

2024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 】

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・重傷事故データの傾向	4
III.	2024年死亡・重傷事故データ(車籍)	24
IV.	2024年死亡・重傷事故データ(発生地)	44
V.	2024年死亡・重傷事故データ(道路区分)	64
VI.	2024年死亡・重傷事故データ(車両区分)	76
VII.	2024年死亡・重傷事故データ(車両総重量)	90
VIII.	2024年死亡・重傷事故データ(年齢層別)	94
IX.	2024年死亡・重傷事故データ(運転免許取得年数別)	100
X.	2024年死亡・重傷事故データ(交差点(追突を除く))	108
XI.	2024年死亡・重傷事故データ (1万台人当たり死者数・重傷者数)	118
XII.	2024年死亡・重傷事故データ (対自転車死亡・重傷事故(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1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>

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

※出所：公益財団法人交通事故総合分析センター

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
		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
		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
		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
		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

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・重傷事故

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

メ モ

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

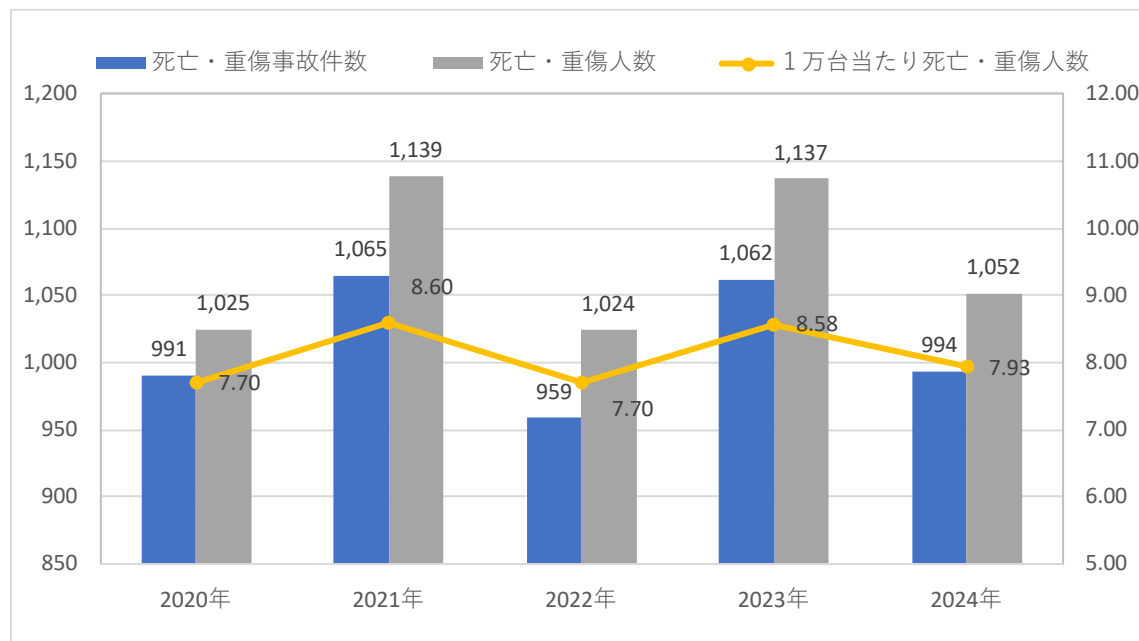
Ⅱ. 死亡・重傷事故データの傾向

1. 事故件数

- 2024年1～12月の死亡・重傷事故件数は994件（死者・重傷者の合計人数は1,052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7.93人）。

※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）

- 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。

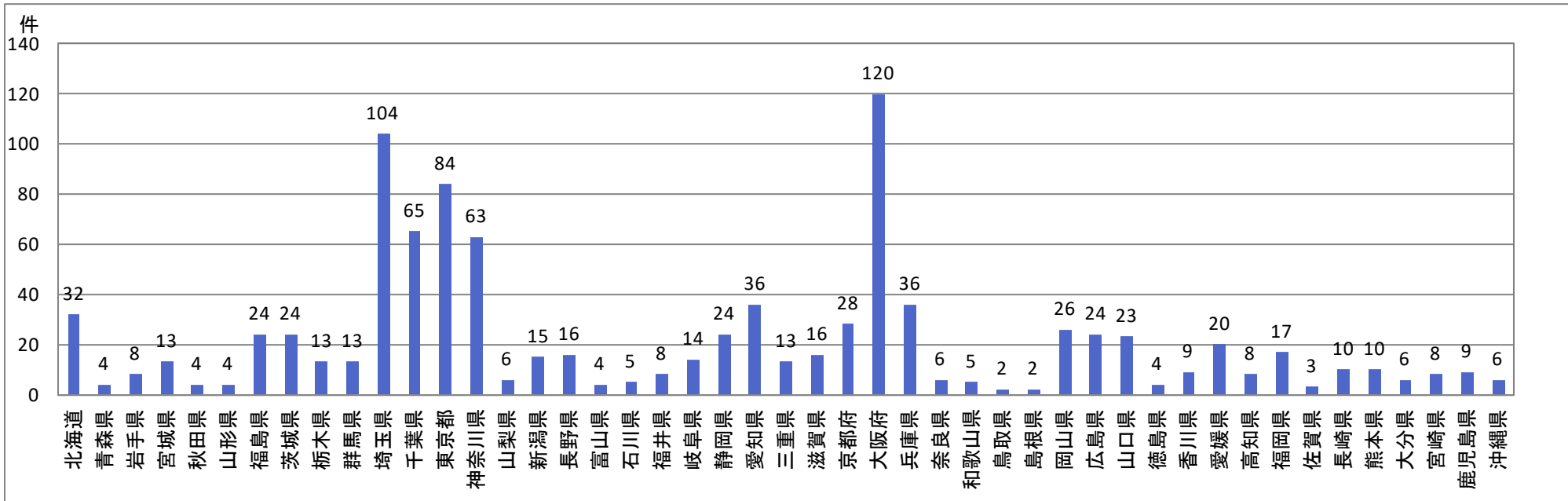


Ⅱ. 死亡・重傷事故データの傾向

2. 発生地別

- ・2024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120件、次いで「埼玉県」104件、「東京都」84件、「千葉県」65件、「神奈川県」63件、「愛知県」、「兵庫県」がそれぞれ36件、「北海道」32件、「京都府」28件、「岡山県」26件と続いている。
- ・2024年の車籍別死亡・重傷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」、「千葉県」、「神奈川県」、「兵庫県」、「岡山県」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	120	0.83
2 埼玉	0	103	84	101	104	1.03
3 東京	0	65	59	93	84	0.90
4 千葉	0	57	62	59	65	1.10
5 神奈川	0	53	59	53	63	1.19
6 愛知	0	24	35	52	36	0.69
6 兵庫	0	59	45	31	36	1.16
8 北海道	0	34	32	39	32	0.82
9 京都	0	25	24	34	28	0.82
10 岡山	0	24	16	24	26	1.08

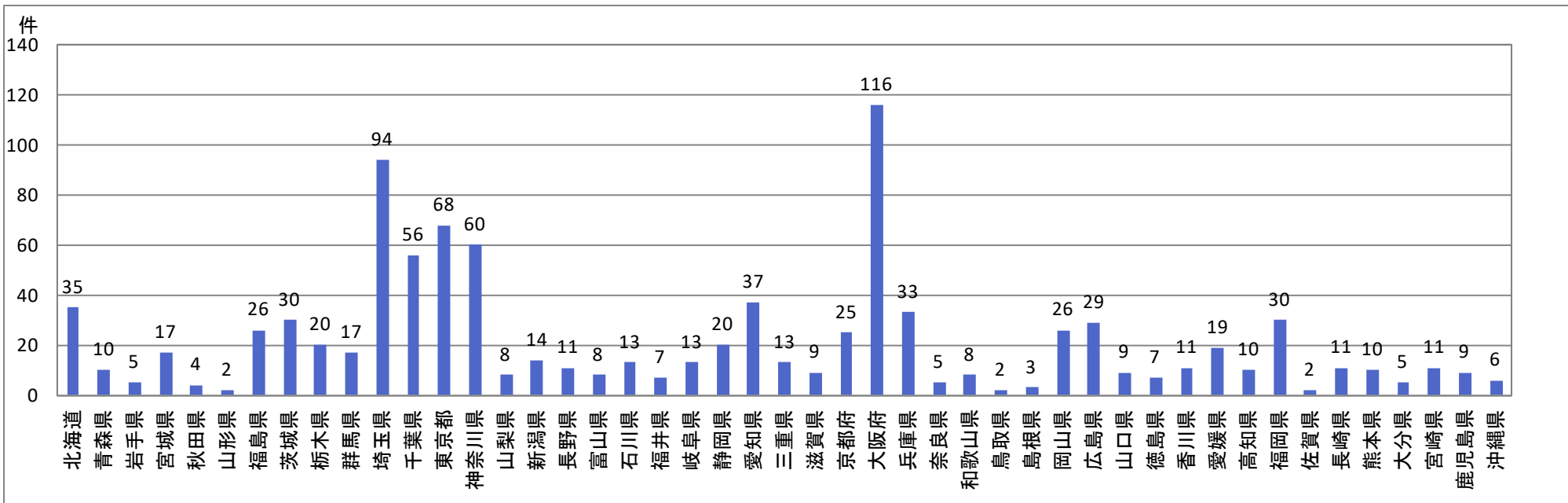


Ⅱ. 死亡・重傷事故データの傾向

3. 車籍別

- ・2024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116件、次いで「埼玉県」94件、「東京都」68件、「神奈川県」60件、「千葉県」56件、「愛知県」37件、「北海道」35件、「兵庫県」33件、「福岡県」と「茨城県」がそれぞれ30件と続いている。
- ・2024年の車籍別死亡・重傷事故件数の多いトップ10について、2023年比をみると、「東京都」、「神奈川県」が増加している。

車籍	2020	2021	2022	2023	2024	前年比
1 大阪	124	132	129	130	116	0.89
2 埼玉	58	87	74	94	94	1.00
3 東京	51	59	50	67	68	1.01
4 神奈川	33	43	51	47	60	1.28
5 千葉	58	50	60	56	56	1.00
6 愛知	33	37	36	49	37	0.76
7 北海道	50	37	37	38	35	0.92
8 兵庫	36	47	39	33	33	1.00
9 福岡	40	43	31	40	30	0.75
9 茨城	41	50	45	38	30	0.79



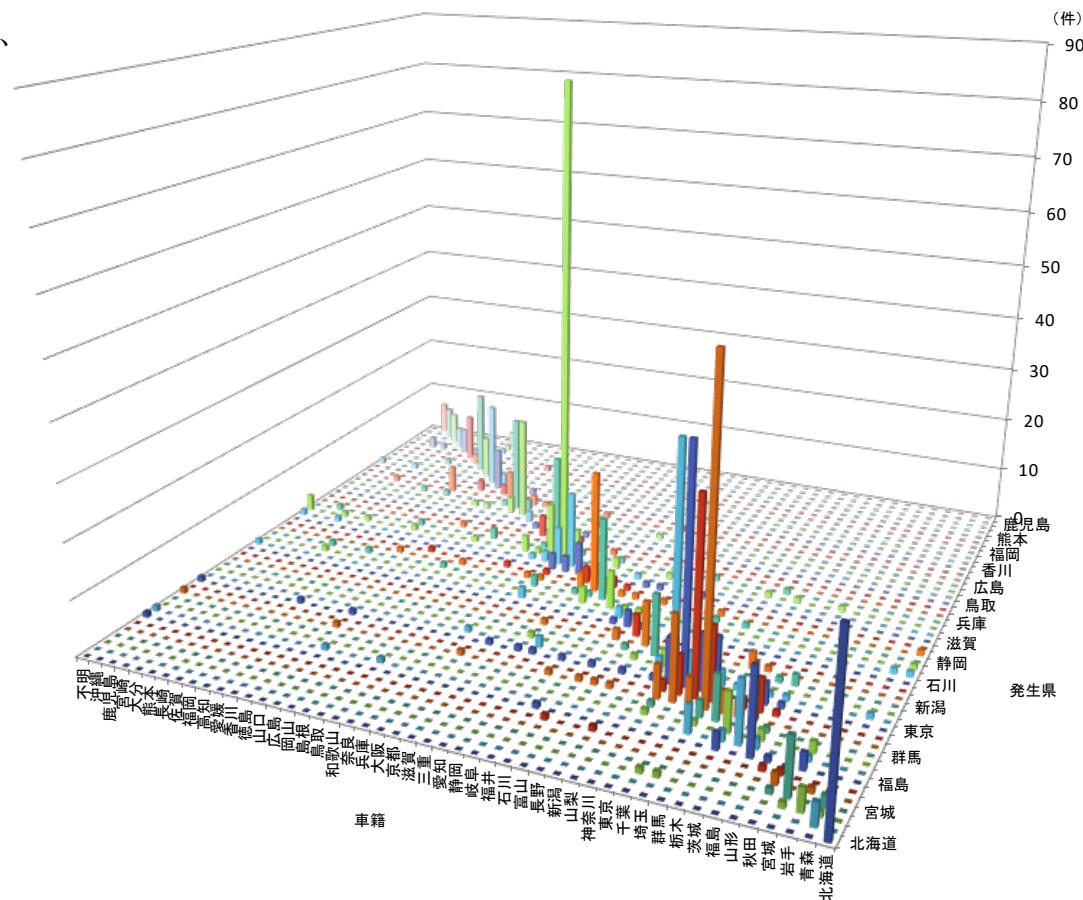
Ⅱ. 死亡・重傷事故データの傾向

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608件、他県での事故は386件となっている。
- ・車籍地以外の他県での事故が38.8%と4割近くを占めている。
- ・2024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、「愛知県」、「兵庫県」、
 「茨城県」、「福岡県」、「福島県」、
 「京都府」、「栃木県」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	大阪	116	11.7%	86	30	25.9%
2	埼玉	94	9.5%	57	37	39.4%
3	東京	68	6.8%	41	27	39.7%
4	神奈川	60	6.0%	40	20	33.3%
5	千葉	56	5.6%	34	22	39.3%
6	愛知	37	3.7%	22	15	40.5%
7	北海道	35	3.5%	32	3	8.6%
8	兵庫	33	3.3%	18	15	45.5%
9	茨城	30	3.0%	11	19	63.3%
9	福岡	30	3.0%	16	14	46.7%
11	広島	29	2.9%	18	11	37.9%
12	福島	26	2.6%	15	11	42.3%
12	岡山	26	2.6%	19	7	26.9%
14	京都	25	2.5%	14	11	44.0%
15	栃木	20	2.0%	7	13	65.0%
	その他	309	31.1%	178	131	42.4%
	合計	994	100.0%	608	386	38.8%

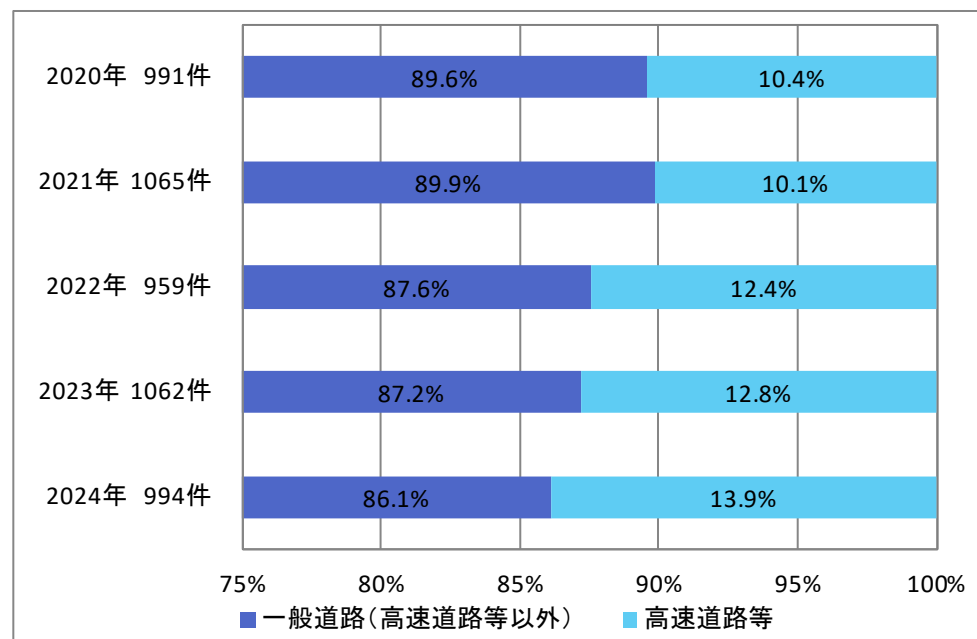
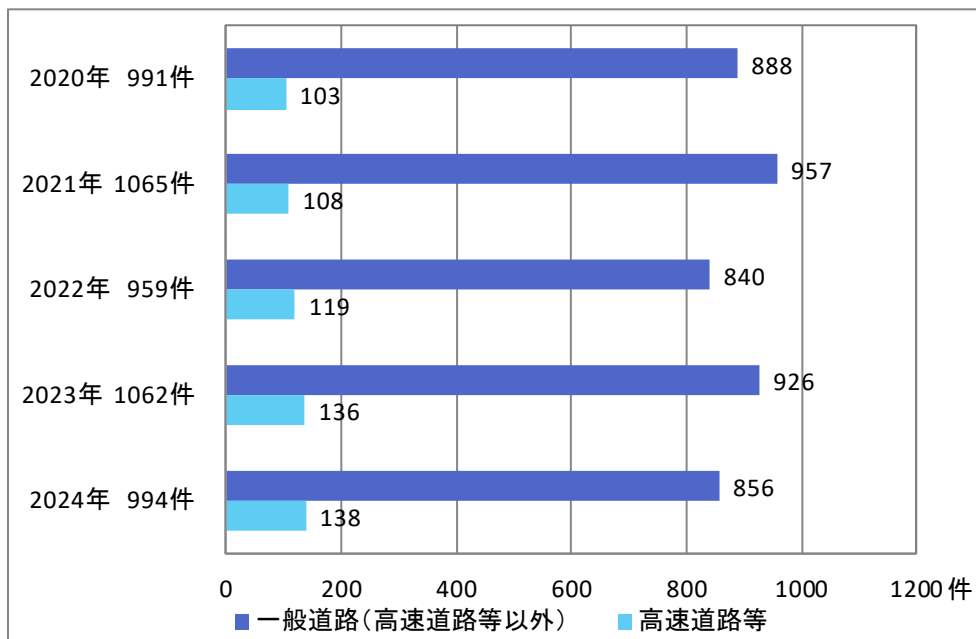
※他県には不明を含む



Ⅱ. 死亡・重傷事故データの傾向

5. 道路区分別

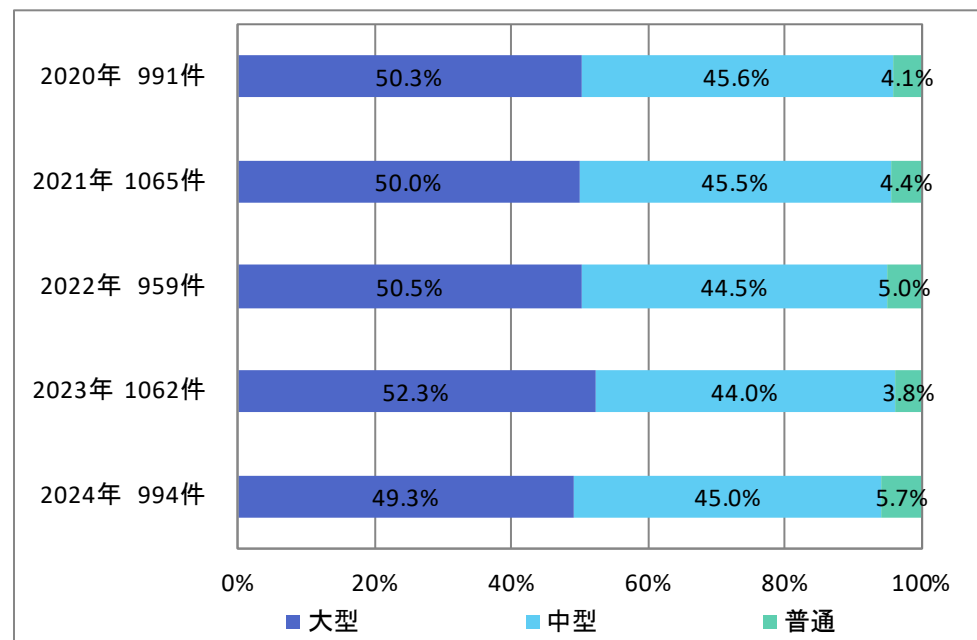
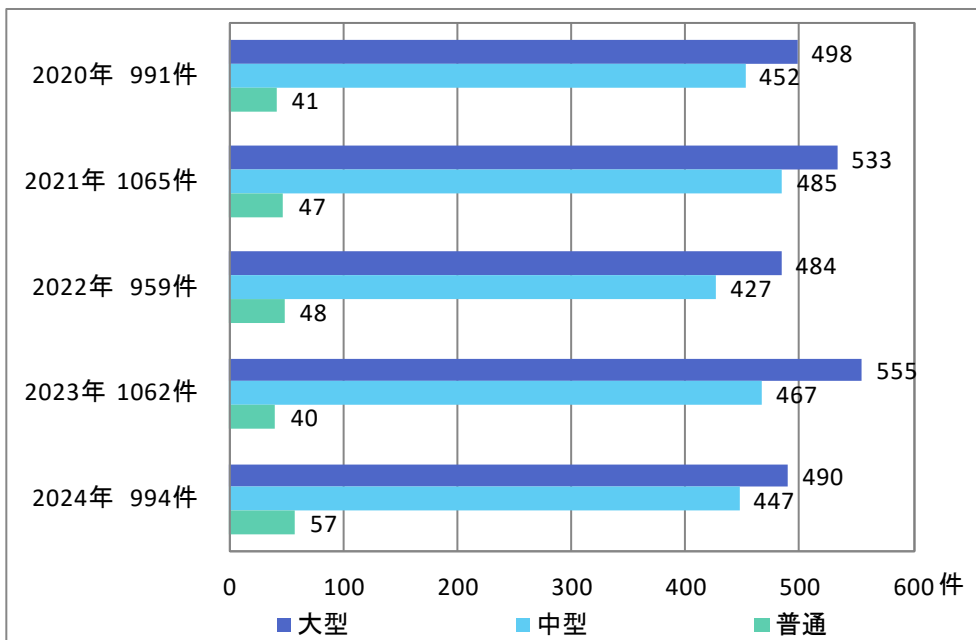
- ・2020年～2024年の傾向をみると、いずれの年も「一般道路（高速道路等以外）」が多く、概ね9割程度となっている。



Ⅱ. 死亡・重傷事故データの傾向

6. 車両区分別

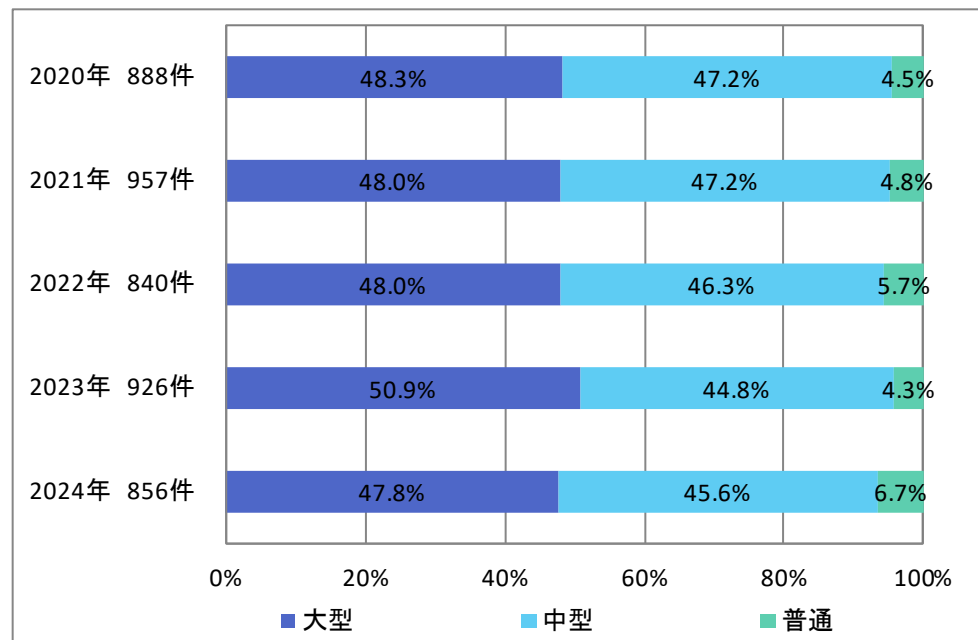
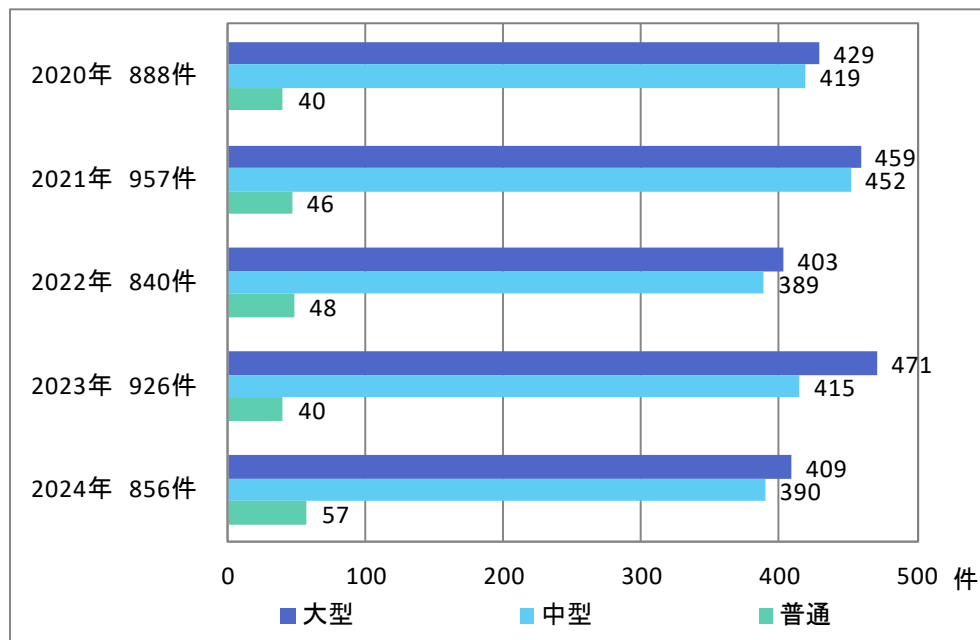
- ・2020年～2024年の傾向をみると、いずれの年も「大型」が多く、概ね5割以上を占めているが、「中型」との差は僅かとなっている。



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

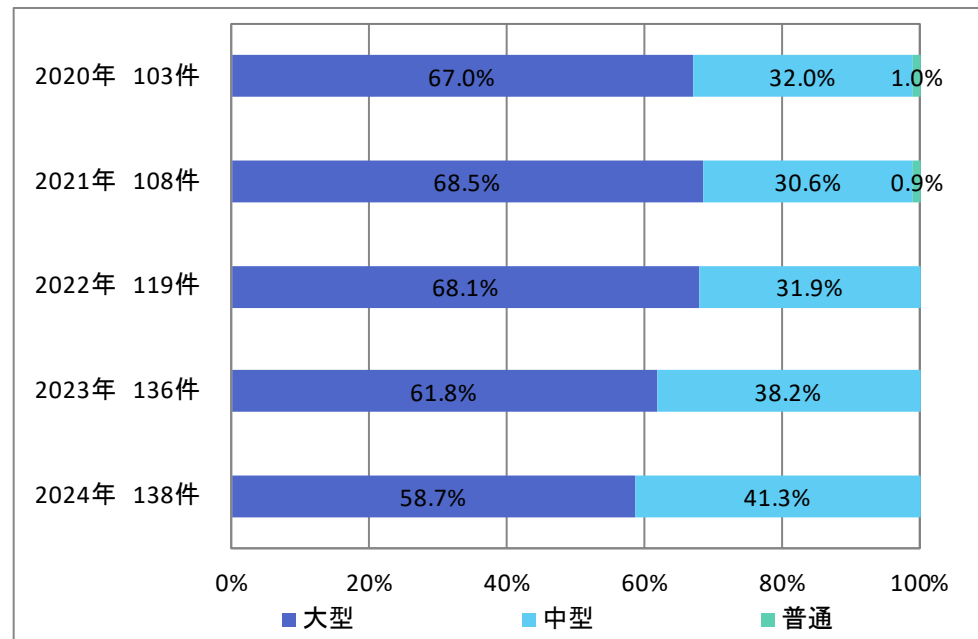
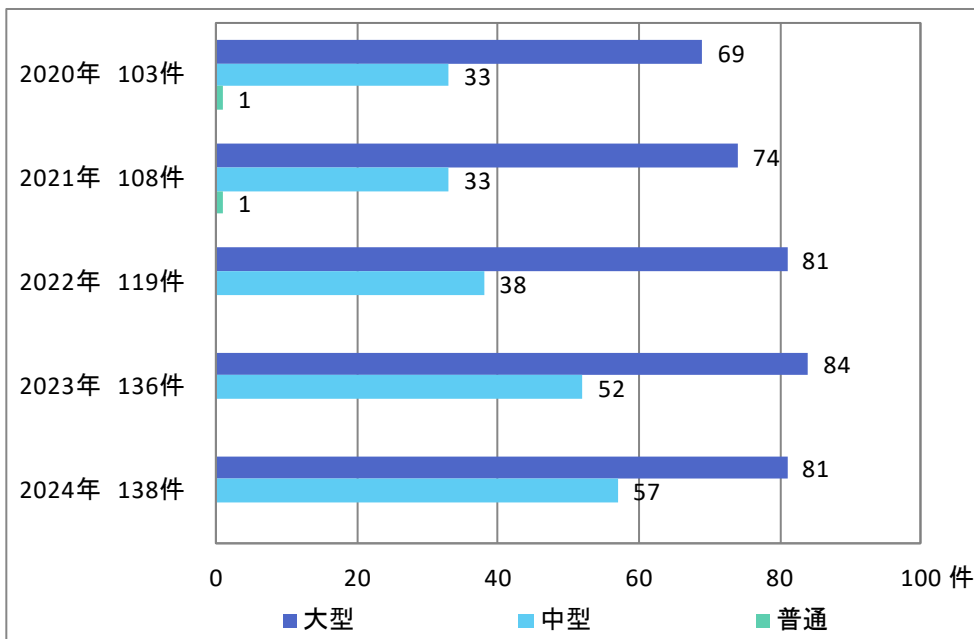
- 2020年～2024年の傾向をみると、いずれの年も「大型」が多く、概ね5割程度を占めているが、「中型」との差は僅かとなっている。



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～2024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。
- ・ 近年「大型」の割合が減少傾向にある。



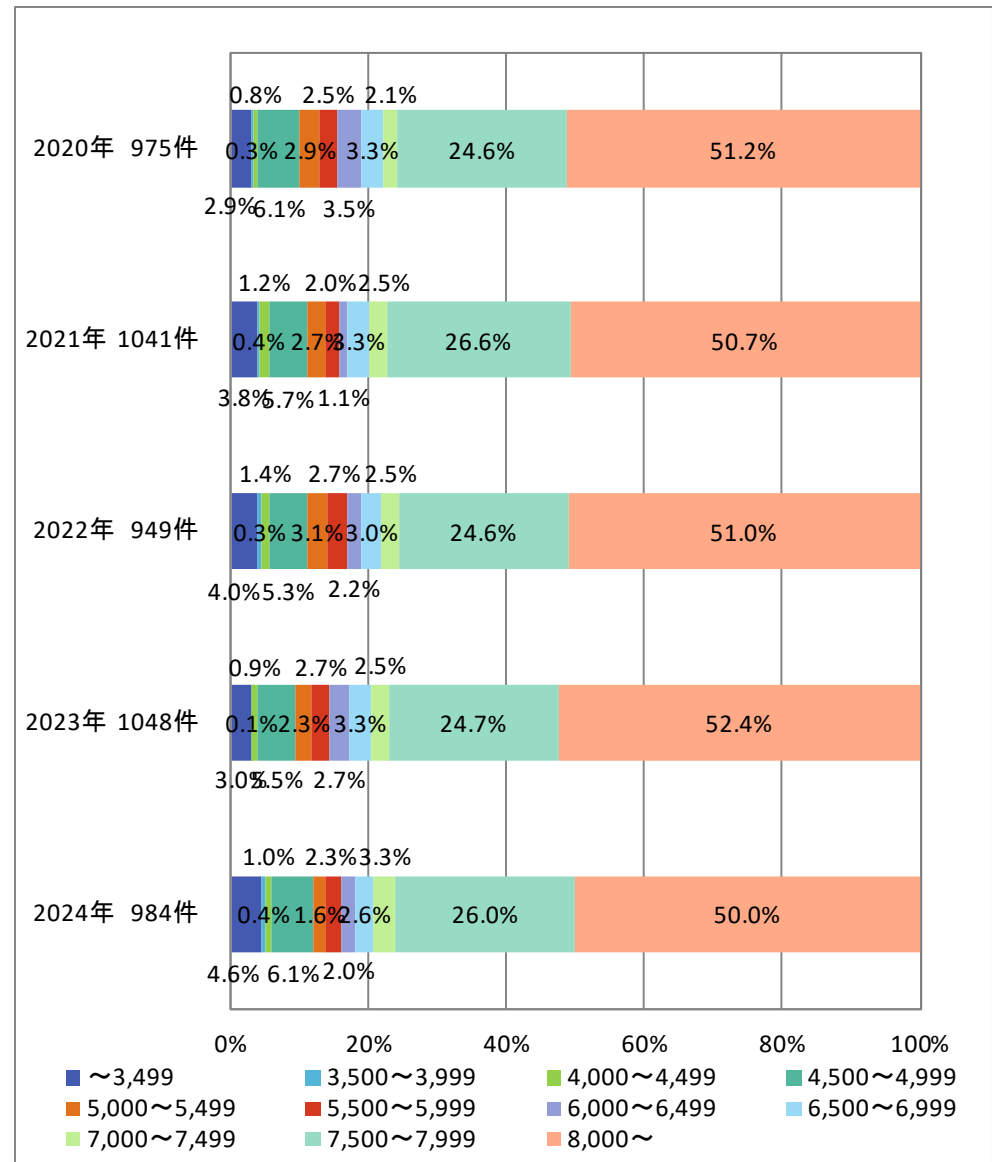
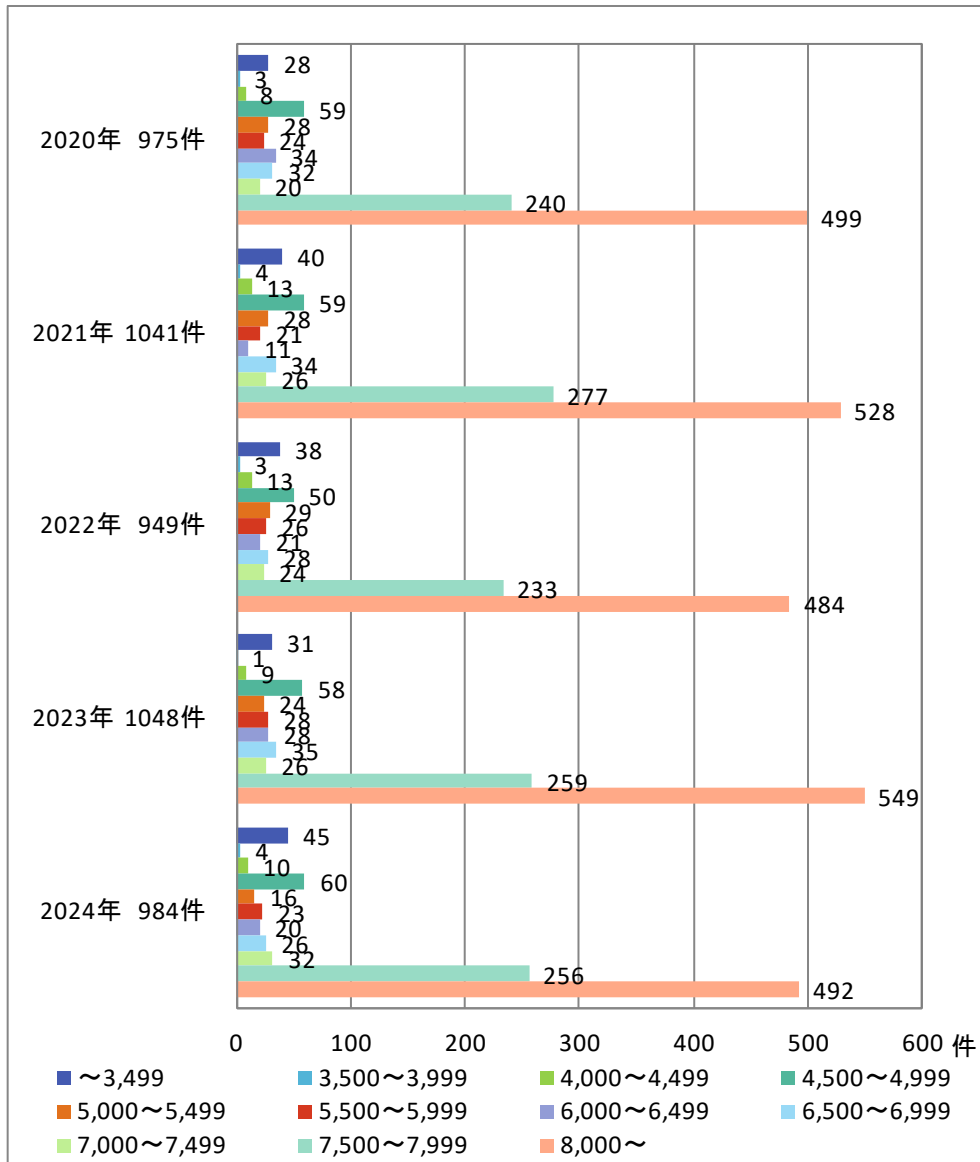
Ⅱ. 死亡・重傷事故データの傾向

7. 車両総重量別

- ・ 2020年～2024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984件で集計した。以下同じ。

Ⅱ. 死亡・重傷事故データの傾向

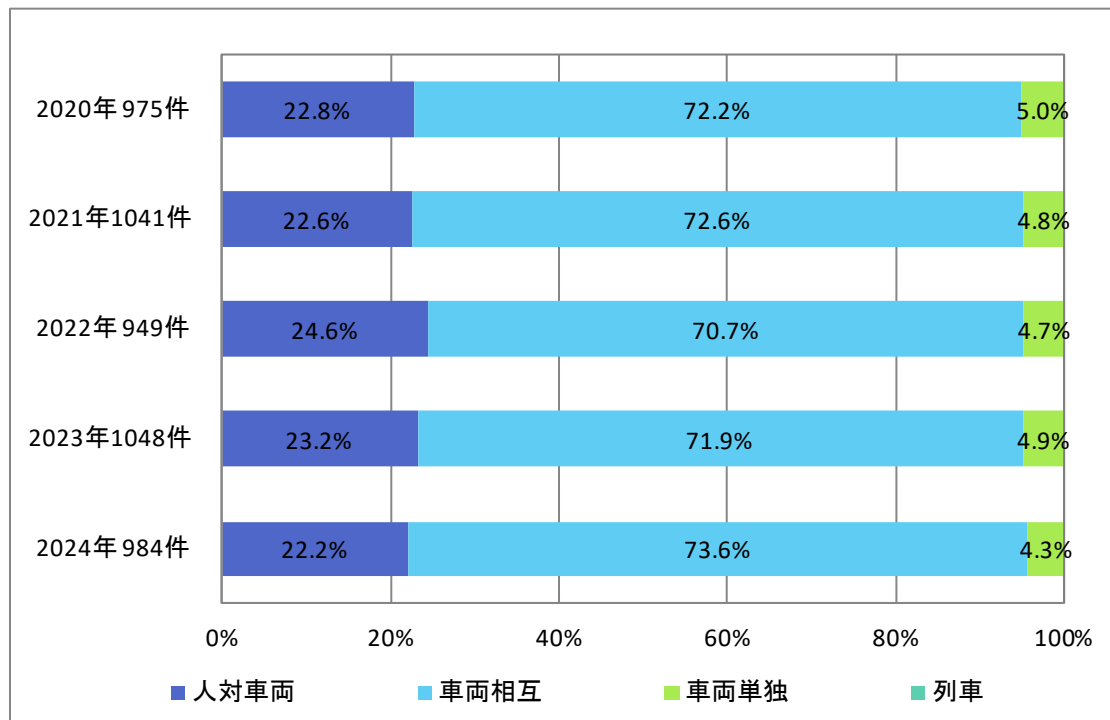


Ⅱ. 死亡・重傷事故データの傾向

8. 事故類型別

- ・2020年～2024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10件を除く984件（2024年）で集計した。以下同じ。

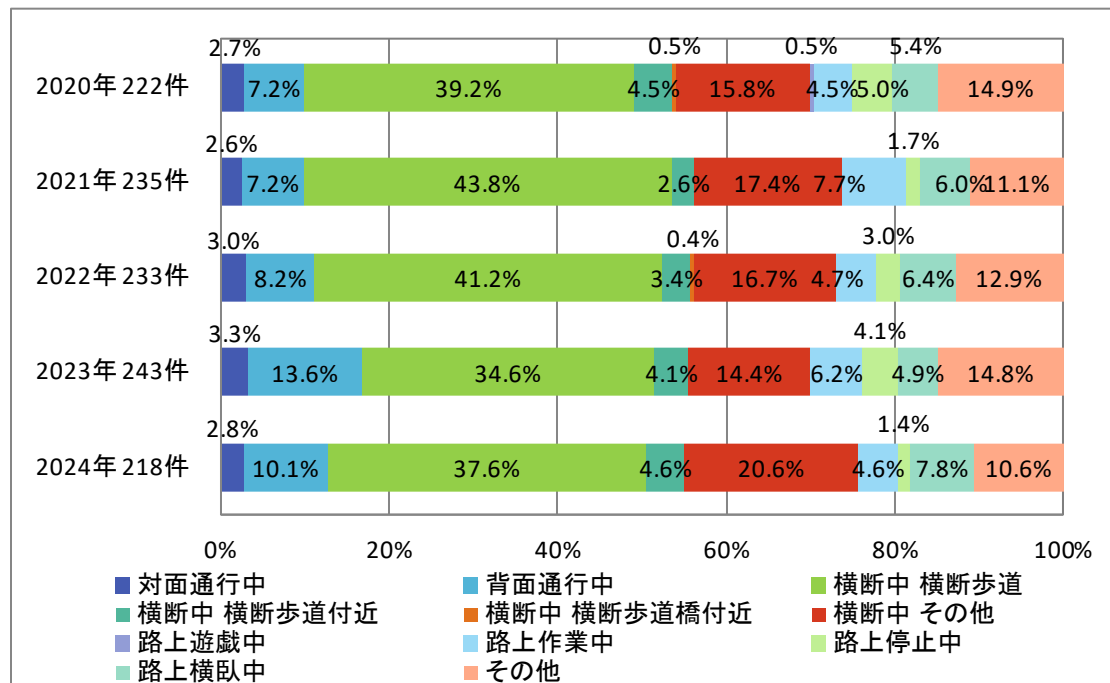


※対自転車事故は、「車両相互」に含まれます。

Ⅱ. 死亡・重傷事故データの傾向

(1) 人対車両

- 2020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。

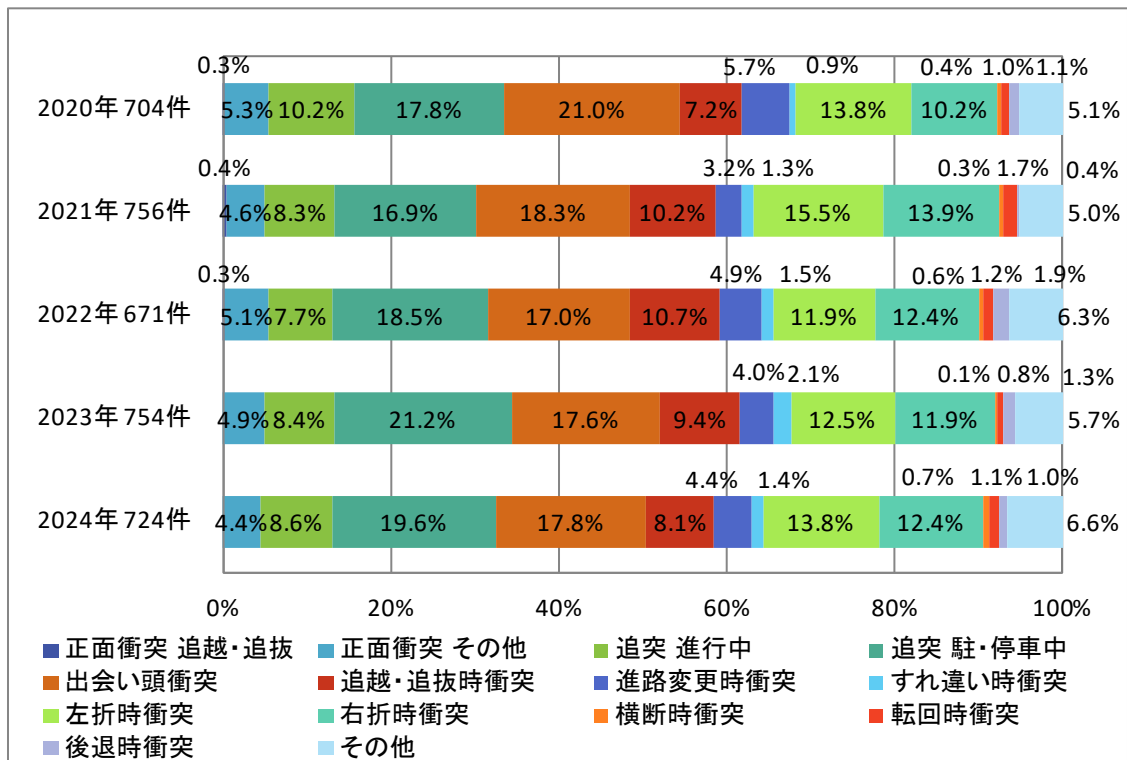


※対自転車事故は、「車両相互」に含まれます。

Ⅱ. 死亡・重傷事故データの傾向

(2) 車両相互

- ・2020年～2024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。

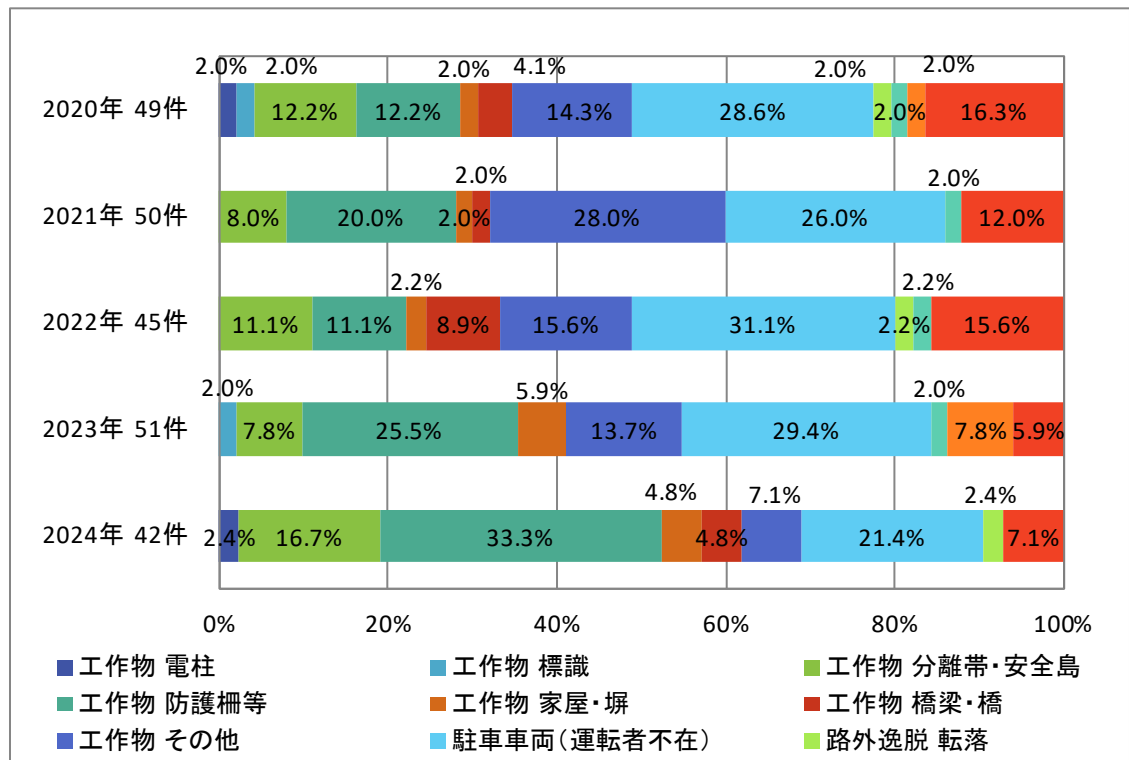


※対自転車事故は、「車両相互」に含まれます。

Ⅱ. 死亡・重傷事故データの傾向

(3) 車両単独

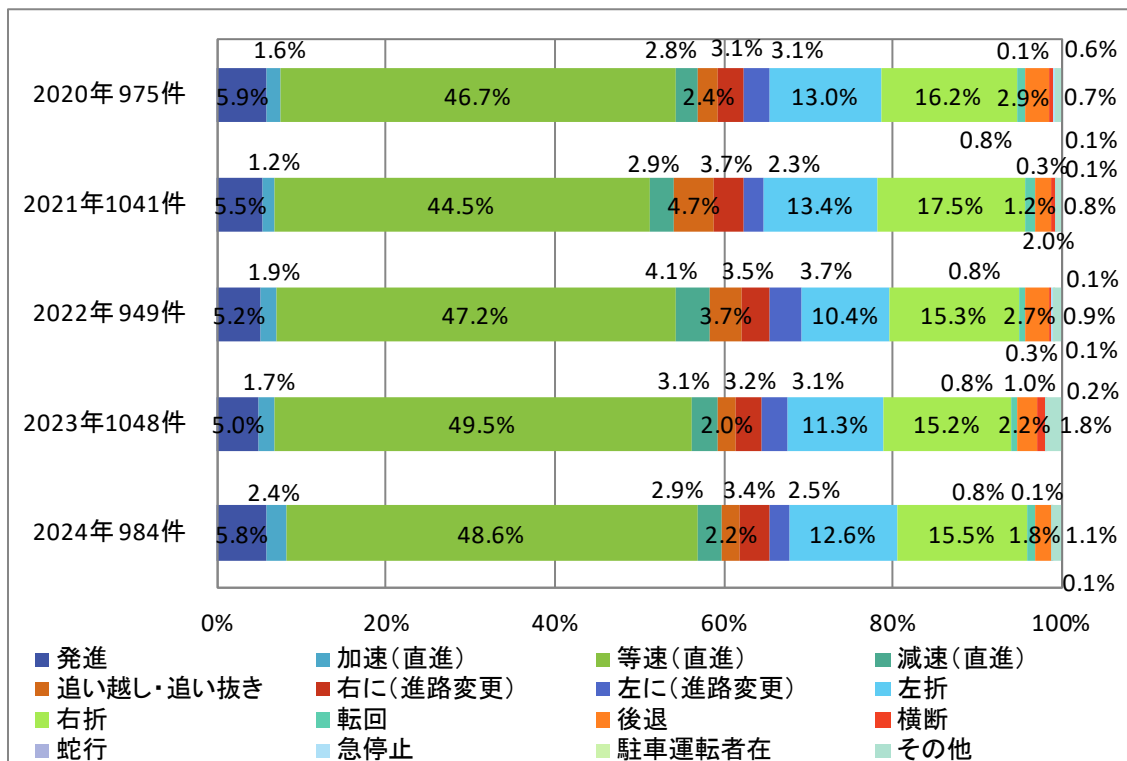
- ・2020年～2024年の傾向をみると、「工作物 防護柵等」、「工作物 その他」、「駐車車両（運転者不在）」の割合が多い。



Ⅱ. 死亡・重傷事故データの傾向

9. 行動類型別

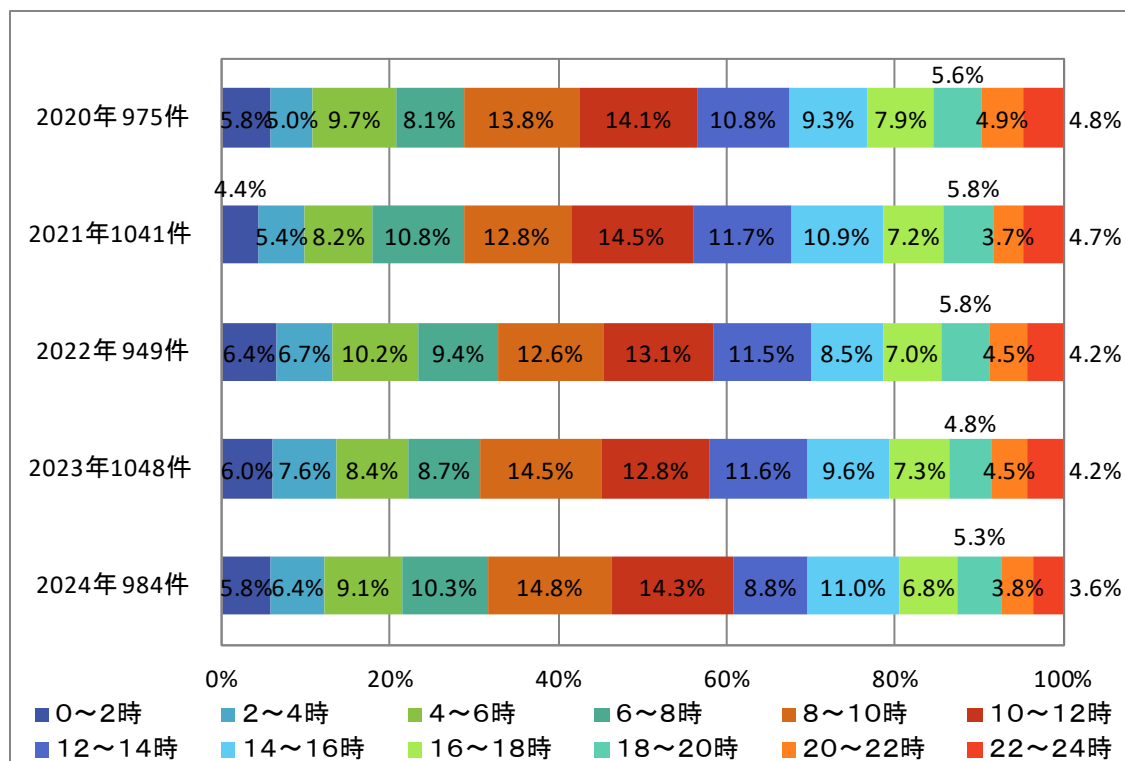
- ・2020年～2024年の傾向をみると、いずれの年も「等速（直進）」が多く、4～5割程度を占めている。
- ・次いで、「右折」、「左折」と続いている。



Ⅱ. 死亡・重傷事故データの傾向

10. 時間帯別

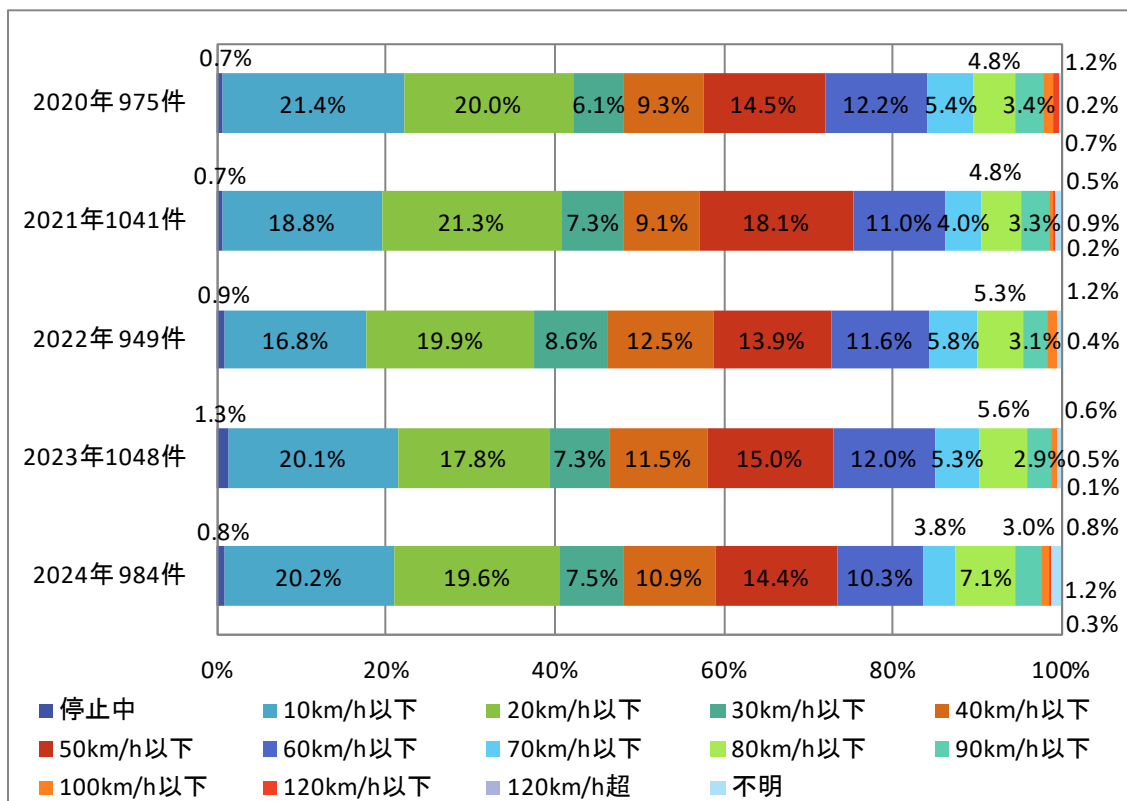
- ・2020年～2024年の傾向をみると、「8～10時」及び「10～12時」で3割近くを占めている。
- ・次いで、2023年までは「12～14時」、2024年は「14～16時」と続いている。



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

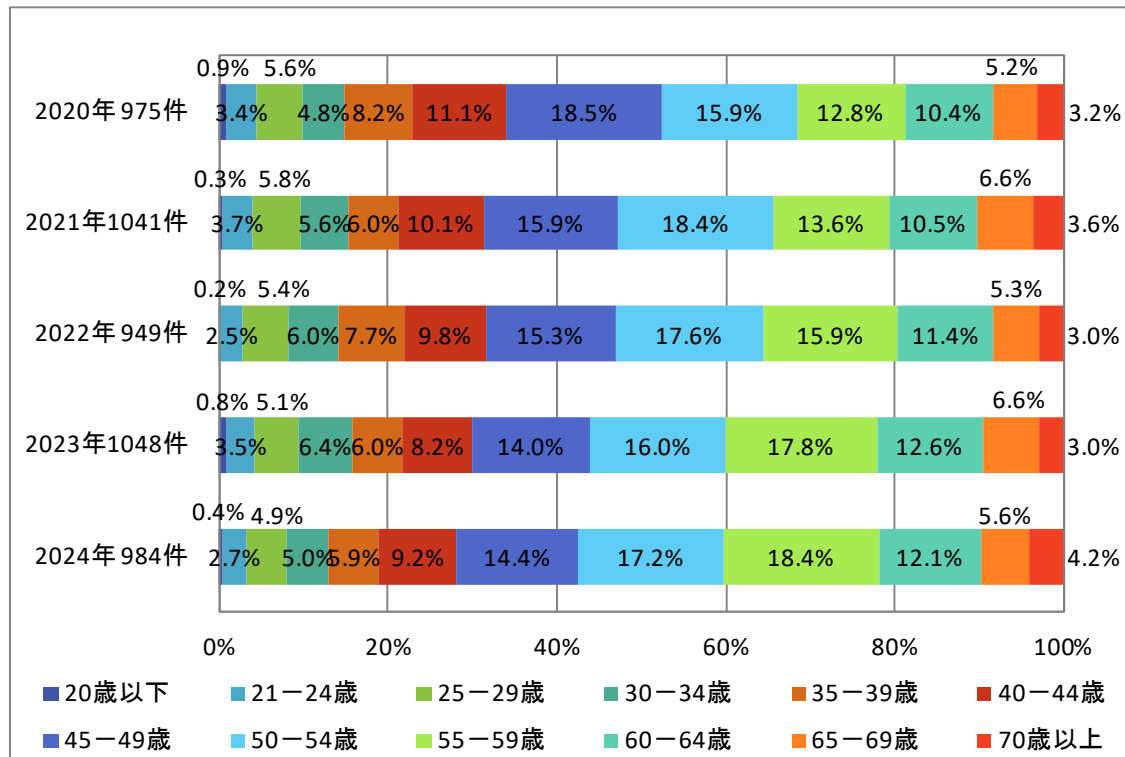
- 2020年～2024年の傾向をみると、いずれの年も「10km/h以下」及び「20km/h以下」で4割程度を占めている。



