

2018年の交通事故統計分析結果 【 確定版 】

2019年7月



公益社団法人

全日本トラック協会

Japan Trucking Association

目 次

I.	調査の目的等	2
II.	死亡事故データの傾向	4
III.	2018年死亡事故データ(車籍)	23
IV.	2018年死亡事故データ(発生地)	43
V.	2018年死亡事故データ(道路区分)	62
VI.	2018年死亡事故データ(車両区分)	73
VII.	2018年死亡事故データ(車両総重量)	86
VIII.	2018年死亡事故データ(年齢層別)	89
IX.	2018年死亡事故データ(運転免許取得年数別)	95
X.	2018年死亡事故データ(交差点(追突を除く))	102
X I.	2018年死亡事故データ(1万台当たり)	112
X II.	2018年死亡事故データ(対自転車死亡事故)	114

I. 調査の目的等

1. 調査の目的

国土交通省では、2020年（令和2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～令和2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、2020年までに事業用トラックが第一当事者となる交通事故による死者数を200人以下、人身事故件数を12,500件以下、飲酒運転による事故件数をゼロとするよう、2017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の数値目標として、「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2018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（2011～2018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

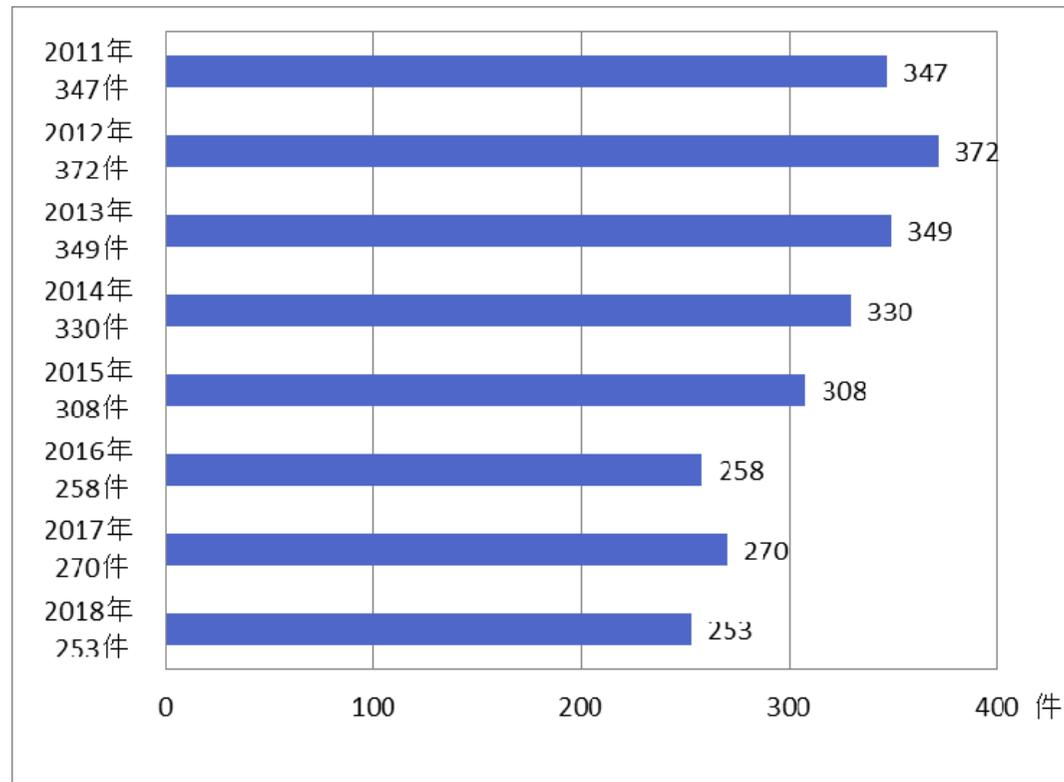
Ⅱ. 死亡事故データの傾向

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

- ・2018年の死亡事故件数は253件で、2017年（対前年）より 17件、2011年より 94件減少している。
- ・死亡事故件数は減少傾向にあるものの、2016年以降、件数は下げ止まりしている。
- ・営業用トラック1,298,118台（2018年12月末現在、トレーラ及び軽自動車を除く）に対する1万台当たり死亡事故件数は「1.9」となり、依然として目標値の「1.5」件を上回る状況となっている。

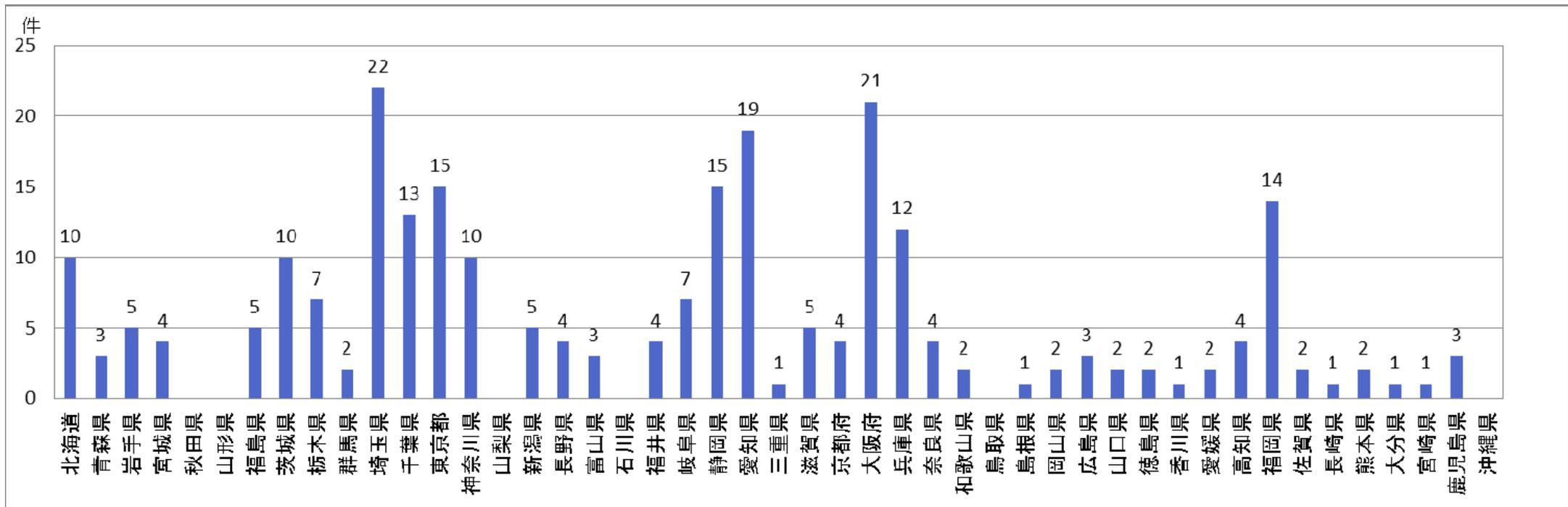


Ⅱ. 死亡事故データの傾向

2. 発生地別

- ・2018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22件、次いで「大阪府」21件、「愛知県」19件、「東京都」、「静岡県」がそれぞれ15件等と続いている。
- ・2018年の発生地別死亡事故件数の多いトップ10について、2017年比をみると、「埼玉県」、「愛知県」、「東京都」、「静岡県」、「福岡県」、「千葉県」、「茨城県」が増加している。

発生地	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	前年比
1 埼玉	26	29	30	20	14	19	16	22	1.38
2 大阪	21	27	28	24	28	16	21	21	1.00
3 愛知	25	14	22	15	11	16	14	19	1.36
4 東京	21	24	20	26	25	16	12	15	1.25
5 静岡	13	14	12	13	15	6	10	15	1.50
6 福岡	12	14	12	9	6	12	4	14	3.50
7 千葉	15	11	11	18	12	16	10	13	1.30
8 兵庫	16	14	12	15	12	9	17	12	0.71
9 神奈川	9	19	16	17	19	13	13	10	0.77
10 北海道	11	15	10	11	12	18	10	10	1.00
10 茨城	9	15	18	8	12	7	7	10	1.43

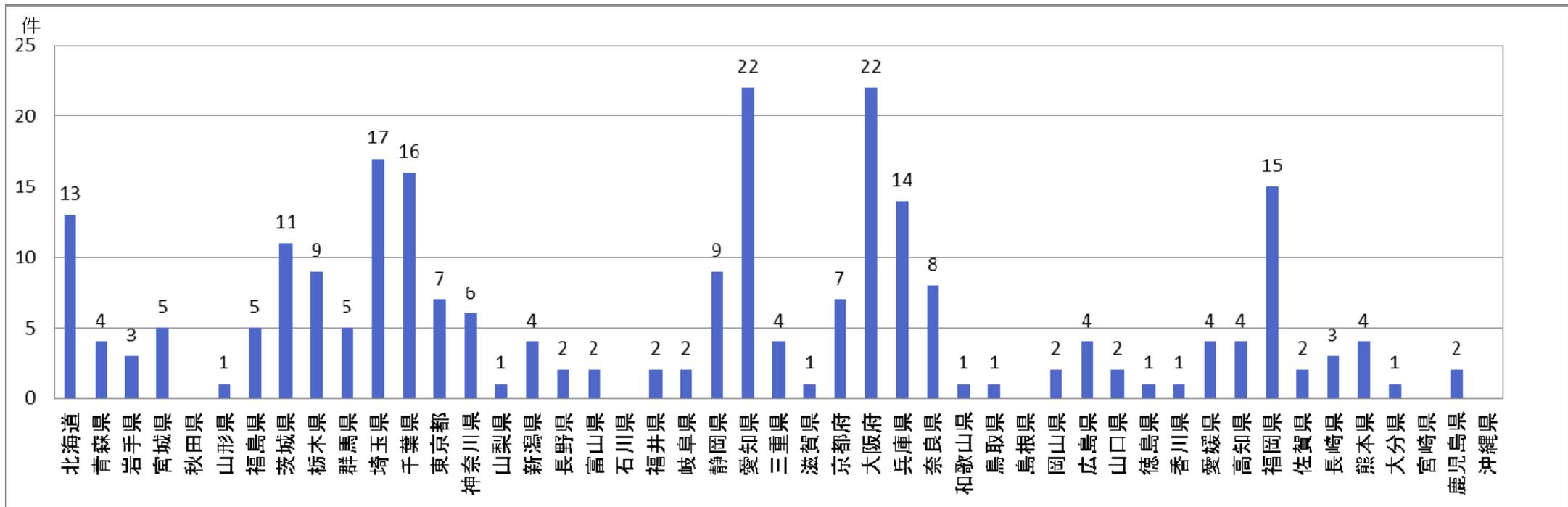


Ⅱ. 死亡事故データの傾向

3. 車籍別

- ・2018年の車籍別死亡事故件数の多い県をみると、「大阪府」、「愛知県」が最も多くそれぞれ22件、次いで「埼玉県」17件、「千葉県」16件、「福岡県」15件等と続いている。
- ・2018年の車籍別死亡事故件数の多いトップ10について、2017年比をみると、「愛知県」、「埼玉県」、「千葉県」、「福岡県」、「北海道」、「茨城県」、「静岡県」、「栃木県」が増加している。

車籍	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	前年比
1 大阪	23	30	23	24	23	19	36	22	0.61
2 愛知	30	10	28	16	15	12	11	22	2.00
3 埼玉	34	27	23	26	19	22	13	17	1.31
4 千葉	17	11	16	19	11	21	12	16	1.33
5 福岡	17	24	16	14	10	17	13	15	1.15
6 兵庫	12	14	17	12	16	8	14	14	1.00
7 北海道	13	17	14	11	16	18	9	13	1.44
8 茨城	9	13	20	8	13	5	9	11	1.22
9 静岡	15	17	13	11	10	7	7	9	1.29
10 栃木	8	6	6	4	3	4	1	9	9.00



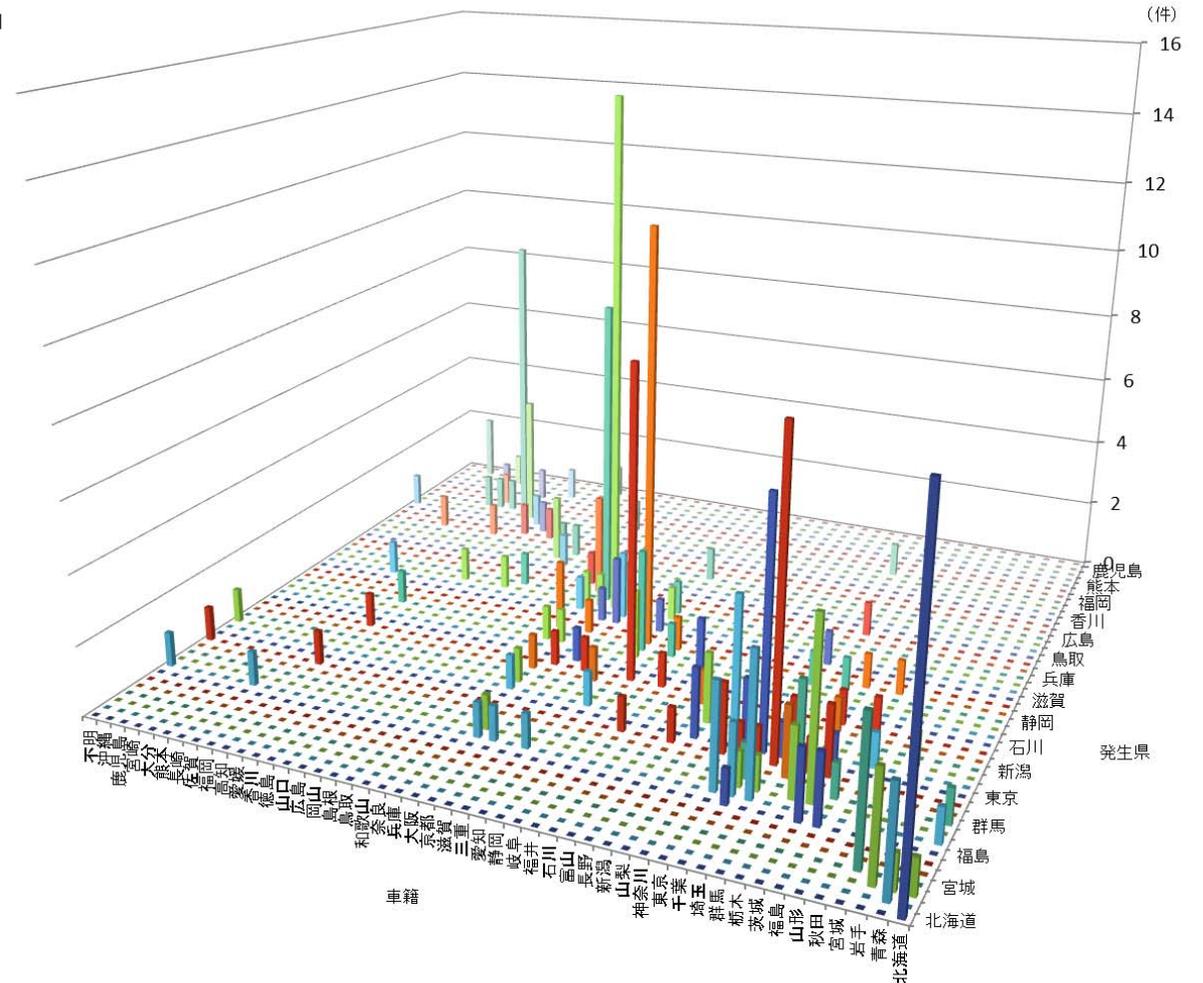
Ⅱ. 死亡事故データの傾向

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95件、他県での事故は158件となっている。
- ・ 車籍地以外の他県での事故が62.5%と6割以上を占めている。
- ・ 2018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、「愛知県」、「埼玉県」、「千葉県」、「福岡県」、「茨城県」、「栃木県」、「静岡県」は40%以上が他県で発生しており、このうち「埼玉県」、「茨城県」、「静岡県」は他県での事故が100%となっている。

ワースト 順位	車籍	件数	割合	内訳		他県 発生率
				県内	他県	
1	愛知	22	8.7%	12	10	45.5%
2	大阪	22	8.7%	15	7	31.8%
3	埼玉	17	6.7%	0	17	100.0%
4	千葉	16	6.3%	1	15	93.8%
5	福岡	15	5.9%	9	6	40.0%
6	兵庫	14	5.5%	9	5	35.7%
7	北海道	13	5.1%	10	3	23.1%
8	茨城	11	4.3%	0	11	100.0%
9	栃木	9	3.6%	2	7	77.8%
10	静岡	9	3.6%	0	9	100.0%
11	奈良	8	3.2%	3	5	62.5%
12	東京	7	2.8%	2	5	71.4%
13	京都	7	2.8%	2	5	71.4%
14	神奈川	6	2.4%	4	2	33.3%
15	宮城	5	2.0%	4	1	20.0%
16	福島	5	2.0%	2	3	60.0%
	その他	67	26.5%	20	47	70.1%
	合計	253	100.0%	95	158	62.5%

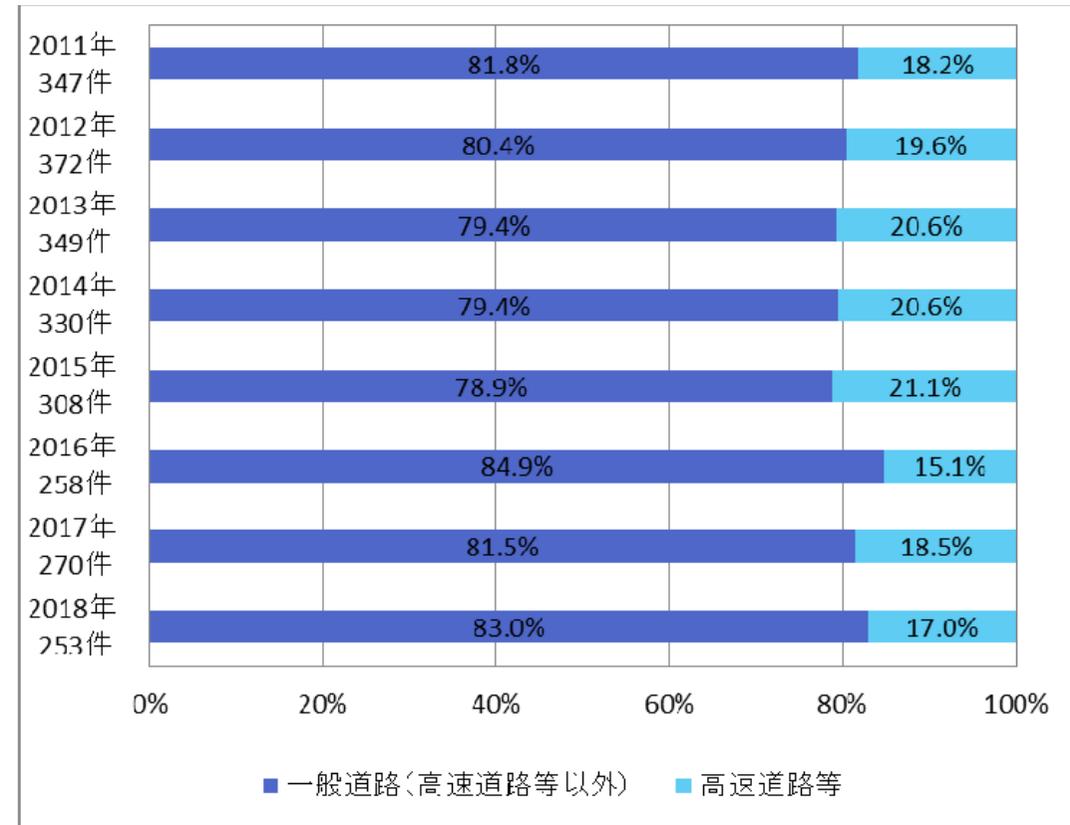
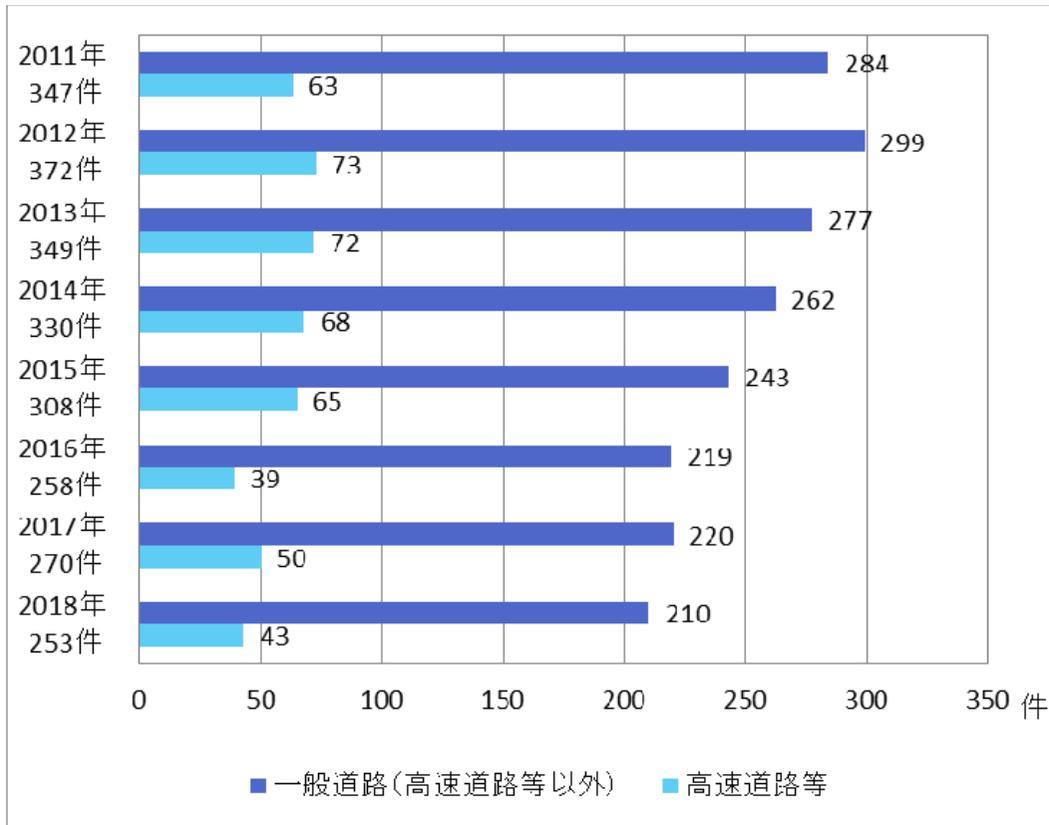
※他県には不明を含む



Ⅱ. 死亡事故データの傾向

5. 道路区分別

- ・2011年～2018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。
- ・「一般道路（高速道路等以外）」、「高速道路等」ともに死亡事故件数は2016年まで減少傾向にあったが、2017年は対前年に比べると、「一般道路（高速道路等以外）」、「高速道路等」ともに増加している。
- ・2018年は対前年に比べると「一般道路（高速道路等以外）」、「高速道路等」ともに減少している。

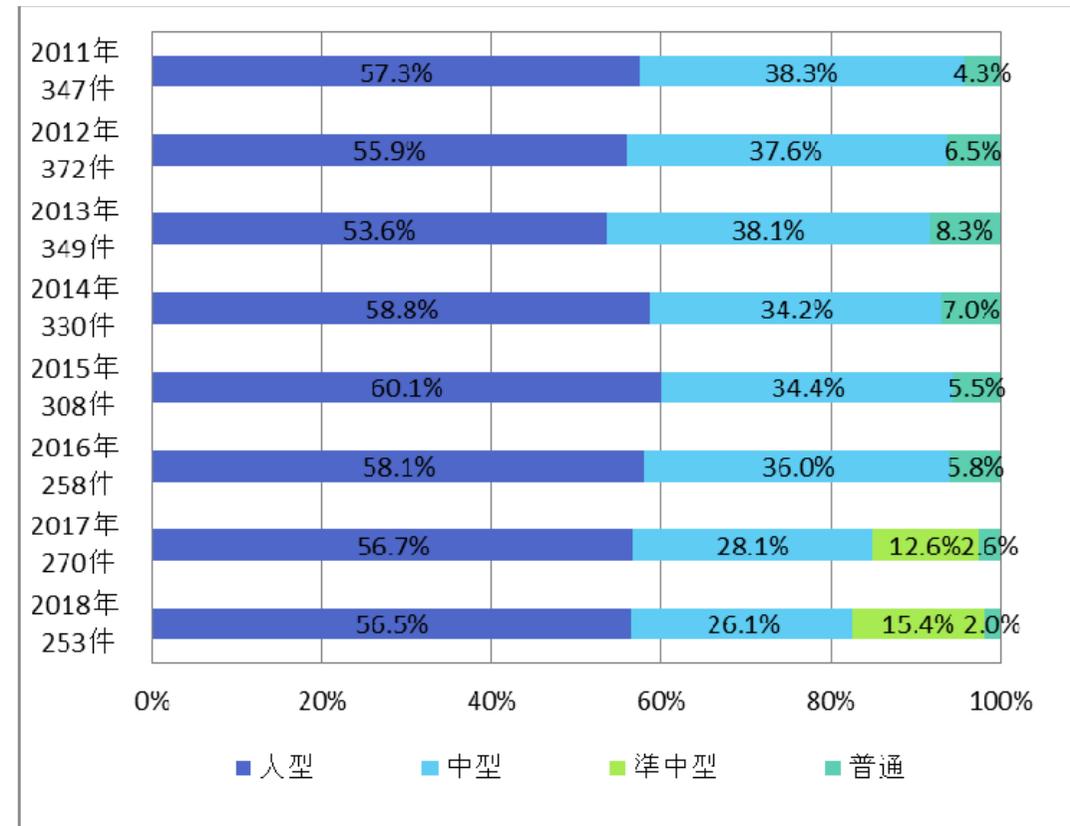
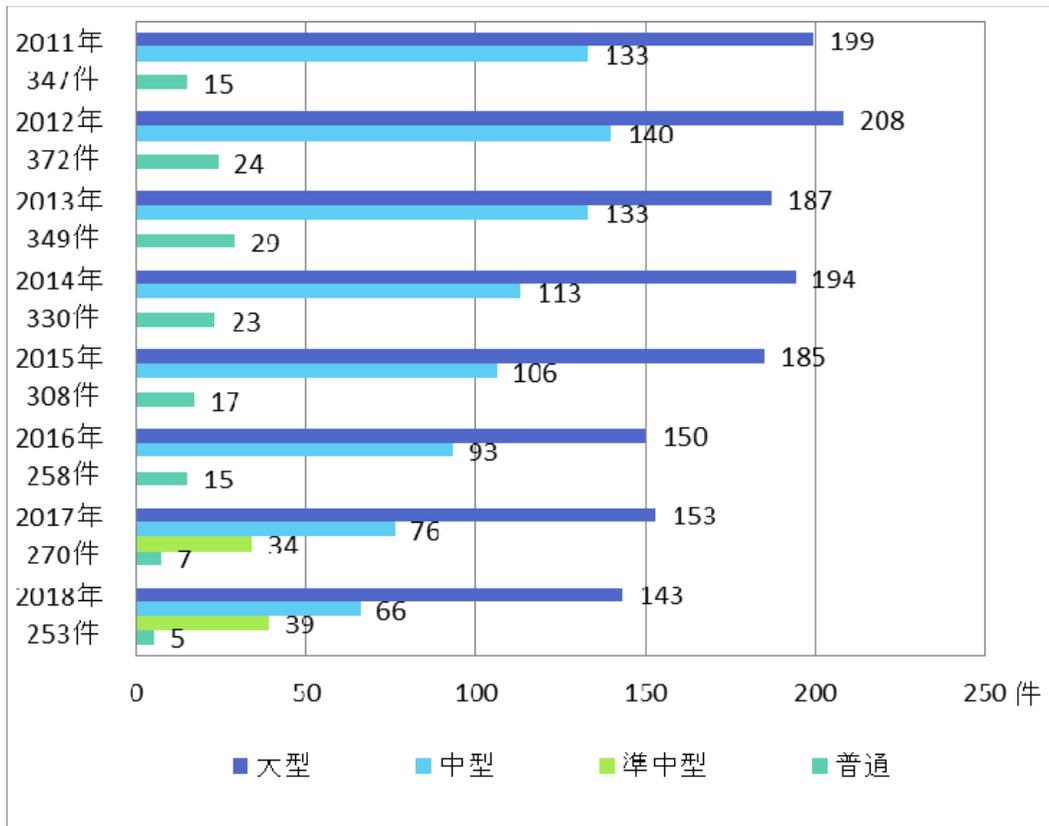


Ⅱ. 死亡事故データの傾向

6. 車両区分別

- ・2011年～2018年の傾向をみると、いずれの年も「大型」が多く、概ね5～6割程度を占めている。
- ・「大型」の死亡事故件数は2014年以降、減少傾向にあったが、2017年は一旦増加し、2018年は再び減少している。
- ・「中型」は2012年以降、「普通」は2013年以降、死亡事故件数は減少傾向にある。

2017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。

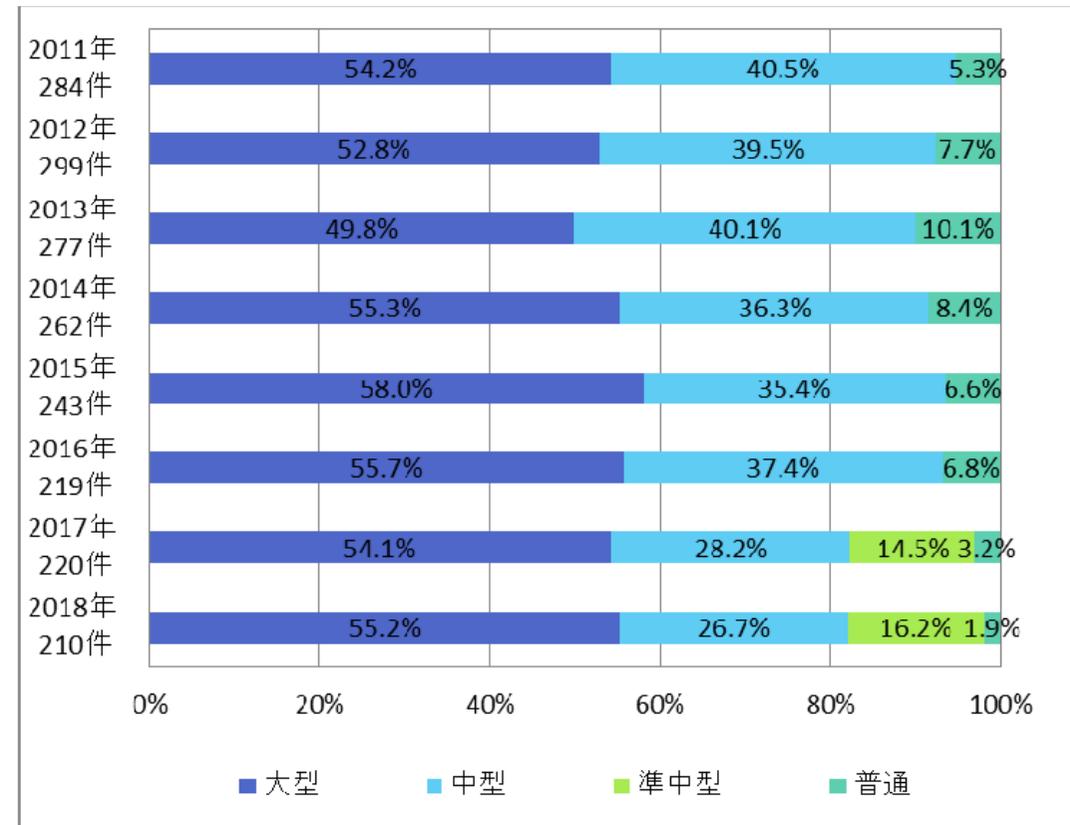
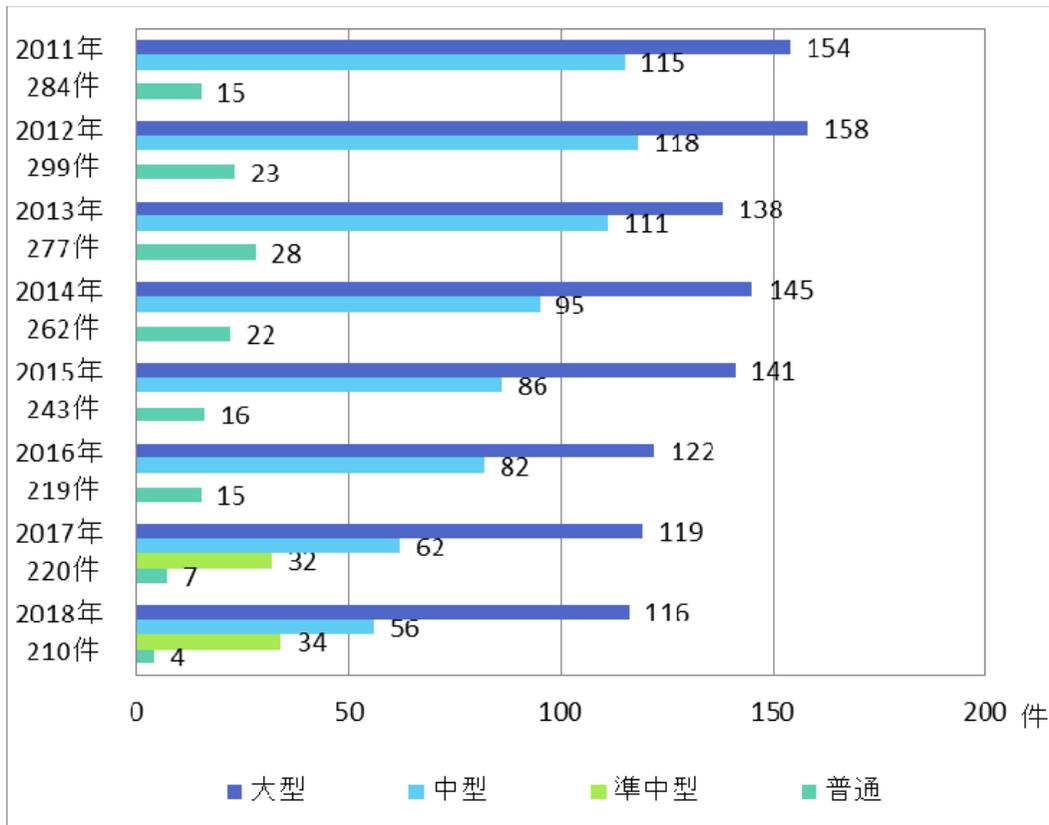


Ⅱ. 死亡事故データの傾向

(1) 一般道路上での車両区分

- ・ 2011年～2018年の傾向をみると、いずれの年も「大型」が多く、概ね5～6割程度を占めている。
- ・ 「大型」の死亡事故件数は2014年以降、「中型」は2012年以降、「普通」は2013年以降、減少傾向にある。

2017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。

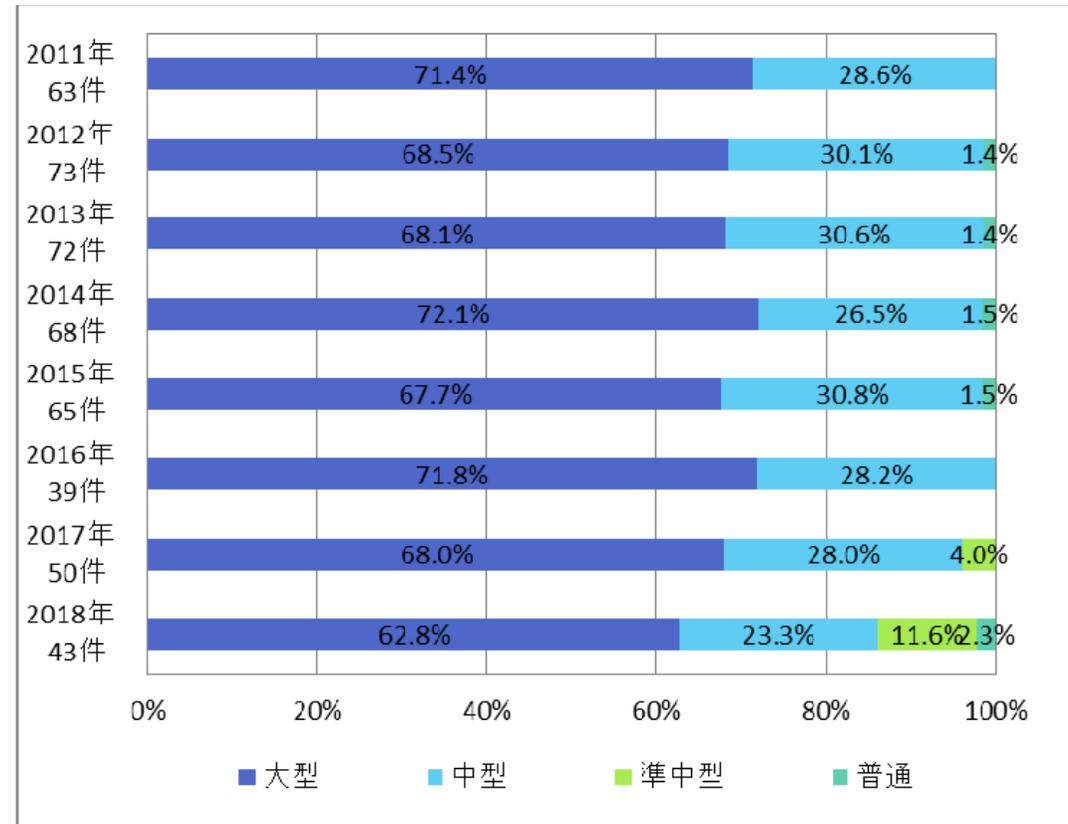
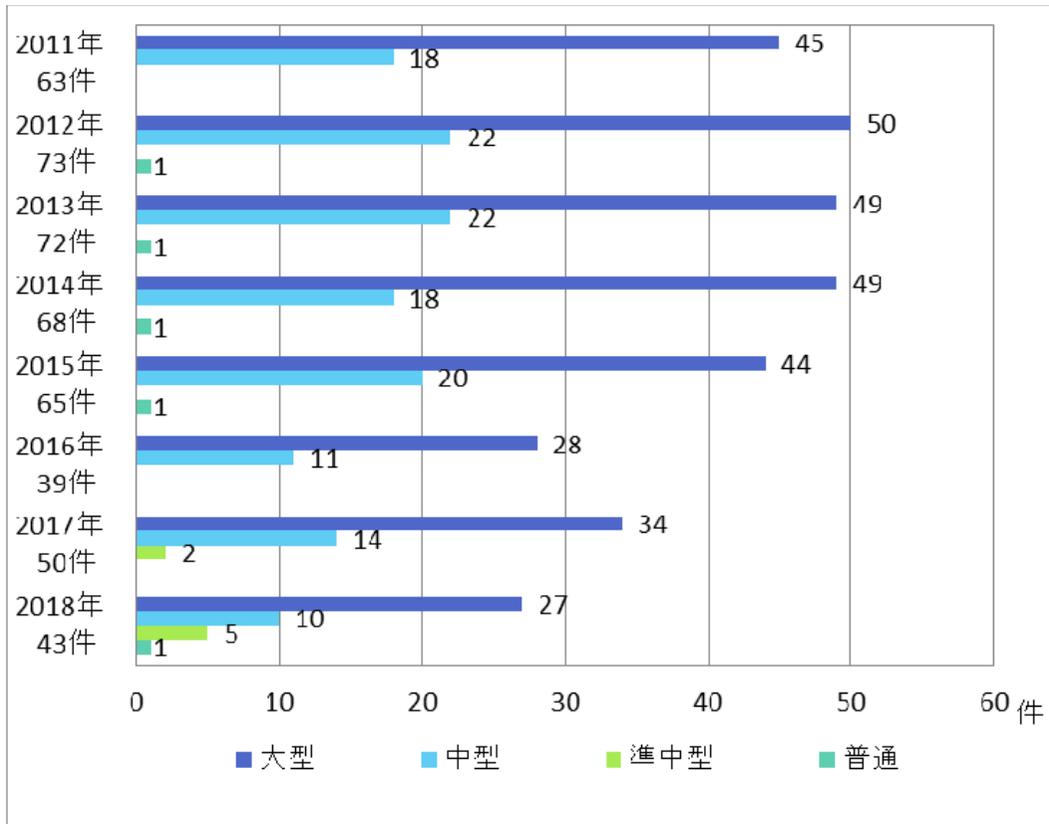


Ⅱ. 死亡事故データの傾向

(2) 高速道路上での車両区分

- ・ 2011年～2018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が、2018年は6割程度となっている。
- ・ 「大型」、「中型」の死亡事故件数は2012年以降、おおむね減少傾向にあるが、ここ数年は増減している。

2017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。



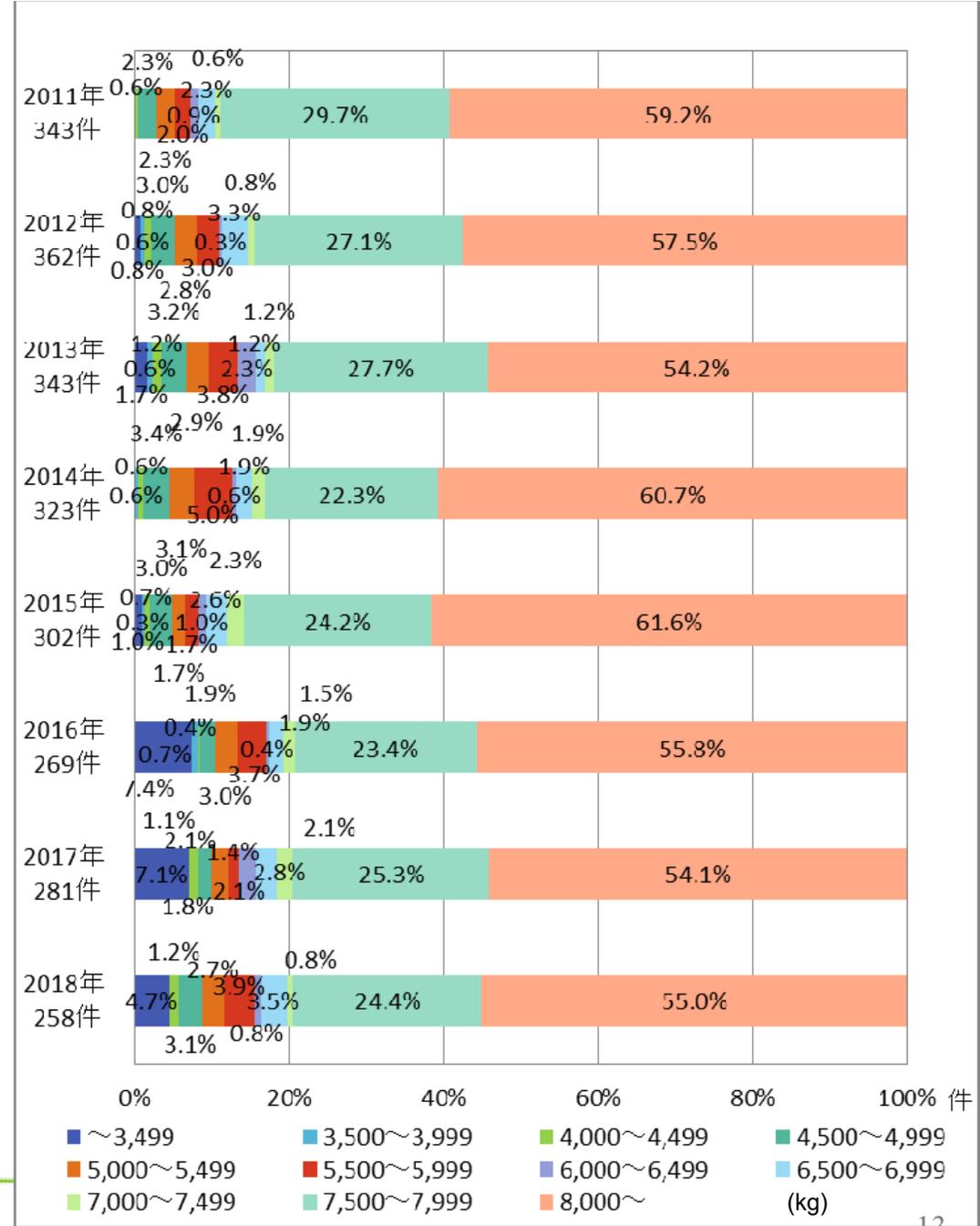
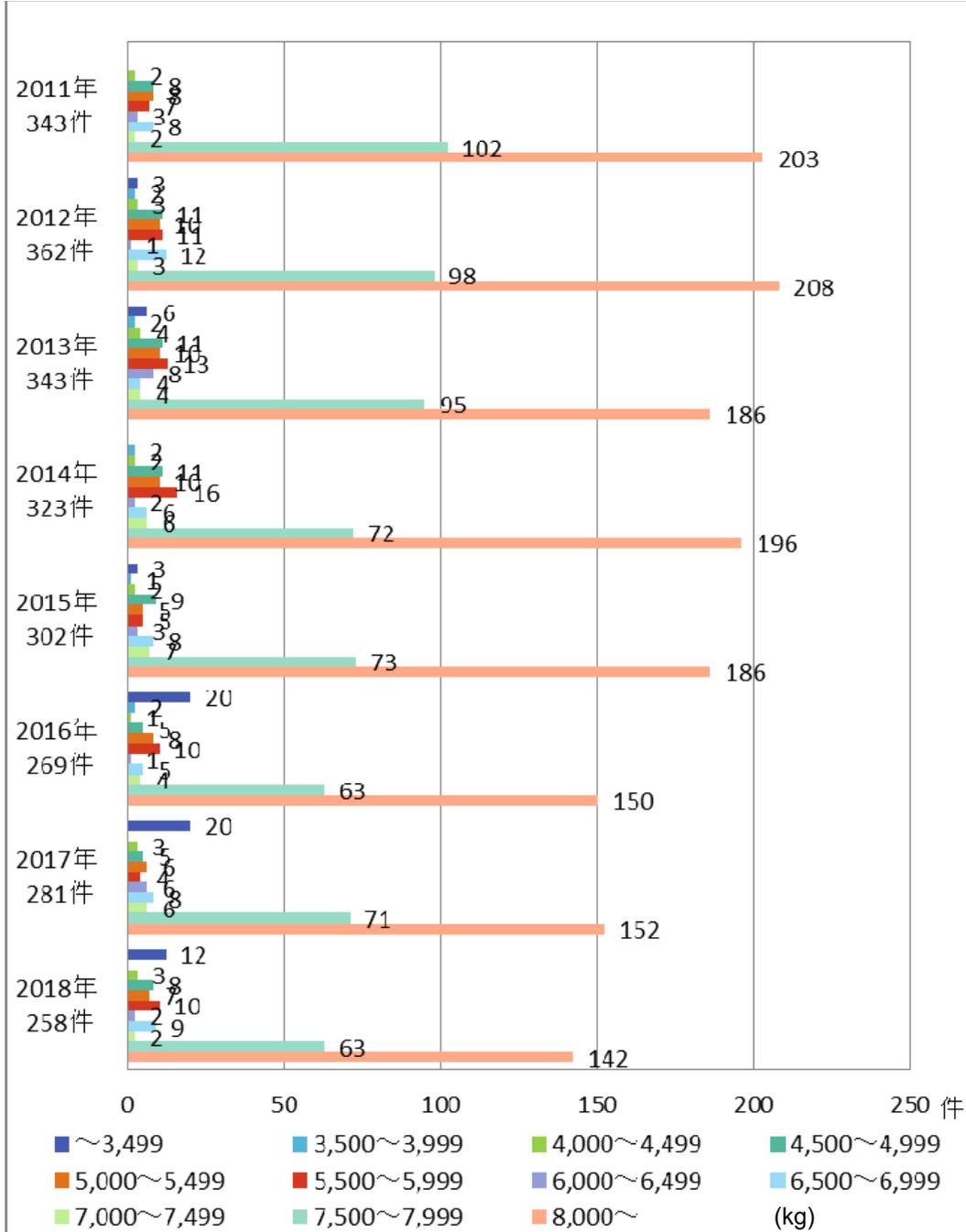
Ⅱ．死亡事故データの傾向

7. 車両総重量別

- ・ 2011年～2018年の傾向をみると、いずれの年も「8,000kg～」が多く、5～6割程度を占めている。
- ・ 「7,500kg～7,999kg」は2011年～2013年までは3割程度を占めているが、その後、若干減少し2割強で推移している。
- ・ 「8,000kg～」の死亡事故件数は2016年以降、下げ止まりしている。

車両総重量別に係る集計については、軽を含む258件で集計した。以下同じ。

Ⅱ. 死亡事故データの傾向

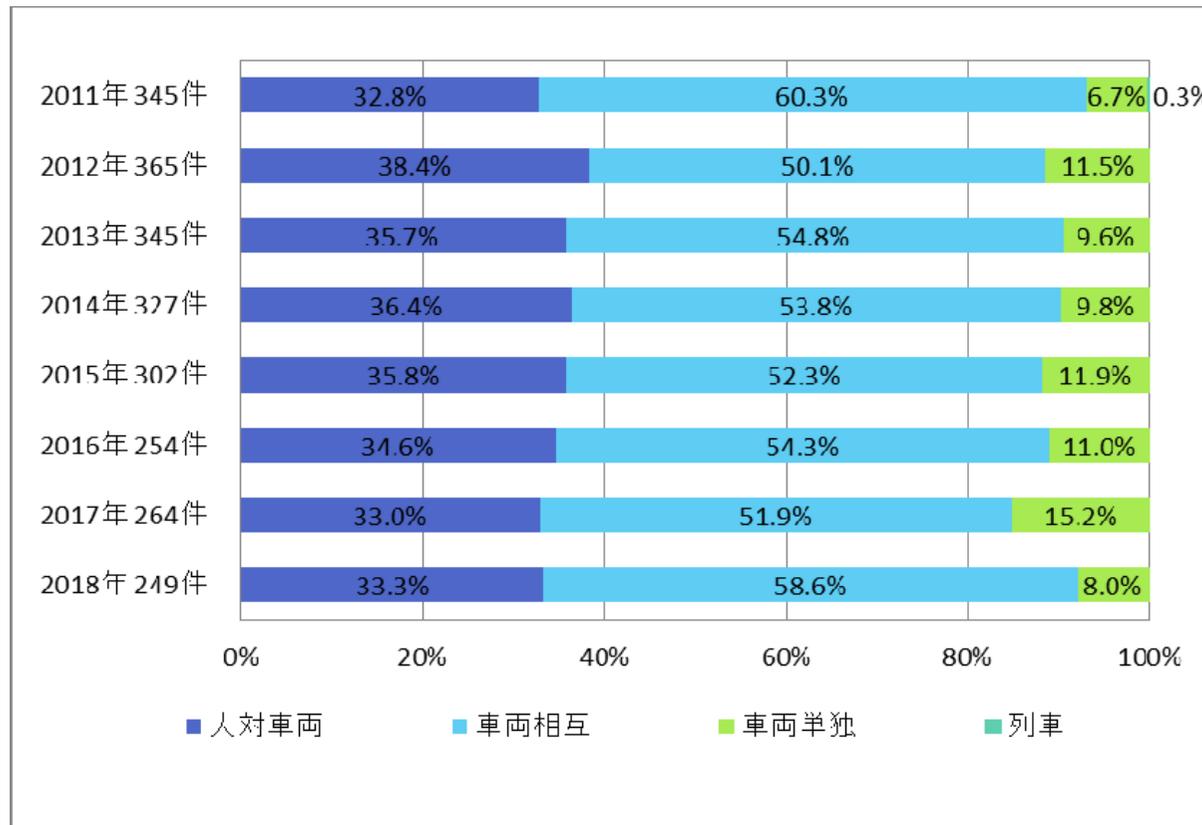


Ⅱ. 死亡事故データの傾向

8. 事故類型別

- ・2011年～2018年の傾向をみると、いずれの年も「車両相互」が多く、5～6割程度を占めている。
- ・「人対車両」の割合が減少傾向にある。
- ・「車両単独」の割合はおおむね増加傾向にあったが、2018年は減少している。

事故類型別、行動類型別、時間帯別、危険認知速度別、年齢層別、運転免許取得年数別に係る集計については、車籍不明4件を除く249件（2018年）で集計した。以下同じ。



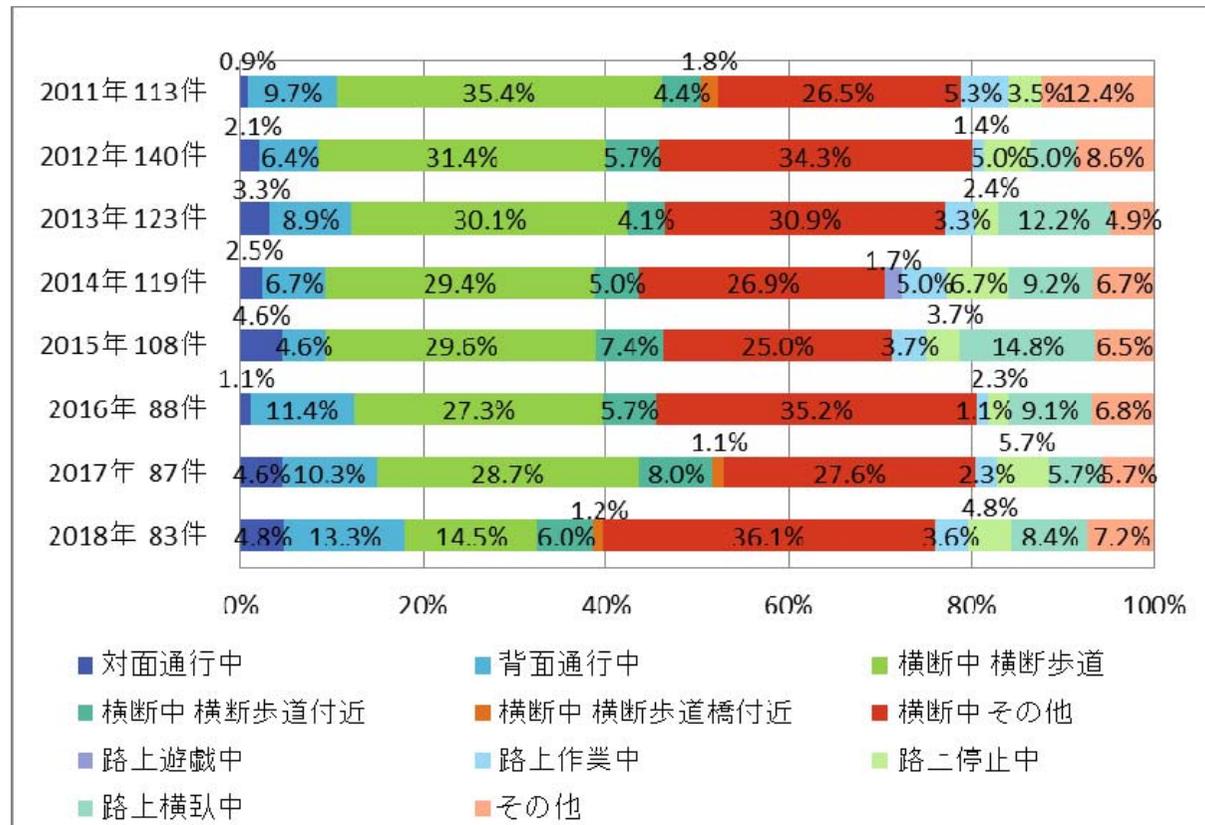
※対自転車事故は、「車両相互」に含まれます。

Ⅱ. 死亡事故データの傾向

(1) 人対車両

- ・2011年～2018年の傾向をみると、いずれの年も「横断中 横断歩道」及び「横断中 その他」の割合が多く、両者で概ね5～6割程度を占めている。
- ・「横断中 横断歩道」の2018年の割合は、対前年に比べて 14.2ポイント減少している。
- ・2013年以降「路上横臥中」の割合が多く、2017年を除き概ね1割程度を占めている。

「横断中 その他」は、横断歩道や歩道橋のない、いわゆる「単路」での事故。以下同じ。

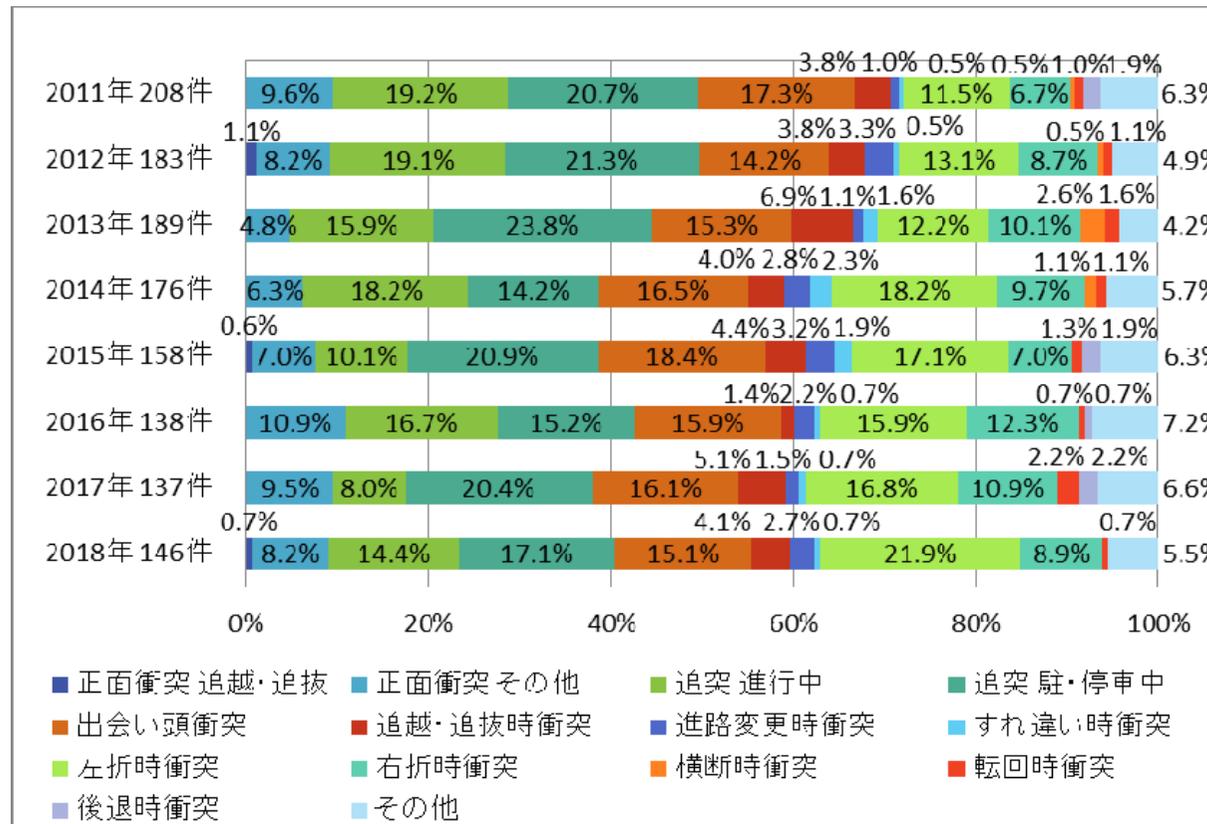


※対自転車事故は、「車両相互」に含まれます。

Ⅱ. 死亡事故データの傾向

(2) 車両相互

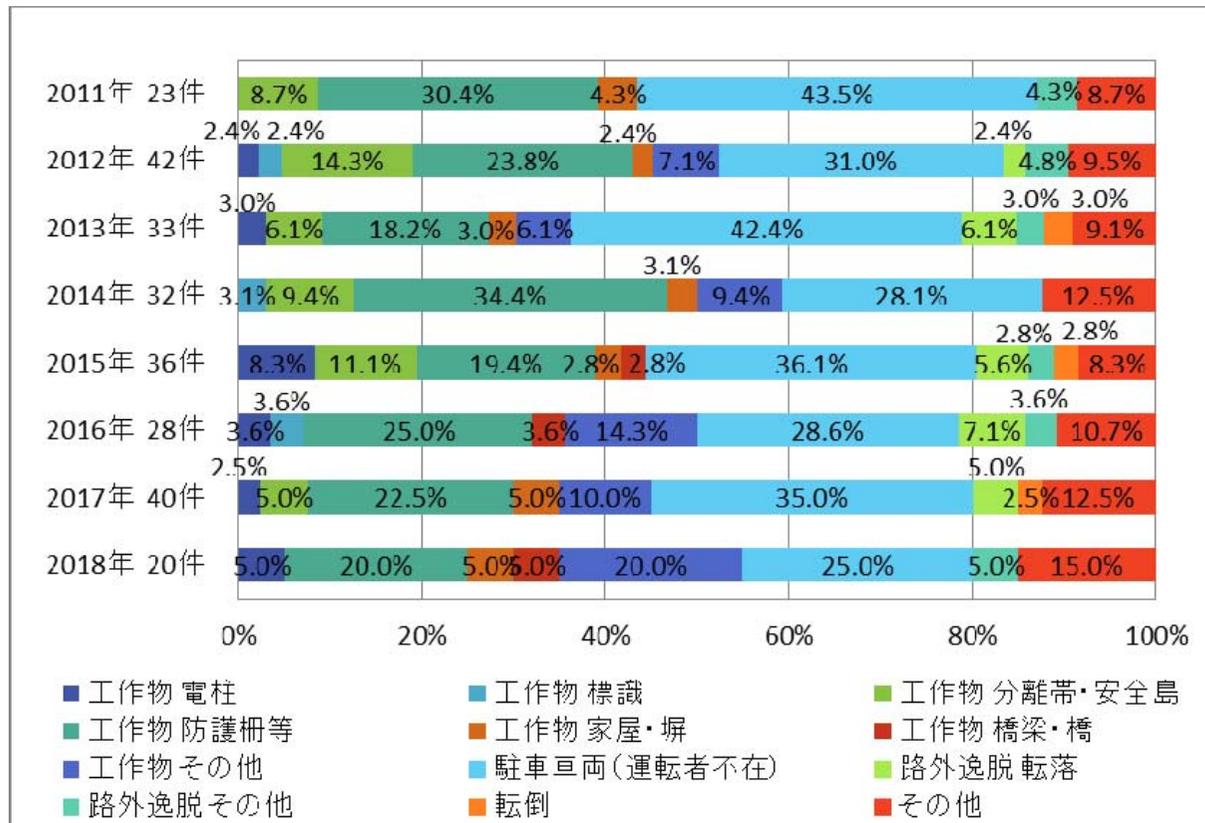
- ・ 2011年～2018年の傾向をみると、「追突 駐・停車中」と「左折時衝突」の割合が多い。
- ・ 「左折時衝突」の割合は増加傾向を示し、その後、2015年から2016年にかけて一旦減少傾向に転じたものの、2017年からは再び増加傾向に転じ、2018年は2割を超えており、車両相互の中で最も多い割合となっている。
- ・ なお、以下、「対自転車事故」は「車両相互」に含まれる。



Ⅱ. 死亡事故データの傾向

(3) 車両単独

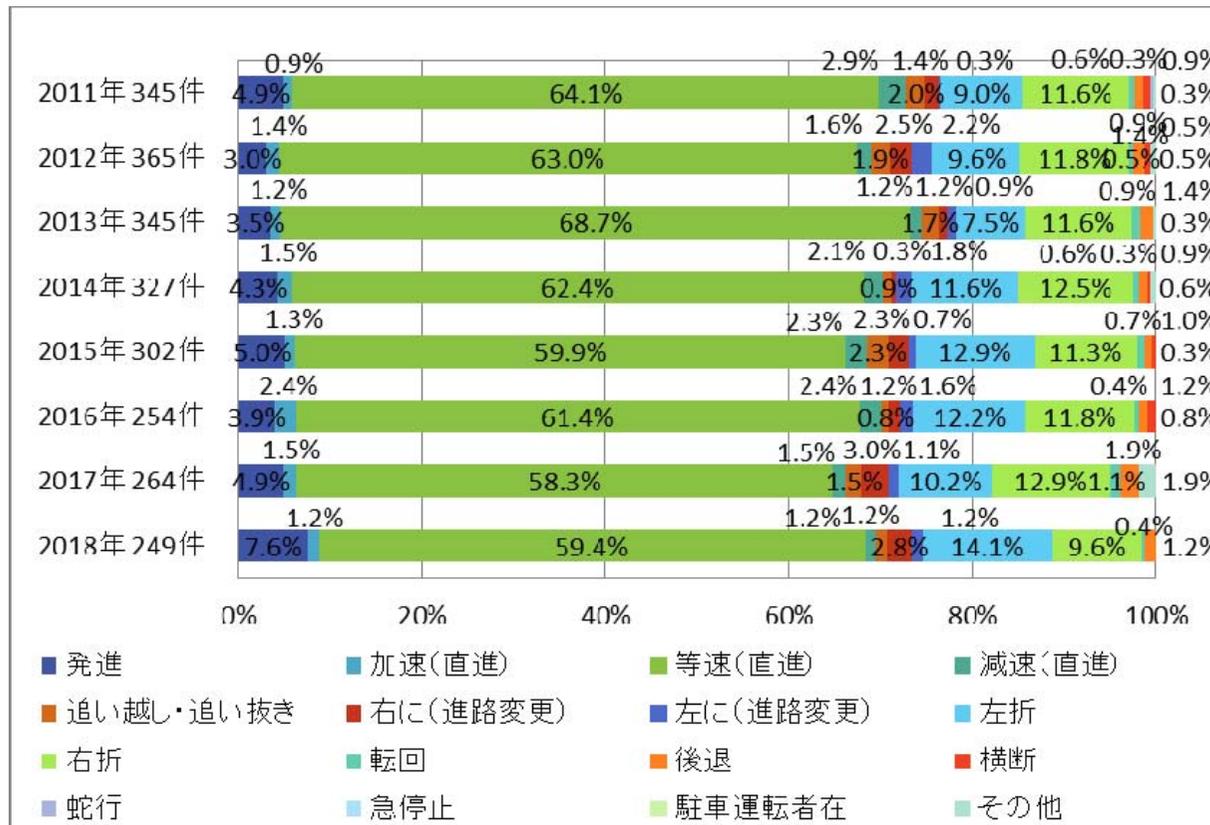
- ・ 2011年～2018年の傾向をみると、2014年と2018年を除き、「駐車車両（運転者不在）」の割合が多い。
- ・ 次いで、「工作物 防護柵等」の割合が多く、近年、その割合が多くなっている。



Ⅱ. 死亡事故データの傾向

9. 行動類型別

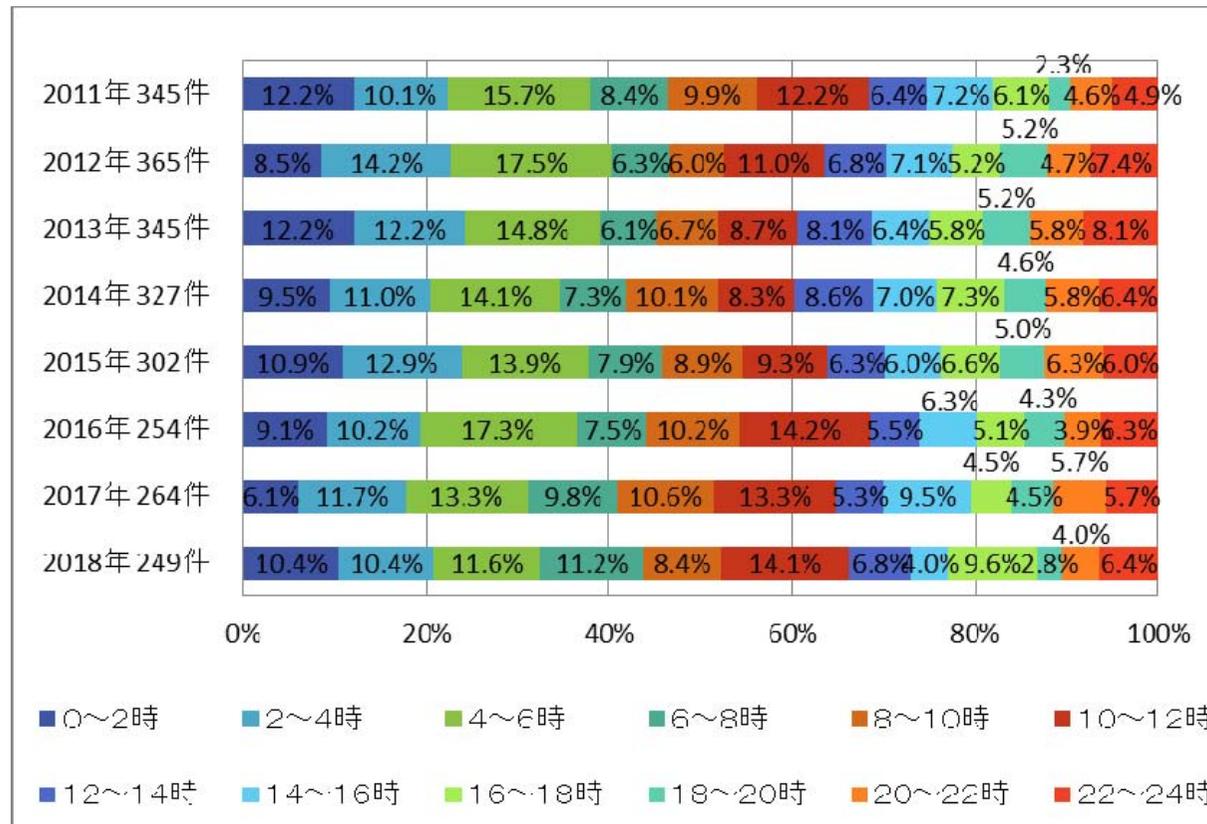
- ・ 2011年～2018年の傾向をみると、いずれの年も「等速（直進）」が多く、6～7割程度を占めている。
- ・ 各年の行動類型区分の構成比に大きな違いは見られないが、「左折」が2015年まで増加し、その後、減少に転じていたが、2018年は再び増加している。



