

# 2023年の交通事故統計分析結果 【確定版(車籍別)死亡・重傷事故編】

2024年6月



公益社団法人

全日本トラック協会

Japan Trucking Association

# 目次

I. 調査の目的等	2
II. 死亡事故データの傾向	4
III. 2022年死亡・重傷事故データ(車籍)	25
IV. 2022年死亡・重傷事故データ(発生地)	45
V. 2022年死亡・重傷事故データ(道路区分)	64
VI. 2022年死亡・重傷事故データ(車両区分)	75
VII. 2022年死亡・重傷事故データ(車両総重量)	88
VIII. 2022年死亡・重傷事故データ(年齢層別)	92
IX. 2022年死亡・重傷事故データ(運転免許取得年数別)	98
X. 2022年死亡・重傷事故データ(交差点(追突を除く))	106
X I. 2022年死亡・重傷事故データ(1万台当たり死者数・重傷者数)	116
X II. 2022年死亡・重傷事故データ(対自転車)	118

# I. 調査の目的等

## 1. 調査の目的

国の5カ年計画である「第11次交通安全基本計画」の目標値は、令和7年までに死者数を2千人以下、重傷者数を2万2千人以下としており、この背景を踏まえて国土交通省では、令和7年度までに達成すべきトラック運送事業における目標値を「総合安全プラン2025」として、次ページの表のように公表しました。

これを受けて、全日本トラック協会では、同じく次ページの表のとおり「トラック事業における総合安全プラン2025」により、令和7年度までの目標達成を目指し、各種事故防止活動に取り組んでいます。

平成4年3月末現在、事業用トラックの保有台数を運転免許区分別で見ますと、次ページの表のとおり、大型トラックが4割、中型トラックが約2割、あわせて6割強を占めています。こうした事業用トラックが惹起する交通事故には、車両の大きさ、重量などにより、交通事故の発生状況には一定の特徴がみられるところです。

このため、貨物自動車運送事業におけるトラックドライバーに対する交通事故防止対策への取り組みにあたり、各事業者が管理する事業用トラックに照らし、より実効性のある交通事故防止の取り組みを促進する必要があります。

そうした観点から、ここで取りまとめた交通事故統計は、警察庁が公表した2023年までの全国の交通事故のうち死亡・重傷事故データ（※）を基に、車籍別、都道府県別、車両総重量別等多角的な視点から統計・分析したものです。

本資料が、事業用トラックの事故発生状況に即した有効な事故防止対策につながるよう期待申し上げます。

※出所：公益財団法人交通事故総合分析センター

# I. 調査の目的等

## ○「事業用自動車総合安全プラン2025」（国土交通省）

※軽貨物を含む

- ① 令和7年までに死者数 190人以下
- ② 令和7年までに重傷者数 1,280人以下
- ③ 令和7年までに人身事故件数 9,100件以下
- ④ 飲酒運転 ゼロ
- ⑤ 令和7年までに追突事故件数 3,350件以下

## ○「トラック事業における総合安全プラン2025」（全ト協）

※軽貨物を含まない

- ・ 死者数と重傷者数の合計 970人以下  
※令和7（2025）年までに死者数＋重傷者数を「970人以下」とする目標値達成のため、車両台数 1万台あたりの死者数と重傷者数の合計を各県の共有目標として「6.5人以下」とする
- ・ 飲酒運転 ゼロ

### ●運転免許区分別事業用トラックの保有台数（令和4年3月末現在）

自動車の種類		保有台数	構成比
大型自動車	車両総重量11トン以上 または最大積載量6.5トン以上	貨物自動車	480,432
		特種（殊）用途車	128,602
		小計	609,034
中型自動車	車両総重量7.5トン以上11トン未満 または最大積載量4.5トン以上6.5トン未満	貨物自動車	232,052
		特種（殊）用途車	92,100
		小計	324,152
準中型自動車	車両総重量3.5トン以上7.5トン未満 または最大積載量2トン以上4.5トン未満	貨物自動車	129,614
		特種（殊）用途車	55,988
		小計	185,602
普通自動車	車両総重量3.5トン未満 または最大積載量2トン未満	貨物自動車	162,645
		特種（殊）用途車	44,734
		小計	207,379
トレーラ（道路運送車両法による分類と同じ）			170,421
合 計			1,496,588

資料：自動車検査登録情報協会データより独自作成 （注）：軽自動車を含まない

## 2. データの概要

調査対象：交通事故統計（2023年の1～12月）のうち事業用貨物自動車（軽貨物を除く）が第1当事者となった死亡・重傷事故

## Ⅱ. 死亡・重傷事故データの傾向

1. 事故件数
2. 発生地別
3. 車籍別
4. 車籍別使用の本拠別
5. 道路区分別
6. 車両区分別
7. 車両総重量別
8. 事故類型別
9. 行動類型別
10. 時間帯別
11. 運転者の危険認知速度別
12. 運転者の年齢層別
13. 運転者の免許取得年数別

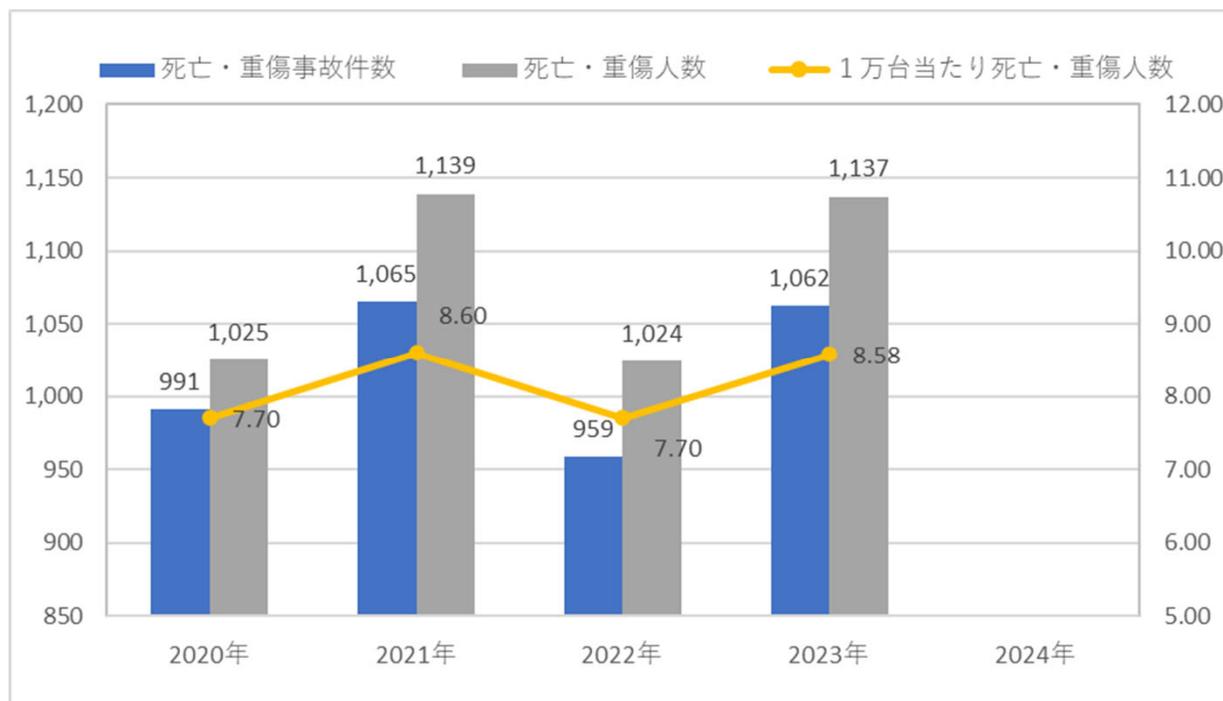
## Ⅱ. 死亡・重傷事故データの傾向

### 1. 事故件数

- 2023年1～12月の死亡・重傷事故件数は1,062件（死者・重傷者の合計人数は1,137人）となっている（営業用トラック1万台当たりの死者数と重傷者数の合計は8.58人）。

※営業用トラック1,325,229台（2023年12月末現在、トレーラ及び軽自動車を除く）

- 令和7年までに死者数と重傷者数の合計を970人（営業用トラック1万台当たりの死者数と重傷者数の合計を「6.5人」とする）という「トラック事業における総合安全プラン2025」の目標を達成するためにも、死亡・重傷事故を減少させる具体的な対策の構築が急務である。

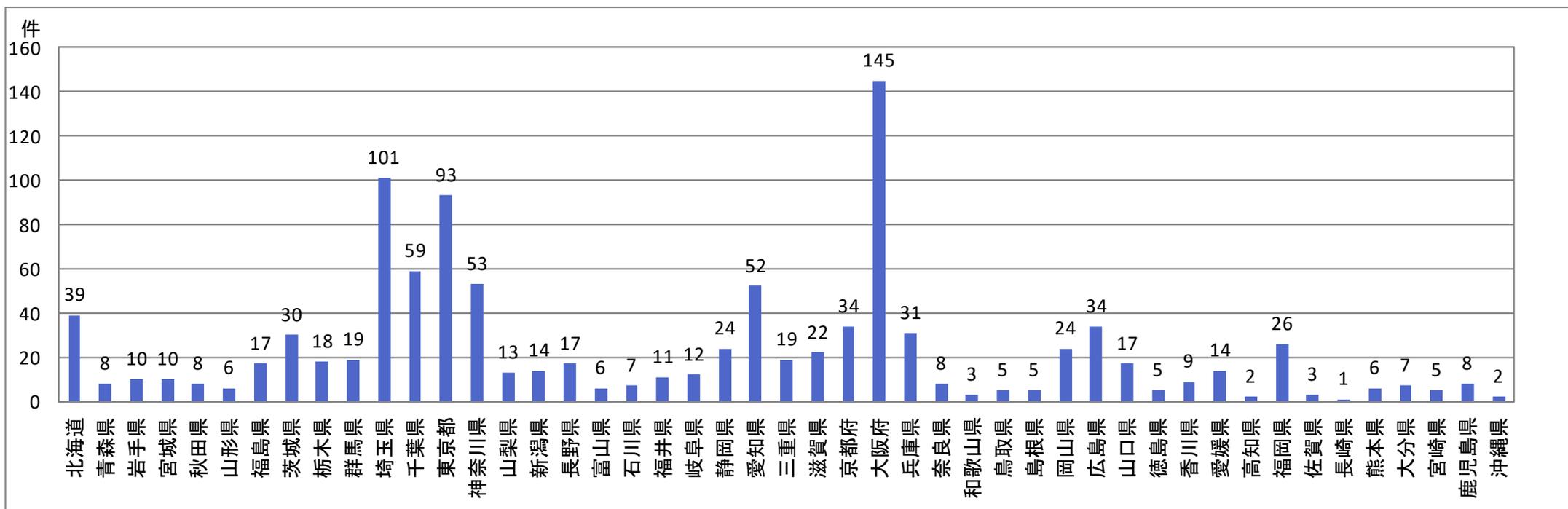


## Ⅱ. 死亡・重傷事故データの傾向

### 2. 発生地別

- ・2023年1～12月の発生地別死亡・重傷事故件数の多い県をみると、「大阪府」が最も多く145件、次いで「埼玉県」101件、「東京都」93件、「千葉県」59件、「神奈川県」53件、「愛知県」52件と続いている。
- ・2023年の車籍別死亡・重傷事故件数の多いトップ10について、2022年比をみると、「大阪府」、「埼玉県」、「東京都」、「愛知県」、「北海道」、「広島県」、「京都府」が増加している。

発生地	2020	2021	2022	2023	2024	前年比
1 大阪	0	131	127	145		1.14
2 埼玉	0	103	84	101		1.20
3 東京	0	65	59	93		1.58
4 千葉	0	57	62	59		0.95
5 神奈川	0	53	59	53		0.90
6 愛知	0	24	35	52		1.49
7 北海道	0	34	32	39		1.22
8 広島	0	31	26	34		1.31
9 京都	0	25	24	34		1.42
10 兵庫	0	59	45	31		0.69

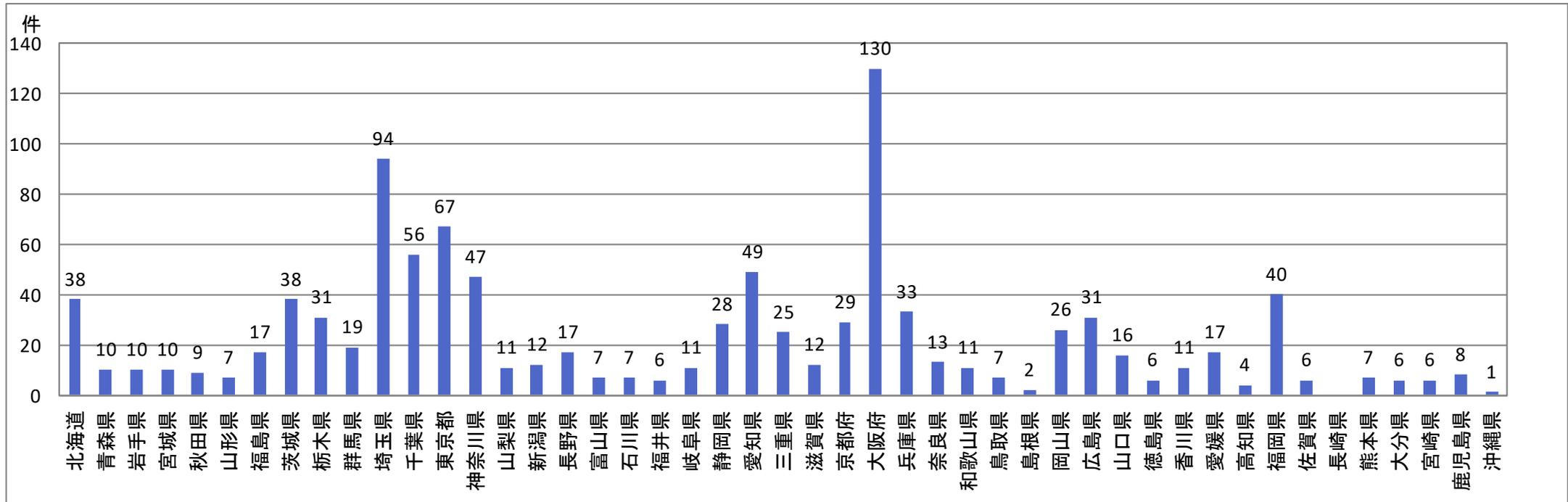


## Ⅱ. 死亡・重傷事故データの傾向

### 3. 車籍別

- 2023年の車籍別死亡・重傷事故件数の多い県をみると、「大阪府」が最も多く130件、次いで「埼玉県」94件、「東京都」67件、「千葉県」56件、「愛知県」49件、「神奈川県」47件と続いている。
- 2023年の車籍別死亡・重傷事故件数の多いトップ10について、2022年比をみると、「大阪府」、「埼玉県」、「東京都」、「愛知県」、「福岡県」、「北海道」が増加している。

車籍	2020	2021	2022	2023	2024	前年比
1 大阪	124	132	129	130		1.01
2 埼玉	58	87	74	94		1.27
3 東京	51	59	50	67		1.34
4 千葉	58	50	60	56		0.93
5 愛知	33	37	36	49		1.36
6 神奈川	33	43	51	47		0.92
7 福岡	40	43	31	40		1.29
8 茨城	41	50	45	38		0.84
9 北海道	50	37	37	38		1.03
10 兵庫	36	47	39	33		0.85



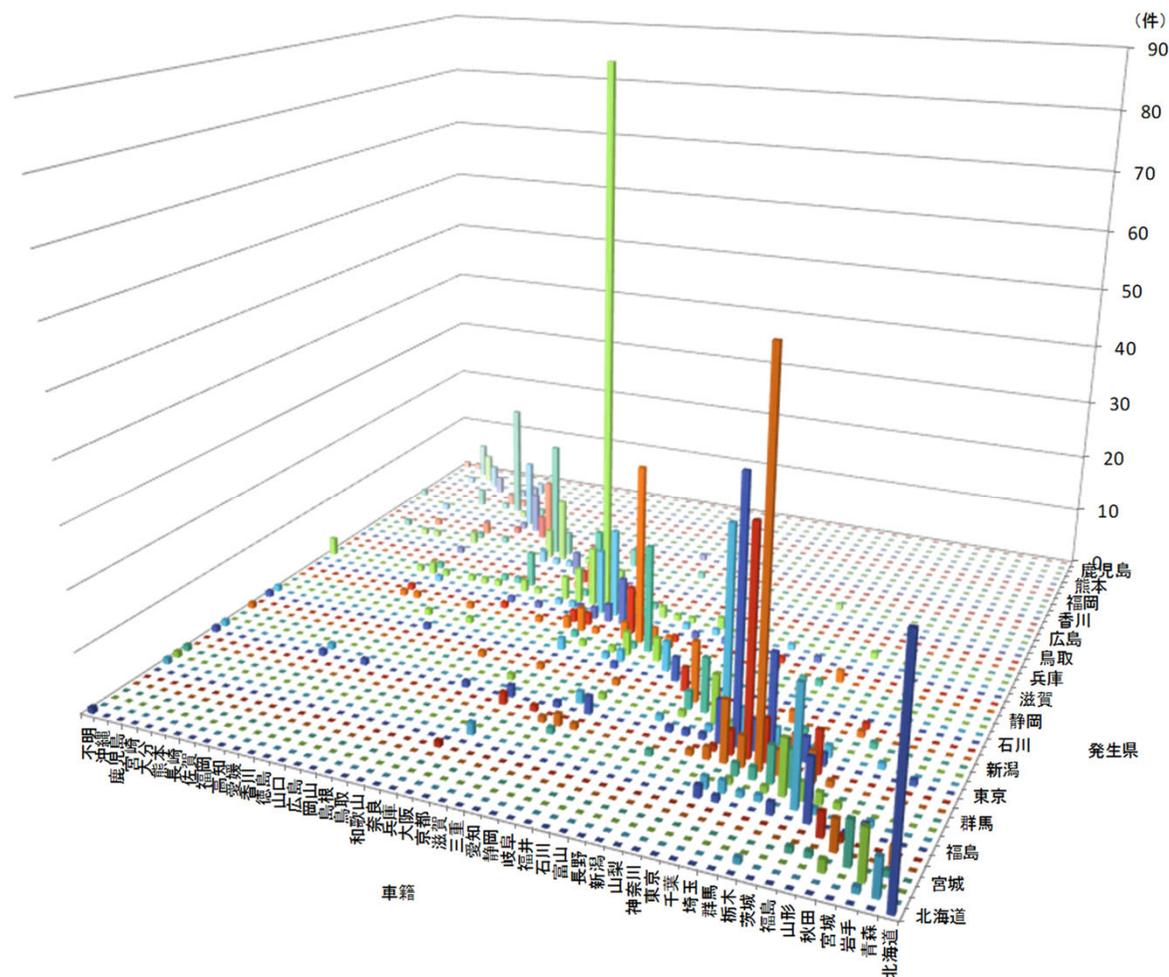
## Ⅱ. 死亡・重傷事故データの傾向

### 4. 車籍別使用の本拠別

- ・車籍別の発生状況では、車籍地（県内）での事故は631件、他県での事故は431件となっており、他県での事故は40.6%と4割以上を占めている。
- ・2023年の車籍別死亡・重傷事故件数の多いワースト10について県内／他県比をみると、「福岡県」、「茨城県」、「兵庫県」、「栃木県」、「岡山県」は50%以上が他県で発生している。

ワースト 順位	車籍	件数	割合	内訳		他県 発生率
				県内	他県	
1	大阪	130	12.2%	90	40	30.8%
2	埼玉	94	8.9%	62	32	34.0%
3	東京	67	6.3%	42	25	37.3%
4	千葉	56	5.3%	36	20	35.7%
5	愛知	49	4.6%	30	19	38.8%
6	神奈川	47	4.4%	33	14	29.8%
7	福岡	40	3.8%	20	20	50.0%
8	北海道	38	3.6%	38	0	0.0%
9	茨城	38	3.6%	19	19	50.0%
10	兵庫	33	3.1%	12	21	63.6%
11	栃木	31	2.9%	9	22	71.0%
12	広島	31	2.9%	20	11	35.5%
13	京都	29	2.7%	15	14	48.3%
14	静岡	28	2.6%	18	10	35.7%
15	岡山	26	2.4%	11	15	57.7%
	その他	325	30.6%	176	149	45.8%
	合計	1,062	100.0%	631	431	40.6%

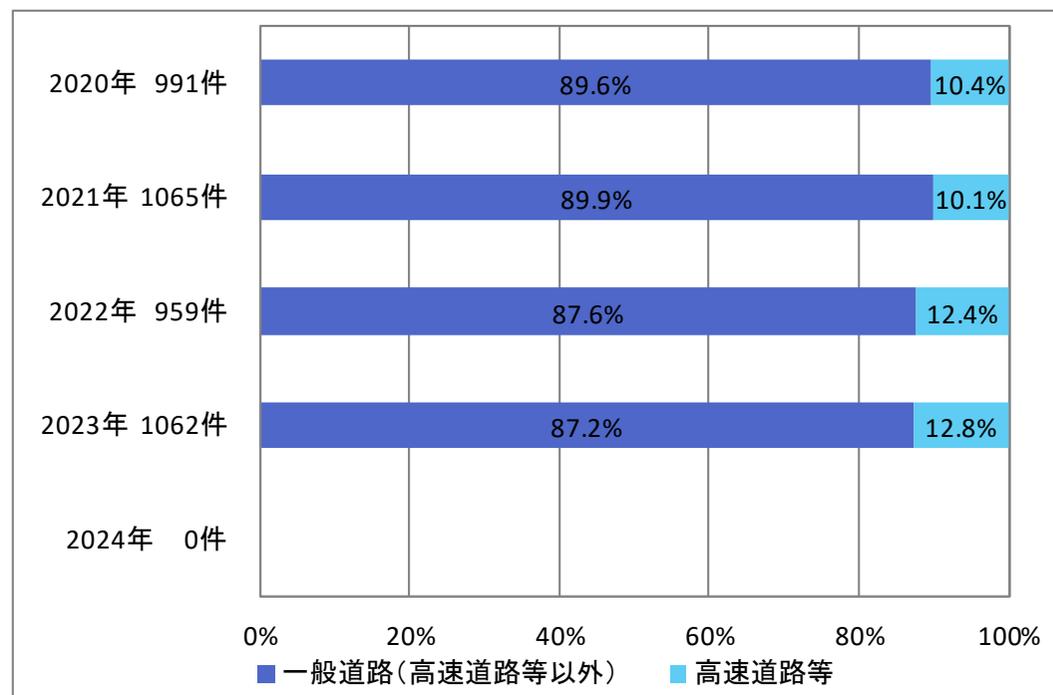
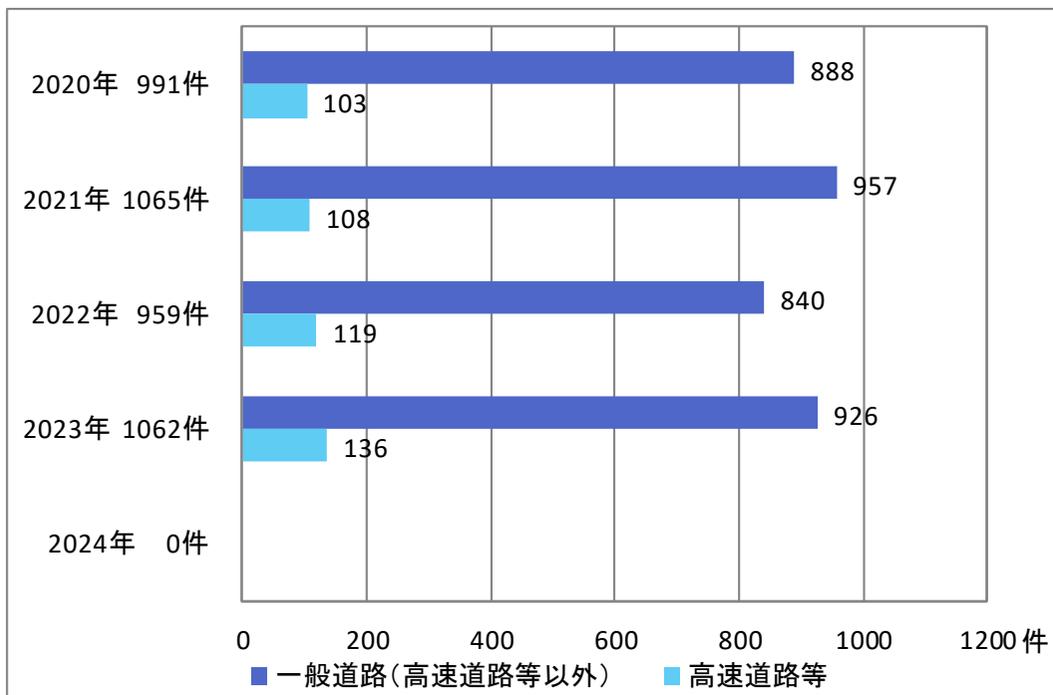
※他県には不明を含む



## Ⅱ. 死亡・重傷事故データの傾向

### 5. 道路区分別

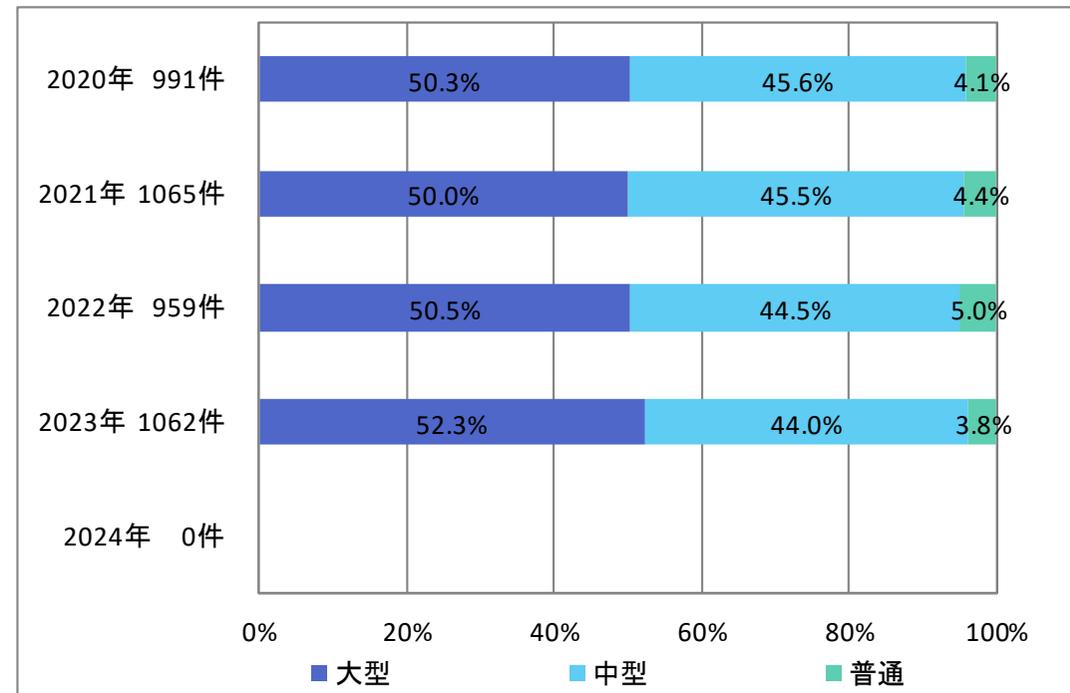
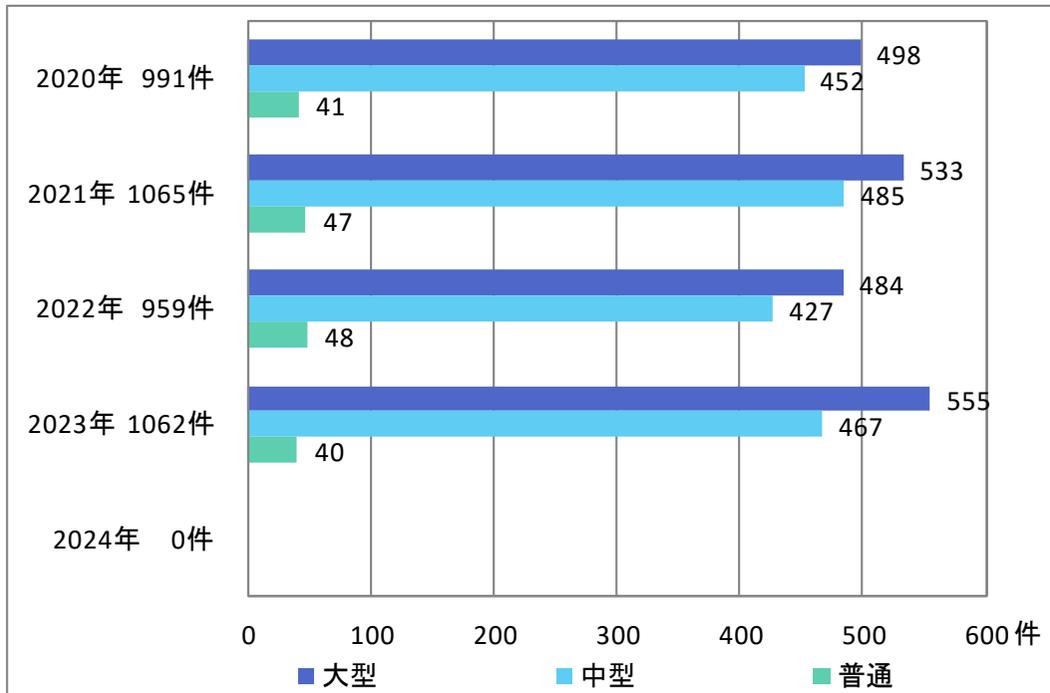
・2020年～2023年の傾向をみると、いずれの年も「一般道路（高速道路等以外）」が多く、概ね9割程度となっている。



## Ⅱ. 死亡・重傷事故データの傾向

### 6. 車両区分別

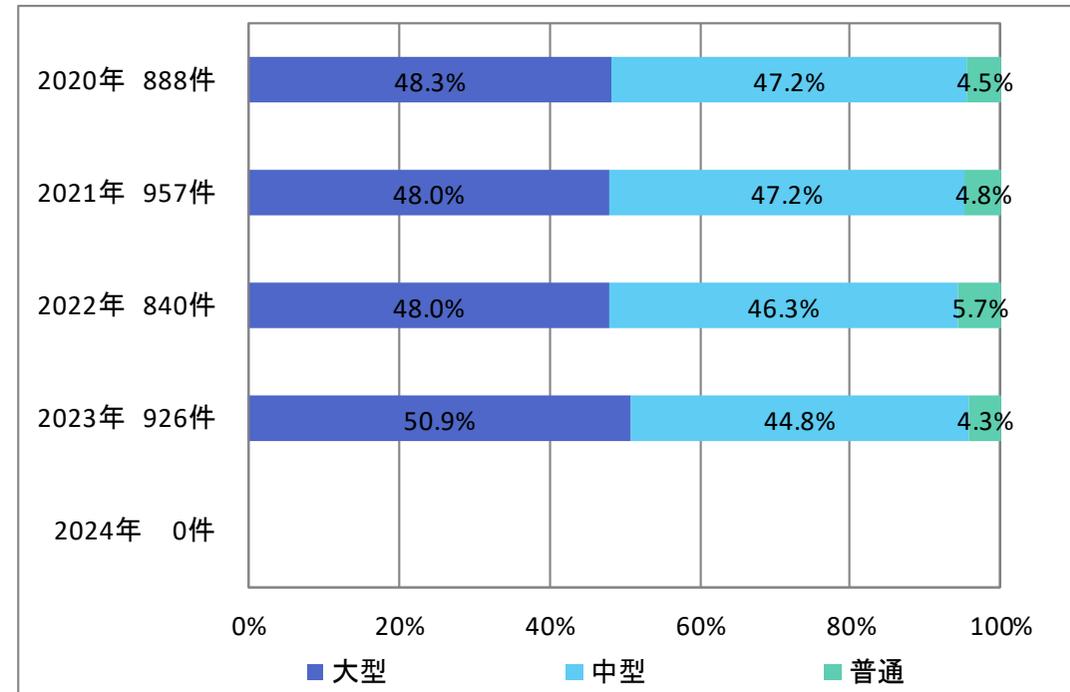
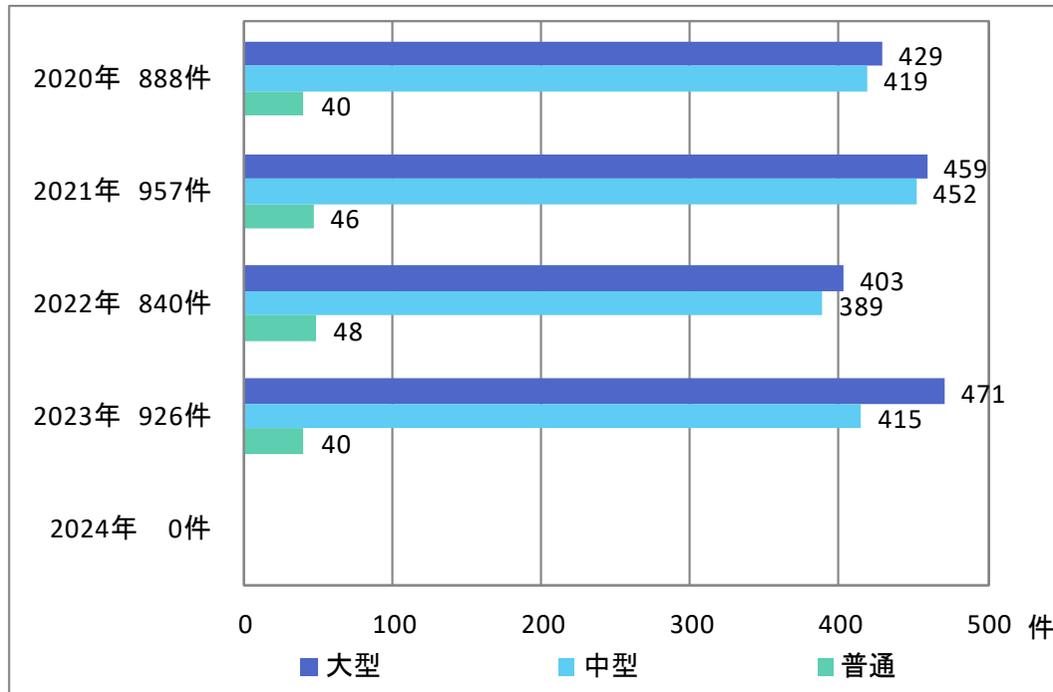
- ・2020年～2023年の傾向をみると、いずれの年も「大型」が多く、概ね5割以上を占めているが、「中型」との差は僅かとなっている。



## Ⅱ. 死亡・重傷事故データの傾向

### (1) 一般道路上での車両区分

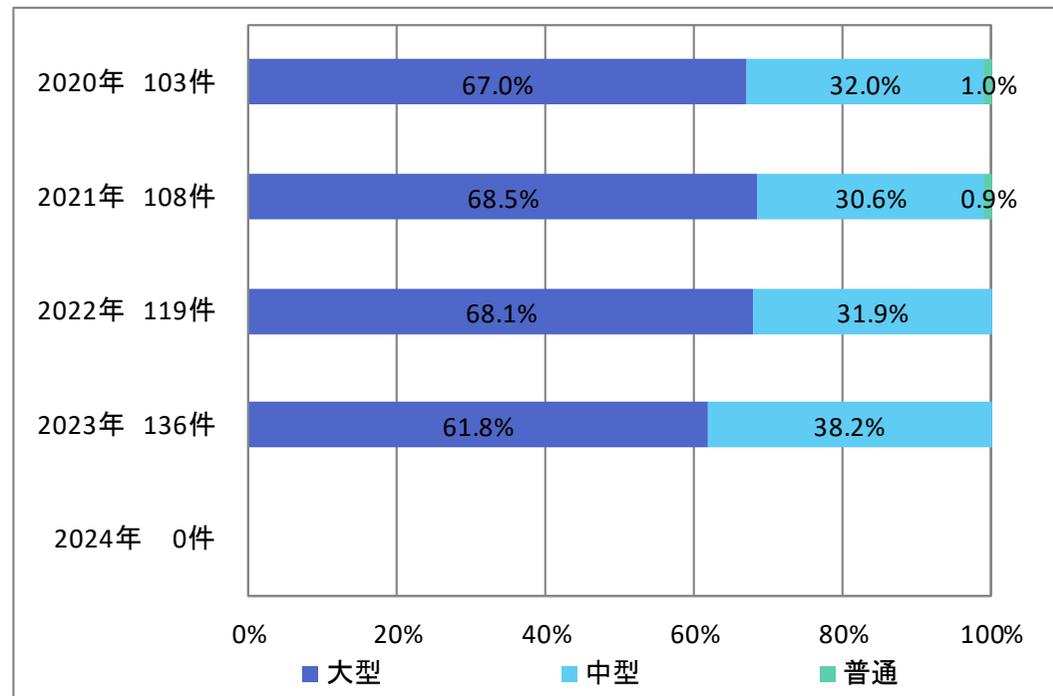
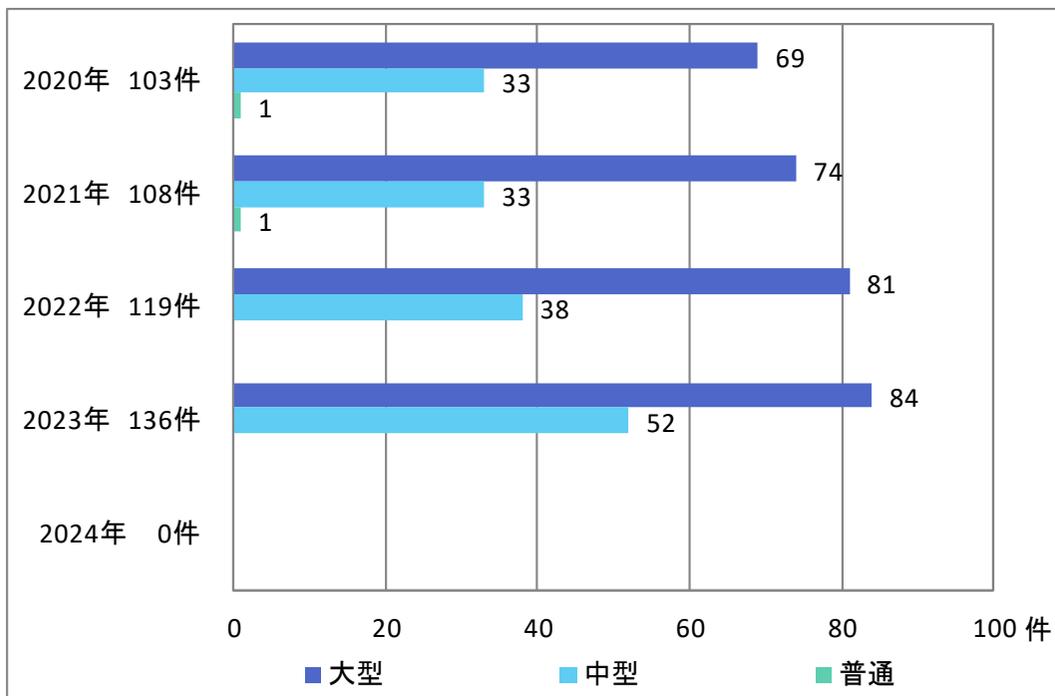
- 2020年～2023年の傾向をみると、いずれの年も「大型」が多く、概ね5割程度を占めているが、「中型」との差は僅かとなっている。



## Ⅱ. 死亡・重傷事故データの傾向

### (2) 高速道路上での車両区分

・2020年～2023年の傾向をみると、いずれの年も「大型」が多く、概ね6～7割程度を占めている。



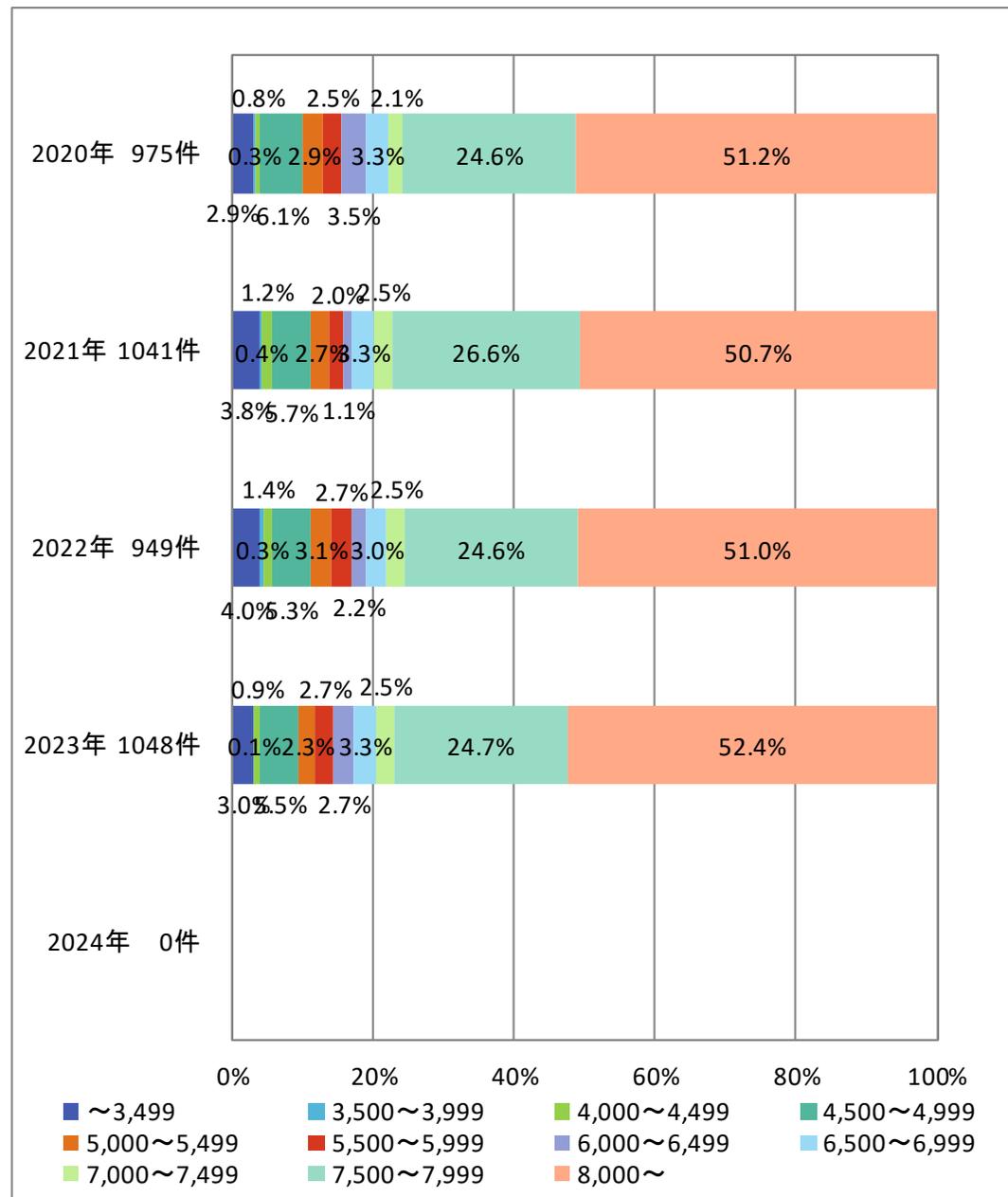
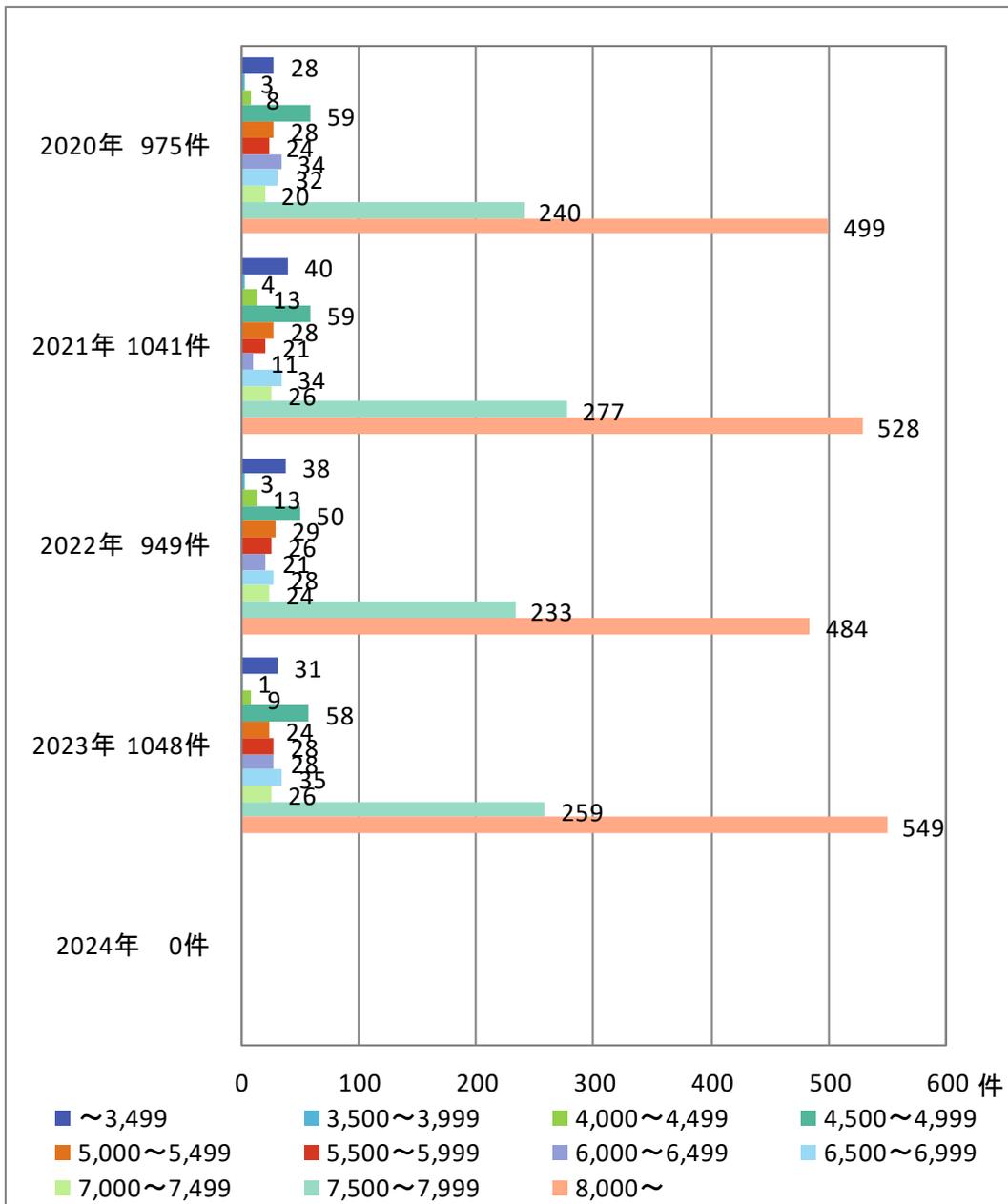
## Ⅱ．死亡・重傷事故データの傾向

### 7. 車両総重量別

- ・ 2020年～2023年の傾向をみると、いずれの年も「8,000～」が多く、5割程度を占めている。
- ・ 「7,500～7,999」は2～3割程度を占めている。

※車両総重量別に係る集計については、軽を含む1,048件で集計した。以下同じ。

## Ⅱ. 死亡・重傷事故データの傾向

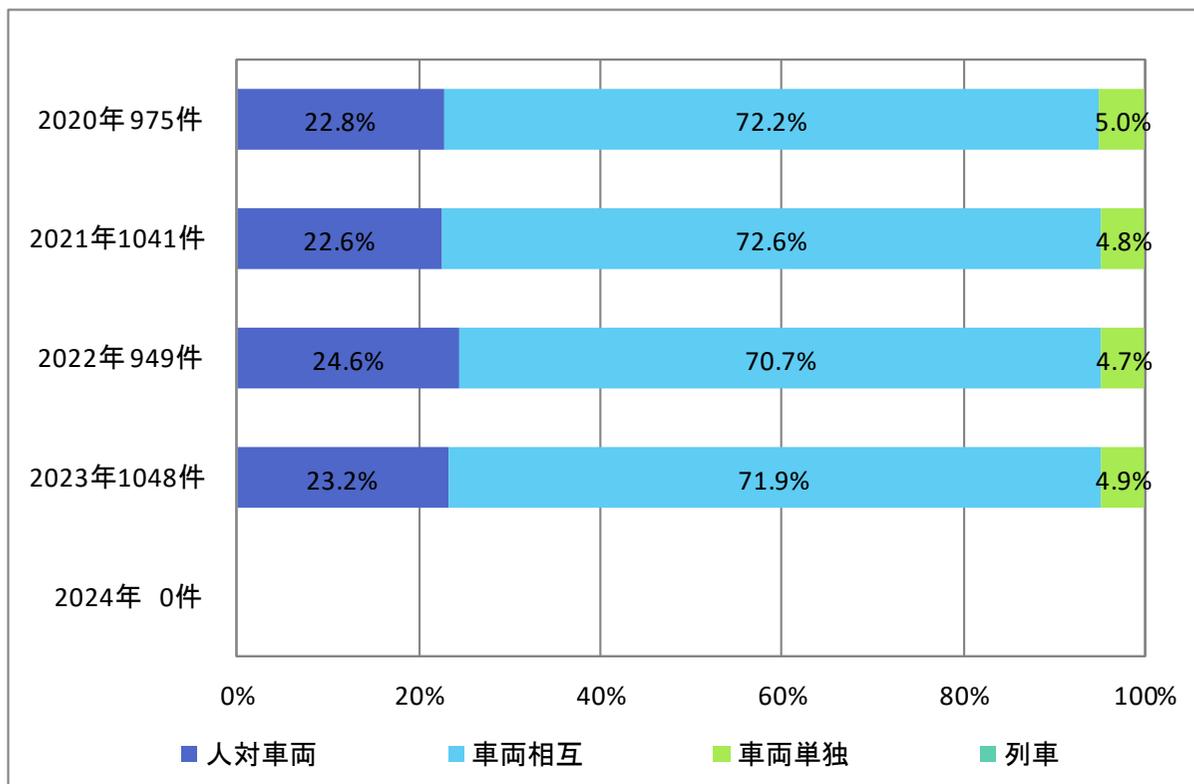


## Ⅱ. 死亡・重傷事故データの傾向

### 8. 事故類型別

・2020年～2023年の傾向をみると、いずれの年も「車両相互」が多く、7割以上を占めている。

※事故類型別、行動類型別、時間帯別、危険認知速度別、年齢層別、運転免許取得年数別に係る集計については、車籍不明14件を除く1,048件（2023年）で集計した。以下同じ。

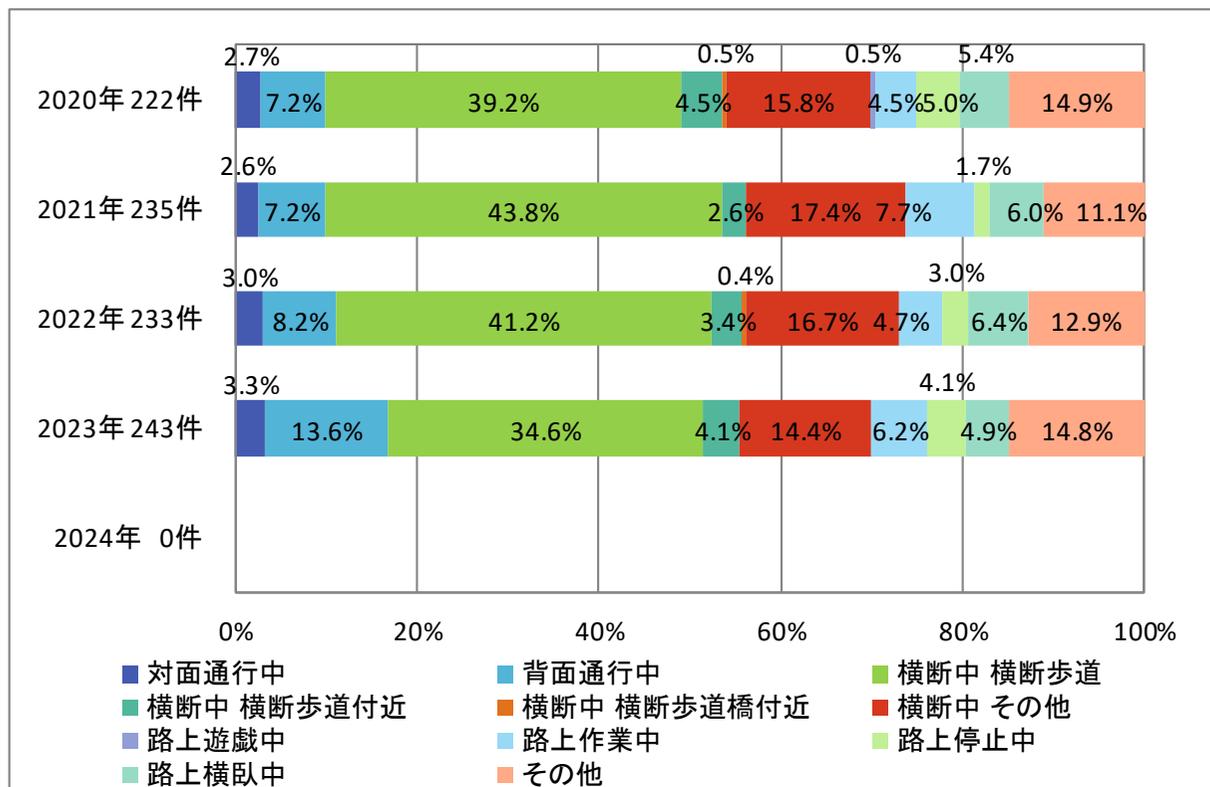


※対自転車事故は、「車両相互」に含まれます。

## Ⅱ. 死亡・重傷事故データの傾向

### (1) 人对車両

- ・2020年～2023年の傾向をみると、いずれの年も「横断中 横断歩道」及び「横断中 その他」の割合が多く、両者で概ね5～6割程度を占めている。

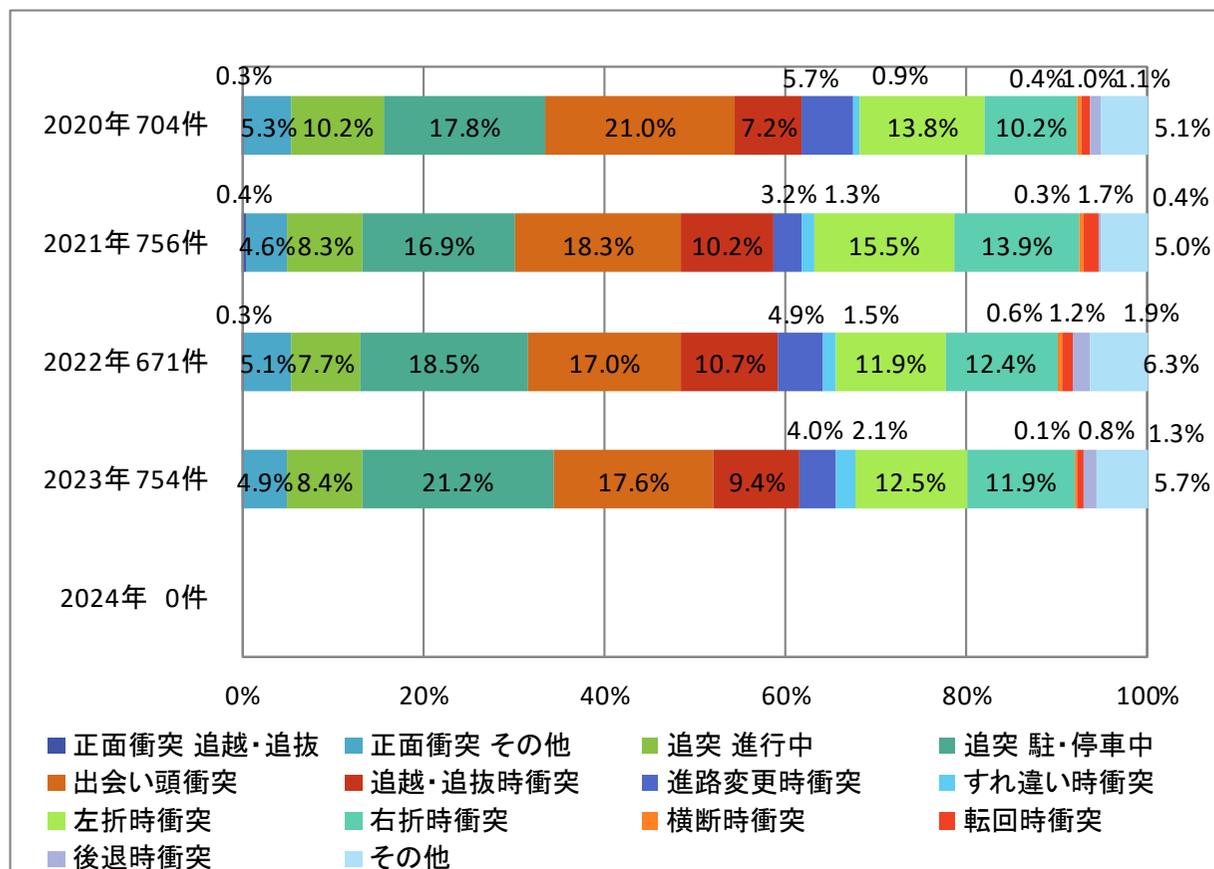


※対自転車事故は、「車両相互」に含まれます。

## Ⅱ. 死亡・重傷事故データの傾向

### (2) 車両相互

- ・2020年～2023年の傾向をみると、いずれの年も「追突 駐・停車中」、「出会い頭衝突」の割合が多く、それぞれ概ね2割程度を占めている。
- ・次いで、「左折時衝突」、「右折時衝突」が続いている。

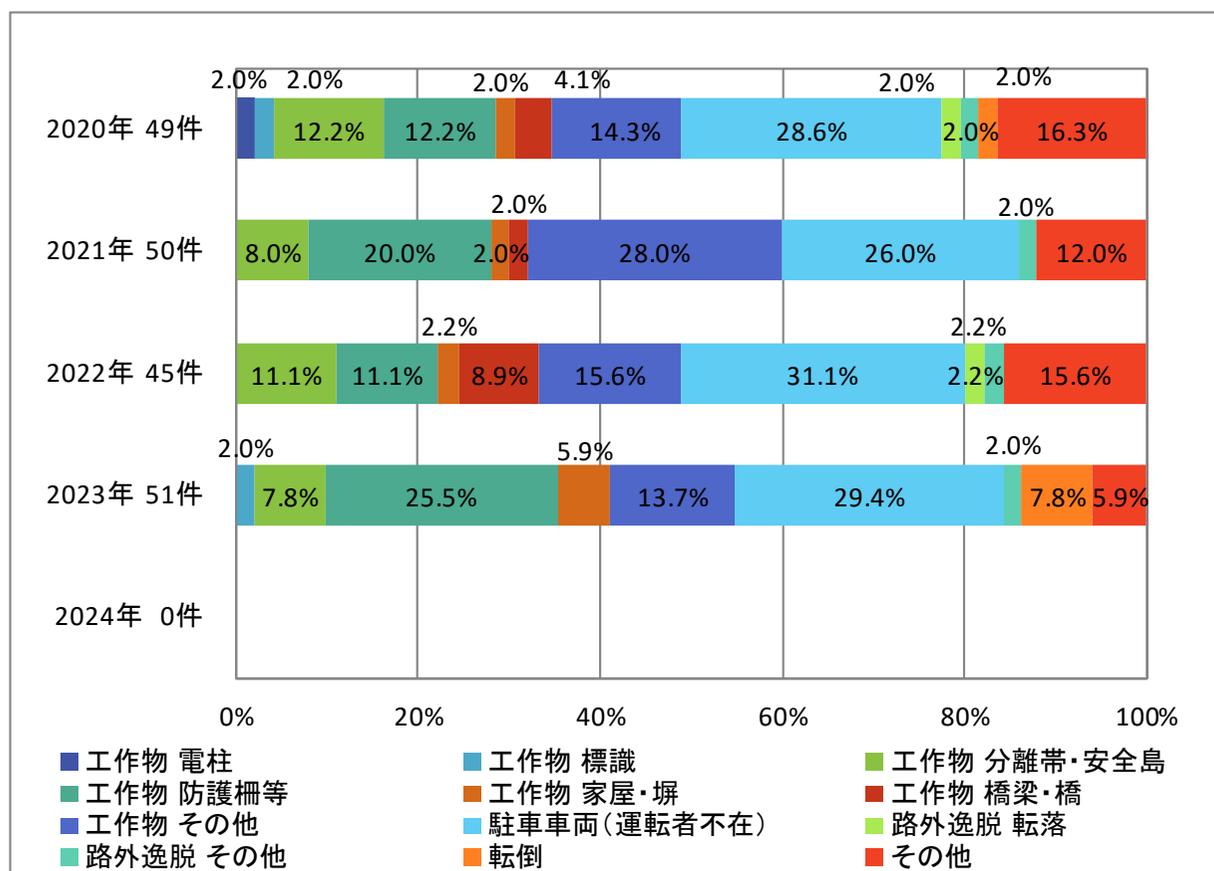


※対自転車事故は、「車両相互」に含まれます。

## Ⅱ. 死亡・重傷事故データの傾向

### (3) 車両単独

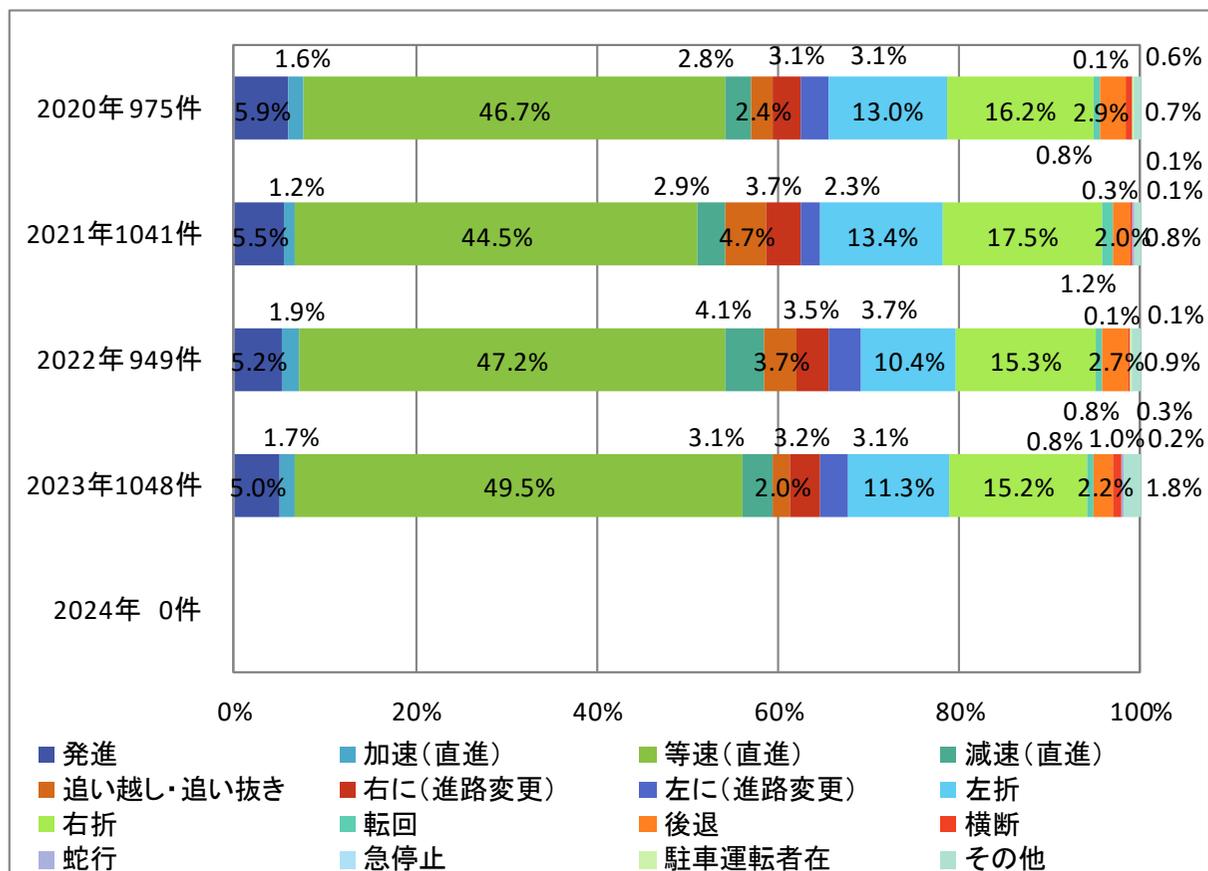
・2020年～2023年の傾向をみると、「工作物 防護柵等」、「工作物 その他」、「駐車車両（運転者不在）」の割合が多い。



## Ⅱ. 死亡・重傷事故データの傾向

### 9. 行動類型別

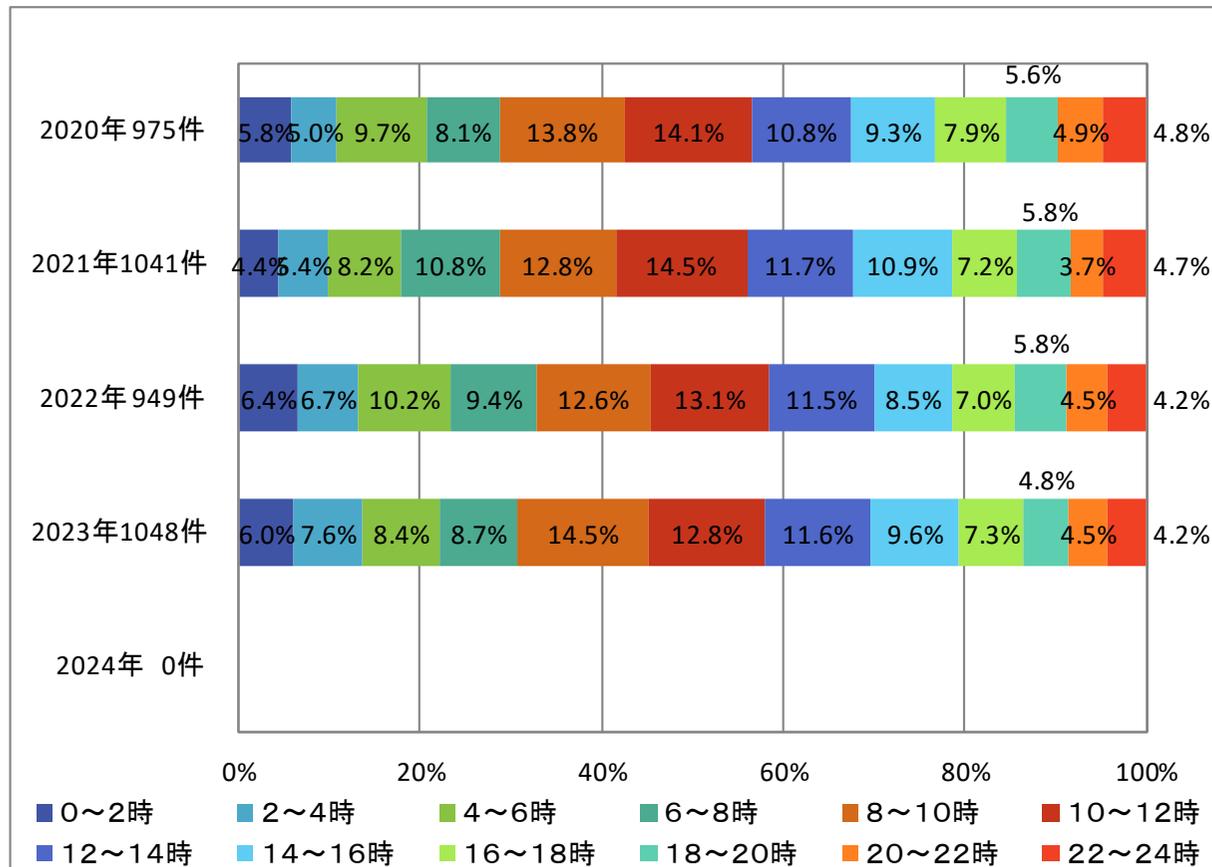
- ・2020年～2023年の傾向をみると、いずれの年も「等速（直進）」が多く、4～5割程度を占めている。
- ・次いで、「右折」、「左折」と続いている。



## Ⅱ. 死亡・重傷事故データの傾向

### 10. 時間帯別

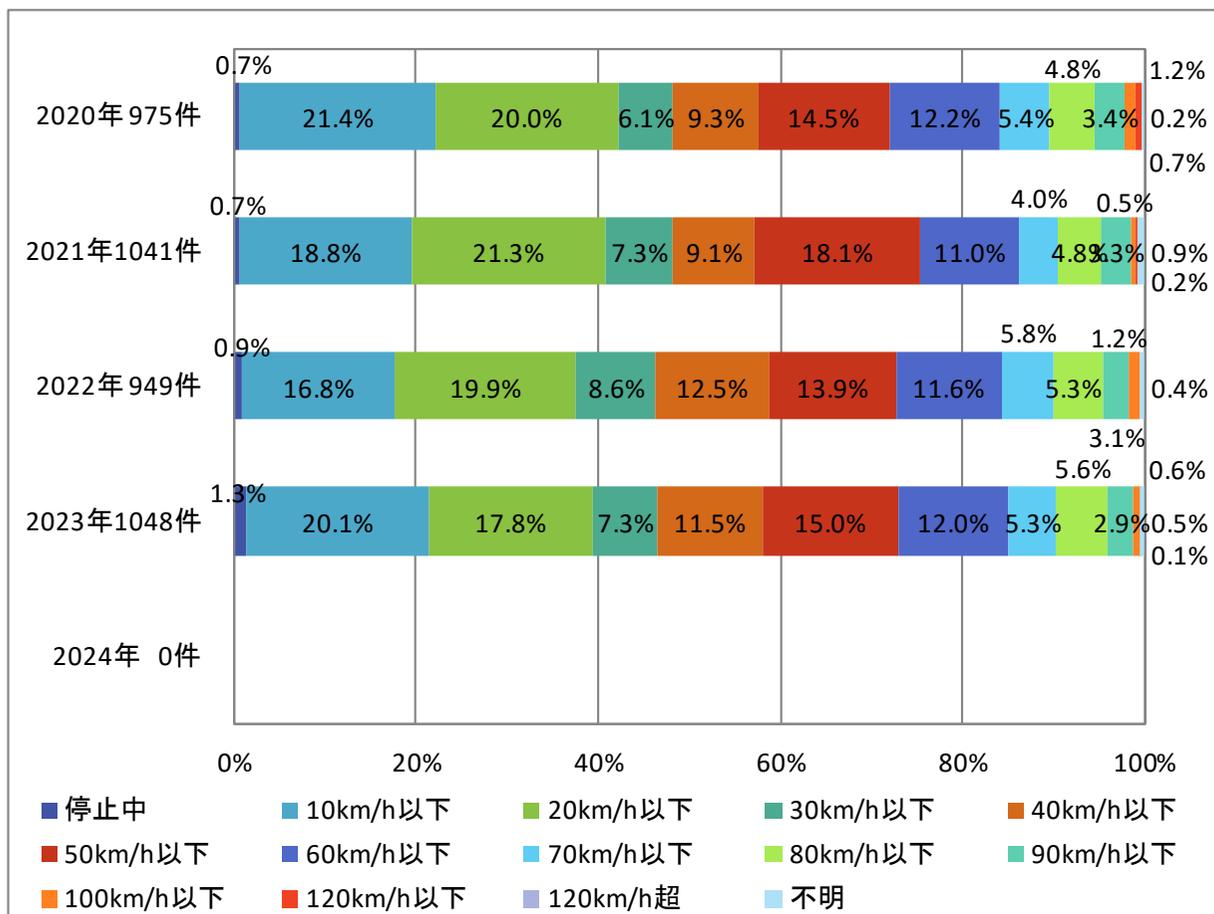
- ・2020年～2023年の傾向をみると、「8～10時」及び「10～12時」で3割近くを占めている。
- ・次いで、「12～14時」と続いている。



