

第4 県内の特定事故の発生状況

1 死亡事故

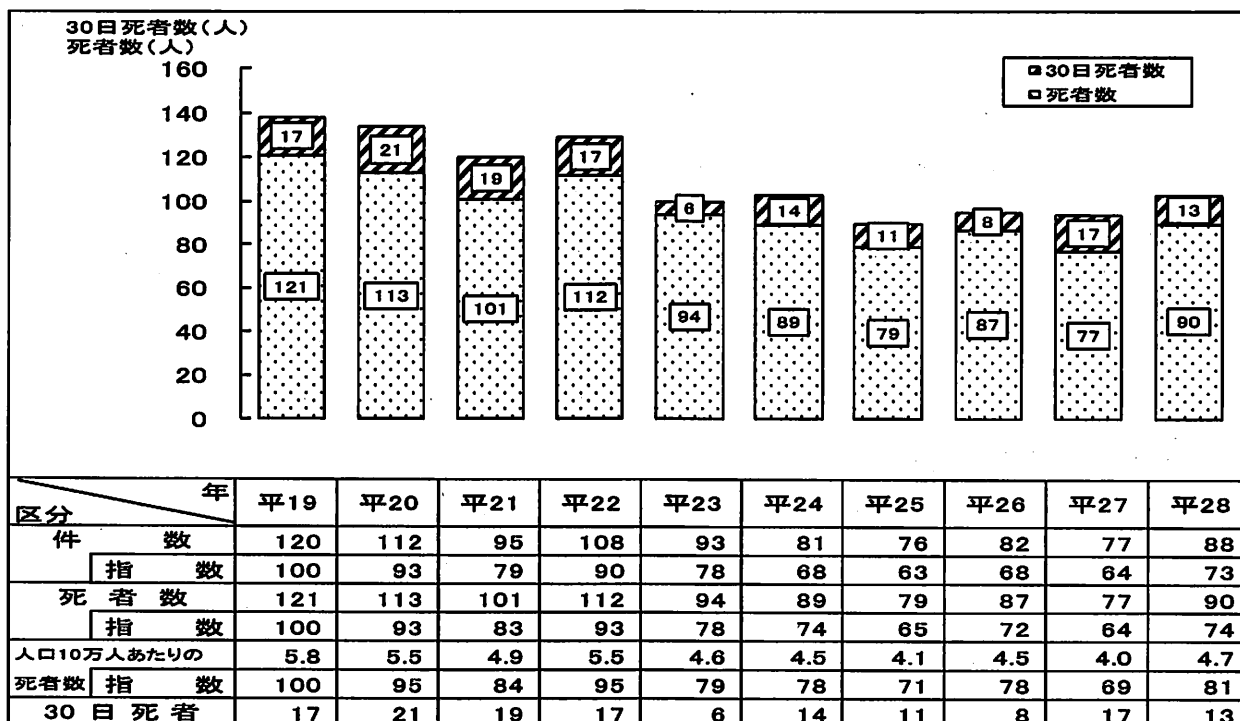
(1) 概況

平成28年の死亡事故は、前年に比べ発生件数、死者数とも増加した。

発生件数 88件（前年比 +11件 14.3%増）

死者数 90人（前年比 +13人 16.9%増）

過去10年間の推移をみると、死者、傷者とも凹凸はあるものの減少傾向にあり、平成28年は平成19年の7割程度に減少した。 （単位：件・人）

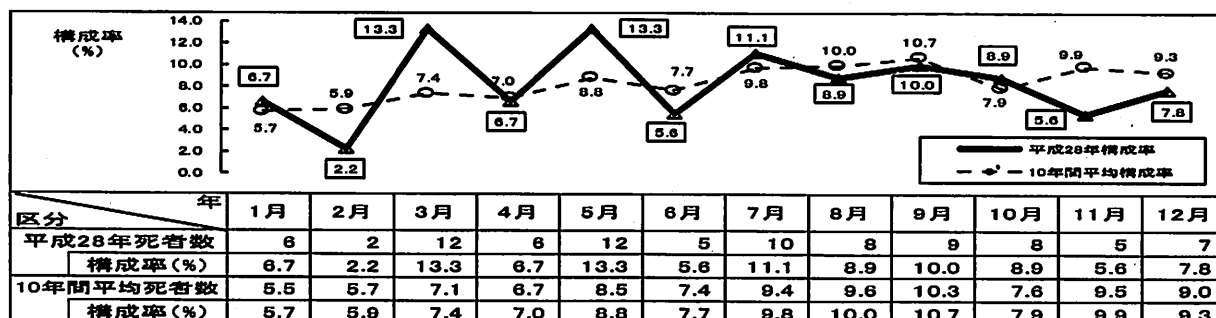


(2) 死亡事故の特徴

ア 月別

死者は、3月、5月が最多の12人、次いで7月の10人、少なかったのは2月の2人となっている。

月間死者数の構成率が過去10年間の各月平均を下回ったのは、2月、4月、6月、8月、9月、11月、12月であった。 （単位：人・%）



イ 時間別・曜日別

時間別では、18時～19時の9人が最も多くなっている。

曜日別では土曜日が最多の19人、金曜日が最小の10人となっている。

(単位：人)

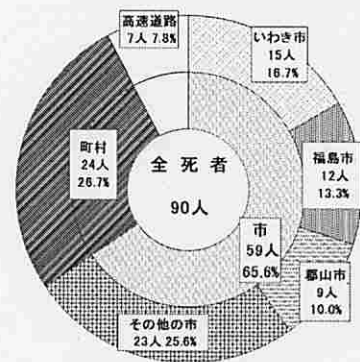
| 時間 | 0 | 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 | 7 | 8 | 9 | 10 | 11 | 12 | 13 | 14 | 15 | 16 | 17 | 18 | 19 | 20 | 21 | 22 | 23 | 合 |
|----|---|---|---|---|---|---|---|---|---|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|
| 曜日 | 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 | 7 | 8 | 9 | 10 | 11 | 12 | 13 | 14 | 15 | 16 | 17 | 18 | 19 | 20 | 21 | 22 | 23 | 24 | 計 |
| 日 | 0 | 1 | 1 | 1 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 1 | 1 | 1 | 0 | 2 | 1 | 0 | 2 | 1 | 0 | 0 | 1 | 1 | 1 | 0 | 15 |
| 月 | 1 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 1 | 0 | 1 | 1 | 0 | 0 | 1 | 0 | 2 | 2 | 0 | 1 | 0 | 0 | 0 | 0 | 1 | 0 | 11 |
| 火 | 0 | 0 | 0 | 1 | 1 | 0 | 0 | 1 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 1 | 0 | 0 | 0 | 0 | 2 | 1 | 0 | 1 | 3 | 0 | 11 |
| 水 | 0 | 0 | 0 | 0 | 1 | 0 | 1 | 0 | 0 | 0 | 2 | 0 | 1 | 0 | 0 | 1 | 2 | 1 | 1 | 1 | 2 | 0 | 0 | 0 | 13 |
| 木 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 1 | 0 | 1 | 0 | 2 | 0 | 0 | 1 | 1 | 1 | 0 | 1 | 2 | 0 | 0 | 1 | 0 | 0 | 11 |
| 金 | 0 | 0 | 0 | 0 | 1 | 2 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 1 | 0 | 0 | 1 | 0 | 0 | 2 | 0 | 0 | 0 | 3 | 0 | 10 |
| 土 | 1 | 0 | 1 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 4 | 1 | 1 | 0 | 0 | 2 | 2 | 2 | 0 | 1 | 2 | 1 | 1 | 0 | 0 | 0 | 19 |
| 合計 | 2 | 1 | 2 | 2 | 3 | 2 | 3 | 1 | 6 | 3 | 6 | 1 | 3 | 6 | 6 | 7 | 4 | 5 | 9 | 3 | 4 | 3 | 8 | 0 | 90 |

ウ 市町村別

死者数の最も多い市町村はいわき市の15人で、次いで福島市12人、郡山市の9人の順に多い。

また、市部全体の死者数は59人で、全死者の65.6%を占めている。

市町村別

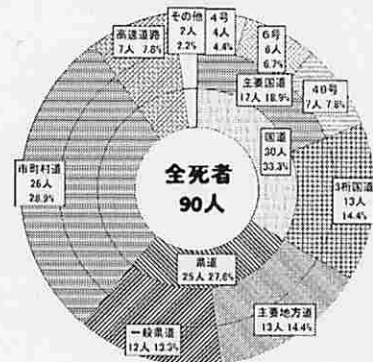


エ 道路別、道路線形別、形状別

(ア) 道路別

国道での死者が30人と多く、全死者の33.3%を占めている。次いで、市町村道の26人(28.9%)となっている。

道路別



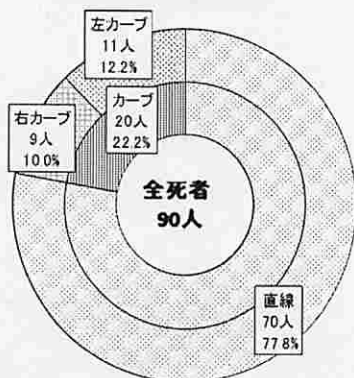
(イ) 道路線形別

直線道路での死者は70人で全死者の77.8%を占め、カーブでの死者は20人で、右カーブ9人、左カーブ11人となっている。

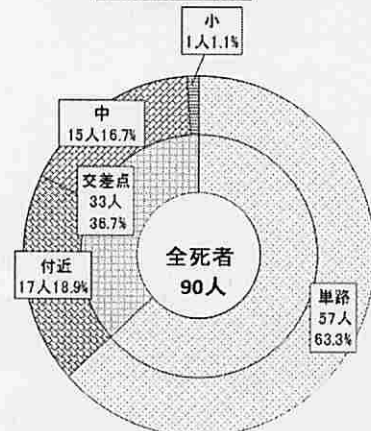
(ロ) 道路形状別

単路での死者は57人で全死者の63.3%を占め、交差点での死者は33人で36.7%を占めている。

道路線形別



道路形状別



(注)
 大交差点 道路幅員13m以上
 中交差点 道路幅員5.5m以上13m未満
 小交差点 道路幅員5.5m未満

オ 第1当事者別 (88件)

(7) 車種別

普通乗用車の事故が27件で全死亡事故の30.7%を占め最も多く、次いで軽乗用車23件、軽貨物車10件の順となっている。

(イ) 年齢別

60歳代による事故が20件で最も多く、次いで30歳代が16件と多くなっている。

また、高齢者による事故が19件で昨年比8件減少している。

(単位：件)

| 当事者 | 乗用車 | | | | 貨物車 | | | | 特殊車 | 二輪車 | | 自転車 | 歩行者 | その他 | 合計 | |
|------------|--------|----|----|----|-----|----|----|----|-----|------|----|-----|-----|-----|----|----|
| | 大型 | 中型 | 普通 | 軽 | 大型 | 中型 | 普通 | 軽 | | 自動二輪 | 原付 | | | | | |
| 年齢 | 型 | 型 | 通 | | 型 | 型 | 通 | | | | | | | | | |
| 16歳未満 | | | | | | | | | | | | 1 | | | 1 | |
| 16～19歳 | | | 1 | 2 | | | | | | | | | | | 3 | |
| 20歳代 | 20～24歳 | | 2 | 3 | | 1 | | 1 | | | | | | | 7 | |
| | 25～29歳 | | 1 | 1 | | 2 | | | | | | | | | 4 | |
| 30歳代 | 30～34歳 | | 3 | 3 | | | | 1 | | 1 | | | | | 8 | |
| | 35～39歳 | | 2 | 2 | | 1 | 2 | | 1 | | | | | | 8 | |
| 40歳代 | 40～44歳 | | 1 | 1 | 3 | | | | | | | | | | 5 | |
| | 45～49歳 | | 3 | | 1 | | 2 | | | 1 | | 1 | | | 8 | |
| 50歳代 | 50～54歳 | | 2 | | 1 | 1 | | | | | | | | | 4 | |
| | 55～59歳 | | | 4 | 1 | | 1 | | | 1 | | | | | 7 | |
| 60歳代 | 60～64歳 | | | 5 | 2 | | 1 | | 3 | 1 | 1 | 1 | | | 14 | |
| | 65～69歳 | | | 1 | 3 | | | | 2 | | | | | | 6 | |
| 70歳代 | 70～74歳 | | | 1 | 1 | | | | 1 | | | | | | 3 | |
| | 75～79歳 | | | | 1 | | | | 2 | | | | | | 3 | |
| 80歳以上 | | | 1 | 3 | | | | | | | 3 | | | | 7 | |
| その他(当事者不明) | | | | | | | | | | | 3 | | | | 0 | |
| 合計 | | 0 | 0 | 27 | 23 | 5 | 7 | 4 | 10 | 2 | 3 | 4 | 3 | 0 | 0 | 88 |
| 内数 | 子ども | | | | | | | | | | | | | | | 0 |
| | 幼児 | | | | | | | | | | | | | | | 0 |
| | 小学生 | | | | | | | | | | | 1 | | | | 1 |
| | 中学生 | | | | | | | | | | | | | | | 0 |
| | 高校生 | | | | | | | | | | | | | | | 0 |
| 高齢者 | | | 3 | 8 | | | | 5 | | | 3 | | | | 19 | |
| 男性 | | | 24 | 11 | 5 | 7 | 4 | 10 | 2 | 3 | 2 | 3 | | | 71 | |
| 女性 | | | 3 | 12 | | | | | | | 2 | | | | 17 | |
| 県外居住者 | | | 5 | | 4 | 2 | 1 | | | | 1 | | | | 13 | |

(ウ) 年齢別・死亡事故発生率

免許人口1万人に対する死亡事故率は、全体の0.7に対して10歳代が1.9と高い。

(単位：件・人)

| 区分 | 男性 | | | 女性 | | | 合計 | | | |
|--------|----------|--------|---------------|---------|--------|---------------|-----------|--------|---------------|-----|
| | 免許人口 | 件数 | 免許人口1万人当たり事故率 | 免許人口 | 件数 | 免許人口1万人当たり事故率 | 免許人口 | 件数 | 免許人口1万人当たり事故率 | |
| 青年 | 10歳代 | 8,720 | 2 | 2.3 | 6,988 | 1 | 1.4 | 15,708 | 3 | 1.9 |
| | 20～24歳 | 41,718 | 6 | 1.4 | 36,971 | 1 | 0.3 | 78,689 | 7 | 0.9 |
| 計 | 50,438 | 8 | 1.6 | 43,959 | 2 | 0.5 | 94,397 | 10 | 1.1 | |
| 25～29歳 | 45,285 | 4 | 0.9 | 40,371 | | 0.0 | 85,656 | 4 | 0.5 | |
| 30歳代 | 109,038 | 11 | 1.0 | 99,129 | 5 | 0.5 | 208,167 | 16 | 0.8 | |
| 40歳代 | 125,444 | 9 | 0.7 | 116,718 | 3 | 0.3 | 242,162 | 12 | 0.5 | |
| 50歳代 | 122,341 | 11 | 0.9 | 114,655 | | 0.0 | 236,996 | 11 | 0.5 | |
| 60～64歳 | 71,223 | 11 | 1.5 | 61,650 | 2 | 0.3 | 132,873 | 13 | 1.0 | |
| 高齢者 | 1,94,253 | 14 | 0.7 | 113,154 | 5 | 0.4 | 307,407 | 19 | 0.6 | |
| 合計 | 718,022 | 68 | 0.9 | 589,636 | 17 | 0.3 | 1,307,658 | 85 | 0.7 | |

(注1) 自転車・歩行者の第1当事者は含まない。(注2) 免許人口は平成28年12月末現在

(エ) 車種別、免許経過年数別

運転免許を要しない第1当事者の死亡事故については、自転車が3件発生した。

運転免許を要する車両による死亡事故85件について車種に該当する免許を取得してからの経過年数をみると、10年以上経過した者による事故が66件と全体の77.6%を占めている。

(単位：件)

| 経過年数 | 乗用車 | | | | 貨物車 | | | | 特殊車 | 二輪車 | | | | 合計 |
|---------|-------|----|----|----|-----|----|----|----|-----|------|-----|------|----|----|
| | 大型 | 中型 | 普通 | 軽 | 大型 | 中型 | 普通 | 軽 | | 小型二輪 | 軽二輪 | 二種原付 | 原付 | |
| 有資格 | 1年未満 | | | 1 | 1 | | | | | | | | | 2 |
| | 1～2年 | | | | | | | | | | | | | 1 |
| | 2～3年 | | | | | | 1 | | | | | 1 | | 1 |
| | 3～4年 | | | 2 | 1 | | | | | | | | | 3 |
| | 4～5年 | | | 1 | 1 | | | | | | | | | 2 |
| | 10年未満 | | | 4 | | | | 1 | 1 | | | | 1 | 7 |
| | 10年以上 | | | 19 | 18 | 5 | 5 | 3 | 9 | 2 | 1 | | 1 | 66 |
| 免許外・無免許 | | | | | 1 | | 2 | | | | | | | 3 |
| 合計 | 0 | 0 | 27 | 23 | 5 | 7 | 4 | 10 | 2 | 1 | 1 | 1 | 4 | 85 |

(オ) 違反別

悪質違反による事故が25件となっており、全死亡事故件数の28.4%を占めている。

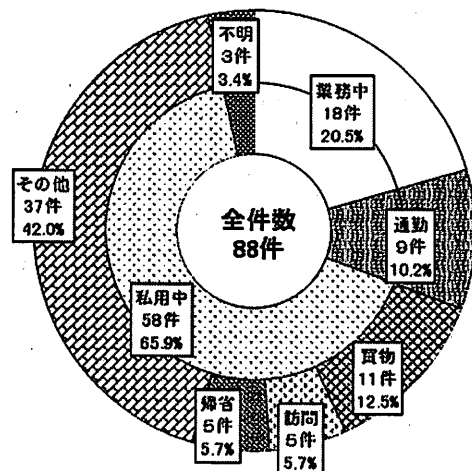
違反別でみると前方不注意が33件ともっとも多い。

(単位：件)

| 違反別 | | | 件数 | 違反別 | | | 件数 | 違反別 | | | 件数 |
|-----------|---------|-------|------|----------|------|----------|------|--------|------|---------|----|
| 車両の違反 | 悪質違反 | 信号無視 | 4 | 車両の違反 | 徐行違反 | 徐行違反 | 2 | 歩行者の違反 | 信号無視 | 横断歩道外横断 | |
| | | 最高速度 | 4 | | | ハンドル操作不適 | 9 | | | 横断歩道外横断 | |
| | | 通区・追越 | 10 | | | ブレーキ操作不適 | 1 | | | 斜め横断 | |
| | | 歩行者妨害 | 4 | | | 前方不注意 | 33 | | | 走行車両直前直 | |
| | | 一時不停止 | 3 | | | 動静不注意 | 3 | | | 横断禁止場所 | |
| | | 酒酔い運転 | | | | 安全不確認 | 5 | | | 計 | 0 |
| | 計 | 25 | 安全速度 | | | | 飛び出し | | | | |
| | 横断等禁止 | 2 | 予測不適 | | | 1 | その他 | | | | |
| | 車間距離不保持 | | その他 | | | 1 | 計 | | 0 | | |
| | 進路変更禁止 | | 違反計 | | | 52 | 不明 | | | | |
| 右折違反 | | ドア開放等 | | 合計 | 88 | | | | | | |
| 左折違反 | | その他 | 2 | 内数(飲酒運転) | 4 | | | | | | |
| 優先通行妨害等 | | 計 | 88 | | | | | | | | |
| 交差点安全進行義務 | 5 | | | | | | | | | | |

(カ) 通行目的別

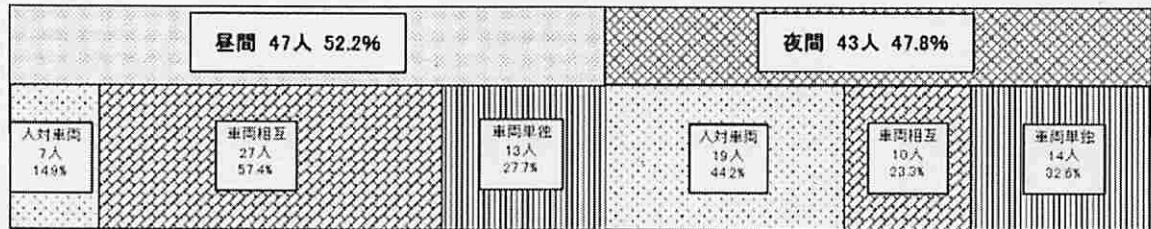
私用中に発生した事故が58件と全事故の65.9%を占めており、その中でも買い物の11件が最も多く、次いで訪問・帰省の5件の順となっている。



カ 事故類型別死者数

| | |
|------|-----------------------|
| 人対車両 | 26人 (全死者の 28.9 パーセント) |
| 車両相互 | 37人 (全死者の 41.1 パーセント) |
| 車両単独 | 27人 (全死者の 30.0 パーセント) |

となっており、これを昼夜別でみると、昼間には車両相互、車両単独の死亡事故が多発し、夜間には人対車両の死亡事故の割合が高くなっている。

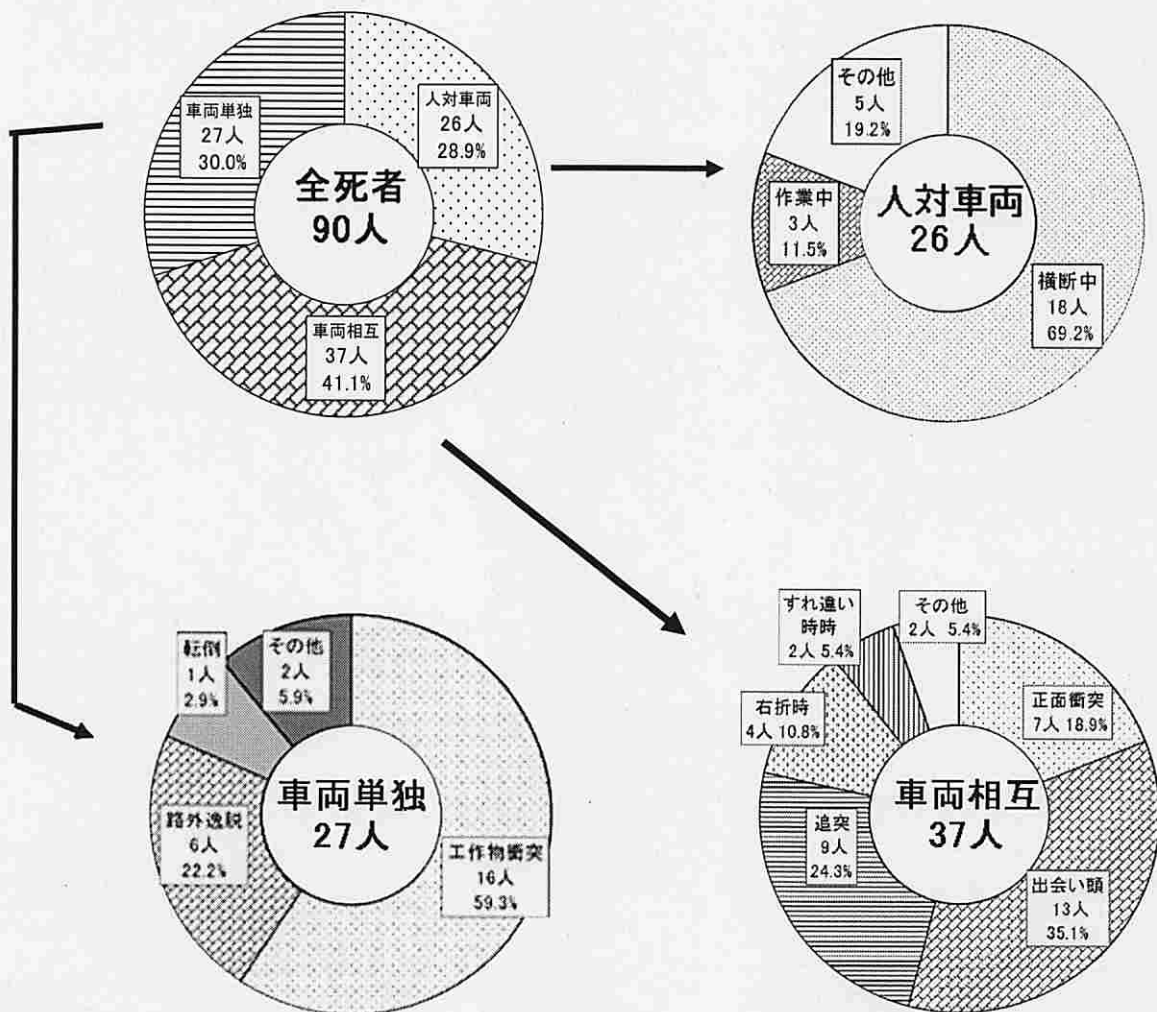


事故類型でみると

人対車両…横断中が18人と最も多く69.2パーセントを占めている。

車両相互…出会い頭が13人と最も多く35.1パーセントを占めている。

車両単独…工作物衝突が16人と最も多く59.3パーセントを占めている。



(3) 死者の状態

ア 当事者別

自動車運転の死者は 33 人で全死者の 36.7 パーセントを占め一番多い。次いで歩行中の 28 人 (31.1%) が続いている。

(単位：人・%)

| 区分 | 状態 | 自動車 | | | 自動二輪 | | | 原付乗車中 | | 自転車乗車中 | | 歩行中 | | その他 | 合計 |
|--------|----|-----|-----|-----|------|-----|-----|-------|-----|--------|-----|-----|------|-----|-------|
| | | 運転中 | | 同乗 | 運転中 | | 同乗 | 1当 | 2当 | 1当 | 2当 | 1当 | 2当 | | |
| | | 1当 | 2当 | | 1当 | 2当 | | | | | | | | | |
| 死者 | | 27 | 6 | 5 | 3 | 4 | | 4 | 1 | 3 | 8 | | 28 | 1 | 90 |
| 構成率(%) | | 30 | 6.7 | 5.6 | 3.3 | 4.4 | 0.0 | 4.4 | 1.1 | 3.3 | 8.9 | 0.0 | 31.1 | 1.1 | 100.0 |

イ 年齢別・状態別

高齢者の死者は 41 人(全死者の 45.6%)で、うち歩行者の死者は 18 人と多く高齢死者の 43.9 パーセントを占めている。

歩行中の死者に占める高齢者の割合は 28 人中 18 人 (64.3%) と構成率が高くなっている。

(単位：人)

| 年齢 | 状態 | 自動車 | | | | 自動二輪 | | 原付乗車中 | 自転車乗車中 | 歩行中 | その他 | 合計 |
|--------|-------|-----|-----|-----|----|------|----|-------|--------|-----|-----|----|
| | | 乗用車 | 貨物車 | 特殊車 | 同乗 | 運転 | 同乗 | | | | | |
| 16歳未満 | | | | | 1 | | | 2 | 1 | | | 4 |
| 16～19歳 | | 2 | | | | | | 1 | | | | 3 |
| 20歳代 | 20～24 | 2 | 1 | | | | 1 | | | 2 | | 6 |
| | 25～29 | | | | | | 1 | | | | | 1 |
| 30歳代 | 30～34 | 2 | | | | | 1 | | | 2 | | 5 |
| | 35～39 | 3 | 1 | | | | | | | 1 | | 5 |
| 40歳代 | 40～44 | 1 | | | | | 1 | | | 1 | | 3 |
| | 45～49 | | 3 | | | | 1 | | 1 | 1 | | 6 |
| 50歳代 | 50～54 | 1 | | | | | | 1 | | | | 2 |
| | 55～59 | 1 | 2 | | | | 1 | | | 2 | | 6 |
| 60歳代 | 60～64 | 3 | 2 | 1 | | | | 1 | 1 | 1 | | 8 |
| | 65～69 | 2 | | 1 | | | 1 | | 1 | 1 | | 6 |
| 70歳代 | 70～74 | | 1 | | | | | 1 | 1 | 2 | | 4 |
| | 75～79 | | 1 | | 1 | | | 1 | | 2 | | 5 |
| 80歳以上 | | 2 | 1 | | 3 | | 3 | 3 | 13 | 1 | | 26 |
| 合計 | | 19 | 12 | 2 | 5 | 7 | 0 | 5 | 11 | 28 | 1 | 90 |
| 内数 | 子ども | | | | 1 | | | | 1 | | | 2 |
| | 幼児 | | | | | | | | | 1 | | 1 |
| | 小学生 | | | | | | | | | | | 0 |
| | 中学生 | | | | | | | | 1 | | | 1 |
| 高齢者 | | 4 | 3 | 1 | 4 | 1 | | 4 | 5 | 18 | 1 | 41 |
| 男性 | | 11 | 12 | 2 | | 7 | | 3 | 9 | 13 | 1 | 58 |
| 女性 | | 8 | | | 5 | | | 2 | 2 | 15 | | 32 |

ウ 職業別

無職が 36 人と最も多く全死者の 40.0 パーセントを占め、次いでサービス業の 16 人、建設業の 7 人の順となっている。

(単位：人)

| 職業 | 状態 | 自動車 | | | | 自動二輪 | | 原付乗車中 | 自転車乗車中 | 歩行中 | その他 | 合計 |
|---------|----|-----|-----|-----|----|------|----|-------|--------|-----|-----|----|
| | | 乗用車 | 貨物車 | 特殊車 | 同乗 | 運転 | 同乗 | | | | | |
| 職業運転者 | | | 2 | | | | 1 | | | | | 3 |
| 公務員 | | | 1 | | | | 1 | | | | | 2 |
| 農・林・漁業 | | | 1 | 2 | | | | | | 1 | | 4 |
| 建設業 | | 1 | 2 | | | | 1 | | | 3 | | 7 |
| 製造業 | | 2 | | | | | | | 2 | 2 | | 6 |
| 卸・小売業 | | | 1 | | | | | | 1 | 2 | | 4 |
| 運輸業・郵便業 | | 1 | | | | | | | | | | 1 |
| 飲食業・宿泊業 | | | | | | | | | | | | 0 |
| サービス業 | | 6 | 1 | | | 4 | | | 1 | 4 | | 16 |
| 子ども | | | | | 1 | | | | 1 | 1 | | 3 |
| 高校生 | | | | | | | | | 1 | | | 1 |
| 学生 | | 1 | | | | | | | 1 | | | 2 |
| 主婦 | | | | | | | | | | | | 0 |
| 無職 | | 6 | 3 | | 4 | | | 4 | 4 | 14 | 1 | 36 |
| その他 | | 2 | 1 | | | | | 1 | | 1 | | 5 |
| 合計 | | 19 | 12 | 2 | 5 | 7 | 0 | 5 | 11 | 28 | 1 | 90 |

エ 状態別の違反

(ア) 歩行者

歩行者の死者28人のうち、17人(歩行者死者の60.7%)には何らかの違反があり、横断中の違反が6人と多く、違反のある歩行者死者の35.3パーセントを占めている。

(単位：人)

| 違反等 区分 | 信号 無視 | 通行 区分 | 横断 | | | | | 計 | 幼児 のき | ひとり 歩 | めいい か | は 路 上 作 業 | 飛 び 出 し | そ の 他 | 違 反 な し | 合 計 |
|-----------|----------|----------|---------------|------------------|-----------------------|------------------|------------------|---|----------|----------|----------|-----------------------|------------------|-------------|------------------|--------|
| | | | 横断 歩道 外 | 斜 め 横 断 | 駐 停 車 両 後 | 直 前 直 後 | 走 行 直 後 | | | | | | | | | |
| 1 当 | | | | | | | 0 | | | | | | | | 0 | |
| 2当以下 | | | 5 | | | 1 | 6 | 1 | 4 | | 1 | | 5 | 11 | 28 | |

(イ) 自転車

自転車乗用中の死者11人のうち10人に何らかの違反があり、安全不確認が4人と最も多い。

(単位：人)

| 違反 区分 | 信号 無視 | 右 側 通 行 | 横 断 等 禁 止 | 右 折 違 反 等 | 優 先 通 行 妨 害 | 交 差 点 安 全 進 行 | 一 時 不 停 止 | 灯 火 違 反 | 酒 酔 い 運 転 | 徐 行 場 所 違 反 | ハ ン ド ル 操 作 不 適 | 前 方 不 注 意 | 安 全 不 確 認 | そ の 他 | 違 反 な し | 合 計 |
|----------|----------|------------------|-----------------------|-----------------------|----------------------------|---------------------------------|-----------------------|------------------|-----------------------|----------------------------|--------------------------------------|-----------------------|-----------------------|-------------|------------------|--------|
| 1 当 | | | | | | | | | | | 1 | 1 | 1 | | | 3 |
| 2当以下 | | | | | | 3 | | | | | | | 3 | 1 | 1 | 8 |

(ウ) 原付

原付乗車中の死者5人は、全員に何らかの違反があった。

(単位：人)

| 違反 区分 | 信号 無視 | 最 高 速 度 | 通 行 区 分 | 横 断 等 禁 止 | 右 折 違 反 | 一 時 不 停 止 | 優 先 通 行 | 交 差 点 安 全 | 徐 行 | 酒 酔 い 運 転 | ハ ン ド ル 操 作 不 適 | ブ レ ー キ 操 作 不 適 | 前 方 不 注 意 | そ の 他 | 違 反 な し | 合 計 |
|----------|----------|------------------|------------------|-----------------------|------------------|-----------------------|------------------|-----------------------|--------|-----------------------|--------------------------------------|--------------------------------------|-----------------------|-------------|------------------|--------|
| 1 当 | 1 | | | | | | | | | | 1 | | 1 | 1 | | 4 |
| 2当以下 | | | 1 | | | | | | | | | | | | | 1 |

(エ) 自動二輪

自動二輪車乗車中の死者7人のうち5人に何らかの違反があり、前方不注意、安全速度が各2人と最も多い。

(単位：人)

| 違反 区分 | 信号 無視 | 最 高 速 度 | 通 行 区 分 | 右 折 違 反 | 一 時 不 停 止 | 優 先 通 行 | 交 差 点 安 全 | 酒 酔 い 運 転 | 徐 行 | ハ ン ド ル 操 作 不 適 | 前 方 不 注 意 | 安 全 不 確 認 | 安 全 速 度 | そ の 他 | 違 反 な し | 合 計 |
|----------|----------|------------------|------------------|------------------|-----------------------|------------------|-----------------------|-----------------------|--------|--------------------------------------|-----------------------|-----------------------|------------------|-------------|------------------|--------|
| 1 当 | | | 1 | | | | | | | | 2 | | | | | 3 |
| 2当以下 | | | | | | | | | | | | | 2 | | 2 | 4 |
| 同 乗 | | | | | | | | | | | | | | | | 0 |

(オ) 自動車

自動車乗車中の死者は、運転中死者 33 人、同乗中死者 5 人の合計 38 人である。

運転中死者の違反別では、安全運転義務違反が 16 人で最も多く、運転中死者の 48.5 パーセントを占めている。

事故類型別では、車両単独による死者が、運転中死者 18 人、同乗中死者 1 人の合計 19 人で最も多く、自動車乗車中の死者全体の 50.0 パーセントを占めている。

車両単独事故においても安全運転義務違反が 11 人と最も多い。

(単位:人)

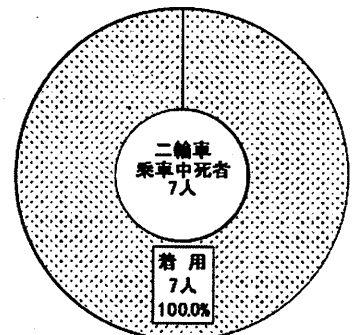
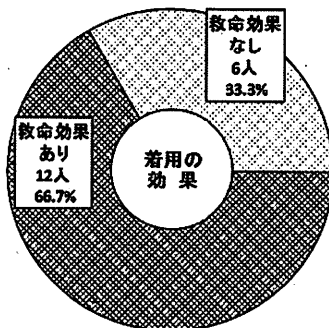
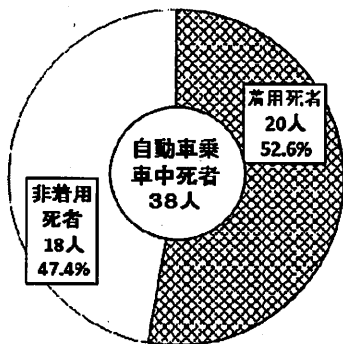
| 区分 | 違反 | 運 転 中 | | | | | | | | | | | | | | | 同 乗 中 計 | 合 計 | | | | |
|------|-------|-------|--------|-------|-------|-------|---------|---------|-------|-------|-------------|-------|-------|-------|------|------|---------|-----|------|-----|----|----|
| | | 信号無視 | 最高速度超過 | 通区・追越 | 一時不停止 | 酒酔い運転 | 優先通行妨害等 | 交差点安全進行 | 横断等禁止 | 過労等運転 | 安全運転義務 | | | | | その他の | | | 違反なし | | | |
| | | | | | | | | | | | ハンドル・ブレーキ操作 | 前方不注意 | 動静不注意 | 安全不確認 | 安全速度 | | | | | その他 | | |
| 当事者 | 1 当 | 1 | 3 | 5 | 1 | | | | | | 8 | 7 | | | | | | 2 | 27 | 27 | | |
| | 2 当 | | | | | | | | | | | 1 | | | | | | | 4 | 5 | | |
| | 3 当以下 | | | | | | | | | | | | | | | | | 1 | 1 | 5 | | |
| 事故類型 | 正面衝突 | | | 3 | | | | | | | | | | | | | | | 2 | 5 | | |
| | 追出 | | | | | | | | | | | 4 | | | | | | | 3 | 7 | | |
| | 出会い頭 | 1 | | | | | | | | | | | | | | | | | 1 | 3 | | |
| | 追越・追抜 | | | 1 | | | | | | | | | | | | | | | 1 | 1 | | |
| | 回時 | | | | | | | | | | | | | | | | | | 0 | 0 | | |
| | 右折時 | | | | | | | | | | | | 1 | | | | | | 1 | 1 | | |
| | その他 | | | | | | | | | | | | | | | | | | 0 | 1 | | |
| 計 | | 1 | 0 | 4 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 5 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 5 | 15 | 4 | 19 | |
| 型別 | 車両単独 | | 3 | 1 | 1 | | | | | | 8 | 3 | | | | | | | 2 | 18 | 1 | 19 |
| 合計 | | 1 | 3 | 5 | 1 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 8 | 8 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 7 | 33 | 5 | 38 | |

オ シートベルト・チャイルドシート着用状況

(ア) シートベルト

自動車乗車中の死者38人中、シートベルトを着用していたのは20人で、着用率は52.6パーセントと低調である。

また、非着用死者18人中、12人（非着用で死亡した者の66.7%）はシートベルトを着用していれば救命効果があったと認められる。



(イ) ヘルメット

二輪乗車中の死者は7人であったが、全員ヘルメットを着用していた。

2 歩行者の事故

(1) 概況

交通事故で死傷した歩行者は、

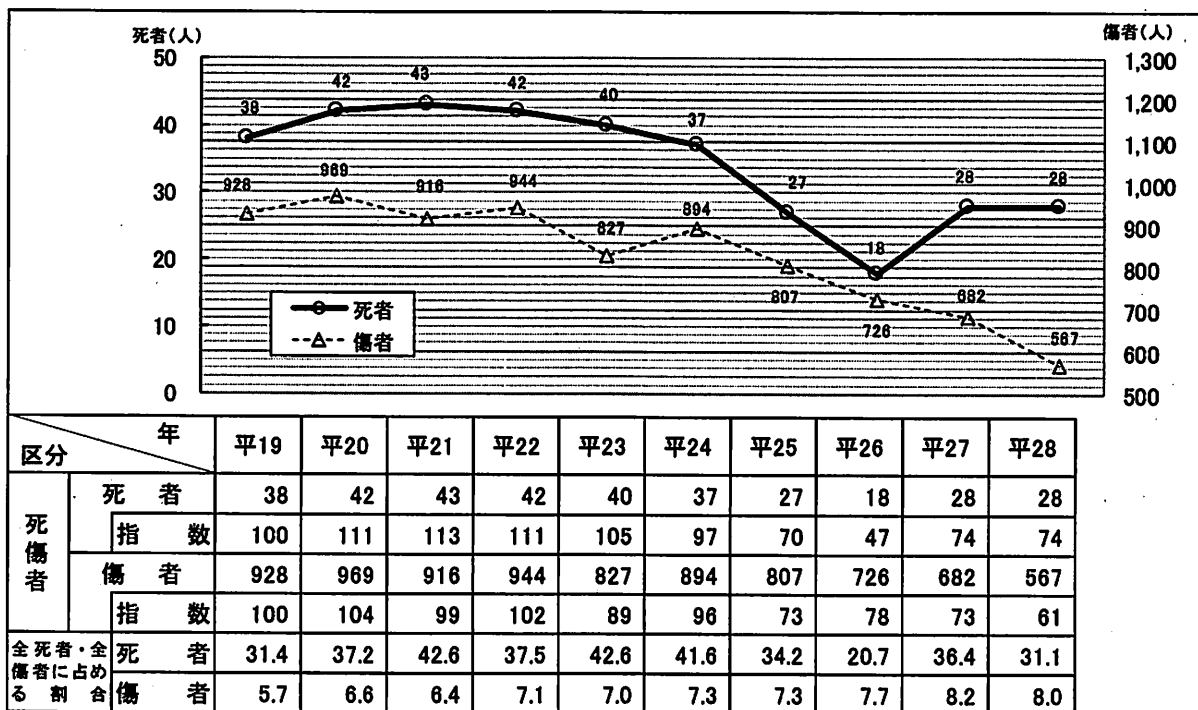
死者数 28人 (前年比 ±0人)

傷者数 567人 (前年比 -115人 16.9%減)

で、死者数は同数であったが、傷者数は減少した。

全死傷者に占める割合は、死者数は31.1パーセントで5.3ポイント減少し、傷者数は8.0パーセントで0.2ポイント減少した。

(単位：人・%)



