

平成29年の交通事故統計分析結果 【 確定版 】

2018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.	H29年死亡事故データ(車籍)	24
IV.	H29年死亡事故データ(発生地)	44
V.	H29年死亡事故データ(道路区分)	64
VI.	H29年死亡事故データ(車両区分)	76
VII.	H29年死亡事故データ(車両総重量)	90
VIII.	H29年死亡事故データ(年齢層別)	94
IX.	H29年死亡事故データ(運転免許取得年数別)	100
X.	H29年死亡事故データ(交差点(追突を除く))	108
X I.	H29年死亡事故データ(1万台当たり)	118
X II.	H29年死亡事故データ (対自転車死亡事故)	120

I. 調査の目的等

1. 調査の目的

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

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

ここで取りまとめた交通事故統計は、警察庁が公表した平成29年までの全国の交通事故データ※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統計分析したもので、本資料が交通事故の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するものです。

※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～H29年）のうち事業用貨物自動車が第一当事者となった死亡事故

メ モ

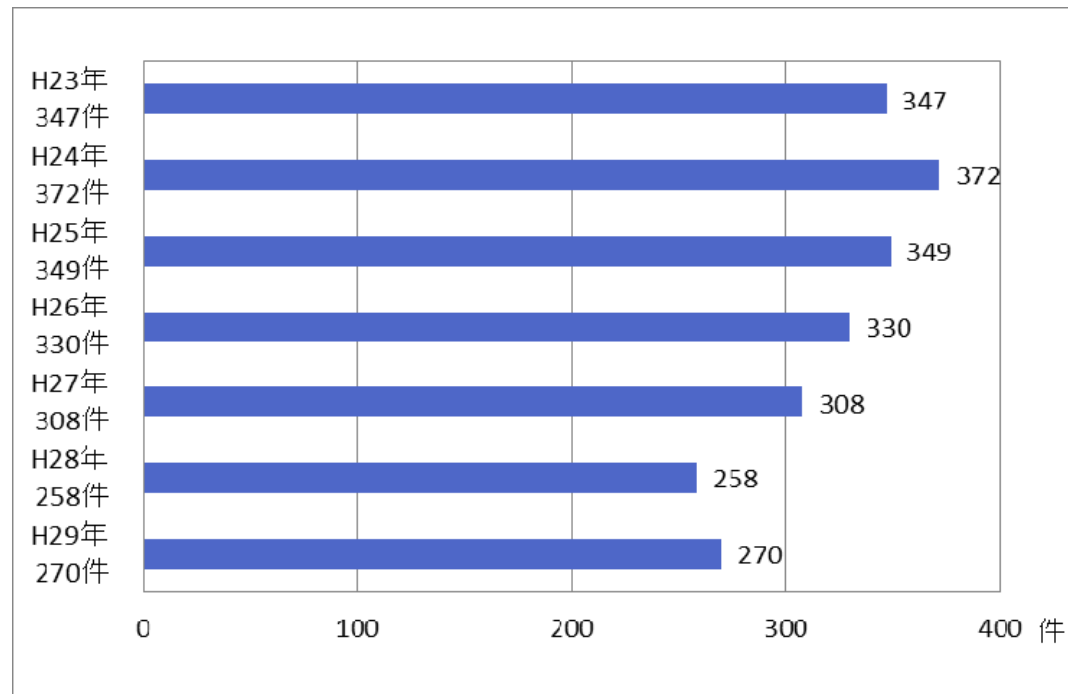
Ⅱ. 死亡事故データの傾向

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

- ・ H29年の死亡事故件数は270件で、H28年（対前年）より+12件増加しており、対前年比が増加したのは5年ぶりである。
- ・ 営業用トラック1,265,079台（平成29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「1.5」を上回る状況となっている。

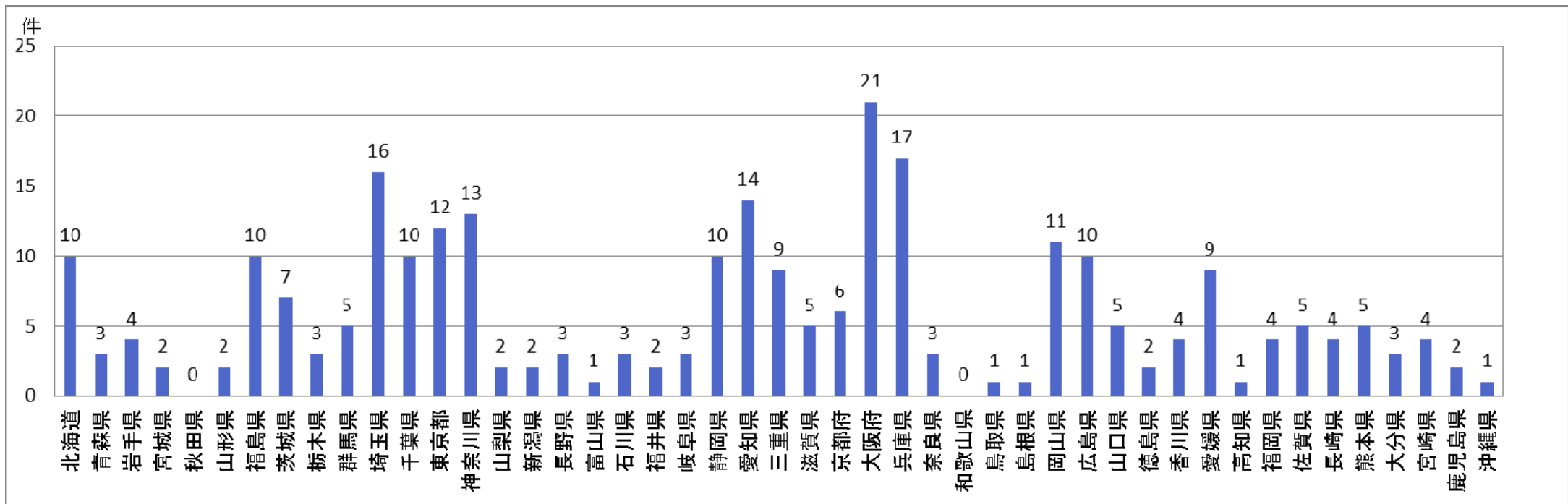


Ⅱ. 死亡事故データの傾向

2. 発生地別

- H29年の発生地別死亡事故件数の多い県をみると、「大阪府」が最も多く21件、次いで「兵庫」17件、「埼玉県」16件、「愛知県」14件、「神奈川県」13件と続いている。
- H29年の発生地別死亡事故件数の多いトップ10について、H28年比でみると「岡山県」、「兵庫県」、「静岡県」および「広島県」、「大阪府」、「福島県」が増加している。

発生地	H23	H24	H25	H26	H27	H28	H29	H28年比
1 大阪	21	27	28	24	28	16	21	1.31
2 兵庫	16	14	12	15	12	9	17	1.89
3 埼玉	26	29	30	20	14	19	16	0.84
4 愛知	25	14	22	15	11	16	14	0.88
5 神奈川	9	19	16	17	19	13	13	1.00
6 東京	21	24	20	26	25	16	12	0.75
7 岡山	8	11	2	6	9	5	11	2.20
8 北海道	11	15	10	11	12	18	10	0.56
9 千葉	15	11	11	18	12	16	10	0.63
10 福島	7	5	5	8	7	9	10	1.11
10 静岡	13	14	12	13	15	6	10	1.67
10 広島	18	15	6	8	8	6	10	1.67

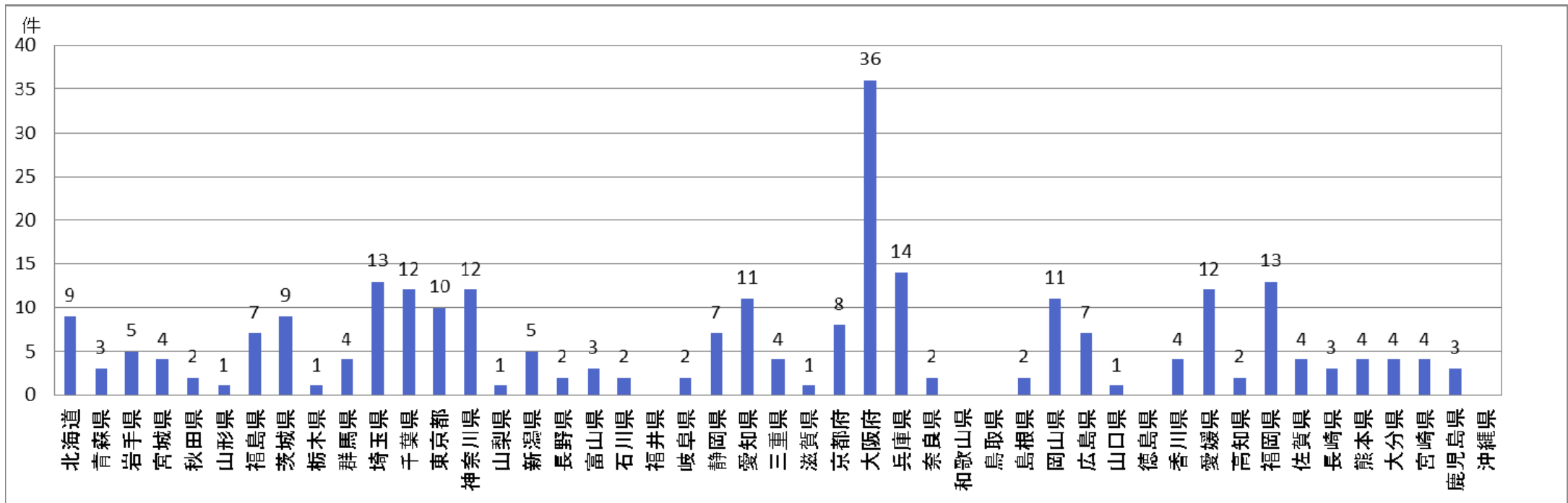


Ⅱ. 死亡事故データの傾向

3. 車籍別

- H29年の車籍別死亡事故件数の多い県をみると、「大阪府」が最も多く36件、次いで「兵庫県」14件、「埼玉県」及び「福岡県」がそれぞれ13件、「千葉県」、「神奈川県」及び「愛媛県」がそれぞれ12件、「愛知県」及び「岡山県」がそれぞれ11件、「東京都」10件と続いている。
- H29年の車籍別死亡事故件数の多いトップ10について、H28年比でみると、「岡山県」、「愛媛県」、「大阪府」、「兵庫県」、「神奈川県」の増加が著しい。

車籍	H23	H24	H25	H26	H27	H28	H29	H28年比
1 大阪	23	30	23	24	23	19	36	1.89
2 兵庫	12	14	17	12	16	8	14	1.75
3 埼玉	34	27	23	26	19	22	13	0.59
4 福岡	17	24	16	14	10	17	13	0.76
5 千葉	17	11	16	19	11	21	12	0.57
6 神奈川	8	15	14	16	15	9	12	1.33
7 愛媛	4	2	3	6	5	6	12	2.00
8 愛知	30	10	28	16	15	12	11	0.92
9 岡山	10	14	4	6	13	3	11	3.67
10 東京	11	18	16	12	16	9	10	1.11



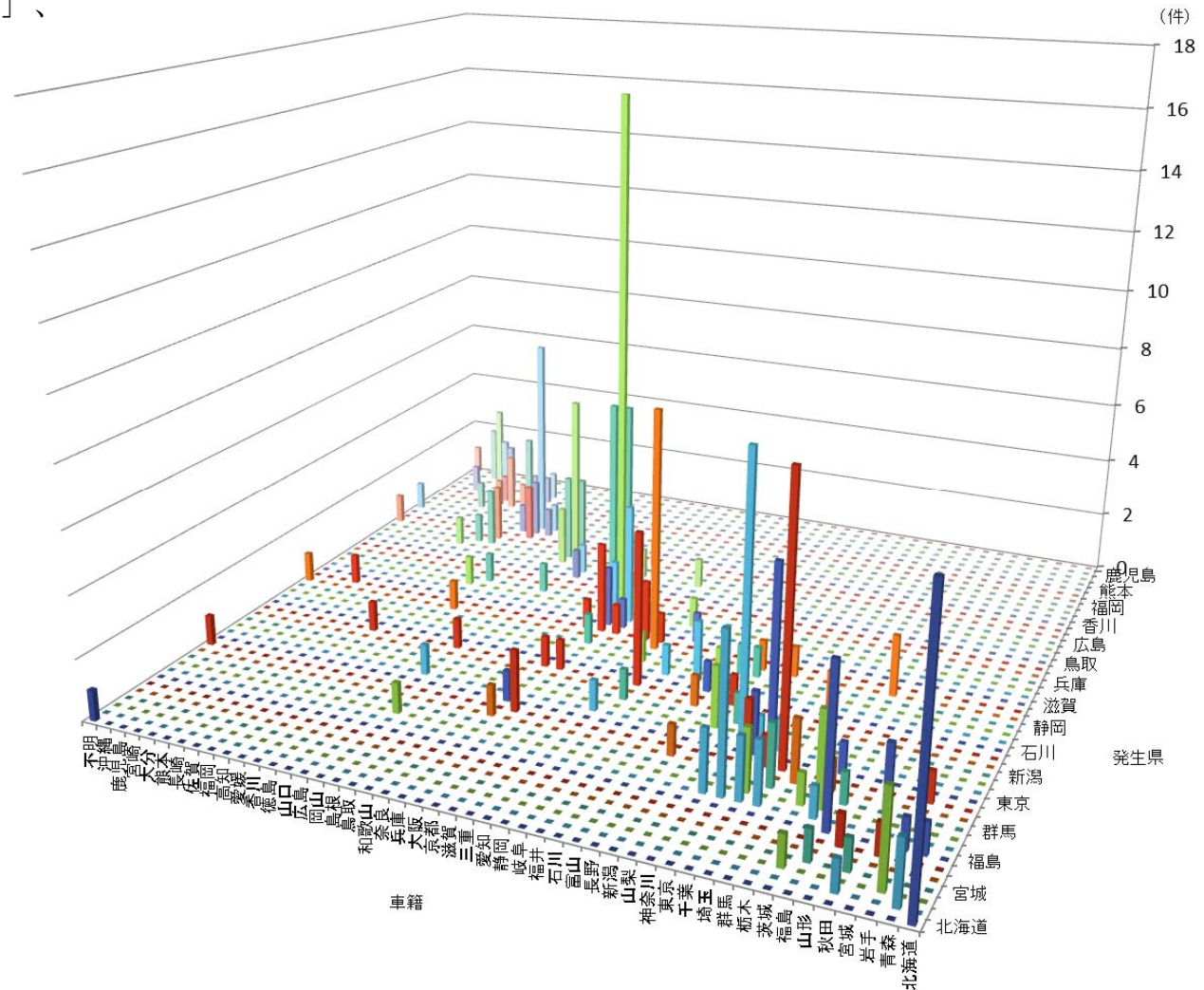
Ⅱ. 死亡事故データの傾向

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107件、他県での事故は163件となっている。
- ・H29年の車籍別死亡事故件数の多いワースト10について
県内／他県比をみると、「大阪府」、「兵庫県」、
「埼玉県」、「福岡県」、「千葉県」、
「愛媛県」、「岡山県」、「東京都」
のいずれも40%以上が他県で発生している。
- ・特に、埼玉県、静岡県の子籍の死亡事故は、
全て他県で起こっている。

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	36	13.3%	17	19	52.8%
2	兵庫	14	5.2%	7	7	50.0%
3	埼玉	13	4.8%	0	13	100.0%
3	福岡	13	4.8%	3	10	76.9%
5	千葉	12	4.4%	1	11	91.7%
5	神奈川	12	4.4%	9	3	25.0%
5	愛媛	12	4.4%	7	5	41.7%
8	愛知	11	4.1%	8	3	27.3%
8	岡山	11	4.1%	6	5	45.5%
10	東京	10	3.7%	2	8	80.0%
11	北海道	9	3.3%	9	0	0.0%
11	茨城	9	3.3%	1	8	88.9%
13	京都	8	3.0%	4	4	50.0%
14	福島	7	2.6%	5	2	28.6%
14	静岡	7	2.6%	0	7	100.0%
14	広島	7	2.6%	3	4	57.1%
	その他	79	29.3%	25	54	68.4%
	合計	270	100.0%	107	163	60.4%

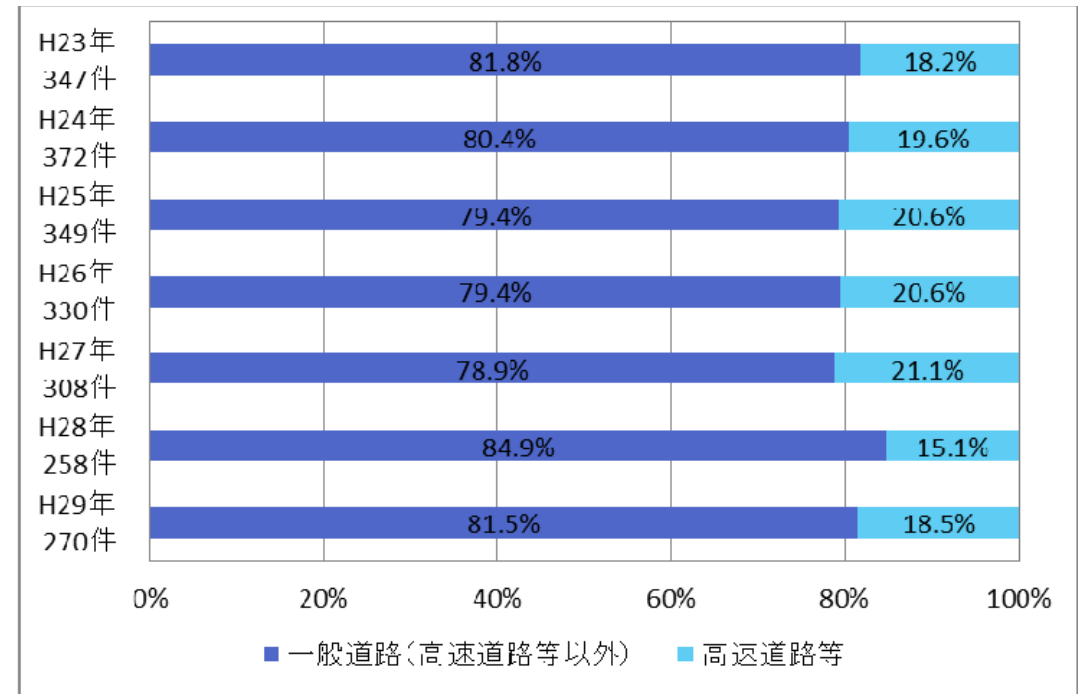
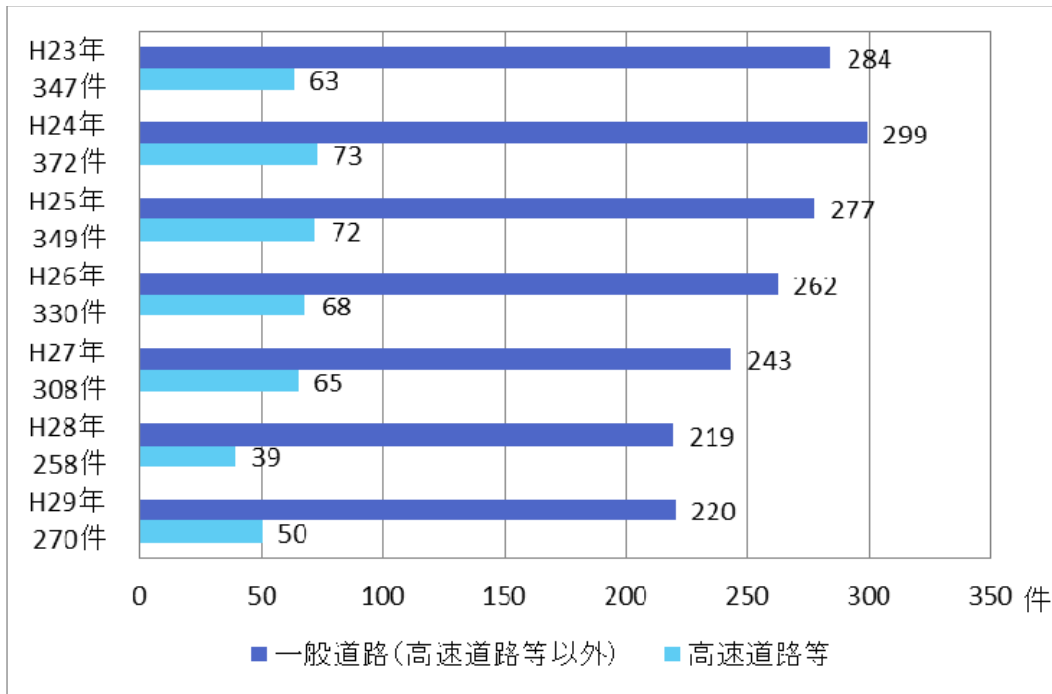
※他県には不明を含む



Ⅱ. 死亡事故データの傾向

5. 道路区分別

- ・H23～H29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。
- ・H28年まで「一般道路（高速道路等以外）」の死亡事故割合が減少傾向にあったが、H29年は高止まりとなった。

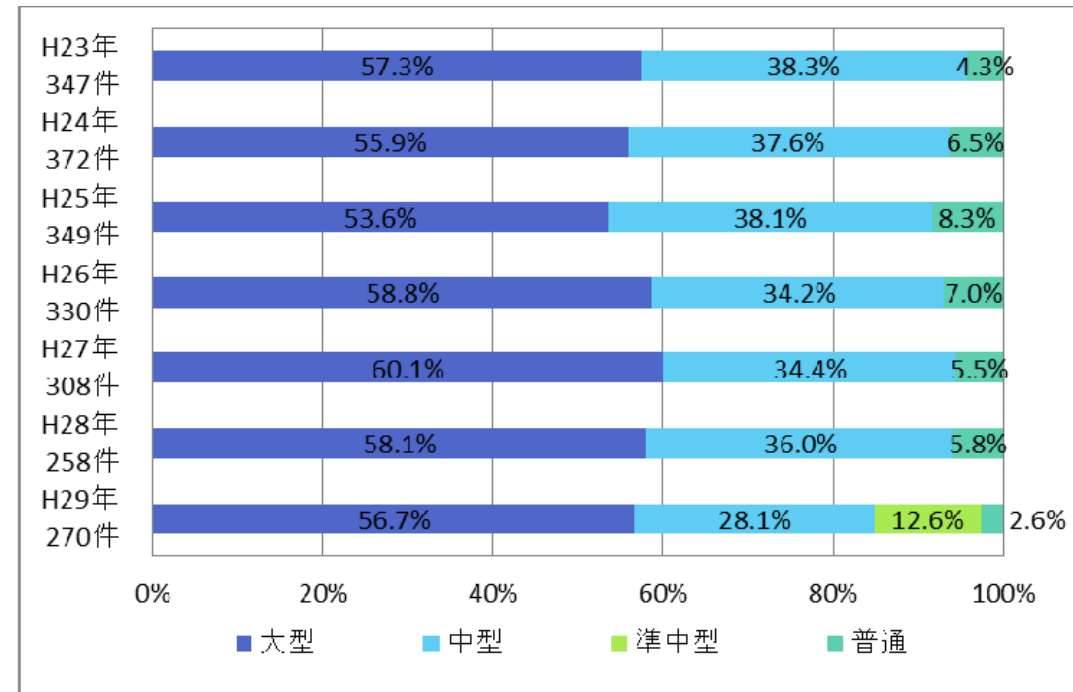
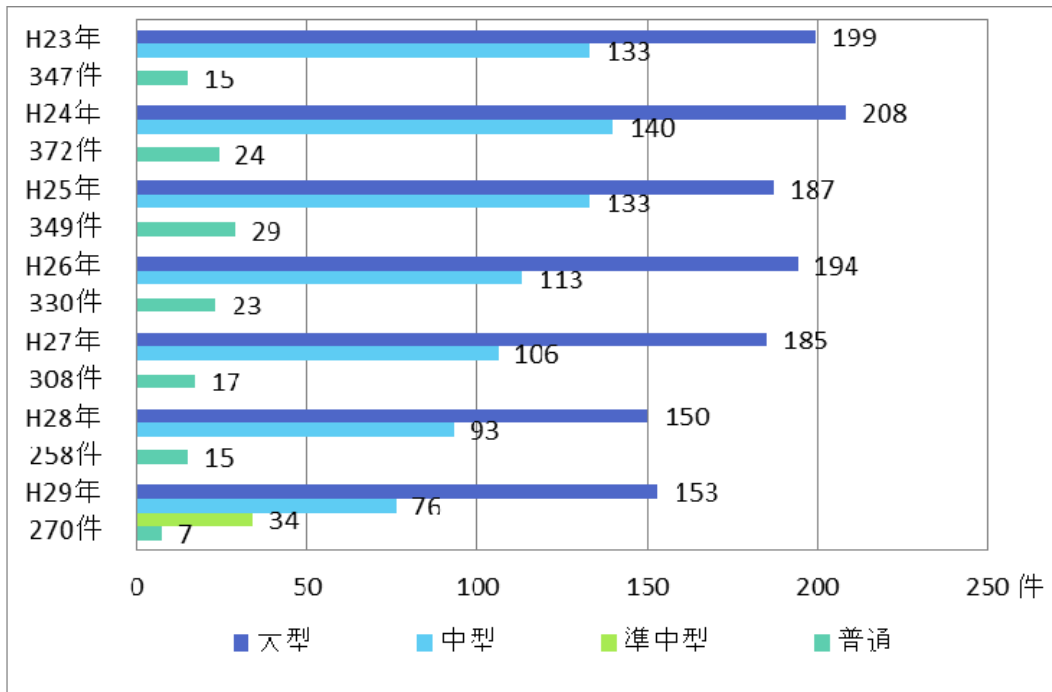


Ⅱ. 死亡事故データの傾向

6. 車両区分別

- ・H23年～H29年の傾向をみると、いずれの年も「大型」が多く、概ね5～6割程度を占めている。
- ・「大型」の死亡事故件数はH26年以降、死亡事故件数は減少傾向にあったが、平成29年は増加に転じている。
- ・「中型」はH24年以降、「普通」はH25年以降、死亡事故件数は減少傾向にある。

※平成29年3月12日の「準中型」免許区分新設に伴い「中型」以下の車両総重量区分が変更されたため、「大型」以外は参考値。

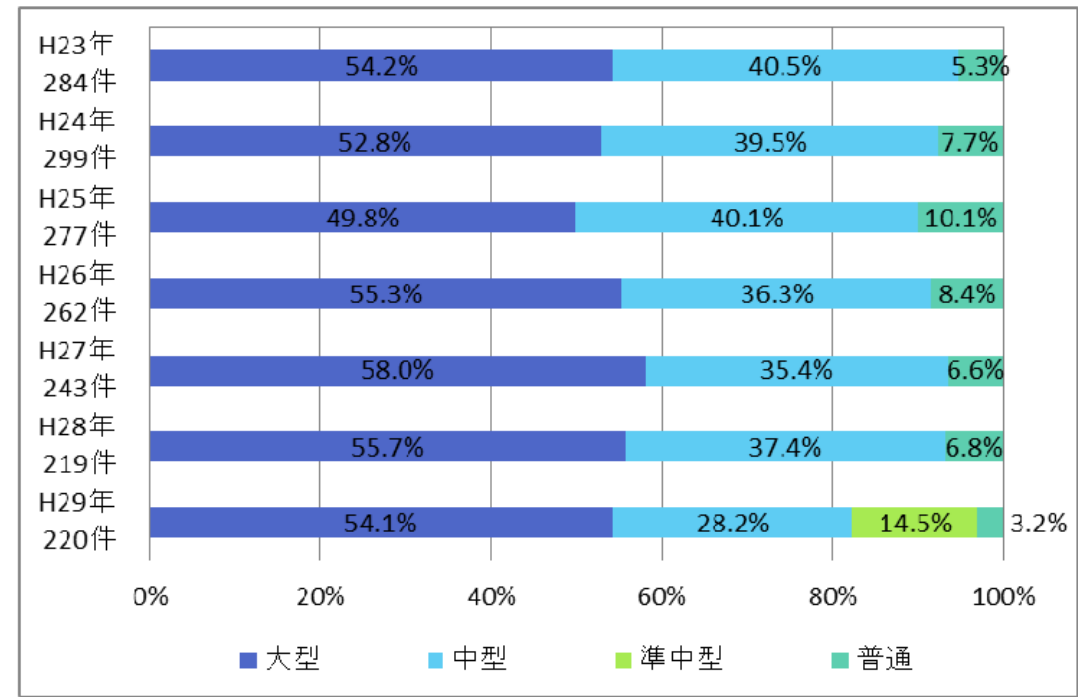
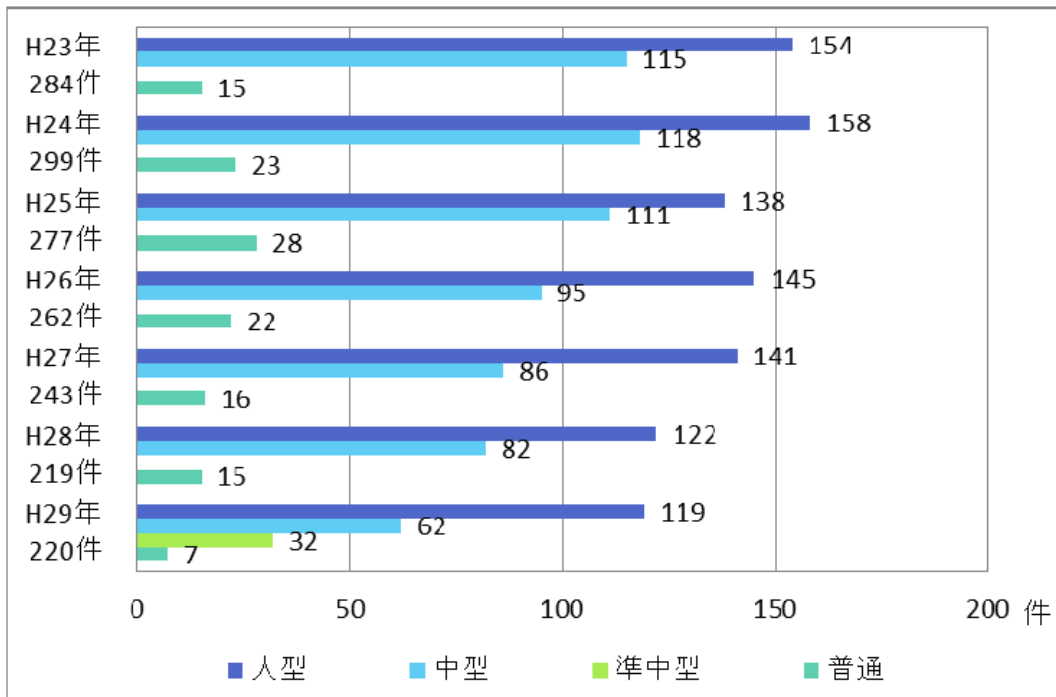


Ⅱ. 死亡事故データの傾向

(1) 一般道路上での車両区分

- ・H23年～H29年の傾向をみると、いずれの年も「大型」が多く、概ね5～6割程度を占めている。
- ・「大型」の死亡事故件数はH26年以降減少傾向にあり、平成26年と比べると△26件、H28年と比べると△3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△56件、H28と比べると△20件減少している。
- ・「普通」の死亡事故件数はH25年以降減少傾向にあり、平成25年と比べると△21件、H28と比べると△8件減少している。

※平成29年3月12日の「準中型」免許区分新設に伴い「中型」以下の車両総重量区分が変更されたため、「大型」以外は参考値。

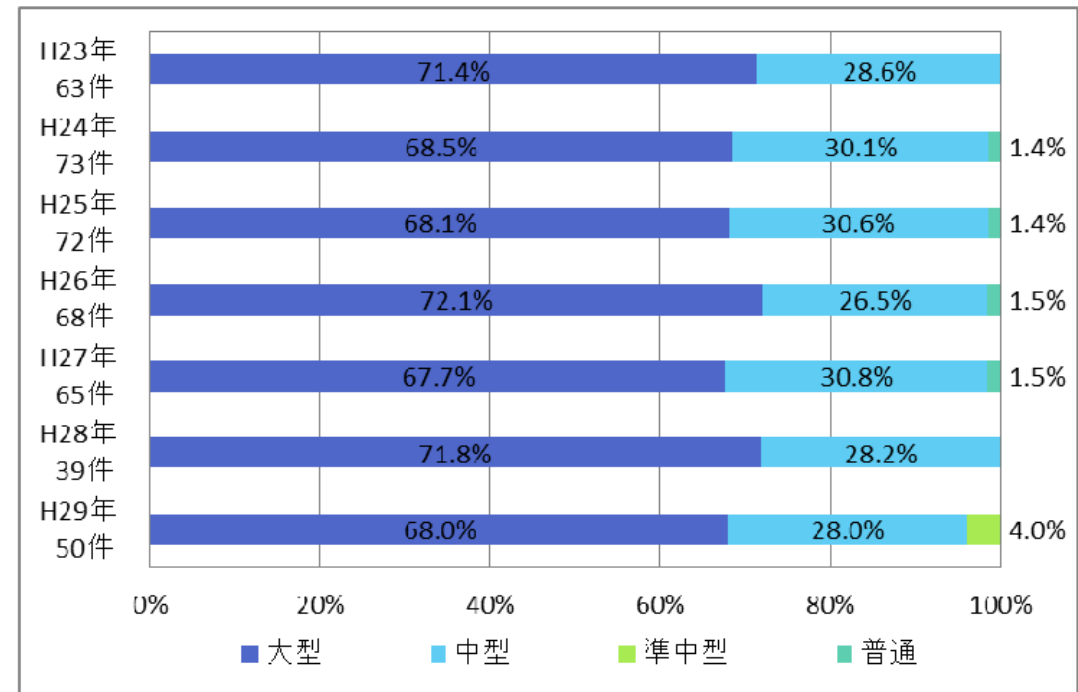
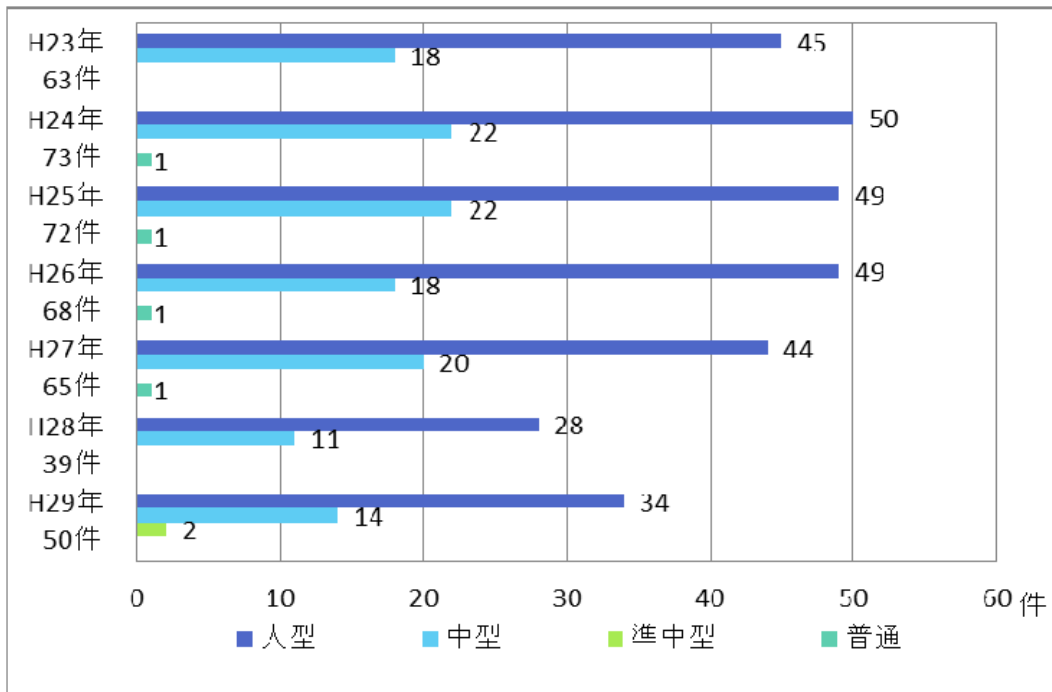


Ⅱ. 死亡事故データの傾向

(2) 高速道路上での車両区分

- ・H23年～H29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」の高速道路上での死亡事故件数はH27年までは高止まりとなっていたが、H28年に大きく減少し、H29年は再び増加に転じた。

※平成29年3月12日の「準中型」免許区分新設に伴い「中型」以下の車両総重量区分が変更されたため、「大型」以外は参考値。



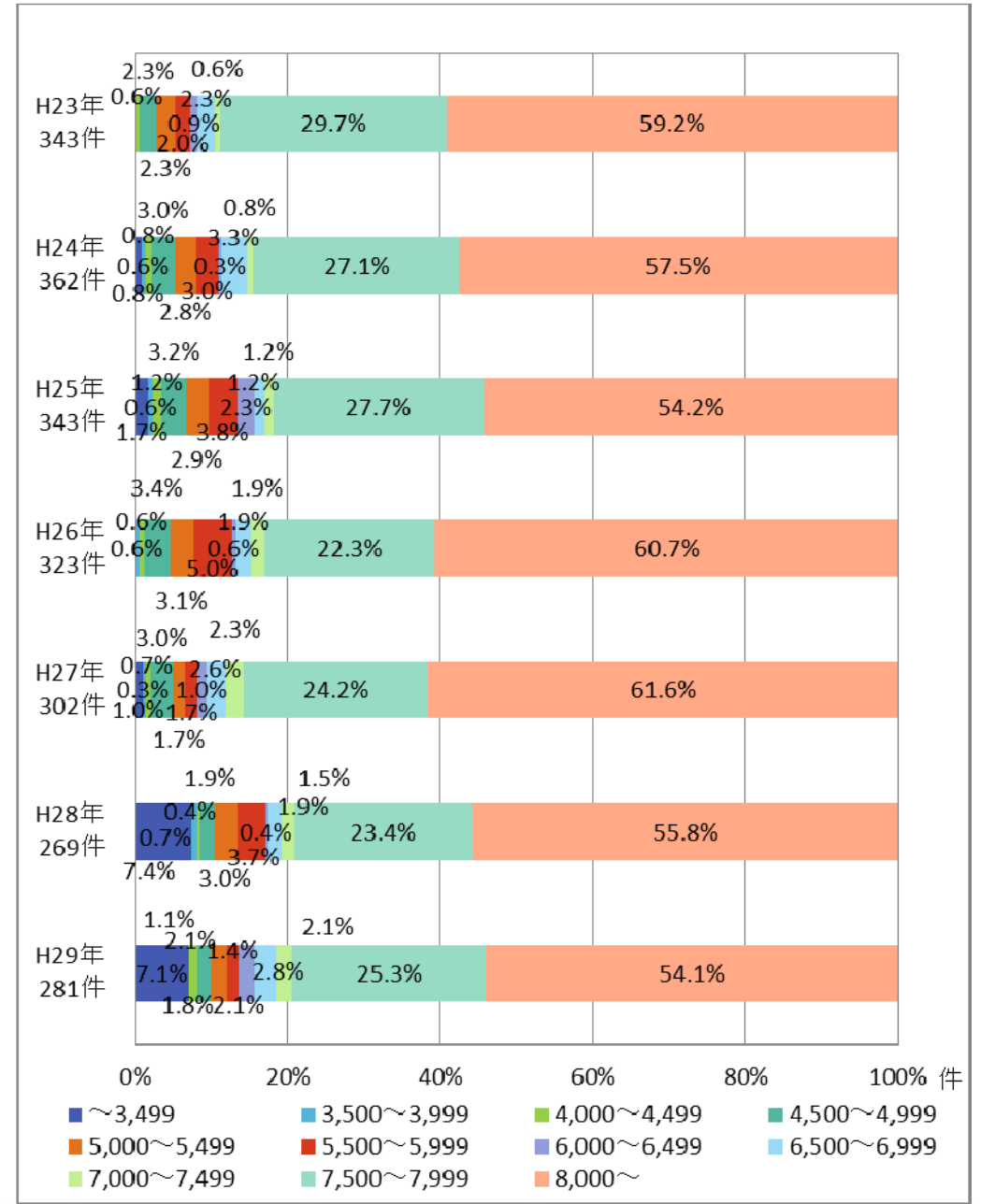
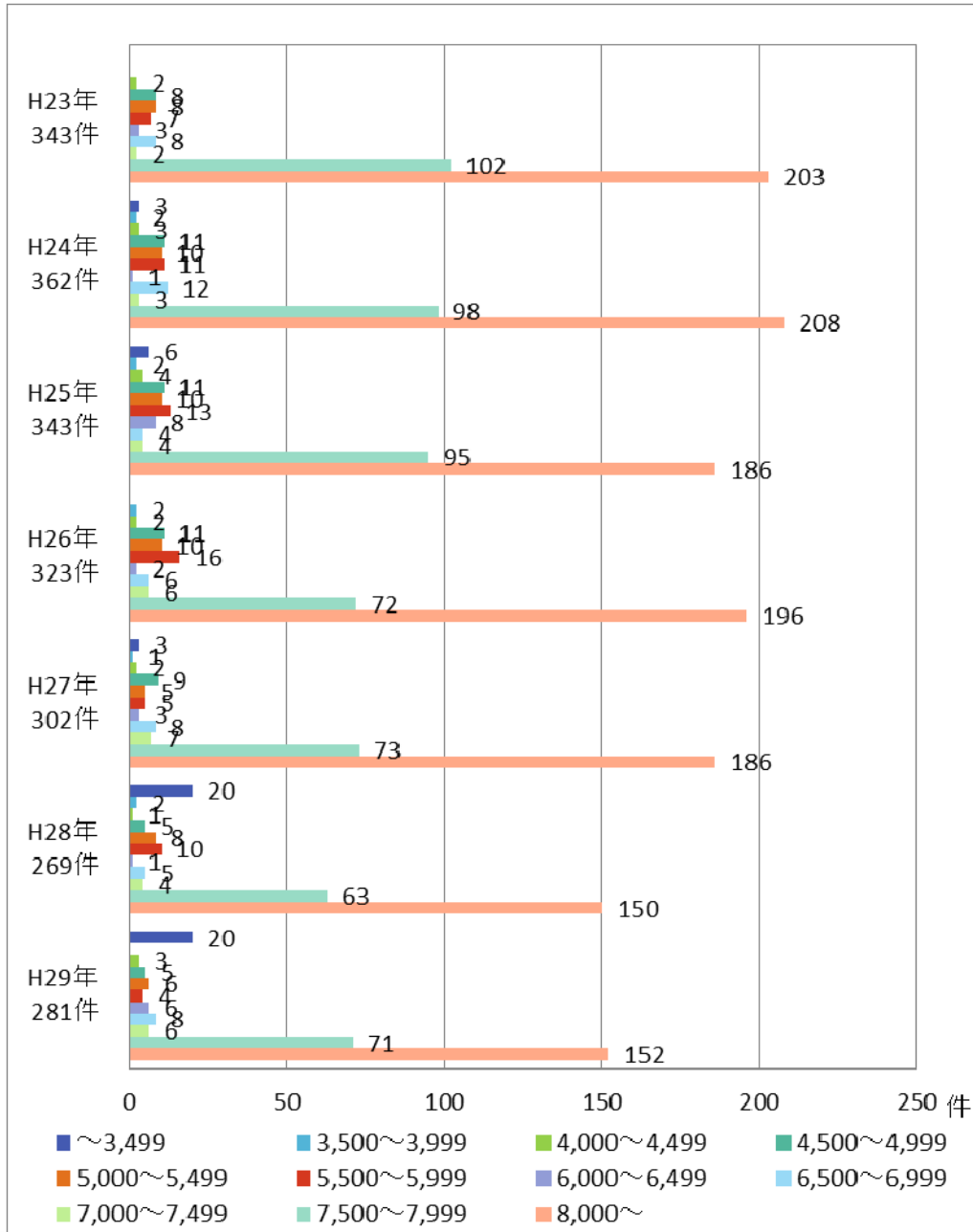
Ⅱ. 死亡事故データの傾向

7. 車両総重量別

- ・ H23年～H29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、その後、H26年以降は減少傾向にあったがH29年は対前年に比べて割合が若干増加している。
- ・ 「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、H29年は△44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281件で集計した。以下同じ。

Ⅱ. 死亡事故データの傾向

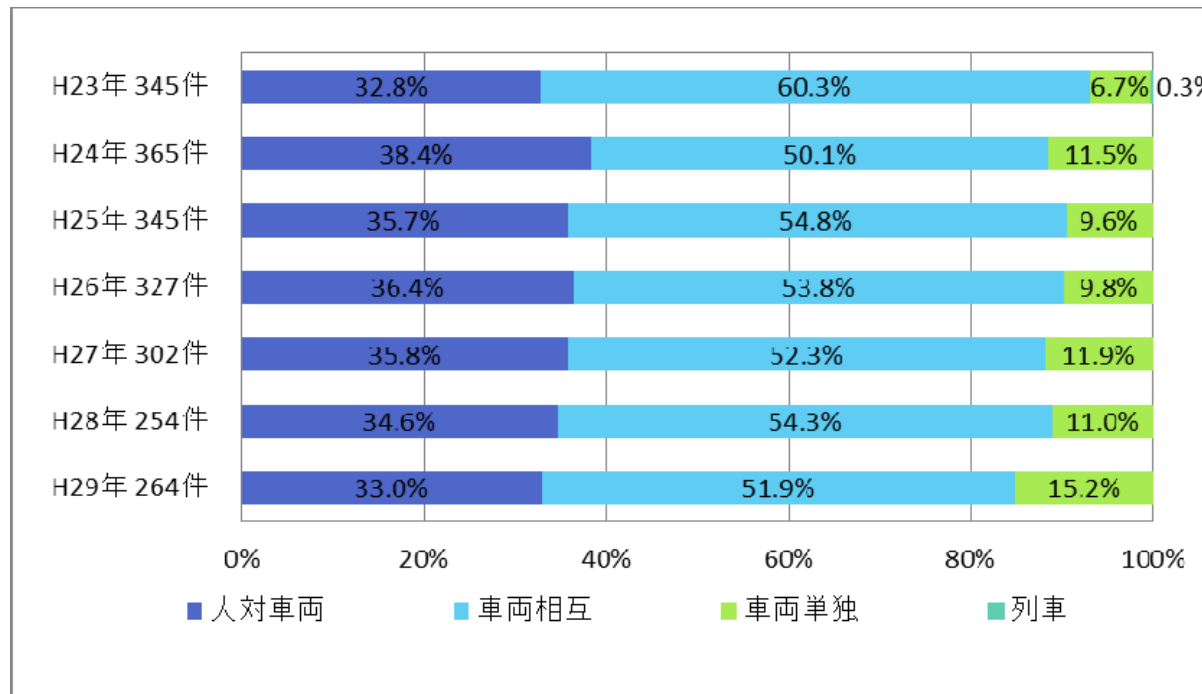


Ⅱ. 死亡事故データの傾向

8. 事故類型別

- ・H23年～H29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が、「人对車両」の割合が減少傾向にあり、「車両単独」が増加傾向にある。

※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4件を除く264件で集計した。以下同じ。

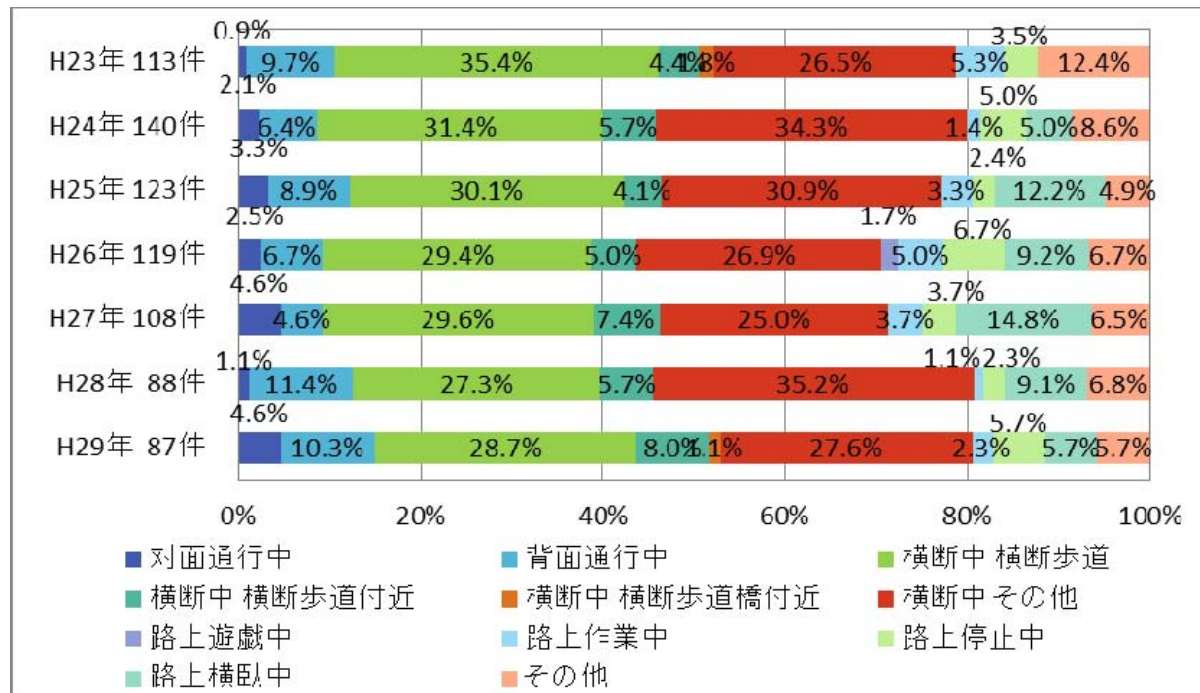


※対自転車事故は、「車両相互」に含まれます。

Ⅱ. 死亡事故データの傾向

(1) 人対車両

- ・H23年～H29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。
- ・H25年以降「路上横臥中」の割合が高く概ね10%を占めていたが、H29年は5.7%となっている。

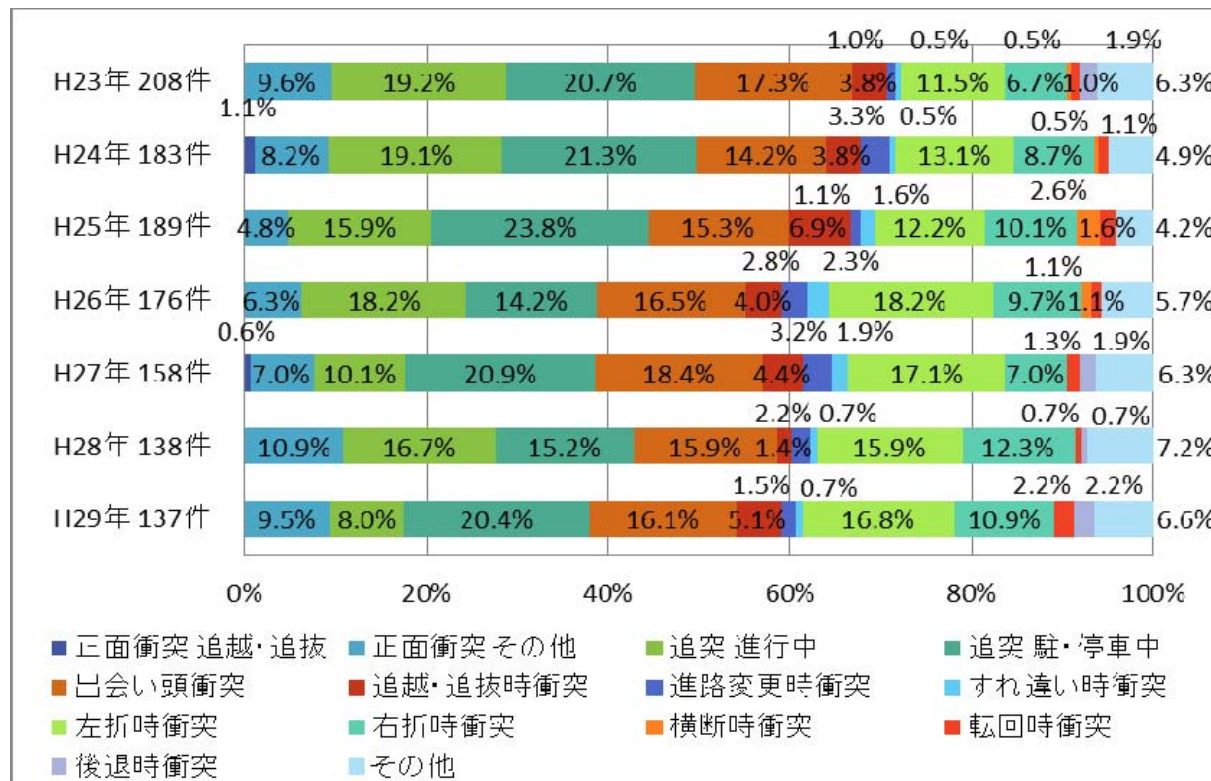


※対自転車事故は、「車両相互」に含まれます。

Ⅱ. 死亡事故データの傾向

(2) 車両相互

- ・ H29年の傾向をみると、車両相互の事故の中で最多の事故形態は「追突 駐・停車中」となっている。
- ・ 次に発生割合の多い「左折時衝突」は、増加傾向を示している。
- ・ 「出会い頭衝突」の割合は毎年高止まりで推移している。

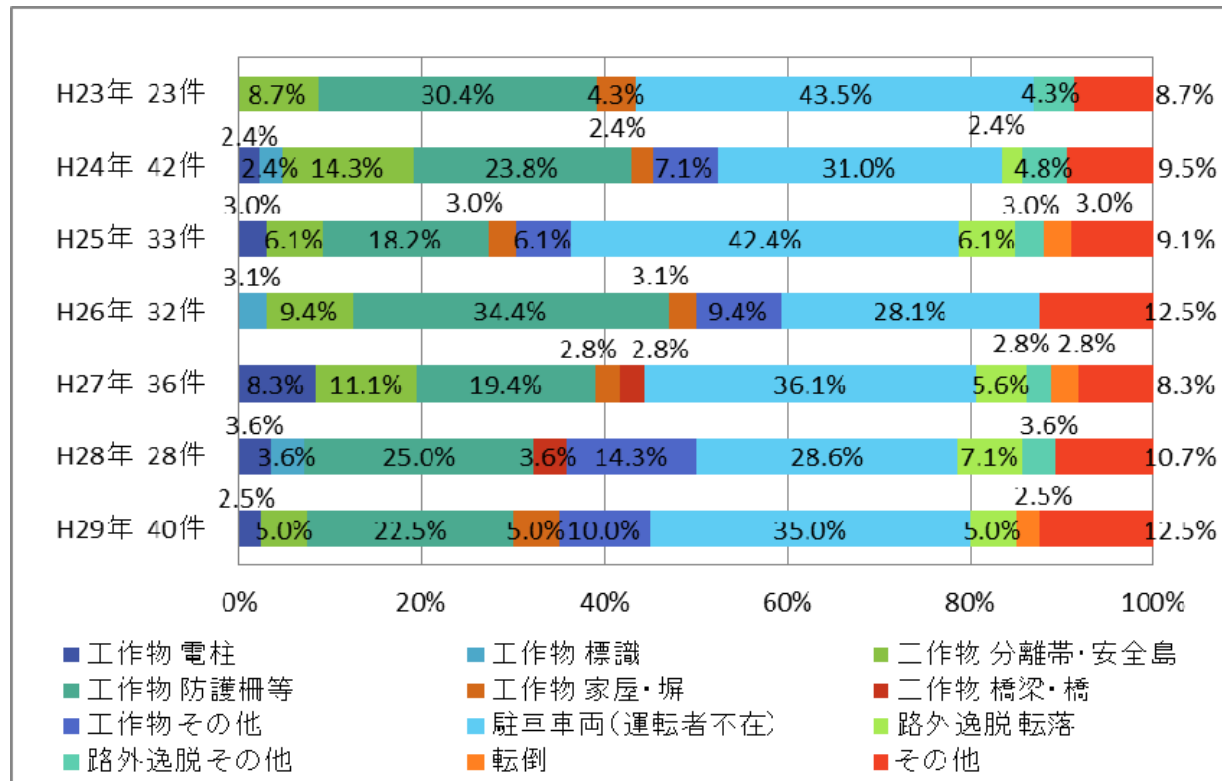


※対自転車事故は、「車両相互」に含まれます。

Ⅱ. 死亡事故データの傾向

(3) 車両単独

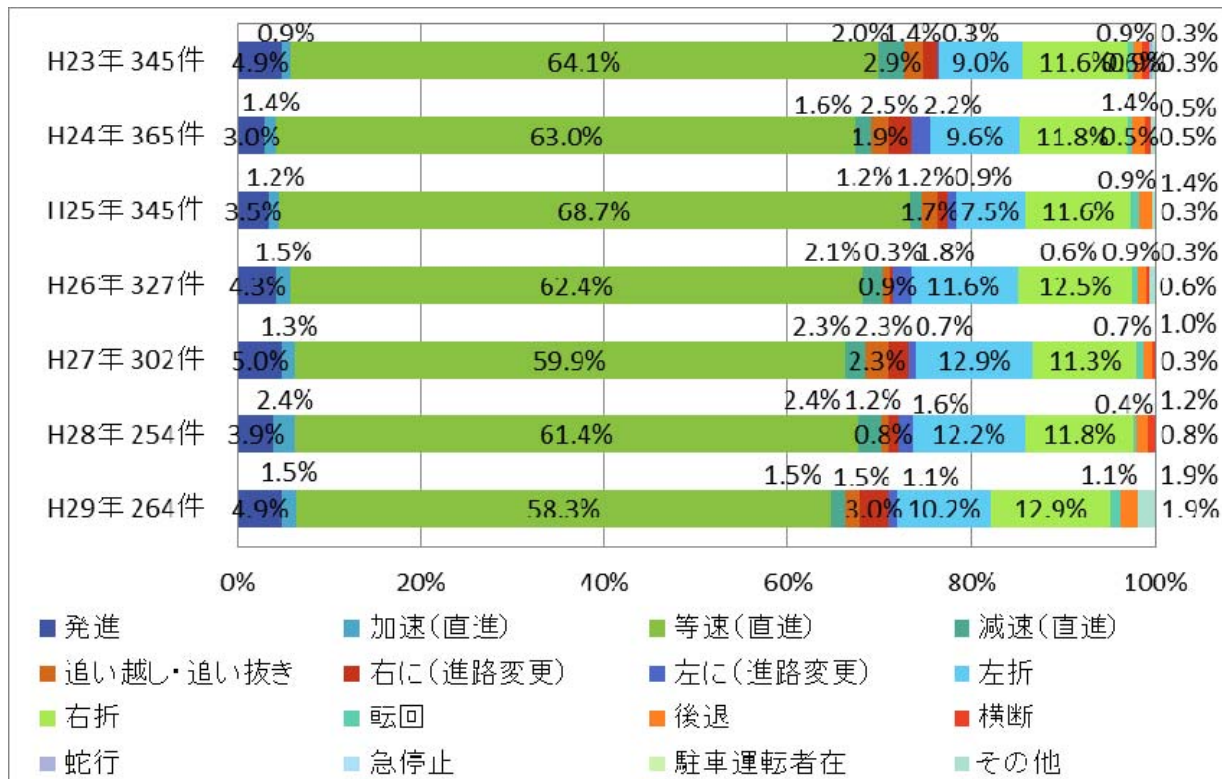
- ・ H23年～H29年の傾向をみると、H26年を除き、「駐車車両（運転者不在）」の割合が最も高い。
- ・ 次いで、「工作物 防護柵等」の割合が高い。



Ⅱ. 死亡事故データの傾向

9. 行動類型別

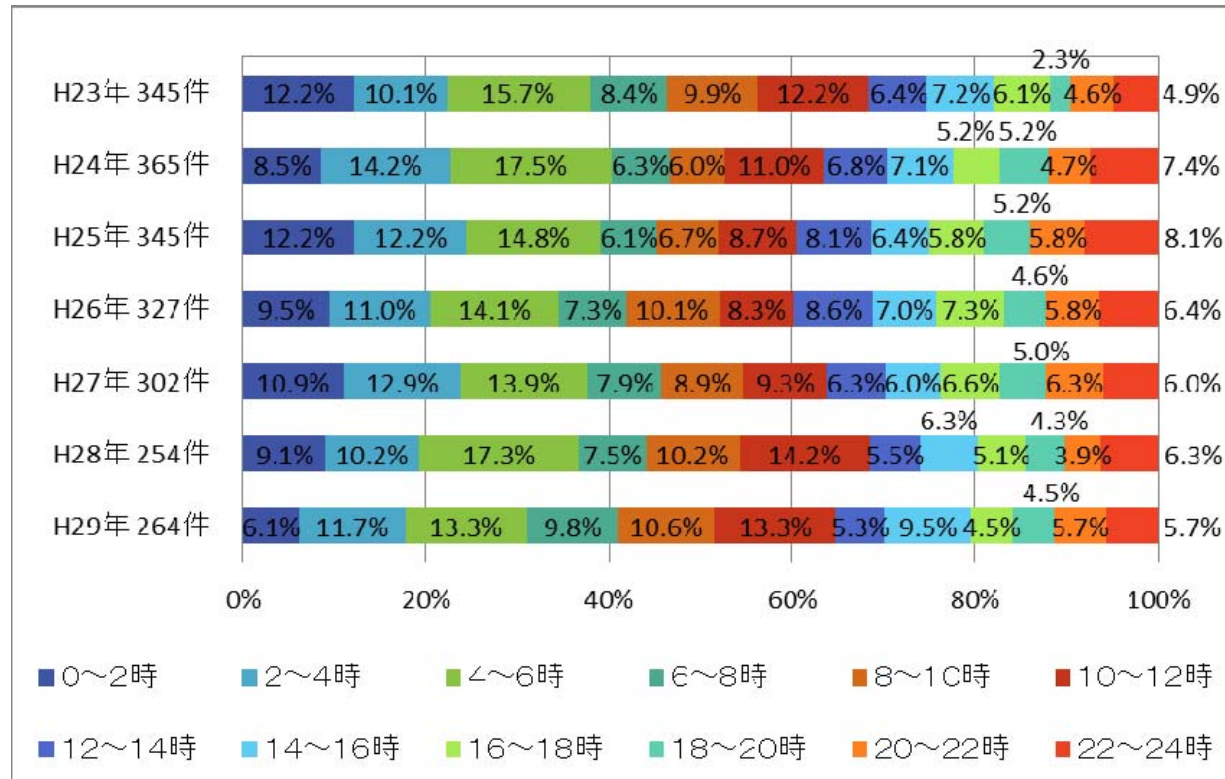
- ・H23年～H29年の傾向をみると、いずれの年も「等速（直進）」が多く、6～7割程度を占めている。
- ・各年の行動類型区分の構成比に大きな違いは見られないが、「左折」がH27年まで増加傾向にあったが、その後、減少に転じている。



Ⅱ. 死亡事故データの傾向

10. 時間帯別

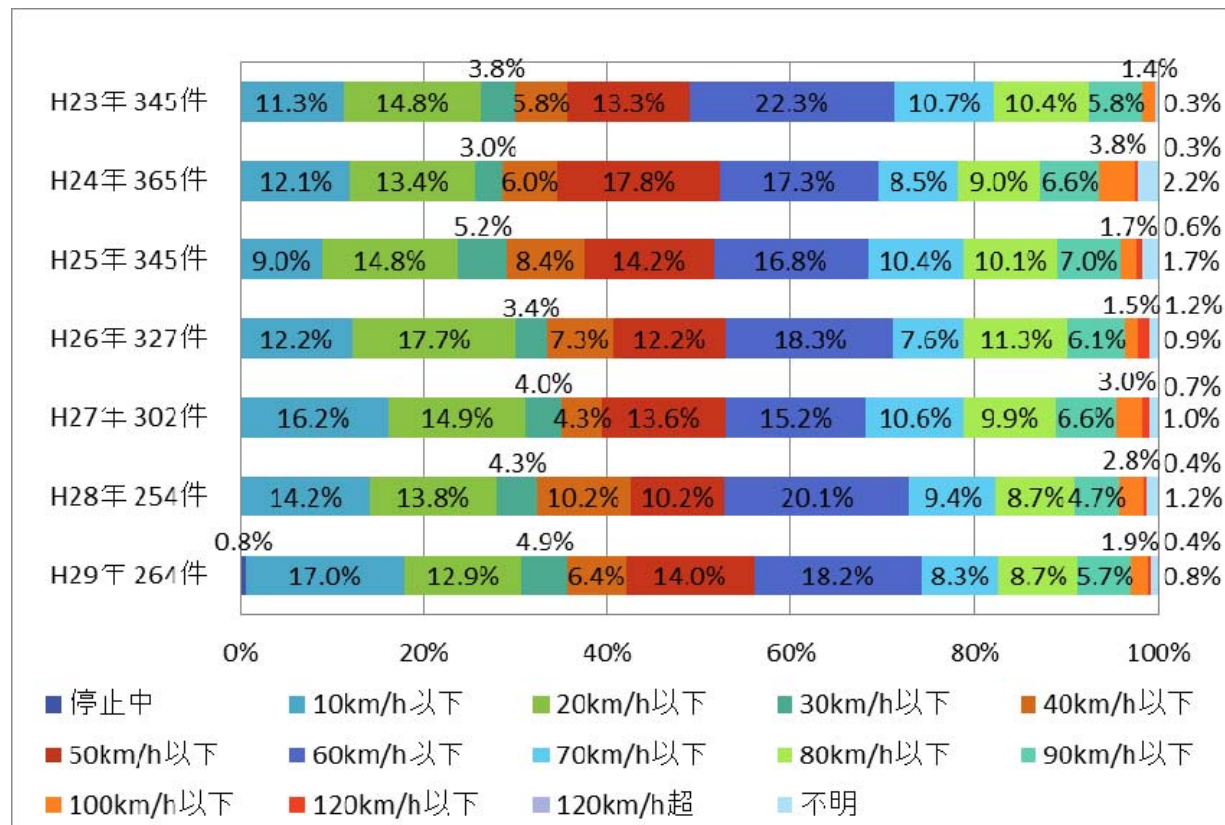
- ・H23年～H29年の傾向をみると、いずれの年も「4～6時」及び「2～4時」が多い。
- ・H24年以降、いわゆる深夜・早朝（22～6時）の時間帯の割合が減少傾向にあったが、H27年以降は減少傾向にある。
- ・H28年以降、「8～10時」及び「10～12時」の午前中の割合が2割を超えている。



Ⅱ. 死亡事故データの傾向

11. 運転者の危険認知速度別

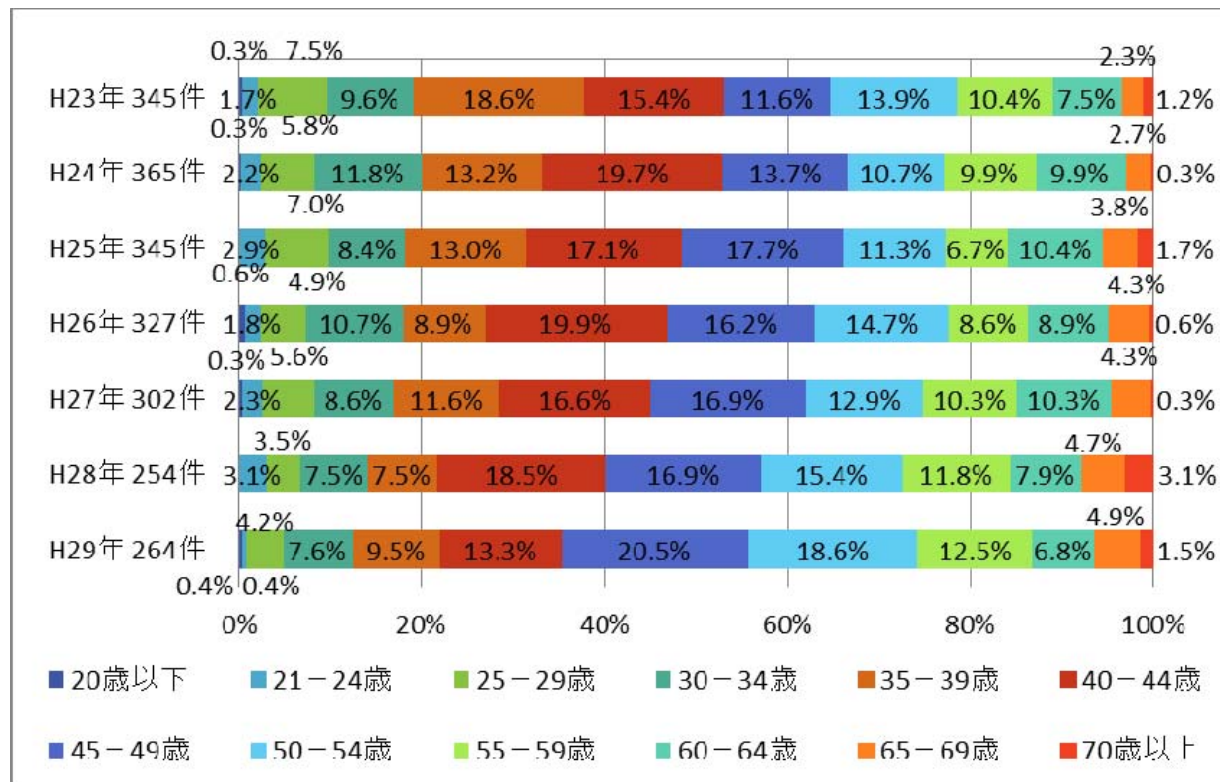
- ・H23年～H29年の傾向をみると、H25年までは「10km/h以下」から「20km/h以下」までの割合が減少傾向にあったが、H26年以降は増加傾向にある。