Ⅱ. 死亡・重傷事故データの傾向

12. 運転者の年齢層別

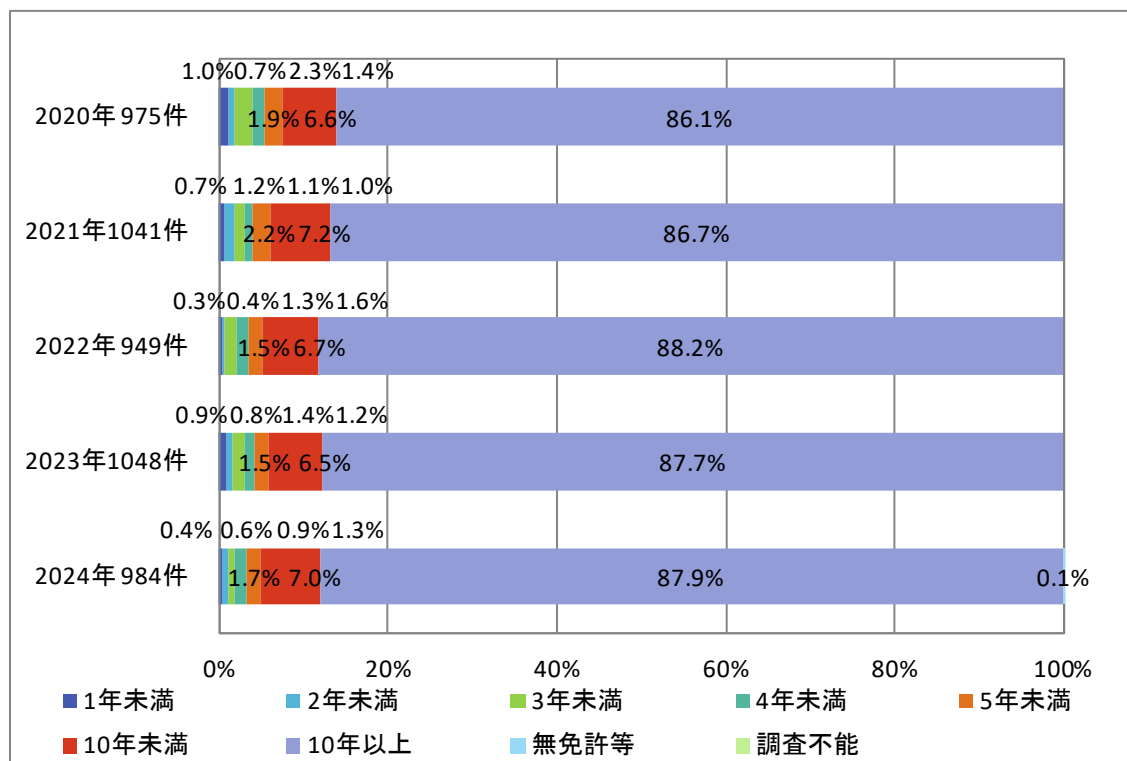
- 2020年～2024年の傾向をみると、いずれの年も50歳以上の割合が5～6割程度を占めている。
- 50歳以上の割合が増加傾向にある。



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～2024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。



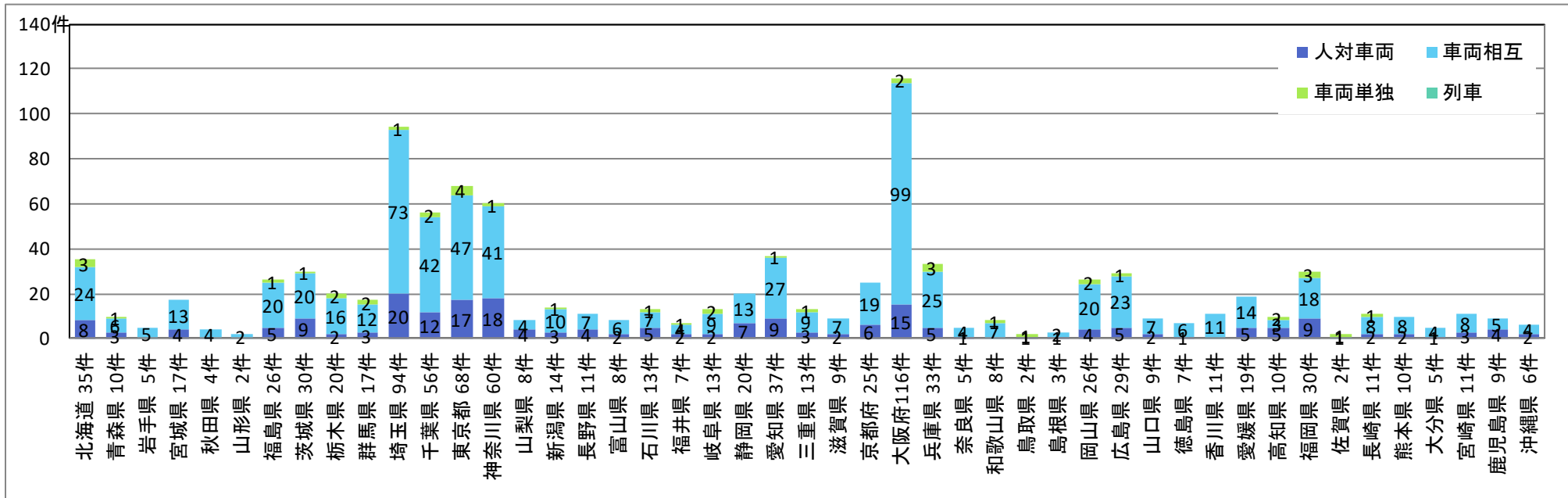
Ⅲ. 2024年死亡・重傷事故データ(車籍)

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. 2024年死亡・重傷事故データ(車籍)

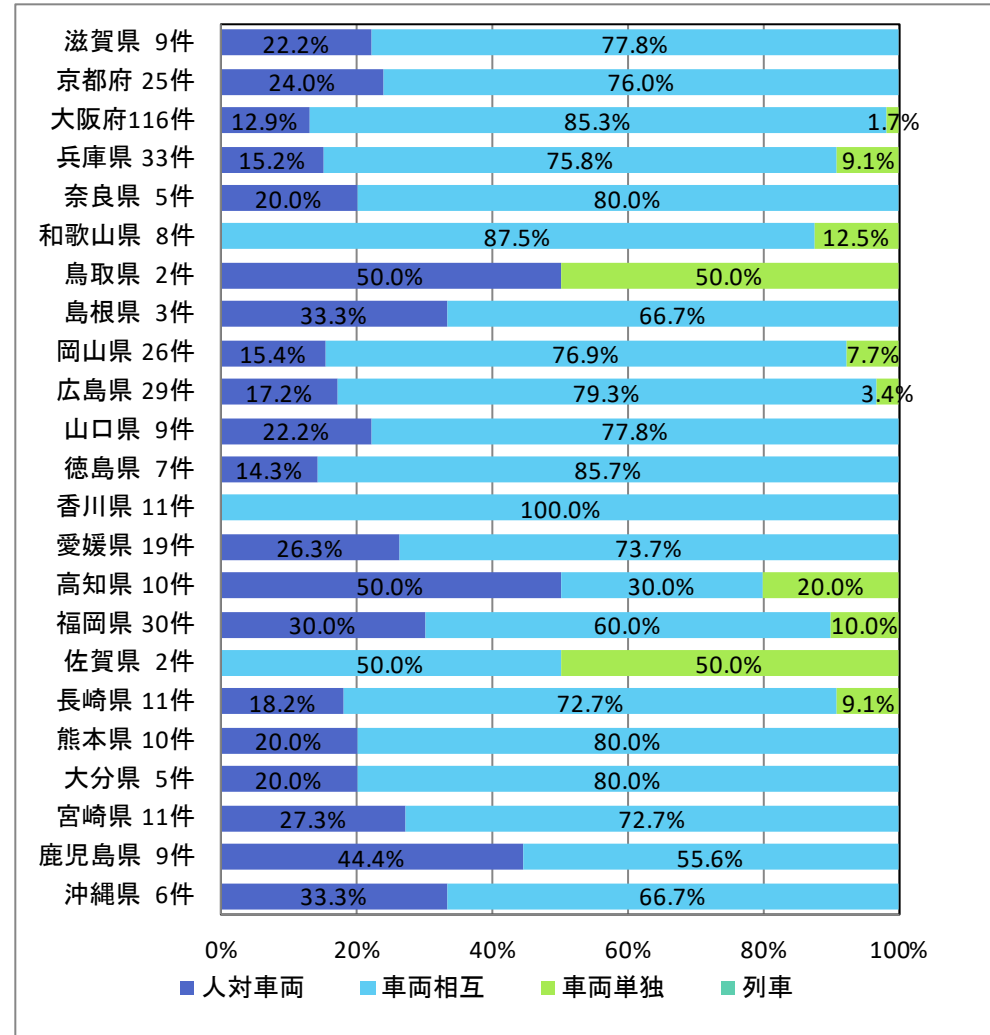
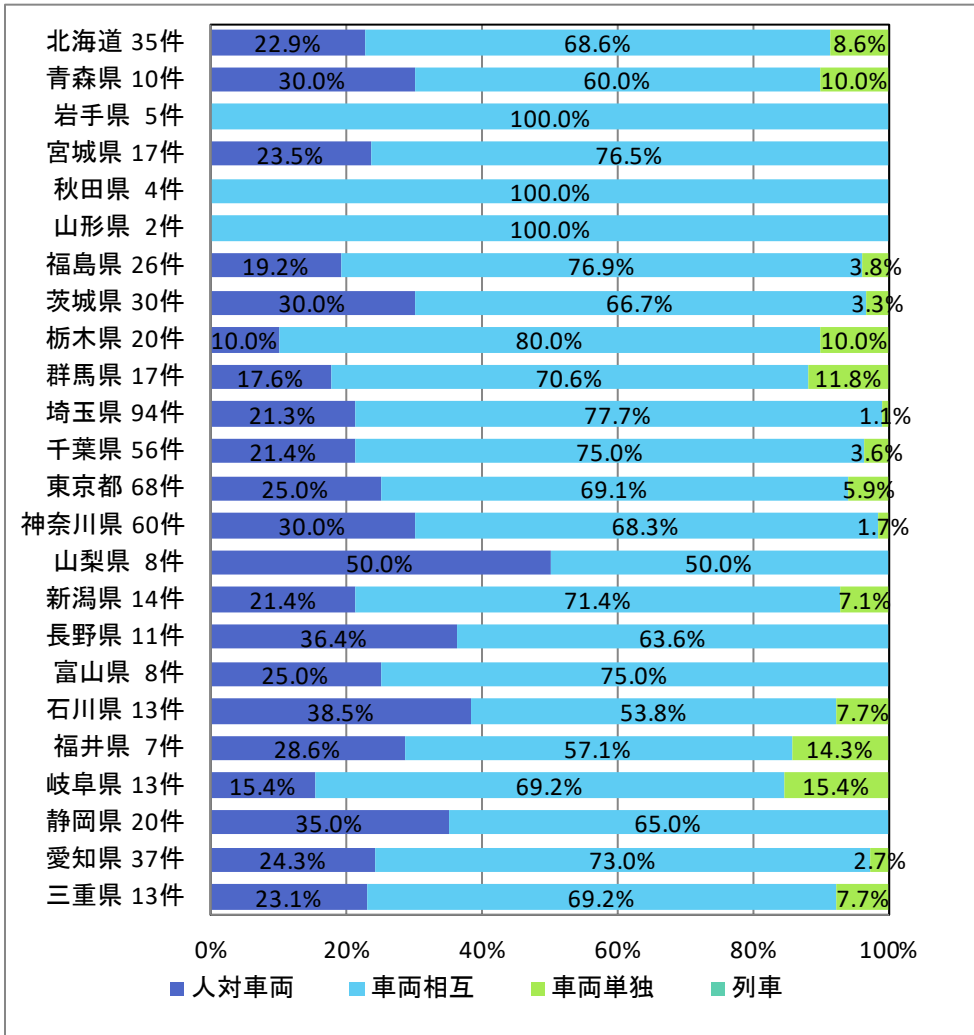
1. 車籍別の事故類型別

- ・車籍別の事故類型別にみると、一部の県を除き、「車両相互」が多くなっている。
- ・事故発生件数の多い県をみると、「大阪府」、「埼玉県」、「東京都」、「神奈川県」、「千葉県」、「愛知県」、「北海道」、「兵庫県」、「茨城県」、「福岡県」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. 2024年死亡・重傷事故データ(車籍)

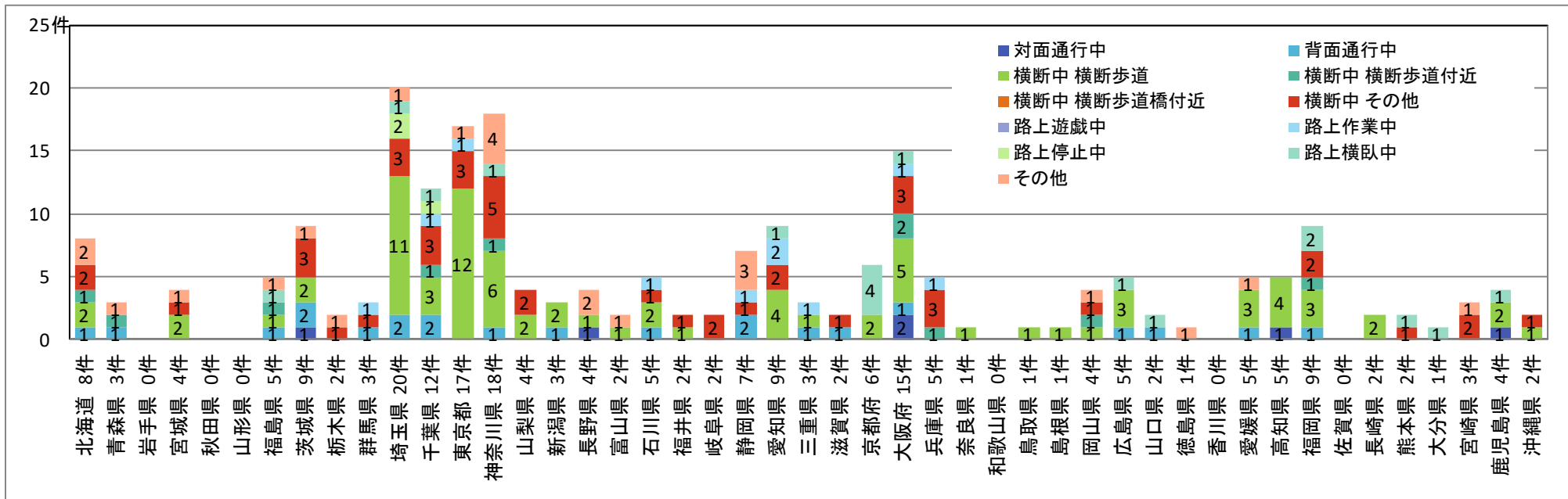


※対自転車事故は、「車両相互」に含まれます。

Ⅲ. 2024年死亡・重傷事故データ(車籍)

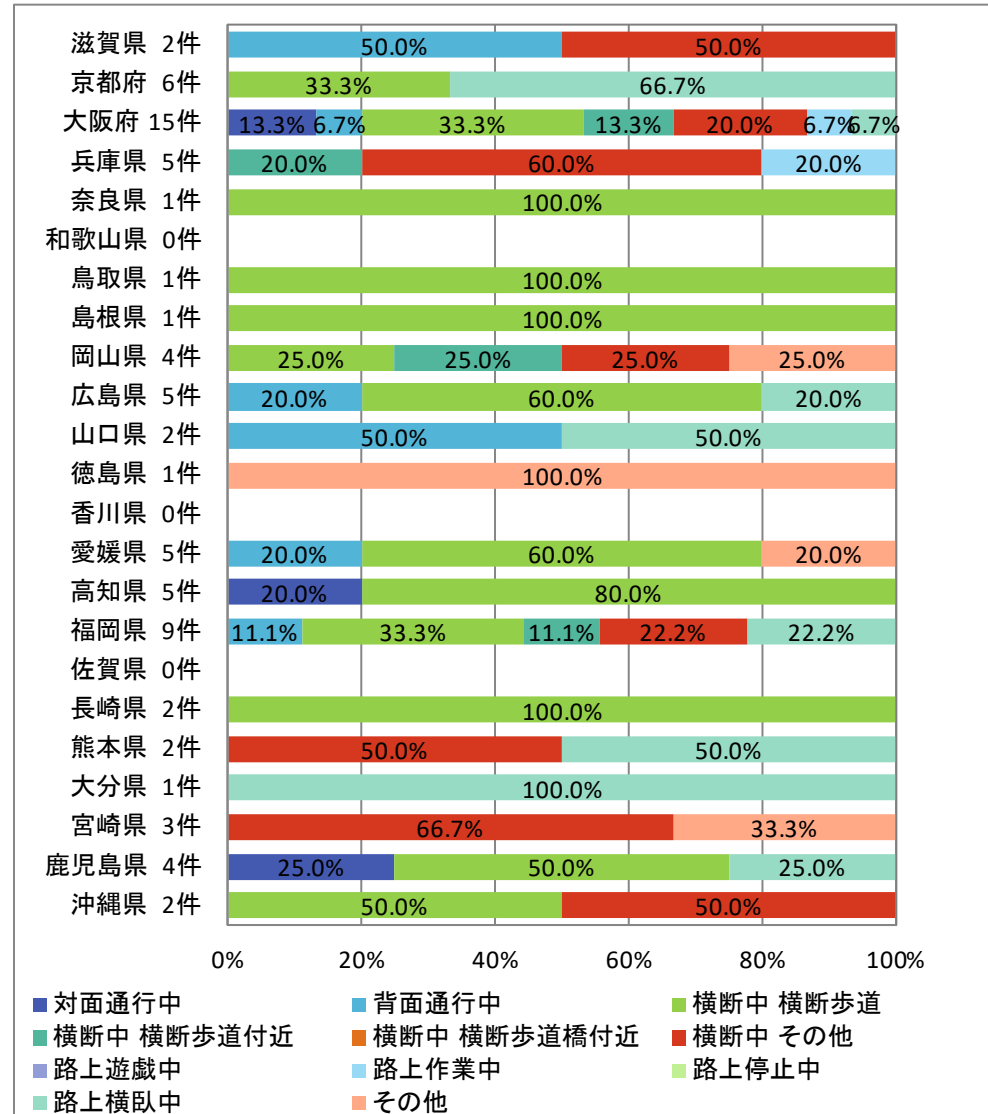
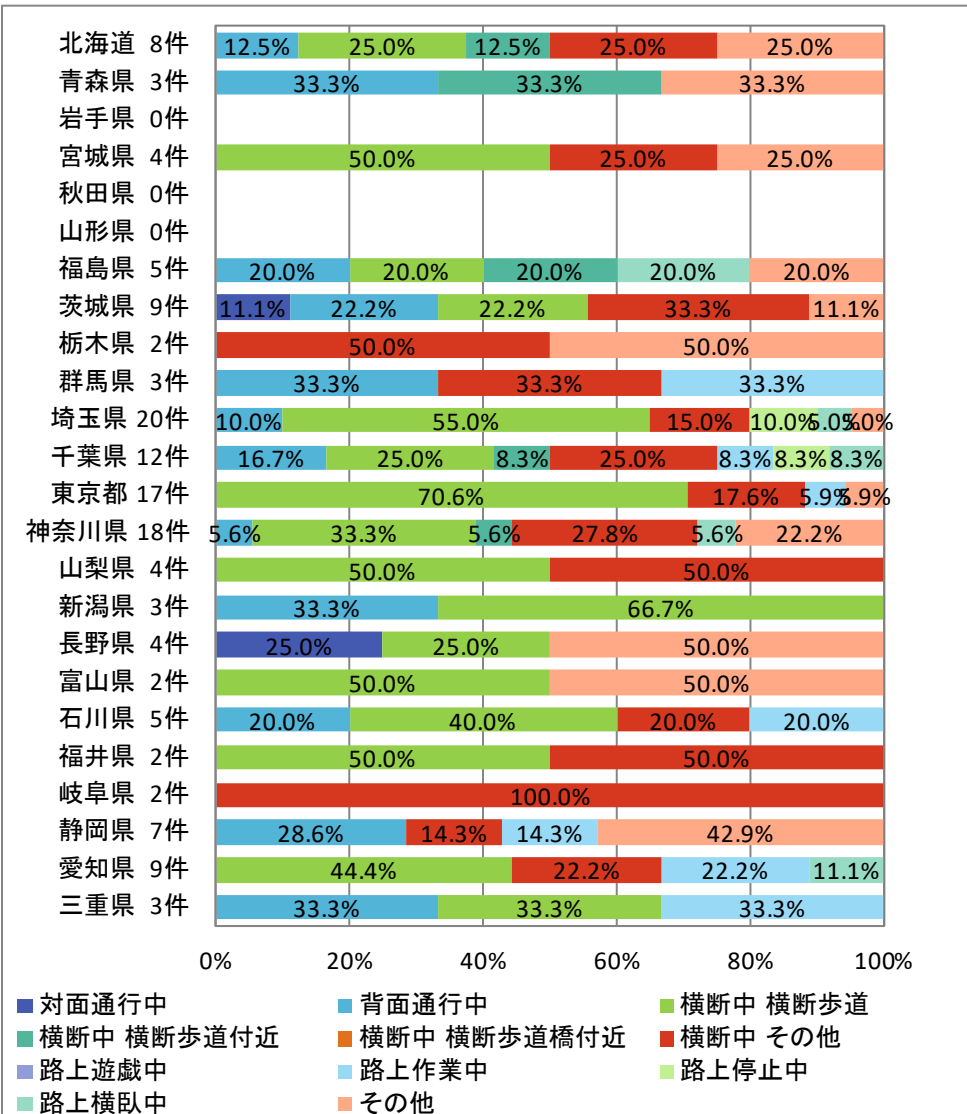
(1) 人対車両

- ・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。
- ・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「横断中 横断歩道」が多い。
- ・「千葉県」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。

Ⅲ. 2024年死亡・重傷事故データ(車籍)

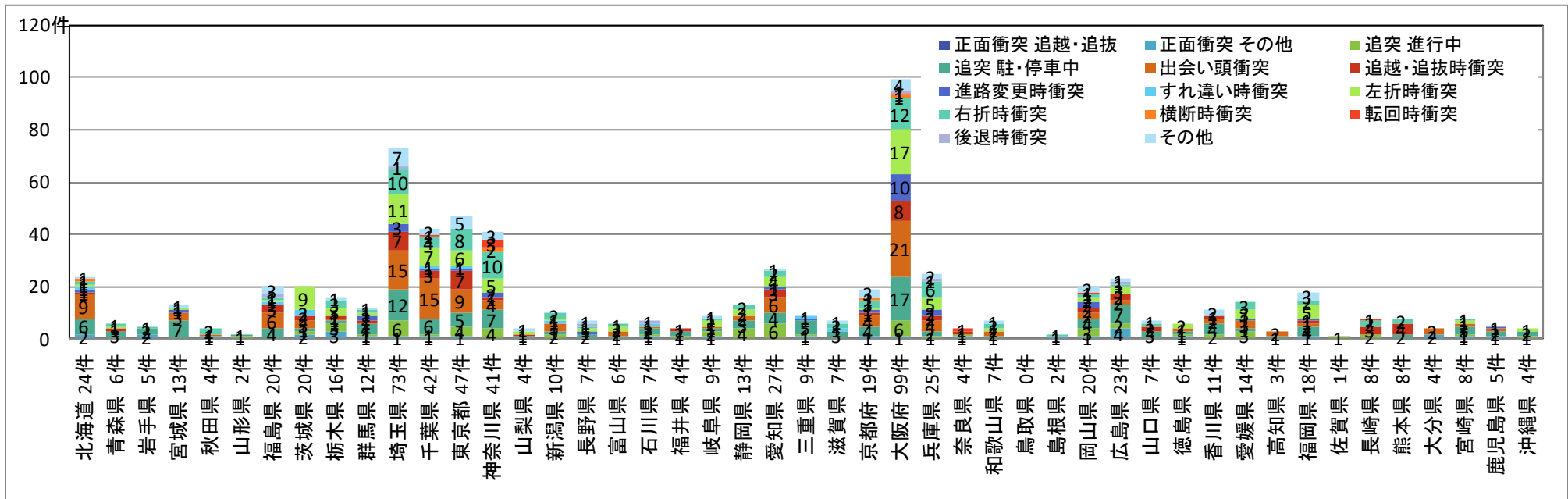


※対自転車事故は、「車両相互」に含まれます。

Ⅲ. 2024年死亡・重傷事故データ(車籍)

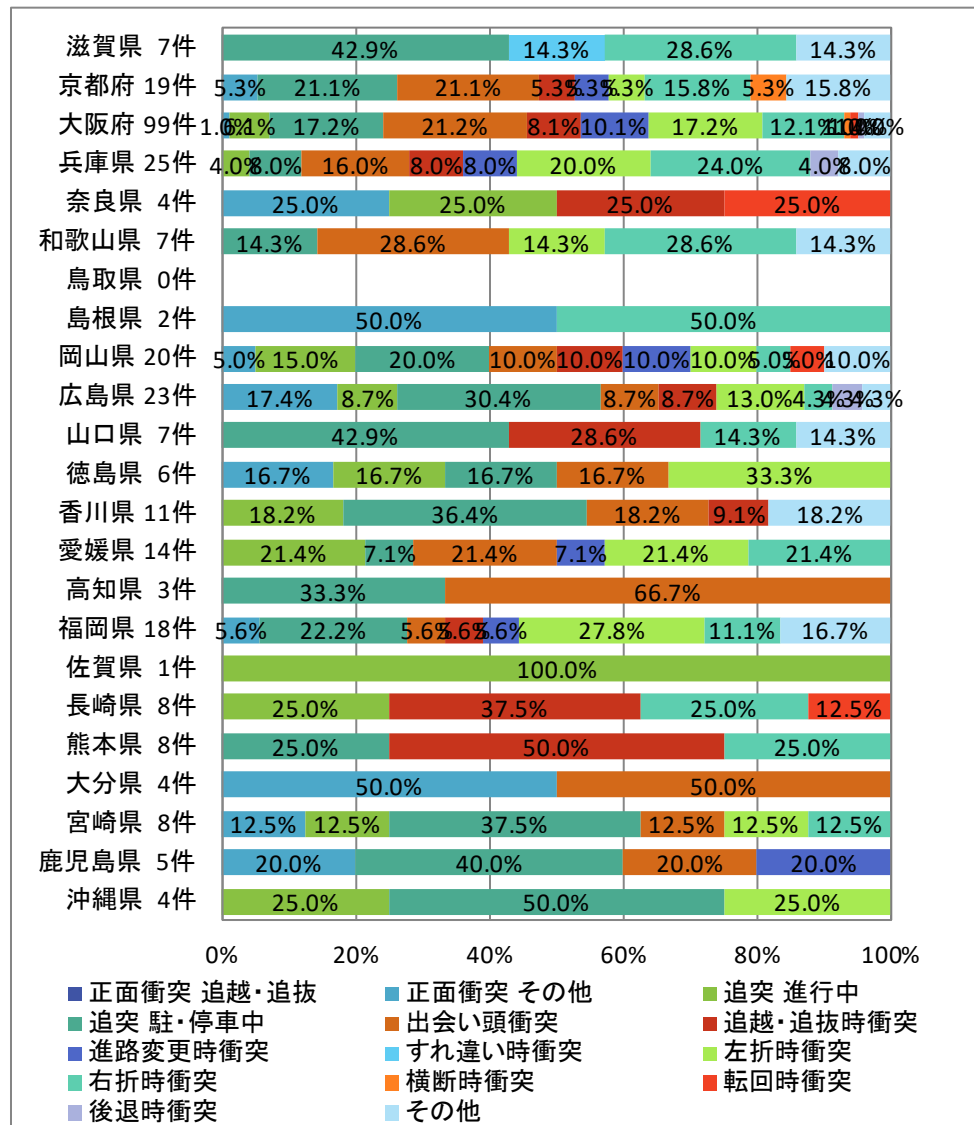
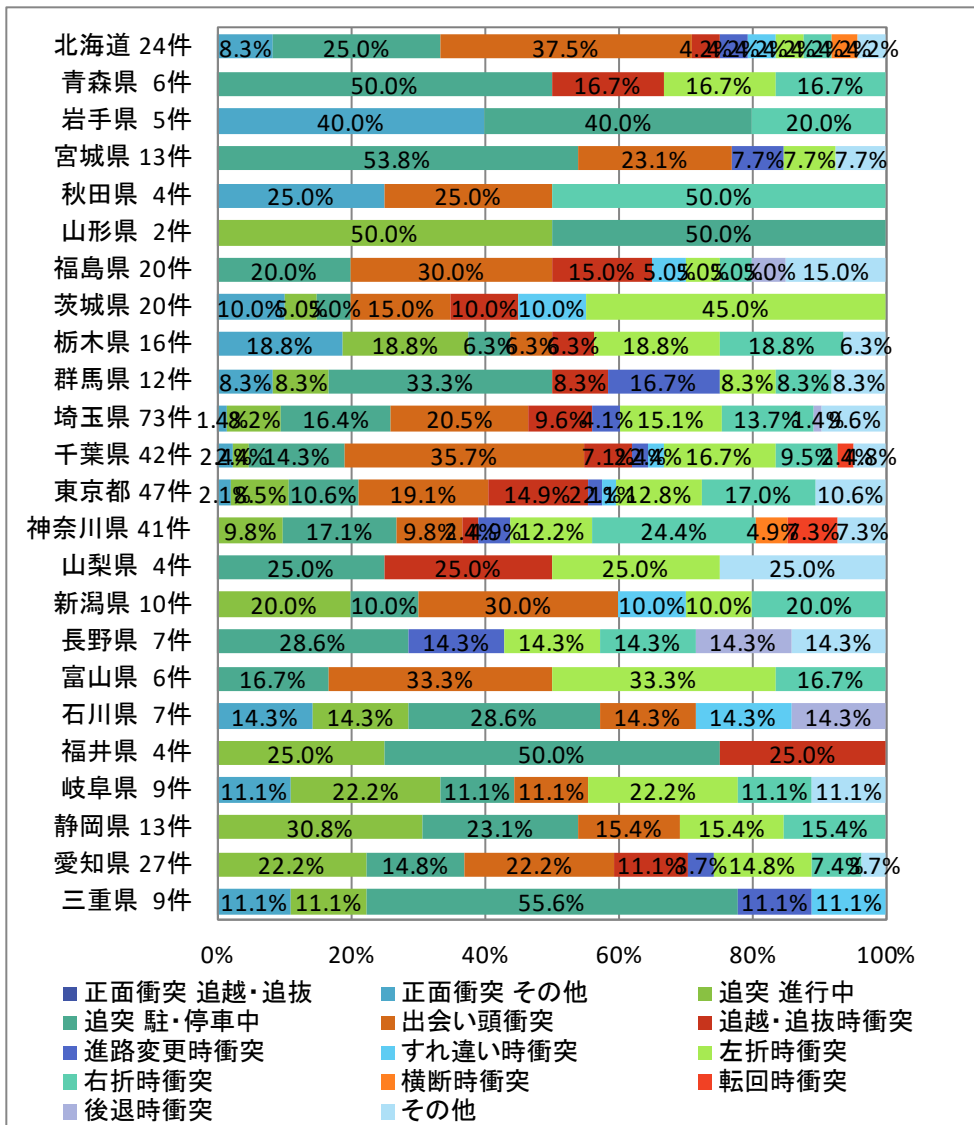
(2) 車両相互

- ・車籍別の事故類型（車両相互）別にみると、各県によって傾向は異なる。
- ・事故発生件数の多い県をみると、「大阪府」、「埼玉県」、「東京都」、「千葉県」、「北海道」では「出会い頭衝突」が多い。
- ・「神奈川県」、「兵庫県」では「右折時衝突」が多い。
- ・「愛知県」では「追突 進行中」、「出会い頭衝突」が多い。
- ・「広島県」では「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. 2024年死亡・重傷事故データ(車籍)

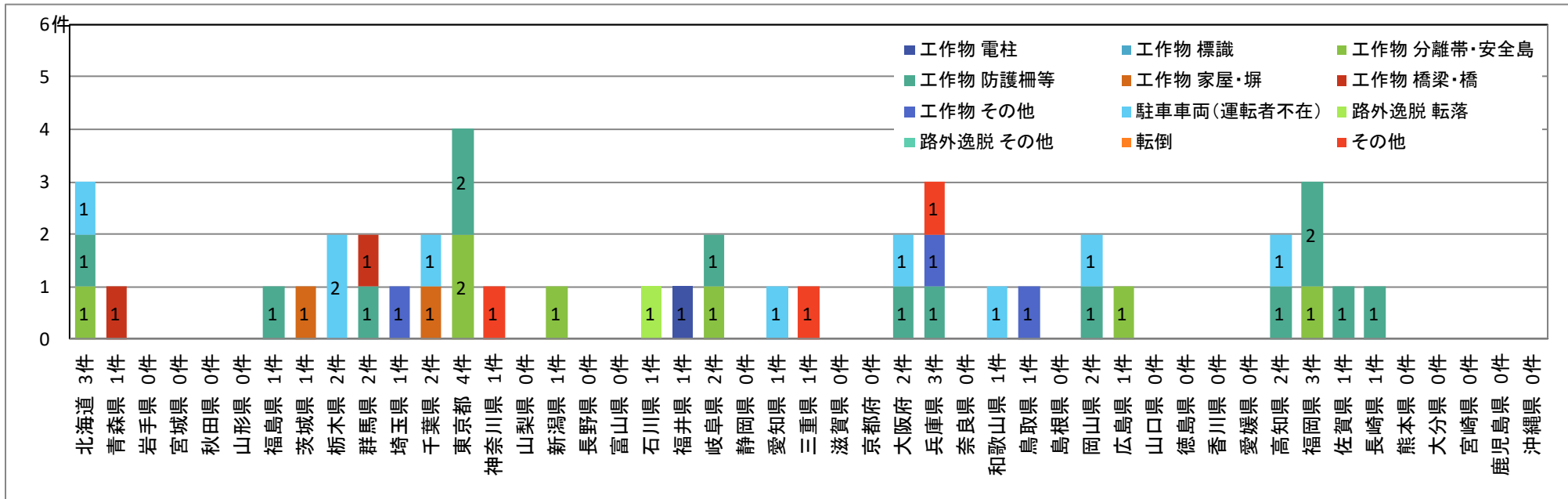


※対自転車事故は、「車両相互」に含まれます。

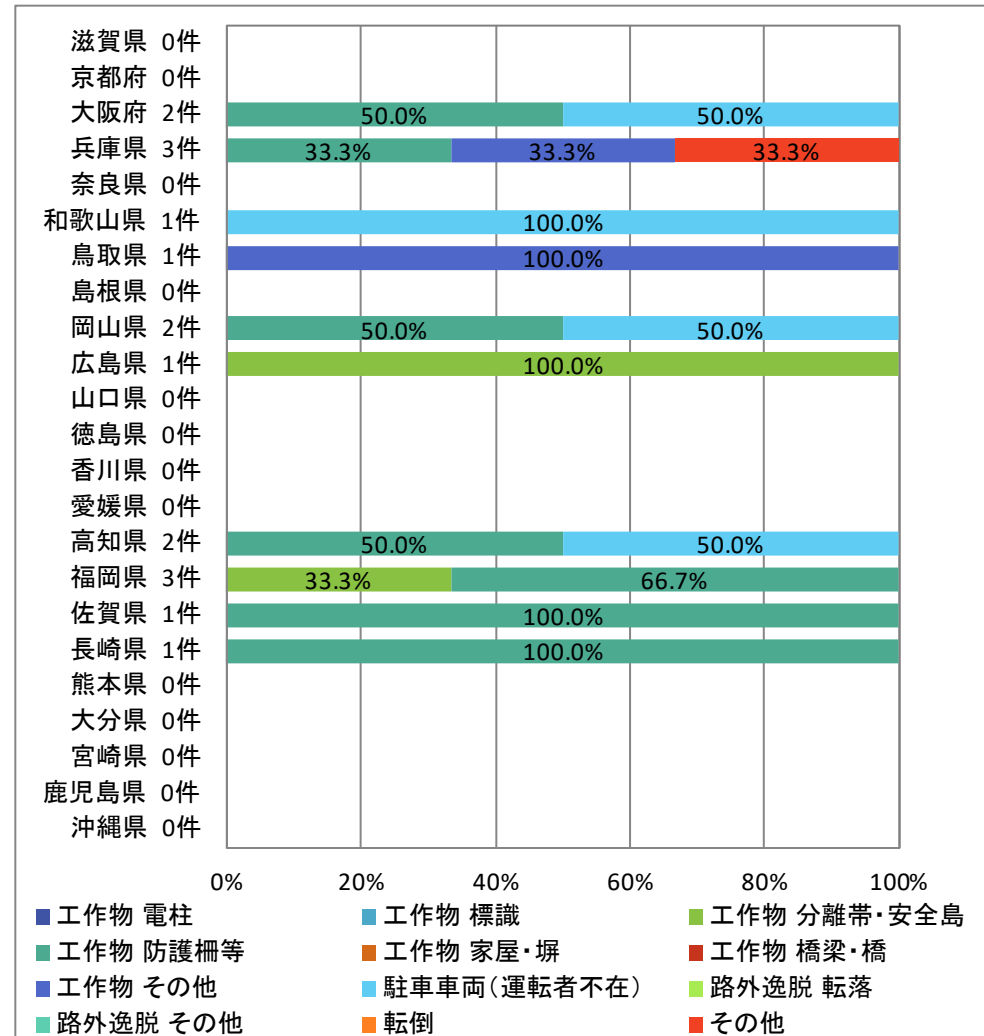
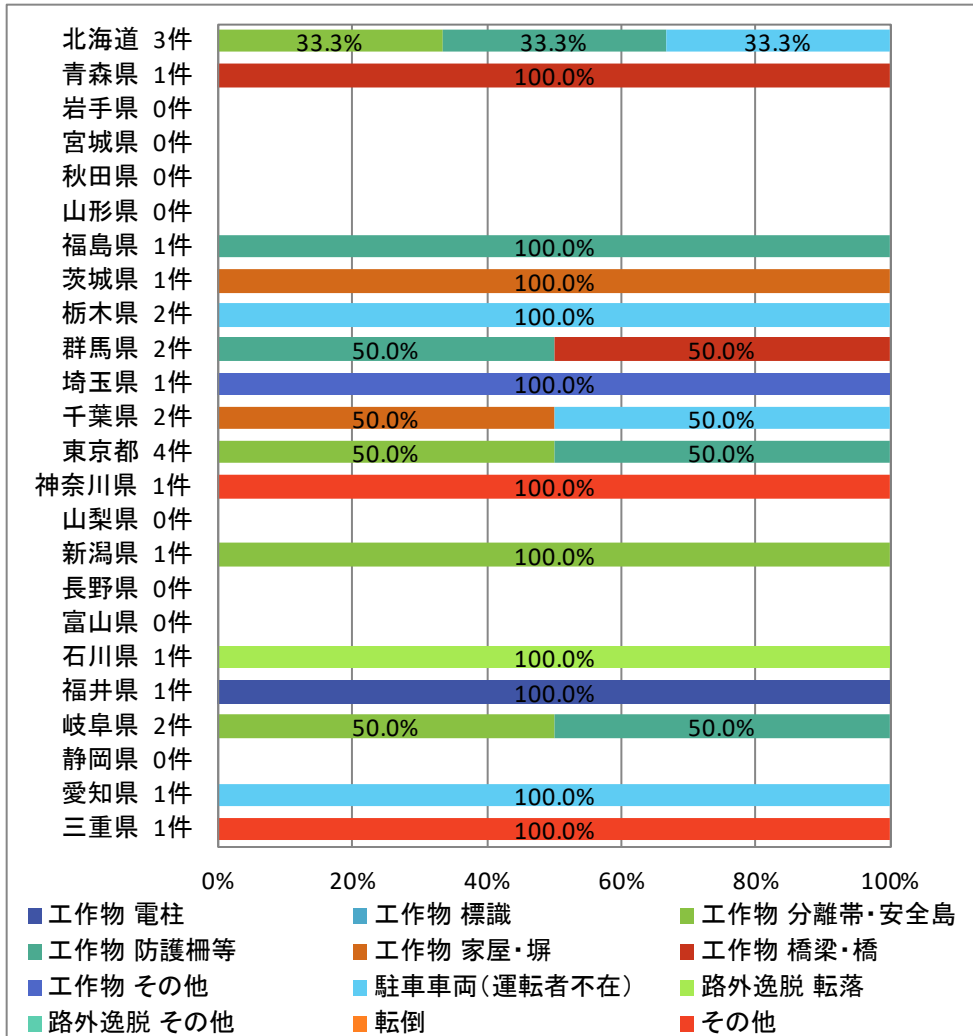
Ⅲ. 2024年死亡・重傷事故データ(車籍)

(3) 車両単独

- ・ 車籍別の事故類型（車両単独）別について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。
- ・ 「東京都」では「工作物 分離帯・安全島」、「工作物 防護柵等」が多い。
- ・ 「北海道」では「工作物 分離帯・安全島」、「工作物 防護柵等」、「駐車車両（運転者不在）」が多い。
- ・ 「兵庫県」では「工作物 防護柵等」、「工作物 その他」、「その他」が多い。
- ・ 「福岡県」では「工作物 防護柵等」が多い。



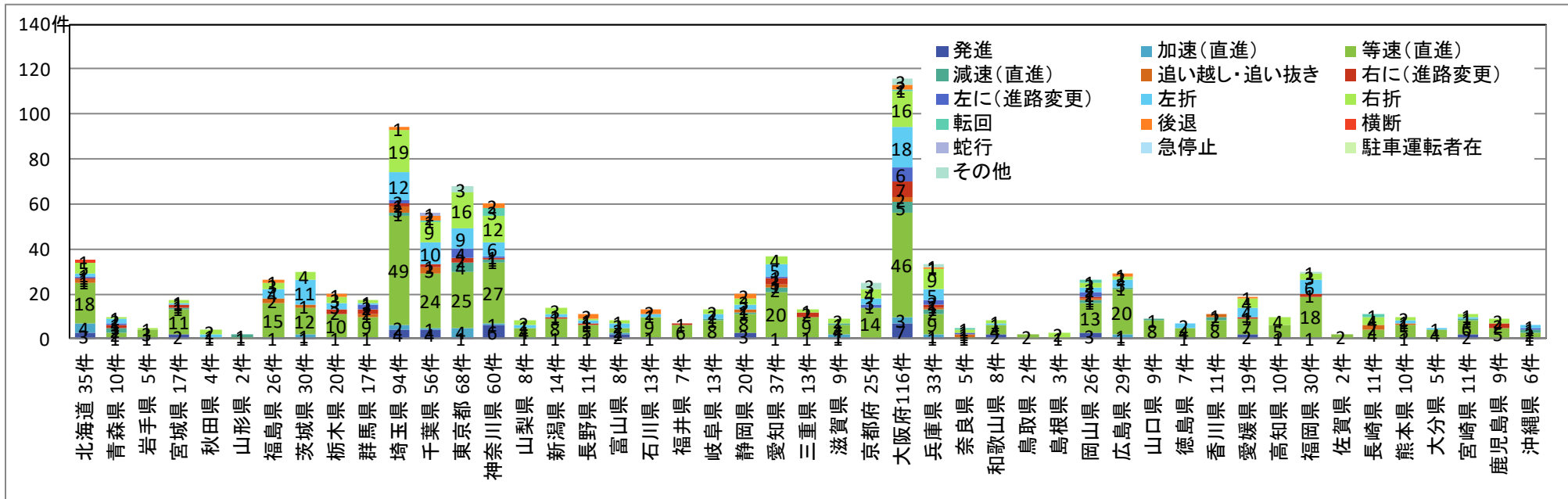
Ⅲ. 2024年死亡・重傷事故データ(車籍)



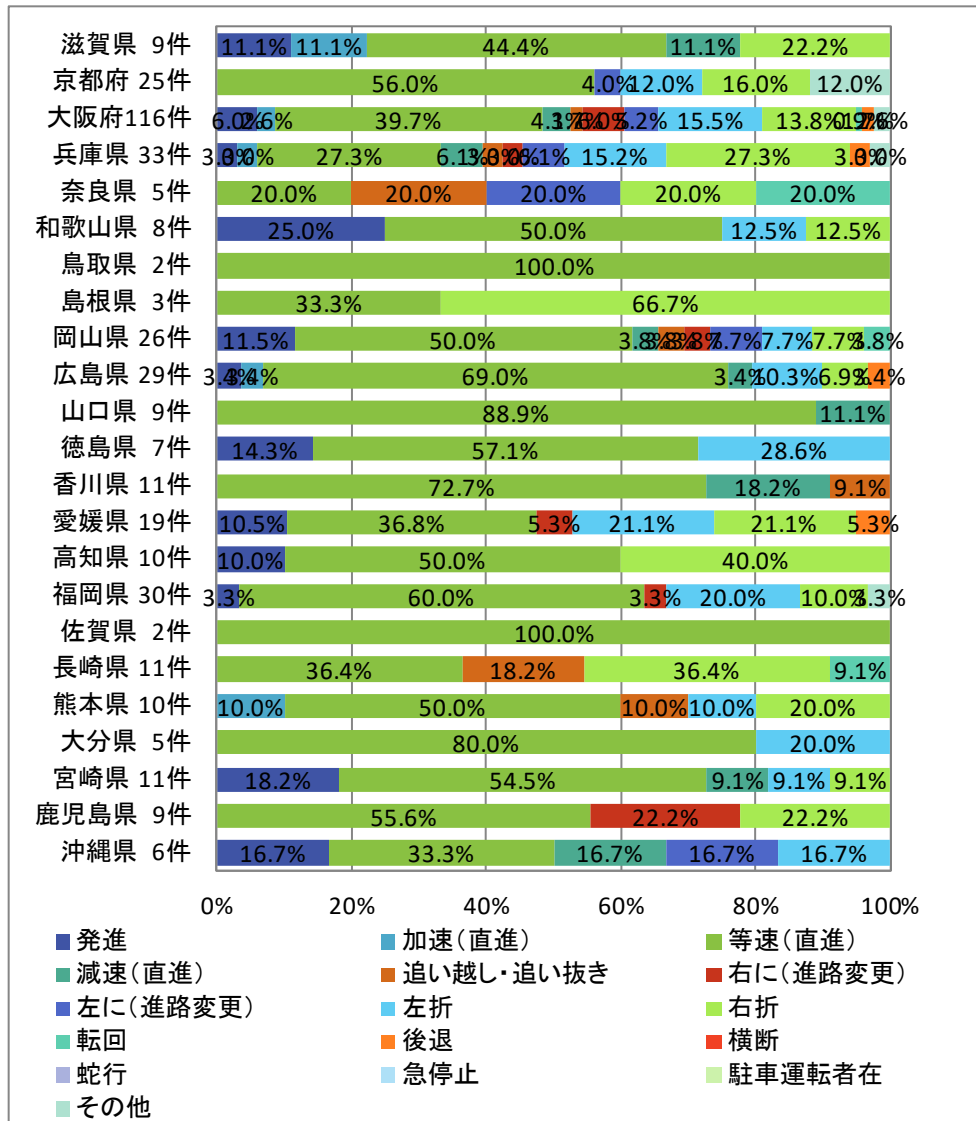
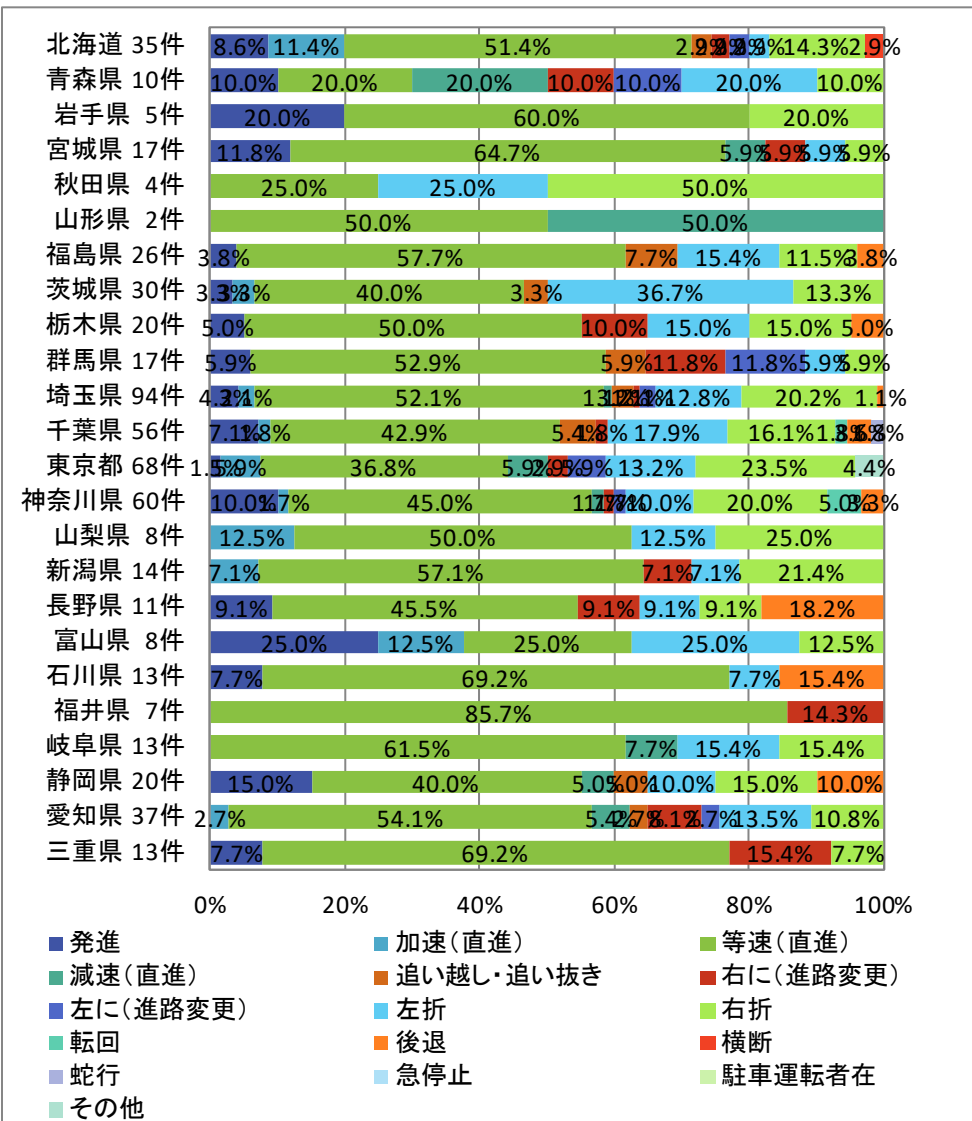
Ⅲ. 2024年死亡・重傷事故データ(車籍)

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。
- ・事故発生件数の多い県をみると、「大阪府」、「埼玉県」、「東京都」、「神奈川県」、「千葉県」、「愛知県」、「北海道」、「茨城県」、「福岡県」は「等速（直進）」が多い。
- ・「兵庫県」は「等速（直進）」、「右折」が多い。



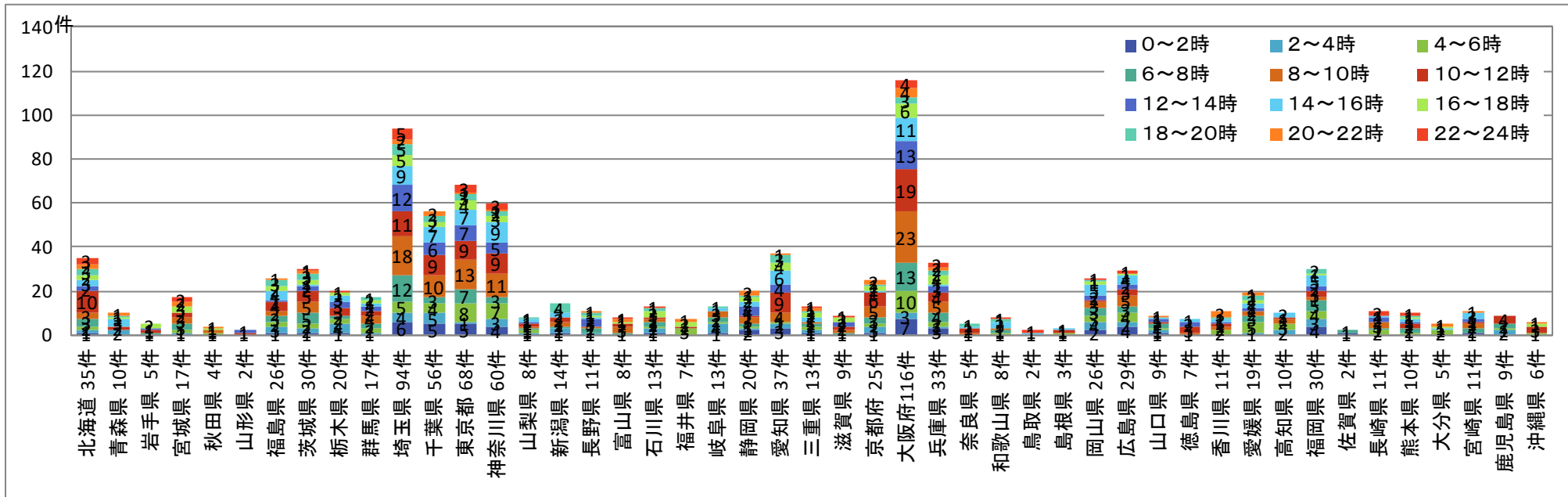
Ⅲ. 2024年死亡・重傷事故データ(車籍)



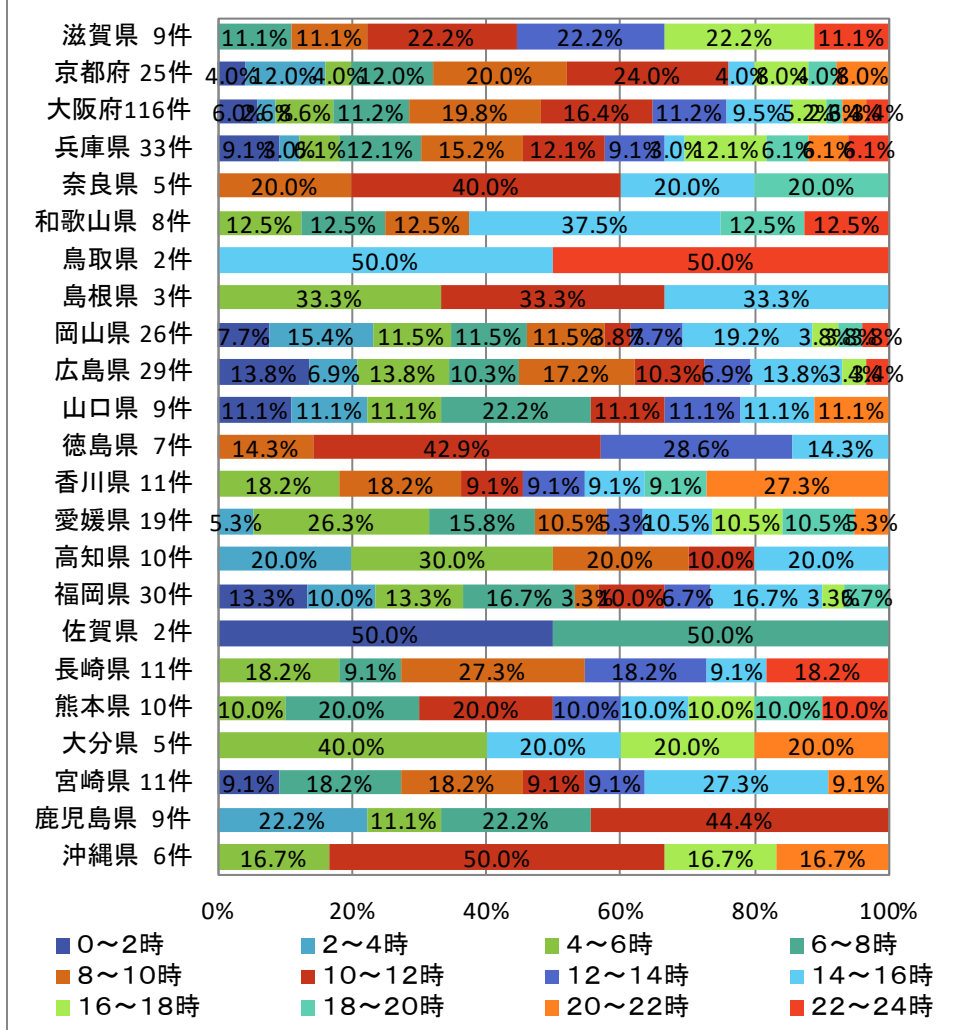
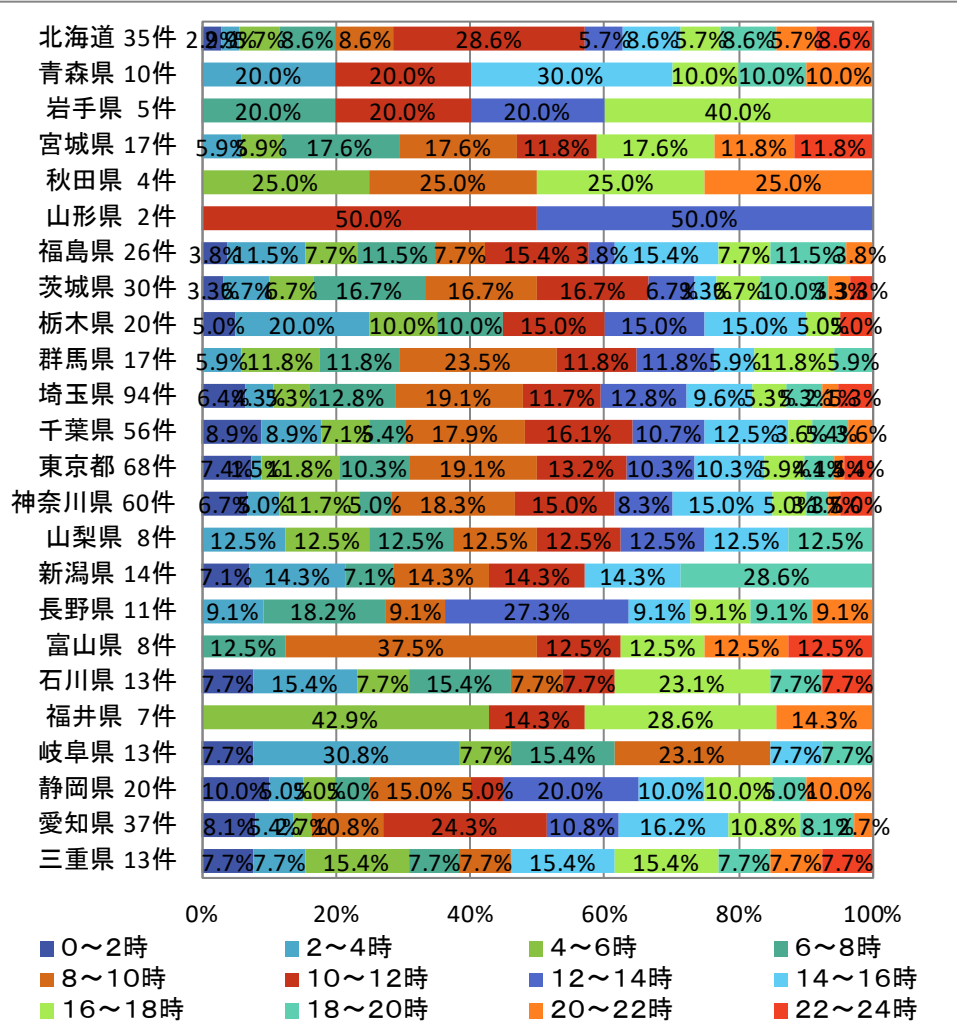
Ⅲ. 2024年死亡・重傷事故データ(車籍)

3. 車籍別の時間帯別

- ・車籍別の時間帯別にみると、各県によって傾向は異なる。
- ・事故発生件数の多い県をみると、「大阪府」、「埼玉県」、「東京都」、「神奈川県」、「千葉県」、「兵庫県」では「8～10時」が多い。
- ・「愛知県」、「北海道」では「10～12時」が多い。
- ・「茨城県」では「6～8時」、「8～10時」、「10～12時」が多い。
- ・「福岡県」では「6～8時」、「14～16時」が多い。



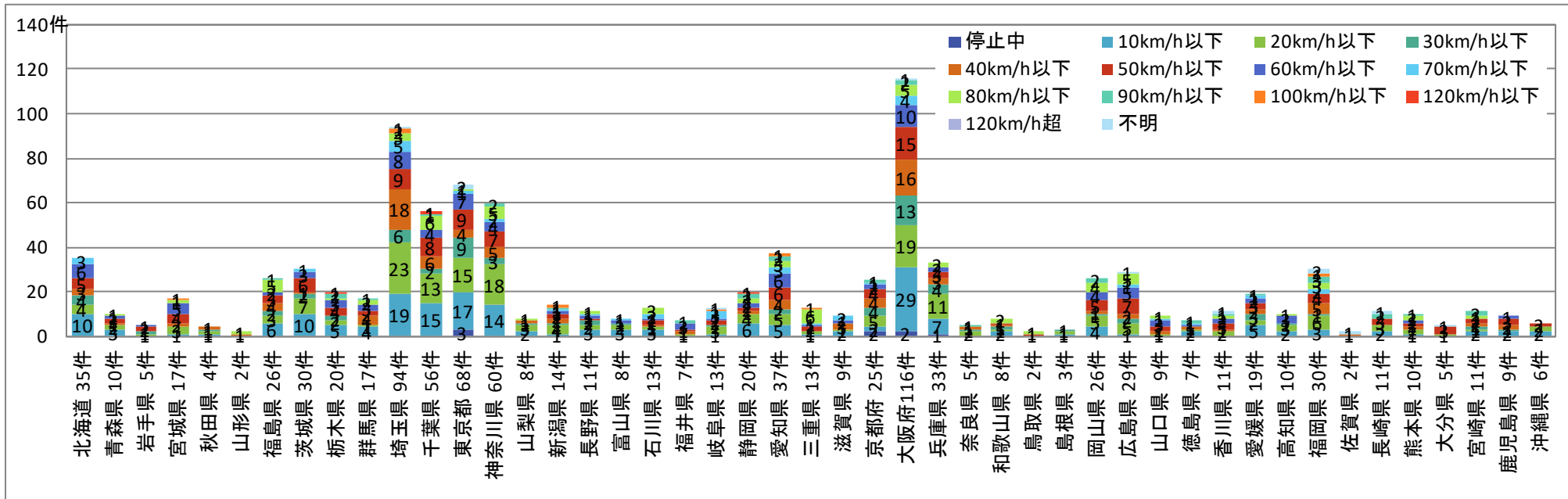
Ⅲ. 2024年死亡・重傷事故データ(車籍)