(2) 月別

死者は9月が5人で最も多く、下半期の死者は18人(64.3%)と過半数を超えている。

傷者数は12月が78人で最も多く、次いで1月の62人、11月の60人の順となっている。

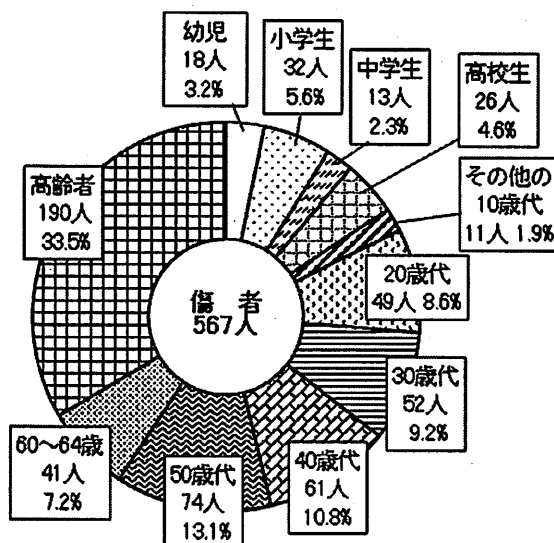
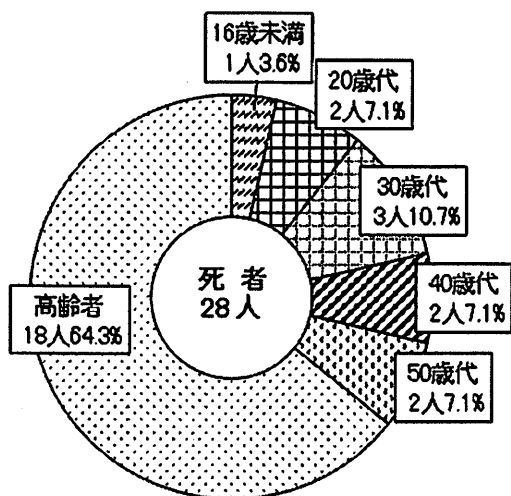
(単位：人・%)

| 月 | | 1月 | 2月 | 3月 | 4月 | 5月 | 6月 | 7月 | 8月 | 9月 | 10月 | 11月 | 12月 | 合計 |
|---------------|-----|------|------|------|------|-----|------|------|------|------|------|------|------|------|
| 被 害 | 死 者 | 2 | | 4 | 3 | | 1 | 3 | 3 | 5 | 2 | 2 | 3 | 28 |
| | 傷 者 | 62 | 56 | 38 | 33 | 49 | 31 | 32 | 42 | 35 | 51 | 60 | 78 | 567 |
| 全死者・全傷者に占める割合 | 死 者 | 33.3 | 0.0 | 33.3 | 50.0 | 0.0 | 20.0 | 30.0 | 37.5 | 55.6 | 25.0 | 40.0 | 42.9 | 31.1 |
| | 傷 者 | 11.4 | 10.4 | 6.4 | 5.8 | 8.2 | 5.8 | 5.9 | 6.6 | 6.1 | 7.9 | 10.3 | 10.4 | 8.0 |

(3) 年齢別

ア 死者は高齢者が18人で最も多く、歩行者死者の64.3パーセントを占めている。

傷者も高齢者が190人と最も多く、歩行者傷者の33.5パーセントを占めている。



イ 歩行者とその他の死傷者の比較

構成率で比較すると、歩行者の高齢者死者は64.3パーセントであり、その他の高齢者死者の37.1パーセントの約1.7倍となっている。

歩行者の傷者は高齢者の占める割合33.5パーセントであり、その他の傷者の13.5パーセントの約2.5倍となっている。

(単位：人・%)

| 年齢 | 区分 | 死者 | | 傷者 | | |
|--------|--------|-------|---------|------|---------|------|
| | | 人数 | 構成率 (%) | 人数 | 構成率 (%) | |
| 歩行者の死者 | 16歳未満 | 1 | 3.6 | 66 | 11.6 | |
| | 16～19歳 | | 0.0 | 34 | 6.0 | |
| | 20歳代 | 2 | 7.1 | 49 | 8.6 | |
| | 30歳代 | 3 | 10.7 | 52 | 9.2 | |
| | 40歳代 | 2 | 7.1 | 61 | 10.8 | |
| | 50歳代 | 2 | 7.1 | 74 | 13.1 | |
| | 60歳代 | 60～64 | | 0.0 | 41 | 7.2 |
| | | 65～69 | 1 | 3.6 | 46 | 8.1 |
| | 70歳代 | 70～74 | 2 | 7.1 | 27 | 4.8 |
| | | 75～79 | 2 | 7.1 | 45 | 7.9 |
| | 80歳以上 | 13 | 46.4 | 72 | 12.7 | |
| | 合計 | 28 | 100.0 | 567 | 100.0 | |
| 歩行者の傷者 | 内 幼児 | 1 | 3.6 | 18 | 3.2 | |
| | 小学生 | | 0.0 | 32 | 5.6 | |
| | 中学生 | | 0.0 | 13 | 2.3 | |
| | 高校生 | | 0.0 | 26 | 4.6 | |
| | 高齢者 | 18 | 64.3 | 190 | 33.5 | |
| | | 合計 | 19 | 64.3 | 269 | 47.4 |

| 年齢 | 区分 | 死者 | | 傷者 | | |
|--------|--------|-------|---------|-------|---------|-----|
| | | 人数 | 構成率 (%) | 人数 | 構成率 (%) | |
| その他の死者 | 16歳未満 | 3 | 4.8 | 268 | 4.1 | |
| | 16～19歳 | 3 | 4.8 | 276 | 4.2 | |
| | 20歳代 | 5 | 8.1 | 1,156 | 17.7 | |
| | 30歳代 | 7 | 11.3 | 1,227 | 18.7 | |
| | 40歳代 | 7 | 11.3 | 1,287 | 19.7 | |
| | 50歳代 | 6 | 9.7 | 982 | 15.0 | |
| | 60歳代 | 60～64 | 8 | 12.9 | 464 | 7.1 |
| | | 65～69 | 5 | 8.1 | 400 | 6.1 |
| | 70歳代 | 70～74 | 2 | 3.2 | 219 | 3.3 |
| | | 75～79 | 3 | 4.8 | 141 | 2.2 |
| | 80歳以上 | 13 | 21.0 | 125 | 1.9 | |
| | 合計 | 62 | 100.0 | 6,545 | 100.0 | |
| その他の傷者 | 内 幼児 | 0 | 0.0 | 53 | 0.8 | |
| | 小学生 | 2 | 3.2 | 106 | 1.6 | |
| | 中学生 | 0 | 0.0 | 77 | 1.2 | |
| | 高校生 | 1 | 1.6 | 164 | 2.5 | |
| | 高齢者 | 23 | 37.1 | 885 | 13.5 | |
| | 合計 | 26 | 41.9 | 1,285 | 19.6 | |

(4) 時間別・昼夜別

ア 時間別

死者は 18～20 時の 7 人が歩行者死者の 25.0 パーセントを占め最も多く、次いで 22～24 時の 4 人となっている。

傷者については、16～18 時の 108 人が歩行者傷者の 19.0 パーセントを占め最も多く、次いで 18～20 時の 92 人となっている。 (単位：人・%)

| 区分 | 時間 | 0-2 | 2-4 | 4-6 | 6-8 | 8-10 | 10-12 | 12-14 | 14-16 | 16-18 | 18-20 | 20-22 | 22-24 | 合計 |
|----|--------|-----|------|-----|-----|------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|
| 死者 | | 1 | 3 | 0 | 2 | 1 | 1 | 1 | 2 | 3 | 7 | 3 | 4 | 28 |
| | 構成率(%) | 3.6 | 10.7 | 0.0 | 7.1 | 3.6 | 3.6 | 3.6 | 7.1 | 10.7 | 25.0 | 10.7 | 14.3 | 100.0 |
| 傷者 | | 10 | 6 | 17 | 43 | 60 | 58 | 37 | 60 | 108 | 92 | 51 | 25 | 567 |
| | 構成率(%) | 1.8 | 1.1 | 3.0 | 7.6 | 10.6 | 10.2 | 6.5 | 10.6 | 19.0 | 16.2 | 9.0 | 4.4 | 100.0 |

イ 昼夜別

死者は夜間が 21 人と多く、歩行者死者の 75.0 パーセントを占めている。

傷者は昼間が 316 人と多く、歩行者傷者の 55.7 パーセントを占めている。 (単位：人・%)

| 区分 | 昼夜 | 昼間 | | | 計 | 夜間 | | | 計 | 合計 |
|----|--------|-----|------|-----|------|------|------|-----|------|-------|
| | | 薄明 | 昼 | 薄暮 | | 薄暮 | 夜 | 薄明 | | |
| 死者 | | 1 | 6 | 0 | 7 | 6 | 15 | 0 | 21 | 28 |
| | 構成率(%) | 3.6 | 21.4 | 0.0 | 25.0 | 21.4 | 53.6 | 0.0 | 75.0 | 100.0 |
| 傷者 | | 24 | 267 | 25 | 316 | 82 | 163 | 6 | 251 | 567 |
| | 構成率(%) | 4.2 | 47.1 | 4.4 | 55.7 | 14.5 | 28.7 | 1.1 | 44.3 | 100.0 |

ウ 年齢別・昼夜別

死者は夜間の高齢者が 14 人と多く、歩行者死者の 50.0 パーセントを占めている。

傷者は夜間における子ども、高齢者以外の者が 172 人と多くなっている。 (単位：人・%)

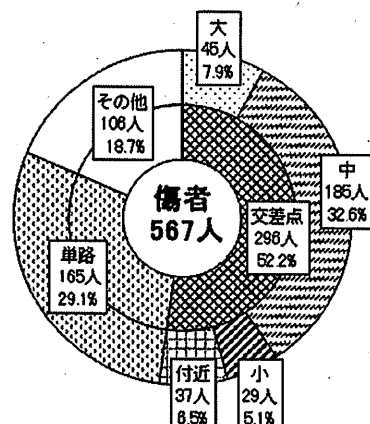
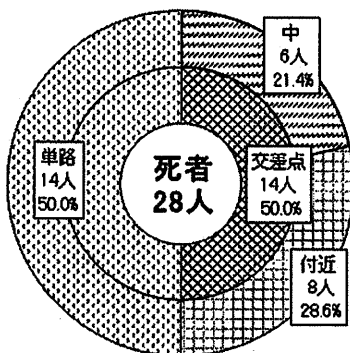
| 区分 | 昼夜 | 昼間 | | | 計 | 夜間 | | | 計 | 合計 |
|----|--------|-----|------|------|------|-----|------|------|------|-------|
| | | 子ども | 高齢者 | その他 | | 子ども | 高齢者 | その他 | | |
| 死者 | | 0 | 4 | 3 | 7 | 1 | 14 | 6 | 21 | 28 |
| | 構成率(%) | 0.0 | 14.3 | 10.7 | 25.0 | 3.6 | 50.0 | 21.4 | 75.0 | 100.0 |
| 傷者 | | 49 | 125 | 142 | 316 | 14 | 65 | 172 | 251 | 567 |
| | 構成率(%) | 8.6 | 22.0 | 25.0 | 55.7 | 2.5 | 11.5 | 30.3 | 44.3 | 100.0 |

(5) 場所別

ア 道路形状別

歩行中の死者は単路が 14 人と多く、50.0 パーセントを占めている。交差点での死者は 14 人で、「中交差点」は 6 人、「交差点付近」は 8 人であった。

傷者は交差点が 296 人と多く、52.2 パーセントを占めており、なかでも「中」交差点の占める割合が高い。



イ 道路形状別・信号機の有無・歩車道の区分別

信号機の有無で比較すると、信号機のない単路での死者は14人で、歩行者死者の50.0パーセントを占めている。

歩車道の区分別では、区分ありでの死者が多く、25人と歩行者死者の89.3%を占め、傷者についても387人で歩行者傷者の68.3パーセントを占めている。 (単位：人)

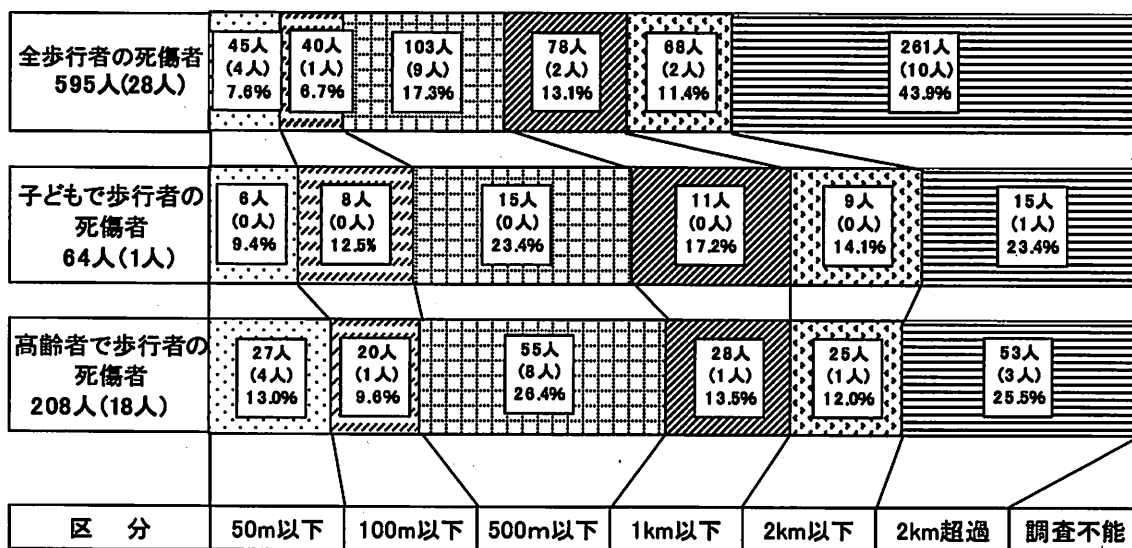
| 道路形状 信号機、歩車道区別の有無 | | | 交 差 点 | | | | 計 | 単路 | その他 | 合 計 |
|----------------------|-------|----|-------|-----|----|----|-----|-----|-----|-----|
| | | | 大 | 中 | 小 | 付近 | | | | |
| 信号機 | 信号機あり | 死者 | | 2 | | 2 | 4 | | | 4 |
| | | 傷者 | 40 | 113 | 8 | 8 | 169 | 1 | | 170 |
| 信号機なし | 信号機なし | 死者 | | 4 | | 6 | 10 | 14 | | 24 |
| | | 傷者 | 5 | 72 | 21 | 29 | 127 | 164 | 106 | 397 |
| 合 計 | | 死者 | 0 | 6 | 0 | 8 | 14 | 14 | 0 | 28 |
| | | 傷者 | 45 | 185 | 29 | 37 | 296 | 165 | 106 | 567 |

| 歩車道 | 区 分 | 防 護 柵 等 | 死者 | | 傷者 | | 計 | 単路 | その他 | 合 計 |
|------|------|---------|-------|------|-------|------|-----|-----|-----|-----|
| | | | 数 | 割合 | 数 | 割合 | | | | |
| あり | 区分あり | 防護柵等 | 0 | 0% | 1 | 100% | 1 | 1 | | 1 |
| | | | 2 | 100% | 8 | 80% | 10 | 2 | | 12 |
| | 緑石等 | 0 | 0% | 6 | 100% | 6 | 7 | 8 | | 21 |
| | | 41 | 100% | 151 | 85% | 26 | 233 | 66 | 6 | 305 |
| 路側帯 | 0 | 0% | 1 | 100% | 1 | 1 | 2 | | 3 | |
| | 1 | 100% | 17 | 94% | 4 | 29 | 40 | 1 | 70 | |
| 区分なし | 0 | 0% | 0 | 0% | 3 | 3 | 3 | | 3 | |
| | 1 | 100% | 9 | 90% | 10 | 24 | 57 | 99 | 180 | |
| 合 計 | | 0 | 0% | 6 | 89.3% | 8 | 14 | 14 | 0 | 28 |
| | | 45 | 68.3% | 185 | 68.3% | 29 | 37 | 165 | 106 | 567 |

ウ 自宅からの距離

自宅から500メートル以内の死傷者が188人で、歩行者死傷者の31.6パーセントを占めている。

また、死者は14人で歩行者死者の50.0パーセントを占めている。

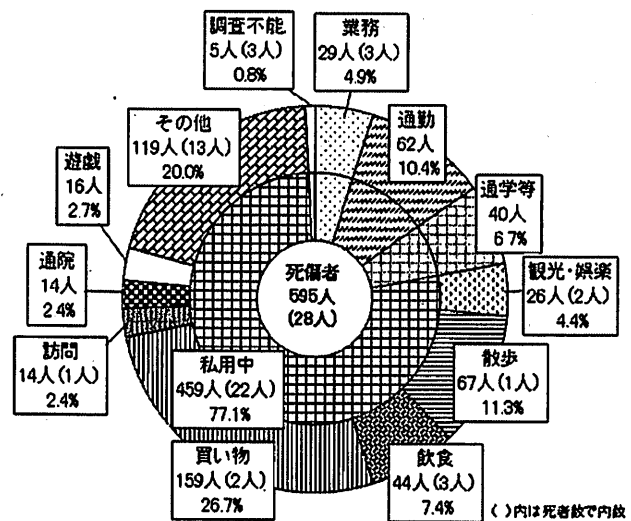


()内は死者数で内数

(6) 通行目的別

歩行者の死傷者のうち私用中の事故が459人で77.1パーセントを占めている。

うち買い物目的が最も多く159人、26.7パーセントとなっている。



(7) 状態別等

ア 状態別

死者、傷者とも道路横断中が多く、死者は18人で歩行者死者の64.3パーセント、傷者は334人で歩行者傷者の58.9パーセントを占めている。

(単位：人・%)

| 状態 区分 | 人 対 車 両 | | | | | | | | | | | | | | 合 計 |
|----------|---------------|-----------------------|------------------|----------------------------|---------------------------------|-------------|------|-----------------------|-----------------------|-----------------------|-----------------------|----------------------------|-------------|----------------------------|-------|
| | 対面 通行 中 | 背 面 通 行 中 | 横 断 中 | | | | 計 | 路 上 遊 戯 中 | 路 上 作 業 中 | 路 上 停 止 中 | 歩 道 通 行 中 | 路 側 帯 通 行 中 | そ の 他 | 人 対 車 両 以 外 | |
| | | | 横 断 歩 道 | 横 断 歩 道 付 近 | 横 断 歩 道 橋 付 近 | そ の 他 | | | | | | | | | |
| 死 者 | 0 | 2 | 3 | 3 | 0 | 12 | 18 | 0 | 3 | 2 | 0 | 0 | 1 | 2 | 28 |
| 構成率(%) | 0.0 | 7.1 | 10.7 | 10.7 | 0.0 | 42.9 | 64.3 | 0 | 10.7 | 7.1 | 0.0 | 0.0 | 3.6 | 7.1 | 100.0 |
| 傷 者 | 30 | 56 | 188 | 14 | 0 | 132 | 334 | 5 | 11 | 16 | 9 | 4 | 86 | 16 | 567 |
| 構成率(%) | 5.3 | 9.9 | 33.2 | 2.5 | 0.0 | 23.3 | 58.9 | 0.9 | 1.9 | 2.8 | 1.6 | 0.7 | 15.2 | 2.8 | 100.0 |

イ 横断場所・道路形状別

横断中の死者18人のうち、交差点での死者は10人で横断中死者の55.6パーセントを占めている。

また、交差点内の傷者245人のうち、177人(72.2%)が横断歩道を横断中に事故に遭っている。

(単位：人・%)

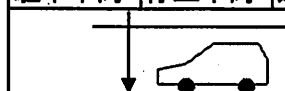


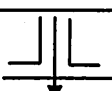

| 横断場所 | 道路形状 | 交 差 点 | | | | 計 | | その他 | | 合 計 | | | |
|------|---------|-------|-----|-------|----|-----|----|-----|----|-----|------|--------|----|
| | | 交差点内 | | 交差点付近 | | 死者 | 傷者 | 死者 | 傷者 | 死者 | 傷者 | 構成率(%) | |
| | | 死者 | 傷者 | 死者 | 傷者 | | | | | | | 死者 | 傷者 |
| 横断中 | 横断歩道 | 3 | 177 | 3 | 3 | 180 | | 8 | 3 | 188 | 16.7 | 56.3 | |
| | 横断歩道付近 | | 9 | 3 | 3 | 14 | | | 3 | 14 | 16.7 | 4.2 | |
| | 横断歩道橋付近 | | | | 0 | 0 | | | 0 | 0 | 0.0 | 0.0 | |
| | その他 | 3 | 59 | 1 | 4 | 73 | 8 | 59 | 12 | 132 | 66.7 | 39.5 | |
| 合 計 | | 6 | 245 | 4 | 10 | 267 | 8 | 67 | 18 | 334 | 100 | 100 | |

ウ 横断開始場所

横断中の死傷者の横断開始場所は「その他」が最も多く、死者は 17 人(94.4%)、傷者は 284 人(85.0%)となっている。

「車両の陰から」の傷者は 17 人で、うち 8 人(47.1%)は子どもの傷者となっている。

(単位：人・%)

| 横断場所 | | 車両の陰から | | | 建物 | 物陰から | 路地から | その他 |
|------|--------|---|------|------|---|---|---|---|
| | | 駐車車両 | 停止車両 | 進行車両 | | | | |
| 区分 | |  | | |  |  |  |  |
| | 子ども | 死者 | | | | | | 1 |
| | 傷者 | 2 | 4 | 2 | 7 | | 6 | 20 |
| 高齢者 | 死者 | | 1 | | | | | 14 |
| | 傷者 | | 2 | | 2 | | 7 | 107 |
| その他 | 死者 | | | | | | | 2 |
| | 傷者 | 2 | 3 | 2 | 2 | | 9 | 157 |
| 合計 | 死者 | 0 | 1 | 0 | 0 | 0 | 0 | 17 |
| | 構成率(%) | 0.0 | 5.6 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 94.4 |
| | 傷者 | 4 | 9 | 4 | 11 | 0 | 22 | 284 |
| | 構成率(%) | 1.2 | 2.7 | 1.2 | 3.3 | 0.0 | 6.6 | 85.0 |

(8) 違反別

(単位：人・%)

ア 違反状況を見ると、何らかの違反があった死者は 17 人で 60.7%を占め、傷者は 127 人で 22.4%となっている。

イ 死者の違反は、横断中が 6 人と多く違反あり死者の 35.3%、次いで酩酊・徘徊の 4 人(23.5%)が続いている。

横断中では、横断歩道外が 5 人で最も多く、横断中の違反あり死者の 83.3 パーセントを占めている。

傷者の違反も横断中が 49 人と多く、違反あり傷者の 38.6 パーセントを占めている。

| 違反 | 死傷者 | | 死者 | | 傷者 | |
|--------|-----------|--------|------|--------|-----|--------|
| | | 構成率(%) | | 構成率(%) | | 構成率(%) |
| 信号無視 | | 0.0 | 6 | 1.1 | | |
| 通行区分 | | 0.0 | 21 | 3.7 | | |
| 横断中 | 横断歩道外 | 5 | 17.9 | 34 | 6.0 | |
| | 斜め横断 | | 0.0 | 2 | 0.4 | |
| | 駐車車両直前・直後 | | 0.0 | 5 | 0.9 | |
| | 走行車両直前・直後 | 1 | 3.6 | 8 | 1.4 | |
| | 横断禁止場所 | | 0.0 | | 0.0 | |
| 計 | | 6 | 21.4 | 49 | 8.6 | |
| 酩酊・徘徊 | 4 | 14.3 | 7 | 1.2 | | |
| 路上遊戯 | | 0.0 | 1 | 0.2 | | |
| 路上作業 | 1 | 3.6 | 3 | 0.5 | | |
| 飛び出し | | 0.0 | 25 | 4.4 | | |
| その他の違反 | 6 | 21.4 | 15 | 2.6 | | |
| 違反なし | 11 | 39.3 | 440 | 77.6 | | |
| 調査不能 | | 0.0 | | 0.0 | | |
| 合計 | 28 | 100.0 | 567 | 100.0 | | |

3 自転車の事故

(1) 概況

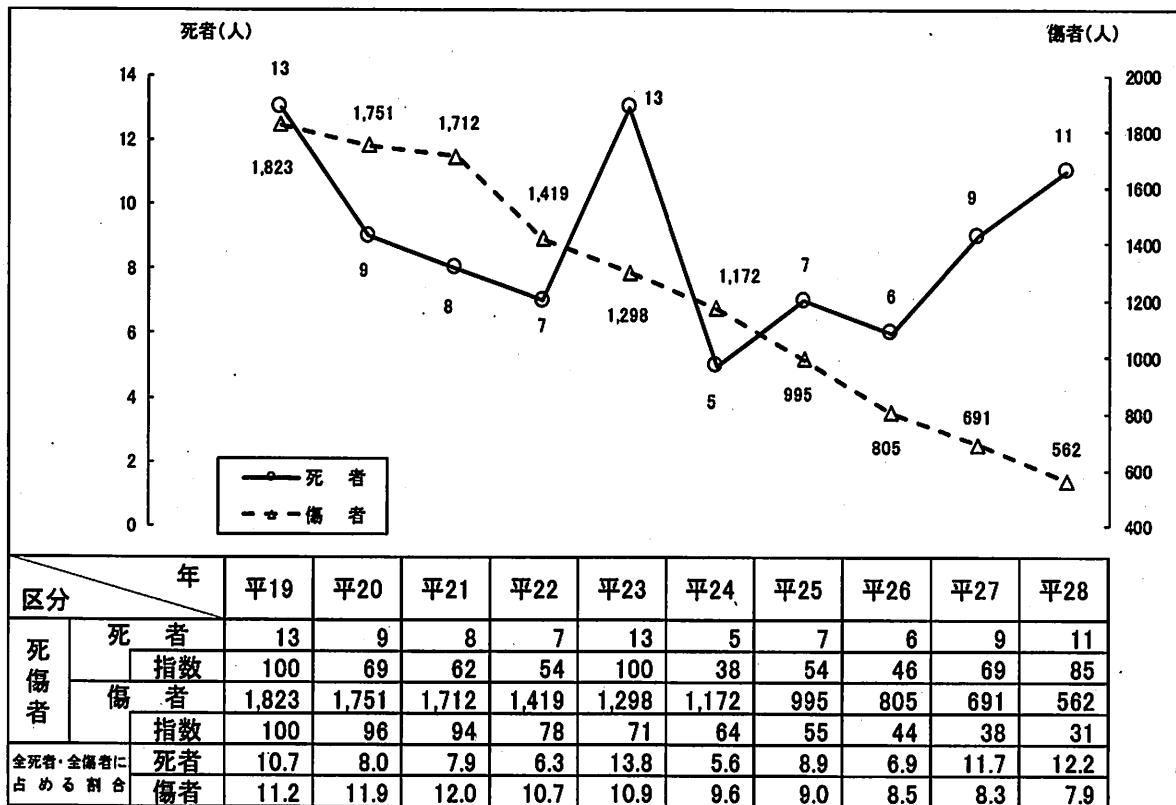
交通事故で死傷した人は

死者数 11人 (前年比 +2人 22.2%増)

傷者数 562人 (前年比 -129人 18.7%減)

で、傷者数は減少したが、死者は増加した。

全死者数に占める割合は12.2パーセントで0.5ポイントの増加、全傷者数に占める割合は7.9パーセントで0.4ポイント減少した。 (単位：人・%)



(2) 月別

死者数は7月3人、6月、10月で各2人、3月、4月、5月、12月で各1人となっている。傷者は、10月が66人と最も多く、次いで11月の62人の順となっている。

上半期、下半期で比較すると死者数、傷者数とも下半期が多い。

(単位：人・%)

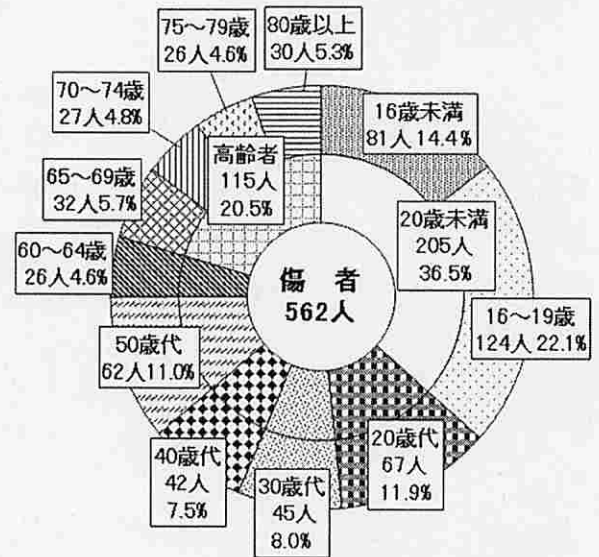
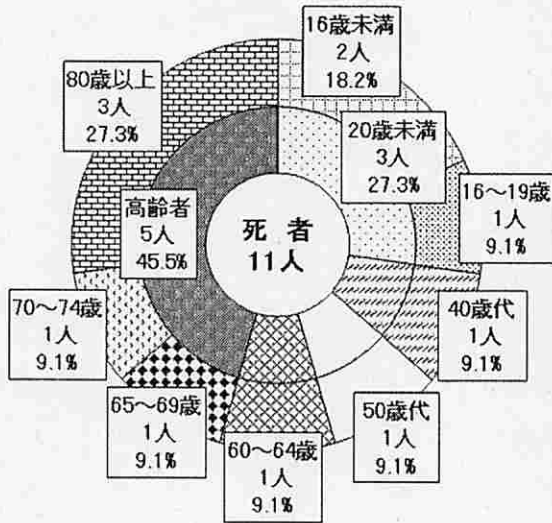
| 区分 | 月 | 1月 | 2月 | 3月 | 4月 | 5月 | 6月 | 7月 | 8月 | 9月 | 10月 | 11月 | 12月 | 合計 |
|------------|----|-----|-----|-----|------|-----|------|------|-----|-----|------|------|------|------|
| 被害 | 死者 | | | 1 | 1 | 1 | 2 | 3 | | | 2 | | 1 | 11 |
| | 傷者 | 25 | 39 | 40 | 36 | 39 | 48 | 51 | 52 | 46 | 66 | 62 | 58 | 562 |
| 全死傷者に占める割合 | 死者 | 0.0 | 0.0 | 8.3 | 16.7 | 8.3 | 40.0 | 30.0 | 0.0 | 0.0 | 25.0 | 0.0 | 14.3 | 12.2 |
| | 傷者 | 4.6 | 7.2 | 6.7 | 6.3 | 6.5 | 9.0 | 9.4 | 8.2 | 8.0 | 10.2 | 10.7 | 7.7 | 7.9 |

(3) 年齢別

ア 年齢別

死者は、高齢者が5人と多く、自転車死者の45.5パーセントを占める。

傷者は20歳未満が205人と多く、自転車傷者の36.5パーセントを占めている。



イ 自転車とその他の死傷者の比較

自転車の死傷者とその他の死傷者を比較すると、20歳未満がその他の死傷者より、自転車の死傷者の占める割合が高い。

(単位：人・%)

(単位：人・%)

| 年齢 | 区分 | 死者 | | 傷者 | | |
|-----|--------|-------|---------|-------|---------|-------|
| | | 人数 | 構成率 (%) | 人数 | 構成率 (%) | |
| 自転車 | 16歳未満 | 2 | 18.2 | 81 | 14.4 | |
| | 16~19歳 | 1 | 9.1 | 124 | 22.1 | |
| | 20歳代 | 0 | 0.0 | 67 | 11.9 | |
| | 30歳代 | 0 | 0.0 | 45 | 8.0 | |
| | 40歳代 | 1 | 9.1 | 42 | 7.5 | |
| | 50歳代 | 1 | 9.1 | 62 | 11.0 | |
| | 60歳代 | 60~64 | 1 | 9.1 | 26 | 4.6 |
| | | 65~69 | 1 | 9.1 | 32 | 5.7 |
| | 70歳代 | 70~74 | 1 | 9.1 | 27 | 4.8 |
| | | 75~79 | 0 | 0.0 | 26 | 4.6 |
| | 80歳以上 | 3 | 27.3 | 30 | 5.3 | |
| | 合計 | | 11 | 100.0 | 562 | 100.0 |
| | 傷者 | 幼児 | 0 | 0.0 | 0 | 0.0 |
| 小学生 | | 1 | 9.1 | 23 | 4.1 | |
| 中学生 | | 0 | 0.0 | 40 | 7.1 | |
| 高校生 | | 1 | 9.1 | 116 | 20.6 | |
| 高齢者 | | 5 | 45.5 | 115 | 20.5 | |

| 年齢 | 区分 | 死者 | | 傷者 | | |
|-----|--------|-------|---------|-------|---------|-------|
| | | 人数 | 構成率 (%) | 人数 | 構成率 (%) | |
| その他 | 16歳未満 | 2 | 2.5 | 253 | 3.9 | |
| | 16~19歳 | 2 | 2.5 | 186 | 2.8 | |
| | 20歳代 | 7 | 8.9 | 1138 | 17.4 | |
| | 30歳代 | 10 | 12.7 | 1234 | 18.8 | |
| | 40歳代 | 8 | 10.1 | 1306 | 19.9 | |
| | 50歳代 | 7 | 8.9 | 994 | 15.2 | |
| | 60歳代 | 60~64 | 7 | 8.9 | 479 | 7.3 |
| | | 65~69 | 5 | 6.3 | 414 | 6.3 |
| | 70歳代 | 70~74 | 3 | 3.8 | 219 | 3.3 |
| | | 75~79 | 5 | 6.3 | 160 | 2.4 |
| | 80歳以上 | 23 | 29.1 | 167 | 2.5 | |
| | 合計 | | 79 | 100.0 | 6,550 | 100.0 |
| | 傷者 | 幼児 | 1 | 1.3 | 71 | 1.1 |
| 小学生 | | 1 | 1.3 | 115 | 1.8 | |
| 中学生 | | 0 | 0.0 | 50 | 0.8 | |
| 高校生 | | 0 | 0.0 | 74 | 1.1 | |
| 高齢者 | | 36 | 45.6 | 960 | 14.7 | |

(4) 時間別・昼夜別

ア 時間別

死者は8～10時が3人で、自転車死者の27.3パーセンを占め最も多く、次いで14～16時、16～18時、18～20時の各2人の順となっている。

傷者は16～18時が103人で、自転車傷者の18.3パーセントを占め最も多く、次いで8～10時の78人の順となっている。

(単位：人・%)

| 区分 \ 時間 | 0-2 | 2-4 | 4-6 | 6-8 | 8-10 | 10-12 | 12-14 | 14-16 | 16-18 | 18-20 | 20-22 | 22-24 | 合計 |
|---------|-----|-----|-----|------|------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|
| 死者 | 1 | | | | 3 | | | 2 | 2 | 2 | | 1 | 11 |
| 構成率(%) | 9.1 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 27.3 | 0.0 | 0.0 | 18.2 | 18.2 | 18.2 | 0.0 | 9.1 | 100.0 |
| 傷者 | 1 | 3 | 5 | 75 | 78 | 62 | 61 | 69 | 103 | 73 | 21 | 11 | 562 |
| 構成率(%) | 0.2 | 0.5 | 0.9 | 13.3 | 13.9 | 11.0 | 10.9 | 12.3 | 18.3 | 13.0 | 3.7 | 2.0 | 100.0 |

イ 昼夜別

(単位：人・%)

昼間の死者は6人、傷者は427人と死者、傷者ともに昼間が多い。

| 区分 \ 昼夜 | 昼間 | | | 計 | 夜間 | | | 計 | 合計 |
|---------|-----|------|-----|------|------|------|-----|------|-------|
| | 薄明 | 昼 | 薄暮 | | 薄暮 | 夜 | 薄明 | | |
| 死者 | | 6 | | 6 | 2 | 3 | | 5 | 11 |
| 構成率(%) | 0.0 | 54.5 | 0.0 | 54.5 | 18.2 | 27.3 | 0.0 | 45.5 | 100.0 |
| 傷者 | 14 | 372 | 41 | 427 | 45 | 87 | 3 | 135 | 562 |
| 構成率(%) | 2.5 | 66.2 | 7.3 | 76.0 | 8.0 | 15.5 | 0.5 | 24.0 | 100.0 |

ウ 年齢別・昼夜別

死者は昼間の高齢者が3人、夜間のその他の各3人で、それぞれ27.3パーセントを占めている。

(単位：人・%)

| 区分 \ 昼夜 | 昼間 | | | 計 | 夜間 | | | 計 | 合計 |
|---------|-----|------|------|------|-----|------|------|------|-------|
| | 子ども | 高齢者 | その他 | | 子ども | 高齢者 | その他 | | |
| 死者 | 1 | 3 | 2 | 6 | | 2 | 3 | 5 | 11 |
| 構成率(%) | 9.1 | 27.3 | 18.2 | 54.5 | 0.0 | 18.2 | 27.3 | 45.5 | 100.0 |
| 傷者 | 53 | 102 | 272 | 427 | 10 | 13 | 112 | 135 | 562 |
| 構成率(%) | 9.4 | 18.1 | 48.4 | 76.0 | 1.8 | 2.3 | 19.9 | 24.0 | 100.0 |

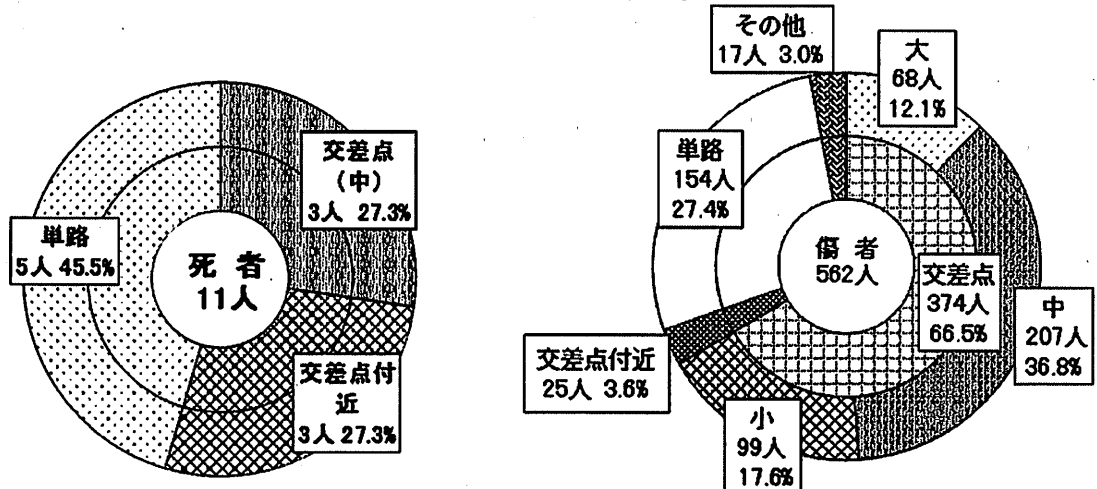
傷者は、昼間のその他が272人と多く、自転車傷者の48.4パーセントを占めている。

(5) 場所別

ア 道路形状別

死者は、単路が5人で自転車死者の45.5パーセントを占め、傷者は交差点が374人で自転車傷者の66.5パーセントを占めている。

交差点の大きさで見ると、傷者は「中」交差点での発生が多い。



イ 道路形状別・信号機の有無別

自転車死者は、交差点で6人、単路で5人と交差点で多くなっている。 (単位：人)

| 信号機の有無 | | 道路形状 | | 交 差 点 | | | | 計 | 単路 | その他 | 合 計 |
|--------|-------|------|----|-------|----|----|-----|-----|----|-----|-----|
| | | | | 大 | 中 | 小 | 付近 | | | | |
| 信号機 | 信号機あり | 死 者 | | | | | 2 | 2 | | | 2 |
| | | 傷 者 | 56 | 64 | 10 | 5 | 135 | 1 | | | 136 |
| | 信号機なし | 死 者 | | 3 | | 1 | 4 | 5 | | | 9 |
| | | 傷 者 | 12 | 143 | 89 | 12 | 256 | 153 | 17 | | 426 |
| 合 計 | | 死 者 | 0 | 3 | 0 | 3 | 6 | 5 | 0 | | 11 |
| | | 傷 者 | 68 | 207 | 99 | 17 | 391 | 154 | 17 | | 562 |

(6) 道路形状別・事故類型別

交差点での死者が6人(54.5%)、傷者が391人(69.6%)と交差点が多くなっている。

事故類型別では、車両相互の出会い頭の事故が多く、死者は7人(63.6%)、傷者は336人(59.8%)