Ⅱ. 死亡事故データの傾向

12. 運転者の年齢層別

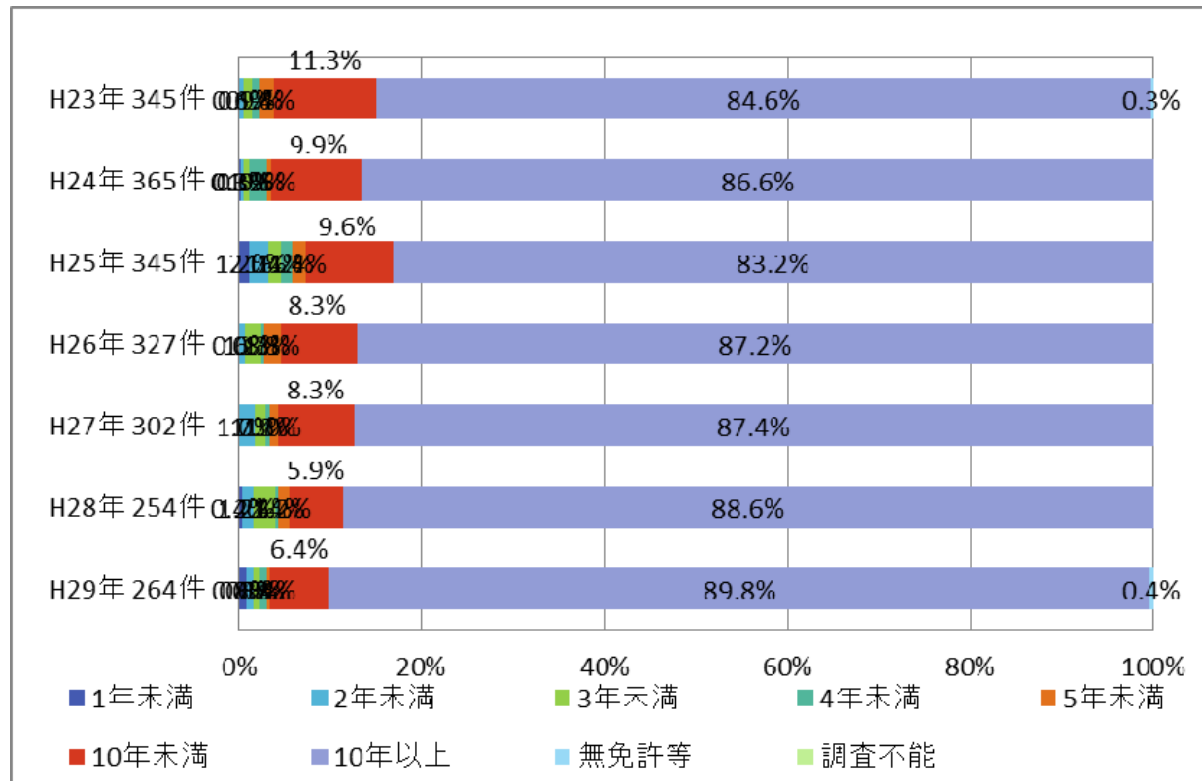
- ・H23年～H29年の傾向をみると、全体的に高齢化の傾向が見られる。



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～H29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が、H25年以降、「10年以上」の割合が増加傾向にある。



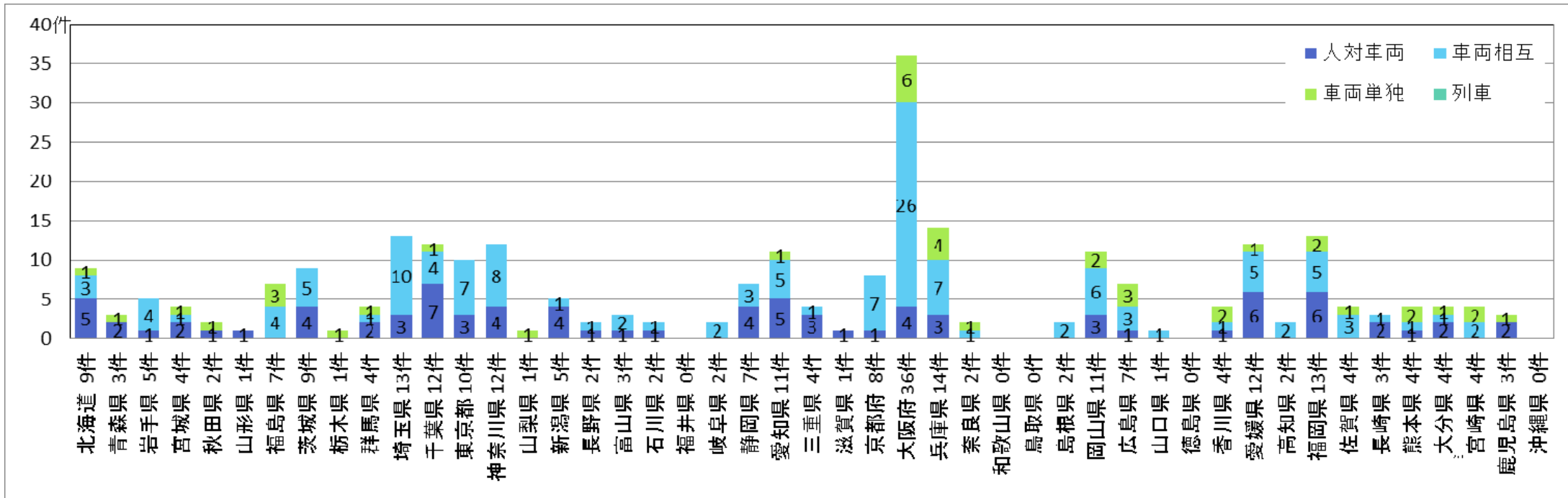
Ⅲ. H29年死亡事故データ(車籍)

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. H29年死亡事故データ(車籍)

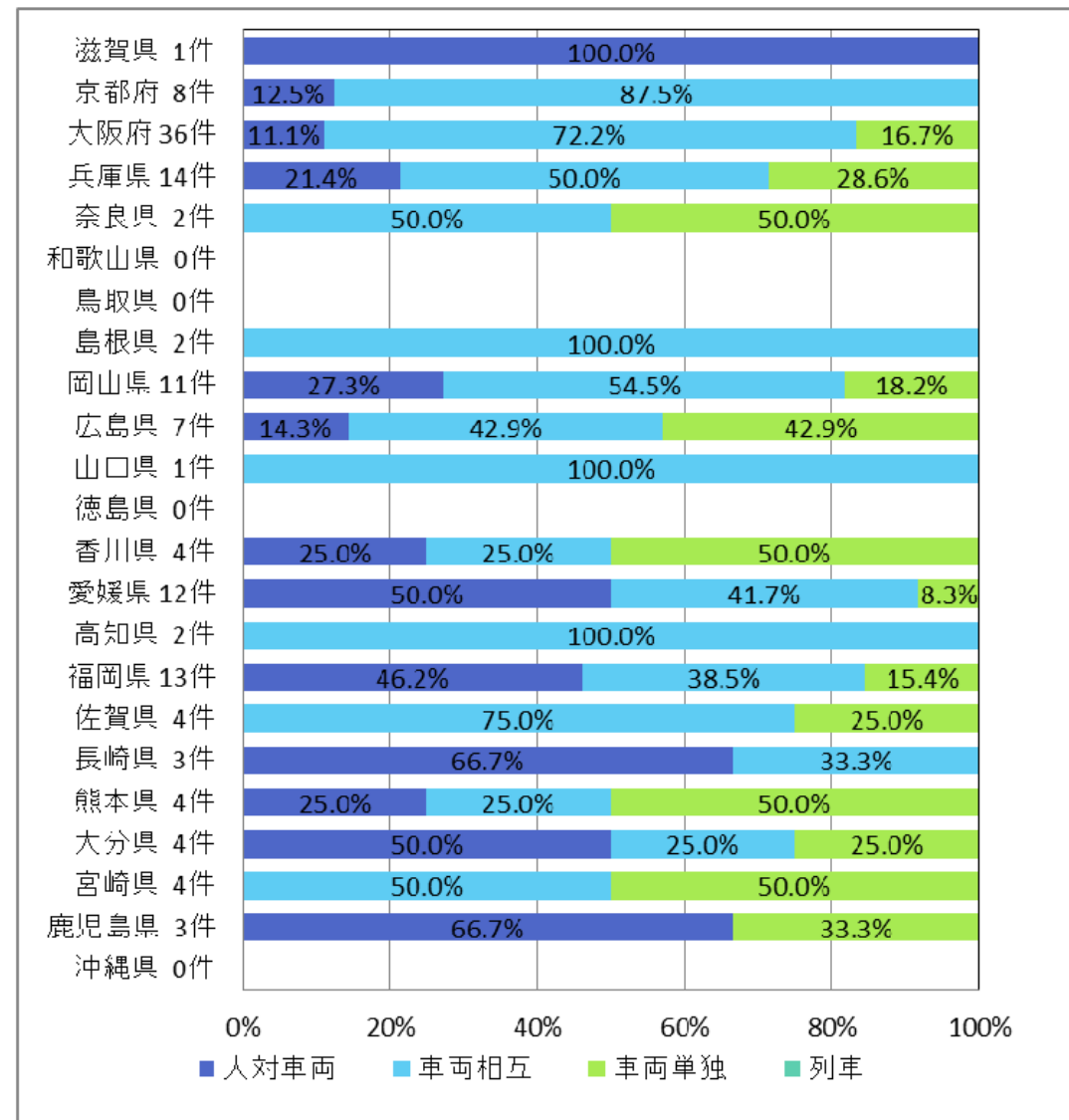
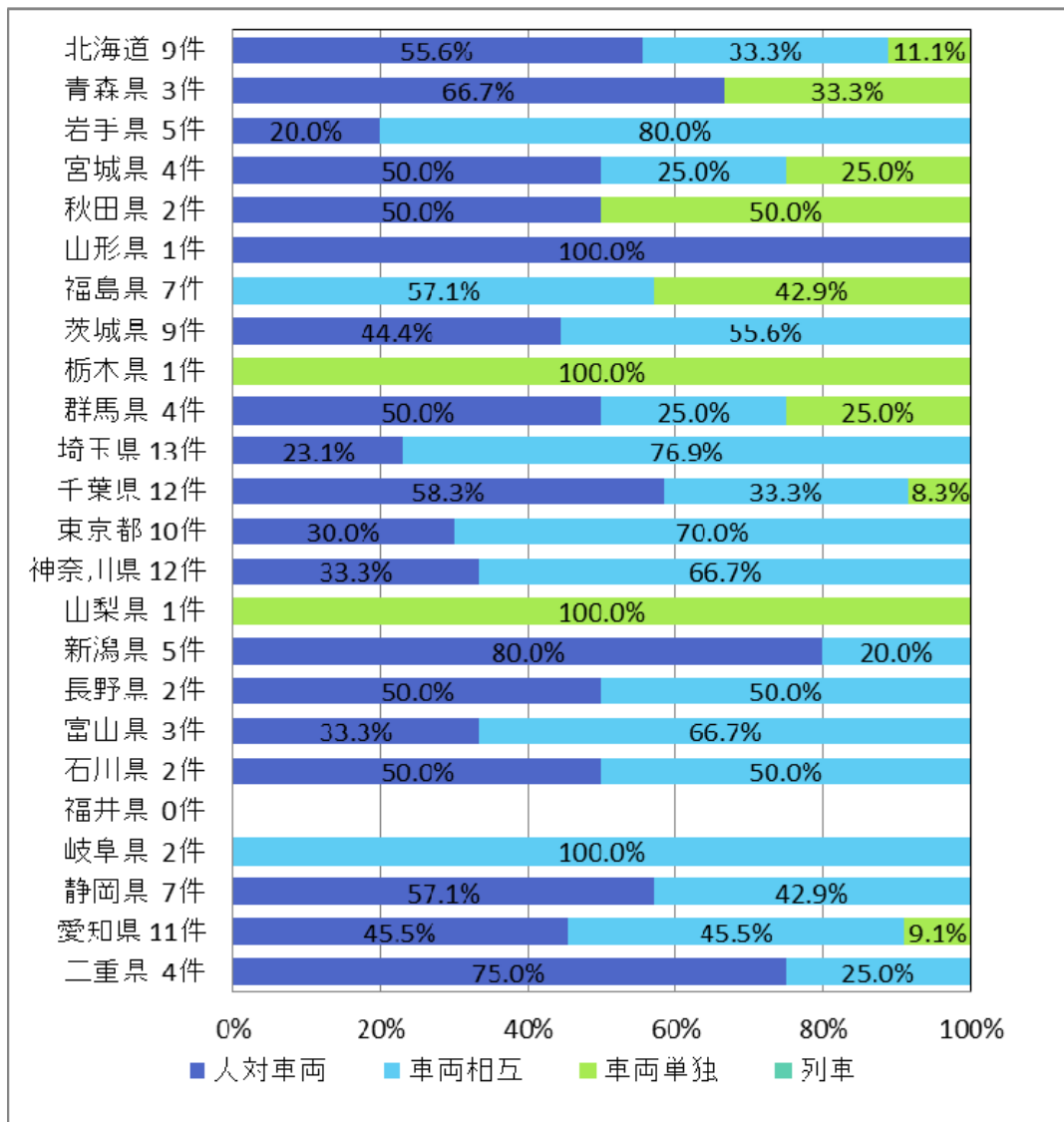
1. 車籍別の事故類型別

- ・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、「埼玉県」、「東京都」、「神奈川県」、「大阪府」、「兵庫県」及び「岡山県」は「車両相互」が多い。「千葉県」、「愛媛県」及び「福岡県」は「人対車両」が多い。「愛知県」は「人対車両」と「車両相互」に分かれている。



※対自転車事故は、「車両相互」に含まれます。

Ⅲ. H29年死亡事故データ(車籍)

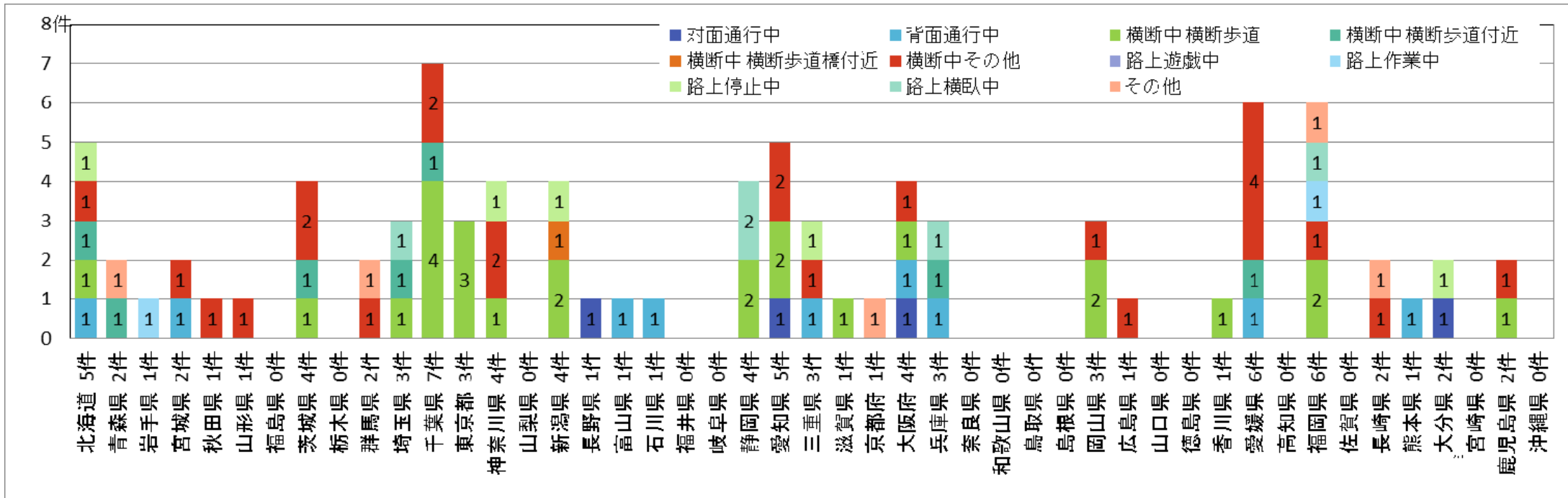


※対自転車事故は、「車両相互」に含まれます。

Ⅲ. H29年死亡事故データ(車籍)

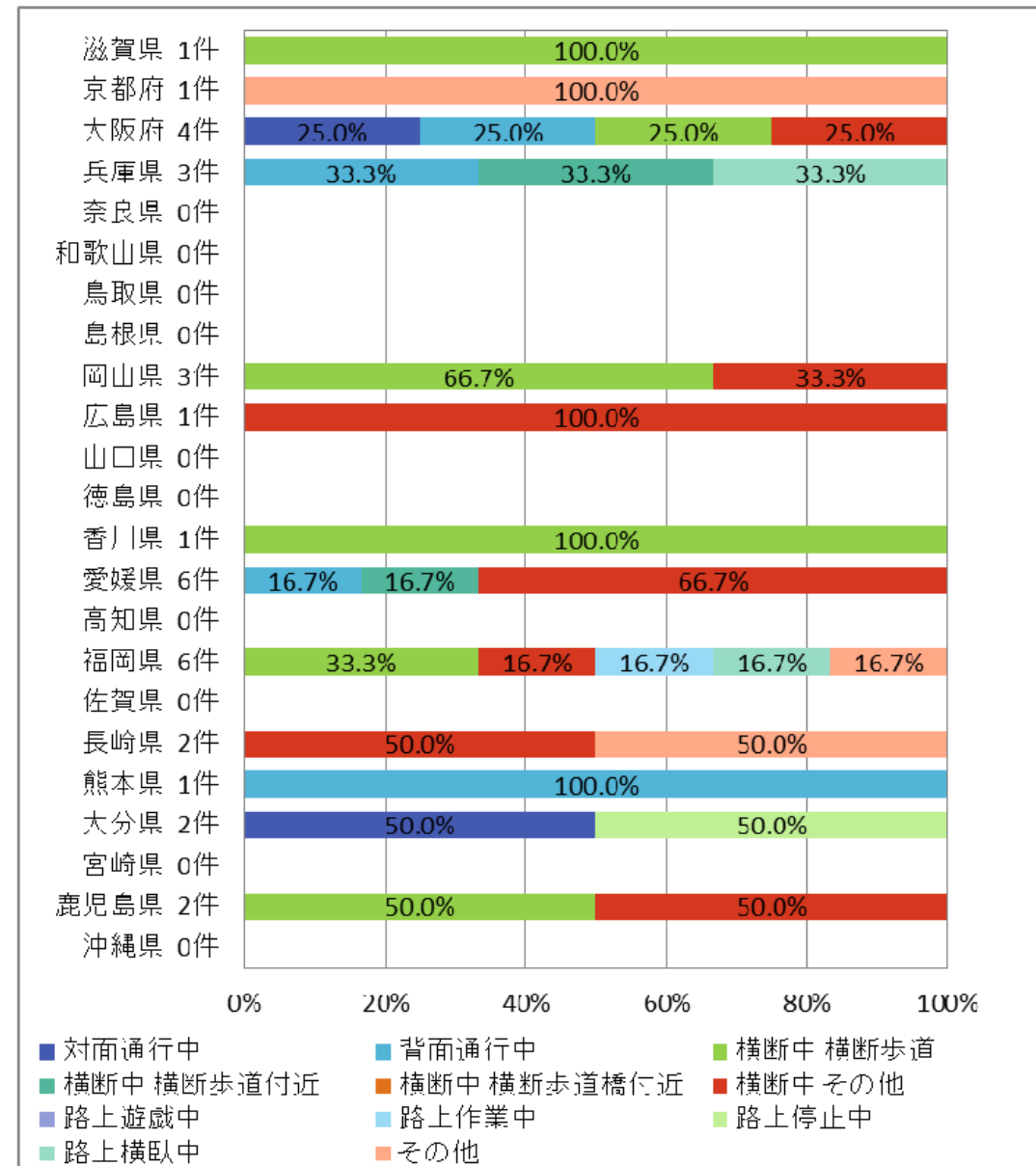
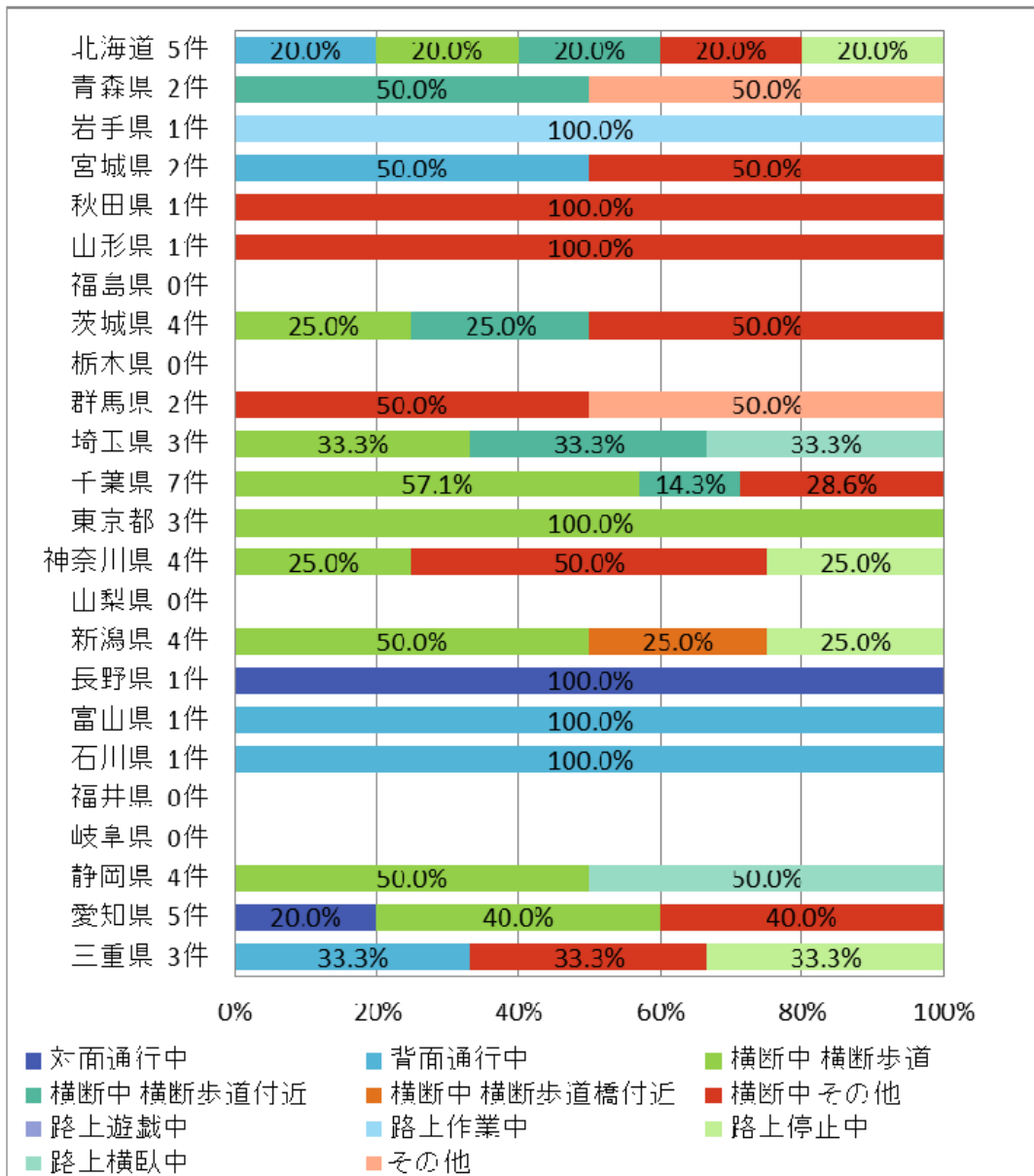
(1) 人对車両

- ・ 車籍別の事故類型（人对車両）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、「千葉県」及び「福岡県」では「横断中 横断歩道」が多い。
- ・ 「愛媛県」では「横断中 その他」、「北海道」、「愛知県」では傾向が分かれる。



※対自転車事故は、「車両相互」に含まれます。

Ⅲ. H29年死亡事故データ(車籍)

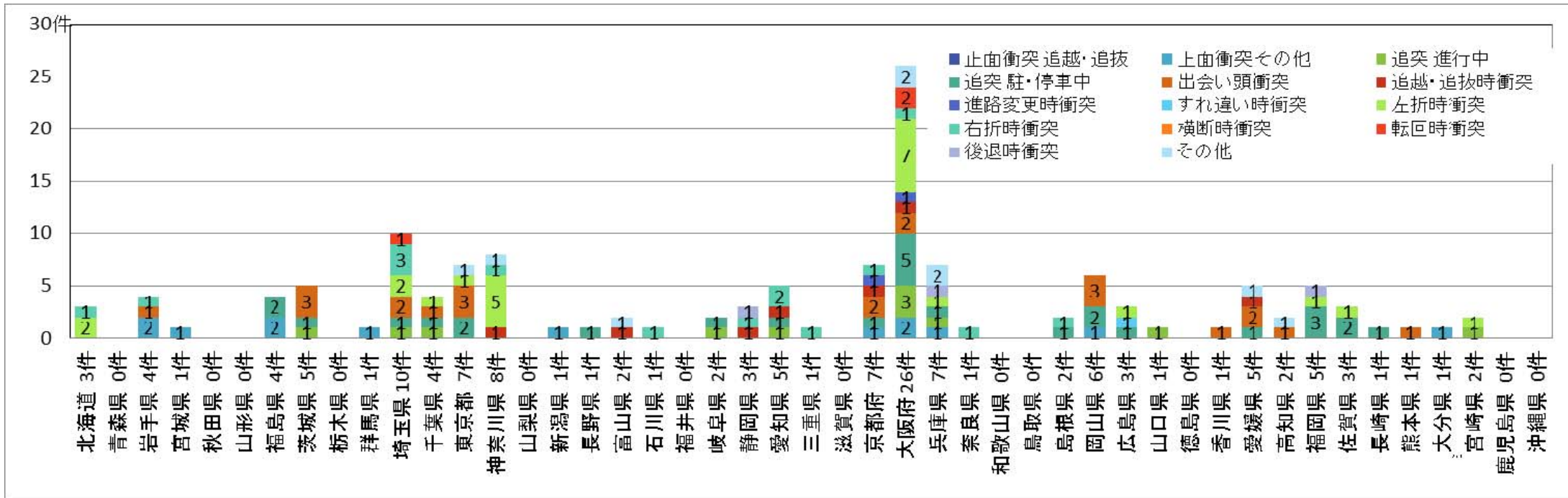


※対自転車事故は、「車両相互」に含まれます。

Ⅲ. H29年死亡事故データ(車籍)

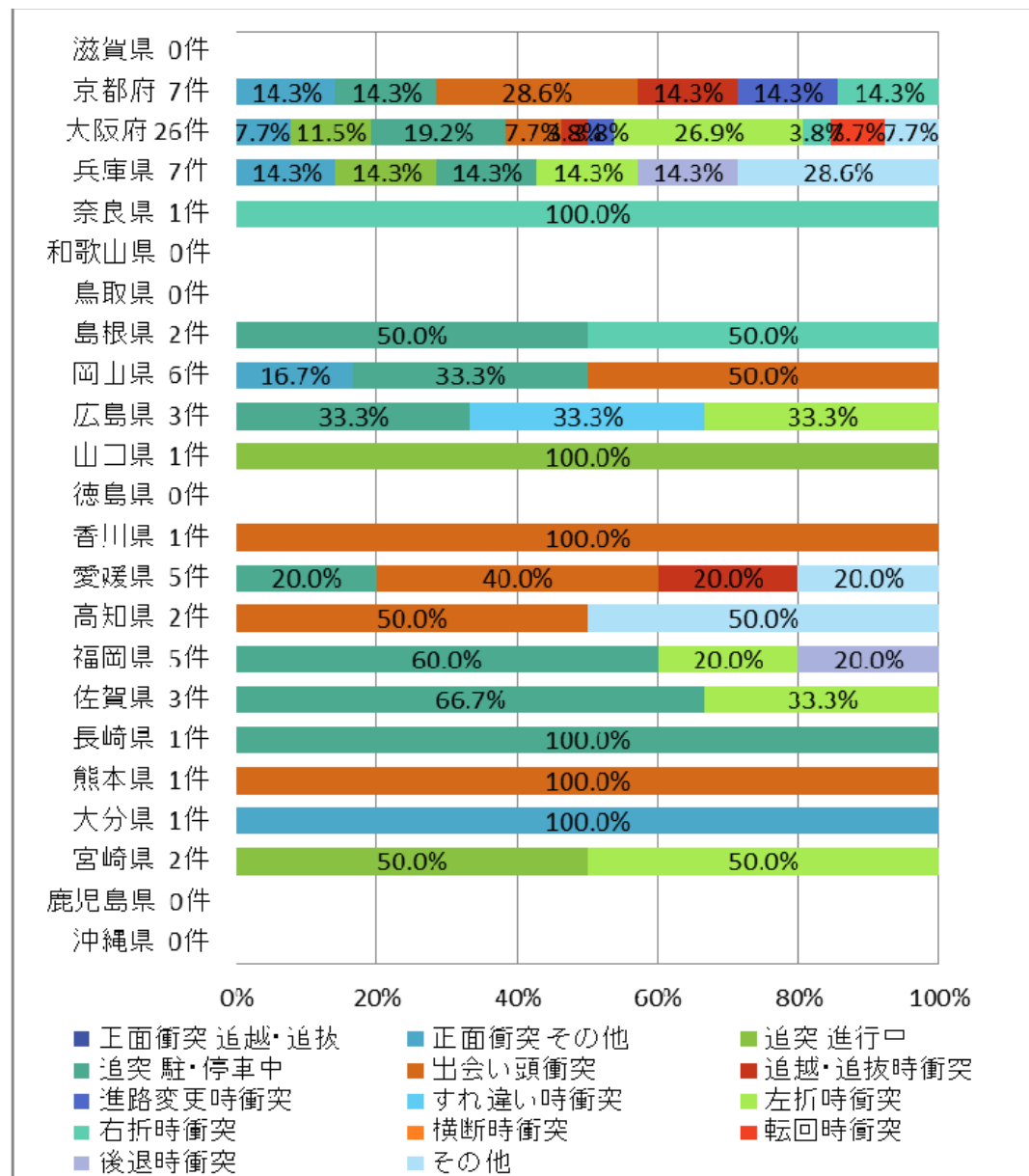
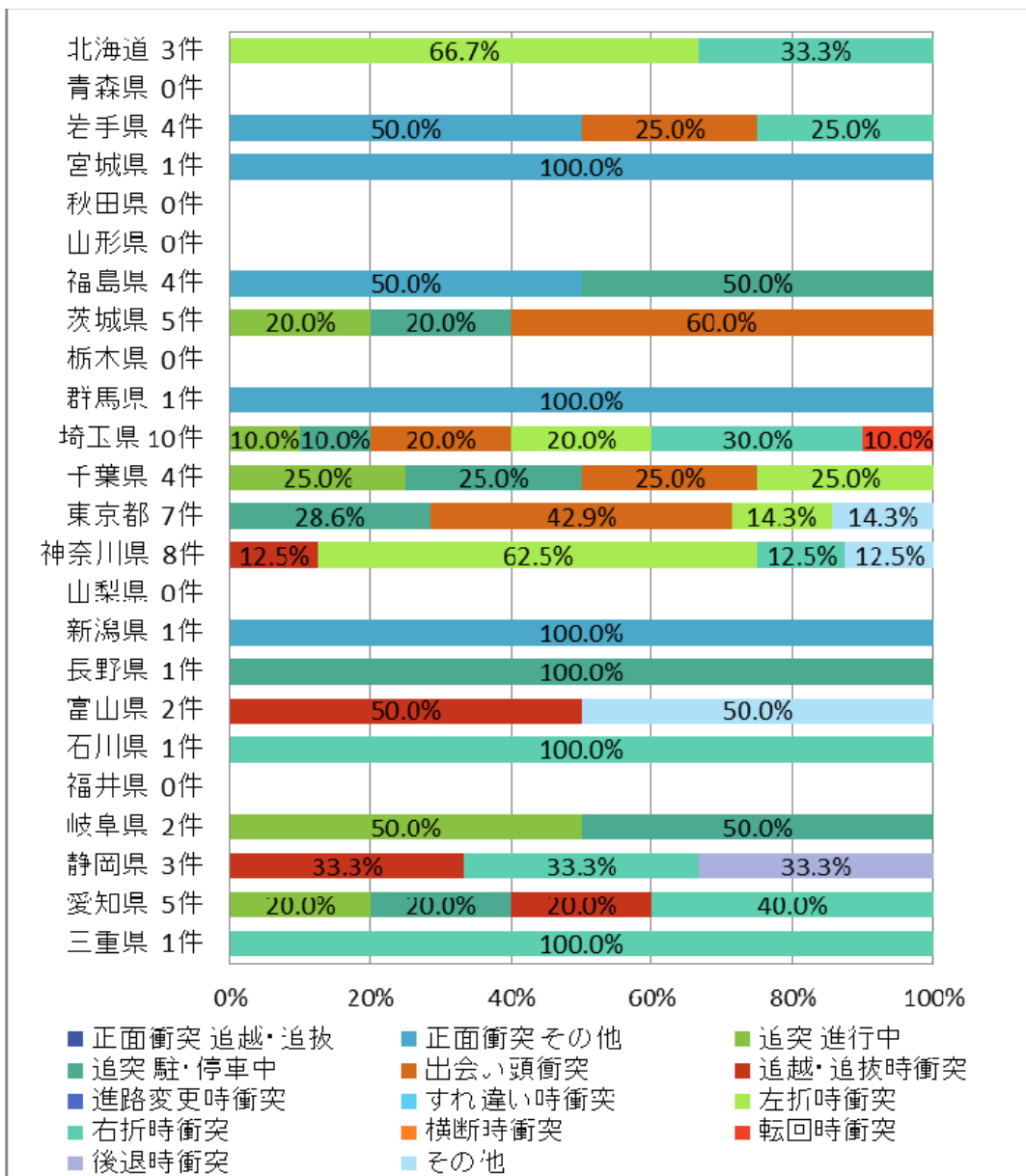
(2) 車両相互

- ・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、「大阪府」及び「神奈川県」では「左折時衝突」が多い。
- ・「埼玉県」では「右折時衝突」が多い。



※対自転車事故は、「車両相互」に含まれます。

Ⅲ. H29年死亡事故データ(車籍)

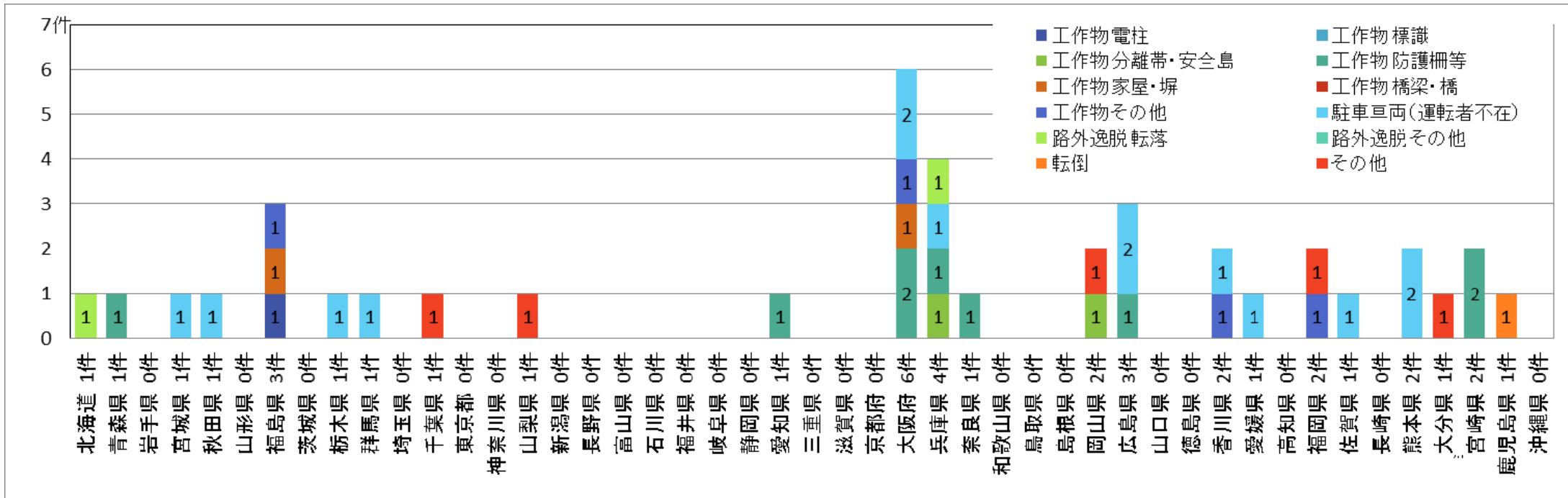


※対自転車事故は、「車両相互」に含まれます。

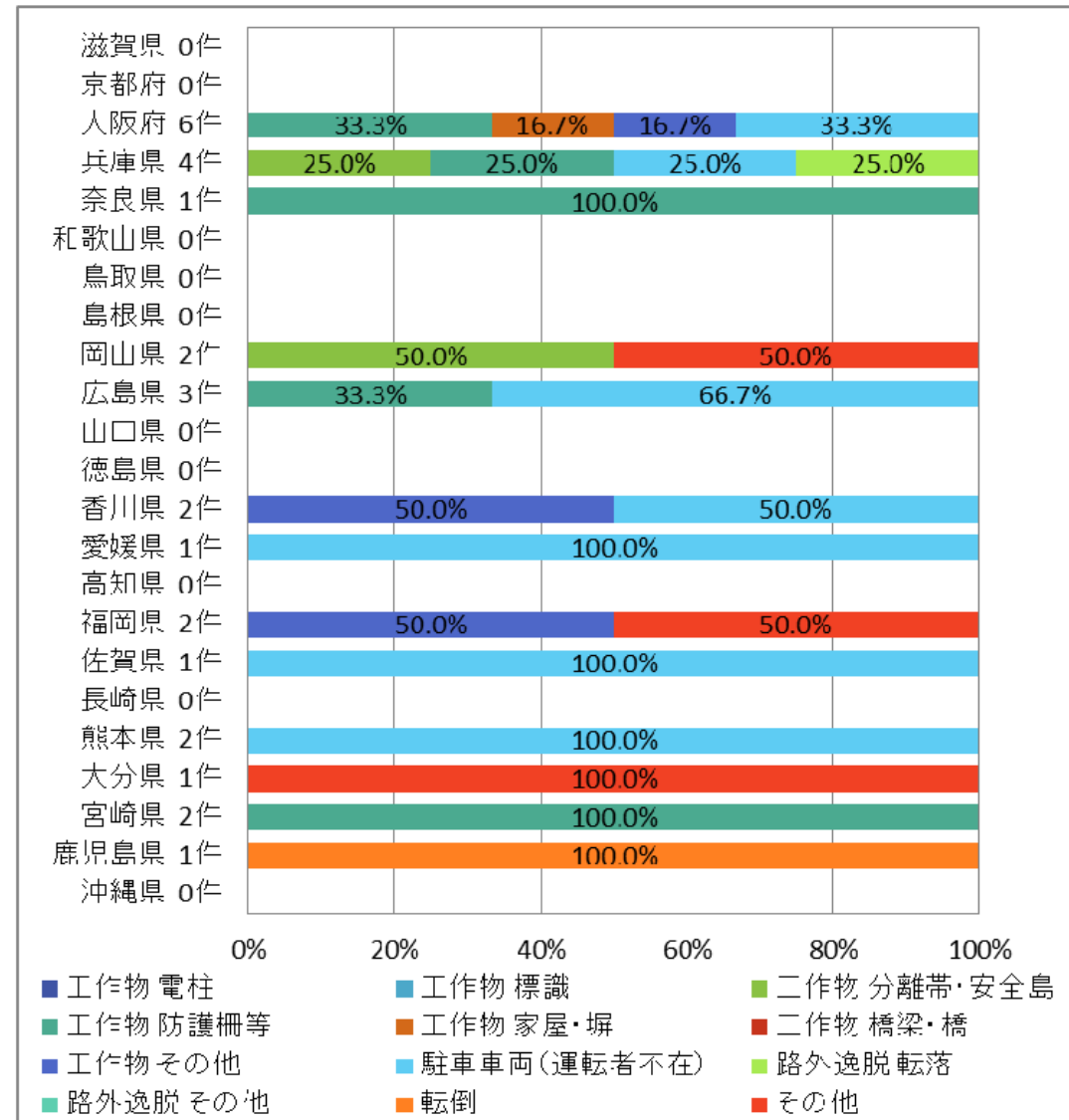
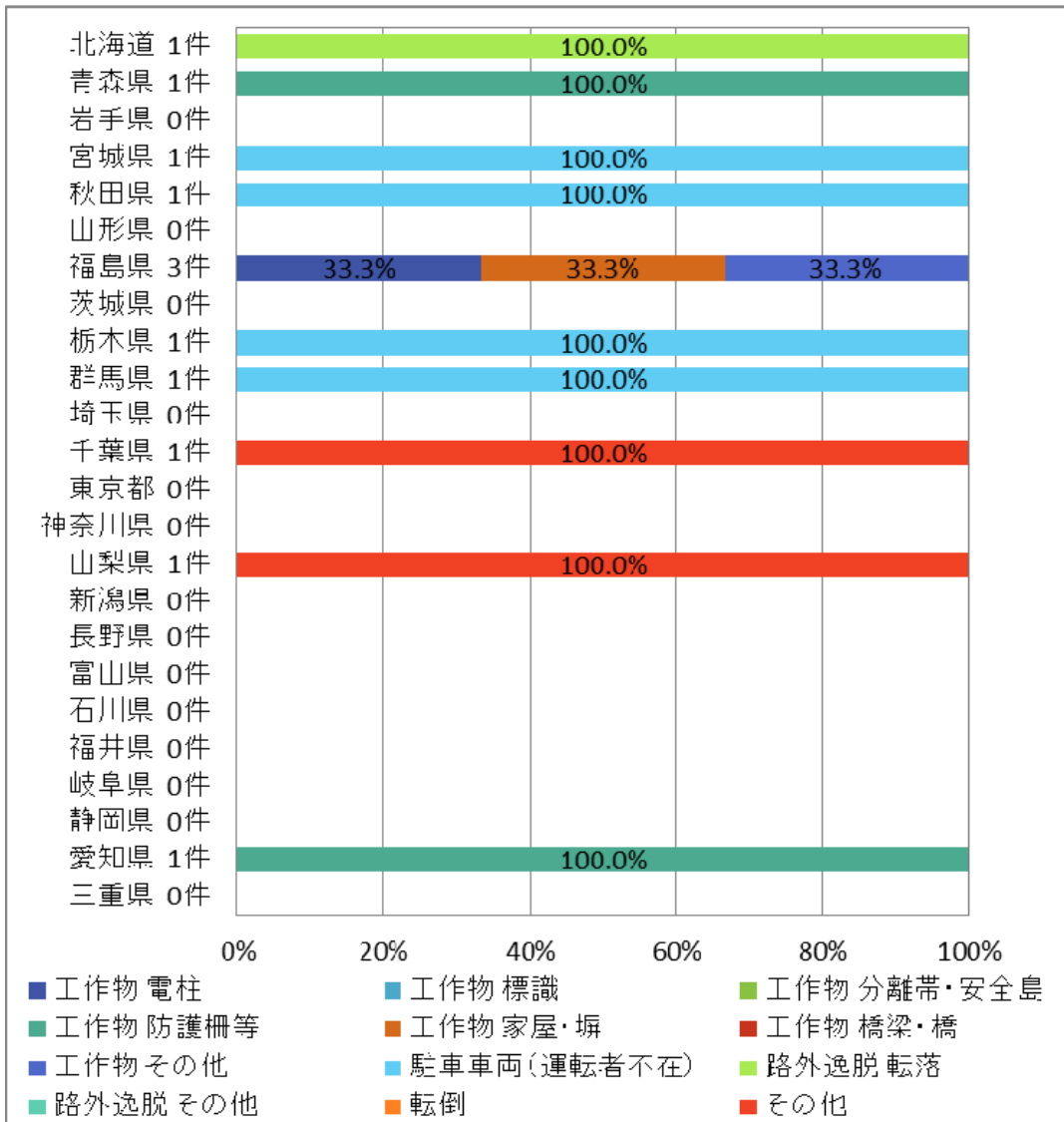
Ⅲ. H29年死亡事故データ(車籍)

(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、「大阪府」では「工作物 防護柵等」、「駐車車両（運転者不在）」が多い。「兵庫県」及び「福島県」では傾向が分かれている。「広島県」では「駐車車両（運転者不在）」が多い。



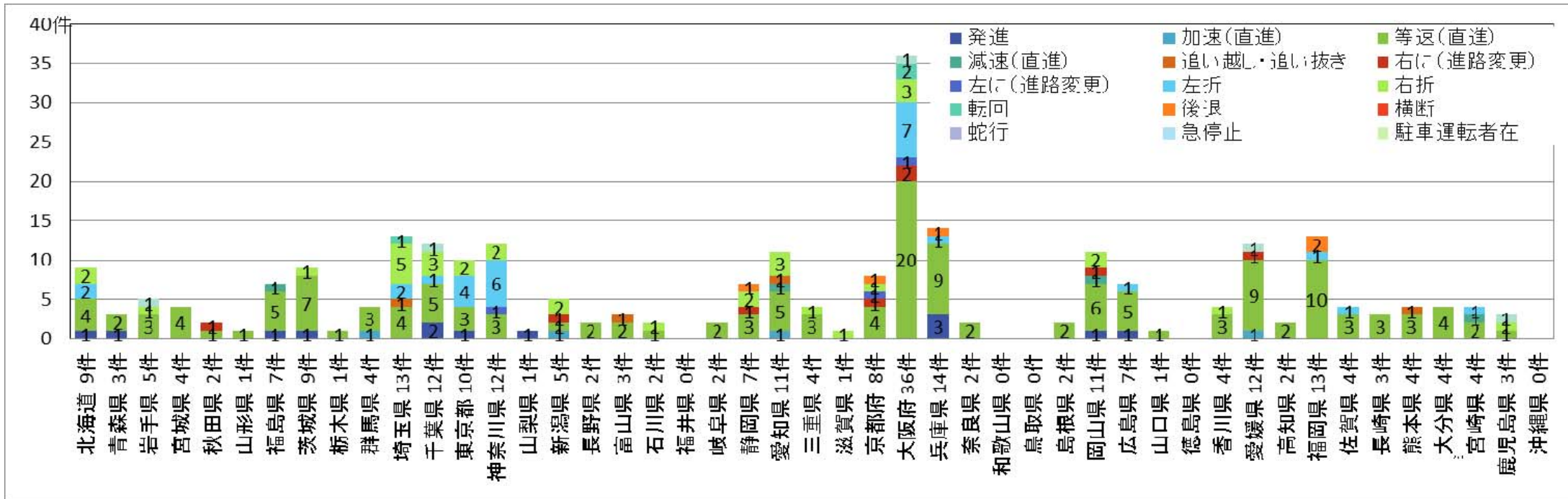
Ⅲ. H29年死亡事故データ(車籍)



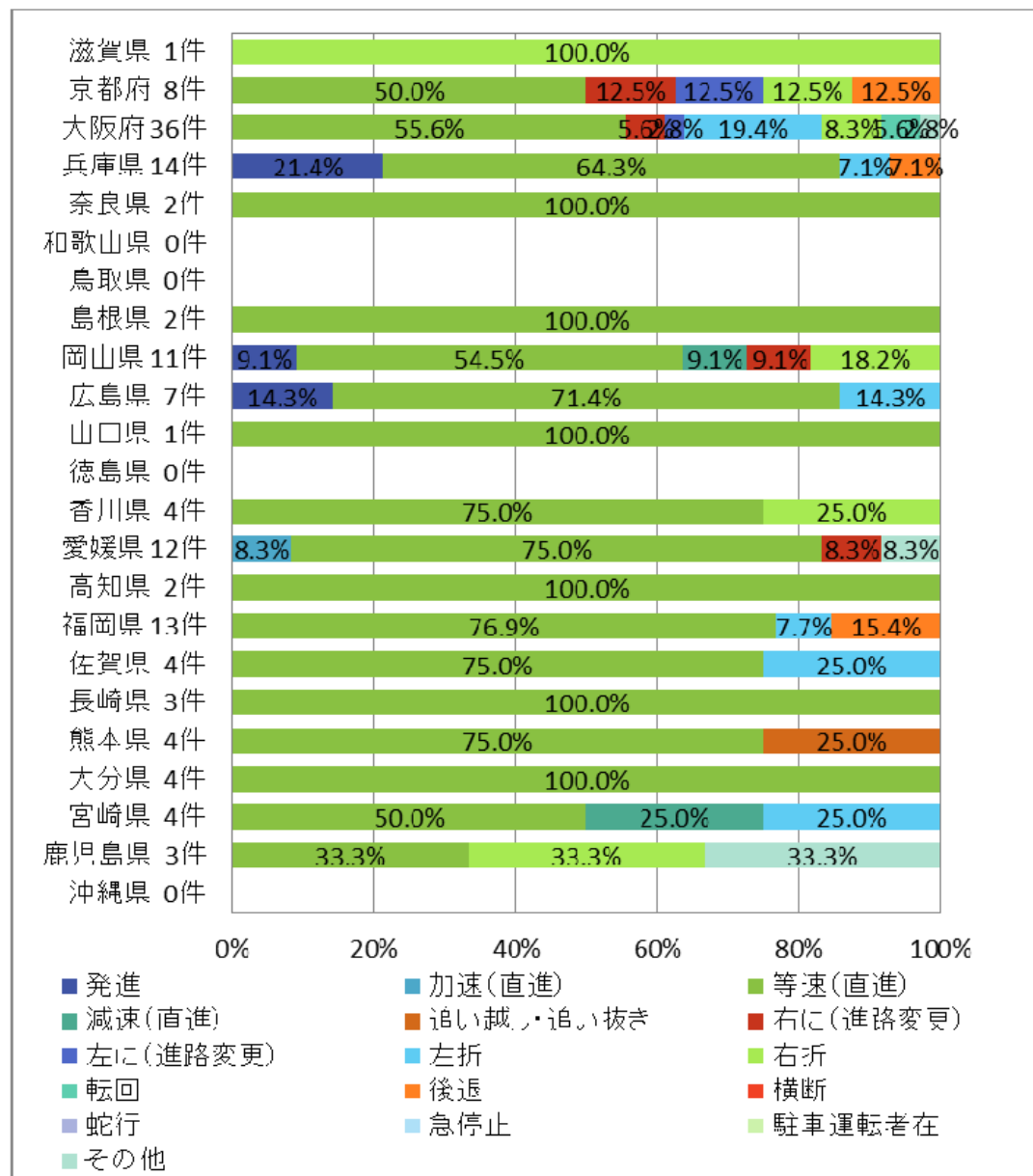
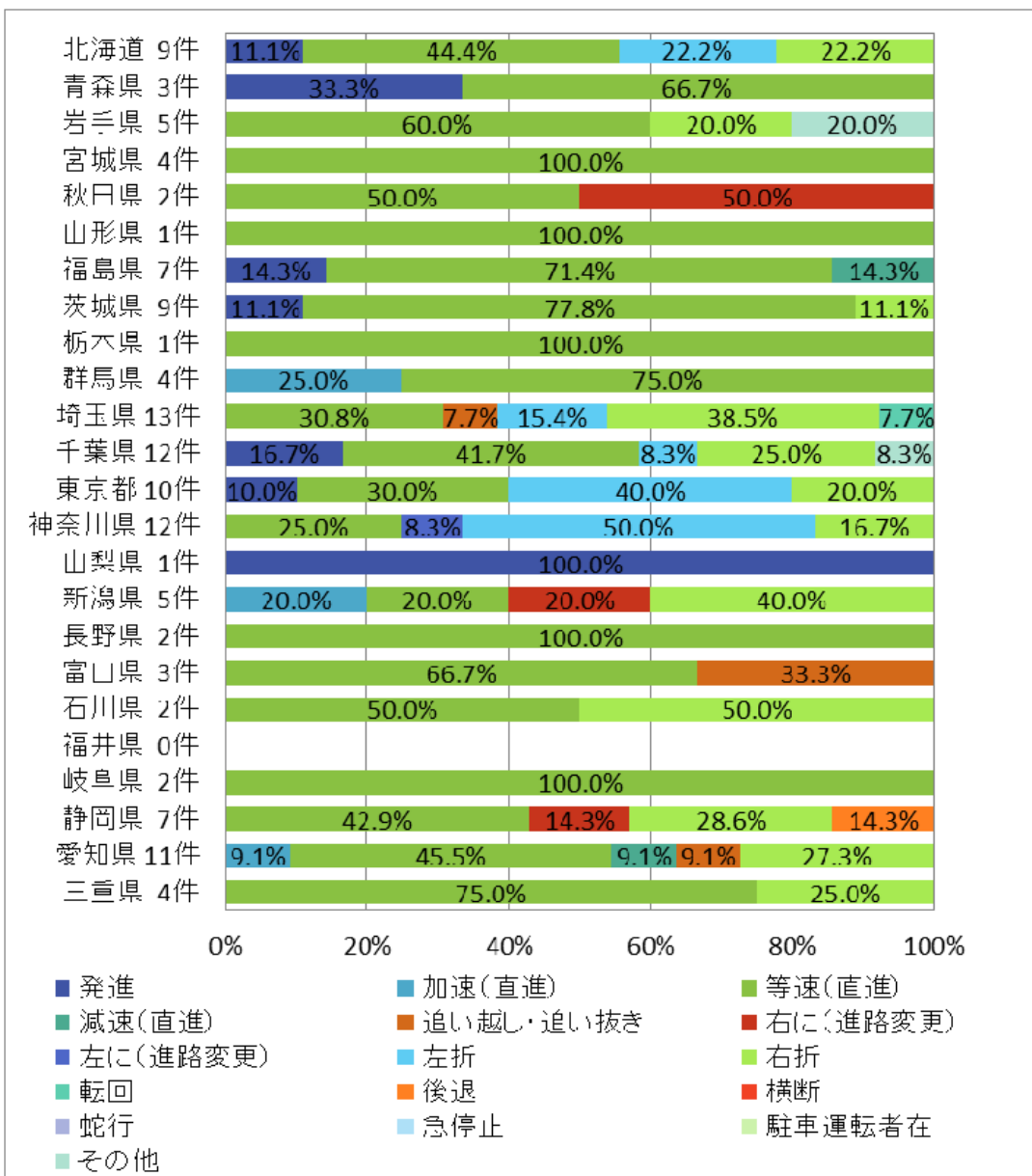
Ⅲ. H29年死亡事故データ(車籍)

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。
- ・「埼玉県」では「右折」、「東京都」及び「神奈川県」は「左折」が多くなっている。



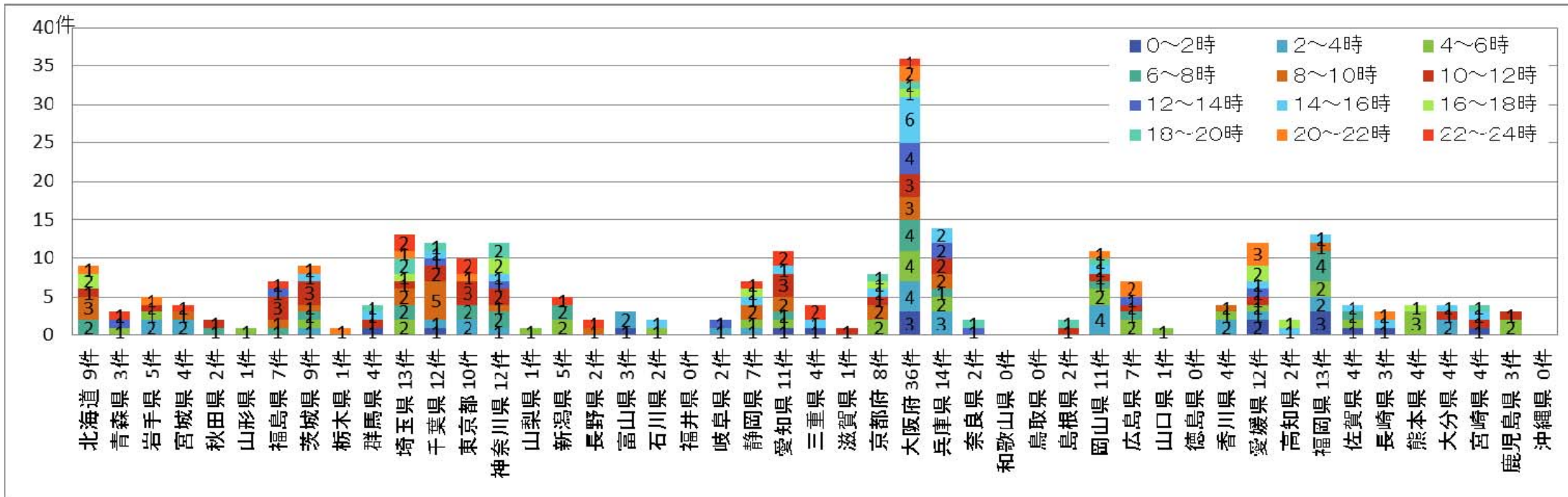
Ⅲ. H29年死亡事故データ(車籍)



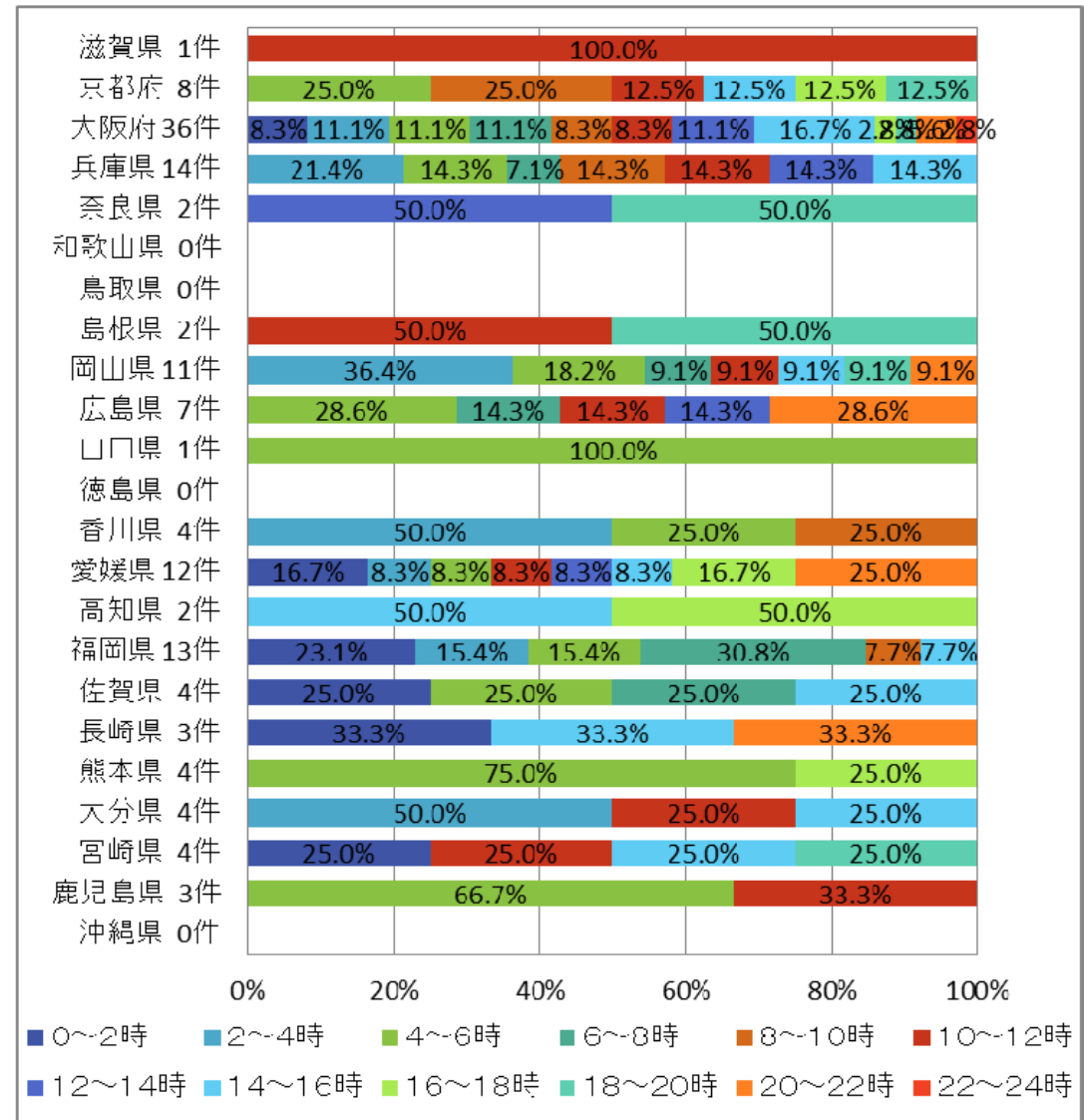
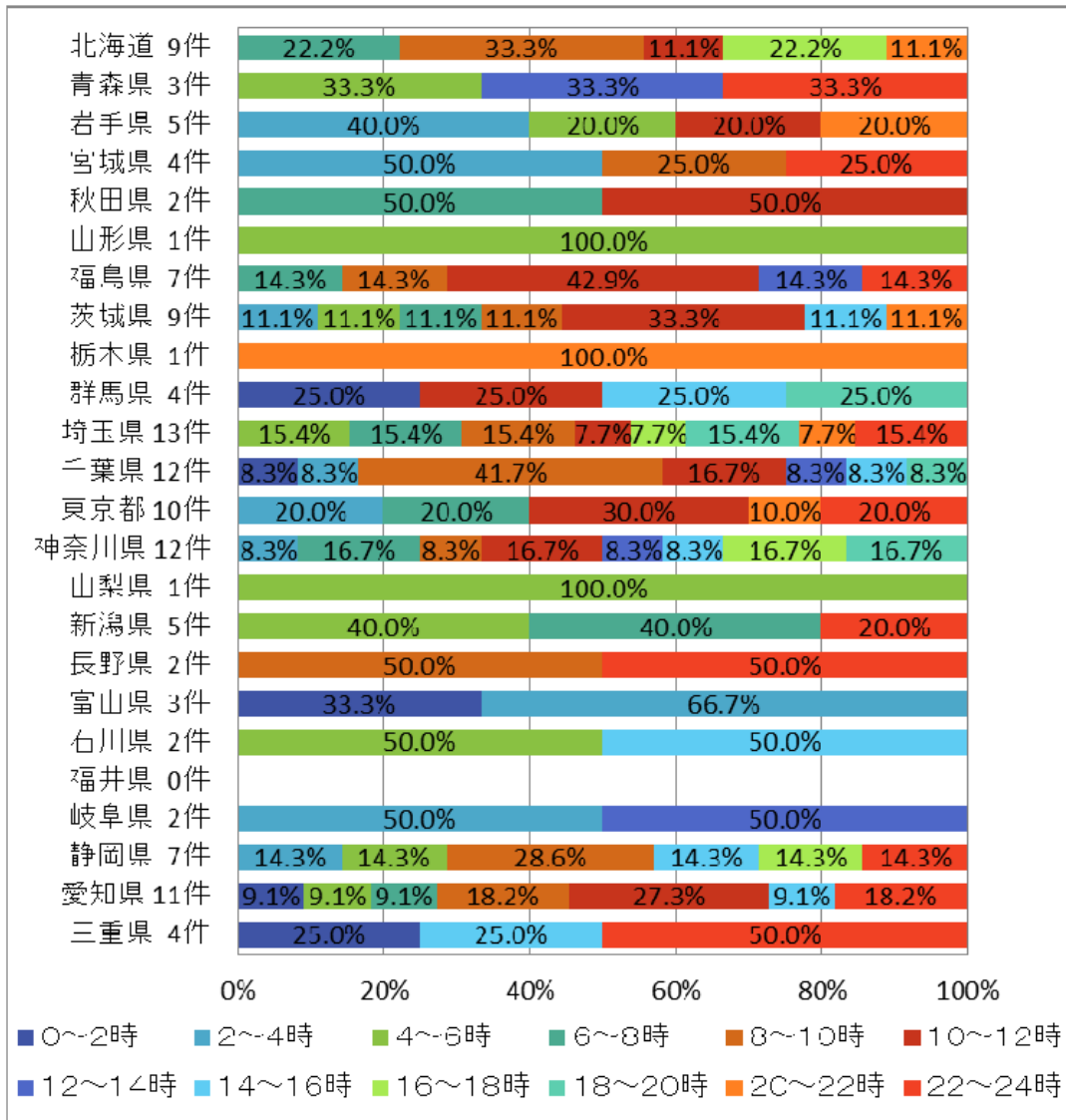
Ⅲ. H29年死亡事故データ(車籍)

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、「大阪府」では「14～16時」が多い。
- ・「兵庫県」では「2～4時」が多い。
- ・「埼玉県」では「4～6時」、「6～8時」、「8～10時」、「18～20時」及び「22～24時」が多い。
- ・「福岡県」では「6～8時」が多い。
- ・「千葉県」では「8～10時」が多い。
- ・「神奈川県」では「6～8時」、「10～12時」、「16～18時」及び「18～20時」が多い。
- ・「愛媛県」では「20～22時」が多い。



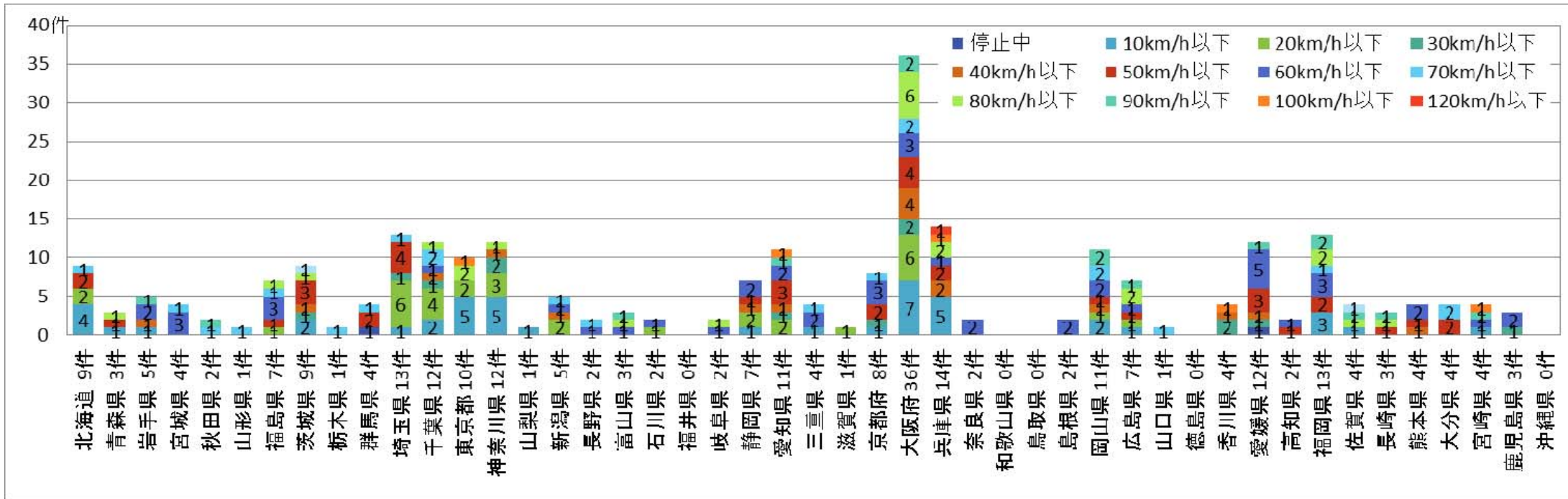
Ⅲ. H29年死亡事故データ(車籍)



