

平成28年の交通事故統計分析結果 【 確定版 】

2017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	2
II. 死亡事故データの傾向	4
III. H28年死亡事故データ(車籍)	24
IV. H28年死亡事故データ(発生地)	44
V. H28年死亡事故データ(道路区分)	64
VI. H28年死亡事故データ(車両区分)	76
VII. H28年死亡事故データ(車両総重量)	90
VIII. H28年死亡事故データ(年齢層別)	94
IX. H28年死亡事故データ(運転免許取得年数別)	100
X. H28年死亡事故データ(交差点(追突を除く))	108
X I. H28年死亡事故データ(1万台当たり)	118
X II. H28年死亡事故データ (対自転車死亡事故(第1当事者))	120

I. 調査の目的等

1. 調査の目的

国土交通省では平成30年までの10年間で、①交通事故による死者数半減、②交通事故件数半減、③飲酒運転ゼロを目標とした「事業用自動車総合安全プラン2009」を策定し、官民一体となって目標達成に向けた各種交通事故防止対策に取り組んでいる。

平成26年11月には、平成21年から25年までの5年間の交通事故の発生状況や各種施策の進捗状況等を踏まえ、事業用自動車の事故等削減目標を達成するため「事業用自動車総合安全プラン2009」の中間見直しを行い、これまでの重点施策の更なる強化を図るとともに、新たな重点施策を追加した。こうしたなか、事業用トラックについては、全日本トラック協会において「トラック事業における総合安全プラン2009」を策定し、平成25年までに①交通事故による死者数を330人以下、②人身事故件数を22,000件以下とする独自目標を掲げ削減に向け取り組んできたところ、中間見直し時点では目標を達成するには至らなかった。

このため、全日本トラック協会では、交通死亡事故件数に係る新たな数値目標（当面の重点削減目標）として、「事業用トラックを第一当事者とする死亡事故件数を、車両台数1万台当たり「2.0」件以下とし、各都道府県（車籍別）の共有目標とする。」ことを掲げた。

共有目標である各都道府県毎の車両台数1万台当たり「2.0」件以下とするためには、これまでの統計分析に加え、更なる詳細な統計・分析を行うことで交通事故の発生状況に即した有効な事故防止対策が樹立することができることから、より確実に事業用自動車の事故等削減目標達成に資するものとなるものである。

ここで取りまとめた交通事故統計分析結果は、警察庁が公表する平成28年の全国の交通事故統計データ※1を元に、車籍別、都道府県別、車両総重量別等多角的な視点から交通事故分析が行えるよう新たな統計分析手法を採用している。

※1 出所：公益財団法人交通事故総合分析センター

2. データの概要

調査対象：交通事故統計（H23～H28年）のうち事業用貨物自動車第1当事者となった死亡事故

メ モ

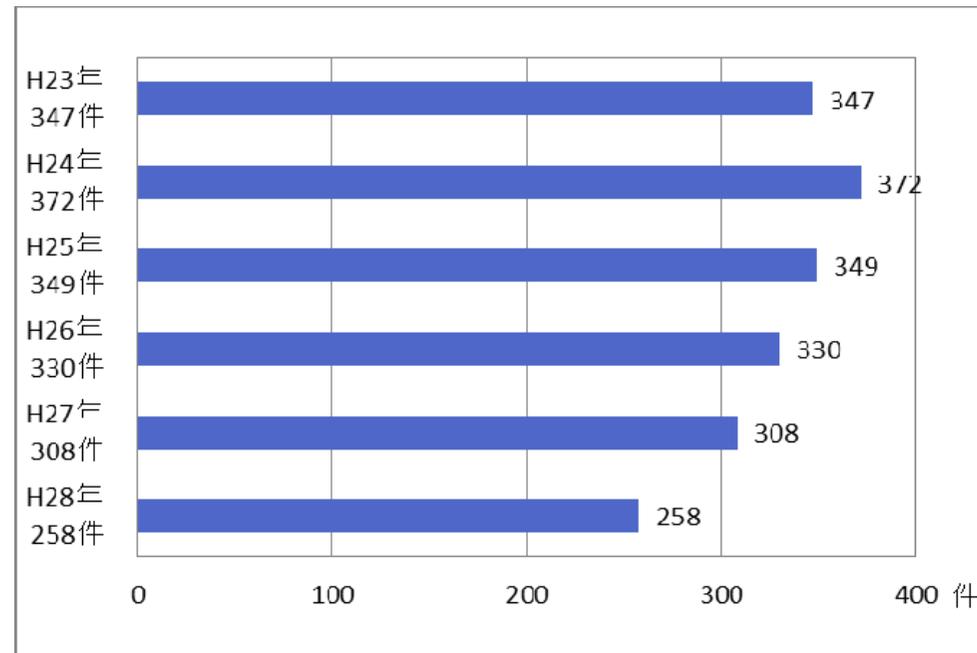
Ⅱ. 死亡事故データの傾向

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

- ・ H28年の死亡事故件数は258件で、H27年（対前年）より△50件減少、H23年より△89件減少している。
- ・ 営業用トラック1,245,603台（平成28年3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「2.1」となり、目標値「2.0」を若干上回る状況となっている。

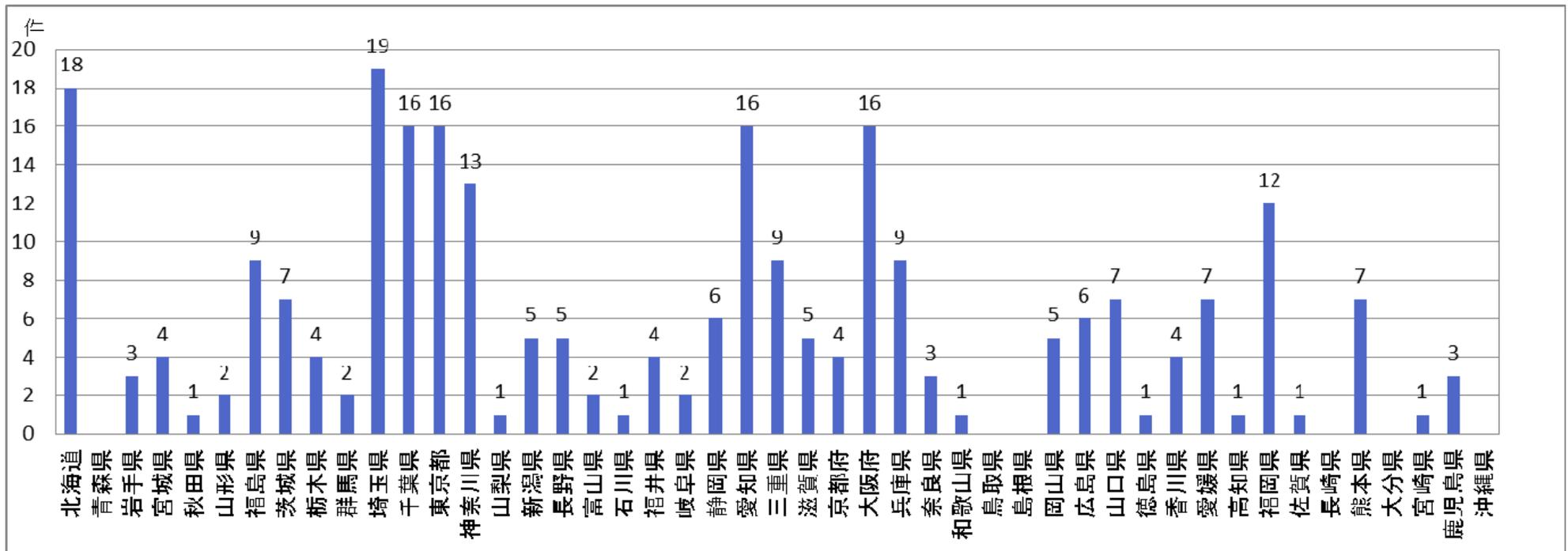


Ⅱ. 死亡事故データの傾向

2. 発生地別

- ・H28年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「北海道」18件、「愛知県」、「千葉県」、「大阪府」及び「東京都」がそれぞれ16件等と続いている。
- ・H28年の発生地別死亡事故件数の多いトップ10について、H27年比をみると、「埼玉県」、「北海道」、「愛知県」、「千葉県」、「福岡県」、「三重県」及び「福島県」が増加している。

発生地	H23	H24	H25	H26	H27	H28	H27年比
1 埼玉	26	29	30	20	14	19	1.36
2 北海道	11	15	10	11	12	18	1.50
3 愛知	25	14	22	15	11	16	1.45
4 千葉	15	11	11	18	12	16	1.33
5 大阪	21	27	28	24	28	16	0.57
6 東京	21	24	20	26	25	16	0.64
7 神奈川	9	19	16	17	19	13	0.68
8 福岡	12	14	12	9	6	12	2.00
9 三重	9	11	7	8	6	9	1.50
10 福島	7	5	5	8	7	9	1.29
11 兵庫	16	14	12	15	12	9	0.75

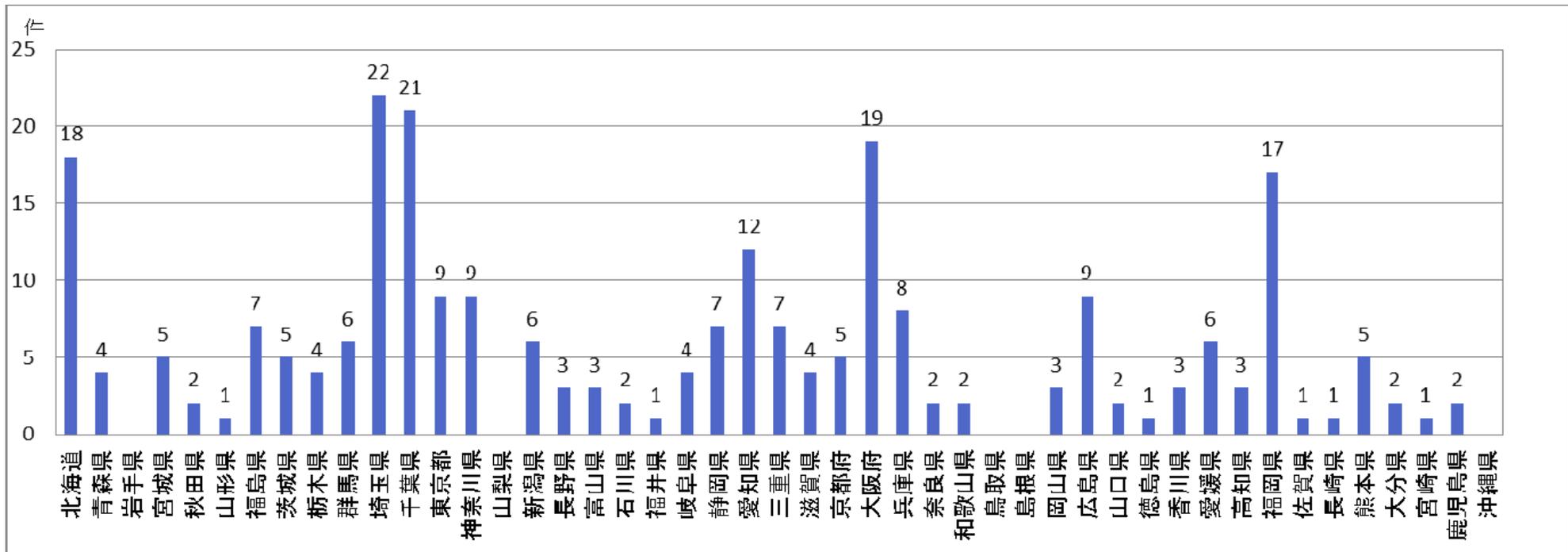


Ⅱ. 死亡事故データの傾向

3. 車籍別

- ・H28年の車籍別死亡事故件数の多い県をみると、「埼玉県」が最も多く22件、次いで「千葉県」21件、大阪府」19件、「北海道」18件及び「福岡県」17件等と続いている。
- ・H28年の車籍別死亡事故件数の多いトップ10について、H27年比をみると、「埼玉県」、「千葉県」、「北海道」、「福岡県」及び「広島県」が増加している。

車籍	H23	H24	H25	H26	H27	H28	H27年比
1 埼玉	34	27	23	26	19	22	1.16
2 千葉	17	11	16	19	11	21	1.91
3 大阪	23	30	23	24	23	19	0.83
4 北海道	13	17	14	11	16	18	1.13
5 福岡	17	24	16	14	10	17	1.70
6 愛知	30	10	28	16	15	12	0.80
7 広島	14	13	3	12	7	9	1.29
8 神奈川	8	15	14	16	15	9	0.60
9 東京	11	18	16	12	16	9	0.56
10 兵庫	12	14	17	12	16	8	0.50



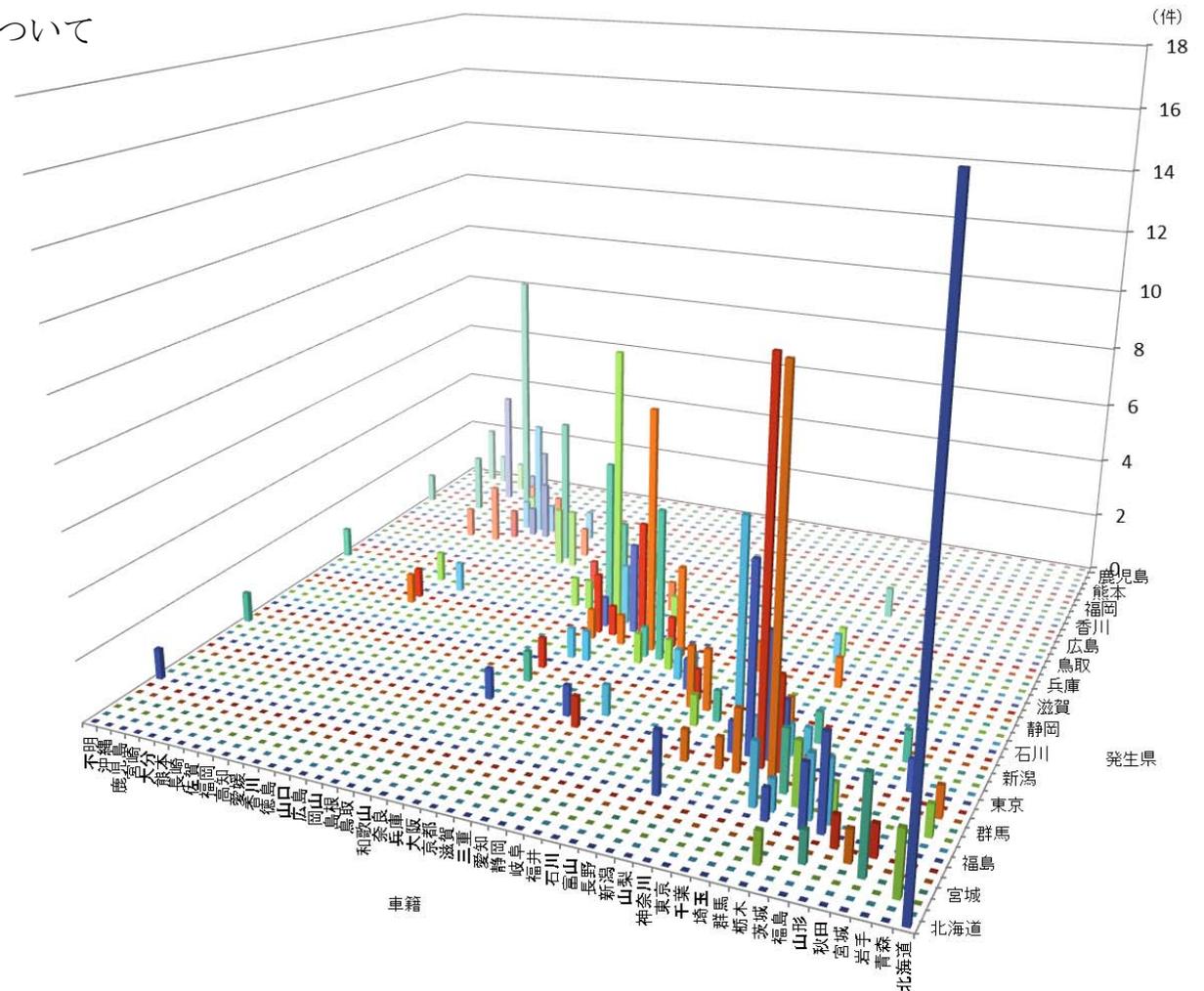
Ⅱ. 死亡事故データの傾向

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144件、他県での事故は114件となっている。
- ・車籍地以外のお県での事故が44.2%と4割以上を占めている。
- ・H28年の車籍別死亡事故件数の多いトップ5について
県内／他県比をみると、「北海道」を除き「埼玉」、「千葉」、「大阪府」、「福岡」のいずれも4～5割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	22	8.5%	12	10	45.5%
2	千葉	21	8.1%	12	9	42.9%
3	大阪	19	7.4%	9	10	52.6%
4	北海道	18	7.0%	18	0	0.0%
5	福岡	17	6.6%	9	8	47.1%
6	愛知	12	4.7%	8	4	33.3%
7	東京	9	3.5%	6	3	33.3%
8	神奈川	9	3.5%	7	2	22.2%
9	広島	9	3.5%	5	4	44.4%
10	兵庫	8	3.1%	5	3	37.5%
11	福島	7	2.7%	3	4	57.1%
12	静岡	7	2.7%	5	2	28.6%
13	三重	7	2.7%	4	3	42.9%
14	群馬	6	2.3%	2	4	66.7%
15	新潟	6	2.3%	1	5	83.3%
16	愛媛	6	2.3%	4	2	33.3%
	その他	75	29.1%	34	41	54.7%
	合計	258	100.0%	144	114	44.2%

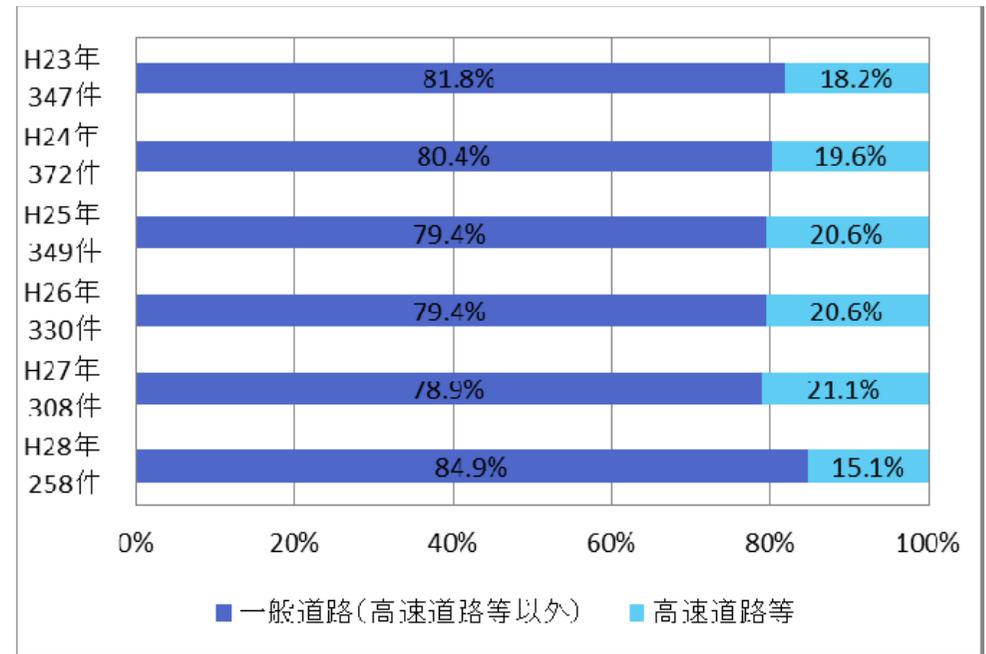
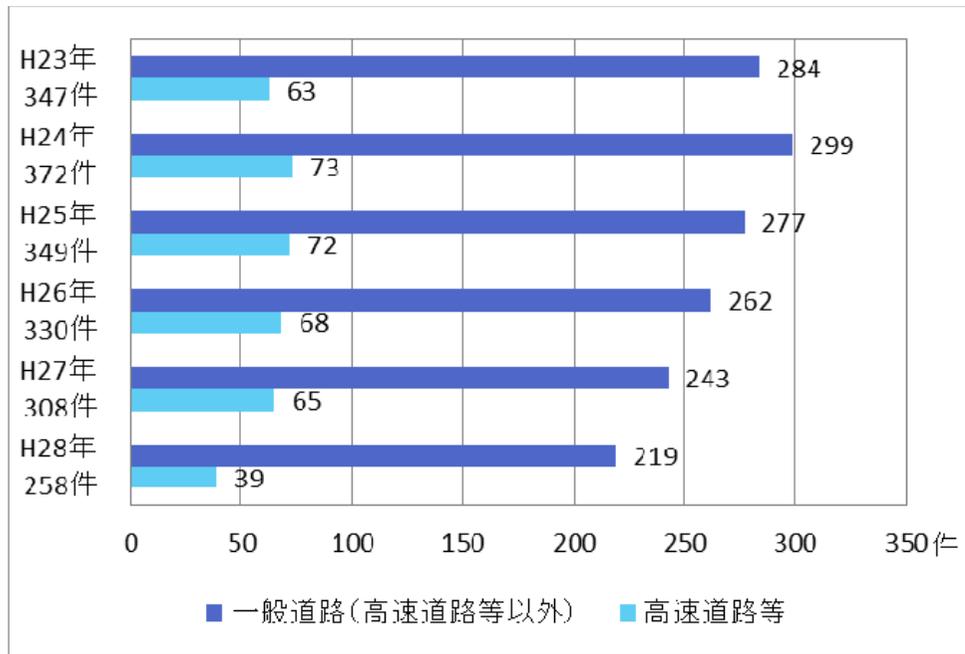
※他県には不明を含む



Ⅱ. 死亡事故データの傾向

5. 道路区分別

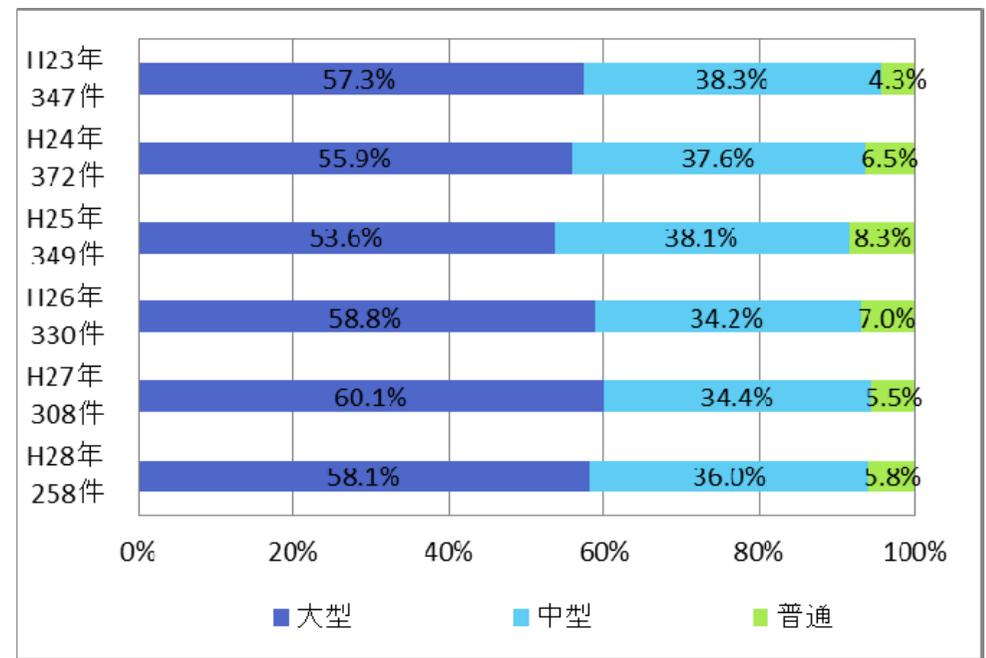
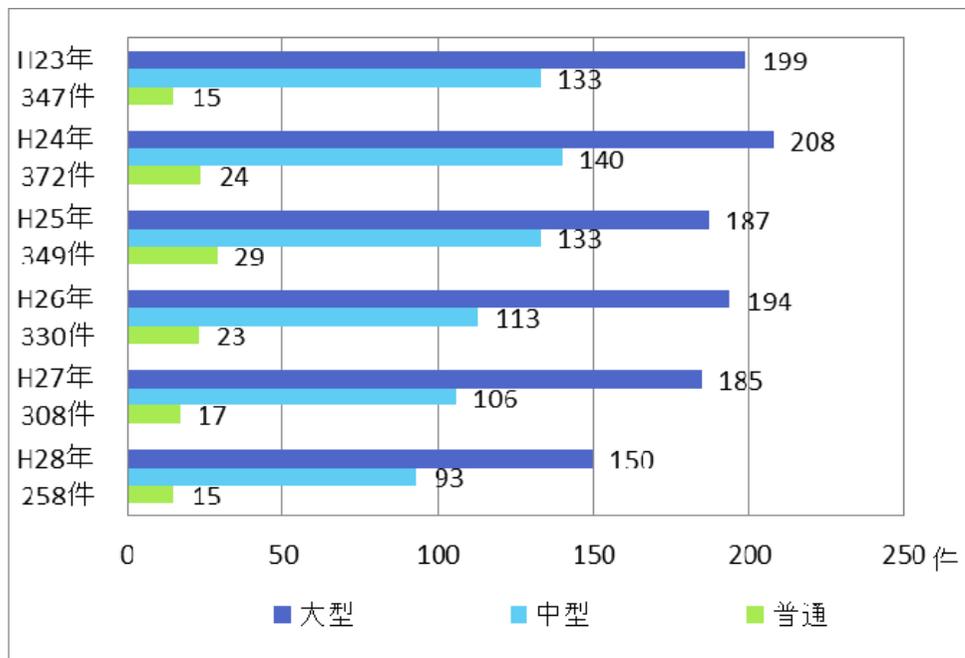
- ・H23～H28年の傾向をみると、いずれの年も「一般道路（高速道路等以外）」が多く、概ね8割程度となっている。
- ・H27年まで「一般道路（高速道路等以外）」の死亡事故割合が減少している傾向にあったが、H28年は増加している。



Ⅱ. 死亡事故データの傾向

6. 車両区分別

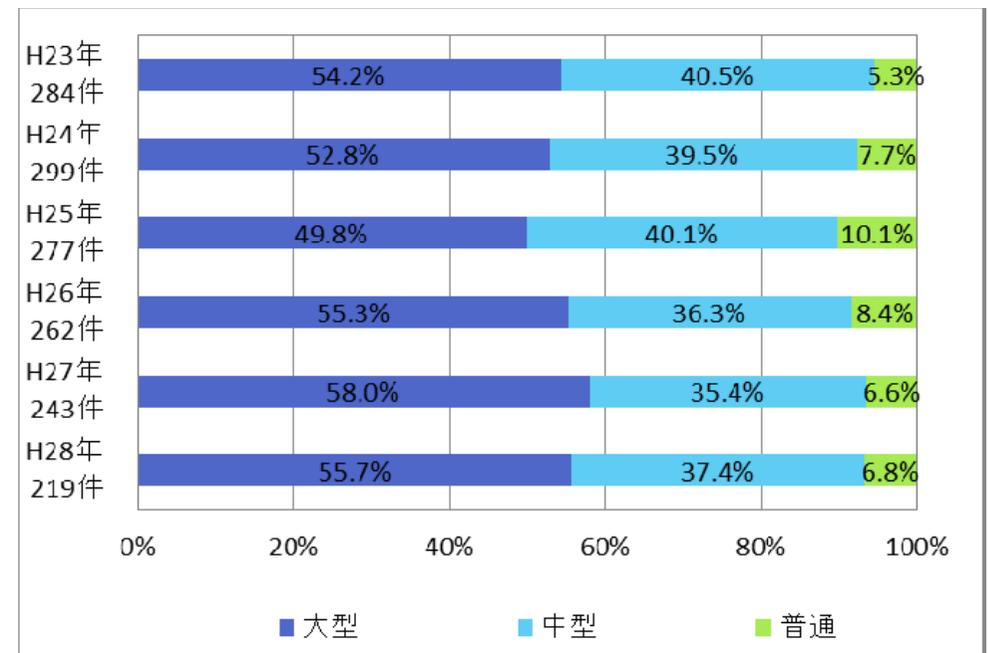
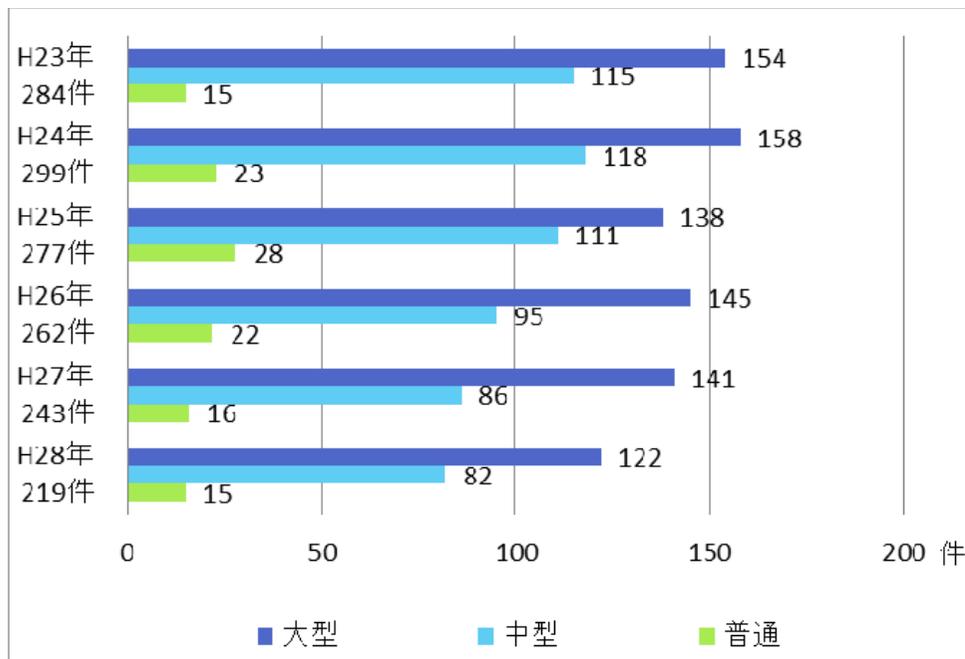
- ・H23年～H28年の傾向をみると、いずれの年も「大型」が多く、概ね5～6割程度を占めている。
- ・次いで、「中型」が3～4割程度と続いている。
- ・「大型」の死亡事故件数はH26年以降減少傾向にあり、平成26年と比べると、H27年は△9件、H28年は△44件減少している。
- ・「中型」の死亡事故件数はH24年以降減少傾向にあり、平成24年と比べると、H25年は△7件、H26年は△27件、H27年は△34件、H28年は△47件減少している。
- ・「普通」の死亡事故件数はH25年まで増加傾向にあったが、H26年はH25年と比べると△6件、H27年は△12件、H28年は△14件減少している。



Ⅱ. 死亡事故データの傾向

(1) 一般道路上での車両区分

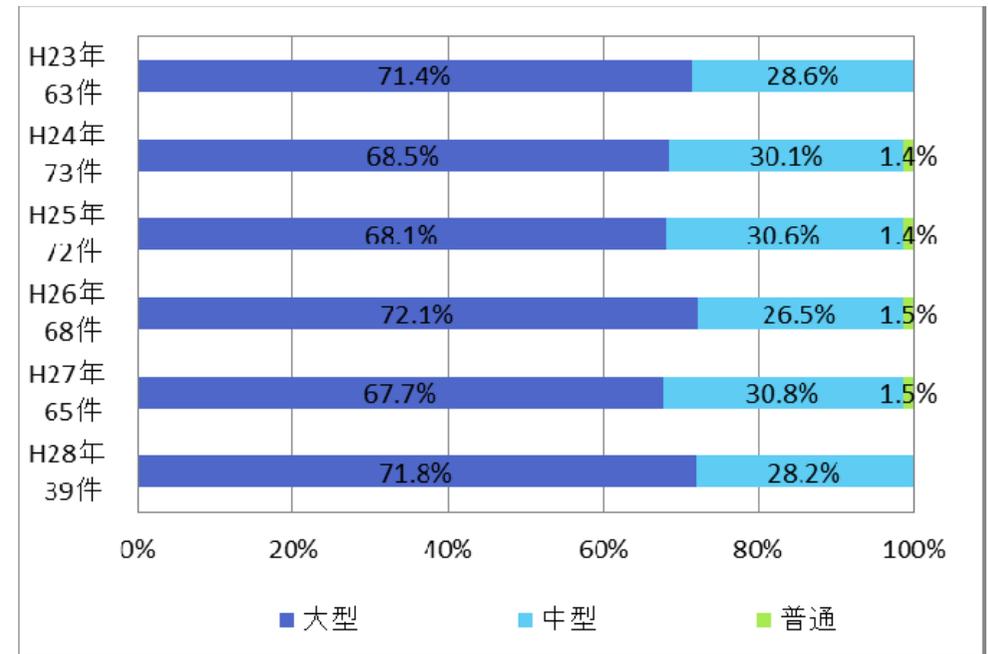
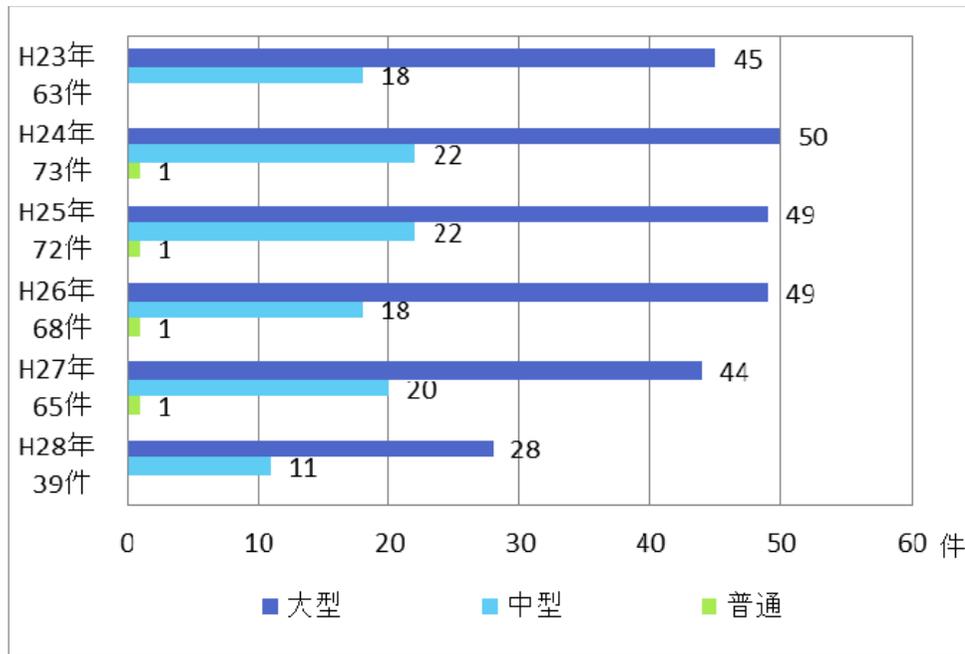
- ・H23年～H28年の傾向をみると、いずれの年も「大型」が多く、概ね5～6割程度を占めている。
- ・次いで、「中型」が3～4割程度と続いている。
- ・「大型」の死亡事故件数はH26年以降減少傾向にあり、平成26年と比べると、H27年は△4件、H28年は△23件減少している。
- ・「中型」の死亡事故件数はH24年以降減少傾向にあり、平成24年と比べると、H25年は△7件、H26年は△23件、H27年は△32件、H28年は△36件減少している。
- ・「普通」はH25年まで増加傾向にあったが、H26年はH25年と比べると△6件、H26年は△12件、H28年は△13件減少している。



Ⅱ. 死亡事故データの傾向

(2) 高速道路上での車両区分

- H23年～H28年の傾向をみると、いずれの年も「大型」が多く、概ね7割程度を占めている。
- 「大型」の死亡事故件数はH23年からH24年にかけて増加し、その後、高止まりとなっていたが、H27年はH26年と比べて△5件、H28年は△21件減少している。



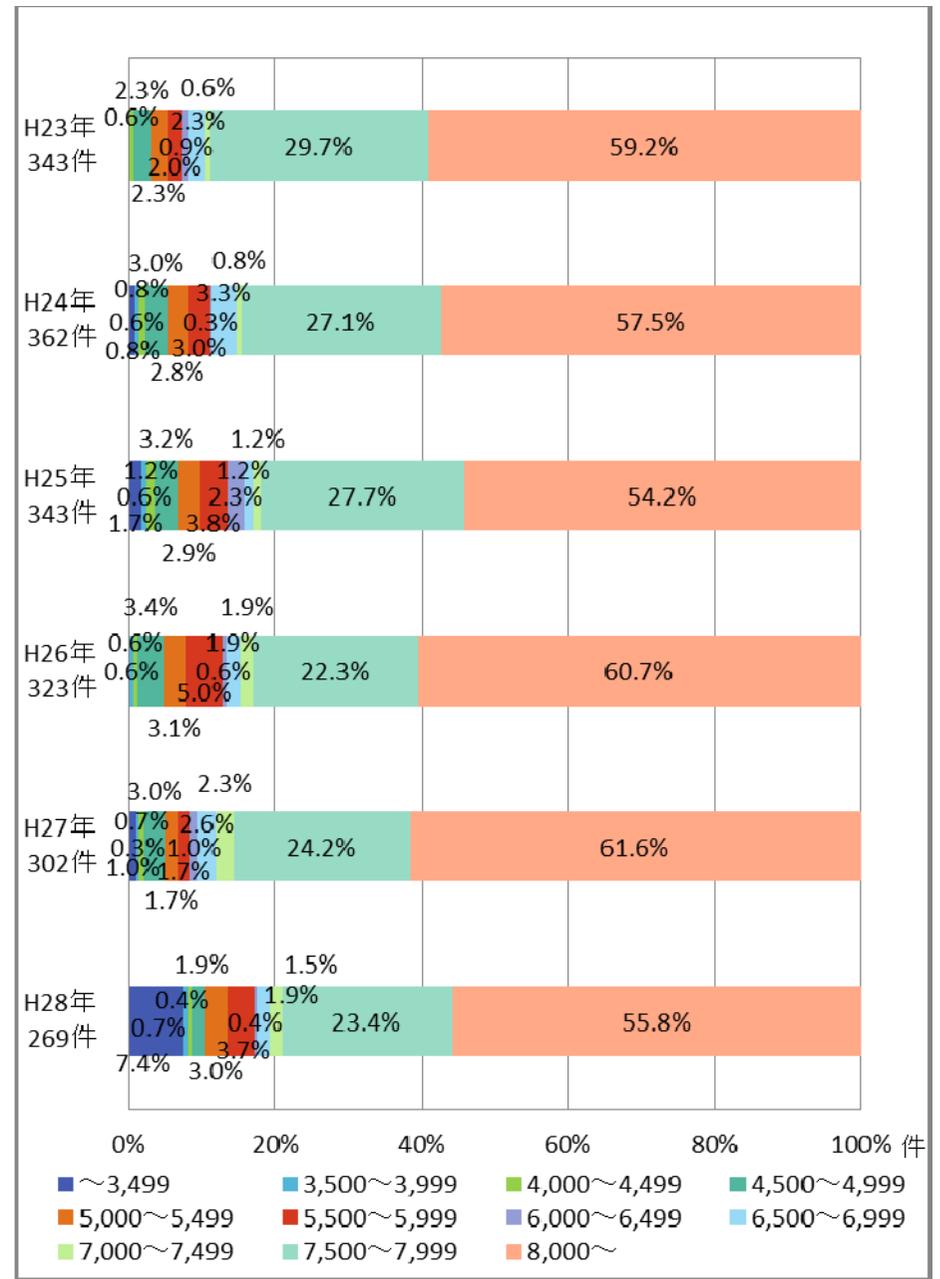
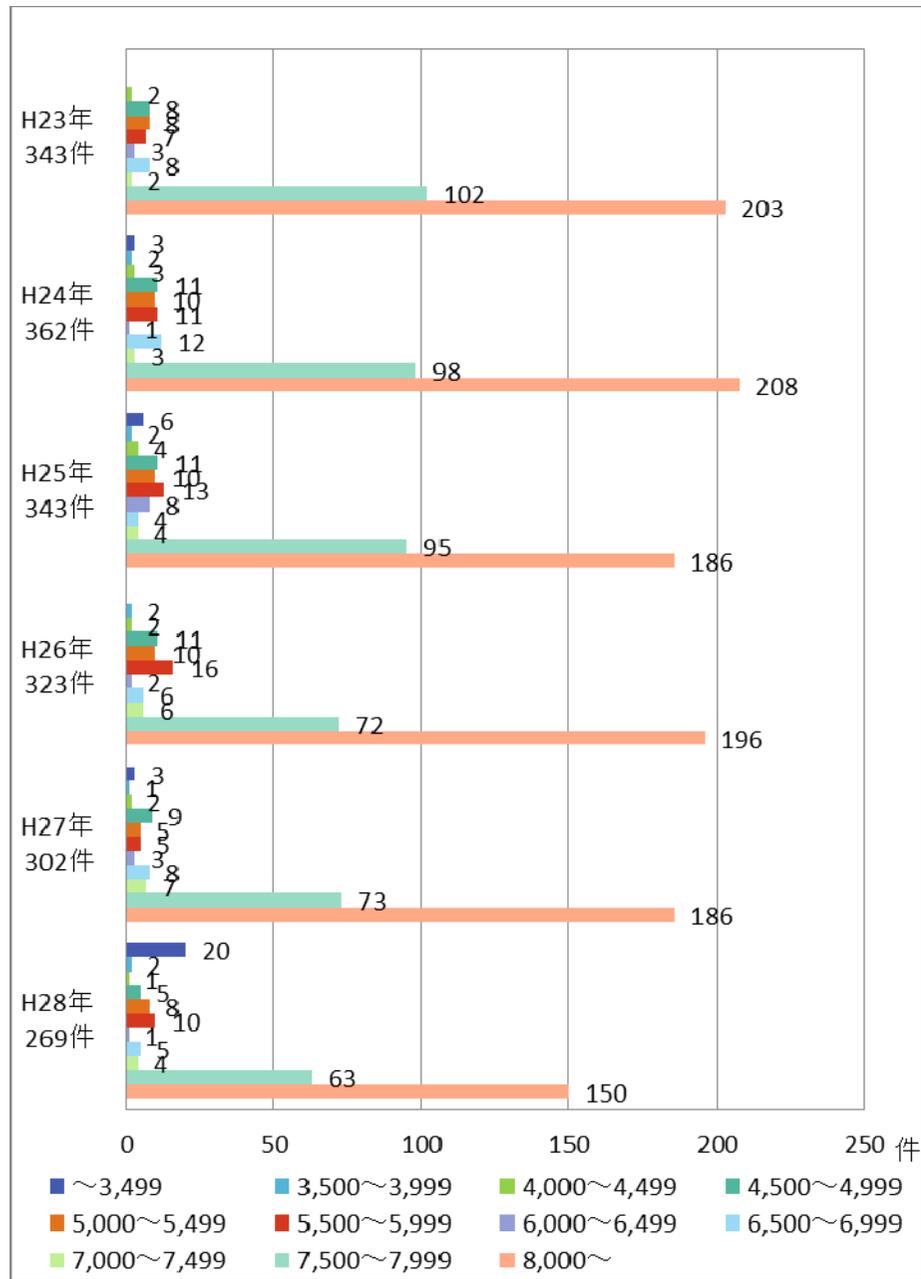
Ⅱ. 死亡事故データの傾向

7. 車両総重量別

- ・ H23年～H28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H23年～H25年までは3割程度を占めていたが、H26年以降は減少傾向にある。
- ・ 「8,000～」の事故件数をH26年比でみるとH27年は△10件、H28年は△46件減少している。

※車両総重量別に係る集計については、軽を含む269件で集計した。以下同じ。

Ⅱ. 死亡事故データの傾向

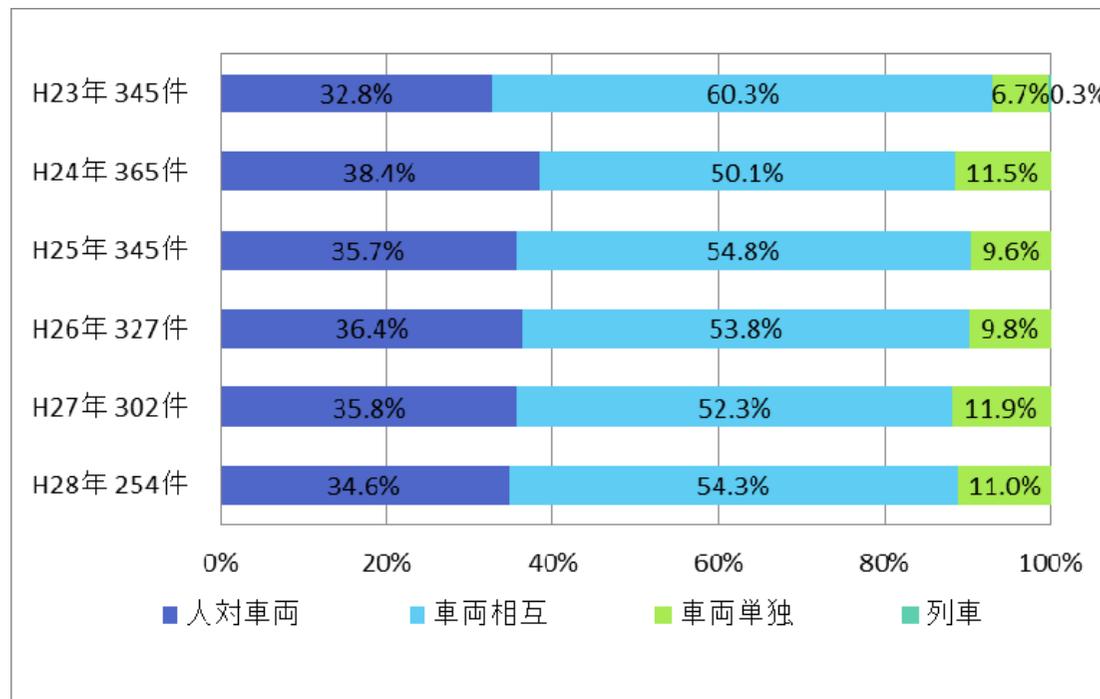


Ⅱ. 死亡事故データの傾向

8. 事故類型別

- ・ H23年～H28年の傾向をみると、いずれの年も「車両相互」が多く、5割以上を占めている。
- ・ 各年の事故類型区分の構成比に大きな違いは見られない。

※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4件を除く254件で集計した。以下同じ。

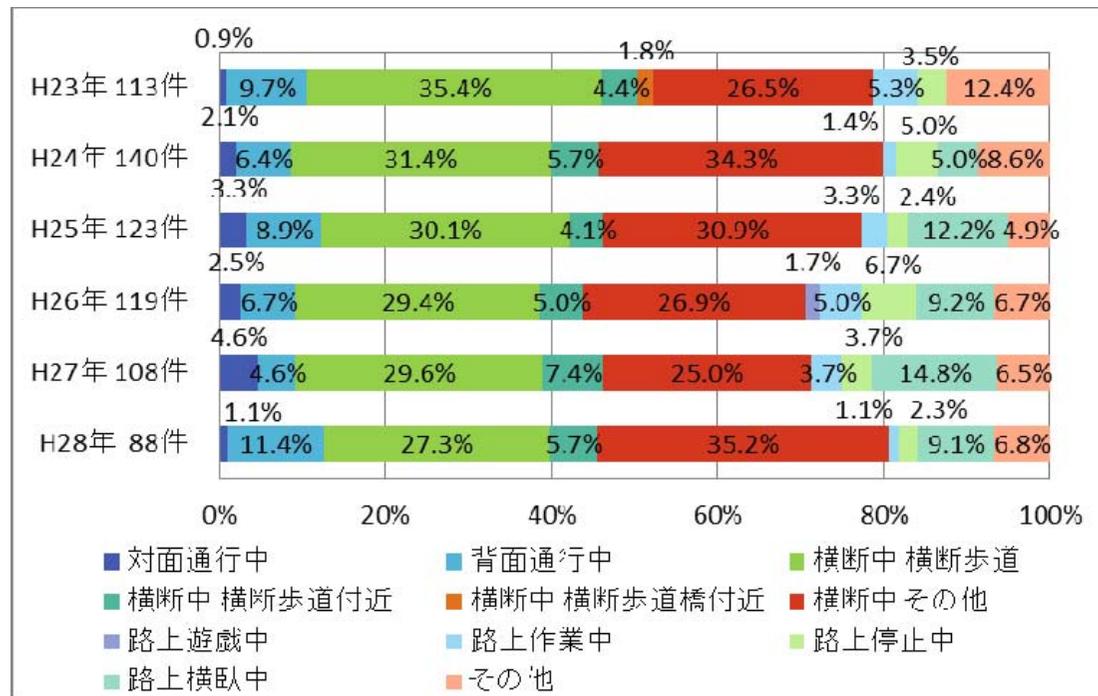


※対自転車事故は、「車両相互」に含まれます。

Ⅱ. 死亡事故データの傾向

(1) 人対車両

- ・ H23年～H28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」が多く、両者で概ね6割程度を占めている。
- ・ H24年以降「路上横臥中」の割合が高くなっている。

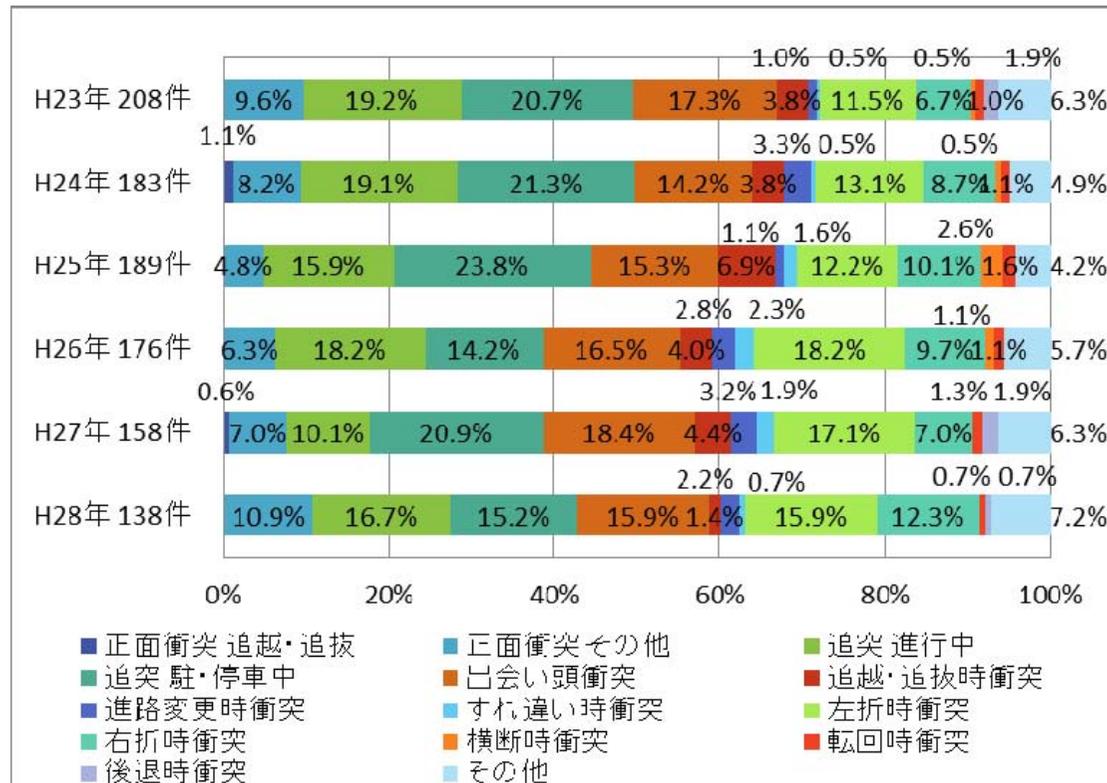


※対自転車事故は、「車両相互」に含まれます。

Ⅱ. 死亡事故データの傾向

(2) 車両相互

- ・ H23年～H28年の傾向をみると、H26年及びH28年を除き「追突 駐・停車中」の割合が高い。
- ・ 「出会い頭衝突」及び「左折時衝突」の割合が増加傾向にあったが、H27年は減少している。

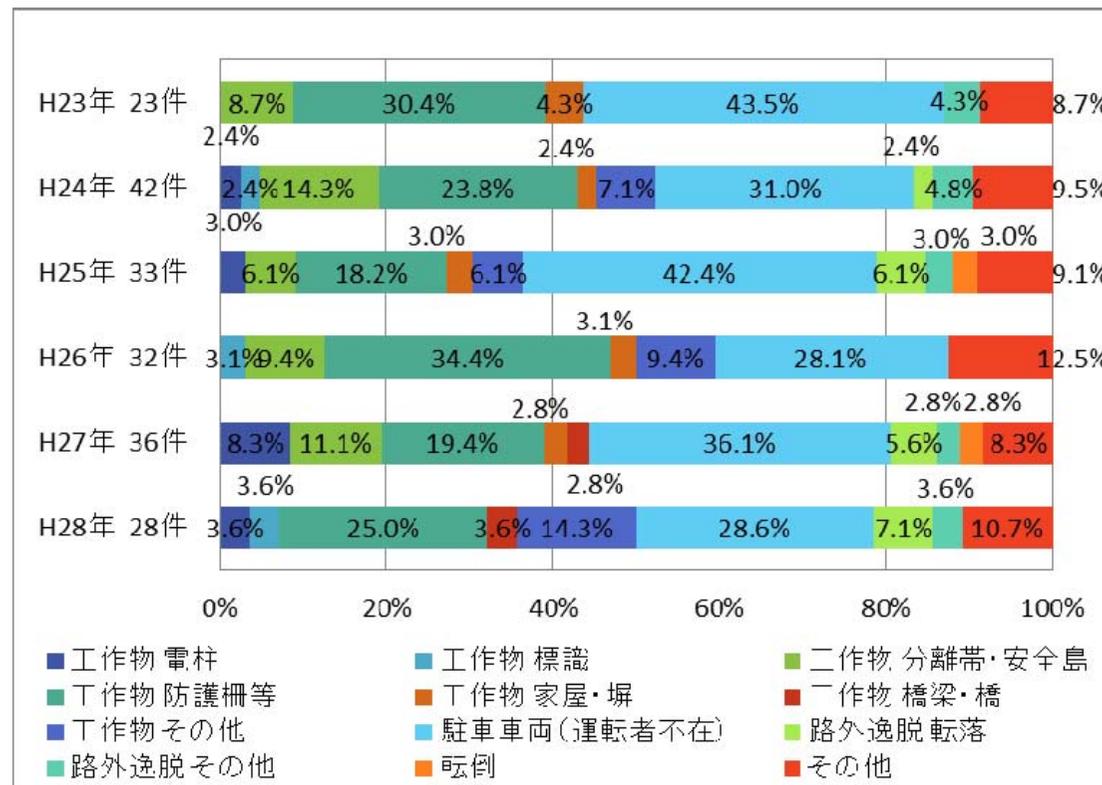


※対自転車事故は、「車両相互」に含まれます。

Ⅱ. 死亡事故データの傾向

(3) 車両単独

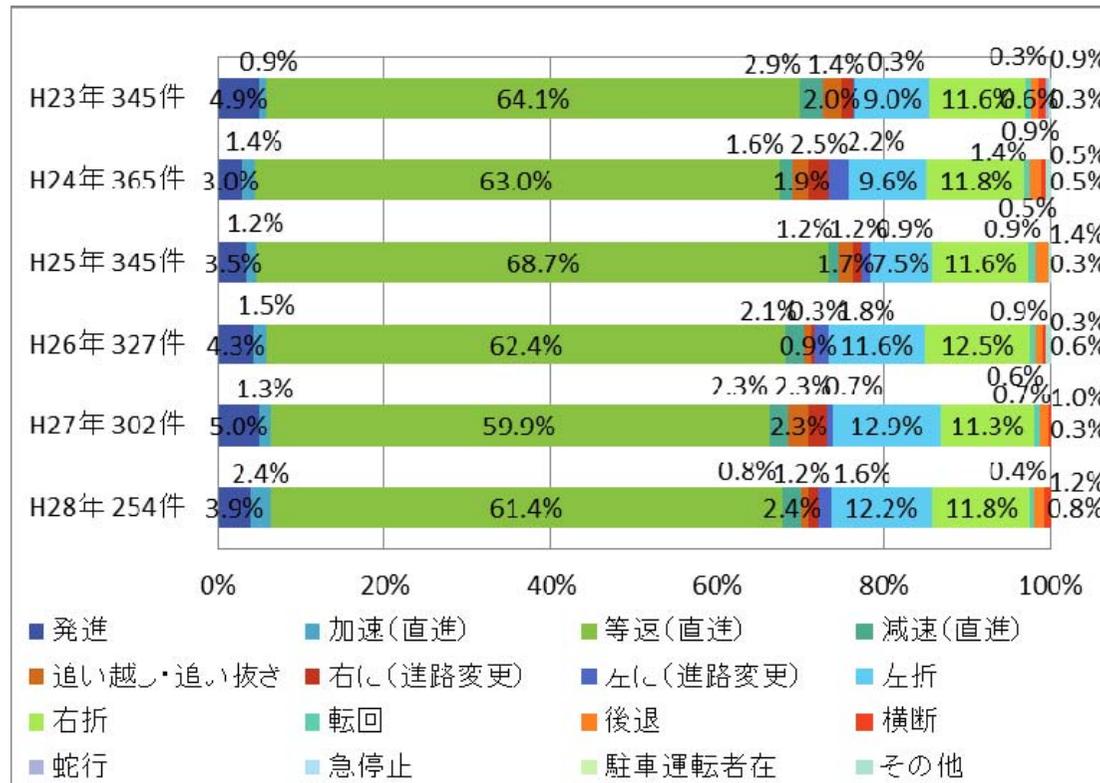
- ・ H23年～H28年の傾向をみると、H26年を除き、「駐車車両（運転者不在）」の割合が高い。
- ・ 次いで、「工作物 防護柵等」の割合が高い。



Ⅱ. 死亡事故データの傾向

9. 行動類型別

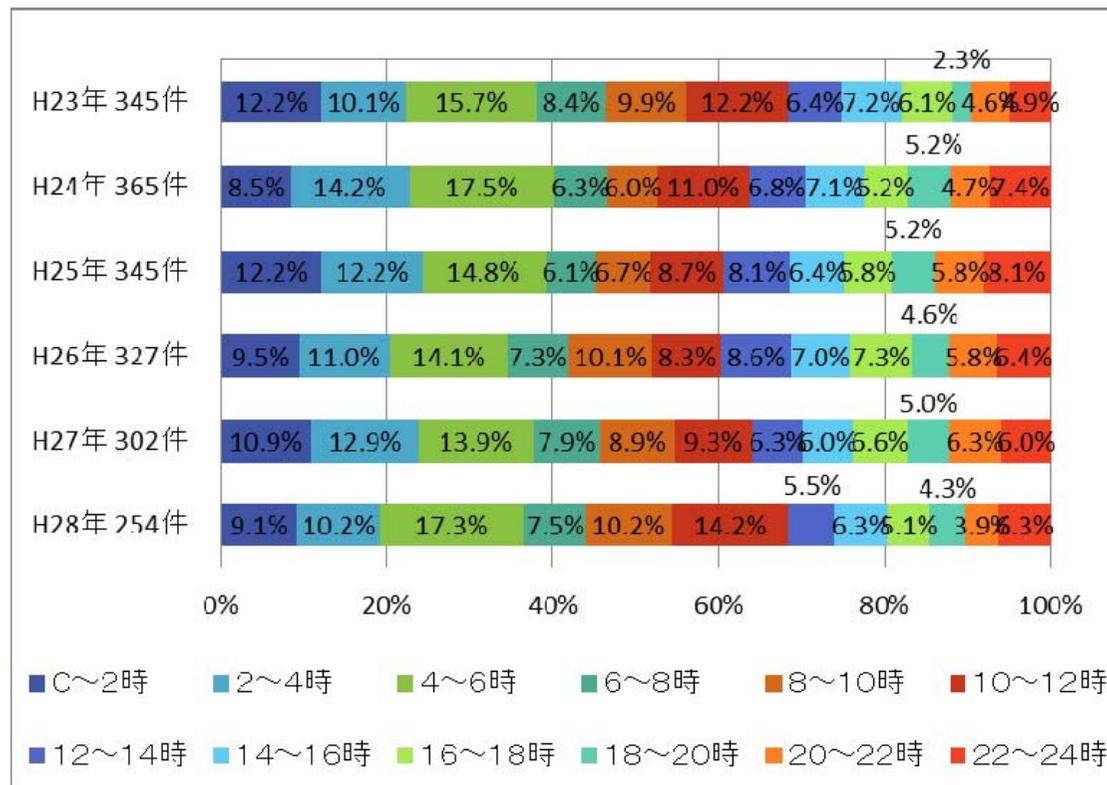
- ・ H23年～H28年の傾向をみると、いずれの年も「等速（直進）」が多く、6～7割程度を占めている。
- ・ 各年の行動類型区分の構成比に大きな違いは見られないが、「左折」が増加傾向にある。



Ⅱ. 死亡事故データの傾向

10. 時間帯別

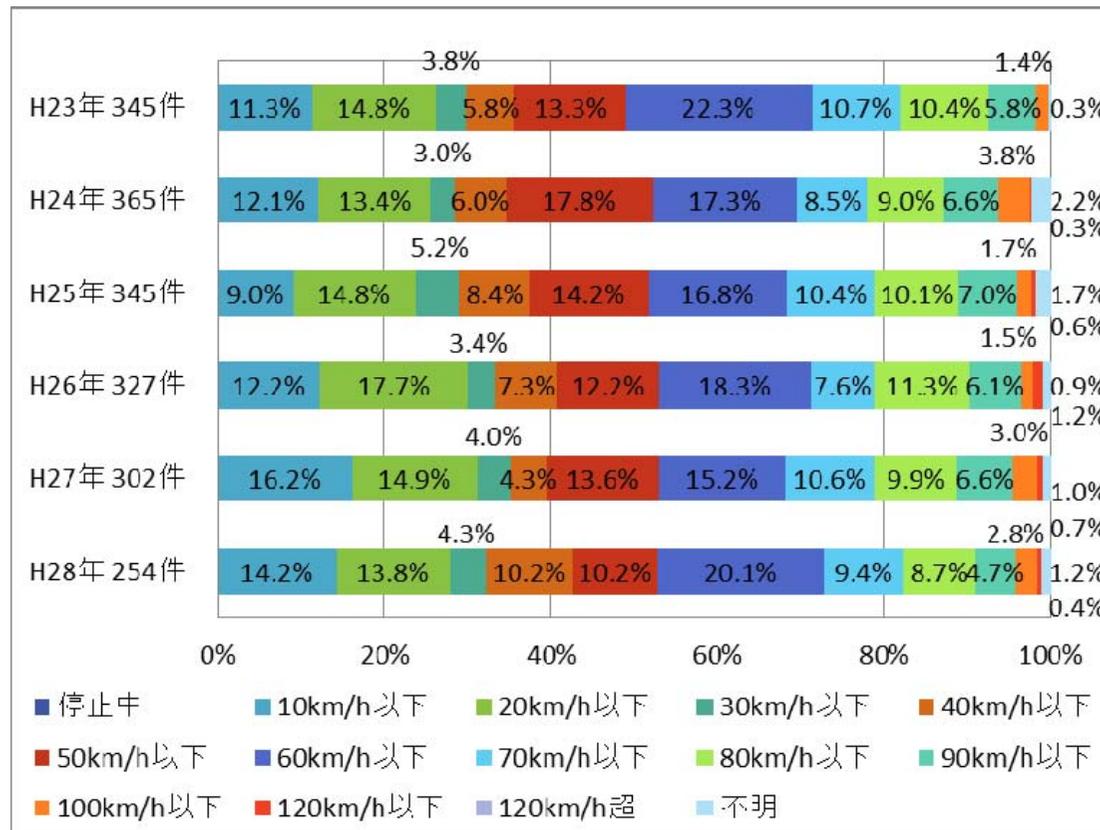
- ・H23年～H28年の傾向をみると、いずれの年も「4～6時」が多い。また、「0～2時」及び「2～4時」も多く、これらをあわせると概ね4割程度を占めている。
- ・H24年以降、いわゆる深夜・早朝（22～6時）の時間帯の割合が減少傾向にあったが、H27年以降は高止まりしている。



Ⅱ. 死亡事故データの傾向

11. 運転者の危険認知速度別

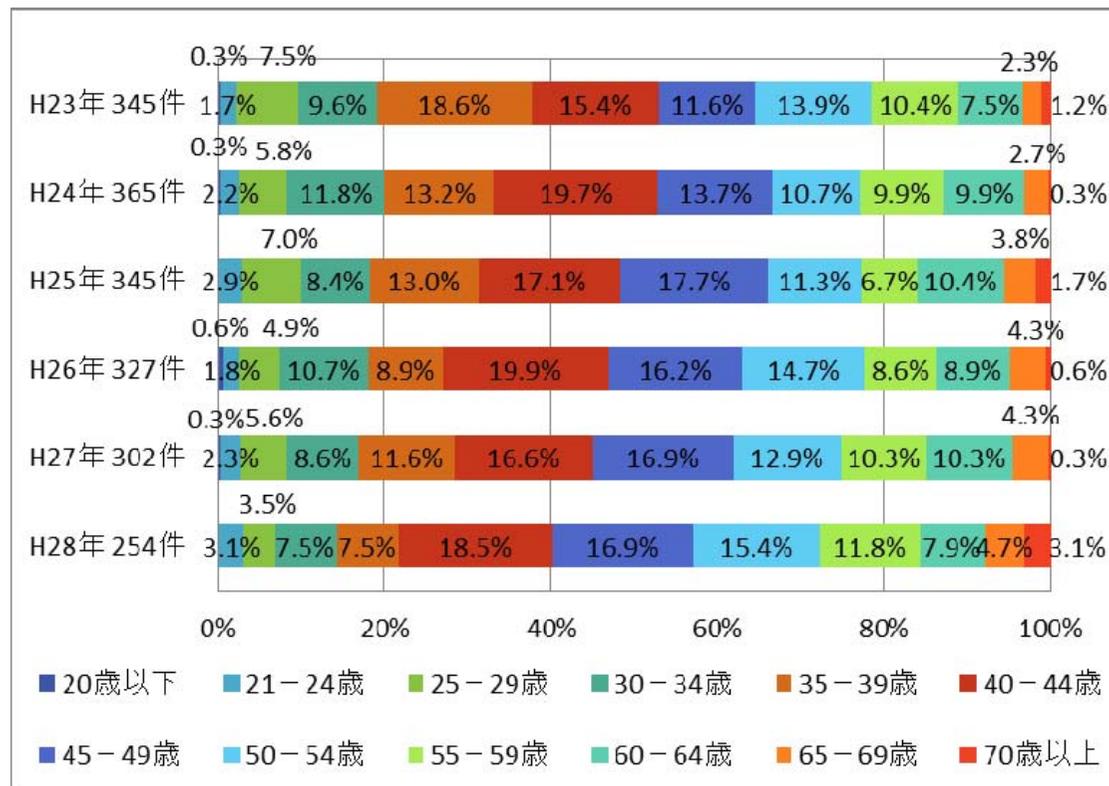
- ・H23年～H28年の傾向をみると、H25年までは「10km/h以下」から「20km/h以下」までの割合が減少傾向にあったが、H26年以降は再び増加傾向にある。