となっている。 (単位：人・%)

| 道路形状 | | 交 差 点 | | | | | | 計 | | その他 | | 合 計 | | | |
|---------|-------------|-------|-----|-------|-----|--------|-----|-----|-----|-----|-----|-------|-------|-----|--|
| | | 交差点内 | | 交差点付近 | | 構成率(%) | | | | | | | | | |
| | | 事故類型 | 死 者 | 傷 者 | 死 者 | 傷 者 | 死 者 | 傷 者 | 死 者 | 傷 者 | 死 者 | 傷 者 | 死 者 | 傷 者 | |
| 人 対 車 両 | | | | | | 0 | 0 | | | 0 | 0 | 0.0 | 0.0 | | |
| 車 両 相 互 | 正 面 衝 突 | | | | 2 | 0 | 2 | | 2 | 0 | 4 | 0.0 | 0.7 | | |
| | 追 突 | | | 1 | 2 | 1 | 2 | | 14 | 1 | 16 | 9.1 | 2.8 | | |
| | 出 会 い 頭 | 3 | 238 | | 10 | 3 | 248 | 4 | 88 | 7 | 336 | 63.6 | 59.8 | | |
| | 追 越 ・ 追 抜 | | | | 1 | 0 | 1 | | 14 | 0 | 15 | 0.0 | 2.7 | | |
| | 転 回 ・ 後 退 時 | | 2 | | 1 | 0 | 3 | | 12 | 0 | 15 | 0.0 | 2.7 | | |
| | 進 路 変 更 時 | | | | | 0 | 0 | | | 0 | 0 | 0.0 | 0.0 | | |
| | す れ 違 い 時 | | 1 | 1 | | 1 | 1 | | 2 | 1 | 3 | 9.1 | 0.5 | | |
| | 左 折 時 | | 64 | | | 0 | 64 | | 21 | 0 | 85 | 0.0 | 15.1 | | |
| | 右 折 時 | | 69 | | | 0 | 69 | | 13 | 0 | 82 | 0.0 | 14.8 | | |
| そ の 他 | | | | 1 | 0 | 1 | | 5 | 0 | 6 | 0.0 | 1.1 | | | |
| 計 | | 3 | 374 | 2 | 17 | 5 | 391 | 4 | 171 | 9 | 562 | 81.8 | 100.0 | | |
| 車 両 単 独 | | | | 1 | | 1 | 0 | 1 | | 2 | 0 | 18.2 | 0.0 | | |
| 列 車 | | | | | | 0 | 0 | | | 0 | 0 | 0.0 | 0.0 | | |
| 合 計 | | 3 | 374 | 3 | 17 | 6 | 391 | 5 | 171 | 11 | 562 | 100.0 | 100.0 | | |

(7) 自宅からの距離

事故発生場所から自宅までの距離をみると、子供は101m~2,000mの間、高齢者は2Km超過(2,001m~)の死傷者が多い。

子供、高齢者を除いた死傷者は2km超過が多い。 (単位：人・%)

| 区分 | 距離 | 50m以内 | 100m以内 | 500m以内 | 1km以内 | 2km以内 | 2km超過 | 調査不能 | 合 計 | |
|-------|--------|--------|--------|--------|-------|-------|-------|------|-------|-------|
| 子 ども | | 1 | 4 | 17 | 17 | 17 | ① 8 | | ① 64 | |
| | 構成率(%) | 1.6 | 6.3 | 26.6 | 26.6 | 26.6 | 12.5 | 0.0 | 100.0 | |
| 高 齢 者 | ③ | 5 | 9 | 20 | 28 | ① 25 | ① 33 | | ⑤ 120 | |
| | 構成率(%) | 4.2 | 7.5 | 16.7 | 23.3 | 20.8 | 27.5 | 0.0 | 100.0 | |
| そ の 他 | ① | 6 | ① 7 | ① 44 | ① 68 | 94 | ① 170 | | ⑤ 389 | |
| | 構成率(%) | 1.5 | 1.8 | 11.3 | 17.5 | 24.2 | 43.7 | 0.0 | 100.0 | |
| 合 計 | | ④ 12 | ① 20 | ① 81 | ① 113 | ① 136 | ③ 211 | 0 | ⑩ 573 | |
| | | 構成率(%) | 2.1 | 3.5 | 14.1 | 19.7 | 23.7 | 36.8 | 0.0 | 100.0 |

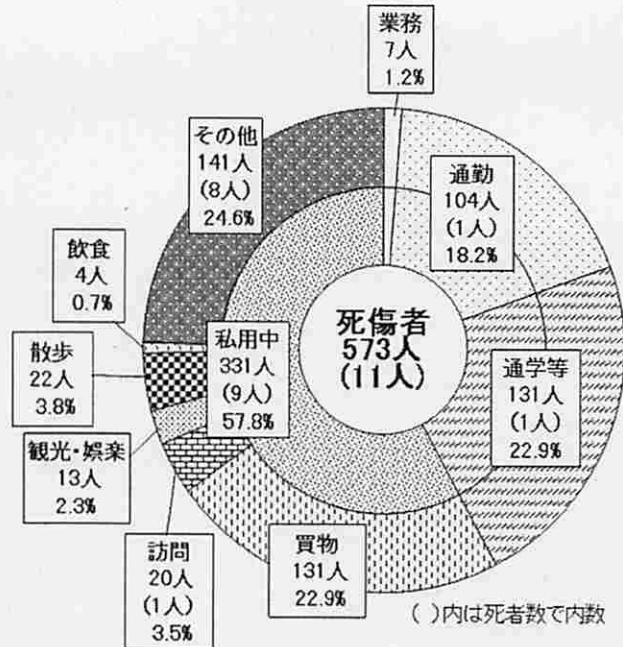
○は死者数で内数 ※同乗者を含まない。

(8) 通行目的別

通行目的は、私用中が 331 人で、57.8 パーセントを占めている。

なかでも買い物が 131 人で、22.9 パーセントを占めている。

通学等が 131 人 (22.9%)、通勤が 104 人 (18.2%) と多い。

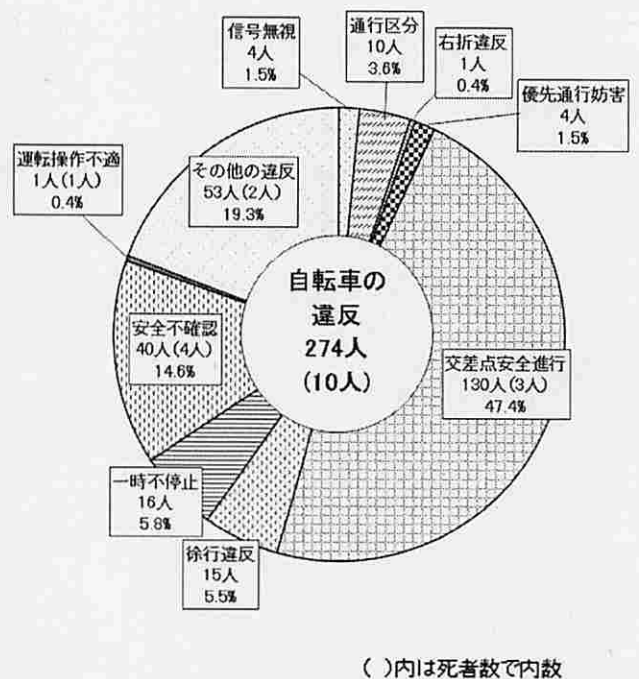


(9) 違反別

死者のうち何らかの違反があったのは 10 人 (90.9%)、同じく傷者では 264 人 (47.0%) となっている。

(単位：人・%)

| 違反 | 死 者 | | 傷 者 | |
|---------|-----|--------|-----|--------|
| | 人数 | 構成率 | 人数 | 構成率 |
| 信号無視 | | 0.0% | 4 | 0.7% |
| 通行区分 | | 0.0% | 10 | 1.8% |
| 横断等禁止 | | 0.0% | | 0.0% |
| 右折違反 | | 0.0% | 1 | 0.2% |
| 優先通行妨害 | | 0.0% | 4 | 0.7% |
| 交差点安全進行 | 3 | 27.3% | 127 | 22.6% |
| 徐行違反 | | 0.0% | 15 | 2.7% |
| 一時不停止 | | 0.0% | 16 | 2.8% |
| 酒酔い運転 | | 0.0% | | 0.0% |
| 安全不確認 | 4 | 36.4% | 36 | 6.4% |
| 運転操作不適 | 1 | 9.1% | | 0.0% |
| その他の違反 | 2 | 18.2% | 51 | 9.1% |
| 違反なし | 1 | 9.1% | 298 | 53.0% |
| 合 計 | 11 | 100.0% | 562 | 100.0% |



| 内数 | 夜間事故 | | うち無灯火 | |
|----|------|-------|-------|-------|
| | 人数 | 割合 | 人数 | 割合 |
| | 5 | 45.5% | 135 | 24.0% |
| | 3 | 60.0% | 16 | 11.9% |

4 子供の事故

(1) 概況

交通事故により死傷した子供は、

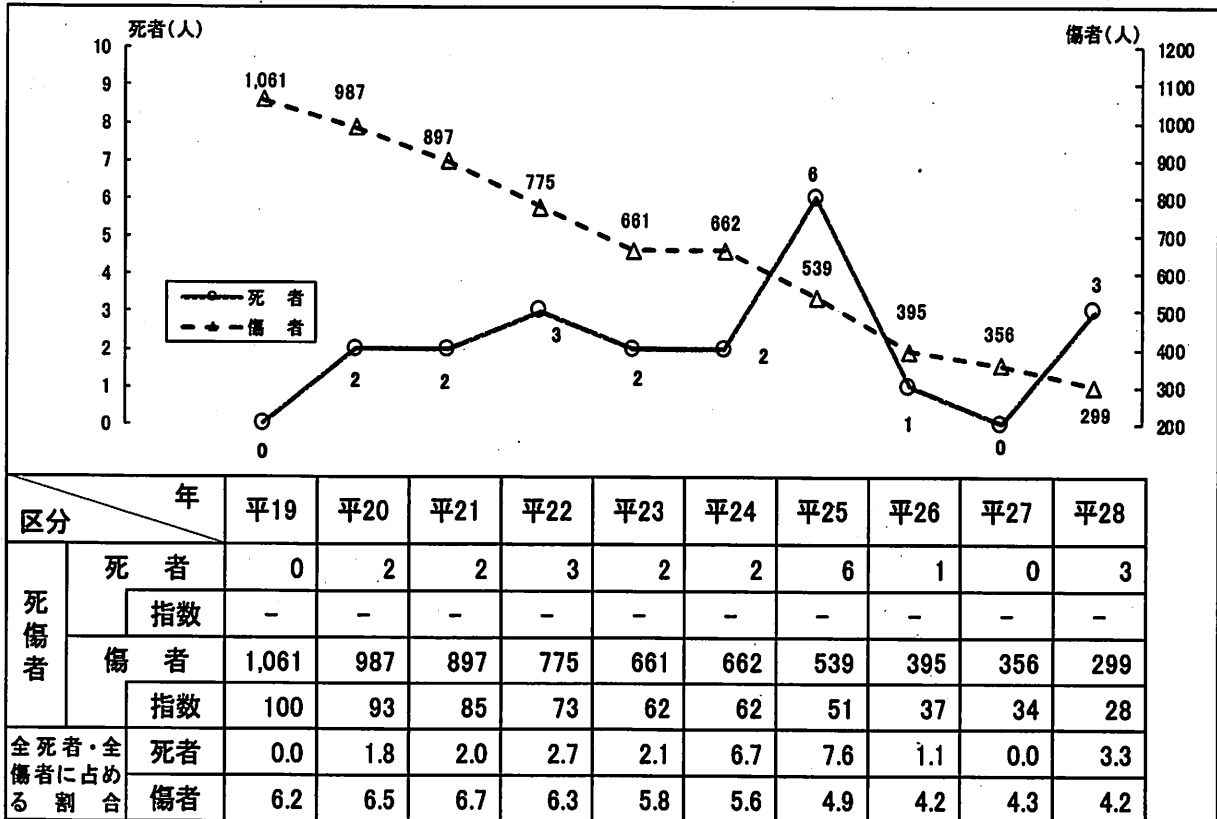
死者数 3人 (前年比 +3人)

傷者数 299人 (前年比 -57人 16.0%減)

で、傷者数は減少したが、死者数は増加した。

全死者に占める割合は3.3パーセントで、3.3ポイント増加し、全傷者に占める割合は4.2パーセントで0.1ポイント減少した。

(単位：人・%)



(2) 月別

傷者数は8月・10月・12月の31人が最も多く、次いで6月の30人の順となっている。また、死者は5月に2人、7月に1人となっている。

(単位：人・%)

| 区分 | 月 | 1月 | 2月 | 3月 | 4月 | 5月 | 6月 | 7月 | 8月 | 9月 | 10月 | 11月 | 12月 | 合計 |
|---------------|----|-----|-----|-----|-----|------|-----|------|-----|-----|-----|-----|-----|-----|
| 被害 | 死者 | | | | | 2 | | 1 | | | | | | 3 |
| | 傷者 | 20 | 15 | 23 | 29 | 24 | 30 | 20 | 31 | 22 | 31 | 23 | 31 | 299 |
| 全死者・全傷者に占める割合 | 死者 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 16.7 | 0.0 | 10.0 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 3.3 |
| | 傷者 | 3.7 | 2.8 | 3.9 | 5.1 | 4.0 | 5.6 | 3.7 | 4.9 | 3.8 | 4.8 | 4.0 | 4.1 | 4.2 |

(3) 状態別

傷者は自動車同乗中の170人(56.9%)が最も多く、次いで歩行者の63人(21.1%)の順となっている。

(単位:人・%)

| 区分 | 状態 | 自動車同乗中 | | 自動二輪乗車中 | | 原付乗車中 | | 自転車乗用中 | | 歩行者 | その他 | 合計 |
|-----|--------|--------|-----|---------|-----|-------|-----|--------|-----|------|-----|-------|
| | | 同乗中 | | 運 転 | 同 乗 | 運 転 | 同 乗 | 運 転 | 同 乗 | | | |
| 死 者 | | 1 | | | | | | 1 | | 1 | | 3 |
| | 構成率(%) | 33.3 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 33.3 | 0.0 | 33.3 | 0.0 | 100.0 |
| 傷 者 | | 170 | | 2 | | | | 62 | 1 | 63 | 1 | 299 |
| | 構成率(%) | 56.9 | 0.0 | 0.7 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 20.7 | 0.3 | 21.1 | 0.3 | 100.0 |

(4) 状態別・学齢別

(単位:人)

傷者は、幼稚園児の36人が最も多く、次いで未就園児・中学3年生の35人の順となっている。

歩行者の傷者は、幼稚園児の12人が最も多く、次いで小学2年生の8人の順となっている。

自転車の傷者は、中学生3年生の16人が最も多く、次いで中学1年生の14人の順となっている。

| 学 齢 | 状 態 | 歩行者 | | 自転車 | | その他 | | 合 計 | | |
|-------|------|-----|----|-----|----|-----|----|-----|-----|----|
| | | 死者 | 傷者 | 死者 | 傷者 | 死者 | 傷者 | 死者 | 傷者 | |
| 幼 児 | 未就学児 | 1 | 6 | | | | | 29 | 1 | 35 |
| | 幼稚園児 | | 12 | | | | | 24 | 0 | 36 |
| | 計 | 1 | 18 | 0 | 0 | 0 | 0 | 53 | 1 | 71 |
| 小 学 生 | 1年 年 | | 6 | | | 1 | 14 | 1 | 20 | |
| | 2年 年 | | 8 | | | | 13 | 0 | 21 | |
| | 3年 年 | | 4 | | 5 | | 13 | 0 | 22 | |
| | 4年 年 | | 6 | | 5 | | 14 | 0 | 25 | |
| | 5年 年 | | 5 | 1 | 6 | | 10 | 1 | 21 | |
| | 6年 年 | | 3 | | 7 | | 19 | 0 | 29 | |
| | 計 | 0 | 32 | 1 | 23 | 1 | 83 | 2 | 138 | |
| 中 学 生 | 1年 年 | | 6 | | 14 | | 6 | 0 | 26 | |
| | 2年 年 | | 6 | | 10 | | 13 | 0 | 29 | |
| | 3年 年 | | 1 | | 16 | | 18 | 0 | 35 | |
| | 計 | 0 | 13 | 0 | 40 | 0 | 37 | 0 | 90 | |
| 合 計 | 1 | 63 | 1 | 63 | 1 | 173 | 3 | 299 | | |

(5) 時間別・昼夜別

(単位:人・%)

傷者は昼間が多く79.6パーセントを占めている。

時間別で、傷者は、下校時間帯及び放課後となる16~18時の73人が最も多く、次いで14~16時の56人の順となっている。

| 区分 | 昼夜 | 昼 間 | | 夜 間 | | 合 計 | |
|-----|--------|------|------|------|------|-------|------|
| | | 薄 暮 | | 薄 暮 | | 薄 暮 | |
| 死 者 | | 1 | | 2 | | 3 | 0 |
| | 構成率(%) | 33.3 | 0.0 | 66.7 | 0.0 | 100.0 | 0.0 |
| 傷 者 | | 238 | 36 | 61 | 33 | 299 | 69 |
| | 構成率(%) | 79.6 | 12.0 | 20.4 | 11.0 | 100.0 | 23.1 |

(単位:人・%)

| 区分 | 時間 | 0-2 | 2-4 | 4-6 | 6-8 | 8-10 | 10-12 | 12-14 | 14-16 | 16-18 | 18-20 | 20-22 | 22-24 | 合 計 |
|-----|--------|-----|-----|-----|------|------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|
| | | | | | | | | | | | | | | |
| 死 者 | | | | | | | | | 1 | | | 2 | | 3 |
| | 構成率(%) | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 33.3 | 0.0 | 0.0 | 66.7 | 0.0 | 100.0 |
| 傷 者 | | 1 | | 1 | 40 | 22 | 25 | 37 | 56 | 73 | 33 | 8 | 3 | 299 |
| | 構成率(%) | 0.3 | 0.0 | 0.3 | 13.4 | 7.4 | 8.4 | 12.4 | 18.7 | 24.4 | 11.0 | 2.7 | 1.0 | 100 |

(6) 学齢別・通行目的別

学齢でみると、幼児、小学生は、買い物での被害が多く、中学生は、登校時の被害が多い。

通行目的の中に占める通学等の割合は、幼児が 9.7 パーセント、小学生は 15.0 パーセント、中学生は 47.2 パーセントとなっている。

(単位：人・%)

| 学齢 | | 幼 児 | | 小 学 生 | | 中 学 生 | | 合 計 | |
|------|--------|-------|--------|-------|--------|-------|--------|-------|--------|
| | | 人数 | 構成率(%) | 人数 | 構成率(%) | 人数 | 構成率(%) | 人数 | 構成率(%) |
| 通学等 | 登校 | 5 | 6.9 | 10 | 7.1 | 28 | 31.5 | 43 | 14.3 |
| | 学業中 | | 0.0 | | 0.0 | 1 | 1.1 | 1 | 0.3 |
| | 下校 | 2 | 2.8 | 11 | 7.9 | 13 | 14.6 | 26 | 8.6 |
| 私用 | 観光・娯楽 | 8 | 11.1 | ① 16 | 11.4 | 5 | 5.6 | ① 29 | 9.6 |
| | ドライブ | | 0.0 | 2 | 1.4 | 1 | 1.1 | 3 | 1.0 |
| | 散歩 | 1 | 1.4 | 3 | 2.1 | 1 | 1.1 | 5 | 1.7 |
| | 飲食 | 2 | 2.8 | | 0.0 | 1 | 1.1 | 3 | 1.0 |
| | 買い物 | 15 | 20.8 | 41 | 29.3 | 17 | 19.1 | 73 | 24.3 |
| | 訪問 | 8 | 11.1 | 11 | 7.9 | 4 | 4.5 | 23 | 7.6 |
| | 帰省 | | 0.0 | 5 | 3.6 | 2 | 2.2 | 7 | 2.3 |
| | 遊戯(路上) | 5 | 6.9 | 7 | 5.0 | | 0.0 | 12 | 4.0 |
| | 疾病徘徊 | | 0.0 | 1 | 0.7 | | 0.0 | 1 | 0.3 |
| その他 | ① 26 | 36.1 | ① 33 | 23.6 | 16 | 18.0 | ② 75 | 24.9 | |
| 調査不能 | | 0.0 | | 0.0 | | 0.0 | 0 | 0.0 | |
| 合計 | ① 72 | 100.0 | ② 140 | 100.0 | 89 | 100.0 | ③ 301 | 100.0 | |

○は死者で内数

*(注) 通行目的が道路外の人等は除く

(7) 場所別等

ア 道路形状別等

(単位：人・%)

子供の死傷者のうち 56.0 パーセントが、交差点で事故にあっている。

学齢と道路形状でみると、幼児、小・中学生とも交差点での事故が多い。

特に、中学生による自転車乗用中の交差点事故が 27 人と多い。

| 形状 | 区分 | 歩行者 | 自転車 | その他 | 合計 |
|------|--------|------|------|-------|-------|
| 交差点 | 人数 | ① 34 | 47 | 88 | ① 169 |
| | 構成率(%) | 20.1 | 27.8 | 52.1 | |
| 単路 | 人数 | 23 | ① 16 | ① 78 | ② 117 |
| | 構成率(%) | 19.7 | 13.7 | 66.7 | |
| 駐車場等 | 人数 | 7 | 1 | 8 | 16 |
| | 構成率(%) | 43.8 | 6.3 | 50.0 | |
| 合計 | 人数 | ① 64 | ① 64 | ① 174 | ③ 302 |
| | 構成率(%) | 21.2 | 21.2 | 57.6 | |

○は死者で内数

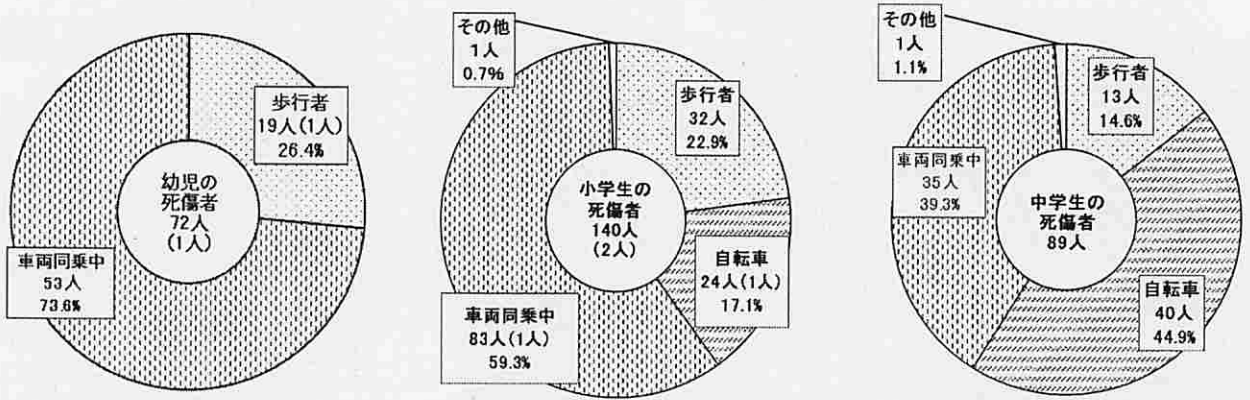
(単位：人)

| 学齢 | 区分 | 交 差 点 | | | 計 | 単 路 | | | 計 | 駐 車 場 等 | | | 計 |
|-------|----|-------|-----|-----|-------|-----|------|------|-------|---------|-----|-----|----|
| | | 歩行者 | 自転車 | その他 | | 歩行者 | 自転車 | その他 | | 歩行者 | 自転車 | その他 | |
| 幼 児 | ① | 7 | | 24 | ① 31 | 5 | | 25 | 30 | 7 | | 4 | 11 |
| 小 学 生 | | 18 | 20 | 46 | 84 | 14 | ① 4 | ① 36 | ② 54 | | | 2 | 2 |
| 中 学 生 | | 9 | 27 | 18 | 54 | 4 | 12 | 17 | 33 | | 1 | 2 | 3 |
| 合 計 | ① | 34 | 47 | 88 | ① 169 | 23 | ① 16 | ① 78 | ② 117 | 7 | 1 | 8 | 16 |

○は死者で内数

イ 死傷者の割合等

学齢別死傷者の状況を見ると、幼児については車両同乗中が圧倒的に多く 73.6 パーセントを占め、小学生についても 50 パーセントを超えるなど比率が高くなっている。



() 内は死者数で内数

ウ 自宅からの距離

子供の死傷者で、歩行者、自転車乗用中の事故発生場所から自宅までの距離をみると、歩行者では自宅から 500メートル以内での事故が 45.3 パーセントを占め、自転車乗車中についても自宅から 500メートル以内での事故が 34.4 パーセントを占めている。 (単位: 人・%)

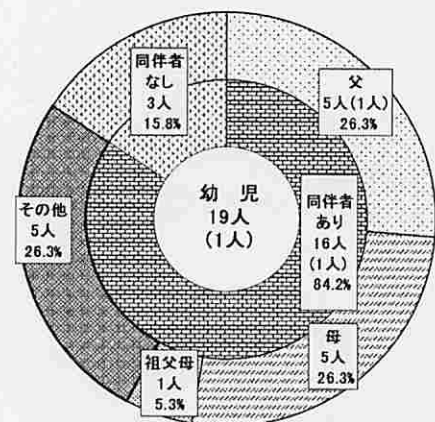
| 区分 距離 | 歩行者 | | | | 自転車 | | | | 合計 | |
|----------|---------|---------|---------|---------|---------|---------|---------|---------|---------|---------|
| | 幼児 | 小学生 | 中学生 | 小計 | 幼児 | 小学生 | 中学生 | 小計 | 合計 | 合計 |
| | 構成率 (%) | 構成率 (%) | 構成率 (%) | 構成率 (%) | 構成率 (%) | 構成率 (%) | 構成率 (%) | 構成率 (%) | 構成率 (%) | 構成率 (%) |
| 50 m 以下 | 2 | 4 | 0.0 | 6 | - | 1 | 0.0 | 1 | 7 | 5.5 |
| 100 m 以下 | 2 | 4 | 2 | 8 | - | 3 | 1 | 4 | 12 | 9.4 |
| 500 m 以下 | 2 | 10 | 3 | 15 | - | 6 | 11 | 17 | 32 | 25.0 |
| 1 km 以下 | 2 | 7 | 2 | 11 | - | 4 | 13 | 17 | 28 | 21.9 |
| 2 km 以下 | 2 | 3 | 4 | 9 | - | 8 | 9 | 17 | 26 | 20.3 |
| 2 km 超過 | ① 9 | 4 | 2 | ① 15 | - | ① 2 | 6 | ① 8 | ② 23 | 18.0 |
| 調査不能 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 0 | - | 0.0 | 0.0 | 0 | 0 | 0.0 |
| 合計 | ① 19 | 32 | 13 | ① 64 | 0 | ① 24 | 40 | ① 64 | ② 128 | 100.0 |

○は死者で内数

エ 幼児の同伴者

幼児が歩行中または自転車乗用中に事故にあった傷者 19 人 (死者 1 人) のうち、84.2 パーセントの 16 人が「同伴者あり」となっている。

同伴者は、父・母各 5 人が一番多い。



() 内は死者数で内数

(8) 事故類型

ア 歩行者

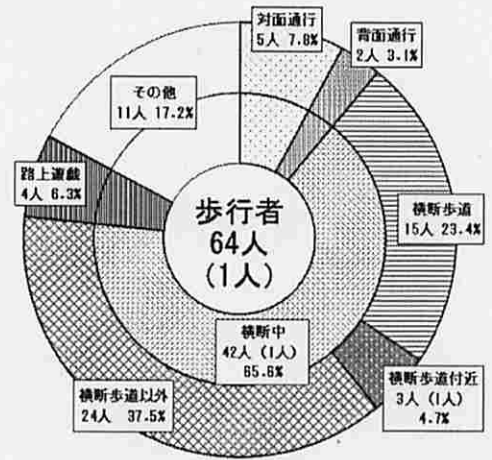
事故類型別では横断中が 42 人と多く歩行者被害の 65.6 パーセントを占め、中でも横断歩道以外の傷者が 24 人と多く横断中傷者の 57.1 パーセントを占めている。

また、横断中の事故について、学齢と横断歩道信号機の有無で比較すると、横断歩道以外の信号機のない場所での小学生の傷者が目立っている。

(単位：人)

| 学齢 | 横断場所 | 横断歩道 | | 横断歩道以外 | |
|-----|------|------|------|--------|------|
| | | 信号あり | 信号なし | 信号あり | 信号なし |
| 幼児 | 児 | 3 | 1 | | ① 15 |
| 小学生 | | 1 | 5 | 2 | 24 |
| 中学生 | | 3 | 2 | 2 | 6 |

○は死者で内数



() 内は死者数で内数

イ 自転車

事故類型別では、出会い頭事故の死傷者が 50 人で、自転車乗用中の 78.1 パーセントを占め最も多く、次いで右折時の 6 人の順となっている。

また、道路形状別では、交差点での傷者が 47 人と多く、自転車乗用中死傷者の 73.4 パーセントを占めている。

(単位：人・%)

| 事故類型 | 道路形状等 | 交差点 | | 計 | その他 | 合計 | 構成率(%) | 幼児 | | 小学生 | | 中学生 | |
|------|------------|------|-------|----|------|------|--------|-----|-----|-----|-----|-----|-----|
| | | 交差点内 | 交差点付近 | | | | | 交差点 | その他 | 交差点 | その他 | 交差点 | その他 |
| 人対車両 | | | | 0 | | 0 | 0.0 | | | | | | |
| 車両対人 | 正面衝突 | | 1 | 1 | | 1 | 1.6 | | | 1 | | | |
| | 追突 | | | 0 | | 0 | 0.0 | | | | | | |
| | 出会い頭 | 37 | 1 | 38 | ① 12 | ① 50 | 78.1 | | | 18 | ① 3 | 20 | 9 |
| | 追越・追抜 | | | 0 | 4 | 4 | 6.3 | | | | 1 | | 3 |
| | 転回・後退時 | | | 0 | | 0 | 0.0 | | | | | | |
| | 進路変更・すれ違い時 | | | 0 | | 0 | 0.0 | | | | | | |
| | 右折時 | 6 | | 6 | | 6 | 9.4 | | | 1 | | | 5 |
| | 左折時 | 2 | | 2 | | 2 | 3.1 | | | | | | 2 |
| その他 | | | 0 | 1 | 1 | 1.6 | | | | | | | 1 |
| 計 | | 45 | 2 | 47 | ① 17 | ① 64 | 100.0 | 0 | 0 | 20 | ① 4 | 27 | 13 |
| 車両単独 | | | | 0 | | 0 | 0.0 | | | | | | |
| 列車 | | | | 0 | | 0 | 0.0 | | | | | | |
| 合計 | | 45 | 2 | 47 | ① 17 | ① 64 | 100.0 | 0 | 0 | 20 | ① 4 | 27 | 13 |

○は死者で内数

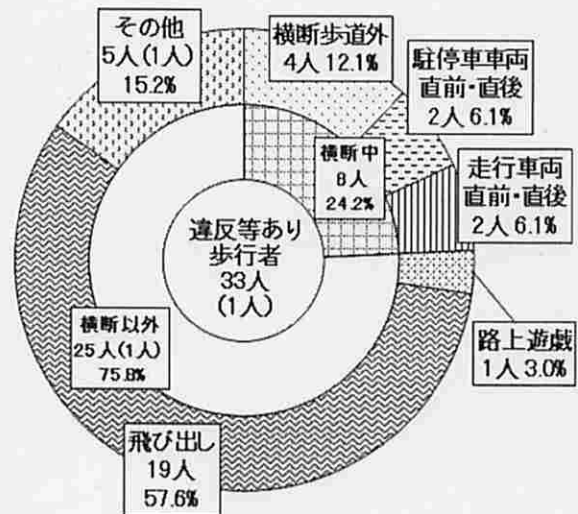
(9) 違反別

ア 歩行者

歩行者の死傷者 64 人のうち、何らかの違反が認められた者は 33 人で、子供の歩行中事故の 51.6 パーセントを占めている。

違反の内容をみると、飛び出しが 19 人と最も多く、違反のあった歩行者の 57.6 パーセントを占めている。

| | | |
|-------------|-------------|---|
| 歩 行 者 | 幼 児 | ■違反あり □違反なし 10人 52.6% 9人 47.4% |
| | 小 学 生 | 21人 65.6% 11人 34.4% |
| | 中 学 生 | 2人 15.4% 11人 84.6% |
| | 子 ども 以 外 | 117人 22.0% 414人 78.0% |



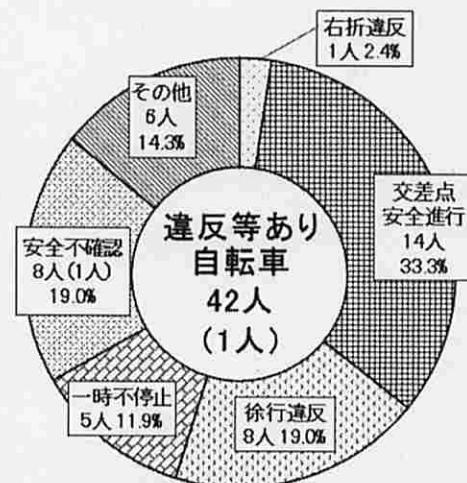
で
() 内は死者数で内数

イ 自転車

自転車の死傷者 64 人のうち、何らかの違反が認められたのは 42 人で自転車死傷者数の 65.6 パーセントを占めている。

違反の内容をみると交差点安全進行義務違反が 14 人 (33.3%) で最も多く、次いで徐行違反、安全不確認の各 8 人 (19.0%) が続いている。

| | | |
|-------------|-------------|---|
| 自 転 車 | 小 学 生 | ■違反あり □違反なし 17人 70.8% 7人 29.2% |
| | 中 学 生 | 25人 62.5% 15人 37.5% |
| | 子 ども 以 外 | 231人 45.4% 278人 54.6% |



() 内は死者数で内数

5 高校生の事故

(1) 高校生の事故

ア 概況

高校生が第1当事者となった事故は、

発生件数 13件 (前年比 -9件 40.9%減)

死者数 0人 (前年比 -1人 100.0%減)

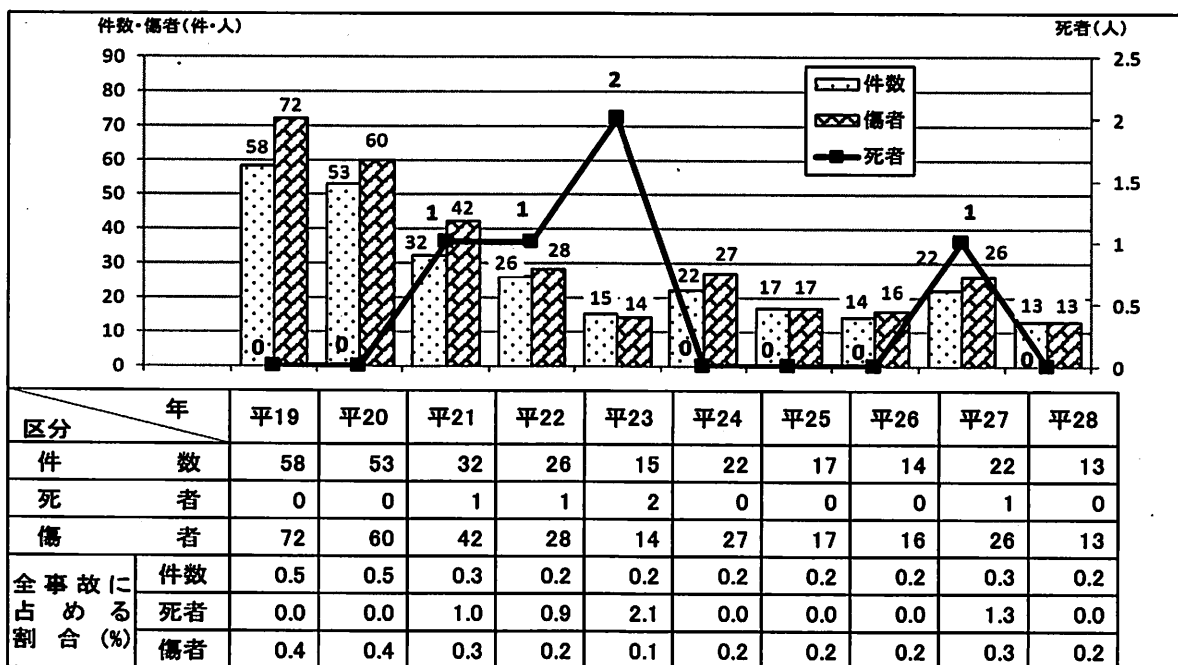
傷者数 13人 (前年比 -13人 50.0%減)

で、発生件数、死者数、傷者数ともに減少した。

過去10年間の推移をみると、発生件数が最も多いのは平成19年の58件で、平成28年の13件は平成19年と比べると約4分の1に減少している。

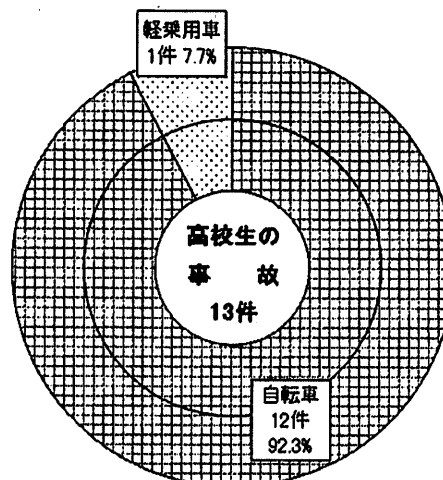
死者は、平成23年の2人が最も多く、平成21、22、27年の1人、他は0人となっている。

(単位：件・人・%)



イ 当事車種別

高校生が第1当事者となった事故は、自転車12件で92.3%を占め、次いで、四輪車の1件(7.7%)となっている。



ウ 違反別

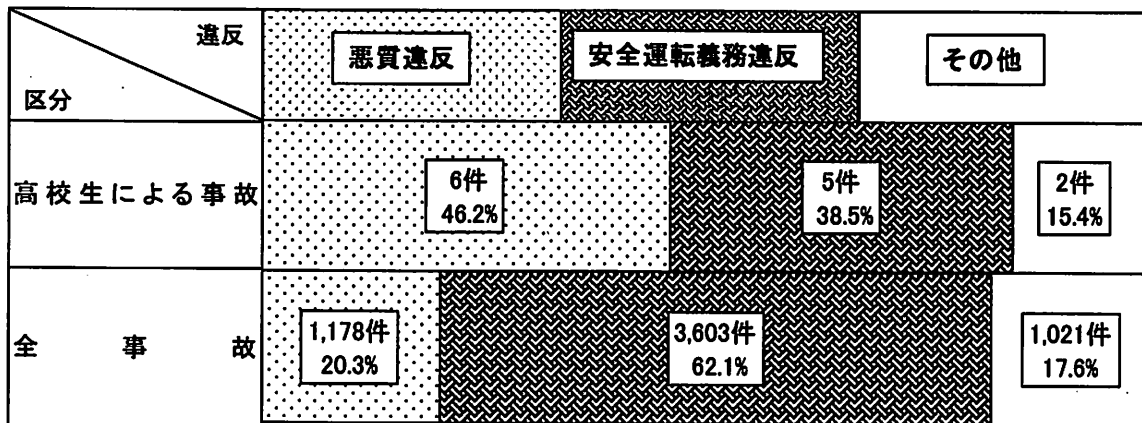
悪質違反による事故は6件で46.2%を占め、信号無視及び一時不停止の各3件となっている。

安全運転義務違反による事故は5件で、前方不注意による事故が4件、次いで安全不確認が1件となっている。

(単位：件・%)

| 違反 | 区分 | 高校生事故 | | 全事故 | | 違反 | 区分 | 高校生事故 | | 全事故 | |
|---------|--------|-------|---------|-------|---------|----------|-----------|-------|---------|-------|---------|
| | | 件数 | 構成率 (%) | 件数 | 構成率 (%) | | | 件数 | 構成率 (%) | 件数 | 構成率 (%) |
| 悪質違反 | 信号無視 | 3 | 23.1 | 286 | 4.9 | 安全運転義務違反 | 徐行違反 | 0 | 0.0 | 41 | 0.7 |
| | 最高速度 | | 0.0 | 14 | 0.2 | | ハンドル・ブレーキ | | 0.0 | 324 | 5.6 |
| | 通区・追越 | | 0.0 | 178 | 3.1 | | 前方不注意 | 4 | 30.8 | 1,506 | 26.0 |
| | 歩行者妨害等 | | 0.0 | 288 | 5.0 | | 動静不注意 | | 0.0 | 984 | 17.0 |
| | 一時不停止 | 3 | 23.1 | 402 | 6.9 | | 安全不確認 | 1 | 7.7 | 701 | 12.1 |
| | 酒酔い運転 | | 0.0 | 10 | 0.2 | | 安全速度 | | 0.0 | 51 | 0.9 |
| 計 | | 6 | 46.2 | 1,178 | 20.3 | その他 | | 0 | 37 | 1 | |
| 横断禁止等 | | | 0.0 | 98 | 1.7 | 計 | 5 | 38.5 | 3,603 | 62.1 | |
| 右・左折違反 | | | 0.0 | 20 | 0.3 | その他 | | 0.0 | 95 | 1.6 | |
| 優先通行妨害等 | | 1 | 7.7 | 478 | 8.2 | 合計 | 13 | 100.0 | 5,802 | 100.0 | |
| 交差点安全進行 | | 1 | 7.7 | 289 | 5.0 | 無免許(内数) | 1 | 7.7 | 26 | 0.4 | |

高校生の事故を全事故と構成率で比較すると、安全運転義務違反は全事故より23.6ポイント低くなっているが、悪質違反は46.2パーセントで約2.3倍になっている。



エ 道路形状別・当事者別

高校生が第1当事者となる事故は、自転車による事故が8件交差点で発生し、全事故の61.5パーセントを占めている。

(単位：件)

| 当事者 | 道路形状 | 交差点 | | 合計 | カーブ(内数) | |
|-----|------|--------|-----|----|---------|---|
| | | 付近(内数) | その他 | | 右 | 左 |
| 自動車 | | | 1 | 1 | | |
| 二輪車 | 小型二輪 | | | 0 | | |
| | 軽二輪 | | | 0 | | |
| | 原付二種 | | | 0 | | |
| | 原付 | | | 0 | | |
| 計 | | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 自転車 | | 8 | 0 | 12 | | |
| 歩行者 | | | | 0 | | |
| 合計 | | 8 | 0 | 13 | 0 | 0 |

(2) 高校生の被害

ア 概況

交通事故で被害にあった高校生は

死者数 1人 (前年比 ±0人)

