

2024年の交通事故統計分析結果 【 確定版(車籍別)死亡事故編 】

2025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.	2024年死亡事故データ(車籍)	24
IV.	2024年死亡事故データ(発生地)	44
V.	2024年死亡事故データ(道路区分)	64
VI.	2024年死亡事故データ(車両区分)	76
VII.	2024年死亡事故データ(車両総重量)	90
VIII.	2024年死亡事故データ(年齢層別)	94
IX.	2024年死亡事故データ(運転免許取得年数別)	100
X.	2024年死亡事故データ(交差点(追突を除く))	108
XI.	2024年死亡事故データ(1万台当たり)	118
XII.	2024年死亡事故データ (対自転車死亡事故(第一当事者))	120

I. 調査の目的等

1. 調査の目的

政府の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います。こうした背景を踏まえ、国土交通省では、トラック運送事業における令和7年度までに達成すべき目標値を「総合安全プラン2025」として、表1のように公表しました。

これを受け、全日本トラック協会では、表2のとおり「トラック事業における総合安全プラン2025」で定めた令和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。

一方、事業用トラックの保有台数は令和4年3月末の運転免許区分別で見ますと、表3のとおり、大型トラックが約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対策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2024年までの全国の交通事故データ（※）を基に、都道府県別、道路区分別、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、事業用トラックによる交通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。

<ご参考>

※出所：公益財団法人交通事故総合分析センター

表1 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

表2 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+重傷者数 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

表3 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			営業用	構成比
大型自動車	車両総重量11t以上 または最大積載量6.5t以上	貨物自動車	480,432	40.7%
		特種（殊）用途車	128,602	
		小計	609,034	
中型自動車	車両総重量7.5t以上11t未満 または最大積載量4.5t以上6.5t未満	貨物自動車	232,052	21.7%
		特種（殊）用途車	92,100	
		小計	324,152	
準中型自動車	車両総重量3.5t以上7.5t未満 または最大積載量2t以上4.5t未満	貨物自動車	129,614	12.4%
		特種（殊）用途車	55,988	
		小計	185,602	
普通自動車	車両総重量5t未満 または最大積載量3t未満	貨物自動車	162,645	13.9%
		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	11.4%
合 計			1,496,588	100.0%

2. データの概要

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

調査対象：交通事故統計（2024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事故

メモ

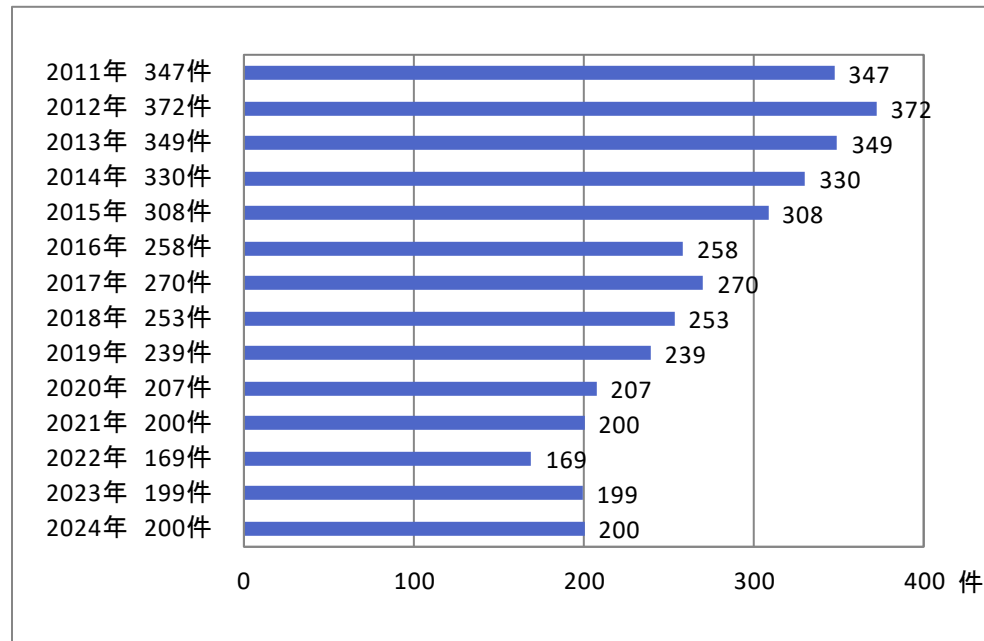
Ⅱ．死亡事故データの傾向

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．死亡事故データの傾向

1. 事故件数

- ・ 2024年の死亡事故件数は200件で、2023年（対前年）より+1件、2011年より△147件減少している。
- ・ 死亡事故件数は減少傾向にあるものの、2022年以降、増加している。
- ・ 営業用トラック1,326,863台（2024年12月末現在、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「1.51」となり、「トラック事業における総合安全プラン2020」（当時）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。

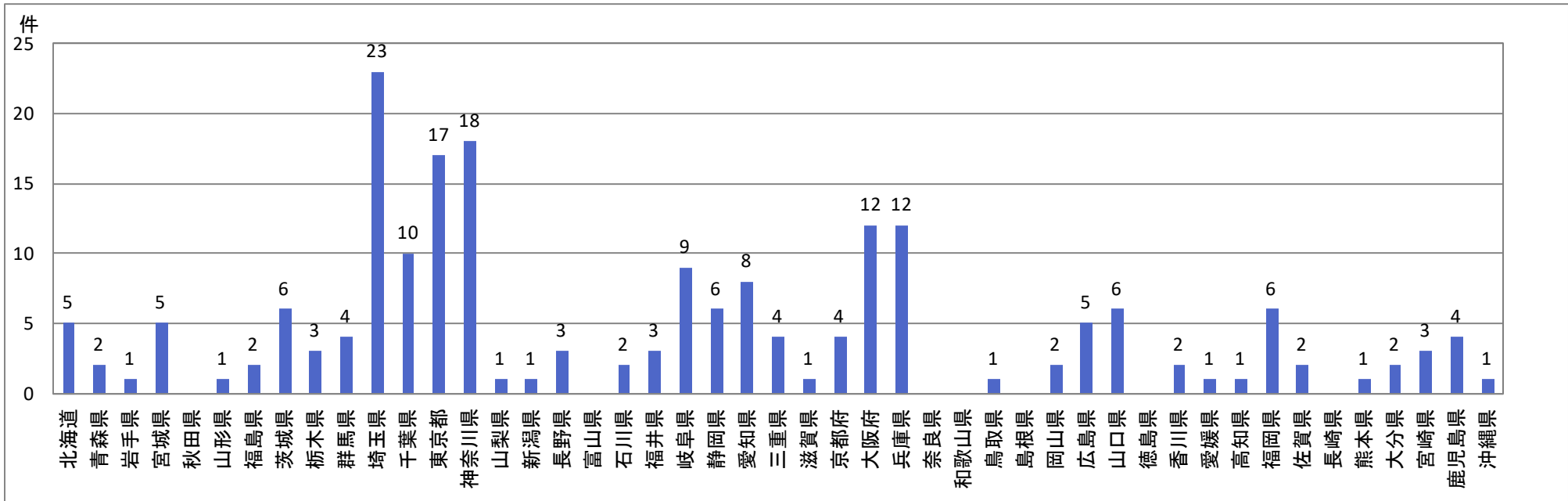


Ⅱ. 死亡事故データの傾向

2. 発生地別

- ・2024年1～12月の発生地別死亡事故件数の多い県をみると、「埼玉県」が最も多く23件、次いで「神奈川県」18件、「東京都」17件、「大阪府」、「兵庫県」がそれぞれ12件、「千葉県」10件、「岐阜県」9件、「愛知県」8件と続いている。
- ・2024年の発生地別死亡事故件数の多いトップ10について、2023年比をみると、「埼玉県」、「神奈川県」、「兵庫県」、「千葉県」、「岐阜県」、「静岡県」、「山口県」が増加している。

発生地	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	前年比
1 埼玉	26	29	30	20	14	19	16	22	15	12	20	4	15	23	1.53
2 神奈川	9	19	16	17	19	13	13	10	15	11	16	13	10	18	1.80
3 東京	21	24	20	26	25	16	12	15	12	16	6	11	19	17	0.89
4 大阪	21	27	28	24	28	16	21	21	18	15	19	11	17	12	0.71
4 兵庫	16	14	12	15	12	9	17	12	11	12	6	9	10	12	1.20
6 千葉	15	11	11	18	12	16	10	13	16	4	8	12	7	10	1.43
7 岐阜	8	3	7	8	5	2	3	7	5	1	2	3	2	9	4.50
8 愛知	25	14	22	15	11	16	14	19	13	12	11	10	14	8	0.57
9 福岡	12	14	12	9	6	12	4	14	7	7	11	7	9	6	0.67
9 茨城	9	15	18	8	12	7	7	10	9	9	5	14	6	6	1.00
9 静岡	13	14	12	13	15	6	10	15	6	10	5	4	3	6	2.00
9 山口	5	6	7	6	6	7	5	2	3	4	1	4	2	6	3.00

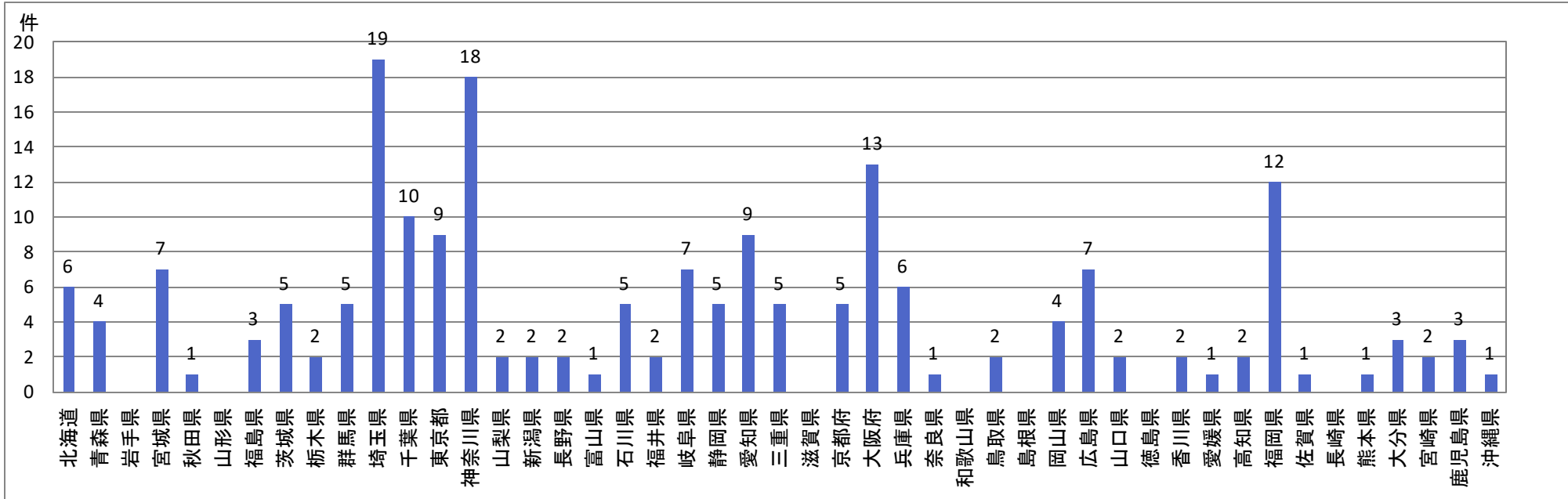


Ⅱ. 死亡事故データの傾向

3. 車籍別

- ・2024年1～12月の発生地別死亡事故件数の多い県をみると、「埼玉県」が最も多く19件、次いで「神奈川県」18件、「大阪府」13件、「福岡県」12件、「千葉県」10件、「愛知県」、「東京都」がそれぞれ9件と続いている。
- ・2024年の発生地別死亡事故件数の多いトップ10について、2023年比をみると、「埼玉県」、「神奈川県」、「福岡県」、「千葉県」、「愛知県」、「東京都」、「広島県」、「岐阜県」、「宮城県」が増加している。

車籍	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	前年比
1 埼玉	34	27	23	26	19	22	13	17	16	9	18	11	17	19	1.12
2 神奈川	8	15	14	16	15	9	12	6	10	9	8	10	9	18	2.00
3 大阪	23	30	23	24	23	19	36	22	23	24	23	17	23	13	0.57
4 福岡	17	24	16	14	10	17	13	15	9	11	11	7	10	12	1.20
5 千葉	17	11	16	19	11	21	12	16	18	11	9	9	9	10	1.11
6 愛知	30	10	28	16	15	12	11	22	13	9	9	8	8	9	1.13
8 東京	11	18	16	12	16	9	10	7	4	8	12	9	7	9	1.29
8 広島	14	13	3	12	7	9	7	4	6	5	1	6	6	7	1.17
8 岐阜	6	4	4	4	5	4	2	2	3	3	4	2	3	7	2.33
8 宮城	11	7	2	6	5	5	4	5	5	5	3	3	2	7	3.50



Ⅱ. 死亡事故データの傾向

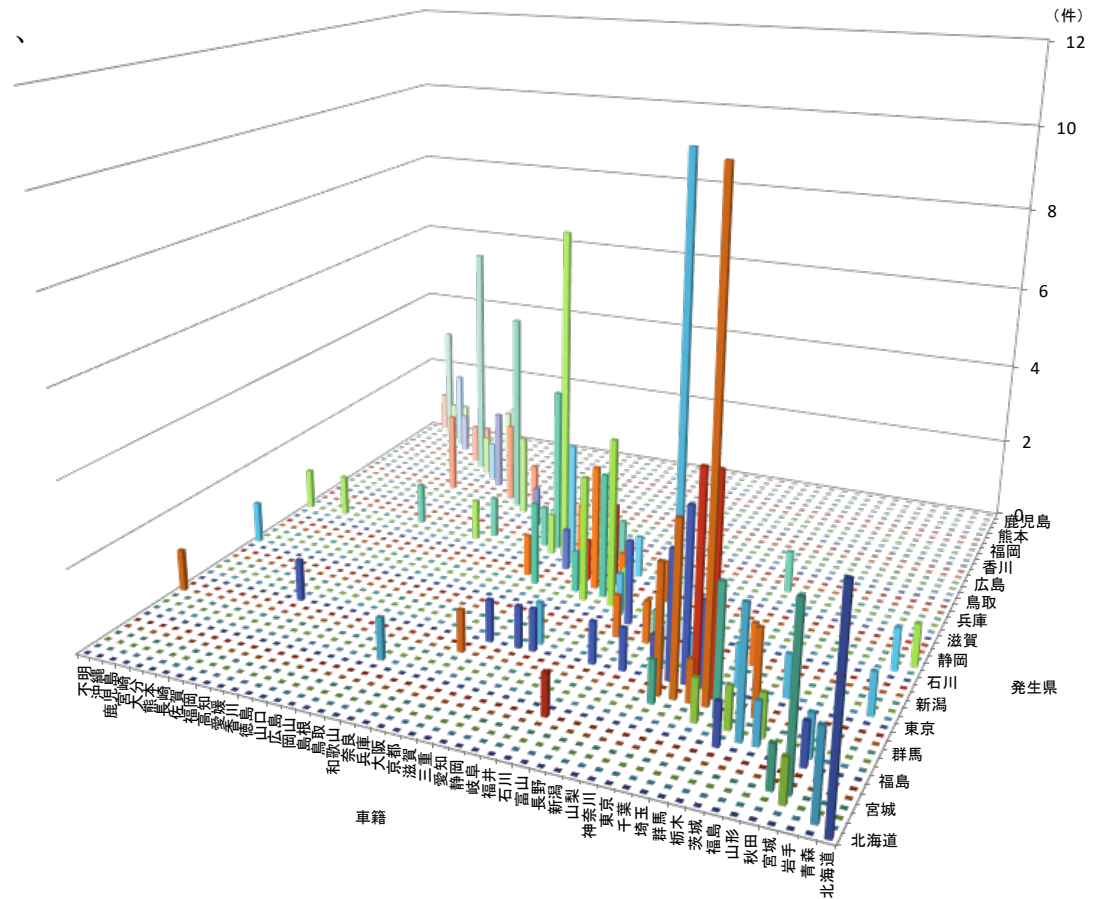
4. 車籍別使用の本拠別

- ・車籍別の発生状況では、車籍地（県内）での事故は109件、他県での事故は91件となっている。
- ・車籍地以外の他県での事故が45.5%と5割近くを占めている。
- ・2024年の車籍別死亡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、「埼玉県」、「福岡県」、
「千葉県」、「東京都」、「愛知県」、
「宮城県」、「岐阜県」、「茨城県」、
「群馬県」、「石川県」、「静岡県」、
「三重県」、「京都府」は40%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	埼玉	19	9.5%	11	8	42.1%
2	神奈川	18	9.0%	11	7	38.9%
3	大阪	13	6.5%	8	5	38.5%
4	福岡	12	6.0%	6	6	50.0%
5	千葉	10	5.0%	5	5	50.0%
6	東京	9	4.5%	4	5	55.6%
6	愛知	9	4.5%	3	6	66.7%
8	宮城	7	3.5%	4	3	42.9%
8	岐阜	7	3.5%	4	3	42.9%
8	広島	7	3.5%	5	2	28.6%
11	北海道	6	3.0%	5	1	16.7%
11	兵庫	6	3.0%	4	2	33.3%
13	茨城	5	2.5%	3	2	40.0%
13	群馬	5	2.5%	3	2	40.0%
13	石川	5	2.5%	2	3	60.0%
13	静岡	5	2.5%	3	2	40.0%
13	三重	5	2.5%	1	4	80.0%
13	京都	5	2.5%	3	2	40.0%
	その他	47	23.5%	24	23	48.9%
	合計	200	100.0%	109	91	45.5%

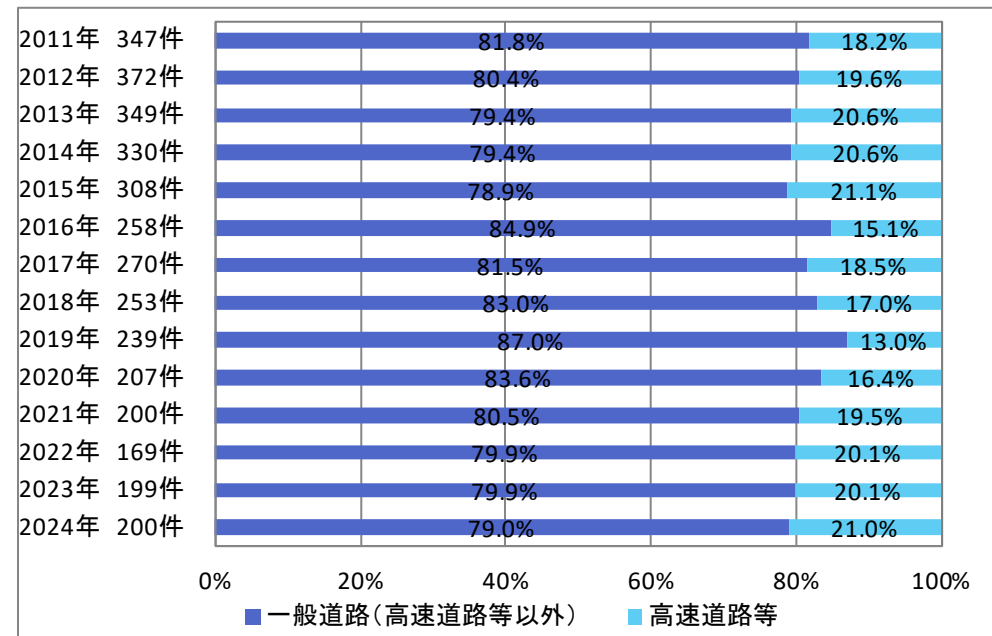
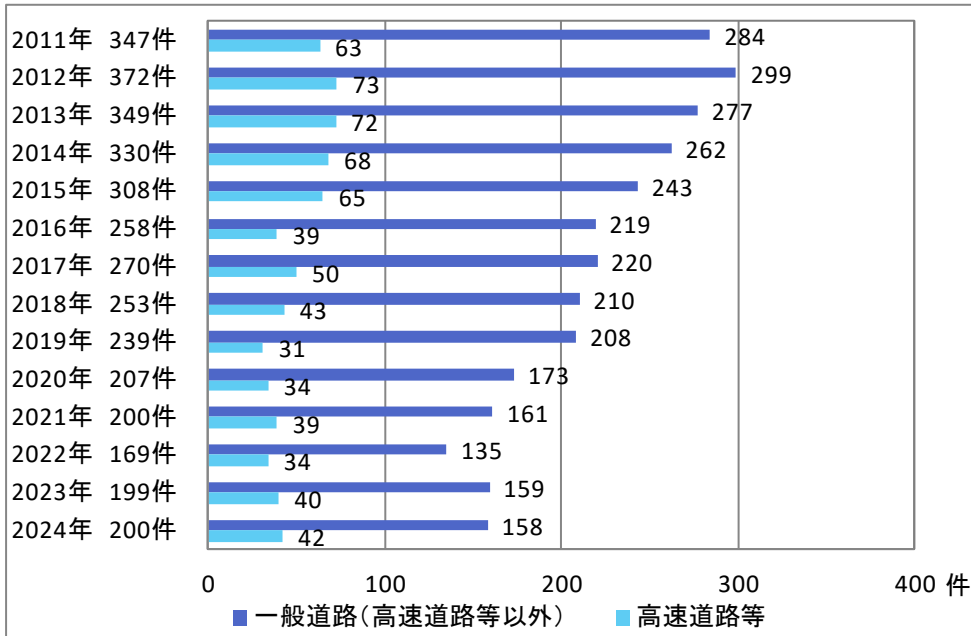
※他県には不明を含む



Ⅱ．死亡事故データの傾向

5. 道路区分別

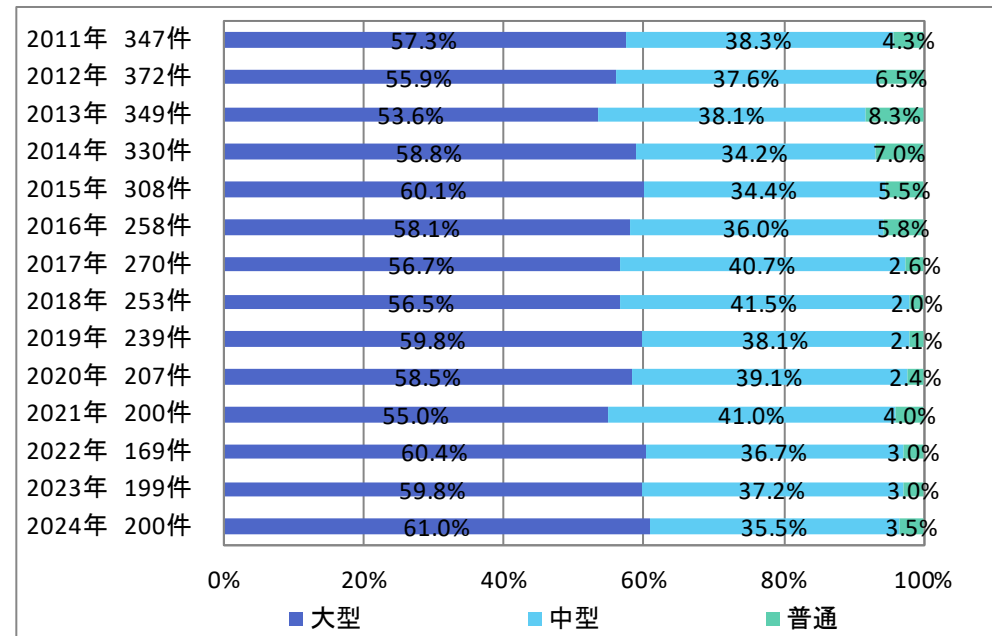
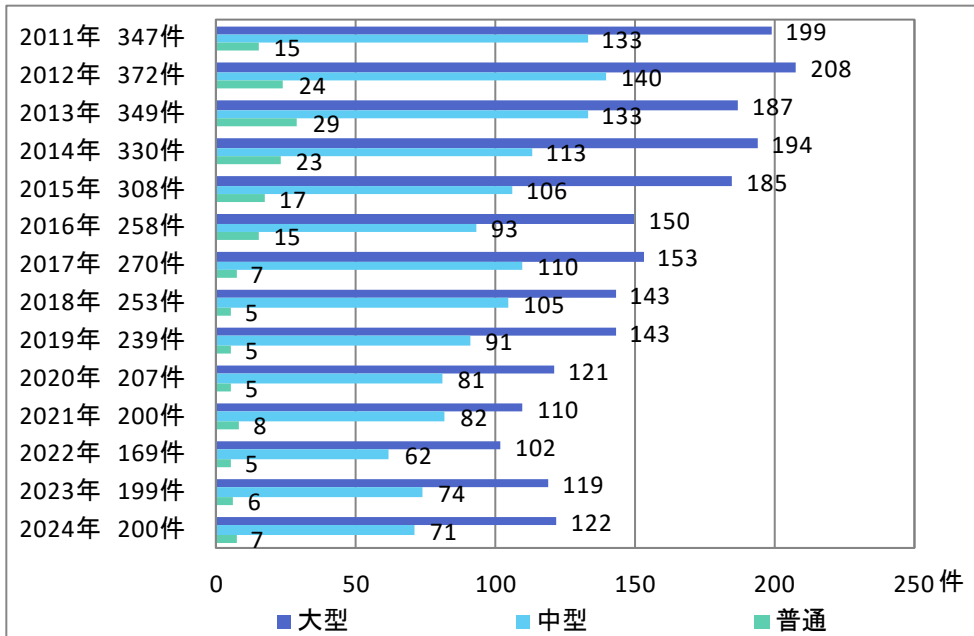
- ・2011年～2024年の傾向をみると、いずれの年も「一般道路（高速道路等以外）」が多く、概ね8～9割程度となっている。
- ・「一般道路（高速道路等以外）」の死亡事故件数は2017年を除き、2022年まで減少傾向にあったが、以降2023年から増加している。
- ・「高速道路等」の死亡事故件数は2020年から増加傾向にある。



Ⅱ. 死亡事故データの傾向

6. 車両区分別

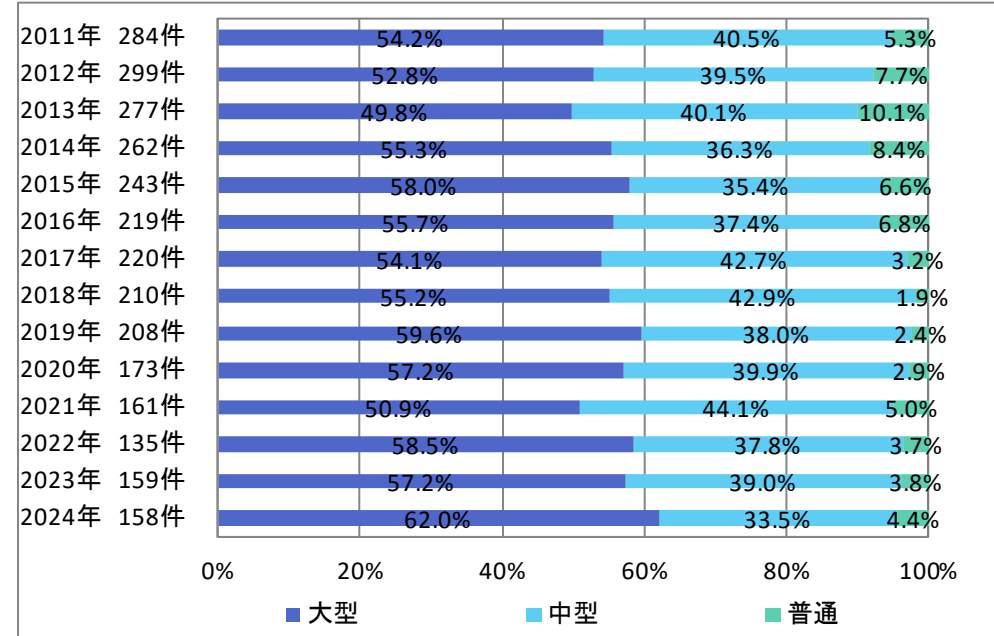
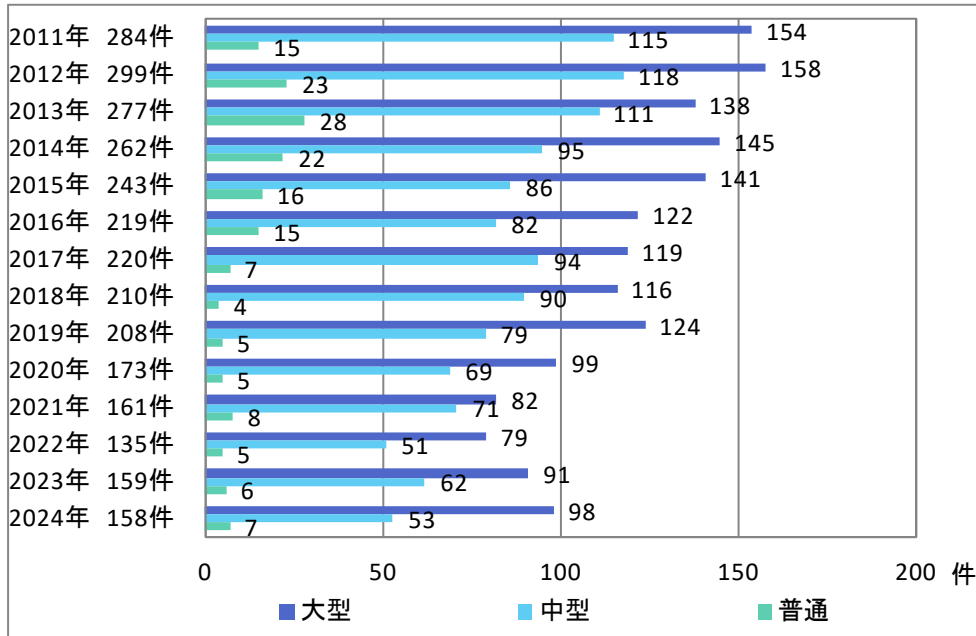
- ・2011年～2024年の傾向をみると、いずれの年も「大型」が多く、概ね5～6割程度を占めている。
- ・「大型」の死亡事故件数は2014年以降、2017年を除き、減少傾向にあったが、2023年から増加している。
- ・「中型」は2012年以降減少、2017年に一度増加してその後減少、2023年に再度増加して2024年は対前年で減少している。
- ・「普通」は2013年以降、死亡事故件数は減少傾向にあったが、2017年以降は横ばい傾向にある。



Ⅱ．死亡事故データの傾向

(1)一般道路上での車両区分

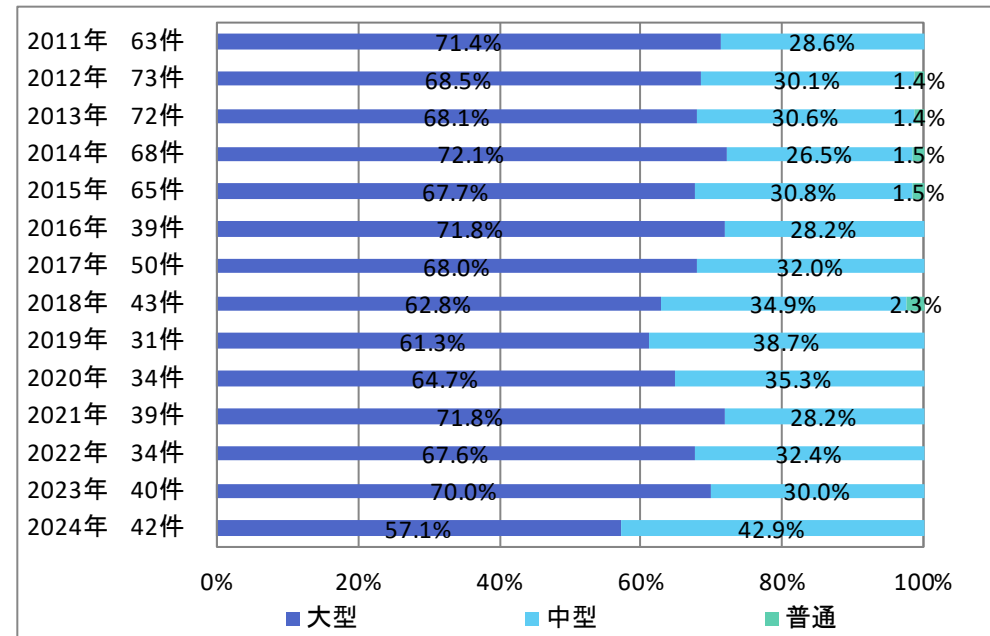
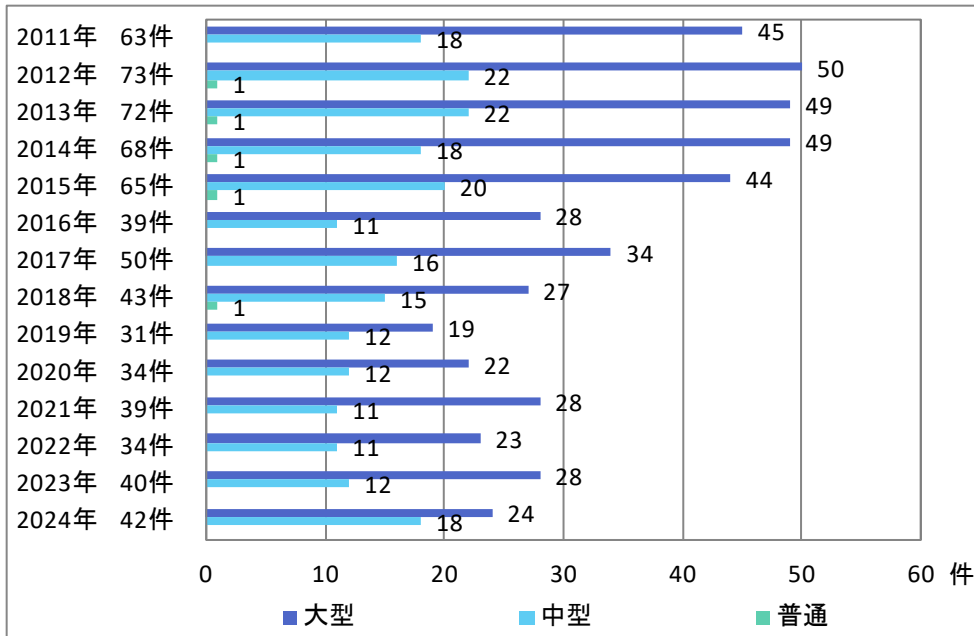
- ・2011年～2024年の傾向をみると、いずれの年も「大型」が多く、概ね5～6割程度を占めている。
- ・「大型」の死亡事故件数は2014年以降、2019年を除き、減少傾向にあったが、2023年から増加している。
- ・「中型」は2012年以降減少、2017年に一度増加してその後減少、2023年に再度増加して2024年は対前年で減少している。
- ・「普通」は2013年以降、死亡事故件数は減少傾向にあったが、2017年以降は横ばい傾向にある。



Ⅱ. 死亡事故データの傾向

(2) 高速道路上での車両区分

- ・ 2011年～2024年の傾向をみると、いずれの年も「大型」が多く割合を占めている。
- ・ 「大型」の死亡事故件数は2016年以降、増減を繰り返している。
- ・ 「中型」の死亡事故件数は2012年から減少傾向、2019年以降は横ばい傾向にあったが、2024年は増加している。



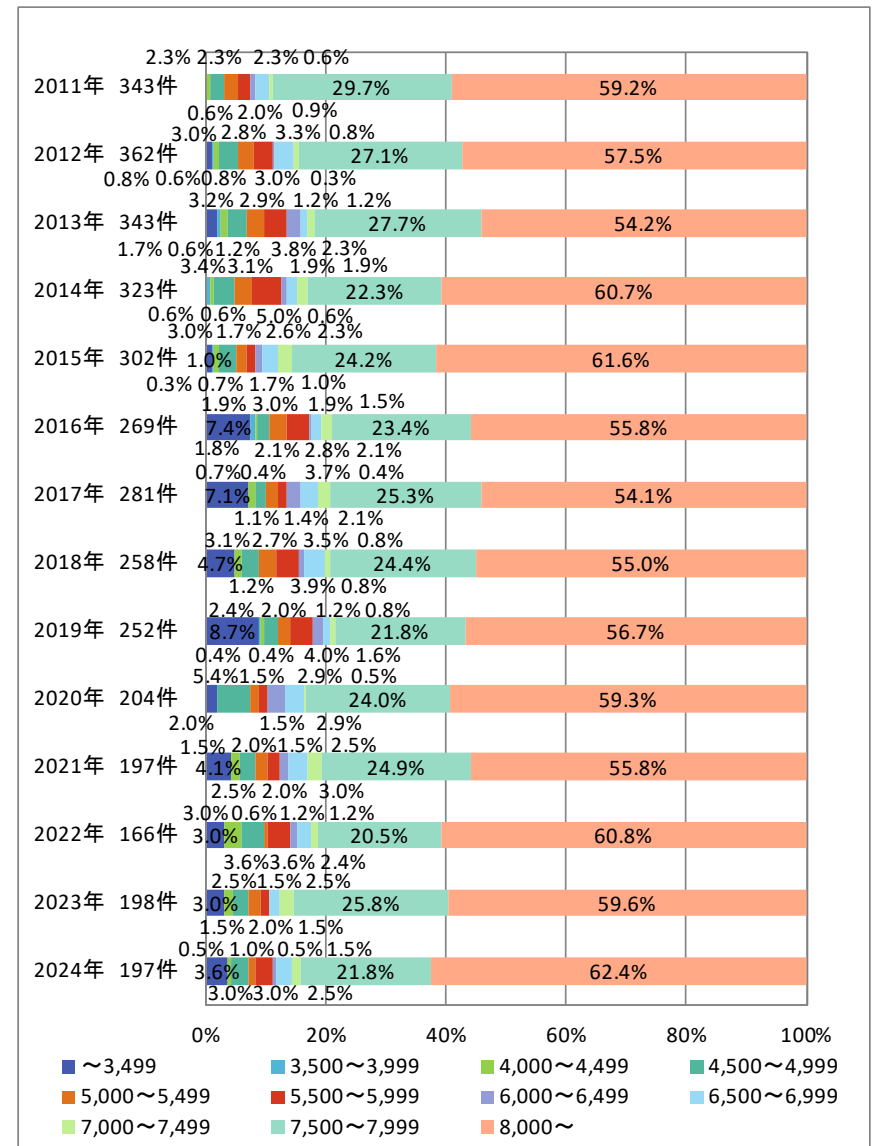
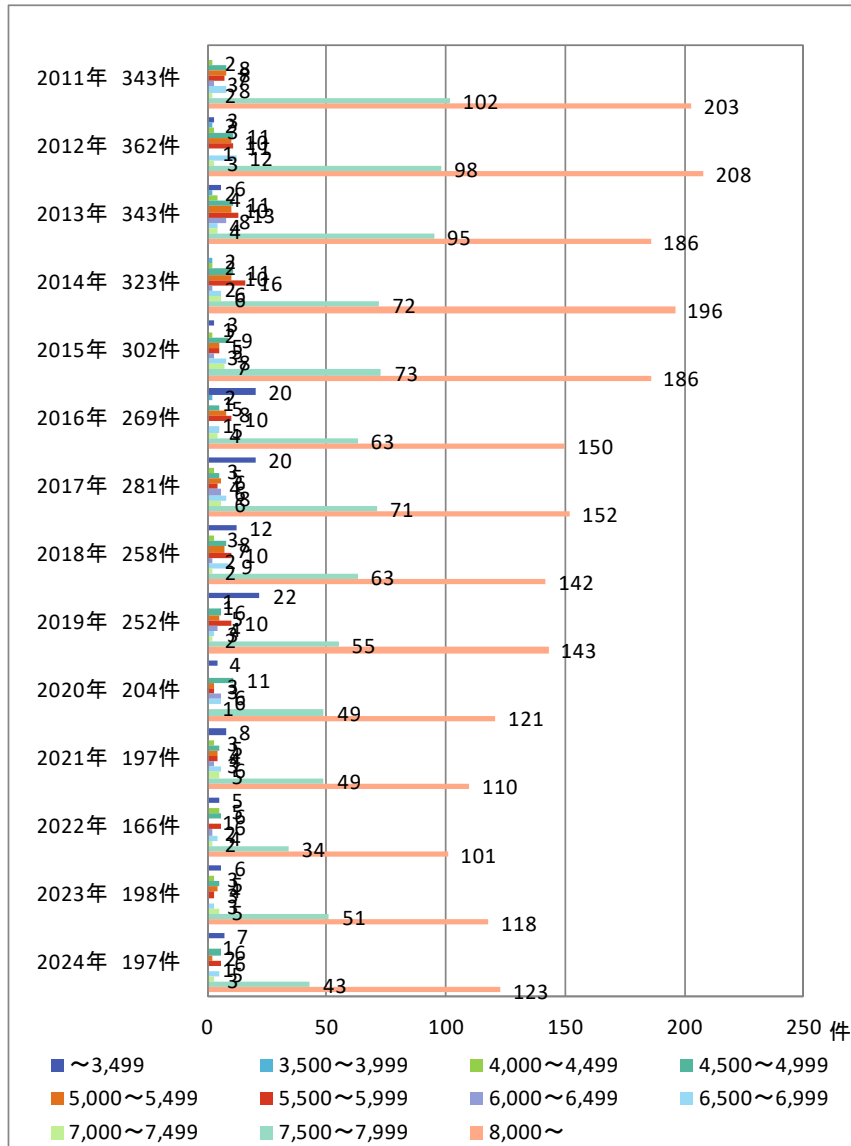
Ⅱ．死亡事故データの傾向

7. 車両総重量別

- ・ 2011年～2024年の傾向をみると、いずれの年も「8,000～」が多く、5～6割程度を占めている。
- ・ 「7,500～7,999」は2011年～2013年までは3割程度を占めているが、その後、若干減少し2割強で推移している。
- ・ 「8,000～」の死亡事故件数は2012年以降、減少してきたが2023年から増加している。

※車両総重量別に係る集計については、軽を含む197件で集計した。以下同じ。

Ⅱ．死亡事故データの傾向

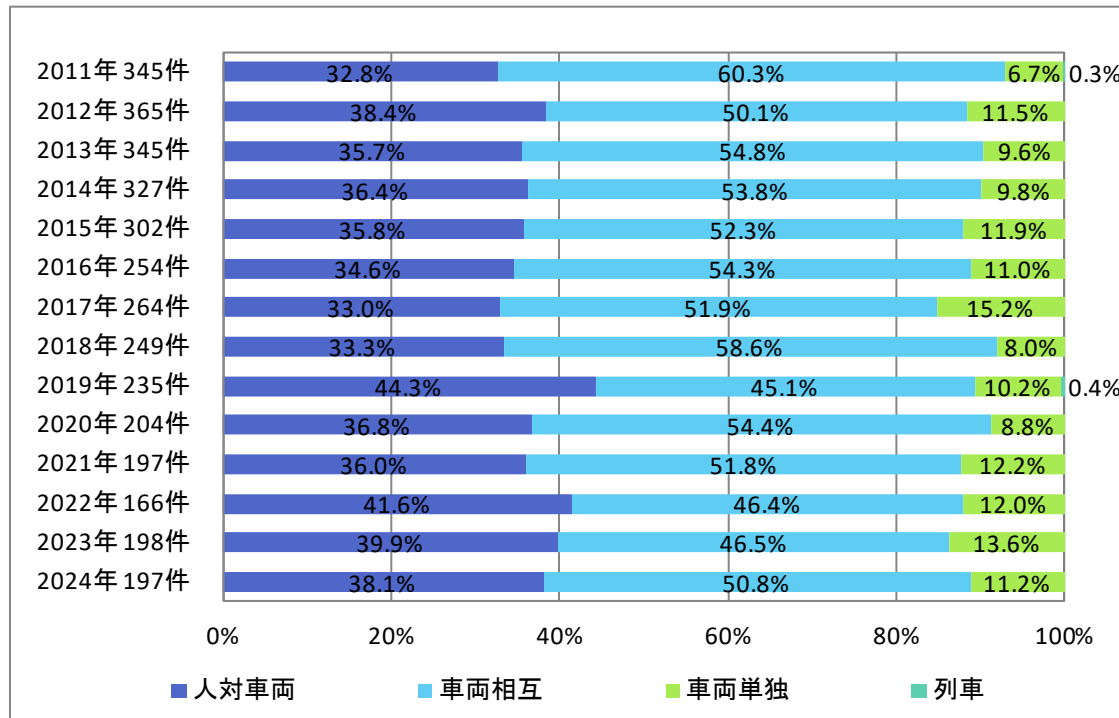


Ⅱ．死亡事故データの傾向

8. 事故類型別

- ・ 2011年～2024年の傾向をみると、いずれの年も「車両相互」が多く、5～6割程度を占めている。
- ・ 「人対車両」の割合は、2019年、2022年及び2023年が多くなっている。

※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3件を除く197件（2024年）で集計した。以下同じ。

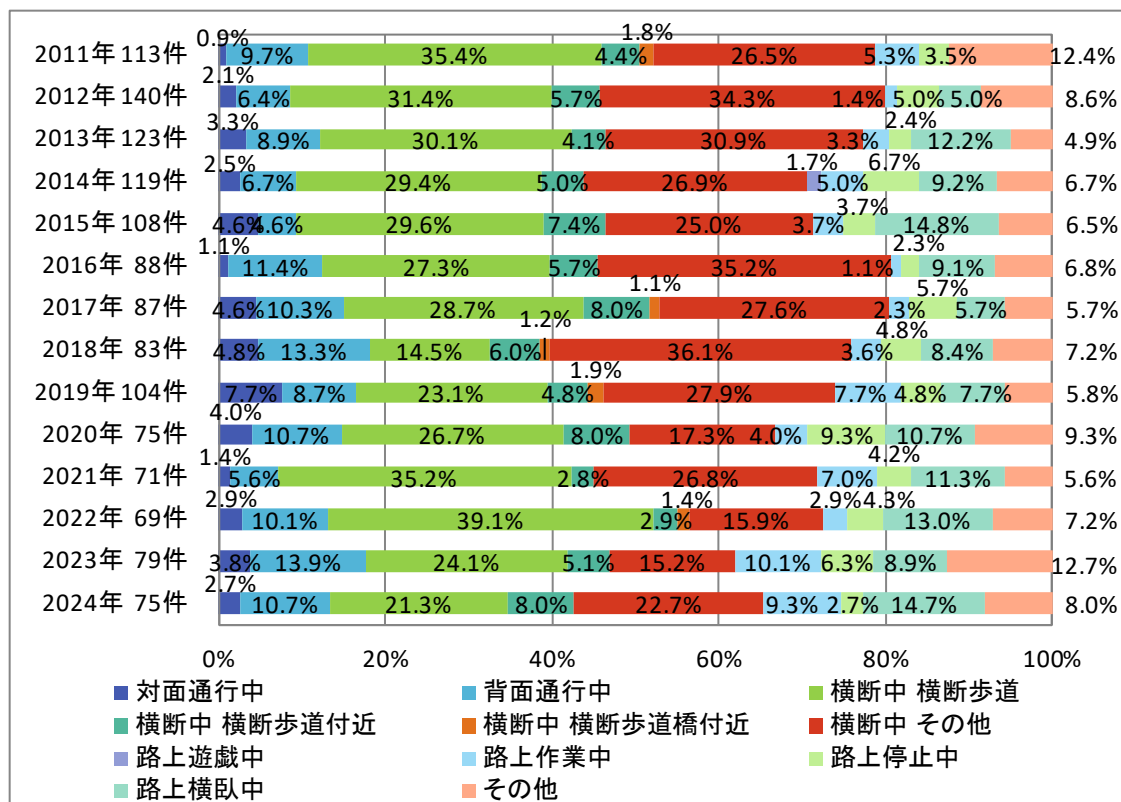


※対自転車事故は、「車両相互」に含まれます。

Ⅱ．死亡事故データの傾向

(1) 人対車両

- ・2011年～2024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4～6割程度を占めている。
- ・「横断中 横断歩道」の2023年の割合は、対前年に比べて△2.8ポイント減少している。
- ・2013年以降「路上横臥中」の割合は、2017年を除き概ね1割程度を占めている。

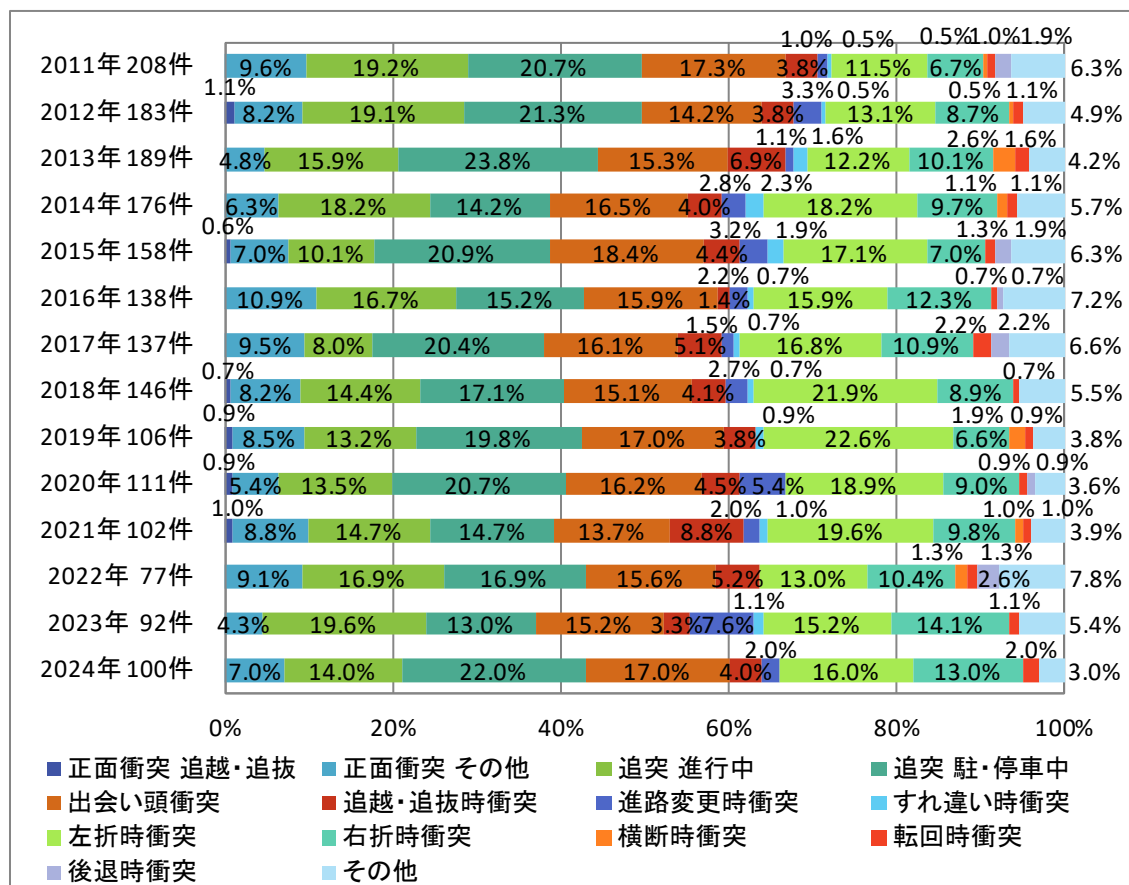


※対自転車事故は、「車両相互」に含まれます。

Ⅱ．死亡事故データの傾向

(2) 車両相互

- ・2011年～2024年の傾向をみると、2023年を除き、「追突 駐・停車中」と「左折時衝突」の割合が多い。
- ・「追突 進行中」の割合は2019年から増加していたが、2024年は減少している。
- ・「左折時衝突」の割合は、2022年を除き、2014年から2024年まで2割程度を占めている。

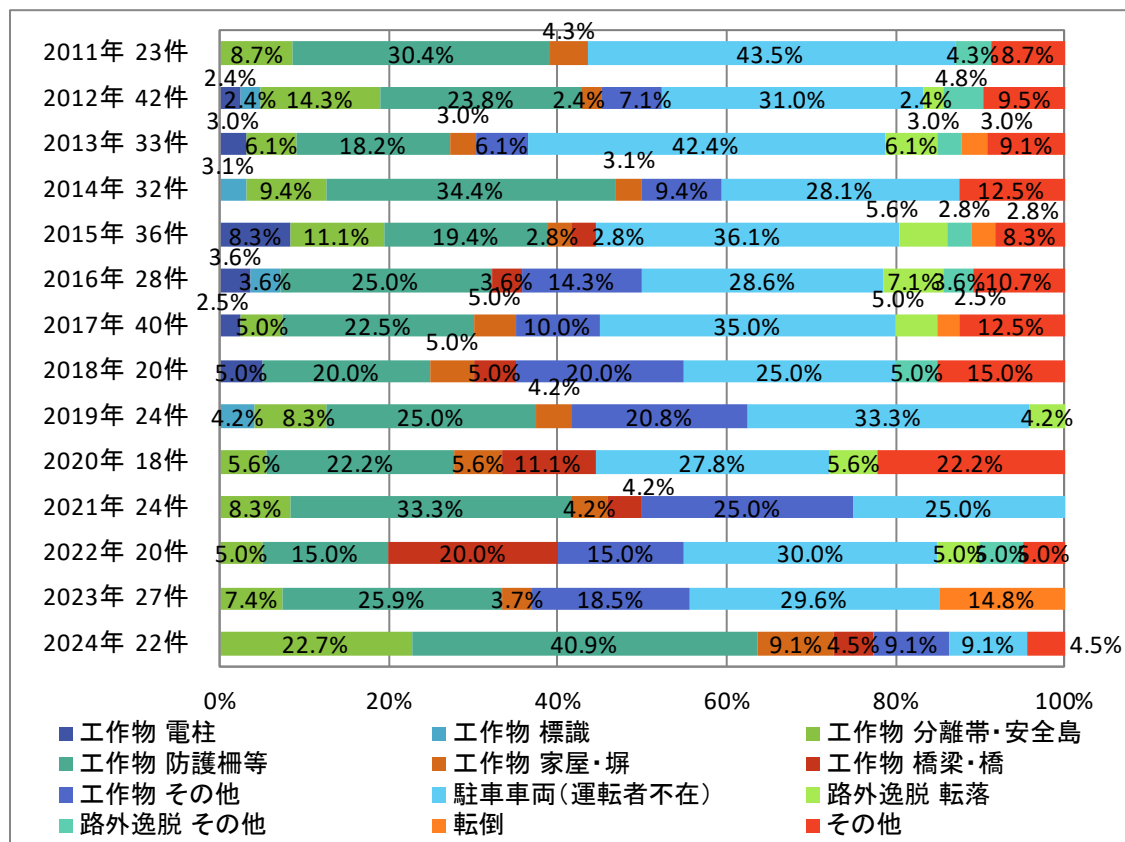


※対自転車事故は、「車両相互」に含まれます。

Ⅱ．死亡事故データの傾向

(3) 車両単独

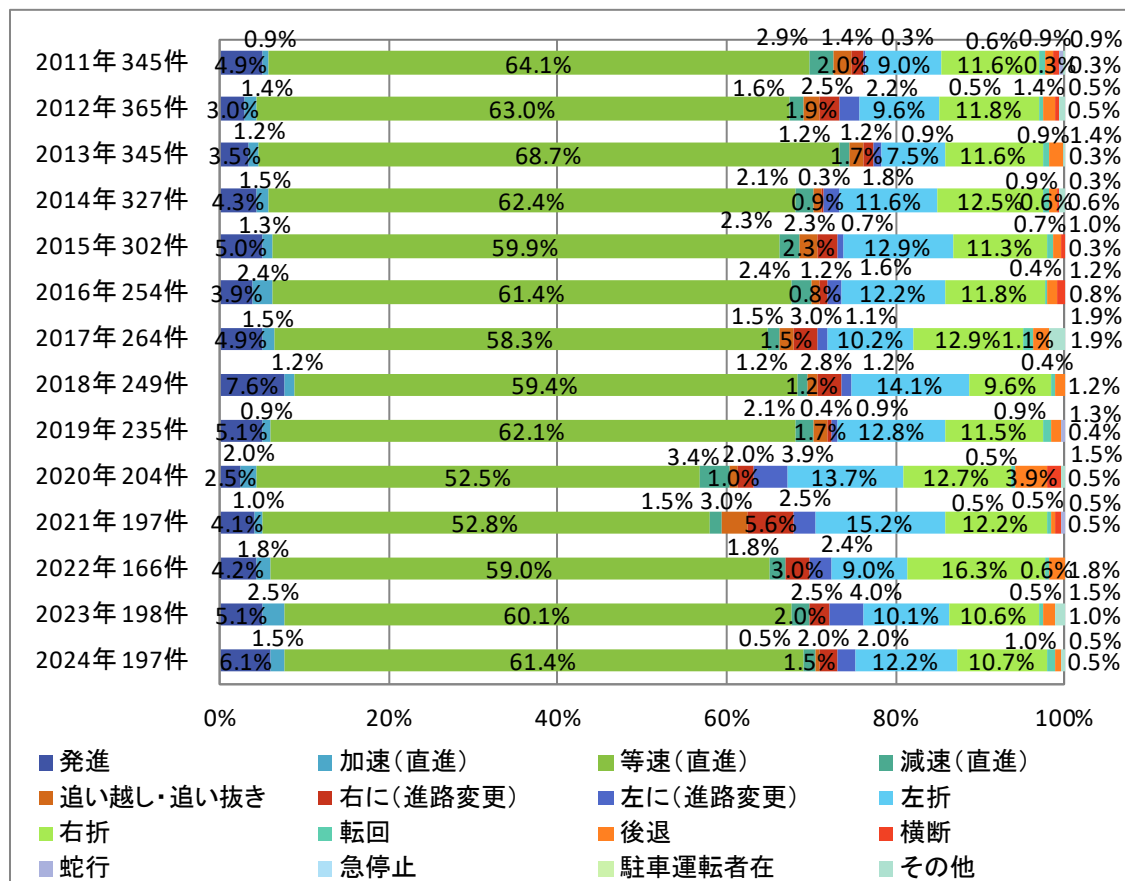
- ・ 2011年～2024年の傾向をみると、2014年、2021年、2024年を除き、「駐車車両（運転者不在）」の割合が多い。
- ・ 次いで、「工作物 防護柵等」の割合が多い。



Ⅱ. 死亡事故データの傾向

9. 行動類型別

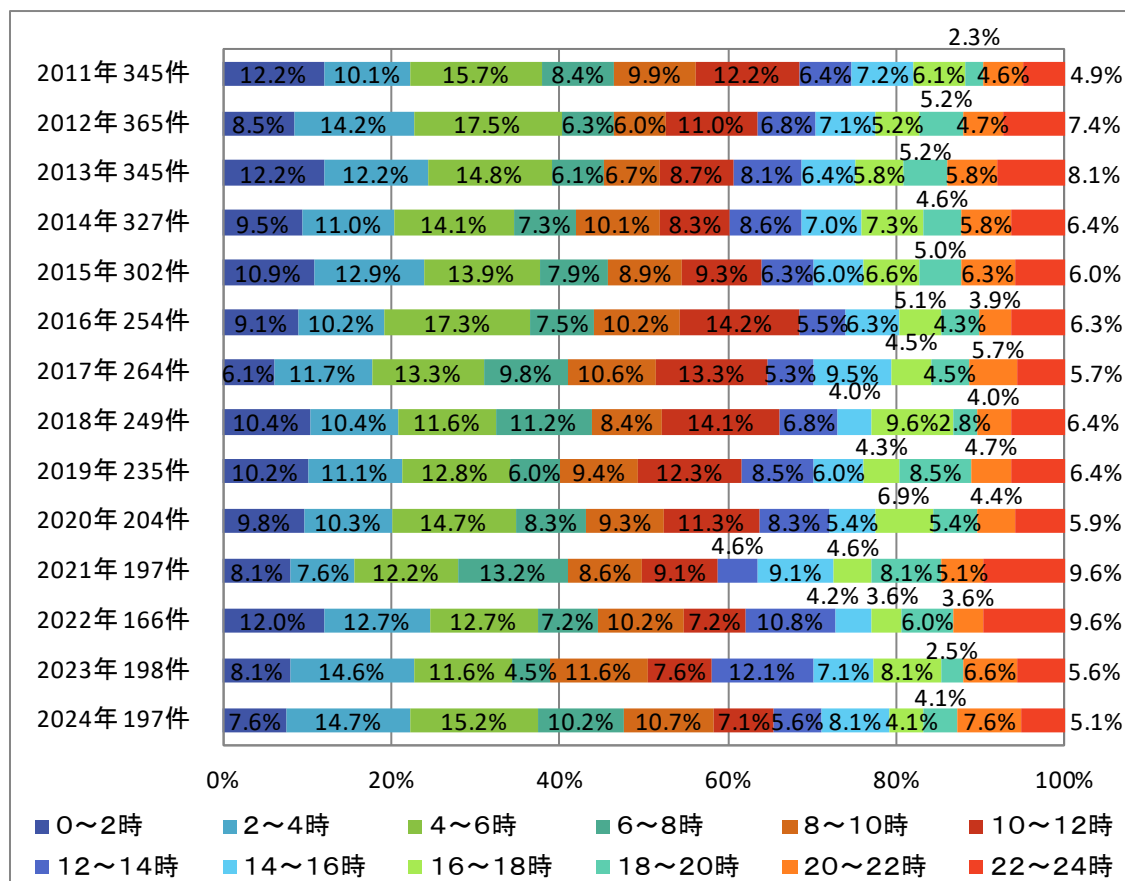
- ・2011年～2024年の傾向をみると、いずれの年も「等速（直進）」が多く、5～7割程度を占めている。
- ・各年の行動類型区分の構成比に大きな違いは見られないが、「左折」が2015年まで増加し、その後、1割程度で推移している。
- ・「右折」は2022年を除き、概ね1割程度で推移している。