## Ⅱ. 死亡・重傷事故データの傾向

### 11. 運転者の危険認知速度別

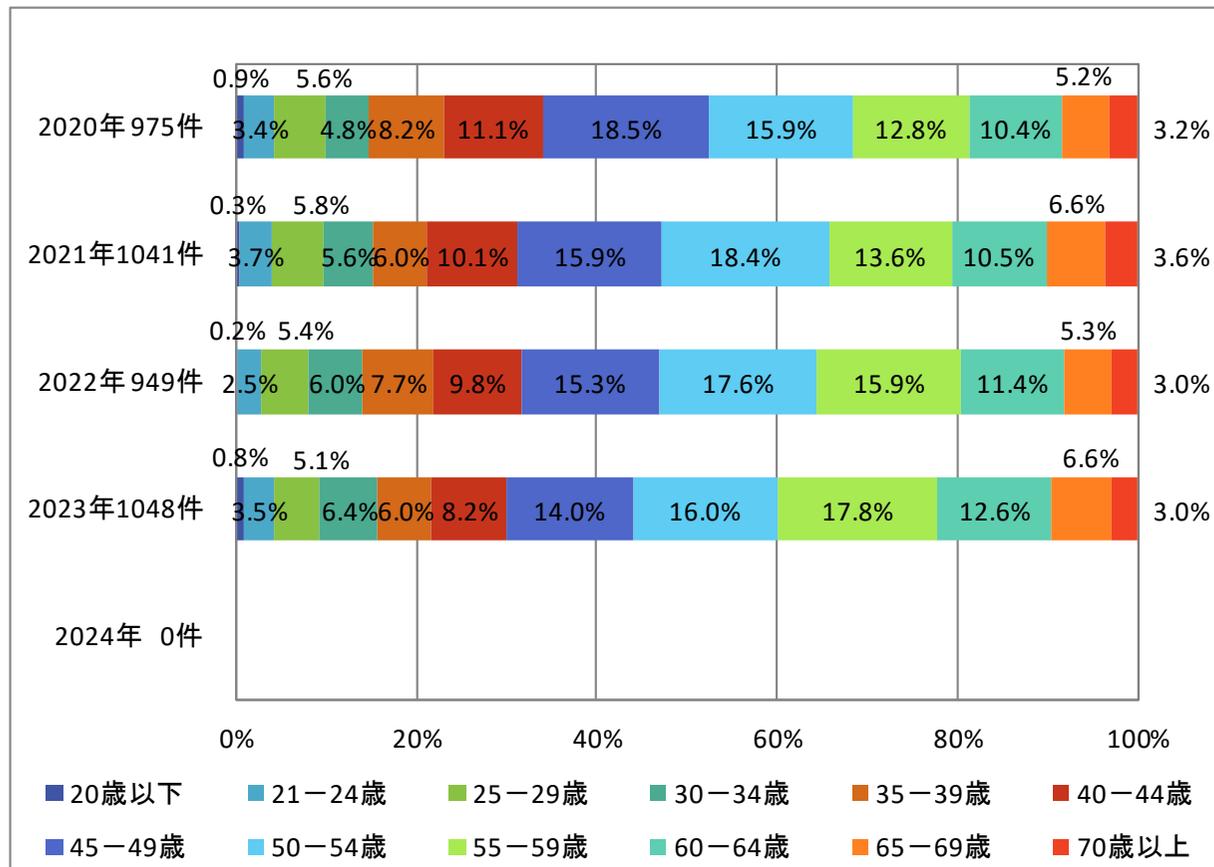
- ・2020年～2023年の傾向をみると、いずれの年も「10km/h以下」及び「20km/h以下」で4割程度を占めている。



## Ⅱ. 死亡・重傷事故データの傾向

### 12. 運転者の年齢層別

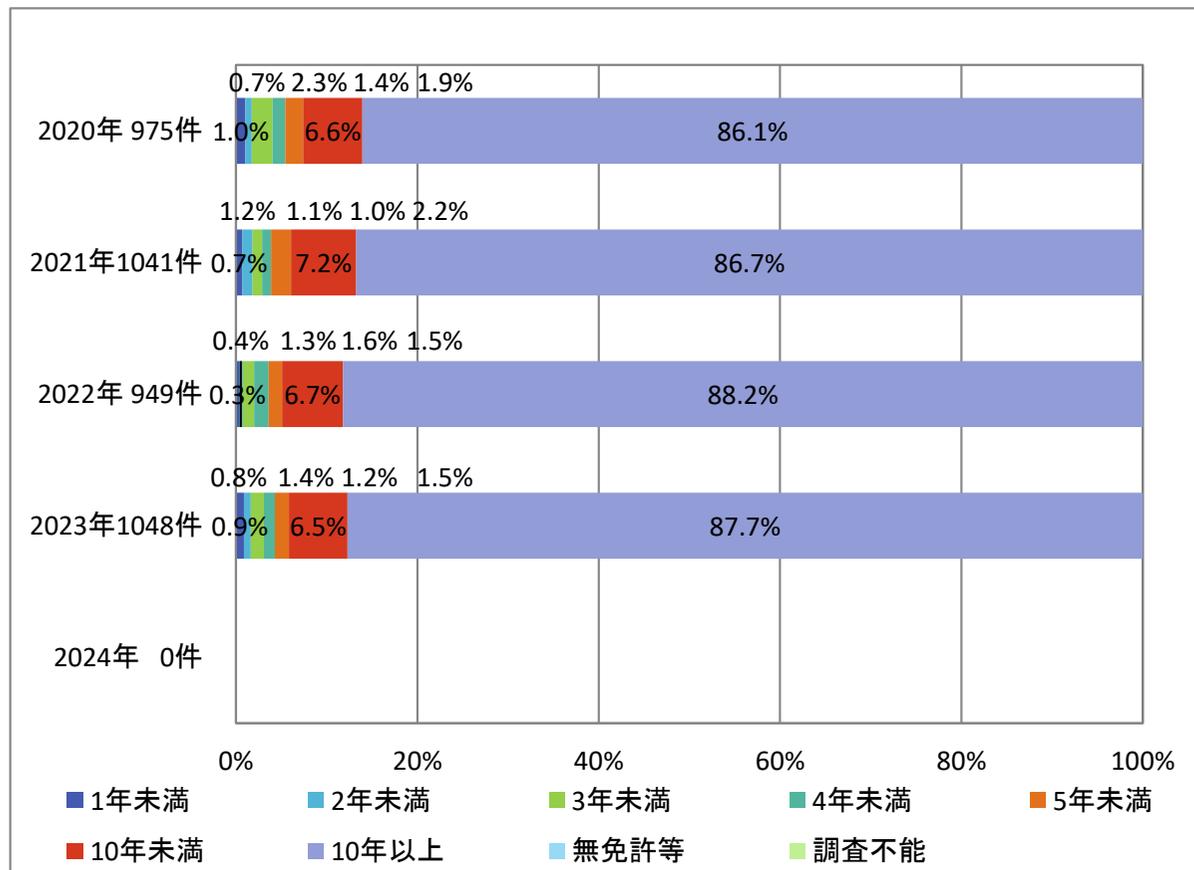
- ・2020年～2023年の傾向をみると、いずれの年も50歳以上の割合が5割程度を占めている。
- ・50歳以上の割合が増加傾向にある。



## Ⅱ. 死亡・重傷事故データの傾向

### 13. 運転者の免許取得年数別

- ・2020年～2023年の傾向をみると、いずれの年も「10年以上」の割合が9割近くを占めている。



メ モ

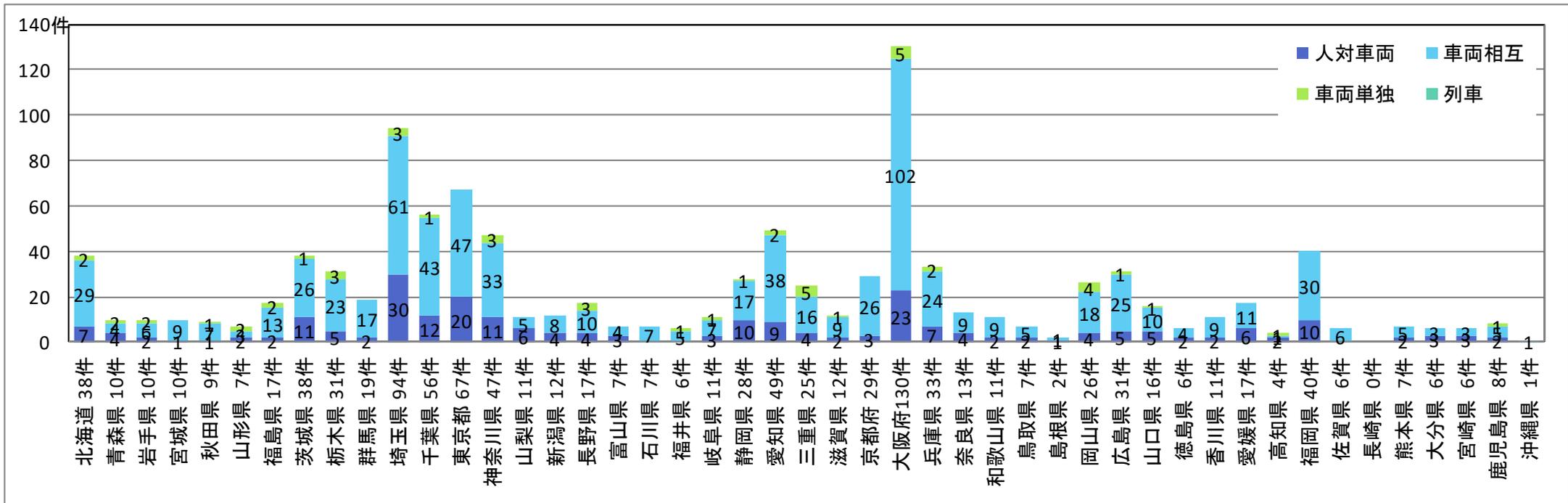
## Ⅲ. 2023年死亡・重傷事故データ(車籍)

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

# Ⅲ. 2023年死亡・重傷事故データ(車籍)

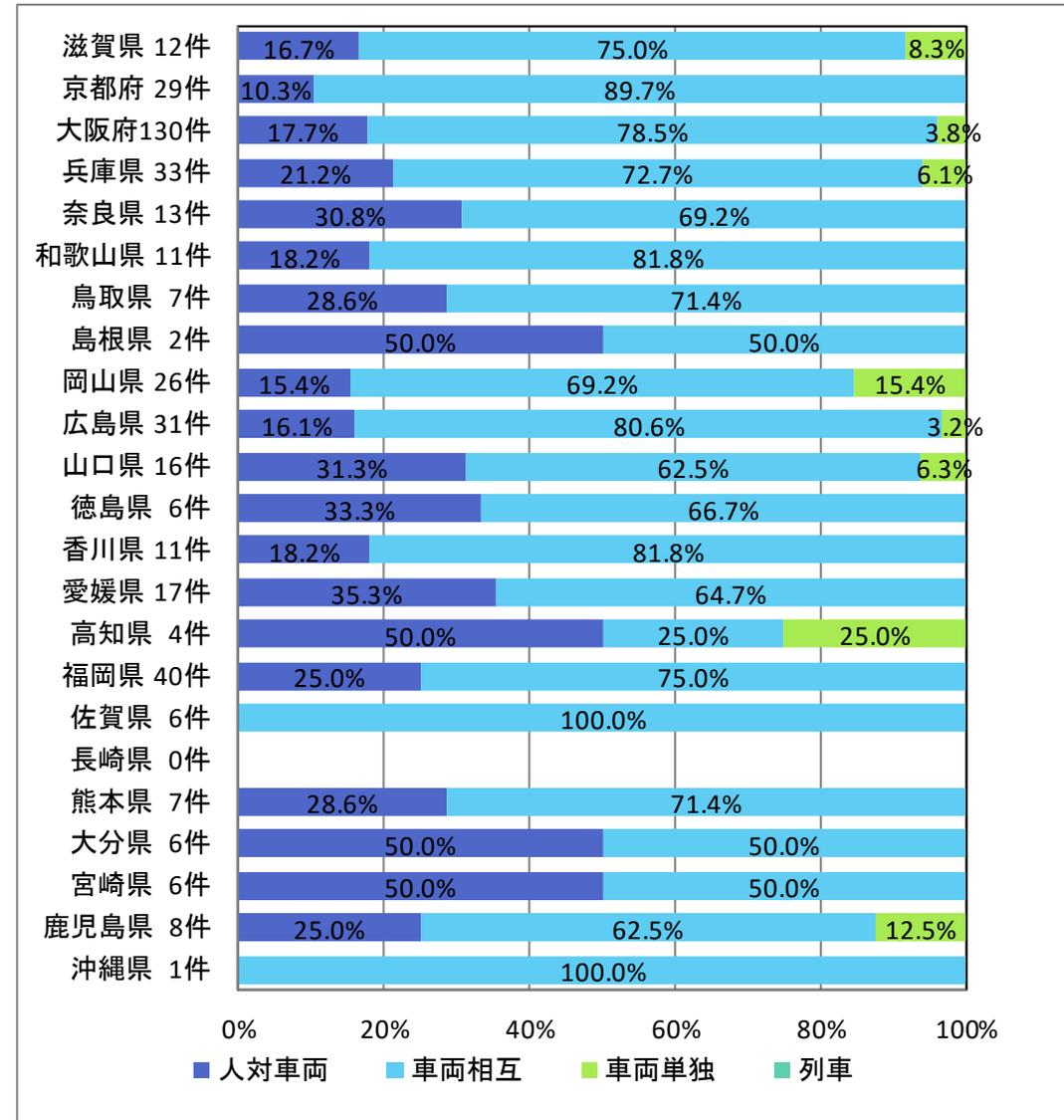
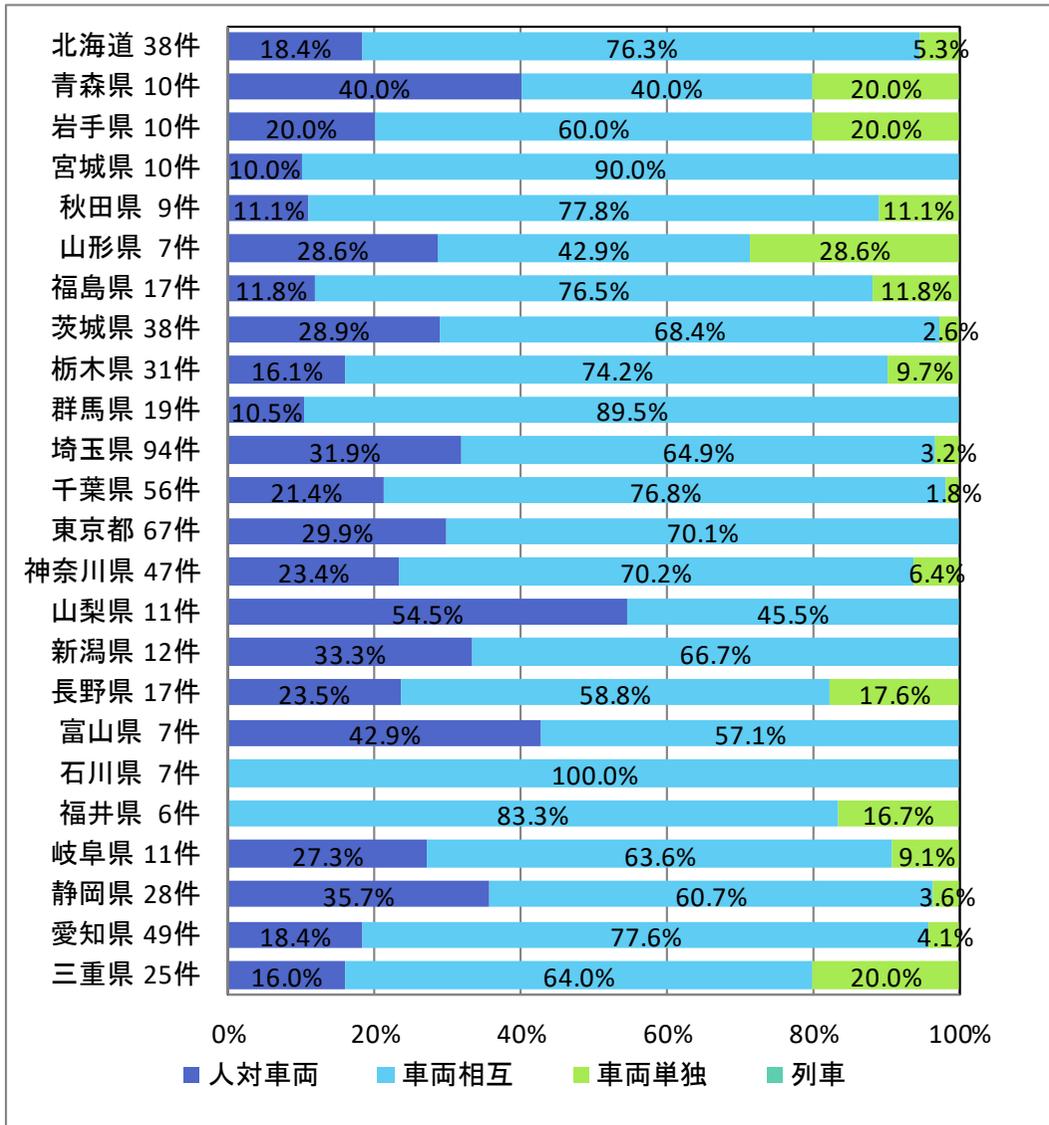
## 1. 車籍別の事故類型別

- ・車籍別の事故類型別に事故発生件数の多い県をみると、一部の県を除き、「車両相互」が多くなっている。
- ・「大阪府」、「埼玉県」、「東京都」、「千葉県」、「愛知県」、「神奈川県」、「福岡県」、「北海道」、「茨城県」、「兵庫県」、「栃木県」、「広島県」、「京都府」、「静岡県」は「車両相互」が多い。



※対自転車事故は、「車両相互」に含まれます。

### Ⅲ. 2023年死亡・重傷事故データ(車籍)

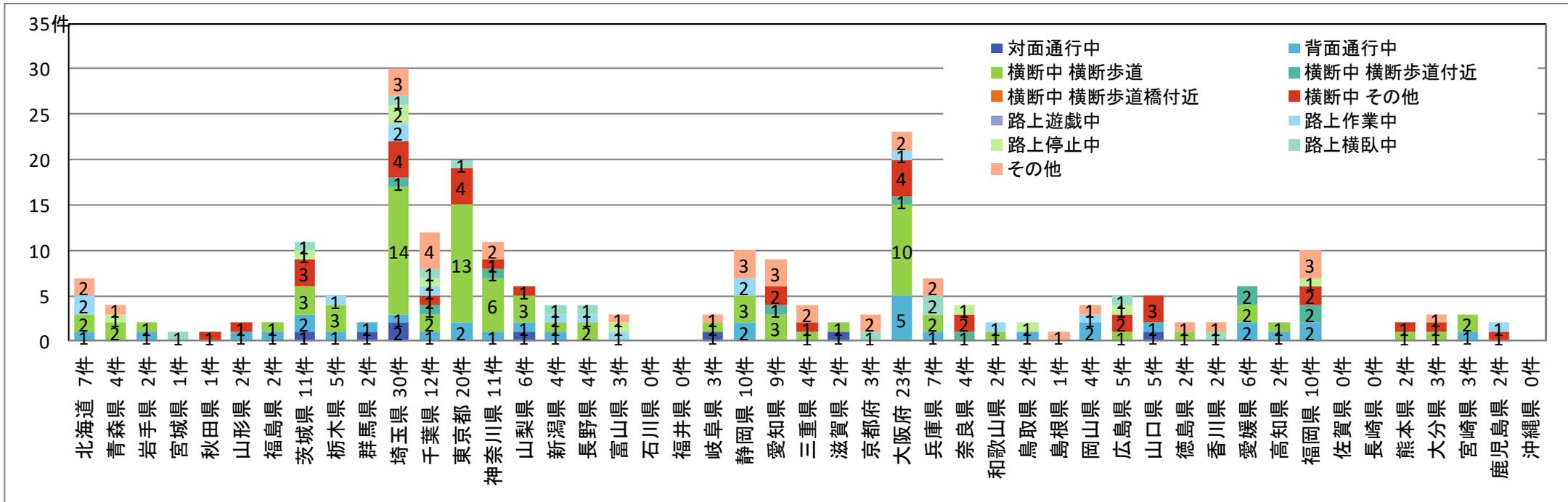


※対自転車事故は、「車両相互」に含まれます。

# Ⅲ. 2023年死亡・重傷事故データ(車籍)

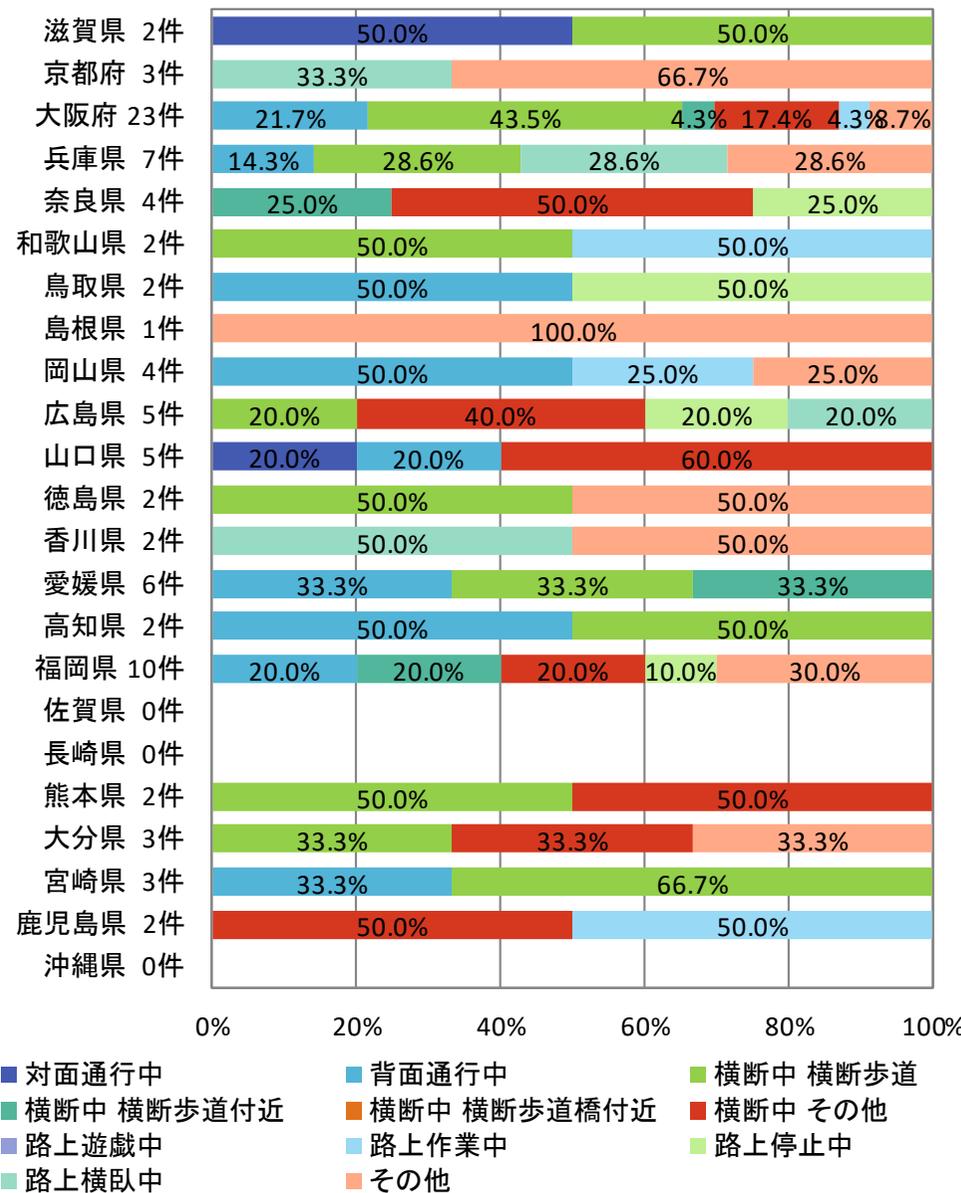
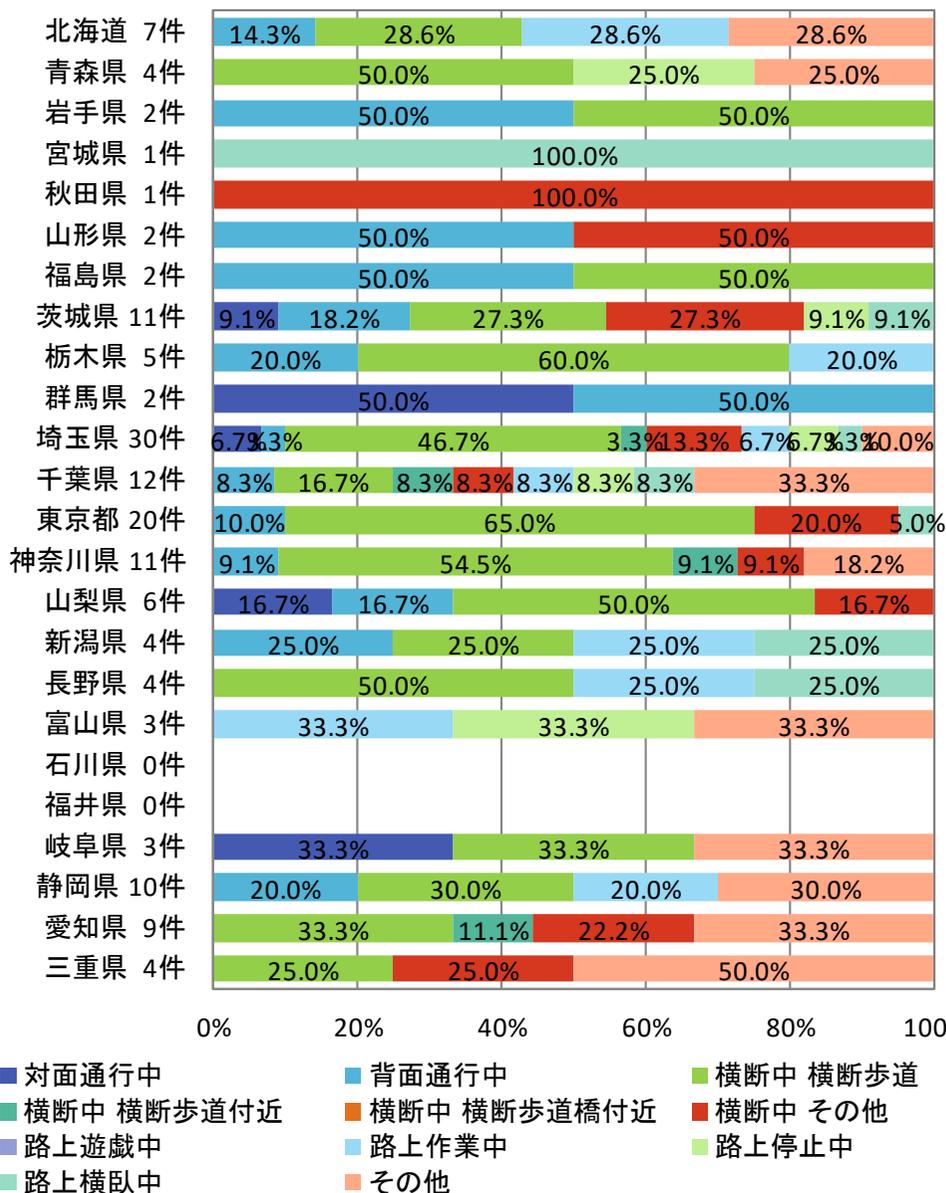
## (1) 人対車両

- ・車籍別の事故類型（人対車両）別に事故発生件数の多い県をみると、一部の県を除き、概ね「横断中 横断歩道」が多くなっている。
- ・「埼玉県」、「大阪府」、「東京都」、「神奈川県」では「横断中 横断歩道」が多い。
- ・「千葉県」、「福岡県」では「その他」が多い。
- ・「茨城県」では「横断中 横断歩道」、「横断中 その他」が多い。
- ・「静岡県」では「横断中 横断歩道」、「その他」が多い。



※対自転車事故は、「車両相互」に含まれます。

### Ⅲ. 2023年死亡・重傷事故データ(車籍)

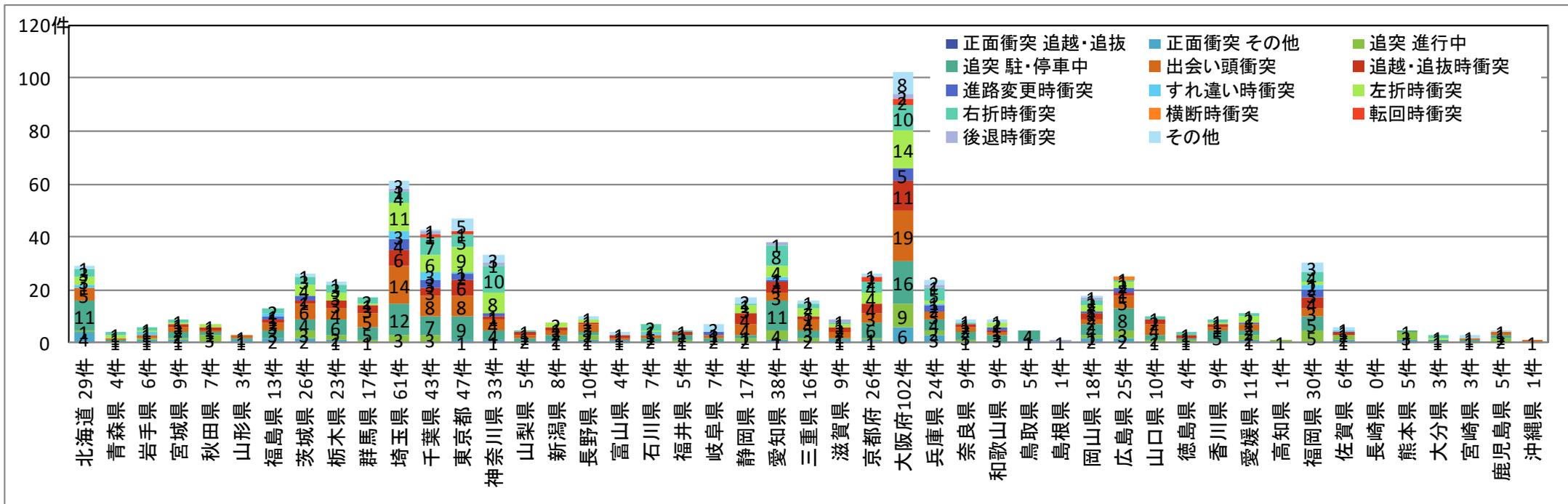


※対自転車事故は、「車両相互」に含まれます。

# Ⅲ. 2023年死亡・重傷事故データ(車籍)

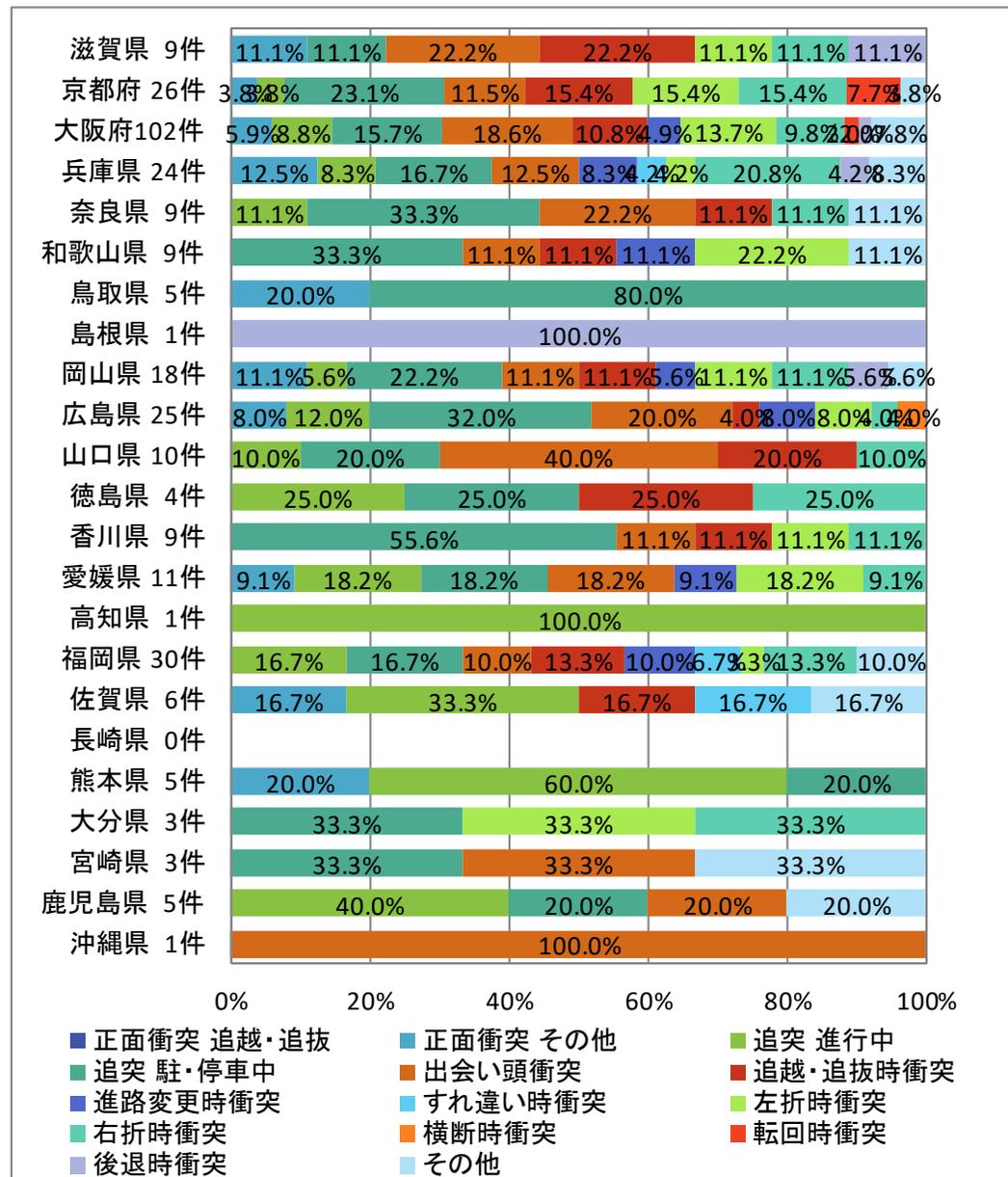
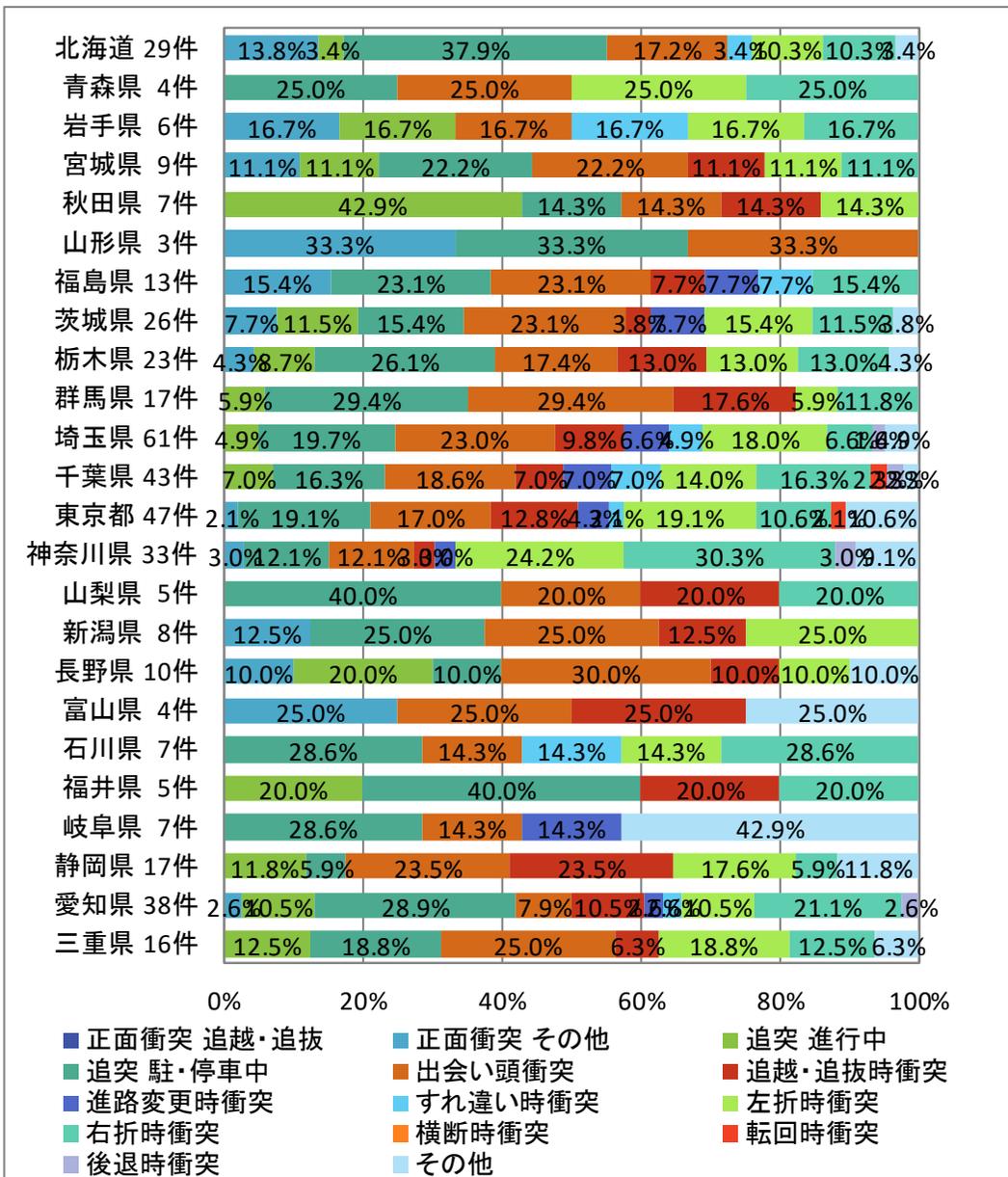
## (2) 車両相互

- ・車籍別の事故類型（車両相互）別に事故発生件数の多い県をみると、各県によって傾向は異なる。
- ・「大阪府」、「埼玉県」、「千葉県」、「茨城県」では「出会い頭衝突」が多い。
- ・「東京都」では「追突 駐・停車中」、「左折時衝突」が多い。
- ・「愛知県」、「北海道」、「京都府」、「広島県」、「栃木県」では「追突 駐・停車中」が多い。
- ・「神奈川県」、「兵庫県」では「右折時衝突」が多い。
- ・「福岡県」では「追突 進行中」、「追突 駐・停車中」が多い。



※対自転車事故は、「車両相互」に含まれます。

### Ⅲ. 2023年死亡・重傷事故データ(車籍)

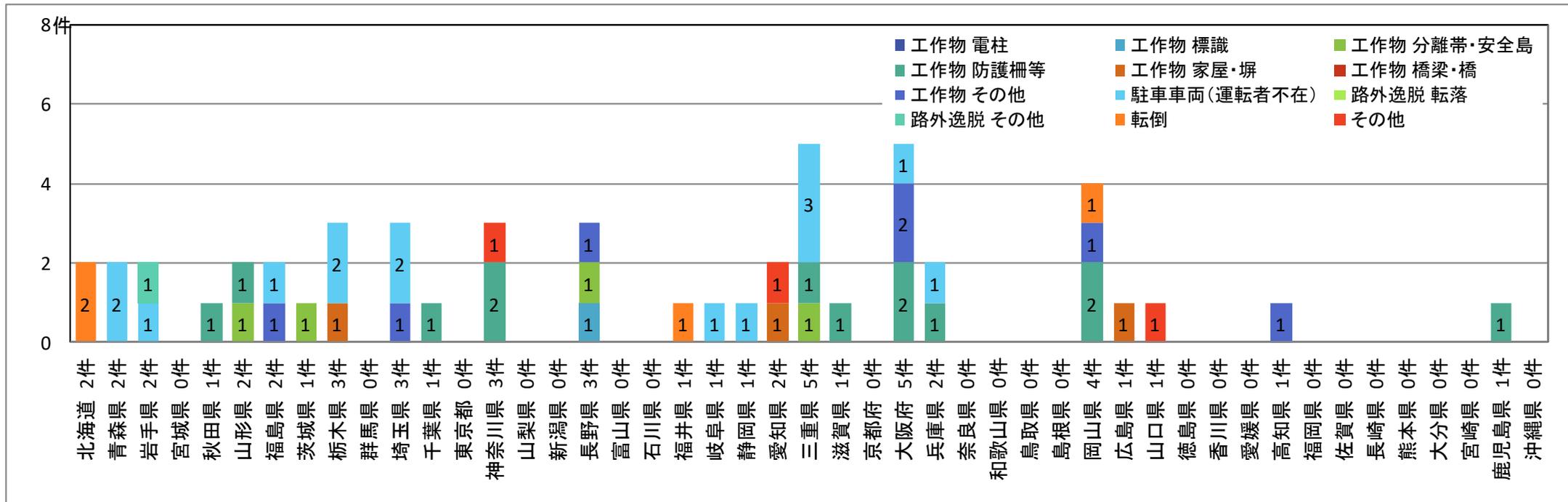


※対自転車事故は、「車両相互」に含まれます。

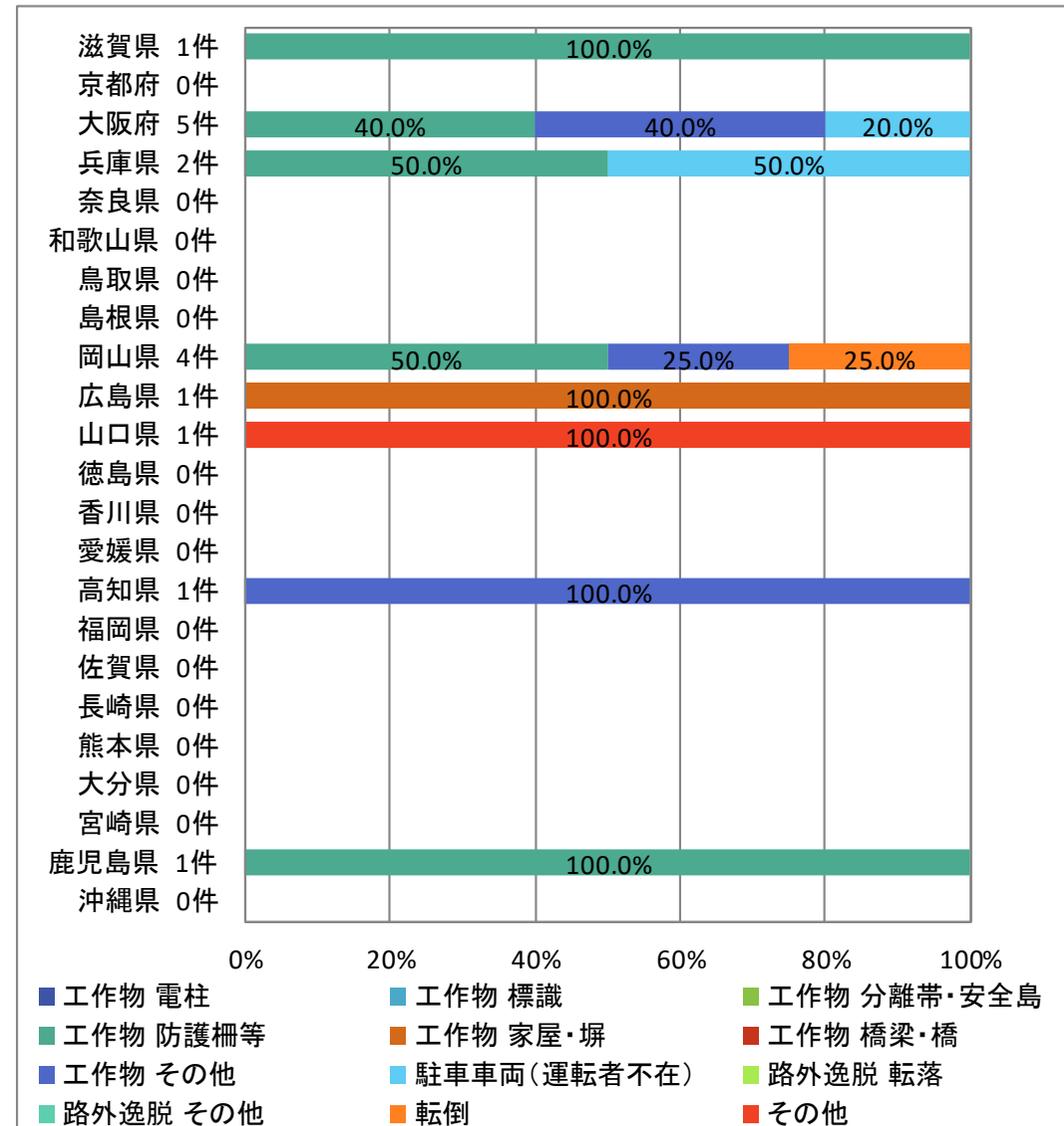
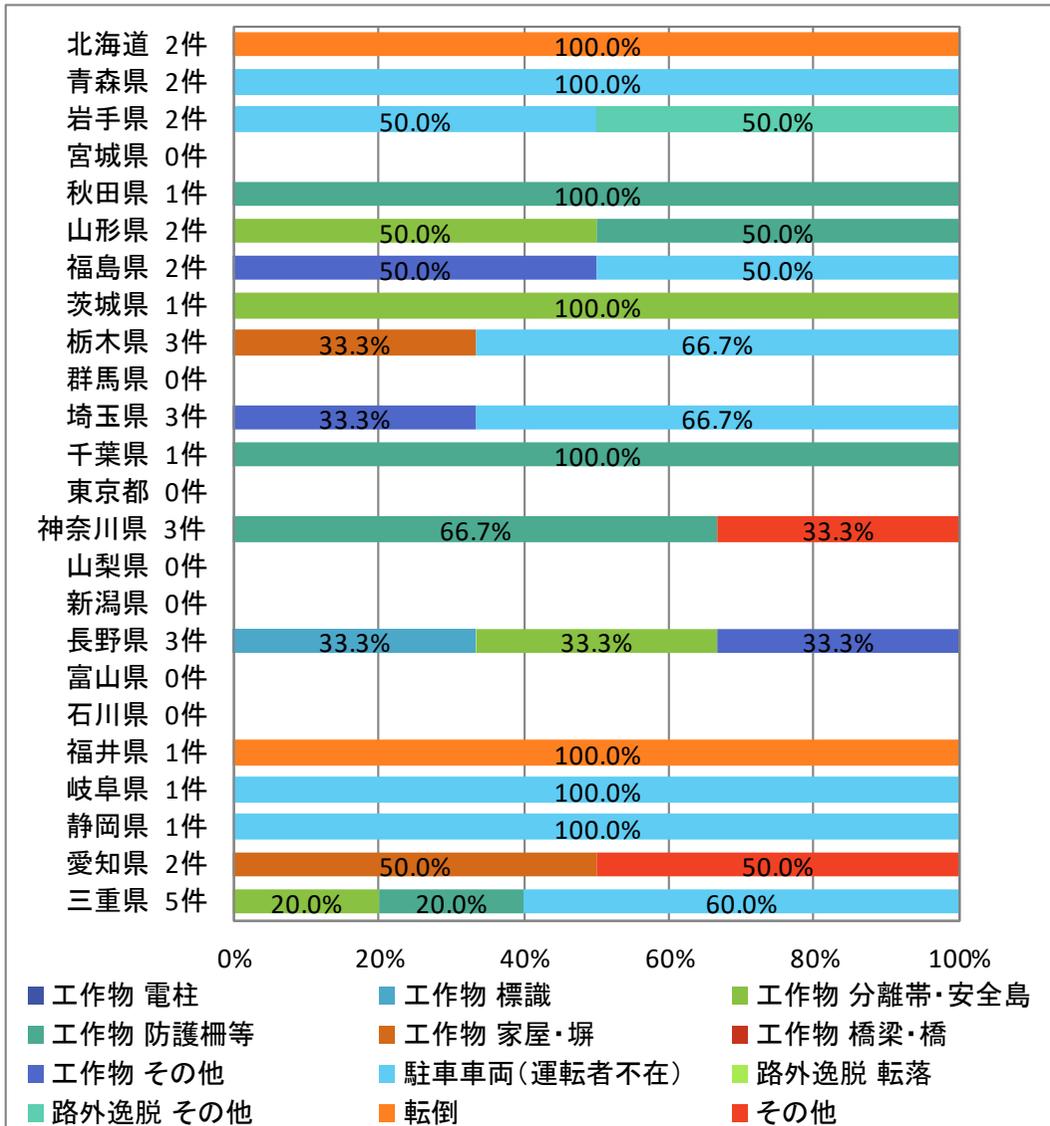
# Ⅲ. 2023年死亡・重傷事故データ(車籍)

## (3) 車両単独

- ・車籍別の事故類型（車両単独）別に事故発生件数の多い県をみると、各県によって傾向は異なる。
- ・「三重県」では「駐車車両（運転者不在）」が多い。
- ・「大阪府」では「工作物 防護柵等」、「工作物 その他」が多い。
- ・「岡山県」では「工作物 防護柵等」が多い。



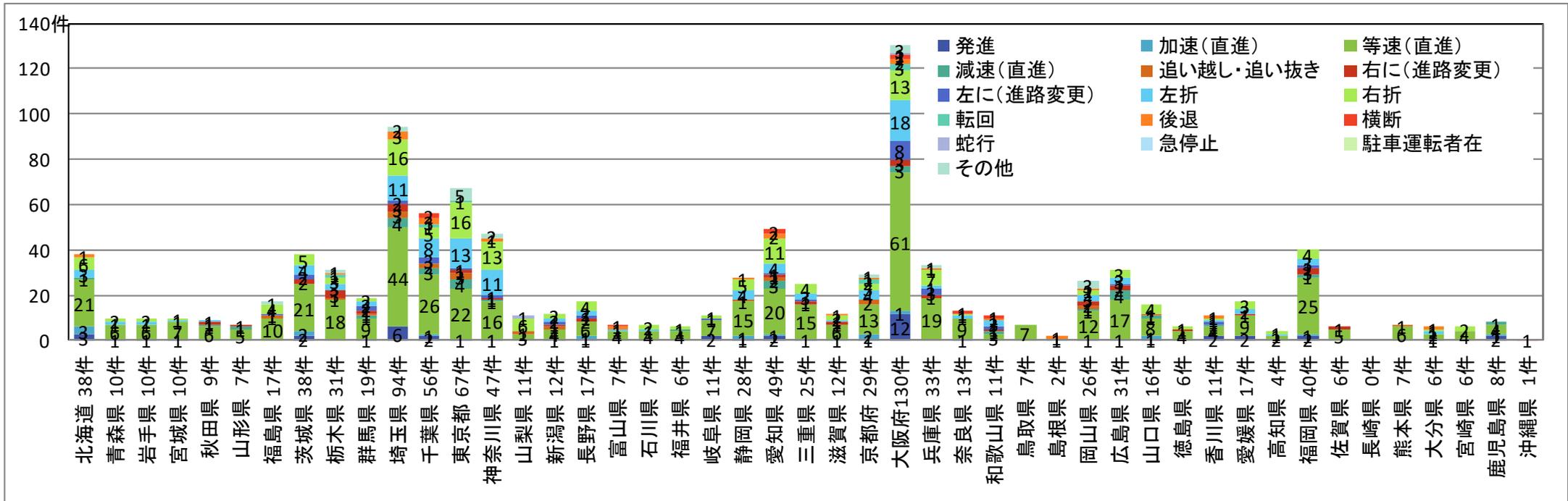
### Ⅲ. 2023年死亡・重傷事故データ(車籍)



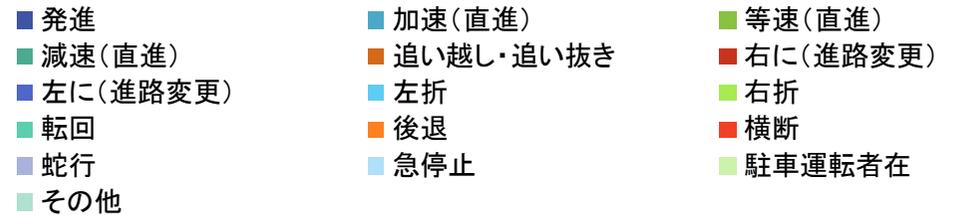
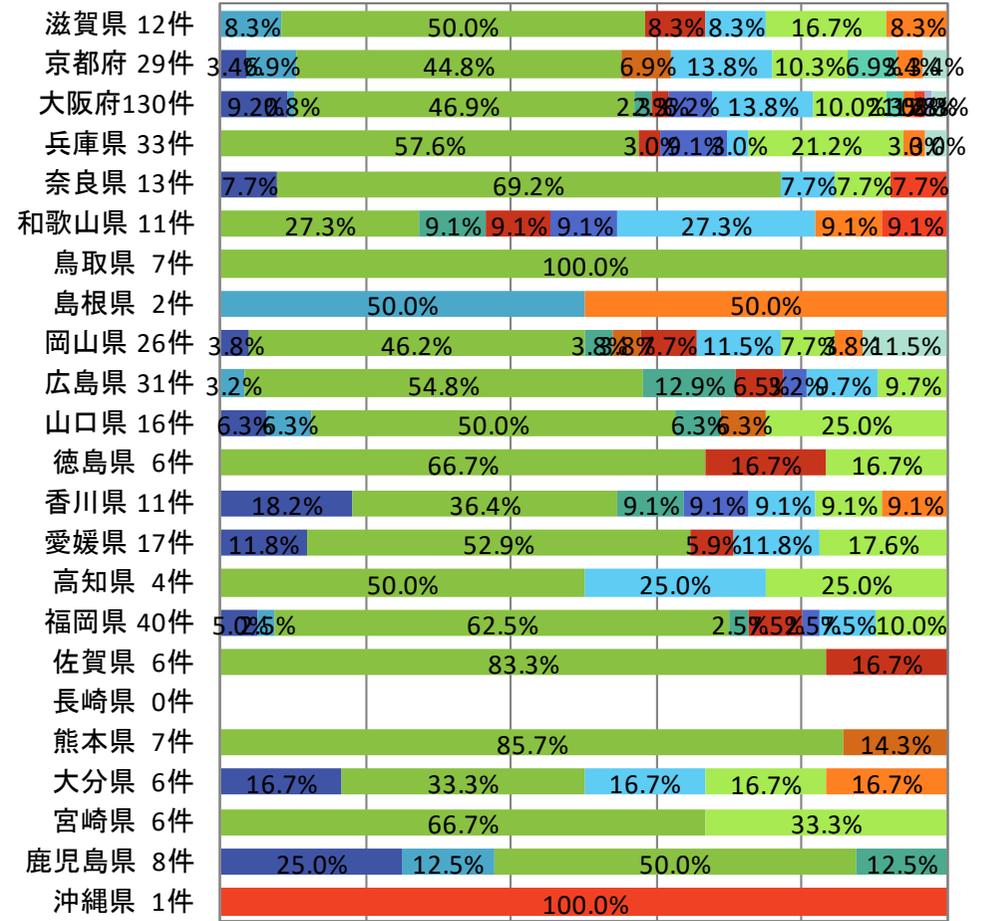
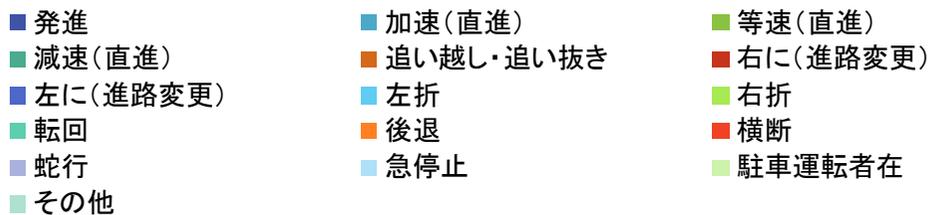
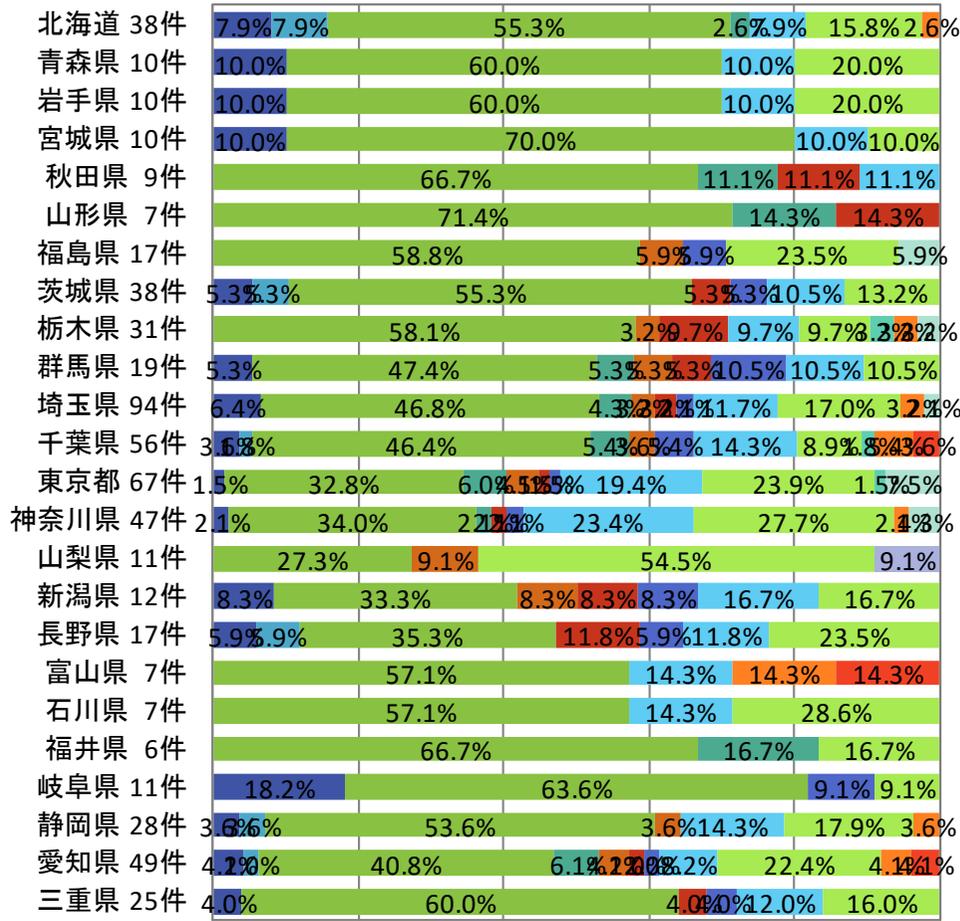
# Ⅲ. 2023年死亡・重傷事故データ(車籍)

## 2. 車籍別の行動類型別

・車籍別の行動類型別にみると、一部の県を除き「等速（直進）」が多くなっている。



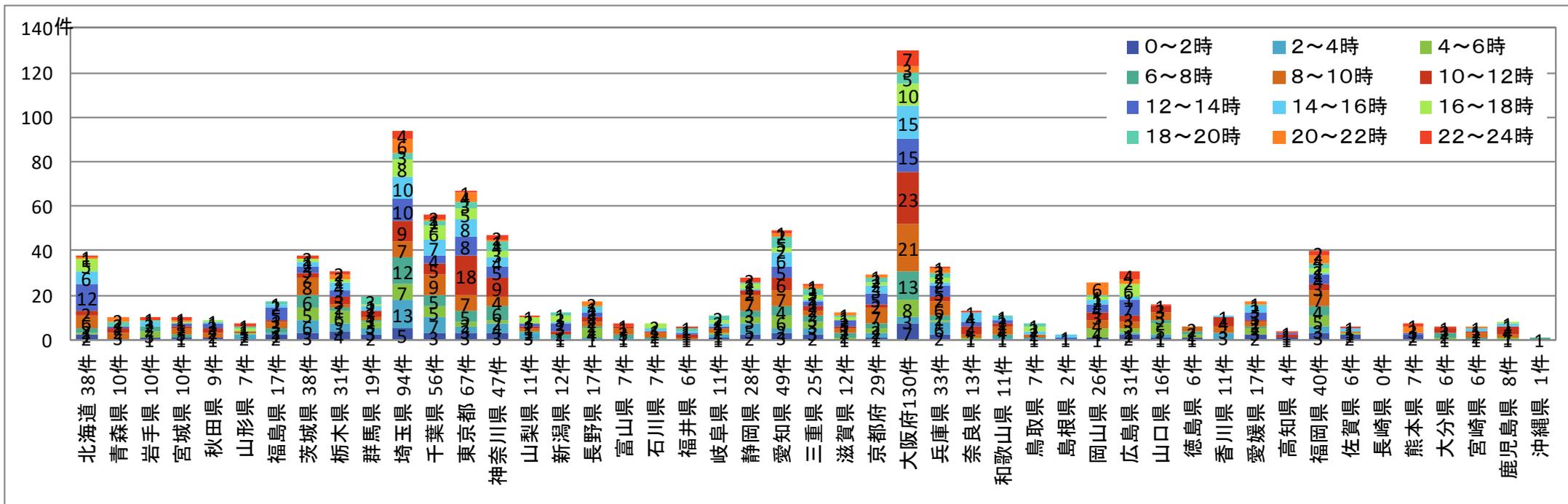
### Ⅲ. 2023年死亡・重傷事故データ(車籍)



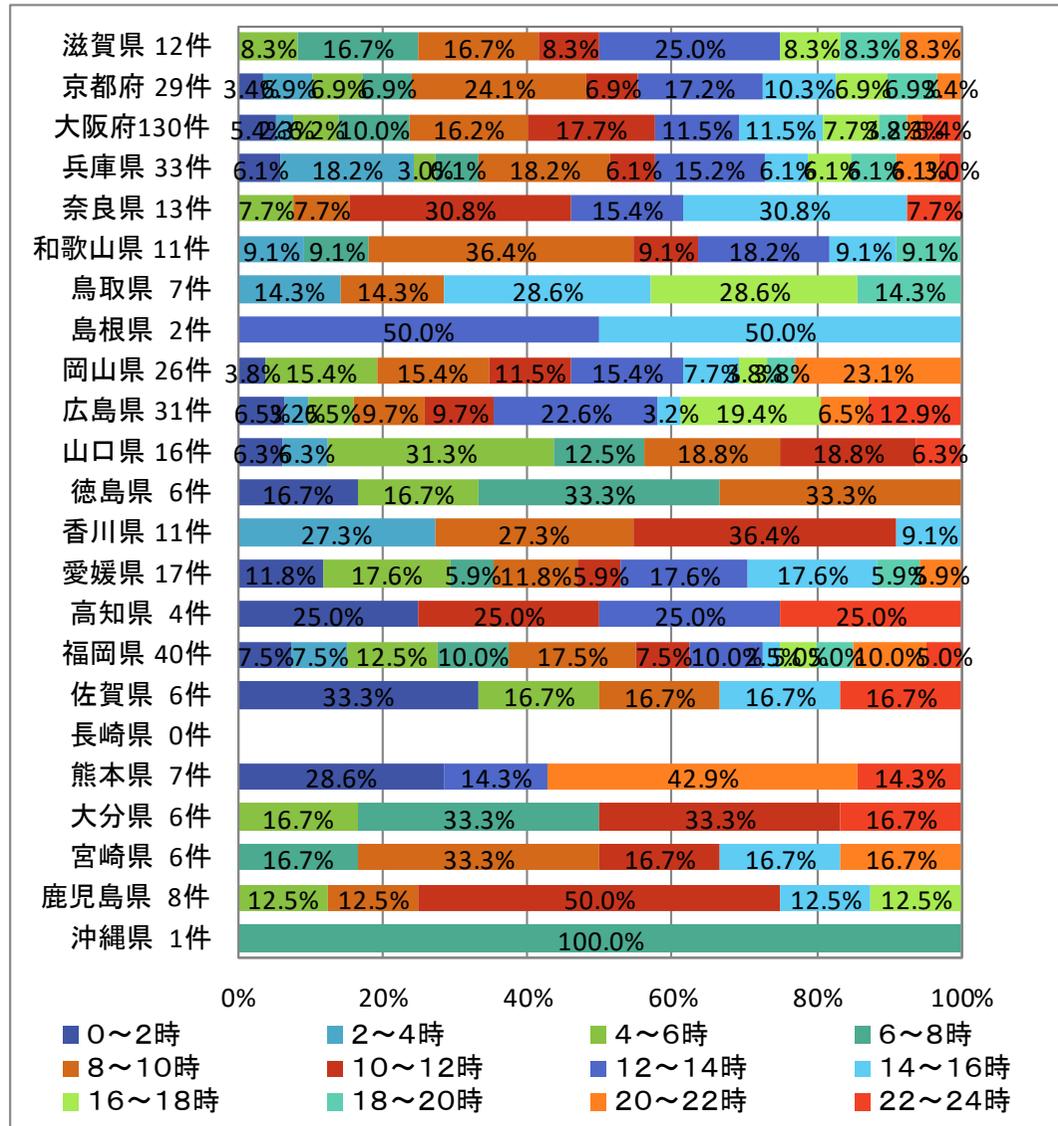
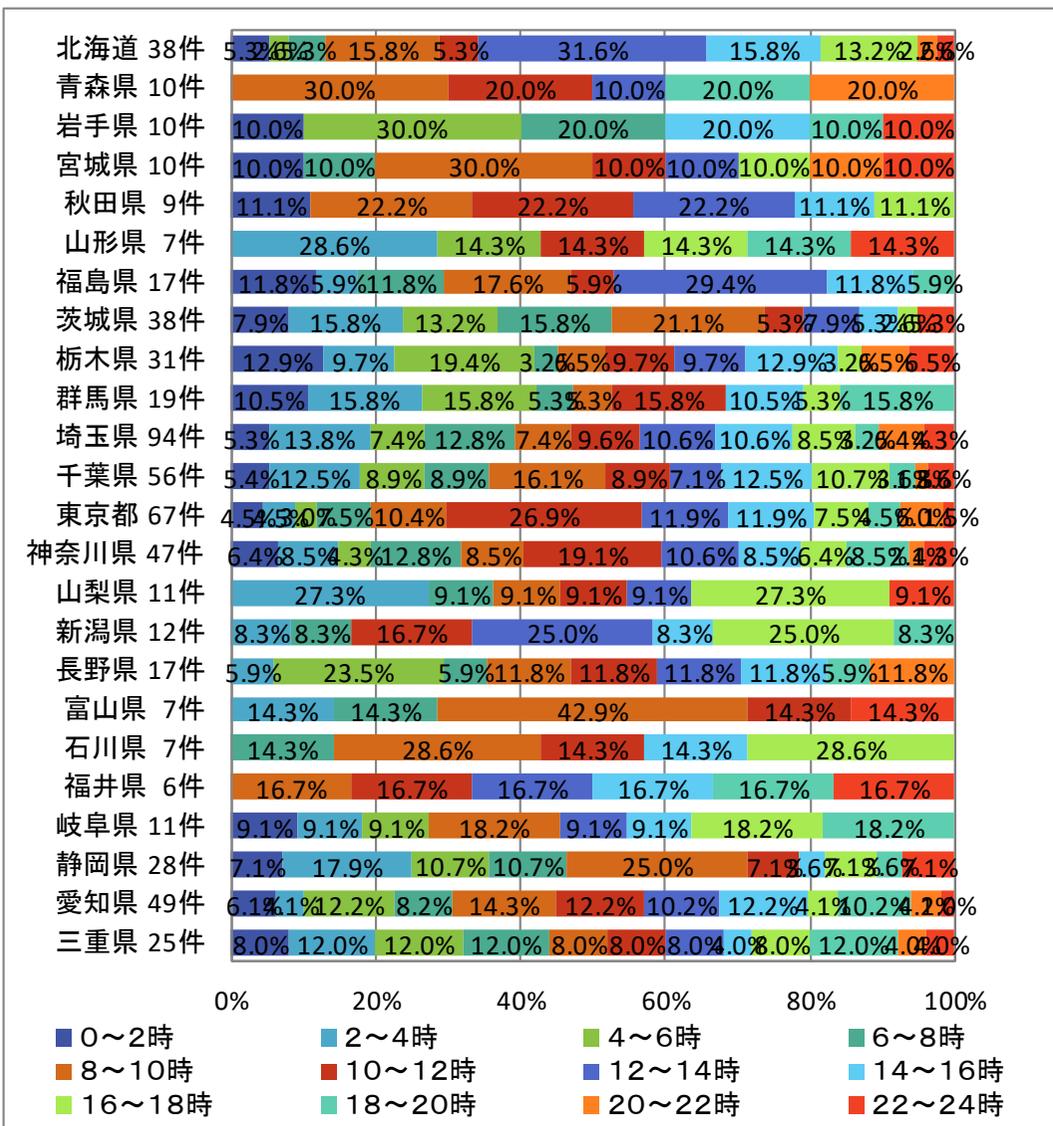
# Ⅲ. 2023年死亡・重傷事故データ(車籍)

## 3. 車籍別の時間帯別

- ・車籍別の時間帯別に事故発生件数の多い県をみると、各県によって傾向は異なる。
- ・「大阪府」、「東京都」、「神奈川県」では「10～12時」が多い。
- ・「埼玉県」では「2～4時」が多い。
- ・「千葉県」、「愛知県」、「福岡県」、「茨城県」、「京都府」、「静岡県」では「8～10時」が多い。
- ・「北海道」、「広島県」では「12～14時」が多い。
- ・「兵庫県」では「2～4時」、「8～10時」が多い。
- ・「栃木県」では「4～6時」が多い。
- ・「岡山県」では「20～22時」が多い。
- ・「三重県」では「2～4時」、「4～6時」、「6～8時」、「18～20時」が多い。