Ⅱ. 死亡事故データの傾向

10. 時間帯別

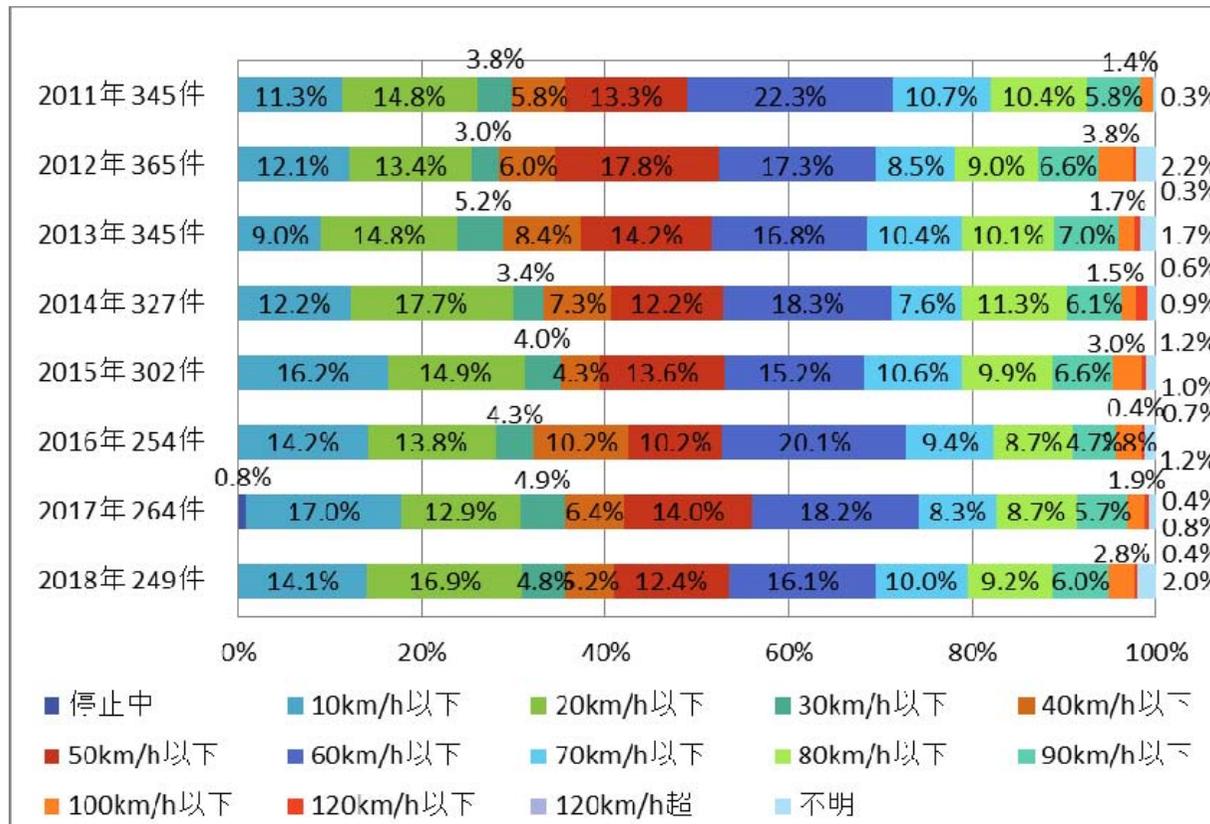
- 2011年～2018年の傾向をみると、2015年までは「2～4時」、「4～6時」が多かったが、2016年以降は「4～6時」及び「10～12時」が多い。
- 2015年以降、いわゆる深夜・早朝（22～6時）の時間帯の割合が減少傾向にあったが、2018年は増加に転じている。
- 2016年以降、午前中（8～12時）の割合が2割を超えている。



Ⅱ. 死亡事故データの傾向

11. 運転者の危険認知速度別

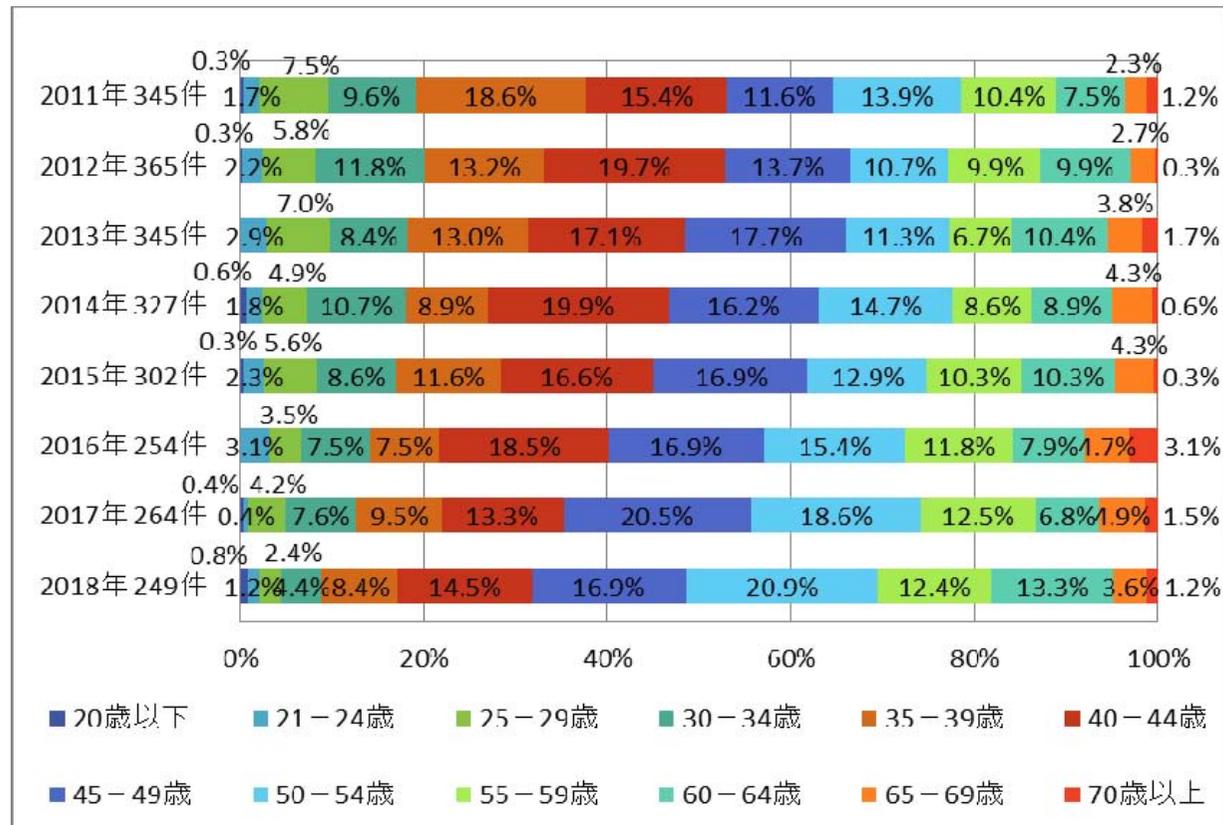
- 2011年～2018年の傾向をみると、2013年までは「10km/h以下」から「20km/h以下」までの割合が減少傾向にあったが、2014年以降、増減を繰り返している。



Ⅱ. 死亡事故データの傾向

12. 運転者の年齢層別

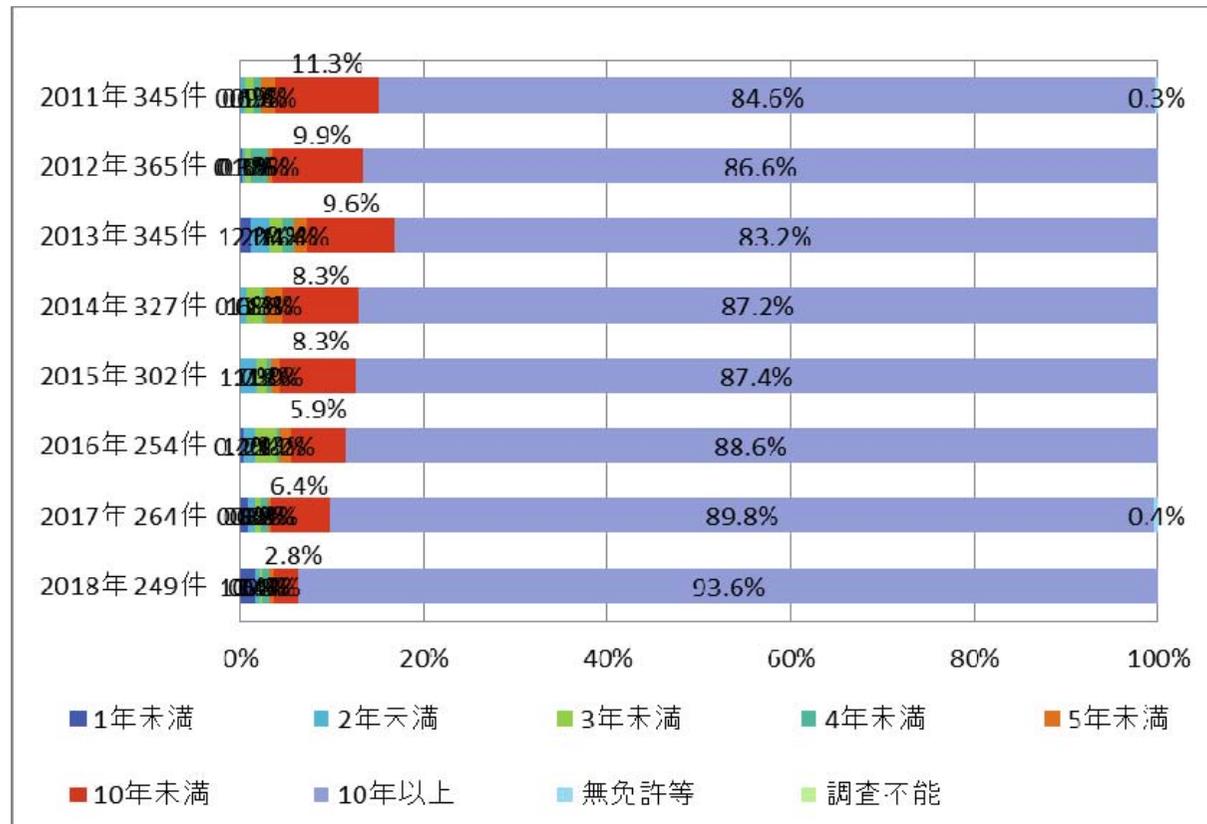
- ・ 2011年～2018年の傾向をみると、全体的に高齢化の傾向が見られる。
- ・ 2018年は50歳以上の割合が5割以上を占めている。



Ⅱ. 死亡事故データの傾向

13. 運転者の免許取得年数別

- ・2011年～2018年の傾向をみると、2013年以降、「10年以上」の割合が増加傾向にある。



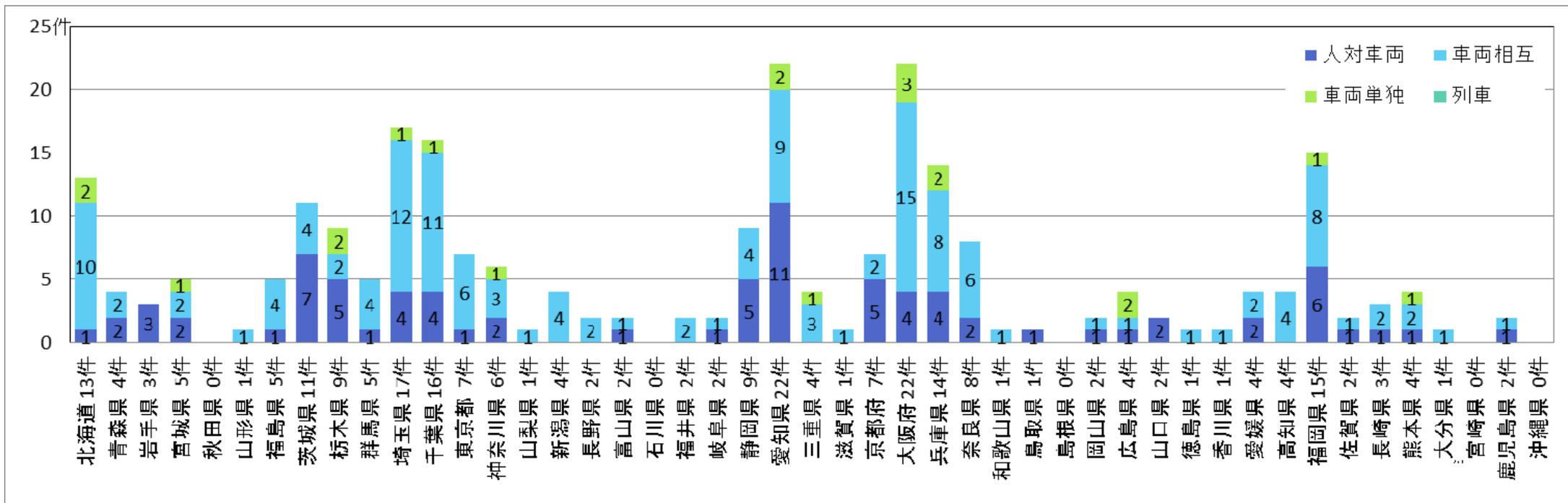
Ⅲ. 2018年死亡事故データ(車籍)

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. 2018年死亡事故データ(車籍)

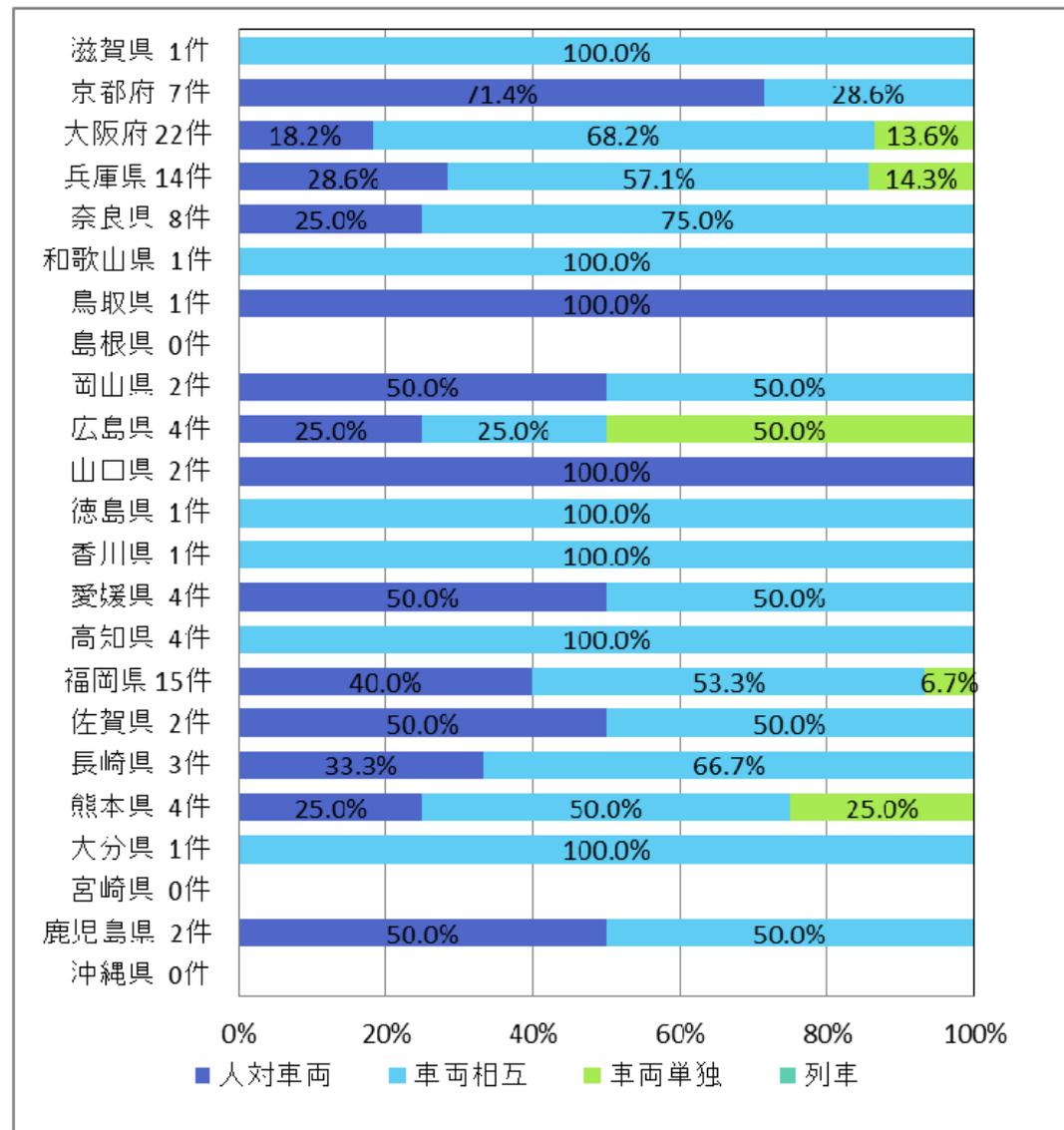
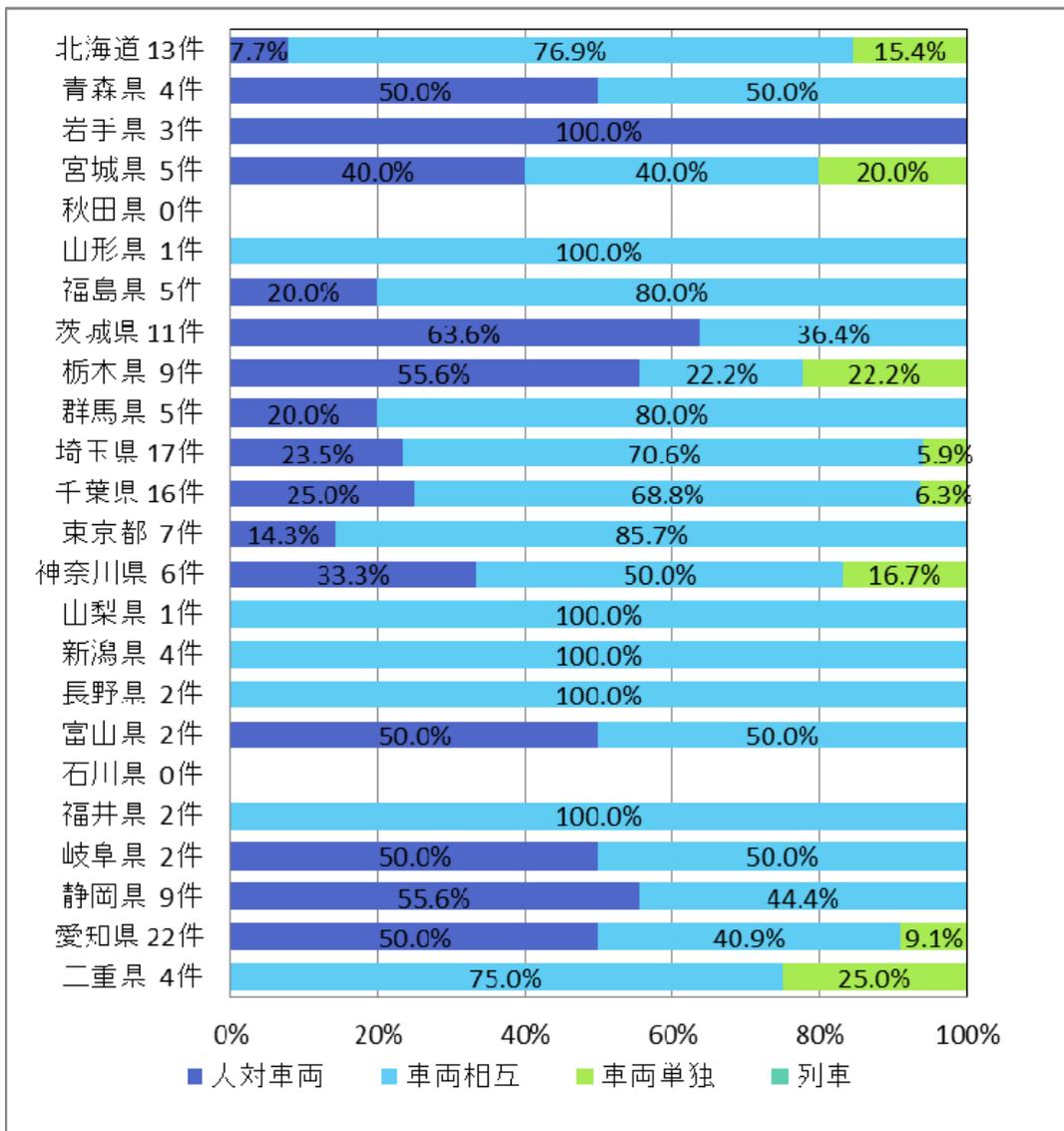
1. 車籍別の事故類型別

- ・車籍別の事故類型別にみると、「人対車両」が多い県と「車両相互」が多い県に分かれる傾向にある。
- ・事故発生件数の多い県をみると、「埼玉県」、「千葉県」、「大阪府」、「福岡県」は「車両相互」が多く、特に「大阪府」はその割合が非常に高い。
- ・「愛知県」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。

Ⅲ. 2018年死亡事故データ(車籍)

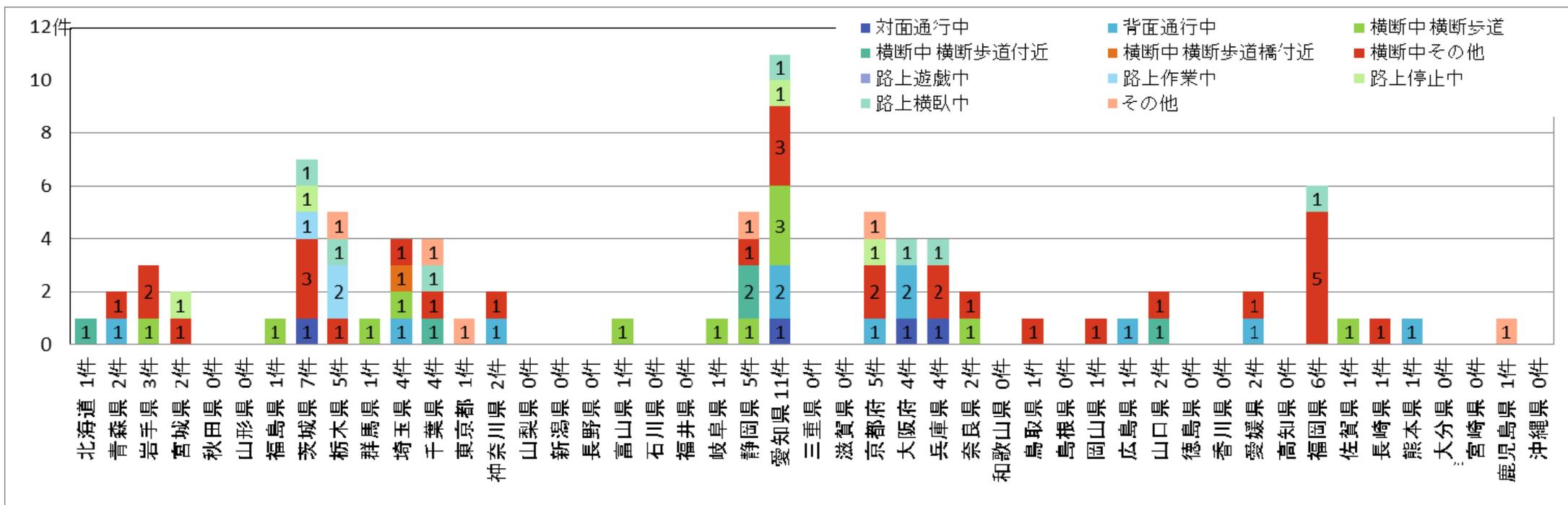


※対自転車事故は、「車両相互」に含まれます。

Ⅲ. 2018年死亡事故データ(車籍)

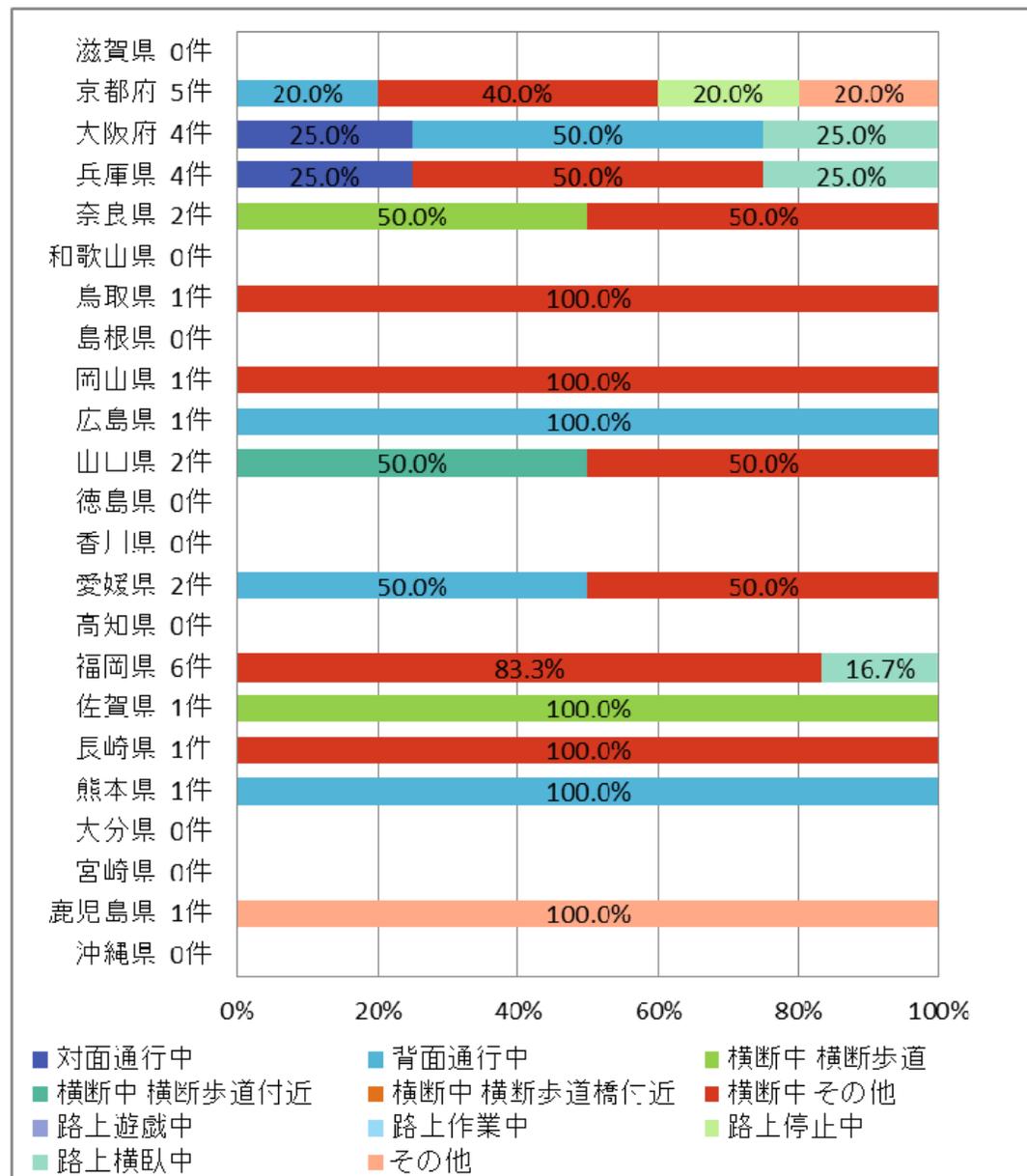
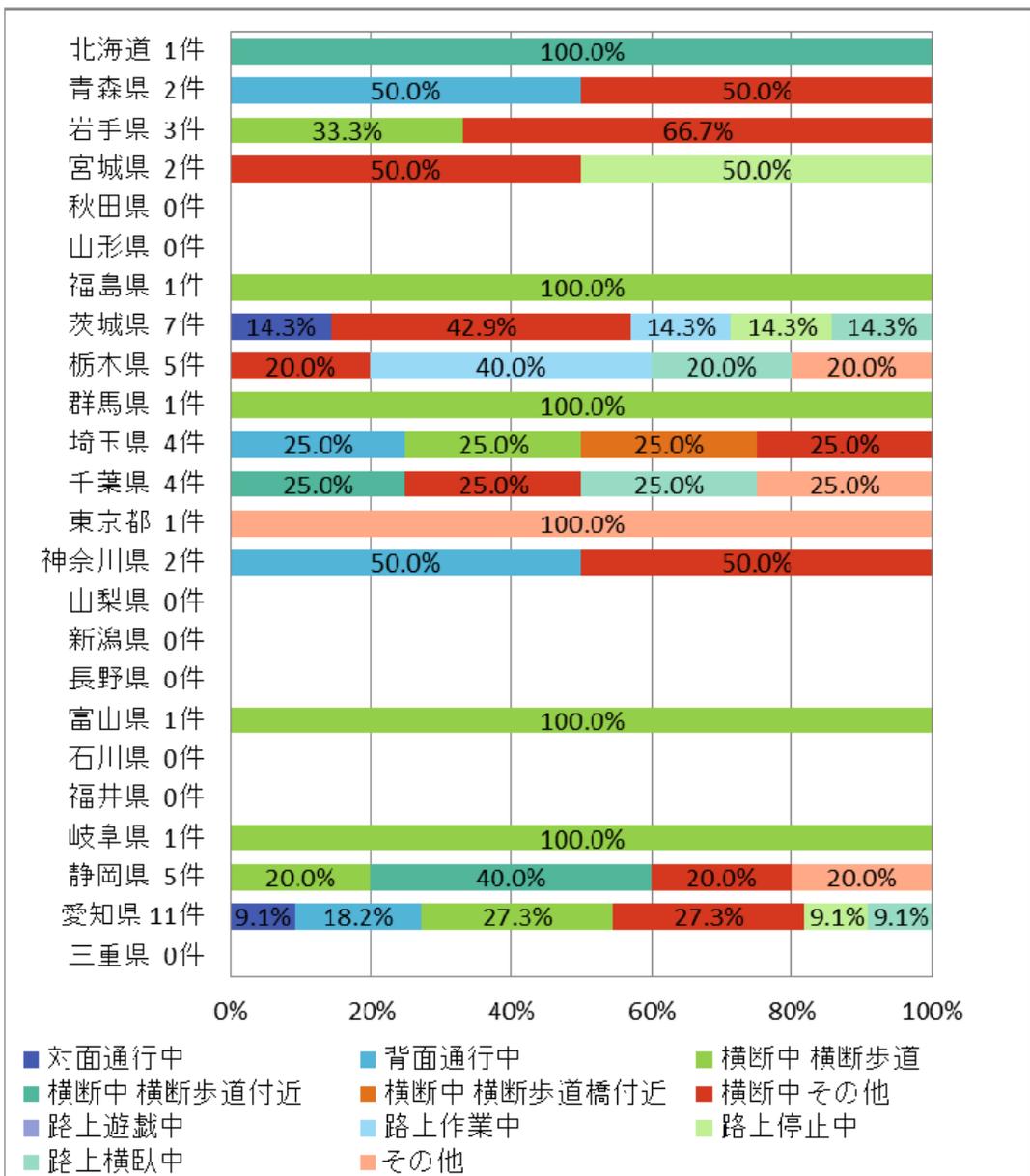
(1) 人対車両

- ・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傾向にある。
- ・事故発生件数の多い県をみると、「茨城県」、「福岡県」では「横断中 その他」が多く、特に「福岡県」はその割合が非常に高い。
- ・「愛知県」では「横断中 横断歩道」、「横断中 その他」が多い。



※対自転車事故は、「車両相互」に含まれます。

Ⅲ. 2018年死亡事故データ(車籍)

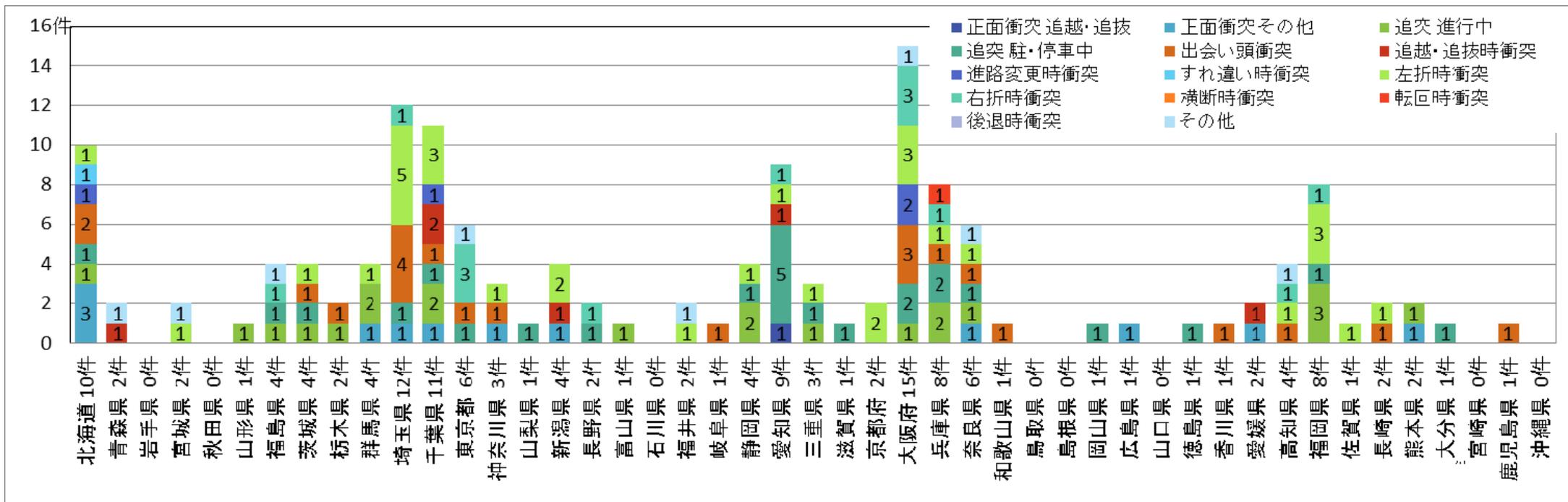


※対自転車事故は、「車両相互」に含まれます。

Ⅲ. 2018年死亡事故データ(車籍)

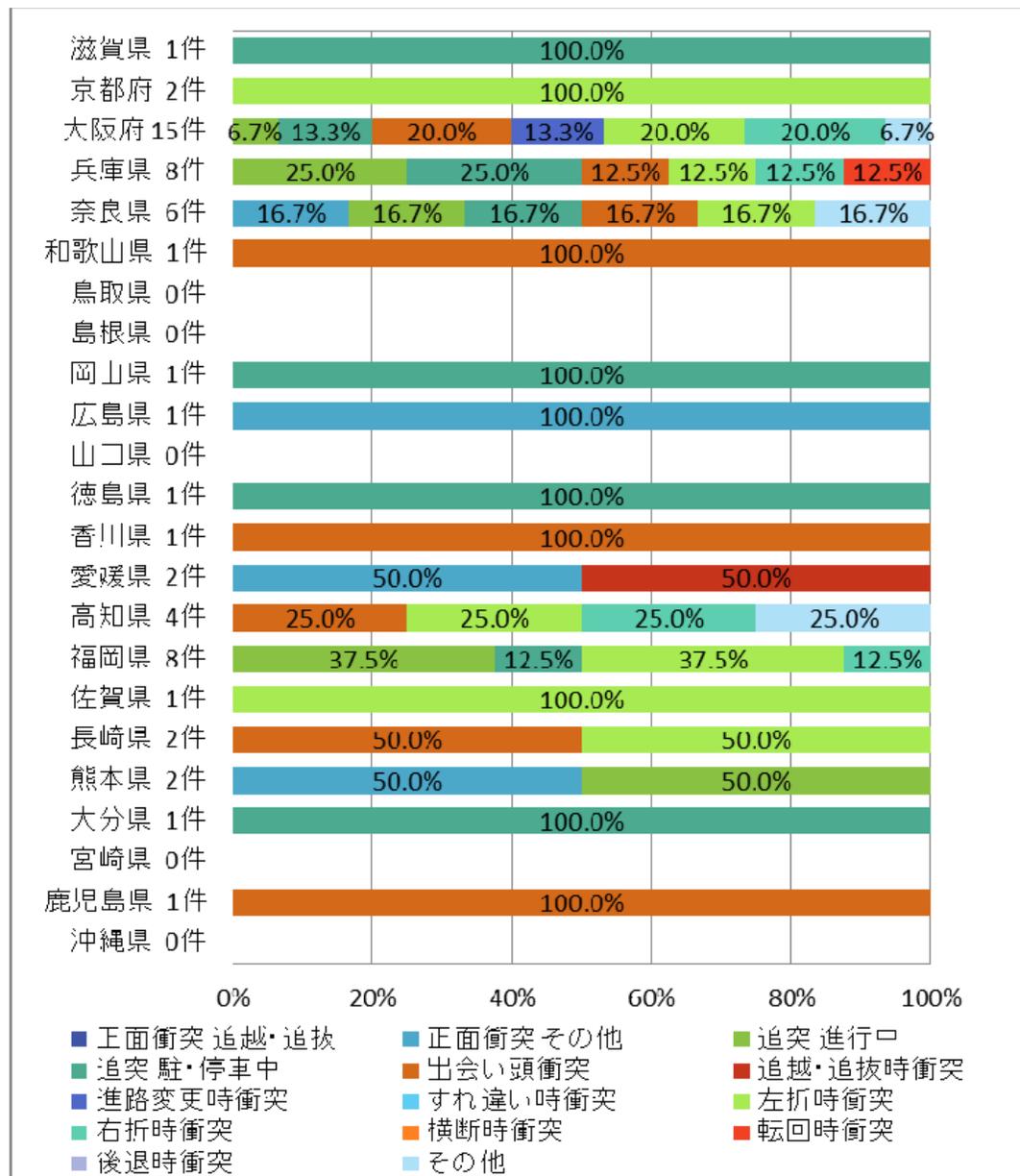
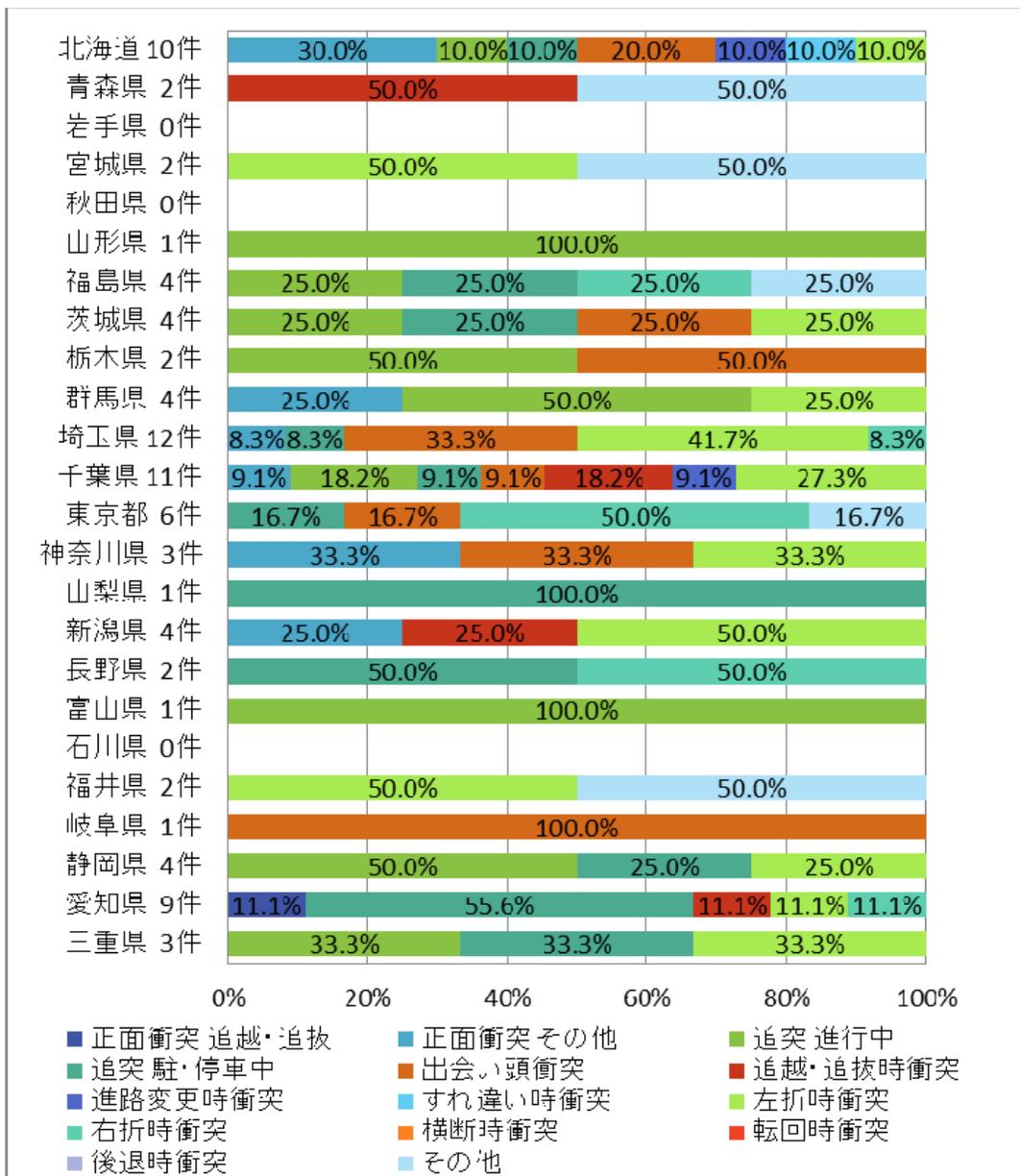
(2) 車両相互

- ・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」では「出会い頭衝突」、「左折時衝突」、「右折時衝突」が多い。
- ・「埼玉県」及び「千葉県」では「左折時衝突」、「北海道」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。

Ⅲ. 2018年死亡事故データ(車籍)

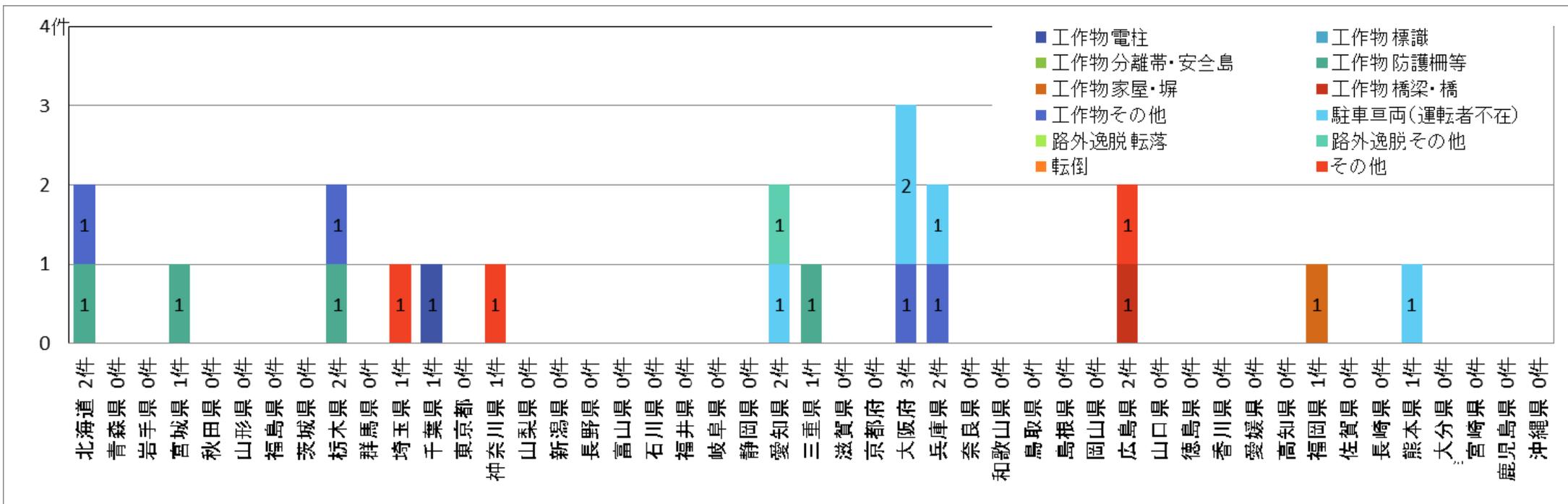


※対自転車事故は、「車両相互」に含まれます。

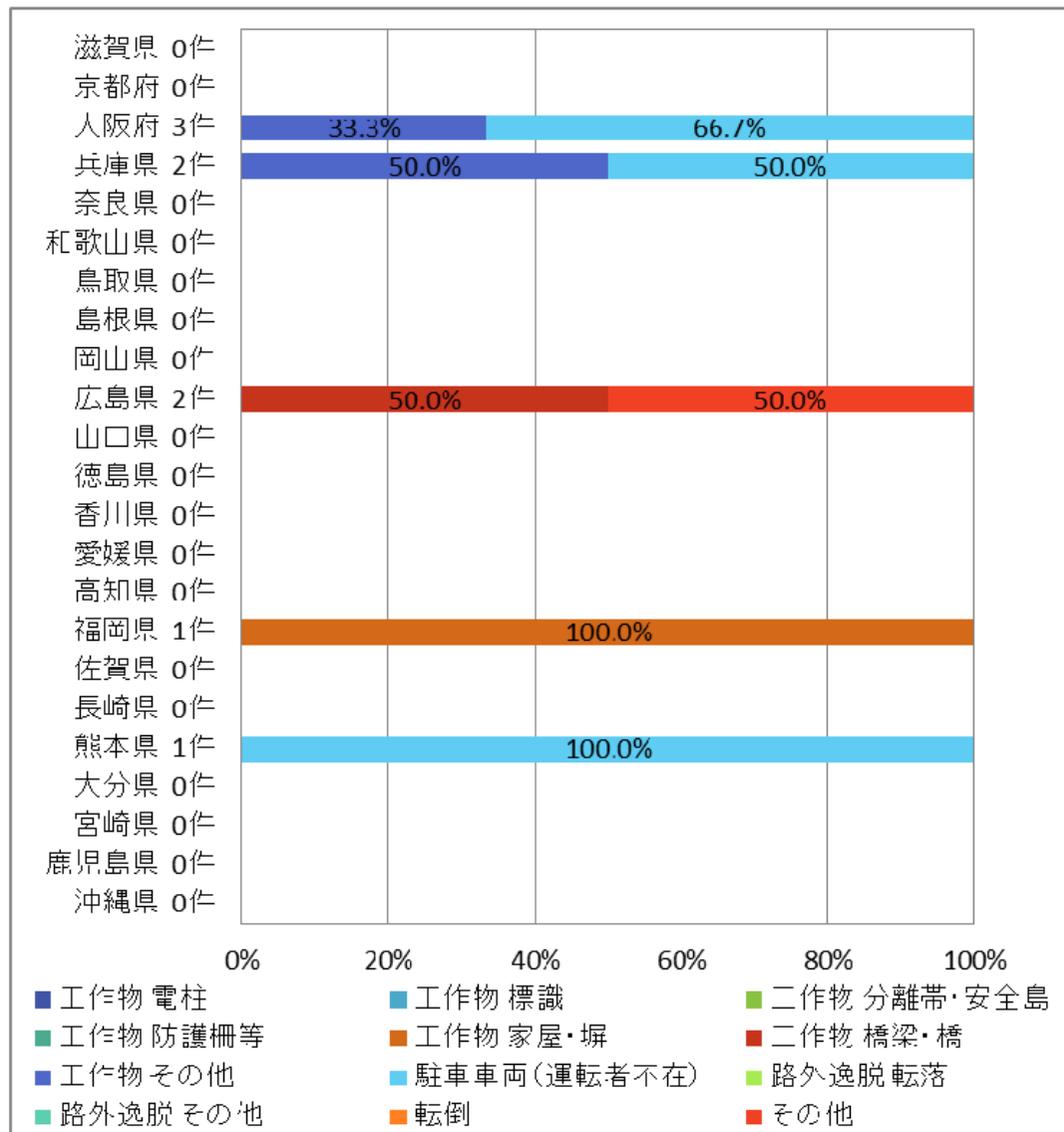
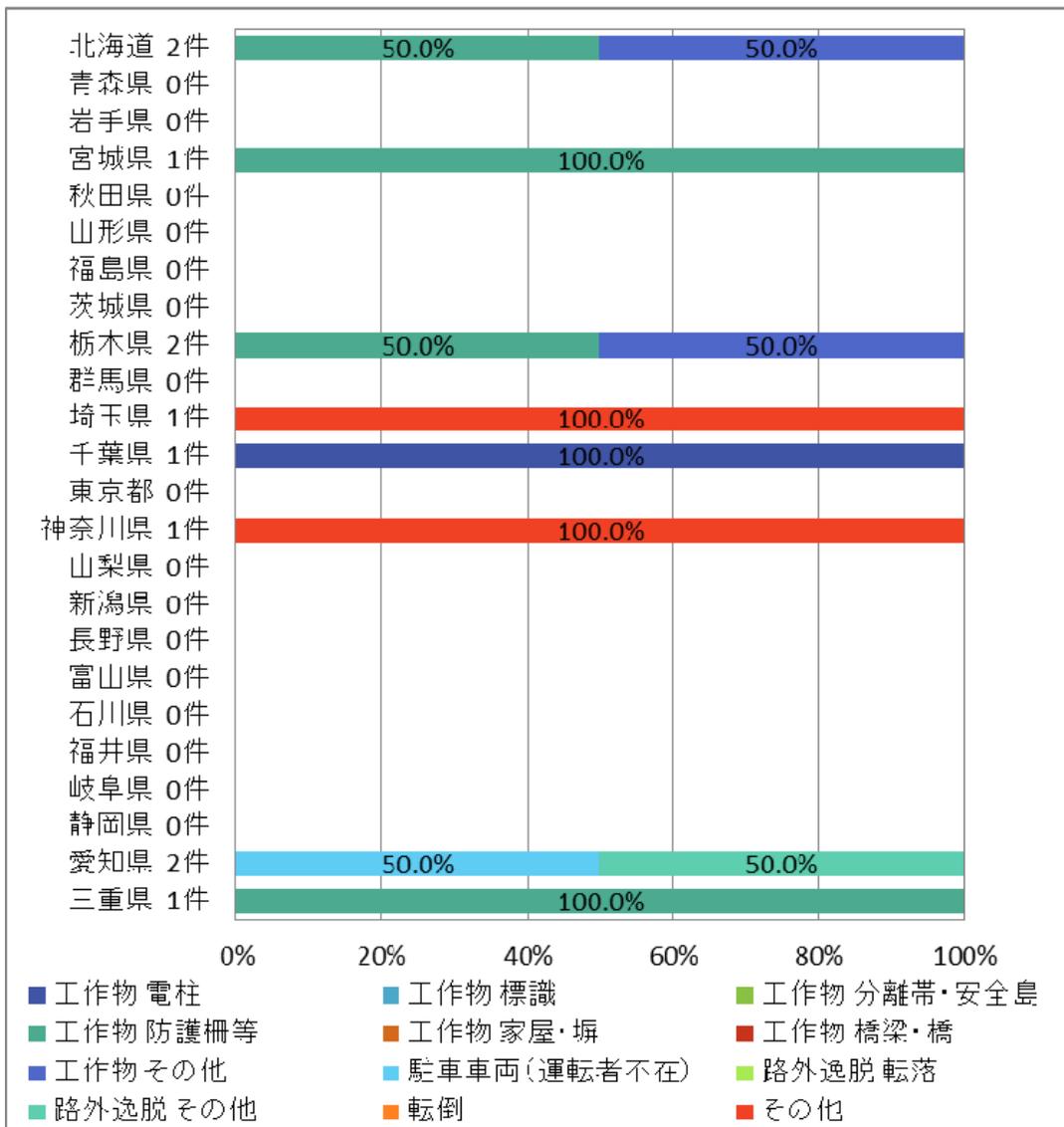
Ⅲ. 2018年死亡事故データ(車籍)

(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「駐車車両(運転者不在)」が多い。



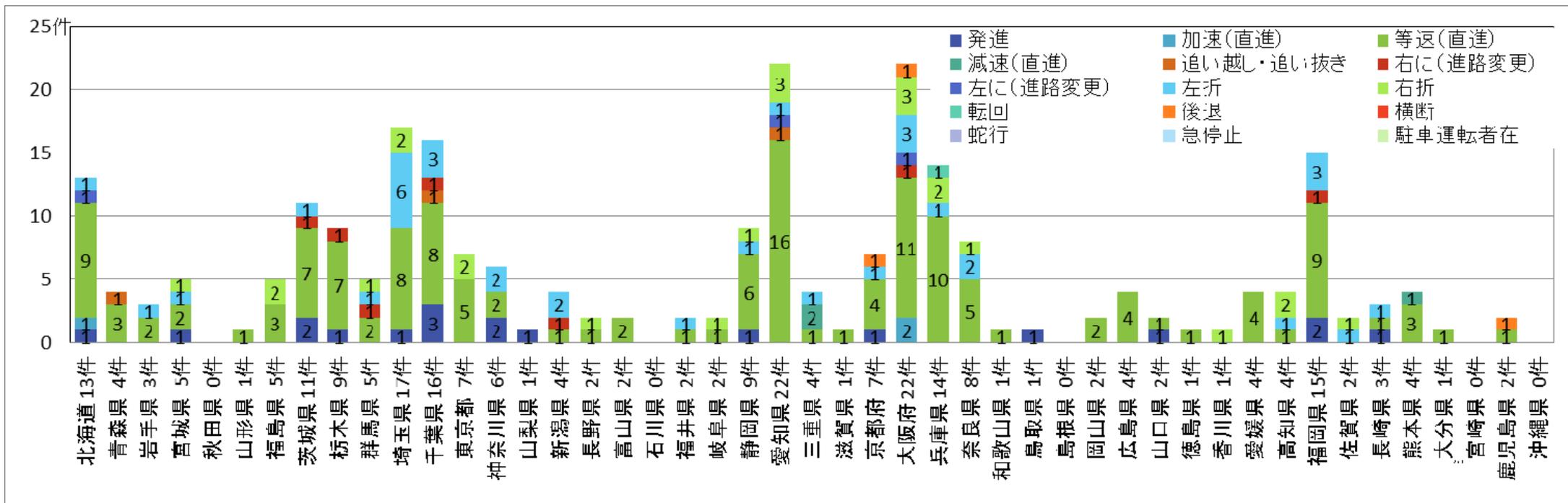
Ⅲ. 2018年死亡事故データ(車籍)



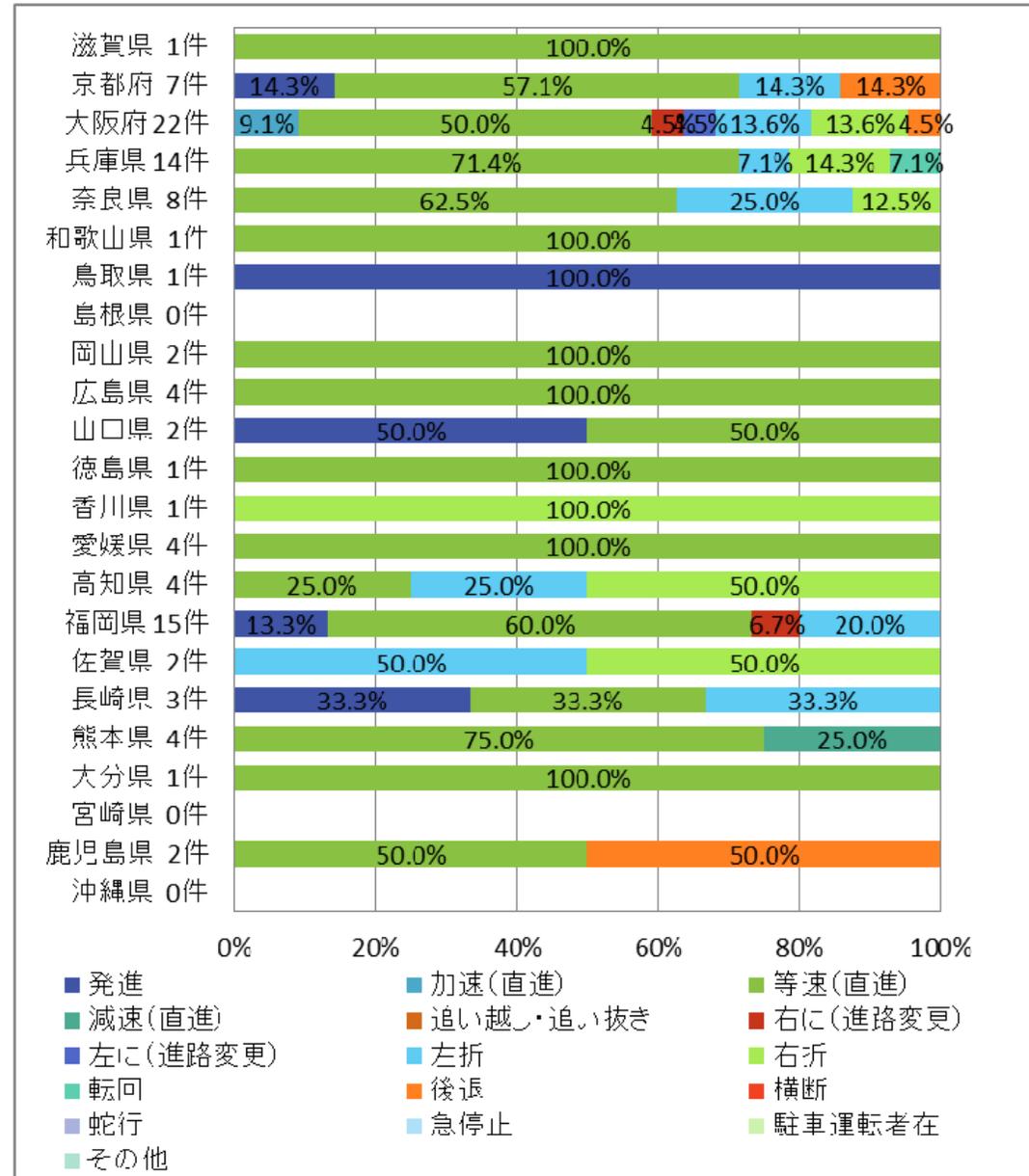
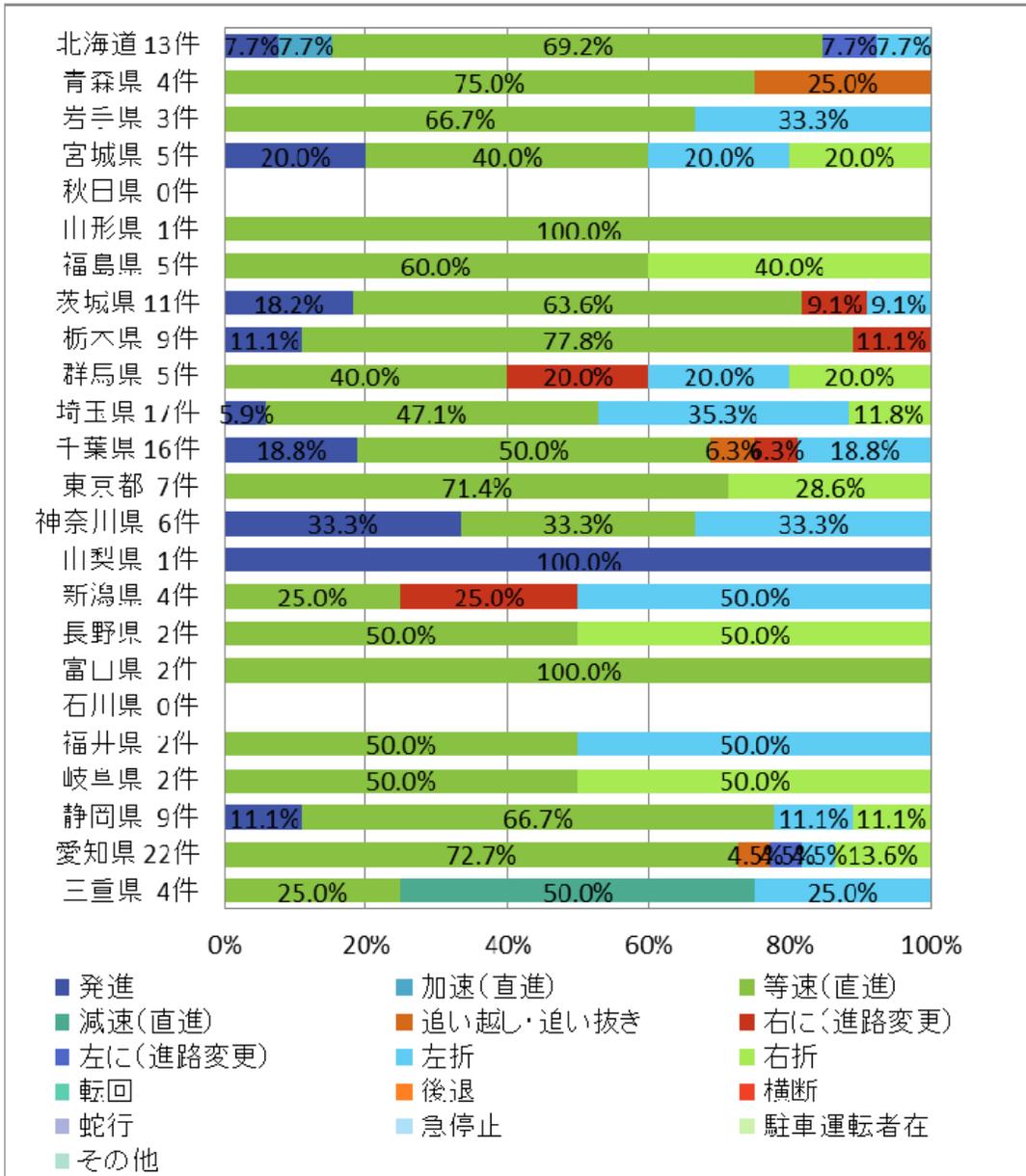
Ⅲ. 2018年死亡事故データ(車籍)

2. 車籍別の行動類型別

- ・車籍別の行動類型別にみると、一部の県を除き「等速(直進)」が多くなっている。
- ・事故発生件数の多い県のうち、特に愛知県は「等速(直進)」の割合が非常に高い。



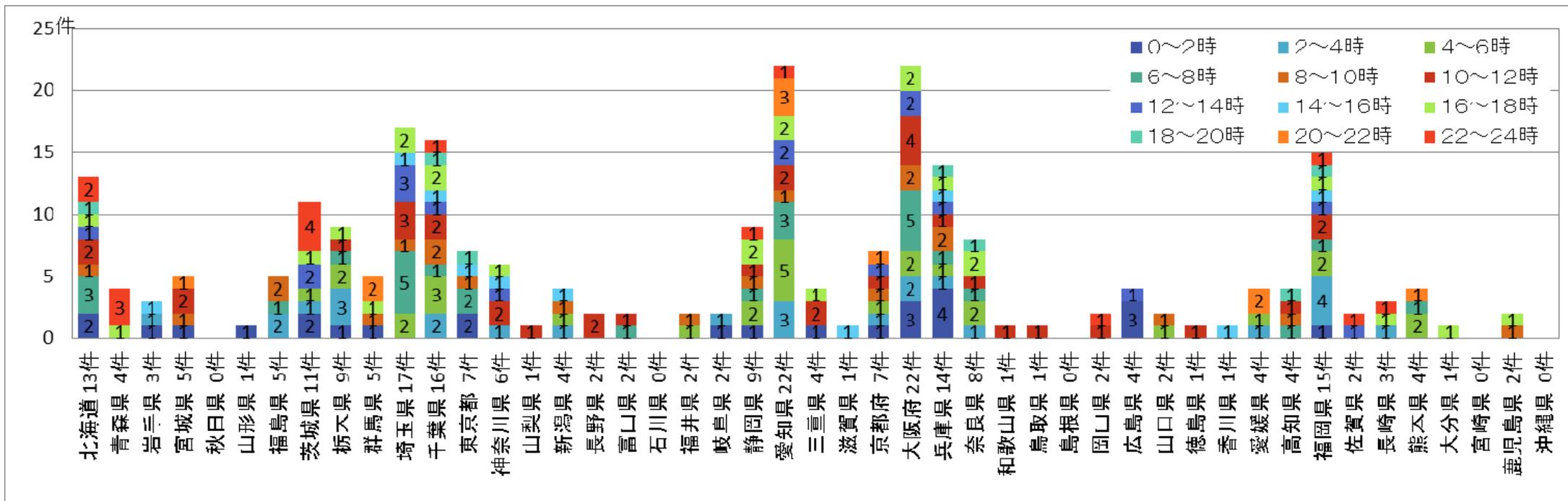
Ⅲ. 2018年死亡事故データ(車籍)



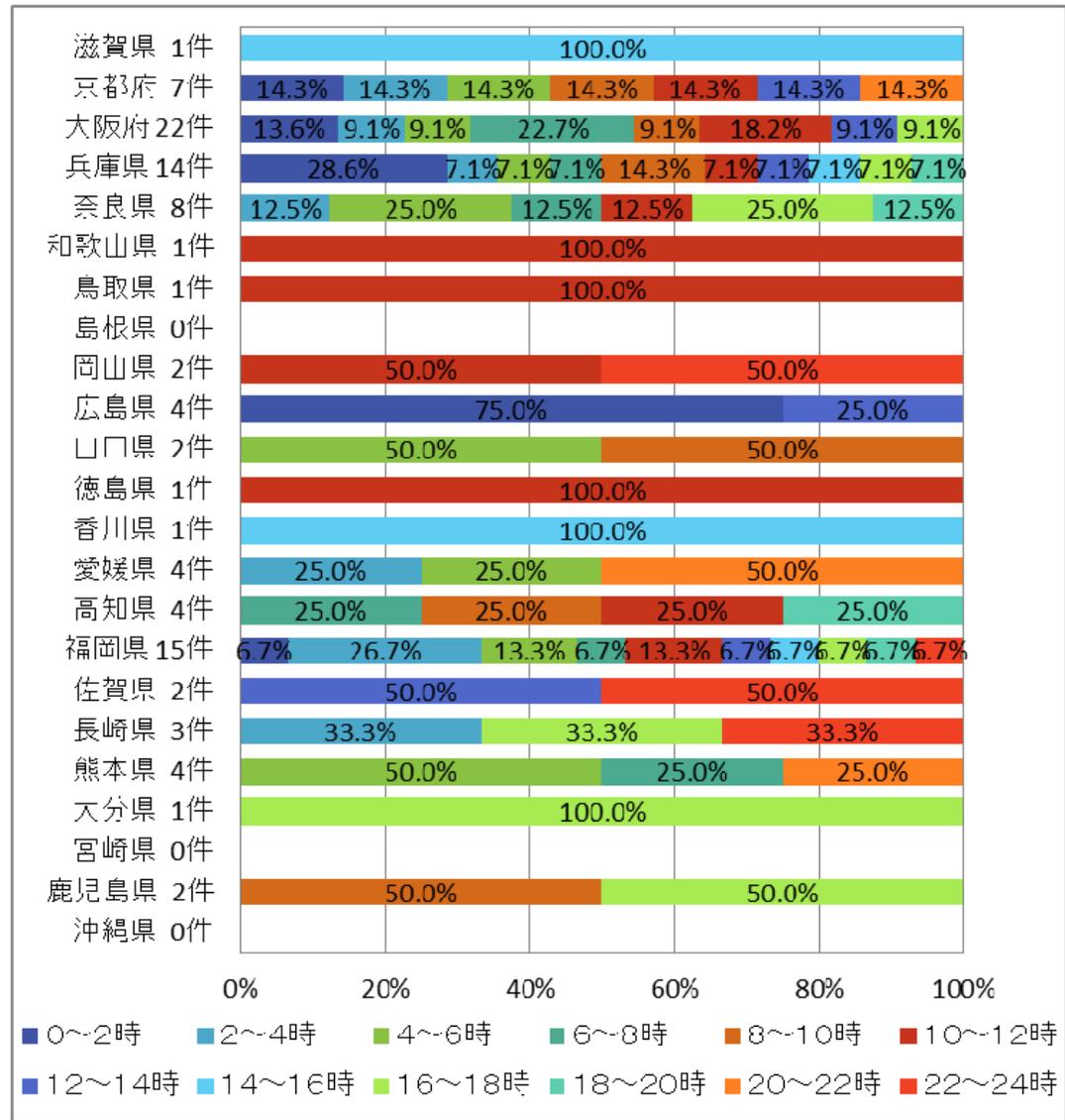
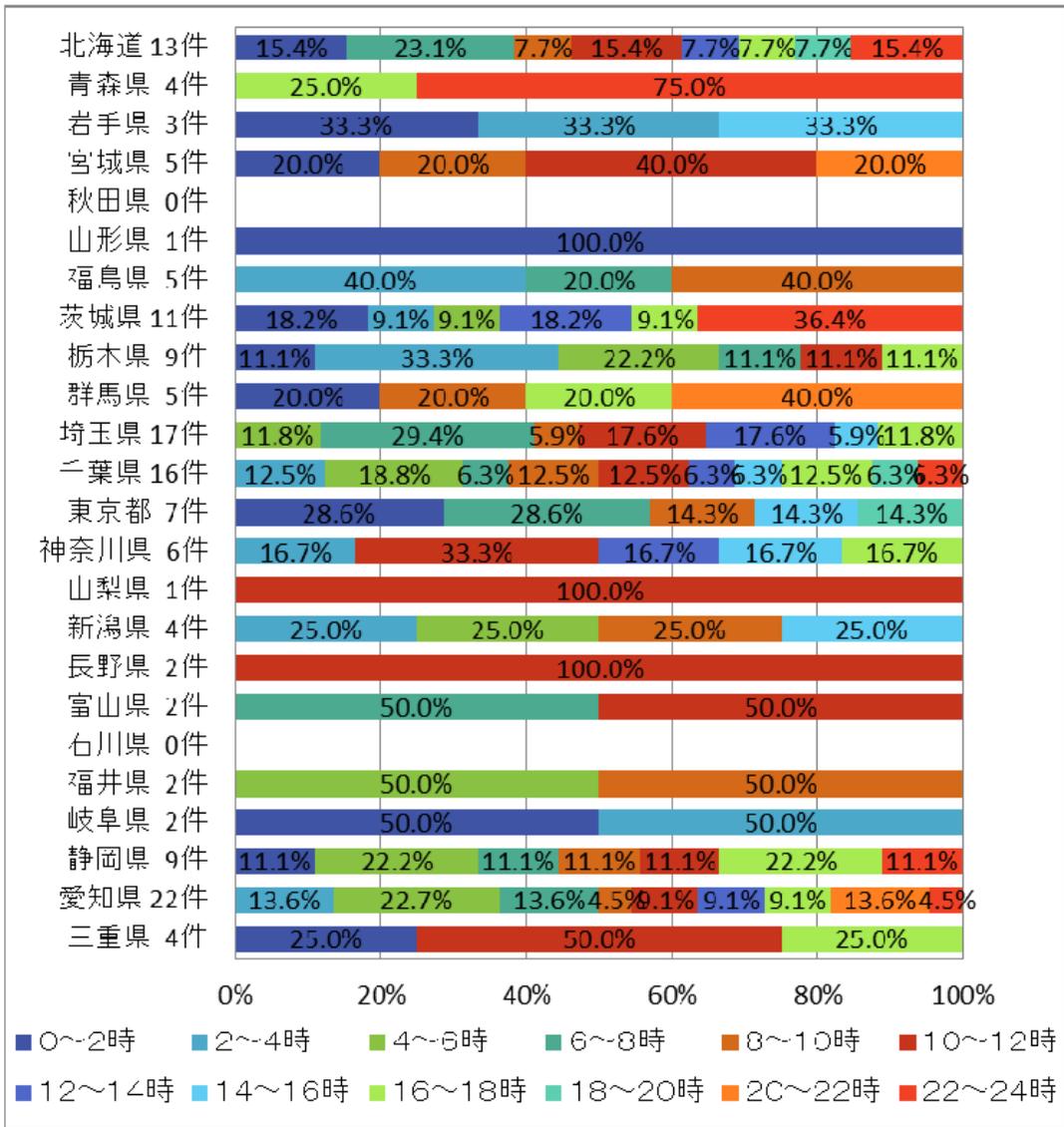
Ⅲ. 2018年死亡事故データ(車籍)