Ⅱ．死亡事故データの傾向

10. 時間帯別

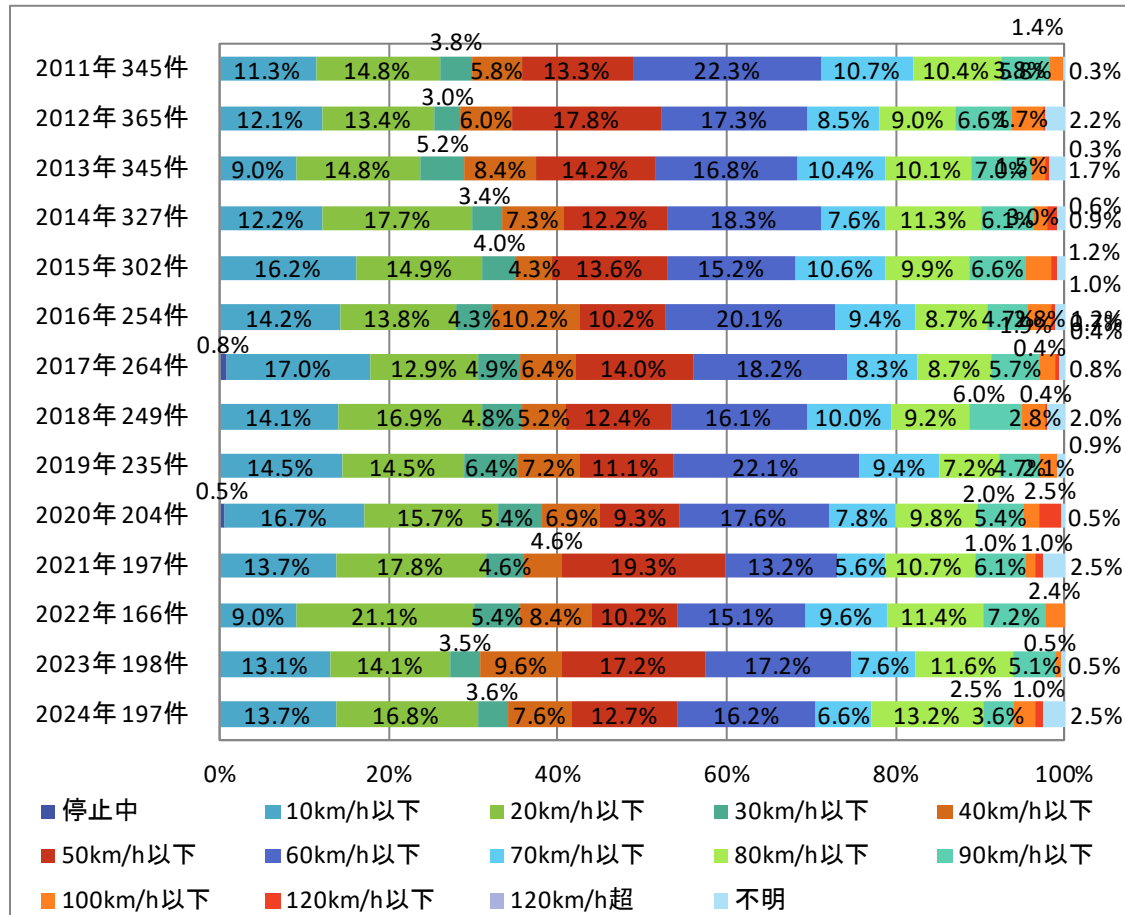
- ・2011年～2024年の傾向をみると、2011年～2015年まで、2022年、2024年は「2～4時」、「4～6時」が多い。2016年から2021年までと2023年は深夜早朝のほか、正午前後の時間も多い。
- ・いわゆる深夜・早朝（22～6時）の時間帯の割合は、いずれの年も概ね4～5割程度を占めている。
- ・午後（12～18時）の割合は、2023年を除き、2割程度を占めている。



Ⅱ．死亡事故データの傾向

11. 運転者の危険認知速度別

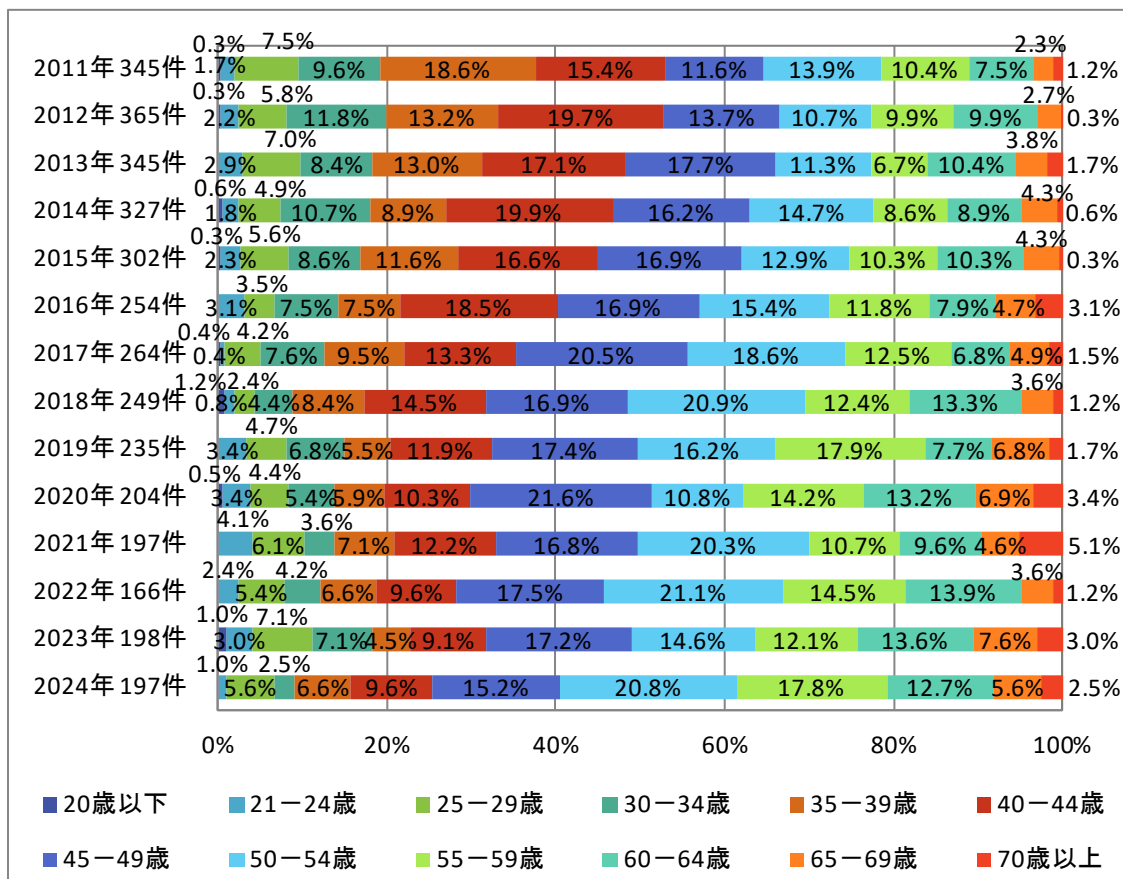
- ・2011年～2024年の傾向をみると、「10km/h以下」と「20km/h以下」の合計割合は2013年まで減少傾向、2014年からは増減を繰り返し、2020年からは減少していたが、2024年は増加している。



Ⅱ．死亡事故データの傾向

12. 運転者の年齢層別

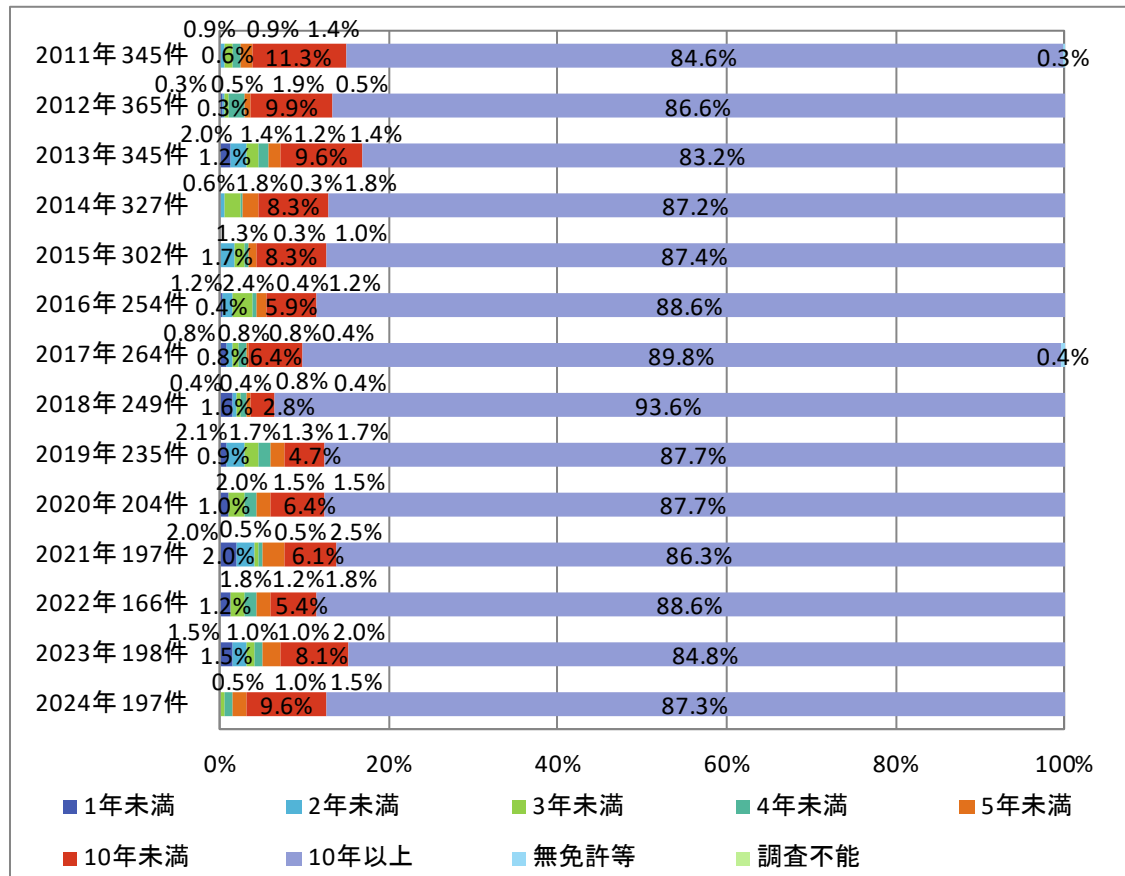
- ・ 2011年～2024年の傾向をみると、全体的に高齢化の傾向が見られる。
- ・ 2018年以降、50歳以上の割合が5割程度を推移していたが、2024年は6割程度となっている。



Ⅱ. 死亡事故データの傾向

13. 運転者の免許取得年数別

- ・2011年～2024年の傾向をみると、いずれもの年も「10年以上」の割合が8割以上を占めている。



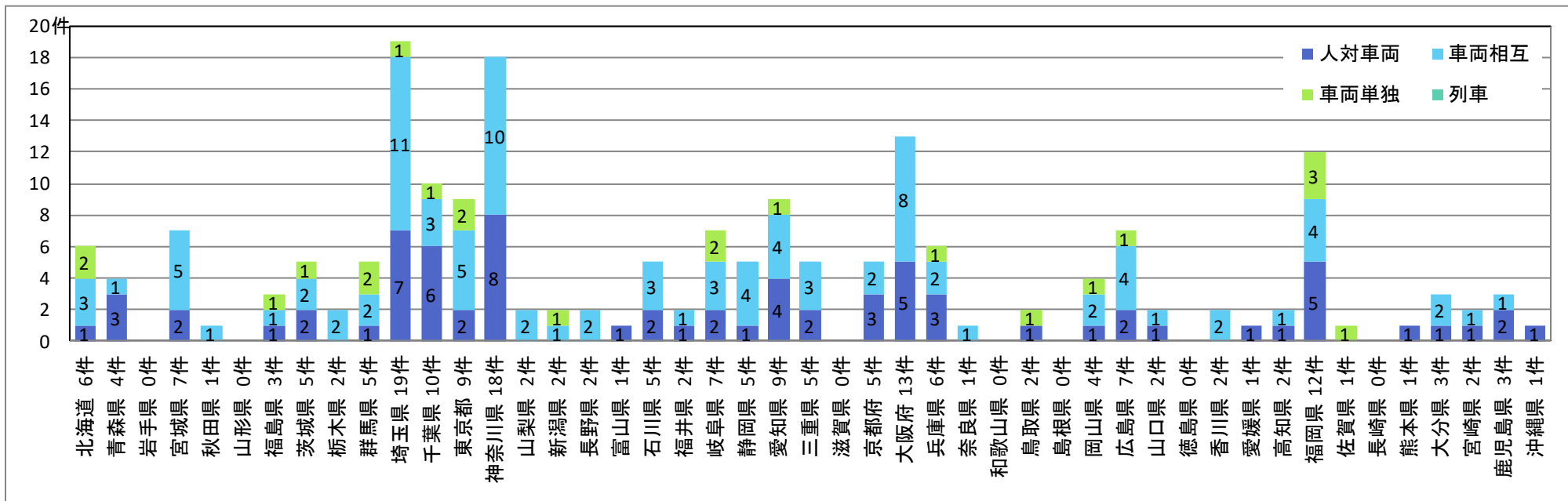
Ⅲ. 2024年死亡事故データ(車籍)

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. 2024年死亡事故データ(車籍)

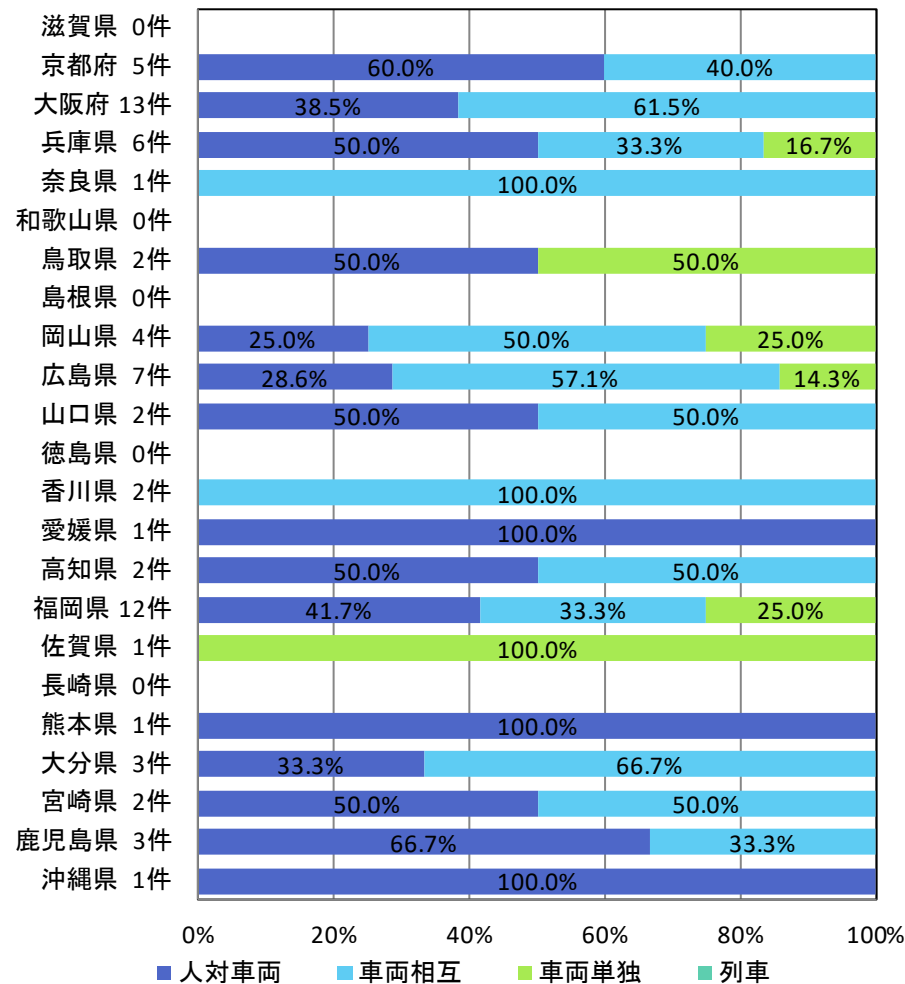
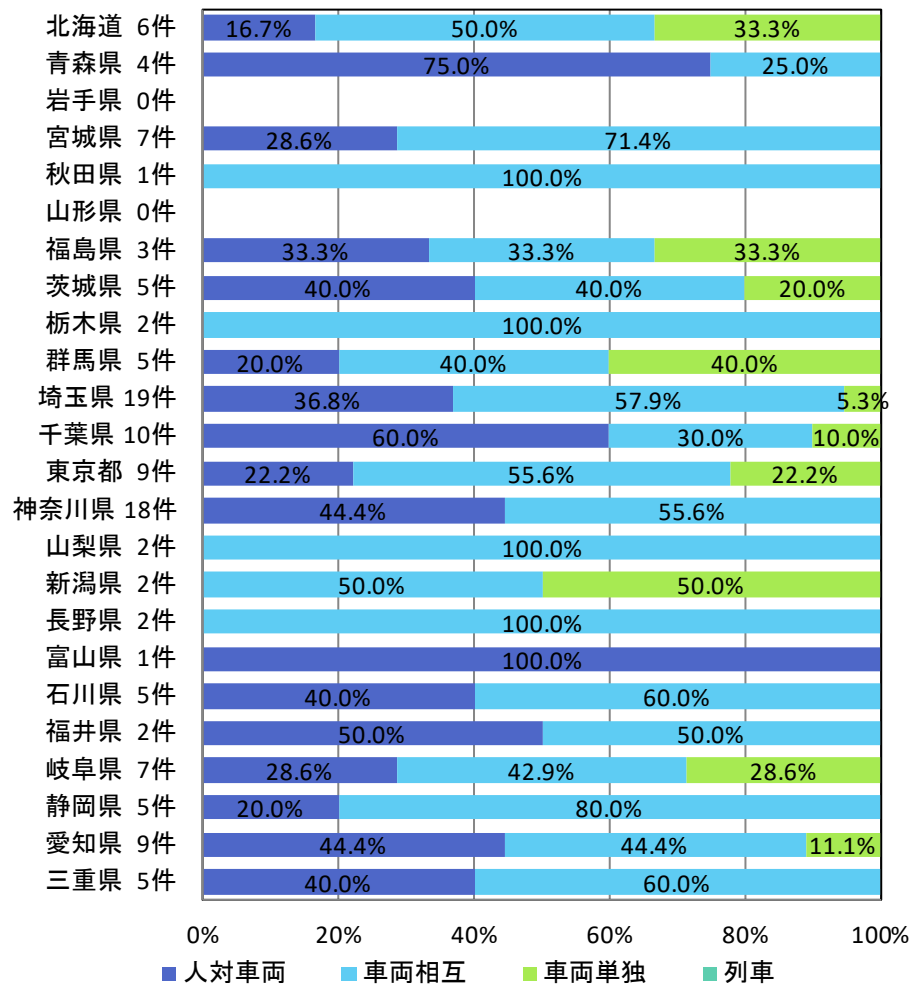
1. 車籍別の事故類型別

- ・車籍別の事故類型別にみると、「人対車両」が多い県と「車両相互」が多い県に分かれる傾向にある。
- ・事故発生件数の多い県をみると、「埼玉県」、「神奈川県」、「大阪府」、「東京都」、「宮城県」、「岐阜県」、「広島県」は「車両相互」が多い。
- ・「福岡県」、「千葉県」は「人対車両」が多い。
- ・「愛知県」は「人対車両」、「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. 2024年死亡事故データ(車籍)

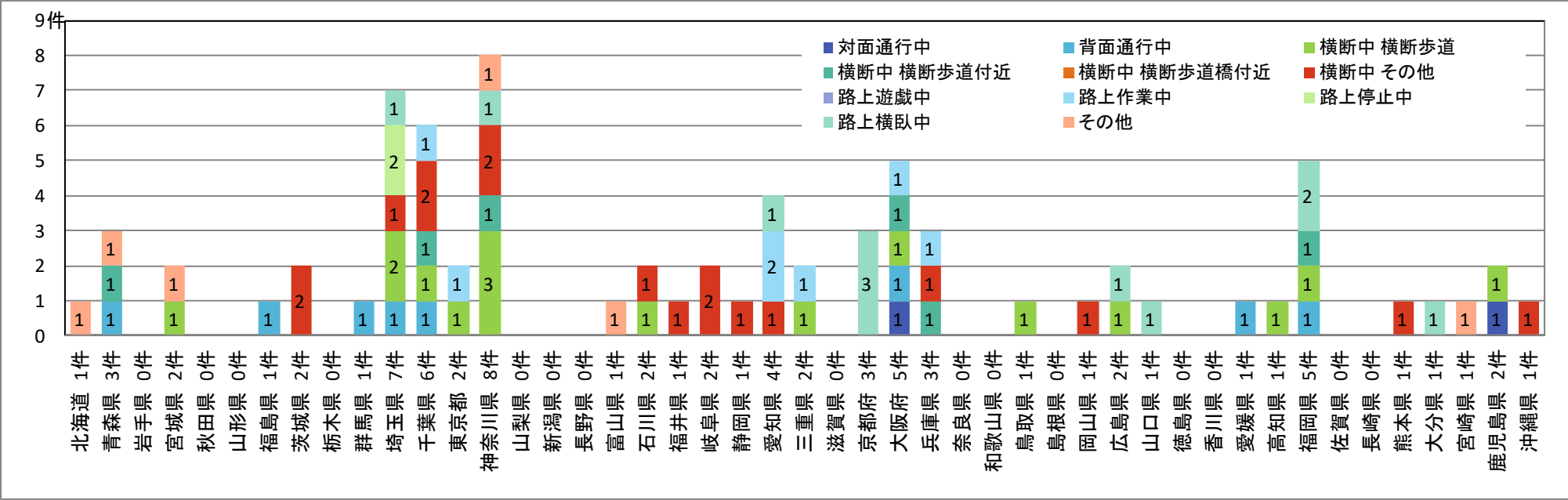


※対自転車事故は、「車両相互」に含まれます。

Ⅲ. 2024年死亡事故データ(車籍)

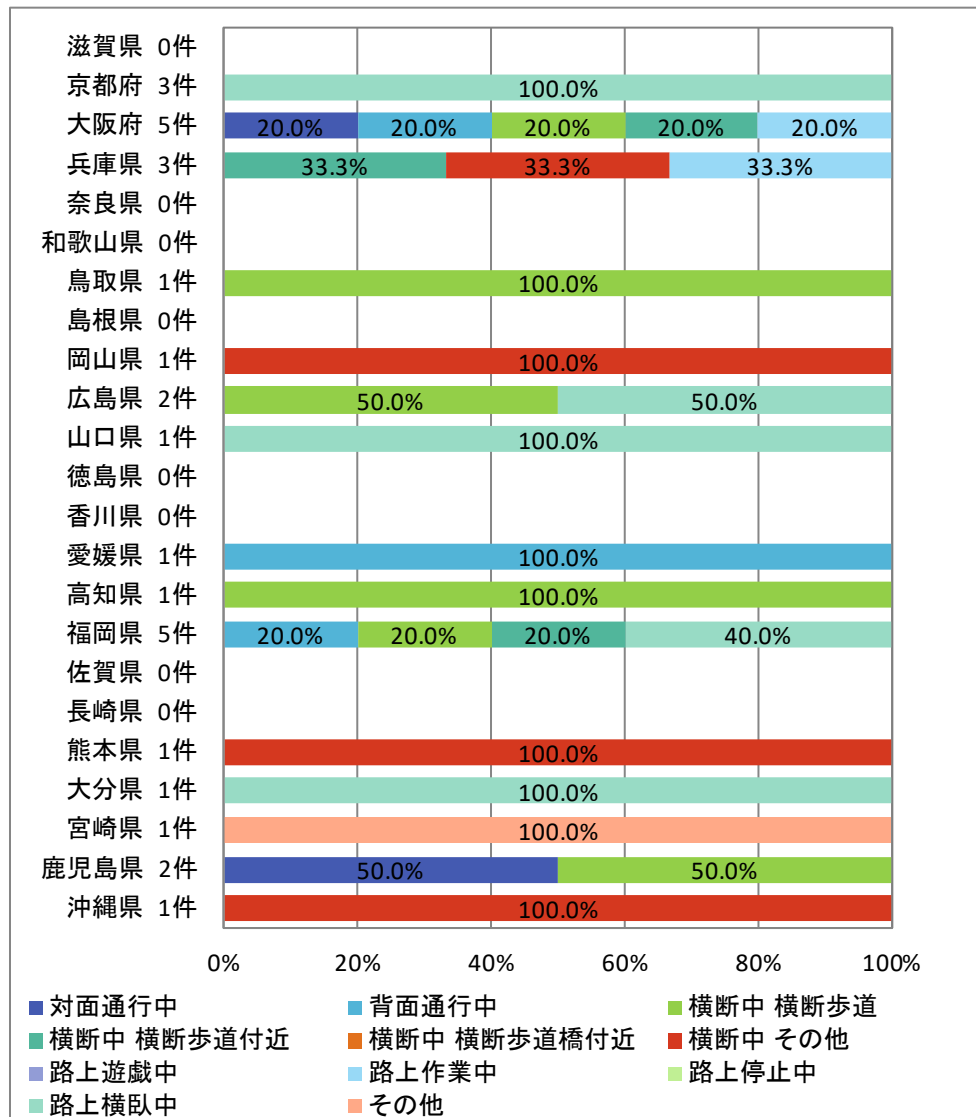
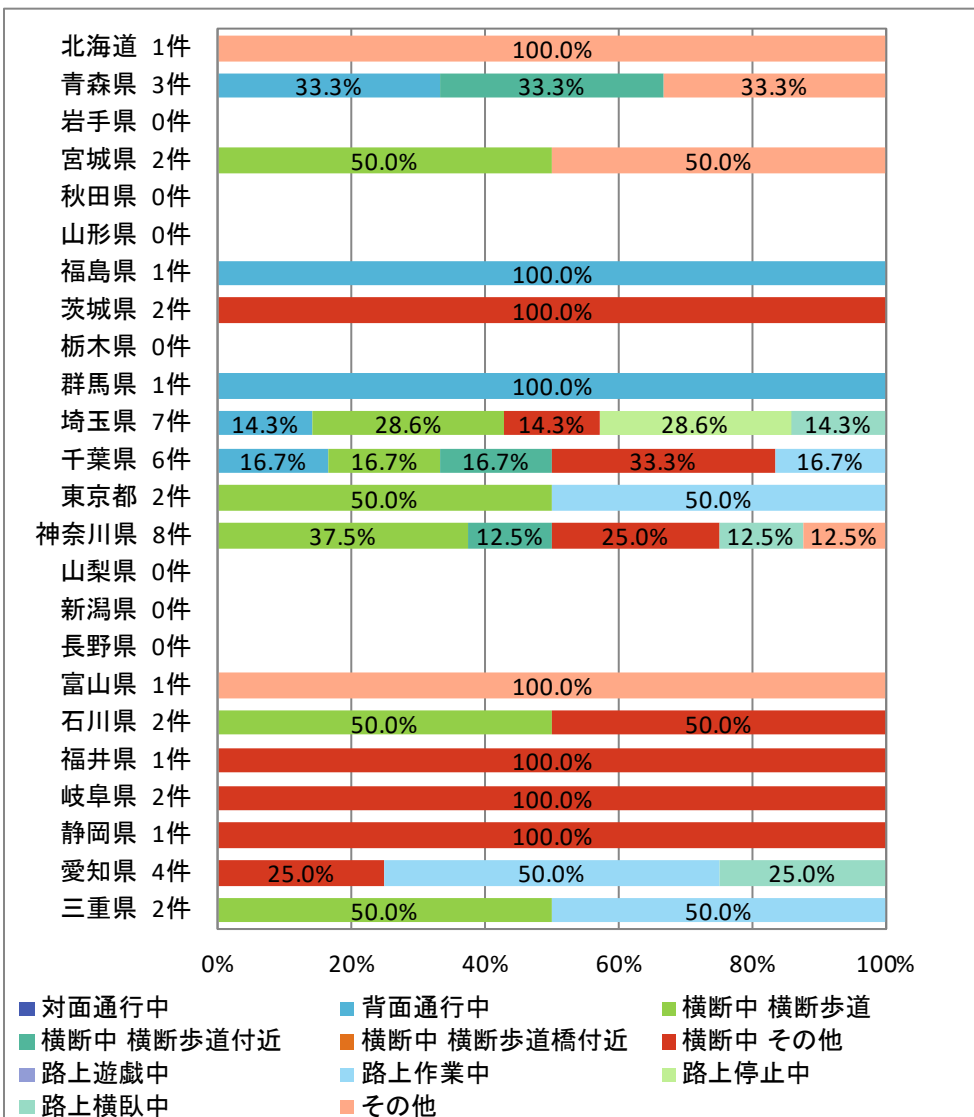
(1)人対車両

- ・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、「神奈川県」では「横断中 横断歩道」が多い。
- ・「埼玉県」では「横断中 横断歩道」、「路上停止中」、「千葉県」では「横断中 その他」が多い。
- ・「大阪府」では「対面通行中」、「背面通行中」、「横断中 横断歩道」、「横断中 横断歩道付近」、「路上作業中」となっている。
- ・「福岡県」では「路上横臥中」が多い。



※対自転車事故は、「車両相互」に含まれます。

Ⅲ. 2024年死亡事故データ(車籍)

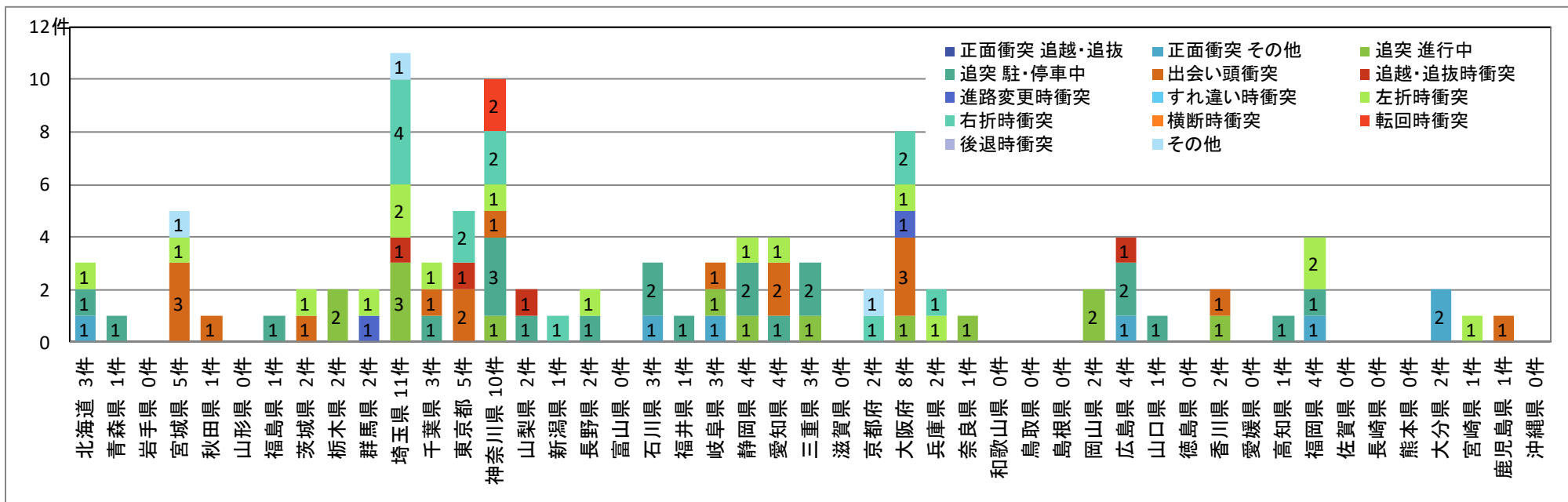


※対自転車事故は、「車両相互」に含まれます。

Ⅲ. 2024年死亡事故データ(車籍)

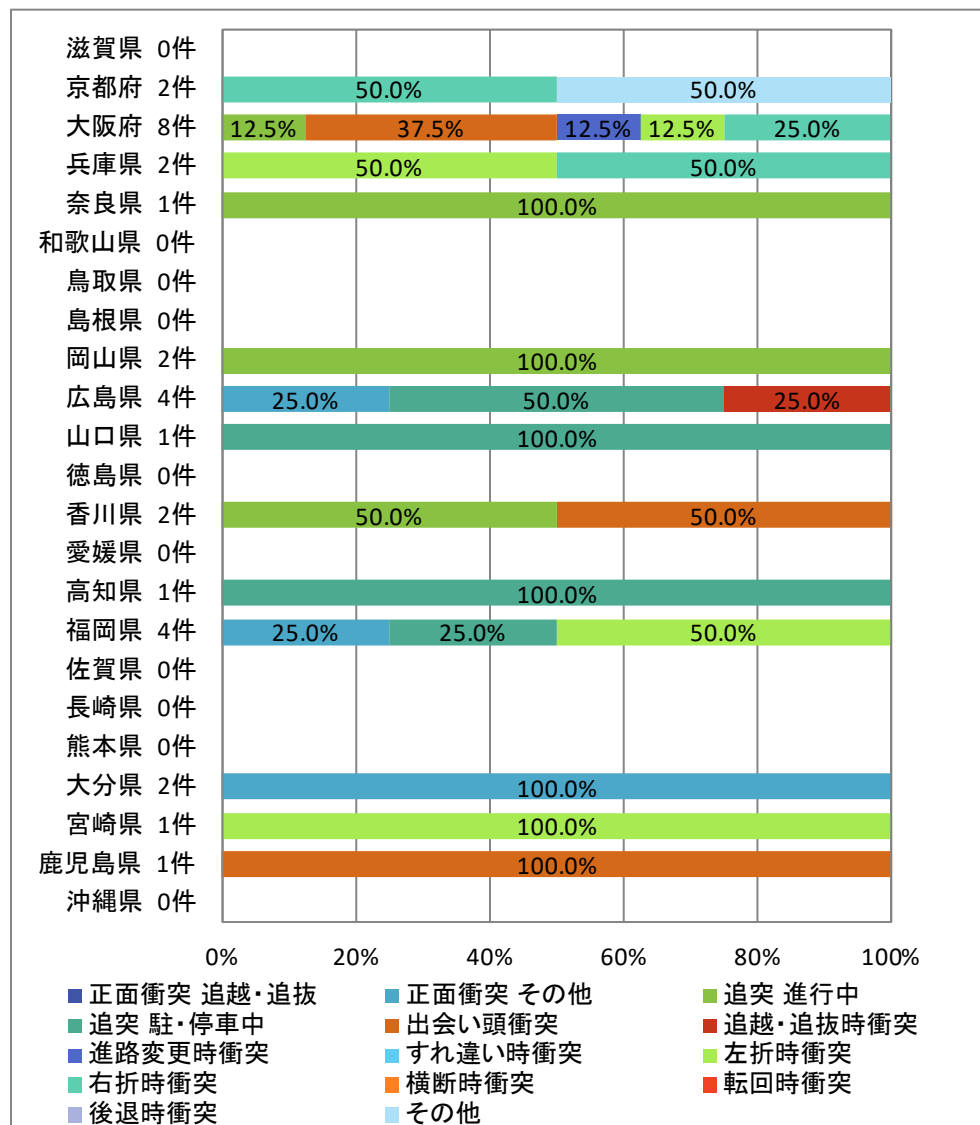
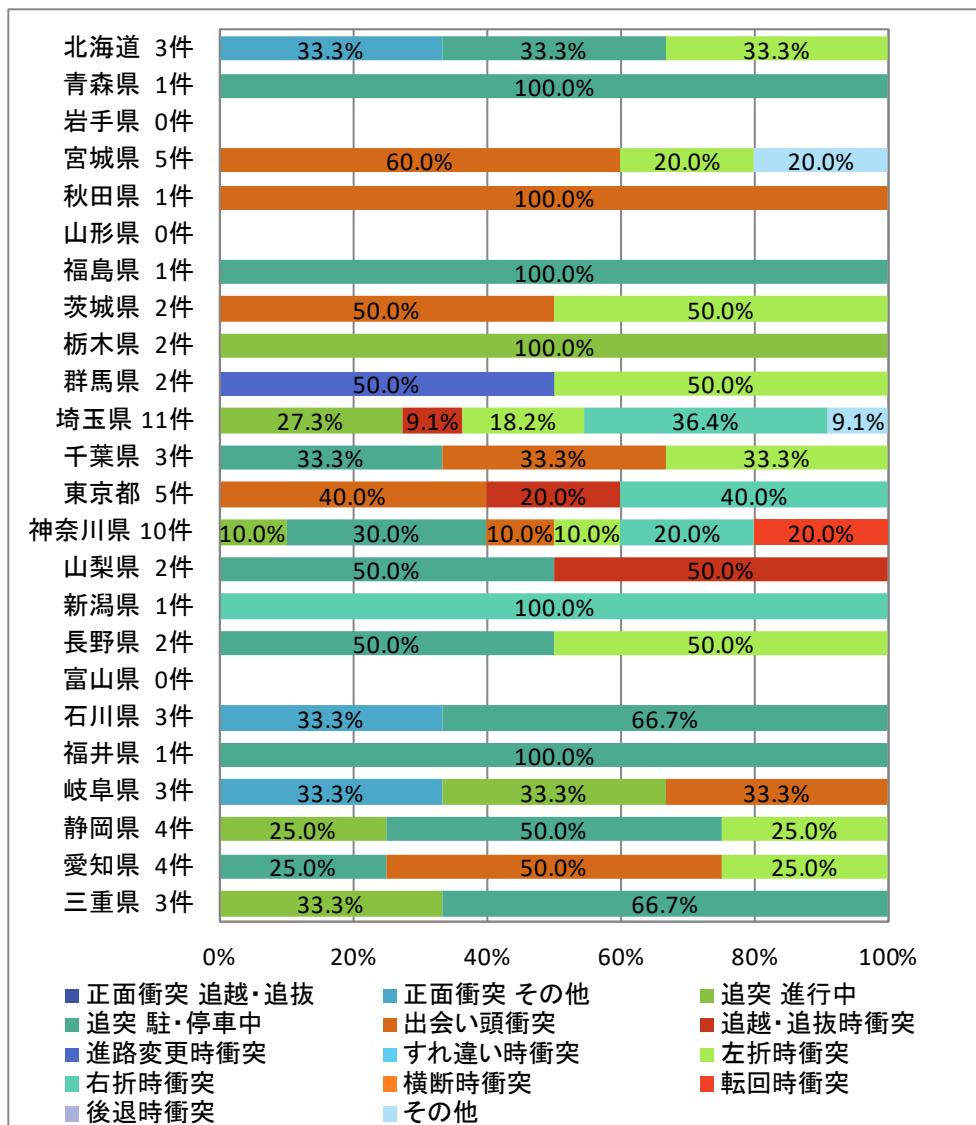
(2) 車両相互

- ・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、「埼玉県」では「右折時衝突」が多い。
- ・「神奈川県」では「追突 駐・停車中」が多い。
- ・「大阪府」、「宮城県」では「出会い頭衝突」が多い。
- ・「東京都」では「出会い頭衝突」、「右折時衝突」が多い。



※対自転車事故は、「車両相互」に含まれます。

Ⅲ. 2024年死亡事故データ(車籍)

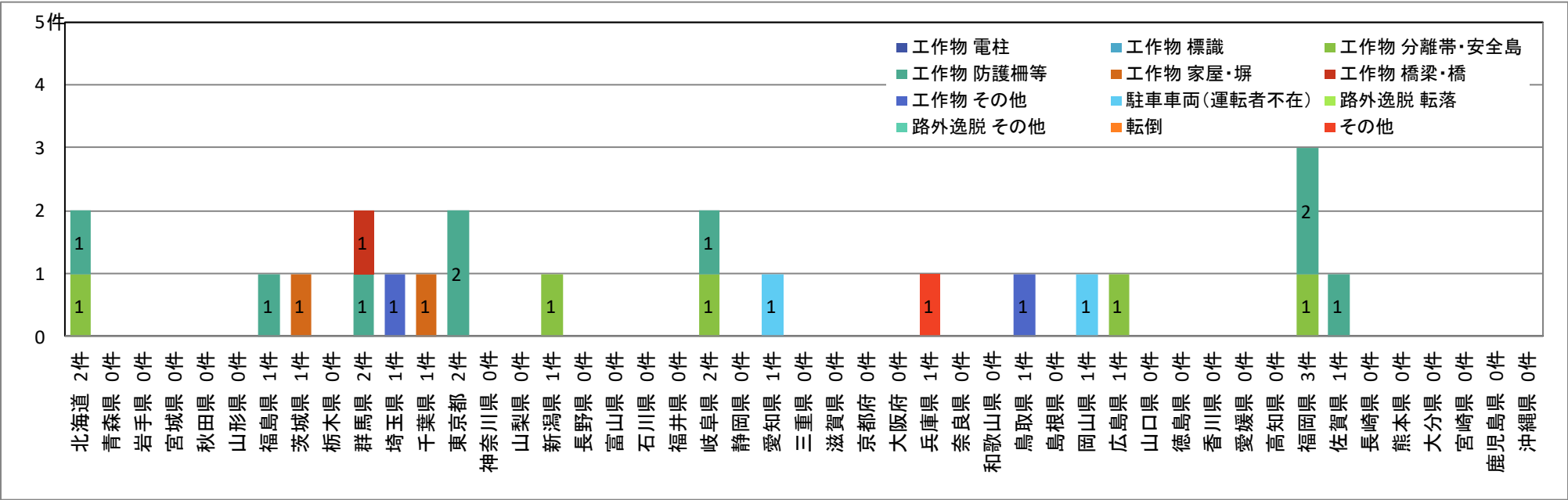


※対自転車事故は、「車両相互」に含まれます。

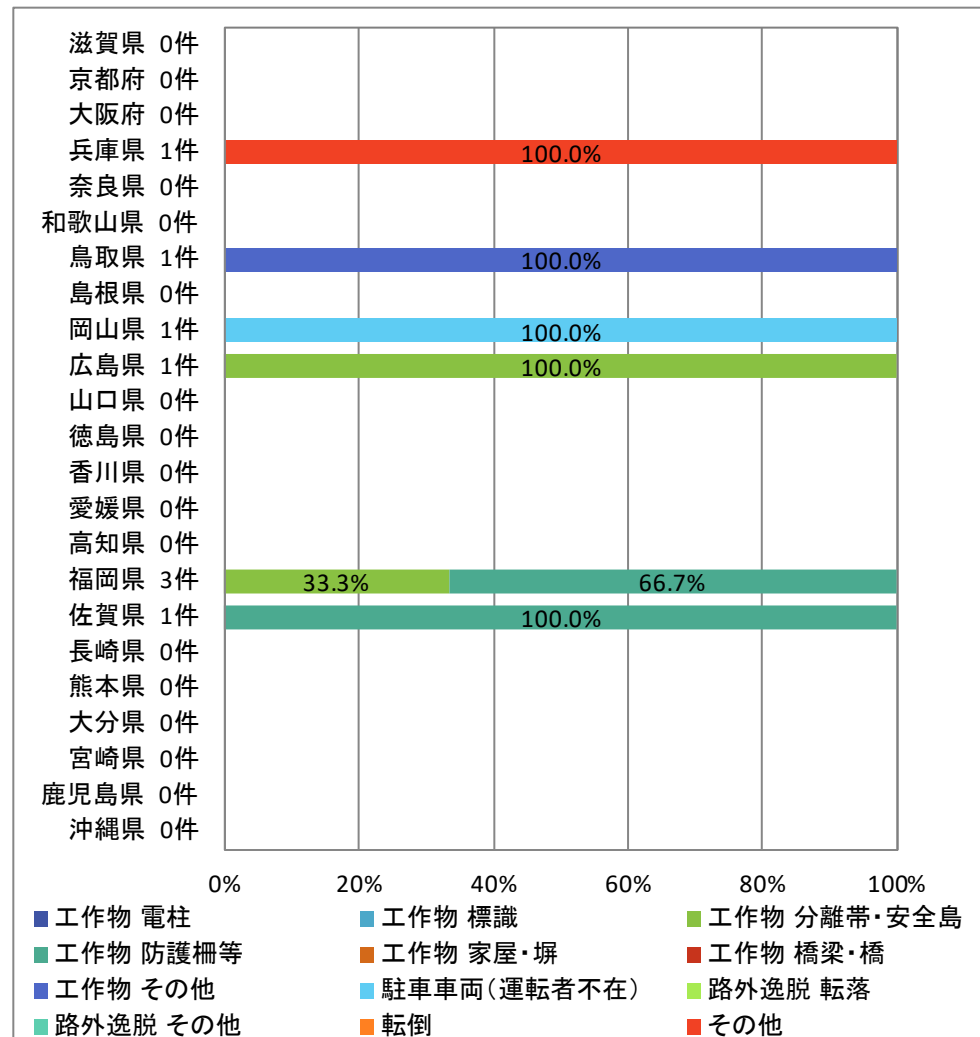
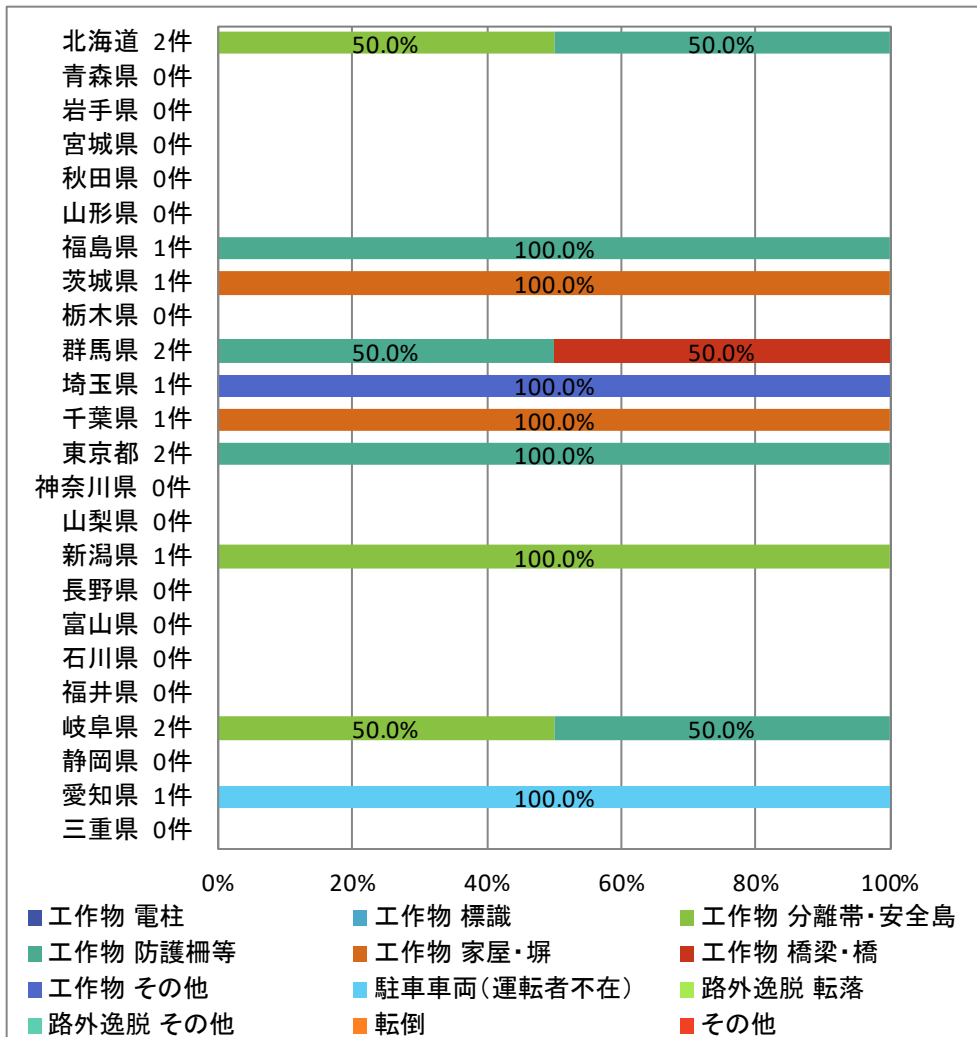
Ⅲ. 2024年死亡事故データ(車籍)

(3)車両単独

- ・車籍別の事故類型（車両単独）別をみると、各県によって傾向は異なる。
- ・「福岡県」、「東京都」では「工作物 防護柵等」が多い。
- ・「北海道」、「岐阜県」では「工作物 分離帯・安全島」、「工作物 防護柵等」となっている。
- ・「群馬県」では「工作物 防護柵等」、「工作物 橋梁・橋」となっている。



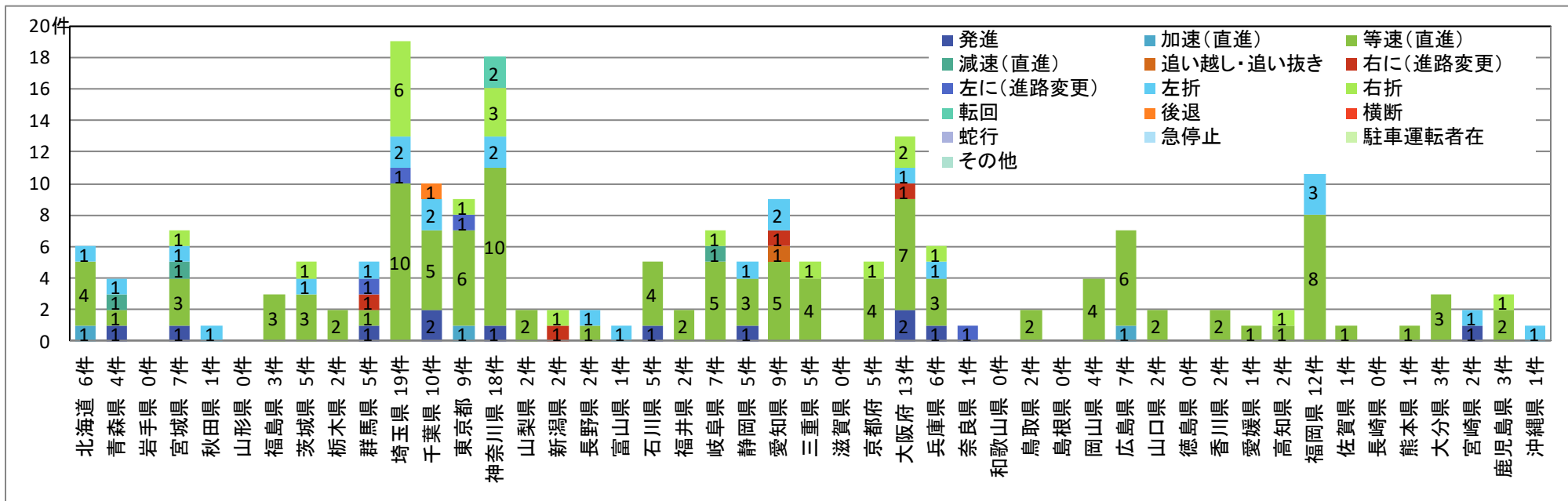
Ⅲ. 2024年死亡事故データ(車籍)



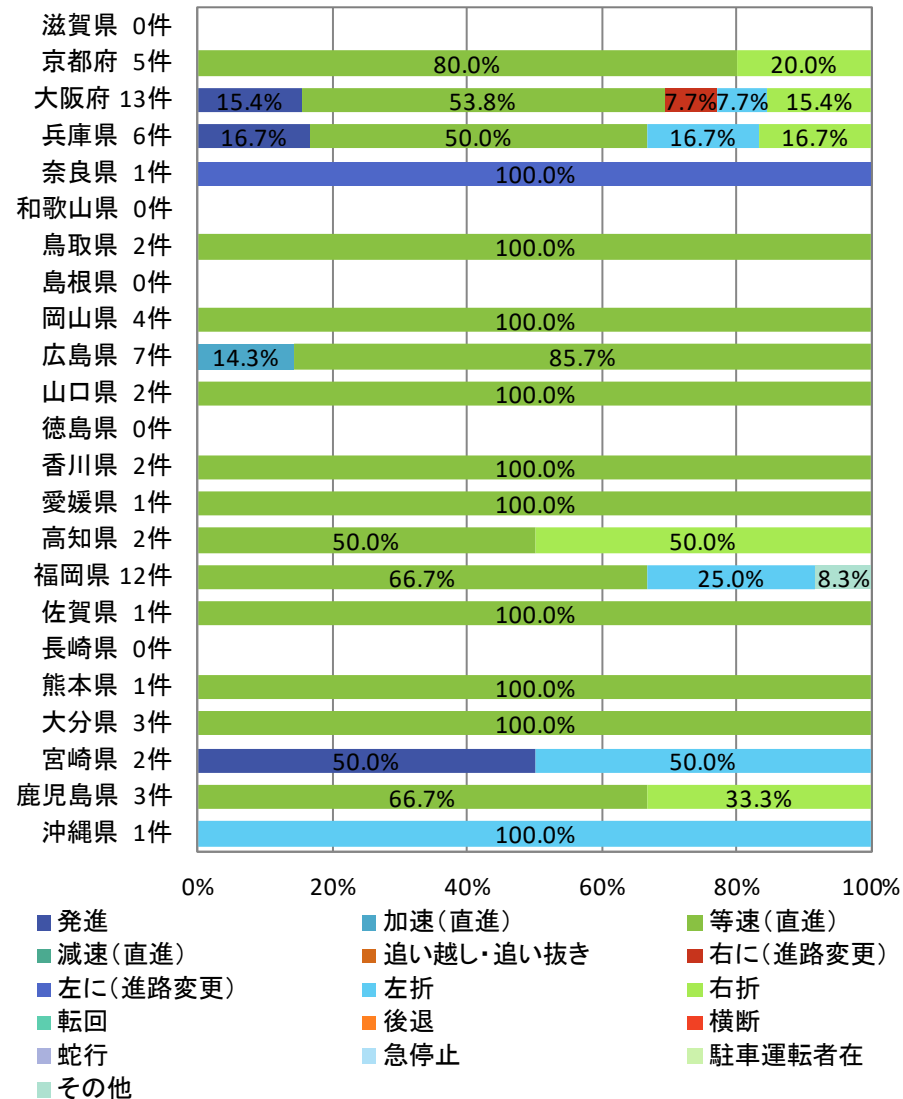
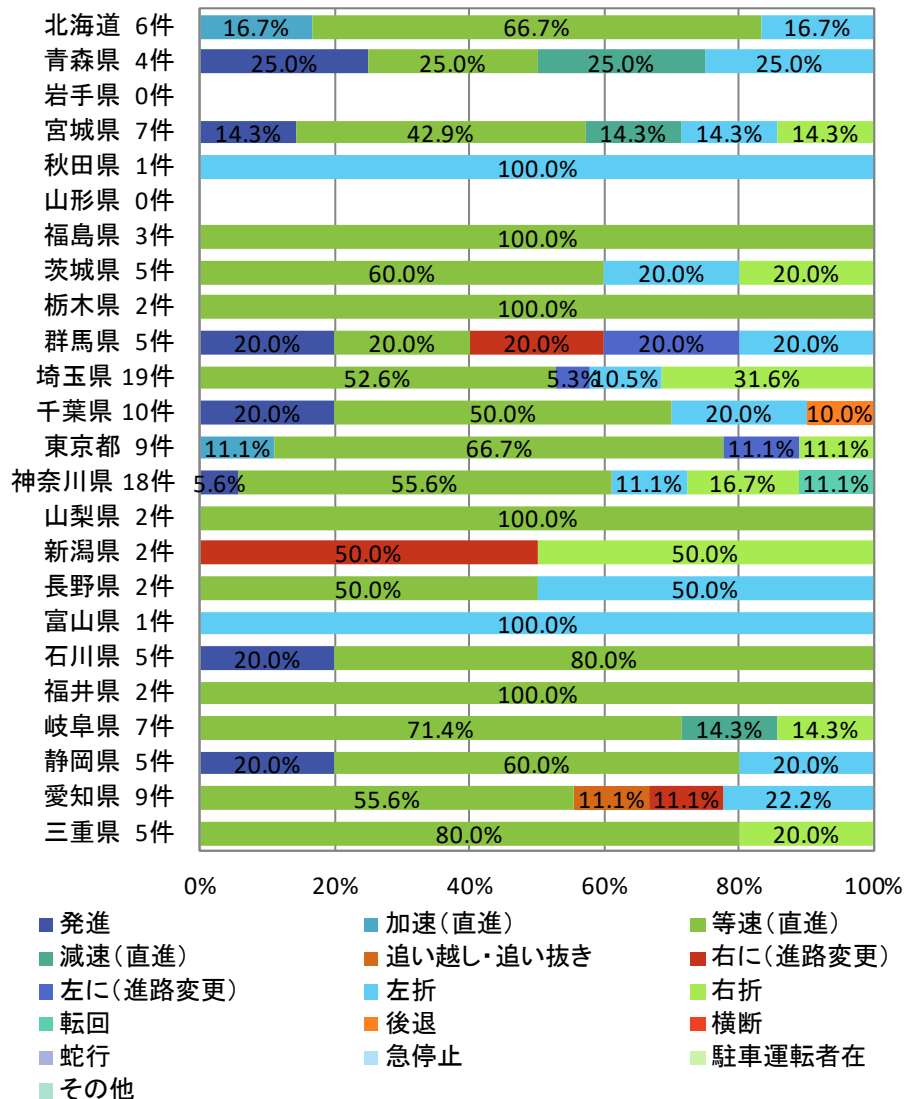
Ⅲ. 2024年死亡事故データ(車籍)

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。
- ・事故発生件数の多い県をみると、「埼玉県」、「神奈川県」、「大阪府」、「福岡県」、「千葉県」、「東京都」、「愛知県」、「宮城県」、「岐阜県」、「広島県」は「等速（直進）」が多い。



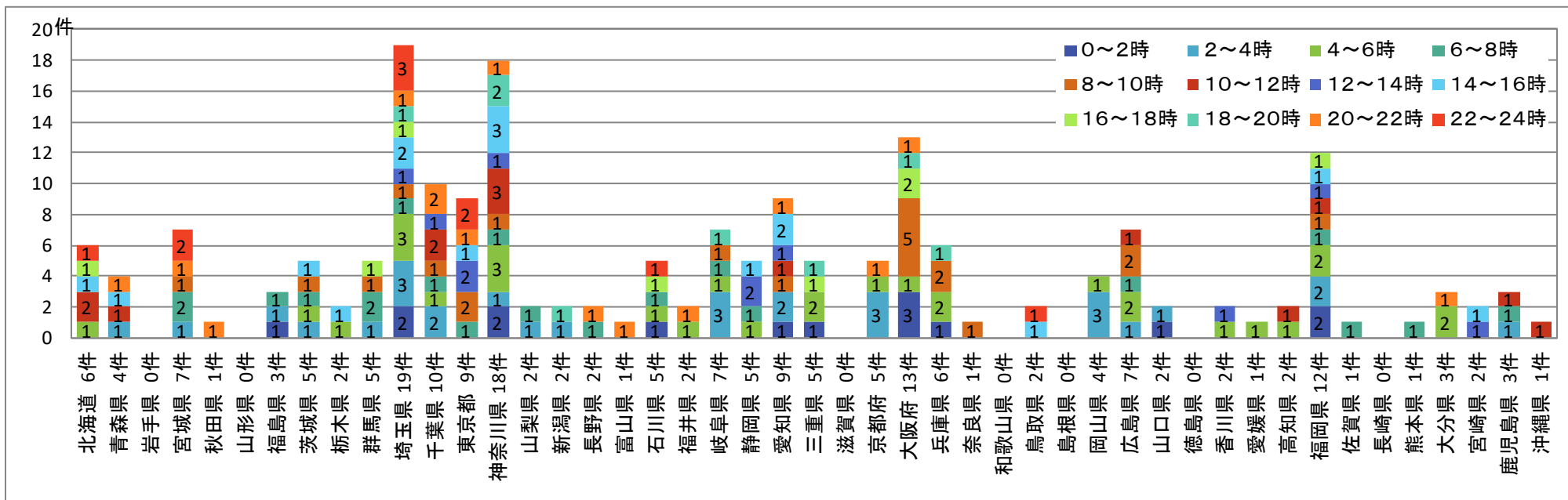
Ⅲ. 2024年死亡事故データ(車籍)