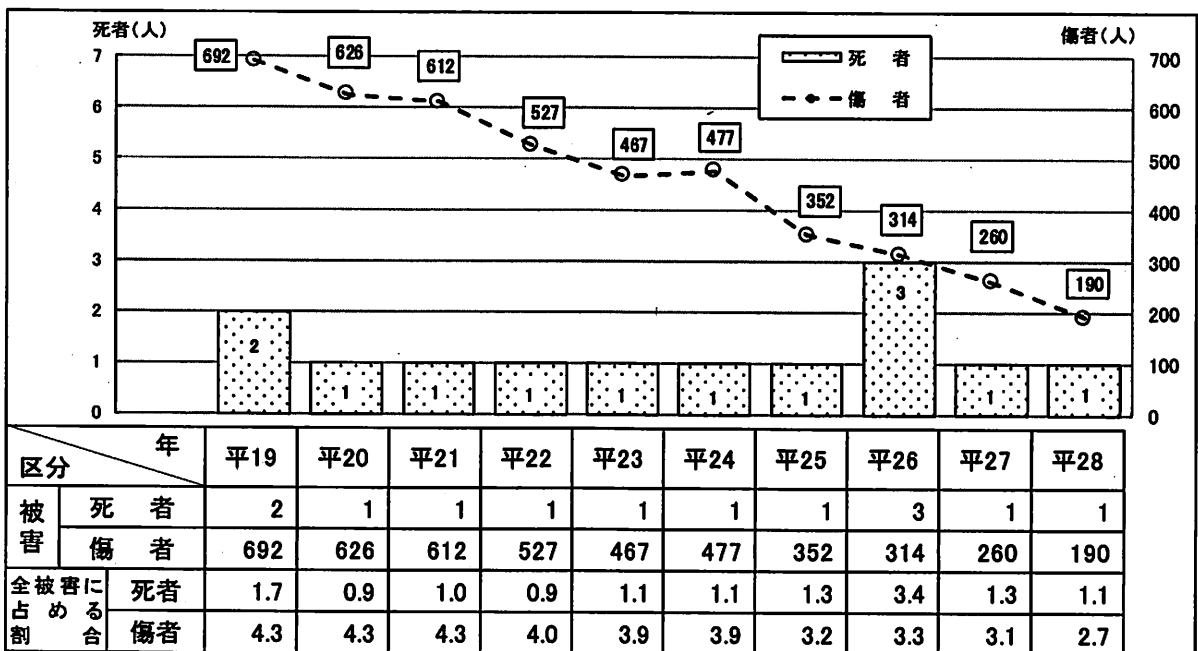
傷者数 190人 (前年比 -70人 26.9%減)

で、死者数は同数、傷者数は減少した。

過去10年間の推移をみると、死者が最も多いのは平成26年の3人、次いで平成19年が2人、他は1人となっている。

傷者が最も多いのは平成19年の692人で、最も少ないのは平成28年の190人となっている。

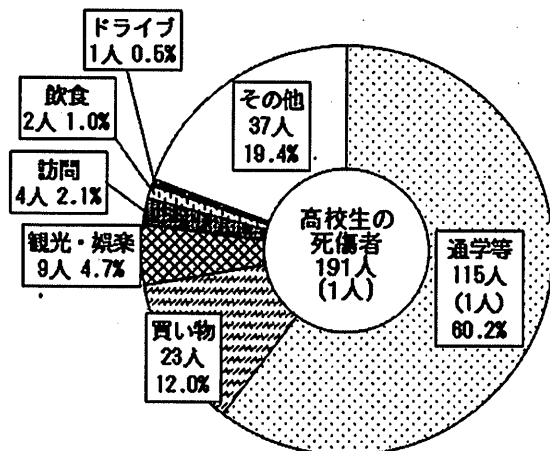
(単位：人・%)



イ 通行目的

通学等の死傷者は115人で高校生死傷者の60.2パーセントを占め最も多く、次いで買い物の23人となっている。

死者は、通学等の1人となっている。



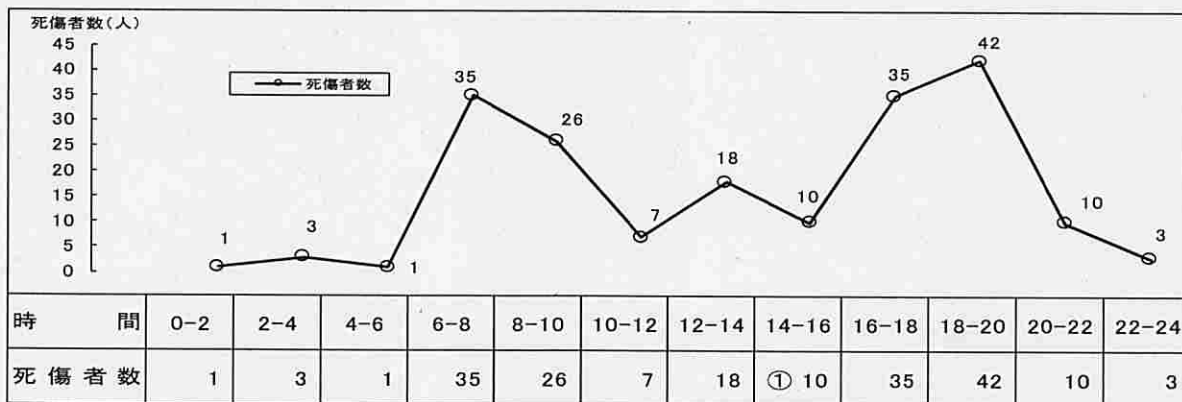
()内は死者数で内数

ウ 時間別

死傷者数は、登・下校時間帯、特に18～20時が42人、6～8時及び16～18時が各35人と多く、この時間帯の死傷者は、高校生死傷者の58.6パーセントを占めている。

死者は、14～16時発生 of 1人となっている。

(単位：人)



(注) ○は死者数で内数

エ 状態別

高校生の死者は自転車乗用中の1人である。

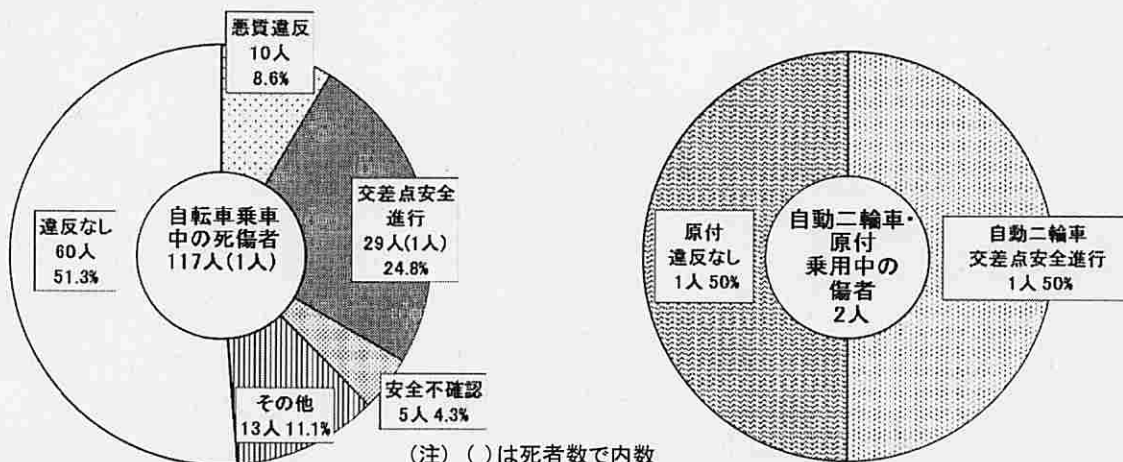
傷者は自転車乗用中が116人と最も多く高校生傷者の61.1パーセントを占め、次いで自動車同乗中の43人(22.6%)、歩行中の26人(13.7%)の順となっている。

(単位：人・%)

| 区分 | 自動車 | | 自動二輪車 | | 原付乗車中 | 自転車乗用中 | 歩行中 | その他 | 合計 |
|--------|-----|------|-------|-----|-------|--------|------|-----|-------|
| | 運転中 | 同乗中 | 運転中 | 同乗中 | | | | | |
| 死者 | | | | | | 1 | | | 1 |
| 構成率(%) | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 100.0 | 0.0 | 0.0 | 100.0 |
| 傷者 | 2 | 43 | 1 | | 1 | 116 | 26 | 1 | 190 |
| 構成率(%) | 1.1 | 22.6 | 0.5 | 0.0 | 0.5 | 61.1 | 13.7 | 0.5 | 100.0 |

自転車の違反状況をみると、48.8%に何らかの違反が認められた。

自動二輪車は交差点安全進行1人、原付は違反なし1人である。

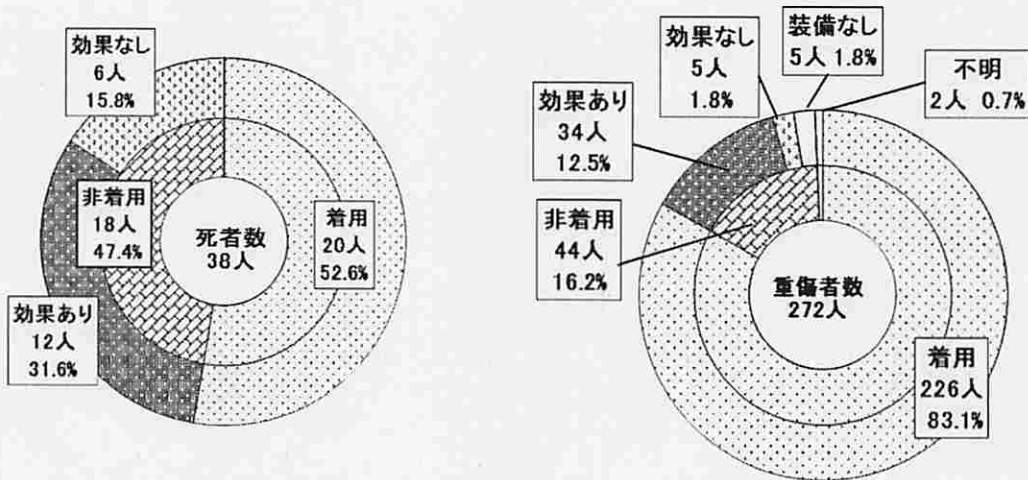


自動車のシートベルト着用状況

(1) 死傷者のシートベルト着用状況

死傷者のシートベルト着用状況は、死者の着用率が最も低く、重傷者、軽傷者の順に着用率が高くなっている。

シートベルトの着用率の効果の有無を死者でみると、非着用者18人中12人(66.7%)はシートベルトをしていれば救命効果があったものと認められる。

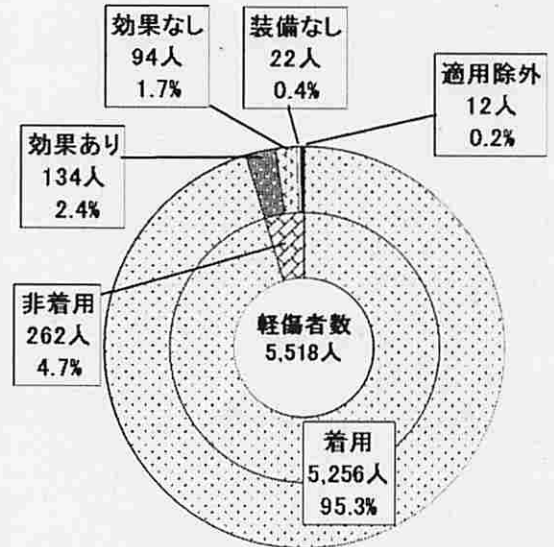


(注) 効果あり……シートベルトを着用していれば、
損傷部位等から怪我の程度が軽くすんだと予想されるもの
効果なし……シートベルトを着用していても、損傷部位等から
怪我の程度に関係なかったと予想されるもの

(2) 座席別着用状況

傷者の着用率は、運転席が98.4パーセント、助手席が96.0パーセント、後部席が61.2パーセントである。

死者の着用率は、運転席が54.5パーセント、助手席が66.7パーセント、後部席は、0.0パーセントであった。



| | | | |
|-----|--------------|-------------------|------------------|
| 運転席 | 死者 33人 | 着用 18人54.5% | 非着用 15人45.5% |
| | 傷者 4,566人 | 着用 4,493人98.4% | 非着用 72人1.6% |
| 助手席 | 死者 3人 | 着用 2人66.7% | 非着用 1人33.3% |
| | 傷者 693人 | 着用 665人96.0% | 非着用 27人3.9% |
| 後部席 | 死者 2人 | 非着用 2人100.0% | |
| | 傷者 529人 | 着用 324人61.2% | 非着用 205人38.8% |

(3) 年齢別

年齢別に死者の着用率をみると、20歳未満が0.0パーセントと最も低く、次いで20歳～24歳及び65歳～69歳が33.3パーセントとなっている。

傷者の着用率は、20歳未満が80.6パーセントと最も低く、30歳代及び40歳代が96.5パーセントと最も高い。

(単位：人・%)

| 年齢 | 区分 | 運 転 席 | | | 助 手 席 | | | 後 部 席 | | | 合 計 | | |
|--------|-----|-------|-------|-------|-------|-----|-------|-------|-----|------|-------|-------|-------|
| | | 総 数 | 着用者 | 着用率 | 総 数 | 着用者 | 着用率 | 総 数 | 着用者 | 着用率 | 総 数 | 着用者 | 着用率 |
| 20歳未満 | 死 者 | 2 | | 0.0 | | | - | 1 | | 0.0 | 3 | | 0.0 |
| | 傷 者 | 67 | 66 | 98.5 | 101 | 89 | 88.1 | 156 | 106 | 67.9 | 324 | 261 | 80.6 |
| 20～24歳 | 死 者 | 3 | 1 | 33.3 | | | - | | | - | 3 | 1 | 33.3 |
| | 傷 者 | 368 | 360 | 97.8 | 72 | 70 | 97.2 | 49 | 25 | 51.0 | 489 | 455 | 93.0 |
| 25～29歳 | 死 者 | | | - | | | - | | | - | | | - |
| | 傷 者 | 477 | 468 | 98.1 | 61 | 58 | 95.1 | 29 | 13 | 44.8 | 567 | 539 | 95.1 |
| 30歳代 | 死 者 | 6 | 4 | 66.7 | | | - | | | - | 6 | 4 | 66.7 |
| | 傷 者 | 977 | 968 | 99.1 | 111 | 108 | 97.3 | 67 | 39 | 58.2 | 1,155 | 1,115 | 96.5 |
| 40歳代 | 死 者 | 4 | 2 | 50.0 | | | - | | | - | 4 | 2 | 50.0 |
| | 傷 者 | 1,058 | 1,038 | 98.1 | 93 | 91 | 97.8 | 55 | 35 | 63.6 | 1,206 | 1,164 | 96.5 |
| 50歳代 | 死 者 | 4 | 4 | 100.0 | | | - | | | - | 4 | 4 | 100.0 |
| | 傷 者 | 743 | 737 | 99.2 | 87 | 83 | 95.4 | 57 | 35 | 61.4 | 887 | 855 | 96.4 |
| 60～64歳 | 死 者 | 6 | 3 | 50.0 | | | - | | | - | 6 | 3 | 50.0 |
| | 傷 者 | 347 | 339 | 97.7 | 48 | 47 | 97.9 | 29 | 15 | 51.7 | 424 | 401 | 94.6 |
| 65～69歳 | 死 者 | 3 | 1 | 33.3 | | | - | | | - | 3 | 1 | 33.3 |
| | 傷 者 | 286 | 280 | 97.9 | 49 | 48 | 100.0 | 25 | 18 | 72.0 | 360 | 347 | 96.4 |
| 70歳以上 | 死 者 | 5 | 3 | 60.0 | 3 | 2 | 66.7 | 1 | | 0.0 | 9 | 5 | 55.6 |
| | 傷 者 | 243 | 237 | 97.5 | 71 | 70 | 98.6 | 61 | 38 | 62.3 | 375 | 345 | 92.0 |
| 合 計 | 死 者 | 33 | 18 | 54.5 | 3 | 2 | 66.7 | 2 | 0 | 0.0 | 38 | 20 | 52.6 |
| | 傷 者 | 4,566 | 4,493 | 98.4 | 693 | 665 | 96.0 | 528 | 324 | 61.4 | 5,787 | 5,482 | 94.7 |

(4) 時間別

時間別に死者の着用率をみると、22～24時が100.0パーセントと最も高く、0～2時、2～4時、6～8時が0.0パーセントと最も低い。

傷者は6～8時が96.7パーセントと最も高く、2～4時が75.8パーセントと最も低い。

(単位：人・%)

| 時間 | 区分 | 運 転 席 | | | 助 手 席 | | | 後 部 席 | | | 合 計 | | |
|-------|-----|-------|-------|-------|-------|-----|-------|-------|-----|-------|-------|-------|-------|
| | | 総 数 | 着用者 | 着用率 | 総 数 | 着用者 | 着用率 | 総 数 | 着用者 | 着用率 | 総 数 | 着用者 | 着用率 |
| 0～2 | 死 者 | 1 | | 0.0 | | | - | | | - | 1 | 0 | 0.0 |
| | 傷 者 | 41 | 38 | 92.7 | 10 | 8 | 80.0 | 5 | 5 | 100.0 | 56 | 51 | 91.1 |
| 2～4 | 死 者 | 1 | | 0.0 | | | - | | | - | 1 | 0 | 0.0 |
| | 傷 者 | 21 | 19 | 90.5 | 8 | 6 | 75.0 | 4 | | 0.0 | 33 | 25 | 75.8 |
| 4～6 | 死 者 | 4 | 2 | 50.0 | | | - | | | - | 4 | 2 | 50.0 |
| | 傷 者 | 72 | 70 | 97.2 | 13 | 12 | 92.3 | 5 | 4 | 80.0 | 90 | 86 | 95.6 |
| 6～8 | 死 者 | 1 | | 0.0 | | | - | | | - | 1 | 0 | 0.0 |
| | 傷 者 | 600 | 595 | 99.2 | 57 | 55 | 96.5 | 40 | 24 | 60.0 | 697 | 674 | 96.7 |
| 8～10 | 死 者 | 4 | 2 | 50.0 | | | - | | | - | 4 | 2 | 50.0 |
| | 傷 者 | 667 | 658 | 98.7 | 83 | 82 | 98.8 | 57 | 37 | 64.9 | 807 | 777 | 96.3 |
| 10～12 | 死 者 | 3 | 1 | 33.3 | 1 | 1 | 100.0 | 1 | | 0.0 | 5 | 2 | 40.0 |
| | 傷 者 | 558 | 555 | 99.5 | 91 | 89 | 97.8 | 75 | 52 | 69.3 | 724 | 696 | 96.1 |
| 12～14 | 死 者 | 4 | 2 | 50.0 | 1 | 1 | 100.0 | | | - | 5 | 3 | 60.0 |
| | 傷 者 | 505 | 498 | 98.6 | 104 | 100 | 96.2 | 74 | 41 | 55.4 | 683 | 639 | 93.6 |
| 14～16 | 死 者 | 5 | 4 | 80.0 | 1 | | 0.0 | | | - | 6 | 4 | 66.7 |
| | 傷 者 | 524 | 515 | 98.3 | 86 | 88 | 100.0 | 73 | 44 | 60.3 | 685 | 647 | 94.5 |
| 16～18 | 死 者 | 3 | 2 | 66.7 | | | - | | | - | 3 | 2 | 66.7 |
| | 傷 者 | 722 | 709 | 98.2 | 96 | 93 | 96.9 | 73 | 51 | 69.9 | 891 | 853 | 95.7 |
| 18～20 | 死 者 | 2 | 1 | 50.0 | | | - | | | - | 2 | 1 | 50.0 |
| | 傷 者 | 577 | 563 | 97.6 | 75 | 69 | 92.0 | 40 | 29 | 72.5 | 692 | 661 | 95.5 |
| 20～22 | 死 者 | 3 | 2 | 66.7 | | | - | 1 | | 0.0 | 4 | 2 | 50.0 |
| | 傷 者 | 196 | 192 | 98.0 | 41 | 38 | 92.7 | 68 | 33 | 48.5 | 305 | 263 | 86.2 |
| 22～24 | 死 者 | 2 | 2 | 100.0 | | | - | | | - | 2 | 2 | 100.0 |
| | 傷 者 | 83 | 81 | 97.6 | 27 | 25 | 92.6 | 15 | 4 | 26.7 | 125 | 110 | 88.0 |
| 合 計 | 死 者 | 33 | 18 | 54.5 | 3 | 2 | 66.7 | 2 | 0 | 0.0 | 38 | 20 | 52.6 |
| | 傷 者 | 4,566 | 4,493 | 98.4 | 693 | 665 | 96.0 | 529 | 324 | 61.2 | 5,788 | 5,482 | 94.7 |

(5) 6歳未満のシートベルト・チャイルドシート着用状況

四輪乗車中に死傷した6歳未満の幼児は

死者数 0人 (前年比 ±0人)

傷者数 49人 (前年比 -18人 26.9%減)

で、死者は昨年に続いて0人であり、傷者数は減少した。

乗車位置別死傷者数は、助手席が15人(うち死亡0人)、後部座席が34人(うち死亡0人)となっている。

【助手席】

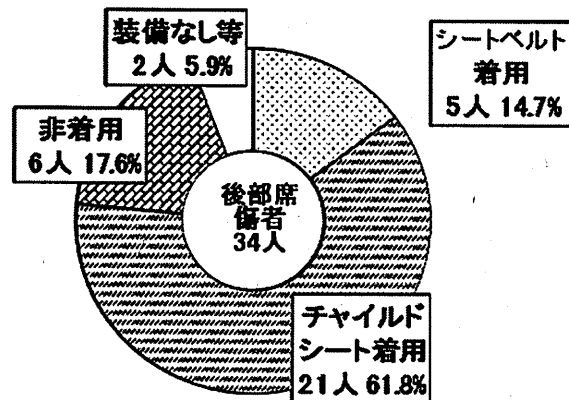
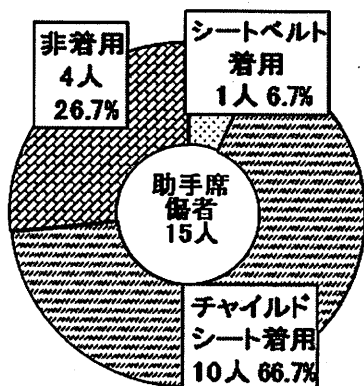
(単位：人)

| 助手席死傷者 | | 死傷者数 | 内死亡 | 内重傷 |
|--------|----------|------|-----|-----|
| 着用の有無等 | | | | |
| 着用 | シートベルト | 1 | | |
| | チャイルドシート | 10 | | |
| | 計 | 11 | 0 | 0 |
| 非着用 | 効果あり | 3 | | |
| | 効果なし | 1 | | |
| | 計 | 4 | 0 | 0 |
| 装備なし等 | | | | |
| 合計 | | 15 | 0 | 0 |

【後部座席】

(単位：人)

| 後部座席死傷者 | | 死傷者数 | 内死亡 | 内重傷 |
|---------|----------|------|-----|-----|
| 着用の有無等 | | | | |
| 着用 | シートベルト | 5 | | |
| | チャイルドシート | 21 | | |
| | 計 | 26 | 0 | 0 |
| 非着用 | 効果あり | 5 | | |
| | 効果なし | 1 | | |
| | 計 | 6 | 0 | 0 |
| 装備なし等 | | 2 | | |
| 合計 | | 34 | 0 | 0 |



| | |
|--------|----|
| 非着用のうち | |
| 効果あり | 3人 |
| 効果なし | 1人 |

| | |
|----|----|
| 死亡 | 0人 |
| 重傷 | 0人 |

| | |
|--------|----|
| 非着用のうち | |
| 効果あり | 5人 |
| 効果なし | 1人 |

| | |
|----|----|
| 死亡 | 0人 |
| 重傷 | 0人 |

7 青年運転者の事故

(1) 概況

青年運転者が第1当事者となった事故は、

発生件数 895件 (前年比 -204件 18.6%減)

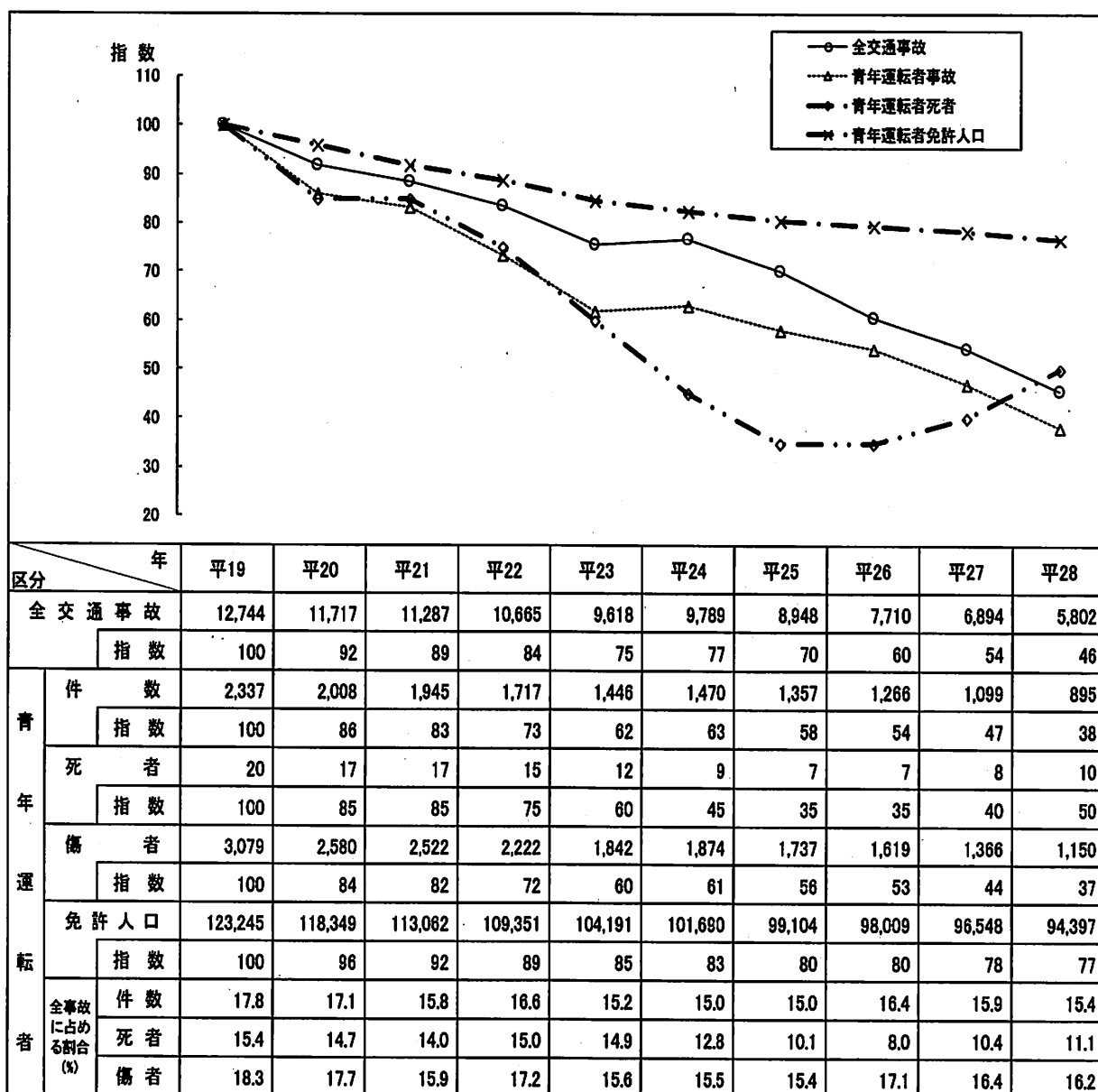
死者数 10人 (前年比 +2人 25.0%増)

傷者数 1,150人 (前年比 -216人 15.8%減)

で、死者数は増加したが、発生件数、傷者数は減少した。

全事故に占める割合は、件数が15.4パーセント、死者数11.1パーセント、傷者数16.2パーセントとなっている。

(単位：件・人・%)



(2) 車種別・違反別

車種別では、普通乗用車が449件で最も多く、青年運転者の50.2パーセントを占めている。

違反別では、前方不注意が290件で最も多く32.4パーセントを占めている。

悪質違反による事故は144件で青年運転者の16.1パーセントを占め、うち信号無視と一時不停止が各43件と最も多い。

(単位：件)

| 違反 | 車種 | 自動車 | | | | | | | 二輪車 | | | | 合計 | |
|----------|-----------|------|-----|-------|----|----|----|----|-----|-----|---|---|-----|-----|
| | | 大乗等普 | 乗軽 | 乗大貨等普 | 貨軽 | 貨特 | 殊小 | 二軽 | 二原 | 二原付 | | | | |
| 悪質違反 | 信号無視 | | 17 | 23 | 1 | 2 | | | | | | | | 43 |
| | 最高速度 | | 6 | 2 | | 1 | | | | | | | | 9 |
| | 通区・追越 | | 10 | 14 | | 2 | 1 | | | | | | | 27 |
| | 歩行者妨害等 | | 10 | 8 | | 2 | 2 | | | | | | | 22 |
| | 一時不停止 | | 25 | 16 | | 1 | 1 | | | | | | | 43 |
| | 酒酔い運転 | | | | | | | | | | | | | |
| 計 | | 0 | 68 | 63 | 1 | 8 | 4 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 144 |
| 横断禁止等 | | | 7 | 7 | | | | | | | | | | 14 |
| 右折違反 | | | 2 | | | | | | | | | | | 2 |
| 左折違反 | | | | 1 | | | | | | | | | | 1 |
| 優先通行妨害等 | | | 47 | 25 | | 2 | 2 | | | | | | | 76 |
| 交差点安全進行 | | | 17 | 17 | 1 | 1 | | | | | | | | 36 |
| 徐行違反 | | | 2 | 2 | | | | | | | | | | 4 |
| 過労運転 | | | 3 | | | | | | | | | | | 3 |
| 安全運転義務違反 | ハンドル・ブレーキ | | 34 | 23 | 1 | 2 | 3 | | | | | | | 63 |
| | 前方不注意 | | 141 | 116 | 1 | 21 | 9 | | | 1 | | | 1 | 290 |
| | 運転静不注意 | | 77 | 71 | 1 | 9 | 5 | | 1 | 2 | | | 1 | 167 |
| | 安全不確認 | | 41 | 20 | 1 | 7 | 2 | | | | | | | 71 |
| | 安全速度 | | 3 | 5 | | | | | | | | 1 | | 9 |
| | その他 | | 3 | 3 | 1 | 1 | | | | | | | | |
| 計 | | 0 | 299 | 238 | 5 | 40 | 19 | 0 | 1 | 3 | 1 | 2 | 608 | |
| その他 | | | 4 | 2 | | 1 | | | | | | | | 7 |
| 合計 | | 0 | 449 | 355 | 7 | 52 | 25 | 0 | 1 | 3 | 1 | 2 | 895 | |

(3) 時間別・道路別

時間別では、18~20時が168件と最も多く、次いで16~18時の163件、6~8時の115件となっている。

道路別では、国道が326件と最も多く、次いで市町村道が301件となっており、市町村道と国道を合わせると、青年運転者事故の70.1パーセントを占めている。

(単位：件)

| 区分 | 時間 | 0-2 | 2-4 | 4-6 | 6-8 | 8-10 | 10-12 | 12-14 | 14-16 | 16-18 | 18-20 | 20-22 | 22-24 | 合計 |
|------|----|-----|-----|-----|-----|------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-----|
| | | 国道 | 4号 | 1 | | 2 | 11 | 11 | 9 | 6 | 7 | 16 | 16 | |
| 6号 | 1 | | | 1 | 13 | 9 | 4 | 3 | 4 | 18 | 15 | 4 | 4 | 76 |
| 13号 | | | | | | 2 | | | 3 | 5 | 4 | 2 | | 16 |
| 49号 | 1 | | 1 | | 9 | 4 | 7 | 4 | 2 | 11 | 12 | 1 | 1 | 53 |
| 三桁 | 2 | | | 4 | 14 | 5 | 6 | 6 | 6 | 16 | 24 | 4 | 3 | 90 |
| 計 | 5 | | 1 | 7 | 47 | 31 | 26 | 19 | 22 | 66 | 71 | 21 | 10 | 326 |
| 県道 | 4 | 2 | 3 | 31 | 29 | 20 | 21 | 17 | 40 | 31 | 27 | 11 | | 236 |
| 市町村道 | | 4 | 3 | 36 | 37 | 27 | 23 | 32 | 53 | 60 | 20 | 6 | | 301 |
| 高速道 | 1 | 1 | | 1 | 1 | | | 1 | | 1 | | | | 6 |
| その他 | 1 | | | | 3 | 1 | 6 | 4 | 4 | 5 | 1 | 1 | | 26 |
| 合計 | 11 | 8 | 13 | 115 | 101 | 74 | 69 | 76 | 163 | 168 | 69 | 28 | | 895 |

(4) 事故類型別

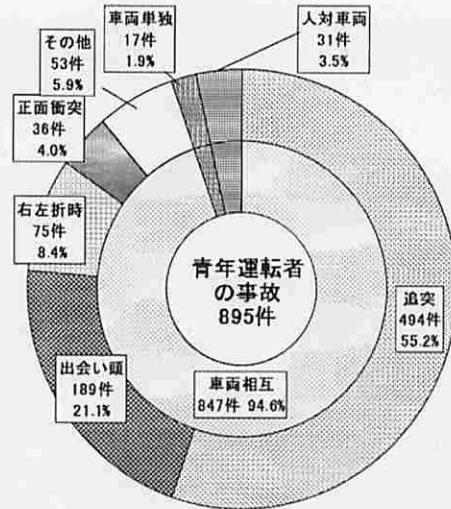
車両相互が847件で青年運転者事故の94.6パーセントを占めている。

特に、

追突：494件(55.2%)

出会い頭：189件(21.1%)

が多く、両事故類型を合わせると683件で車両相互の80.6パーセントを占めている。

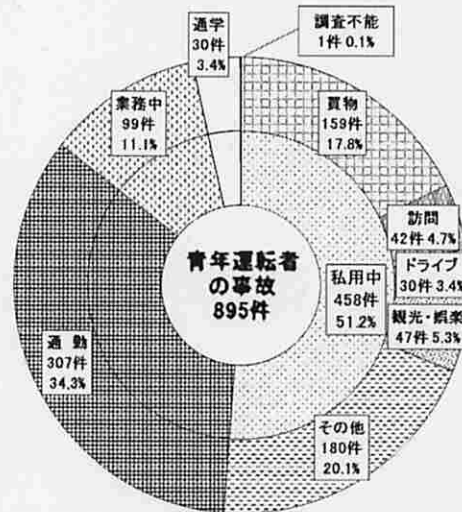


(5) 通行目的別

私用中が458件で青年運転者事故の51.2パーセントを占めている。

特に、買物が159件と多く、私用中事故の34.7パーセントを占め、次いで観光・娯楽の47件の順となっている。

また、通勤時の事故も307件発生しており、青年運転者事故の34.3パーセントを占めている。



(6) 車種別・速度別 (事故直前速度)

事故直前の速度をみると、50キロメートル以下が799件で最も多く、青年運転者事故の89.3パーセントを占めている。

車種別でみると、普通乗用車の速度が他の車種に比べ速くなっている。

(単位：件)

| 速度 | 自動車 | | | | | | | | | | 二輪車 | | | | 合計 | |
|-------------|-----|----|-----|-----|----|----|----|----|----|----|-----|---|---|-----|-----|-----|
| | 大乗 | 中乗 | 普乗 | 軽乗 | 大貨 | 中貨 | 普貨 | 軽貨 | 特貨 | 特殊 | 小 | 二 | 軽 | 二原 | | 二原付 |
| 停止中 | | | | | | | | | | | | | | | | 0 |
| 50 km/h 以下 | | | 398 | 322 | 3 | 3 | 46 | 20 | | | 1 | 3 | 1 | 2 | 799 | |
| 60 km/h 以下 | | | 28 | 24 | | | 4 | 3 | | | | | | | 60 | |
| 70 km/h 以下 | | | 10 | 5 | | | 1 | 1 | | | | | | | 17 | |
| 80 km/h 以下 | | | 7 | 1 | | | 1 | | | | | | | | 9 | |
| 90 km/h 以下 | | | 1 | | | | | | | | | | | | 1 | |
| 100 km/h 以下 | | | 5 | 2 | | | | 1 | | | | | | | 8 | |
| 101 km/h 以上 | | | | 1 | | | | | | | | | | | 1 | |
| 調査不能 | | | | | | | | | | | | | | | 0 | |
| 合計 | 0 | 0 | 449 | 355 | 3 | 4 | 52 | 25 | 0 | 1 | 3 | 1 | 2 | 895 | | |

(7) 人的原因別

発見の遅れが 603 件と多く、青年運転者による事故の 67.4 パーセントを占めている。

中でも脇見が 237 件で、発見の遅れ全体の 39.3 パーセントを占めている。

| 合 計 | 件数 | 死者 | 傷者 |
|---------------------------|-----|----|-------|
| 合 計 | 895 | 10 | 1,150 |
| 発見の遅れ 計 | 603 | 6 | 778 |
| 前方不注意 計 | 367 | 5 | 504 |
| 内在的(漫然等) 計 | 130 | 4 | 180 |
| 居眠り運転 | 10 | 0 | 18 |
| ラジオ・ステレオを聴いていた | 1 | 0 | 1 |
| 雑談や携帯電話等で話していた | 5 | 2 | 5 |
| その他、考え事等の漫然運転 | 114 | 2 | 156 |
| 外在的(脇見等) 計 | 237 | 1 | 324 |
| 物を落とした、物を取ろうとした | 41 | 0 | 49 |
| 同乗者、同乗の動物等に脇見 | 6 | 0 | 9 |
| カセットテープ、携帯電話等を操作していた | 9 | 0 | 12 |
| テレビ、ナビゲーション装置を見ていた、操作していた | 15 | 0 | 28 |
| 雑誌、地図帳等を見ていた | 2 | 0 | 2 |
| 道、案内標識等を探して脇見 | 10 | 1 | 14 |
| 風景、地物等に脇見 | 65 | 0 | 91 |
| 他の車、歩行者に脇見 | 37 | 0 | 44 |
| バックミラーやドアミラーを見ていた | 2 | 0 | 4 |
| その他脇見 | 50 | 0 | 71 |
| 安全不確認 計 | 236 | 1 | 274 |
| 安全確認をしなかった | 94 | 0 | 111 |
| 安全確認が不十分だった | 142 | 1 | 163 |

| 判断の誤り等 計 | 件数 | 死者 | 傷者 |
|--------------------------|-----|----|-----|
| 判断の誤り等 計 | 214 | 2 | 268 |
| 動静不注視 計 | 183 | 0 | 231 |
| 相手が譲ってくれると思って注視を怠った | 5 | 0 | 7 |
| 他の危険を避けようとして注視を怠った | 0 | 0 | 0 |
| その他特に具体的危険性がないとして注視を怠った | 178 | 0 | 224 |
| 予測不適 計 | 19 | 0 | 26 |
| 運転感覚(速度、車幅、距離等)を誤った | 11 | 0 | 13 |
| 相手がルールを守ると思った | 0 | 0 | 0 |
| 相手が譲ってくれる、停止してくれると思った | 3 | 0 | 7 |
| 他の事故(危険)を避けようと思った | 2 | 0 | 2 |
| その他相手の行動予見等の判断を誤った | 3 | 0 | 4 |
| 交通環境 計 | 12 | 2 | 11 |
| 道路形状、道路線形に対する認識を誤った | 1 | 0 | 1 |
| 道路環境(路面凍結や霧など)に対する認識を誤った | 6 | 0 | 6 |
| 交通規制に対する認識を誤った | 3 | 0 | 3 |
| 交通安全施設に対する認識を誤った | 0 | 0 | 0 |
| 障害物等に対する認識を誤った | 0 | 0 | 0 |
| その他の交通環境に対する認識を誤った | 2 | 2 | 1 |
| 操作上の誤り(操作不適) 計 | 77 | 2 | 103 |
| ブレーキとアクセルの踏み違い | 11 | 0 | 19 |
| ブレーキの踏みが弱い、踏み遅れ | 39 | 0 | 44 |
| 急ブレーキをかけた | 4 | 0 | 6 |
| エンジン・ブレーキを使用しなかった | 1 | 0 | 1 |
| ハンドルの操作不適 | 16 | 2 | 23 |
| ギヤの入れ違い | 0 | 0 | 0 |
| ブレーキをかけながらハンドル操作 | 2 | 0 | 4 |
| オートスピードコントロール装置等の操作不適 | 0 | 0 | 0 |
| その他の操作不適 | 4 | 0 | 6 |
| 調査不能 | 1 | 0 | 0 |

