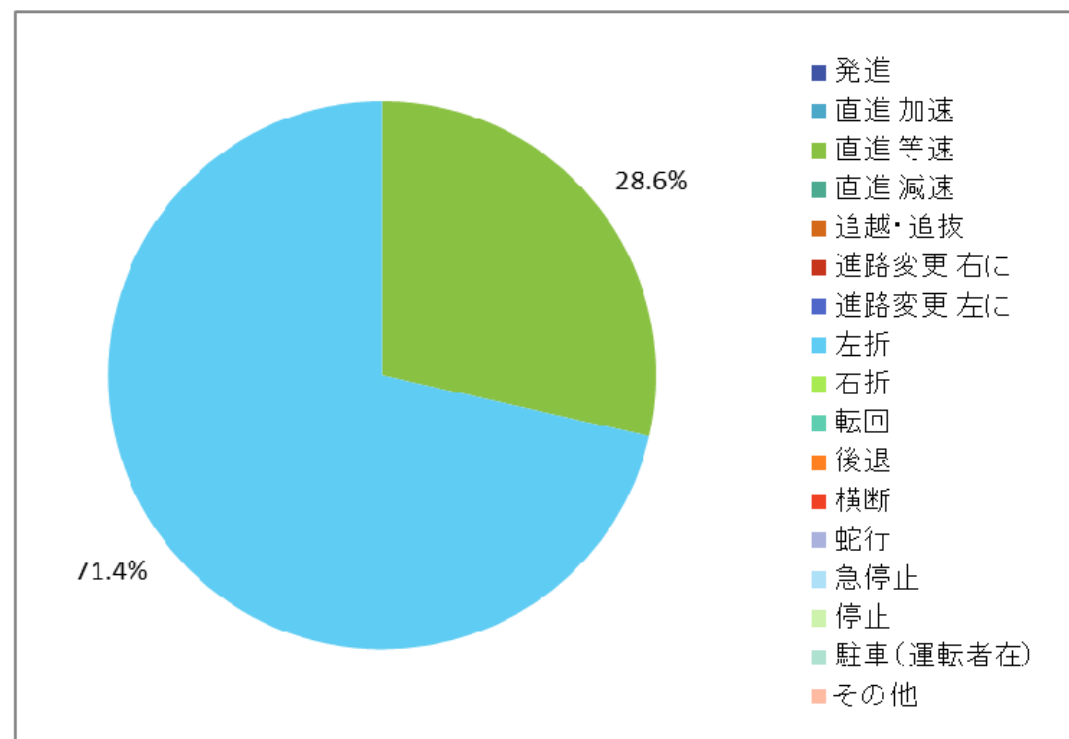


Ⅷ. H30年1～3月死亡事故データ(対自転車死亡事故(第1当事者))

(1) 大型

- ・死亡事故件数の事故類型別を車両区分別にみると、「大型」は「左折」が最も多く5件（71.4%）と7割以上を占めている。
- ・次いで「直進 等速」2件（28.6%）と続いている。