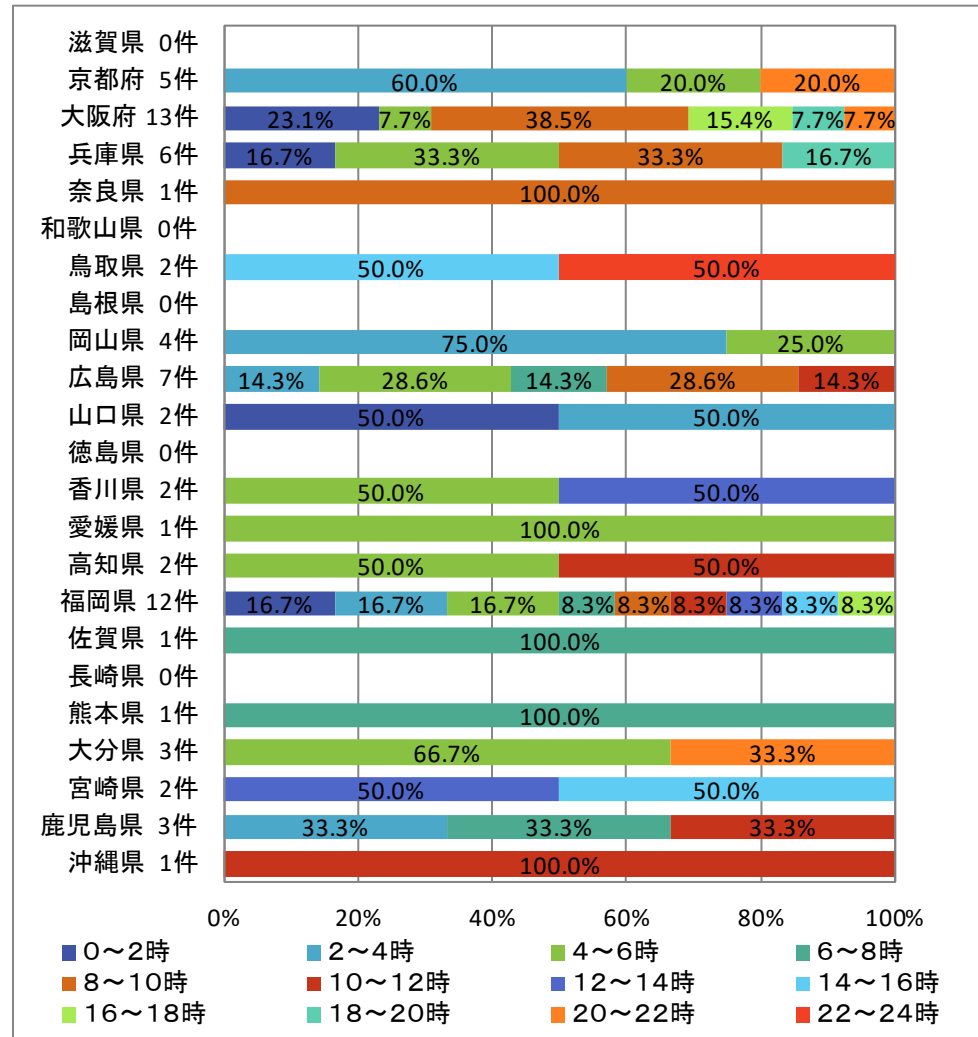
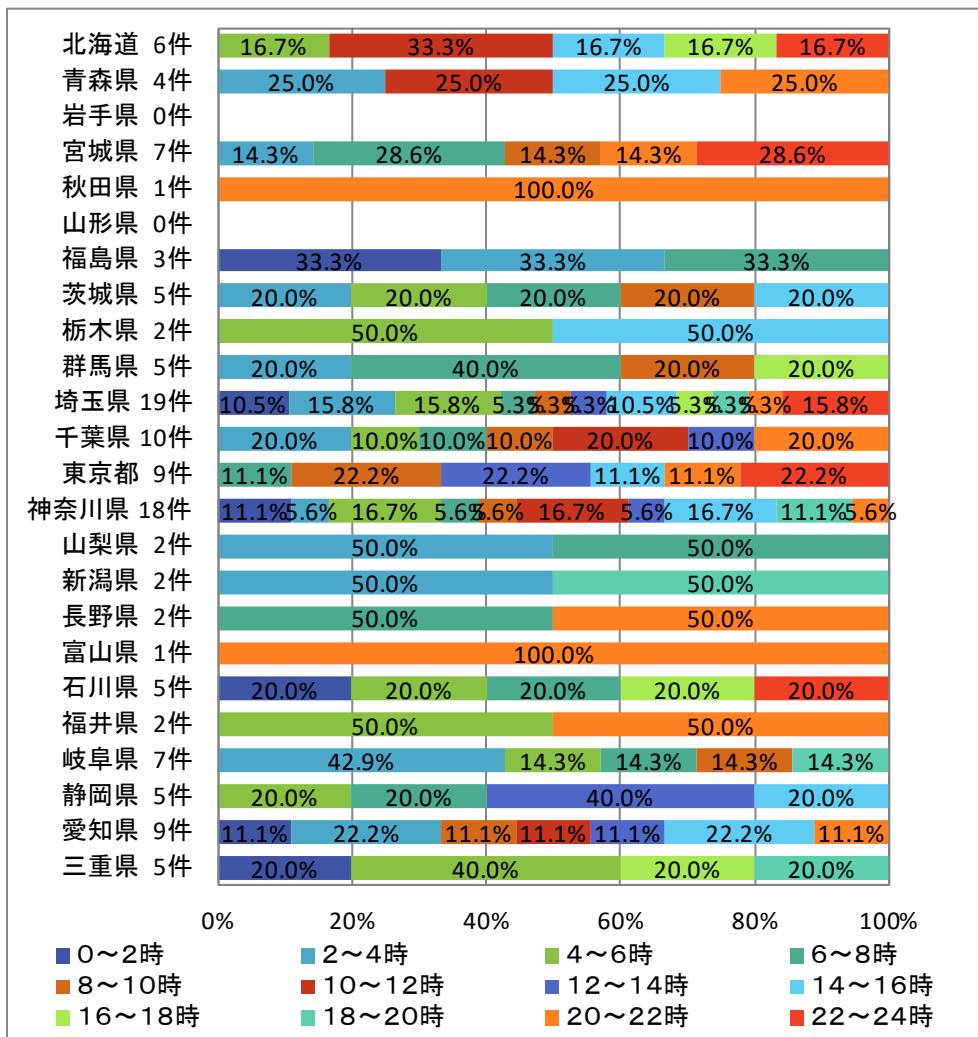
Ⅲ. 2024年死亡事故データ(車籍)

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、「埼玉県」では「2～4時」、「4～6時」、「22～24時」が多い。
- ・「神奈川県」では「4～6時」、「10～12時」、「14～16時」が多い。
- ・「大阪府」では「8～10時」、「福岡県」では「0～2時」、「2～4時」、「4～6時」が多い。
- ・「千葉県」では「2～4時」、「10～12時」、「20～22時」が多い。
- ・「東京都」では「8～10時」、「12～14時」、「22～24時」が多い。
- ・「愛知県」では「2～4時」、「14～16時」が多い。
- ・「宮城県」では「6～8時」、「22～24時」、「岐阜県」では「2～4時」、「広島県」では「4～6時」、「8～10時」が多い。



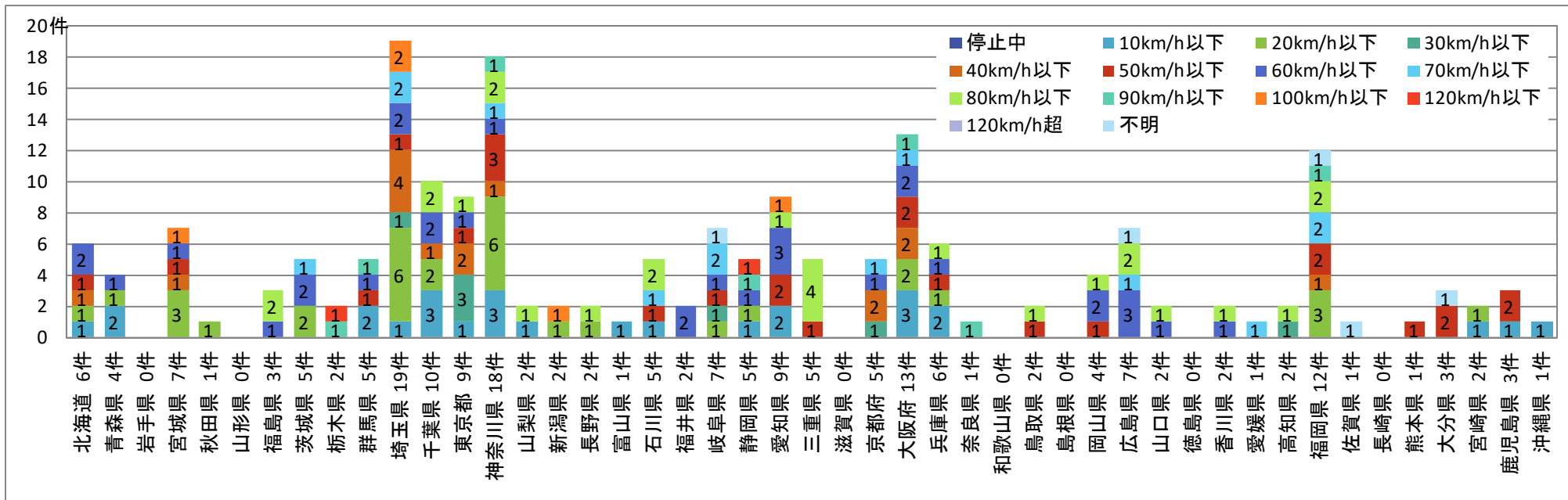
Ⅲ. 2024年死亡事故データ(車籍)



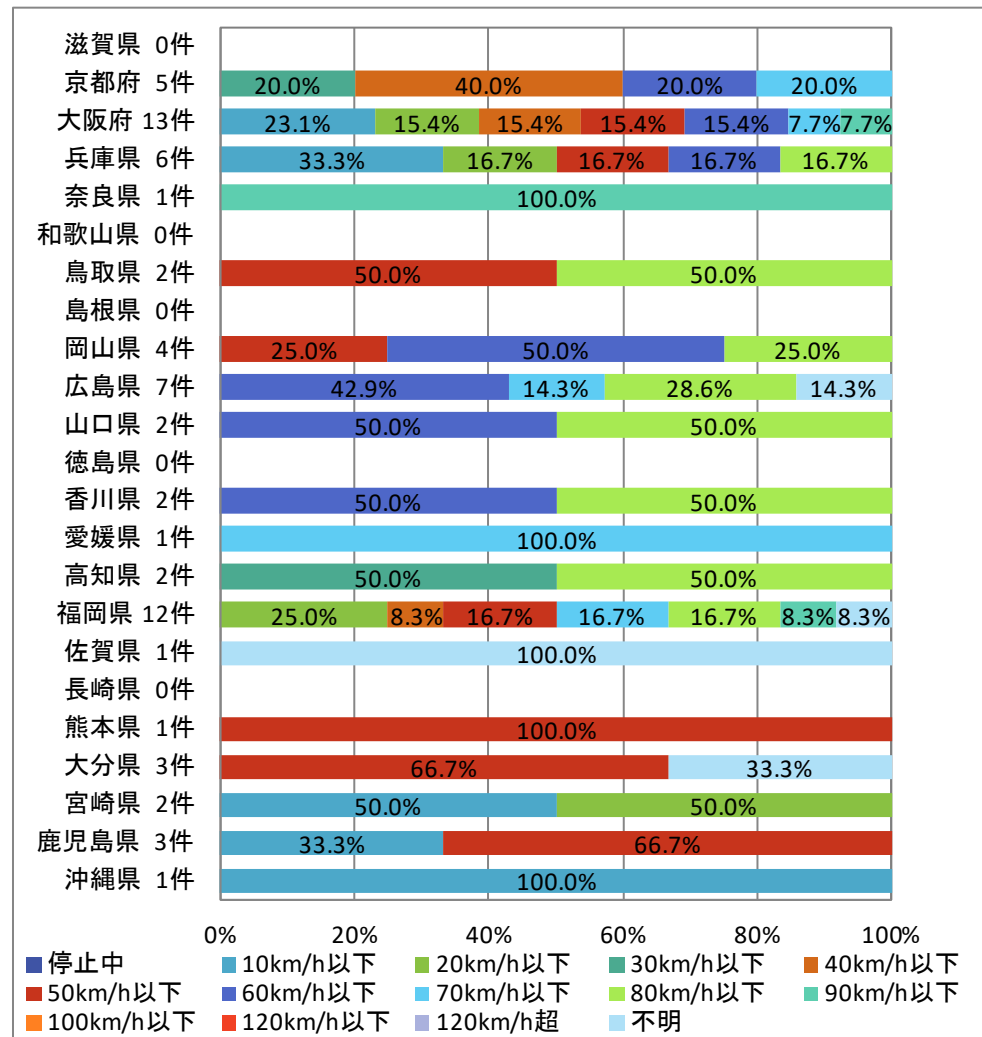
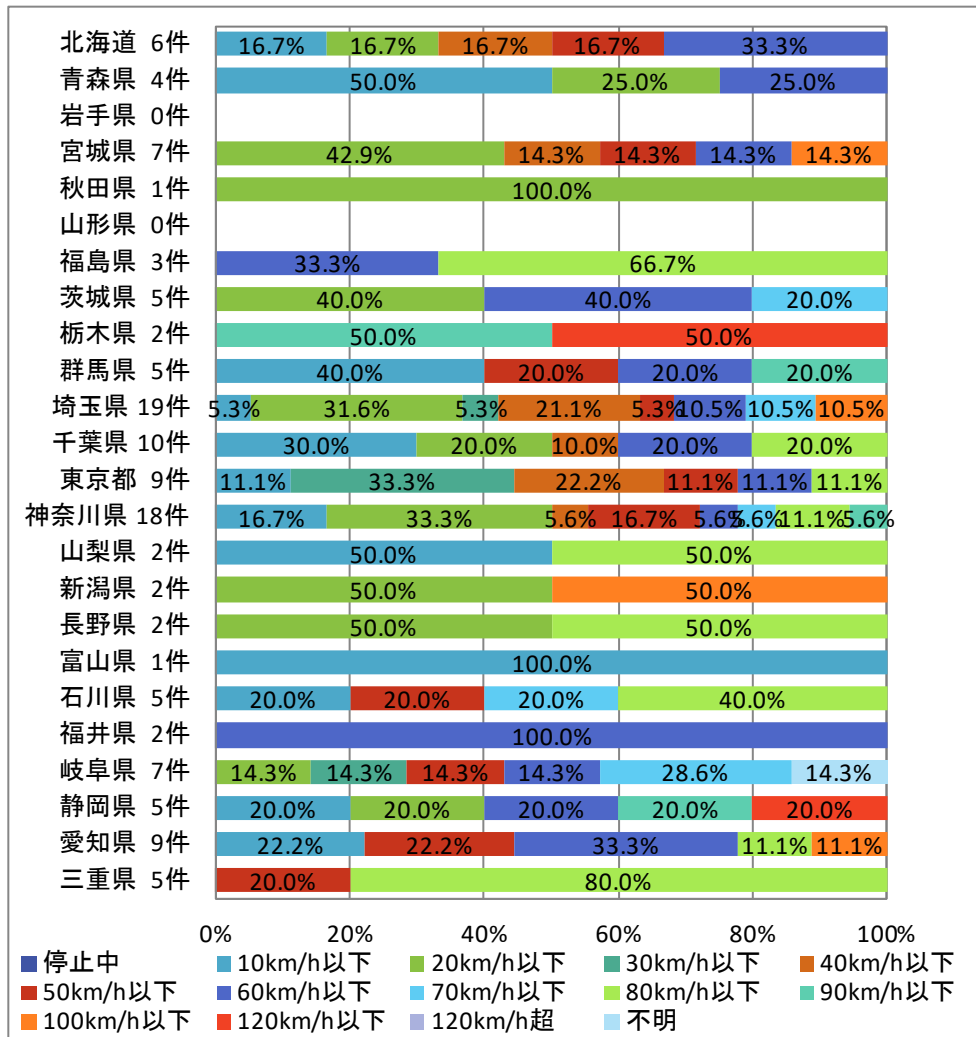
Ⅲ. 2024年死亡事故データ(車籍)

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、「埼玉県」、「神奈川県」、「福岡県」、「宮城県」では「20km/h以下」が多い。
- ・「大阪府」、「千葉県」では「10km/h以下」が多い。
- ・「東京都」では「30km/h以下」が多い。
- ・「愛知県」、「広島県」では「60km/h以下」が多い。
- ・「岐阜県」では「70km/h以下」が多い。



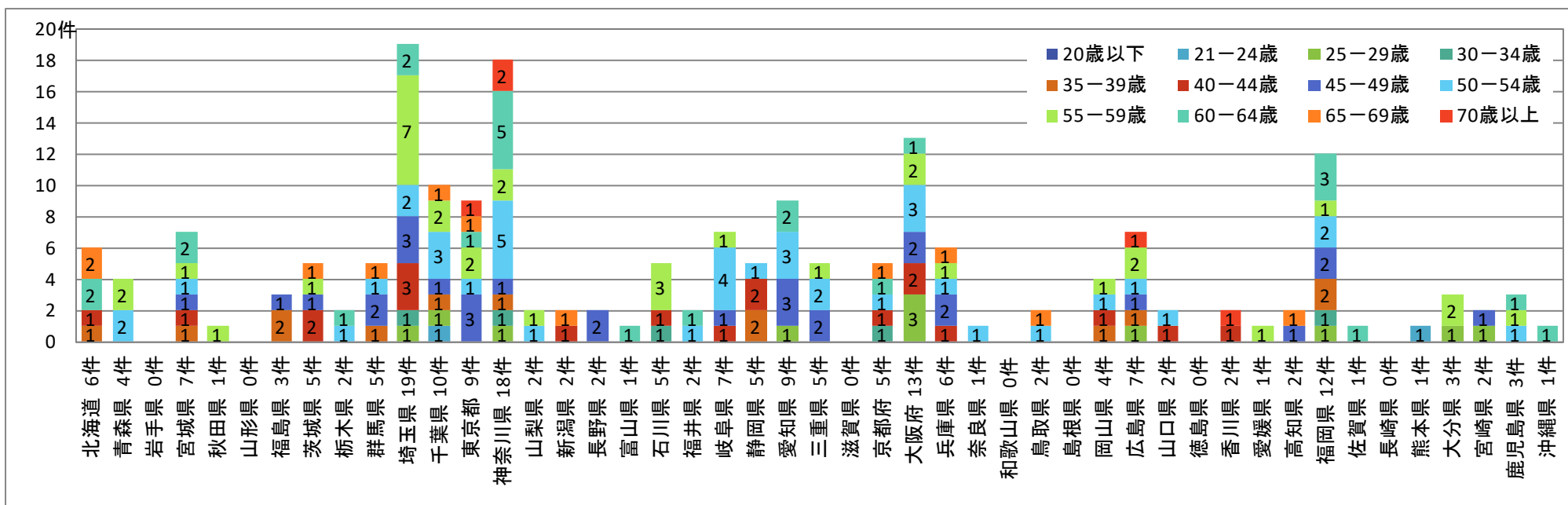
Ⅲ. 2024年死亡事故データ(車籍)



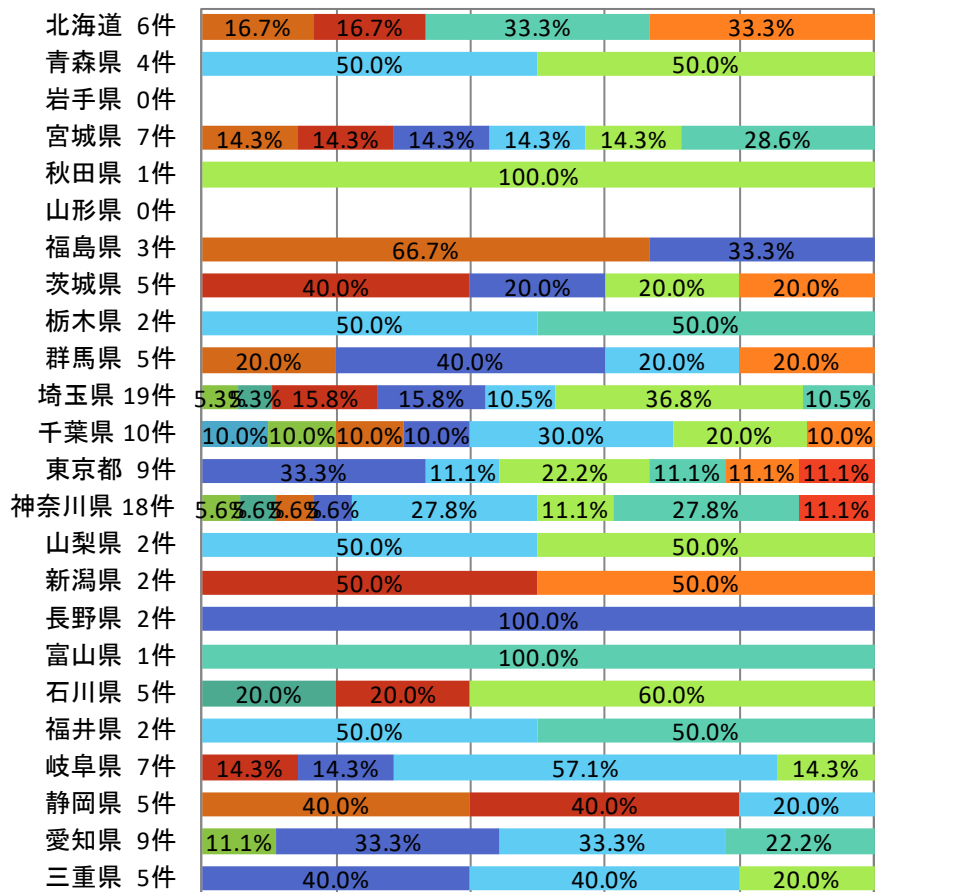
Ⅲ. 2024年死亡事故データ(車籍)

5. 車籍別の運転者の年齢層別

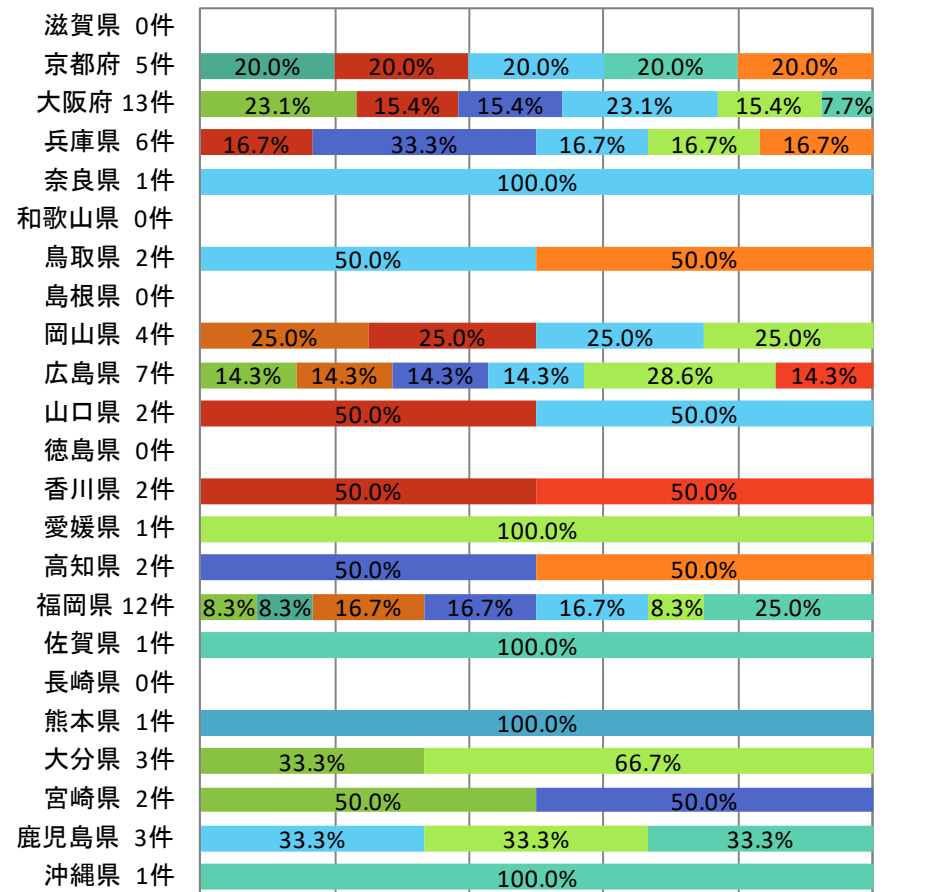
- ・車籍別の年齢層別にみると、各県によって傾向は異なる。
- ・事故発生件数の多い県をみると、「埼玉県」、「広島県」では「55-59歳」が多い。
- ・「神奈川県」では「50-54歳」、「60-64歳」が多い。
- ・「大阪府」では「25-29歳」、「50-54歳」が多い。
- ・「福岡県」、「宮城県」では「60-64歳」が多い。
- ・「千葉県」、「岐阜県」では「50-54歳」が多い。
- ・「東京都」では「45-49歳」、「愛知県」では「45-49歳」、「50-54歳」が多い。



Ⅲ. 2024年死亡事故データ(車籍)



■ 20歳以下 ■ 21-24歳 ■ 25-29歳 ■ 30-34歳 ■ 35-39歳 ■ 40-44歳
 ■ 45-49歳 ■ 50-54歳 ■ 55-59歳 ■ 60-64歳 ■ 65-69歳 ■ 70歳以上

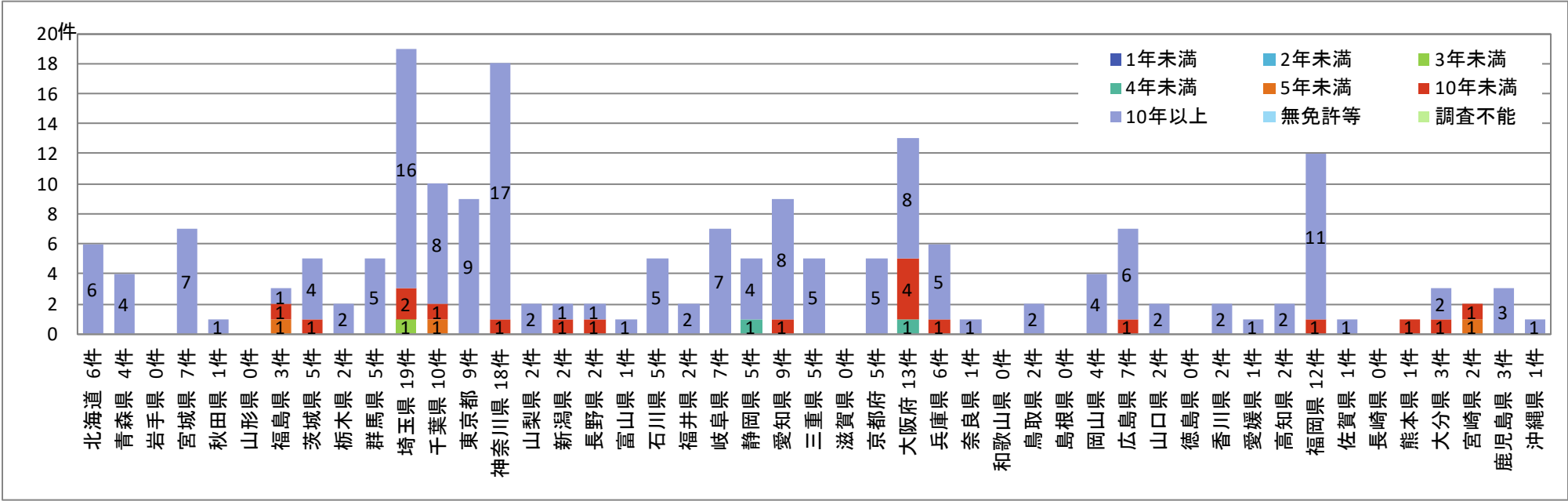


■ 20歳以下 ■ 21-24歳 ■ 25-29歳 ■ 30-34歳 ■ 35-39歳 ■ 40-44歳
 ■ 45-49歳 ■ 50-54歳 ■ 55-59歳 ■ 60-64歳 ■ 65-69歳 ■ 70歳以上

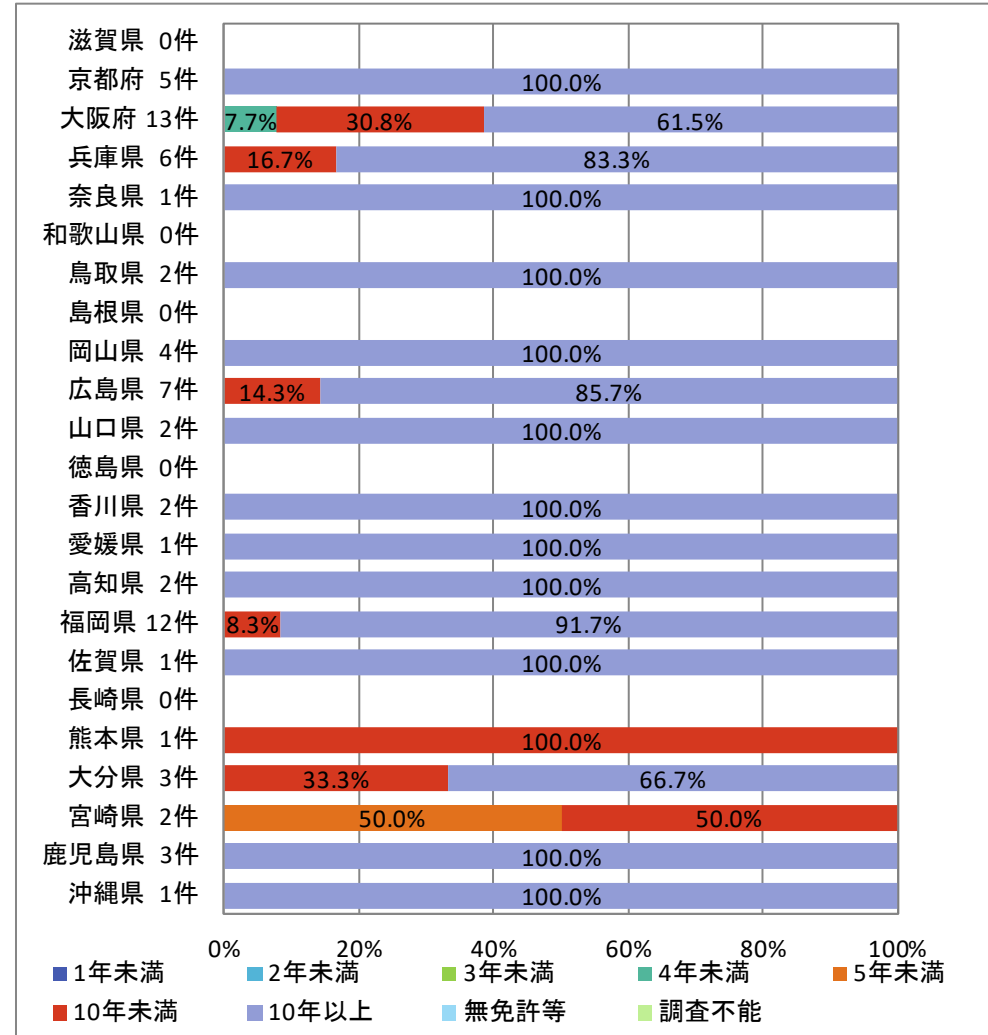
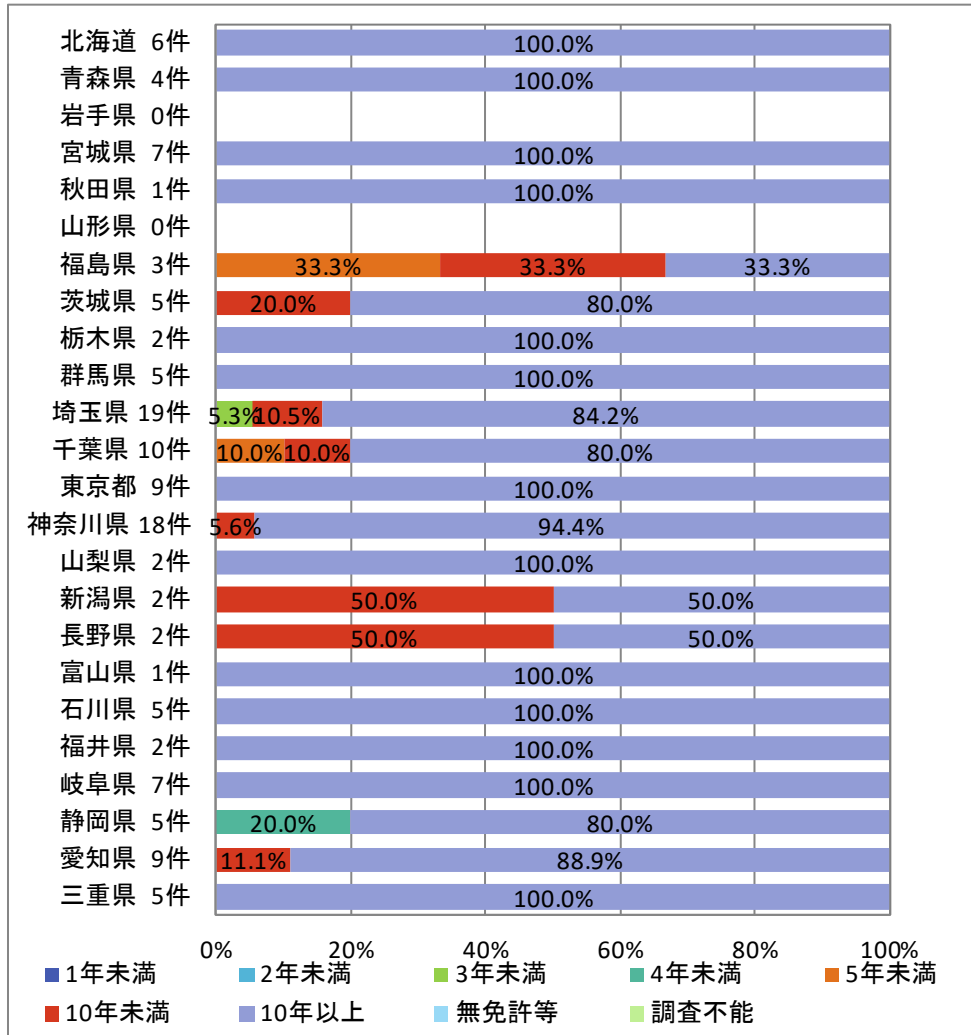
Ⅲ. 2024年死亡事故データ(車籍)

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. 2024年死亡事故データ(車籍)



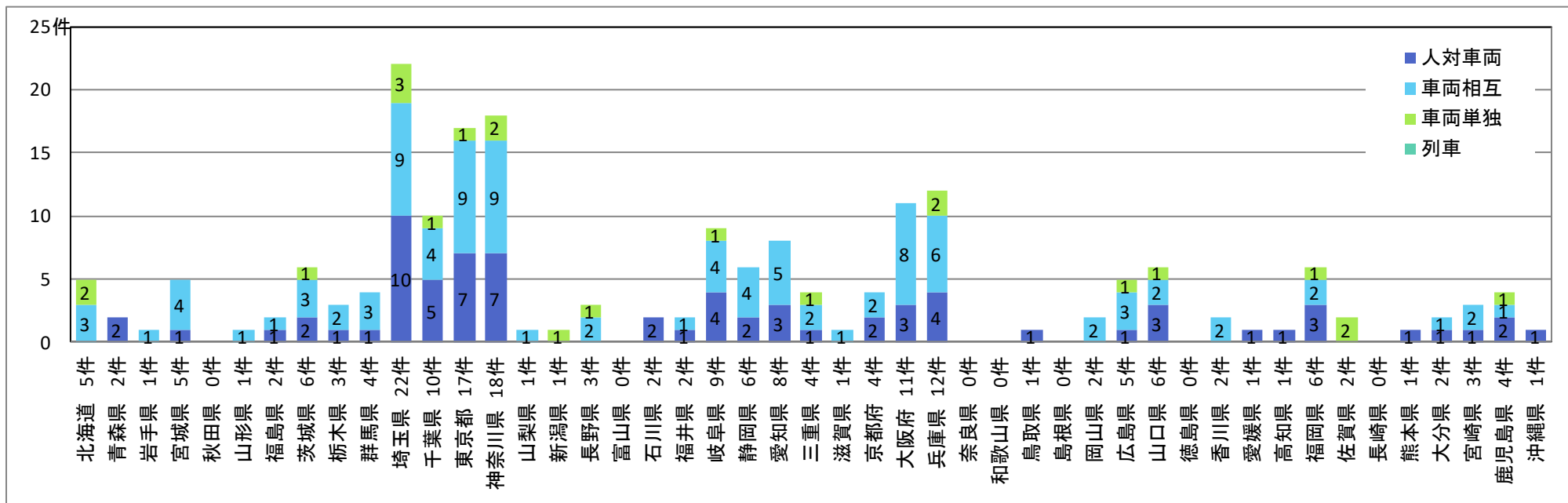
IV. 2024年死亡事故データ(発生地)

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. 2024年死亡事故データ(発生地)

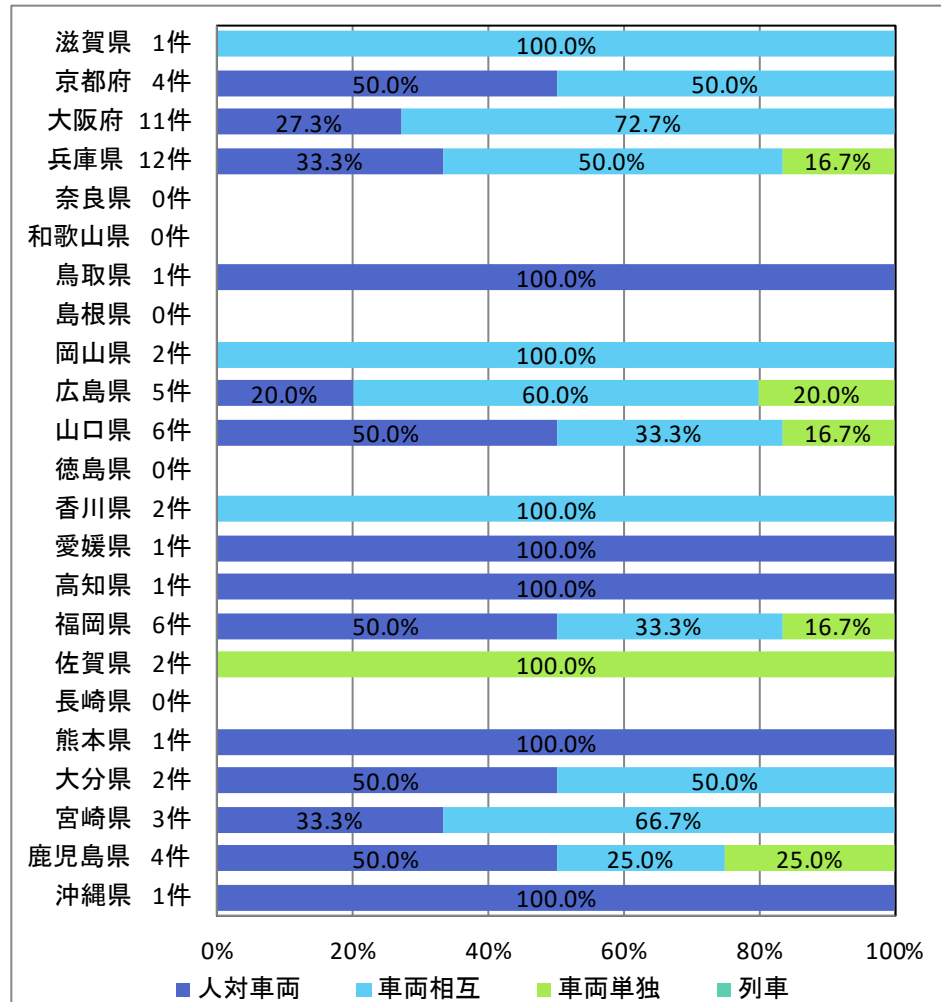
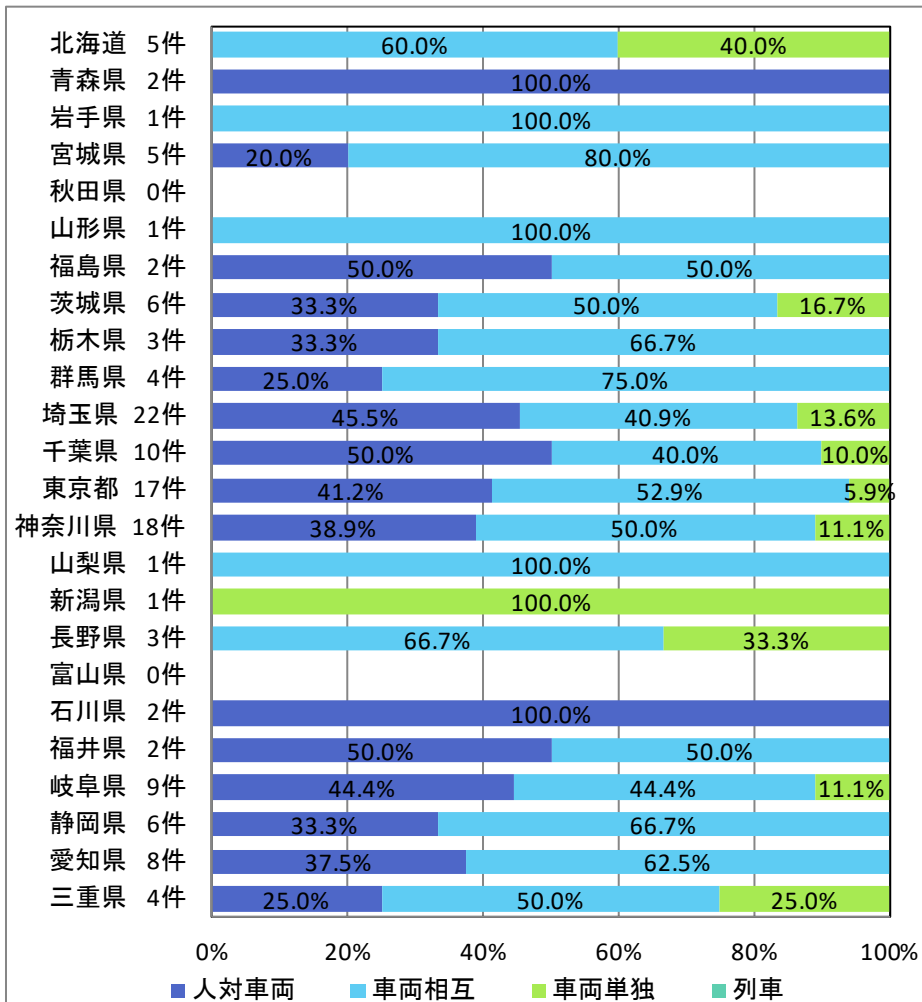
1. 発生地別の事故類型別

- ・発生地別の事故類型別にみると、「人対車両」、「車両相互」、「車両単独」が多い県に分かれる。
- ・事故発生件数の多い県をみると、「埼玉県」、「千葉県」、「山口県」、「福岡県」では「人対車両」が多い。
- ・「神奈川県」、「東京都」、「兵庫県」、「大阪府」、「愛知県」、「茨城県」、「静岡県」では「車両相互」が多い。
- ・「岐阜県」では「人対車両」、「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. 2024年死亡事故データ(発生地)

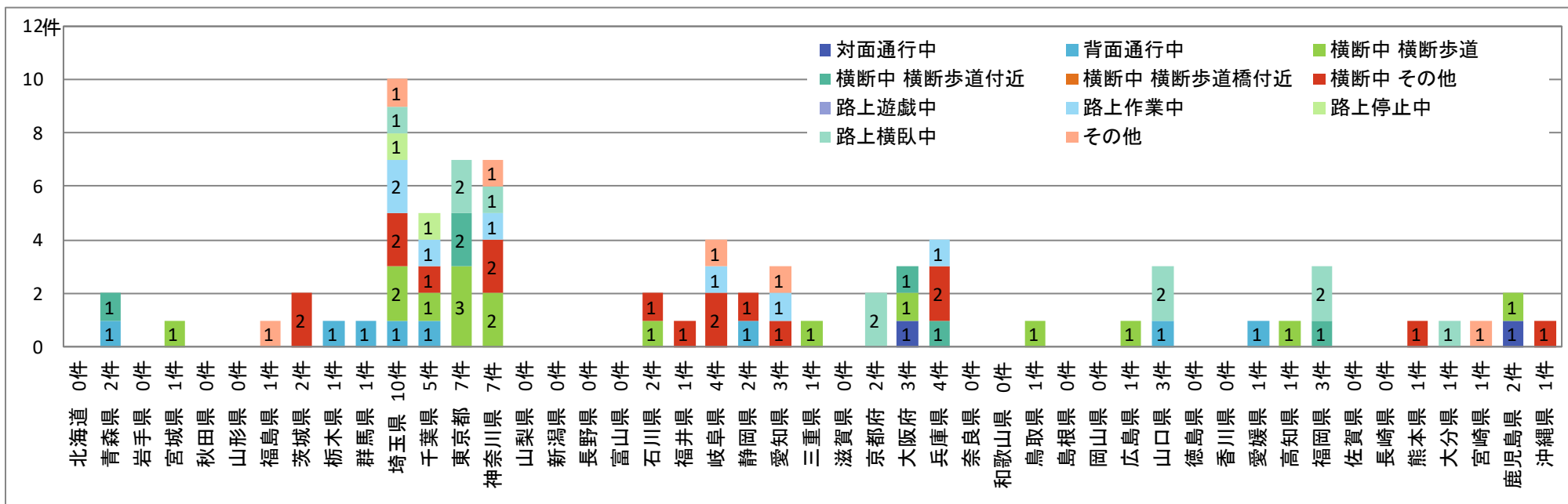


※対自転車事故は、「車両相互」に含まれます。

IV. 2024年死亡事故データ(発生地)

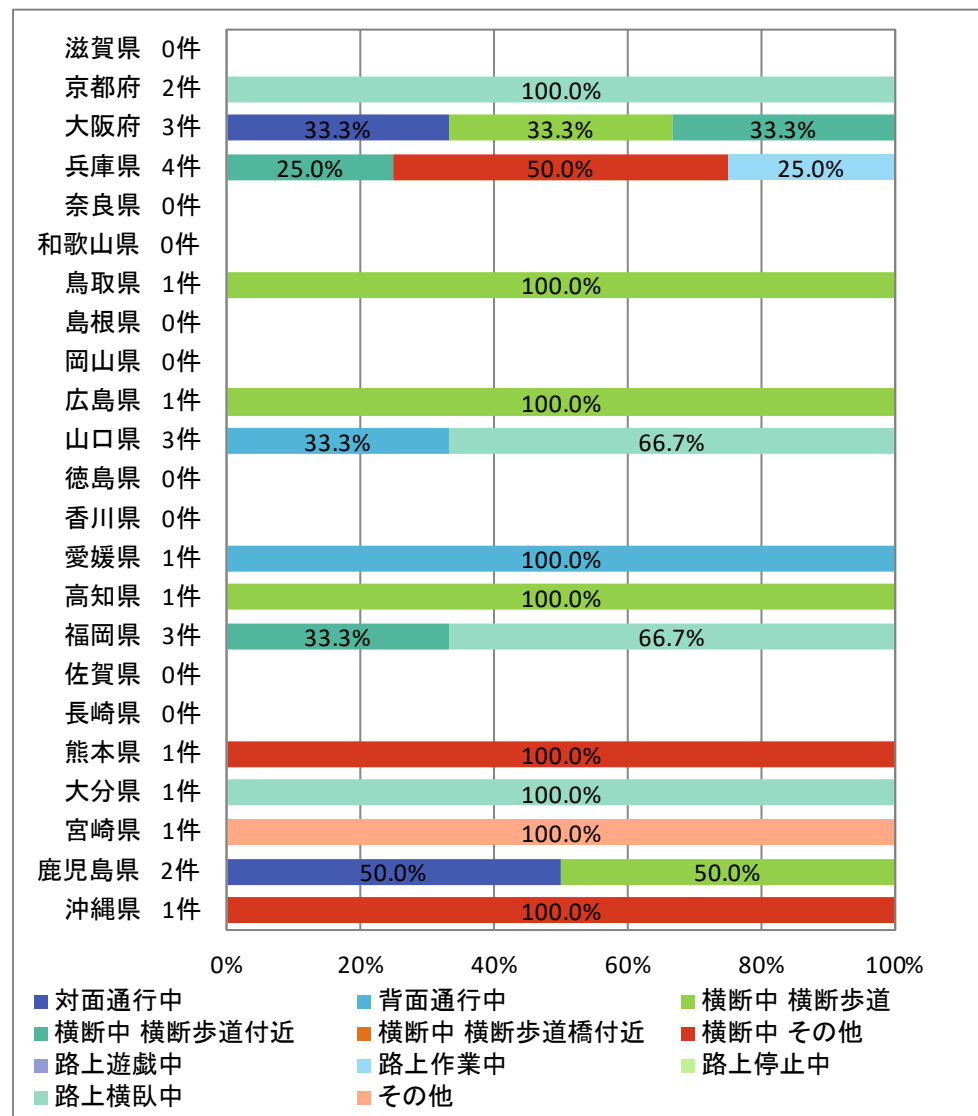
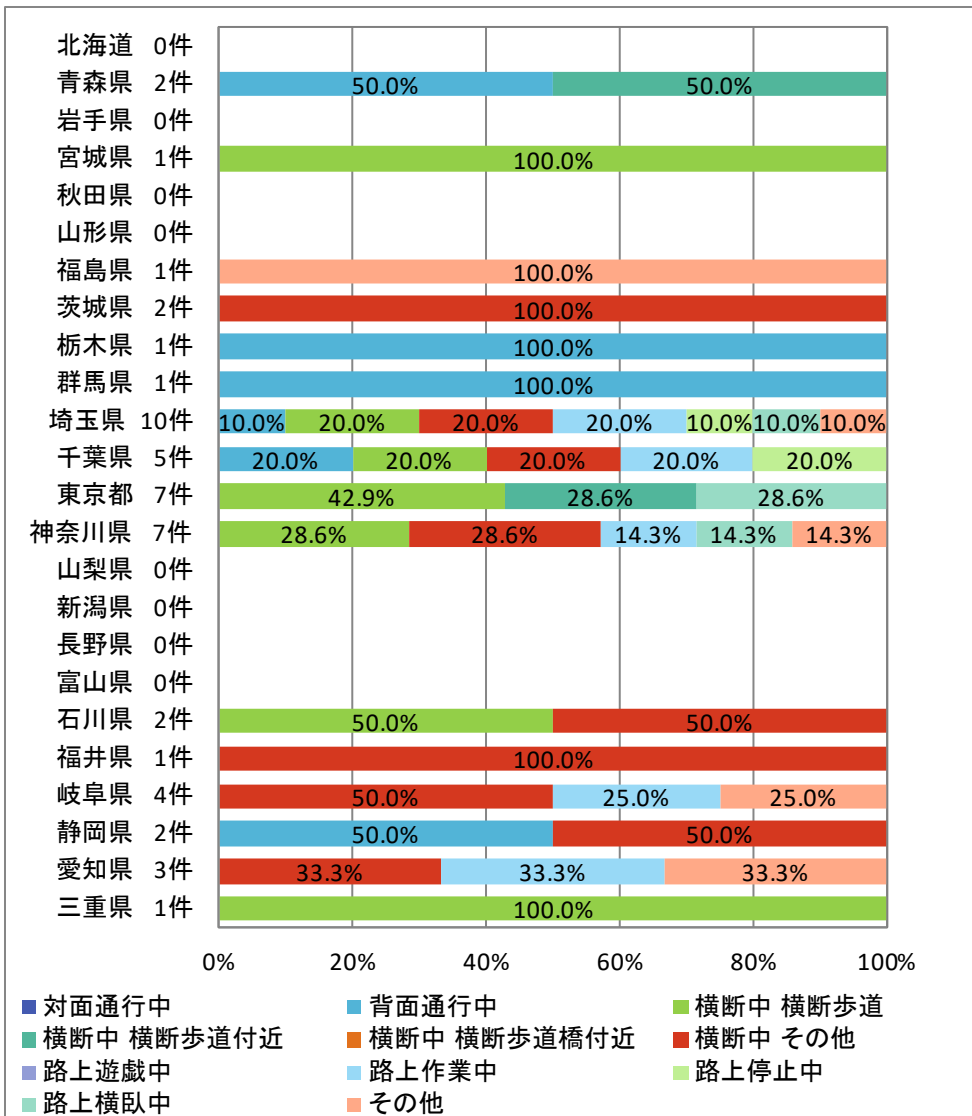
(1) 人対車両

- ・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、「埼玉県」では「横断中 横断歩道」、「横断中 その他」、「路上作業中」が多い。
- ・「東京都」では「横断中 横断歩道」が多い。
- ・「神奈川県」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. 2024年死亡事故データ(発生地)

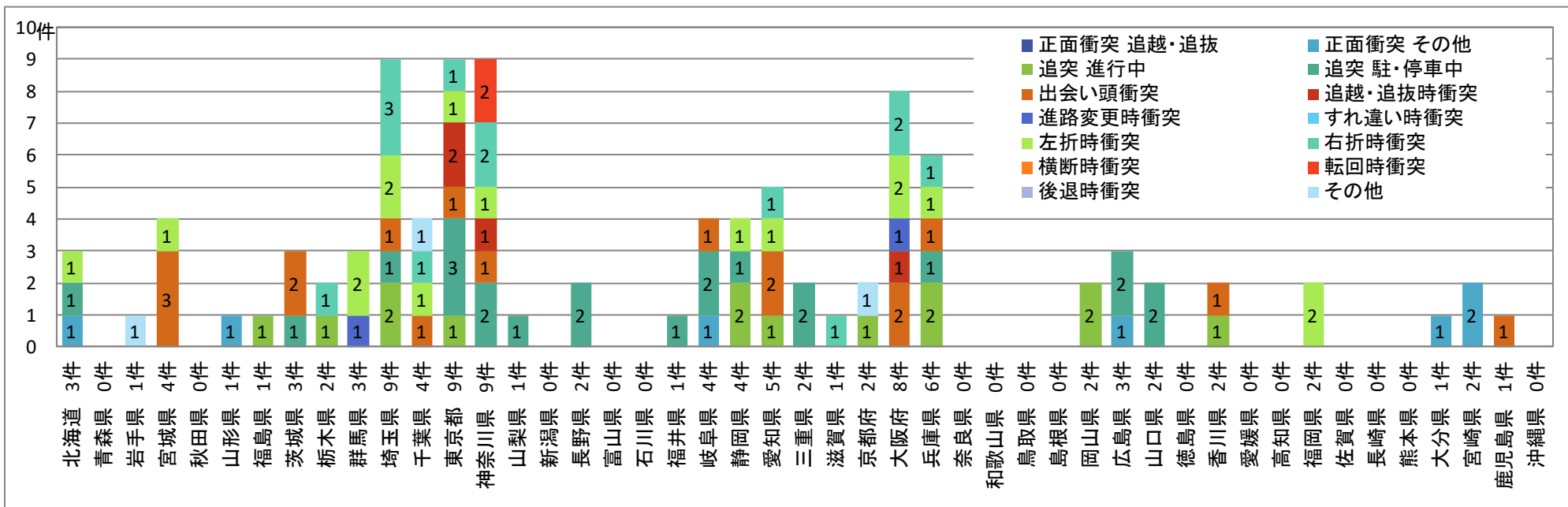


※対自転車事故は、「車両相互」に含まれます。

IV. 2024年死亡事故データ(発生地)

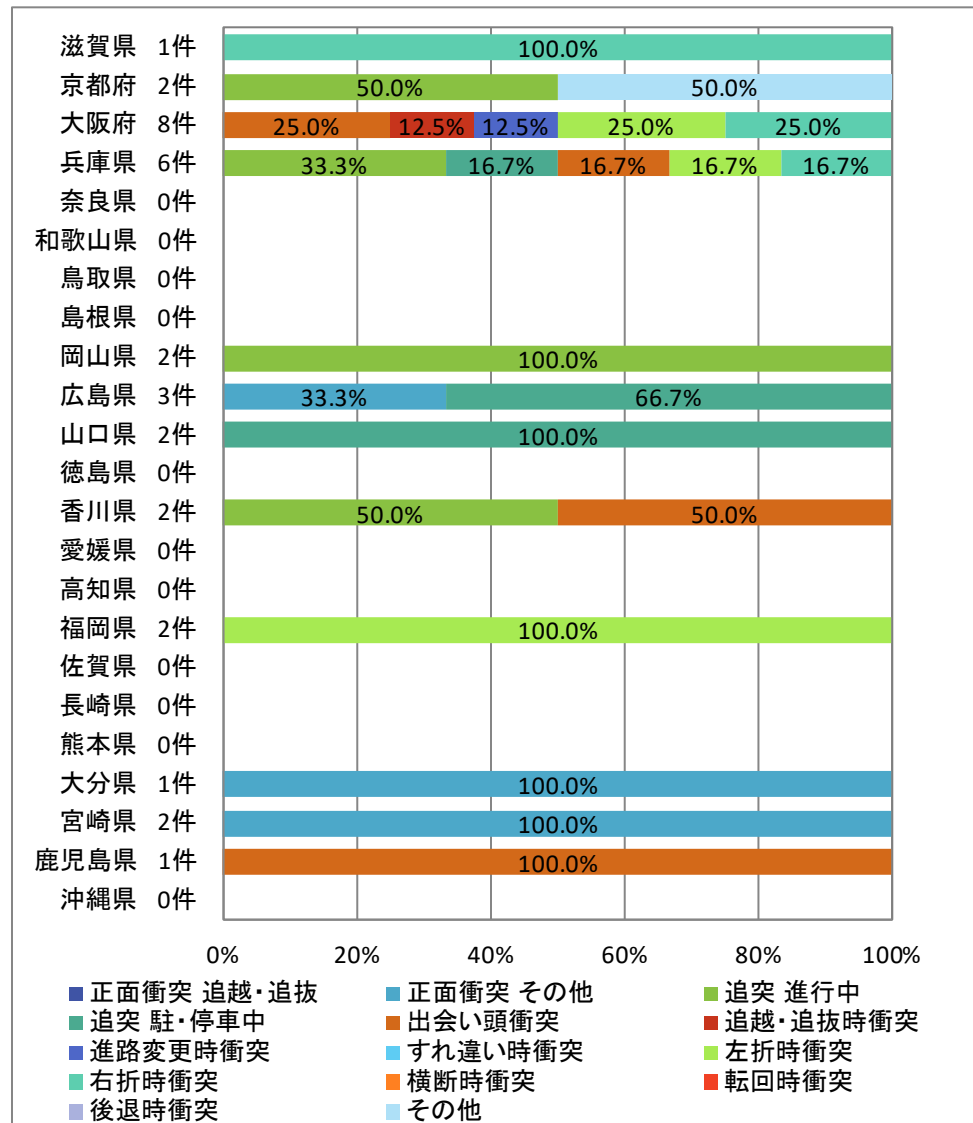
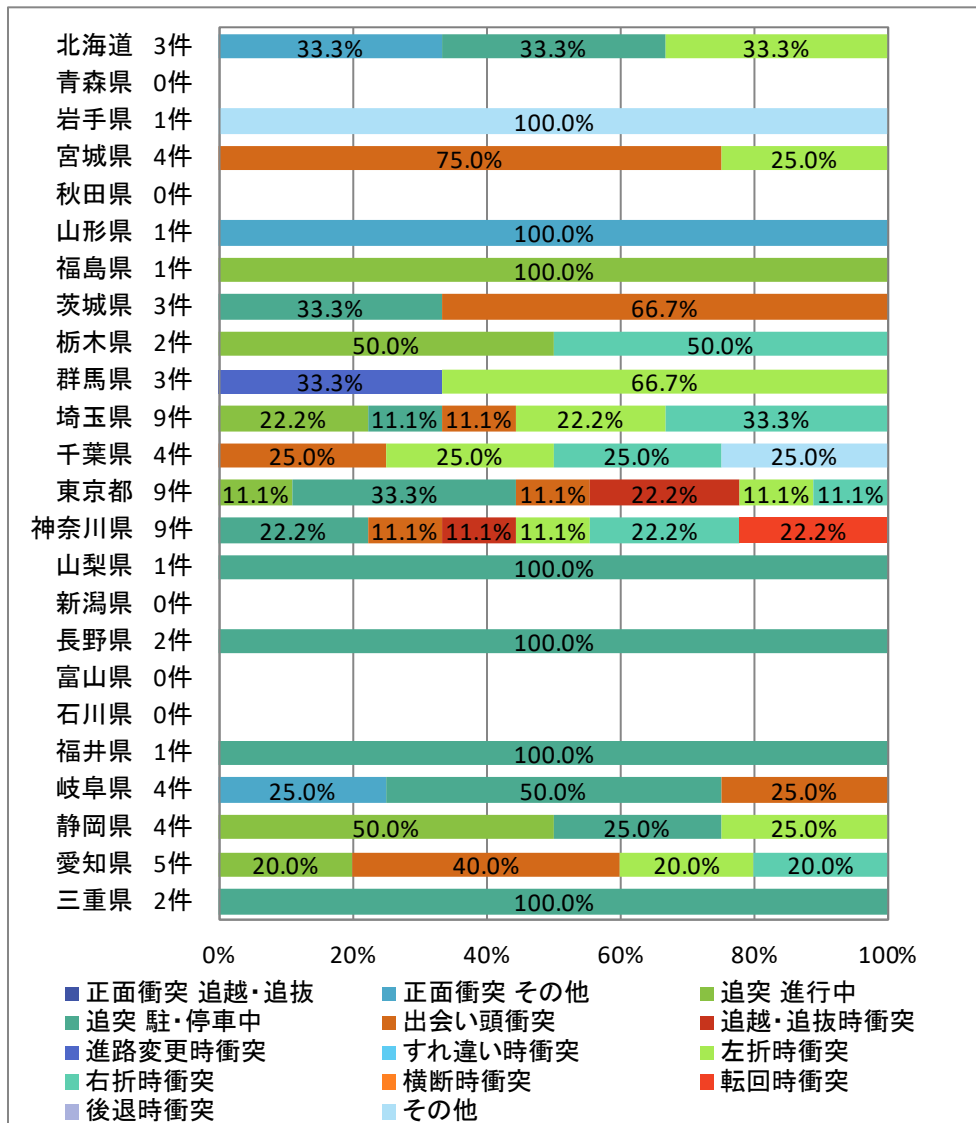
(2) 車両相互

- ・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、「埼玉県」では「右折時衝突」が多い。
- ・「東京都」では「追突 駐・停車中」が多い。
- ・「神奈川県」では「追突 駐・停車中」、「右折時衝突」、「転回時衝突」が多い。
- ・「大阪府」では「出会い頭衝突」、「左折時衝突」、「右折時衝突」が多い。