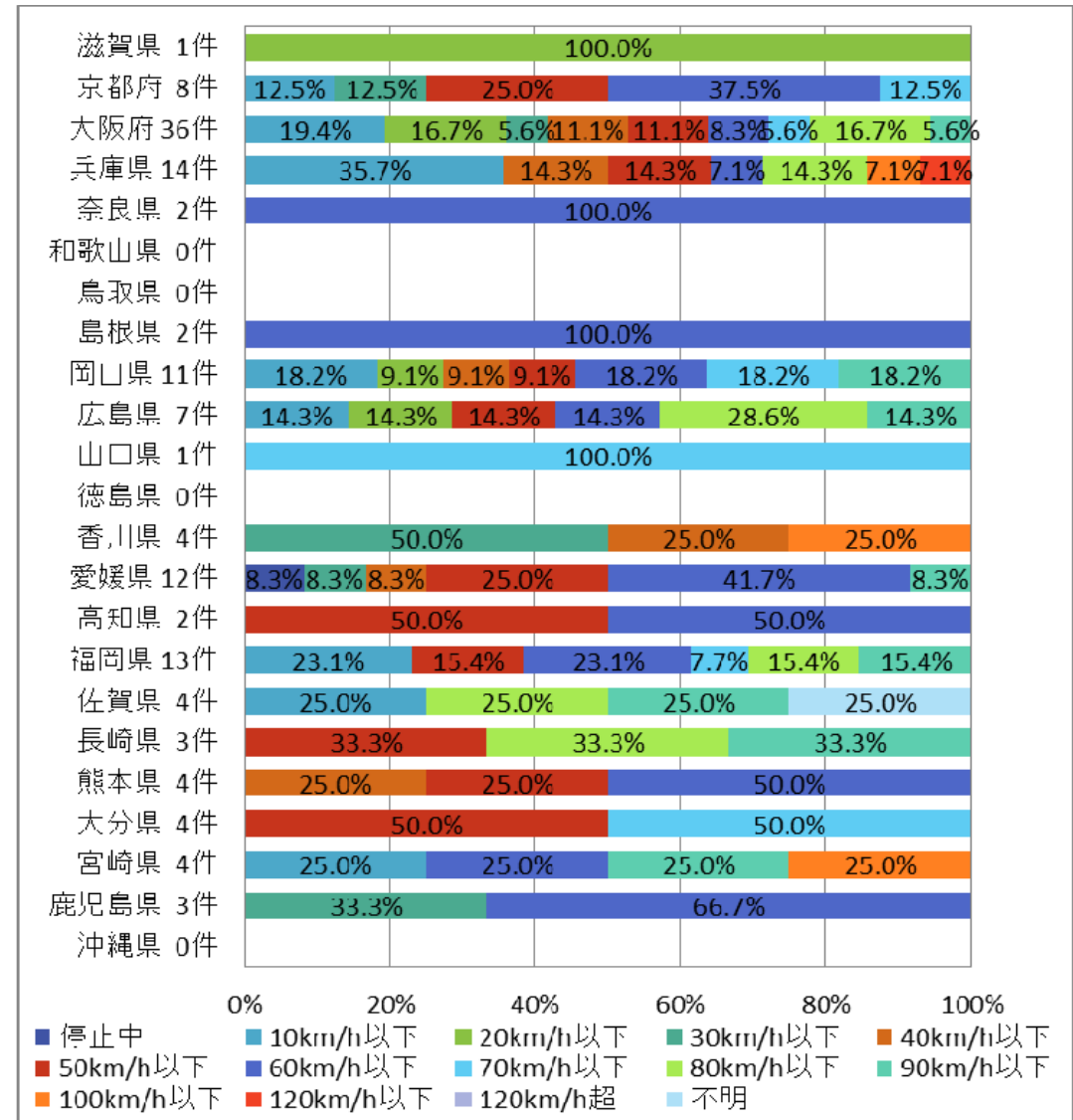
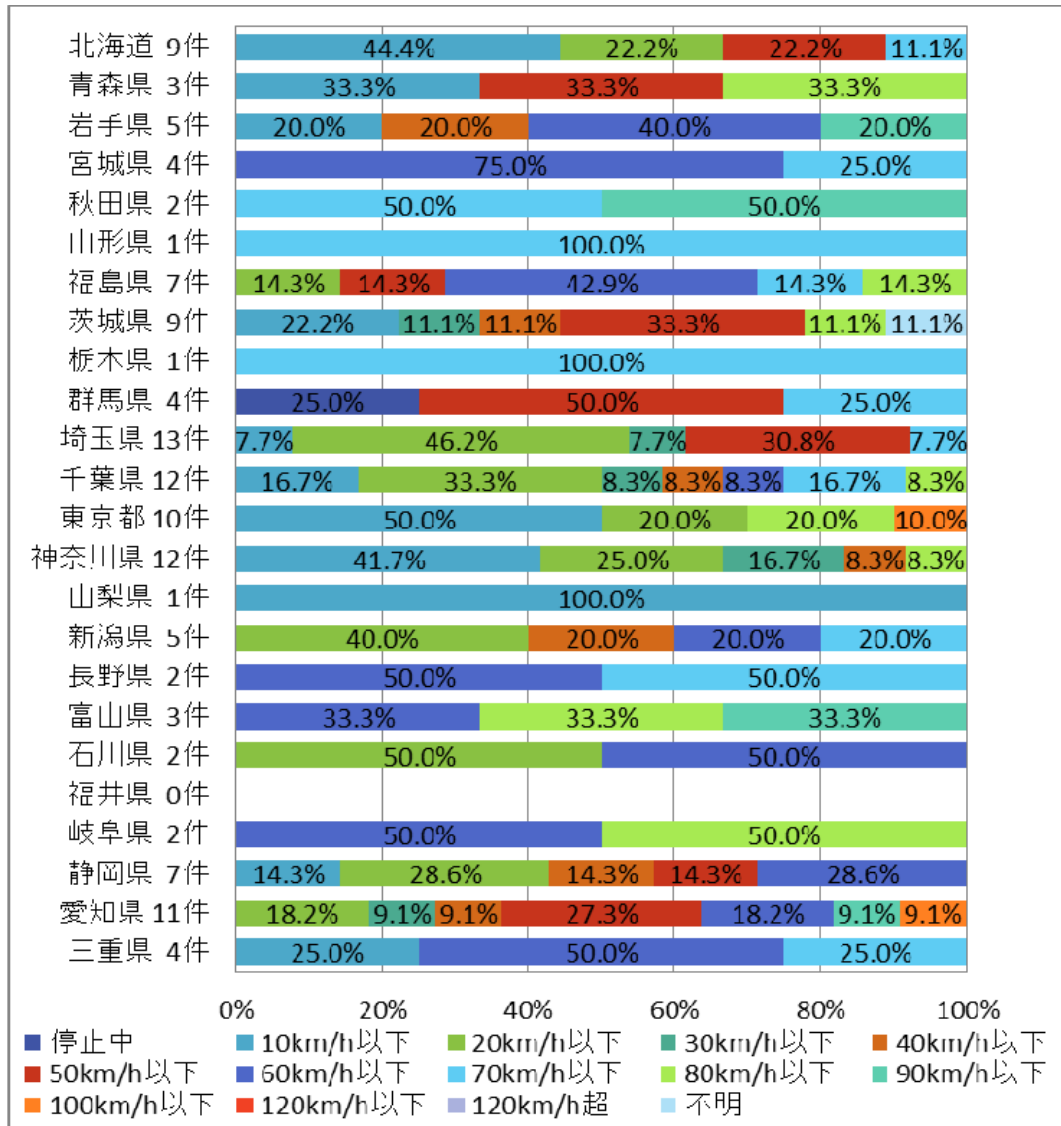
Ⅲ. H29年死亡事故データ(車籍)

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、「大阪府」、「兵庫県」及び「神奈川県」では「10km/h以下」が多い。
- ・「埼玉県」及び「千葉県」では「20km/h以下」が多い。
- ・「福岡県」では「10km/h以下」及び「60km/h以下」が多い。
- ・「愛媛県」では「60km/h以下」が多い。



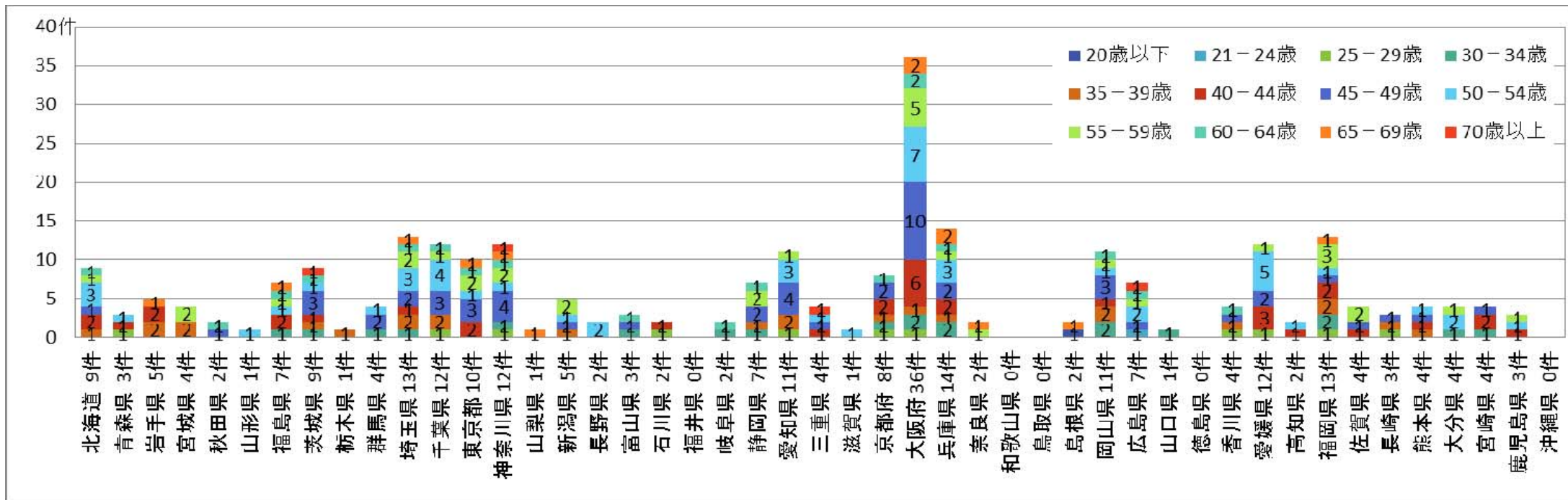
Ⅲ. H29年死亡事故データ(車籍)



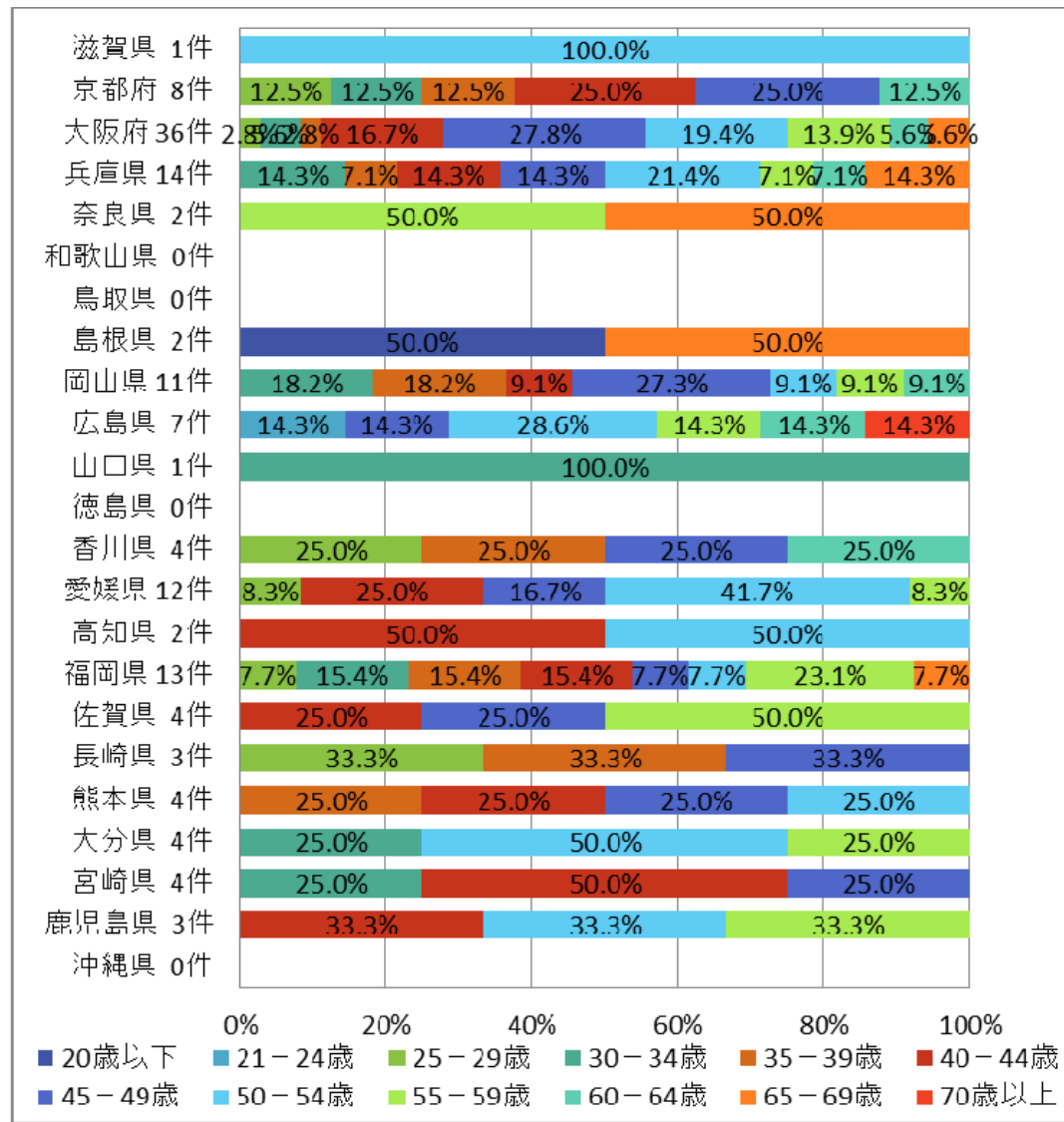
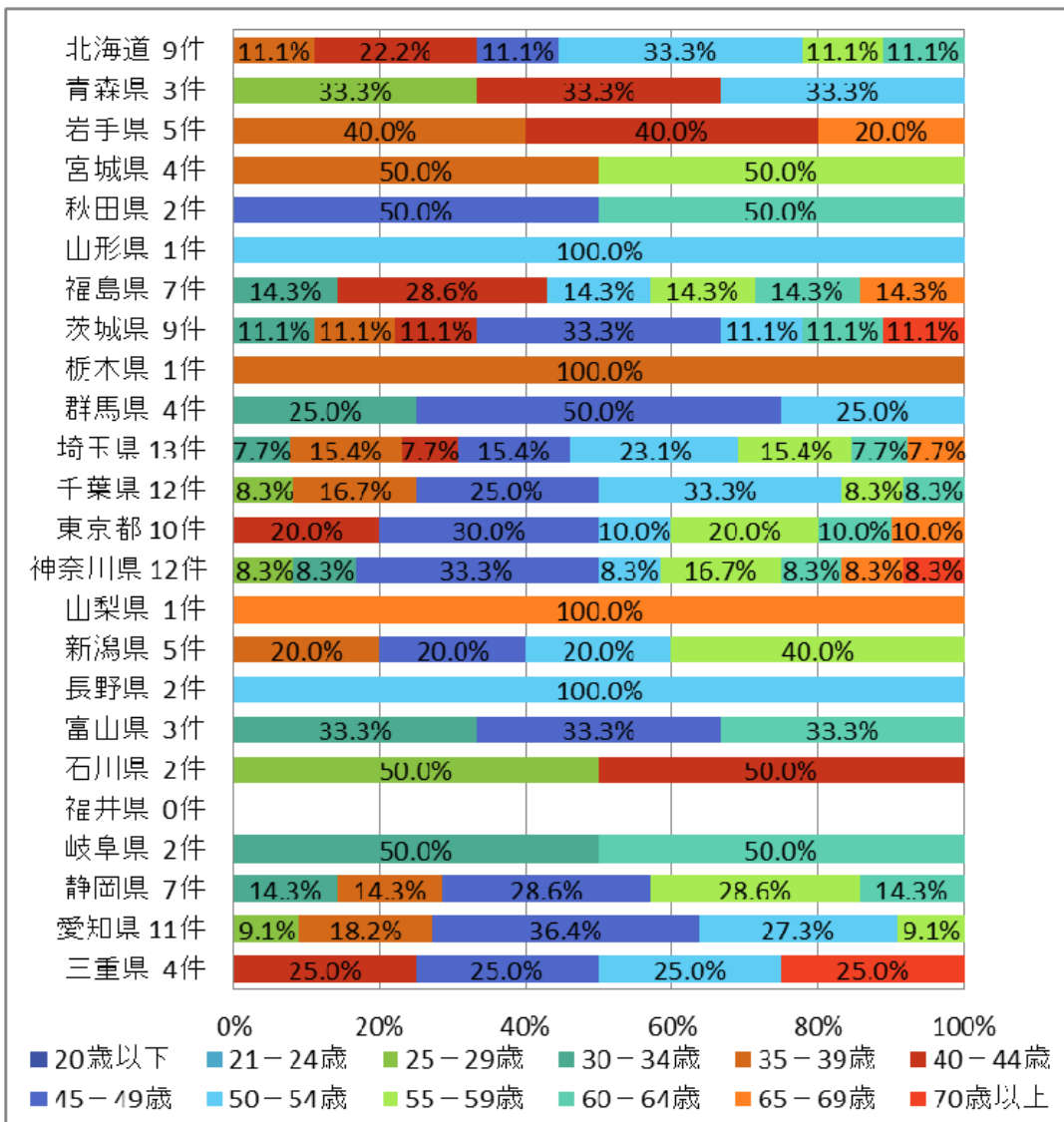
Ⅲ. H29年死亡事故データ(車籍)

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、「大阪府」及び「神奈川県」では「45-49歳」が多い。
- ・「兵庫県」、「埼玉県」、「千葉県」及び「愛媛県」では「50-54歳」が多い。
- ・「福岡県」では「55-59歳」が多い。



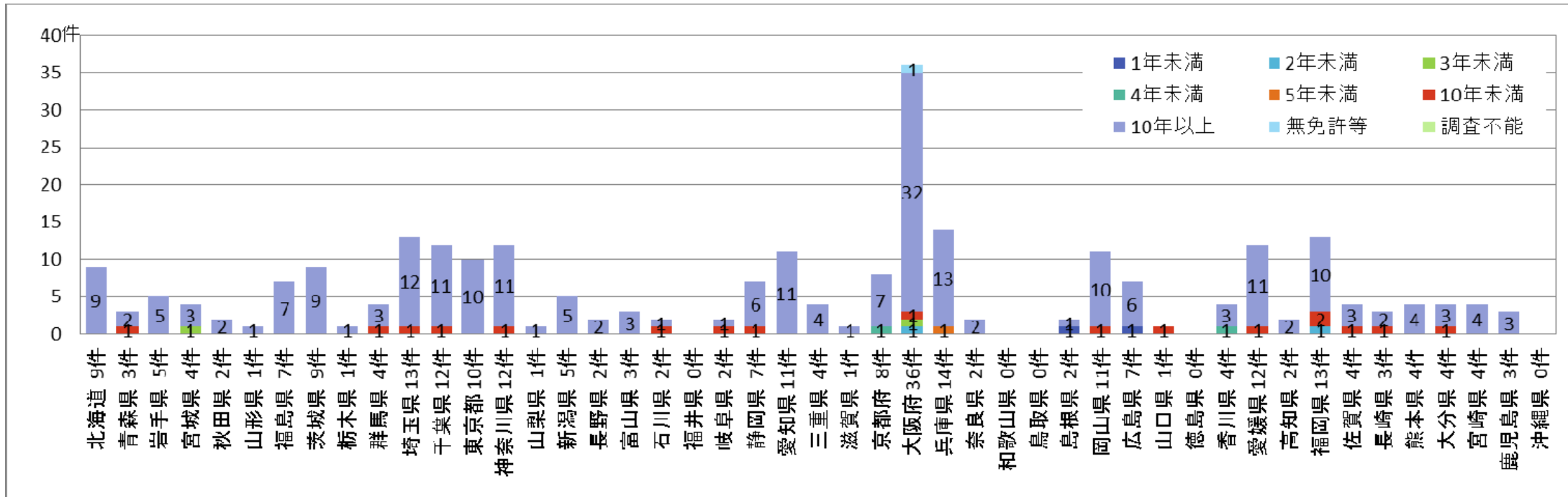
Ⅲ. H29年死亡事故データ(車籍)



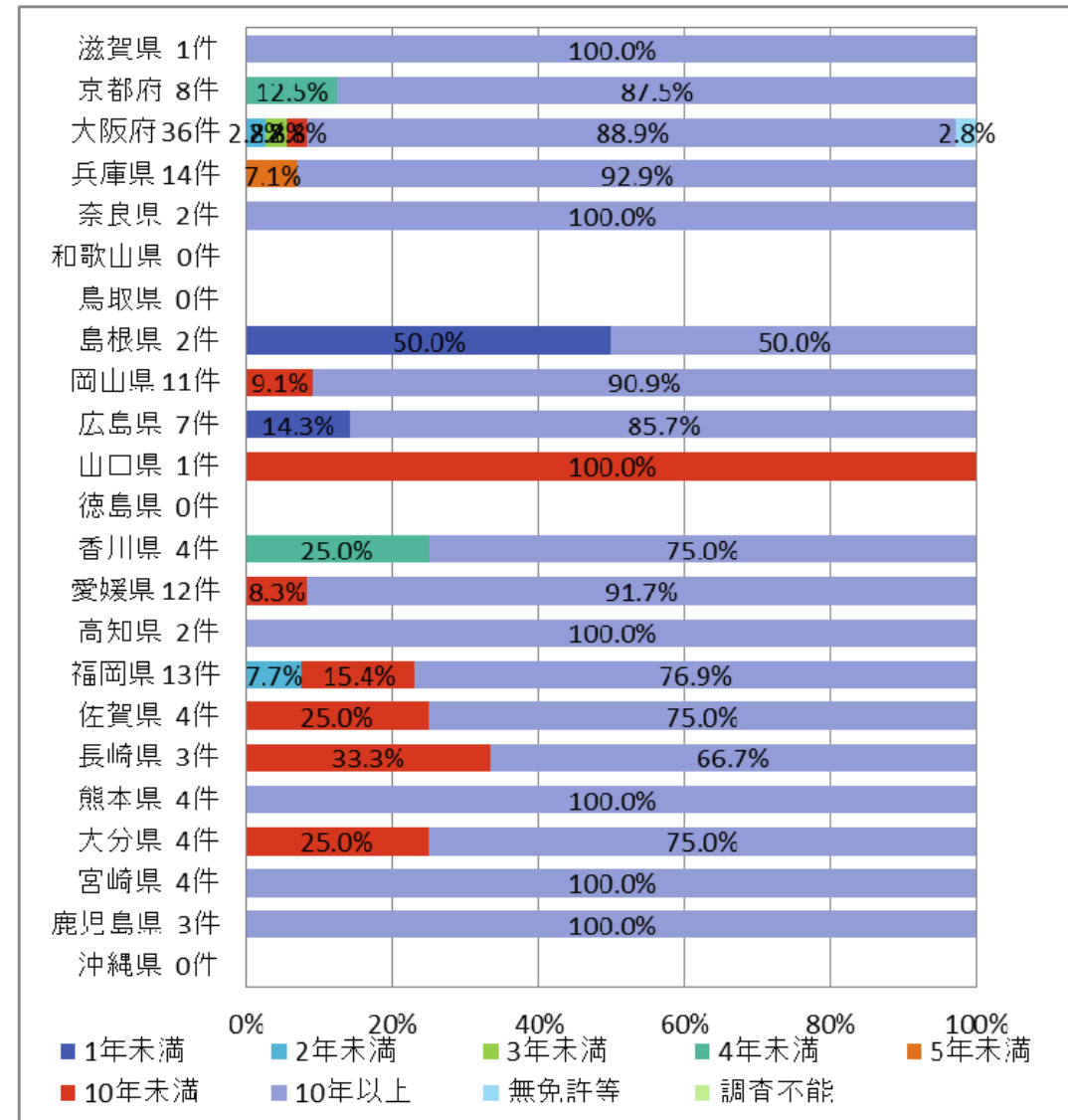
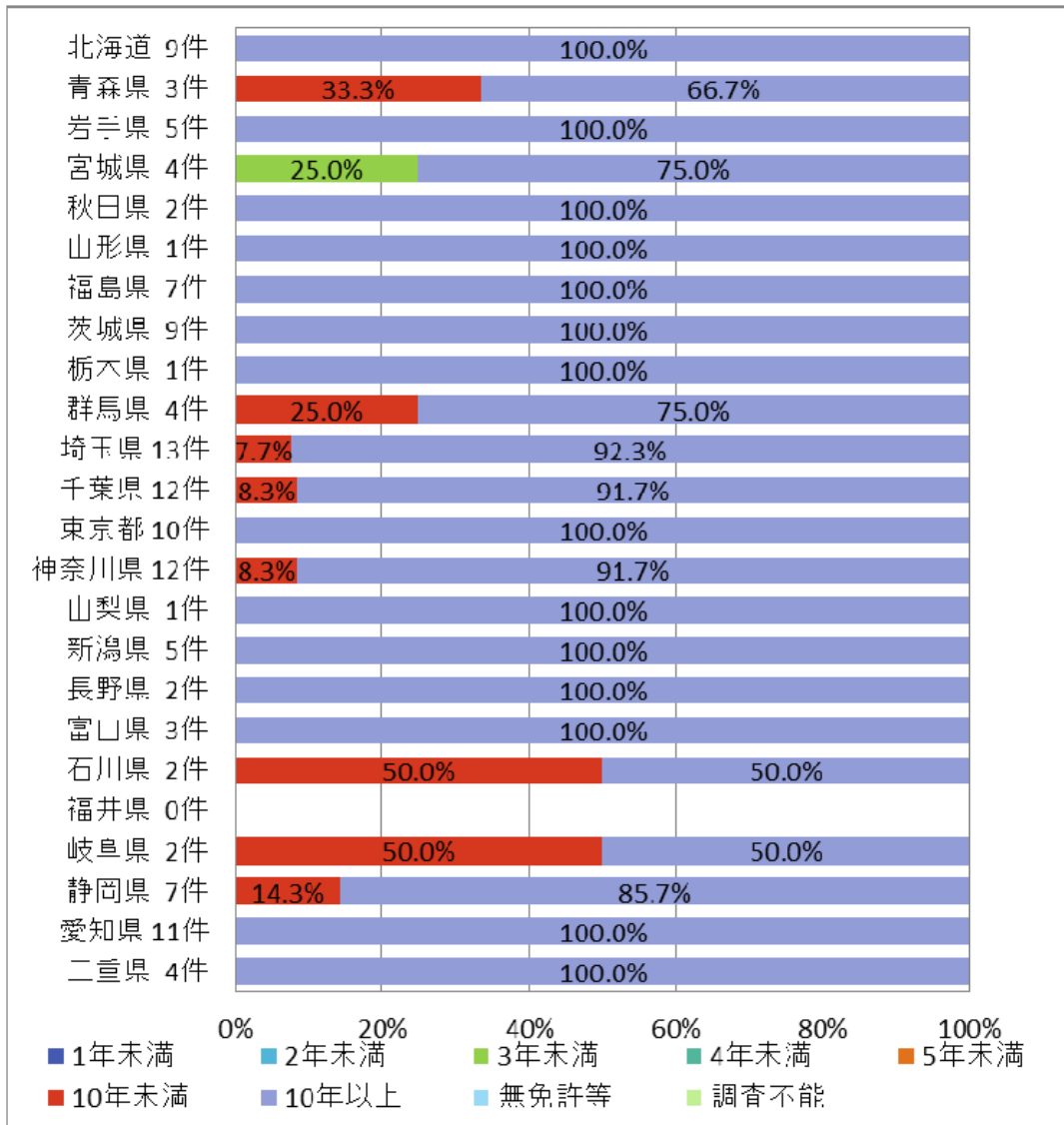
Ⅲ. H29年死亡事故データ(車籍)

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. H29年死亡事故データ(車籍)



メ モ

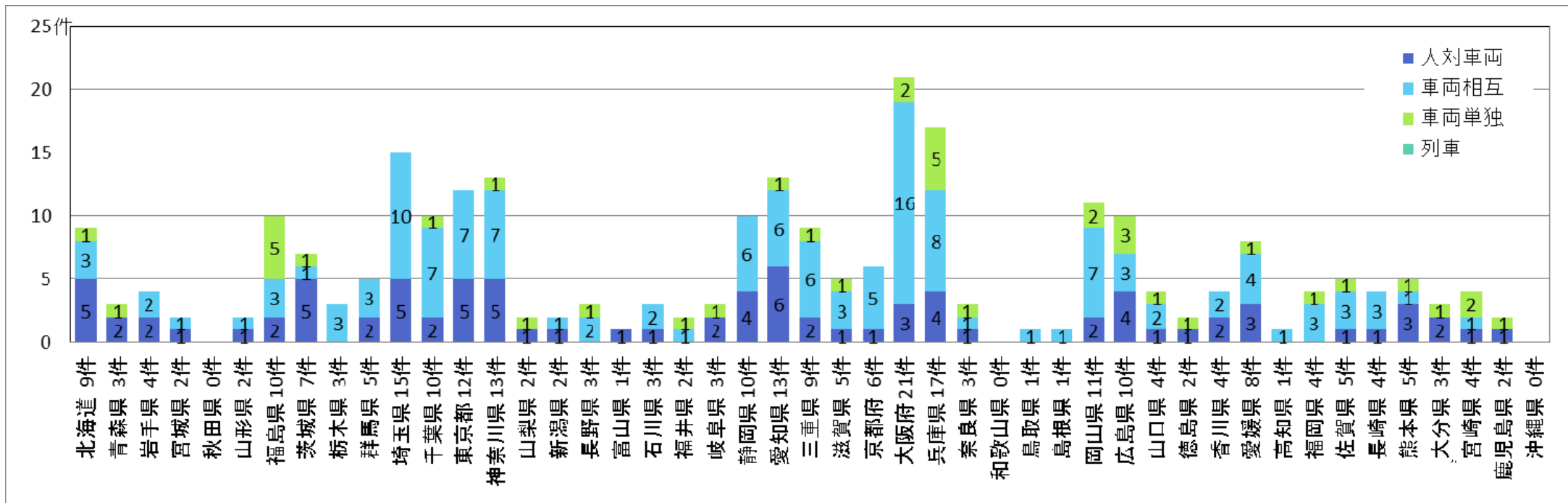
IV. H29年死亡事故データ(発生地)

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. H29年死亡事故データ(発生地)

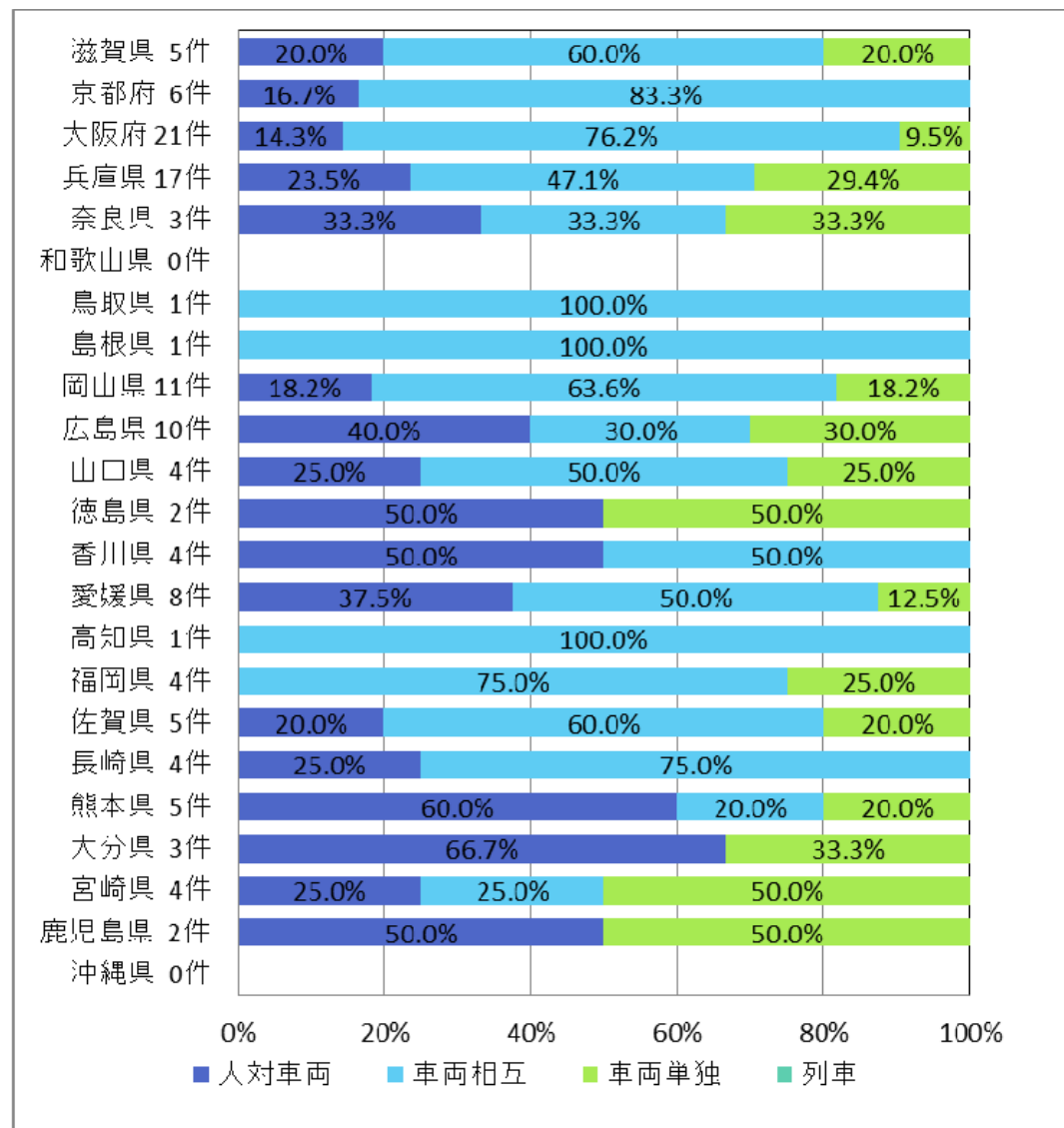
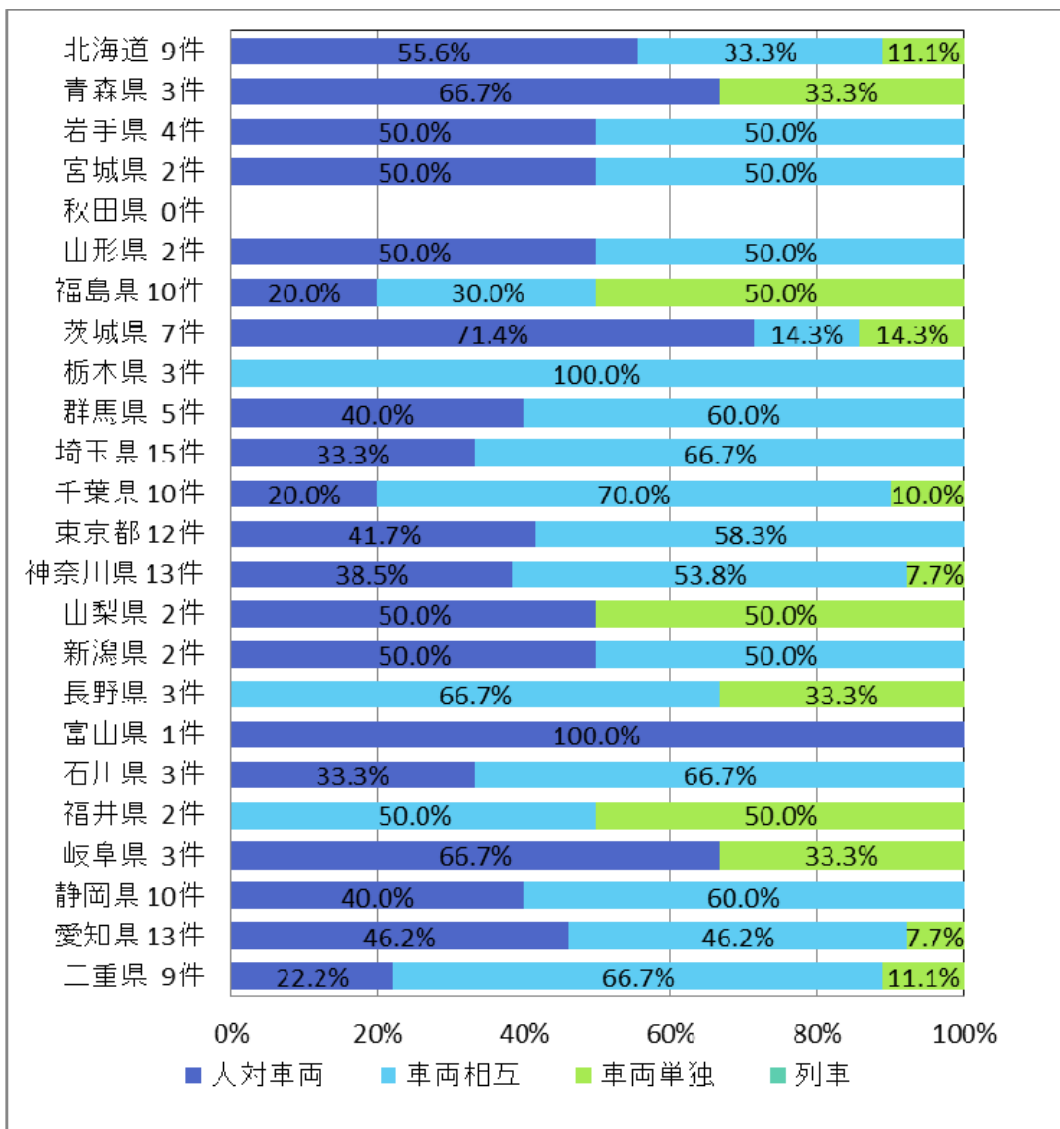
1. 発生地別の事故類型別

- ・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、「大阪府」、「埼玉県」、「兵庫県」及び「神奈川県」では「車両相互」が多い。
- ・「愛知県」では「人対車両」が6件と最も多い。



※対自転車事故は、「車両相互」に含まれます。

IV. H29年死亡事故データ(発生地)

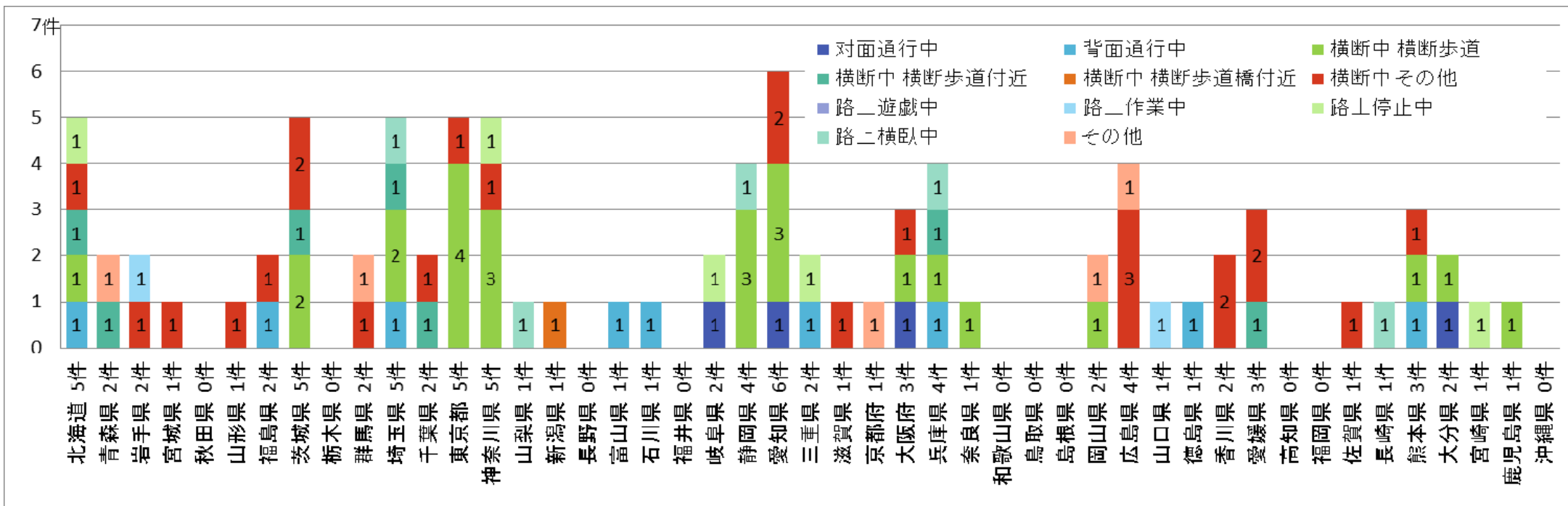


※対自転車事故は、「車両相互」に含まれます。

IV. H29年死亡事故データ(発生地)

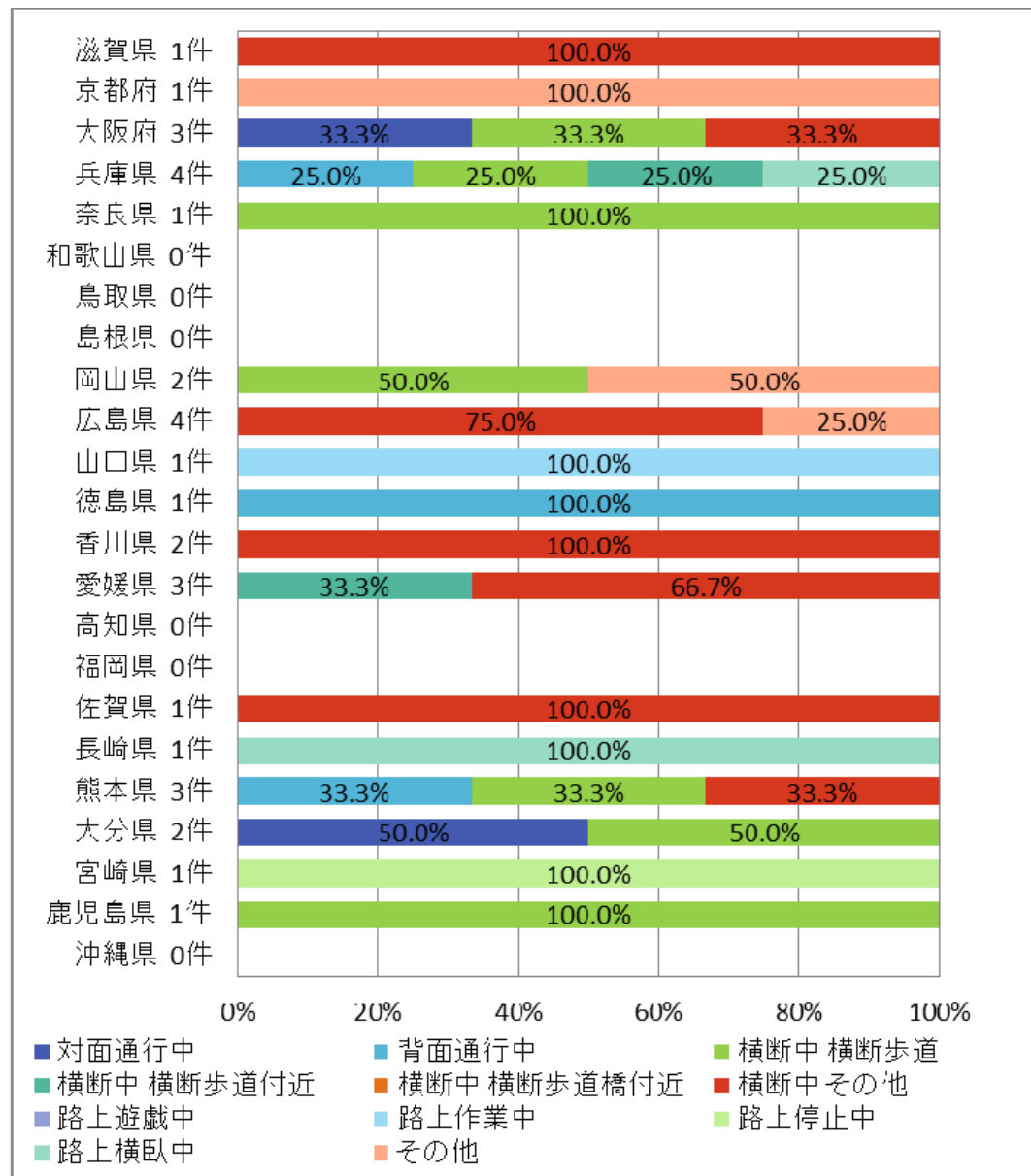
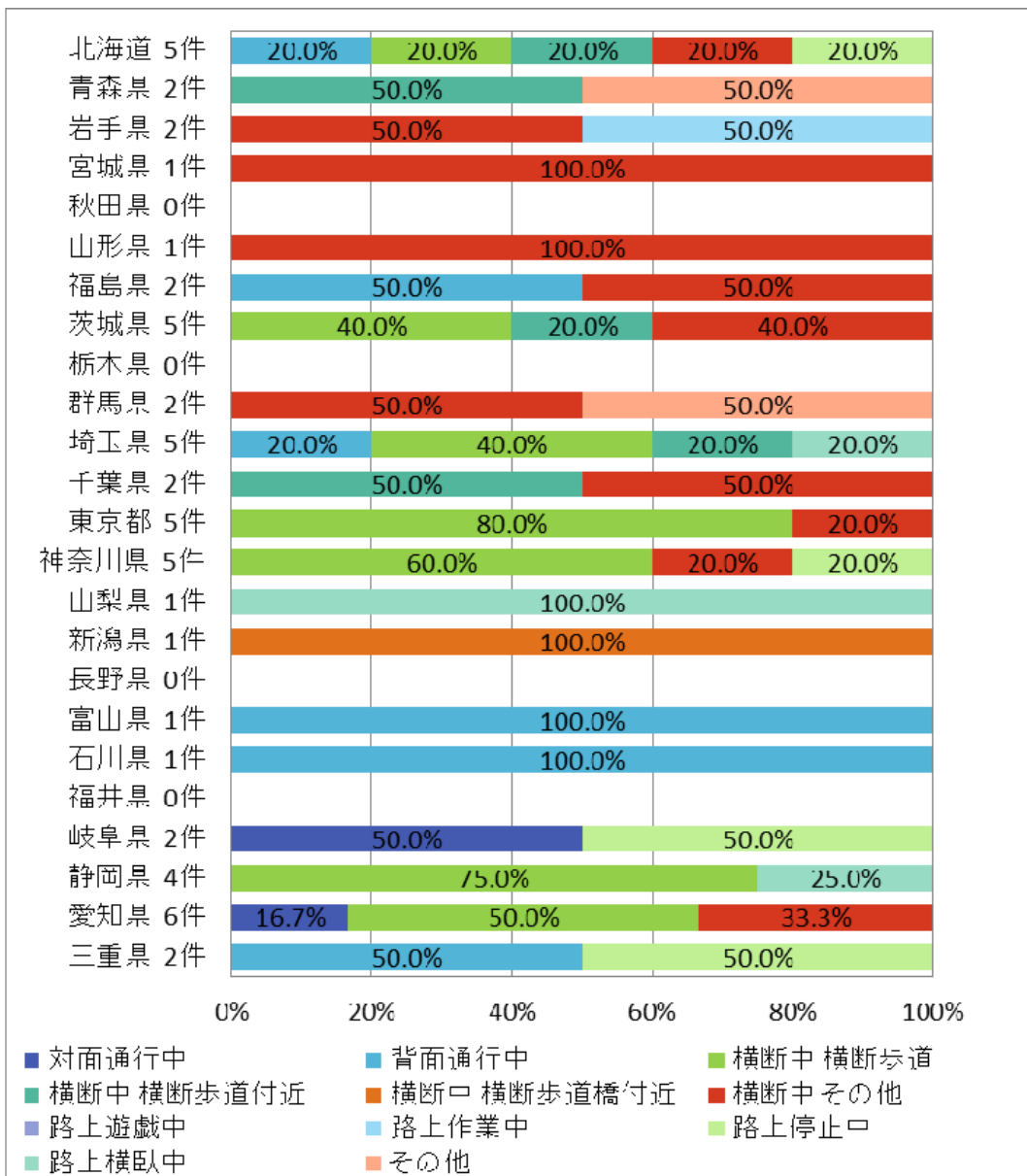
(1) 人対車両

- ・発生地別の事故類型（人対車両）別にみると、概ね「横断中」が多い。
- ・事故発生件数の多い県をみると、「東京都」、「神奈川県」、「愛知県」及び「埼玉県」では「横断中 横断歩道」が多い。
- ・「茨城県」では「横断中 横断歩道」、「横断中 その他」が各々2件となっている。
- ・「北海道」では傾向が分かれている。



※対自転車事故は、「車両相互」に含まれます。

IV. H29年死亡事故データ(発生地)

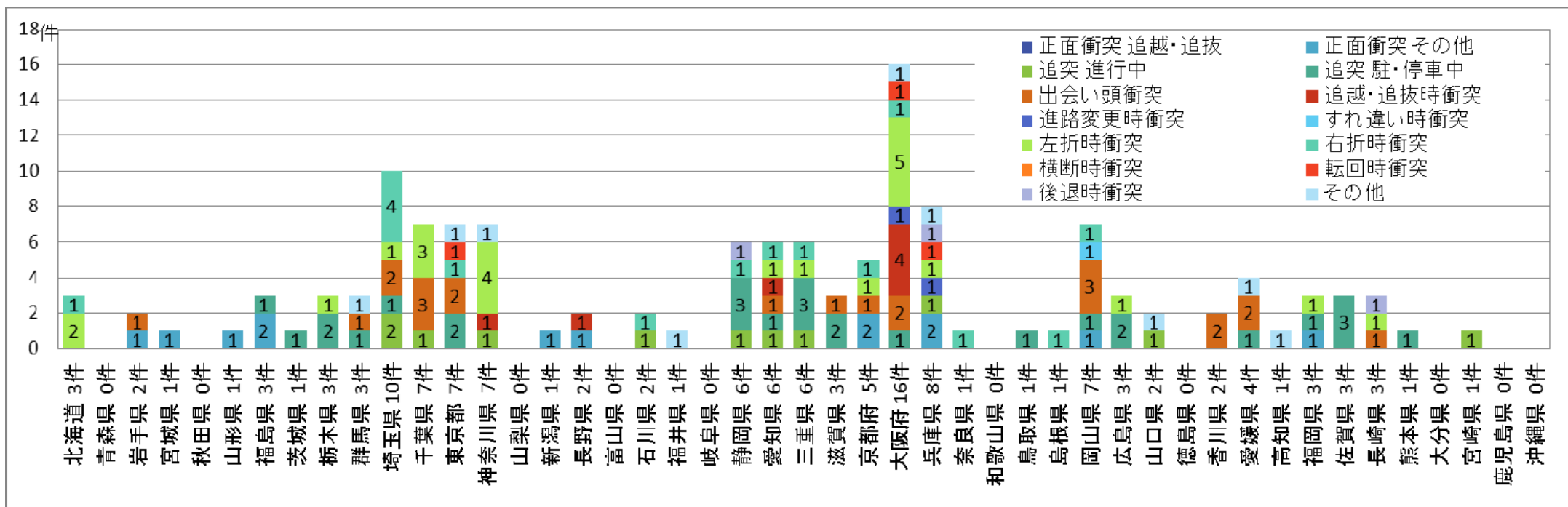


※対自転車事故は、「車両相互」に含まれます。

IV. H29年死亡事故データ(発生地)

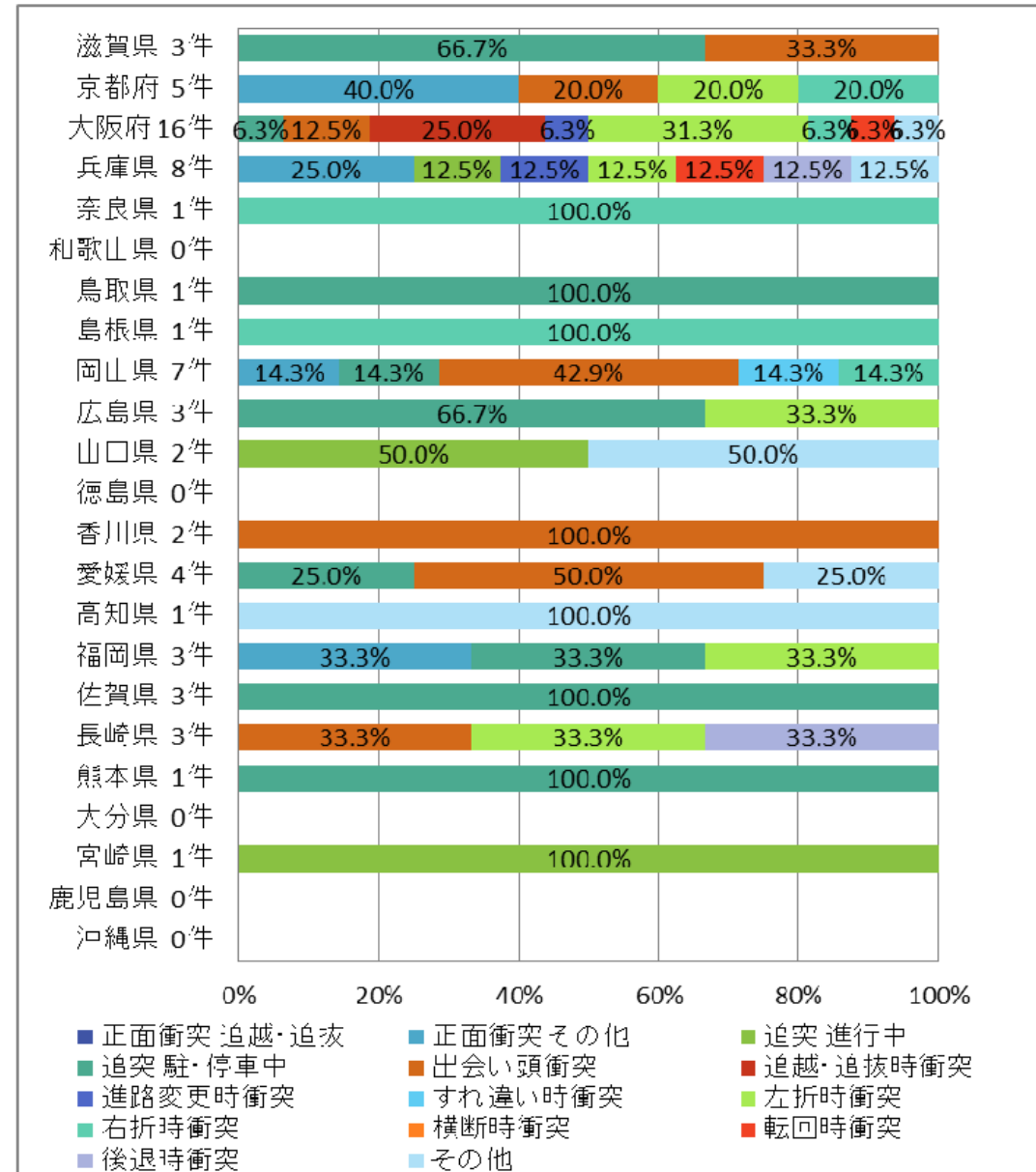
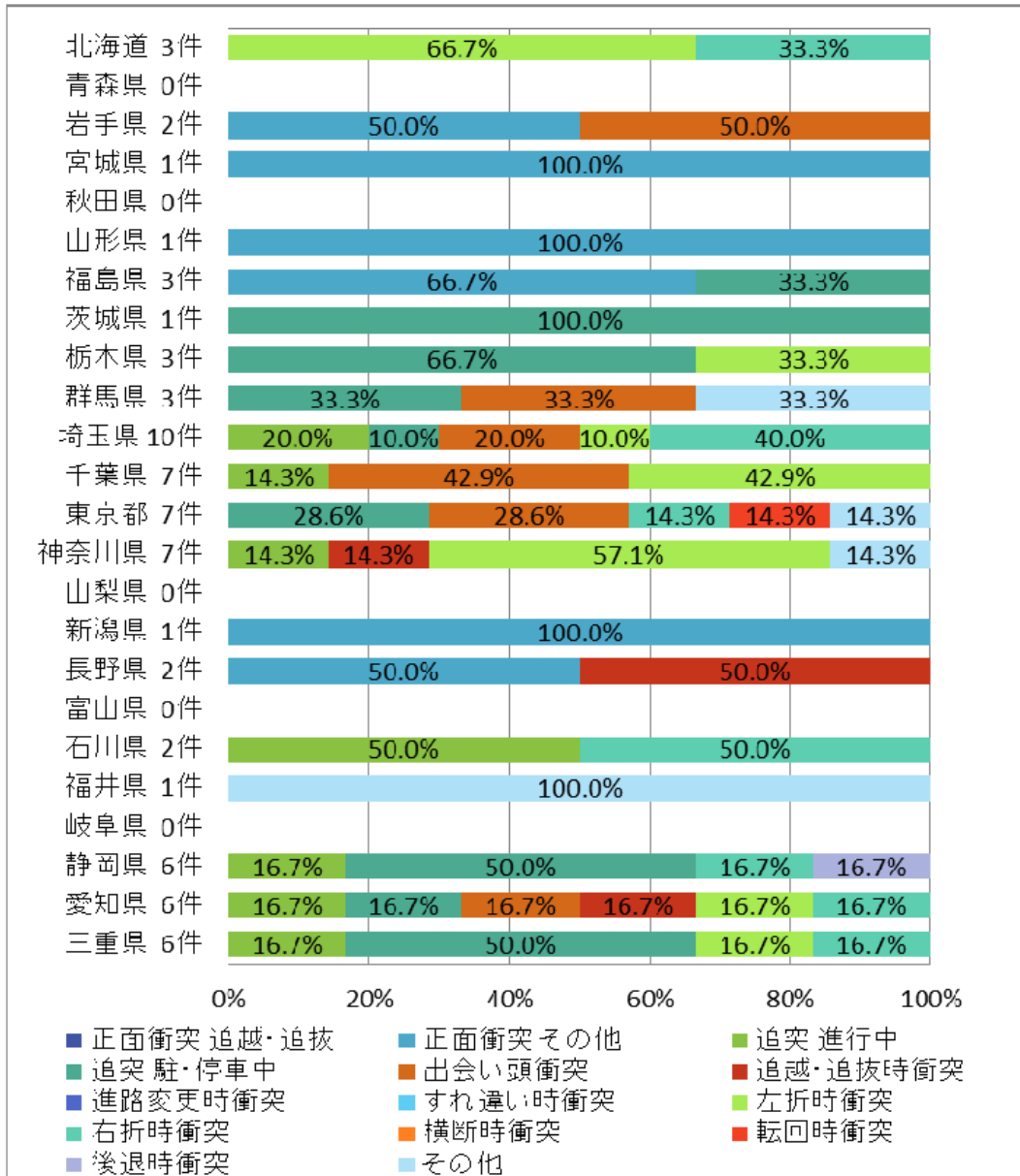
(2) 車両相互

- 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、「大阪府」では「左折時衝突」、「埼玉県」では「右折時衝突」、「兵庫県」では「正面衝突 追越・追抜」が多い。



※対自転車事故は、「車両相互」に含まれます。

IV. H29年死亡事故データ(発生地)

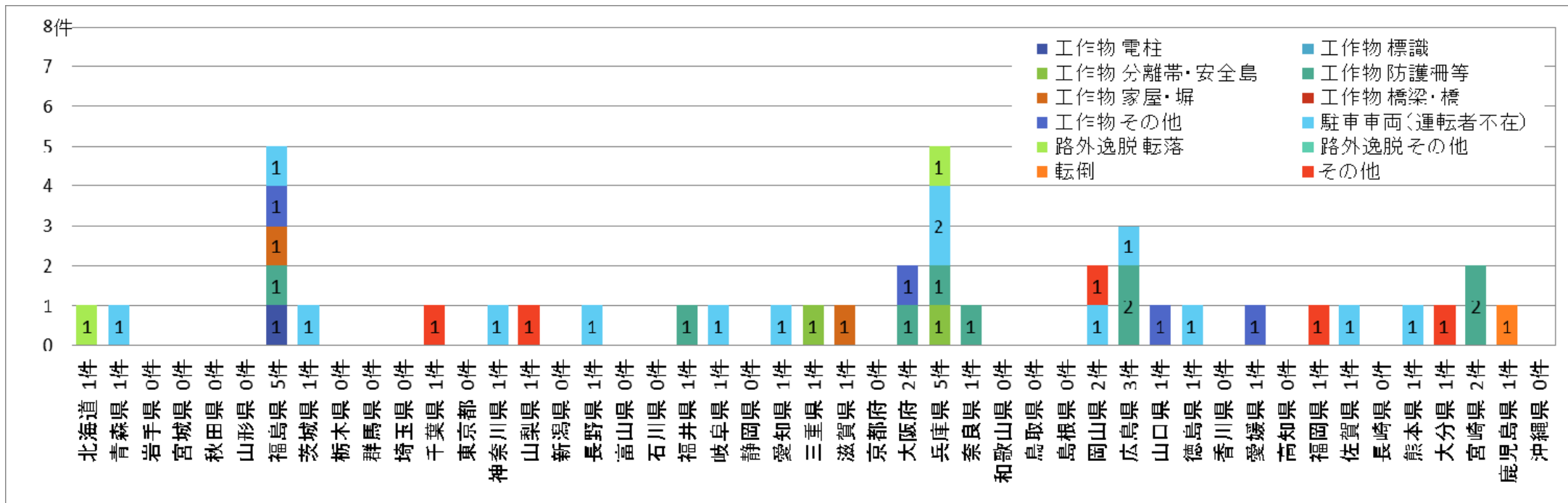


※対自転車事故は、「車両相互」に含まれます。

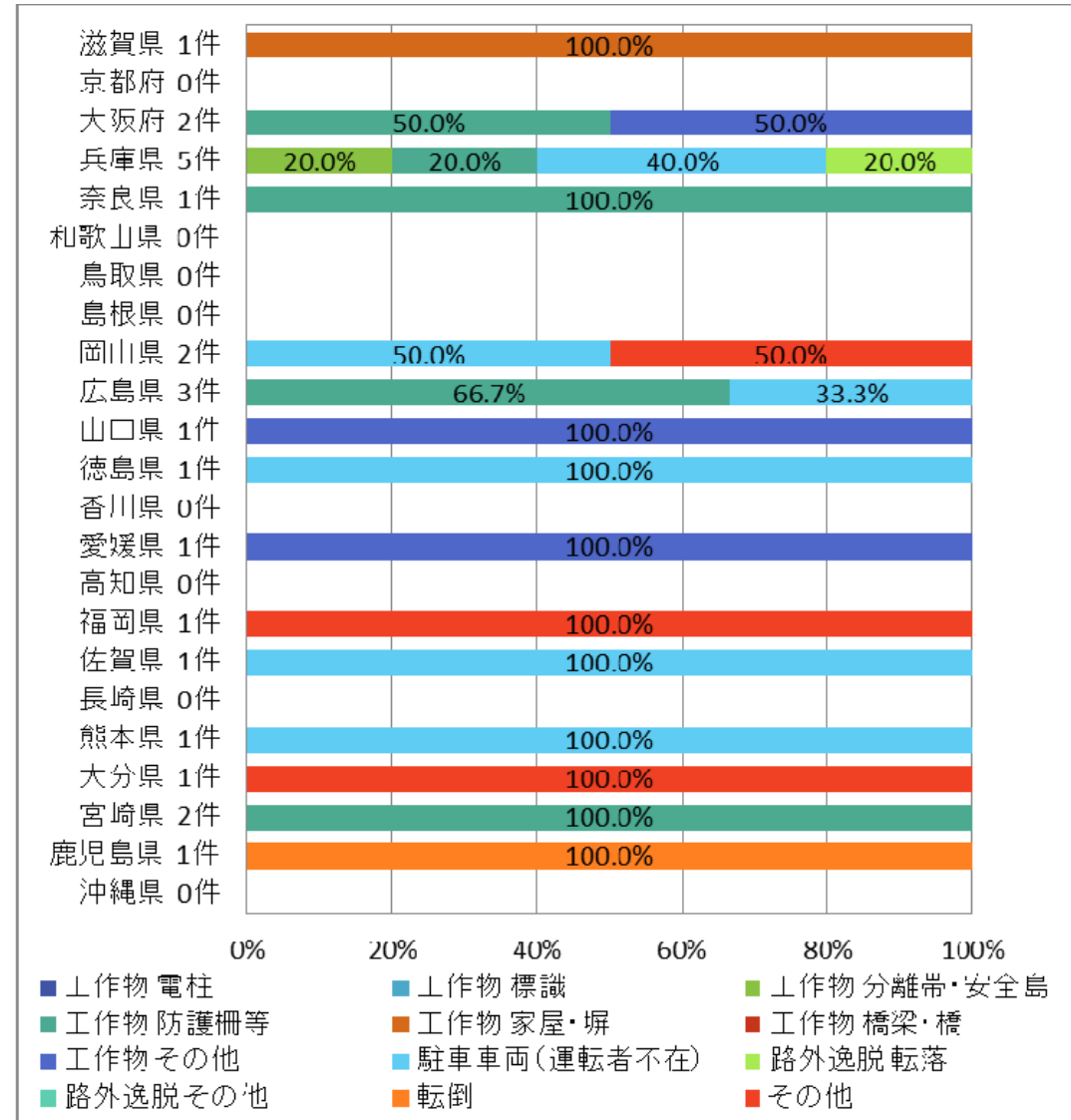
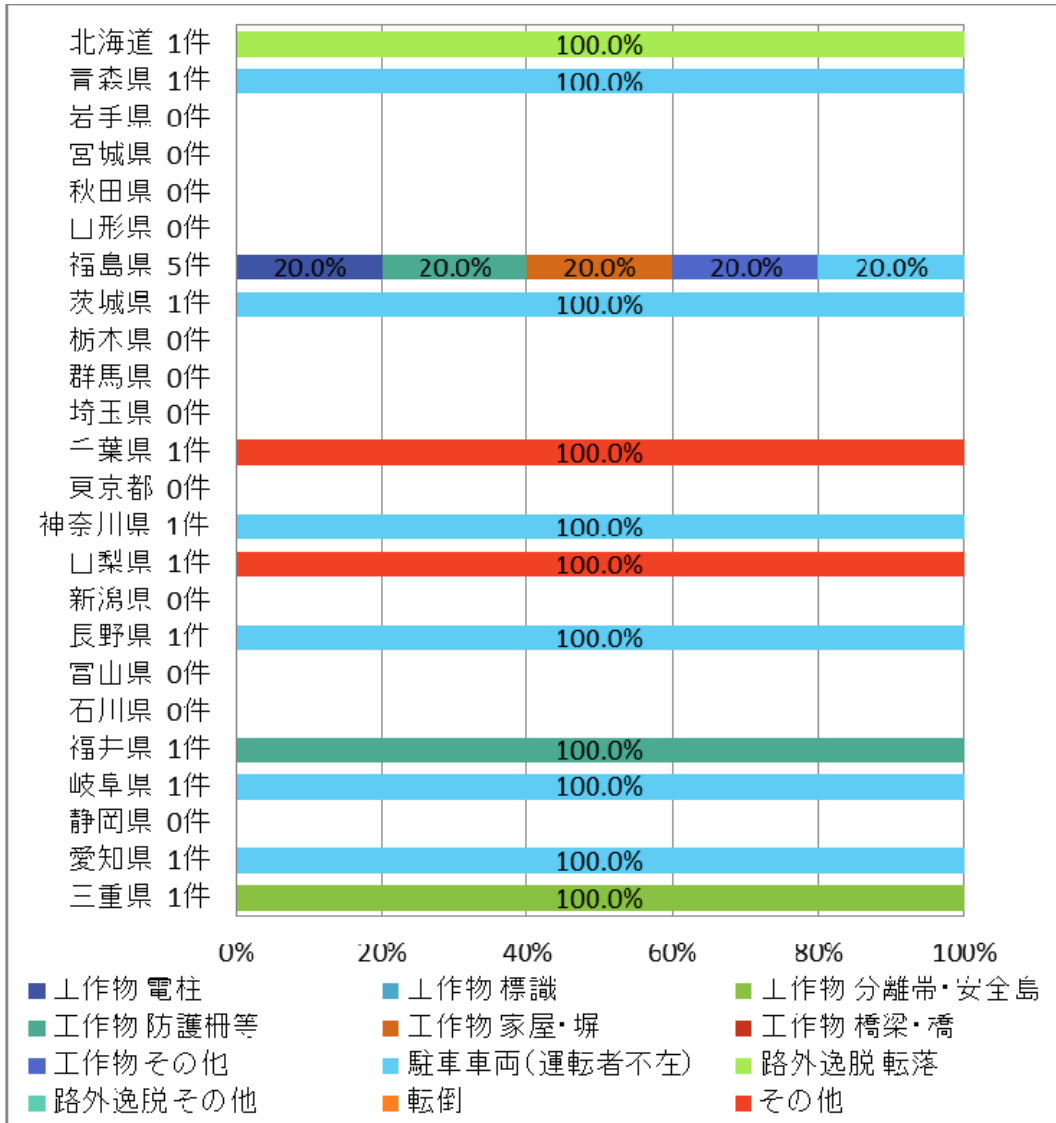
IV. H29年死亡事故データ(発生地)

(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、「福島県」では傾向が分かれ、「兵庫県」では「駐車車両（運転者不在）」が多い。



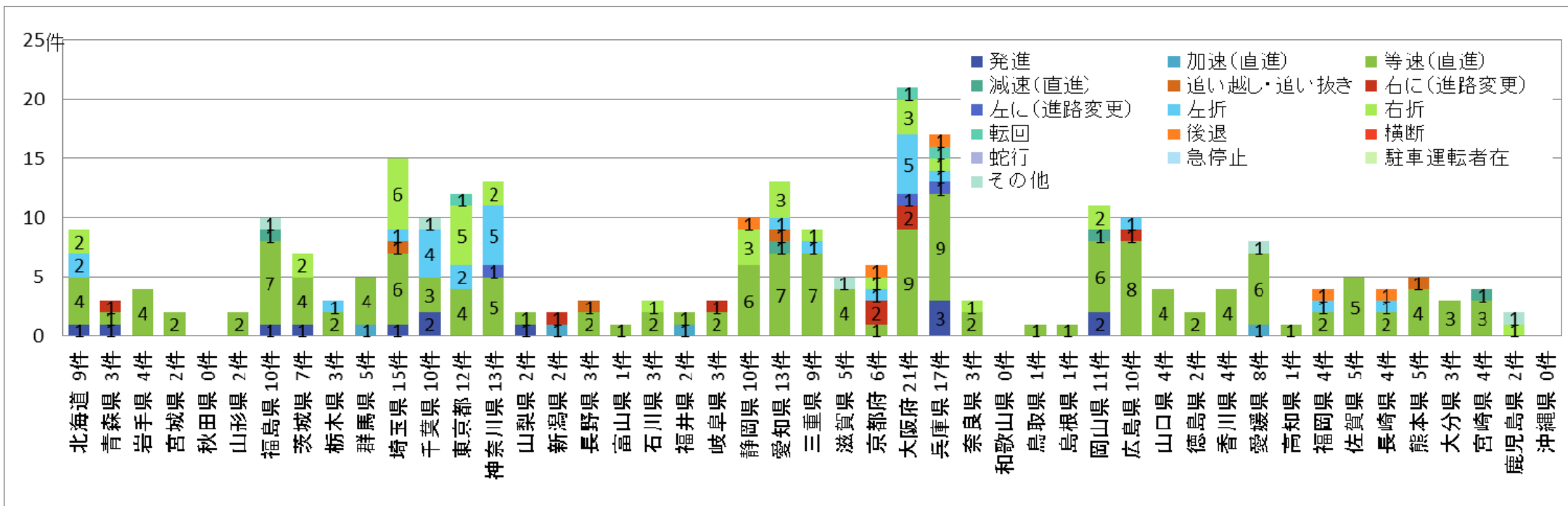
IV. H29年死亡事故データ(発生地)