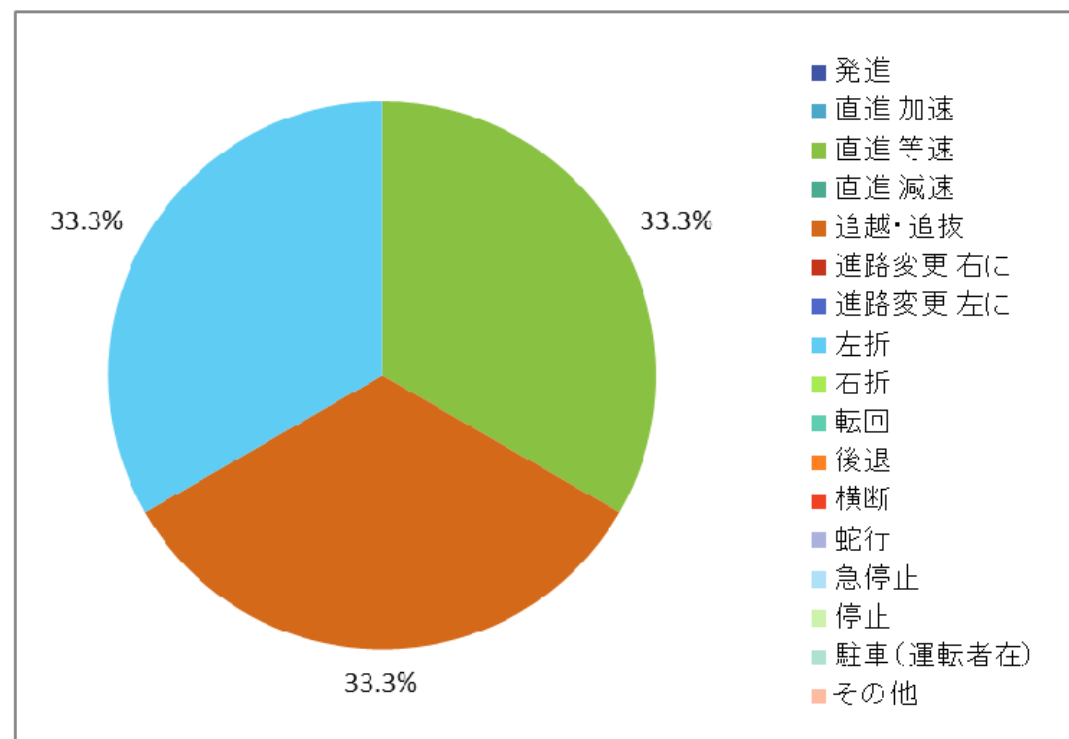
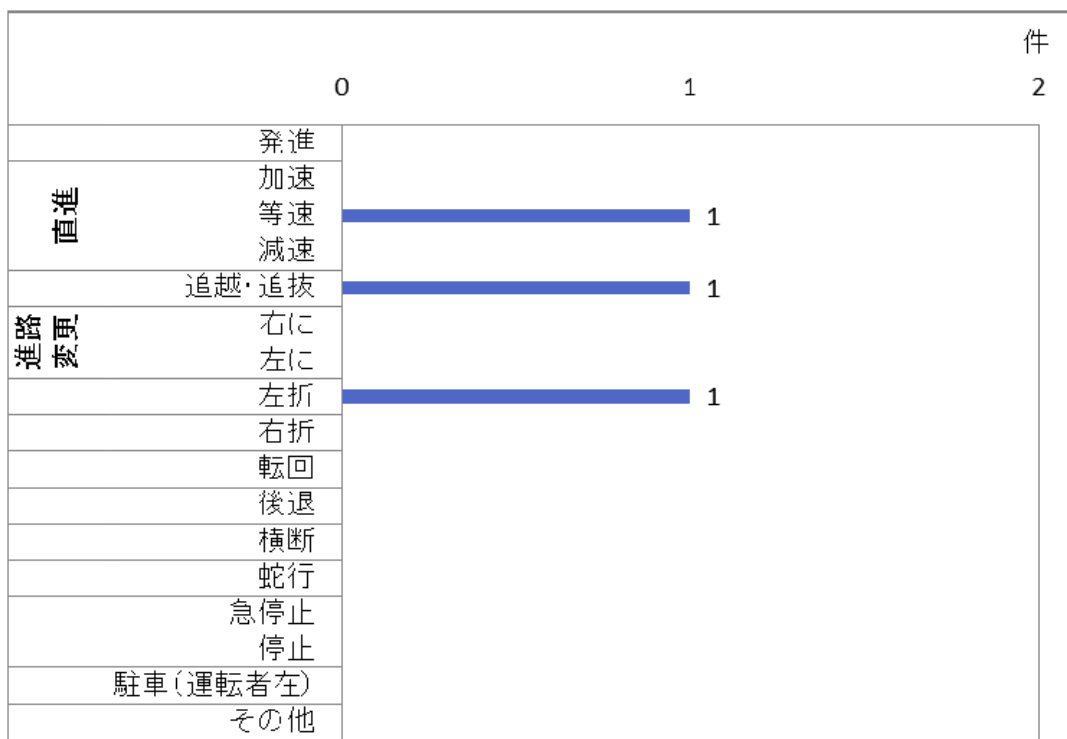
		0	1	2	3	4	5	6	件
直進	発進								
	加速								
	等速			2					
	減速								
進路変更	追越・追抜								
	右に								
	左に								
	左折						5		
	右折								
	転回								
	後退								
	横断								
	蛇行								
	急停止								
	停止								
	駐車(運転者在)								
	その他								