※対自転車事故は、「車両相互」に含まれます。

IV. 2024年死亡事故データ(発生地)

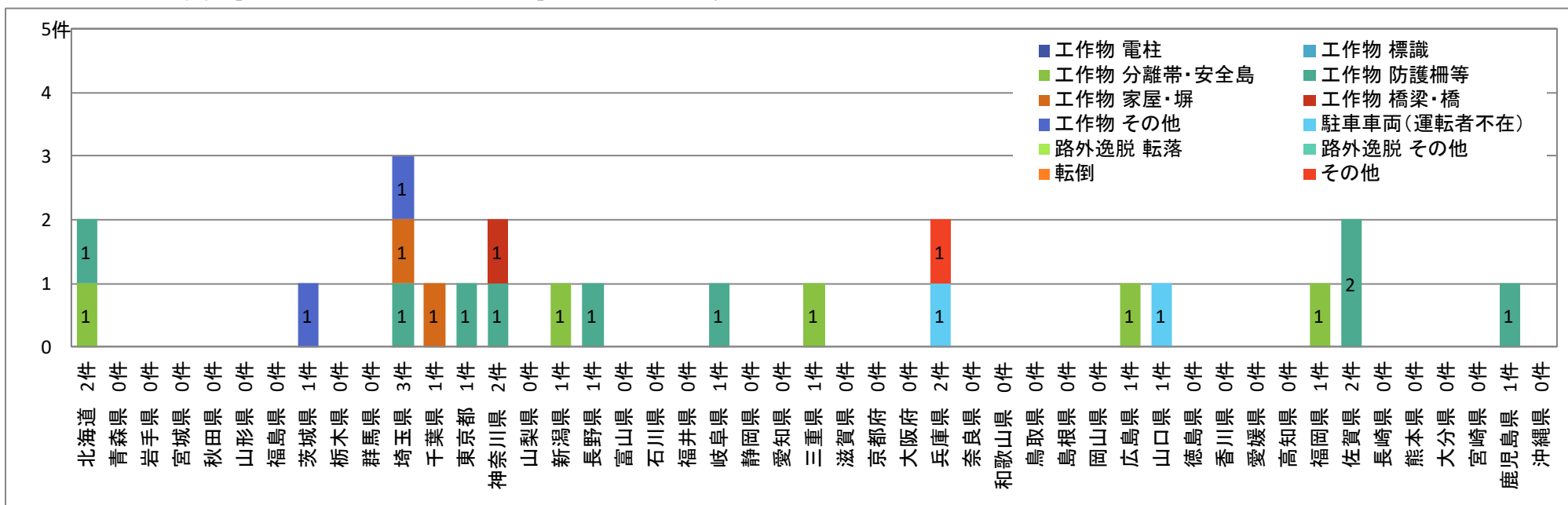


※対自転車事故は、「車両相互」に含まれます。

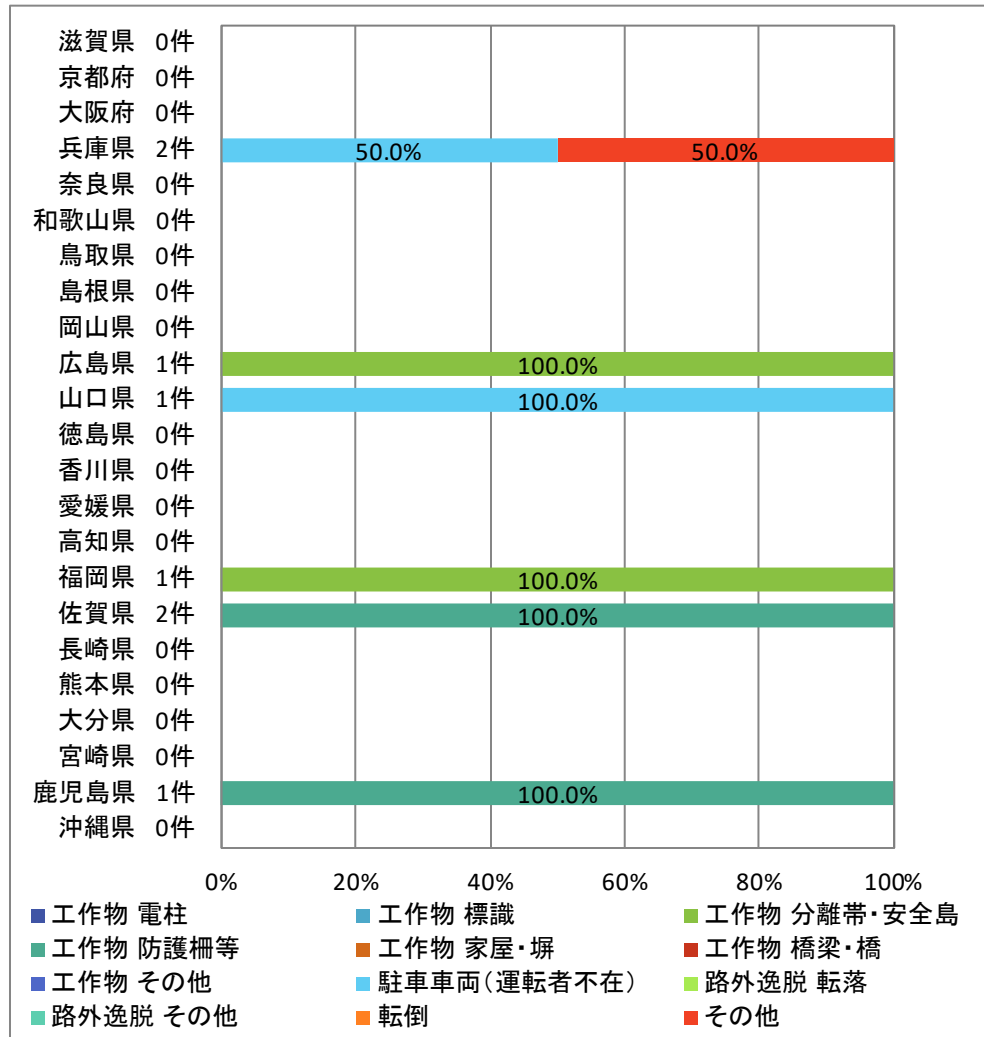
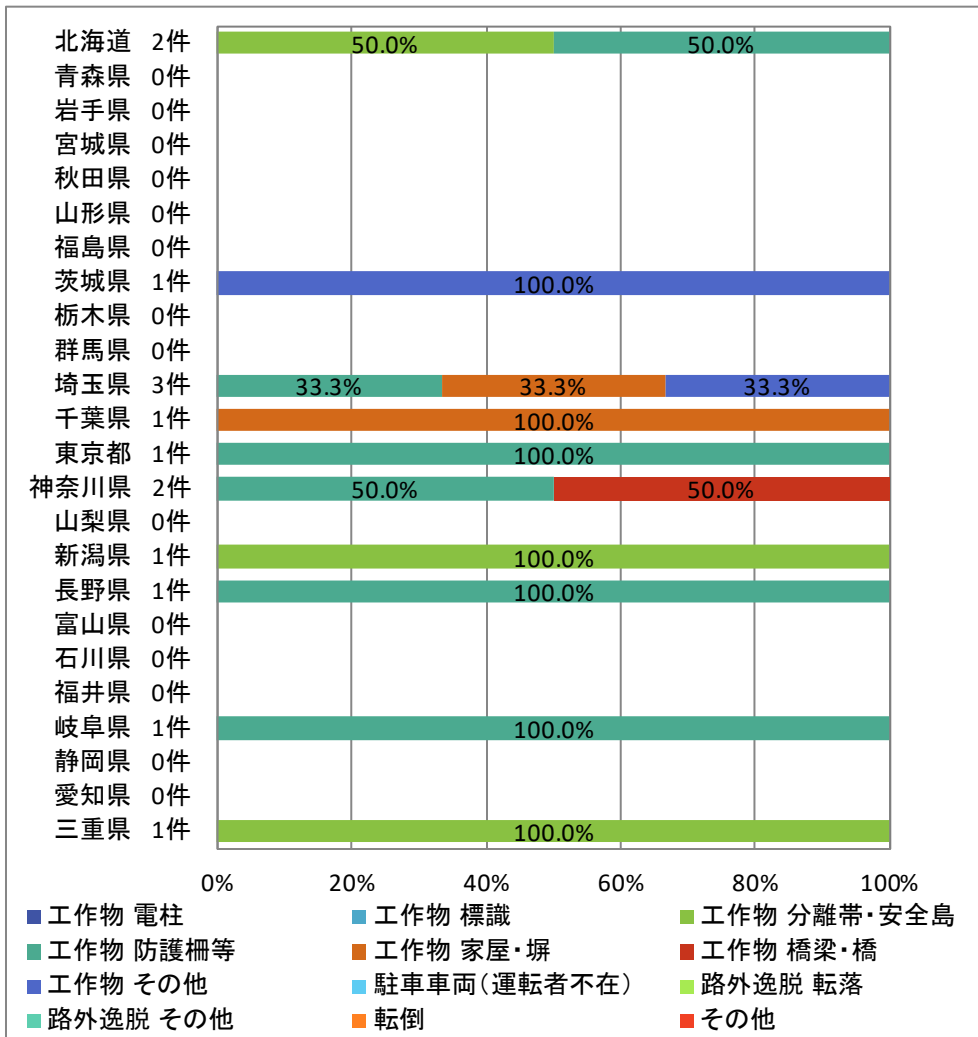
IV. 2024年死亡事故データ(発生地)

(3)車両単独

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



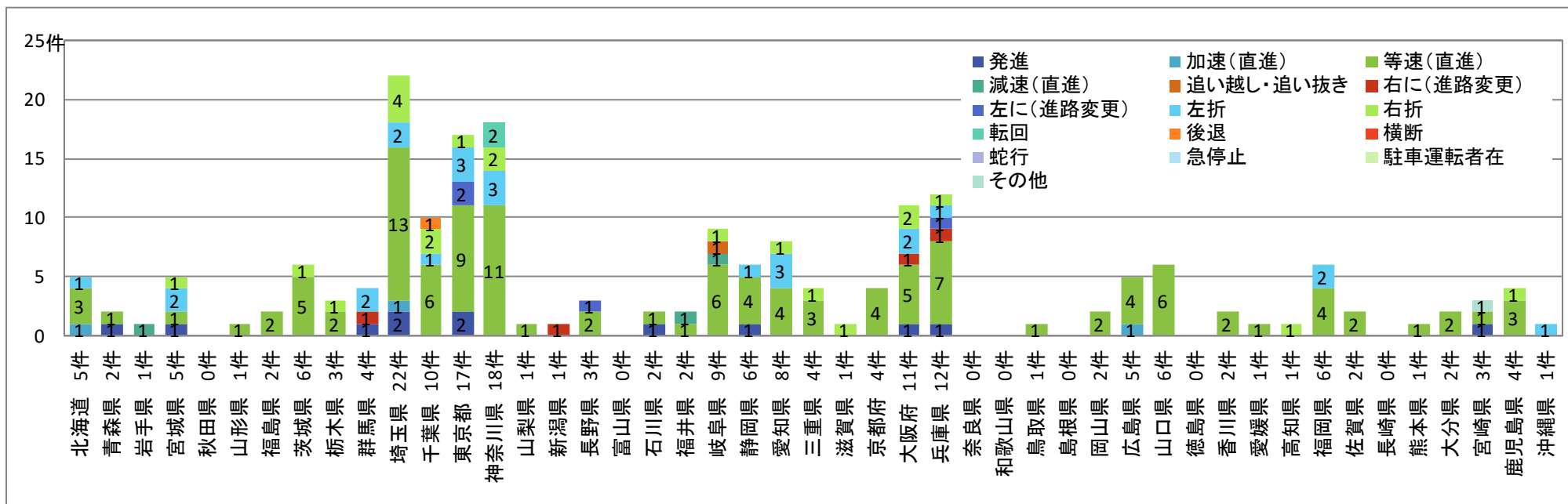
IV. 2024年死亡事故データ(発生地)



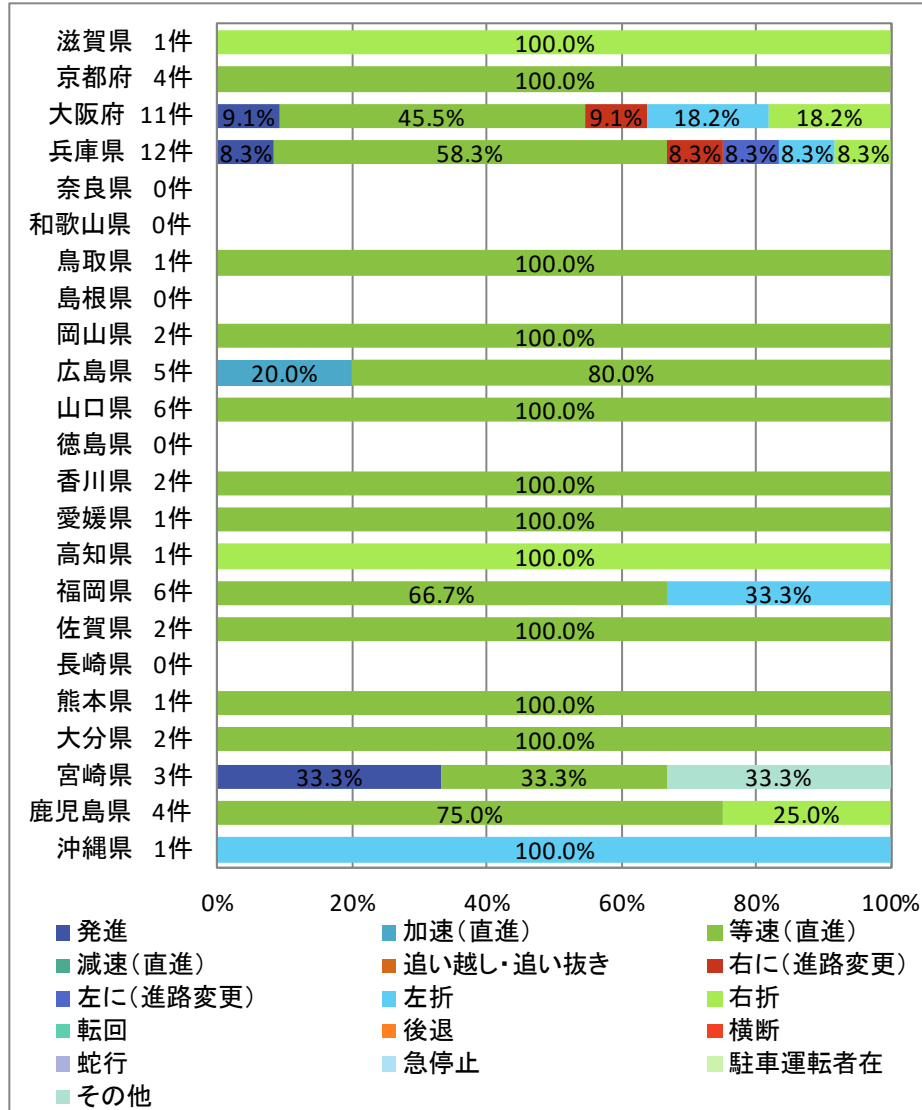
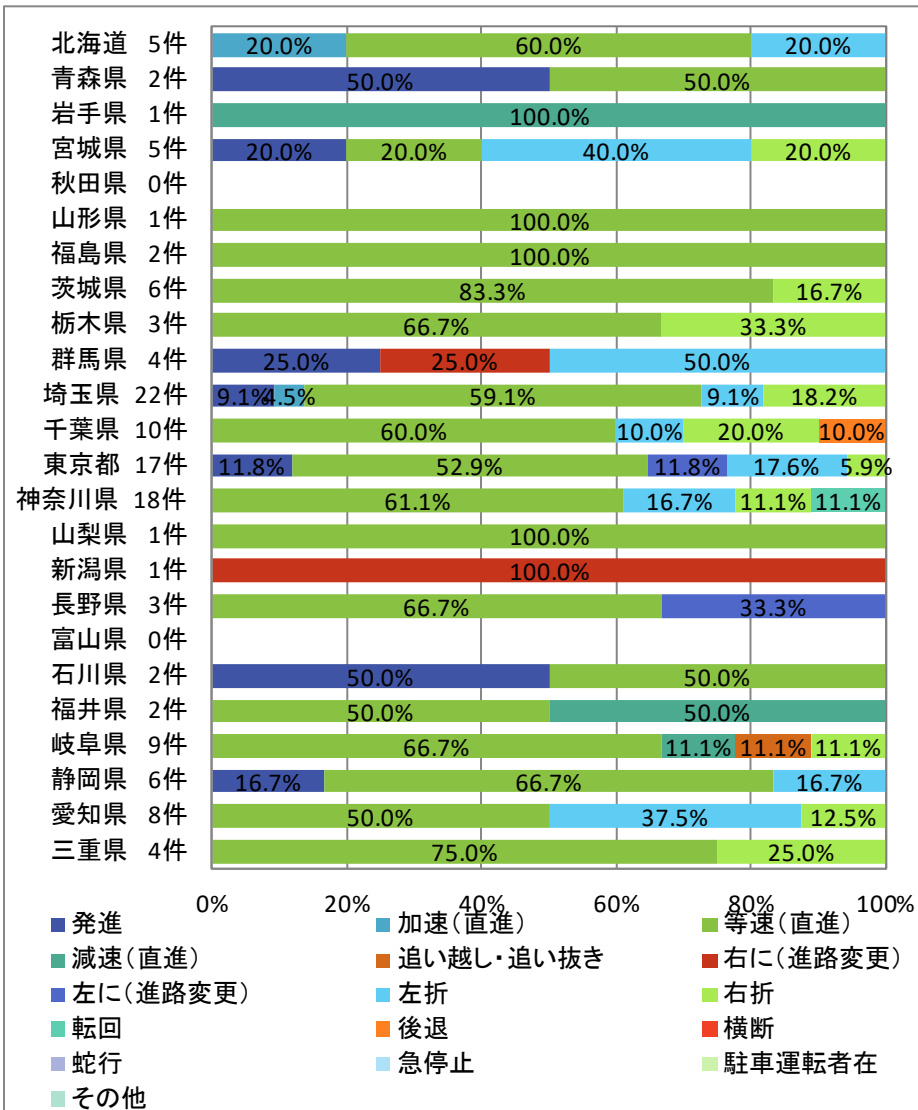
IV. 2024年死亡事故データ(発生地)

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「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、「埼玉県」、「神奈川県」、「東京都」、「兵庫県」、「大阪府」、「千葉県」、「岐阜県」、「愛知県」、「茨城県」、「静岡県」、「山口県」、「福岡県」では「等速（直進）」が多い。



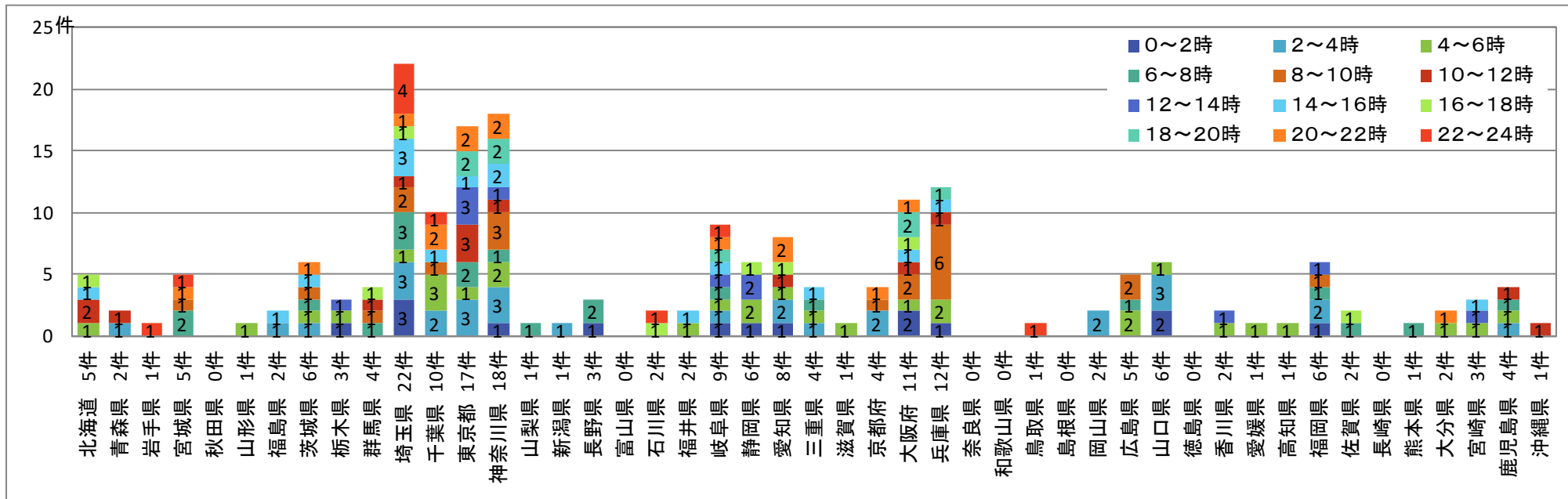
IV. 2024年死亡事故データ(発生地)



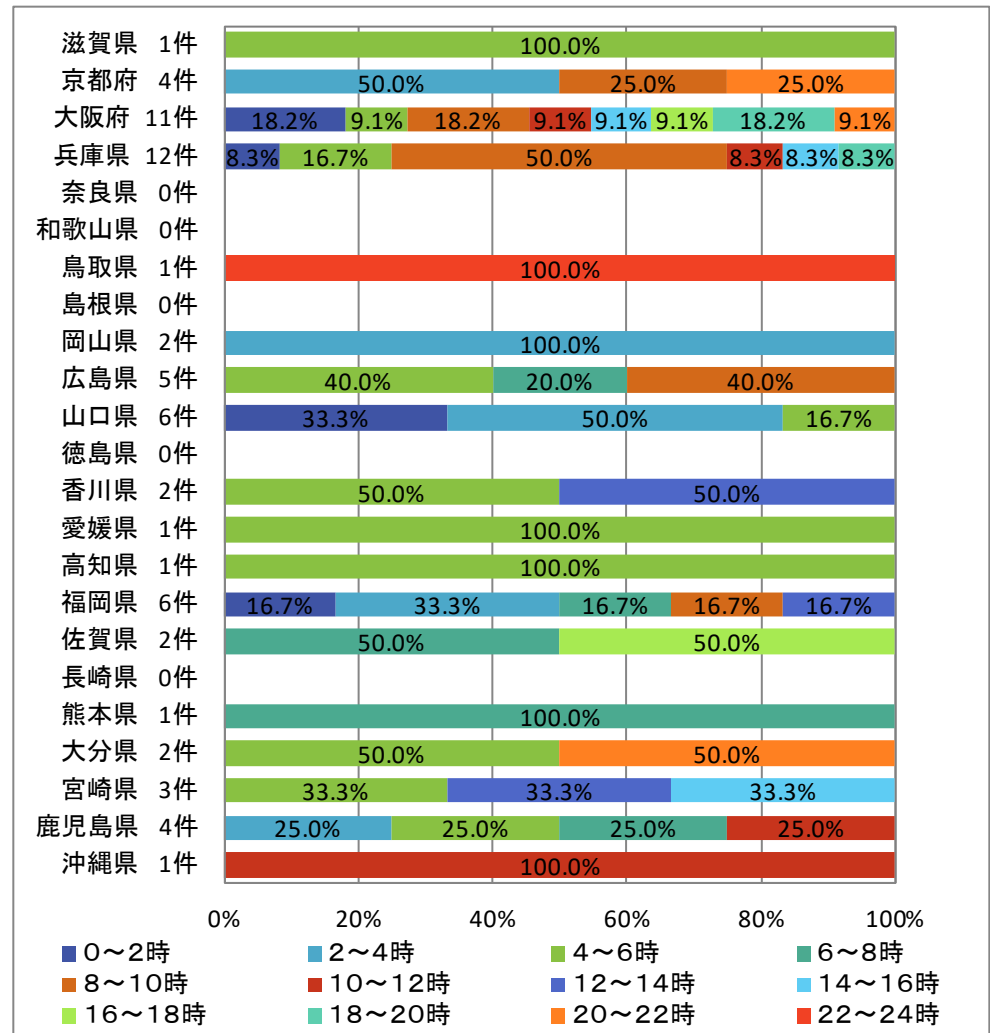
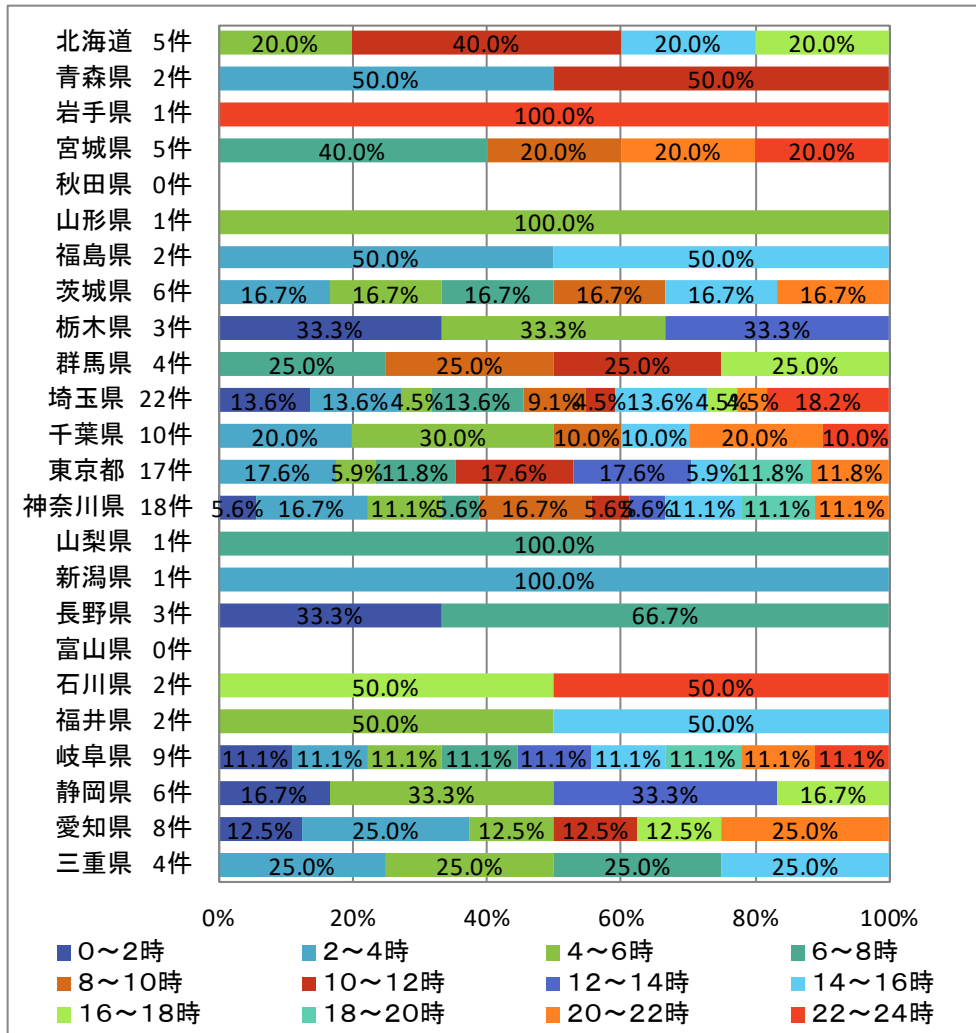
IV. 2024年死亡事故データ(発生地)

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、「埼玉県」では「22～24時」が多い。
- ・「神奈川県」では「2～4時」、「8～10時」が多い。
- ・「東京都」では「2～4時」、「10～12時」、「12～14時」が多い。
- ・「兵庫県」では「8～10時」、「大阪府」では「0～2時」、「8～10時」、「18～20時」、「千葉県」では「4～6時」が多い。



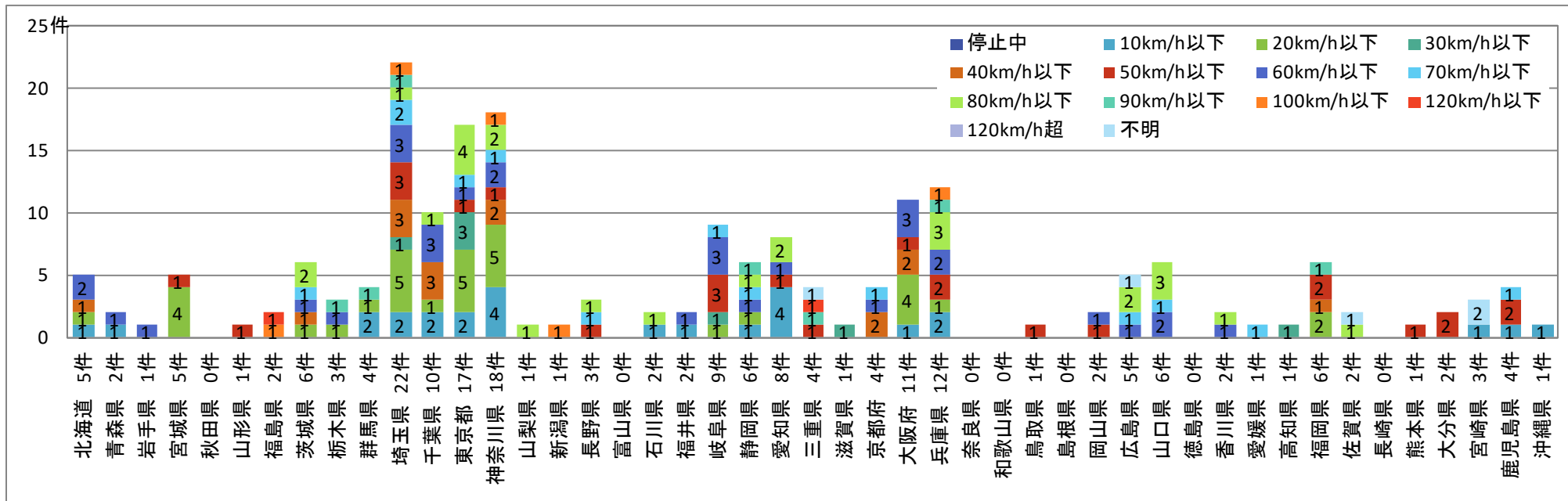
IV. 2024年死亡事故データ(発生地)



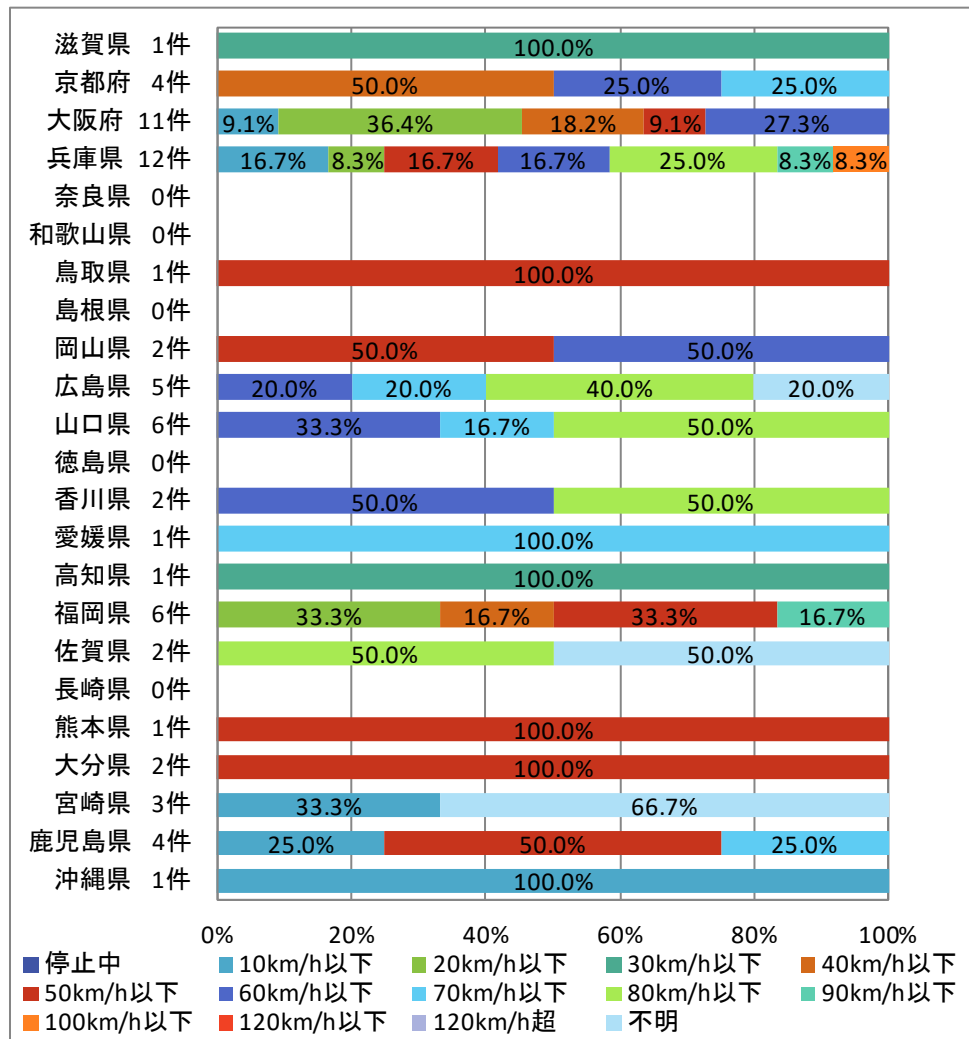
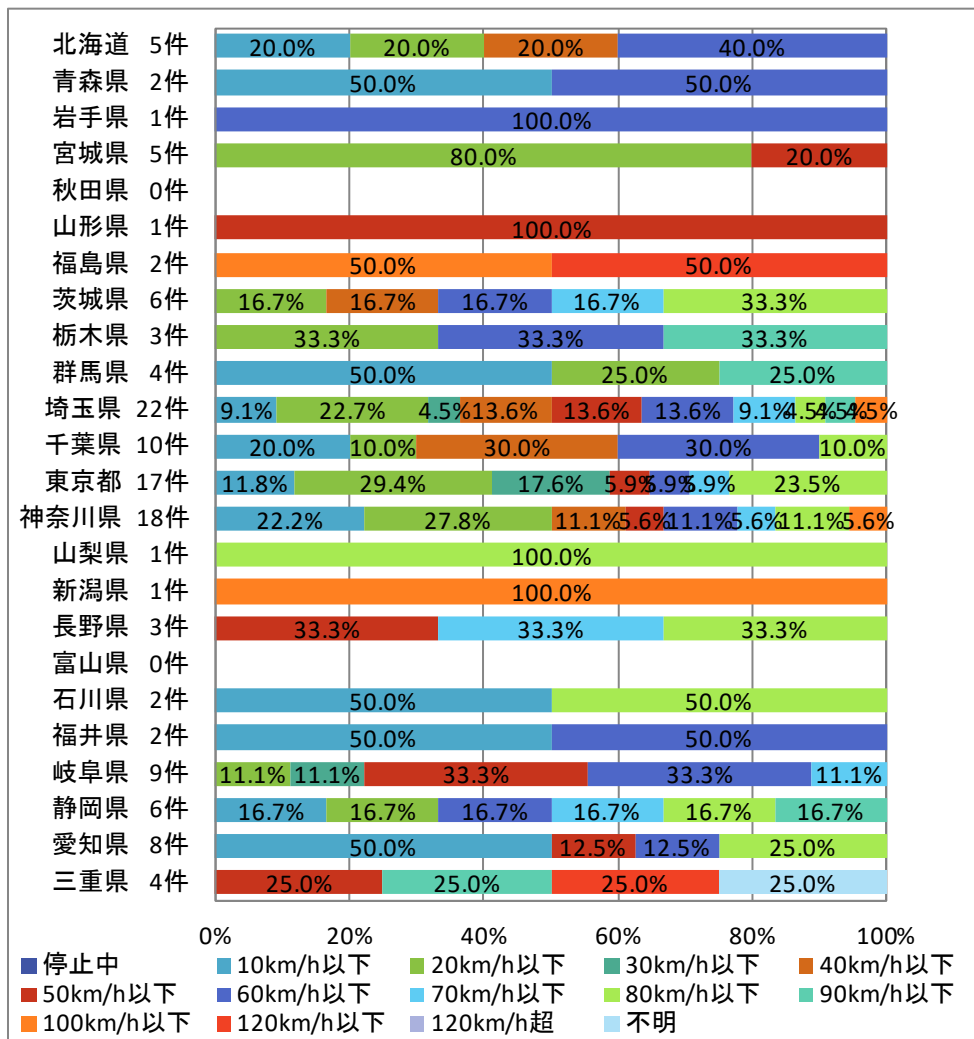
IV. 2024年死亡事故データ(発生地)

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、「埼玉県」、「神奈川県」、「東京都」、「大阪府」では「20km/h以下」が多い。
- ・「兵庫県」、「茨城県」は「80km/h以下」が多い。
- ・「千葉県」では「40km/h以下」、「60km/h以下」、「岐阜県」では「50km/h以下」、「60km/h以下」が多い。
- ・「愛知県」では「10km/h以下」、「茨城県」、「山口県」では「80km/h以下」が多い。
- ・「静岡県」では「10km/h以下」、「20km/h以下」、「60km/h以下」、「70km/h以下」、「80km/h以下」、「90km/h以下」が多い。
- ・「福岡県」では「20km/h以下」、「50km/h以下」が多い。



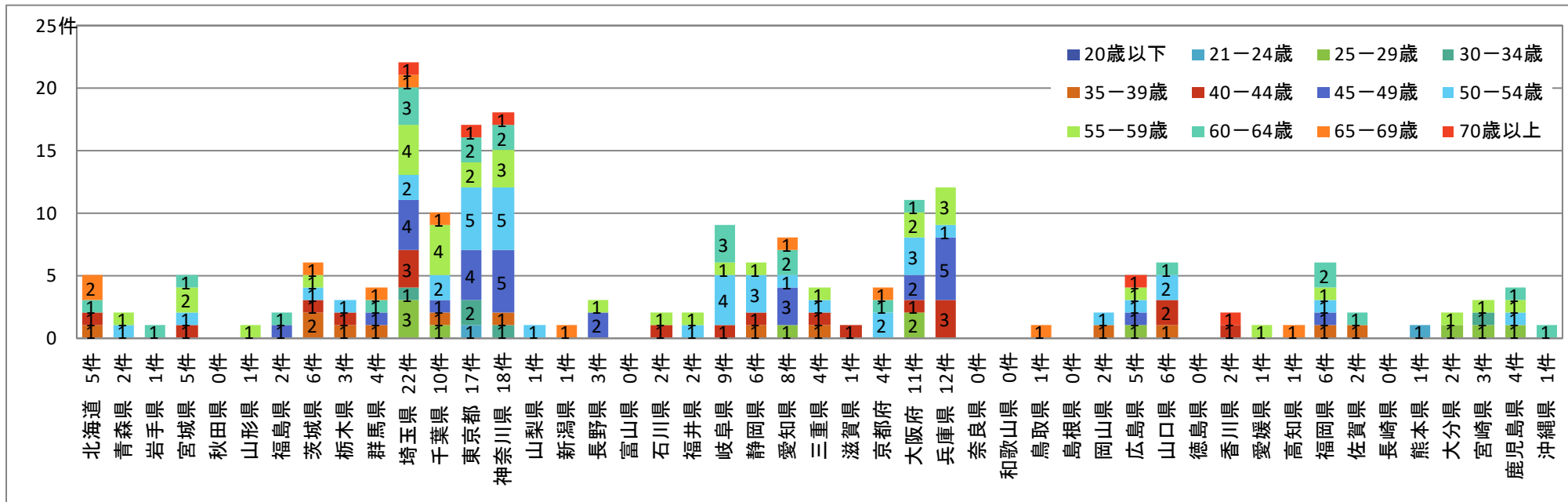
IV. 2024年死亡事故データ(発生地)



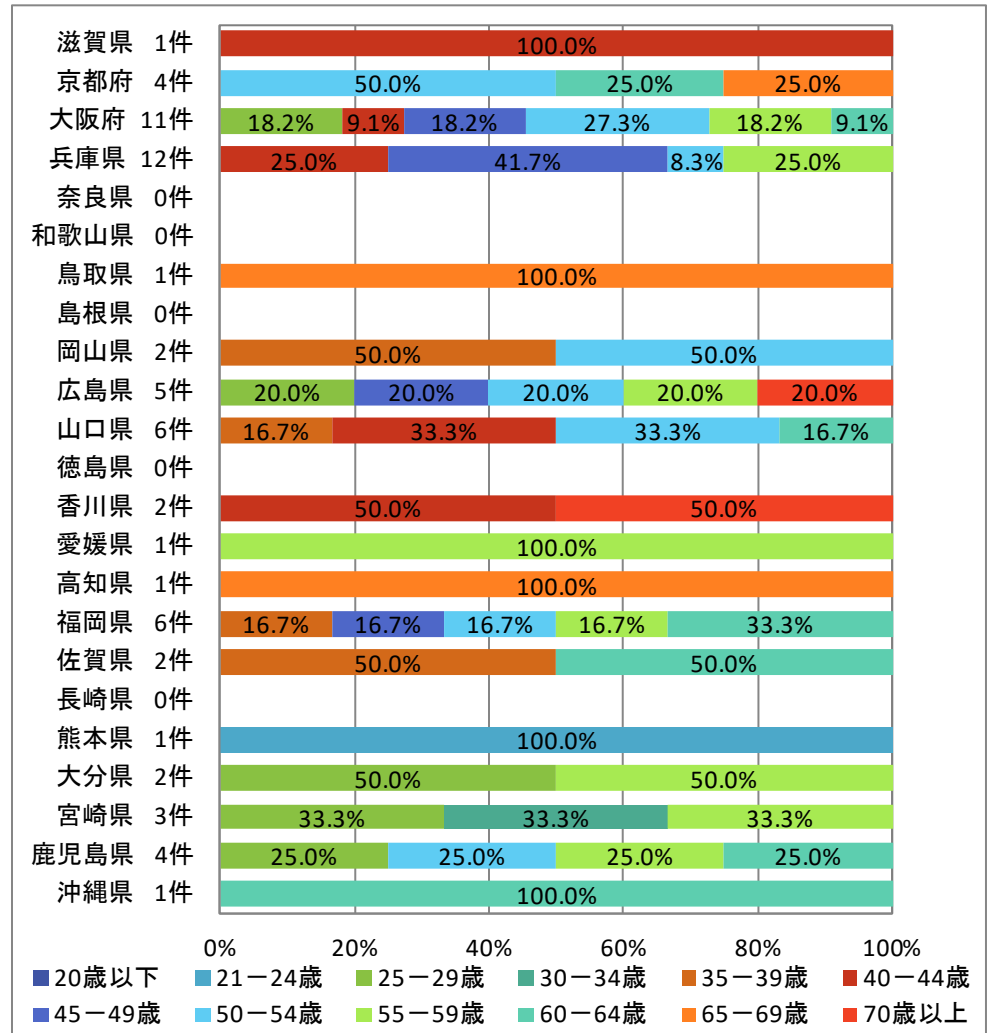
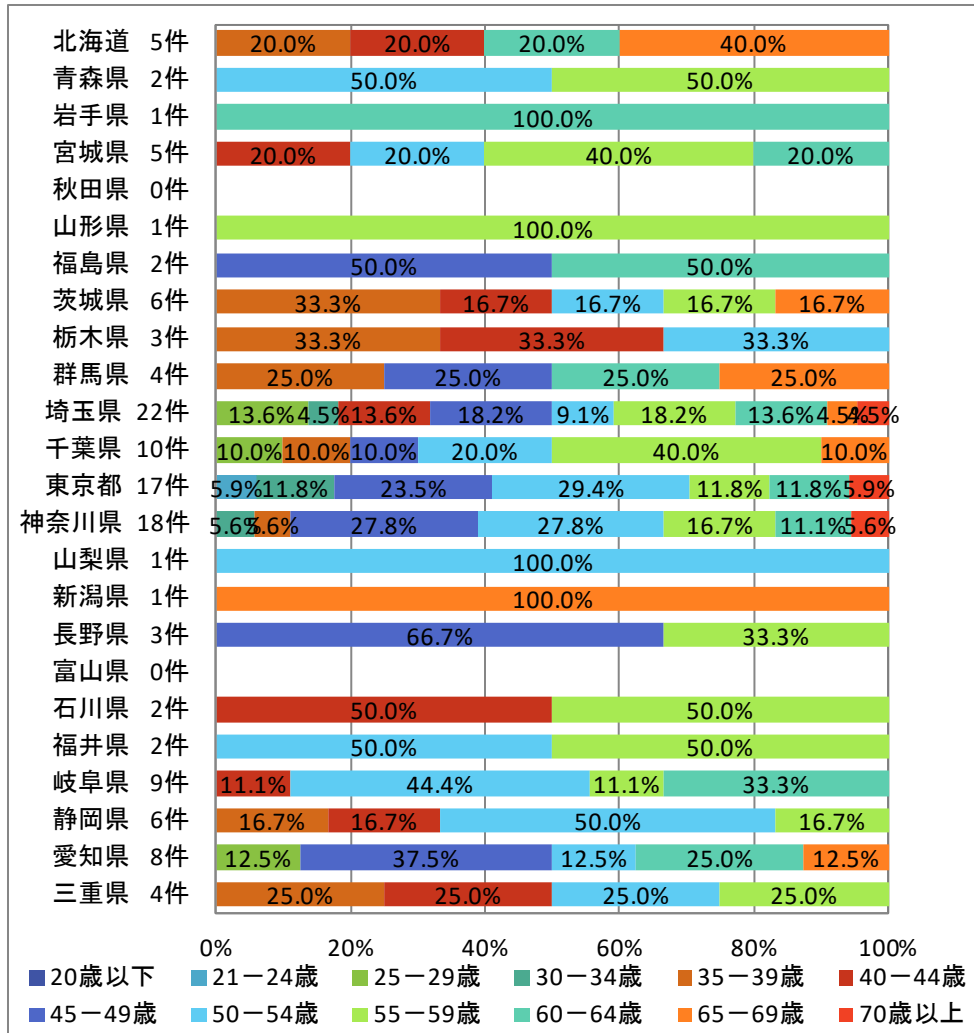
IV. 2024年死亡事故データ(発生地)

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、「埼玉県」では「45-49歳」、「55-59歳」が多い。
- ・「神奈川県」では「45-49歳」、「50-54歳」が多い。
- ・「東京都」、「大阪府」、「岐阜県」、「静岡県」では「50-54歳」が多い。
- ・「兵庫県」、「愛知県」では「45-49歳」、「千葉県」では「55-59歳」、「茨城県」では「35-39歳」が多い。
- ・「山口県」では「40-44歳」、「50-54歳」、「福岡県」では「60-64歳」が多い。



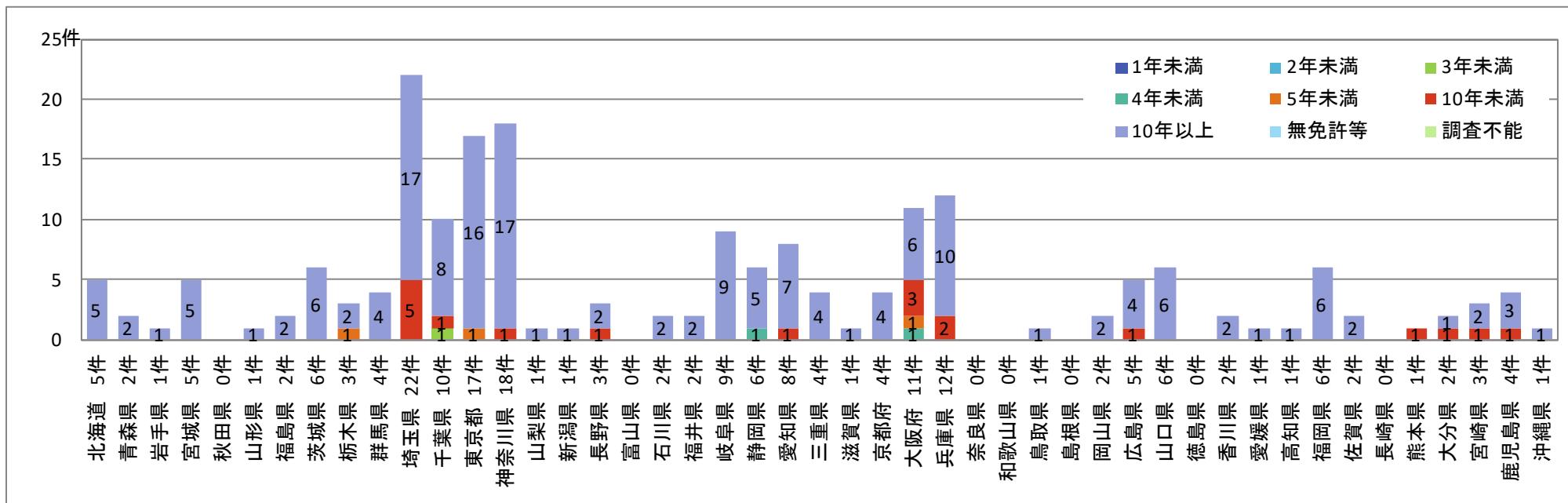
IV. 2024年死亡事故データ(発生地)



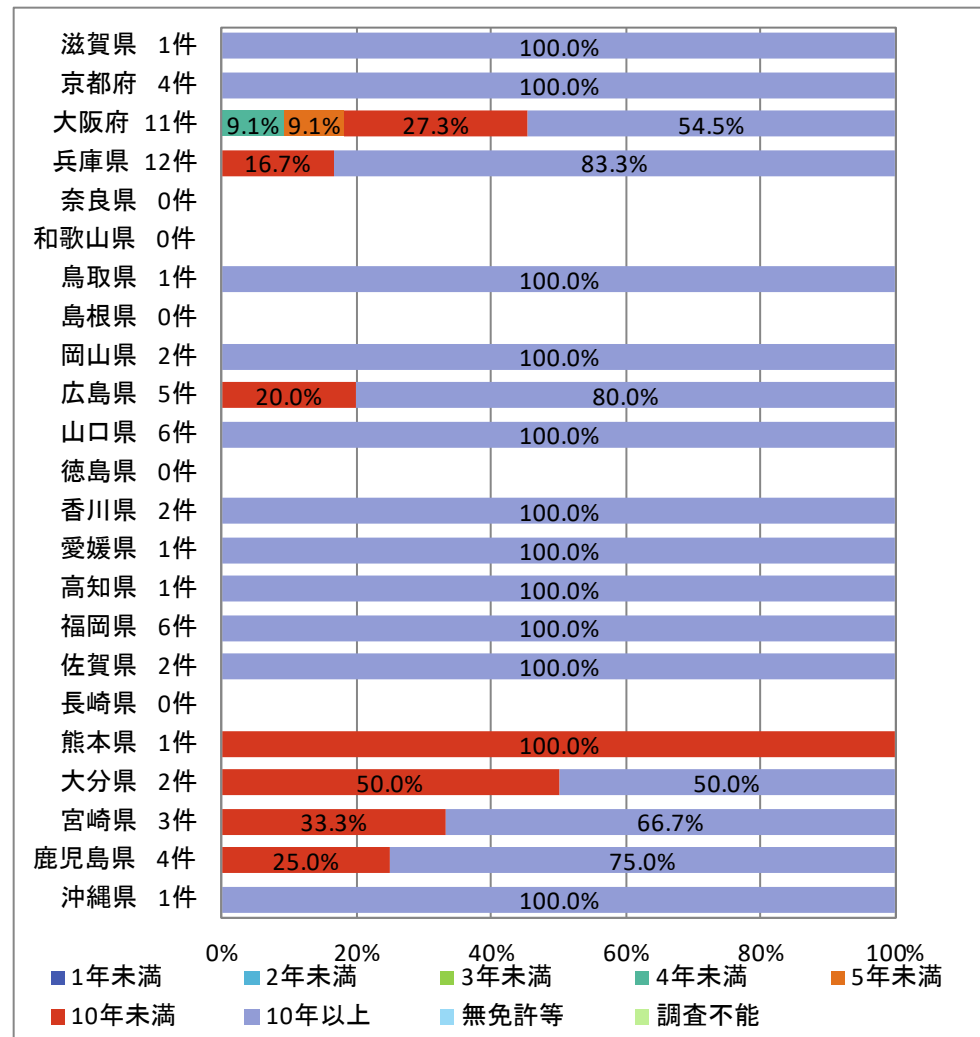
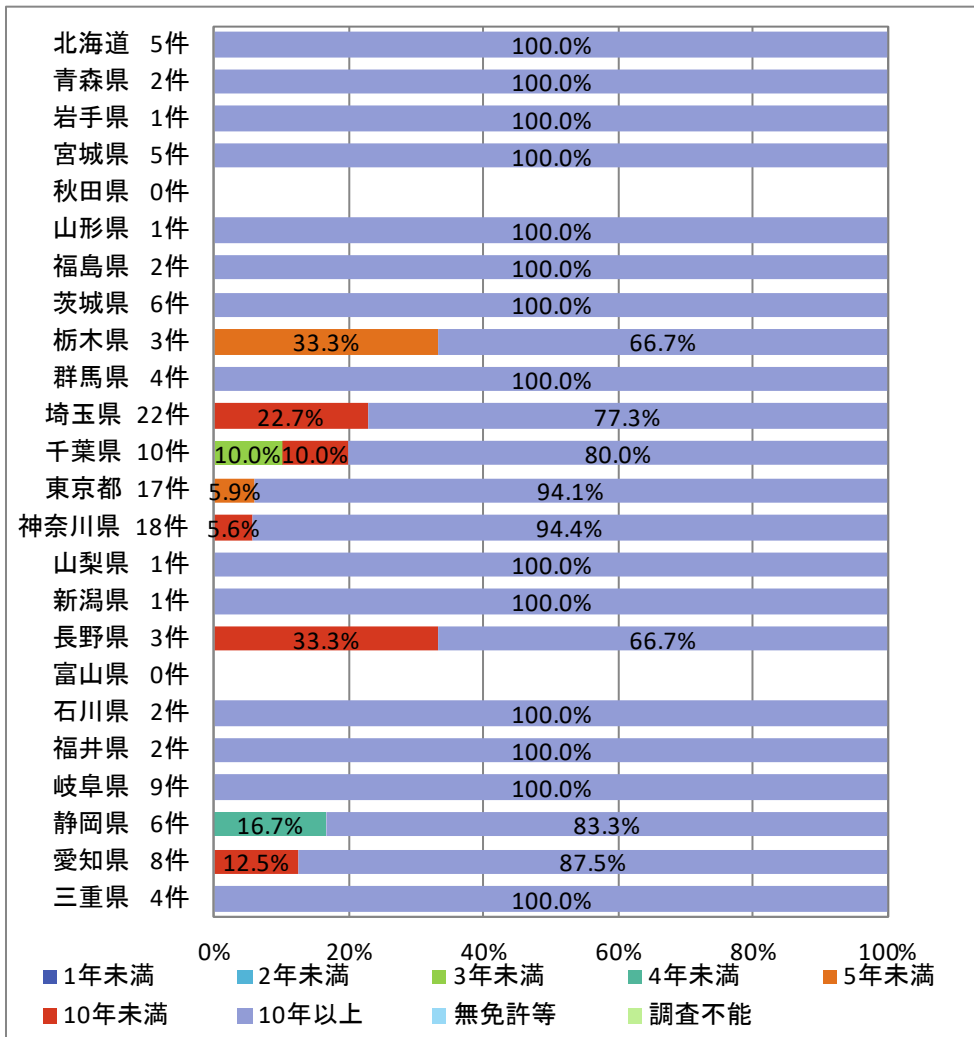
IV. 2024年死亡事故データ(発生地)

6. 発生地別の運転者の免許取得年数別

・発生地別の免許取得年別にみると、一部の県を除き「10年以上」が多い。



IV. 2024年死亡事故データ(発生地)



メモ

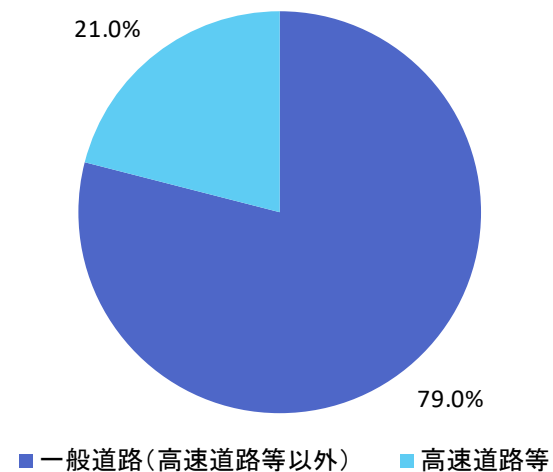
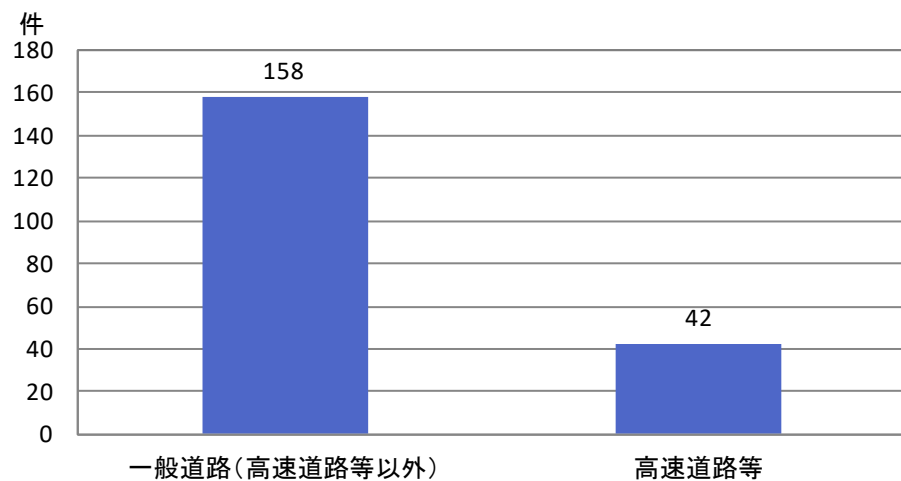
V. 2024年死亡事故データ(道路区分)

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. 2024年死亡事故データ(道路区分)

1. 道路区分別

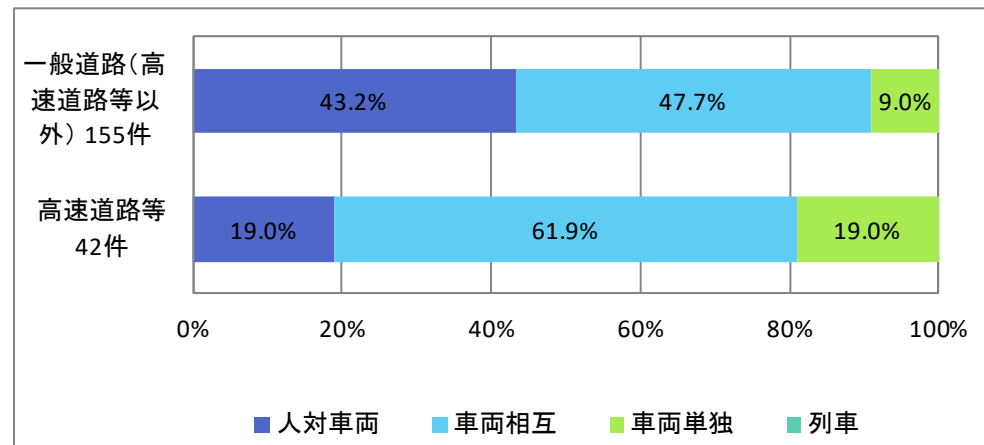
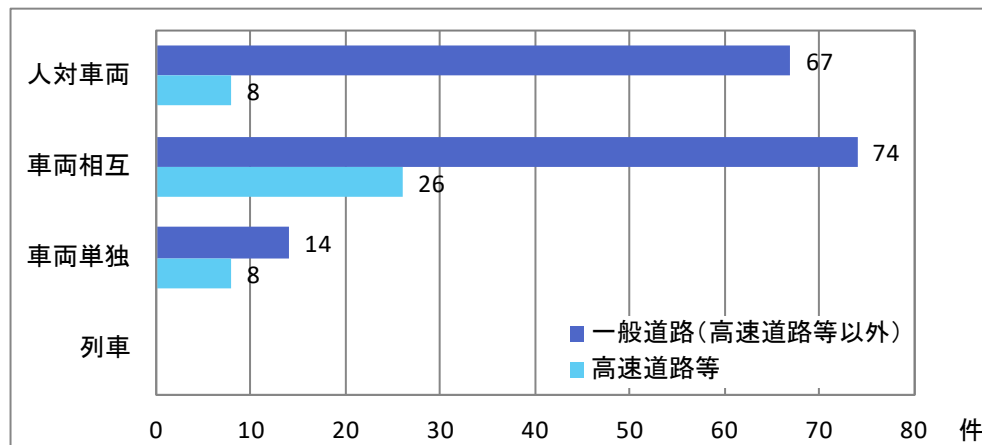
- ・道路区分別にみると、「一般道路」が最も多く158件（79.0%）と8割近くを占めている。



V. 2024年死亡事故データ(道路区分)

2. 道路区分の事故類型別

- 道路区分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74件（47.7%）、26件（61.9%）となっている。