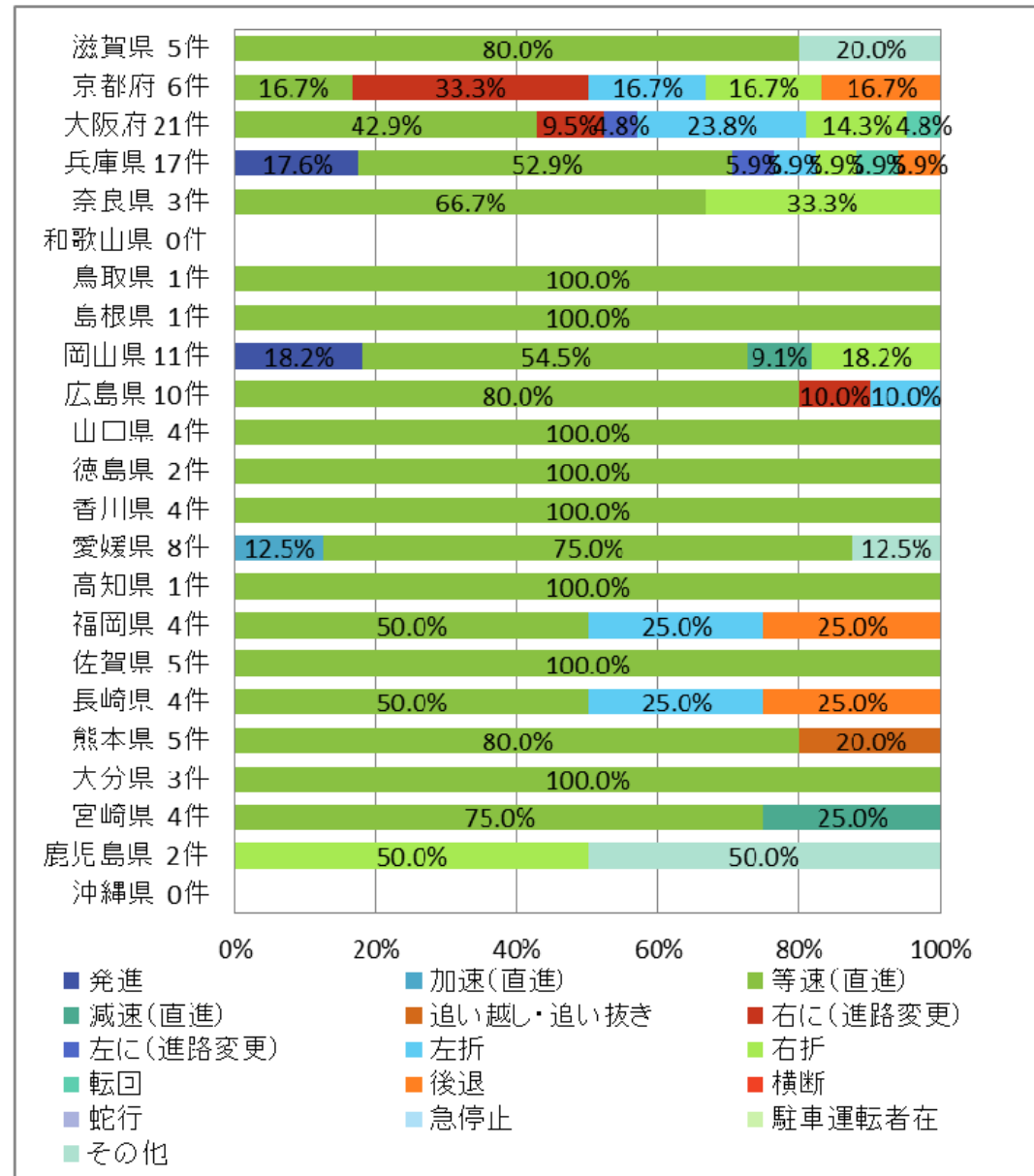
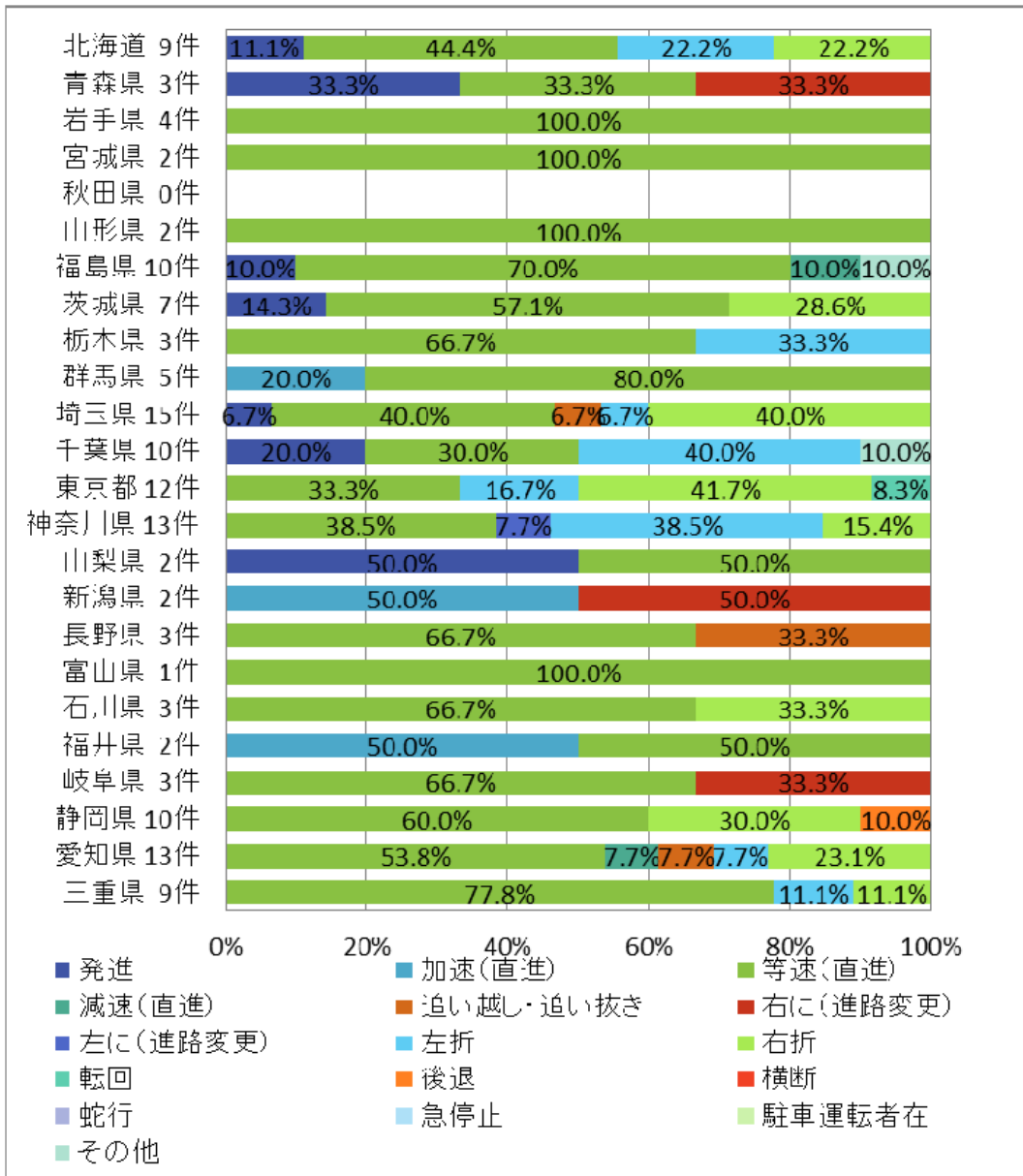
IV. H29年死亡事故データ(発生地)

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、「大阪府」、「兵庫県」及び「愛知県」では「等速（直進）」が多い。
- ・「埼玉県」では「等速（直進）」及び「右折」が多い。
- ・「神奈川県」では等速（直進）」及び「左折」が多い。



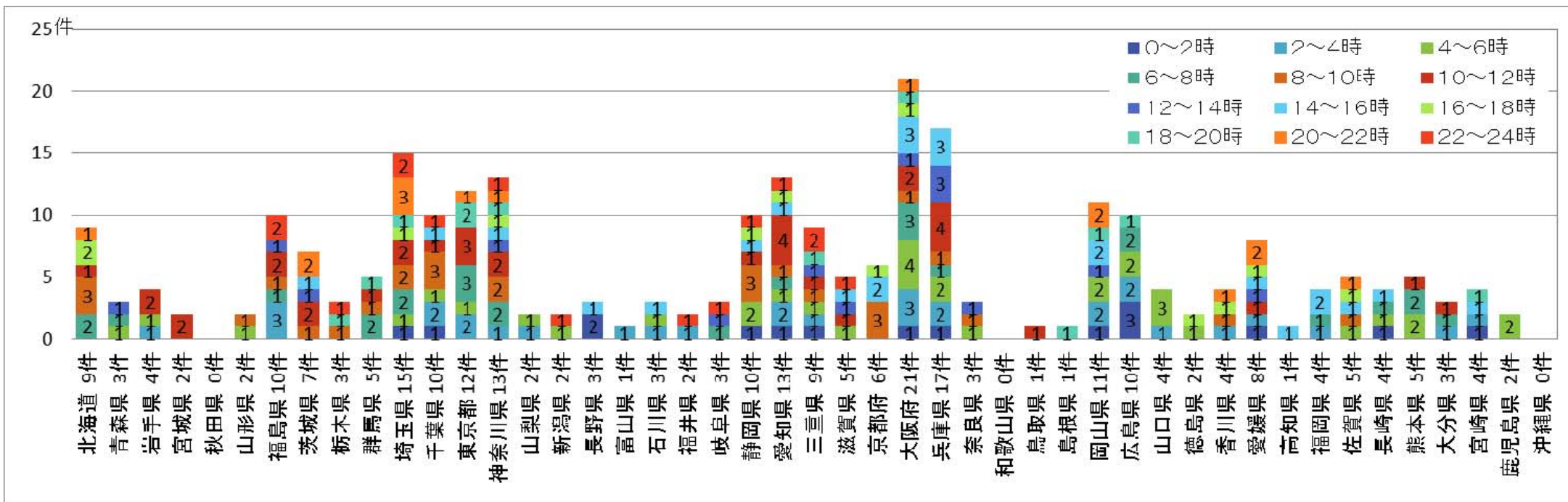
IV. H29年死亡事故データ(発生地)



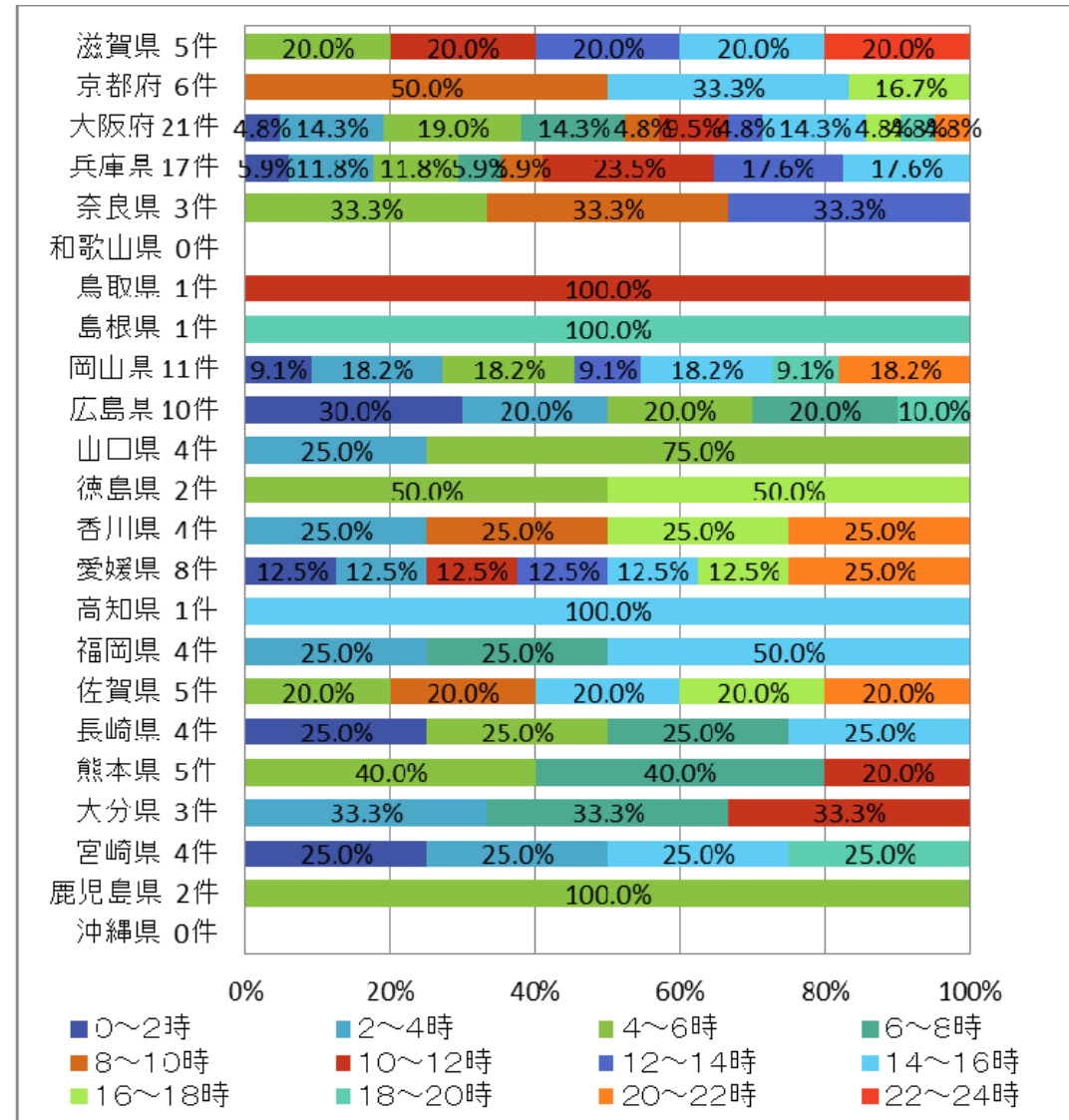
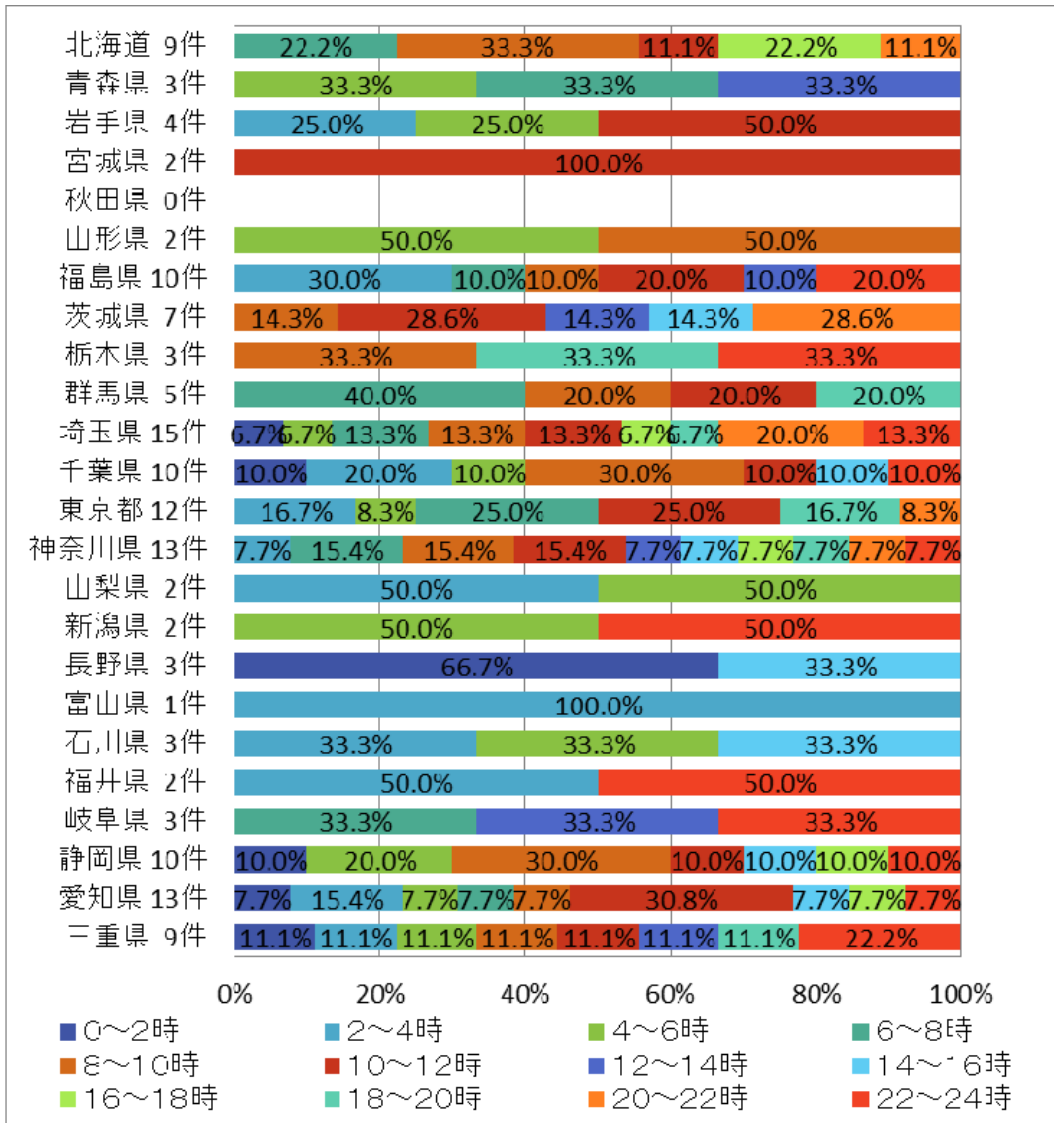
IV. H29年死亡事故データ(発生地)

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、「大阪府」では「4～6時」が多い。
- ・「兵庫県」及び「愛知県」では「10～12時」が多い。
- ・「埼玉県」では「20～22時」が多い。
- ・「神奈川県」では「6～8時」、「8～10時」及び「10～12時」が多い。



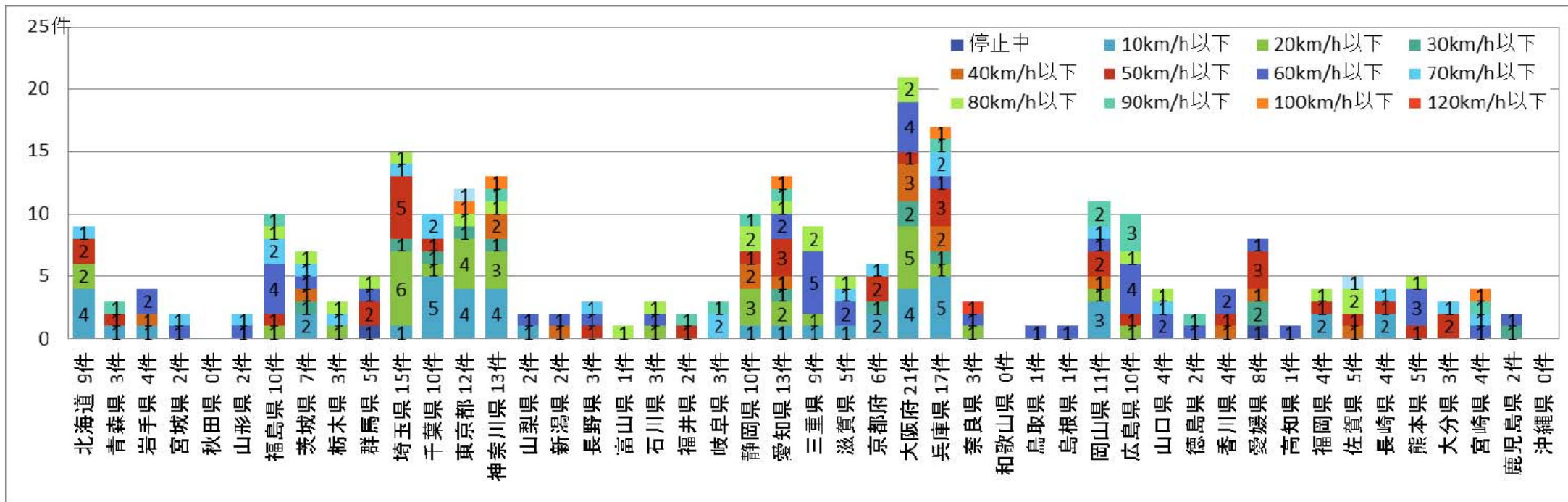
IV. H29年死亡事故データ(発生地)



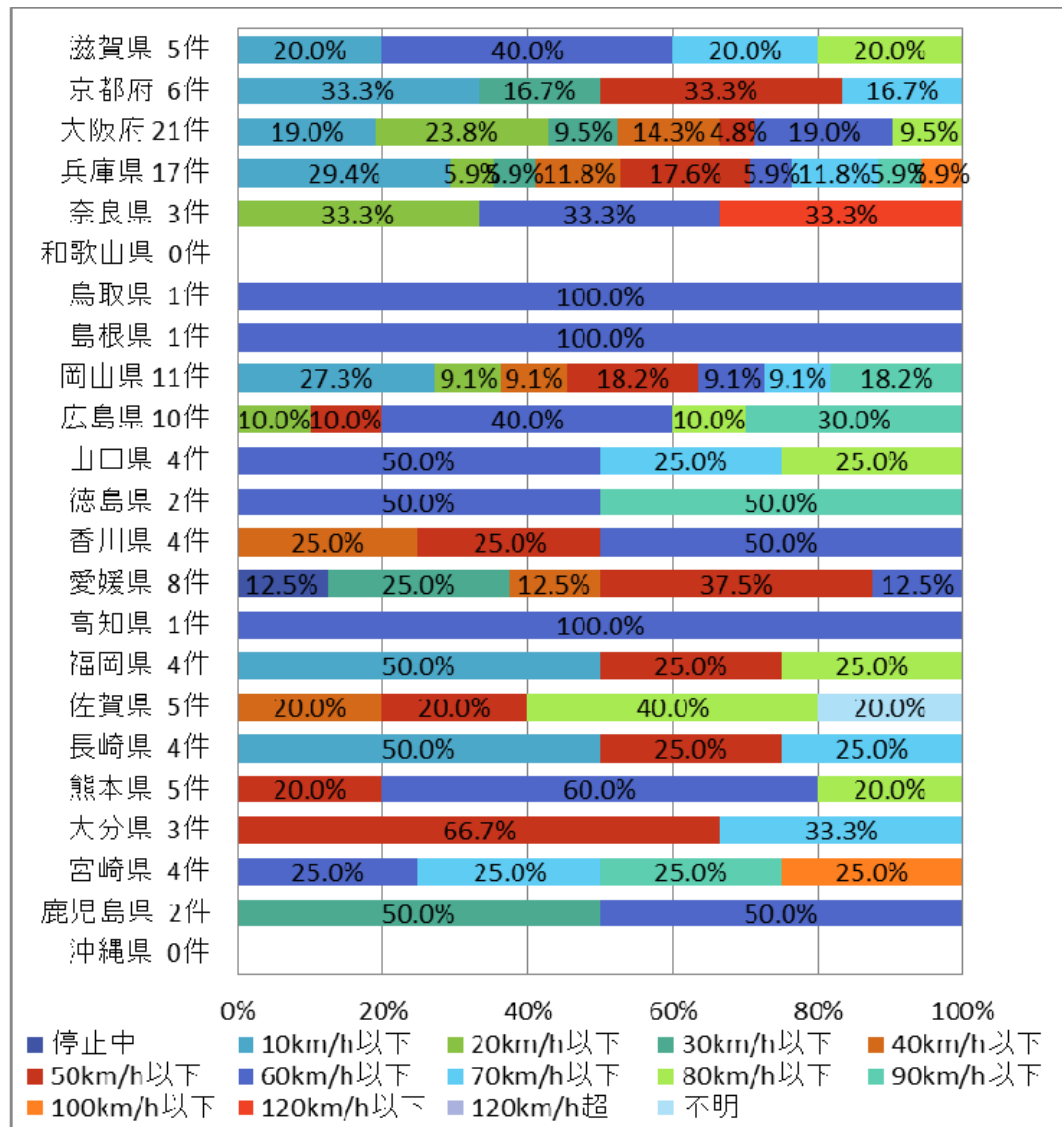
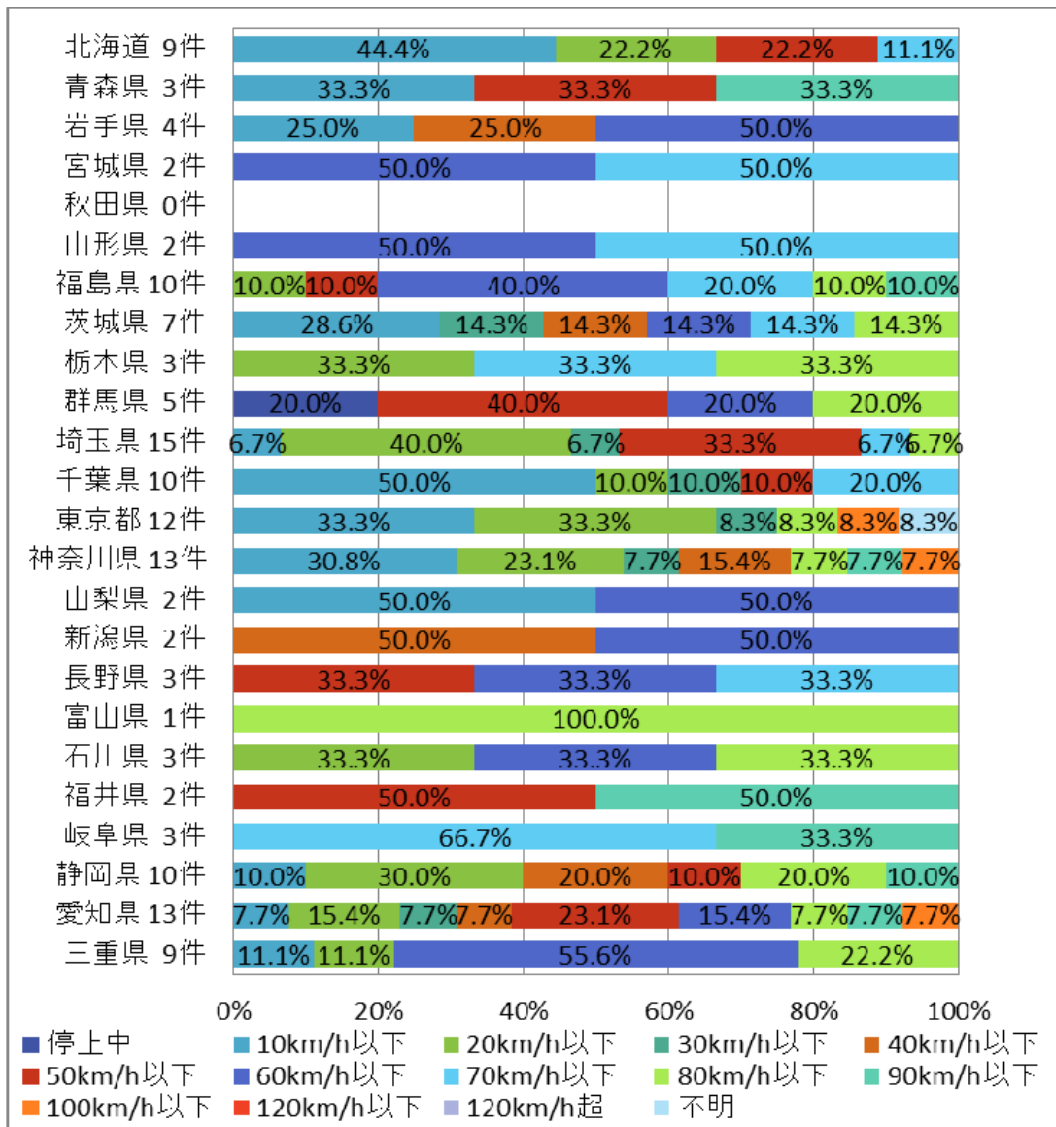
IV. H29年死亡事故データ(発生地)

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、「大阪府」では「20km/h以下」が多い。
- ・「兵庫県」及び「神奈川県」では「10km/h以下」が多い。
- ・「埼玉県」では「20km/h以下」が多い。
- ・「愛知県」では「50km/h以下」が多い。



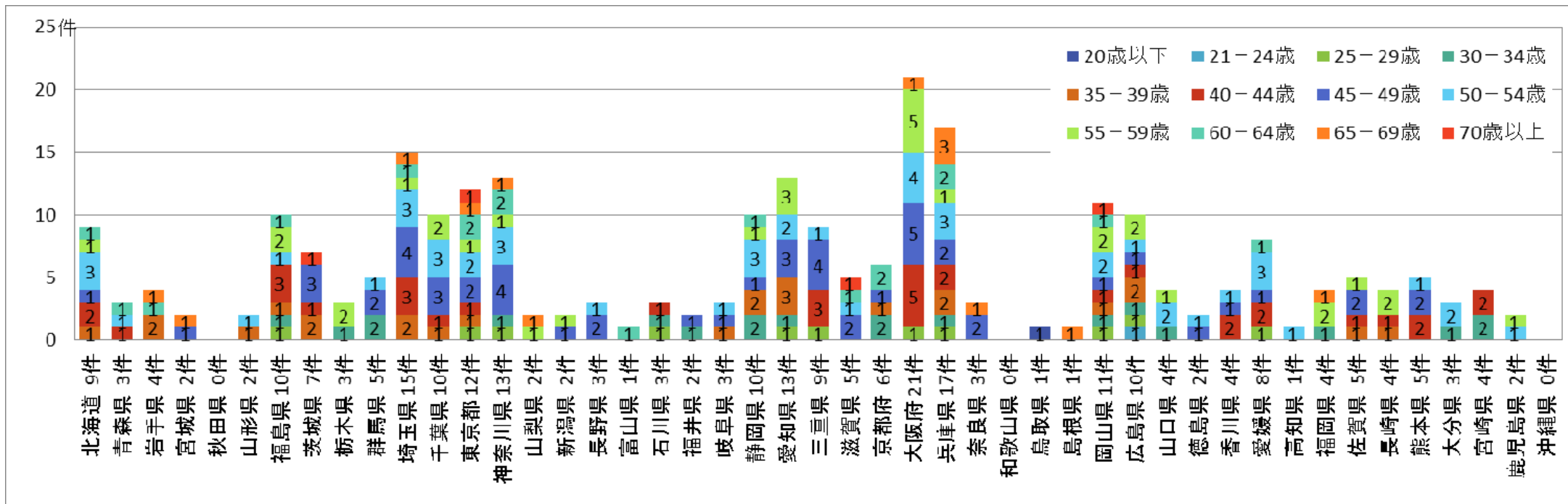
IV. H29年死亡事故データ(発生地)



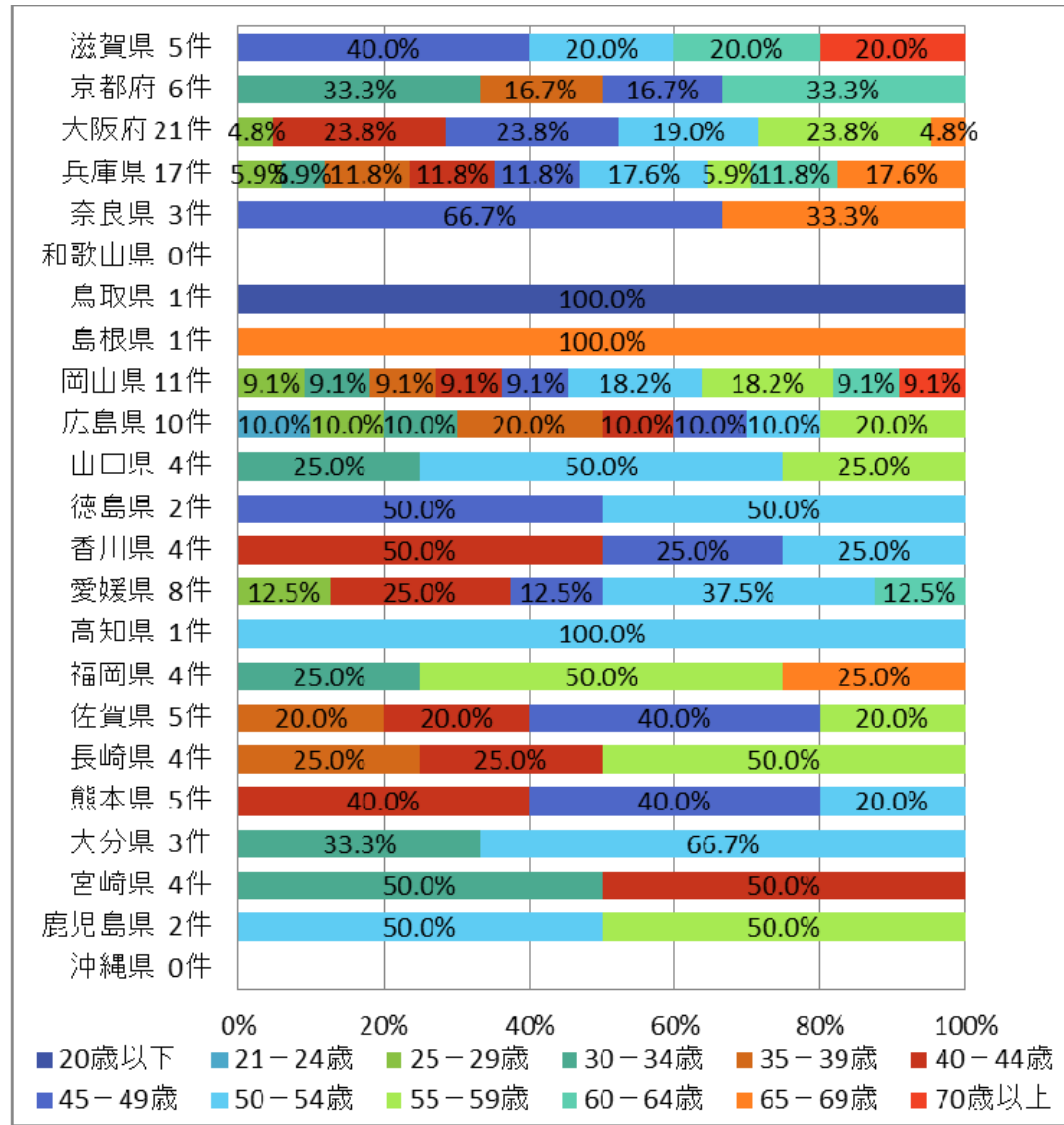
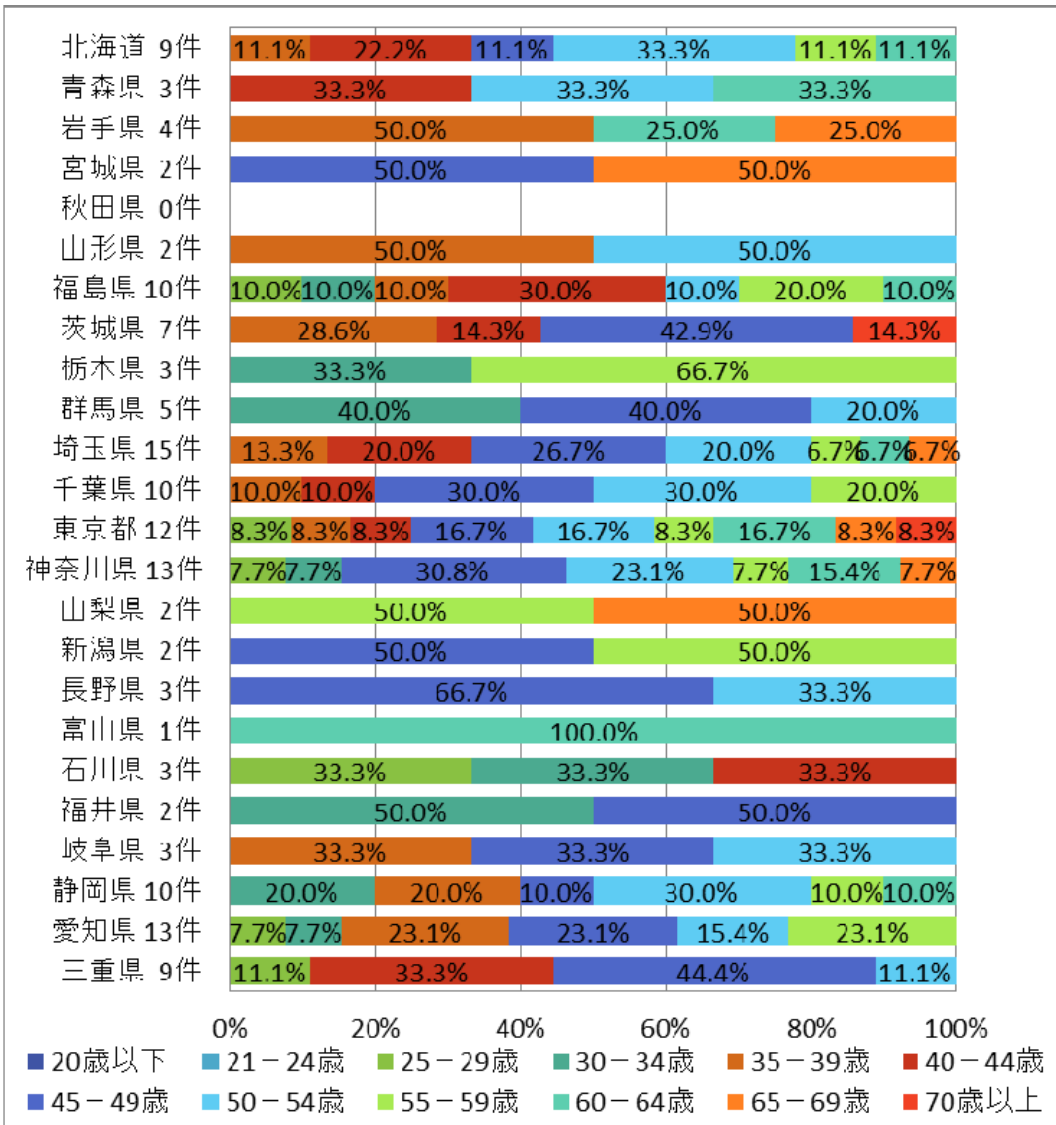
IV. H29年死亡事故データ(発生地)

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、「大阪府」では「40-44歳」、「45-49歳」及び「55-59歳」が多い。
- ・「兵庫県」では「50-54歳」及び「65-69歳」が多い。
- ・「埼玉県」及び「神奈川県」では「45-49歳」が多い。
- ・「愛知県」では「35-39歳」、「45-49歳」及び「55-59歳」が多い。



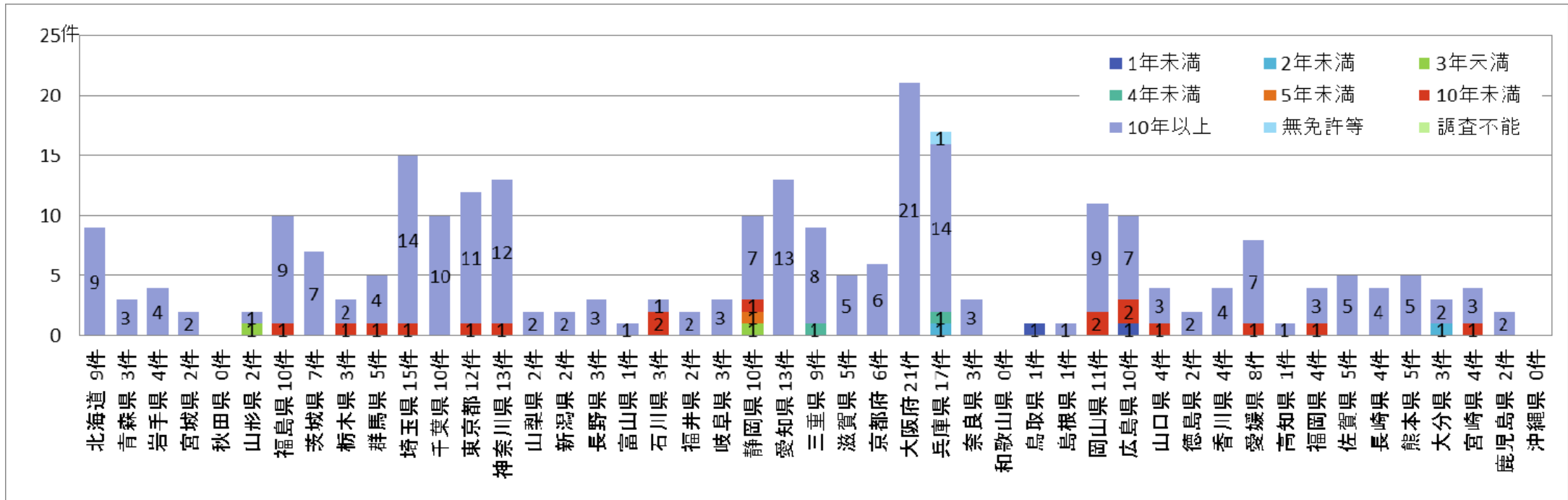
IV. H29年死亡事故データ(発生地)



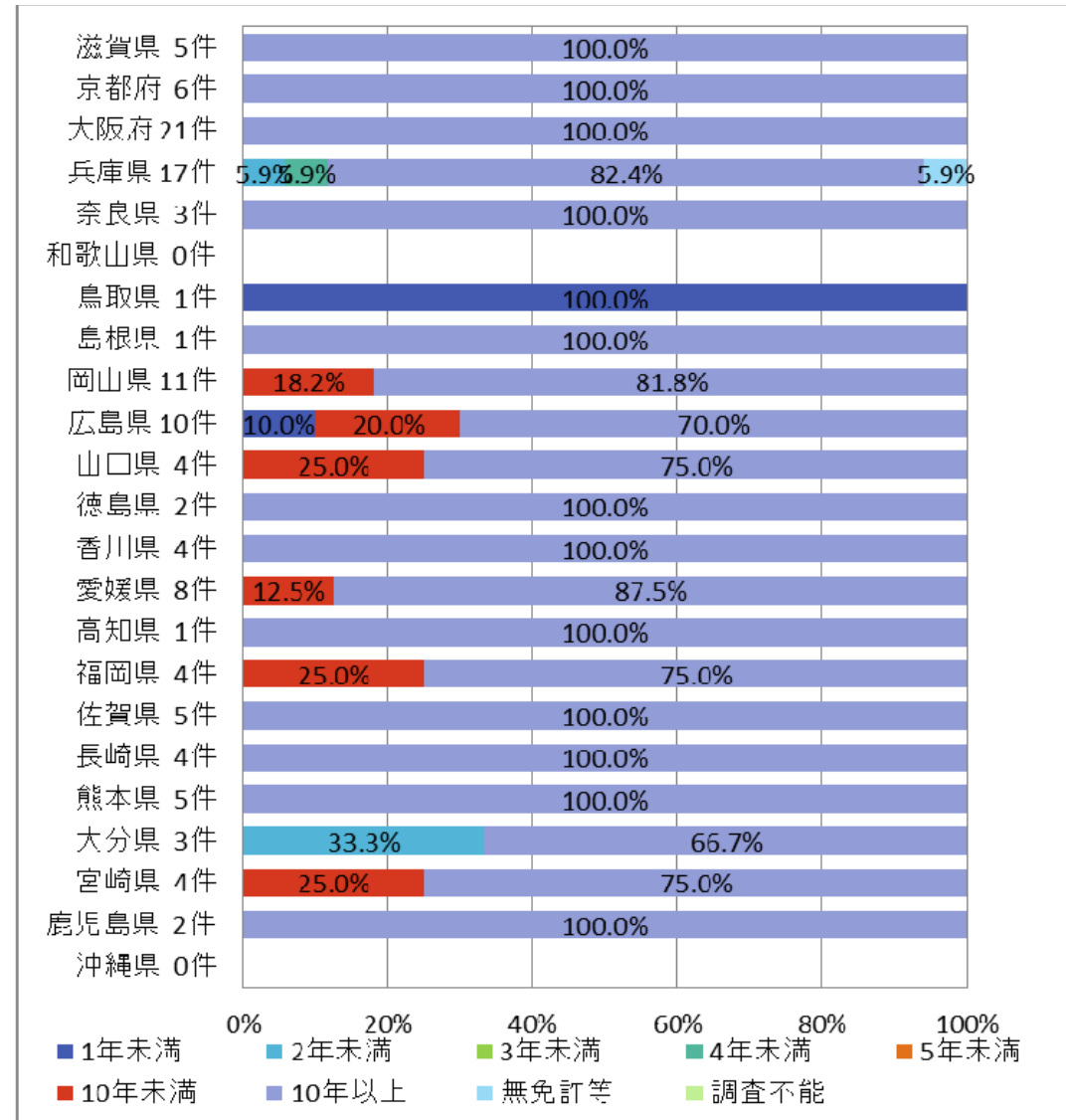
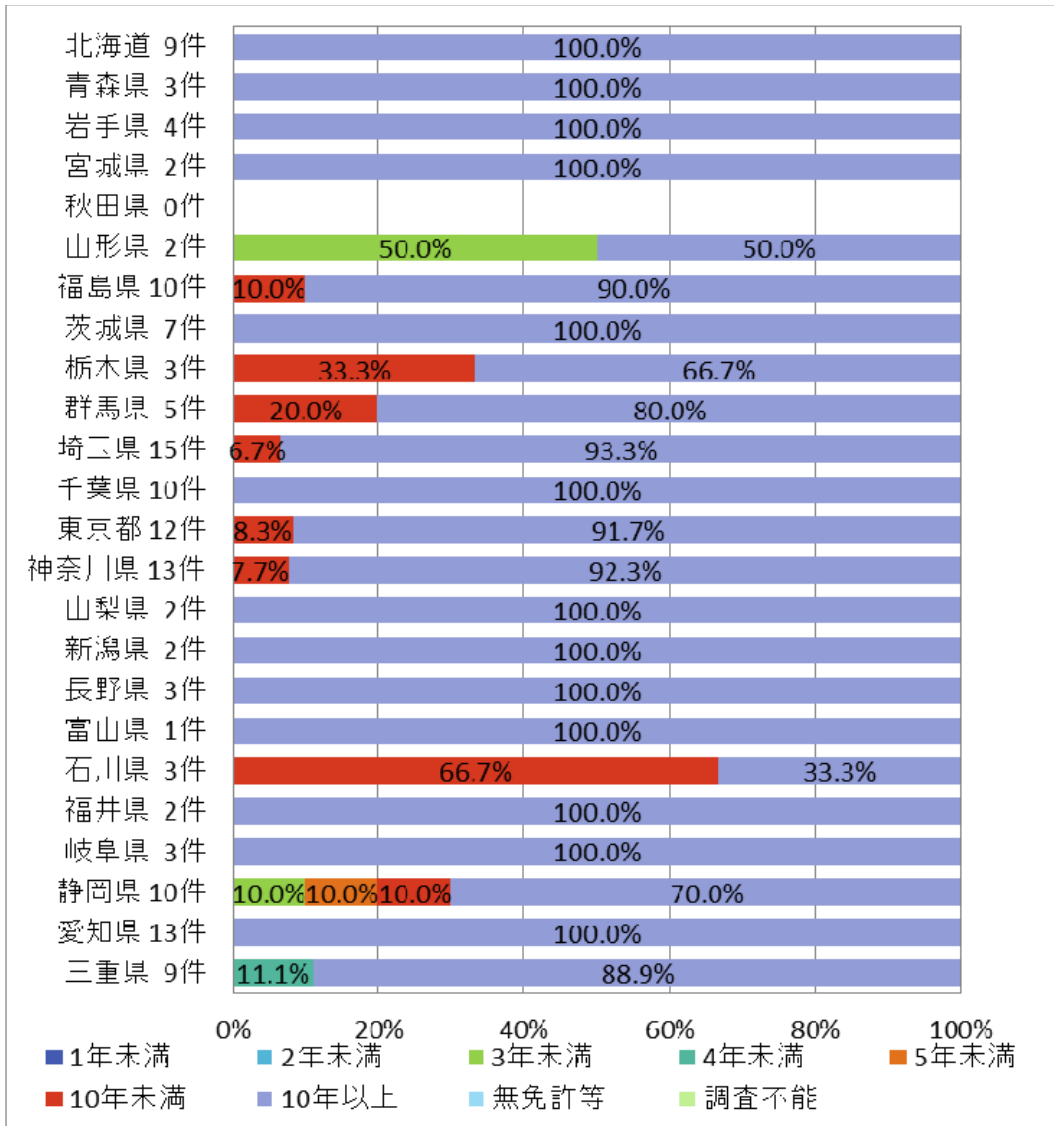
IV. H29年死亡事故データ(発生地)

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. H29年死亡事故データ(発生地)



メ モ

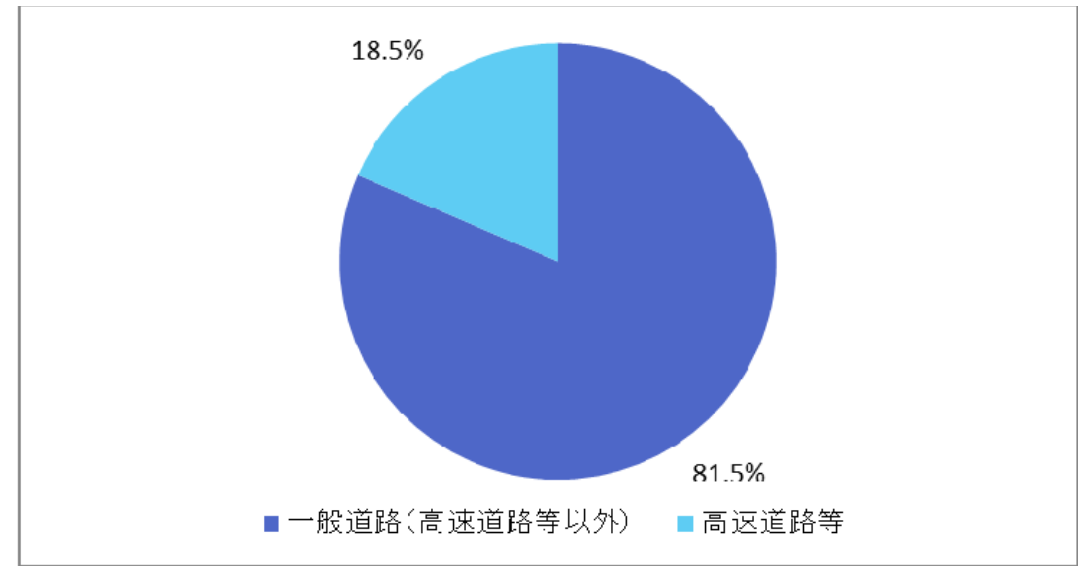
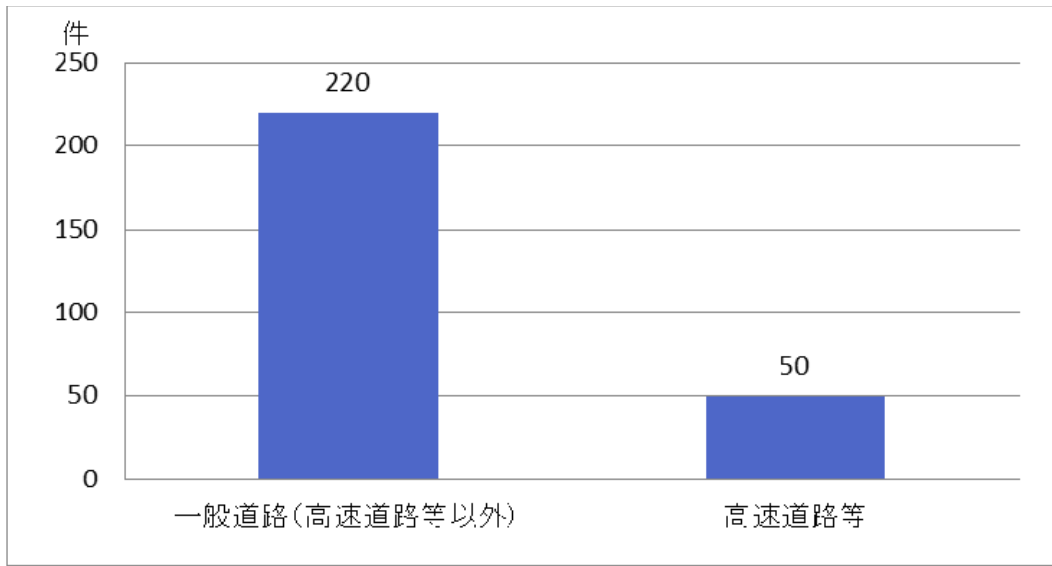
V. H29年死亡事故データ(道路区分)

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. H29年死亡事故データ(道路区分)

1. 道路区分別

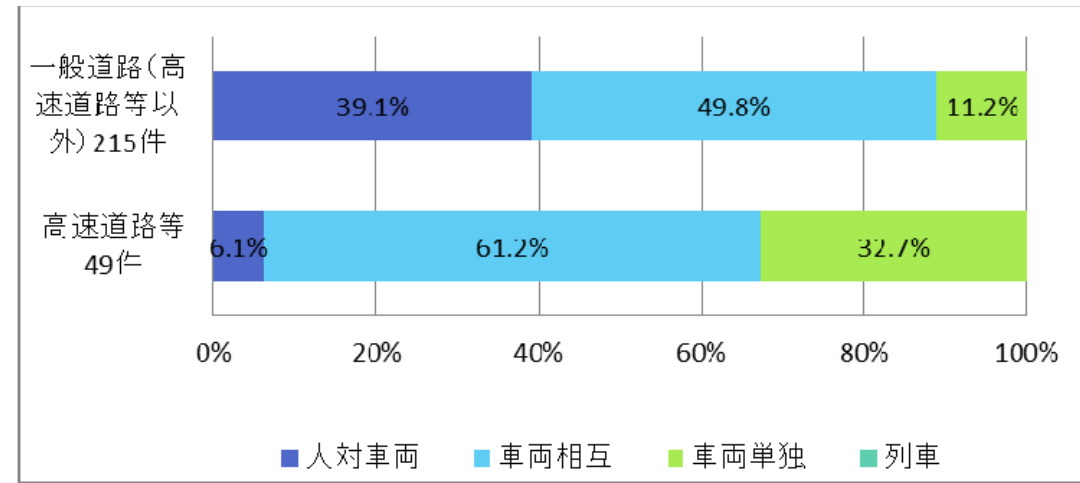
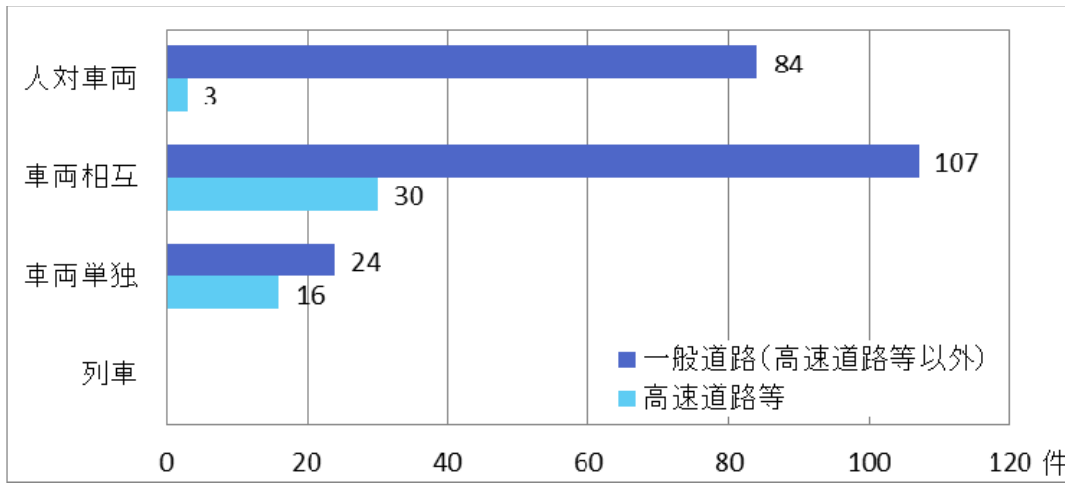
- ・道路区分別にみると、「一般道路」が最も多く220件（81.5%）と8割以上を占めている。



V. H29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107件（49.8%）と5割近くを占めているが、「人対車両」84件（39.1%）も多い。
- 「高速道路」では「車両相互」が最も多く30件（61.2%）と6割以上を占めている。また、「一般道路」と異なり「車両単独」19件（32.7%）の割合が高い。

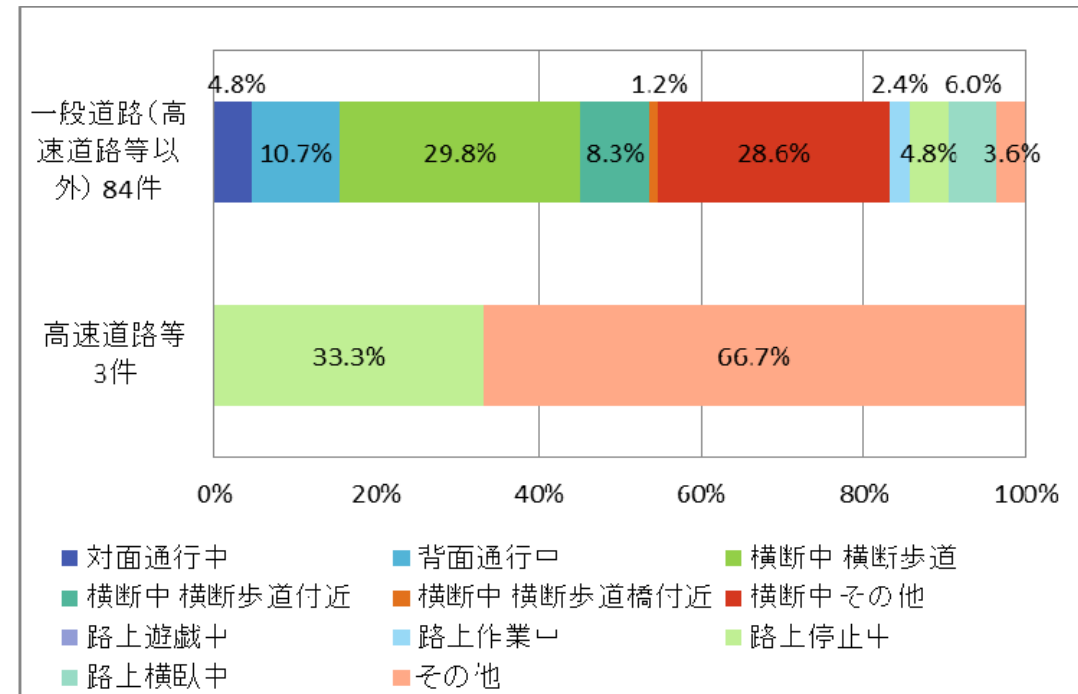
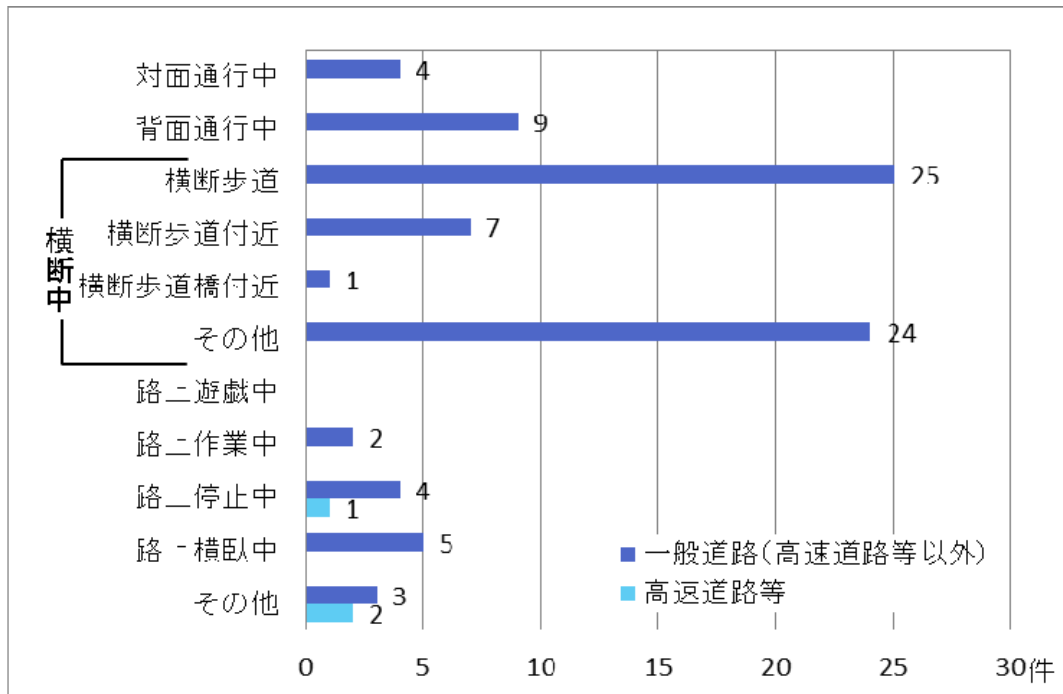


※対自転車事故は、「車両相互」に含まれます。

V. H29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 横断歩道」が最も多く25件(29.8%)となっている。また、「横断中 その他」24件(28.6%)も多い。
- ・「高速道路」では「その他」が最も多く2件(66.7%)となっている。

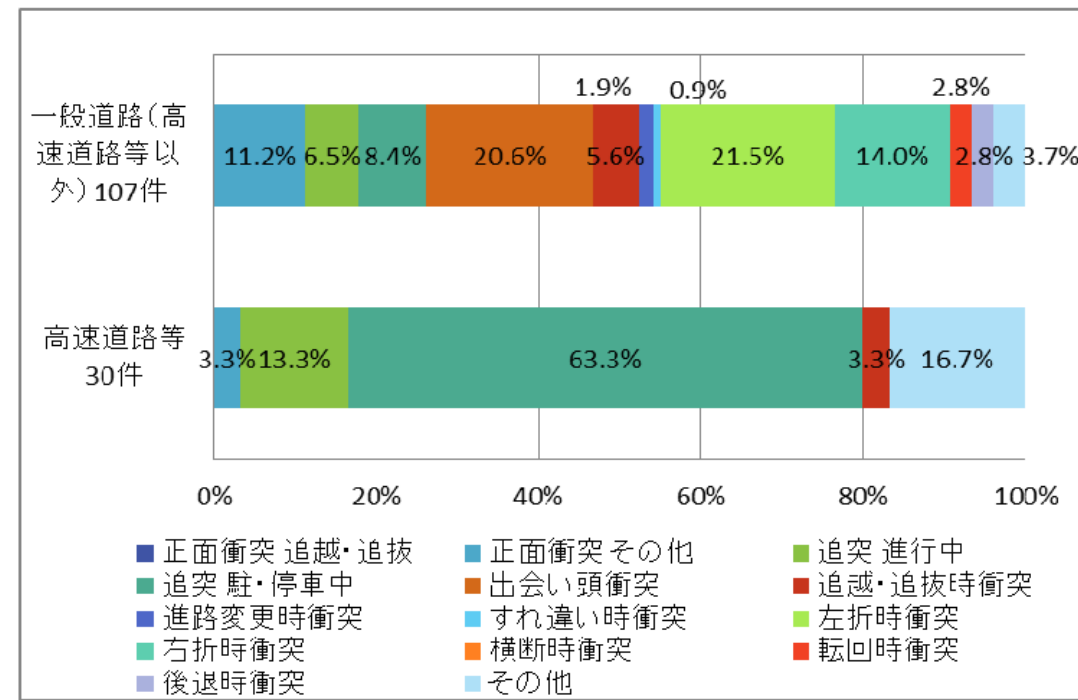
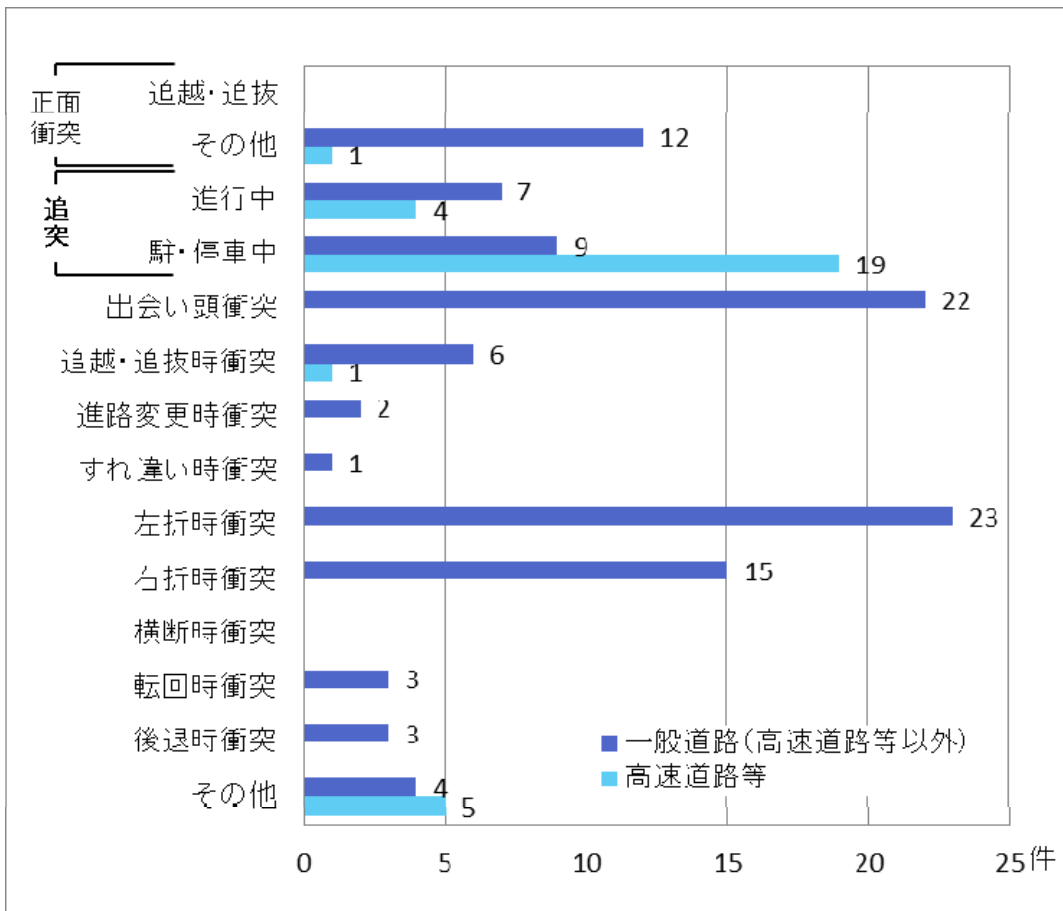


※対自転車事故は、「車両相互」に含まれます。

V. H29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「左折時衝突」が最も多く23件(21.5%)となっている。次いで、「出会い頭衝突」22件(20.6%)、「右折時衝突」15件(24.0%)、「正面衝突 その他」12件(11.2%)と続いている。
- ・「高速道路」では「追突 駐・停車中」が最も多く19件(63.3%)と6割以上を占めている。

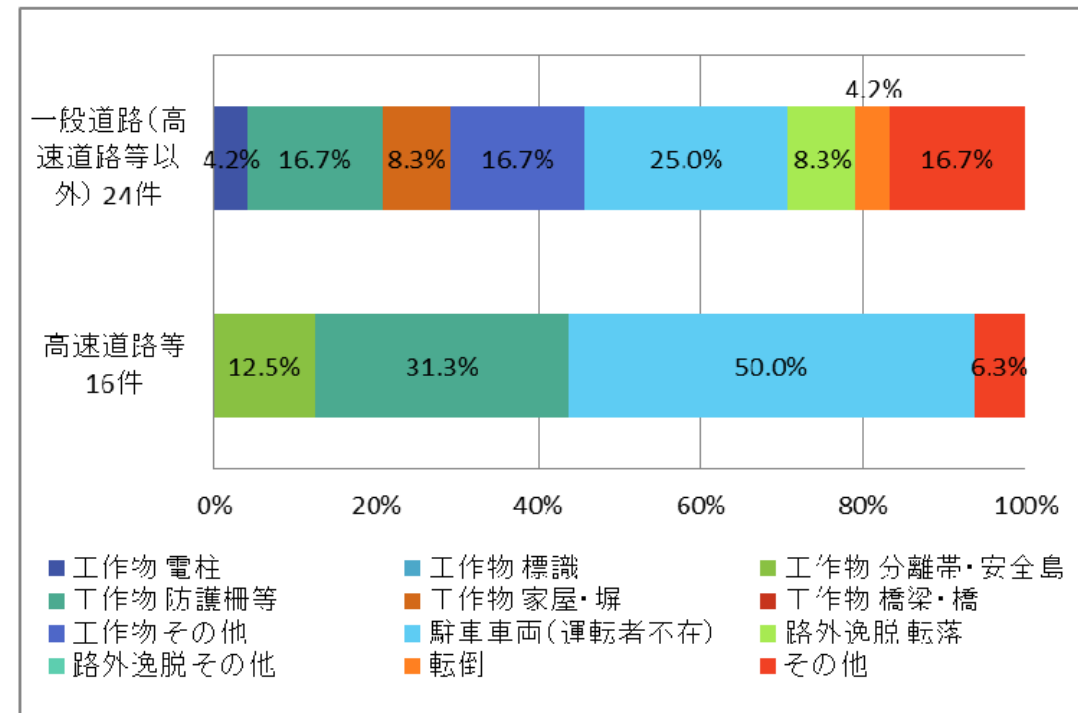
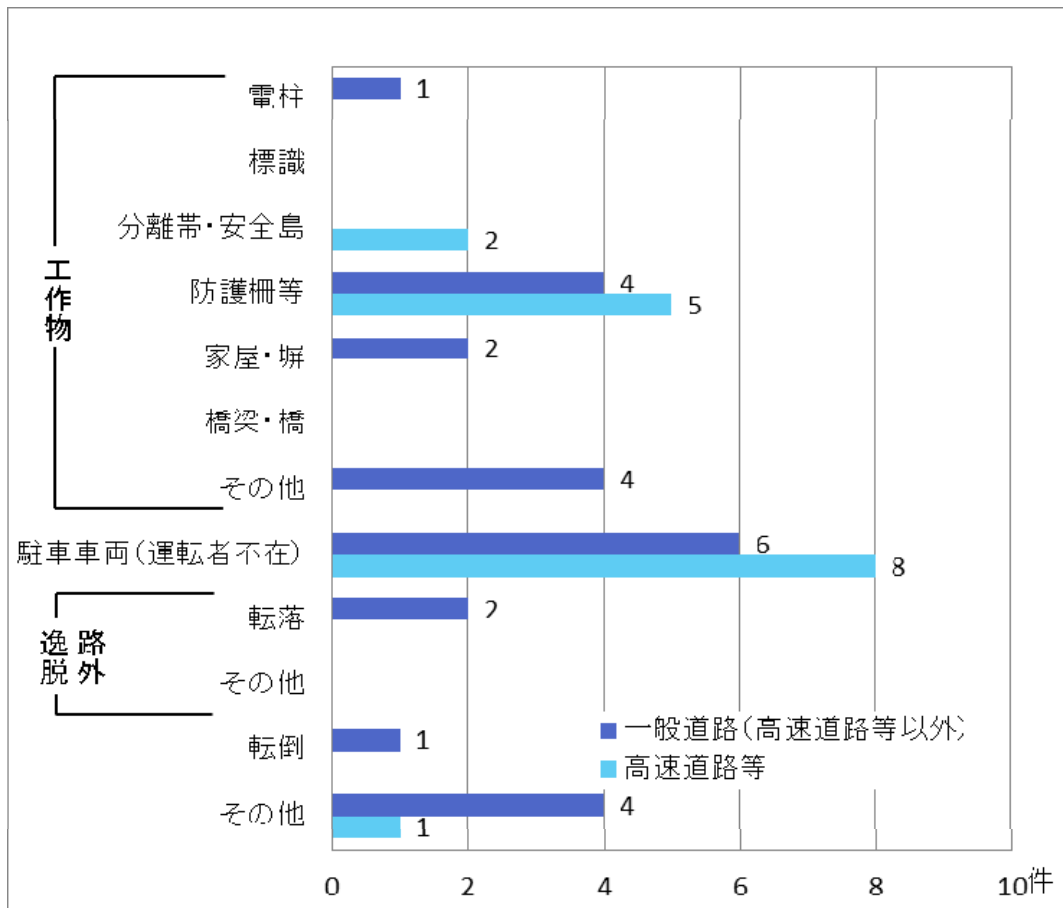