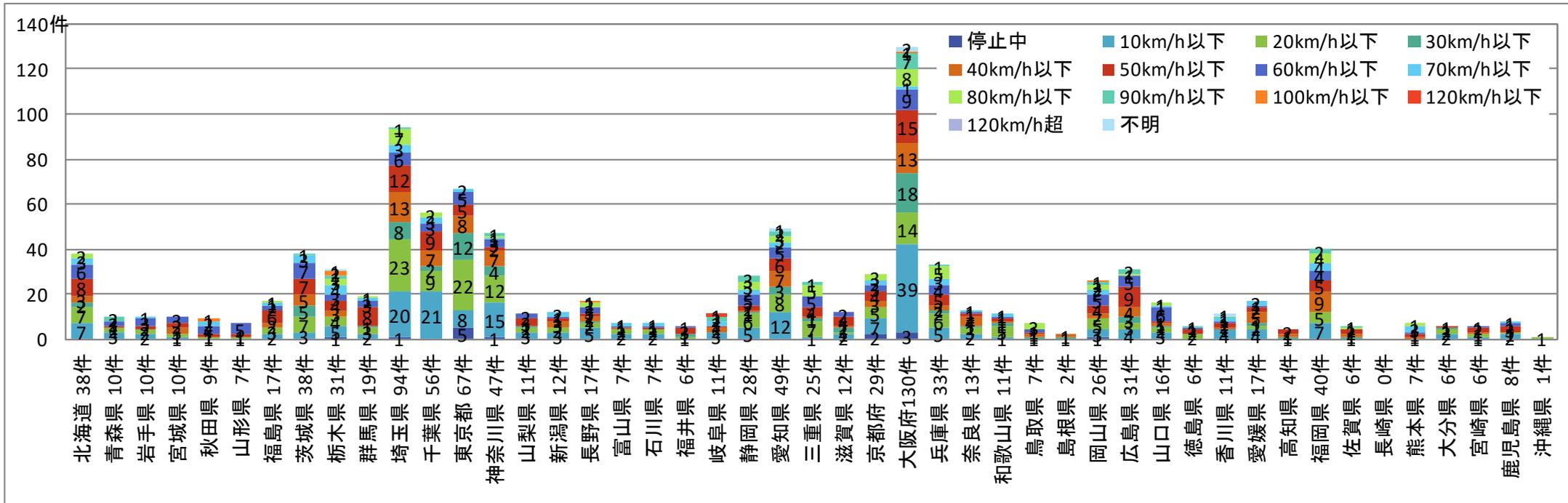
# Ⅲ. 2023年死亡・重傷事故データ(車籍)



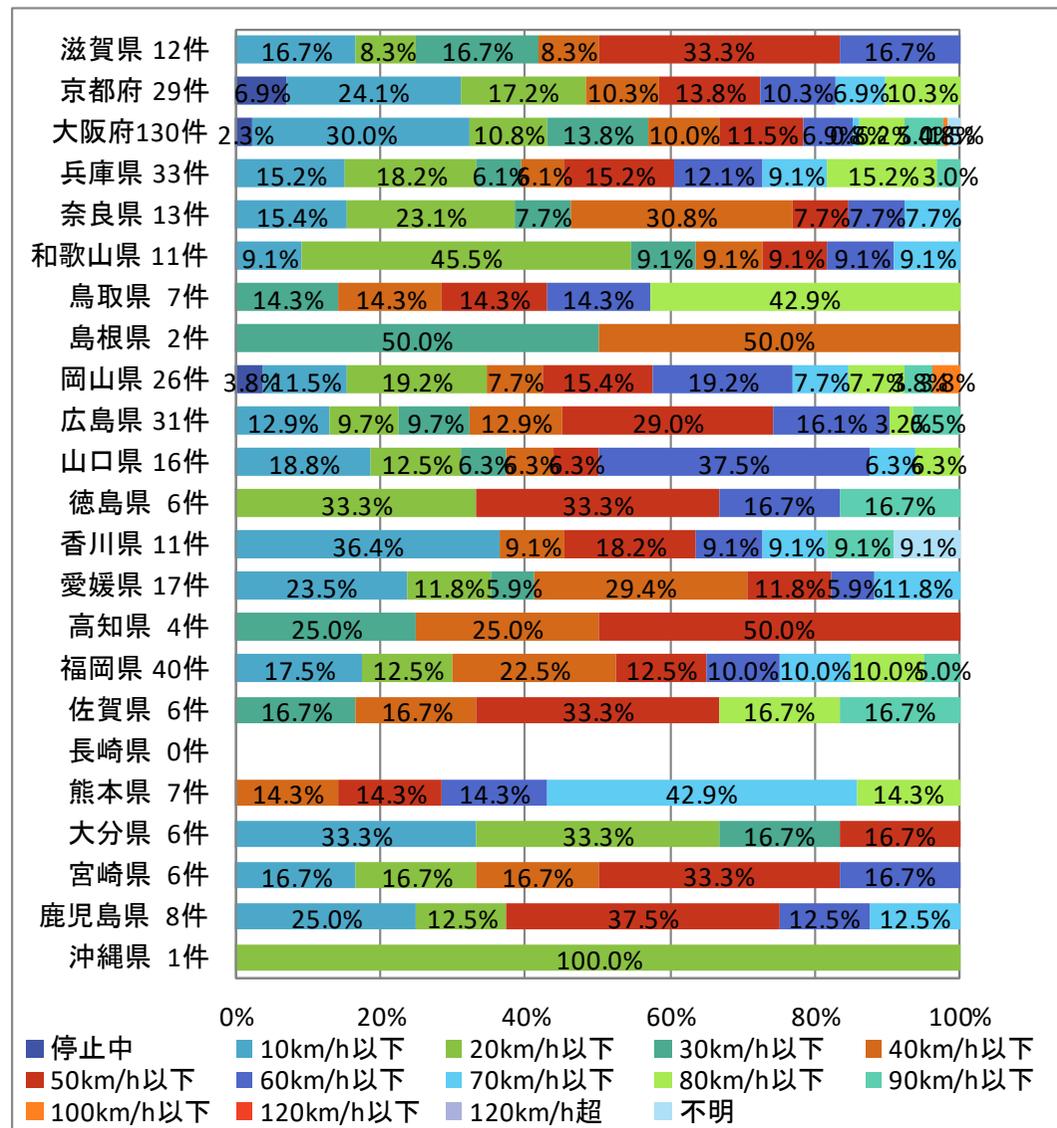
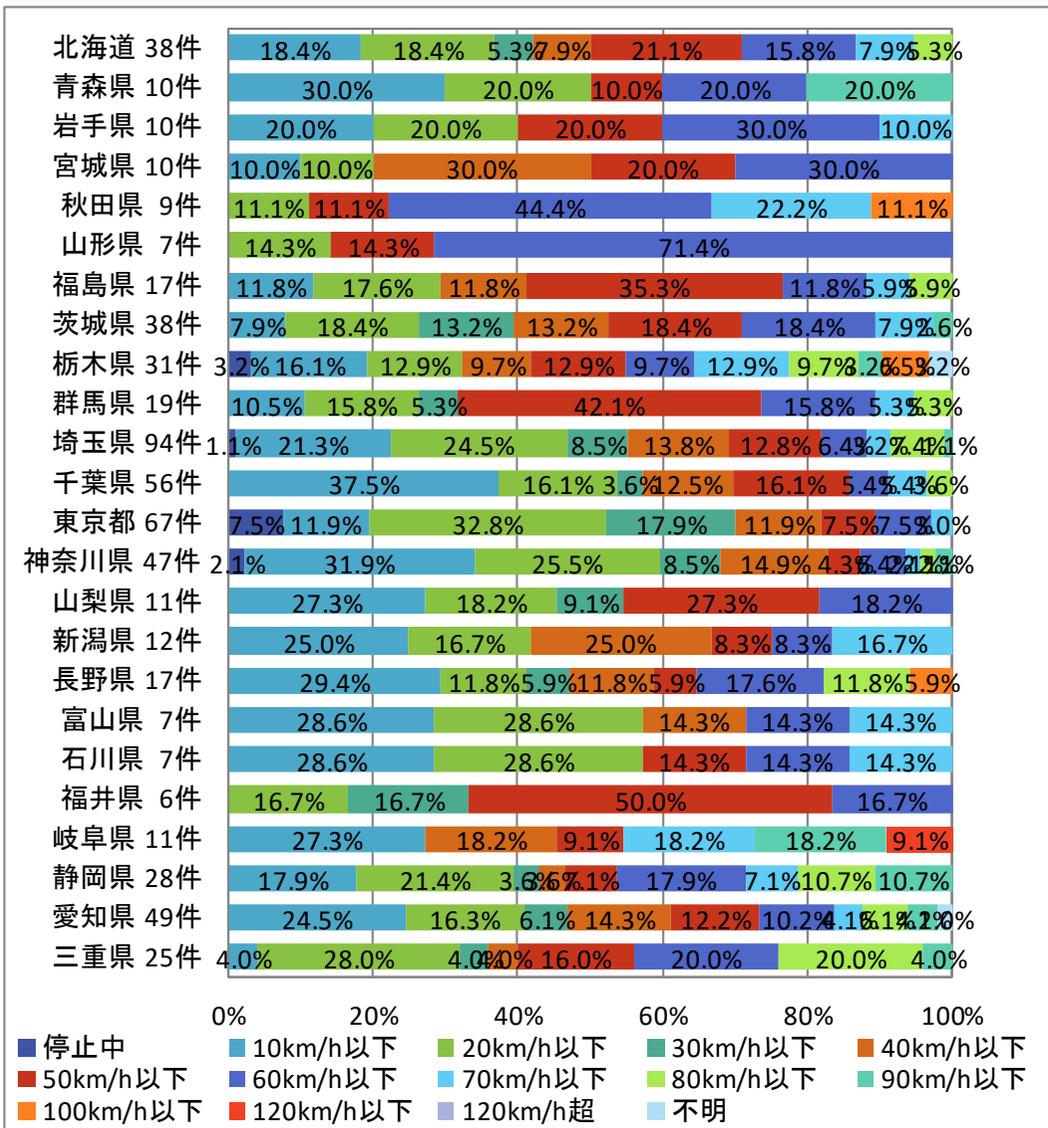
### Ⅲ. 2023年死亡・重傷事故データ(車籍)

#### 4. 車籍別の運転者の危険認知速度別

- ・車籍別の危険認知速度別に事故発生件数の多い県をみると、各県によって傾向は異なる。
- ・「大阪府」、「千葉県」、「愛知県」、「神奈川県」、「栃木県」、「京都府」では「10km/h以下」が多い。
- ・「埼玉県」、「東京都」、「兵庫県」、「静岡県」、「三重県」では「20km/h以下」が多い。
- ・「福岡県」では「40km/h以下」が多い。
- ・「北海道」、「広島県」では「50km/h以下」が多い。
- ・「茨城県」では「20km/h以下」、「50km/h以下」、「60km/h以下」が多い。
- ・「岡山県」では「20km/h以下」「60km/h以下」が多い。



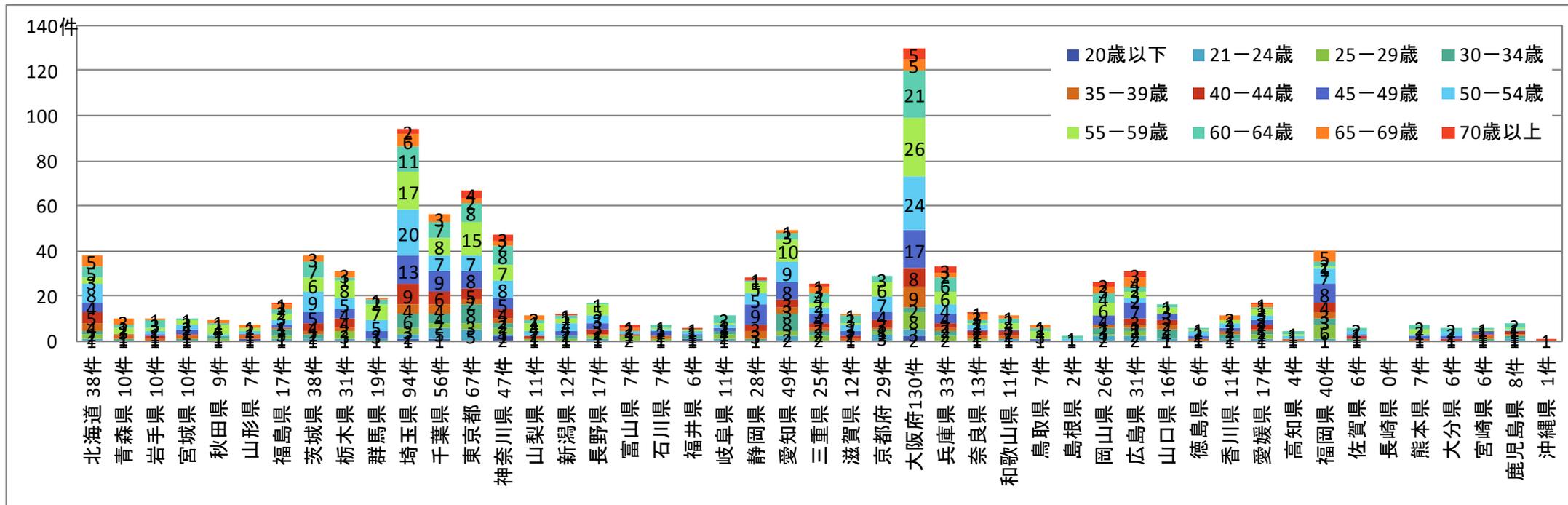
# Ⅲ. 2023年死亡・重傷事故データ(車籍)



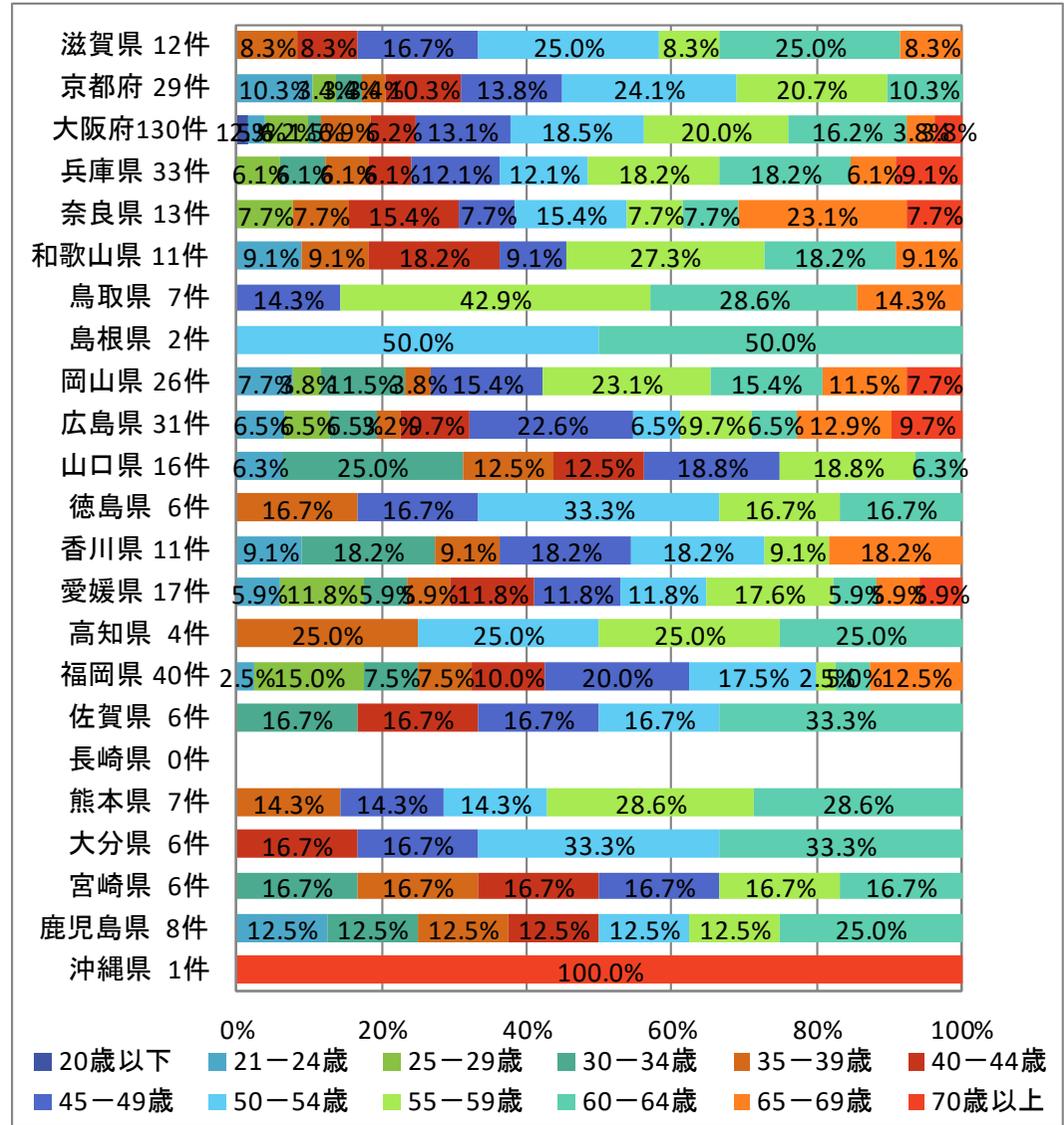
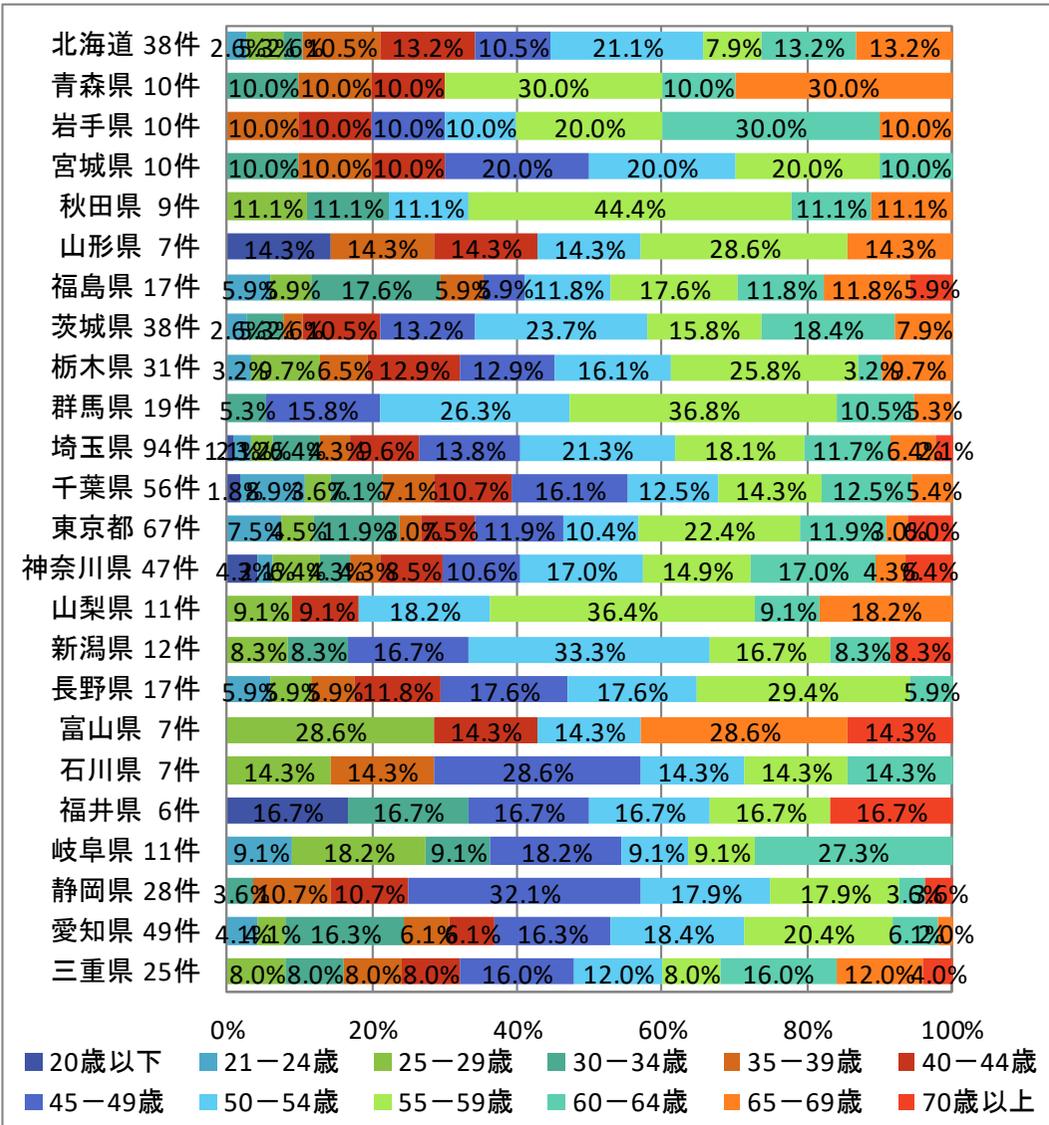
# Ⅲ. 2023年死亡・重傷事故データ(車籍)

## 5. 車籍別の運転者の年齢層別

- ・車籍別の年齢層別に事故発生件数の多い県をみると、各県によって傾向は異なる。
- ・「大阪府」、「東京都」、「愛知県」、「栃木県」、「岡山県」では「55-59歳」が多い。
- ・「埼玉県」、「北海道」、「茨城県」、「京都府」では「50-54歳」が多い。
- ・「千葉県」、「福岡県」、「広島県」、「静岡県」では「45-49歳」が多い。
- ・「神奈川県」では「50-54歳」、「60-64歳」が多い。
- ・「兵庫県」では「55-59歳」、「60-64歳」が多い。
- ・「三重県」では「45-49歳」、「60-64歳」が多い。



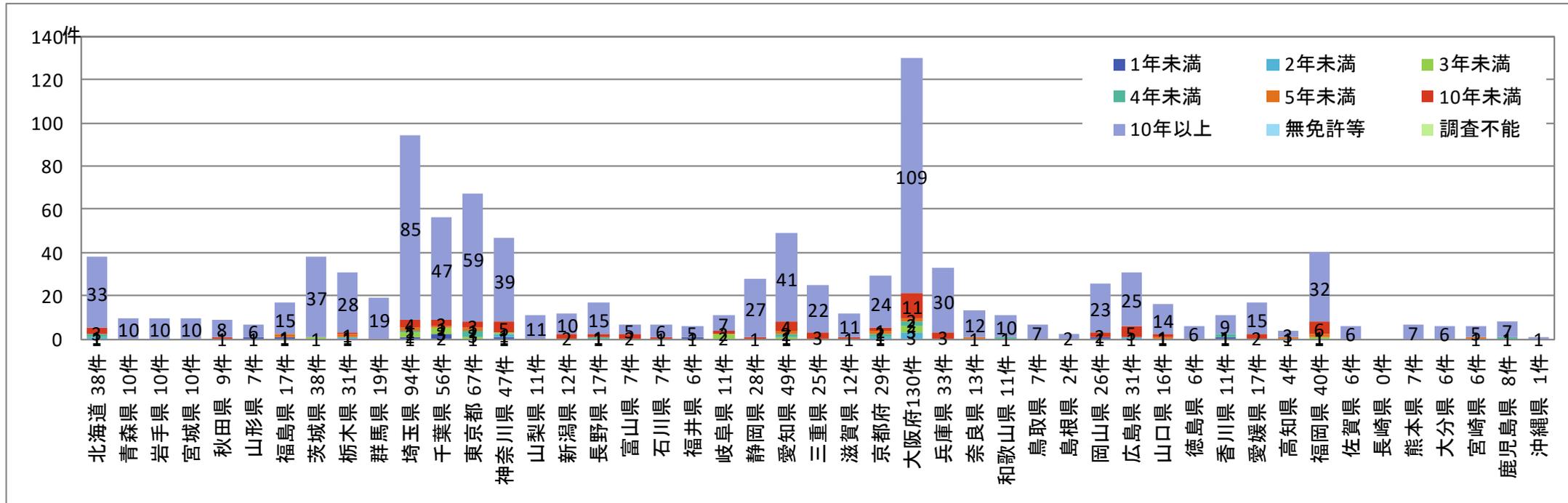
# Ⅲ. 2023年死亡・重傷事故データ(車籍)



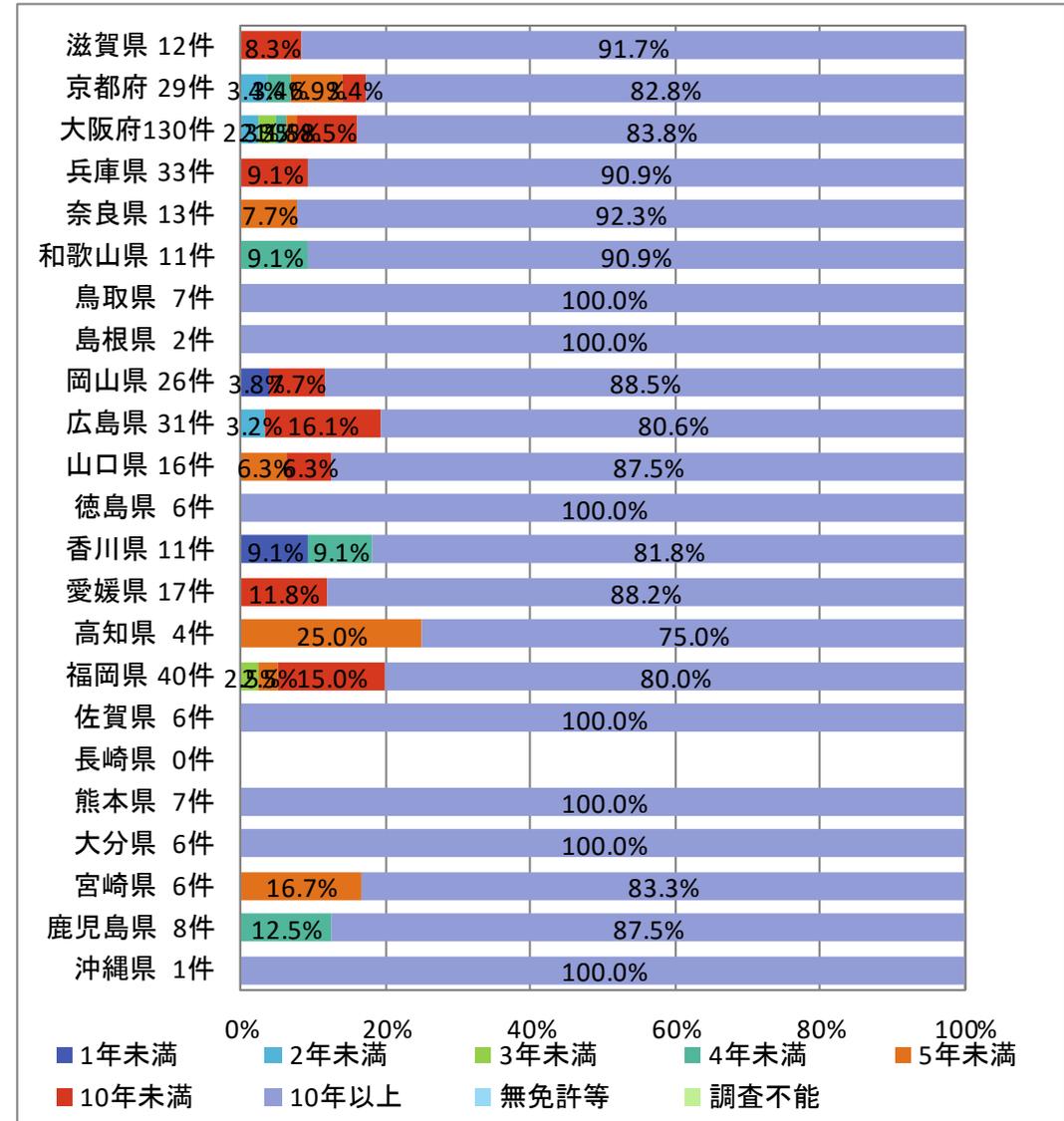
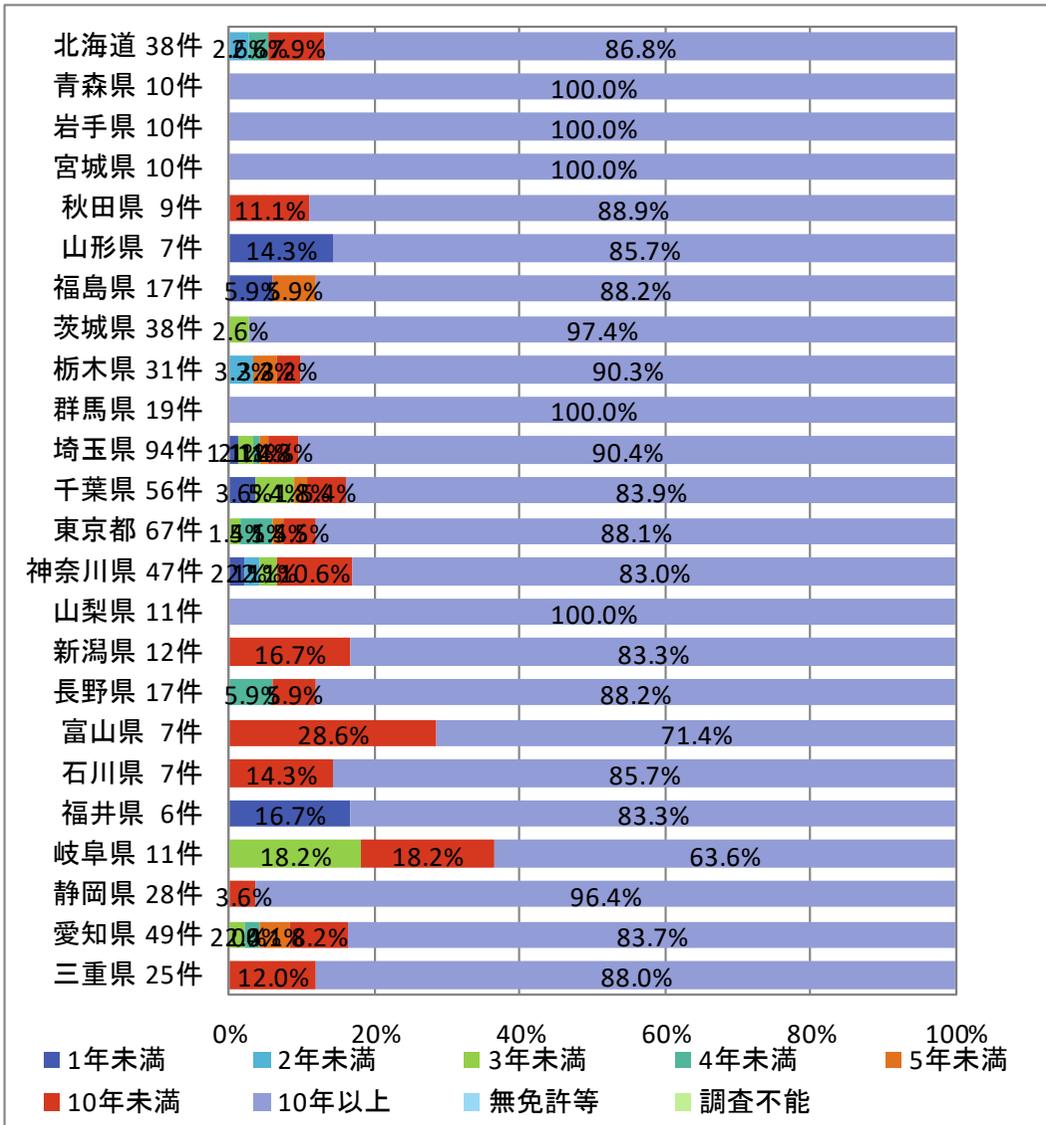
### Ⅲ. 2023年死亡・重傷事故データ(車籍)

#### 6. 車籍別の運転者の免許取得年数別

・車籍別の免許取得年別にみると、一部の県を除き「10年以上」が多い。



### Ⅲ. 2023年死亡・重傷事故データ(車籍)



メ モ

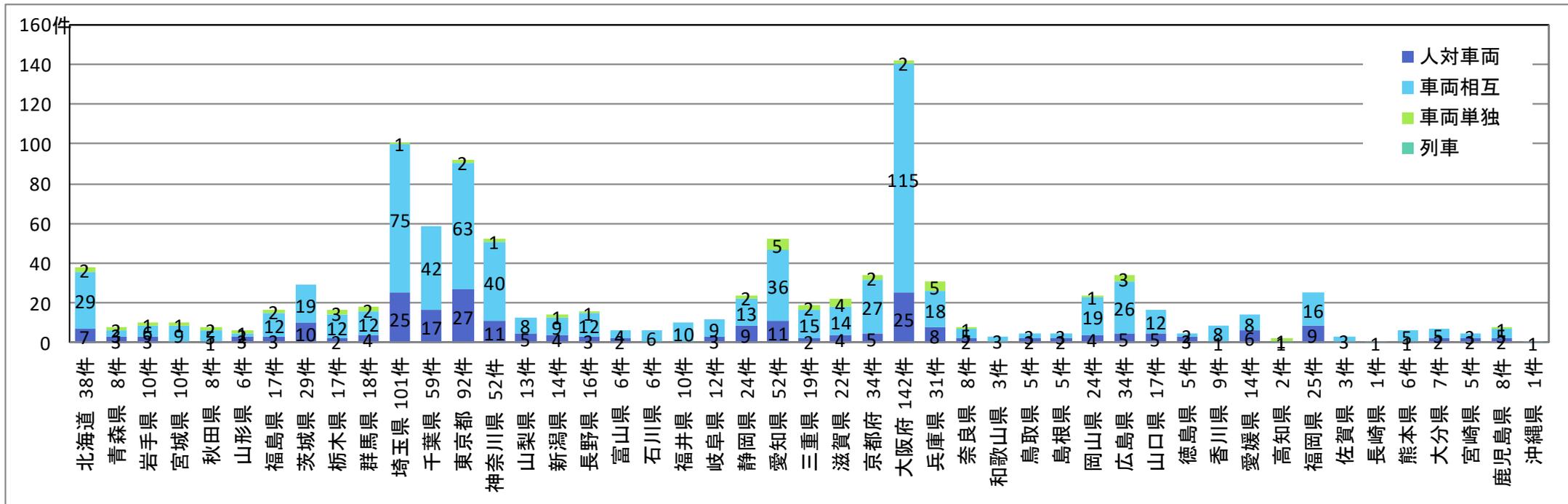
## IV. 2023年死亡・重傷事故データ(発生地)

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. 2023年死亡・重傷事故データ(発生地)

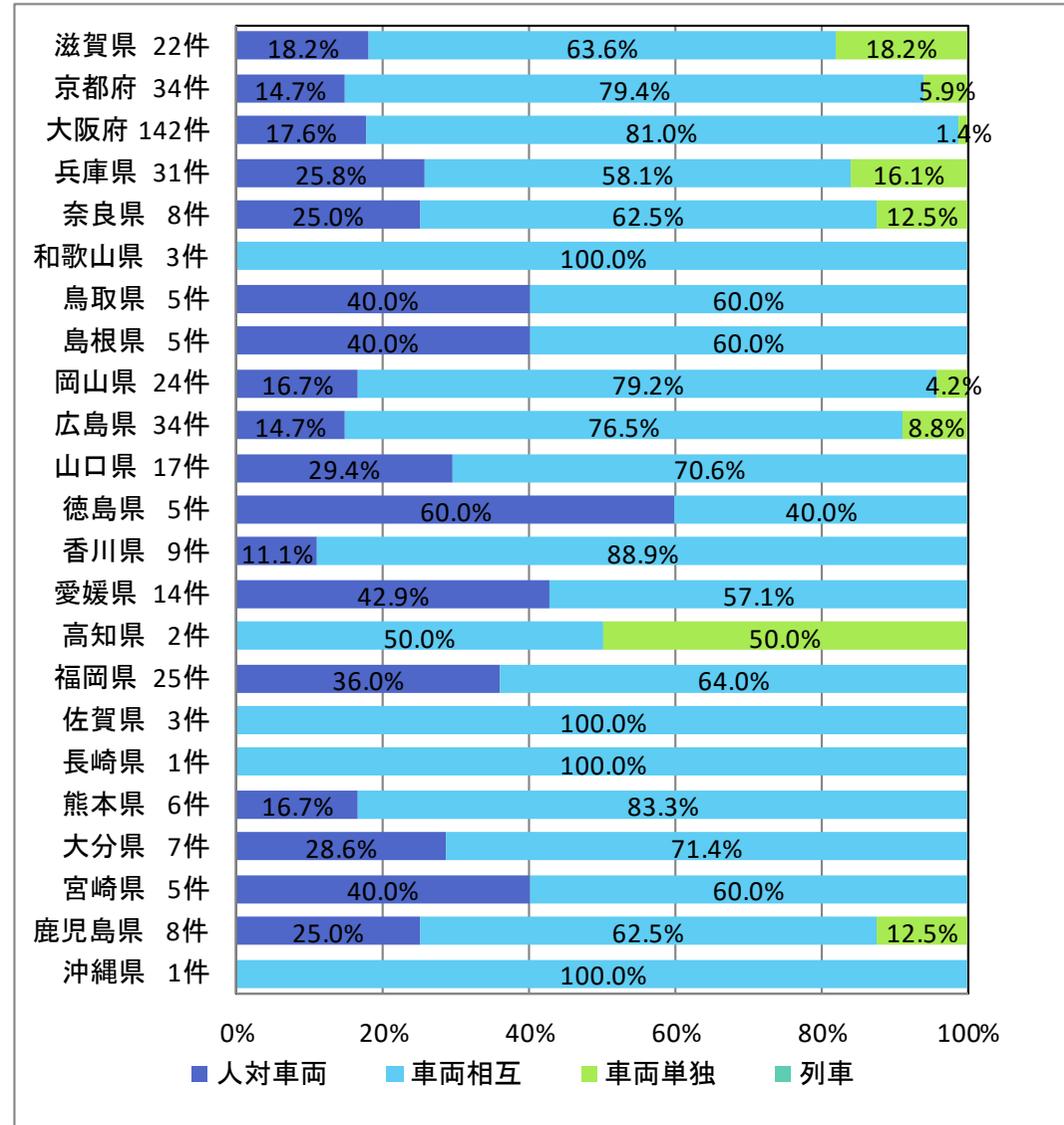
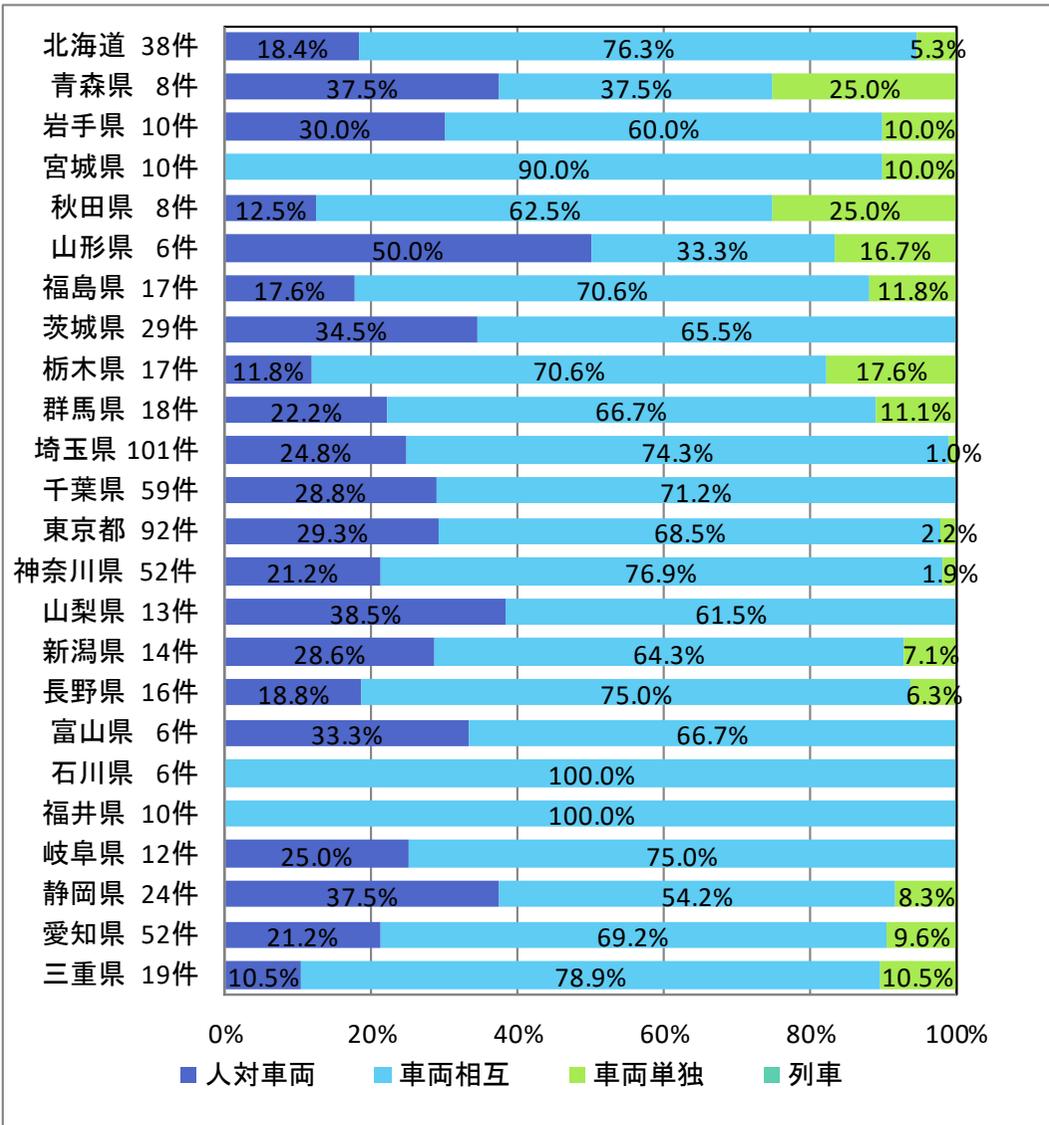
## 1. 発生地別の事故類型別

- ・発生地別の事故類型別に事故発生件数の多い県をみると、一部の県を除き「車両相互」が多い。
- ・「大阪府」、「埼玉県」、「東京都」、「千葉県」、「神奈川県」、「愛知県」、「北海道」、「京都府」、「広島県」、「兵庫県」、「茨城県」、「福岡県」、「静岡県」、「岡山県」、「滋賀県」では「車両相互」が多い。



※対自転車事故は、「車両相互」に含まれます。

# IV. 2023年死亡・重傷事故データ(発生地)

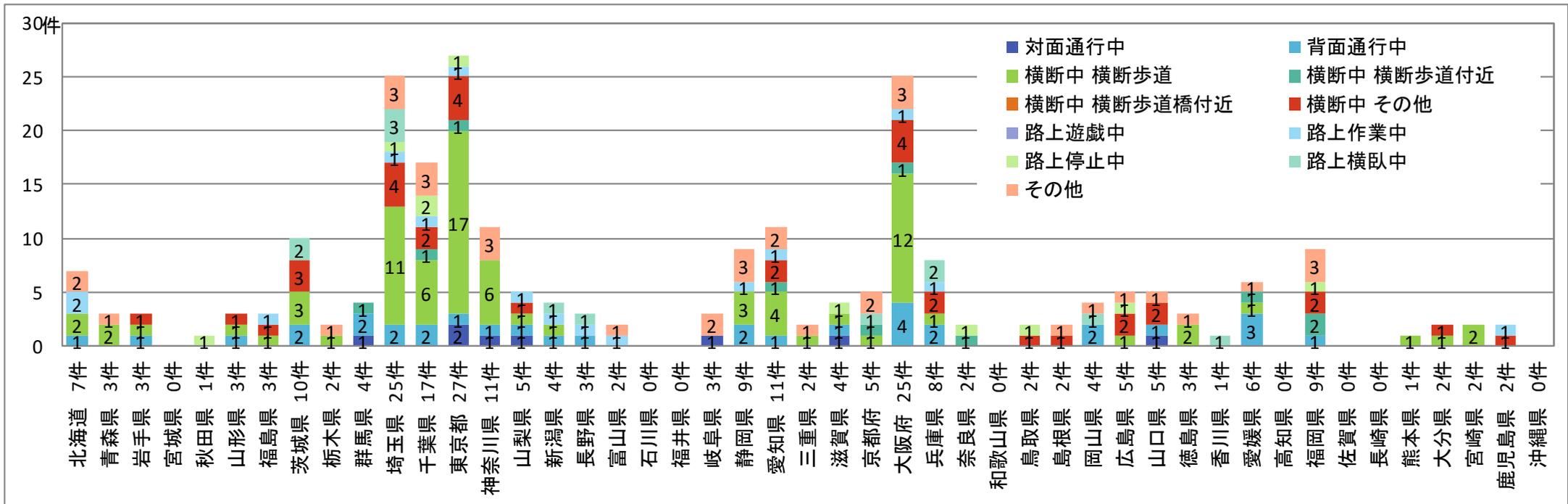


※対自転車事故は、「車両相互」に含まれます。

# IV. 2023年死亡・重傷事故データ(発生地)

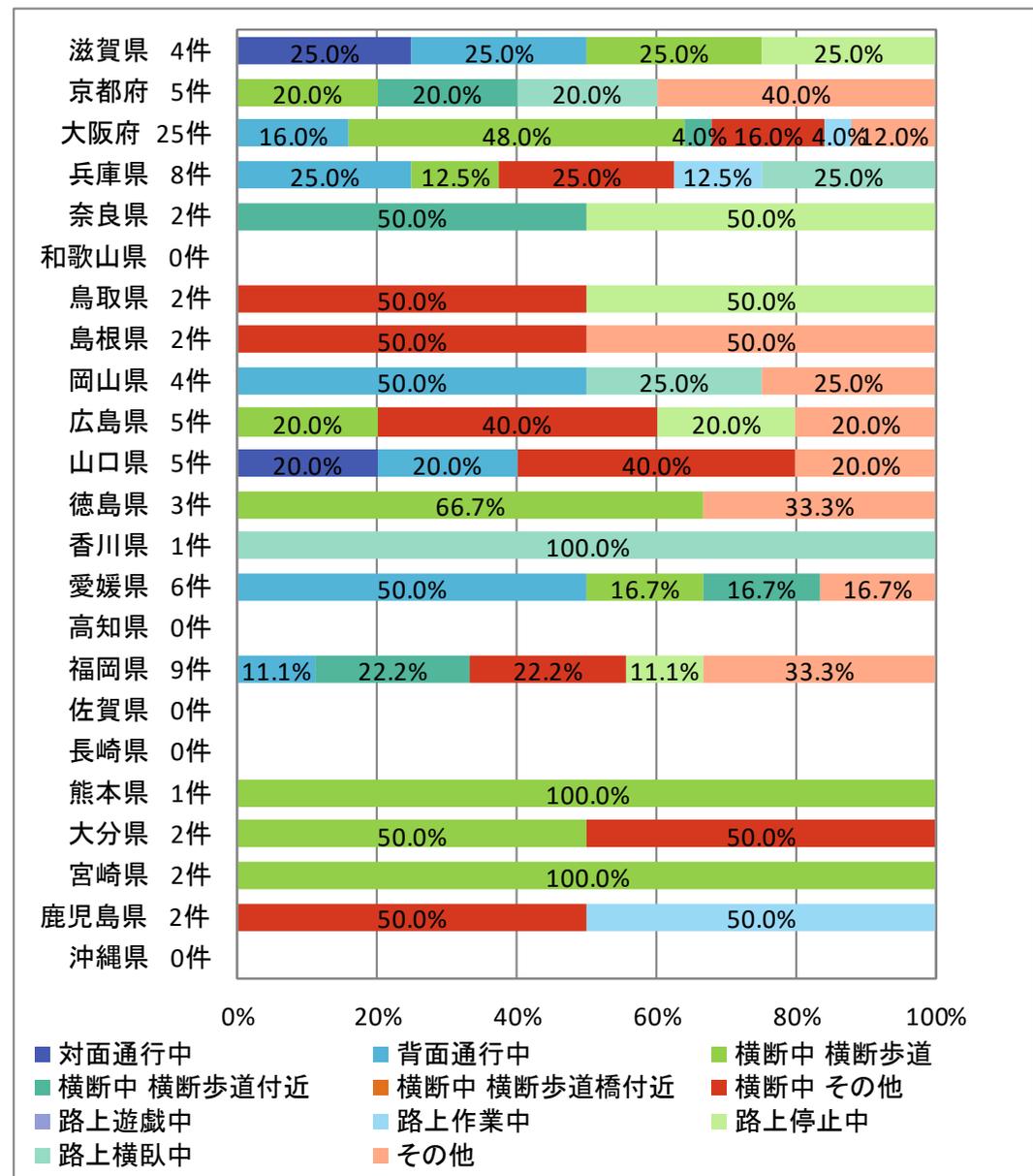
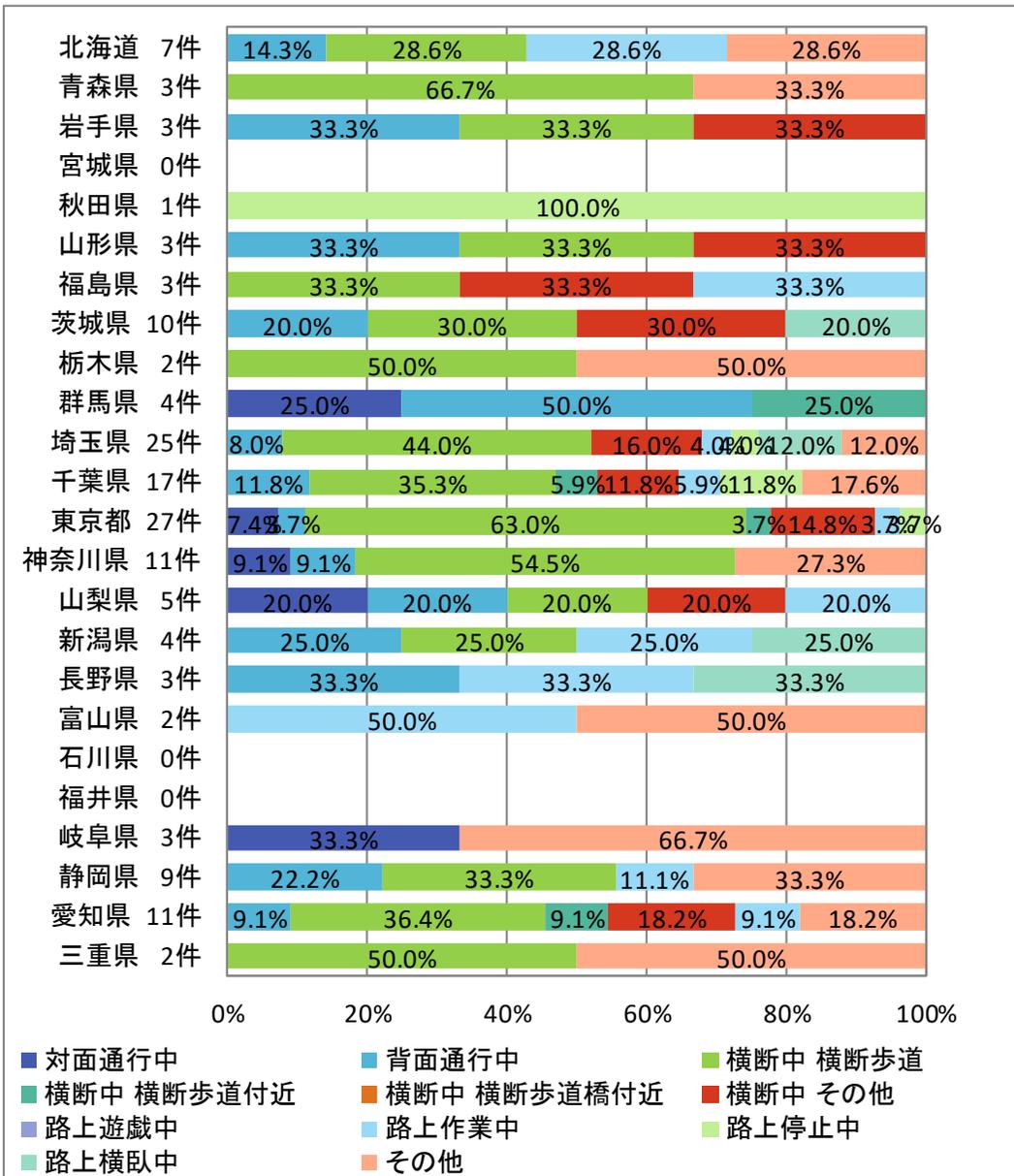
## (1) 人対車両

- 発生地別の事故類型（人対車両）別に事故発生件数の多い県をみると、一部の県を除き「横断中 横断歩道」、「横断中 その他」が多い。
- 「東京都」、「埼玉県」、「大阪府」、「千葉県」、「神奈川県」、「愛知県」では「横断中 横断歩道」が多い。
- 「茨城県」では「横断中 横断歩道」、「横断中 その他」が多い。



※対自転車事故は、「車両相互」に含まれます。

# IV. 2023年死亡・重傷事故データ(発生地)

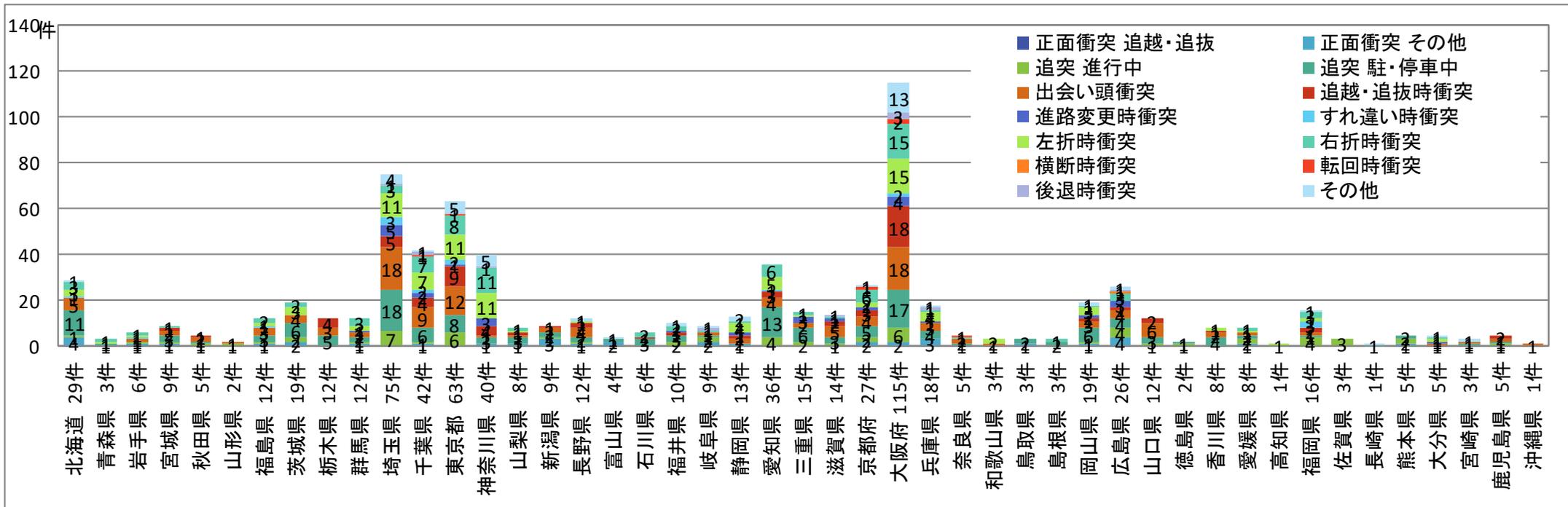


※対自転車事故は、「車両相互」に含まれます。

# IV. 2023年死亡・重傷事故データ(発生地)

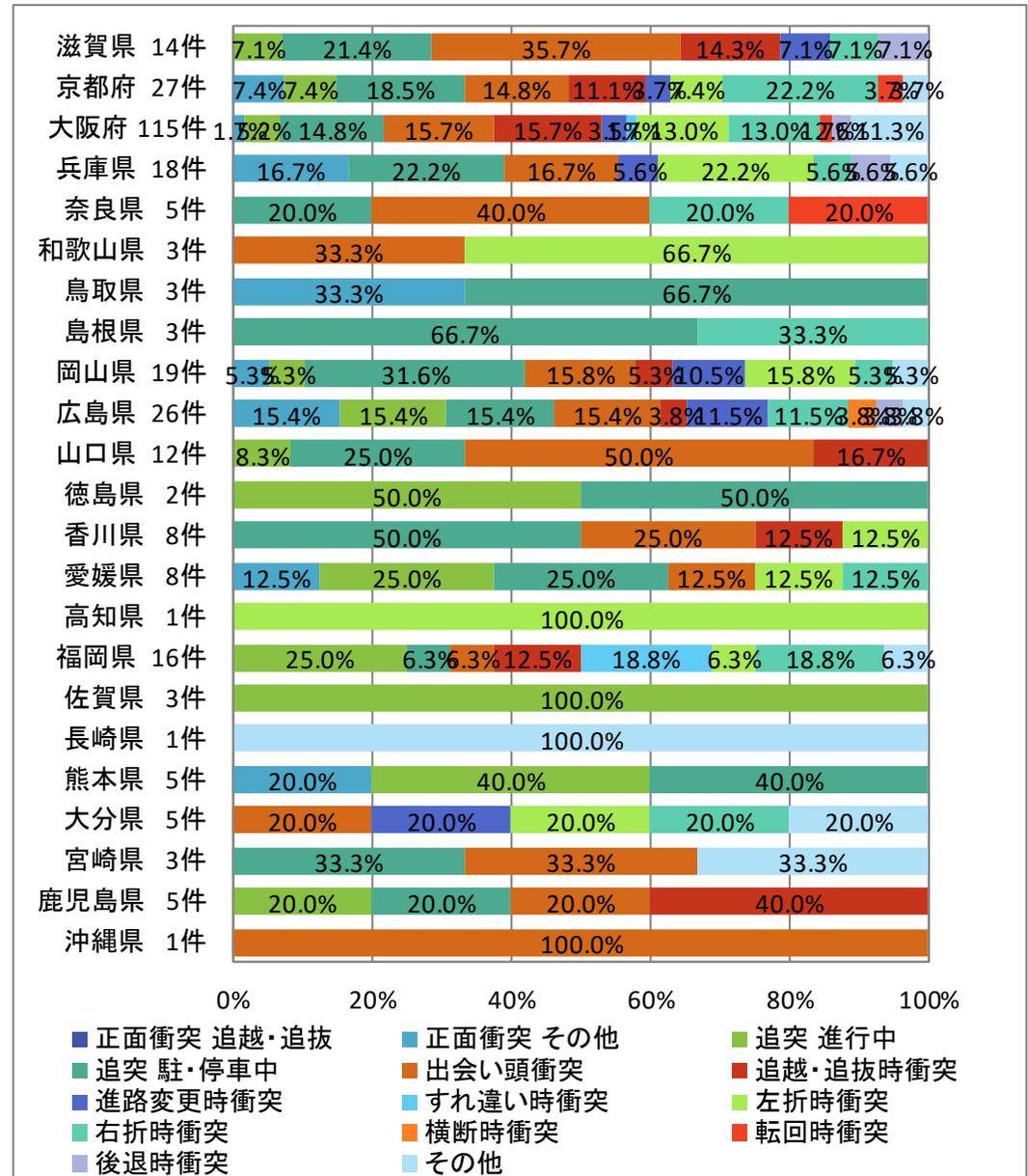
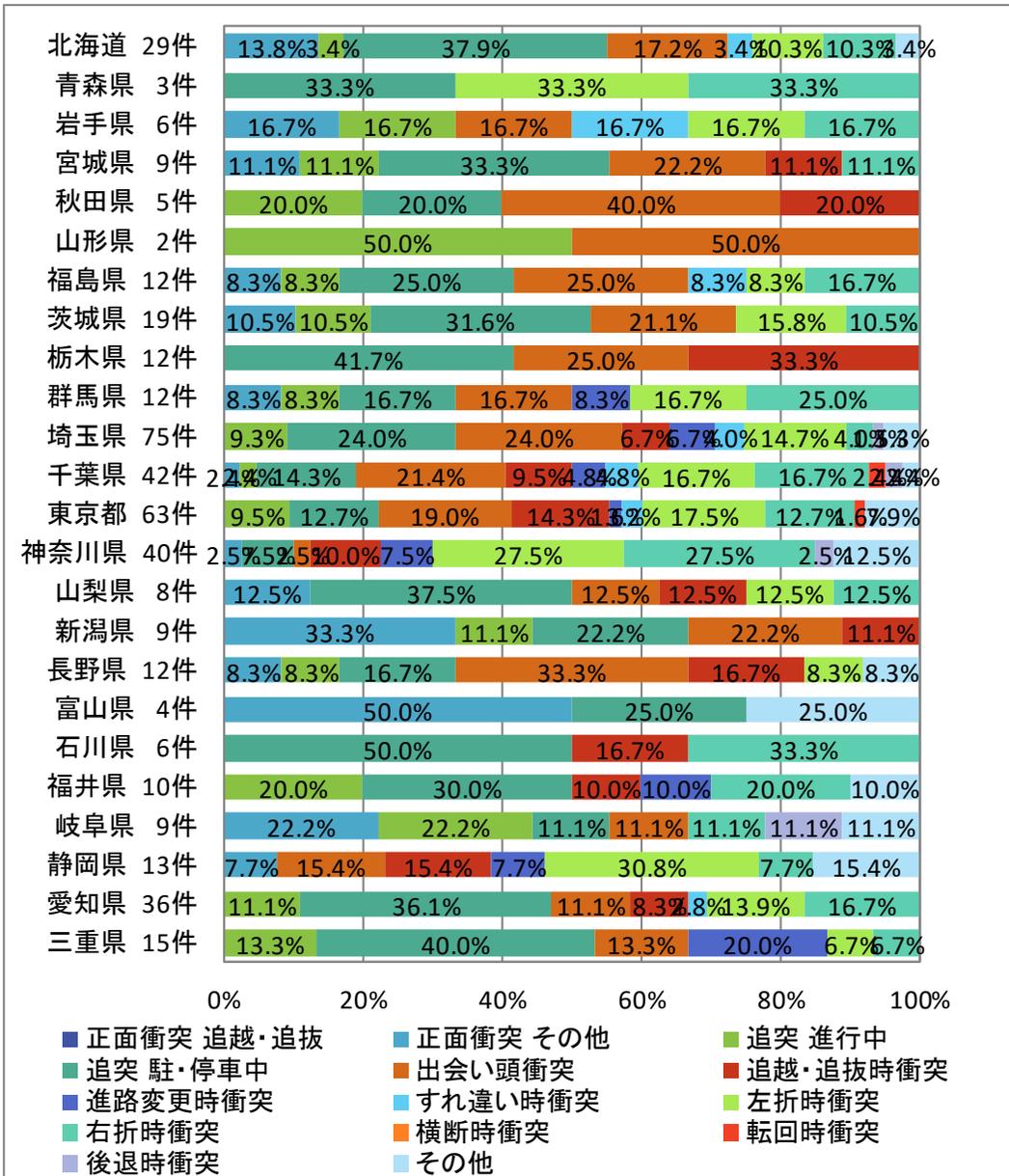
## (2) 車両相互

- ・発生地別の事故類型（車両相互）別に事故発生件数の多い県をみると、各県によって傾向は異なる。
- ・「大阪府」では「出会い頭衝突」、「追越・追抜時衝突」が多い。
- ・「埼玉県」では「追突 駐・停車中」、「出会い頭衝突」が多い。
- ・「東京都」、「千葉県」では「出会い頭衝突」が多い。
- ・「神奈川県」では「左折時衝突」、「右折時衝突」が多い。
- ・「愛知県」、「北海道」、「茨城県」、「岡山県」では「追突 駐・停車中」が多い。
- ・「京都府」では「右折時衝突」が多い。
- ・「広島県」では「正面衝突 その他」、「追突 進行中」、「追突 駐・停車中」、「出会い頭衝突」が多い。
- ・「兵庫県」では「追突 駐・停車中」、「左折時衝突」が多い。



※対自転車事故は、「車両相互」に含まれます。

# IV. 2023年死亡・重傷事故データ(発生地)

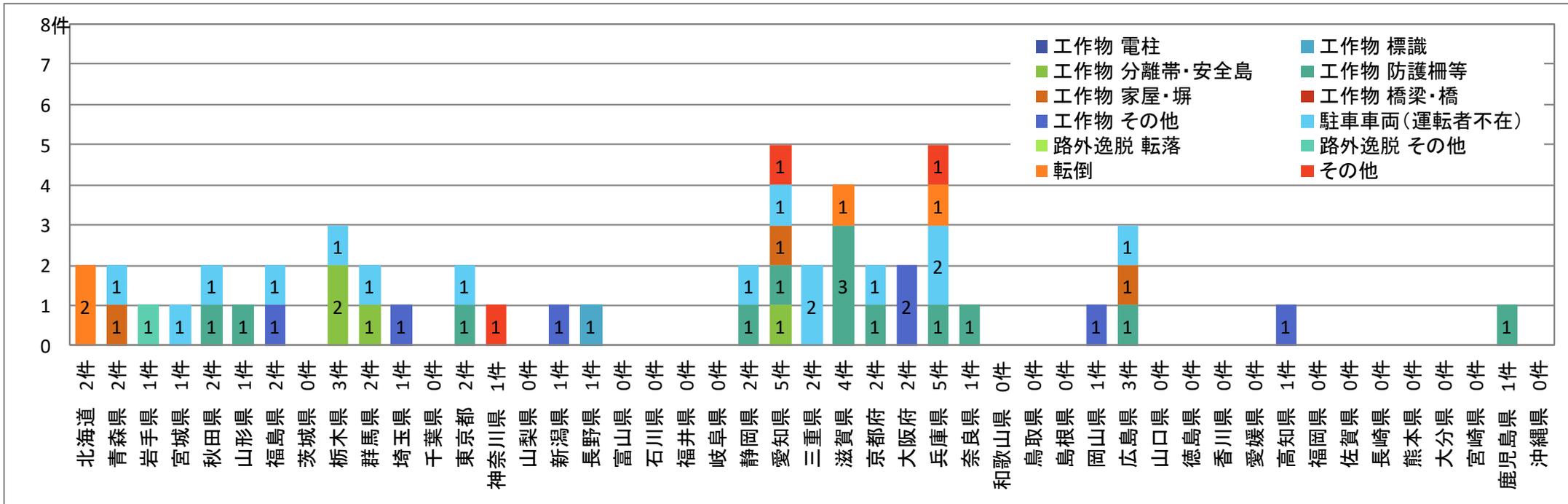


※対自転車事故は、「車両相互」に含まれます。

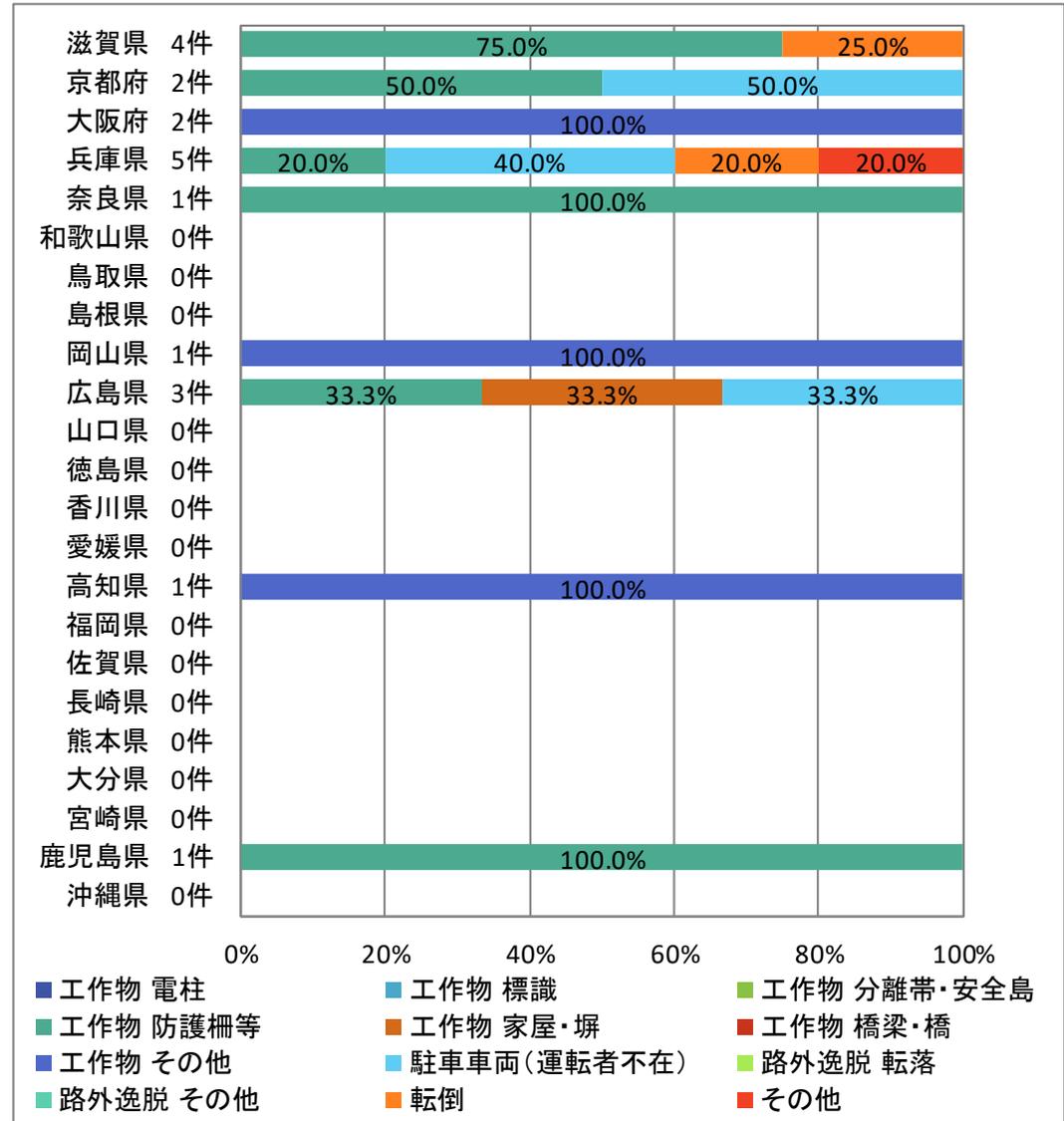
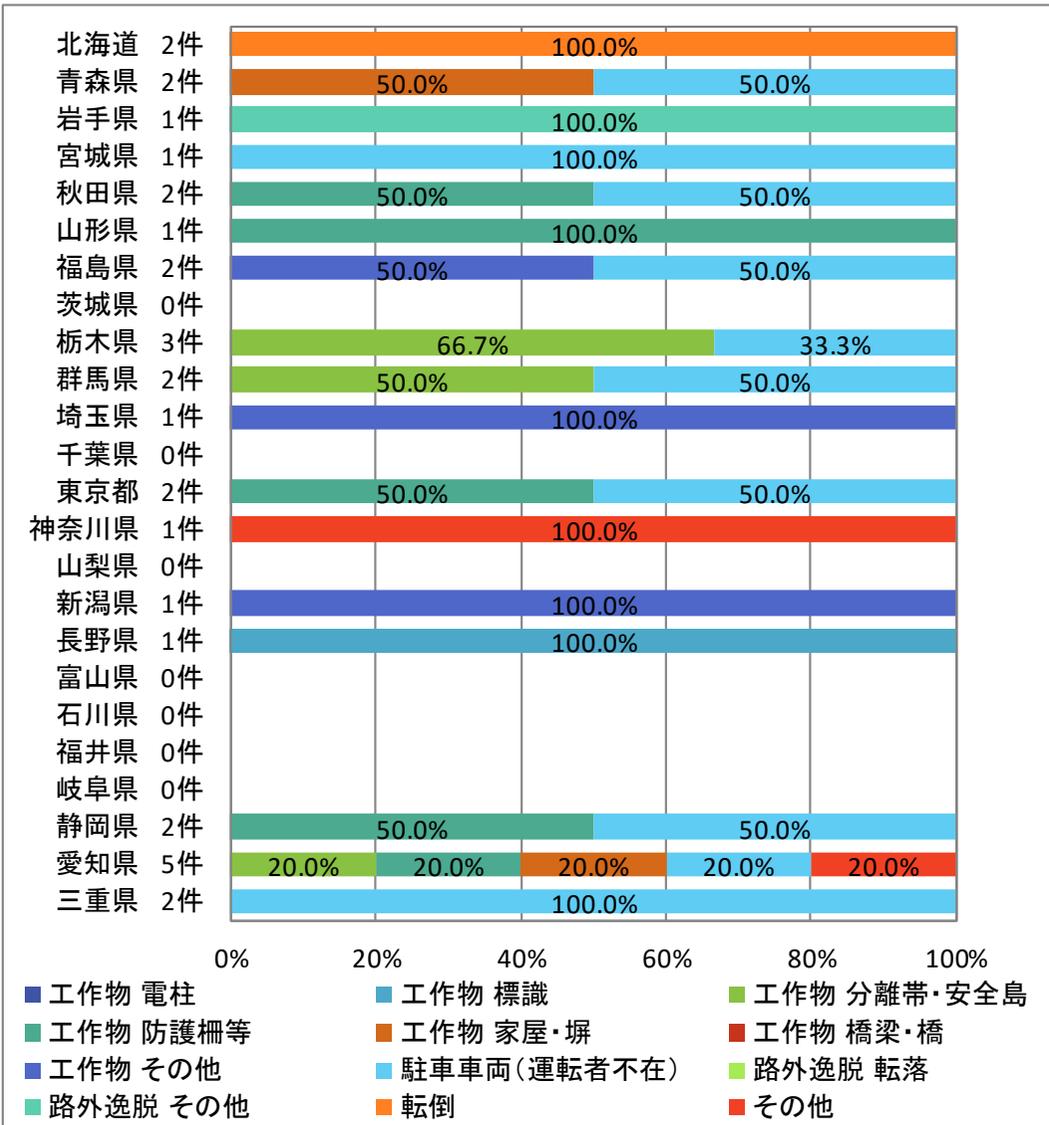
# IV. 2023年死亡・重傷事故データ(発生地)