Ⅷ. H30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

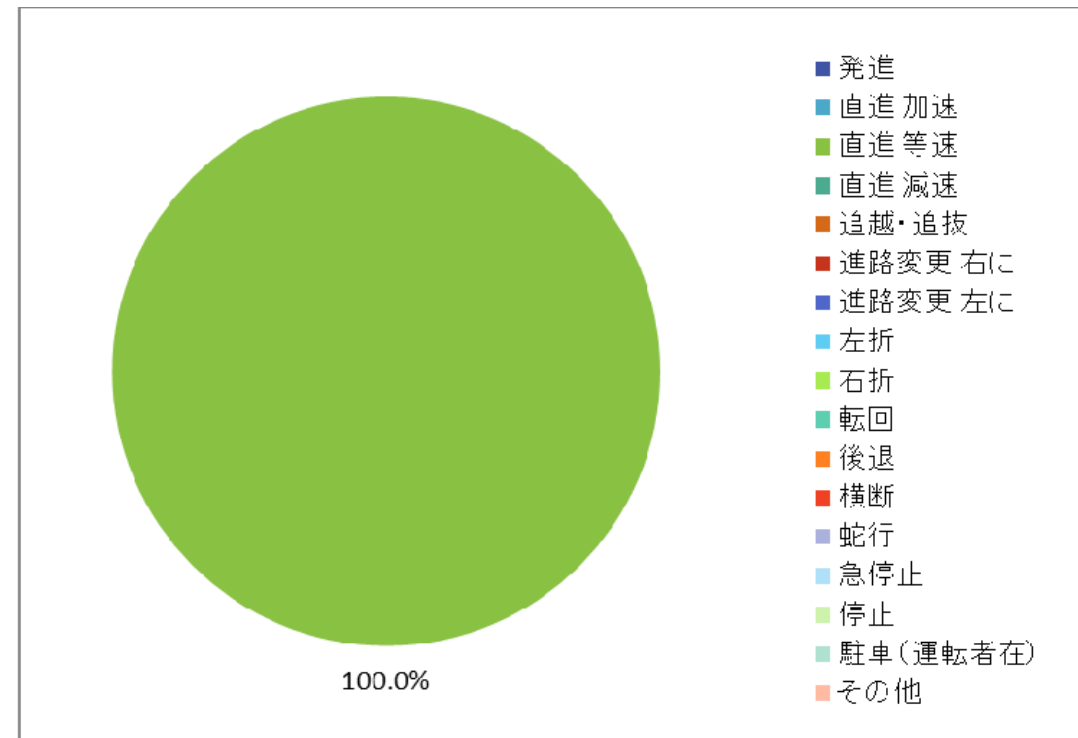
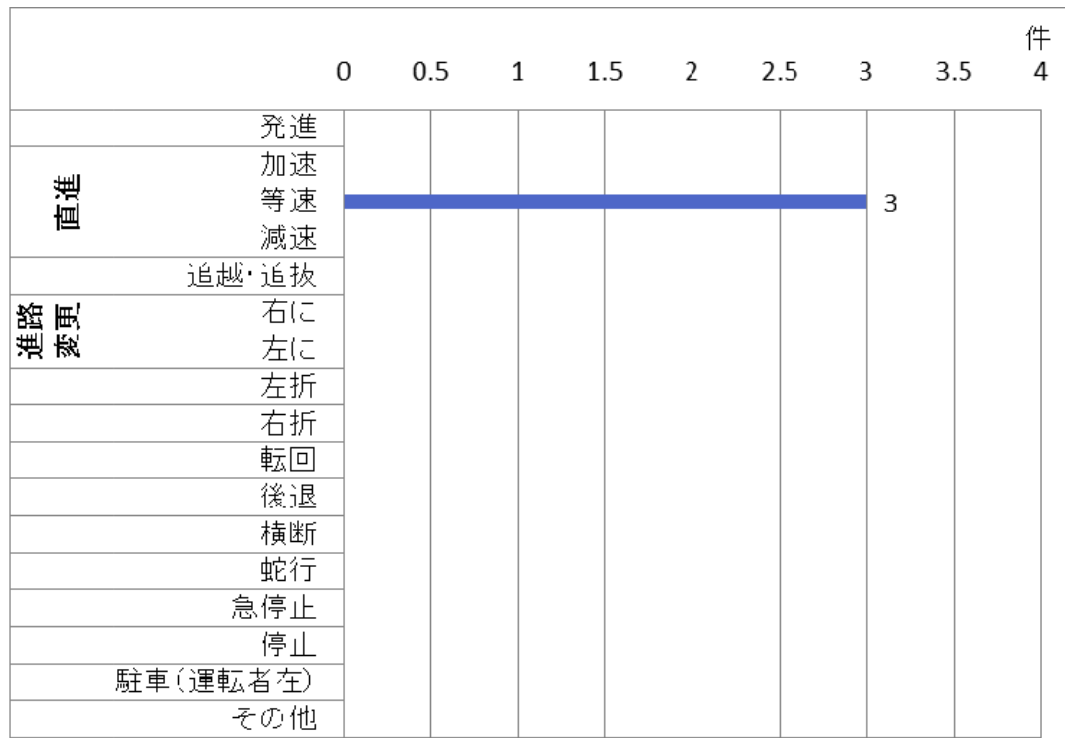
・死亡事故件数の事故類型別を車両区別にみると、「中型」は「直進 等速」、「追越・追抜」、「左折」がそれぞれ1件(33.3%)となっている。