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」、「埼玉県」では「6～8時」が多い。
- ・「愛知県」、「千葉県」では「4～6時」が多い。
- ・「福岡県」では「2～4時」が多い。



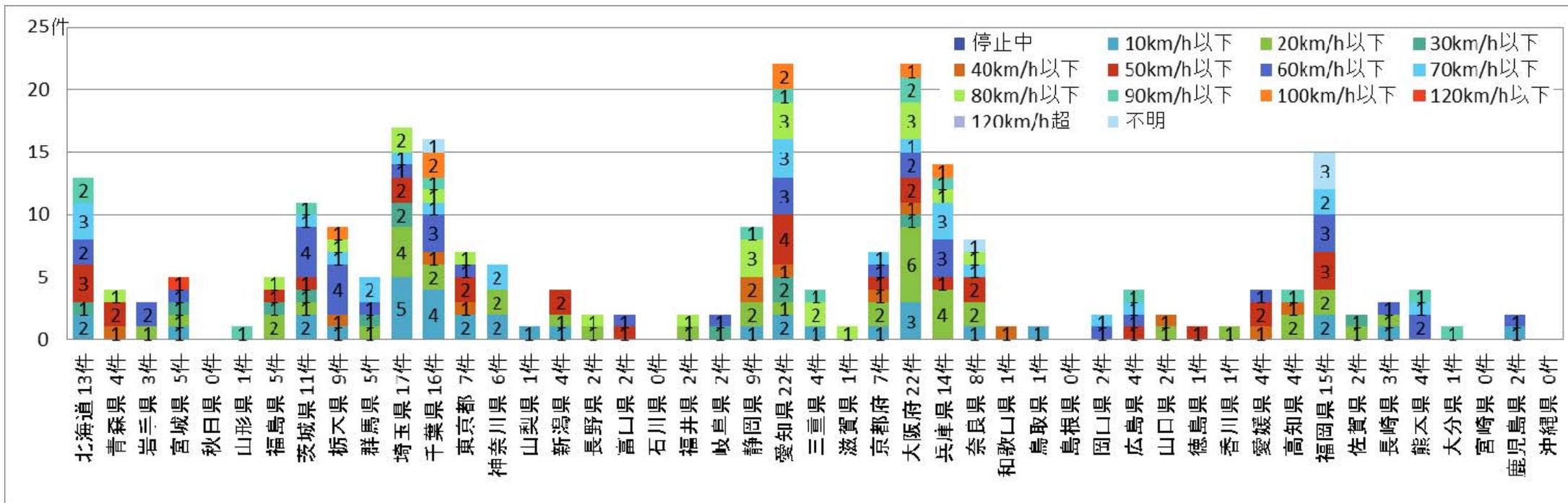
Ⅲ. 2018年死亡事故データ(車籍)



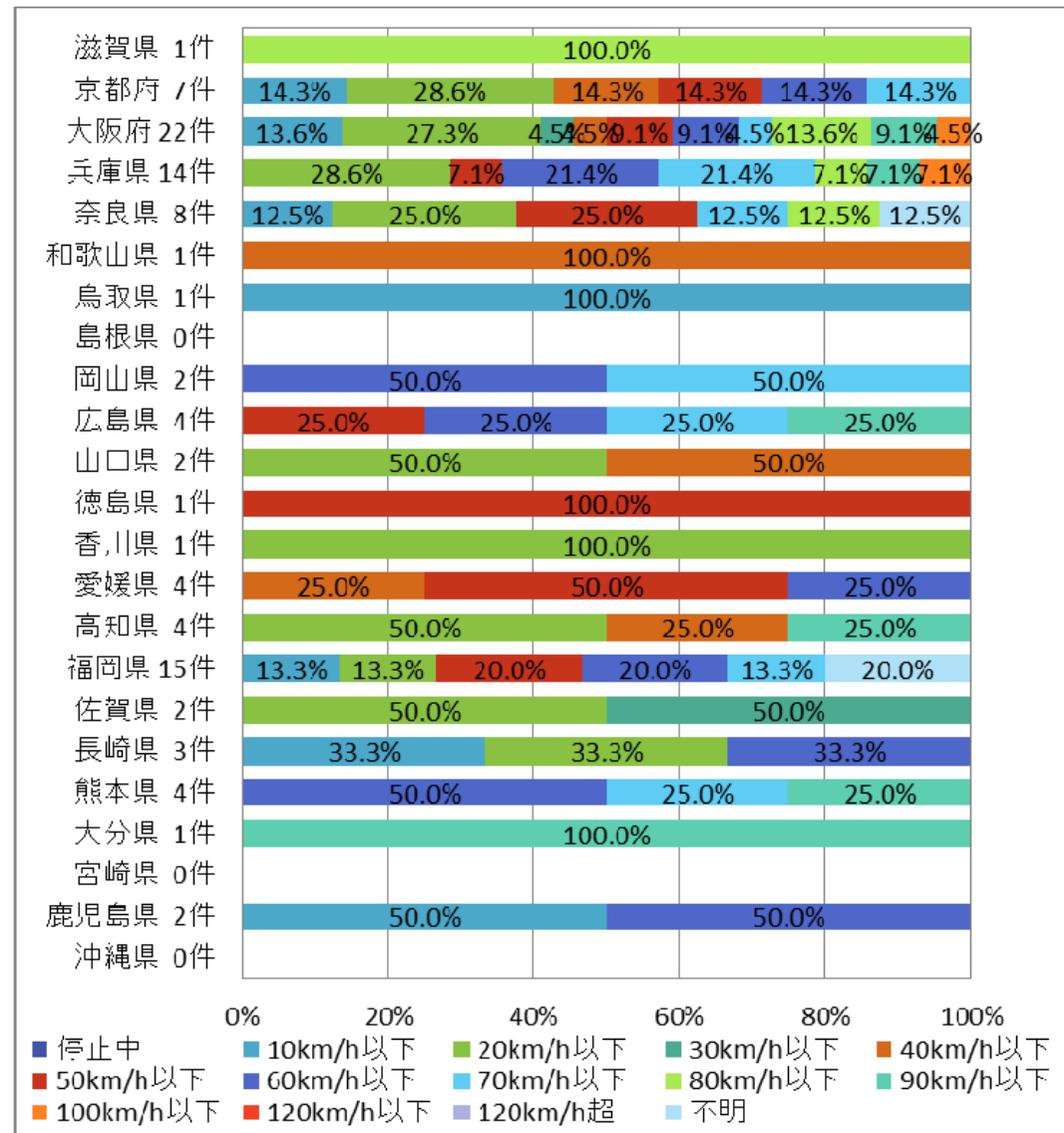
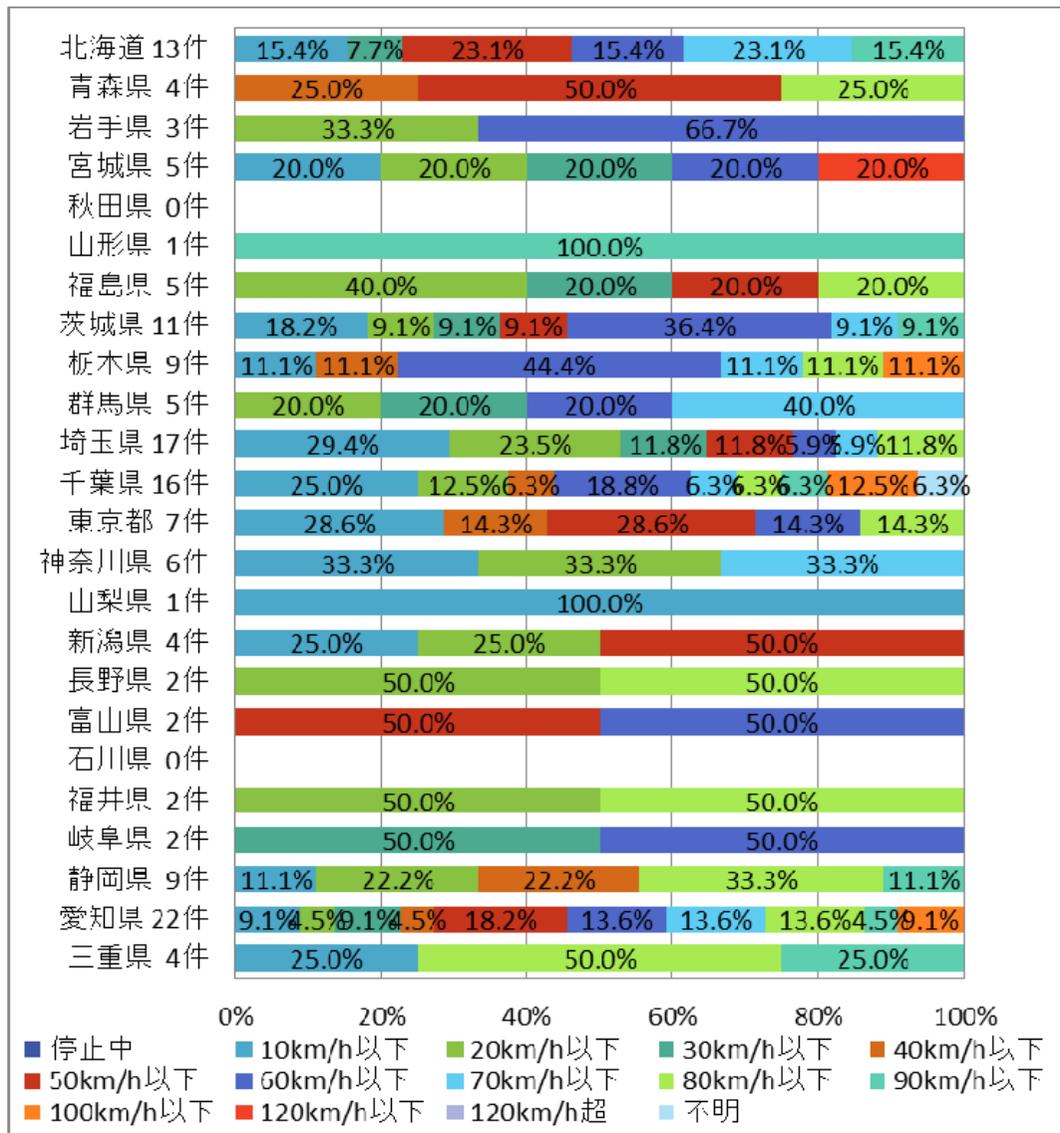
Ⅲ. 2018年死亡事故データ(車籍)

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」では「20km/h以下」が多い。
- ・「愛知県」では「50km/h以下」が多い。
- ・「埼玉県」、「千葉県」では「10km/h以下」が多い。
- ・「福岡県」では「50km/h以下」、「60km/h以下」が多い。



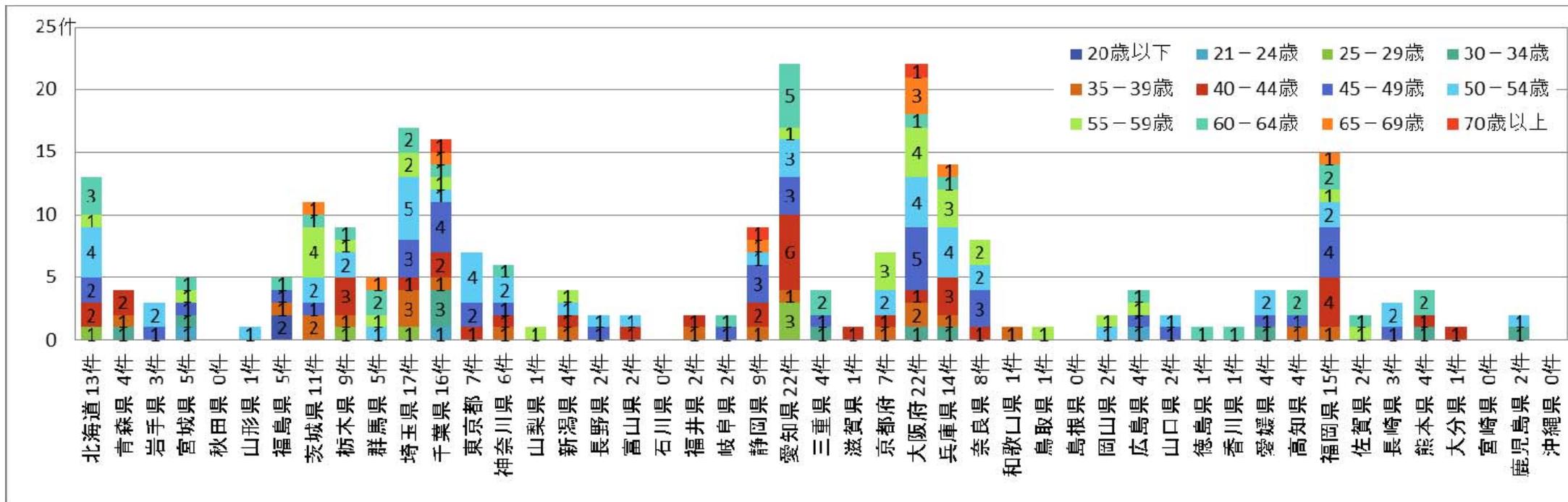
Ⅲ. 2018年死亡事故データ(車籍)



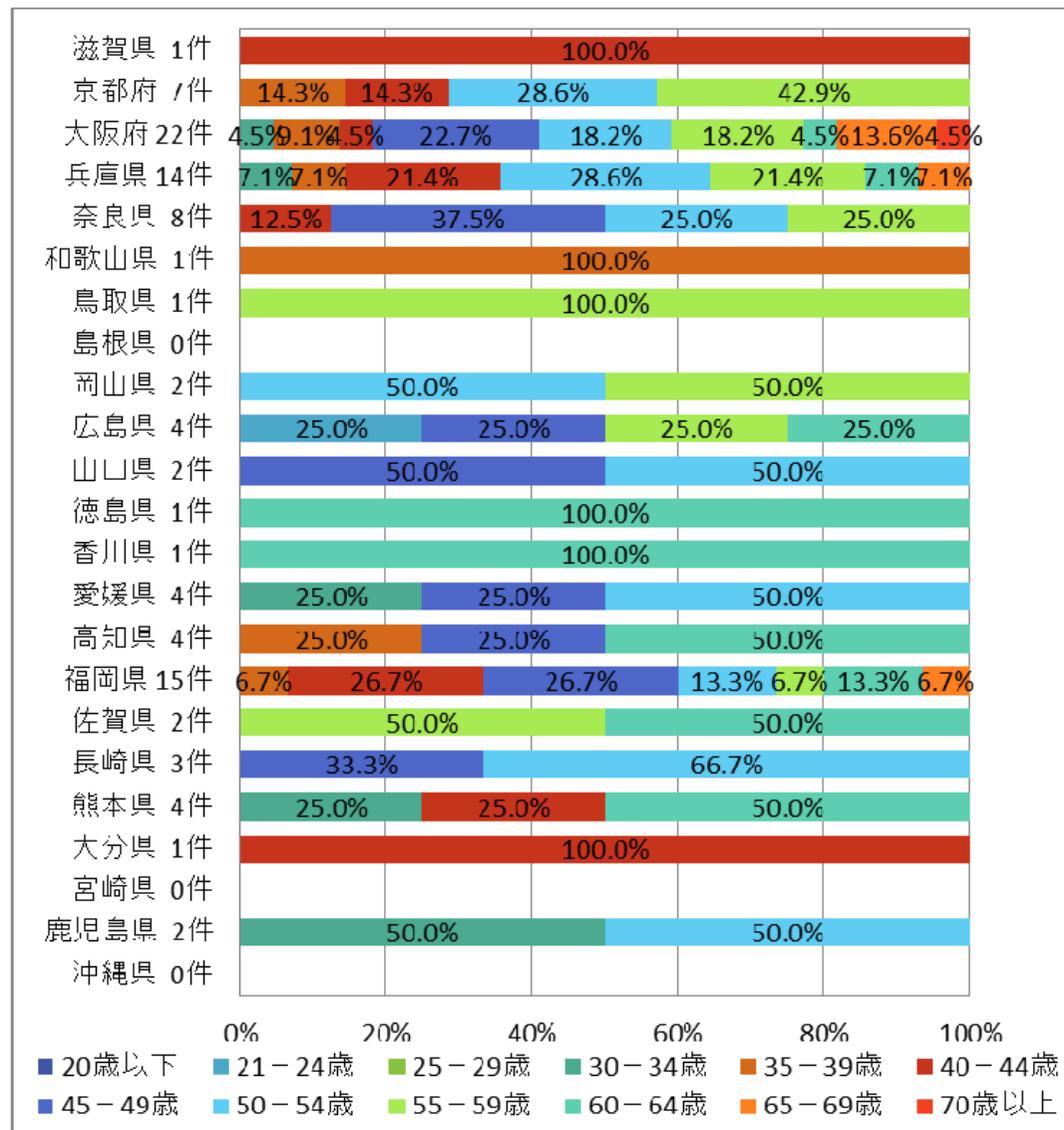
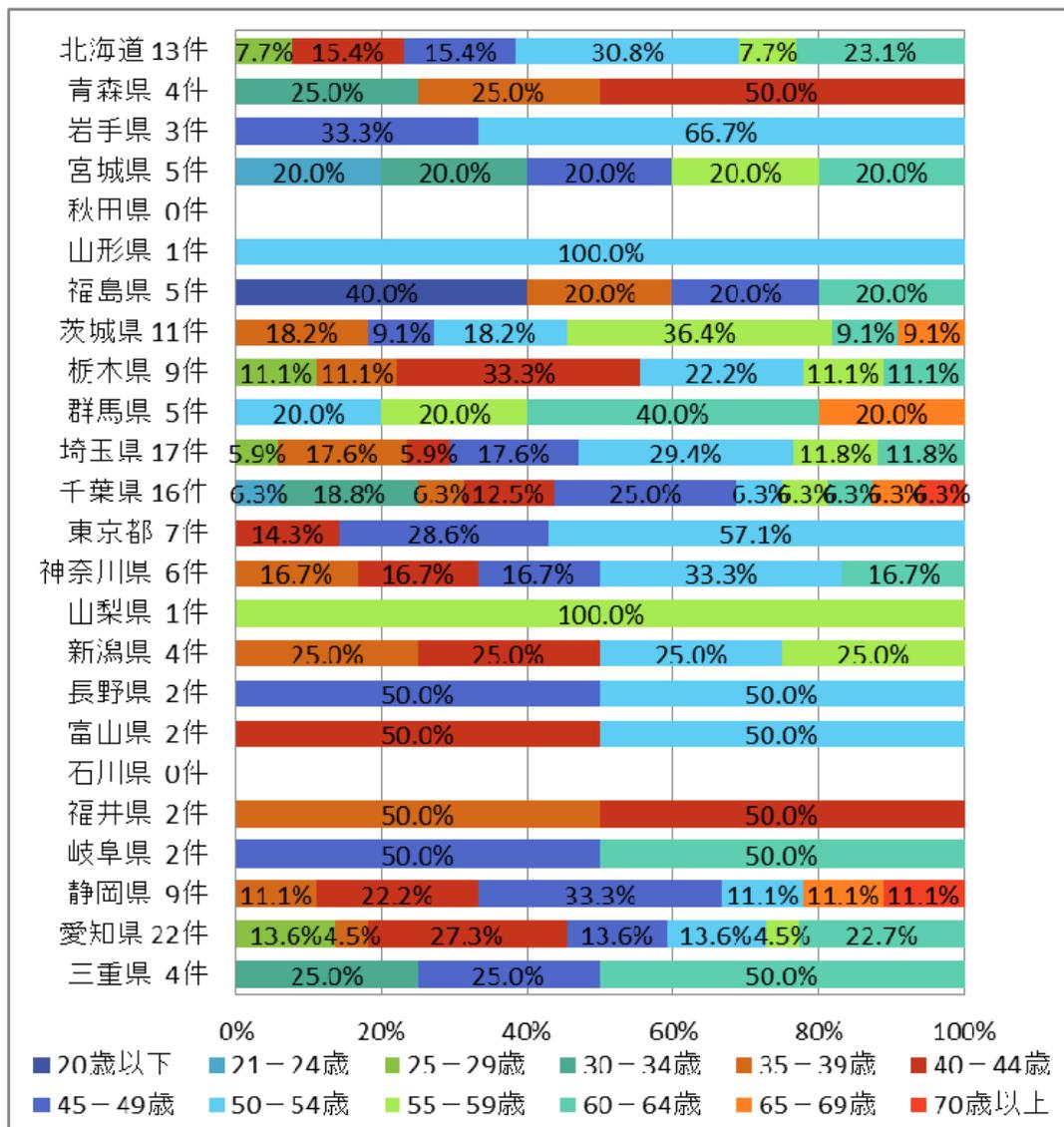
Ⅲ. 2018年死亡事故データ(車籍)

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」、「千葉県」では「45-49歳」が多い。
- ・「愛知県」では「40-44歳」が多い。
- ・「埼玉県」では「50-54歳」が多い。
- ・「福岡県」では「40-44歳」、「45-49歳」が多い。



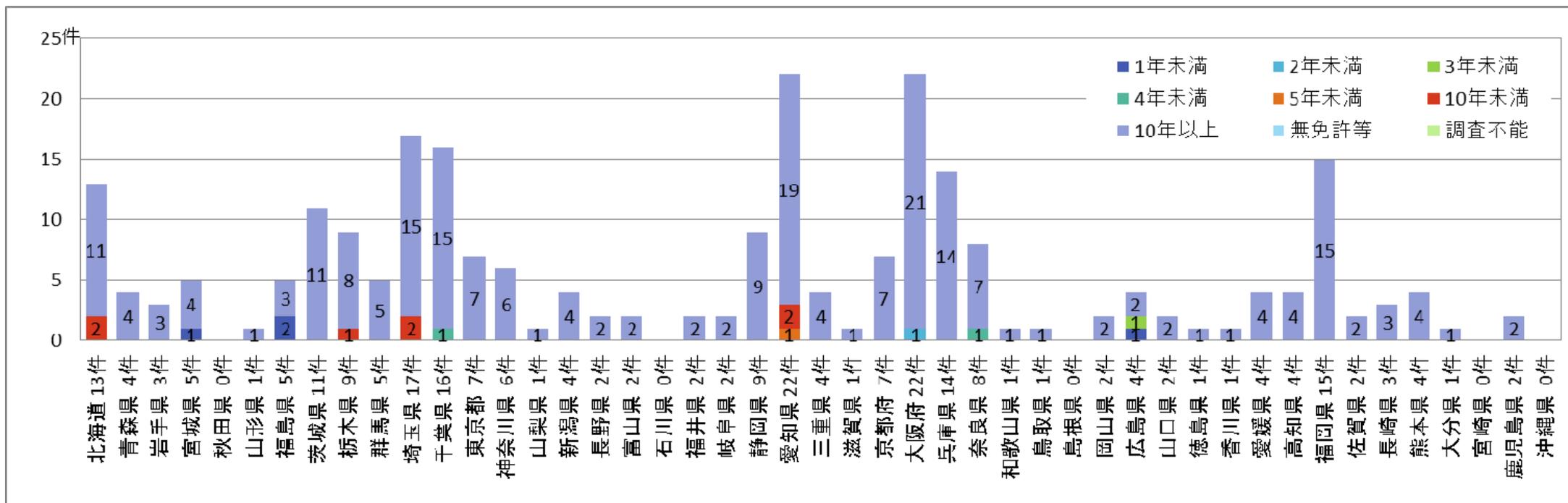
Ⅲ. 2018年死亡事故データ(車籍)



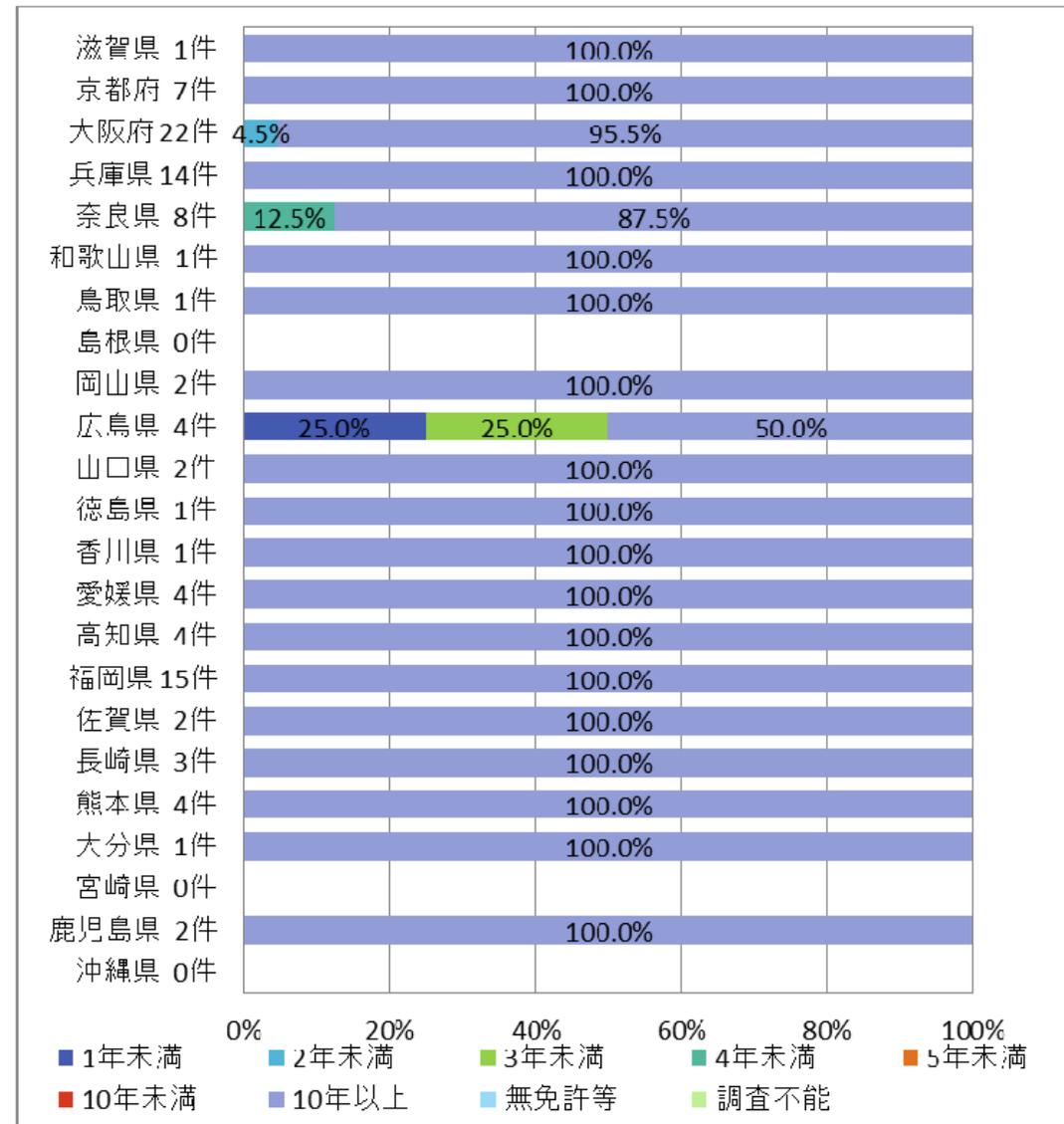
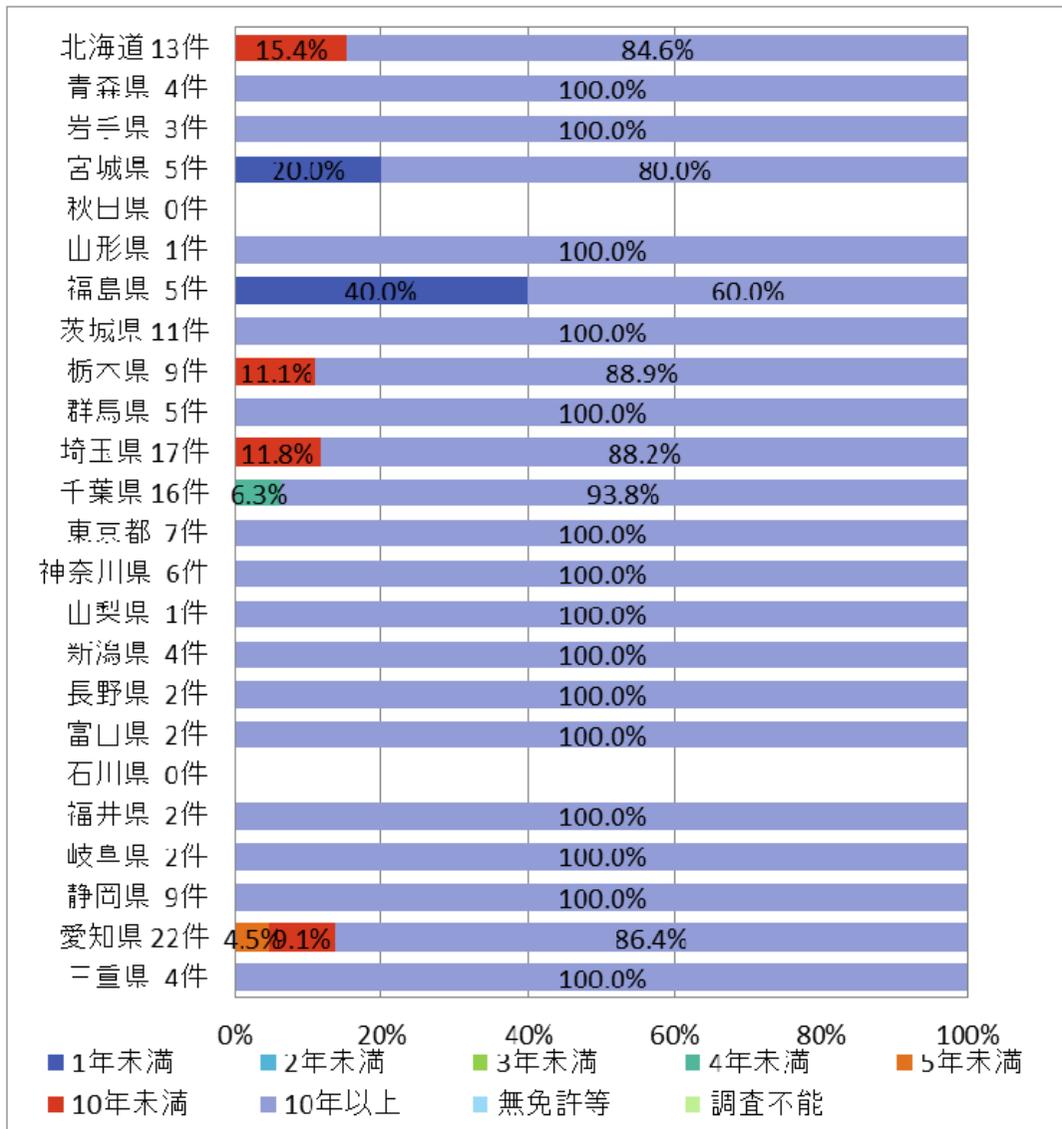
Ⅲ. 2018年死亡事故データ(車籍)

6. 車籍別の運転者の免許取得年数別

・車籍別の免許取得年別にみると、一部の県を除き「10年以上」が多い。



Ⅲ. 2018年死亡事故データ(車籍)



メ モ

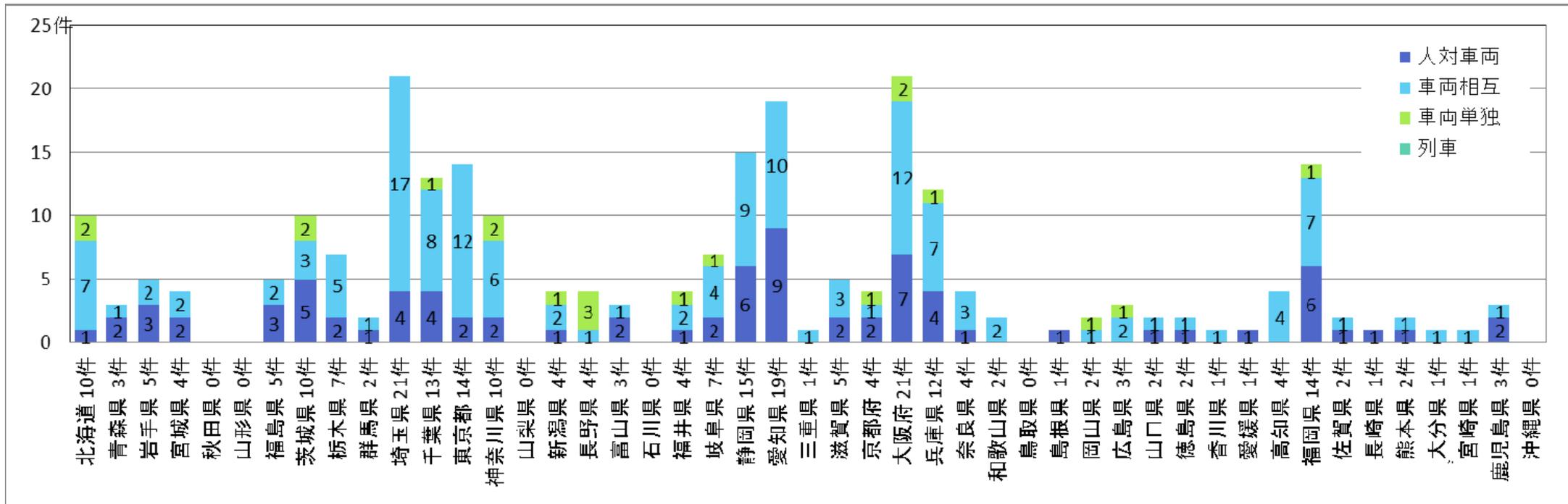
IV. 2018年死亡事故データ(発生地)

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. 2018年死亡事故データ(発生地)

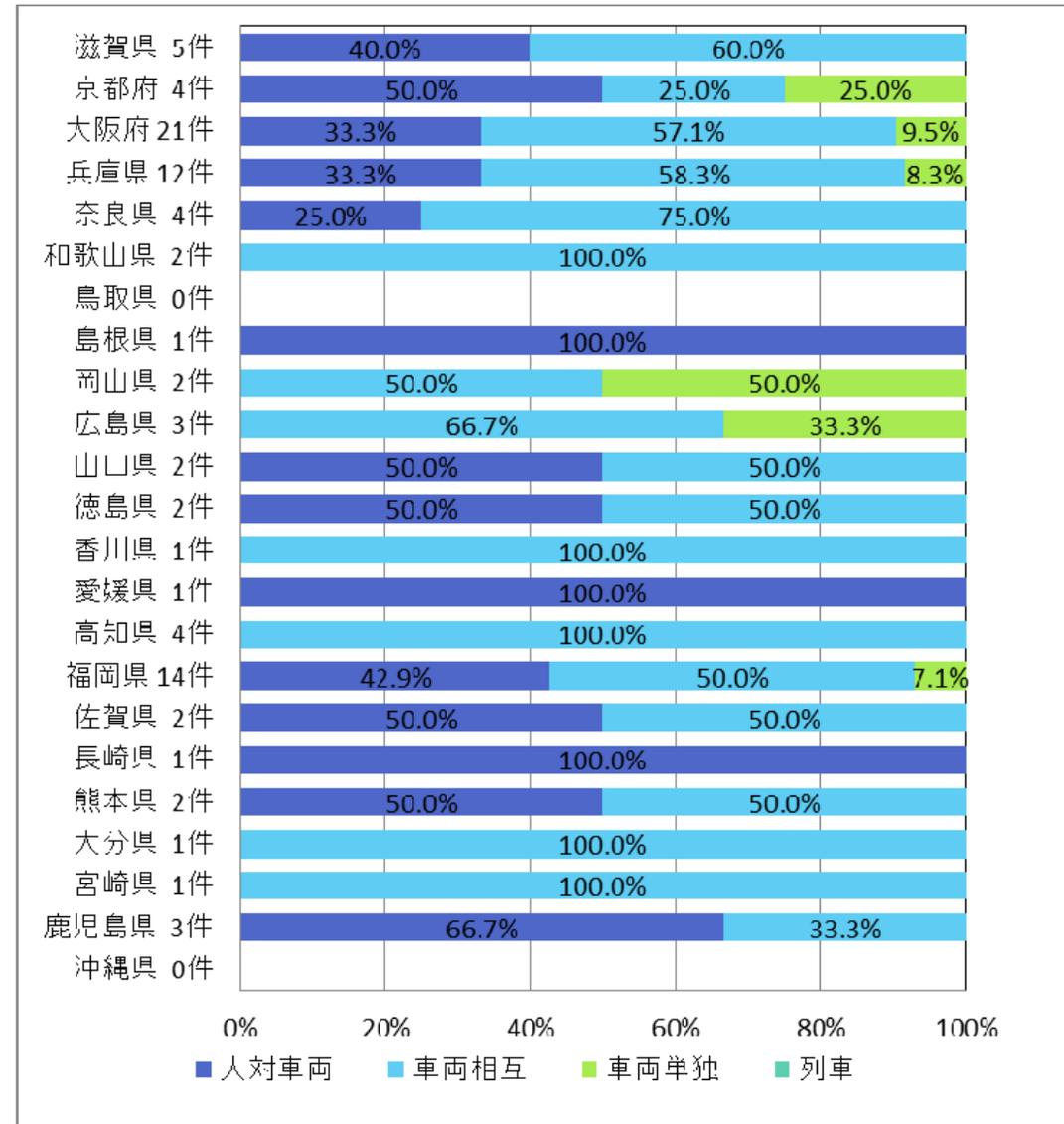
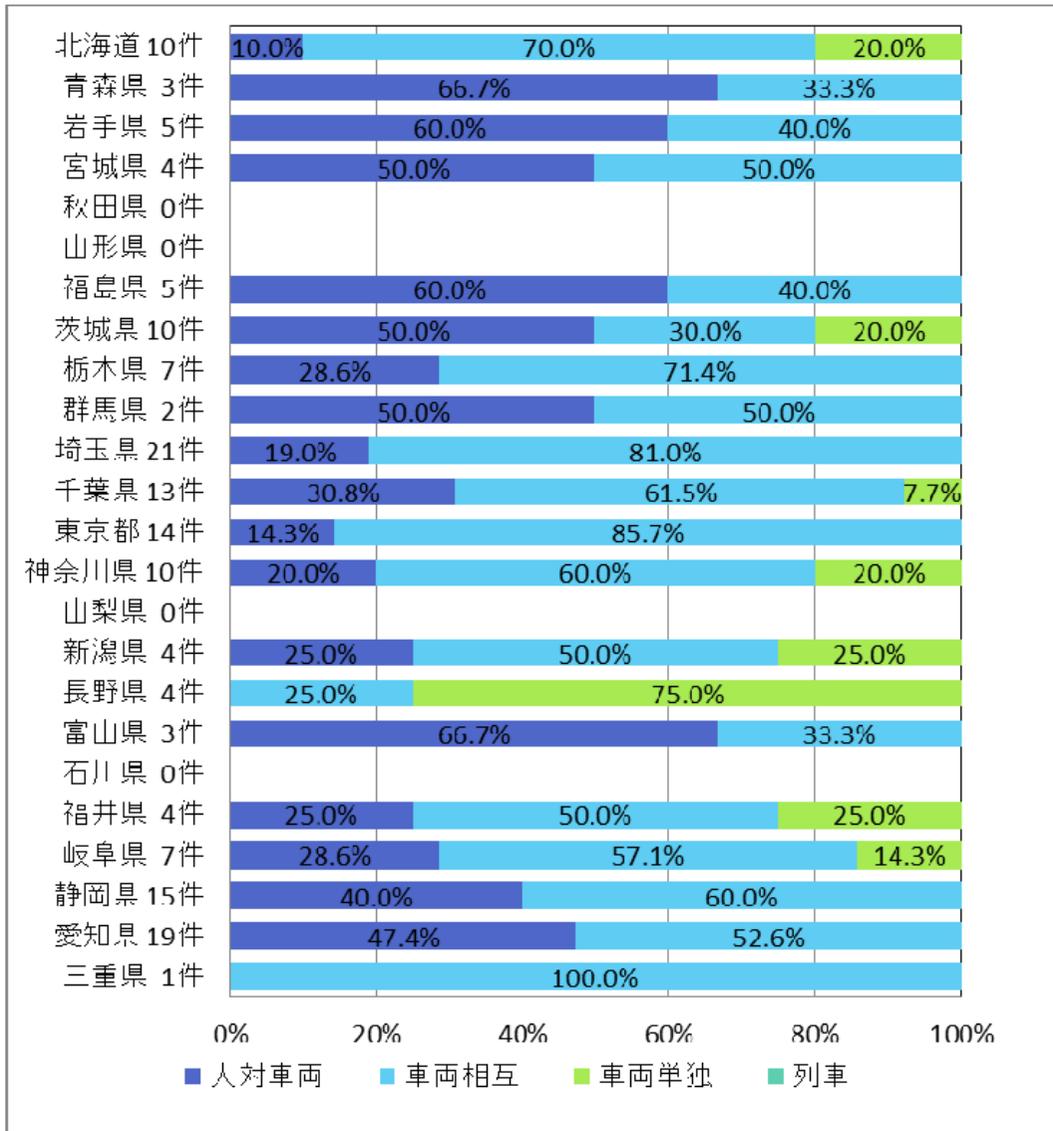
1. 発生地別の事故類型別

- ・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、「埼玉県」、「大阪府」、「愛知県」、「静岡県」、「東京都」、「福岡県」では「車両相互」が多く、特に「埼玉県」、「大阪府」はその割合が非常に高い。
- ・「愛知県」は「車両相互」と「人対車両」がほぼ同数となっている。



※対自転車事故は、「車両相互」に含まれます。

IV. 2018年死亡事故データ(発生地)

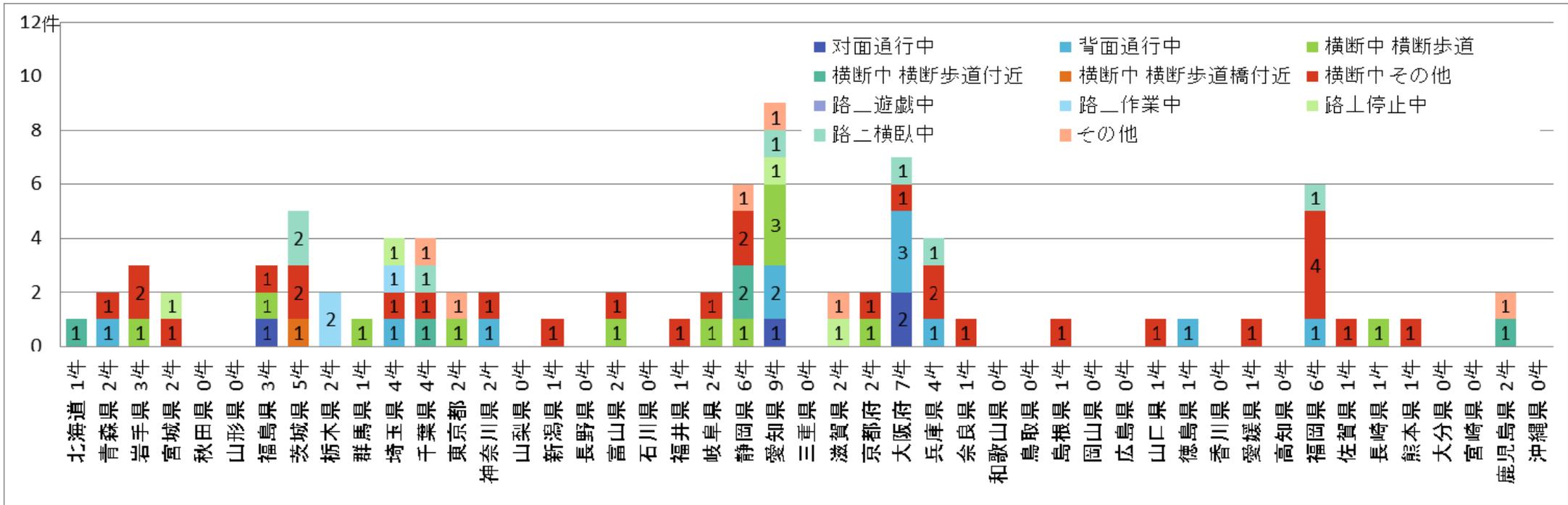


※対自転車事故は、「車両相互」に含まれます。

IV. 2018年死亡事故データ(発生地)

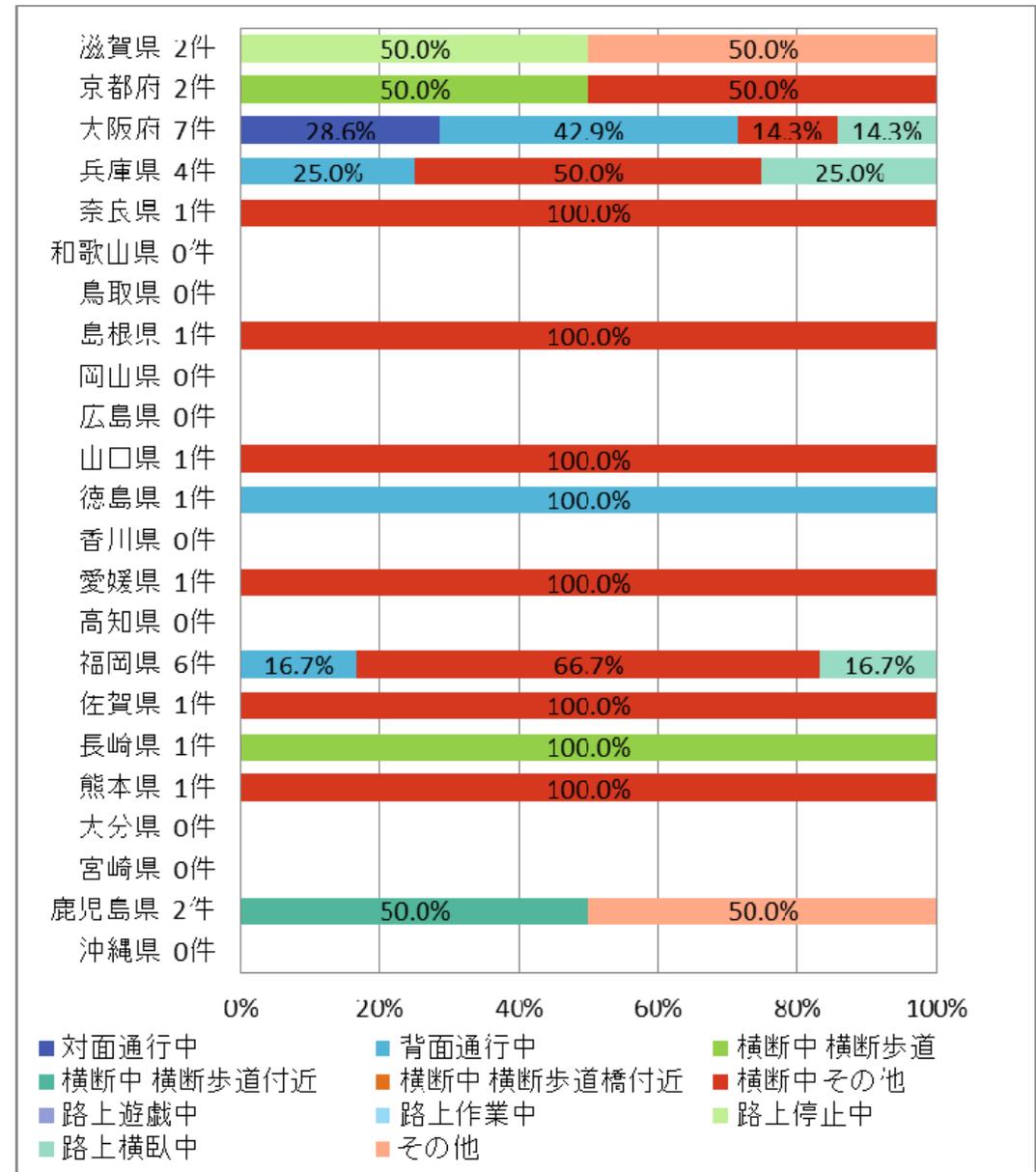
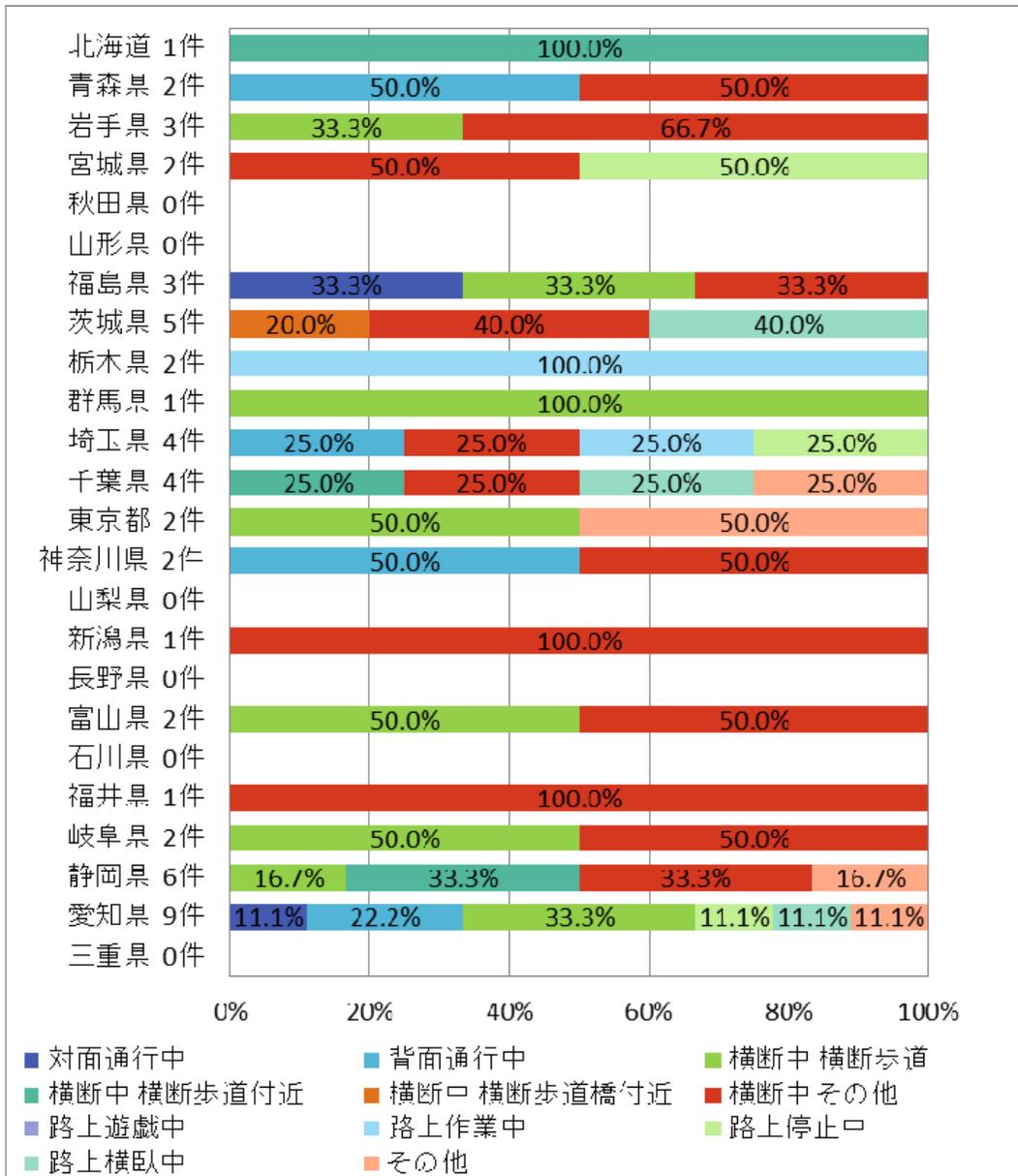
(1) 人対車両

- ・発生地別の事故類型(人対車両)別にみると、一部の県を除き「横断中」が多い。
- ・事故発生件数の多い県をみると、「愛知県」では「横断中 横断歩道」が多い。
- ・「大阪府」では「背面通行中」が多い。
- ・「静岡県」では「横断中 横断歩道付近」及び「横断中 その他」が多い。
- ・「福岡県」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. 2018年死亡事故データ(発生地)

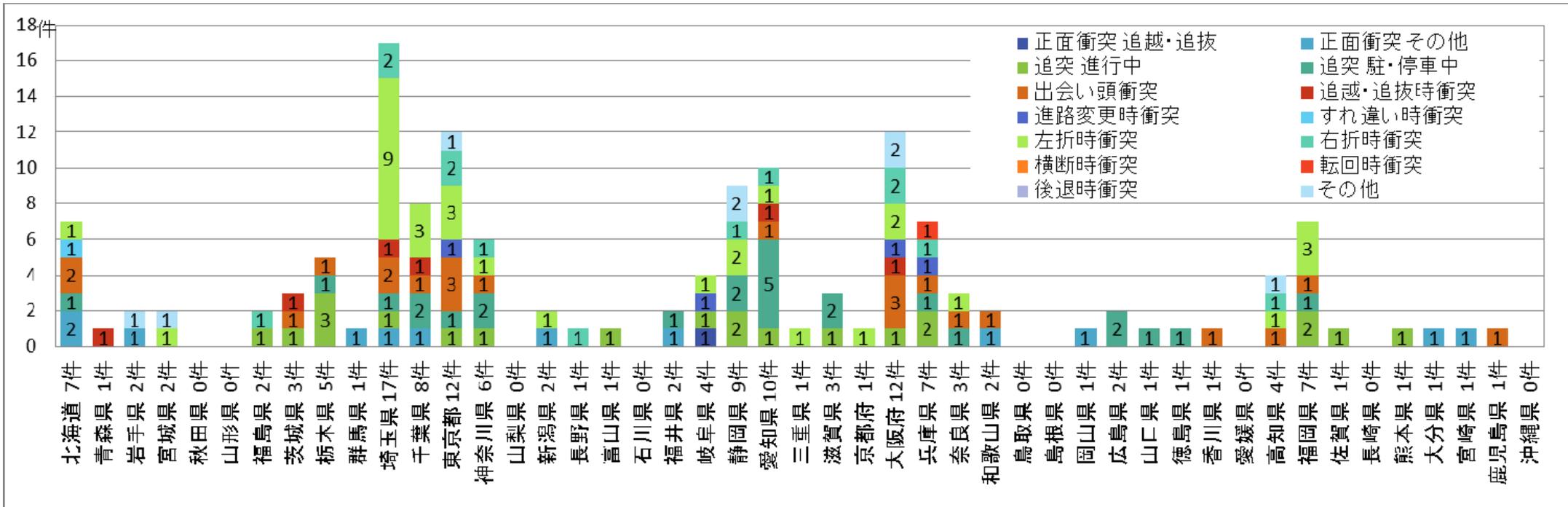


※対自転車事故は、「車両相互」に含まれます。

IV. 2018年死亡事故データ(発生地)

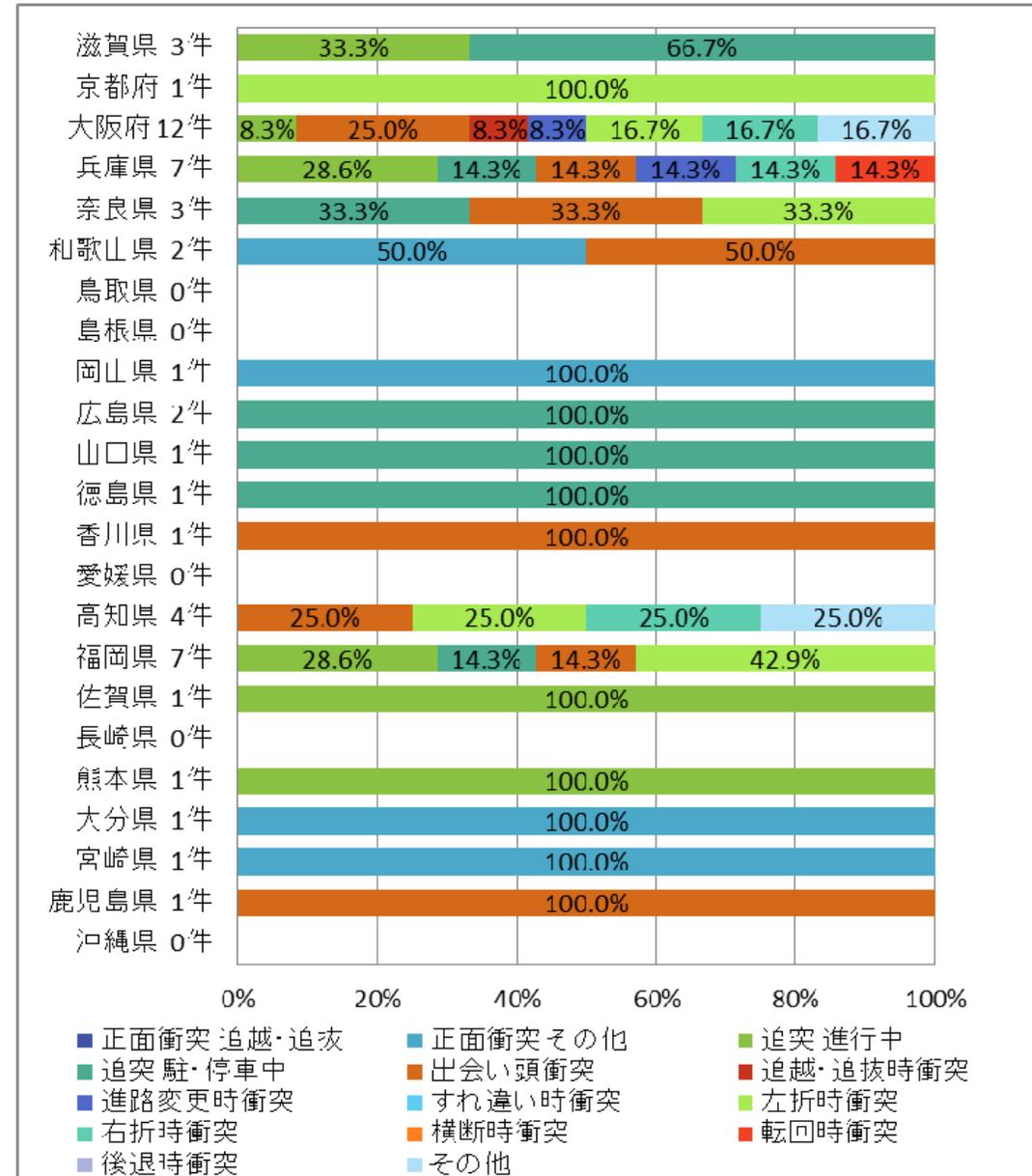
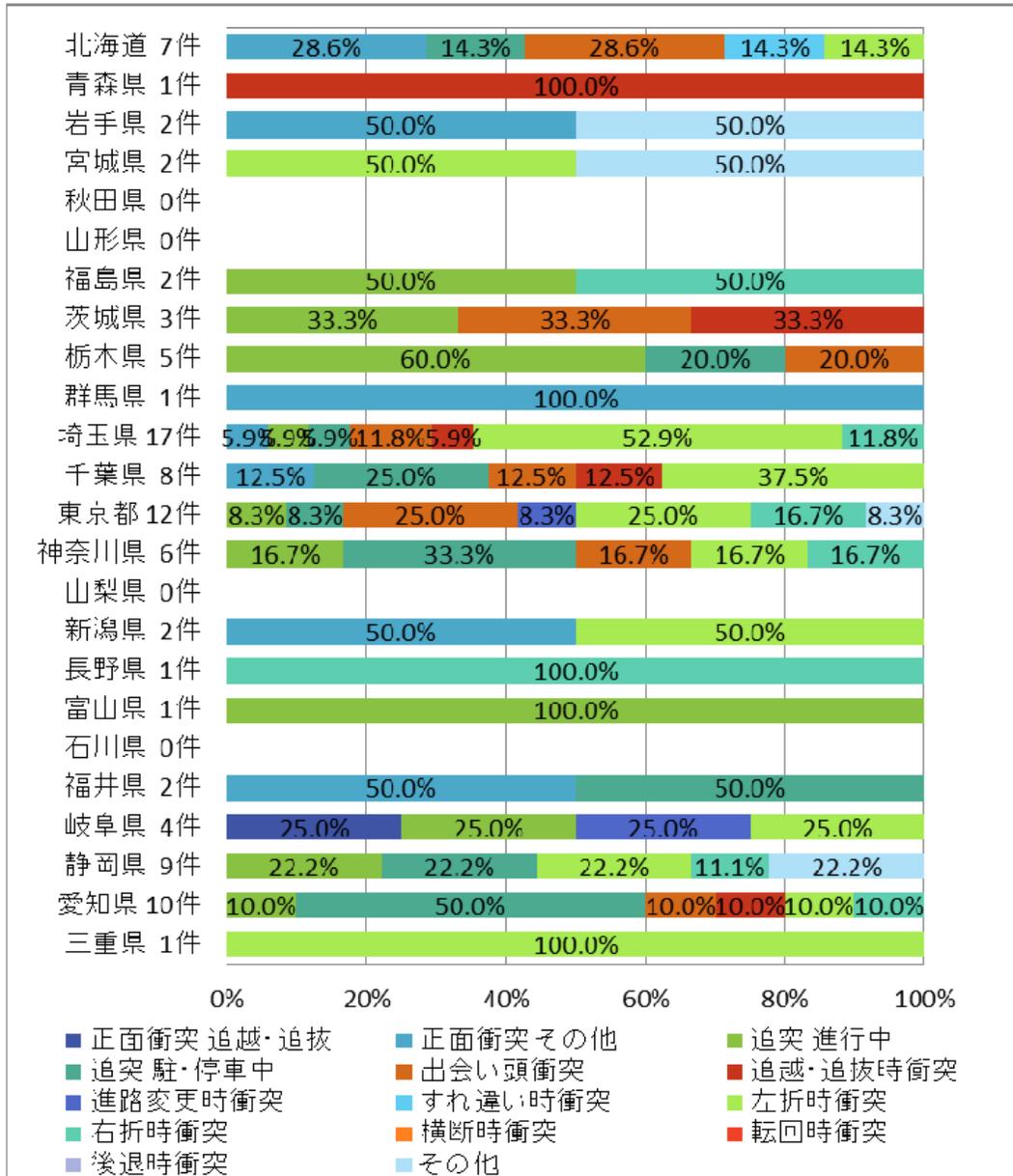
(2) 車両相互

- ・発生地別の事故類型(車両相互)別にみると、各県によって傾向は異なる。
- ・事故発生件数の多い県をみると、「埼玉県」では「左折時衝突」が多く、半数以上を占めている。
- ・「東京都」では「出会い頭衝突」、「左折時衝突」が多い。
- ・「大阪府」では「出会い頭衝突」が多い。
- ・「愛知県」では「追突 駐・停車中」が半数を占めている。



※対自転車事故は、「車両相互」に含まれます。

IV. 2018年死亡事故データ(発生地)

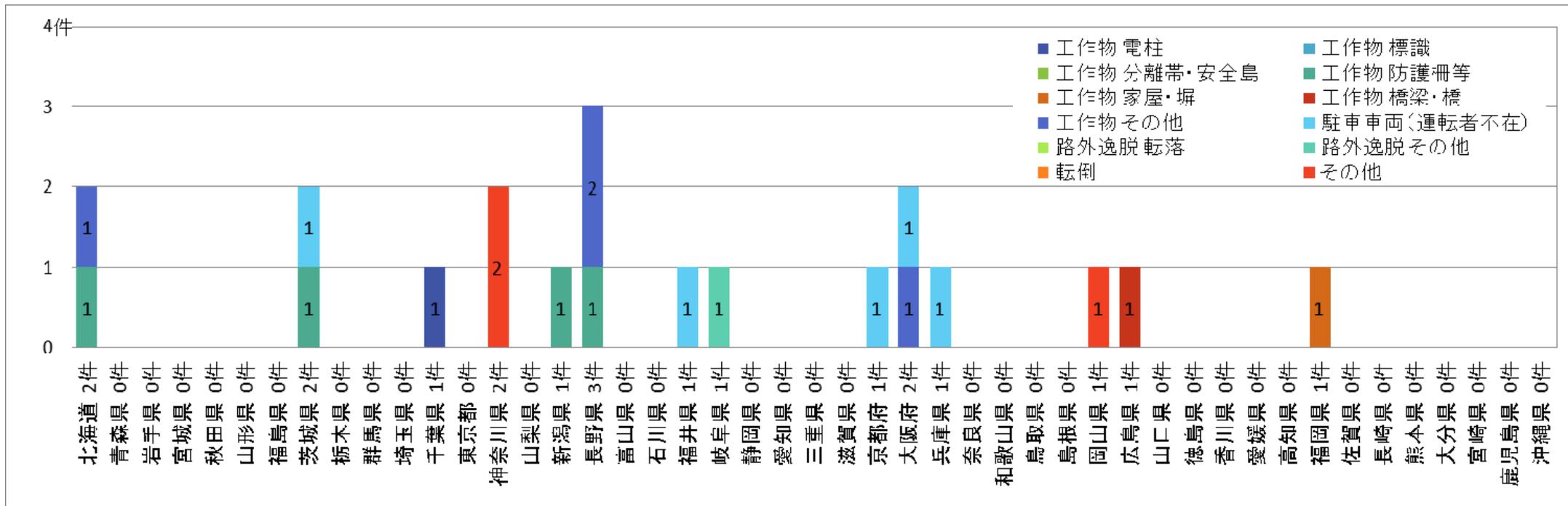


※対自転車事故は、「車両相互」に含まれます。

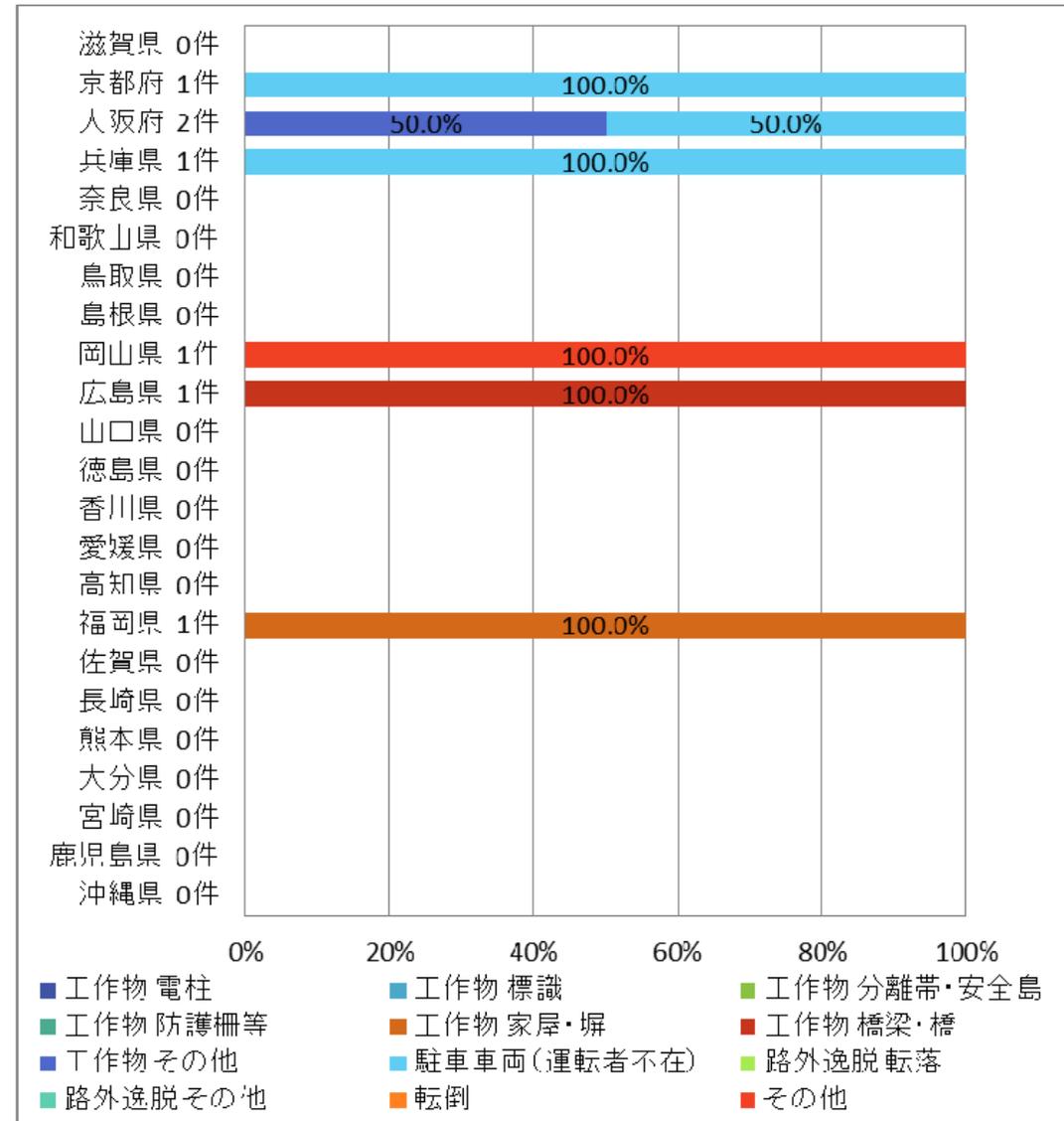
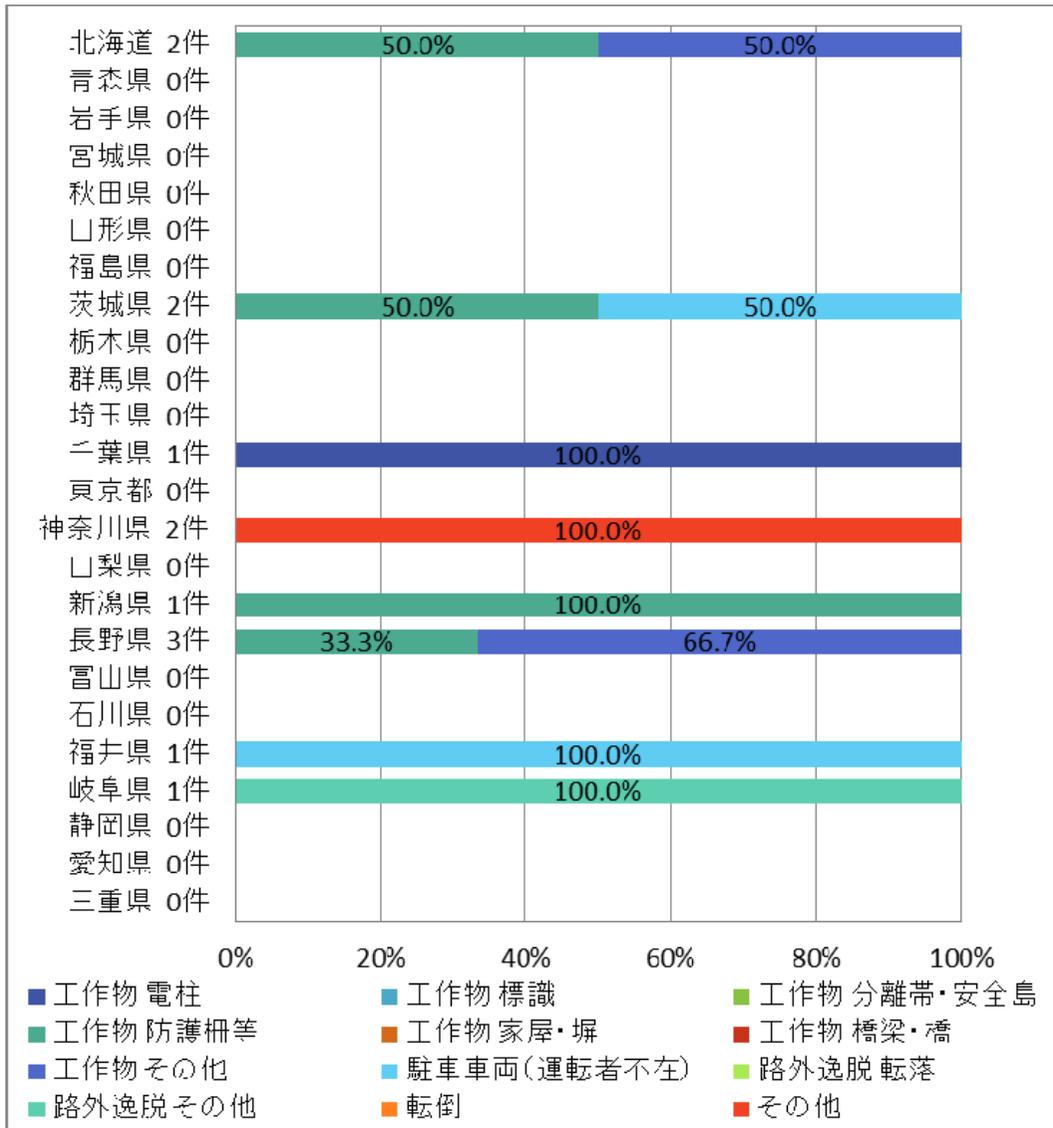
IV. 2018年死亡事故データ(発生地)