8 高齢者の事故

(1) 高齢運転者による事故

ア 概況

高齢運転者が第1当事者となった事故は、

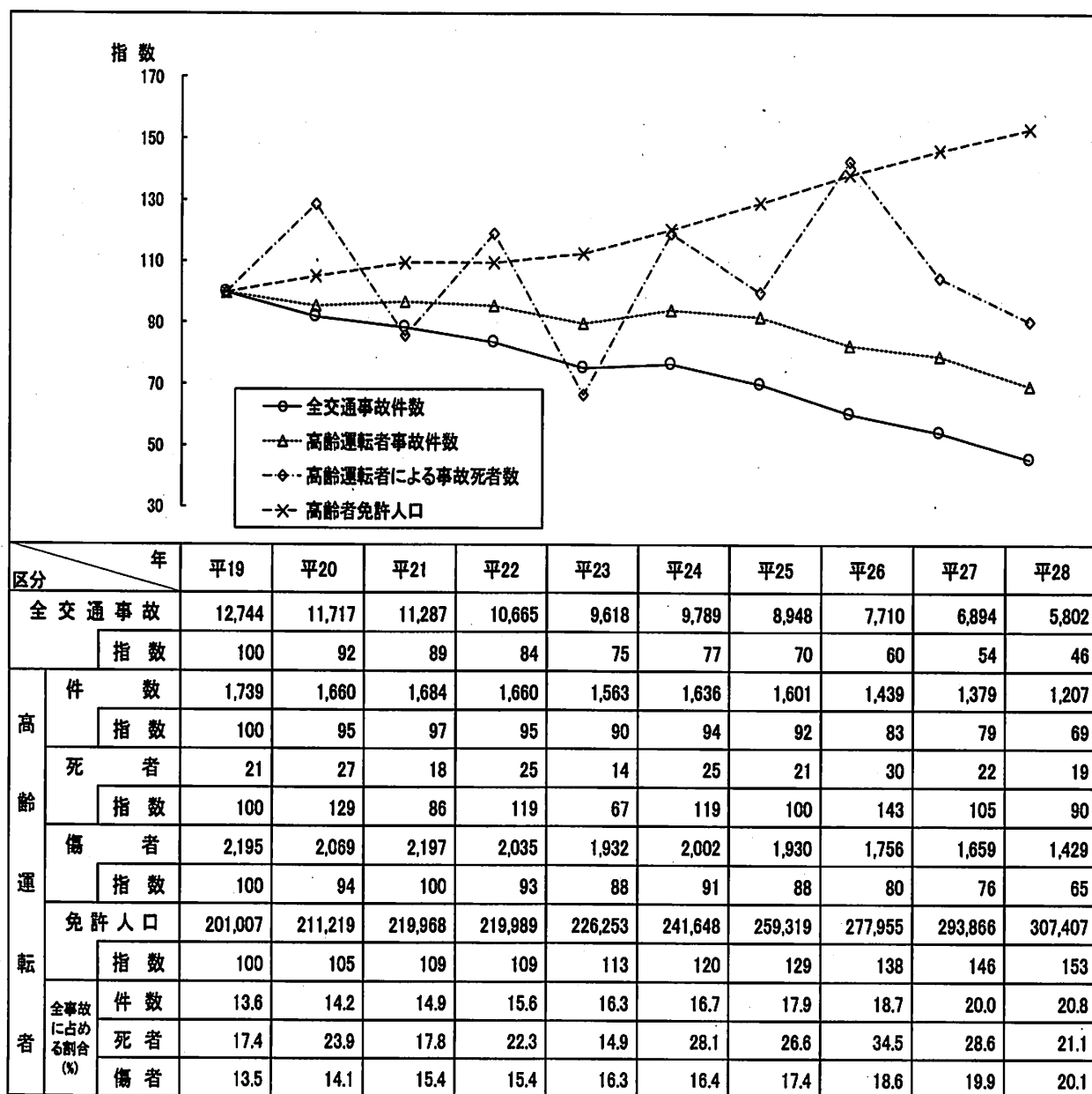
発生件数 1,207件 (前年比 -172件 12.5%減)

死者数 19人 (前年比 -3人 13.6%減)

傷者数 1,429人 (前年比 -230人 13.9%減)

で、発生件数、死者数、傷者数ともに減少した。

(単位：件・人・%)



イ 時間別・道路別

時間別では10～12時が202件と最も多く、次いで14～16時の199件、8～10時の198件の順となっている。

8時～18時までの発生は984件と高齢運転者事故の81.5パーセントを占めている。

また、路線別では県道・市町村道のいわゆる生活道路で多発し、801件と高齢運転者事故の66.4パーセントを占めている。

(単位：件)

| 区分 | 時間 | 時間 | | | | | | | | | | | 合計 | 昼間 | 夜間 | |
|-------|------|-----|-----|-----|-----|------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|----|-------|-------|-------|
| | | 0-2 | 2-4 | 4-6 | 6-8 | 8-10 | 10-12 | 12-14 | 14-16 | 16-18 | 18-20 | 20-22 | | | | 22-24 |
| 国 | 4号 | 1 | | | 4 | 14 | 6 | 11 | 10 | 4 | 5 | 1 | 1 | 57 | 46 | 11 |
| | 6号 | | | 1 | 8 | 8 | 13 | 9 | 15 | 8 | 3 | 1 | 1 | 67 | 58 | 9 |
| | 13号 | | | | 1 | 1 | 3 | 3 | 3 | 2 | | 1 | | 14 | 12 | 2 |
| | 49号 | 1 | | 1 | 5 | 9 | 7 | 7 | 5 | 5 | 2 | 1 | | 43 | 38 | 5 |
| 道 | 三桁 | 1 | 1 | | 12 | 19 | 25 | 22 | 23 | 24 | 9 | 2 | | 138 | 117 | 21 |
| | 計 | 3 | 1 | 2 | 30 | 51 | 54 | 52 | 56 | 43 | 19 | 6 | 2 | 319 | 271 | 48 |
| 県道 | | | 1 | 5 | 21 | 54 | 46 | 50 | 48 | 45 | 26 | 4 | 4 | 304 | 249 | 55 |
| | 市町村道 | | 2 | 4 | 35 | 81 | 82 | 65 | 81 | 101 | 30 | 12 | 4 | 497 | 423 | 74 |
| 生活道路計 | | 0 | 3 | 9 | 56 | 135 | 128 | 115 | 129 | 146 | 56 | 16 | 8 | 801 | 672 | 129 |
| 高速道 | | | | | 1 | 2 | 1 | | 1 | | | | | 5 | 5 | |
| その他 | | 1 | | | 2 | 10 | 19 | 23 | 13 | 6 | 3 | 1 | 4 | 82 | 73 | 9 |
| 合計 | | 4 | 4 | 11 | 89 | 198 | 202 | 190 | 199 | 195 | 78 | 23 | 14 | 1,207 | 1,021 | 186 |

ウ 車種別

車種別では普通乗用車が574件で、高齢運転者事故の47.6パーセントを占め、次いで軽乗用の358件、軽貨物の206件と続いている。

また、二輪車による事故は9件で高齢運転者事故の0.7パーセントを占めている。

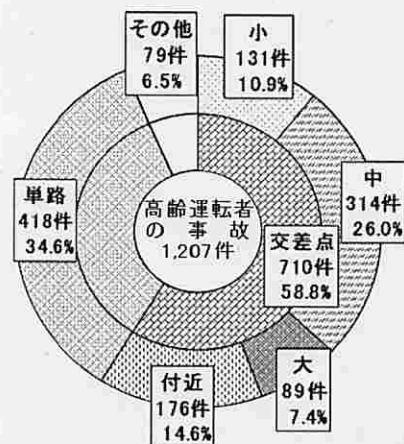
(単位：件)

| 年齢 | 車種 | 自動車 | | | | | | 特殊車 | 二輪車 | | | 合計 |
|--------|----|-----|-----|-----|-----|----|-----|-----|-----|----|----|-------|
| | | 大乗等 | 普乗 | 軽乗 | 大貨等 | 普貨 | 軽貨 | | 自二 | 原二 | 原付 | |
| 65～69歳 | | 3 | 237 | 127 | 14 | 23 | 55 | | | | 1 | 460 |
| 70歳代 | | | 238 | 146 | 5 | 12 | 89 | 1 | | | 5 | 496 |
| 80歳以上 | | | 99 | 85 | | 2 | 62 | | | | 3 | 251 |
| 合計 | | 3 | 574 | 358 | 19 | 37 | 206 | 1 | 0 | 0 | 9 | 1,207 |

エ 道路形状別

交差点での事故は710件で、高齢運転者事故の58.8パーセントを占めている。

特に「中」交差点での発生が多く、交差点事故全体の44.2パーセントを占めている。



オ 違反別

前方不注意による事故が 248 件と最も多く、高齢運転者事故の 20.5 パーセントを占め、次いで安全不確認 158 件の順となっている。

悪質違反は 322 件で高齢運転者事故の 26.7 パーセントを占め、うち一時不停止が 122 件と最も多く、次いで信号無視の 76 件の順となっている。

高齢運転者の悪質違反による事故の占める割合は 26.7 パーセントとなっており、全交通事故の占める悪質違反の割合 20.3 パーセントと比較すると 6.4 ポイント上回るなど悪質運転による事故の占める割合が高い。

(単位：件・%)

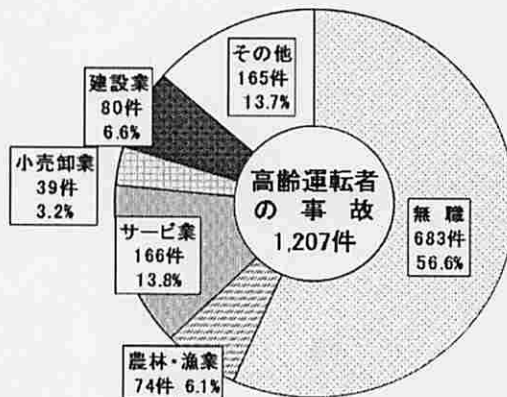
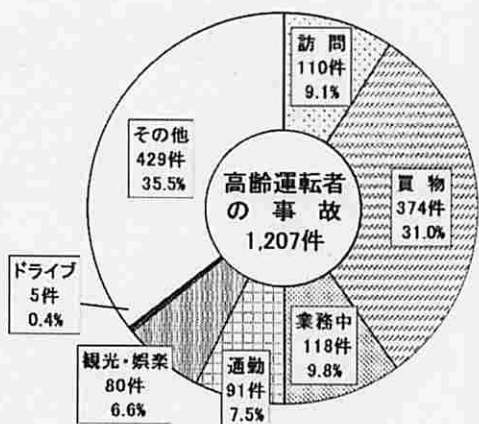
| 違反 | 悪質違反 | | | | | | 計 | 横断禁止等 | 右折 | 左折 | 優先通行妨害等 | 交差点安全進行 | 徐行違反 | 安全運転義務違反 | | | | | その他 | 計 | その他 | 合計 |
|--------|------|------|-------|--------|-------|-------|------|-------|-----|-----|---------|---------|------|-----------|-------|-------|-------|------|-----|------|-----|-------|
| | 信号無視 | 最高速度 | 通過・追越 | 歩行者妨害等 | 一時不停止 | 酒酔い運転 | | | | | | | | ハンドル・ブレーキ | 前方不注意 | 動静不注意 | 安全不確認 | 安全速度 | | | | |
| 件数 | 76 | | 49 | 74 | 122 | 1 | 322 | 21 | 1 | 2 | 141 | 76 | 7 | 74 | 248 | 132 | 158 | 4 | 13 | 629 | 8 | 1,207 |
| 構成率(%) | 6.3 | 0.0 | 4.1 | 6.1 | 10.1 | 0.1 | 26.7 | 1.7 | 0.1 | 0.2 | 11.7 | 6.3 | 0.6 | 6.1 | 20.5 | 10.9 | 13.1 | 0.3 | 1.1 | 52.1 | 0.7 | 100.0 |

カ 通行目的別

買物が 374 件と多く、高齢運転者事故の 31.0 パーセントを占めている。

キ 職業別

無職が 683 件と最も多く、高齢運転者の 56.6 パーセントを占めている。



ク 免許人口に占める事故率 (年齢別交通事故発生状況)

(単位：人・件・%)

| 区分 | 年齢 | 年齢別 | | | 合計 |
|------|--------|--------|---------|---------|-----------|
| | | 25歳未満 | 25～64歳 | 65歳以上 | |
| 免許人口 | | 94,397 | 905,854 | 307,407 | 1,307,658 |
| | 構成率(%) | 7.2 | 69.3 | 23.5 | 100 |
| 件数 | | 895 | 3,632 | 1,207 | 5,734 |
| | 構成率(%) | 15.6 | 63.3 | 21.0 | 100 |
| 死者 | | 10 | 58 | 19 | 87 |
| | 構成率(%) | 11.5 | 66.7 | 21.8 | 100 |
| 傷者 | | 1,150 | 4,467 | 1,429 | 7,046 |
| | 構成率(%) | 16.3 | 63.4 | 20.3 | 100 |

※ 原付以上の運転者が対象 (不明除く)

(免許人口は平成 28 年 12 月末現在)

(2) 高齢者の死傷者

ア 概況

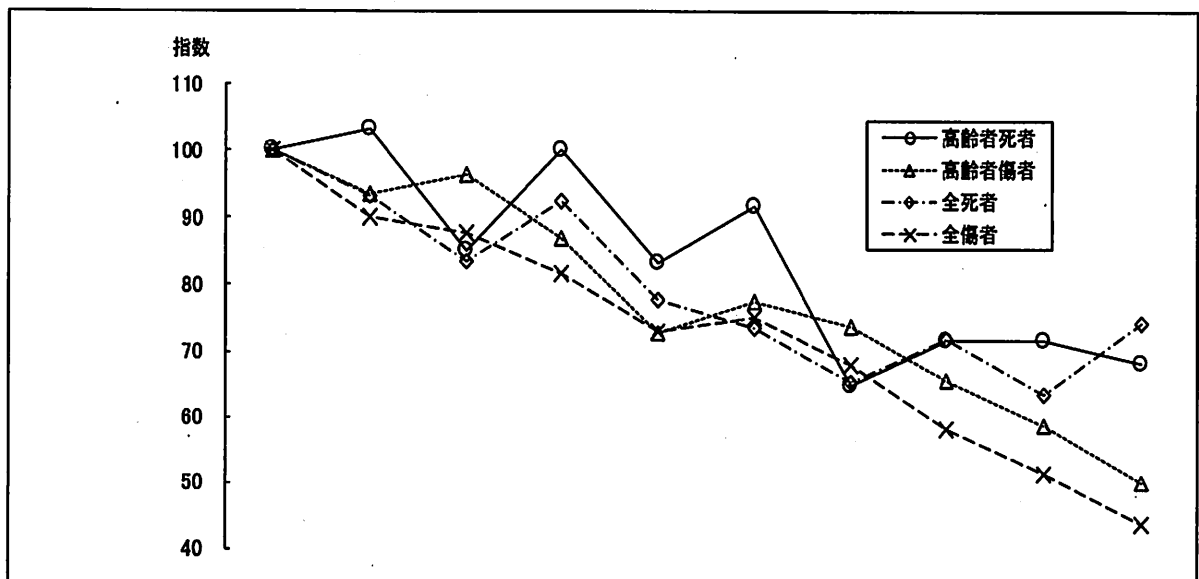
交通事故で死傷した高齢者は、

死者数 41人 (前年比 -2人 4.7%減)

傷者数 1,075人 (前年比 -191人 15.1%減)

で、死者数、傷者数ともに減少した。

(単位：人)



| 年 | | 平19 | 平20 | 平21 | 平22 | 平23 | 平24 | 平25 | 平26 | 平27 | 平28 |
|--------|----|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|-------|-------|-------|
| 死傷者 | 死者 | 60 | 62 | 51 | 60 | 50 | 55 | 39 | 43 | 43 | 41 |
| | 指数 | 100 | 103 | 85 | 100 | 83 | 92 | 65 | 72 | 72 | 68 |
| 高齢者死傷者 | 傷者 | 2,149 | 2,009 | 2,073 | 1,868 | 1,563 | 1,666 | 1,587 | 1,411 | 1,266 | 1,075 |
| | 指数 | 100 | 93 | 96 | 87 | 73 | 78 | 74 | 66 | 59 | 50 |
| 全死傷者 | 死者 | 121 | 113 | 101 | 112 | 94 | 89 | 79 | 87 | 77 | 90 |
| | 指数 | 100 | 93 | 83 | 93 | 78 | 74 | 65 | 72 | 64 | 74 |
| 全死傷者 | 傷者 | 16,245 | 14,659 | 14,242 | 13,253 | 11,855 | 12,188 | 11,061 | 9,450 | 8,344 | 7,112 |
| | 指数 | 100 | 90 | 88 | 82 | 73 | 75 | 68 | 58 | 51 | 44 |

イ 道路別

生活道路での死傷者が多く、死者は25名で高齢者死者の61.0パーセント、傷者は674人で高齢者傷者の62.7パーセントを占めている。

(単位：人・%)

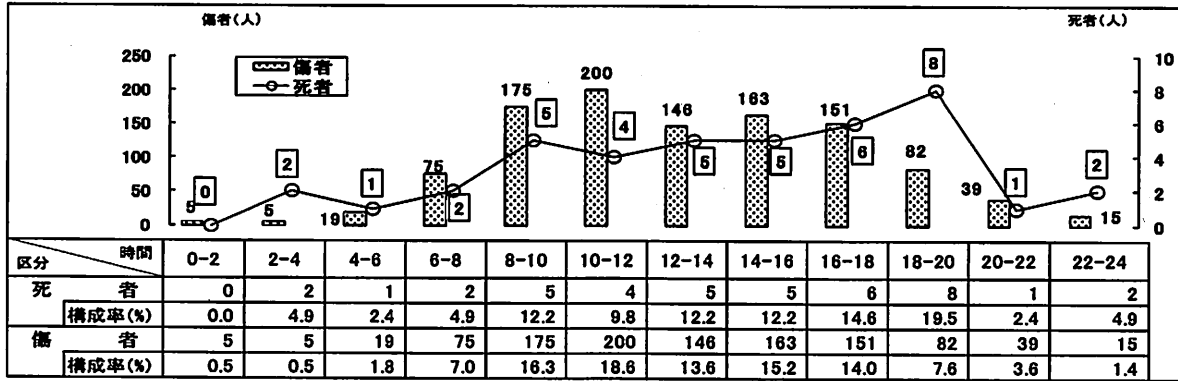
| 区分 | 道路 | 国 道 | | | | | 計 | 生活道路 | | | 高 速 | 其 他 | 合 計 |
|-----|--------|-----|-----|------|------|------|------|------|---------|------|-----|-----|-------|
| | | 4 号 | 6 号 | 13 号 | 49 号 | 三 析 | | 県 道 | 市 町 村 道 | 計 | | | |
| 死 者 | | | 2 | | 6 | 6 | 14 | 11 | 14 | 25 | | 2 | 41 |
| | 構成率(%) | 0.0 | 4.9 | 0.0 | 14.6 | 14.6 | 34.1 | 26.8 | 34.1 | 61.0 | 0.0 | 4.9 | 100.0 |
| 傷 者 | | 63 | 62 | 15 | 48 | 126 | 314 | 281 | 393 | 674 | 16 | 71 | 1,075 |
| | 構成率(%) | 5.9 | 5.8 | 1.4 | 4.5 | 11.7 | 29.2 | 26.1 | 36.6 | 62.7 | 1.5 | 6.6 | 100.0 |

ウ 時間別

死者は18～20時の8人が最も多く、高齢者死者の19.5パーセントを占め、次いで16～18時の6人の順となっている。

傷者は10～12時の200人が最も多く、高齢者傷者の18.6パーセントを占め、次いで8～10時の175人の順となっている。

(単位：人・%)



エ 年齢別・状態別

死者は歩行者が18人と最も多く、高齢死者の43.9パーセントを占め、次いで四輪運転の8人、自転車の5人の順となっている。

傷者は四輪運転が最も多く、次いで四輪同乗の順となっている。

(単位：人)

| 状態 | 年齢 | 65～69歳 | | 70歳代 | | 80歳以上 | | 合 計 | |
|---------|----|--------|-----|------|-----|-------|-----|-----|-------|
| | | 死 者 | 傷 者 | 死 者 | 傷 者 | 死 者 | 傷 者 | 死 者 | 傷 者 |
| 歩 行 者 | | 1 | 46 | 4 | 72 | 13 | 72 | 18 | 190 |
| 自 転 車 | | 1 | 32 | 1 | 53 | 3 | 30 | 5 | 115 |
| 原 付 | | | 5 | 1 | 17 | 3 | 6 | 4 | 28 |
| 自 二 | | 1 | 1 | | 1 | | 1 | 1 | 3 |
| 四 輪 運 転 | | 3 | 286 | 2 | 200 | 3 | 43 | 8 | 529 |
| 四 輪 同 乗 | | | 74 | 1 | 89 | 3 | 45 | 4 | 208 |
| そ の 他 | | | 2 | | | 1 | | 1 | 2 |
| 合 計 | | 6 | 446 | 9 | 432 | 26 | 197 | 41 | 1,075 |

オ 違反別

(ア) 歩行者

死者のうち何らかの違反があったのは13人で72.2パーセントを占めた。

傷者のうち何らかの違反があったのは35人で18.4パーセントを占め、横断に関する違反が多くなっている。

(単位：人)

| 違反 | 違 反 あ り | | | | | | | | 違 反 な し | 合 計 | |
|-----|---------|------|-------|------|------|------|-------|-----|---------|-----|--------|
| | 信号無視 | 左側通行 | 横 断 | | | | 酩酊・徘徊 | その他 | | | |
| | | | 横歩道断外 | 斜め横断 | 駐車停車 | 走行車両 | | | | | 横止断場禁所 |
| 死 者 | | | 5 | | | 1 | | 2 | 5 | 5 | 18 |
| 傷 者 | | 5 | 16 | 2 | | 4 | | 1 | 7 | 155 | 190 |

(イ) 自転車

死者の違反については、安全不確認の2件、交差点安全進行、その他の各1件となっている。

傷者のうち、何らかの違反があったのは57人で49.6パーセントを占め、うち交差点安全進行が27人と最も多い。

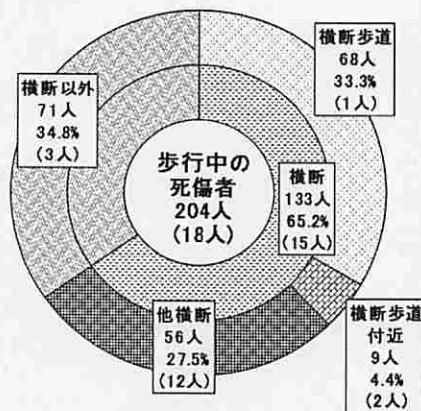
(単位：人)

| 違反 区分 | 違 反 あ り | | | | | | | | | 違 反 な し | 合 計 |
|----------|------------------|------------------|-----------------------|----------------------------|----------------------------|-----------------------|-------------|-----------------------|-------------|------------------|--------|
| | 信 号 無 視 | 右 側 通 行 | 横 断 等 禁 止 | 優 妨 先 通 行 害 | 交 安 全 進 行 点 | 一 時 不 停 止 | 酒 酔 い | 安 不 確 全 認 | そ の 他 | | |
| 死 者 | | | | | 1 | | | 2 | 1 | 1 | 5 |
| 傷 者 | 1 | 1 | | 2 | 27 | | | 17 | 9 | 58 | 115 |

カ 事故類型別

(7) 歩行者

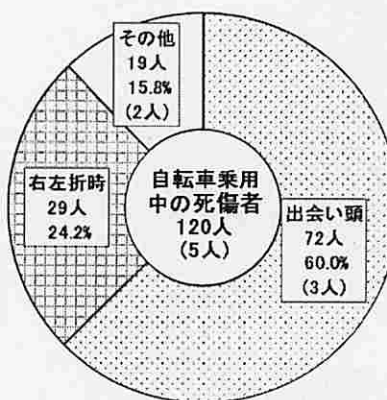
横断が133人と多く、歩行中死傷者の65.2パーセントを占めている。



*1 ()内は死者で内数
*2 人対車両事故以外の事故による歩行者の負傷者を除く

(イ) 自転車

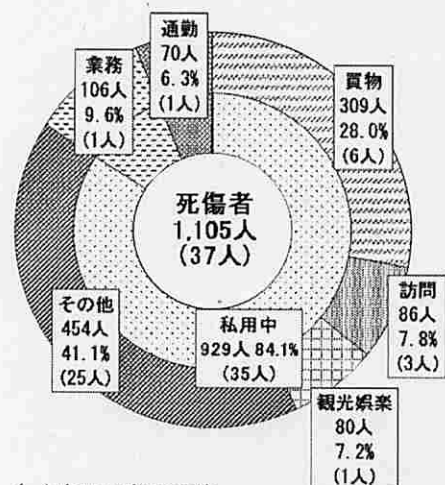
出会い頭事故が72人と多く、自転車事故死傷者の60.0パーセントを占めている。



* ()内は死者で内数

キ 通行目的別

買物が309人と最も多く、高齢者死傷者全体の28.0パーセントを占め、次いで業務、訪問と続いている。



*1 ()内は死者で内数
*2 通行目的が調査不能、道路外の人等を除く

9 初心運転者の事故

(1) 概況

初心運転者が第1当事者となった事故は、

発生件数 226件（前年比 -91件 28.7%減）

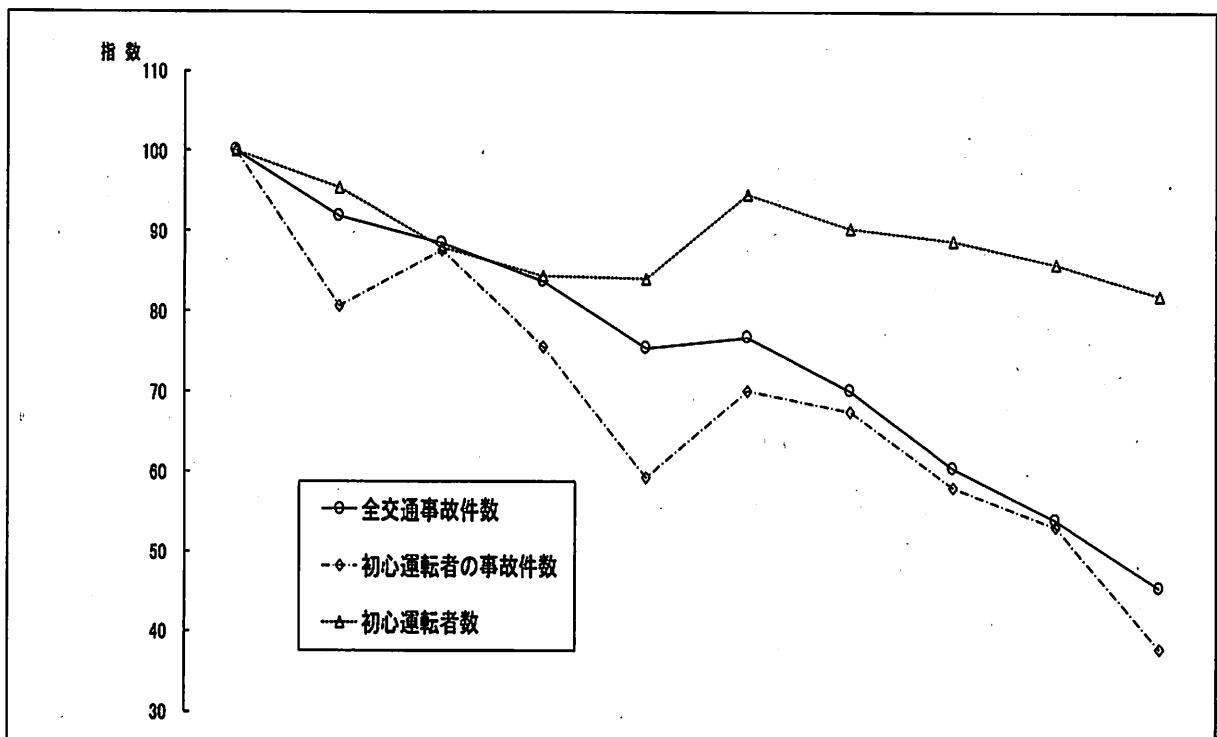
死者数 2人（前年比 -3人 60.0%減）

傷者数 285人（前年比 -110人 27.8%減）

で、発生件数、死者数、傷者数ともに減少した。

過去10年間の推移をみると、総括的には、初心運転者数は減少し、全事故に占める初心運転者の事故割合は、ほぼ横ばい状態である。

（単位：件・人・%）

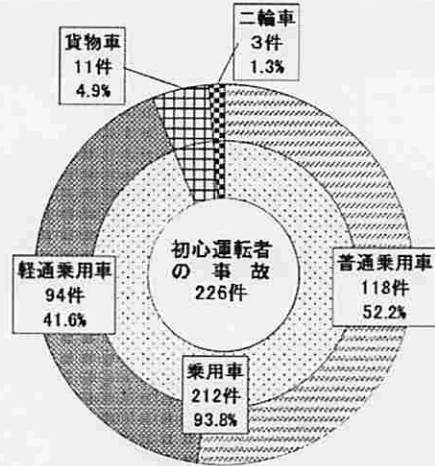


| 区分 | 年 | 平19 | 平20 | 平21 | 平22 | 平23 | 平24 | 平25 | 平26 | 平27 | 平28 |
|-----------|-----|-----------|-----------|-----------|-----------|-----------|-----------|-----------|-----------|-----------|-----------|
| 全交通事故 | 件数 | 12,744 | 11,717 | 11,287 | 10,665 | 9,618 | 9,789 | 8,948 | 7,710 | 6,894 | 5,802 |
| | 指数 | 100 | 92 | 89 | 84 | 75 | 77 | 70 | 60 | 54 | 46 |
| 初心運転者事故 | 件数 | 595 | 480 | 522 | 450 | 353 | 418 | 402 | 346 | 317 | 226 |
| | 指数 | 100 | 81 | 88 | 76 | 59 | 70 | 68 | 58 | 53 | 38 |
| | 死者 | 9 | 7 | 2 | 5 | 6 | 5 | 5 | 4 | 5 | 2 |
| | 指数 | 100 | 78 | 22 | 56 | 67 | 56 | 56 | 44 | 56 | 22 |
| | 傷者 | 819 | 633 | 700 | 598 | 460 | 534 | 519 | 450 | 395 | 285 |
| 指数 | 100 | 77 | 85 | 73 | 56 | 65 | 63 | 55 | 48 | 35 | |
| 全免許人口 | 件数 | 1,316,158 | 1,319,878 | 1,321,188 | 1,322,334 | 1,310,410 | 1,305,412 | 1,306,025 | 1,308,015 | 1,308,583 | 1,307,658 |
| | 指数 | 100 | 100 | 100 | 100 | 100 | 99 | 99 | 99 | 99 | 99 |
| 初心運転者数 | 件数 | 33,706 | 32,201 | 29,681 | 28,441 | 28,352 | 31,899 | 30,489 | 29,928 | 28,979 | 27,687 |
| | 指数 | 100 | 96 | 88 | 84 | 84 | 95 | 90 | 89 | 86 | 82 |
| 全事故に占める割合 | | 5.2 | 4.9 | 4.7 | 4.1 | 4.6 | 4.2 | 3.7 | 4.3 | 4.6 | 3.9 |

(2) 車種別

乗用車が212件で初心運転者事故の93.8パーセントを占め、普通乗用車の占める割合が52.2パーセントと高い。

また、車種別全事故に占める初心運転者の事故割合をみると、軽二輪車が14.3パーセント、小型二輪車が10.0パーセントと高くなっている。

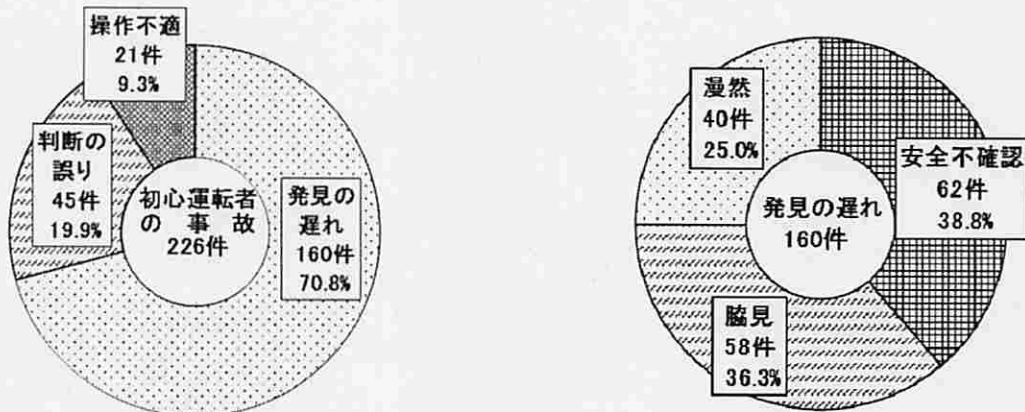


(単位：件・%)

| 車種 | 事故件数 | 全事故に占める車種別初心運転者事故の占める割合 | |
|----------|------|-------------------------|--------|
| | | 件数 | 割合 (%) |
| 大型・中型乗用車 | 0 | 0.0 | 0.0 |
| 普通乗用車 | 118 | 4.0 | 4.0 |
| 軽乗用車 | 94 | 5.3 | 5.3 |
| 普通貨物車 | 7 | 2.1 | 2.1 |
| 軽貨物車 | 4 | 1.0 | 1.0 |
| 大型・中型貨物車 | 0 | 0.0 | 0.0 |
| 特殊車 | 0 | 0.0 | 0.0 |
| 小型二輪車 | 1 | 10.0 | 10.0 |
| 軽二輪車 | 1 | 14.3 | 14.3 |
| 二種原付 | 0 | 0.0 | 0.0 |
| 原付 | 1 | 4.2 | 4.2 |

(3) 人的原因

発見の遅れが160件で最も多く、初心運転者事故の70.8パーセントを占めている。発見の遅れのうち、安全不確認が62件と最多で、脇見が58件で続いている。



(4) 違反別

前方不注意が73件で初心運転者事故の32.3パーセントを占め最も多く、次いで動静不注視の29件となっている。

悪質違反は43件で同事故の19.0パーセントを占め、うち信号無視が13件で最も多く、次いで一時不停止の12件となっている。両違反を合わせると25件となり、悪質違反の58.1パーセントを占めている。

(単位：件・%)

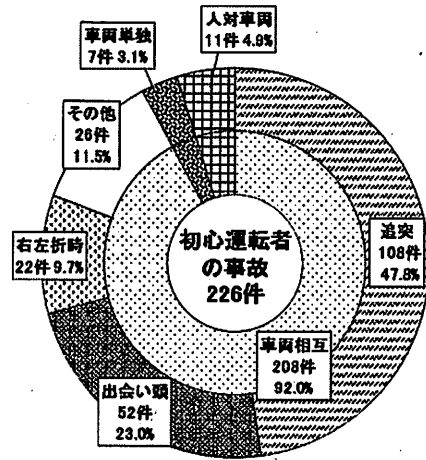
| 違反 | | 区分 | 件数 | 構成率(%) | 違反 | | 区分 | 件数 | 構成率(%) |
|---------|--------|----|----|--------|----------|--------|-----|-------|--------|
| 悪質違反 | 信号無視 | | 13 | 5.8 | 安全運転義務違反 | 徐行違反 | | 1 | 0.4 |
| | 最高速度 | | 5 | 2.2 | | 過労運転 | | 2 | 0.9 |
| | 通区・追越 | | 7 | 3.1 | | ハンドル操作 | | 3 | 1.3 |
| | 歩行者妨害等 | | 6 | 2.7 | | ブレーキ操作 | | 15 | 6.6 |
| | 一時不停止 | | 12 | 5.3 | | 前方不注意 | | 73 | 32.3 |
| | 酒酔い運転 | | | 0.0 | | 動静不注視 | | 29 | 12.8 |
| 計 | | | 43 | 19.0 | 安全不確認 | | 19 | 8.4 | |
| 横断禁止等 | | | 4 | 1.8 | 安全速度 | | 4 | 1.8 | |
| 車間距離不保持 | | | | 0.0 | 予測不適 | | | 0.0 | |
| 進路変更禁止 | | | | 0.0 | その他 | | 1 | 0.4 | |
| 右・左折違反 | | | | 0.0 | 計 | | 144 | 63.7 | |
| 優先通行妨害等 | | | 24 | 10.6 | その他 | | | 0.0 | |
| 交差点安全進行 | | | 8 | 3.5 | 合計 | | 226 | 100.0 | |

(5) 事故類型別

車両相互の事故が208件で初心運転者事故の92.0パーセントを占めている。その中でも追突が108件と多く、次いで出会い頭が52件と続いており、両事故で70.8パーセントを占めている。

(6) 通行目的・年齢別

通行目的別では、私用中が最も多く142件で初心運転者事故の62.8パーセントを占め、年齢別では、25歳未満の事故が202件(89.4%)となっている。



(単位：件・%)

| 通行目的 | | 区分 | 件数 | 構成率(%) | 年齢別 | | 区分 | 件数 | 構成率(%) |
|------|-------|----|-----|--------|-----------|-----------|-----|-------|--------|
| 業務 | 職業運転 | | 1 | 0.4 | 青年 | 16 ~ 19 歳 | | 153 | 67.7 |
| | 業務目的 | | 17 | 7.5 | | 20 ~ 24 歳 | | 49 | 21.7 |
| 計 | | | | | | 計 | | 202 | 89.4 |
| 通勤等 | 出勤 | | 27 | 11.9 | 25 ~ 29 歳 | | 7 | 3.1 | |
| | 退社 | | 31 | 13.7 | 30 歳代 | | 8 | 3.5 | |
| | 通学 | | 8 | 3.5 | 40 歳代 | | 5 | 2.2 | |
| 私用 | 観光・娯楽 | | 14 | 6.2 | 50 歳代 | | 3 | 1.3 | |
| | ドライブ | | 15 | 6.6 | 60 ~ 64 歳 | | 1 | 0.4 | |
| | 散歩 | | | 0.0 | 計 | | 24 | 10.6 | |
| | 飲食 | | 6 | 2.7 | 高齢者 | 65 ~ 69 歳 | | 0.0 | |
| | 買物 | | 38 | 16.8 | | 70 歳代 | | 0.0 | |
| | 訪問 | | 13 | 5.8 | | 80 歳以上 | | 0.0 | |
| | その他 | | 4 | 1.8 | | 計 | | 0 | 0.0 |
| 調査不能 | | | | 0.0 | 合計 | | 226 | 100.0 | |
| 合計 | | | 226 | 100 | (内数) 高校生 | | | | 0.0 |

10 飲酒運転の事故

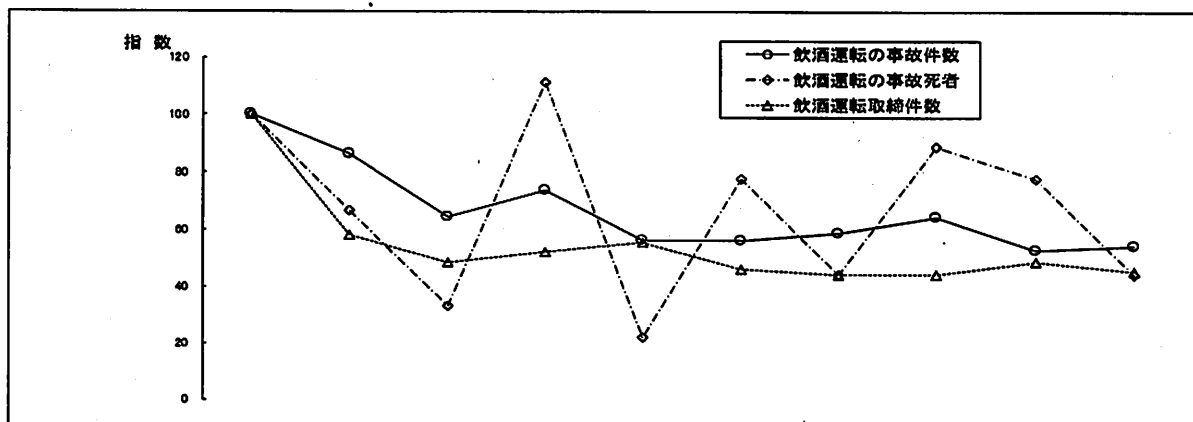
(1) 概況

第1当事者が飲酒の状態で車両を運転して起こした事故は、

| | | | | | |
|------|------|------------------|-------|-----|--------|
| 発生件数 | 87件 | (前年比 +2件 2.4%増) | うち酒酔い | 10件 | 前年比+1件 |
| 死者数 | 4人 | (前年比 -3人 42.9%減) | うち酒酔い | 0人 | 前年比-1人 |
| 傷者数 | 116人 | (前年比 +7人 6.4%増) | うち酒酔い | 12人 | 前年比+1人 |

で、発生件数、傷者数は増加したが、死者数は減少した。

(単位：件・人・%)



| 区分 | 年 | 平19 | 平20 | 平21 | 平22 | 平23 | 平25 | 平25 | 平26 | 平27 | 平28 |
|--------------|------|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|
| 飲酒運転の事故 | 件数 | 180 | 138 | 103 | 118 | 90 | 90 | 94 | 103 | 85 | 87 |
| | 指数 | 100 | 88 | 64 | 74 | 56 | 58 | 59 | 64 | 53 | 54 |
| | 死者 | 9 | 6 | 3 | 10 | 2 | 7 | 4 | 8 | 7 | 4 |
| | 指数 | 100 | 67 | 33 | 111 | 22 | 78 | 44 | 89 | 78 | 44 |
| 酒酔い運転(内数) | 件数 | 23 | 19 | 13 | 20 | 13 | 9 | 12 | 13 | 9 | 10 |
| | 死者 | 2 | 2 | 1 | 2 | 0 | 1 | 0 | 0 | 1 | 0 |
| | 傷者 | 30 | 25 | 16 | 22 | 13 | 11 | 21 | 22 | 11 | 12 |
| 全事故に占める割合(%) | 件数 | 1.3 | 1.2 | 0.9 | 1.1 | 0.9 | 0.9 | 1.1 | 1.3 | 1.2 | 1.5 |
| | 死者 | 7.4 | 5.3 | 3.0 | 8.9 | 2.1 | 7.9 | 5.1 | 9.2 | 9.1 | 4.4 |
| | 傷者 | 1.5 | 1.2 | 1.0 | 1.1 | 1.0 | 1.1 | 1.2 | 1.4 | 1.3 | 1.6 |
| 取締り件数 | 酒酔い | 83 | 56 | 57 | 69 | 56 | 41 | 35 | 47 | 49 | 46 |
| | 酒気帯び | 847 | 485 | 395 | 418 | 462 | 390 | 379 | 367 | 405 | 377 |
| | 合計 | 930 | 541 | 452 | 487 | 518 | 431 | 414 | 414 | 454 | 423 |
| | 指数 | 100 | 58 | 49 | 52 | 56 | 46 | 45 | 45 | 49 | 45 |