※対自転車事故は、「車両相互」に含まれます。

V. H29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

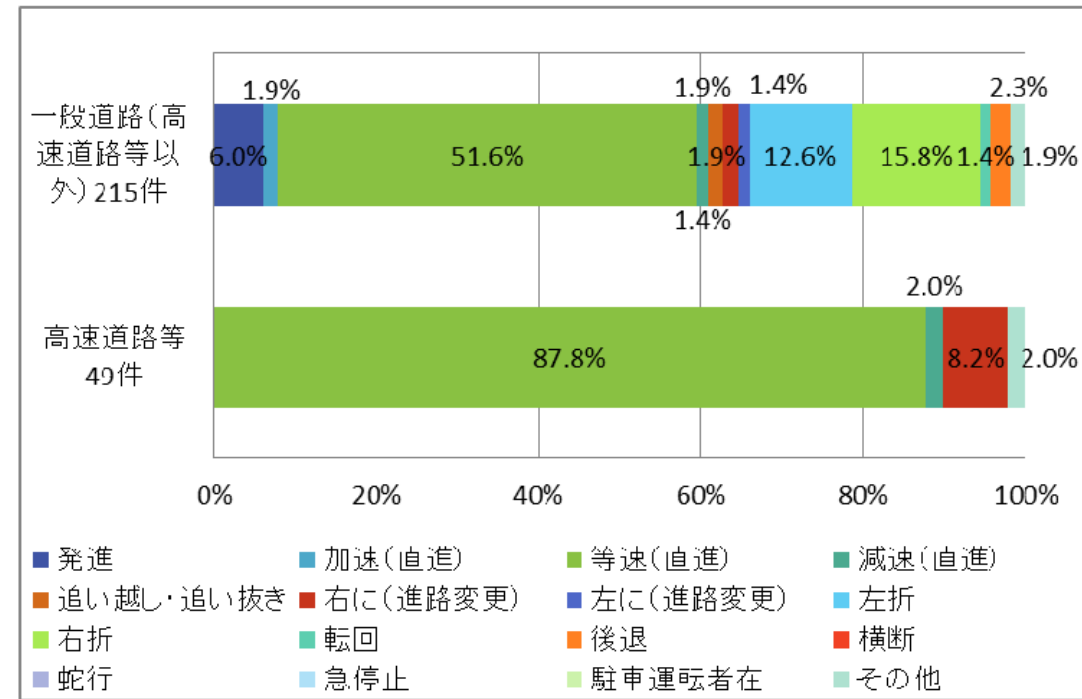
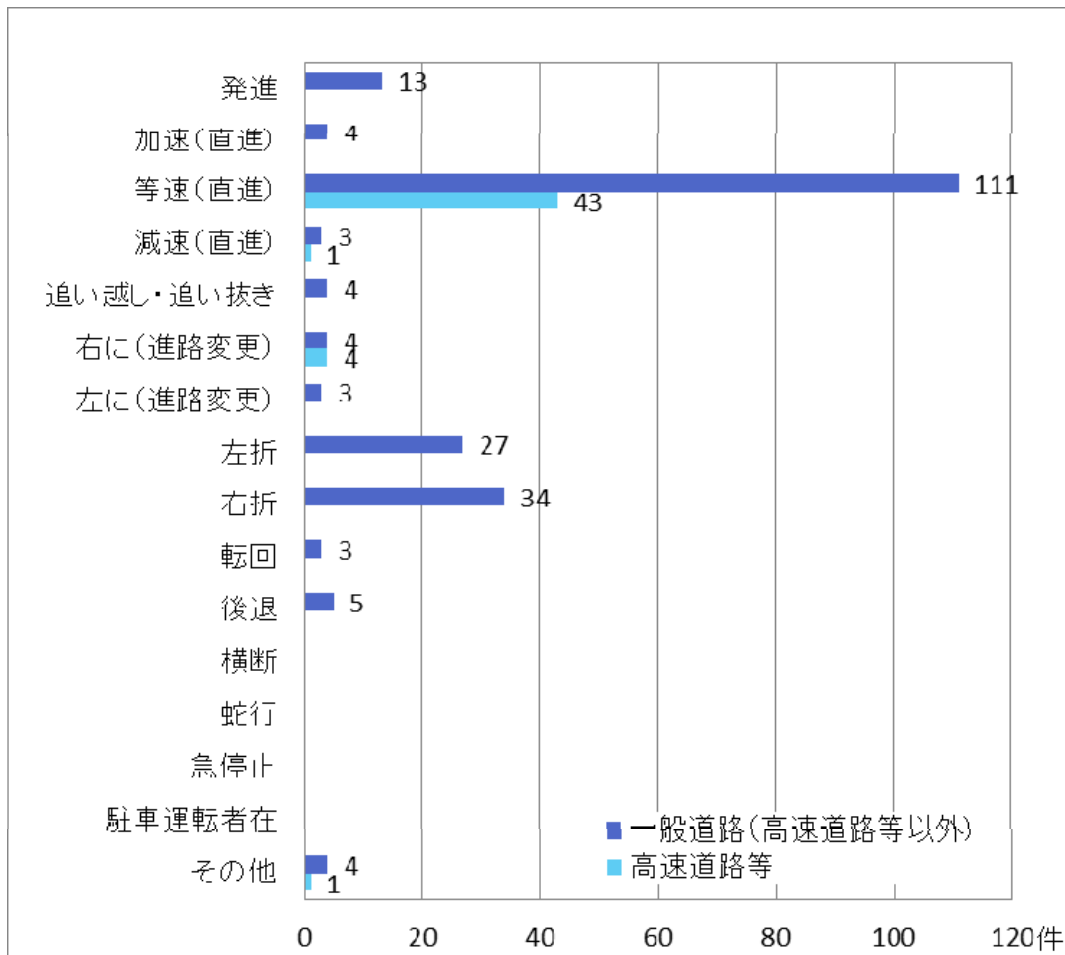
- ・道路区分の事故類型(車両単独)別にみると、「一般道路」では「駐車車両(運転者不在)」が最も多く6件(25.0%)となっている。次いで、「工作物 防護柵等」、「工作物 その他」及び「その他」がそれぞれ4件(16.7%)と続いている。
- ・「高速道路」では「駐車車両(運転者不在)」が最も多く8件(50.0%)と5割を占めている。



V. H29年死亡事故データ(道路区分)

3. 道路区分別の行動類型別

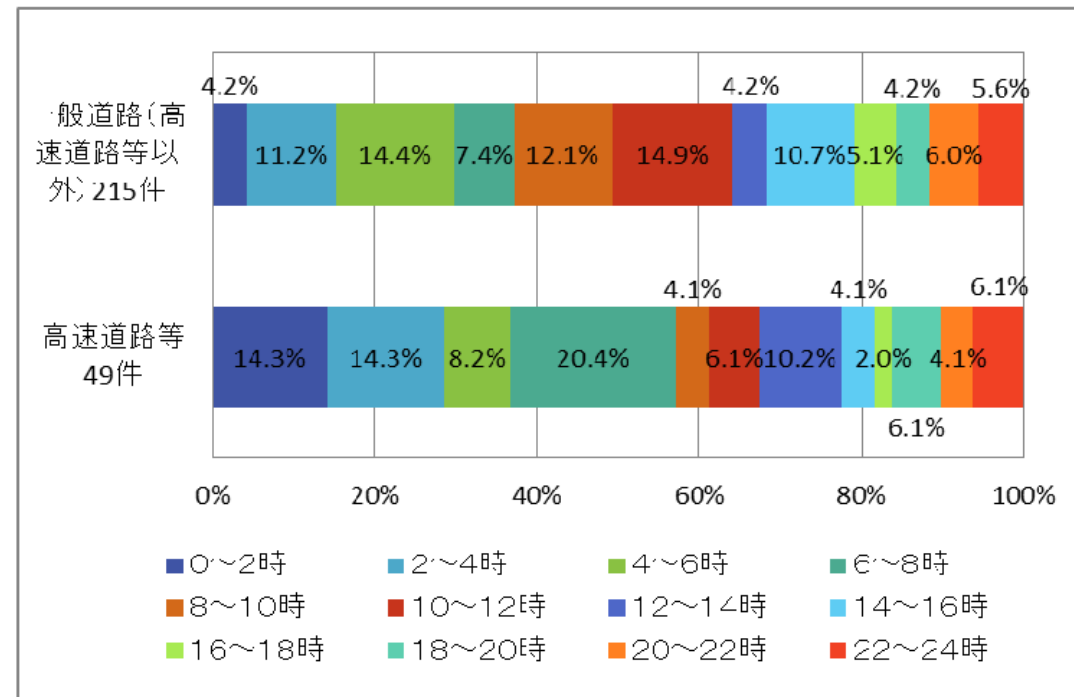
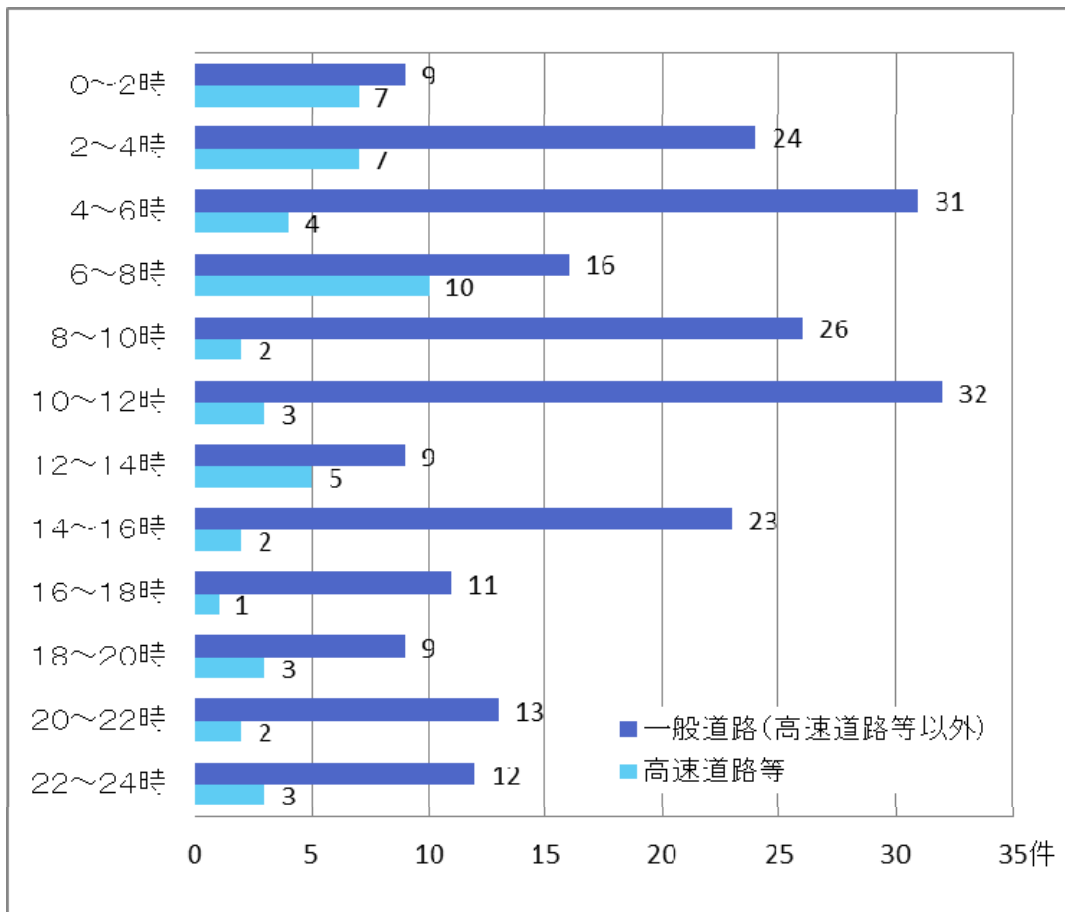
・道路区分別の行動類型別にみると、「一般道路」及び「高速道路」のいずれも「等速（直進）」が最も多く、それぞれ111件（51.6%）、43件（87.8%）となっている。



V. H29年死亡事故データ(道路区分)

4. 道路区分別の時間帯別

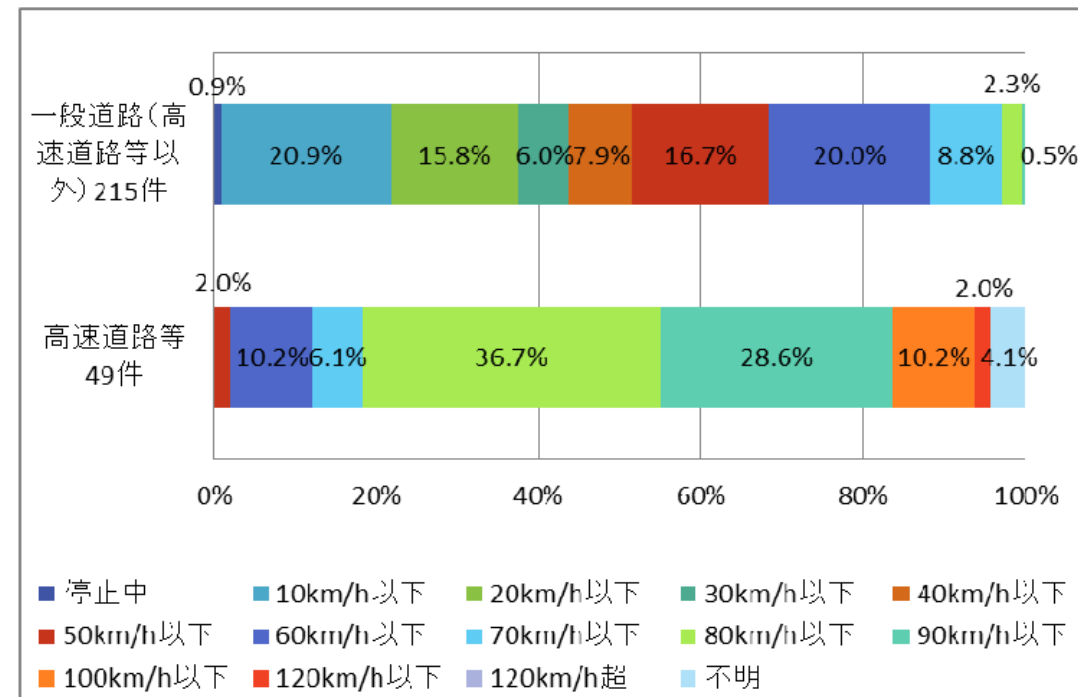
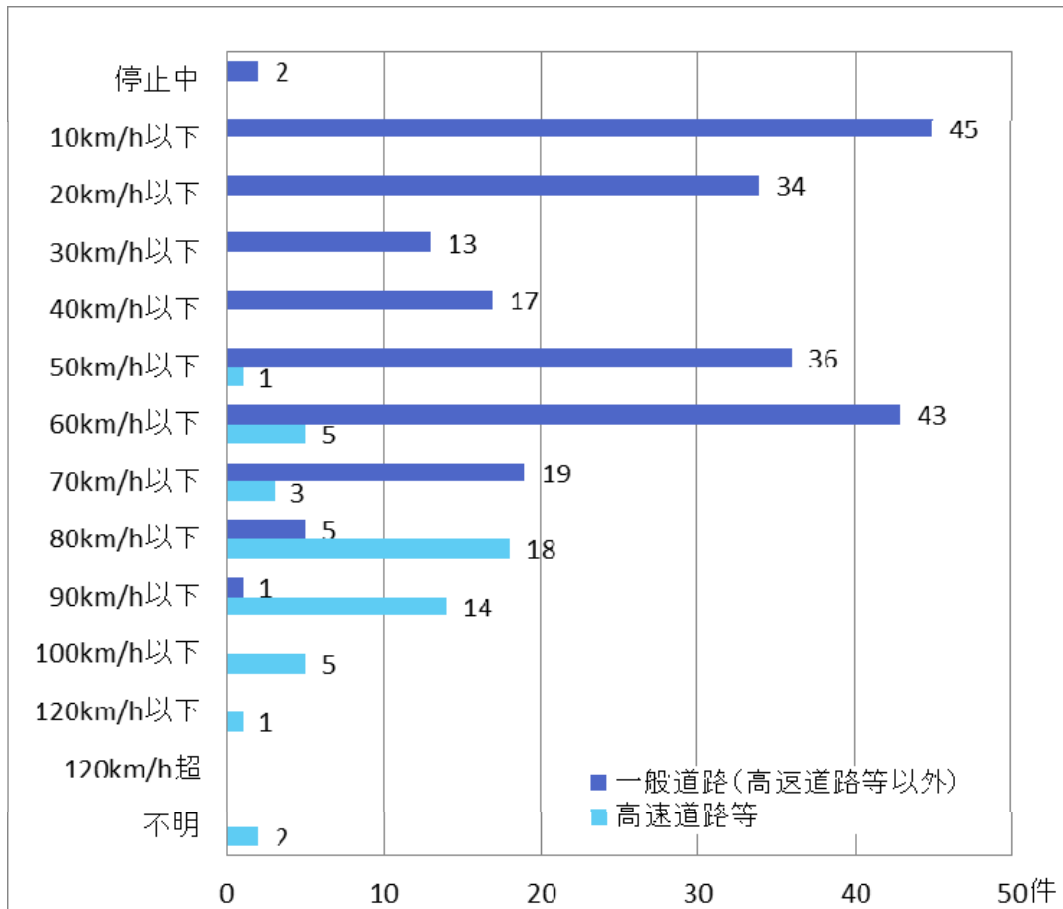
- 道路区分別の時間帯別にみると、「一般道路」では「10～12時」が最も多く32件（14.9%）となっている。次いで、「4～6時」31件（14.4%）、「8～10時」26件（12.1%）と続いている。
- 「高速道路」では「6～8時」が最も多く10件（20.4%）となっている。次いで、「0～2時」及び「2～4時」がそれぞれ7件（14.3%）と続いている。22時～6時までの早朝深夜時間帯で4割以上を占めている。



V. H29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

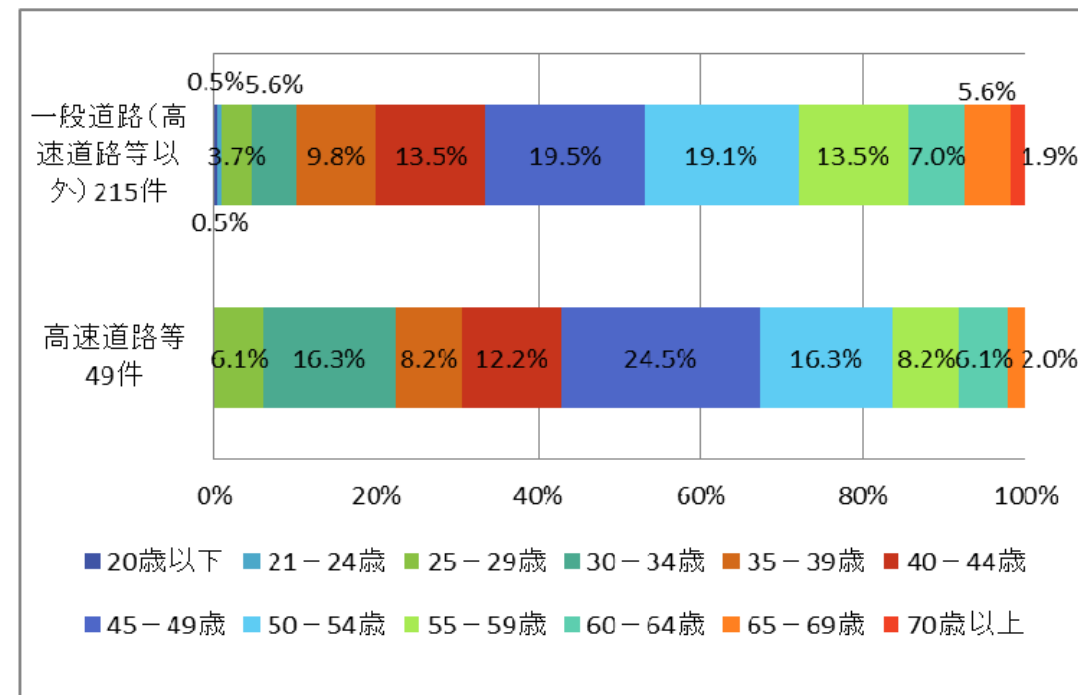
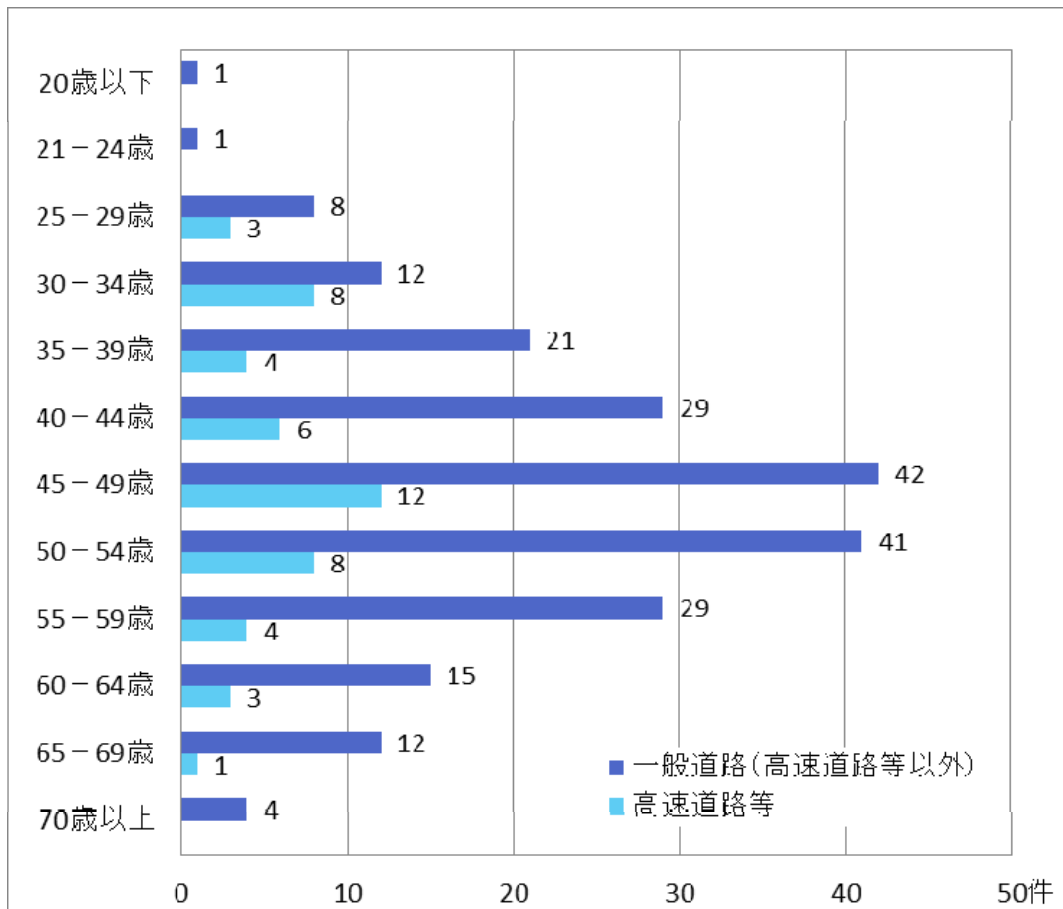
- 道路区分別の危険認知速度別にみると、「一般道路」では「10km/h以下」が最も多く45件（20.9%）となっている。次いで、「60km/h以下」43件（20.0%）と続いている。幹線道路の最高速度に近い60km/hの速度帯と市街地の最高速度に近い10～20km/h程度の速度帯に分布がわかれている。
- 「高速道路」では「80km/h以下」が最も多く18件（36.7%）となっている。次いで、「90km/h以下」14件（28.6%）と続いている。



V. H29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

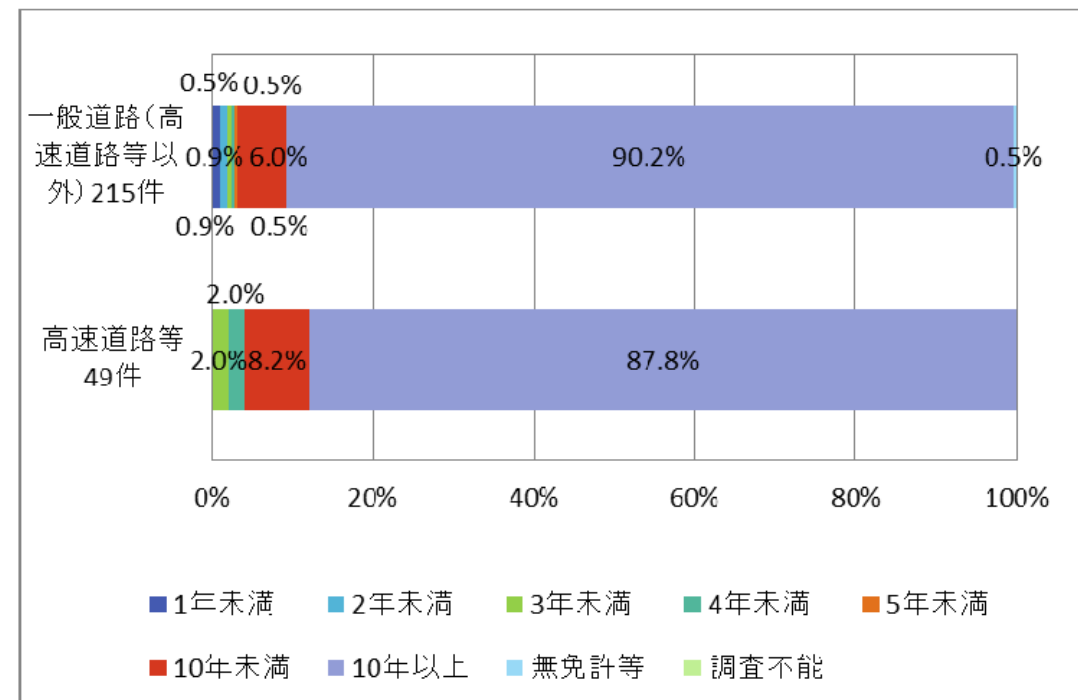
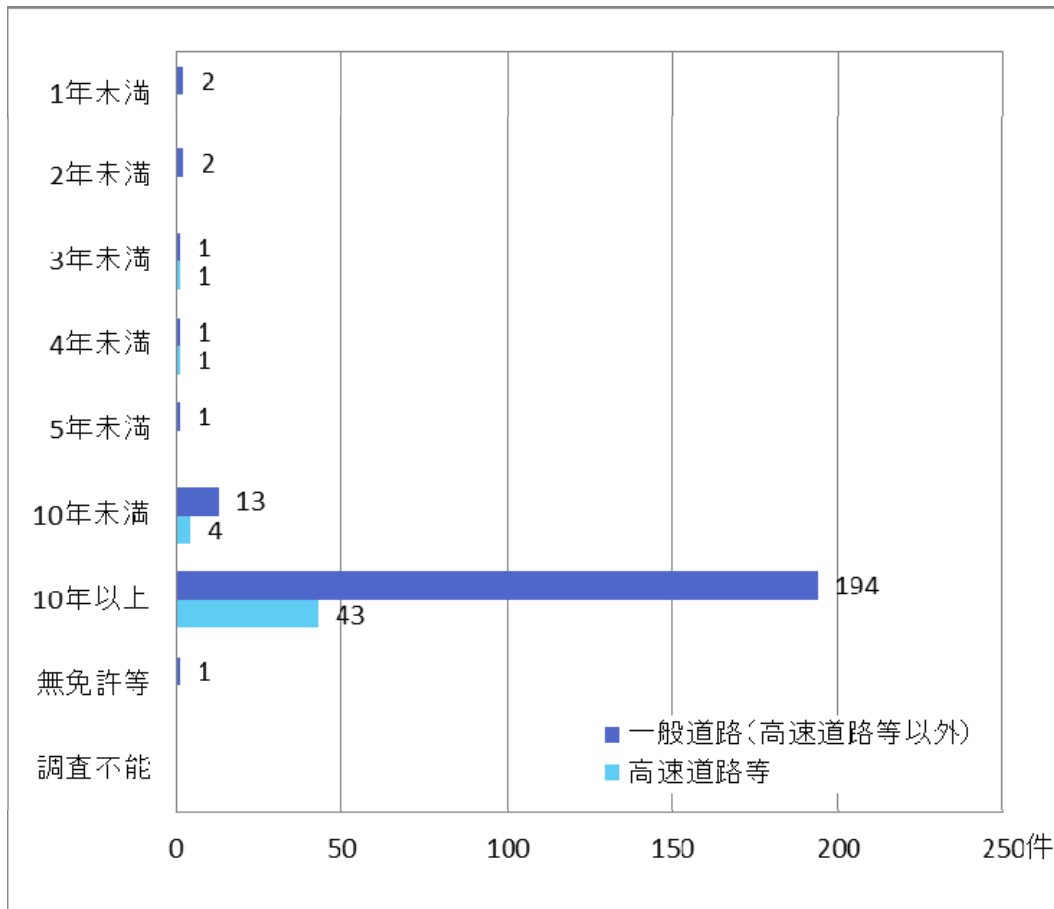
- ・道路区分別の年齢層別にみると、「一般道路」では「45-49歳」が最も多く42件（19.5%）となっている。次いで、「50-54歳」41件（19.1%）、「40-44歳」及び「55-59歳」がそれぞれ29件（13.5%）と続いている。60歳以上の死亡事故割合が全体の1割強となっている。
- ・「高速道路」では「45-49歳」が最も多く12件（24.5%）となっている。次いで、「50-54歳」及び「30-34歳」がそれぞれ8件（16.3%）と続いている。



V. H29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（90.2%）、43件（87.8%）と9割程度を占めている。



メ モ

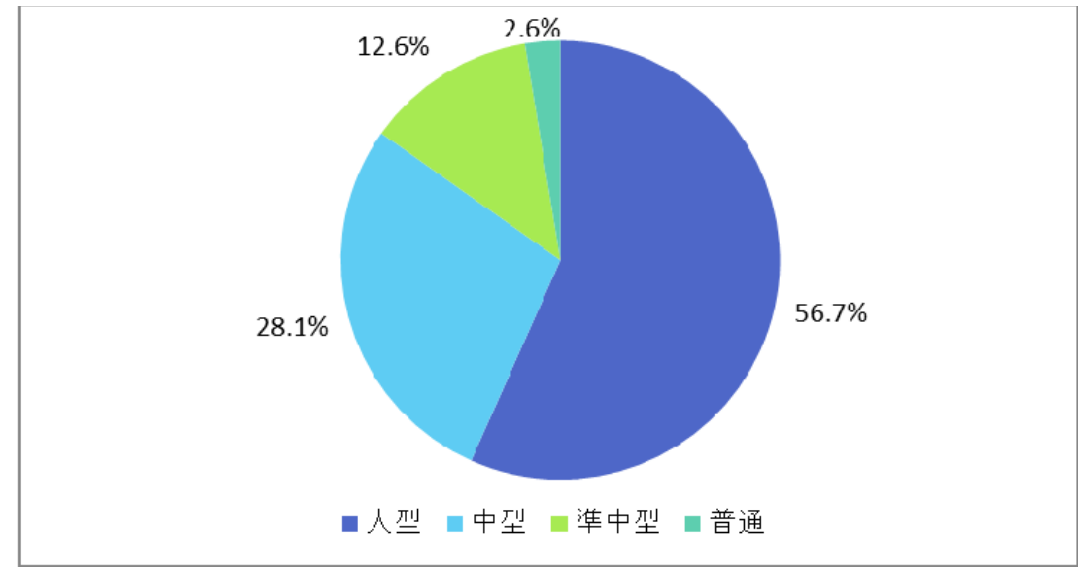
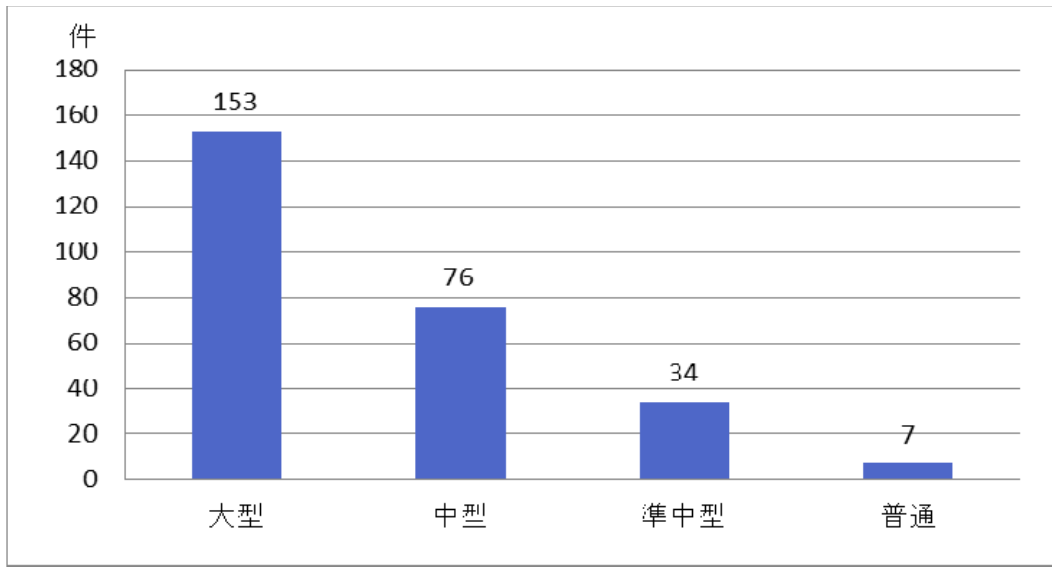
VI. H29年死亡事故データ(車両区分)

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. H29年死亡事故データ(車両区分)

1. 車両区分別

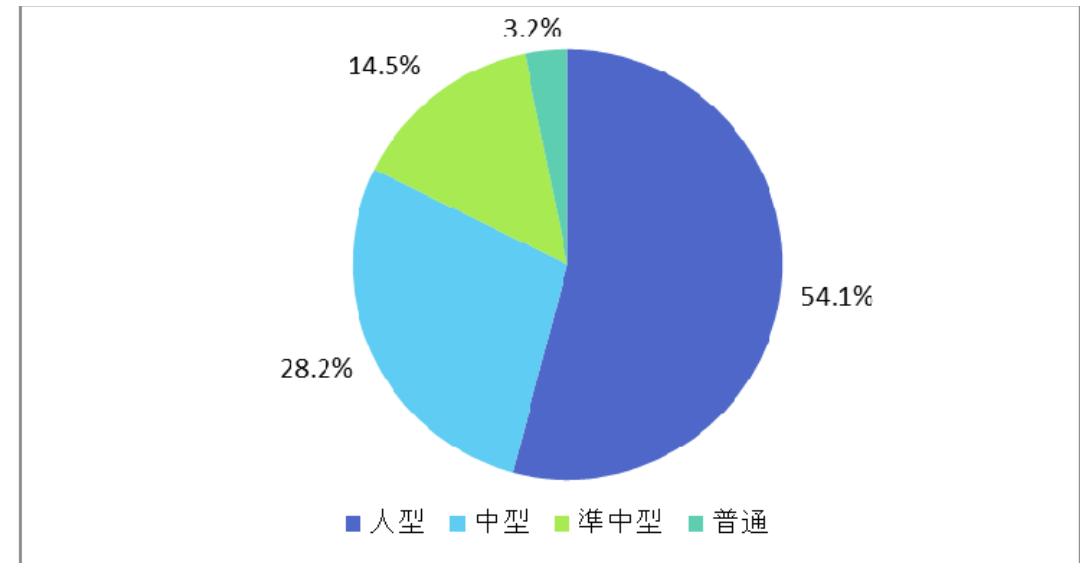
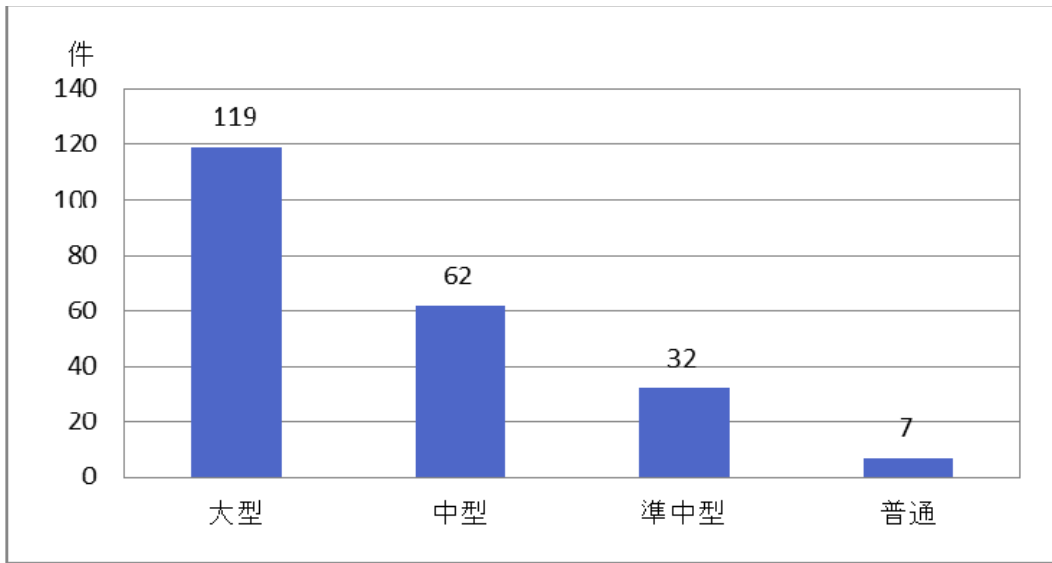
- ・車両区分別にみると、「大型」が最も多く153件（56.7%）と6割近くを占めている。
- ・次いで、「中型」76件（28.1%）、「準中型」34件（12.6%）、「普通」7件（2.6%）と続いている。



VI. H29年死亡事故データ(車両区分)

(1) 一般道路上での車両区分

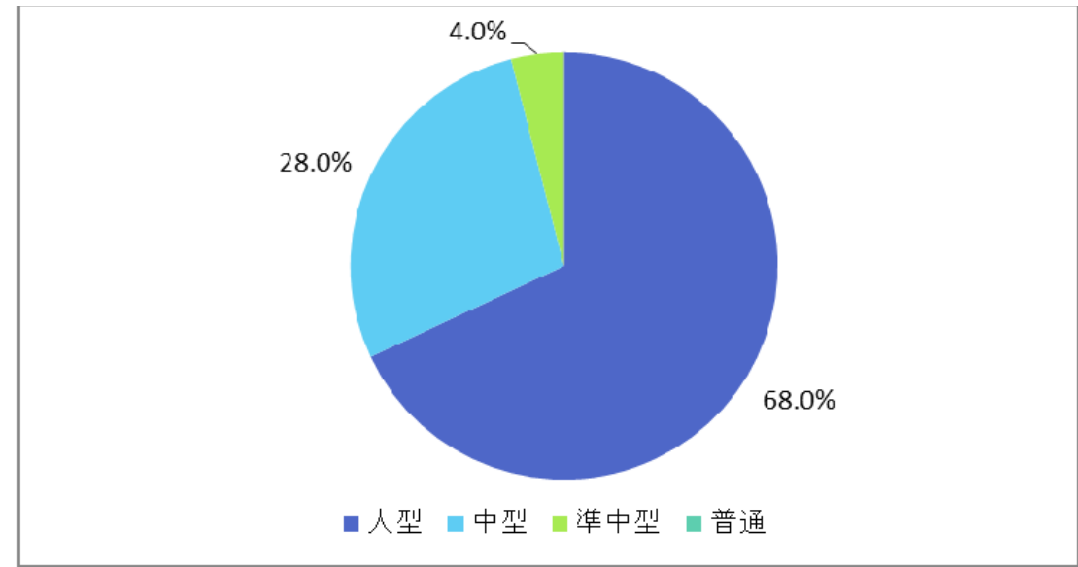
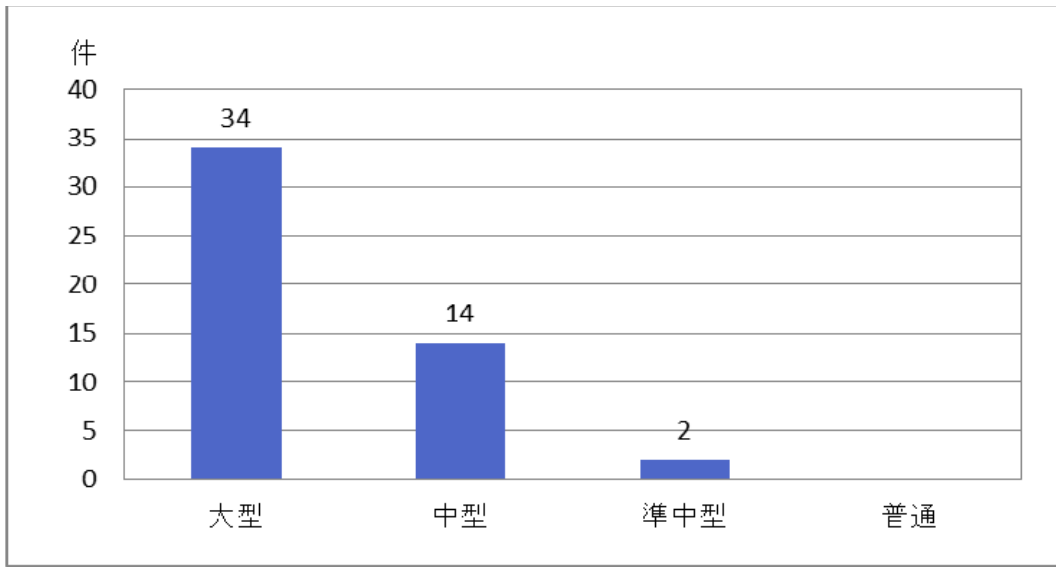
- ・一般道路上での車両区分をみると、「大型」が最も多く119件（54.1%）と5割以上を占めている。
- ・次いで、「中型」62件（28.2%）、「準中型」32件（14.5%）、「普通」7件（3.2%）と続いている。



VI. H29年死亡事故データ(車両区分)

(2) 高速道路上での車両区分

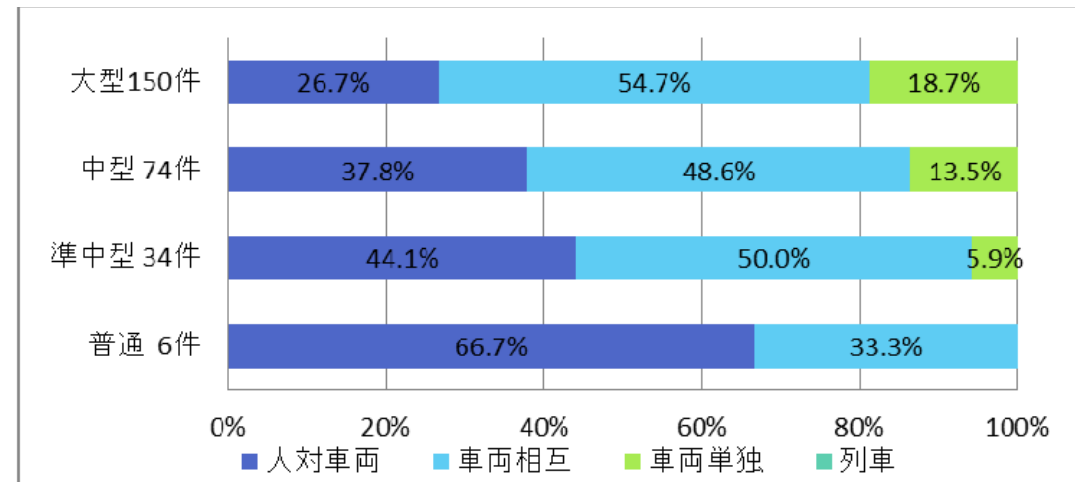
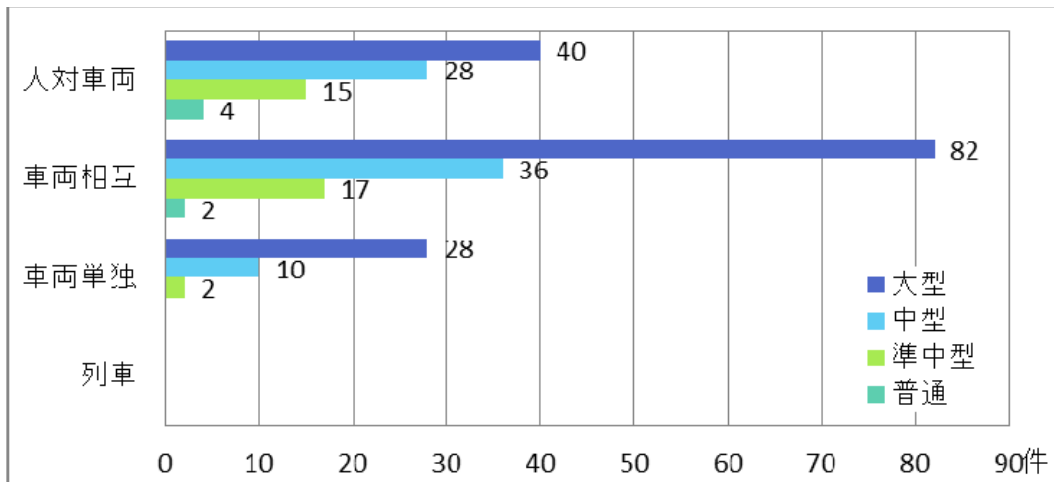
- ・ 高速道路上での車両区分をみると、「大型」が最も多く34件（68.0%）と7割近くを占めている。
- ・ 次いで、「中型」14件（28.0%）、「準中型」2件（4.0%）となっている。



VI. H29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82件（54.7%）となっている。
- ・「中型」は「車両相互」が最も多く36件（48.6%）となっているが、「人対車両」も28件（37.6%）となっている。
- ・「準中型」は「車両相互」が最も多く17件（50.0%）となっているが、「人対車両」も15件（44.1%）と多く、ほぼ同じ割合となっている。
- ・「普通」は「人対車両」が最も多く4件（66.7%）となっている。
- ・車両が小さくなるほど、「人対車両」の割合が多い傾向にある。

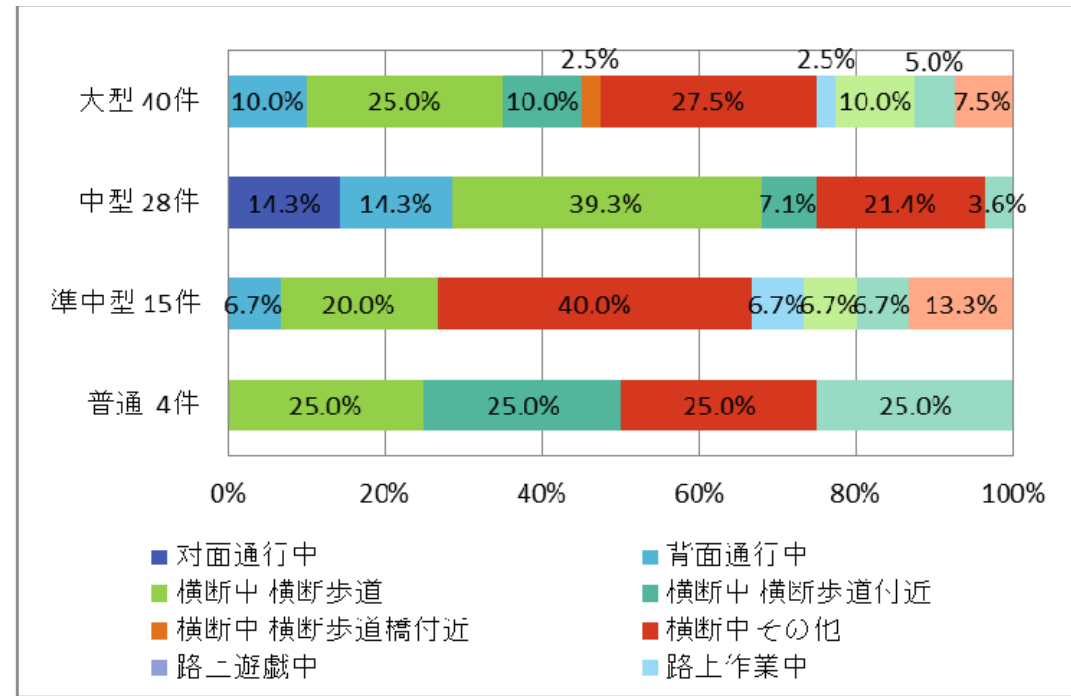
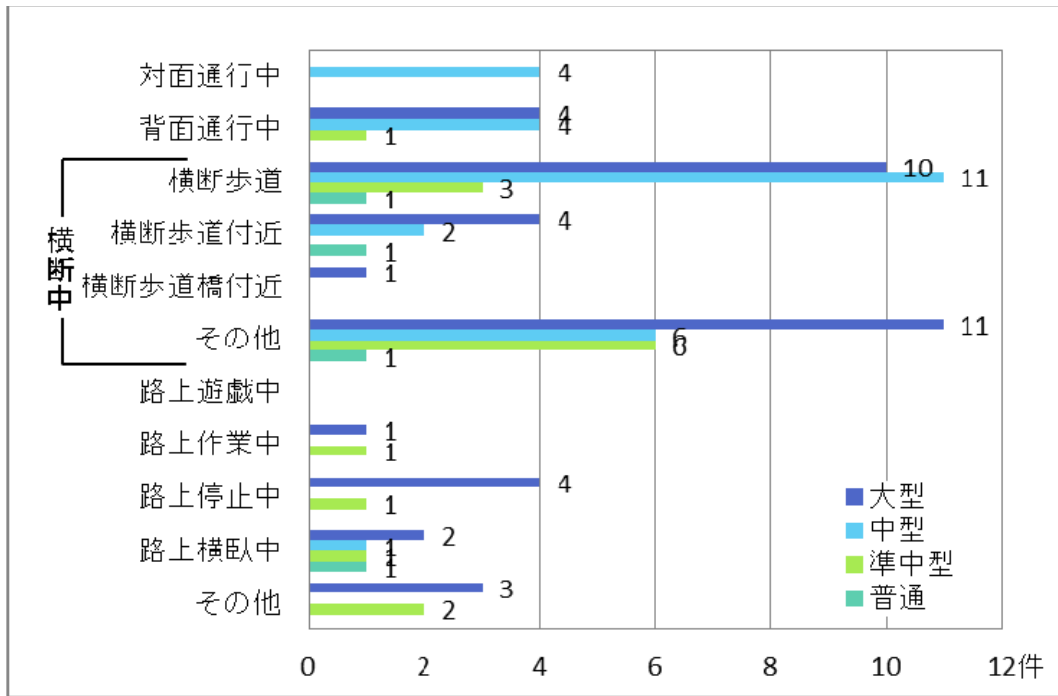


※対自転車事故は、「車両相互」に含まれます。

VI. H29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」及び「準中型」は「横断中 その他」が最も多く、それぞれ11件(27.5%)、6件(40.0%)となっている。
- ・ 「中型」は「横断中 横断歩道」が最も多く11件(39.3%)となっている。
- ・ 「普通」は傾向が分かれる。

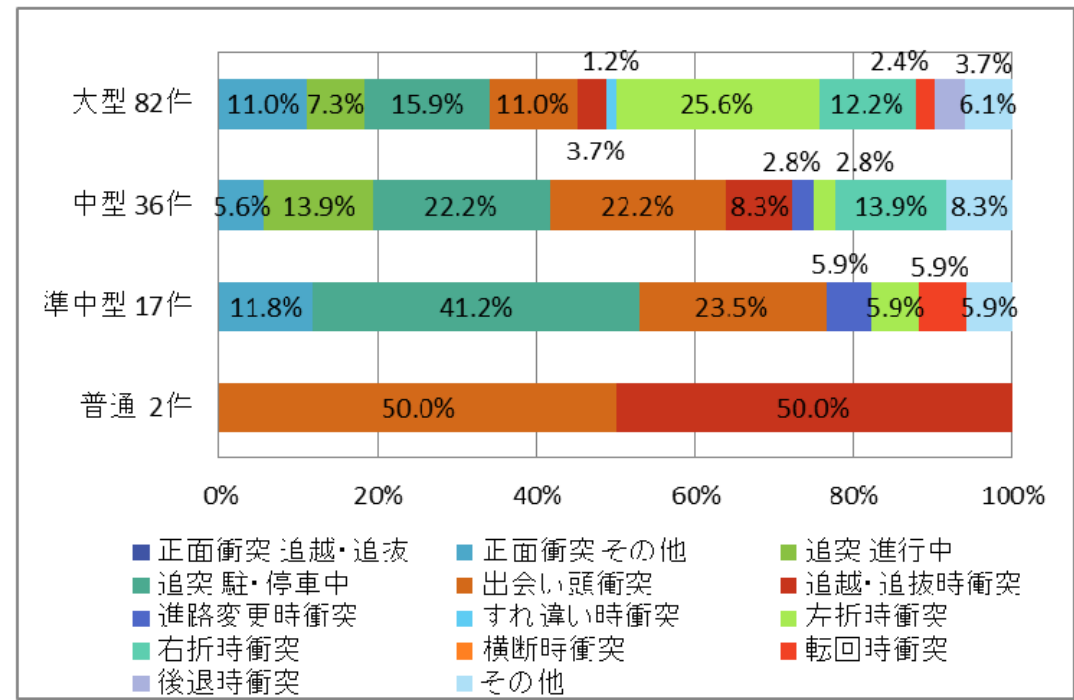
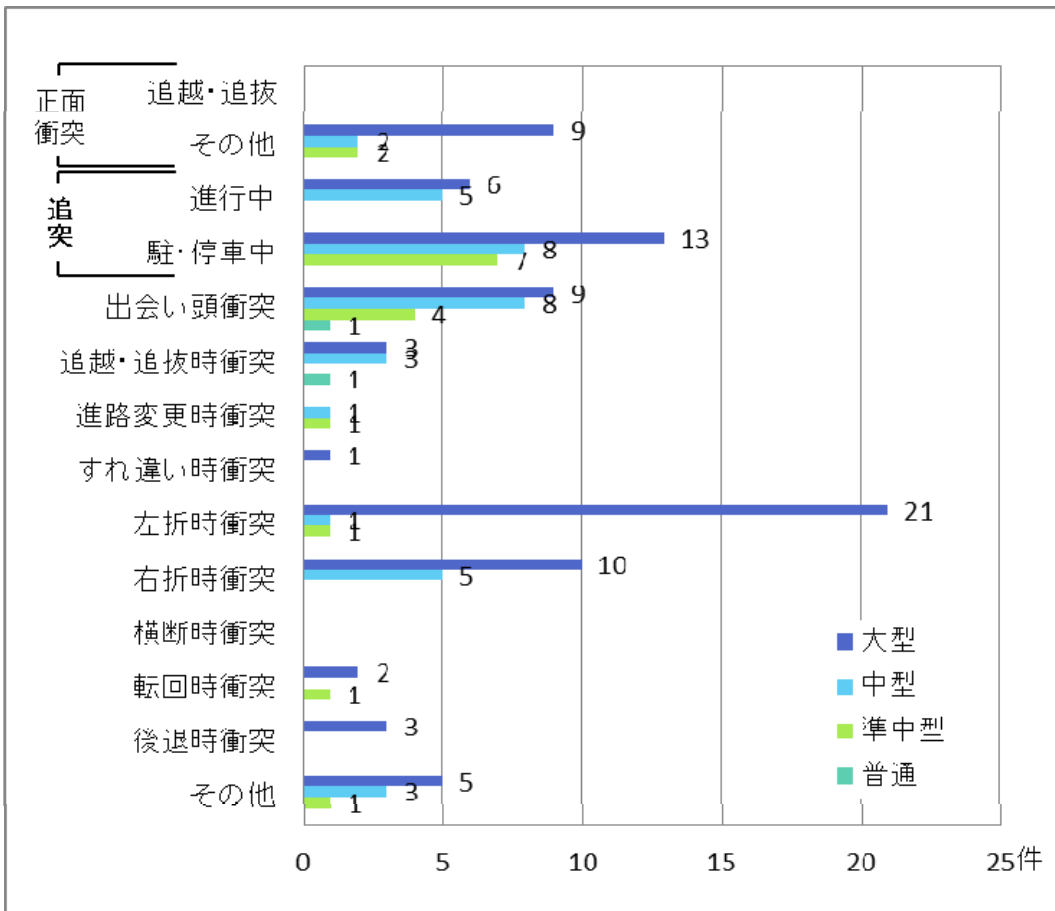


※対自転車事故は、「車両相互」に含まれます。

VI. H29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21件(25.6%)となっている。
- ・「中型」では「追突 駐・停車中」及び「出会い頭衝突」が最も多く、それぞれ8件(22.2%)となっている。
- ・「準中型」では「追突 駐・停車中」が最も多く7件(41.2%)となっている。
- ・「普通」は傾向が分かれる。

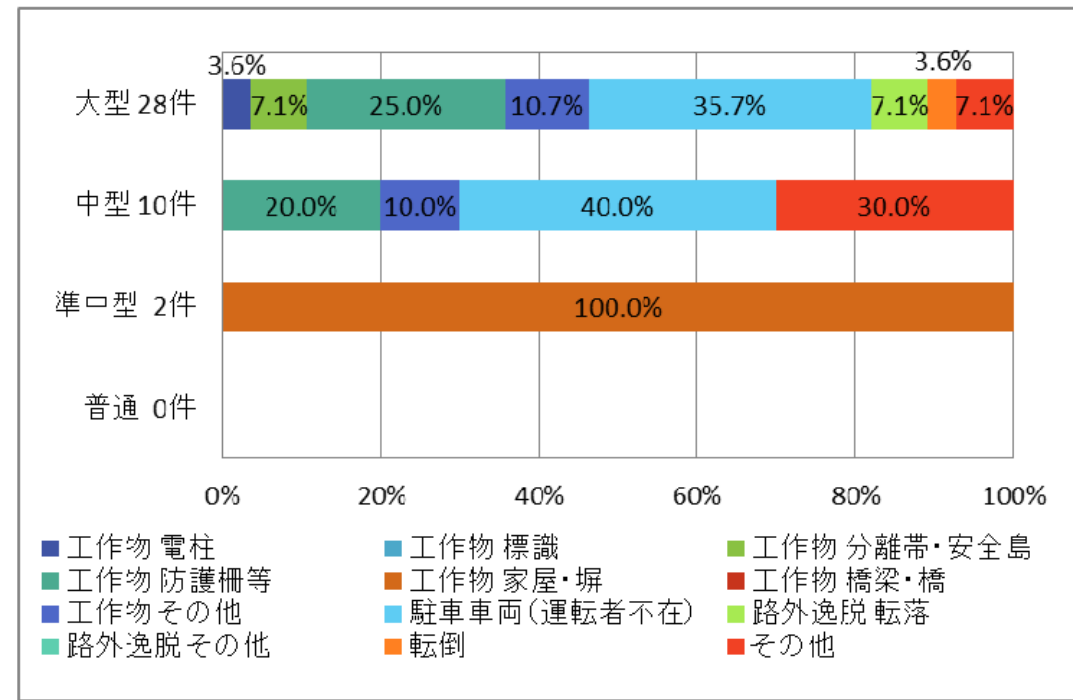
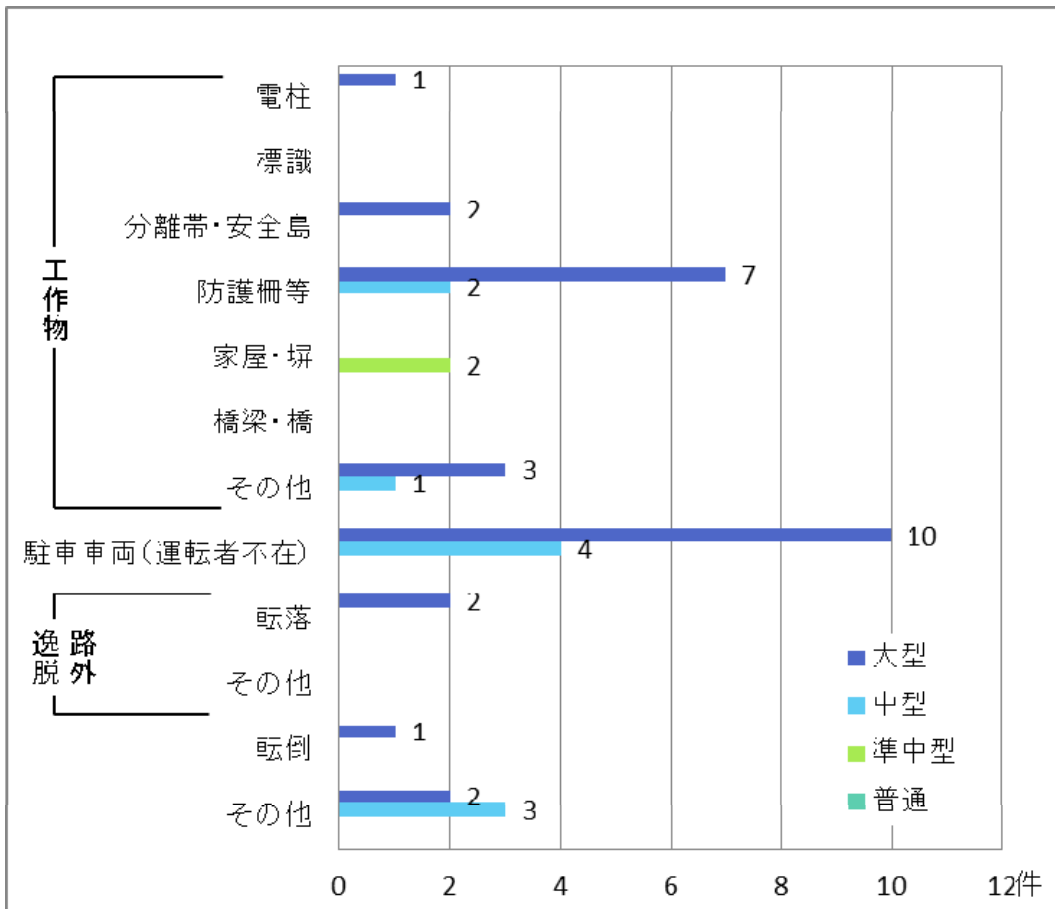


※対自転車事故は、「車両相互」に含まれます。

VI. H29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

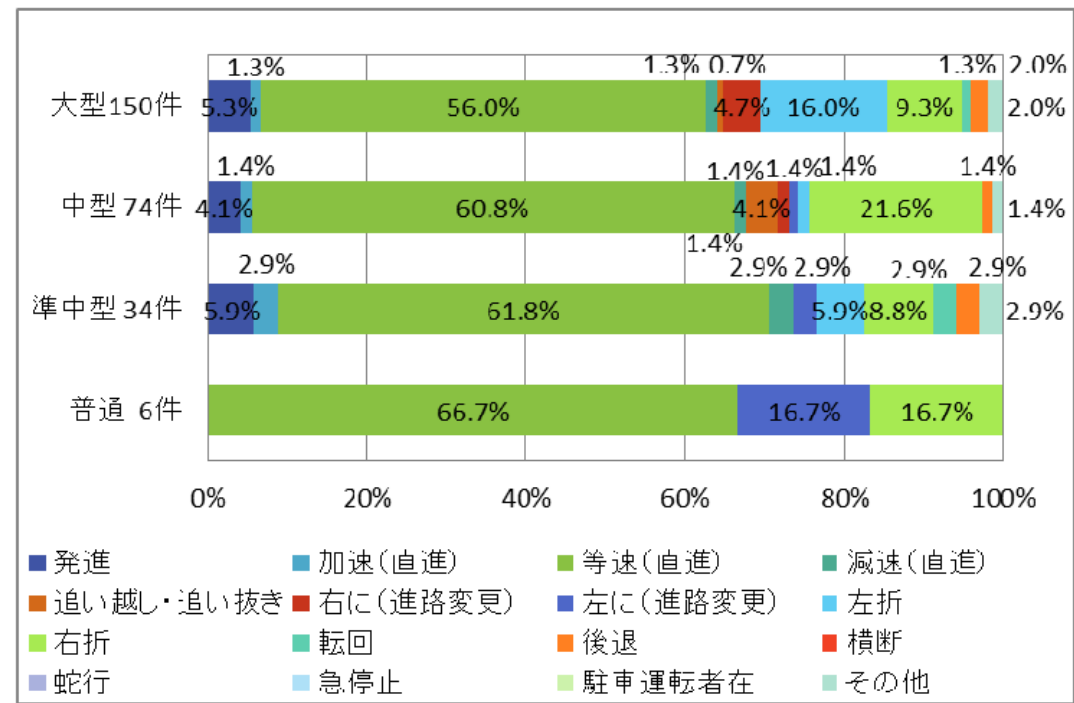
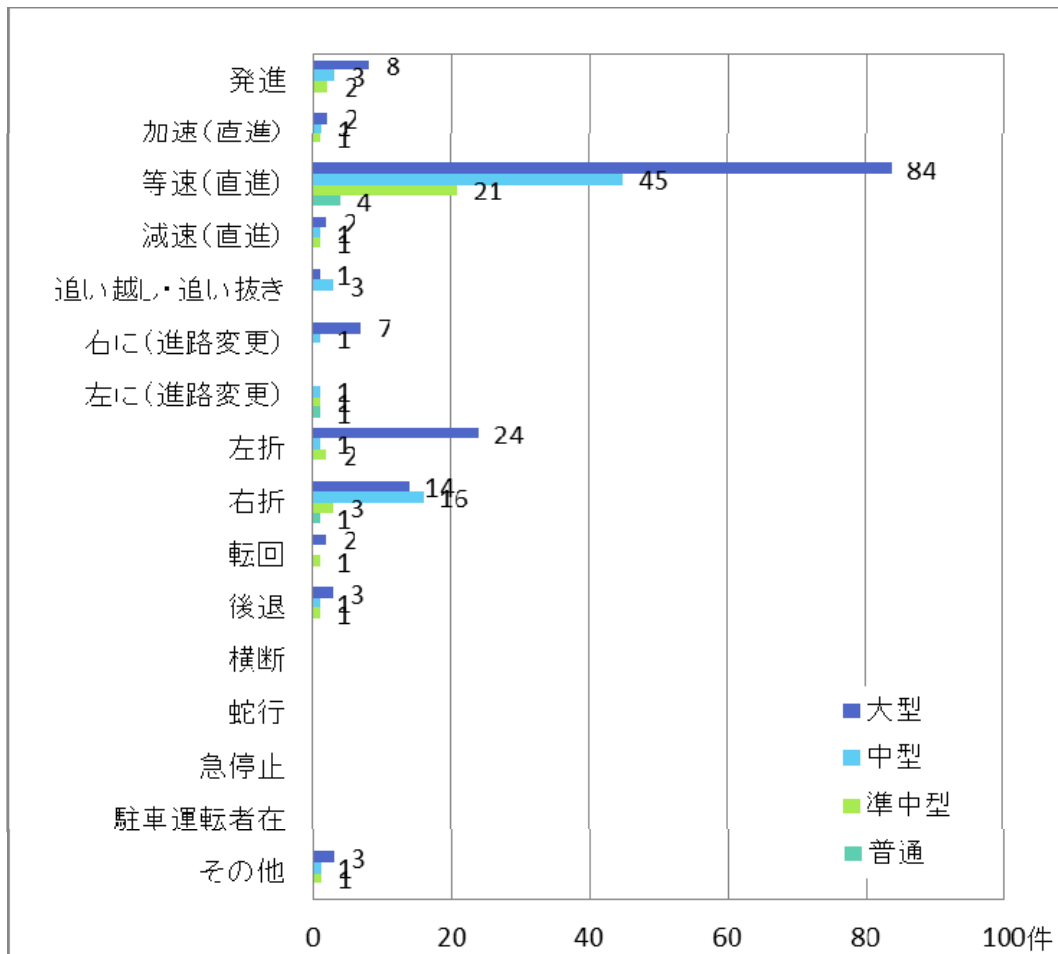
- ・車両区分の事故類型(車両単独)別にみると、「大型」及び「中型」では「駐車車両(運転者不在)」が最も多く、それぞれ10件(35.7%)、4件(40.0%)となっている。
- ・「準中型」では「工作物 家屋・塀」が2件(100.0%)となっている。