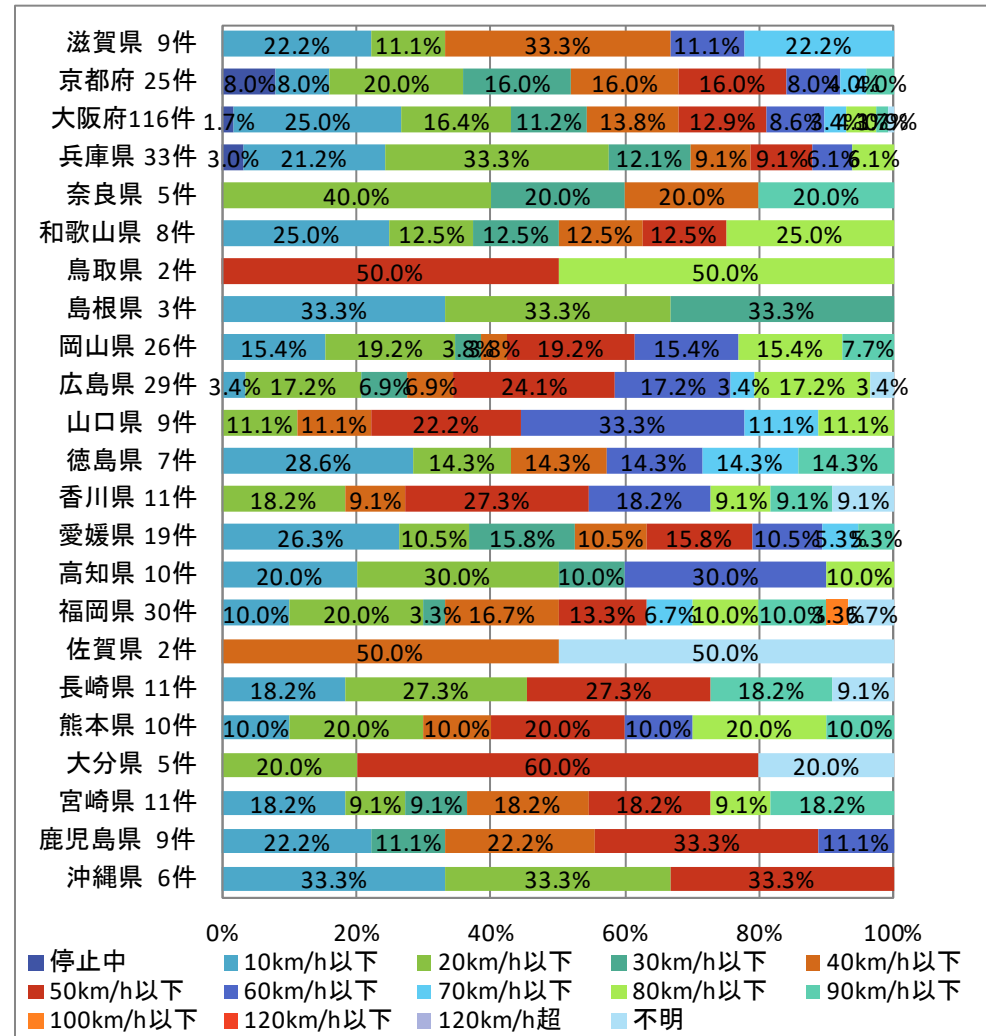
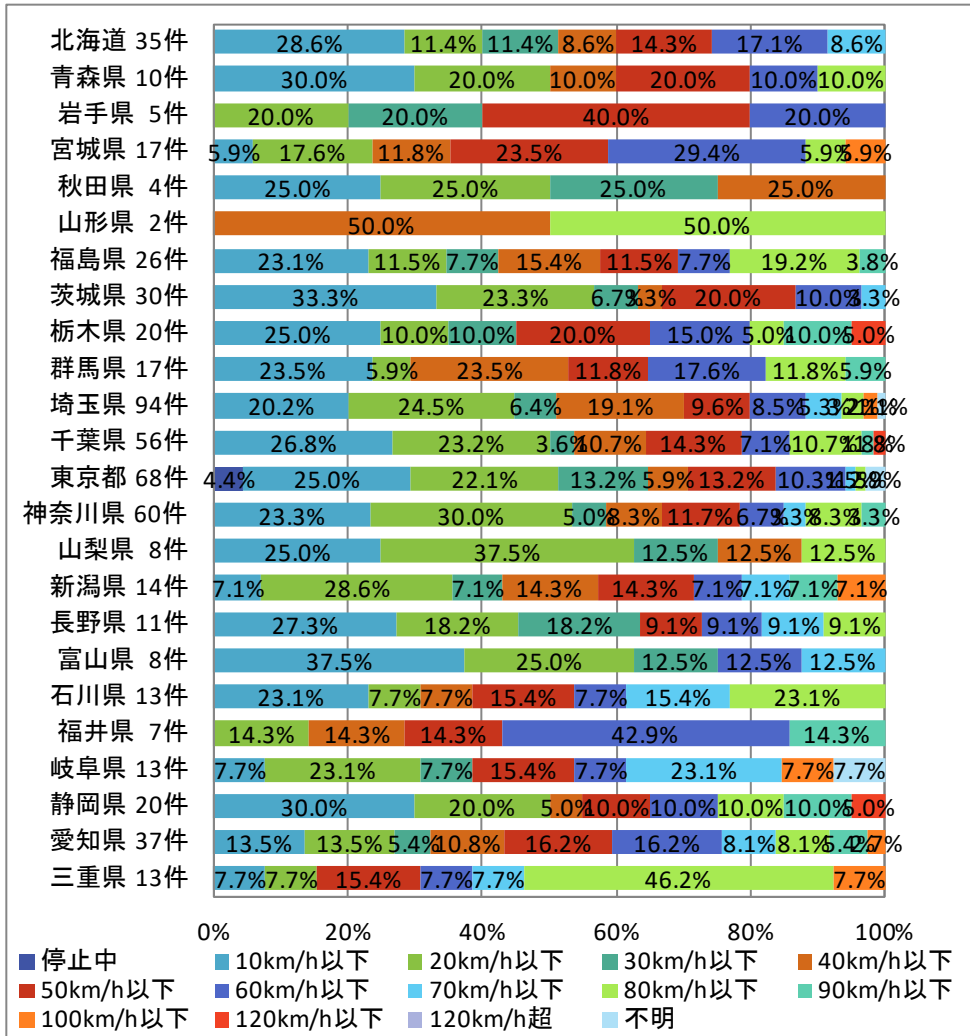
Ⅲ. 2024年死亡・重傷事故データ(車籍)

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みると、各県によって傾向は異なる。
- ・事故発生件数の多い県をみると、「大阪府」、「東京都」、「千葉県」、「北海道」、「茨城県」では「10km/h以下」が多い。
- ・「埼玉県」、「神奈川県」、「兵庫県」、「福岡県」では「20km/h以下」が多い。
- ・「愛知県」では「50km/h以下」、「60km/h以下」が多い。



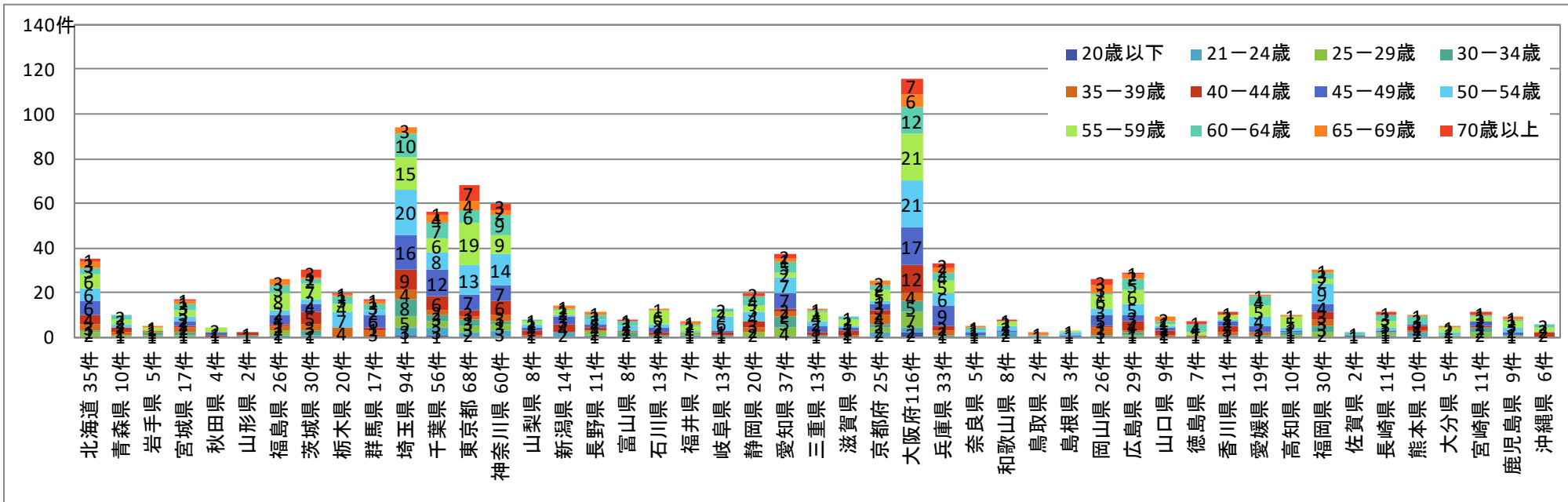
Ⅲ. 2024年死亡・重傷事故データ(車籍)



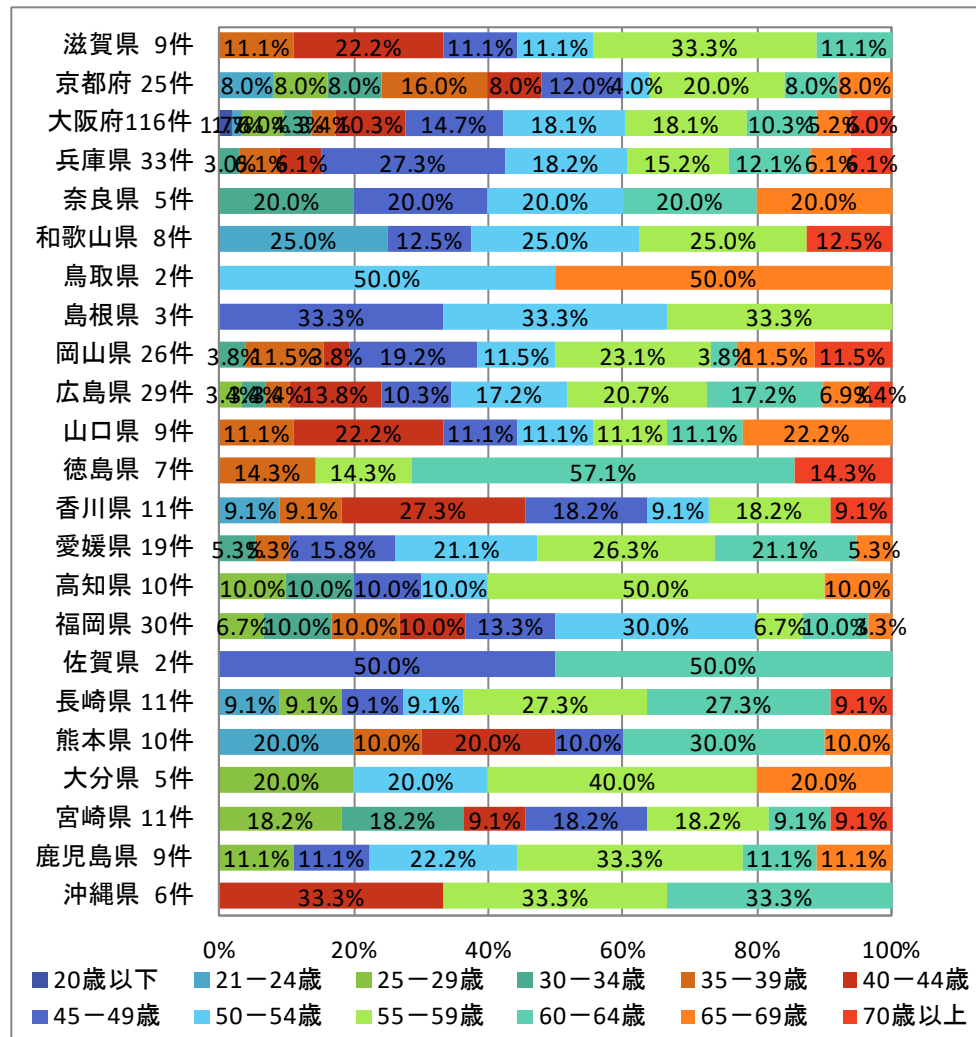
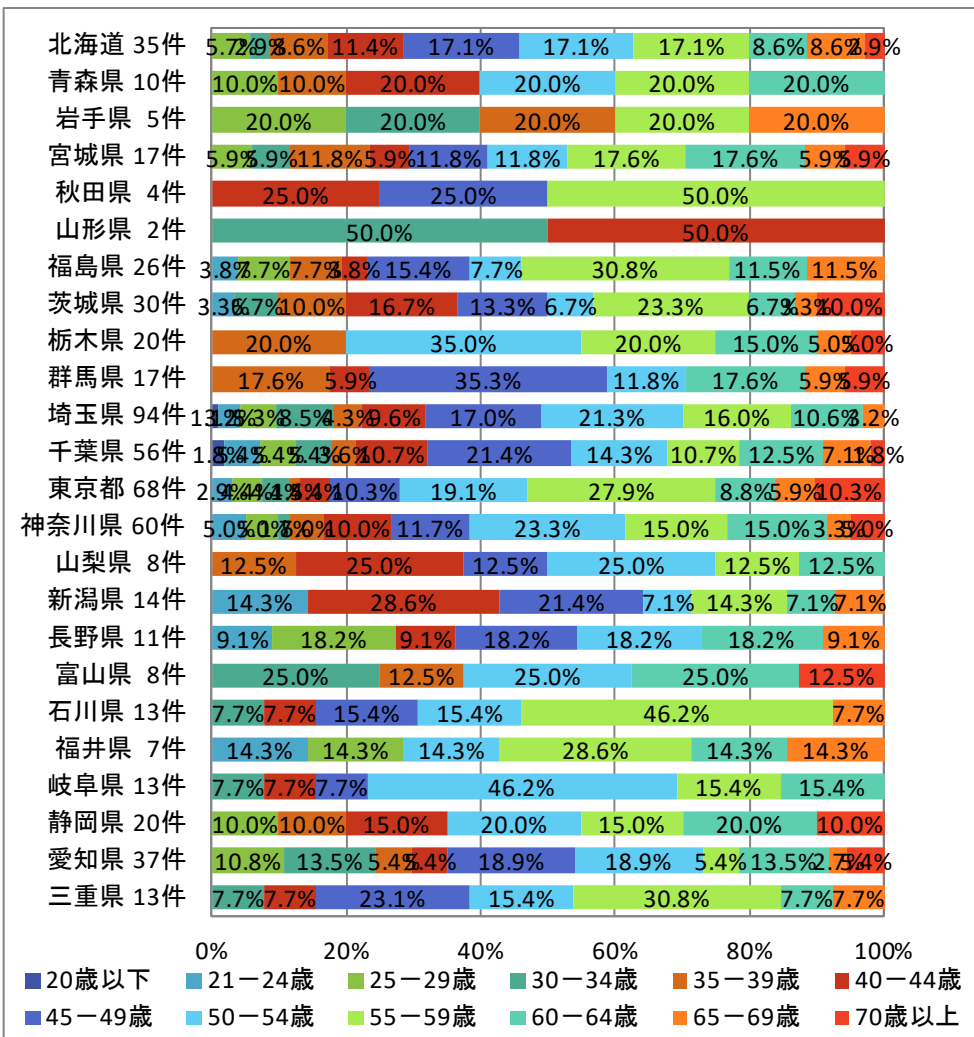
Ⅲ. 2024年死亡・重傷事故データ(車籍)

5. 車籍別の運転者の年齢層別

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



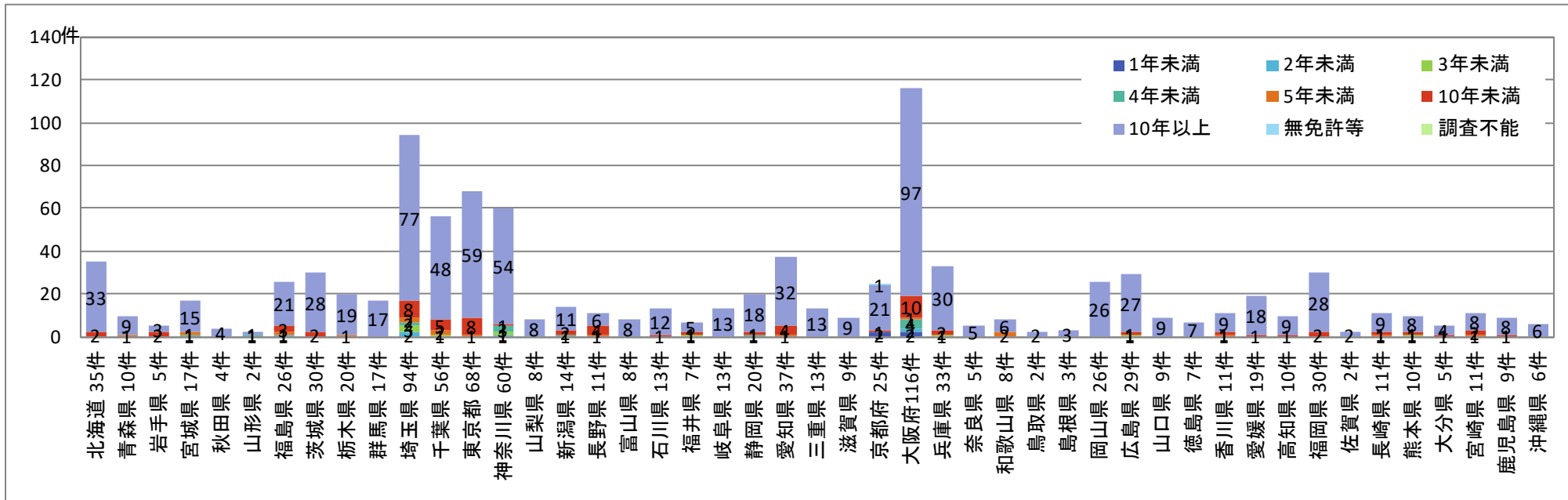
Ⅲ. 2024年死亡・重傷事故データ(車籍)



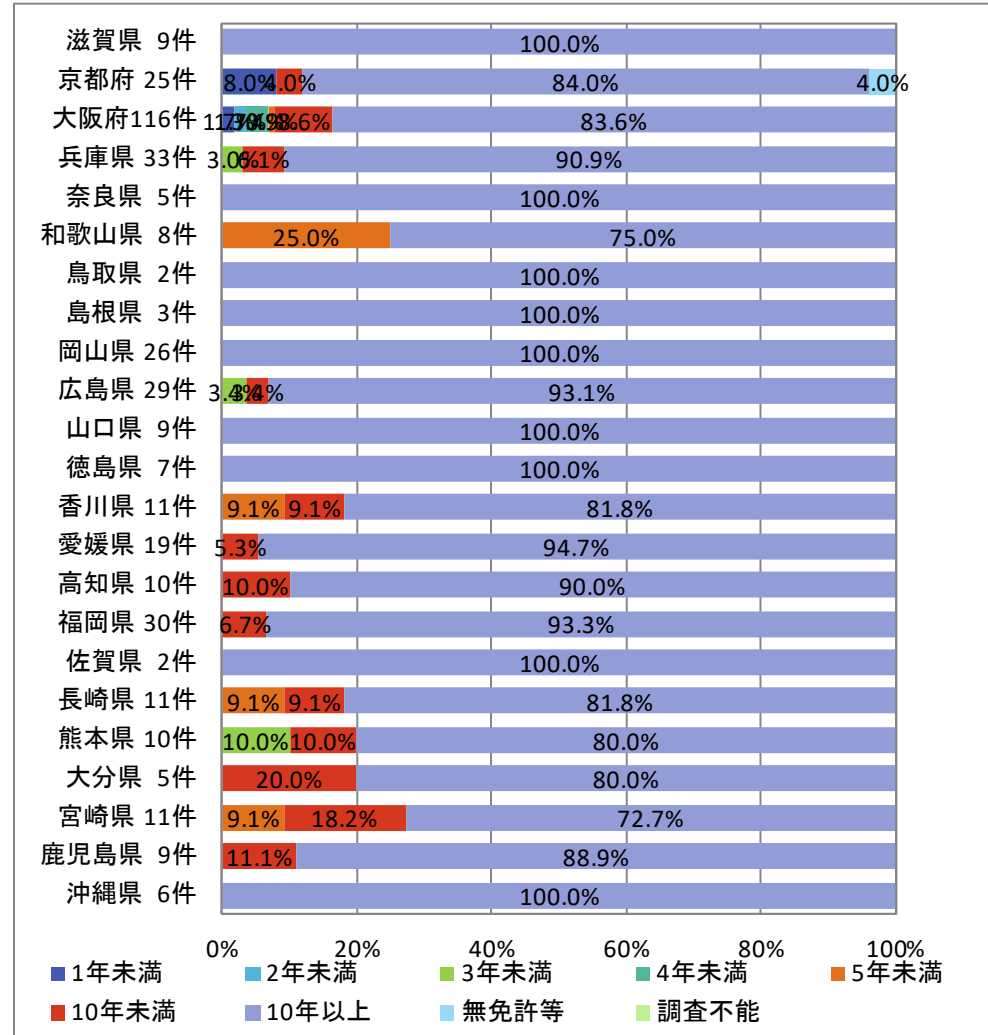
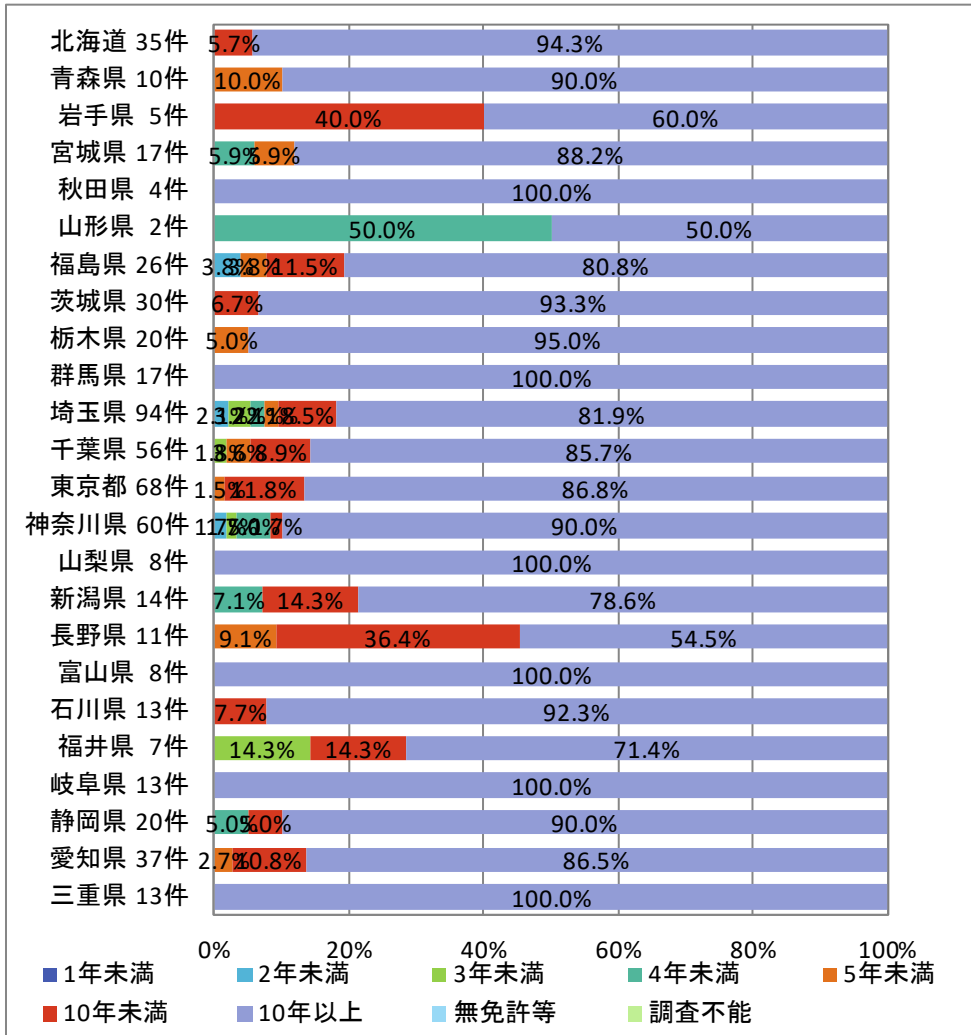
Ⅲ. 2024年死亡・重傷事故データ(車籍)

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、全ての県で「10年以上」が多い。



Ⅲ. 2024年死亡・重傷事故データ(車籍)



メ モ

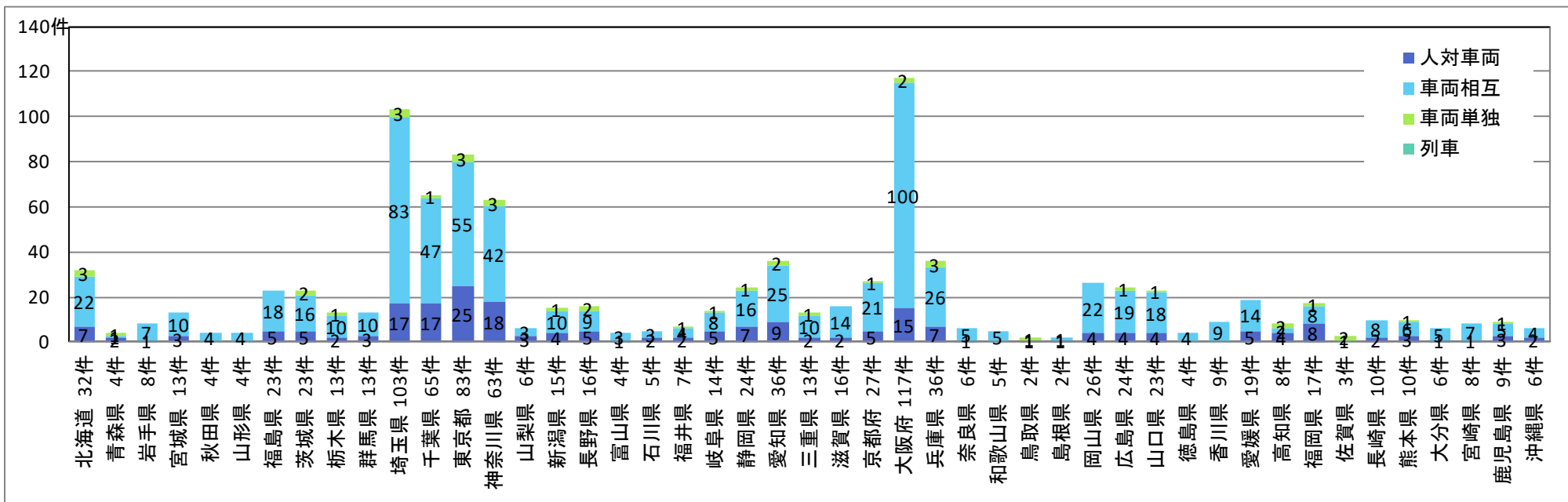
IV. 2024年死亡・重傷事故データ(発生地)

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. 2024年死亡・重傷事故データ(発生地)

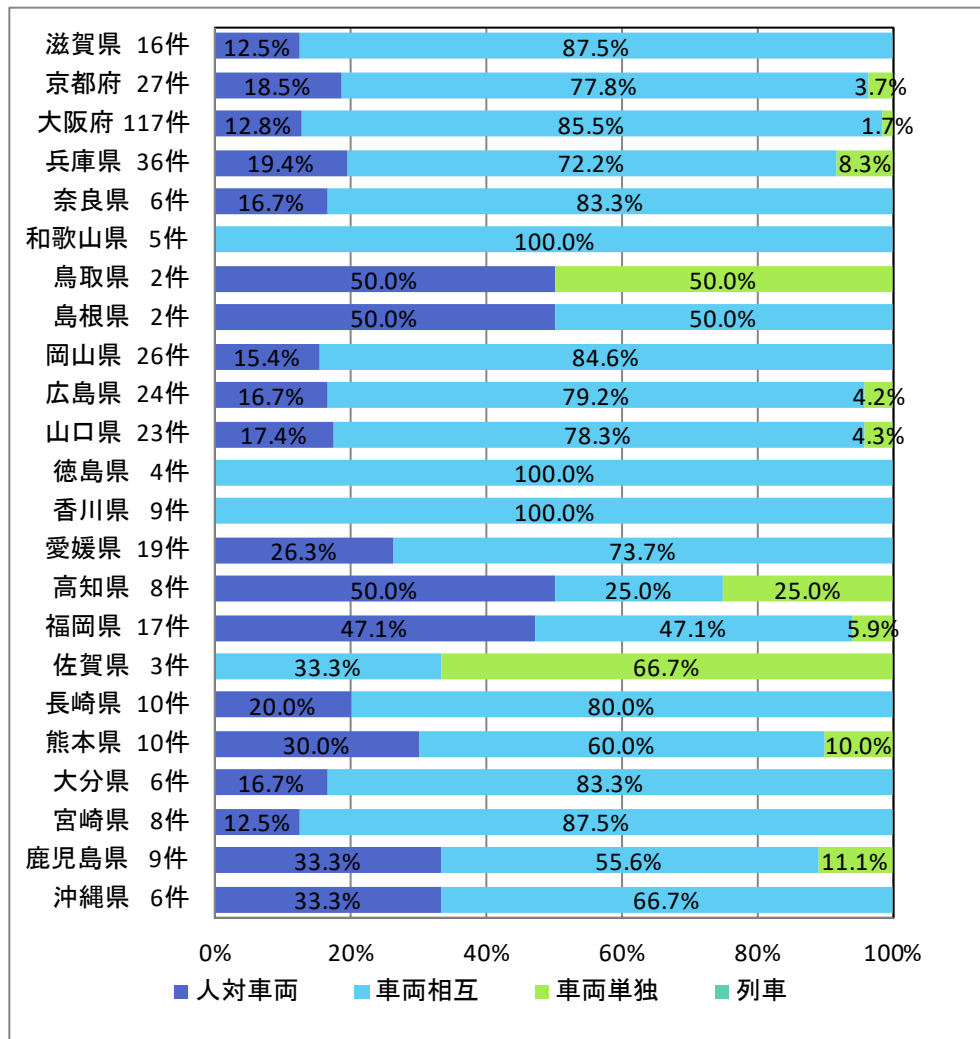
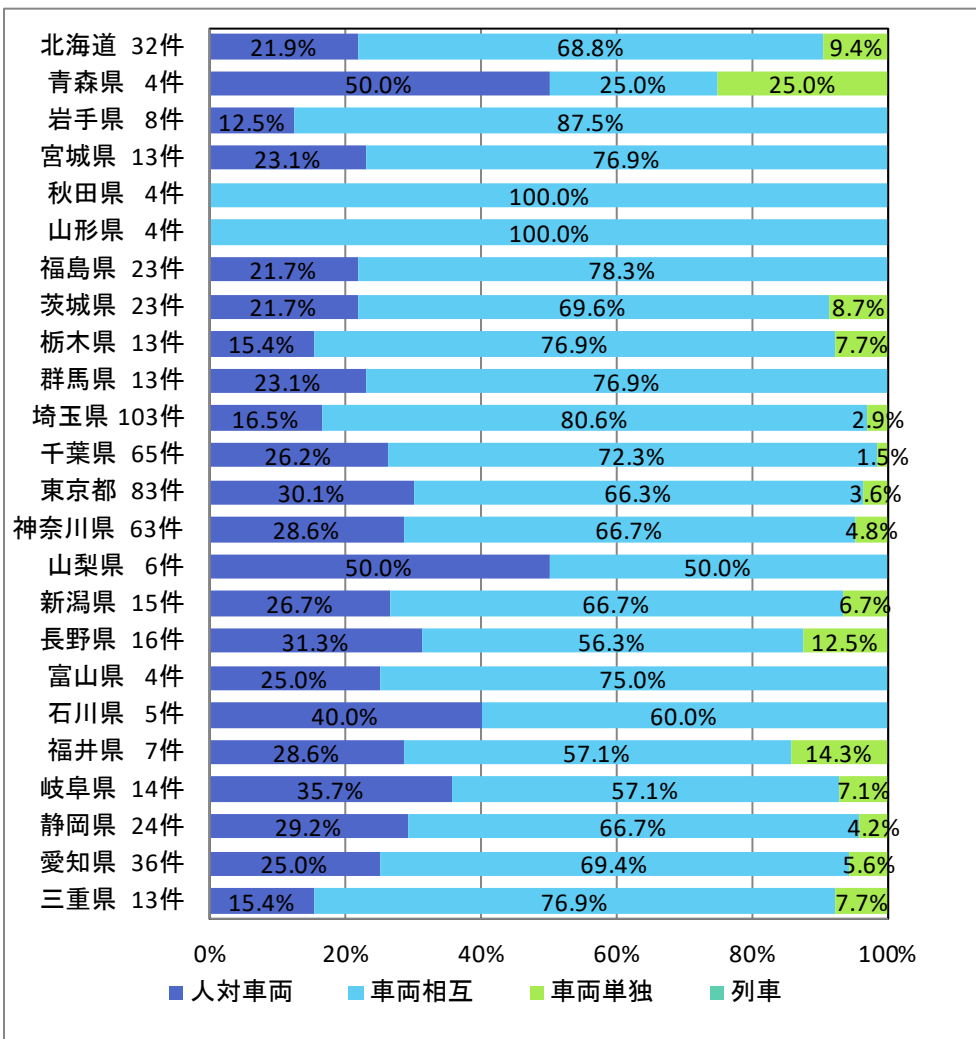
1. 発生地別の事故類型別

- ・発生地別の事故類型別にみると、一部の県を除き「車両相互」が多い。
- ・事故発生件数の多い県をみると、「大阪府」、「埼玉県」、「東京都」、「千葉県」、「神奈川県」、「愛知県」、「兵庫県」、「北海道」、「京都府」、「岡山県」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. 2024年死亡・重傷事故データ(発生地)

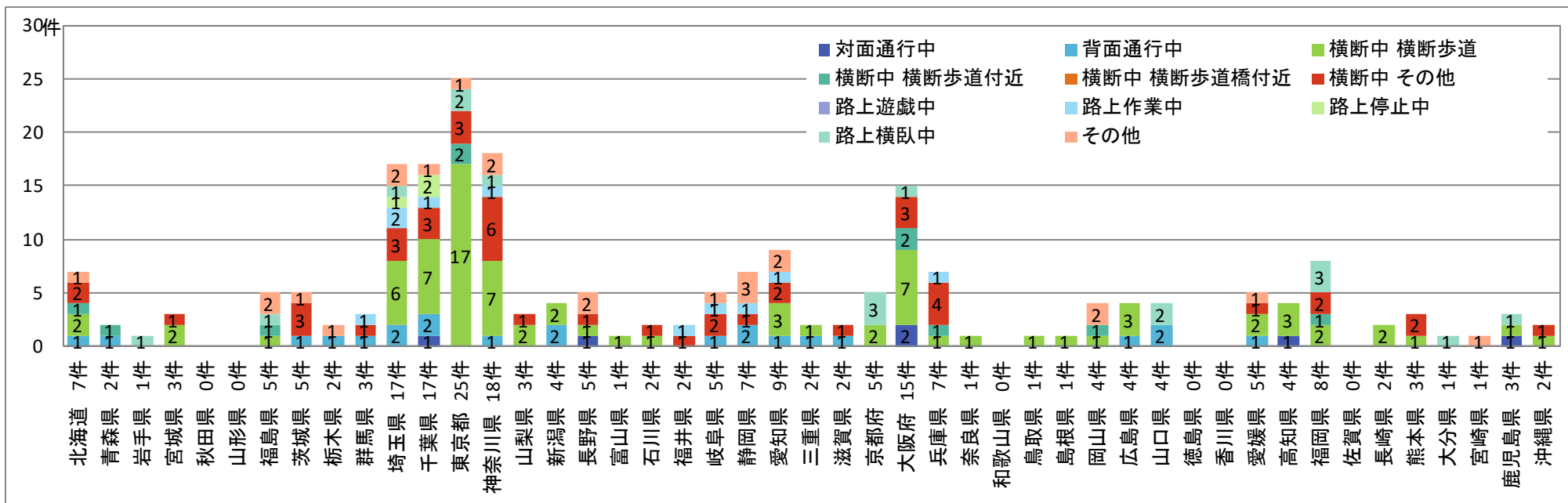


※対自転車事故は、「車両相互」に含まれます。

IV. 2024年死亡・重傷事故データ(発生地)

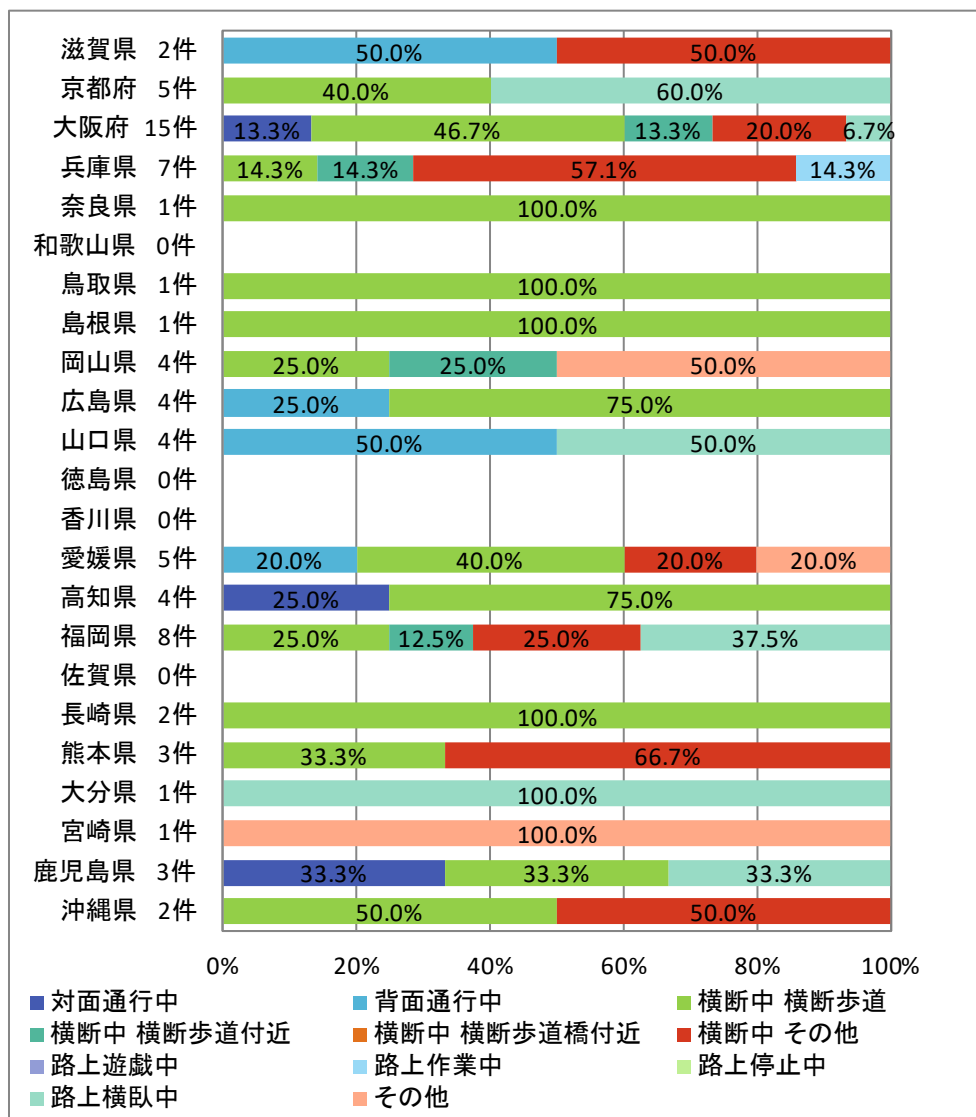
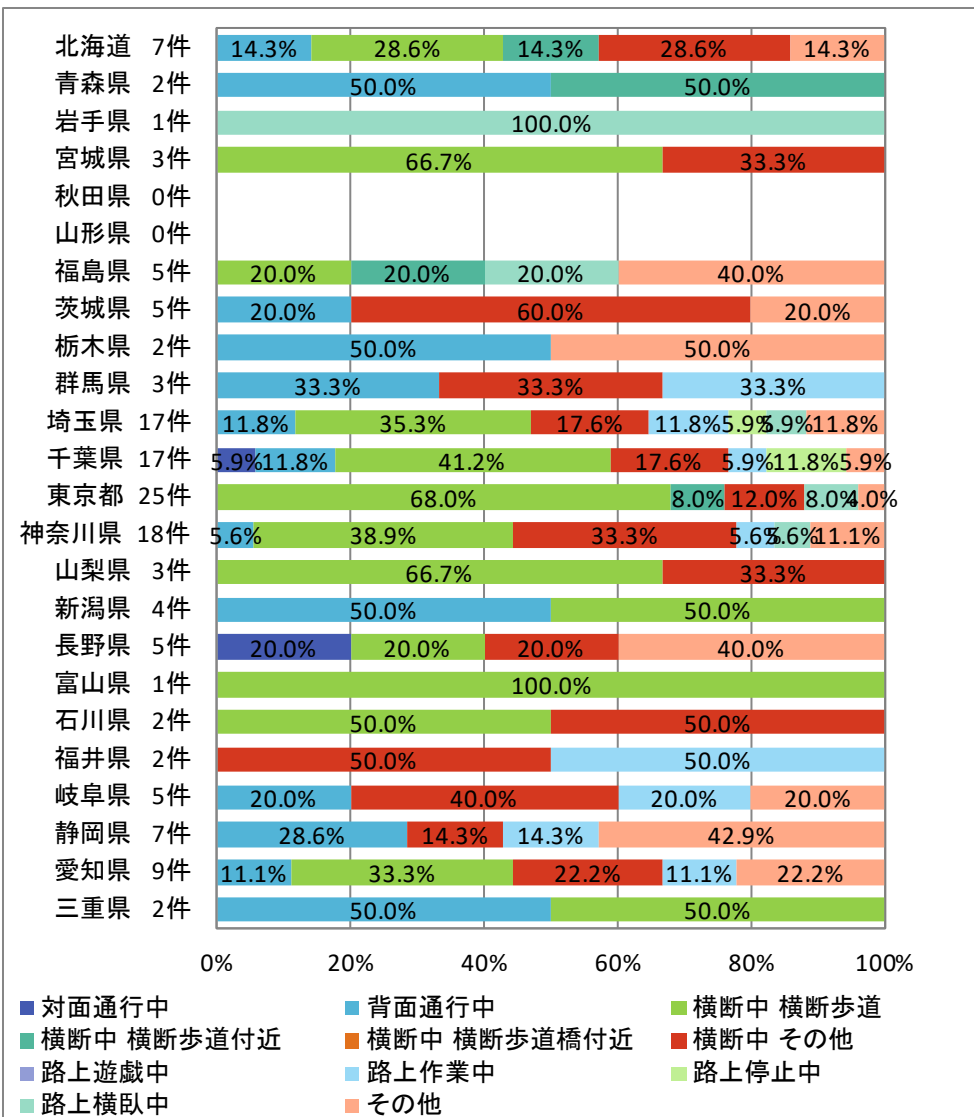
(1) 人対車両

- ・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。
- ・事故発生件数の多い県をみると、「東京都」、「神奈川県」、「埼玉県」、「千葉県」、「大阪府」では「横断中 横断歩道」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・重傷事故データ(発生地)

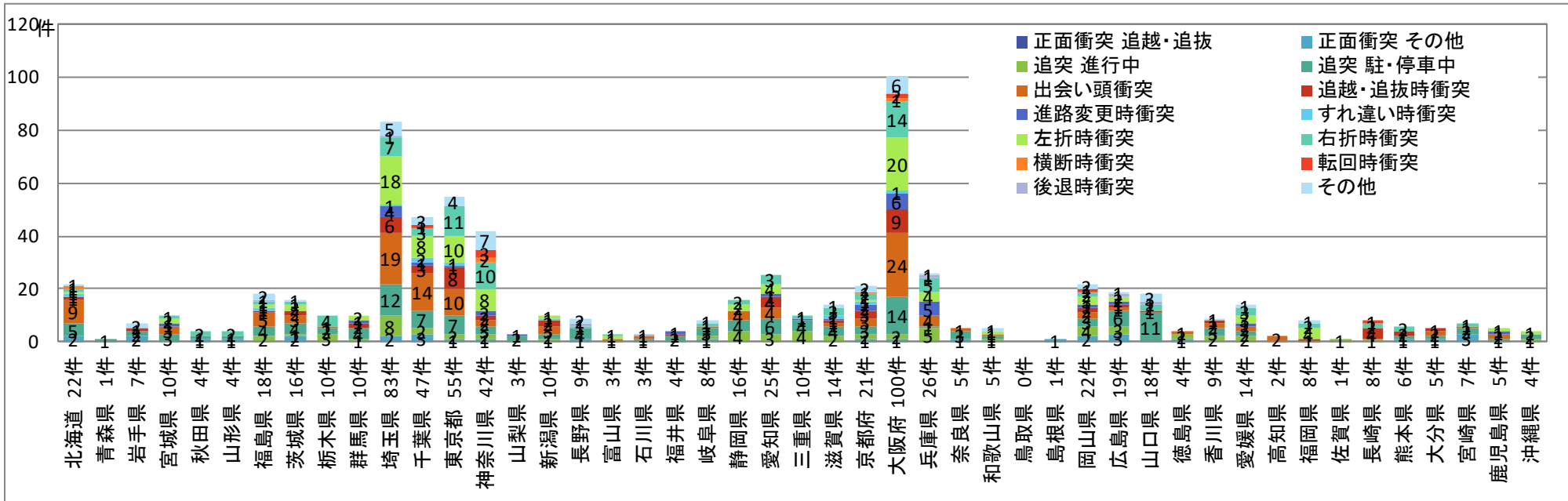


※対自転車事故は、「車両相互」に含まれます。

IV. 2024年死亡・重傷事故データ(発生地)

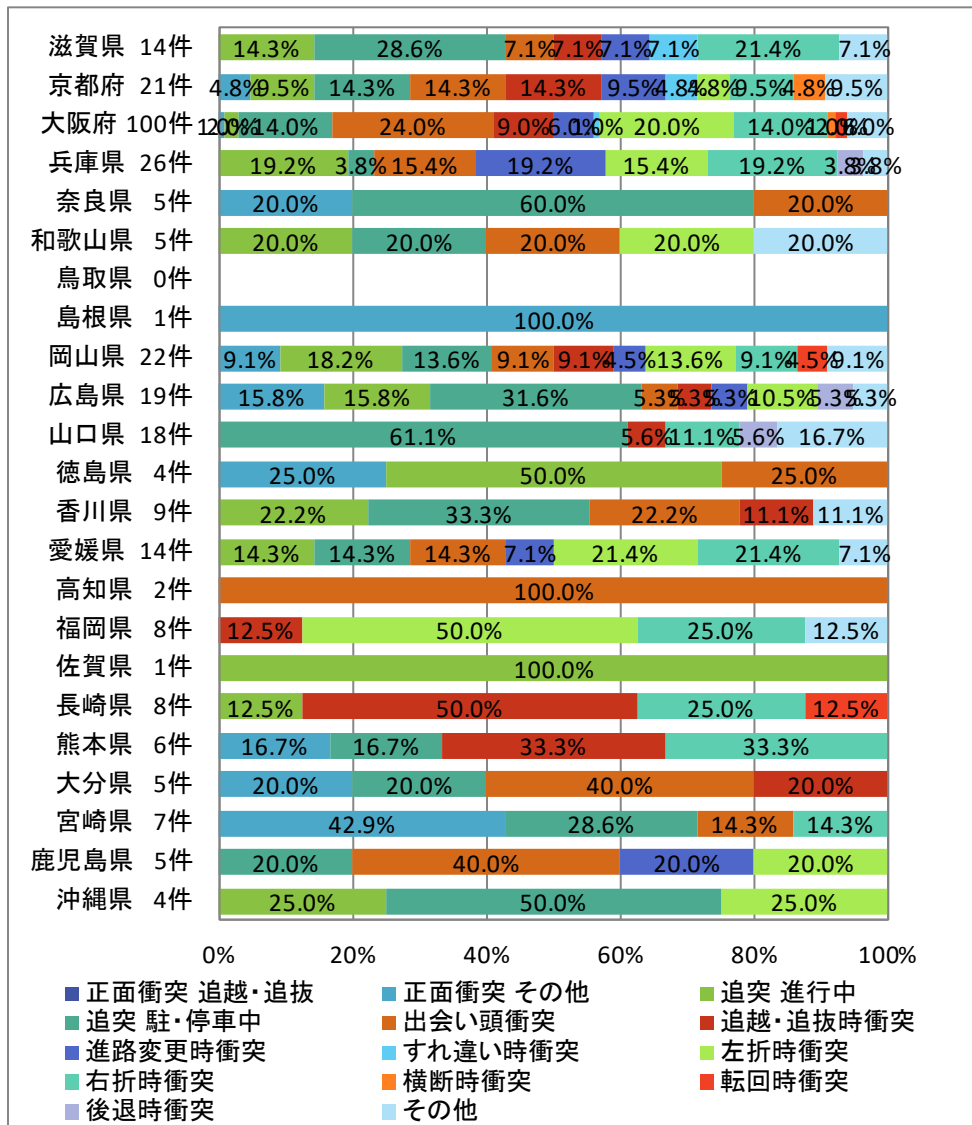
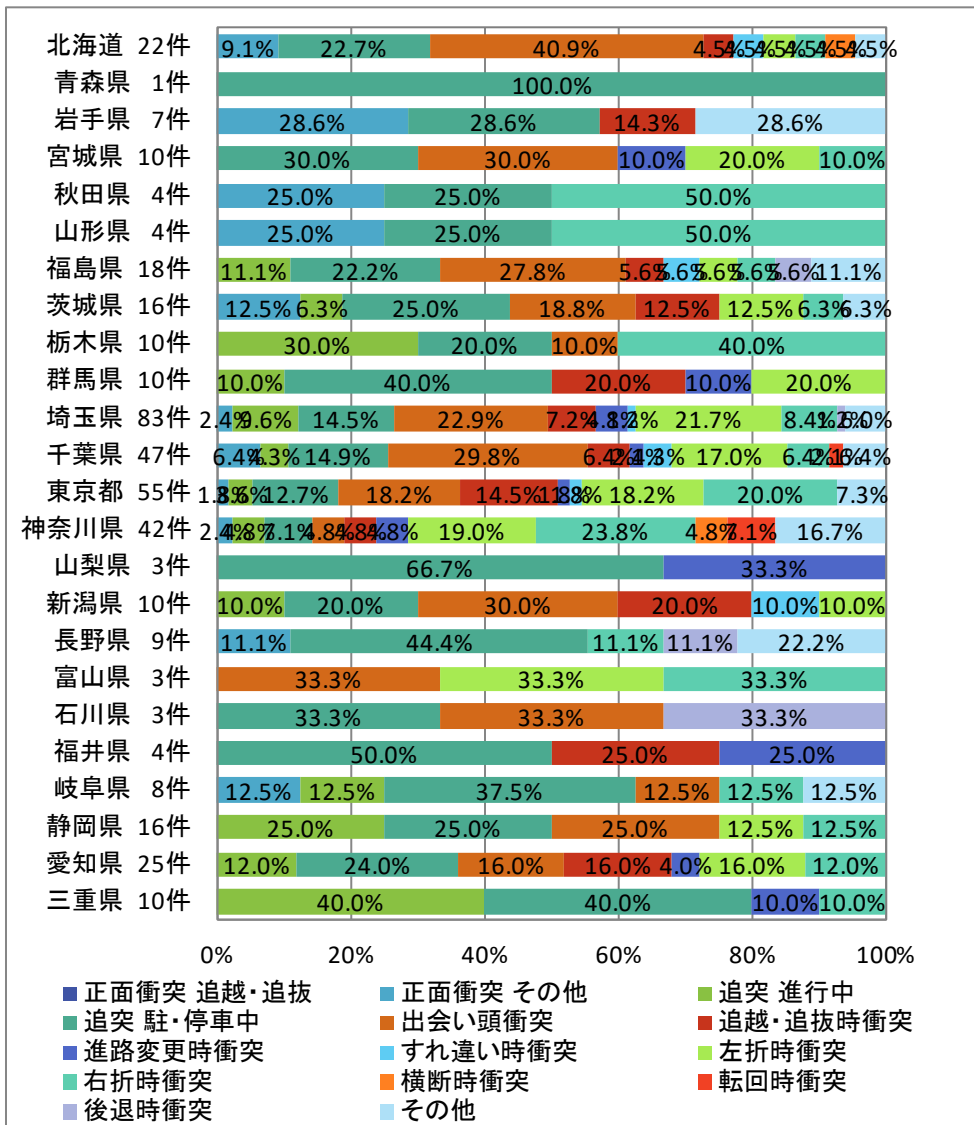
(2) 車両相互

- ・発生地別の事故類型（車両相互）別にみると、各県によって傾向は異なる。
- ・事故発生件数の多い県をみると、「大阪府」、「埼玉県」、「千葉県」、「北海道」では「出会い頭衝突」が多い。
- ・「東京都」、「神奈川県」では「右折時衝突」が多い。
- ・「兵庫県」では「追突 進行中」、「進路変更時衝突」、「右折時衝突」が多い。
- ・「愛知県」では「追突 駐・停車中」が多い。
- ・「岡山県」では「追突 進行中」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・重傷事故データ(発生地)

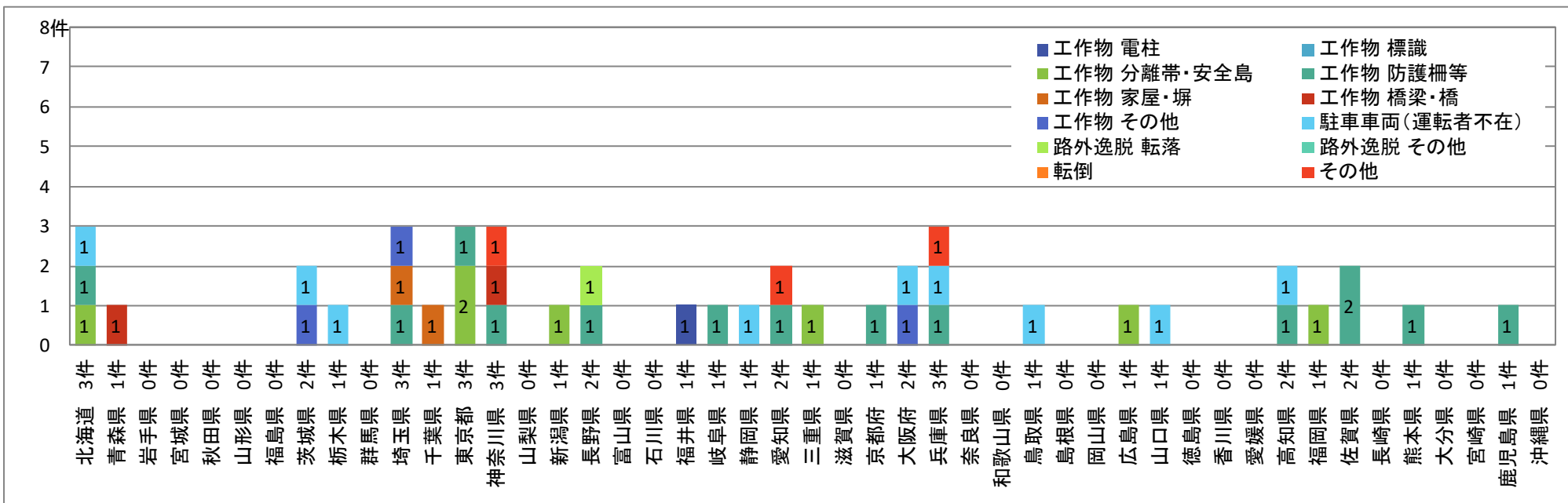


※対自転車事故は、「車両相互」に含まれます。

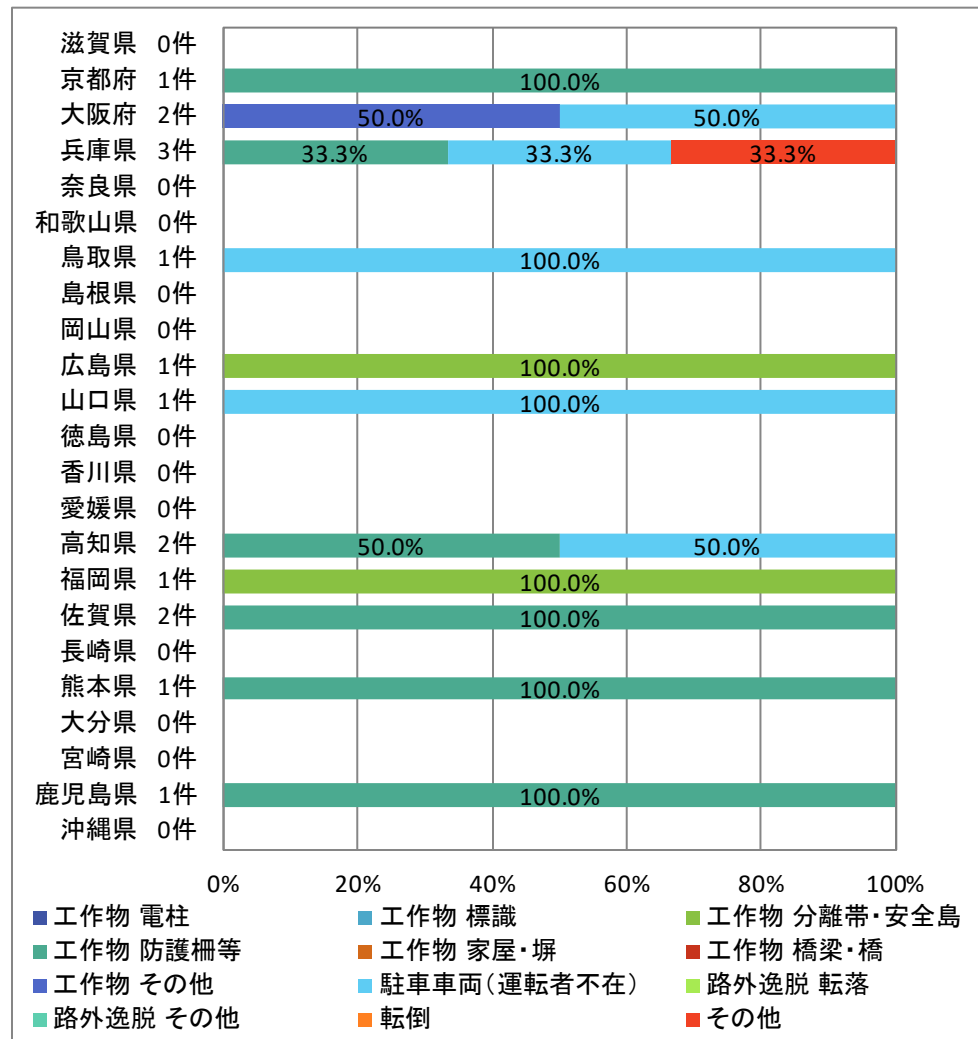
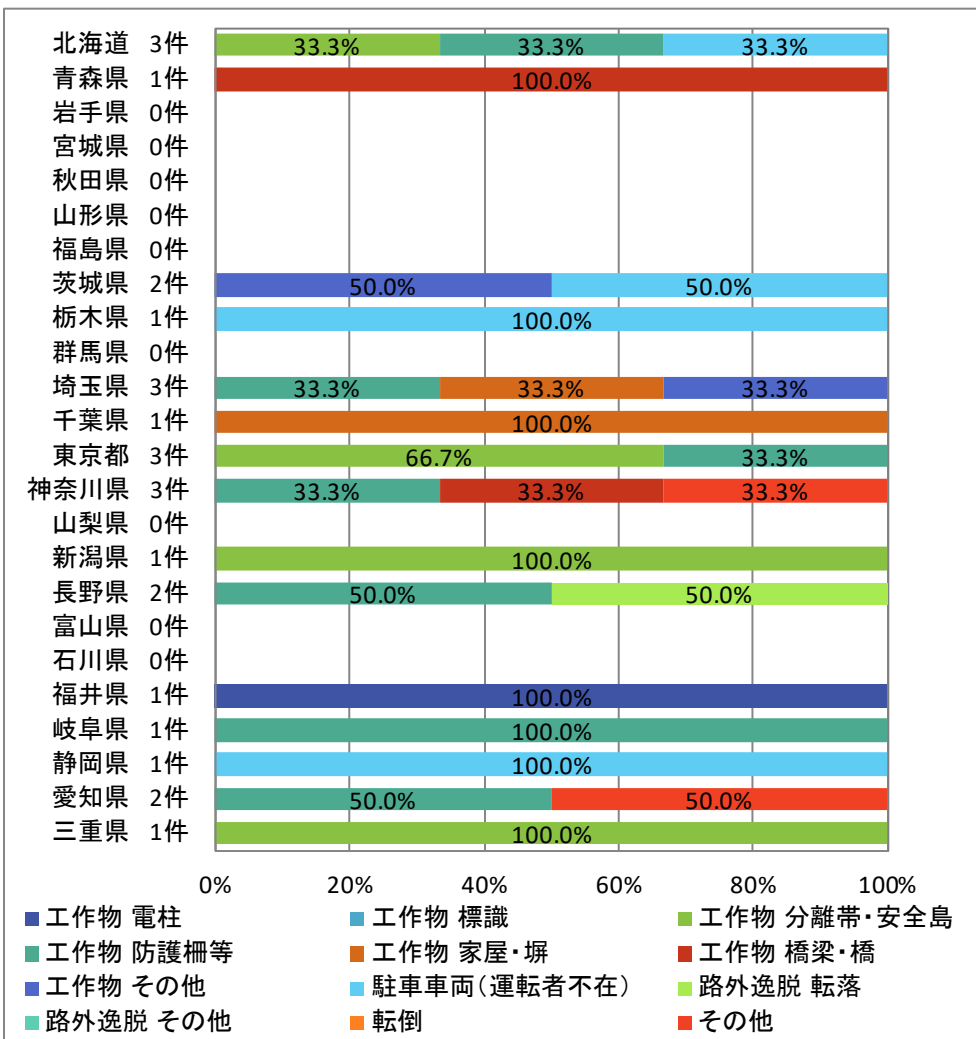
IV. 2024年死亡・重傷事故データ(発生地)