(2) 月別

飲酒運転が最も多いのは1月の12件、次いで5月の11件となっている。

うち、酒酔い運転は6月、10月の2件が最も多い。

(単位：件・人)

| 区分 | 月 | 1月 | 2月 | 3月 | 4月 | 5月 | 6月 | 7月 | 8月 | 9月 | 10月 | 11月 | 12月 | 合計 |
|----|-----------|-----|-----|-----|-----|------|-----|-----|------|-----|------|-----|------|-------|
| 件数 | ① | 12 | 4 | ① 5 | ① 4 | ① 11 | ② 2 | 6 | ① 10 | 3 | ② 10 | 10 | ① 10 | ⑩ 87 |
| | 全事故に占める割合 | 2.7 | 0.9 | 1.1 | 0.9 | 2.4 | 0.5 | 1.3 | 2.0 | 0.7 | 1.9 | 2.0 | 1.6 | 1.5 |
| 死者 | | 1 | | | | 1 | | | 1 | | 1 | | | 4 |
| 傷者 | ② | 21 | 5 | ① 6 | ① 4 | ① 14 | ③ 3 | 6 | ① 14 | 3 | ② 10 | 14 | ① 16 | ⑫ 116 |

(注)○は酒酔いで内数 (以下飲酒運転事故表中の○は同じ)

(3) 曜日・時間別

日曜日が20件と最も多く、次いで土曜日の18件の順となっている。

時間別では、0～2時、4～6時、8～10時、18～20時が各9件と多い。

(単位：件・%)

| 時間 | 曜日 | | | | | | | 合計 | |
|--------|------|-----|-----|------|------|------|------|------|--------|
| | 日 | 月 | 火 | 水 | 木 | 金 | 土 | 件数 | 構成率(%) |
| 0～2 | 2 | ① 1 | | | ① 2 | 1 | ① 3 | ③ 9 | 16.1 |
| 2～4 | 4 | 2 | | | 1 | 1 | 3 | 7 | 17.5 |
| 4～6 | 6 | 2 | 1 | | 1 | 3 | 2 | 9 | 8.7 |
| 6～8 | 8 | 1 | | 1 | ① 1 | 1 | 1 | ① 6 | 0.9 |
| 8～10 | 10 | 2 | ① 3 | | 1 | | 3 | ① 9 | 1.1 |
| 10～12 | 12 | 1 | 1 | | 2 | 1 | 1 | 6 | 0.9 |
| 12～14 | 14 | 4 | 1 | ① 1 | 1 | | 1 | ① 8 | 1.3 |
| 14～16 | 16 | 3 | | | | 1 | 1 | 5 | 0.7 |
| 16～18 | ① 18 | 2 | | 1 | 1 | | 2 | ① 6 | 0.6 |
| 18～20 | 20 | | 1 | 1 | 2 | 1 | ① 3 | ① 9 | 1.2 |
| 20～22 | ① 22 | 1 | | 1 | 2 | ① 1 | | ② 6 | 2.1 |
| 22～24 | 24 | | | 2 | 1 | 2 | | 7 | 5.1 |
| 合計 | ② 20 | ② 8 | ① 7 | ① 11 | ① 10 | ① 13 | ② 18 | ⑩ 87 | 1.5 |
| 構成率(%) | 3.2 | 0.9 | 0.8 | 1.3 | 1.1 | 1.4 | 2.2 | 1.5 | |

(4) 発生地別

市部で76件発生し、飲酒運転の87.4パーセントを占めている。特にいわき市、郡山市が多く、二市の合計は48件で、市部の63.2パーセントを占めている。

(単位：件・人)

| 発生地 | 福島市 | 二本松市 | 伊達市 | 本宮市 | 郡山市 | 須賀川市 | 白河市 | 田村市 | 会津若松市 | 喜多方市 | いわき市 | 南相馬市 | 相馬市 | 各町村 | 合計 |
|-----|-----|------|-----|-----|------|------|-----|-----|-------|------|------|------|-----|------|-------|
| 件数 | 7 | 3 | 3 | 1 | ④ 22 | 3 | ① 2 | 3 | 4 | 1 | ④ 26 | 1 | | ① 11 | ⑩ 87 |
| 死者 | 1 | | | 1 | | | | | | | 1 | | | | 4 |
| 傷者 | 9 | 4 | 4 | | ⑤ 29 | 9 | ① 2 | 4 | 4 | 1 | ④ 37 | 1 | | ② 12 | ⑫ 116 |

(5) 道路別

道路別で発生件数をみると、国道が35件で、飲酒運転の40.2パーセントを占めている。死者は県道が2人、国道と市町村道が各1人となっている。

(単位：件・人)

| 道路 | 国道 | | | | | 計 | 県道 | | | 市町村道 | その他 | 合計 | |
|----|----|------|-----|-----|----|------|-------|------|------|------|------|-----|-------|
| | 4号 | 6号 | 13号 | 49号 | 三折 | | 主要地方道 | 一般県道 | 計 | | | | |
| 件数 | 3 | ③ 12 | | | 5 | ② 15 | ⑤ 35 | 10 | ① 10 | 20 | ③ 27 | ① 5 | ⑩ 87 |
| 死者 | | | 1 | | | | | 1 | 1 | 2 | 1 | | 4 |
| 傷者 | 9 | ③ 13 | | | 7 | ② 15 | ⑤ 44 | 15 | ① 11 | 26 | ⑤ 39 | ① 7 | ⑫ 116 |

(6) 事故類型別

(単位：件・人・%)

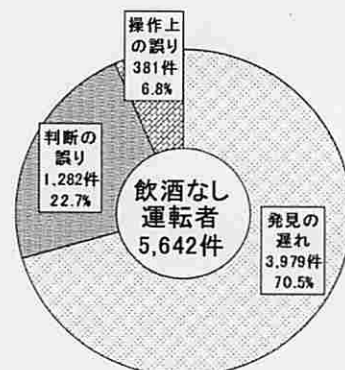
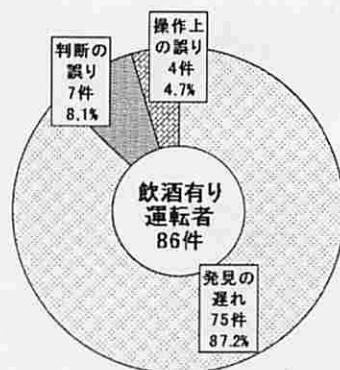
追突が最も多く、44件(50.6%)となっており、次いで出会い頭の10件、の順となっている。

全事故に占める割合をみると、転倒が50.0パーセントと最も高い割合を占めている。

| 事故類型 | 区分 | 件数 | 構成率(%) | | 死者 | 傷者 | 全事故に占める割合(%) |
|-------|----------|------|--------|-------|----|-------|--------------|
| | | | 件数 | 割合(%) | | | |
| 人対車両 | 対面・背面歩行中 | | 0.0 | | | | 0.0 |
| | 横断中 | 2 | 2.3 | | 1 | 2 | 0.6 |
| | その他 | 4 | 4.6 | | | 5 | 3.0 |
| | 計 | 6 | 6.9 | | 1 | 7 | 1.1 |
| 車両対車両 | 正面衝突 | ② 7 | 8.0 | | | ③ 8 | 3.7 |
| | 追突 | ⑥ 44 | 50.6 | | 1 | ⑦ 61 | 1.7 |
| | 出会い頭 | 10 | 11.5 | | | 17 | 0.7 |
| | 転回時 | | 0.0 | | | | 0.0 |
| | 右・左折時 | 6 | 6.9 | | | 6 | 1.2 |
| 相互 | その他 | ① 6 | 6.9 | | | ① 7 | 1.5 |
| | 計 | 73 | 83.9 | | 1 | 99 | 1.4 |
| 車両単独 | 工作物衝突 | ① 7 | 8.0 | | 1 | ① 10 | 9.1 |
| | 路外逸脱 | | 0.0 | | | | 0.0 |
| | 駐車車両衝突 | | 0.0 | | | | 0.0 |
| | 転倒 | 1 | 1.1 | | 1 | | 50.0 |
| | その他 | | 0.0 | | | | 0.0 |
| | 計 | 8 | 9.2 | | 2 | 10 | 6.6 |
| 列車 | | | 0.0 | | | | 0.0 |
| 合計 | | ⑩ 87 | 100.0 | | 4 | ⑫ 116 | 1.5 |

(7) 人的原因

飲酒なし運転者と比較すると、「発見の遅れ」で16.7ポイント高くなっている。



自転車、当事者不明を除く

* 第1当事者が歩行者、自転車、不明、調査不能を除く

(8) 酒酔い運転、酒気帯び運転の運転動機・飲酒理由・飲酒場所

飲酒動機をみると、「他に乗り物がなかった」が17件、次いで「深夜なので大丈夫と思った」が12件と多く、両項目で飲酒運転事故の33.3パーセントを占めている。(単位：件・人・%)

| 区分 | 動機 | 他に乗り物がなかった | なにかの困る | 翌日の困る | 少ししましな | 飲ま | 酔い | さ | 車を置いていく | の | 運 | な | 深 | 大 | 交 | 少 | そ | 合 | 飲酒運転のうち | |
|--------|----|------------|--------|-------|--------|-----|-----|------|---------|------|-------|------|------|---|---|---|---|---|---------|--------|
| | | | | | | | | | | | | | | | | | | | 酒酔い運転 | 酒気帯び運転 |
| 件数 | | 17 | 4 | 5 | 10 | 2 | 6 | 12 | 10 | 21 | 87 | 10 | 77 | | | | | | | |
| 構成率(%) | | 19.5 | 4.6 | 5.7 | 11.5 | 2.3 | 6.9 | 13.8 | 11.5 | 24.1 | 100.0 | 11.5 | 88.5 | | | | | | | |
| 死者 | | 1 | | 1 | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 傷者 | | 24 | 5 | 5 | 12 | 6 | 7 | 17 | 14 | 26 | 116 | 12 | 104 | | | | | | | |

飲酒理由は「友人等とのつきあい」が最も多く31件で35.6パーセントを占めている。

また、飲酒場所は「料理店等」が29件で33.3パーセントを占めている。(単位：件・人・%)

| 飲酒場所 | 飲酒理由 | 忘年会 | 新年会 | 歓送迎会等 | 冠婚葬祭 | 等の行事 | 花見祭典 | 各種会合 | 他家訪問 | 友人等と | のつきあい | 酒好き等 | 晩酌等 | その他不明 | 合計 | 件数 | 構成率(%) |
|-------------------|------|-----|-----|-------|------|------|------|------|------|------|-------|-------|-----|-------|-----|-------|--------|
| | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 自宅 | 件数 | | | | | | | | | | 2 | 18 | | 5 | 26 | 29.9 | |
| | 死者 | | | | | | | | | | | | | | 0 | | |
| 知人・友人宅 | 件数 | | | | | | | | | | 2 | 22 | | 6 | 31 | 2.3 | |
| | 死者 | | | | | | | | | | | | | | 2 | | |
| 取引・勤務先 | 件数 | | | | | | 1 | | | | 1 | 1 | | | 3 | 3.4 | |
| | 死者 | | | | | | | | | | | | | | 0 | | |
| 料理店・キャバレー・バー・スナック | 件数 | | 2 | 2 | | | | 3 | | | 19 | 3 | | | 29 | 33.3 | |
| | 死者 | | | | | | | | | | | | | | 4 | | |
| その他の店 | 件数 | | 6 | 2 | | | | 3 | | | 27 | 3 | | | 41 | 14.9 | |
| | 死者 | | | | | | | | | | 1 | | | | 1 | | |
| 旅館・ホテル等の宿泊施設 | 件数 | | 1 | | | | | 1 | | | 6 | 1 | | 2 | 13 | 1.1 | |
| | 死者 | | | | | | | | | | | | | | 1 | | |
| ドライブイン・酒類販売店等 | 件数 | | | | | | | 1 | | | | | | 3 | 4 | 3.4 | |
| | 死者 | | | | | | | | | | | | | | 0 | | |
| 自動販売機近 | 件数 | | | | | | | | 1 | 1 | | | | | 2 | 2.3 | |
| | 死者 | | | | | | | | | | | | | | 0 | | |
| その他(不明) | 件数 | | | | | | | | | | | | 1 | 7 | 8 | 9.2 | |
| | 死者 | | | | | | | | | | | | | | 1 | | |
| 合計 | 件数 | | 3 | 2 | 1 | 1 | 7 | 1 | 1 | 31 | 26 | 15 | 87 | | 116 | 100.0 | |
| | 死者 | | 0 | 0 | 0 | 0 | 1 | 0 | 2 | 0 | 1 | 4 | | | | | |
| 件数の構成率 | | | 3.4 | 2.3 | 1.1 | 1.1 | 8.0 | 1.1 | 35.6 | 29.9 | 17.2 | 100.0 | | | | | |

11 無免許運転の事故

「無免許運転」とは、停止中・無資格・審査未済・免許外・期限切れ・その他の無免許・条件違反による運転及び仮免許等違反をいう。

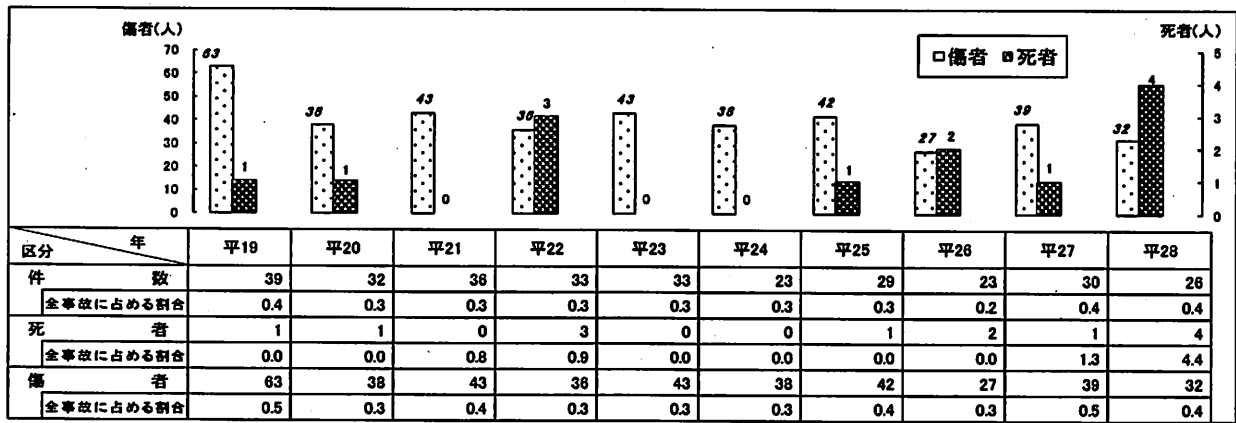
(1) 概況

第1当事者が無免許運転であった事故は、

発生件数 26件 (前年比 -4件 13.3%減)
 死者数 4人 (前年比 +3人 300.0%増)
 傷者数 32人 (前年比 -7人 17.9%減)

で、発生件数、傷者数は減少したが、死者数は増加した。

(単位：件・人・%)



(2) 月別

無免許運転が最も多いのは、4月の5件、次いで6月及び8月の各4件の順で、死者は3月、4月、5月、9月の各1人となっている。

(単位：件・人)

| 区分 | 月 | 1月 | 2月 | 3月 | 4月 | 5月 | 6月 | 7月 | 8月 | 9月 | 10月 | 11月 | 12月 | 合計 |
|----|---|----|----|----|----|----|----|----|----|----|-----|-----|-----|----|
| 件数 | | | 1 | 2 | 5 | 3 | 4 | 1 | 4 | 1 | 2 | 2 | 1 | 26 |
| 死者 | | | | 1 | 1 | 1 | | | | 1 | | | | 4 |
| 傷者 | | | 1 | 6 | 5 | 3 | 4 | 1 | 5 | | 4 | 2 | 1 | 32 |

(3) 発生地別

無免許運転は市部での発生が多く、福島市、郡山市、いわき市の3市を合わせると13件で、無免許運転事故の50.0パーセントを占めている。

(単位：件・人)

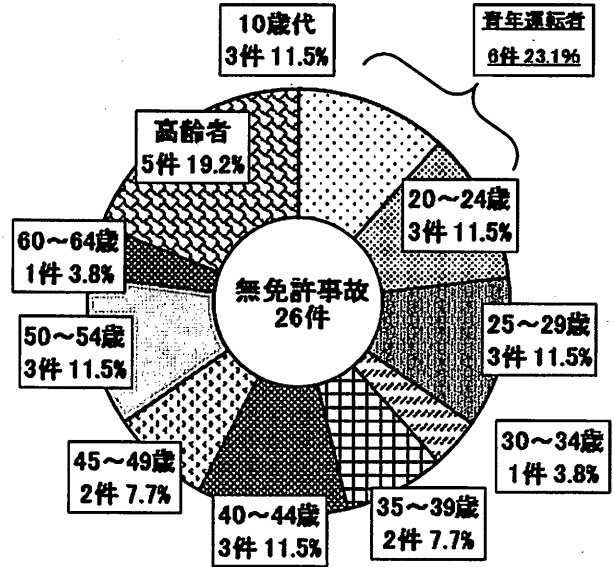
| 区分 | 発生地 | 福島市 | 伊達市 | 二本松市 | 郡山市 | 本宮市 | 須賀川市 | 白河市 | 田村市 | 会津若松市 | 喜多方市 | いわき市 | 南相馬市 | 相馬市 | 各町村 | 合計 |
|----|-----|-----|-----|------|-----|-----|------|-----|-----|-------|------|------|------|-----|-----|----|
| 件数 | | 4 | | 1 | 4 | 1 | 1 | | 1 | 1 | | 5 | 3 | | 5 | 26 |
| 死者 | | 2 | | | | | 1 | | | | | 1 | | | | 4 |
| 傷者 | | 3 | | 1 | 5 | 2 | | | 1 | 1 | | 9 | 3 | | 7 | 32 |

(4) 年齢別

青年運転者が6件で23.1パーセントを占め、次いで高齢者が5件と続いている。

(単位：件)

| 年齢 | 区分 | 件数 | 年齢 | 区分 | 件数 |
|------|--------|----|--------|----|----|
| 10歳代 | 16歳未満 | | 35～39歳 | | 2 |
| | 16歳 | 1 | 40～44歳 | | 3 |
| | 17歳 | | 45～49歳 | | 2 |
| | 18歳 | 1 | 50～54歳 | | 3 |
| | 19歳 | 1 | 55～59歳 | | |
| | 計 | 3 | 60～64歳 | | 1 |
| | 20～24歳 | 3 | 高齢者 | | 5 |
| | 25～29歳 | 3 | 合計 | | 26 |
| | 30～34歳 | 1 | | | |

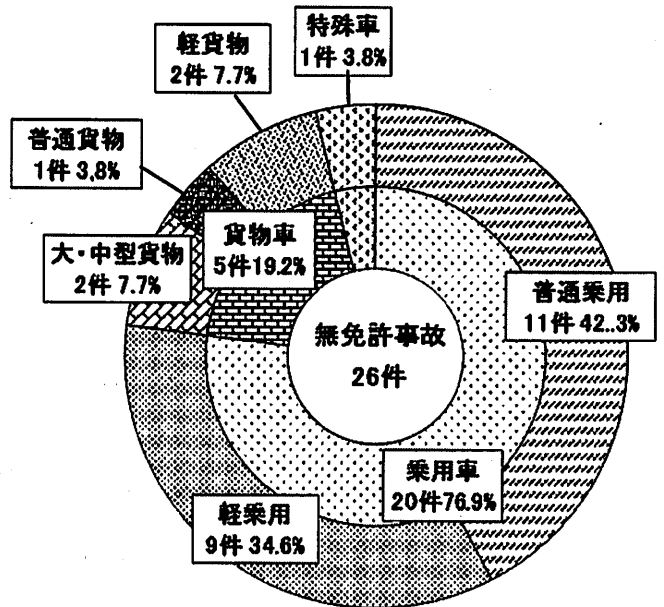


(5) 車種別

車種別では、普通乗用車の事故が11件、次いで軽乗用車の事故が9件の順となっており、両車種による事故の合計は20件となり、全体の76.9パーセントを占めている。

(単位：件・%)

| 車種 | 区分 | 件数 | | 全事故 | |
|------------|------------|---------|--------|-------|-------|
| | | 構成率 (%) | 無免許の割合 | | |
| 乗用車 | バス・マイクロバス | | 0.0 | 14 | 0.2 |
| | 普通 | 11 | 42.3 | 2,921 | 50.9 |
| | 軽(ミニカーを含む) | 9 | 34.6 | 1,756 | 30.6 |
| | 計 | 20 | 76.9 | 4,691 | 81.8 |
| 貨物車 | 大型・中型 | 2 | 7.7 | 240 | 4.2 |
| | 普通 | 1 | 3.8 | 341 | 5.9 |
| | 軽 | 2 | 7.7 | 408 | 7.1 |
| | 計 | 5 | 19.2 | 989 | 17.2 |
| 特殊車(大型・小型) | | 1 | 3.8 | 6 | 0.1 |
| 二輪車 | 小型二輪 | | 0.0 | 10 | 0.2 |
| | 軽二輪 | | 0.0 | 7 | 0.1 |
| | 二種原付 | | 0.0 | 7 | 0.1 |
| | 原付 | | 0.0 | 24 | 0.4 |
| | 計 | 0 | 0.0 | 48 | 0.8 |
| 合計 | | 26 | 100.0 | 5,734 | 100.0 |



* 全事故は第1当事者が、軽車両、歩行者、不明など68件を除く

(6) 職業別

建設業が14件(53.8%)と多く、次いでサービス業が6件となっている。

(単位：件・%)

| 職業 区分 | 職業 運転 手 | 官 公 署 | 建 設 業 | 製 造 業 | 卸 小 売 業 | 飲 食 業 | サ ー ビ ス 業 | 農 林 漁 業 | 主 婦 | 無 職 | そ の 他 | 合 計 |
|----------|---------------|-------------|-------------|-------------|------------------|-------------|-----------------------|------------------|--------|--------|-------------|--------|
| 件数 | | | 14 | 1 | | | 6 | 1 | | 2 | 2 | 26 |
| 構成率(%) | 0.0 | 0.0 | 53.8 | 3.8 | 0.0 | 0.0 | 23.1 | 3.8 | 0.0 | 7.7 | 7.7 | 100 |

(7) 違反別・原因別

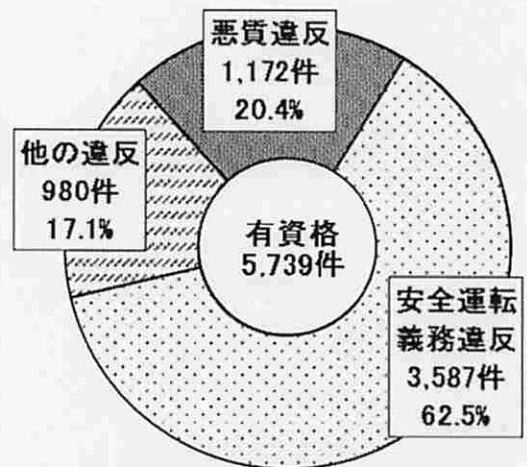
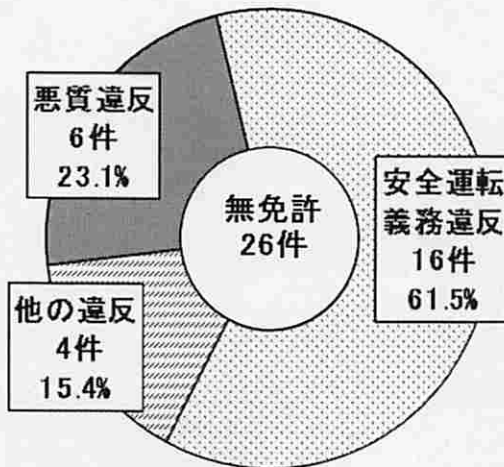
前方不注意が最も多く10件(38.5%)である。

悪質違反は6件(23.1%)であり、一時不停止が3件となっている。

有資格者と無免許における悪質違反による事故の構成率は、それぞれ23.1%、20.5%とほぼ同じ割合である。

(単位：件・%)

| 違反 | 区分 | 件数 | | 違反 | 区分 | 件数 | |
|------------------|--------|------|--------|----------------------------------|-------------|-----|--------|
| | | 件数 | 構成率(%) | | | 件数 | 構成率(%) |
| 悪 質 違 反 | 信号無視 | 1 | 3.8 | 安全 運 転 義 務 違 反 | 過労運転 | | 0.0 |
| | 最高速度 | 2 | 7.7 | | ハンドル・ブレーキ操作 | 2 | 7.7 |
| | 通区・追越 | | 0.0 | | 前方不注意 | 10 | 38.5 |
| | 歩行者妨害等 | | 0.0 | | 動静不注意 | 2 | 7.7 |
| | 一時不停止 | 3 | 11.5 | | 安全不確認 | 2 | 7.7 |
| | 酒酔い運転 | | 0.0 | | 安全速度 | | 0.0 |
| 計 | | 6 | 23.1 | その他 | | 0.0 | |
| 車間距離不保持 | | | 0.0 | 計 | | 16 | 61.5 |
| 優先通行妨害等 | 4 | 15.4 | | その他 | | | 0.0 |
| 交差点安全進行 | | | 0.0 | 合計 | | 26 | 100.0 |
| 左折違反 | | | 0.0 | 飲酒運転(内数) | | 6 | 23.1 |



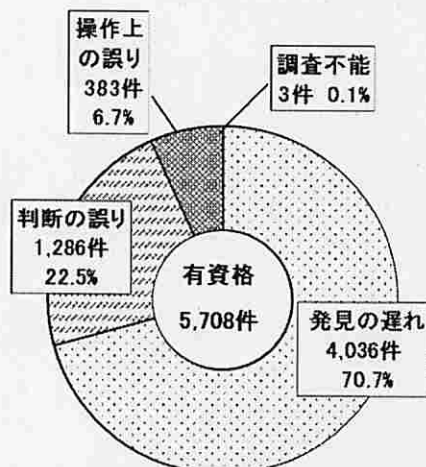
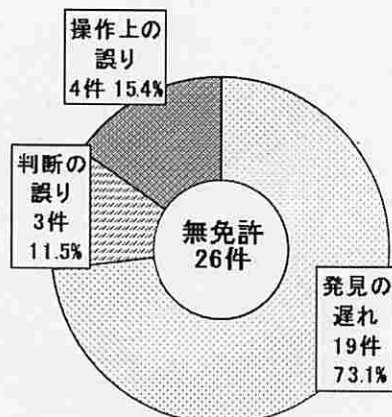
(8) 人的原因別

発見の遅れが19件で、無免許運転事故の73.1パーセントを占め最も多い。なかでも前方不注意が12件と多く、発見の遅れ全体の63.2パーセントを占めている。

(単位：件)

| 人的原因 | 件数 | 人的原因 | 件数 |
|---------------------------|----|--------------------------|----|
| 合計 | 26 | 予測不適 | 0 |
| 発見の遅れ | 19 | 運転感覚(速度、車幅、距離等)を誤った | |
| 前方不注意 | 12 | 相手がルールを守ると思った | |
| 内在的(漫然等) | 5 | 相手が譲ってくれる、停止してくれると思った | |
| 居眠り運転 | | 他の事故(危険)を避けようと思った | |
| ラジオ・ステレオを聴いていた | | その他相手の行動予見等の判断を誤った | |
| 雑談や携帯電話等で話していた | 1 | 交通環境 | 1 |
| その他、考え事等の漫然運転 | 4 | 道路形状、道路線形に対する認識を誤った | |
| 外在的(脳見等) | 7 | 道路環境(路面凍結や霧など)に対する認識を誤った | |
| 物を落とした、物を取ろうとした | 1 | 交通規制に対する認識を誤った | 1 |
| 同乗者、同乗の動物等に脳見 | | 交通安全施設に対する認識を誤った | |
| カセットテープ、携帯電話等を操作していた | 1 | 障害物等に対する認識を誤った | |
| テレビ、ナビゲーション装置を見ていた、操作していた | | その他の交通環境に対する認識を誤った | |
| 雑誌、地図帳等を見ていた | | 操作上の誤り(操作不適) | 4 |
| 道、案内標識等を探して脳見 | | ブレーキとアクセルの踏み違い | |
| 風景、地物等に脳見 | 1 | ブレーキの踏みが弱い、踏み遅れ | 1 |
| 他の車、歩行者に脳見 | 3 | 急ブレーキをかけた | |
| バックミラーやドアミラーを見ていた | | エンジン・ブレーキを使用しなかった | |
| その他脳見 | 1 | ハンドルの操作不適 | 1 |
| 安全不確認 | 7 | ギヤの入れ違い | |
| 安全確認をしなかった | 3 | ブレーキをかけながらハンドル操作 | 1 |
| 安全確認が不十分だった | 4 | オートスピードコントロール装置等の操作不適 | |
| 判断の誤り等 | 3 | その他の操作不適 | 1 |
| 動静不注意 | 2 | 調査不能 | |
| 相手が譲ってくれると思って注視を怠った | | | |
| 他の危険を避けようとして注視を怠った | | | |
| 危険性がないとして注視を怠った | 2 | | |

無免許運転と有資格者の事故を比較すると、無免許運転事故では発見の遅れの構成率が2.4ポイント高くなっている。



12 二輪車の事故

(1) 二輪車による事故

ア 概況

二輪車が第1当事者になった事故は、

発生件数 48件 (前年比 +1件 2.1%増)

死者数 7人 (前年比 -3人 30.0%減)

傷者数 53人 (前年比 +12人 29.3%増)

で、発生件数、傷者数は増加したが、死者数は減少した。

車種別にみると、発生件数、傷者数とも原付が多く、二輪車事故総発生件数の50.0パーセントを占めている。

(単位：件・人・%)

| 区分 車種 | 本年 | | | | | | 増減数 | | | 増減率(%) | | |
|----------|----|--------|----|--------|----|--------|-----|----|----|--------|-------|-------|
| | 件数 | 構成率(%) | 死者 | 構成率(%) | 傷者 | 構成率(%) | 件数 | 死者 | 傷者 | 件数 | 死者 | 傷者 |
| | | | | | | | | | | | | |
| 小型二輪 | 10 | 20.8 | 1 | 14.3 | 13 | 24.5 | -5 | -5 | 2 | -33.3 | -83.3 | 18.2 |
| 軽二輪 | 7 | 14.6 | 1 | 14.3 | 7 | 13.2 | 0 | 0 | -1 | 0.0 | 0.0 | -12.5 |
| 二種原付 | 7 | 14.6 | 1 | 14.3 | 7 | 13.2 | 3 | 0 | 4 | 75.0 | 0.0 | 133.3 |
| 原付 | 24 | 50.0 | 4 | 57.1 | 26 | 49.1 | 3 | 2 | 7 | 14.3 | 100.0 | 36.8 |
| 合計 | 48 | 100.0 | 7 | 100.0 | 53 | 100.0 | 1 | -3 | 12 | 2.1 | -30.0 | 29.3 |

死亡事故率をみると原付が高くなっている。

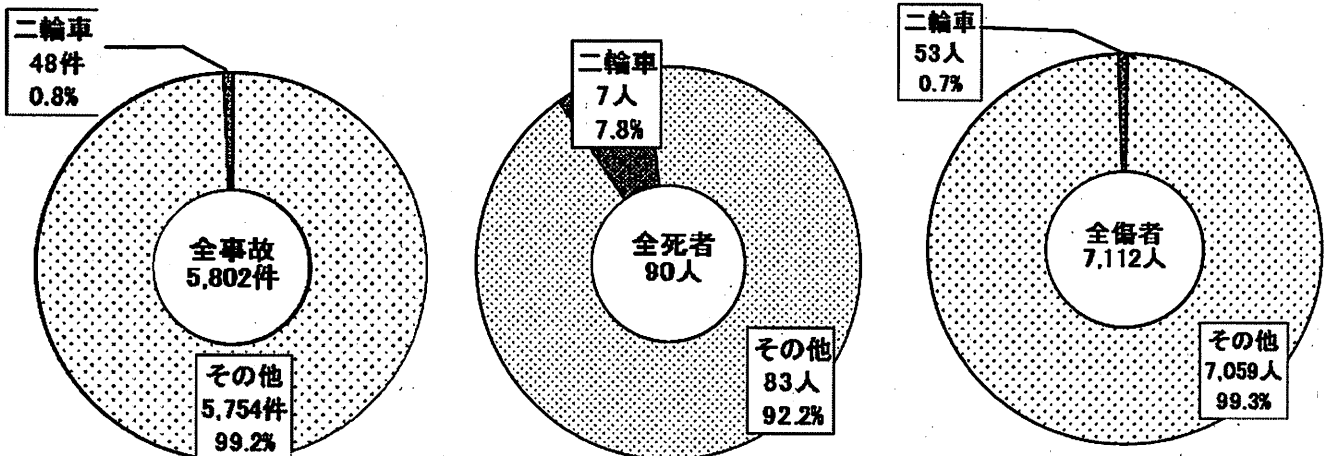
(単位：件・%)

| 区分 車種 | 普通乗用車 | | | | | | | 二輪車 | | | | | 合計 |
|----------|-------|-------|-----|-----|-----|-------|------|------|------|------|------|-------|----|
| | 普通乗用 | 軽乗用 | 大貨等 | 普通貨 | 軽貨 | 四輪その他 | 小型二輪 | 軽二輪 | 二種原付 | 原付 | 計 | | |
| 車種別事故件数 | 2,921 | 1,756 | 115 | 341 | 408 | 145 | 10 | 7 | 7 | 24 | 48 | 5,734 | |
| 死亡事故件数 | 29 | 23 | 5 | 4 | 10 | 9 | 1 | 1 | 1 | 4 | 7 | 87 | |
| 死亡事故率 | 1.0 | 1.3 | 4.3 | 1.2 | 2.5 | 6.2 | 10.0 | 14.3 | 14.3 | 16.7 | 14.6 | 1.5 | |

(軽車両、歩行者の第一当事者、当事者不明の交通事故を除く)

$$(注) 死亡事故率 = \frac{\text{死亡事故件数}}{\text{車種別事故件数}} \times 100$$

全事故に占める二輪車事故の構成率は0.8パーセントであるのに対し、死者の構成率は7.8パーセントと高くなっている。

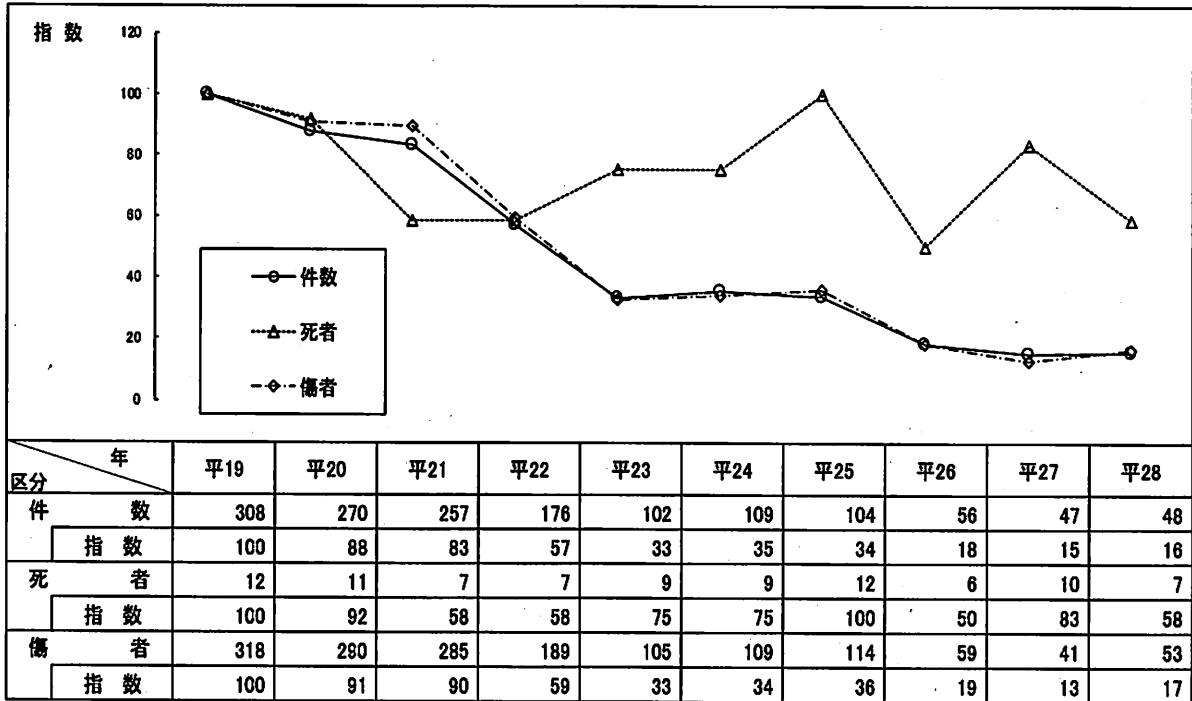


イ 年別推移

(7) 発生件数、死者数、傷者数

死者数は増減があるが、発生件数、傷者数は減少傾向である。

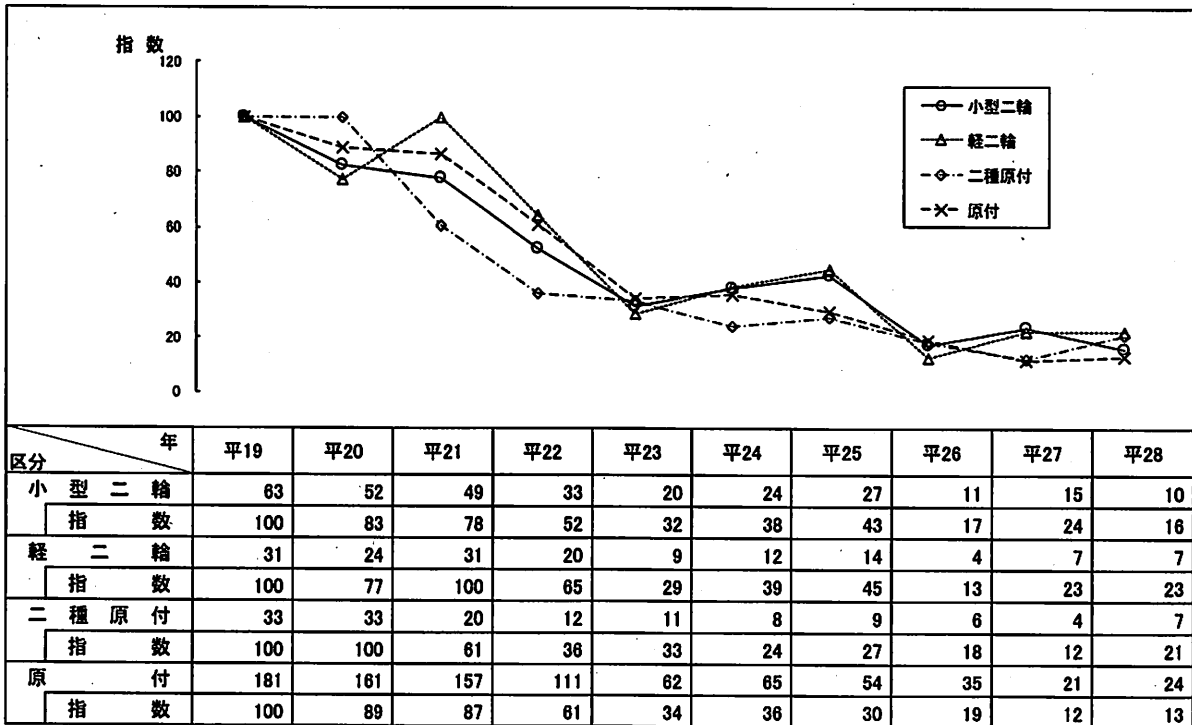
(単位：件・人)



(イ) 車種別交通事故発生件数

全体的に減少傾向ではあるが、平成28年は二種原付、原付で増加した。

(単位：件)



ウ 年齢別

二輪車の事故は、30歳代、40歳代、高齢者が各9件（18.8%）と多い。

（単位：件・%）

| 区分 | 年齢 | 青年運転者 | | | | 計 | 25～29歳 | 30歳代 | 40歳代 | 50歳代 | 60～64歳 | 高齢者 | 合計 |
|---------|--------------|-------|-----|---------|--------|------|--------|------|------|------|--------|-------|-------|
| | | 子供 | 高校生 | その他10歳代 | 20～24歳 | | | | | | | | |
| 全運転者の事故 | | | 1 | 227 | 667 | 895 | 563 | 910 | 925 | 788 | 446 | 1,207 | 5,734 |
| | 構成率(%) | 0.0 | 0.0 | 4.0 | 11.6 | 15.6 | 9.8 | 15.9 | 16.1 | 13.7 | 7.8 | 21.0 | 100.0 |
| 二輪車事故 | | | | 3 | 4 | 7 | 3 | 9 | 9 | 8 | 3 | 9 | 48 |
| | 構成率(%) | 0.0 | 0.0 | 6.3 | 8.3 | 14.6 | 6.3 | 18.8 | 18.8 | 16.7 | 6.3 | 18.8 | 100.0 |
| | 全運転者事故に占める割合 | 0.0 | 0.0 | 1.3 | 0.6 | 0.8 | 0.5 | 1.0 | 1.0 | 1.0 | 0.7 | 0.7 | 0.8 |