VI. H29年死亡事故データ(車両区分)

3. 車両区分別の行動類型別

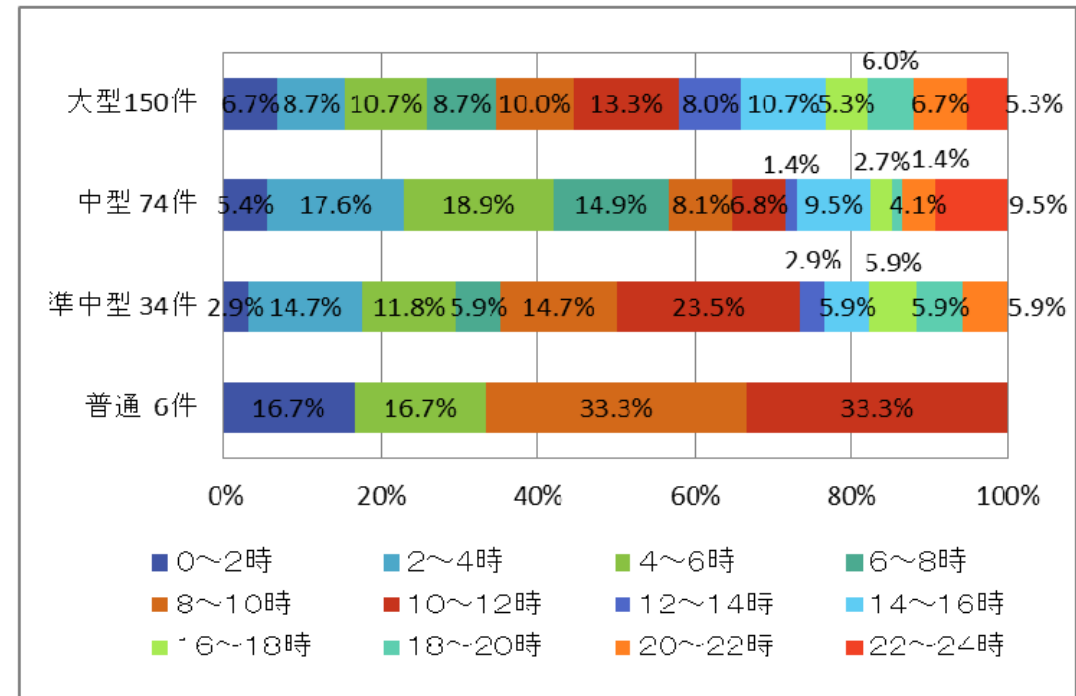
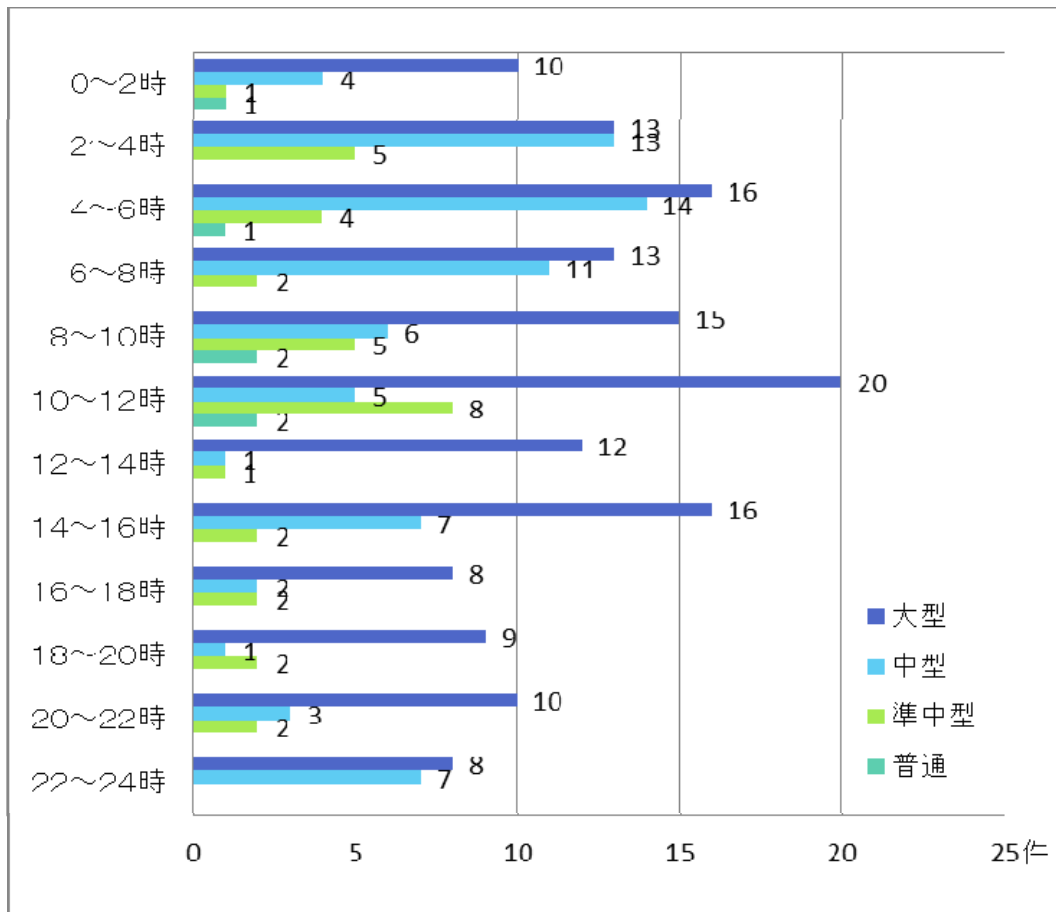
- ・車両区分別の行動類型別にみると、「大型」から「普通」までのいずれも「等速（直進）」が最も多く、それぞれ84件（56.0%）、45件（60.8%）、21件（61.8%）、4件（66.7%）と6~7割程度を占めている。
- ・次いで、「大型」では「左折」が多く24件（16.0%）となっている。「中型」及び「準中型」では「右折」が多く、それぞれ16件（21.6%）、3件（8.8%）となっている。



VI. H29年死亡事故データ(車両区分)

4. 車両区分別の時間帯別

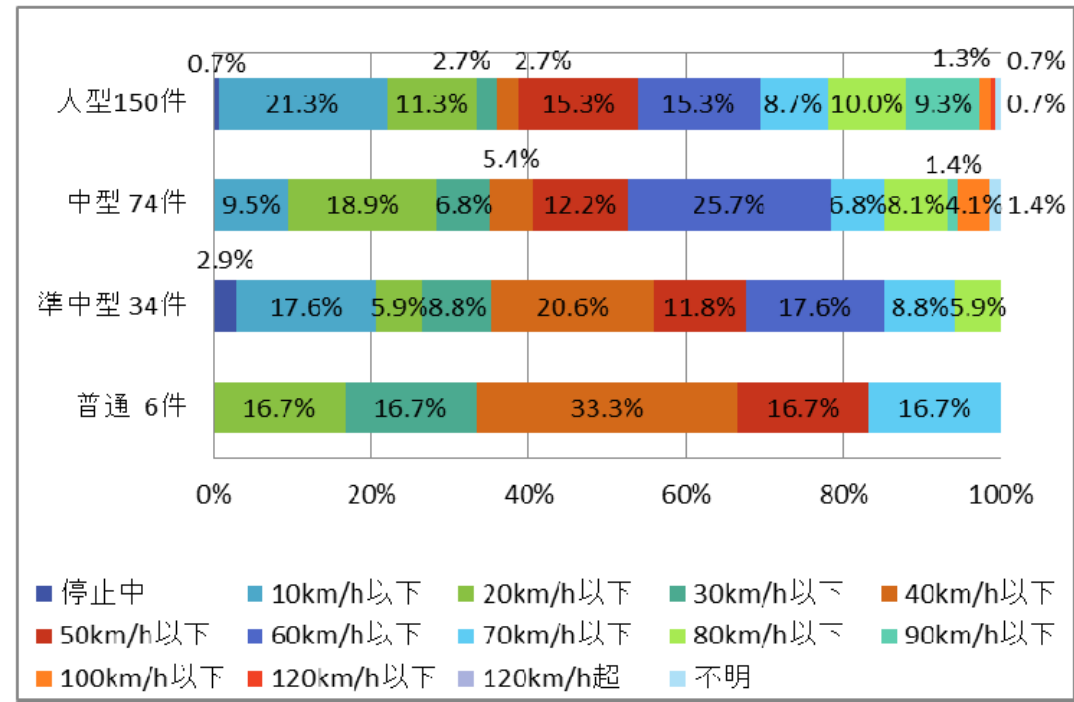
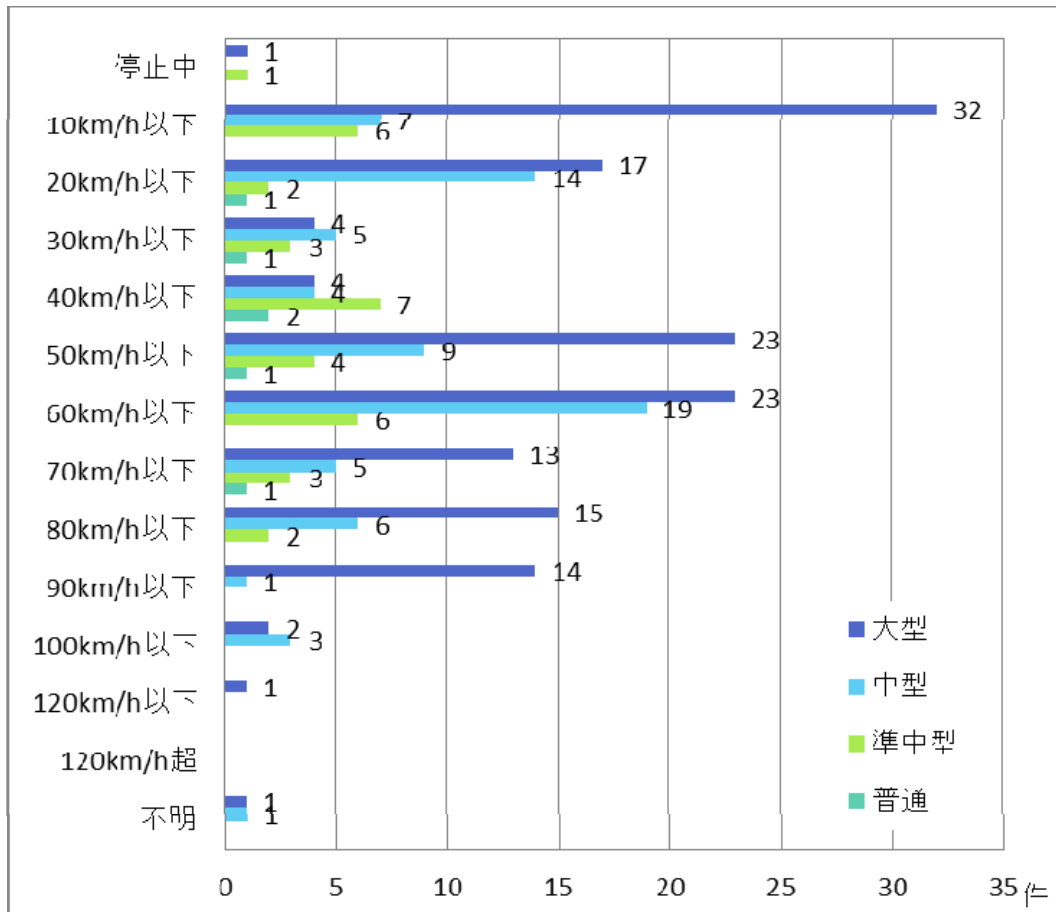
- ・車両区分別の時間帯別にみると、「大型」では「10～12時」が最も多く20件（13.3%）となっている。次いで、「4～6時」及び「14～16時」がそれぞれ16件（10.7%）と続いている。
- ・「中型」では「4～6時」が最も多く14件（18.9%）となっている。次いで、「2～4時」13件（17.6%）、「6～8時」11件（14.9%）と続いている。
- ・「準中型」では「10～12時」が最も多く8件（23.5%）となっている。次いで、「2～4時」及び「8～10時」がそれぞれ5件（14.7%）と続いている。
- ・「普通」では「8～10時」及び「10～12時」が最も多く、それぞれ2件（33.3%）となっている。



VI. H29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

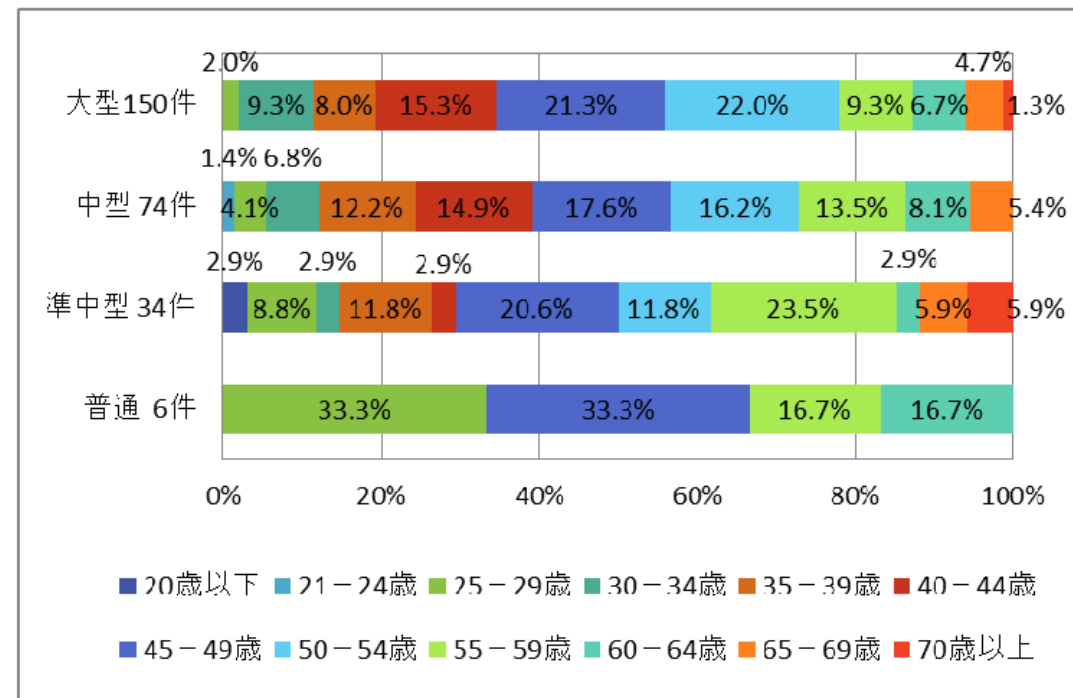
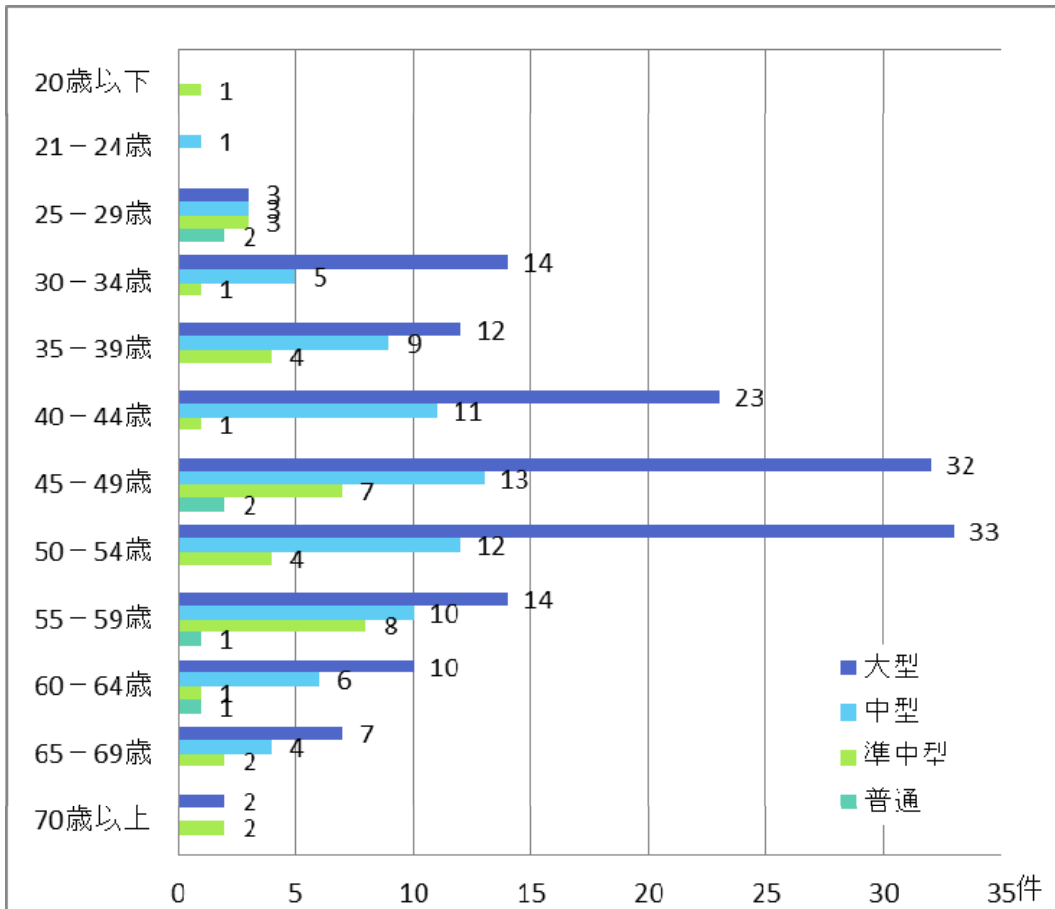
- ・車両区分別の危険認知速度別にみると、「大型」では「10km/h以下」が最も多く32件（21.3%）となっている。次いで、「50km/h以下」及び「60km/h以下」がそれぞれ23件（15.3%）と続いている。
- ・「中型」では「60km/h以下」が最も多く19件（25.7%）となっている。次いで、「20km/h以下」14件（18.9%）と続いている。
- ・「準中型」では「40km/h以下」が最も多く7件（20.6%）となっている。次いで、「10km/h以下」及び「60km/h以下」がそれぞれ6件（17.6%）と続いている。
- ・「普通」では「40km/h以下」が最も多く2件（33.3%）となっている。



VI. H29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

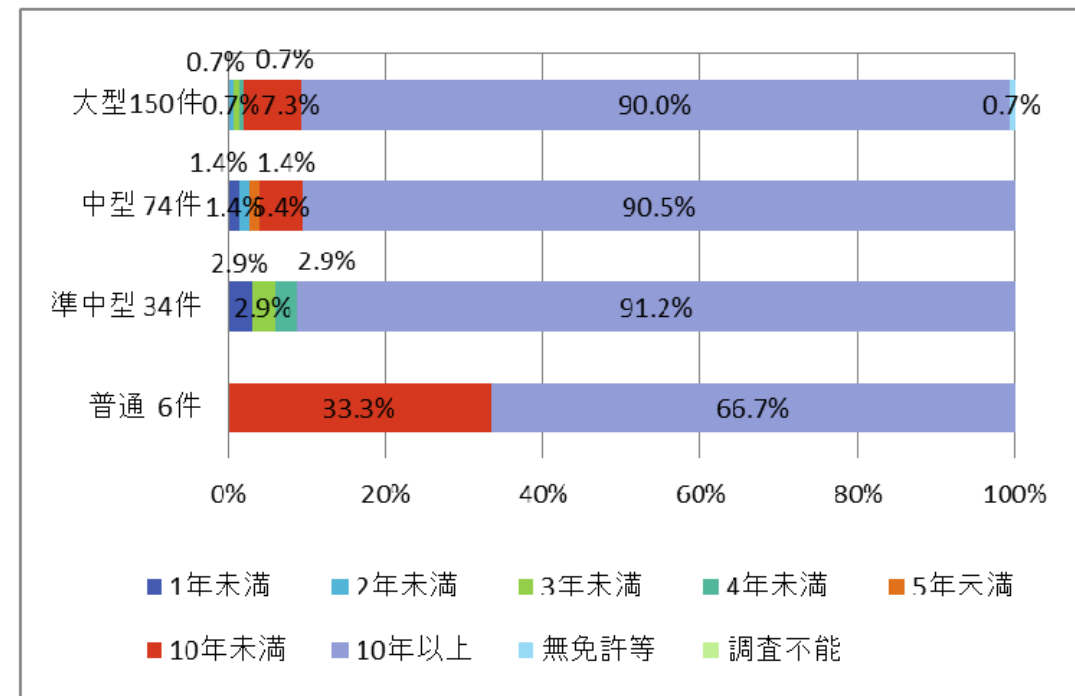
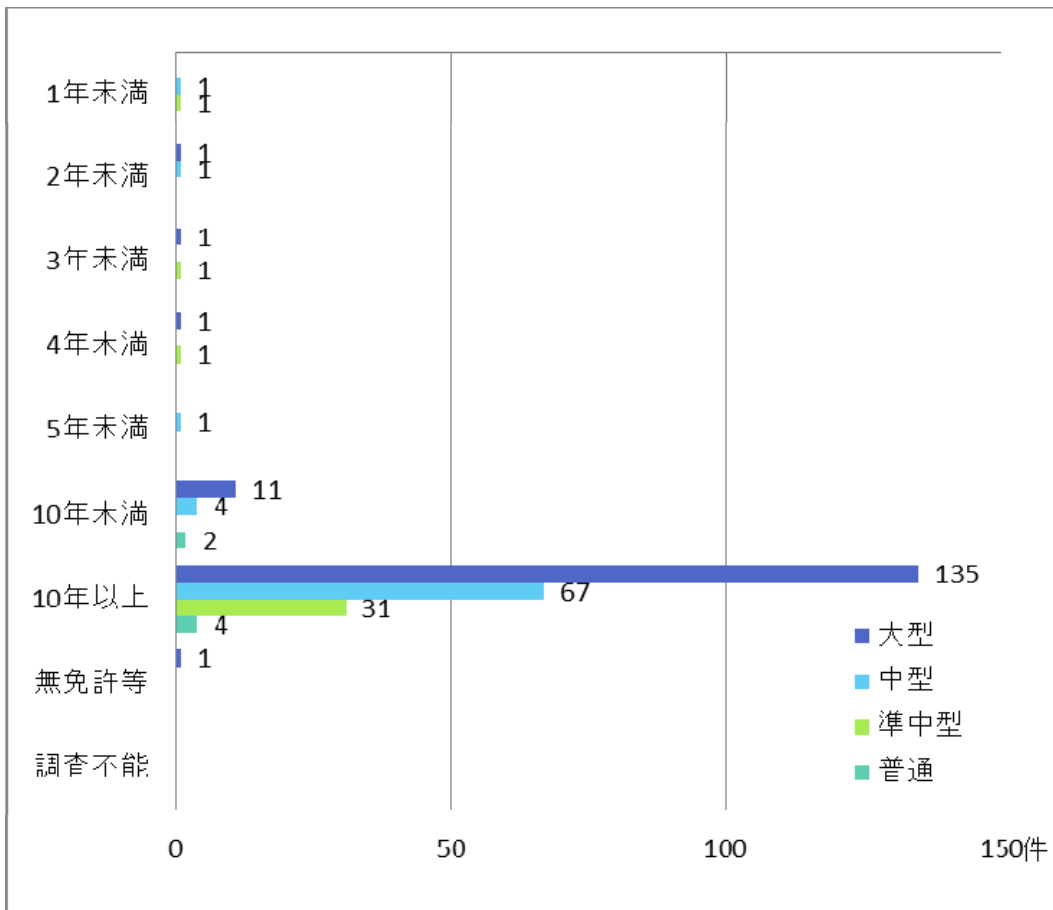
- ・車両区分別の年齢層別にみると、「大型」では「50-54歳」が最も多く33件（22.0%）となっている。次いで、「45-49歳」32件（21.3%）、「40-44歳」23件（15.3%）と続いている。
- ・「中型」では「45-49歳」が最も多く13件（17.6%）となっている。次いで、「50-54歳」12件（16.2%）、「40-44歳」11件（14.9%）と続いている。
- ・「準中型」では「55-59歳」が最も多く8件（23.5%）となっている。次いで、「45-49歳」が7件（20.6%）と続いている。
- ・「普通」では「25-29歳」及び「45-49歳」が最も多く、それぞれ2件（33.3%）となっている。



VI. H29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年未満」の割合が多い。



メ モ

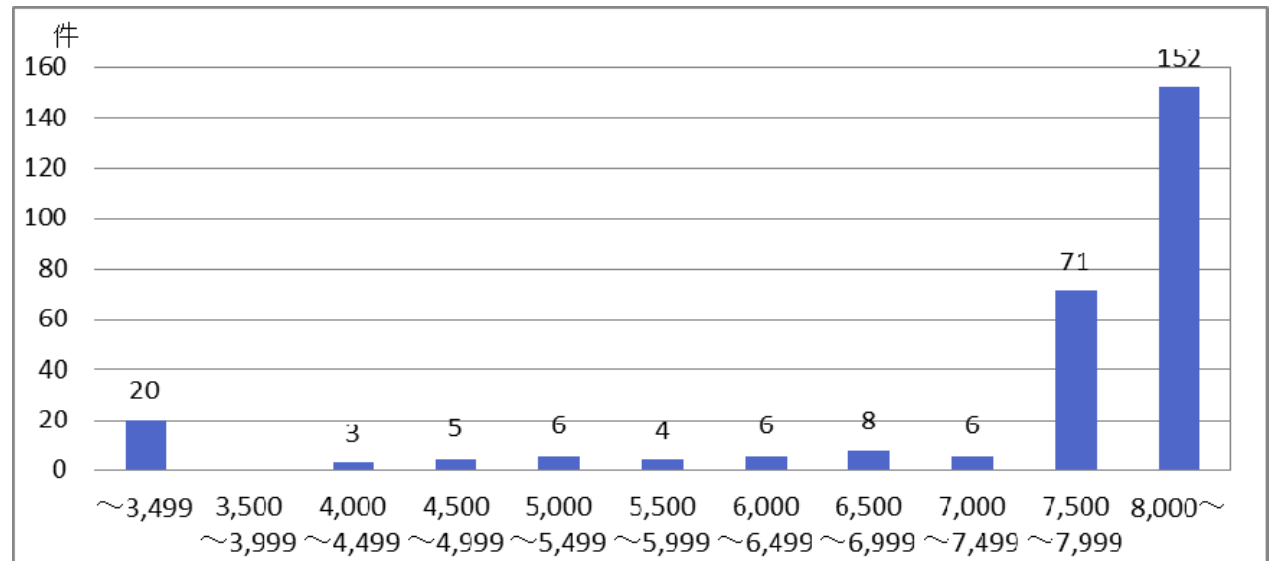
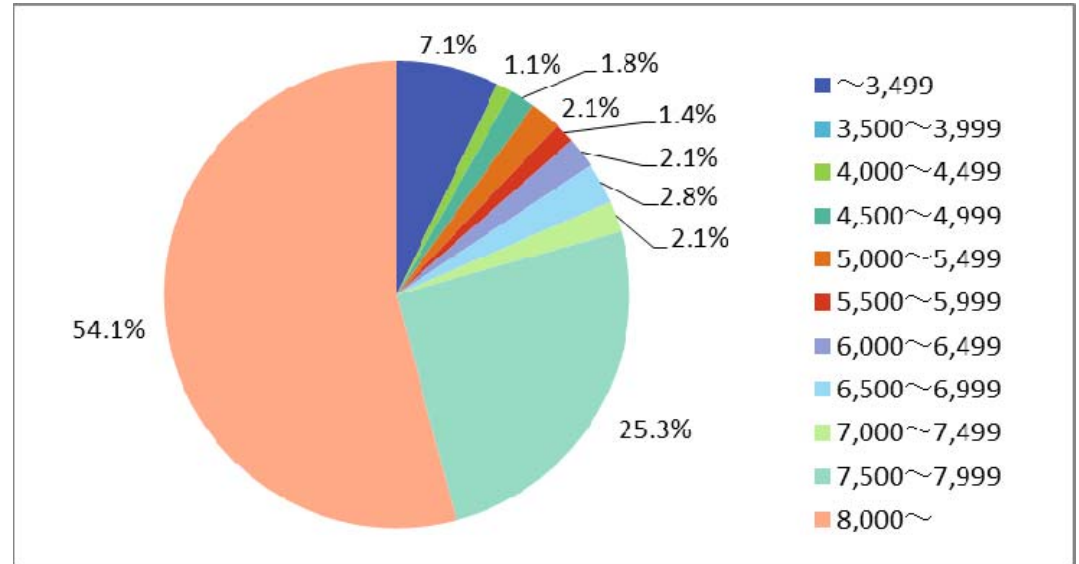
Ⅶ. H29年死亡事故データ(車両総重量)

1. 車両総重量別

Ⅶ. H29年死亡事故データ(車両総重量)

1. 車両総重量別

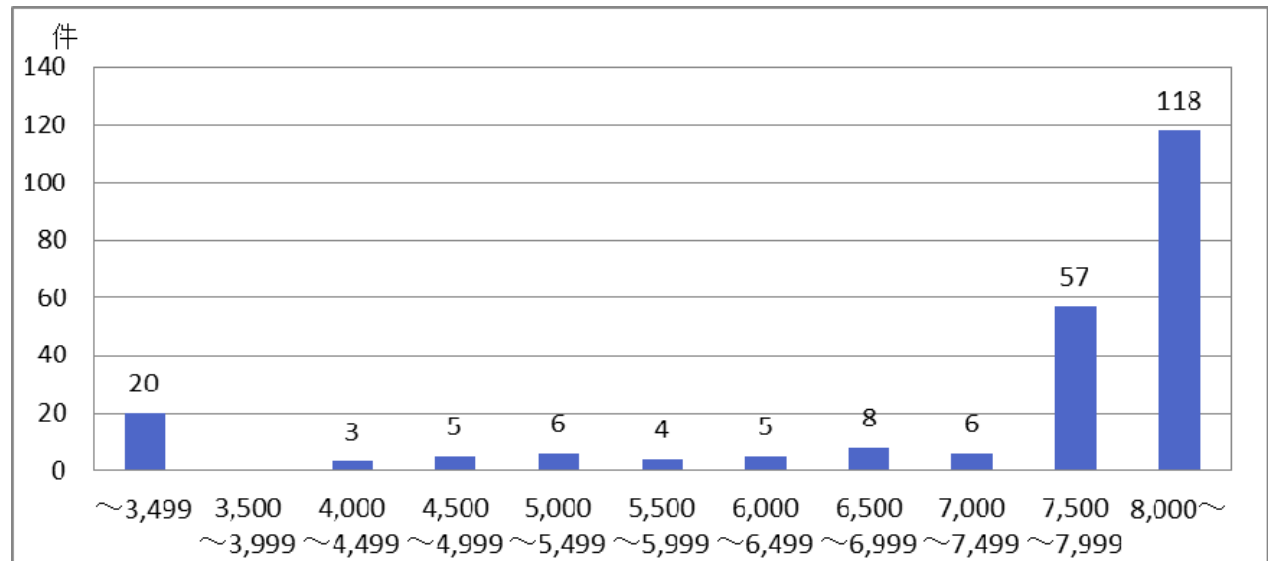
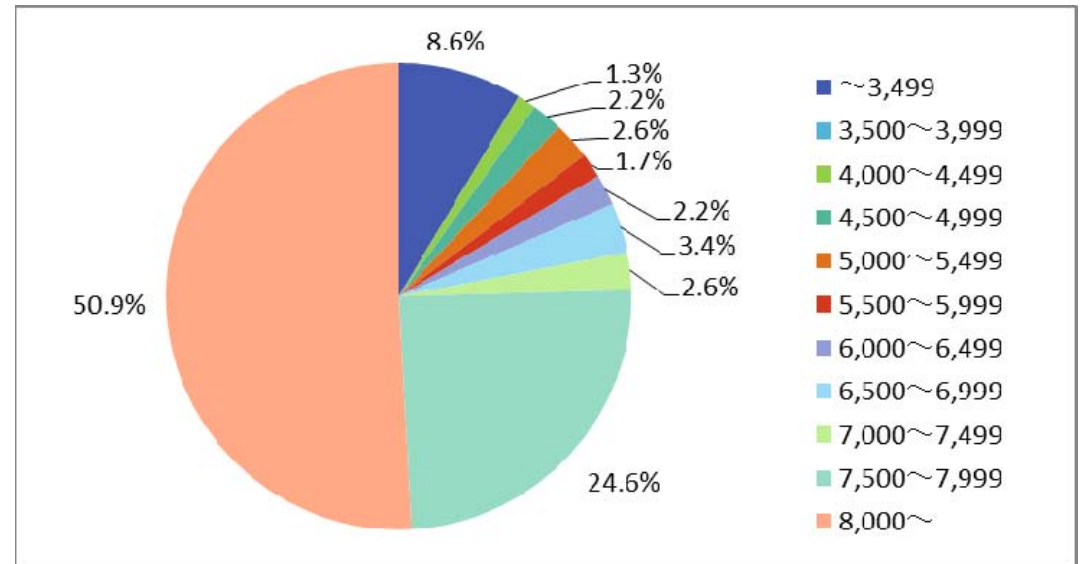
- ・車両総重量別にみると、「8,000～」が最も多く152件（54.1%）と5割以上を占めている。
- ・次いで、「7,500～7,999」71件（25.3%）と続いており、両者で8割近くを占めている。



Ⅶ. H29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

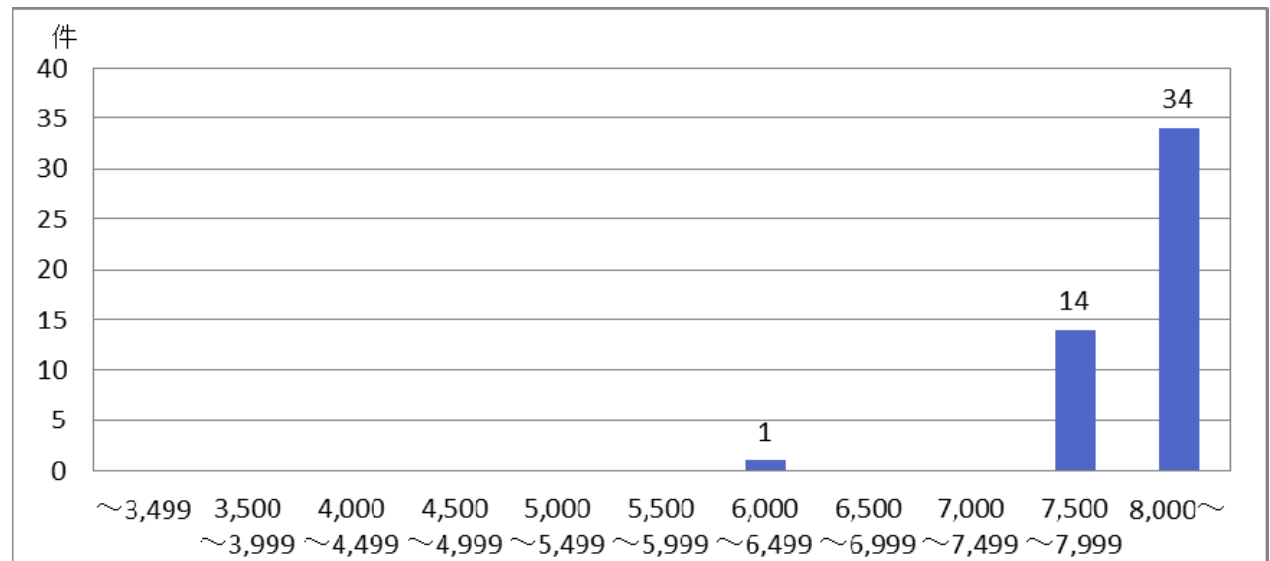
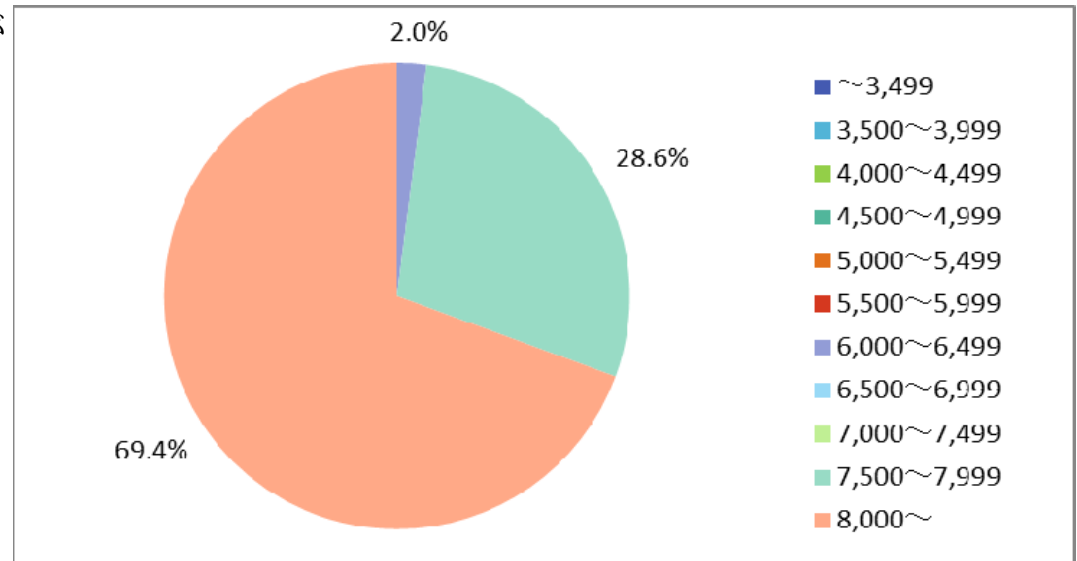
- 一般道路上での車両総重量別をみると、「8,000～」が最も多く118件(50.9%)と5割以上を占めている。
- 次いで、「7,500～7,999」57件(24.6%)と続いており、両者で7割以上を占めている。



Ⅶ. H29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34件(69.4%)と7割近くを占めている。
- ・ 次いで、「7,500～7,999」14件(28.6%)と続き、両方で9割以上を占めている。



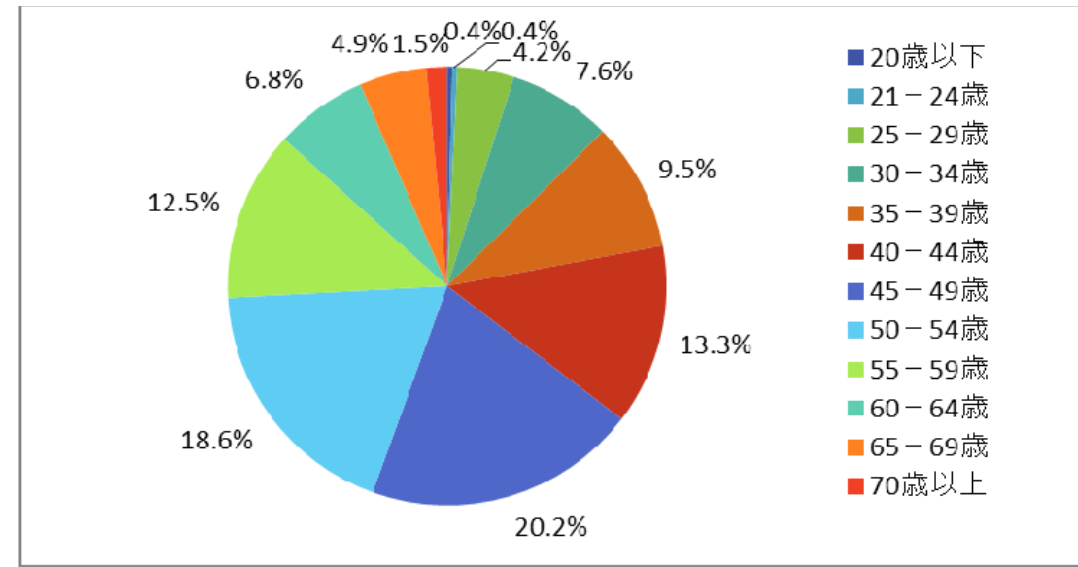
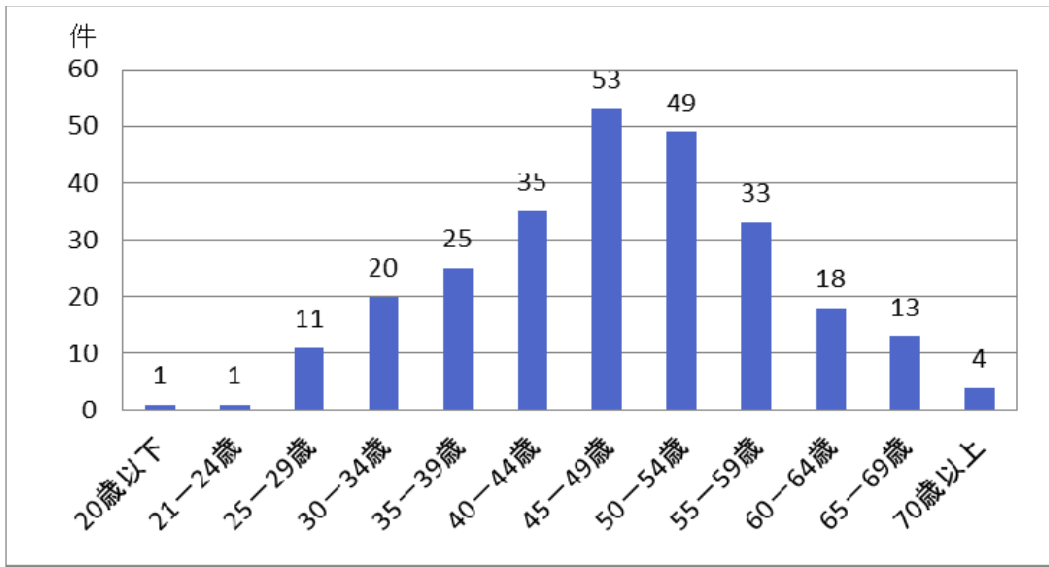
Ⅷ. H29年死亡事故データ(年齢層別)

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. H29年死亡事故データ(年齢層別)

1. 運転者の年齢層別

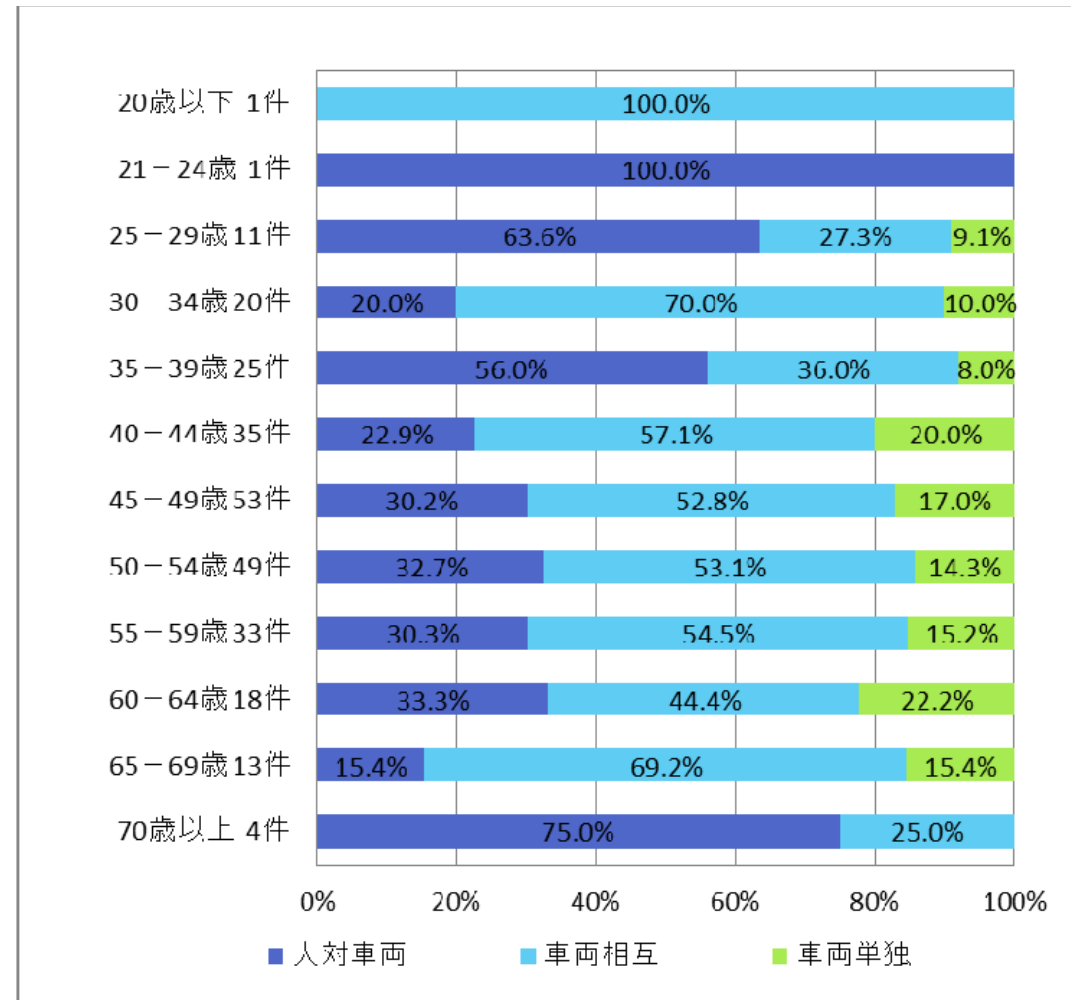
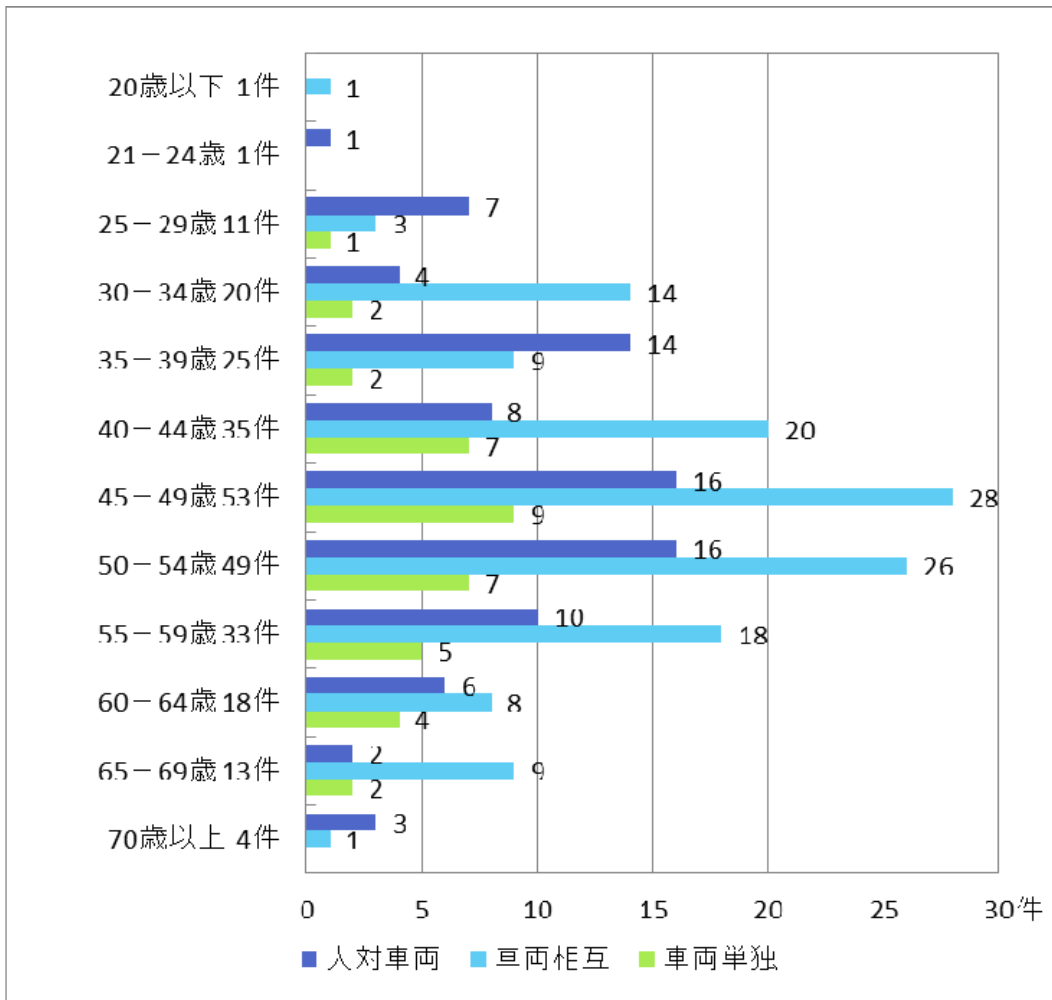
- ・年齢層別にみると、「45-49歳」が最も多く53件（20.2%）となっている。
- ・次いで、「50-54歳」49件（18.6%）、「40-44歳」35件（13.3%）、「55-59歳」33件（12.5%）と続いている。



VIII. H29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、一部の年齢層を除き、「車両相互」の割合が多い。

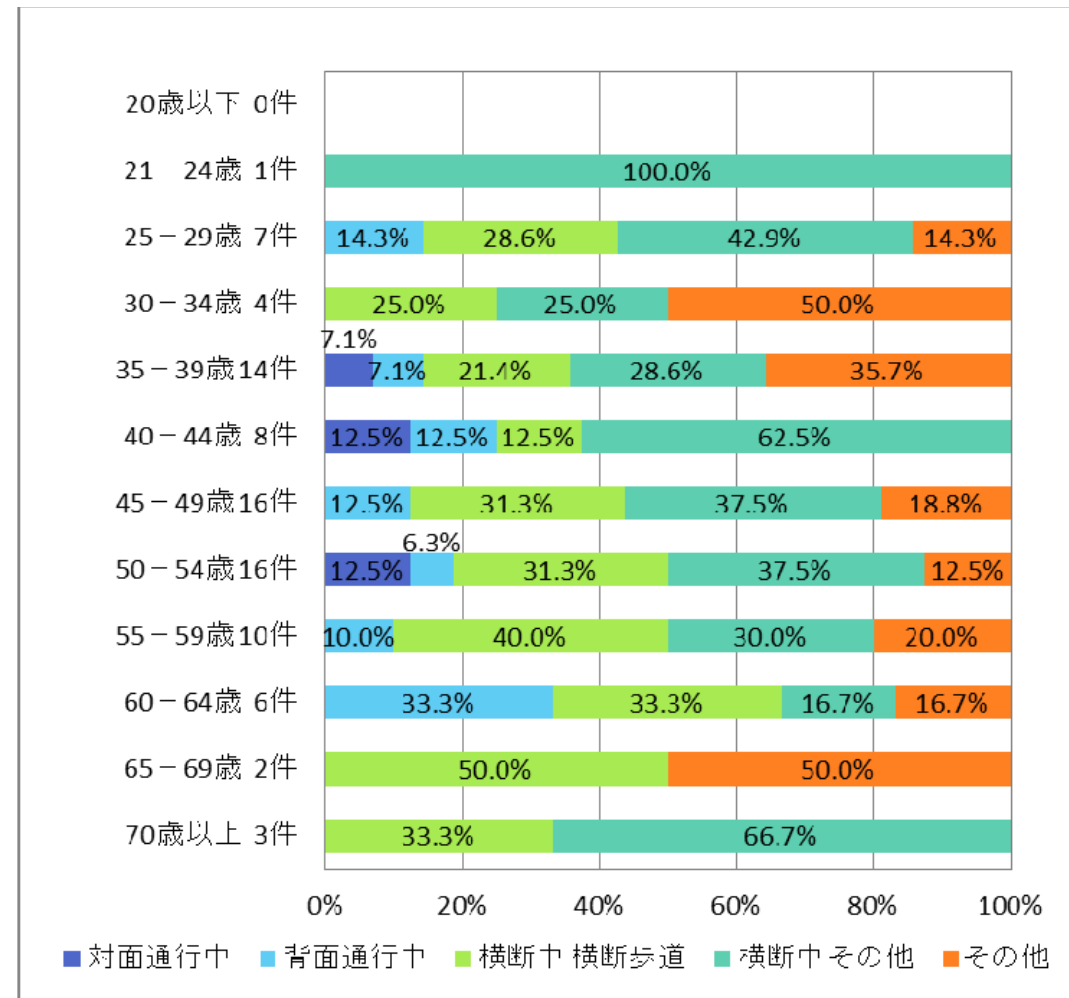
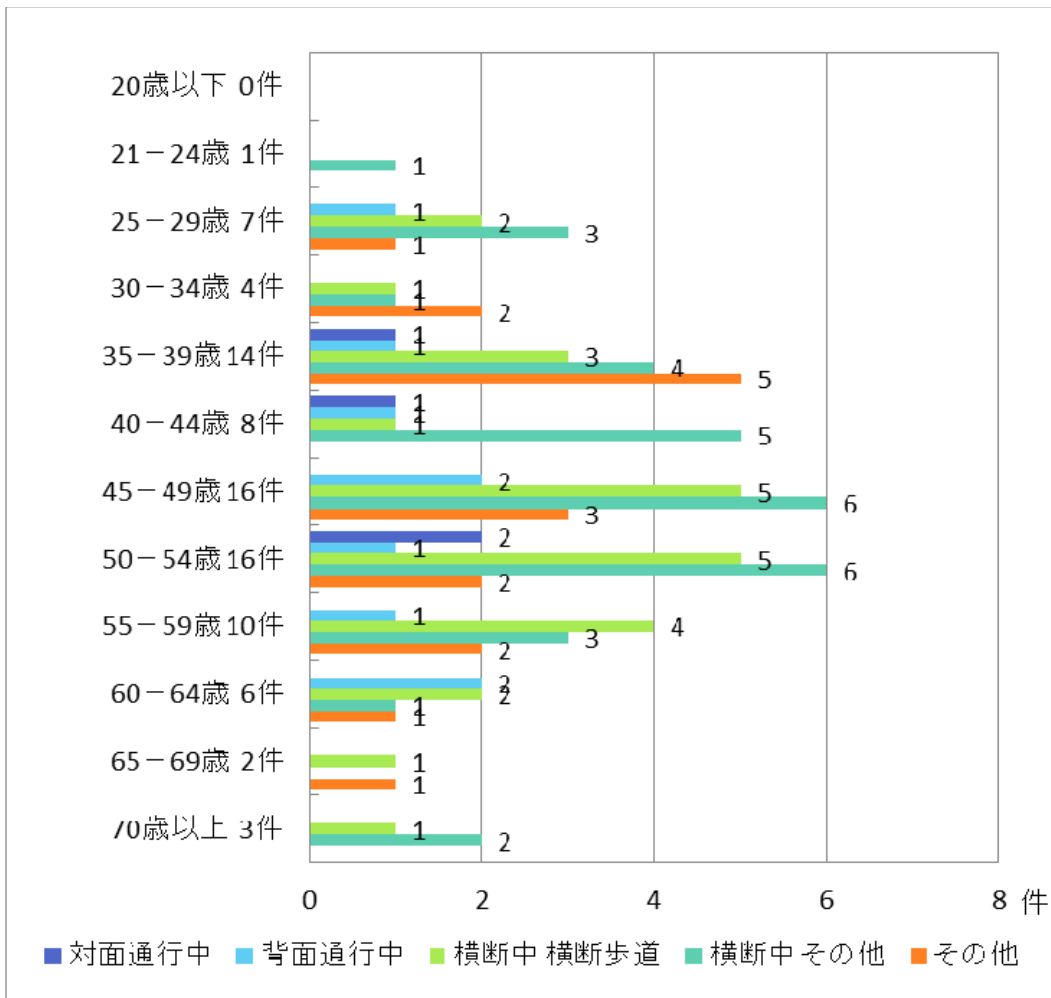


※対自転車事故は、「車両相互」に含まれます。

Ⅷ. H29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、一部の年齢層を除き、「横断中 横断歩道」及び「横断中 その他」の割合が多くなっている。

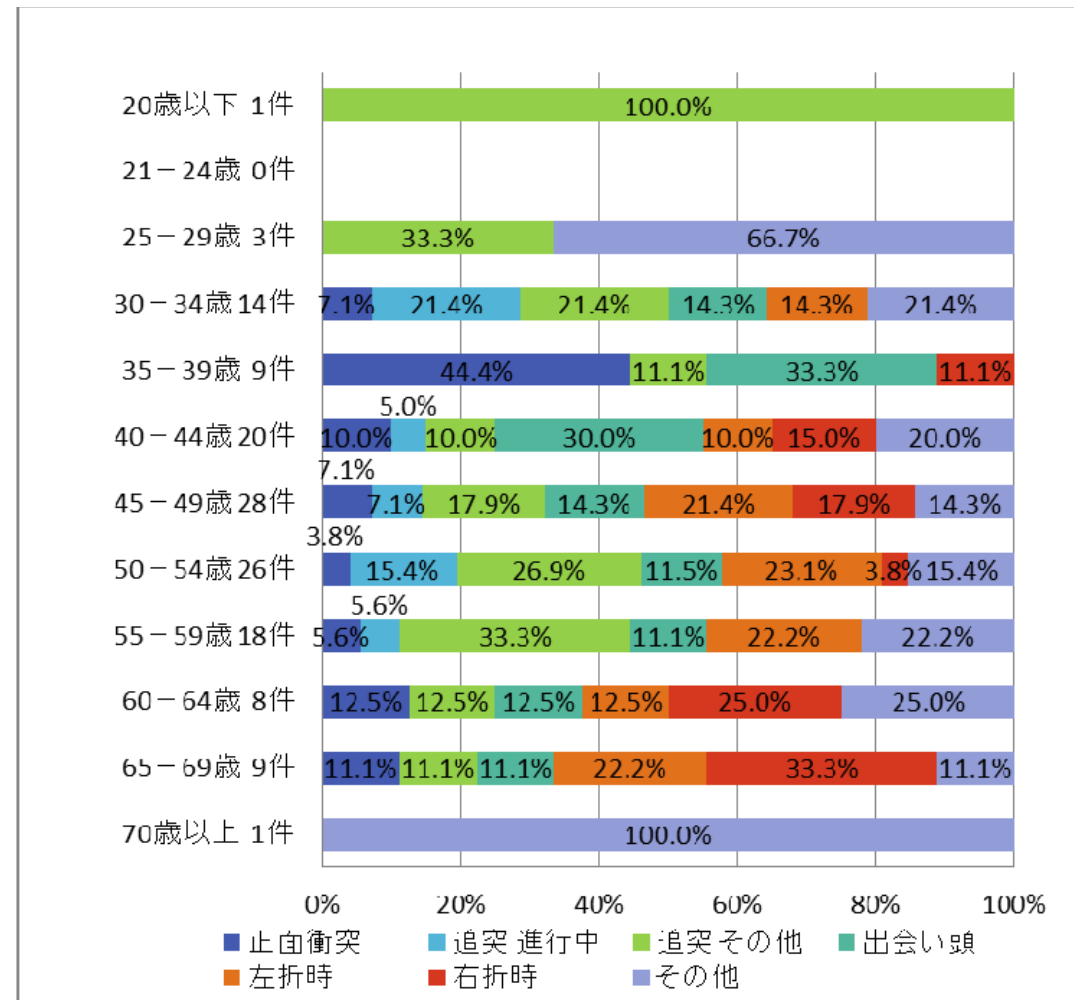
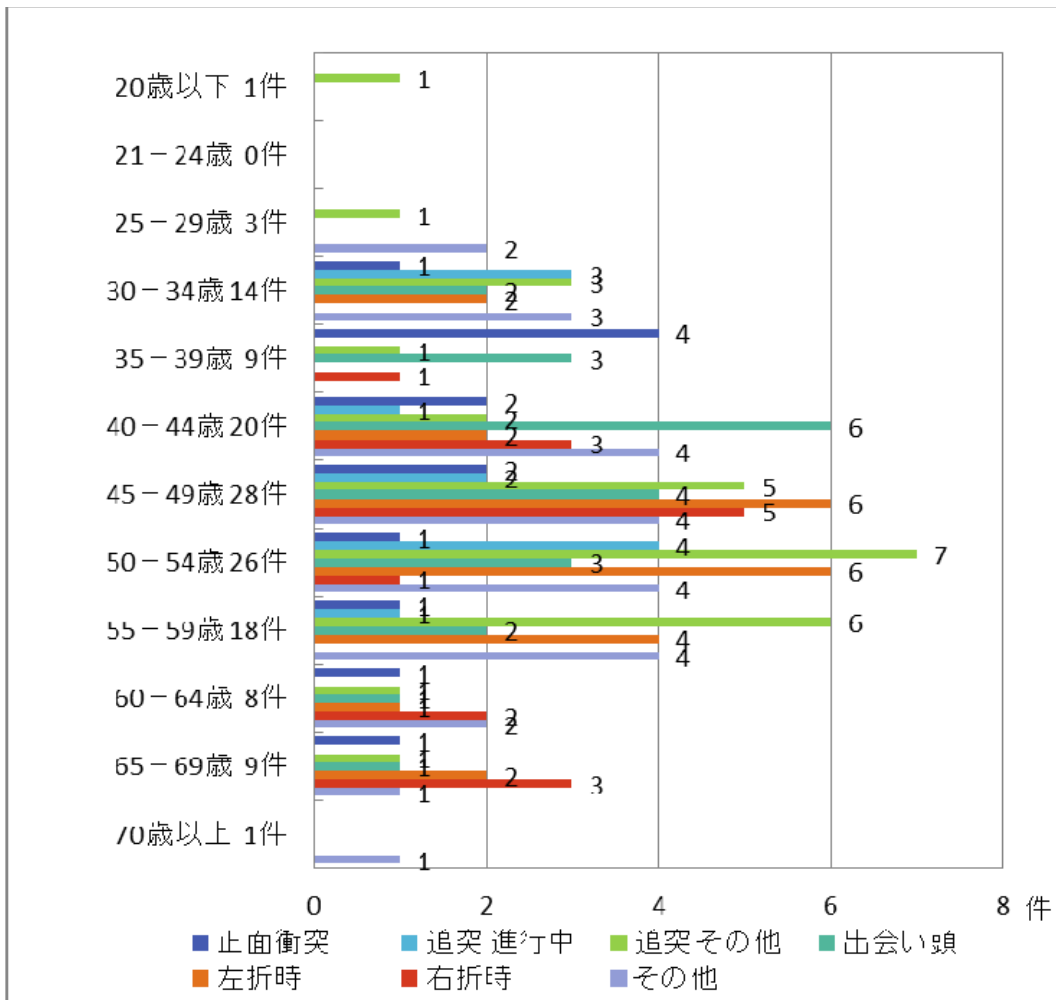


※対自転車事故は、「車両相互」に含まれます。

Ⅷ. H29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、年齢層によって傾向は異なる。

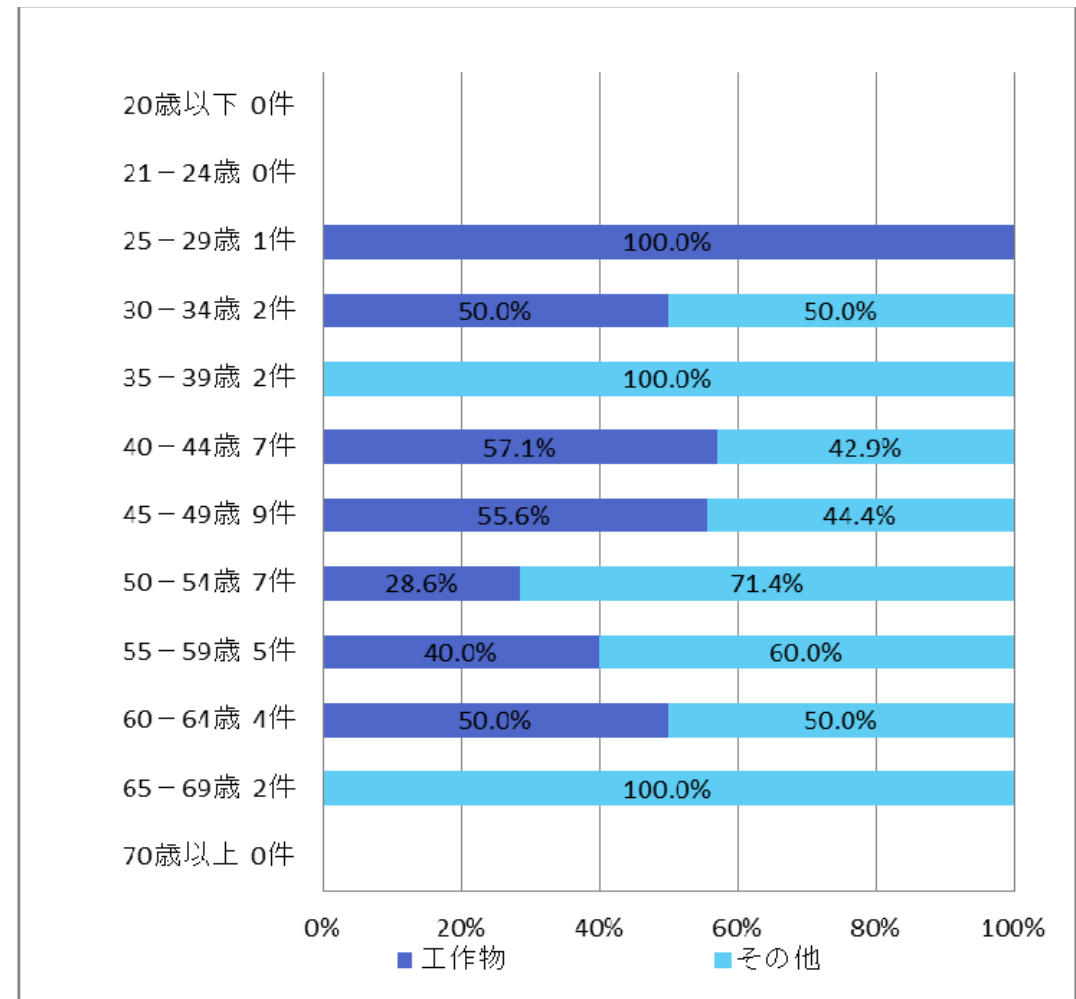
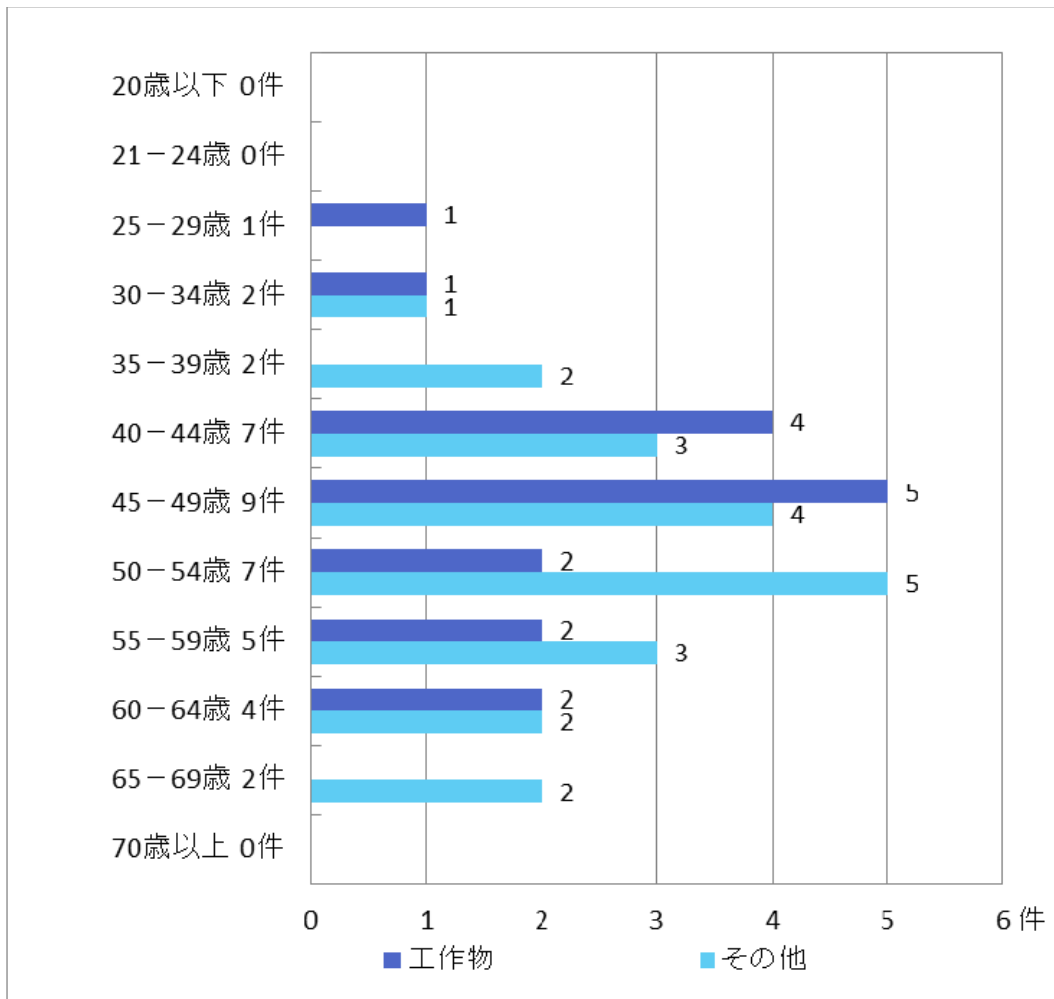


※対自転車事故は、「車両相互」に含まれます。

Ⅷ. H29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、年齢層によって傾向は異なる。



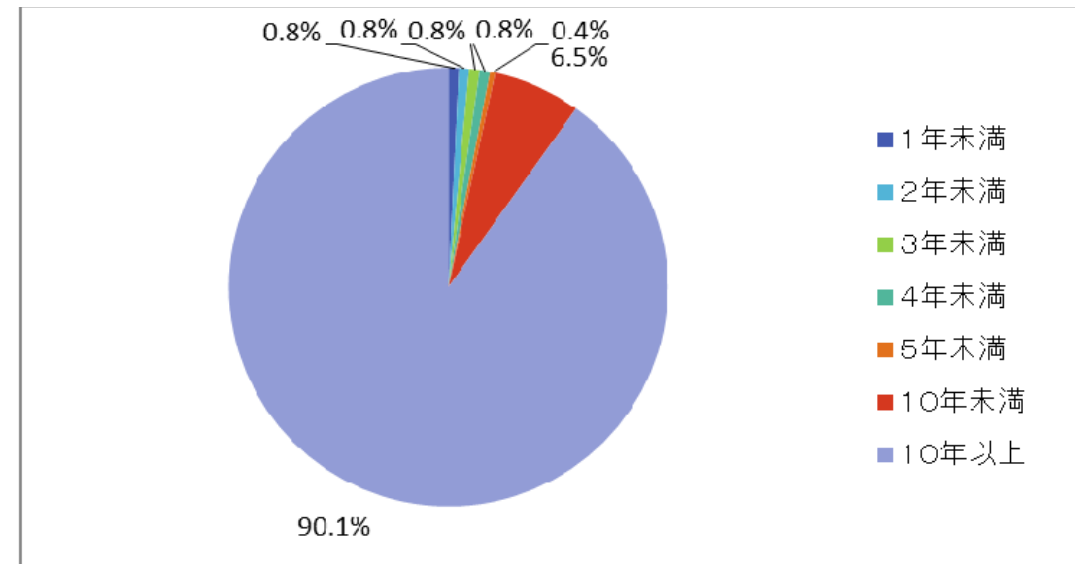
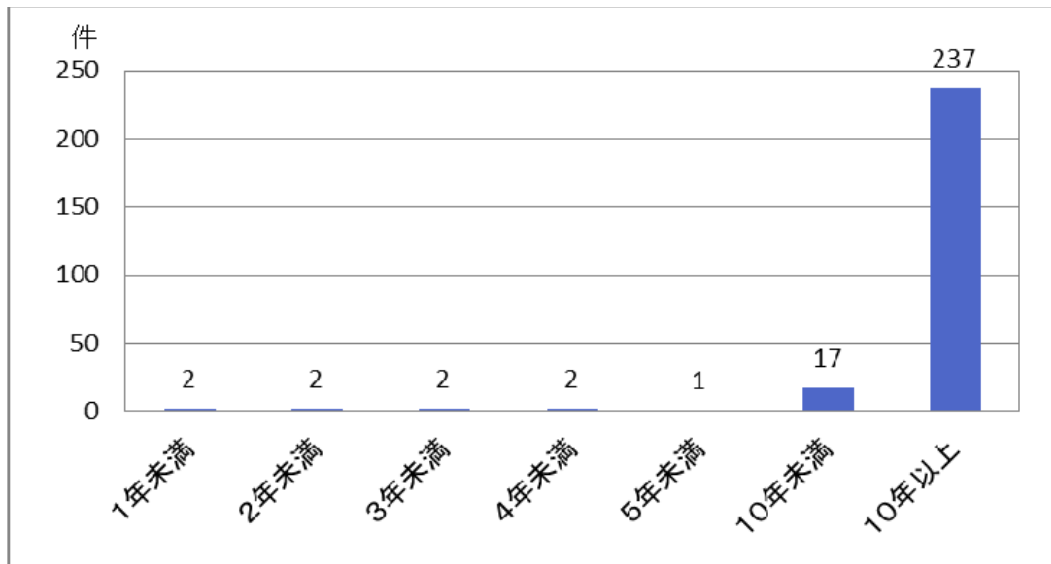
Ⅸ. H29年死亡事故データ(運転免許取得年数別)