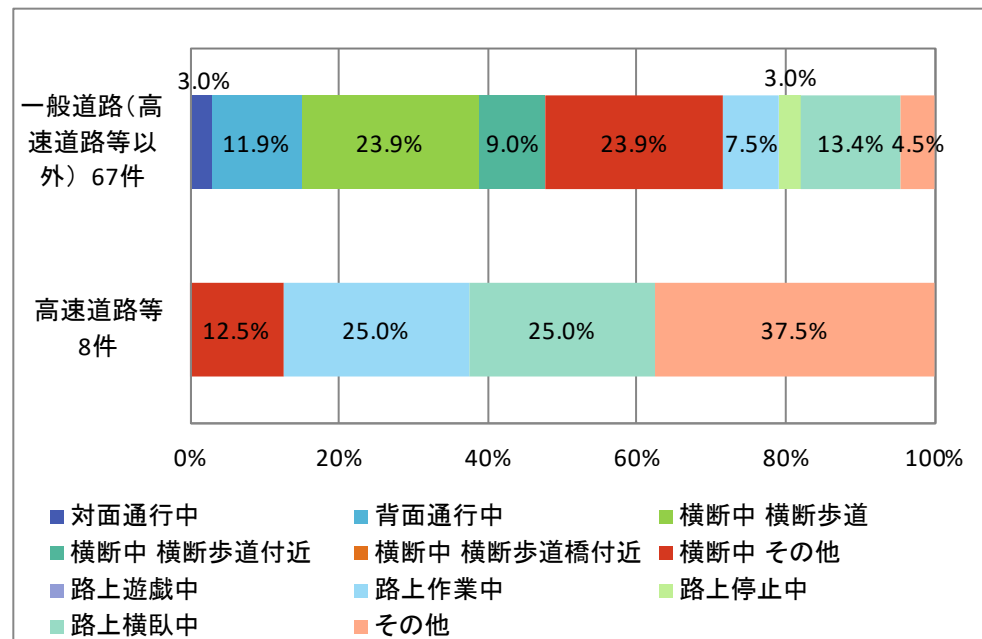
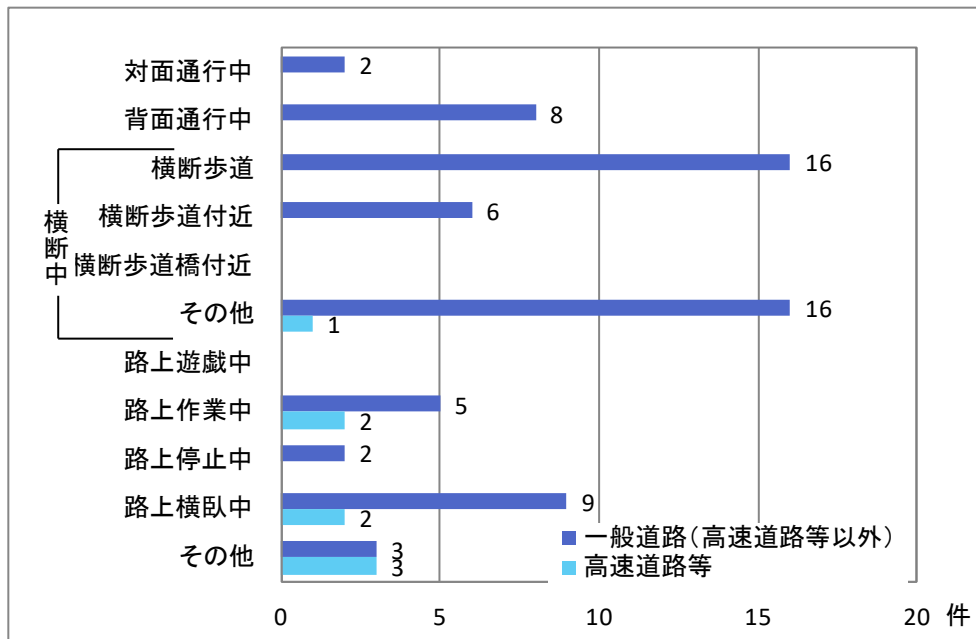


※対自転車事故は、「車両相互」に含まれます。

V. 2024年死亡事故データ(道路区分)

(1) 道路区分の事故類型(人対車両)別

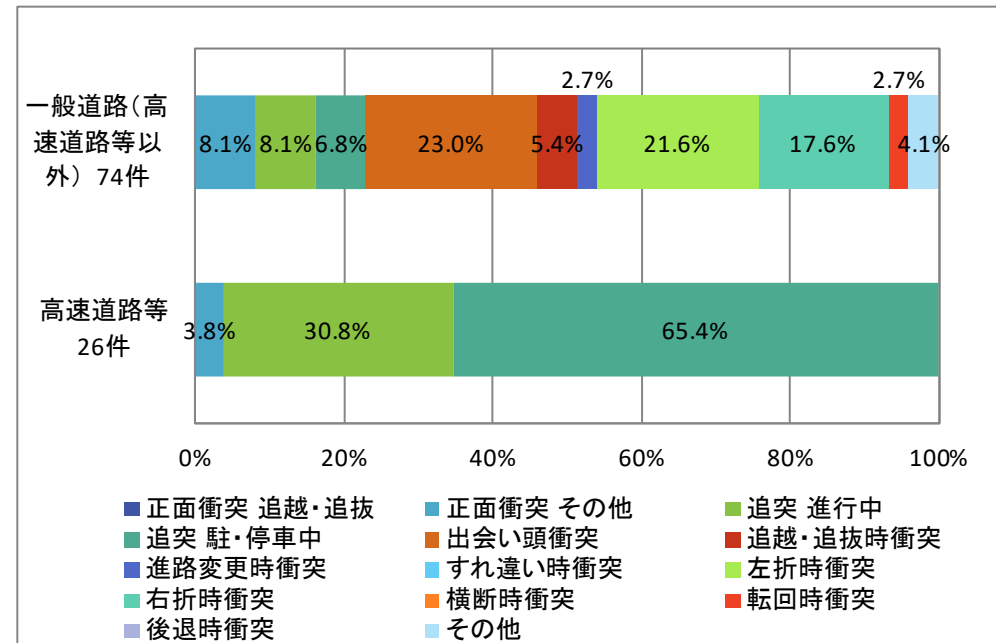
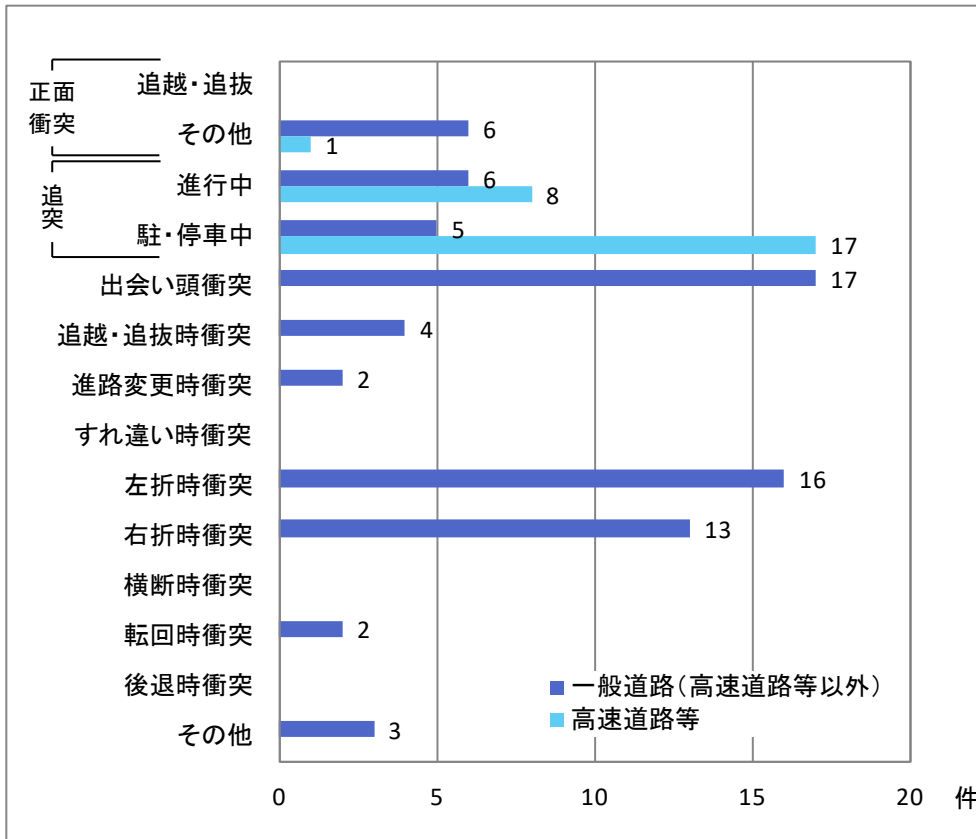
- 道路区分別の事故類型(人対車両)別にみると、「一般道路」では「横断中 横断歩道」、「横断中 その他」が最も多く、それぞれ16件(23.9%)となっている。次いで「路上横臥中」9件(13.4%)、「背面通行中」8件(11.9%)と続いている。
- 「高速道路等」では「その他」が最も多く3件(37.5%)となっている。次いで「路上作業中」、「路上横臥中」がそれぞれ2件(25.0%)と続いている。



V. 2024年死亡事故データ(道路区分)

(2) 道路区分の事故類型(車両相互)別

- ・道路区分別の事故類型(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17件(23.0%)となっている。次いで「左折時衝突」16件(21.6%)、「右折時衝突」13件(17.6%)と続いている。
- ・「高速道路等」では「追突 駐・停車中」が最も多く17件(65.4%)、次いで「追突 進行中」8件(30.8%)と続いている。

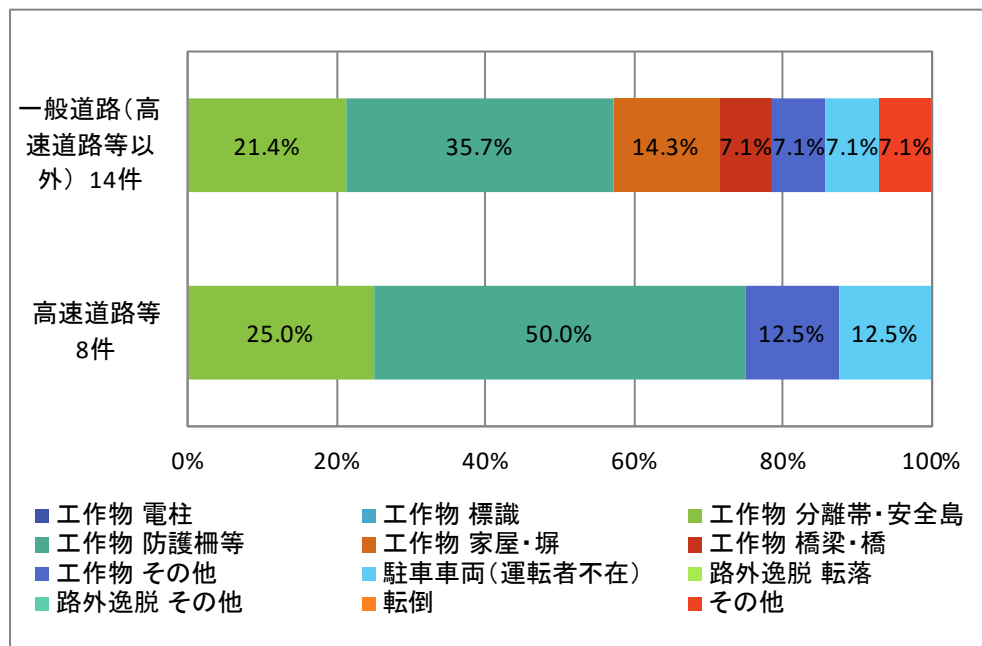
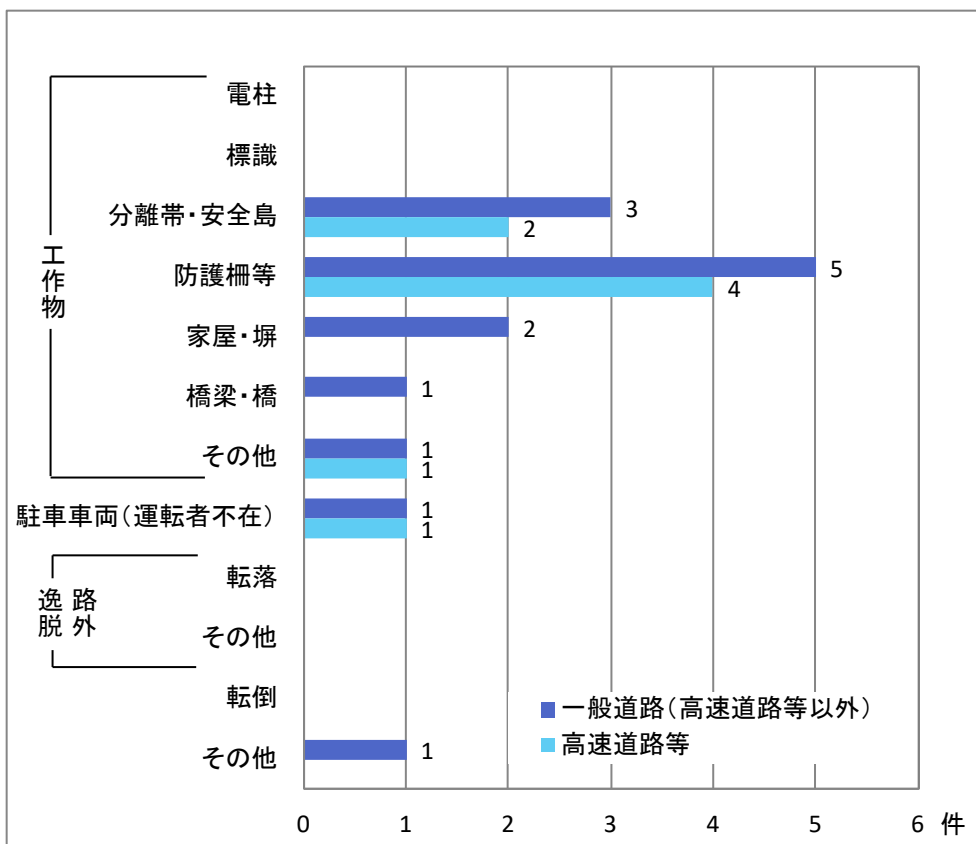


※対自転車事故は、「車両相互」に含まれます。

V. 2024年死亡事故データ(道路区分)

(3)道路区分の事故類型(車両単独)別

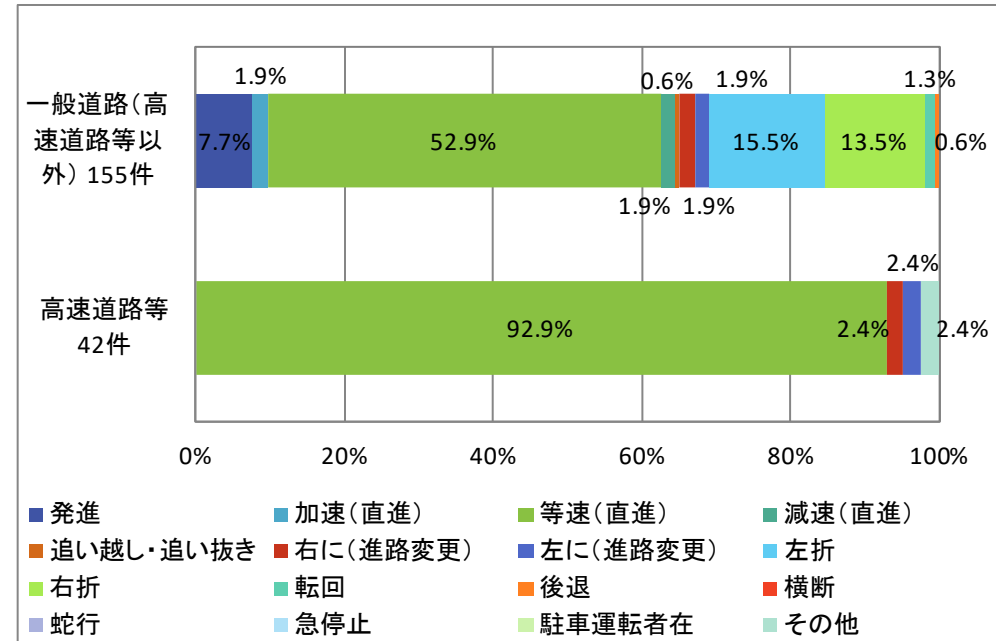
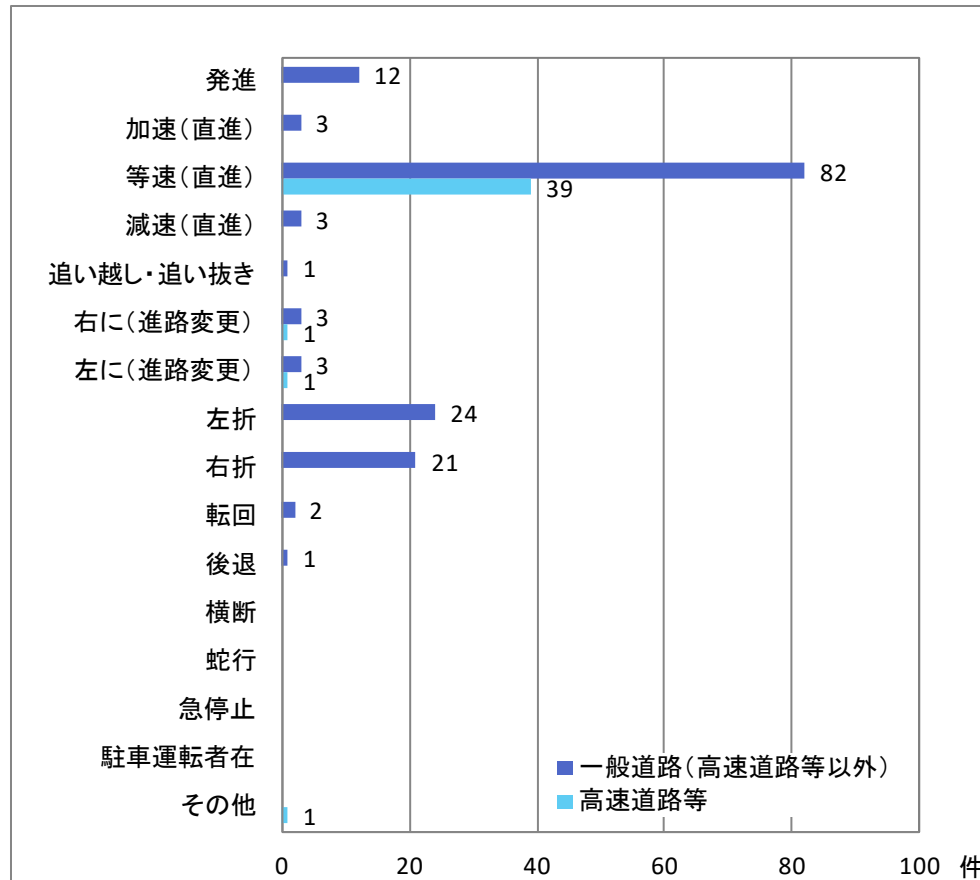
- ・道路区分別の事故類型(車両単独)別にみると、「一般道路」では「工作物 防護柵等」が最も多く5件(35.7%)となっている。次いで「工作物 分離帯・安全島」3件(21.4%)、「工作物 家屋・塀」2件(14.3%)と続いている。
- ・「高速道路等」では「工作物 防護柵等」が最も多く4件(50.0%)となっている。次いで「工作物 分離帯・安全島」2件(25.0%)、「工作物 その他」、「駐車車両(運転者不在)」がそれぞれ1件(12.5%)と続いている。



V. 2024年死亡事故データ(道路区分)

3. 道路区分別の行動類型別

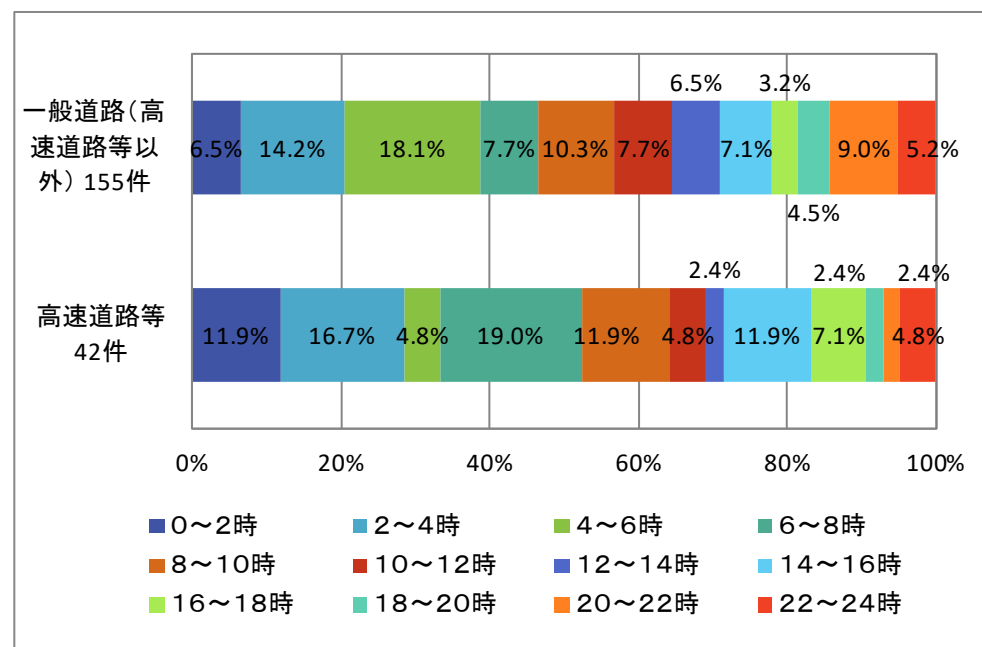
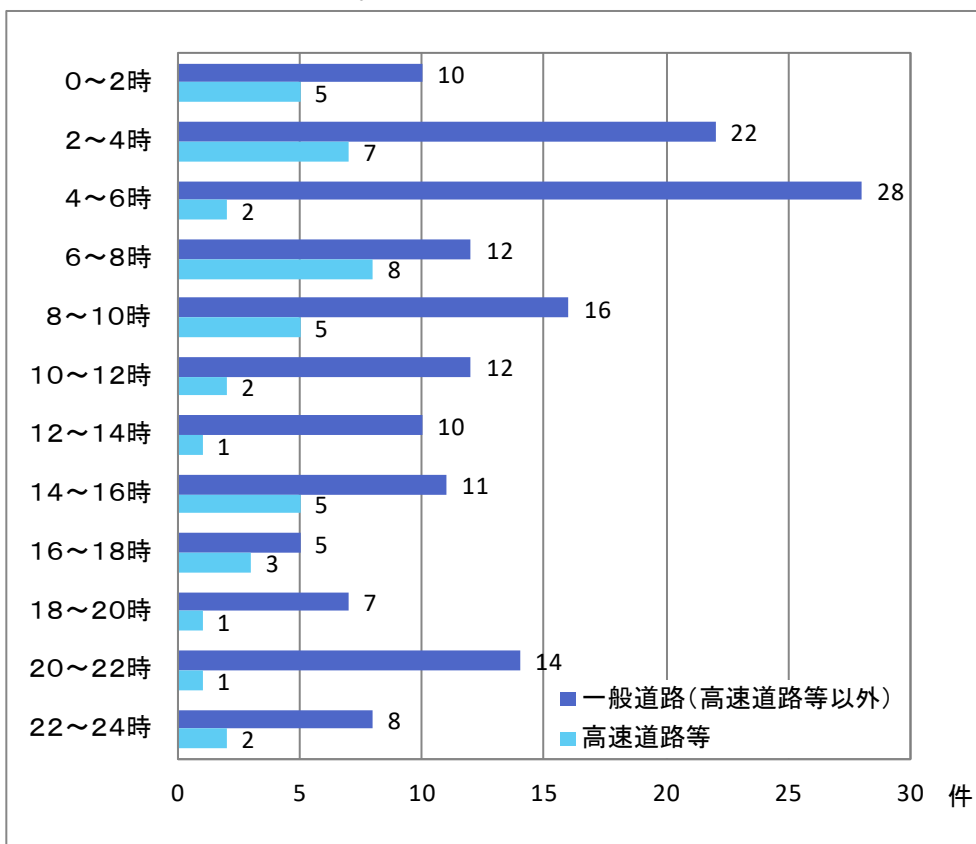
- ・道路区分別の行動類型別にみると、「一般道路」では「等速（直進）」が最も多く82件（52.9％）となっている。次いで「右折」24件（15.5％）、「左折」21件（13.5％）と続いている。
- ・「高速道路等」では「等速（直進）」が最も多く39件（92.9％）となっている。次いで「右に（進路変更）」、「左に（進路変更）」、「その他」がそれぞれ1件（2.4％）と続いている。



V. 2024年死亡事故データ(道路区分)

4. 道路区分別の時間帯別

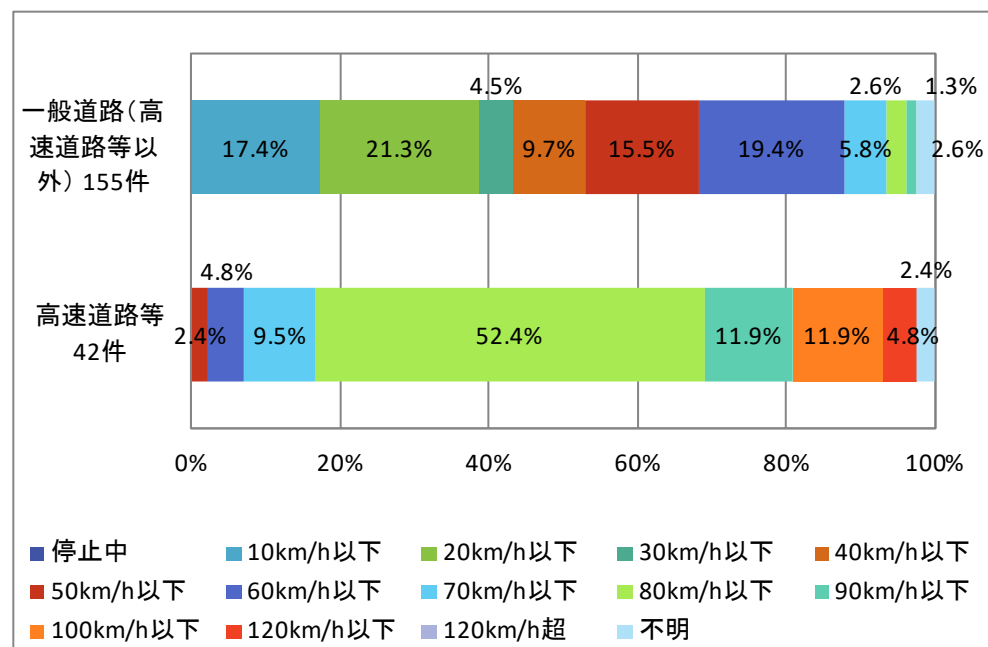
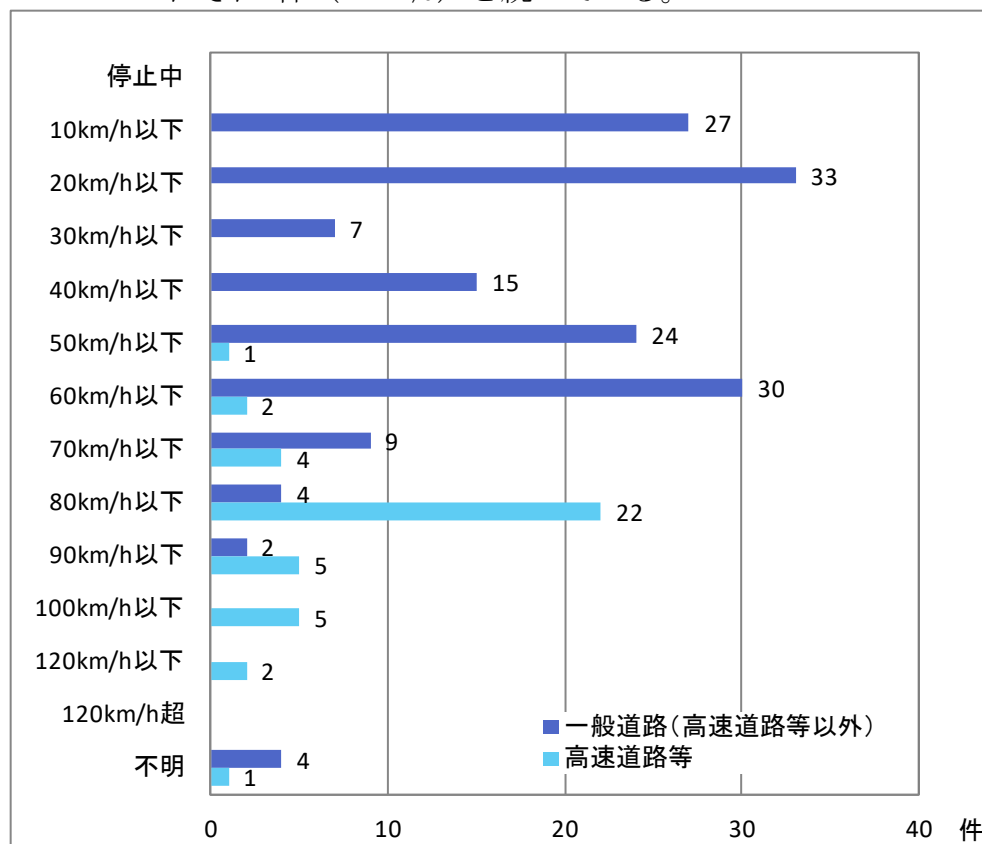
- 道路区分別の時間帯別にみると、「一般道路」では「4～6時」が最も多く28件（18.1%）となっている。次いで「2～4時」22件（14.2%）、「8～10時」16件（10.3%）と続いている。深夜早朝（22～6時）の時間帯で4割以上を占めている。
- 「高速道路等」では「6～8時」が最も多く8件（19.0%）となっている。次いで「2～4時」7件（16.7%）、「0～2時」7件（16.7%）、「8～10時」、「14～16時」がそれぞれ5件（11.9%）と続いている。深夜早朝（22～6時）の時間帯で4割近くを占めている。



V. 2024年死亡事故データ(道路区分)

5. 道路区分別の運転者の危険認知速度別

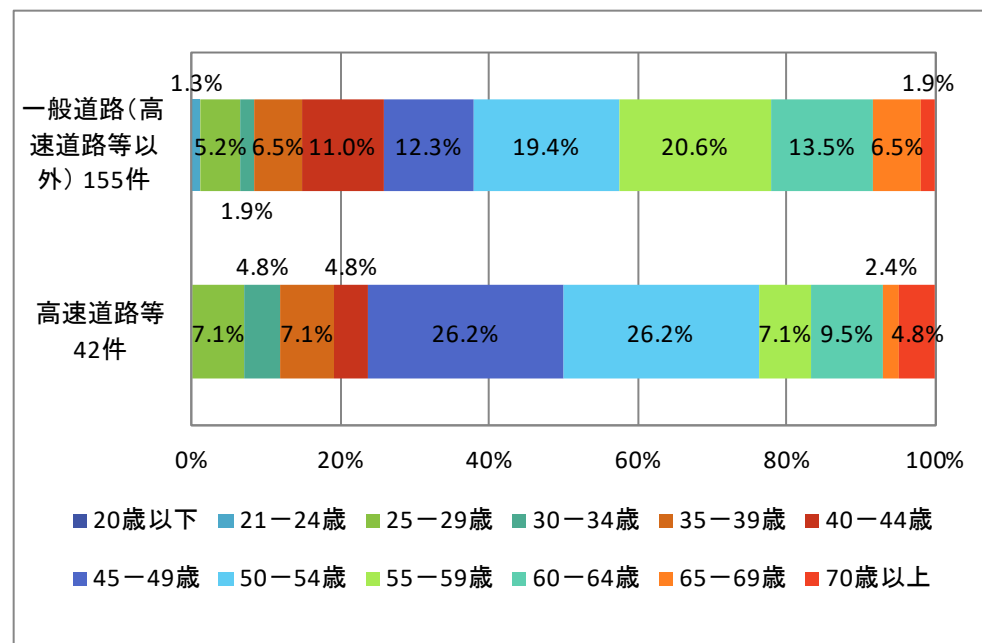
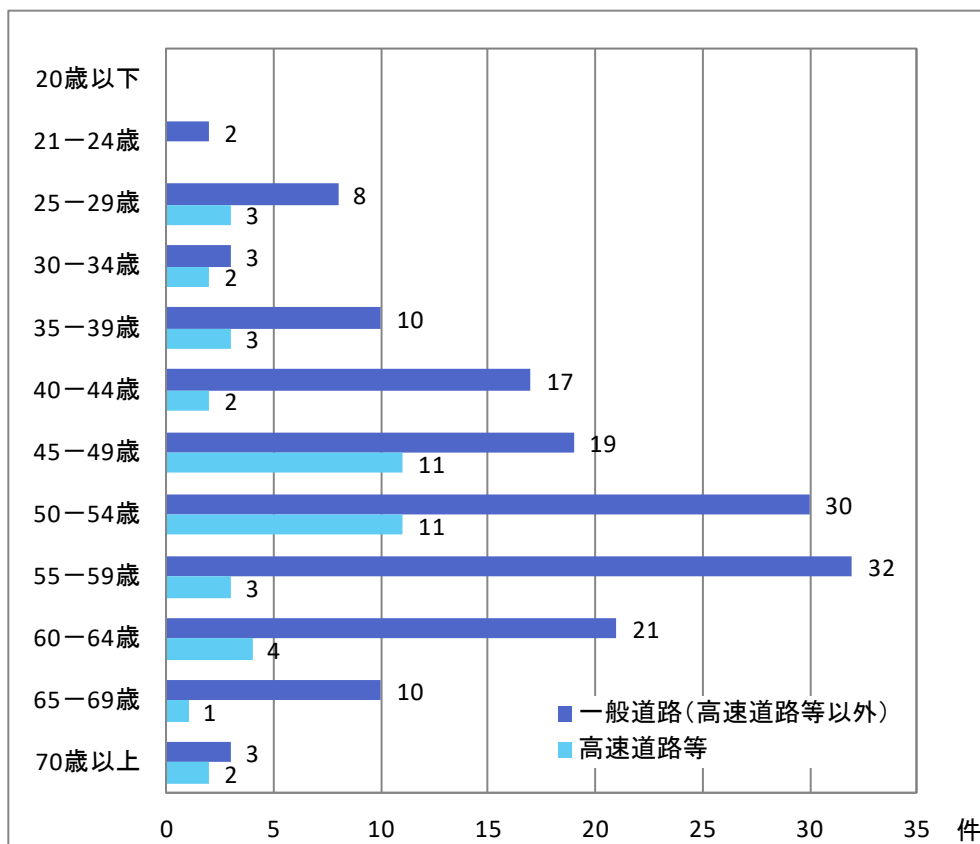
- 道路区分別の運転者の危険認知速度別にみると、「一般道路」では「20km/h以下」が最も多く33件（21.3%）となっている。次いで「60km/h以下」30件（19.4%）、「10km/h以下」27件（17.4%）、「50km/h以下」24件（15.5%）と続いている。市街地の最高速度に近い20km/h程度の速度帯と幹線道路の最高速度に近い速度帯に分布がわかれている。
- 「高速道路等」では「80km/h以下」が最も多く22件（52.4%）となっている。次いで「90km/h以下」、「100km/h以下」がそれぞれ5件（11.9%）と続いている。



V. 2024年死亡事故データ(道路区分)

6. 道路区分別の運転者の年齢層別

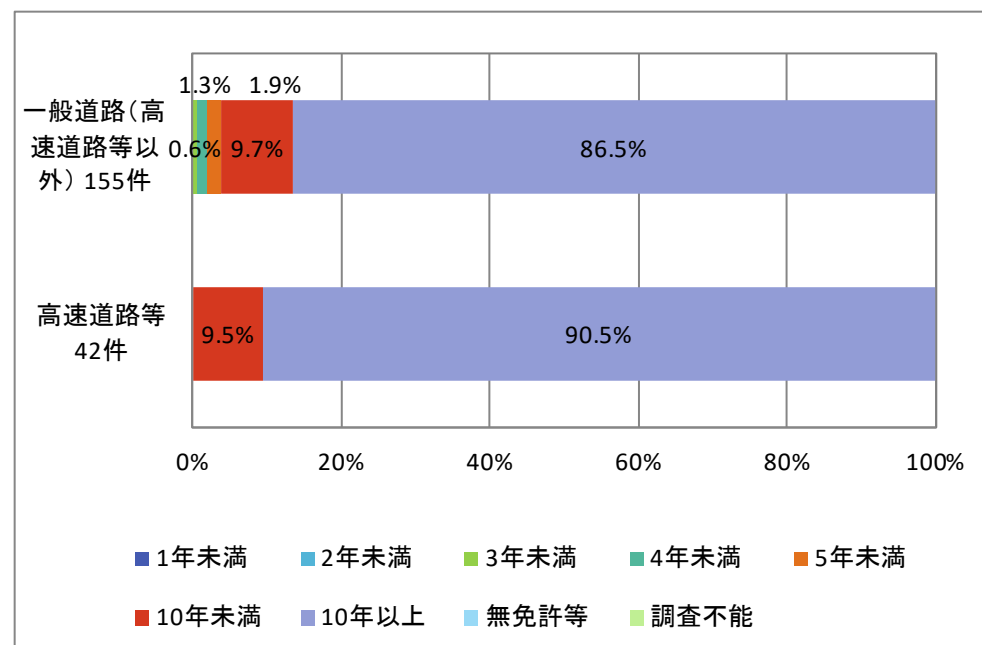
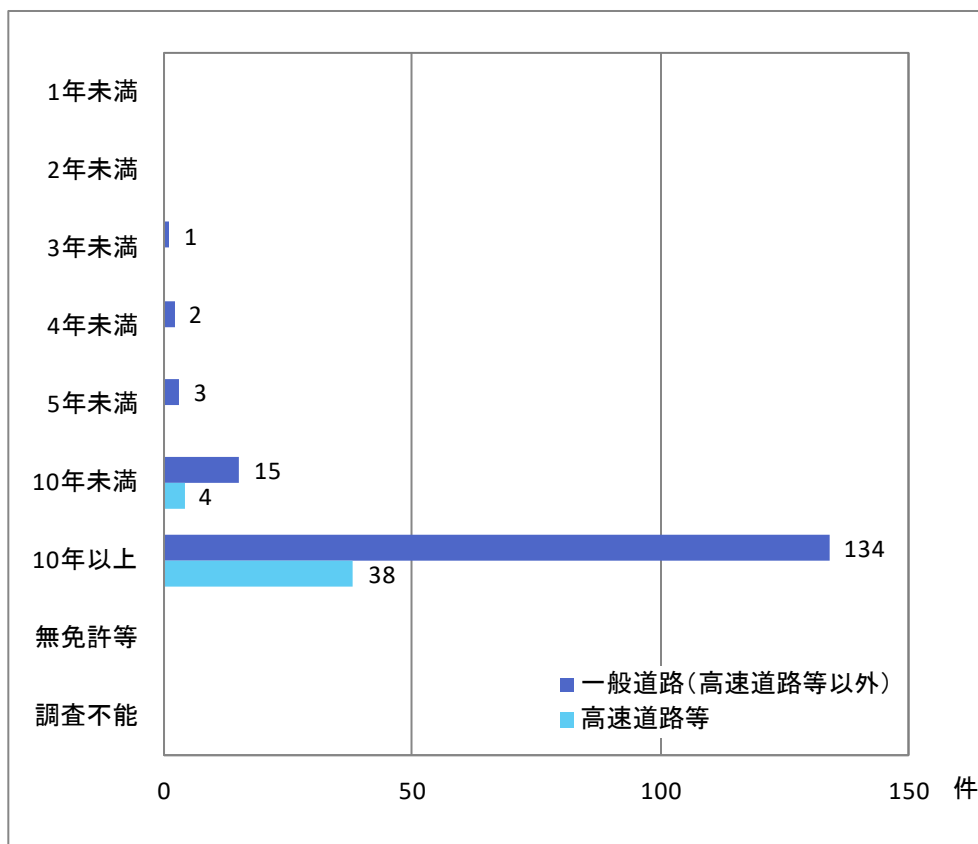
- ・道路区分別の運転者の年齢層別にみると、「一般道路」では「55-59歳」が最も多く32件（20.6%）となっている。次いで「50-54歳」30件（19.4%）、「60-64歳」21件（13.5%）、「45-49歳」19件（12.3%）、「40-44歳」17件（11.0%）と続いている。
- ・「高速道路等」では「45-49歳」、「50-54歳」が最も多く、それぞれ11件（26.2%）となっている。



V. 2024年死亡事故データ(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」、「高速道路等」のいずれも「10年以上」が最も多くそれぞれ134件（86.5%）、38件（90.5%）となっている。



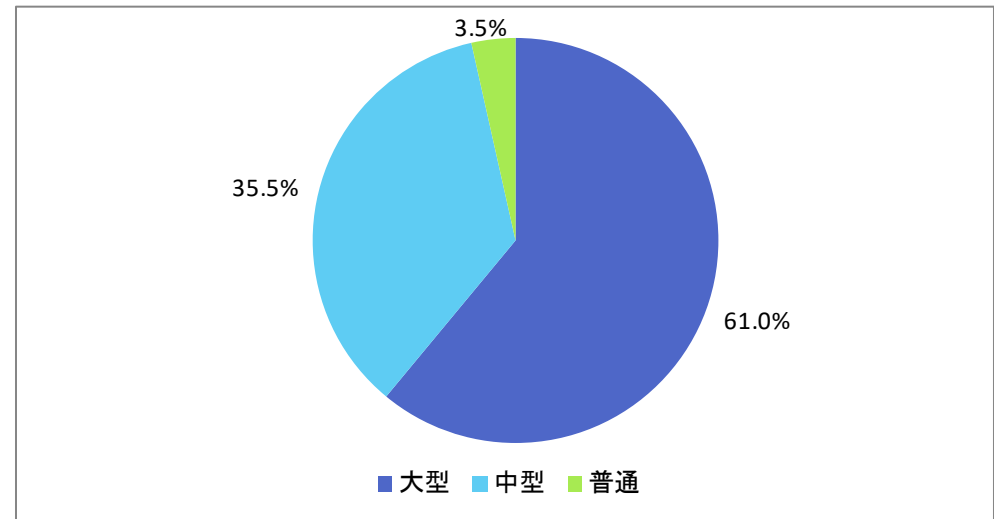
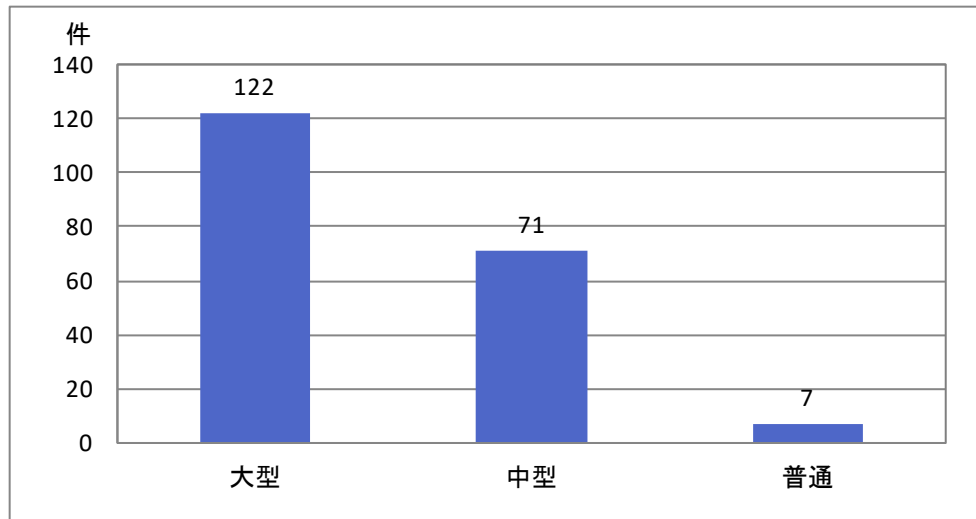
VI. 2024年死亡事故データ(車両区分)

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. 2024年死亡事故データ(車両区分)

1. 車両区分別

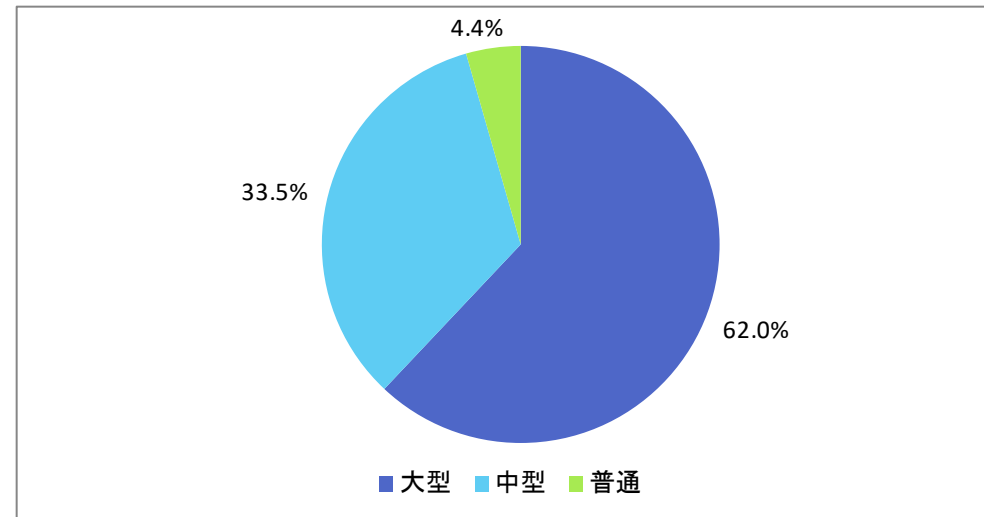
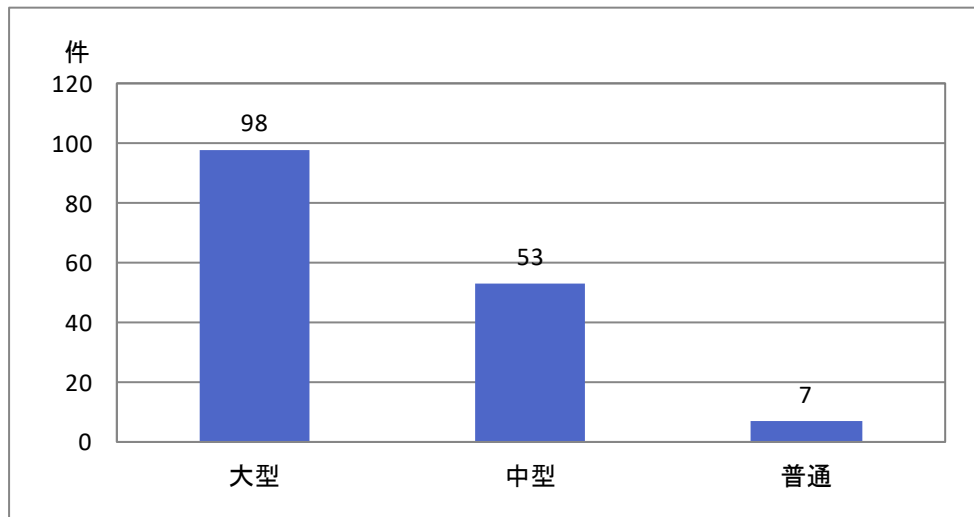
- ・車両区分別にみると、「大型」が最も多く122件（61.0％）となっている。
- ・次いで「中型」71件（35.5％）、「普通」7件（3.5％）となっている。



VI. 2024年死亡事故データ(車両区分)

(1) 一般道路上での車両区分

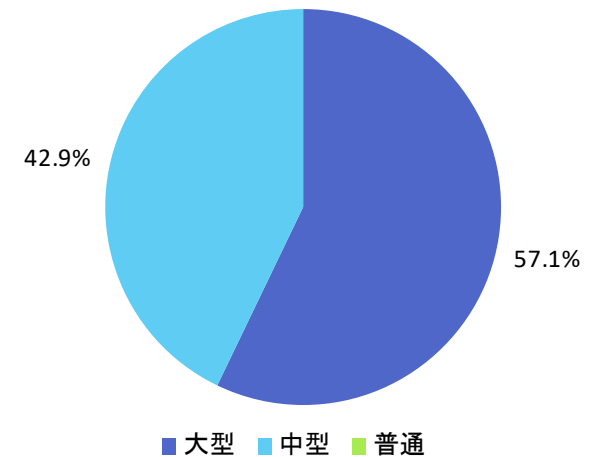
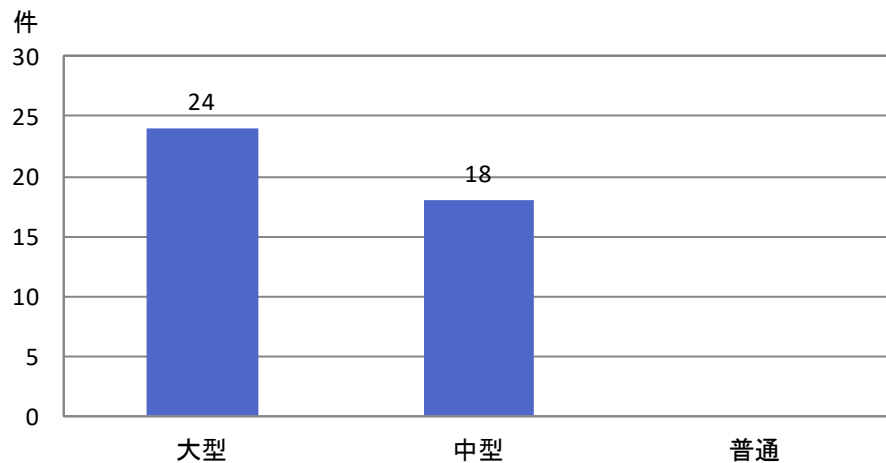
- ・一般道路での車両区分をみると、「大型」が最も多く98件（62.0％）となっている。
- ・次いで「中型」53件（33.5％）、「普通」7件（4.4％）と続いている。



VI. 2024年死亡事故データ(車両区分)

(2) 高速道路上での車両区分

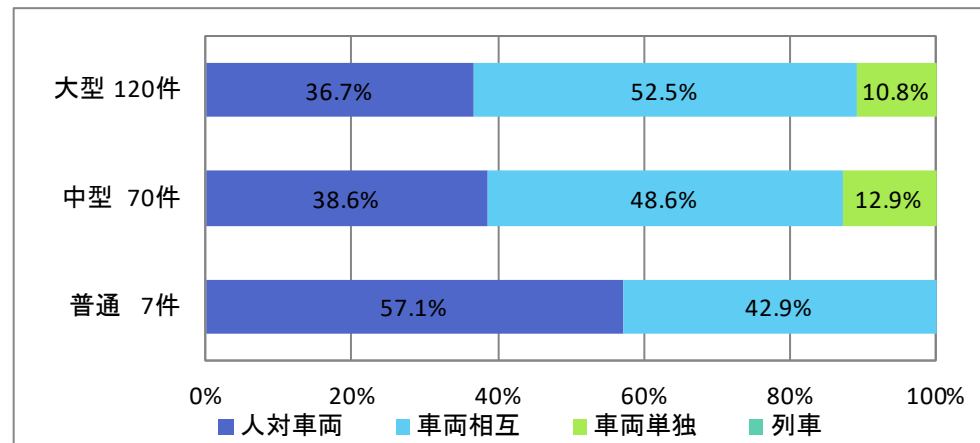
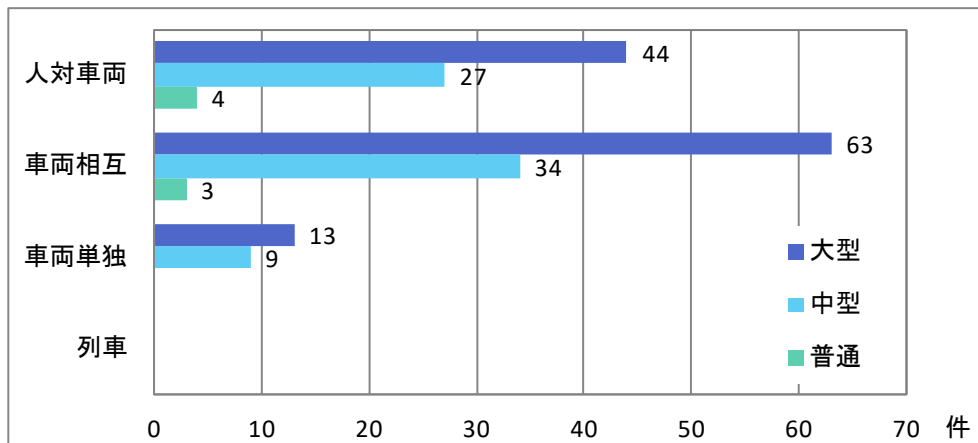
- ・ 高速道路等での車両区分をみると、「大型」が最も多く24件（57.1％）となっている。
- ・ 次いで「中型」18件（42.9％）と続いている。



VI. 2024年死亡事故データ(車両区分)

2. 車両区分の事故類型別

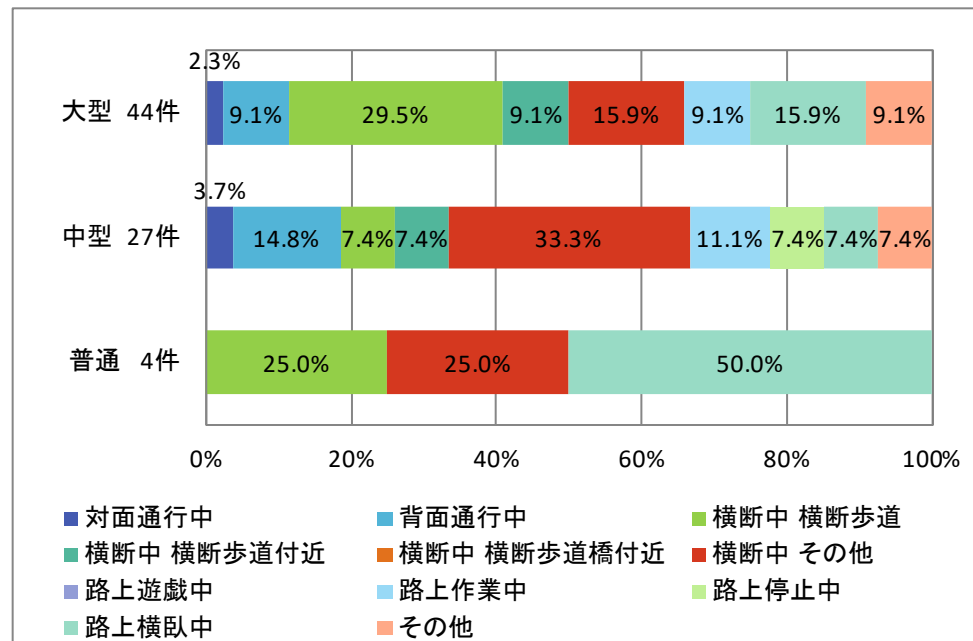
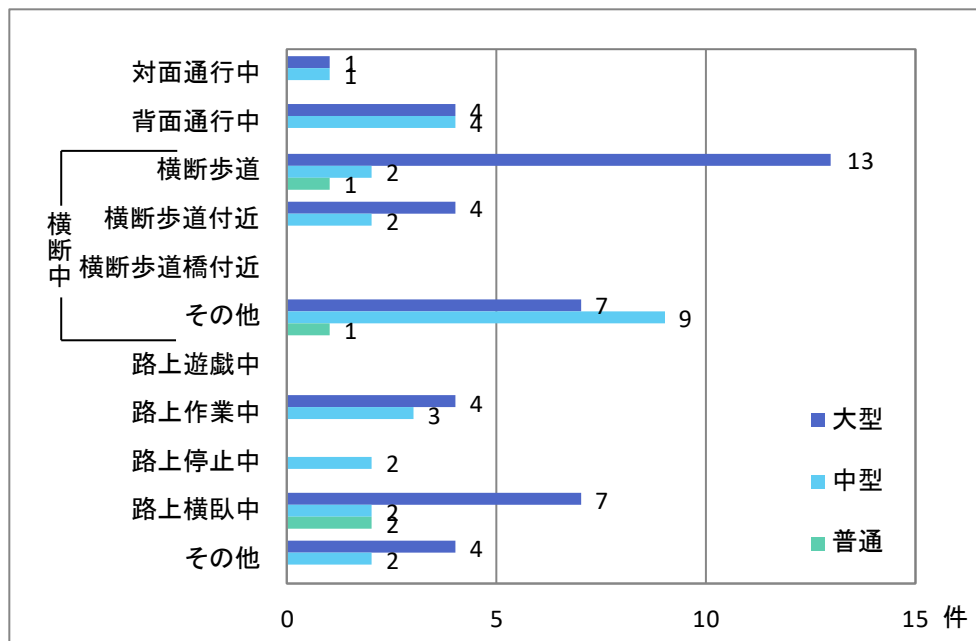
- ・車両区分別の事故類型別にみると、「大型」、「中型」は「車両相互」が最も多く、それぞれ63件（52.5%）、34件（48.6%）となっている。
- ・「普通」は「人対車両」が最も多く4件（57.1%）となっている。



VI. 2024年死亡事故データ(車両区分)

(1) 車両区分の事故類型(人対車両)別

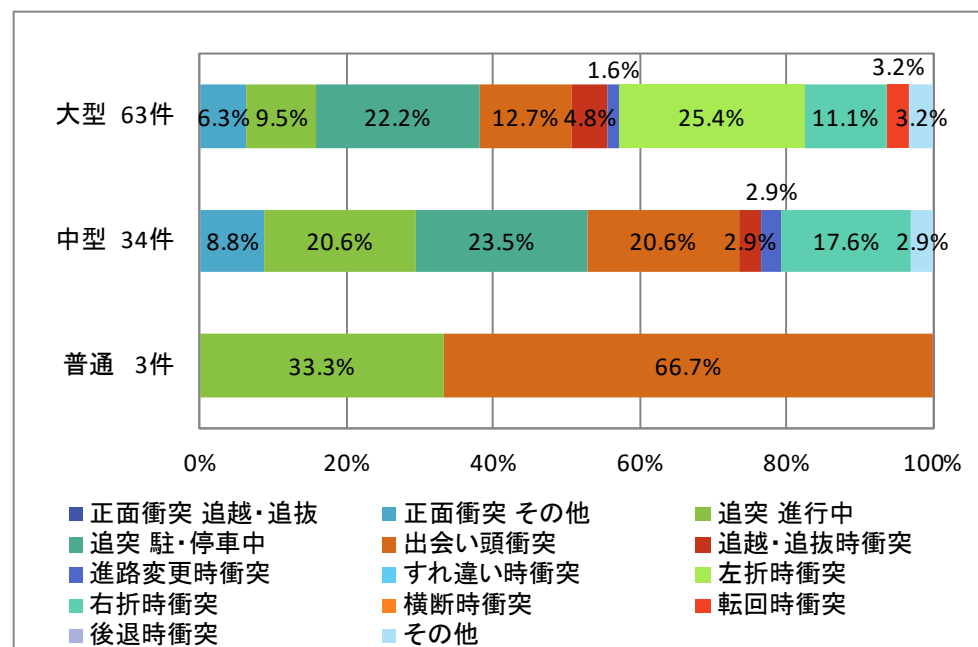
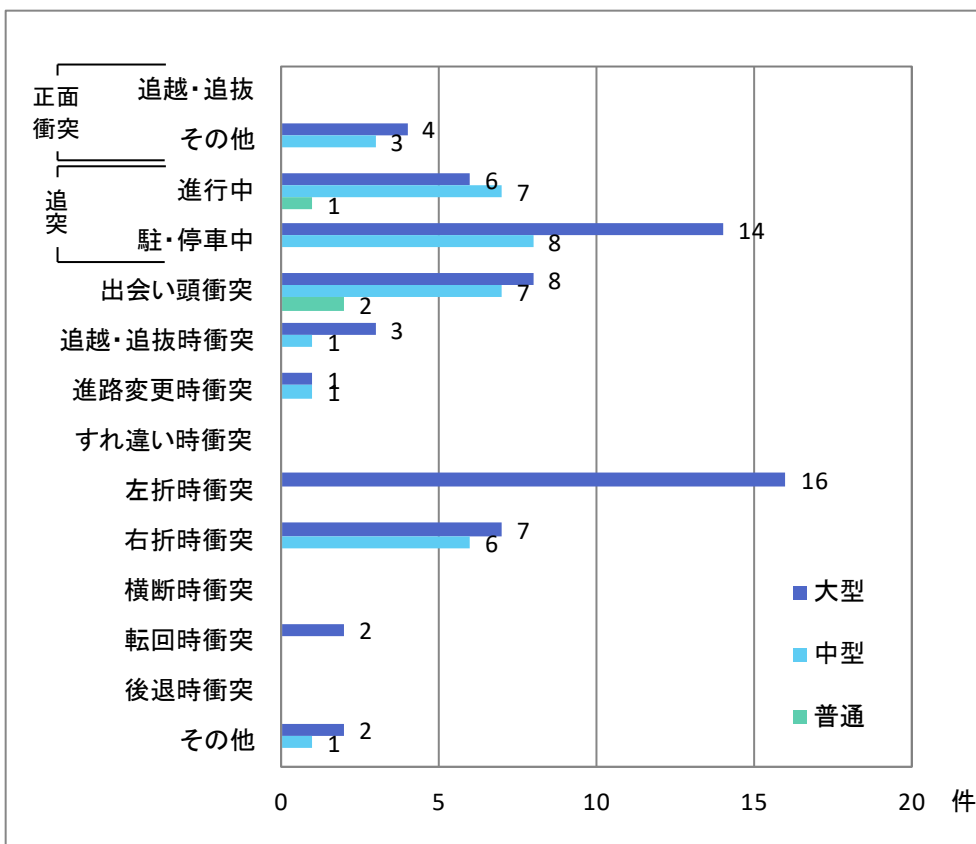
- ・車両区分別の事故類型(人対車両)別にみると、「大型」は「横断中 横断歩道」が最も多く13件(29.5%)となっている。次いで「横断中 その他」、 「路上横臥中」がそれぞれ7件(15.9%)と続いている。
- ・「中型」は「横断中 その他」が最も多く9件(33.3%)となっている。次いで「背面通行中」4件(14.8%)、「路上作業中」3件(11.1%)と続いている。
- ・「普通」は「路上横臥中」が最も多く2件(50.0%)となっている。次いで「横断中 横断歩道」、「横断中 その他」がそれぞれ1件(25.0%)と続いている。