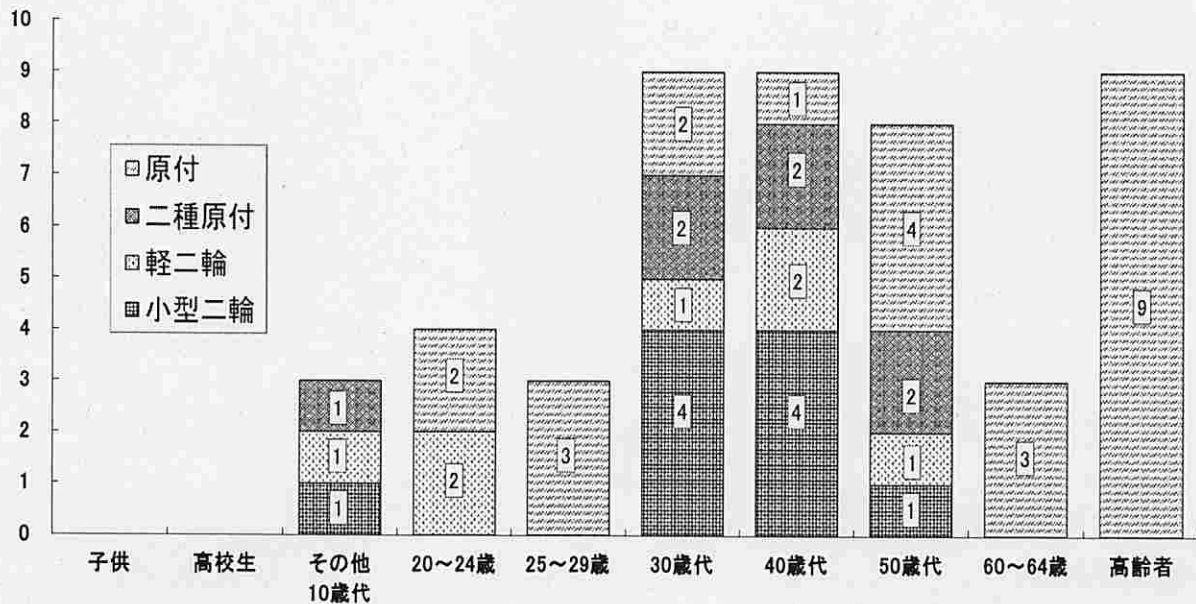
歩行者の第1当事者、当事者不明の交通事故を除く

エ 年齢別・車種別

高齢運転者による車種別構成率では、原付が37.5パーセントを占め、30歳代、40歳代による車種別構成率では、小型二輪が40.0パーセントを占めている。

（単位：件・%）

| 区分 | 年齢 | 青年運転者 | | | | 計 | 25～29歳 | 30歳代 | 40歳代 | 50歳代 | 60～64歳 | 高齢者 | 合計 |
|------|--------|-------|-----|---------|--------|------|--------|------|------|------|--------|------|-----|
| | | 子供 | 高校生 | その他10歳代 | 20～24歳 | | | | | | | | |
| 小型二輪 | | | | 1 | | 1 | | 4 | 4 | 1 | | | 10 |
| | 構成率(%) | 0.0 | 0.0 | 10.0 | 0.0 | 10.0 | 0.0 | 40.0 | 40.0 | 10.0 | 0.0 | 0.0 | 100 |
| 軽二輪 | | | | 1 | 2 | 3 | | 1 | 2 | 1 | | | 7 |
| | 構成率(%) | 0.0 | 0.0 | 14.3 | 28.6 | 42.9 | 0.0 | 14.3 | 28.6 | 14.3 | 0.0 | 0.0 | 100 |
| 二種原付 | | | | 1 | | 1 | | 2 | 2 | 2 | | | 7 |
| | 構成率(%) | 0.0 | 0.0 | 14.3 | 0.0 | 14.3 | 0.0 | 28.6 | 28.6 | 28.6 | 0.0 | 0.0 | 100 |
| 原付 | | | | | 2 | 2 | 3 | 2 | 1 | 4 | 3 | 9 | 24 |
| | 構成率(%) | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 8.3 | 8.3 | 12.5 | 8.3 | 4.2 | 16.7 | 12.5 | 37.5 | 100 |



オ 車種別・免許経験年数別

車種別事故当事者の運転免許経験年数をみると、二輪車全体では10年以上の占める割合が高く、構成率は68.8パーセントを占め、次いで1～2年（8.3%）が続いている。

(単位：件・%)

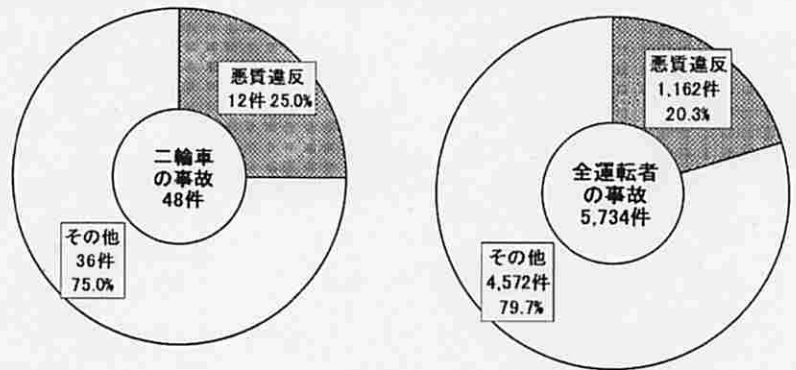
| 経験年数 | 小型二輪 | | 軽二輪 | | 二種原付 | | 原付 | | 合計 | |
|-------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|-------|
| | 構成率(%) | 構成率(%) | 構成率(%) | 構成率(%) | 構成率(%) | 構成率(%) | 構成率(%) | 構成率(%) | 構成率(%) | |
| 1年未満 | 1 | 10.0 | 1 | 14.3 | 0 | 0.0 | 1 | 4.2 | 3 | 6.3 |
| 1～2年 | | 0.0 | 1 | 14.3 | 1 | 14.3 | 2 | 8.3 | 4 | 8.3 |
| 2～3年 | | 0.0 | | 0.0 | | 0.0 | | 0.0 | 0 | 0.0 |
| 3～4年 | | 0.0 | 1 | 14.3 | | 0.0 | | 0.0 | 1 | 2.1 |
| 4～5年 | | 0.0 | 1 | 14.3 | | 0.0 | 1 | 4.2 | 2 | 4.2 |
| 10年未満 | 1 | 10.0 | | 0.0 | | 0.0 | 4 | 16.7 | 5 | 10.4 |
| 10年以上 | 8 | 80.0 | 3 | 42.9 | 6 | 85.7 | 16 | 66.7 | 33 | 68.8 |
| 無免許 | | 0.0 | | 0.0 | | 0.0 | | 0.0 | 0 | 0.0 |
| 合計 | 10 | 100.0 | 7 | 100.0 | 7 | 100.0 | 24 | 100.0 | 48 | 100.0 |

カ 車種別・違反別

二輪事故のうち悪質違反の占める割合は、25.0パーセントをとなっており、全運転者の事故と比較して4.7ポイント高くなっている。

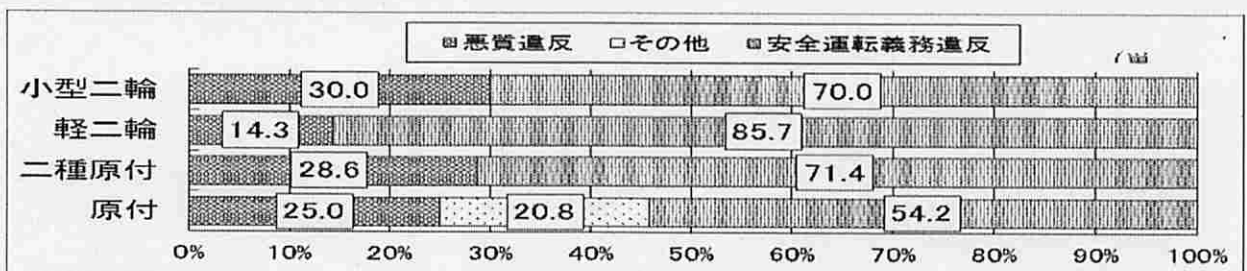
車種別にみると、悪質違反の占める割合が高いのは、小型二輪で30.0パーセントとなっている。

二輪車の車種別違反割合では、いずれも安全運転義務違反が高くなっている。



(単位：件・%)

| 違反 | 小型二輪 | | 軽二輪 | | 二種原付 | | 原付 | | 合計 | |
|-------------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|-------|
| | 構成率(%) | 構成率(%) | 構成率(%) | 構成率(%) | 構成率(%) | 構成率(%) | 構成率(%) | 構成率(%) | 構成率(%) | |
| 悪質違反 | | | | | | | | | | |
| 信号無視 | | 0.0 | | 0.0 | | 0.0 | 3 | 12.5 | 3 | 6.3 |
| 最高速度超過 | | 0.0 | | 0.0 | | 0.0 | | 0.0 | 0 | 0.0 |
| 通区・追越 | 3 | 30.0 | | 0.0 | 1 | 14.3 | | 0.0 | 4 | 8.3 |
| 歩行者妨害等 | | 0.0 | | 0.0 | 1 | 14.3 | | 0.0 | 1 | 2.1 |
| 一時不停止 | | 0.0 | 1 | 14.3 | | 0.0 | 3 | 12.5 | 4 | 8.3 |
| 酒酔い運転 | | 0.0 | | 0.0 | | 0.0 | | 0.0 | 0 | 0.0 |
| 計 | 3 | 30.0 | 1 | 14.3 | 2 | 28.6 | 6 | 25.0 | 12 | 25.0 |
| 安全運転義務違反 | | | | | | | | | | |
| 横断禁止等 | | 0.0 | | 0.0 | | 0.0 | | 0.0 | 0 | 0.0 |
| 右・左折違反 | | 0.0 | | 0.0 | | 0.0 | | 0.0 | 0 | 0.0 |
| 優先通行妨害等 | | 0.0 | | 0.0 | | 0.0 | 3 | 12.5 | 3 | 6.3 |
| 交差点安全進行 | | 0.0 | | 0.0 | | 0.0 | 2 | 8.3 | 2 | 4.2 |
| 徐行違反 | | 0.0 | | 0.0 | | 0.0 | | 0.0 | 0 | 0.0 |
| ハンドル・ブレーキ操作 | | 0.0 | | 0.0 | | 0.0 | 1 | 4.2 | 1 | 2.1 |
| 前方不注意 | 3 | 30.0 | 3 | 42.9 | 1 | 14.3 | 5 | 20.8 | 12 | 25.0 |
| 動静不注意 | 3 | 30.0 | 2 | 28.6 | | 0.0 | 1 | 4.2 | 6 | 12.5 |
| 安全不確認 | 1 | 10.0 | 1 | 14.3 | 2 | 28.6 | 3 | 12.5 | 7 | 14.6 |
| 安全速度 | | 0.0 | | 0.0 | 1 | 14.3 | | 0.0 | 1 | 2.1 |
| その他 | | 0.0 | | 0.0 | 1 | 14.3 | 3 | 12.5 | 4 | 8.3 |
| 計 | 7 | 70.0 | 6 | 85.7 | 5 | 71.4 | 13 | 54.2 | 31 | 64.6 |
| その他 | | 0.0 | | 0.0 | | 0.0 | | 0.0 | 0 | 0.0 |
| 合計 | 10 | 100.0 | 7 | 100.0 | 7 | 100.0 | 24 | 100.0 | 48 | 100.0 |



キ 車種別・事故類型別

(単位：件・%)

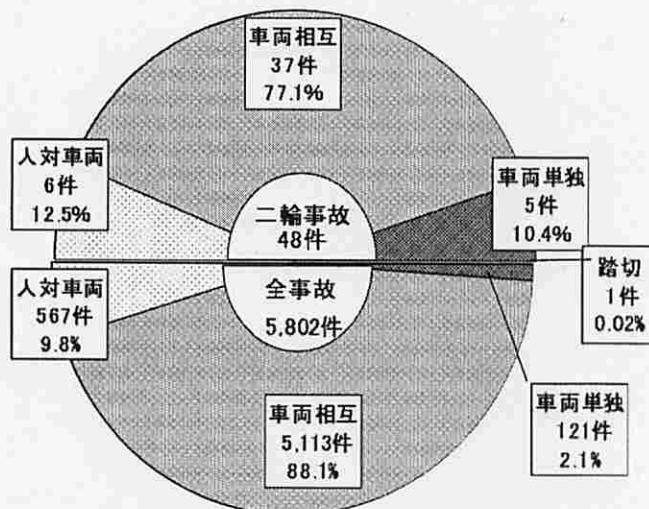
| 類型 | 車種 | 全事故 | | 二輪合計 | | 小型二輪 | | 軽二輪 | | 二種原付 | | 原付 | |
|------|--------|-------|--------|-------|--------|-------|--------|-------|--------|-------|--------|-------|--------|
| | | 件数 | 構成率(%) | 件数 | 構成率(%) | 件数 | 構成率(%) | 件数 | 構成率(%) | 件数 | 構成率(%) | 件数 | 構成率(%) |
| 人対車両 | 横断中 | 347 | 6.0 | 2 | 4.2 | | 0.0 | | 0.0 | | 0.0 | 2 | 8.3 |
| | 対面・背面 | 86 | 1.5 | 2 | 4.2 | | 0.0 | | 0.0 | | 0.0 | 2 | 8.3 |
| | その他 | 134 | 2.3 | 2 | 4.2 | | 0.0 | | 0.0 | | 0.0 | 2 | 8.3 |
| | 計 | 567 | 9.8 | 6 | 12.5 | 0 | 0.0 | 0 | 0.0 | 0 | 0.0 | 6 | 25.0 |
| 車両相互 | 正面衝突 | 187 | 3.2 | 3 | 6.3 | 2 | 20.0 | 1 | 14.3 | 1 | 14.3 | | 0.0 |
| | 追突 | 277 | 4.8 | 5 | 10.4 | 4 | 40.0 | 1 | 14.3 | | 0.0 | | 0.0 |
| | 駐・停止中 | 2,263 | 39.0 | 7 | 14.6 | 2 | 20.0 | 1 | 14.3 | 1 | 14.3 | 3 | 12.5 |
| | 出会い頭 | 1,442 | 24.9 | 14 | 29.2 | | 0.0 | 2 | 28.6 | 1 | 14.3 | 11 | 45.8 |
| | 追越・追抜 | 43 | 0.7 | 0 | 0.0 | | 0.0 | | 0.0 | | 0.0 | | 0.0 |
| | 右折時 | 397 | 6.8 | 1 | 2.1 | | 0.0 | | 0.0 | 1 | 14.3 | | 0.0 |
| | 左折時 | 108 | 1.9 | 1 | 2.1 | | 0.0 | | 0.0 | 1 | 14.3 | | 0.0 |
| その他 | 396 | 6.8 | 6 | 12.5 | 1 | 10.0 | 2 | 28.6 | 2 | 28.6 | 1 | 4.2 | |
| 計 | 5,113 | 88.1 | 37 | 77.1 | 9 | 90.0 | 6 | 85.7 | 7 | 100.0 | 15 | 62.5 | |
| 車両単独 | 工作物衝突 | 77 | 1.3 | 2 | 4.2 | 1 | 10.0 | 1 | 14.3 | | 0.0 | | 0.0 |
| | 路外逸脱 | 10 | 0.2 | 2 | 4.2 | | 0.0 | | 0.0 | | 0.0 | 2 | 8.3 |
| | 転倒 | 2 | 0.0 | 1 | 2.1 | | 0.0 | | 0.0 | | 0.0 | 1 | 4.2 |
| | 駐車車両衝突 | 22 | 0.4 | 0 | 0.0 | | 0.0 | | 0.0 | | 0.0 | | 0.0 |
| | その他 | 10 | 0.2 | 0 | 0.0 | | 0.0 | | 0.0 | | 0.0 | | 0.0 |
| 計 | 121 | 2.1 | 5 | 10.4 | 1 | 10.0 | 1 | 14.3 | 0 | 0.0 | 3 | 12.5 | |
| 踏切 | 1 | 0.0 | 0 | 0.0 | | 0.0 | | 0.0 | | 0.0 | | 0.0 | |
| 合計 | 5,802 | 100.0 | 48 | 100.0 | 10 | 100.0 | 7 | 100.0 | 7 | 100.0 | 24 | 100.0 | |

全事故の類型別構成率と二輪合計の類型別

構成率の対比では、

- ・人対車両・・・2.7ポイント高い
- ・車両相互・・・11.0ポイント低い
- ・車両単独・・・8.3ポイント高い

特に車両単独では、工作物衝突、路外逸脱、転倒が高い等の特徴がみられる。



ク 昼夜別・道路別

二輪車事故の77.1パーセント(37件)が昼間に発生している。

道路別に対比すると、市町村道での発生が20件と最も多く41.7パーセントを占める。

夜間の発生については市町村道での発生が7件(夜間の63.6%)と多くなっている。

(単位：件・%)

| 昼夜 | 国 道 | | | | | | 計 | 県 道 | | | 市 村 町 道 | 高速道 | その他 | 合 計 |
|--------|------|-----|-----|-----|------|------|------|-----|-------|------|---------|-----|-------|-----|
| | 4号 | 6号 | 13号 | 49号 | 三 | 折 | | 主要 | 一 般 道 | 計 | | | | |
| 昼 間 | 1 | | 2 | 2 | 8 | 13 | 5 | 3 | 8 | 13 | 1 | 2 | 37 | |
| 構成率(%) | 2.7 | 0.0 | 5.4 | 5.4 | 21.6 | 35.1 | 13.5 | 8.1 | 21.6 | 35.1 | 2.7 | 5.4 | 100.0 | |
| 夜 間 | 2 | | | | | 2 | 1 | 1 | 2 | 7 | | | 11 | |
| 構成率(%) | 18.2 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 18.2 | 9.1 | 9.1 | 18.2 | 63.6 | 0.0 | 0.0 | 100.0 | |
| 薄暮(内数) | 1 | | | | | 1 | 1 | | 1 | 3 | | | 5 | |
| 構成率(%) | 20.0 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 20.0 | 20.0 | 0.0 | 20.0 | 60.0 | 0.0 | 0.0 | 100.0 | |
| 合 計 | 3 | 0 | 2 | 2 | 8 | 15 | 6 | 4 | 10 | 20 | 1 | 2 | 48 | |
| 構成率(%) | 6.3 | 0.0 | 4.2 | 4.2 | 16.7 | 31.3 | 12.5 | 8.3 | 20.8 | 41.7 | 2.1 | 4.2 | 100.0 | |

ケ 道路線形別

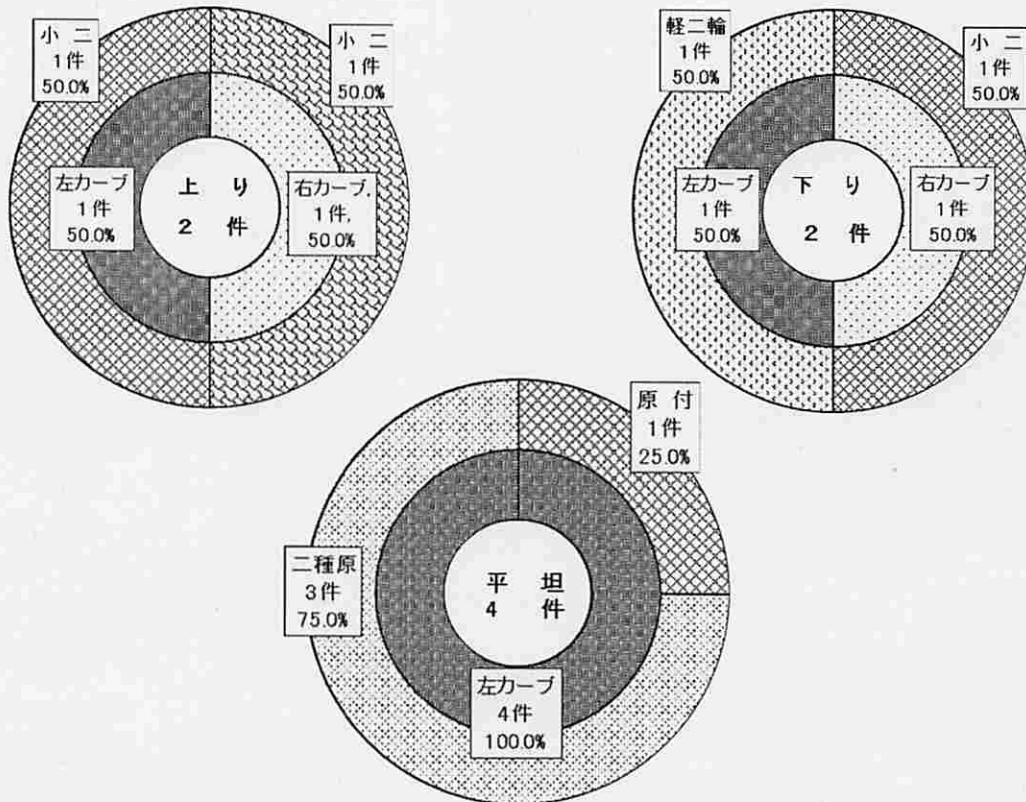
全事故と比較するとカーブでの事故の割合が高く、全二輪事故のうち右カーブが4.3パーセント、左カーブが12.8パーセントを占めている。

(単位：件・%)

| 線形 | 車種 | 全事故 | | 二輪合計 | | 小型二輪 | | 軽二輪 | | 二種原付 | | 原付 | |
|----|------|-------|---------|------|---------|------|---------|-----|---------|------|---------|----|---------|
| | | 件数 | 構成率 (%) | 件数 | 構成率 (%) | 件数 | 構成率 (%) | 件数 | 構成率 (%) | 件数 | 構成率 (%) | 件数 | 構成率 (%) |
| 上り | 右カーブ | 21 | 0.4 | 1 | 2.1 | 1 | 10.0 | | 0.0 | | 0.0 | | 0.0 |
| | 左カーブ | 15 | 0.3 | 1 | 2.1 | 1 | 10.0 | | 0.0 | | 0.0 | | 0.0 |
| 下り | 右カーブ | 33 | 0.6 | 1 | 2.1 | 1 | 10.0 | | 0.0 | | 0.0 | | 0.0 |
| | 左カーブ | 30 | 0.5 | 1 | 2.1 | | 0.0 | 1 | 14.3 | | 0.0 | | 0.0 |
| 平坦 | 右カーブ | 68 | 1.2 | 0 | 0.0 | | 0.0 | | 0.0 | | 0.0 | | 0.0 |
| | 左カーブ | 87 | 1.6 | 4 | 8.5 | | 0.0 | | 0.0 | 3 | 42.9 | 1 | 4.3 |
| 直線 | 上り | 150 | 2.7 | 5 | 10.6 | 2 | 20.0 | 1 | 14.3 | | 0.0 | 2 | 8.7 |
| | 下り | 213 | 3.9 | 0 | 0.0 | | 0.0 | | 0.0 | | 0.0 | | 0.0 |
| | 平坦 | 4,890 | 88.8 | 34 | 72.3 | 5 | 50.0 | 5 | 71.4 | 4 | 57.1 | 20 | 87.0 |
| 合計 | 右カーブ | 122 | 2.2 | 2 | 4.3 | 2 | 20.0 | 0 | 0.0 | 0 | 0.0 | 0 | 0.0 |
| | 左カーブ | 132 | 2.4 | 6 | 12.8 | 1 | 10.0 | 1 | 14.3 | 3 | 42.9 | 1 | 4.3 |

| | | | | | | | | | | | | |
|-------|-------|-----|----|-----|----|-----|---|-----|---|-----|----|-----|
| 全事故件数 | 5,507 | 100 | 47 | 100 | 10 | 100 | 7 | 100 | 7 | 100 | 23 | 100 |
|-------|-------|-----|----|-----|----|-----|---|-----|---|-----|----|-----|

*その他の道路を除く。



(2) 二輪車の死傷者

ア 概況

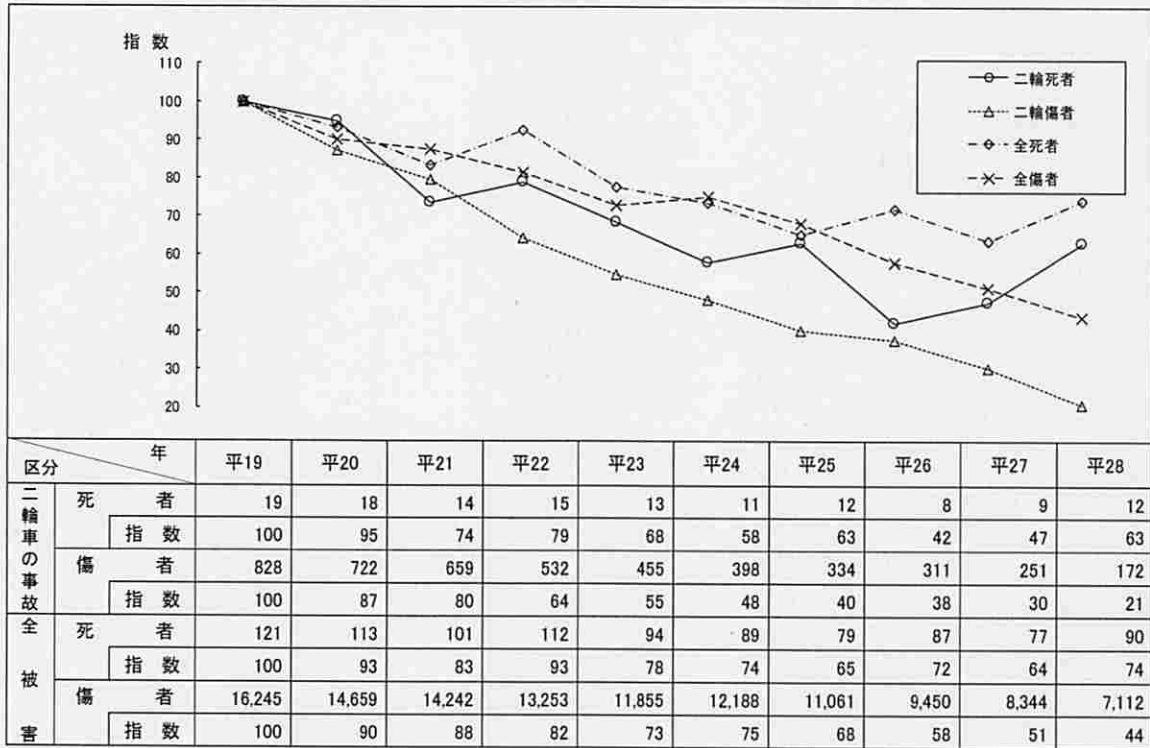
二輪乗車中（同乗者を含む）の死傷者は

死者数 12人（前年比 +3人 33.3%増）

傷者数 172人（前年比 -79人 31.5%減）

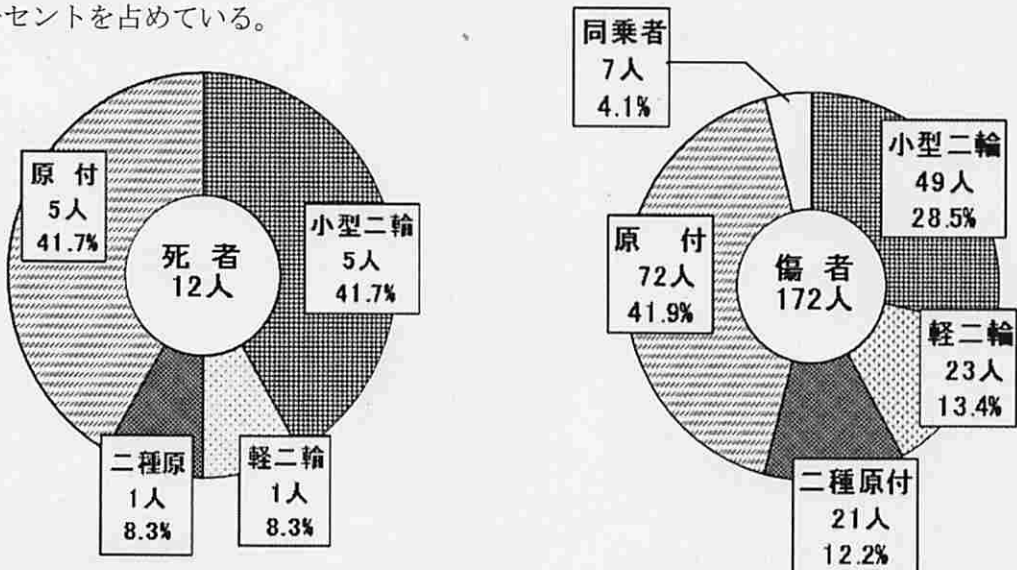
で、死者数は増加したが、傷者数は減少した。

（単位：人）



イ 車種別

車種別にみると、死者は小型二輪、原付が多く各 41.7 パーセントを占め、傷者は原付が多く 41.9 パーセントを占めている。



ウ 年齢別

年齢別にみると、死者は高齢者が5人で41.7パーセントを占め、傷者では40歳代が36人で20.9パーセントを占めている。

(単位：人・%)

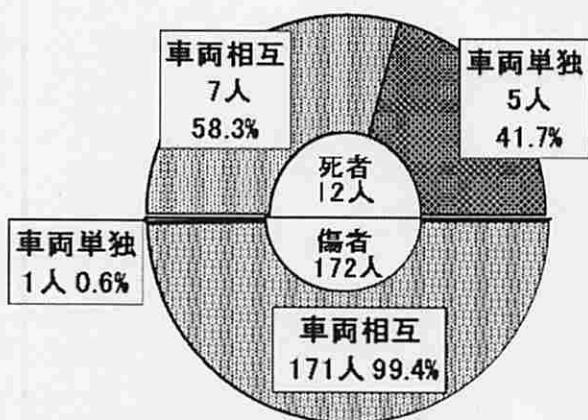
| 車種 | | 年齢 | | | | | | | | 合計 |
|------|--------|-------|--------|--------|------|------|------|--------|------|-------|
| | | 20歳未満 | 20～24歳 | 25～29歳 | 30歳代 | 40歳代 | 50歳代 | 60～64歳 | 高齢者 | |
| 二輪車 | 死者 | 0 | 1 | 1 | 1 | 2 | 1 | 1 | 5 | 12 |
| | 構成率(%) | 0.0 | 8.3 | 8.3 | 8.3 | 16.7 | 8.3 | 8.3 | 41.7 | 100 |
| 計 | 傷者 | 13 | 12 | 18 | 21 | 36 | 30 | 11 | 31 | 172 |
| | 構成率(%) | 7.6 | 7.0 | 10.5 | 12.2 | 20.9 | 17.4 | 6.4 | 18.0 | 100.0 |
| 小型二輪 | 死者 | | 1 | 1 | 1 | 1 | | | 1 | 5 |
| | 傷者 | 1 | 4 | 5 | 10 | 17 | 10 | 2 | | 49 |
| 軽二輪 | 死者 | | | | | | 1 | | | 1 |
| | 傷者 | 7 | 3 | 1 | 2 | 7 | | 1 | 2 | 23 |
| 二種原 | 死者 | | | | | 1 | | | | 1 |
| | 傷者 | | 1 | 3 | 3 | 5 | 6 | 2 | 1 | 21 |
| 原付 | 死者 | | | | | | | 1 | 4 | 5 |
| | 傷者 | 2 | 3 | 9 | 5 | 6 | 14 | 5 | 28 | 72 |
| 同乗者 | 死者 | | | | | | | | | 0 |
| | 傷者 | 3 | 1 | | 1 | 1 | | 1 | | 7 |

エ 事故類型別・道路形状別

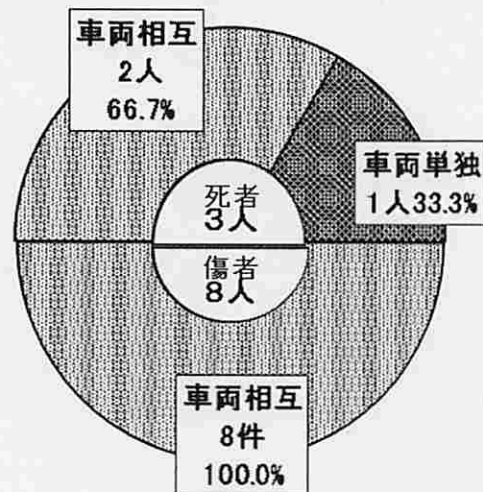
全二輪事故では、死者、傷者ともに車両相互によるものが多い。

カーブ・屈折でも、死者、傷者ともに車両相互によるものが多い。

全二輪



カーブ・屈折



オ ヘルメット着用状況

自動二輪の着用率は、原付の着用率より2.0ポイント高くなっている。

(単位：人・%)

| 車種 | 区分 | 死者 | | 傷者 | | 合計 | |
|------|----|---------|--------|---------|--------|---------|--------|
| | | ヘルメット着用 | 構成率(%) | ヘルメット着用 | 構成率(%) | ヘルメット着用 | 構成率(%) |
| 自動二輪 | | 7 | 6 | 100 | 99 | 107 | 105 |
| | | | 85.7 | | 99.0 | | 98.1 |
| 原付 | | 5 | 5 | 72 | 69 | 77 | 74 |
| | | | 100.0 | | 95.8 | | 96.1 |
| 合計 | | 12 | 11 | 172 | 168 | 184 | 179 |
| | | | 91.7 | | 97.7 | | 97.3 |

13 タクシーの事故

(1) 概況

タクシーが第1当事者となった事故は、

発生件数 61件 (前年比 -15人 19.7%減)

死者数 1人 (前年比 ±0人)

傷者数 70人 (前年比 -28人 28.6%減)

で、死者は同数であったが、発生件数、傷者数は減少した。

タクシーが第2当事者になった事故は、

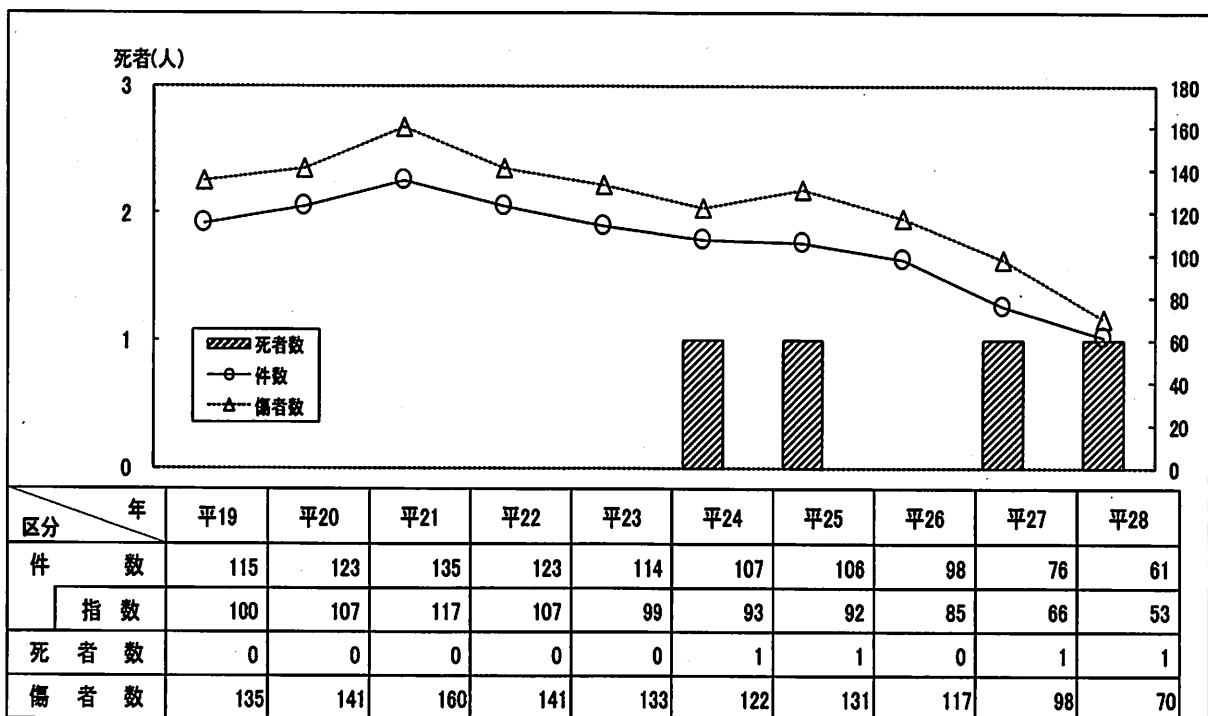
発生件数 43件 (前年比 -11人 20.4%減)

死者数 0人 (前年比 ±0人)

傷者数 53人 (前年比 -18人 25.4%減)

で、死者数は同数で、発生件数と傷者数は減少した。

(単位：件・人)



(2) 月別

4月が10件と最も多く、次いで12月の7件の順となっている。

(単位：件・人)

| 区分 | 年 | 1月 | 2月 | 3月 | 4月 | 5月 | 6月 | 7月 | 8月 | 9月 | 10月 | 11月 | 12月 | 合計 |
|-----|-----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|-----|-----|-----|----|
| 件数 | 件数 | 4 | 5 | 3 | 10 | 6 | 6 | 4 | 4 | 4 | 3 | 5 | 7 | 61 |
| 死者数 | 死者数 | | | | | | | | | 1 | | | | 1 |
| 傷者数 | 傷者数 | 4 | 5 | 3 | 10 | 8 | 6 | 5 | 6 | 4 | 4 | 8 | 7 | 70 |

(3) 年齢別

60歳～64歳が20件で最も多く、タクシー事故の32.8パーセントを占めている。

(単位：件・%)

| 区分 | 年齢 | | | | | | | 高齢者 (65歳以上) | 合計 |
|--------|------|--------|------|------|------|--------|------|----------------|----|
| | 25未満 | 25～29歳 | 30歳代 | 40歳代 | 50歳代 | 60～64歳 | | | |
| 件数 | | | | 8 | 16 | 20 | 17 | 61 | |
| 構成率(%) | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 13.1 | 26.2 | 32.8 | 27.9 | 100.0 | |

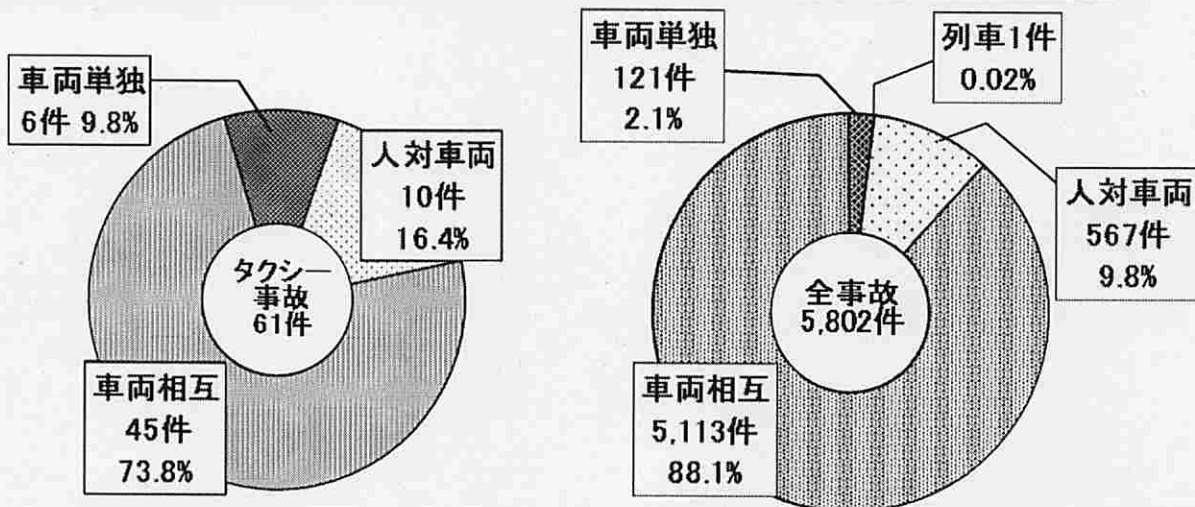
(4) 事故類型別

車両相互の事故が45件(73.8%)と最も多く、うち出会い頭が32.8パーセントと高い。

全事故と比較すると、人対車両事故や車両単独事故の占める割合が高くなっている。

(単位：件・%)

| 区分 | 人対車両 | | | | 車両相互 | | | | | | | 車両単独 | | | 合計 | |
|--------|------|-----|-----|------|------|------|------|-------|-------|-----|------|-------|------|-----|-----|-----|
| | 通行中 | 横断中 | その他 | 計 | 正面衝突 | 追突 | 出会い頭 | 後退・転回 | 右・左折時 | その他 | 計 | 工作物衝突 | 路外逸脱 | その他 | | 計 |
| 件数 | 1 | 3 | 6 | 10 | | 14 | 20 | 3 | 4 | 4 | 45 | 1 | 1 | 4 | 6 | 61 |
| 構成率(%) | 1.6 | 4.9 | 9.8 | 16.4 | 0.0 | 23.0 | 32.8 | 4.9 | 6.6 | 6.6 | 73.8 | 1.6 | 1.6 | 6.6 | 9.8 | 100 |



(5) 違反別

安全不確認の事故が16件と多く、26.2パーセントを占めている。

悪質違反は10件で16.4パーセントを占めている。

(単位：件・%)

| 区分 | 悪質違反 | | | | | | 計 | 安全運転義務違反 | | | | | | | | | | その他 | 合計 | |
|--------|------|------|-------|--------|-------|-------|------|----------|--------|---------|---------|------|----------|-----------|-------|-------|-------|------|-----|-----|
| | 信号無視 | 最高速度 | 通区・追越 | 歩行者妨害等 | 一時不停止 | 酒酔い運転 | | 横断禁止等 | 右・左折違反 | 優先通行妨害等 | 交差点安全進行 | 徐行違反 | 安全運転義務違反 | ハンドル・ブレーキ | 前方不注意 | 動静不注意 | 安全不確認 | | | その他 |
| 件数 | | | | 3 | 7 | | 10 | 1 | | 8 | 3 | 1 | 9 | 7 | 3 | 16 | 35 | 3 | 61 | |
| 構成率(%) | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 4.9 | 11.5 | 0.0 | 16.4 | 1.6 | 0.0 | 13.1 | 4.9 | 1.6 | 14.8 | 11.5 | 4.9 | 26.2 | 0.0 | 57.4 | 4.9 | 100 |