(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、「長野県」では「工作物 その他」が多い。



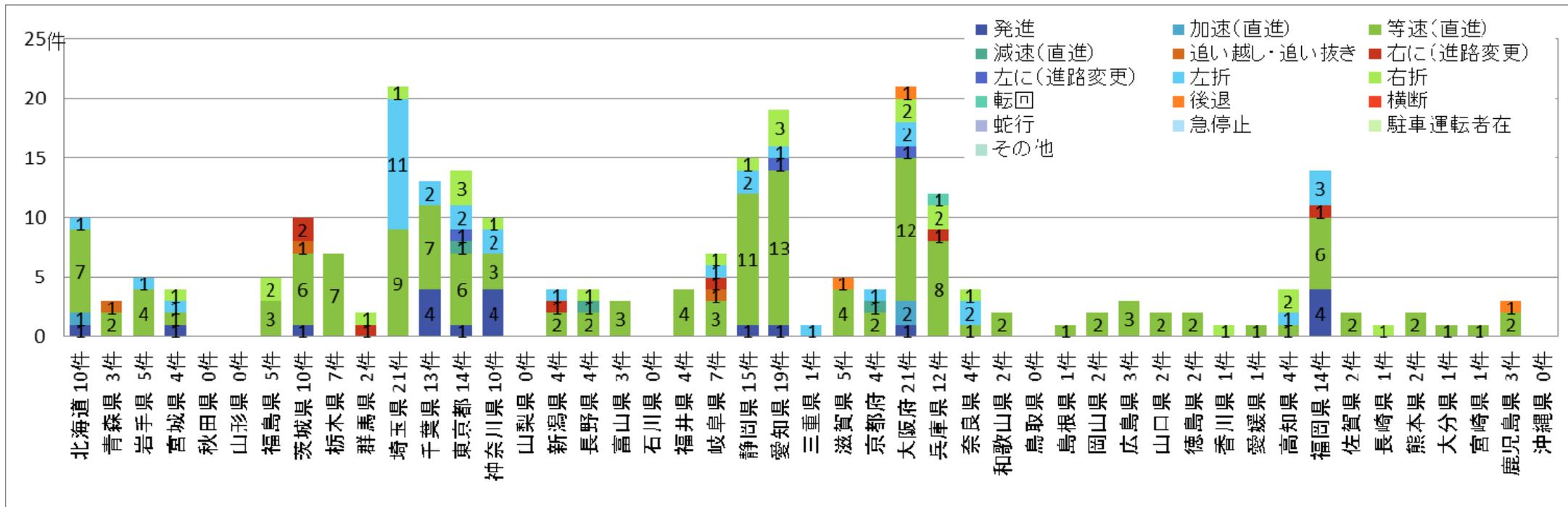
IV. 2018年死亡事故データ(発生地)



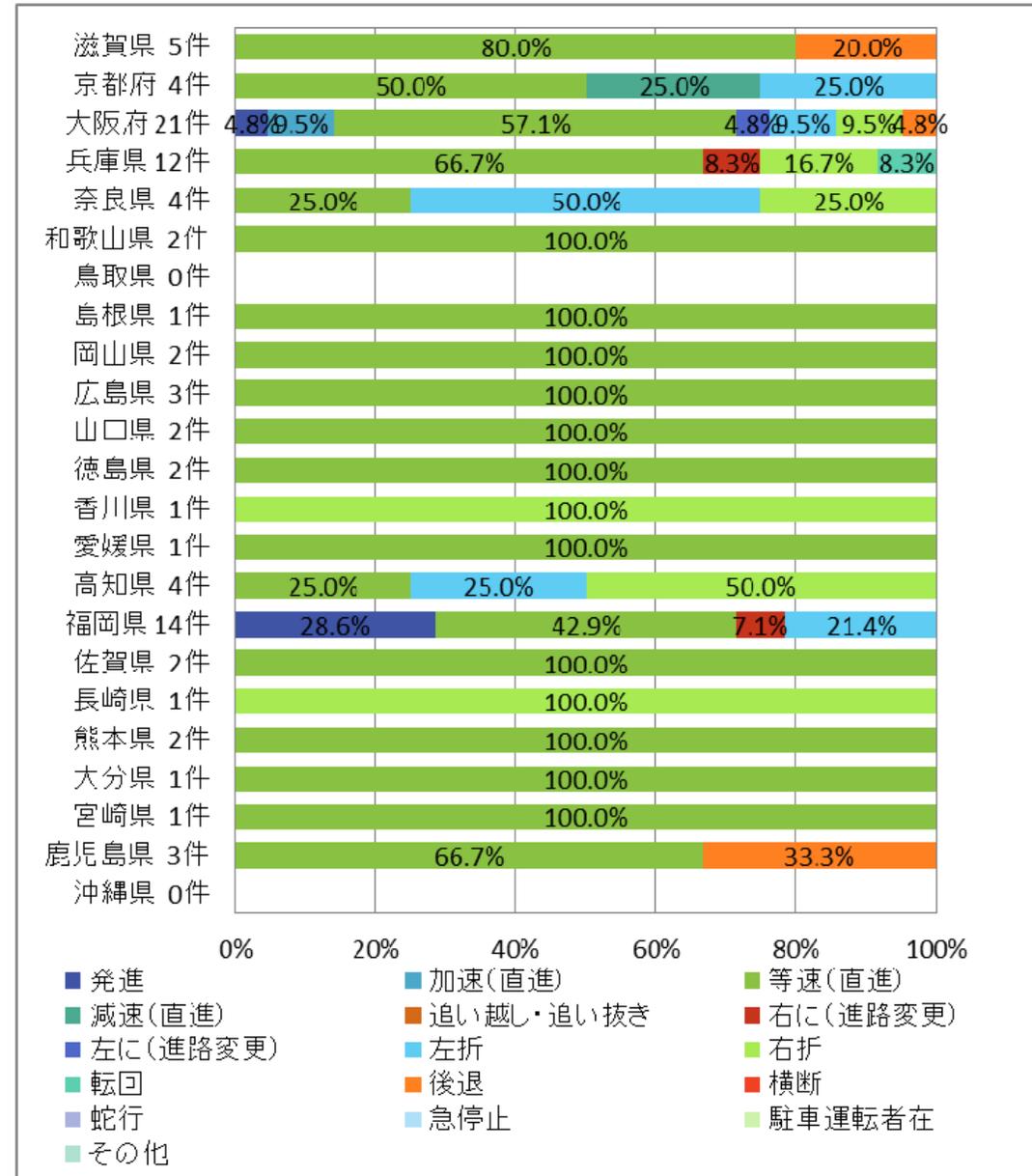
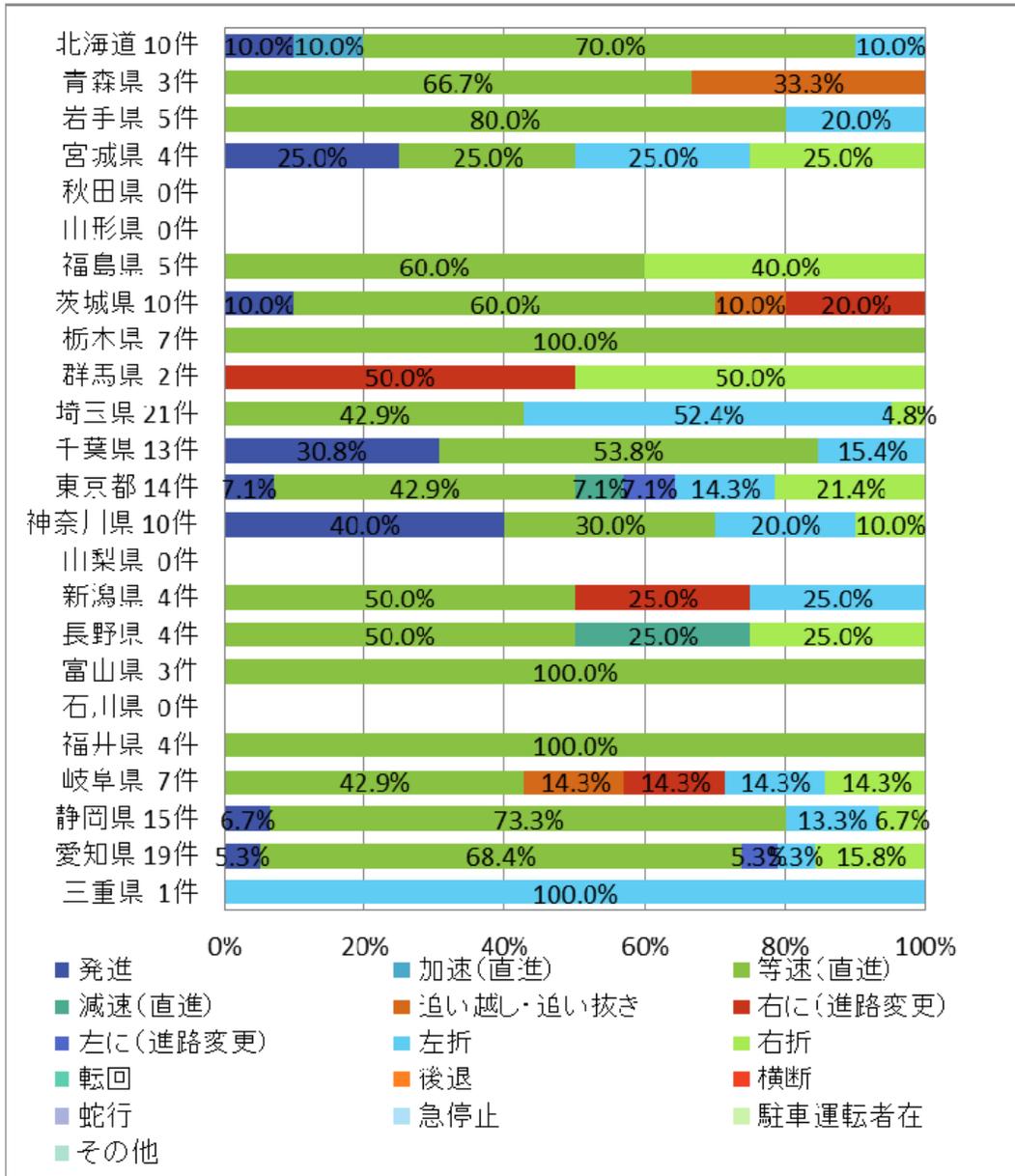
IV. 2018年死亡事故データ(発生地)

2. 発生地別の行動類型別

- ・発生地別の行動類型別にみると、一部の県を除き「等速(直進)」が多くなっている。
- ・事故発生件数の多い県をみると、「埼玉県」では他県と比較して、極めて「左折」が多い。
- ・「大阪府」、「愛知県」、「静岡県」、「東京都」、「福岡県」では「等速(直進)」が多い。



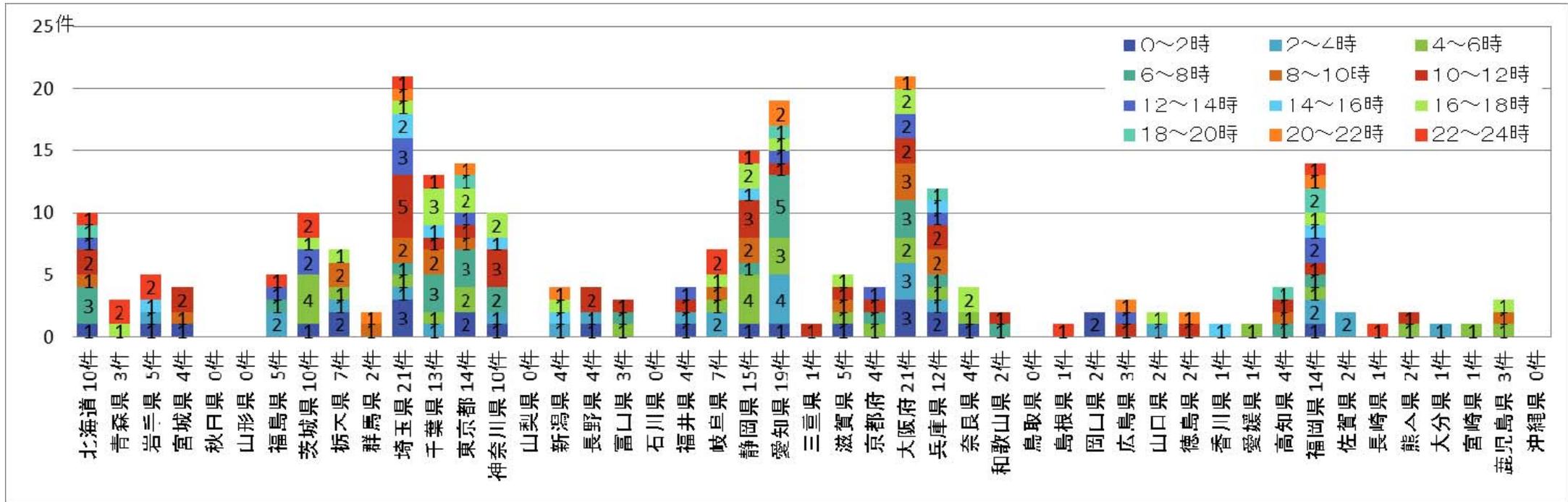
IV. 2018年死亡事故データ(発生地)



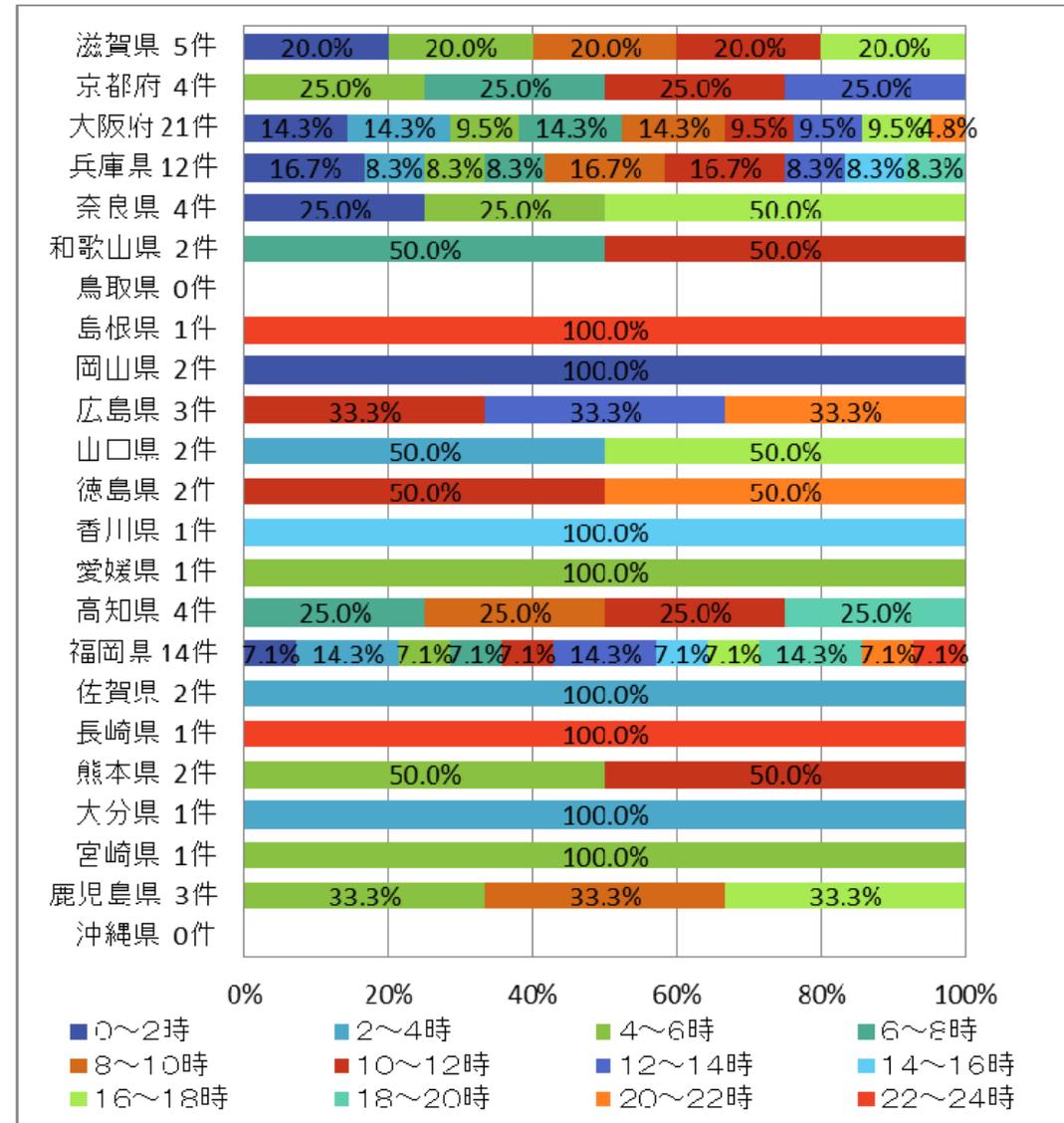
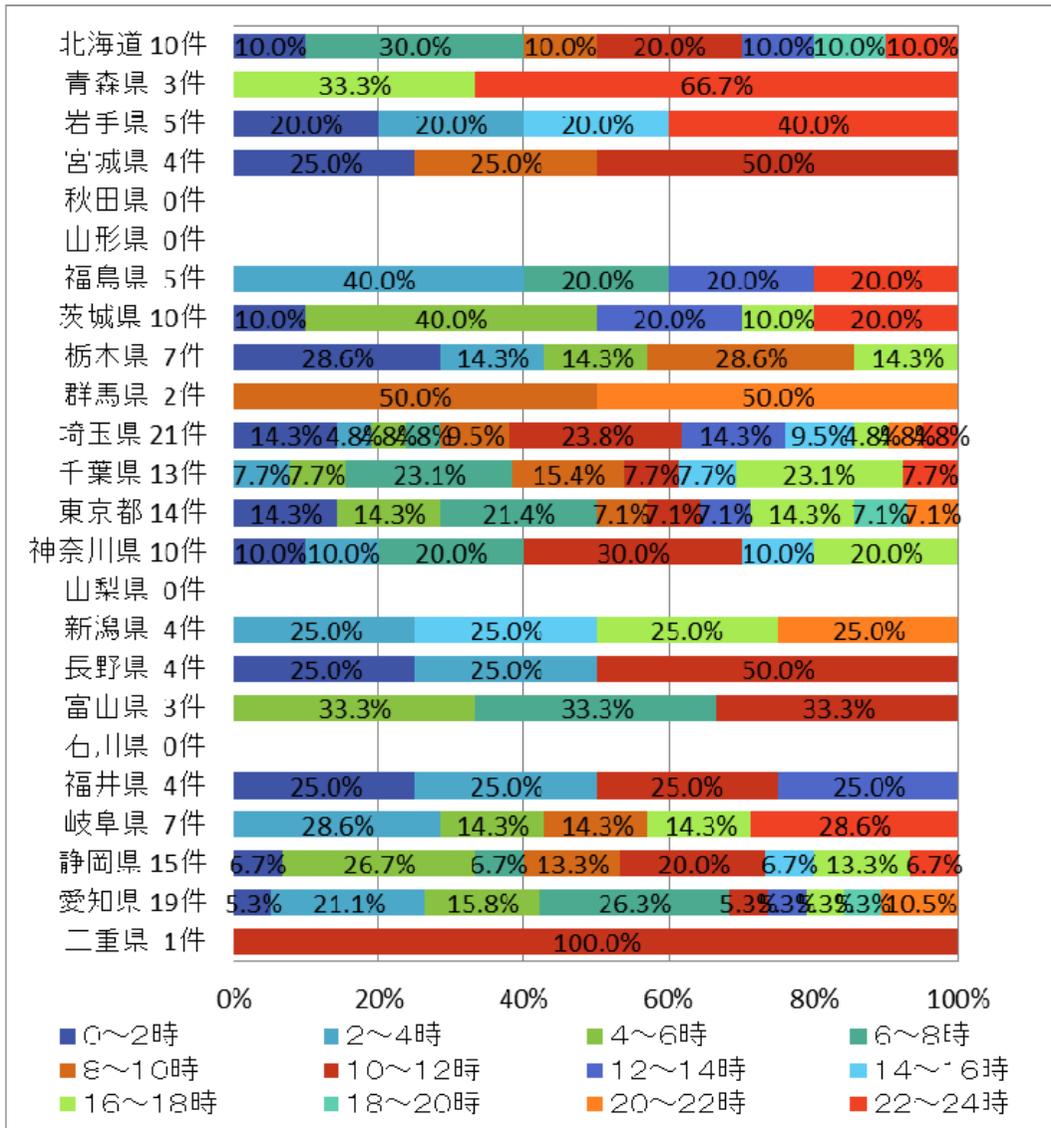
IV. 2018年死亡事故データ(発生地)

3. 発生地別の時間帯別

- ・発生地別の時間帯別にみると、各県によって傾向は異なる。
- ・事故発生件数の多い県をみると、「埼玉県」では「10～12時」が多い。
- ・「大阪府」では「0～2時」、「2～4時」、「6～8時」、「8～10時」が多い。
- ・「愛知県」、「東京都」では「6～8時」が多い。
- ・「静岡県」では「4～6時」が多い。



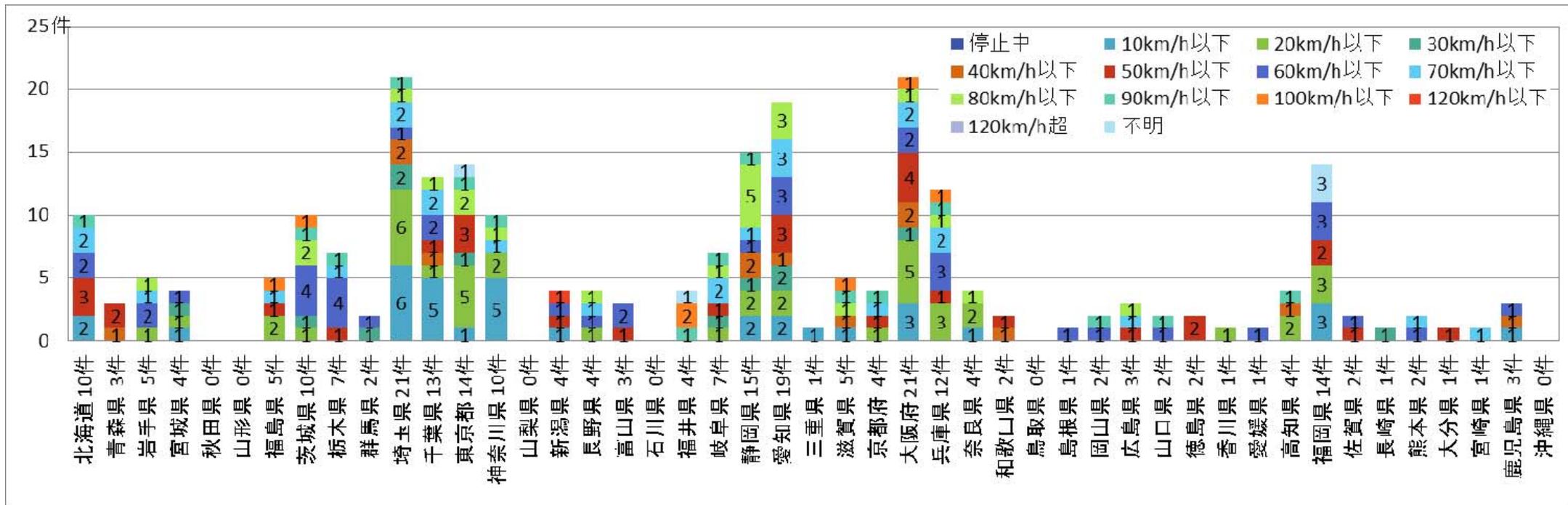
IV. 2018年死亡事故データ(発生地)



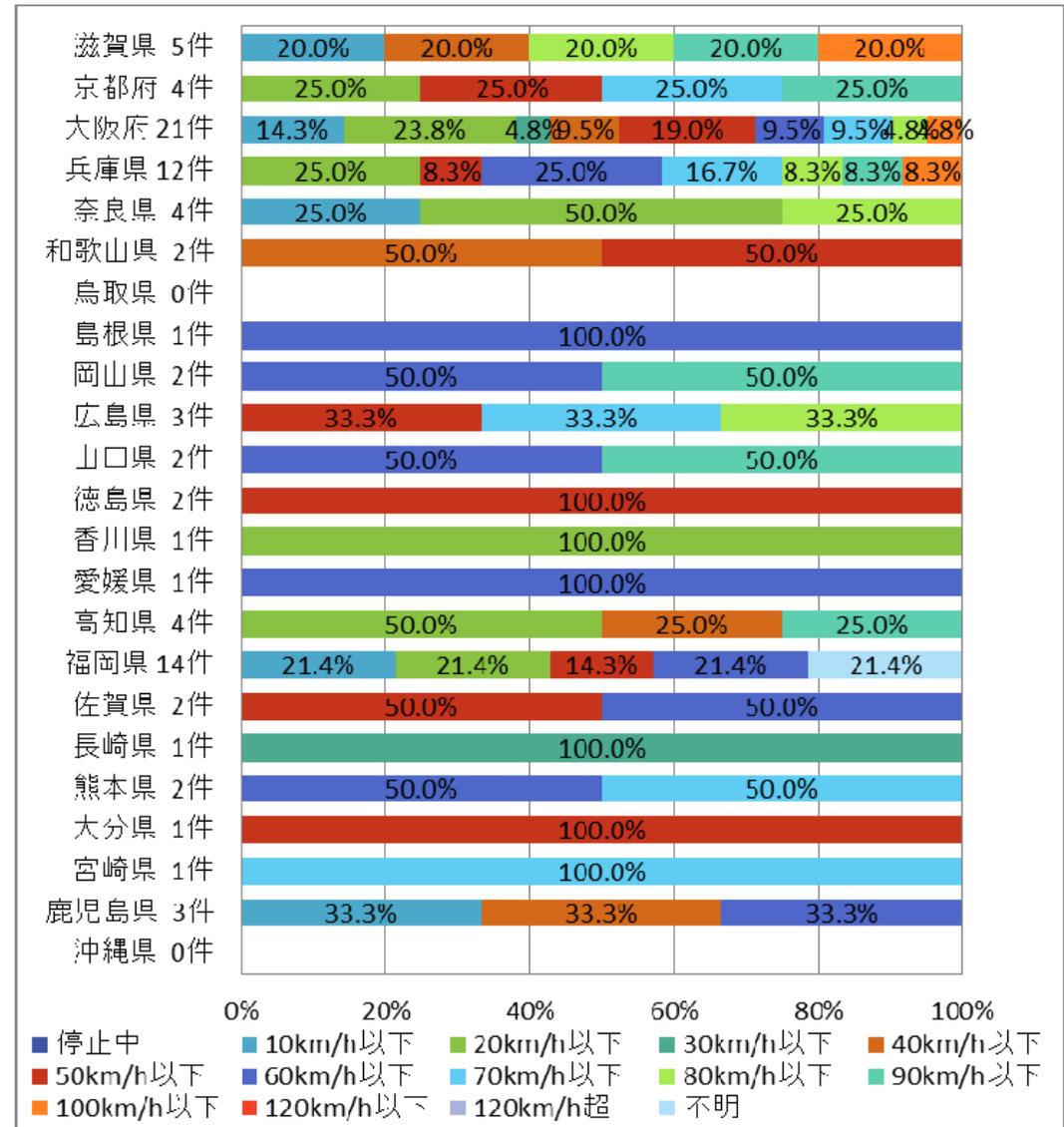
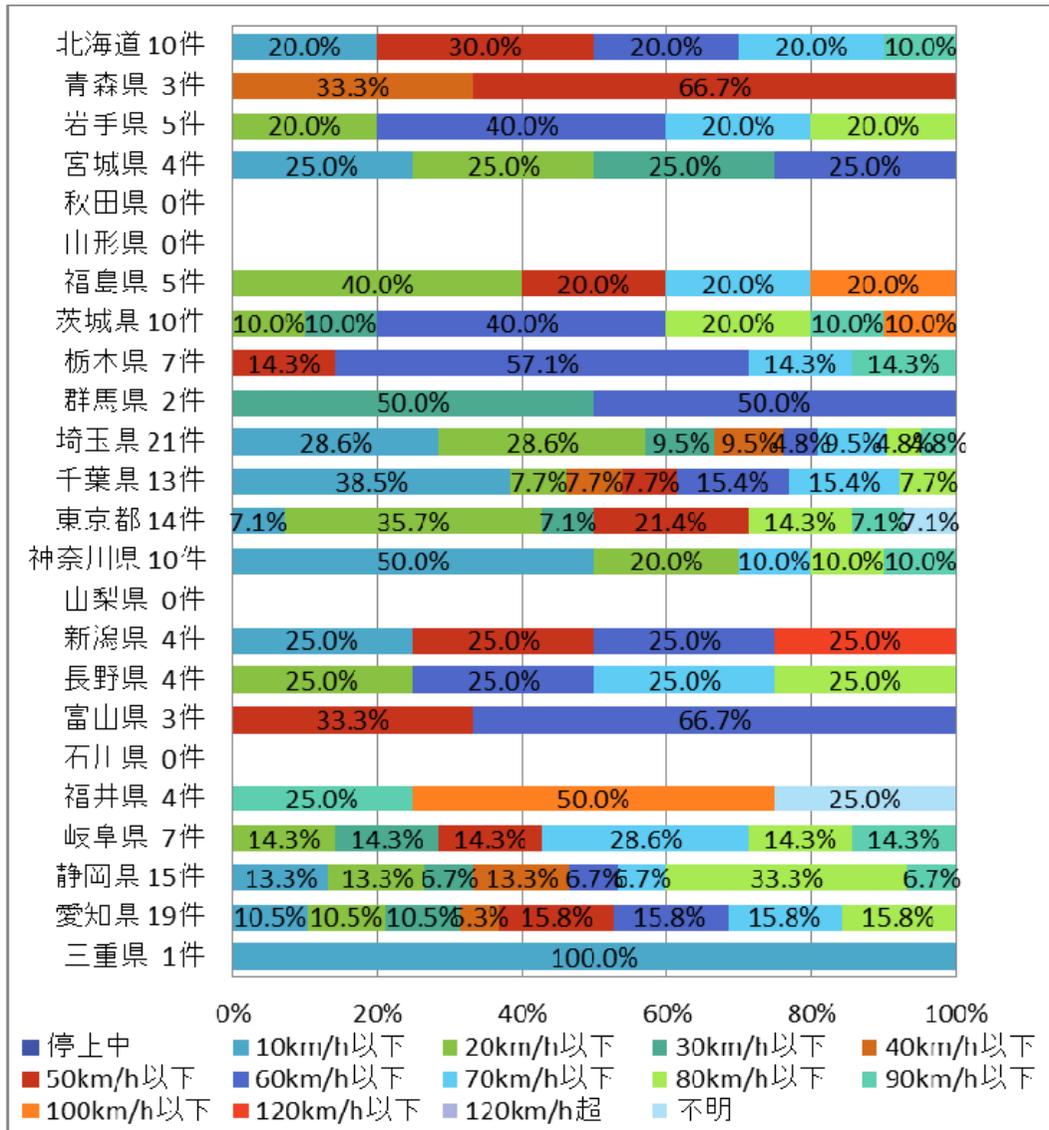
IV. 2018年死亡事故データ(発生地)

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、「埼玉県」では「10km/h以下」、「20km/h以下」が多い。
- ・「大阪府」、「東京都」では「20km/h以下」が多い。
- ・「愛知県」では「50km/h以下」、「60km/h以下」、「70km/h以下」、「80km/h以下」が多い。
- ・「静岡県」では「80km/h以下」が多い。
- ・「福岡県」では「10km/h以下」、「20km/h以下」、「60km/h以下」が多い。



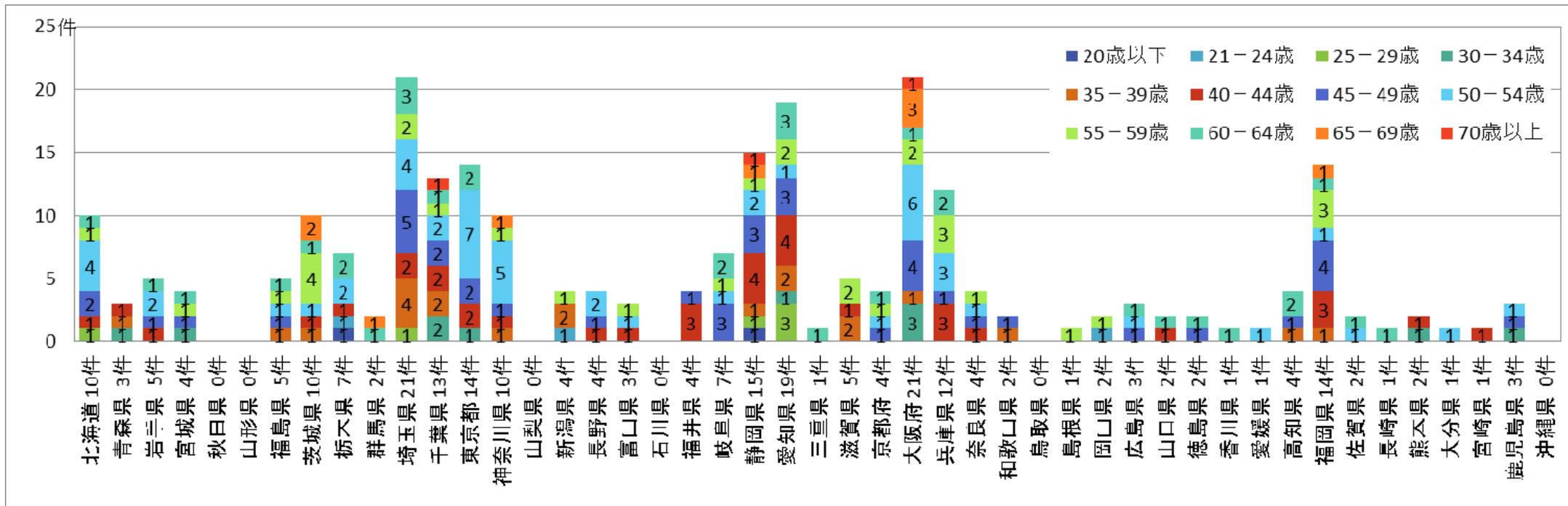
IV. 2018年死亡事故データ(発生地)



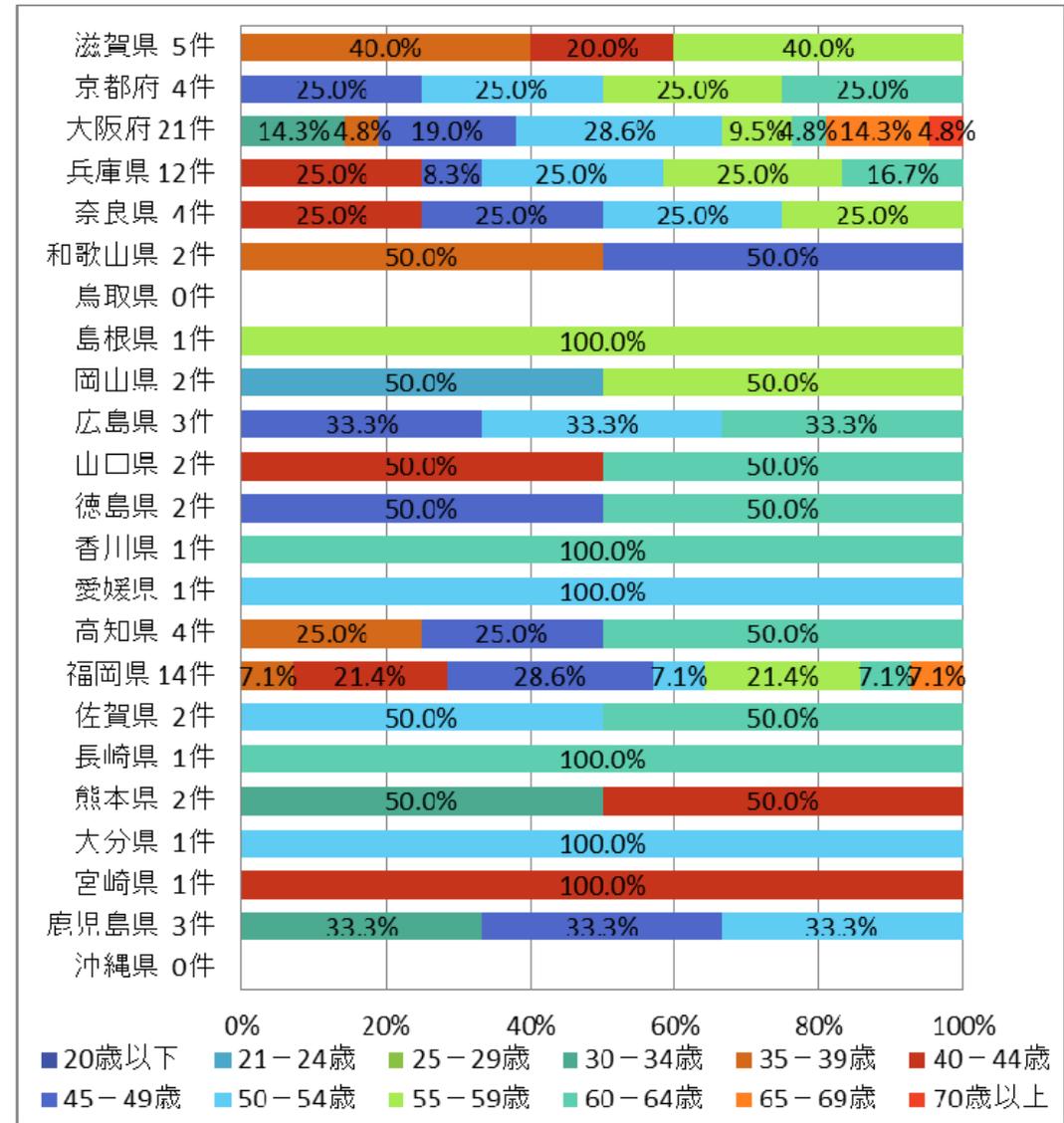
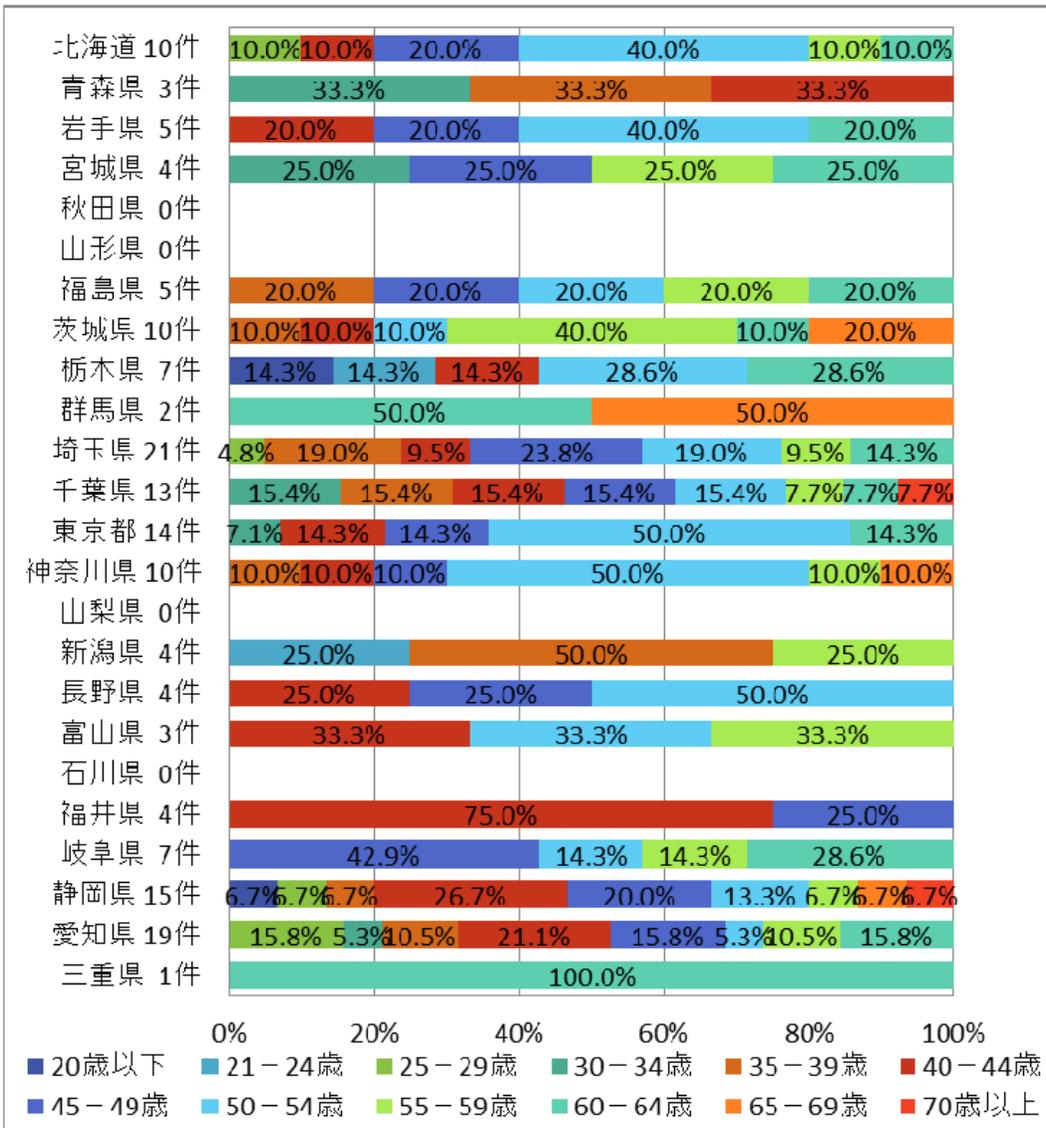
IV. 2018年死亡事故データ(発生地)

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、「埼玉県」、「福岡県」では「45-49歳」が多い。
- ・「大阪府」、「東京都」では「50-54歳」が多い。
- ・「愛知県」、「静岡県」では「40-44歳」が多い。



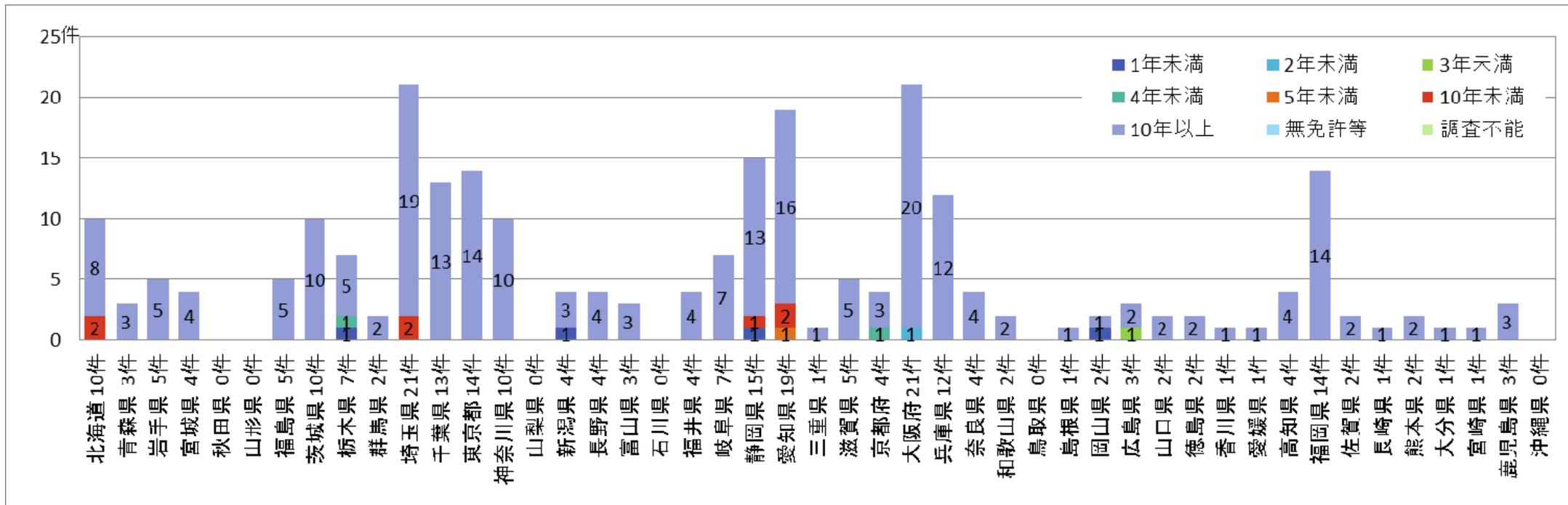
IV. 2018年死亡事故データ(発生地)



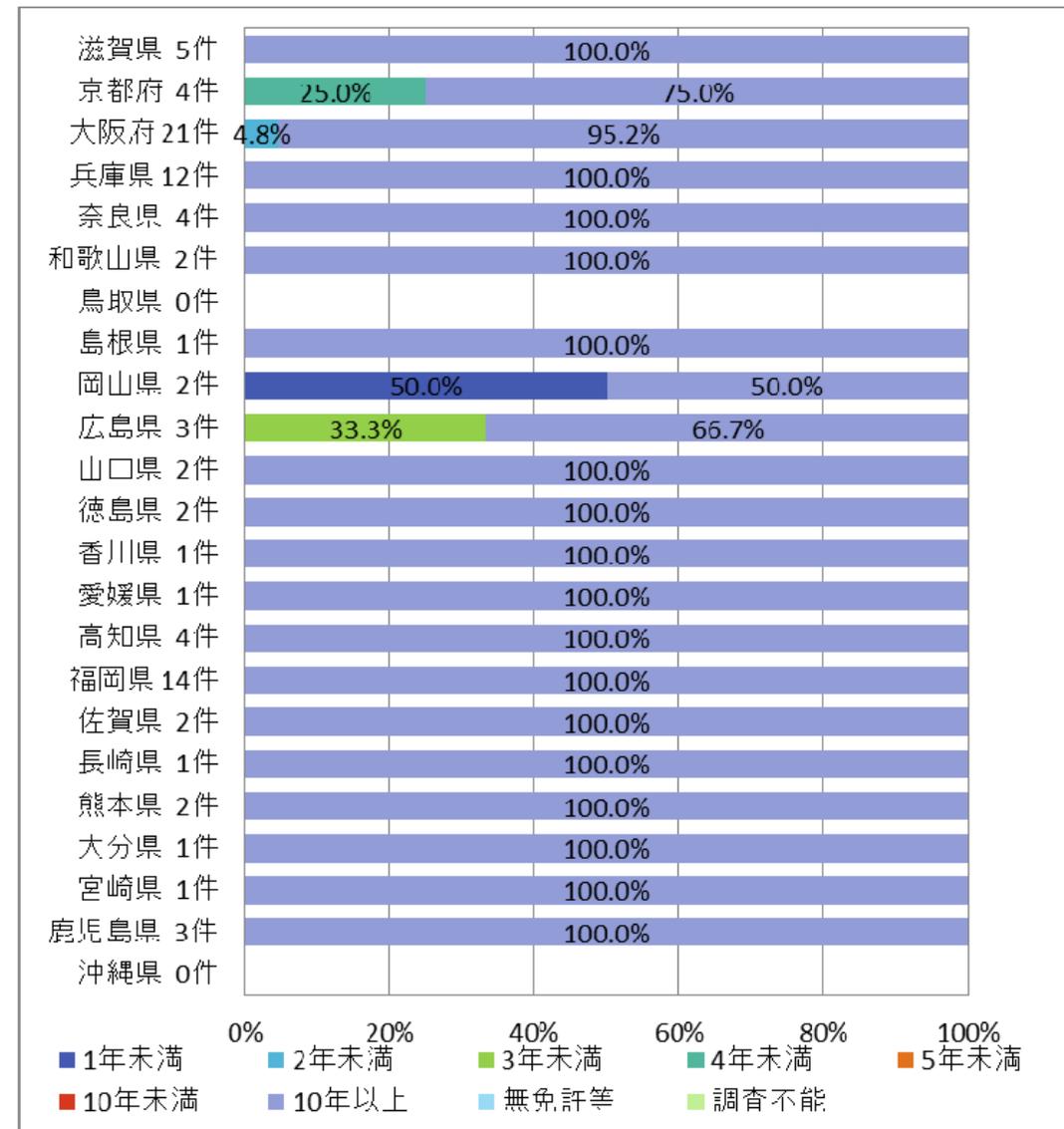
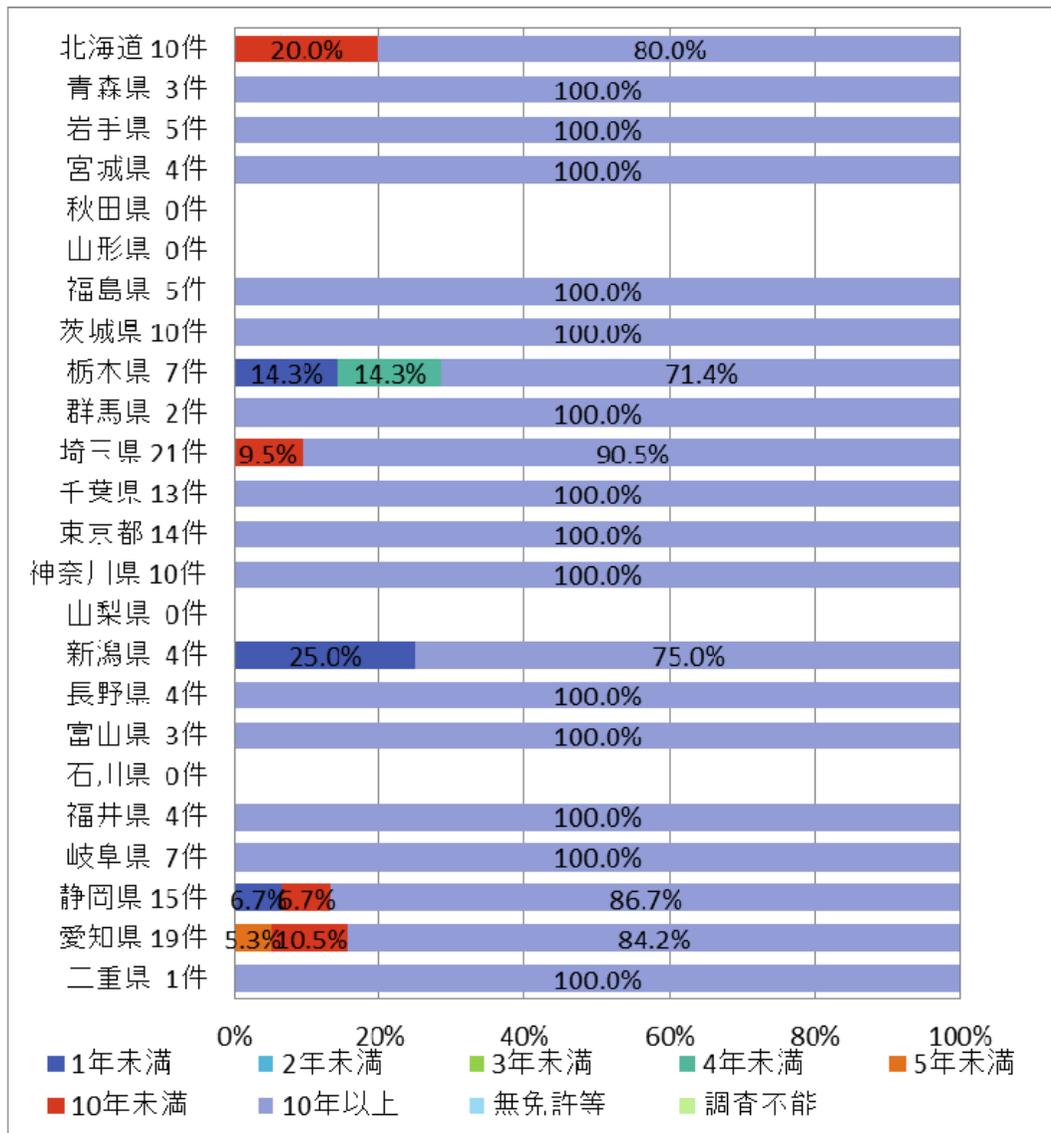
IV. 2018年死亡事故データ(発生地)

6. 発生地別の運転者の免許取得年数別

・発生地別の免許取得年別にみると、一部の県を除き「10年以上」が多い。



IV. 2018年死亡事故データ(発生地)



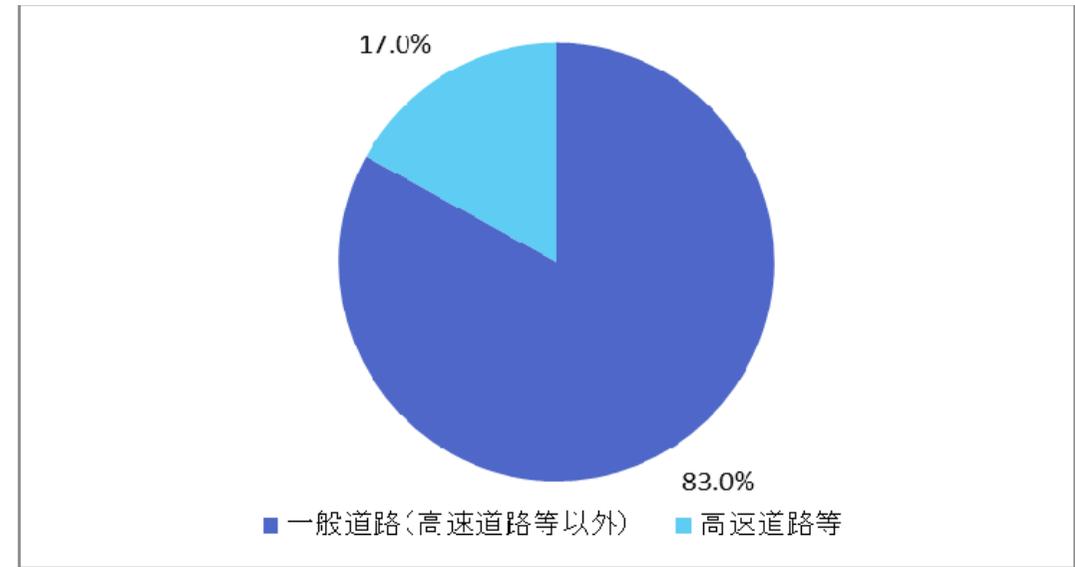
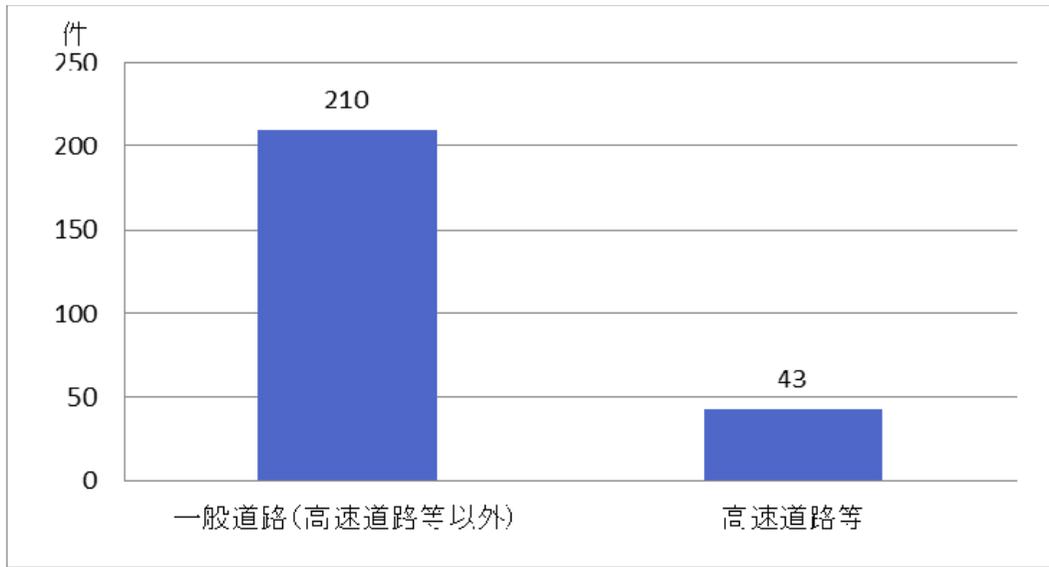
V. 2018年死亡事故データ(道路区分)

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. 2018年死亡事故データ(道路区分)

1. 道路区分別

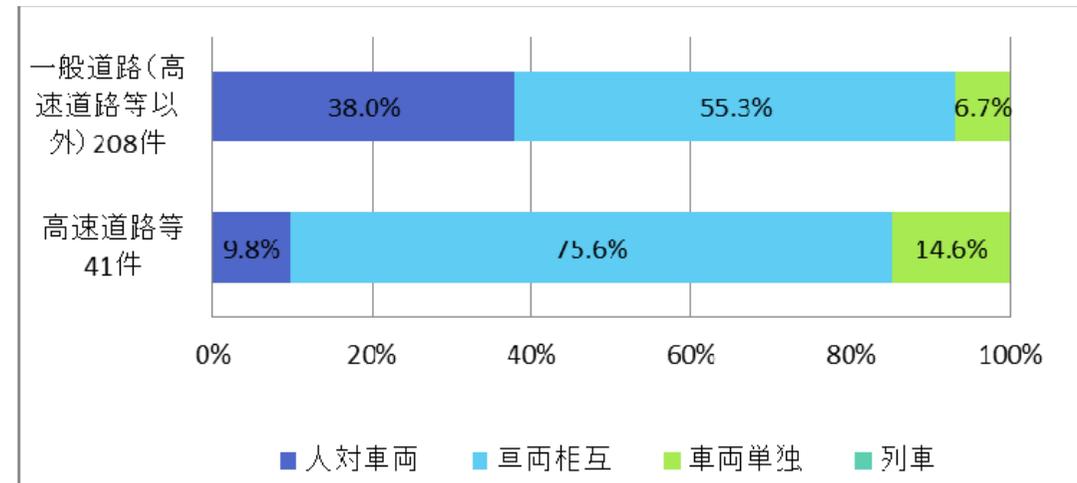
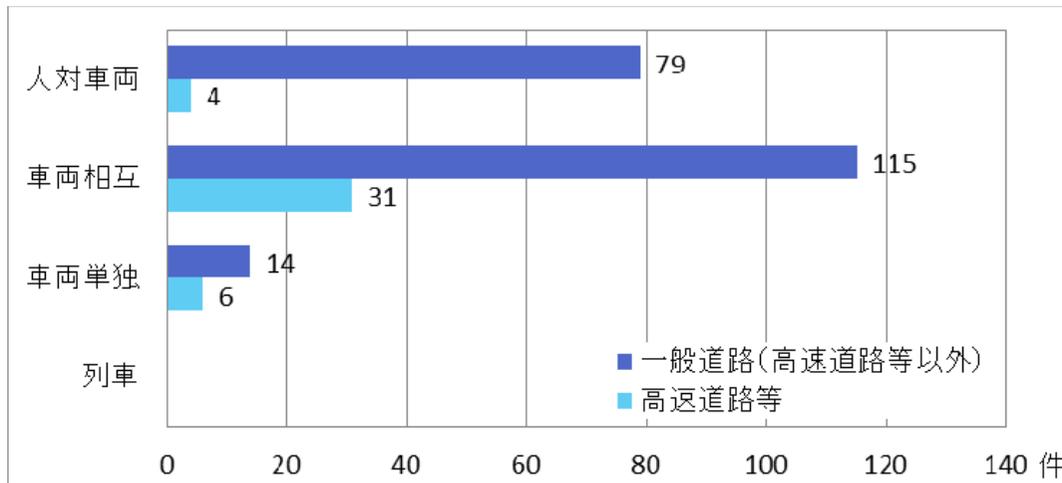
・道路区分別にみると、「一般道路」が最も多く210件（83.0%）と8割以上を占めている。



V. 2018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115件(55.3%)と5割以上を占めているが、「人対車両」79件(38.0%)も多い。
- ・「高速道路」では「車両相互」が最も多く31件(75.6%)と8割近くを占めている。

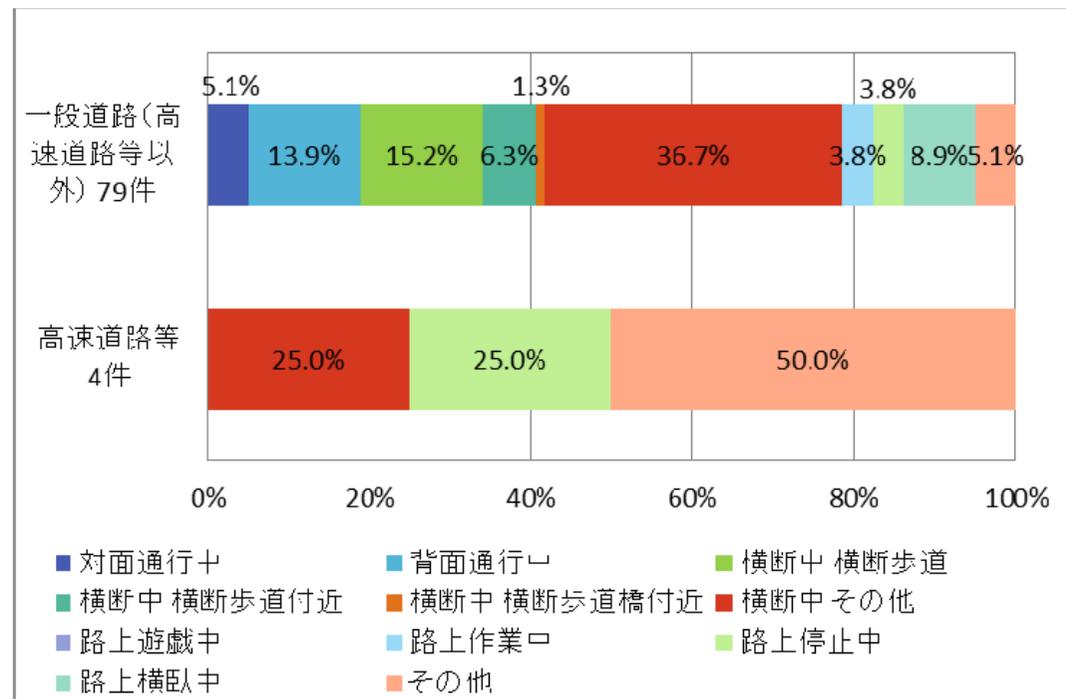
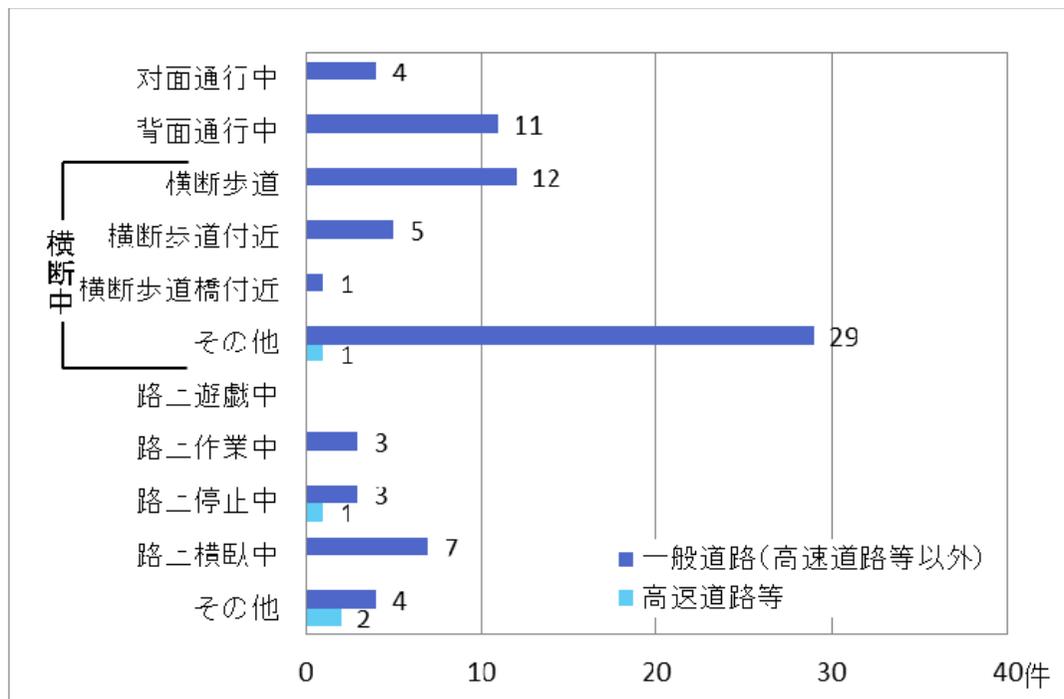


※対自転車事故は、「車両相互」に含まれます。

V. 2018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29件(36.7%)となっている。
- ・「高速道路」では「その他」が最も多く2件(50.0%)となっている。

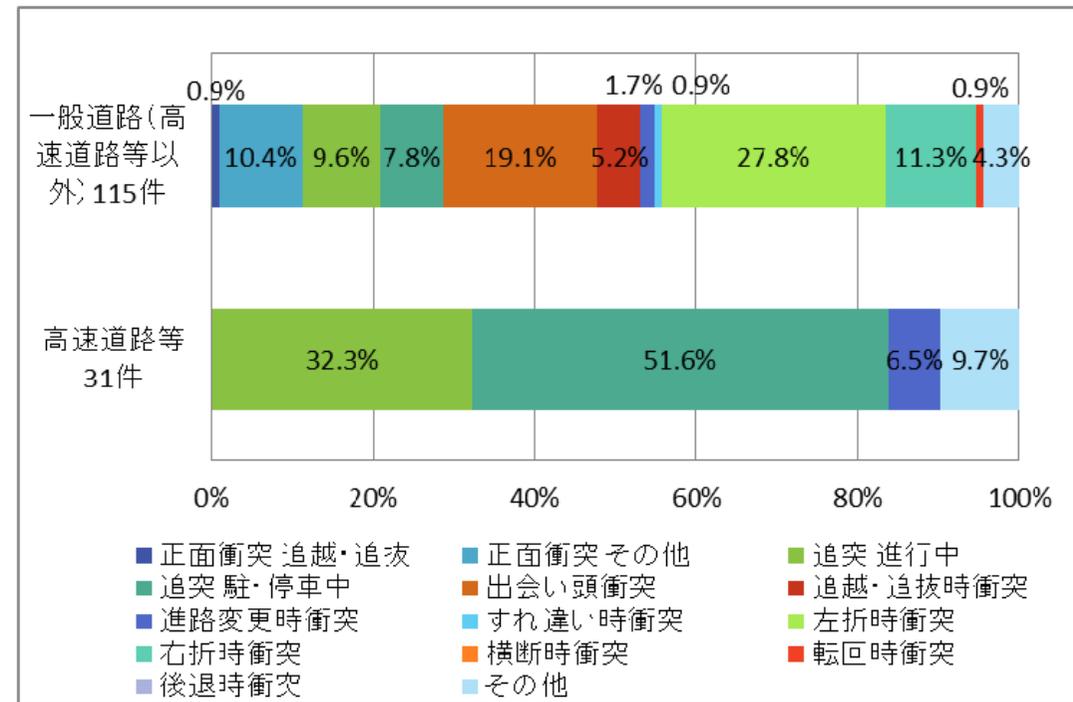
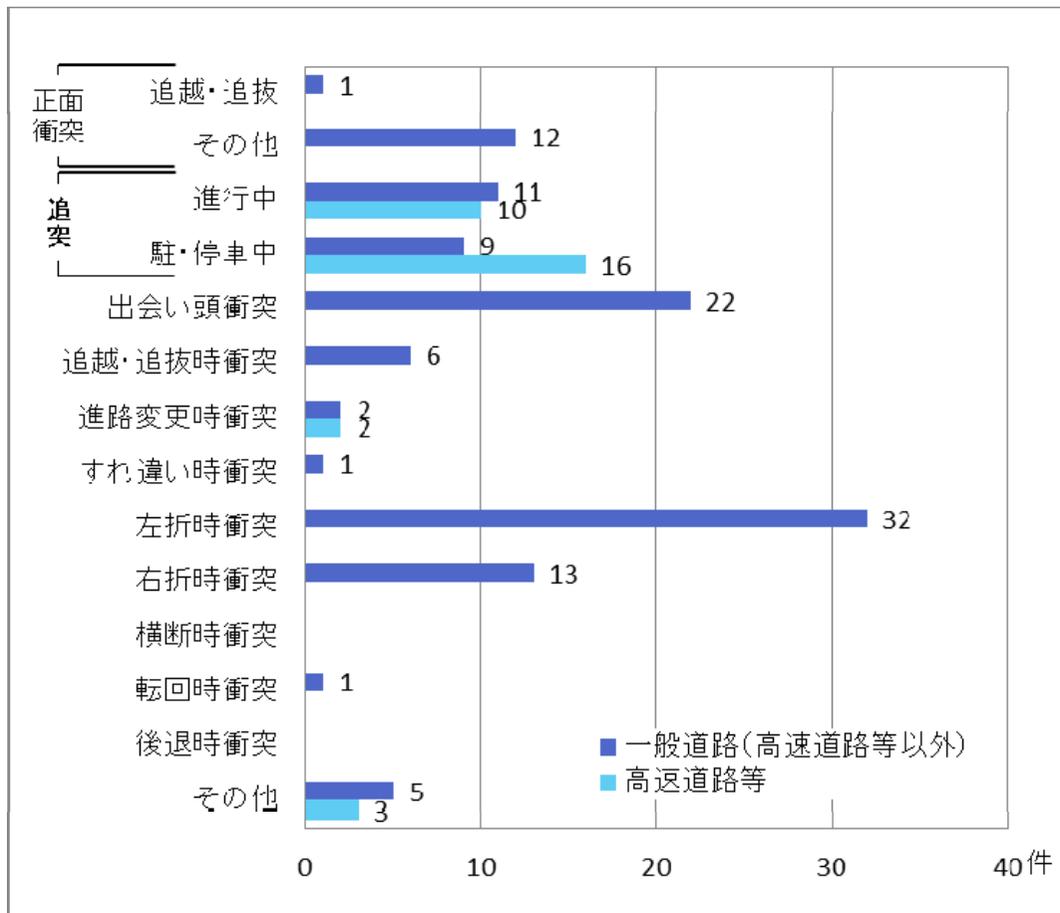