## (3) 車両単独

- ・発生地別の事故類型（車両単独）別に事故発生件数の多い県をみると、各県によって傾向は異なる。
- ・「愛知県」では「工作物 分離帯・安全島」、「工作物 防護柵等」、「工作物 家屋・塀」、「駐車車両（運転者不在）」、「その他」となっている。
- ・「兵庫県」では「駐車車両（運転者不在）」が多い。
- ・「滋賀県」では「工作物 防護柵等」が多い。



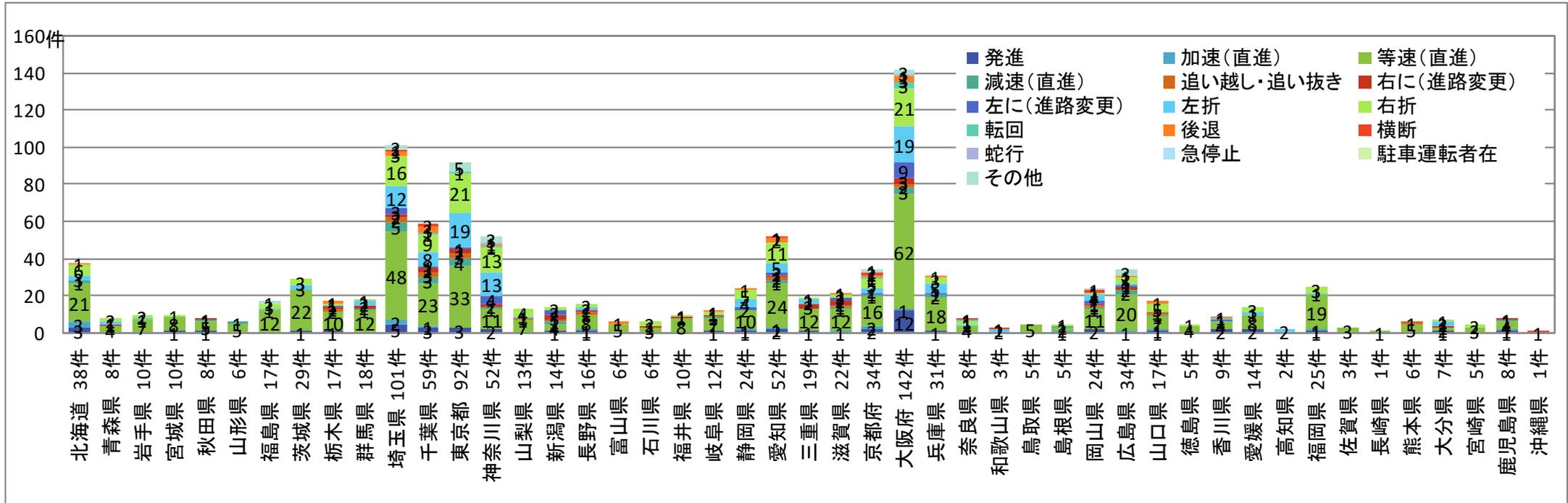
# IV. 2023年死亡・重傷事故データ(発生地)



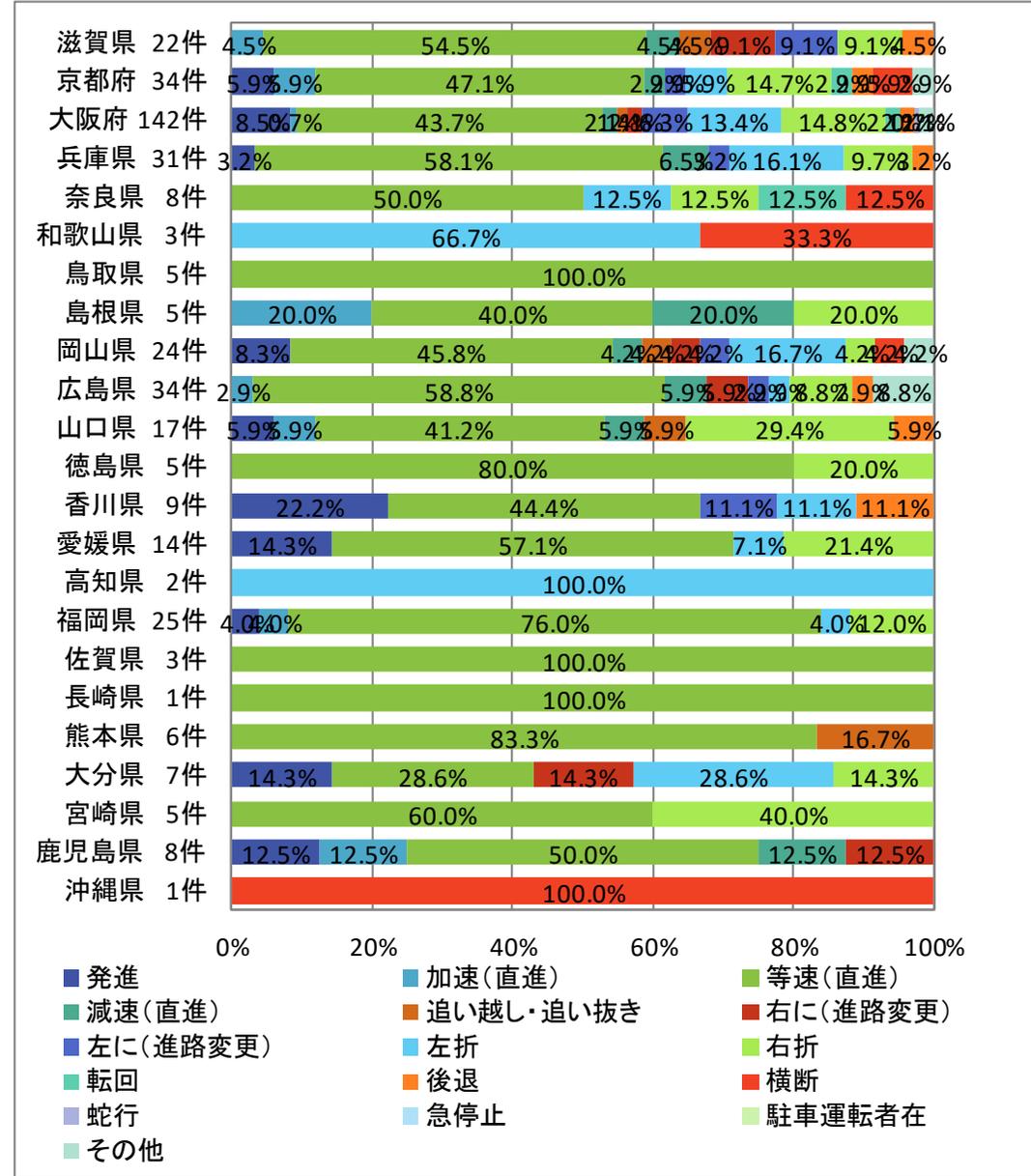
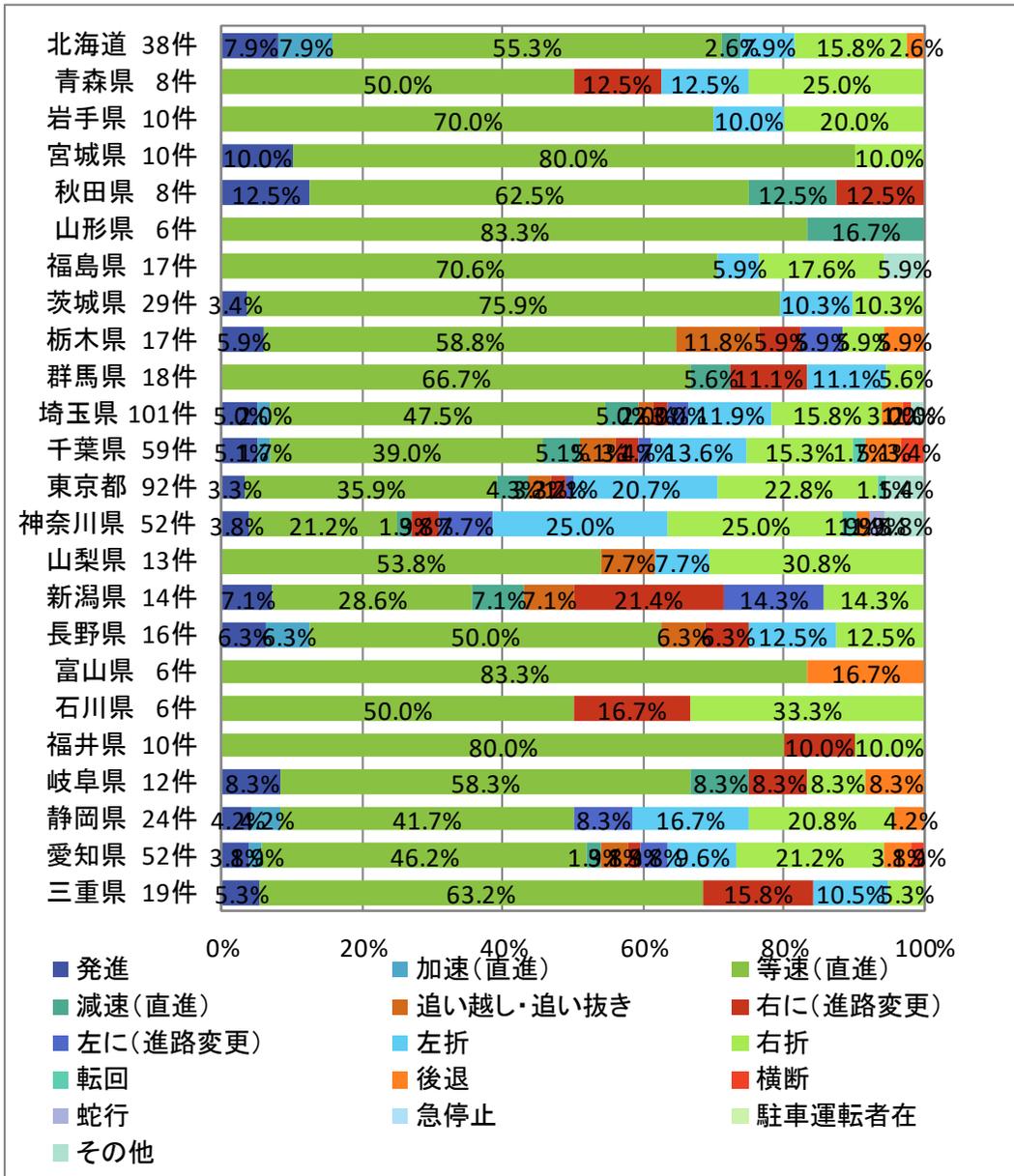
# IV. 2023年死亡・重傷事故データ(発生地)

## 2. 発生地別の行動類型別

- ・発生地別の行動類型別に事故発生件数の多い県をみると、一部の県を除き「等速（直進）」が多くなっている。
- ・「大阪府」、「埼玉県」、「東京都」、「千葉県」、「愛知県」、「北海道」、「京都府」、「広島県」、「兵庫県」、「茨城県」、「福岡県」、「静岡県」、「岡山県」、「滋賀県」では「等速（直進）」が多い。
- ・「神奈川県」では「左折」、「右折」が多い。



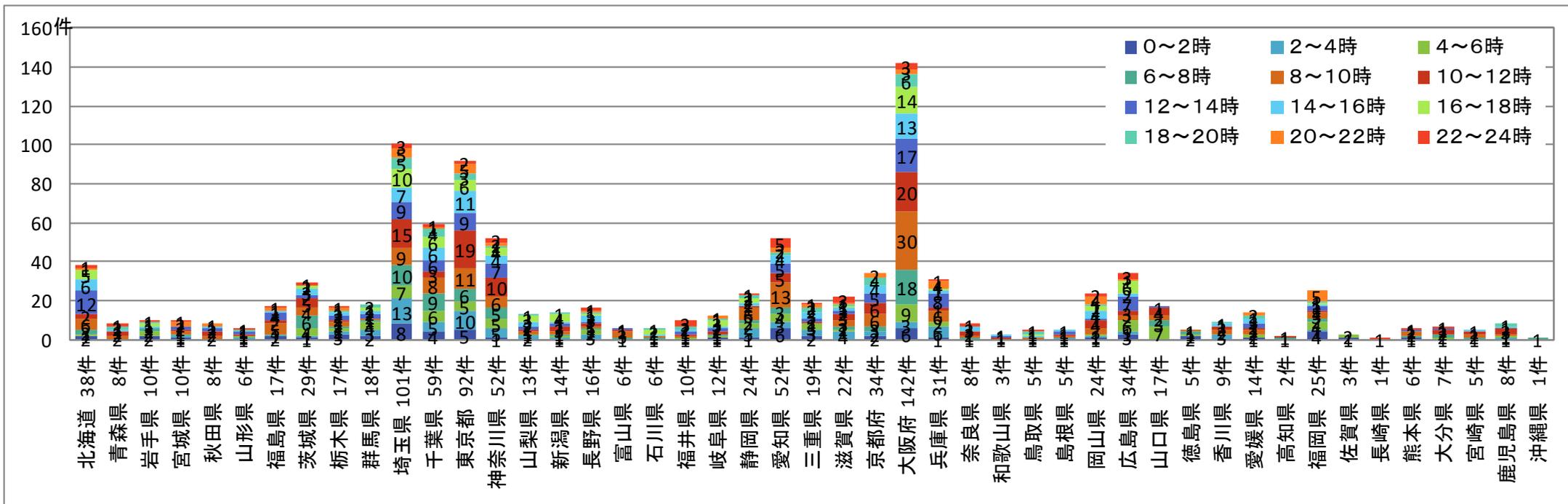
# IV. 2023年死亡・重傷事故データ(発生地)



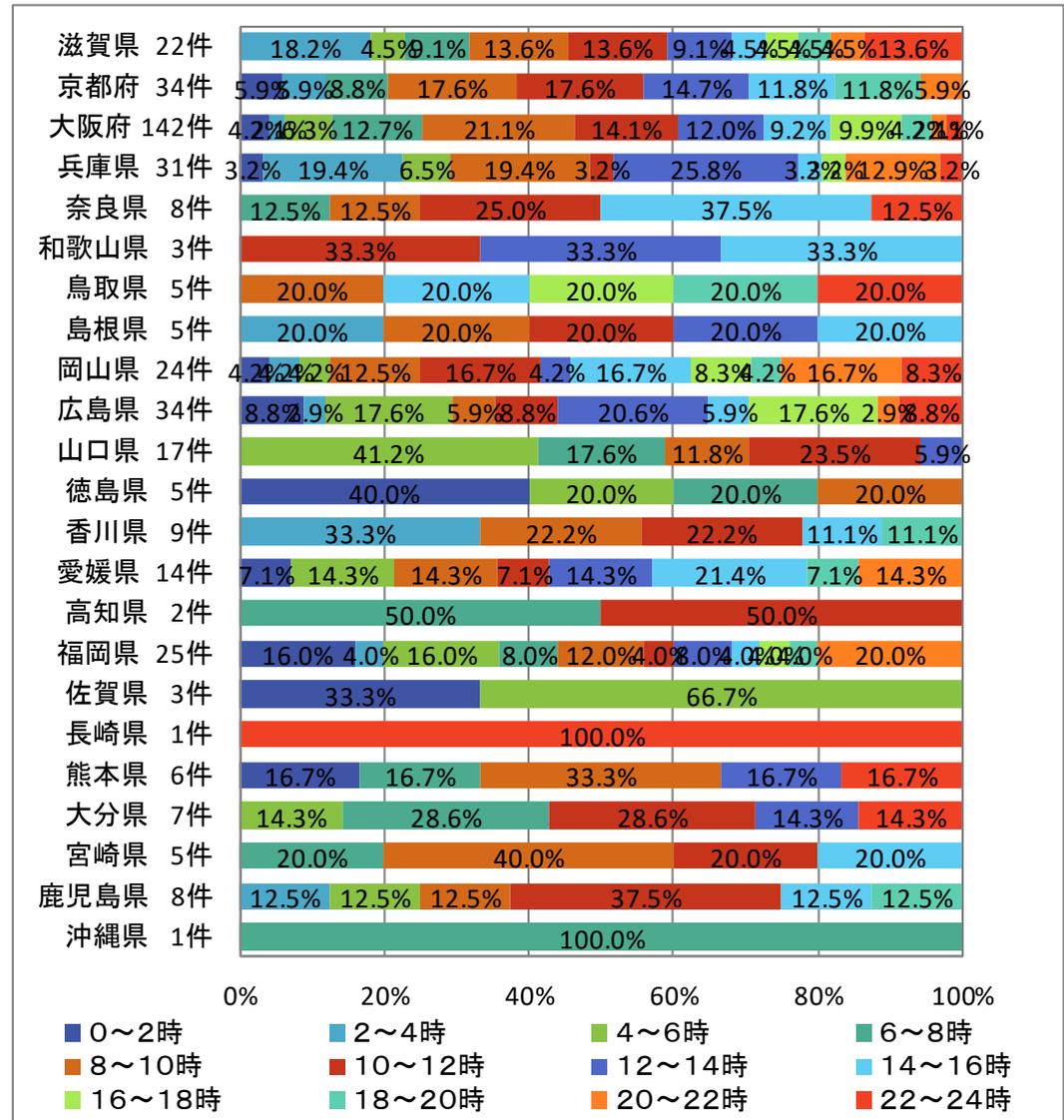
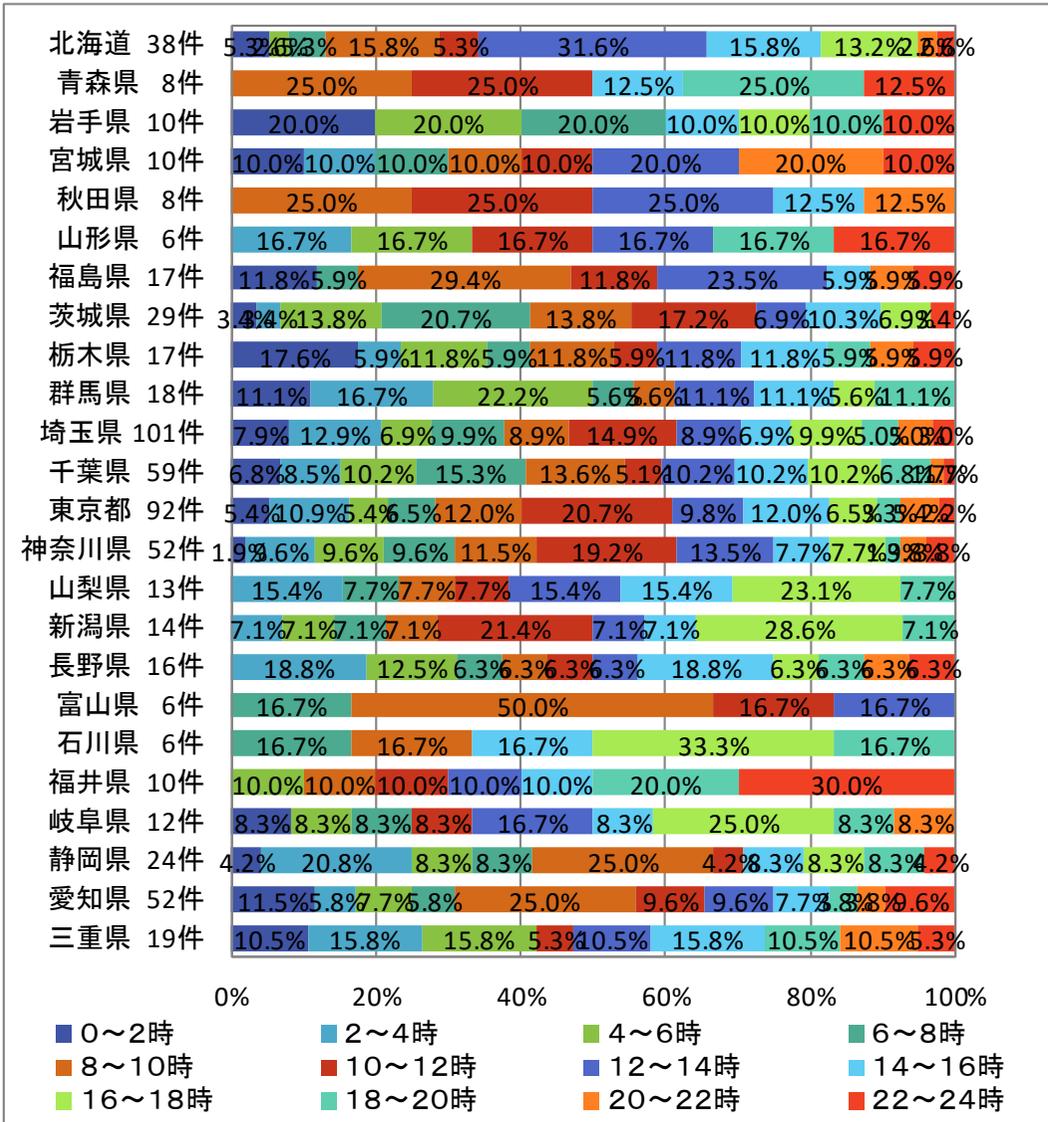
# IV. 2023年死亡・重傷事故データ(発生地)

## 3. 発生地別の時間帯別

- ・発生地別の時間帯別に事故発生件数の多い県をみると、各県によって傾向は異なる。
- ・「大阪府」、「愛知県」、「静岡県」では「8～10時」が多い。
- ・「埼玉県」、「東京都」、「神奈川県」では「10～12時」が多い。
- ・「千葉県」、「茨城県」では「6～8時」が多い。
- ・「北海道」、「広島県」、「兵庫県」では「12～14時」が多い。
- ・「京都府」では「8～10時」、「10～12時」が多い。
- ・「福岡県」では「20～22時」が多い。
- ・「岡山県」では「10～12時」、「14～16時」、「20～22時」が多い。
- ・「滋賀県」では「2～4時」が多い。



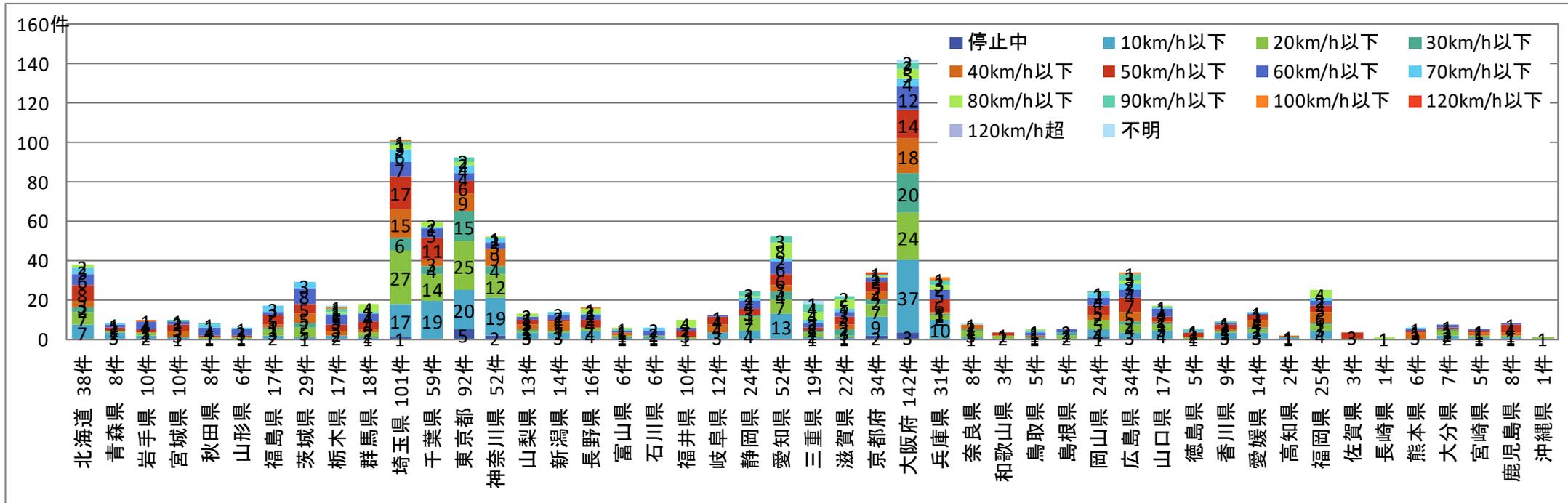
# IV. 2023年死亡・重傷事故データ(発生地)



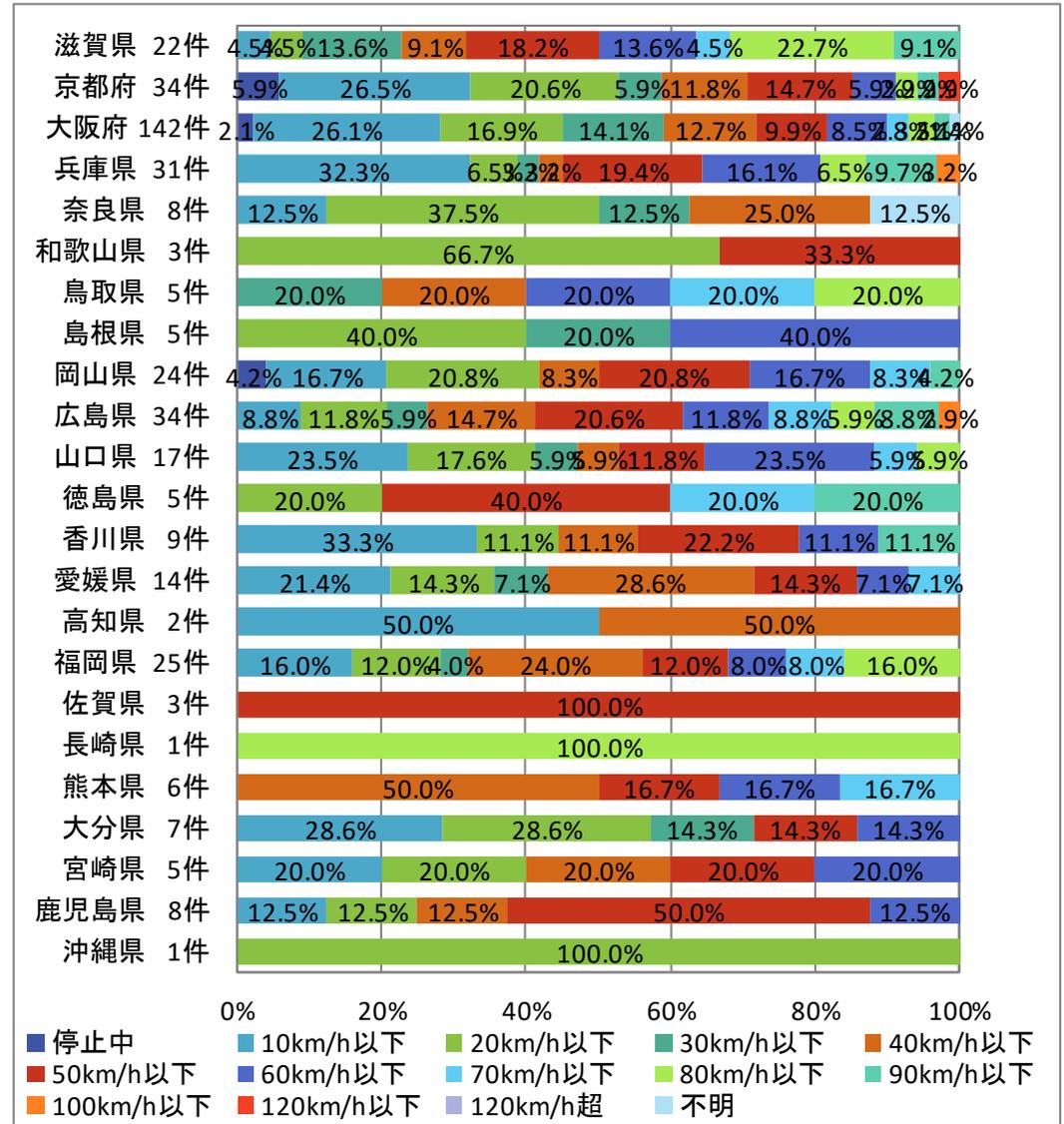
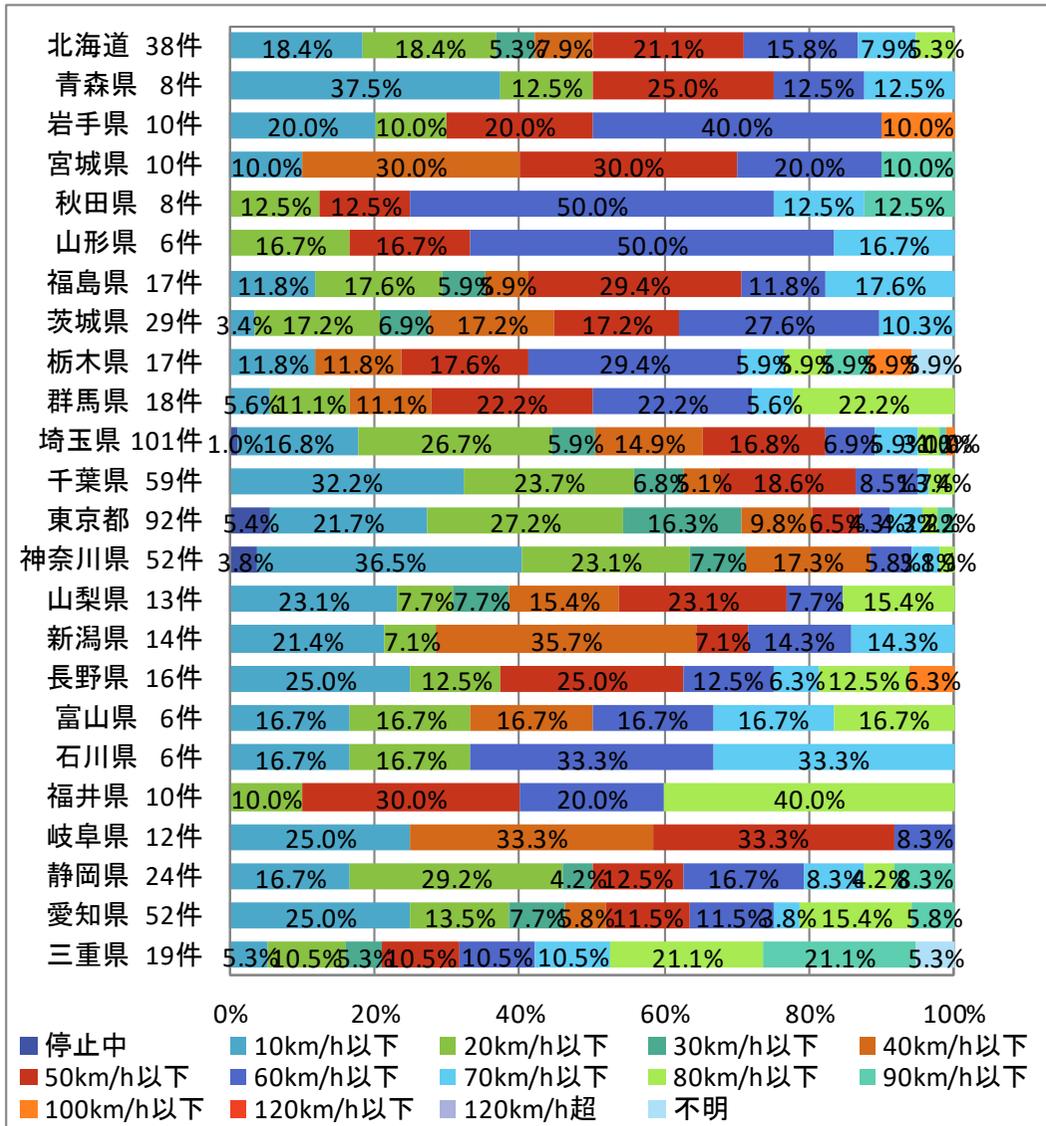
# IV. 2023年死亡・重傷事故データ(発生地)

## 4. 発生地別の運転者の危険認知速度別

- ・発生地別の危険認知速度別に事故発生件数の多い県をみると、各県によって傾向は異なる。
- ・「大阪府」、「千葉県」、「神奈川県」、「愛知県」、「京都府」、「兵庫県」では「10km/h以下」が多い。
- ・「埼玉県」、「東京都」、「静岡県」では「20km/h以下」が多い。
- ・「北海道」、「広島県」では「50km/h以下」が多い。
- ・「茨城県」では「60km/h以下」が多い。
- ・「福岡県」では「40km/h以下」が多い。
- ・「岡山県」では「20km/h以下」、「50km/h以下」が多い。
- ・「滋賀県」では「80km/h以下」が多い。



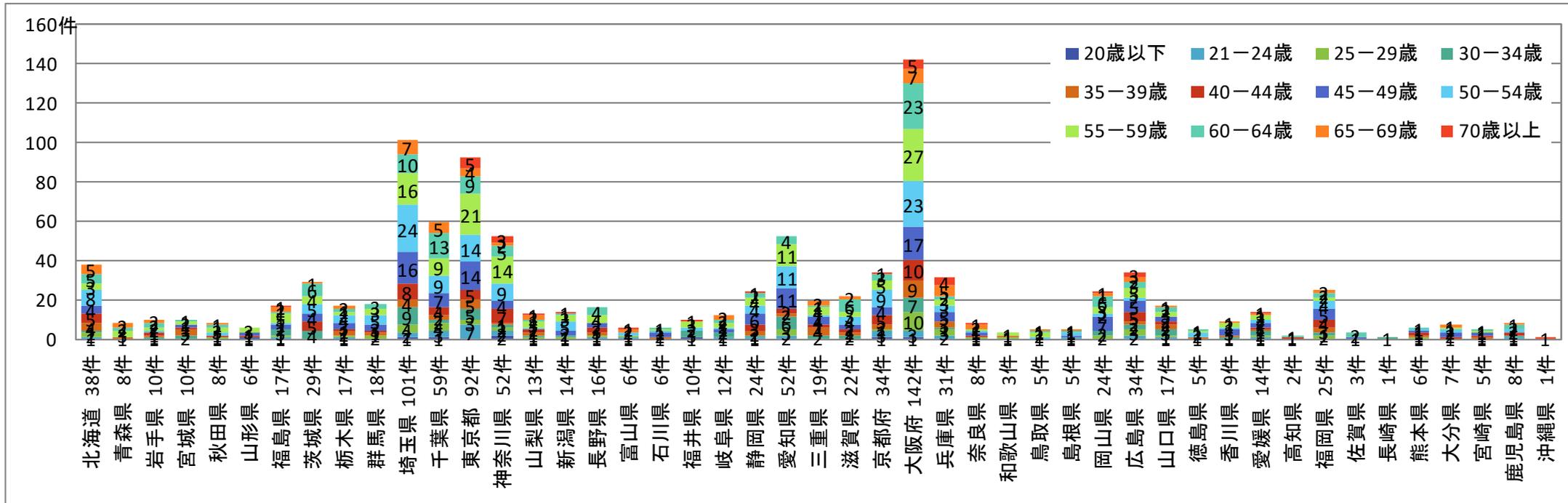
# IV. 2023年死亡・重傷事故データ(発生地)



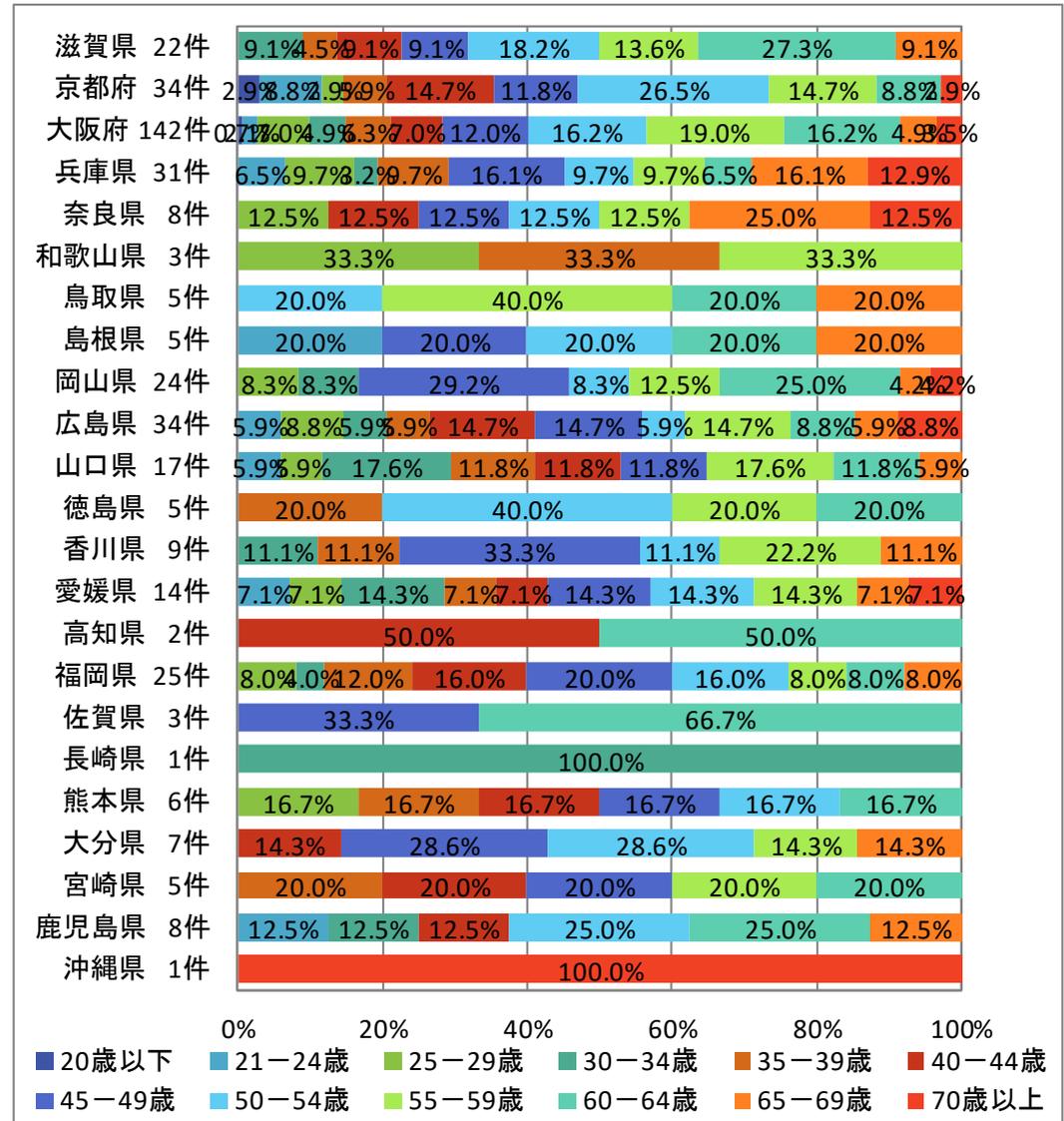
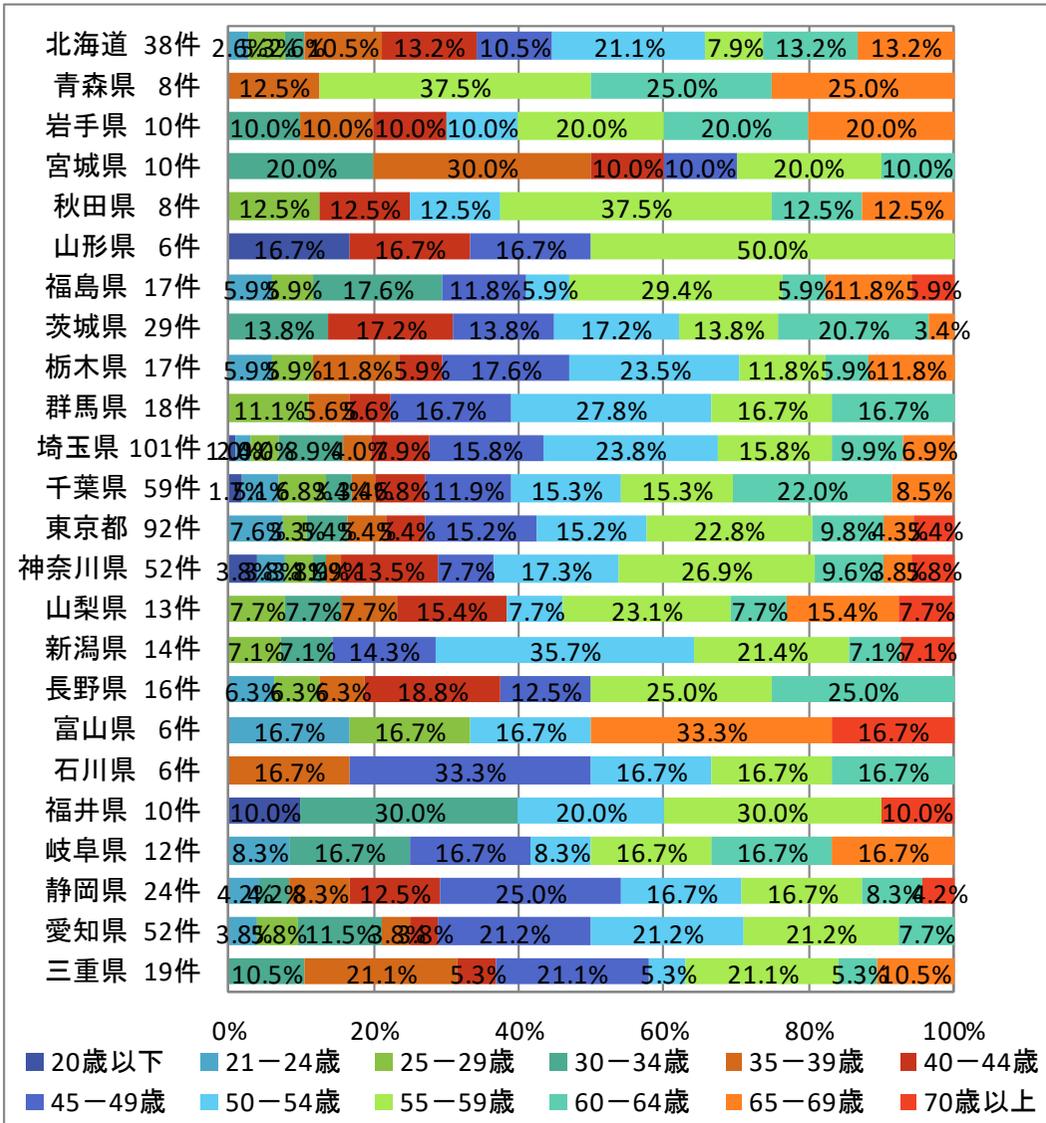
# IV. 2023年死亡・重傷事故データ(発生地)

## 5. 発生地別の運転者の年齢層別

- ・発生地別の年齢層別に事故発生件数の多い県をみると、各県によって傾向は異なる。
- ・「大阪府」、「東京都」、「神奈川県」では「55-59歳」が多い。
- ・「埼玉県」、「北海道」、「京都府」では「50-54歳」が多い。
- ・「千葉県」、「茨城県」、「滋賀県」では「60-64歳」が多い。
- ・「愛知県」では「45-49歳」、「50-54歳」、「55-59歳」が多い。
- ・「広島県」では「40-44歳」、「45-49歳」、「55-59歳」が多い。
- ・「兵庫県」では「45-49歳」、「65-69歳」が多い。
- ・「福岡県」、「静岡県」、「岡山県」では「45-49歳」が多い。



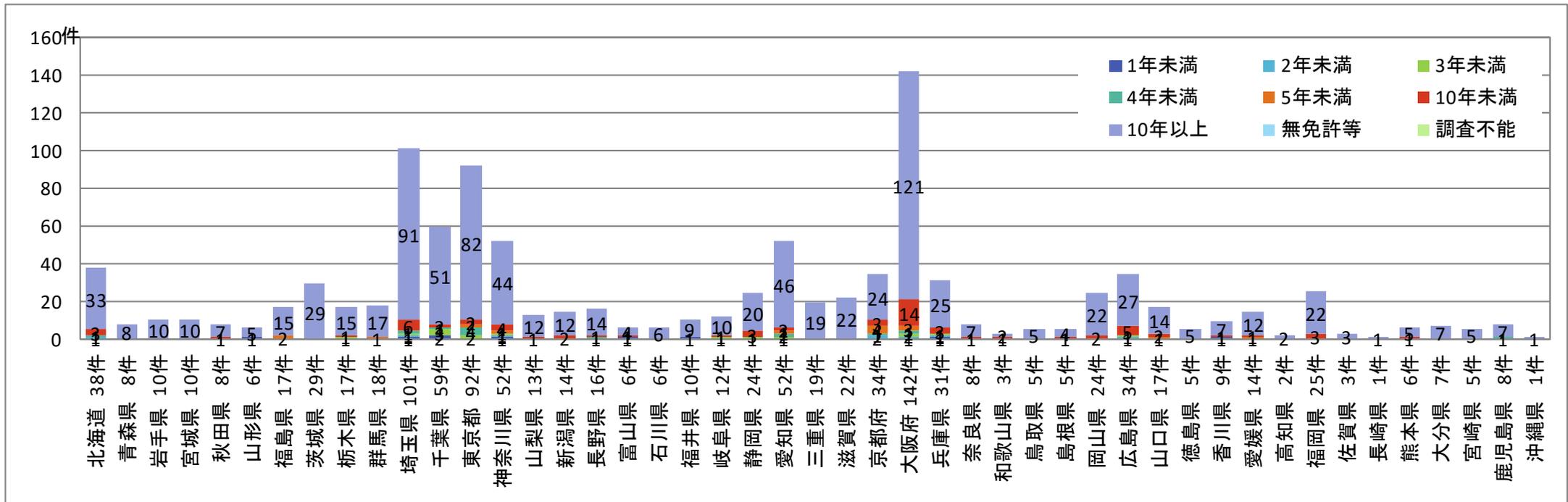
# IV. 2023年死亡・重傷事故データ(発生地)



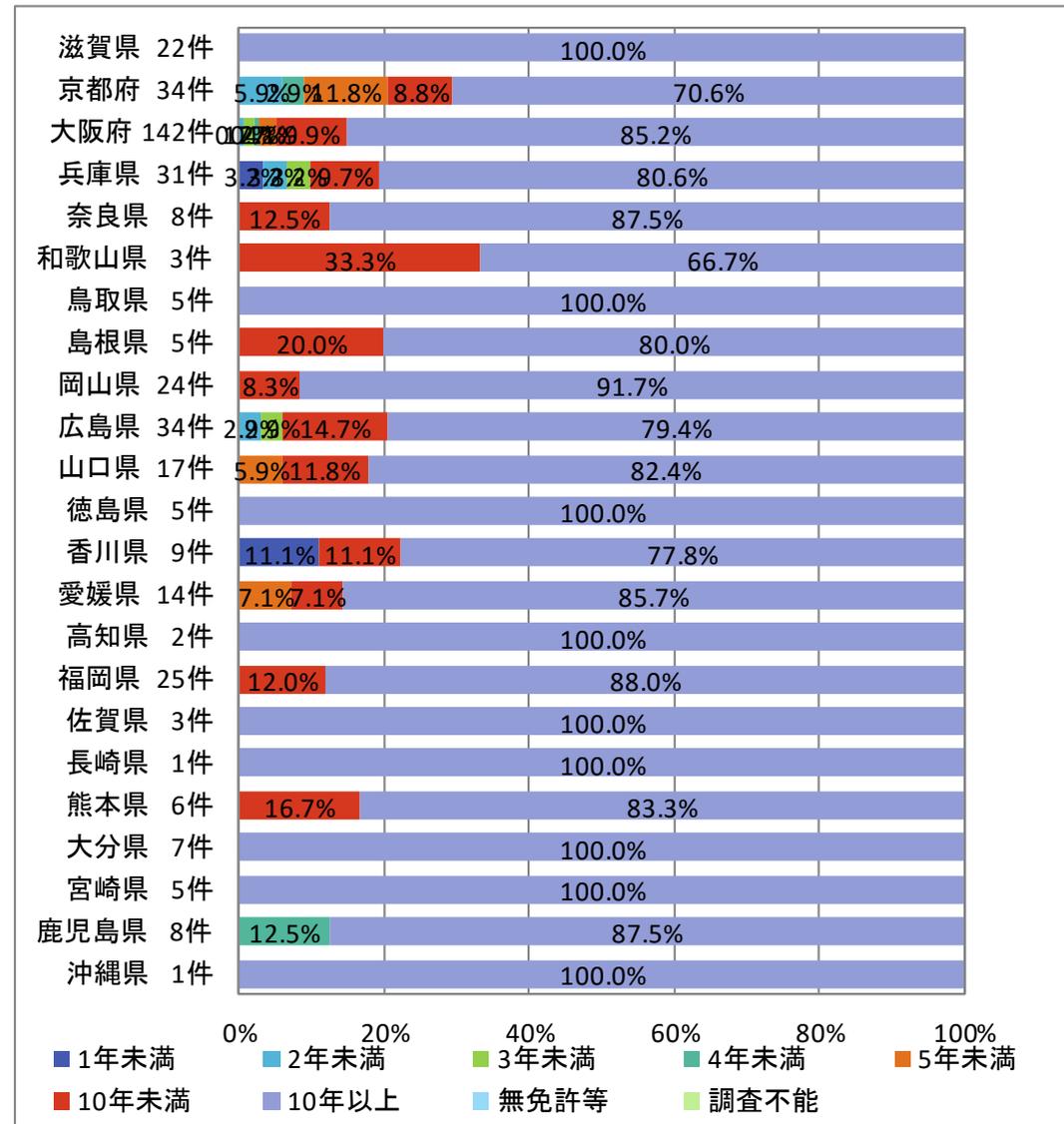
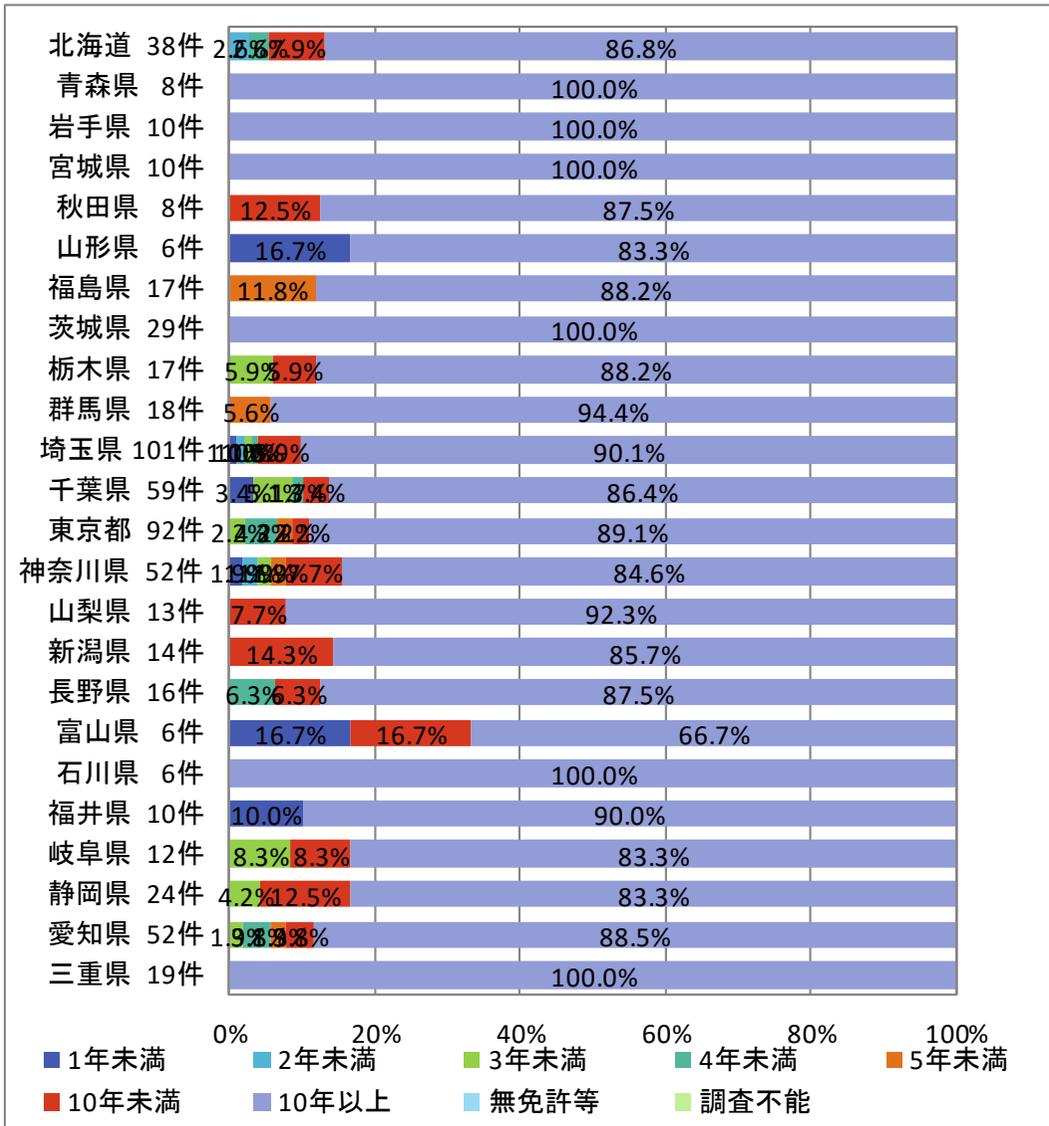
# IV. 2023年死亡・重傷事故データ(発生地)

## 6. 発生地別の運転者の免許取得年数別

・発生地別の免許取得年別にみると、いずれの県も「10年以上」が多い。



# IV. 2023年死亡・重傷事故データ(発生地)



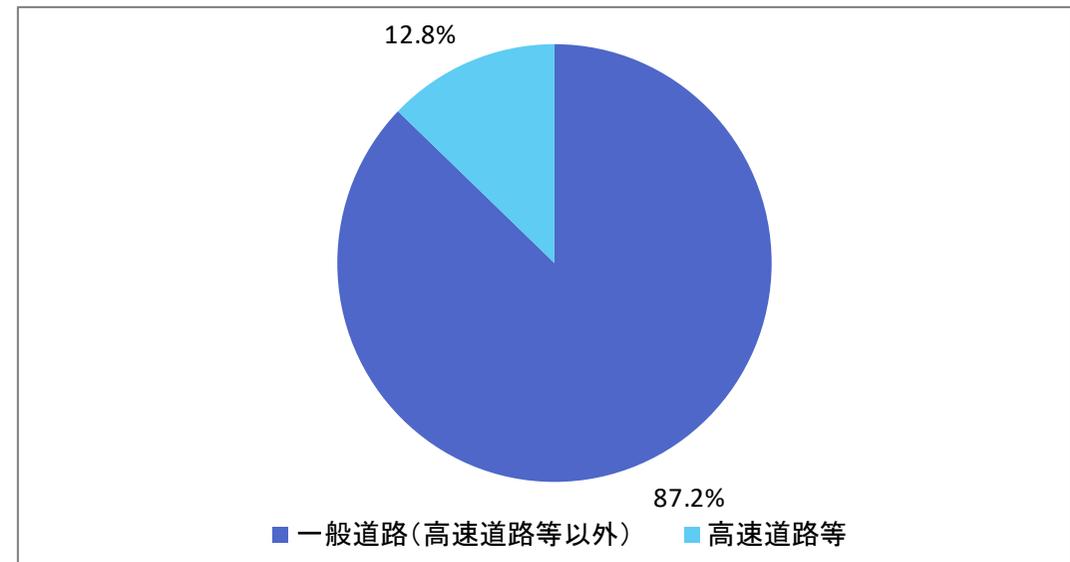
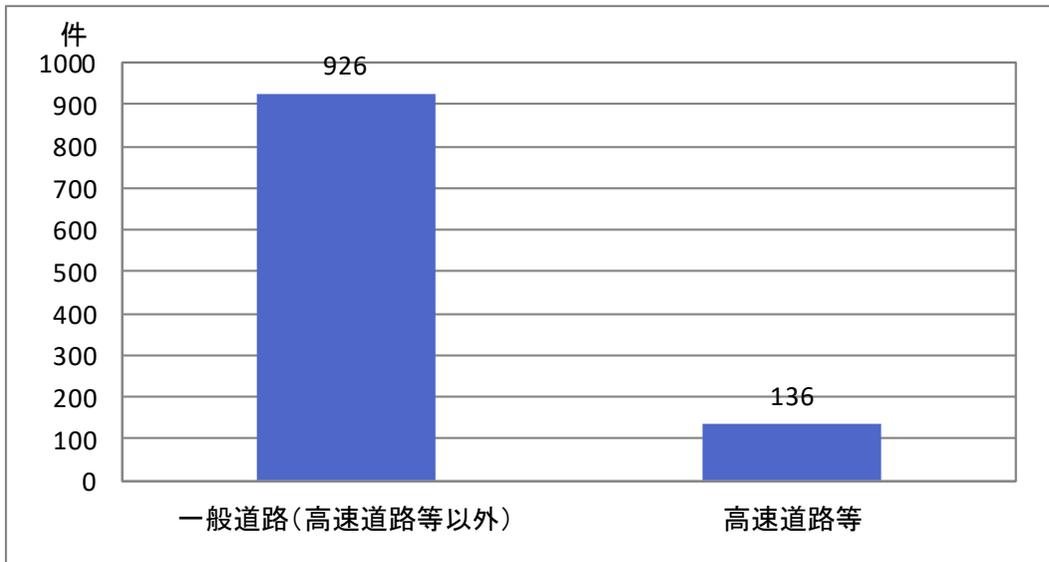
## V. 2023年死亡・重傷事故データ(道路区分)

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. 2023年死亡・重傷事故データ(道路区分)

## 1. 道路区分別

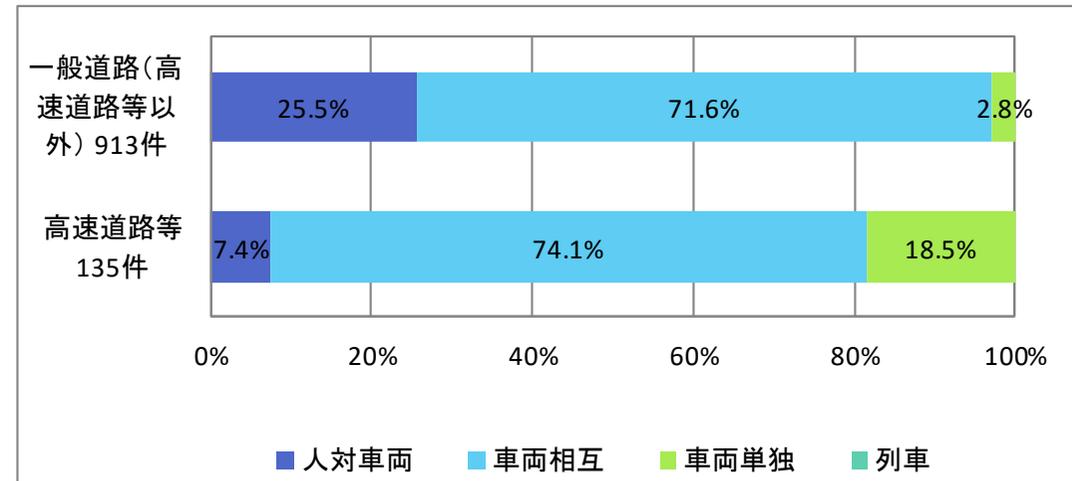
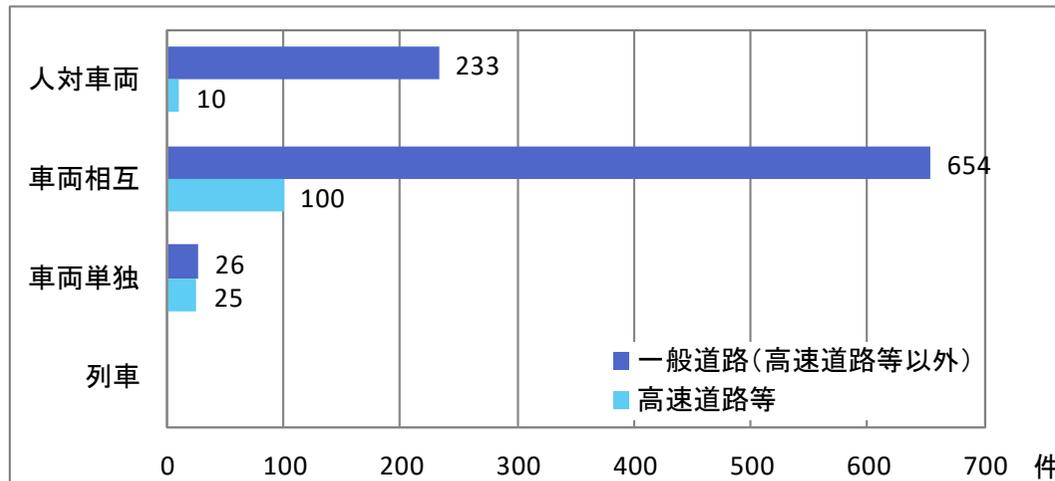
・道路区分別にみると、「一般道路」が最も多く926件（87.2%）と9割近くを占めている。



# V. 2023年死亡・重傷事故データ(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」、「高速道路等」とともに「車両相互」が最も多く、それぞれ654件(71.6%)、100件(74.1%)となっている。

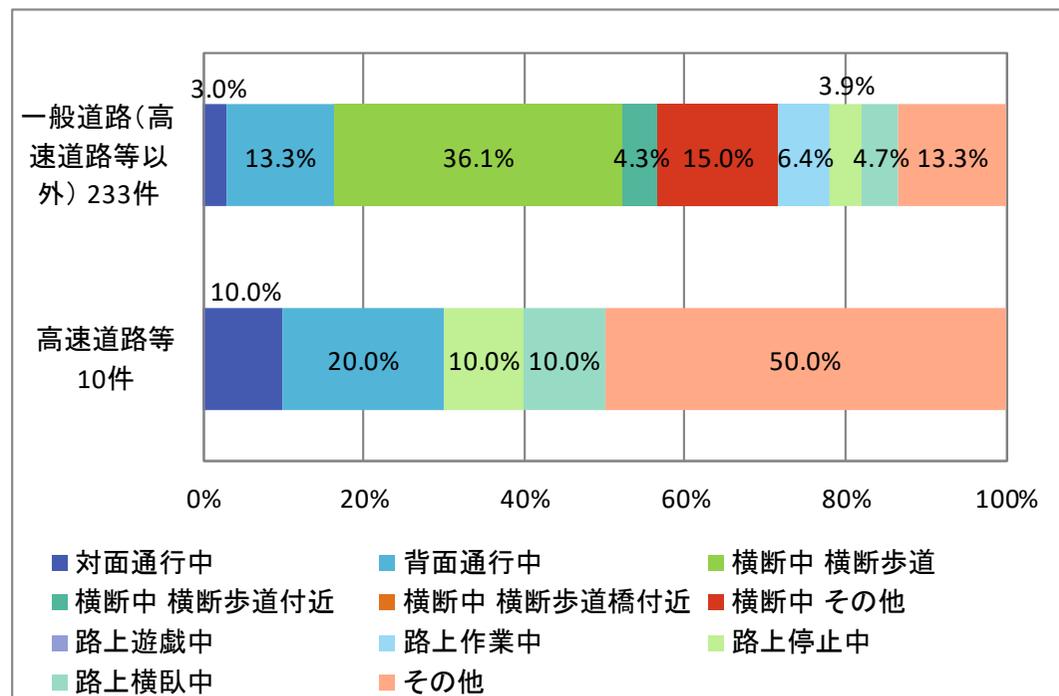
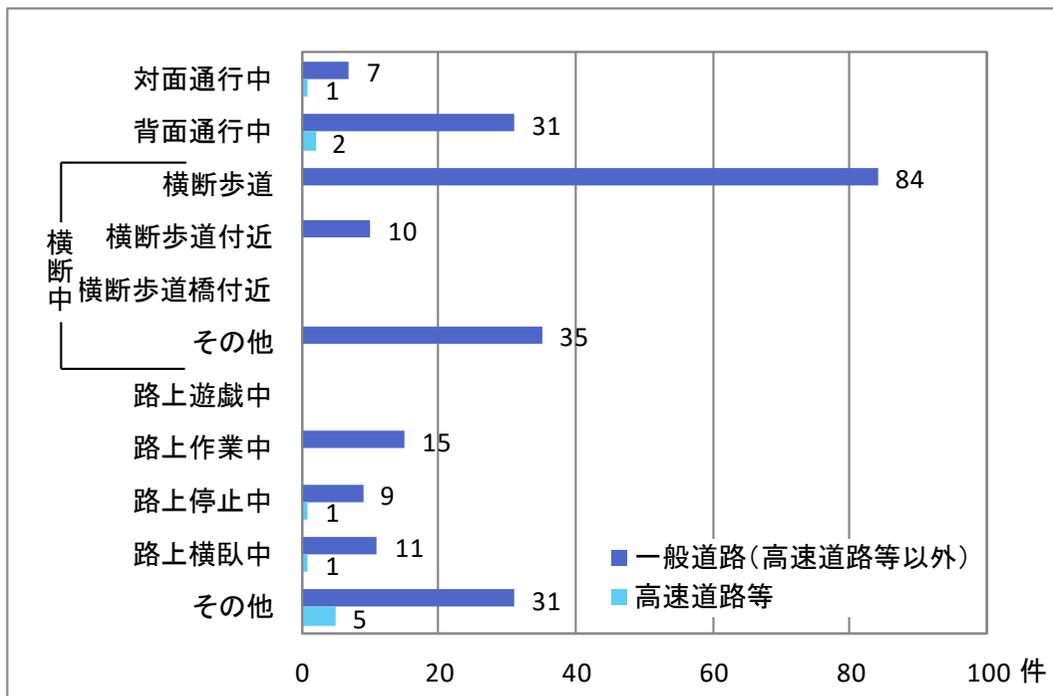


※対自転車事故は、「車両相互」に含まれます。

# V. 2023年死亡・重傷事故データ(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84件(36.1%)となっている。次いで「横断歩道 その他」35件(15.0%)等と続いている。
- ・「高速道路」では「その他」が最も多く5件(50.0%)となっている。