Ⅱ. 死亡事故データの傾向

12. 運転者の年齢層別

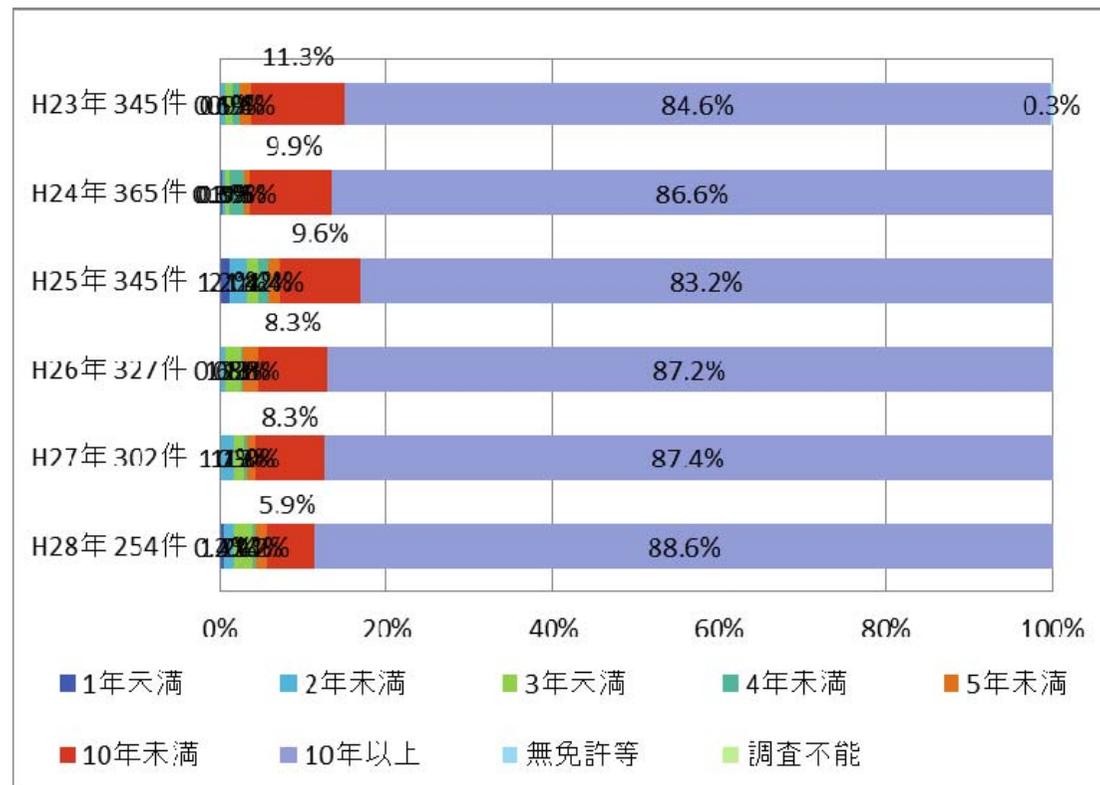
- ・ H23年～H28年の傾向をみると、全体的に高齢化の傾向が見られる。



Ⅱ. 死亡事故データの傾向

13. 運転者の免許取得年数別

- ・H23年～H28年の傾向をみると、各年の免許取得年数の構成比に大きな違いは見られない。



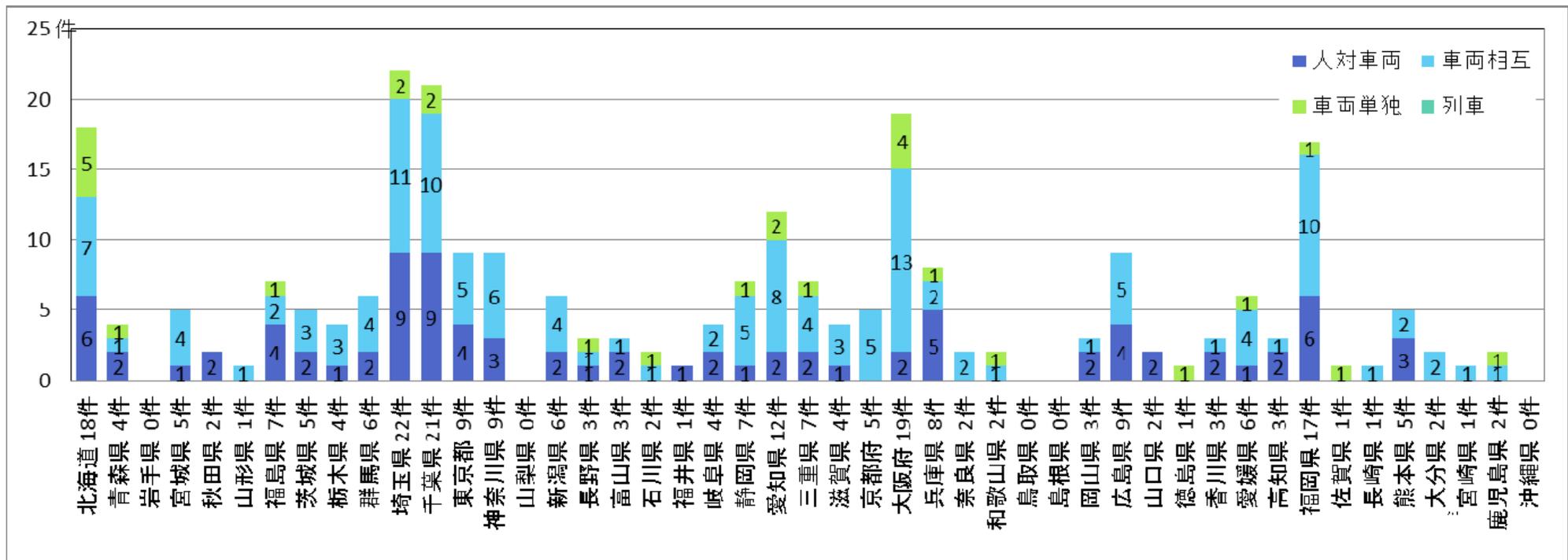
Ⅲ. H28年死亡事故データ(車籍)

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. H28年死亡事故データ(車籍)

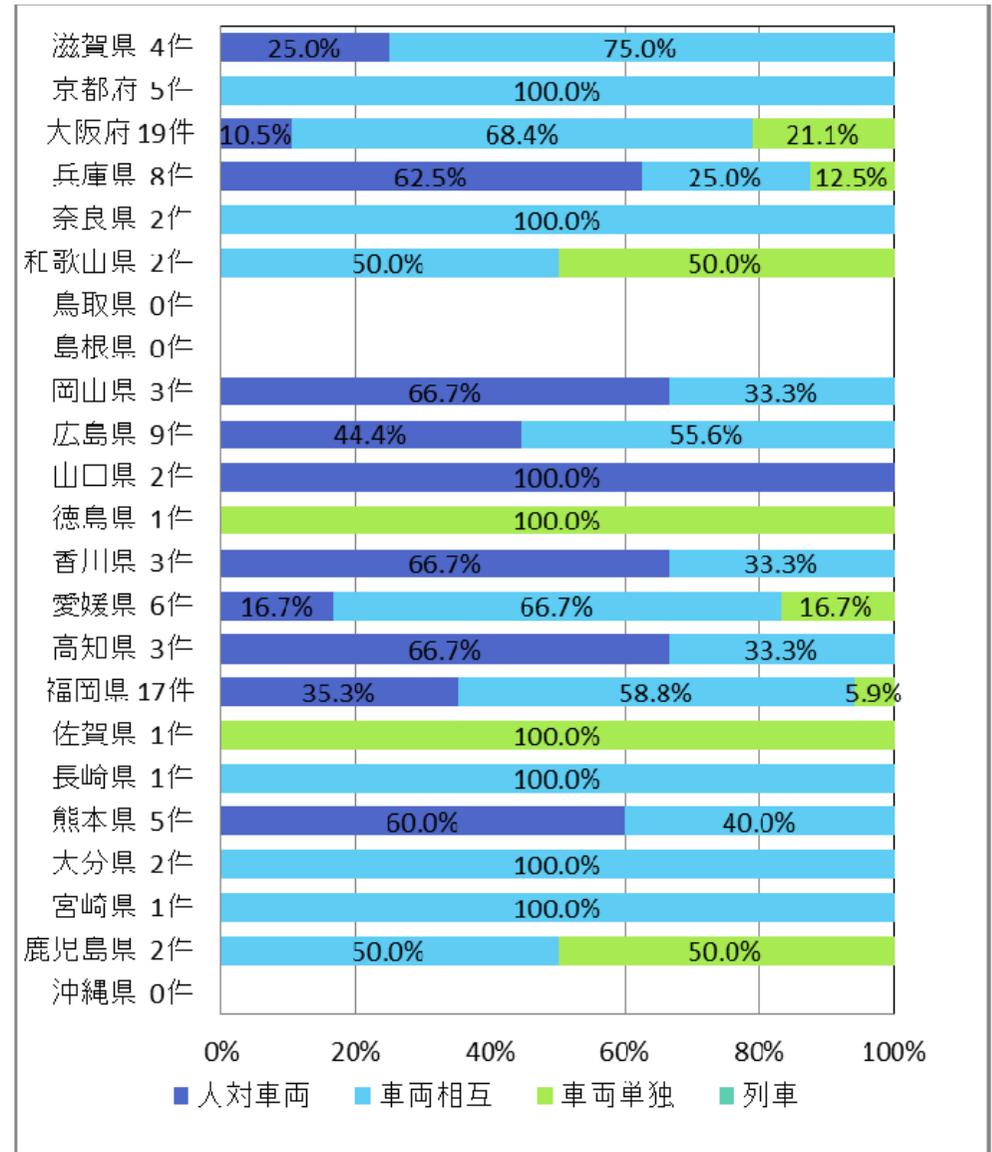
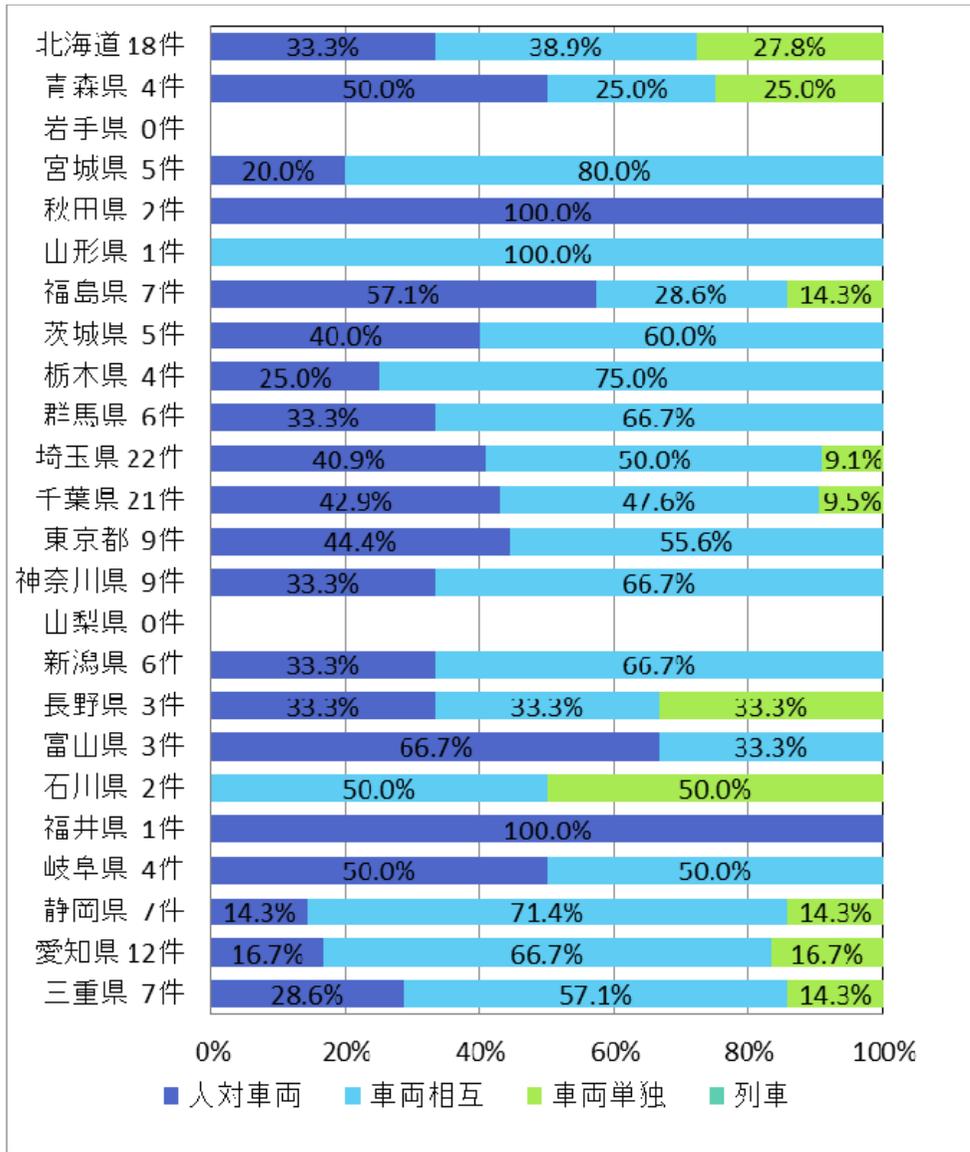
1. 車籍別の事故類型別

- ・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。
- ・事故発生件数の多い県をみると、「北海道」、「埼玉県」、「千葉県」、「大阪府」及び「福岡県」のいずれも「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. H28年死亡事故データ(車籍)

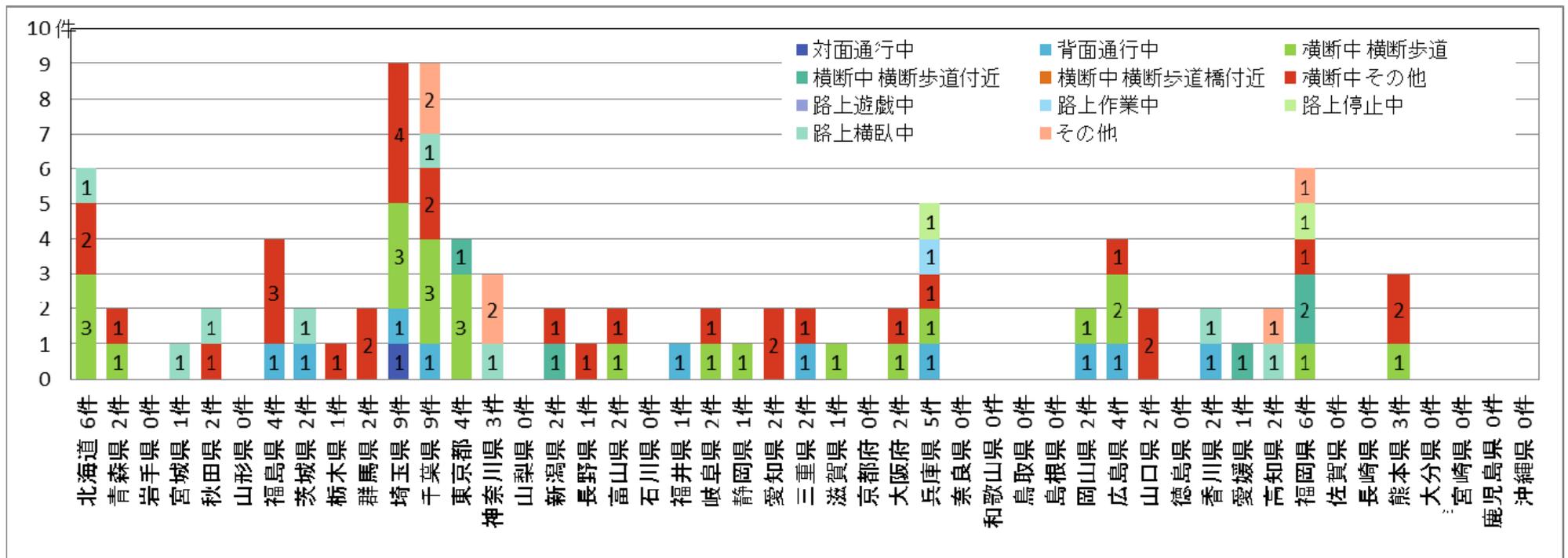


※対自転車事故は、「車両相互」に含まれます。

Ⅲ. H28年死亡事故データ(車籍)

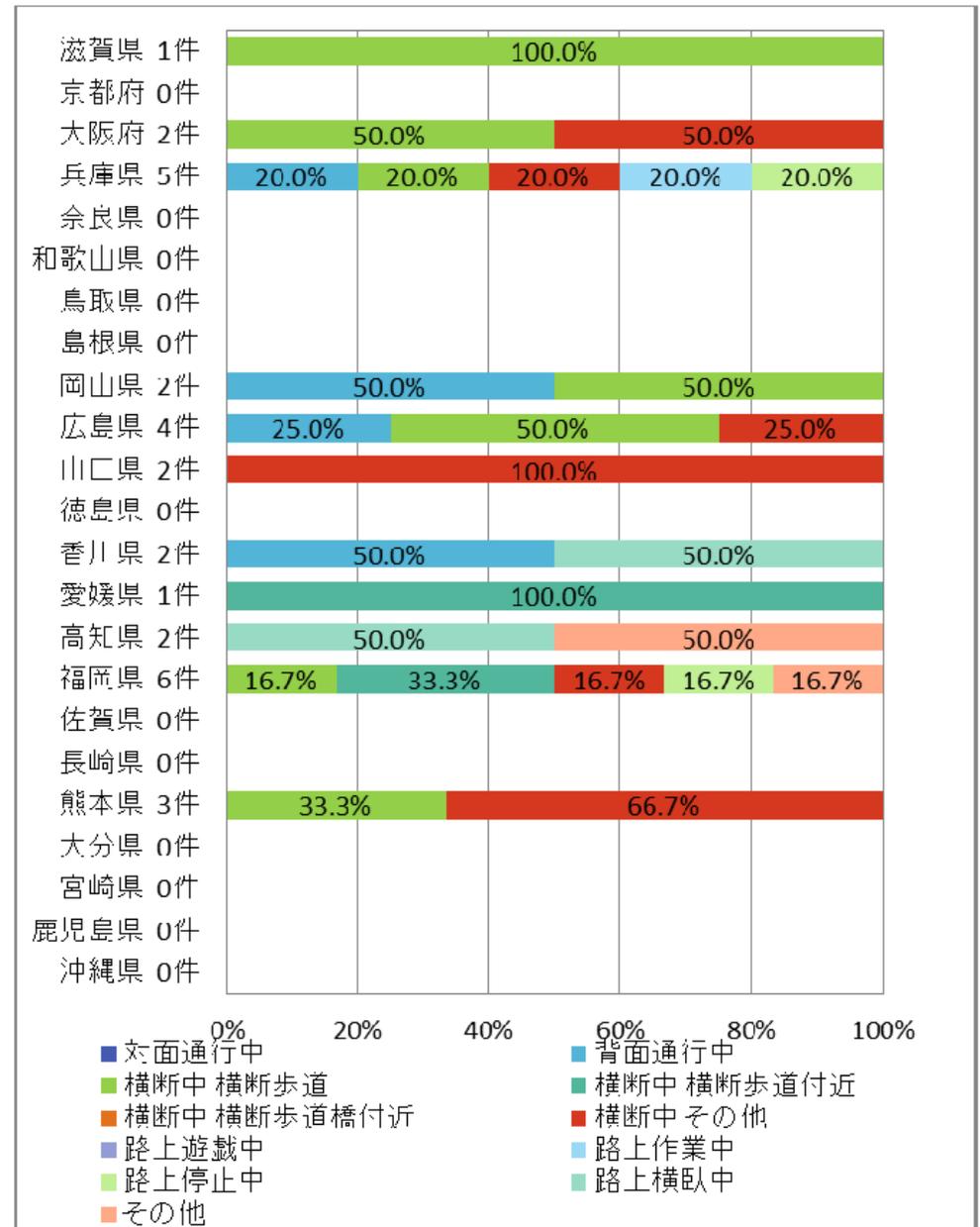
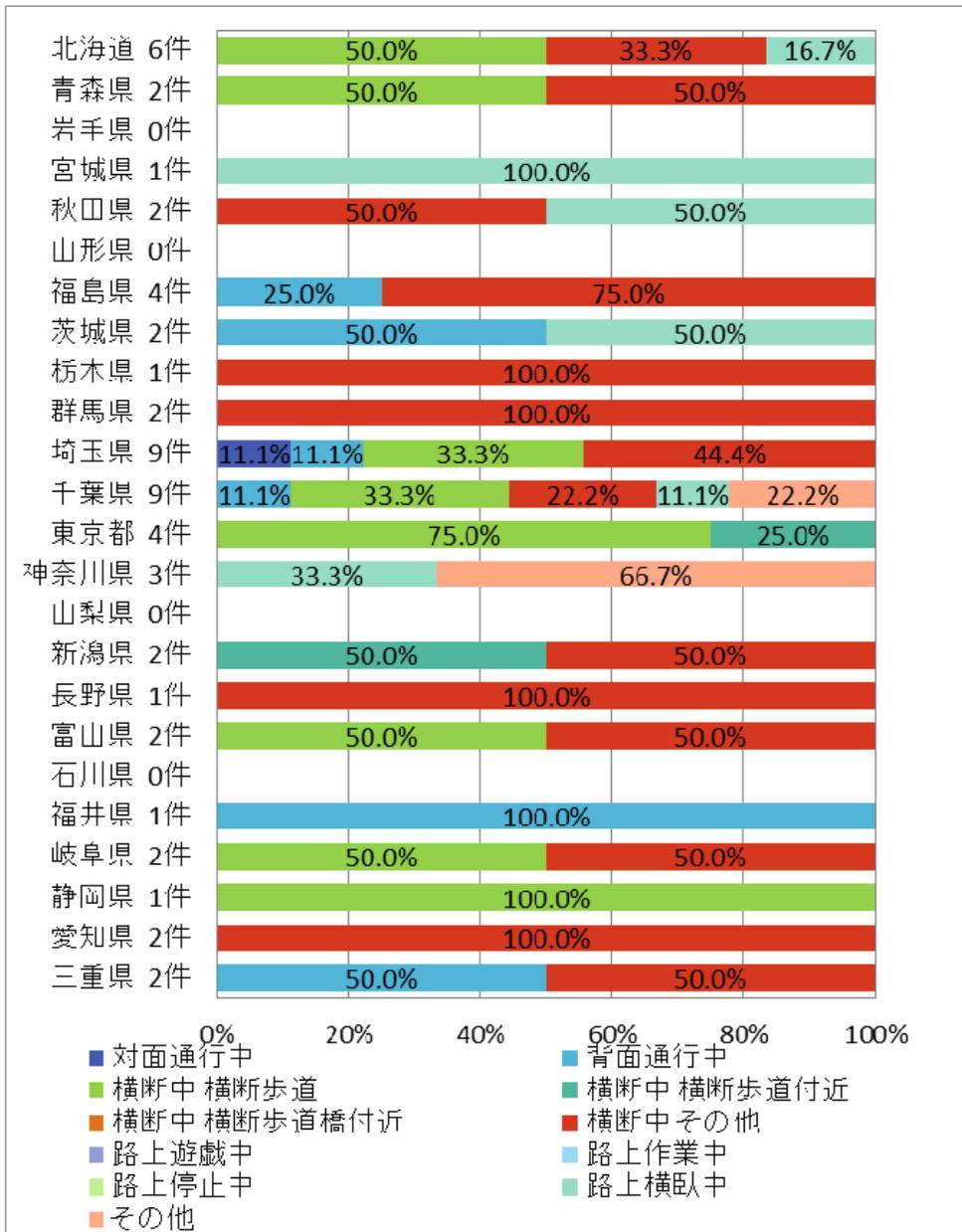
(1) 人対車両

- ・車籍別の事故類型（人対車両）別にみると、概ね「横断中 横断歩道」が多い県と「横断中 その他」が多い県に分かれる。
- ・事故発生件数の多い県をみると、「北海道」及び「千葉県」では「横断中 横断歩道」が多い。
- ・「埼玉県」では「横断中 その他」、「福岡県」では「横断中 横断歩道付近」が多い。



※対自転車事故は、「車両相互」に含まれます。

Ⅲ. H28年死亡事故データ(車籍)

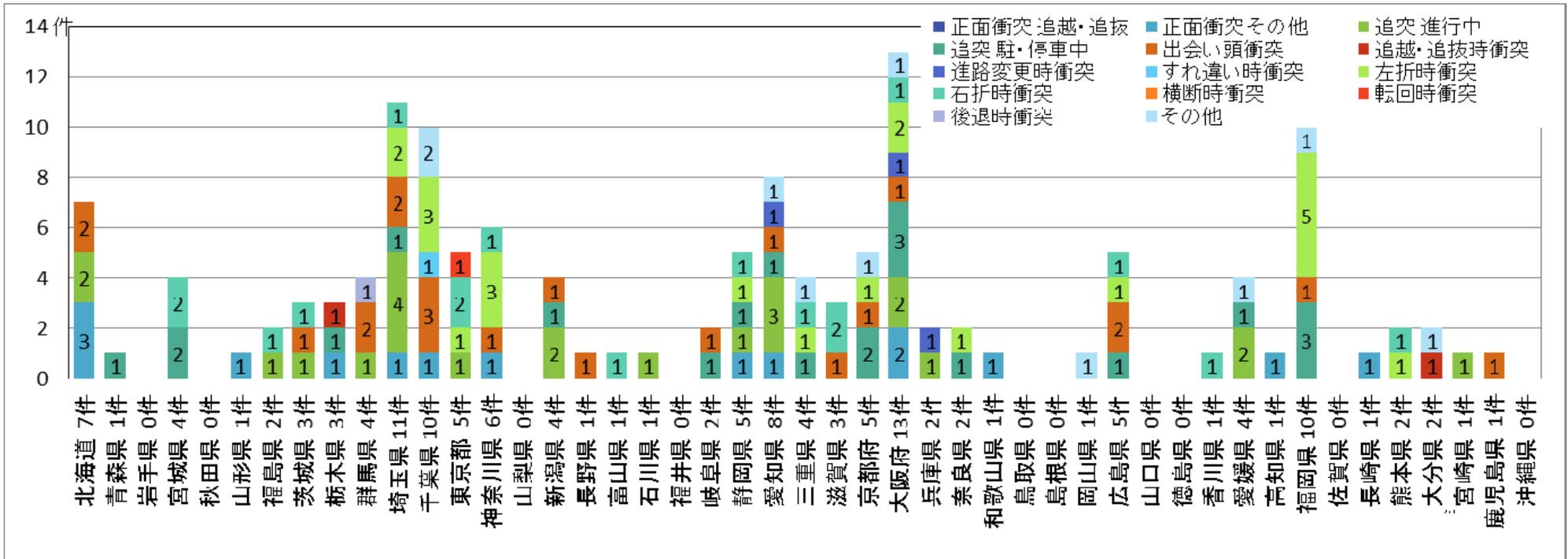


※対自転車事故は、「車両相互」に含まれます。

Ⅲ. H28年死亡事故データ(車籍)

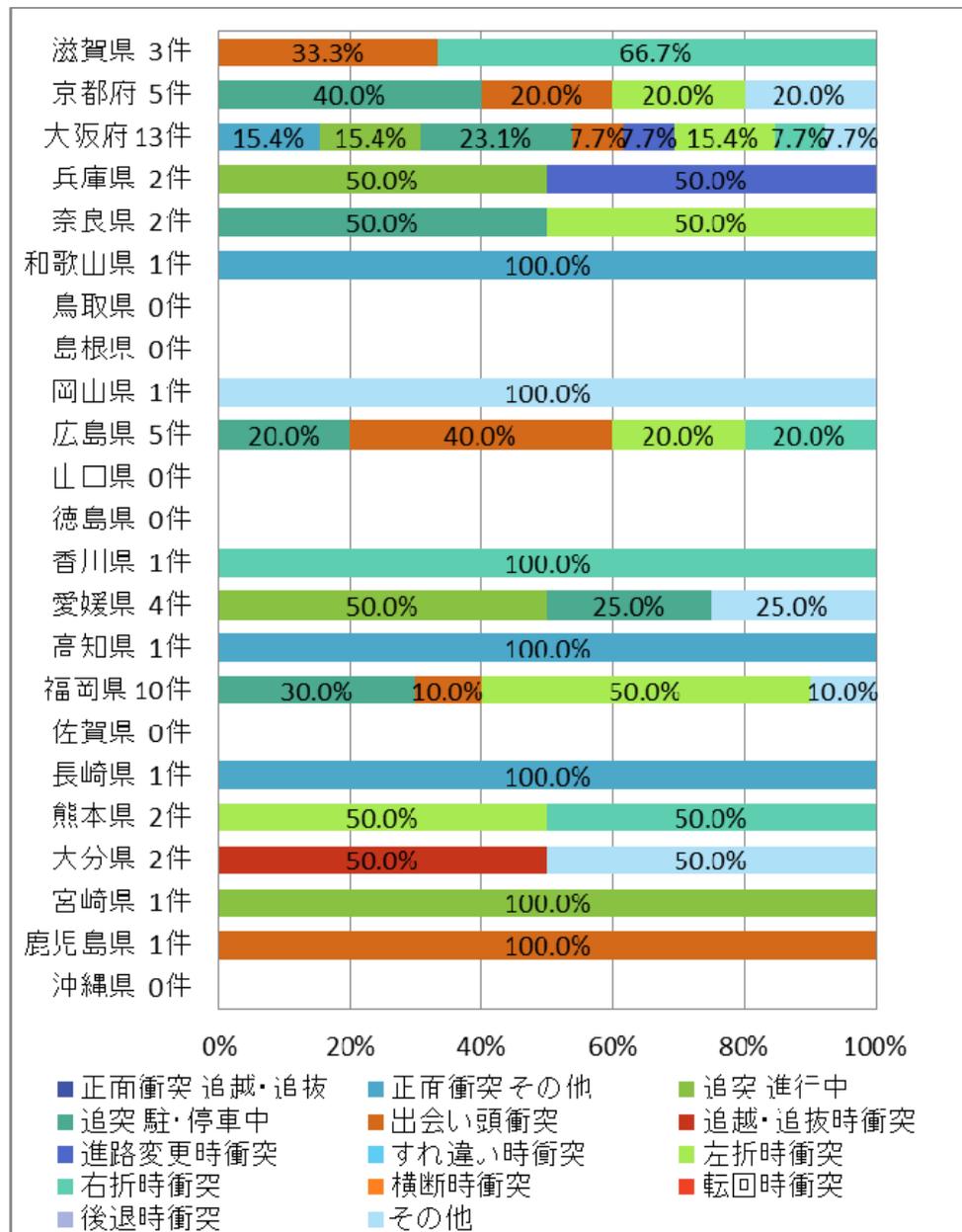
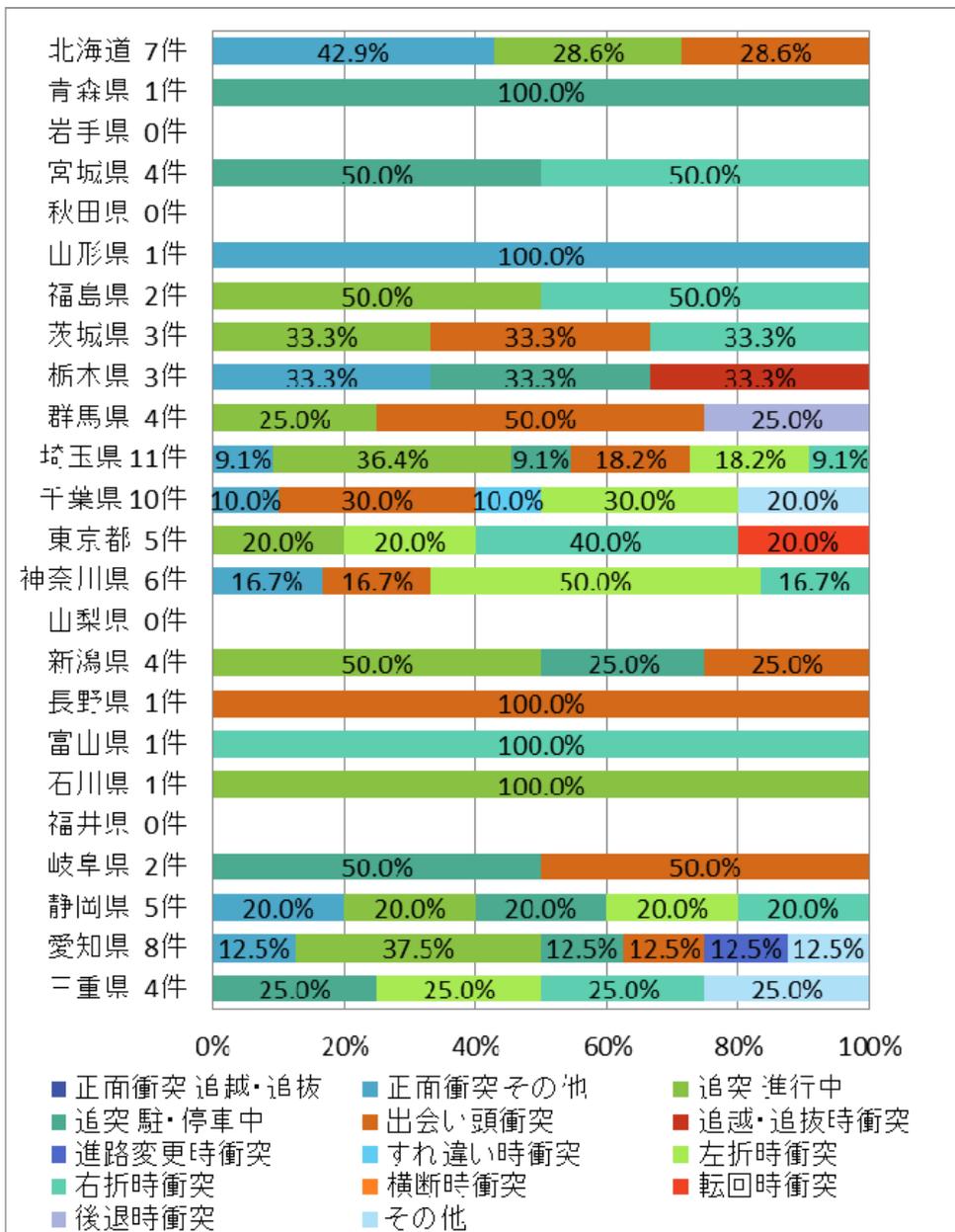
(2) 車両相互

- ・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「追突 進行中」が多い。
- ・「千葉県」では「出会い頭衝突」及び「左折時衝突」が多い。
- ・「大阪府」では「追突 駐・停車中」が多い。
- ・「福岡県」では「左折時衝突」が多い。



※対自転車事故は、「車両相互」に含まれます。

Ⅲ. H28年死亡事故データ(車籍)

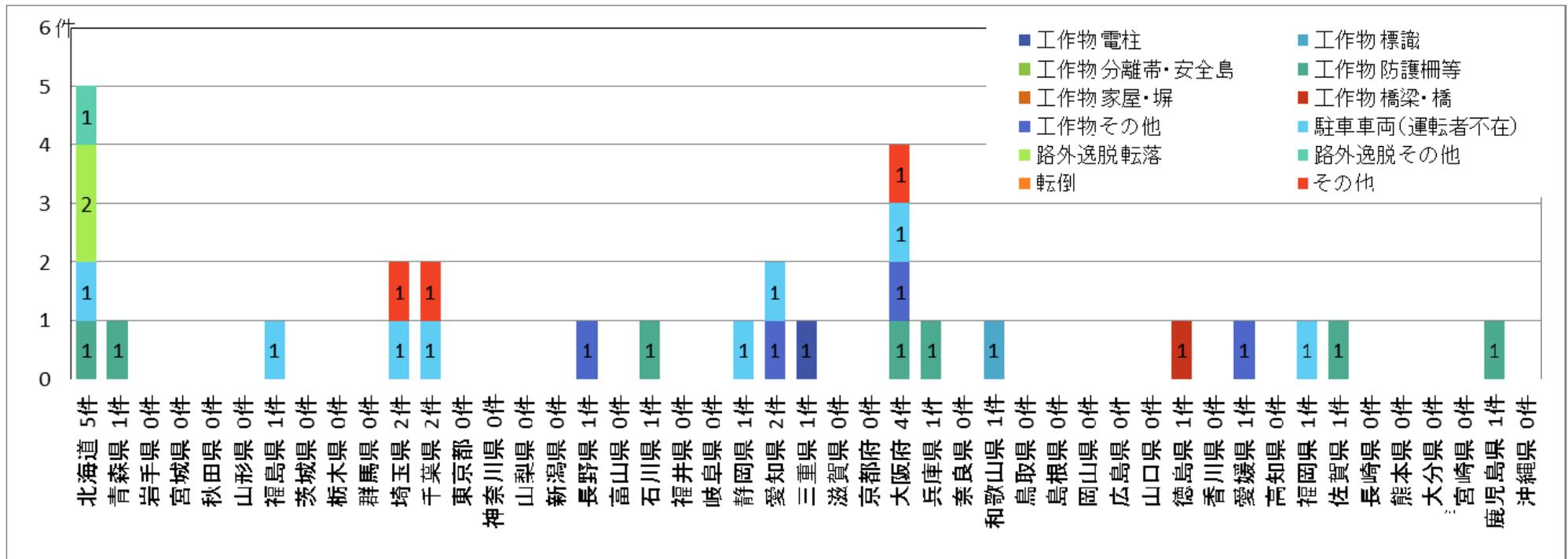


※対自転車事故は、「車両相互」に含まれます。

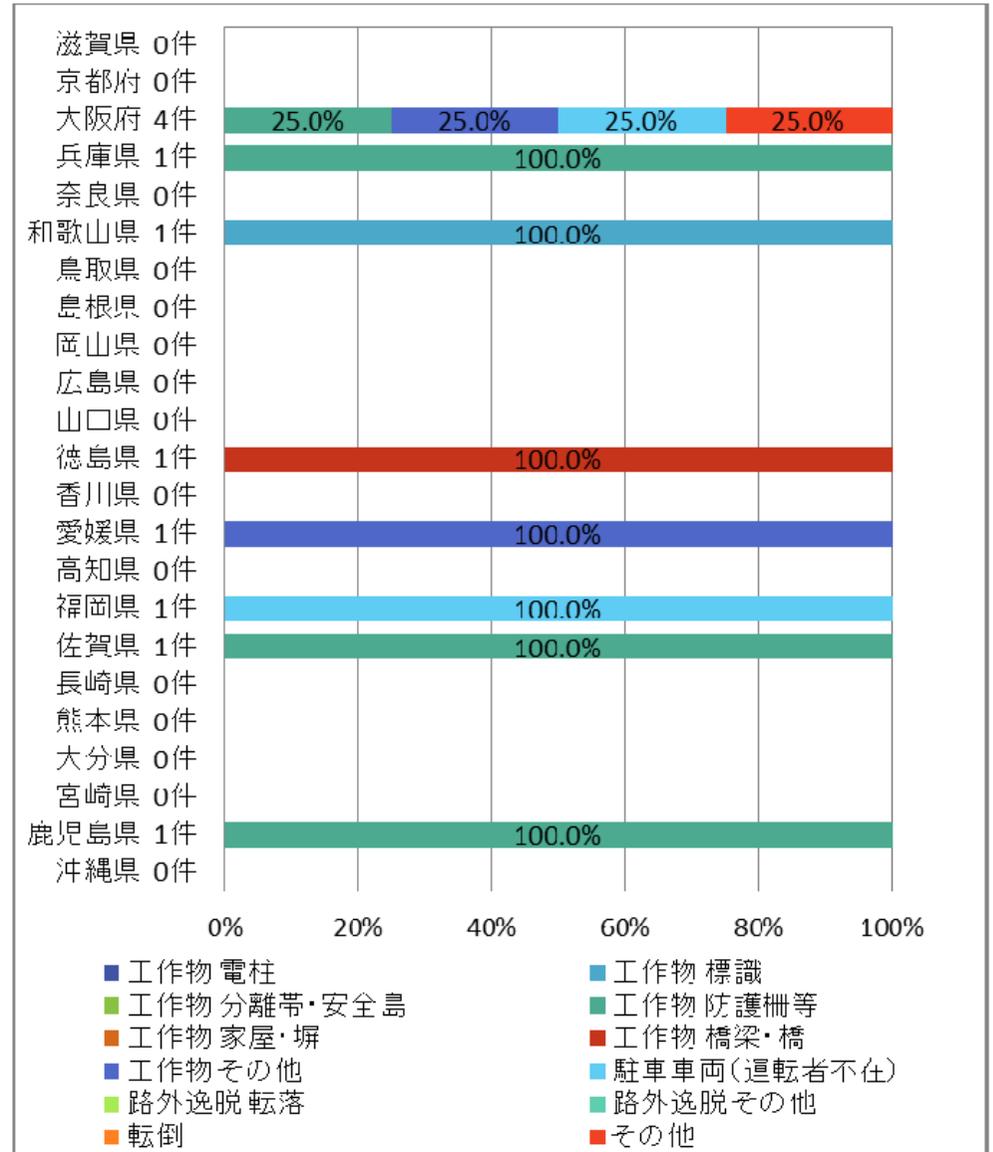
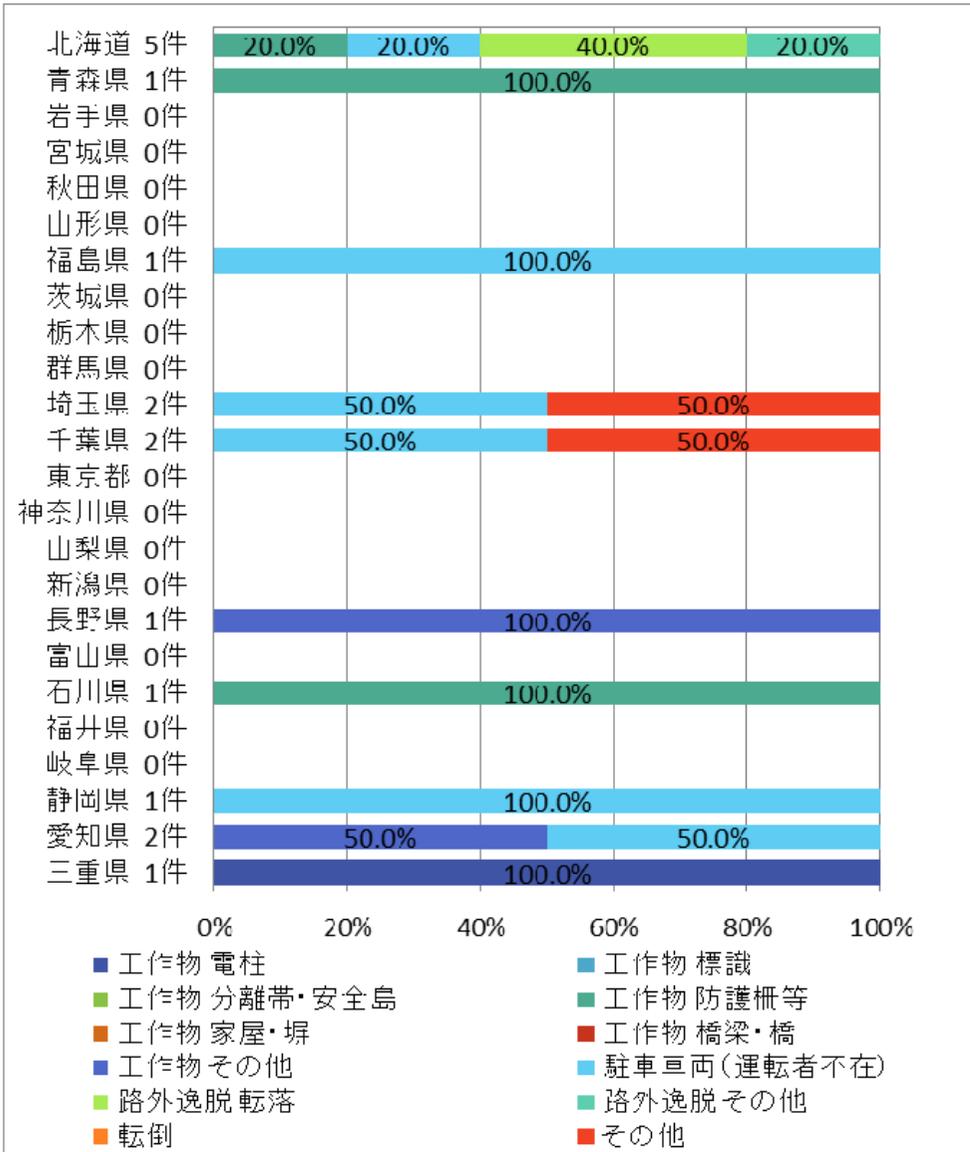
Ⅲ. H28年死亡事故データ(車籍)

(3) 車両単独

- ・車籍別の事故類型(車両単独)別について事故発生件数の多い県をみると、「北海道」では「路外逸脱 転落」が多く、「大阪府」では傾向が分かれている。



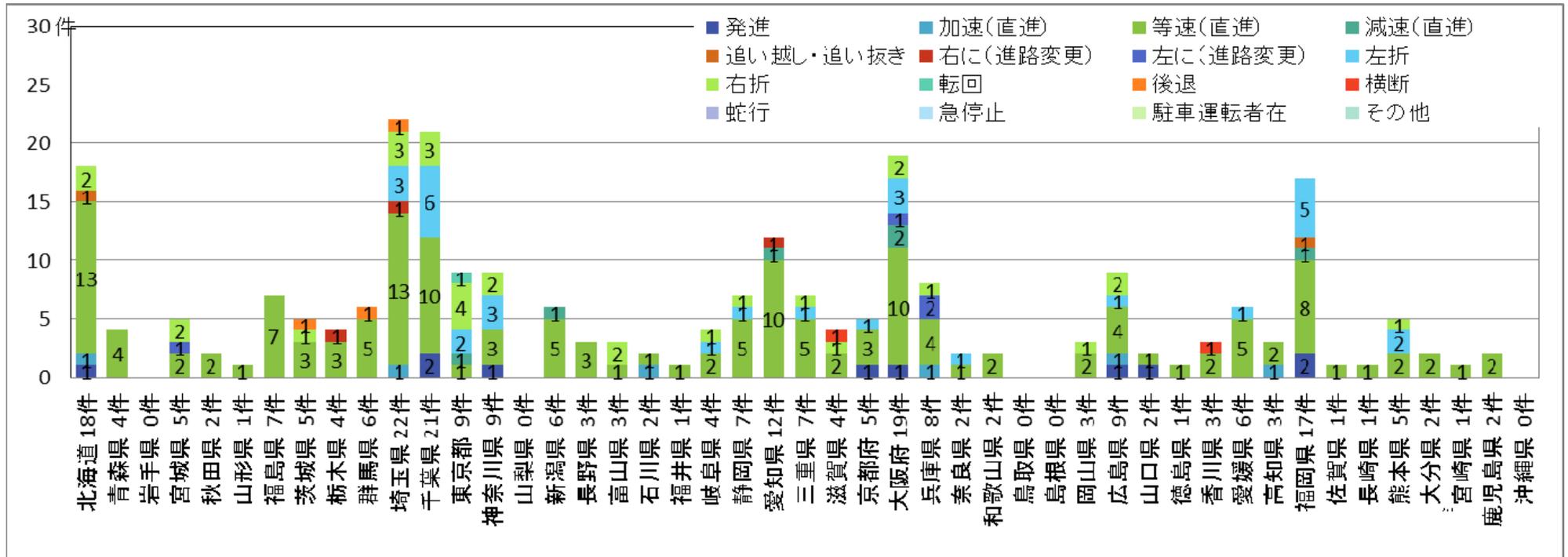
Ⅲ. H28年死亡事故データ(車籍)



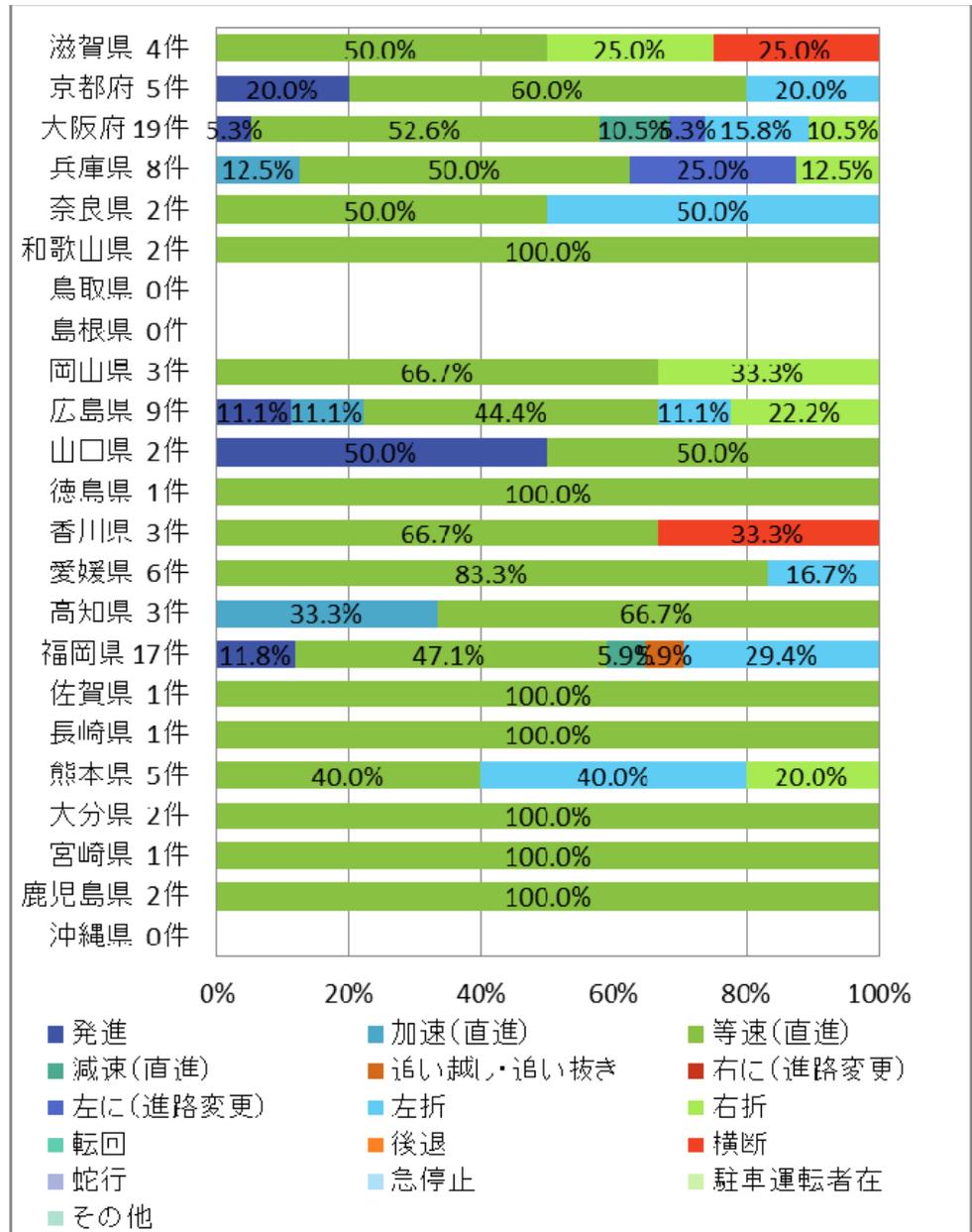
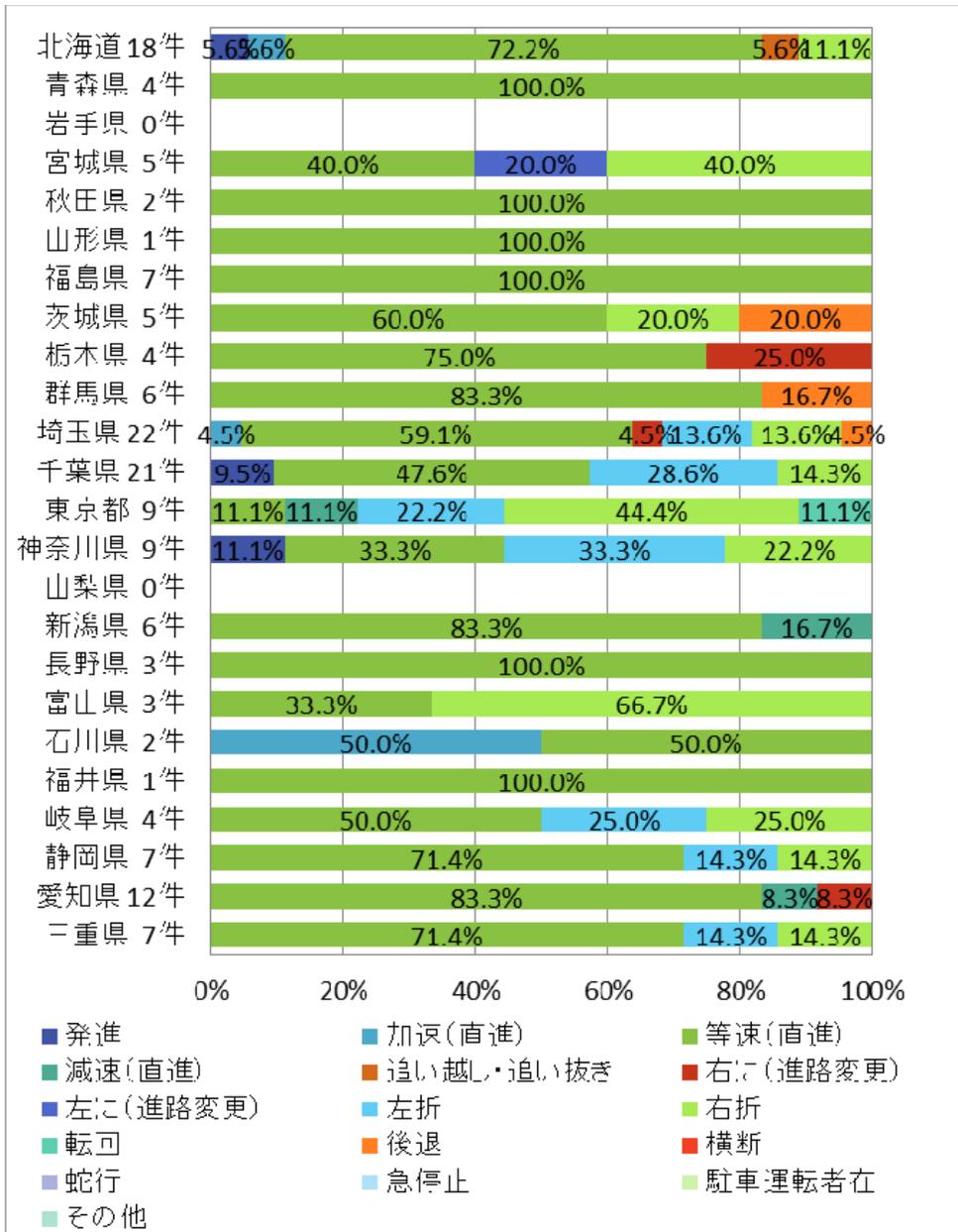
Ⅲ. H28年死亡事故データ(車籍)

2. 車籍別の行動類型別

・車籍別の行動類型別にみると、概ね各県ともに「等速（直進）」が多くなっている。



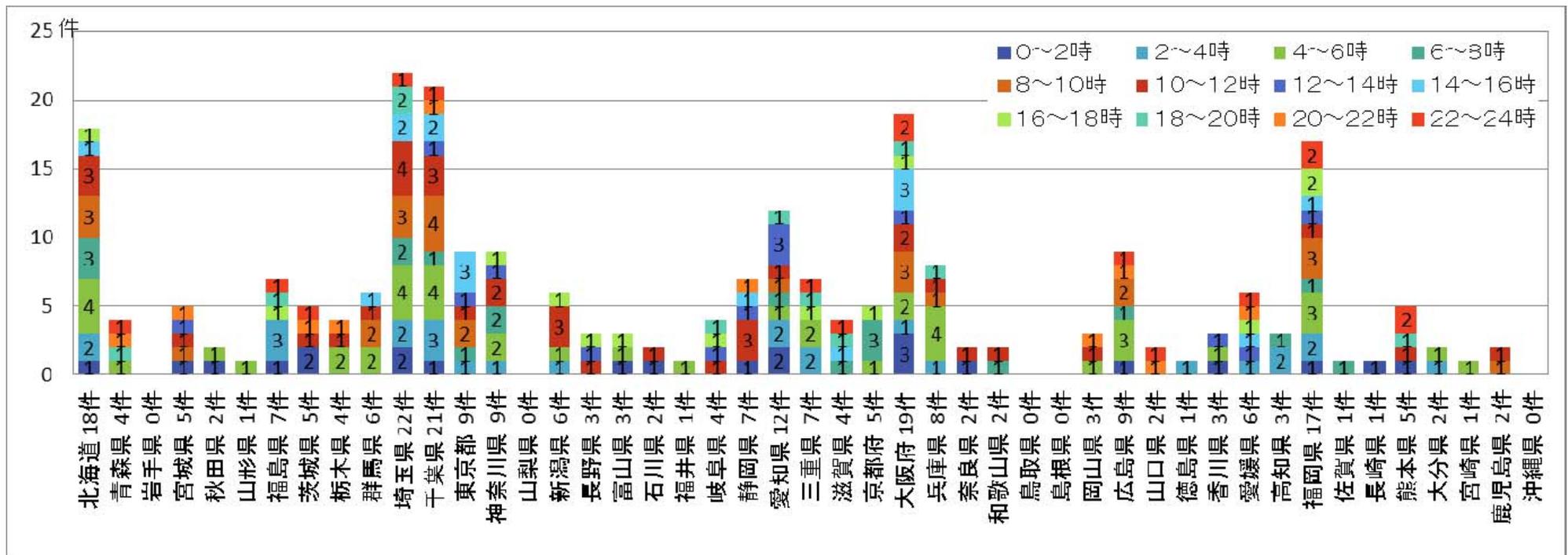
Ⅲ. H28年死亡事故データ(車籍)



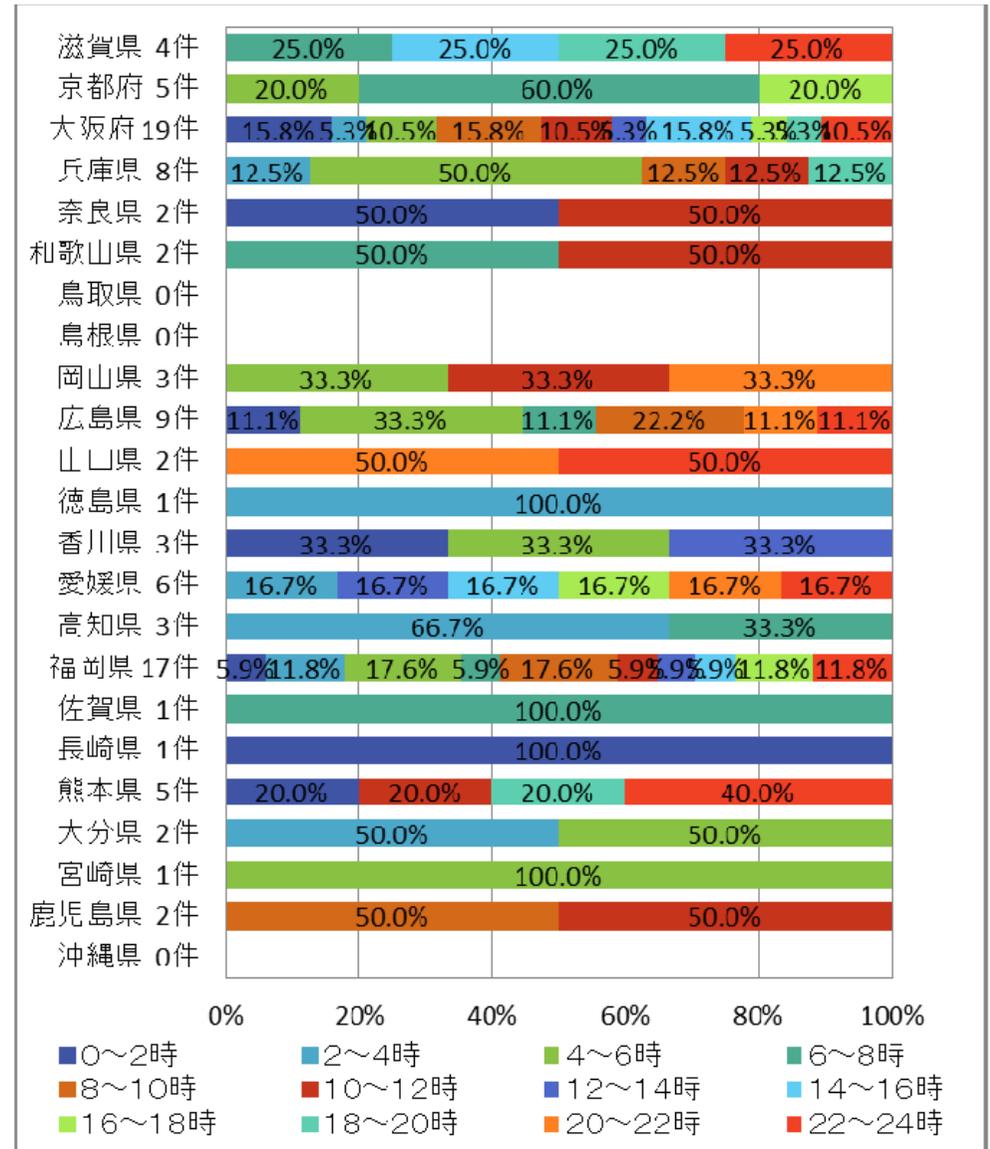
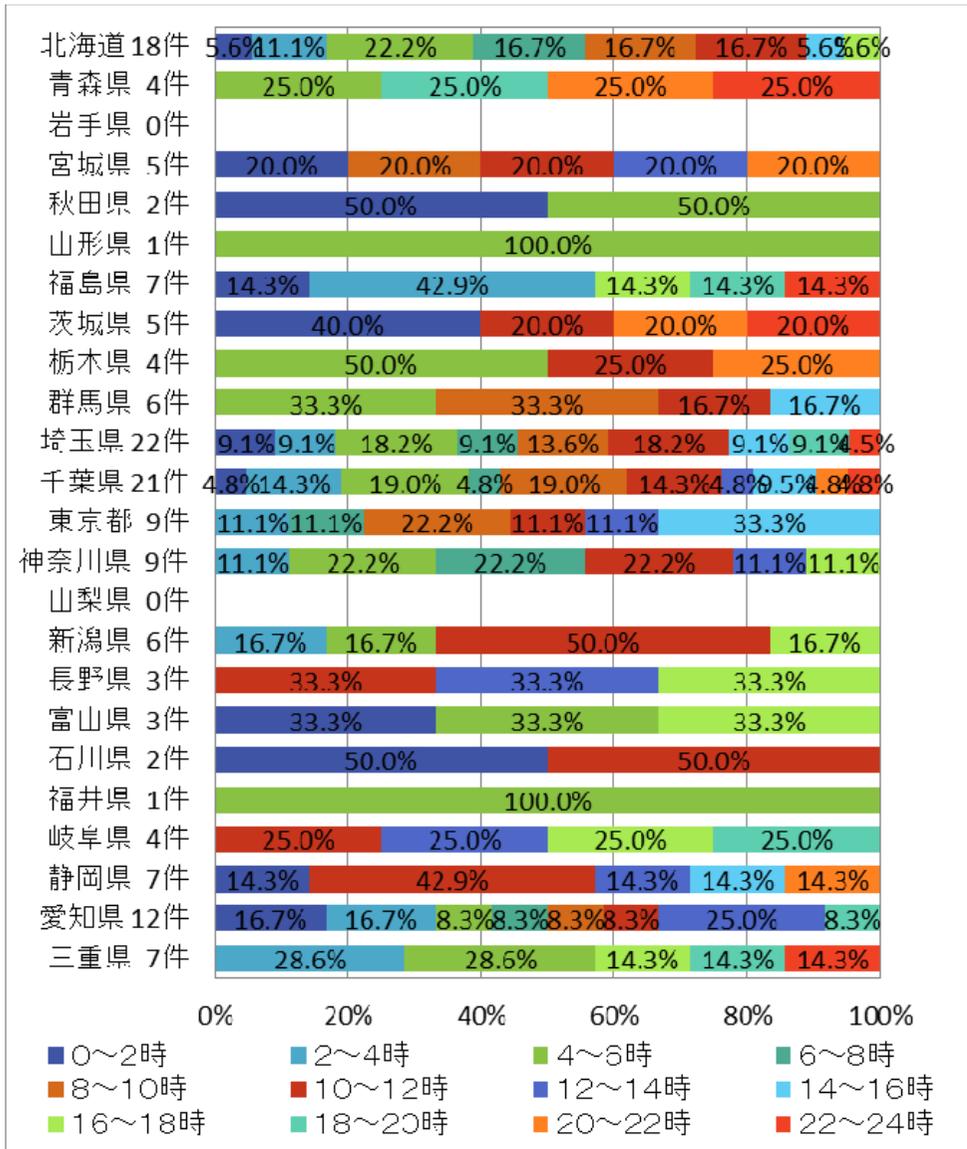
Ⅲ. H28年死亡事故データ(車籍)

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、「北海道」では「4～6時」が多い。
- ・「埼玉県」では「4～6時」及び「10～12時」が多い。
- ・「千葉県」では「4～6時」及び「8～10時」が多い。
- ・「大阪府」では「0～2時」、「8～10時」及び「14～16時」が多い。
- ・「福岡県」では「4～6時」及び「8～10時」が多い。