(3) 車両単独

- ・発生地別の事故類型（車両単独）別について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。
- ・「北海道」では「工作物 分離帯・安全島」、「工作物 防護柵等」、「駐車車両（運転者不在）」となっている。
- ・「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。
- ・「東京都」では「工作物 分離帯・安全島」が多い。
- ・「神奈川県」では「工作物 防護柵等」、「工作物 橋梁・橋」、「その他」となっている。
- ・「兵庫県」では「工作物 防護柵等」、「駐車車両（運転者不在）」、「その他」となっている。



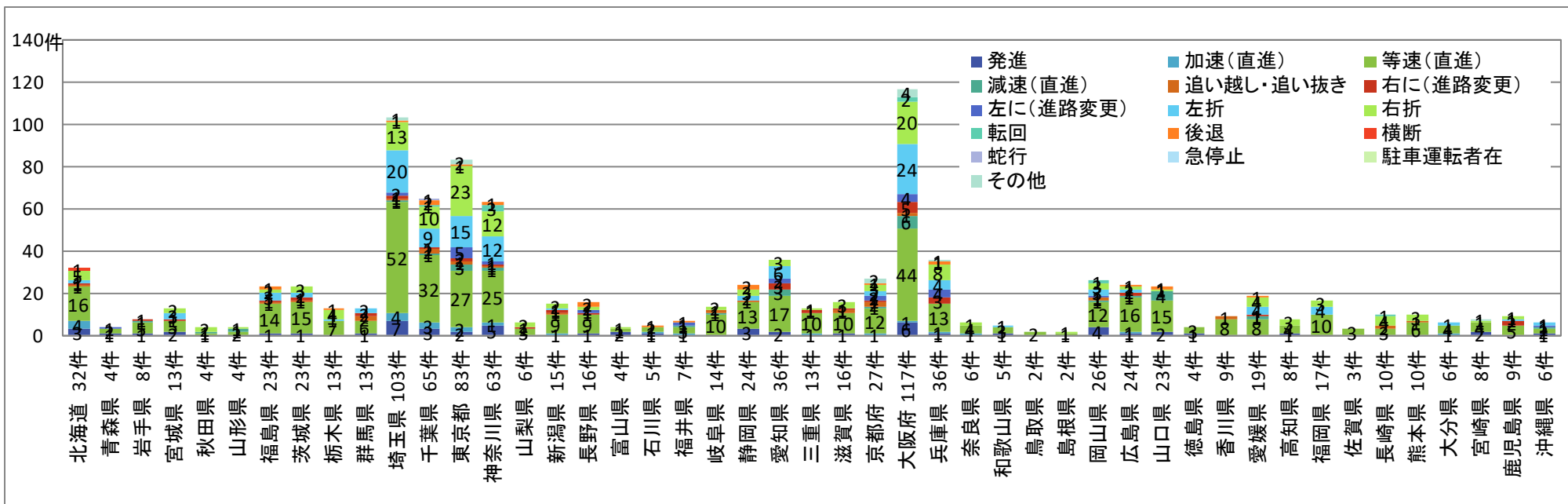
IV. 2024年死亡・重傷事故データ(発生地)



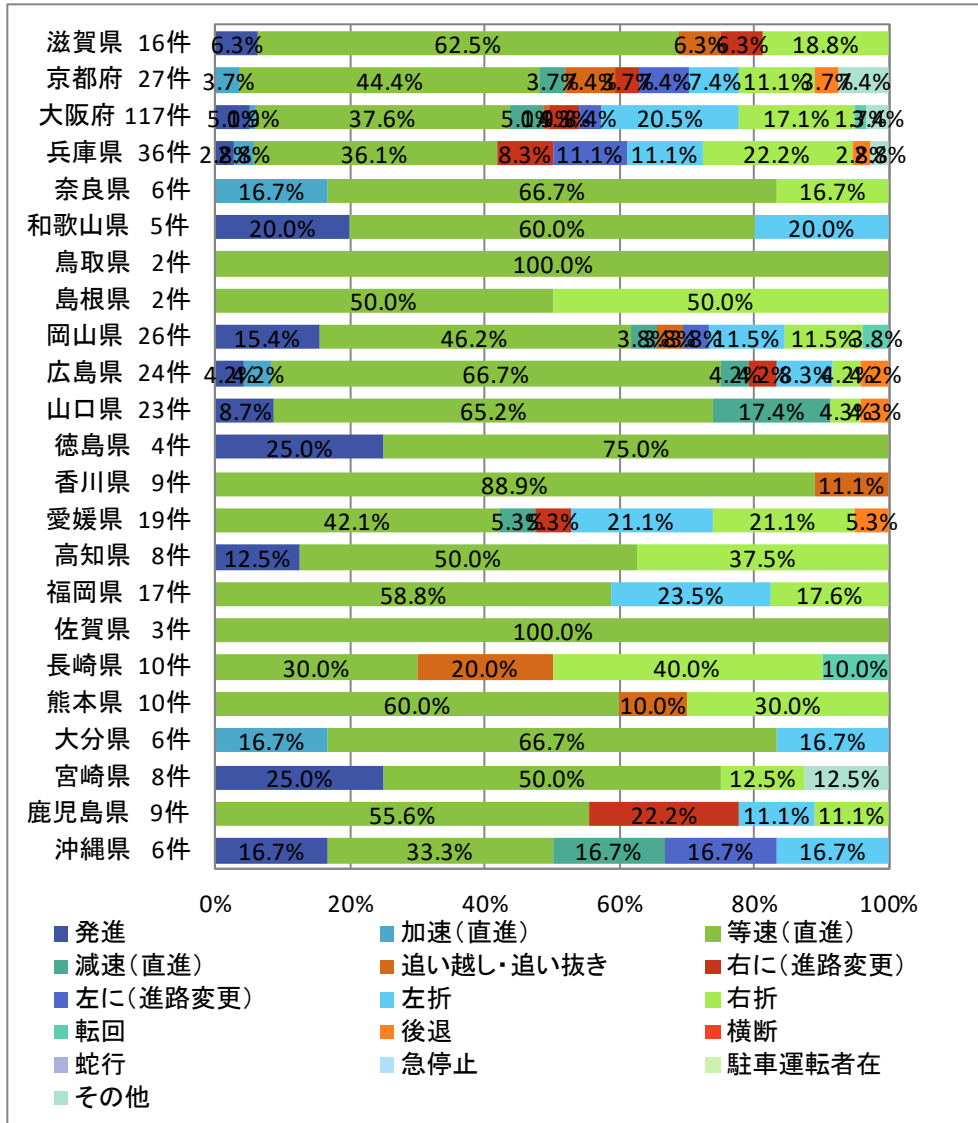
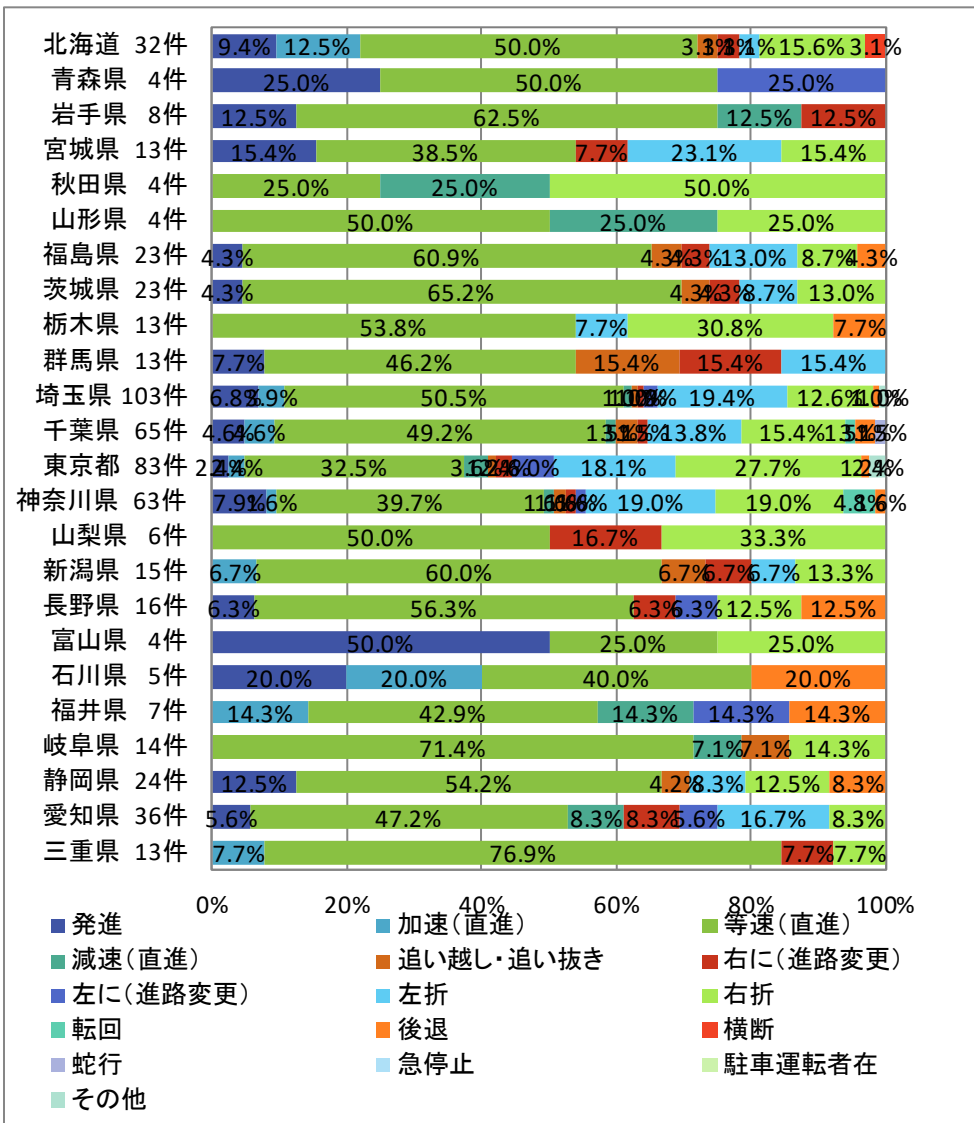
IV. 2024年死亡・重傷事故データ(発生地)

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、「大阪府」、「埼玉県」、「東京都」、「千葉県」、「神奈川県」、「愛知県」、「兵庫県」、「北海道」、「京都府」、「岡山県」では「等速（直進）」が多い。
- ・「等速（直進）」に次いで「左折」、「右折」が多い。



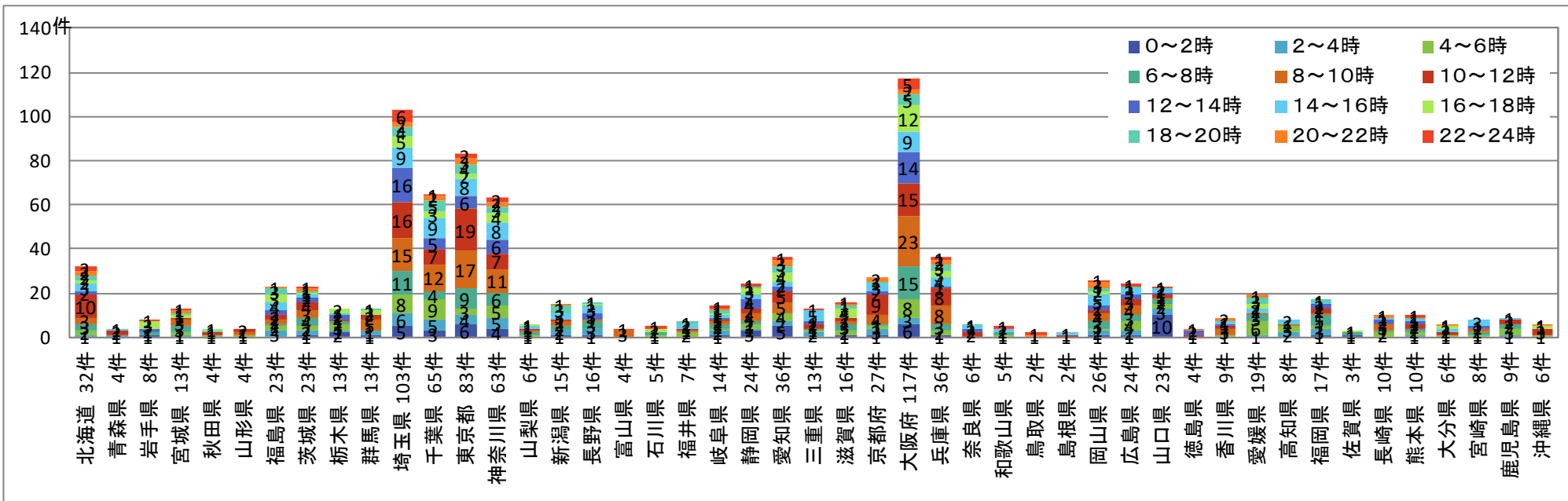
IV. 2024年死亡・重傷事故データ(発生地)



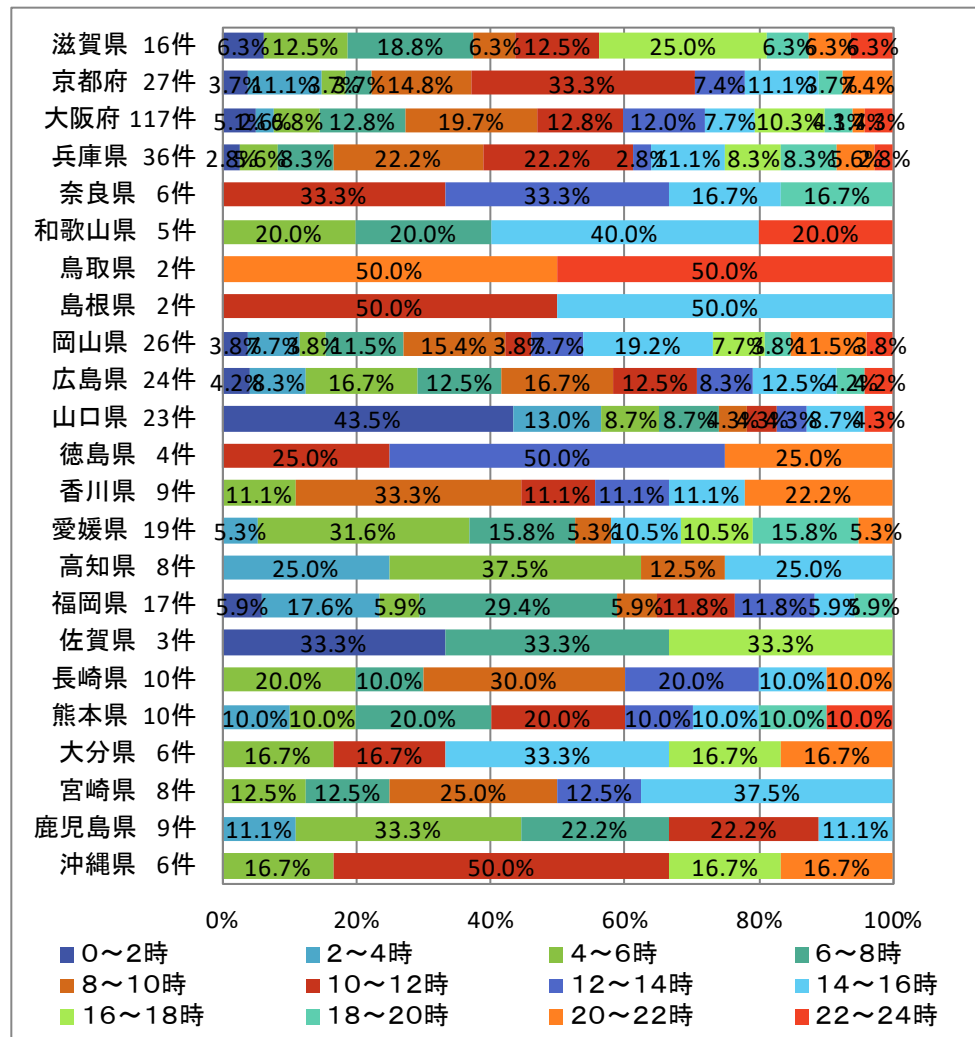
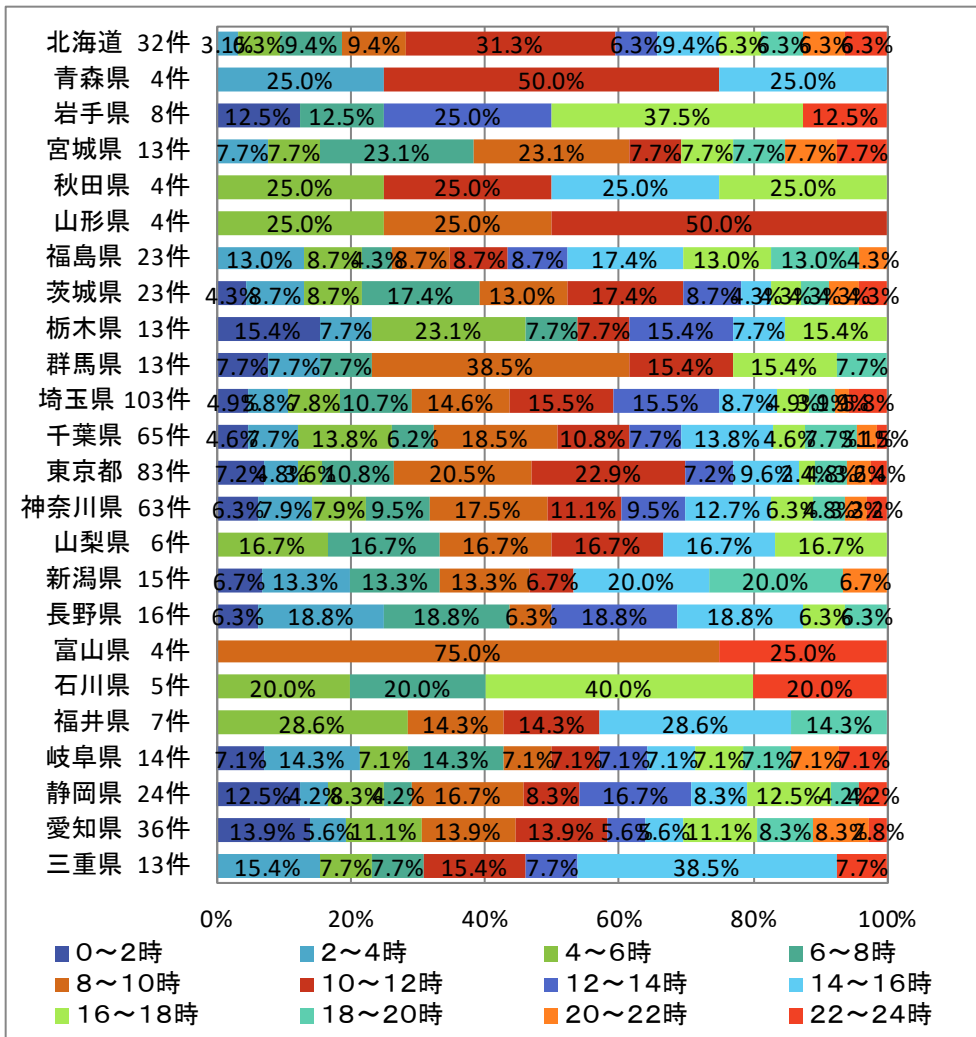
IV. 2024年死亡・重傷事故データ(発生地)

3. 発生地別の時間帯別

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



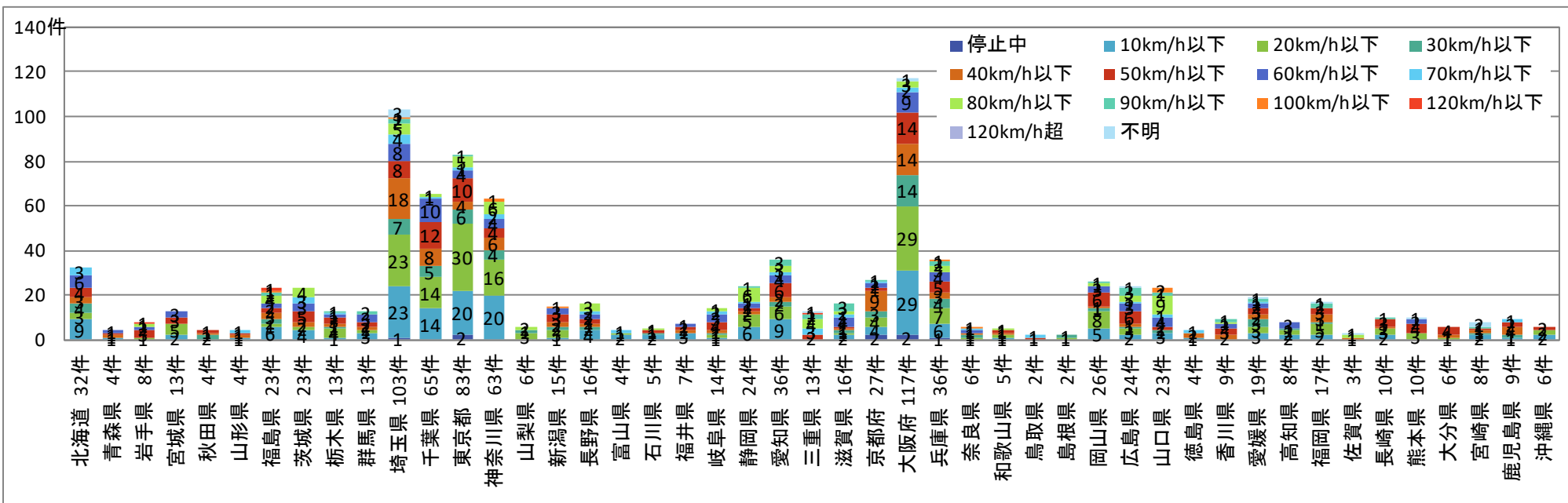
IV. 2024年死亡・重傷事故データ(発生地)



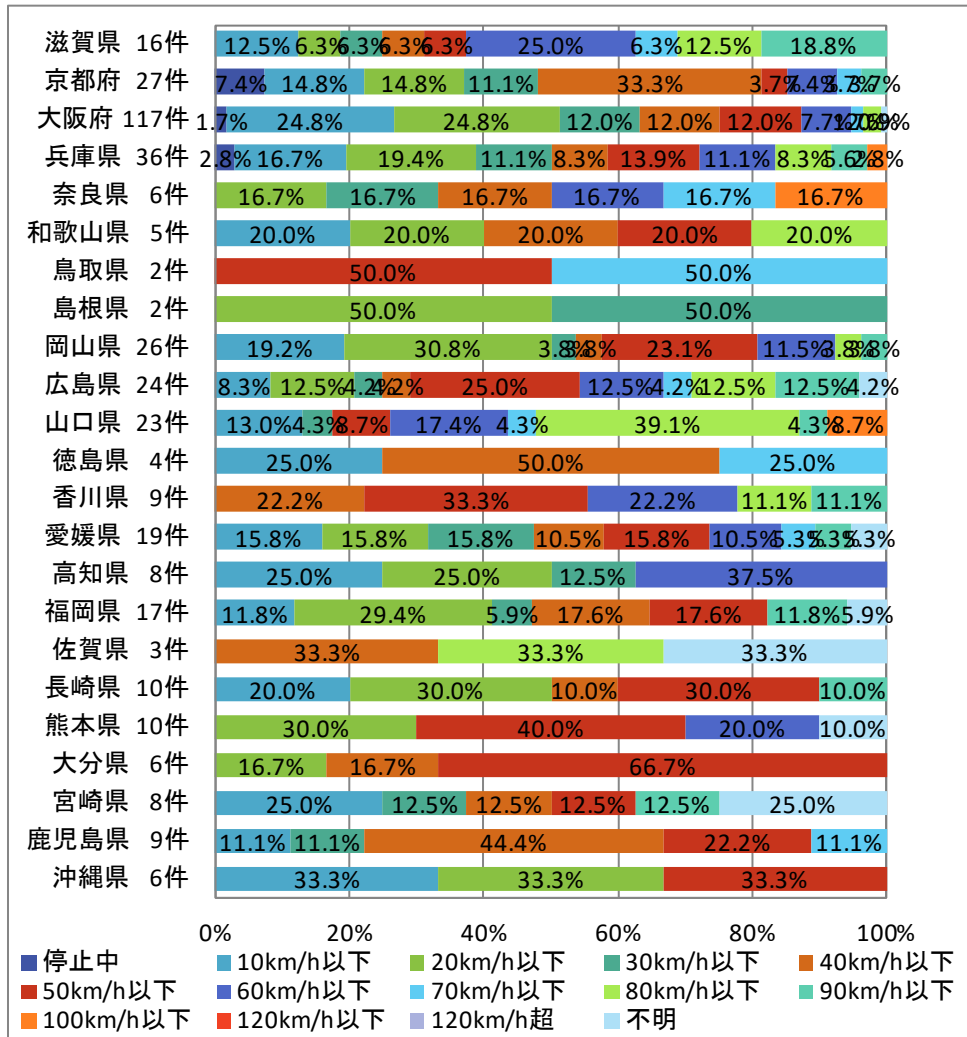
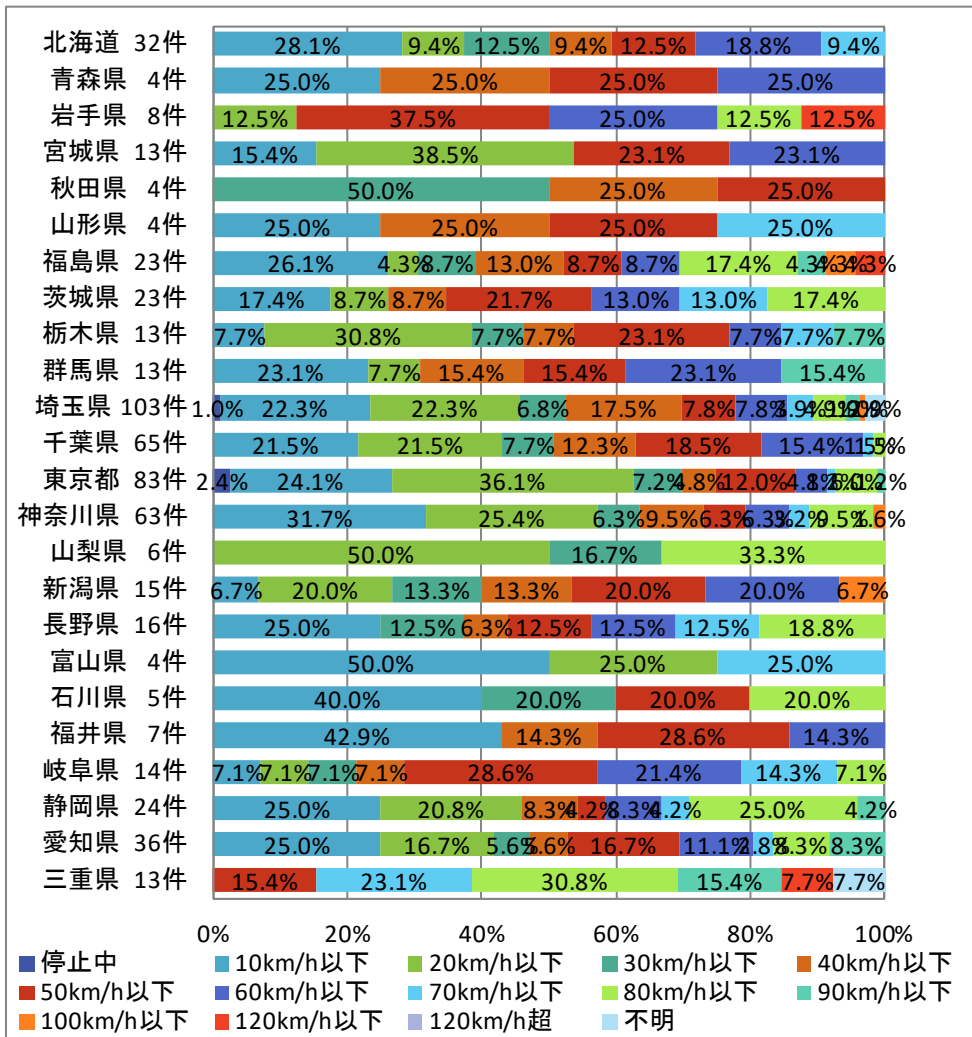
IV. 2024年死亡・重傷事故データ(発生地)

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みると、各県によって傾向は異なる。
- ・事故発生件数の多い県をみると、「大阪府」、「埼玉県」、「千葉県」では「10km/h以下」、「20km/h以下」が多い。
- ・「東京都」、「兵庫県」、「岡山県」では「20km/h以下」が多い。
- ・「神奈川県」、「愛知県」、「北海道」では「10km/h以下」が多い。
- ・「京都府」では「40km/h以下」が多い。



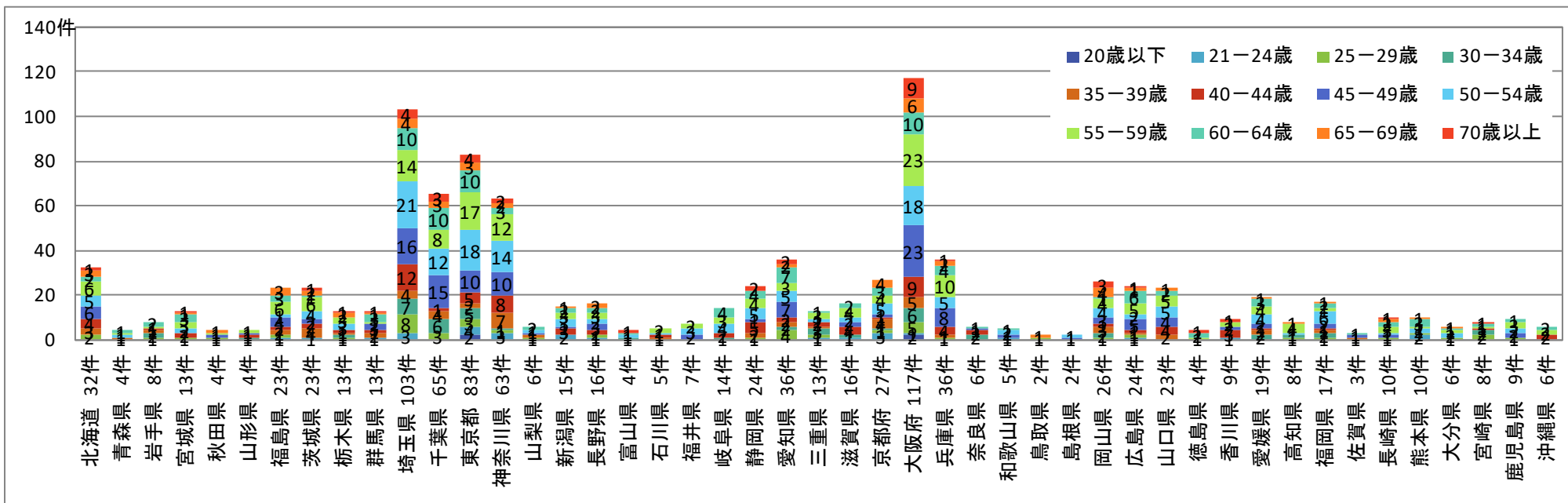
IV. 2024年死亡・重傷事故データ(発生地)



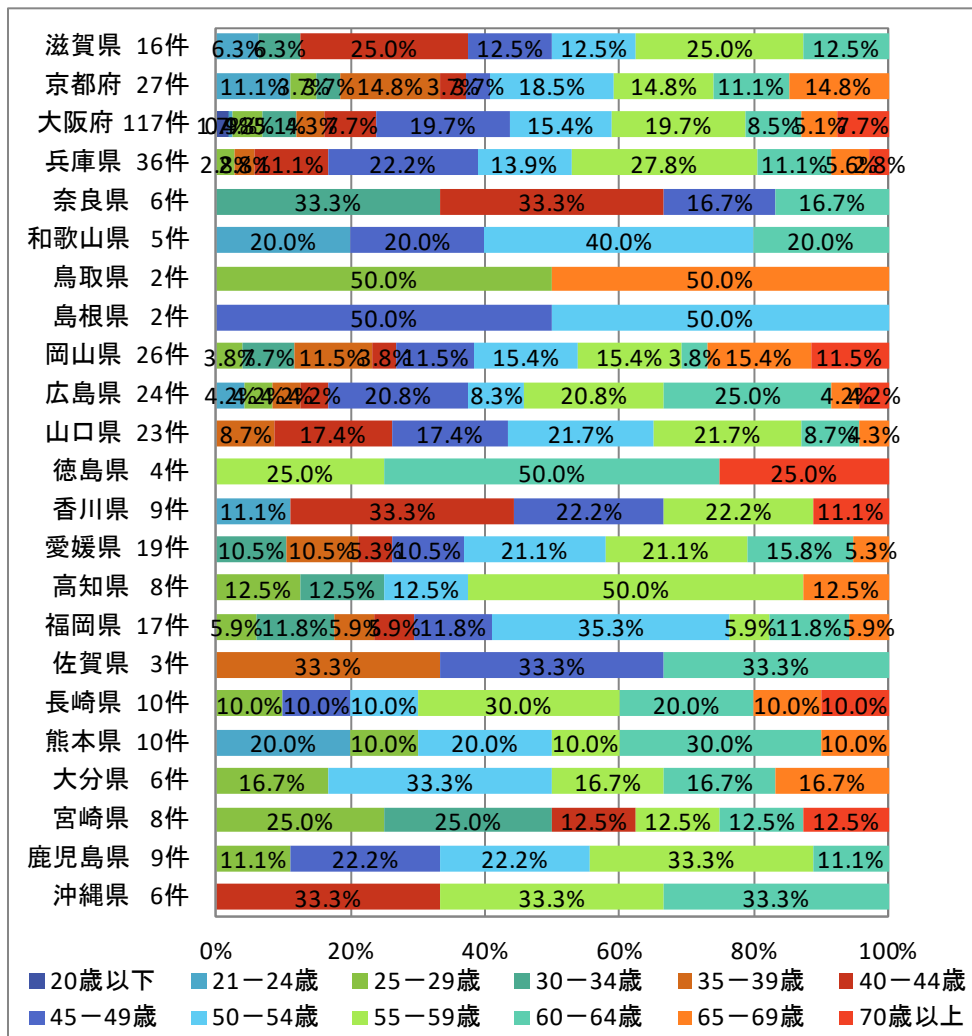
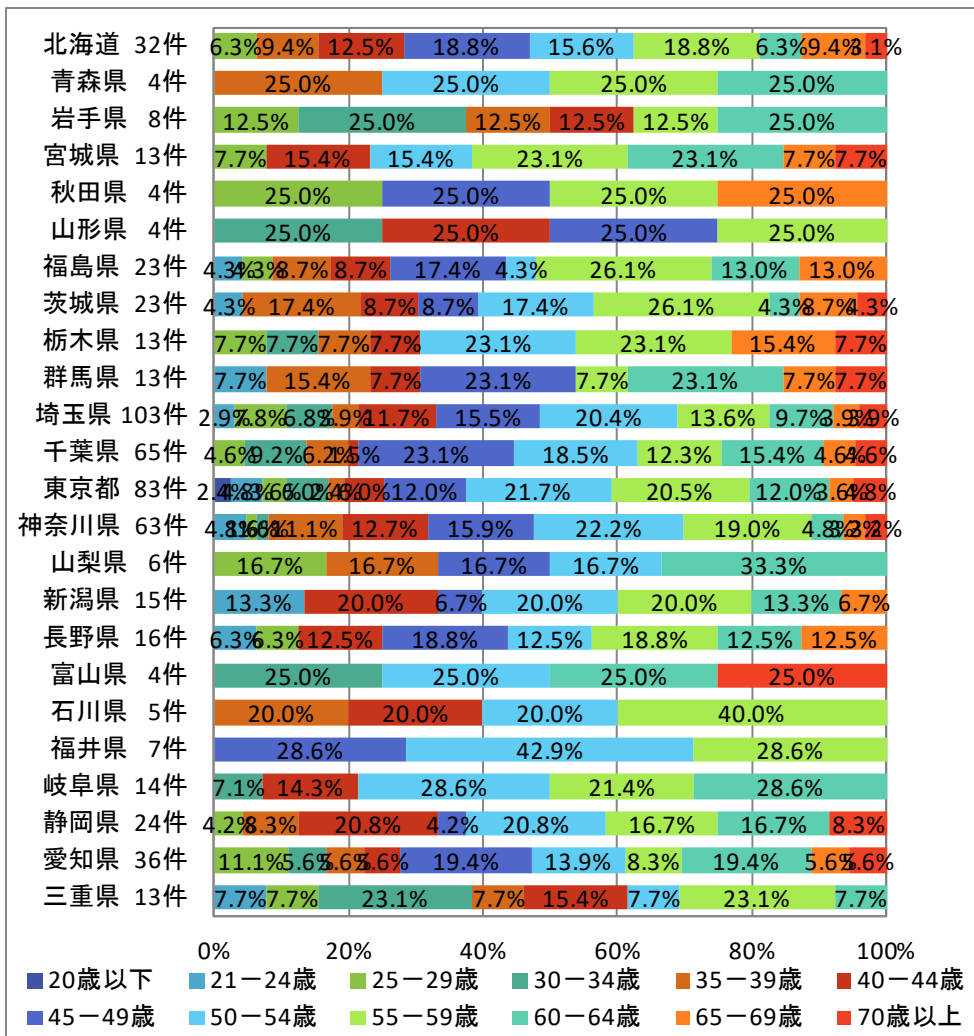
IV. 2024年死亡・重傷事故データ(発生地)

5. 発生地別の運転者の年齢層別

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



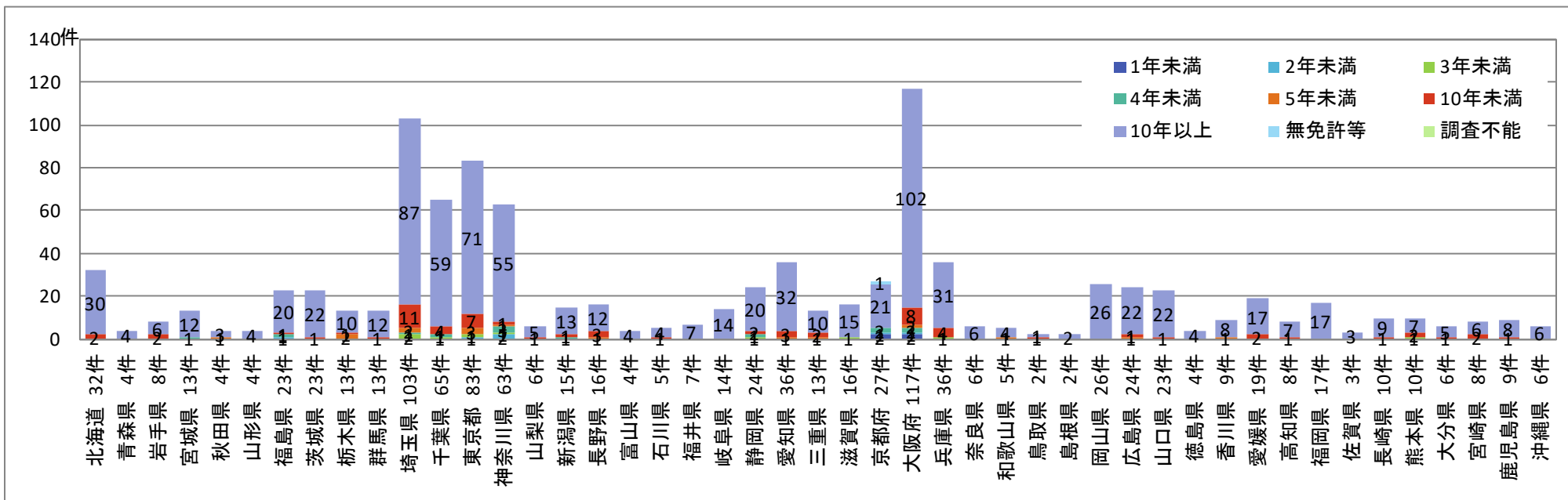
IV. 2024年死亡・重傷事故データ(発生地)



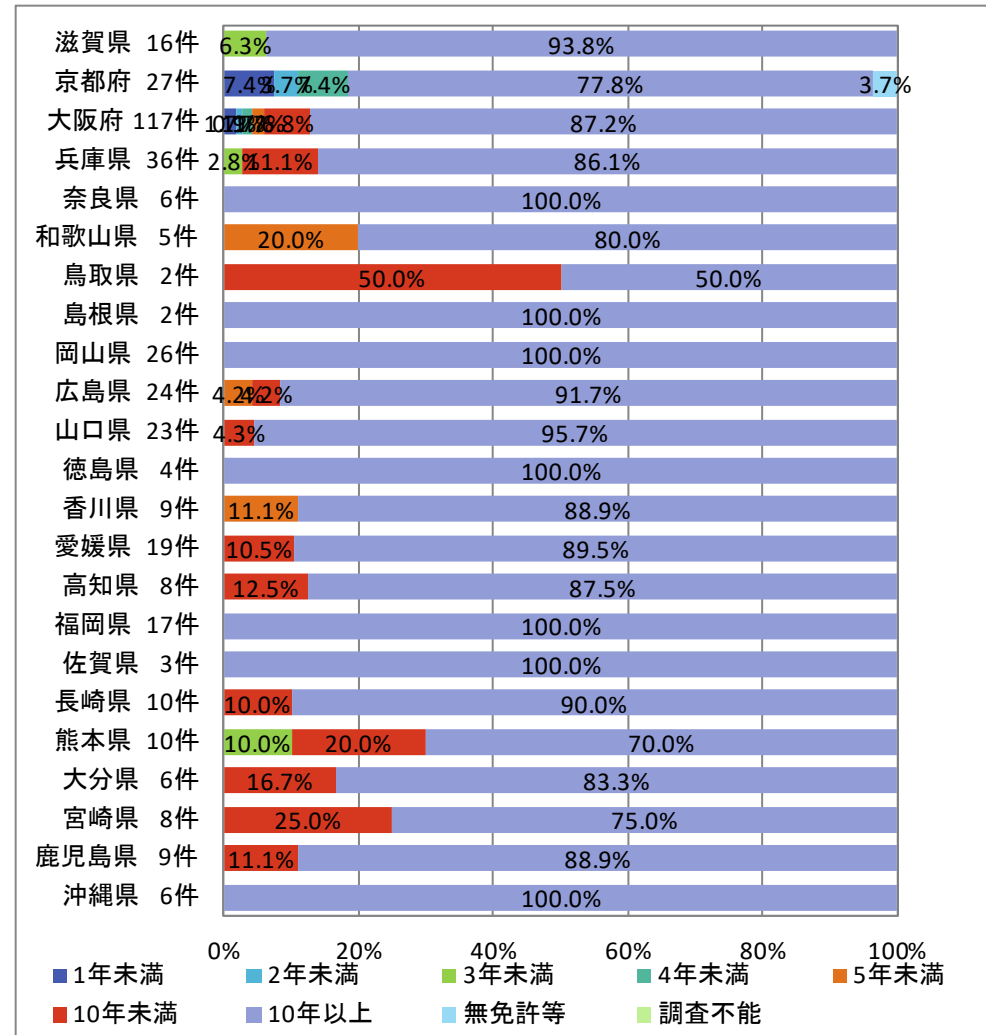
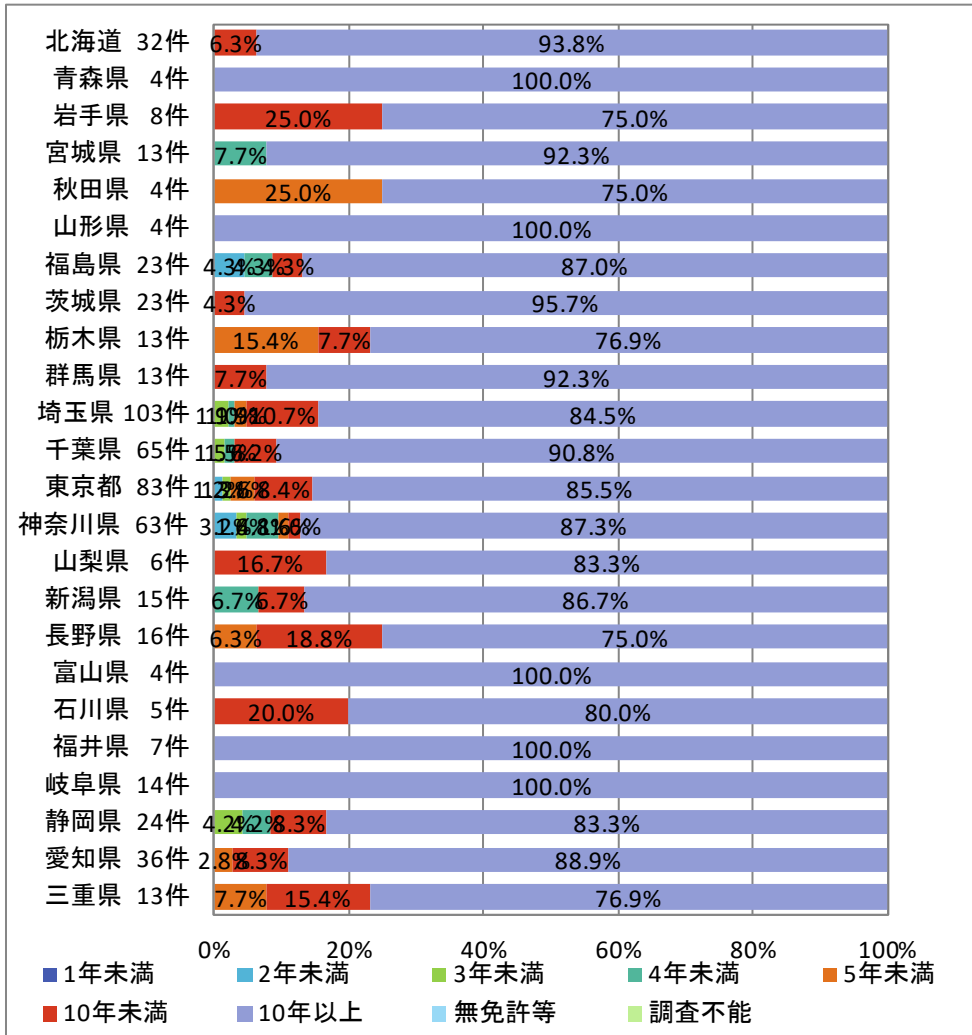
IV. 2024年死亡・重傷事故データ(発生地)

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. 2024年死亡・重傷事故データ(発生地)



メ モ

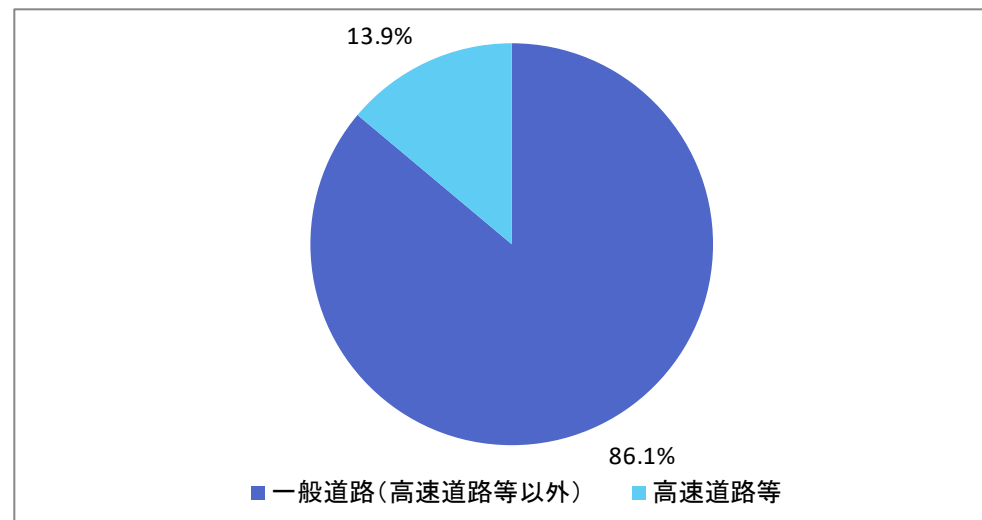
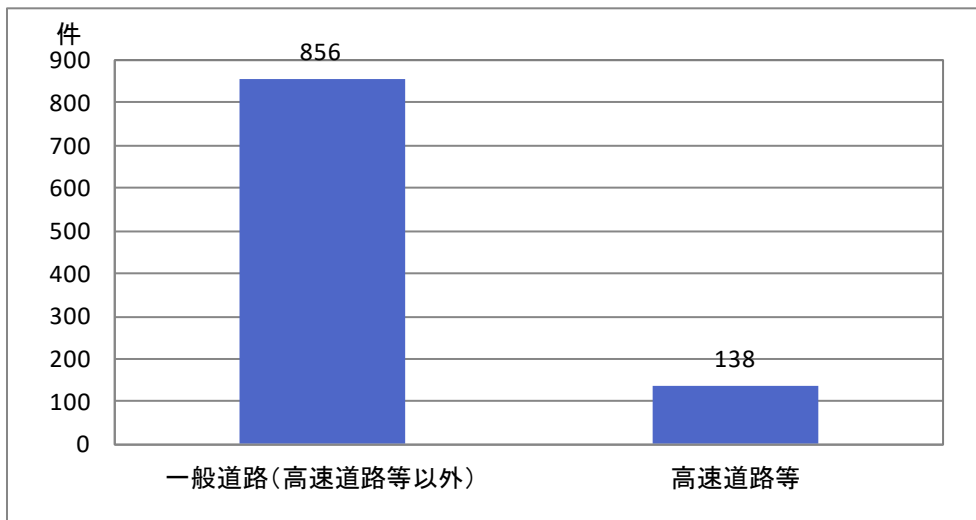
V. 2024年死亡・重傷事故データ(道路区分)

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. 2024年死亡・重傷事故データ(道路区分)

1. 道路区分別

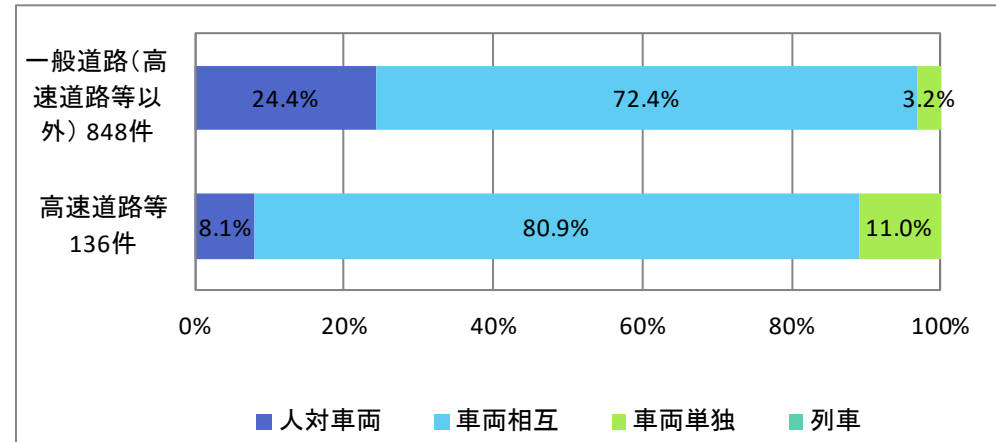
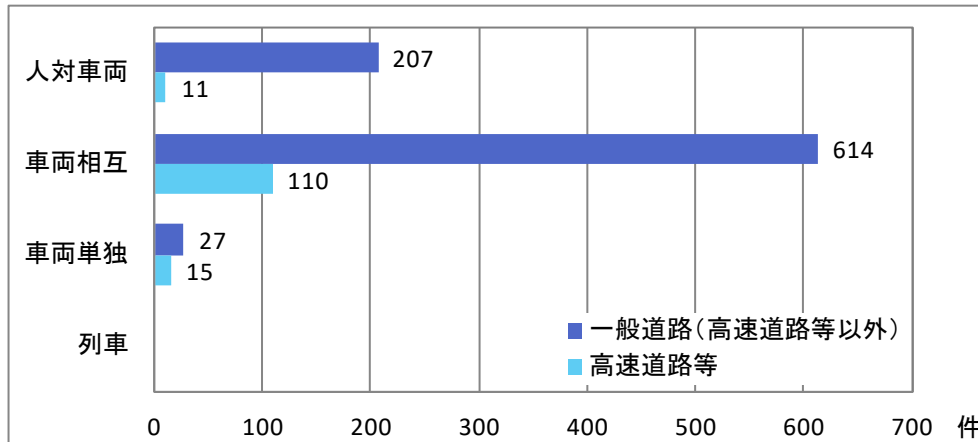
・道路区分別にみると、「一般道路」が最も多く856件（86.1%）と9割近くを占めている。



V. 2024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614件（72.4%）、110件（80.9%）となっている。

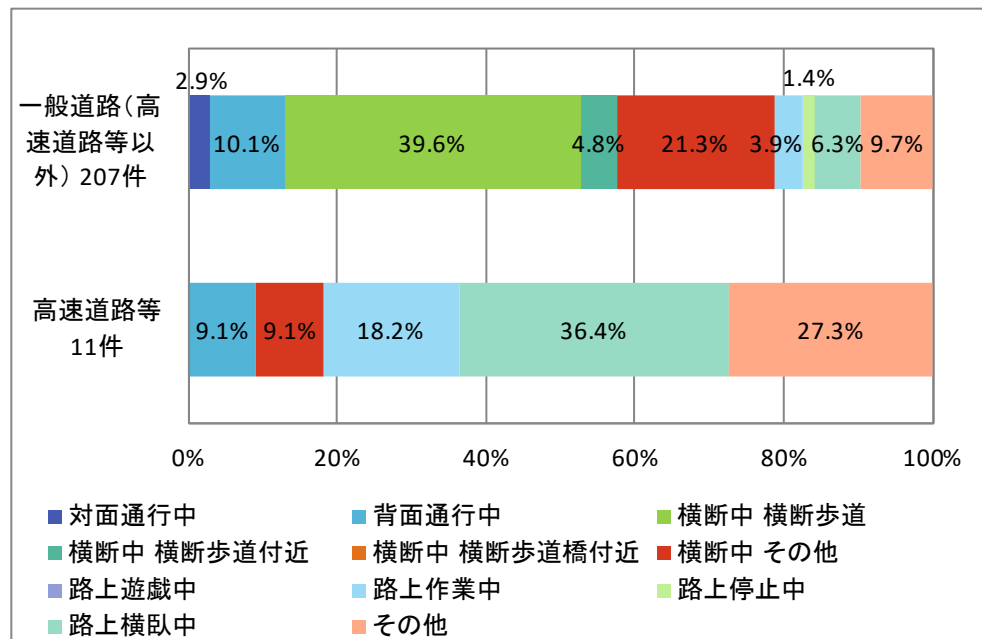
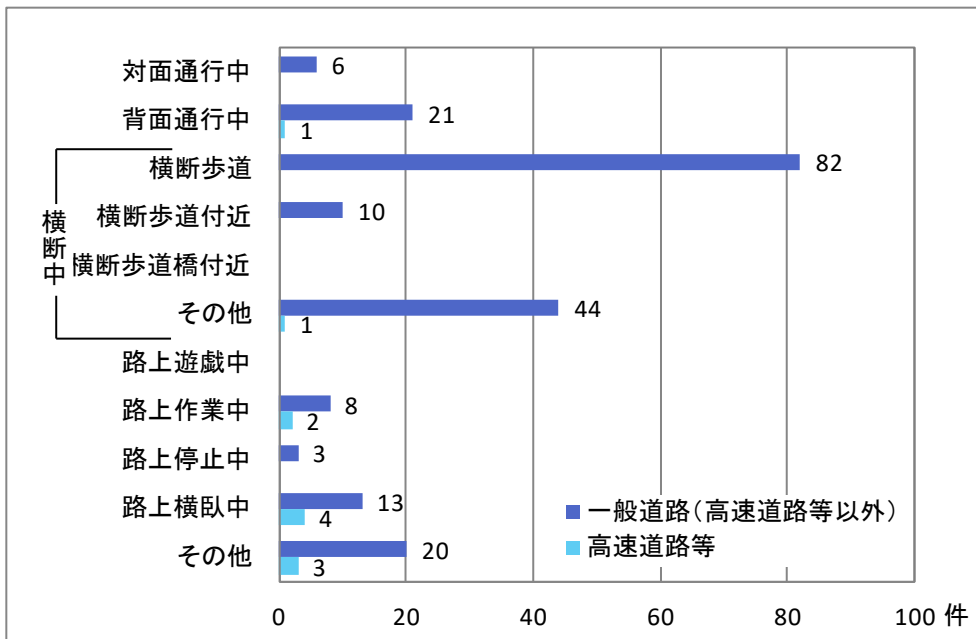


※対自転車事故は、「車両相互」に含まれます。

V. 2024年死亡・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82件(39.6%)となっている。次いで「横断歩道 その他」44件(21.3%)、「背面通行中」21件(10.1%)と続いている。
- 「高速道路等」では「路上横臥中」が最も多く4件(36.4%)となっている。次いで「その他」3件(27.3%)、「路上作業中」2件(18.2%)と続いている。

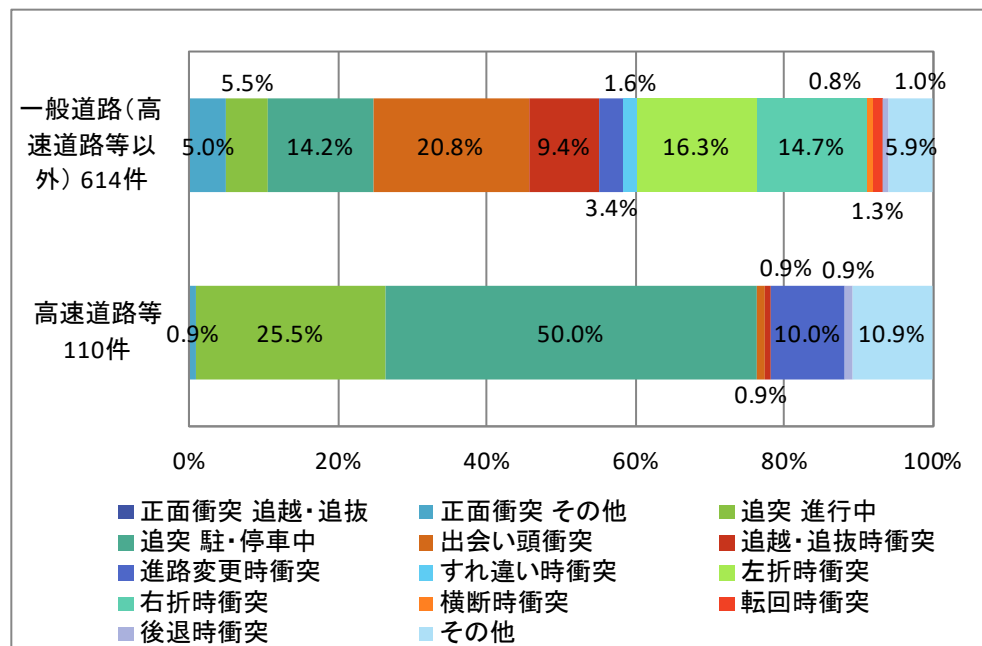
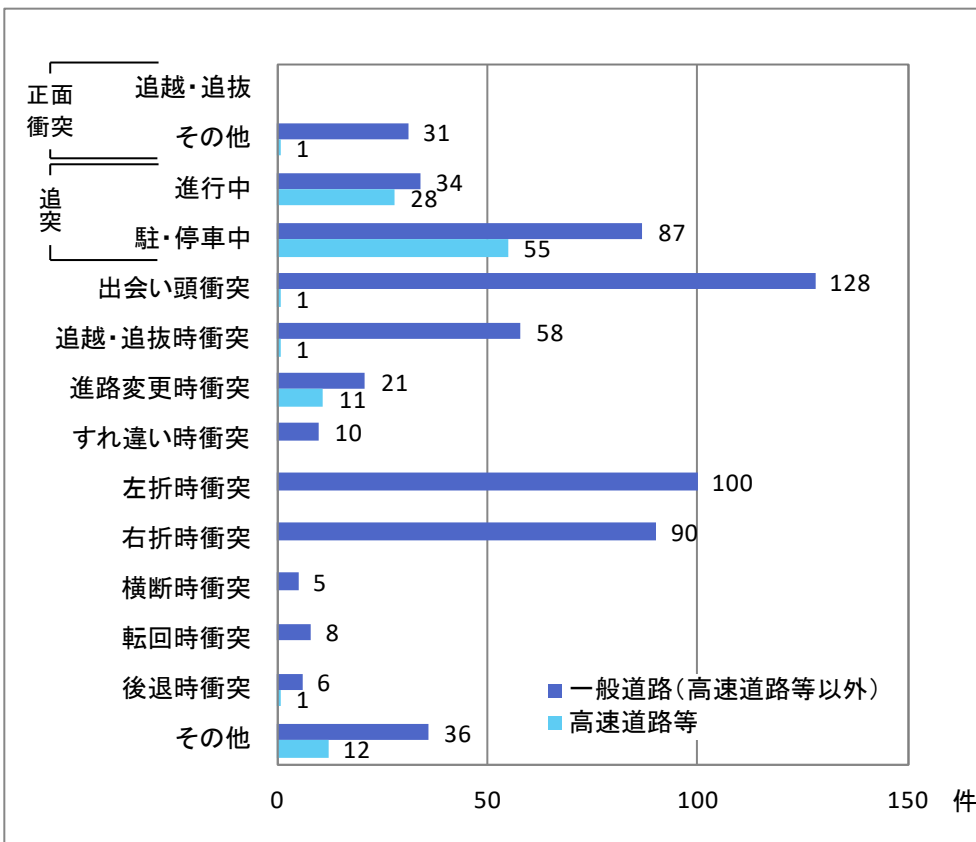