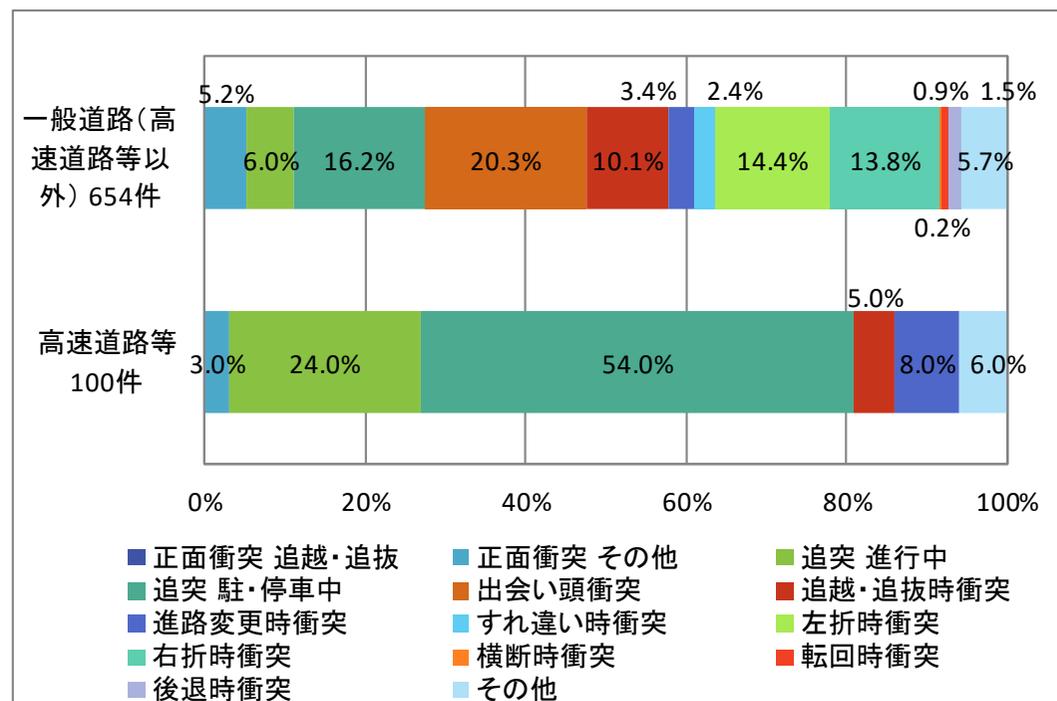
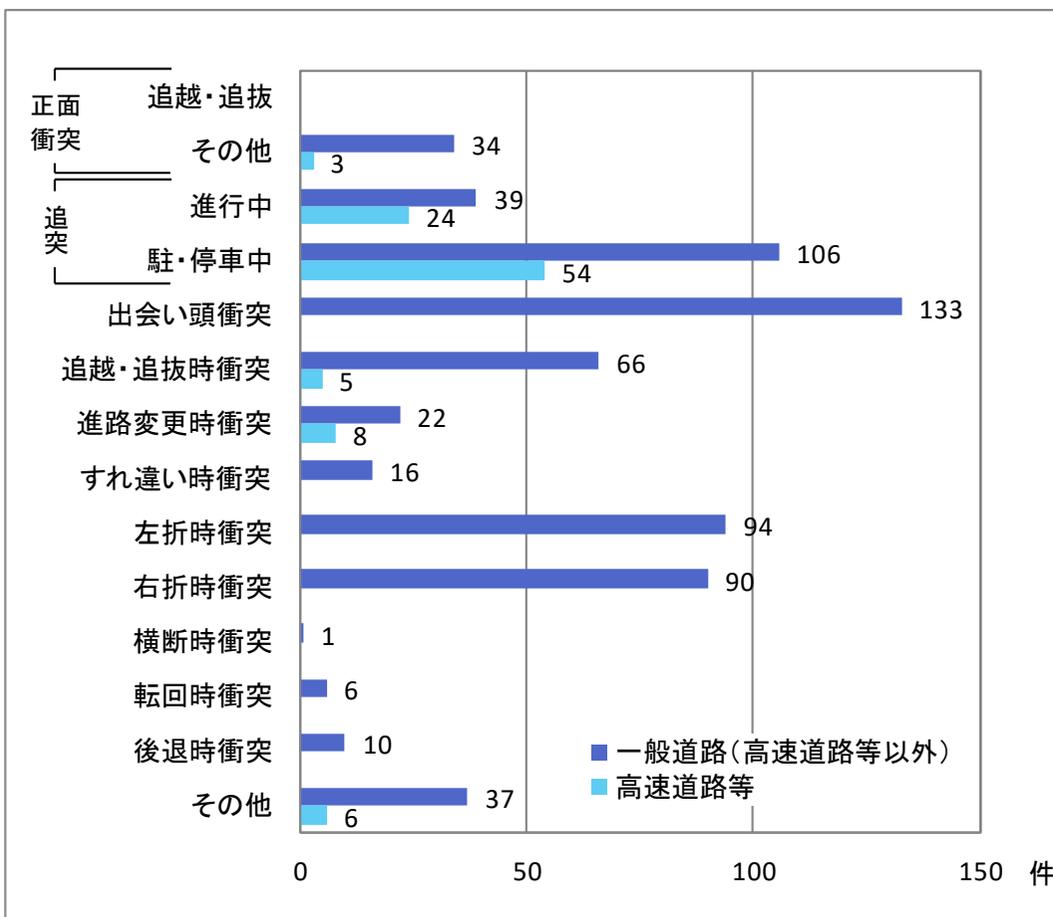


※対自転車事故は、「車両相互」に含まれます。

# V. 2023年死亡・重傷事故データ(道路区分)

## (2)道路区分の事故類型(車両相互)別

- ・道路区分の事故類型(車両相互)別にみると、「一般道路」では「出会い頭衝突」が最も多く133件(20.3%)となっている。次いで「追突 駐・停車中」106件(16.2%)、「左折時衝突」94件(14.4%)、「右折時衝突」90件(13.8%)と続いている。
- ・「高速道路」では「追突 駐・停車中」が最も多く54件(54.0%)、次いで「追突 進行中」24件(24.0%)、「進路変更時衝突」8件(8.0%)と続いている。

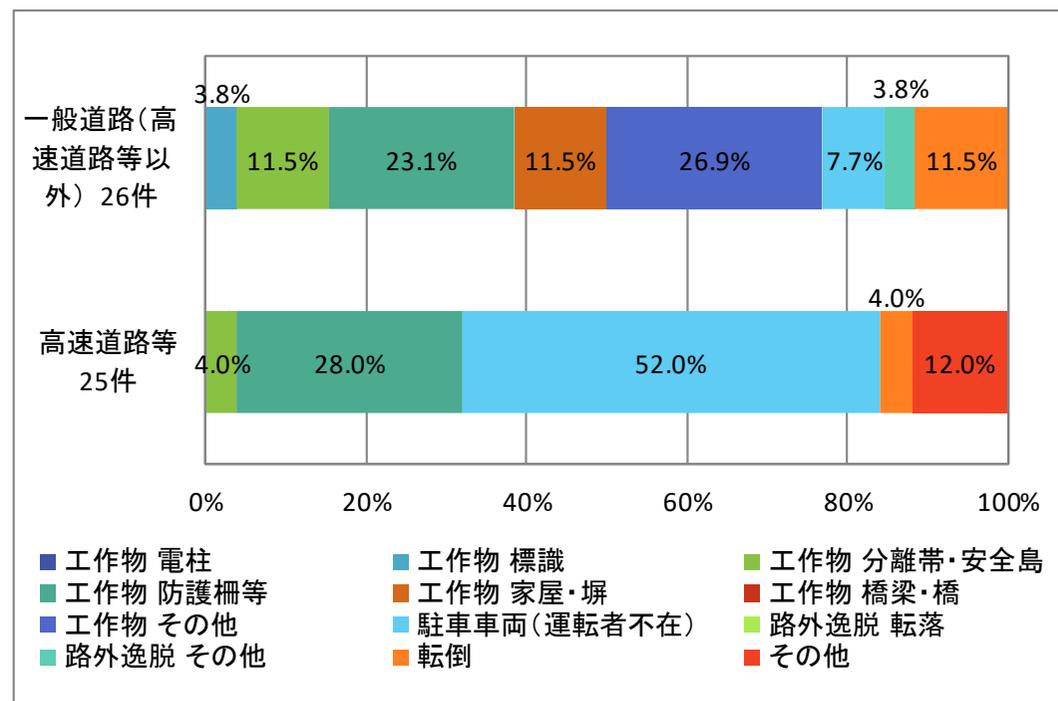
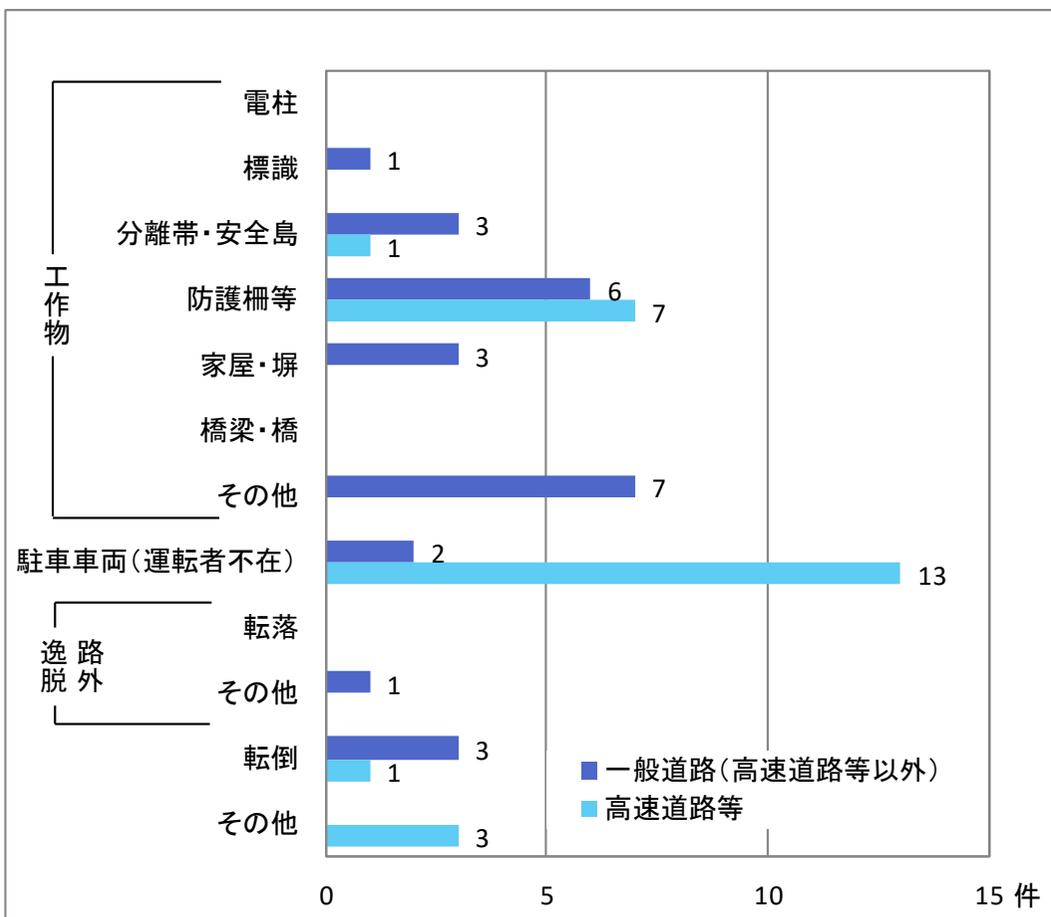


※対自転車事故は、「車両相互」に含まれます。

# V. 2023年死亡・重傷事故データ(道路区分)

## (3)道路区分の事故類型(車両単独)別

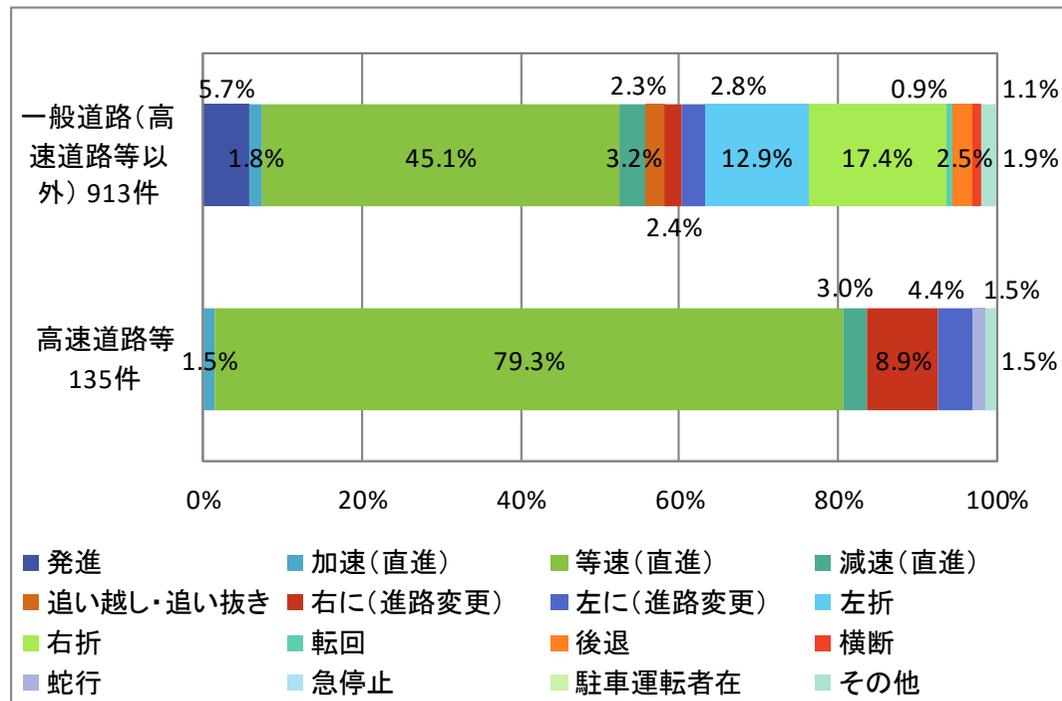
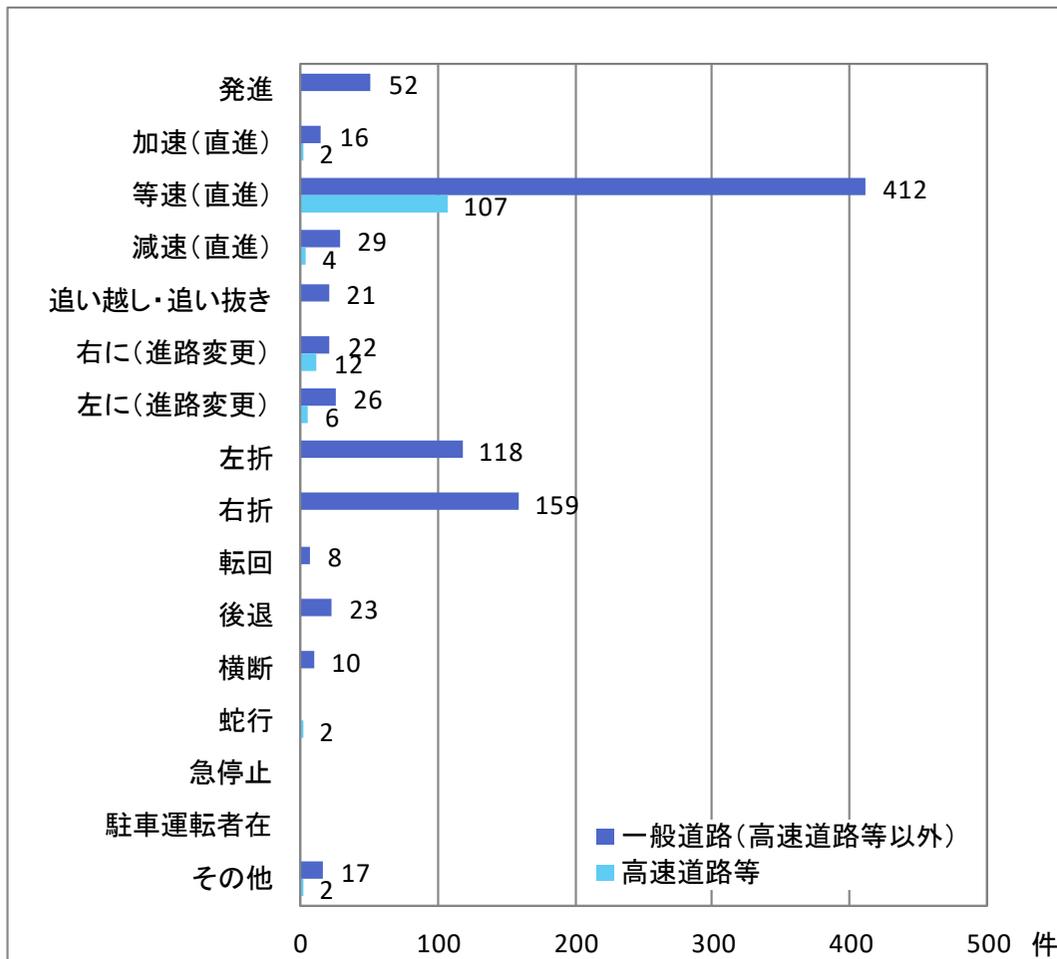
- ・道路区分の事故類型(車両単独)別にみると、「一般道路」では「工作物 その他」が最も多く7件(26.9%)、次いで「工作物 防護柵等」6件(23.1%)、「工作物 分離帯・安全島」、「高速物 家屋・塀」、「転倒」がそれぞれ3件(11.5%)続いている。
- ・「高速道路」では「駐車車両(運転者不在)」が最も多く13件(52.0%)、次いで「工作物 防護柵等」7件(28.0%)、「その他」3件(12.0%)と続いている。



# V. 2023年死亡・重傷事故データ(道路区分)

## 3. 道路区分別の行動類型別

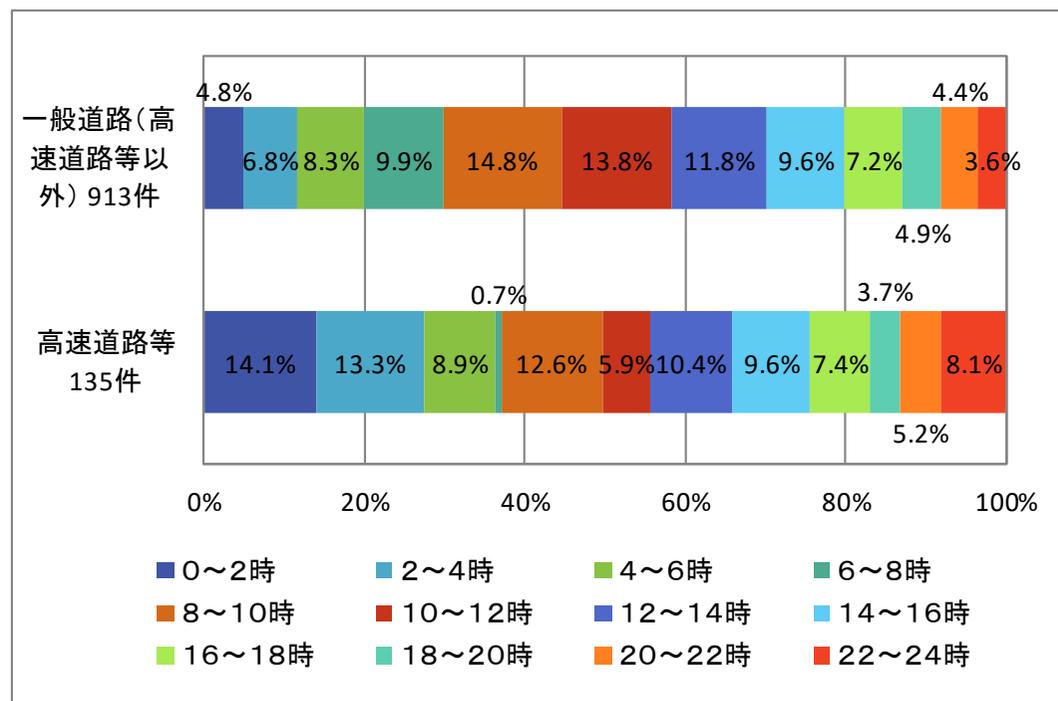
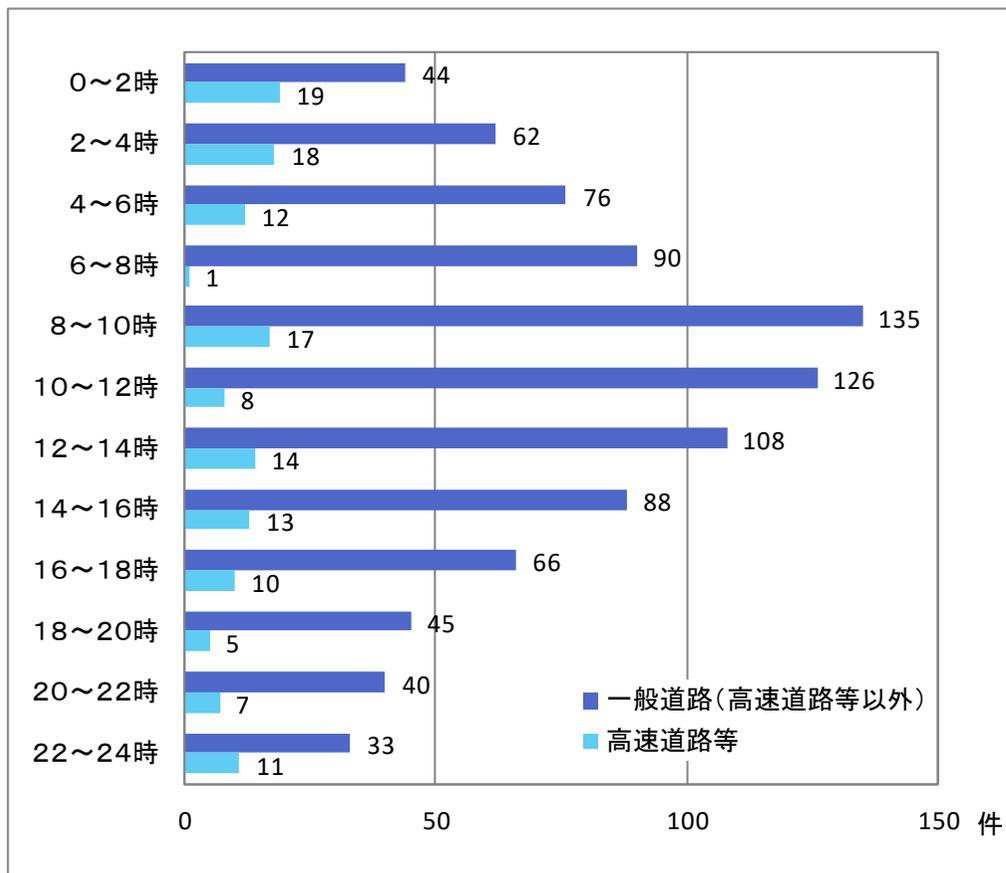
・道路区分別の行動類型別にみると、「一般道路」及び「高速道路」のいずれも「等速（直進）」が最も多く、それぞれ412件（45.1%）、107件（79.3%）となっている。



# V. 2023年死亡・重傷事故データ(道路区分)

## 4. 道路区分別の時間帯別

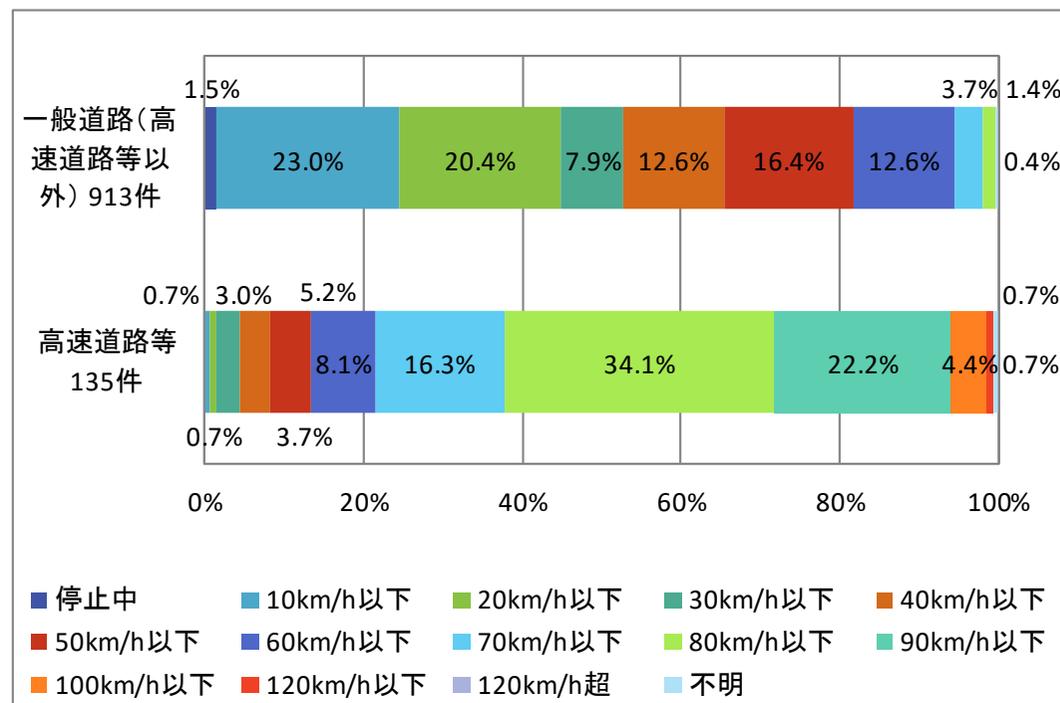
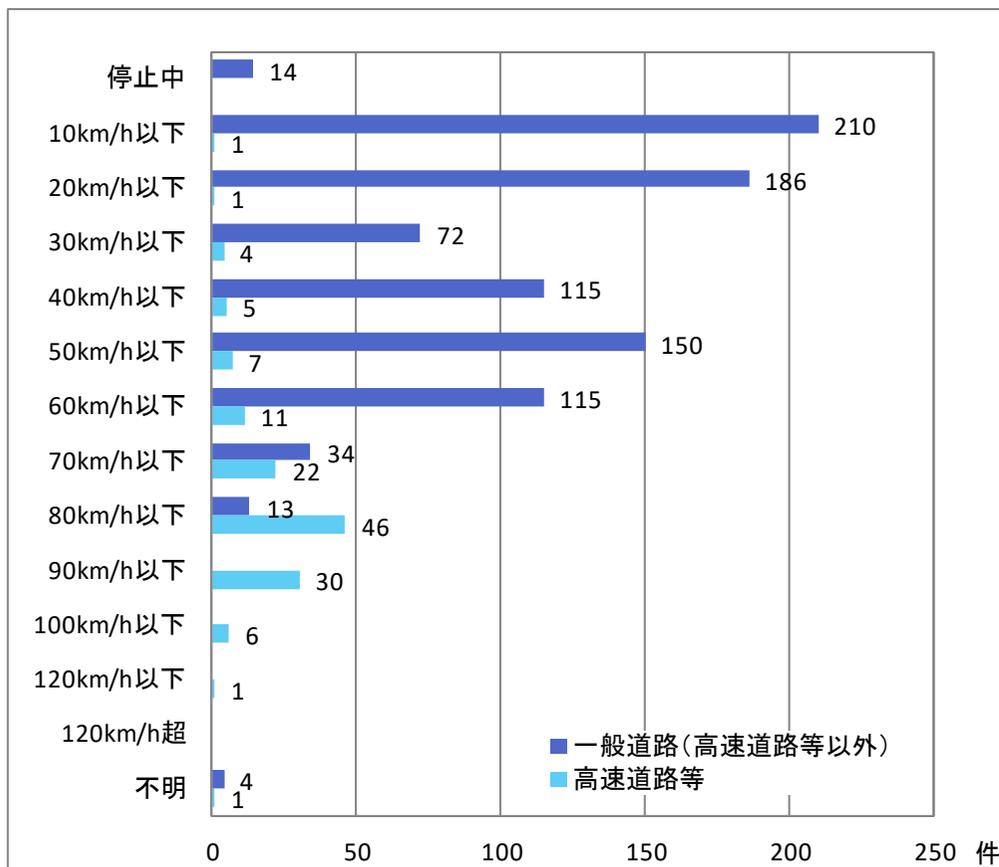
- 道路区分別の時間帯別にみると、「一般道路」では「8～10時」が最も多く135件（14.8%）となっている。次いで「10～12時」126件（13.8%）、「12～14時」108件（11.8%）と続いている。6時～12時までの午前中時間帯で4割近くを占めている。
- 「高速道路」では「0～2時」が最も多く19件（14.1%）となっている。次いで「2～4時」18件（13.3%）、「8～10時」17件（12.6%）と続いている。22時～6時までの深夜早朝時間帯で4割以上を占めている。



# V. 2023年死亡・重傷事故データ(道路区分)

## 5. 道路区分別の運転者の危険認知速度別

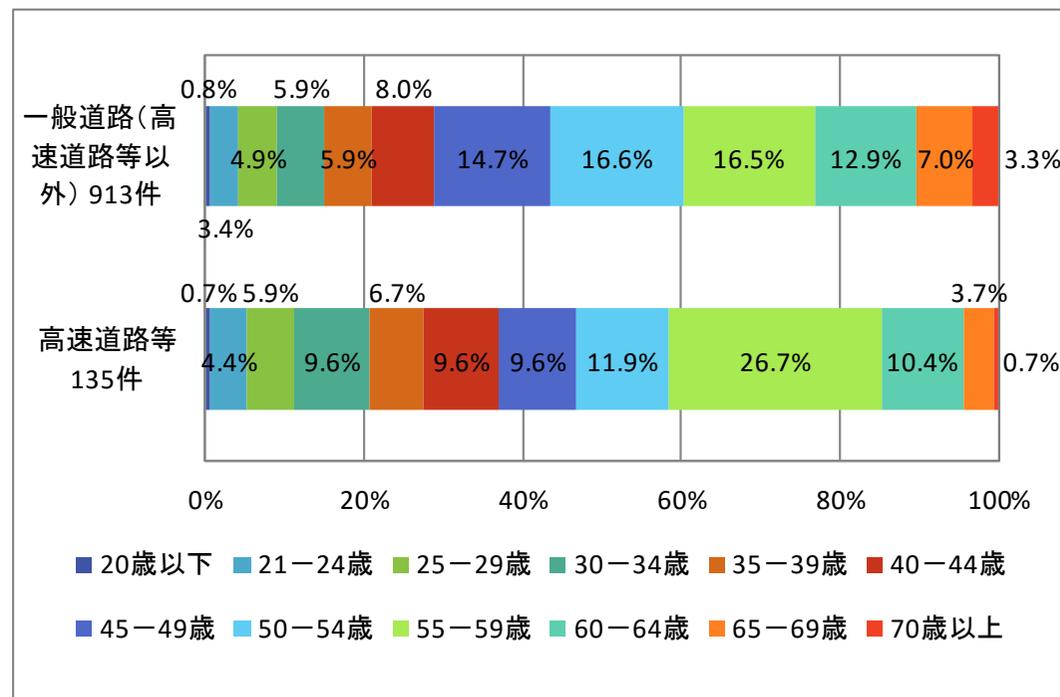
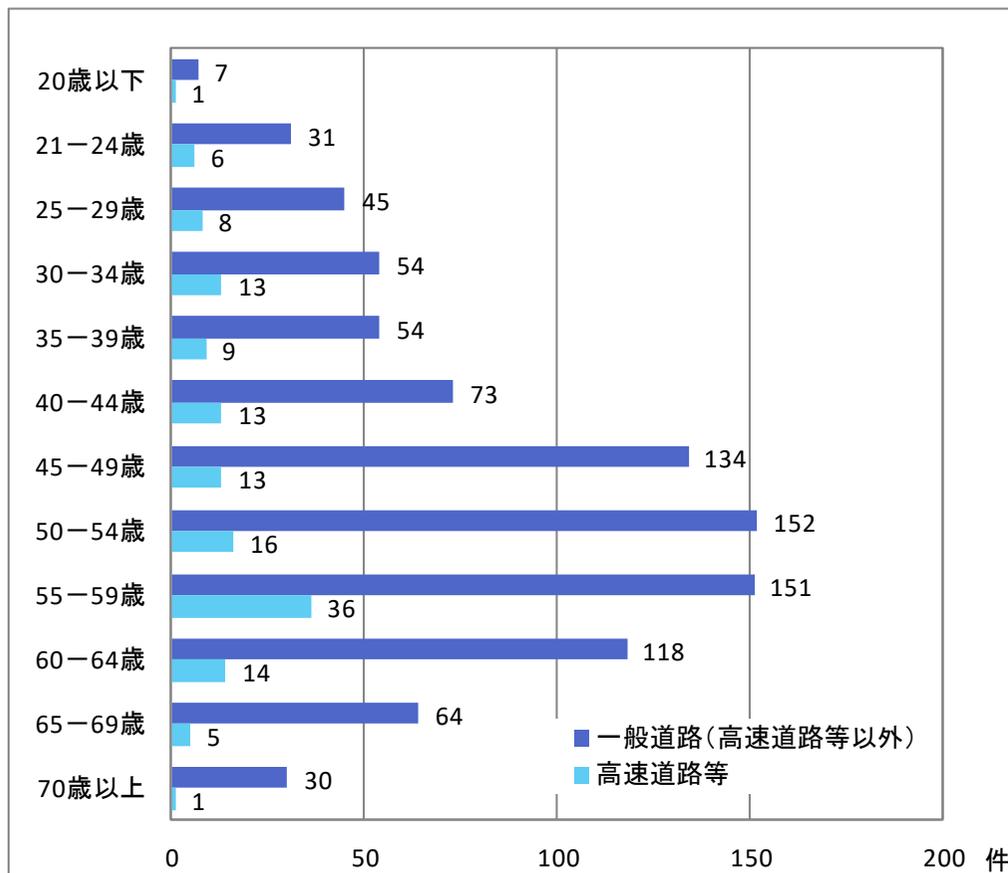
- 道路区分別の危険認知速度別にみると、「一般道路」では「10km/h以下」が最も多く210件（23.0%）となっている。次いで「20km/h以下」186件（20.4%）、「50km/h以下」150件（16.4%）、「40km/h以下」、「60km/h以下」がそれぞれ115件（12.6%）と続いている。市街地の最高速度に近い10～20km/h程度の速度帯と幹線道路の最高速度に近い60km/hの速度帯に分布がわかれている。
- 「高速道路」では「80km/h以下」が最も多く46件（34.1%）となっている。次いで「90km/h以下」30件（22.2%）、「70km/h以下」22件（16.3%）と続いている。



# V. 2023年死亡・重傷事故データ(道路区分)

## 6. 道路区分別の運転者の年齢層別

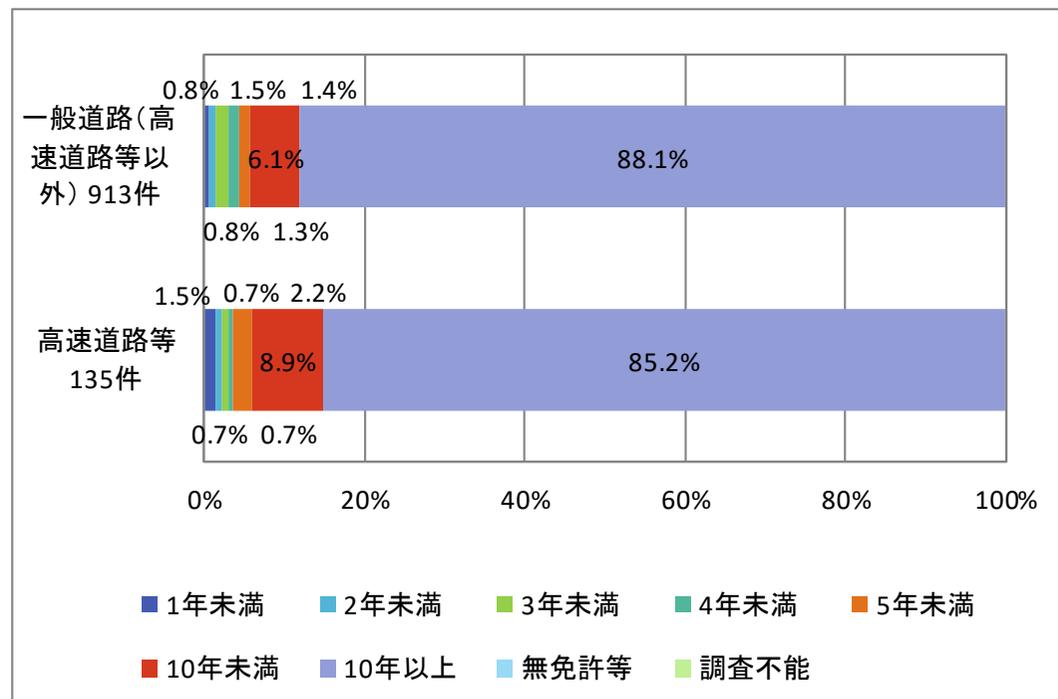
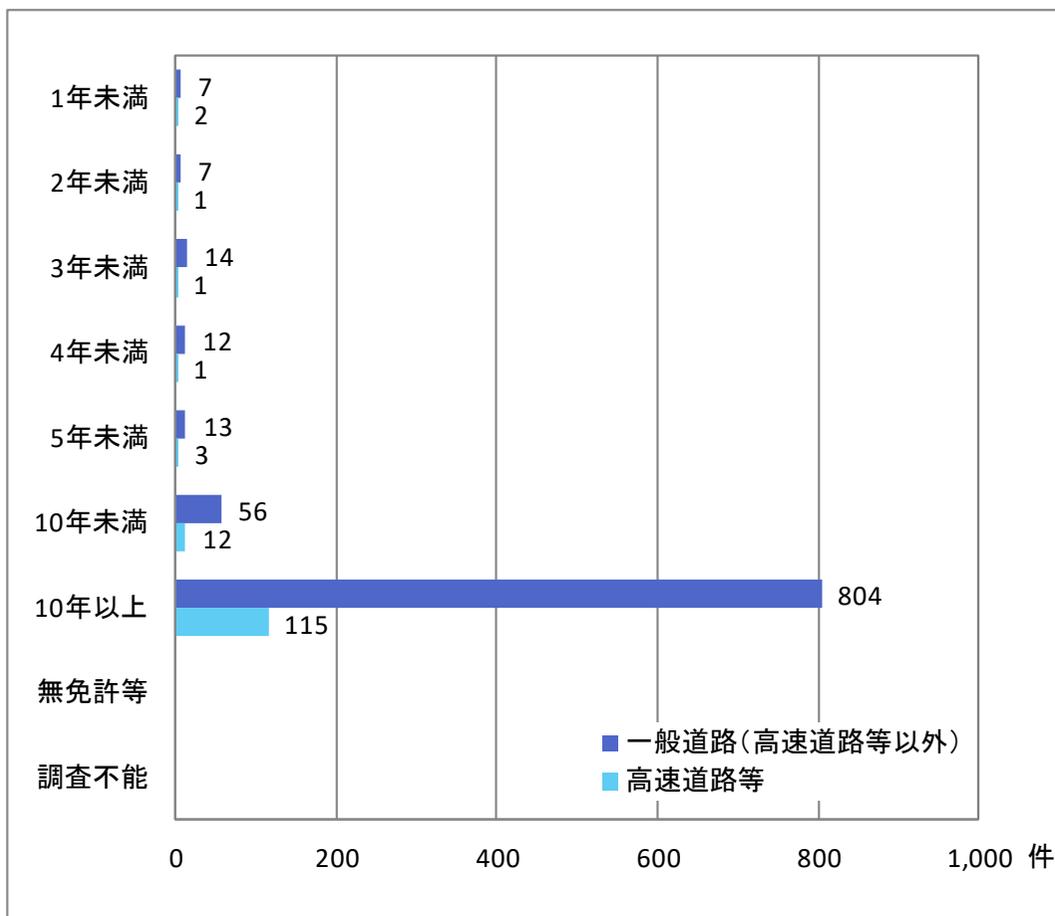
- ・道路区分別の年齢層別にみると、「一般道路」では「50-54歳」が最も多く152件（16.6%）となっている。次いで「55-59歳」151件（16.5%）、「45-49歳」134件（14.7%）、「60-64歳」118件（12.9%）と続いている。
- ・「高速道路」では「55-59歳」が最も多く36件（26.7%）となっている。次いで「50-54歳」16件（11.9%）、「60-64歳」14件（10.4%）、「30-34歳」、「40-44歳」、「45-49歳」がそれぞれ13件（9.6%）と続いている。
- ・「一般道路分」では60歳以上の死亡・重傷事故割合が全体の2割以上となっている。



# V. 2023年死亡・重傷事故データ(道路区分)

## 7. 道路区分別の運転者の免許取得年別

- 道路区分別の免許取得年別にみると、「一般道路」及び「高速道路」のいずれも「10年以上」が最も多く、それぞれ804件(88.1%)、115件(85.2%)と9割近くを占めている。



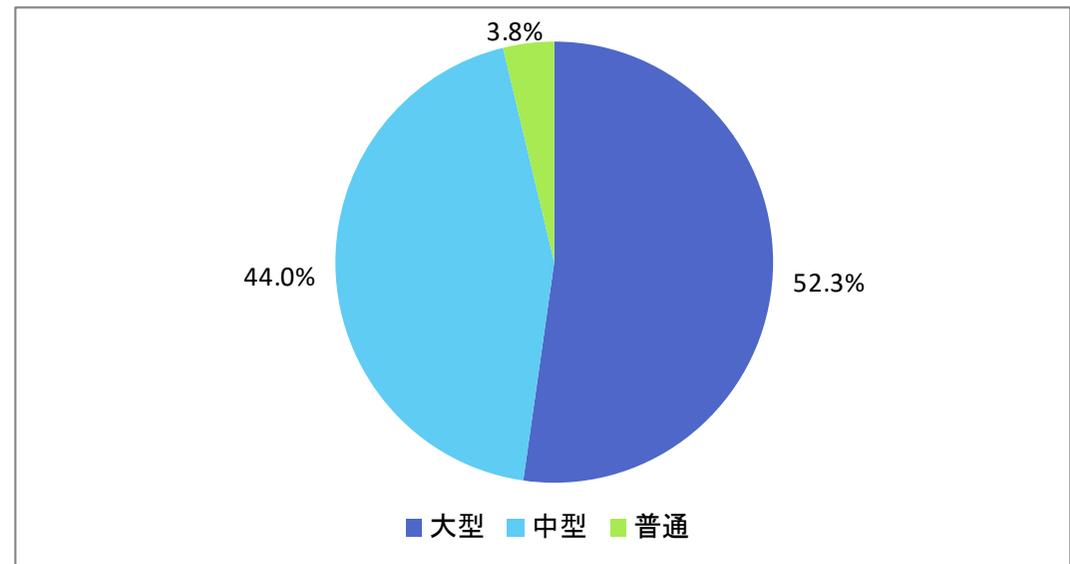
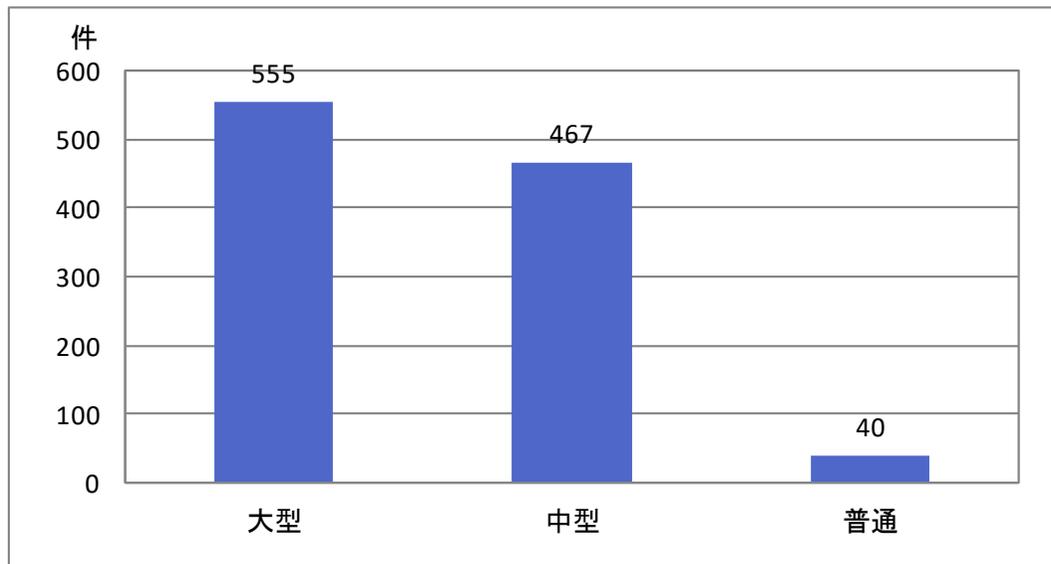
## VI. 2023年死亡・重傷事故データ(車両区分)

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. 2023年死亡・重傷事故データ(車両区分)

### 1. 車両区分別

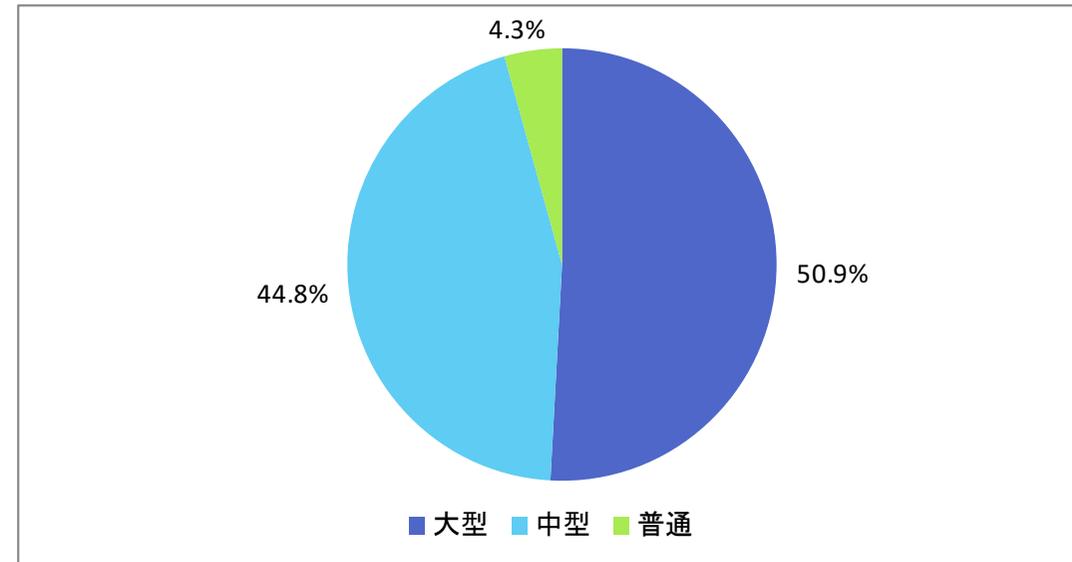
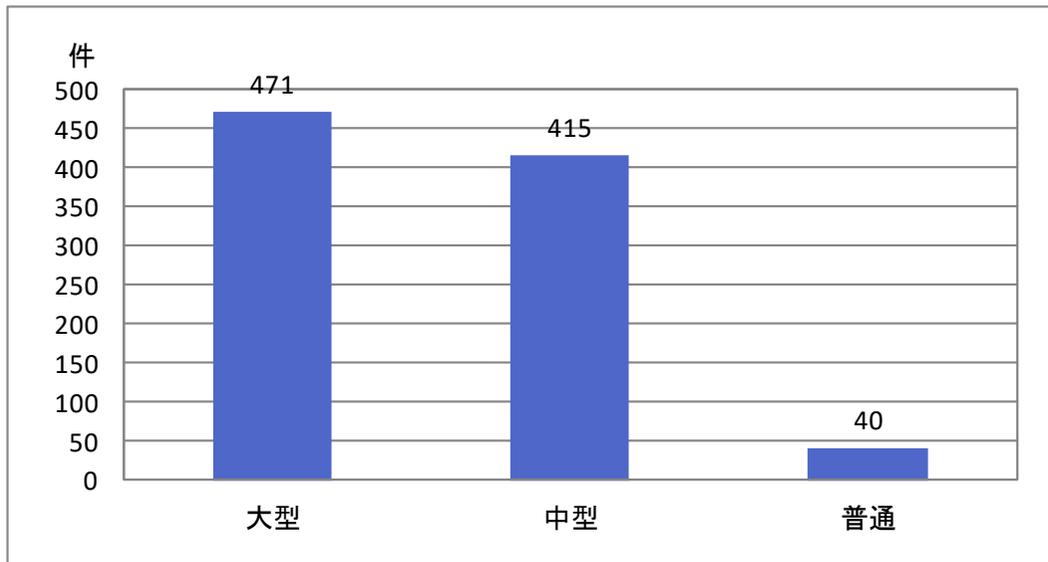
- ・車両区分別にみると、「大型」が最も多く555件（52.3%）と5割以上を占めている。
- ・次いで「中型」467件（44.0%）、「普通」40件（3.8%）と続いている。



## VI. 2023年死亡・重傷事故データ(車両区分)

### (1) 一般道路上での車両区分

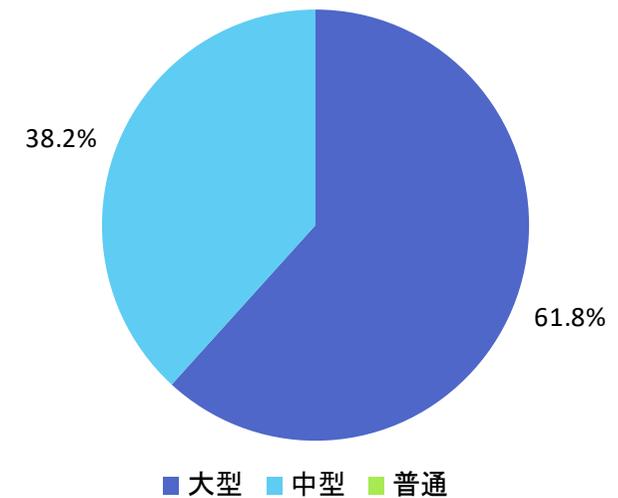
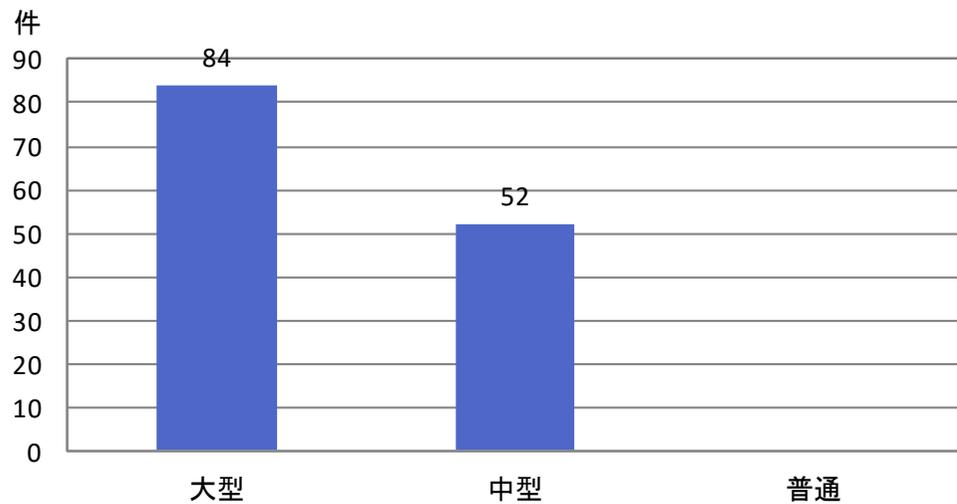
- ・一般道路上での車両区分をみると、「大型」が最も多く471件（50.9%）と5割以上を占めている。
- ・次いで「中型」415件（44.8%）、「普通」40件（4.3%）と続いている。



## VI. 2023年死亡・重傷事故データ(車両区分)

### (2) 高速道路上での車両区分

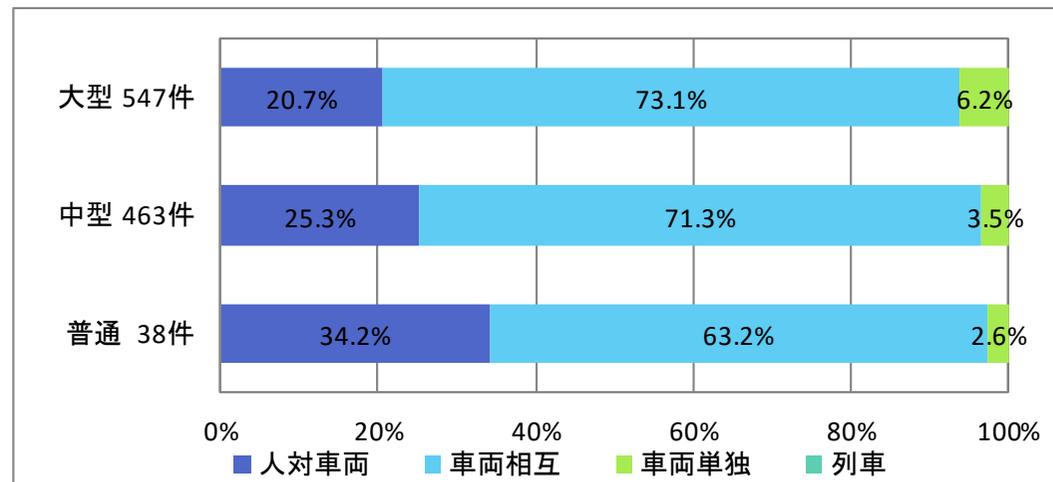
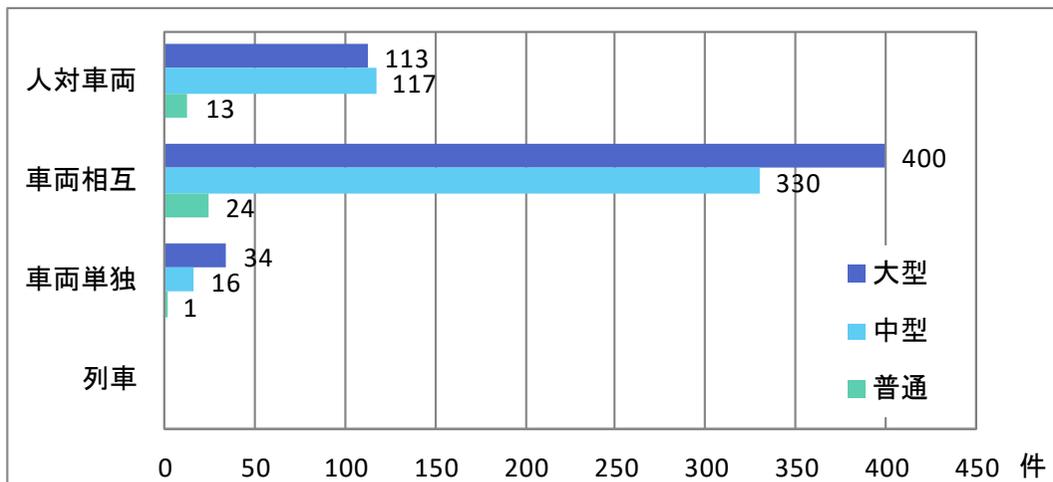
- ・ 高速道路上での車両区分をみると、「大型」が最も多く84件（61.8%）と6割以上を占めている。
- ・ 次いで「中型」52件（38.2%）と続いている。



# VI. 2023年死亡・重傷事故データ(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「普通」までのいずれも「車両相互」が最も多く、それぞれ400件（73.1%）、330件（71.3%）、24件（63.2%）となっている。
- ・車両が小さくなるほど、「人対車両」の割合が多い傾向にある。

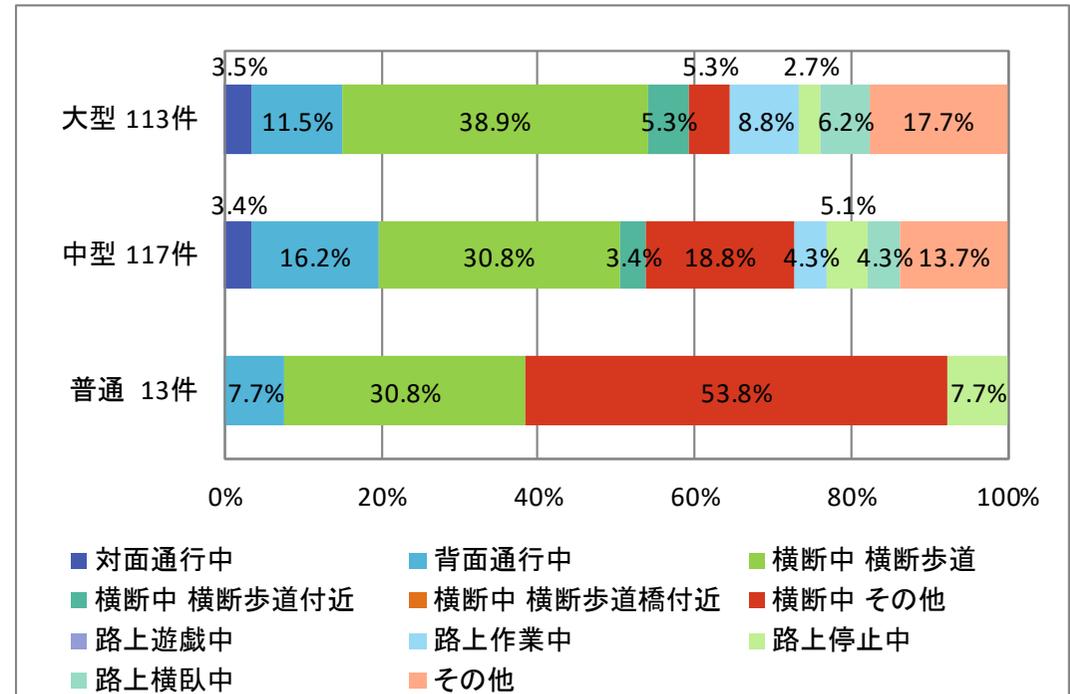
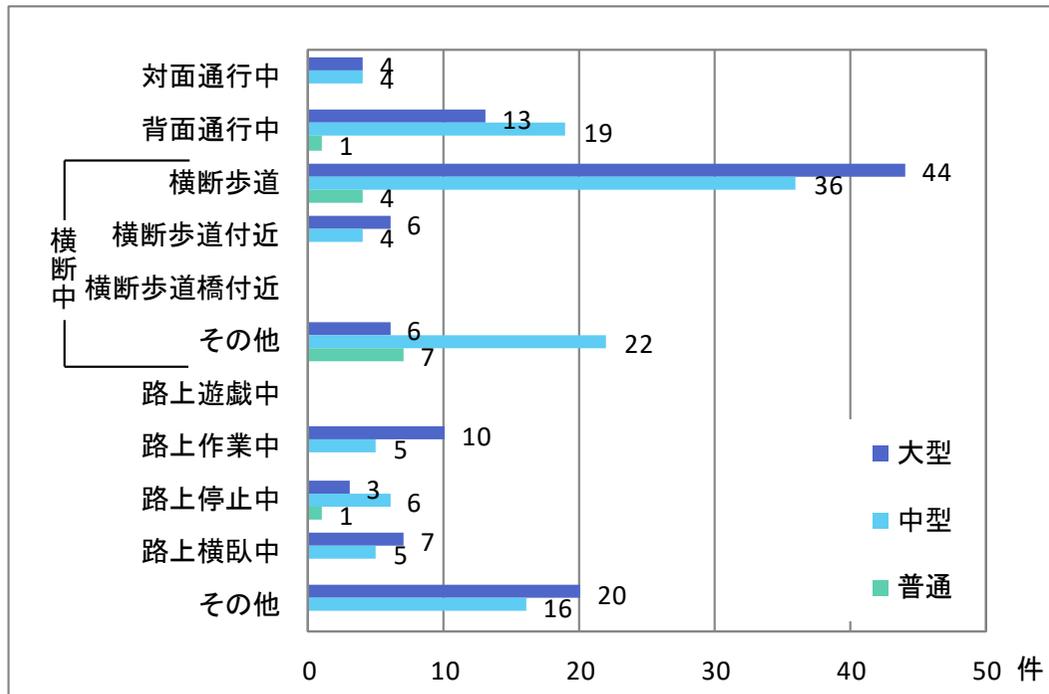


※対自転車事故は、「車両相互」に含まれます。

# VI. 2023年死亡・重傷事故データ(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」、「中型」は「横断中 横断歩道」が最も多く、それぞれ44件(38.9%)、36件(30.8%)となっている。
- ・ 「普通」は「横断中 その他」が最も多く7件(53.8%)となっている。

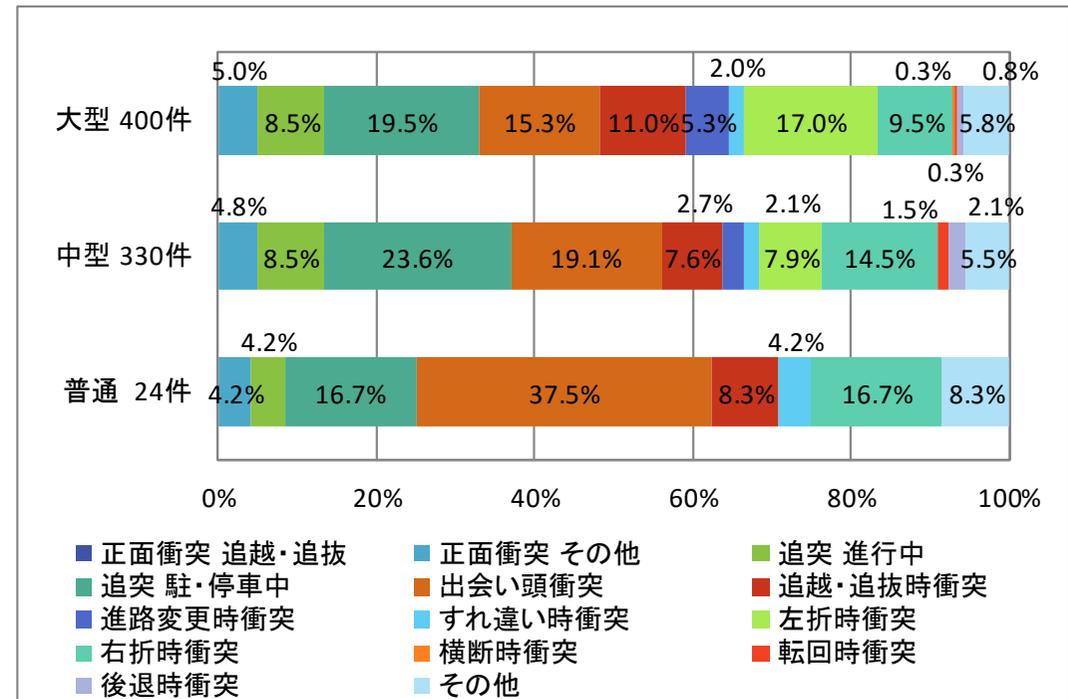
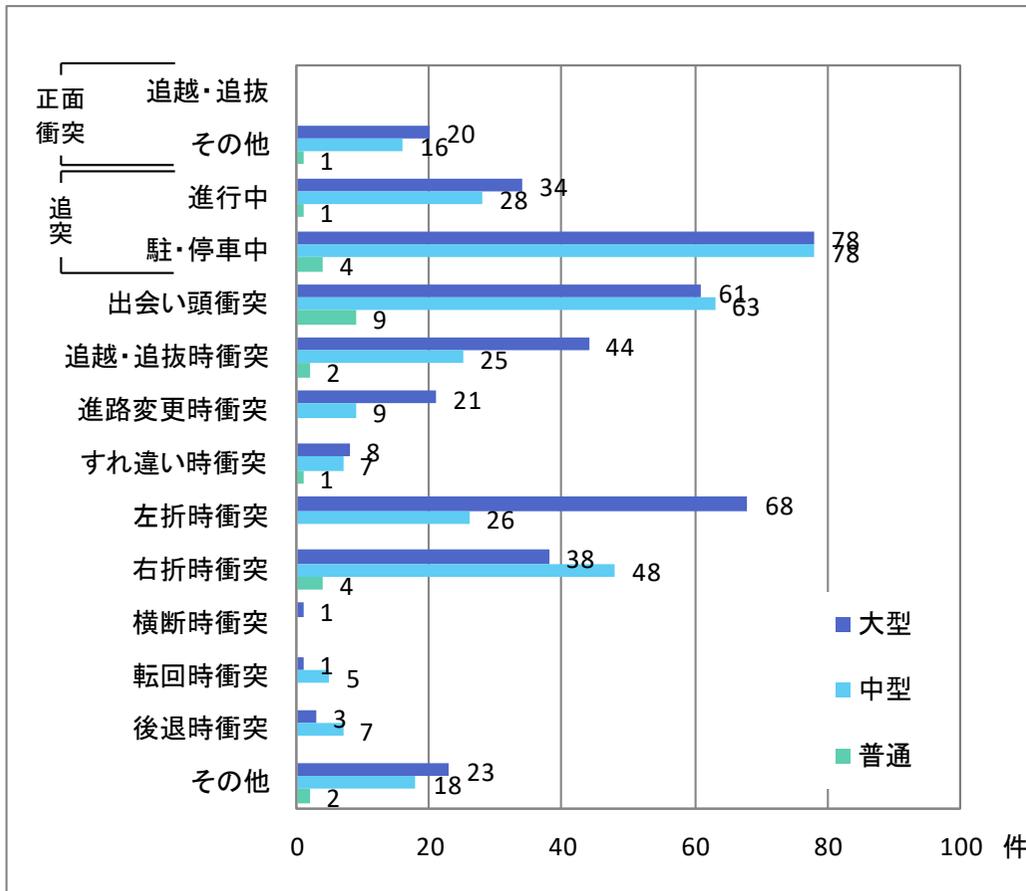


※対自転車事故は、「車両相互」に含まれます。

# VI. 2023年死亡・重傷事故データ(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」は「追突 駐・停車中」が最も多く78件(19.5%)となっている。次いで「左折時衝突」68件(17.0%)、「出会い頭衝突」61件(15.3%)と続いている。
- ・「中型」は「追突 駐・停車中」が最も多く78件(23.6%)となっている。次いで「出会い頭衝突」63件(19.1%)、「右折時衝突」48件(14.5%)と続いている。
- ・「普通」は「出会い頭衝突」が9件(37.5%)となっている。次いで「追突 駐・停車中」、「右折時衝突」がそれぞれ4件(16.7%)と続いている。

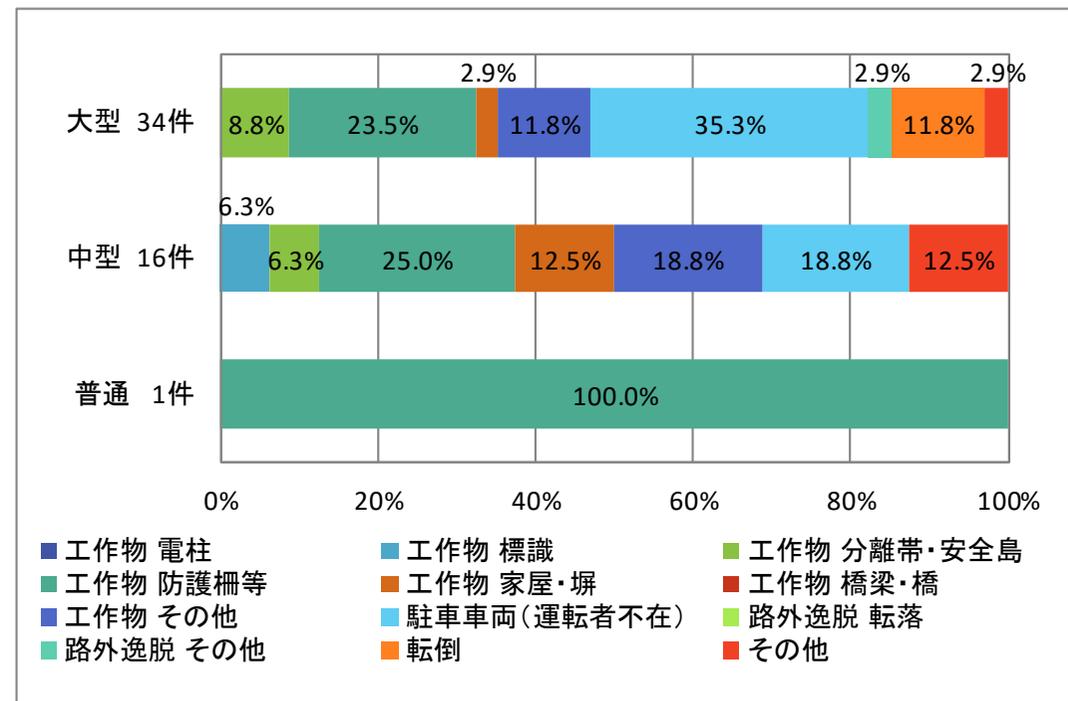
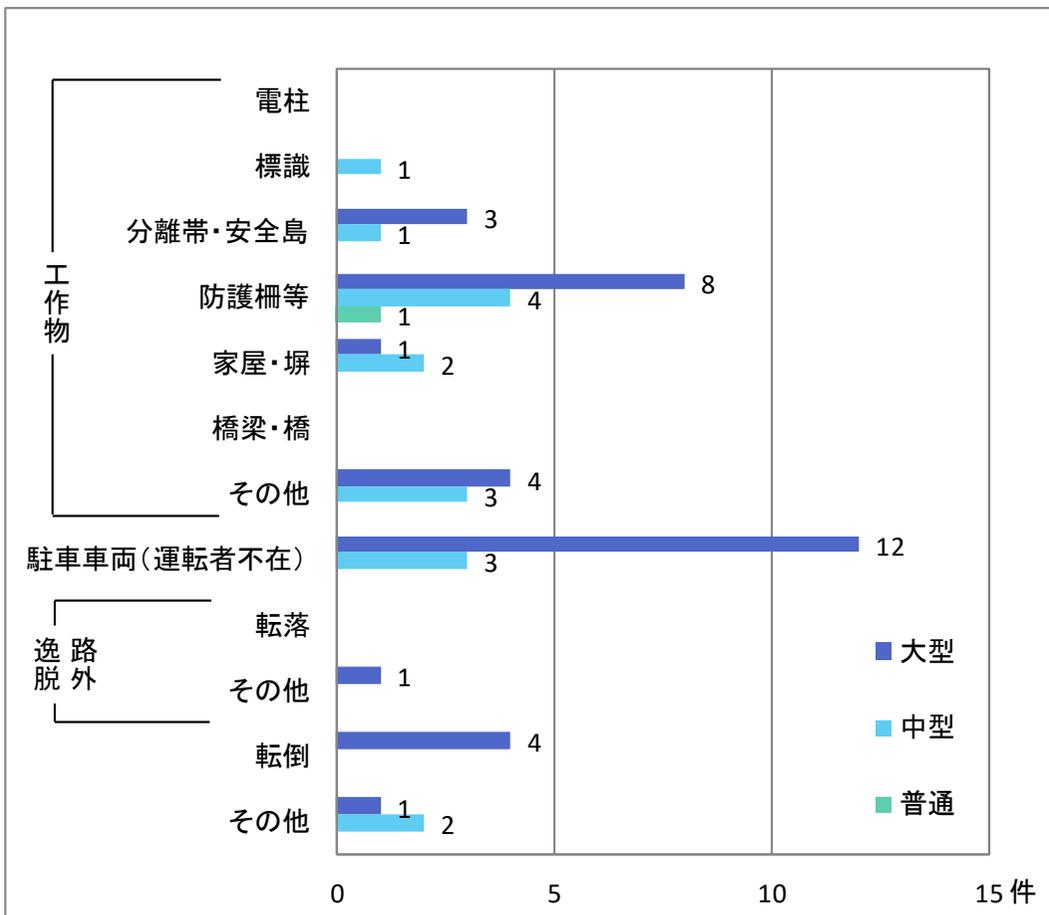