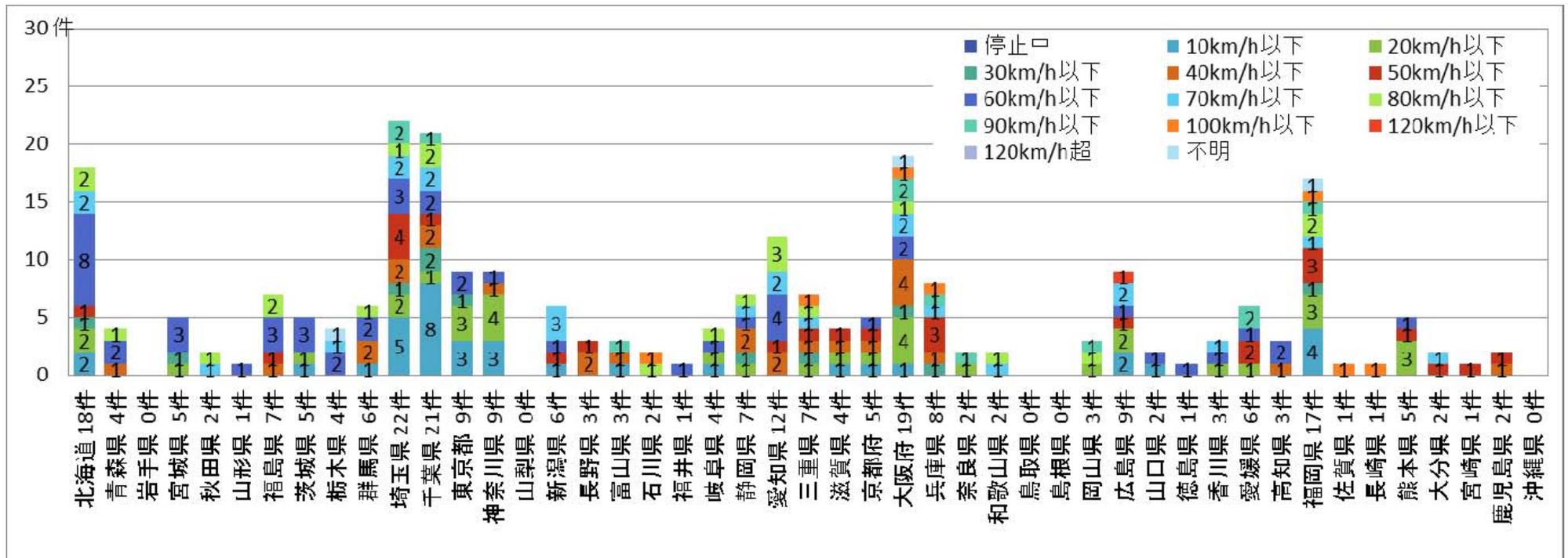
Ⅲ. H28年死亡事故データ(車籍)



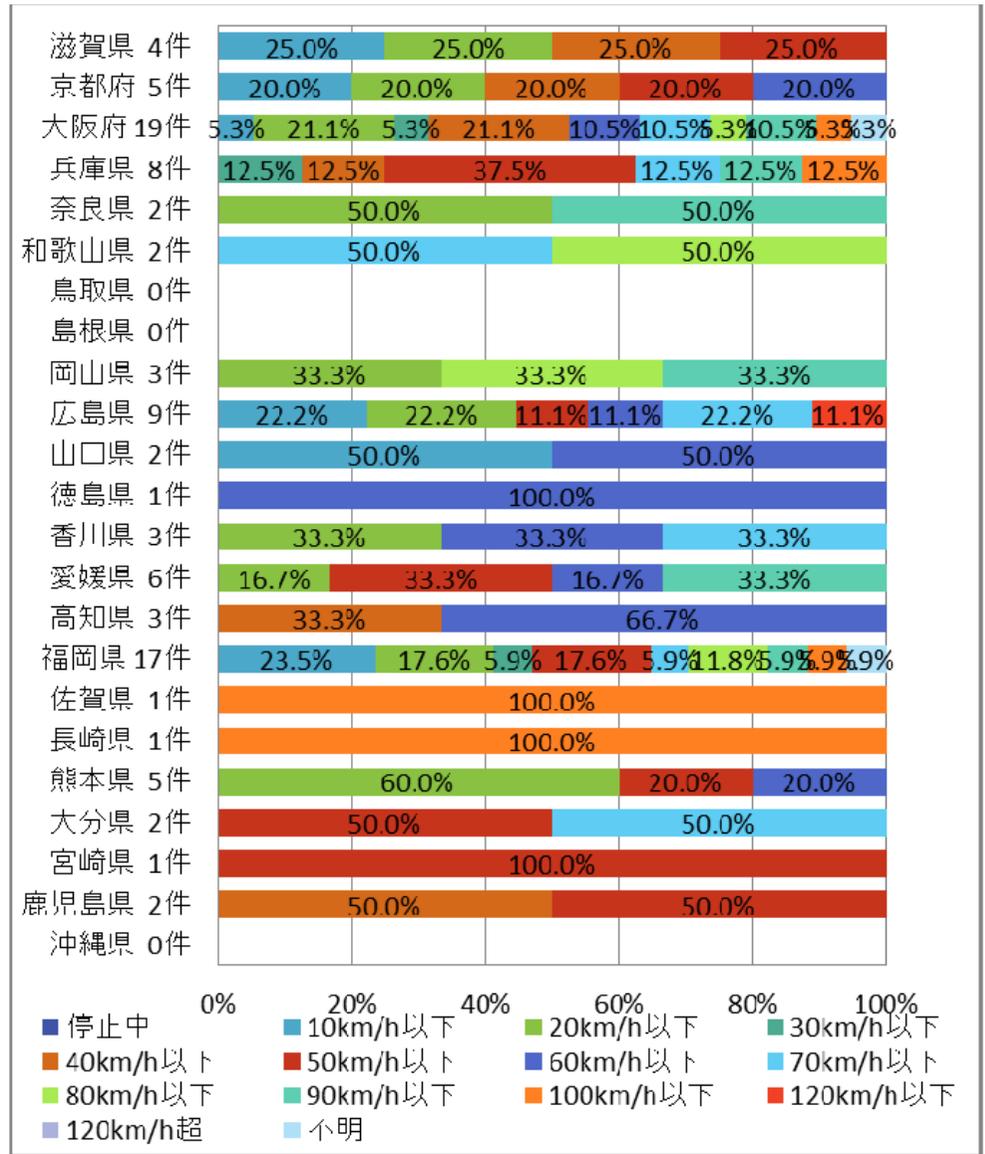
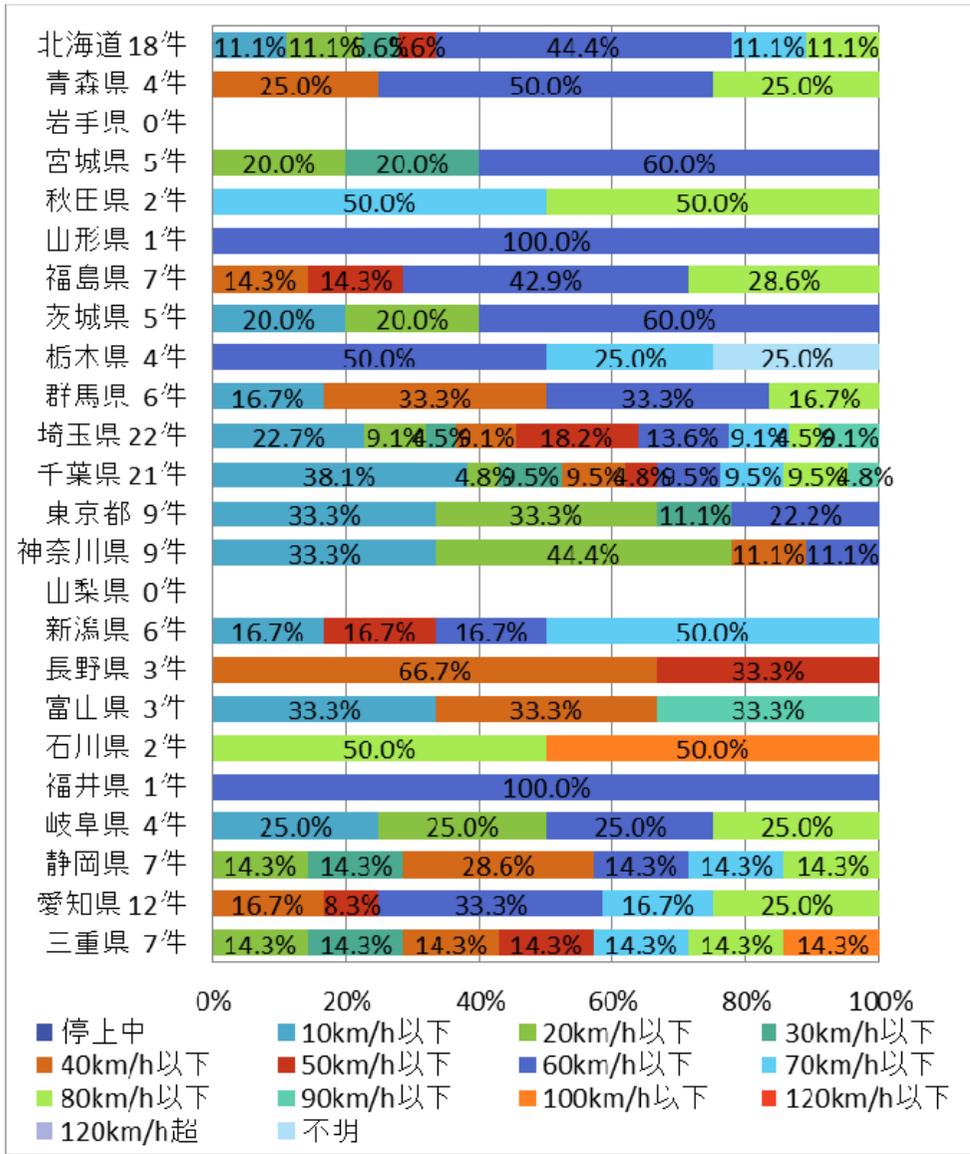
Ⅲ. H28年死亡事故データ(車籍)

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、「北海道」では「60km/h以下」が多い。
- ・「埼玉県」及び「千葉県」では「10km/h以下」が多い。
- ・「大阪府」では「20km/h以下」及び「40km/h以下」、「福岡県」では「10km/h以下」が多い。



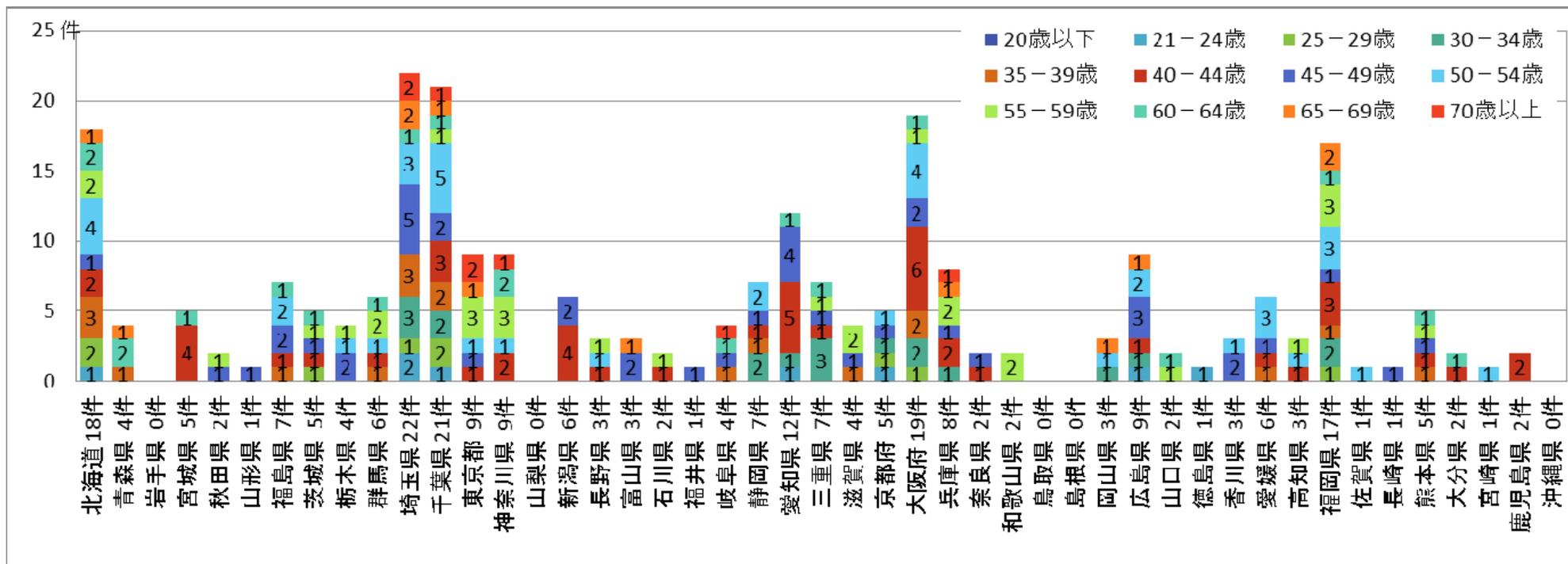
Ⅲ. H28年死亡事故データ(車籍)



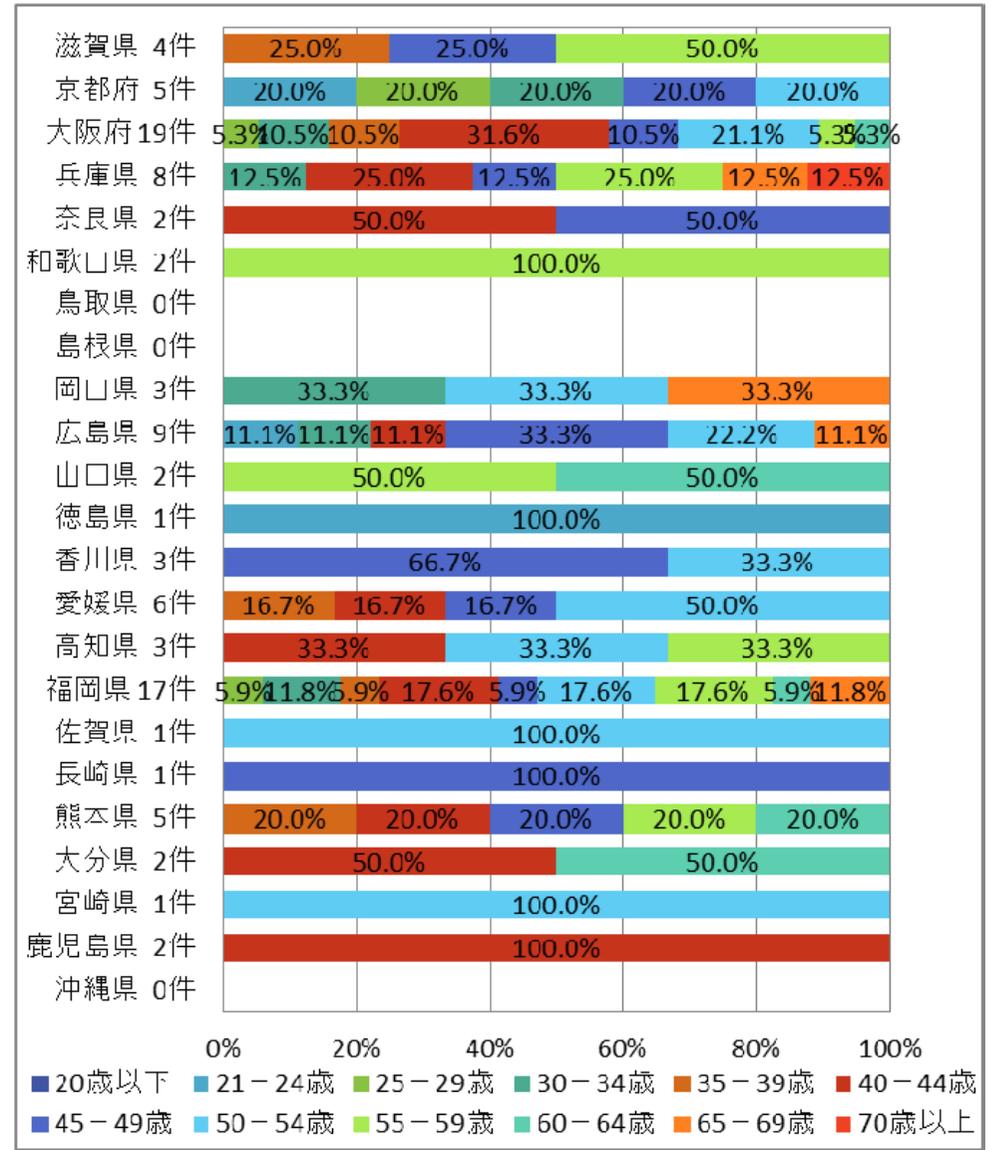
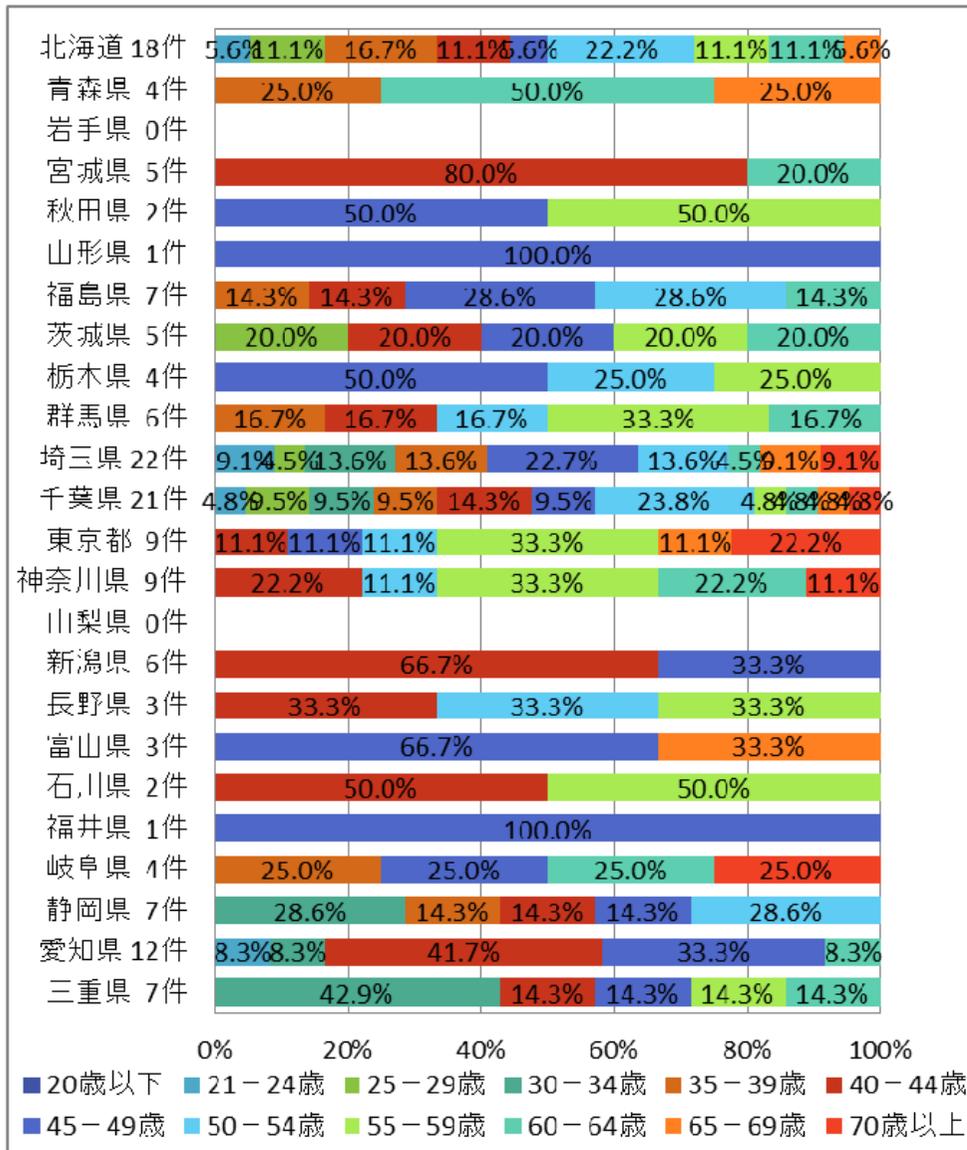
Ⅲ. H28年死亡事故データ(車籍)

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、「北海道」では「50-54歳」が多い。
- ・「埼玉県」では「45-49歳」が多く、「千葉県」では「50-54歳」が多い。
- ・「大阪府」では「40-44歳」が多く、「福岡県」では「40-44歳」、「50-54歳」及び「55-59歳」が多い。



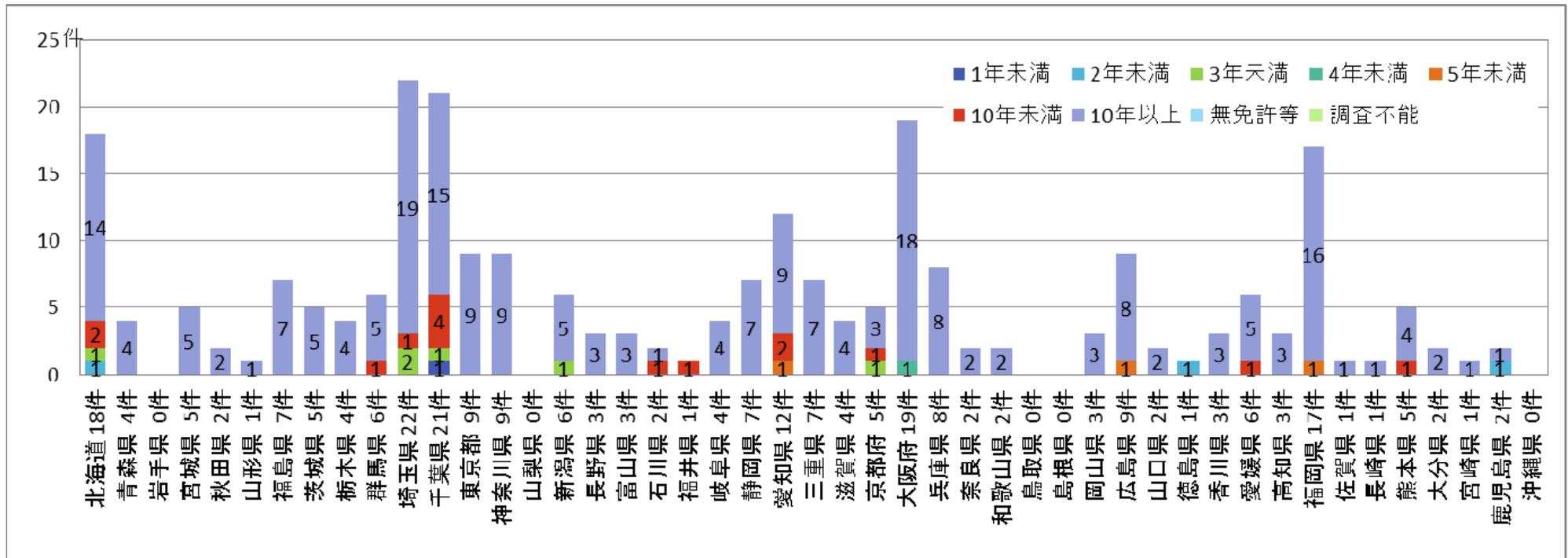
Ⅲ. H28年死亡事故データ(車籍)



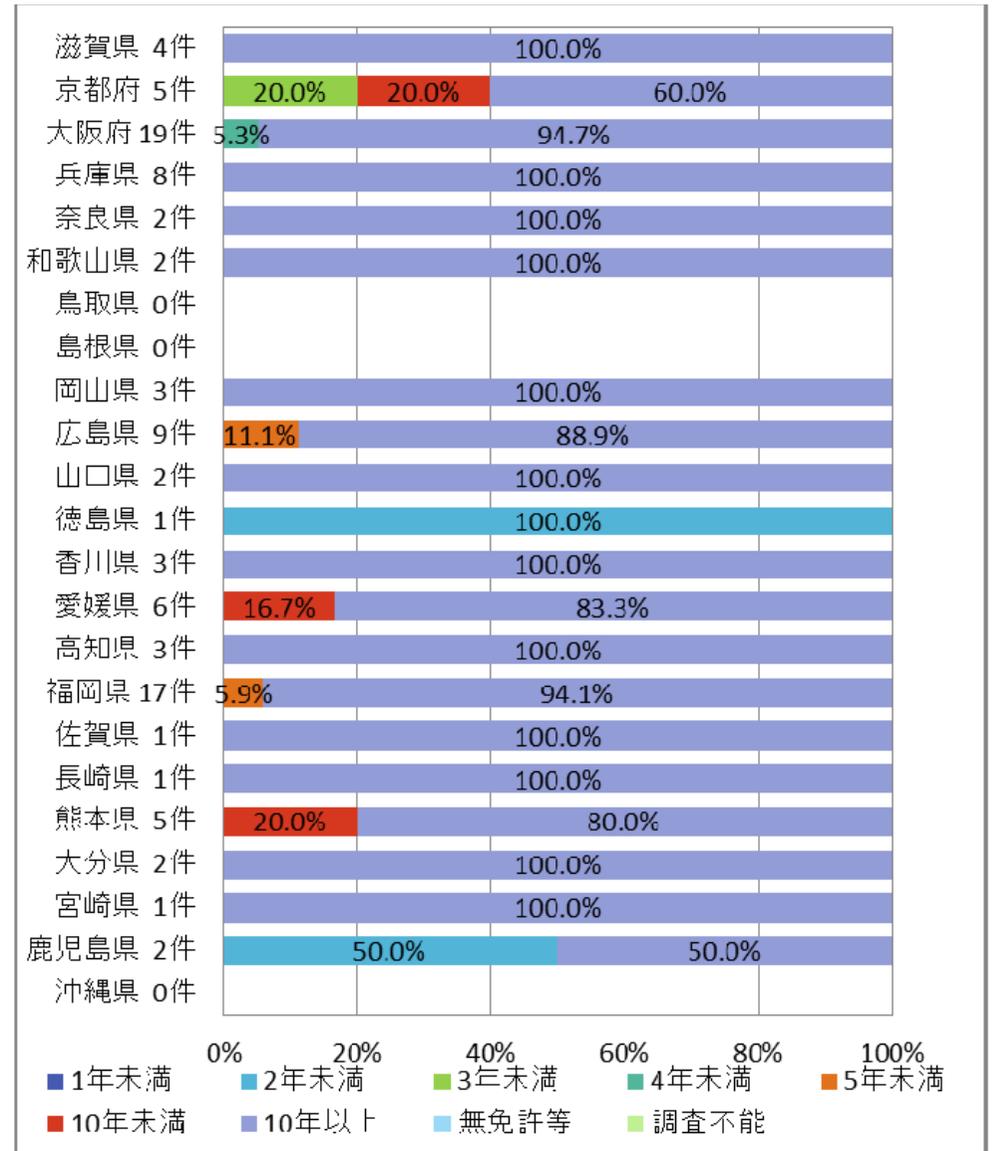
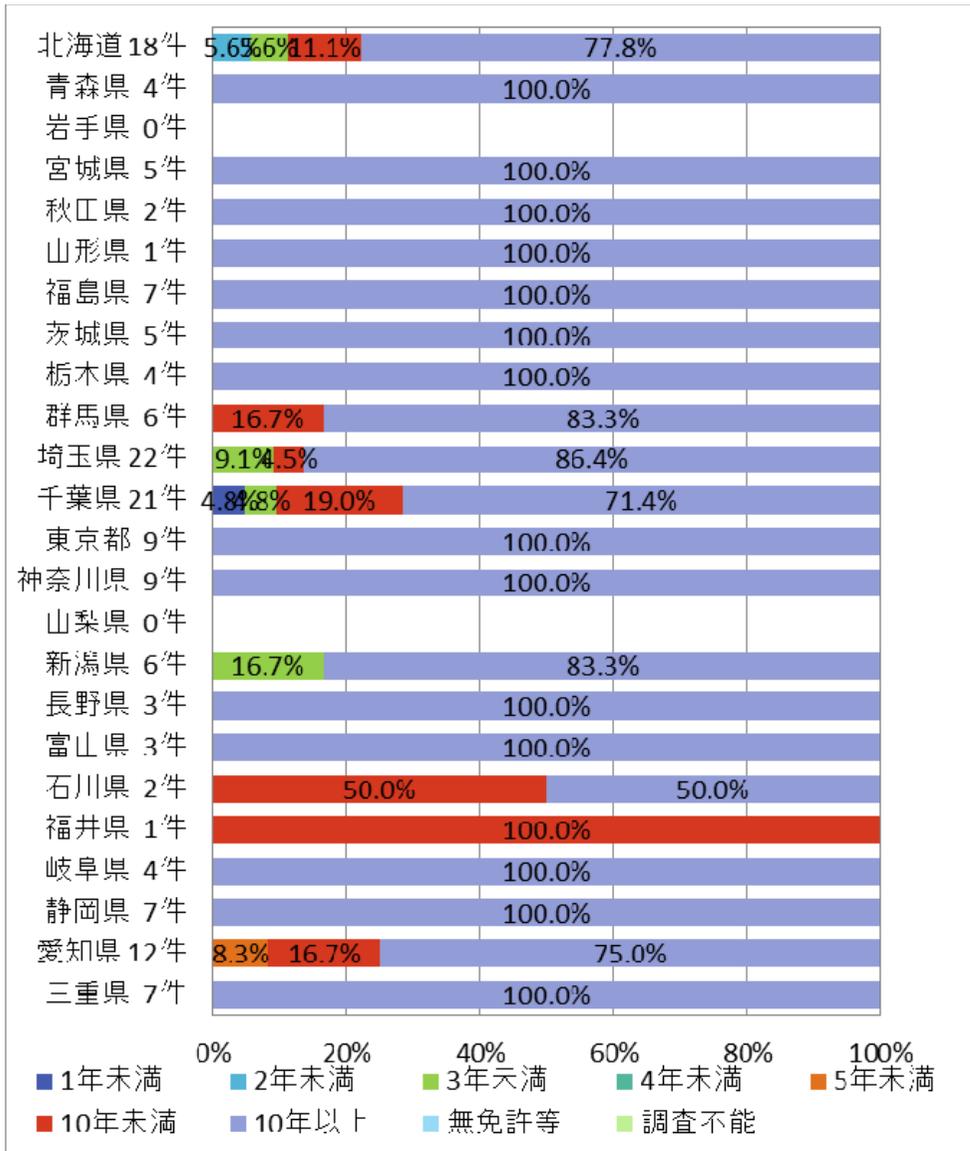
Ⅲ. H28年死亡事故データ(車籍)

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、多くの県で「10年以上」が多い。



Ⅲ. H28年死亡事故データ(車籍)



メ モ

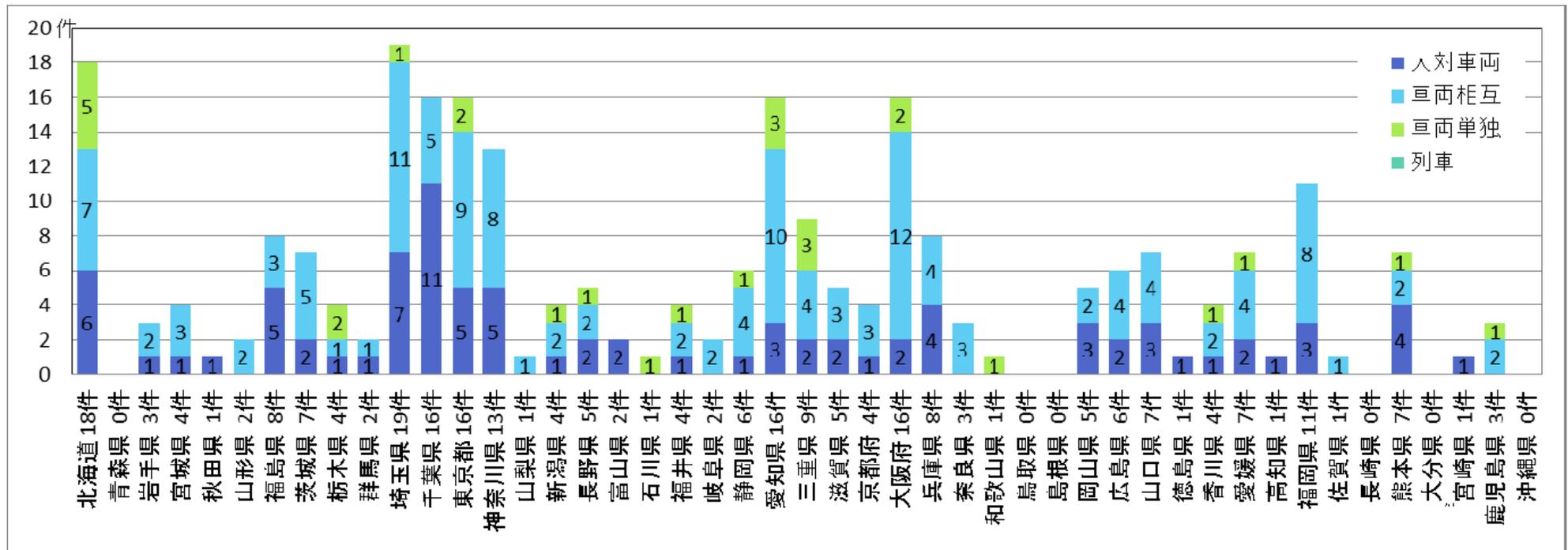
IV. H28年死亡事故データ(発生地)

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. H28年死亡事故データ(発生地)

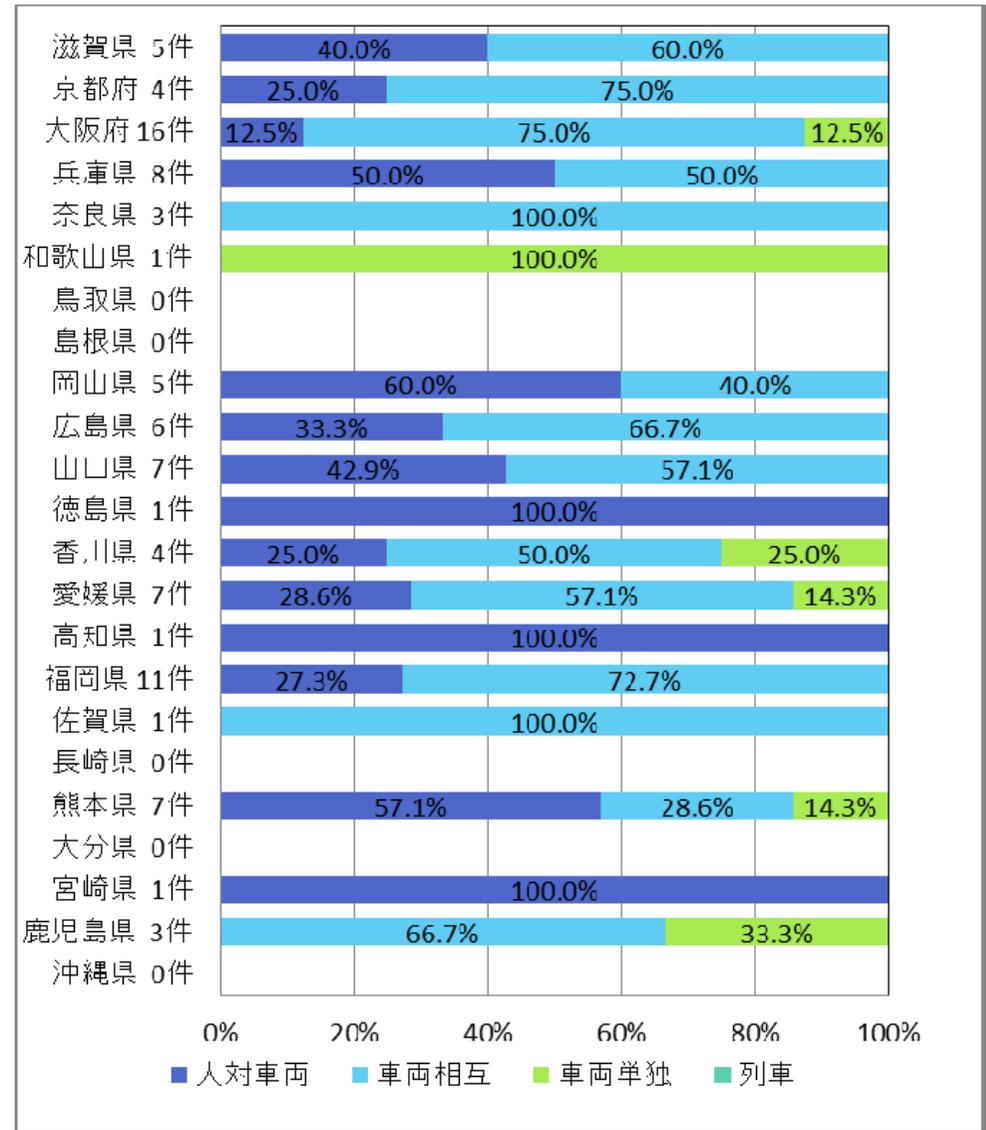
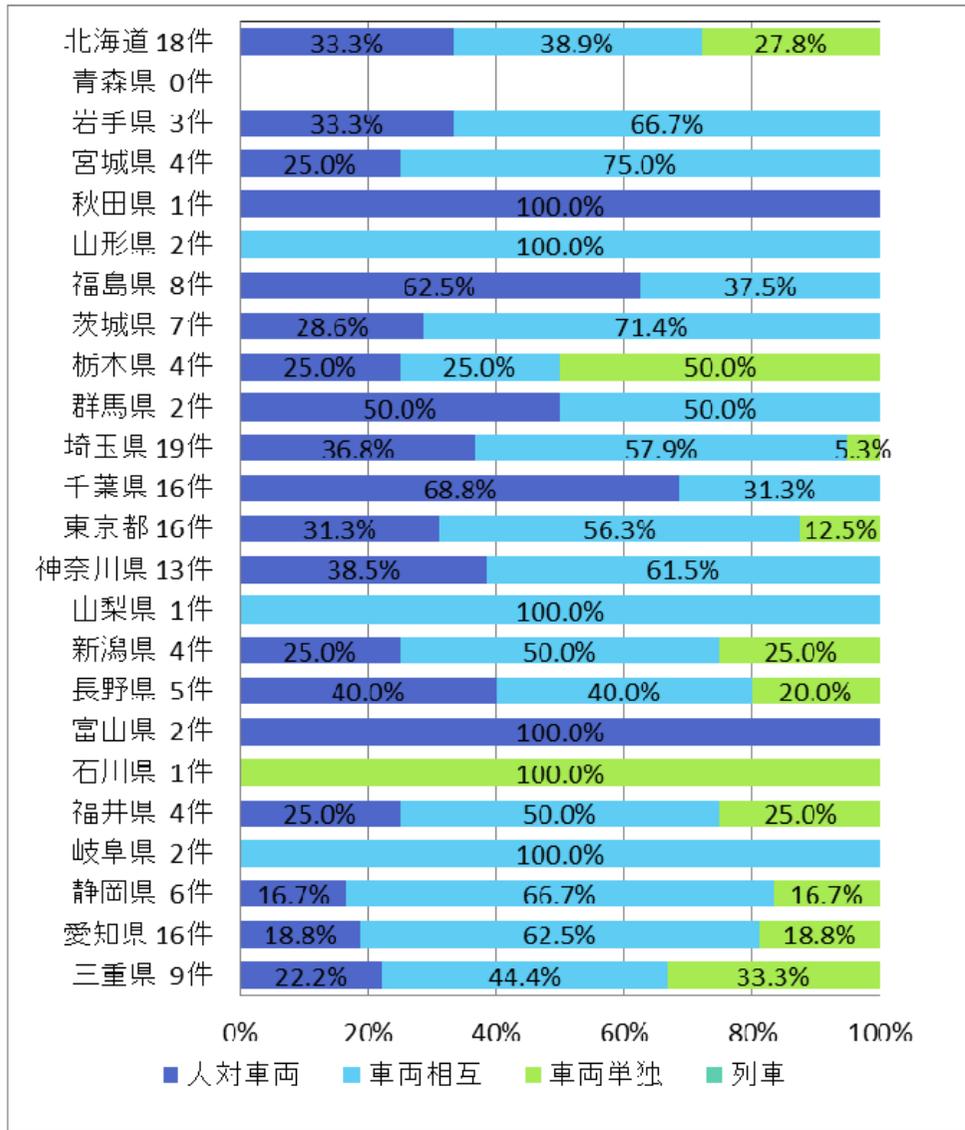
1. 発生地別の事故類型別

- ・発生地別の事故類型別にみると、「人対車両」が多い県と「車両相互」が多い県に分かれる。
- ・事故発生件数の多い県をみると、「北海道」、「埼玉県」、「東京都」、「愛知県」及び「大阪府」では「車両相互」が多い。
- ・「千葉県」では「人対車両」が多い。



※対自転車事故は、「車両相互」に含まれます。

IV. H28年死亡事故データ(発生地)

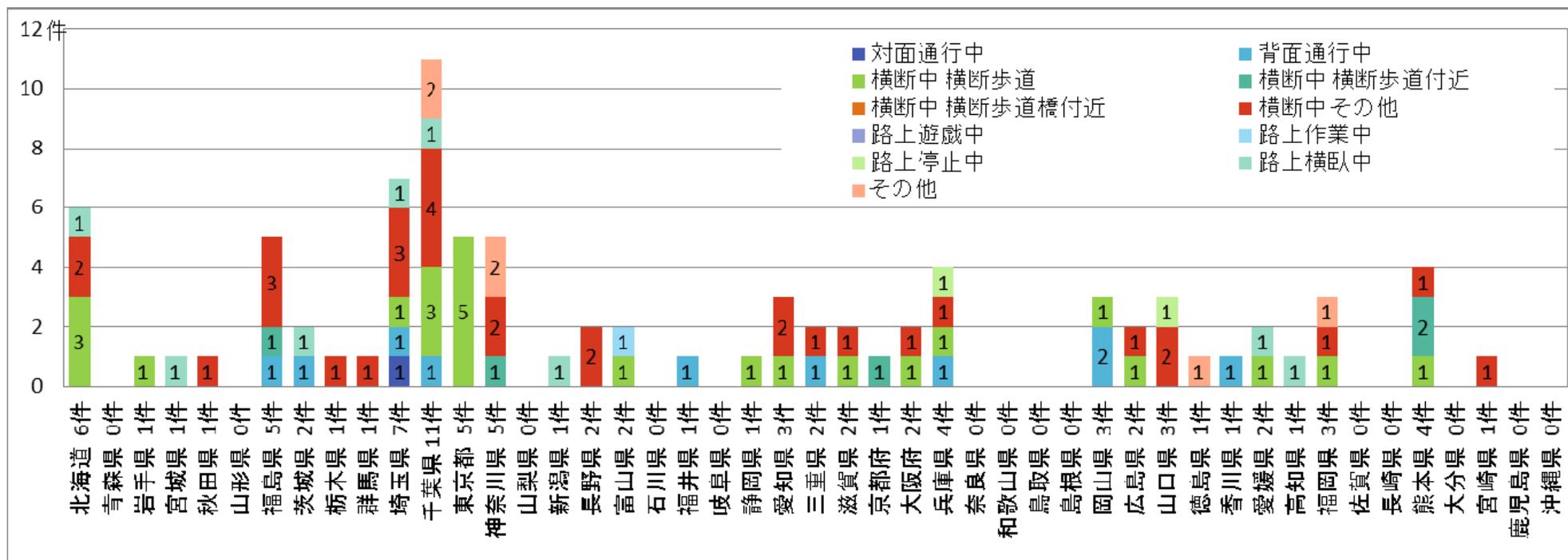


※対自転車事故は、「車両相互」に含まれます。

IV. H28年死亡事故データ(発生地)

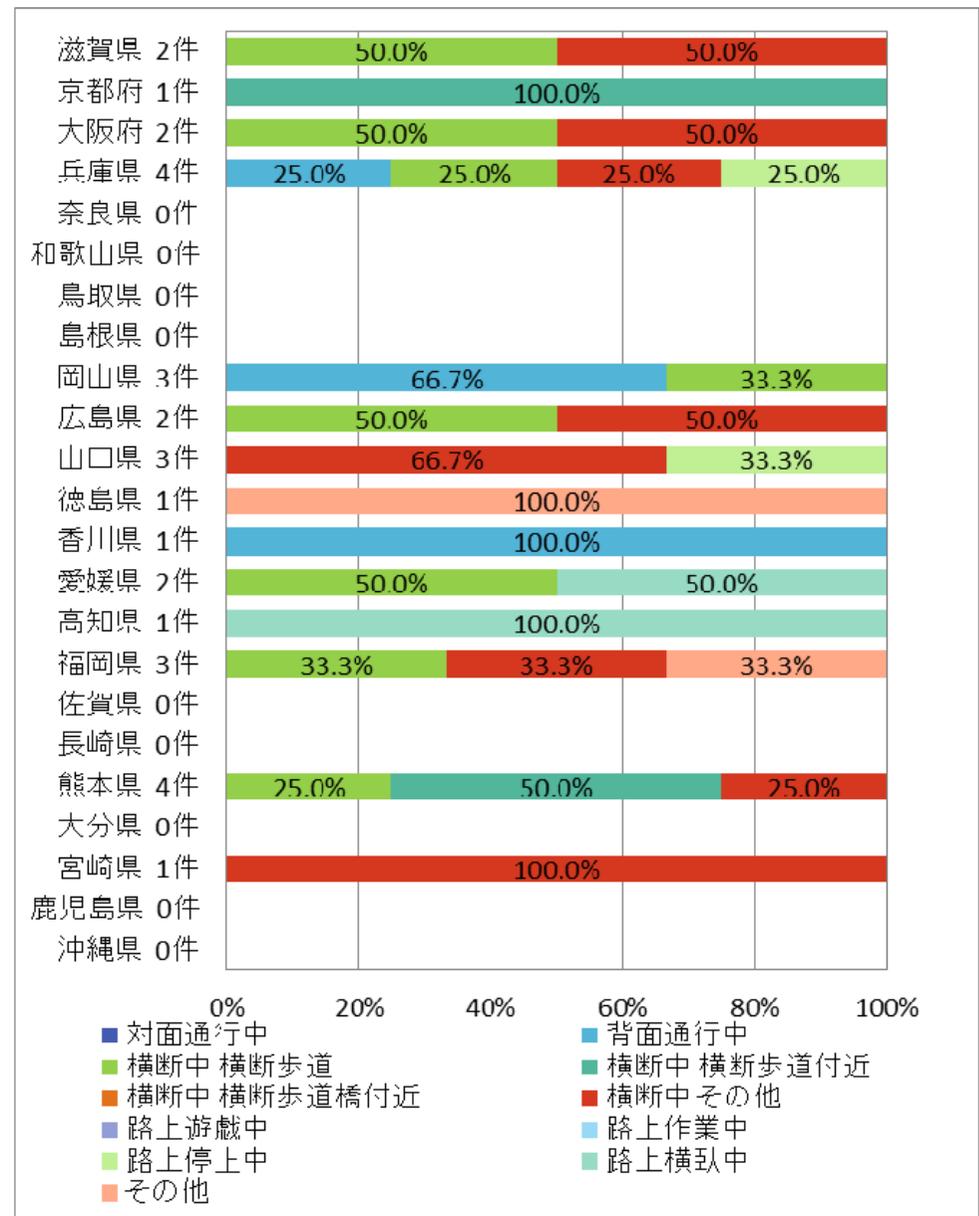
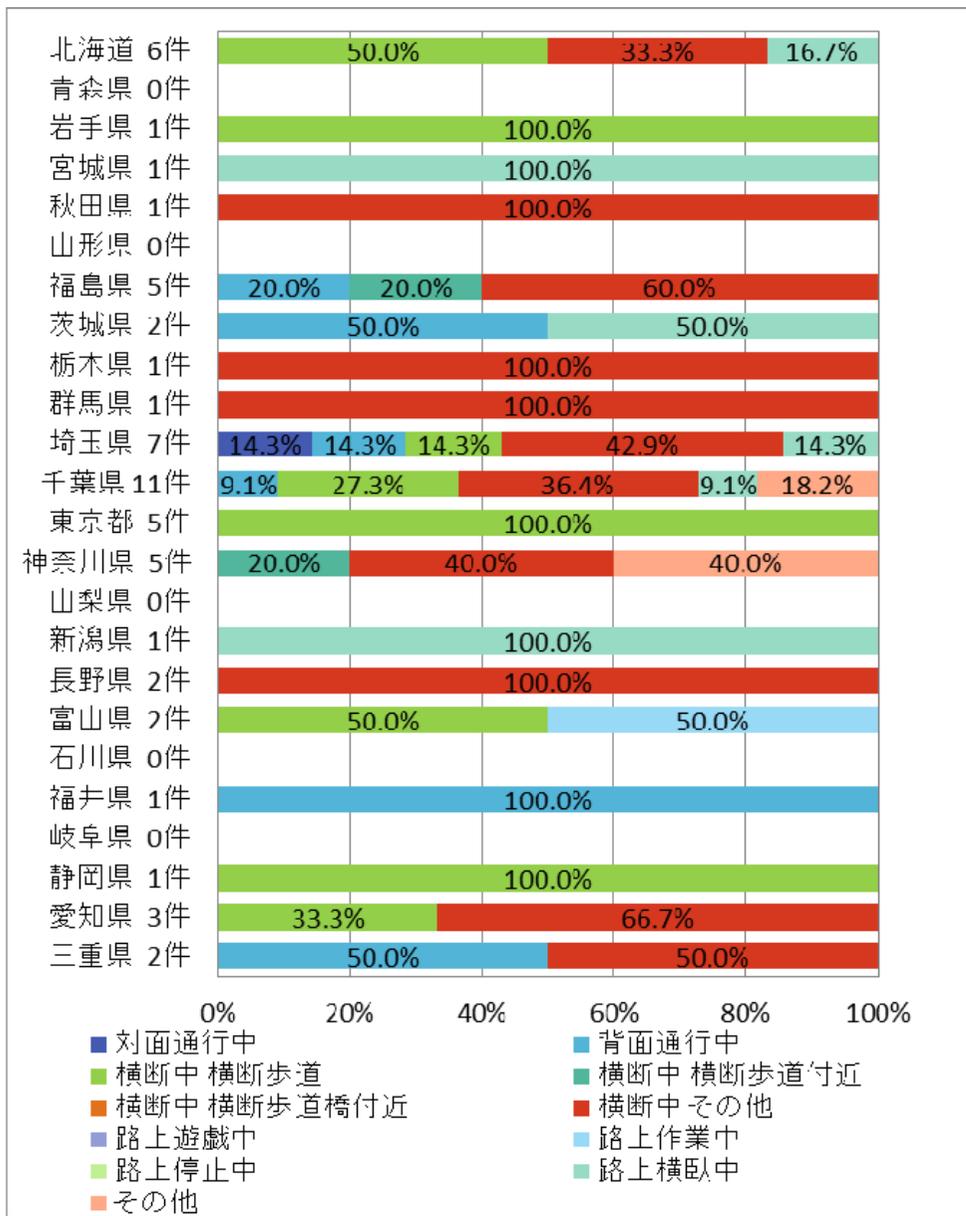
(1) 人対車両

- ・発生地別の事故類型（人対車両）別にみると、概ね「横断中 横断歩道」が多い県と「横断中 その他」が多い県に分かれる。
- ・事故発生件数の多い県をみると、「北海道」では「横断中 横断歩道」が多い。
- ・「埼玉県」及び「千葉県」では「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. H28年死亡事故データ(発生地)

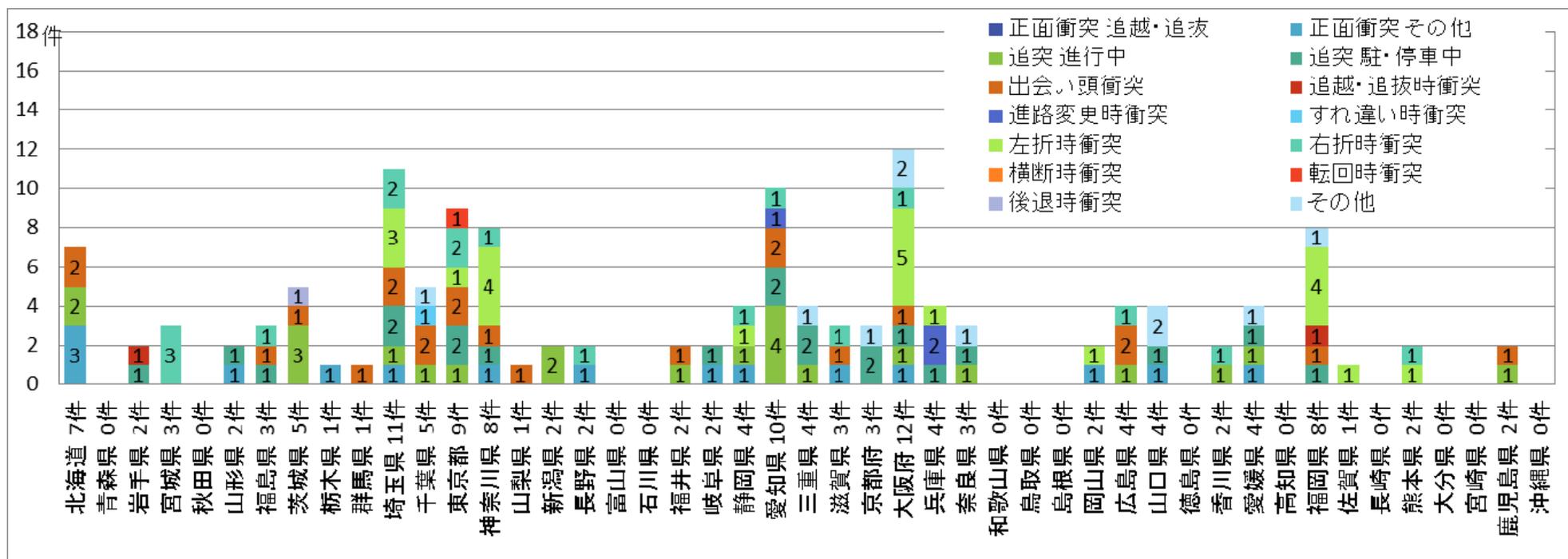


※対自転車事故は、「車両相互」に含まれます。

IV. H28年死亡事故データ(発生地)

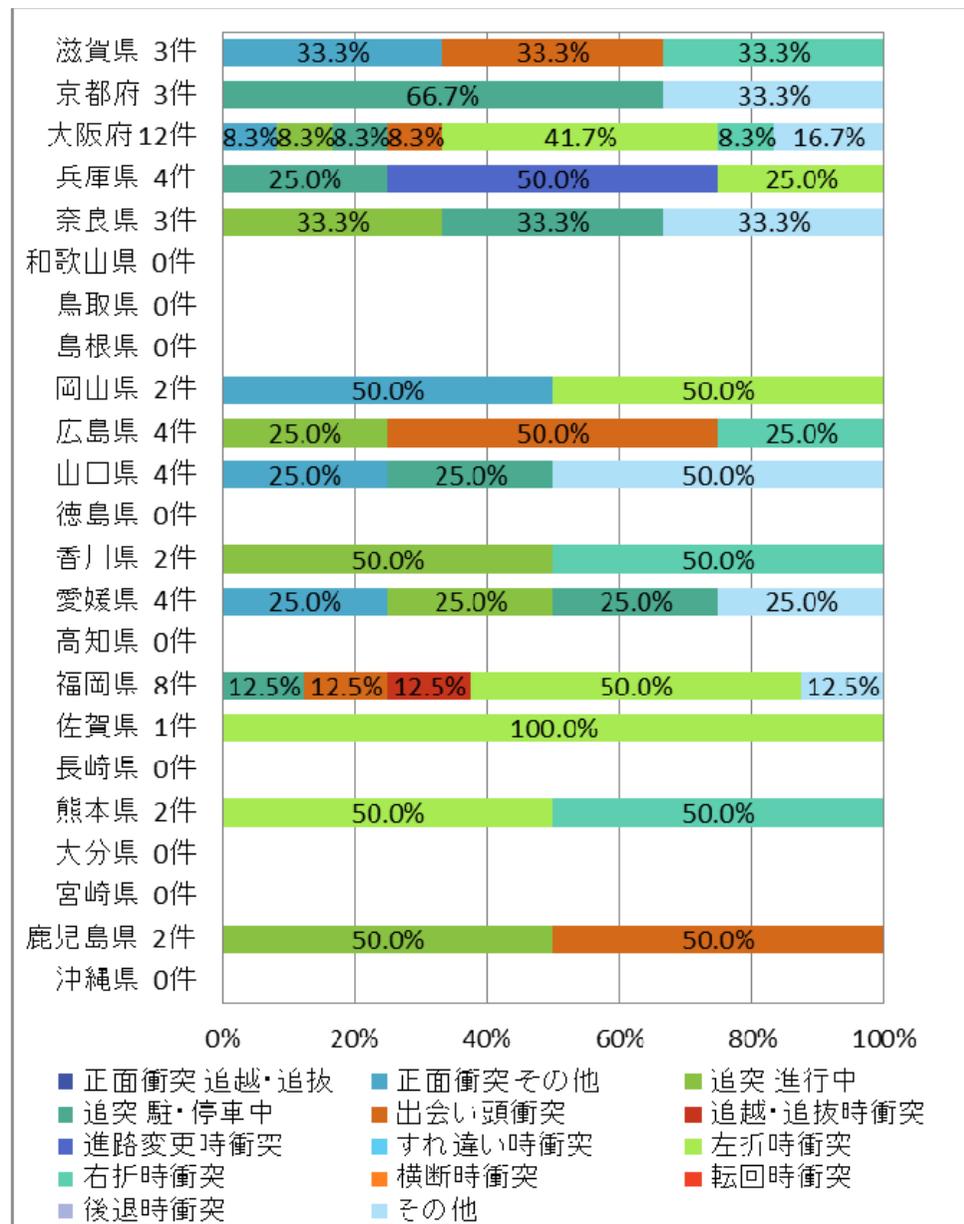
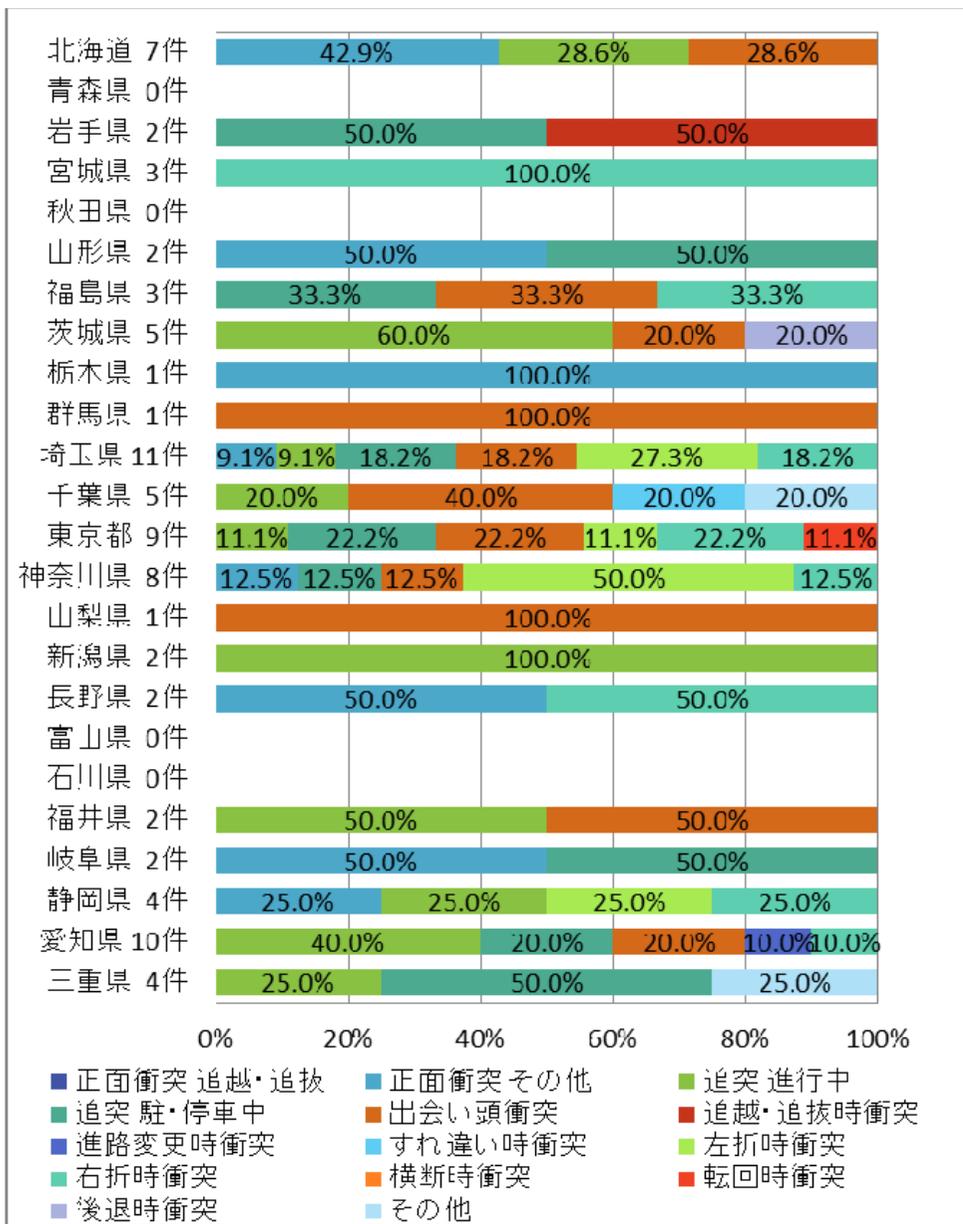
(2) 車両相互

- ・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」、「神奈川県」、「大阪府」及び「福岡県」では「左折時衝突」が多い。
- ・「東京都」では「追突 駐・停車中」、「出会い頭衝突」及び「右折時衝突」が多い。
- ・「愛知県」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. H28年死亡事故データ(発生地)

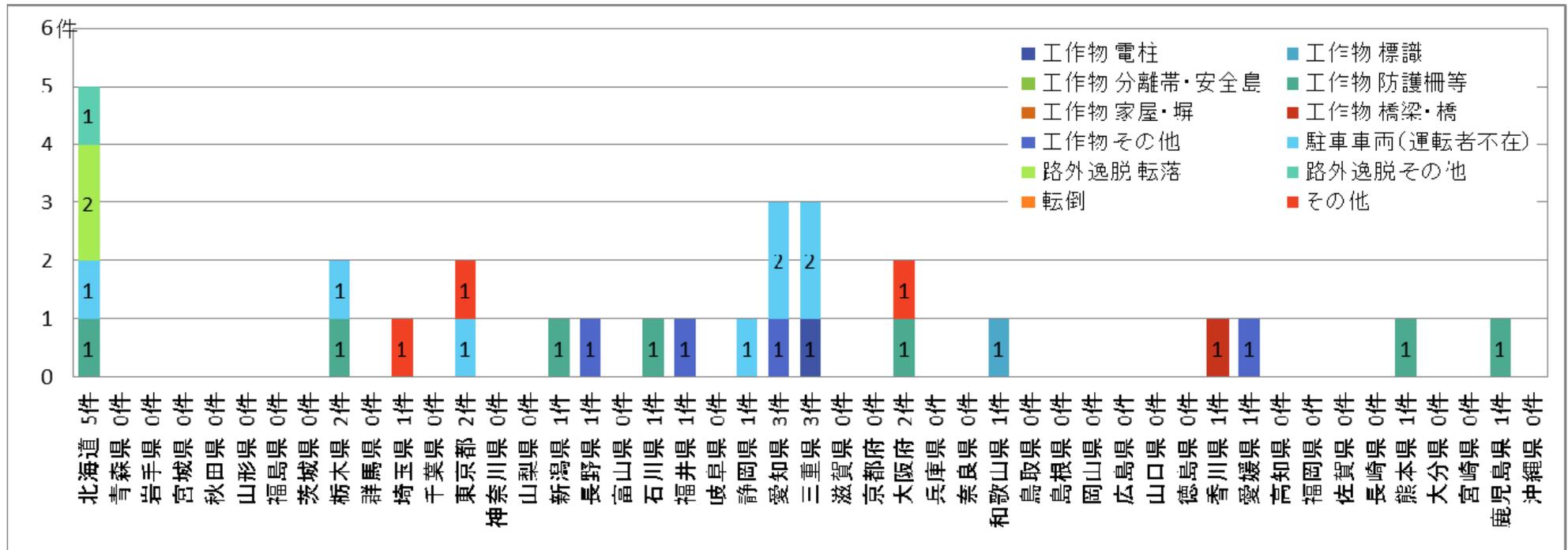


※対自転車事故は、「車両相互」に含まれます。

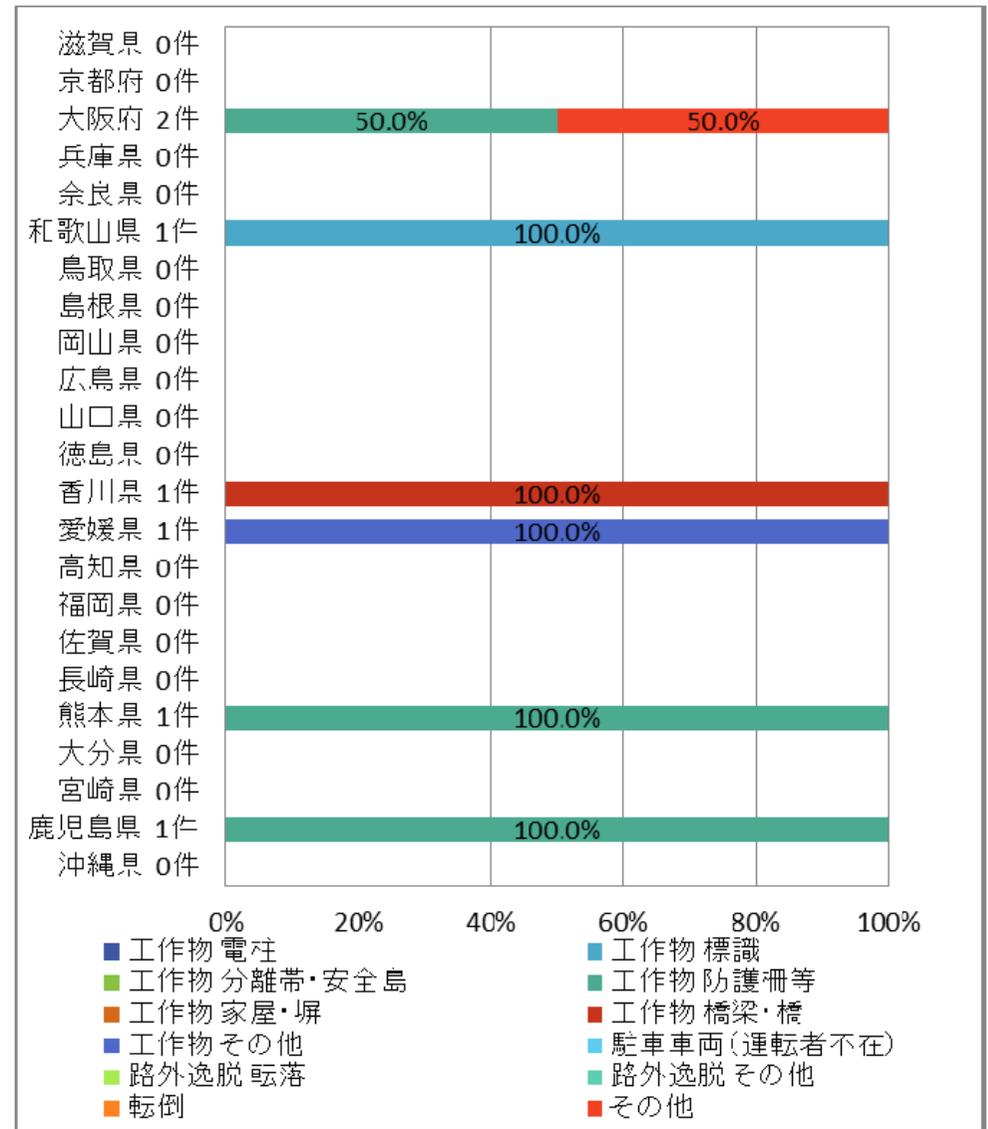
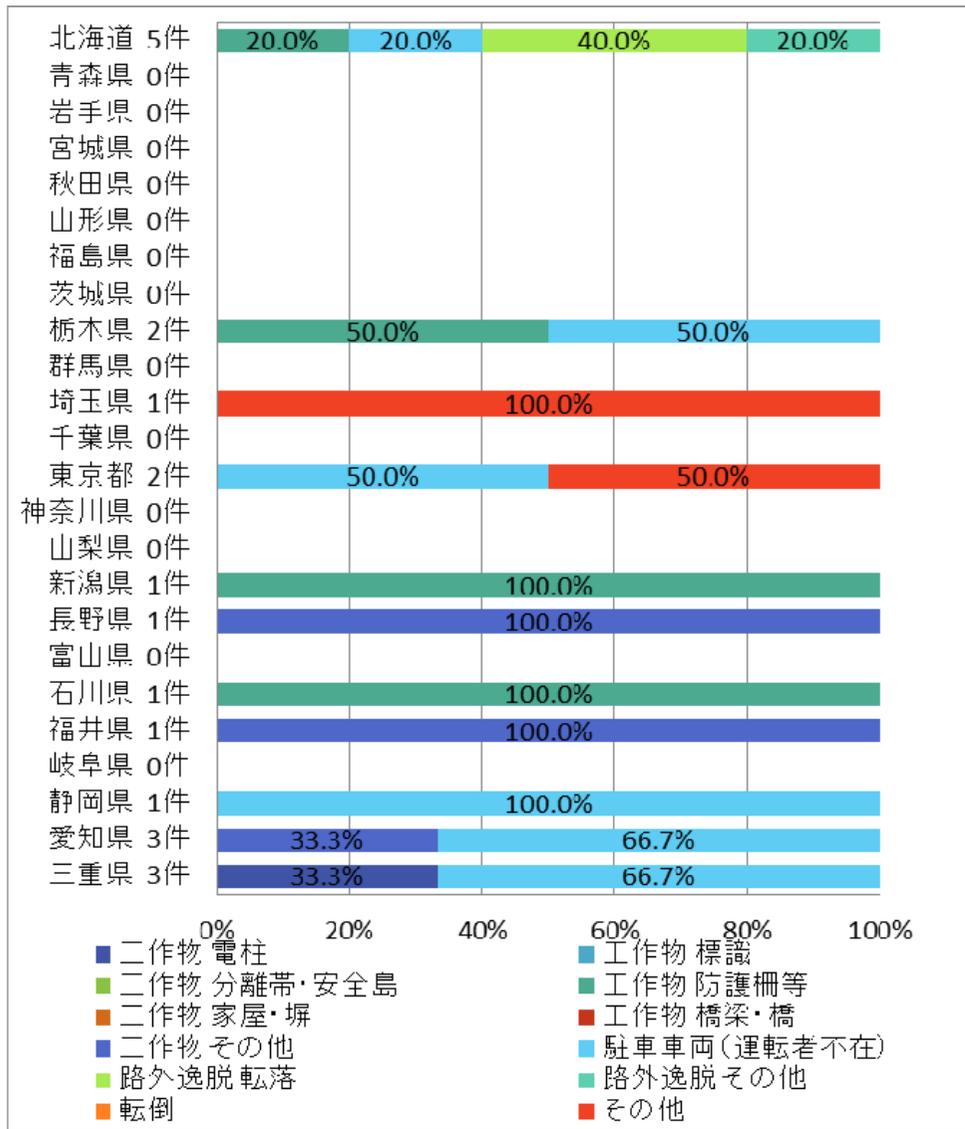
IV. H28年死亡事故データ(発生地)