VI. 2024年死亡事故データ(車両区分)

(2) 車両区分の事故類型(車両相互)別

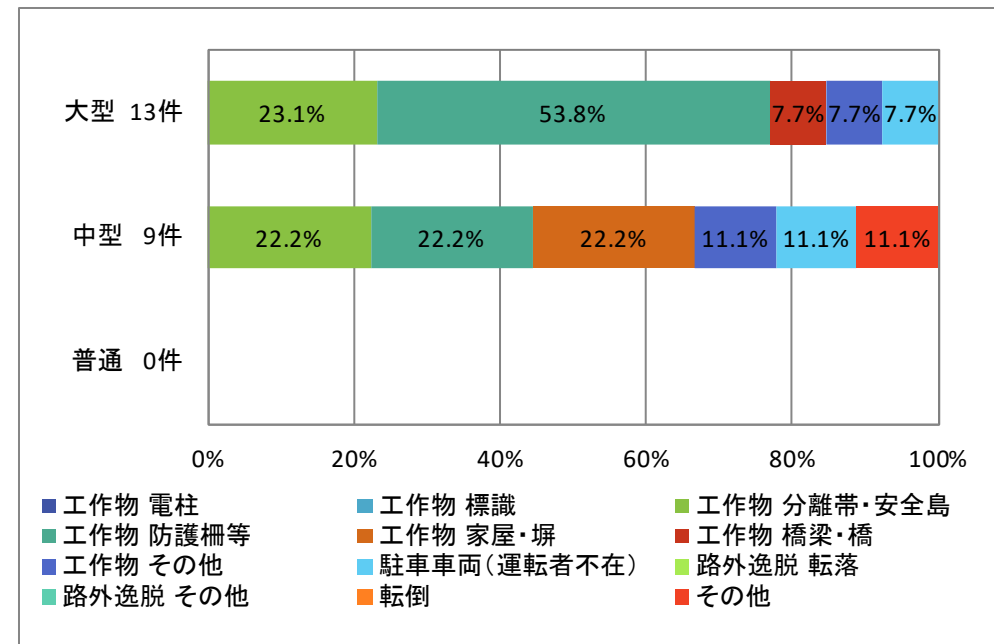
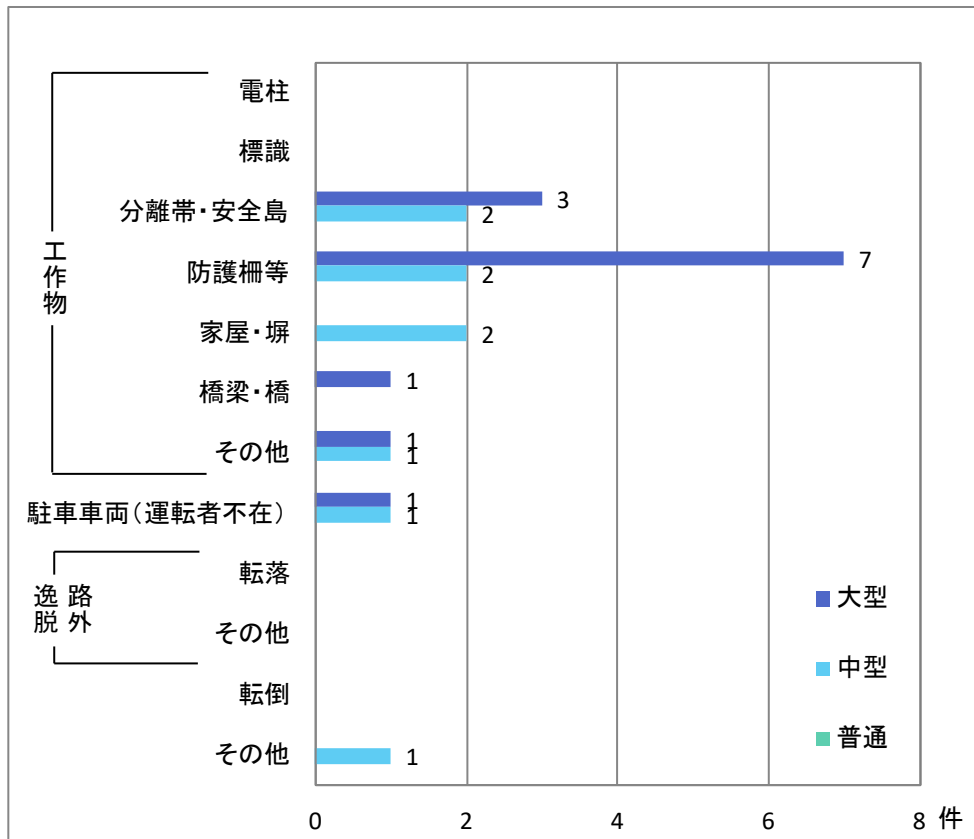
- ・車両区分別の事故類型(車両相互)別にみると、「大型」は「左折時衝突」が最も多く16件(25.4%)、次いで「追突 駐・停車中」14件(22.2%)、「出会い頭衝突」8件(12.7%)、「右折時衝突」7件(11.1%)と続いている。
- ・「中型」は「追突 駐・停車中」が最も多く8件(23.5%)、次いで「追突 進行中」、「出会い頭衝突」がそれぞれ7件(20.6%)、「右折時衝突」6件(17.6%)と続いている。
- ・「普通」は「出会い頭衝突」が最も多く2件(66.7%)、次いで「追突 進行中」1件(33.3%)となっている。



VI. 2024年死亡事故データ(車両区分)

(3) 車両区分の事故類型(車両単独)別

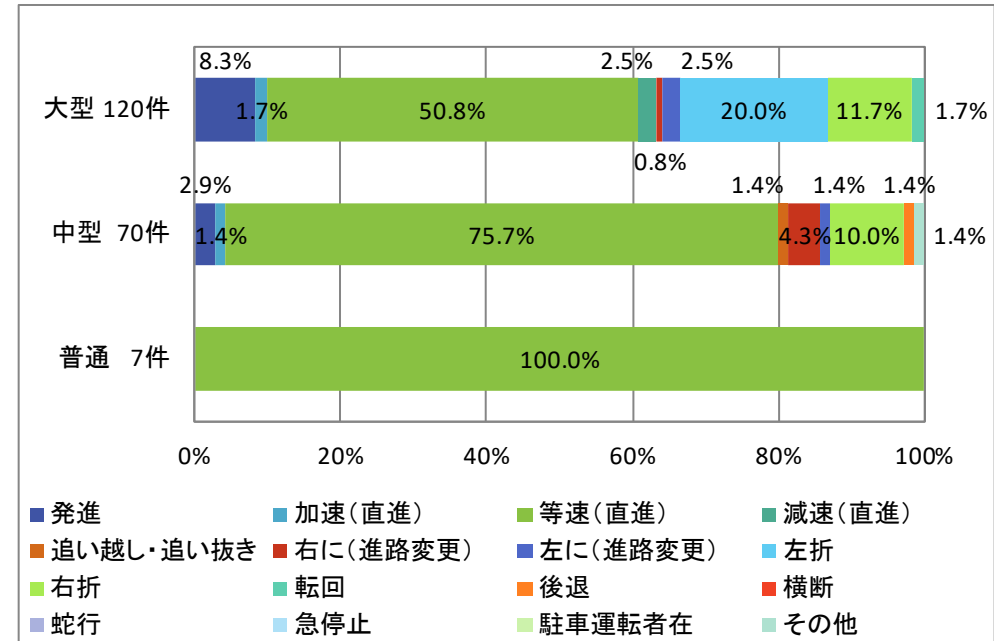
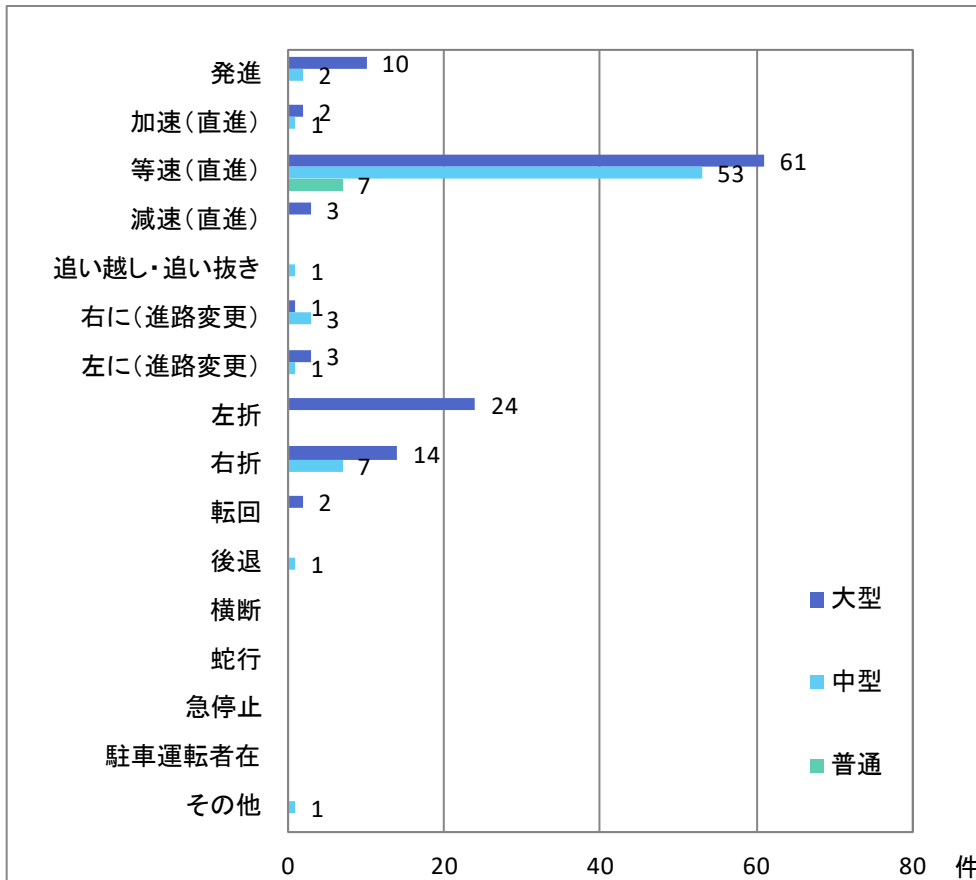
- ・車両区分別の事故類型(車両単独)別にみると、「大型」は「工作物 防護柵等」が最も多く7件(53.8%)、次いで「工作物 分離帯・安全島」3件(23.1%)と続いている。
- ・「中型」は「工作物 分離帯・安全島」、「工作物 防護柵等」、「工作物 家屋・塀」が最も多く、それぞれ2件(22.2%)となっている。次いで「工作物 その他」、「駐車車両(運転者不在)」、「その他」がそれぞれ1件(11.1%)と続いている。



VI. 2024年死亡事故データ(車両区分)

3. 車両区分別の行動類型別

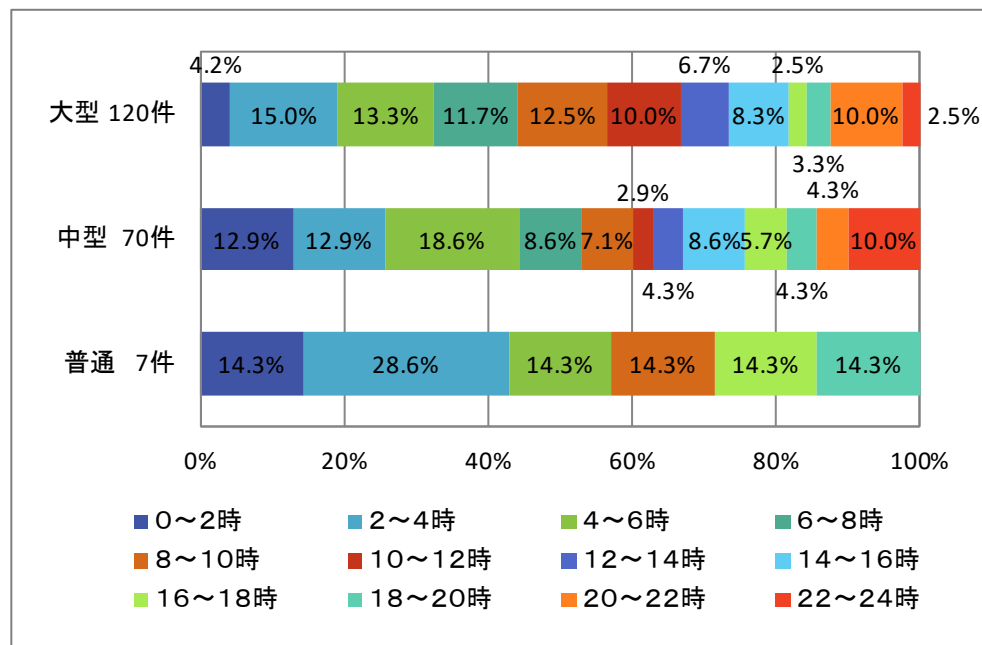
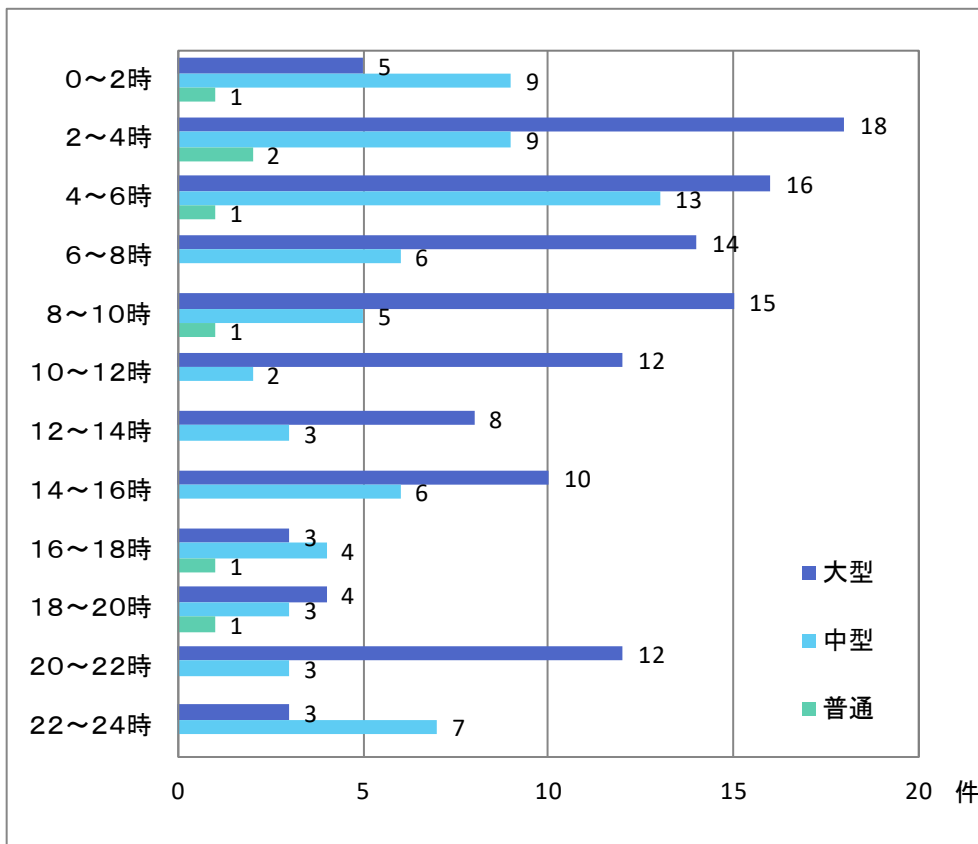
- ・車両区分別の行動類型別にみると、「大型」、「中型」、「普通」のいずれも「等速（直進）」が最も多く、それぞれ61件（50.8%）、53件（75.7%）、7件（100.0%）となっている。
- ・「大型」は「等速（直進）」に次いで「左折」や「右折」が多い。「中型」は「右折」が多い。



VI. 2024年死亡事故データ(車両区分)

4. 車両区分別の時間帯別

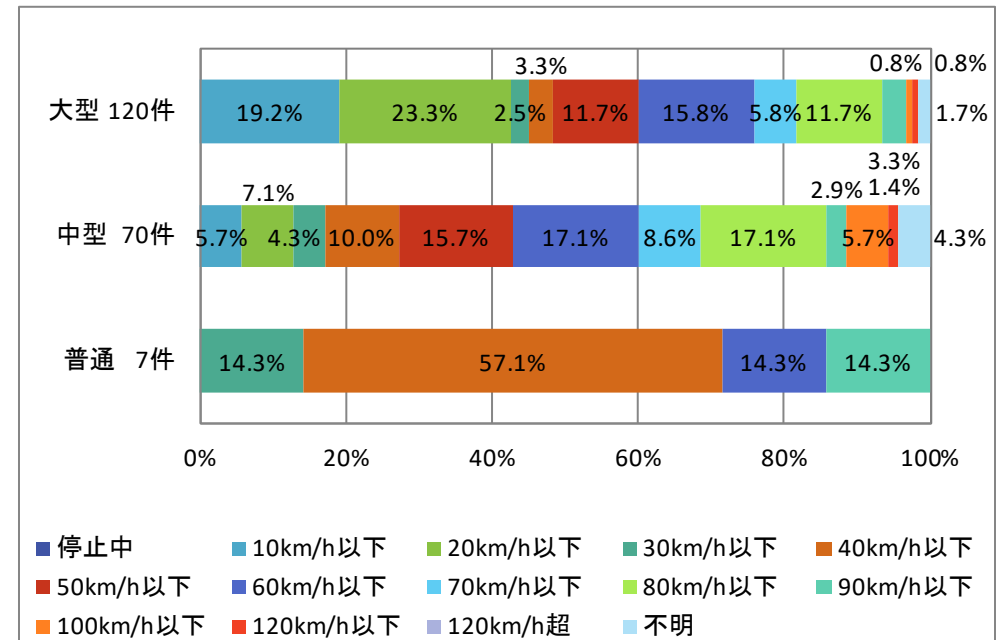
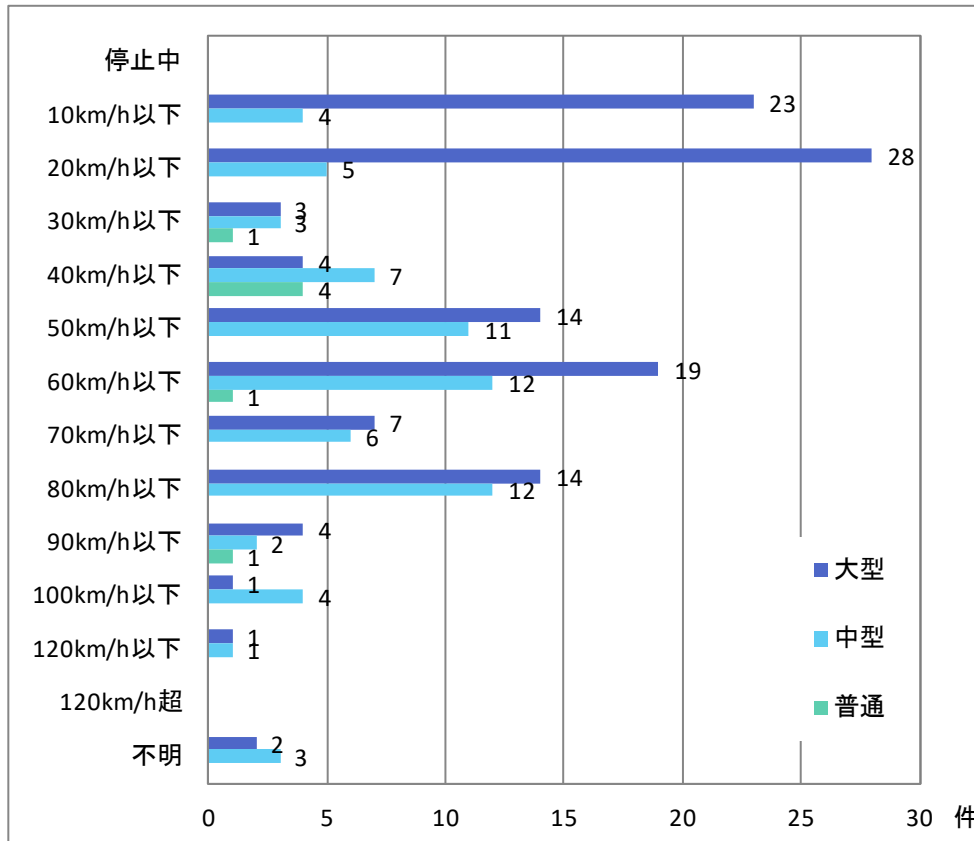
- ・車両区分別の時間帯別にみると、「大型」は「2～4時」が最も多く18件（15.0％）となっている。次いで「4～6時」16件（13.3％）、「8～10時」15件（12.5％）と続いている。深夜早朝（22～6時）の時間帯で4割近くを占めている。
- ・「中型」は「4～6時」が最も多く13件（18.6％）となっている。次いで「0～2時」、「2～4時」がそれぞれ9件（12.9％）、「22～24時」7件（10.0％）と続いている。深夜早朝（22～6時）の時間帯で5割以上を占めている。
- ・「普通」は「2～4時」が最も多く2件（28.6％）となっている。次いで「0～2時」、「4～6時」、「8～10時」、「16～18時」、「18～20時」がそれぞれ1件（14.3％）と続いている。



VI. 2024年死亡事故データ(車両区分)

5. 車両区分別の運転者の危険認知速度別

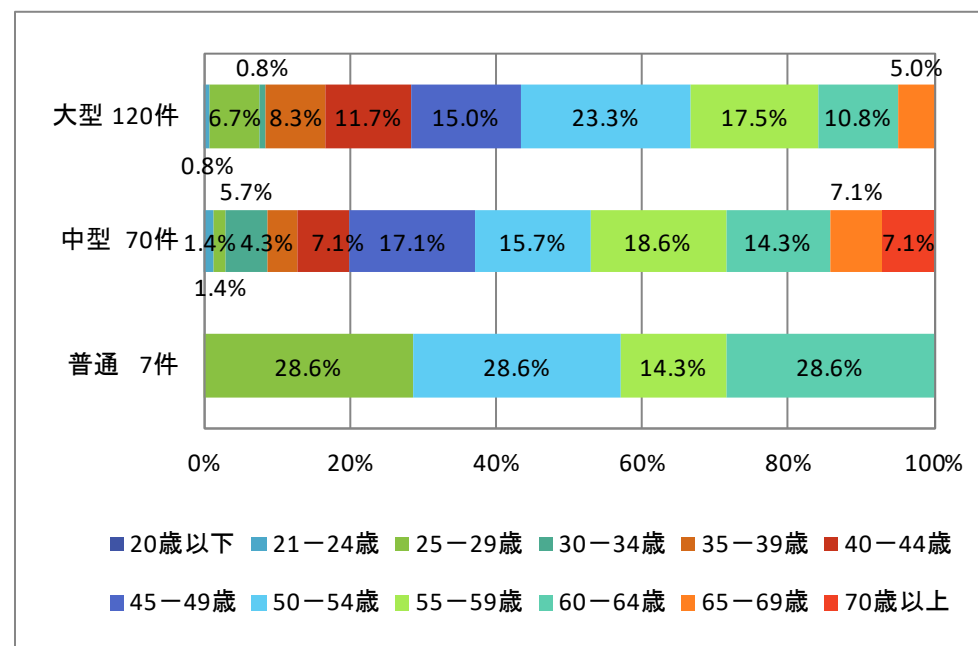
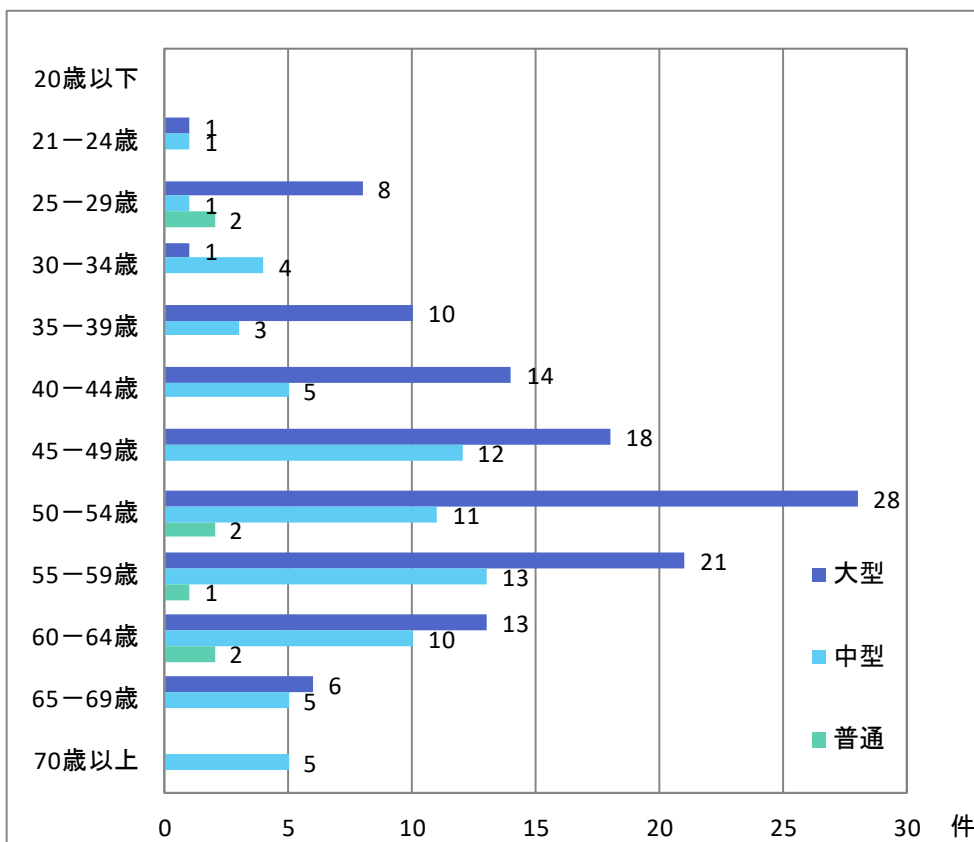
- ・車両区分別の運転者の危険認知速度別にみると、「大型」は「20km/h以下」が最も多く28件（23.3%）となっている。次いで「10km/h以下」23件（19.2%）、「60km/h以下」19件（15.8%）、「50km/h以下」、「80km/h以下」がそれぞれ14件（11.7%）と続いている。
- ・「中型」は「60km/h以下」、「80km/h以下」が最も多く、それぞれ12件（17.1%）となっている。次いで「50km/h以下」11件（15.7%）、「40km/h以下」7件（10.0%）と続いている。
- ・「普通」は「40km/h以下」が最も多く4件（57.1%）となっている。次いで「30km/h以下」、「60km/h以下」、「90km/h以下」がそれぞれ1件（14.3%）と続いている。



VI. 2024年死亡事故データ(車両区分)

6. 車両区分別の運転者の年齢層別

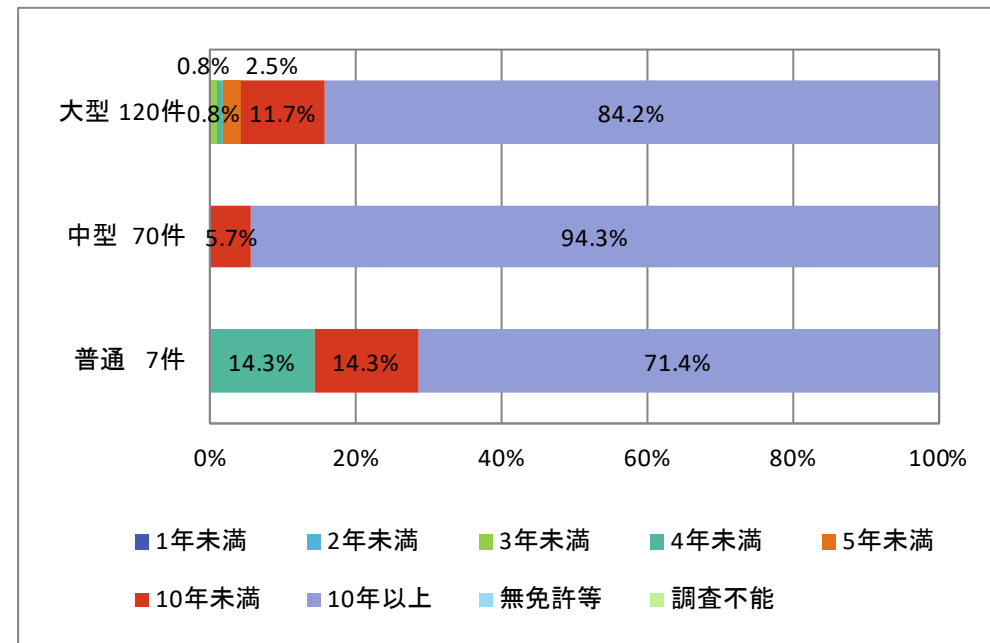
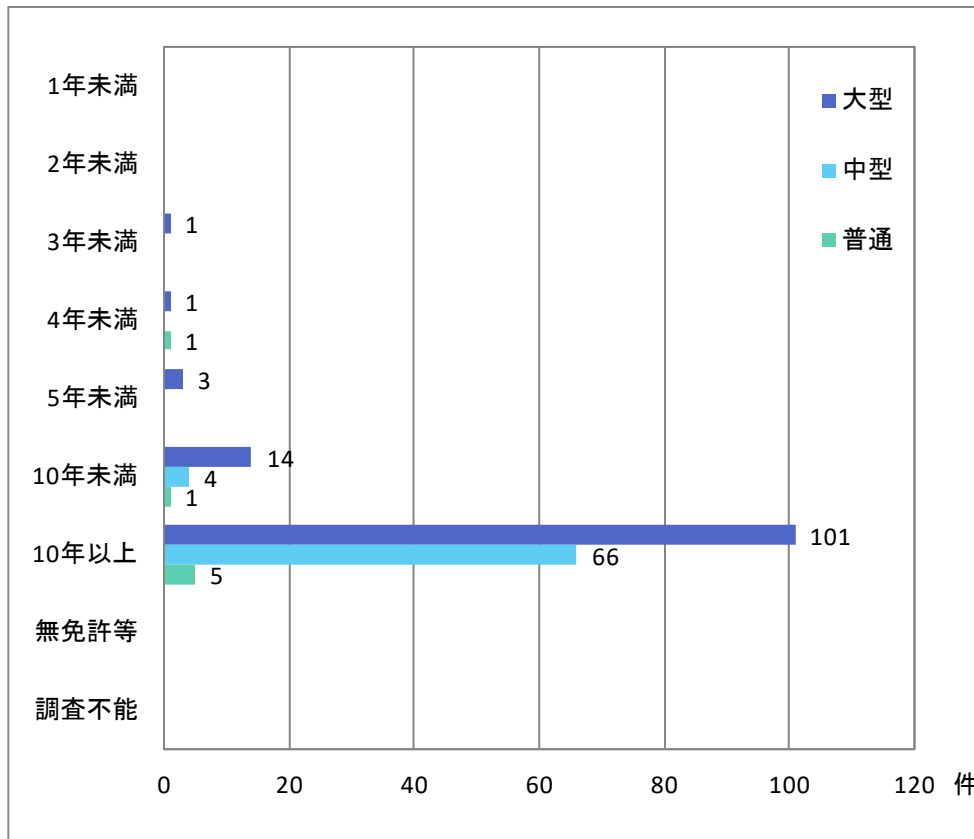
- ・車両区分別の年齢層別にみると、「大型」は「50-54歳」が最も多く28件（23.3%）となっている。次いで「55-59歳」21件（17.5%）、「45-49歳」18件（15.0%）、「40-44歳」14件（11.7%）、「60-64歳」13件（10.8%）と続いている。
- ・「中型」は「55-59歳」が最も多く13件（18.6%）となっている。次いで「45-49歳」12件（17.1%）、「50-54歳」11件（15.7%）、「60-64歳」10件（14.3%）と続いている。
- ・「普通」は「25-29歳」、「50-54歳」、「60-64歳」が最も多く、それぞれ2件（28.6%）となっている。



VI. 2024年死亡事故データ(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101件（84.2%）、66件（94.3%）、5件（71.4%）となっている。



メモ

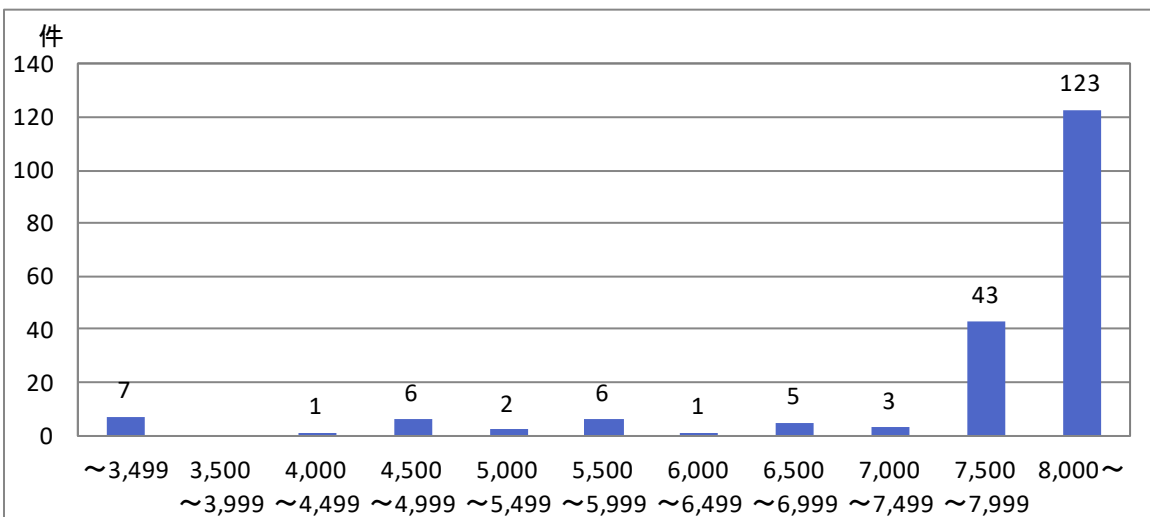
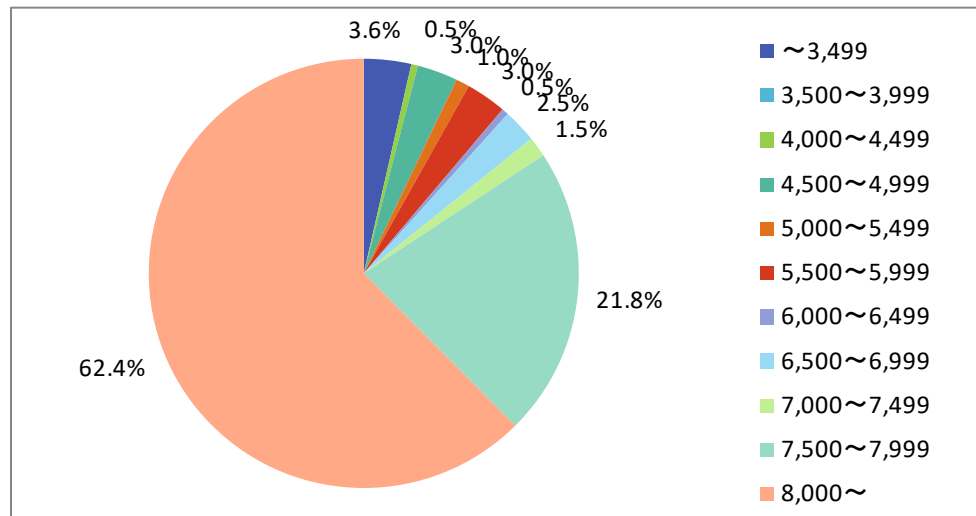
VII. 2024年死亡事故データ(車両総重量)

1. 車両総重量別

VII. 2024年死亡事故データ(車両総重量)

1. 車両総重量別

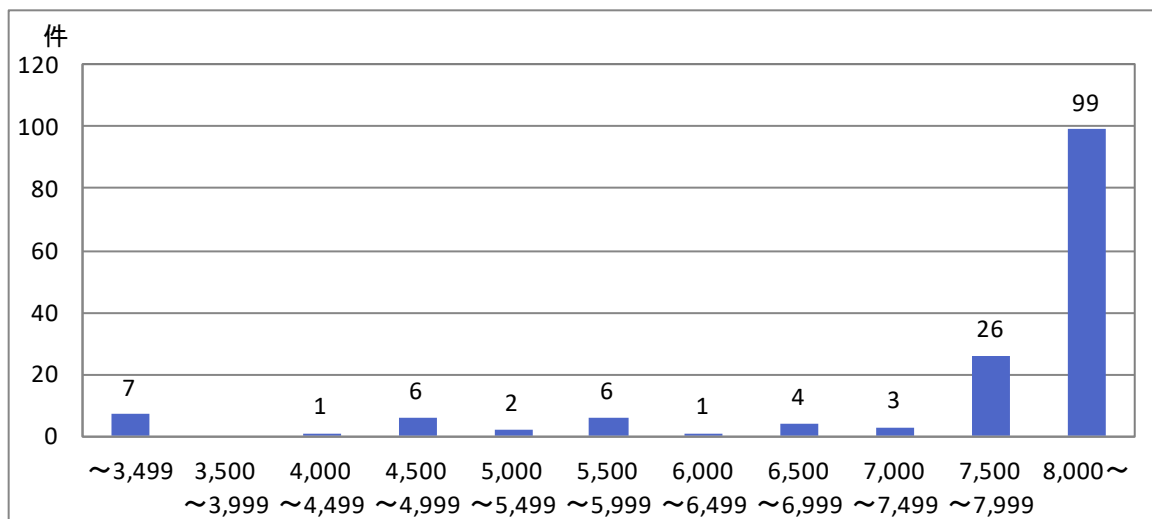
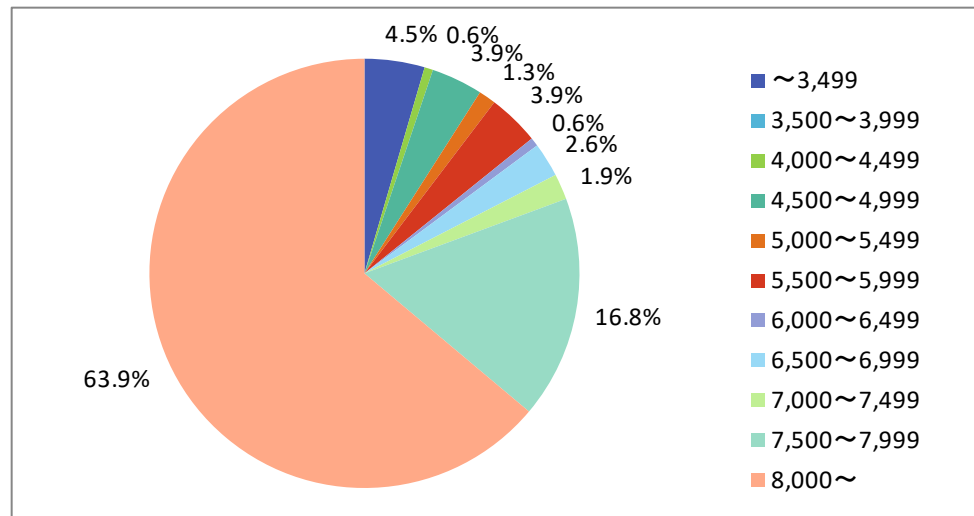
- ・車両総重量別にみると、「8,000～」が最も多く123件（62.4%）と6割以上を占めている。
- ・次いで、「7,500～7,999」43件（21.8%）と続き、両方で8割以上を占めている。



VII. 2024年死亡事故データ(車両総重量)

(1) 一般道路上での車両総重量別

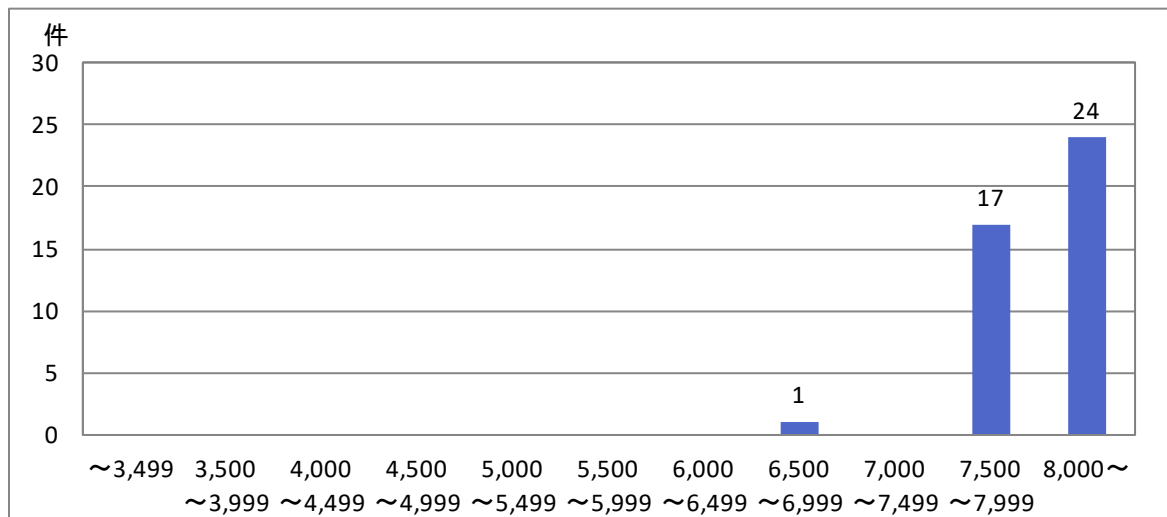
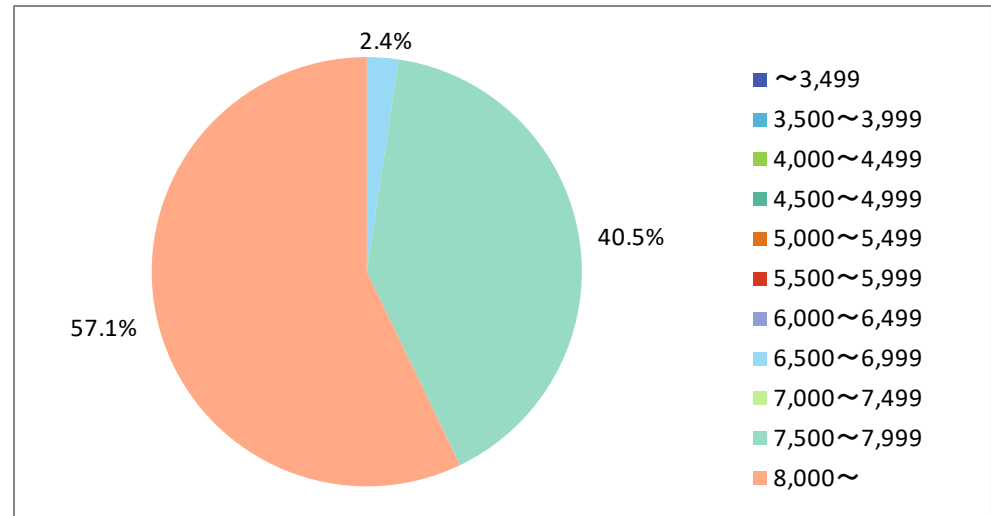
- ・一般道路上での車両総重量別をみると、「8,000～」が最も多く99件（63.9%）と6割以上を占めている。
- ・次いで、「7,500～7,999」26件（16.8%）と続いており、両者で8割以上を占めている。



VII. 2024年死亡事故データ(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24件（57.1%）と6割近くを占めている。
- ・ 次いで、「7,500～7,999」17件（40.5%）と続き、両方で9割以上を占めている。



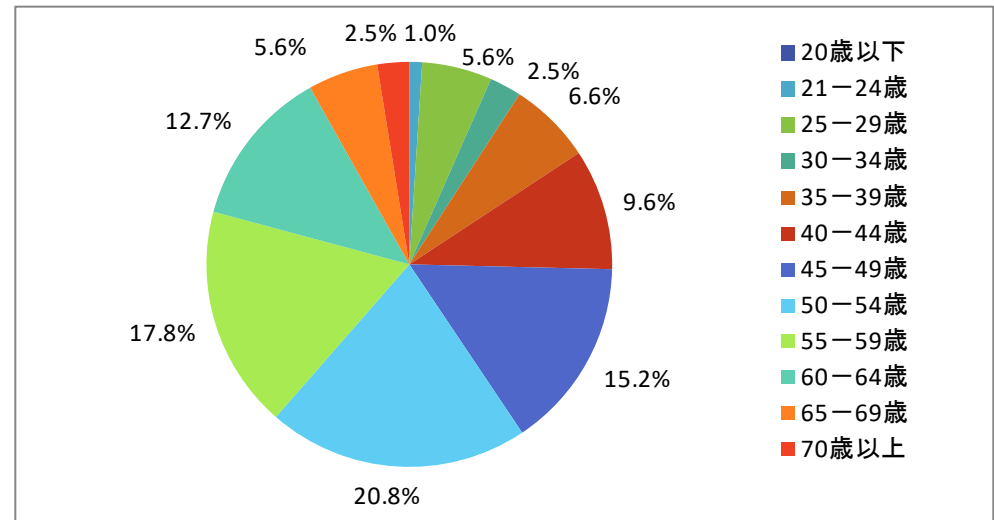
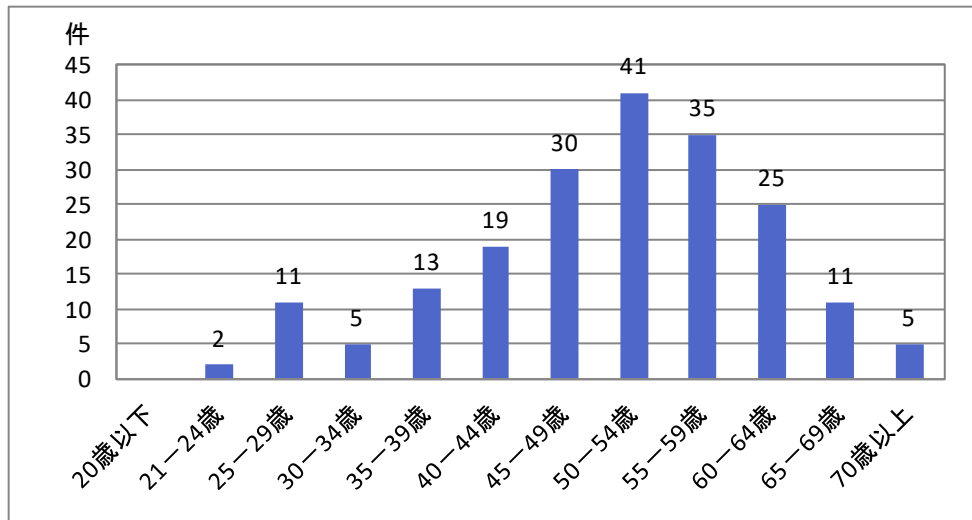
VIII. 2024年死亡事故データ(年齢層別)

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. 2024年死亡事故データ(年齢層別)

1. 第一当事者の年齢層別

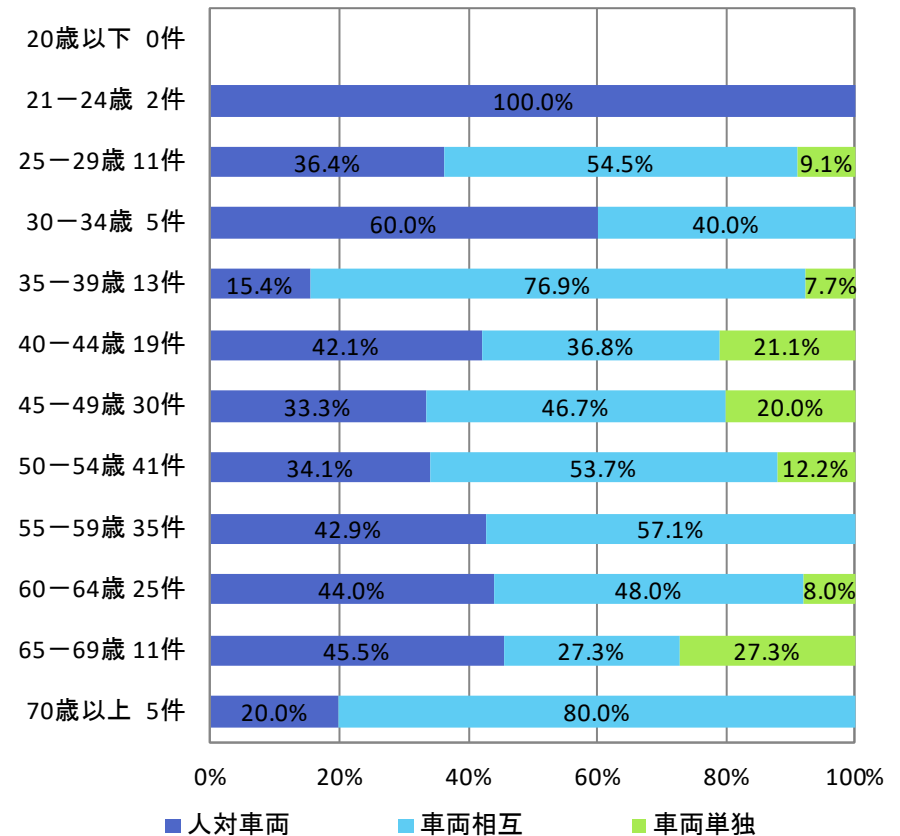
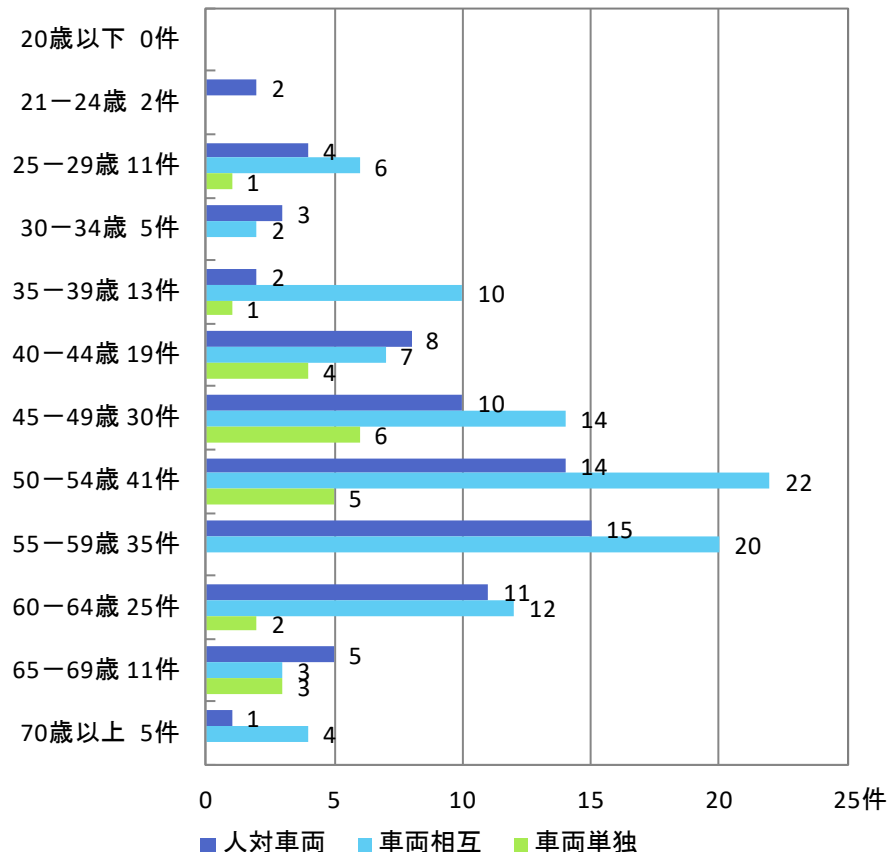
- ・年齢層別にみると、「50-54歳」が最も多く41件（20.8%）となっている。
- ・次いで、「55-59歳」35件（17.8%）、「45-49歳」30件（15.2%）、「60-64歳」25件（12.7%）と続いている。



VIII. 2024年死亡事故データ(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、年齢層によって傾向は異なる。
- ・70歳以上は「車両相互」の割合が高い傾向にある。

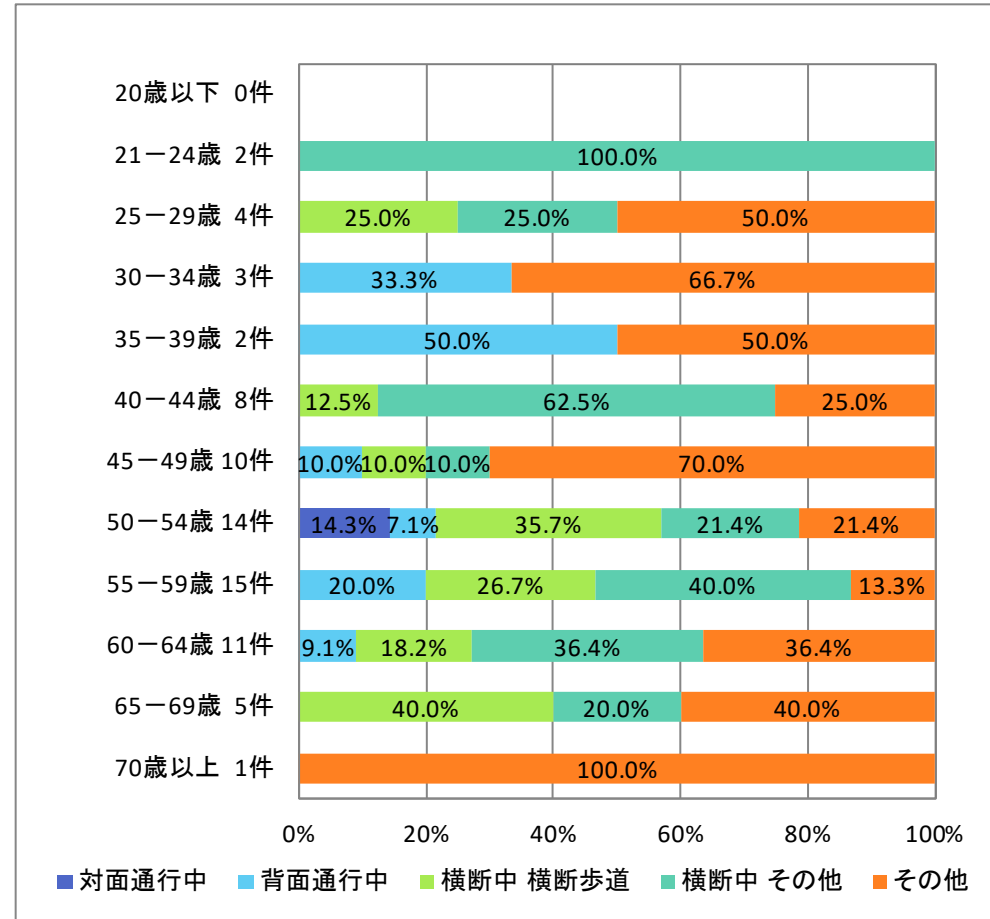
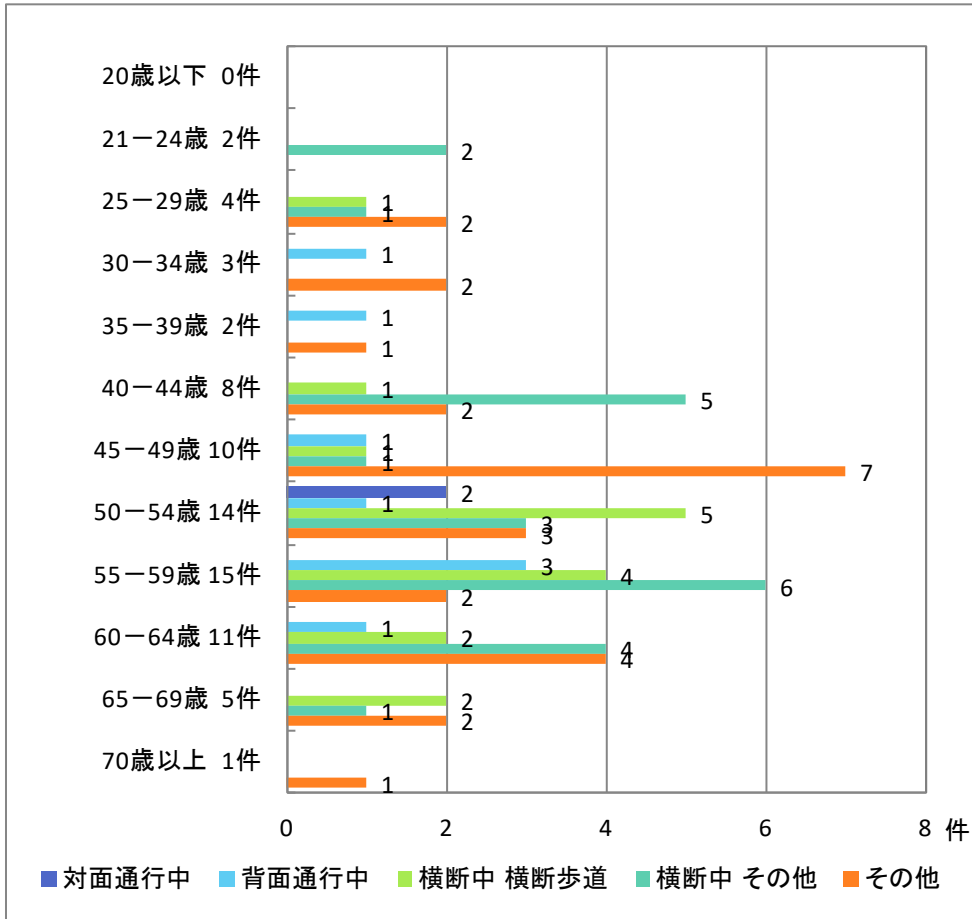


※対自転車事故は、「車両相互」に含まれます。

VIII. 2024年死亡事故データ(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。

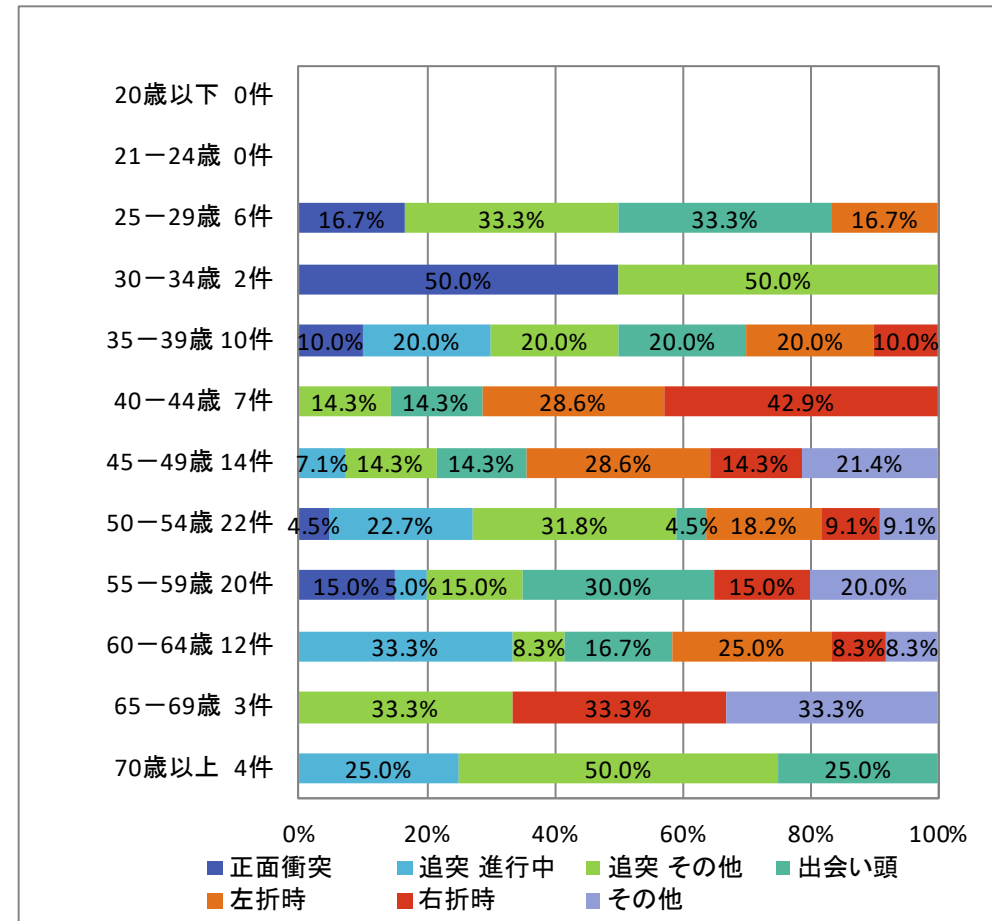
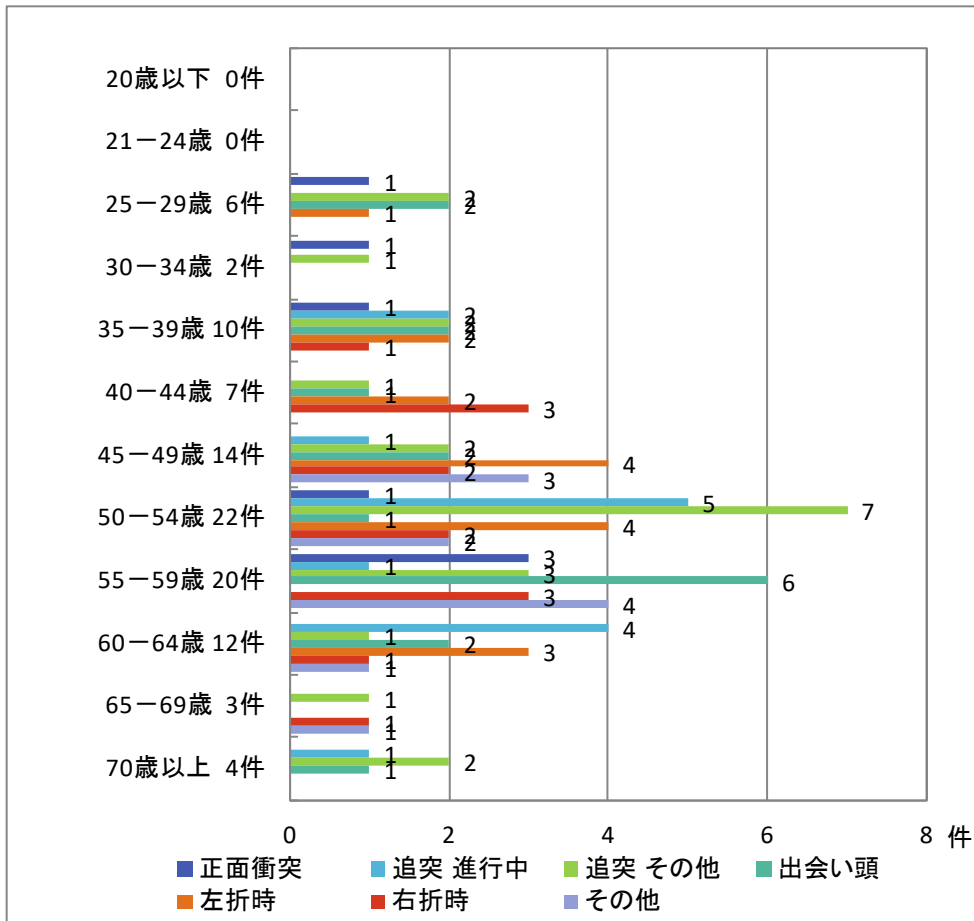