※対自転車事故は、「車両相互」に含まれます。

V. 2024年死亡・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128件(20.8%)となっている。次いで「左折時衝突」100件(16.3%)、「右折時衝突」90件(14.7%)、「追突 駐・停車中」87件(14.2%)と続いている。
- 「高速道路等」では「追突 駐・停車中」が最も多く55件(50.0%)、次いで「追突 進行中」28件(25.5%)、「その他」12件(10.9%)、「進路変更時衝突」11件(10.0%)と続いている。

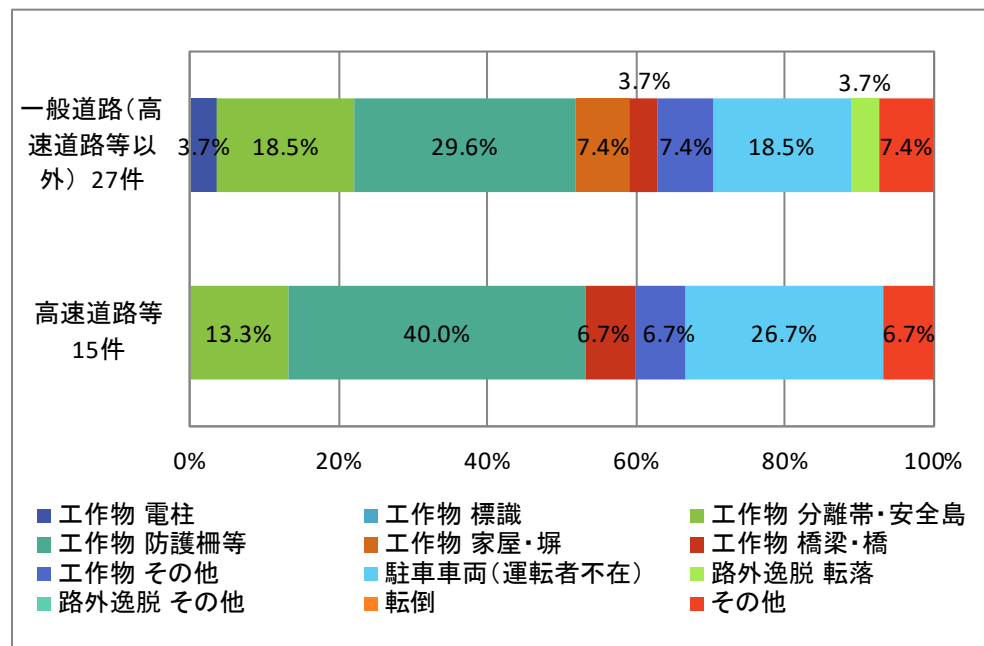
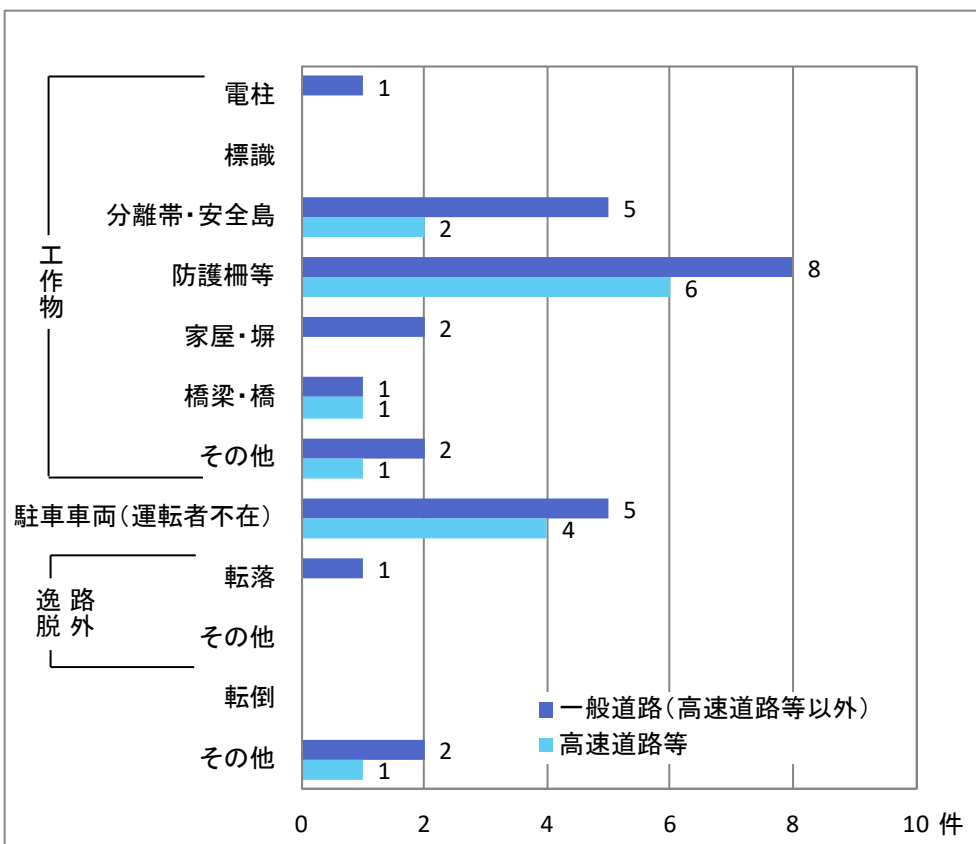


※対自転車事故は、「車両相互」に含まれます。

V. 2024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

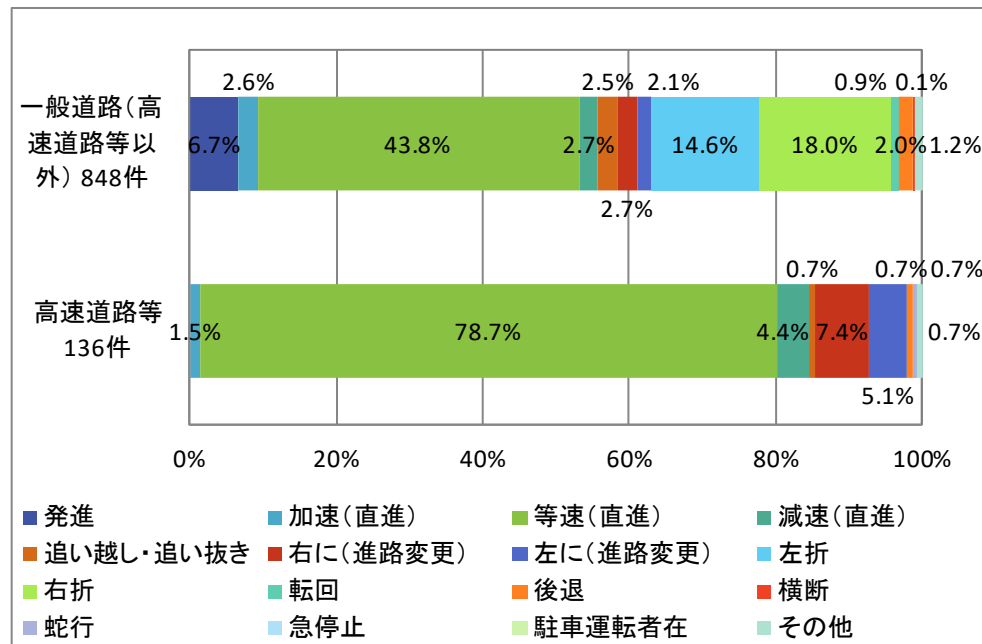
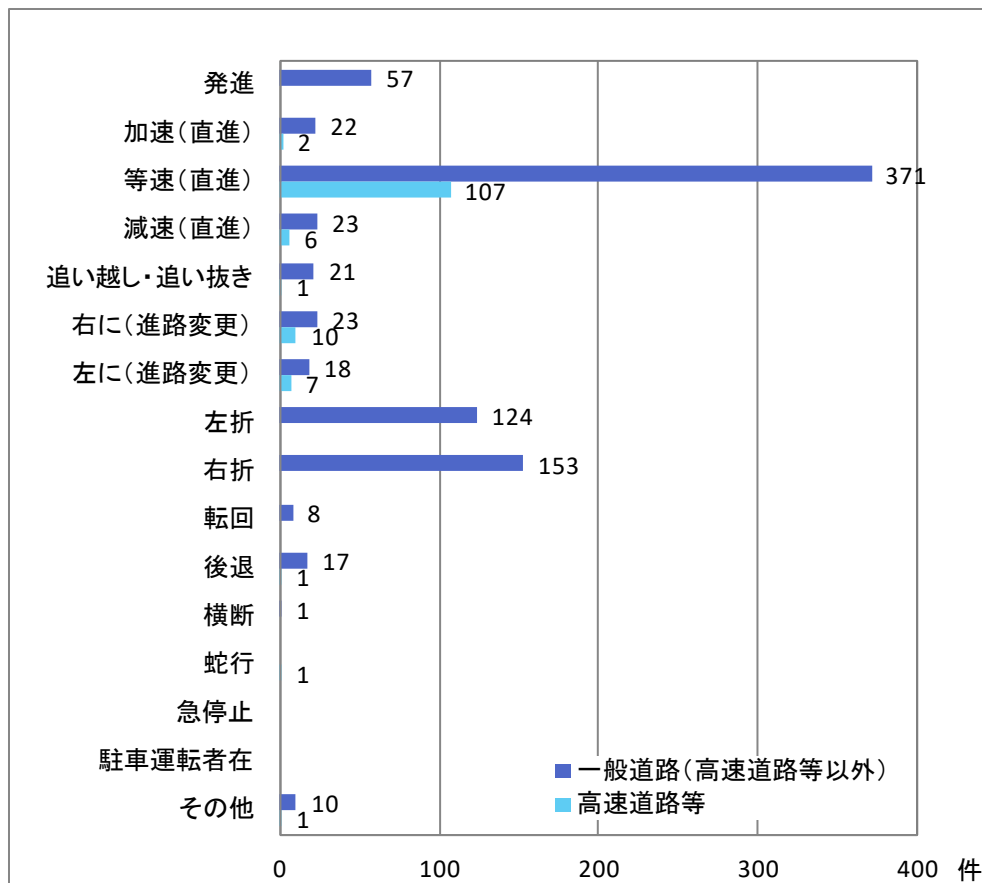
- 道路区分の事故類型(車両単独)別にみると、「一般道路」では「工作物 防護柵等」が最も多く8件(29.6%)となっている。次いで「工作物 分離帯・安全島」、「駐車車両(運転者不在)」がそれぞれ5件(18.5%)と続いている。
- 「高速道路等」では「工作物 防護柵等」が最も多く6件(40.0%)となっている。次いで「駐車車両(運転者不在)」4件(26.7%)、「工作物 分離帯・安全島」2件(13.3%)と続いている。



V. 2024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

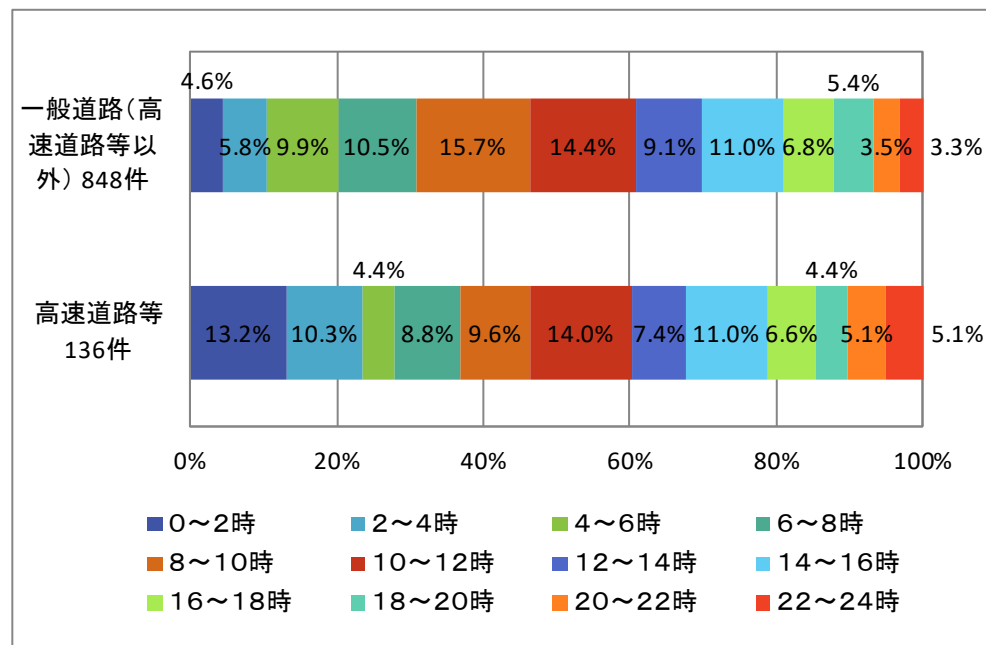
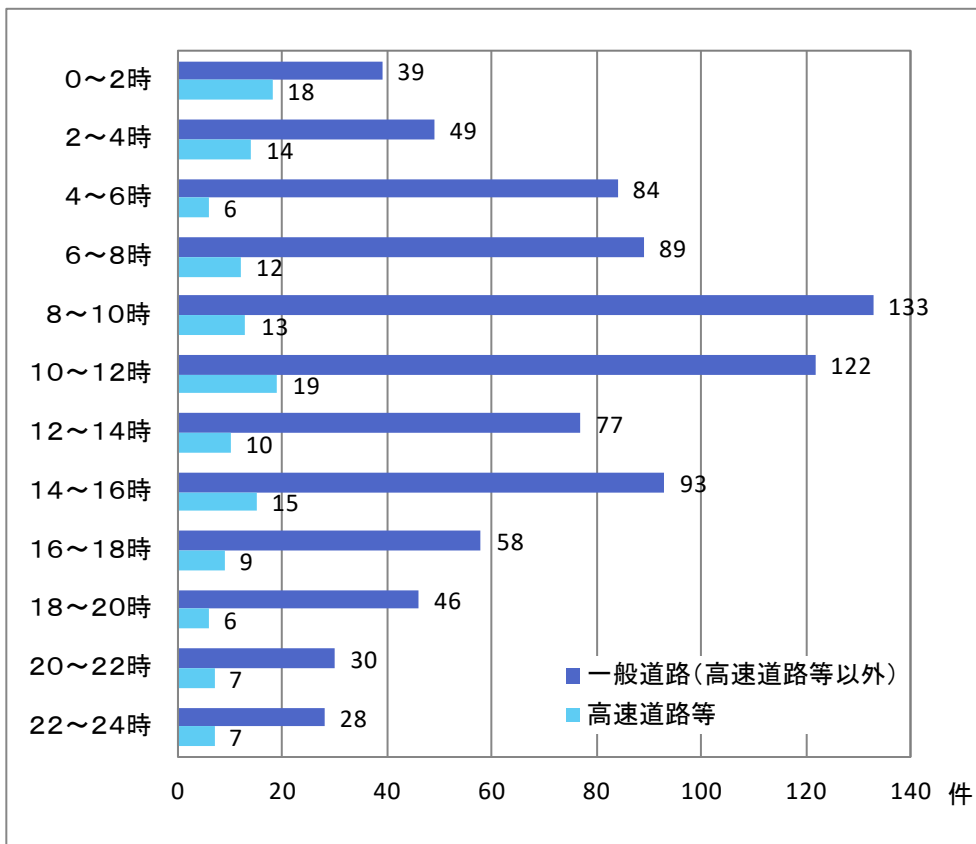
- ・道路区分別の行動類型別にみると、「一般道路」及び「高速道路等」のいずれも「等速（直進）」が最も多く、それぞれ371件（43.8%）、107件（78.7%）となっている。
- ・次いで、「一般道路」は「右折」153件（18.0%）、「左折」124件（14.6%）と続いている。



V. 2024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

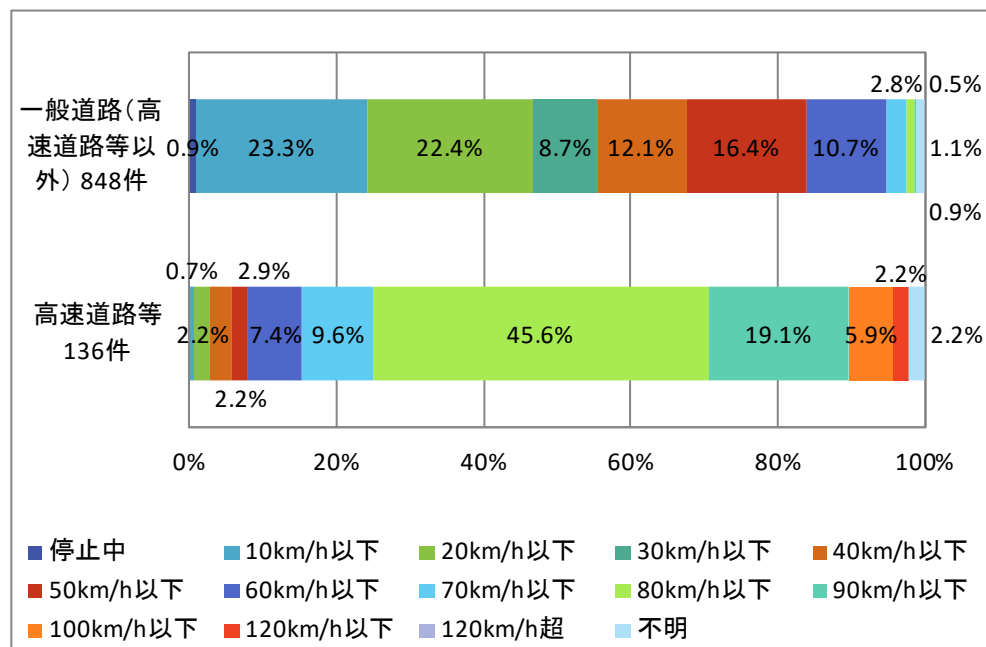
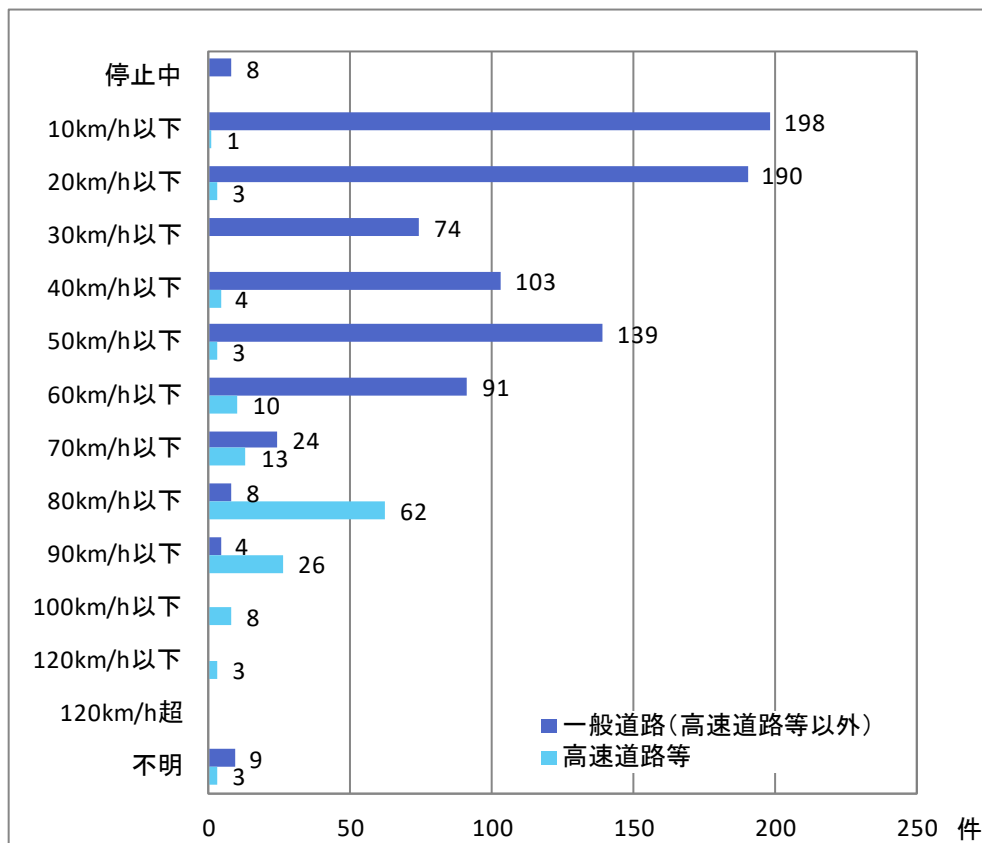
- 道路区分別の時間帯別にみると、「一般道路」では「8～10時」が最も多く133件（15.7%）となっている。次いで「10～12時」122件（14.4%）、「14～16時」93件（11.0%）、「6～8時」89件（10.5%）と続いている。午前中（6～12時）の時間帯で4割以上を占めている。
- 「高速道路等」では「10～12時」が最も多く19件（14.0%）となっている。次いで「0～2時」18件（13.2%）、「14～16時」15件（11.0%）、「2～4時」14件（10.3%）と続いている。深夜早朝（22時～6時）の時間帯で3割以上を占めている。



V. 2024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

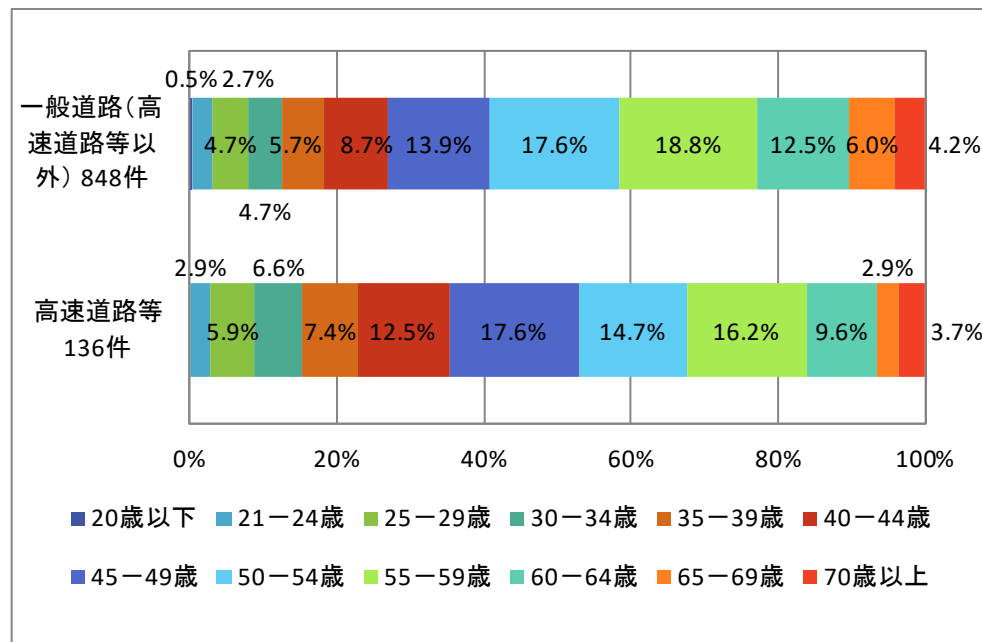
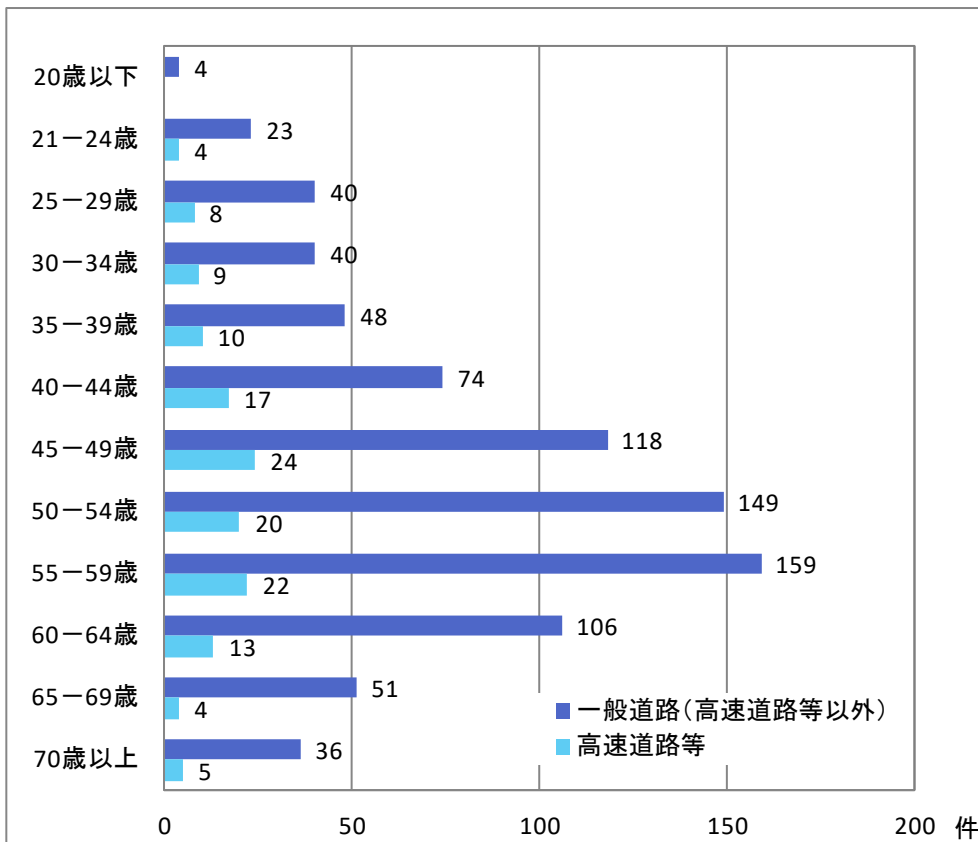
- 道路区分別の危険認知速度別にみると、「一般道路」では「10km/h以下」が最も多く198件（23.3%）となっている。次いで「20km/h以下」190件（22.4%）、「50km/h以下」139件（16.4%）、「40km/h以下」103件（12.1%）、「60km/h以下」91件（10.7%）と続いている。市街地の最高速度に近い10～20km/h程度の速度帯と幹線道路の最高速度に近い60km/hの速度帯に分布がわかれている。
- 「高速道路等」では「80km/h以下」が最も多く62件（45.6%）となっている。次いで「90km/h以下」26件（19.1%）と続いている。



V. 2024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

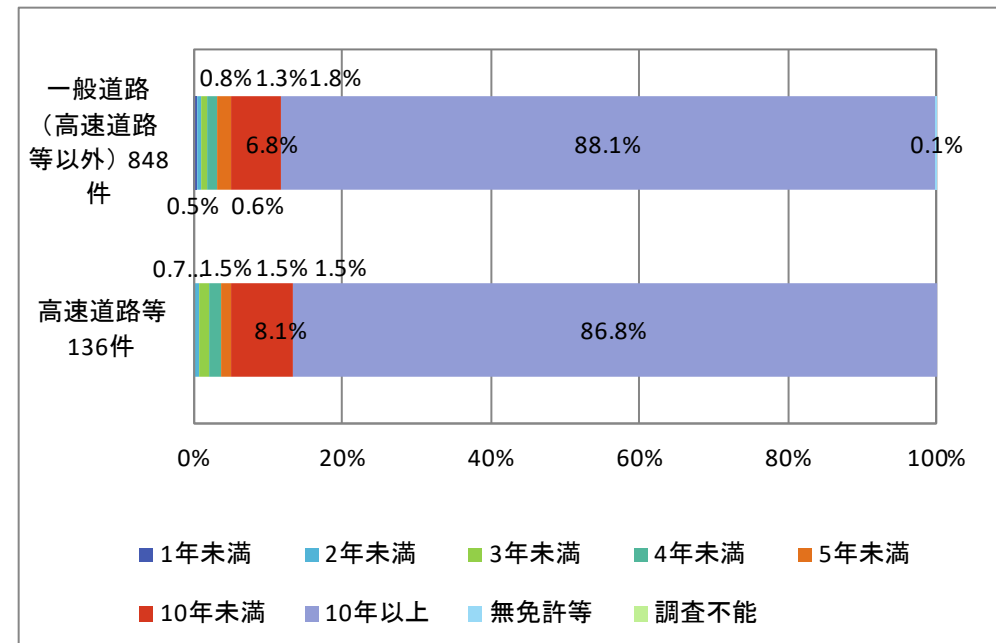
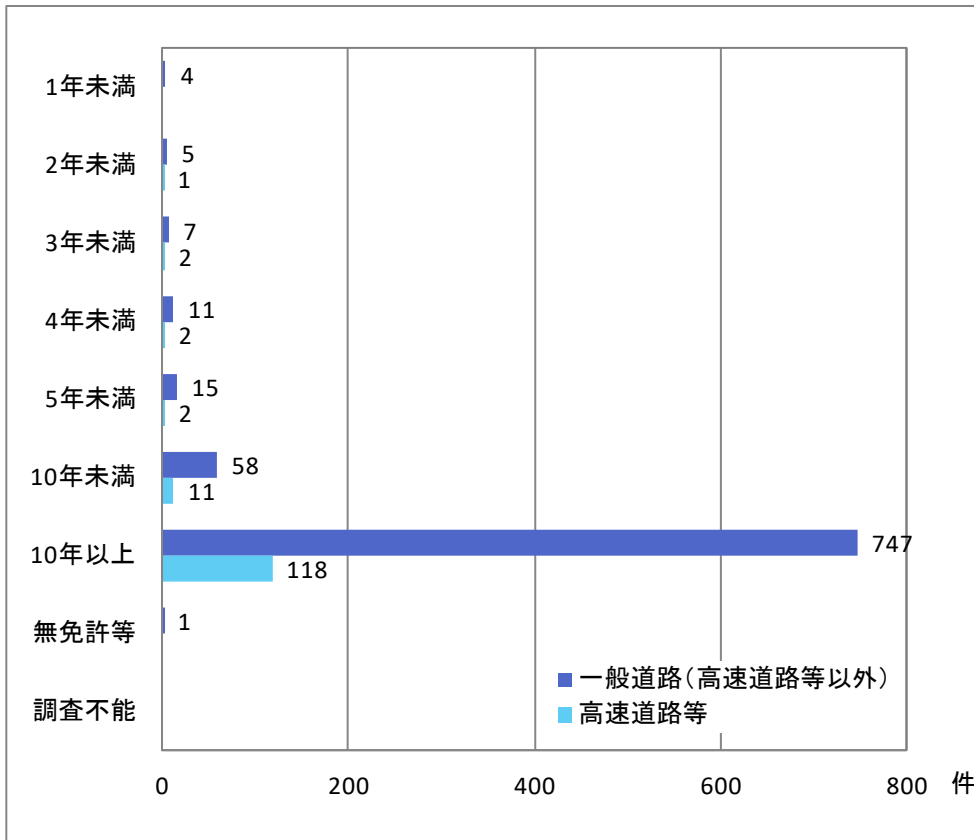
- ・道路区分別の年齢層別にみると、「一般道路」では「55-59歳」が最も多く159件（18.8%）となっている。次いで「50-54歳」149件（17.6%）、「45-49歳」118件（13.9%）、「60-64歳」106件（12.5%）と続いている。
- ・「高速道路等」では「45-49歳」が最も多く24件（17.6%）となっている。次いで「55-59歳」22件（16.2%）、「50-54歳」20件（14.7%）、「40-44歳」17件（12.5%）と続いている。
- ・「一般道路」では60歳以上の死亡・重傷事故割合が全体の2割以上となっている。



V. 2024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「高速道路等」のいずれも「10年以上」が最も多く、それぞれ747件（88.1%）、118件（86.8%）と9割近くを占めている。



メ モ

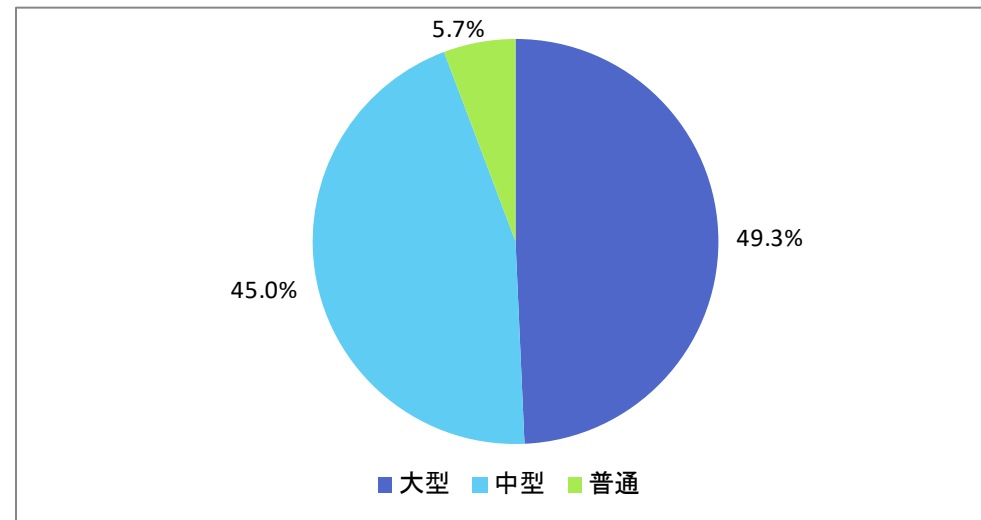
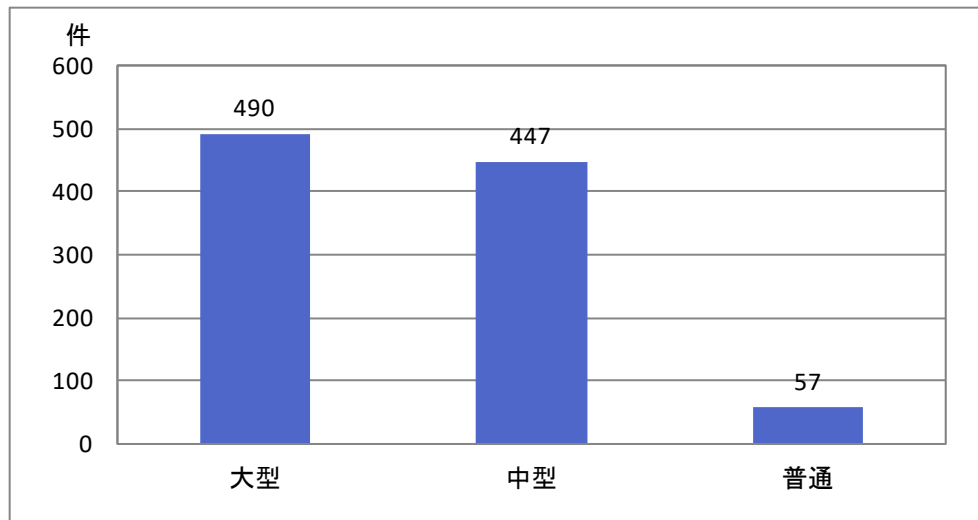
VI. 2024年死亡・重傷事故データ(車両区分)

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. 2024年死亡・重傷事故データ(車両区分)

1. 車両区分別

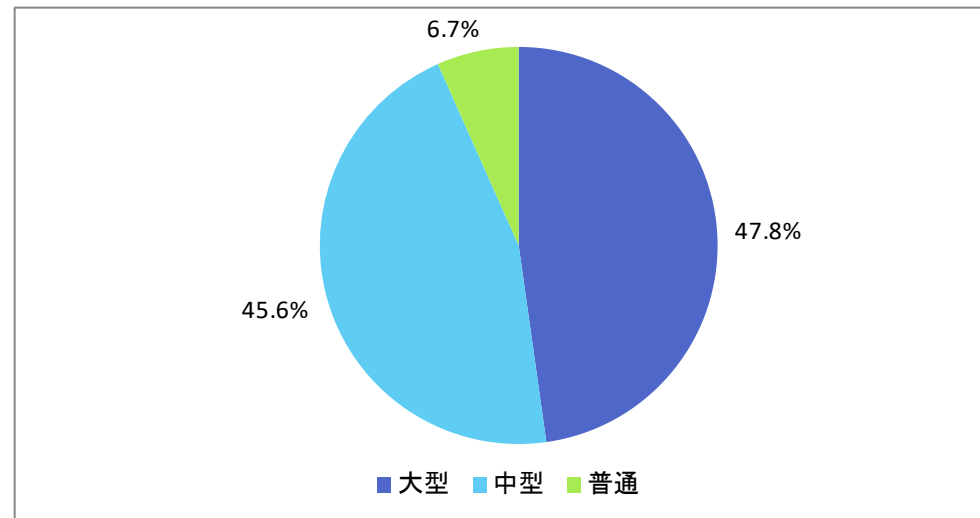
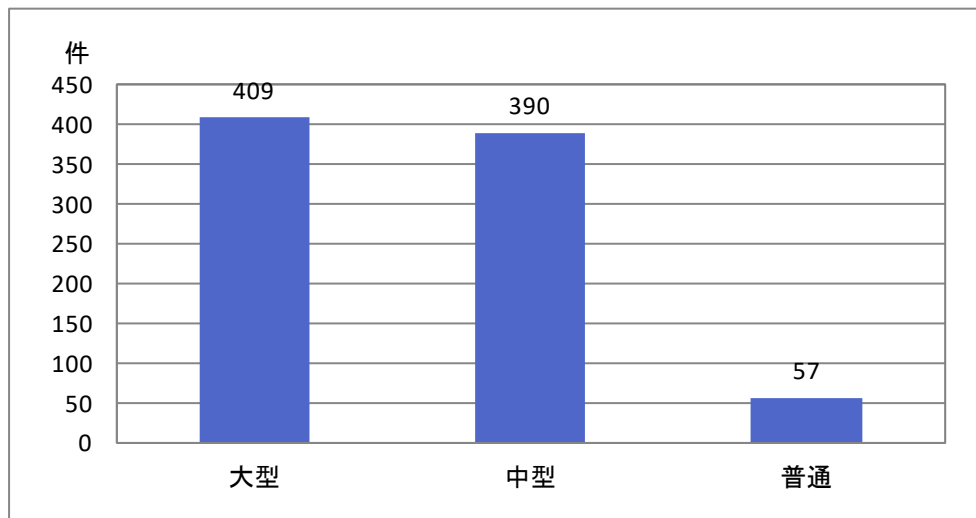
- ・車両区分別にみると、「大型」が最も多く490件（49.3%）と5割近くを占めている。
- ・次いで「中型」447件（45.0%）、「普通」57件（5.7%）と続いている。



VI. 2024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

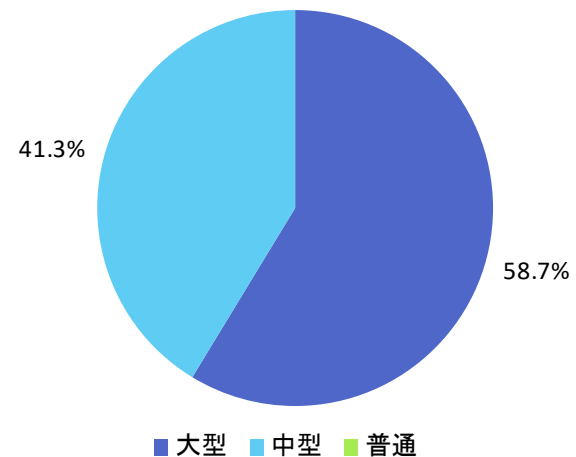
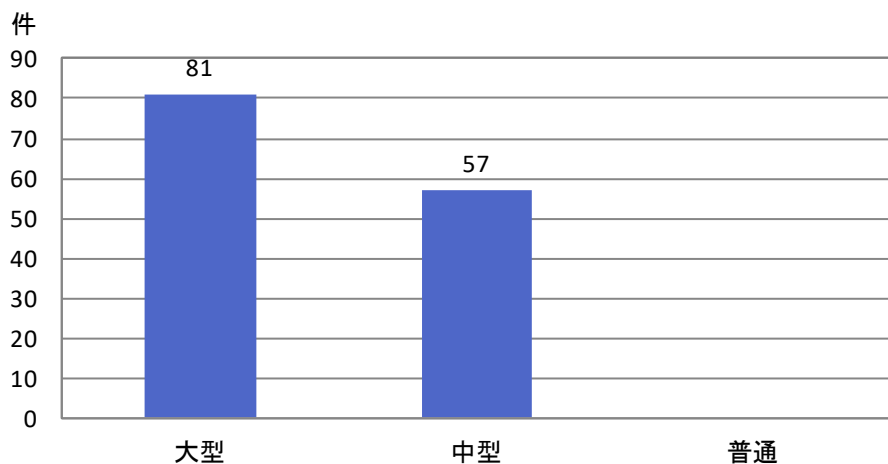
- ・一般道路上での車両区分をみると、「大型」が最も多く409件（47.8%）と5割近くを占めている。
- ・次いで「中型」390件（45.6%）、「普通」57件（6.7%）と続いている。



VI. 2024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

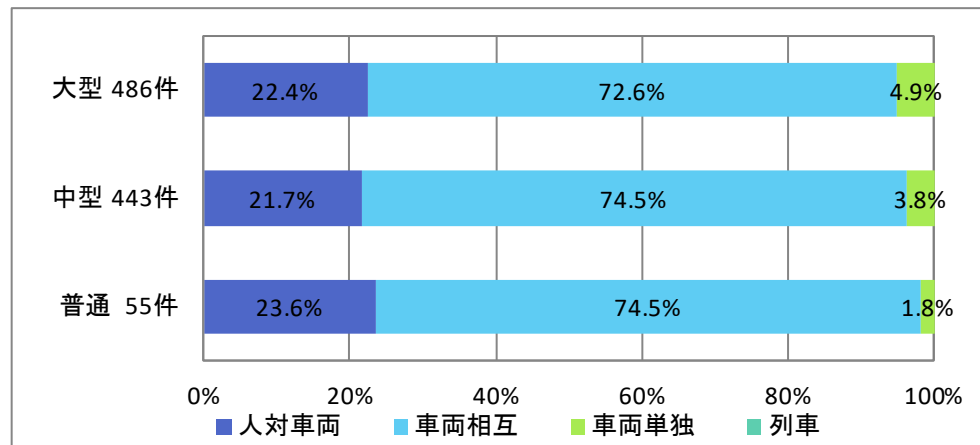
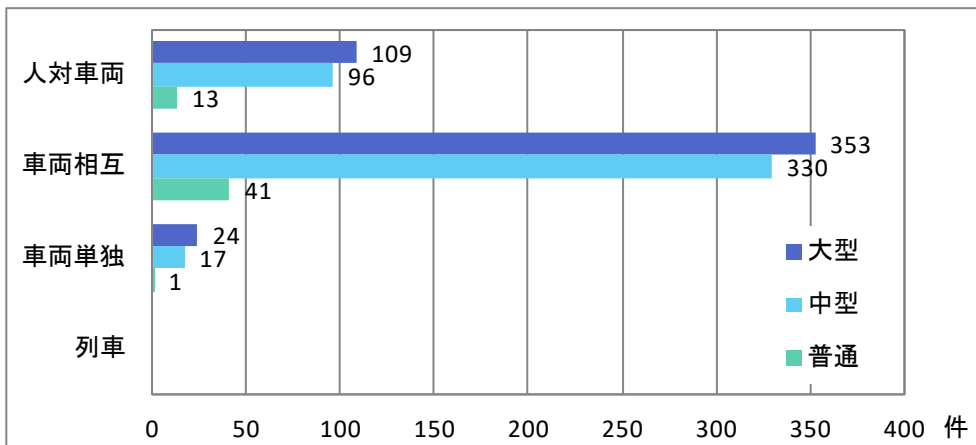
- ・ 高速道路上での車両区分をみると、「大型」が最も多く81件（58.7%）と6割近くを占めている。
- ・ 次いで「中型」57件（41.3%）と続いている。



VI. 2024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353件（72.6%）、330件（74.5%）、41件（74.5%）となっている。

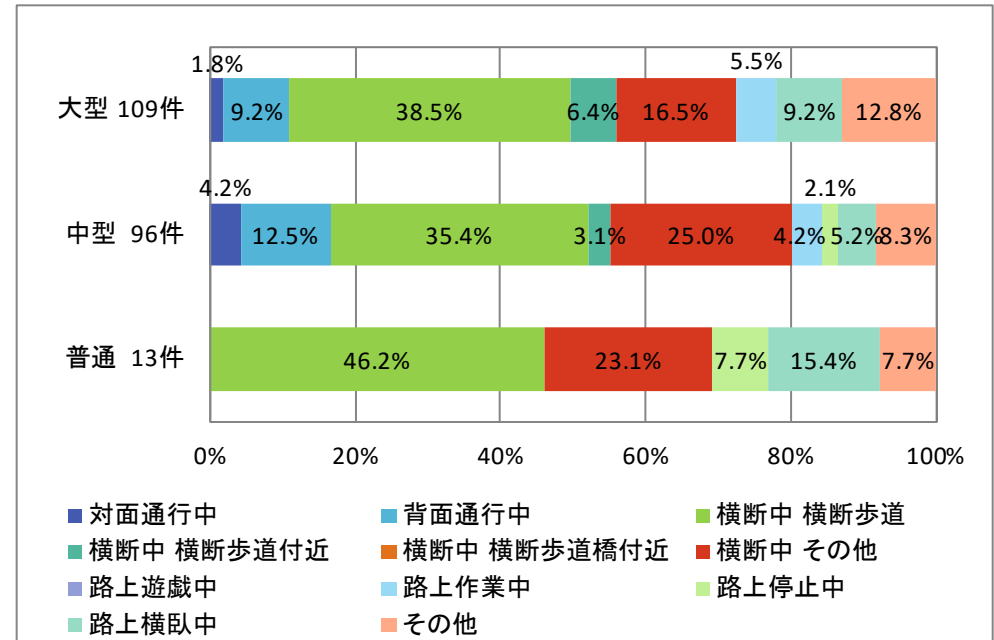
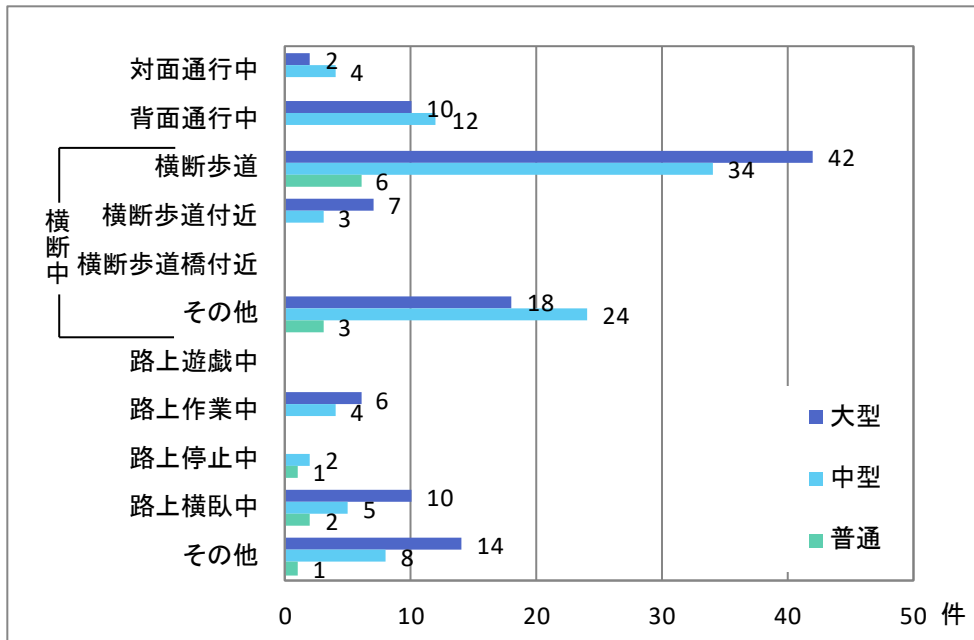


※対自転車事故は、「車両相互」に含まれます。

VI. 2024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」から「普通」まで「横断中 横断歩道」が最も多く、それぞれ42件(38.5%)、34件(35.4%)、6件(46.2%)となっている。
- ・次いで「横断中 その他」が続いている。

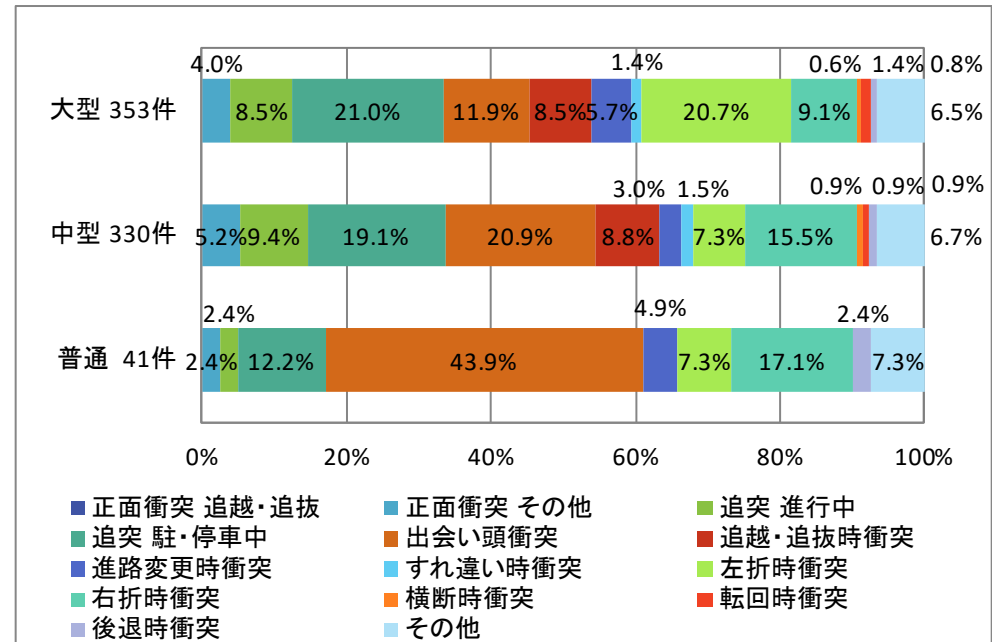
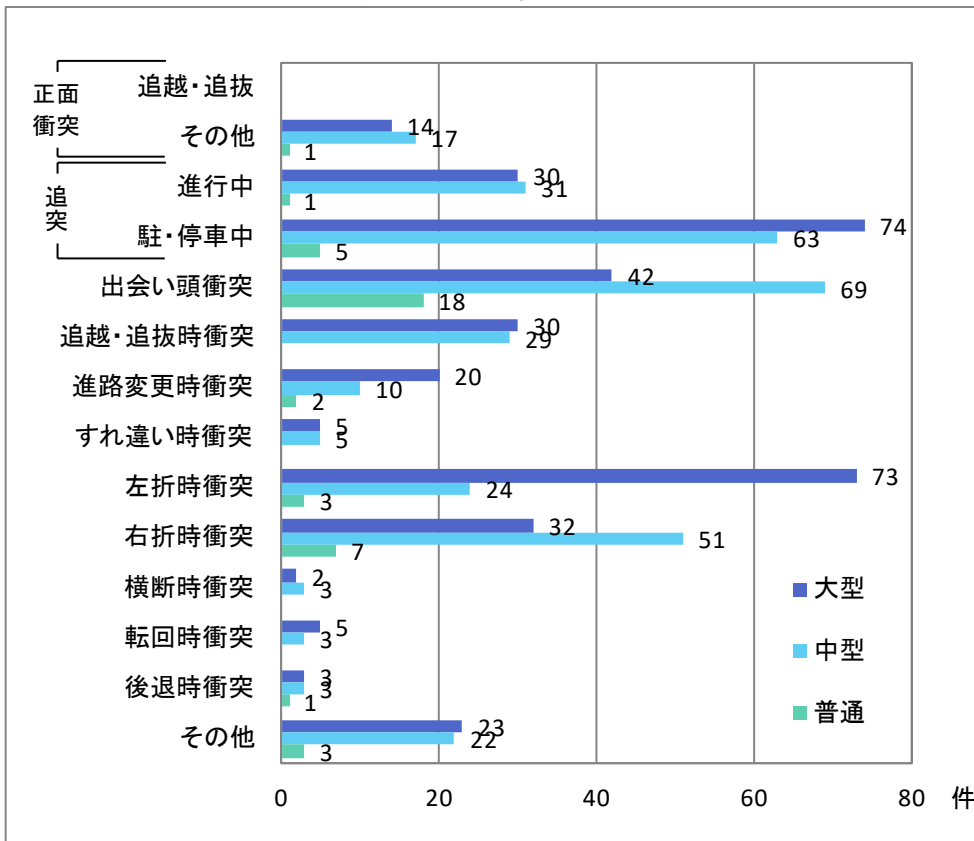


※対自転車事故は、「車両相互」に含まれます。

VI. 2024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74件(21.0%)となっている。次いで「左折時衝突」73件(20.7%)、「出会い頭衝突」42件(11.9%)と続いている。
- ・「中型」は「出会い頭衝突」が最も多く69件(20.9%)となっている。次いで「追突 駐・停車中」63件(19.1%)、「右折時衝突」51件(15.5%)と続いている。
- ・「普通」は「出会い頭衝突」が18件(43.9%)となっている。次いで「右折時衝突」7件(17.1%)、「追突 駐・停車中」5件(12.2%)と続いている。

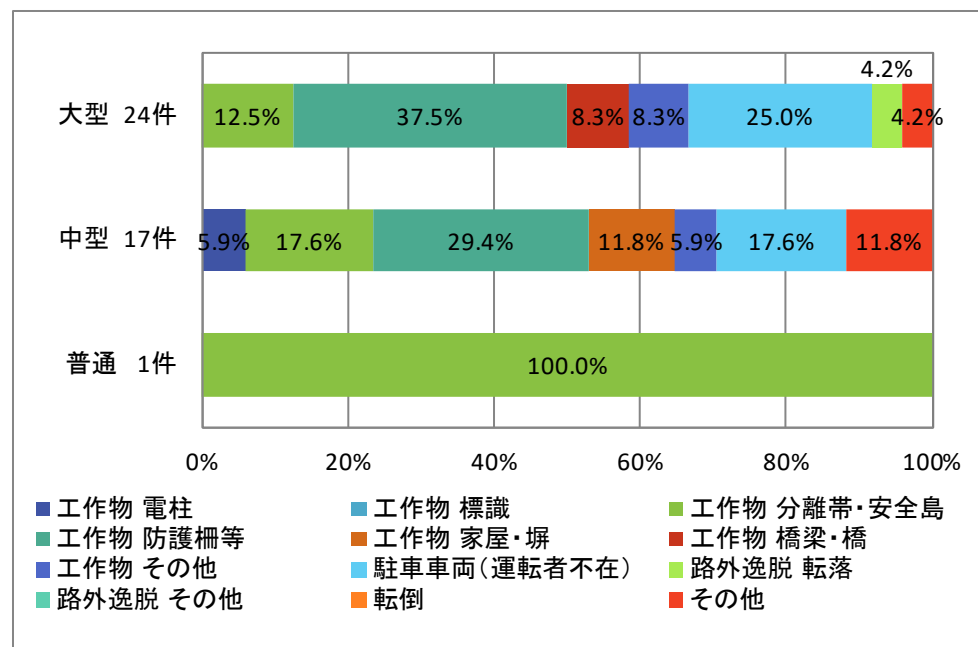
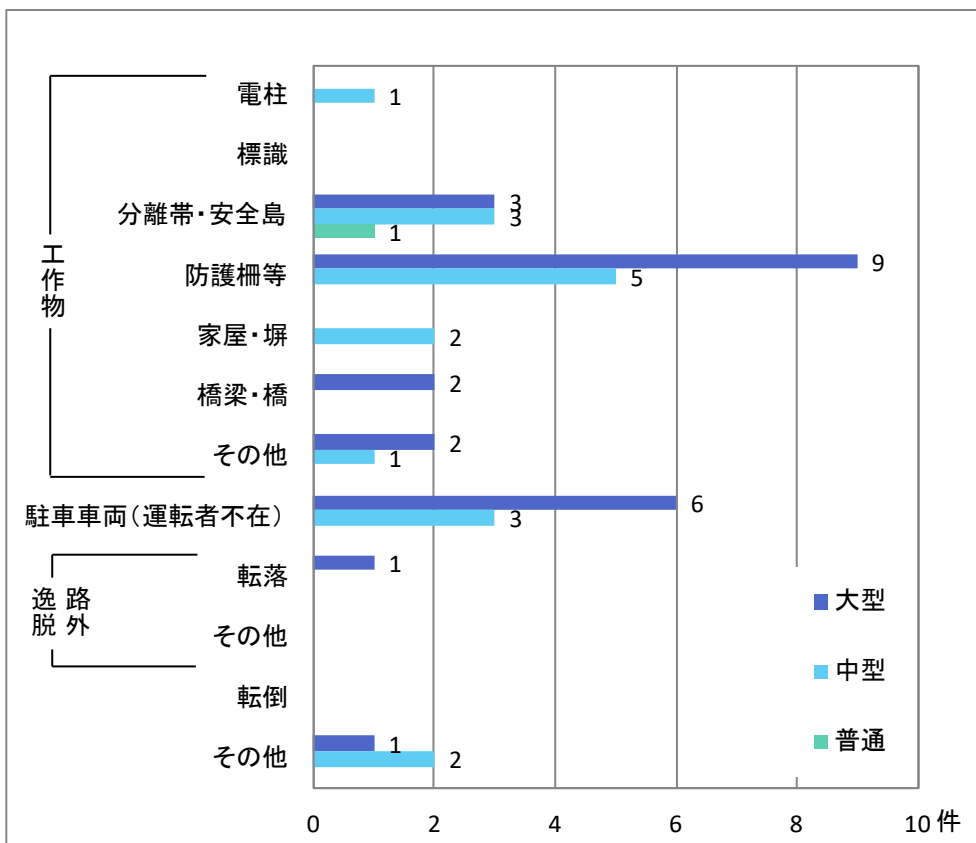


※対自転車事故は、「車両相互」に含まれます。

VI. 2024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

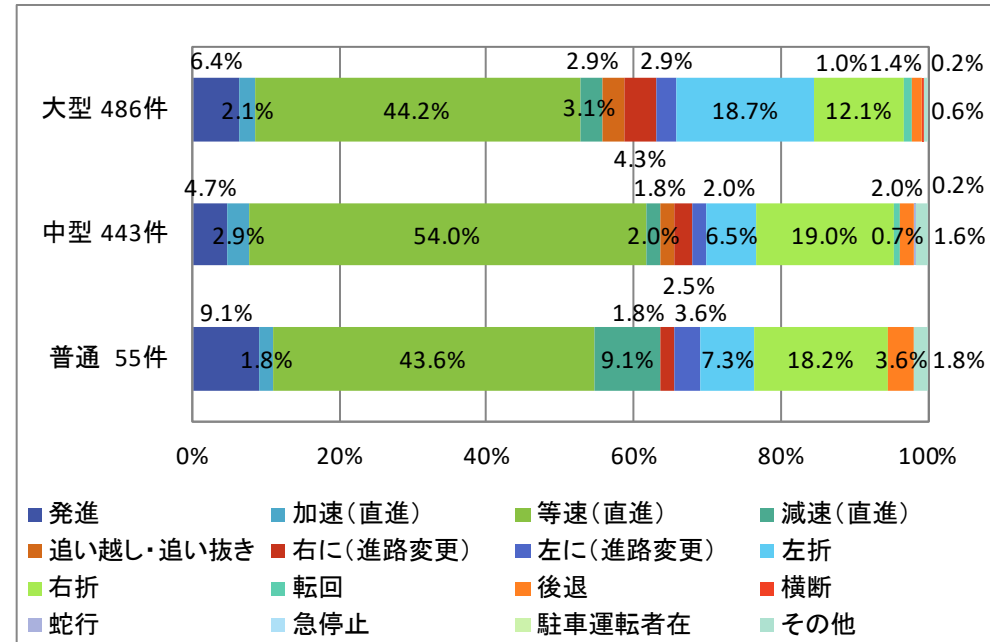
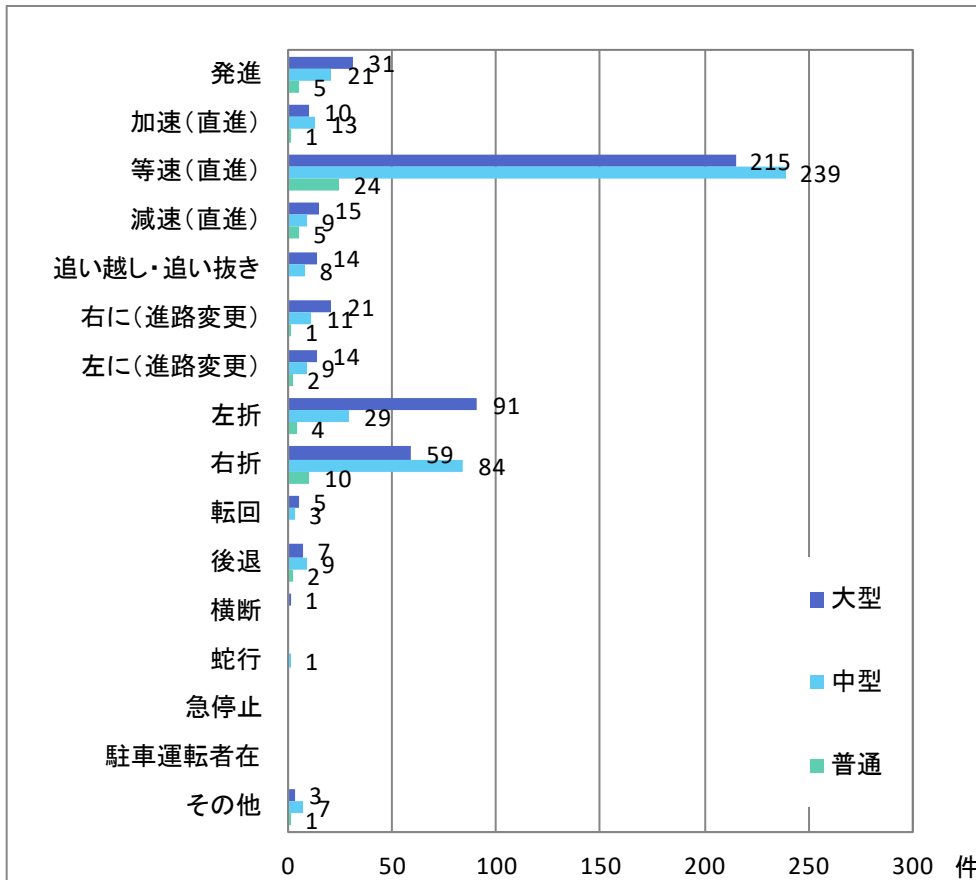
- ・車両区分の事故類型(車両単独)別にみると、「大型」は「工作物 防護柵等」が最も多く9件(37.5%)となっている。次いで「駐車車両(運転者不在)」6件(25.0%)、「工作物 分離帯・安全島」3件(12.5%)と続いている。
- ・「中型」は「工作物 防護柵等」が最も多く5件(29.4%)となっている。次いで「工作物 分離帯・安全島」、「駐車車両(運転者不在)」がそれぞれ3件(17.6%)、「工作物 家屋・塀」、「その他」がそれぞれ2件(11.8%)と続いている。
- ・「普通」は「工作物 分離帯・安全島」1件(100.0%)となっている。