(3) 車両単独

- 発生地別の事故類型（車両単独）別について事故発生件数の多い県をみると、「北海道」では「路外逸脱 転落」が多い。



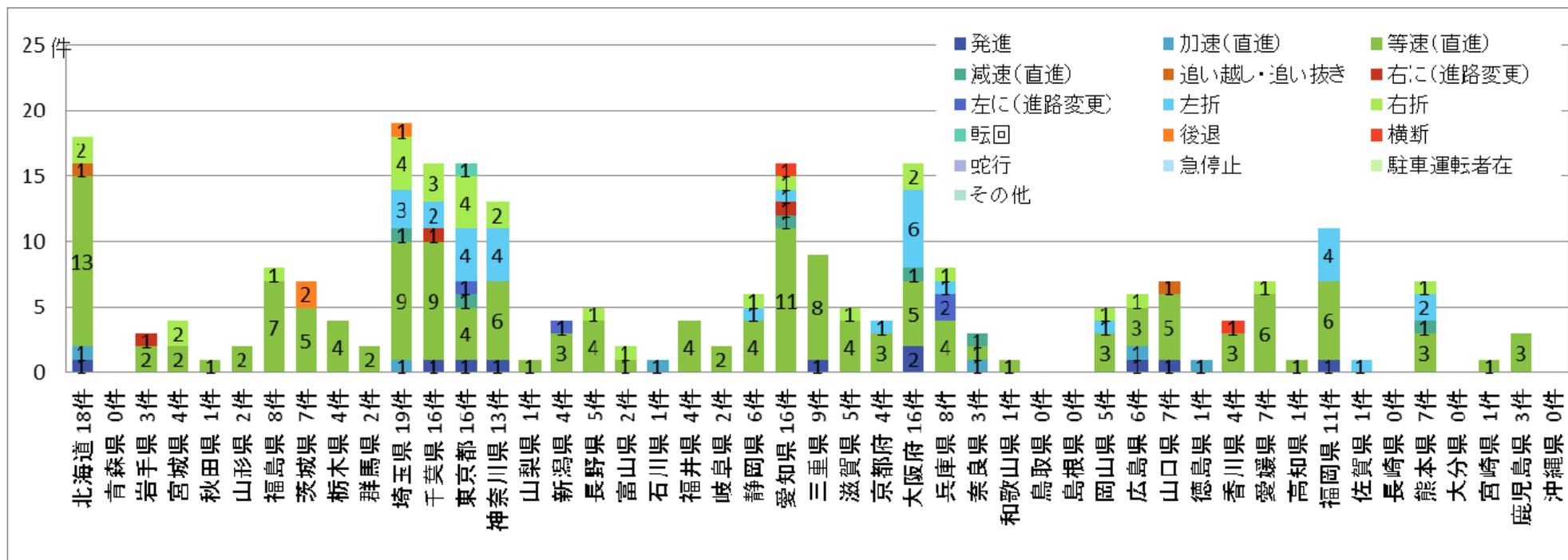
IV. H28年死亡事故データ(発生地)



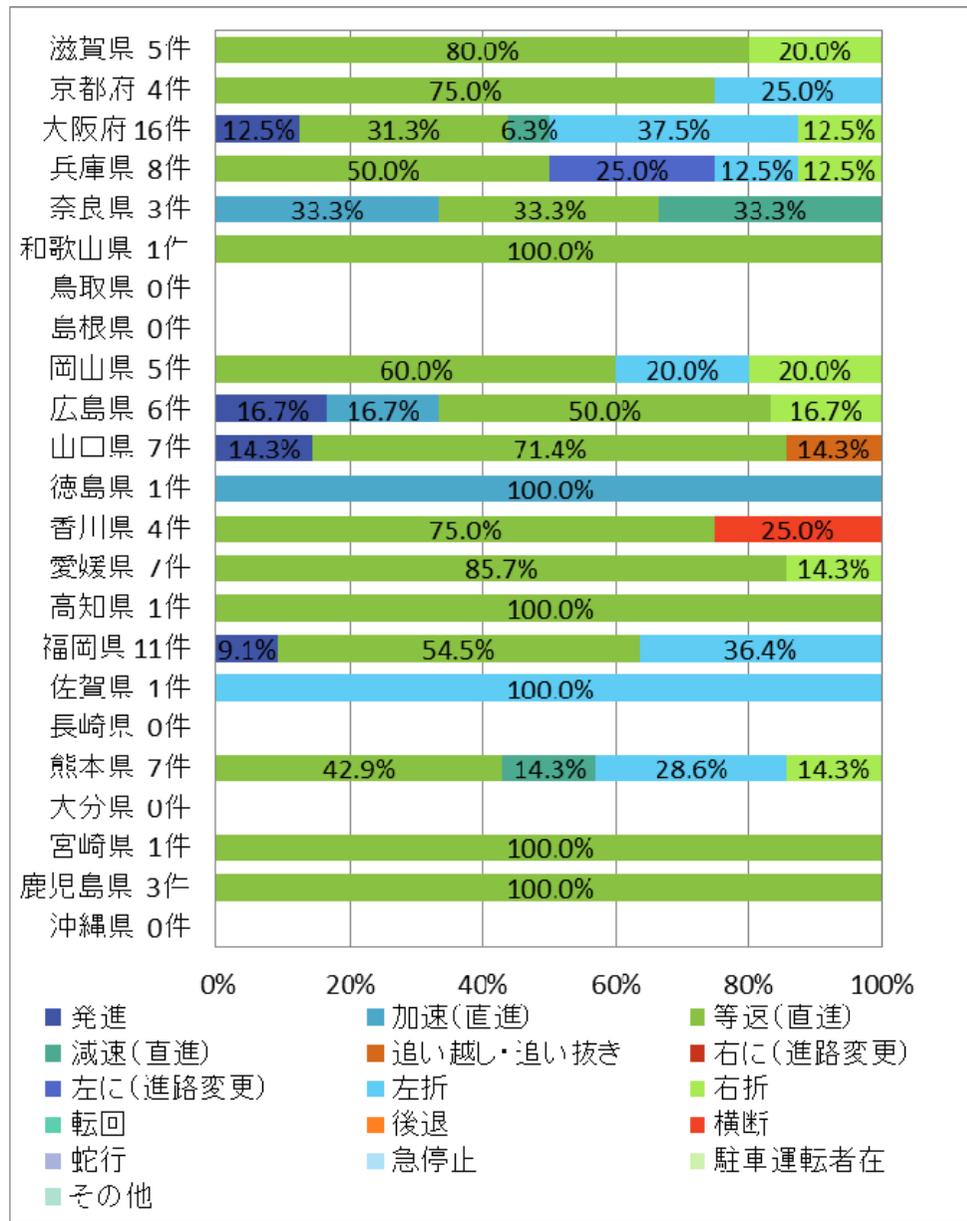
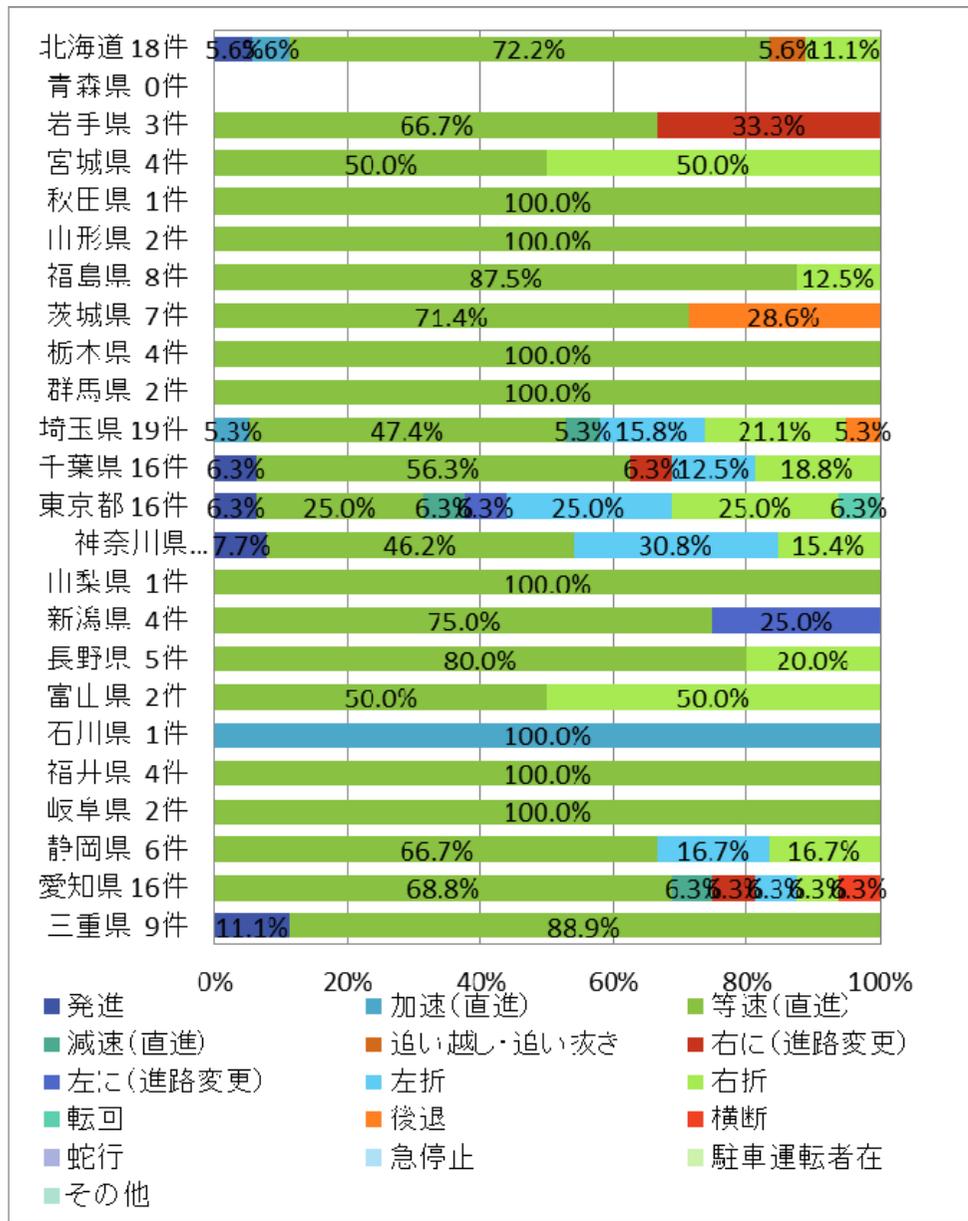
IV. H28年死亡事故データ(発生地)

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、各県ともに「等速（直進）」が多くなっている。
- ・事故発生件数の多い県をみると、「北海道」、「埼玉県」、「千葉県」及び「愛知県」では「等速（直進）」が多い。
- ・「東京都」では「等速（直進）」、「左折」及び「右折」が多い。
- ・「大阪府」では「左折」が多い。



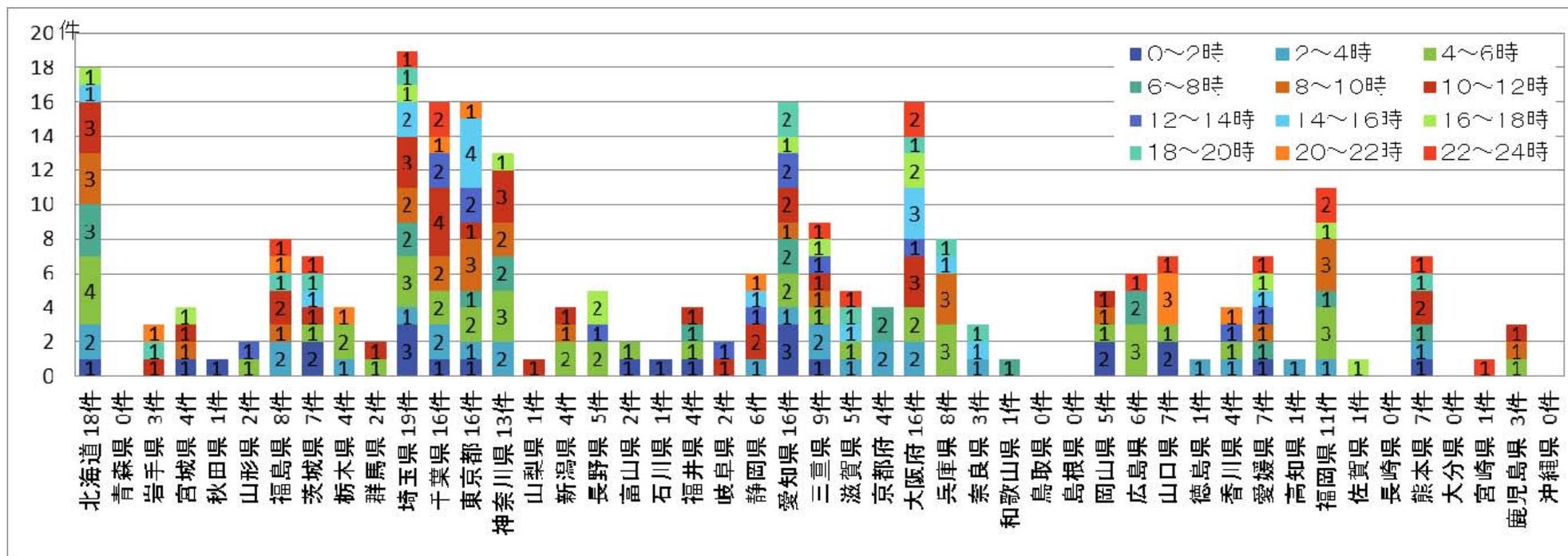
IV. H28年死亡事故データ(発生地)



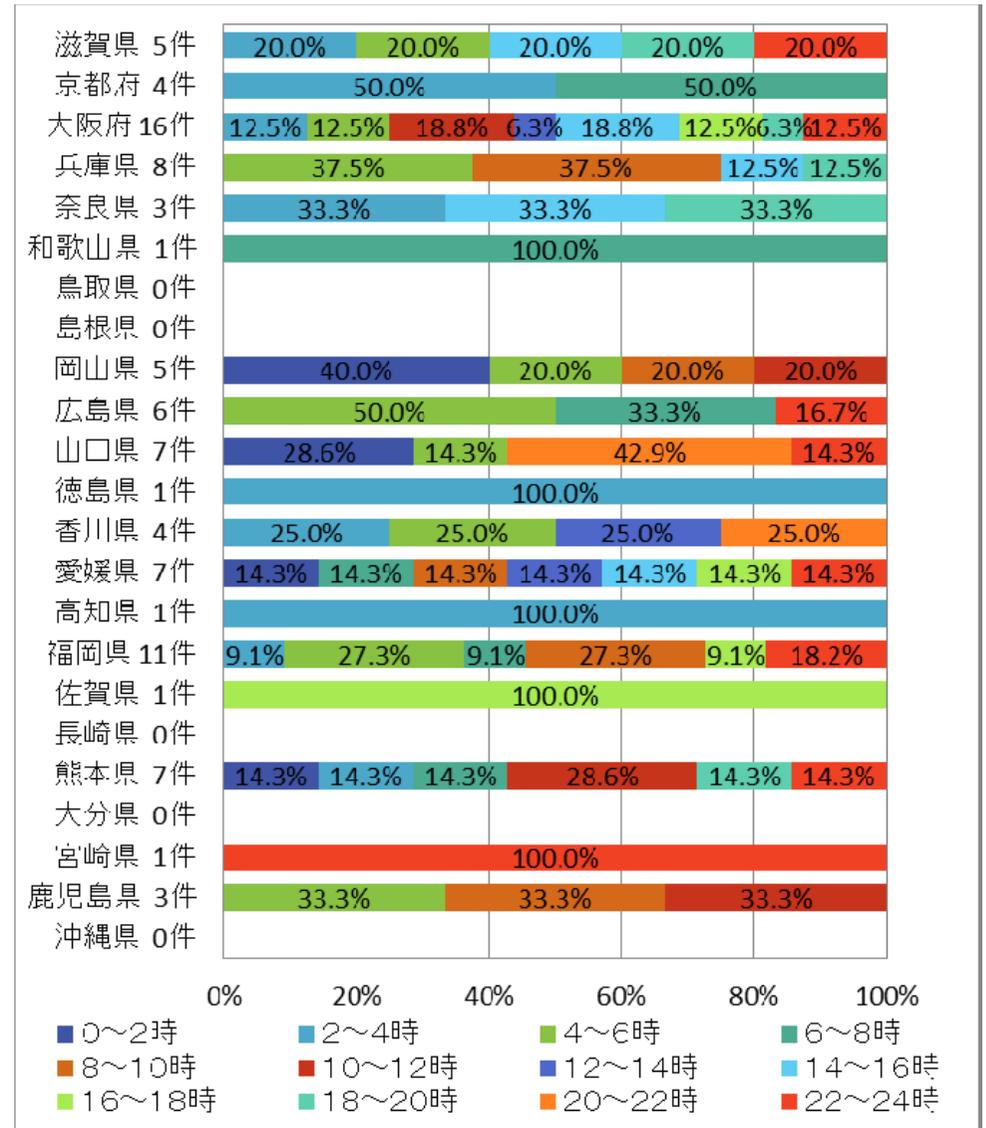
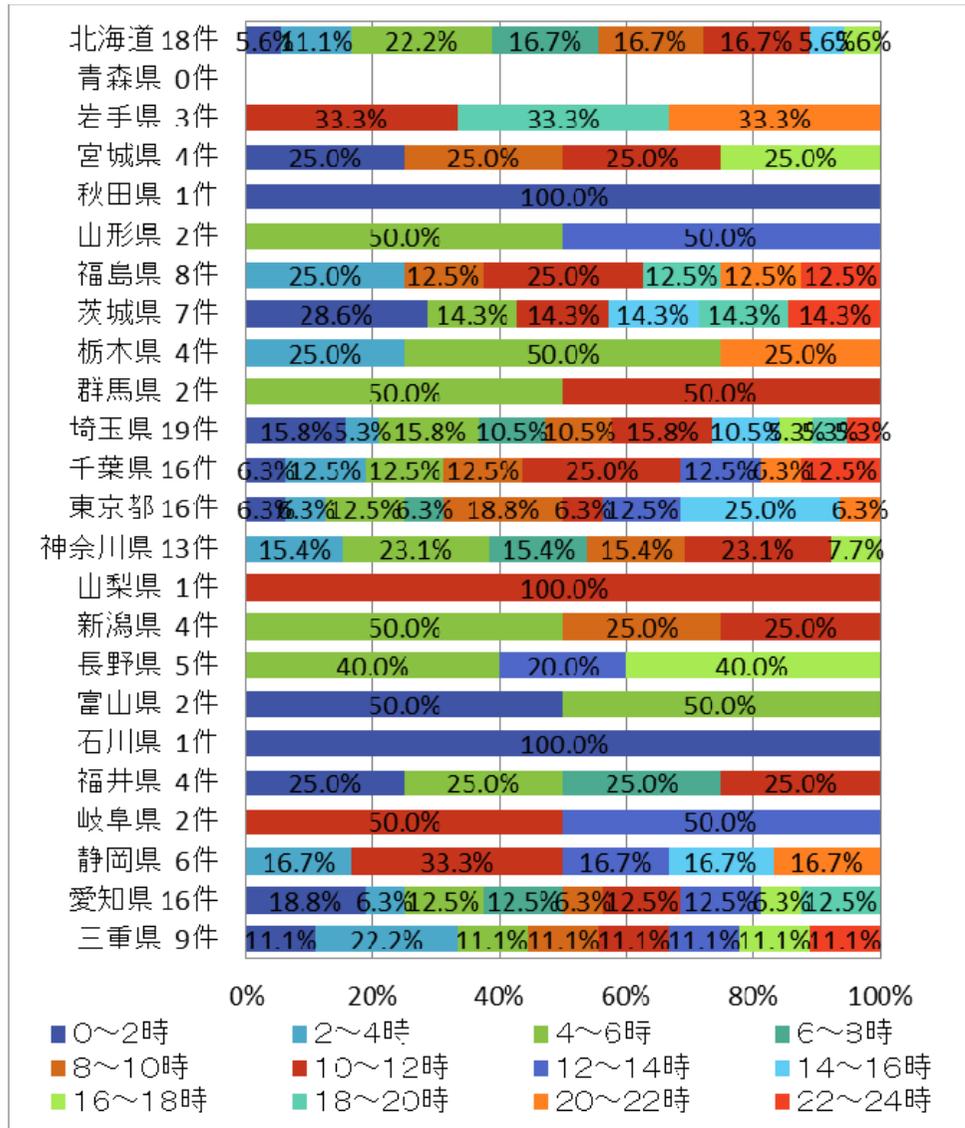
IV. H28年死亡事故データ(発生地)

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、「北海道」では「4～6時」が多い。
- ・「埼玉県」では「0～2時」、「4～6時」及び「10～12時」が多い。
- ・「千葉県」では「10～12時」が多く、「東京都」では「14～16時」が多い。
- ・「愛知県」では「0～2時」が多い。
- ・「福岡県」では「4～6時」及び「8～10時」が多い。



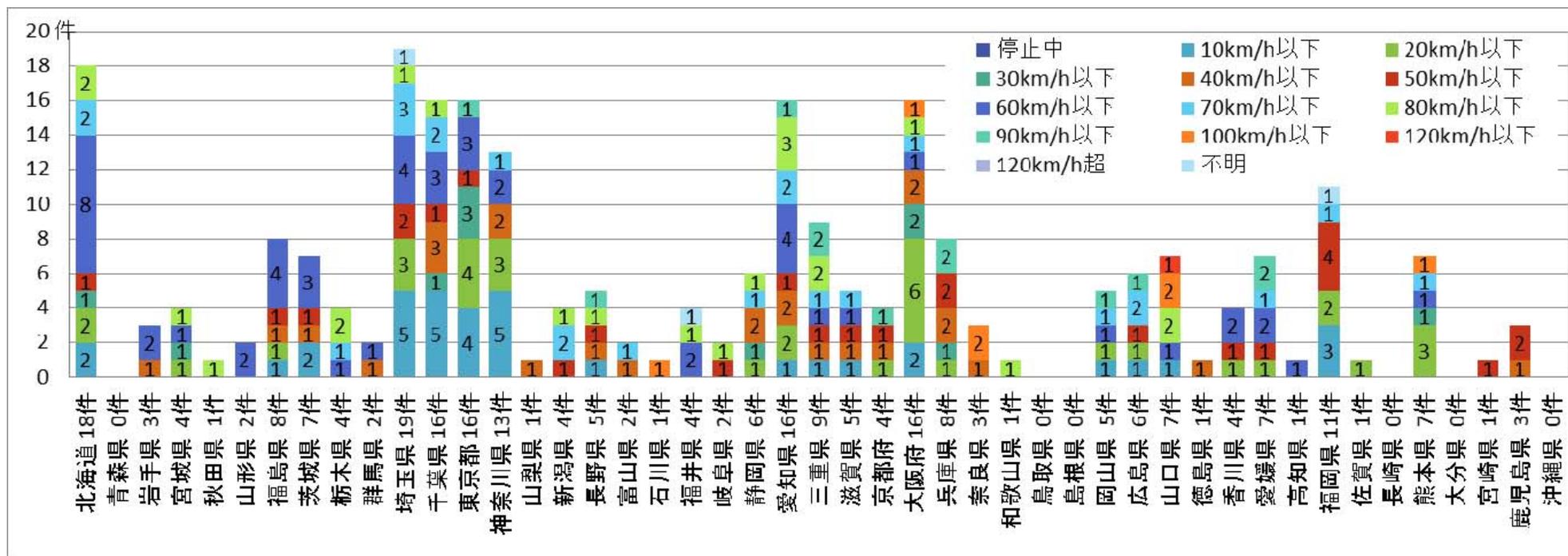
IV. H28年死亡事故データ(発生地)



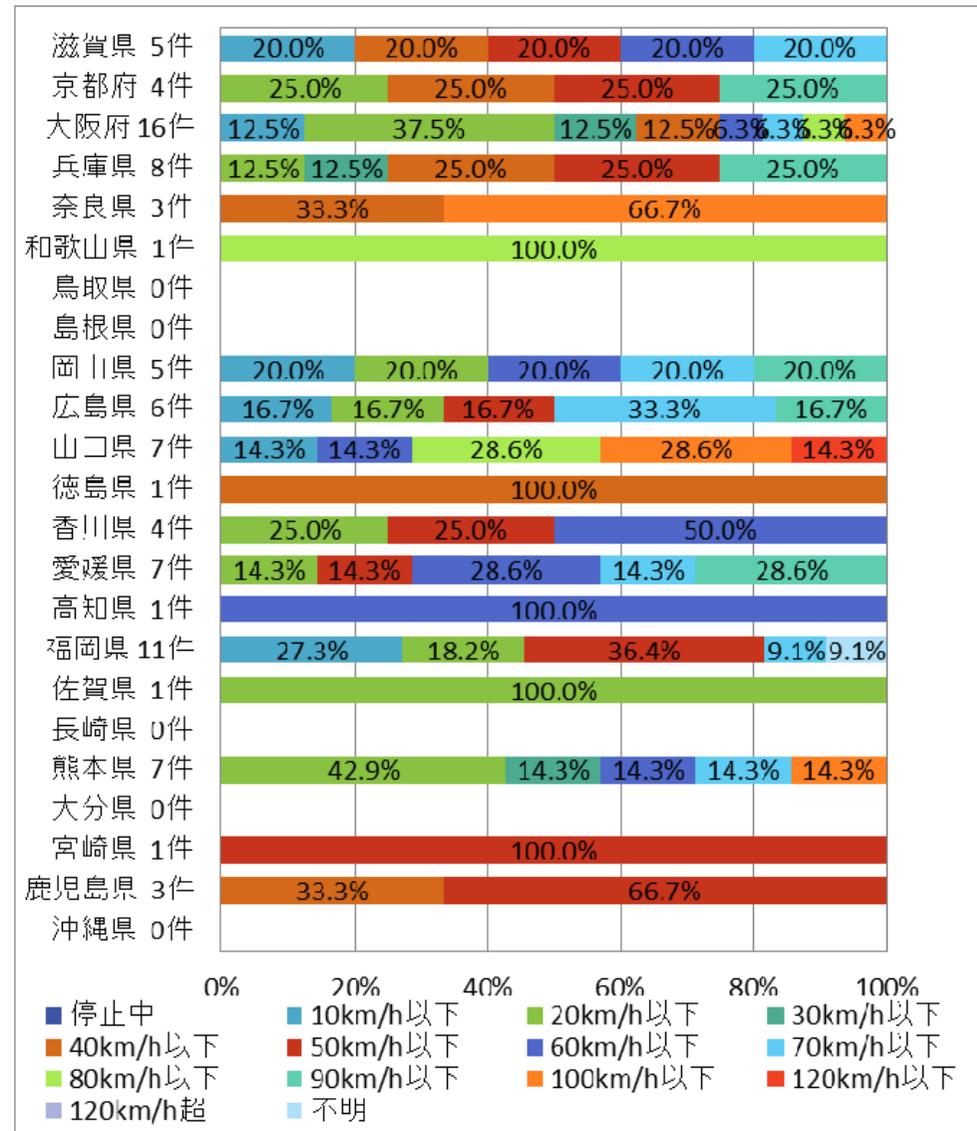
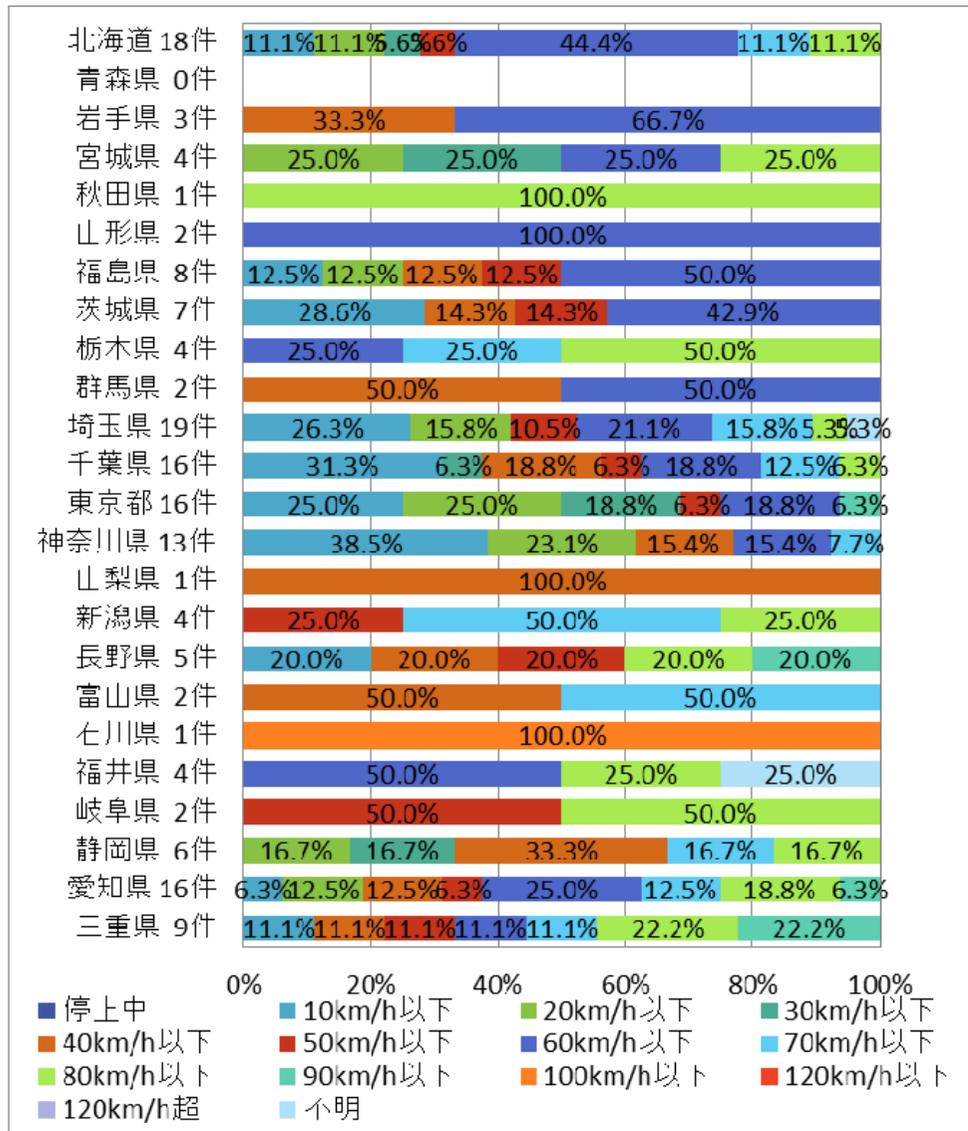
IV. H28年死亡事故データ(発生地)

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、「北海道」及び「愛知県」では「60km/h以下」が多い。
- ・「埼玉県」、「千葉県」では「10km/h以下」が多い。
- ・「東京都」では「10km/h以下」及び「20km/h以下」が多い。
- ・「大阪府」では「20km/h以下」が多い。



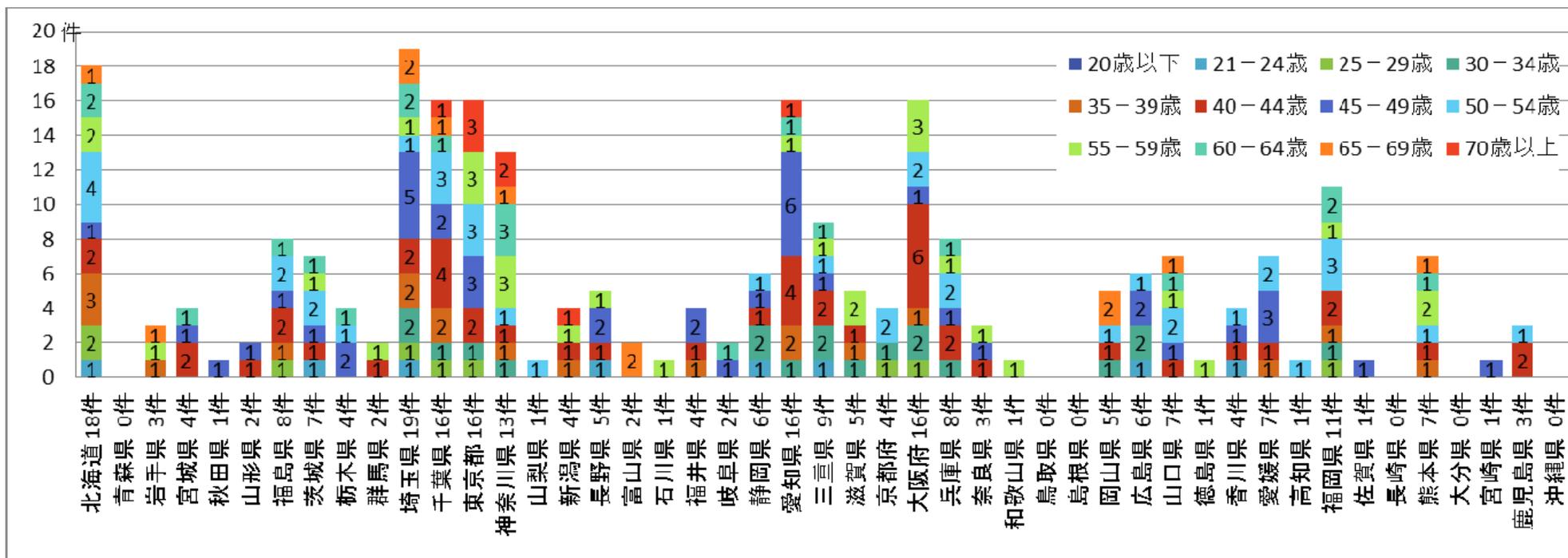
IV. H28年死亡事故データ(発生地)



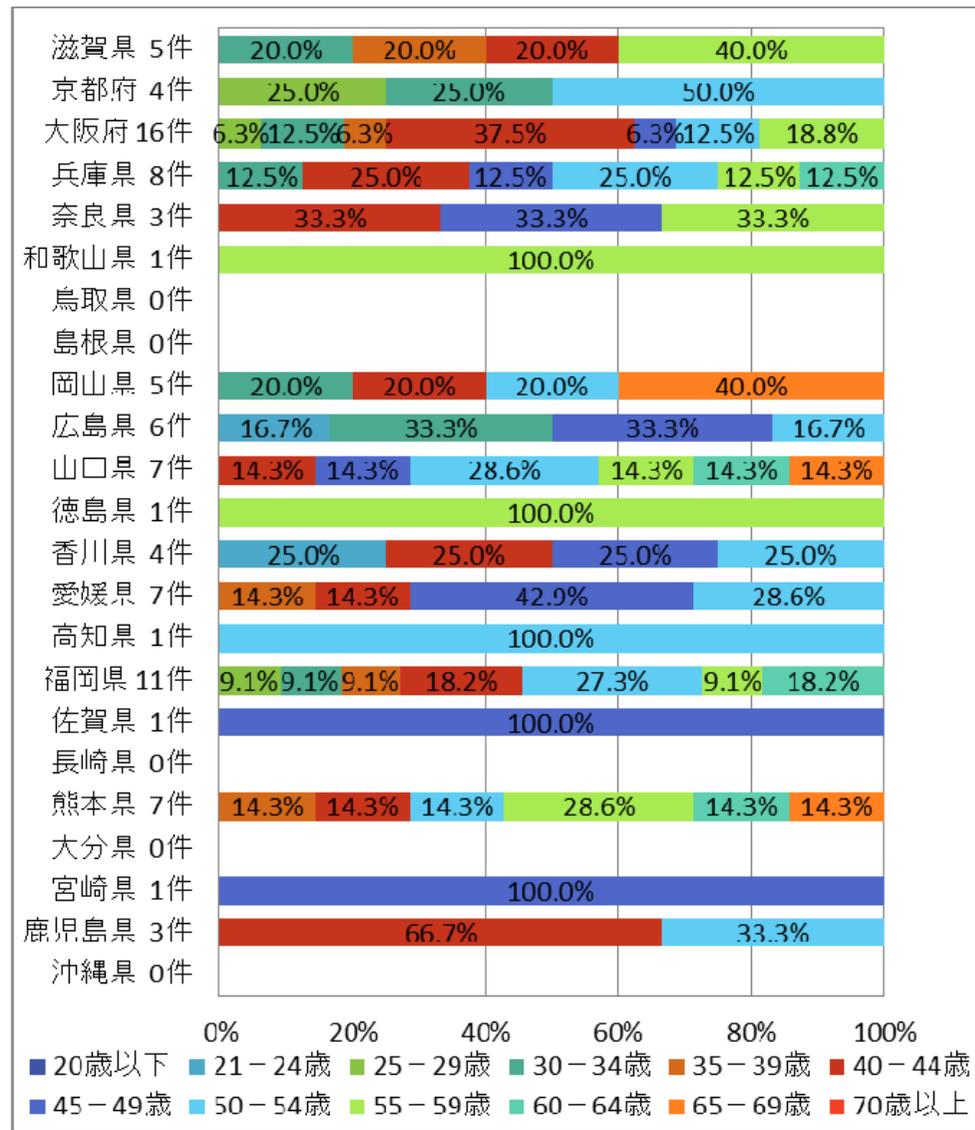
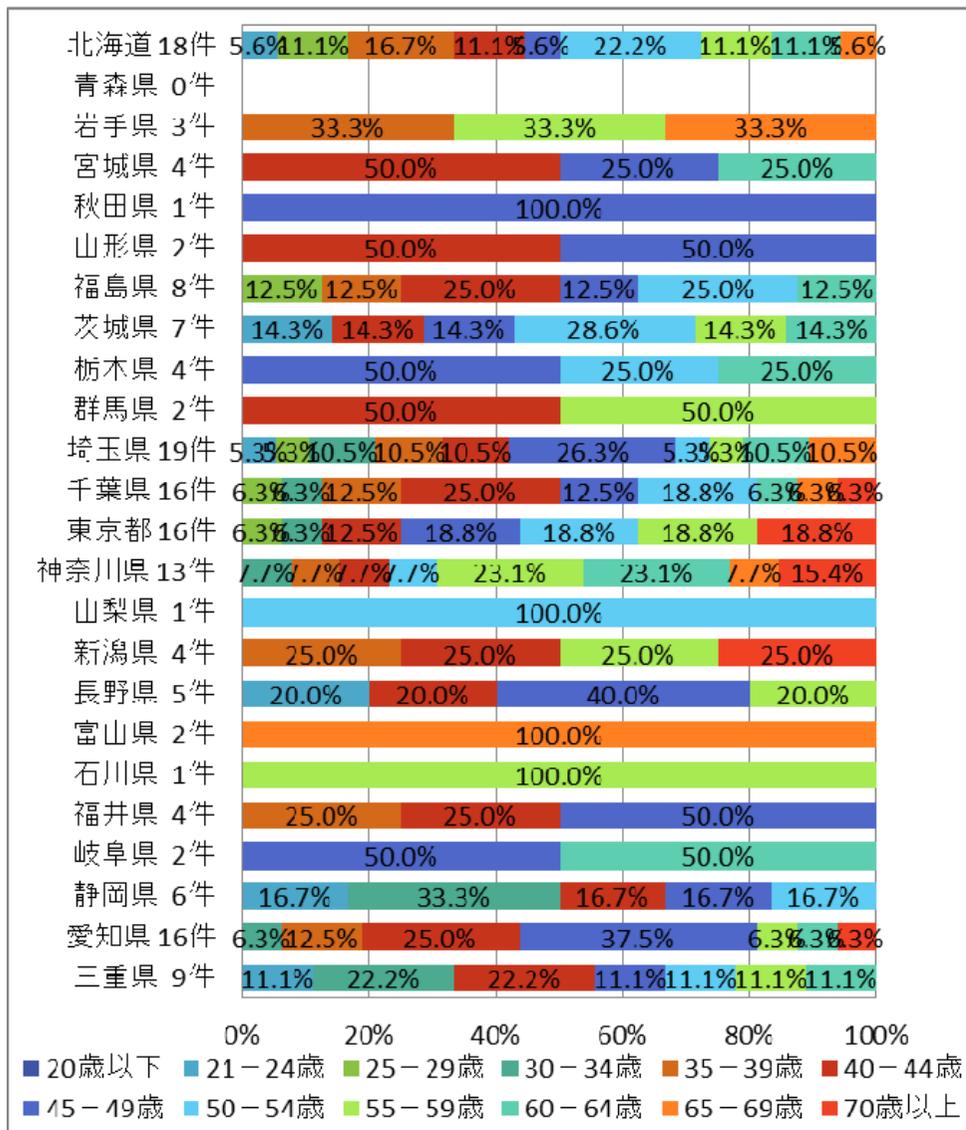
IV. H28年死亡事故データ(発生地)

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、「北海道」では「50-54歳」が多い。
- ・「埼玉県」及び「愛知県」では「45-49歳」が多い。
- ・「千葉県」及び「大阪府」では「40-44歳」が多い。
- ・「東京都」では「45-49歳」、「50-54歳」、「55-59歳」及び「70歳以上」が多い。



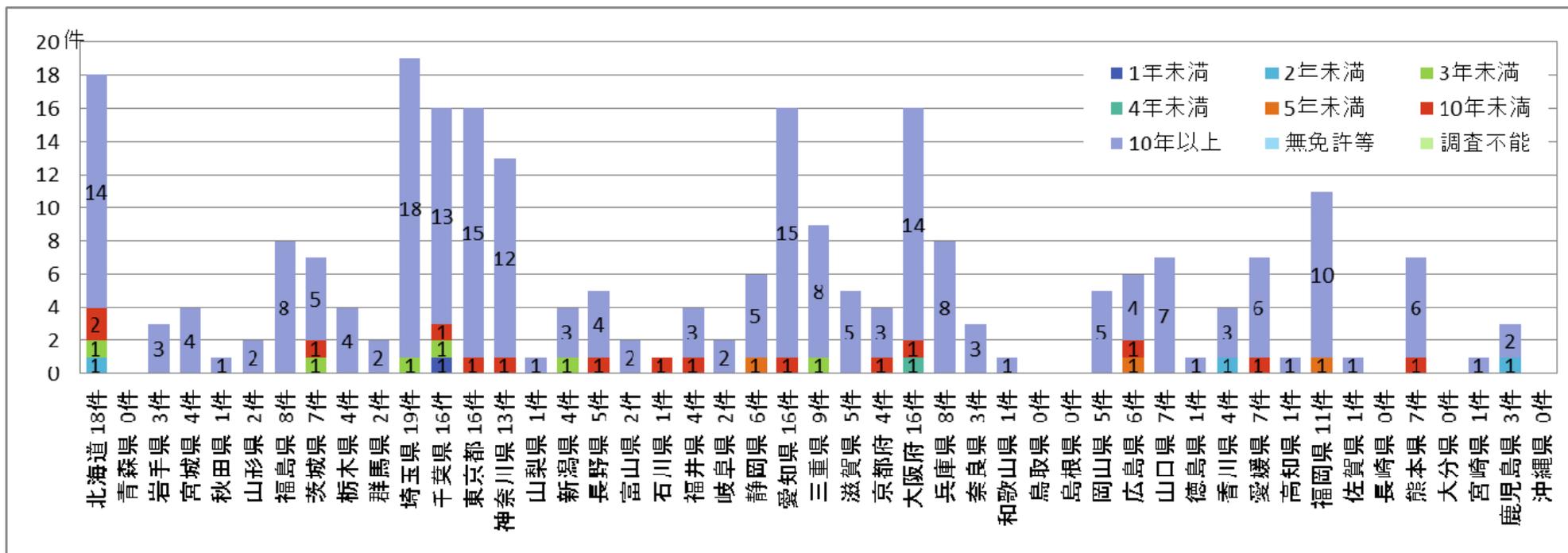
IV. H28年死亡事故データ(発生地)



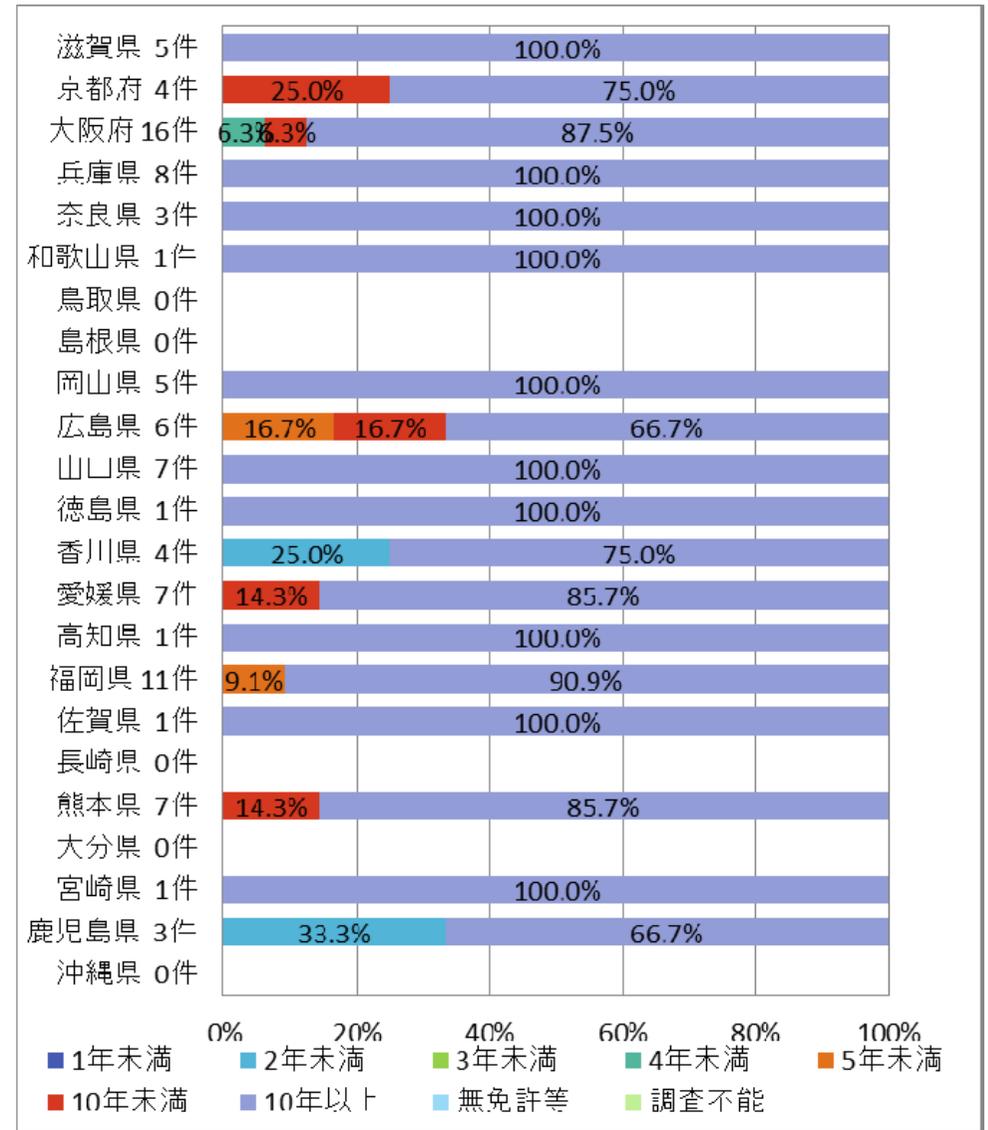
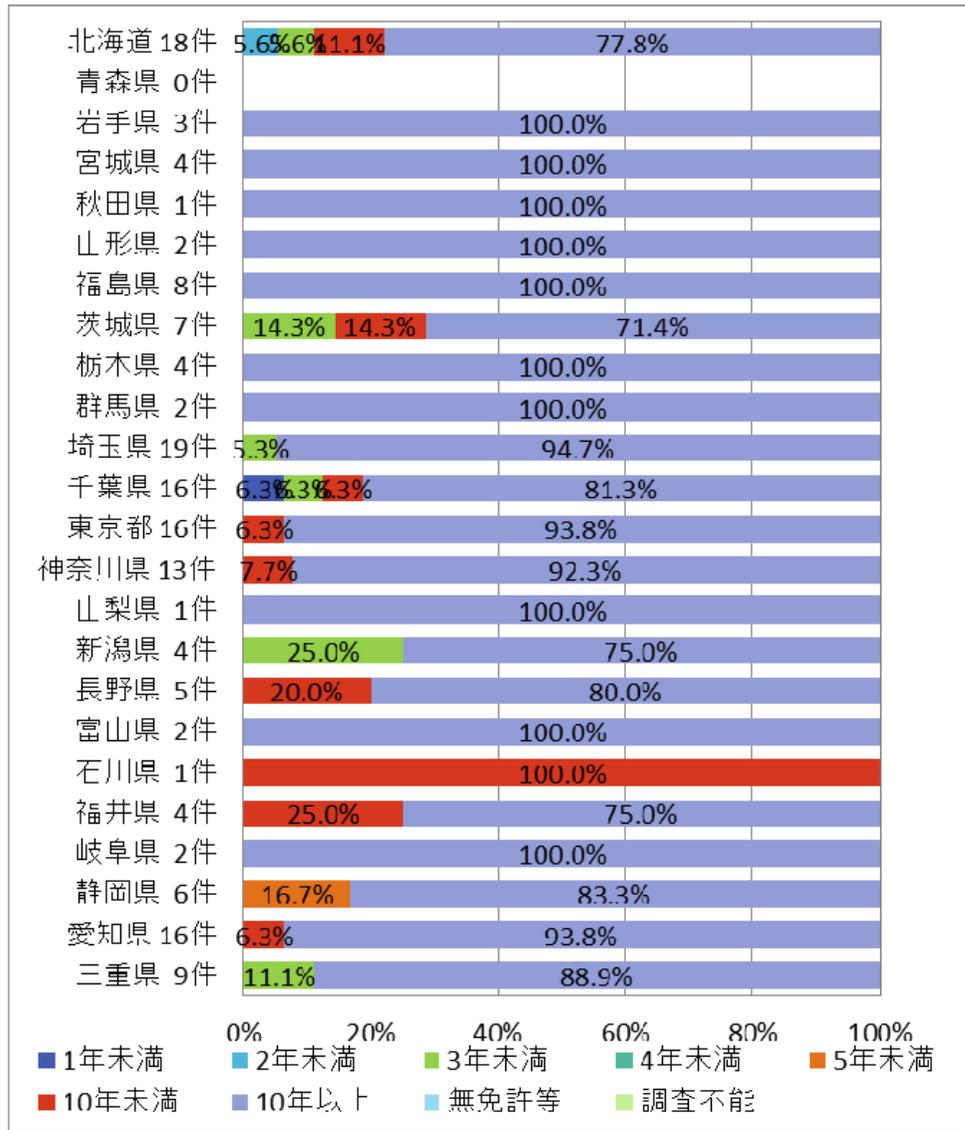
IV. H28年死亡事故データ(発生地)

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、概ね各県とも「10年以上」が多い。



IV. H28年死亡事故データ(発生地)



メ モ

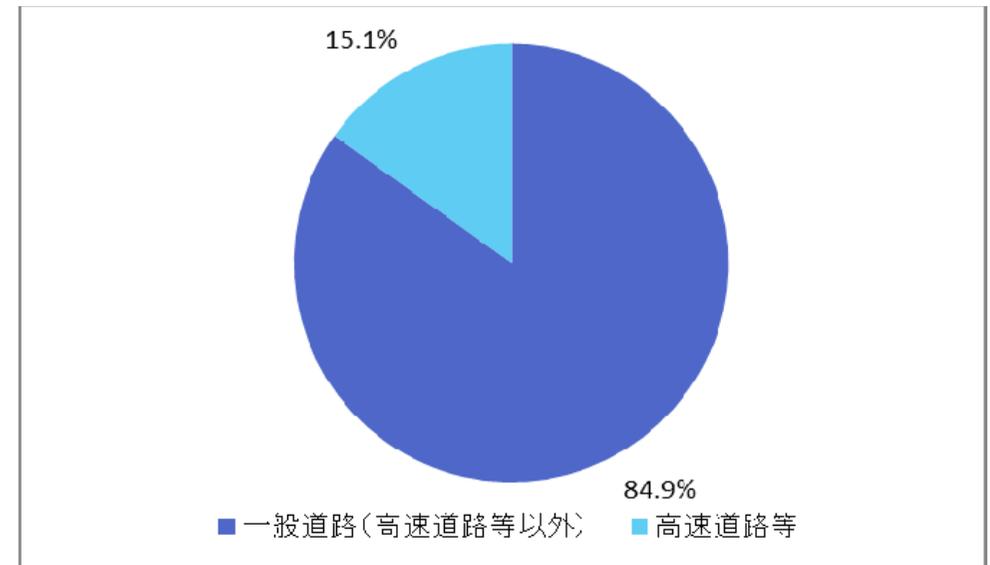
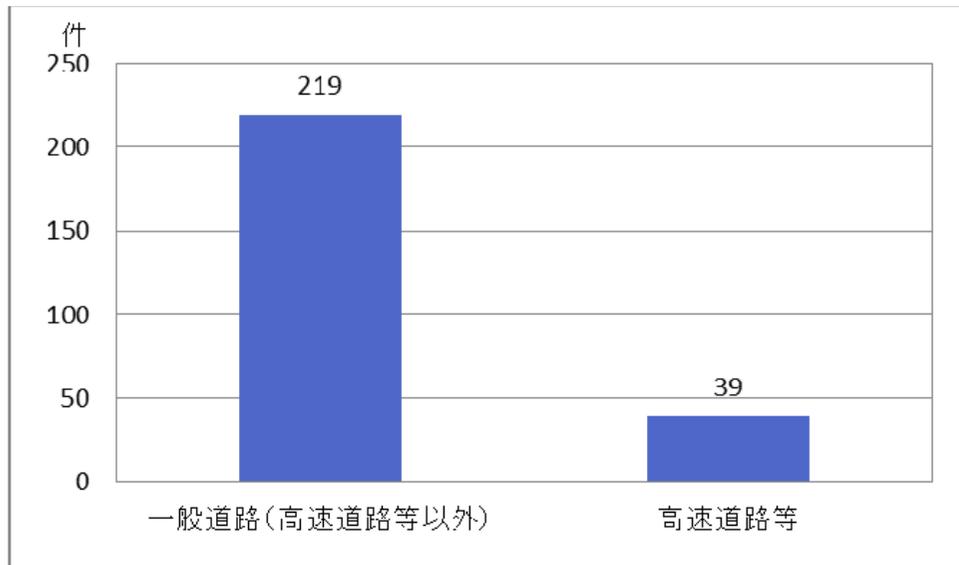
V. H28年死亡事故データ(道路区分)

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. H28年死亡事故データ(道路区分)

1. 道路区分別

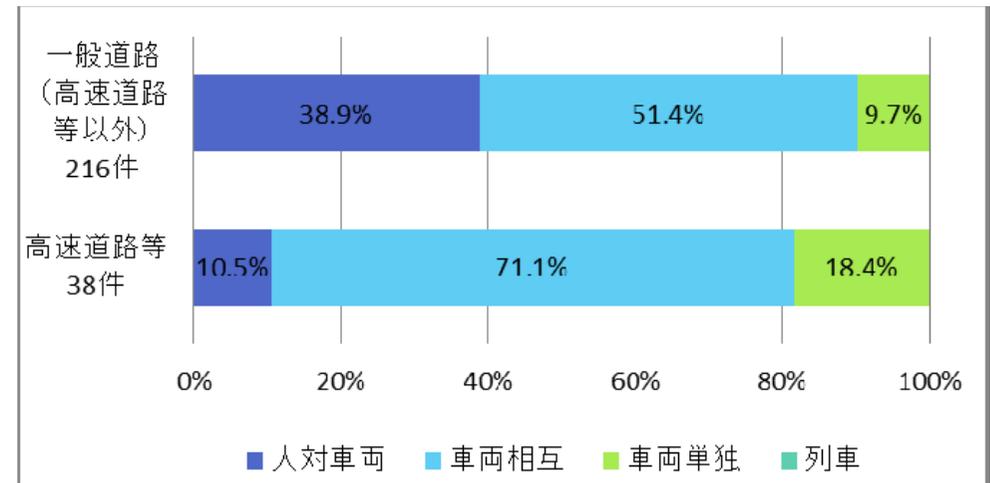
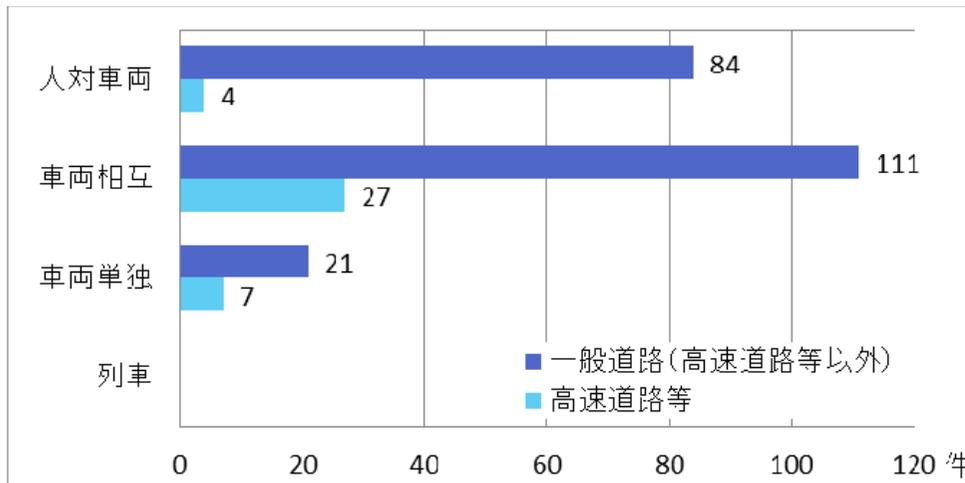
- ・道路区分別にみると、「一般道路」が最も多く219件（84.9%）と8割以上を占めている。



V. H28年死亡事故データ(道路区分)

2. 道路区分の事故類型別

- ・道路区分の事故類型別にみると、「一般道路」では「車両相互」が最も多く111件（51.4%）と5割以上を占めているが、「人対車両」84件（38.9%）も多い。
- ・「高速道路」では「車両相互」が最も多く27件（71.1%）と7割以上を占めている。また、「一般道路」と異なり「車両単独」7件（18.4%）の割合が高い。

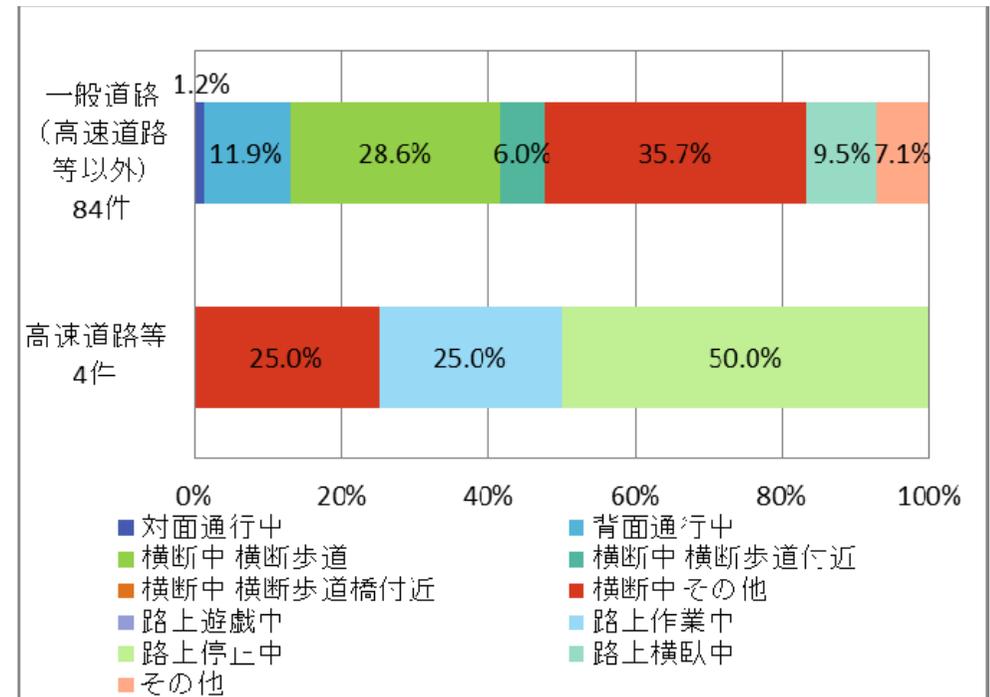
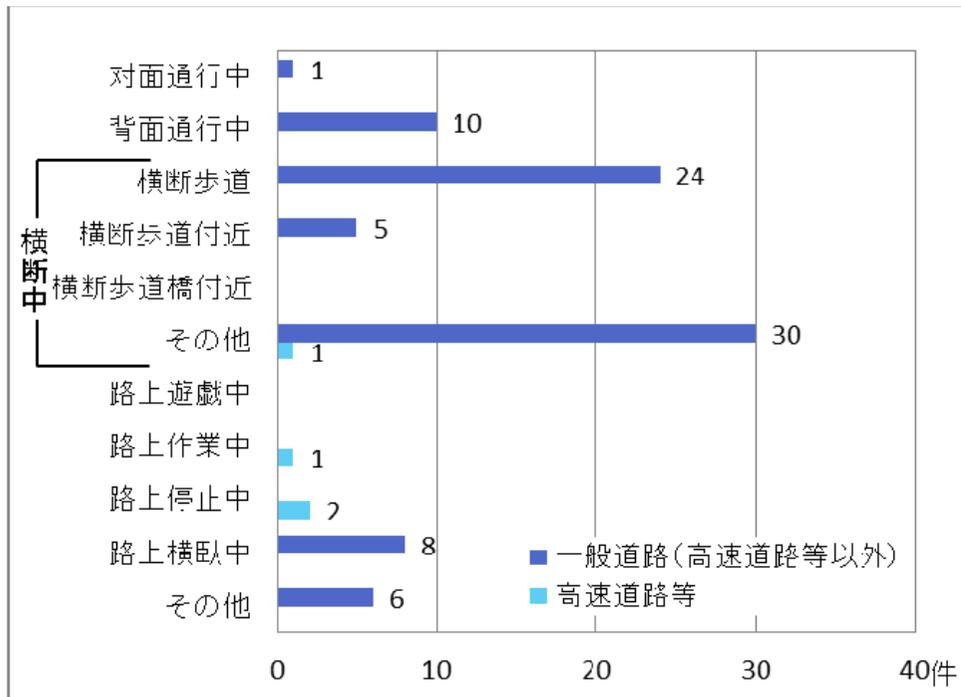


※対自転車事故は、「車両相互」に含まれます。

V. H28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

- ・道路区分の事故類型(人対車両)別にみると、「一般道路」では「横断中 その他」が最も多く30件(35.7%)となっている。また、「横断中 横断歩道」24件(28.6%)も多い。
- ・「高速道路」では「路上停止中」が最も多く2件(50.0%)となっている。