※対自転車事故は、「車両相互」に含まれます。

VIII. 2024年死亡事故データ(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。

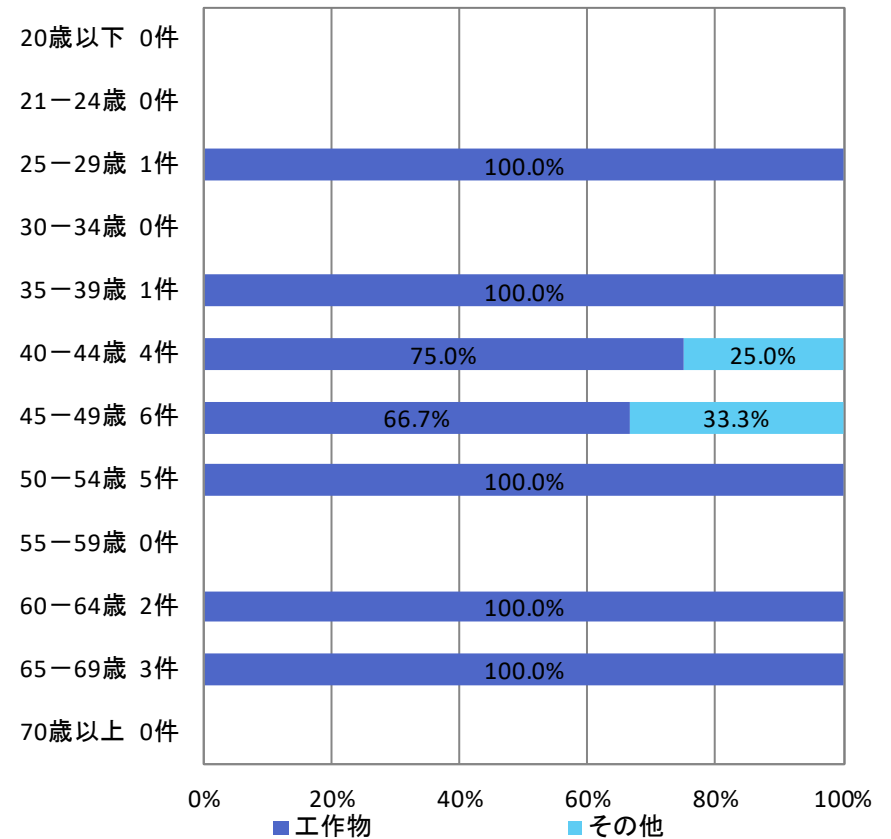
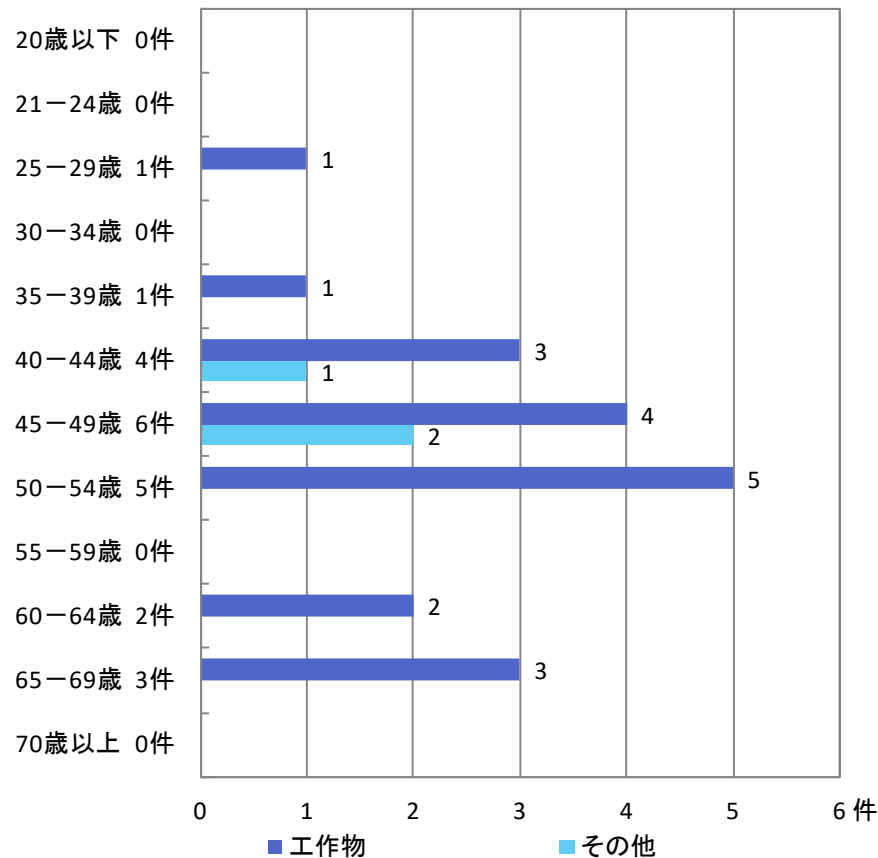


※対自転車事故は、「車両相互」に含まれます。

VIII. 2024年死亡事故データ(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、いずれの年齢層も「工作物」の割合が多い。



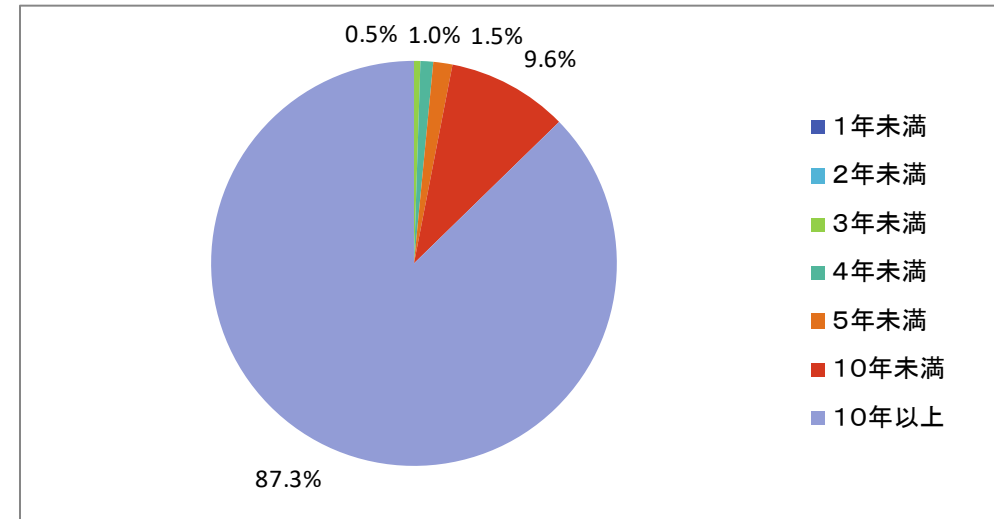
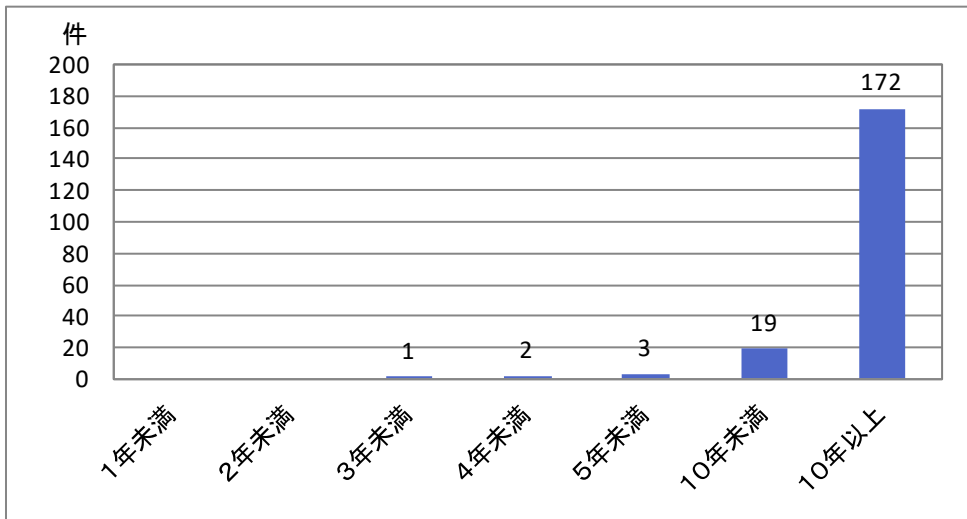
IX. 2024年死亡事故データ(運転免許取得年数別)

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. 2024年死亡事故データ(運転免許取得年数別)

1. 運転者の免許取得年数別

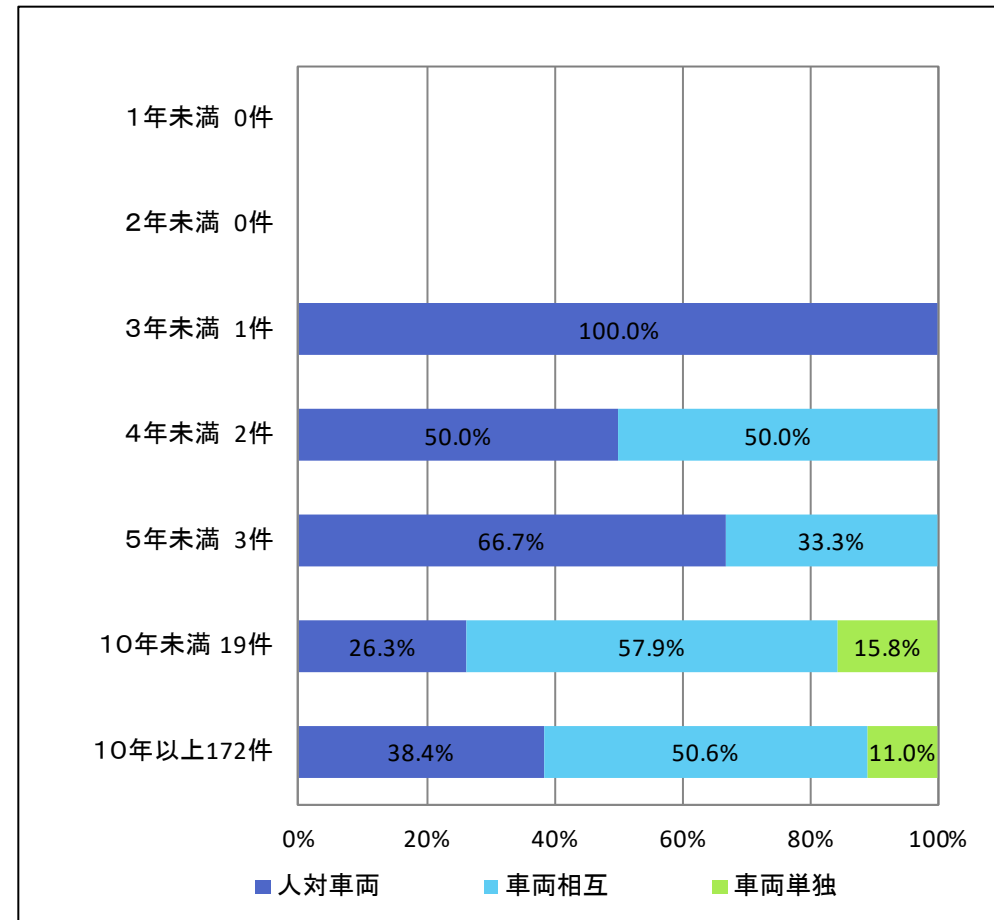
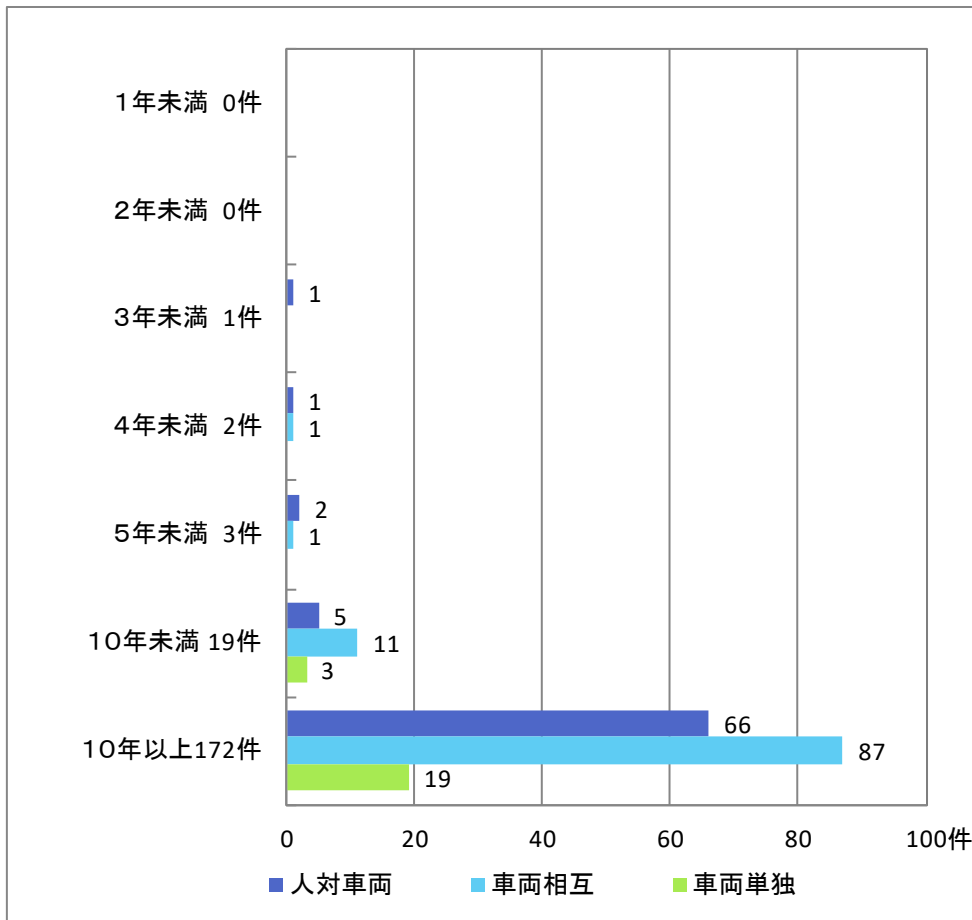
- ・免許取得年数別にみると、「10年以上」が最も多く172件（87.3%）と9割近くを占めている。



Ⅸ. 2024年死亡事故データ(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、年数によって傾向は異なる。
- ・ 「10年未満」、「10年以上」は「車両相互」の割合が5割以上を占めている。

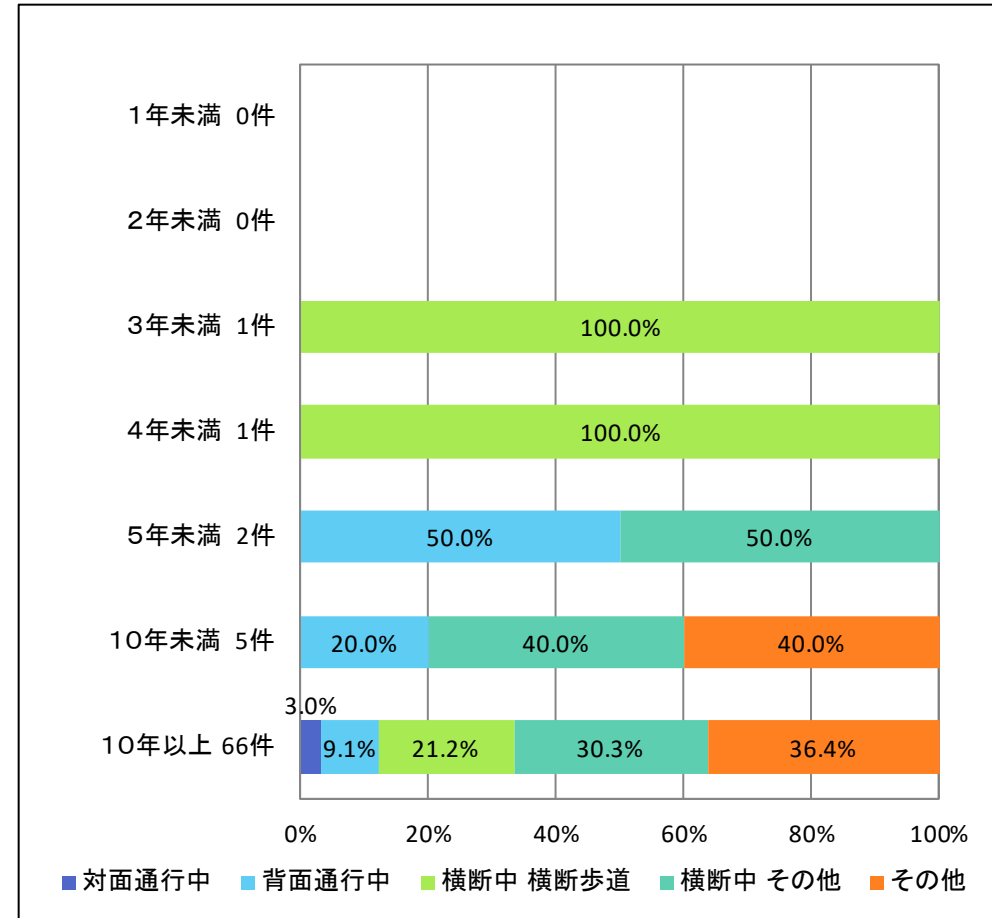
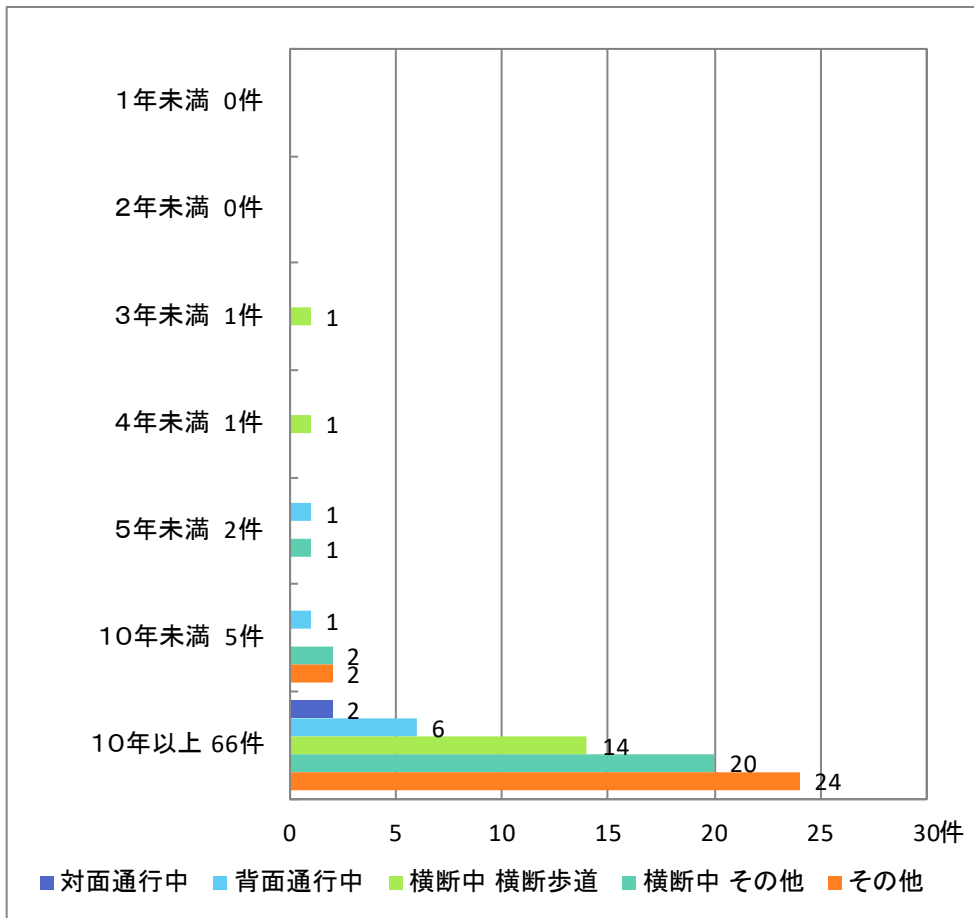


※対自転車事故は、「車両相互」に含まれます。

Ⅸ. 2024年死亡事故データ(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年未満」、「10年以上」は「その他」の割合が4割近くを占めている。

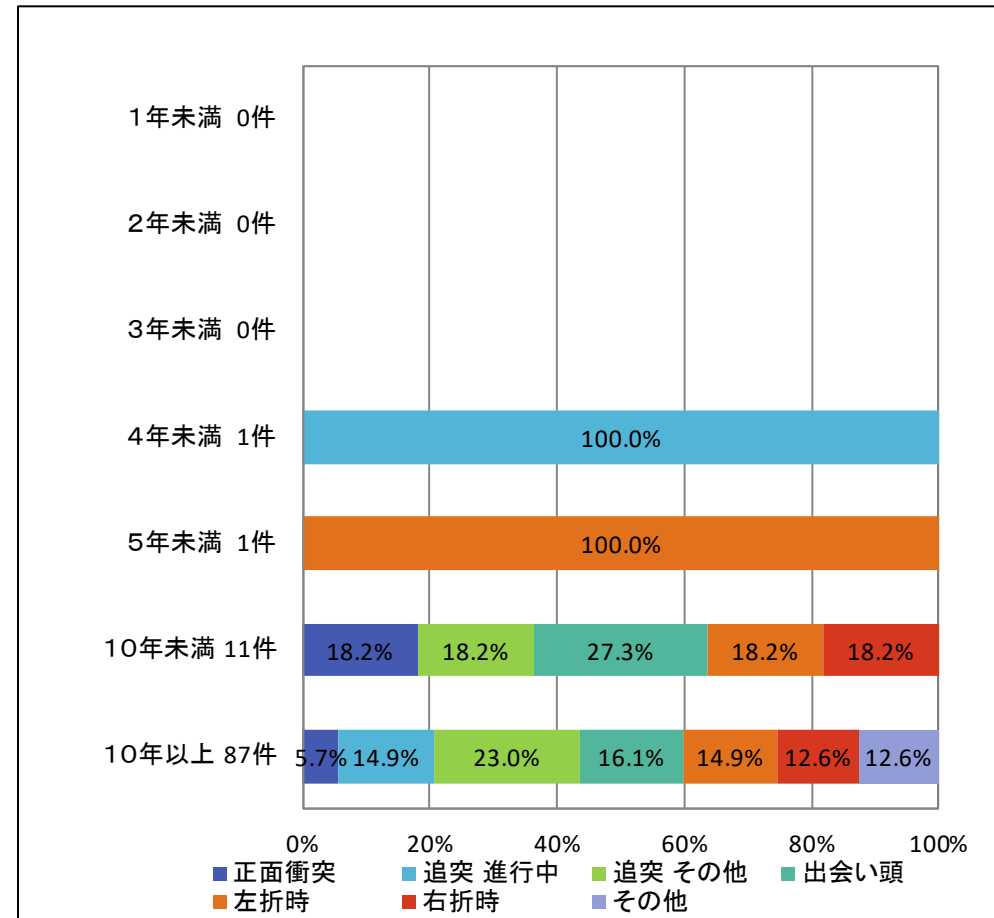
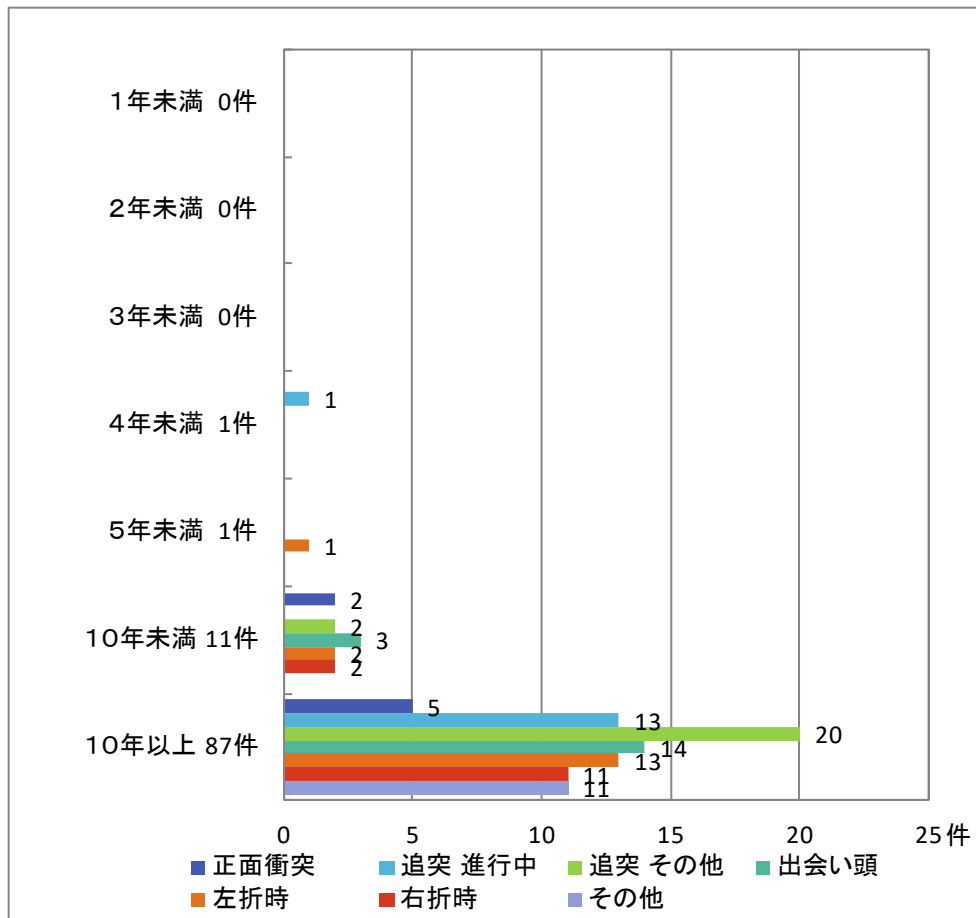


※対自転車事故は、「車両相互」に含まれます。

Ⅸ. 2024年死亡事故データ(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。
- ・ 「10年以上」は「追突 その他」の割合が2割以上を占めている。

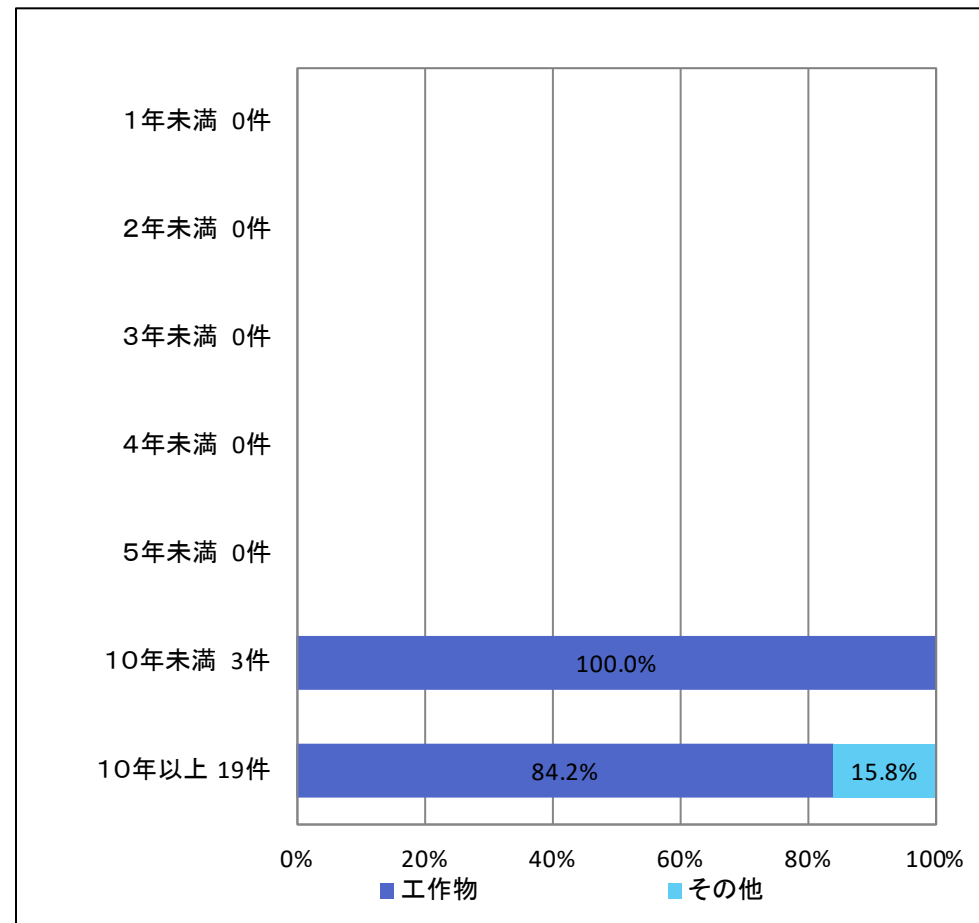
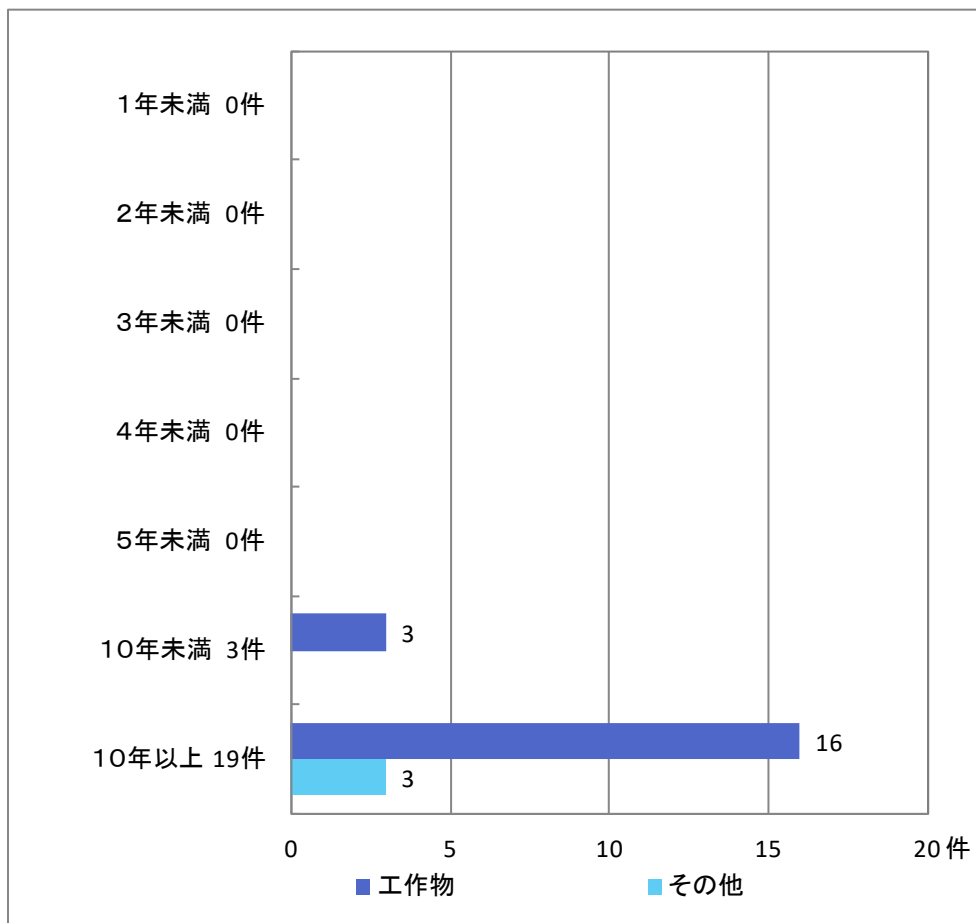


※対自転車事故は、「車両相互」に含まれます。

Ⅸ. 2024年死亡事故データ(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

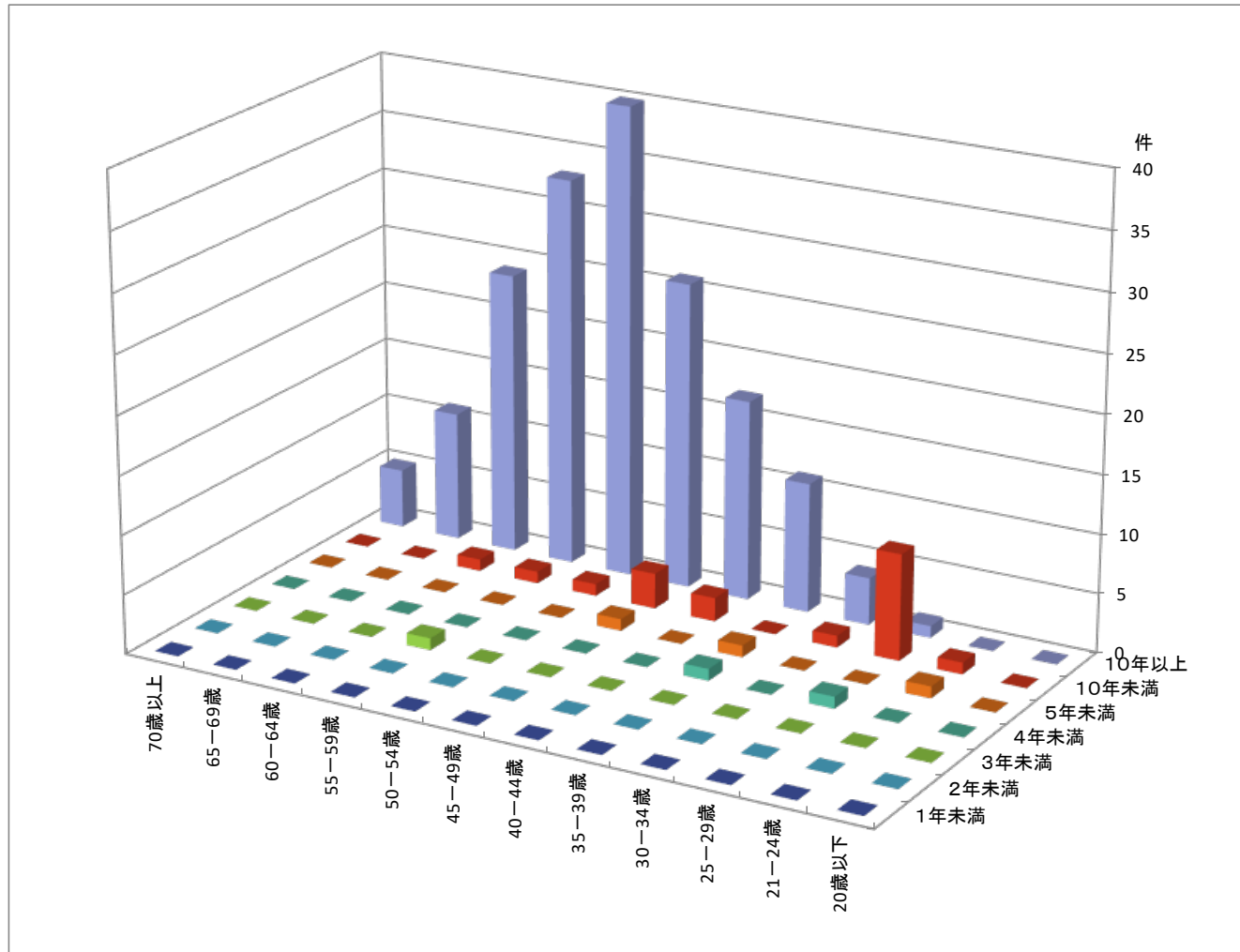
・免許取得年数別の事故類型(車両単独)別にみると、「10年以上」は「工作物」の割合が8割以上を占めている。



Ⅸ. 2024年死亡事故データ(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。



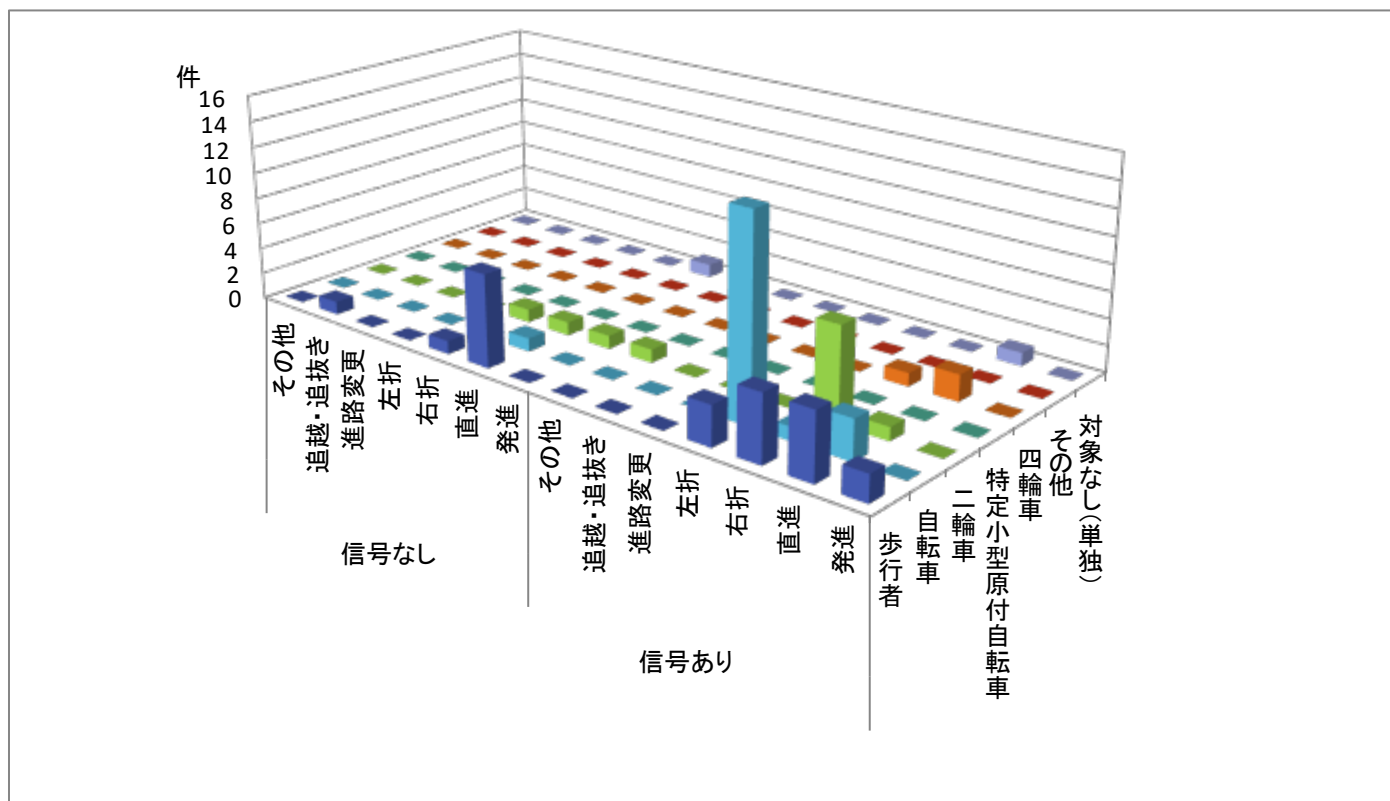
X. 2024年死亡事故データ(交差点(追突を除く))

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・自転車別の年齢層別
 6. 右・左折別の第二当事者の年齢別・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別・発生時間別
 8. 右左折死亡事故の車体形状別第二当事者別
-

X. 2024年死亡事故データ(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

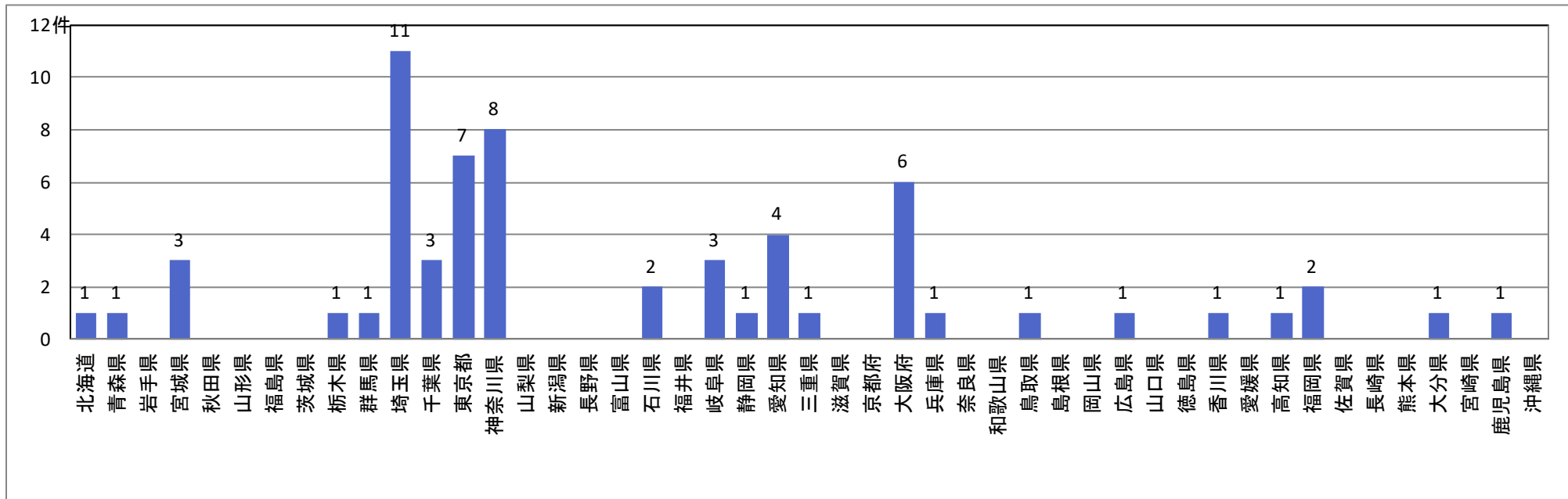
- ・信号機のある交差点での事故が多くなっている。
- ・信号機のある交差点では、左折は「自転車」、右折は「二輪車」、直進は「歩行者」の事故が多い。
- ・信号機のない交差点では、直進は「歩行者」の事故が多い。



X. 2024年死亡事故データ(交差点(追突を除く))

2. 発生地別

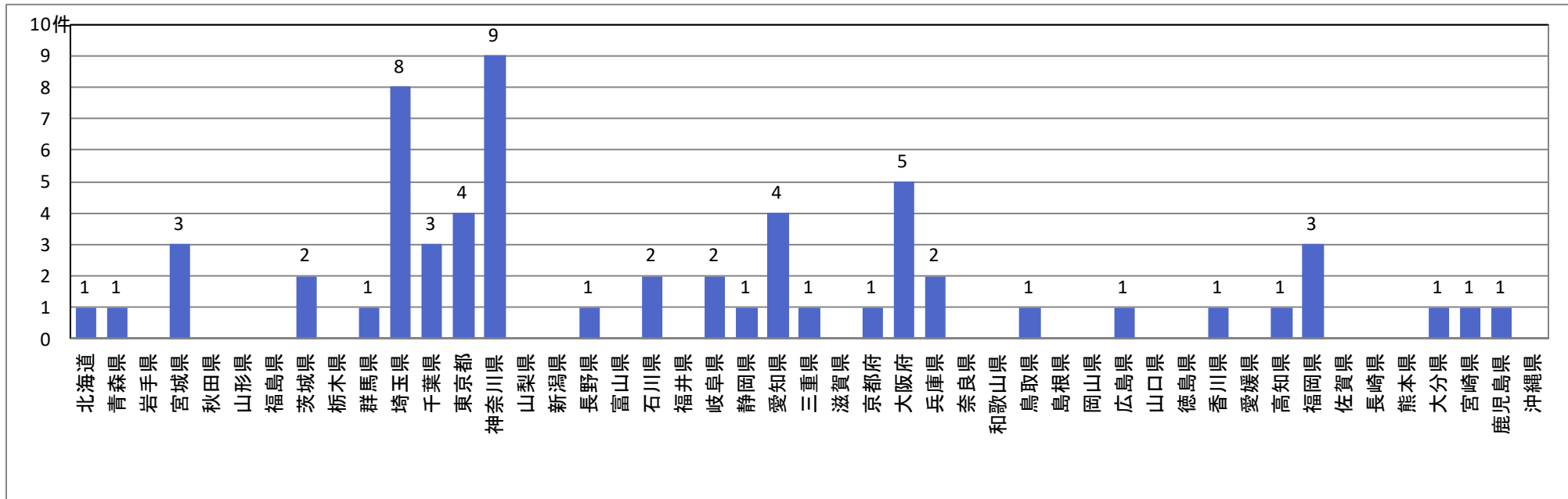
- ・発生地別の交差点事故件数をみると、「埼玉県」が最も多く11件、次いで「神奈川県」8件、「東京都」7件、「大阪府」6件と続いている。



X. 2024年死亡事故データ(交差点(追突を除く))

3. 車籍別

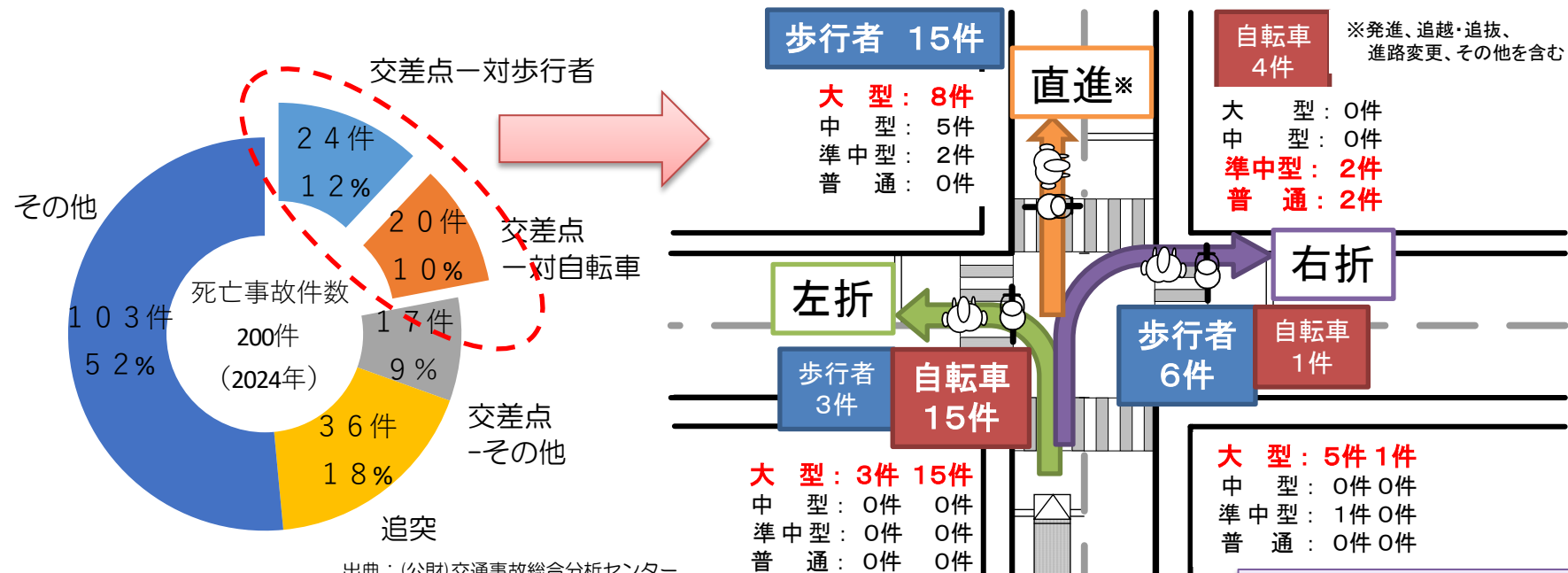
- ・車籍別の交差点事故件数をみると、「神奈川県」が最も多く9件、次いで「埼玉県」8件、「大阪府」5件、「東京都」及び「愛知県」がそれぞれ4件と続いている。



X. 2024年死亡事故データ(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、対自転車の死亡事故(44件)は、追突事故(36件)の**1.2倍**。
- ・直進死亡事故は、**8割近くが対歩行者(15件)**であり、**対歩行者の5割以上が大型車**。
- ・左折死亡事故は、**8割以上が対自転車(15件)**であり、**対自転車の全てが大型車**。
- ・右折死亡事故は、**9割近くが対歩行者(6件)**であり、**対歩行者の8割以上が大型車**。



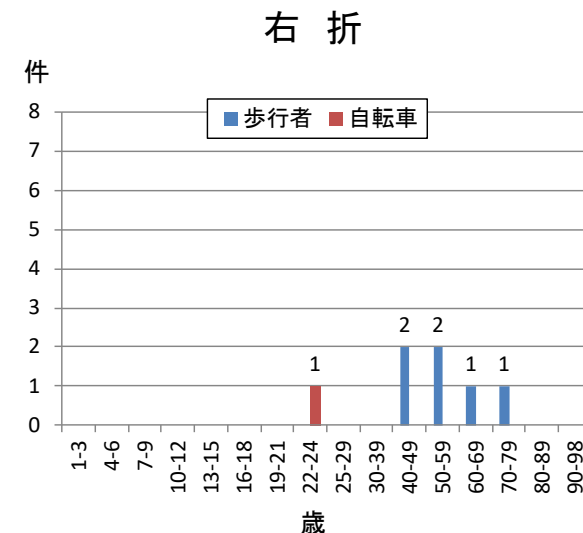
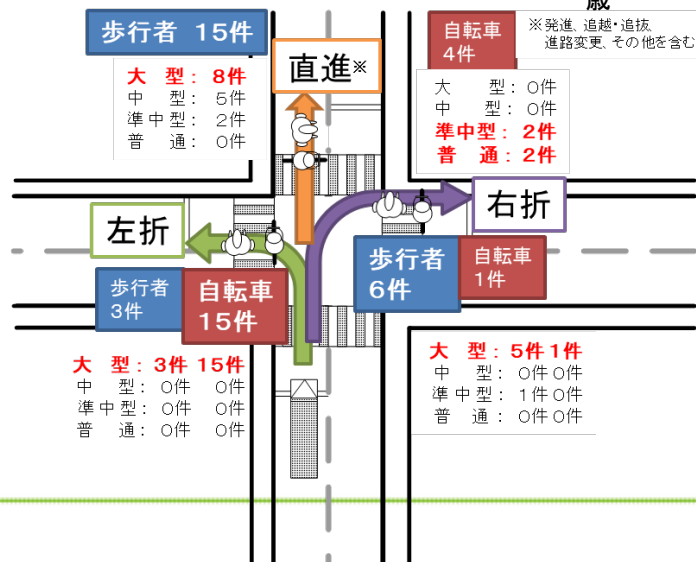
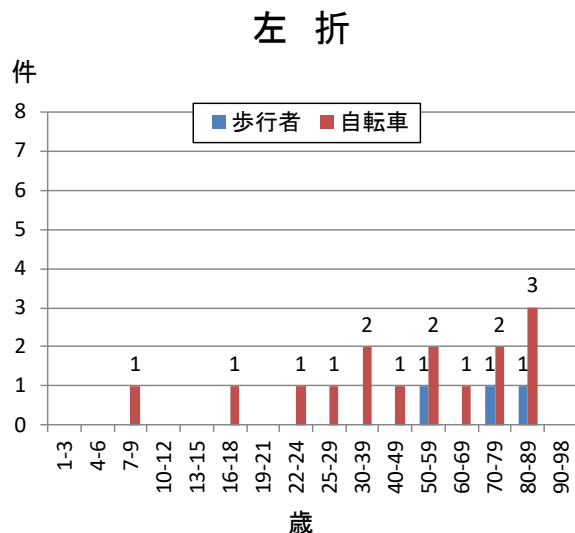
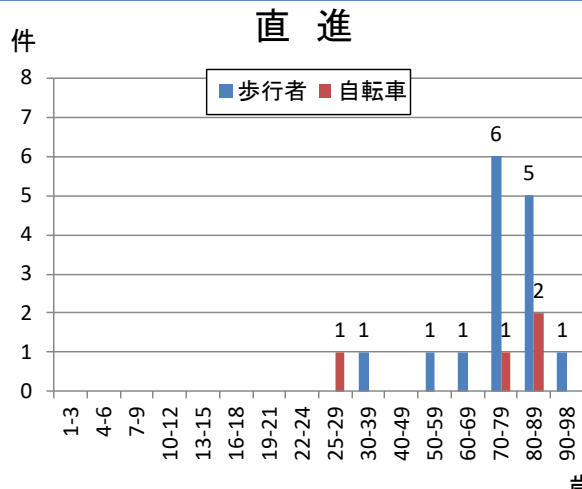
交差点一歩行者	交差点での右左折及び直進時の対歩行者事故(右図参照)
交差点一自転車	交差点での右左折及び直進時の対自転車事故(右図参照)
交差点一その他	上記以外の交差点での対四輪車・二輪車の事故(追突除く)
追 突	対二輪車・自転車を含む追突事故
その他	上記以外の正面衝突等の車両相互(自転車含む)事故、車両単独事故、交差点以外での対人事故

車両区分の解説	
大 型	車両総重量11t以上
中 型	7.5t以上11t未満
準中型	3.5t以上7.5t未満
普 通	3.5t未満
※なお、本統計データに軽自動車は含まない	

X. 2024年死亡事故データ(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

- ・直進時の死亡事故: 対歩行者は8割が70歳以上、対自転車は8割近くが70歳以上。
- ・左折時の死亡事故: 対自転車は小学校低学年から80歳代まで幅広い年齢層で、4割が60歳以上。
- ・右折時の死亡事故: 対歩行者は3割以上が60歳代以上。

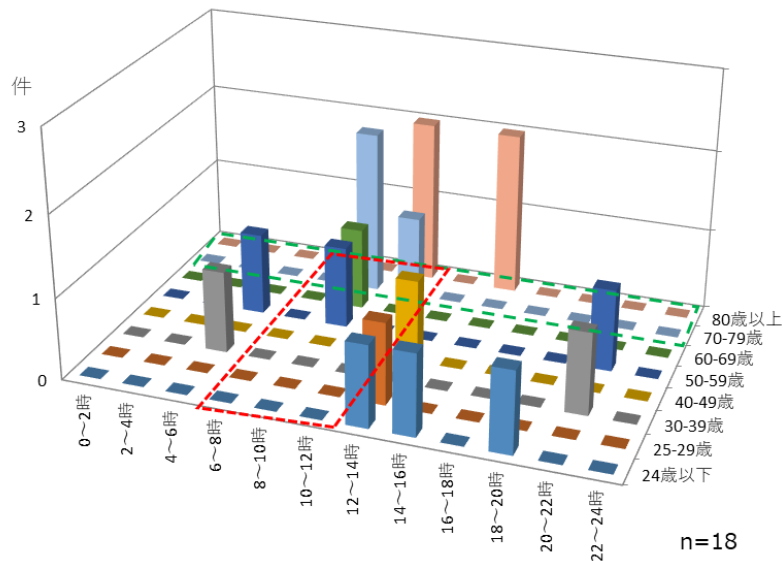


X. 2024年死亡事故データ(交差点(追突を除く))

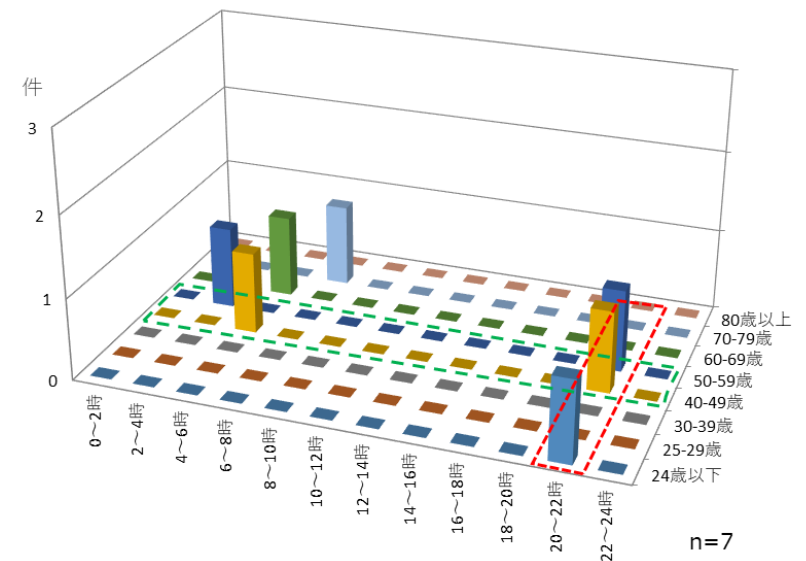
6. 右・左折別の第二当事者の年齢別・発生時間別

- ・左折死亡事故は、「70歳以上」が7件（38.9%）と4割近くを占めている。また、発生時間帯は7件（38.9%）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、右折死亡事故は、「40-59歳」が4件（57.1%）と6割近くを占めている。また、発生時間帯は3件（42.9%）と4割以上が夜の時間帯（20時～22時）に発生している。

【左折】



【右折】

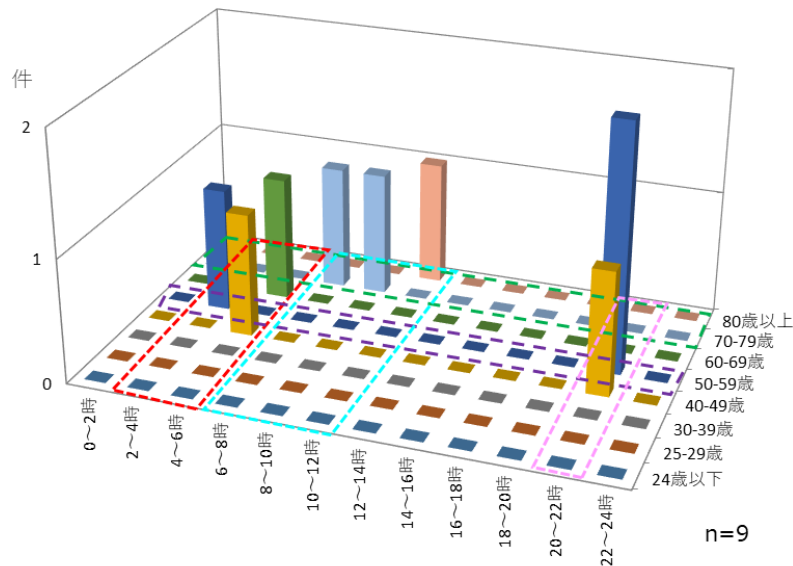


X. 2024年死亡事故データ(交差点(追突を除く))

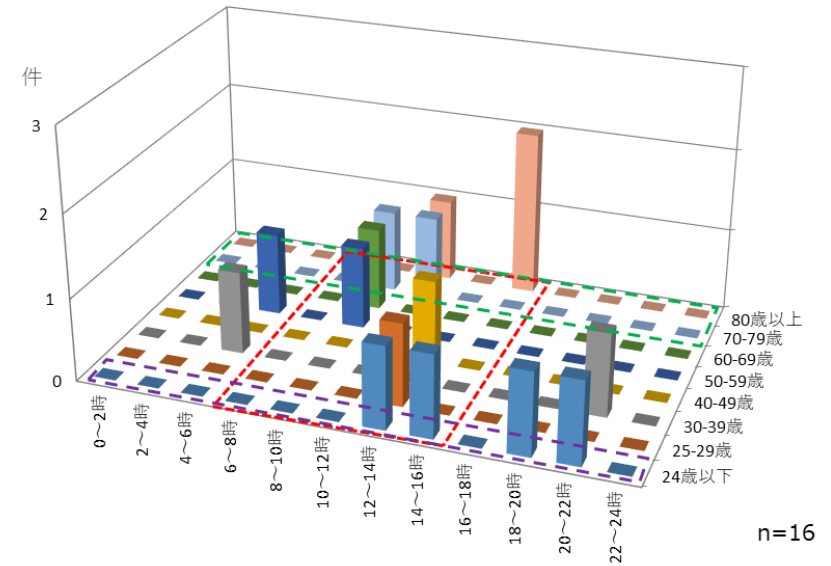
7. 右・左折時の対歩行者・自転車別の第二当事者の年齢別・発生時間別

- ・第二当事者が歩行者の場合、「50-59歳」、「70歳以上」がそれぞれ3件（33.3％）で両方で7割近くを占めている。また、発生時間帯は深夜早朝の時間帯（2時～6時）、午前中の時間帯（6時～12時）、夜の時間帯（20時～22時）にそれぞれ3件（33.3％）発生している。
- ・一方、第二当事者が自転車の場合、「70歳以上」が5件（31.3％）、「24歳以下」が4件（25.0％）となっている。若年層及び高齢層で全体の6割近くを占めている。また、発生時間帯は11件（68.8％）と7割近くが日中の時間帯（6時～18時）に発生している。