VI. 2024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

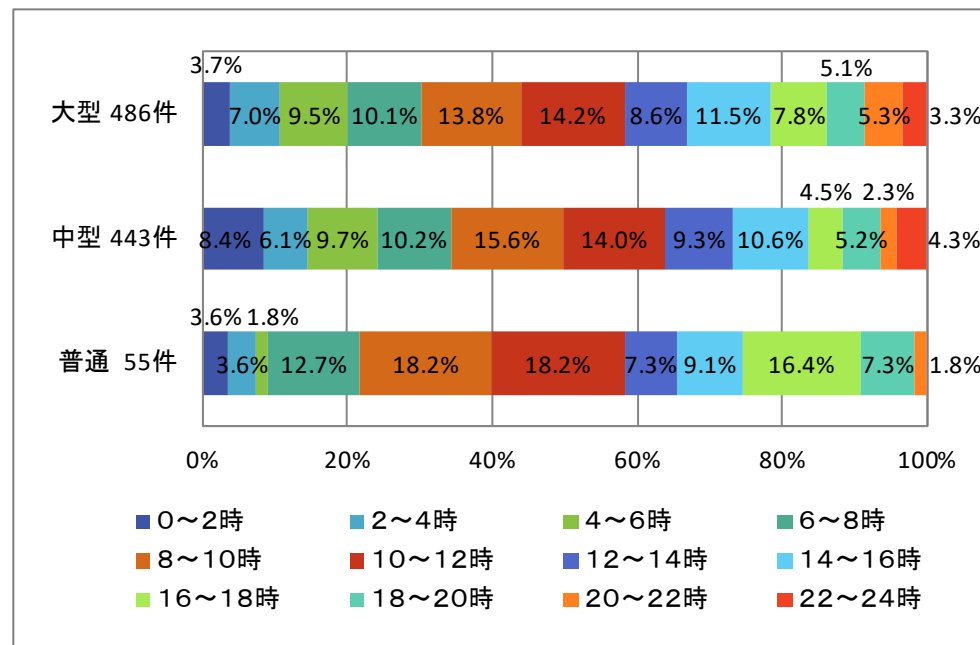
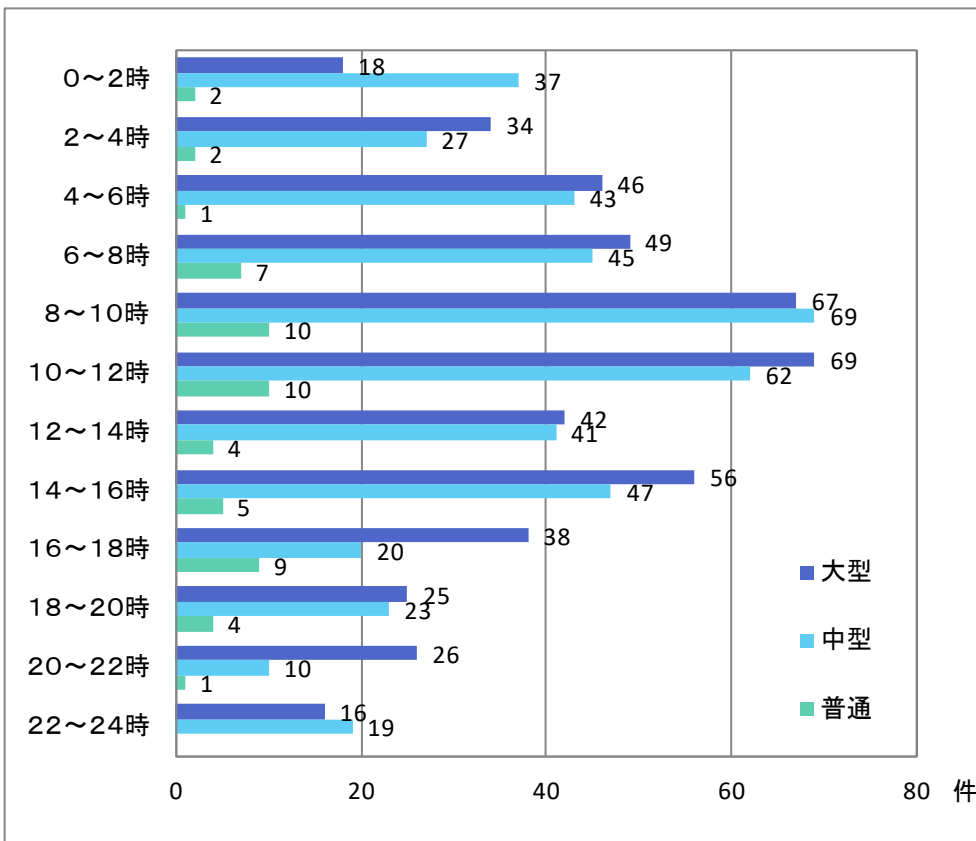
- ・車両区分別の行動類型別にみると、「大型」から「普通」までのいずれも「等速（直進）」が最も多く、それぞれ215件（44.2%）、239件（54.0%）、24件（43.6%）となっている。
- ・次いで「大型」は「左折」91件（18.7%）、「右折」59件（12.1%）となっている。「中型」、「普通」は「右折」がそれぞれ84件（19.0%）、10件（18.2%）となっている。



VI. 2024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

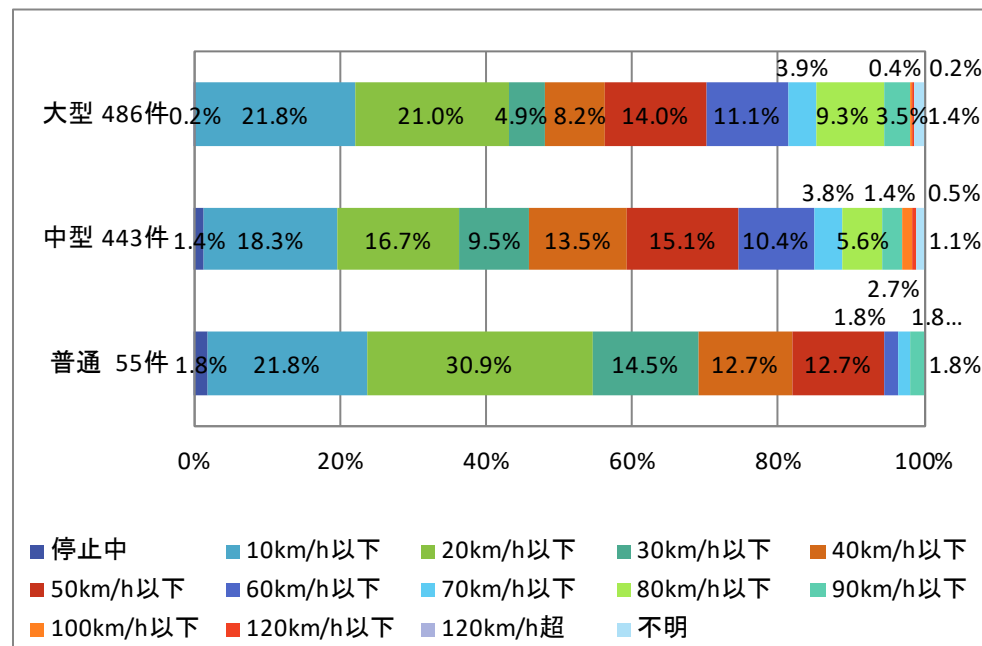
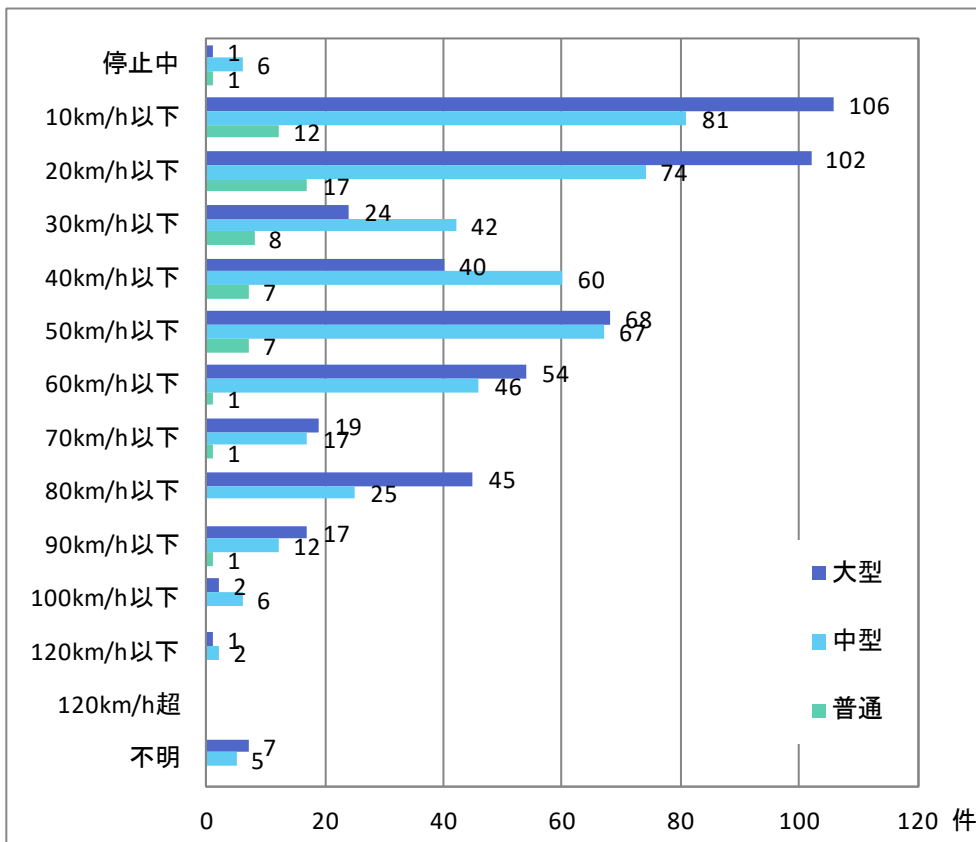
- ・車両区分別の時間帯別にみると、「大型」は「10～12時」が最も多く69件（14.2%）となっている。次いで「8～10時」67件（13.8%）、「14～16時」56件（11.5%）、「6～8時」49件（10.1%）と続いている。午前中（6～12時）の時間帯で4割近くを占めている。
- ・「中型」は「8～10時」が最も多く69件（15.6%）となっている。次いで「10～12時」62件（14.0%）、「14～16時」47件（10.6%）、「6～8時」45件（10.2%）と続いている。午前中（6～12時）の時間帯で4割近くを占めている。
- ・「普通」は「8～10時」、「10～12時」が最も多く、それぞれ10件（18.2%）となっている。次いで「16～18時」9件（16.4%）、「6～8時」7件（12.7%）と続いている。



VI. 2024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

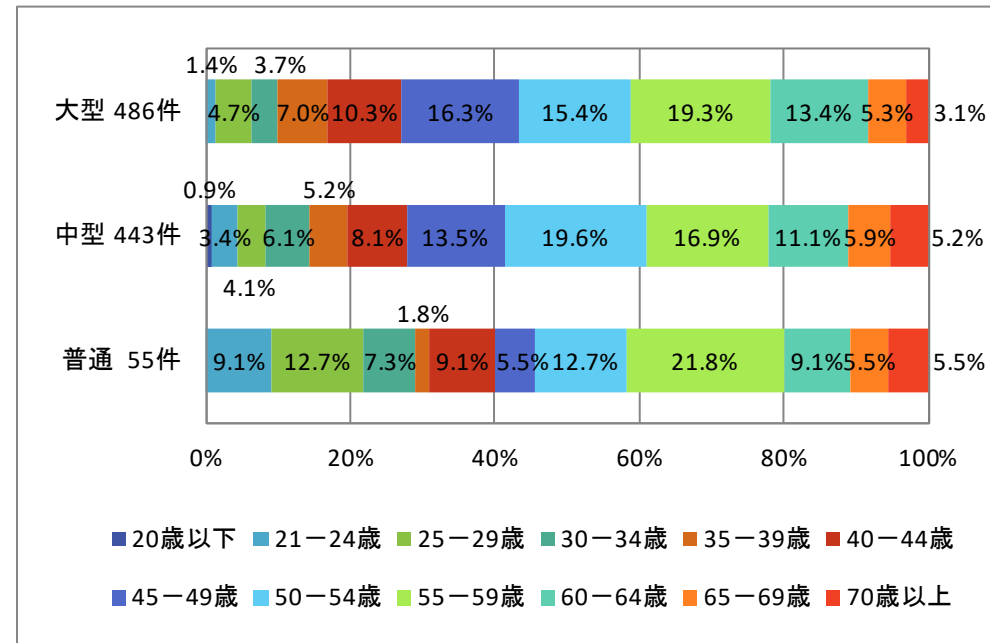
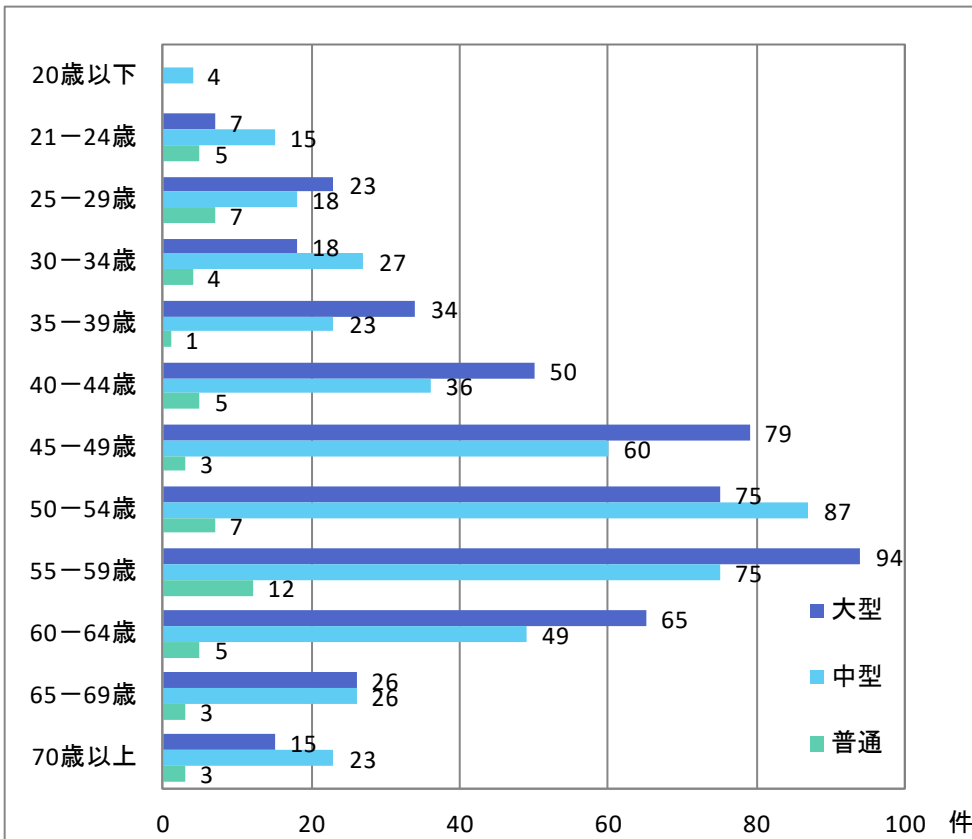
- ・車両区分別の運転者の危険認知速度別にみると、「大型」は「10km/h以下」が最も多く106件（21.8%）となっている。次いで「20km/h以下」102件（21.0%）、「50km/h以下」68件（14.0%）、「60km/h以下」54件（11.1%）と続いている。
- ・「中型」は「10km/h以下」が最も多く81件（18.3%）となっている。次いで「20km/h以下」74件（16.7%）、「50km/h以下」67件（15.1%）、「40km/h以下」60件（13.5%）、「60km/h以下」46件（10.4%）と続いている。
- ・「普通」は「20km/h以下」が最も多く17件（30.9%）となっている。次いで「10km/h以下」12件（21.8%）、「30km/h以下」8件（14.5%）、「40km/h以下」、「50km/h以下」がそれぞれ7件（12.7%）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. 2024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

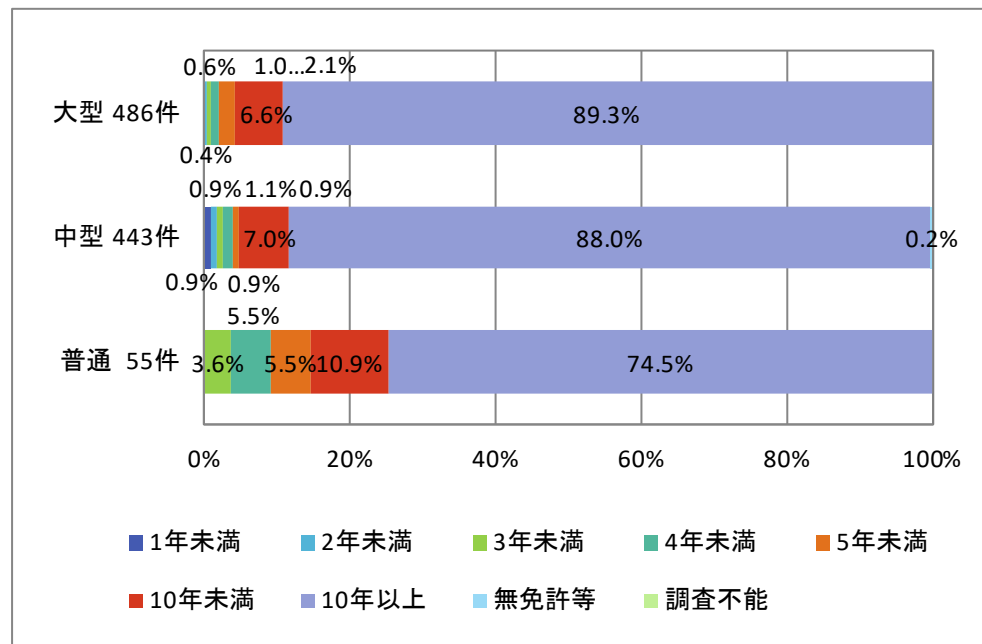
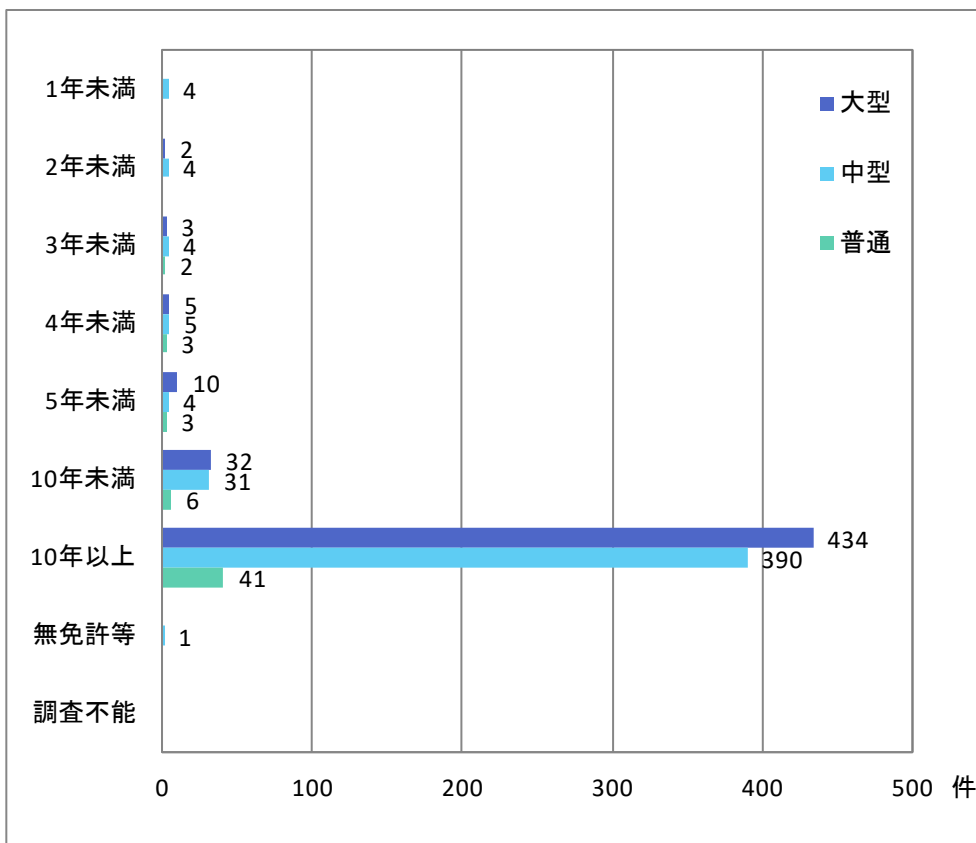
- ・車両区分別の年齢層別にみると、「大型」は「55-59歳」が最も多く94件（19.3%）となっている。次いで「45-49歳」79件（16.3%）、「50-54歳」75件（15.4%）、「60-64歳」65件（13.4%）、「40-44歳」50件（10.3%）と続いている。
- ・「中型」は「50-54歳」が最も多く87件（19.6%）となっている。次いで「55-59歳」75件（16.9%）、「45-49歳」60件（13.5%）、「60-64歳」49件（11.1%）と続いている。
- ・「普通」は「55-59歳」が最も多く12件（21.8%）となっている。次いで「25-29歳」、「50-54歳」がそれぞれ7件（12.7%）と続いている。



VI. 2024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。



メ モ

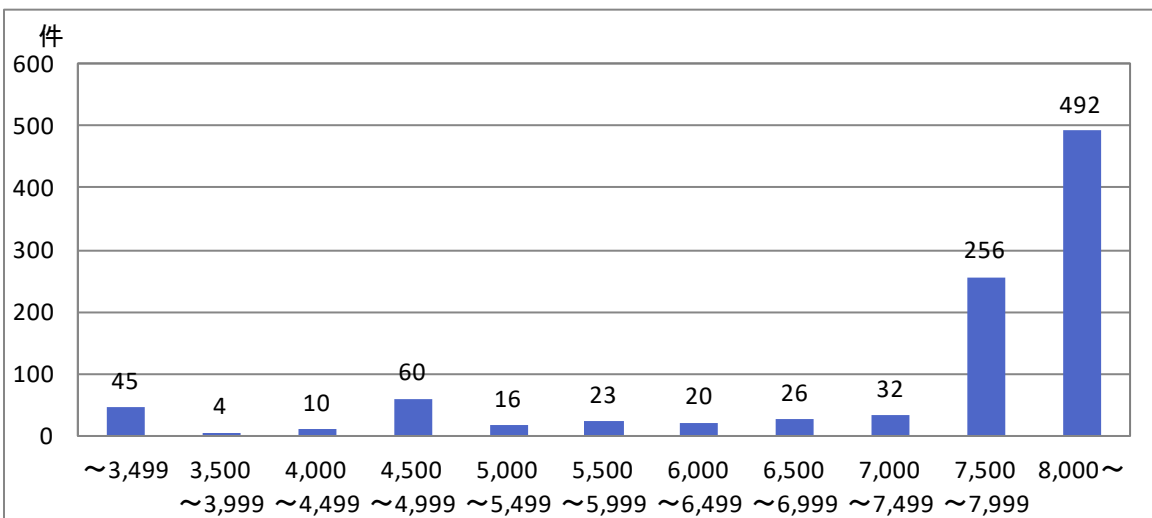
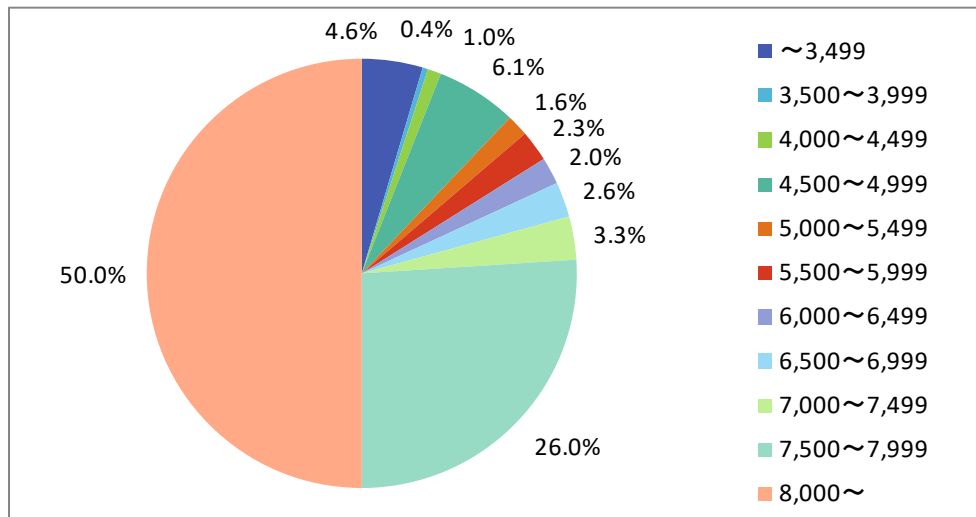
VII. 2024年死亡・重傷事故データ(車両総重量)

1. 車両総重量別

VII. 2024年死亡・重傷事故データ(車両総重量)

1. 車両総重量別

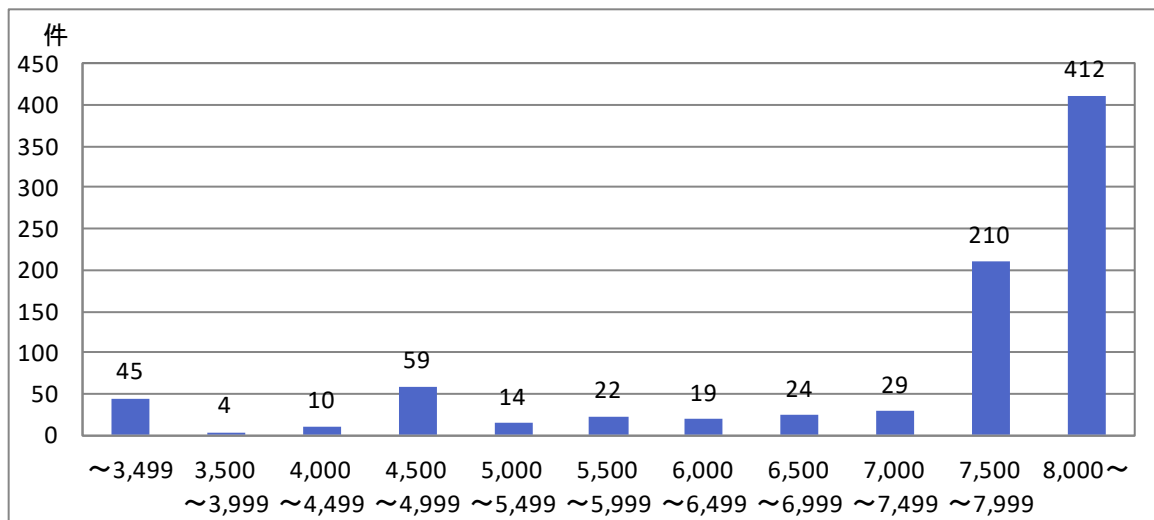
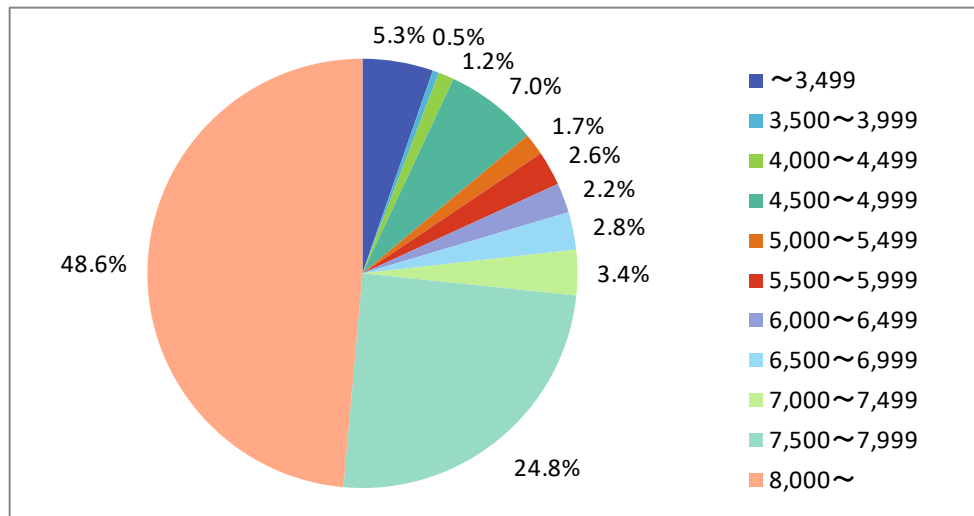
- 車両総重量別にみると、「8,000～」が最も多く492件（50.0%）と5割を占めている。
- 次いで「7,500～7,999」256件（26.0%）と続いており、両者で8割近くを占めている。



VII. 2024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

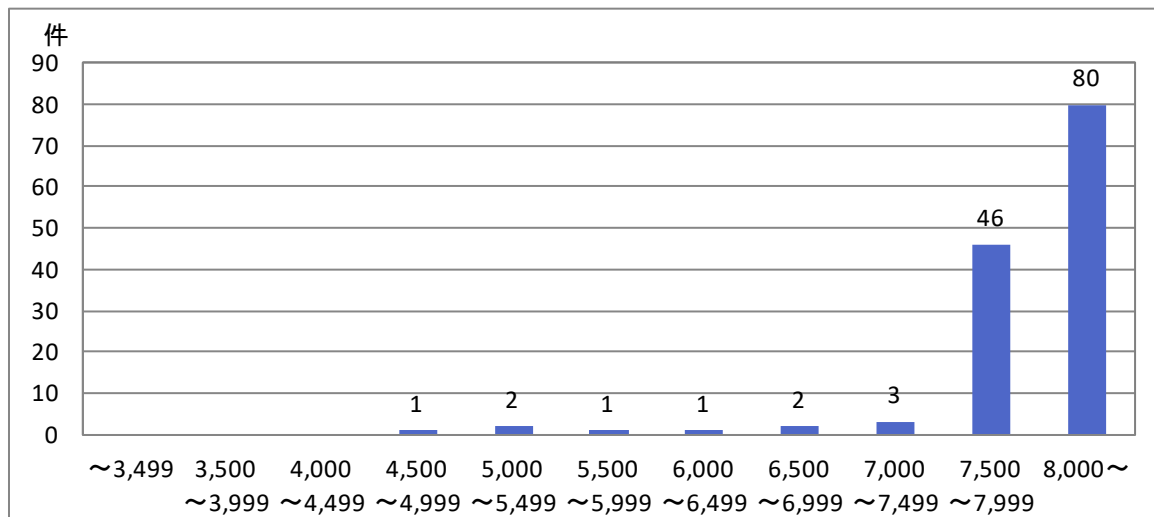
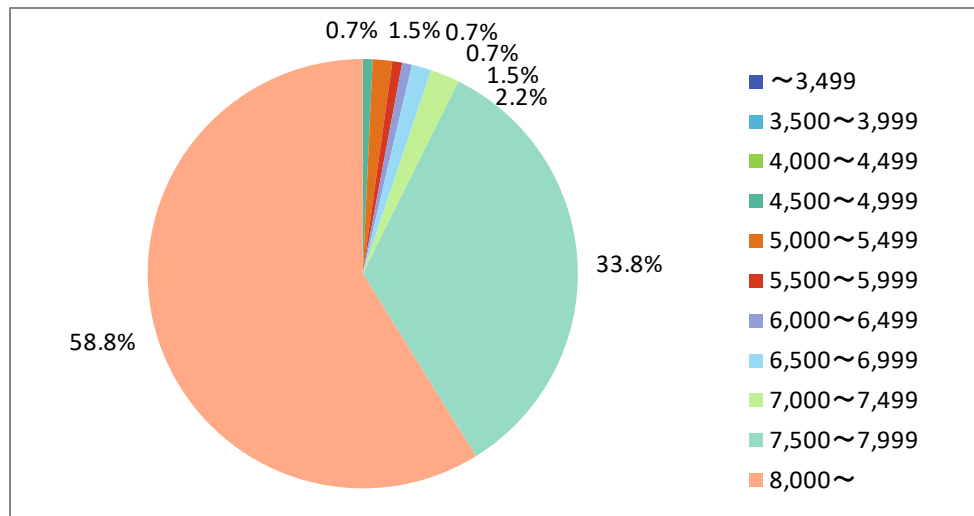
- ・一般道路上での車両総重量別をみると、「8,000～」が最も多く412件（48.6%）と5割近くを占めている。
- ・次いで「7,500～7,999」210件（24.8%）と続いており、両方で7割以上を占めている。



VII. 2024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80件（58.8%）と6割近くを占めている。
- ・ 次いで「7,500～7,999」46件（33.8%）と続いており、両者で9割以上を占めている。



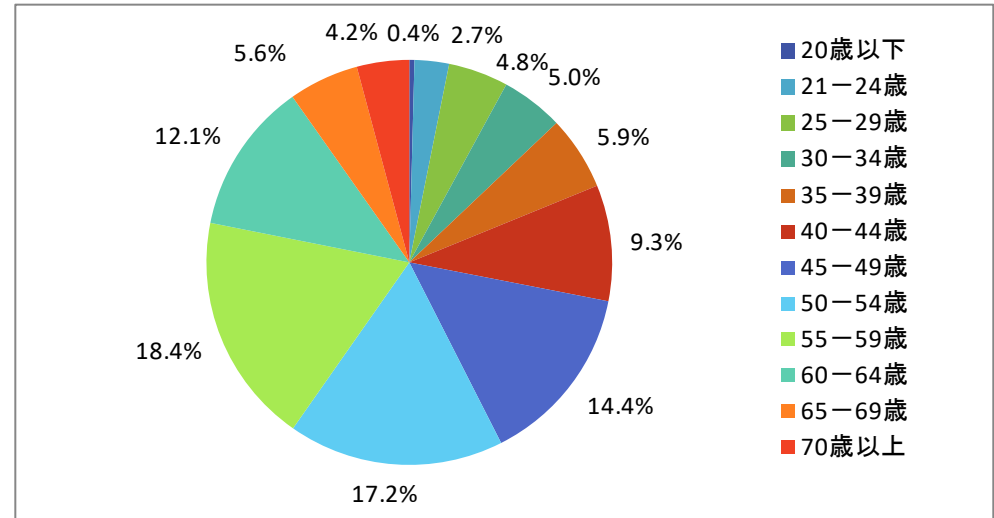
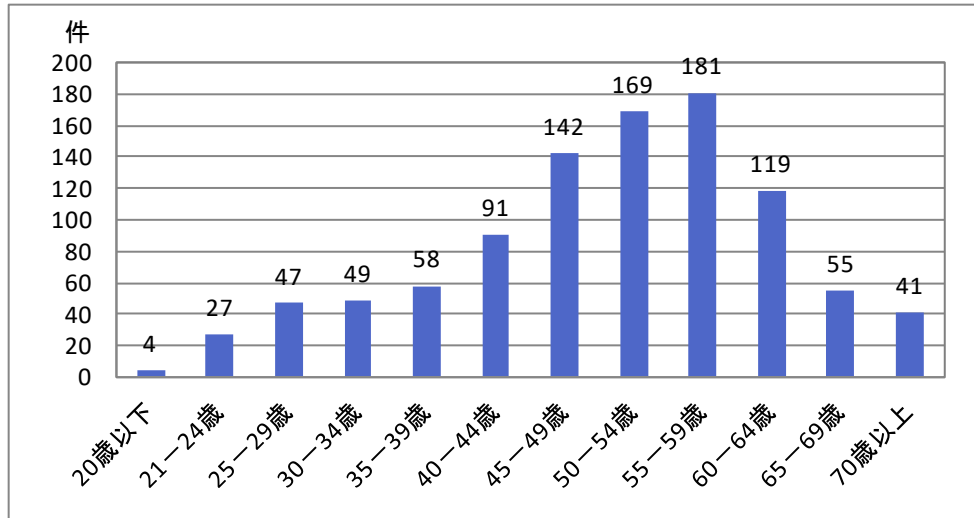
VIII. 2024年死亡・重傷事故データ(年齢層別)

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. 2024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

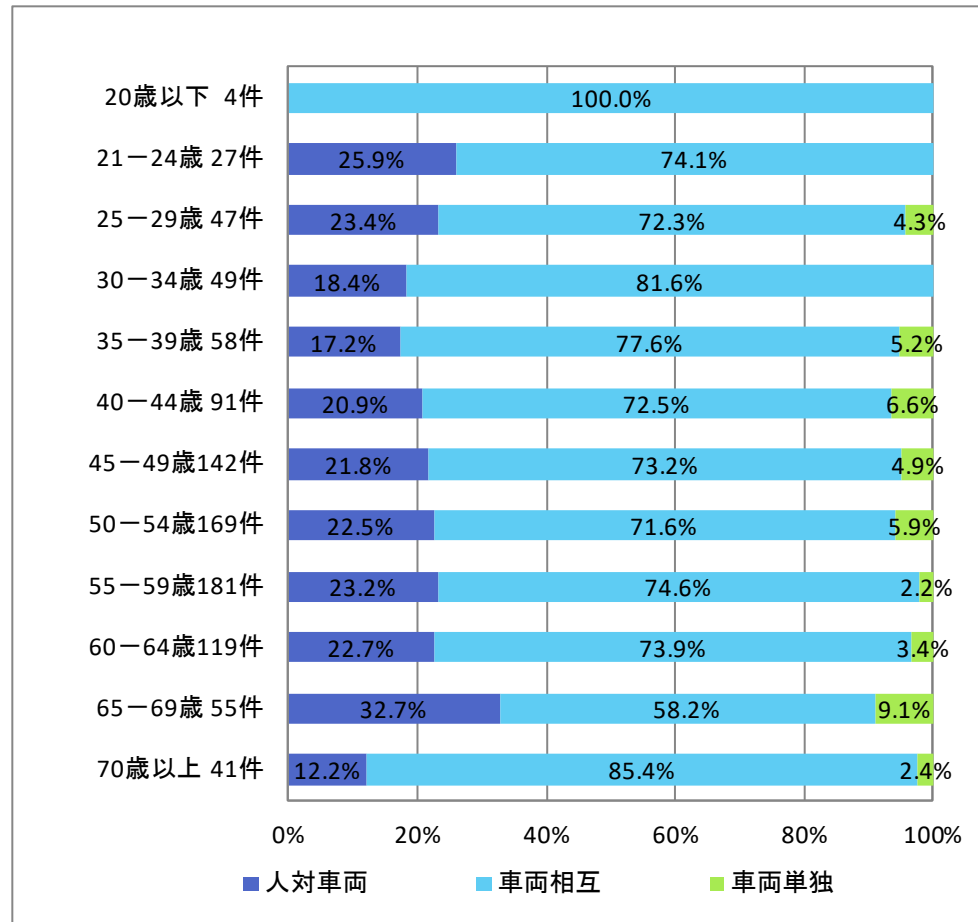
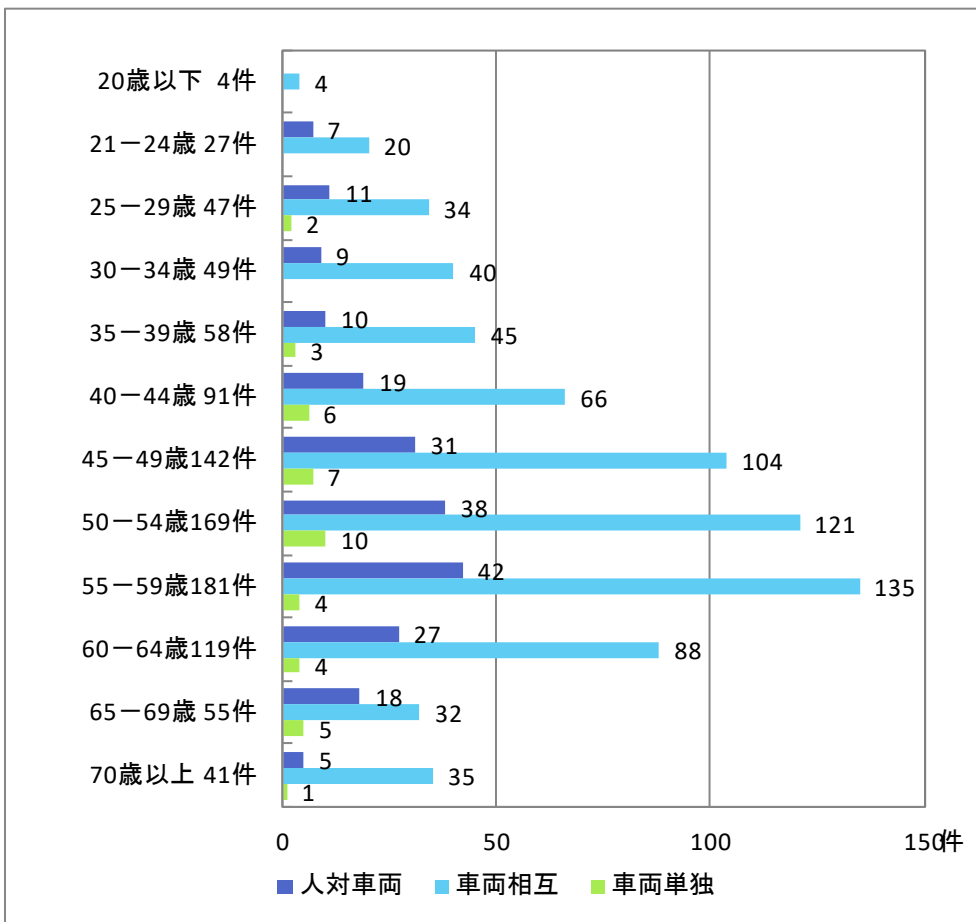
- ・年齢層別にみると、「55-59歳」が最も多く181件（18.4%）となっている。
- ・次いで「50-54歳」169件（17.2%）、「45-49歳」142件（14.4%）、「60-64歳」119件（12.1%）と続いている。



VIII. 2024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。
- ・「20歳以下」、「70歳以上」は他の年齢層に比べて「車両相互」の割合が多い傾向にある。

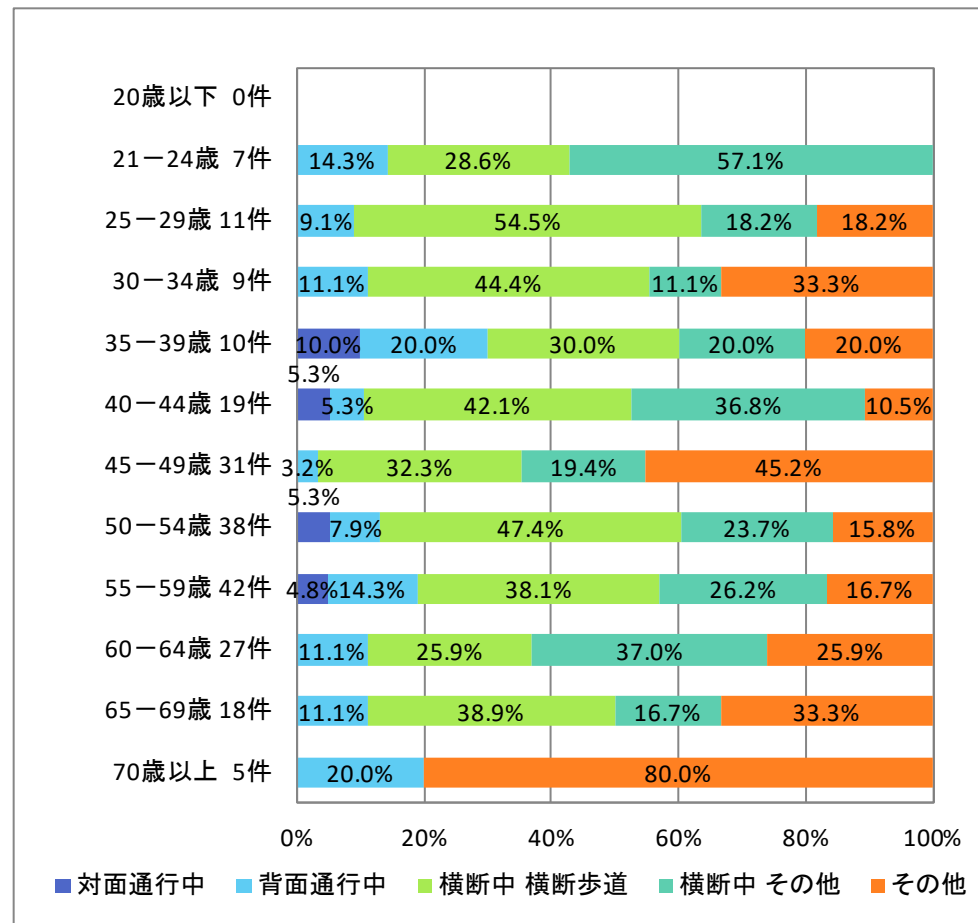
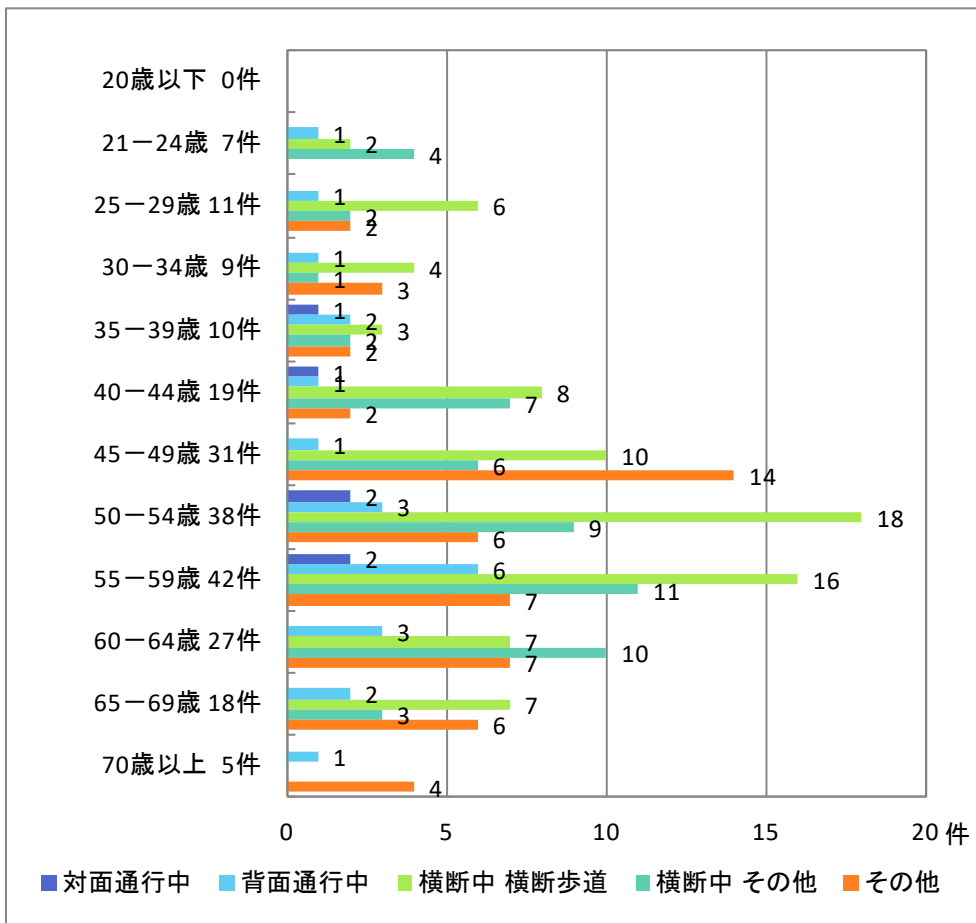


※対自転車事故は、「車両相互」に含まれます。

VIII. 2024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。

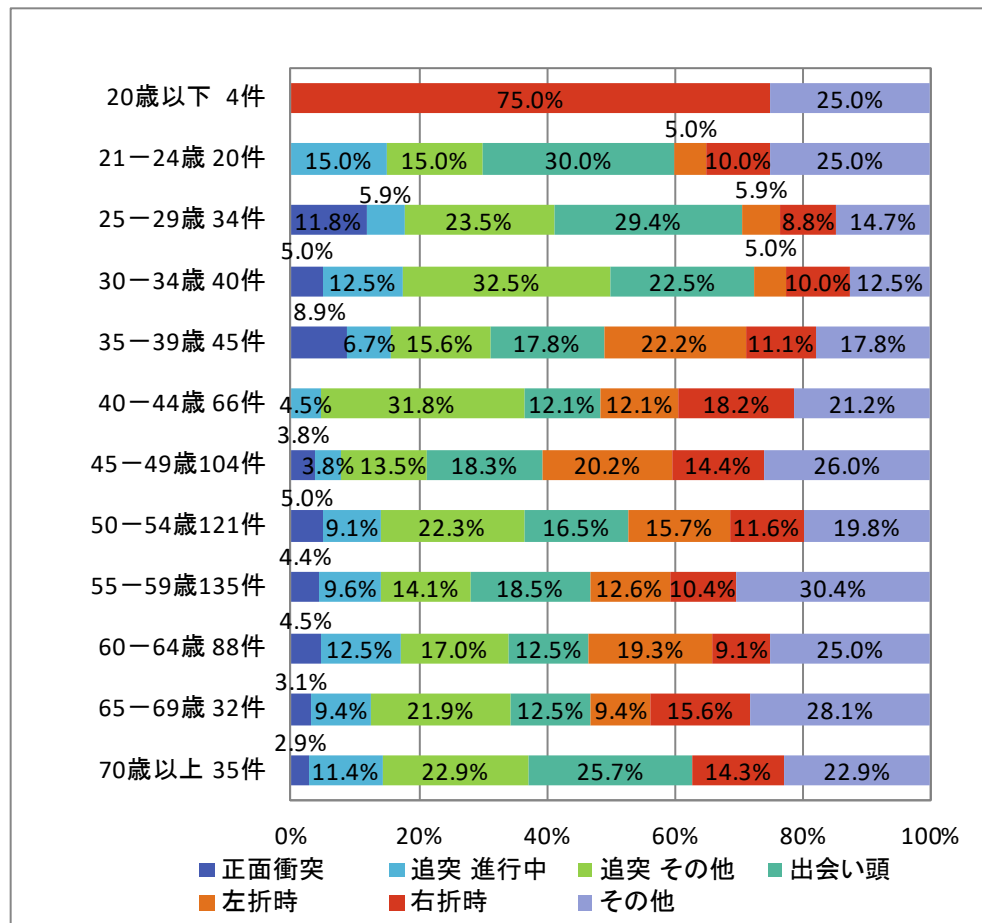
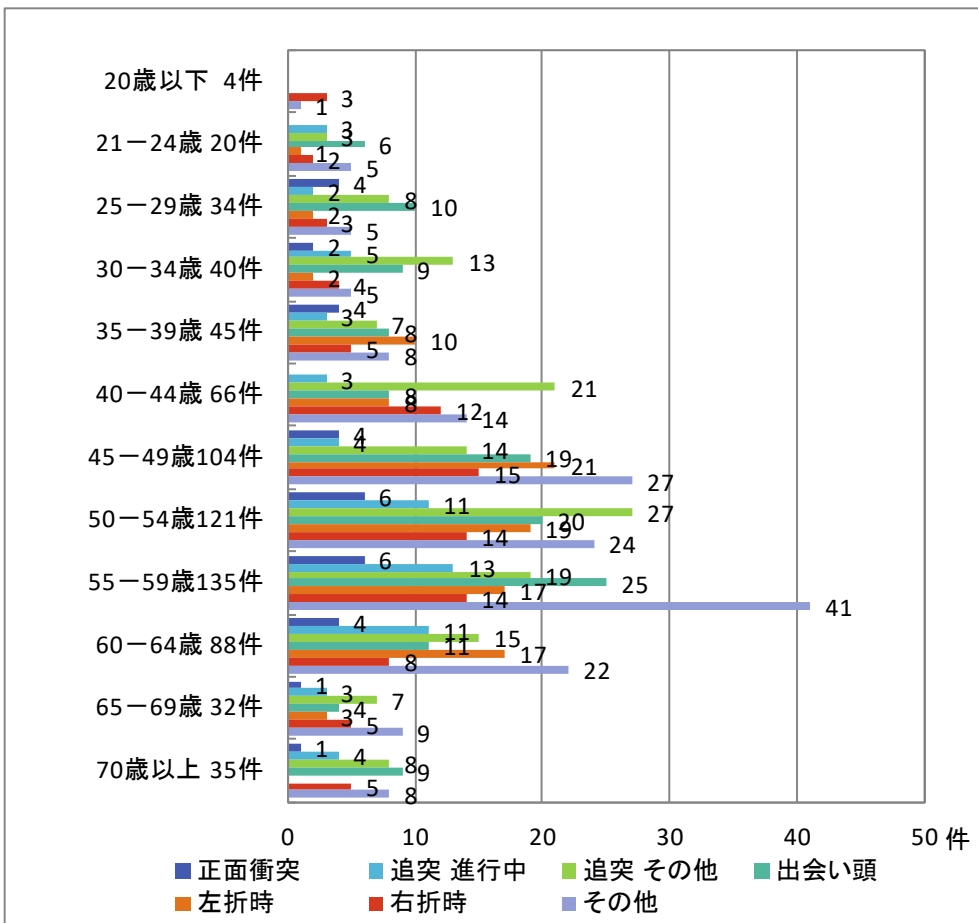


※対自転車事故は、「車両相互」に含まれます。

Ⅷ. 2024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。

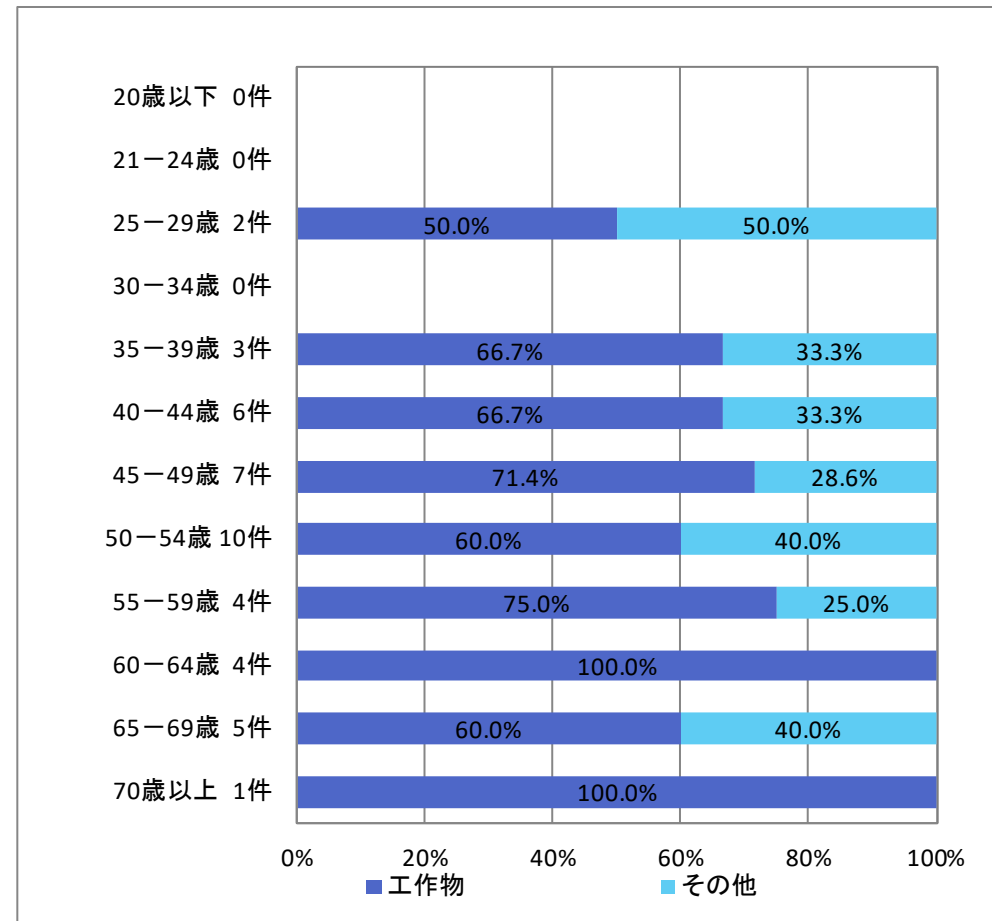
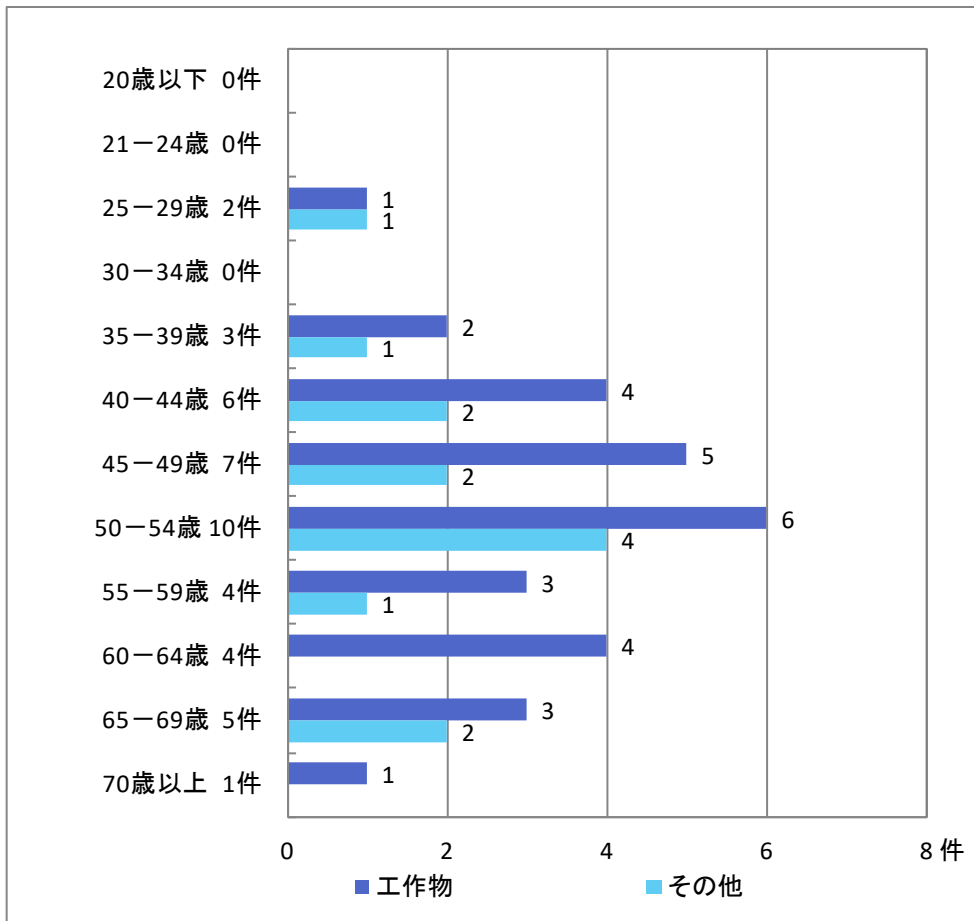


※対自転車事故は、「車両相互」に含まれます。

VIII. 2024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)別に見ると、多くの年齢層で「工作物」の割合が多い。



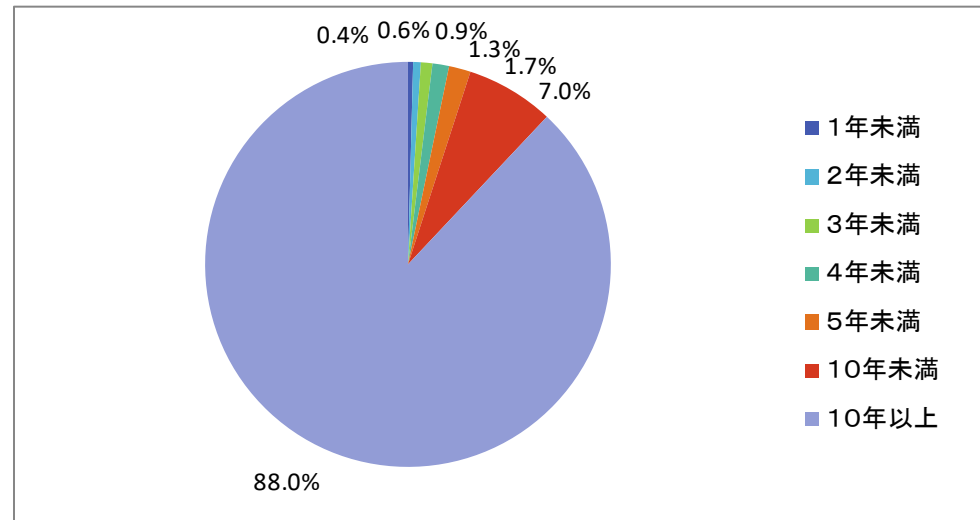
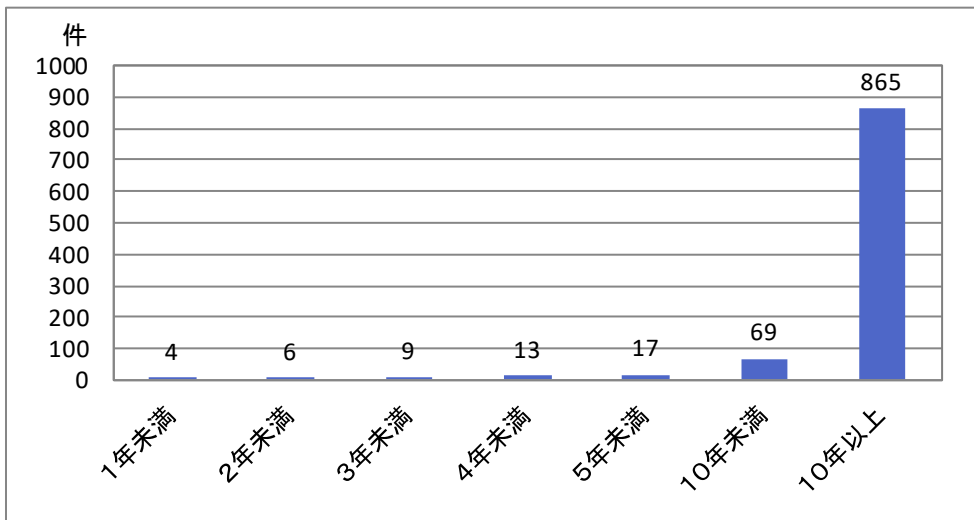
IX. 2024年死亡・重傷事故データ(運転免許取得年数別)