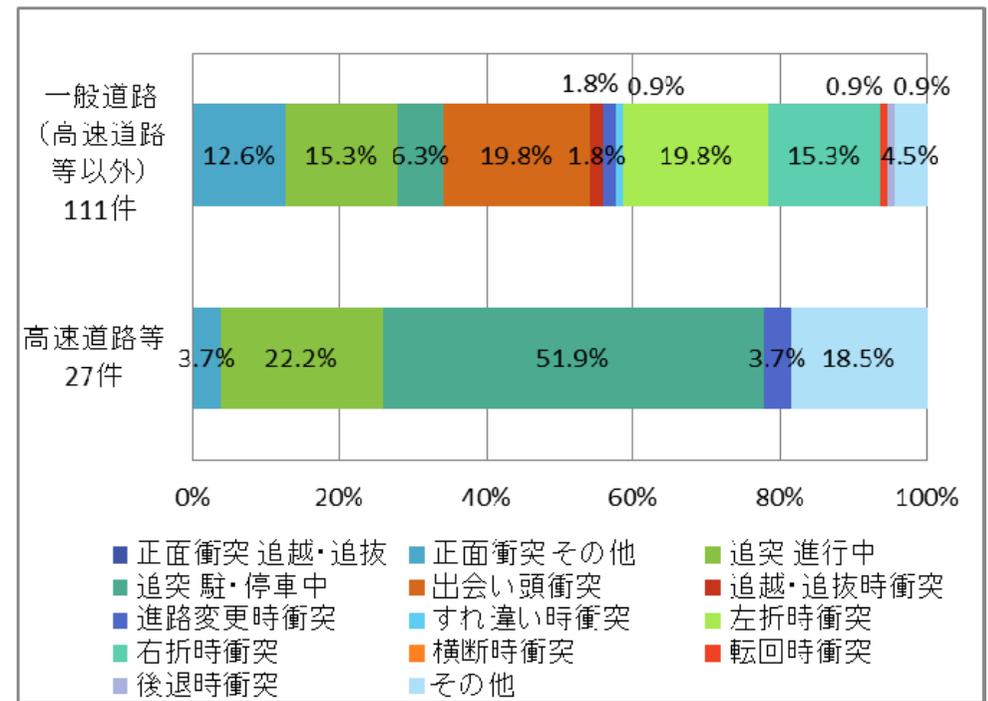
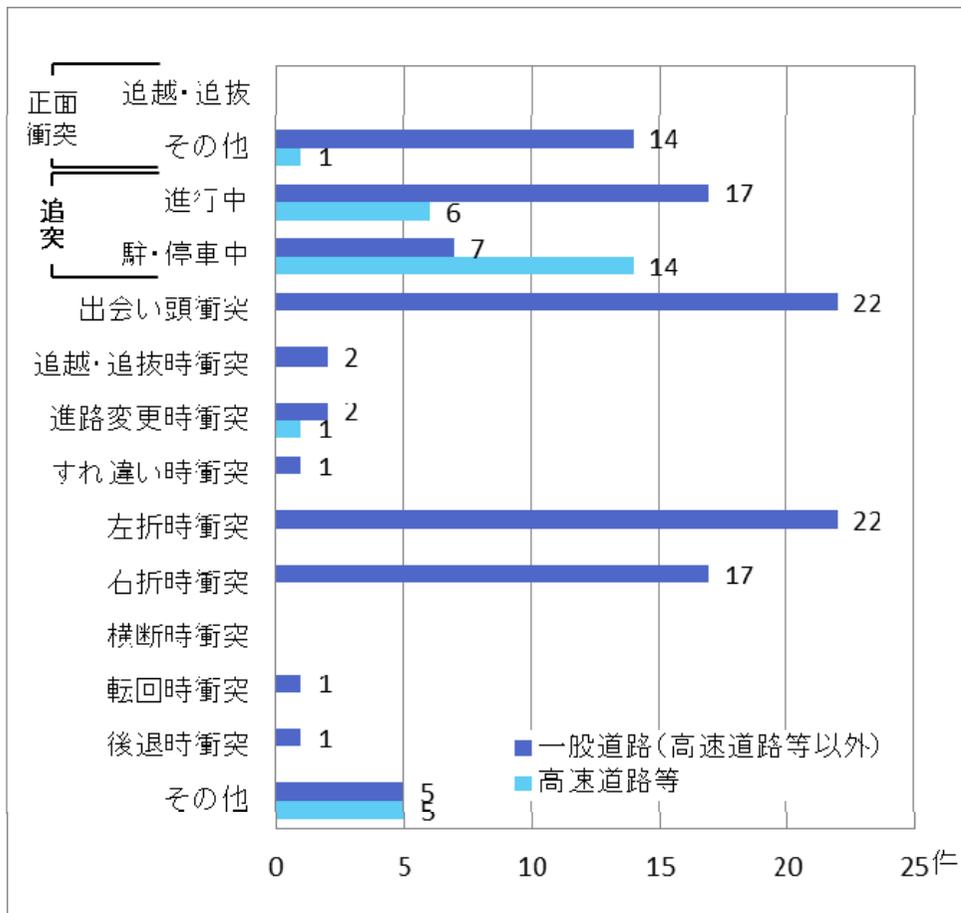


※対自転車事故は、「車両相互」に含まれます。

V. H28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」及び「左折時衝突」が最も多く、それぞれ22件(19.8%)となっている。次いで、「追突 進行中」及び「右折時衝突」がそれぞれ17件(15.3%)、「正面衝突 その他」14件(12.6%)等と続いている。
- ・「高速道路」では「追突 駐・停車中」が最も多く14件(51.9%)と5割以上を占めている。

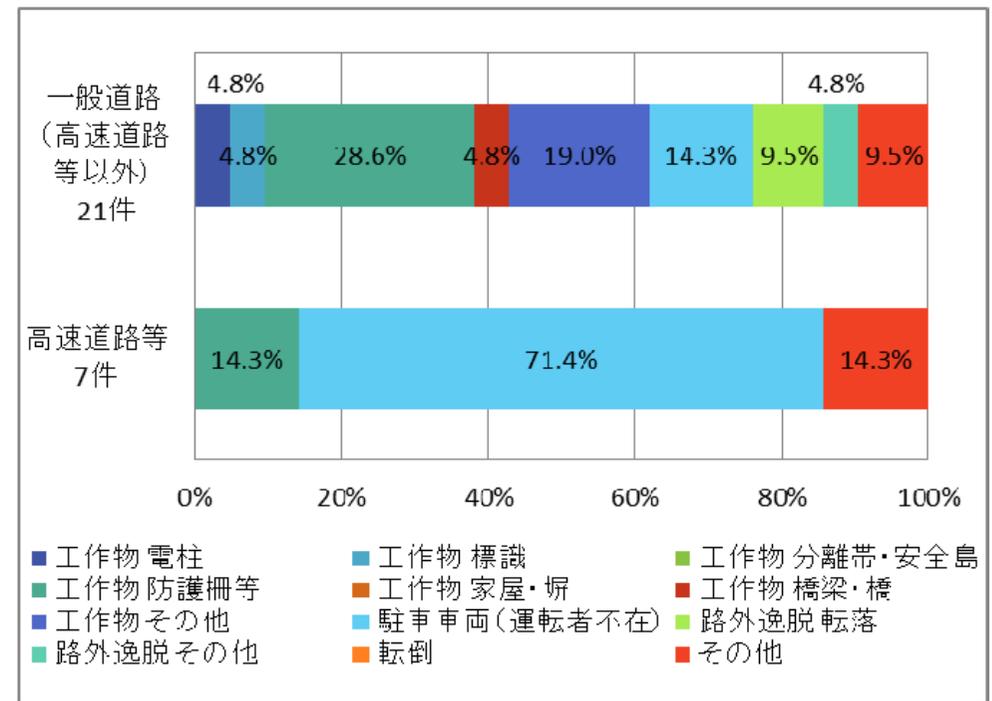
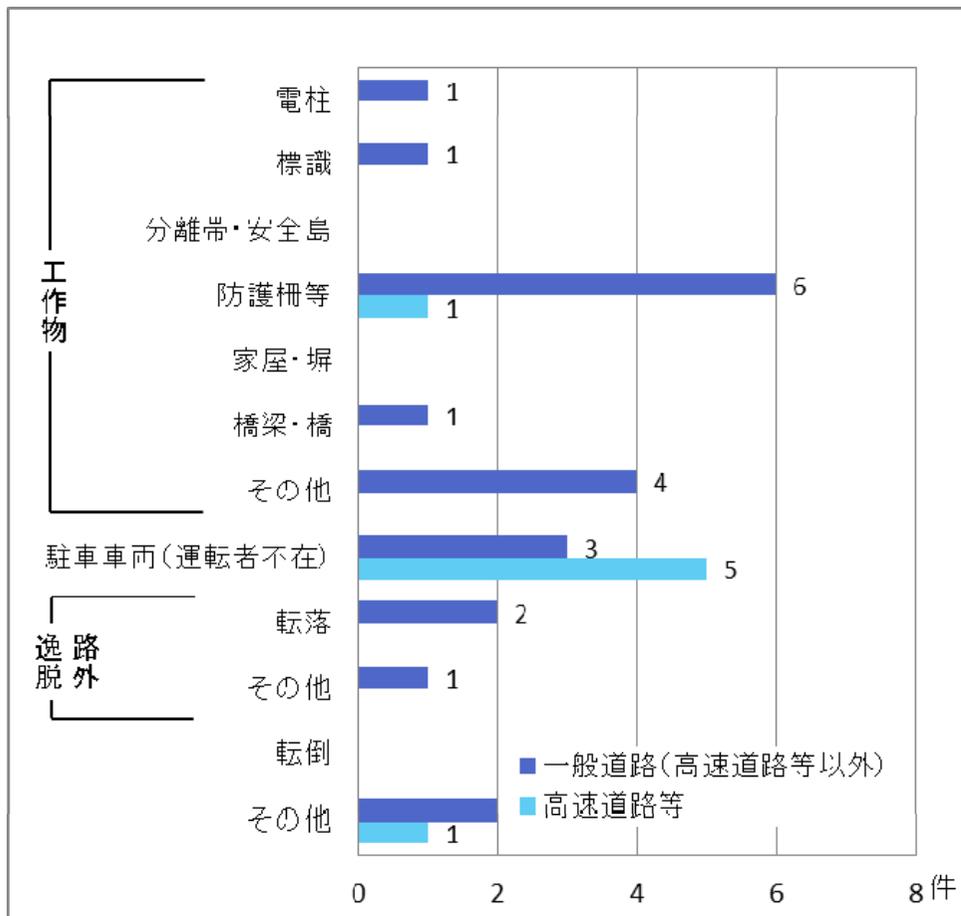


※対自転車事故は、「車両相互」に含まれます。

V. H28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

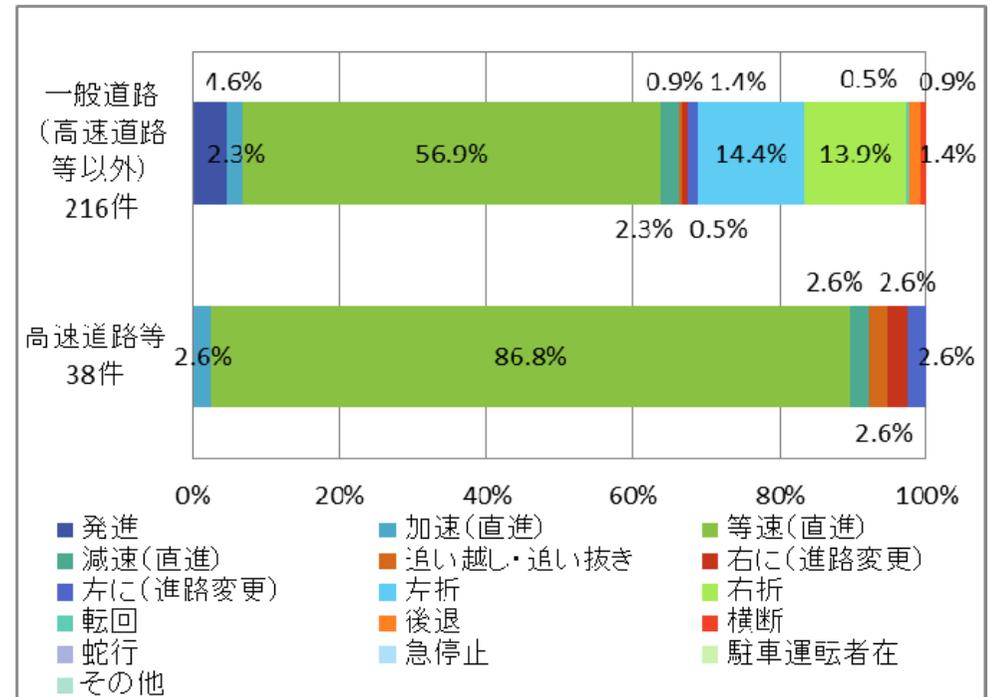
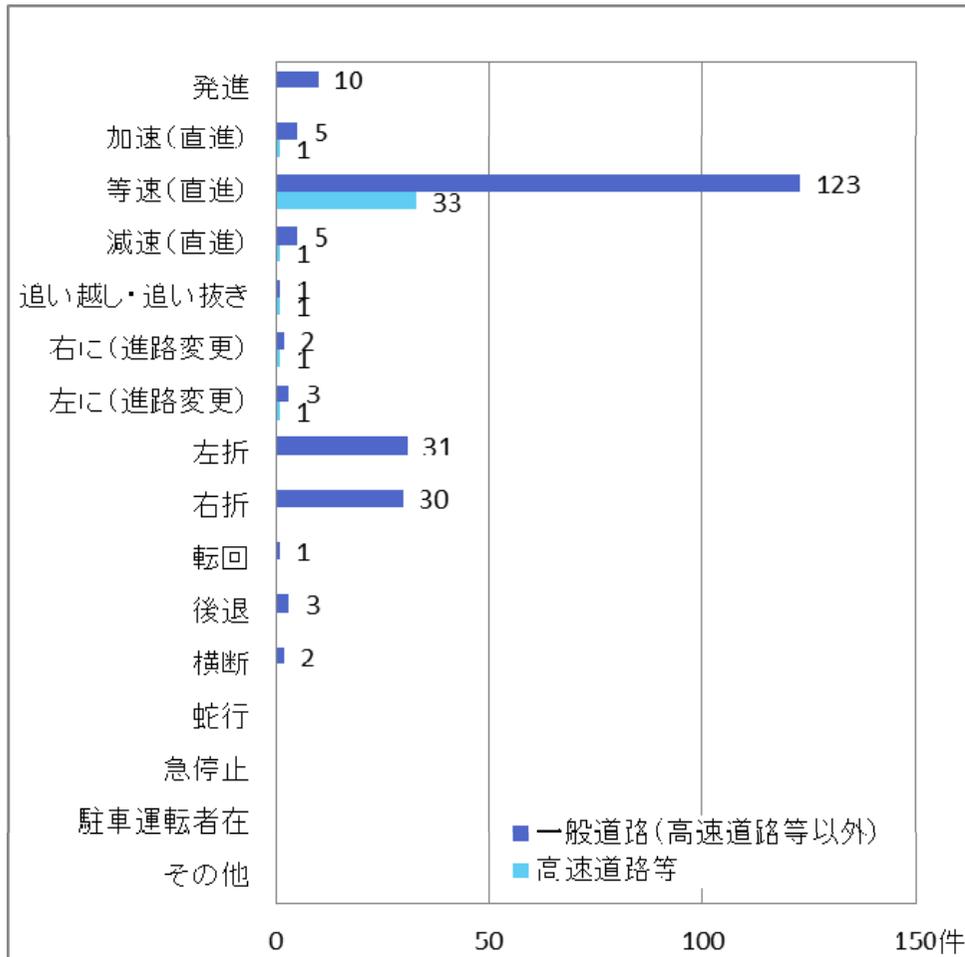
- ・道路区分の事故類型(車両単独)別にみると、「一般道路」では「工作物 防護柵等」が最も多く6件(28.6%)となっている。次いで、「工作物 その他」4件(19.0%)、「駐車車両(運転者不在)」3件(14.3%)等と続いている。
- ・「高速道路」では「駐車車両(運転者不在)」が最も多く5件(71.4%)と7割以上を占めている。



V. H28年死亡事故データ(道路区分)

3. 道路区分別の行動類型別

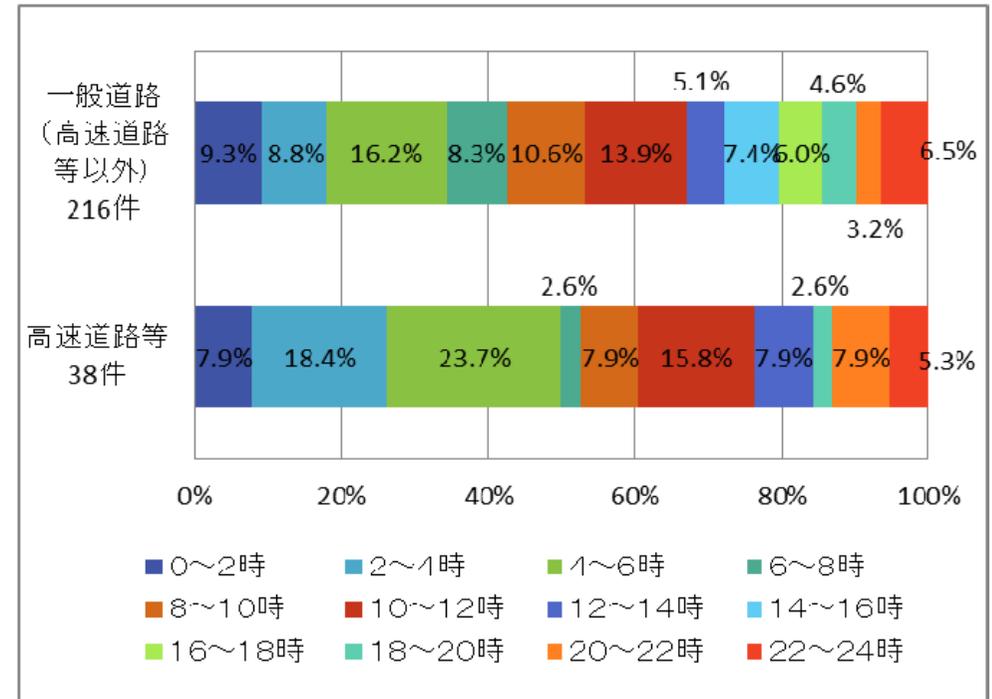
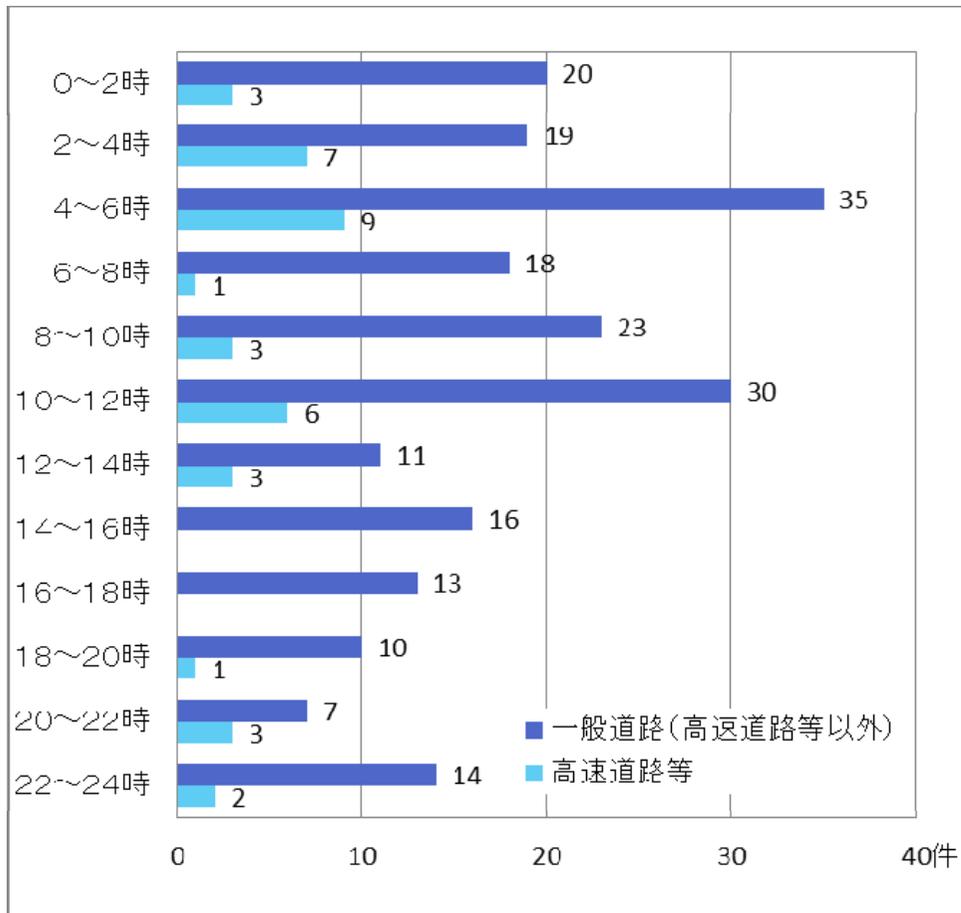
- 道路区分別の行動類型別にみると、「一般道路」及び「高速道路」のいずれも「等速（直進）」が最も多く、それぞれ123件（56.9%）、33件（86.8%）となっている。



V. H28年死亡事故データ(道路区分)

4. 道路区分別の時間帯別

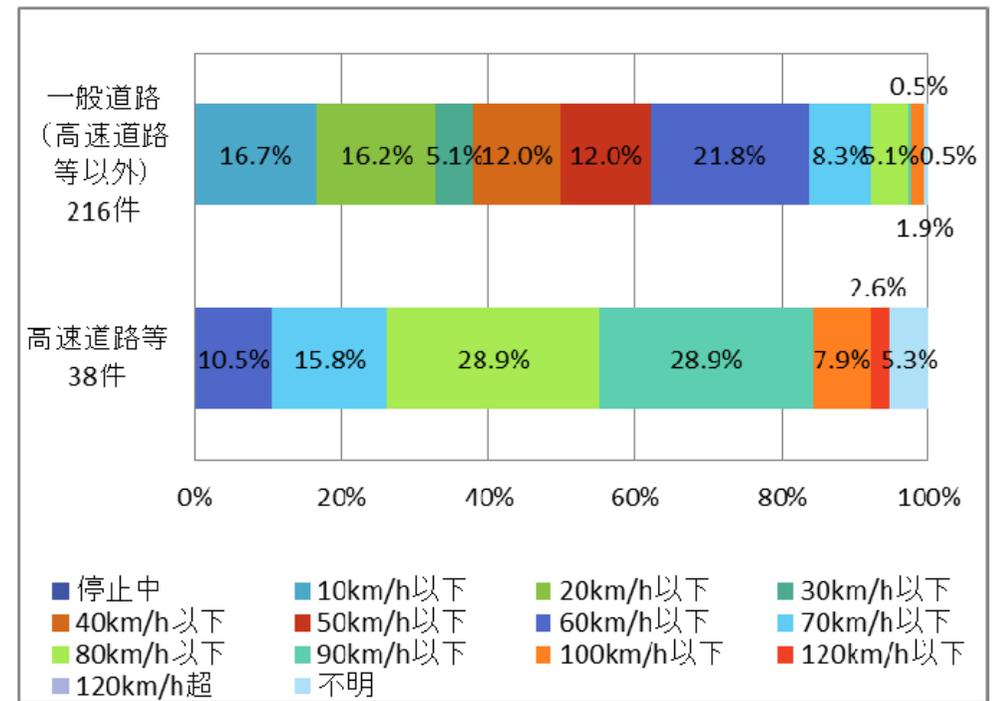
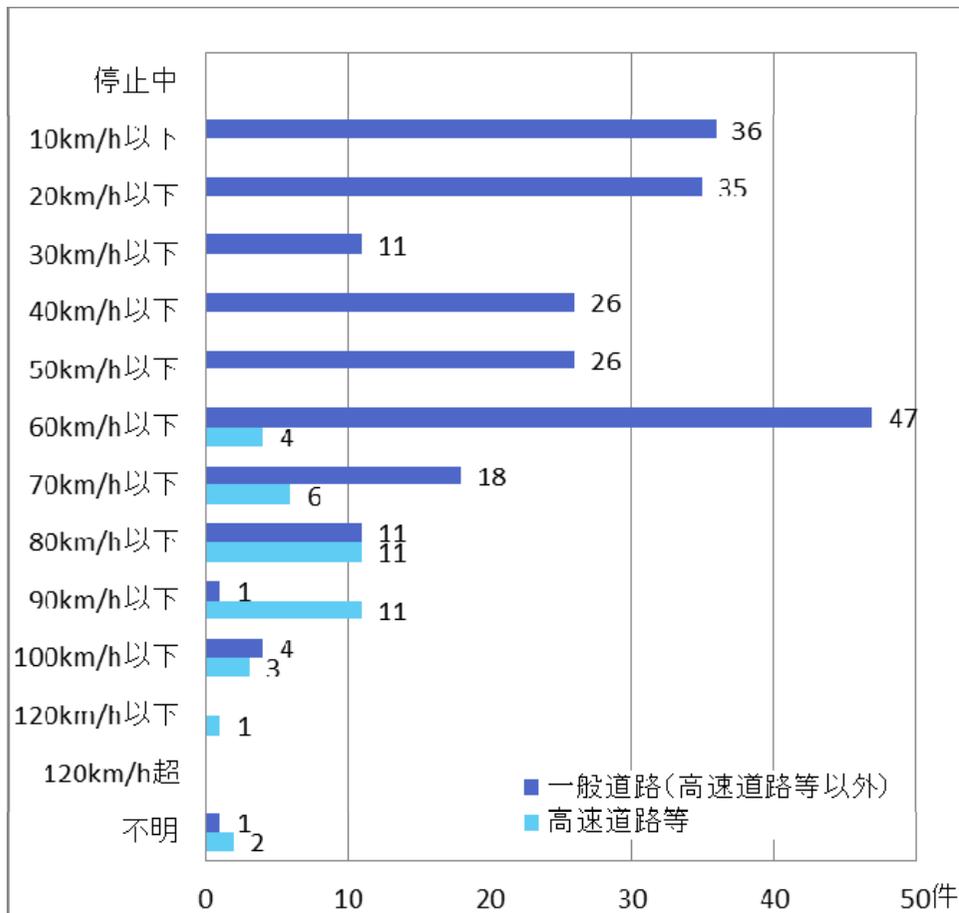
- ・道路区分別の時間帯別にみると、「一般道路」では「4～6時」が最も多く35件（16.2%）となっている。次いで、「10～12時」30件（13.9%）、「8～10時」23件（10.6%）等と続いている。
- ・「高速道路」では「4～6時」が最も多く9件（23.7%）となっている。次いで、「2～4時」7件（18.4%）、「10～12時」6件（15.8%）等と続いている。22時～6時までの早朝深夜時間帯で約半数近くを占めている。



V. H28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

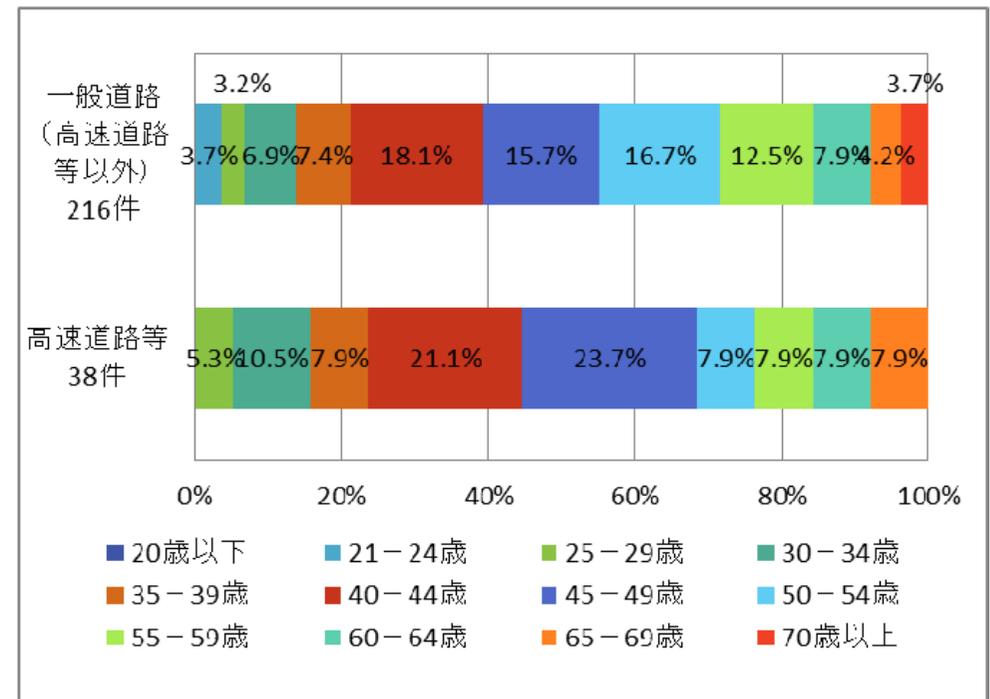
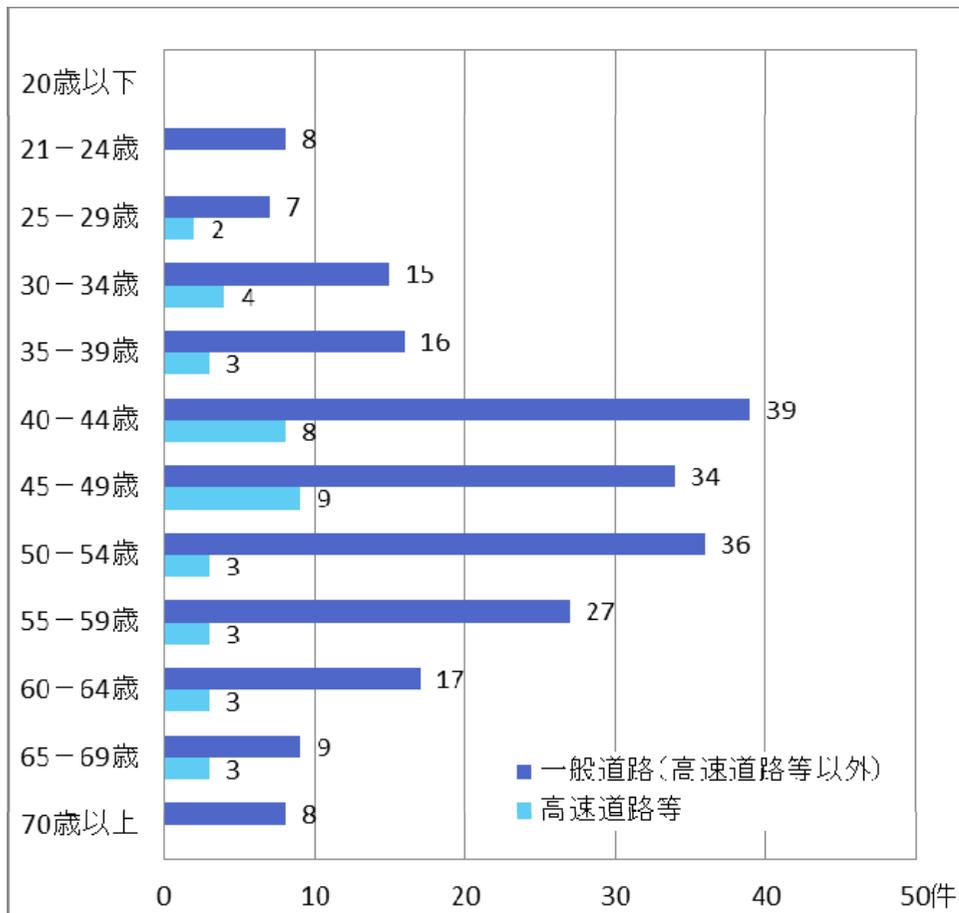
- 道路区分別の危険認知速度別にみると、「一般道路」では「60km/h以下」が最も多く47件（21.8%）となっている。次いで、「10km/h以下」36件（16.7%）及び「20km/h以下」35件（16.2%）等と続いている。幹線道路の最高速度に近い60km/hの速度帯と市街地の最高速度に近い10～20km/h程度の速度帯に分布がわかれている。
- 「高速道路」では「80km/h以下」及び「90km/h以下」が最も多く、それぞれ11件（28.9%）となっている。



V. H28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

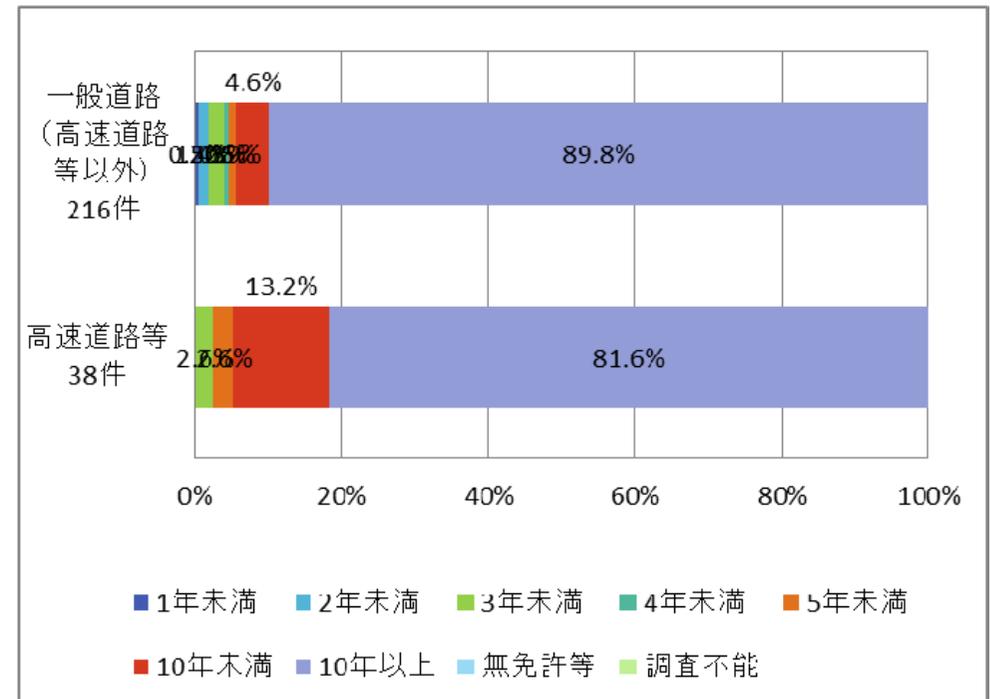
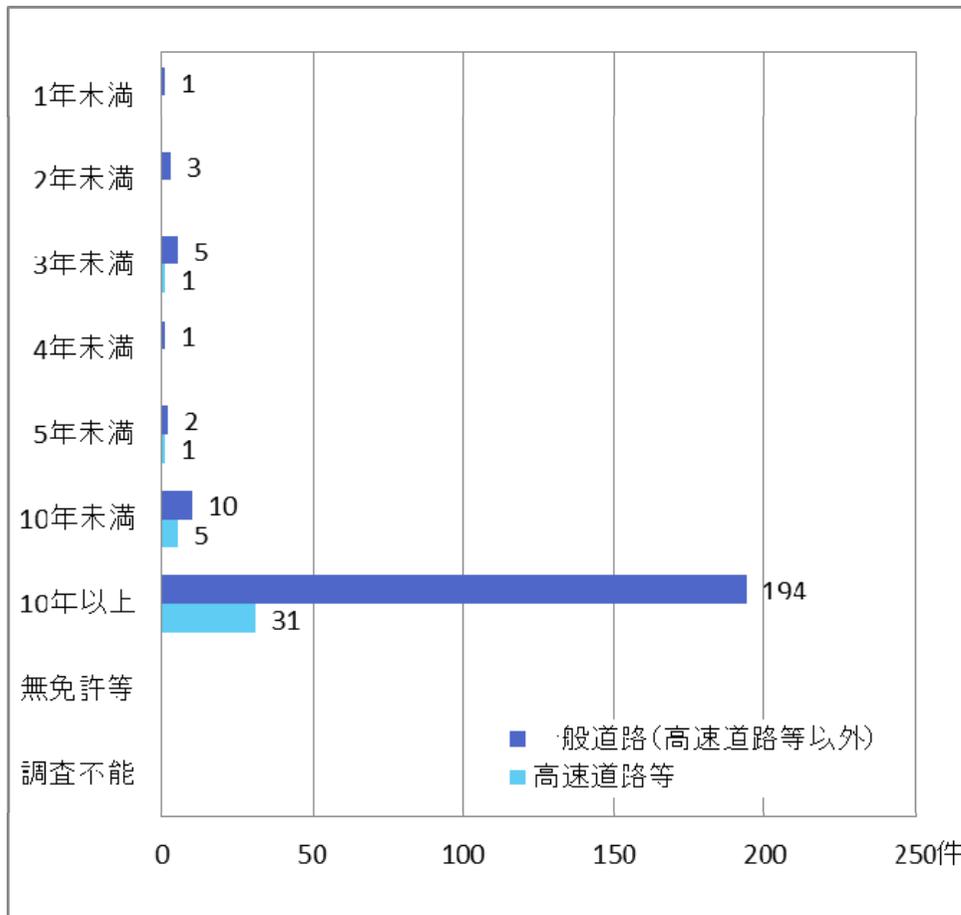
- ・道路区分別の年齢層別にみると、「一般道路」では「40-44歳」が最も多く39件（18.1%）となっている。次いで、「50-54歳」36件（16.7%）、「45-49歳」34件（15.7%）等と続いている。
- ・「高速道路」では「45-49歳」が最も多く9件（23.7%）となっている。次いで、「40-44歳」8件（21.1%）等と続いている。
- ・60歳以上の死亡事故割合が全体の2割近くを占めている。



V. H28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

- 道路区分別の免許取得年別にみると、「一般道路」及び「高速道路」のいずれも「10年以上」が最も多く、それぞれ194件(89.8%)、31件(81.6%)と8~9割近くを占めている。



メ モ

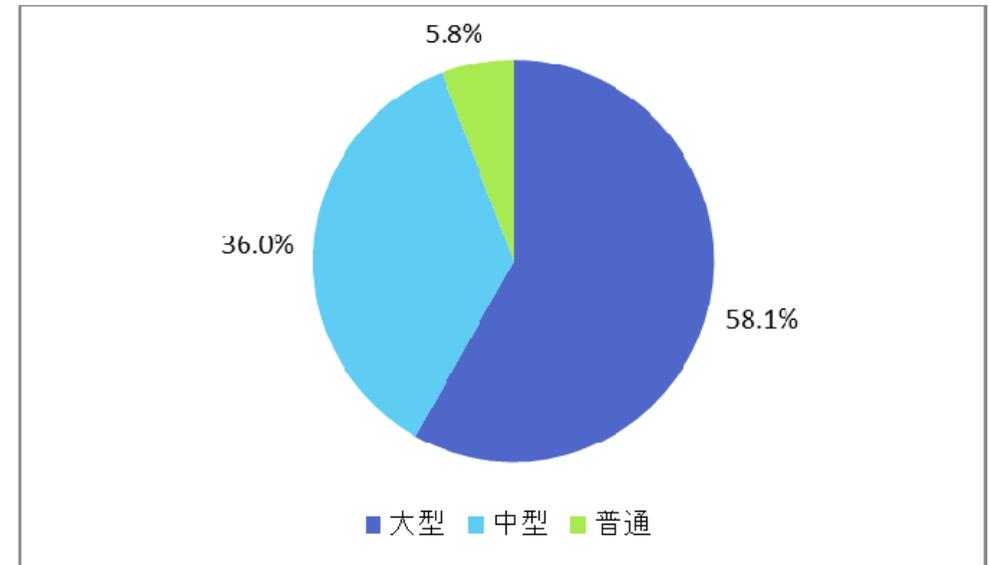
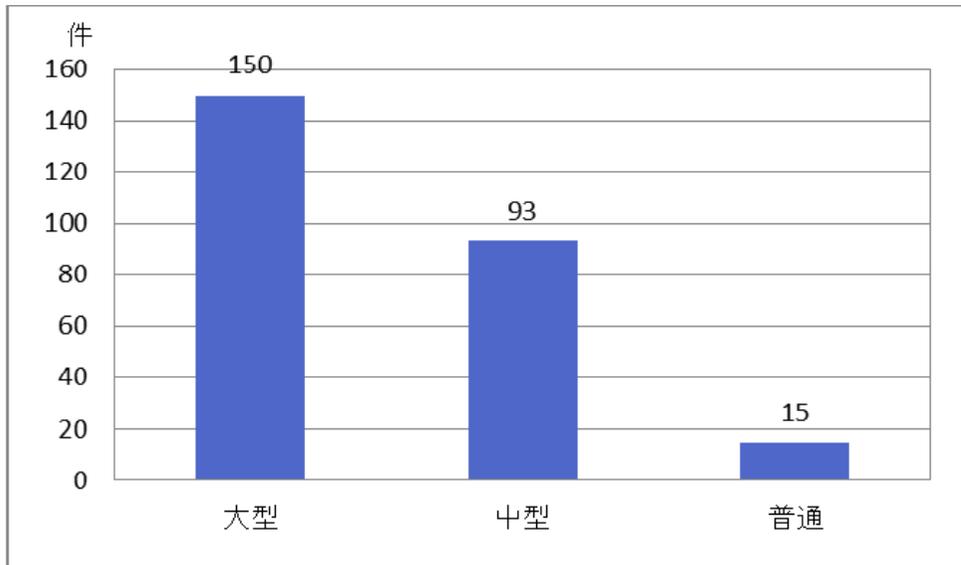
VI. H28年死亡事故データ(車両区分)

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. H28年死亡事故データ(車両区分)

1. 車両区分別

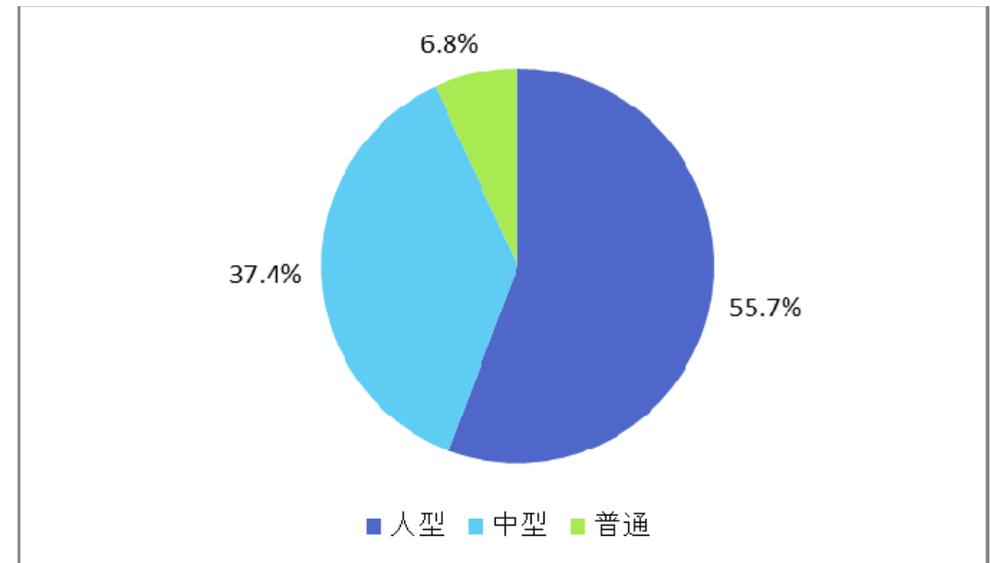
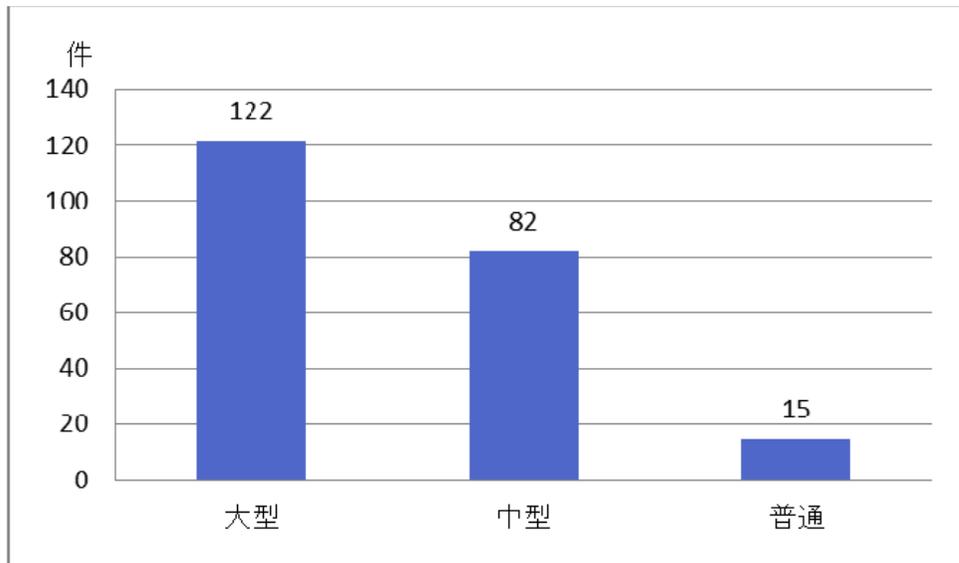
- ・車両区分別にみると、「大型」が最も多く150件（58.1%）と6割近くを占めている。
- ・次いで、「中型」93件（36.0%）、「普通」15件（5.8%）と続いている。



VI. H28年死亡事故データ(車両区分)

(1) 一般道路上での車両区分

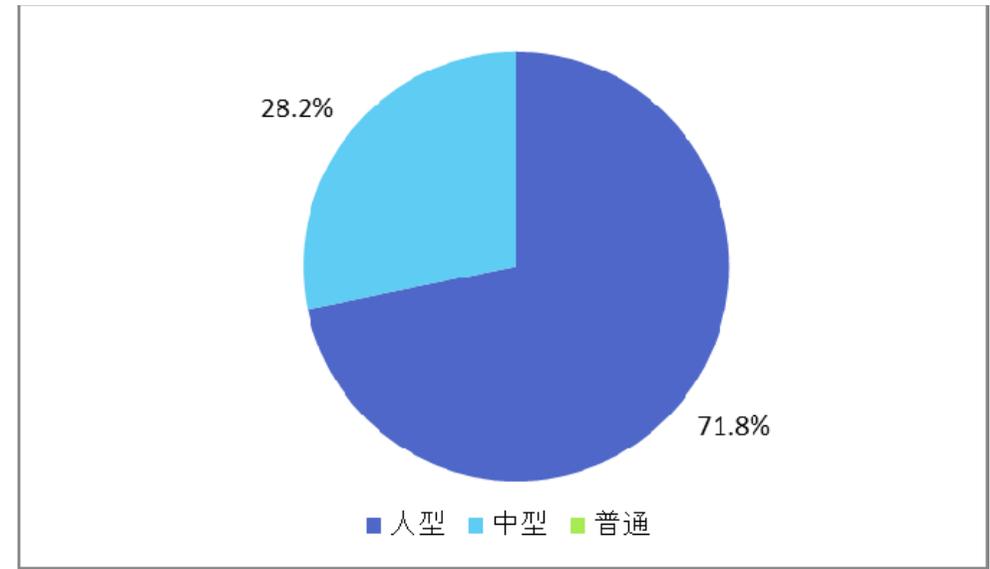
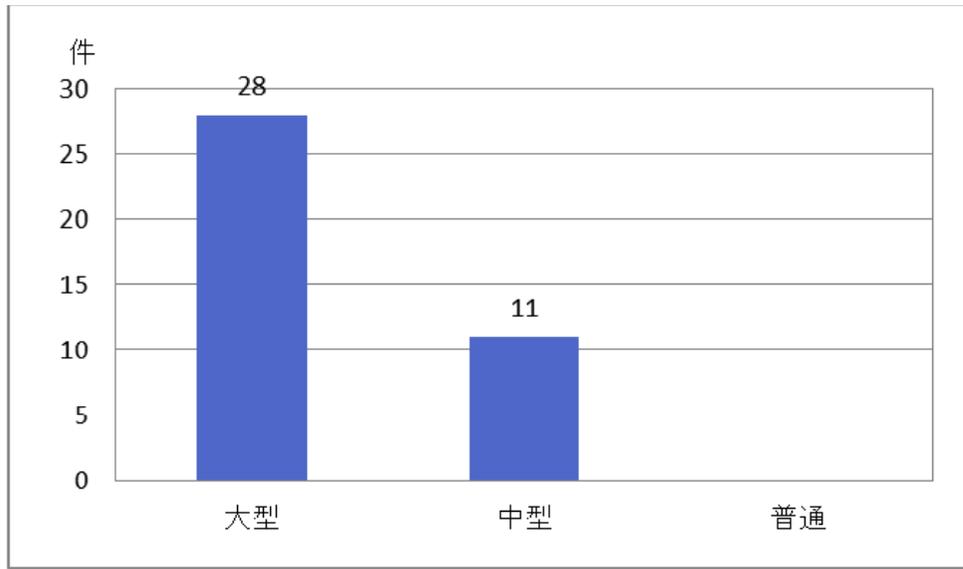
- ・一般道路上での車両区分をみると、「大型」が最も多く122件（55.7%）と6割近くを占めている。
- ・次いで、「中型」82件（37.4%）、「普通」15件（6.8%）と続いている。



VI. H28年死亡事故データ(車両区分)

(2) 高速道路上での車両区分

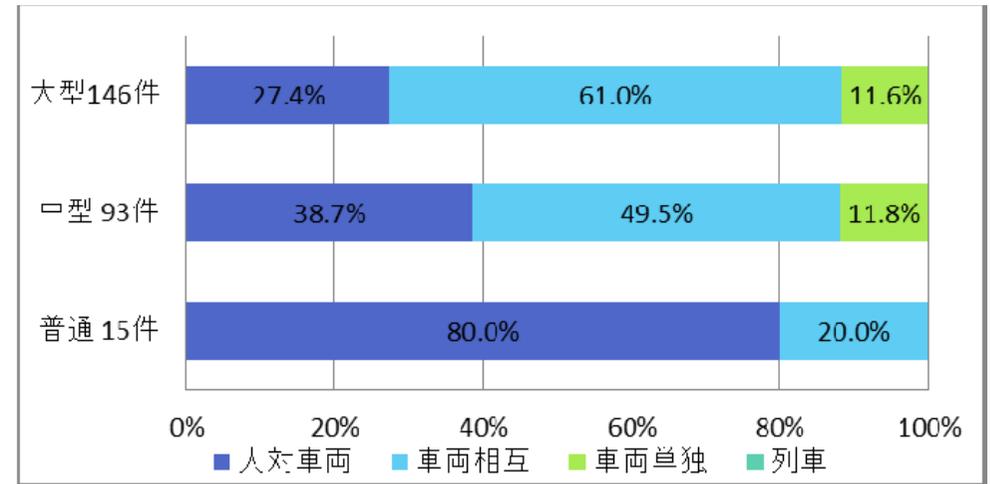
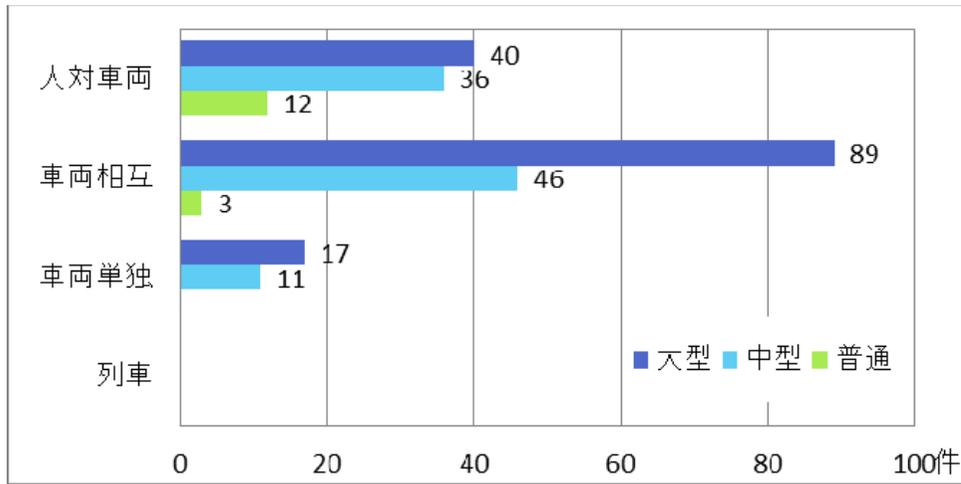
- ・ 高速道路上での車両区分をみると、「大型」が最も多く28件（71.8%）と7割以上を占めている。
- ・ 次いで、「中型」11件（28.2%）となっている。



VI. H28年死亡事故データ(車両区分)

2. 車両区分の事故類型別

- ・車両区分の事故類型別にみると、「大型」は「車両相互」が最も多く89件（61.0%）となっている。
- ・「中型」は「車両相互」が最も多く46件（49.5%）となっているが、「人対車両」も36件（38.7%）となっており、ほぼ同じ割合となっている。
- ・「普通」は「人対車両」が最も多く12件（80.0%）となっている。

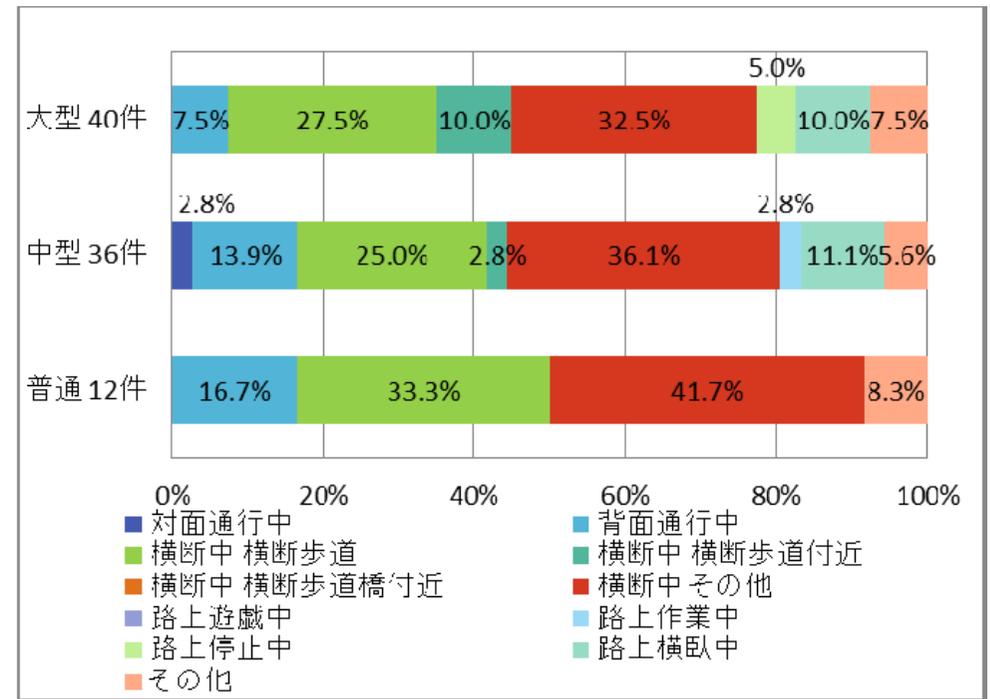
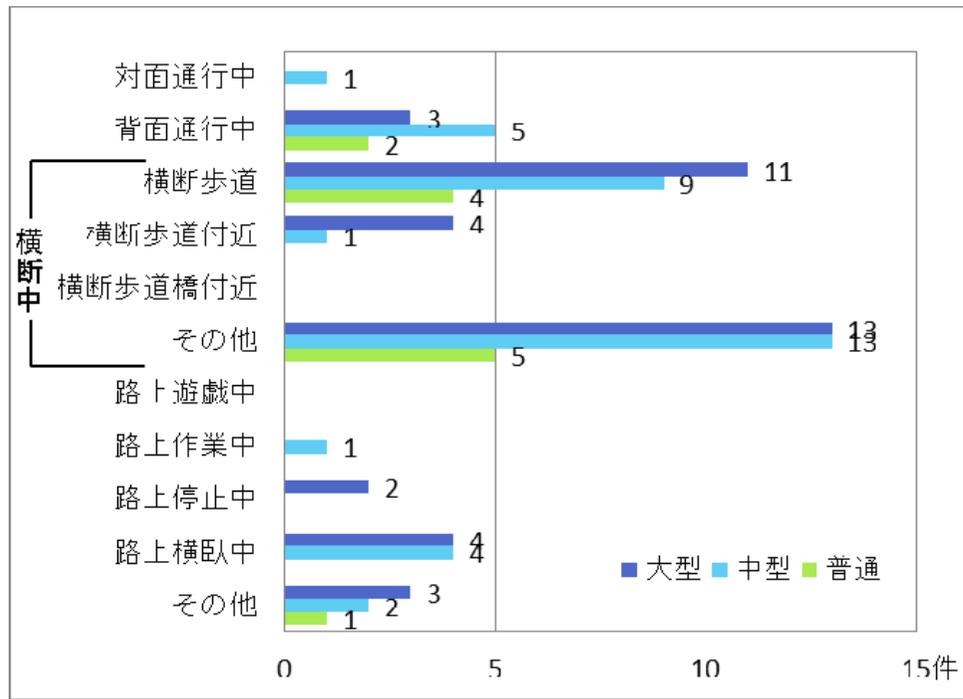


※対自転車事故は、「車両相互」に含まれます。

VI. H28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

- ・車両区分の事故類型(人対車両)別にみると、「大型」、「中型」、「小型」のいずれも「横断中 その他」が最も多く、それぞれ13件(32.5%)、13件(36.1%)、5件(41.7%)となっている。

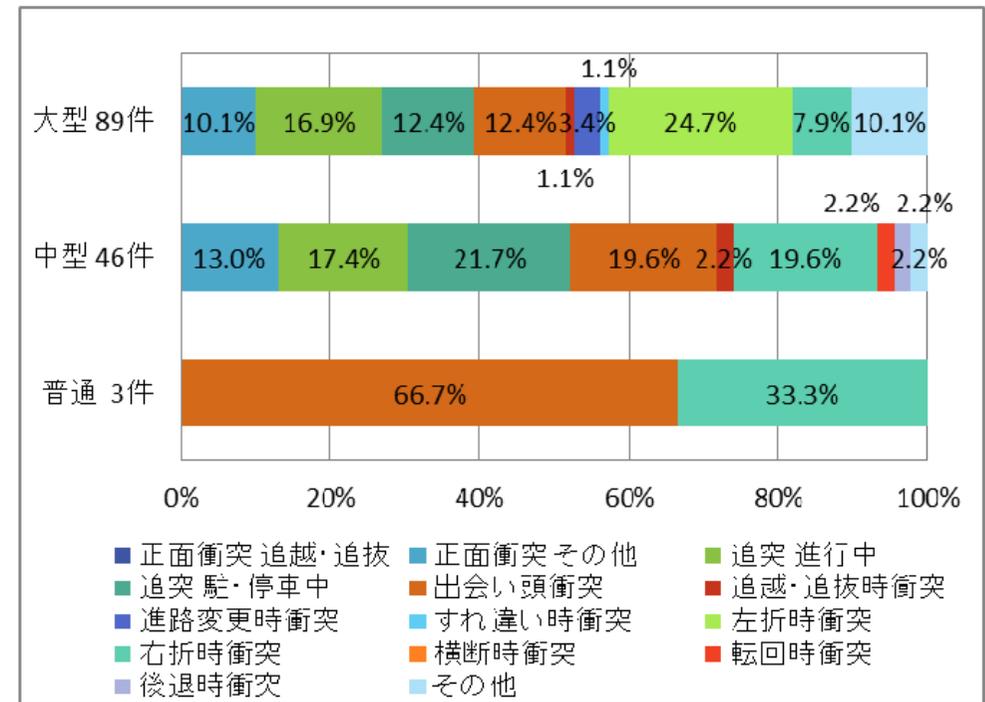
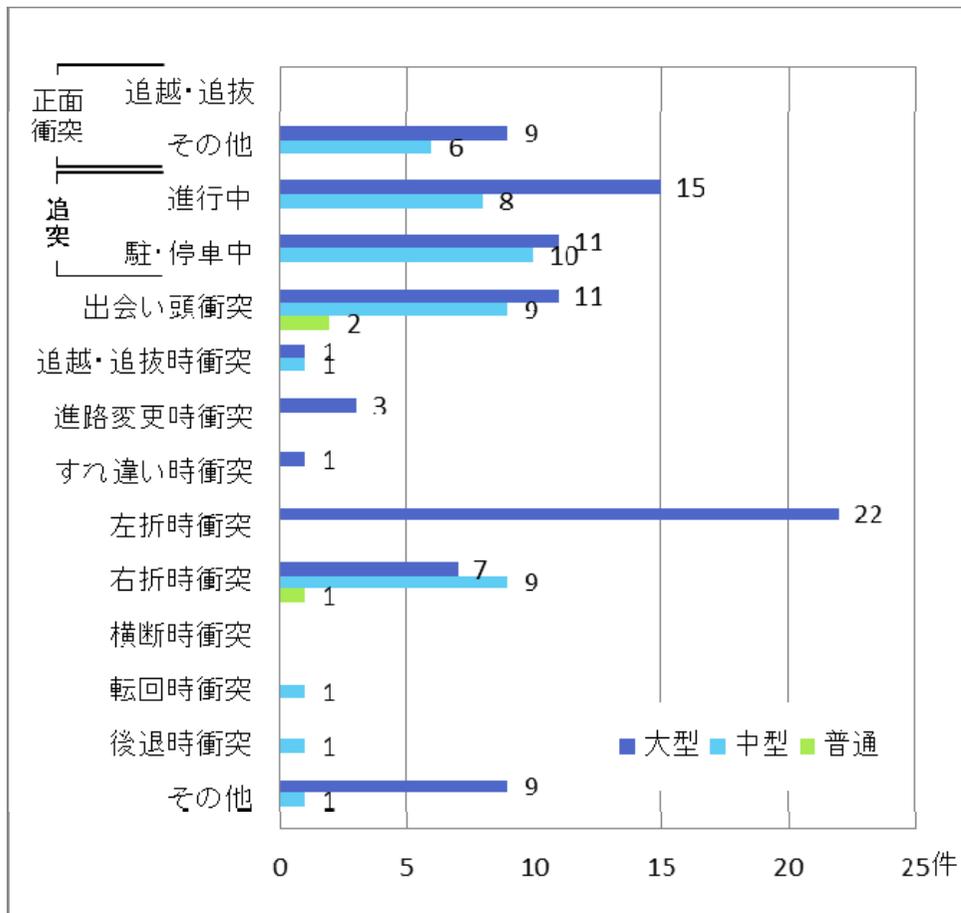


※対自転車事故は、「車両相互」に含まれます。

VI. H28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

- ・ 車両区分の事故類型(車両相互)別にみると、「大型」では「左折時衝突」が最も多く22件(24.7%)となっている。
- ・ 「中型」では「追突 駐・停車中」が最も多く10件(21.7%)となっている。
- ・ 「普通」では「出会い頭衝突」が最も多く2件(66.7%)となっている。

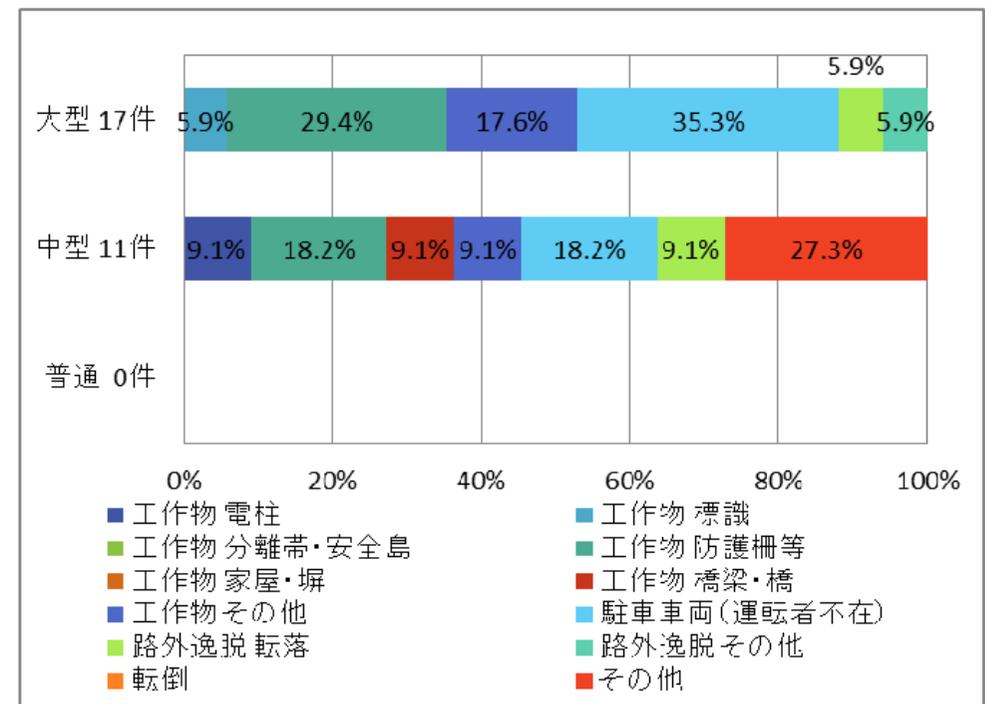
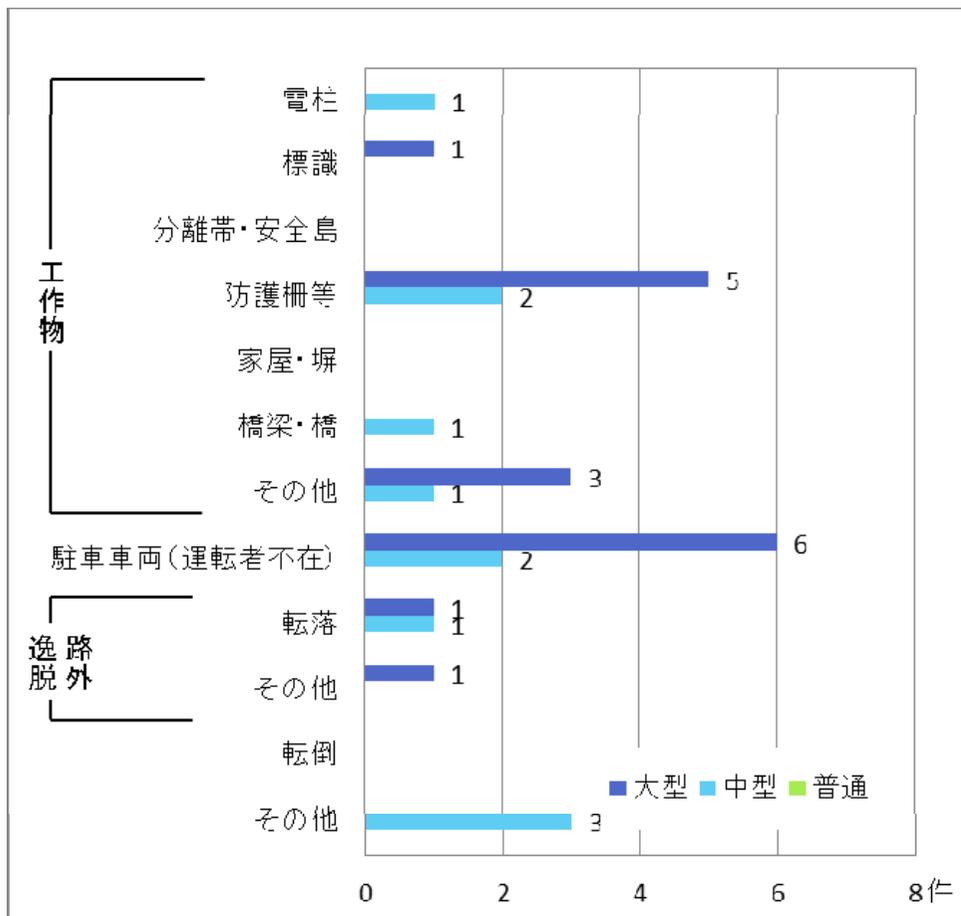