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. H29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

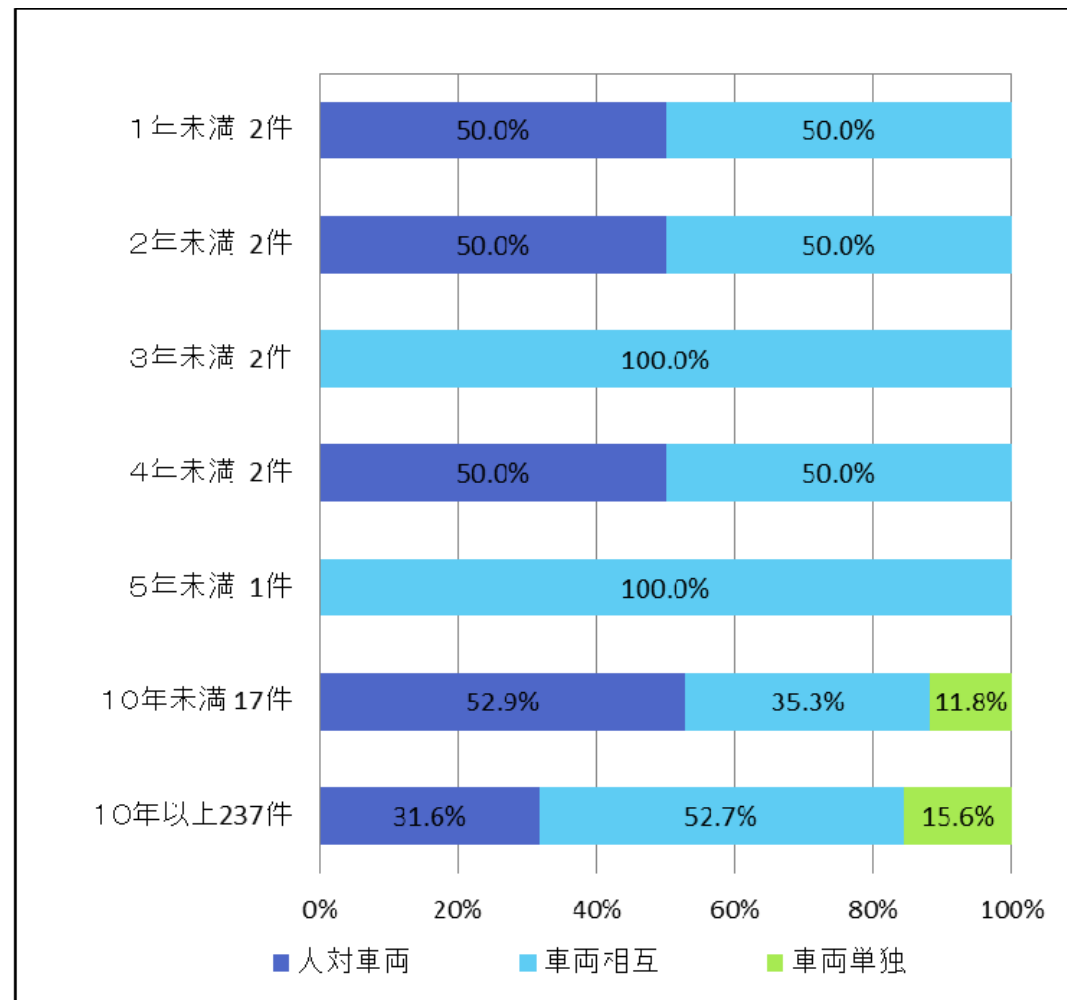
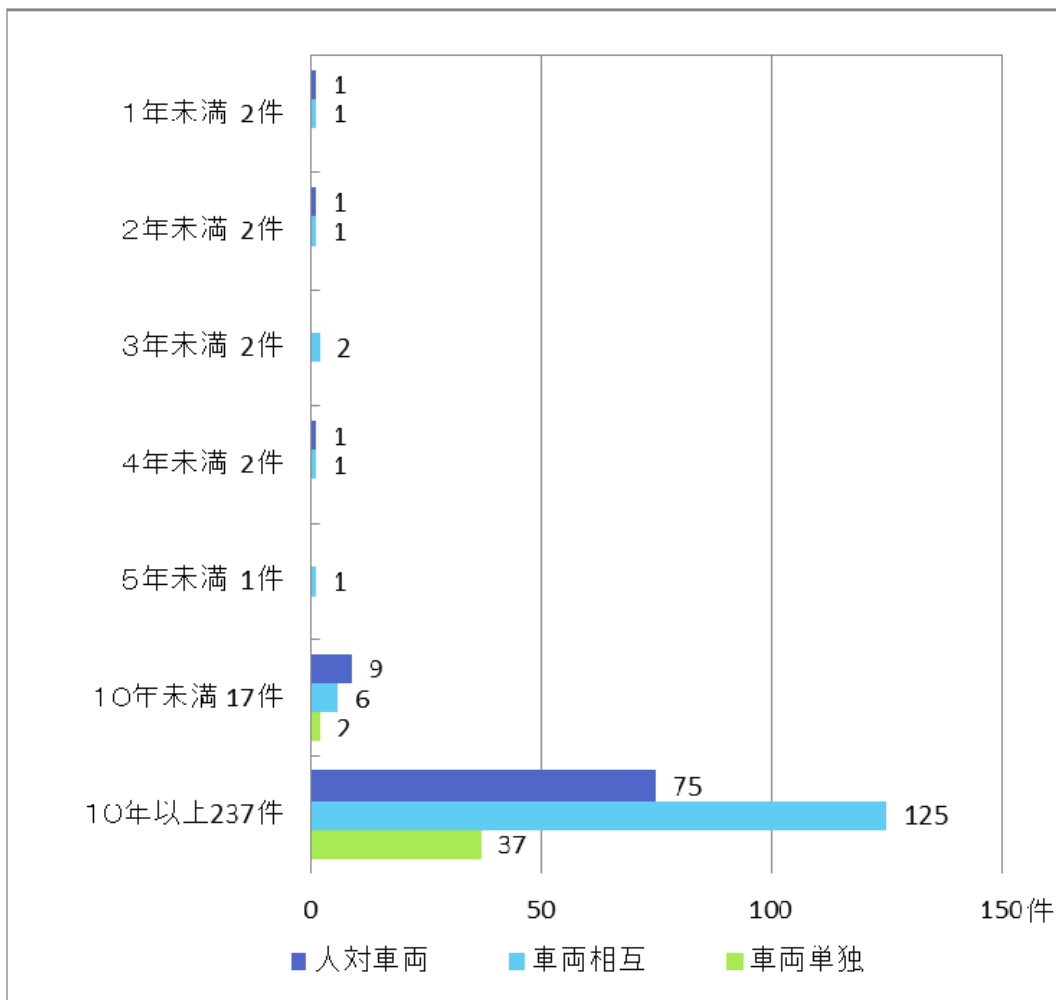
・免許取得年数別にみると、「10年以上」が最も多く237件（90.1%）と9割以上を占めている。



Ⅸ. H29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、一部の取得年数を除き「車両相互」の割合が多い。

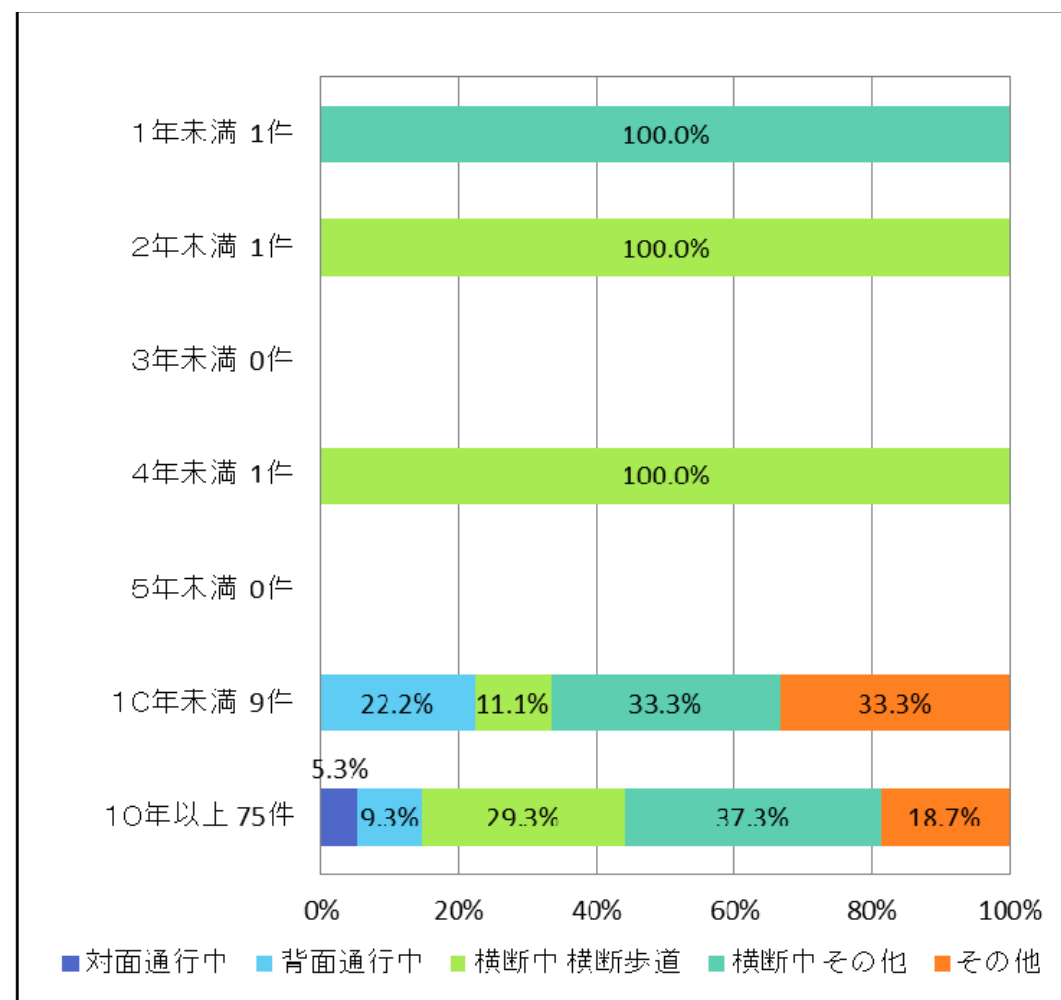
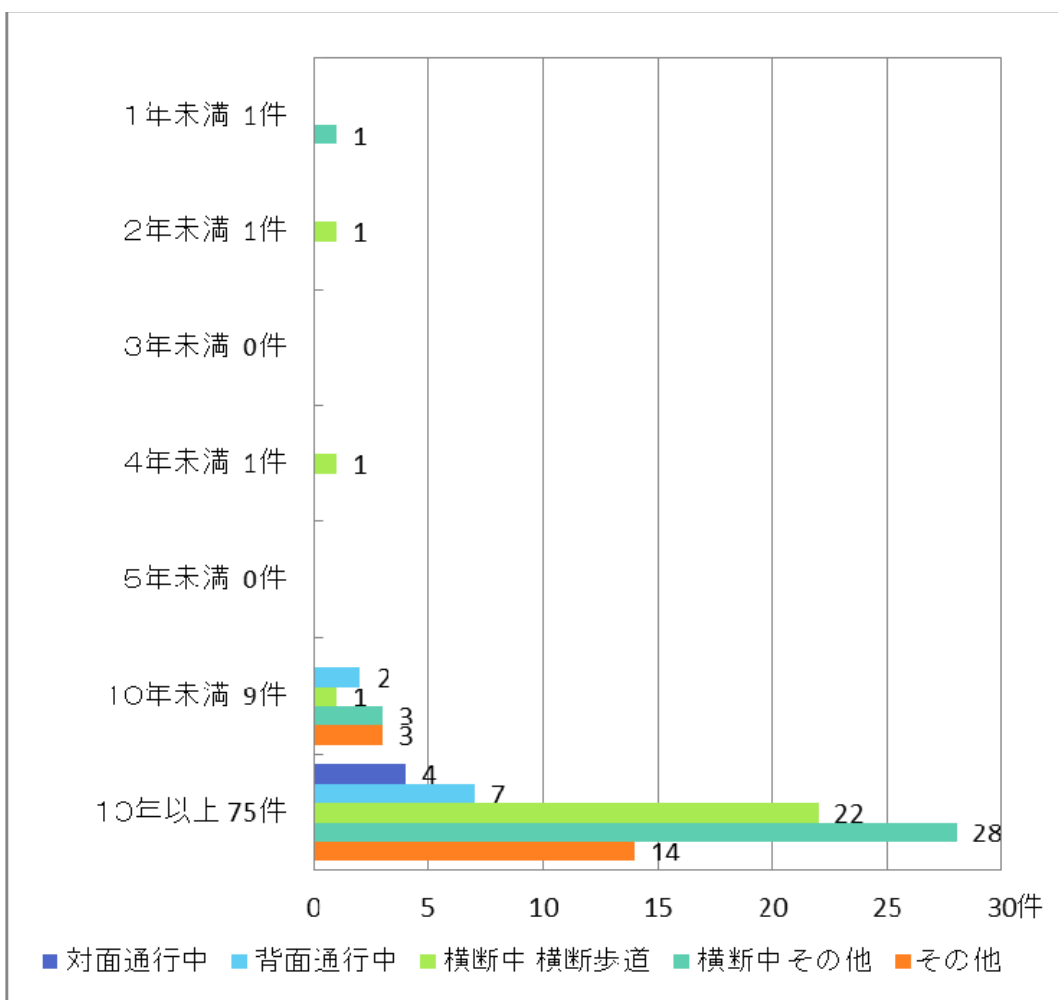


※対自転車事故は、「車両相互」に含まれます。

Ⅸ. H29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「横断中 その他」及び「その他」が最も多く、それぞれ3件(33.3%)となっている。
- ・「10年以上」は「横断中 その他」が最も多く28件(37.3%)となっている。

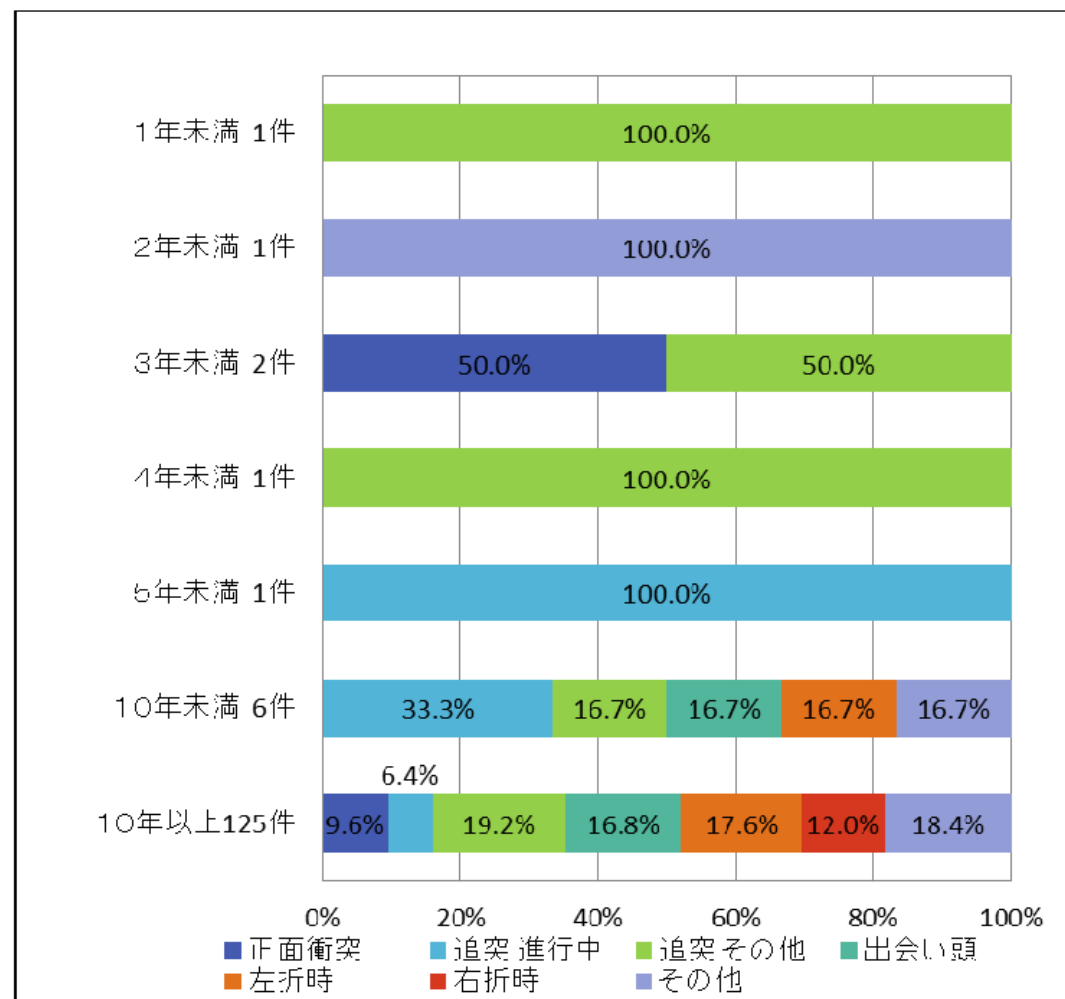
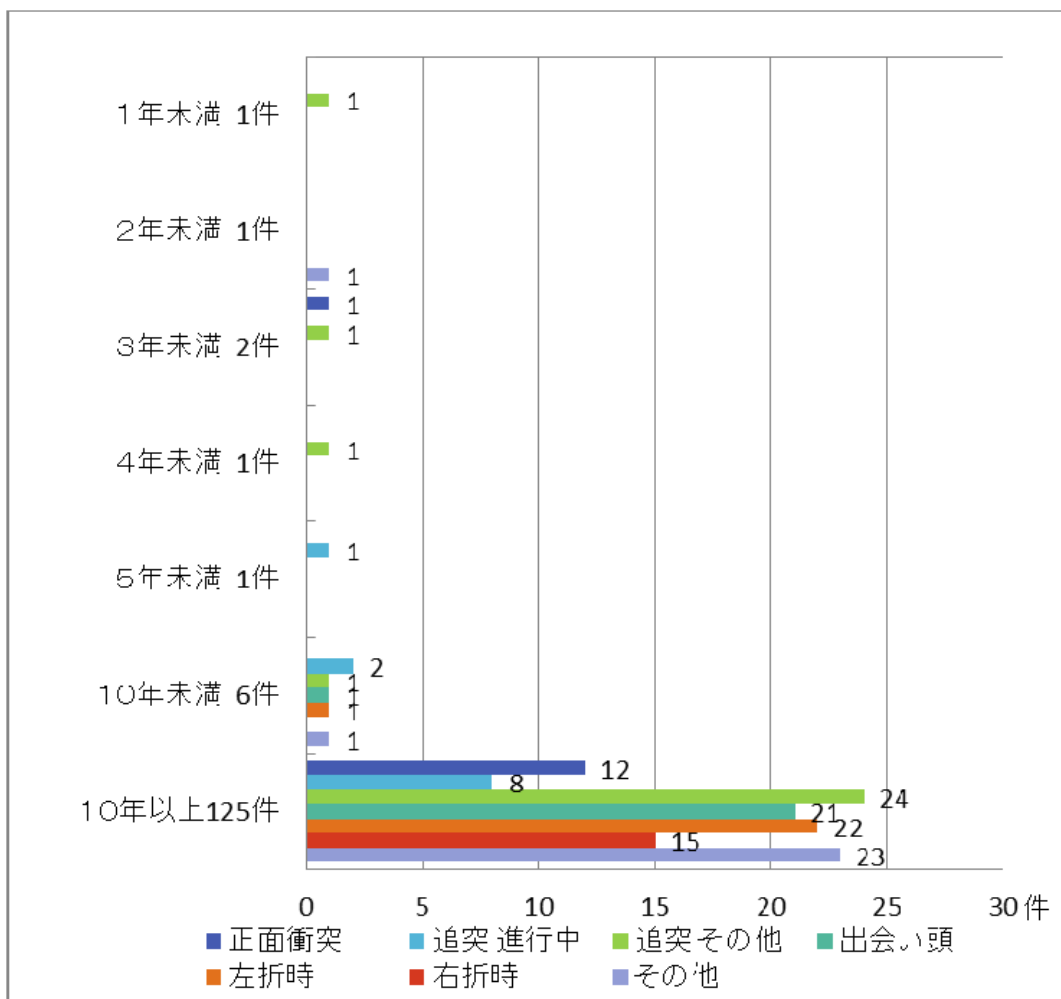


※対自転車事故は、「車両相互」に含まれます。

Ⅸ. H29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「追突 進行中」、「10年以上」は「追突 その他」の割合が多い。

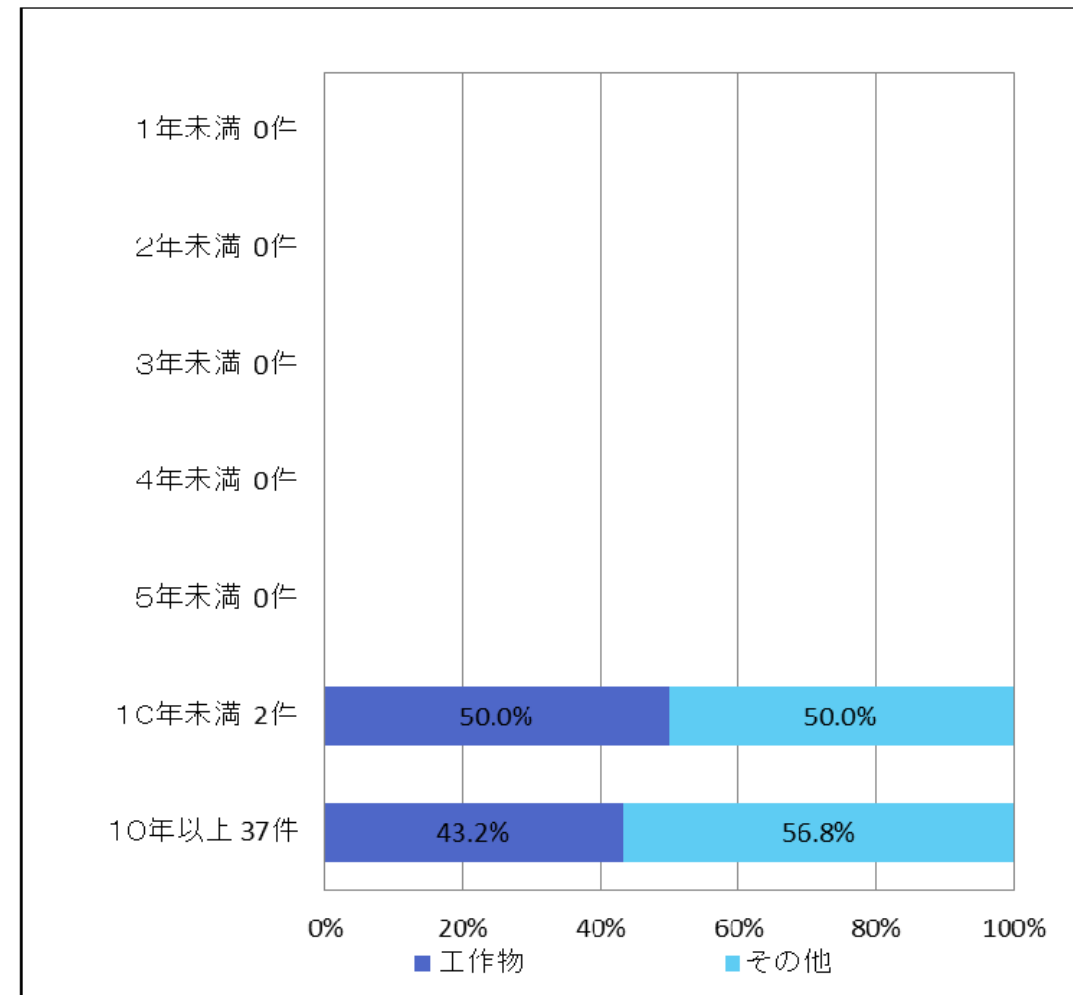
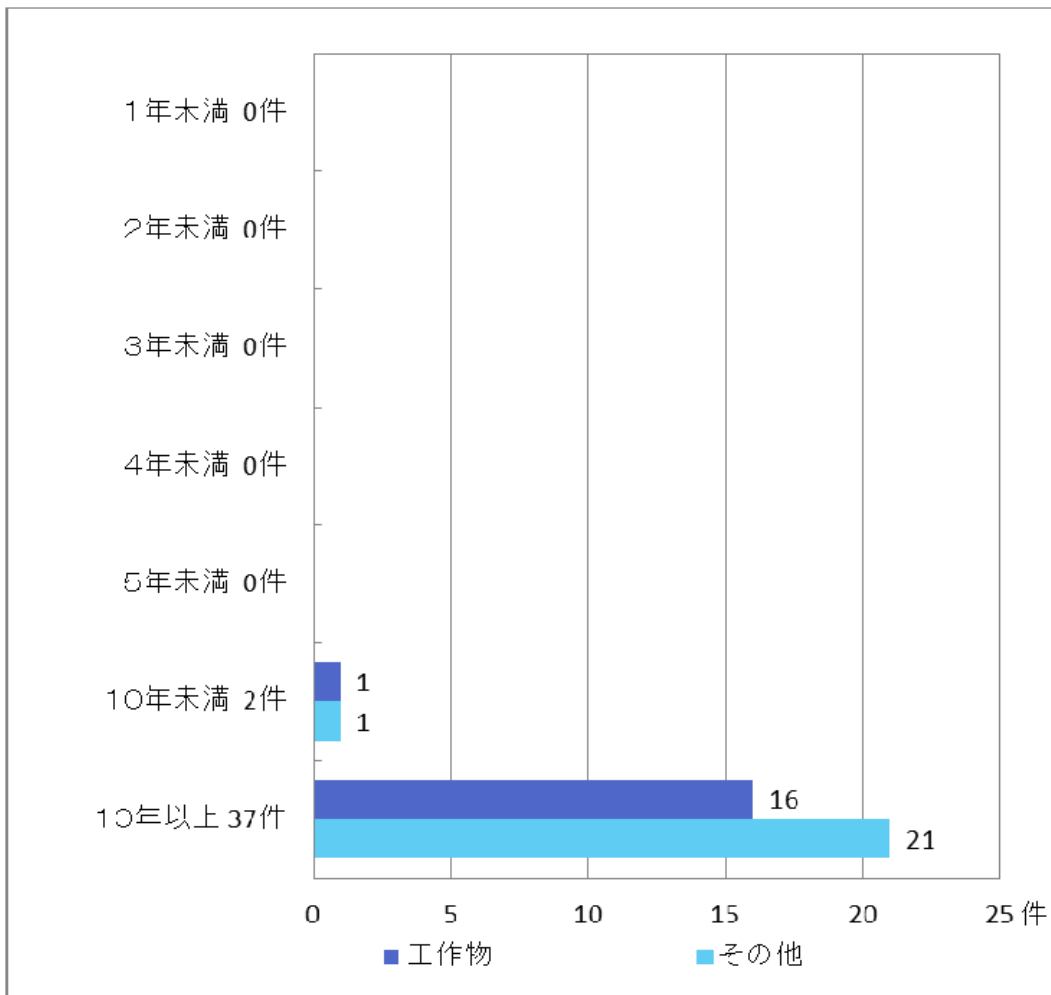


※対自転車事故は、「車両相互」に含まれます。

Ⅸ. H29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

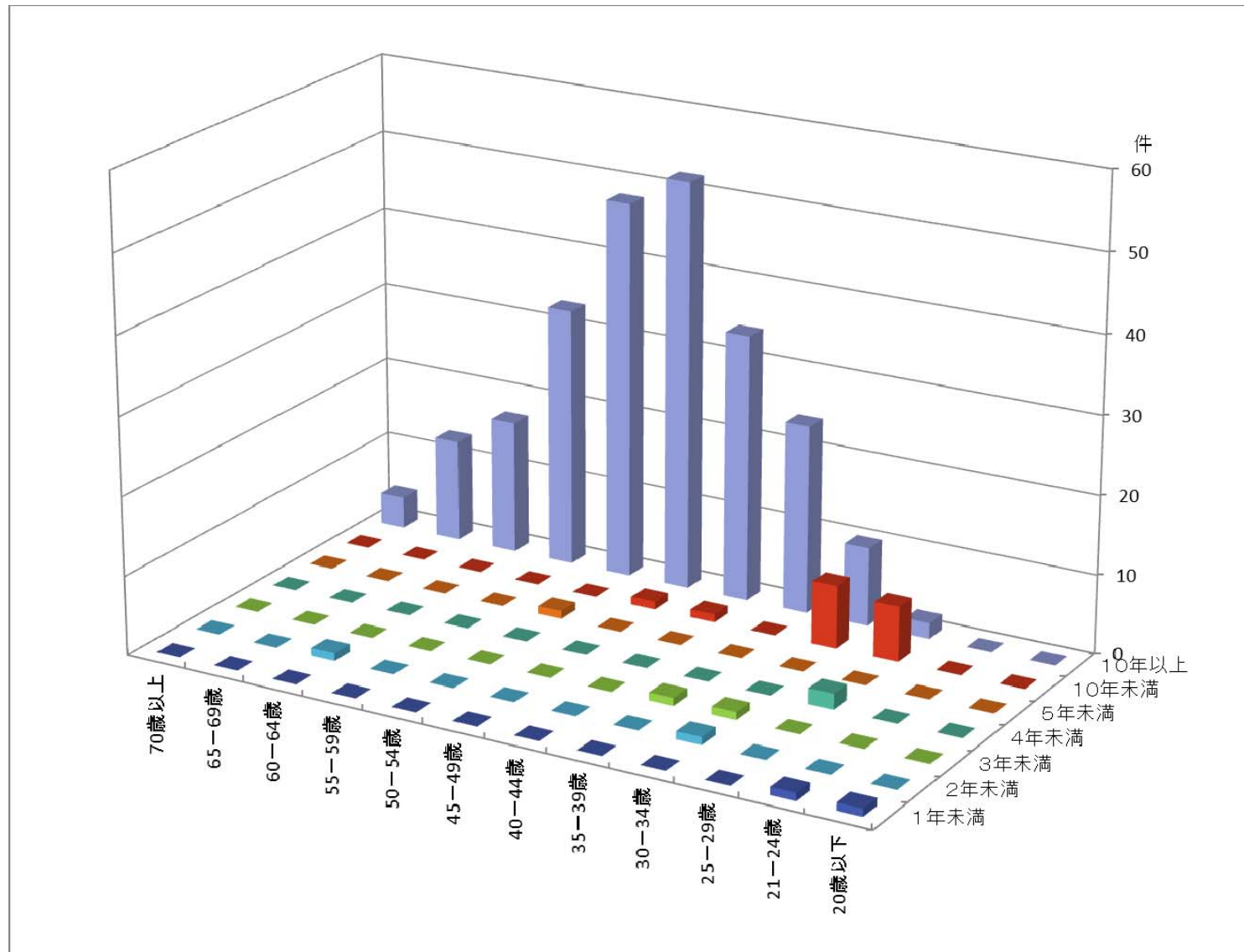
- ・免許取得年数別の事故類型(車両単独)別にみると、「10年未満」及び「10年以上」では「工作物」と「その他」がそれぞれ半数程度を占めている。



Ⅸ. H29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

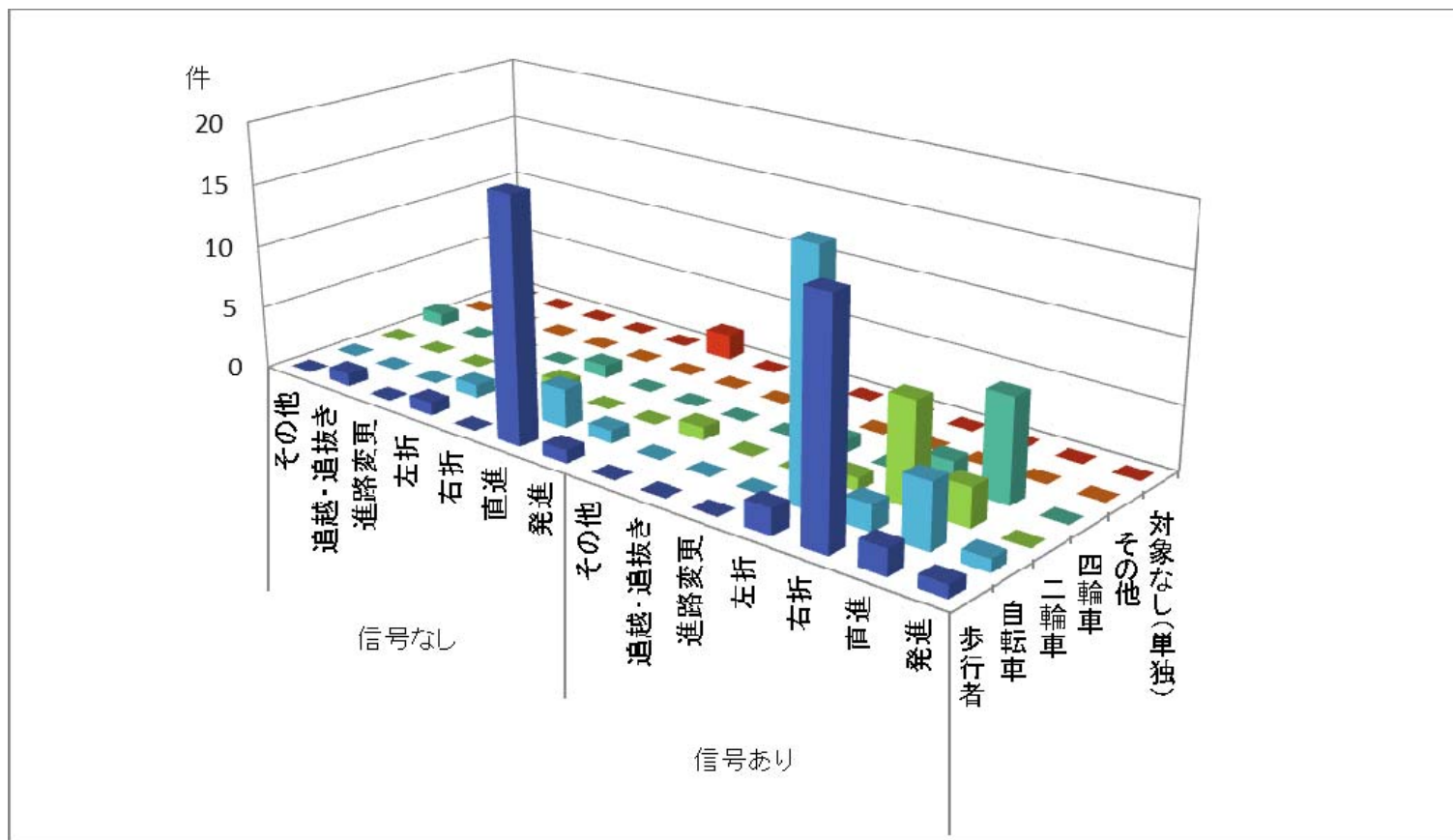
X. H29年死亡事故データ(交差点(追突を除く))

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

X. H29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

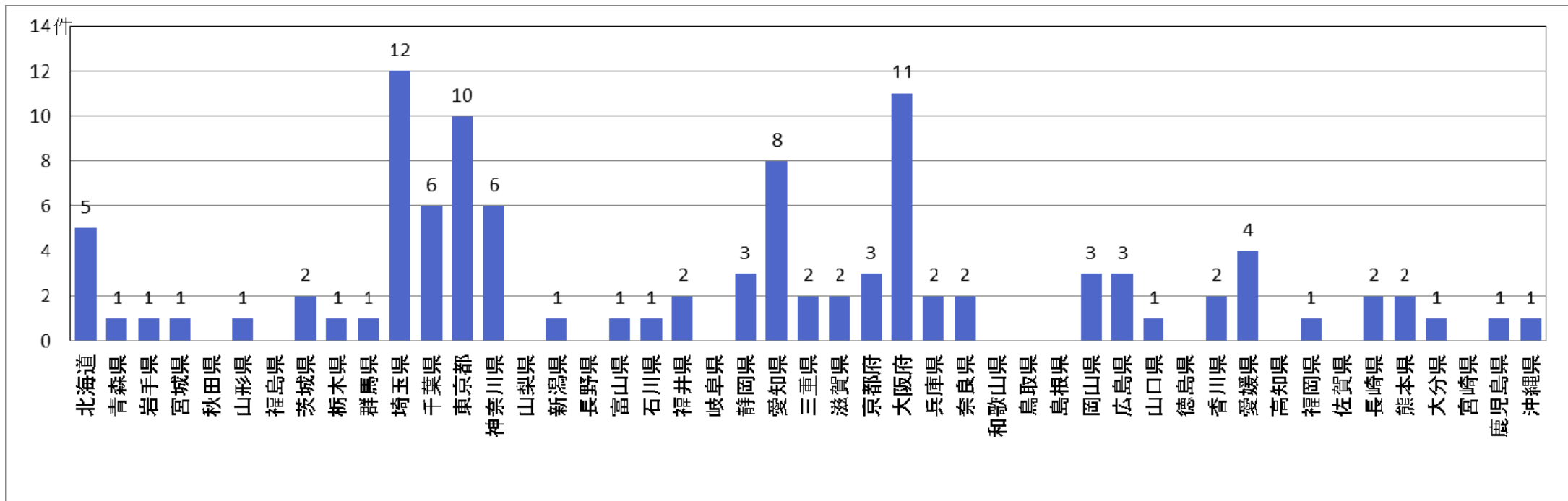
- ・行動類型別の第二当事者別にみると、「信号あり」74件、「信号なし」32件となっている。
- ・「信号あり」では、「左折」－「自転車」及び「右折」－「歩行者」が多い。
- ・「信号なし」では、「直進」－「歩行者」が多い。



X. H29年死亡事故データ(交差点(追突を除く))

2. 発生地別

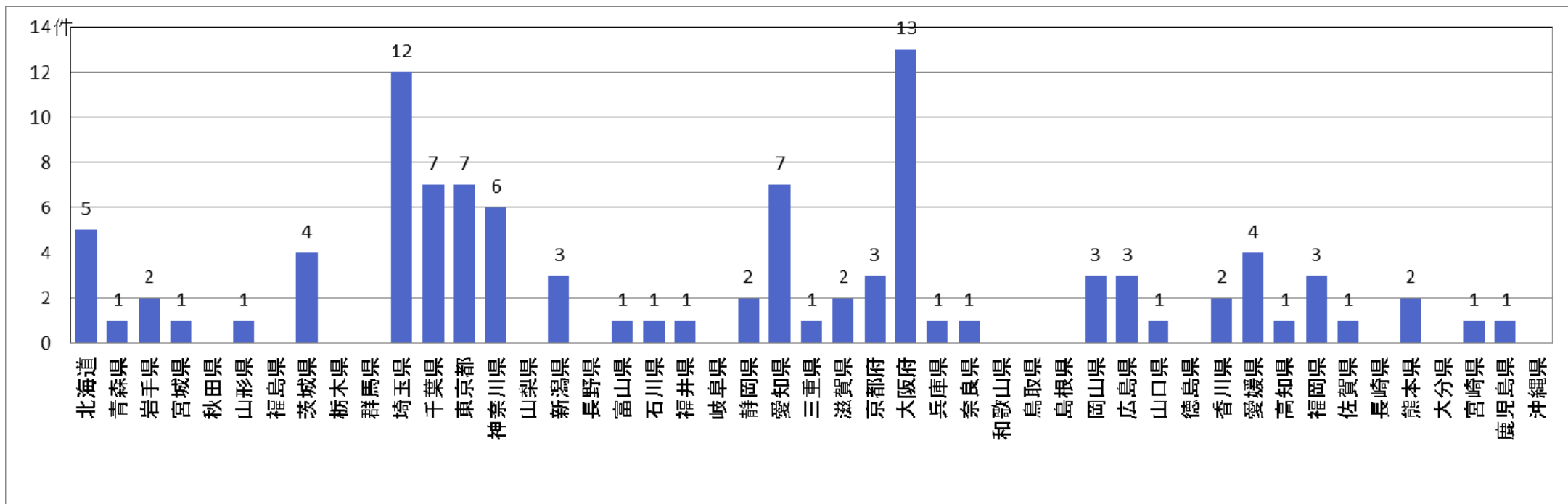
- 発生地別の交差点事故件数をみると、「埼玉県」が最も多く12件、次いで「大阪府」11件、「東京都」10件、及び「愛知県」8件と続いている。



X. H29年死亡事故データ(交差点(追突を除く))

3. 車籍別

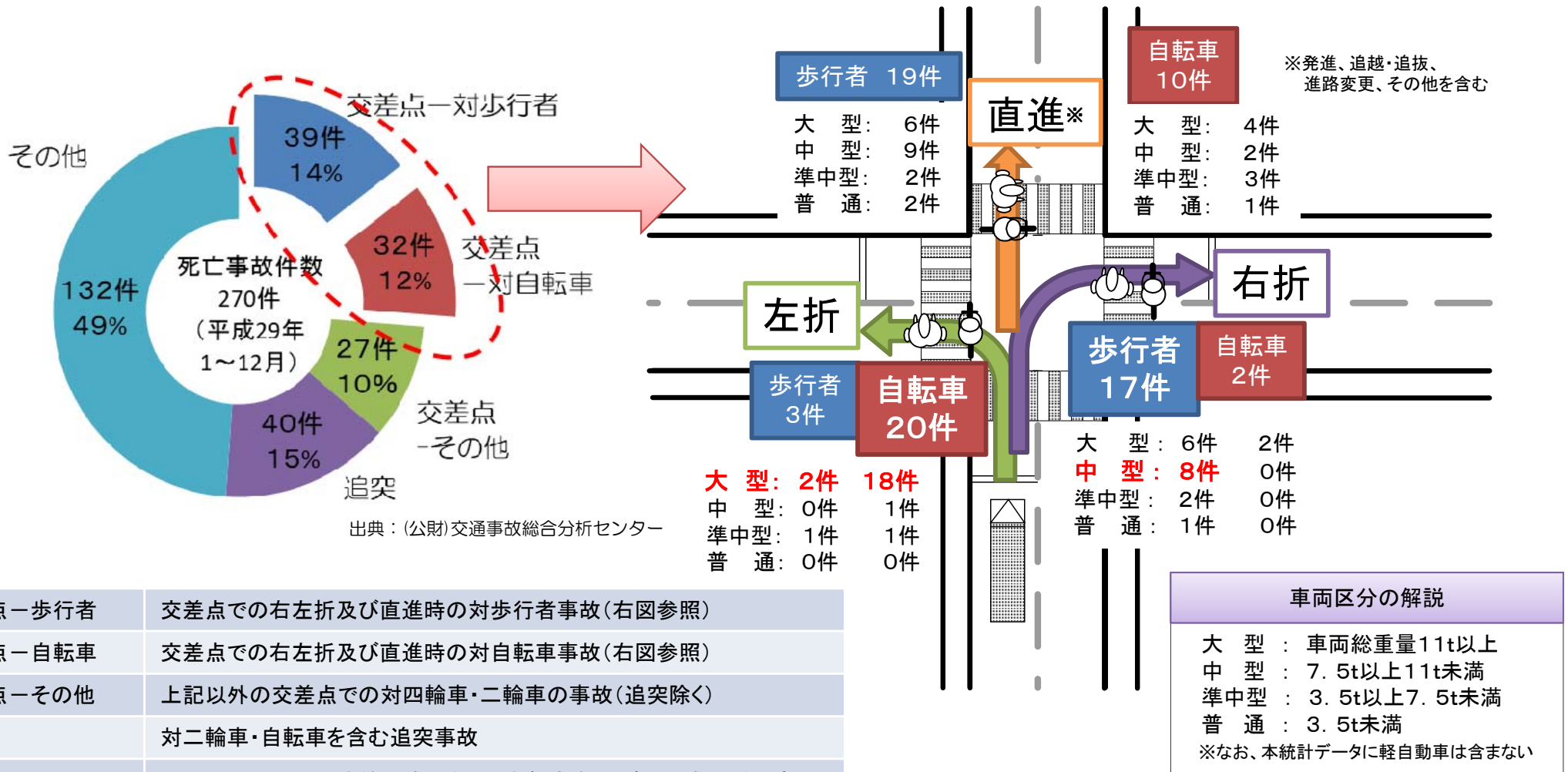
- ・車籍別の交差点事故件数をみると、「大阪府」が最も多く13件、次いで「埼玉県」12件、「千葉県」、「東京都」及び「愛知県」がそれぞれ7件と続いている。



X. H29年死亡事故データ(交差点(追突を除く))

4. 対歩行者・自転車別

- ・事業用トラックが第一当事者となる交差点における対歩行者、対自転車の死亡事故(71件)は、**追突事故(40件)の1.8倍。**
- ・左折死亡事故は、**9割近くが大型車**であり、**対自転車(20件)が対歩行者(3件)の約7倍。**
- ・右折死亡事故は、**9割近くが対歩行者(17件)**であり、**対歩行者の約5割が中型車。**

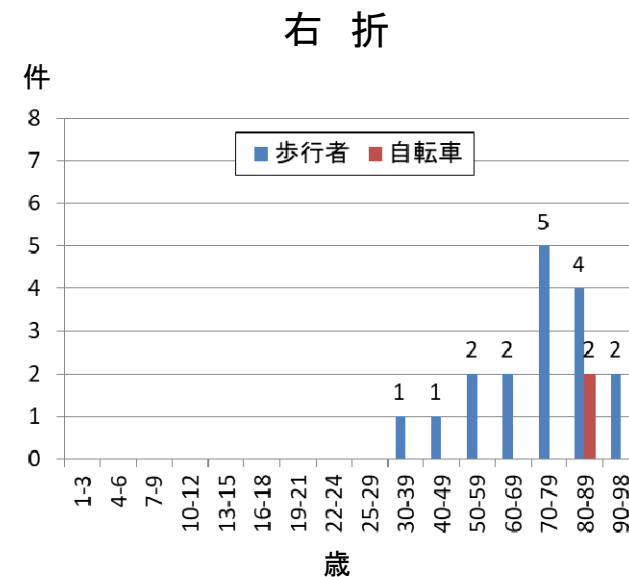
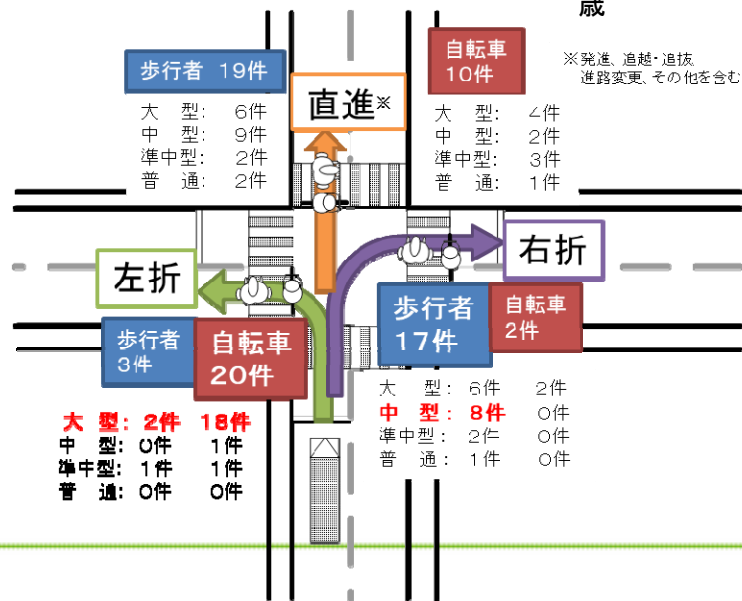
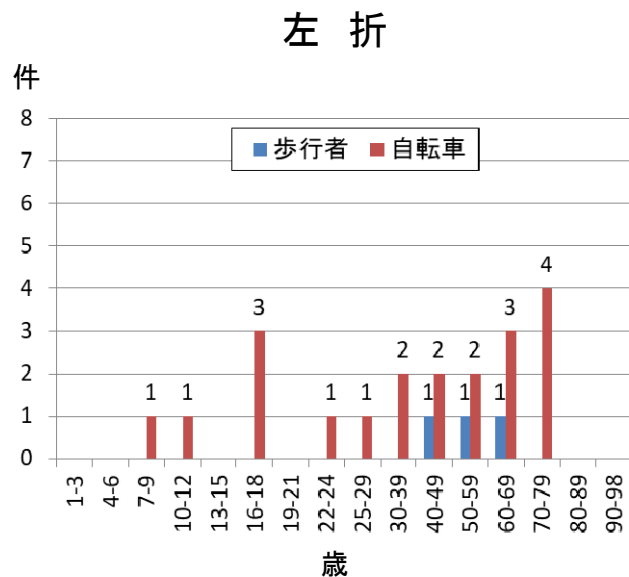
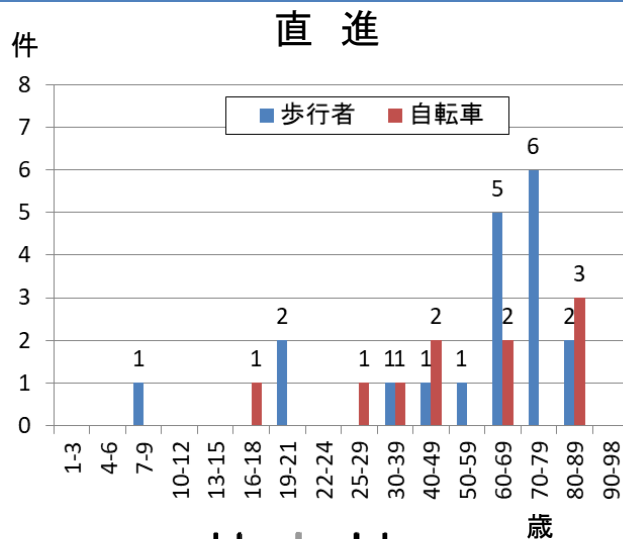


交差点-歩行者	交差点での右左折及び直進時の対歩行者事故(右図参照)
交差点-自転車	交差点での右左折及び直進時の対自転車事故(右図参照)
交差点-その他	上記以外の交差点での対四輪車・二輪車の事故(追突除く)
追突	対二輪車・自転車を含ま追突事故
その他	上記以外の正面衝突等の車両相互(自転車含む)事故、車両単独事故、交差点以外での対人事故

X. H29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

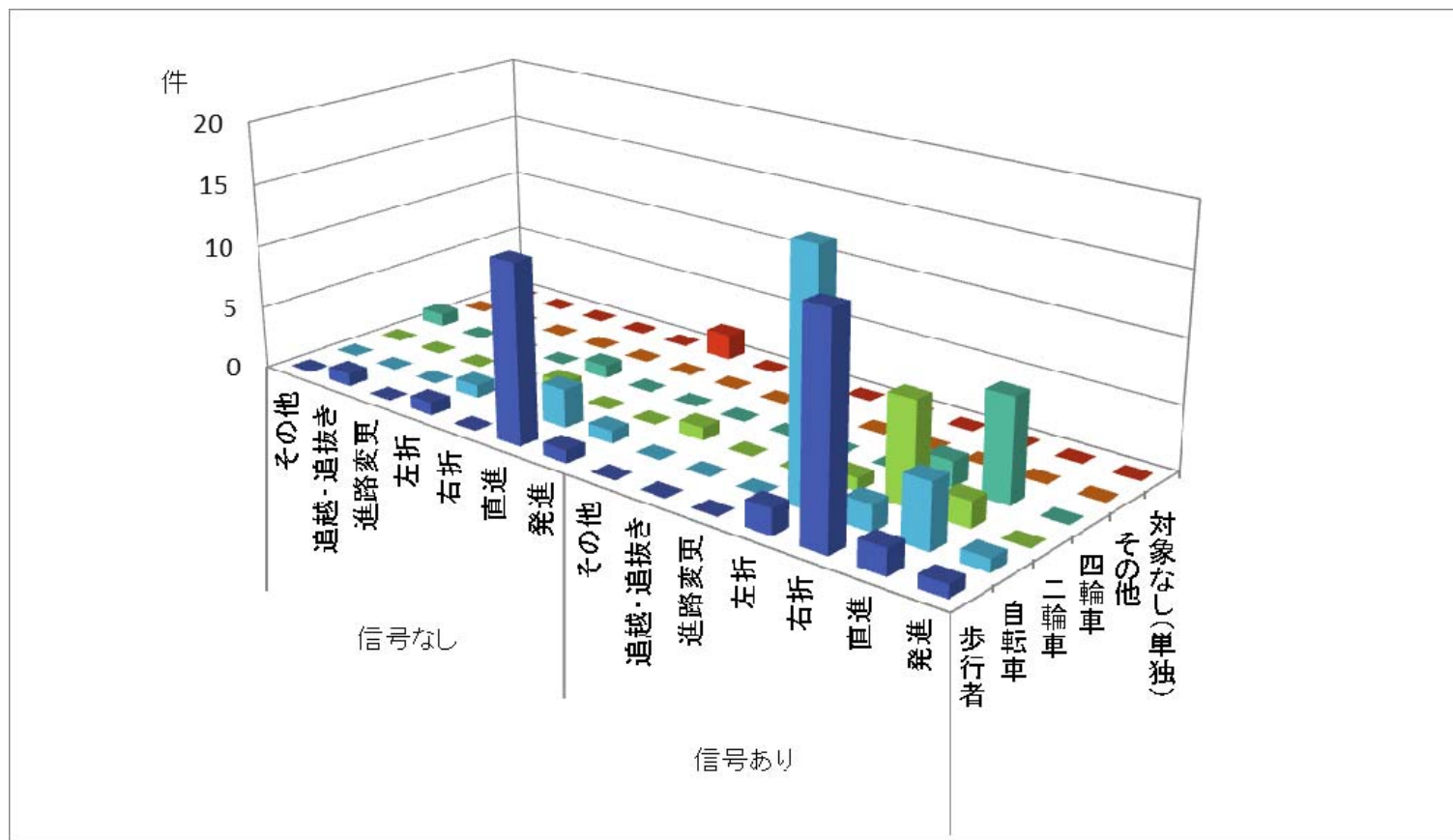
- ・直進時の死亡事故: 対歩行者は約7割が60歳以上、対自転車は5割が60歳以上。
- ・左折時の死亡事故: 対自転車は小学生から70歳代まで幅広い年齢層。
- ・右折時の死亡事故: 対歩行者は、約8割が60歳以上。



X. H29年死亡事故データ(交差点(追突を除く))

6. 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」が多く、右折は「歩行者」の事故が多い。
- ・信号機のない交差点では、直進は「歩行者」が多い。

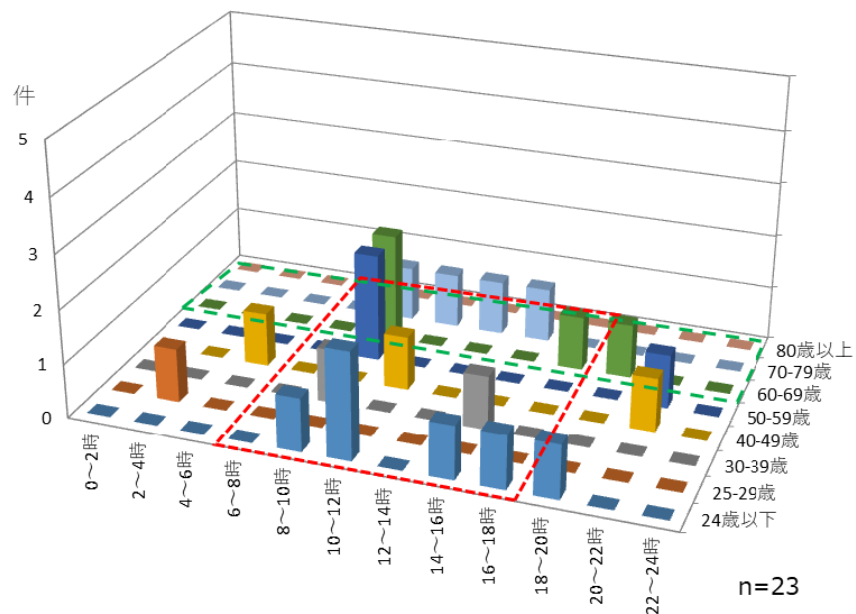


X. H29年死亡事故データ(交差点(追突を除く))

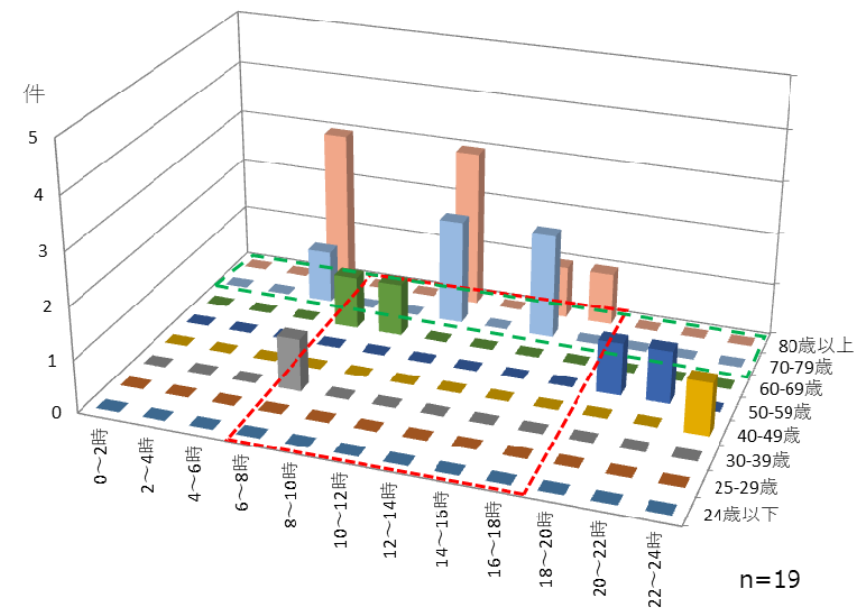
7. 右・左折別の第二当事者の年齢別・発生時間別

- ・左折死亡事故は、「60歳以上」が8件(34.8%)と3割以上を占めている。また、発生時間帯は17件(73.9%)と7割以上が昼間時間帯(6時~18時)に発生しており、特に(8時~10時)7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13件(68.4%)と7割近くを占めている。また、発生時間帯は12件(63.2%)と6割以上が昼間時間帯(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割近くを占めている。

【左折】



【右折】

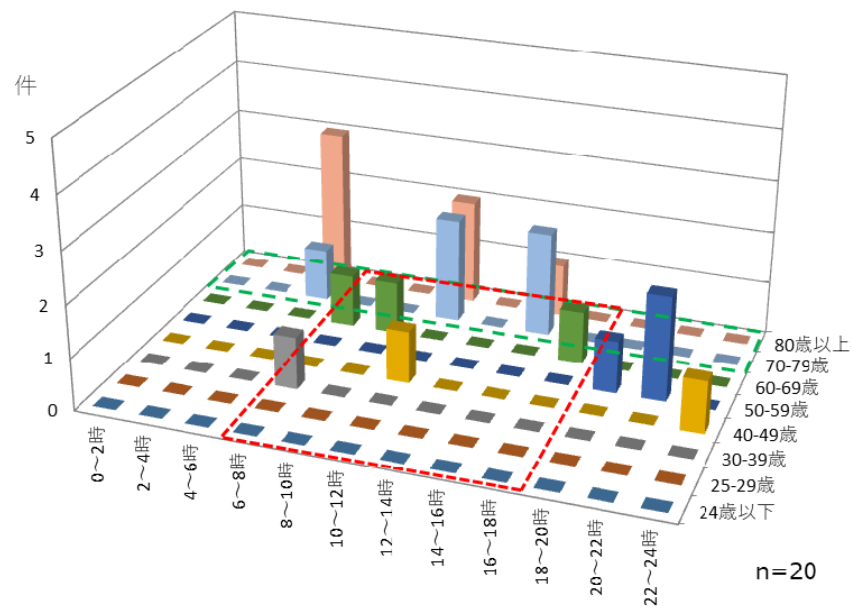


X. H29年死亡事故データ(交差点(追突を除く))

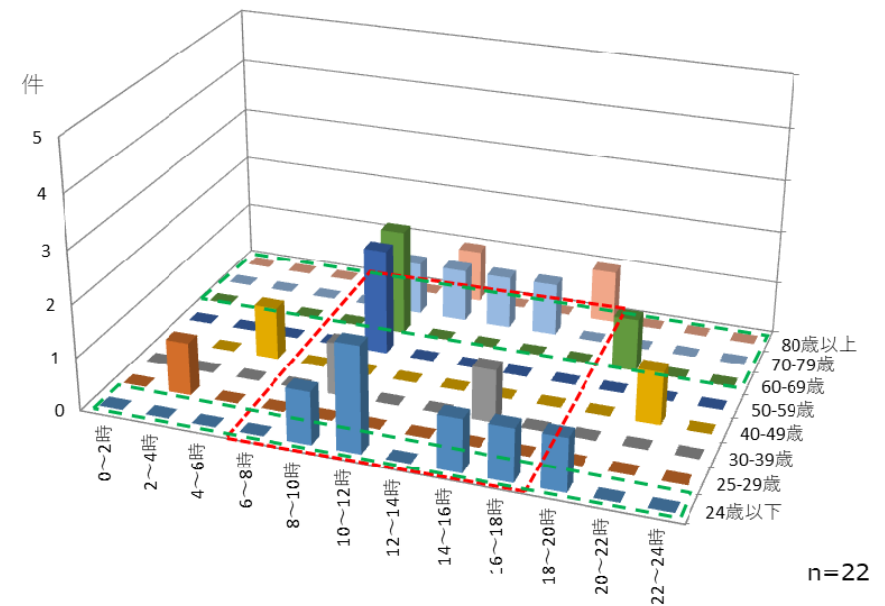
8. 右・左折時の対歩行者・自転車別の第二当事者の年齢別・発生時間別

- ・ 第二当事者が歩行者の場合、「70歳以上」が11件（55.0%）と5割以上を占めている。また、発生時間帯は12件（60.0%）と6割が昼間時間帯（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2割以上を占めている。
- ・ 一方、第二当事者が自転車の場合、「24歳以下」が6件（27.3%）、「70歳以上」が6件（27.3%）となっており、若年層と高齢層で全体の5割以上を占めている。また、発生時間帯は17件（77.3%）と8割近くが昼間時間帯（6時～18時）に発生しており、特に（8時～10時）7件だけで全体の3割以上を占めている。

【対歩行者】



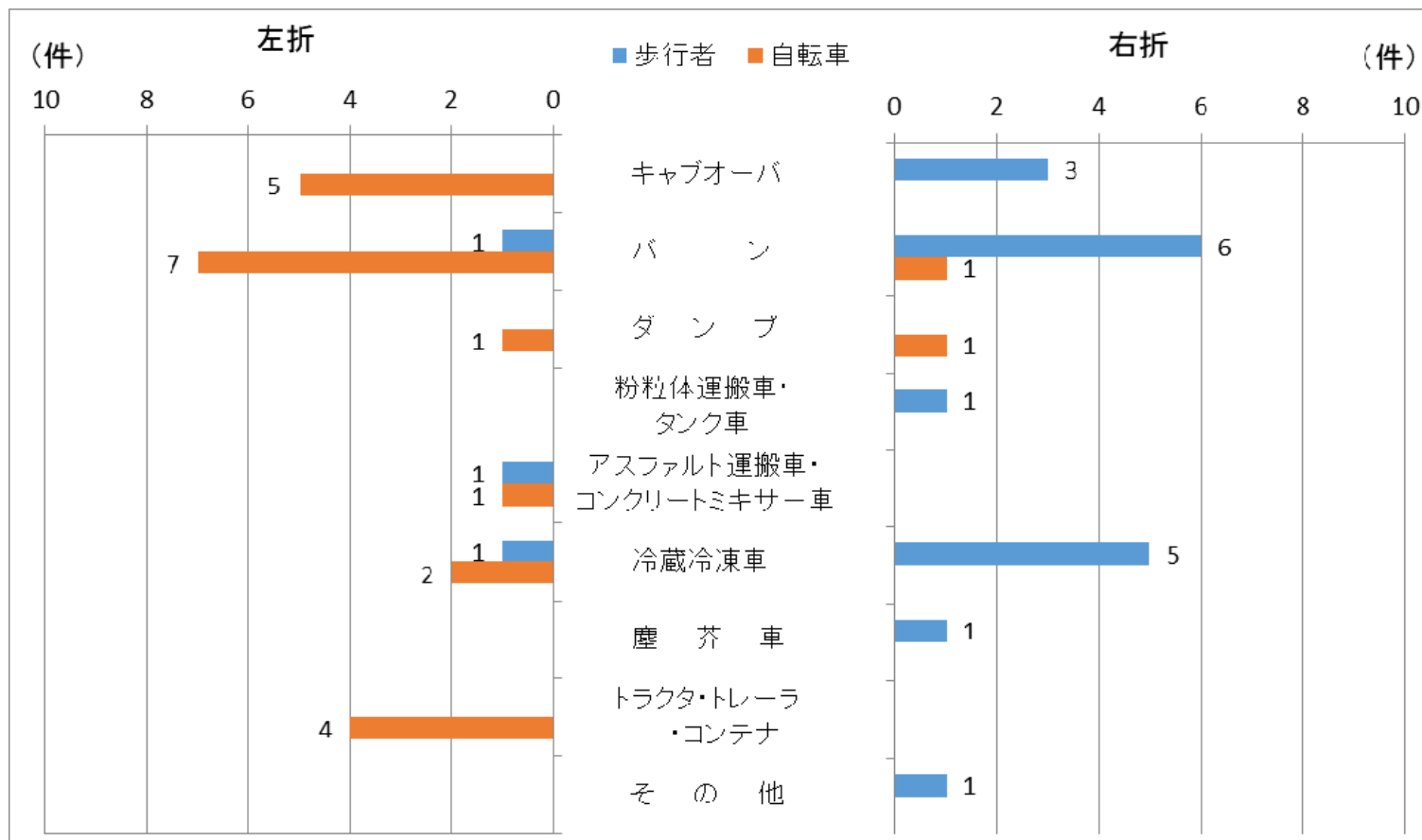
【対自転車】



X. H29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「自転車」の場合は「バン」が最も多く7件、次いで「キャブオーバ」5件、「トラクタ・トレーラ・コンテナ」4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」6件が最も多く、次いで「冷蔵冷凍車」5件、「キャブオーバ」3件と続いている。



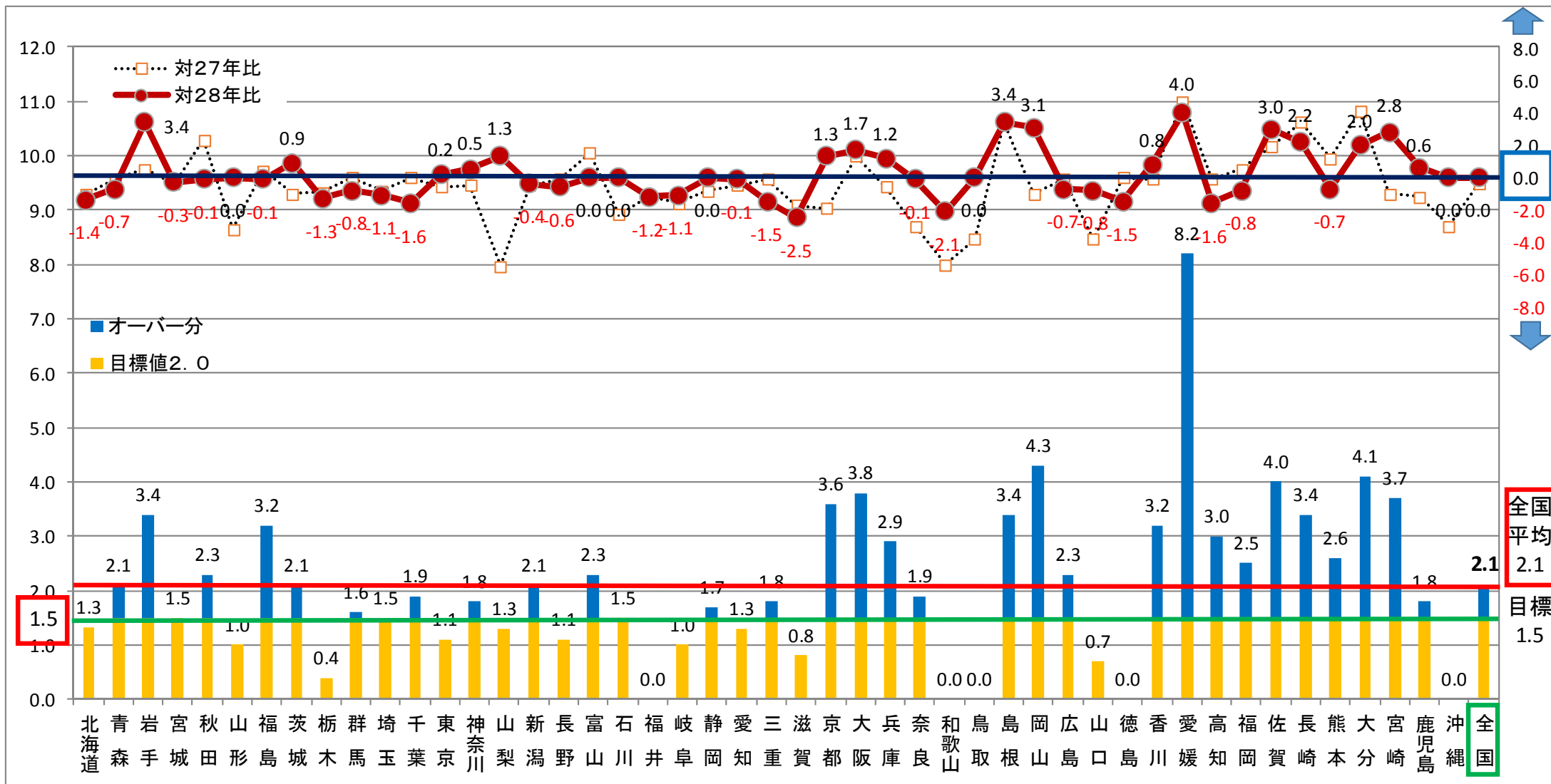
メ モ

X I . H29年死亡事故データ(1万台当たり)