Ⅷ. H30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) 準中型

・死亡事故件数の事故類型別を車両区分別にみると、「準中型」は全て「直進 等速」3件(100.0%)となっている。



Ⅷ. H30年1～3月死亡事故データ(対自転車死亡事故(第1当事者))

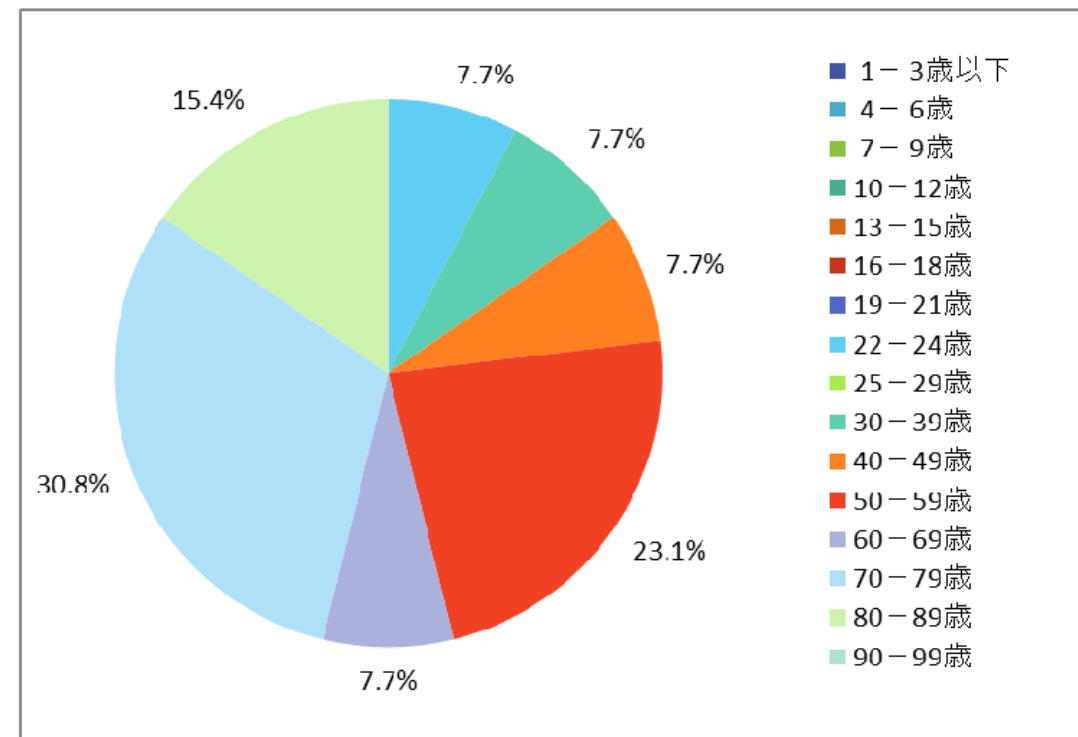
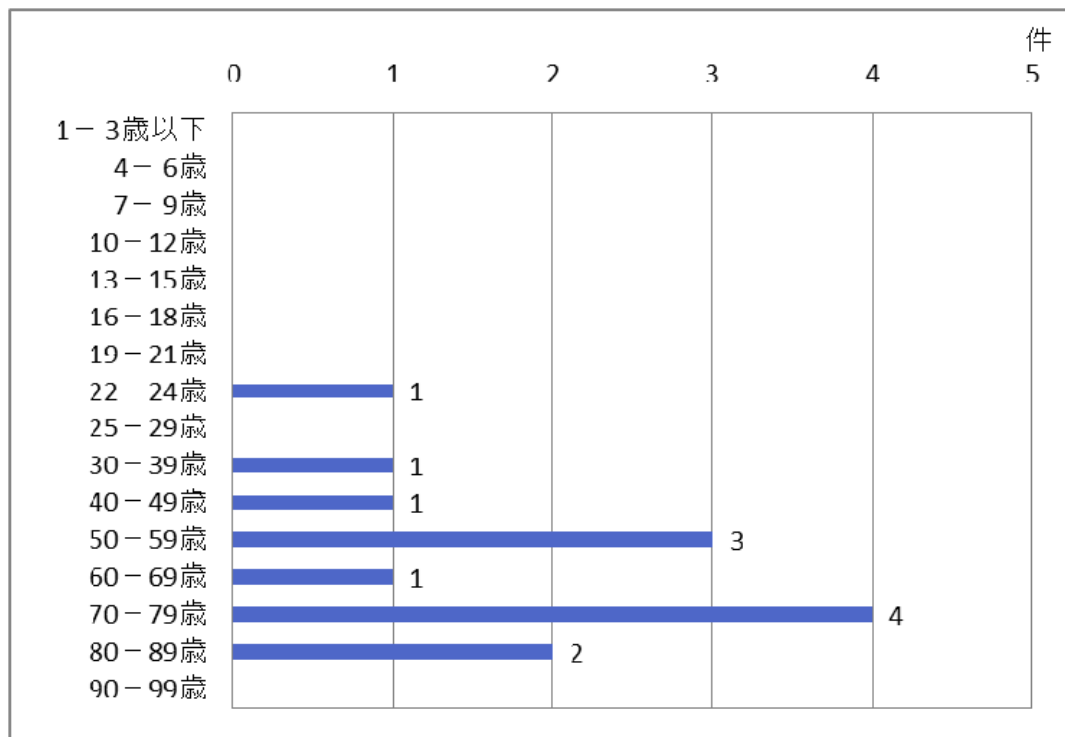
(4) 普通