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. 2024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

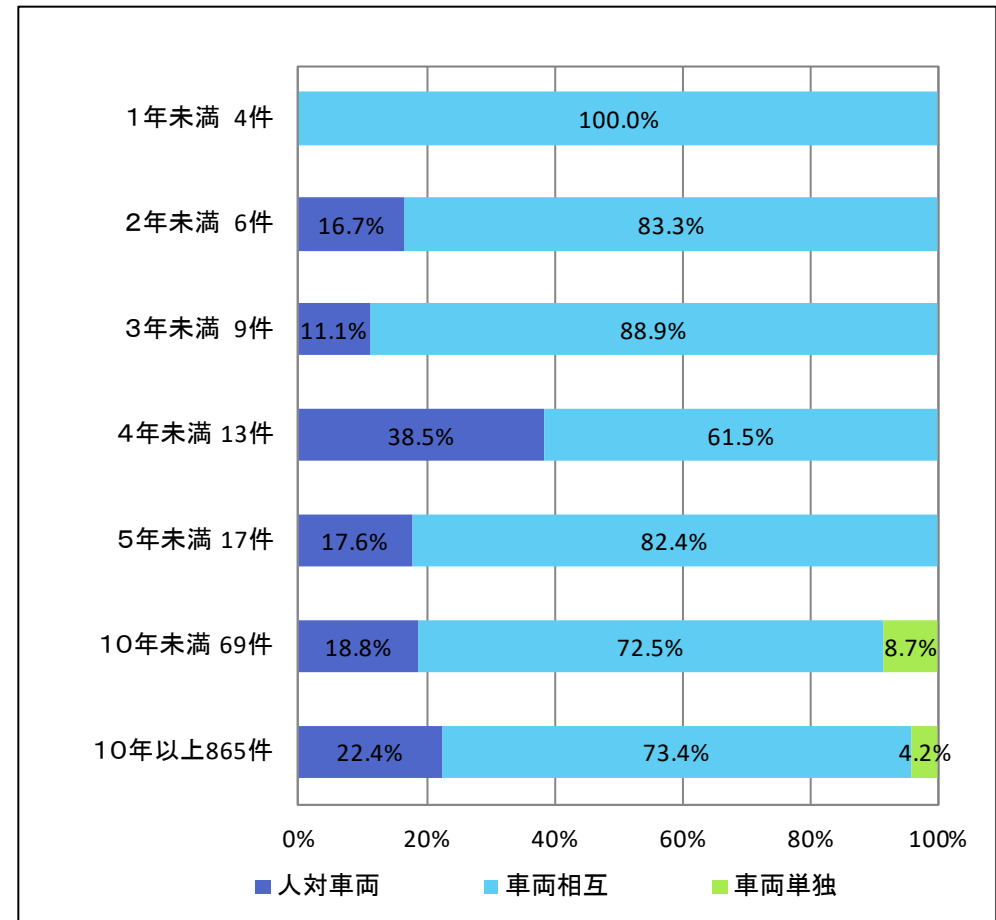
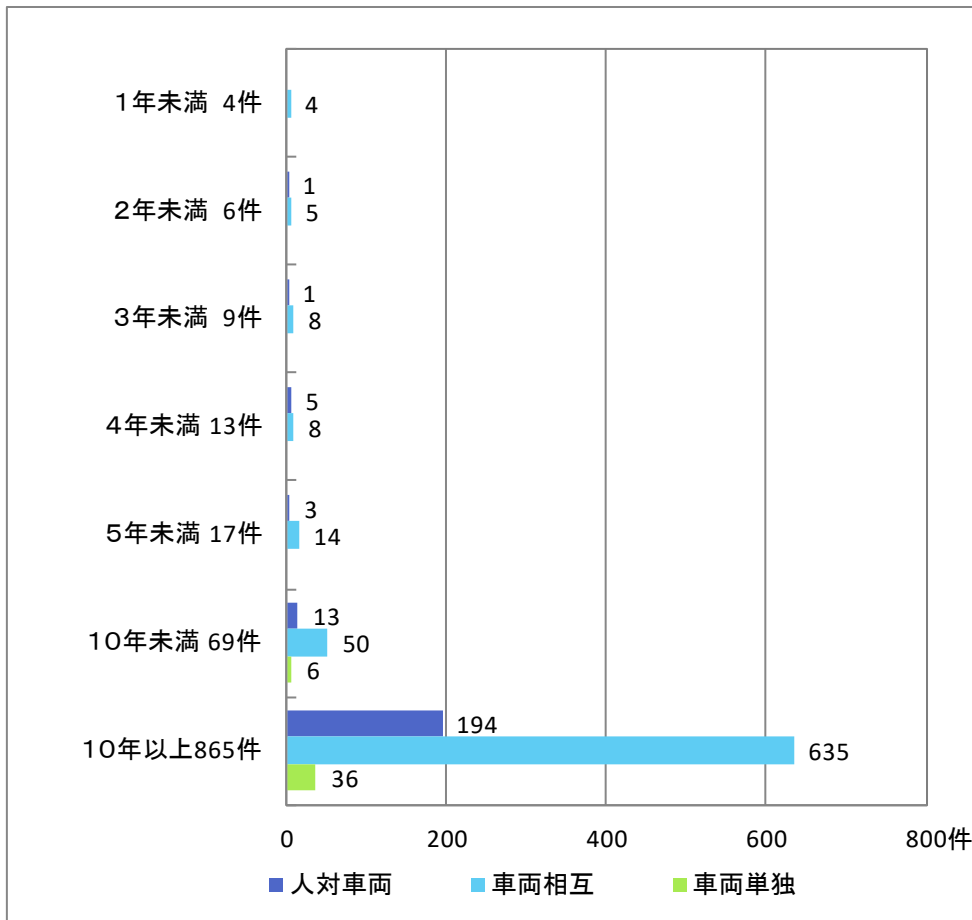
- ・免許取得年数別にみると、「10年以上」が最も多く865件（88.0%）と9割近くを占めている。



IX. 2024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。

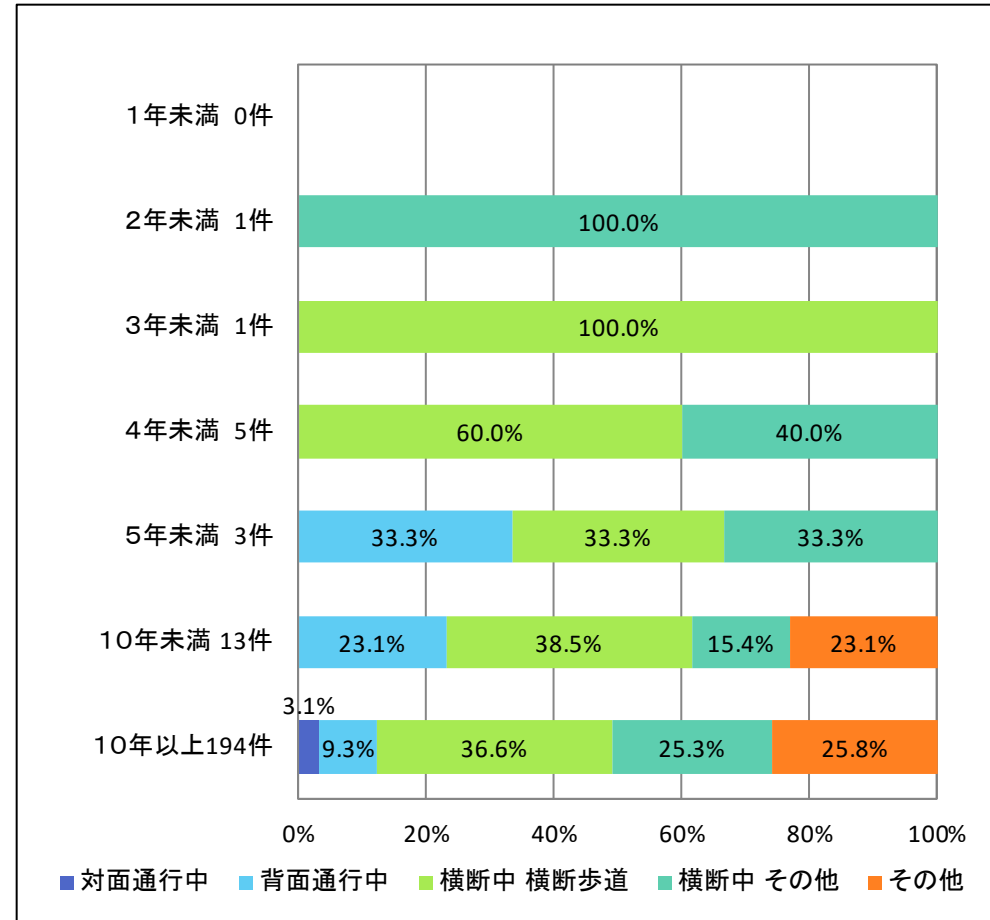
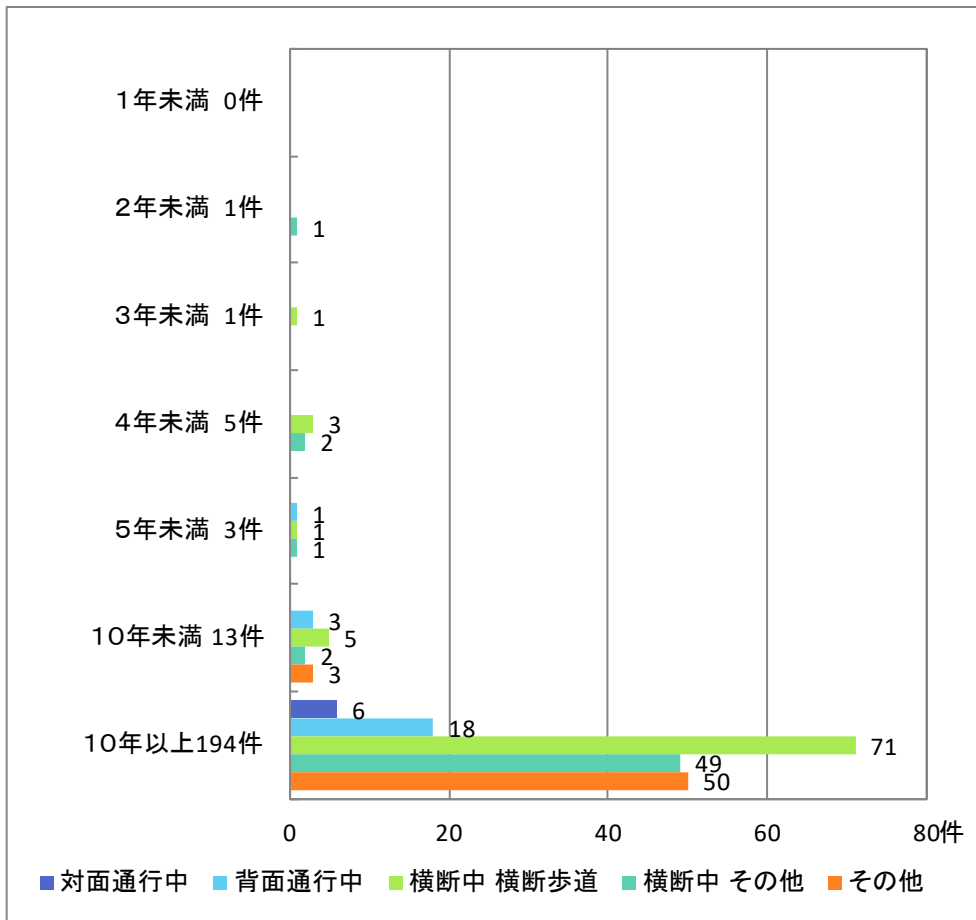


※対自転車事故は、「車両相互」に含まれます。

IX. 2024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。

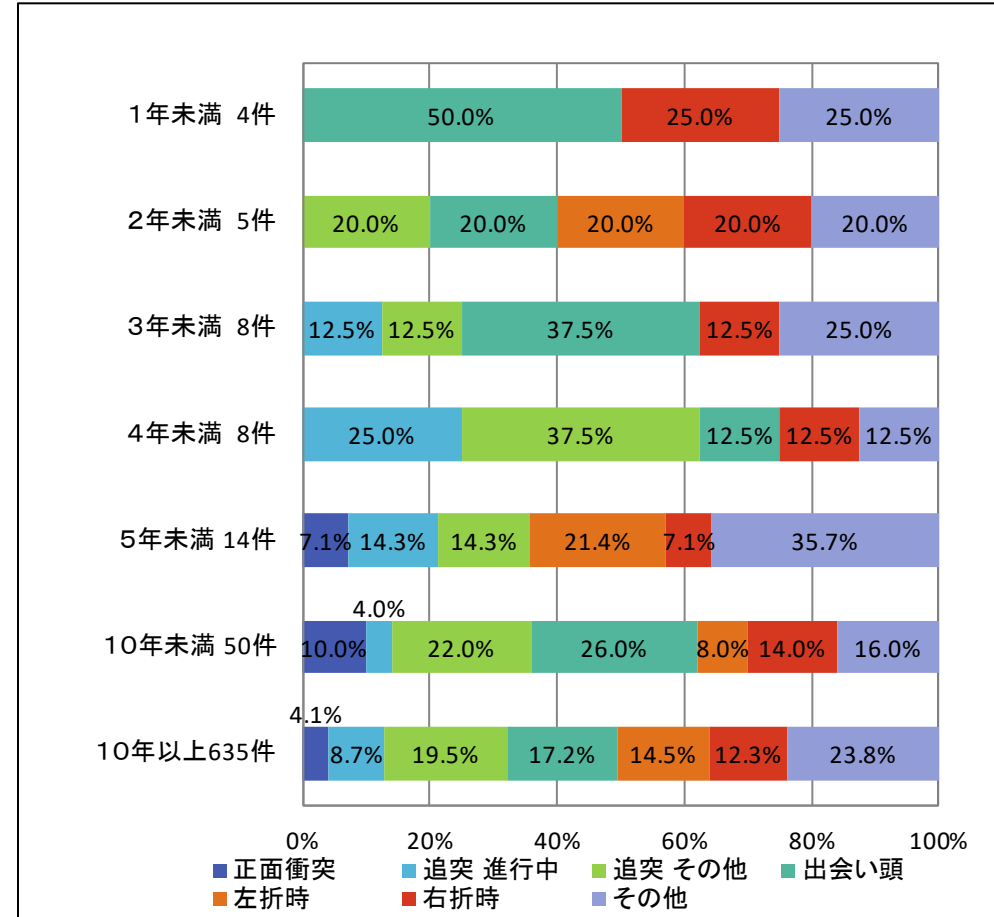
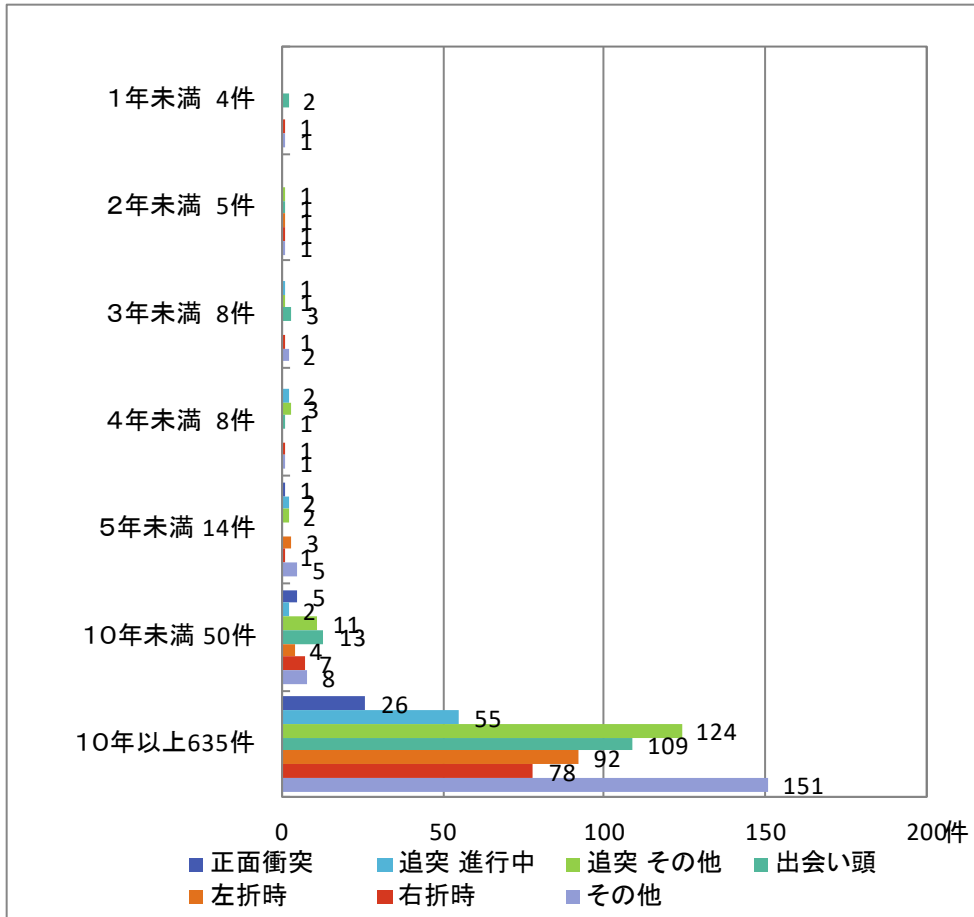


※対自転車事故は、「車両相互」に含まれます。

Ⅸ. 2024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。

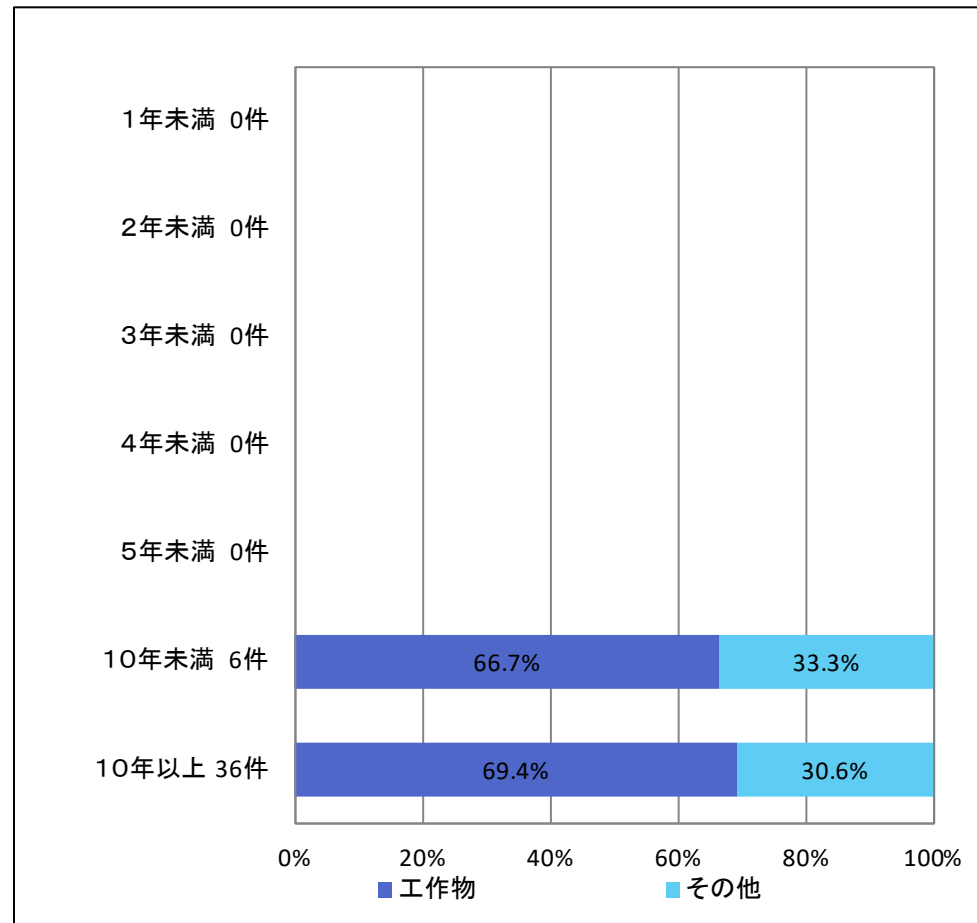
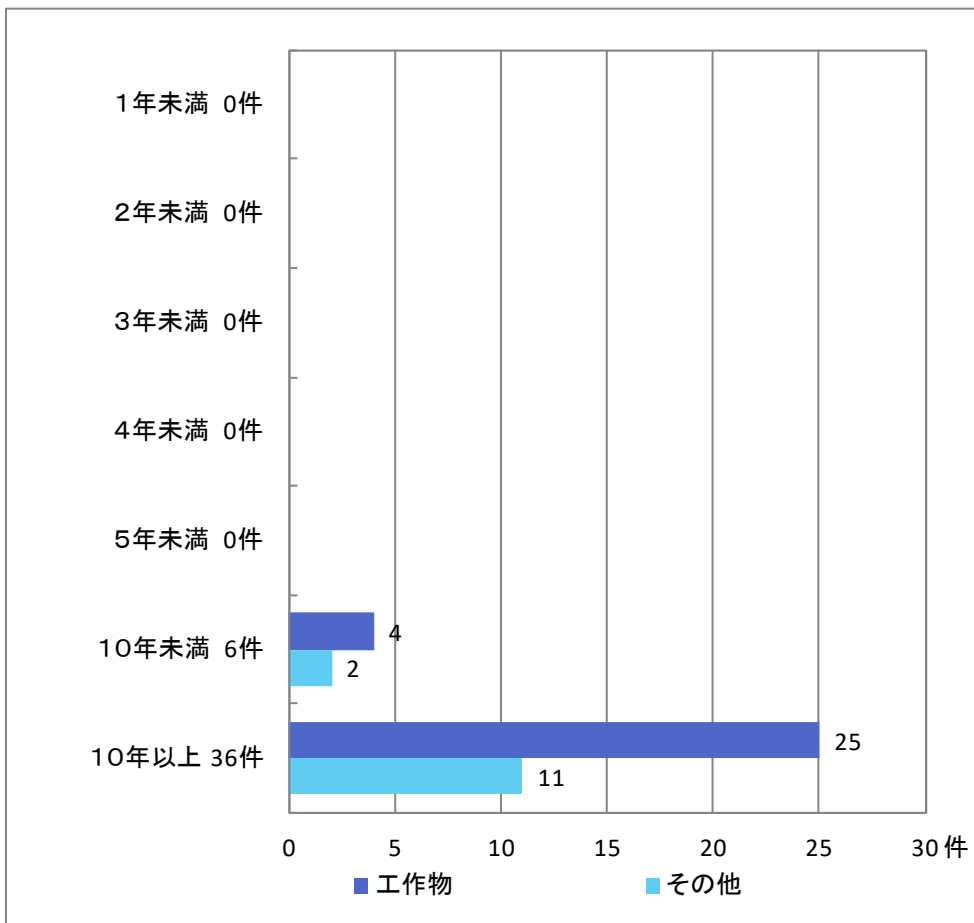


※対自転車事故は、「車両相互」に含まれます。

Ⅸ. 2024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

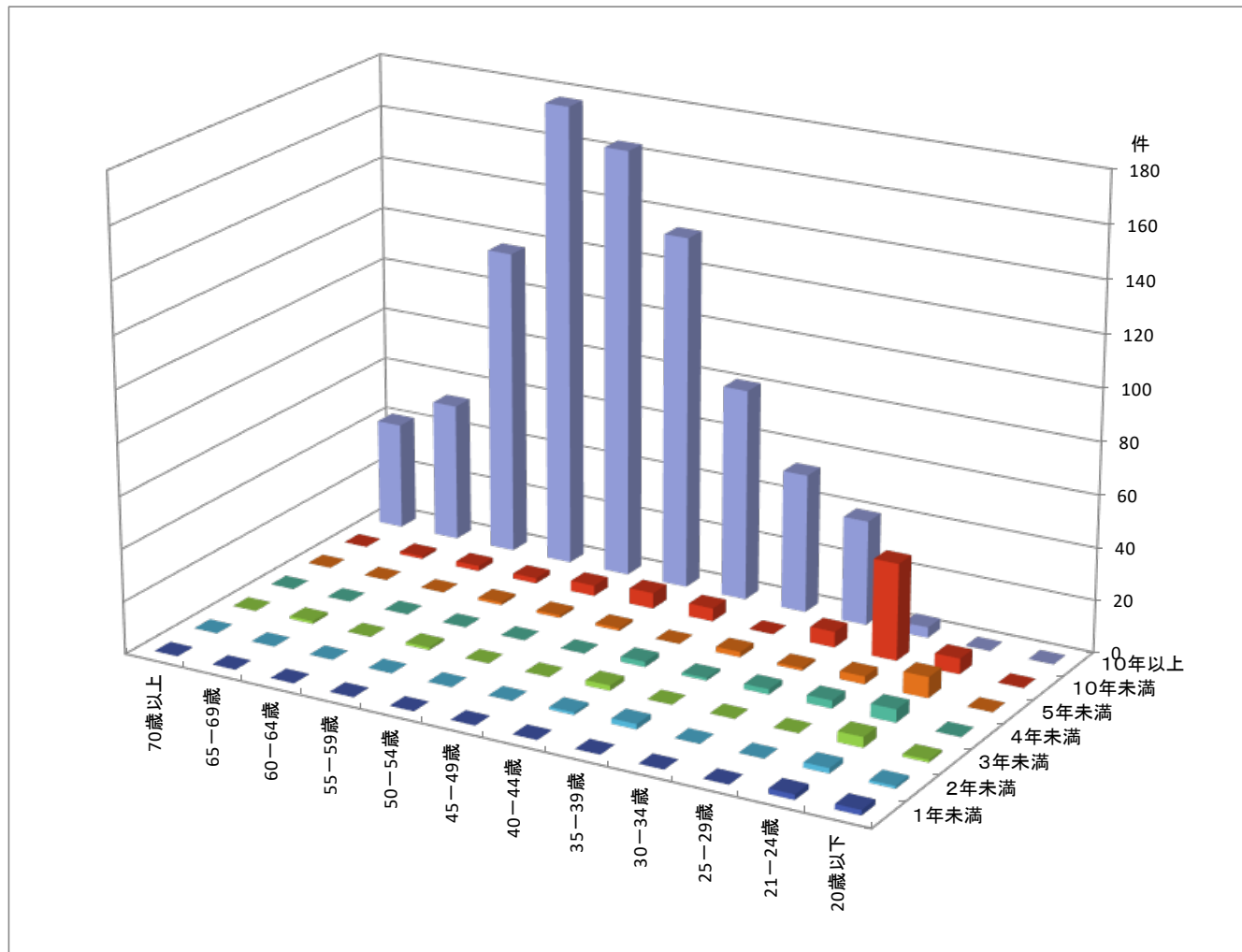
・免許取得年数別の事故類型(車両単独)別にみると、「10年未満」、「10年以上」のいずれも「工作物」の割合が多い。



IX. 2024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

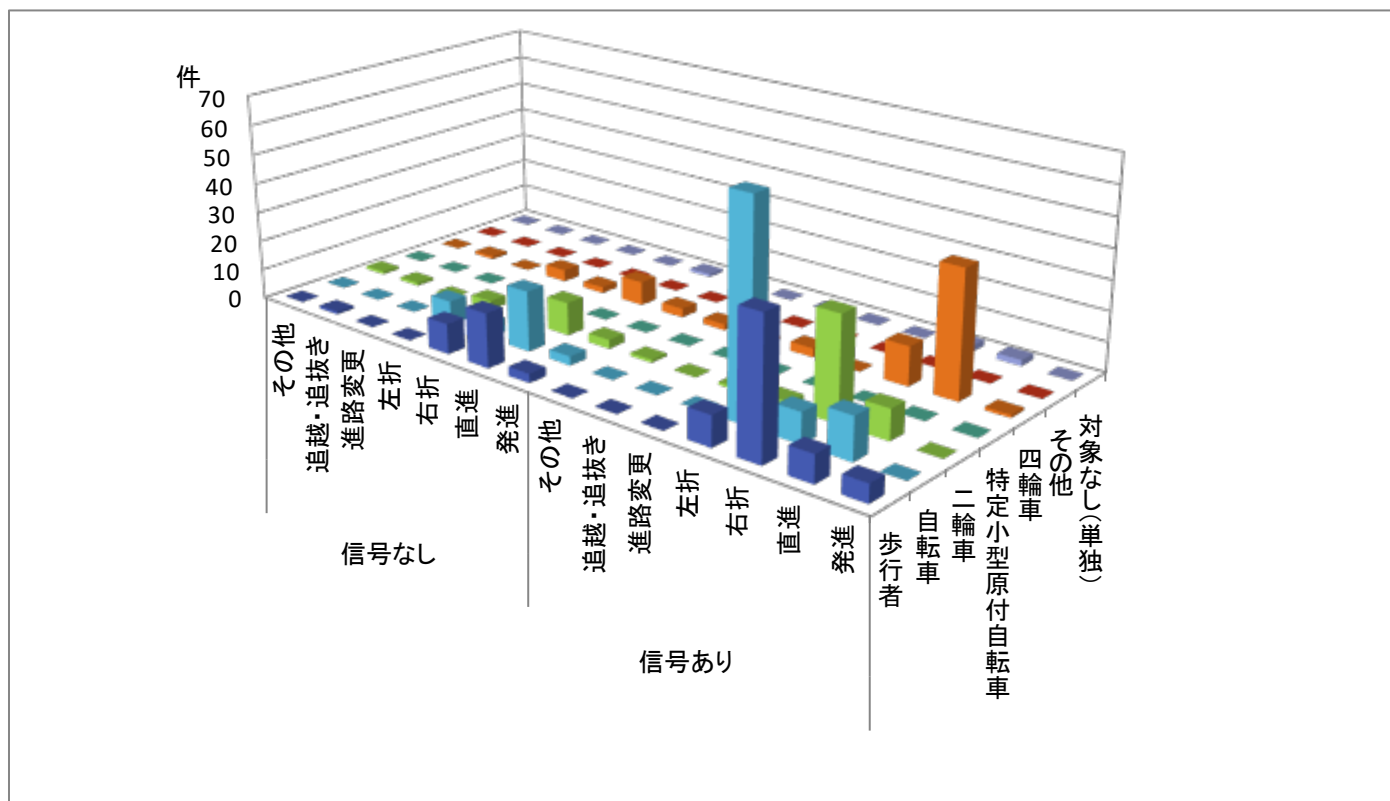
X. 2024年死亡・重傷事故データ(交差点(追突を除く))

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・重傷事故の車体形状別第二当事者別

X. 2024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

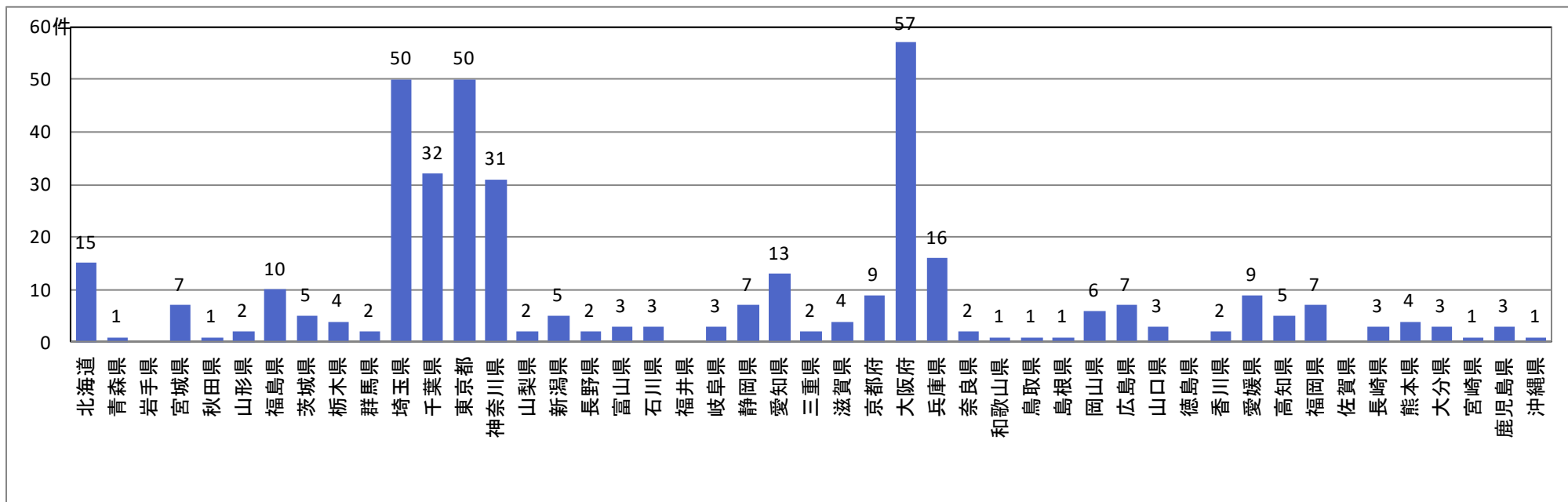
- ・信号機のある交差点での事故が多くなっている。
- ・信号機のある交差点では、左折は「自転車」、右折は「歩行者」、直進は「四輪車」の事故が多い。
- ・信号機のない交差点では、左折は「自転車」、右折は「歩行者」、直進は「自転車」の事故が多い。



X. 2024年死亡・重傷事故データ(交差点(追突を除く))

2. 発生地別

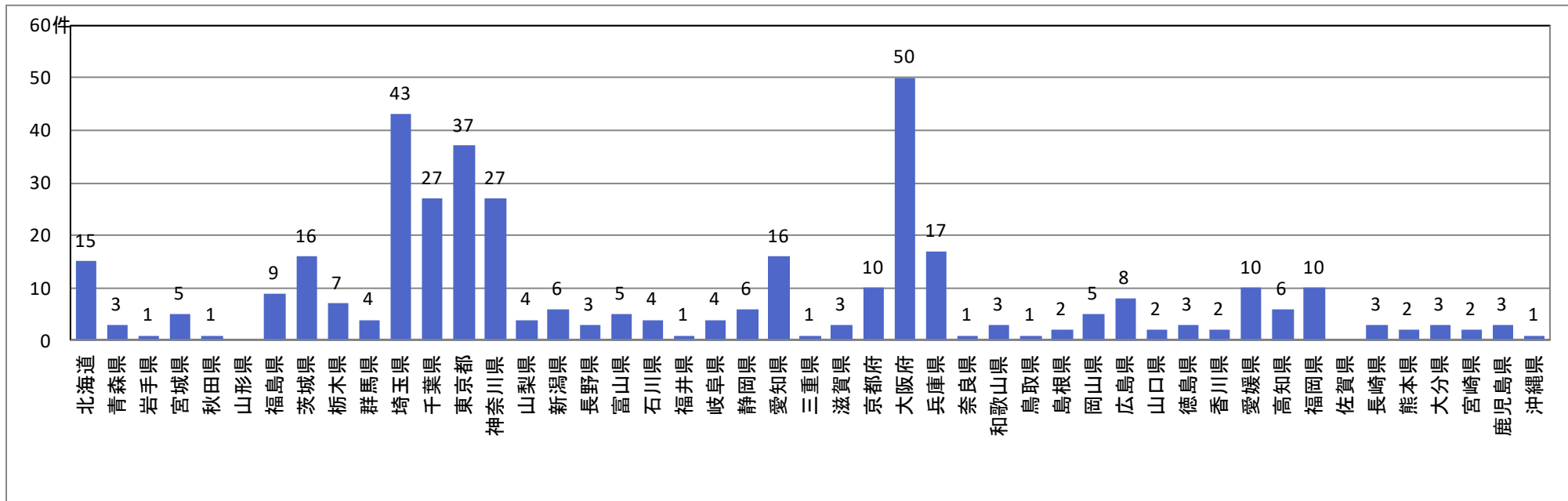
- 発生地別の交差点事故件数をみると、「大阪府」が最も多く57件、次いで「埼玉県」、「東京都」がそれぞれ50件、「千葉県」32件、「神奈川県」31件と続いている。



X. 2024年死亡・重傷事故データ(交差点(追突を除く))

3. 車籍別

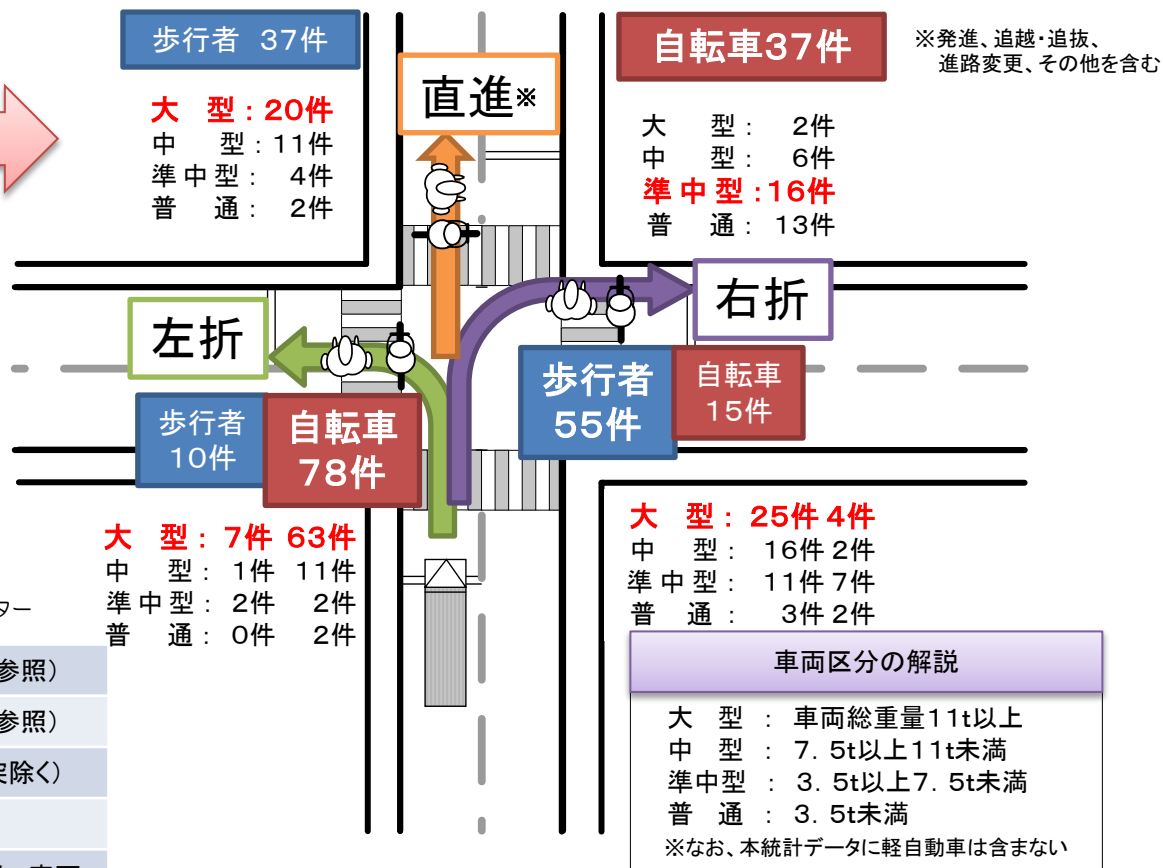
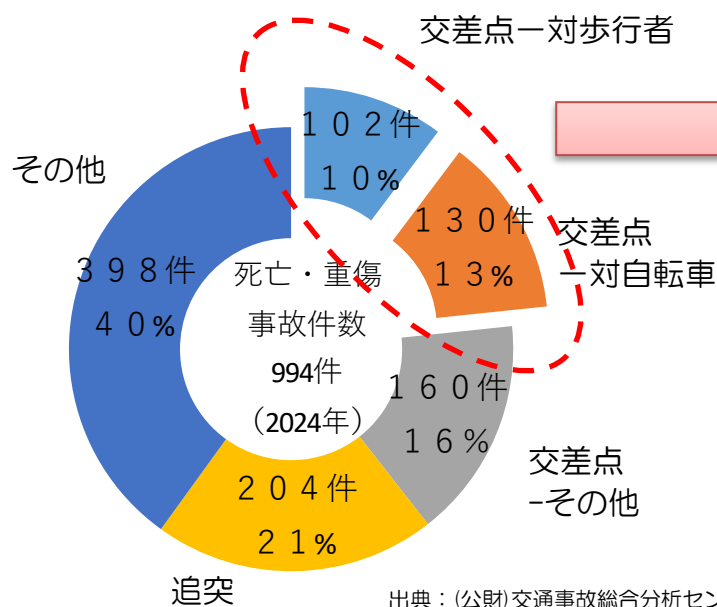
- ・車籍別の交差点事故件数をみると、「大阪府」が最も多く50件、次いで「埼玉県」43件、「東京都」37件、「千葉県」、「神奈川県」がそれぞれ27件と続いている。



X. 2024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(232件)は、追突事故(204件)の**1.1倍**。
- ・直進死亡・重傷事故は、**対歩行者、対自転車がそれぞれ5割(37件)**であり、**対歩行者の5割以上が大型車、対自転車の4割以上が準中型車**。
- ・左折死亡・重傷事故は、**9割近くが対自転車(78件)**であり、**対自転車の8割以上が大型車**。
- ・右折死亡・重傷事故は、**8割近くが対歩行者(55件)**であり、**対歩行者の5割近くが大型車**。

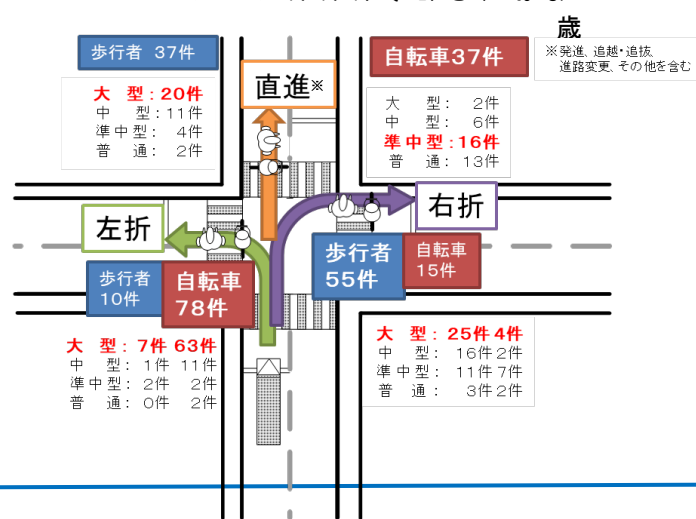
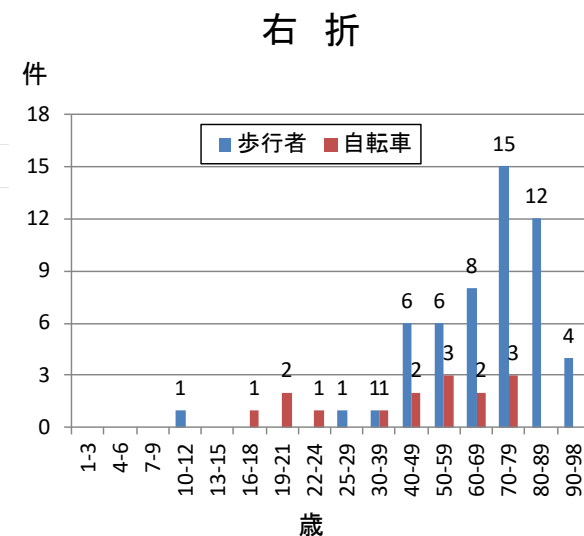
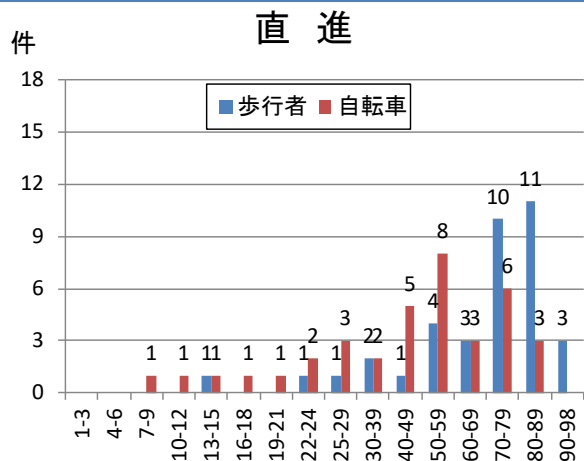
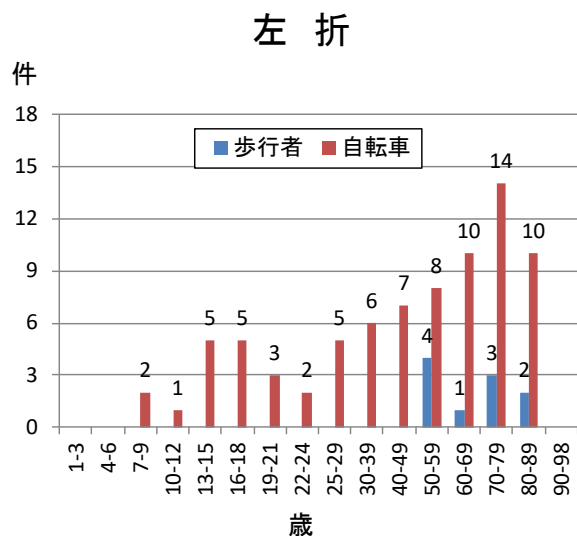


交差点-歩行者	交差点での右左折及び直進時の対歩行者事故(右図参照)
交差点-自転車	交差点での右左折及び直進時の対自転車事故(右図参照)
交差点-その他	上記以外の交差点での対四輪車・二輪車の事故(追突除く)
追突	対二輪車・自転車を含む追突事故
その他	上記以外の正面衝突等の車両相互(自転車含む)事故、車両単独事故、交差点以外での対人事故

X. 2024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**6割以上が70歳以上**、対自転車は**2割以上が70歳以上**。
- ・左折時の死亡・重傷事故: 対歩行者は**5割が70歳以上**、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、2割以上が21歳以下、3割以上が70歳以上**。
- ・右折時の死亡・重傷事故: 対歩行者は**6割近くが70歳以上**、対自転車は**2割が70歳以上**。

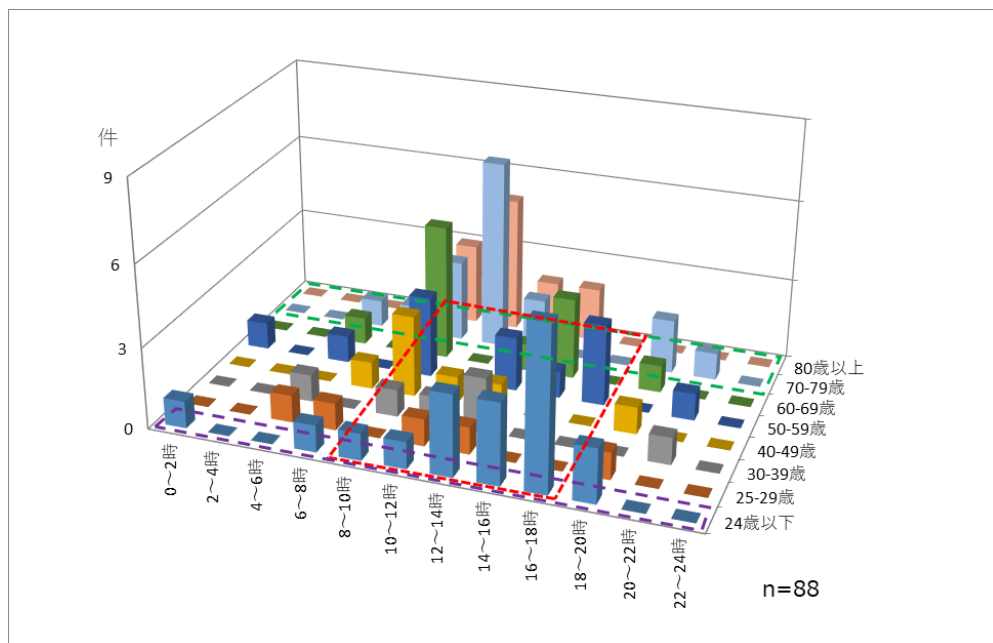


X. 2024年死亡・重傷事故データ(交差点(追突を除く))

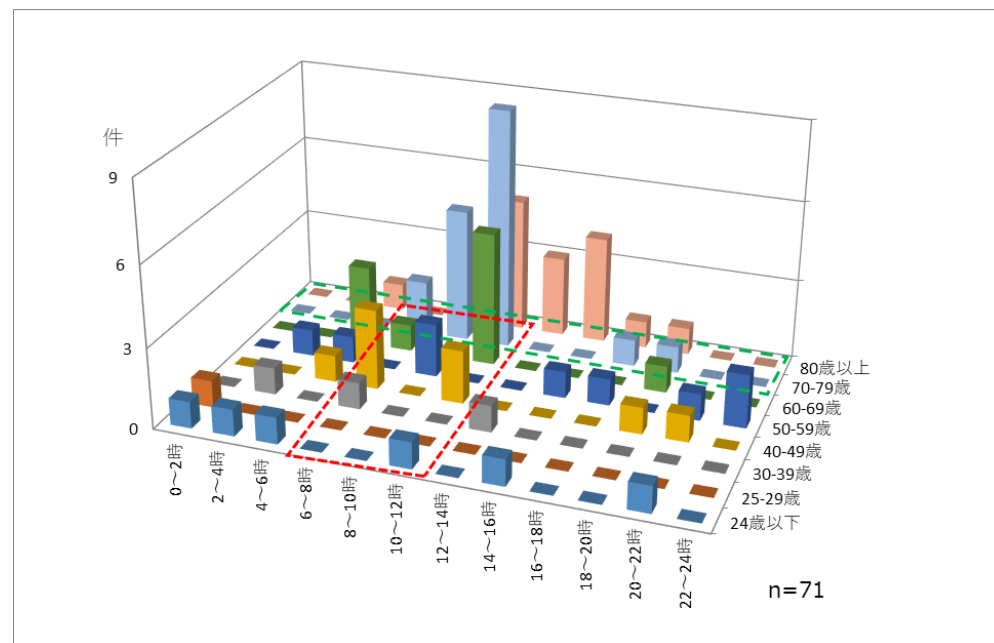
6. 右・左折別の第二当事者の年齢別・発生時間別

- ・左折死亡・重傷事故は、「70歳以上」が29件 (33.0%)、「24歳以下」が18件 (20.5%) となっている。若年層及び高齢層で全体の5割以上を占めている。また、発生時間帯は67件 (76.1%) と8割近くが日中の時間帯 (8時～18時) に発生している。
- ・一方、右折死亡・重傷事故は、「70歳以上」が34件 (47.9%) と5割近くを占めている。また、発生時間帯は37件 (52.1%) と5割以上が午前中の時間帯 (6時～12時) に発生している。

【左折】



【右折】

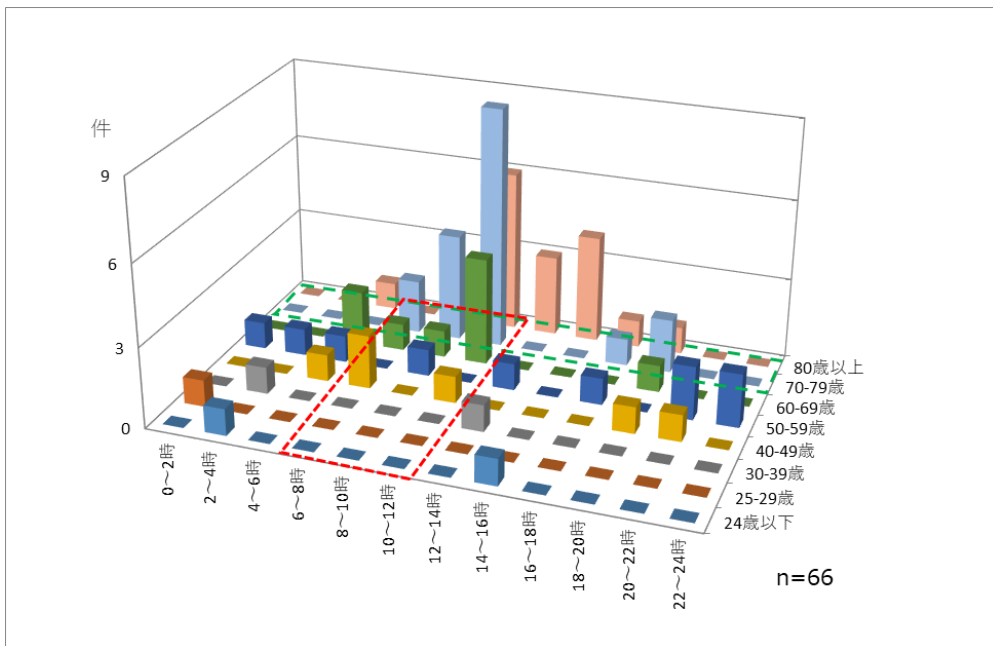


X. 2024年死亡・重傷事故データ(交差点(追突を除く))

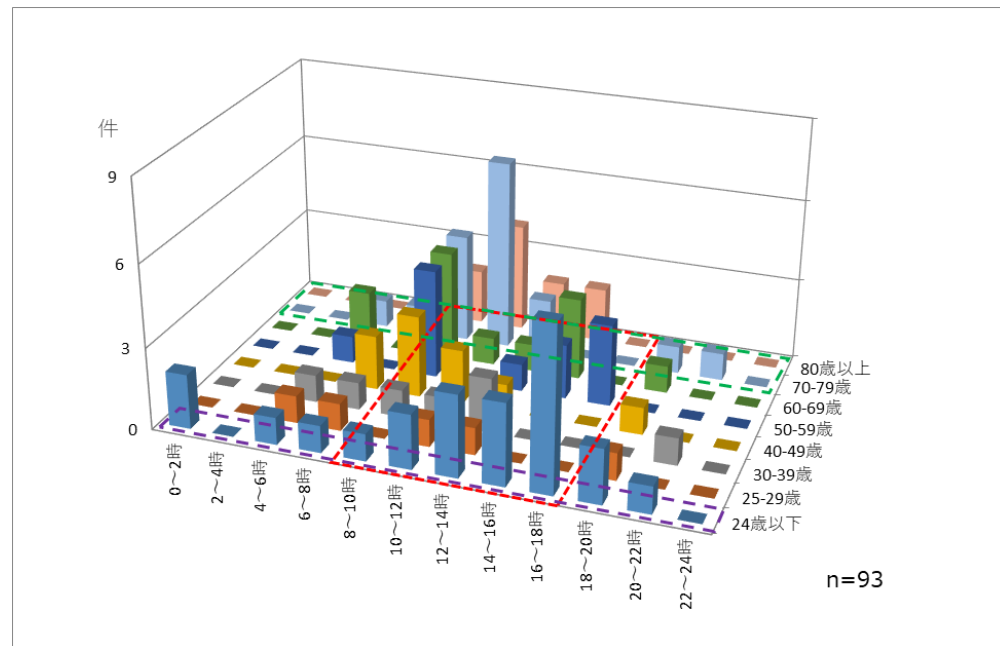
7. 右・左折時の対歩行者・自転車別の第二当事者の年齢別・発生時間別

- ・第二当事者が歩行者の場合、「70歳以上」が36件（54.5%）と5割以上を占めている。また、発生時間帯は33件（50.0%）と5割が午前中の時間帯（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歳以上」が27件（29.0%）、「24歳以下」が22件（23.7%）となっている。若年層及び高齢層で全体の5割以上を占めている。また、発生時間帯は69件（74.2%）と7割以上が日中の時間帯（8時～18時）に発生している。

【対歩行者】



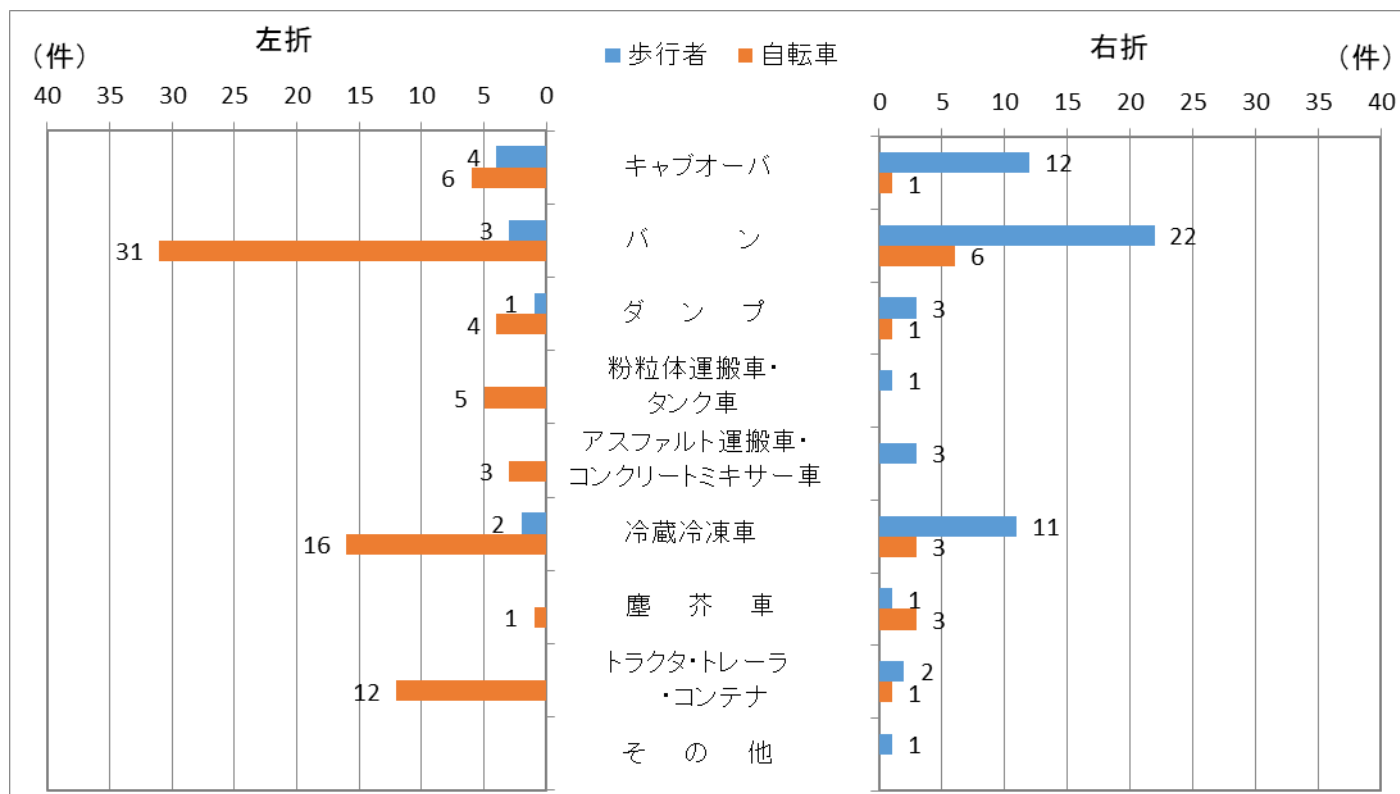
【対自転車】



X. 2024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31件、次いで、「冷蔵冷凍車」16件、「トラクタ・トレーラ・コンテナ」12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、「キャブオーバ」12件、「冷蔵冷凍車」11件と続いている。