※対自転車事故は、「車両相互」に含まれます。

# VI. 2023年死亡・重傷事故データ(車両区分)

## (3) 車両区分の事故類型(車両単独)別

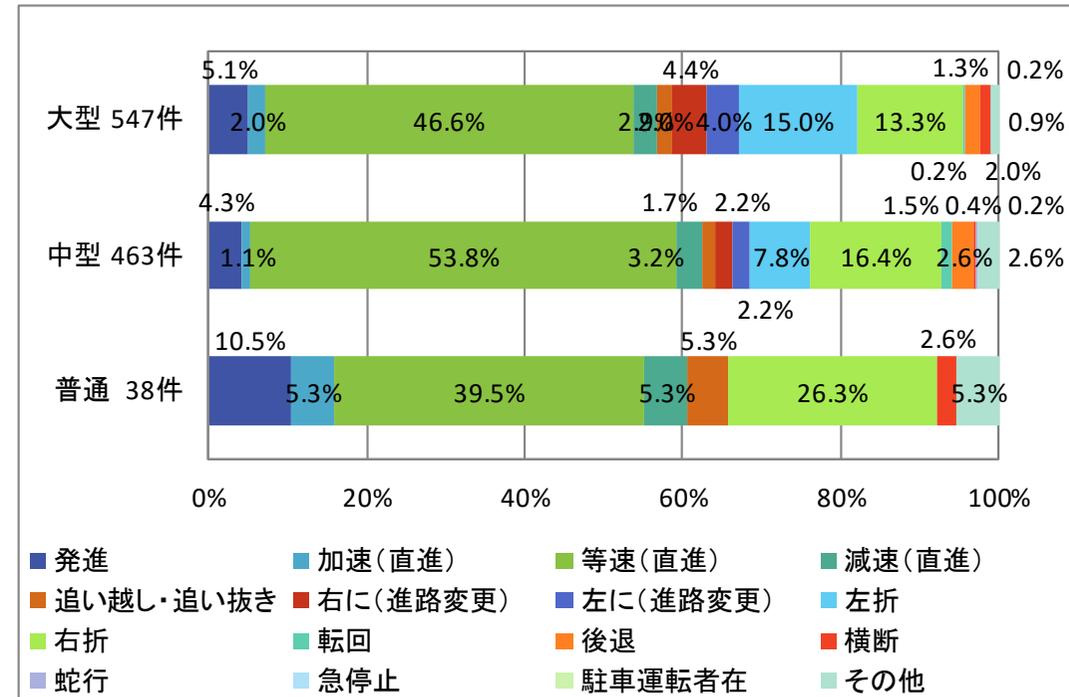
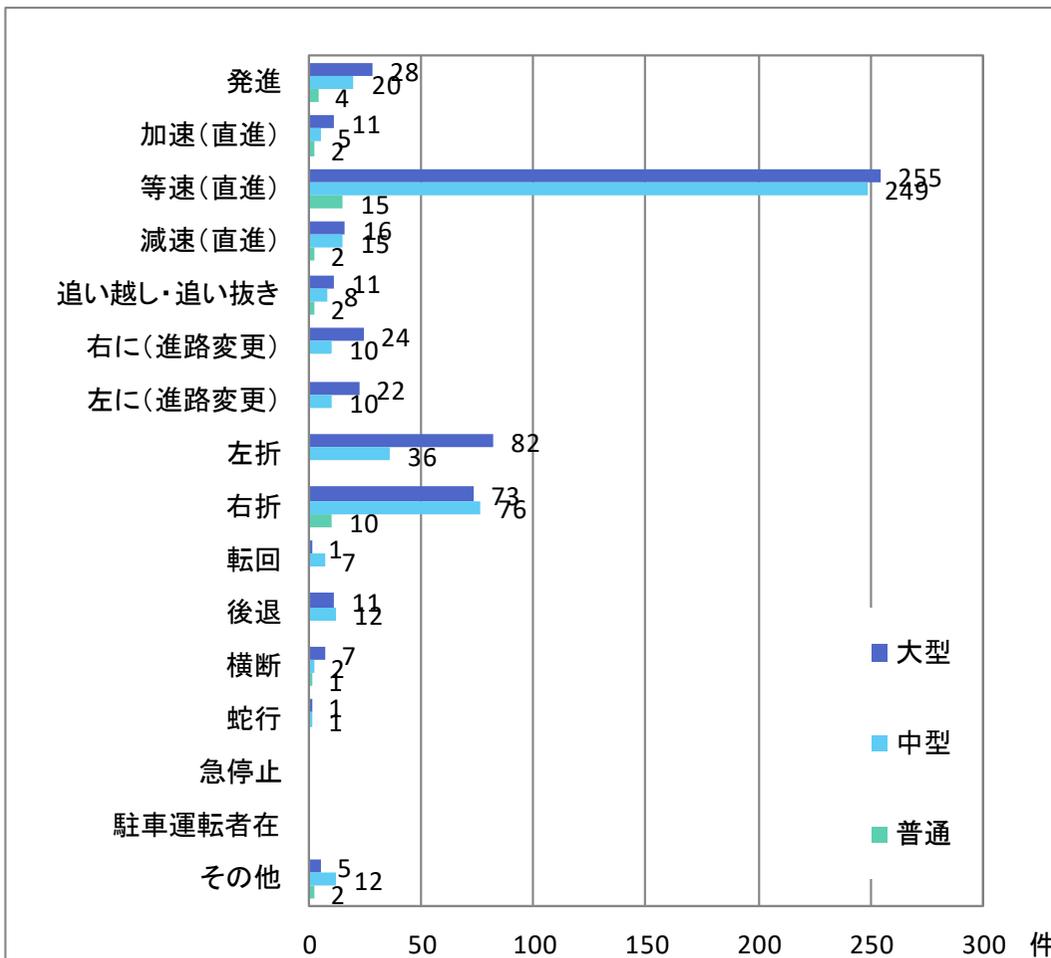
- ・車両区分の事故類型(車両単独)別にみると、「大型」は「駐車車両(運転者不在)」が最も多く12件(35.3%)となっている。次いで「工作物 防護柵等」8件(23.5%)、「高速物 その他」、「転倒」がそれぞれ4件(11.8%)となっている。
- ・「中型」は「工作物 防護柵等」が最も多く4件(25.0%)となっている。次いで「工作物 その他」、「駐車車両(運転者不在)」がそれぞれ3件(18.8%)となっている。
- ・「普通」は「工作物 防護柵等」1件(100.0%)となっている。



# VI. 2023年死亡・重傷事故データ(車両区分)

## 3. 車両区分別の行動類型別

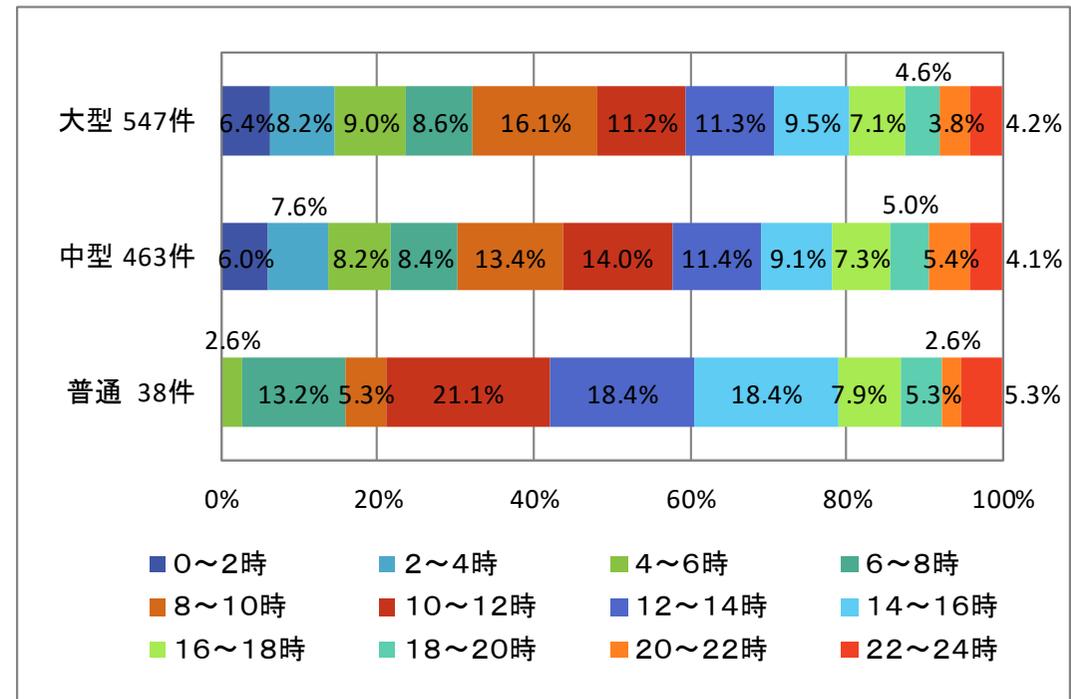
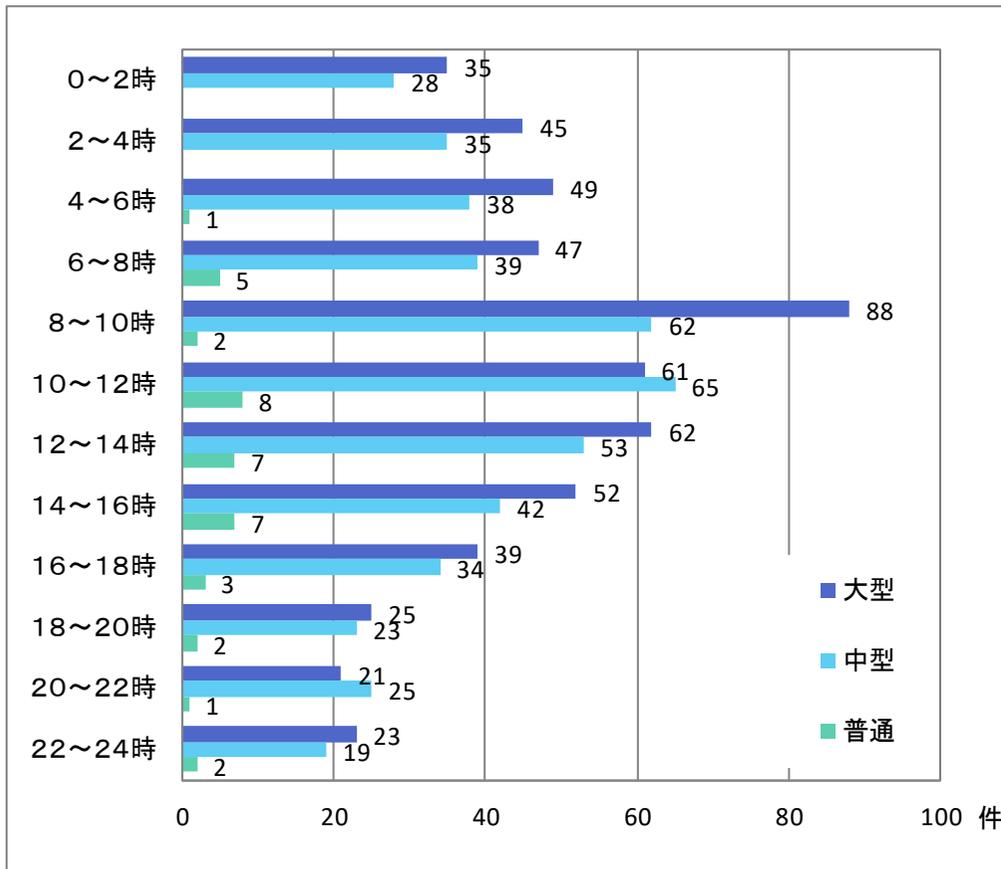
- ・車両区分別の行動類型別にみると、「大型」から「普通」までのいずれも「等速（直進）」が最も多く、それぞれ255件（46.6%）、249件（53.8%）、15件（39.5%）となっている。
- ・次いで「大型」は「左折」82件（15.0%）、「右折」73件（13.3%）となっている。「中型」、「普通」は「右折」となっており、それぞれ76件（16.4%）、10件（26.3%）となっている。



# VI. 2023年死亡・重傷事故データ(車両区分)

## 4. 車両区分別の時間帯別

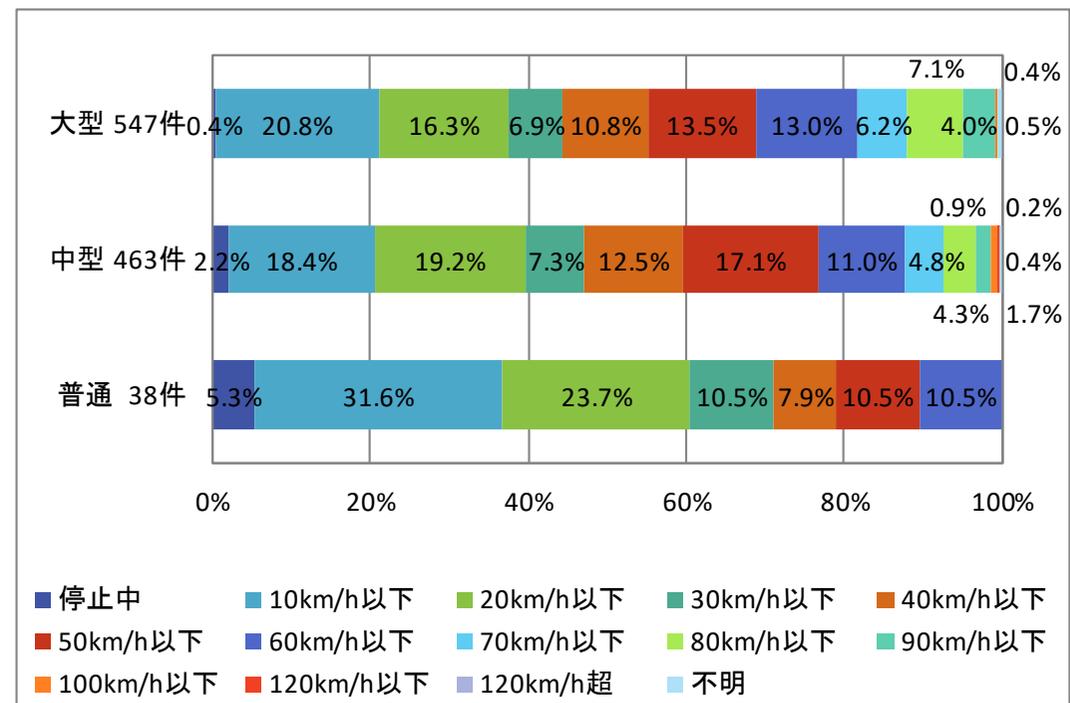
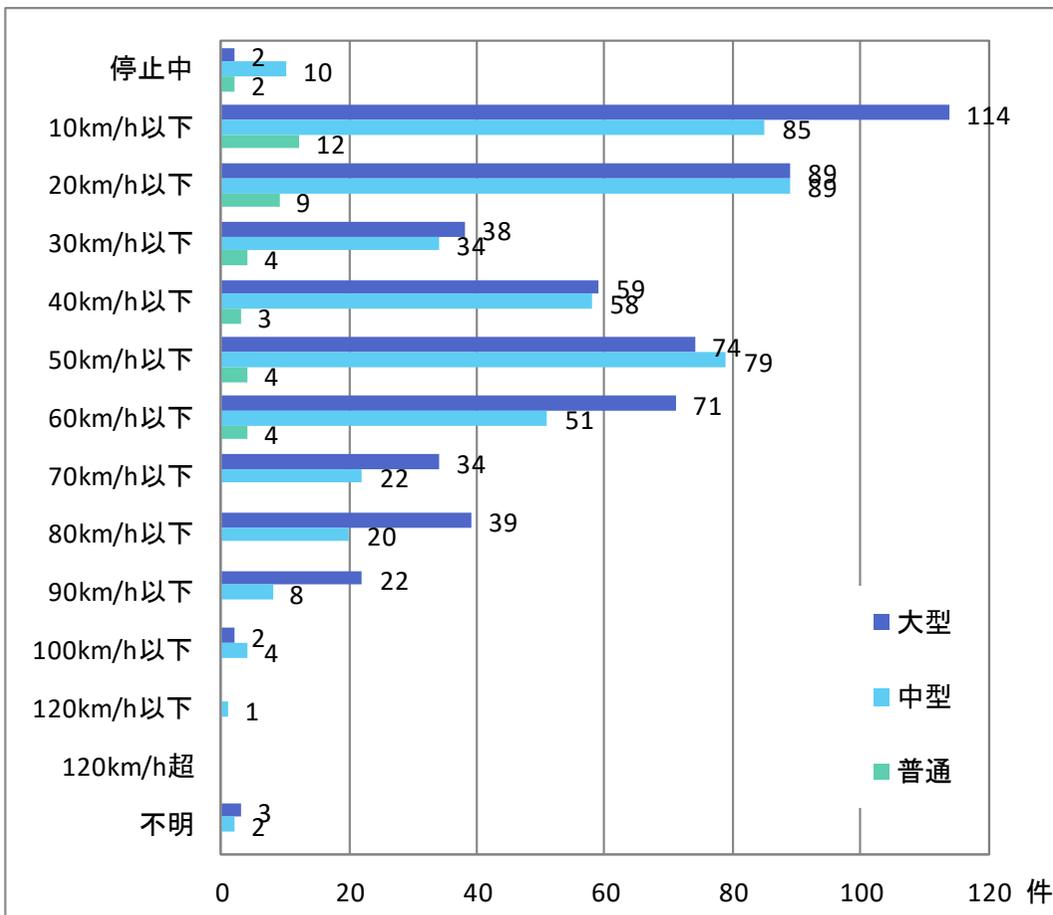
- ・車両区分別の時間帯別にみると、「大型」は「8～10時」が最も多く88件（16.1%）となっている。次いで「12～14時」62件（11.2%）、「10～12時」61件（11.1%）と続き、午前中（6～12時）の時間帯で4割近くを占めている。
- ・「中型」は「10～12時」が最も多く65件（14.0%）となっている。次いで「8～10時」62件（13.4%）、「12～14時」53件（11.4%）と続いている。午前中（6～12時）の時間帯で4割近くを占めている。
- ・「普通」は「10～12時」が最も多く8件（21.1%）となっている。次いで「12～14時」、「14～16時」がそれぞれ7件（18.4%）と続いている。



# VI. 2023年死亡・重傷事故データ(車両区分)

## 5. 車両区分別の運転者の危険認知速度別

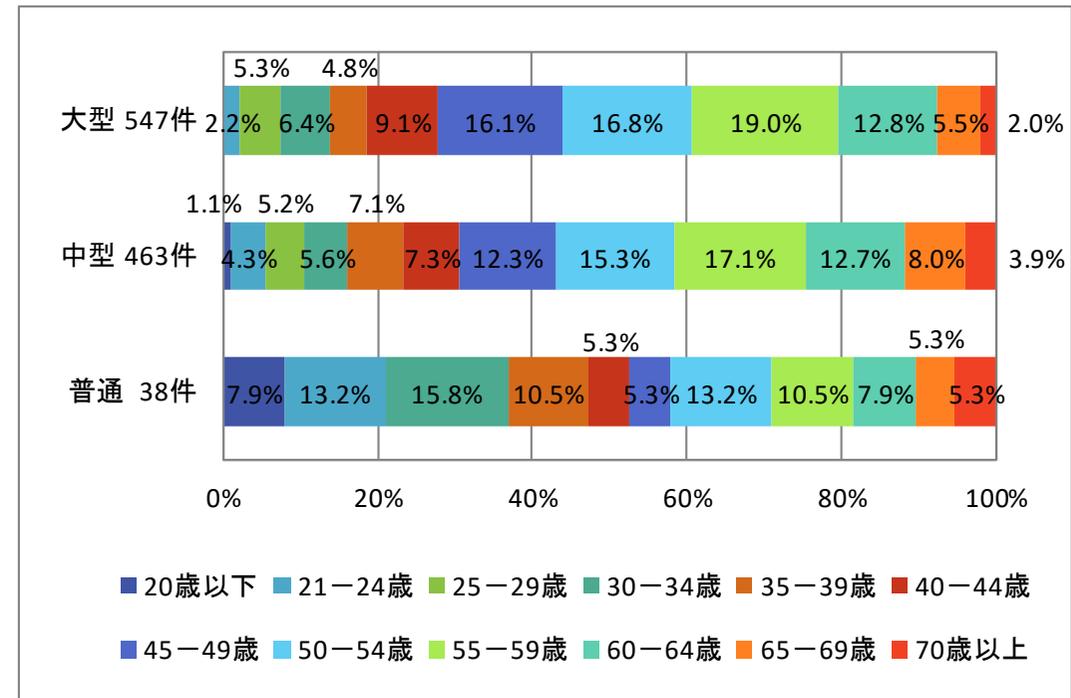
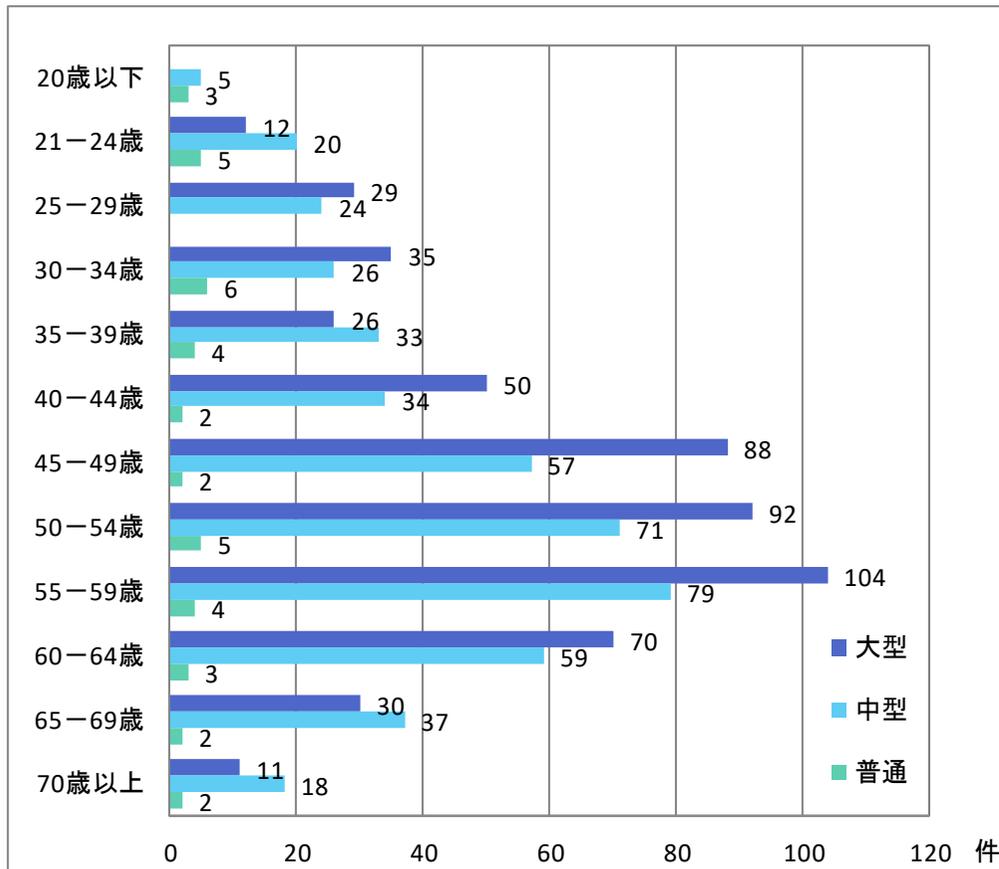
- ・車両区分別の運転者の危険認知速度別にみると、「大型」は「10km/h以下」が最も多く114件（20.8%）、次いで「20km/h以下」89件（16.3%）と続いている。
- ・「中型」は「20km/h以下」が最も多く89件（19.2%）、次いで「10km/h以下」85件（18.4%）と続いている。
- ・「普通」は「10km/h以下」が最も多く12件（31.6%）、次いで「20km/h以下」9件（23.7%）と続いている。
- ・いずれの車種も、市街地の最高速度に近い20km/h程度の速度帯が多い。



# VI. 2023年死亡・重傷事故データ(車両区分)

## 6. 車両区分別の運転者の年齢層別

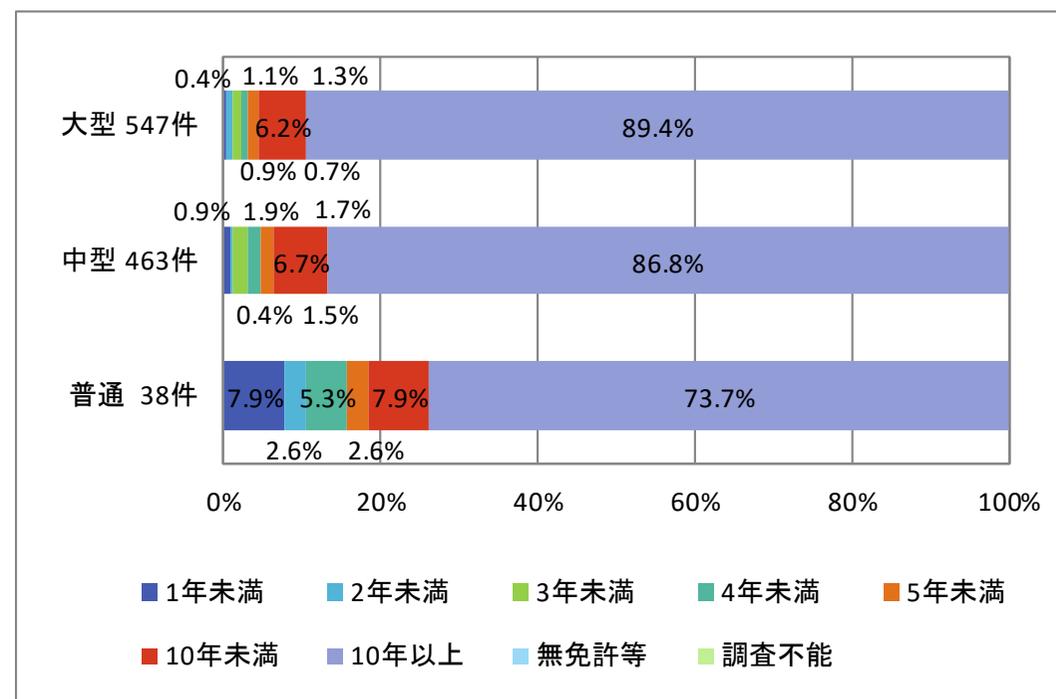
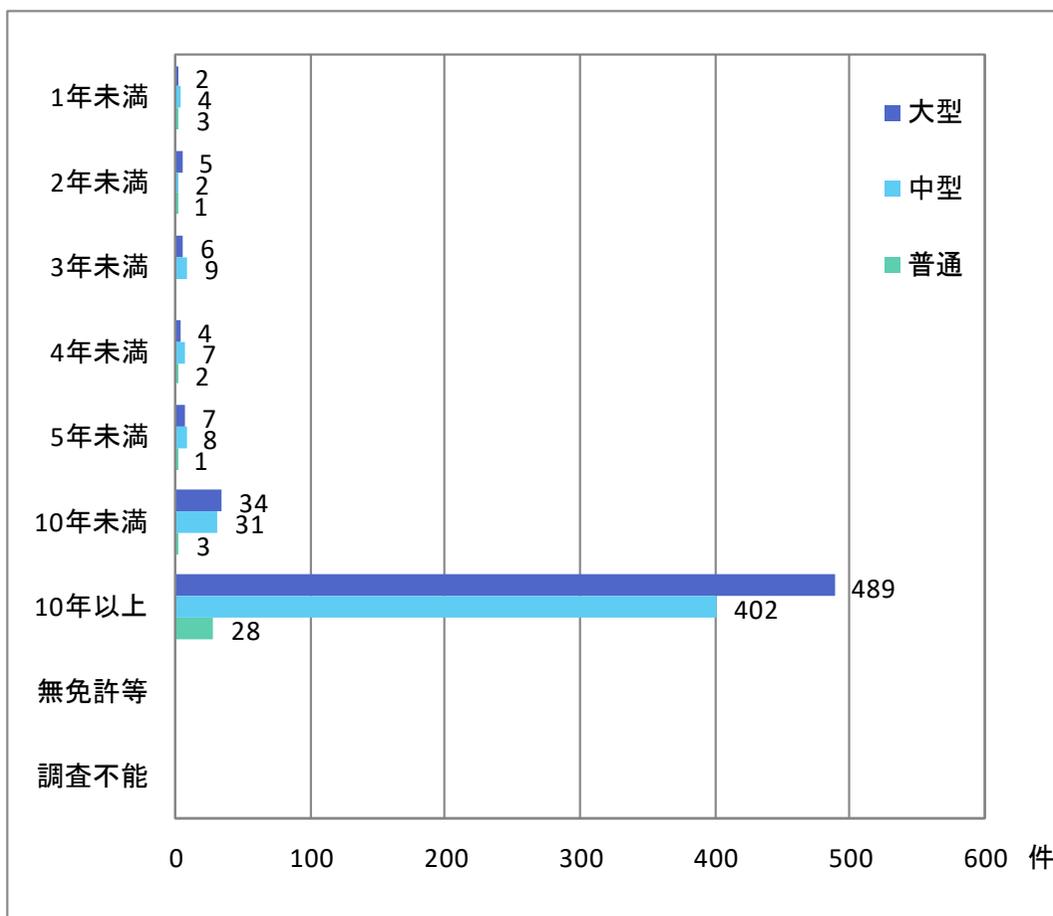
- ・車両区分別の年齢層別にみると、「大型」は「55-59歳」が最も多く104件（19.0%）となっている。次いで「50-54歳」92件（16.8%）、「45-49歳」88件（16.1%）、「60-64歳」70件（12.8%）と続いている。
- ・「中型」は「55-59歳」が最も多く79件（17.1%）となっている。次いで「50-54歳」71件（15.3%）、「60-64歳」59件（12.7%）、「45-49歳」57件（12.3%）と続いている。
- ・「普通」は「30-34歳」が最も多く6件（15.8%）となっている。次いで「21-24歳」、「50-54歳」がそれぞれ5件（13.2%）と続いている。



# VI. 2023年死亡・重傷事故データ(車両区分)

## 7. 車両区分別の運転者の免許取得年別

・道路区分別の免許取得年別にみると、いずれの車両も「10年以上」が最も多くなっている。



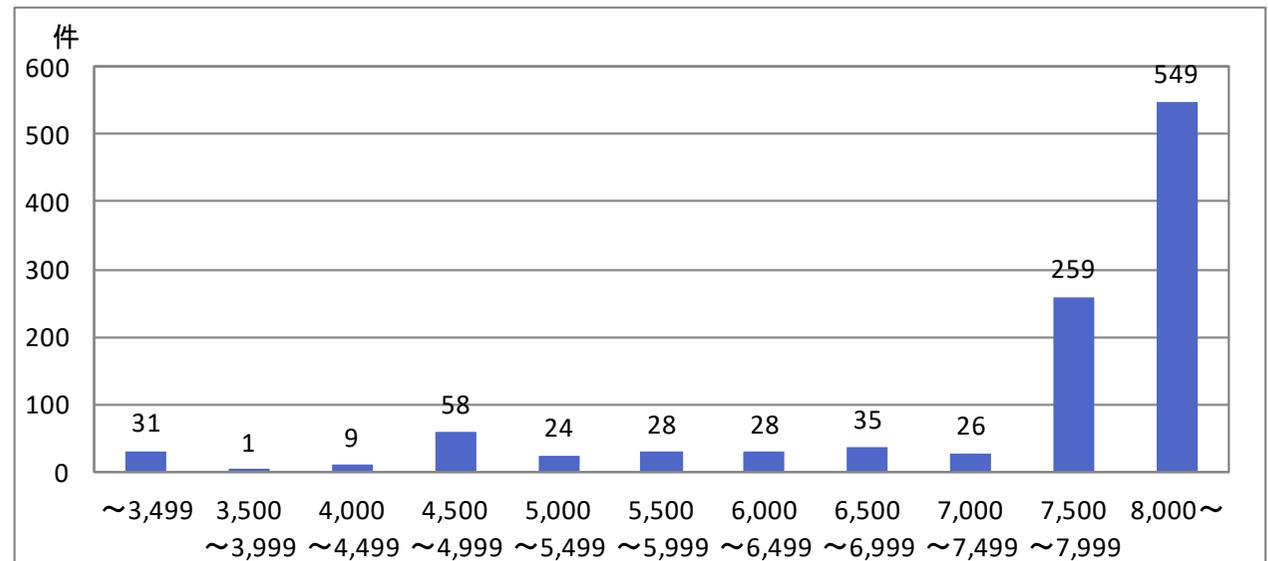
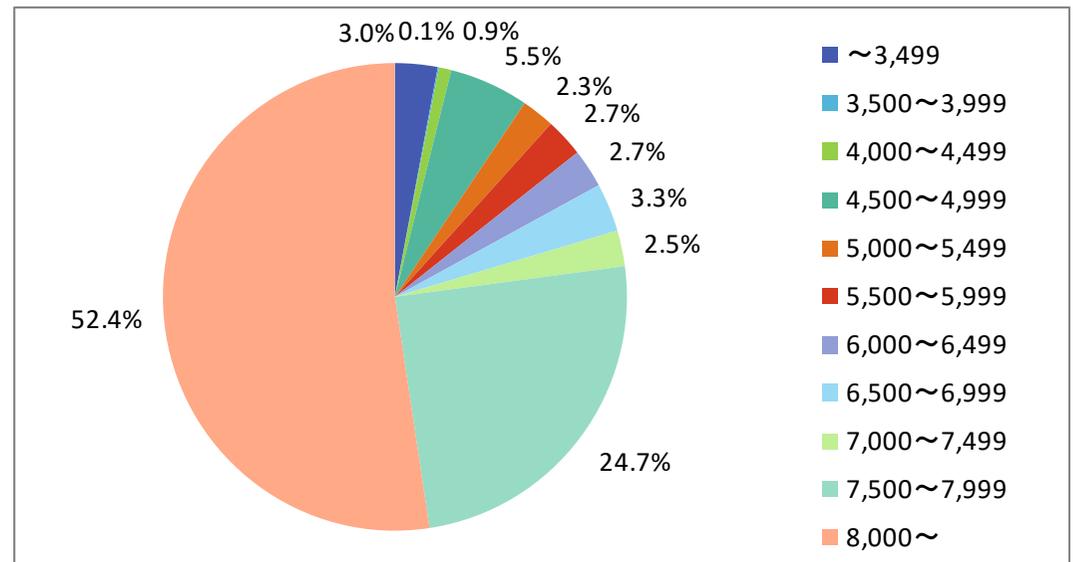
## VII. 2023年死亡・重傷事故データ(車両総重量)

### 1. 車両総重量別

## VII. 2023年死亡・重傷事故データ(車両総重量)

### 1. 車両総重量別

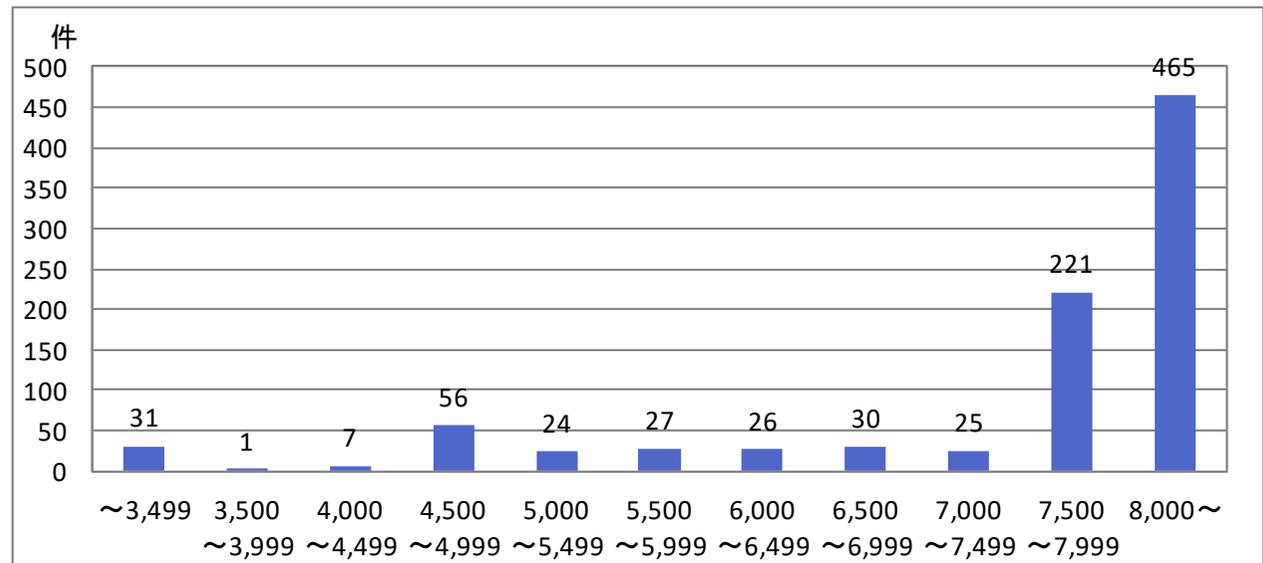
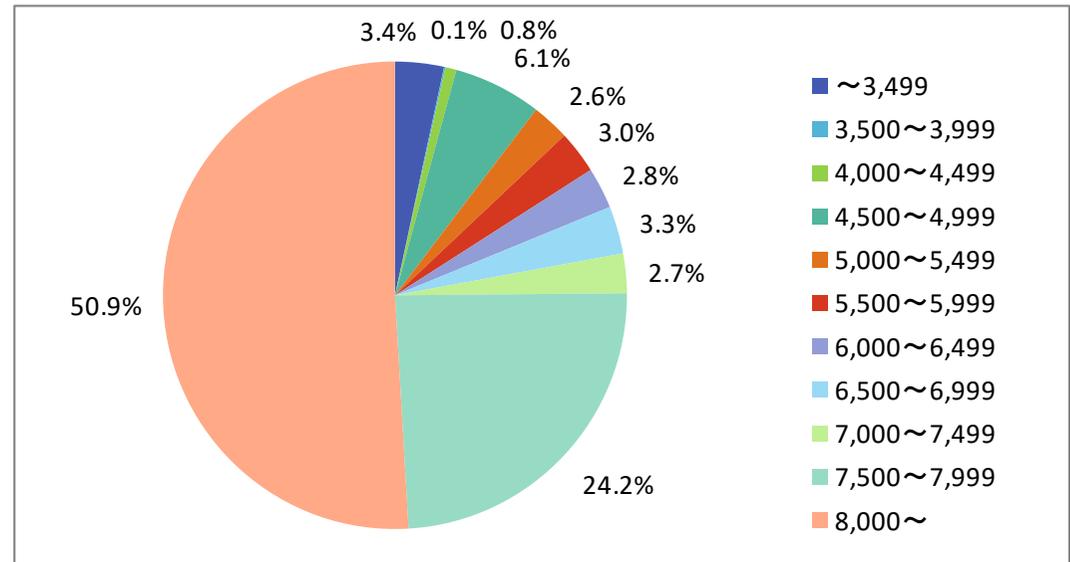
- ・車両総重量別にみると、「8,000～」が最も多く549件（52.4%）と5割以上を占めている。
- ・次いで「7,500～7,999」259件（24.7%）と続いており、両者で8割近くを占めている。



## VII. 2023年死亡・重傷事故データ(車両総重量)

### (1) 一般道路上での車両総重量別

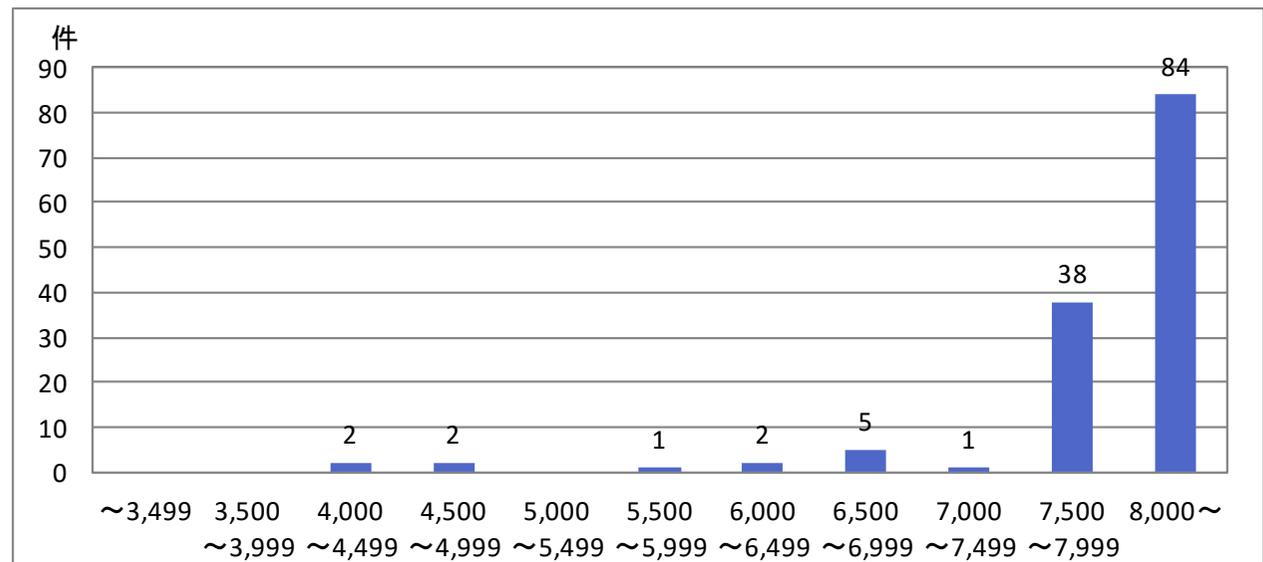
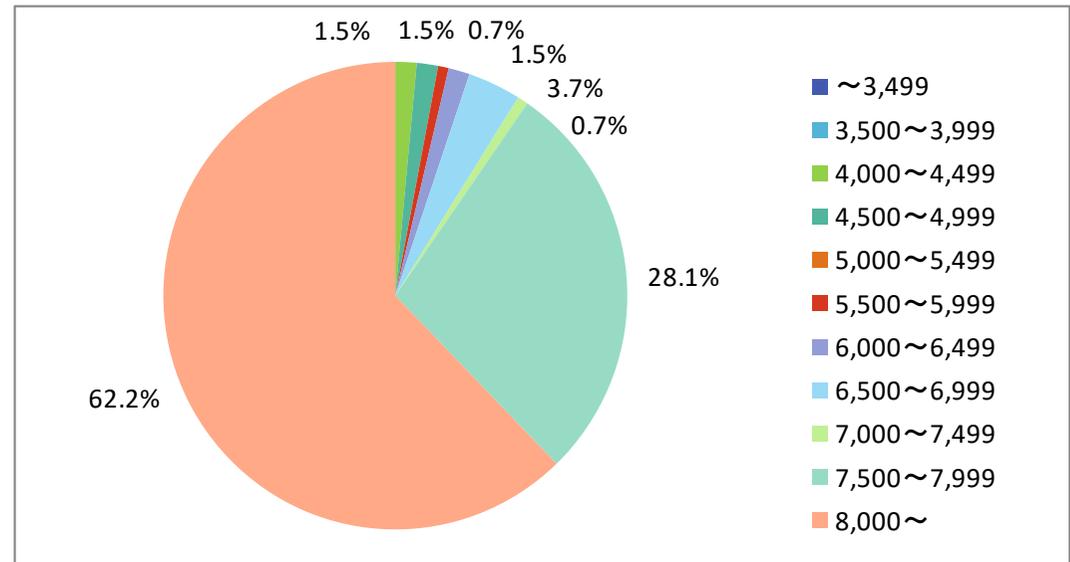
- 一般道路上での車両総重量別をみると、「8,000～」が最も多く465件(50.9%)と5割以上を占めている。
- 次いで「7,500～7,999」221件(24.2%)と続いており、両者で8割近くを占めている。



## VII. 2023年死亡・重傷事故データ(車両総重量)

### (2) 高速道路上での車両総重量別

- ・ 高速道路上での車両総重量別をみると、「8,000～」が最も多く84件(62.2%)と6割以上を占めている。
- ・ 次いで「7,500～7,999」38件(28.1%)と続き、両者で9割以上を占めている。



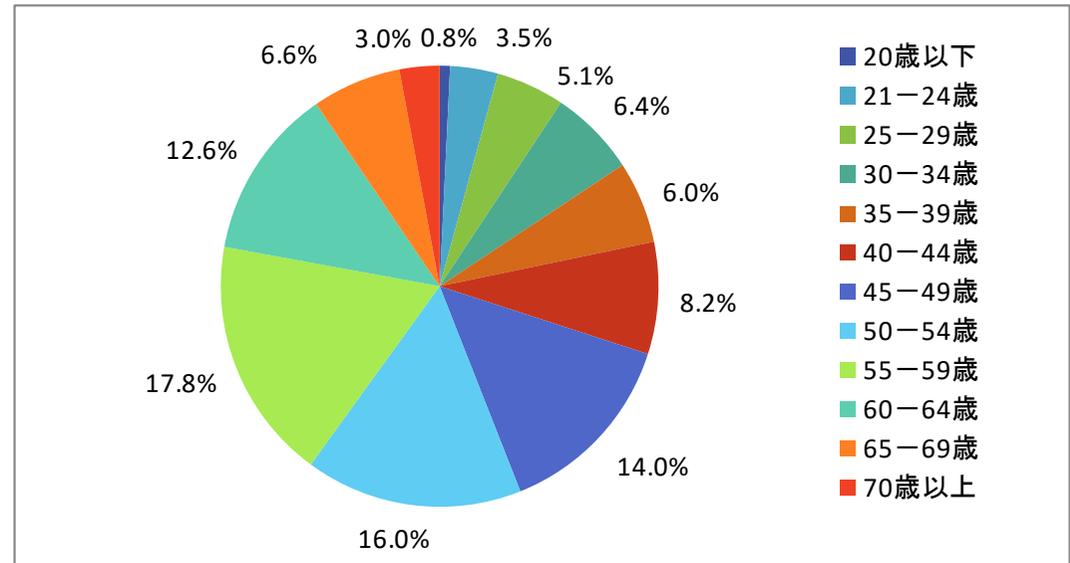
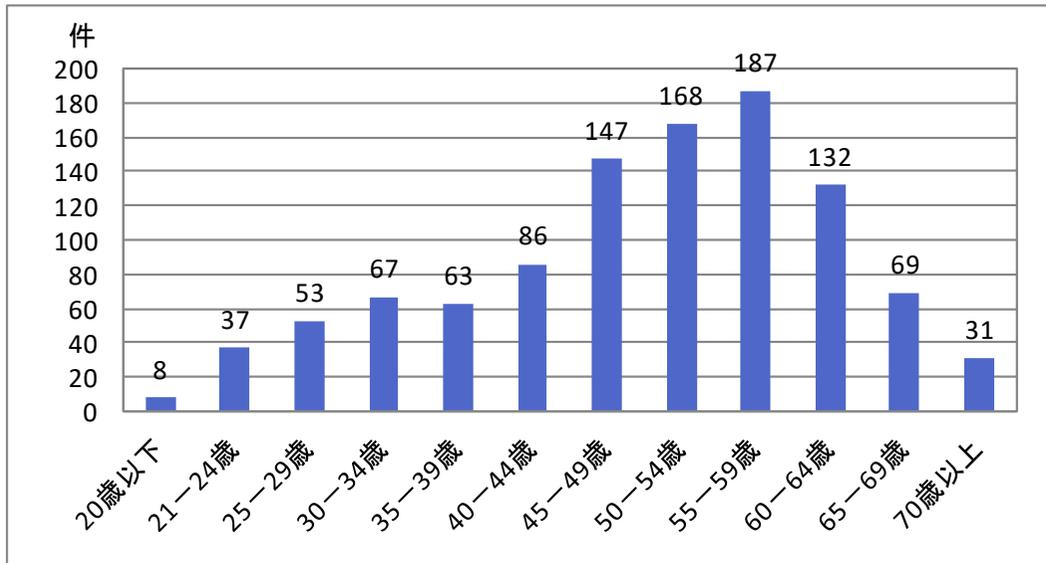
## VIII. 2023年死亡・重傷事故データ(年齢層別)

1. 第一当事者の年齢層別
2. 第一当事者の年齢層別の事故類型別

## VIII. 2023年死亡・重傷事故データ(年齢層別)

### 1. 第一当事者の年齢層別

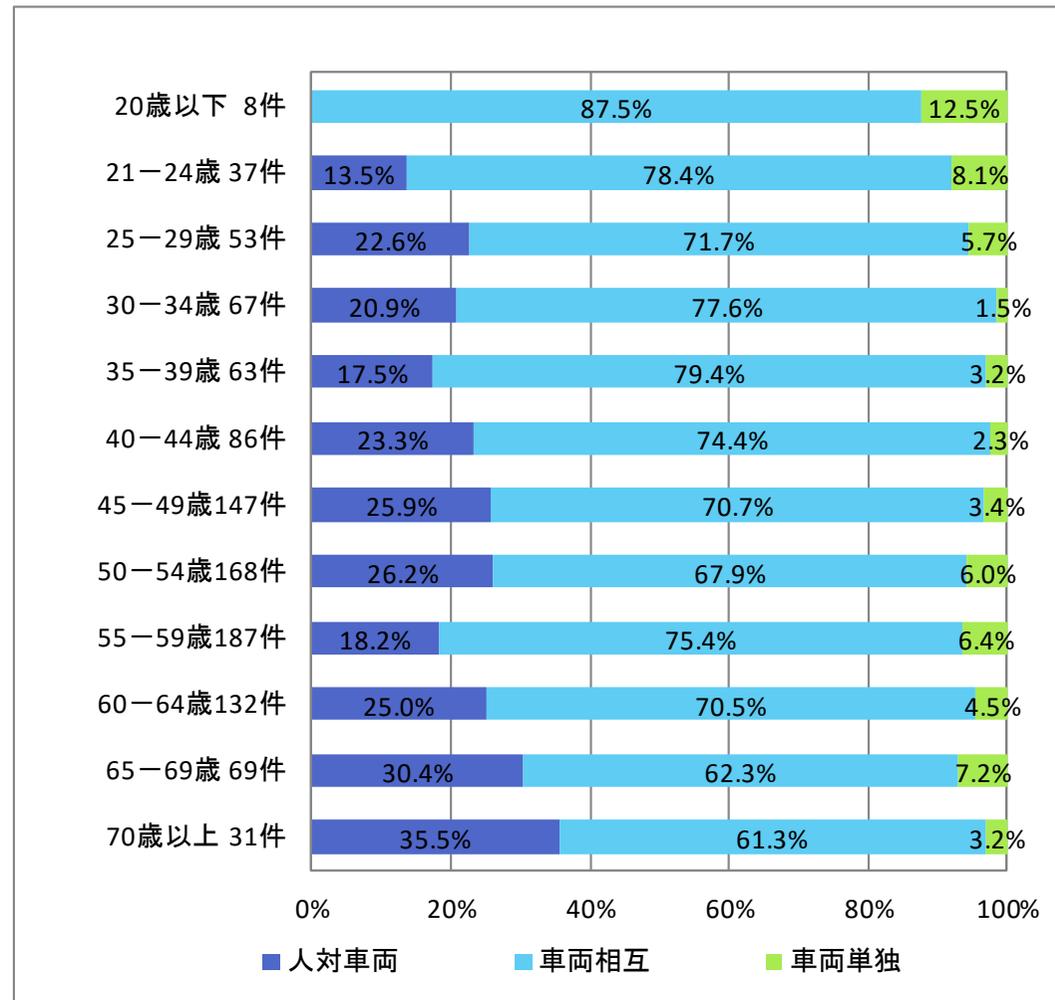
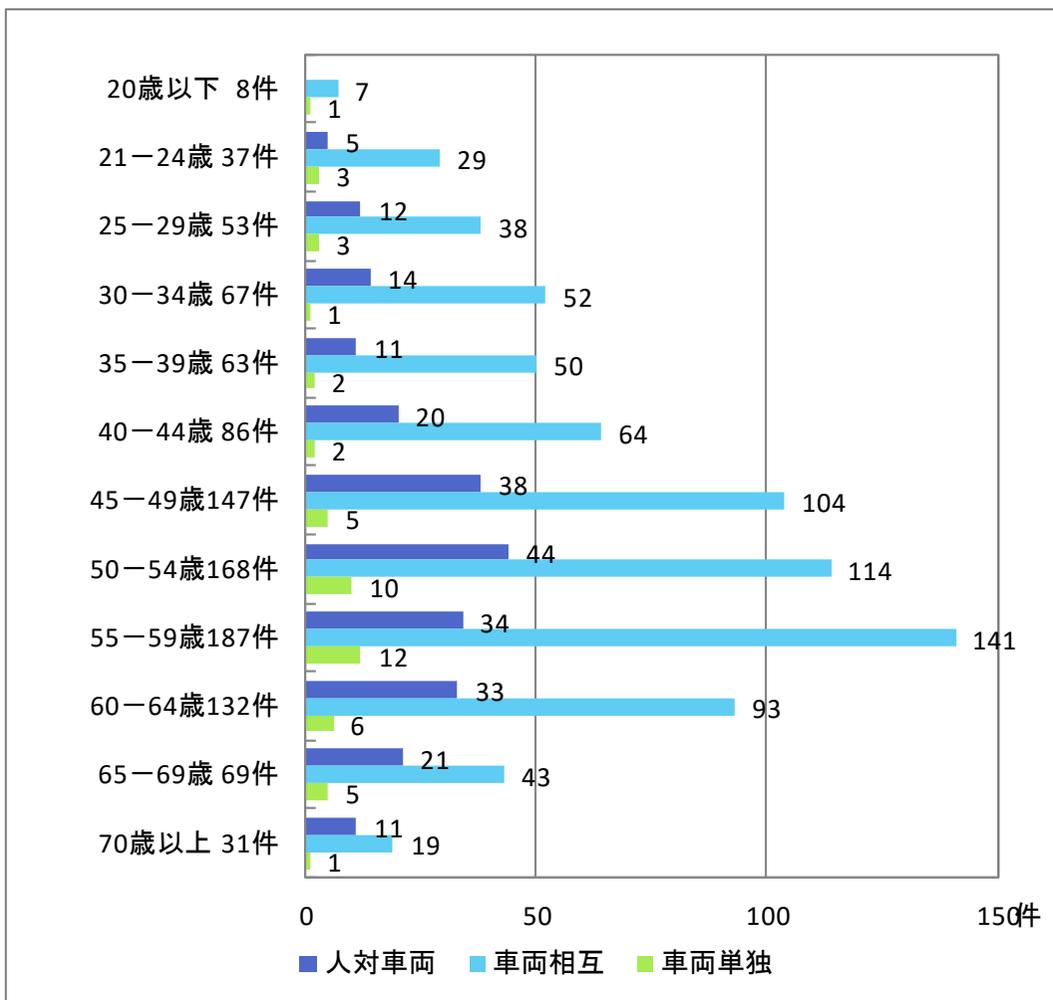
- ・年齢層別にみると、「55-59歳」が最も多く187件（17.8%）となっている。
- ・次いで「50-54歳」168件（16.0%）、「45-49歳」147件（14.0%）、「60-64歳」132件（12.6%）と続いている。



# VIII. 2023年死亡・重傷事故データ(年齢層別)

## 2. 第一当事者の年齢層別の事故類型別

- ・年齢層別の事故類型別にみると、いずれの年齢層も「車両相互」の割合が多い。
- ・「65-69歳」、「70歳以上」は「人対車両」の割合が多い傾向にある。

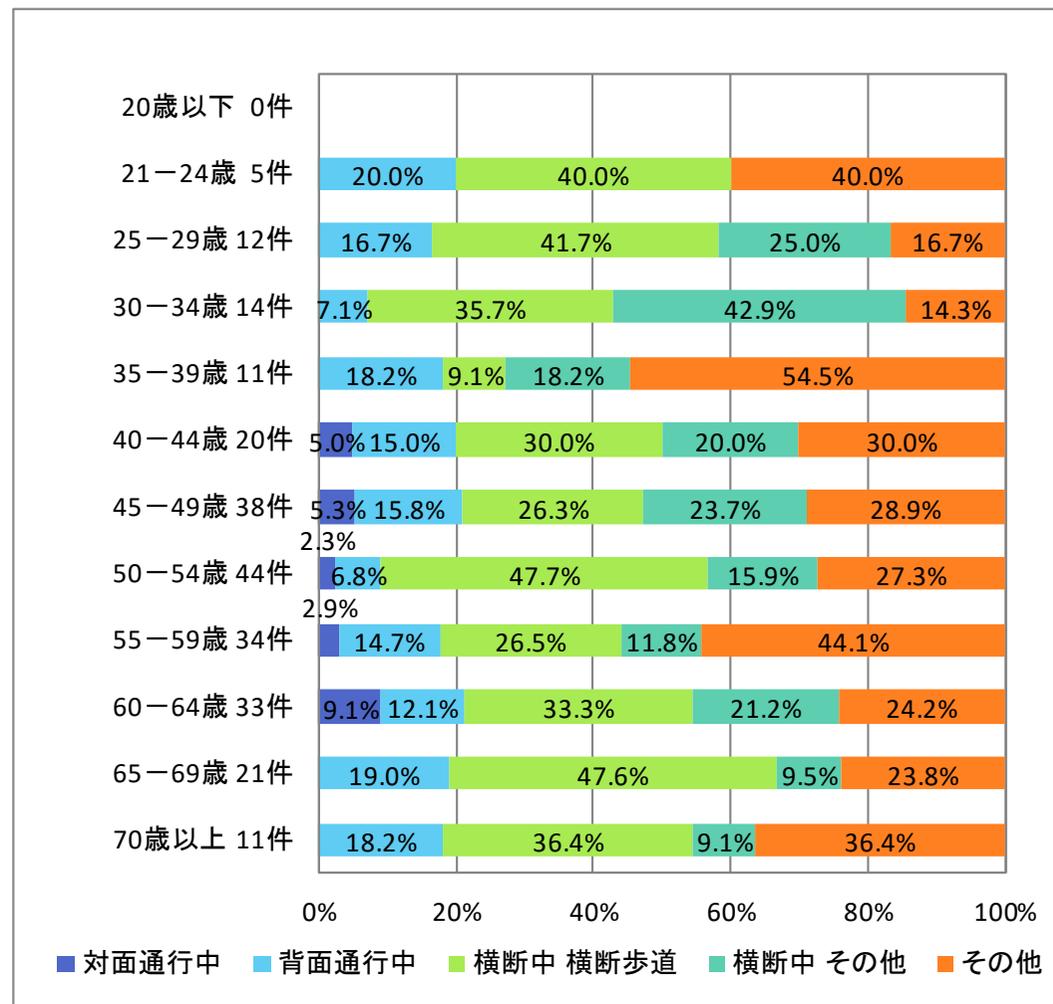
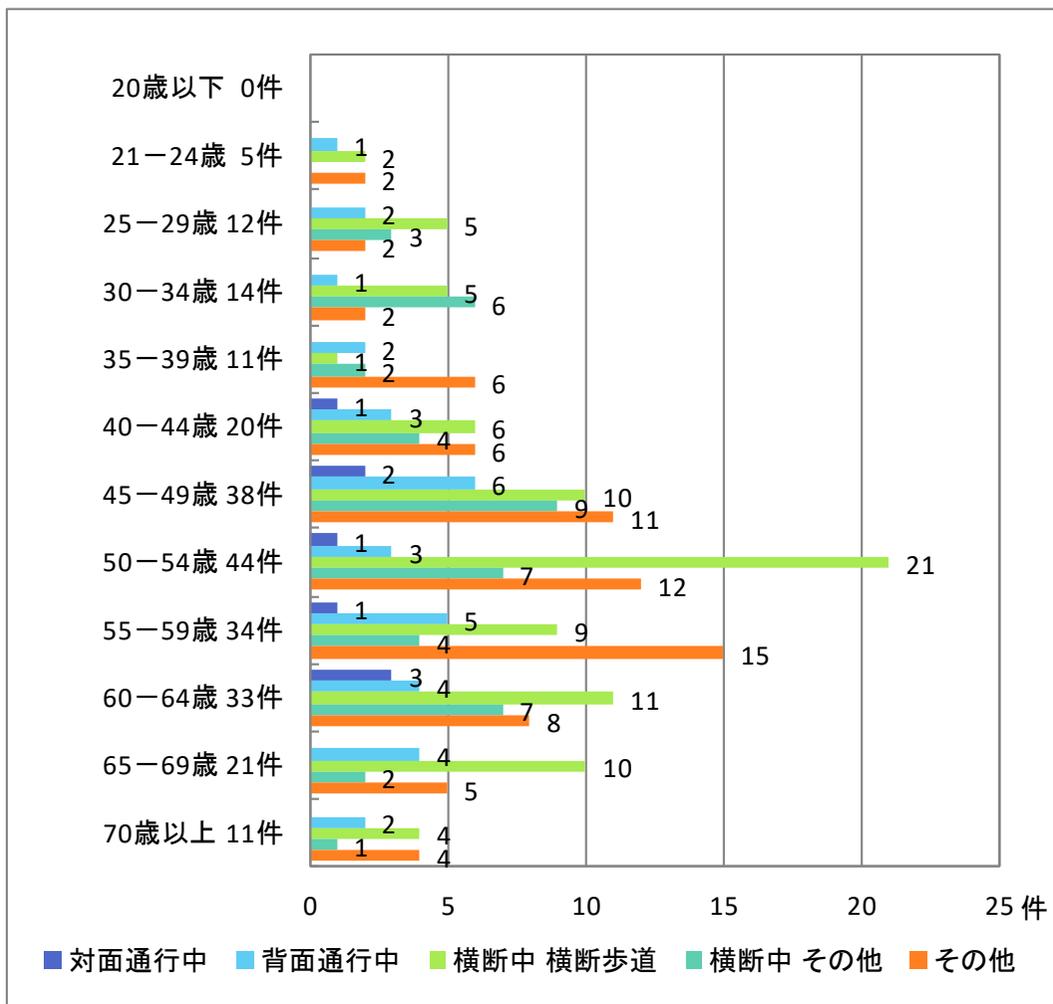


※対自転車事故は、「車両相互」に含まれます。

# VIII. 2023年死亡・重傷事故データ(年齢層別)

## (1) 第一当事者の年齢層別の事故類型(人対車両)別

- ・年齢層別の事故類型(人対車両)別にみると、年齢層によって傾向は異なる。
- ・多くの世代で「横断中 横断歩道」の割合が多い傾向にある。

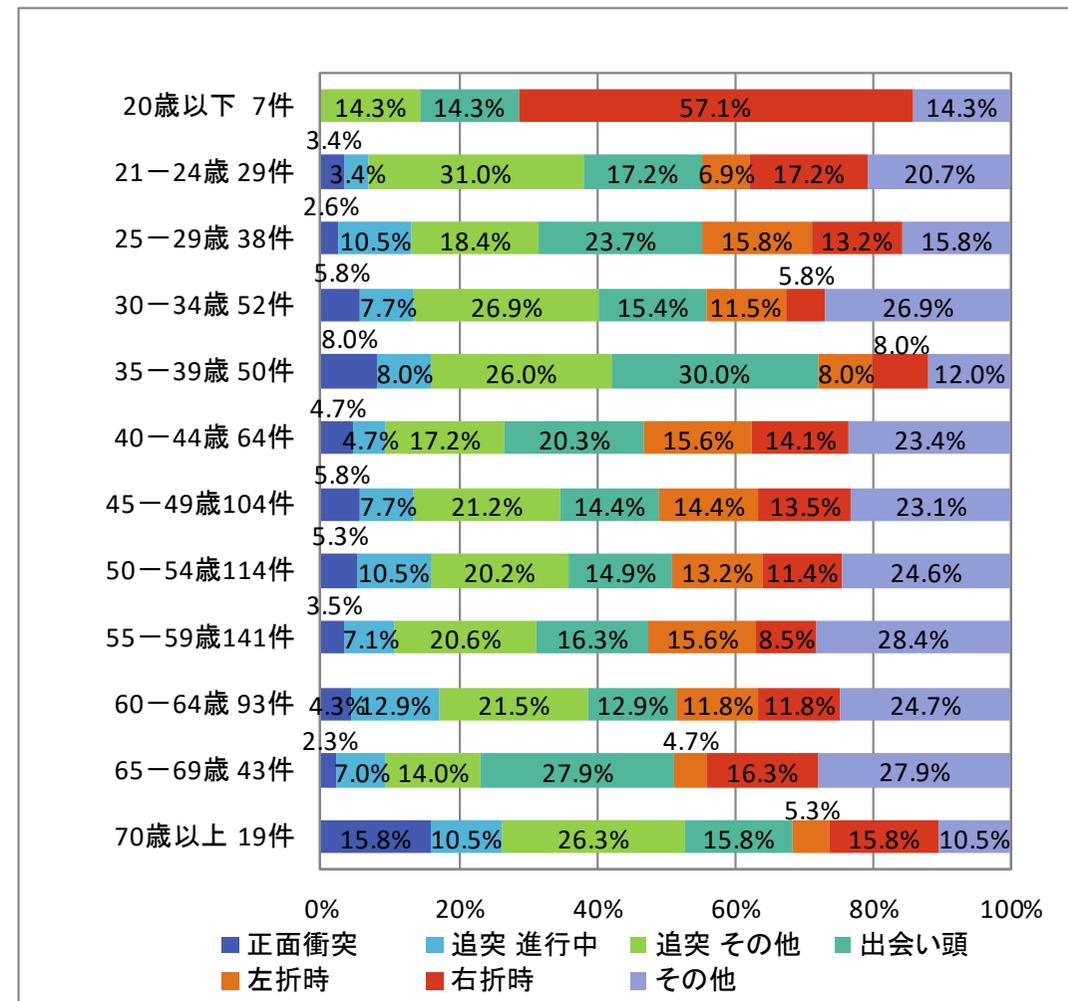
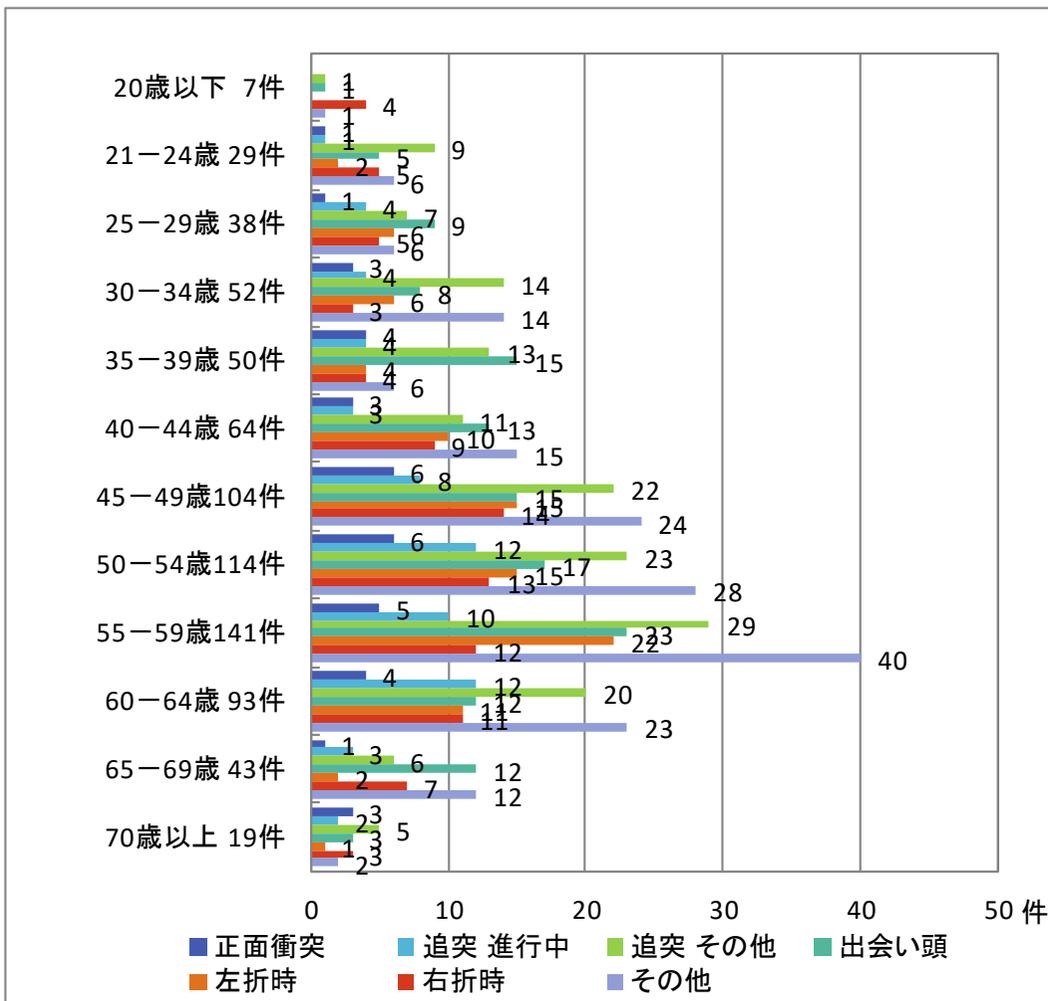