※対自転車事故は、「車両相互」に含まれます。

VI. H28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

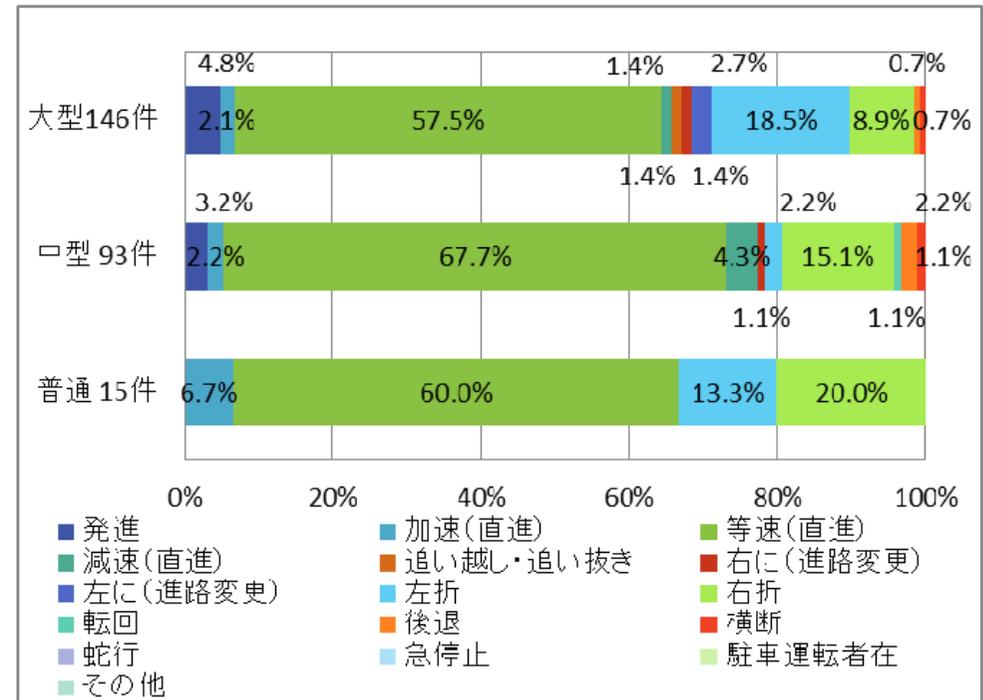
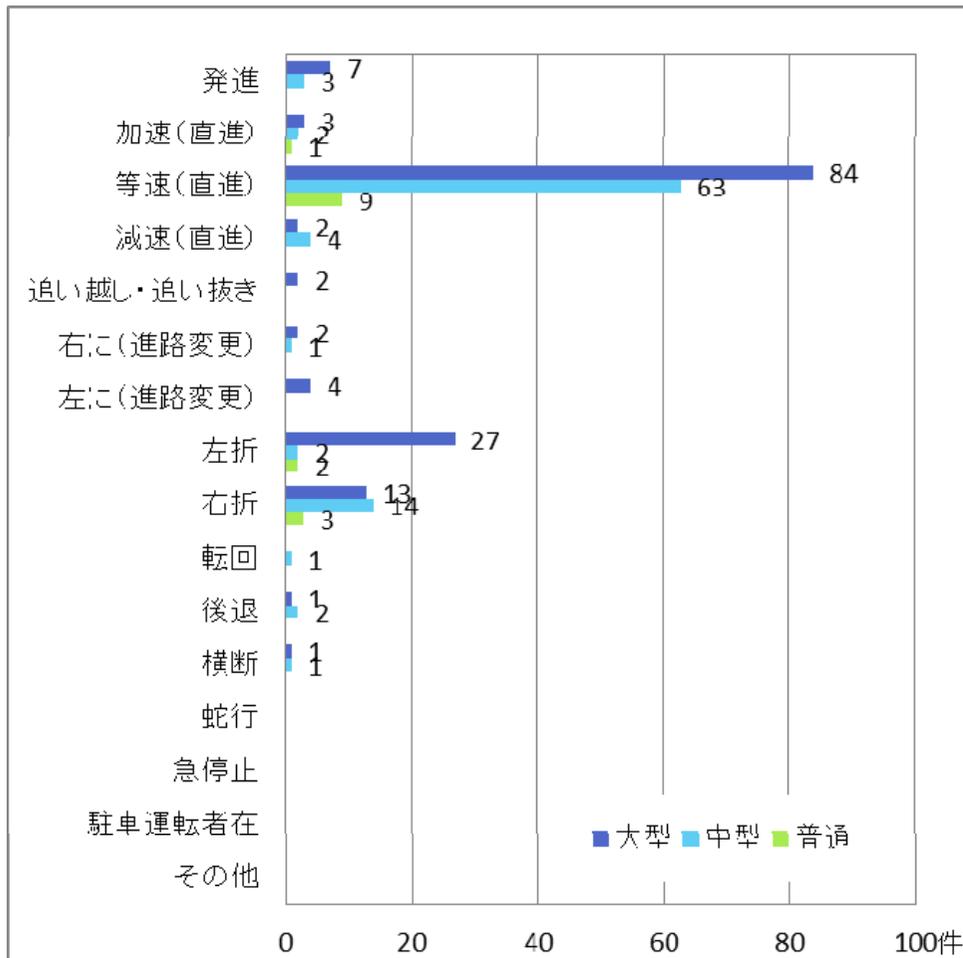
- ・車両区分の事故類型(車両単独)別にみると、「大型」では「駐車車両(運転者不在)」が最も多く6件(35.3%)となっている。
- ・「中型」では「その他」が最も多く3件(27.3%)となっている。



VI. H28年死亡事故データ(車両区分)

3. 車両区分別の行動類型別

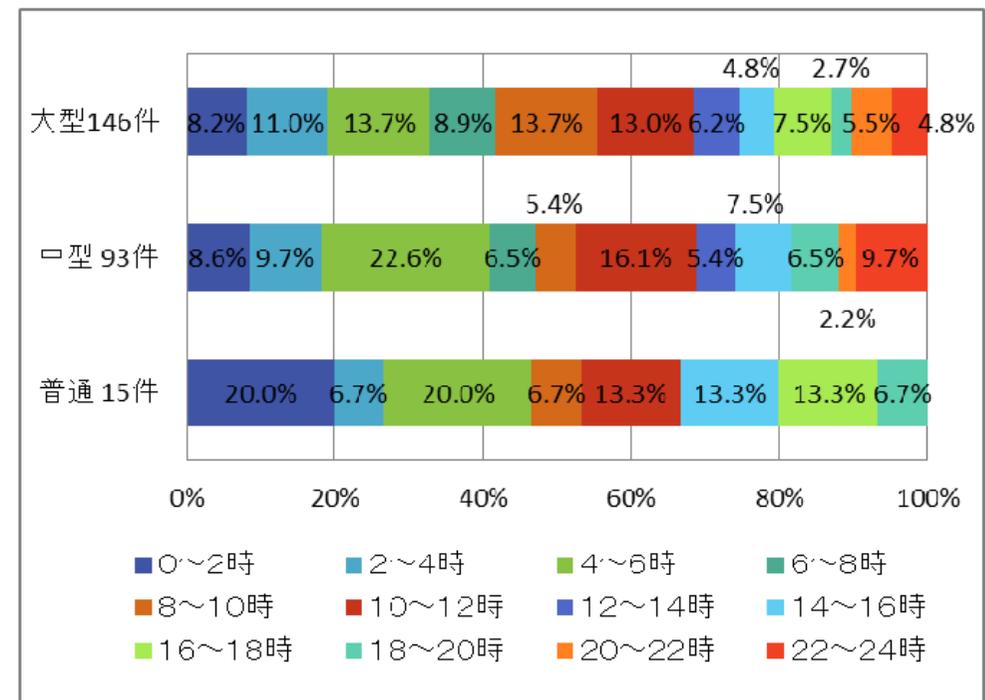
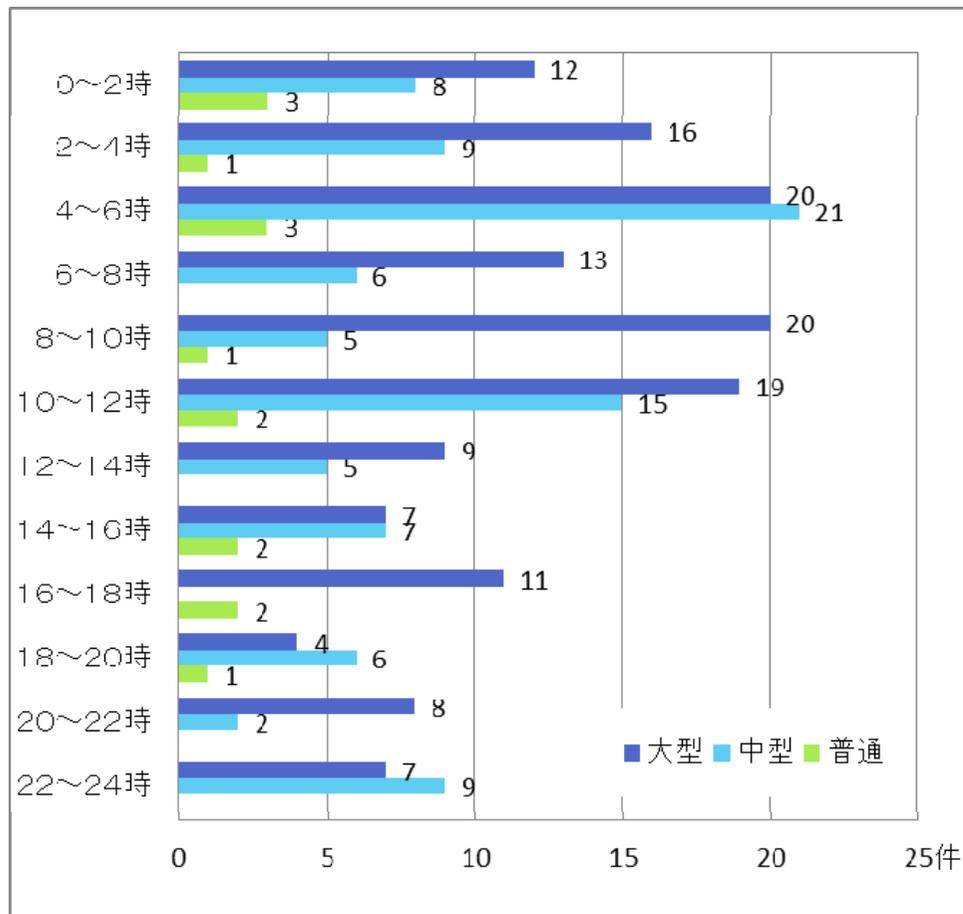
- ・車両区分別の行動類型別にみると、「大型」から「普通」までのいずれも「等速（直進）」が最も多く、それぞれ84件（57.5%）、63件（67.7%）、9件（60.0%）と6~7割程度を占めている。
- ・次いで、「大型」では「左折」が多く27件（18.5%）となっている。「中型」及び「小型」では「右折」が多く、それぞれ14件（15.1%）、3件（20.0%）となっている。



VI. H28年死亡事故データ(車両区分)

4. 車両区分別の時間帯別

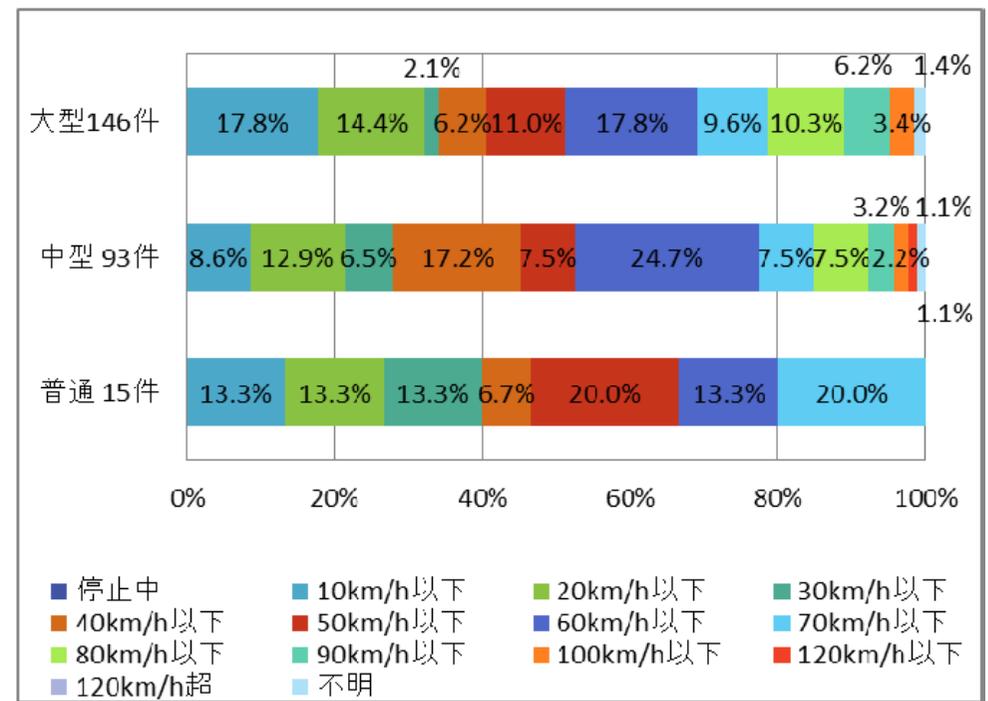
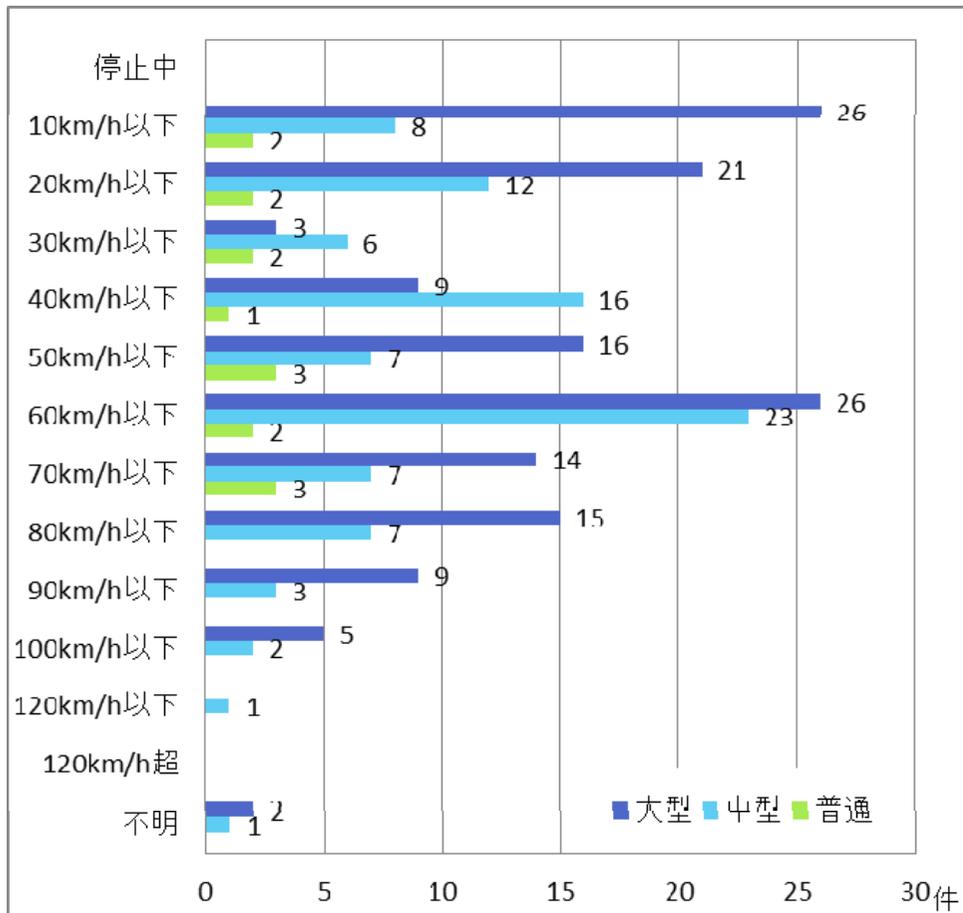
- ・車両区分別の時間帯別にみると、「大型」では「4～6時」及び「8～10時」が最も多く、それぞれ20件（13.7%）となっている。次いで、「10～12時」19件（13.0%）、「2～4時」16件（11.0%）等と続いている。
- ・「中型」では「4～6時」が最も多く21件（22.6%）となっている。次いで、「10～12時」15件（16.1%）、「2～4時」及び「22～24時」がそれぞれ9件（9.7%）等と続いている。
- ・「普通」では「0～2時」及び「4～6時」が最も多く、それぞれ3件（20.0%）となっている。



VI. H28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

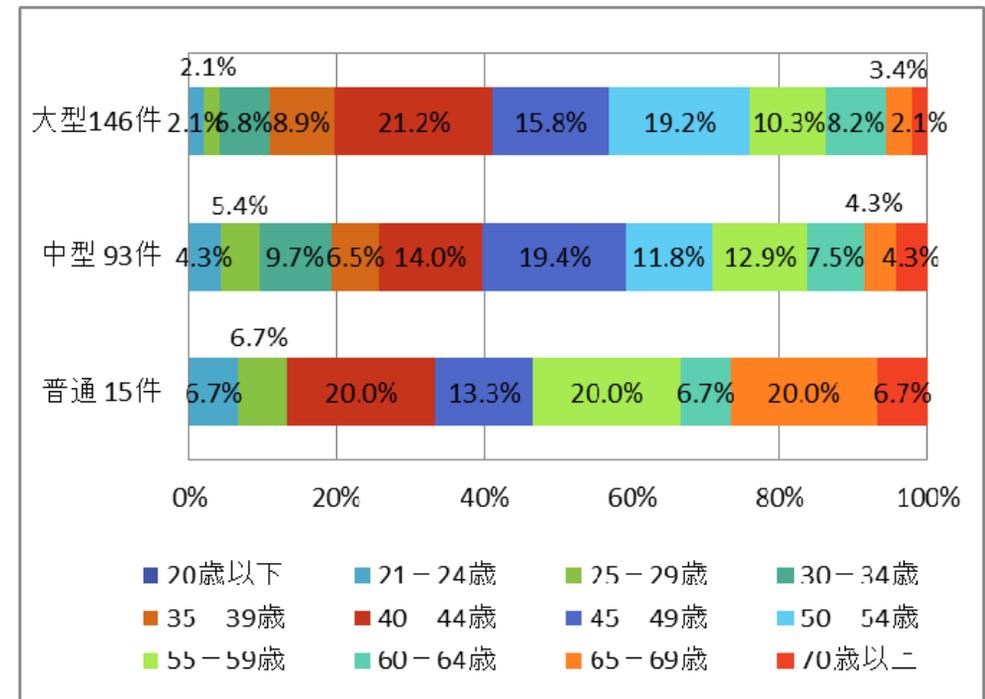
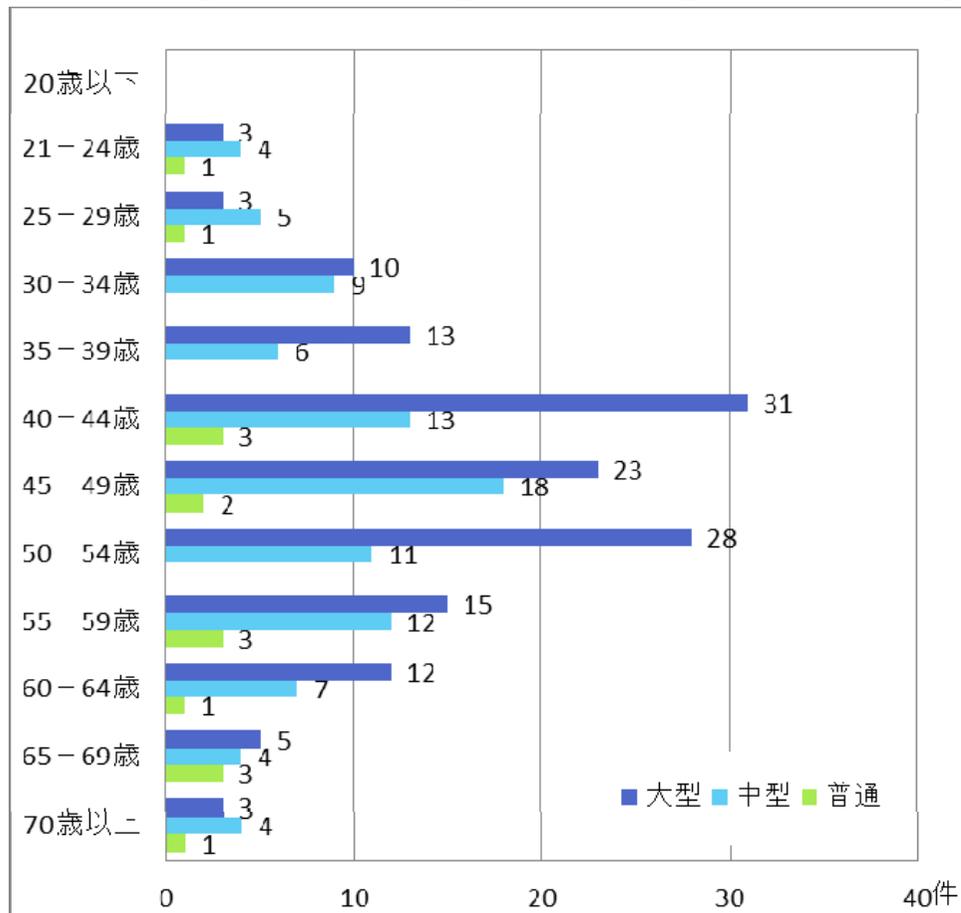
- ・車両区分別の危険認知速度別にみると、「大型」では「10km/h以下」及び「60km/h以下」が最も多く、それぞれ26件（17.8%）となっている。次いで、「20km/h以下」21件（14.4%）等と続いている。
- ・「中型」では「60km/h以下」が最も多く23件（24.7%）となっている。次いで、「40km/h以下」16件（17.2%）、「20km/h以下」12件（12.9%）等と続いている。
- ・「普通」では「50km/h以下」及び「70km/h以下」が最も多く、それぞれ3件（20.0%）となっている。



VI. H28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

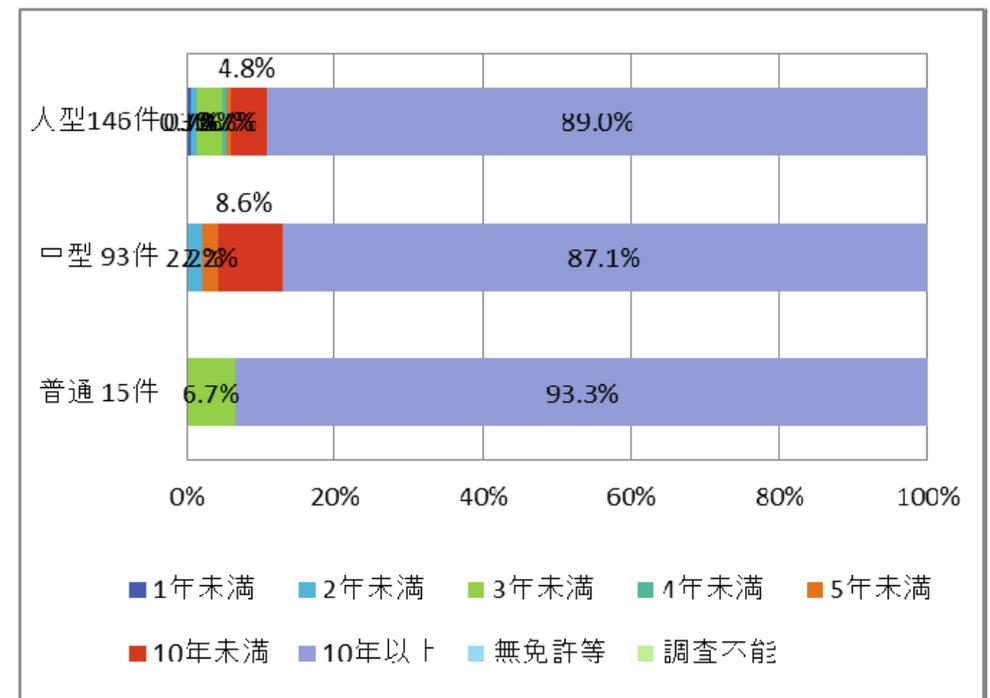
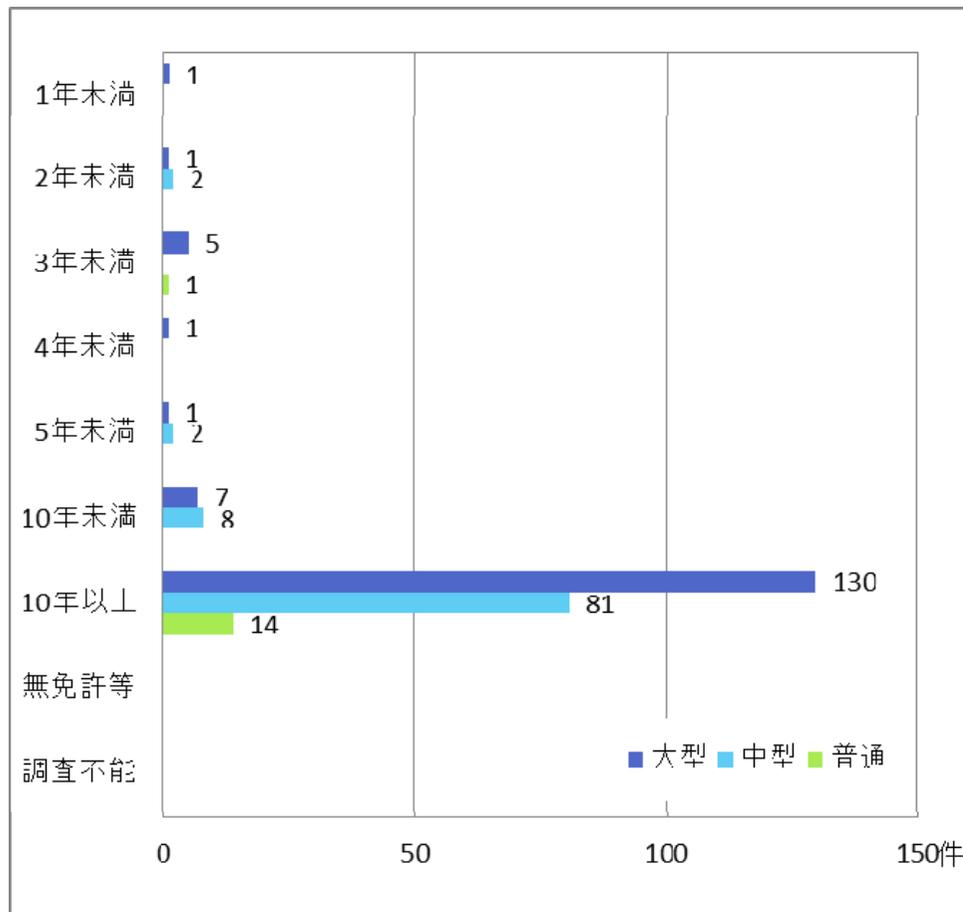
- ・車両区分別の年齢層別にみると、「大型」では「40-44歳」が最も多く31件（21.2%）となっている。次いで、「50-54歳」28件（19.2%）、「45-49歳」23件（15.8%）等と続いている。
- ・「中型」では「45-49歳」が最も多く18件（19.4%）となっている。次いで、「40-44歳」13件（14.0%）、「55-59歳」12件（12.9%）等と続いている。
- ・「普通」では「40-44歳」、「55-59歳」及び「65-69歳」が最も多く、それぞれ3件（20.0%）となっている。



VI. H28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

- ・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。
- ・「普通」は他の車両と比べると「10年以上」の割合が高い。



メ モ

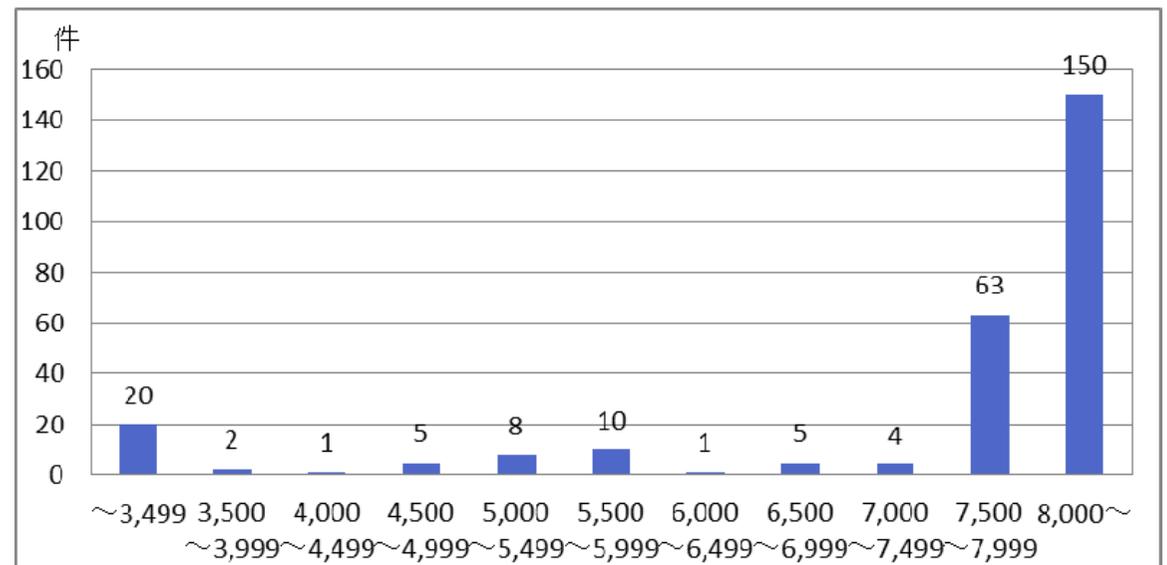
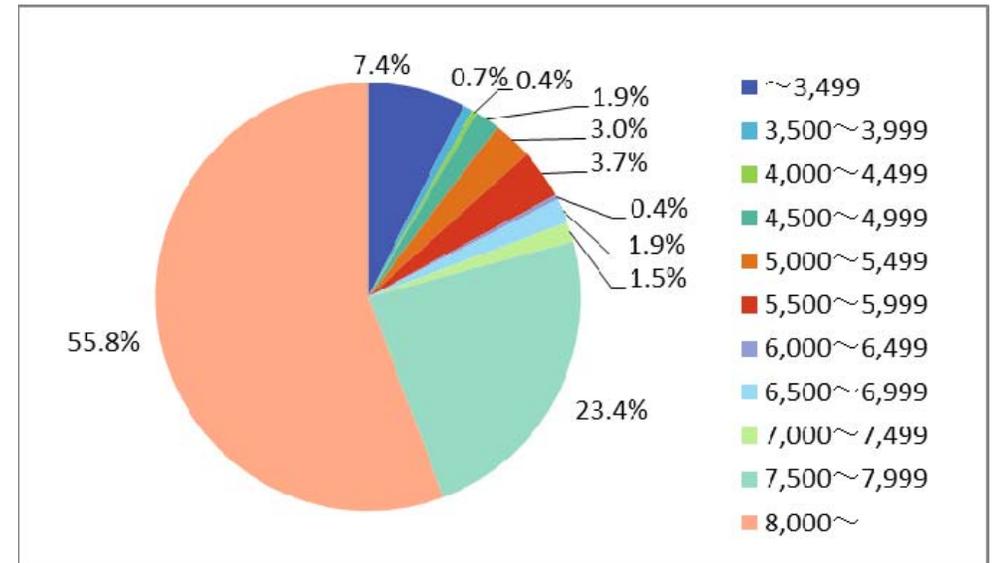
VII. H28年死亡事故データ(車両総重量)

1. 車両総重量別

Ⅶ. H28年死亡事故データ(車両総重量)

1. 車両総重量別

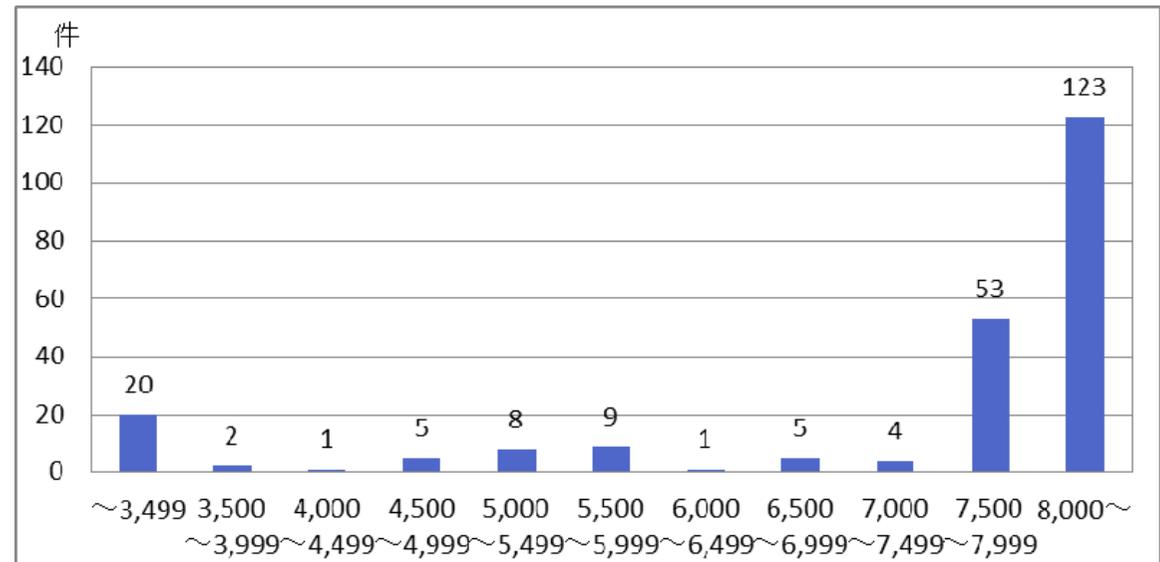
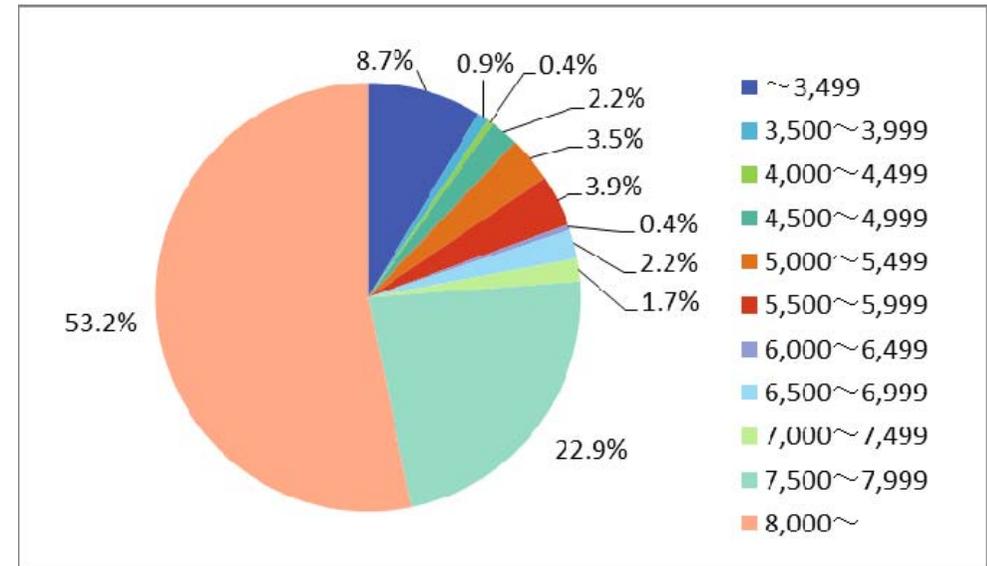
- ・車両総重量別にみると、「8,000～」が最も多く150件(55.8%)と5割以上を占めている。
- ・次いで、「7,500～7,999」63件(23.4%)等と続いており、両者で8割近くを占めている。



VII. H28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

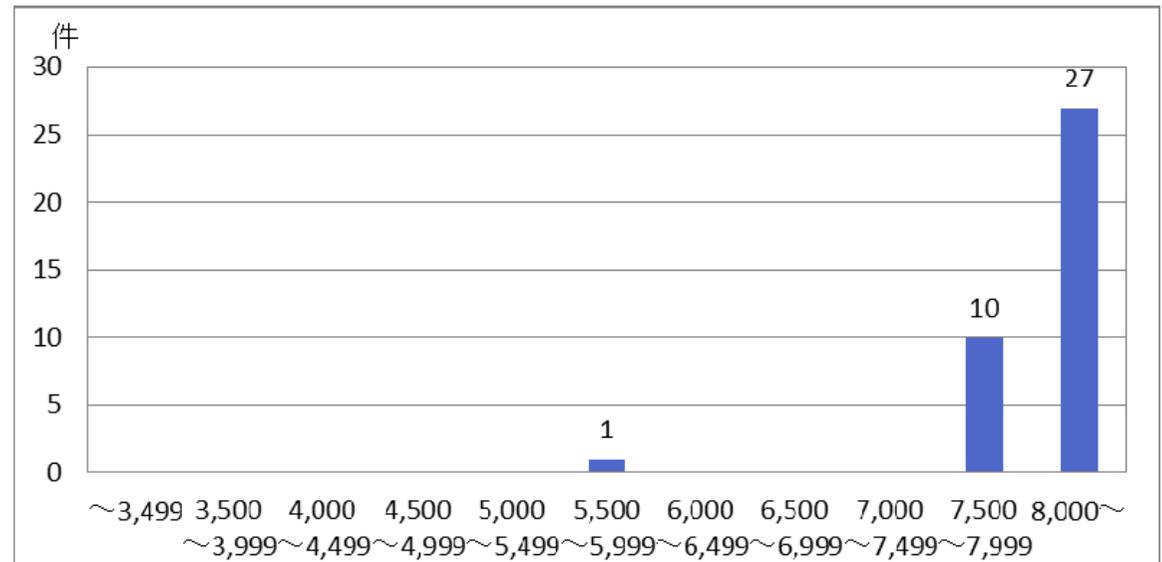
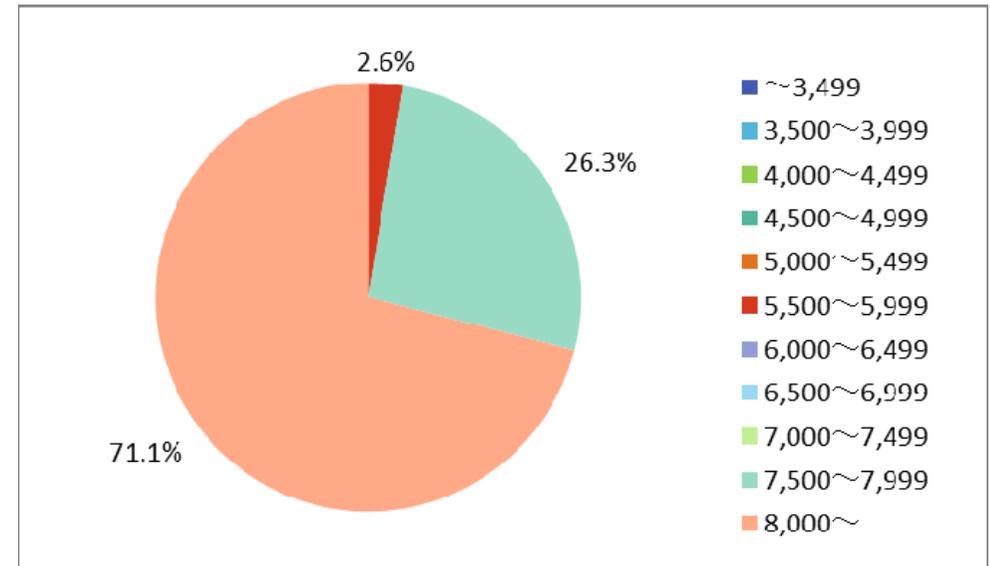
- 一般道路上での車両総重量別をみると、「8,000～」が最も多く123件（53.2%）と5割以上を占めている。
- 次いで、「7,500～7,999」53件（22.9%）等と続いており、両者で7割以上を占めている。



VII. H28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27件（71.1%）と7割以上を占めている。
- ・ 次いで、「7,500～7,999」10件（26.3%）等と続いており、両者で9割以上を占めている。



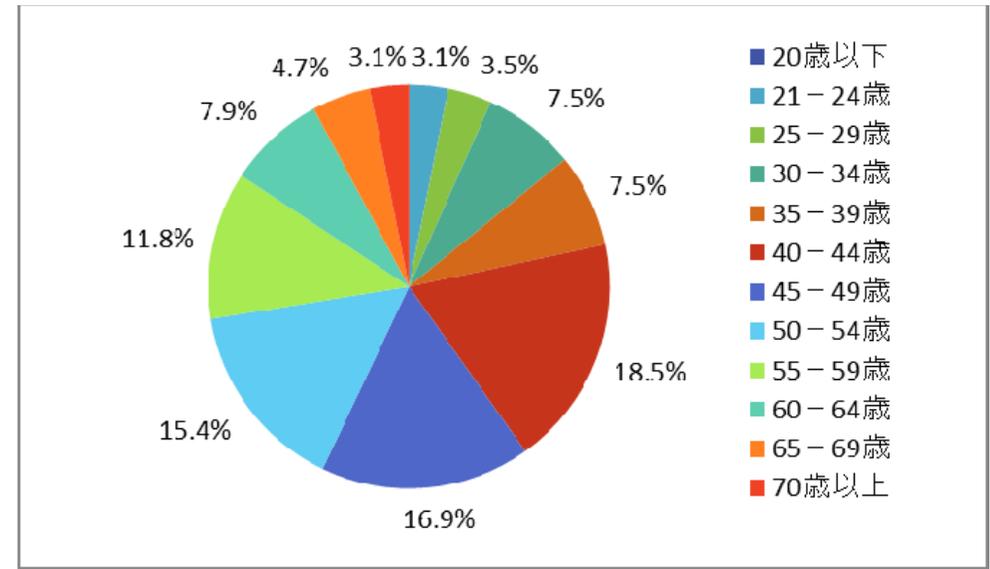
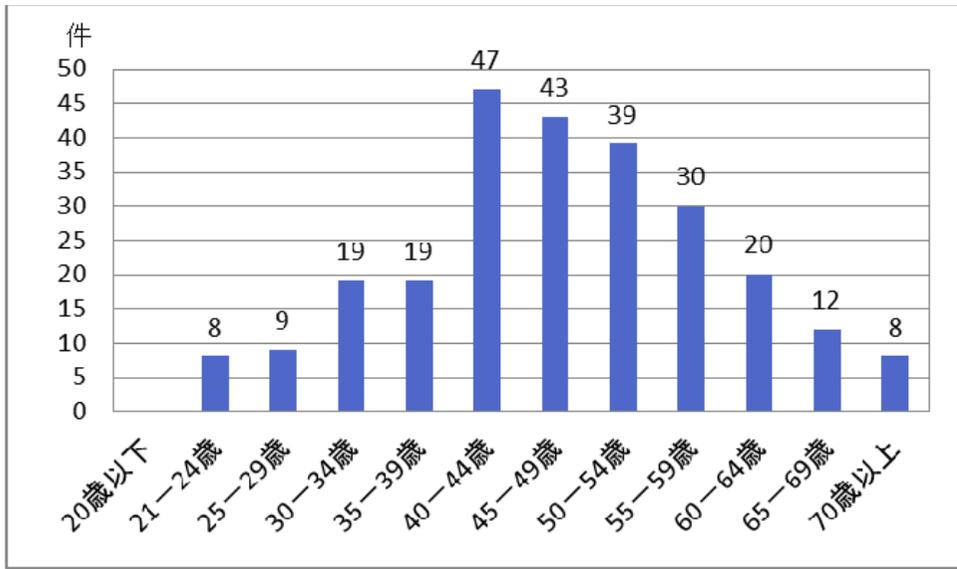
Ⅷ. H28年死亡事故データ(年齢層別)

1. 運転者の年齢層別
2. 運転者の年齢層別の事故類型別

Ⅷ. H28年死亡事故データ(年齢層別)

1. 運転者の年齢層別

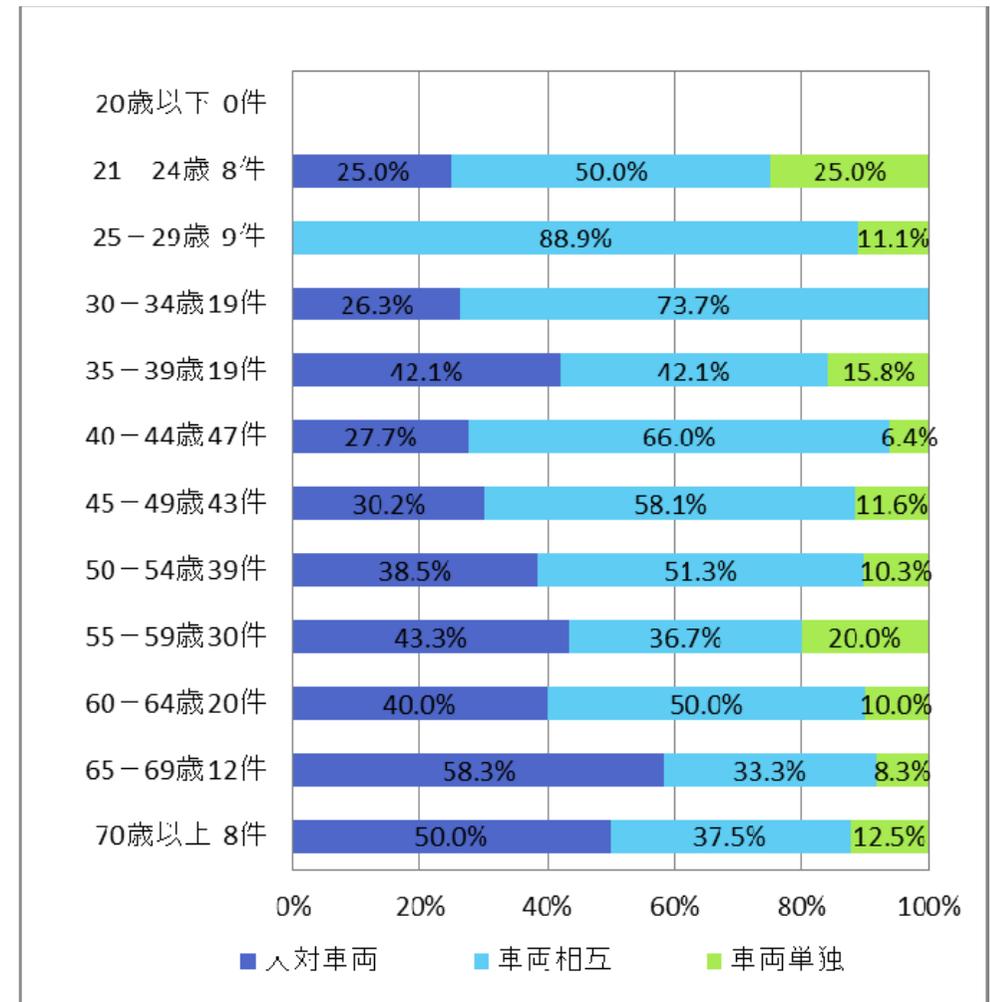
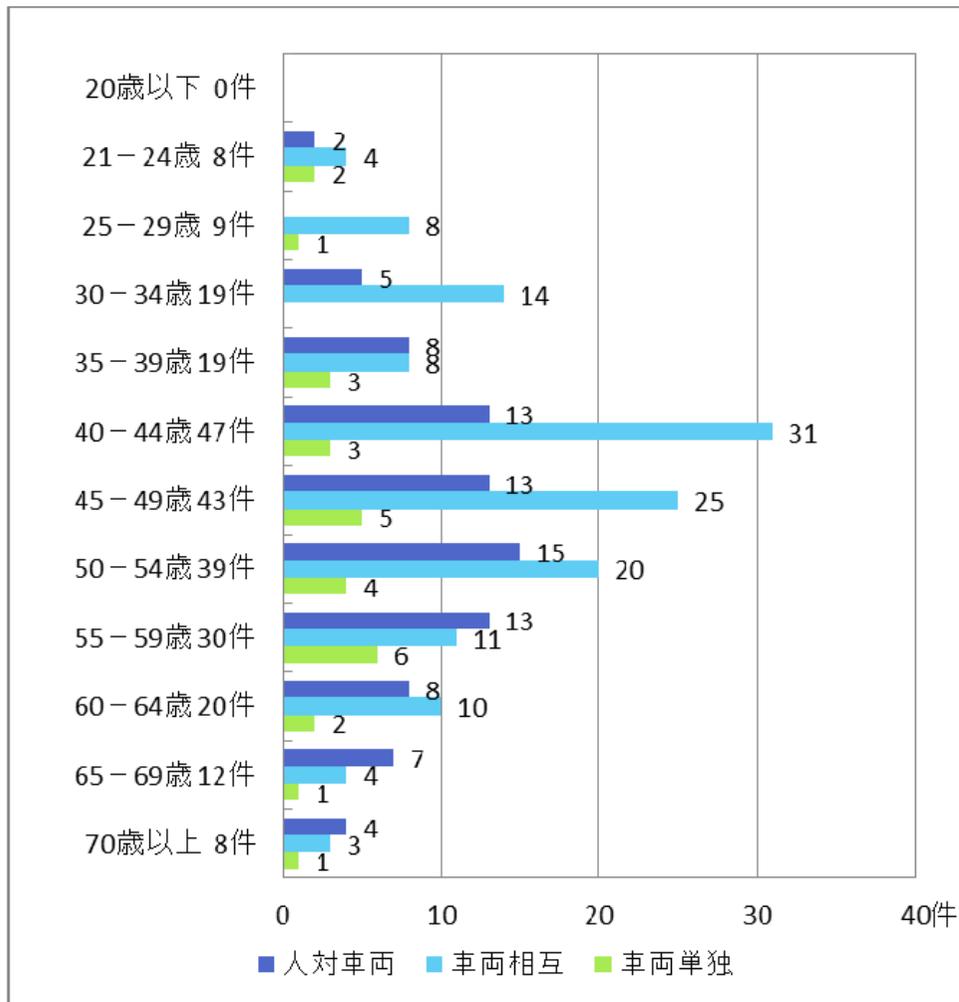
- ・年齢層別にみると、「40-44歳」が最も多く47件（18.5%）となっている。
- ・次いで、「45-49歳」43件（16.9%）、「50-54歳」39件（15.4%）等と続いている。



Ⅷ. H28年死亡事故データ(年齢層別)

2. 運転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、年齢層があがるに従って「人対車両」の割合が高くなる傾向にある。

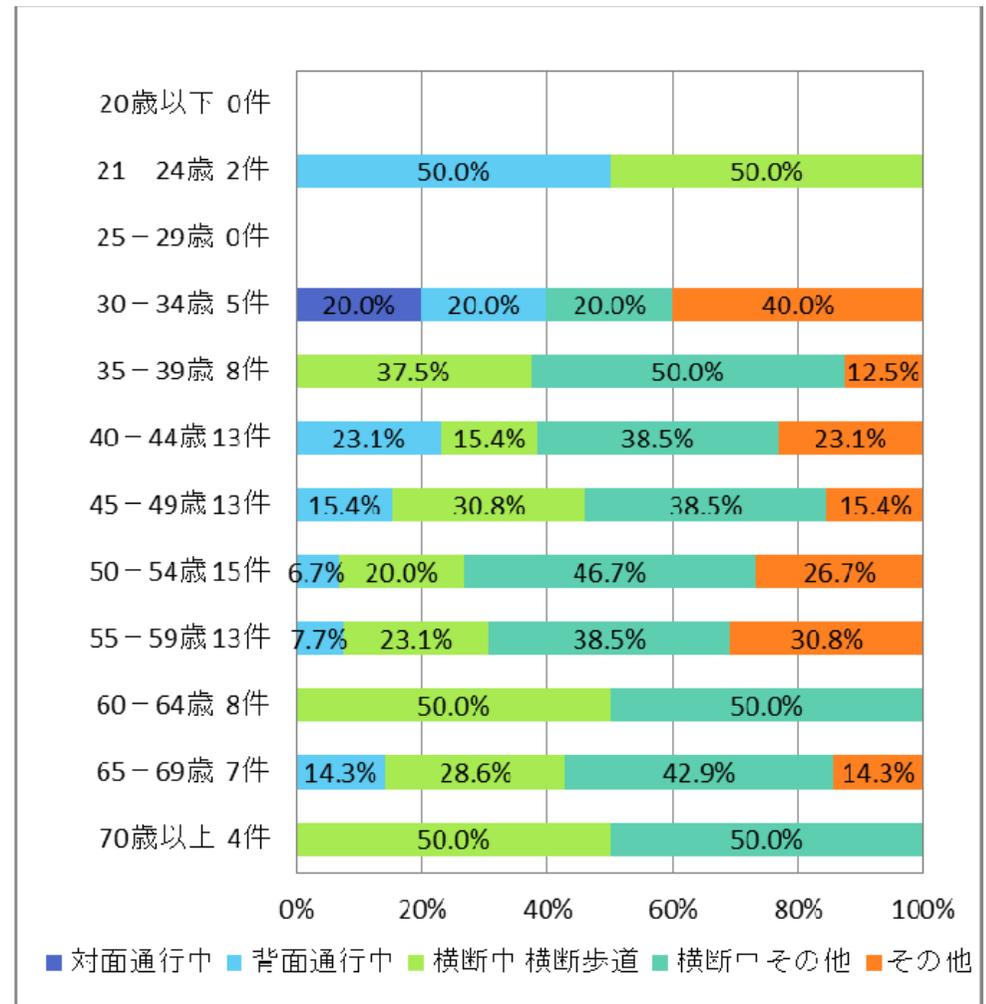
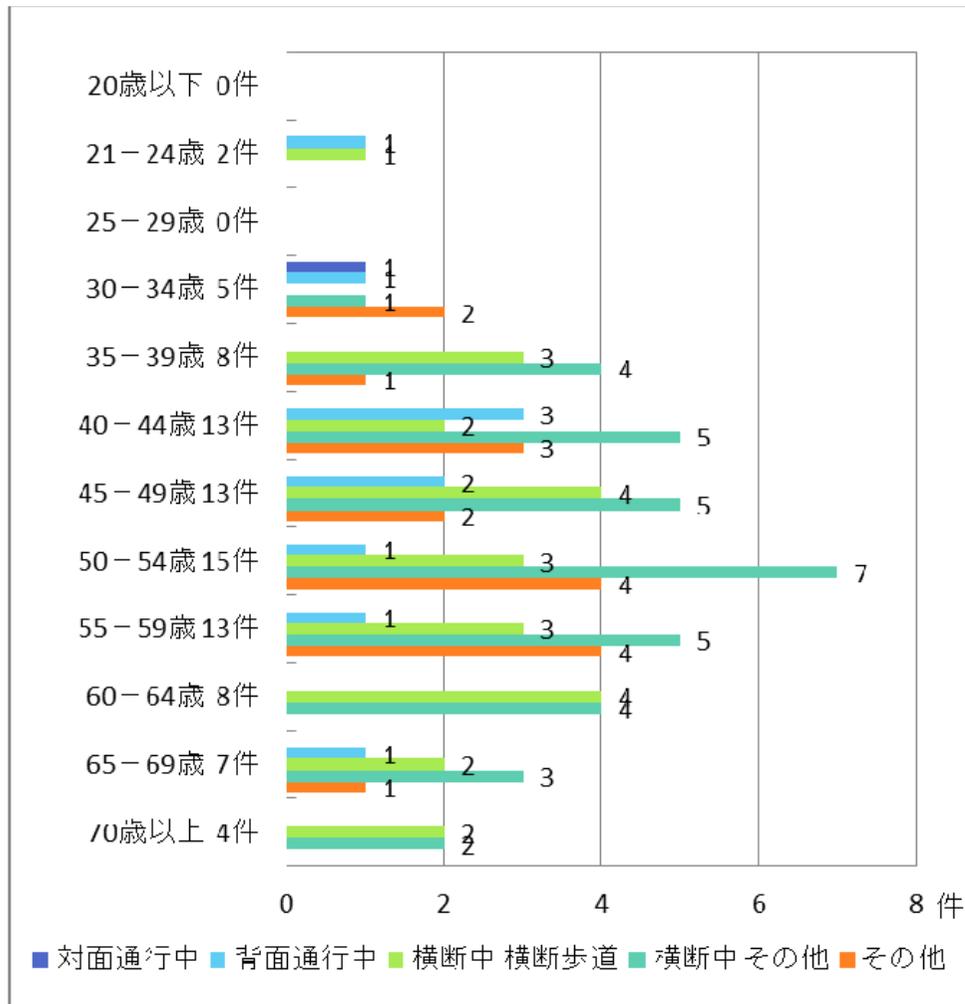


※対自転車事故は、「車両相互」に含まれます。

Ⅷ. H28年死亡事故データ(年齢層別)

(1) 運転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、一部の世代を除き、いずれも「横断中 横断歩道」及び「横断中 その他」の割合が高くなっている。

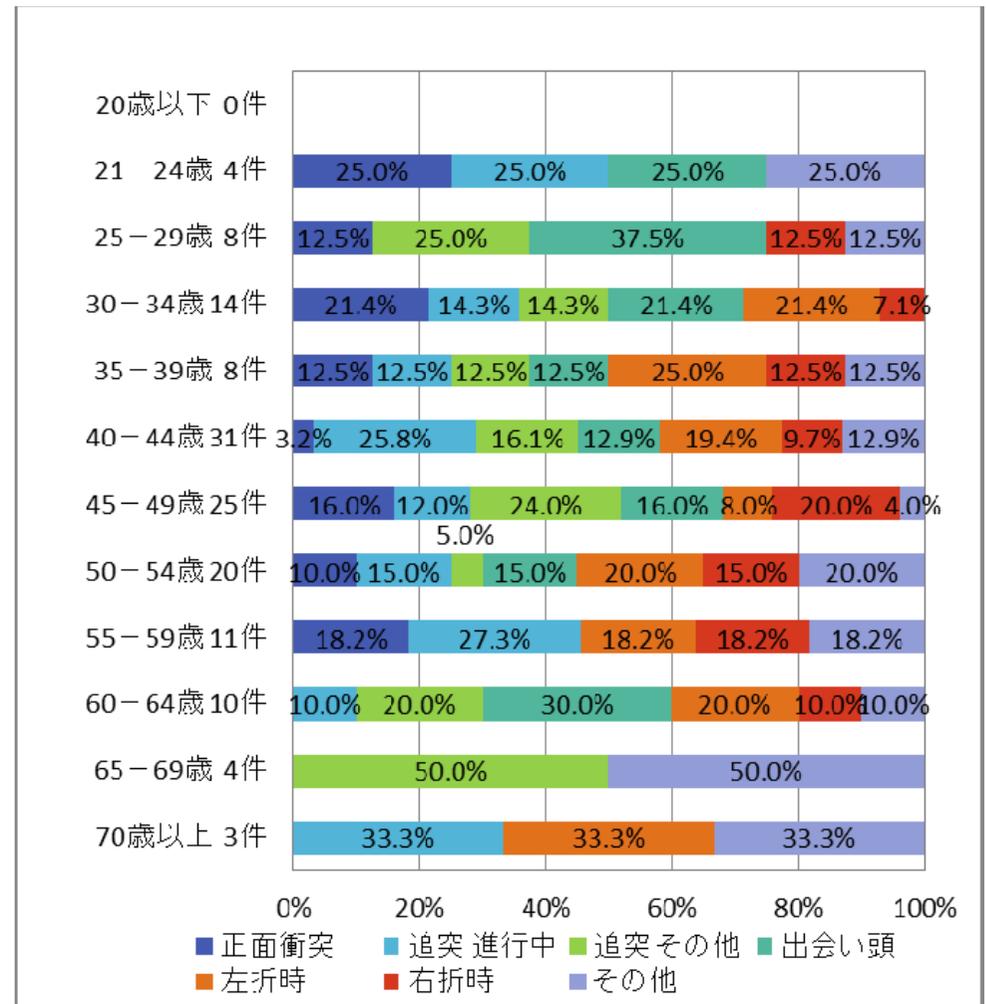
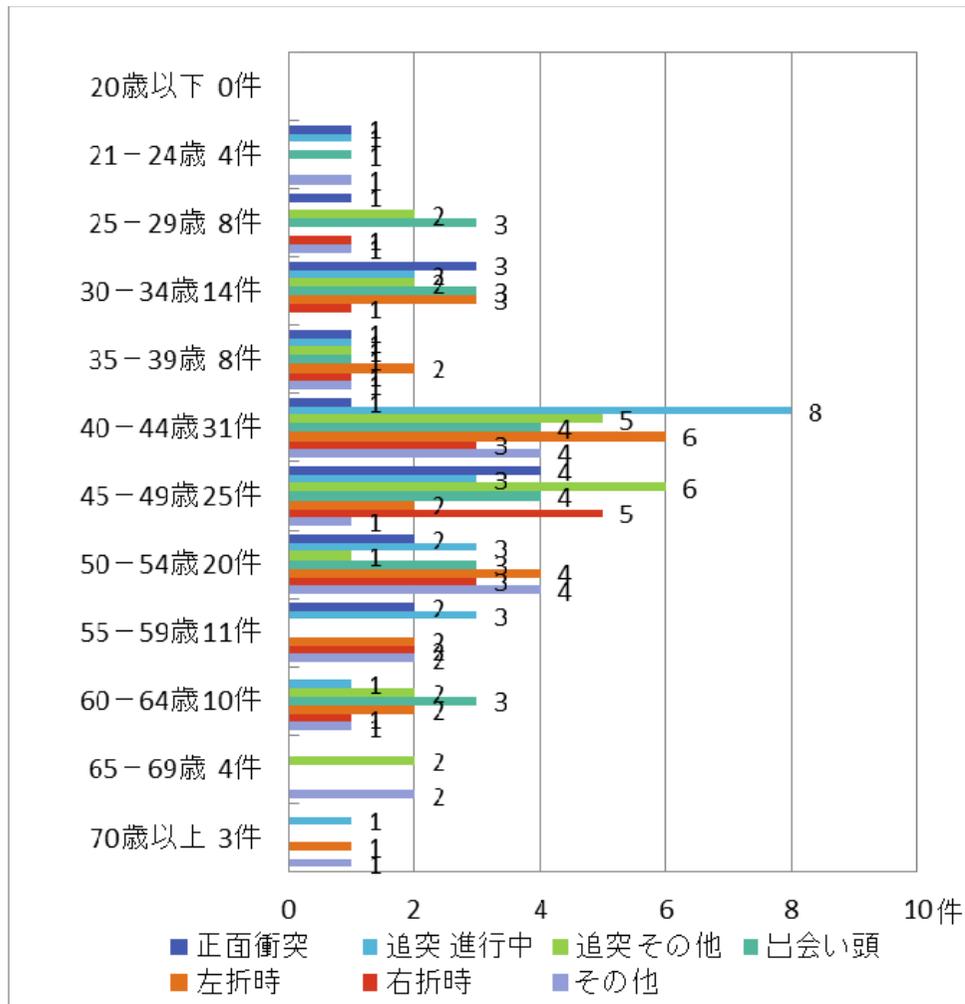


※対自転車事故は、「車両相互」に含まれます。

Ⅷ. H28年死亡事故データ(年齢層別)