【対歩行者】



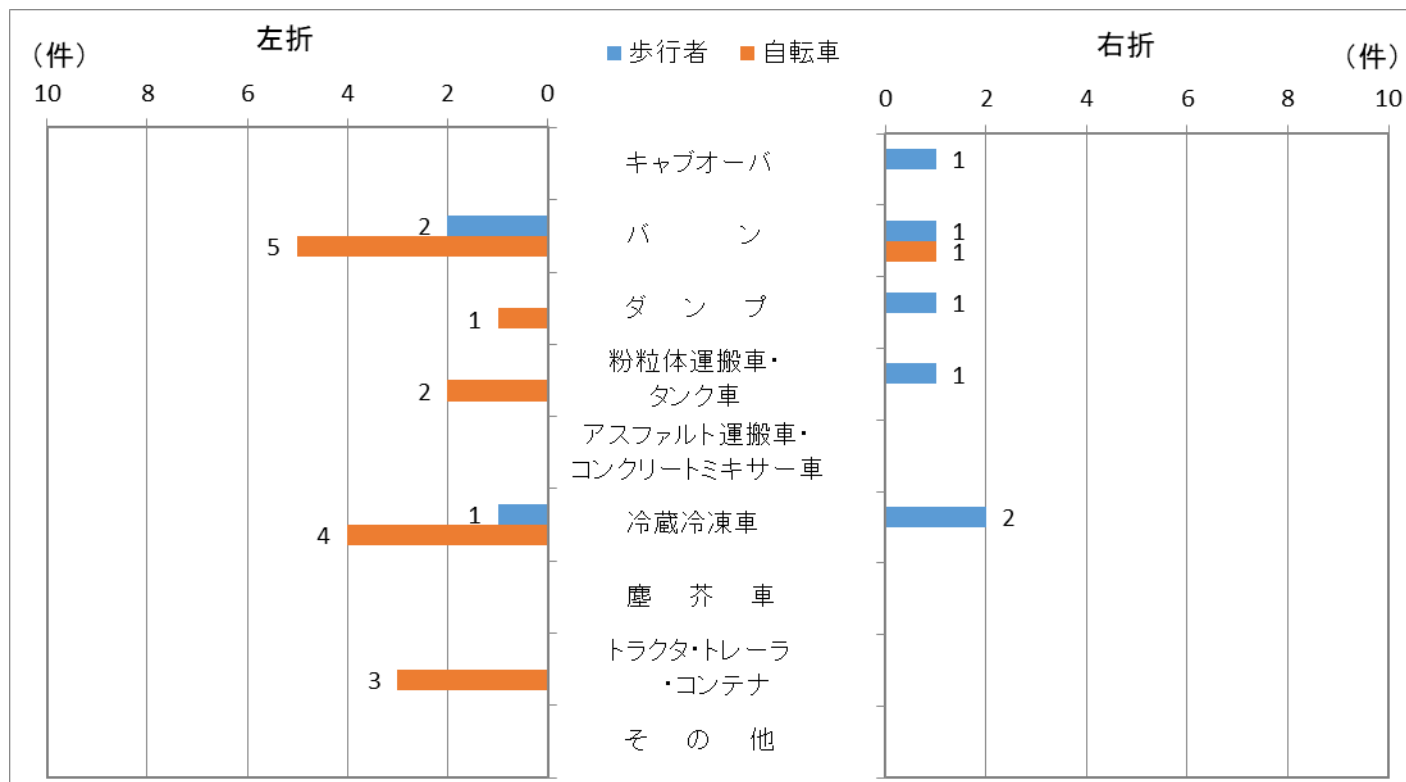
【対自転車】



X. 2024年死亡事故データ(交差点(追突を除く))

8. 右左折死亡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5件、次いで「冷蔵冷凍車」4件、「トラクタ・トレーラ・コンテナ」3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、「冷蔵冷凍車」が最も多く2件となっている。

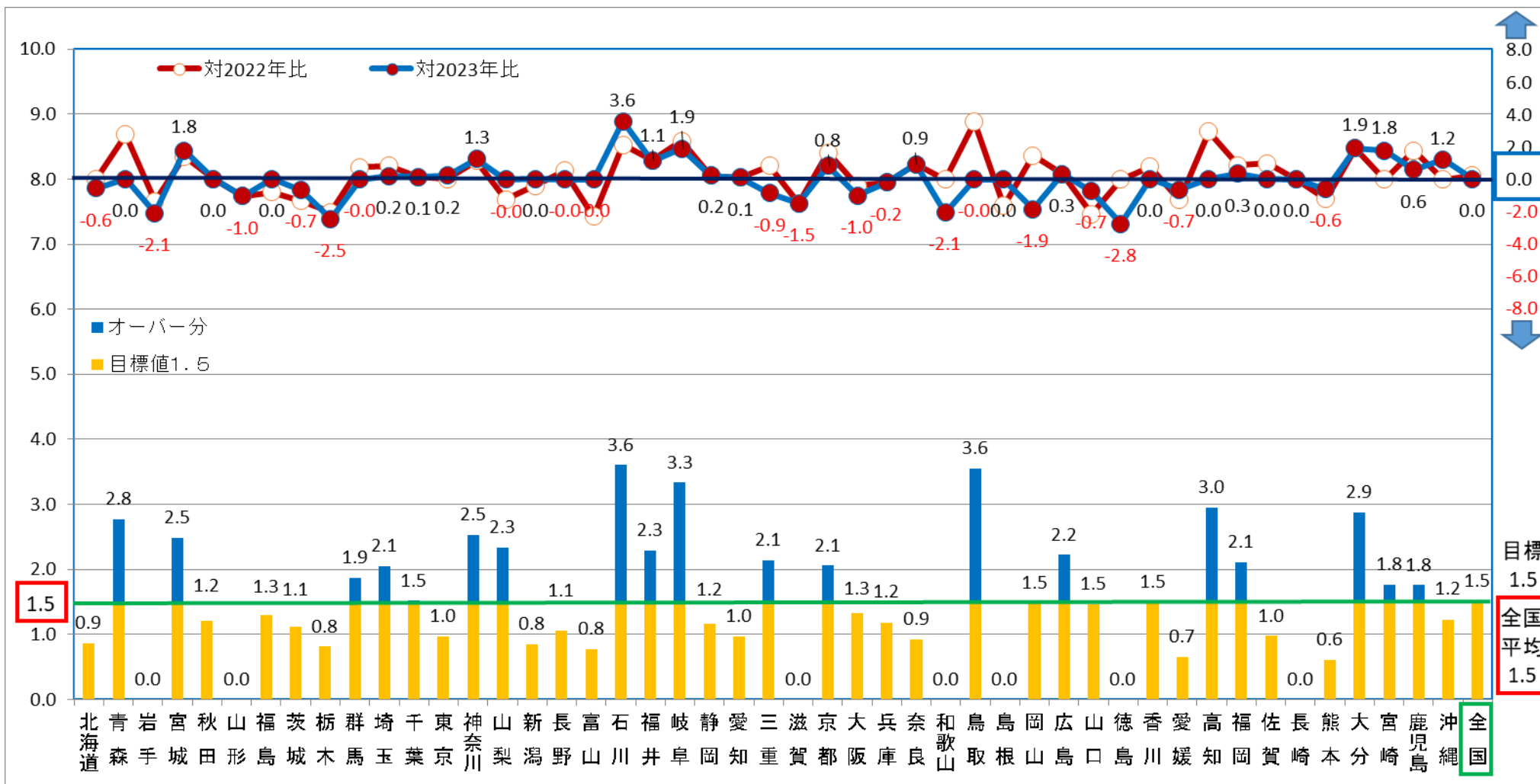


X I . 2024年死亡事故データ(1万台当たり死亡事故件数)

区分	死亡事故件数 (件)						死者数 (人)						車両台数 (台)	1万台当たり 死亡事故件数 (件)
	R03	R04	R05	R06	R05比		R03	R04	R05	R06	R05比			
都道府県														
北海道	6	6	10	6	△4		6	6	11	6	△5		69,910	0.9
東 北	宮 城	3	3	2	7	5	3	3	2	7	5		28,212	2.5
	福 島	2	5	3	3	0	3	5	4	3	△1		23,134	1.3
	岩 手	3	2	3	0	△3	3	2	3	0	△3		14,056	0.0
	青 山	3	0	4	4	0	3	0	6	4	△2		14,446	2.8
北 北	山 形	2	1	1	0	△1	2	1	1	0	△1		9,432	0.0
	秋 田	2	1	1	1	0	2	1	1	1	0		8,254	1.2
北 陸 ・ 信 越	新 潟	2	3	2	2	0	2	3	2	2	0		23,591	0.8
	石 川	1	1	2	2	0	1	1	2	2	0		18,990	1.1
東 関	京 都	3	2	0	5	5	3	2	0	5	5		13,885	3.6
	富 山	5	4	1	1	0	5	4	1	1	0		12,928	0.8
東 関	東 京	12	9	7	9	2	12	9	7	9	2		92,503	1.0
	神 奈 川	8	10	9	18	9	8	10	9	20	11		71,096	2.5
	千 葉	9	9	9	10	1	9	9	9	10	1		66,302	1.5
	埼 玉	18	11	17	19	2	18	11	17	20	3		92,590	2.1
東 関	茨 城	10	11	8	5	△3	10	11	8	5	△3		44,756	1.1
	群 馬	1	3	5	5	0	1	3	7	7	0		26,831	1.9
	栃 木	2	7	8	2	△6	2	7	8	2	△6		24,642	0.8
	山 梨	2	3	2	2	0	2	3	2	2	0		8,580	2.3
中 部	愛 知	9	8	8	9	1	9	8	8	9	1		92,934	1.0
	岡 崎	6	4	4	5	1	6	4	4	5	1		42,998	1.2
中 部	岐 阜	4	2	3	7	4	2	2	4	8	4		21,007	3.3
	三 重	4	3	7	5	△2	5	3	7	5	△2		23,369	2.1
近 畿	福 井	3	1	1	2	1	3	1	1	2	1		8,738	2.3
	大 阪	23	17	23	13	△10	24	18	23	13	△10		98,425	1.3
近 畿	京 都	4	1	3	5	2	5	1	3	5	2		24,323	2.1
	兵 庫	7	7	7	6	△1	8	7	7	6	△1		50,709	1.2
	滋 賀	2	2	2	0	△2	2	2	2	0	△2		13,475	0.0
	奈 良	4	0	0	1	1	4	0	0	1	1		10,847	0.9
中 国	和 歌 山	2	0	2	0	△2	2	0	2	0	△2		9,577	0.0
	広 島	1	6	6	7	1	1	9	6	8	2		31,528	2.2
中 国	取 根	1	0	2	2	0	1	0	2	2	0		5,626	3.6
	山 口	0	1	0	0	0	0	1	0	0	0		5,941	0.0
四 国	山 口	2	0	9	4	△5	2	0	10	4	△6		26,987	1.5
	香 川	0	5	3	2	△1	0	5	3	2	△1		13,662	1.5
四 国	川 島	3	1	2	2	0	3	1	2	2	0		13,375	1.5
	愛 媛	2	0	2	0	△2	2	0	2	0	△2		7,257	0.0
九 州	高 知	1	3	2	1	△1	1	3	2	1	△1		15,244	0.7
	福 岡	0	0	2	2	0	0	0	2	3	1		6,769	3.0
九 州	岡 崎	11	7	10	12	2	11	8	10	12	2		56,963	2.1
	佐 賀	4	0	1	1	0	4	0	1	1	0		10,262	1.0
	長 崎	1	0	0	0	0	1	0	0	0	0		9,301	0.0
	熊 本	2	3	2	1	△1	2	3	2	1	△1		16,429	0.6
大 分	大 分	2	1	1	3	2	2	1	1	3	2		10,422	2.9
	宮 崎	0	2	0	2	2	0	2	0	2	2		11,312	1.8
鹿 児 島	鹿 児 島	4	0	2	3	1	4	0	2	3	1		17,084	1.8
沖 縄	沖 縄	1	1	0	1	1	2	1	0	1	1		8,161	1.2
	不 明	3	3	1	3	2	3	3	1	3	2		-	-
合 計	200	169	199	200	1		206	174	207	208	1		1,326,863	1.5

※死亡事故件数及び死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
※車両台数はハイパー及び軽自動車を除く営業用貨物車の保有車両台数 (2024年12月末現在) 出典：(一財) 自動車検査登録情報協会

X I . 2024年死亡事故データ(1万台当たり死亡事故件数)



※死亡事故件数は事業用貨物自動車が第一当事者となるものであり、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(2024.12末現在) 出典:(一財)自動車検査登録情報協会

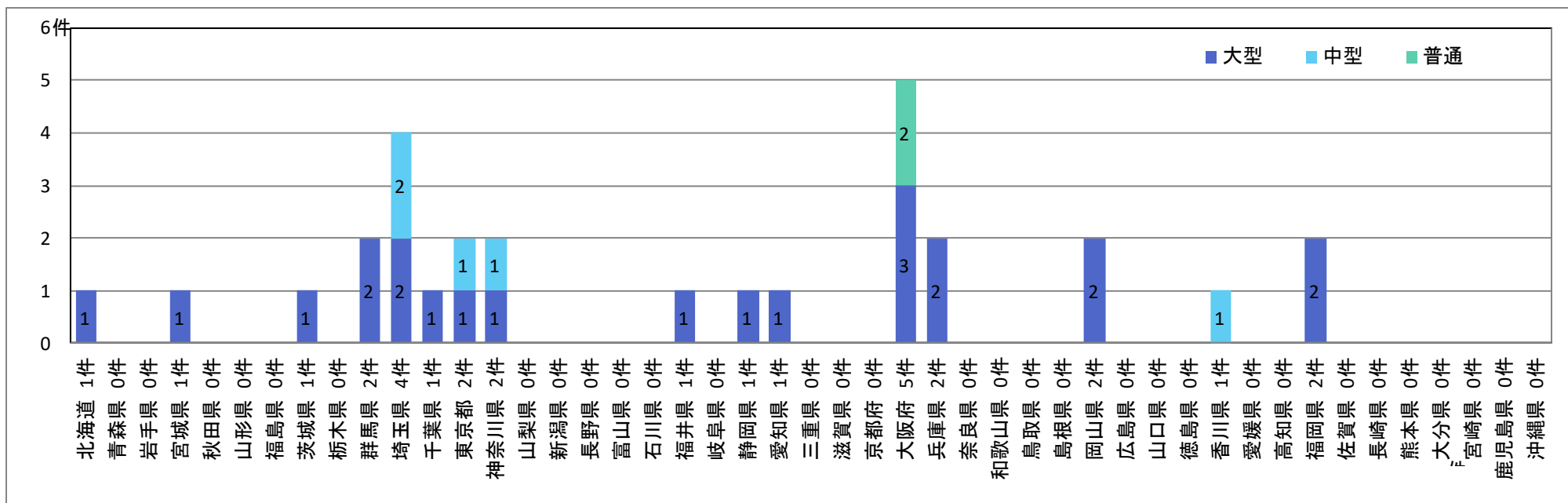
X II . 2024年死亡事故データ(対自転車死亡事故(第一当事者))

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 . 2024年死亡事故データ(対自転車死亡事故(第一当事者))

1. 発生地別

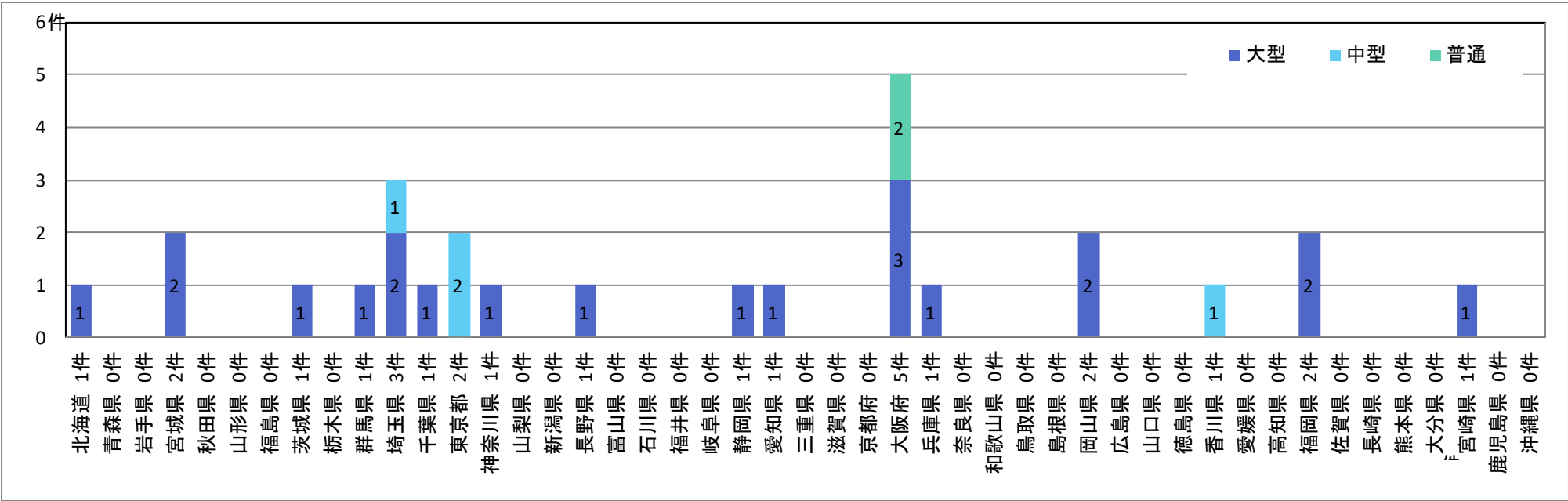
- ・発生地別死亡事故件数の多い県をみると、「大阪府」が最も多く5件、次いで「埼玉県」4件と続いている。



X II . 2024年死亡事故データ(対自転車死亡事故(第一当事者))

2. 車籍別

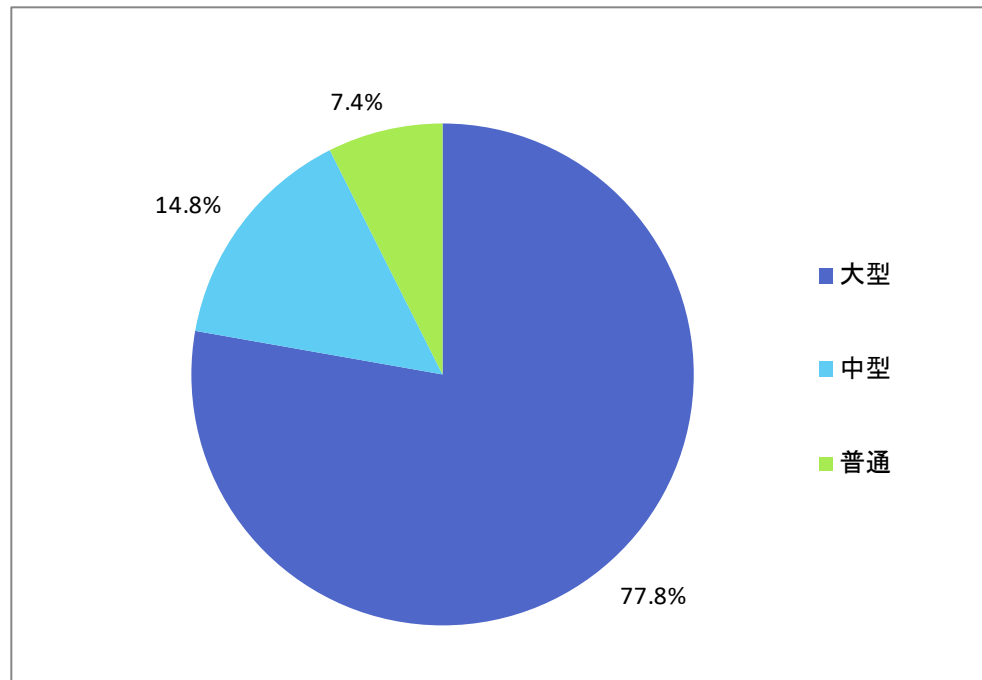
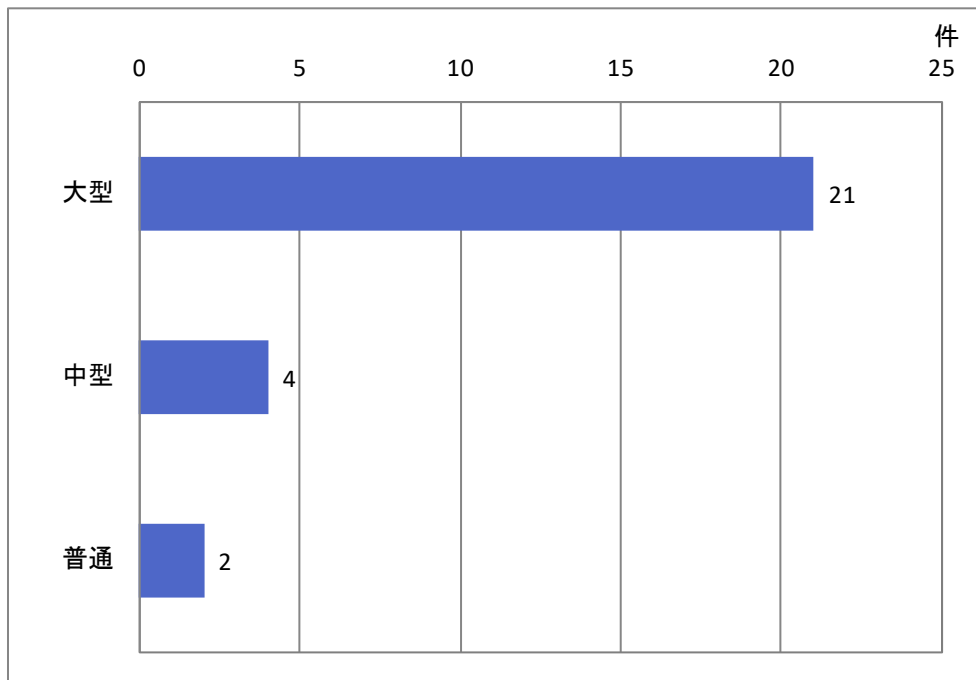
・車籍別死亡事故件数の多い県をみると、「大阪府」が最も多く5件、次いで「埼玉県」3件と続いている。



X II . 2024年死亡事故データ(対自転車死亡事故(第一当事者))

3. 車種別

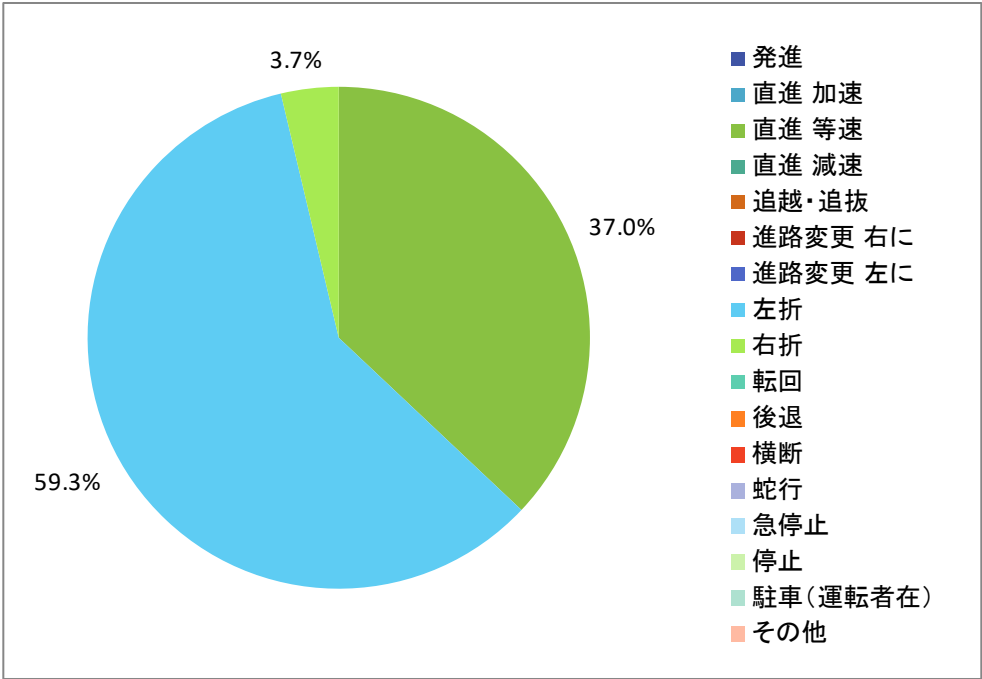
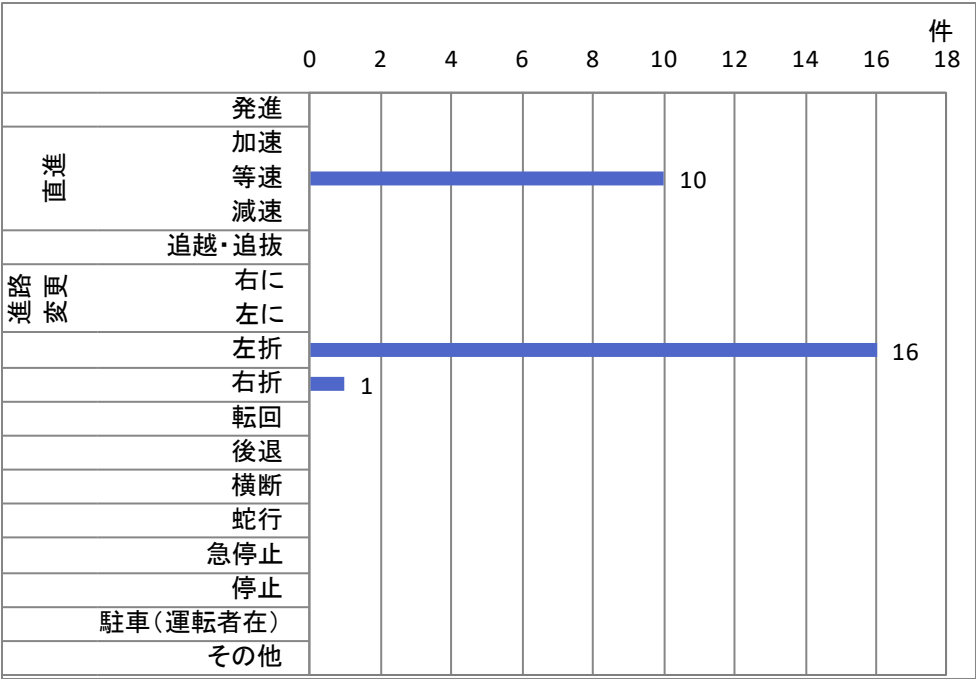
- ・死亡事故件数を車種別にみると、「大型」が最も多く21件（77.8%）と8割近くを占めている。
- ・次いで「中型」4件（14.8%）、「普通」2件（7.4%）と続いている。



X II . 2024年死亡事故データ(対自転車死亡事故(第一当事者))

4. 事故類型別

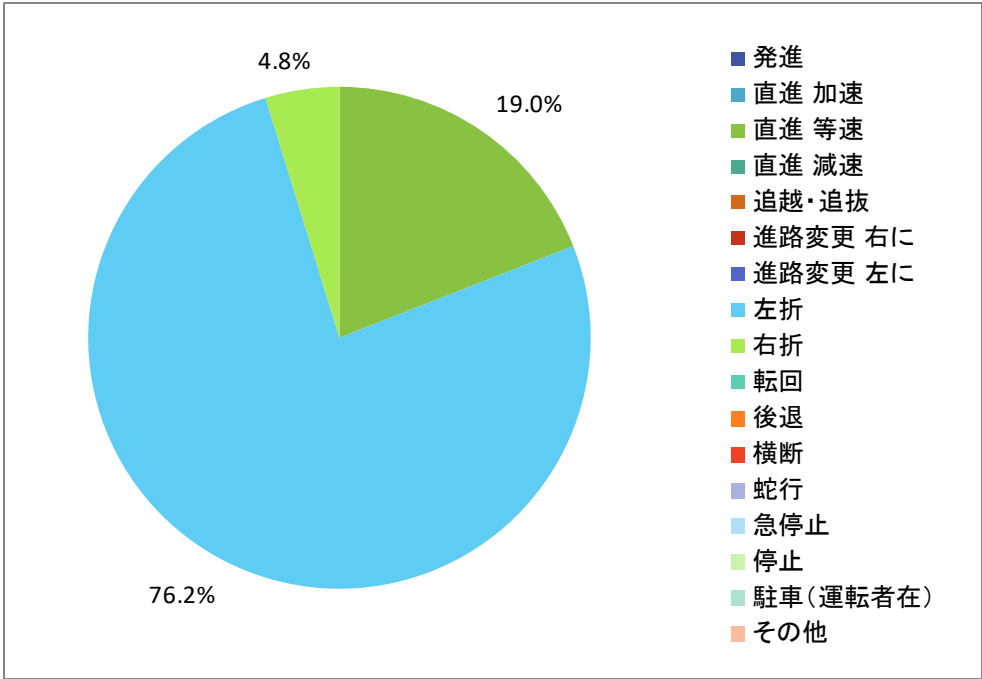
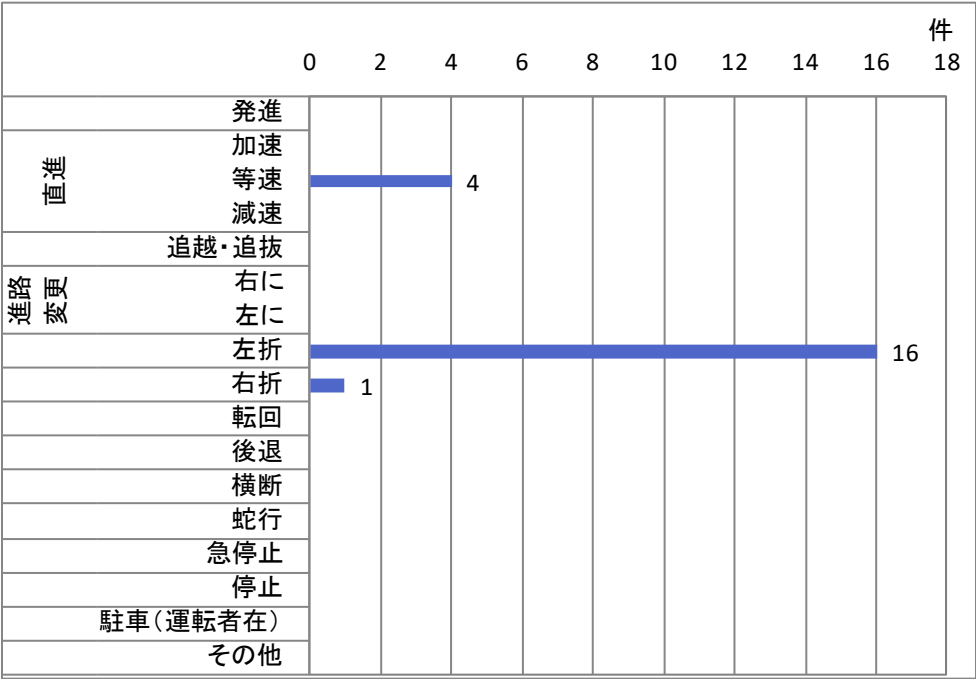
- ・ 死亡事故件数を事故類型別にみると、「左折」が最も多く16件（59.3％）となっている。
- ・ 次いで「直進 等速」10件（37.0％）と続いている。



X II . 2024年死亡事故データ(対自転車死亡事故(第一当事者))

(1)大型

- ・ 死亡事故件数の事故類型別を車種別にみると、「大型」は「左折」が最も多く16件（76.2%）と8割近くを占めている。
- ・ 次いで「直進 等速」4件（19.0%）と続いている。

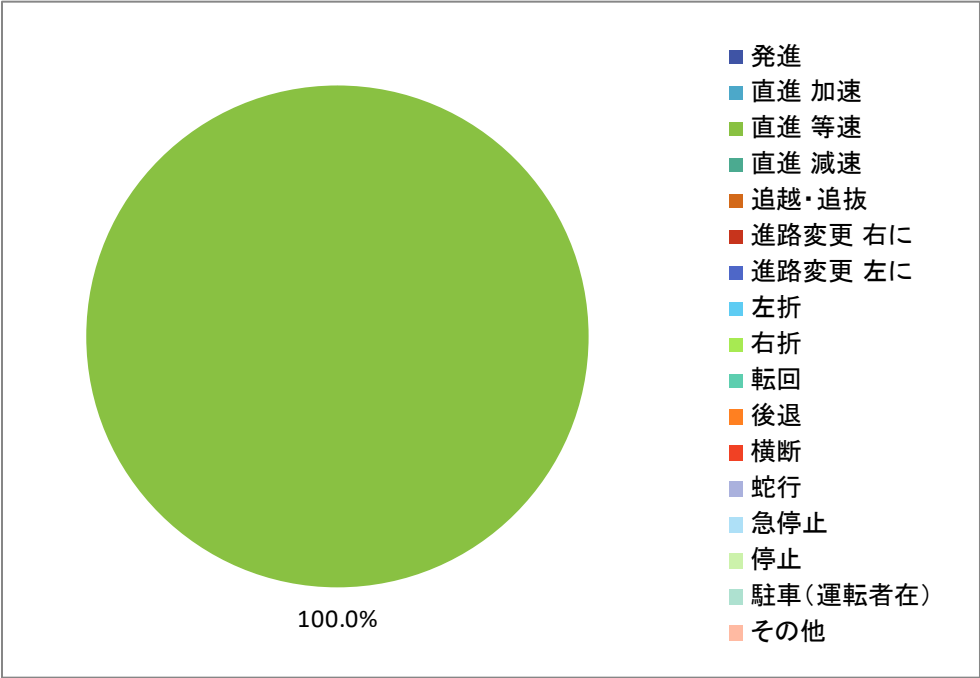


X II . 2024年死亡事故データ(対自転車死亡事故(第一当事者))

(2) 中型

・ 死亡事故件数の事故類型別を車種別にみると、「中型」は「直進 等速」4件（100.0%）となっている。

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

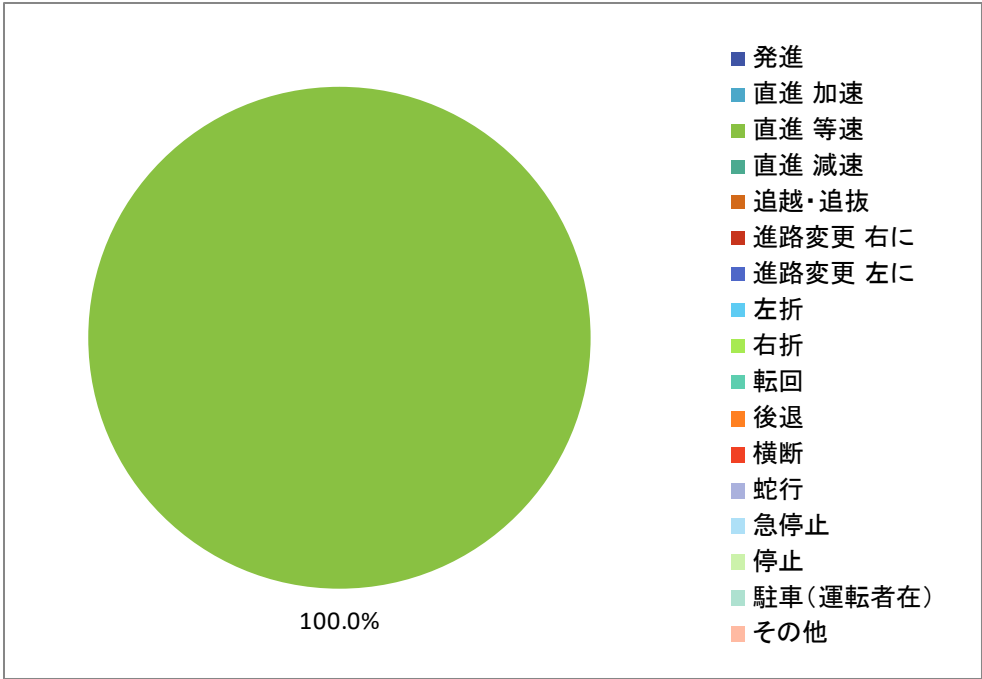


X II . 2024年死亡事故データ(対自転車死亡事故(第一当事者))

(3) 普通

・ 死亡事故件数の事故類型別を車種別にみると、「普通」は「直進 等速」2件（100.0%）となっている。

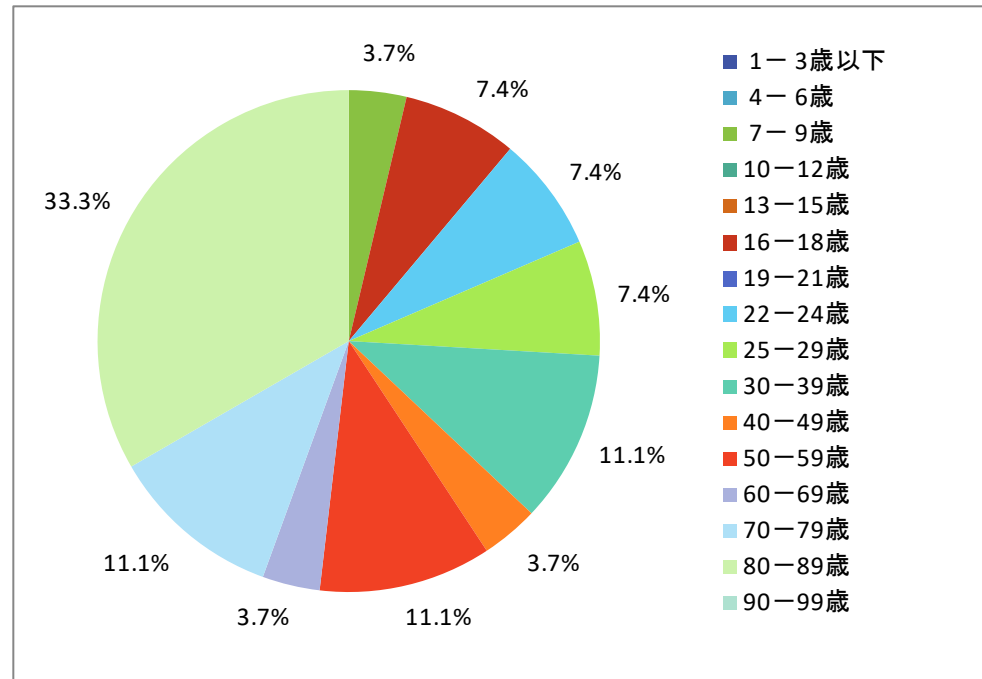
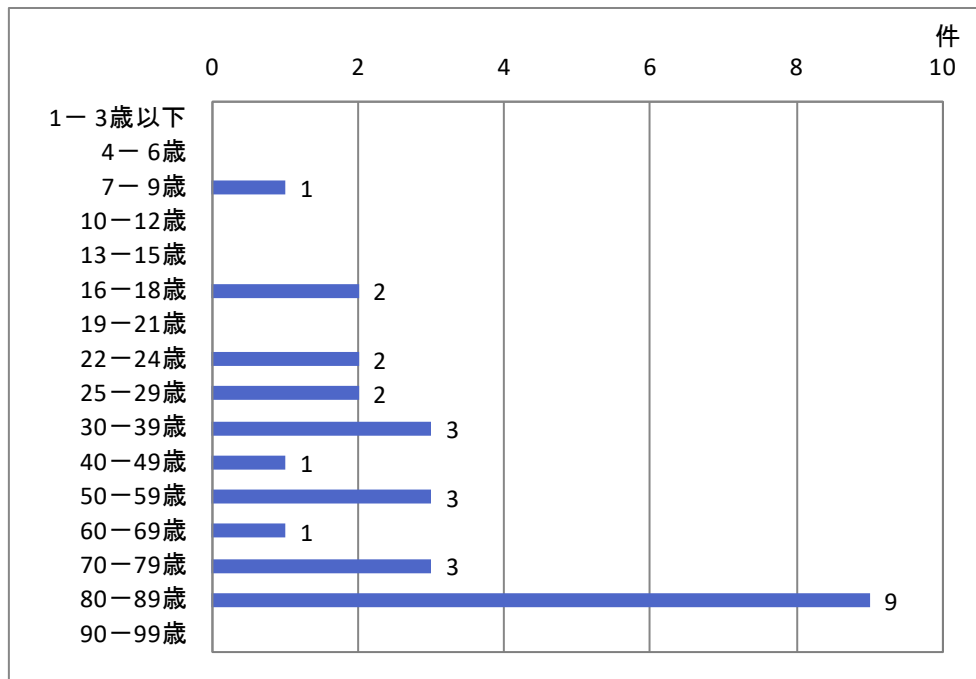
		0	1	2	件 3
直進	発進				
	加速				
	等速			2	
	減速				
進路変更	追越・追抜				
	右に				
	左に				
	左折				
	右折				
	転回				
	後退				
	横断				
	蛇行				
	急停止				
	停止				
	駐車(運転者在)				
	その他				



X II . 2024年死亡事故データ(対自転車死亡事故(第一当事者))

5. 自転車運転者の年齢層別

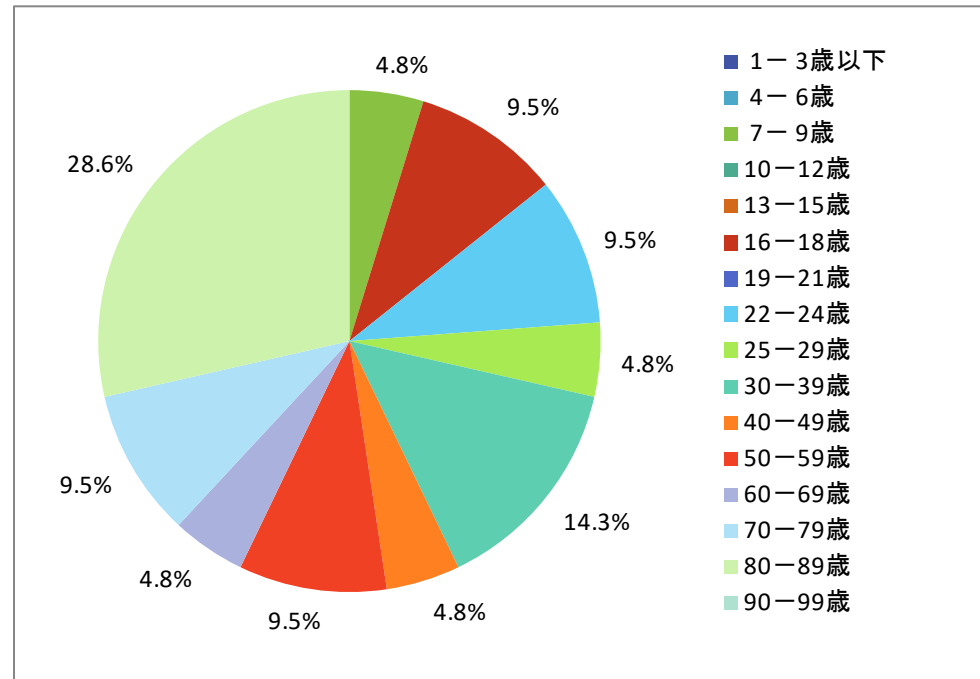
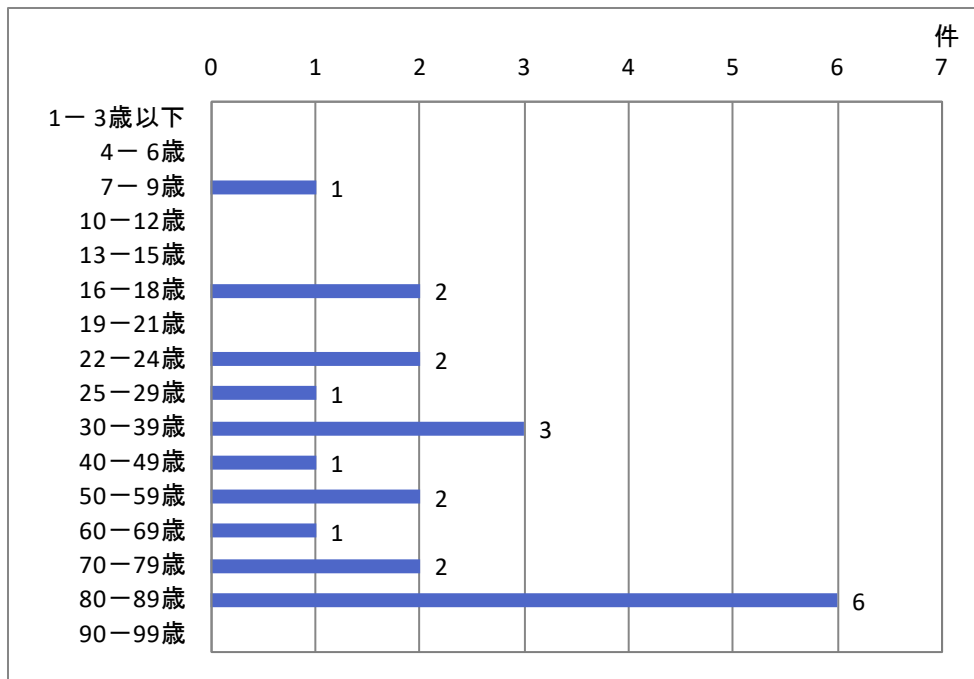
- ・死亡事故件数を自転車運転者の年齢層別にみると、「80-89歳」が最も多く9件（33.3%）となっている。
- ・次いで「30-39歳」、「50-59歳」、「70-79歳」がそれぞれ3件（11.1%）と続いている。
- ・60歳代以上で5割近くを占めている。



X II . 2024年死亡事故データ(対自転車死亡事故(第一当事者))

(1)大型

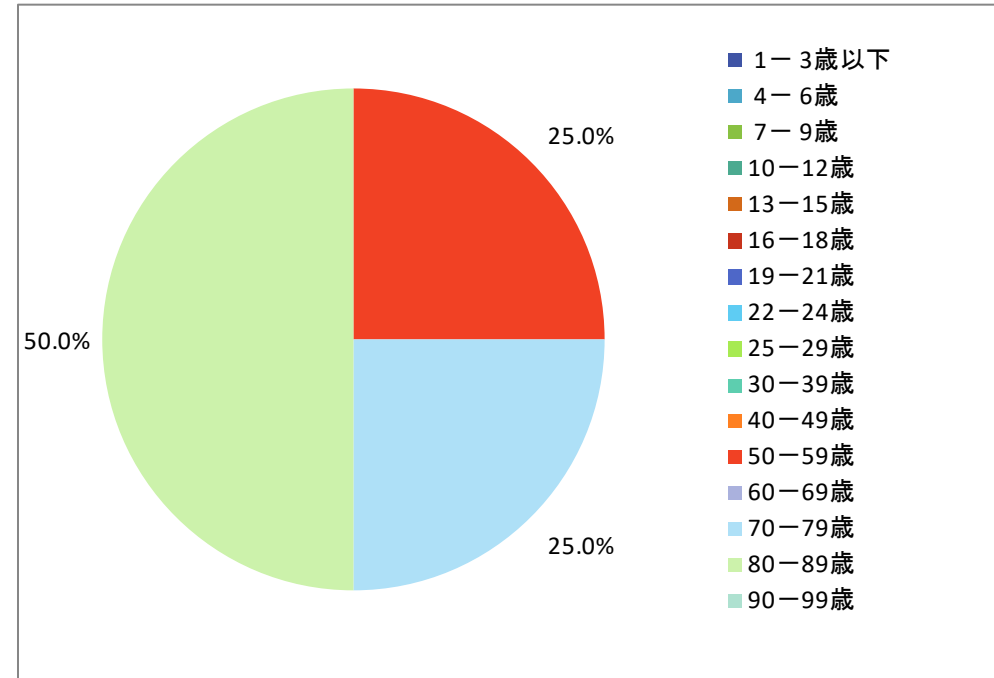
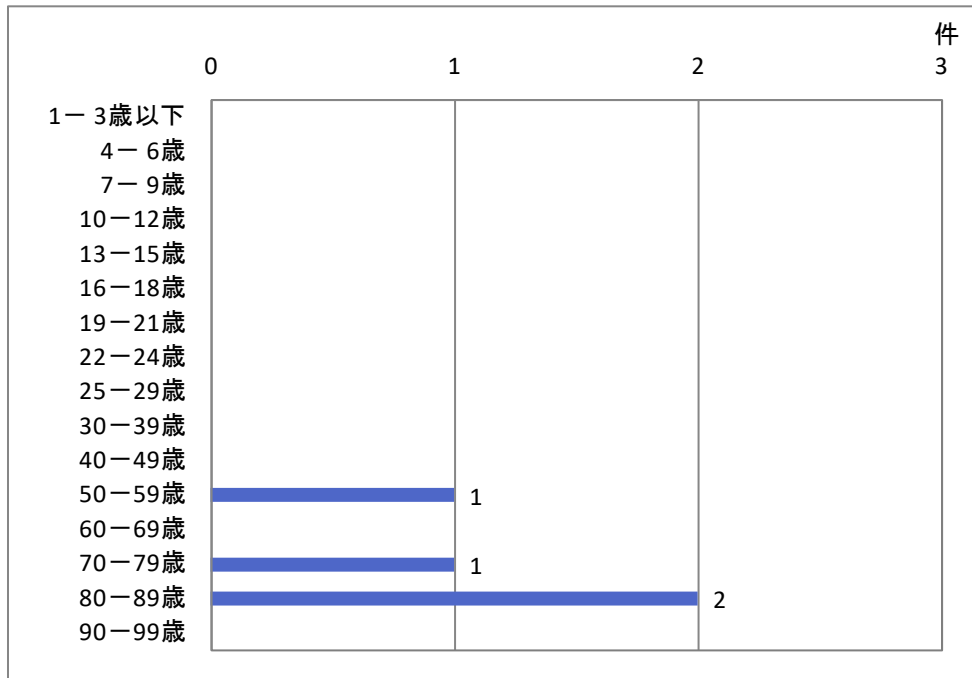
- ・死亡事故件数の自転車運転者の年齢層別を車種別にみると、「大型」は「80-89歳」が最も多く6件（28.6％）となっている。
- ・次いで「30-39歳」3件（14.3％）と続いている。



X II . 2024年死亡事故データ(対自転車死亡事故(第一当事者))

(2) 中型

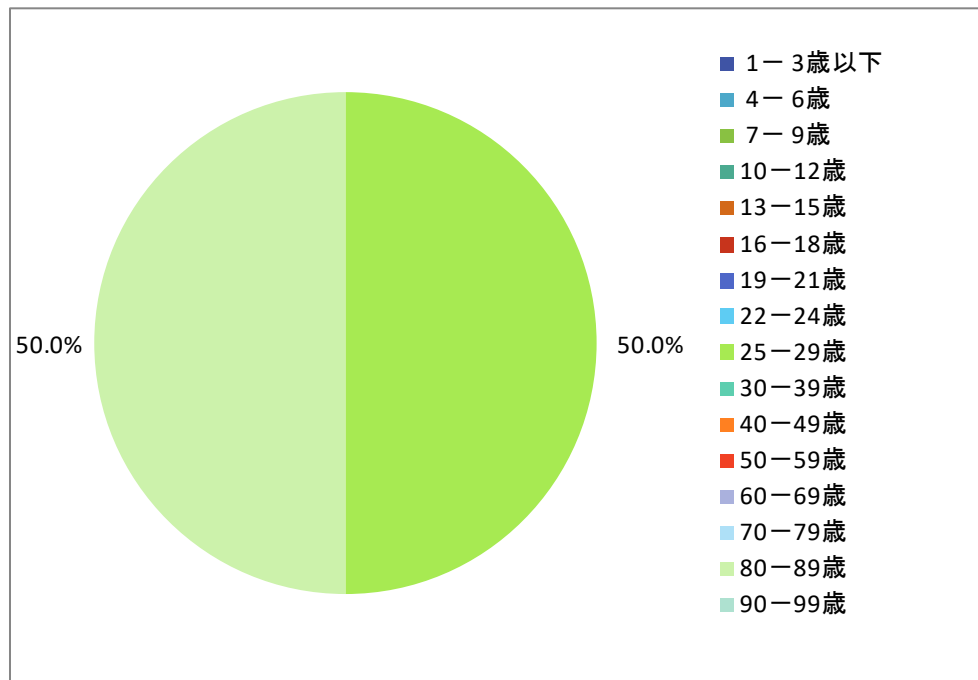
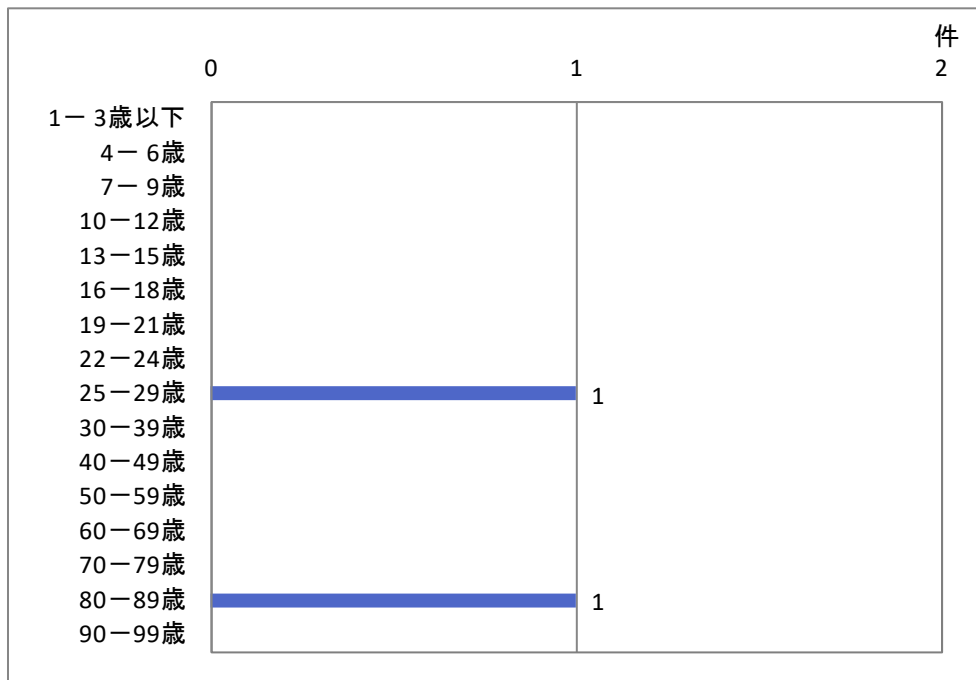
- ・ 死亡事故件数の自転車運転者の年齢層別を車種別にみると、「中型」は「80-89歳」が最も多く2件（50.0%）となっている。
- ・ 次いで「50-59歳」、「70-79歳」がそれぞれ1件（25.0%）と続いている。



X II . 2024年死亡事故データ(対自転車死亡事故(第一当事者))

(3) 普通

- 死亡事故件数の自転車運転者の年齢層別を車種別にみると、「普通」は「25-29歳」、「80-89歳」がそれぞれ1件（50.0%）となっている。



X II . 2024年死亡事故データ(対自転車死亡事故(第一当事者))

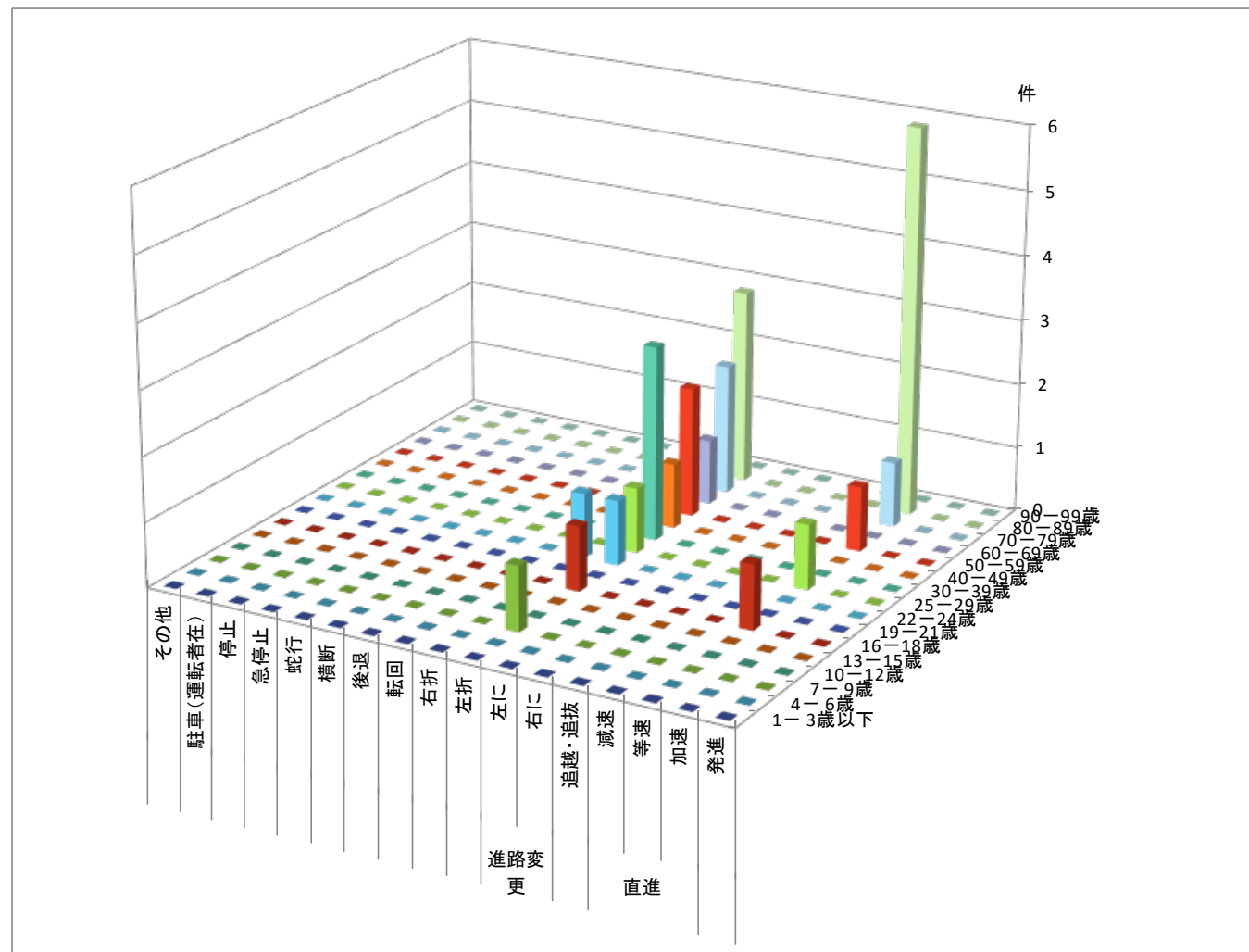
6. 第一当事者事故類型別自転車運転者の年齢層別

- 死亡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」－「80-89歳」
が最も多く6件となっている。

- 次いで、

「左折」－「30-39歳」、
「左折」－「80-89歳」
がそれぞれ3件と続いている。

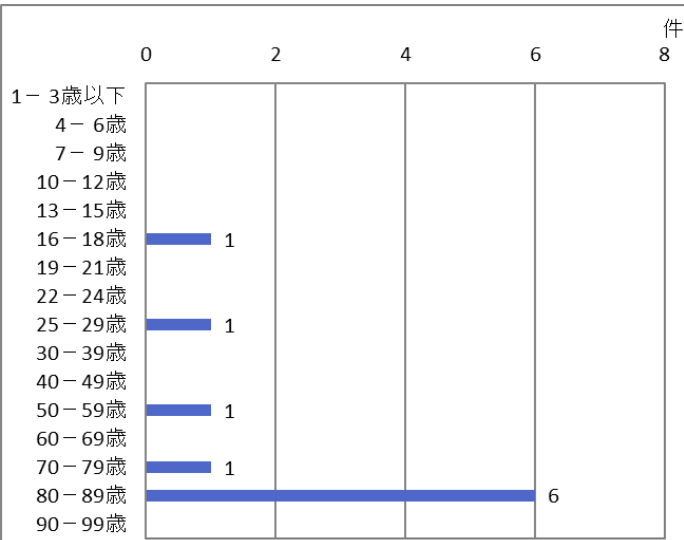


X II . 2024年死亡事故データ(対自転車死亡事故(第一当事者))

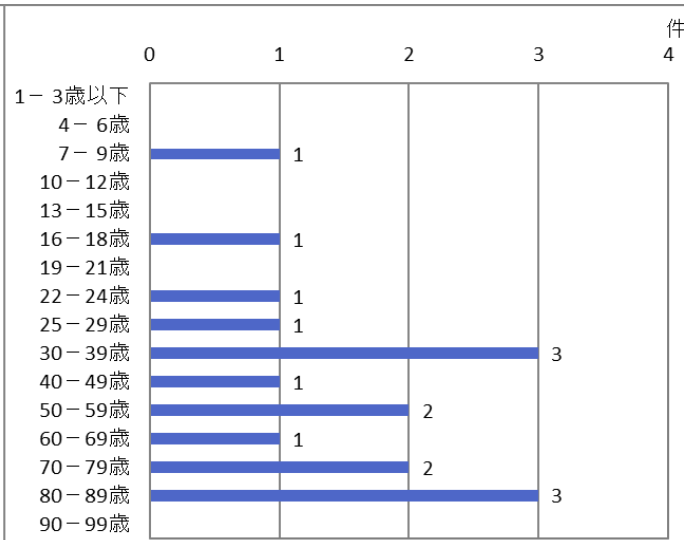
(1)「等速 直進」、「左折」及び「右折」の自転車運転者の年齢層別

- ・ 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、「80-89歳」が最も多く6件となっている。
- ・ 「左折」を自転車運転者の年齢層別にみると、「30-39歳」、「80-89歳」が最も多く、それぞれ3件となっている。
- ・ 「右折」を自転車運転者の年齢層別にみると、「22-24歳」が1件となっている。
- ・ 「等速 直進」、「左折」は高齢の自転車運転者が多い。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=10



「左折」 n=16



「右折」 n=1