- ・死亡事故件数の事故類型別を車両区分別にみると、「普通」では発生していない。

Ⅷ. H30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

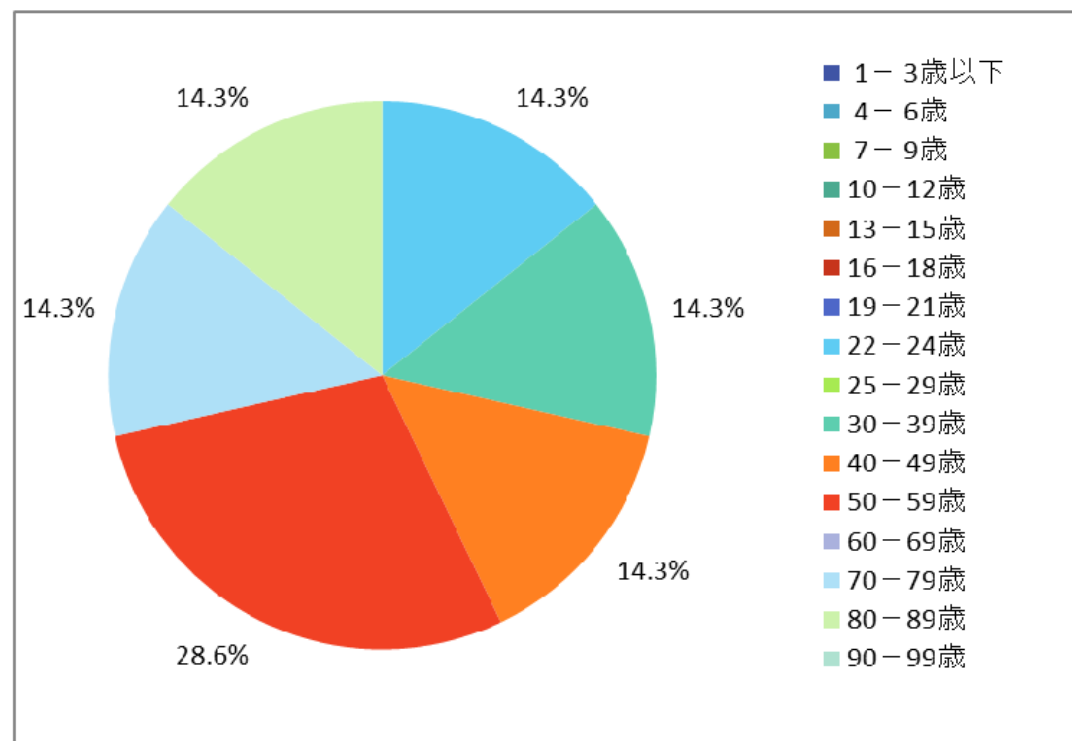
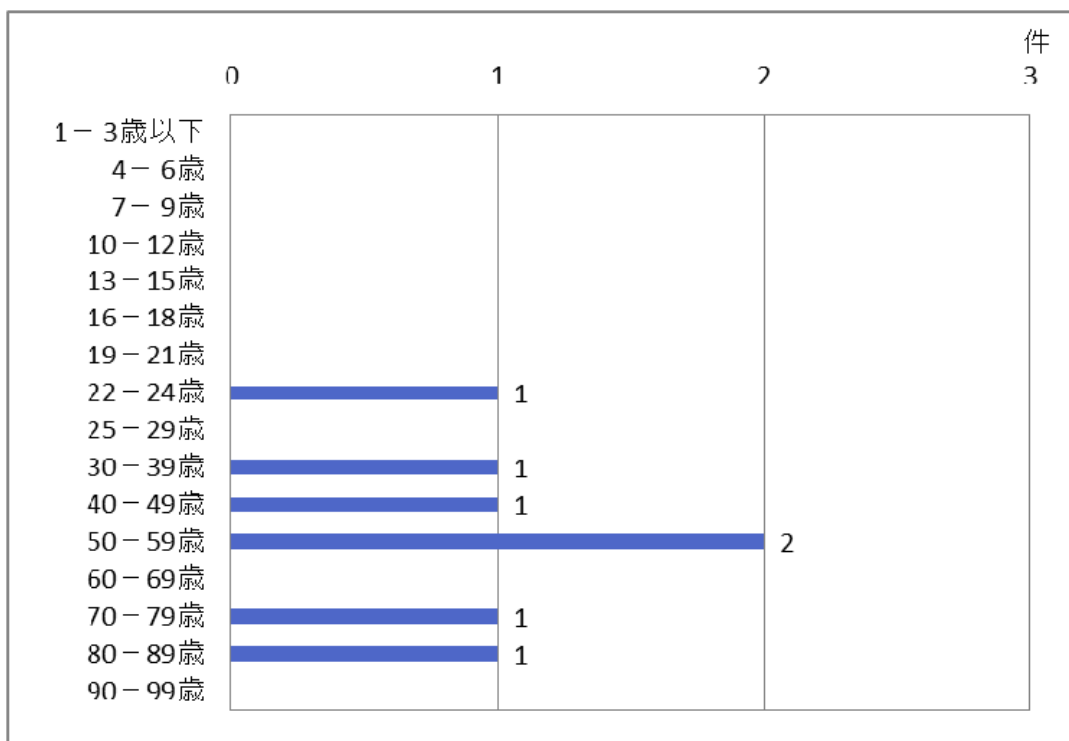
- ・死亡事故件数を自転車運転者の年齢別にみると、「70-79歳」が最も多く4件（30.8%）となっている。
- ・次いで「50-59歳」3件（23.1%）、「80-89歳」2件（15.4%）と続いている。
- ・60歳以上で全体の5割以上を占めている。