※対自転車事故は、「車両相互」に含まれます。

V. 2018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32件(27.8%)となっている。次いで、「出会い頭衝突」22件(19.1%)、「右折時衝突」13件(11.3%)、「正面衝突 その他」12件(10.4%)等と続いている。
- ・「高速道路」では「追突 駐・停車中」が最も多く16件(51.6%)と5割以上を占めている。

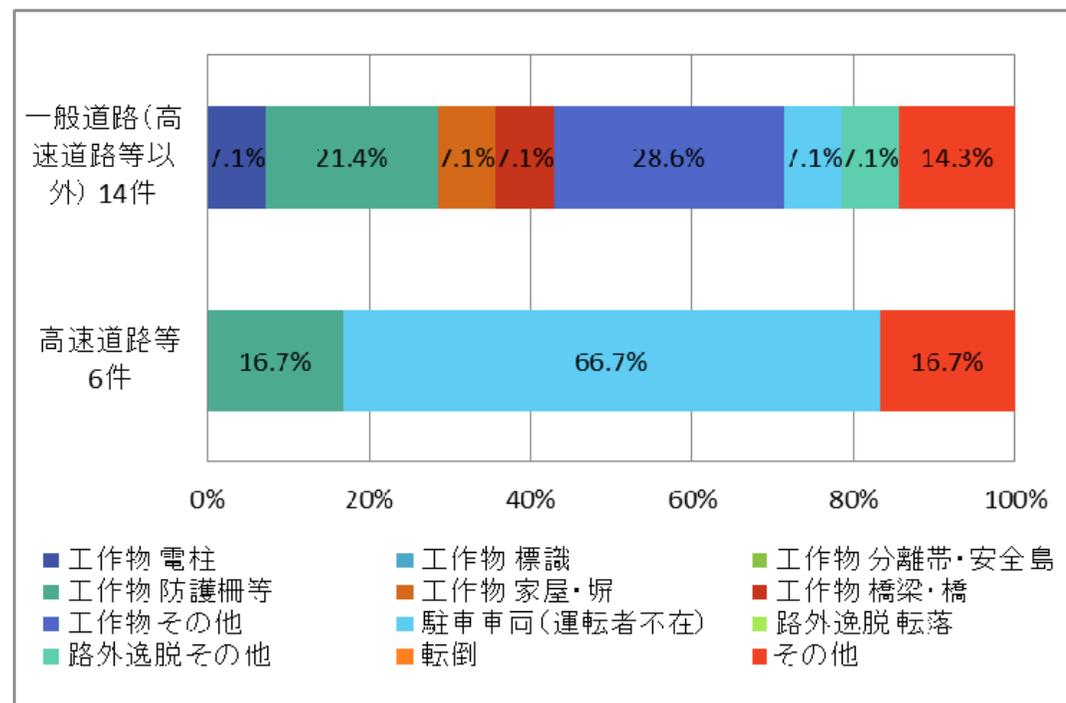
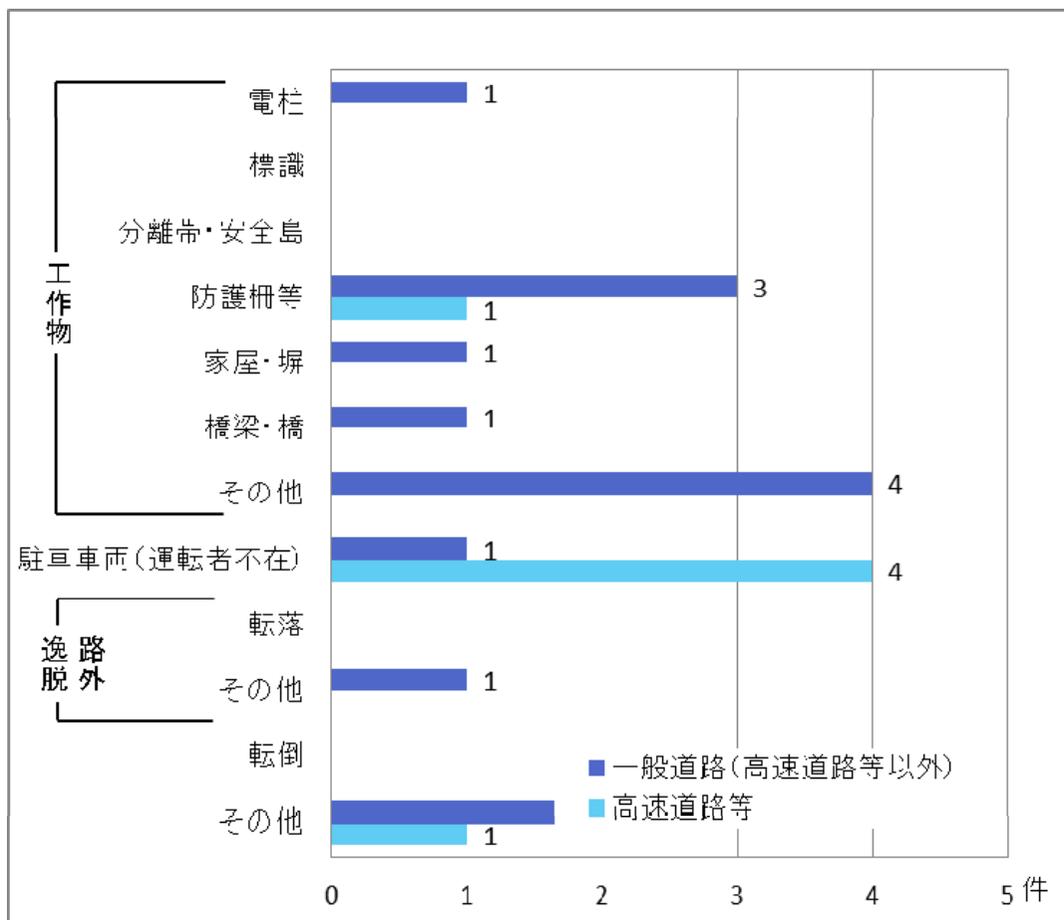


※対自転車事故は、「車両相互」に含まれます。

V. 2018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

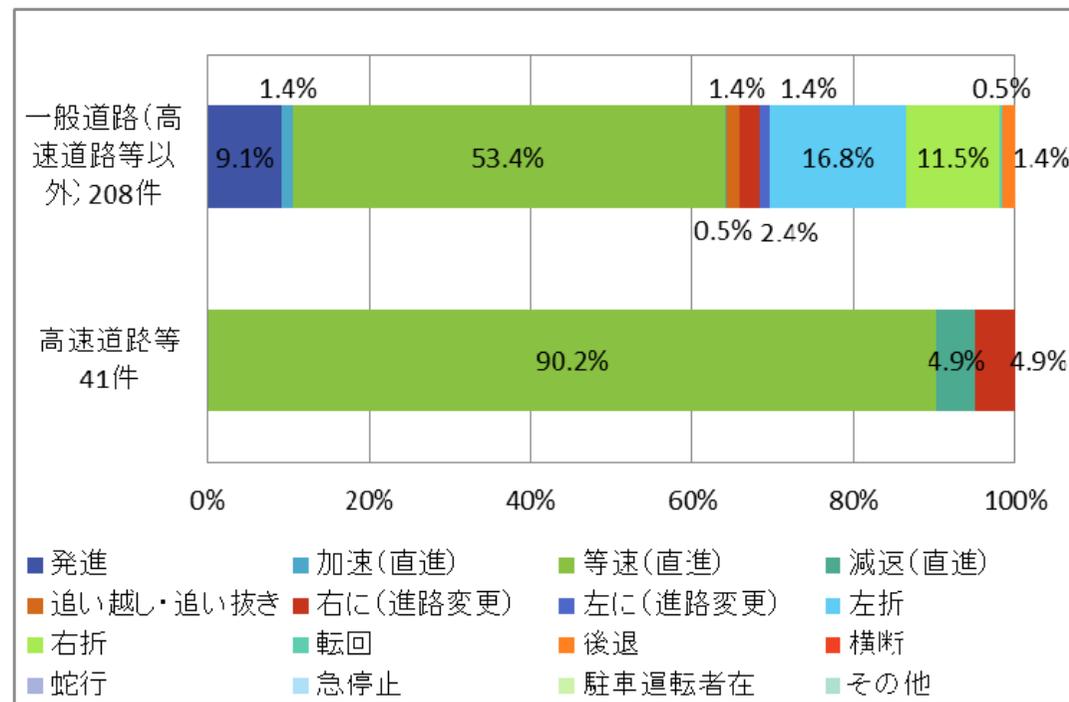
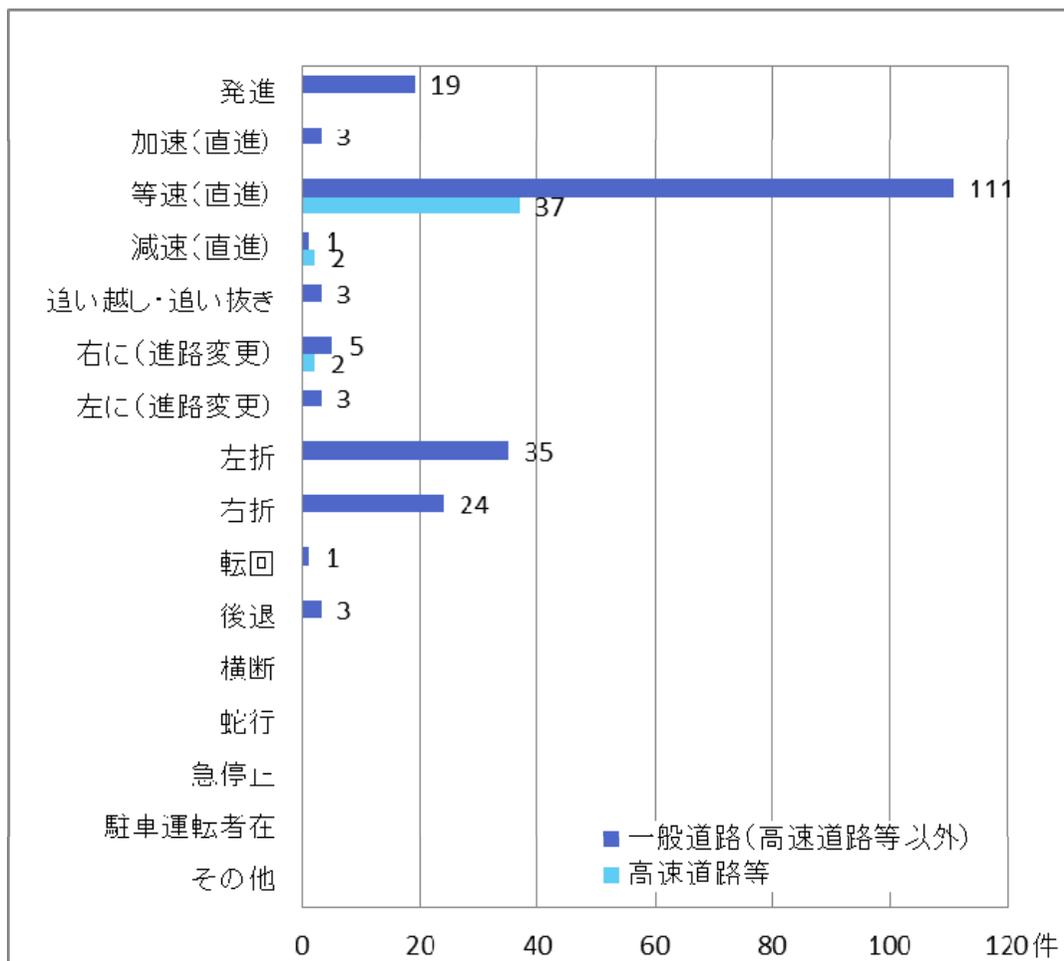
- ・道路区分の事故類型(車両単独)別にみると、「一般道路」では「工作物 その他」が最も多く4件(28.6%)となっている。
- ・「高速道路」では「駐車車両(運転者不在)」が最も多く4件(66.7%)と7割近くを占めている。



V. 2018年死亡事故データ(道路区分)

3. 道路区分別の行動類型別

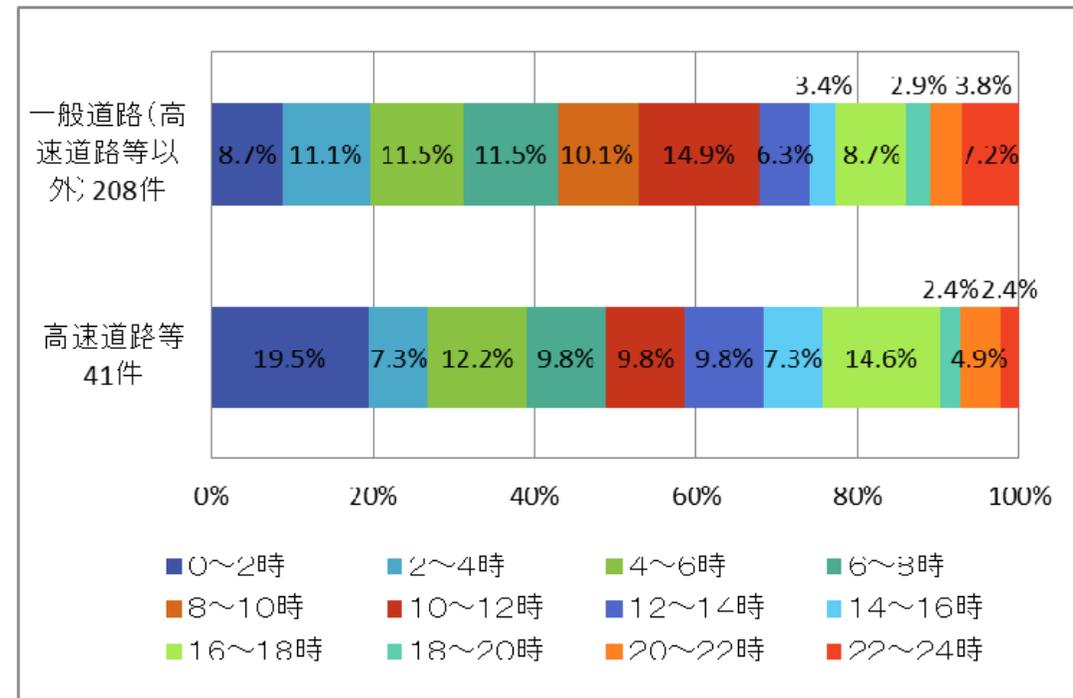
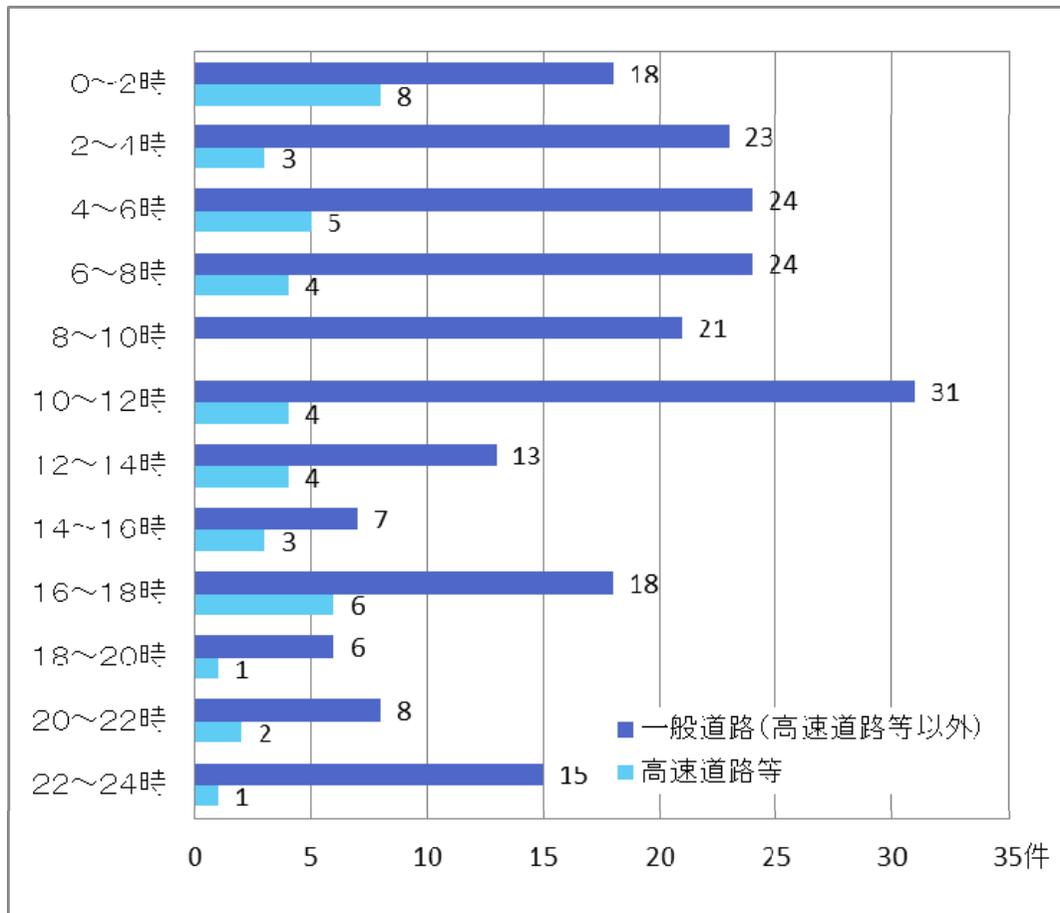
- 道路区分別の行動類型別にみると、「一般道路」及び「高速道路」のいずれも「等速(直進)」が最も多く、それぞれ111件(53.4%)、37件(90.2%)となっている。



V. 2018年死亡事故データ(道路区分)

4. 道路区分別の時間帯別

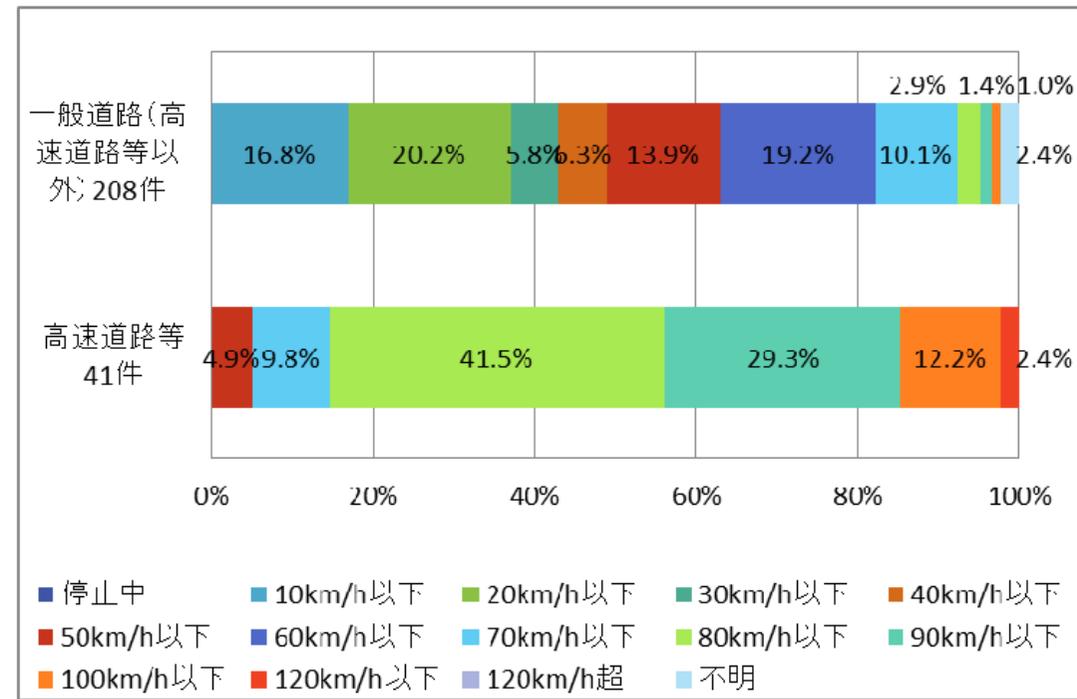
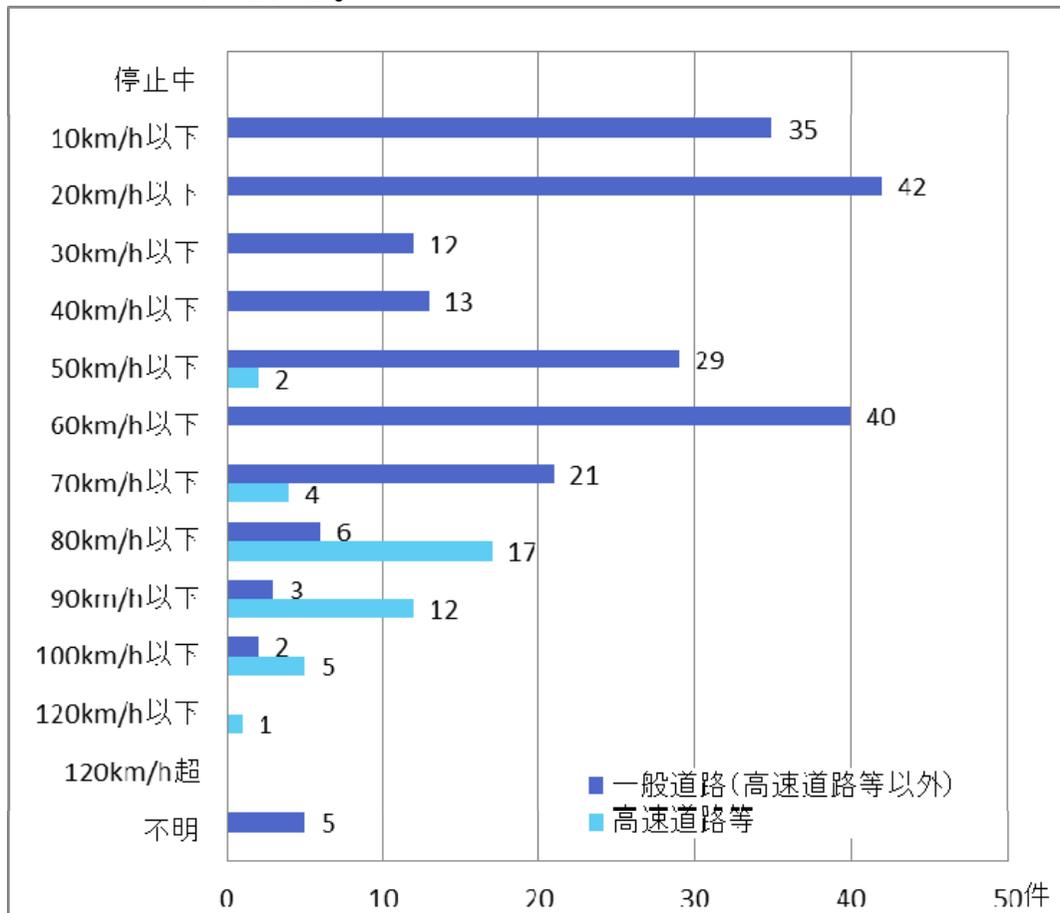
- 道路区分別の時間帯別にみると、「一般道路」では「10～12時」が最も多く31件(14.9%)となっている。次いで、「4～6時」、「6～8時」がそれぞれ24件(11.5%)等と続いている。
- 「高速道路」では「0～2時」が最も多く8件(19.5%)となっている。次いで、「16～18時」6件(14.6%)、「4～6時」5件(12.2%)等と続いている。
- 「一般道路」「高速道路」ともに、どの時間帯でも死亡事故は起こりえる。



V. 2018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

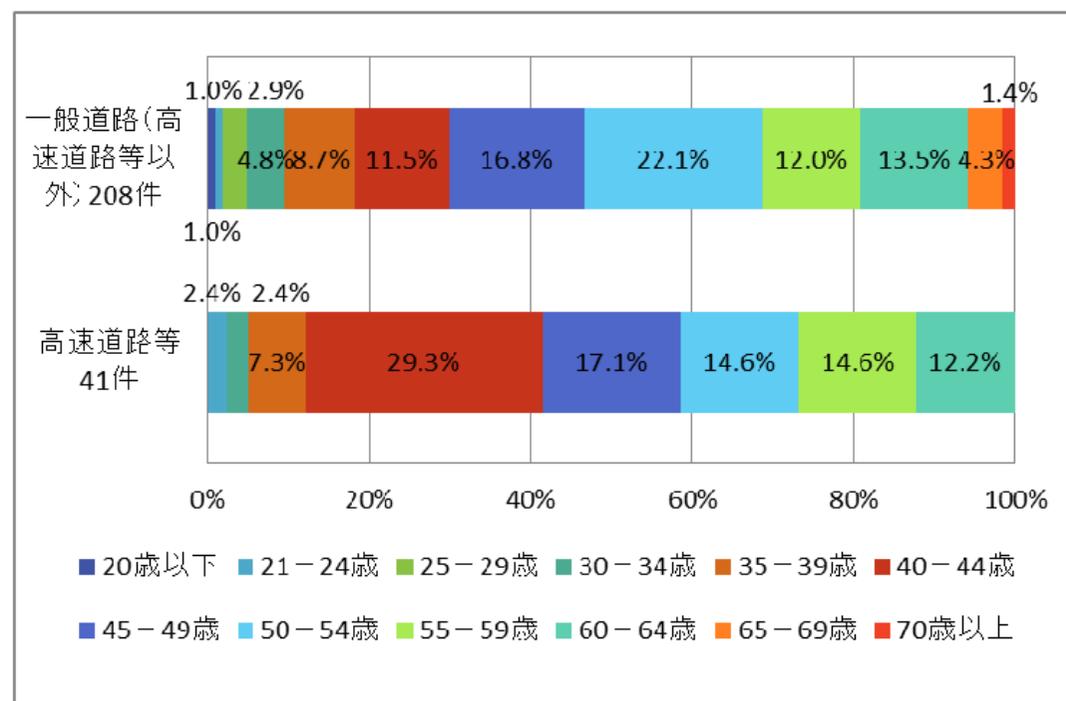
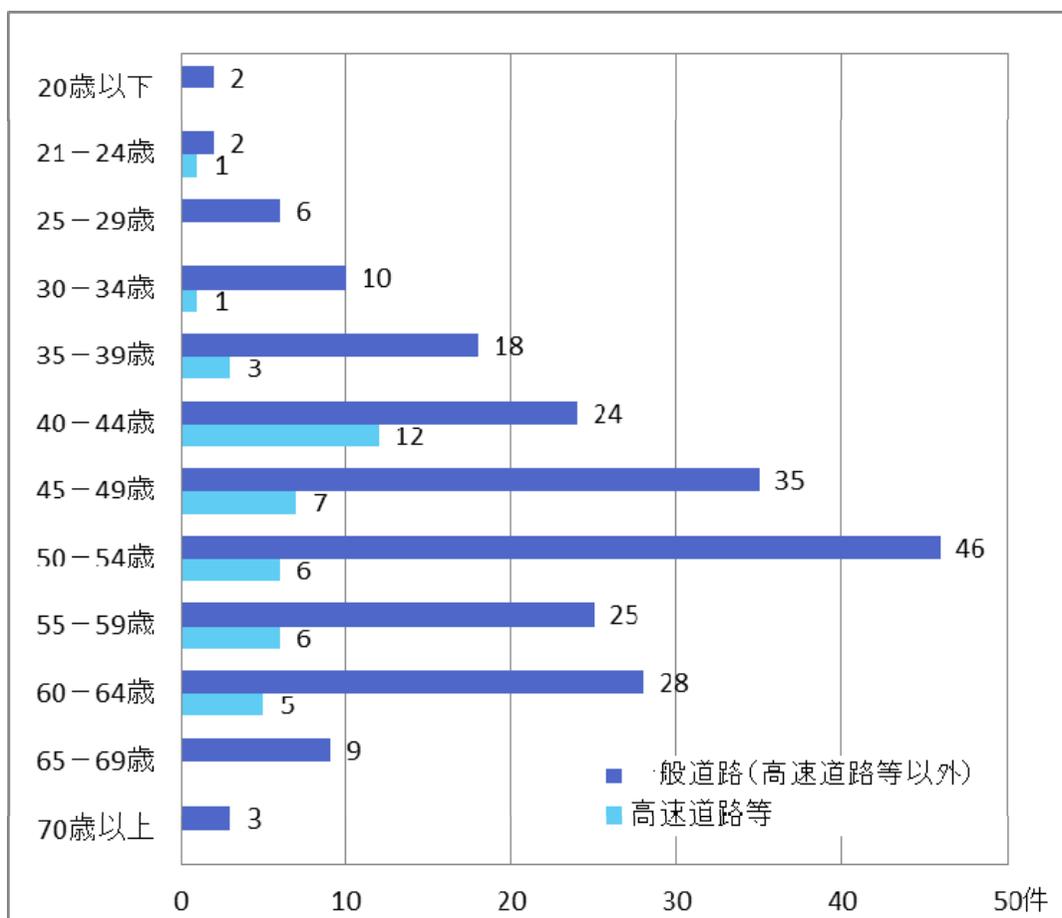
- 道路区分別の危険認知速度別にみると、「一般道路」では「20km/h以下」が最も多く42件(20.2%)となっている。次いで、「60km/h以下」40件(19.2%)等と続いている。市街地の最高速度に近い10~20km/h程度の速度帯と、幹線道路の最高速度に近い60km/hの速度帯に二分されている。
- 「高速道路」では「80km/h以下」が最も多く17件(41.5%)となっている。次いで、「90km/h以下」12件(29.3%)等と続いている。



V. 2018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

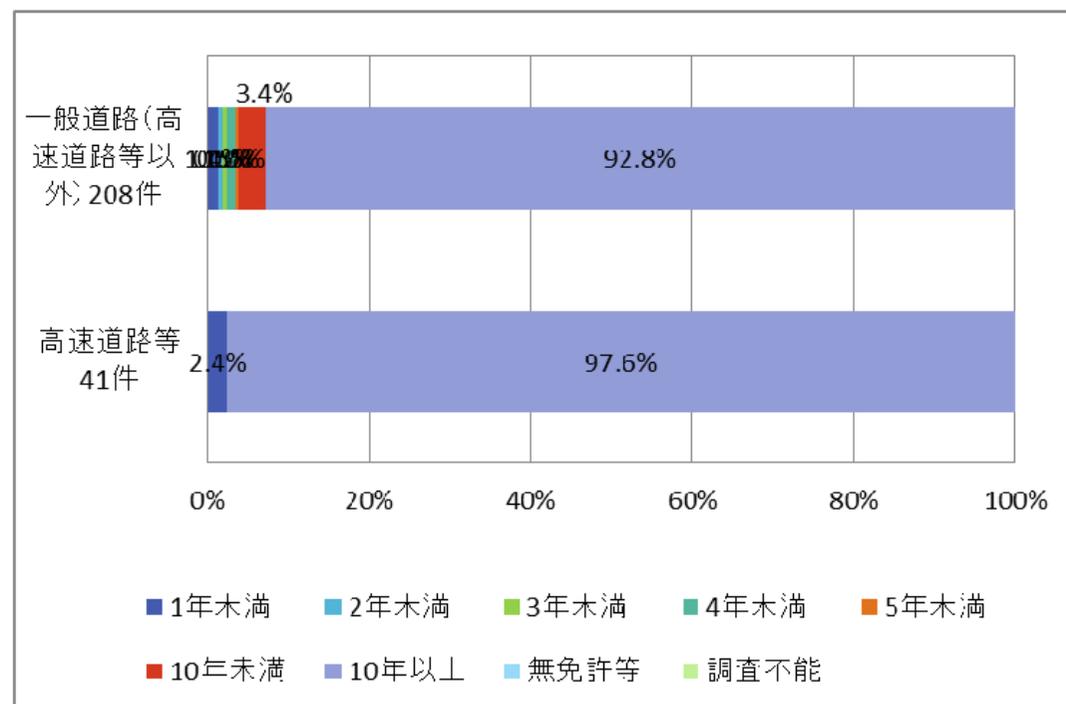
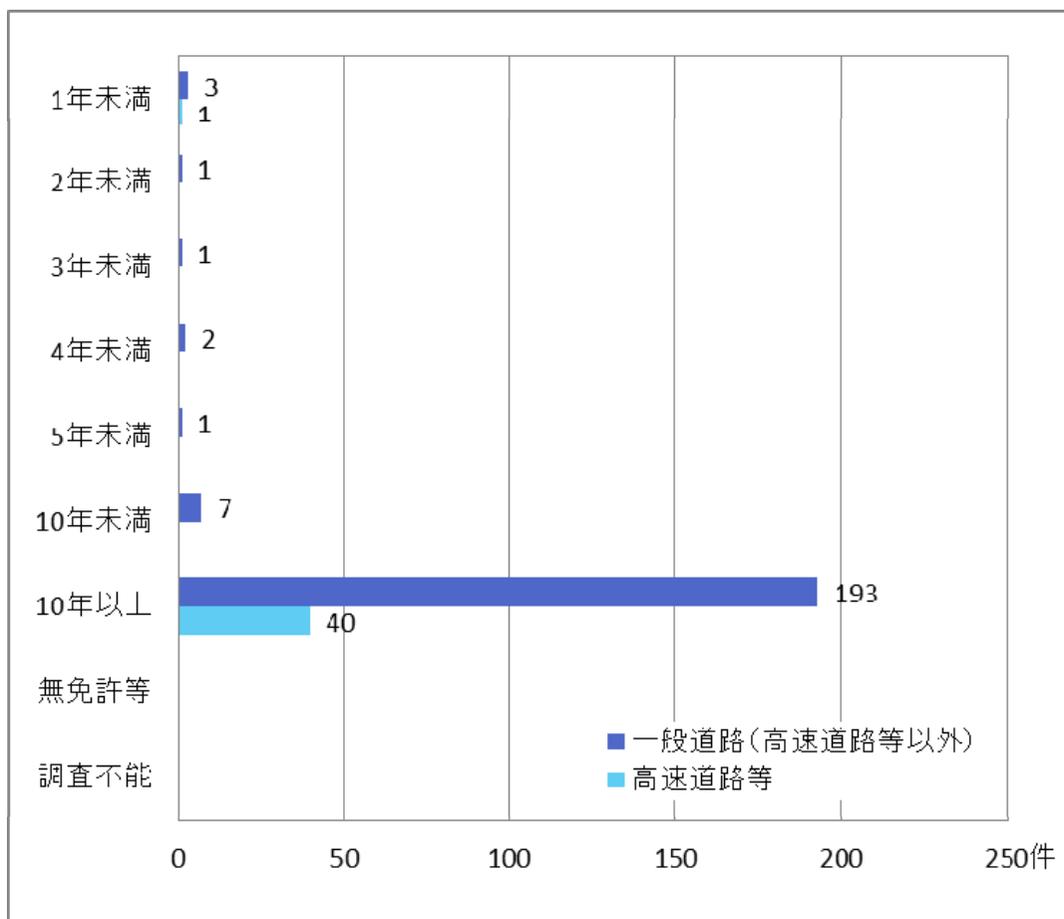
- ・道路区分別の年齢層別にみると、「一般道路」では「50-54歳」が最も多く46件(22.1%)となっている。次いで、「45-49歳」35件(16.8%)、「60-64歳」28件(13.5%)等と続いている。60歳以上の死亡事故割合が全体の2割近くとなっている。
- ・「高速道路」では「40-44歳」が最も多く12件(29.3%)となっている。次いで、「45-49歳」7件(17.1%)等と続いている。



V. 2018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193件(92.8%)、40件(97.6%)と9割以上を占めている。



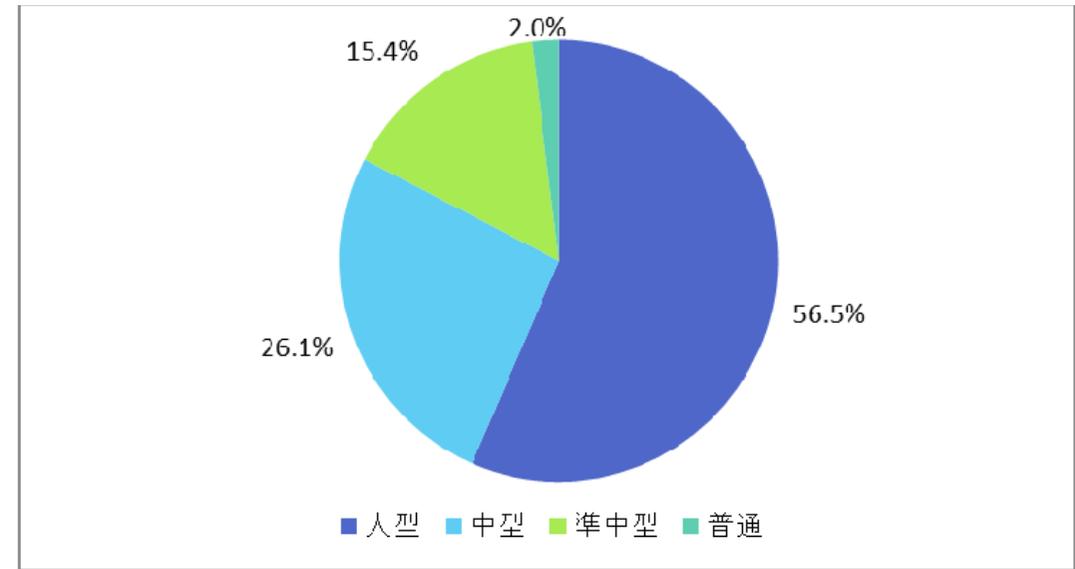
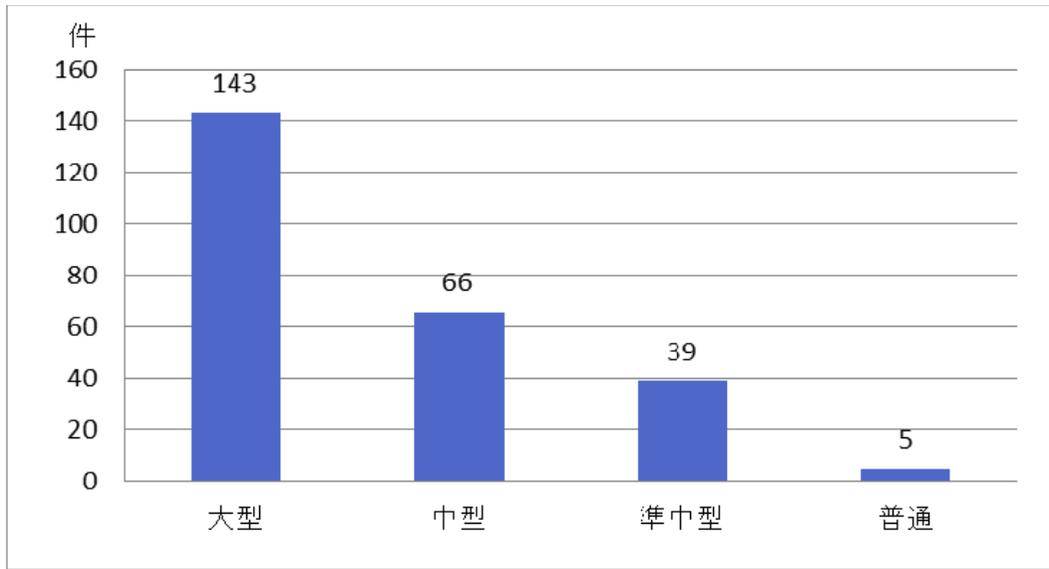
VI. 2018年死亡事故データ(車両区分)

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. 2018年死亡事故データ(車両区分)

1. 車両区分別

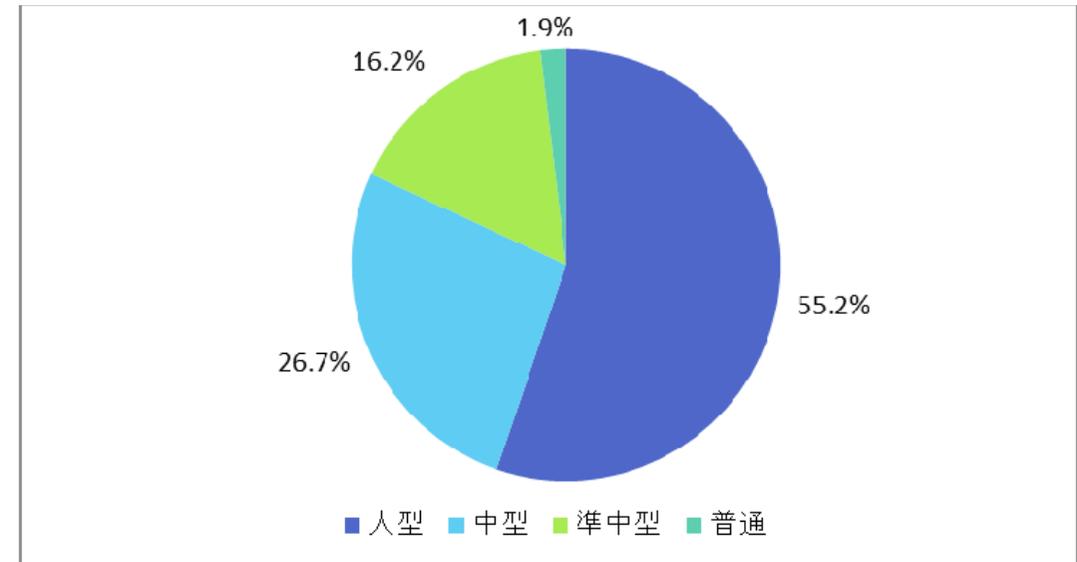
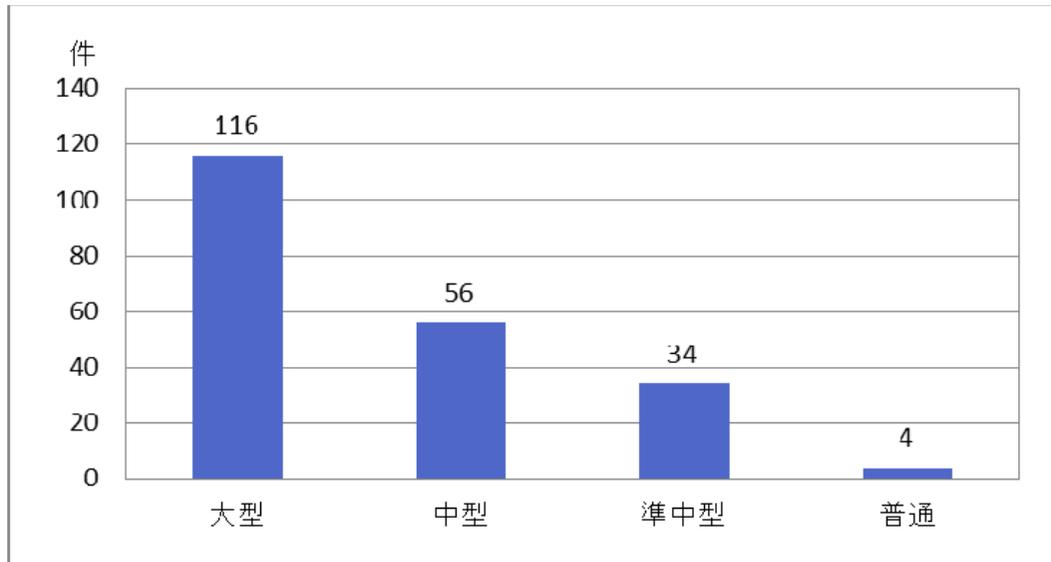
- ・車両区分別にみると、「大型」が最も多く143件(56.5%)と6割近くを占めている。
- ・次いで、「中型」66件(26.1%)、「準中型」39件(15.4%)、「普通」5件(2.0%)と続いている。



VI. 2018年死亡事故データ(車両区分)

(1) 一般道路上での車両区分

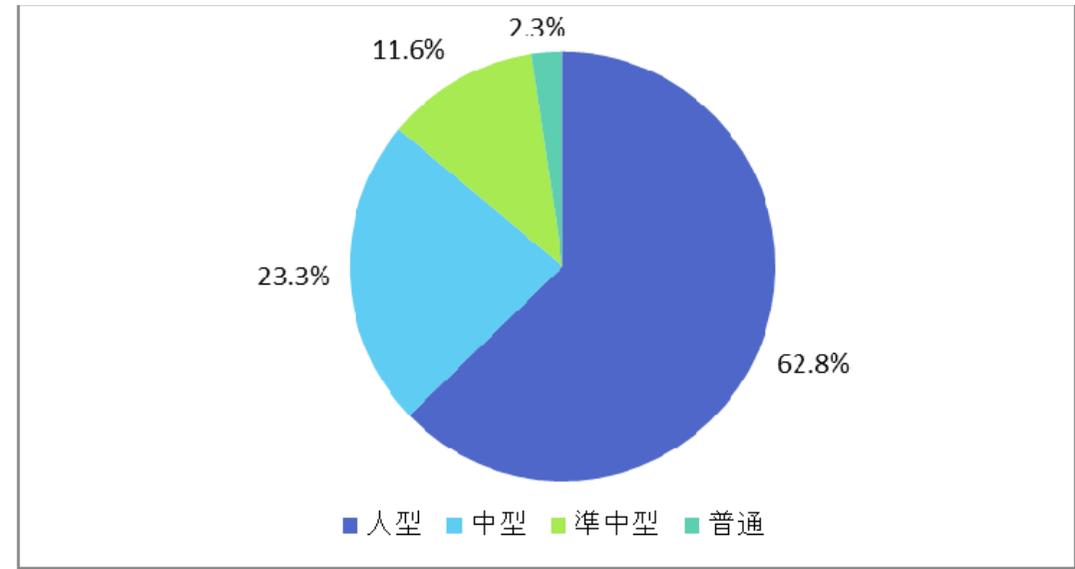
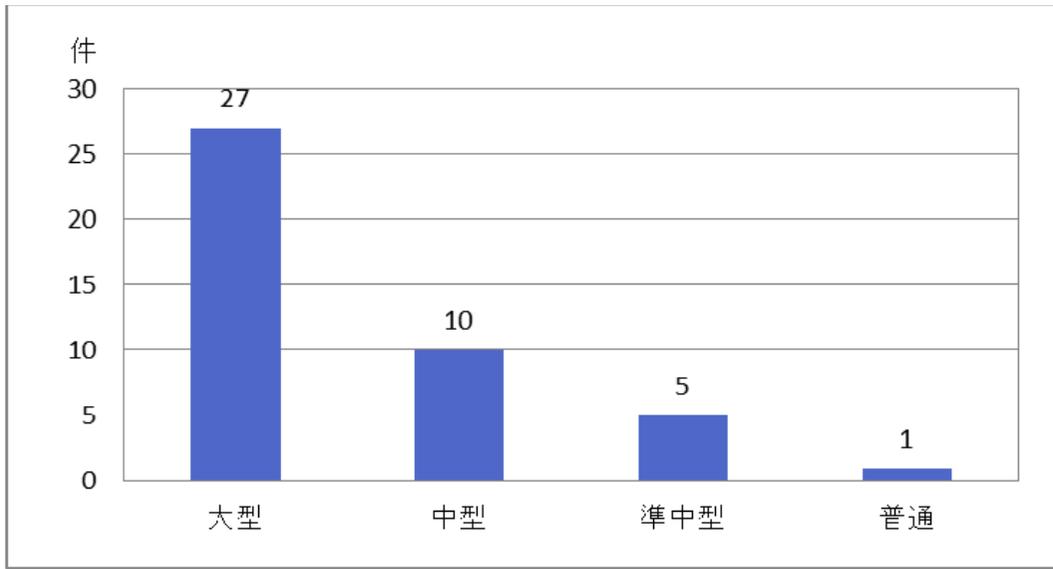
- ・一般道路上での車両区分をみると、「大型」が最も多く116件(55.2%)と5割以上を占めている。
- ・次いで、「中型」56件(26.7%)、「準中型」34件(16.2%)、「普通」4件(1.9%)と続いている。



VI. 2018年死亡事故データ(車両区分)

(2) 高速道路上での車両区分

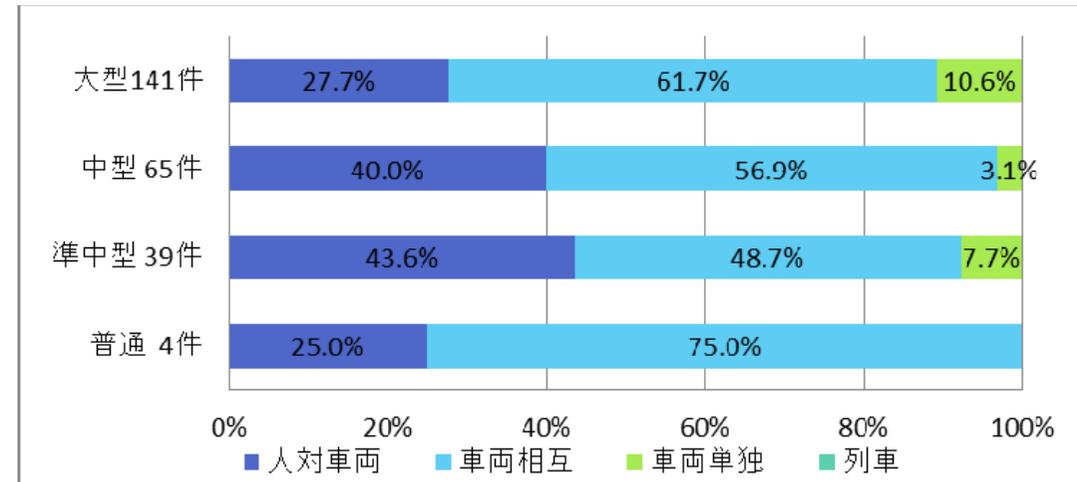
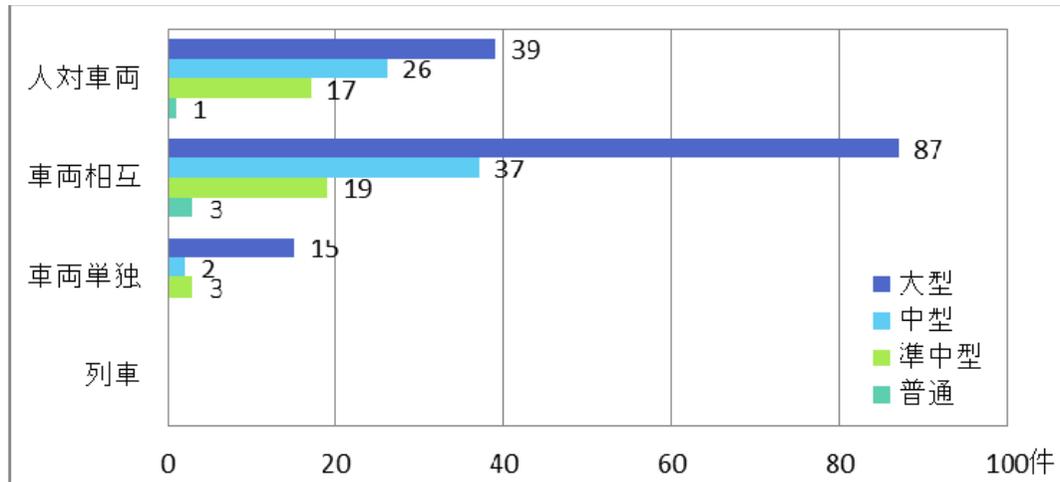
- ・ 高速道路上での車両区分をみると、「大型」が最も多く27件(62.8%)と7割近くを占めている。
- ・ 次いで、「中型」10件(23.3%)、「準中型」5件(11.6%)、「普通」1件(2.3%)と続いている。



VI. 2018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みると、「大型」は「車両相互」が最も多く87件(61.7%)となっている。
- ・「中型」は「車両相互」が最も多く37件(56.9%)となっているが、「人对車両」も26件(40.0%)となっている。
- ・「準中型」は「車両相互」が最も多く19件(48.7%)となっているが、「人对車両」も17件(43.6%)と多く、ほぼ同じ割合となっている。
- ・「普通」は「車両相互」が最も多く3件(75.0%)となっている。
- ・車両が小さくなるほど、「人对車両」の割合が多い傾向にある。

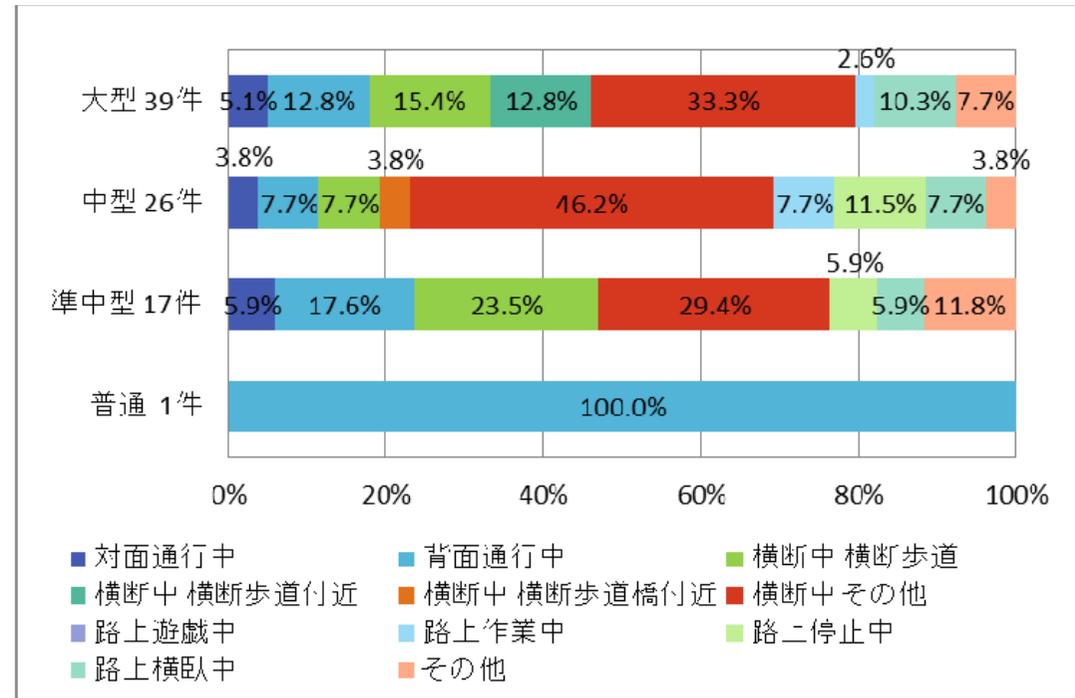
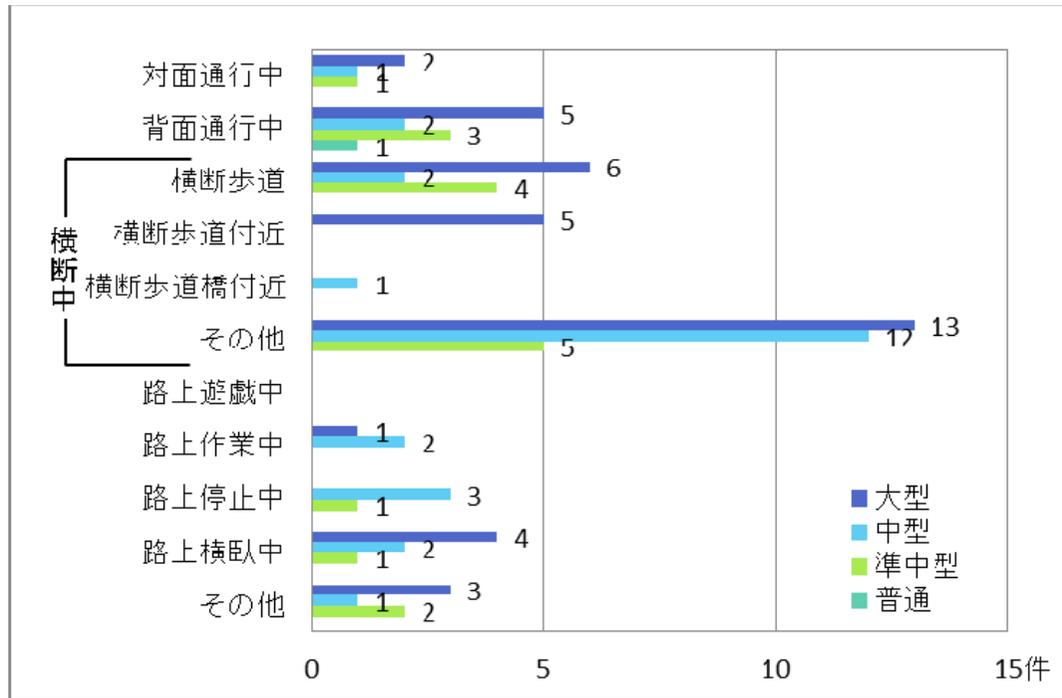


※対自転車事故は、「車両相互」に含まれます。

VI. 2018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」、「準中型」は「横断中 その他」が最も多く、それぞれ13件(33.3%)、12件(46.2%)、5件(29.4%)となっている。
- ・「普通」は「背面通行中」1件(100.0%)となっている。

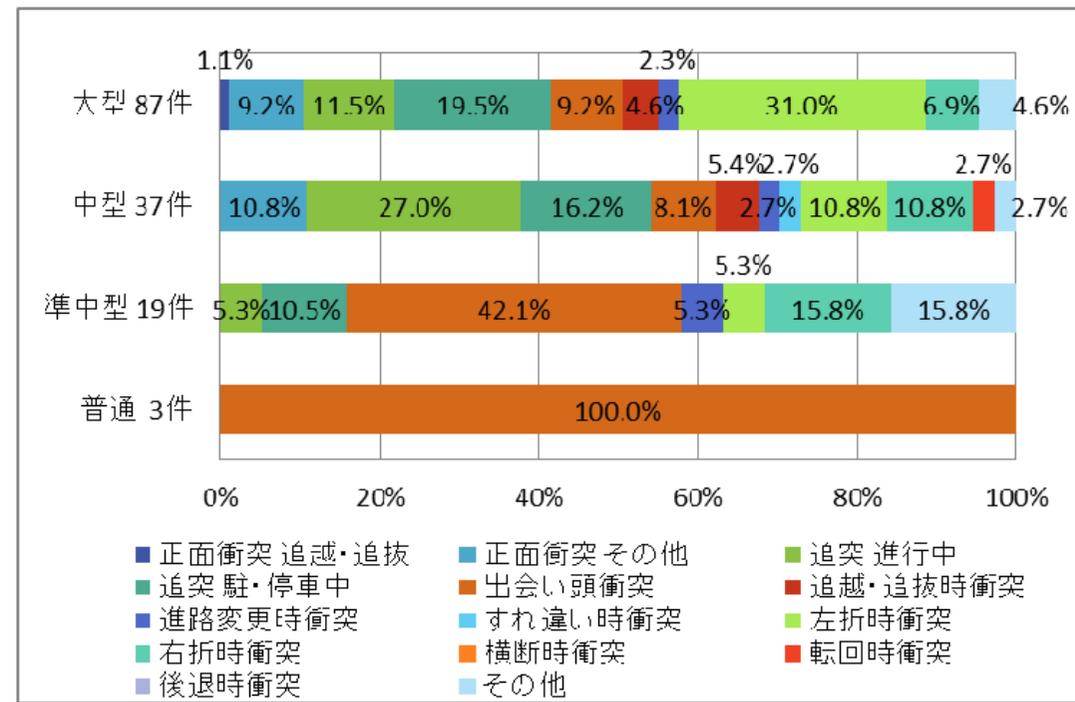
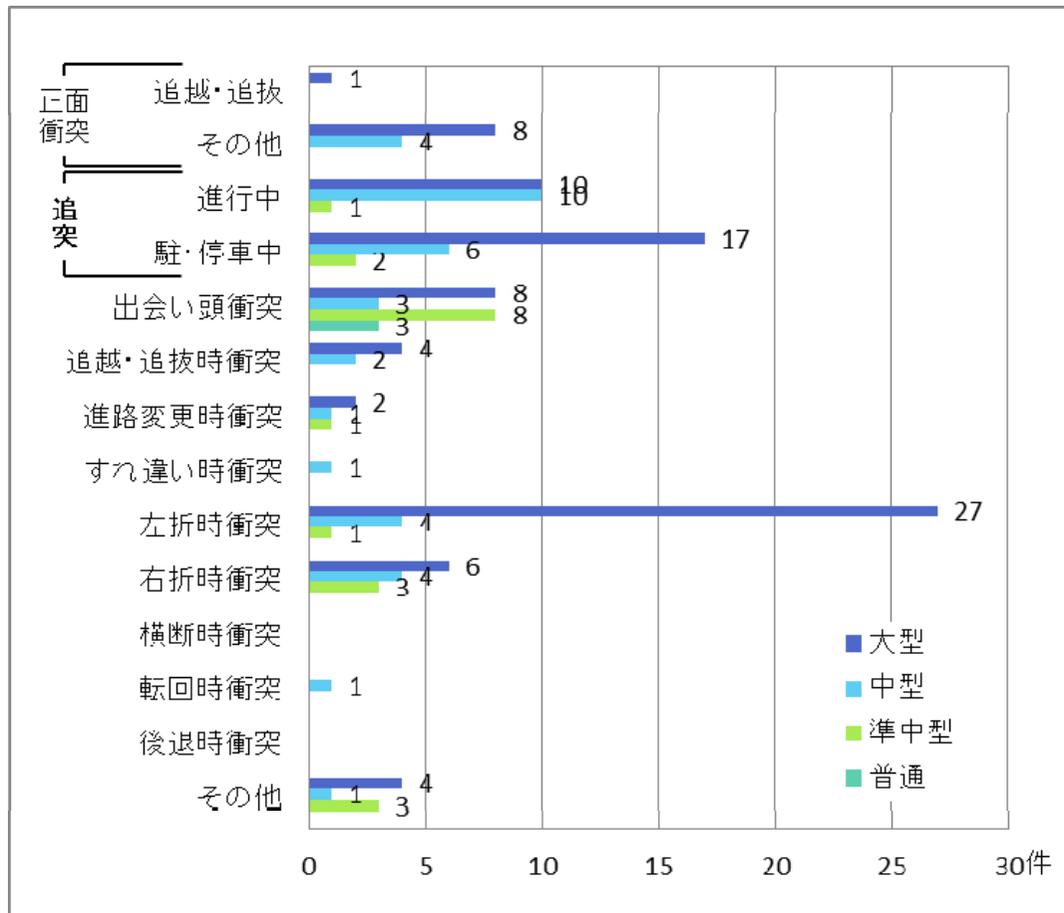


※対自転車事故は、「車両相互」に含まれます。

VI. 2018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」は「左折時衝突」が最も多く27件(31.0%)となっている。
- ・「中型」は「追突 進行中」が最も多く10件(27.0%)となっている。
- ・「準中型」、「普通」は「出会い頭衝突」が最も多く、それぞれ8件(42.1%)、3件(100.0%)となっている。

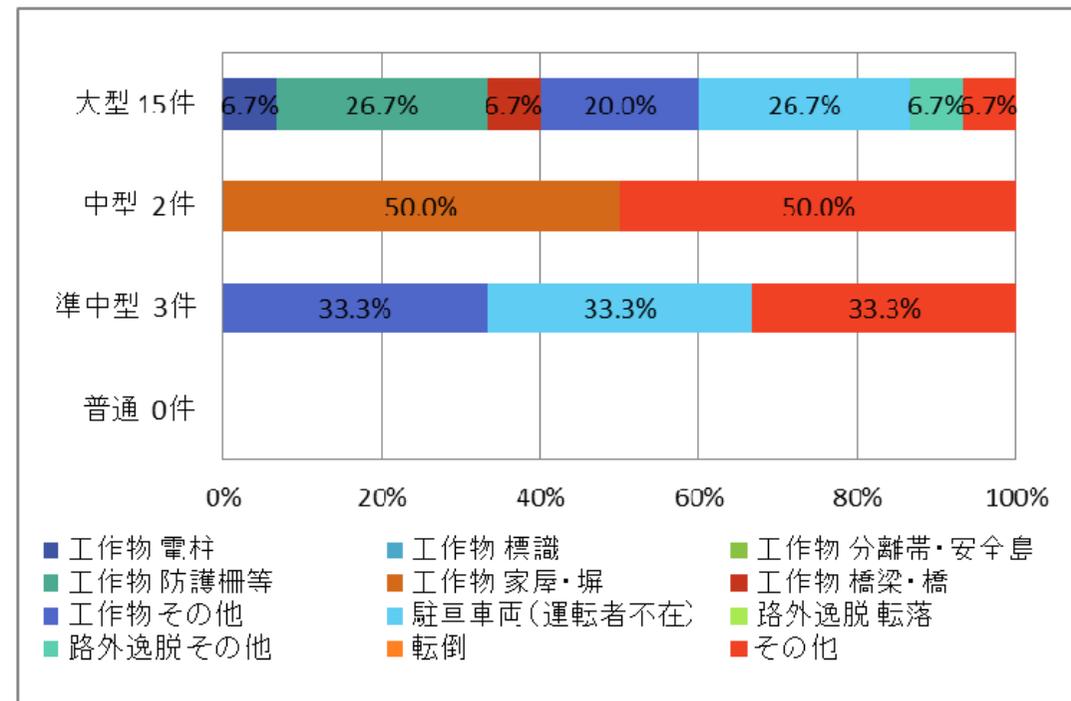
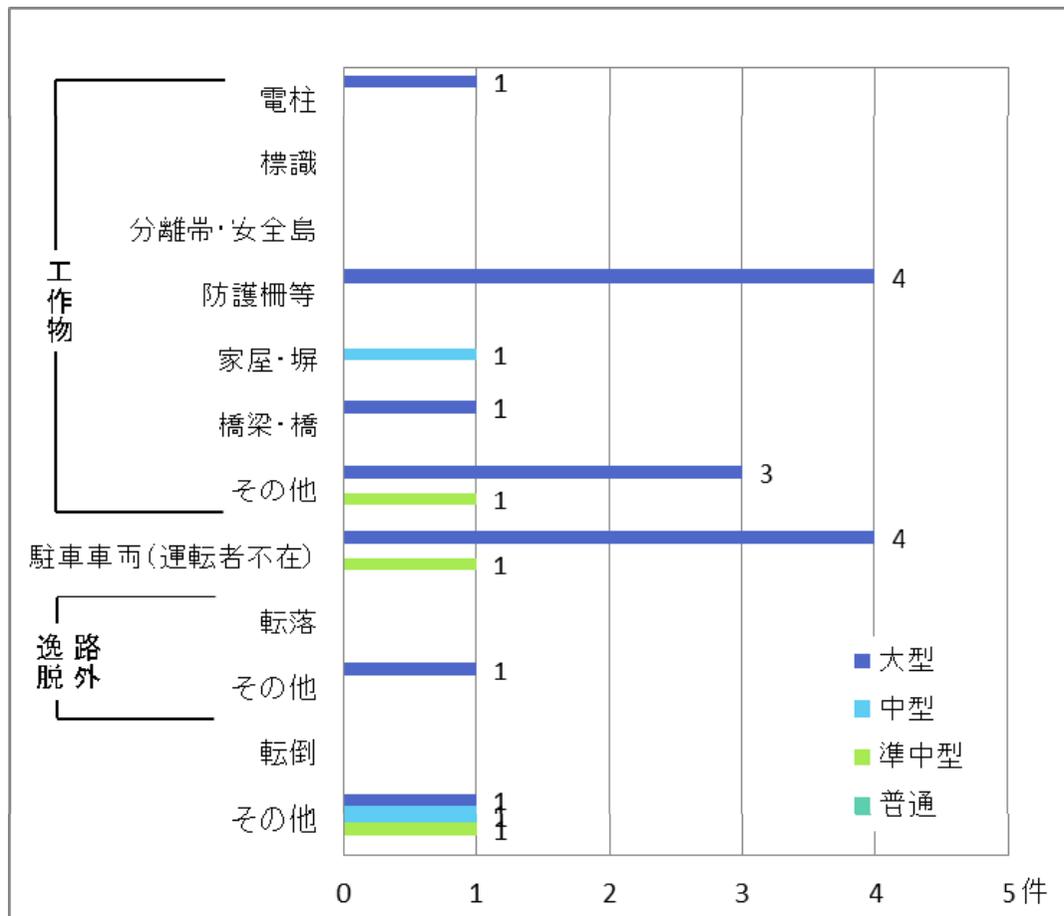