(2) 運転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、世代によって傾向は異なる。

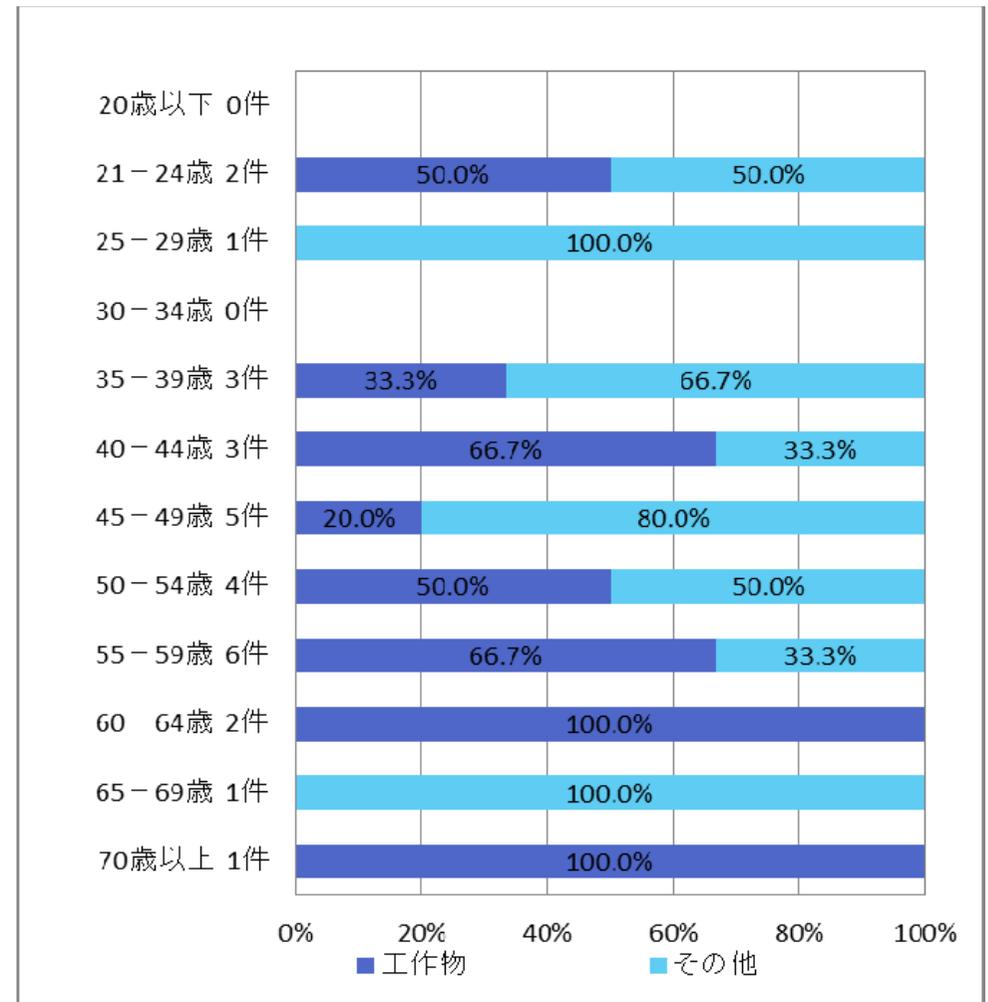
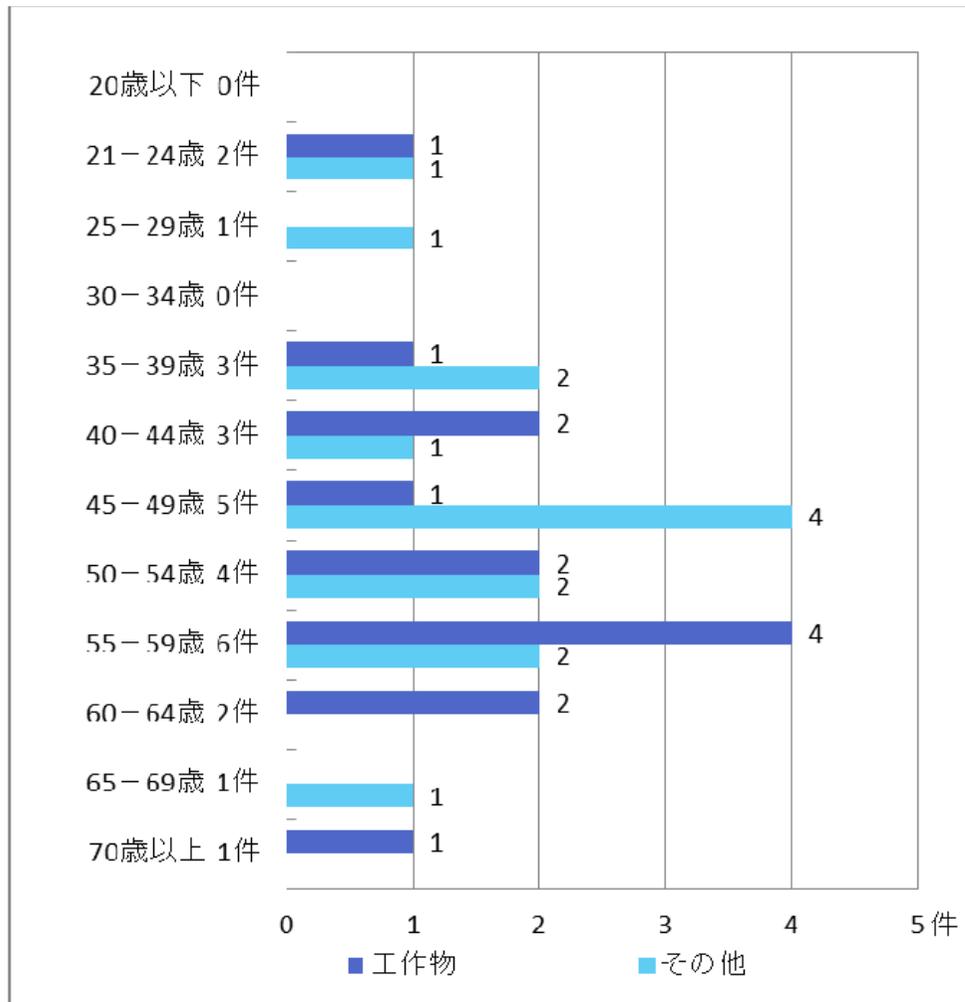


※対自転車事故は、「車両相互」に含まれます。

VIII. H28年死亡事故データ(年齢層別)

(3) 運転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、世代によって傾向は異なる。



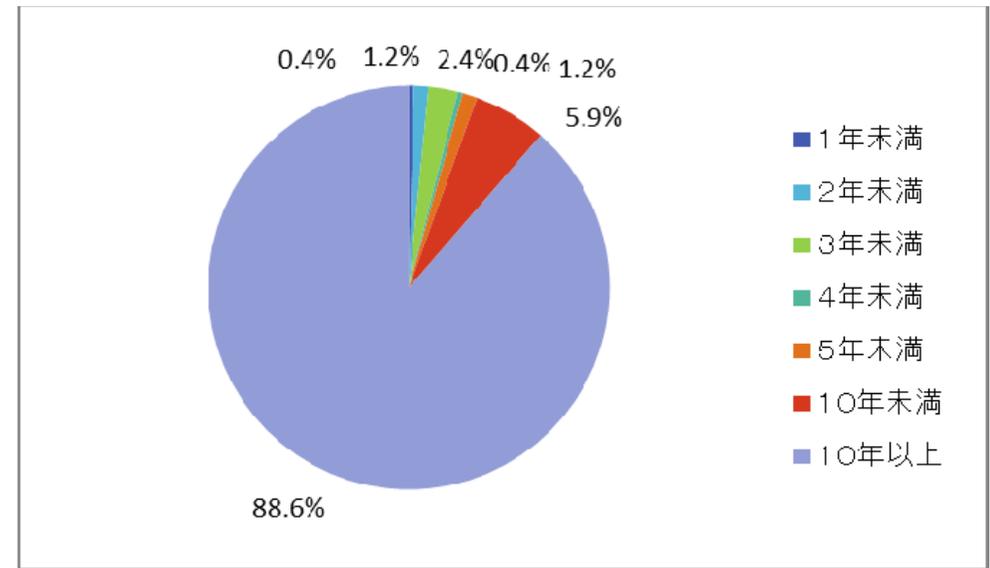
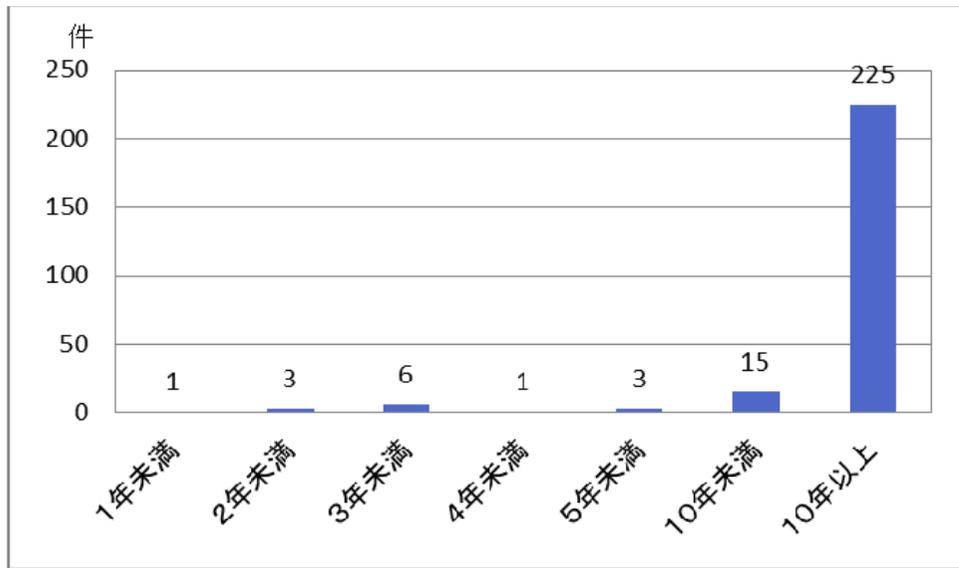
Ⅸ. H28年死亡事故データ(運転免許取得年数別)

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. H28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

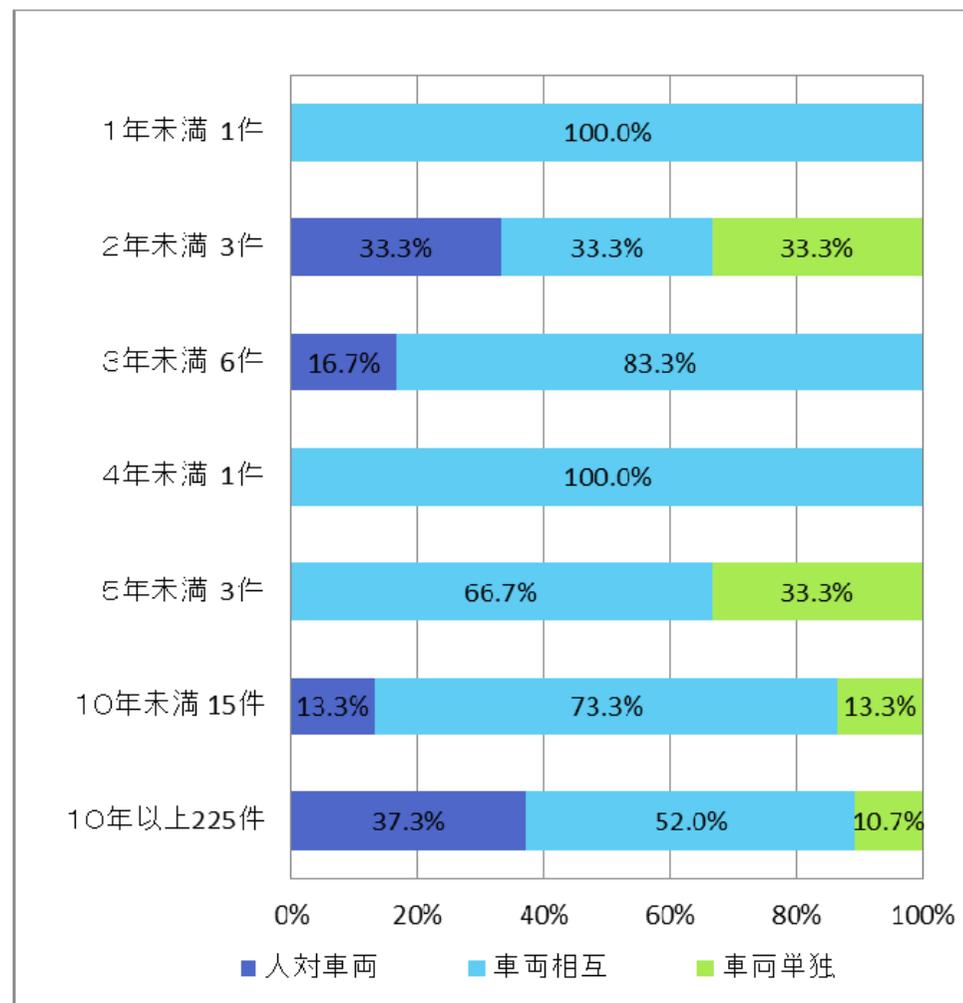
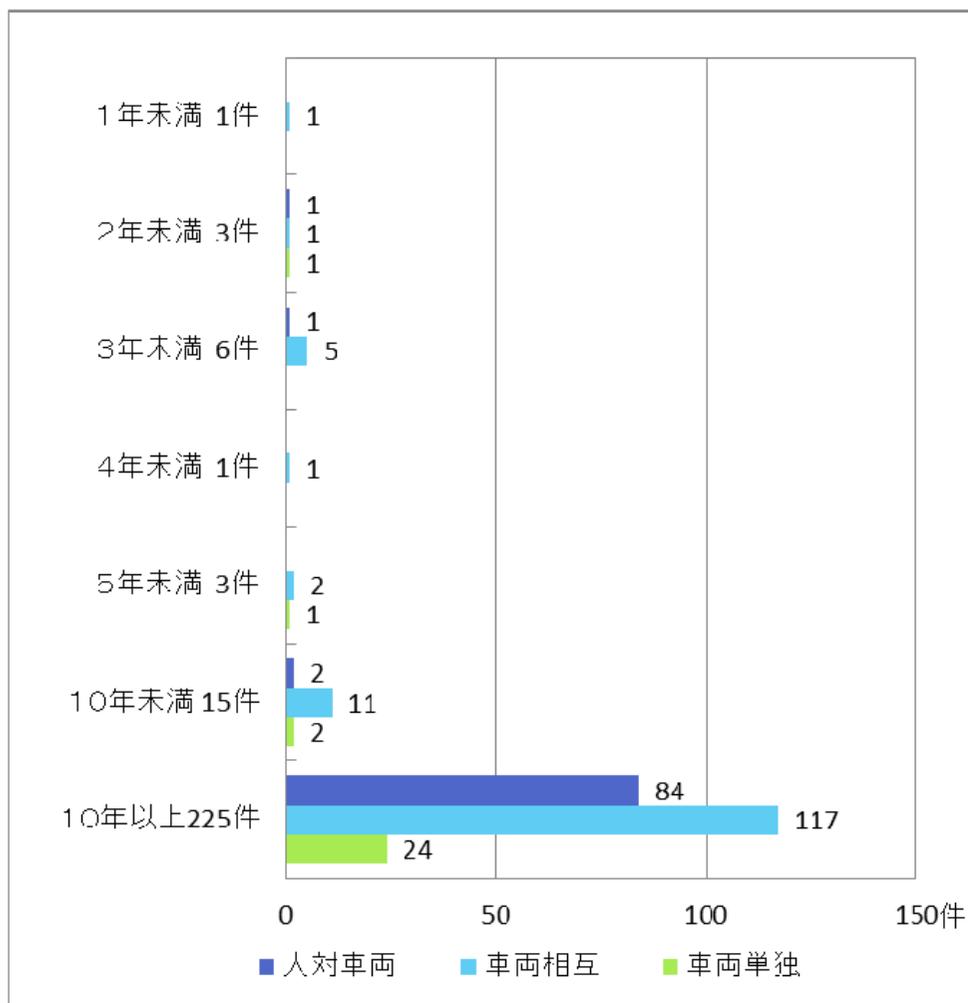
・免許取得年数別にみると、「10年以上」が最も多く225件（88.6%）と9割近くを占めている。



Ⅸ. H28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、いずれの取得年数も「車両相互」の割合が高い。

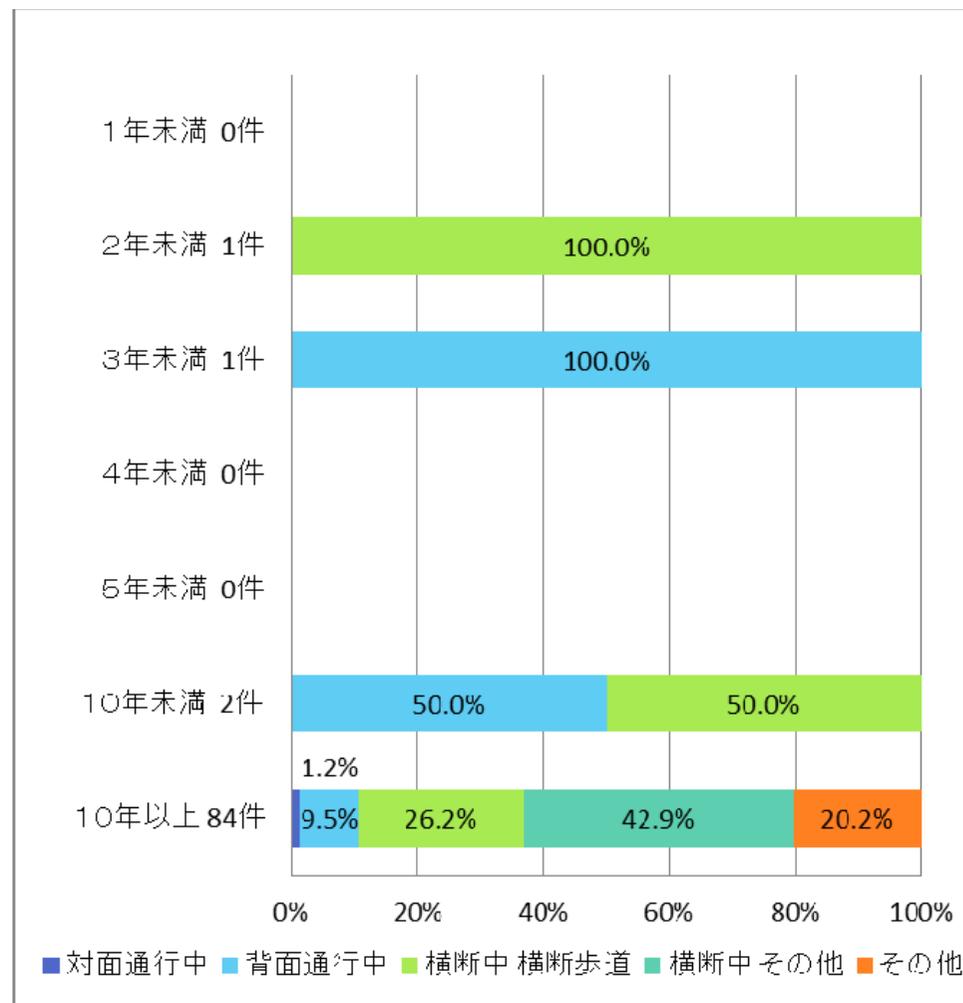
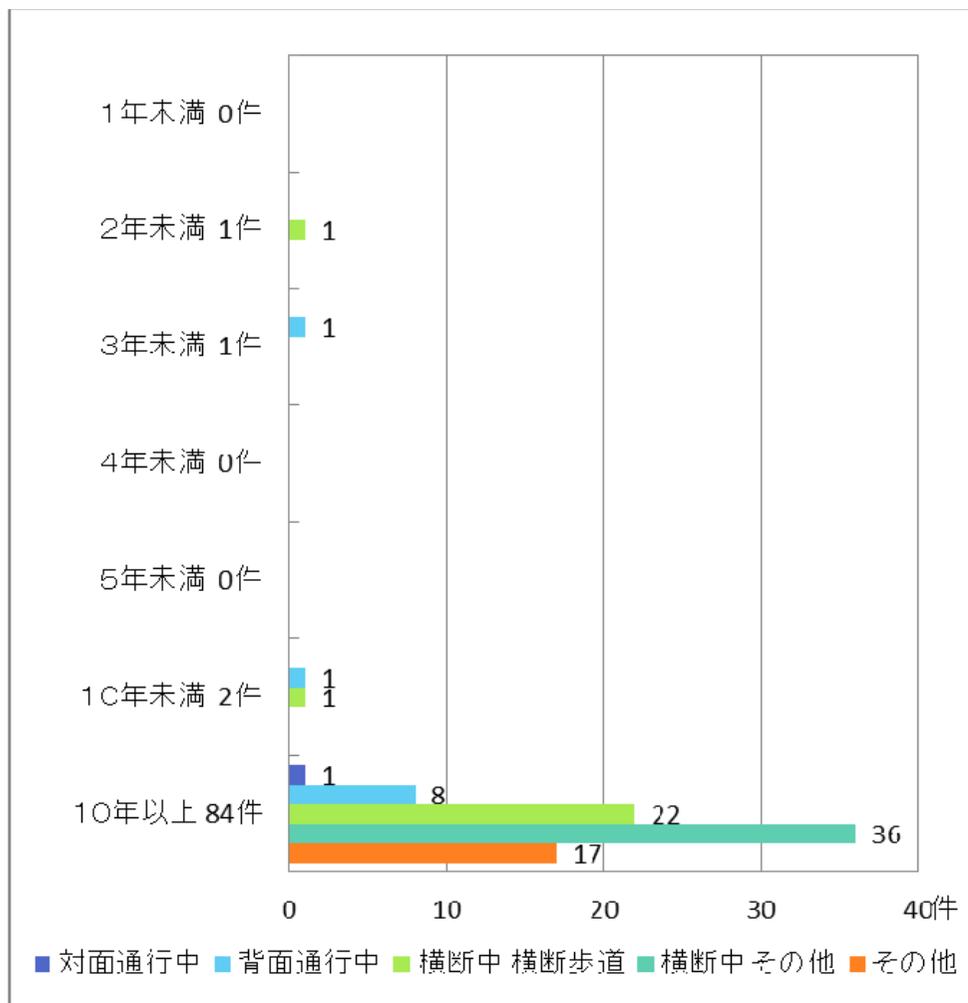


※対自転車事故は、「車両相互」に含まれます。

Ⅸ. H28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、「10年未満」では「背面通行中」及び「横断中 横断歩道」にわかれている。
- ・「10年以上」は「横断中 その他」が最も多く36件(42.9%)となっている。

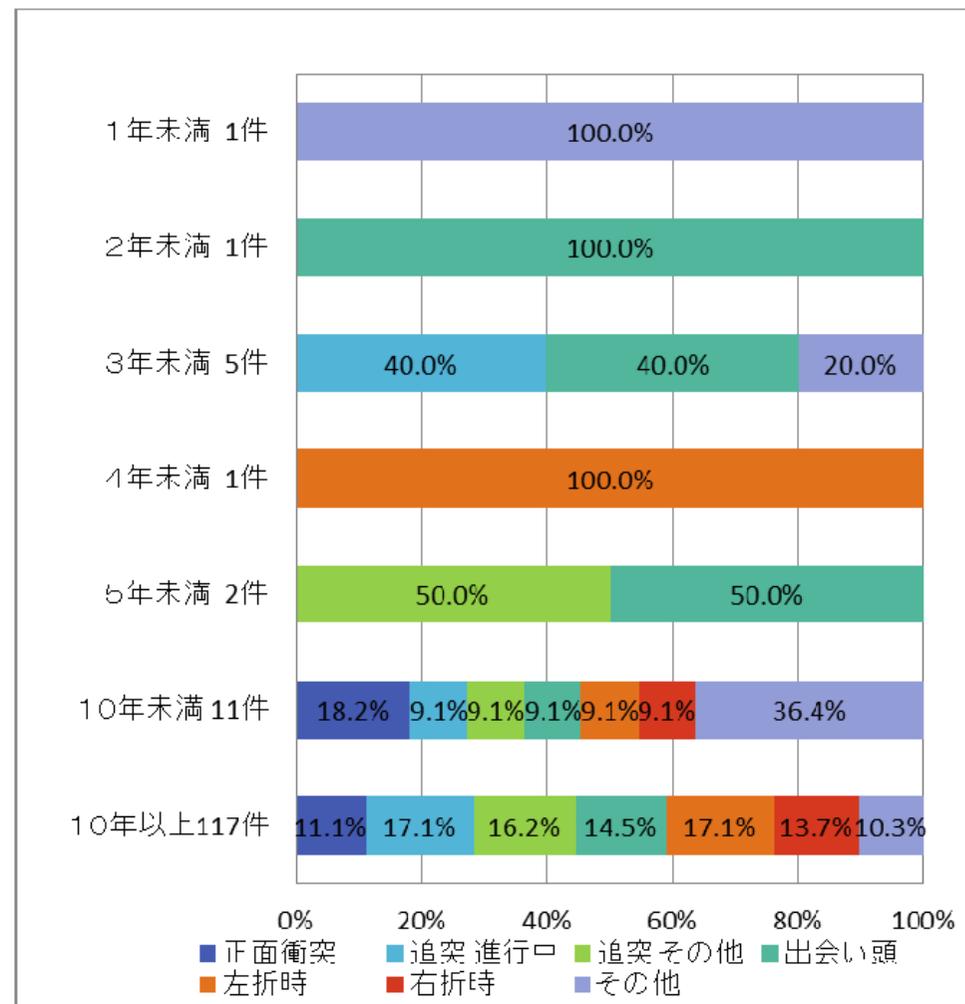
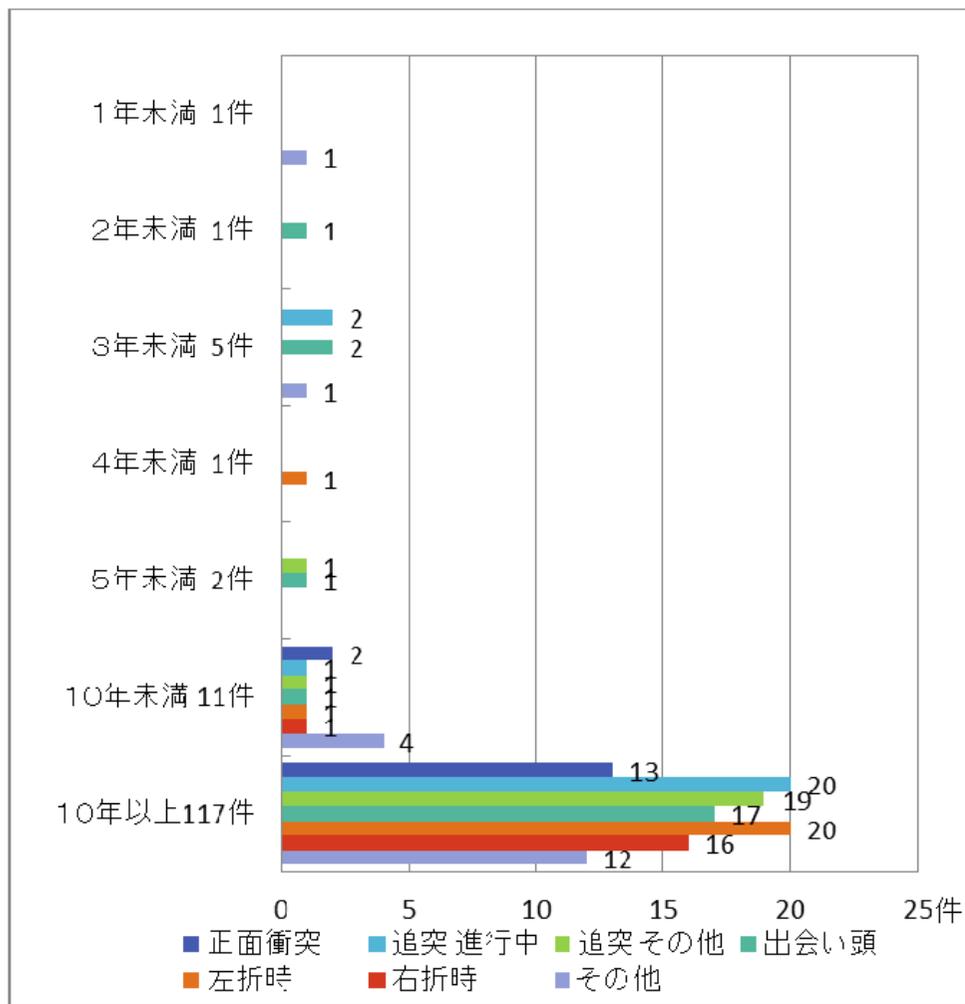


※対自転車事故は、「車両相互」に含まれます。

Ⅸ. H28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、取得年数によって傾向は異なる。
- ・ 「10年未満」は「その他」、「10年以上」は「追突 進行中」及び「左折時」の割合が高い。

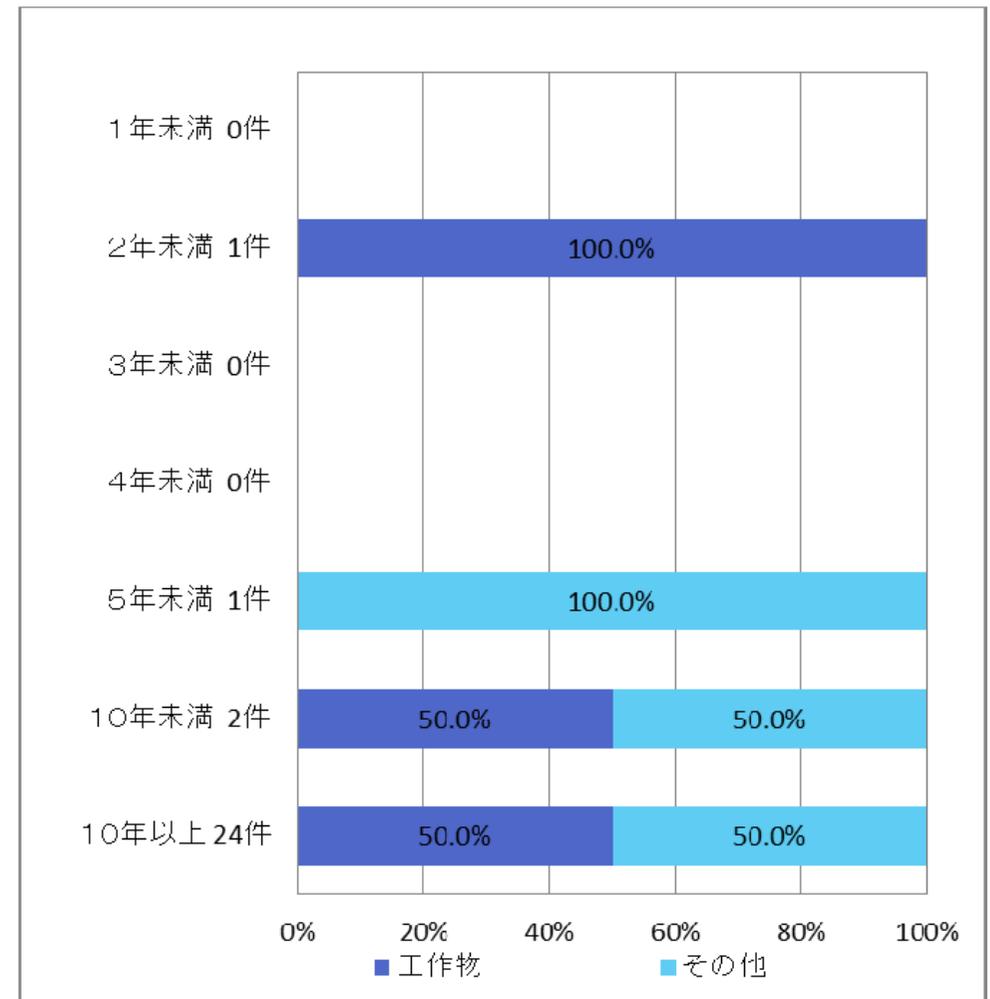
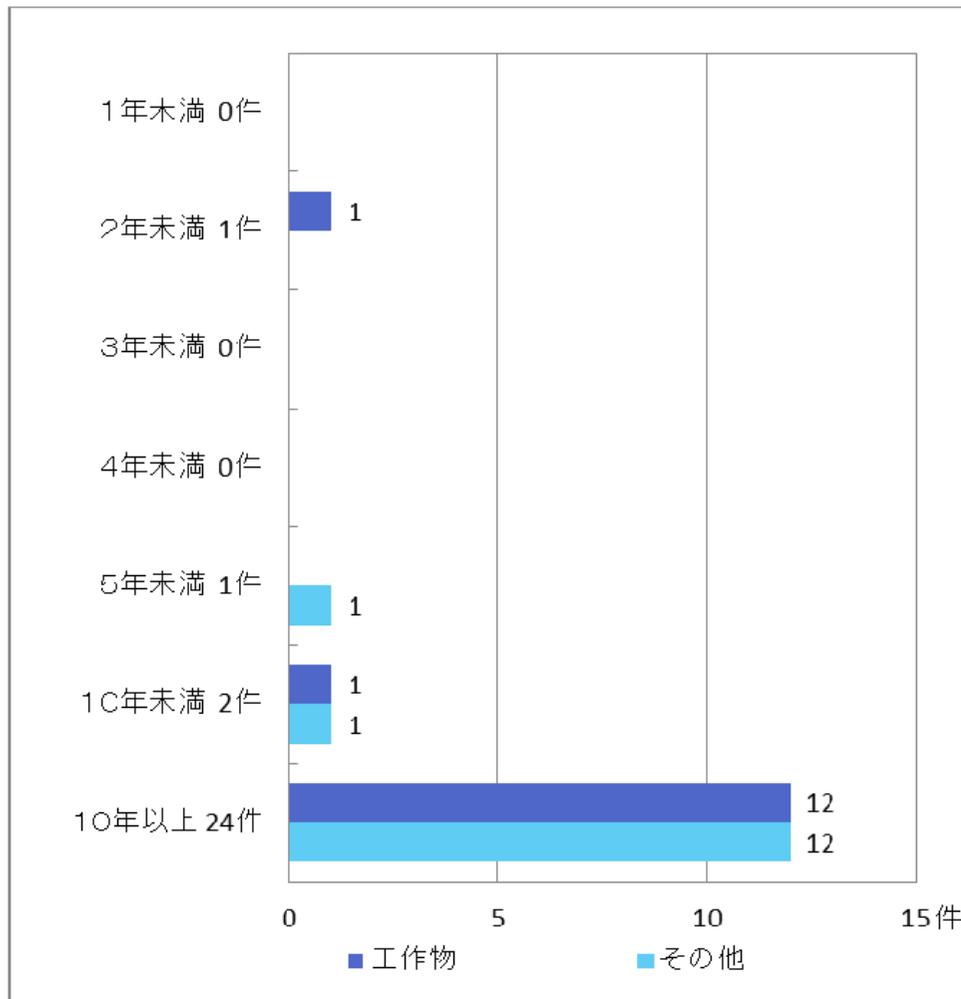


※対自転車事故は、「車両相互」に含まれます。

Ⅸ. H28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

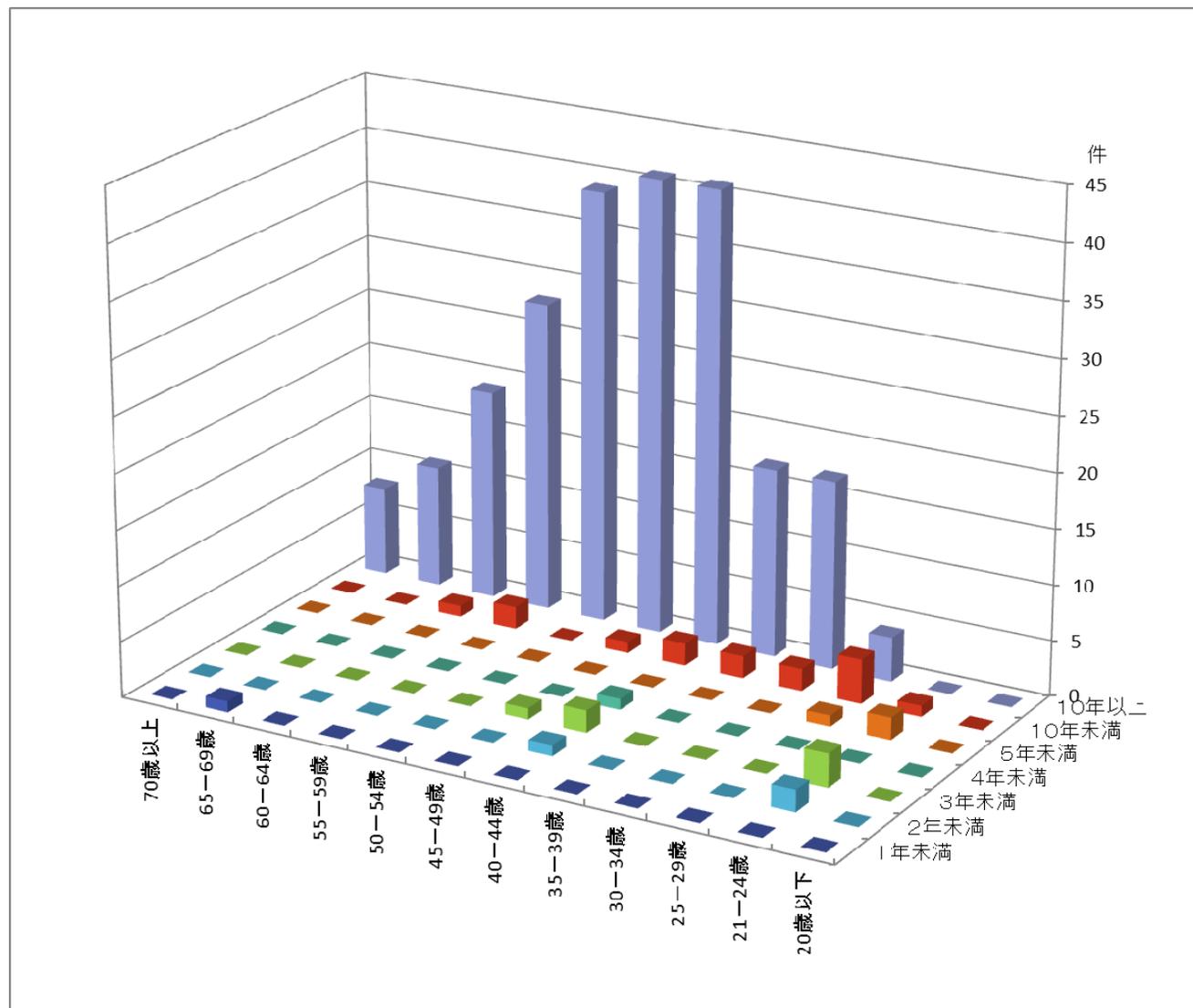
- 免許取得年数別の事故類型(車両単独)別にみると、「10年未満」及び「10年以上」では「工作物」と「その他」がそれぞれ半数を占めている。



Ⅸ. H28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

・40歳以上は免許取得年数「10年以上」の件数が多い。



メ モ

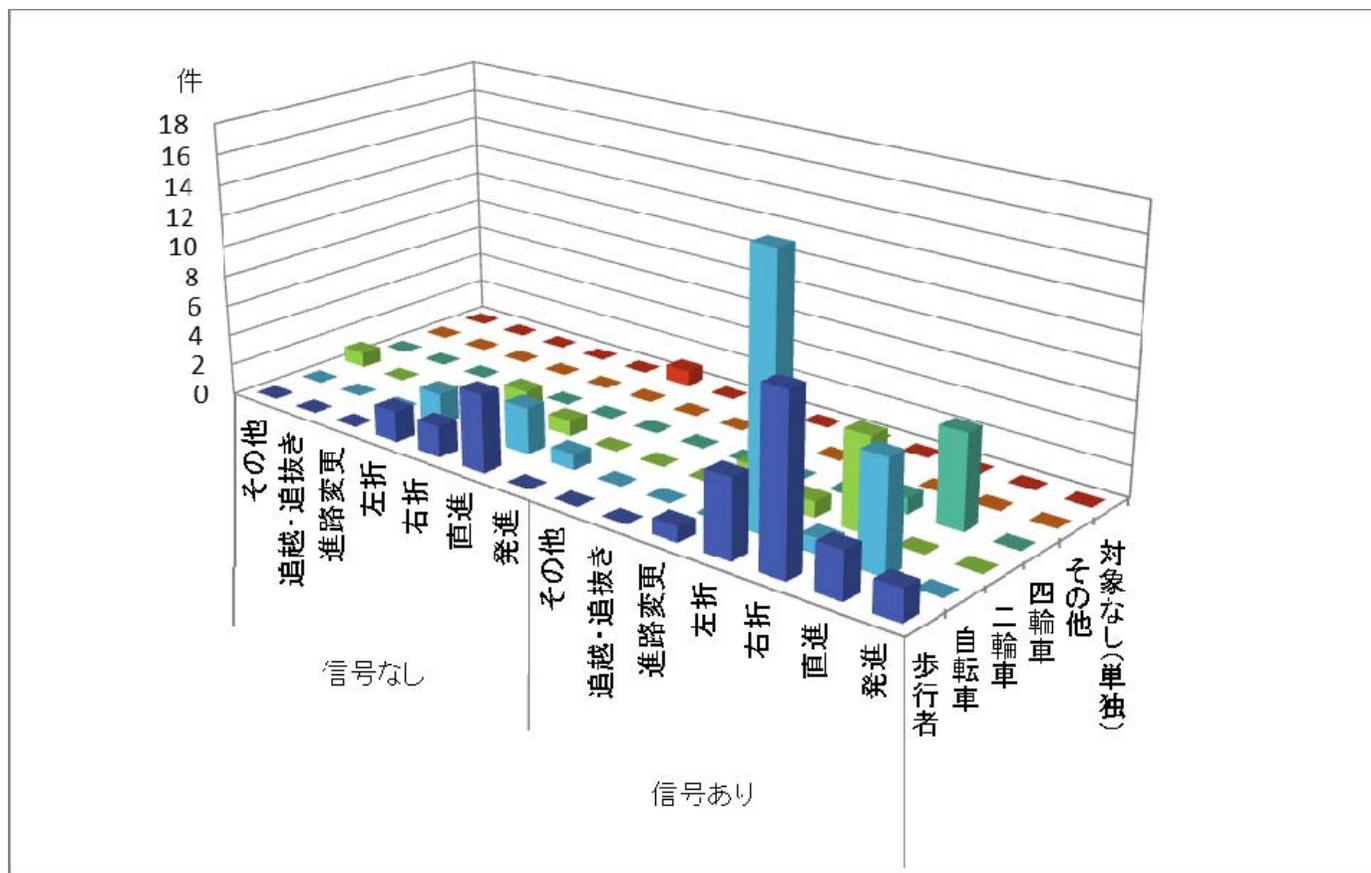
X. H28年死亡事故データ(交差点(追突を除く))

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

X. H28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

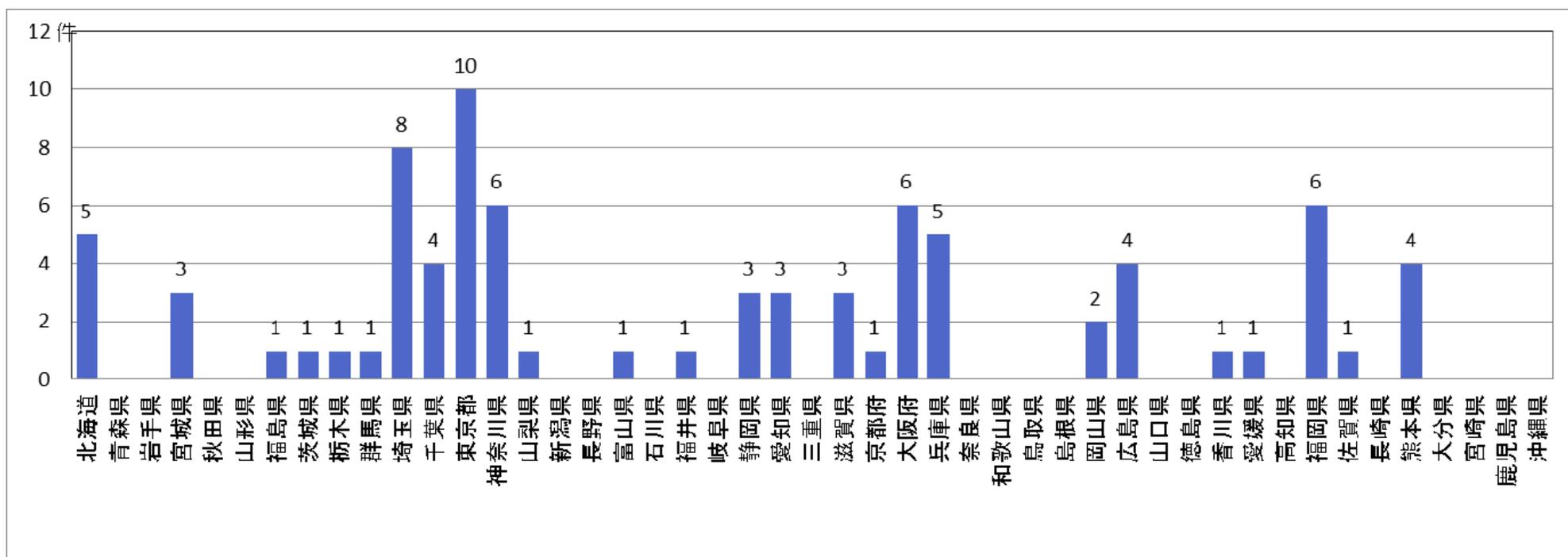
- ・行動類型別の第二当事者別にみると、「信号あり」63件、「信号なし」20件となっている。
- ・「信号あり」では、「左折」－「自転車」及び「右折」－「歩行者」が多い。
- ・「信号なし」では、「直進」－「歩行者」が多い。



X. H28年死亡事故データ(交差点(追突を除く))

2. 発生地別

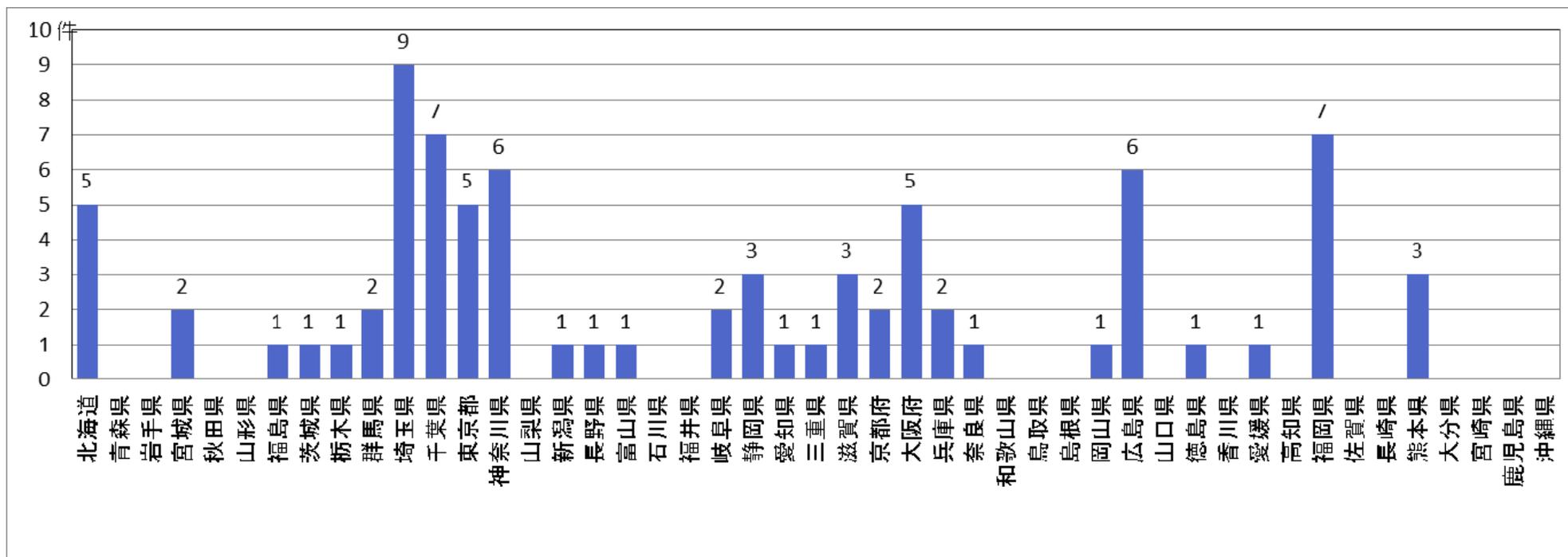
- 発生地別の交差点事故件数をみると、「東京都」が最も多く10件、次いで「埼玉県」8件、「神奈川県」、「大阪府」及び「福岡県」がそれぞれ6件等と続いている。



X. H28年死亡事故データ(交差点(追突を除く))

3. 車籍別

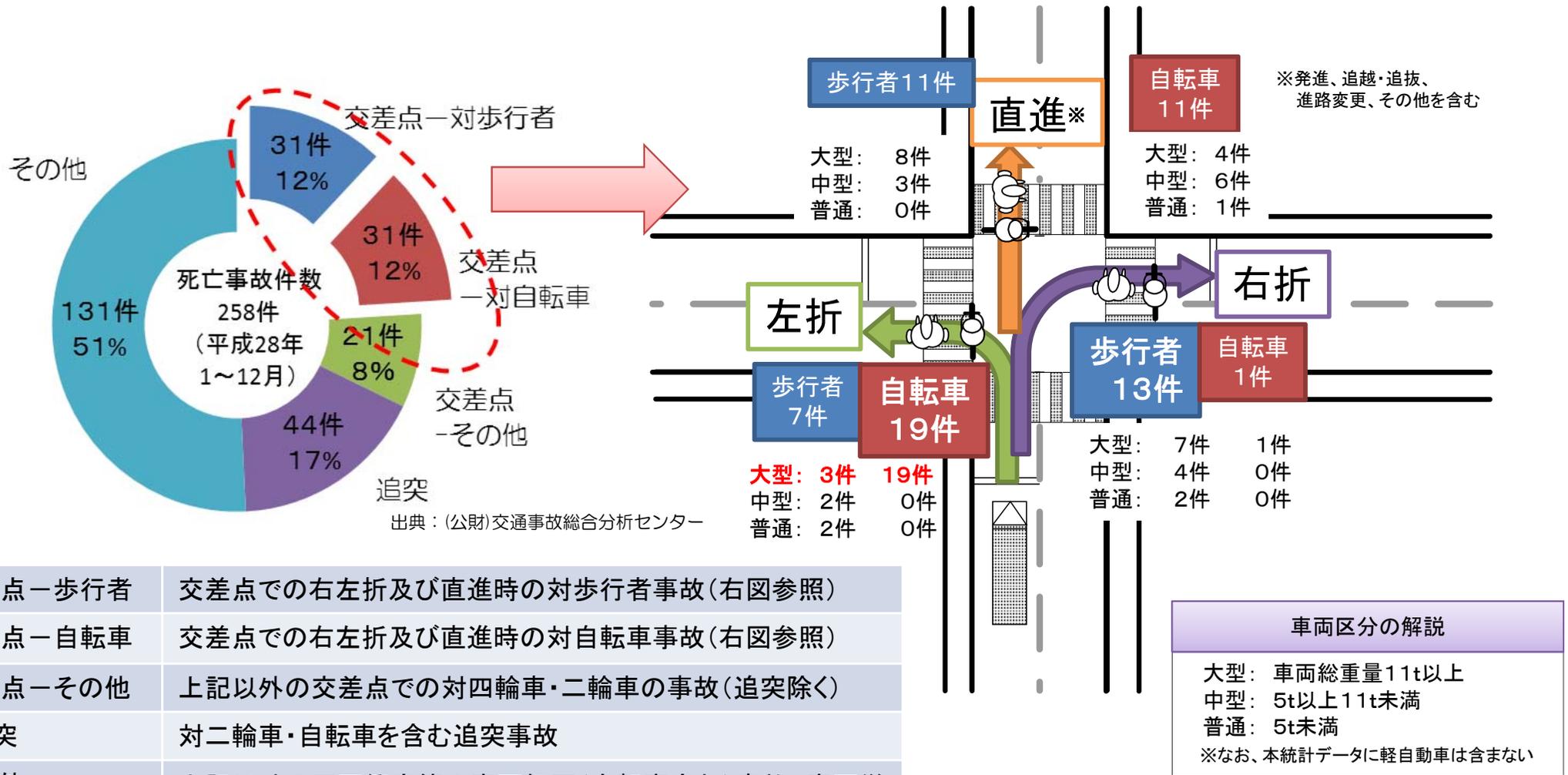
- ・車籍別の交差点事故件数をみると、「埼玉県」が最も多く9件、次いで「千葉県」及び「福岡県」がそれぞれ7件、「神奈川県」及び「広島県」がそれぞれ6件等と続いている。



X. H28年死亡事故データ(交差点)

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、自転車の死亡事故(62件)は、追突事故(44件)の1.4倍。
- ・左折死亡事故は、8割以上が大型車であり、対自転車(19件)が対歩行者(7件)の約3倍。
- ・右折死亡事故は、9割以上が対歩行者(13件)。

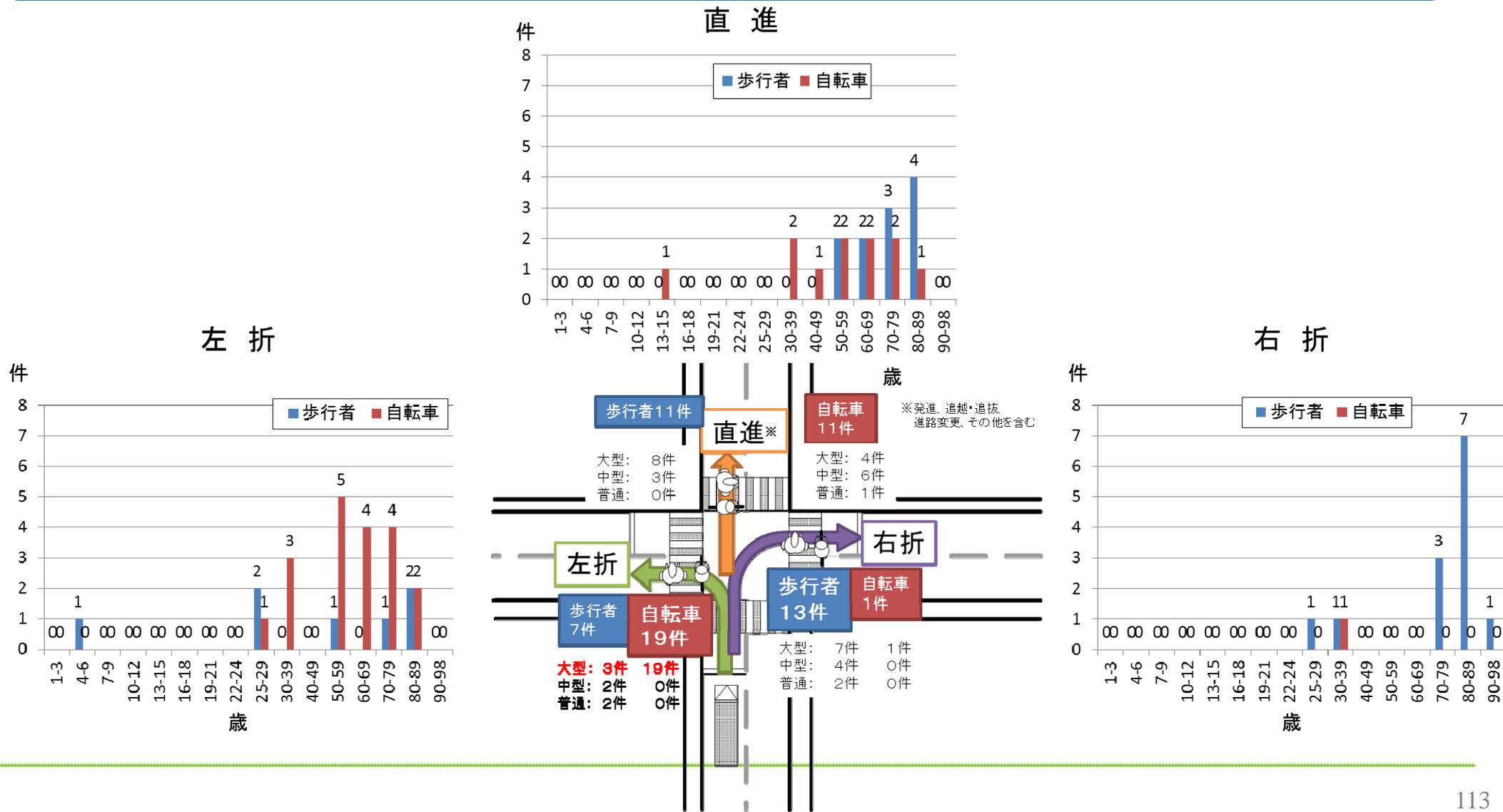


交差点-歩行者	交差点での右左折及び直進時の対歩行者事故(右図参照)
交差点-自転車	交差点での右左折及び直進時の対自転車事故(右図参照)
交差点-その他	上記以外の交差点での対四輪車・二輪車の事故(追突除く)
追突	対二輪車・自転車を含む追突事故
その他	上記以外の正面衝突等の車両相互(自転車含む)事故、車両単独事故、交差点以外での対人事故

X. H28年死亡事故データ(交差点(追突を除く))

5. 対歩行者・自転車別の年齢層別

- ・直進時の死亡事故: 対歩行者は8割以上が60歳以上、対自転車は4割以上が60歳以上。
- ・左折時の死亡事故: 20歳から80歳代まで幅広い年齢層の対自転車が多い。
- ・右折時の死亡事故: 対歩行者は8割以上が70歳以上。

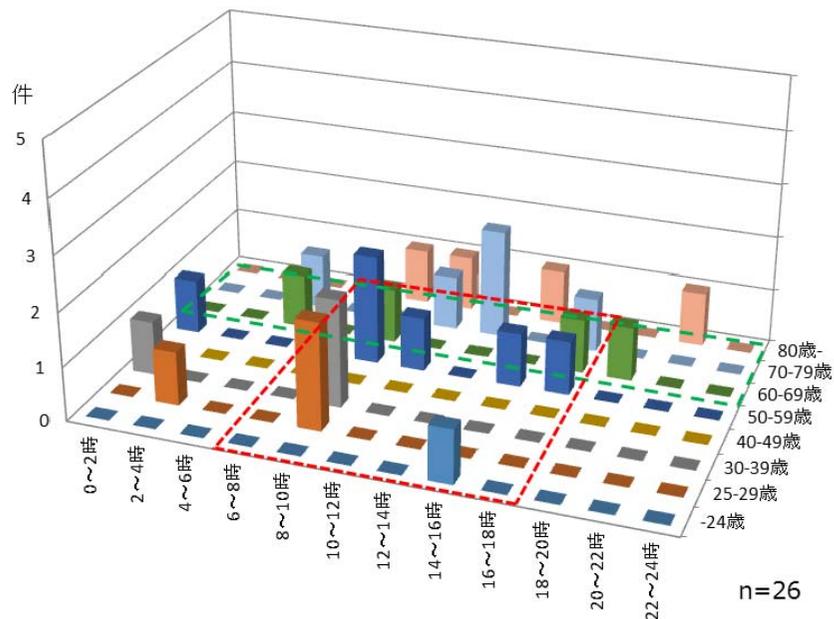


X. H28年死亡事故データ(交差点(追突を除く))

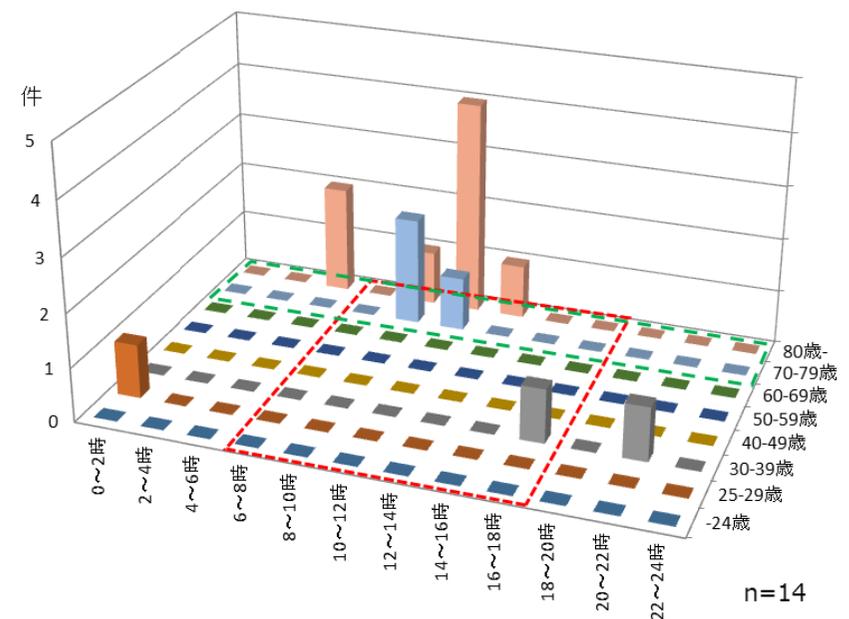
6. 右・左折別の年齢層別・発生時間別

- ・左折死亡事故は、60歳以上が13件（50.0%）と5割を占めている。また、発生時間帯は19件（73.1%）が昼間時間帯（6時～18時）に発生しており、特に（8時～10時）8件だけで全体の3割以上を占めている。
- ・一方、右折死亡事故は、70歳以上が11件（78.6%）と8割近くを占めている。また、発生時間帯は10件（71.4%）が昼間時間帯（6時～18時）に発生しており、特に（10時～12時）5件だけで全体の3割以上を占めている。

【左折】



【右折】

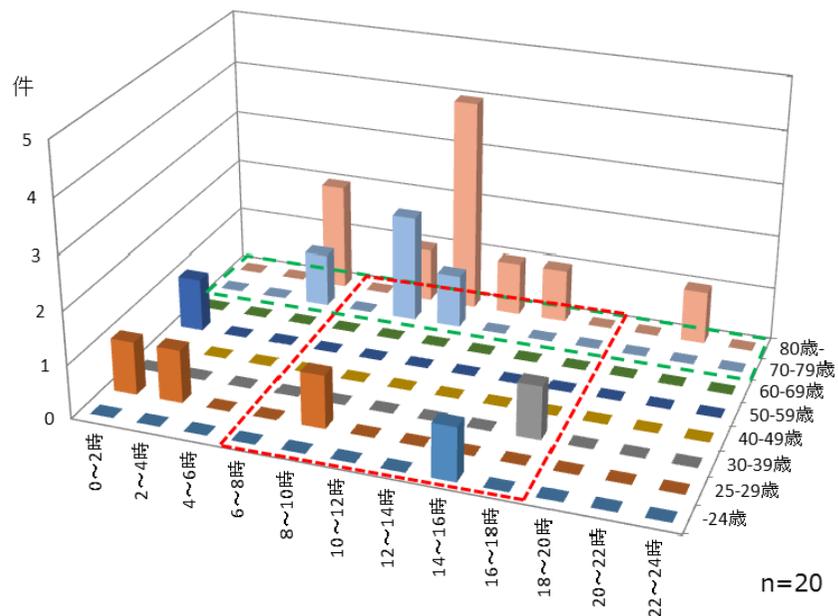


X. H28年死亡事故データ(交差点(追突を除く))

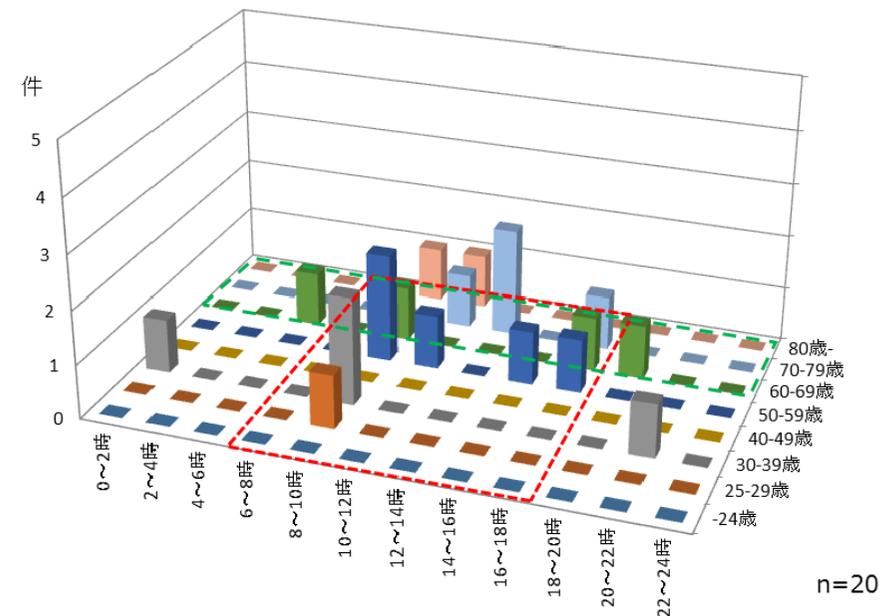
7. 対歩行者・自転車別の年齢層別・発生時間別

- ・ 第二当事者が歩行者の場合、70歳以上が14件（70.0%）と7割を占めている。また、発生時間帯は13件（65.0%）が昼間時間帯（6時～18時）となっている。
- ・ 一方、第二当事者が自転車の場合、60歳以上が10件（50.0%）と5割を占めている。また、発生時間帯は16件（80.0%）が昼間時間帯（6時～18時）となっている。

【対歩行者】



【対自転車】

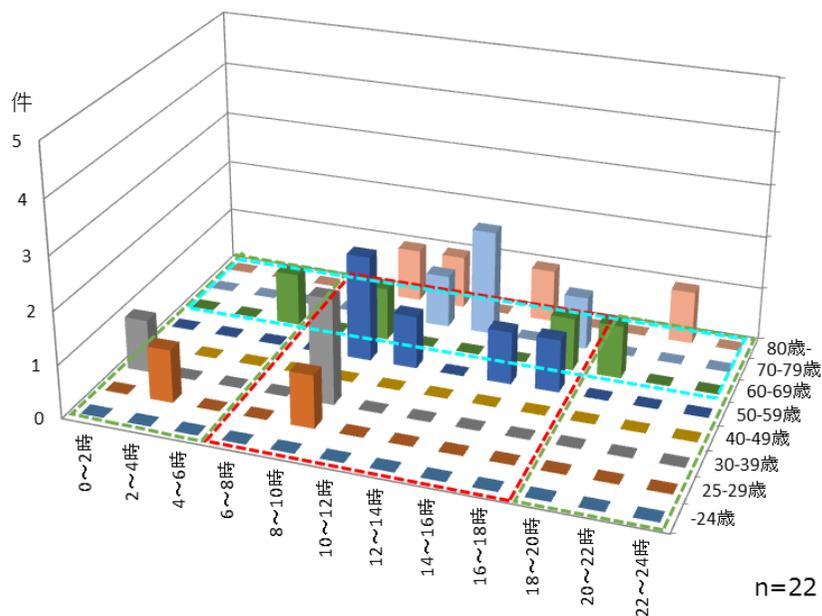


n=20

X. H28年死亡事故データ(交差点(追突を除く))

8. 大型車・左折死亡事故の年齢層別・発生時間別

- ・交差点事故全体の35.5%を占める、第一当事者が大型車の左折死亡事故について、60歳以上が12件（54.5%）と5割以上を占めている。
- ・また、発生時間帯は、2件（9.1%）が夜間（18時～24時）、3件（13.6%）が深夜－早朝（0時～6時）、17件（77.3%）が昼間時間帯（6時～18時）となっている。