Ⅷ. H30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

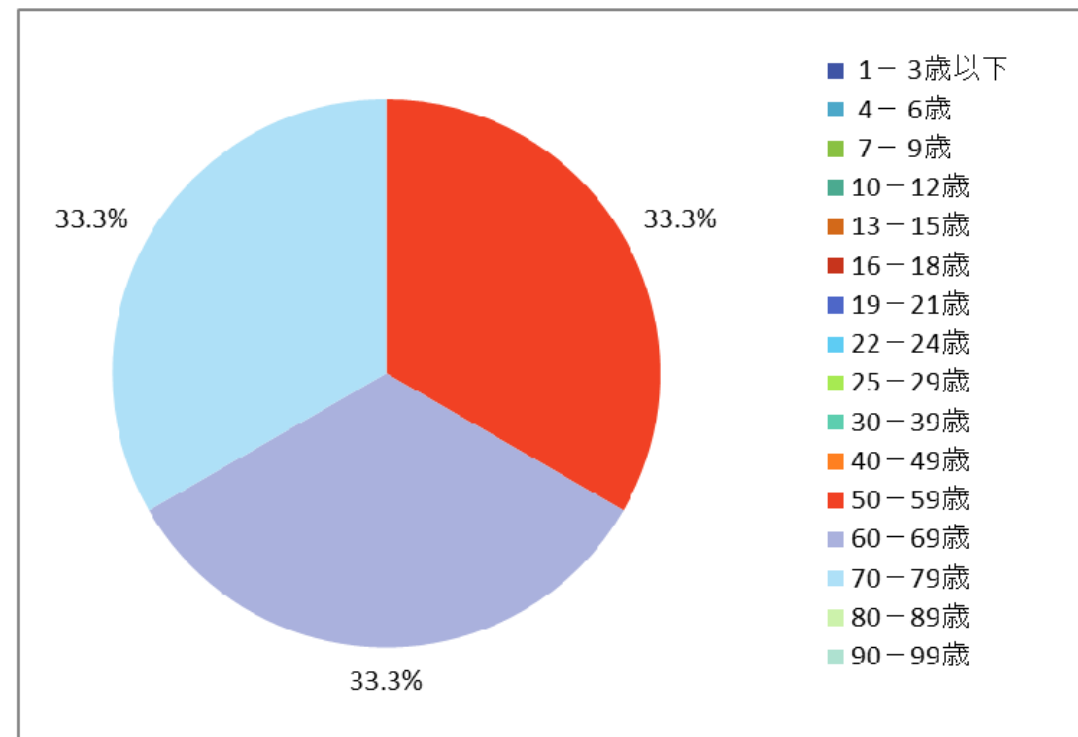
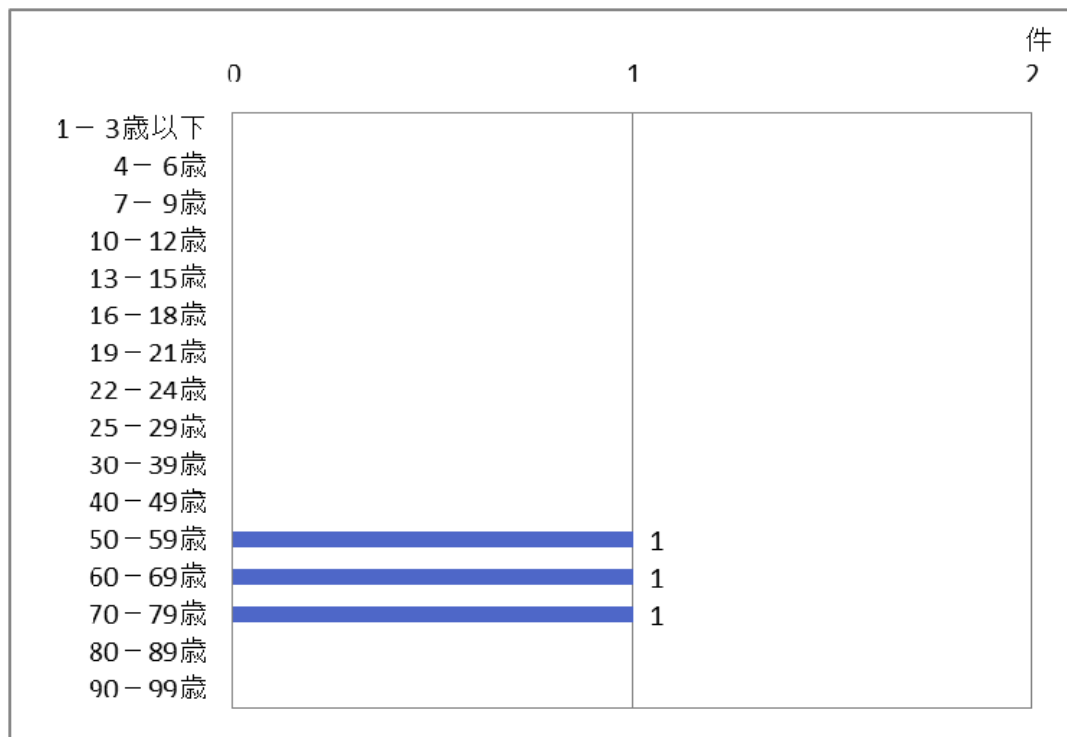
- 死亡事故件数の自転車運転者の年齢別を車両区分別にみると、「大型」では「50-59歳」が最も多く2件(28.6%)となっている。