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
	H26	H27	H28	H29	H28比増減	H26	H27	H28	H29	H28比増減		
北海道	11	16	18	9	△ 9	12	16	21	9	△ 12	67,564	1.3
宮城県	6	5	5	4	△ 1	7	5	5	4	△ 1	27,478	1.5
福島県	9	6	7	7	0	9	6	7	7	0	22,143	3.2
茨城県	4	4	0	5	5	5	5	0	5	5	14,586	3.4
栃木県	3	3	4	3	△ 1	3	3	4	4	0	14,423	2.1
群馬県	4	4	1	1	0	4	4	1	1	0	9,679	1.0
埼玉県	0	0	2	2	0	0	0	2	2	0	8,517	2.3
千葉県	7	6	6	5	△ 1	8	7	6	7	1	23,728	2.1
東京都	6	2	3	2	△ 1	6	2	3	2	△ 1	17,664	1.1
神奈川県	5	5	2	2	0	5	5	2	2	0	13,364	1.5
静岡県	4	1	3	3	0	4	1	3	3	0	13,077	2.3
愛知県	12	16	9	10	1	12	16	9	10	1	95,020	1.1
岐阜県	16	15	9	12	3	16	15	9	12	3	68,038	1.8
長野県	19	11	21	12	△ 9	20	11	21	12	△ 9	61,685	1.9
山梨県	26	19	22	13	△ 9	26	19	23	13	△ 10	84,933	1.5
静岡県	8	13	5	9	4	8	13	5	9	4	42,552	2.1
富山県	8	4	6	4	△ 2	8	4	7	4	△ 3	24,988	1.6
石川県	4	3	4	1	△ 3	4	3	4	1	△ 3	23,403	0.4
福井県	4	5	0	1	1	4	5	0	1	1	7,654	1.3
山梨県	16	15	12	11	△ 1	17	15	12	12	0	85,433	1.3
長野県	11	10	7	7	0	12	10	7	7	0	41,247	1.7
岐阜県	4	5	4	2	△ 2	4	5	4	2	△ 2	19,478	1.0
静岡県	9	4	7	4	△ 3	9	4	7	4	△ 3	21,986	1.8
愛知県	3	1	1	0	△ 1	3	1	1	0	△ 1	8,441	0.0
中部	24	23	19	36	17	25	23	21	37	16	93,940	3.8
近畿	9	12	5	8	3	9	12	5	8	3	22,502	3.6
大阪府	12	16	8	14	6	12	16	8	14	6	47,467	2.9
兵庫県	3	3	4	1	△ 3	3	3	4	1	△ 3	12,162	0.8
奈良県	4	5	2	2	0	4	5	2	2	0	10,290	1.9
和歌山県	4	5	2	0	△ 2	4	5	2	0	△ 2	9,436	0.0
中国	12	7	9	7	△ 2	12	7	11	8	△ 3	29,998	2.3
広島県	3	2	0	0	0	3	2	0	0	0	5,388	0.0
岡山県	1	0	0	2	2	1	0	0	2	2	5,868	3.4
山口県	6	13	3	11	8	6	13	3	12	9	25,435	4.3
四国	3	6	2	1	△ 1	3	6	2	1	△ 1	13,625	0.7
香川県	7	4	3	4	1	7	4	3	4	1	12,675	3.2
徳島県	3	0	1	0	△ 1	3	0	1	0	△ 1	6,960	0.0
愛媛県	6	5	6	12	6	6	5	6	13	7	14,647	8.2
高知県	1	2	3	2	△ 1	1	2	3	2	△ 1	6,587	3.0
九州	14	10	17	13	△ 4	14	11	18	13	△ 5	52,393	2.5
福岡県	5	2	1	4	3	5	2	1	4	3	9,889	4.0
佐賀県	3	0	1	3	2	3	0	2	3	1	8,887	3.4
熊本県	1	2	5	4	△ 1	1	2	5	4	△ 1	15,312	2.6
鹿児島県	0	0	2	4	2	0	0	2	4	2	9,790	4.1
沖縄県	2	5	1	4	3	2	6	1	4	3	10,898	3.7
不明	4	5	2	3	1	4	5	2	3	1	16,726	1.8
沖縄	1	2	0	0	0	3	2	0	0	0	7,123	0.0
合計	330	308	258	270	12	340	312	270	279	9	1,265,079	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 (H29年3月末現在) 出典：(一財) 自動車検査登録情報協会

X I . H29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(H29.3末現在) 出典:(一財)自動車検査登録情報協会

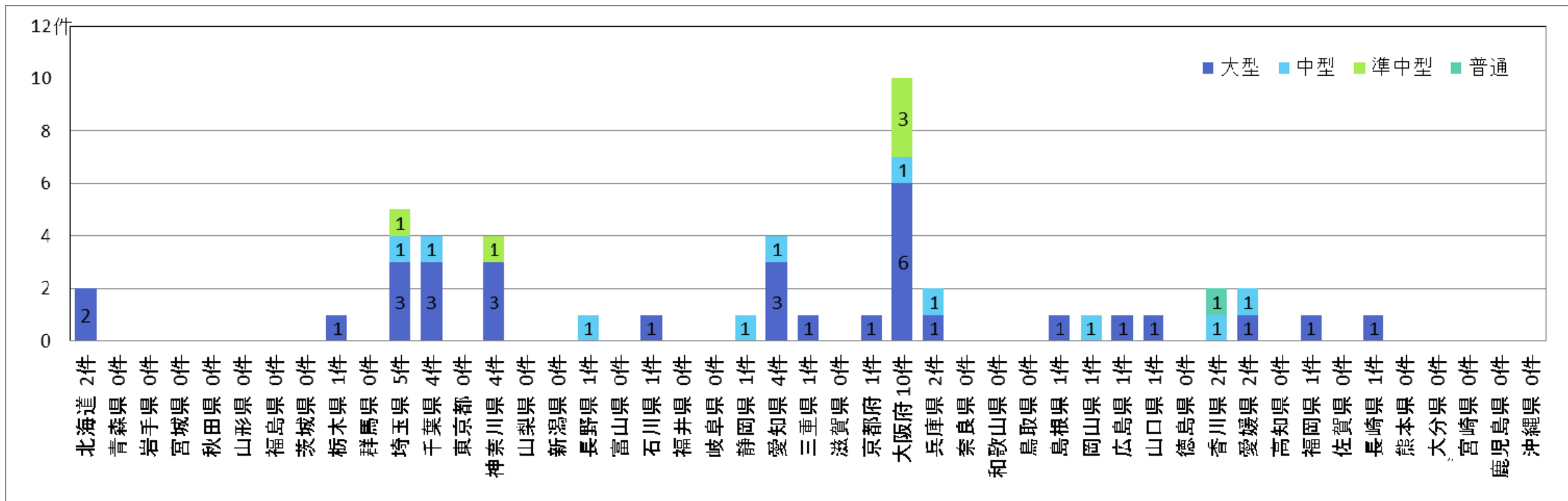
X II . H29年死亡事故データ(対自転車死亡事故(第1当事者))

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. H29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

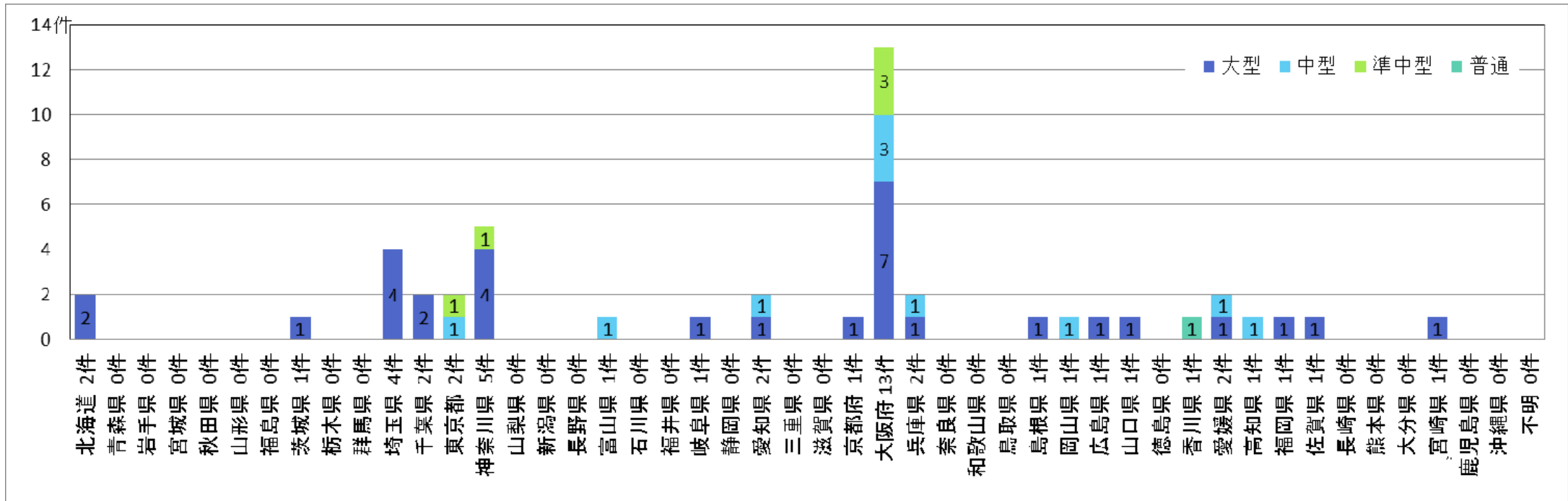
- 発生地別死亡事故件数の多い県をみると、「大阪府」が最も多く10件、次いで「埼玉県」5件、「千葉県」、「神奈川県」及び「愛知県」がそれぞれ4件と続いている。



XII. H29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

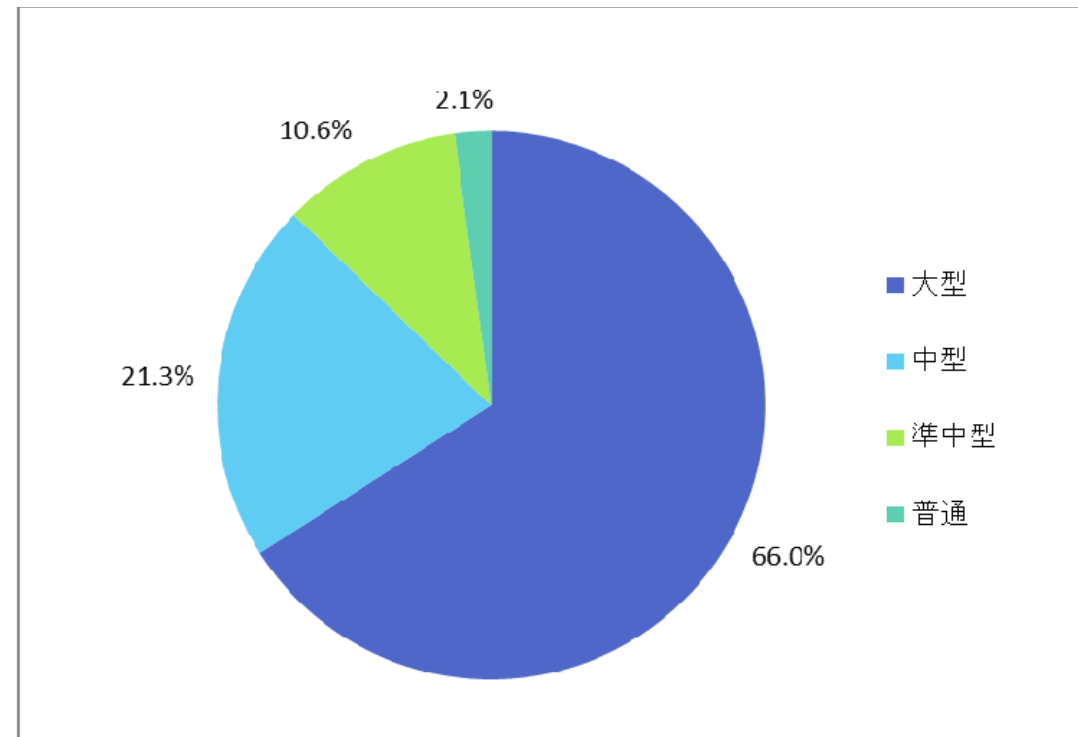
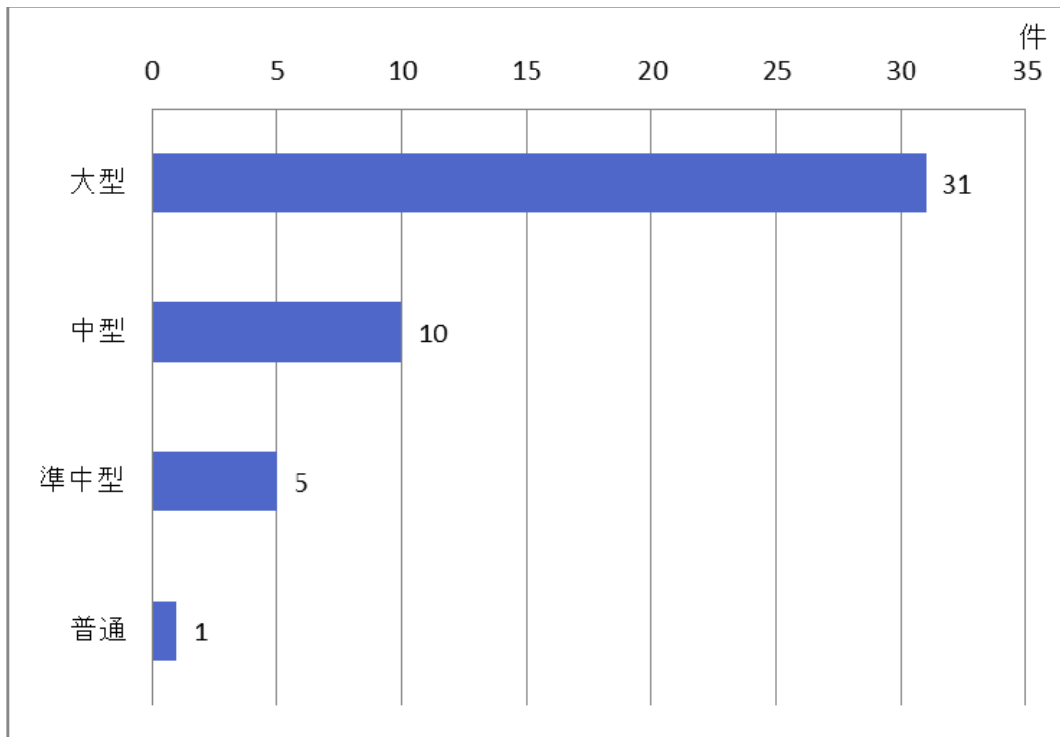
・車籍別死亡事故件数の多い県をみると、「大阪府」が最も多く13件、次いで「神奈川県」5件、「埼玉県」4件と続いている。



ⅩⅡ. H29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

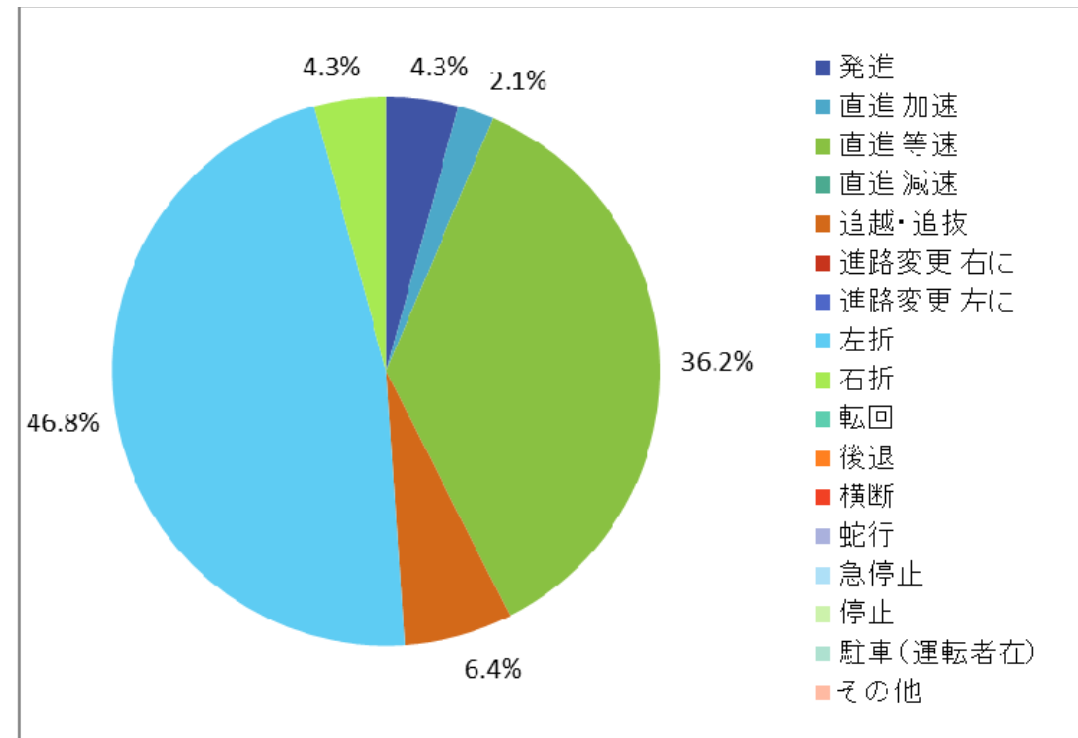
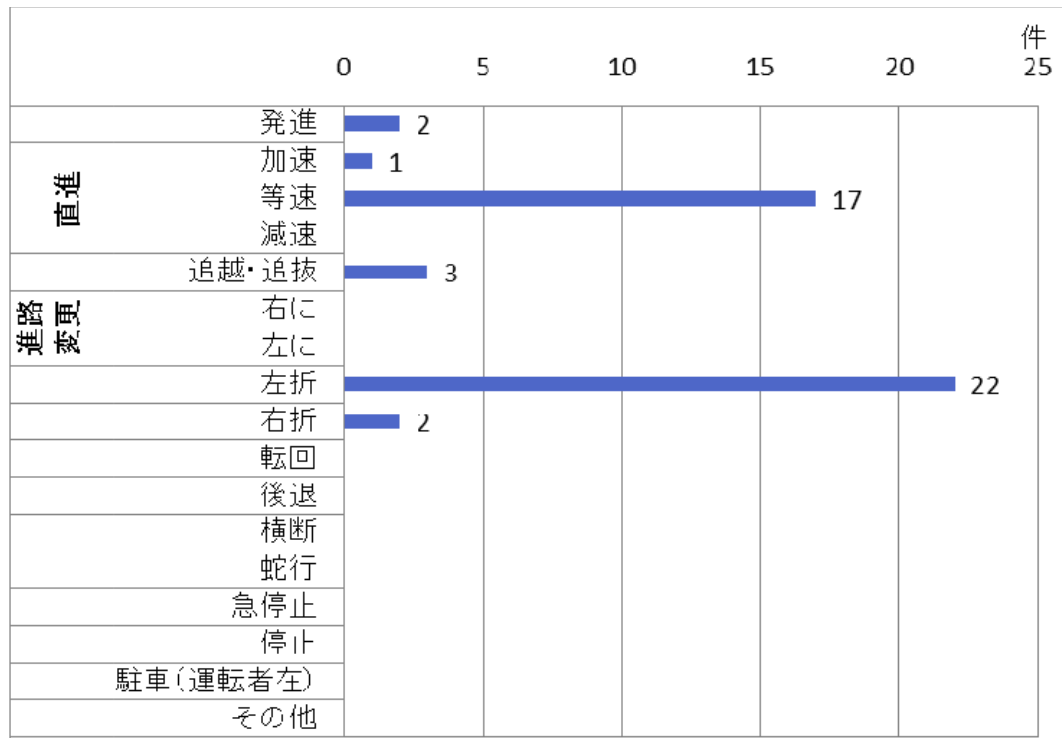
- ・死亡事故件数を車種別にみると、「大型」が最も多く31件（66.0%）と7割近くを占めている。
- ・次いで「中型」10件（21.3%）、「準中型」5件（10.6%）、「普通」1件（2.1%）と続いている、



ⅩⅡ. H29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

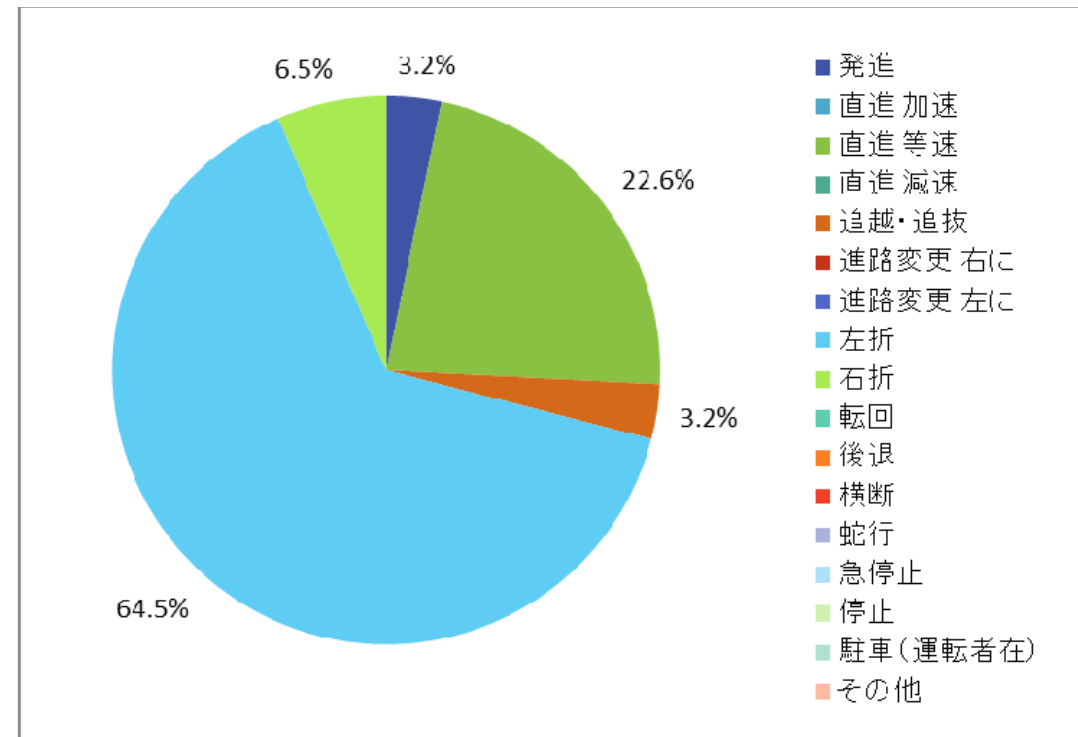
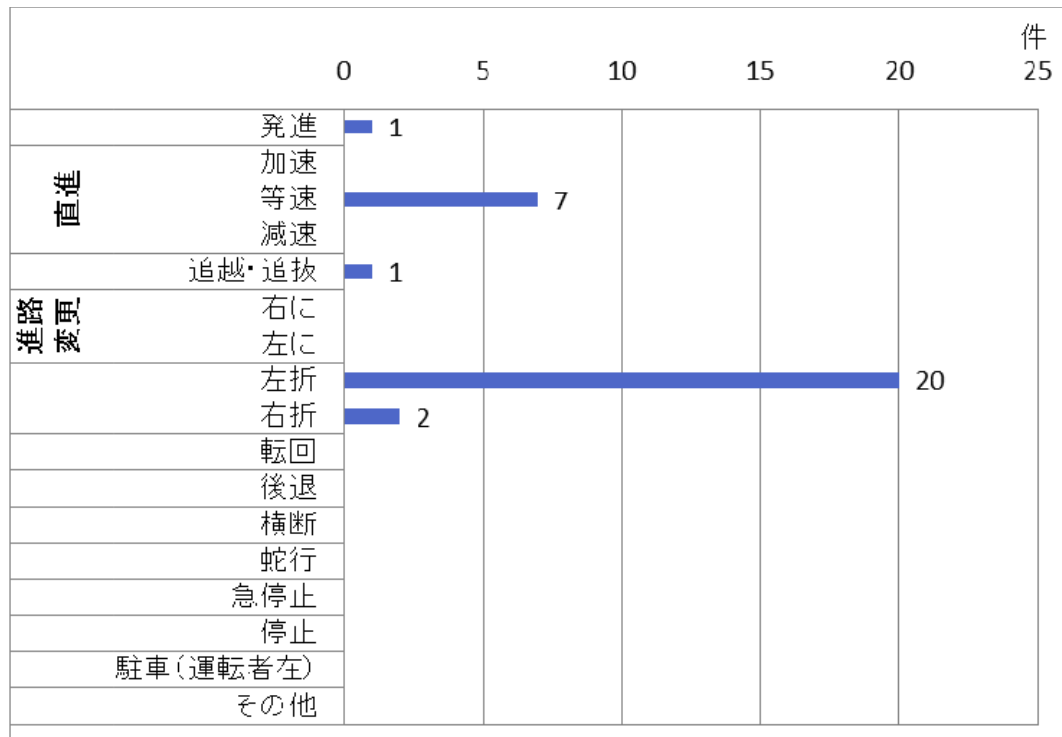
- ・死亡事故件数を事故類型別にみると、「左折」が最も多く22件(46.8%)となっている。
- ・次いで「直進 等速」17件(36.2%)と続いている、



XII. H29年死亡事故データ(対自転車死亡事故(第1当事者))

(1) 大型

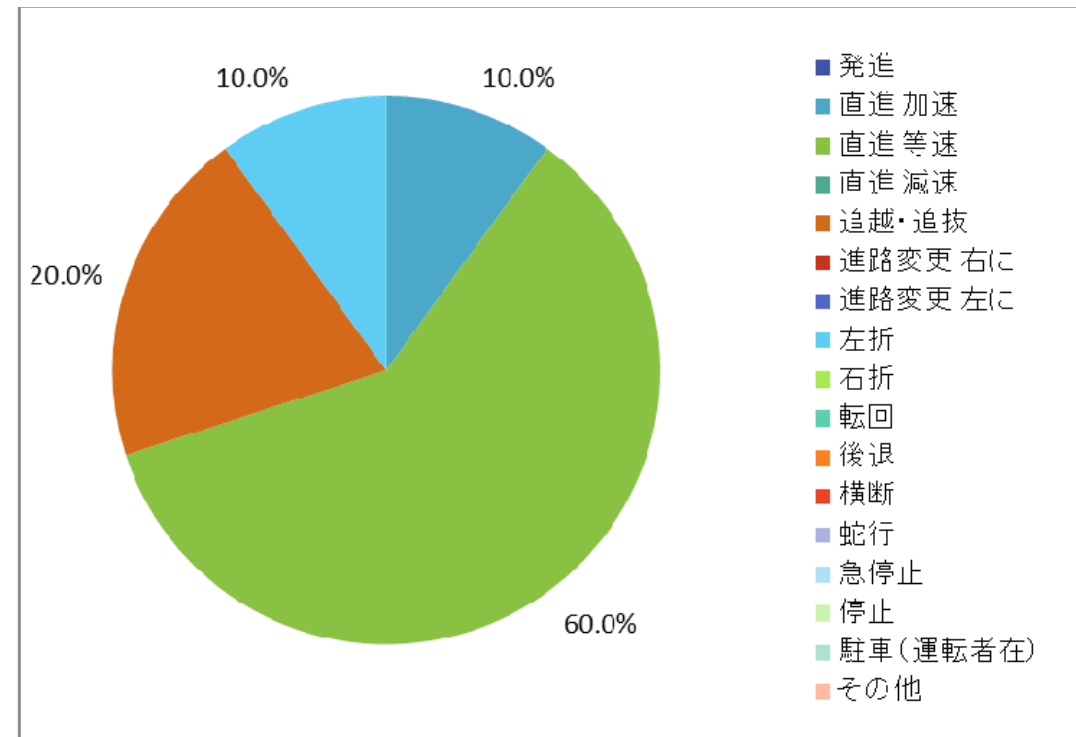
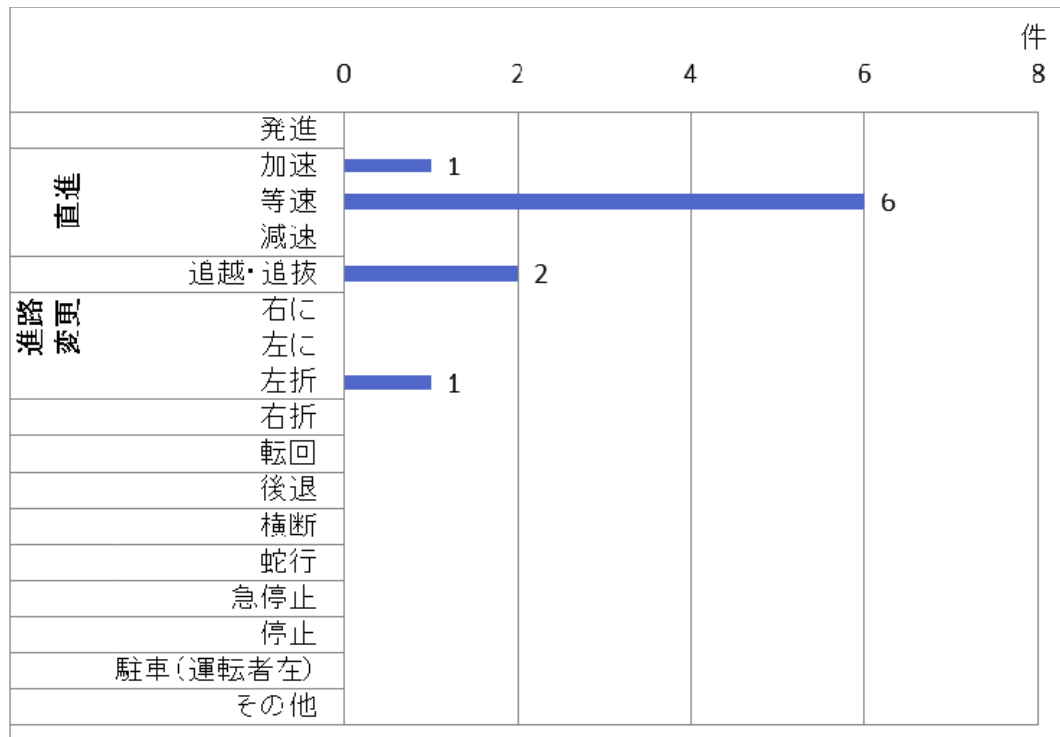
- ・死亡事故件数の事故類型別を車種別にみると、「大型」では、「左折」が最も多く20件（64.5%）と6割以上を占めている。
- ・次いで「直進 等速」7件（22.6%）と続いている、



XII. H29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6件（60.0%）となっている。

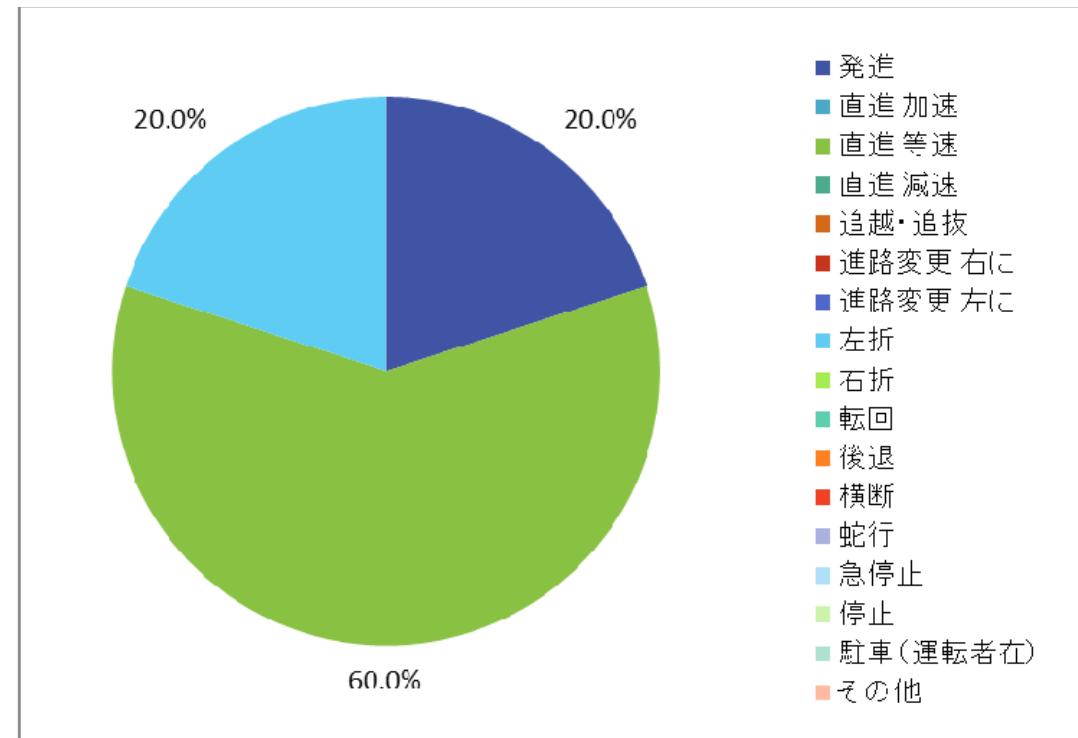


X II . H29年死亡事故データ(対自転車死亡事故(第1当事者))

(3) 準中型

・死亡事故件数の事故類型別を車種別にみると、「準中型」では、「直進 等速」が最も多く3件（60.0%）となっている。

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

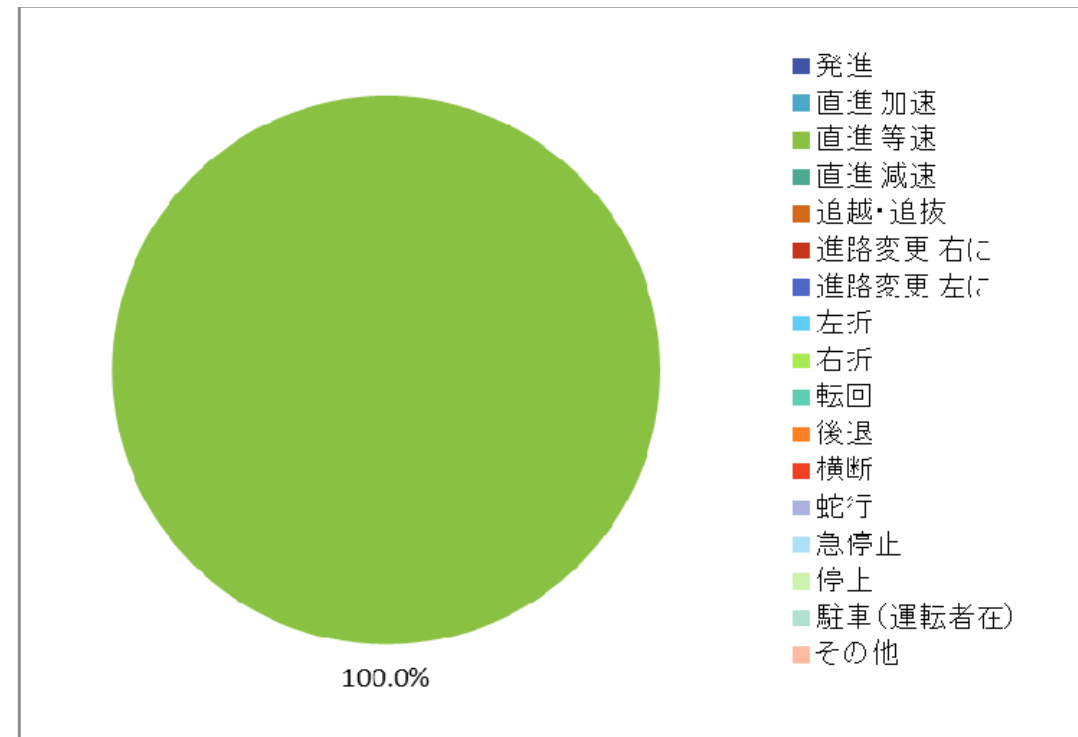


X II . H29年死亡事故データ(対自転車死亡事故(第1当事者))

(4) 普通

- 死亡事故件数の事故類型別を車種別にみると、「普通」では「直進 等速」1件（100.0%）となっている。

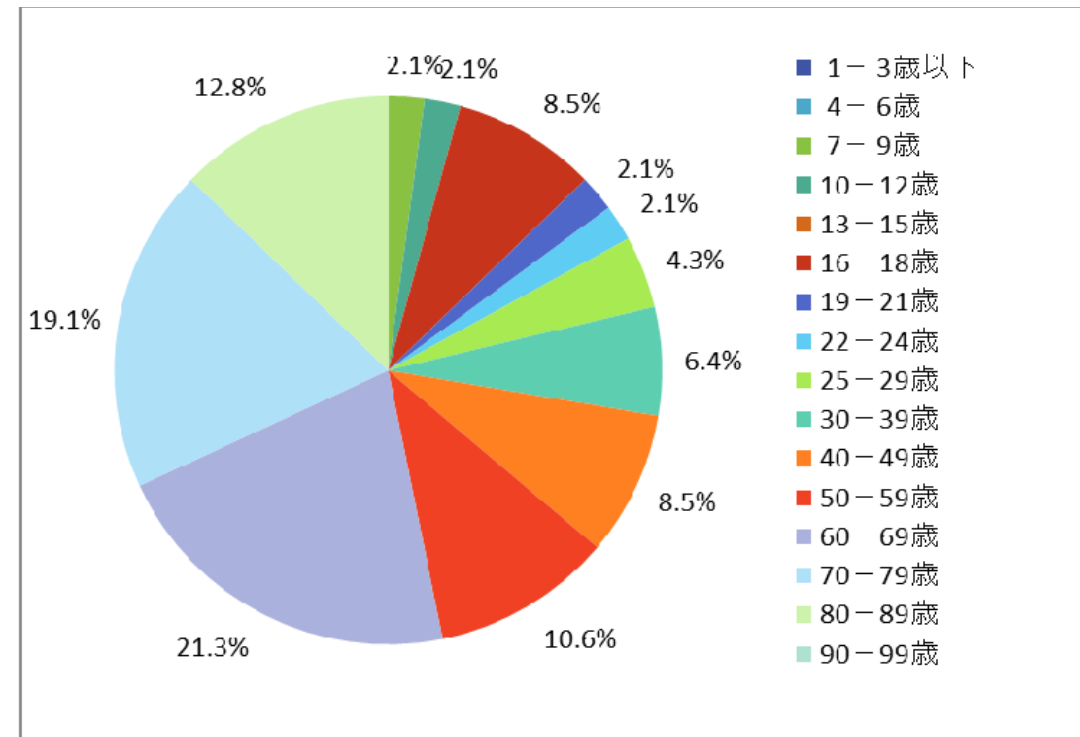
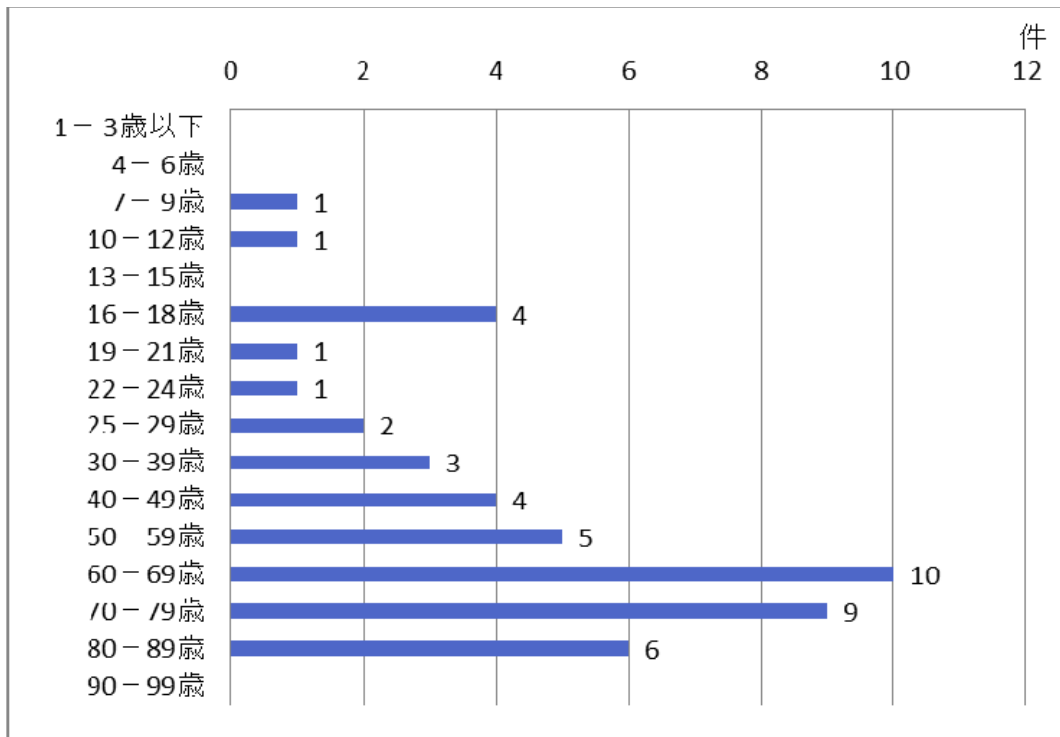
		0	1	2	件
直進	発進				
	加速				
	等速		1		1
	減速				
進路変更	追越・追抜				
	右に				
	左に				
	左折				
	右折				
	転回				
	後退				
	横断				
	蛇行				
	急停止				
	停止				
	駐車(運転者在)				
	その他				



ⅩⅡ. H29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

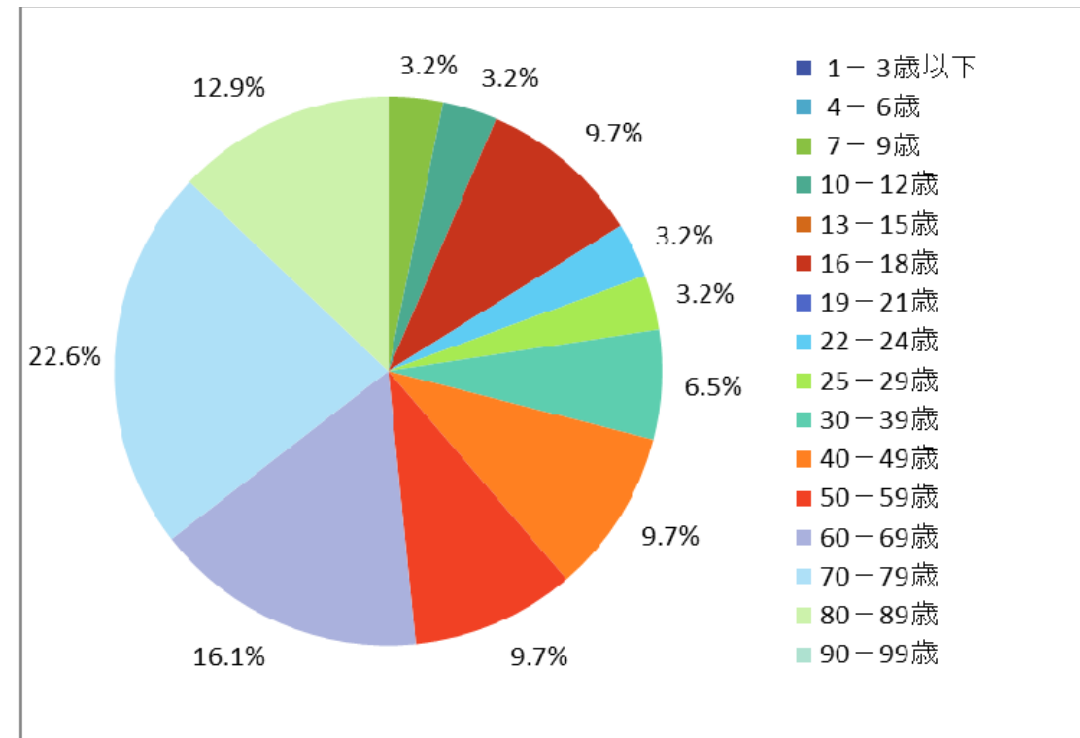
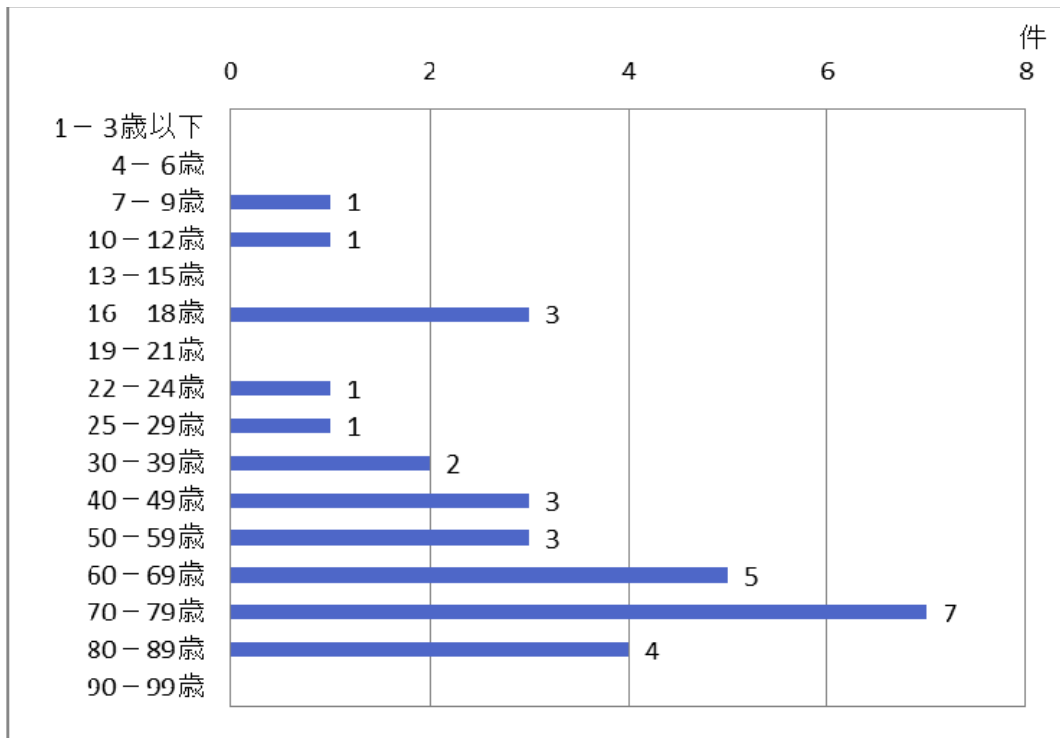
- ・死亡事故件数を自転車運転者の年齢層別にみると、「60-69歳」が最も多く10件（21.3%）となっている。
- ・次いで「70-79歳」9件（19.1%）、「80-89歳」6件（12.8%）となっており、60歳代以上で5割以上を占めている。



ⅩⅡ. H29年死亡事故データ(対自転車死亡事故(第1当事者))

(1) 大型

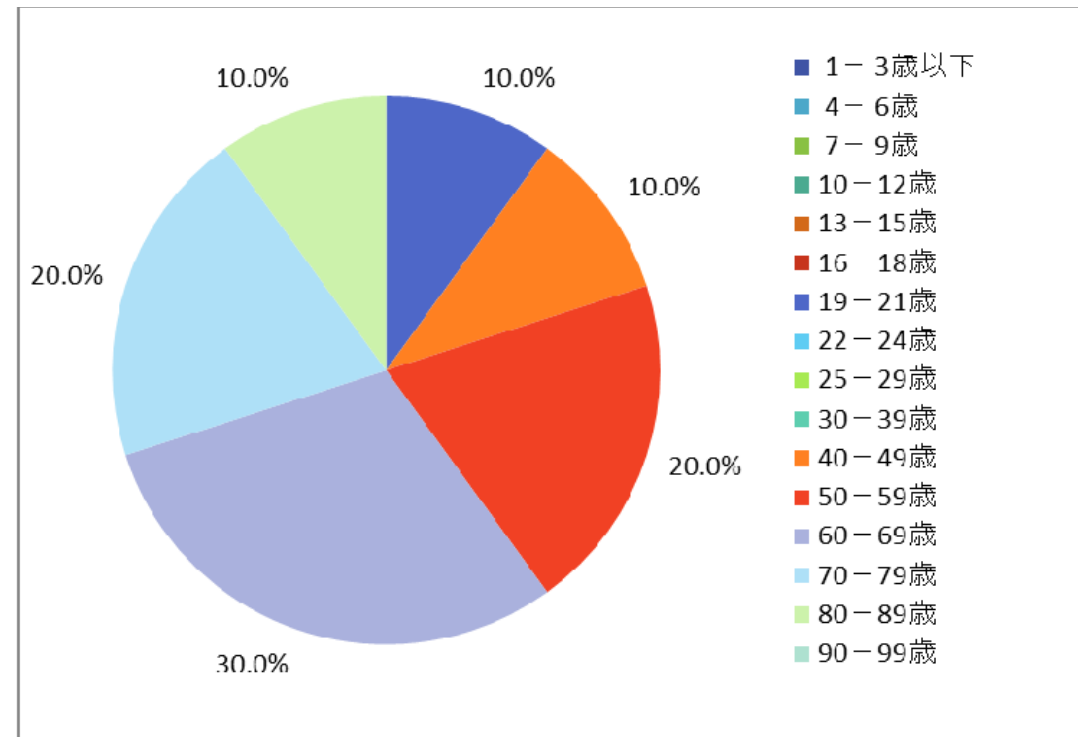
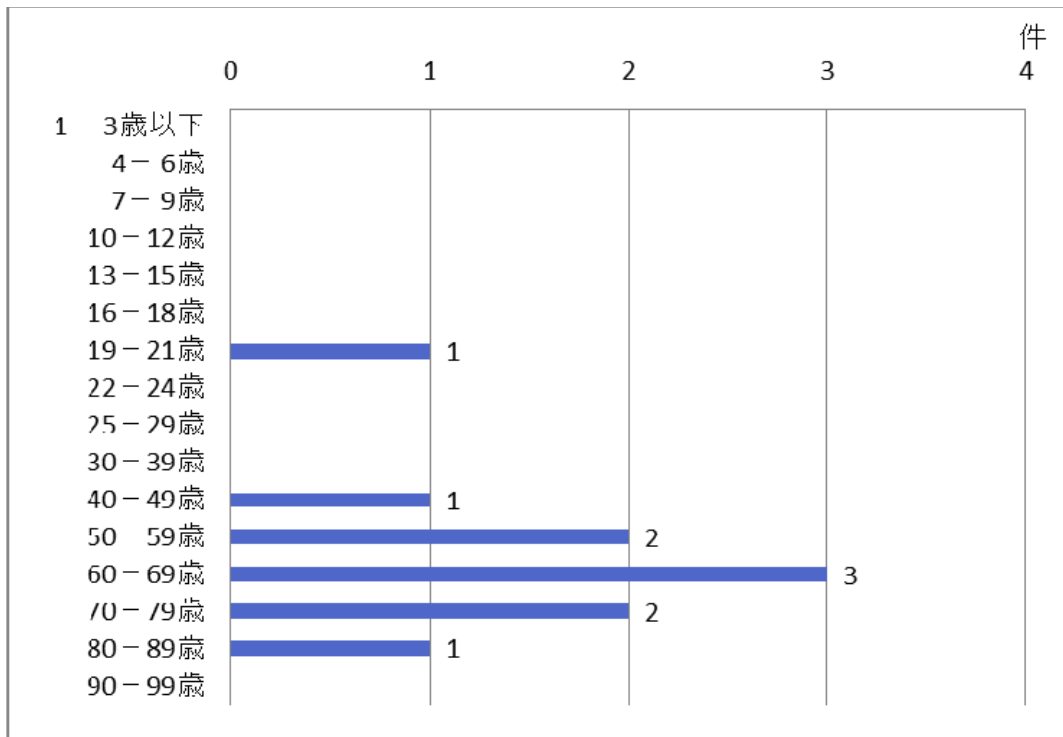
- ・死亡事故件数の自転車運転者の年齢層別を車種別にみると、「大型」では「70-79歳」が最も多く7件（22.6%）となっている。
- ・次いで「60-69歳」5件（16.1%）、「80-89歳」4件（12.9%）と続いている。



ⅩⅡ. H29年死亡事故データ(対自転車死亡事故(第1当事者))

(2) 中型

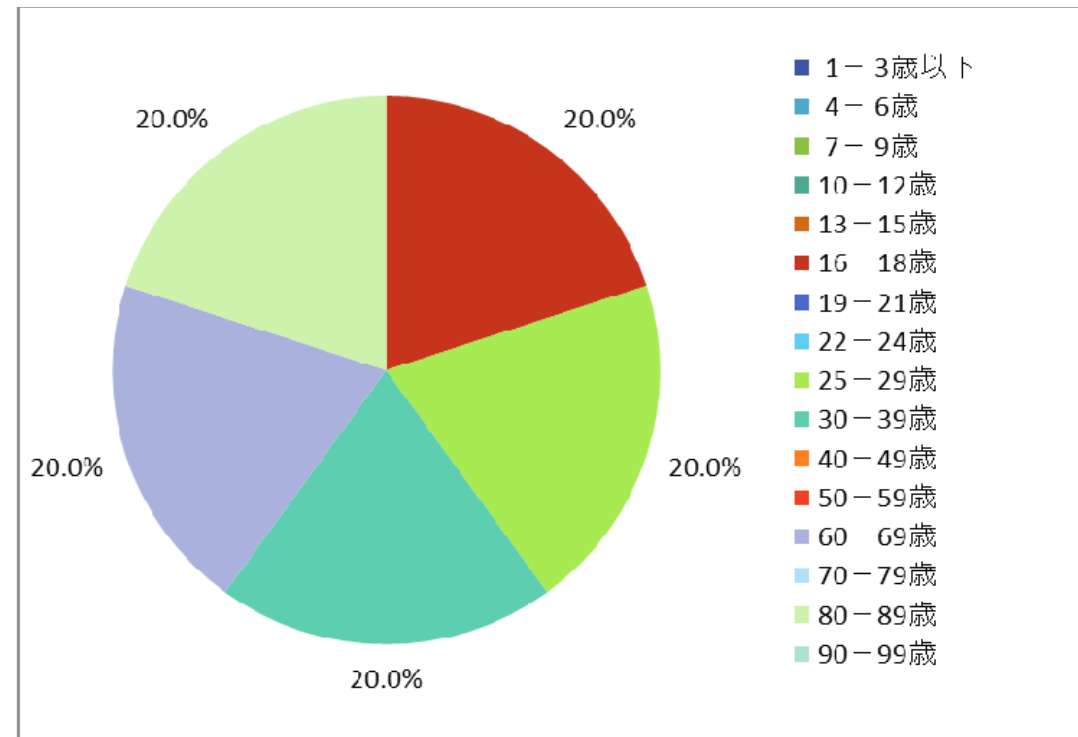
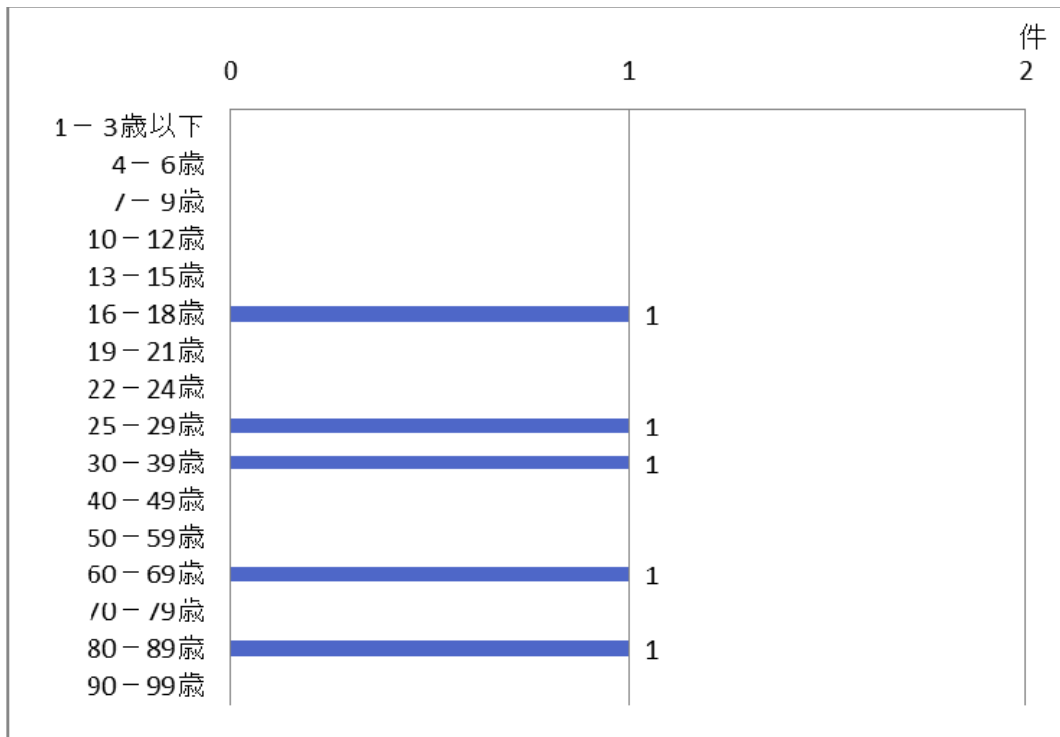
- ・死亡事故件数の自転車運転者の年齢層別を車種別にみると、「中型」では「60-69歳」が最も多く3件（30.0%）となっている。
- ・次いで、「50-59歳」及び「70-79歳」がそれぞれ2件（20.0%）と続いている。



ⅩⅡ．H29年死亡事故データ(対自転車死亡事故(第1当事者))

(3) 準中型

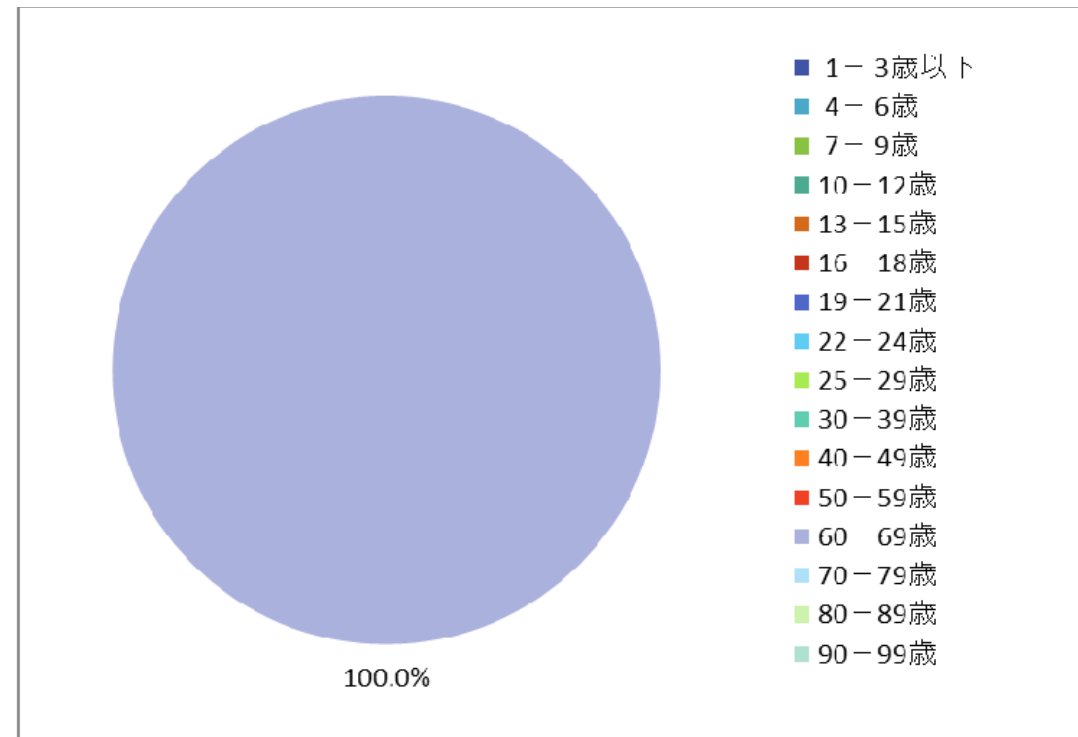
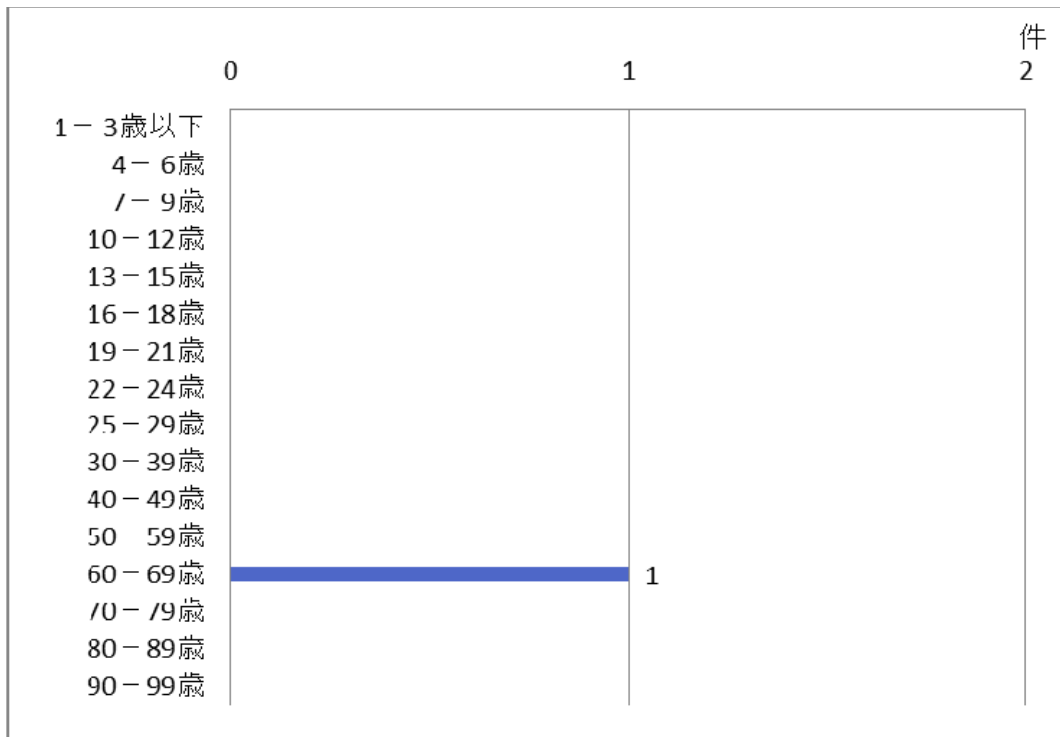
- 死亡事故件数の自転車運転者の年齢層別を車種別にみると、「準中型」では傾向が分かれている。



ⅩⅡ. H29年死亡事故データ(対自転車死亡事故(第1当事者))

(4) 普通

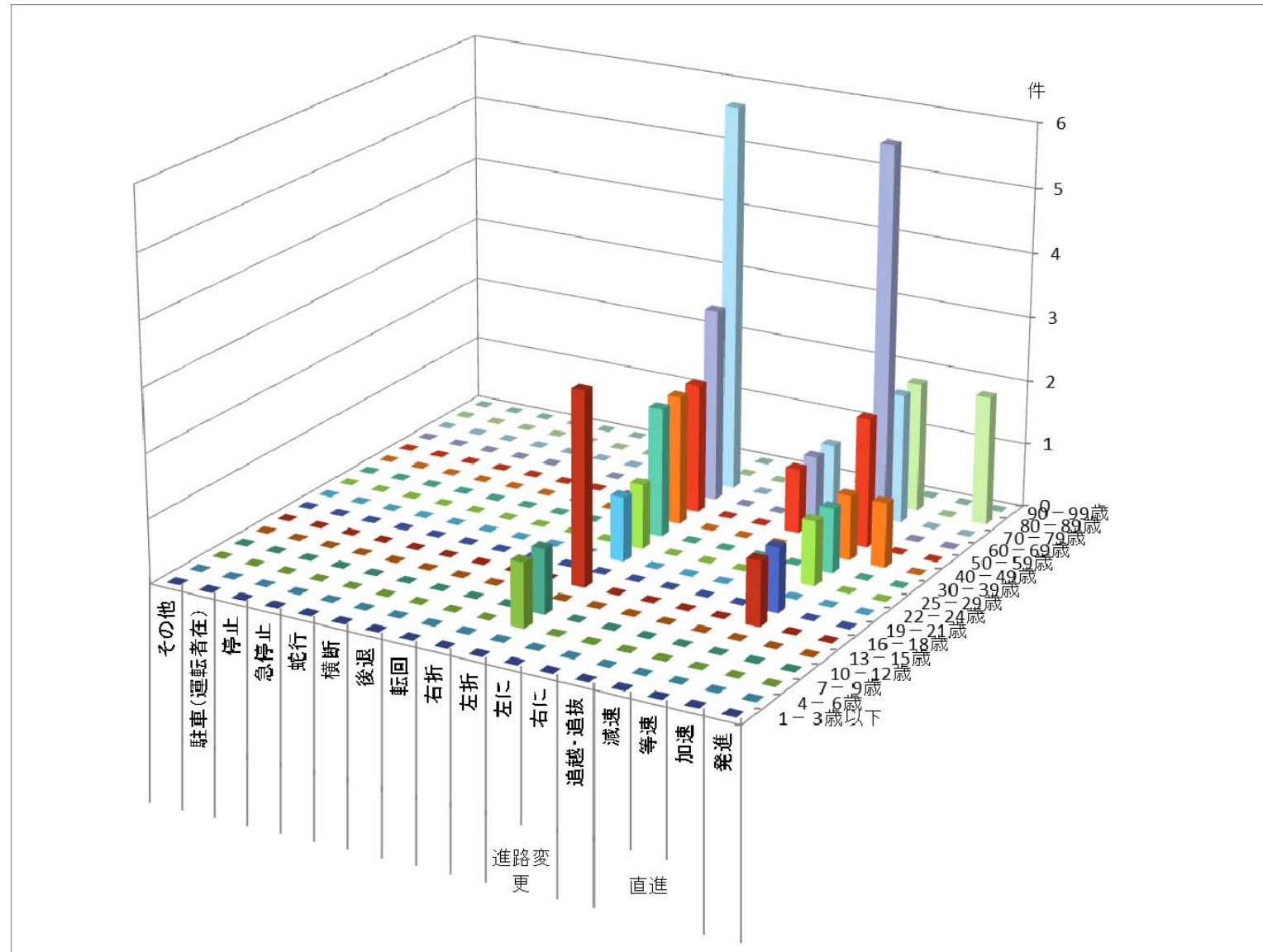
- 死亡事故件数の自転車運転者の年齢層別を車種別にみると、「普通」では「60-69歳」1件(100.0%)となっている。



XII. H29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」－「60-69歳」と「左折」－「70-79歳」が最も多く、それぞれ6件となっている。
- 次いで、
「左折」－「16-18歳」と
「左折」－「60-69歳」がそれぞれ3件となっている。

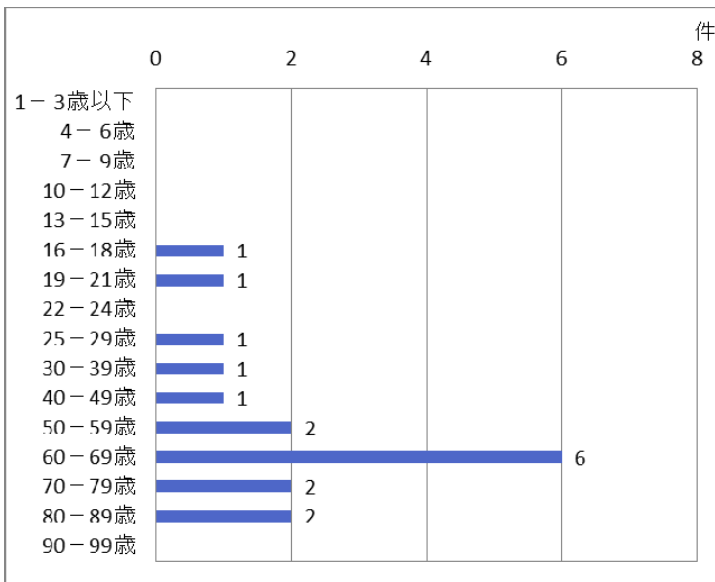


ⅩⅡ. H29年死亡事故データ(対自転車死亡事故(第1当事者))

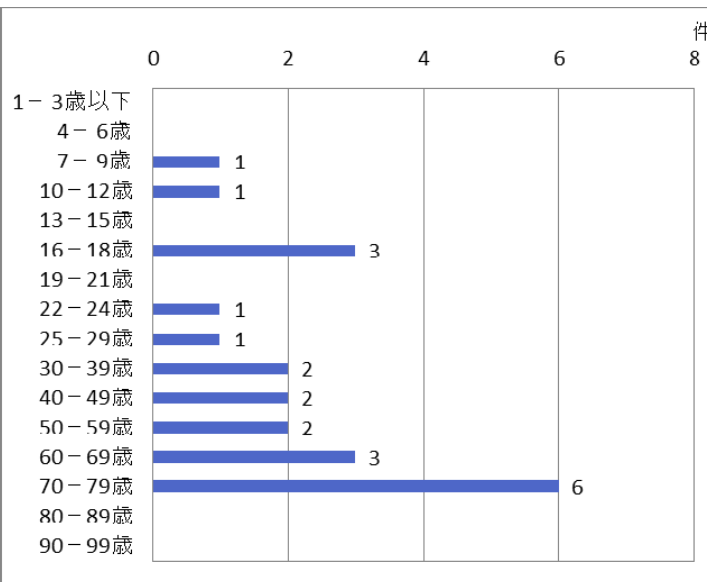
(1)「等速 直進」、「左折」及び「右折」の自転車運転者の年齢層別

- 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、「60-69歳」が最も多く6件となっている。次いで、「50-59歳」、「70-79歳」及び「80-89歳」がそれぞれ2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6件となっている。次いで、「16-18歳」及び「60-69歳」がそれぞれ3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、「80-89歳」が2件となっている。
- 「等速 直進」、「左折」及び「右折」のいずれも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=17



「左折」 n=22



「右折」 n=2