※対自転車事故は、「車両相互」に含まれます。

VI. 2018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

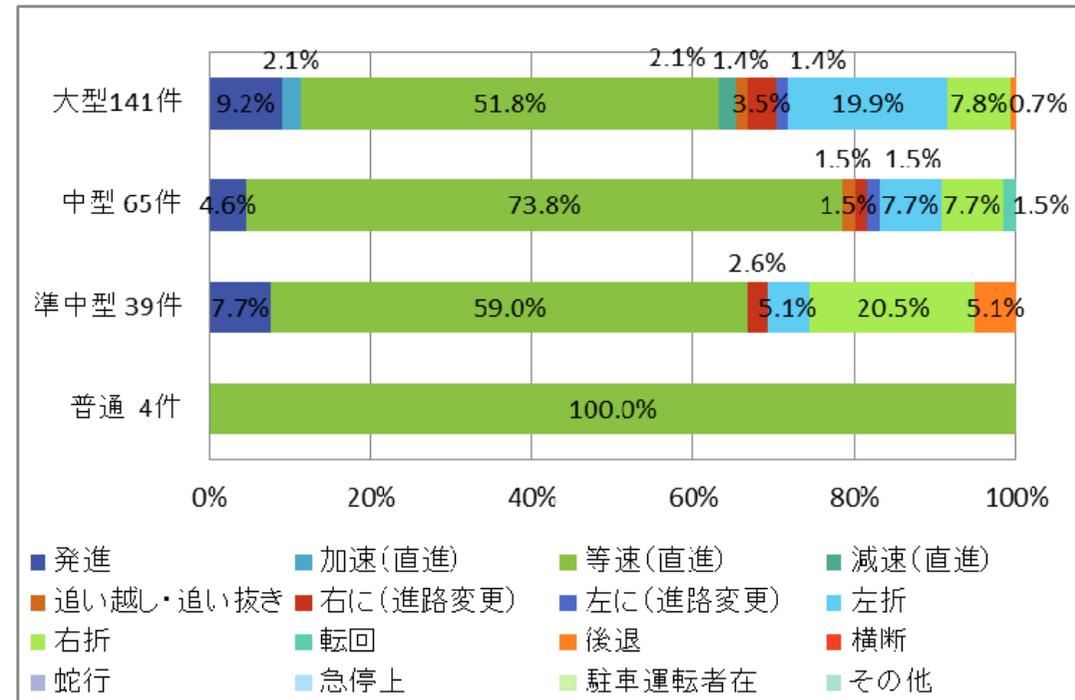
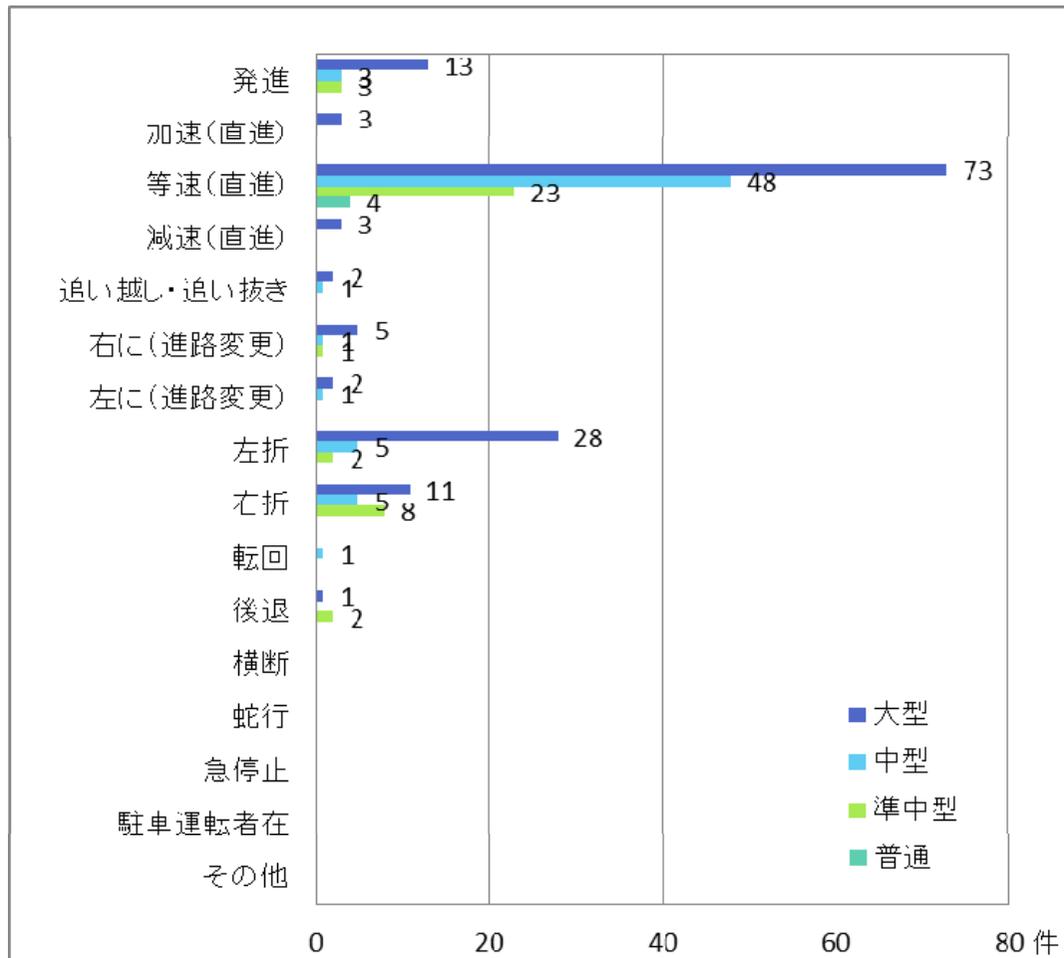
- ・車両区分の事故類型(車両単独)別にみると、「大型」は「工作物 防護柵等」、「駐車車両(運転者不在)」が最も多く、それぞれ4件(26.7%)となっている。
- ・「中型」は「工作物 家屋・塀」、「その他」、「準中型」は「工作物 その他」、「駐車車両(運転者不在)」、「その他」となっている。



VI. 2018年死亡事故データ(車両区分)

3. 車両区分別の行動類型別

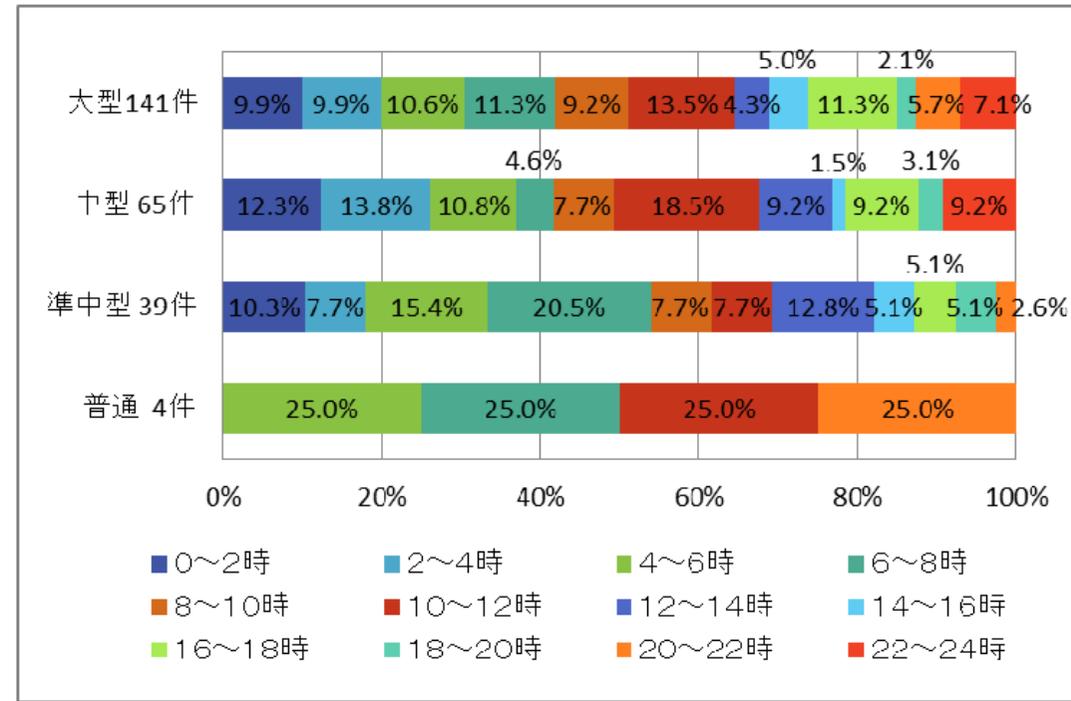
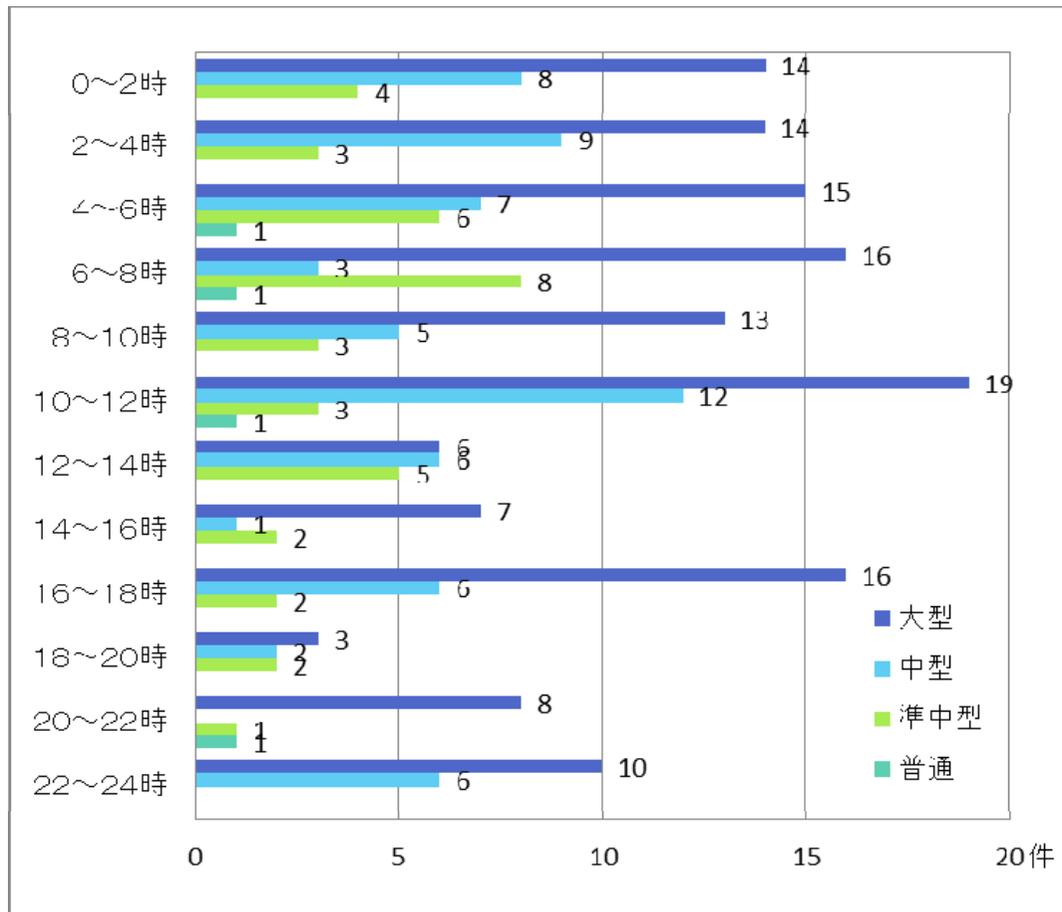
- ・車両区分別の行動類型別にみると、「大型」から「普通」までのいずれも「等速(直進)」が最も多く、それぞれ73件(51.8%)、48件(73.8%)、23件(59.0%)、4件(100.0%)となっている。
- ・次いで、「大型」は「左折」28件(19.9%)となっている。「中型」は「右折」、「左折」がそれぞれ5件(7.7%)、「準中型」は「右折」8件(20.5%)となっている。



VI. 2018年死亡事故データ(車両区分)

4. 車両区分別の時間帯別

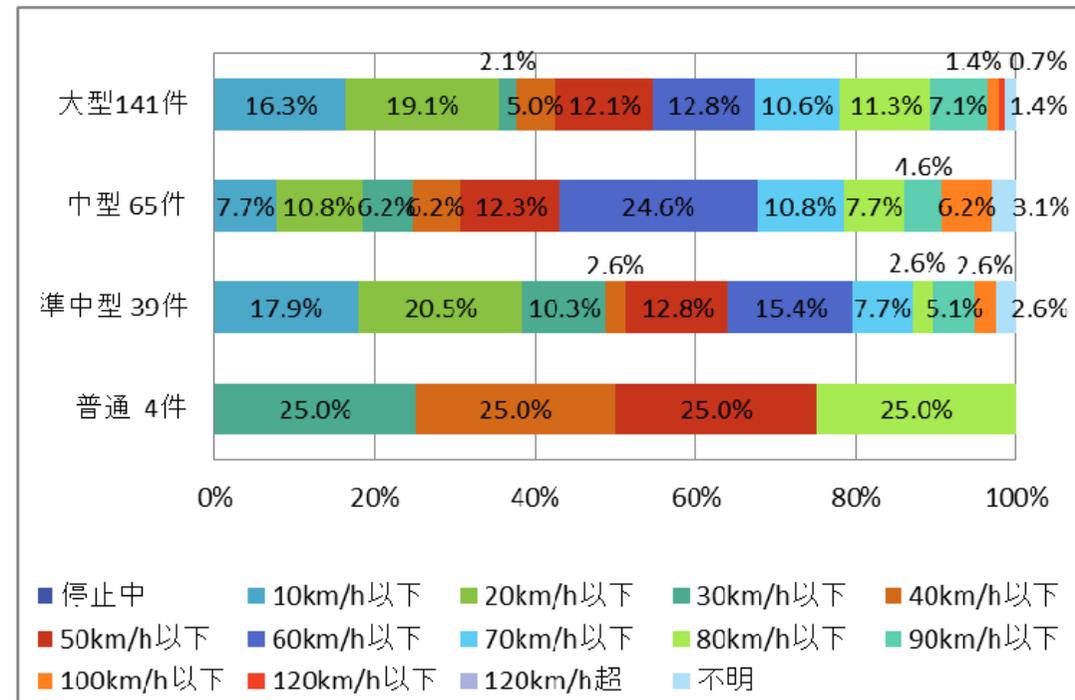
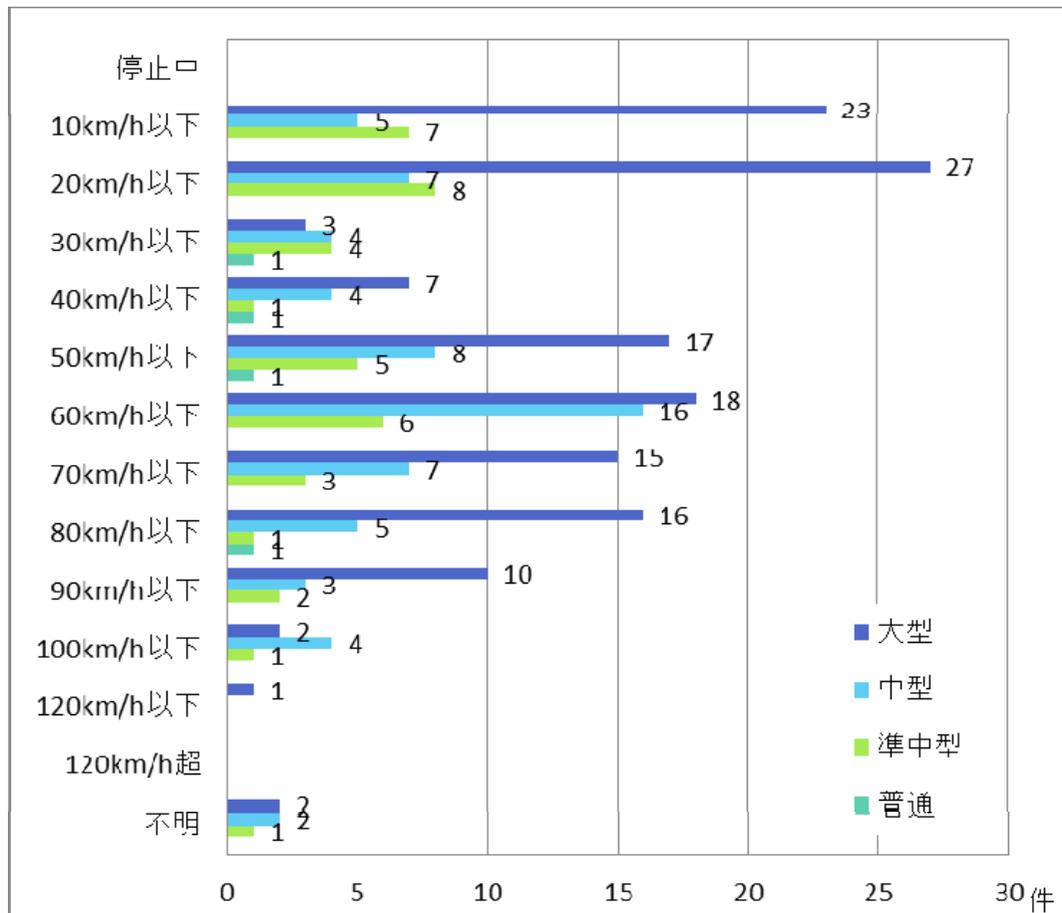
- ・車両区分別の時間帯別にみると、「大型」は「10～12時」が最も多く19件(13.5%)となっている。次いで、「6～8時」、「16～18時」がそれぞれ16件(11.3%)等と続いている。
- ・「中型」は「10～12時」が最も多く12件(18.5%)となっている。次いで、「2～4時」9件(13.8%)、「0～2時」8件(12.3%)等と続いている。
- ・「準中型」は「6～8時」が最も多く8件(20.5%)となっている。次いで、「4～6時」6件(15.4%)、「12～14時」5件(12.8%)等と続いている。
- ・「普通」は傾向が分かれている。



VI. 2018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

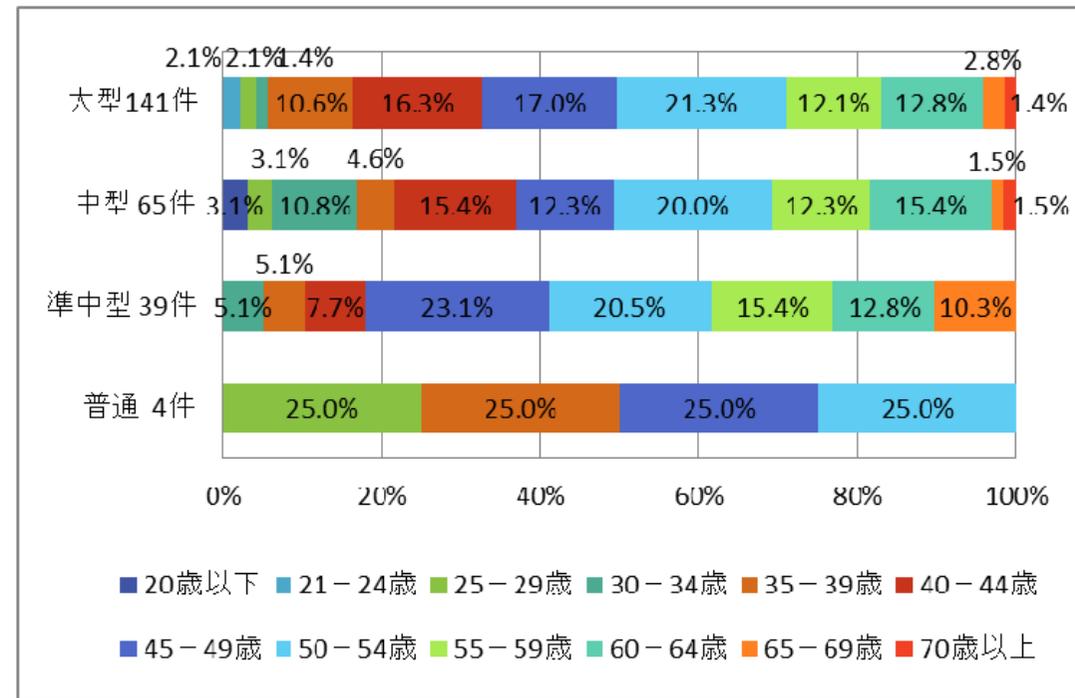
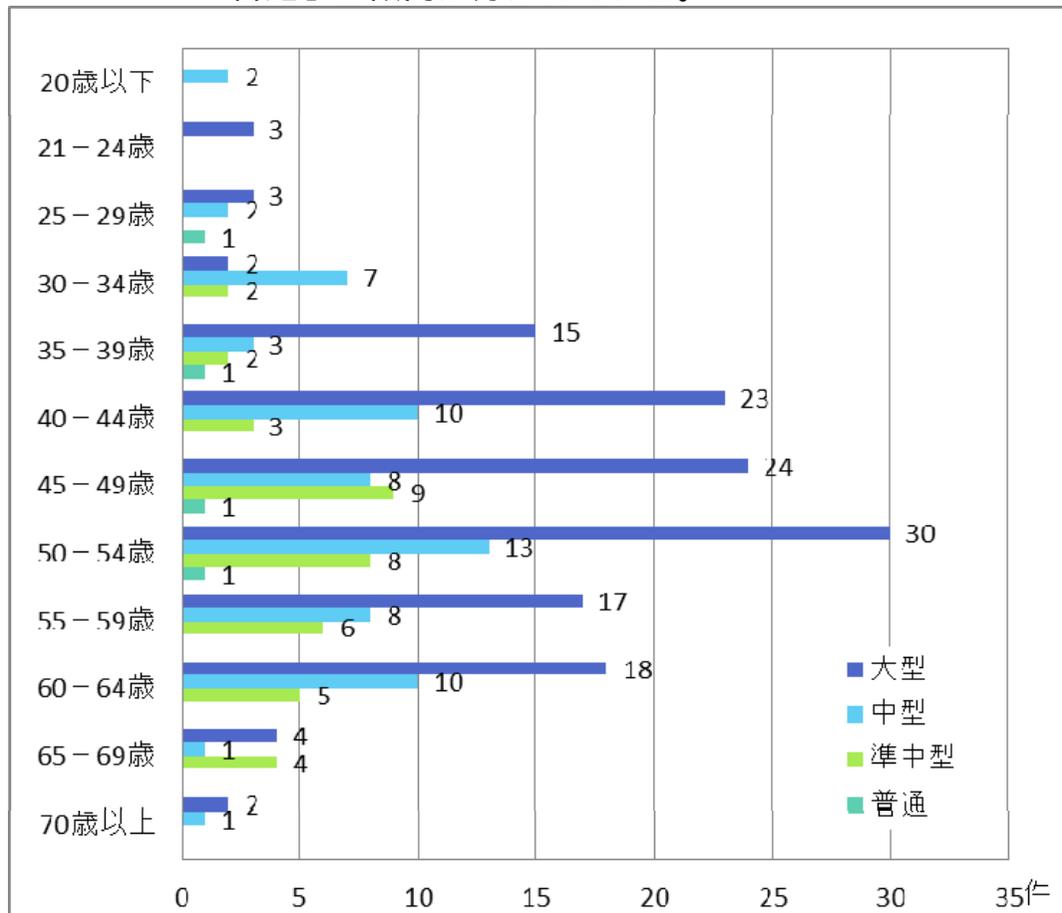
- ・車両区分別の危険認知速度別にみると、「大型」は「20km/h以下」が最も多く27件(19.1%)となっている。次いで、「10km/h以下」23件(16.3%)等と続いている。
- ・「中型」は「60km/h以下」が最も多く16件(24.6%)となっている。
- ・「準中型」は「20km/h以下」が最も多く8件(20.5%)となっている。
- ・「普通」は傾向が分かれている。



VI. 2018年死亡事故データ(車両区分)

6. 車両区分別の運転者の年齢層別

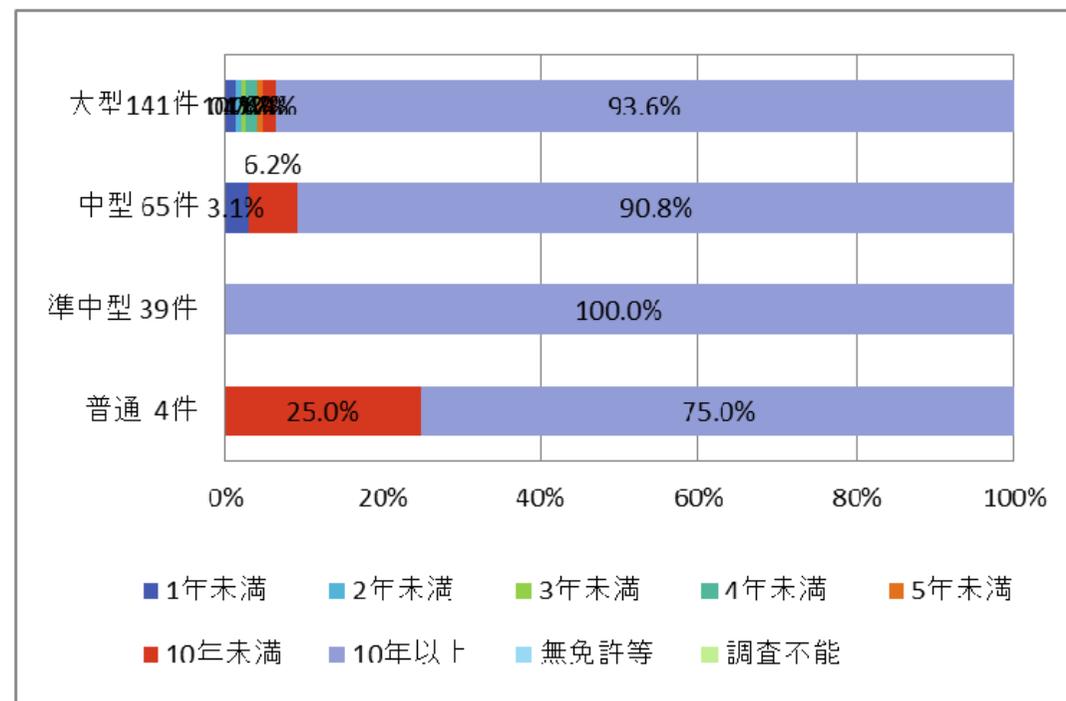
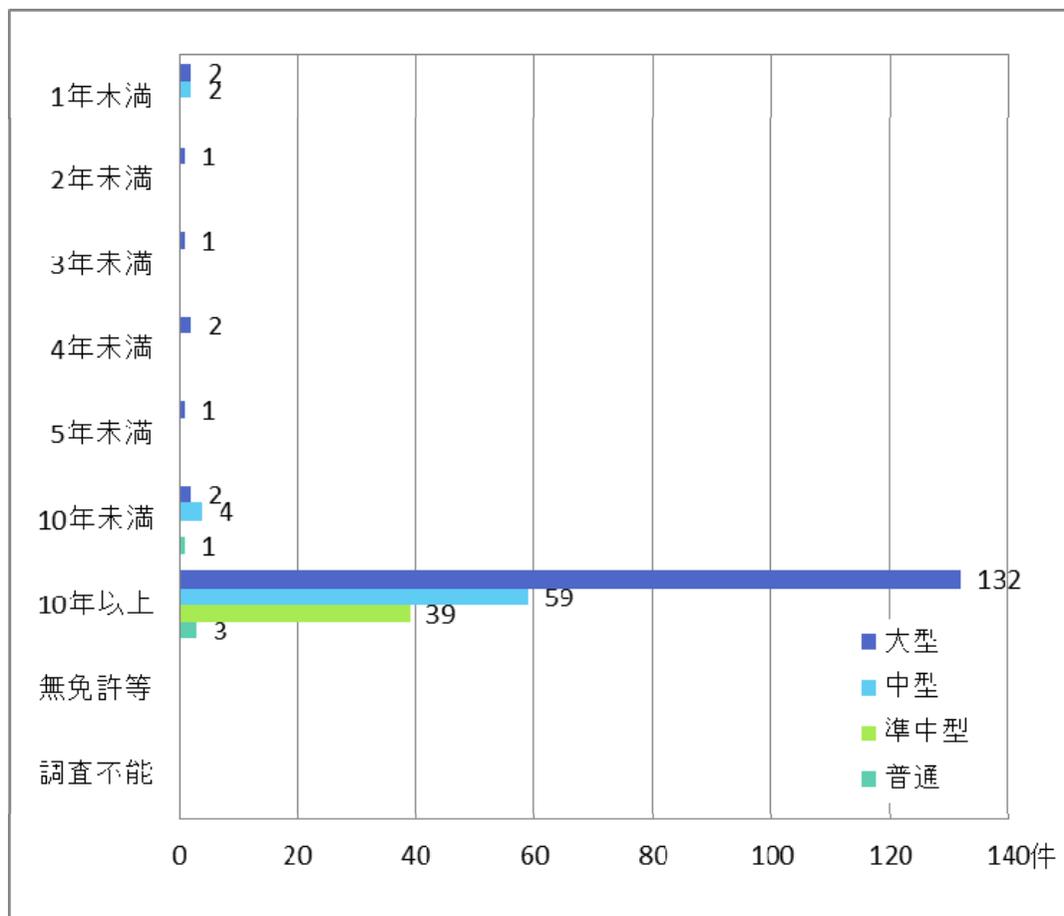
- ・車両区分別の年齢層別にみると、「大型」は「50-54歳」が最も多く30件(21.3%)となっている。次いで、「45-49歳」24件(17.0%)、「40-44歳」23件(16.3%)等と続いている。
- ・「中型」は「50-54歳」が最も多く13件(20.0%)となっている。
- ・「準中型」は「45-49歳」が最も多く9件(23.1%)となっている。
- ・「普通」は傾向が分かれている。



VI. 2018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

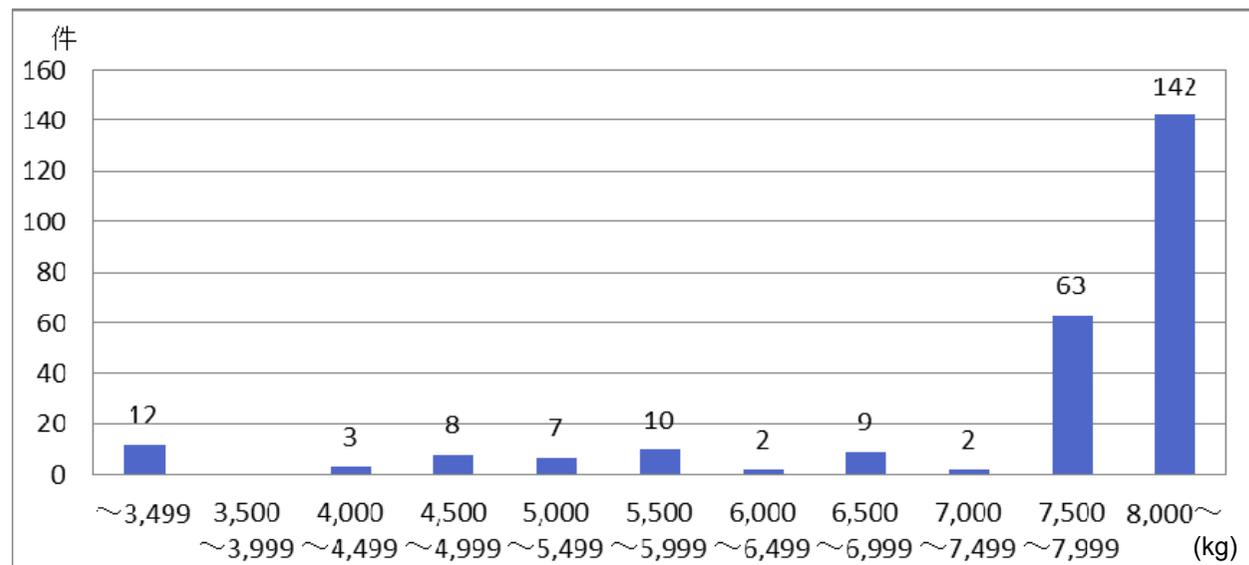
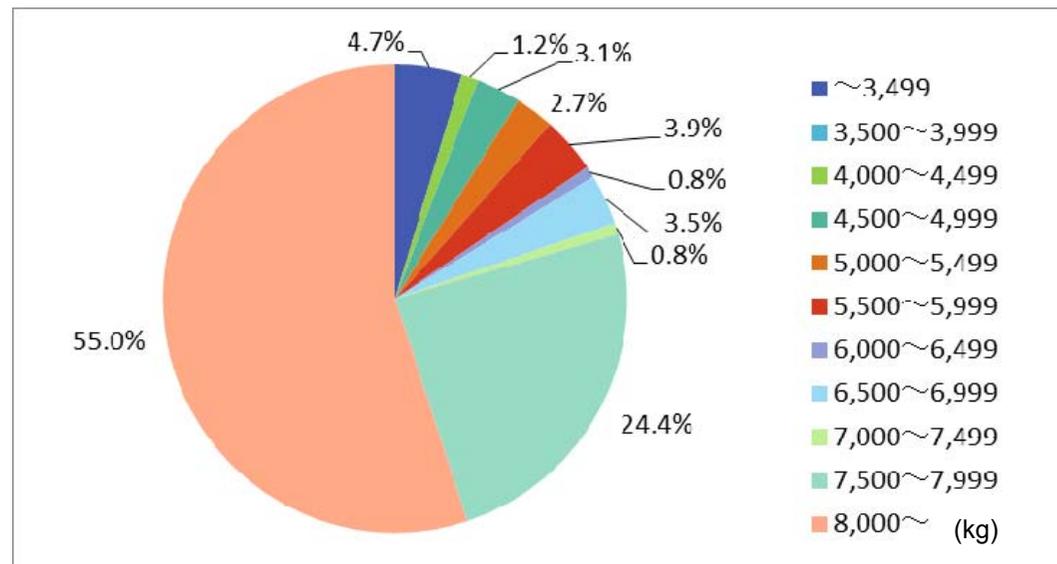
- ・道路区分別の免許取得年別にみると、いずれの車両も「10年以上」が最も多くなっている。
- ・「普通」は他の車両と比べると「10年未満」の割合が多い。



Ⅶ. 2018年死亡事故データ(車両総重量)

1. 車両総重量別

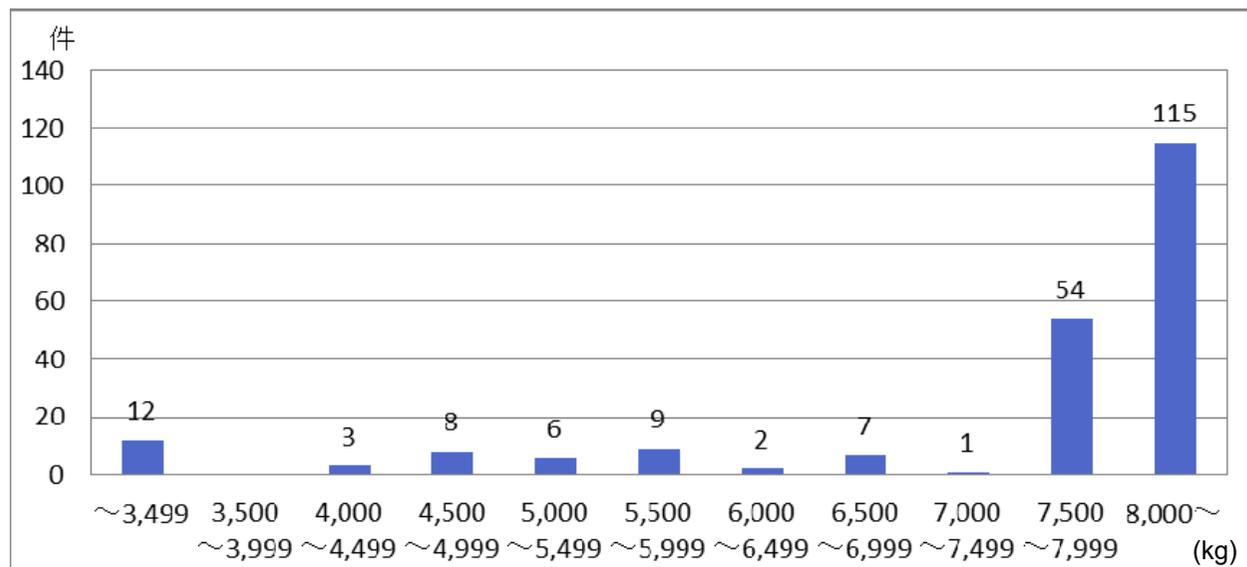
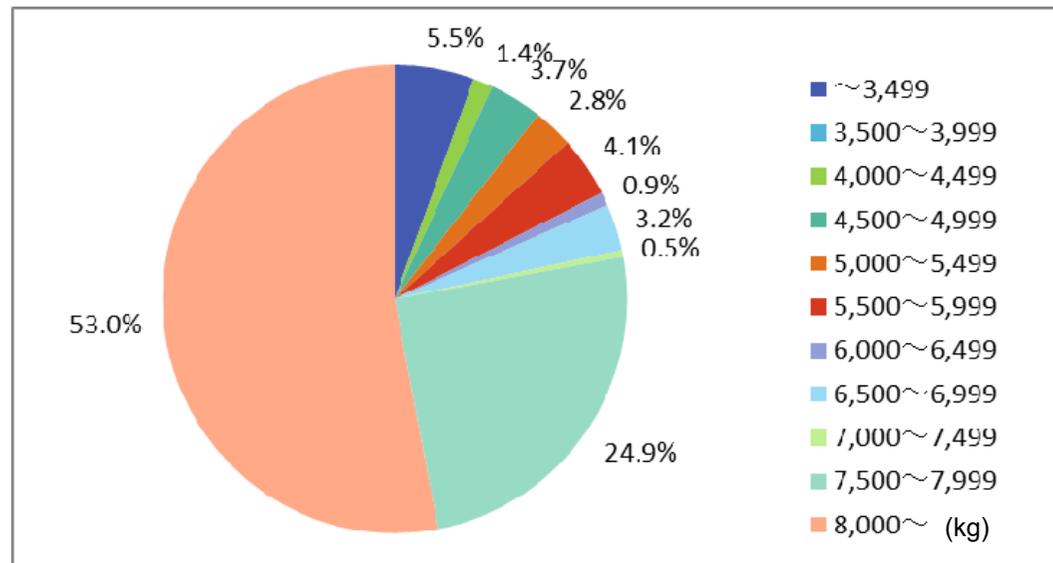
- ・車両総重量別にみると、「8,000kg～」が最も多く、142件(55.0%)と5割以上を占めている。
- ・次いで、「7,500kg～7,999kg」63件(24.4%)等と続いており、両者で8割近くを占めている。



VII. 2018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

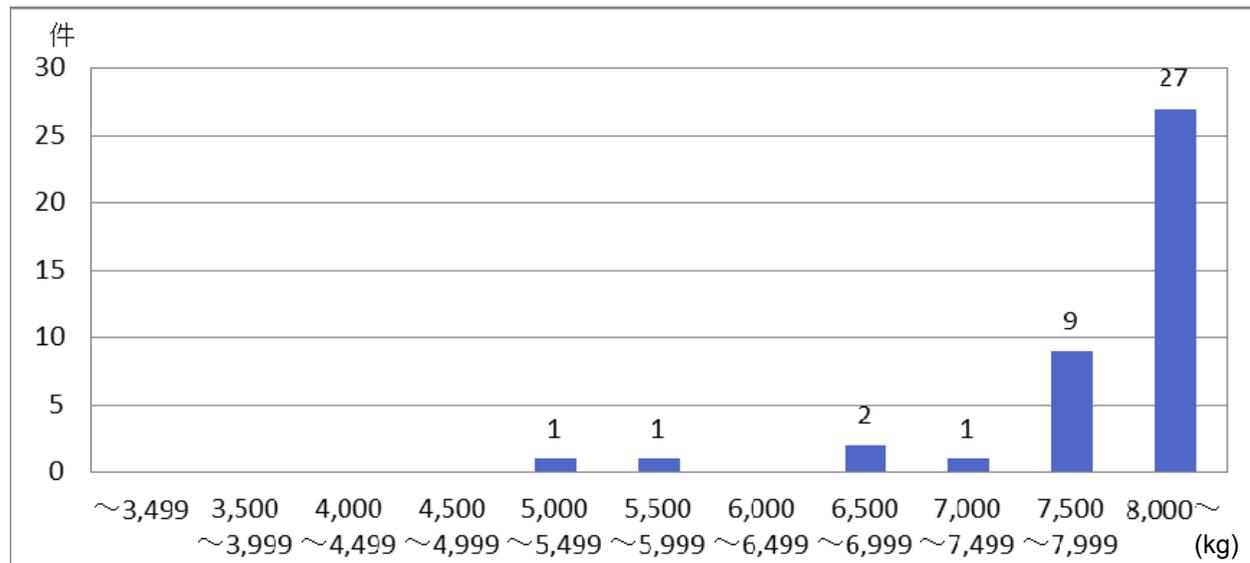
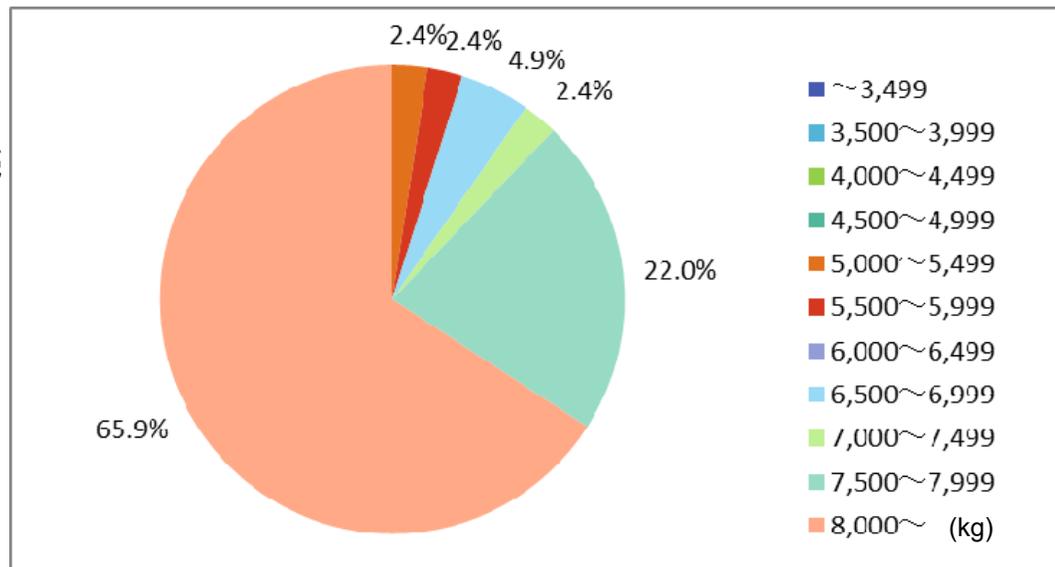
- ・一般道路上での車両総重量別をみると、「8,000kg～」が最も多く、115件(53.0%)と5割以上を占めている。
- ・次いで、「7,500kg～7,999kg」54件(24.9%)等と続いており、両者で8割近くを占めている。



Ⅶ. 2018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、「8,000kg～」が最も多く27件(65.9%)と7割近くを占めている。
- ・ 次いで、「7,500kg～7,999kg」9件(22.0%)等と続いており、両者で9割近くを占めている。



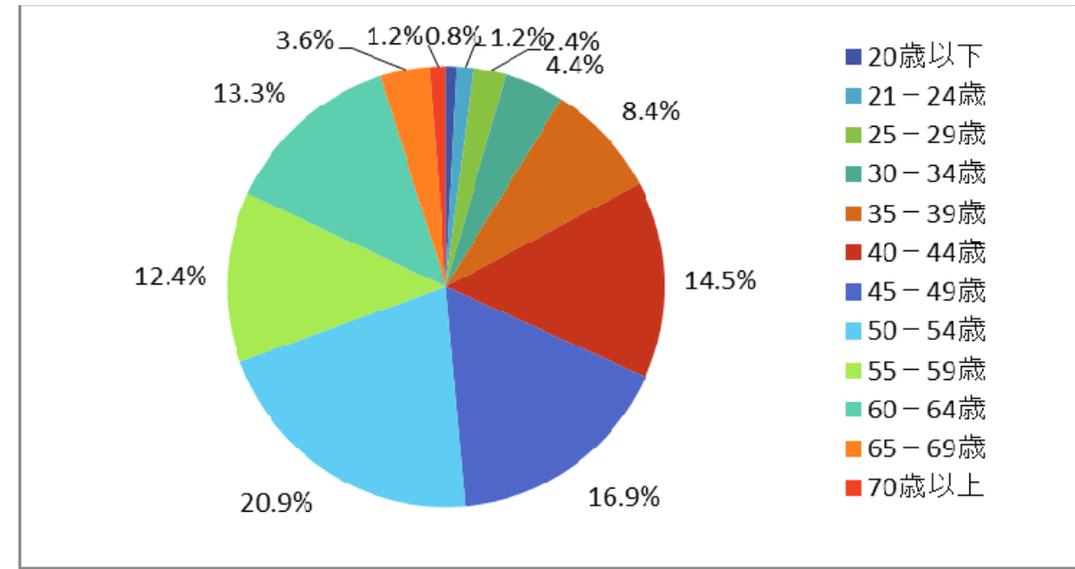
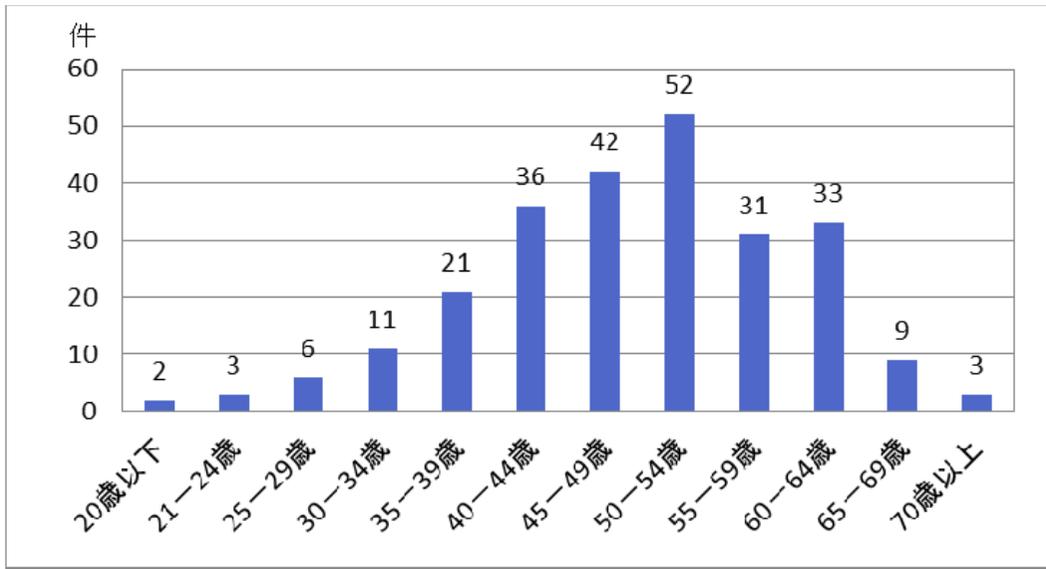
Ⅷ. 2018年死亡事故データ(年齢層別)

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. 2018年死亡事故データ(年齢層別)

1. 運転者の年齢層別

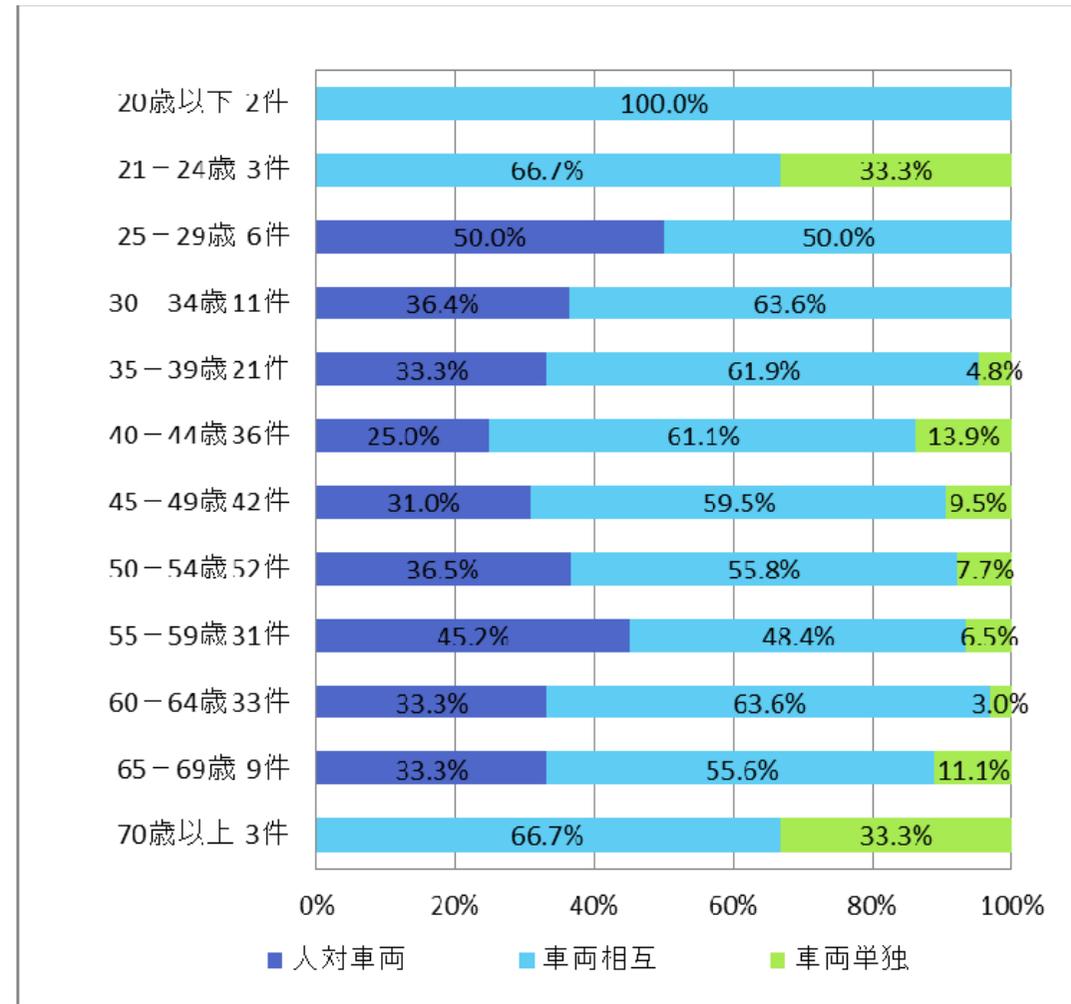
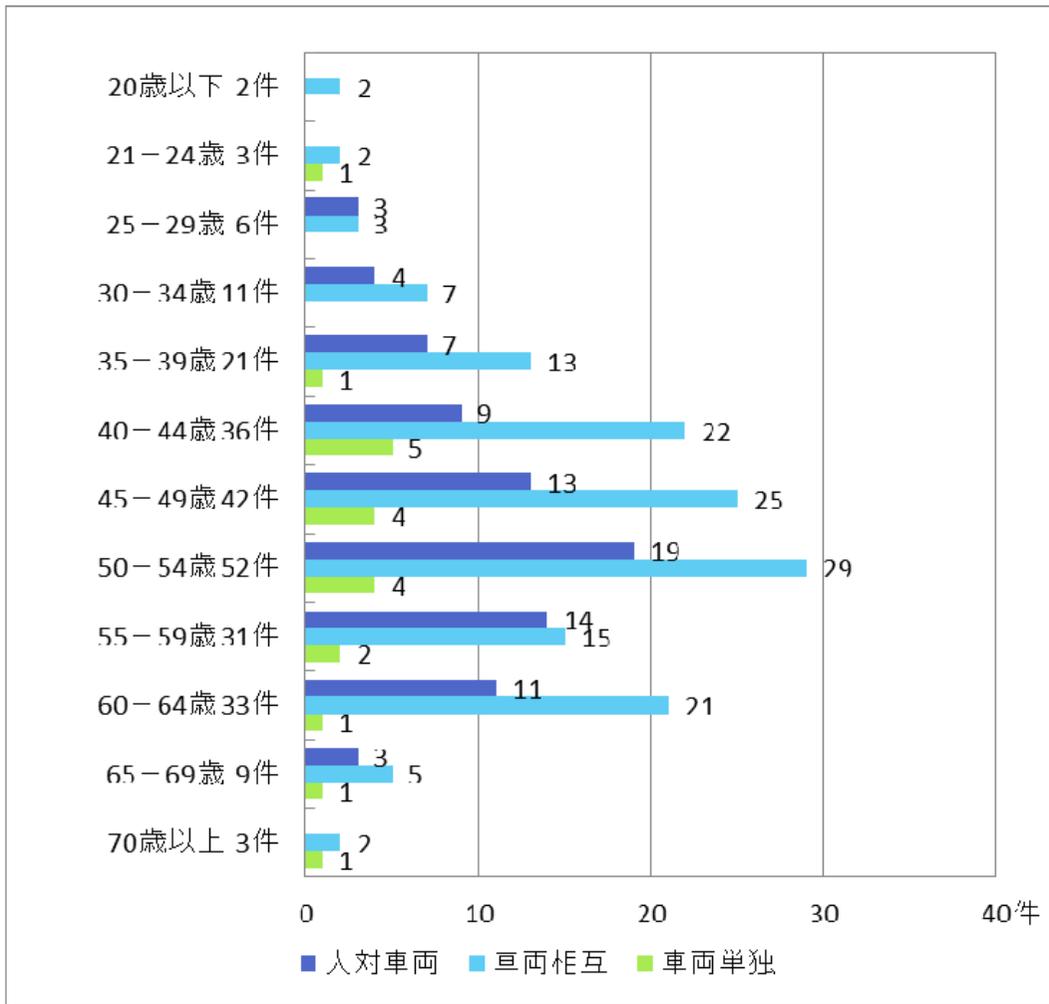
- ・年齢層別にみると、「50-54歳」が最も多く52件(20.9%)となっている。
- ・次いで、「45-49歳」42件(16.9%)、「40-44歳」36件(14.5%)、「60-64歳」33件(13.3%)等と続いている。



Ⅷ. 2018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、多くの年齢層で「車両相互」の割合が多い。

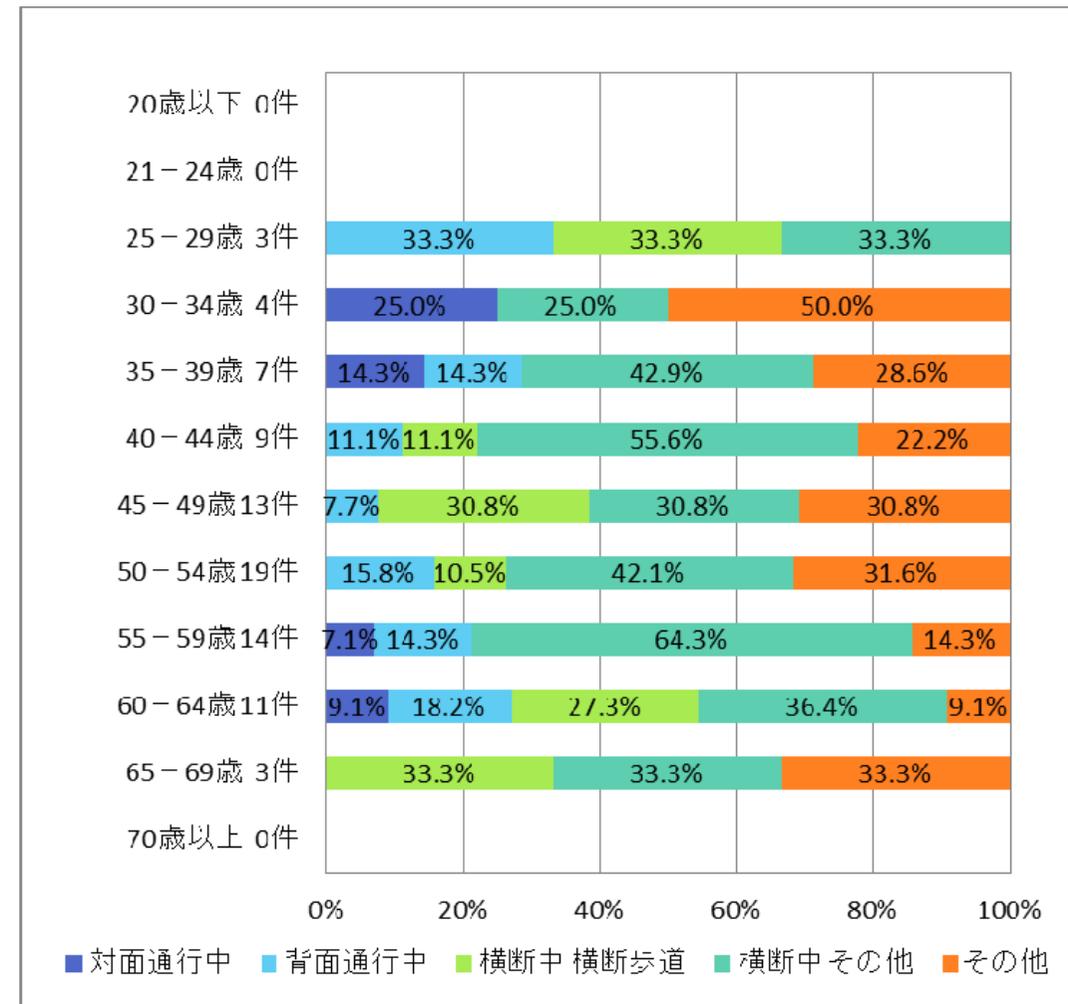
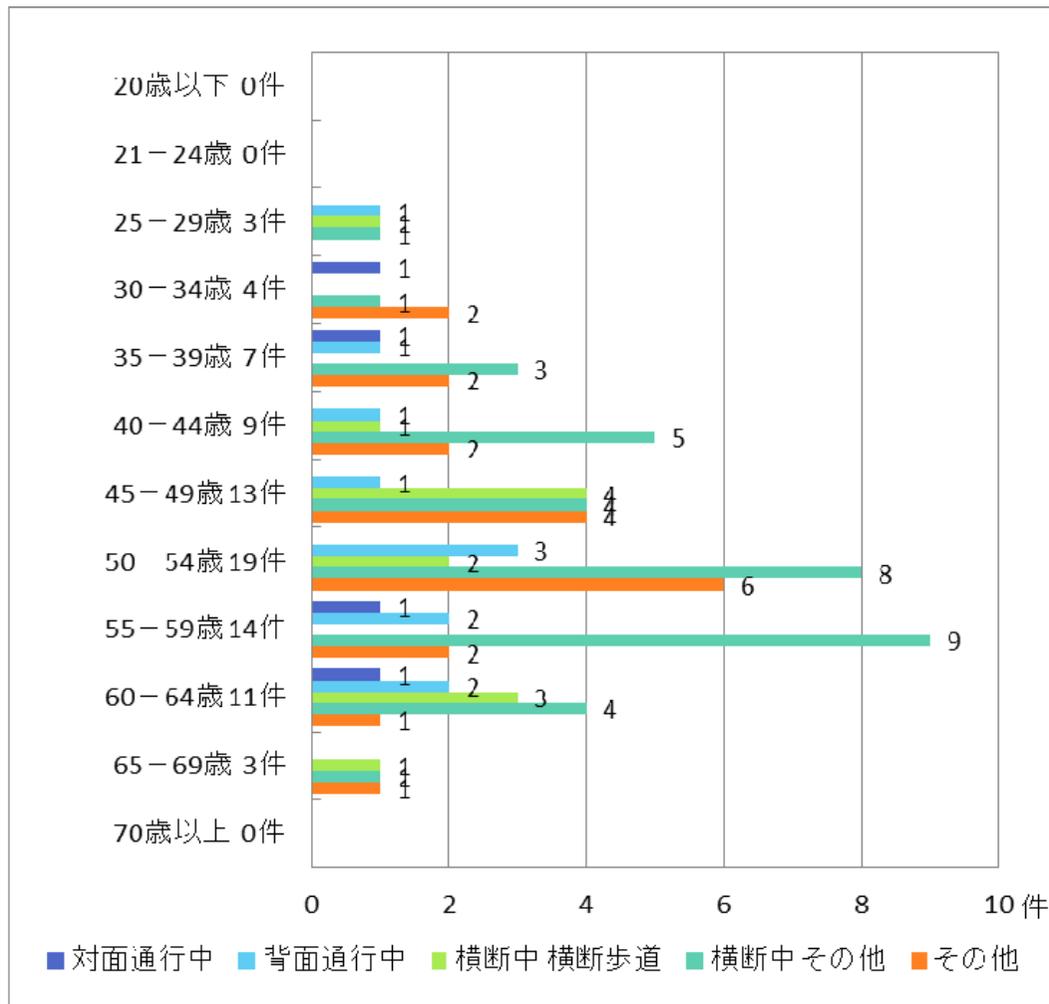


※対自転車事故は、「車両相互」に含まれます。

Ⅷ. 2018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、多くの年齢層で「横断中 その他」の割合が多い。

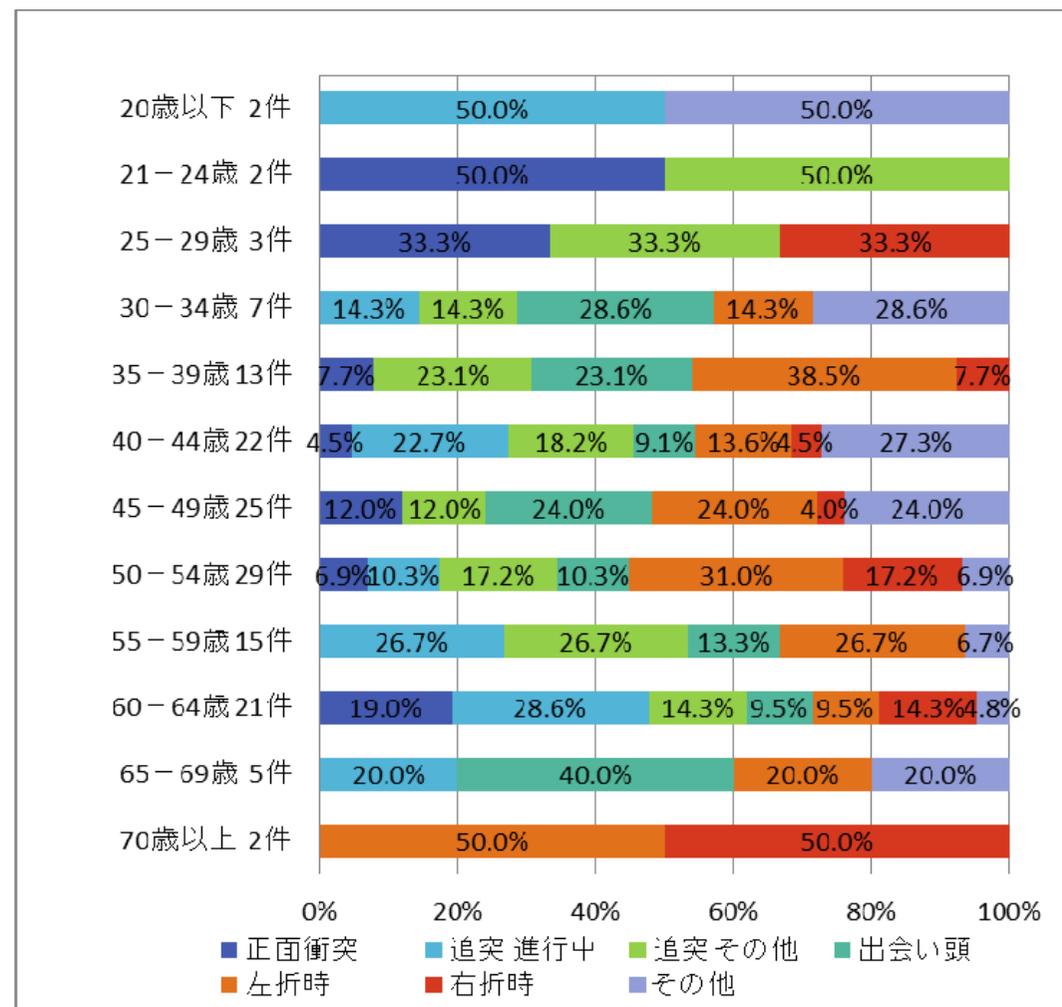
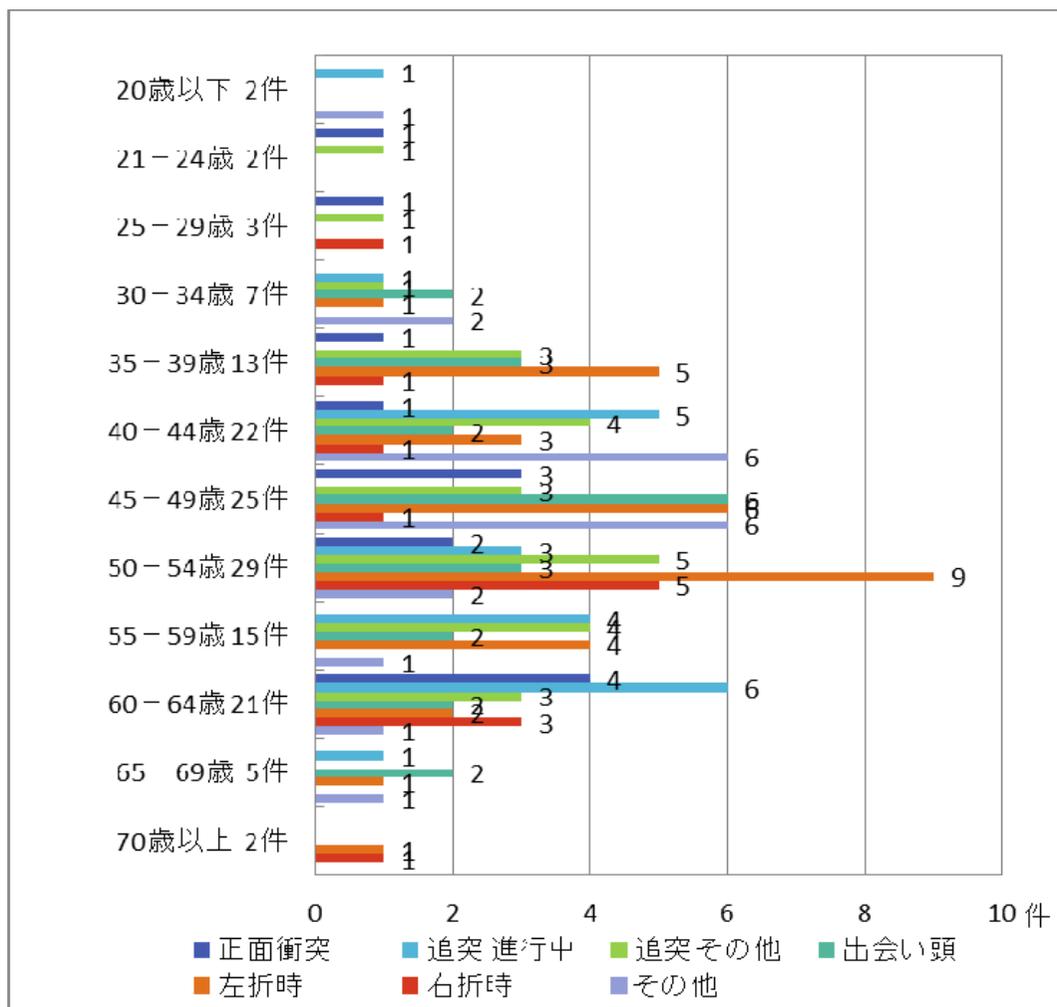


※対自転車事故は、「車両相互」に含まれます。

Ⅷ. 2018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。

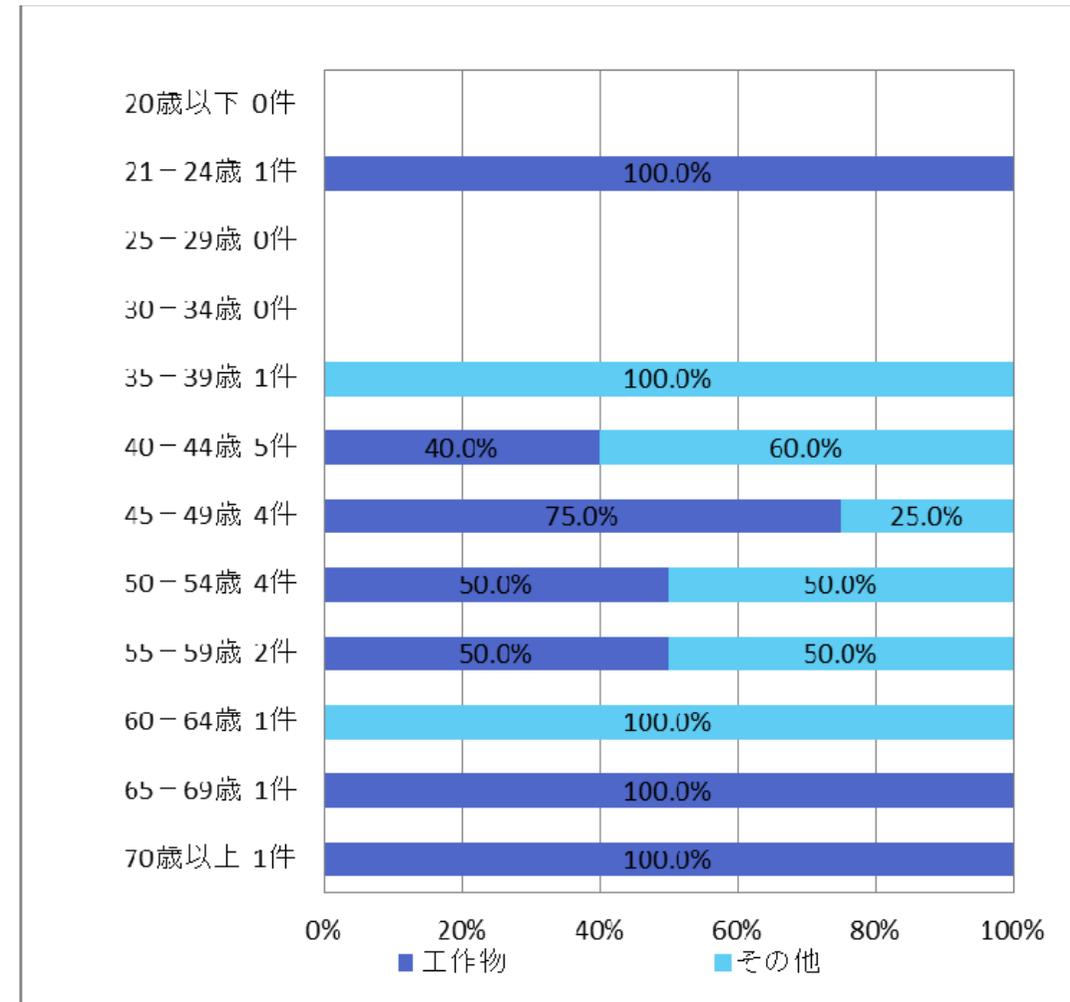
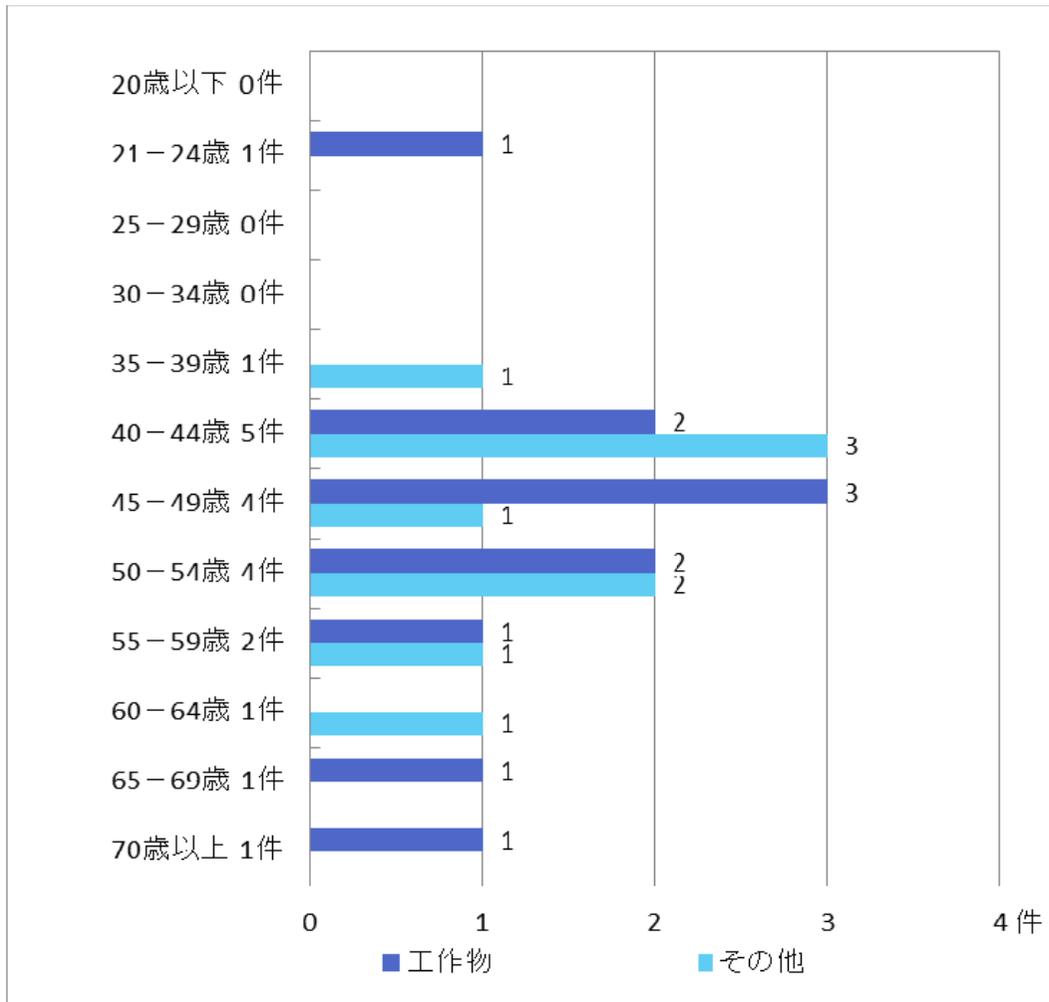