メ モ

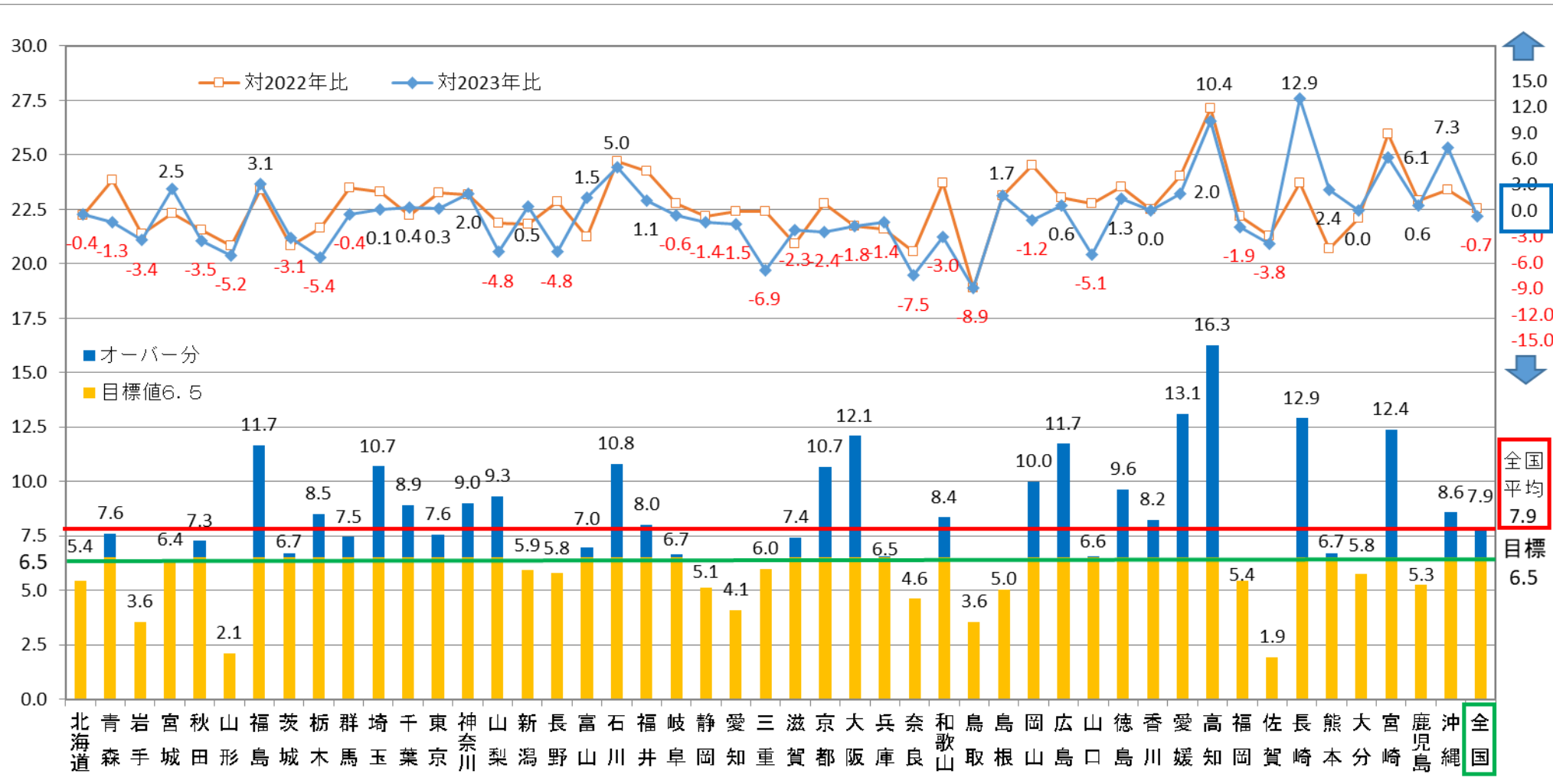
X I . 2024年死亡・重傷事故データ(1万台当たり死者数・重傷者数)

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)
	R03	R04	R05	R6	R05比	R03	R04	R05	R6	R05比	R03	R04	R05	R6	R05比		
北海道	6	6	11	6	△5	35	36	30	32	2	41	42	41	38	△3	69,910	5.4
宮城	3	3	2	7	5	21	16	9	11	2	24	19	11	18	7	28,212	6.4
福島	3	5	4	3	△1	18	17	16	24	8	21	22	20	27	7	23,134	11.7
茨城	3	2	3	0	△3	13	7	7	5	△2	16	9	10	5	△5	14,056	3.6
群馬	3	0	6	4	△2	12	6	7	7	0	15	6	13	11	△2	14,446	7.6
山梨	2	1	1	0	△1	12	5	6	2	△4	14	6	7	2	△5	9,432	2.1
北陸・信越	2	1	1	1	0	3	7	8	5	△3	5	8	9	6	△3	8,254	7.3
新潟	2	3	2	2	0	12	15	11	12	1	14	18	13	14	1	23,591	5.9
長野	1	1	2	2	0	9	8	18	9	△9	10	9	20	11	△9	18,990	5.8
石川	3	2	0	5	5	4	5	8	10	2	7	7	8	15	7	13,885	10.8
富山	5	4	1	1	0	7	9	6	8	2	12	13	7	9	2	12,928	7.0
関東	12	9	7	9	2	48	42	61	61	0	60	51	68	70	2	92,503	7.6
神奈川	8	10	9	20	11	37	41	41	44	3	45	51	50	64	14	71,096	9.0
千葉	9	9	9	10	1	43	53	47	49	2	52	62	56	59	3	66,302	8.9
埼玉	18	11	17	20	3	71	67	80	79	△1	89	78	97	99	2	92,590	10.7
群馬	10	11	8	5	△3	43	37	36	25	△11	53	48	44	30	△14	44,756	6.7
茨城	1	3	7	7	0	20	10	14	13	△1	21	13	21	20	△1	26,831	7.5
栃木	2	7	8	2	△6	15	19	26	19	△7	17	26	34	21	△13	24,642	8.5
山梨	2	3	2	2	0	5	6	10	6	△4	7	9	12	8	△4	8,580	9.3
中部	9	8	8	9	1	31	31	44	29	△15	40	39	52	38	△14	92,934	4.1
静岡	6	4	4	5	1	26	21	24	17	△7	32	25	28	22	△6	42,998	5.1
岐阜	4	2	4	8	4	10	10	11	6	△5	14	12	15	14	△1	21,007	6.7
三重	5	3	7	5	△2	17	11	23	9	△14	22	14	30	14	△16	23,369	6.0
近畿	3	1	1	2	1	8	2	5	5	0	11	3	6	7	1	8,738	8.0
大阪	24	18	23	13	△10	119	119	113	106	△7	143	137	136	119	△17	98,425	12.1
京都	5	1	3	5	2	24	23	29	21	△8	29	24	32	26	△6	24,323	10.7
兵庫	8	7	7	6	△1	43	37	33	27	△6	51	44	40	33	△7	50,709	6.5
滋賀	2	2	2	0	△2	10	13	11	10	△1	12	15	13	10	△3	13,475	7.4
奈良	4	0	0	1	1	13	10	13	4	△9	17	10	13	5	△8	10,847	4.6
和歌山	2	0	2	0	△2	9	5	9	8	△1	11	5	11	8	△3	9,577	8.4
中国	1	9	6	8	2	32	23	29	29	0	33	32	35	37	2	31,528	11.7
広島	1	0	2	2	0	2	7	5	0	△5	3	7	7	2	△5	5,626	3.6
鳥取	1	0	1	0	0	2	1	2	3	1	2	2	2	3	1	5,941	5.0
岡山	0	1	0	0	0	2	1	2	3	1	2	2	2	3	1	26,987	10.0
山口	2	0	10	4	△6	15	13	20	23	3	17	13	30	27	△3	26,987	10.0
四国	0	5	3	2	△1	7	3	13	7	△6	7	8	16	9	△7	13,662	6.6
香川	3	1	2	2	0	14	10	9	9	0	17	11	11	11	0	13,375	8.2
徳島	2	0	2	0	△2	6	5	4	7	3	8	5	6	7	1	7,257	9.6
愛媛	1	3	2	1	△1	13	11	15	19	4	14	14	17	20	3	15,244	13.1
高知	0	0	2	3	1	1	3	2	8	6	1	3	4	11	7	6,769	16.3
九州	11	8	10	12	2	33	27	32	19	△13	44	35	42	31	△11	56,963	5.4
福岡	4	0	1	1	0	11	5	5	1	△4	15	5	6	2	△4	10,262	1.9
佐賀	4	0	0	0	0	6	9	0	12	12	7	9	0	12	12	9,301	12.9
長崎	1	0	0	0	0	6	9	0	10	5	9	18	7	11	4	16,429	6.7
熊本	2	3	2	1	△1	7	15	5	5	△2	7	7	6	6	0	10,422	5.8
大分	2	1	1	3	2	5	6	7	3	5	5	4	7	14	7	11,312	12.4
宮崎	0	2	0	2	2	5	2	7	12	5	5	4	7	9	1	17,084	5.3
鹿児島	4	0	2	3	1	10	7	6	6	0	14	7	8	9	6	8,161	8.6
沖縄	2	1	0	1	1	4	4	1	6	5	6	5	1	7	6	8,161	8.6
不明	3	3	1	3	2	22	11	14	7	△7	25	14	15	10	△5		
合計	206	174	207	208	1	933	850	930	844	△86	1,139	1,024	1,137	1,052	△85	1,326,863	7.9

※死者数及び重傷者数は自動車によるものを除く 出典：(公財)交通安全総合センター

※車両台数(1〜5万)は軽自動車を除く営業用貨物自動車の保有車両台数 (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・重傷事故データ(1万台当たり死者数・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

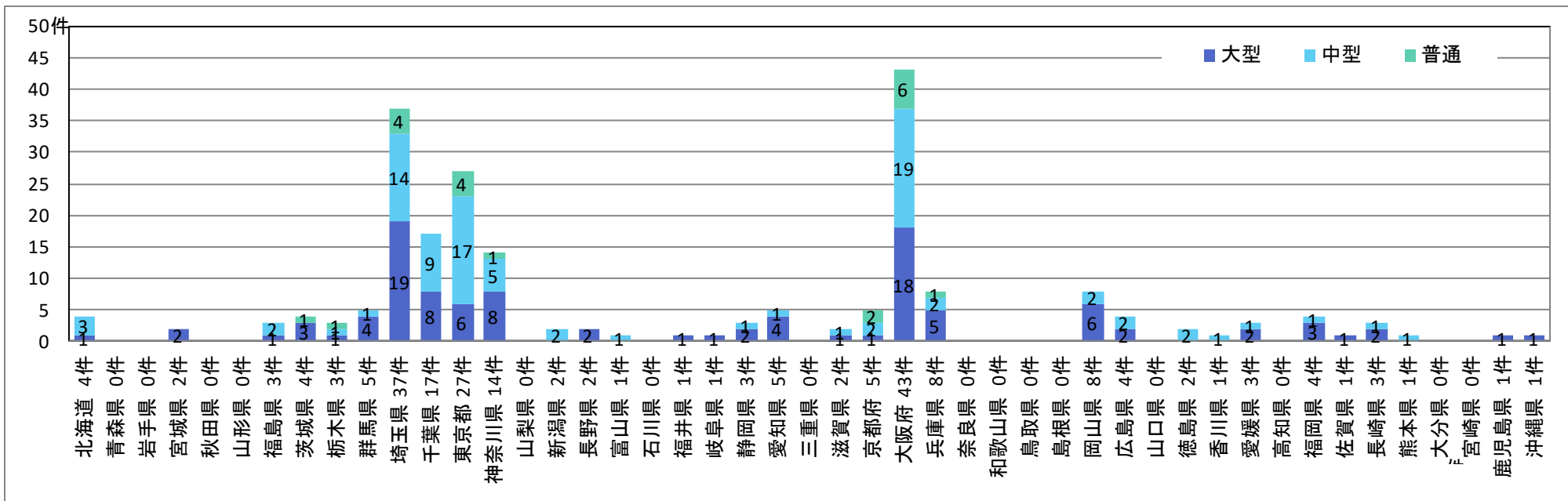
X II . 2024年死亡・重傷事故データ(対自転車死亡・重傷事故(第一当事者))

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

ⅩⅡ. 2024年死亡・重傷事故データ(対自転車死亡・重傷事故(第一当事者))

1. 発生地別

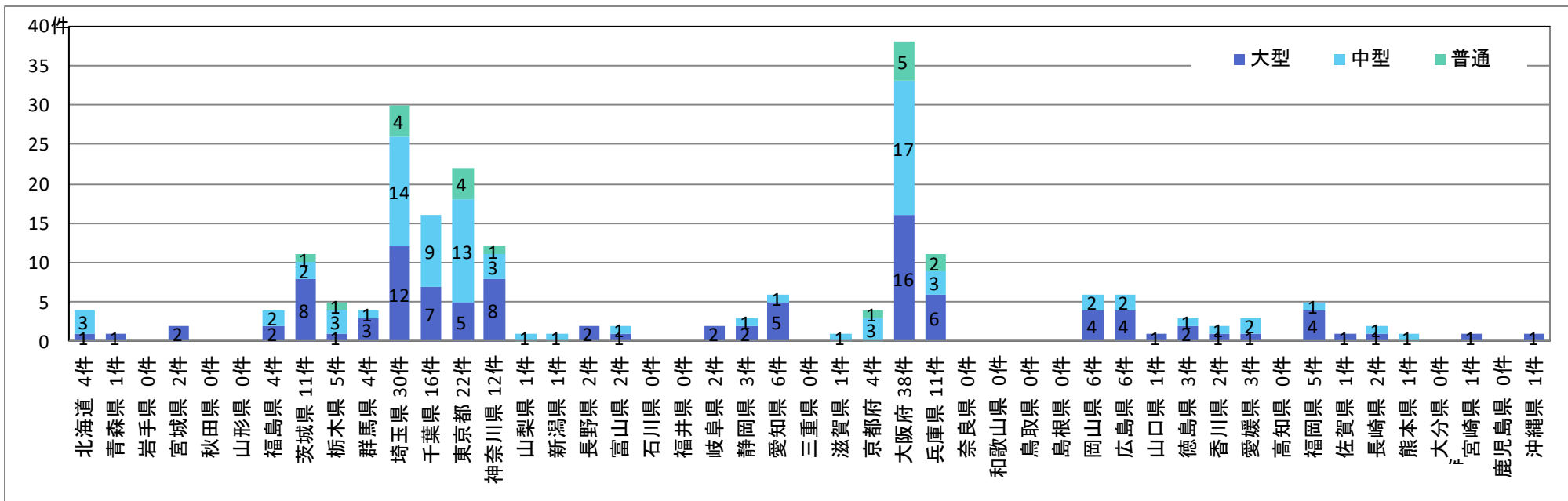
・発生地別死亡・重傷事故件数の多い県をみると、「大阪府」が最も多く43件、次いで「埼玉県」37件、「東京都」27件、「千葉県」17件、「神奈川県」14件と続いている。



XII. 2024年死亡・重傷事故データ(対自転車死亡・重傷事故(第一当事者))

2. 車籍別

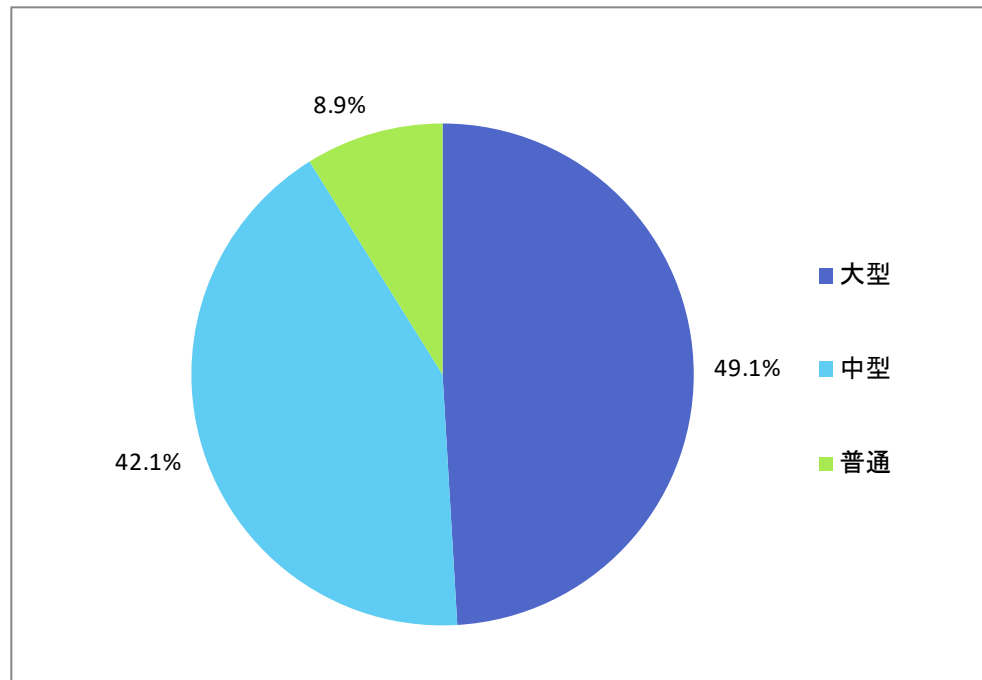
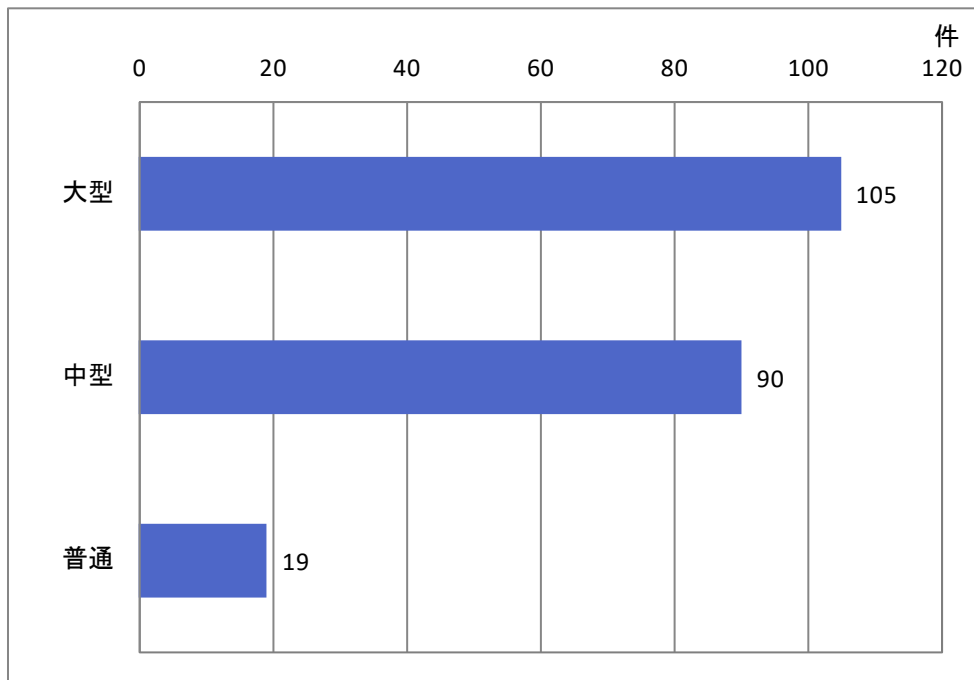
- ・車籍別死亡・重傷事故件数の多い県をみると、「大阪府」が最も多く38件、次いで「埼玉県」30件、「東京都」22件、「千葉県」16件、「神奈川県」12件、「茨城県」、「兵庫県」がそれぞれ11件と続いている。



X II . 2024年死亡・重傷事故データ(対自転車死亡・重傷事故(第一当事者))

3. 車種別

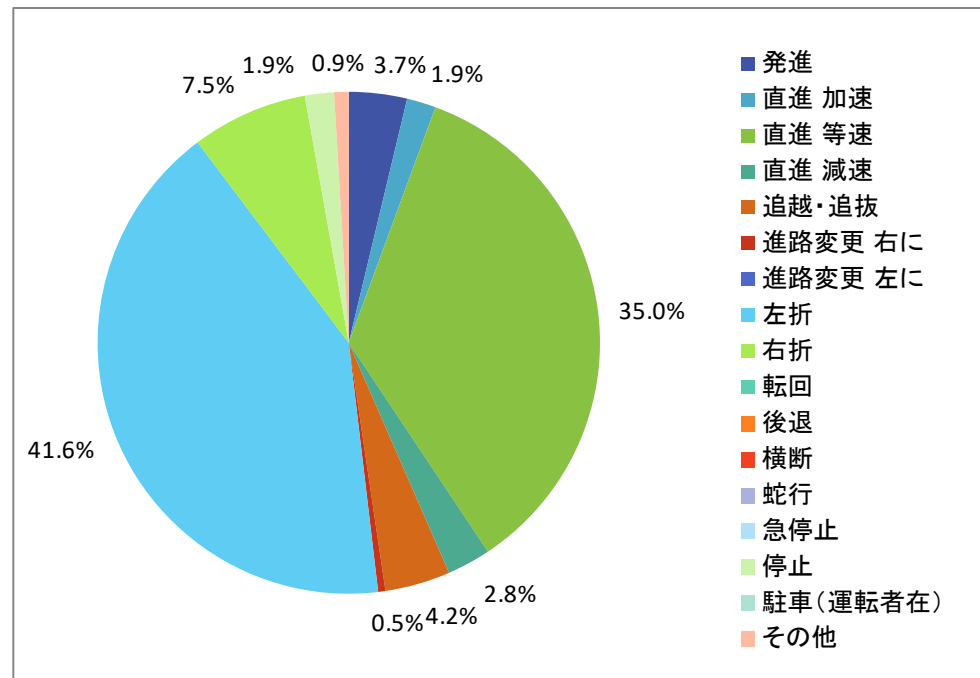
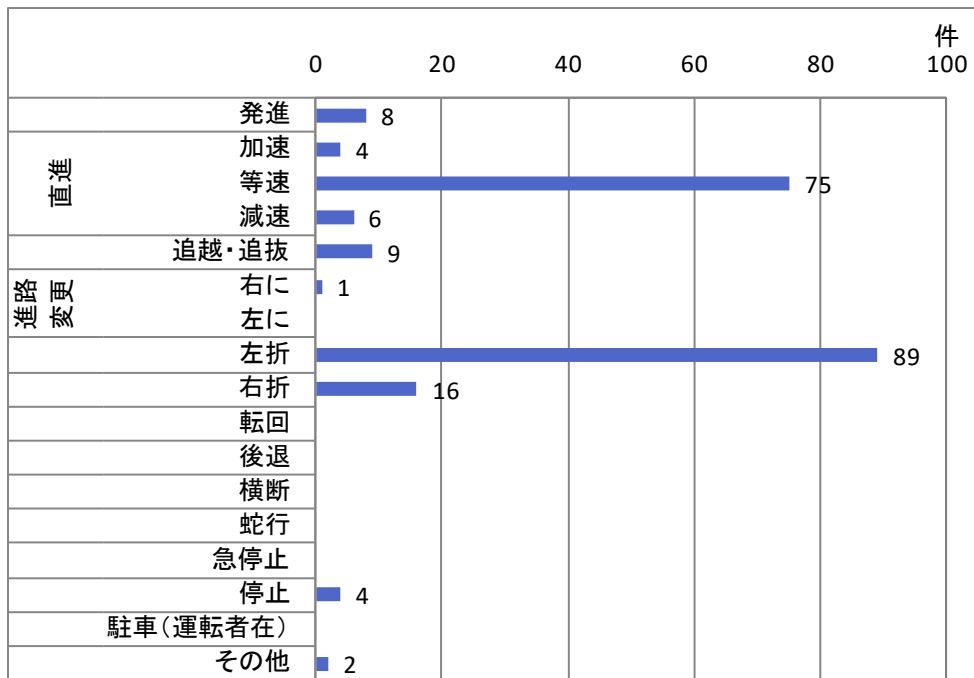
- ・死亡・重傷事故件数を車種別にみると、「大型」が最も多く105件（49.1%）と5割近くを占めている。
- ・次いで「中型」90件（42.1%）、「普通」19件（8.9%）と続いている。



X II . 2024年死亡・重傷事故データ(対自転車死亡・重傷事故(第一当事者))

4. 事故類型別

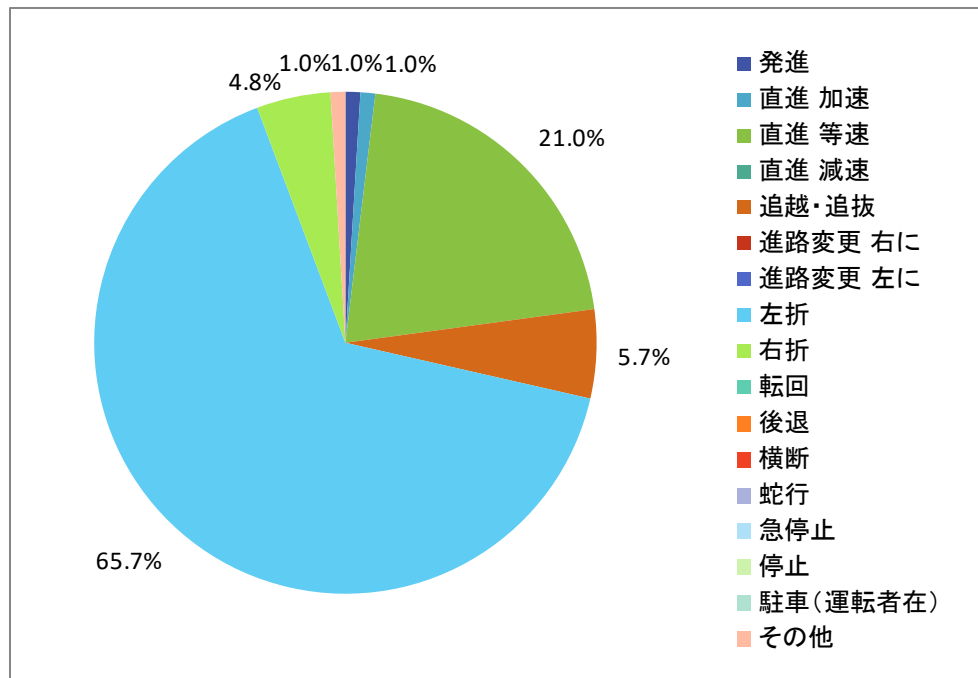
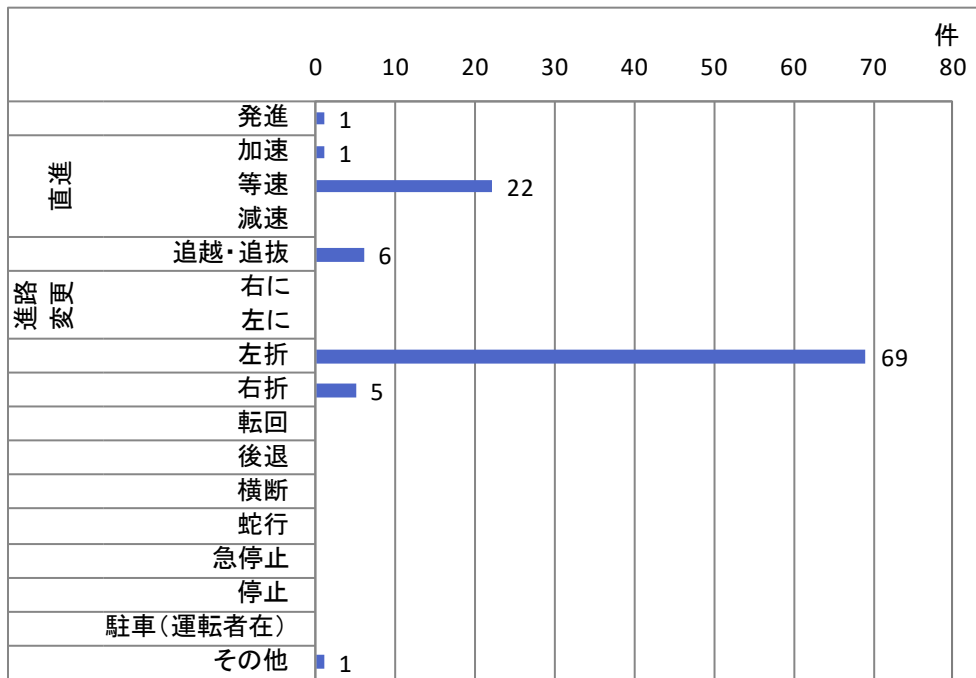
- ・死亡・重傷事故件数を事故類型別にみると、「左折」が最も多く89件（41.6%）となっている。
- ・次いで「直進 等速」75件（35.0%）と続いている。



X II . 2024年死亡・重傷事故データ(対自転車死亡・重傷事故(第一当事者))

(1)大型

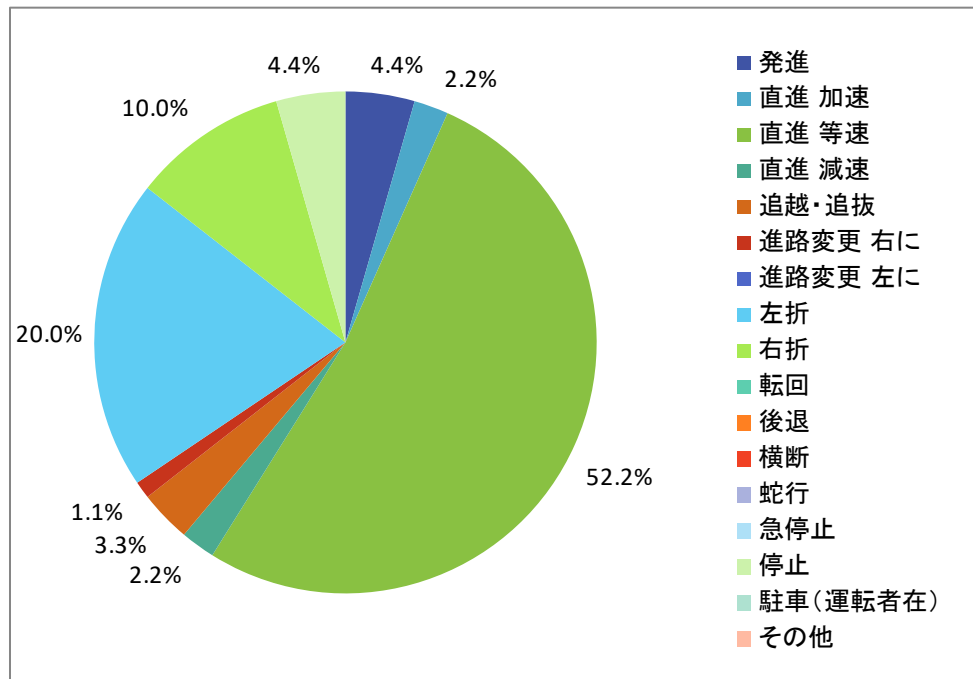
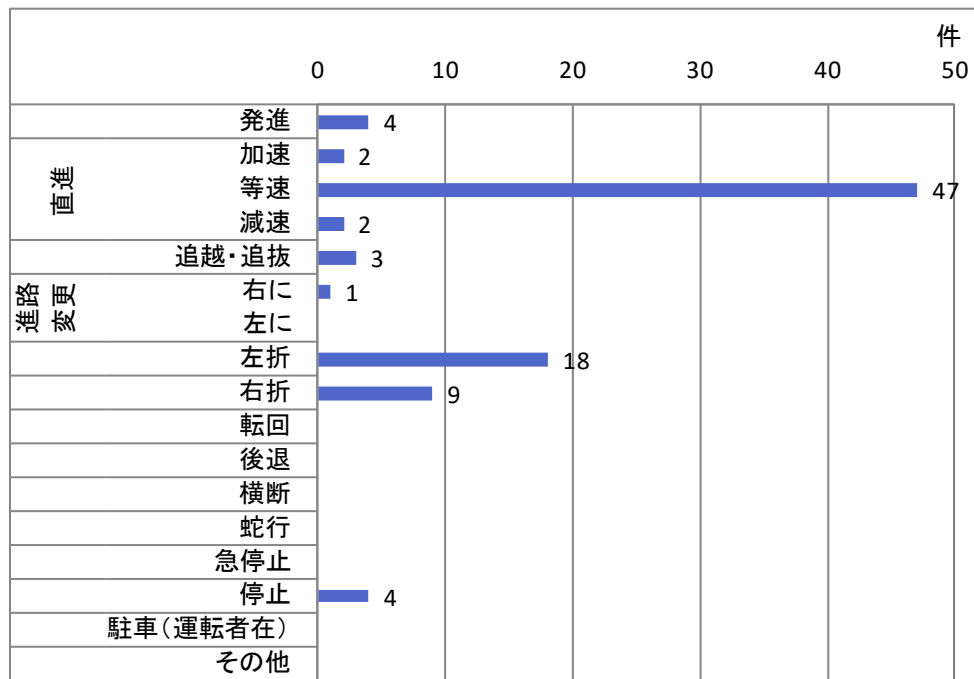
- ・死亡・重傷事故件数の事故類型別を車種別にみると、「大型」は「左折」が最も多く69件（65.7%）と7割近くを占めている。
- ・次いで「直進 等速」22件（21.0%）と続いている。



X II . 2024年死亡・重傷事故データ(対自転車死亡・重傷事故(第一当事者))

(2) 中型

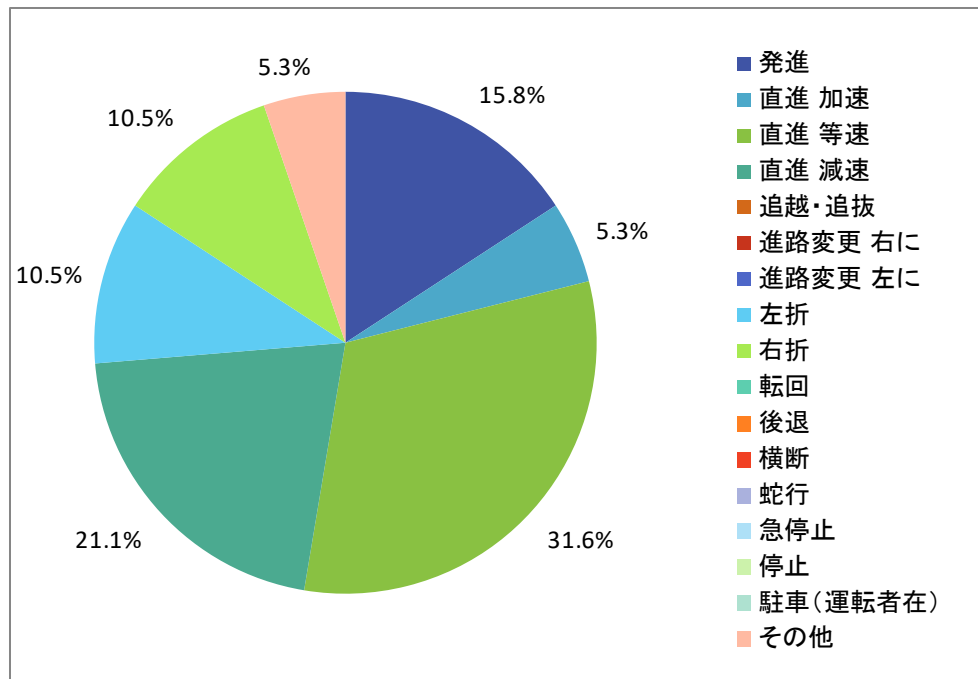
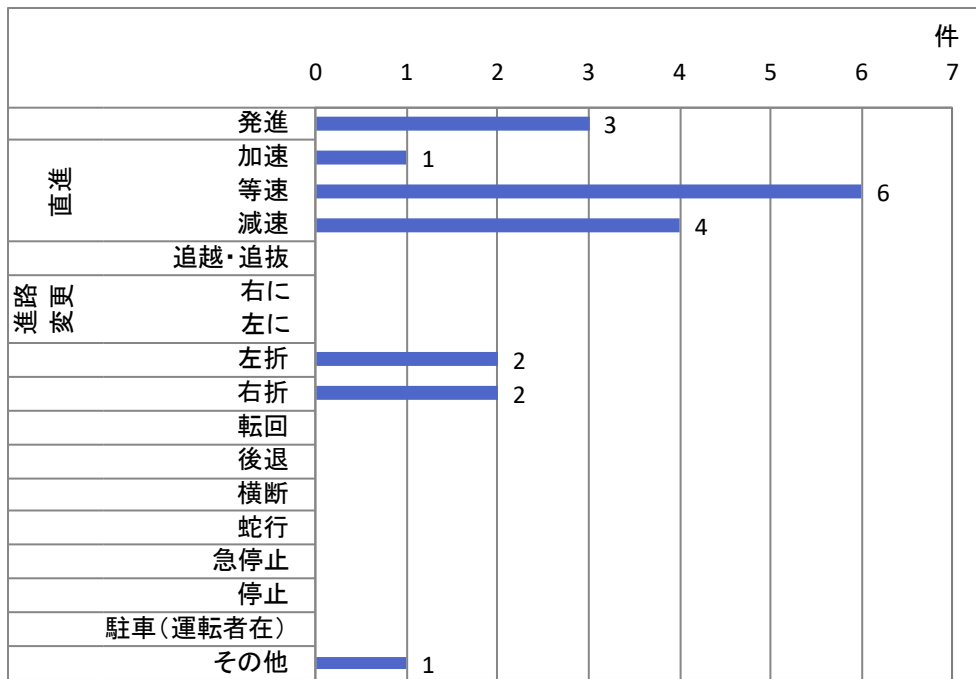
- ・死亡・重傷事故件数の事故類型別を車種別にみると、「中型」は「直進 等速」が最も多く47件（52.2%）となっている。
- ・次いで「左折」18件（20.0%）、「右折」9件（10.0%）と続いている。



X II . 2024年死亡・重傷事故データ(対自転車死亡・重傷事故(第一当事者))

(3) 普通

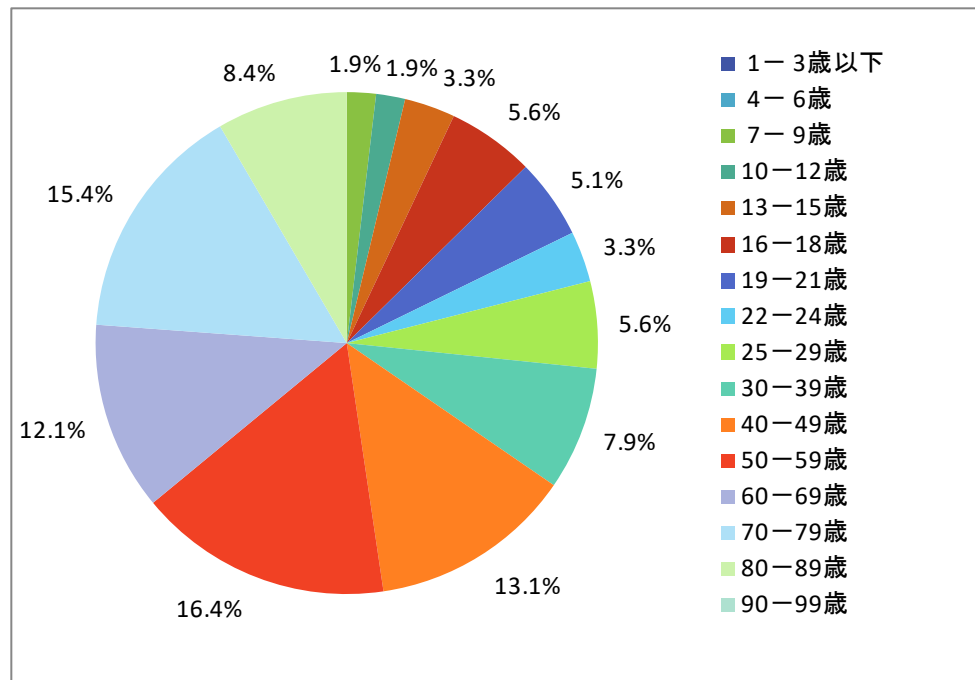
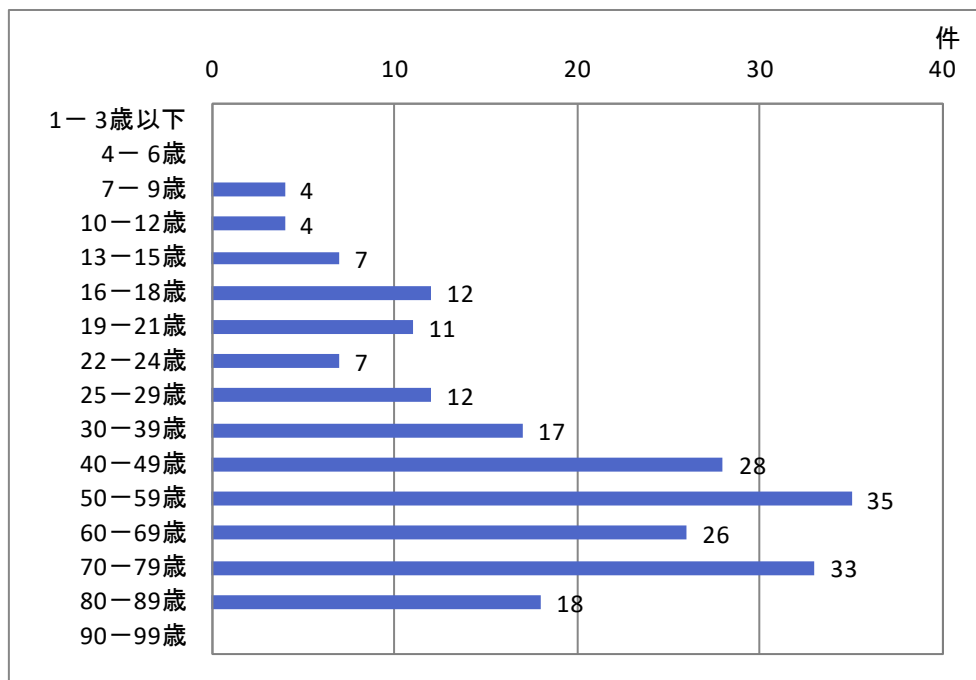
- ・死亡・重傷事故件数の事故類型別を車種別にみると、「普通」は「直進 等速」が最も多く6件 (31.6%) となっている。
- ・次いで「直進 減速」4件 (21.1%)、「発進」3件 (15.8%)、「左折」、「右折」がそれぞれ2件 (10.5%) と続いている。



X II . 2024年死亡・重傷事故データ(対自転車死亡・重傷事故(第一当事者))

5. 自転車運転者の年齢層別

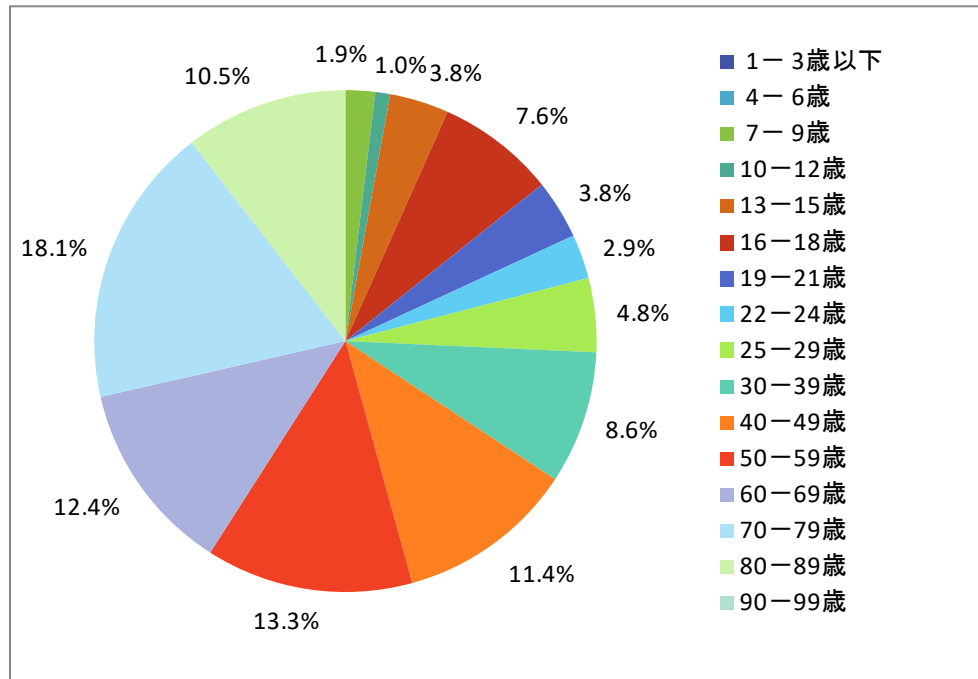
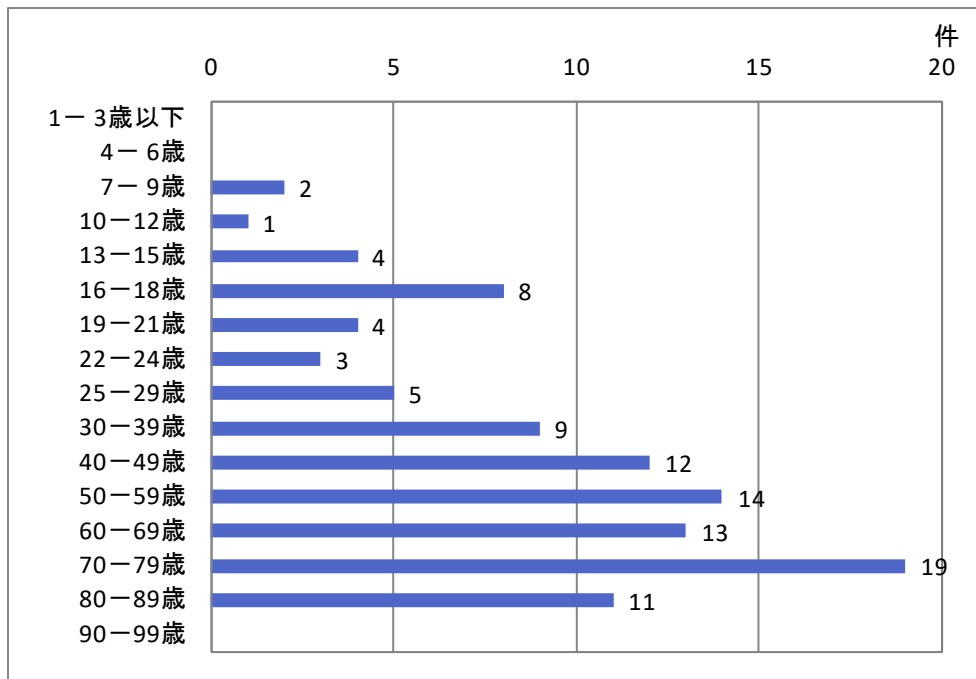
- ・死亡・重傷事故件数を自転車運転者の年齢層別にみると、「50-59歳」が最も多く35件（16.4%）となっている。
- ・次いで「70-79歳」33件（15.4%）、「40-49歳」28件（13.1%）、「60-69歳」26件（12.1%）と続いている。
- ・60歳代以上で4割近くを占めている。



XII. 2024年死亡・重傷事故データ(対自転車死亡・重傷事故(第一当事者))

(1) 大型

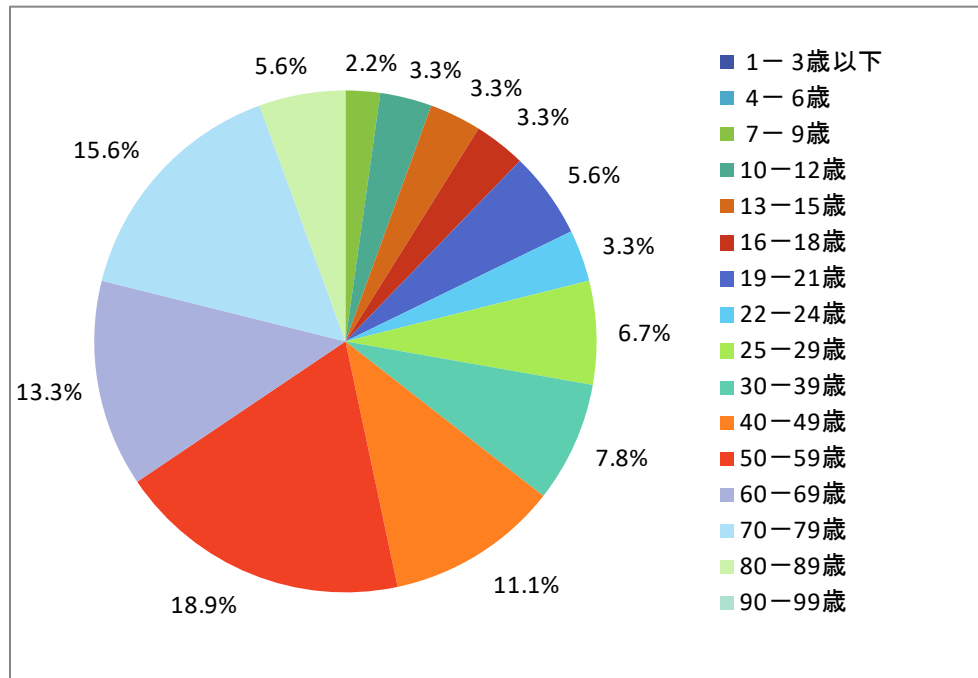
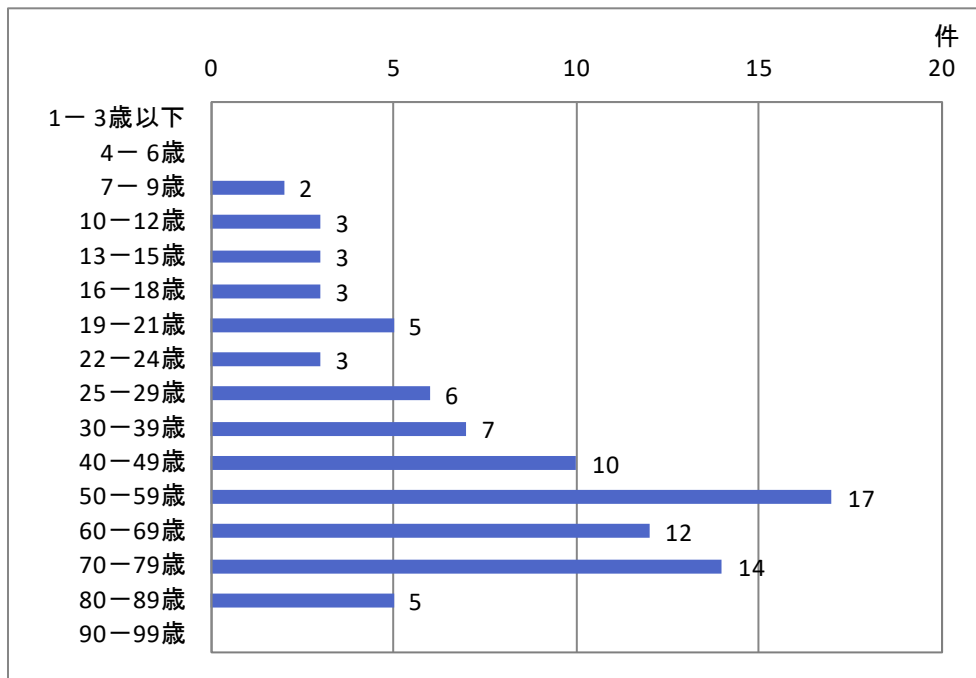
- ・死亡・重傷事故件数の自転車運転者の年齢別を車両区分別にみると、「大型」では「70-79歳」が最も多く19件（18.1%）となっている。
- ・次いで「50-59歳」14件（13.3%）、「60-69歳」13件（12.4%）、「40-49歳」12件（11.4%）、「80-89歳」11件（10.5%）と続いている。



XII. 2024年死亡・重傷事故データ(対自転車死亡・重傷事故(第一当事者))

(2) 中型

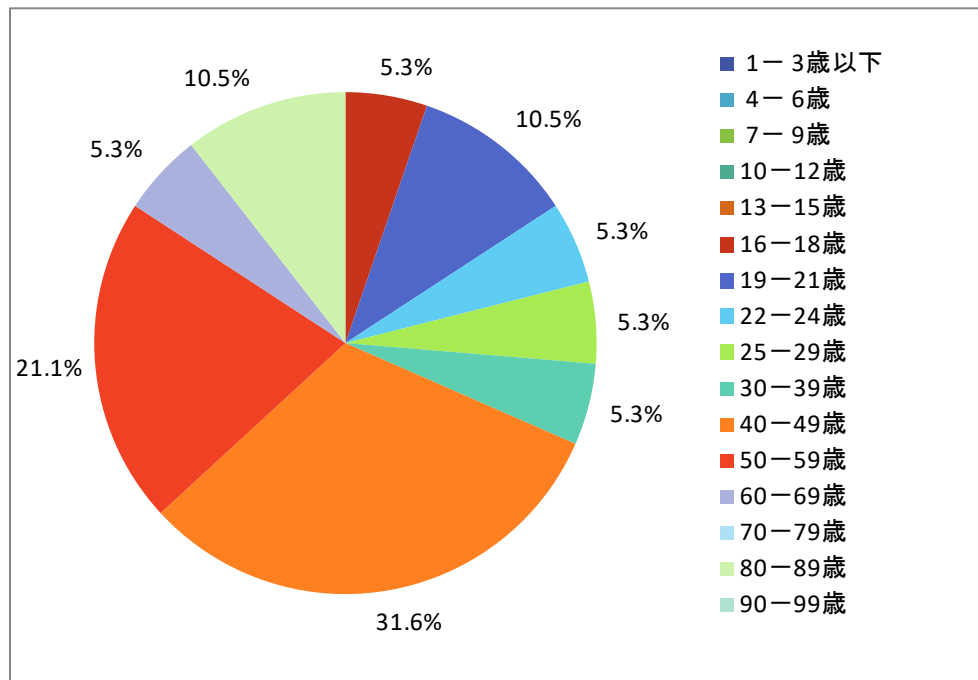
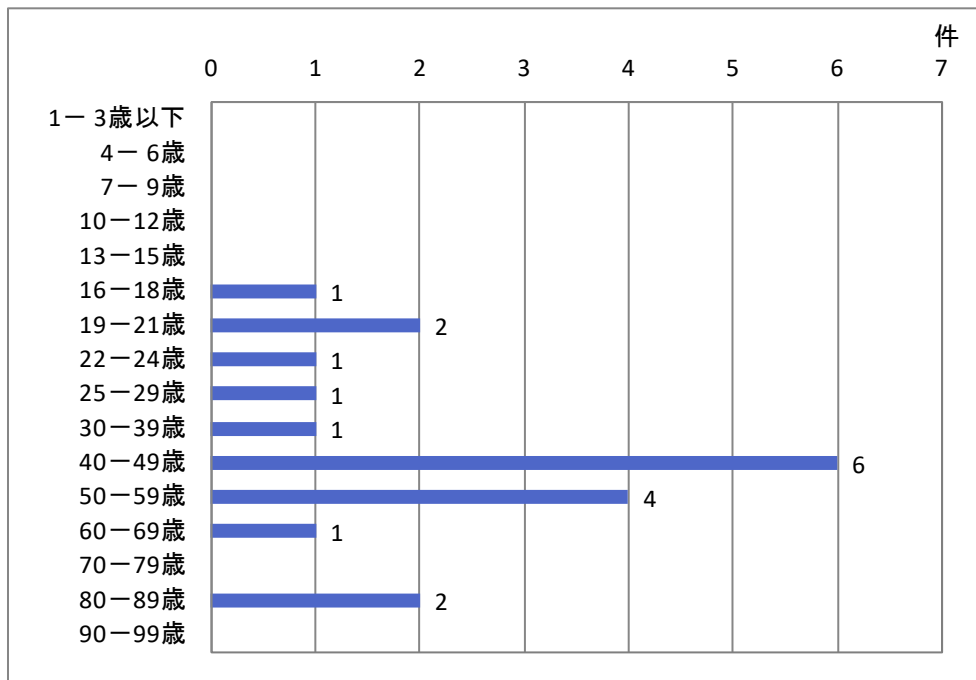
- ・死亡・重傷事故件数の自転車運転者の年齢別を車両区分別にみると、「中型」では「50-59歳」が最も多く17件（18.9%）となっている。
- ・次いで「70-79歳」14件（15.6%）、「60-69歳」12件（13.3%）、「40-49歳」10件（11.1%）と続いている。



XII. 2024年死亡・重傷事故データ(対自転車死亡・重傷事故(第一当事者))

(3) 普通

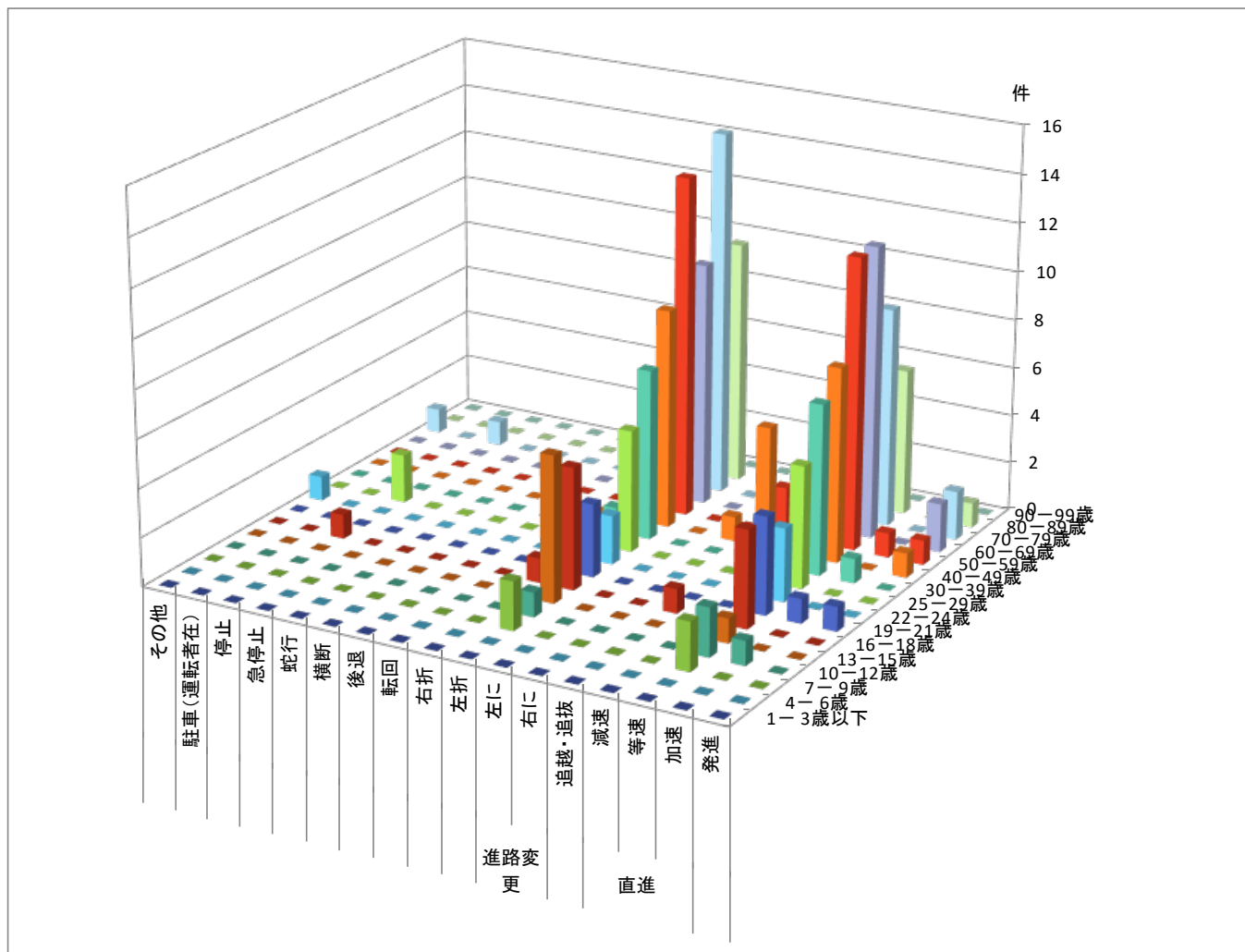
- ・死亡・重傷事故件数の自転車運転者の年齢別を車両区分別にみると、「普通」では「40-49歳」が最も多く6件（31.6％）となっている。
- ・次いで「50-59歳」4件（21.1％）、「19-21歳」、「80-89歳」がそれぞれ2件（10.5％）と続いている。



ⅩⅡ. 2024年死亡・重傷事故データ(対自転車死亡・重傷事故(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・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、
「左折」－「70-79歳」が最も多く15件となっている。
- 次いで
「左折」－「50-59歳」14件、
「直進 等速」－「50-59歳」、
「直進 等速」－「60-69歳」がそれぞれ12件、
「左折」－「60-69歳」、
「左折」－「80-89歳」がそれぞれ10件と続いている。

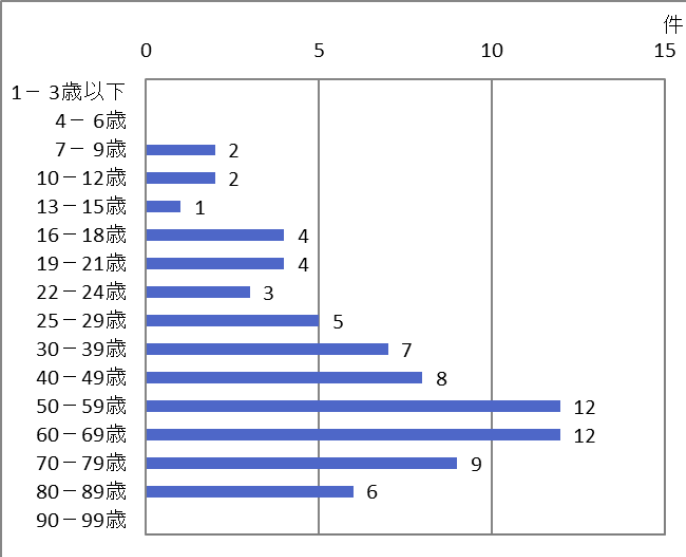


ⅩⅡ. 2024年死亡・重傷事故データ(対自転車死亡・重傷事故(第一当事者))

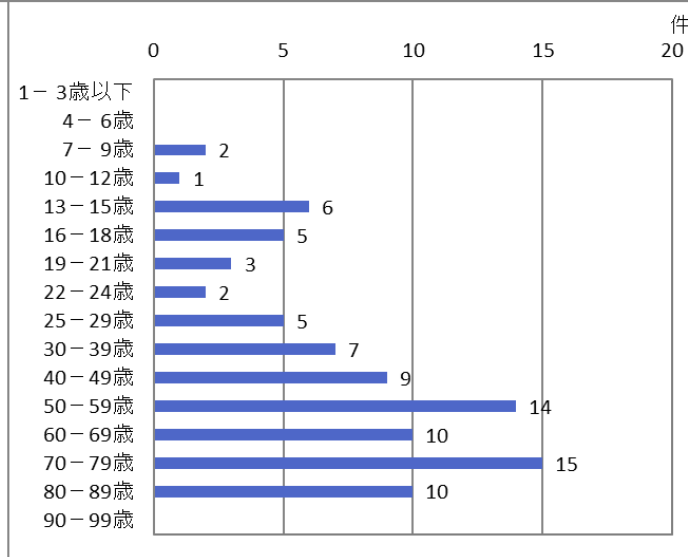
(1)「等速 直進」、「左折」及び「右折」の自転車運転者の年齢層別

- ・死亡・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」、「60-69歳」が最も多く、それぞれ12件となっている。次いで「70-79歳」9件、「40-49歳」8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15件となっている。次いで「50-59歳」14件、「60-69歳」、「80-89歳」がそれぞれ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、「50-59歳」、「70-79歳」が最も多く、それぞれ3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割程度を占める。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=75



「左折」 n=89



「右折」 n=16