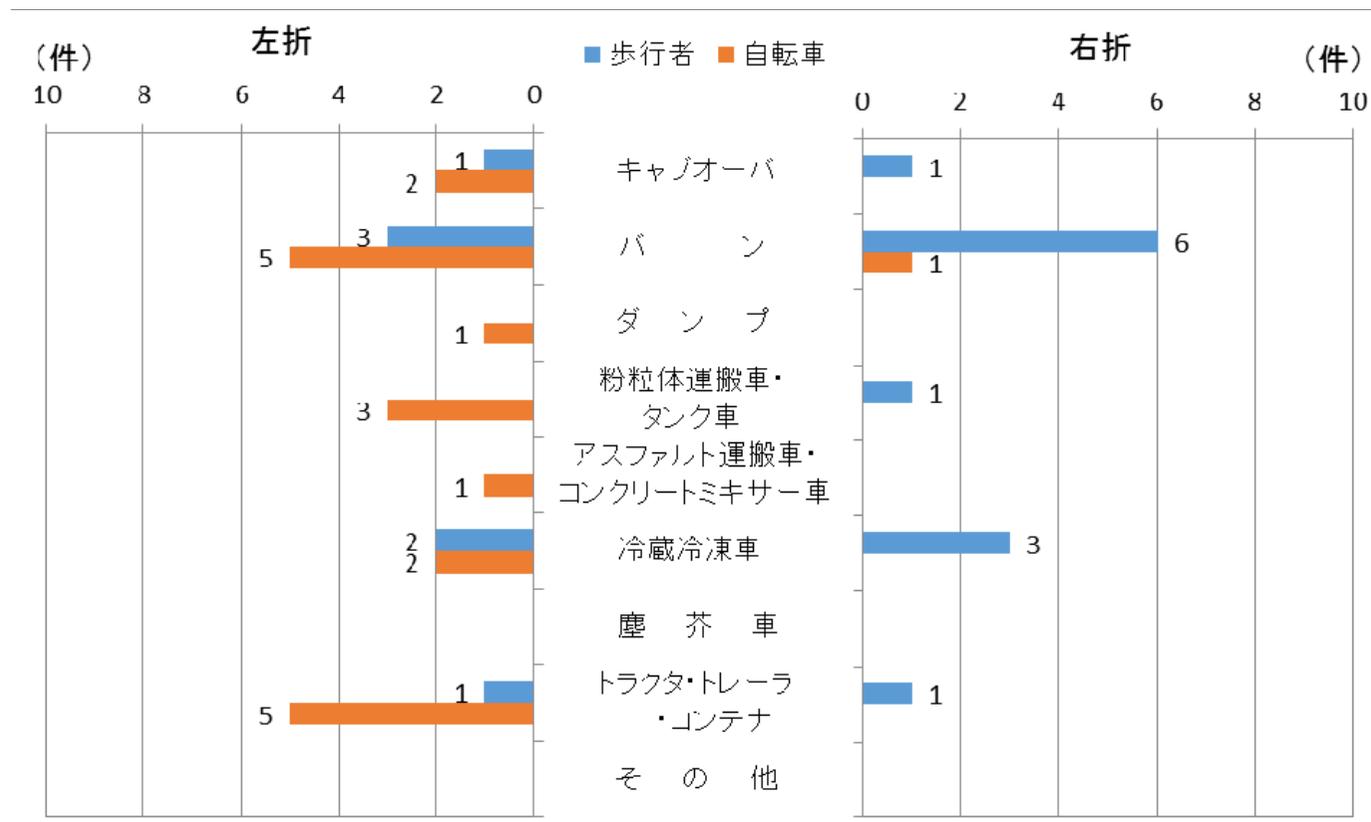


	-24歳	25-29歳	30-39歳	40-49歳	50-59歳	60-69歳	70-79歳	80歳-	計
0~2時	0	0	1	0	0	0	0	0	1
2~4時	0	1	0	0	0	0	0	0	1
4~6時	0	0	0	0	0	1	0	0	1
6~8時	0	0	0	0	0	0	0	0	0
8~10時	0	1	2	0	2	1	0	1	7
10~12時	0	0	0	0	1	0	1	1	3
12~14時	0	0	0	0	0	0	2	0	2
14~16時	0	0	0	0	1	0	0	1	2
16~18時	0	0	0	0	1	1	1	0	3
18~20時	0	0	0	0	0	1	0	0	1
20~22時	0	0	0	0	0	0	0	1	1
22~24時	0	0	0	0	0	0	0	0	0
計	0	2	3	0	5	4	4	4	22

X. H28年死亡事故データ(交差点(追突を除く))

9. 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「歩行者」の場合は、「バン」3件と「冷蔵冷凍車」2件が多い。「自転車」の場合は「バン」と「トラクタ・トレーラ・コンテナ」がそれぞれ5件と多い。
- ・右折事故で第二当事者が「歩行者」の場合は、「バン」6件が多い。



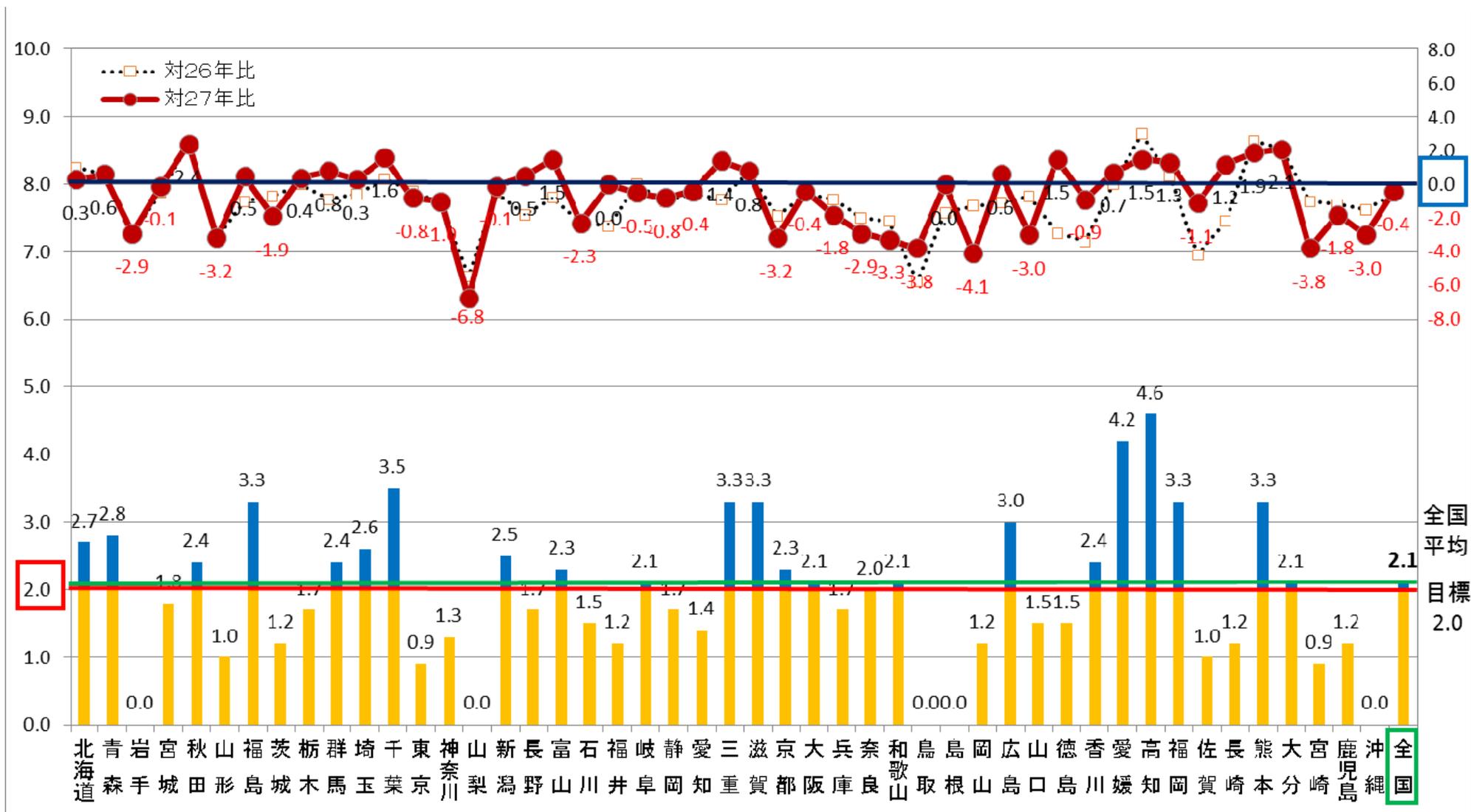
H25～28年 事業用自動車の管轄運輸支局（車籍）別の死亡事故件数及び死者数（第1当事者）

区分	死亡事故件数					死者数					車両台数	1万台当たり死亡事故件数
	H25	H26	H27	H28	H27比増減	H25	H26	H27	H28	H27比増減		
北海道	14	11	16	18	2	15	12	16	21	5	67,064	2.7
宮城県	2	6	5	5	0	2	7	5	5	0	27,039	1.8
福島県	5	9	6	7	1	5	6	6	7	1	21,468	3.3
茨城県	3	4	4	0	△4	4	5	5	0	△5	14,272	0.0
栃木県	7	3	3	4	1	7	3	3	4	1	14,099	2.8
群馬県	3	4	4	1	△3	3	4	4	1	△3	9,597	1.0
埼玉県	3	0	0	2	2	3	0	0	2	2	8,447	2.4
千葉県	10	7	6	6	0	10	8	7	6	△1	23,547	2.5
東京都	3	6	2	3	1	3	6	2	3	1	17,374	1.7
神奈川県	4	5	5	2	△3	4	5	5	2	△3	13,232	1.5
静岡県	4	4	1	3	2	4	4	1	3	△3	12,973	2.3
愛知県	4	4	1	3	2	4	4	1	3	2	95,012	0.9
岐阜県	16	12	16	9	△7	17	12	16	9	△7	67,060	1.3
静岡県	14	16	15	9	△6	14	16	15	9	△6	60,325	3.5
愛知県	16	19	11	21	10	16	20	11	21	10	83,234	2.6
岐阜県	23	26	19	22	3	25	26	19	23	4	41,806	1.2
静岡県	20	8	13	5	△8	20	8	13	5	△8	24,535	2.4
愛知県	9	8	4	6	2	9	8	4	7	3	23,226	1.7
岐阜県	6	4	3	4	1	6	4	3	4	1	7,445	0.0
静岡県	1	4	5	0	△5	1	4	5	0	△5	83,796	1.4
愛知県	28	16	15	12	△3	29	17	15	12	△3	40,698	1.7
岐阜県	13	11	10	7	△3	14	12	10	7	△3	19,236	2.1
静岡県	4	4	5	4	△1	4	4	5	4	△1	21,514	3.3
愛知県	3	3	4	7	3	3	9	4	7	3	8,276	1.2
中部	3	3	1	1	0	3	3	1	1	0	92,549	2.1
近畿	23	24	23	19	△4	27	25	23	21	△2	21,975	2.3
中国	10	9	12	5	△7	10	9	12	5	△7	46,592	1.7
四国	17	12	16	8	△8	17	12	16	8	△8	12,030	3.3
九州	3	3	3	4	1	4	3	3	4	1	10,139	2.0
北海道	5	4	5	2	△3	5	4	5	2	△3	29,686	3.0
宮城県	2	12	7	9	2	3	12	7	11	4	5,287	0.0
福島県	3	3	2	0	△2	1	3	2	0	△2	5,886	0.0
茨城県	1	1	0	0	0	1	1	0	0	0	12,396	2.4
栃木県	3	3	4	1	△1	3	7	4	3	△1	6,847	1.5
群馬県	1	3	0	6	5	4	0	5	6	1	14,449	4.2
埼玉県	3	6	5	6	1	4	6	5	6	1	6,501	4.6
千葉県	2	1	2	3	1	2	1	2	3	1	51,302	3.3
東京都	16	14	10	17	7	16	14	11	18	7	9,746	1.0
神奈川県	4	5	2	1	△1	4	5	2	1	△1	8,690	1.2
静岡県	5	3	0	1	1	5	3	0	2	2	14,971	3.3
愛知県	6	1	2	5	3	7	1	2	5	2	9,513	2.1
岐阜県	2	0	0	2	2	2	0	0	2	2	10,719	0.9
静岡県	2	2	5	1	△4	2	2	6	1	△5	16,529	1.2
千葉県	12	4	5	2	△3	13	4	5	2	△3	6,875	0.0
東京都	2	1	2	0	△2	2	3	2	0	△2	0	0.0
埼玉県	4	3	6	4	△2	4	3	6	4	△2	0	0.0
合計	349	330	308	258	△50	364	340	312	270	△42	1,245,603	2.1

※軽自動車による死亡事故件数及び死者数を除く 出典：（公財）交通事故総合分析センター
 ※車両台数はトローラ及び軽自動車を除く営業用貨物自動車の保有台数（H28年3月末現在） 出典：（一財）自動車検査登録情報協会

X I . H28年死亡事故データ(1万台当たり)

X I . H28年死亡事故データ(1万台当たり)



※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(H28.3末現在) 出典:(一財)自動車検査登録情報協会

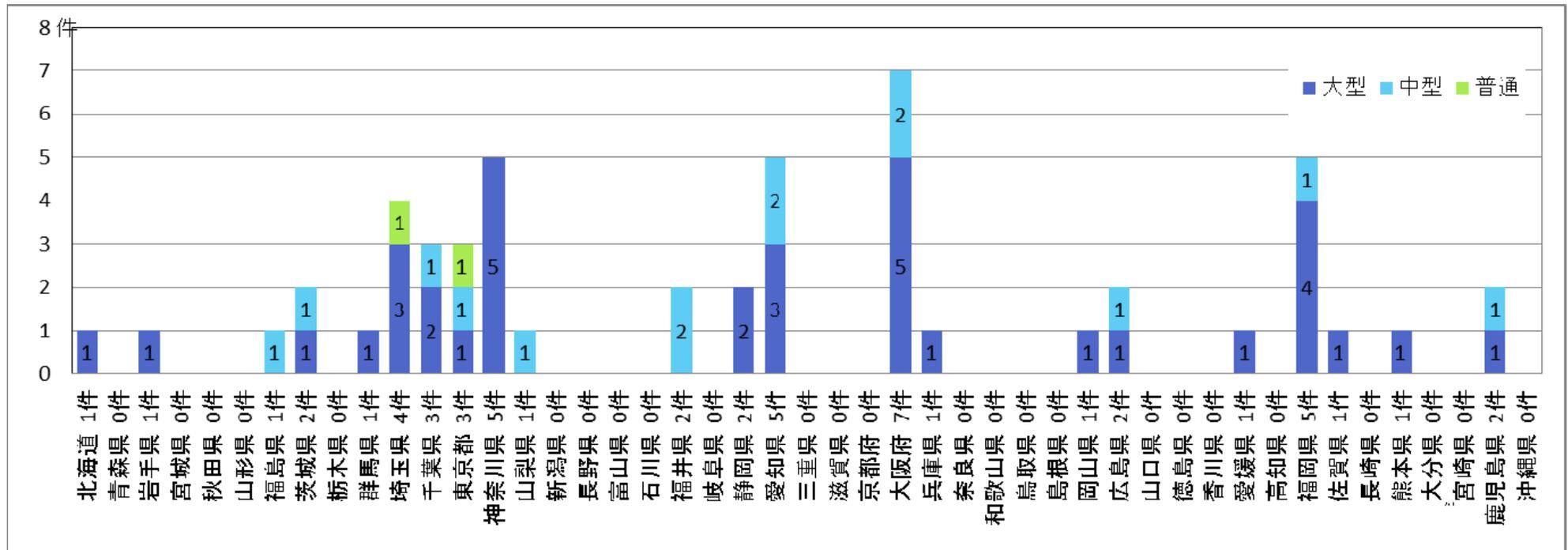
XII. H28年死亡事故データ(対自転車死亡事故(第1当事者))

1. 発生地別
2. 車籍別
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. H28年死亡事故データ(対自転車死亡事故(第1当事者))

1. 発生地別

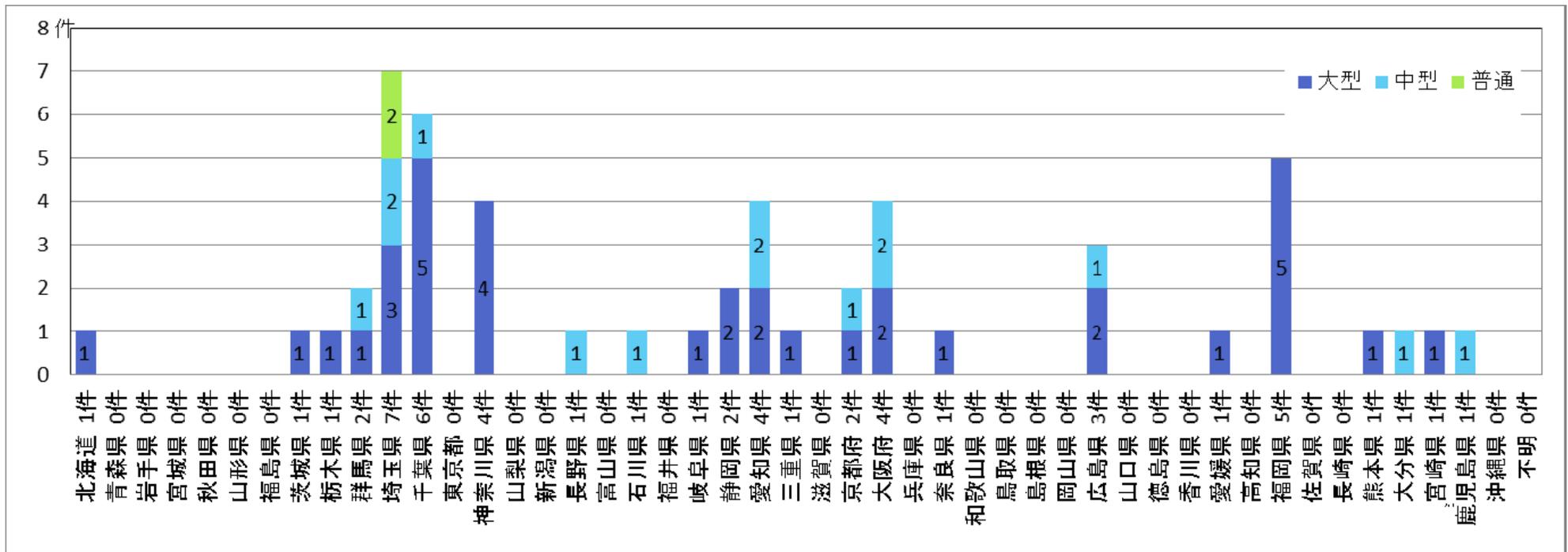
- 発生地別死亡事故件数の多い県をみると、「大阪府」が最も多く7件、次いで「神奈川県」及び「福岡県」がそれぞれ5件、「埼玉県」4件等と続いている。



ⅩⅡ. H28年死亡事故データ(対自転車死亡事故(第1当事者))

2. 車籍別

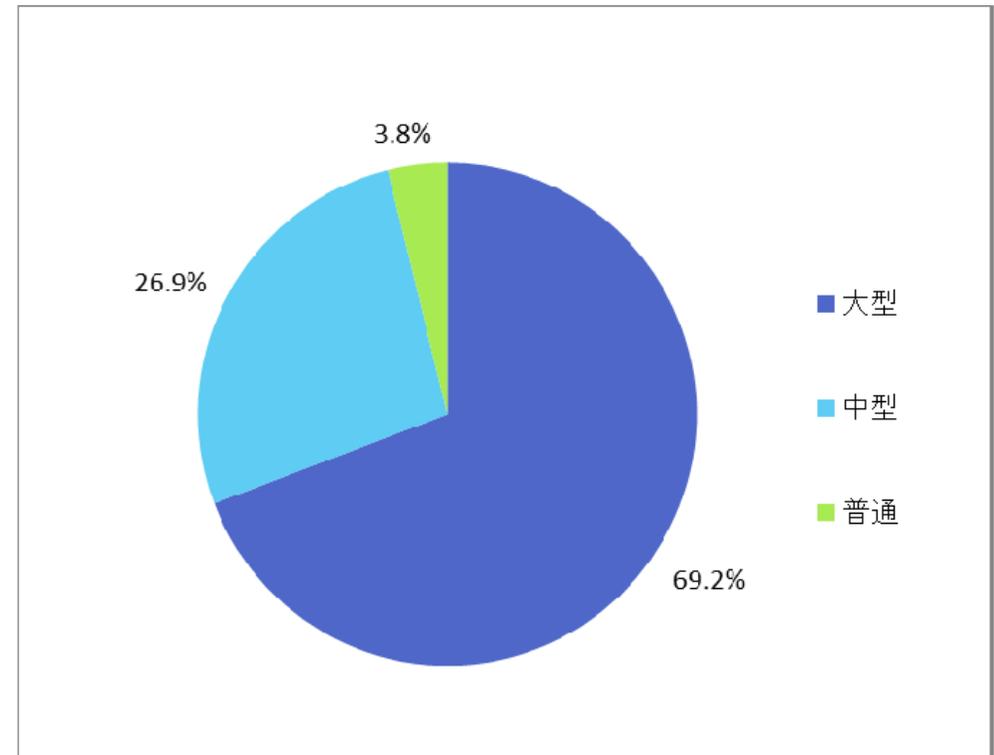
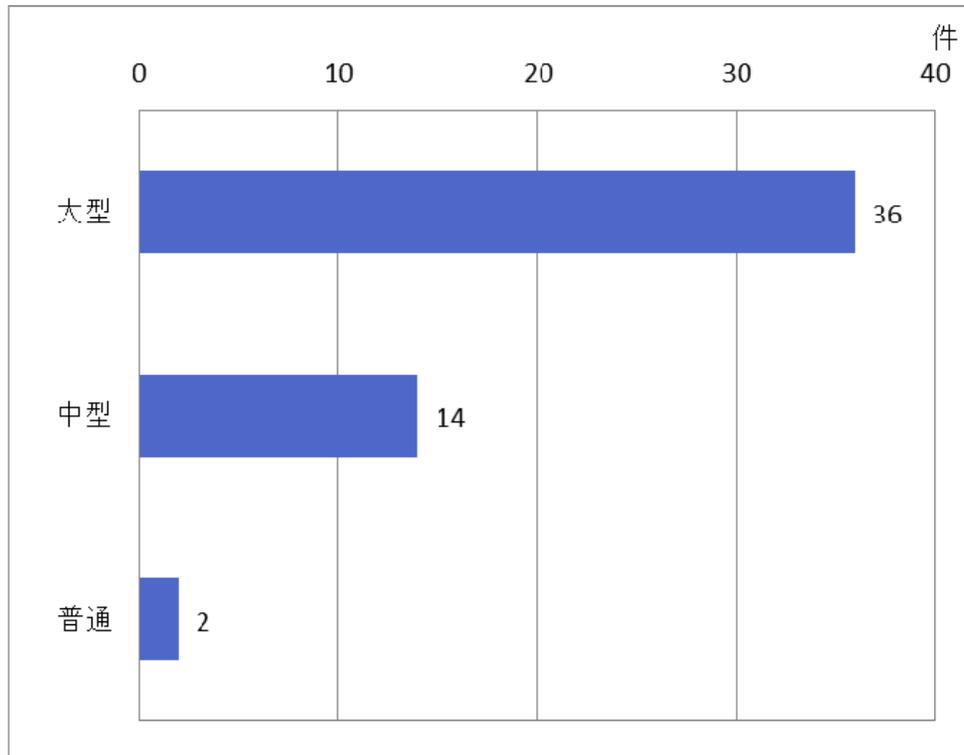
・車籍別死亡事故件数の多い県をみると、「埼玉県」が最も多く7件、次いで「千葉県」6件、「福岡県」5件等と続いている。



ⅩⅡ. H28年死亡事故データ(対自転車死亡事故(第1当事者))

3. 車種別

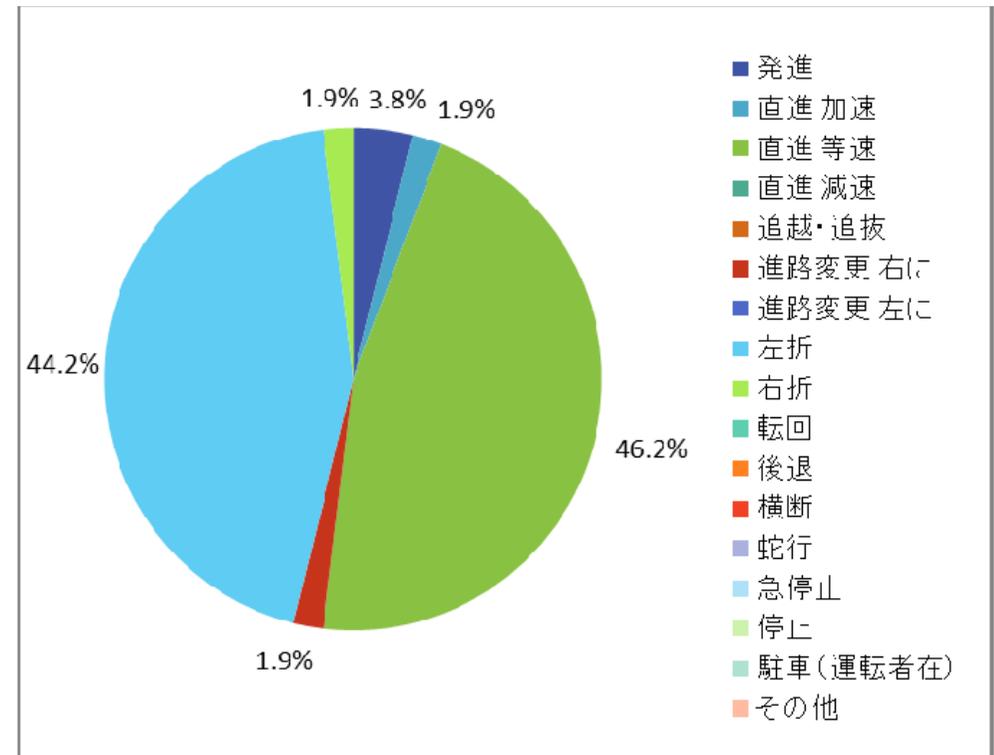
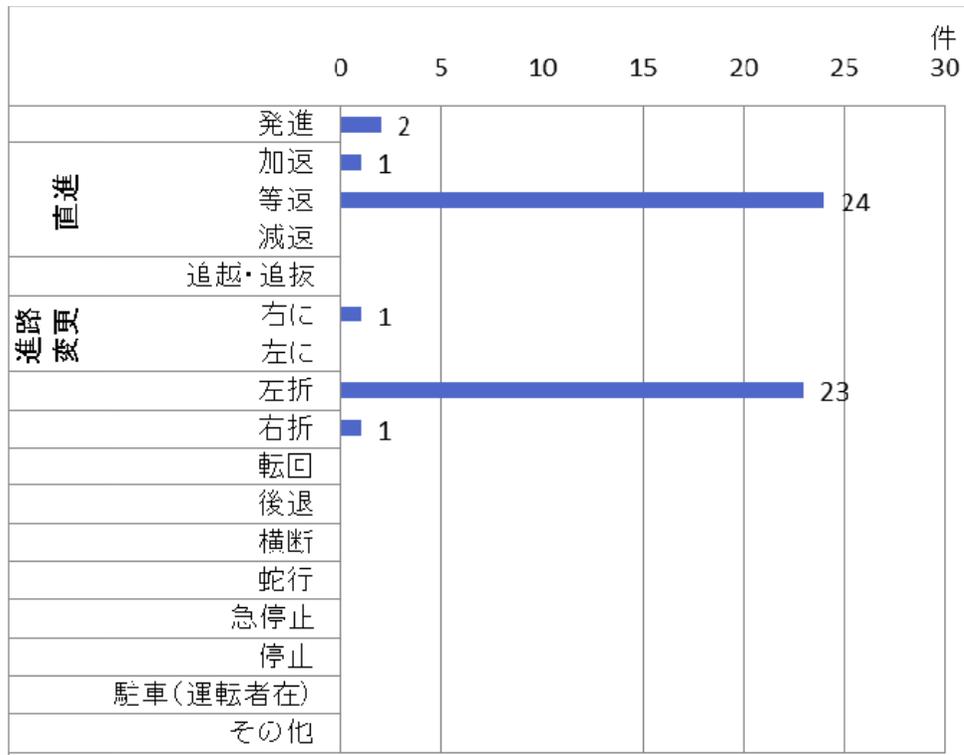
- ・死亡事故件数を車種別にみると、「大型」が最も多く36件(69.2%)と7割近くを占めている。
- ・次いで「中型」14件(26.9%)、「普通」2件(3.8%)と続いている、



ⅩⅡ. H28年死亡事故データ(対自転車死亡事故(第1当事者))

4. 事故類型別

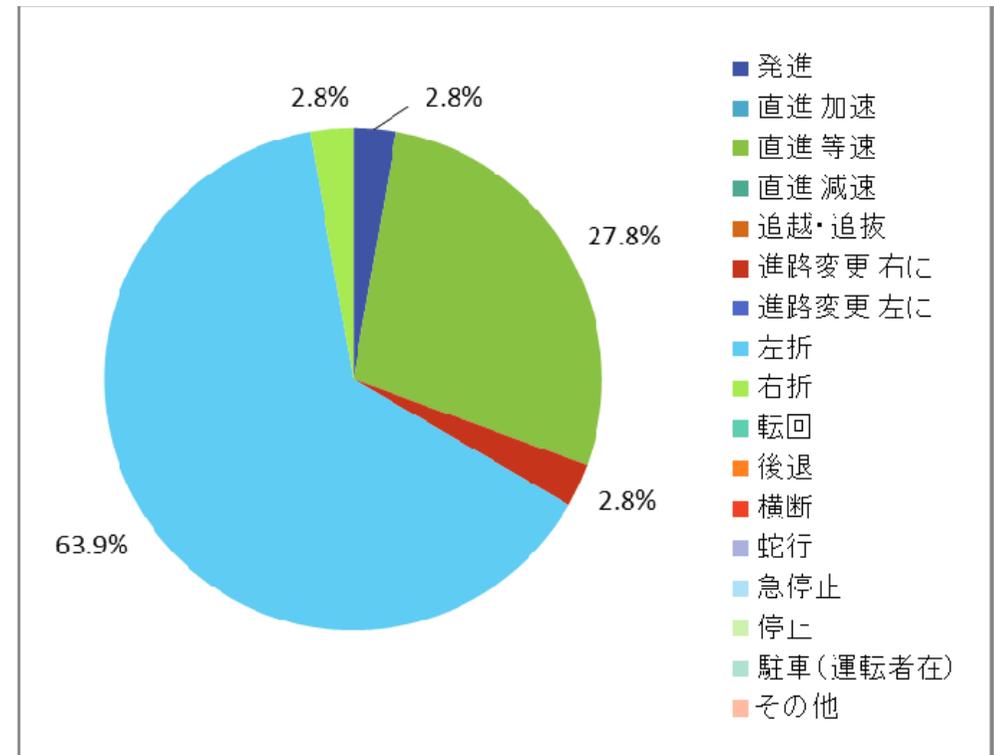
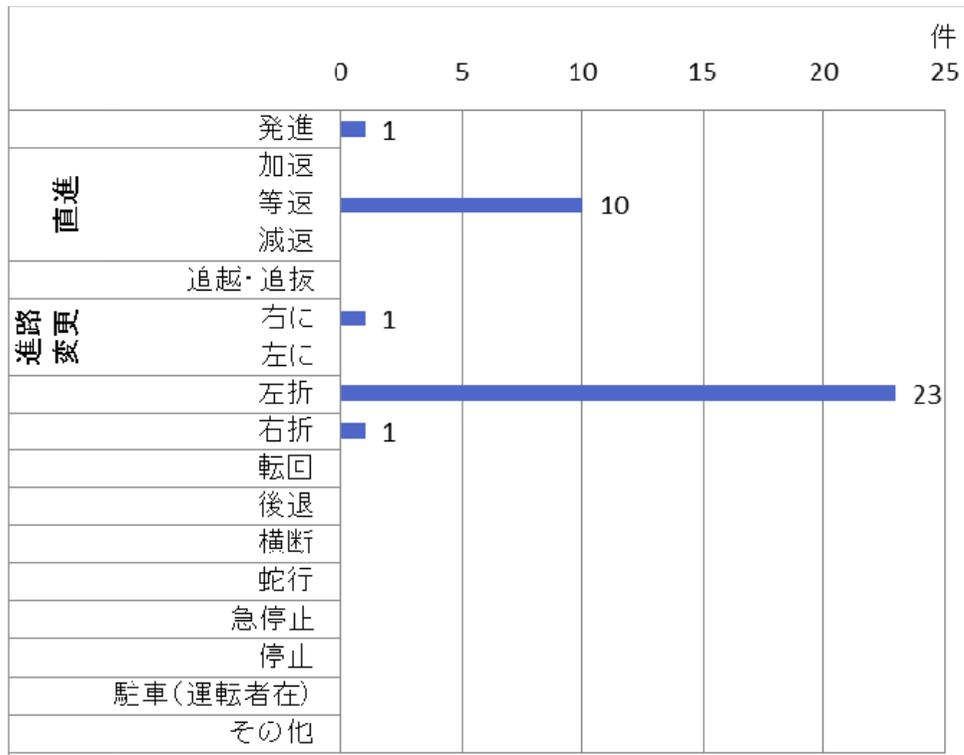
- ・死亡事故件数を事故類型別にみると、「直進 等速」が最も多く24件（46.2%）となっている。
- ・次いで「左折」23件（44.2%）及び「発進」2件（3.8%）等と続いている、



ⅩⅡ. H28年死亡事故データ(対自転車死亡事故(第1当事者))

(1) 大型

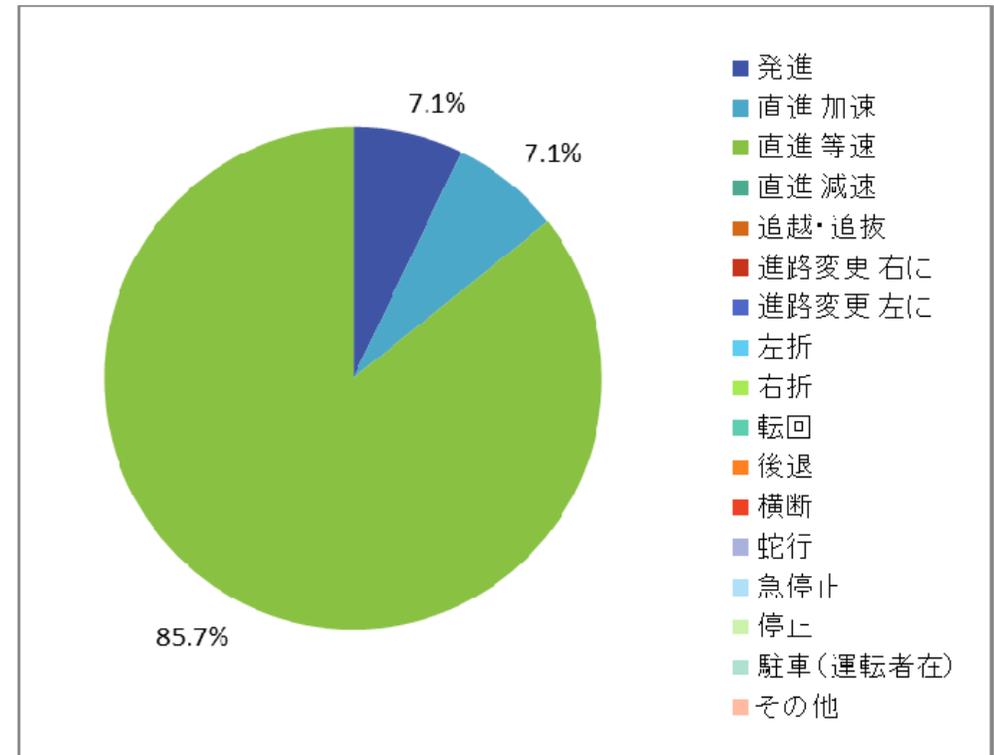
- ・死亡事故件数の事故類型別を車種別にみると、「大型」では、「左折」が最も多く23件（63.9%）と6割以上を占めている。
- ・次いで「直進 等速」10件（27.8%）等と続いている、



ⅩⅡ. H28年死亡事故データ(対自転車死亡事故(第1当事者))

(2) 中型

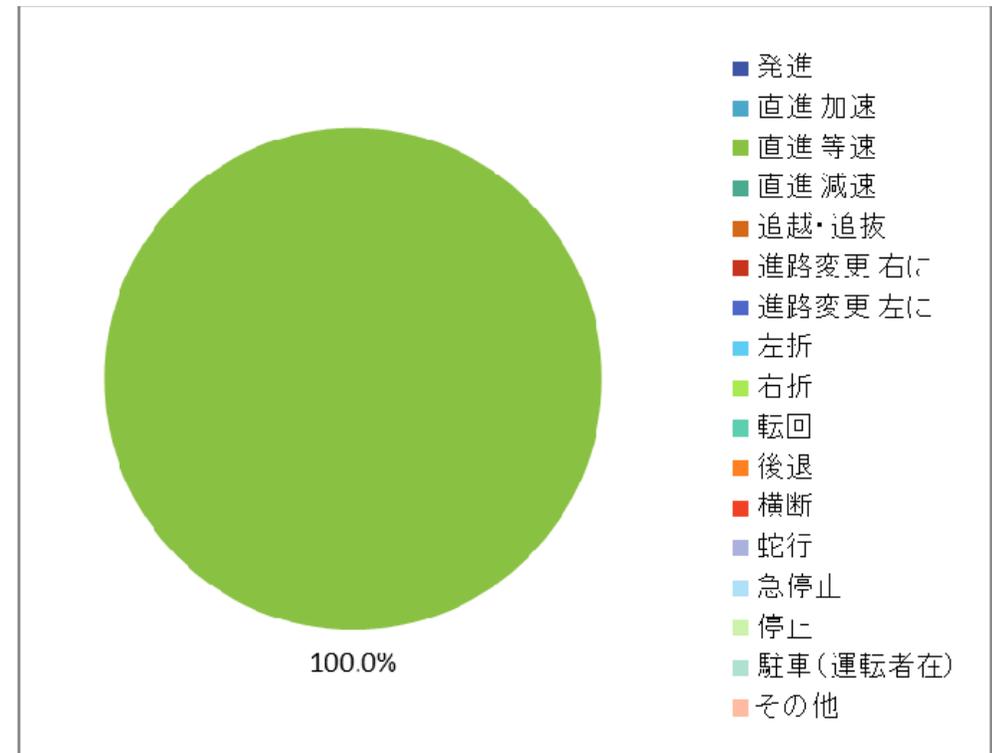
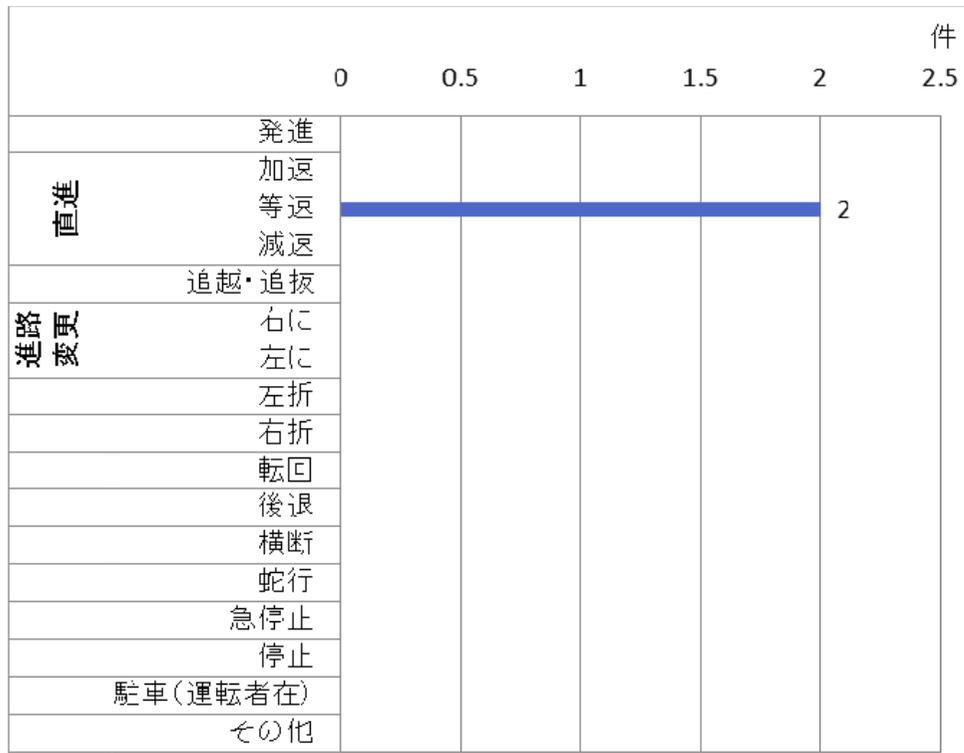
・死亡事故件数の事故類型別を車種別にみると、「中型」では、「直進 等速」が最も多く12件（85.7％）となっている。



ⅩⅡ. H28年死亡事故データ(対自転車死亡事故(第1当事者))

(3) 普通

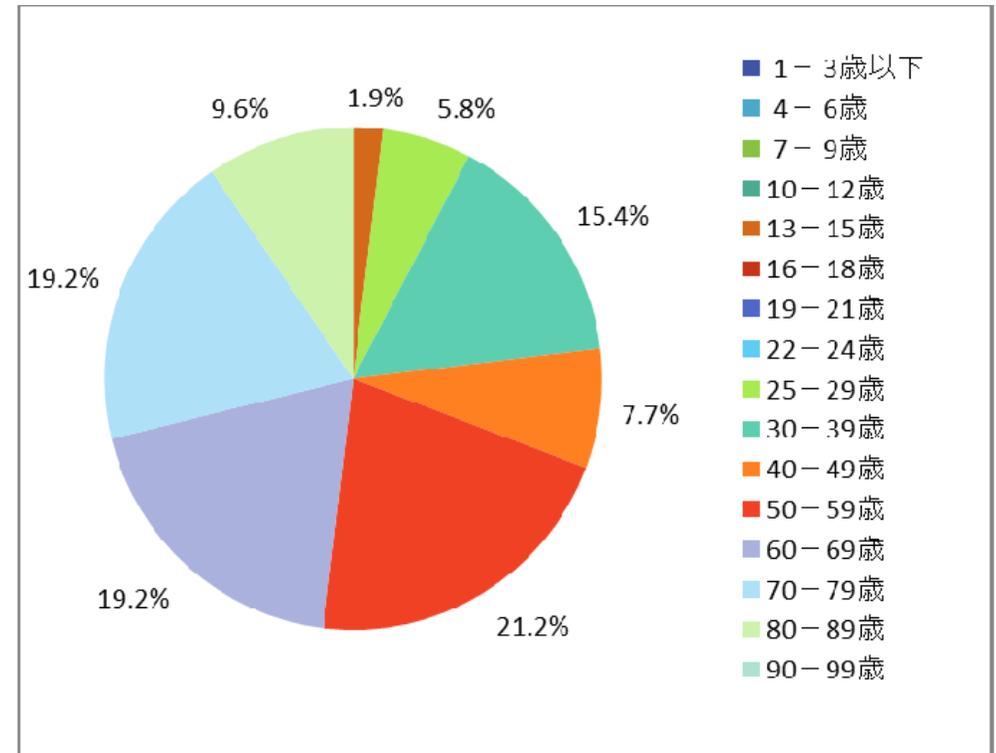
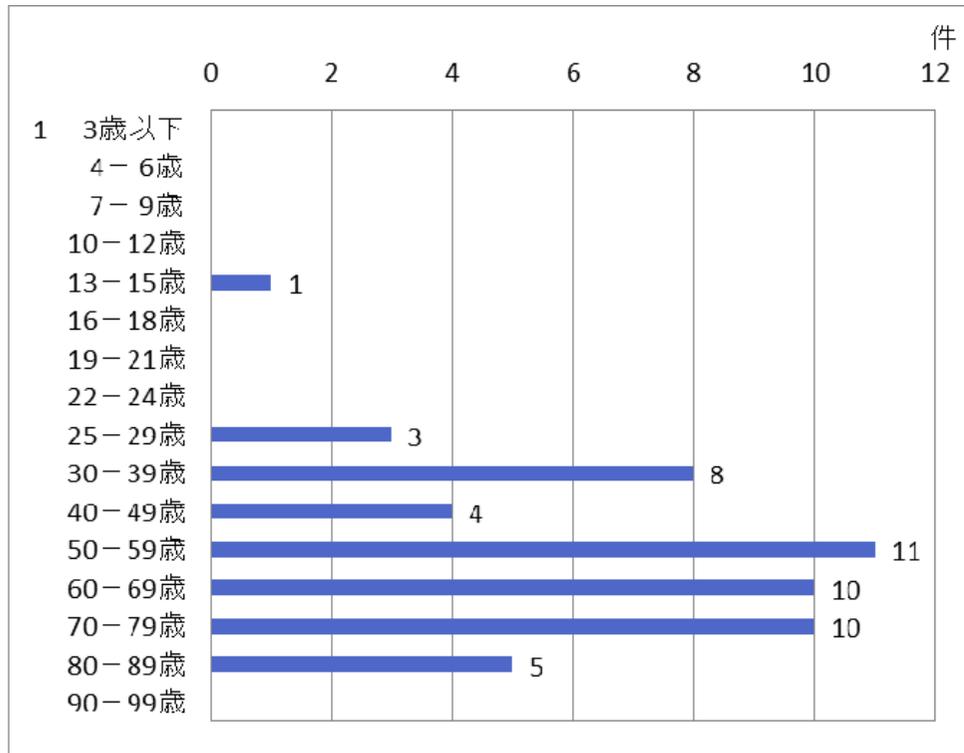
・死亡事故件数の事故類型別を車種別にみると、「普通」では「直進 等速」2件(100.0%)となっている。



ⅩⅡ. H28年死亡事故データ(対自転車死亡事故(第1当事者))

5. 自転車運転者の年齢層別

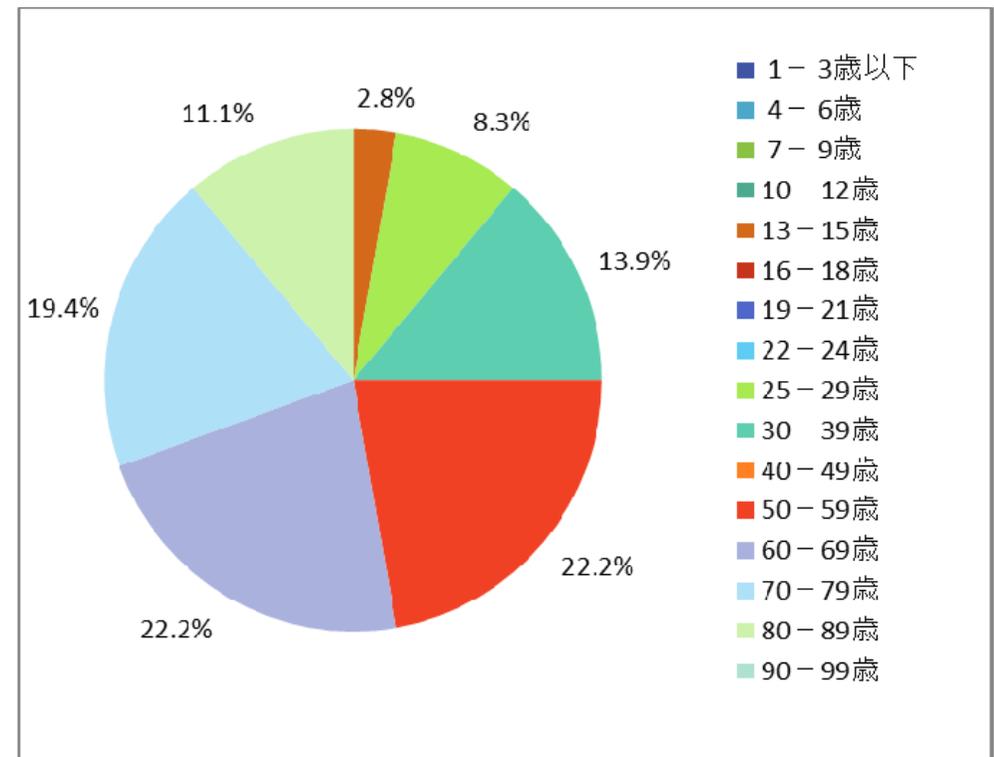
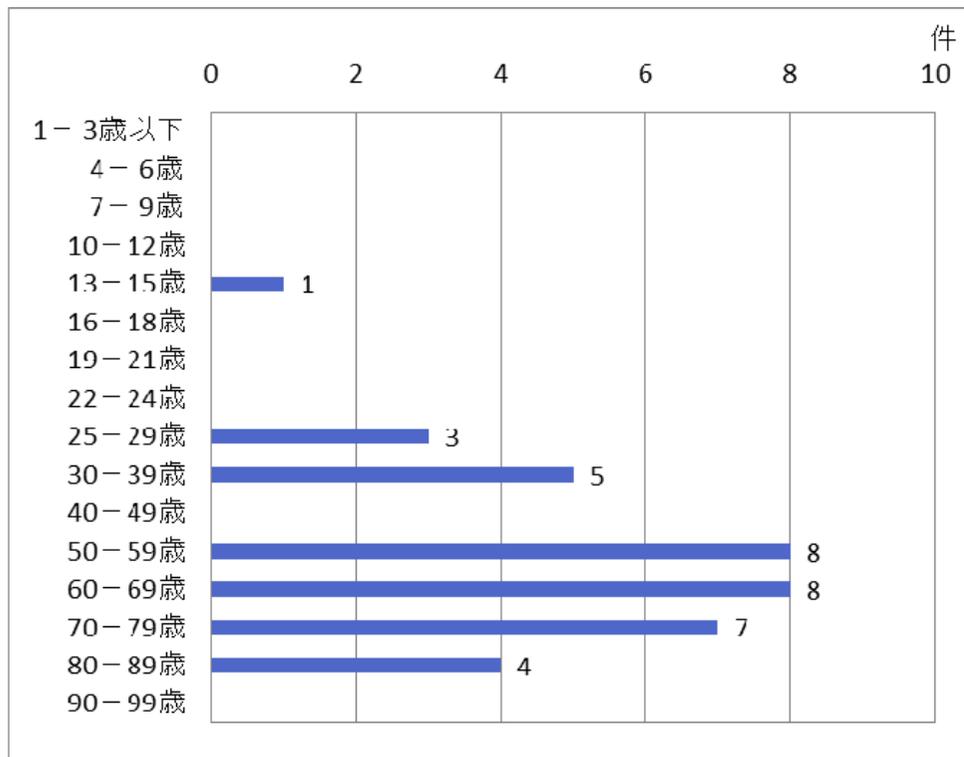
- ・死亡事故件数を自転車運転者の年齢層別にみると、「50-59歳」が最も多く11件（21.2%）となっている。
- ・次いで「60-69歳」及び「70-79歳」がそれぞれ10件（19.2%）となっており、60歳代以上で約4割を占めている。



ⅩⅡ. H28年死亡事故データ(対自転車死亡事故(第1当事者))

(1) 大型

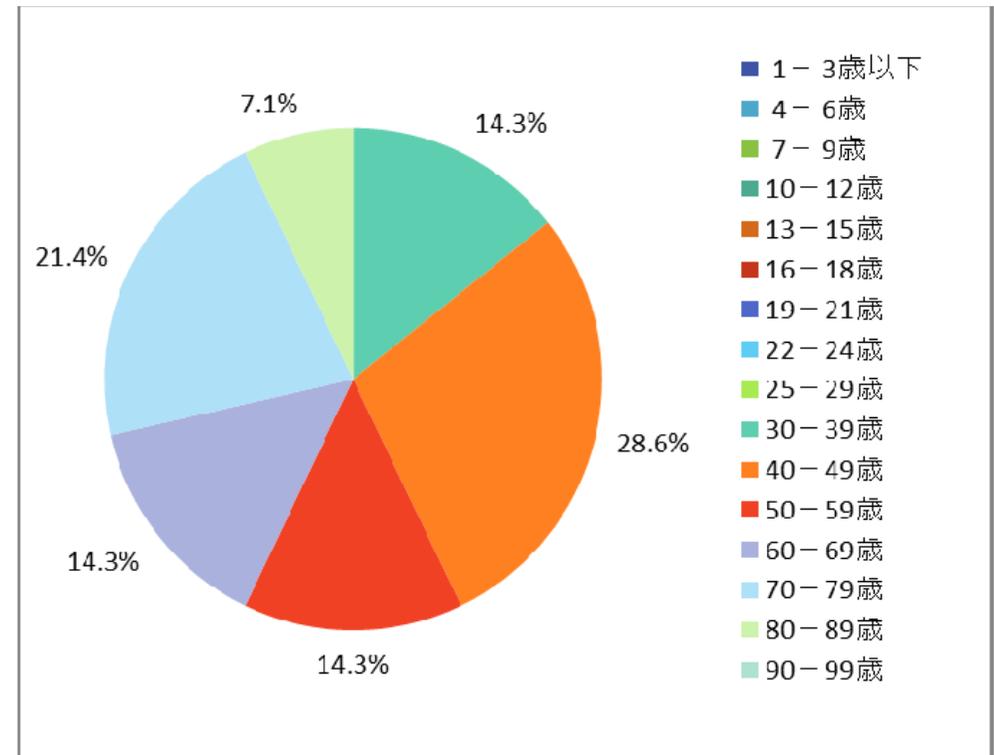
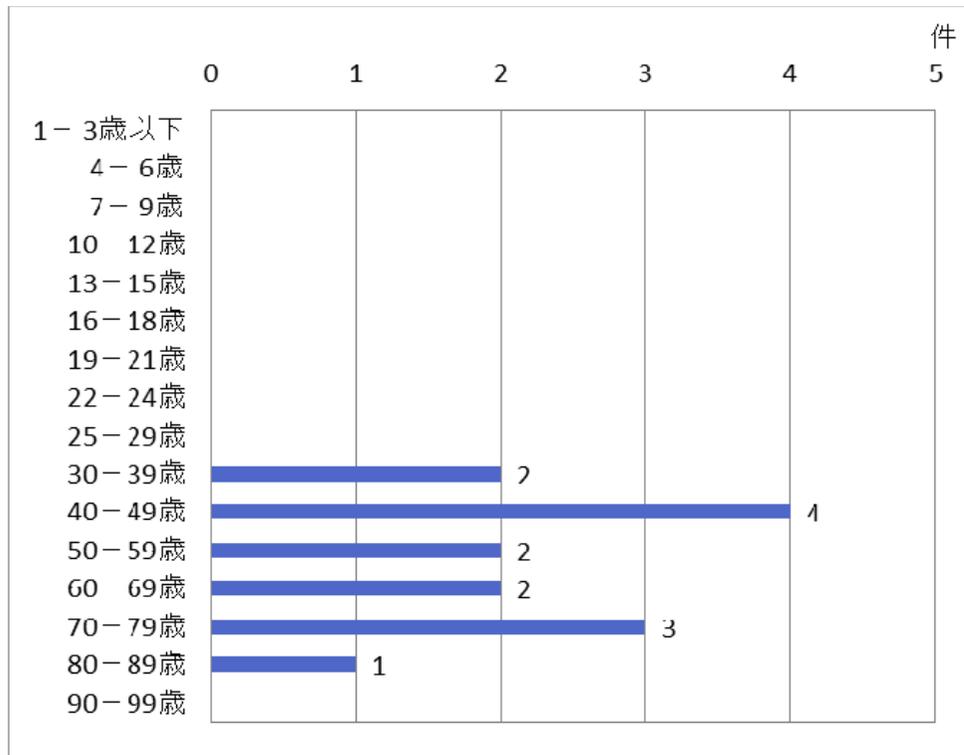
- ・死亡事故件数の自転車運転者の年齢層別を車種別にみると、「大型」では「50-59歳」及び「60-69歳」が最も多く、それぞれ8件（22.2%）となっている。
- ・次いで「70-79歳」7件（19.4%）等と続いている。



ⅩⅡ．H28年死亡事故データ(対自転車死亡事故(第1当事者))

(2) 中型

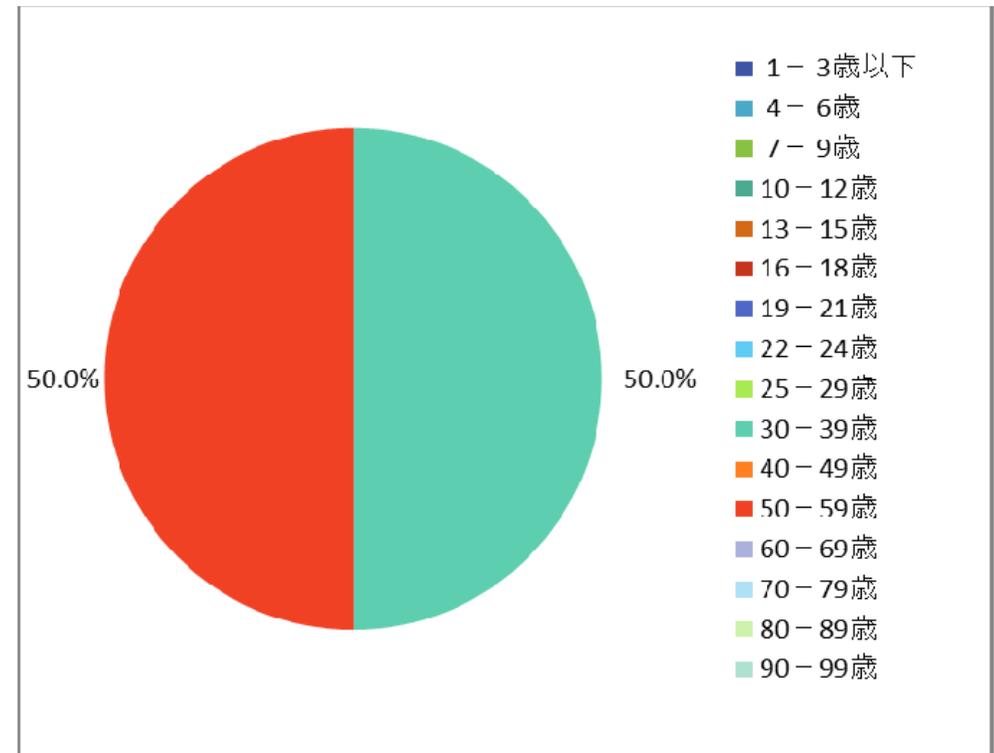
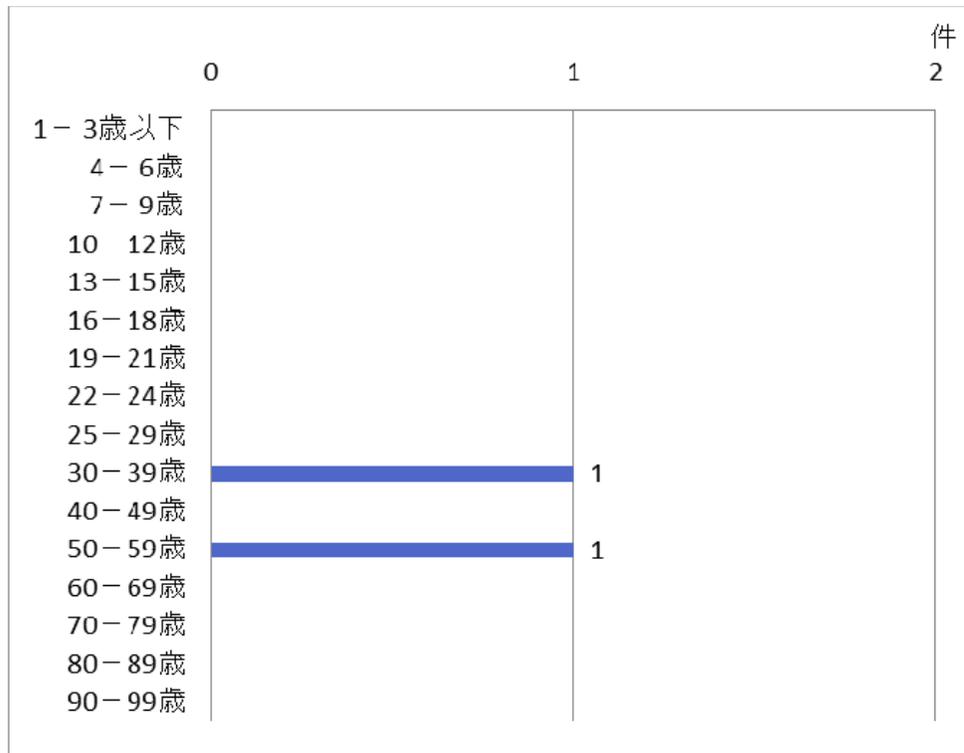
- ・死亡事故件数の自転車運転者の年齢層別を車種別にみると、「中型」では「40-49歳」が最も多く4件（28.6%）となっている。
- ・次いで、「70-79歳」3件（21.4%）等と続いている。



ⅩⅡ. H28年死亡事故データ(対自転車死亡事故(第1当事者))

(3) 普通

- 死亡事故件数の自転車運転者の年齢層別を車種別にみると、「普通」では「30-39歳」及び「50-59歳」がそれぞれ1件(50.0%)となっている。



ⅩⅡ. H28年死亡事故データ(対自転車死亡事故(第1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」－「70-79歳」

「左折」－「50-59歳」

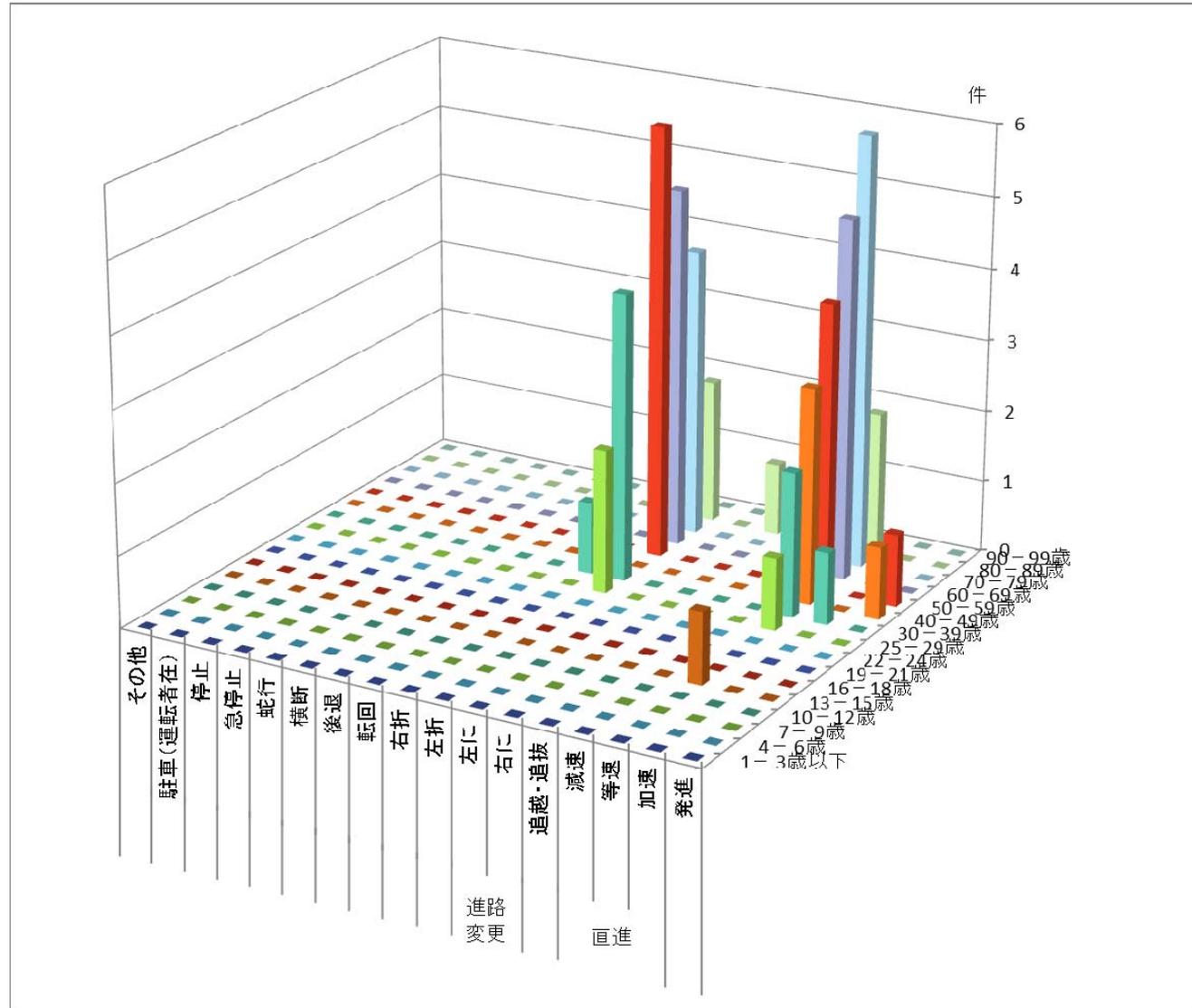
が最も多く、それぞれ6件となっている。

- 次いで、

「直進 等速」－「60-69歳」

「左折」－「60-69歳」

がそれぞれ5件となっている。

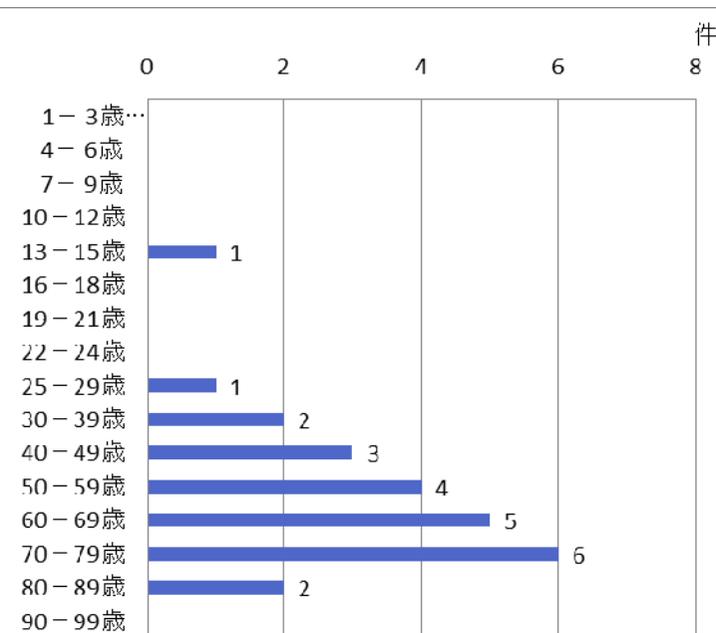


ⅩⅡ. H28年死亡事故データ(対自転車死亡事故(第1当事者))

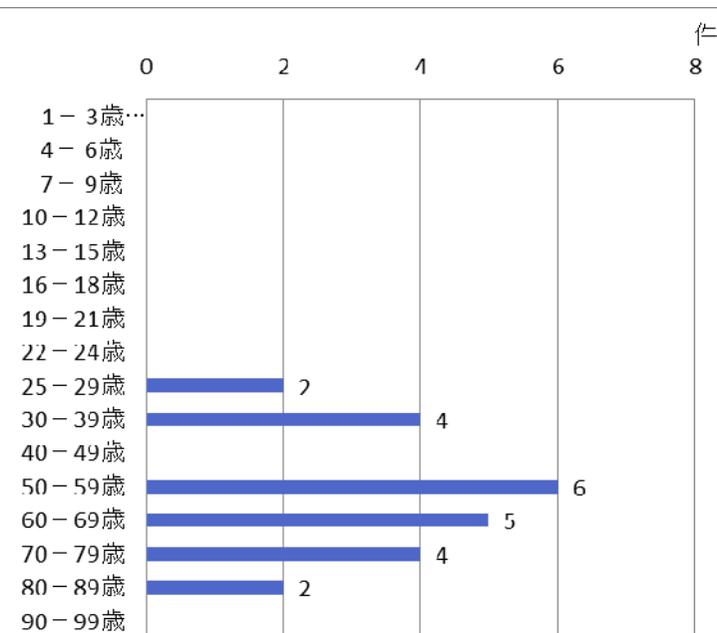
(1)「等速 直進」、「左折」及び「右折」の自転車運転者の年齢層別

- ・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、「70-79歳」が最も多く6件となっている。次いで、「60-69歳」5件、「50-59歳」4件等と続いている。
- ・「左折」を自転車運転者の年齢層別にみると、「50-59歳」が最も多く6件となっている。次いで、「60-69歳」5件、「30-39歳」及び「70-79歳」がそれぞれ4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、「30-39歳」が1件となっている。
- ・「等速 直進」及び「左折」は高齢の自転車運転者が多く、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=24



「左折」 n=23



「右折」 n=1