Ⅷ. H30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

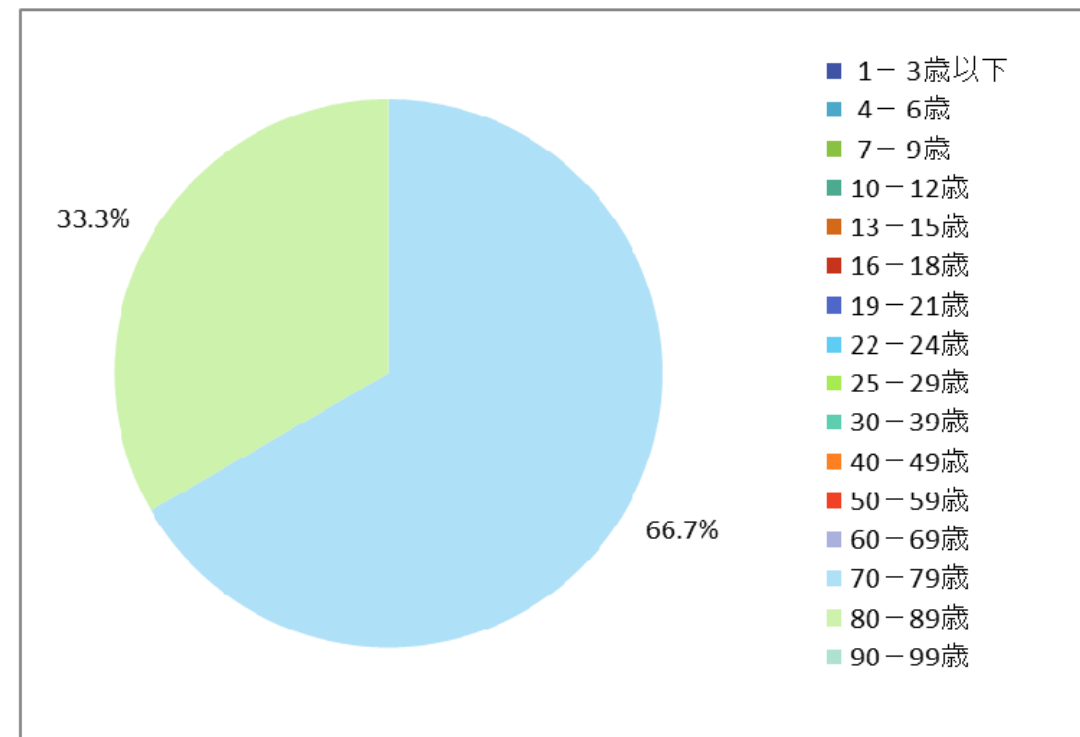
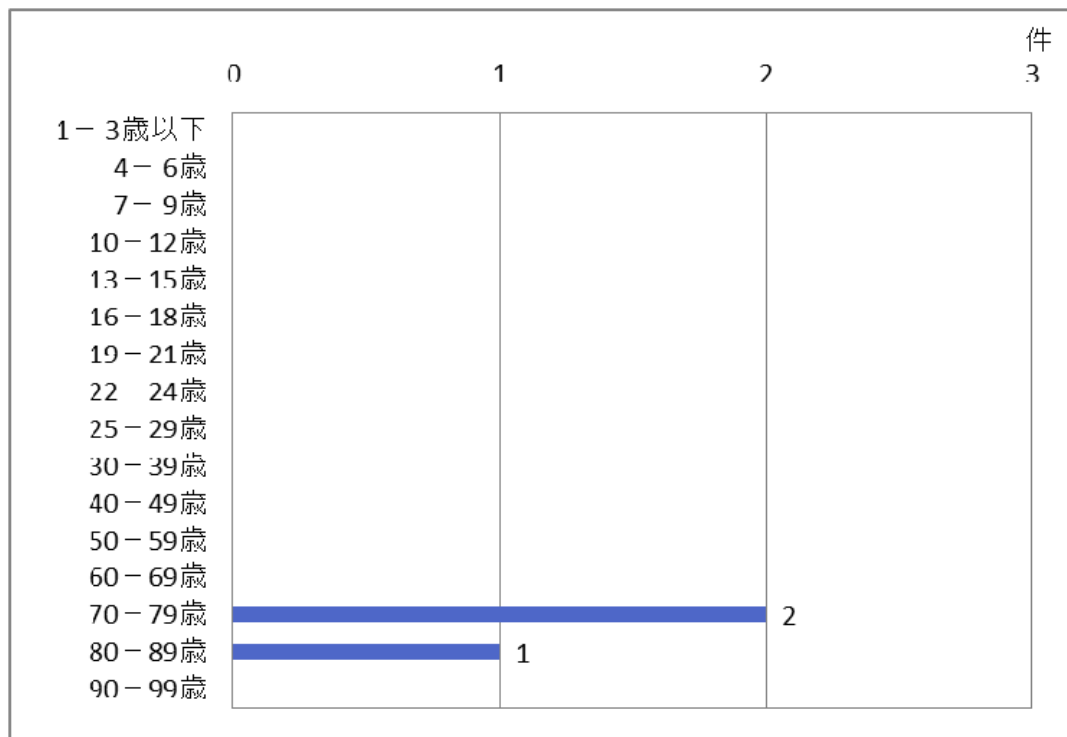
- 死亡事故件数の自転車運転者の年齢別を車両区分別にみると、「中型」では「50-59歳」、「60-69歳」、「70-79歳」がそれぞれ1件 (33.3%) となっている。



Ⅷ. H30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) 準中型

- 死亡事故件数の自転車運転者の年齢別を車両区分別にみると、「準中型」では「70-79歳」が最も多く2件(66.7%)となっている。



Ⅷ. H30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) 普通

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

Ⅷ. H30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、「直進 等速」－「70-79歳」、「直進 等速」－「80-89歳」、「左折」－「50-59歳」、「左折」－「70-79歳」が最も多く、それぞれ2件となっている。