※対自転車事故は、「車両相互」に含まれます。

# VIII. 2023年死亡・重傷事故データ(年齢層別)

## (2) 第一当事者の年齢層別の事故類型(車両相互)別

- ・年齢層別の事故類型(車両相互)別にみると、年齢層によって傾向は異なる。
- ・「20歳以下」は「右折時」の割合が多い傾向にある。

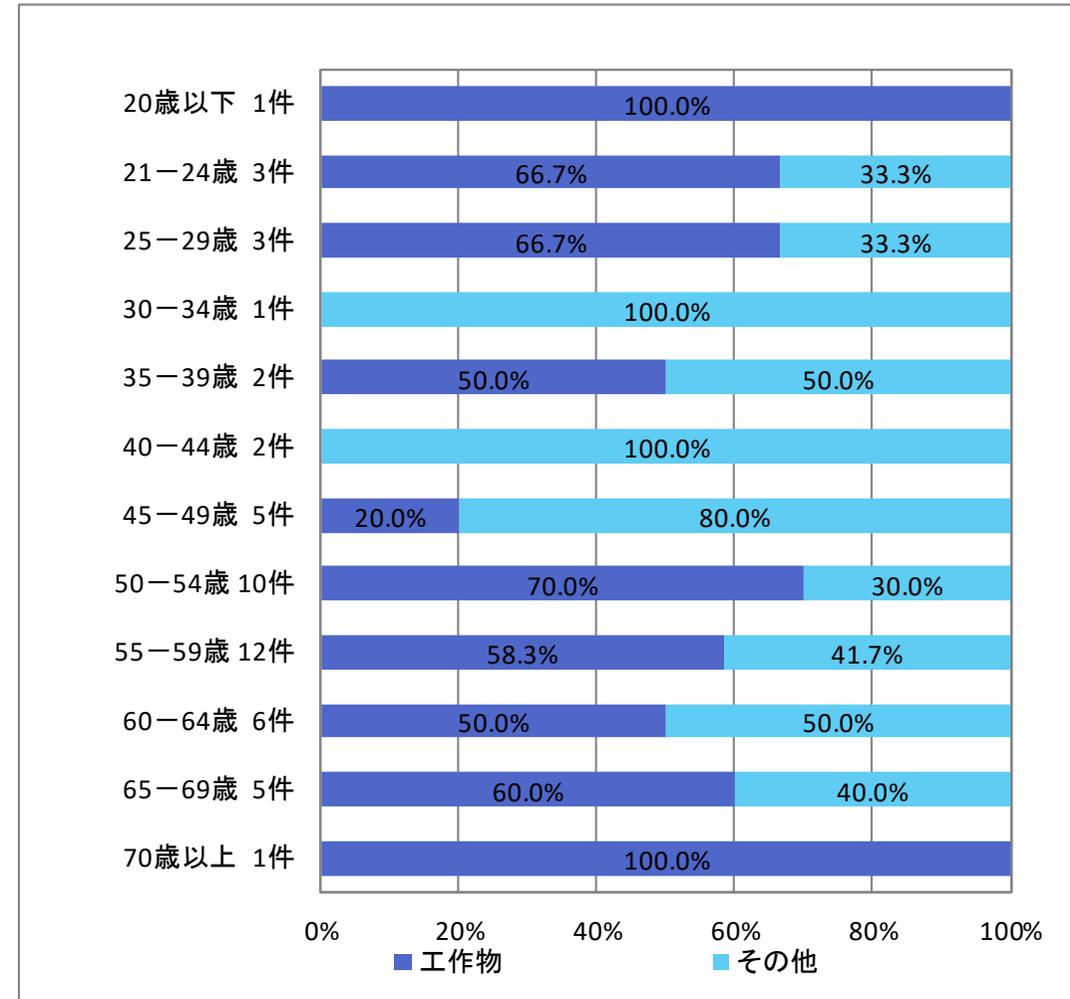
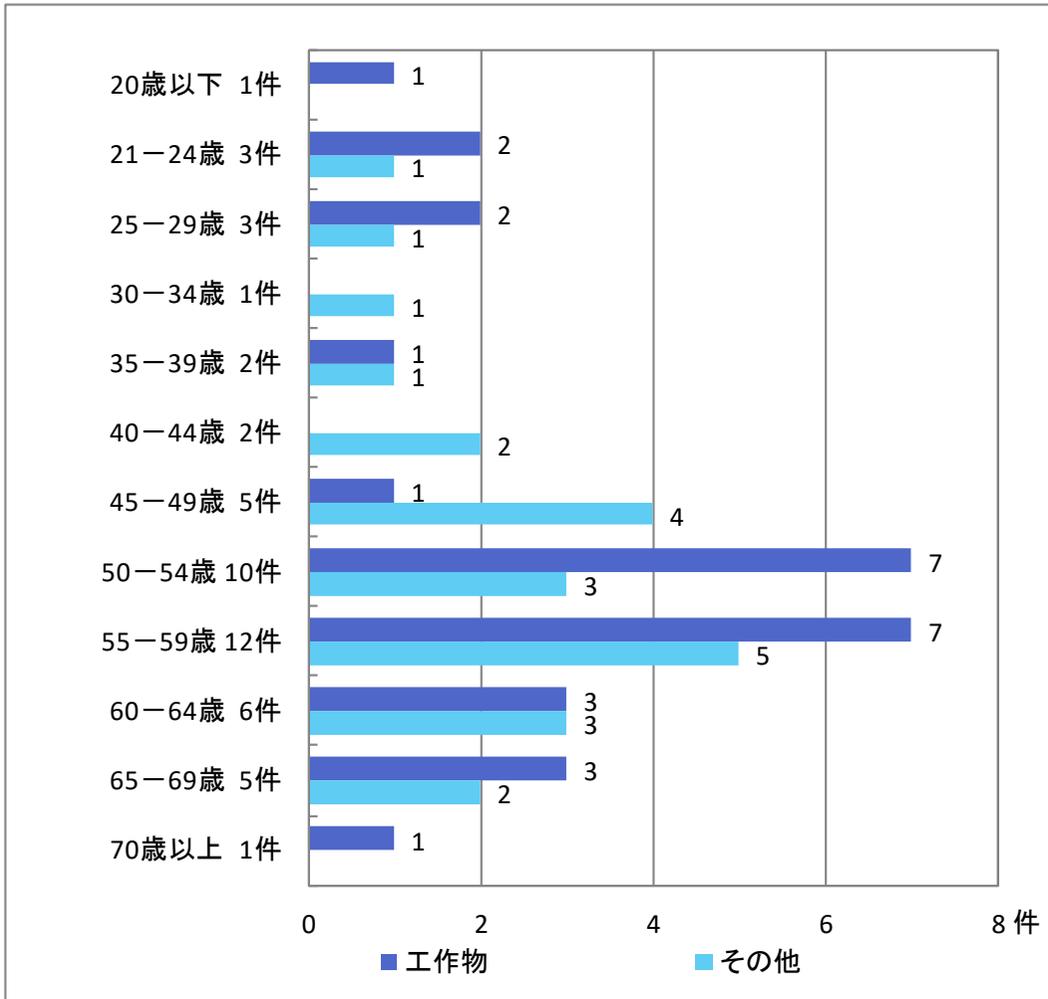


※対自転車事故は、「車両相互」に含まれます。

## VIII. 2023年死亡・重傷事故データ(年齢層別)

### (3) 第一当事者の年齢層別の事故類型(車両単独)別

・年齢層別の事故類型(車両単独)別にみると、年齢層によって傾向は異なる。



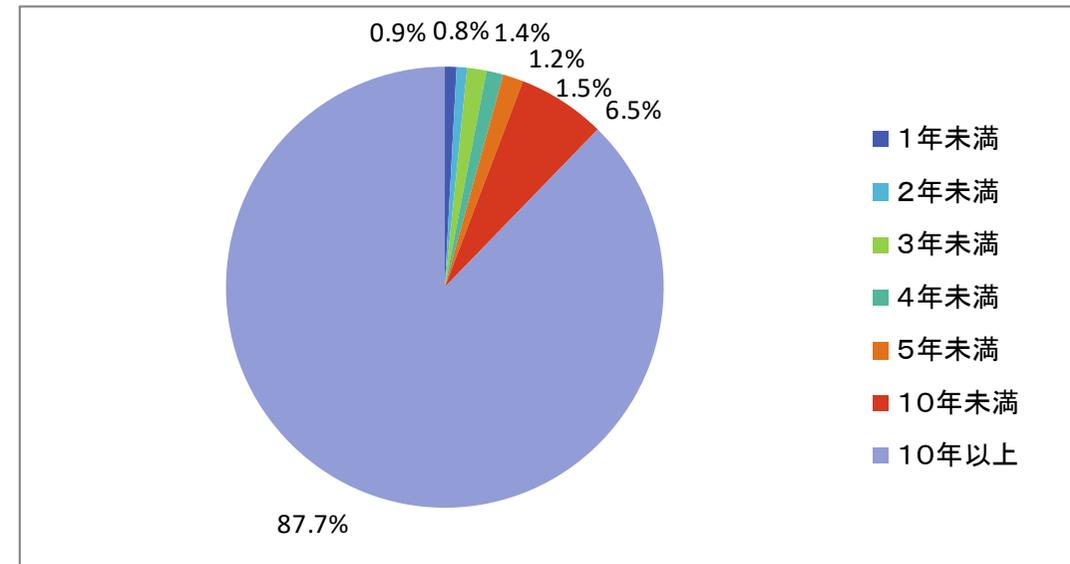
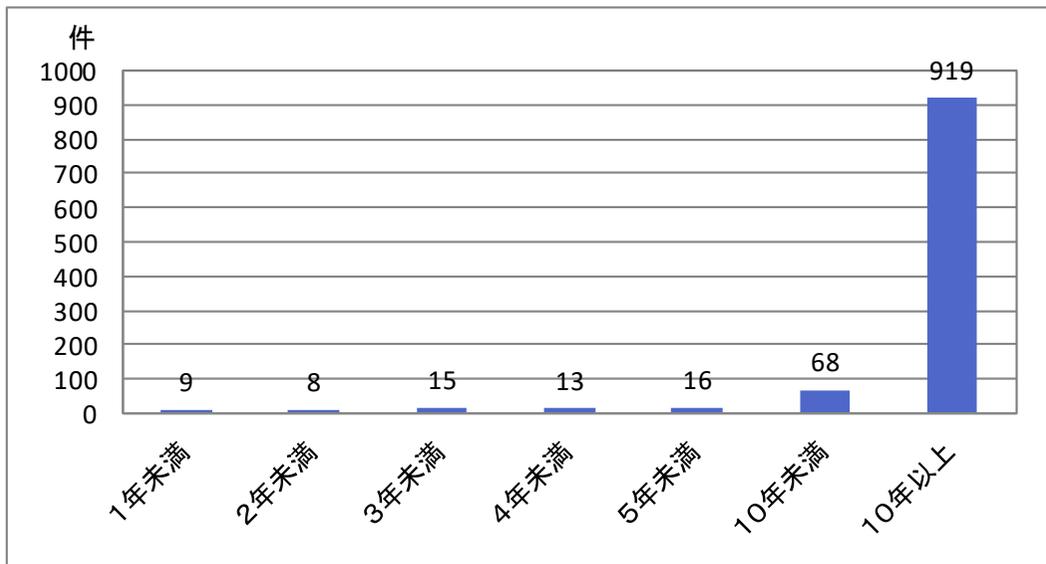
## Ⅸ. 2023年死亡・重傷事故データ(運転免許取得年数別)

1. 運転者の免許取得年数別
2. 運転者の免許取得年数別の事故類型別

# Ⅸ. 2023年死亡・重傷事故データ(運転免許取得年数別)

## 1. 運転者の免許取得年数別

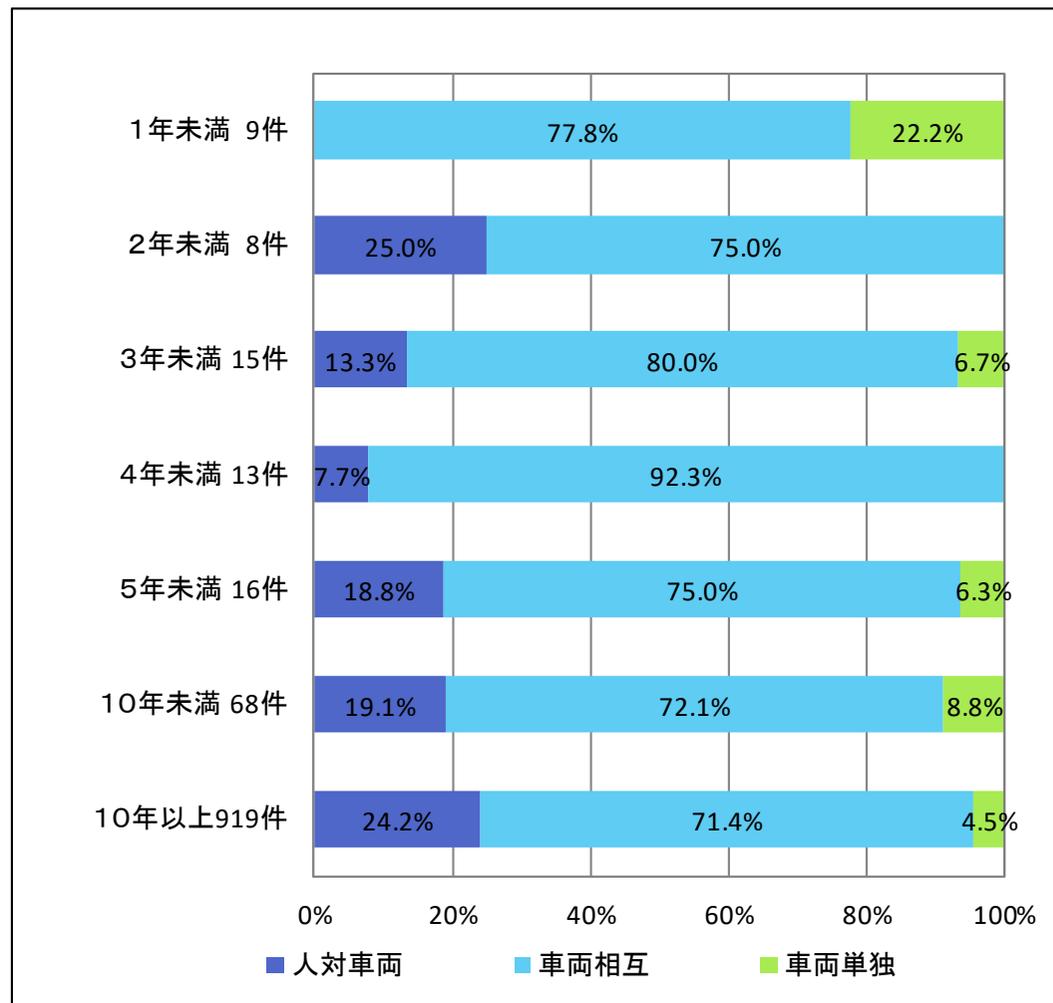
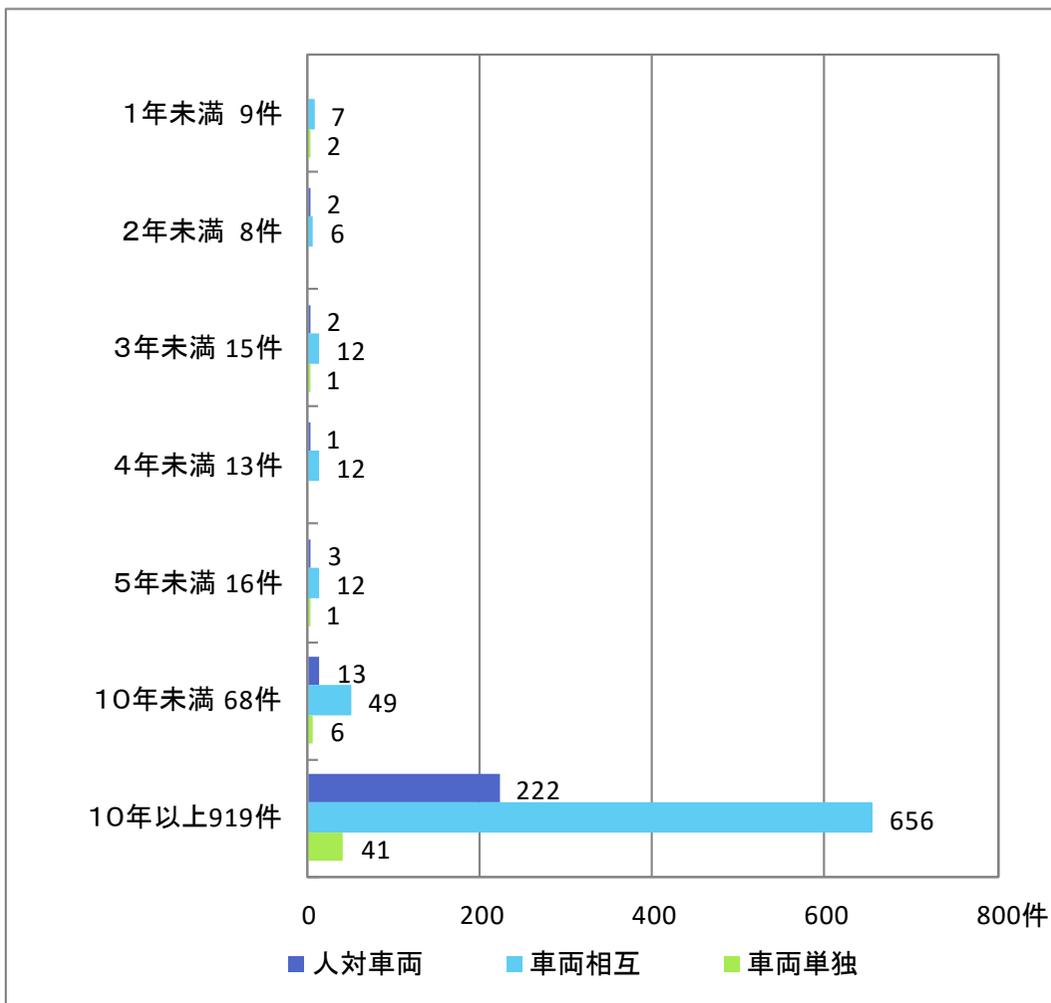
・免許取得年数別にみると、「10年以上」が最も多く919件（87.7%）と9割近くを占めている。



# Ⅸ. 2023年死亡・重傷事故データ(運転免許取得年数別)

## 2. 運転者の免許取得年数別の事故類型別

・免許取得年数別の事故類型別にみると、いずれの年齢層も「車両相互」の割合が多い。

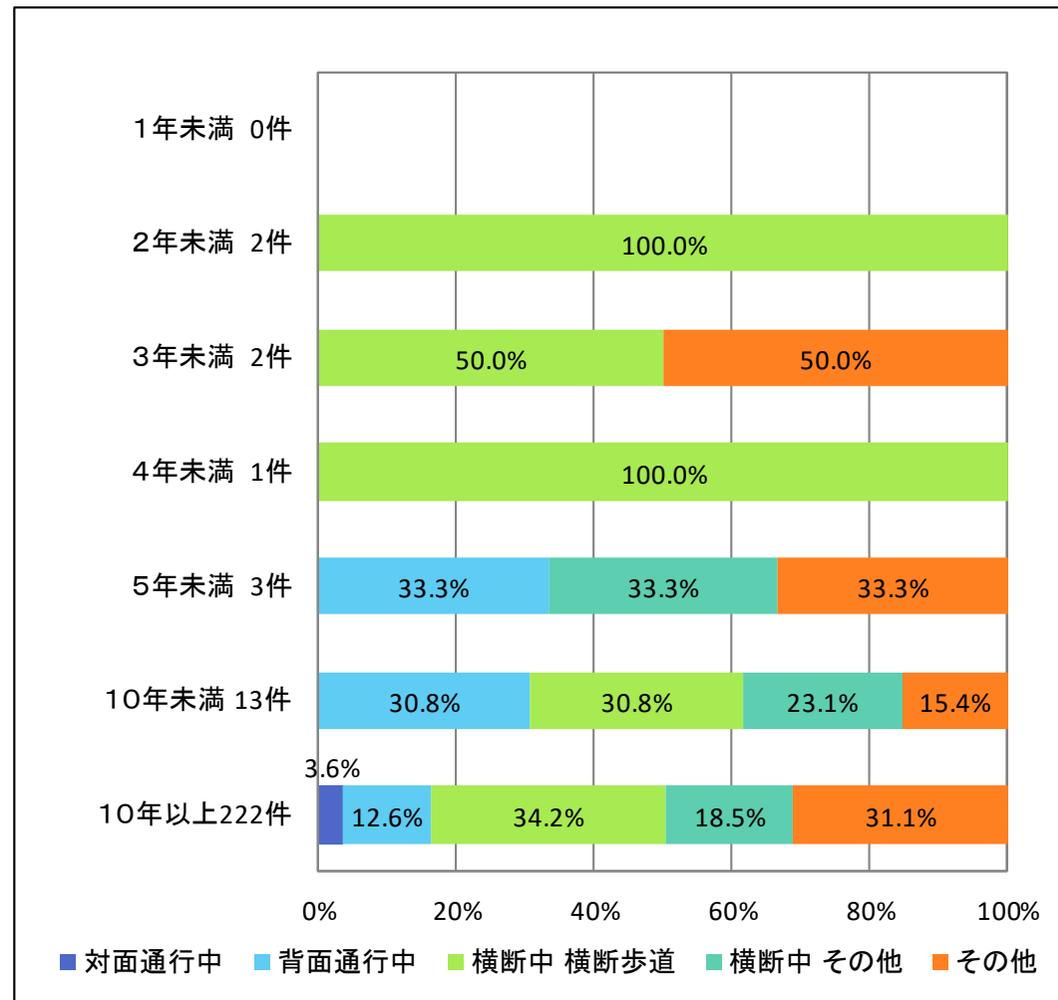
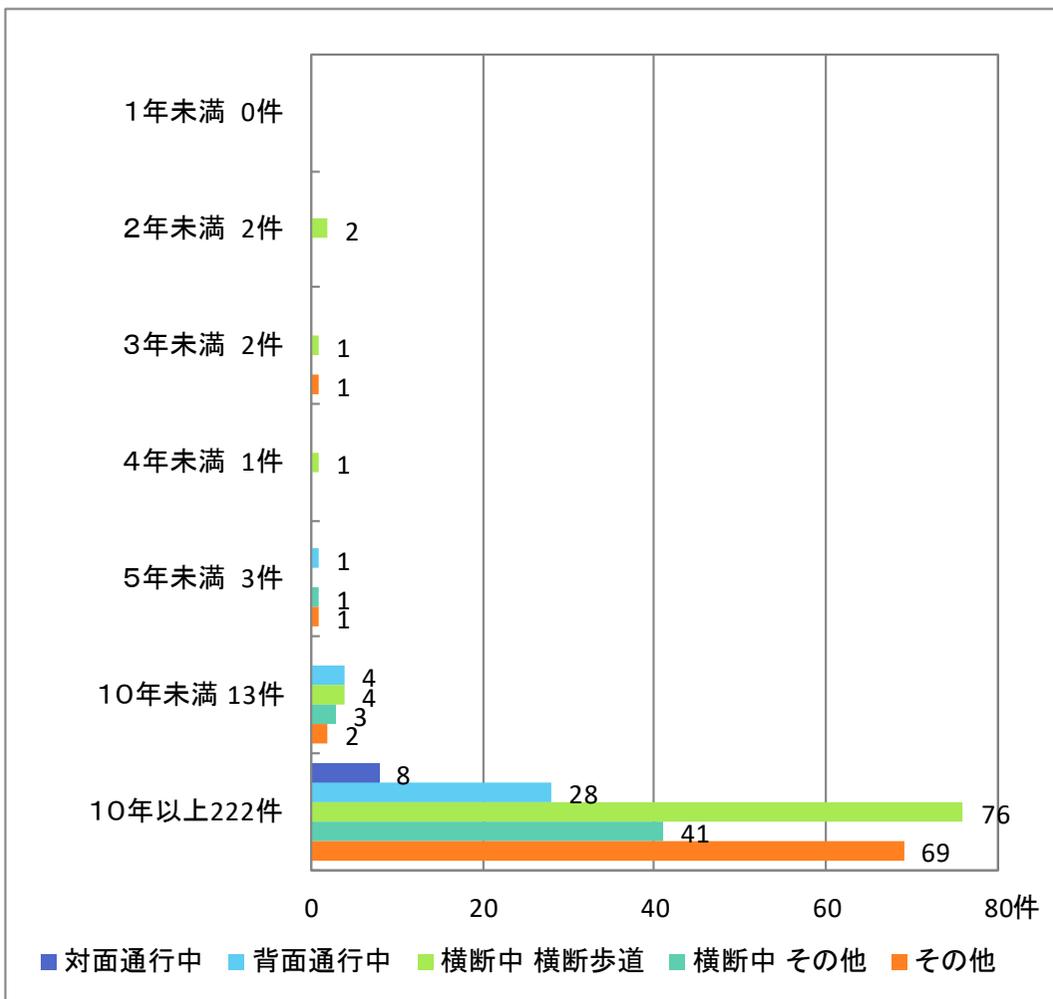


※対自転車事故は、「車両相互」に含まれます。

# Ⅸ. 2023年死亡・重傷事故データ(運転免許取得年数別)

## (1) 運転者の免許取得年数別の事故類型(人対車両)別

- ・ 免許取得年数別の事故類型(人対車両)別にみると、年数によって傾向は異なる。
- ・ 「10年以上」は「横断中 横断歩道」の割合が多い。

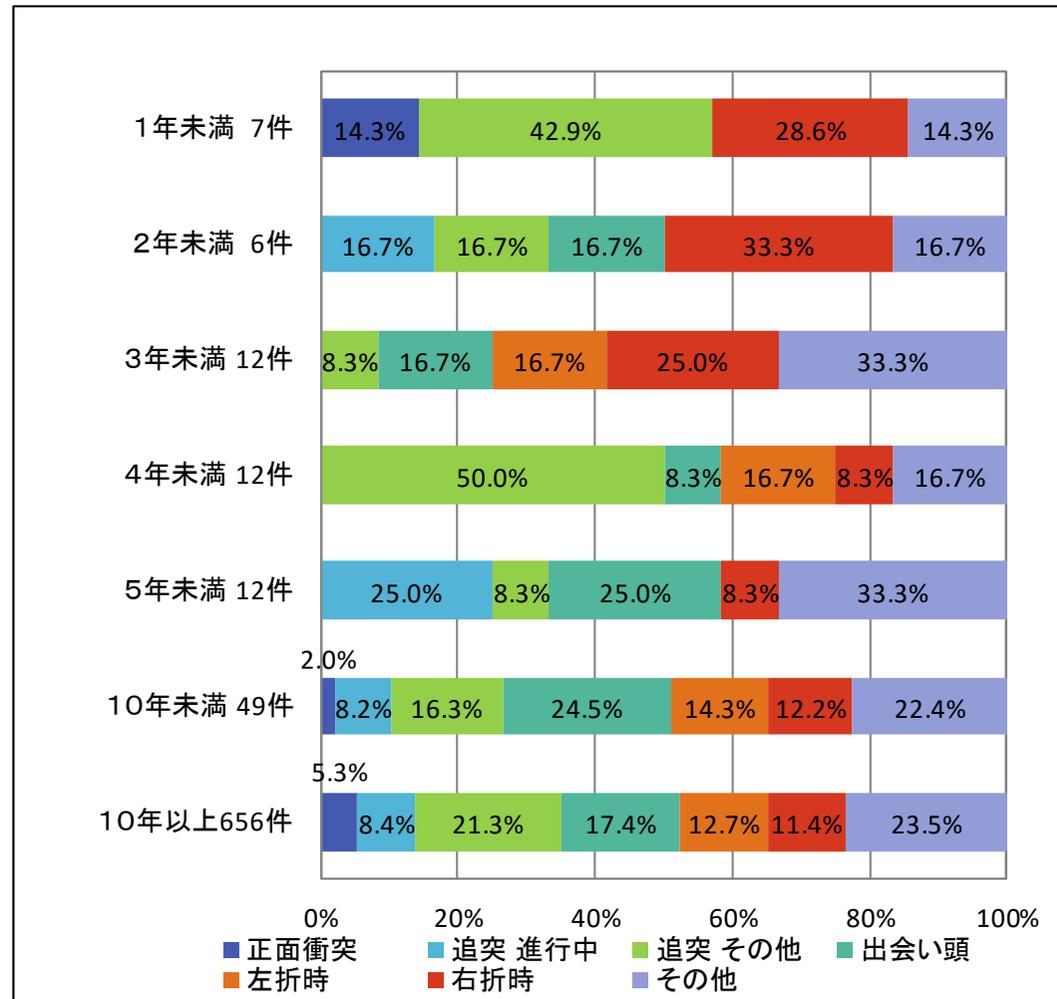
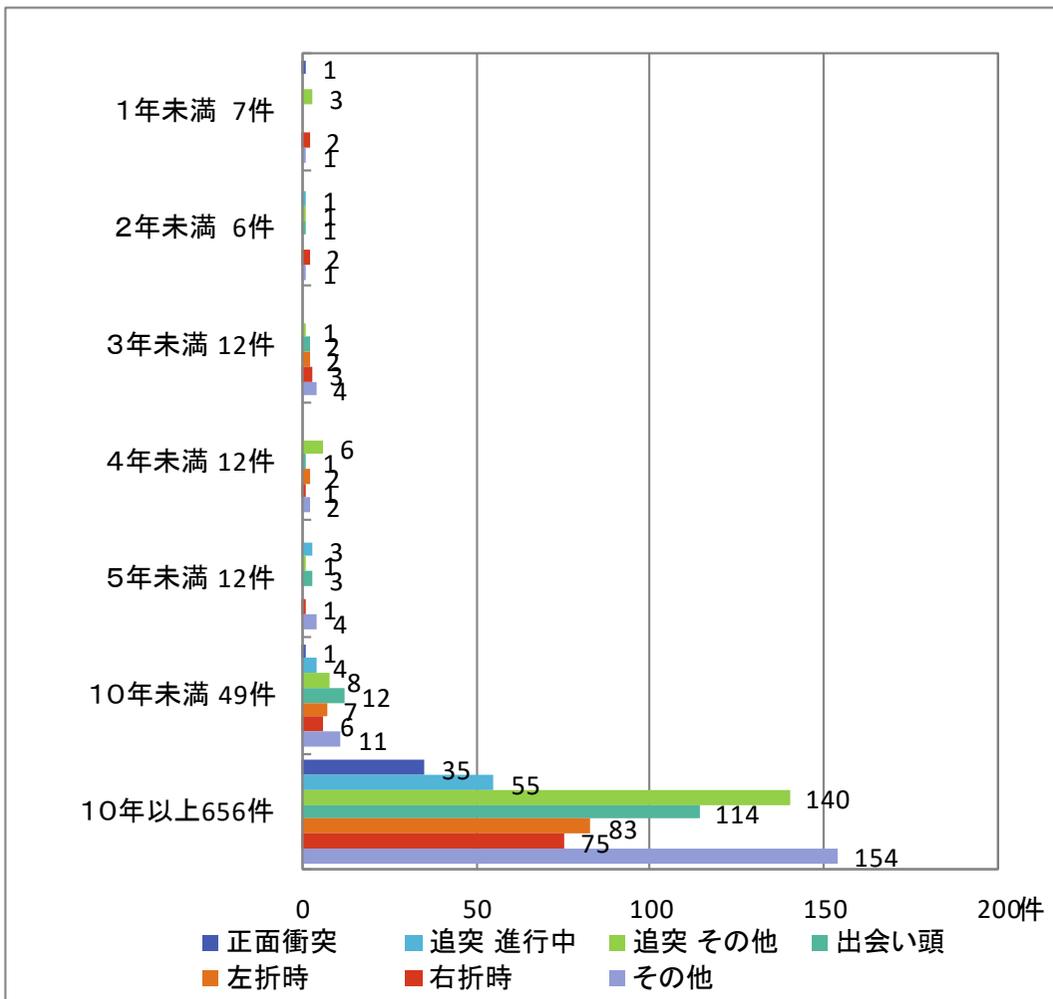


※対自転車事故は、「車両相互」に含まれます。

# Ⅸ. 2023年死亡・重傷事故データ(運転免許取得年数別)

## (2) 運転者の免許取得年数別の事故類型(車両相互)別

・免許取得年数別の事故類型(車両相互)別にみると、年数によって傾向は異なる。

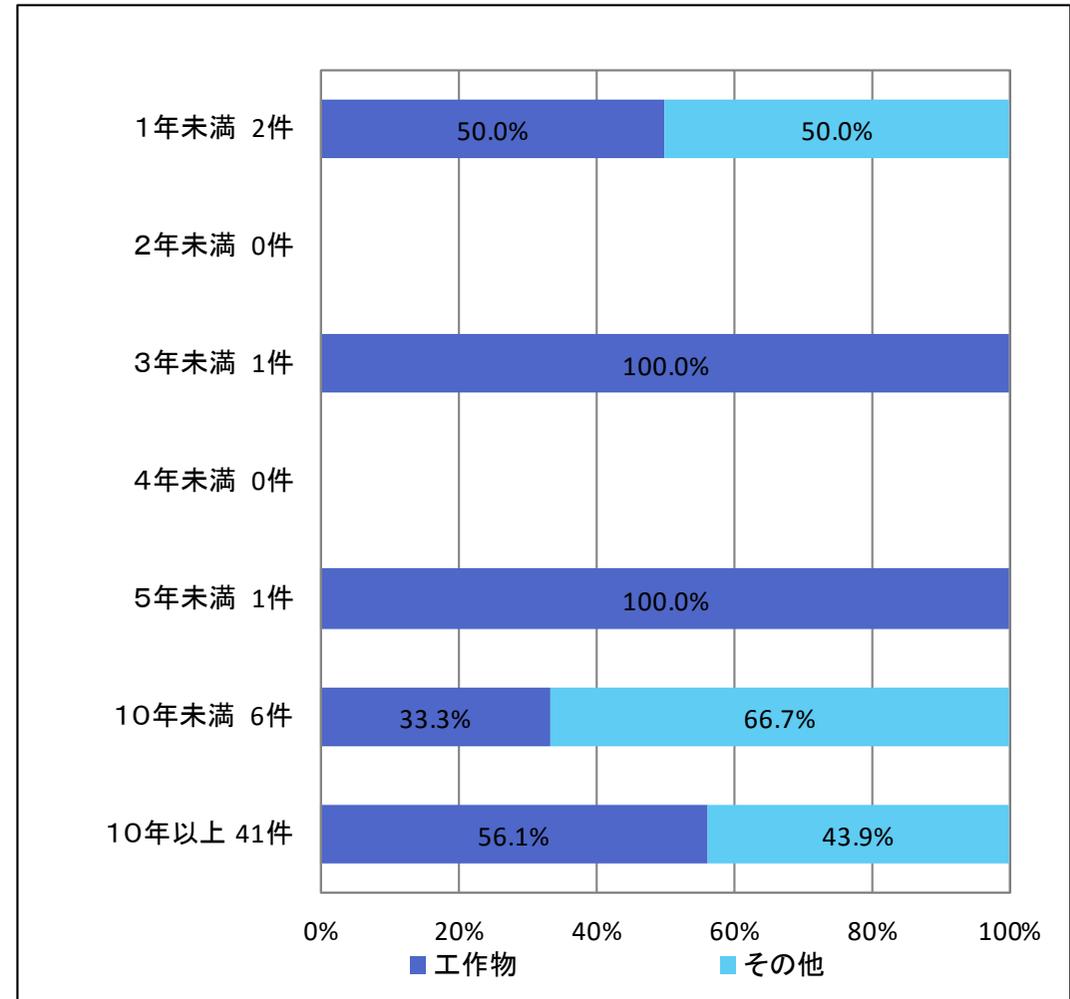
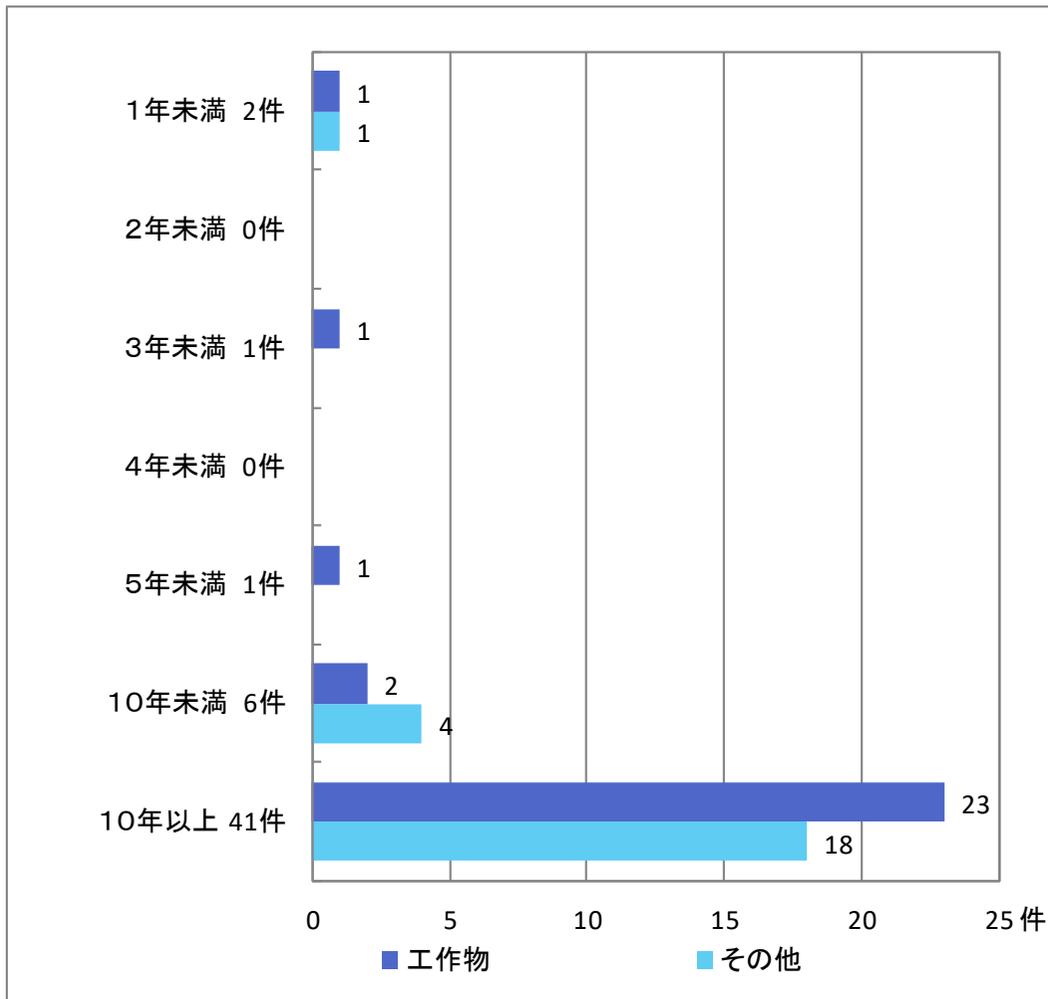


※対自転車事故は、「車両相互」に含まれます。

## Ⅸ. 2023年死亡・重傷事故データ(運転免許取得年数別)

### (3) 運転者の免許取得年数別の事故類型(車両単独)別

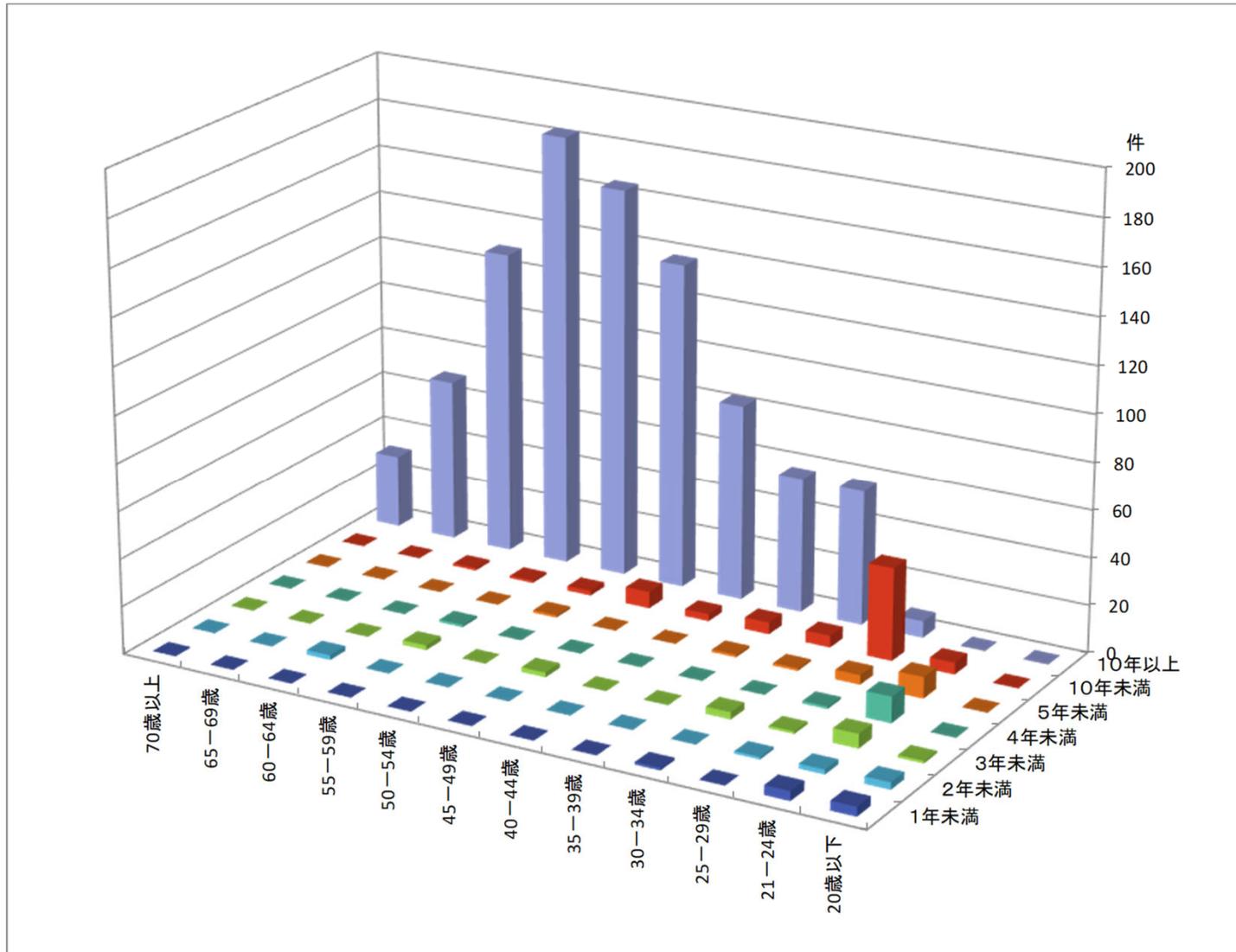
・免許取得年数別の事故類型(車両単独)別にみると、「10年以上」は「工作物」の割合が多い。



# Ⅸ. 2023年死亡・重傷事故データ(運転免許取得年数別)

## (4) 運転者の年齢層別の免許取得年数別

・30歳以上は免許取得年数「10年以上」の件数が多い。



メ モ

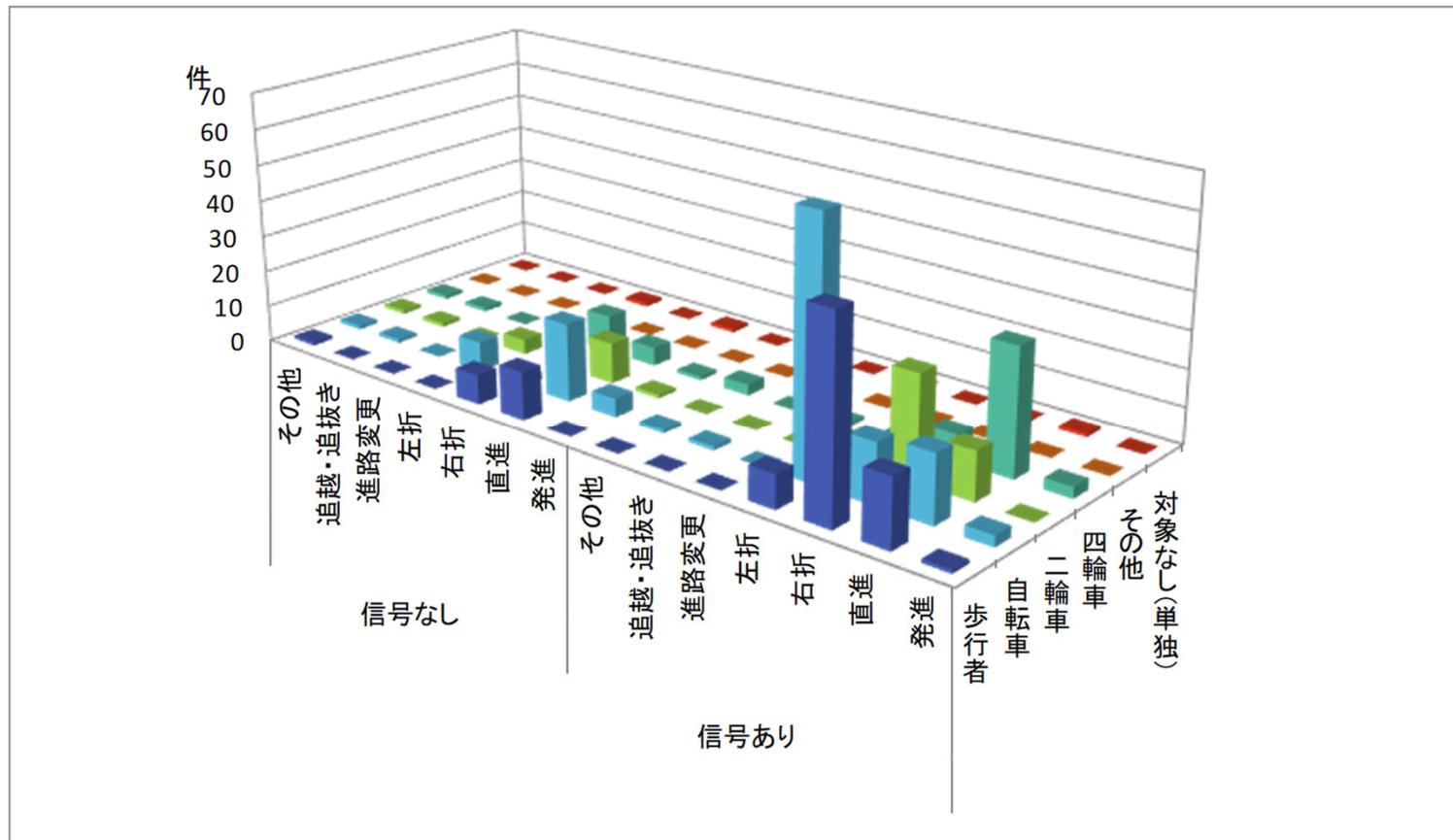
## X. 2023年死亡・重傷事故データ(交差点(追突を除く))

1. 第一当事者行動類型別の第二当事者別
2. 発生地別
3. 車籍別
4. 対歩行者・自転車別
5. 対歩行者・自転車別の第二当事者の年齢層別
6. 右・左折別の第二当事者の年齢層別・発生時間別
7. 右・左折時の対歩行者・自転車別の第二当事者の年齢層別・発生時間別
8. 右左折死亡・重傷事故の車体形状別・第二当事者別

# X. 2023年死亡・重傷事故データ(交差点(追突を除く))

## 1. 第一当事者行動類型別の第二当事者別

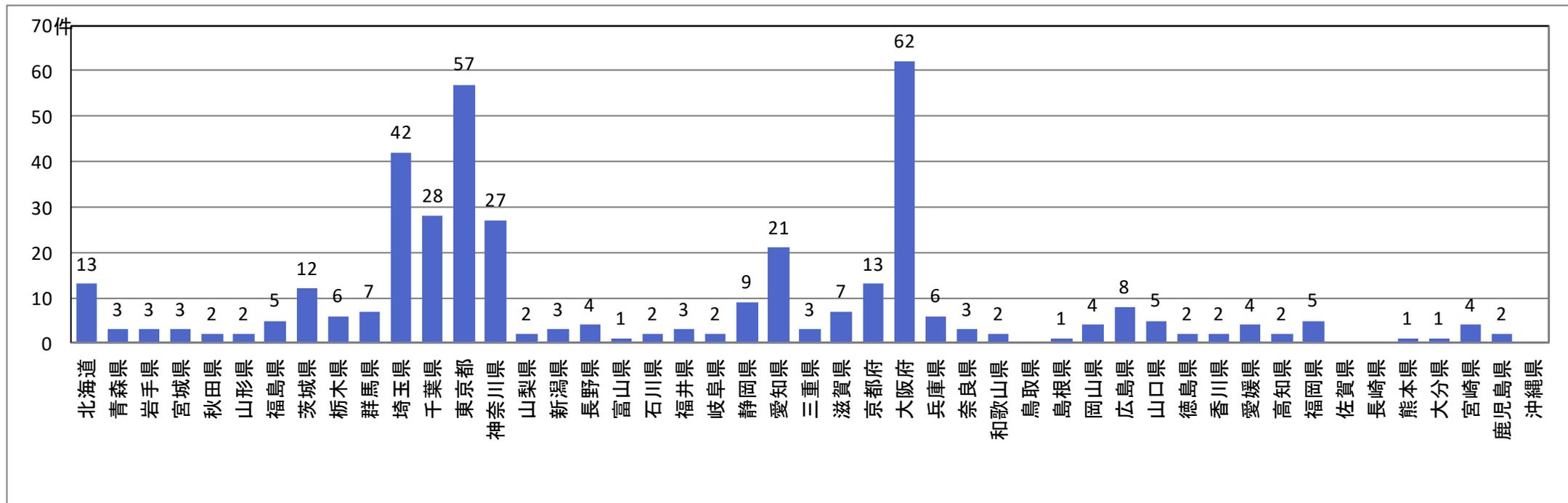
- ・信号機のある交差点での事故が多くなっている。
- ・信号機のある交差点では、左折は「自転車」、右折は「歩行者」、直進は「四輪車」の事故が多い。
- ・信号機のない交差点では、左折は「自転車」、右折は「四輪車」、直進は「自転車」の事故が多い。



# X. 2023年死亡・重傷事故データ(交差点(追突を除く))

## 2. 発生地別

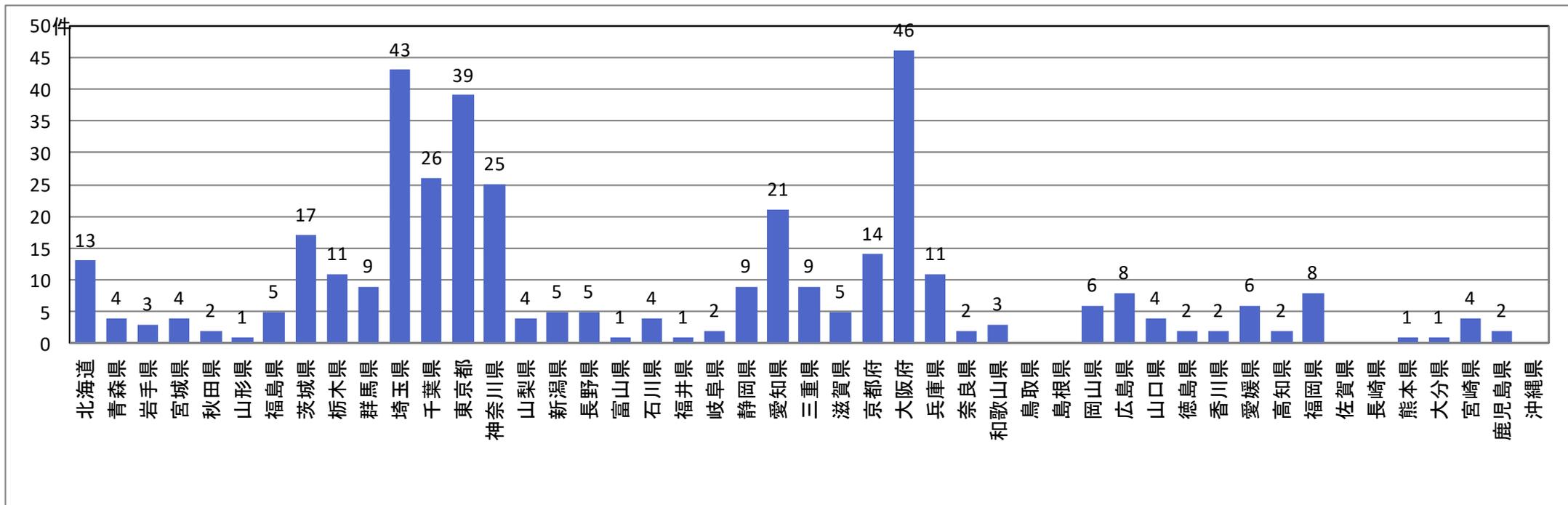
- 発生地別の交差点事故件数をみると、「大阪府」が最も多く62件、次いで「東京都」57件、「埼玉県」42件、「千葉県」28件、「神奈川県」27件と続いている。



# X. 2023年死亡・重傷事故データ(交差点(追突を除く))

## 3. 車籍別

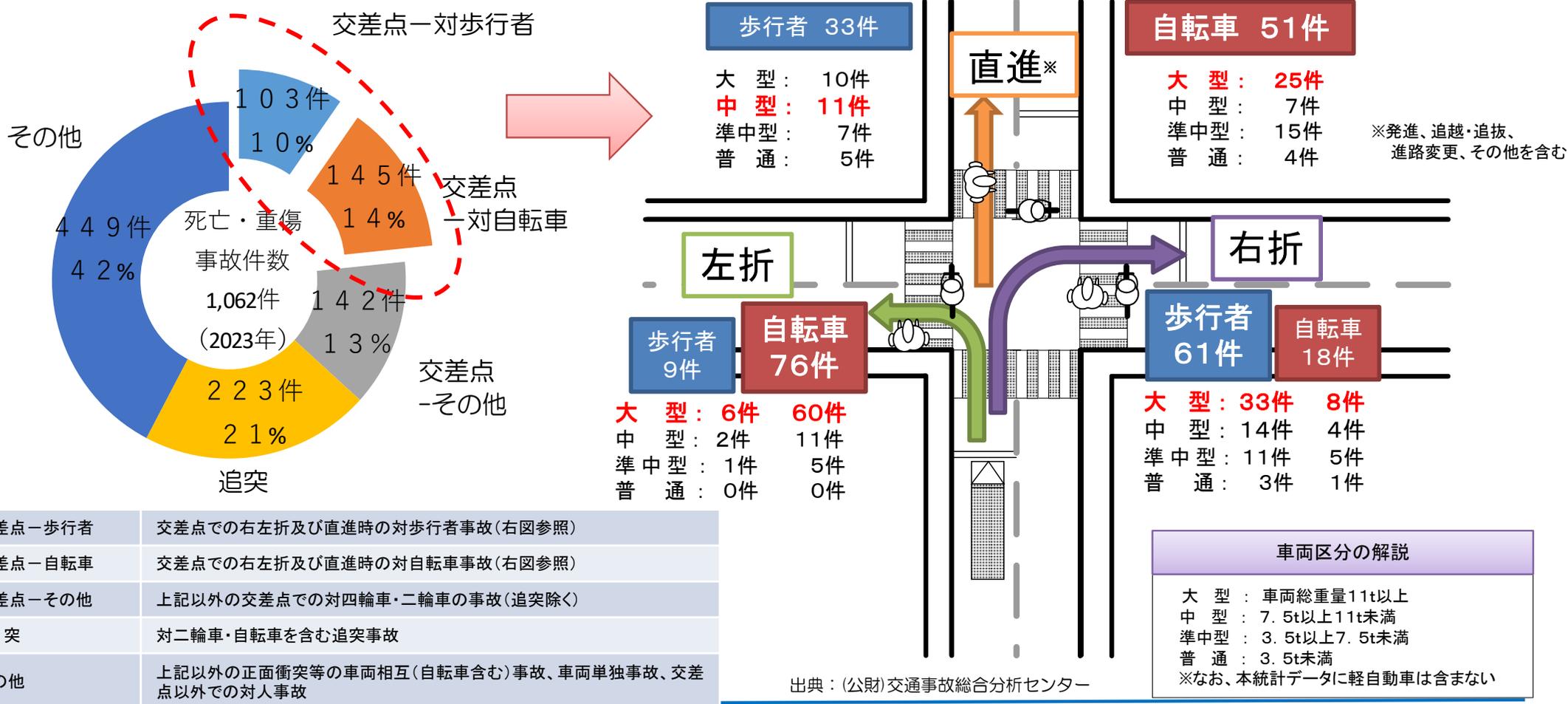
- ・車籍別の交差点事故件数をみると、「大阪府」が最も多く46件、次いで「埼玉県」43件、「東京都」39件、「千葉県」26件、「神奈川県」25件と続いている。



# X. 2023年死亡・重傷事故データ(交差点(追突を除く))

## 4. 対歩行者・自転車別

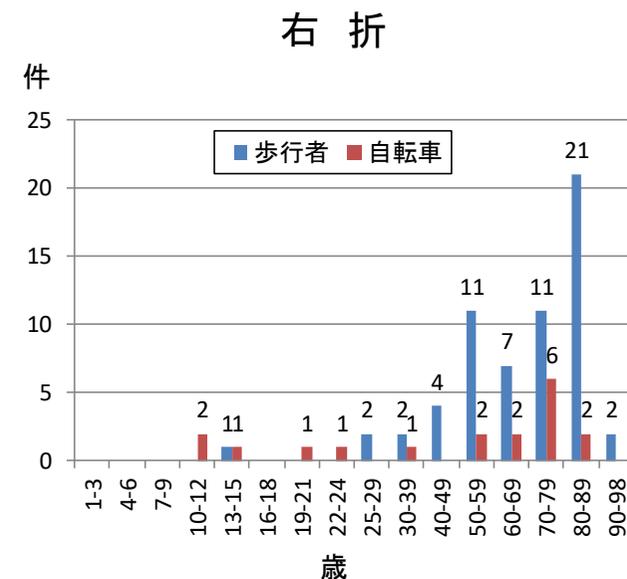
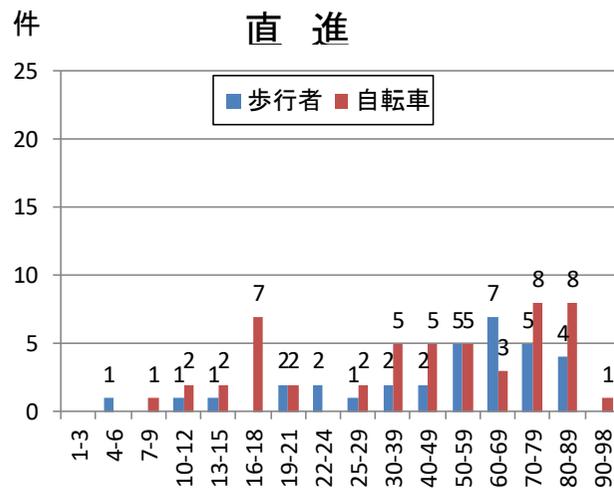
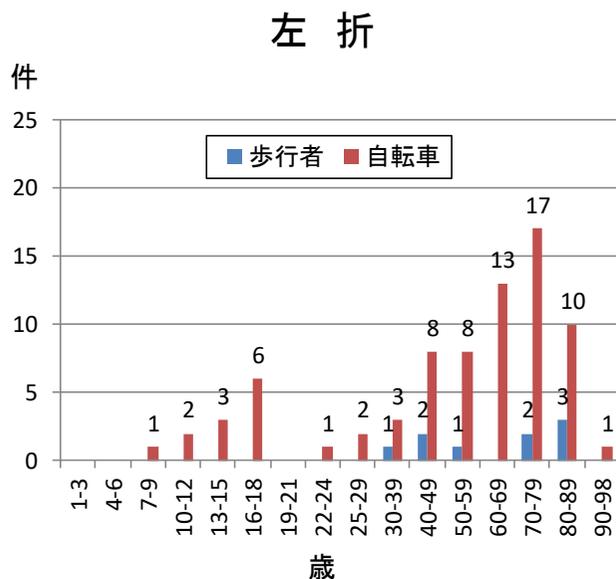
- ・事業用トラックが第1当事者となる交差点における対歩行者、対自転車の死亡・重傷事故(248件)は、追突事故(223件)の**1.1倍**。
- ・左折死亡・重傷事故は、**9割近くが対自転車(76件)**であり、**対自転車の8割近くが大型車**。
- ・右折死亡・重傷事故は、**8割近くが対歩行者(61件)**であり、**対歩行者の5割以上が大型車**。
- ・直進死亡・重傷事故は、**6割以上が対自転車(51件)**であり、**対自転車の5割近くが大型車**。



# X. 2023年死亡・重傷事故データ(交差点(追突を除く))

## 5. 対歩行者・自転車別の第二当事者の年齢別

- ・直進時の死亡・重傷事故: 対歩行者は**3割近くが70歳以上**、対自転車は**3割以上が70歳以上**。
- ・左折時の死亡・重傷事故: 対自転車は**小学校低学年から90歳代まで幅広い年齢層で、4割近くが70歳以上**。
- ・右折時の死亡・重傷事故: 対歩行者は**10歳代から90歳代まで幅広い年齢層で、6割近くが70歳以上**。

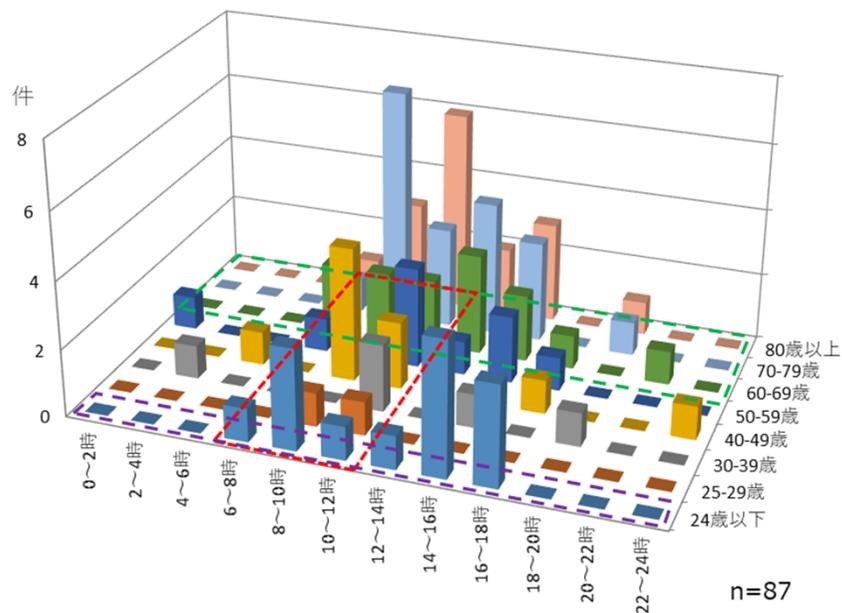


# VII. 2023年1～12月死亡・重傷事故データ(交差点(追突を除く))

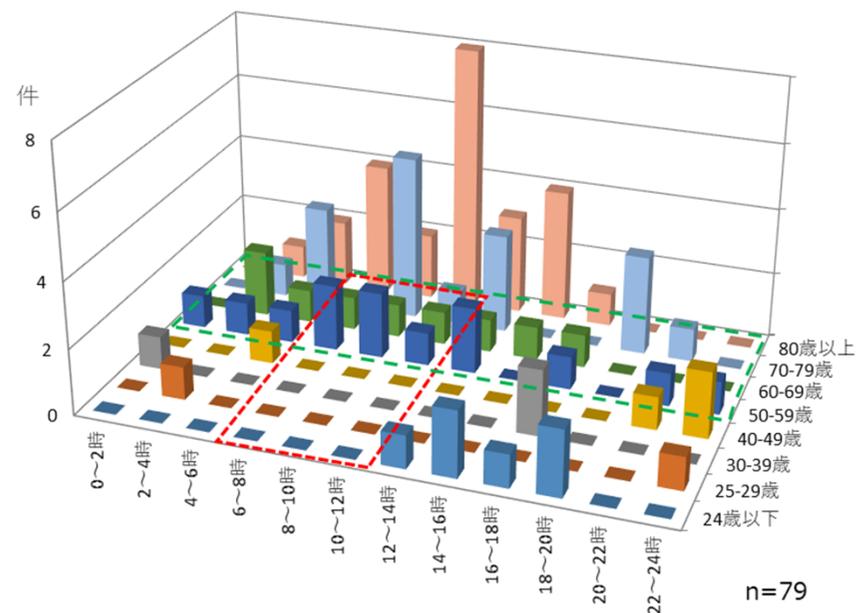
## 6. 右・左折別の第二当事者の年齢別・発生時間別

- ・左折死亡・重傷事故は、「70-79歳」が19件(21.8%)、「80歳以上」が16件(18.4%)、「24歳以下」、「60-69歳」がそれぞれ13件(14.9%)となっている。「60歳以上」の高齢層で全体の6割近くを占めている。また、発生時間帯は46件(52.9%)と5割以上が午前中の時間帯(6時～12時)に発生している。
- ・一方、右折死亡・重傷事故は、「80歳以上」が25件(31.6%)、「70-79歳」が17件(21.5%)、「50-59歳」が13件(16.5%)となっている。「50歳以上」が64件(81.0%)と8割以上を占めている。また、発生時間帯は28件(35.4%)と4割近くが午前中の時間帯(6時～12時)に発生している。

【左折】



【右折】

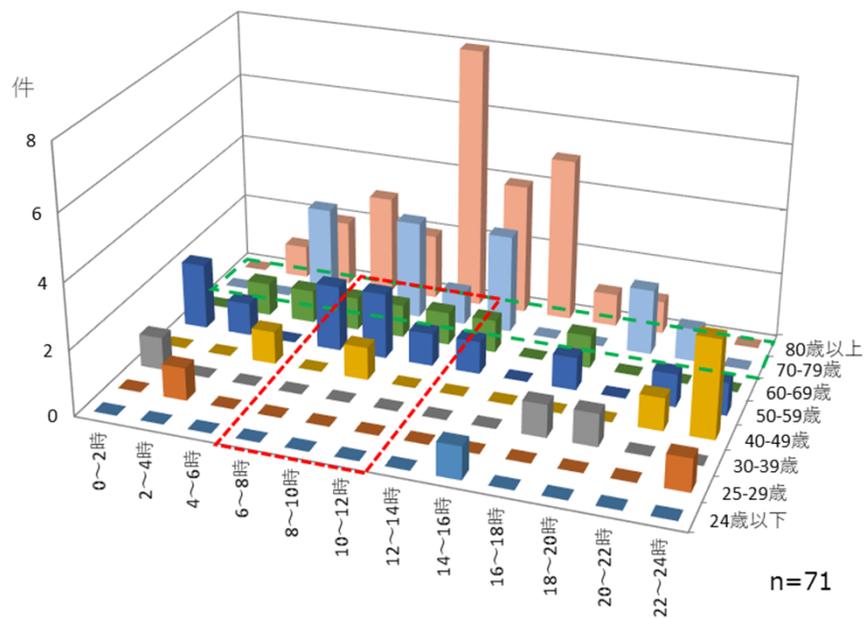


# VII. 2023年1～12月死亡・重傷事故データ(交差点(追突を除く))

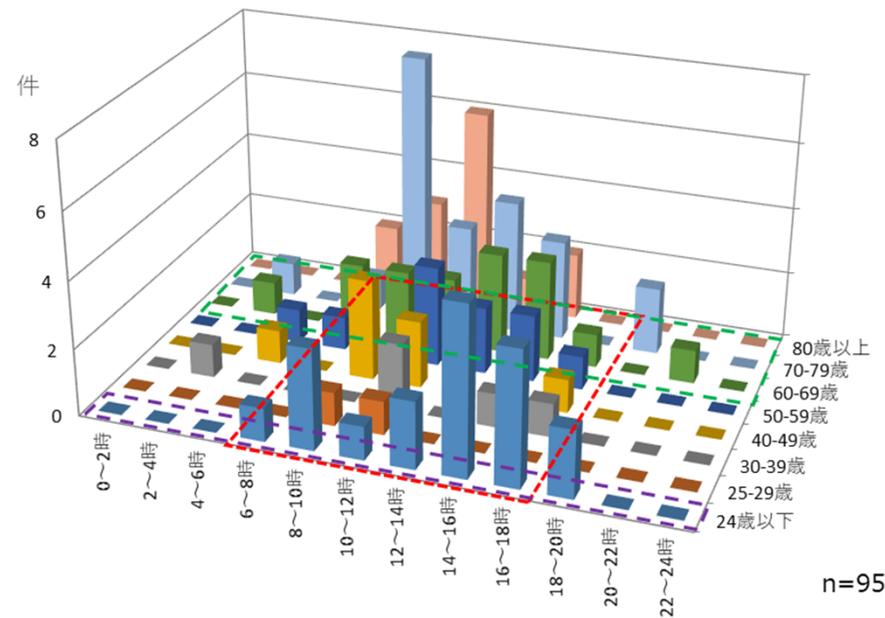
## 7. 右・左折時の対歩行者・自転車別の第二当事者の年齢別・発生時間帯

- ・ 第二当事者が歩行者の場合、「70歳以上」が40件（56.3%）と6割近くを占めている。また、発生時間帯は26件（36.6%）と4割近くが午前中の時間帯（6時～12時）に発生している。
- ・ 一方、第二当事者が自転車の場合、「70-79歳」が23件（24.2%）、「24歳以下」が18件（18.9%）、「60-69歳」が15件（15.8%）、「80歳以上」が14件（14.7%）となっている。幅広い年齢層となっているが、「60歳以上」で全体の5割以上を占めている。また、発生時間帯は48件（50.5%）と5割以上が午前中の時間帯（6時～12時）に発生している。

【対歩行者】



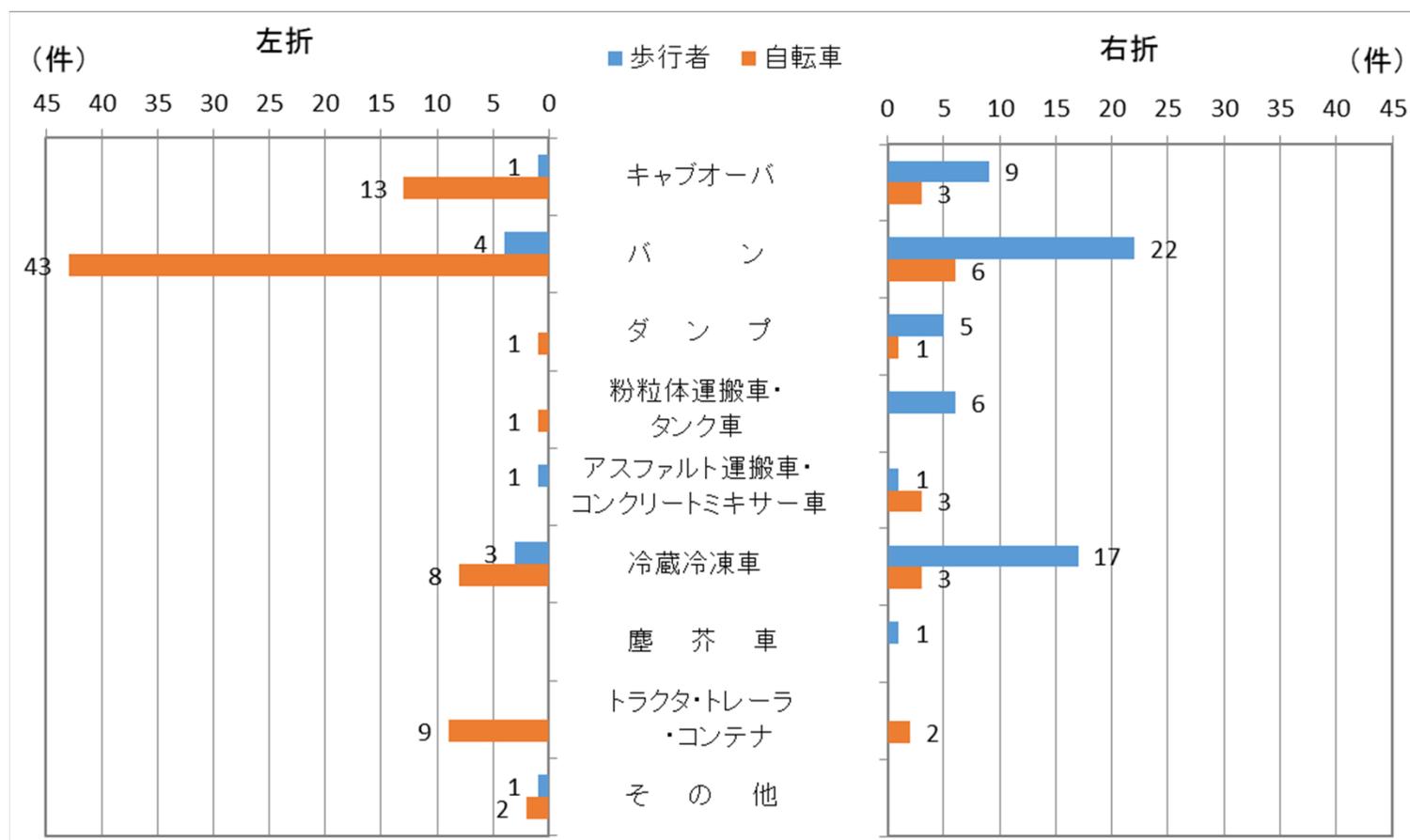
【対自転車】



# X. 2023年死亡・重傷事故データ(交差点(追突を除く))

## 8. 右左折死亡・重傷事故の車体形状別第二当事者別

- ・車体形状別にみると、左折事故で第二当事者が「自転車」の場合は「バン」が最も多く43件、次いで、「キャブオーバ」13件、「トラクタ・トレーラ・コンテナ」9件、「冷蔵冷凍車」8件と続いている。
- ・右折事故で第二当事者が「歩行者」の場合は、「バン」が最も多く22件、次いで、「冷蔵冷凍車」17件、「キャブオーバ」9件と続いている。