※対自転車事故は、「車両相互」に含まれます。

Ⅷ. 2018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。



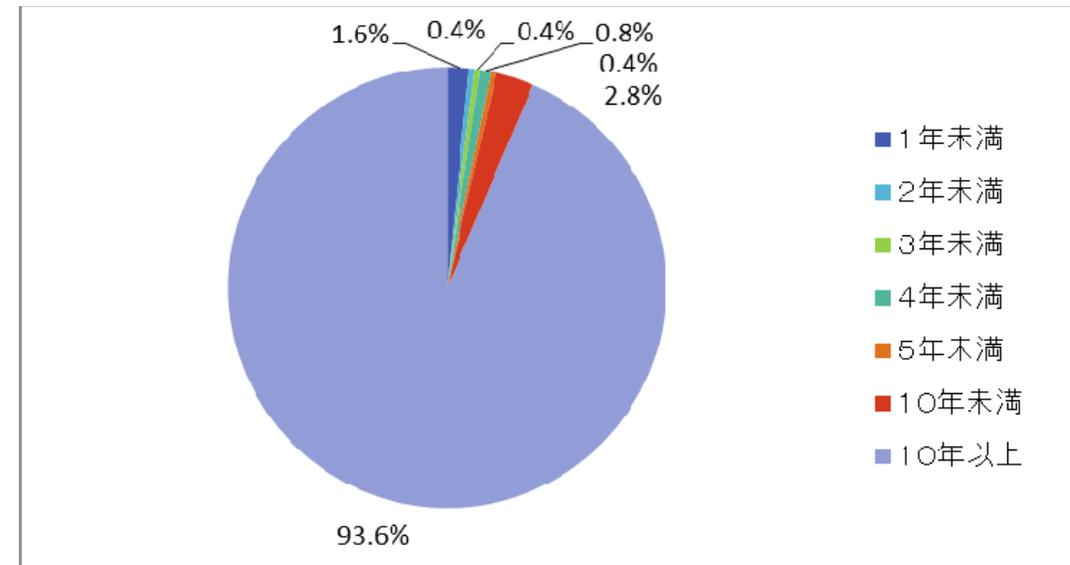
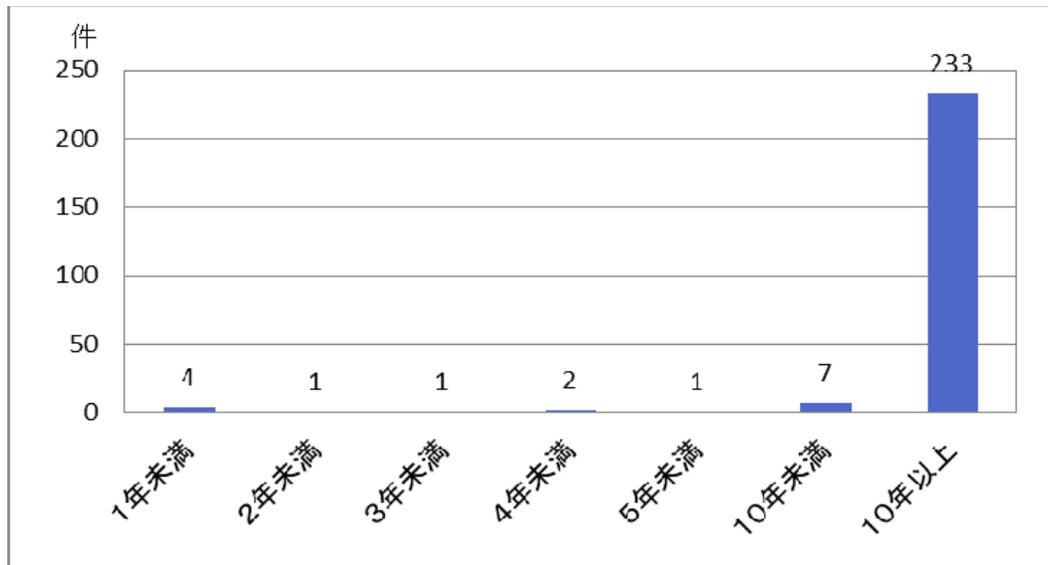
Ⅸ. 2018年死亡事故データ(運転免許取得年数別)

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. 2018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

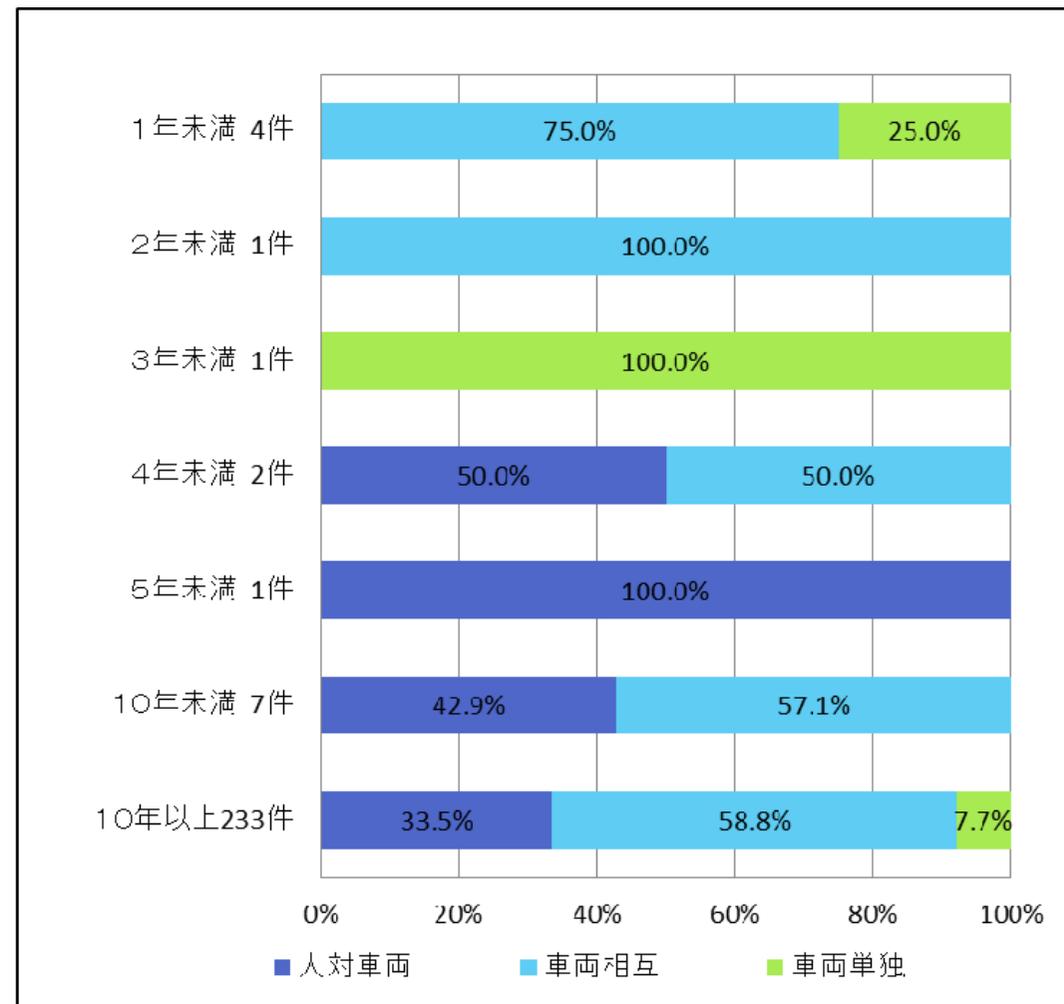
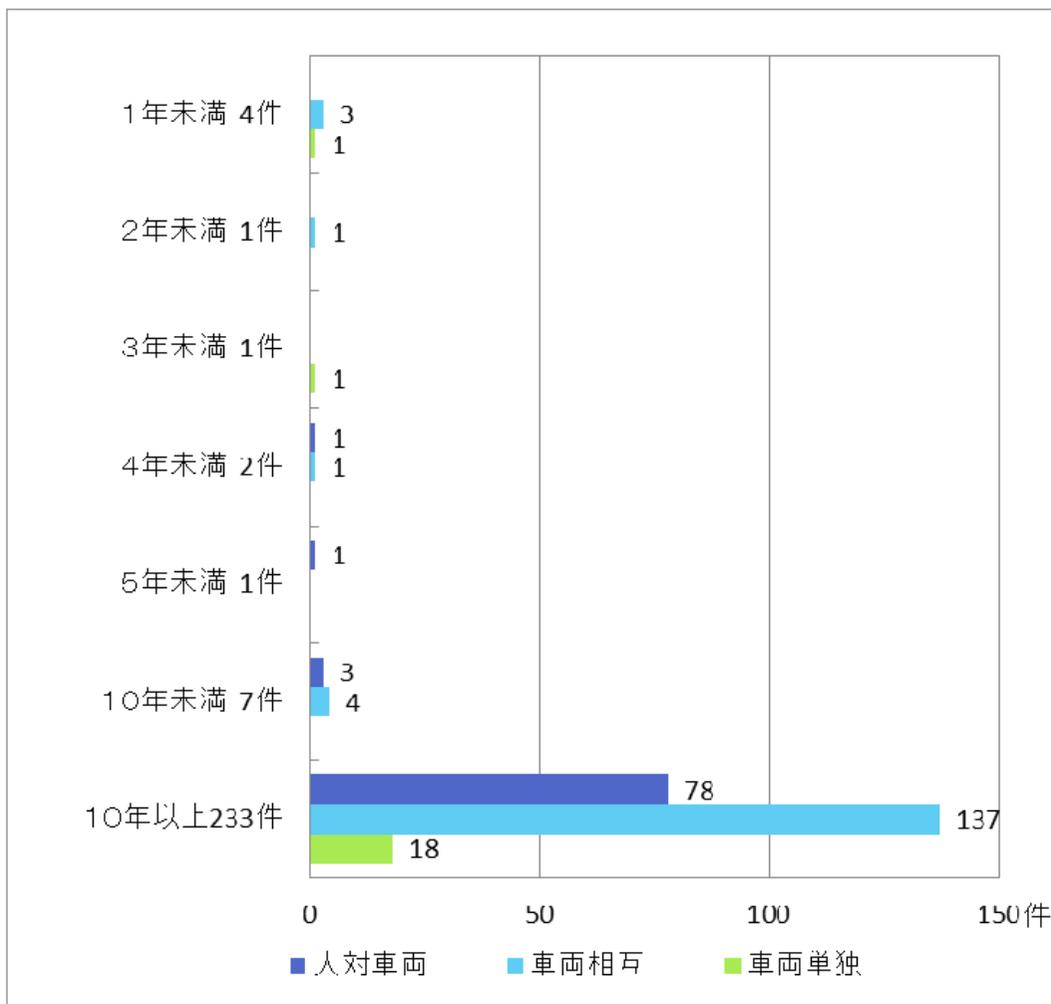
・免許取得年数別にみると、「10年以上」が最も多く233件(93.6%)と9割以上を占めている。



Ⅸ. 2018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、多くの取得年数で「車両相互」の割合が多い。

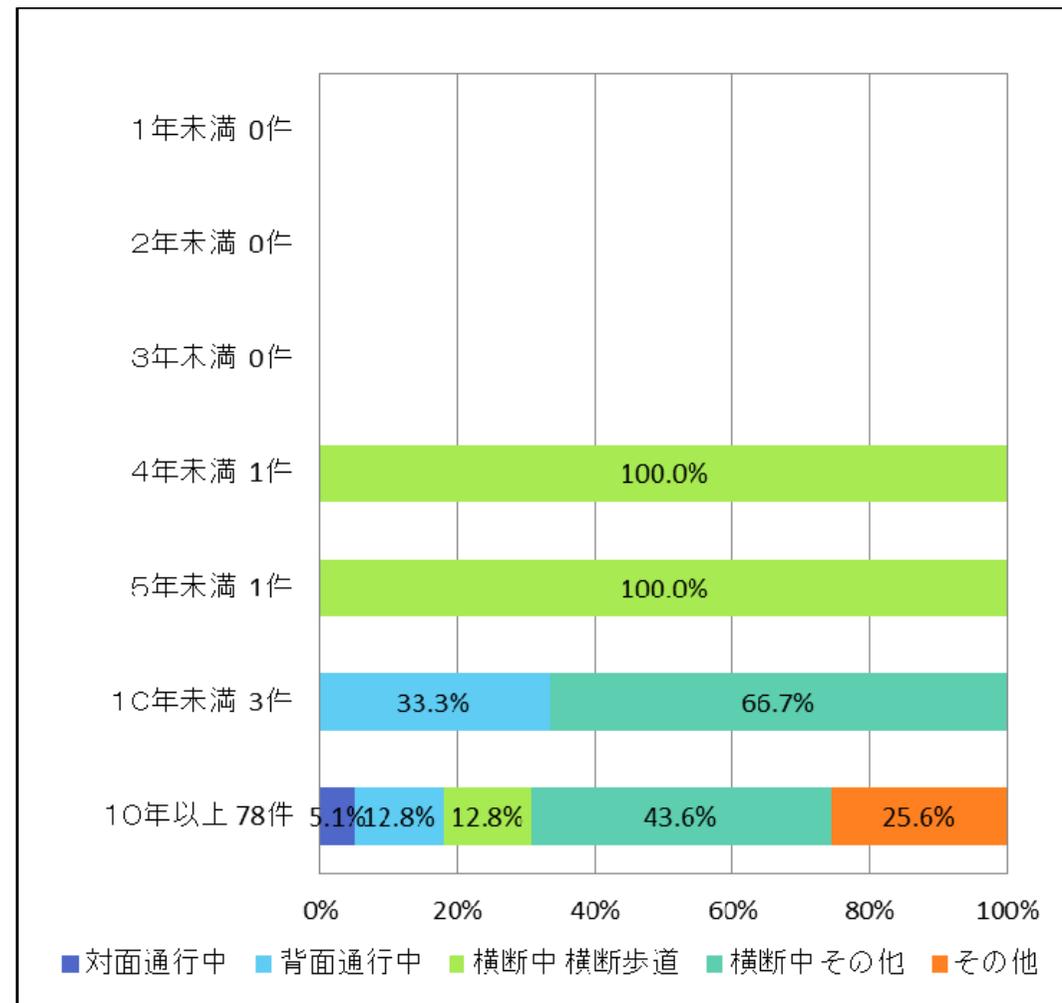
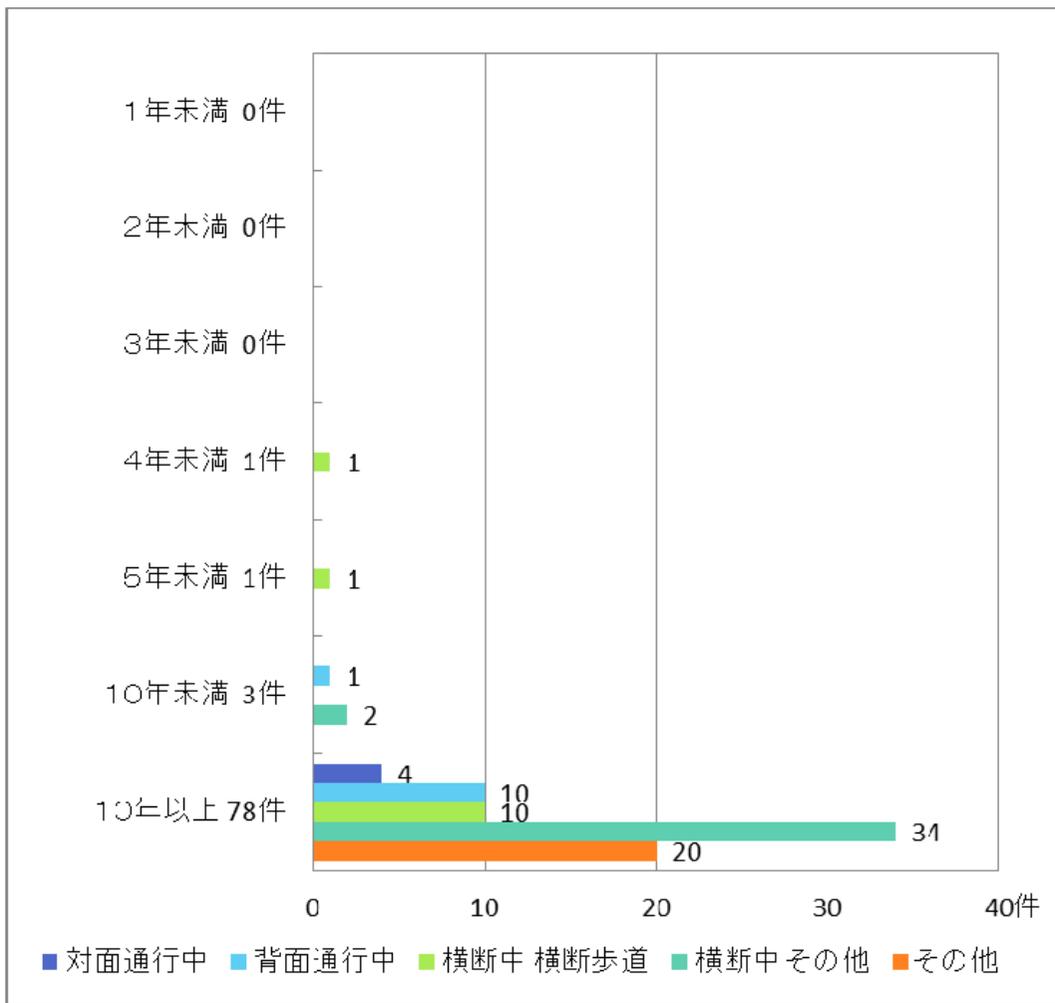


※対自転車事故は、「車両相互」に含まれます。

Ⅸ. 2018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」、「10年以上」は「横断中 その他」が最も多く、それぞれ2件(66.7%)、34件(43.6%)となっている。

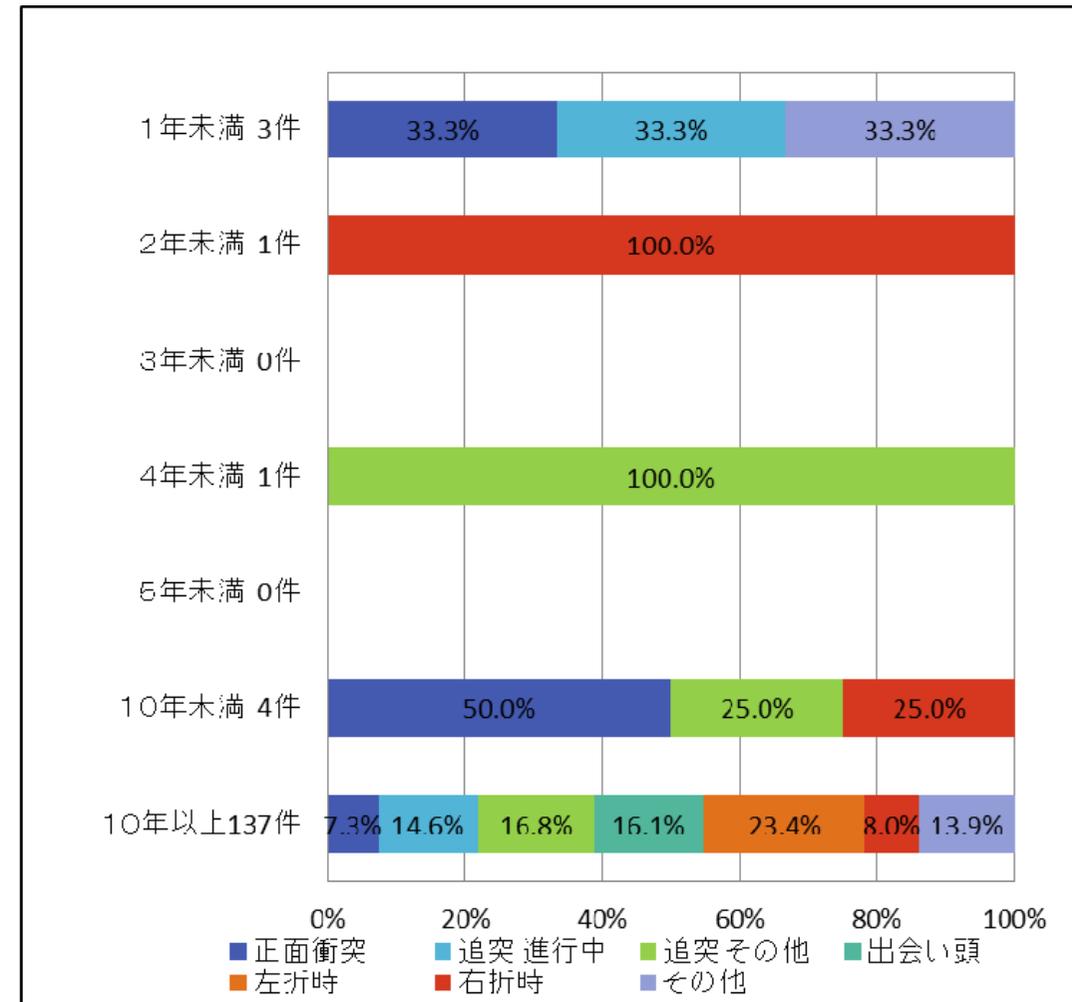
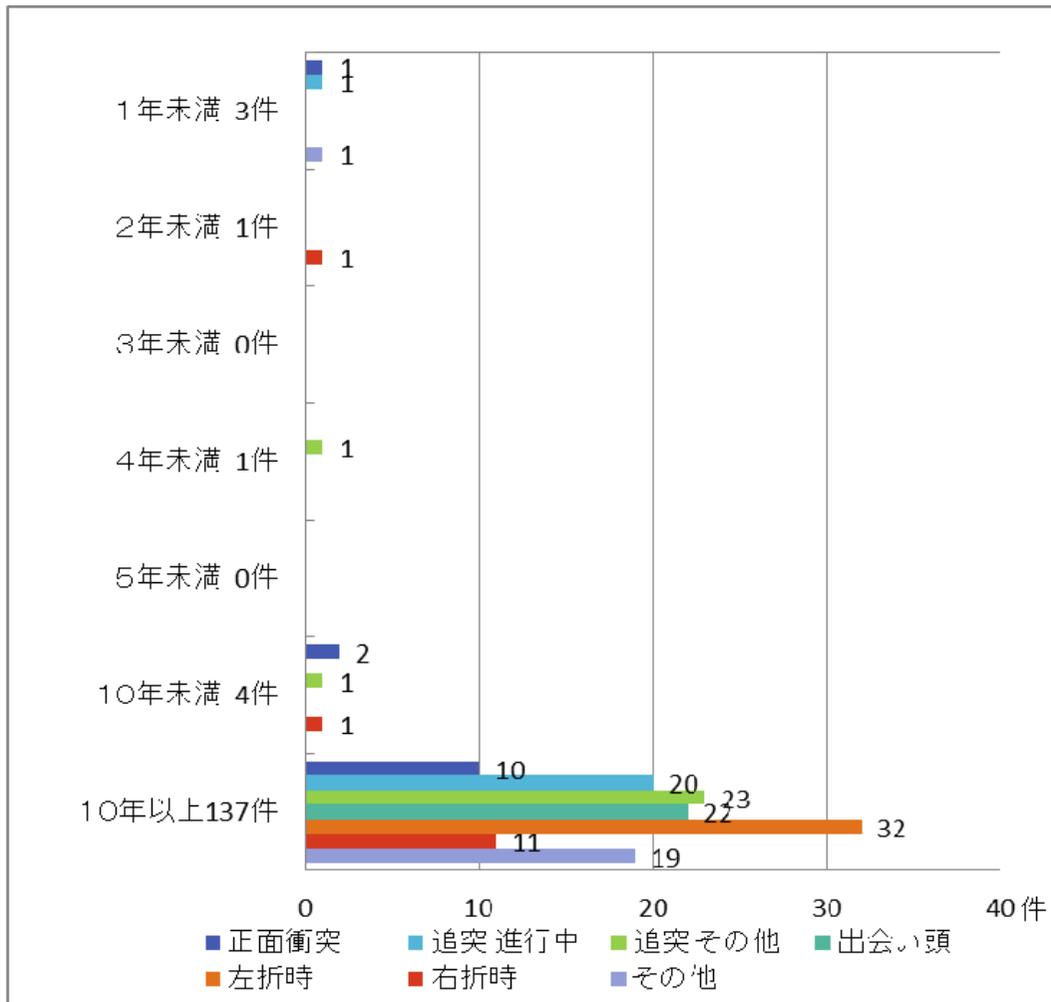


※対自転車事故は、「車両相互」に含まれます。

Ⅸ. 2018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「正面衝突」、「10年以上」は「左折時」の割合が多い。

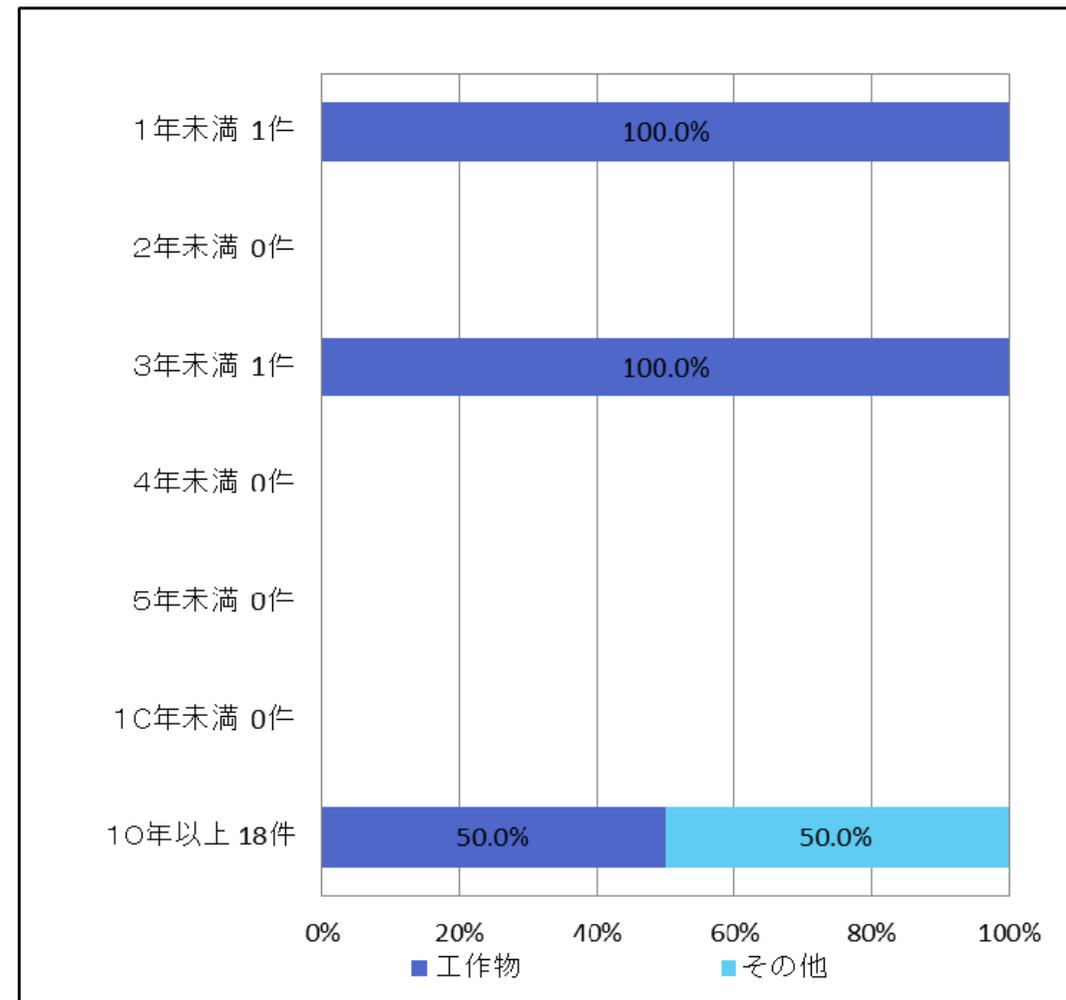
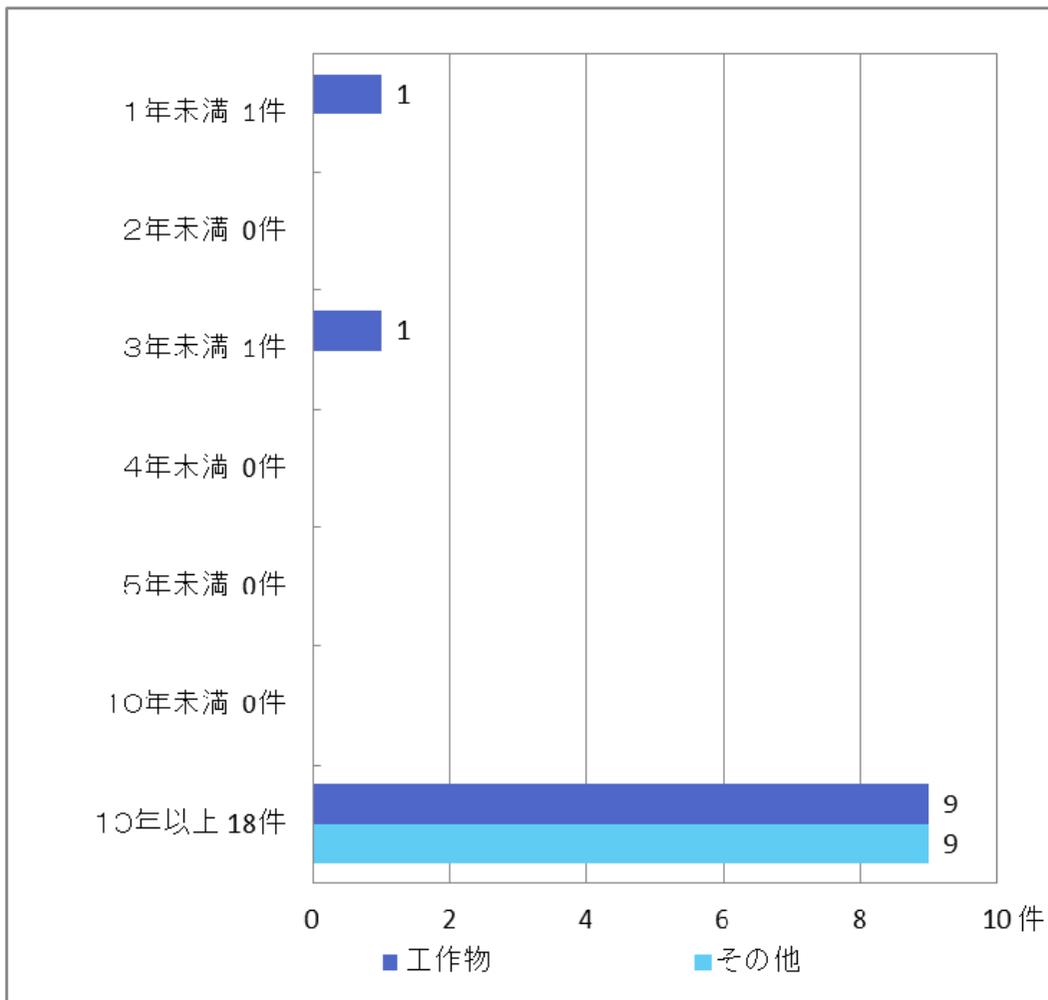


※対自転車事故は、「車両相互」に含まれます。

Ⅸ. 2018年死亡事故データ(運転免許取得年数別)

(3) 運転者の免許取得年数別の事故類型(車両単独)別

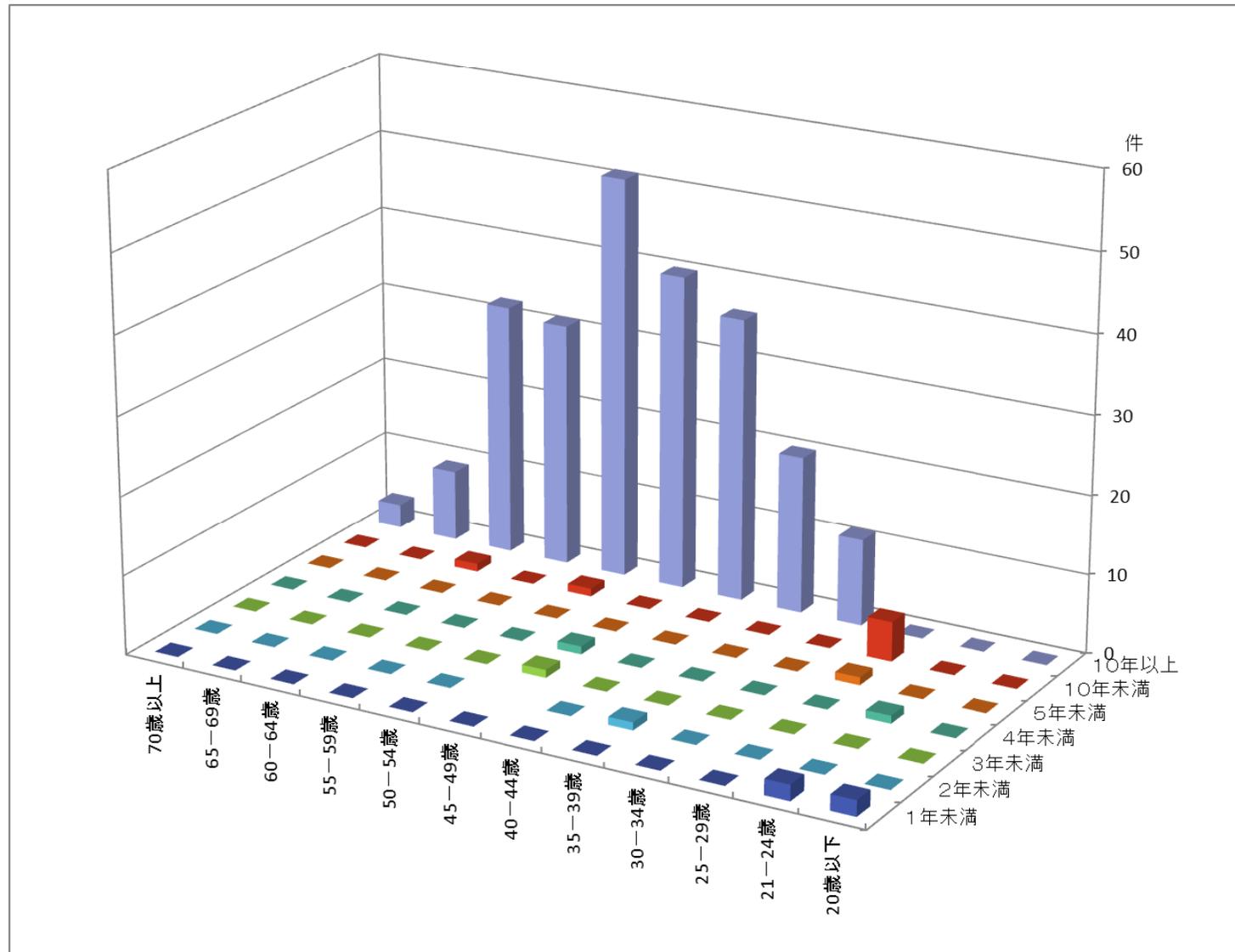
・免許取得年数別の事故類型(車両単独)別にみると、「10年以上」は「工作物」と「その他」に分かれている。



Ⅸ. 2018年死亡事故データ(運転免許取得年数別)

(4) 運転者の年齢層別の免許取得年数別

・30歳以上は免許取得年数「10年以上」の件数が多い。



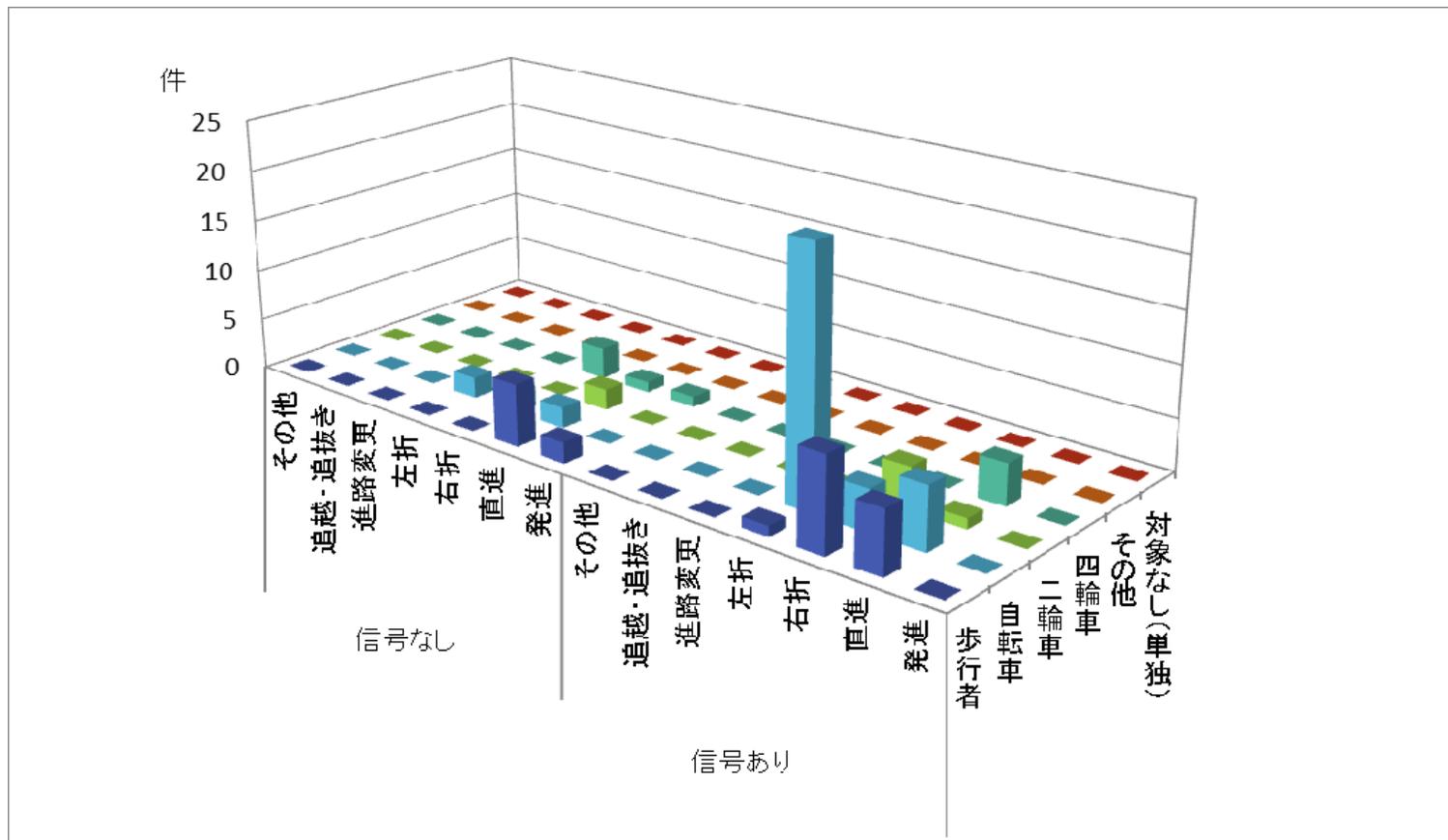
X. 2018年死亡事故データ(交差点(追突を除く))

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

X. 2018年死亡事故データ(交差点(追突を除く))

1. 第一当事者行動類型別の第二当事者別

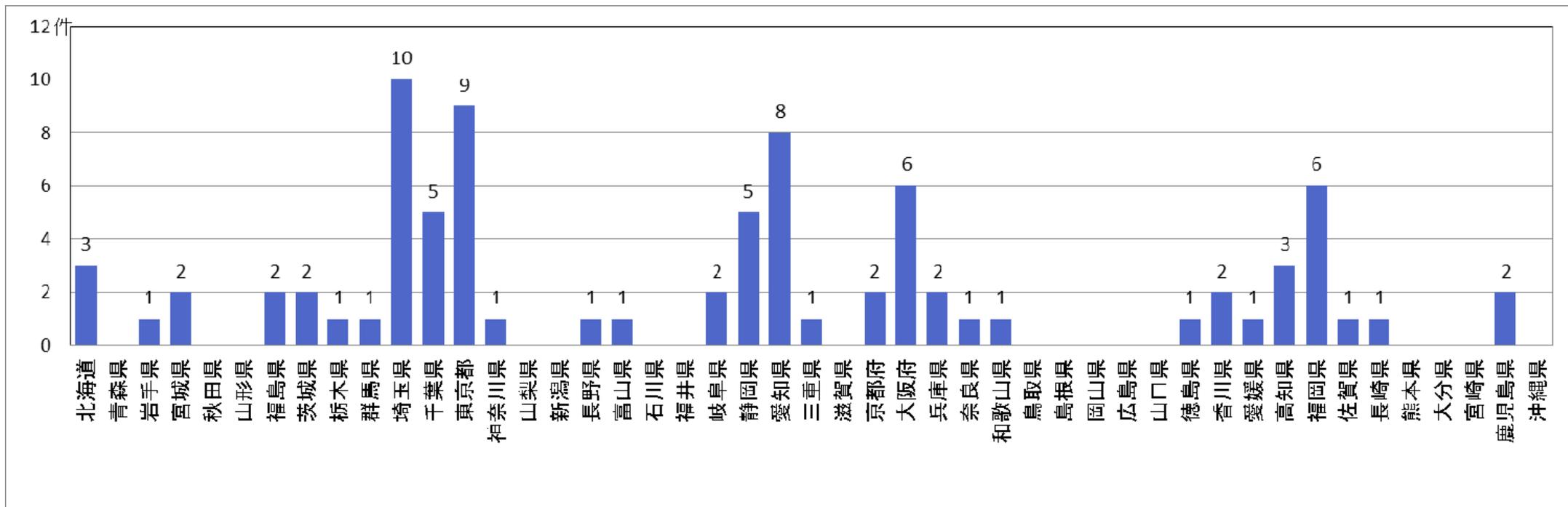
- ・ 信号機のある交差点での事故が多くなっている。
- ・ 信号機のある交差点では、左折は「自転車」、右折は「歩行者」、直進は「歩行者」と「自転車」の事故が多い。
- ・ 信号機のない交差点では、直進は「歩行者」、右折は「四輪車」の事故が多い。



X. 2018年死亡事故データ(交差点(追突を除く))

2. 発生地別

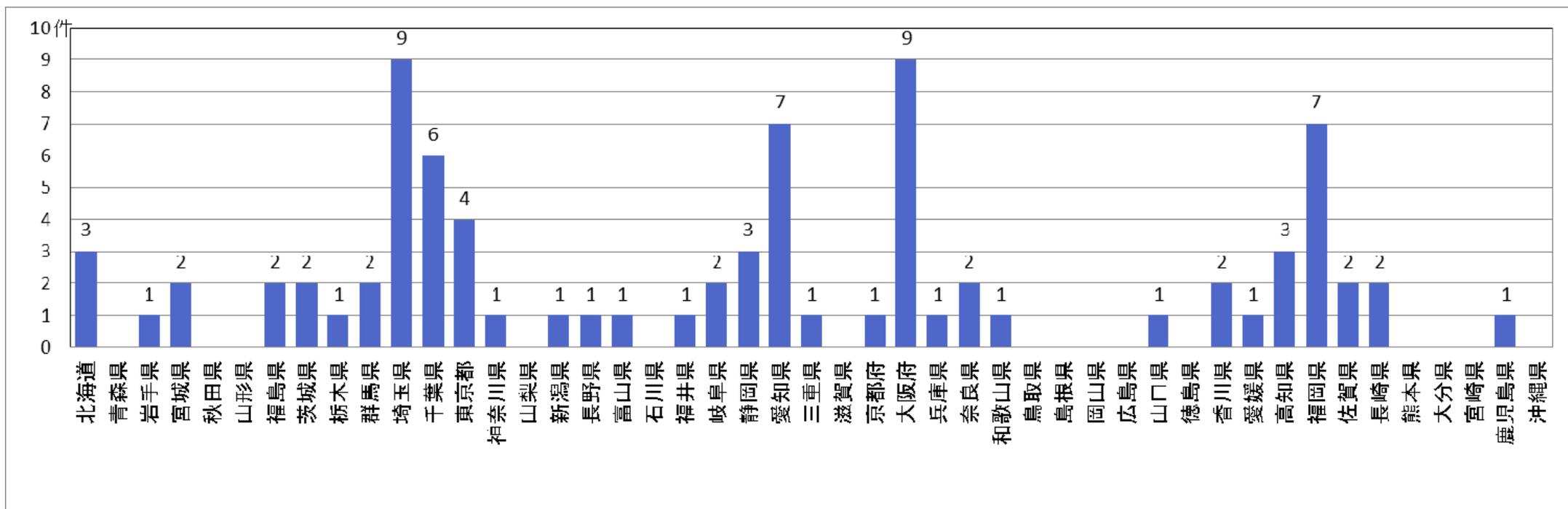
- ・発生地別の交差点事故件数をみると、「埼玉県」が最も多く10件、次いで「東京都」9件、「愛知県」8件、「大阪府」及び「福岡県」がそれぞれ6件等と続いている。



X. 2018年死亡事故データ(交差点(追突を除く))

3. 車籍別

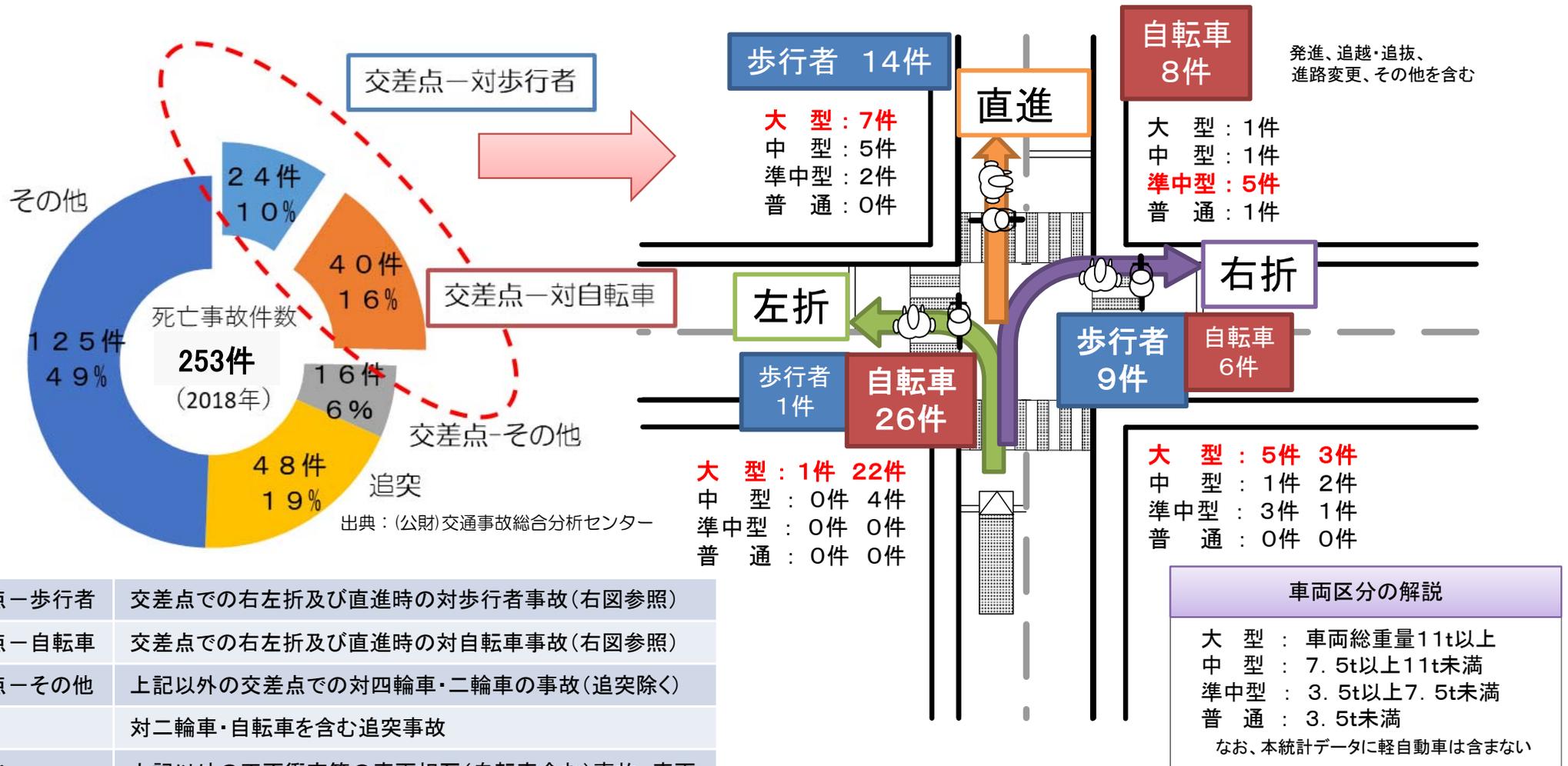
- ・車籍別の交差点事故件数をみると、「埼玉県」、「大阪府」が最も多くそれぞれ9件、次いで「愛知県」、「福岡県」がそれぞれ7件、「千葉県」6件等と続いている。



X. 2018年死亡事故データ(交差点(追突を除く))

4. 対歩行者・自転車別

- ・事業用トラックが第1当事者となる交差点における対歩行者、対自転車の死亡事故(64件)は、死亡事故全体の1/4。
- ・直進死亡事故は、6割以上が対歩行者(14件)であり、対歩行者の5割が大型車。対自転車(8件)の6割以上が準中型車。
- ・左折死亡事故は、9割以上が対自転車(26件)であり、対自転車の8割以上が大型車。
- ・右折死亡事故は、6割が対歩行者(9件)であり、対歩行者の5割以上が大型車。

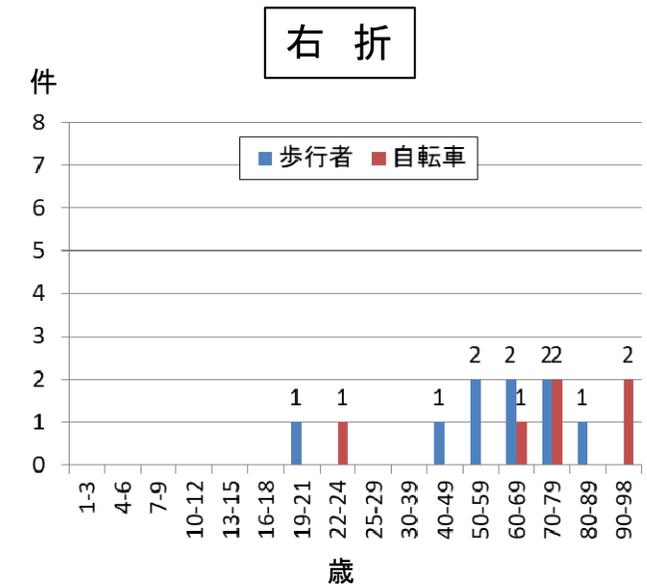
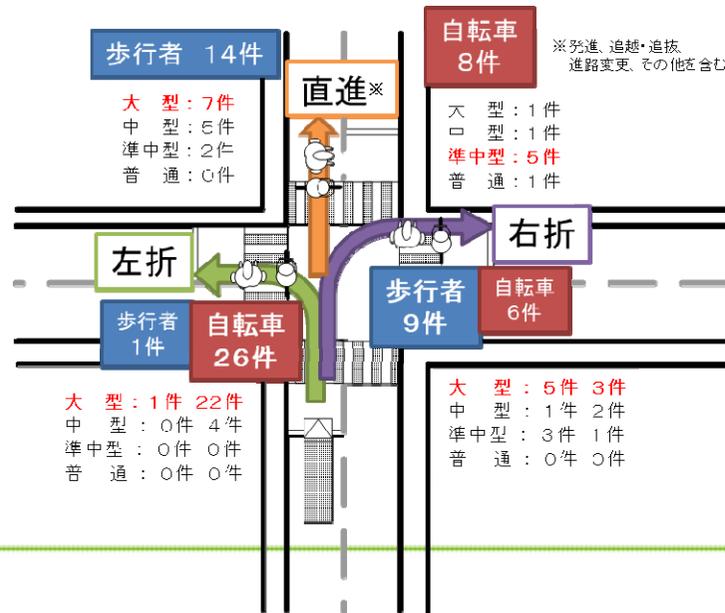
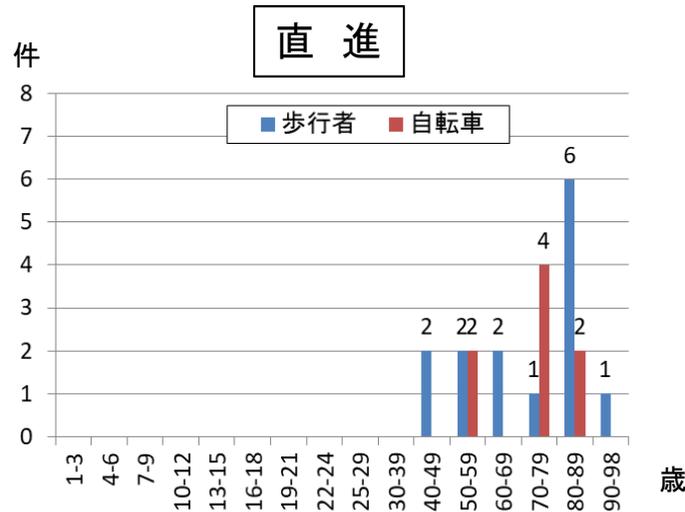
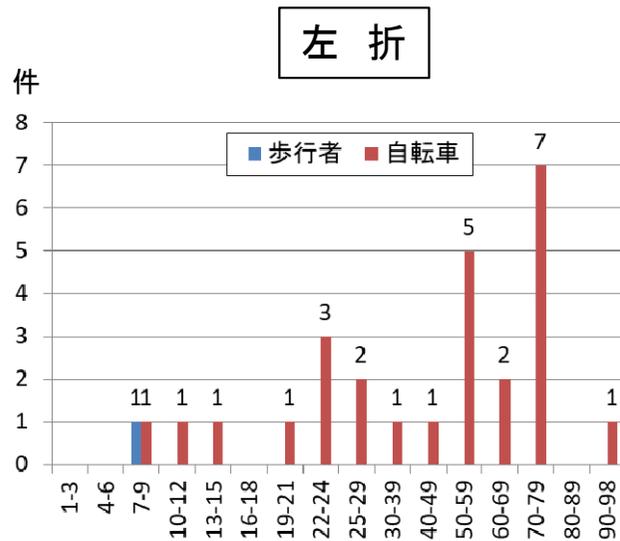


交差点-歩行者	交差点での右左折及び直進時の対歩行者事故(右図参照)
交差点-自転車	交差点での右左折及び直進時の対自転車事故(右図参照)
交差点-その他	上記以外の交差点での対四輪車・二輪車の事故(追突除く)
追突	対二輪車・自転車を含む追突事故
その他	上記以外の正面衝突等の車両相互(自転車含む)事故、車両単独事故、交差点以外での対人事故

X. 2018年死亡事故データ(交差点(追突を除く))

5. 対歩行者・自転車別の第二当事者の年齢別

- ・直進時の死亡事故: 対歩行者は6割近くが70歳以上、対自転車は8割近くが70歳以上。
- ・左折時の死亡事故: 対自転車は小学生低学年から90歳代まで幅広い年齢層。3割以上が70歳以上。
- ・右折時の死亡事故: 対歩行者は10歳代から80歳代まで幅広い年齢層。対自転車は7割近くが70歳以上。

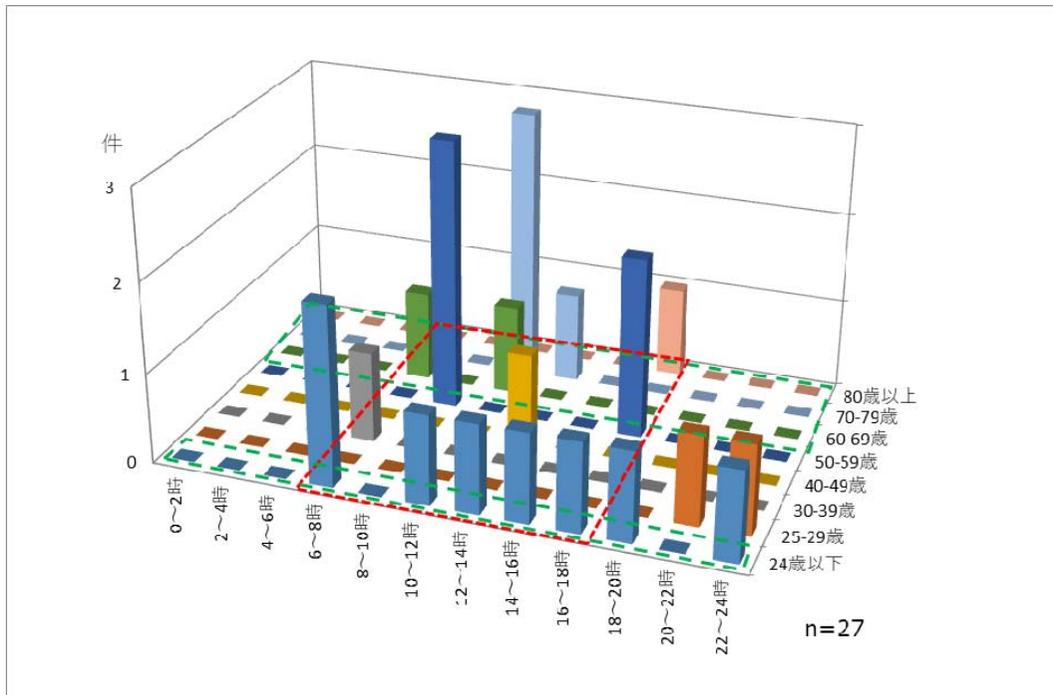


X. 2018年死亡事故データ(交差点(追突を除く))

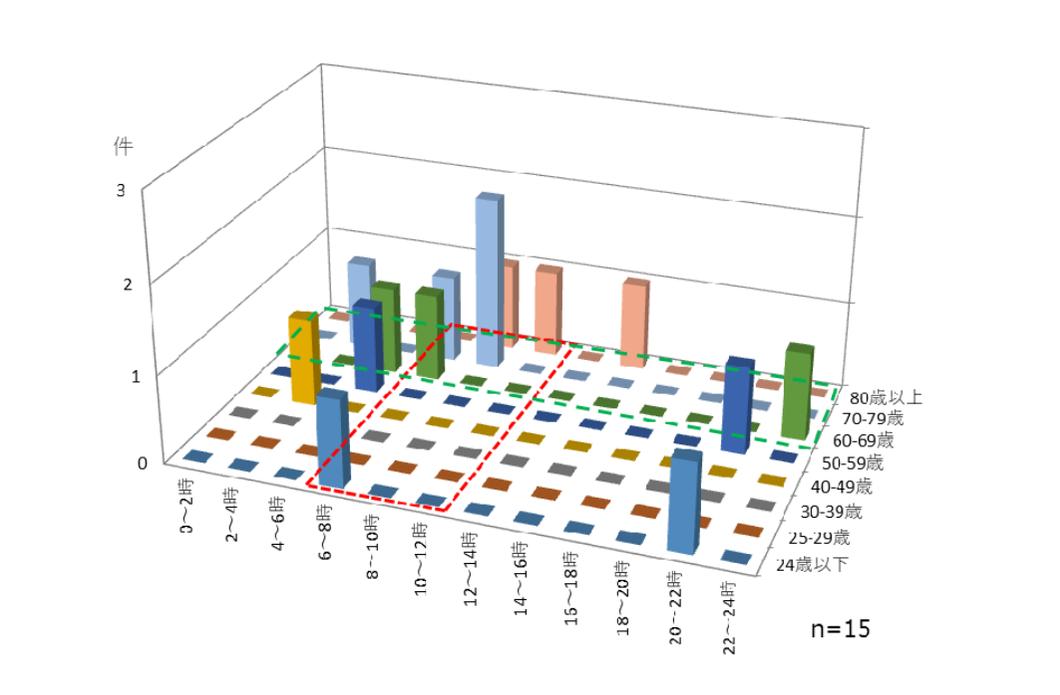
6. 右・左折別の第二当事者の年齢別・発生時間別

- ・左折死亡事故は、「60歳以上」が10件(37.0%)と4割近く、「24歳以下」が8件(29.6%)と3割近くを占めている。若年層及び高齢層で全体の7割近くを占めている。また、発生時間帯は23件(85.2%)と9割近くが昼間時間帯(6時~18時)に発生しており、特に(6時~12時)の午前中15件だけで6割近くを占めている。
- ・一方、右折死亡事故は、「60歳以上」が10件(66.7%)と7割近くを占めている。また、発生時間帯は7件(46.7%)と5割近くが午前中の時間帯(6時~12時)に発生している。

【左折】



【右折】

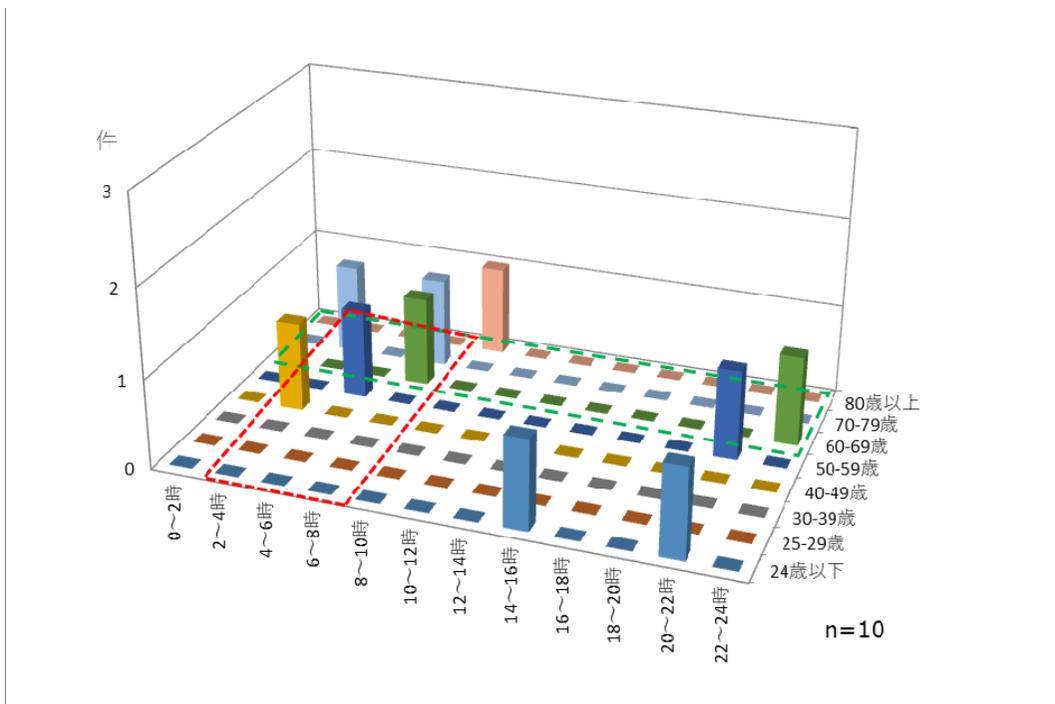


X. 2018年死亡事故データ(交差点(追突を除く))

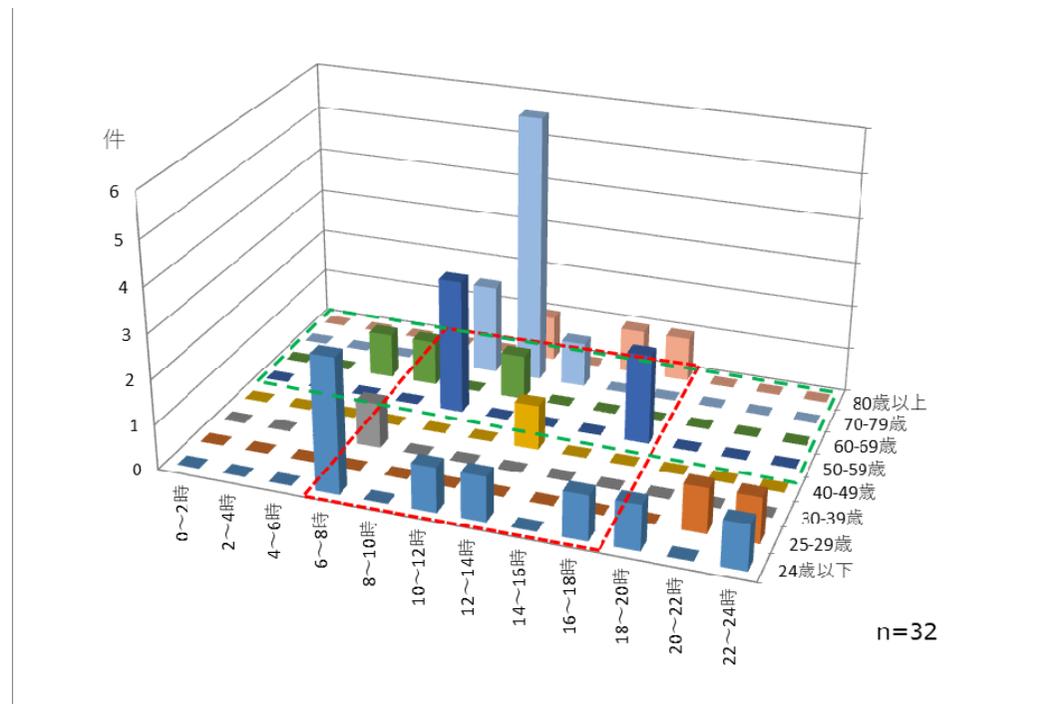
7. 右・左折時の対歩行者・自転車別の第二当事者の年齢別・発生時間別

- ・第二当事者が歩行者の場合、「60歳以上」が5件（50.0%）と5割を占めている。また、発生時間帯は5件（50.0%）と5割が深夜・早朝の時間帯（2時～8時）に発生している。
- ・一方、第二当事者が自転車の場合、「50歳以上」が20件（62.5%）と6割以上を占めている。また、発生時間帯は27件（84.4%）と8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）の9件だけで全体の3割近くを占めている。

【対歩行者】



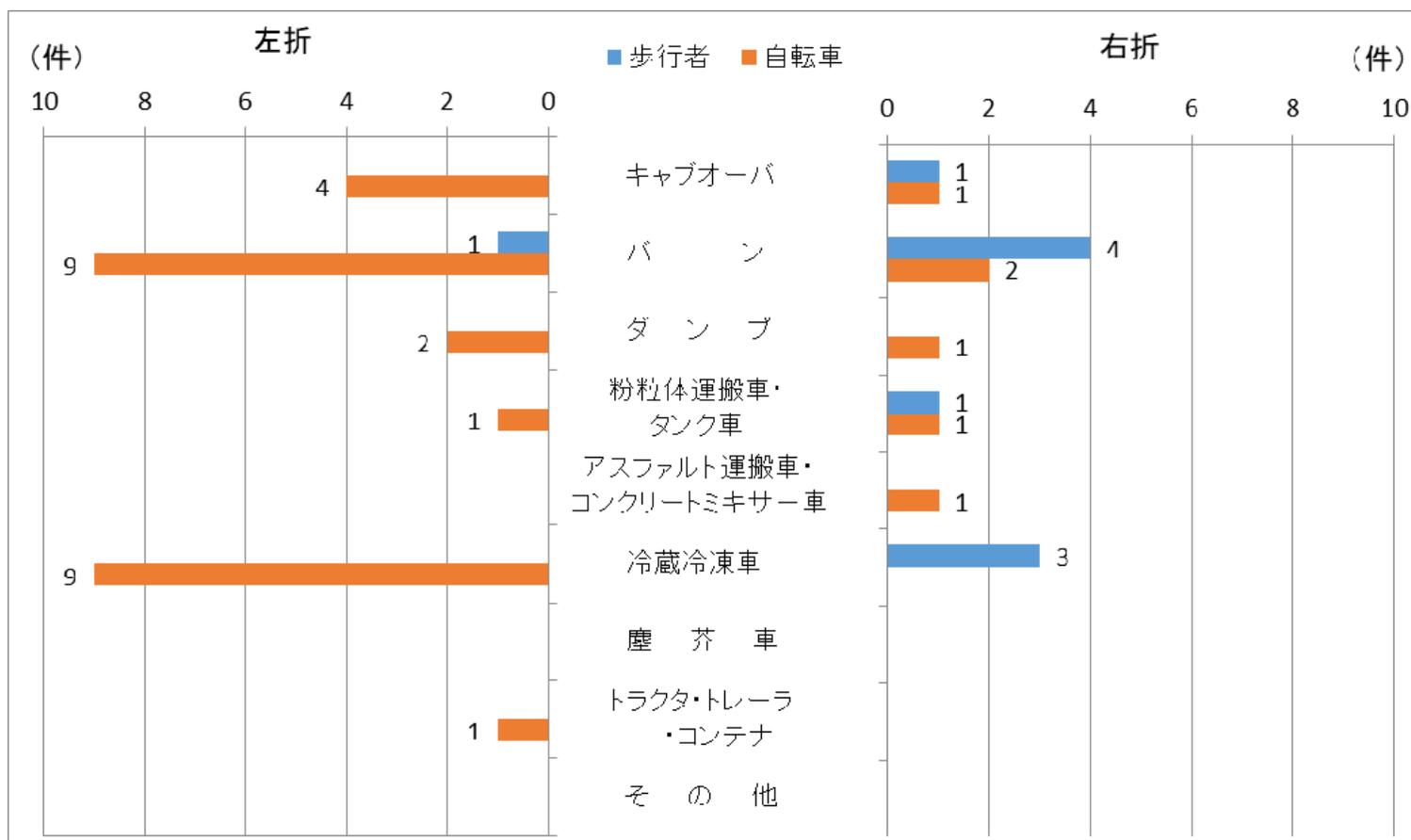
【対自転車】



X. 2018年死亡事故データ(交差点(追突を除く))

8. 右左折死亡事故の車体形状別第二当事者別

- ・車体形状別にみると、左折事故で第二当事者が「自転車」の場合は、「バン」および「冷蔵冷凍車」のいわゆるバン型が最も多くそれぞれ9件、次いで「キャブオーバ」4件等と続いている。
- ・右折事故で第二当事者が「歩行者」の場合は、「バン」4件が最も多く、次いで「冷蔵冷凍車」3件等と続いている。

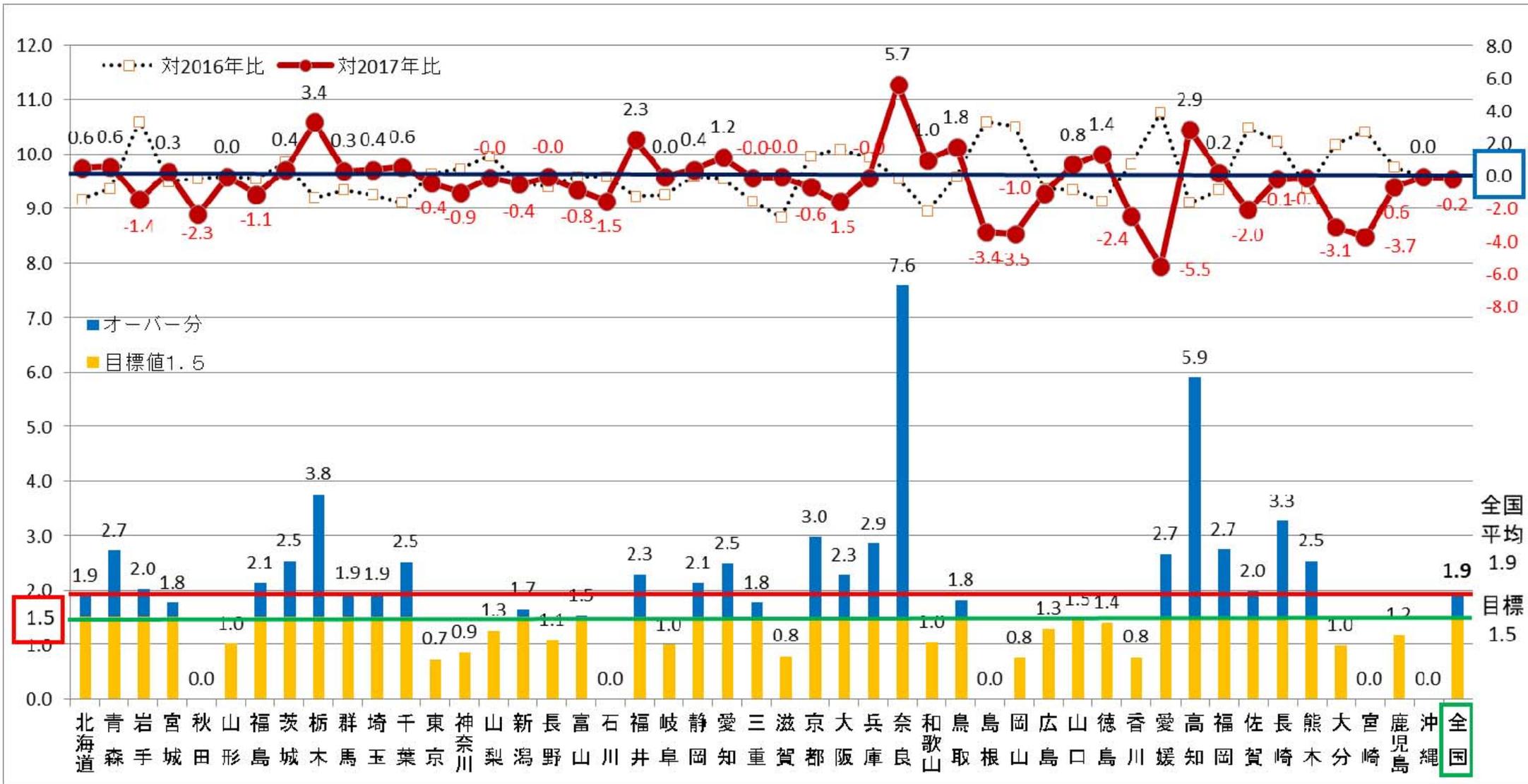


メ モ

X I . 2018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
	H27	H28	H29	H30	H29比増減	H27	H28	H29	H30	H29比増減		
北海道	16	18	9	13	4	16	21	9	14	5	68,910	1.9
宮城	5	5	4	5	1	5	5	4	5	1	28,196	1.8
福島	6	7	7	5	2	6	7	7	5	2	23,502	2.1
茨城	4	0	5	3	2	5	0	5	3	2	14,796	2.0
栃木	3	4	3	4	1	3	4	4	4	0	14,655	2.7
群馬	4	1	1	1	0	4	1	1	1	0	9,859	1.0
新潟	0	2	2	0	2	0	2	2	0	2	8,580	0.0
長野	6	6	5	4	1	7	6	7	4	3	24,148	1.7
石川	2	3	2	2	0	2	3	2	2	0	18,309	1.1
富山	5	2	2	0	2	5	2	2	0	2	13,587	0.0
北陸・信越	1	3	3	2	1	1	3	3	2	1	13,075	1.5
東京	16	9	10	7	3	16	9	10	7	3	95,364	0.7
神奈川	15	9	12	6	6	15	9	12	6	6	69,833	0.9
千葉	11	21	12	16	4	11	21	12	16	4	63,461	2.5
埼玉	19	22	13	17	4	19	23	13	17	4	87,674	1.9
群馬	13	5	9	11	2	13	5	9	11	2	43,402	2.5
茨城	4	6	4	5	1	4	7	4	5	1	25,656	1.9
栃木	3	4	1	9	8	3	4	1	9	8	23,914	3.8
群馬	5	0	1	1	0	5	0	1	1	0	7,936	1.3
山梨	15	12	11	22	11	15	12	12	22	10	88,289	2.5
静岡	10	7	7	9	2	10	7	7	9	2	42,334	2.1
中部	5	4	2	2	0	5	4	2	2	0	19,977	1.0
岐阜	4	7	4	4	0	4	7	4	4	0	22,619	1.8
三重	1	1	0	2	2	1	1	0	2	2	8,759	2.3
近畿	23	19	36	22	14	23	21	37	22	15	96,858	2.3
大阪	12	5	8	7	1	12	5	8	7	1	23,464	3.0
兵庫	16	8	14	14	0	16	8	14	16	2	49,016	2.9
滋賀	3	4	1	1	0	3	4	1	2	1	12,691	0.8
奈良	5	2	2	8	6	5	3	2	9	7	10,536	7.6
和歌山	5	2	0	1	1	5	2	0	1	1	9,576	1.0
中国	7	9	7	4	3	7	11	8	4	4	30,885	1.3
広島	2	0	0	1	1	2	0	0	1	1	5,503	1.8
岡山	0	0	2	0	2	0	0	2	0	2	5,901	0.0
山口	13	3	11	2	9	13	3	12	2	10	26,225	0.8
四国	6	2	1	2	1	6	2	1	2	1	13,705	1.5
香取	4	3	4	1	3	4	3	4	1	3	12,931	0.8
徳島	0	1	0	1	1	0	1	0	1	1	7,124	1.4
愛媛	5	6	12	4	8	5	6	13	4	9	15,006	2.7
高知	2	3	2	4	2	2	3	2	4	2	6,781	5.9
九州	10	17	13	15	2	11	18	13	15	2	54,573	2.7
福岡	2	1	4	2	2	2	1	4	2	2	10,051	2.0
佐賀	0	1	3	3	0	0	2	3	3	0	9,196	3.3
長崎	2	5	4	4	0	2	5	4	6	2	15,767	2.5
熊本	0	2	4	1	3	0	2	4	1	3	10,108	1.0
大分	5	1	4	0	4	6	1	4	0	4	11,012	0.0
宮崎	5	2	3	2	1	5	2	4	2	1	16,898	1.2
鹿児島	2	0	0	0	0	2	0	0	0	0	7,476	0.0
沖縄	6	4	6	4	2	6	4	7	4	3	0	
不明												
合計	308	258	270	253	17	312	270	279	260	19	1,298,118	1.9

X I . 2018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(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(2018.12末現在) 出典:(一財)自動車検査登録情報協会

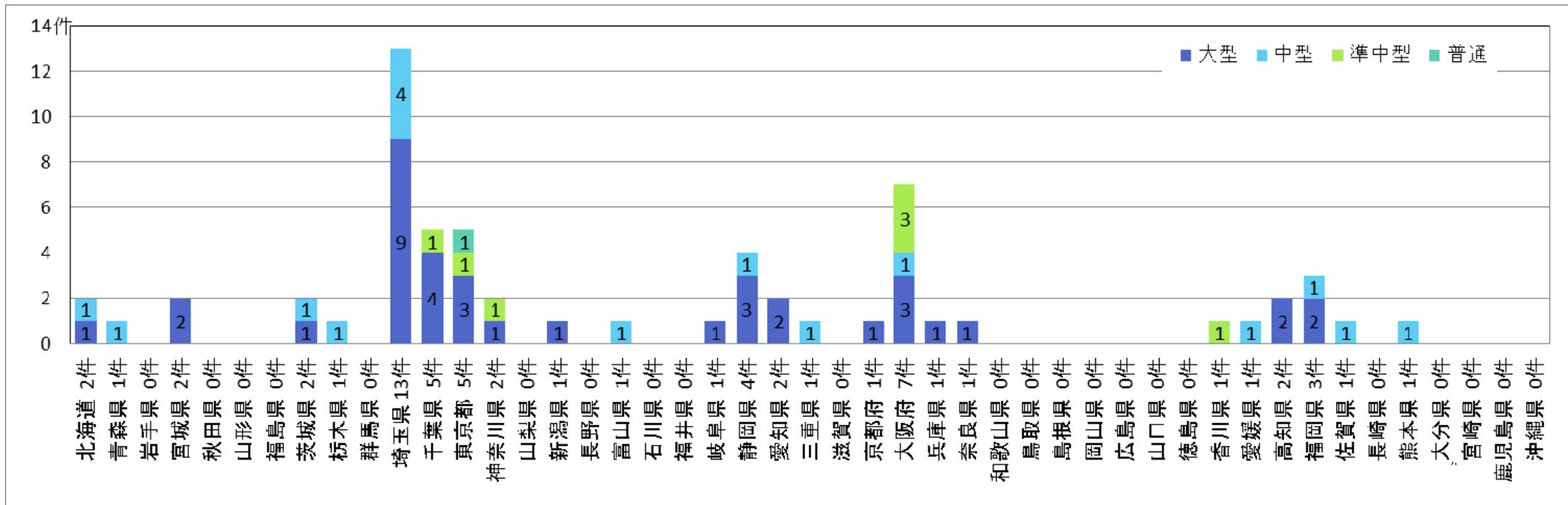
X II . 2018年死亡事故データ(対自転車死亡事故)

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

X II . 2018年死亡事故データ(対自転車死亡事故)

1. 発生地別

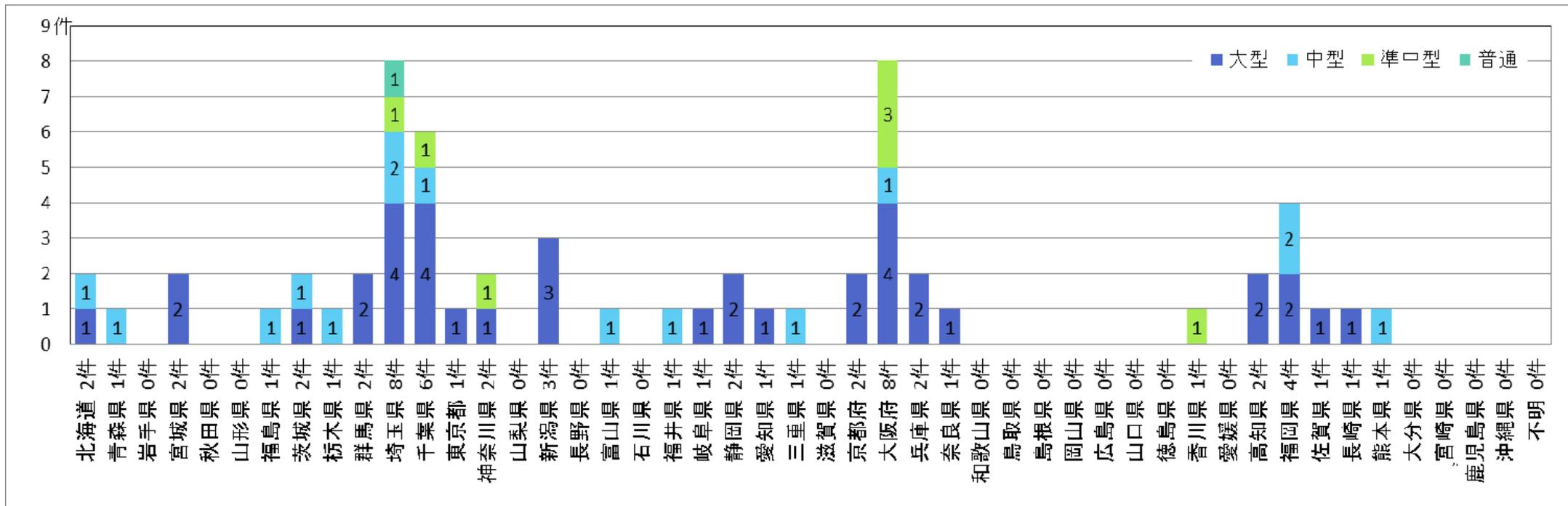
- 発生地別死亡事故件数の多い県をみると、「埼玉県」が最も多く13件、次いで「大阪府」7件、「千葉県」、「東京都」がそれぞれ5件等と続いている。



XII. 2018年死亡事故データ(対自転車死亡事故)

2. 車籍別

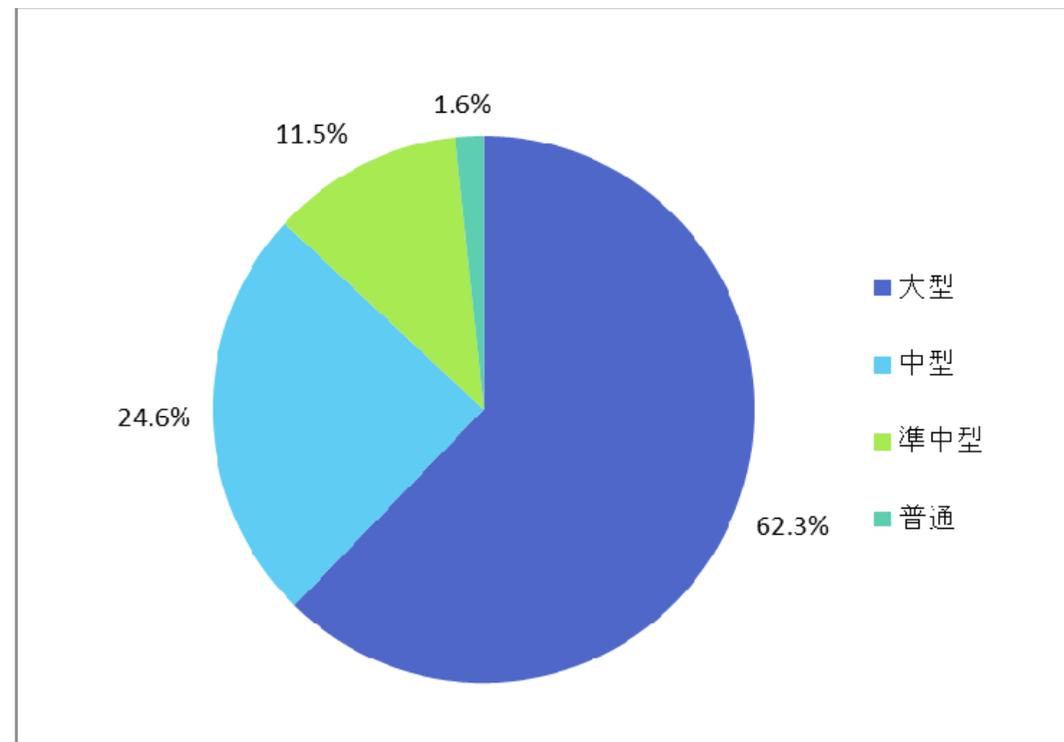
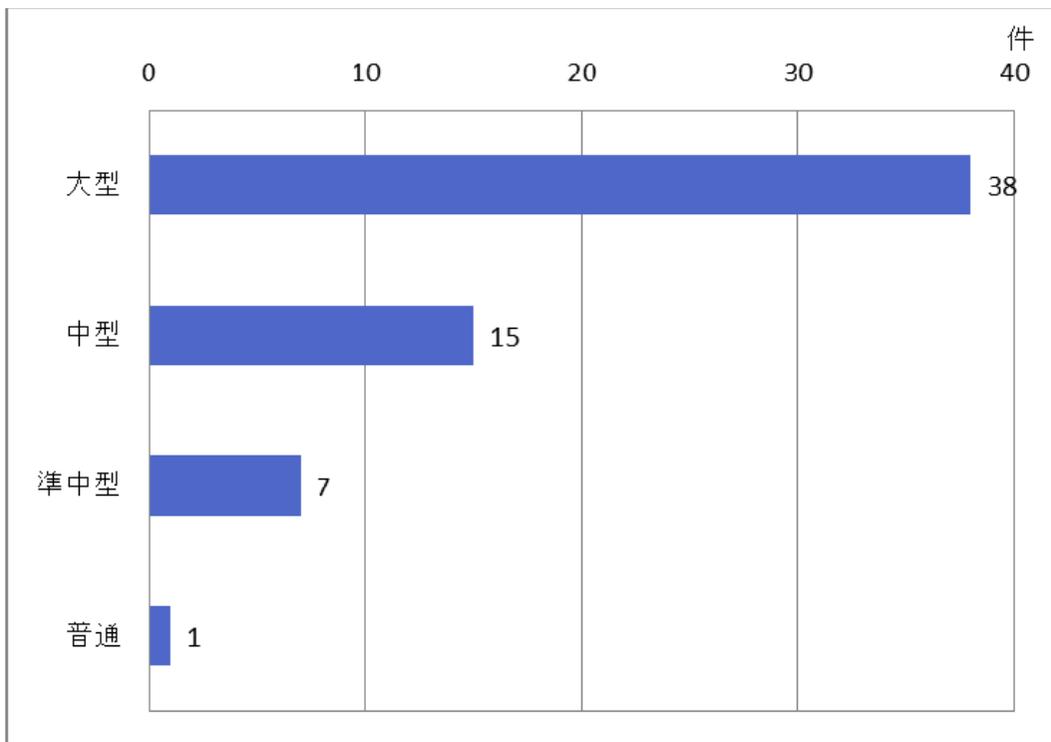
- ・車籍別死亡事故件数の多い県をみると、「埼玉県」、「大阪府」が最も多く、それぞれ8件、次いで「千葉県」6件等と続いている。



X II . 2018年死亡事故データ(対自転車死亡事故)

3. 車種別

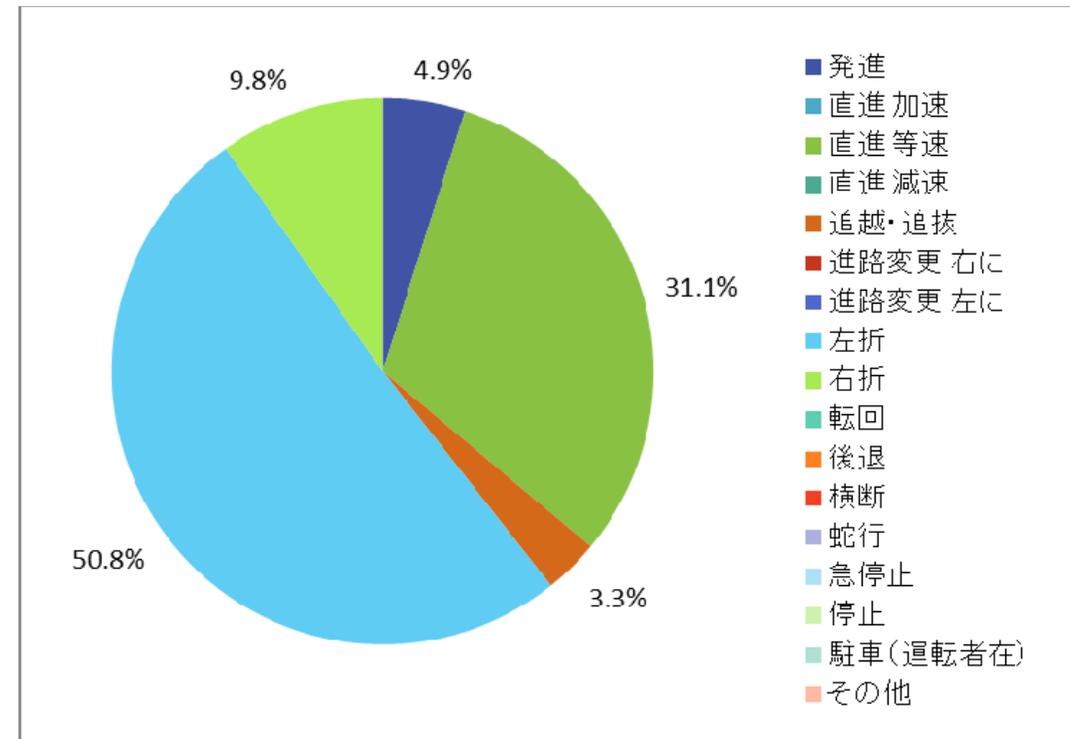
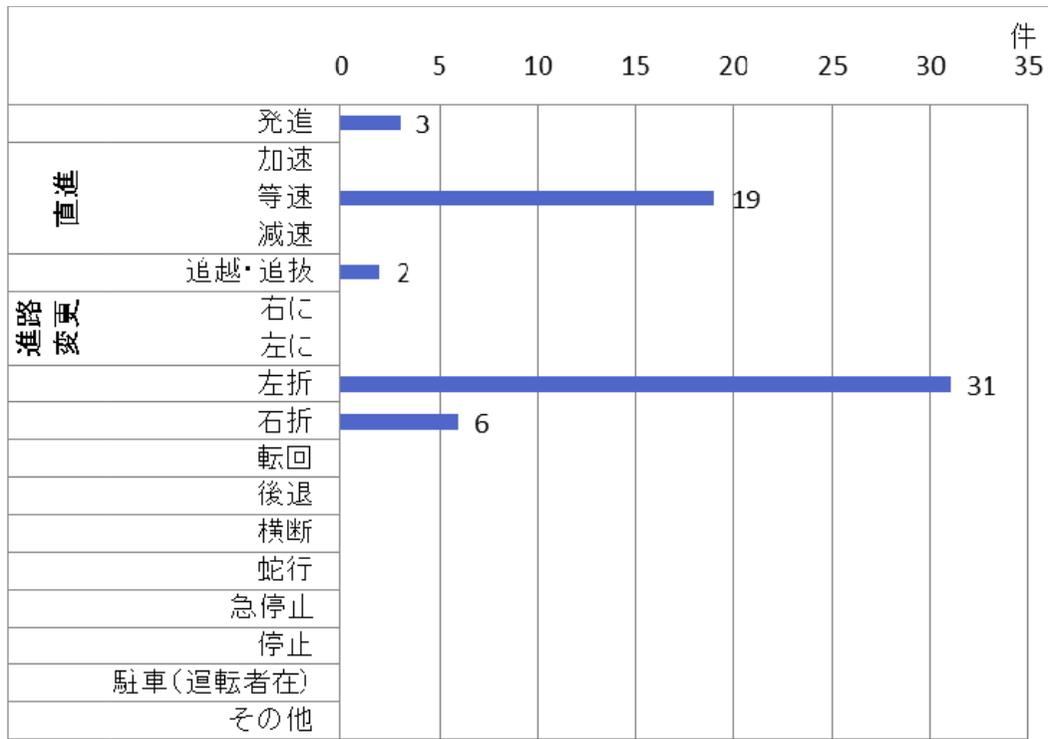
- ・死亡事故件数を車種別にみると、「大型」が最も多く38件(62.3%)と6割以上を占めている。
- ・次いで「中型」15件(24.6%)、「準中型」7件(11.5%)、「普通」1件(1.6%)と続いている。



XII. 2018年死亡事故データ(対自転車死亡事故)

4. 事故類型別

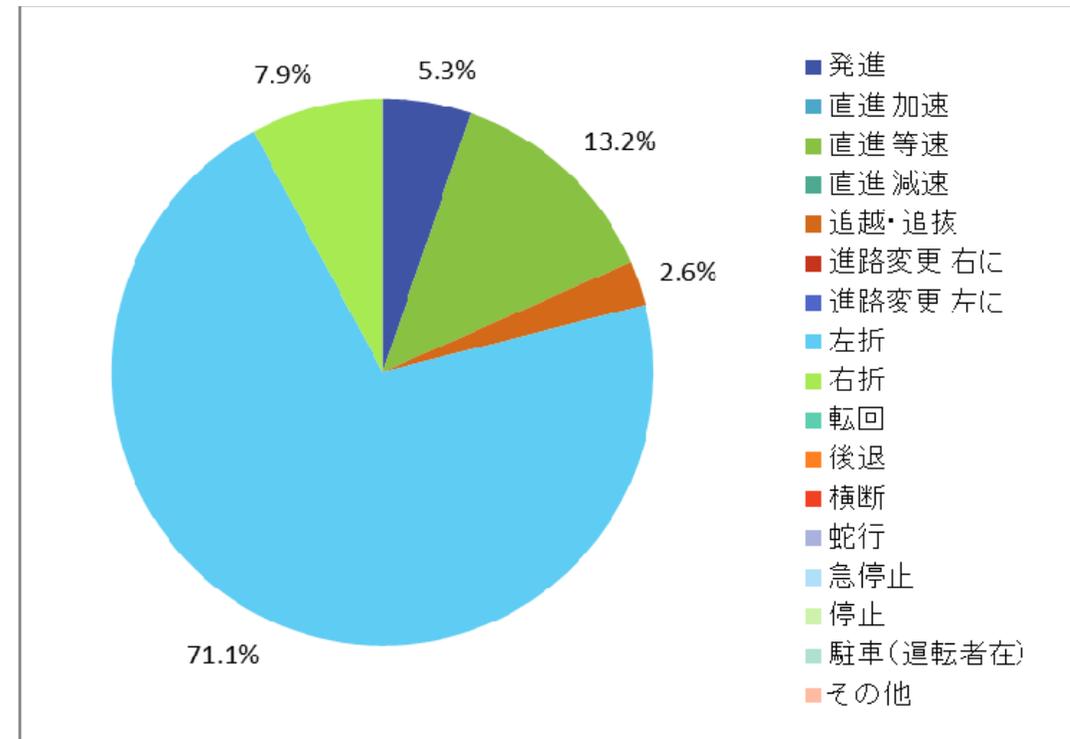
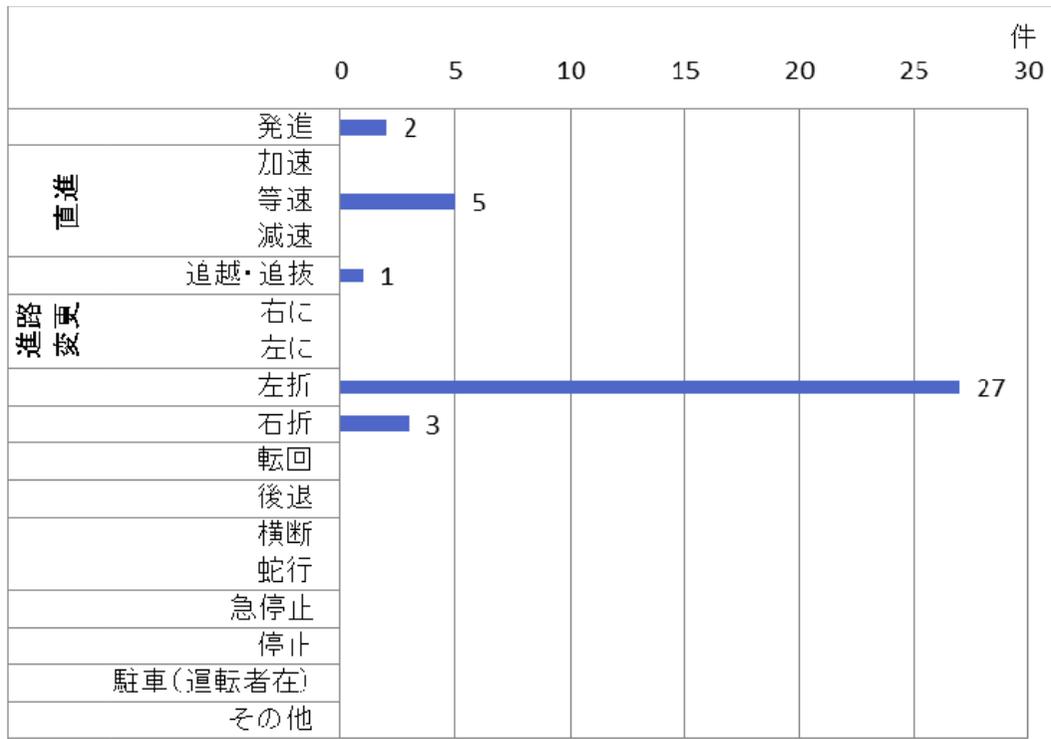
- ・死亡事故件数を事故類型別にみると、「左折」が最も多く31件(50.8%)となっている。
- ・次いで「直進 等速」19件(31.1%)等と続いている。



X II . 2018年死亡事故データ(対自転車死亡事故)

(1)大型

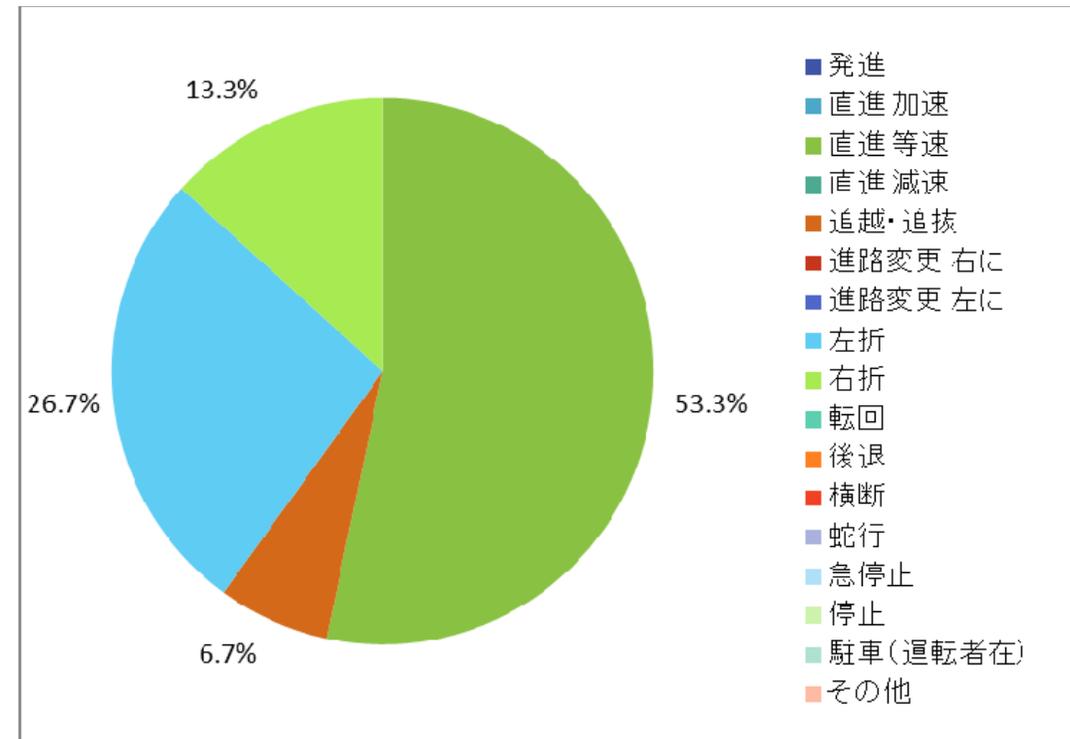
- ・死亡事故件数の事故類型別を車種別にみると、「大型」は「左折」が最も多く27件(71.1%)と7割以上を占めている。
- ・次いで「直進 等速」5件(13.2%)等と続いている。



X II . 2018年死亡事故データ(対自転車死亡事故)

(2) 中型

- ・死亡事故件数の事故類型別を車種別にみると、「中型」は「直進 等速」が最も多く8件（53.3%）となっている。
- ・次いで「左折」4件（26.7%）等と続いている。

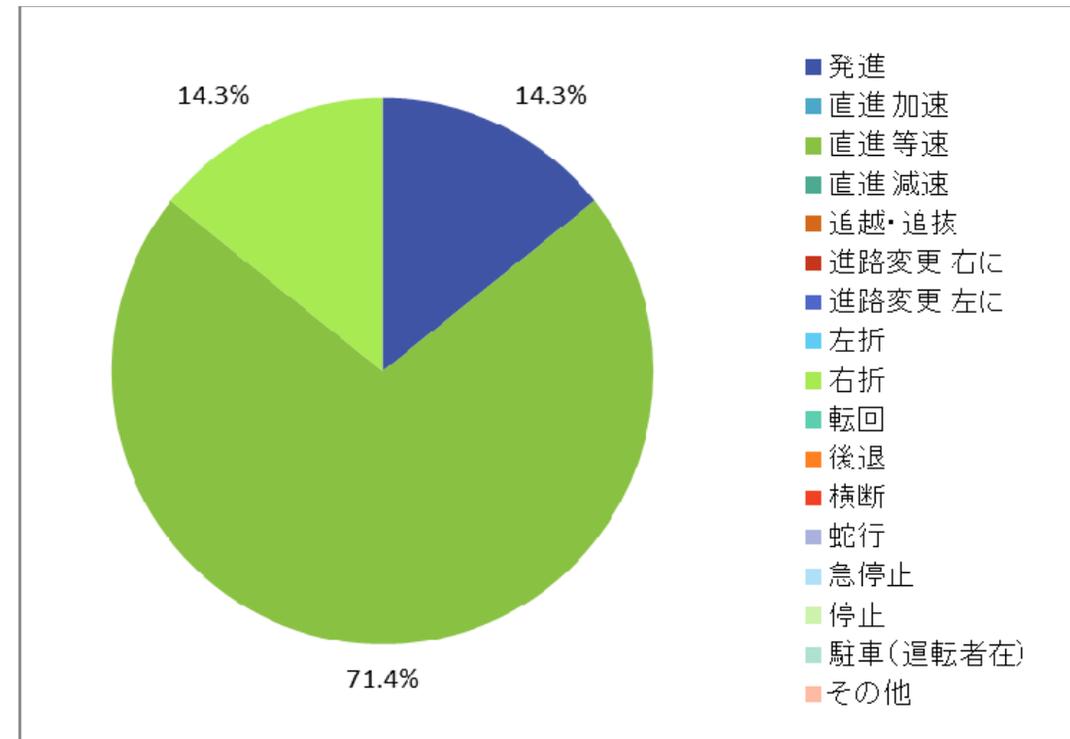


X II . 2018年死亡事故データ(対自転車死亡事故)

(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」は「直進 等速」が最も多く5件(71.4%)となっている。

		0	1	2	3	4	5	6	件
直進	発進		1						
	加速 等速						5		
	減速								
進路 変更	追越・追抜								
	右に								
	左に								
	左折								
	右折		1						
	転回								
	後退								
横断									
蛇行									
急停止									
停止									
駐車(運転者在)									
その他									

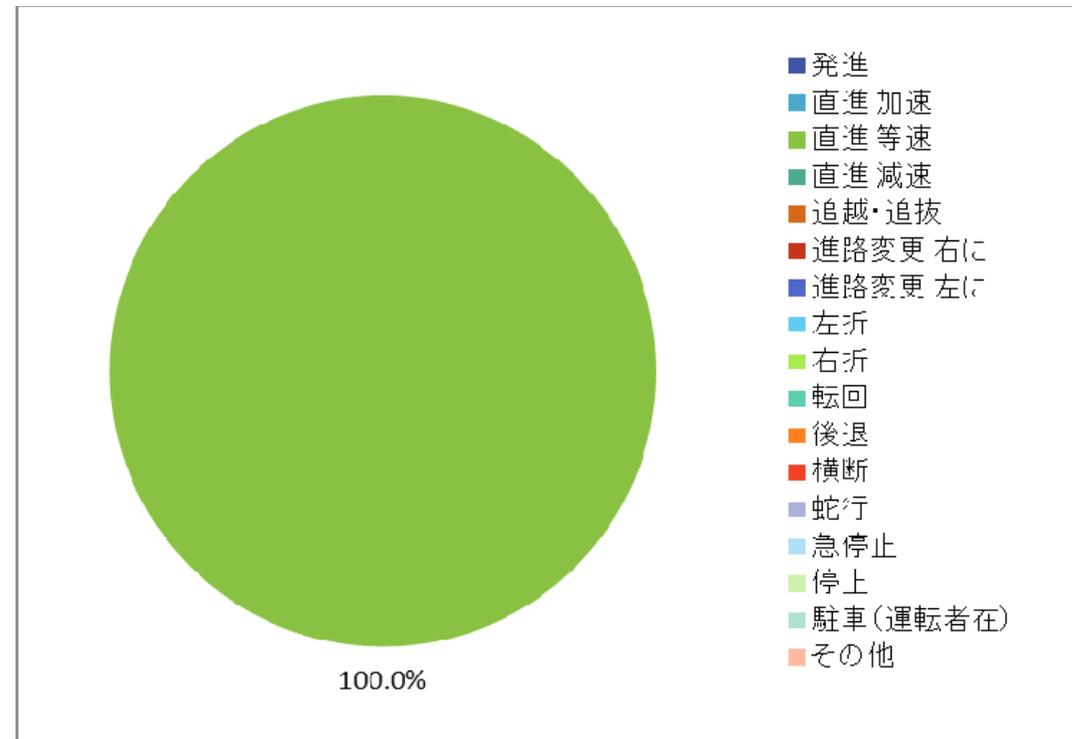


X II . 2018年死亡事故データ(対自転車死亡事故)

(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」は「直進 等速」1件(100.0%)となっている。

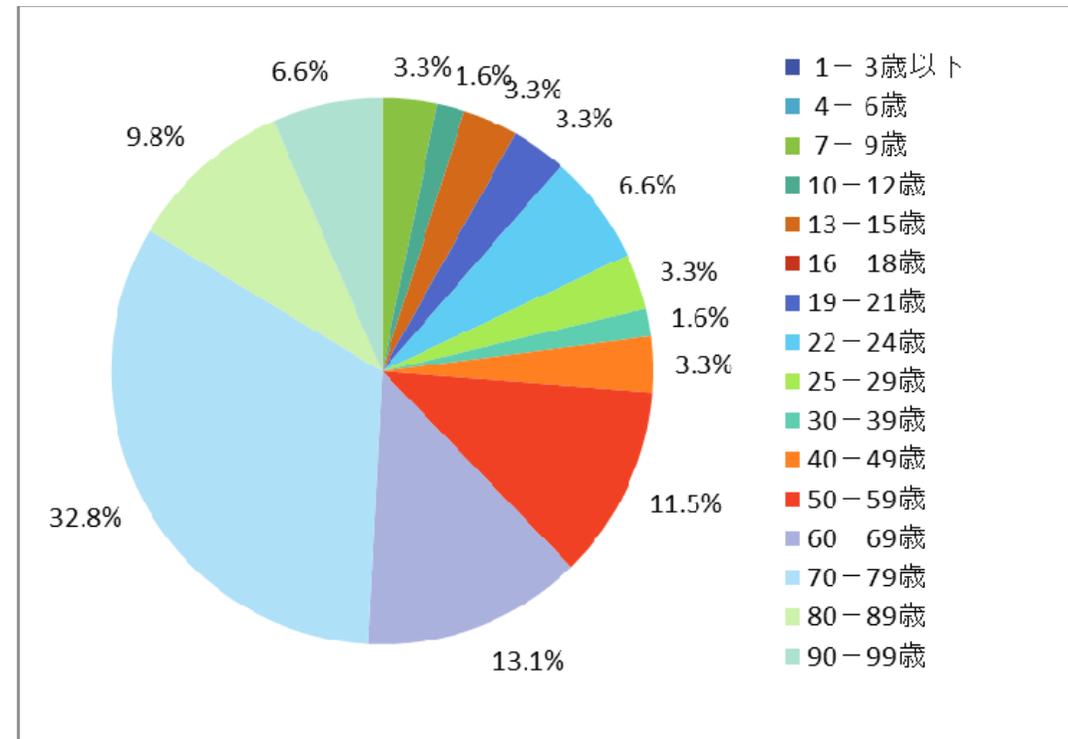
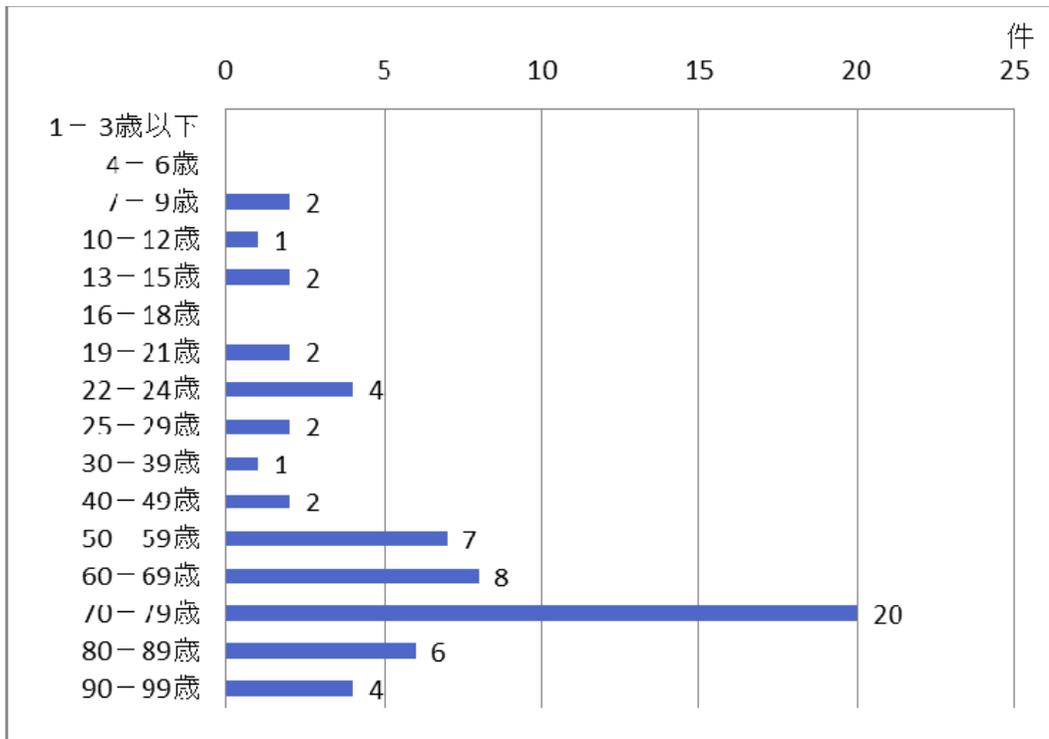
		0	1	2
直進	発進			
	加速			
	等速		1	
	減速			
進路変更	追越・追抜			
	右に			
	左に			
	左折			
	右折			
	転回			
	後退			
	横断			
	蛇行			
	急停止			
	停止			
	駐車(運転者在)			
	その他			



XII. 2018年死亡事故データ(対自転車死亡事故)

5. 自転車運転者の年齢層別

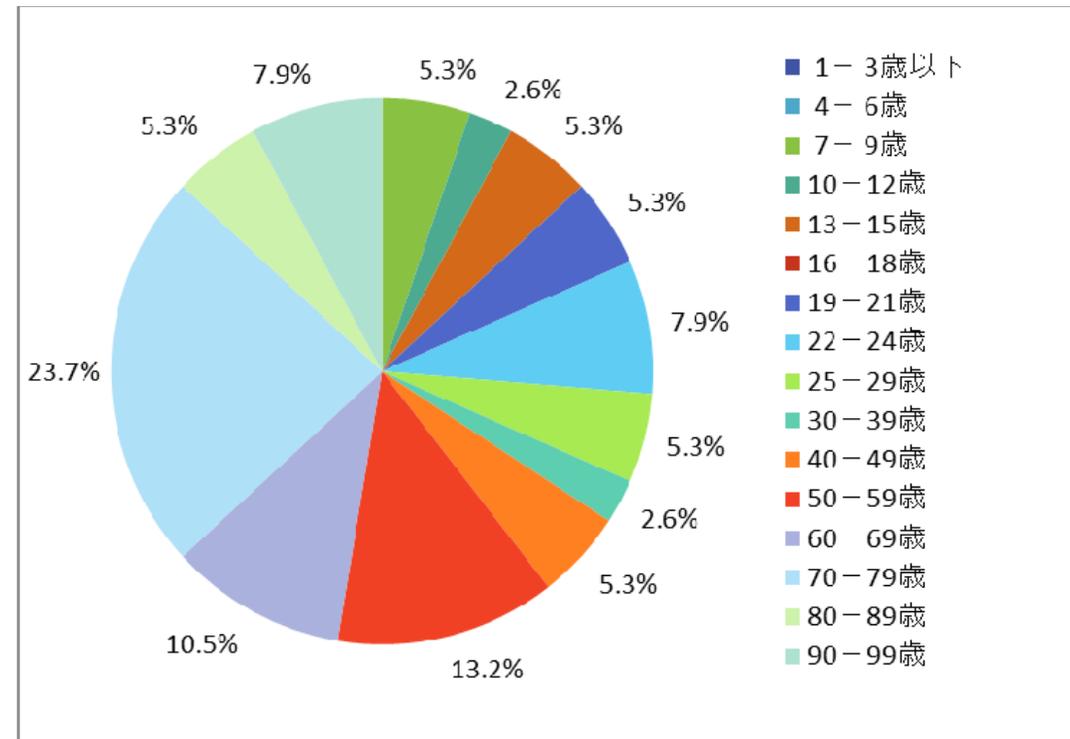
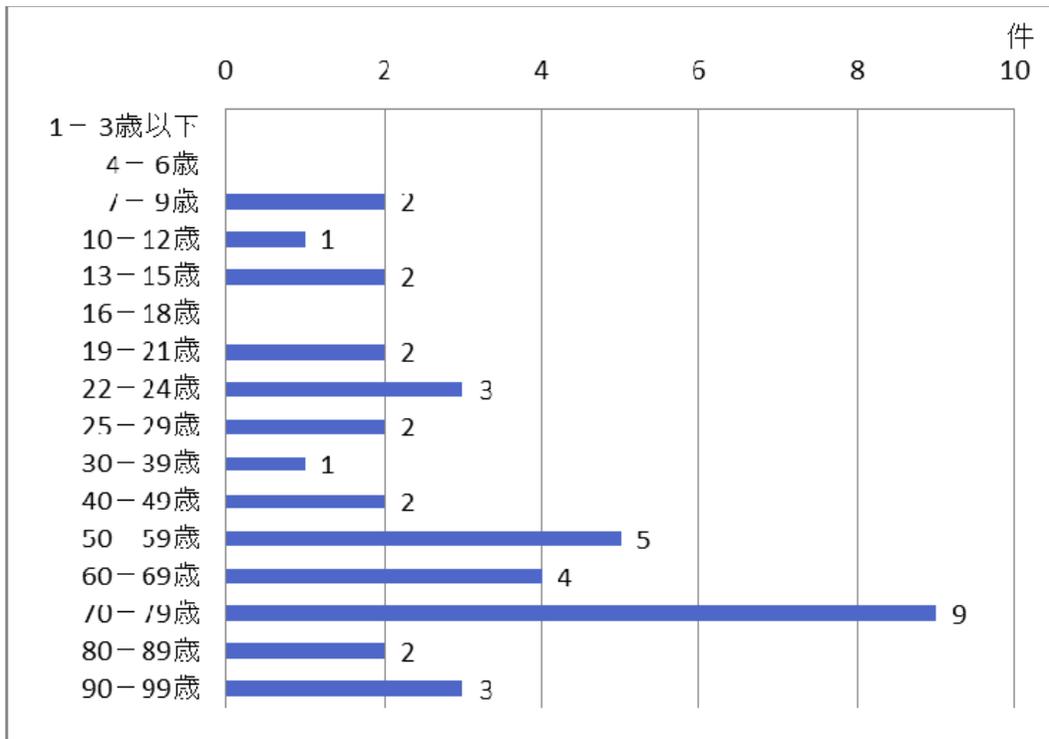
- ・死亡事故件数を自転車運転者の年齢層別にみると、「70-79歳」が最も多く20件(32.8%)となっている。
- ・次いで「60-69歳」8件(13.1%)となっており、60歳代以上で6割以上を占めている。



XII. 2018年死亡事故データ(対自転車死亡事故)

(1) 大型

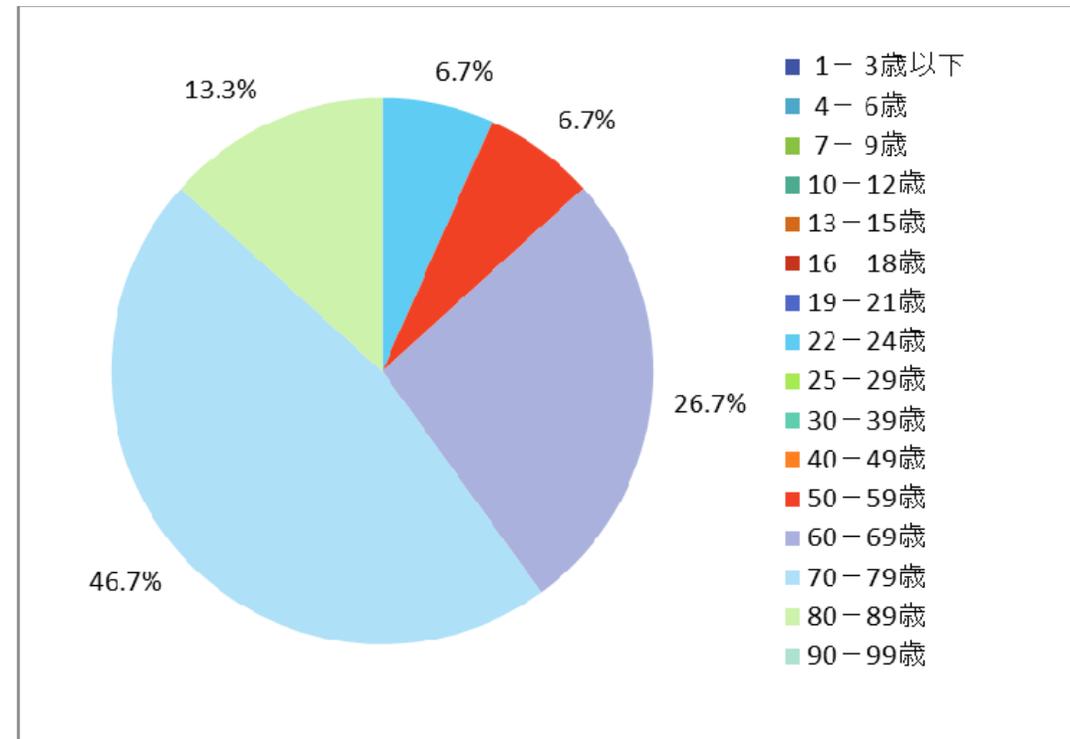
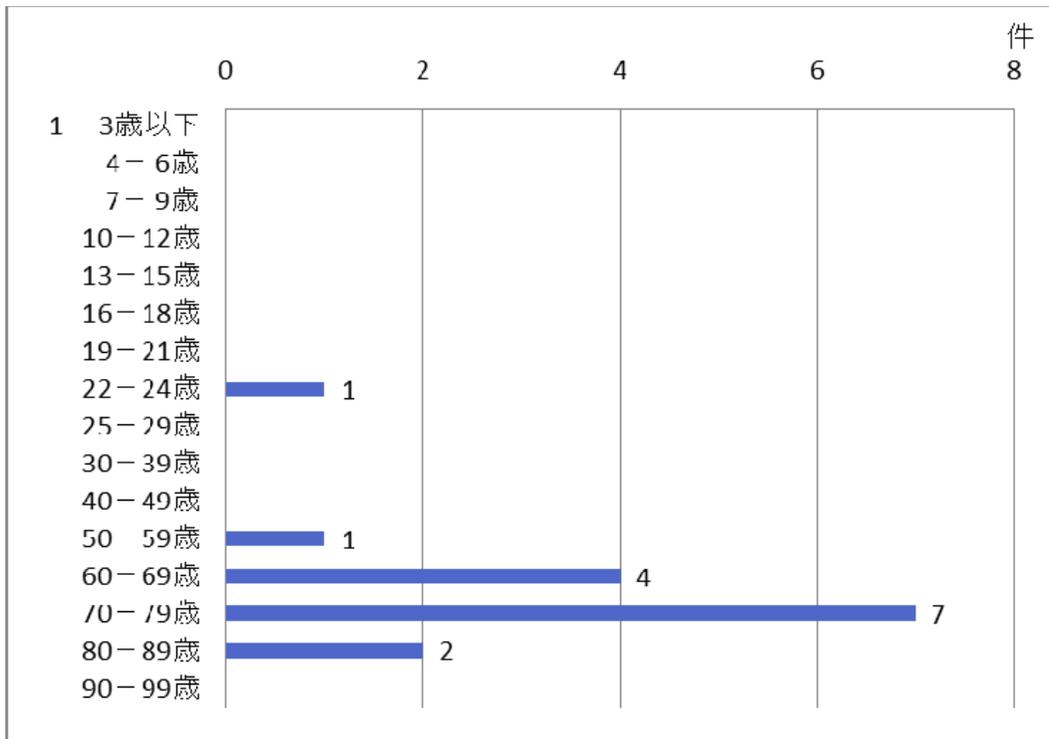
- ・死亡事故件数の自転車運転者の年齢層別を車種別にみると、「大型」は「70-79歳」が最も多く9件(23.7%)となっている。
- ・次いで「50-59歳」5件(13.2%)、「60-69歳」4件(10.5%)等と続いている。



XII. 2018年死亡事故データ(対自転車死亡事故)

(2) 中型

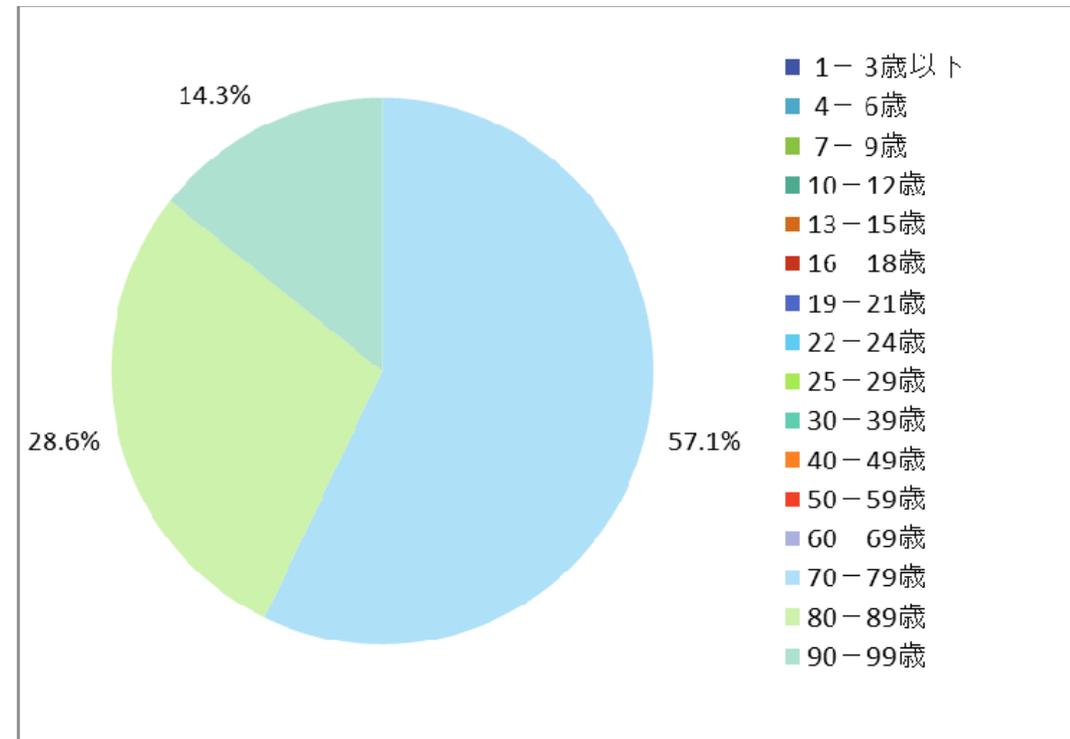
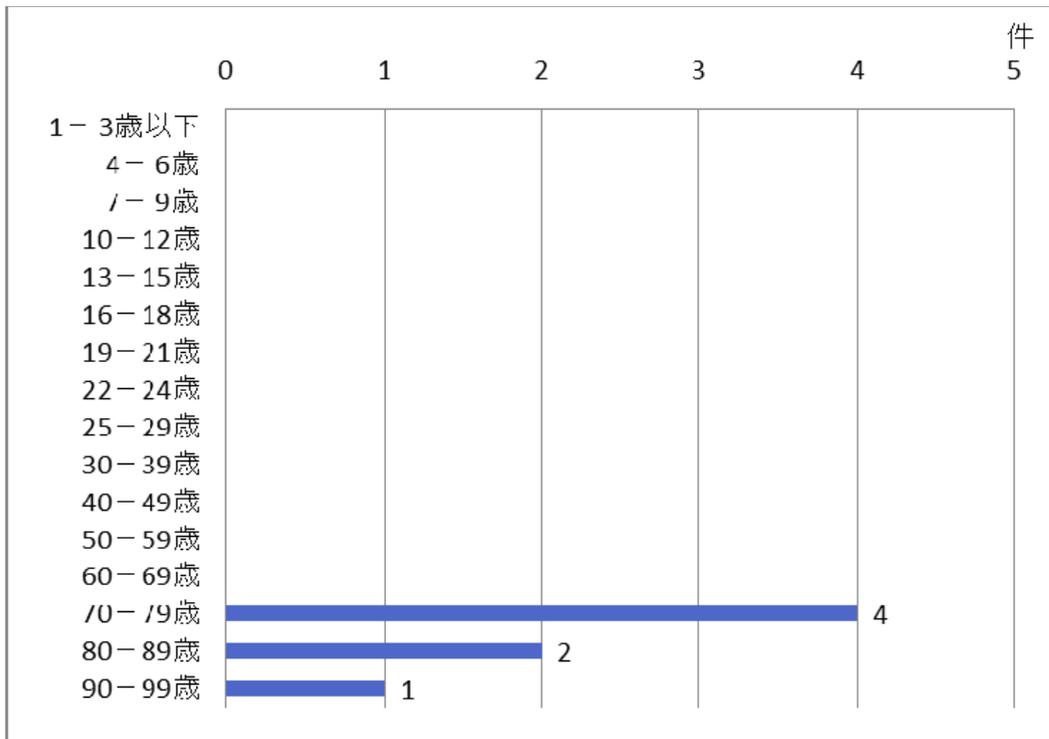
- ・死亡事故件数の自転車運転者の年齢層別を車種別にみると、「中型」は「70-79歳」が最も多く7件(46.7%)となっている。
- ・次いで、「60-69歳」4件(26.7%)等と続いている。



X II . 2018年死亡事故データ(対自転車死亡事故)

(3) 準中型

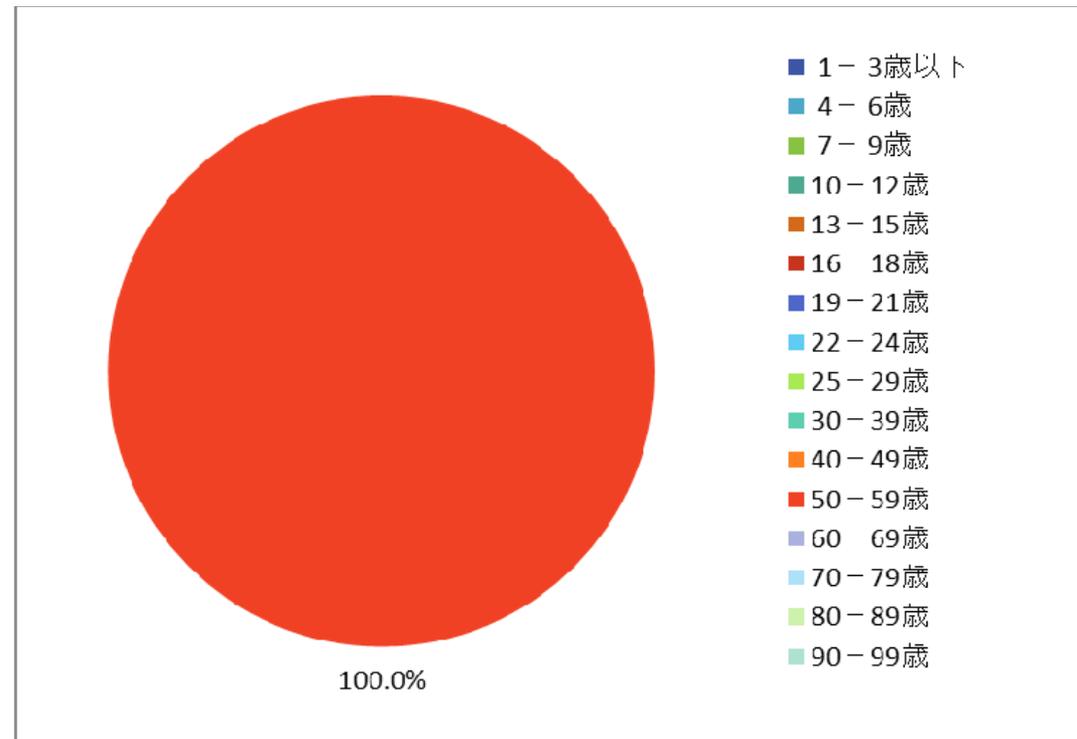
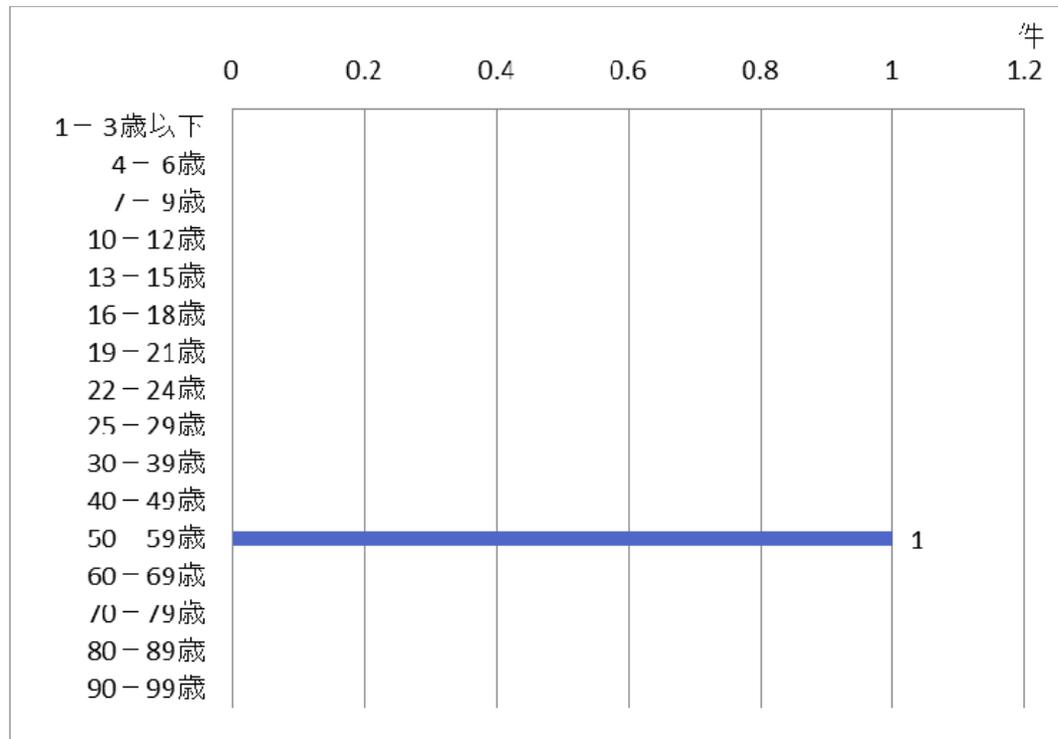
- ・死亡事故件数の自転車運転者の年齢層別を車種別にみると、「準中型」は「70-79歳」が最も多く4件(57.1%)となっている。
- ・全て70歳以上となっている。



X II . 2018年死亡事故データ(対自転車死亡事故)

(4) 普通

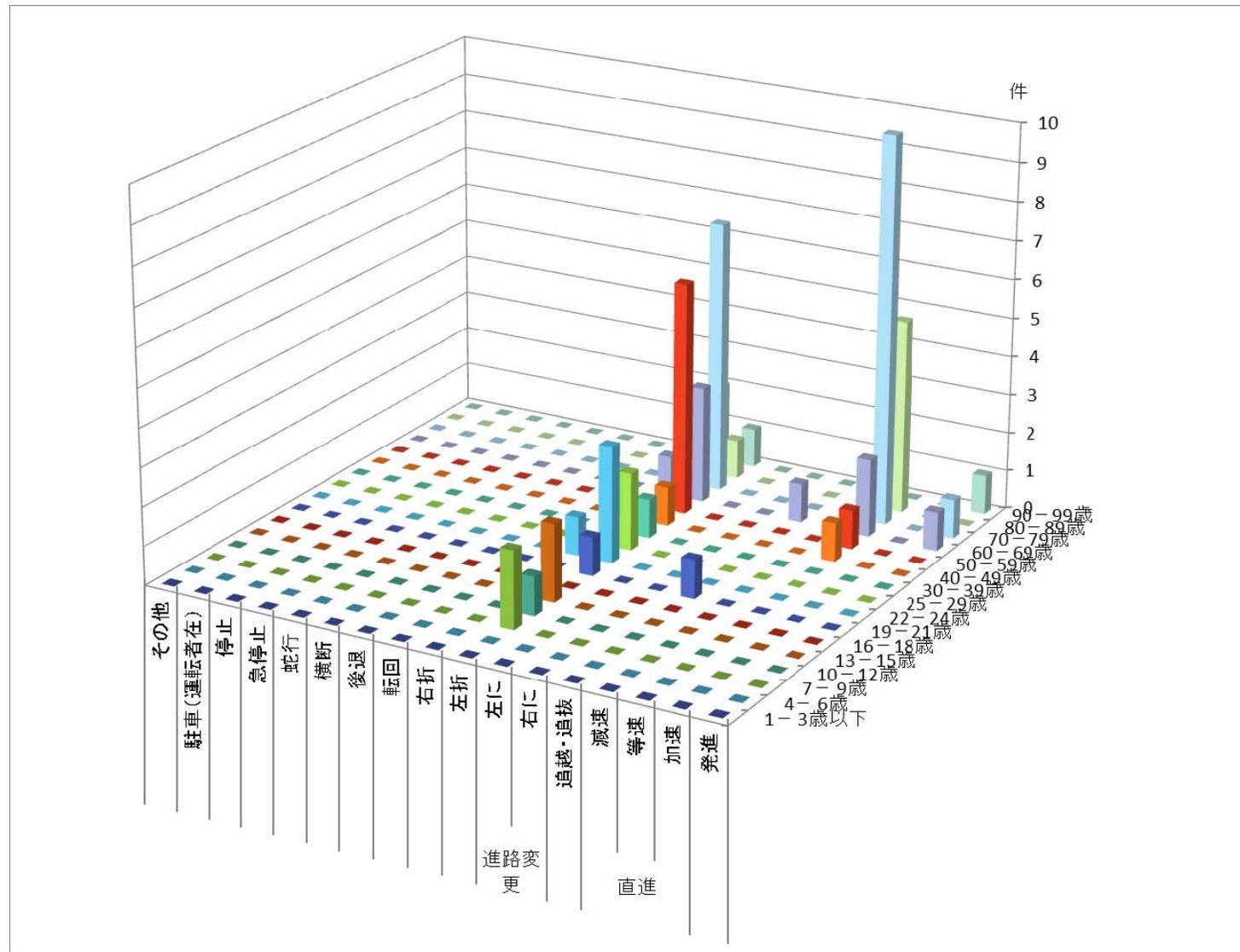
・死亡事故件数の自転車運転者の年齢層別を車種別にみると、「普通」は「50-59歳」1件(100.0%)となっている。



XII. 2018年死亡事故データ(対自転車死亡事故)

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」
が最も多く10件となっている。
- 次いで、
「左折」 - 「70-79歳」7件、
「左折」 - 「50-59歳」6件
等と続いている。



XII. 2018年死亡事故データ(対自転車死亡事故)

(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10件となっている。次いで、「80-89歳」5件、「60-69歳」2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、「70-79歳」が最も多く7件となっている。次いで、「50-59歳」6件、「22-24歳」、「60-69歳」がそれぞれ3件等と続いている。
- ・「右折」を自転車運転者の年齢層別にみると、「70-79歳」、「90-99歳」がそれぞれ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い。

「等速 直進」 n=19

「左折」 n=31

「右折」 n=6