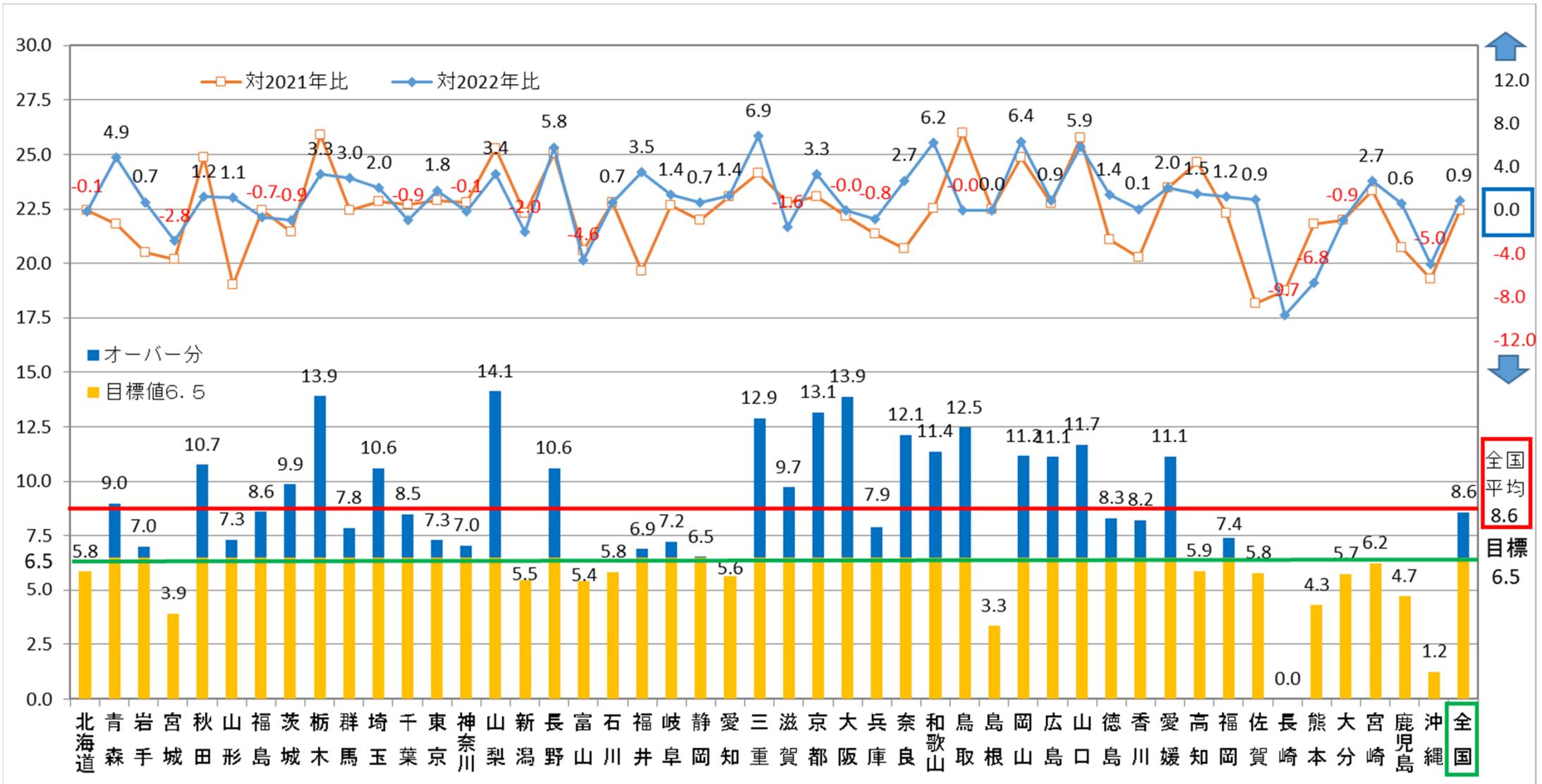
メ モ

# X I . 2023年死亡・重傷事故データ(1万人当たり死者数・重傷者数)

区分	死者数 (人)					重傷者数 (人)					合計 (人)					車両台数 (台)	1万台あたり 死者数+重傷者 数 (人)
	R02	R03	R04	R05	R04比	R02	R03	R04	R05	R04比	R02	R03	R04	R05	R04比		
北海道	14	6	6	11	5	39	35	36	30	△6	53	41	42	41	△1	70,115	5.8
宮城	5	3	3	2	△1	16	21	16	9	△7	21	24	19	11	△8	28,206	3.9
福島	3	3	5	4	△1	13	18	17	16	△1	16	21	22	20	△2	23,297	8.6
茨城	2	3	2	3	1	8	13	7	7	0	10	16	9	10	1	14,300	7.0
栃木	2	3	0	6	6	2	12	6	7	1	4	15	6	13	7	14,513	9.0
群馬	2	2	1	1	0	7	12	5	6	1	9	14	6	7	1	9,564	7.3
山梨	2	2	1	1	0	4	3	7	8	1	6	5	8	9	1	8,377	10.7
長野	1	2	3	2	△1	13	12	15	11	△4	14	14	18	13	△5	23,768	5.5
新潟	2	1	1	2	1	17	9	8	18	10	19	10	9	20	11	18,901	10.6
石川	3	3	2	0	△2	10	4	5	8	3	13	7	7	8	1	13,729	5.8
富山	0	5	4	1	△3	1	7	9	6	△3	1	12	13	7	△6	12,922	5.4
東京	8	12	9	7	△2	43	48	42	61	19	51	60	51	68	17	93,363	7.3
神奈川	9	8	10	9	△1	24	37	41	41	0	33	45	51	50	△1	70,950	7.0
千葉	11	9	9	9	0	49	43	53	47	△6	60	52	62	56	△6	65,979	8.5
埼玉	9	18	11	17	6	49	71	67	80	13	58	89	78	97	19	91,628	10.6
茨城	8	10	11	8	△3	35	43	37	36	△1	43	53	48	44	△4	44,658	9.9
群馬	5	1	3	7	4	23	20	10	14	4	28	21	13	21	8	26,760	7.8
栃木	5	2	7	8	1	16	15	19	26	7	21	17	26	34	8	24,464	13.9
山梨	1	2	3	2	△1	4	5	6	10	4	5	7	9	12	3	8,500	14.1
愛知	9	9	8	8	0	24	31	31	44	13	33	40	39	52	13	92,487	5.6
静岡	7	6	4	4	0	21	26	21	24	3	28	32	25	28	3	42,986	6.5
岐阜	3	4	2	4	2	10	10	10	11	1	13	14	12	15	3	20,749	7.2
三重	4	5	3	7	4	11	17	11	23	12	15	22	14	30	16	23,271	12.9
福井	0	3	1	1	0	2	8	2	5	3	2	11	3	6	3	8,723	6.9
大阪	26	24	18	23	5	103	119	119	113	△6	129	143	137	136	△1	98,059	13.9
京都	4	5	1	3	2	28	24	23	29	6	32	29	24	32	8	24,356	13.1
兵庫	6	8	7	7	0	32	43	37	33	△4	38	51	44	40	△4	50,684	7.9
滋賀	5	2	2	2	0	7	10	13	11	△2	12	12	15	13	△2	13,386	9.7
奈良	2	4	0	0	0	7	7	10	13	3	9	17	10	13	3	10,723	12.1
和歌山	1	2	0	2	2	8	9	5	9	4	9	11	5	11	6	9,684	11.4
広島	5	1	9	6	△3	27	32	23	29	6	32	33	32	35	3	31,506	11.1
鳥取	1	1	0	2	2	6	2	7	5	△2	7	3	7	7	0	5,621	12.5
岡山	2	0	1	0	△1	1	2	1	2	1	3	2	2	2	0	6,015	3.3
山口	4	2	0	10	10	16	15	13	20	7	20	17	13	30	17	26,893	11.2
香川	2	3	1	2	1	12	14	10	9	△1	14	17	11	11	0	13,410	8.2
徳島	4	2	0	2	2	5	6	5	4	△1	9	8	5	6	1	7,224	8.3
愛媛	2	1	3	2	△1	10	13	11	15	4	12	14	14	17	3	15,277	11.1
高知	2	0	0	2	2	5	1	3	2	△1	7	1	3	4	1	6,813	5.9
福岡	11	11	8	10	2	30	33	27	32	5	41	44	35	42	7	56,862	7.4
佐賀	5	4	0	1	1	6	11	5	5	0	11	15	5	6	1	10,357	5.8
長崎	1	1	0	0	0	4	6	9	0	△9	5	7	9	0	△9	9,290	0.0
熊本	1	2	3	2	△1	14	7	15	5	△10	15	9	18	7	△11	16,347	4.3
大分	3	2	1	1	0	5	5	6	5	△1	8	7	7	6	△1	10,479	5.7
宮崎	1	0	2	0	△2	4	5	2	7	5	5	5	4	7	3	11,242	6.2
鹿児島	3	4	0	2	2	14	10	7	6	△1	17	14	7	8	1	17,030	4.7
沖縄	0	2	1	0	△1	5	4	4	1	△3	5	6	5	1	△4	8,064	1.2
不明	3	3	3	1	△2	13	22	11	14	3	16	25	14	15	1	0	-
合計	211	206	174	207	33	814	933	850	930	80	1,025	1,139	1,024	1,137	113	1,325,229	8.6

※死者数及び重傷者数は軽自動車によるものを除く 出典：(公財)交通事故総合分析センター  
 ※車両台数は「一対」及び「軽自動車」を除く「営業用貨物自動車の保有車両台数(2023年12月末現在)」 出典：(一財)自動車検査登録情報協会

# X I . 2023年死亡・重傷事故データ(1万人当たり死者数・重傷者数)



※死亡・重傷事故件数は事業用貨物自動車(第一当事者)によるものであり、軽自動車によるものを除く 出典:(公財)交通事故総合分析センター  
 ※車両台数はトレーラ及び軽自動車を除く営業用貨物自動車の保有台数(2023.12末現在) 出典:(一財)自動車検査登録情報協会

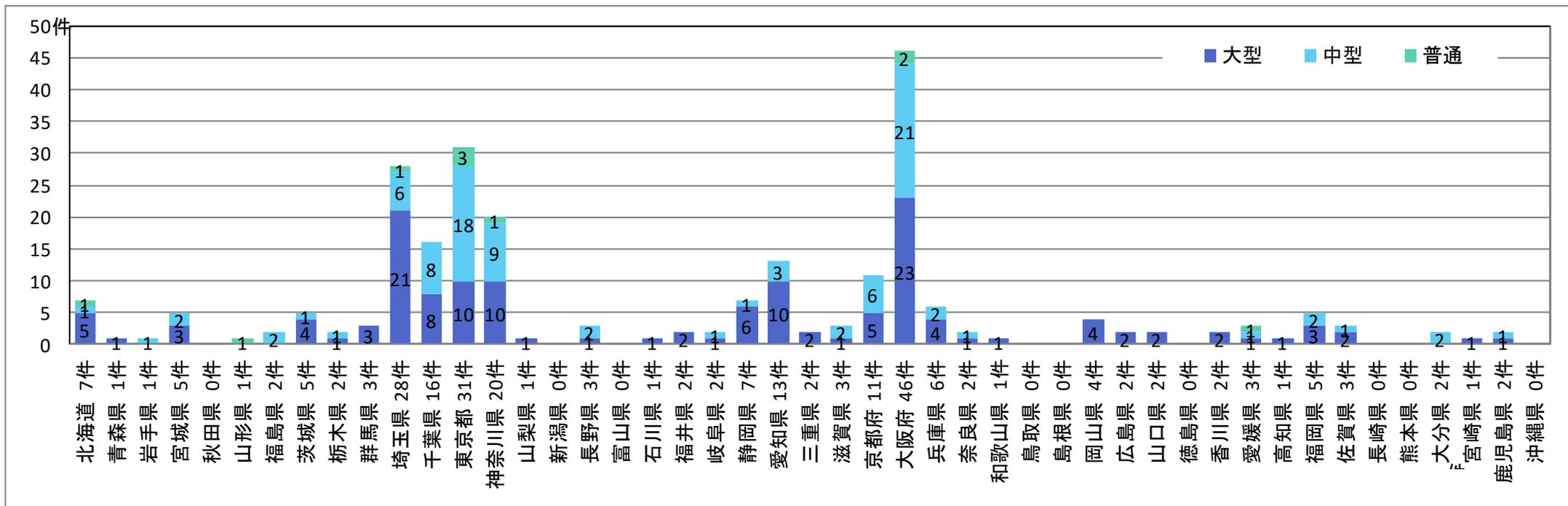
## X II . 2023年死亡・重傷事故データ(対自転車)

1. 発生地別
2. 車籍別
3. 車種別
4. 事故類型別
5. 自転車運転者の年齢層別
6. 第一当事者事故類型別自転車運転者の年齢層別

## X II . 2023年死亡・重傷事故データ(対自転車)

### 1. 発生地別

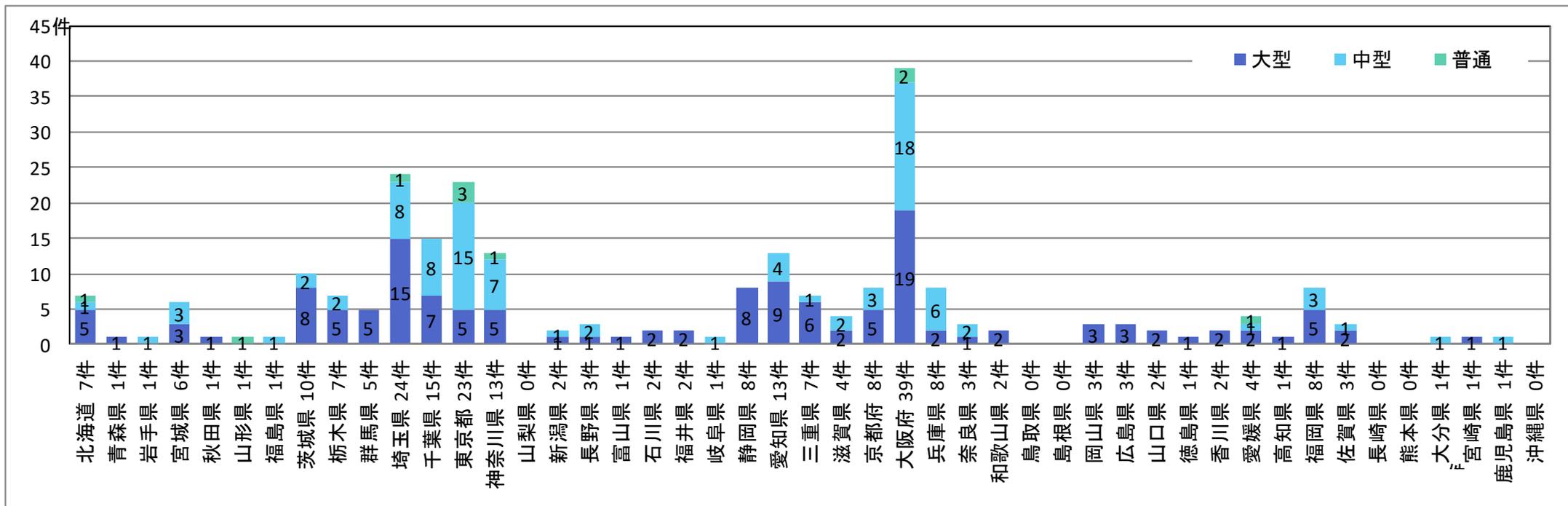
- 発生地別死亡・重傷事故件数の多い県をみると、「大阪府」が最も多く46件、次いで「東京都」31件、「埼玉県」28件、「神奈川県」20件、「千葉県」16件と続いている。



# X II . 2023年死亡・重傷事故データ(対自転車)

## 2. 車籍別

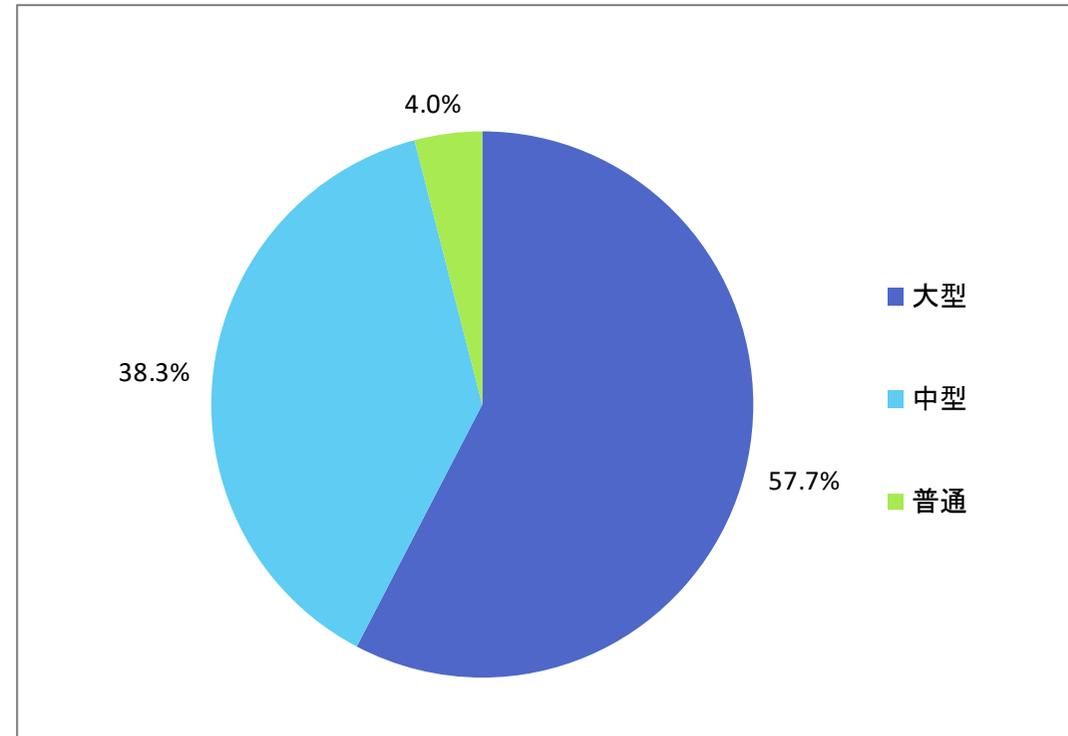
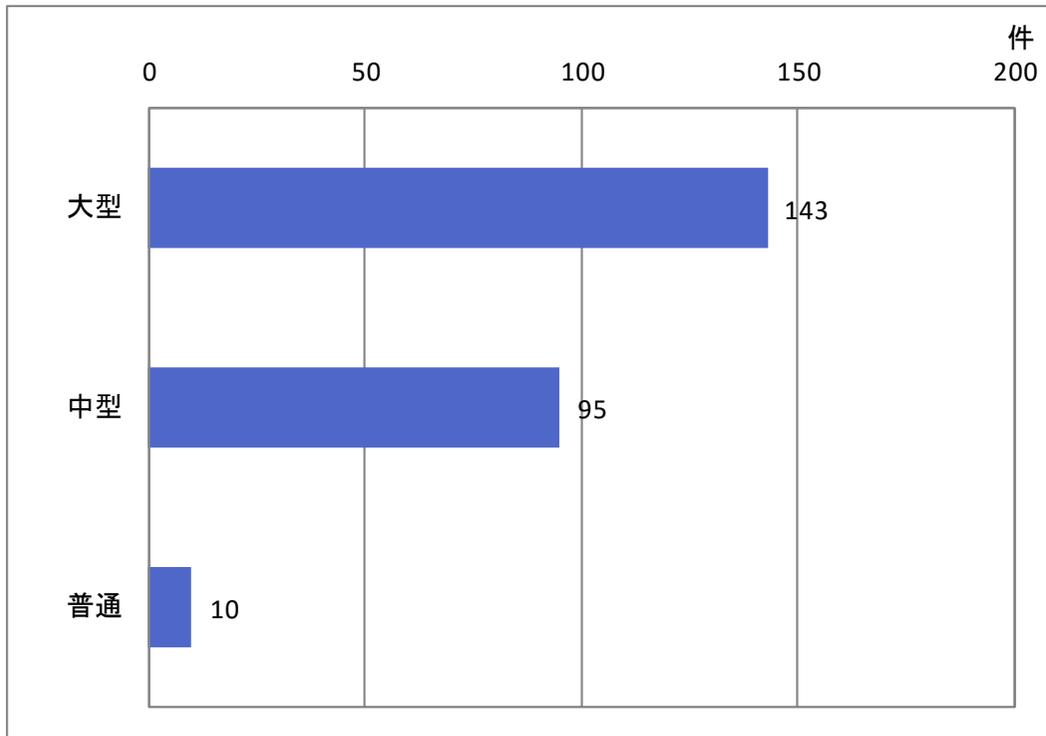
- ・車籍別死亡・重傷事故件数の多い県をみると、「大阪府」が最も多く39件、次いで「埼玉県」24件、「東京都」23件、「千葉県」15件、「神奈川県」、「愛知県」がそれぞれ13件と続いている。



## X II . 2023年死亡・重傷事故データ(対自転車)

### 3. 車種別

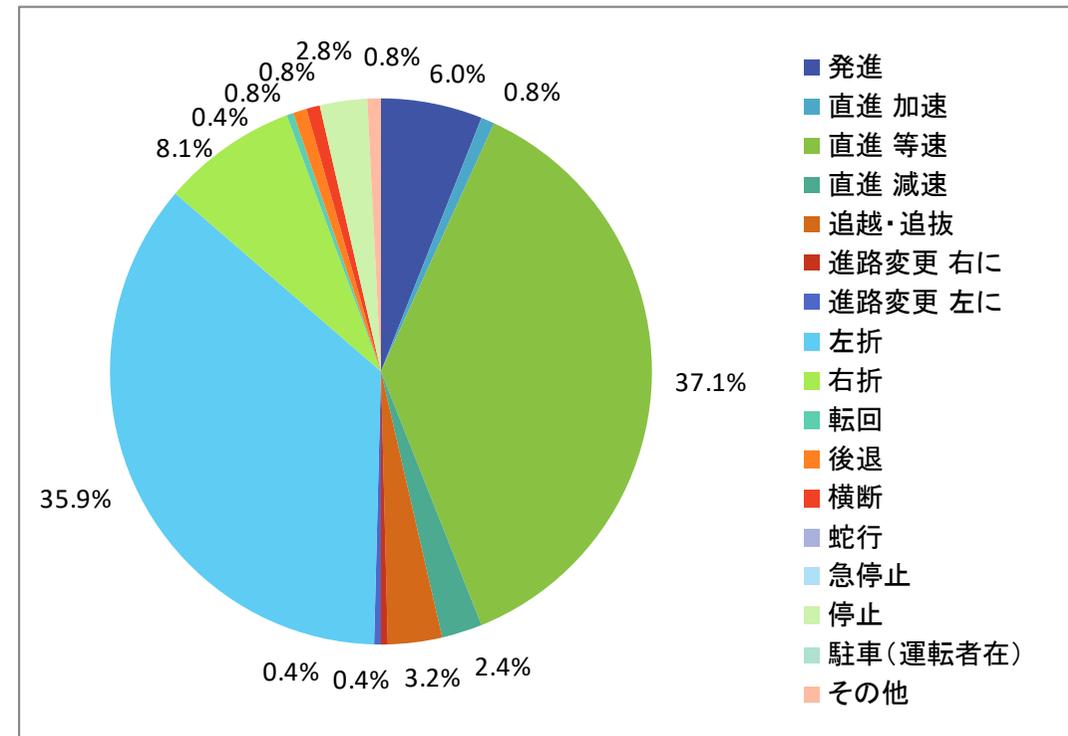
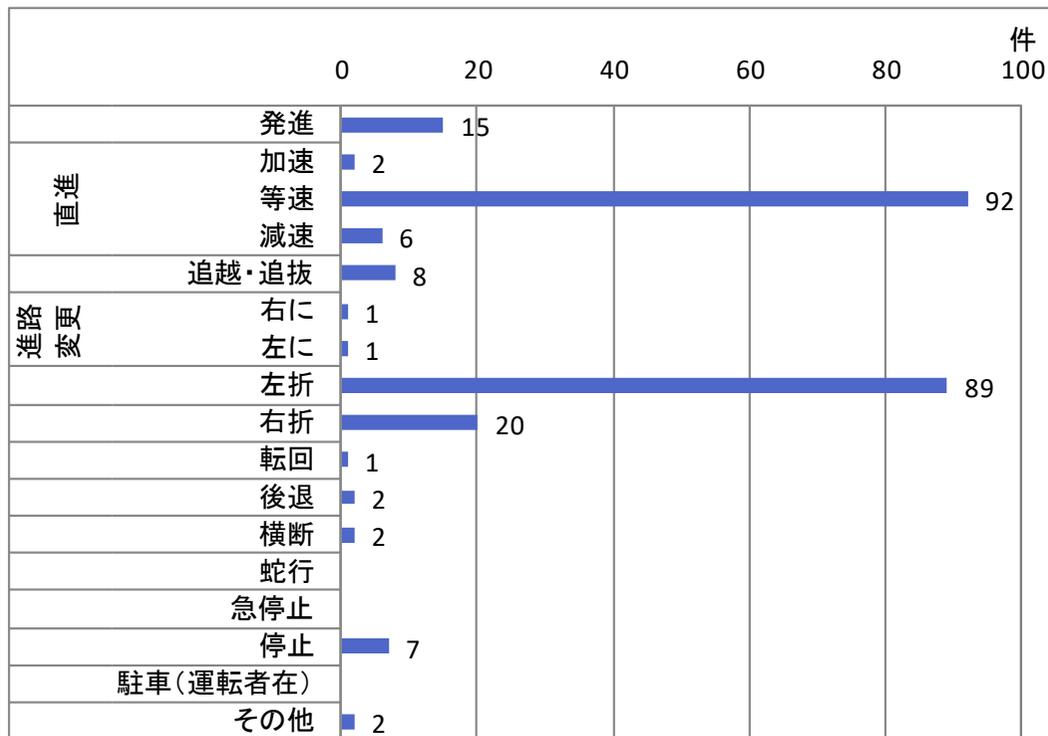
- ・死亡・重傷事故件数を車種別にみると、「大型」が最も多く143件（57.7%）と6割近くを占めている。
- ・次いで「中型」95件（38.3%）、「普通」10件（4.0%）と続いている。



## X II . 2023年死亡・重傷事故データ(対自転車)

### 4. 事故類型別

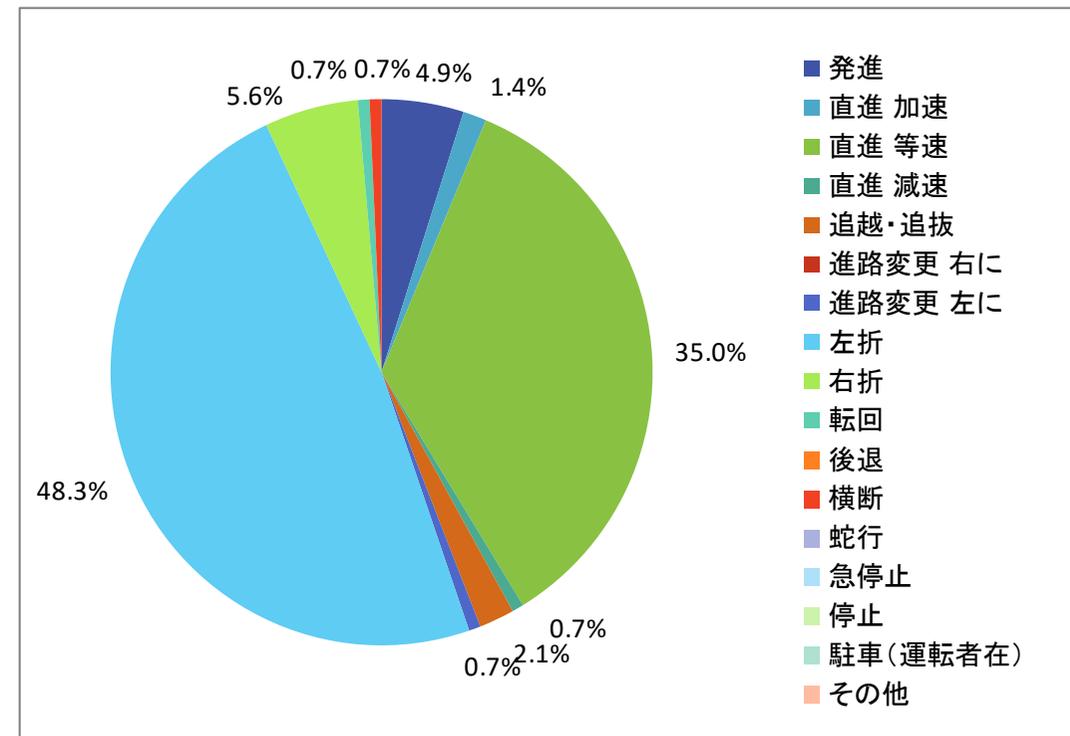
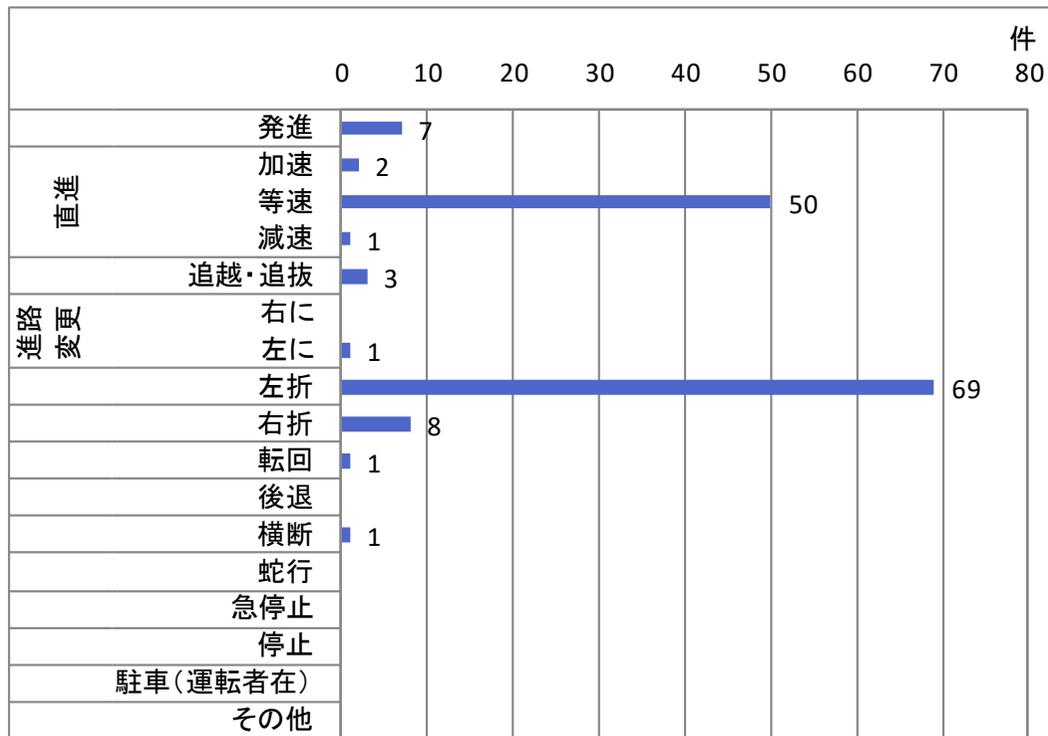
- ・死亡・重傷事故件数を事故類型別にみると、「直進 等速」が最も多く92件（37.1%）となっている。
- ・次いで「左折」89件（35.9%）と続いている。



## X II . 2023年死亡・重傷事故データ(対自転車)

### (1)大型

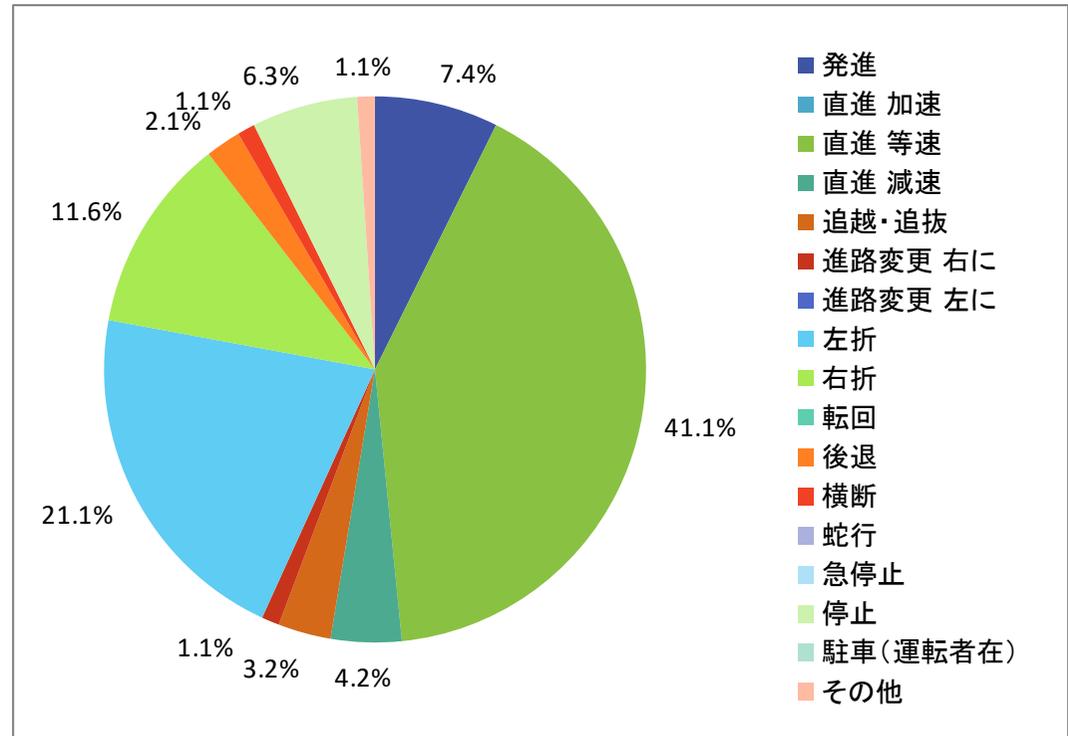
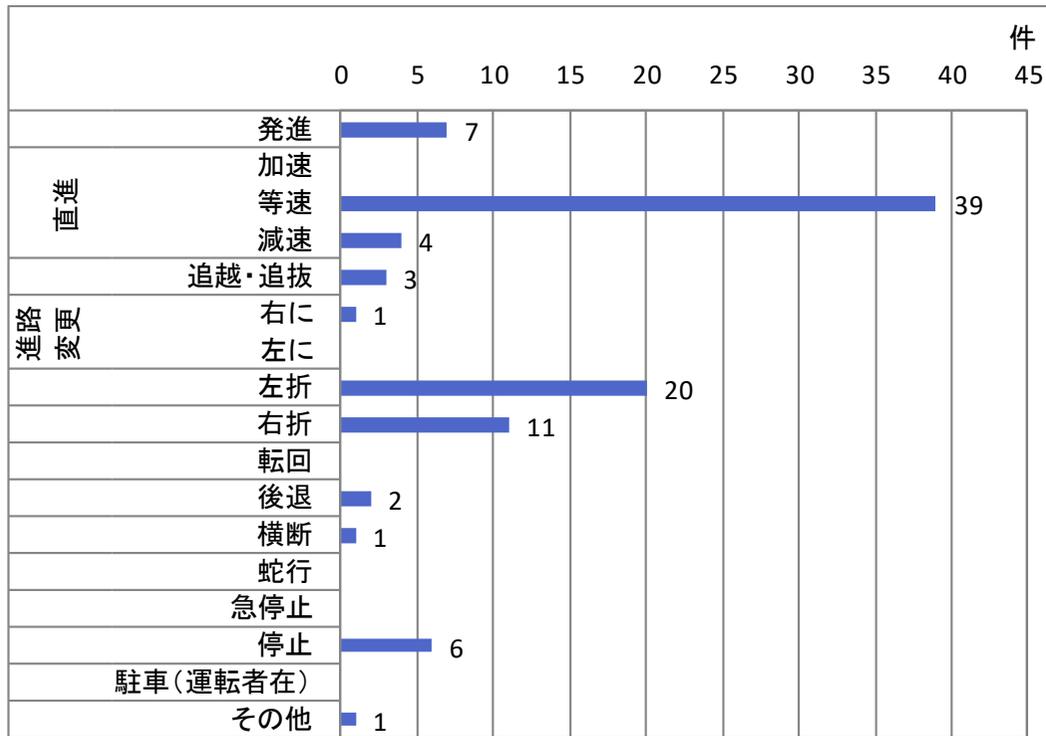
- ・死亡・重傷事故件数の事故類型別を車種別にみると、「大型」は「左折」が最も多く69件（48.3%）と5割近くを占めている。
- ・次いで「直進 等速」50件（35.0%）と続いている。



## X II . 2023年死亡・重傷事故データ(対自転車)

### (2) 中型

- ・死亡・重傷事故件数の事故類型別を車種別にみると、「中型」は「直進 等速」が最も多く39件（41.1%）となっている。
- ・次いで「左折」20件（21.1%）、「右折」11件（11.6%）と続いている。

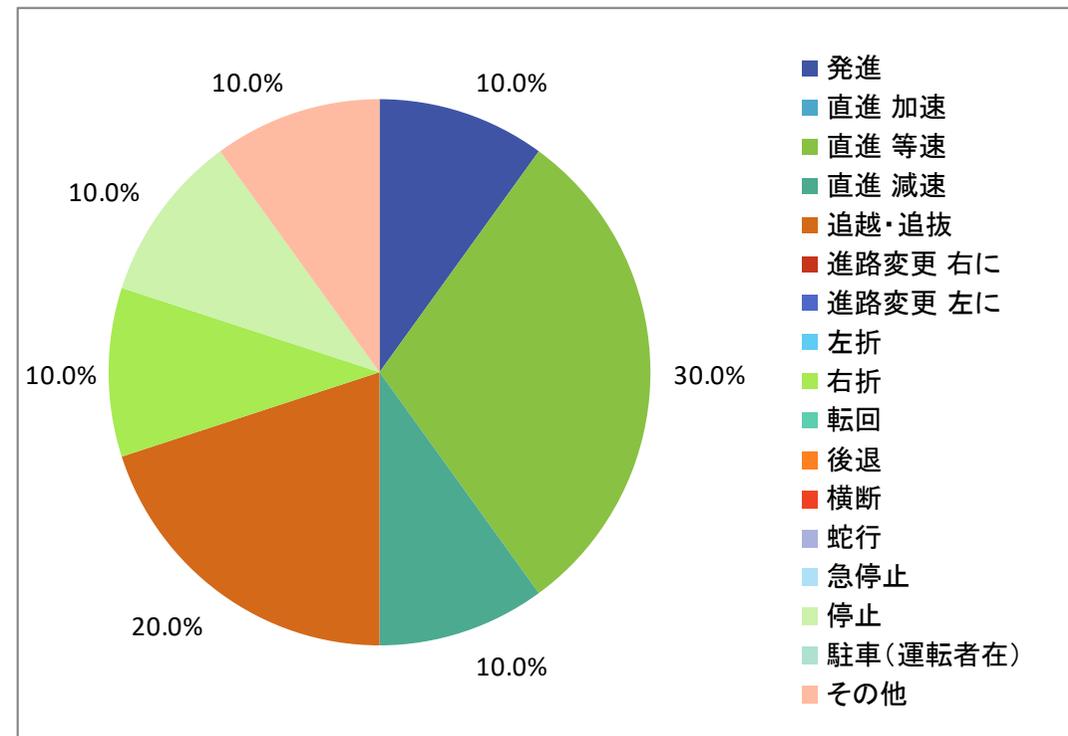


## X II . 2023年死亡・重傷事故データ(対自転車)

### (3) 普通

- ・死亡・重傷事故件数の事故類型別を車種別にみると、「普通」は「直進 等速」が最も多く3件（30.0%）となっている。
- ・次いで「追越・追抜」2件（20.0%）と続いている。

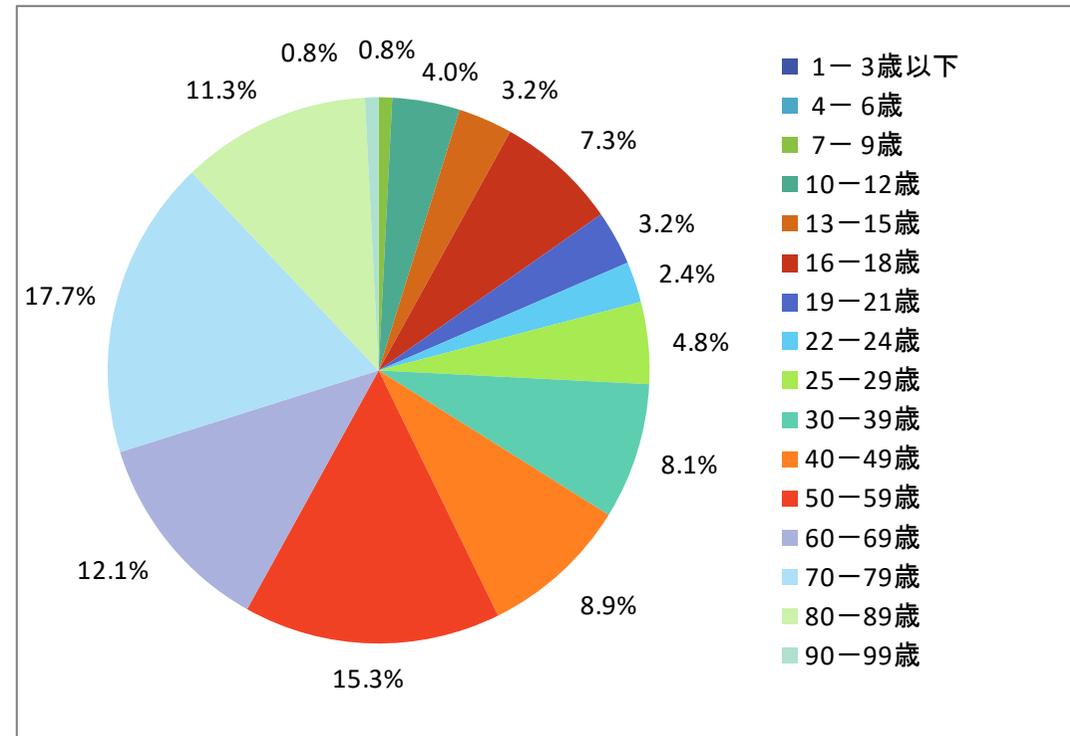
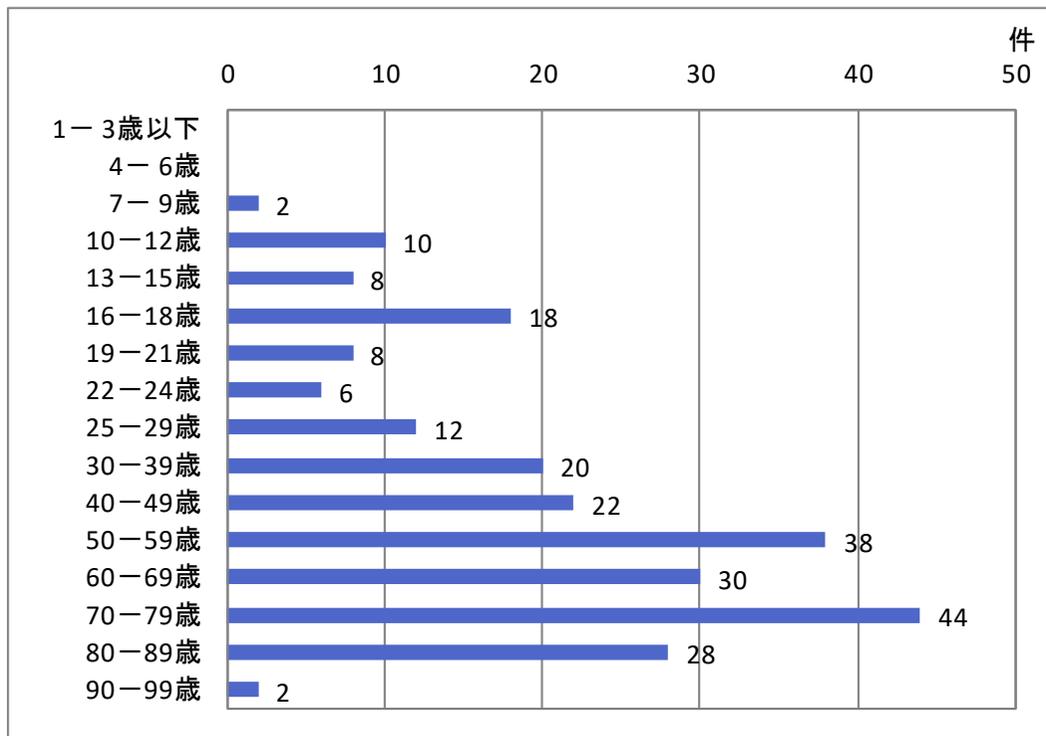
		0	1	2	3	4	件
直進	発進		1				
	加速						
	等速				3		
	減速		1				
進路変更	追越・追抜			2			
	右に						
	左に						
	左折						
	右折		1				
	転回						
	後退						
	横断						
	蛇行						
	急停止						
停止		1					
駐車(運転者在)							
その他		1					



## X II . 2023年死亡・重傷事故データ(対自転車)

### 5. 自転車運転者の年齢層別

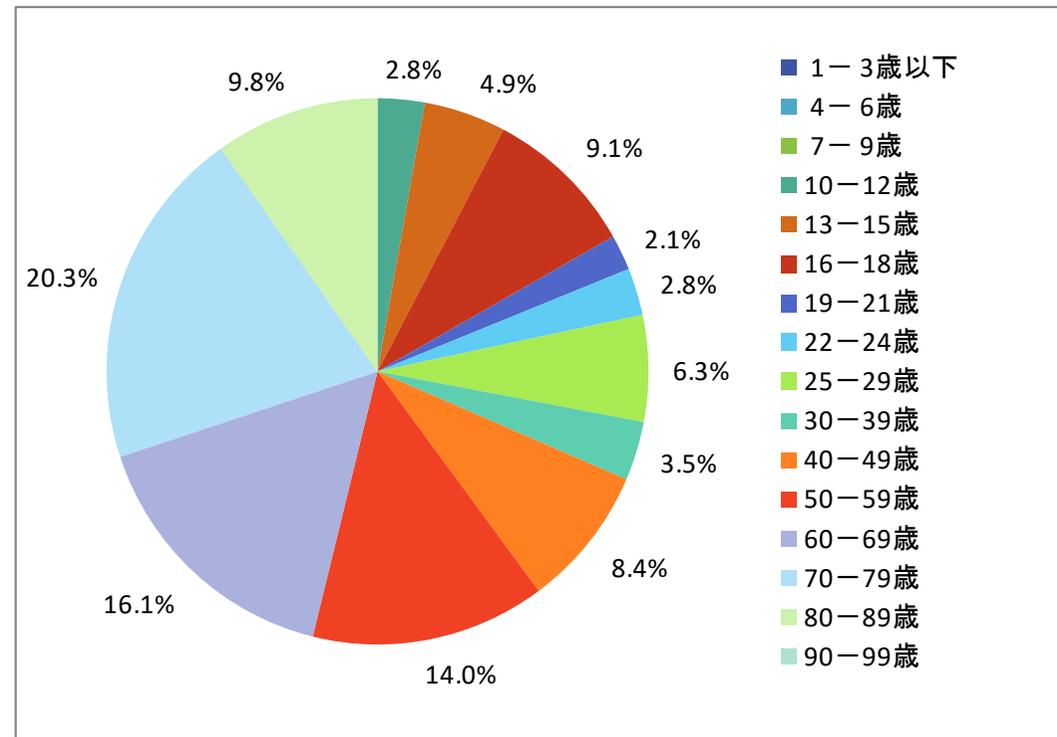
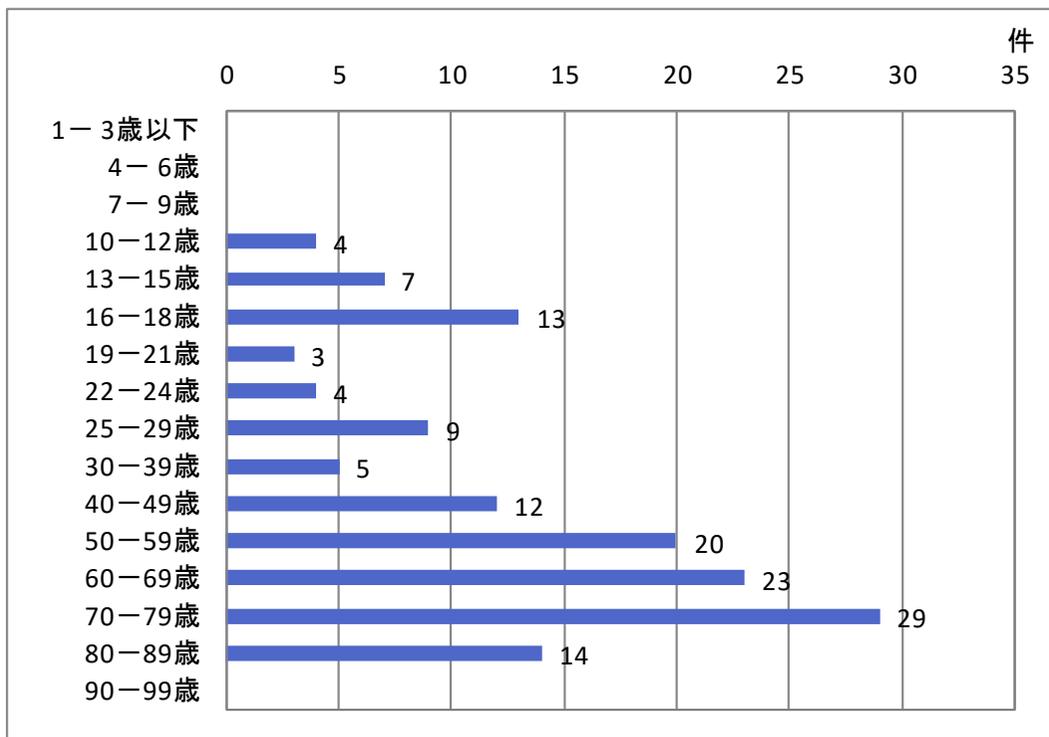
- ・死亡・重傷事故件数を自転車運転者の年齢層別にみると、「70-79歳」が最も多く44件（17.7%）となっている。
- ・次いで「50-59歳」38件（15.3%）、「60-69歳」30件（12.1%）等と続いている。
- ・60歳代以上で4割以上を占めている。



## X II . 2023年死亡・重傷事故データ(対自転車)

### (1)大型

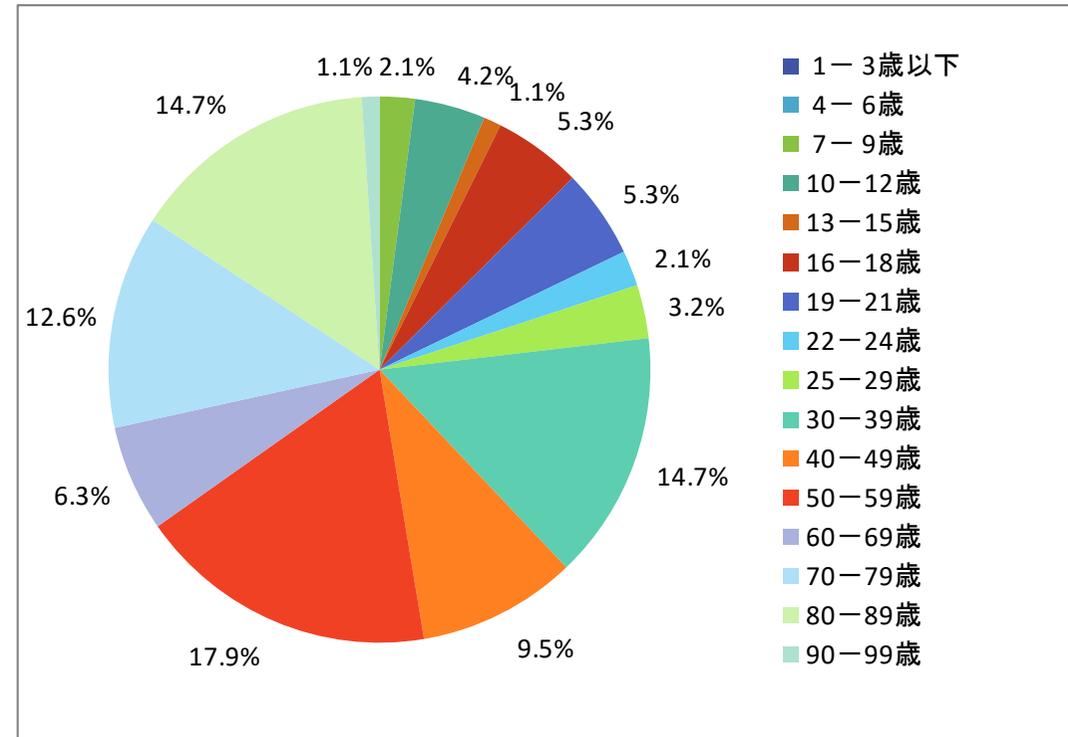
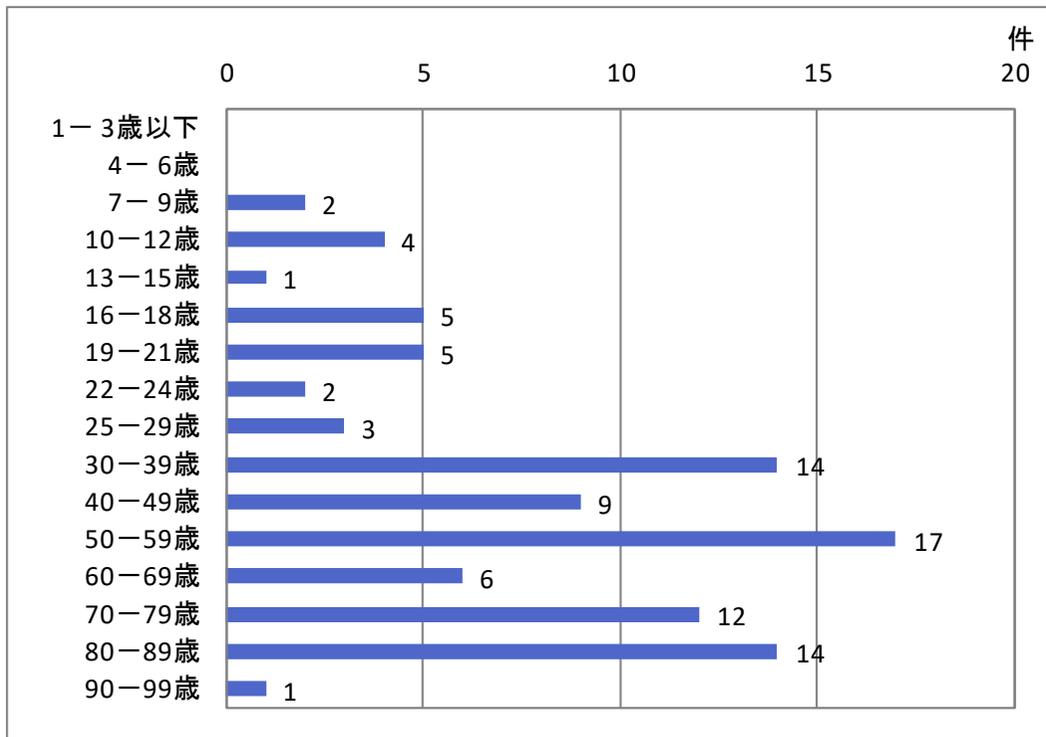
- ・死亡・重傷事故件数の自転車運転者の年齢別を車両区分別にみると、「大型」では「70-79歳」が最も多く29件（20.3%）となっている。
- ・次いで「60-69歳」23件（16.1%）、「50-59歳」20件（14.0%）、「80-89歳」14件（9.8%）と続いている。



## X II . 2023年死亡・重傷事故データ(対自転車)

### (2) 中型

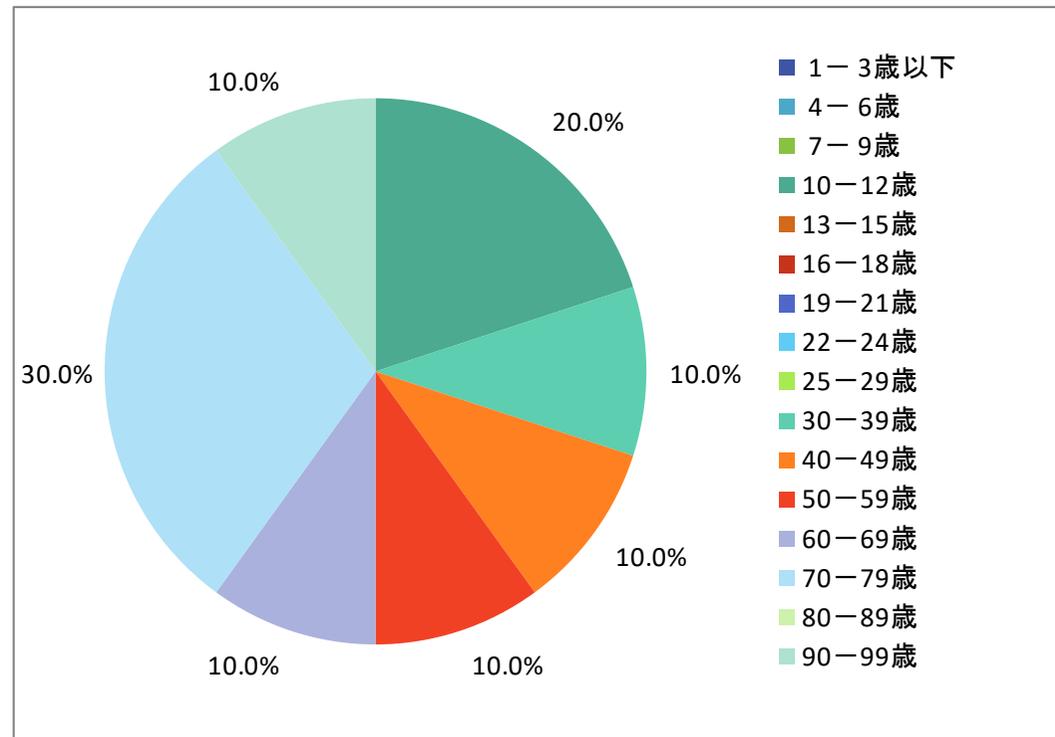
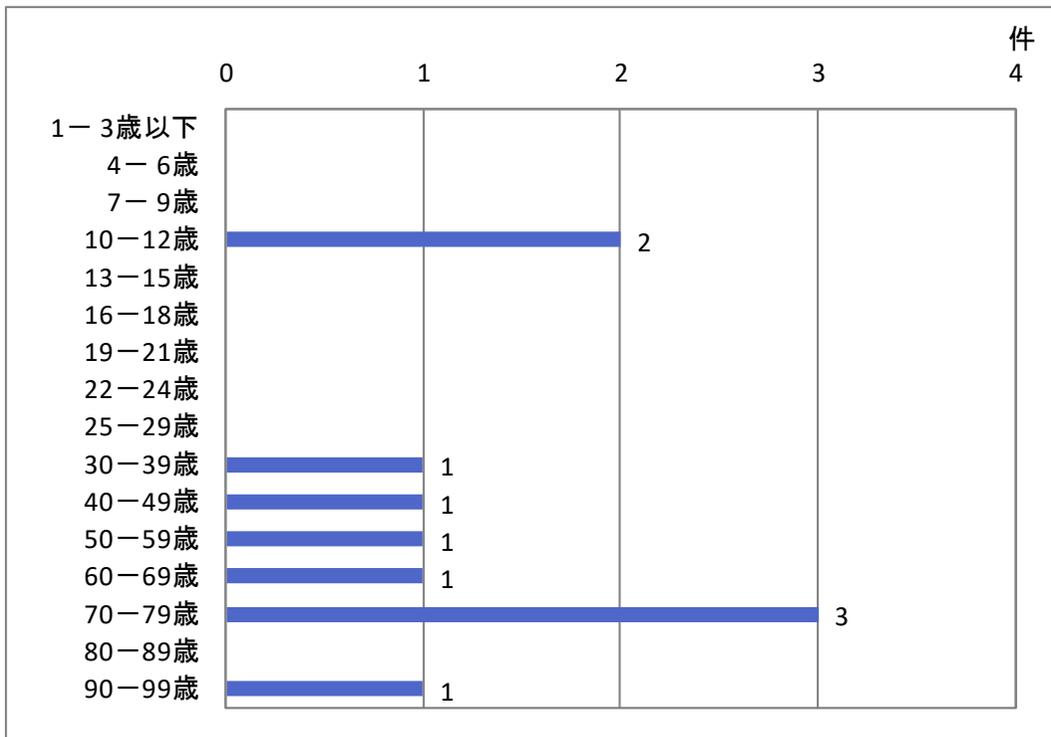
- ・死亡・重傷事故件数の自転車運転者の年齢別を車両区別にみると、「中型」では「50-59歳」が最も多く17件（17.9%）となっている。
- ・次いで「30-39歳」、「80-89歳」がそれぞれ14件（14.7%）、「70-79歳」12件（12.6%）と続いている。



## X II . 2023年死亡・重傷事故データ(対自転車)

### (3) 普通

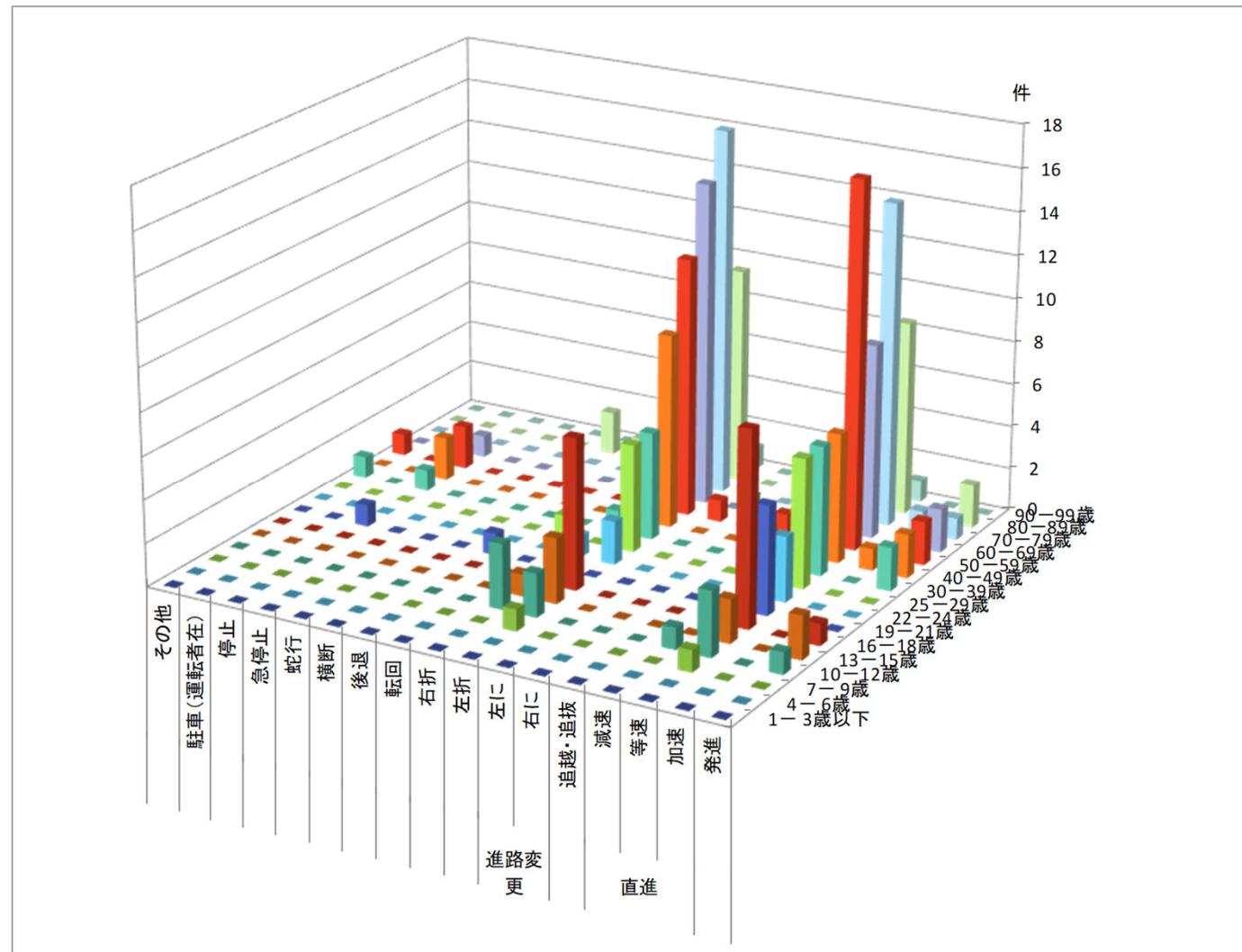
・死亡・重傷事故件数の自転車運転者の年齢別を車両区分別にみると、「普通」では「70-79歳」が最も多く3件（30.0%）、次いで「10-12歳」2件（20.0%）と続いている。



## X II . 2023年死亡・重傷事故データ(対自転車)

### 6. 第一当事者事故類型別自転車運転者の年齢層別

- ・死亡・重傷事故件数を事故類型別自転車運転者の年齢層別にみると、「直進 等速」－「50-59歳」、「左折」－「70-79歳」が最も多く、それぞれ17件となっている。
- ・次いで「直進 等速」－「70-79歳」、「左折」－「60-69歳」がそれぞれ15件と続いている。

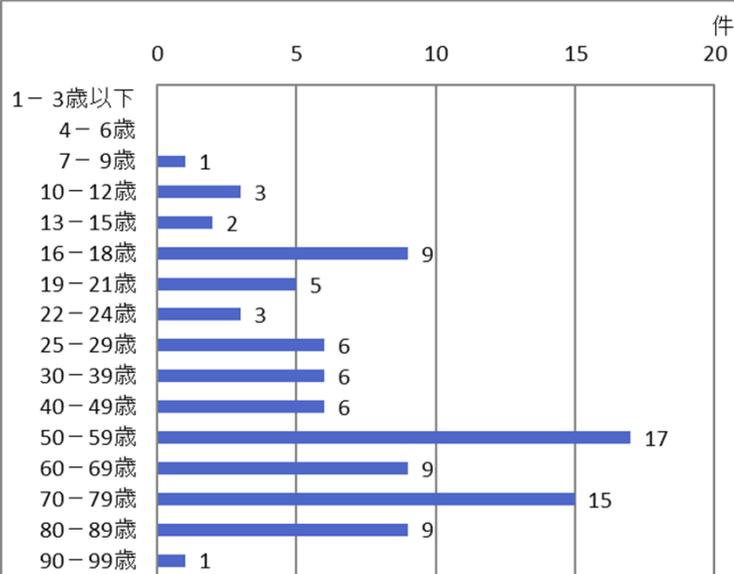


## X II . 2023年死亡・重傷事故データ(対自転車)

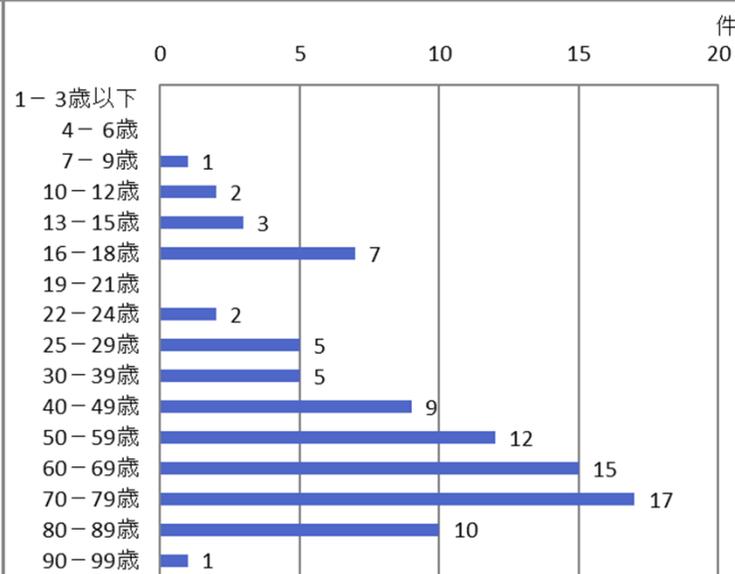
### (1)「等速 直進」、「左折」及び「右折」の自転車運転者の年齢層別

- ・死亡・重傷事故件数の「等速 直進」を自転車運転者の年齢層別にみると、「50-59歳」が最も多く17件となっている。次いで「70-79歳」15件、「16-18歳」、「60-69歳」、「80-89歳」がそれぞれ9件と続いている。
- ・「左折」を自転車運転者の年齢層別にみると、「70-79歳」が最も多く17件となっている。次いで「60-69歳」15件、「50-59歳」12件、「80-89歳」10件と続いている。
- ・「右折」を自転車運転者の年齢層別にみると、「70-79歳」が最も多く7件となっている。
- ・「等速 直進」、「左折」、「右折」のいずれも60歳以上の高齢の自転車運転者が多く、4～6割を占める。また、「等速 直進」、「左折」は小学校低学年から10歳代までの自転車運転者も少なからずある。運転者は相手自転車の動静により注意して進行する必要がある。

「等速 直進」 n=92



「左折」 n=89



「右折」 n=20