14 バスの事故

(1) 概況

バスが第1当事者となった事故は、

発生件数 4件 (前年比 -10件 71.4%減)
 死者数 0人 (前年比 -1人 100.0%減)
 傷者数 7人 (前年比 -7人 50.0%減)

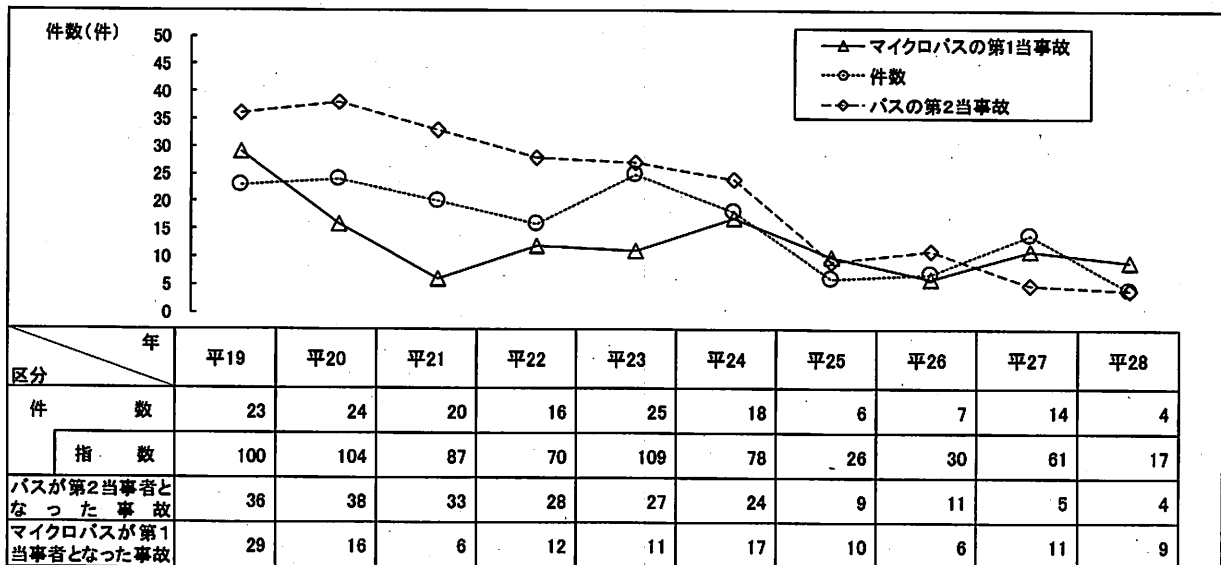
で、発生件数、死者数、傷者数すべてにおいて減少した。

バスが第2当事者となった事故は、

発生件数 4件 (前年比 -1件 20.0%減)
 死者数 0人 (前年比 -1人 100.0%減)
 傷者数 4人 (前年比 -1人 20.0%減)

で、発生件数、死者数、傷者数全てにおいて減少した。

(単位：件)



※ バス～乗車定員が30人以上、マイクロバス～乗車定員が11～30人未満

〈参考〉

マイクロバスが第1当事者となった事故

発生件数 9件 (前年比 -2件 18.2%減)
 死者数 0人 (前年比 ±0人)
 傷者数 9人 (前年比 -3人 25.0%減)

マイクロバスが第2当事者となった事故

発生件数 4件 (前年比 ±0人)
 死者数 0人 (前年比 ±0人)
 傷者数 7人 (前年比 +1人 16.7%増)

(2) 月別

バス運転者が第1当事者となった事故は、4月、7月、8月、10月にそれぞれ1件発生した。
第2当事者になった事故は2月、4月、7月、9月にそれぞれ1件発生した。

(単位：件・人)

| 区分 | 月 | 1月 | 2月 | 3月 | 4月 | 5月 | 6月 | 7月 | 8月 | 9月 | 10月 | 11月 | 12月 | 合計 |
|-------|-----|-------|----|----|----|----|----|----|----|----|-----|-----|-----|----|
| | | 第1当事者 | 件数 | | | | 1 | | | 1 | 1 | | 1 | |
| | 死者数 | | | | | | | | | | | | | 0 |
| | 傷者数 | | | | 1 | | | 1 | 4 | | 1 | | | 7 |
| 第2当事者 | 件数 | | 1 | | 1 | | | 1 | | 1 | | | | 4 |
| | 死者数 | | | | | | | | | | | | | 0 |
| | 傷者数 | | 1 | | 1 | | | 1 | | 1 | | | | 4 |

(3) 用途別

バス運転者が第1当事者となった事故は、路線バスが4件であった。
第2当事者になった事故は、貸切バス、自家用バスが各2件発生した。

(単位：件・人)

| 区分 | 用途 | 第1当事者 | | | 計 | 第2当事者 | | | 計 |
|----|----|-------|------|-------|---|-------|------|-------|---|
| | | 路線バス | 貸切バス | 自家用バス | | 路線バス | 貸切バス | 自家用バス | |
| | 件数 | 4 | | | 4 | | 2 | 2 | 4 |
| | 死者 | 0 | | | 0 | | | | 0 |
| | 傷者 | 7 | | | 7 | | 2 | 2 | 4 |

(4) 年齢別

50歳代が第1当事者となった事故は2件で最も多く50.0パーセントを占め、第2当事者になった事故で最も多いのは高齢者の3件で75.0パーセントを占めている。

(単位：件)

| 区分 | 年齢 | 24歳以下 | 25~29歳 | 30歳代 | 40歳代 | 50歳代 | 60~64歳 | 高齢者(65歳以上) | 合計 |
|-------|----|-------|--------|------|------|------|--------|------------|----|
| | | 第1当事者 | | | | 1 | | 2 | 1 |
| 第2当事者 | | | | | 1 | | | 3 | 4 |

(5) 道路別

第1当事者となった事故は、主要地方道が2件で50.0パーセントを占め、第2当事者になった事故では、国道、県道が各2件で各50.0パーセントを占めている。

(単位：件)

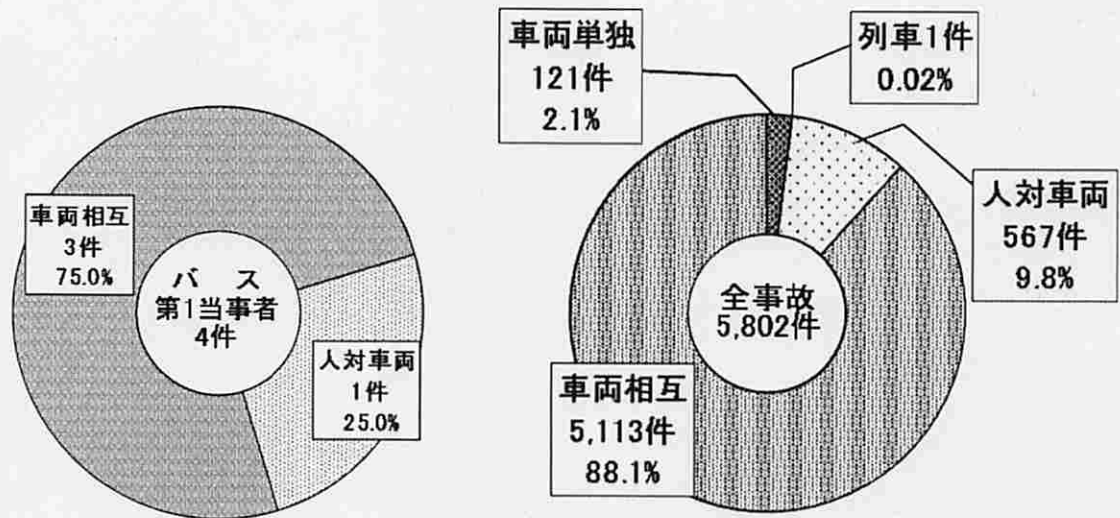
| 区分 | 道路 | 国道 | | | | | 計 | 県道 | | | 市町村道 | 高速道 | その他 | 合計 |
|-------|----|----|----|-----|-----|----|---|-------|-----|---|------|-----|-----|----|
| | | 4号 | 6号 | 13号 | 49号 | 三桁 | | 主要地方道 | 一般道 | 計 | | | | |
| 第1当事者 | | | | | | 1 | 1 | 2 | | 2 | | | 1 | 4 |
| 第2当事者 | | | 1 | | | 1 | 2 | 1 | 1 | 2 | | | | 4 |

(6) 事故類型別

全事故と比較すると、人対車両事故の割合が高い。

(単位：件・%)

| 区分 | 人 対 車 両 | | | | 車 両 相 互 | | | | | | | 車 両 単 独 | | | 合 計 | |
|--------|---------|-------|-------|------|---------|------|---------|-----------|-----------|-------|------|-----------|---------|-------|-----|-----|
| | 通 行 中 | 横 断 中 | そ の 他 | 計 | 正 面 衝 突 | 追 突 | 出 会 い 頭 | 後 退 ・ 転 回 | 右 ・ 左 折 時 | そ の 他 | 計 | 工 作 物 衝 突 | 路 外 逸 脱 | そ の 他 | | 計 |
| 件 数 | | | 1 | 1 | | 3 | | | | | 3 | | | | 0 | 4 |
| 構成率(%) | 0.0 | 0.0 | 25.0 | 25.0 | 0.0 | 75.0 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 75.0 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 100 |



(7) 違反別

安全運転義務違反が4件で100.0パーセントを占めている。特に、動静不注視が2件で最も多くなっている。

(単位：件・%)

| 違反 | 区分 | 件 数 | | 違反 | 区分 | 件 数 | |
|---------------|-------------|-----|--------|-----------------|-------------------|-----|--------|
| | | 件 数 | 構成率(%) | | | 件 数 | 構成率(%) |
| 悪 質 違 反 | 信 号 無 視 | | 0.0 | 交 差 点 安 全 進 行 | | | 0.0 |
| | 最 高 速 度 | | 0.0 | 過 労 運 転 | | | 0.0 |
| | 通 区 ・ 追 越 | | 0.0 | 安 全 運 転 義 務 違 反 | ハ ン ド ル ・ プ レ ー キ | | 0.0 |
| | 歩 行 者 妨 害 等 | | 0.0 | | 前 方 不 注 意 | 1 | 25.0 |
| | 一 時 不 停 止 | | 0.0 | | 動 静 不 注 視 | 2 | 50.0 |
| | 酒 酔 い 運 転 | | 0.0 | | 安 全 不 確 認 | 1 | 25.0 |
| | 計 | 0 | 0.0 | | 安 全 速 度 | | 0.0 |
| 横 断 禁 止 等 | | | 0.0 | | そ の 他 | | 0.0 |
| 車 間 距 離 不 保 持 | | | 0.0 | 反 計 | | 4 | 100.0 |
| 進 路 変 更 禁 止 | | | 0.0 | そ の 他 | | | 0.0 |
| 右 ・ 左 折 | | | 0.0 | 歩 行 者 の 違 反 | | | 0.0 |
| 優 先 通 行 妨 害 等 | | | 0.0 | 合 計 | | 4 | 100 |

15 ダンプカーの事故

(1) 概況

ダンプカーが第1当事者になった事故は、

| | | | | |
|------|-----|------|------|----------|
| 発生件数 | 57件 | (前年比 | +6件 | 11.8%増) |
| 死者数 | 0人 | (前年比 | -1人 | 100.0%減) |
| 傷者数 | 78人 | (前年比 | +17人 | 27.9%増) |

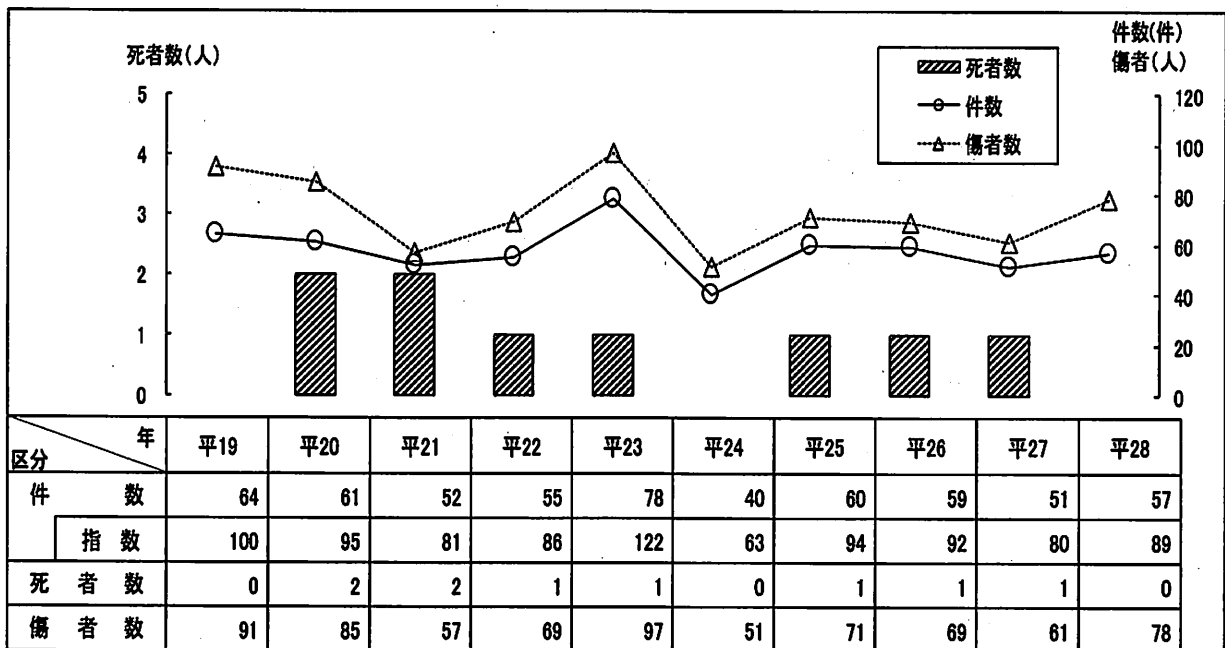
で、発生件数、傷者数は増加したが、死者数は減少した。

ダンプカーが第2当事者になった事故は、

| | | | | |
|------|-----|------|-----|----------|
| 発生件数 | 18件 | (前年比 | -2件 | 10.0%減) |
| 死者数 | 0人 | (前年比 | -2人 | 100.0%減) |
| 傷者数 | 19人 | (前年比 | -4人 | 17.4%減) |

で、発生件数、死者数、傷者数すべてにおいて減少した。

(単位：件・人)



(2) 月別

11月、12月が各8件で最も多く、次いで4月、7月の各7件の順となっている。

(単位：件・人)

| 区分 | 年 | 1月 | 2月 | 3月 | 4月 | 5月 | 6月 | 7月 | 8月 | 9月 | 10月 | 11月 | 12月 | 合計 |
|-----|-----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|-----|-----|-----|----|
| 件数 | 件数 | | 6 | 6 | 7 | 4 | 4 | 7 | | 5 | 2 | 8 | 8 | 57 |
| 死者数 | 死者数 | | | | | | | | | | | | | 0 |
| 傷者数 | 傷者数 | | 13 | 6 | 9 | 4 | 6 | 11 | | 5 | 4 | 12 | 8 | 78 |

(3) 年齢別・免許年数経過別

年齢別では、50歳代が12件で最も多く、次いで30歳代の11件となっている。また、免許経過年数では、10年以上が44件でダンプ事故の77.2パーセントを占めている。

(単位：件)

| 区分 | 年齢 | 24歳以下 | 25～29歳 | 30歳代 | 40歳代 | 50歳代 | 60～64歳 | 高齢者 (65歳以上) | 合計 |
|-------|----|-------|--------|------|------|------|--------|----------------|----|
| 1年未満 | | | | | | | | | 0 |
| 1～2年 | | 1 | | | 1 | 1 | | | 3 |
| 2～3年 | | | | | | | | | 0 |
| 3～4年 | | 2 | | | | | | | 2 |
| 4～5年 | | | | | | | | | 0 |
| 10年未満 | | 2 | 1 | 5 | | | | | 8 |
| 10年以上 | | | 1 | 6 | 8 | 11 | 9 | 9 | 44 |
| 無免許 | | | | | | | | | 0 |
| 合計 | | 5 | 2 | 11 | 9 | 12 | 9 | 9 | 57 |

(4) 違反別

前方不注意、動静不注視が各14件でダンプ事故の各24.6パーセントを占め最も多くなっている。悪質違反は9件で、昨年よりも10件減少し、うち一時不停止が4件と悪質違反の44.4%を占めている。

(単位：件・%)

| 違反 | 区分 | 件数 | | 違反 | 区分 | 件数 | |
|---------|--------|------|--------|----------|-----------|----|--------|
| | | 件 | 構成率(%) | | | 件 | 構成率(%) |
| 悪質違反 | 信号無視 | 2 | 3.5 | 交差点安全進行 | | 1 | 1.8 |
| | 最高速度 | | 0.0 | | 徐行違反 | | |
| | 通区・追越 | | 0.0 | 安全運転義務違反 | ハンドル・ブレーキ | 2 | 3.5 |
| | 歩行者妨害等 | 3 | 5.3 | | 前方不注意 | 14 | 24.6 |
| | 一時不停止 | 4 | 7.0 | | 動静不注視 | 14 | 24.6 |
| | 酒酔い運転 | | 0.0 | | 安全不確認 | 8 | 14.0 |
| 計 | 9 | 15.8 | 安全速度 | 2 | 3.5 | | |
| 横断禁止等 | | 2 | 3.5 | その他 | | | 0.0 |
| 車間距離不保持 | | | 0.0 | 計 | | 40 | 70.2 |
| 進路変更禁止 | | 2 | 3.5 | その他 | | 1 | 1.8 |
| 右・左折 | | | 0.0 | 歩行者の違反 | | | 0.0 |
| 優先通行妨害等 | | 2 | 3.5 | 合計 | | 57 | 100.0 |

(5) 用途別

自家用ダンプの事故が多く、第1当事者では89.5パーセント、第2当事者では77.8パーセントを占めている。

(単位：件・人)

| 用途 | 区分 | 件数 | 死者 | 傷者 |
|-------|-----|----|----|----|
| 第1当事者 | 事業用 | 6 | | 10 |
| | 自家用 | 51 | | 68 |
| | 合計 | 57 | 0 | 78 |

(単位：件・人)

| 用途 | 区分 | 件数 | 死者 | 傷者 |
|-------|-----|----|----|----|
| 第2当事者 | 事業用 | 4 | | 4 |
| | 自家用 | 14 | | 15 |
| | 合計 | 18 | 0 | 19 |

16 安全運転管理者選任事業所の事故

(1) 概況

県内で発生した安全運転管理者選任事業所（以下安管という。）従業員の事故は、

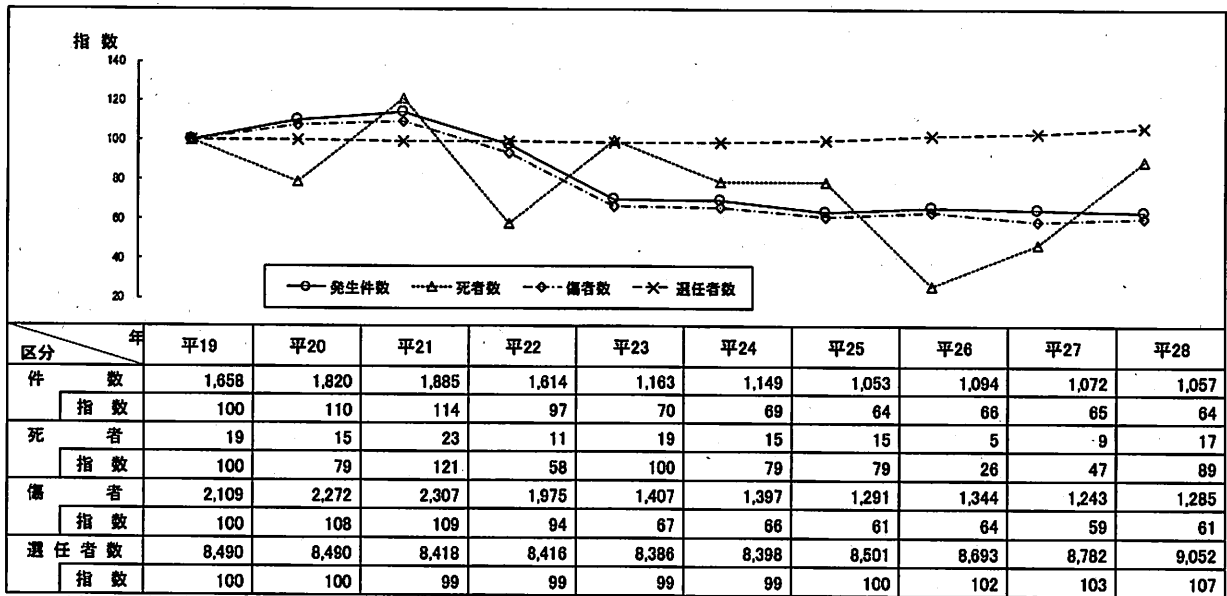
発生件数 1,057件（前年比 -15件 1.4%減）

死者数 17人（前年比 +8人 88.9%増）

傷者数 1,285人（前年比 +42人 3.4%増）

で、発生件数は減少したが、死者数、傷者数は増加した。

（単位：件・人）



（注）選任数は各年12月末の数値

(2) 県内に所在する安管の事故

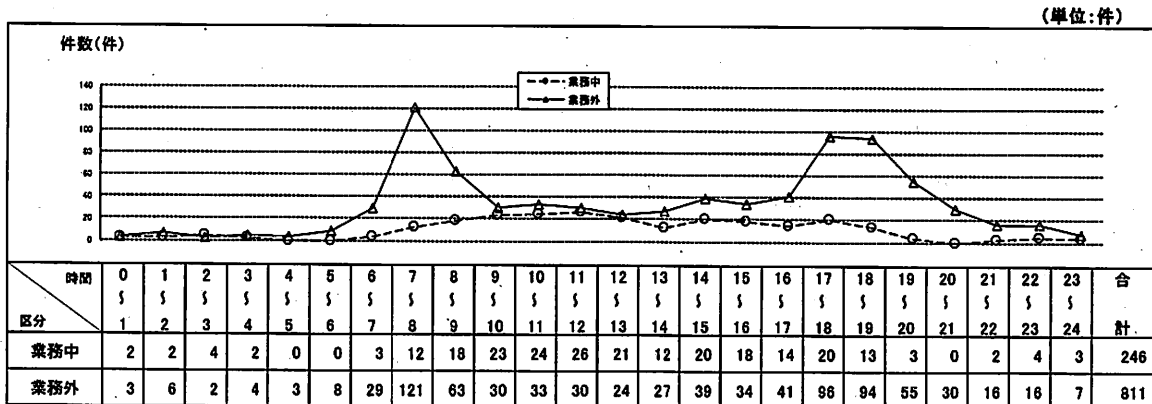
業務外の事故が安管事業所事故の76.7パーセントを占めている。

ア 時間別

業務中、業務外ともに朝夕の通勤時間帯の発生が多い。

（単位：件・人・%）

| 区分 | 件数 | | 死者 | 傷者 |
|------|-----|-------|----|-----|
| | 件数 | 割合(%) | | |
| 業務中 | 246 | 23.3 | 3 | 313 |
| 業務外 | 811 | 76.7 | 14 | 972 |
| 通勤 | 383 | 36.2 | 3 | 455 |
| 私用中 | 428 | 40.5 | 11 | 517 |
| 調査不能 | 0 | 0.0 | 0 | 0 |



イ 車種別・用途別

(7) 車種別

業務中では、普通乗用車が80件32.5パーセント、次いで普通貨物車が64件で26.0パーセントを占めている。

業務外では、普通乗用車が459件と最も多く56.6パーセントを占めている。

(単位：件・%)

| 区分 | 車種 | 乗用車 | | | | 貨物車 | | | | 特殊車 | 二輪車 | | | | | 合計 | |
|-----|--------|-----|------|------|------|------|------|------|------|-----|-----|-----|------|-----|------|-----|-----|
| | | 大型 | 中型 | 普通 | 軽 | 計 | 大型 | 中型 | 普通 | | 軽 | 計 | 小型二輪 | 軽二輪 | 二種原付 | | 原付 |
| 業務中 | | 6 | 80 | 28 | 114 | 32 | 64 | 31 | 127 | 1 | | | | 2 | 2 | 4 | 246 |
| | 構成率(%) | 2.4 | 32.5 | 11.4 | 46.3 | 13.0 | 26.0 | 12.6 | 51.6 | 0.4 | 0.0 | 0.0 | 0.8 | 0.8 | 1.6 | 100 | |
| 業務外 | | | 459 | 302 | 761 | 4 | 21 | 20 | 45 | | 1 | 1 | 2 | 1 | 5 | 811 | |
| | 構成率(%) | 0.0 | 56.6 | 37.2 | 93.8 | 0.5 | 2.6 | 2.5 | 5.5 | 0.0 | 0.1 | 0.1 | 0.2 | 0.1 | 0.6 | 100 | |

(イ) 用途別

用途別に業務中の事故をみると、自家用・その他が219件で最も多く、業務中事故の89.0パーセントを占めている。

代行運転の事故は7件で、代行車が5件、随伴車（代行会社の車両）が2件となっている。

(単位：件・%)

| 区分 | 車種 | 事業用 | 自家用 | | | | | 計 | その他 | 合計 | |
|-----|--------|-----|-------|--------|------|-----|-----|------|------|-----|-----|
| | | | レンタカー | スクールバス | 代行運転 | | その他 | | | | |
| | | | | | 代 | 行 | 随 | 伴 | | | |
| 業務中 | | 13 | 6 | | 5 | 2 | | 219 | 232 | 1 | 246 |
| | 構成率(%) | 5.3 | 2.4 | 0.0 | 2.0 | 0.8 | | 89.0 | 94.3 | 0.4 | 100 |
| 業務外 | | 1 | 5 | | | | | 805 | 810 | | 811 |
| | 構成率(%) | 0.1 | 0.6 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | | 99.3 | 99.9 | 0.0 | 100 |

ウ 事故類型別

業務中、業務外とも車両相互の割合が高く、なかでも追突が業務中で53.3パーセント、業務外で45.7パーセントを占めている。

(単位：件・%)

| 区分 | 類型 | 人対車両 | | | 車両相互 | | | | | | 車両単独 | | | 列車 | 合計 | | |
|-----|--------|------|-----|-----|------|------|------|-------|-------|-----|------|-------|------|-----|-----|-----|-----|
| | | 横断 | その他 | 計 | 正面衝突 | 追突 | 出会い頭 | 後退・転回 | 右・左折時 | その他 | 計 | 工作物衝突 | 路外逸脱 | | | その他 | 計 |
| 業務中 | | 17 | 6 | 23 | 4 | 131 | 48 | 12 | 13 | 11 | 219 | 2 | | 2 | 4 | 246 | |
| | 構成率(%) | 6.9 | 2.4 | 9.3 | 1.6 | 53.3 | 19.5 | 4.9 | 5.3 | 4.5 | 89.0 | 0.8 | 0.0 | 0.8 | 1.6 | 0.0 | 100 |
| 業務外 | | 49 | 30 | 79 | 36 | 371 | 193 | 24 | 71 | 27 | 722 | 7 | 1 | 1 | 9 | 1 | 811 |
| | 構成率(%) | 6.0 | 3.7 | 9.7 | 4.4 | 45.7 | 23.8 | 3.0 | 8.8 | 3.3 | 89.0 | 0.9 | 0.1 | 0.1 | 1.1 | 0.1 | 100 |

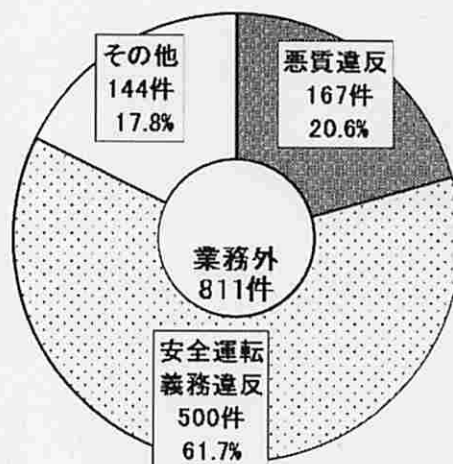
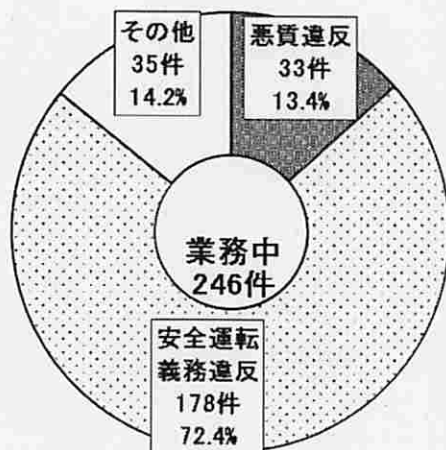
エ 違反別

業務中、業務外とも安全運転義務違反の割合が最も高く、業務中で 72.4 パーセント、業務外で 61.7 パーセントを占めている。

悪質違反では、業務中、業務外とも一時不停止と歩行者妨害等の占める割合が高い。

(単位：件・%)

| 違反 | 区分 | 業務中 | | 業務外 | | 違反 | 区分 | 業務中 | | 業務外 | |
|---------|--------|---------|---------|---------|---------|-----------|----|---------|---------|-----|------|
| | | 構成率 (%) | 構成率 (%) | 構成率 (%) | 構成率 (%) | | | 構成率 (%) | 構成率 (%) | | |
| 悪質違反 | 信号無視 | 5 | 2.0 | 32 | 3.9 | 徐行違反 | | 4 | 1.6 | 7 | 0.9 |
| | 最高速度 | | 0.0 | 2 | 0.2 | 過労運転 | | | 0.0 | 1 | 0.1 |
| | 通区・追越 | 2 | 0.8 | 38 | 4.7 | ハンドル・ブレーキ | | 16 | 6.5 | 42 | 5.2 |
| | 歩行者妨害等 | 13 | 5.3 | 42 | 5.2 | 安全運転義務違反 | | 77 | 31.3 | 211 | 26.0 |
| | 一時不停止 | 13 | 5.3 | 52 | 6.4 | 前方不注意 | | 48 | 19.5 | 157 | 19.4 |
| | 酒酔い運転 | | 0.0 | 1 | 0.1 | 動静不注意 | | 32 | 13.0 | 78 | 9.6 |
| 計 | | 33 | 13.4 | 167 | 20.6 | 安全不確認 | | 3 | 1.2 | 9 | 1.1 |
| 横断禁止等 | | 4 | 1.6 | 23 | 2.8 | 安全速度 | | 1 | 0.4 | 1 | 0.1 |
| 車間距離不保持 | | 1 | 0.4 | | 0.0 | 予測不適 | | 1 | 0.4 | 1 | 0.1 |
| 進路変更禁止 | | 1 | 0.4 | 4 | 0.5 | その他 | | 1 | 0.4 | 2 | 0.2 |
| 右・左折 | | 2 | 0.8 | 3 | 0.4 | 計 | | 178 | 72.4 | 500 | 61.7 |
| 優先通行妨害等 | | 12 | 4.9 | 68 | 8.4 | 安全不確認ドア開放 | | 1 | 0.4 | | 0.0 |
| 交差点安全進行 | | 10 | 4.1 | 36 | 4.4 | その他 | | | 0.0 | 2 | 0.2 |
| | | | | | | 合計 | | 246 | 100.0 | 811 | 100 |



オ 原因別

業務中、業務外とも、発見の遅れが 65 パーセント以上の高い割合を占めている。

(単位：件・%)

| 原因 | 区分 | 業務中 | | 業務外 | |
|--------|----|---------|---------|---------|---------|
| | | 構成率 (%) | 構成率 (%) | 構成率 (%) | 構成率 (%) |
| 発見の遅れ | | 167 | 67.9 | 552 | 68.1 |
| 判断の誤り等 | | 62 | 25.2 | 204 | 25.2 |
| 操作上の誤り | | 17 | 6.9 | 55 | 6.8 |
| 調査不能 | | | 0.0 | | 0.0 |
| 合計 | | 246 | 100 | 811 | 100 |

17 県外居住者の事故

(1) 概況

県外居住者が第1当事者となった事故は、

発生件数 421件 (前年比 -45件 9.7%減)

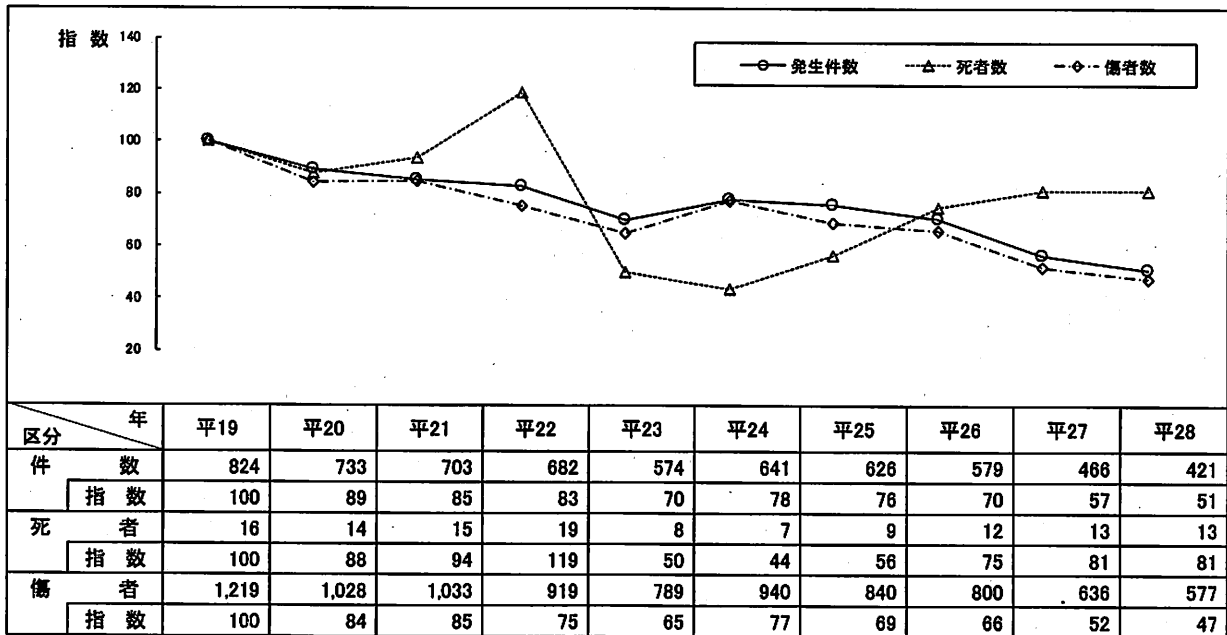
死者数 13人 (前年比 ±0人)

傷者数 577人 (前年比 -59人 9.3%減)

で、発生件数、傷者数は減少したが、死者数は同数であった。

死者数に増減はあるが、全体的には減少傾向にある。

(単位：件・人)



(2) 月別

8月が58件で最も多く、次いで10月の51件となっている。

全事故に占める割合でみると、8月が11.4パーセントで最も高く、最も低い9月(4.8%)と比較すると6.6ポイントの差となっている。

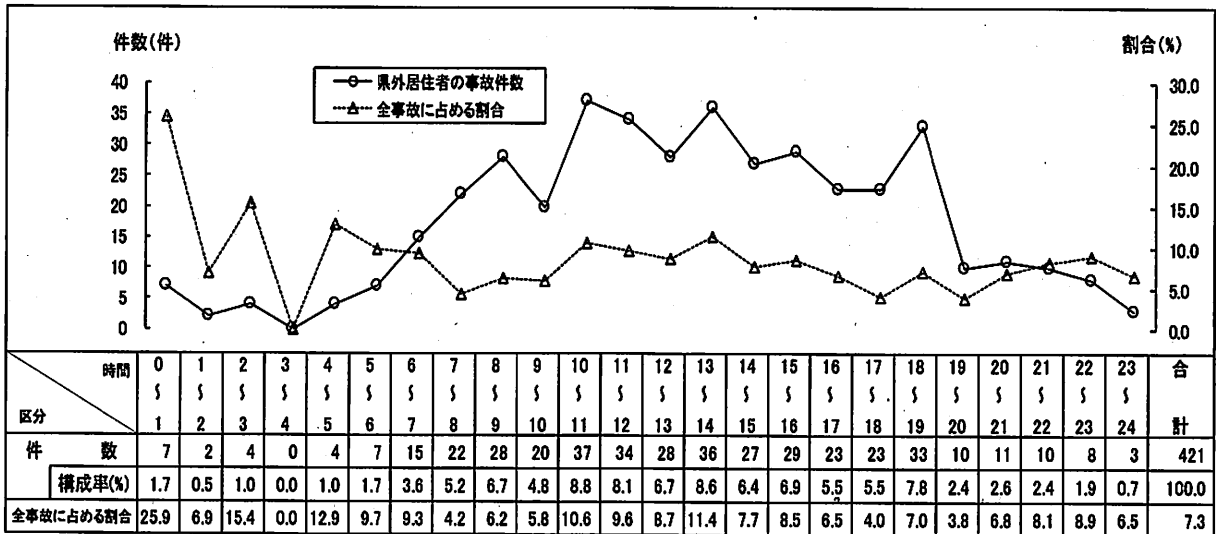
(単位：件・人・%)

| 区 分 | | 月 | | | | | | | | | | | | 合計 |
|-------|-----------|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|------|-----|-----|-----|-----|-------|
| | | 1月 | 2月 | 3月 | 4月 | 5月 | 6月 | 7月 | 8月 | 9月 | 10月 | 11月 | 12月 | |
| 全 事 故 | | 451 | 459 | 475 | 448 | 463 | 440 | 457 | 507 | 457 | 533 | 503 | 609 | 5,802 |
| 県外居住者 | 件 数 | 36 | 28 | 38 | 30 | 43 | 26 | 26 | 58 | 22 | 51 | 28 | 35 | 421 |
| | 全事故に占める割合 | 8.0 | 6.1 | 8.0 | 6.7 | 9.3 | 5.9 | 5.7 | 11.4 | 4.8 | 9.6 | 5.6 | 5.7 | 7.3 |
| | 死 者 | | | 2 | 3 | 3 | 1 | 1 | 1 | | 1 | 1 | | 13 |
| | 傷 者 | 47 | 37 | 55 | 47 | 58 | 34 | 37 | 74 | 30 | 81 | 34 | 43 | 577 |

(3) 時間別

発生件数が最も多いのは、10～11時の37件、次いで13～14時の36件の順となっている。

また、全事故に占める割合でみると、0～1時の25.9パーセントが最も高く、次いで2～3時の15.4パーセントとなっている。
(単位：件・%)



(4) 道路別

国道での発生が213件で、県外居住者事故の50.6パーセントを占めている。特に、国道4号は69件と国道事故の32.4パーセントを占めている。

全事故に占める割合では、高速道路が64.7パーセントと最も高く、次いで幹線国道の4号の順となっている。
(単位：件・%)

| 区分 | 道路 | | | | | | | | | | | | 合計 |
|--------------|------|------|------|------|------|------|------------|------|------|------------|-------|-------|----|
| | 国 道 | | | | | | 三 桁 国 道 | 計 | 県 道 | 市 村 町 道 | 高 速 道 | そ の 他 | |
| | 4 号 | 6 号 | 13 号 | 49 号 | 計 | | | | | | | | |
| 件数 | 69 | 48 | 9 | 26 | 152 | 61 | 213 | 74 | 73 | 44 | 17 | 421 | |
| 構成率(%) | 16.4 | 11.4 | 2.1 | 6.2 | 36.1 | 14.5 | 50.6 | 17.6 | 17.3 | 10.5 | 4.0 | 100.0 | |
| 全事故に占める割合(%) | 14.6 | 11.7 | 8.7 | 9.3 | 12.0 | 10.0 | 11.4 | 5.2 | 3.4 | 64.7 | 5.5 | 7.3 | |

(5) 当事者別

普通乗用車が203件で最も多く、県外居住者事故の48.2パーセントを占めている。

全事故に占める割合でみると、大型貨物車が41.7パーセントと高い割合となっている。

(単位：件・%)

| 区分 | 乗 用 車 | | | | | 貨 物 車 | | | | | 二 輪 車 | | | 特殊車 | 自転車 | 歩行者 | 合計 |
|----------|-------|------|------|------|------|-------|------|------|-----|------|-------|-----|------|------|-----|-----|-------|
| | 大 型 | 中 型 | 普 通 | 軽 | 計 | 大 型 | 中 型 | 普 通 | 軽 | 計 | 自 動 車 | 原 付 | 計 | | | | |
| 件数 | | 1 | 203 | 62 | 266 | 48 | 35 | 51 | 12 | 146 | 5 | 1 | 6 | 2 | 1 | | 421 |
| 構成率(%) | 0.0 | 0.2 | 48.2 | 14.7 | 63.2 | 11.4 | 8.3 | 12.1 | 2.9 | 34.7 | 1.2 | 0.2 | 1.4 | 0.5 | 0.2 | 0.0 | 100.0 |
| 全体に占める割合 | 0.0 | 10.0 | 6.9 | 3.5 | 5.7 | 41.7 | 28.0 | 15.0 | 2.9 | 14.8 | 29.4 | 3.2 | 12.5 | 33.3 | 3.2 | 0.0 | 7.3 |

(6) 年齢別

高齢者が57件で最も多く、次いで40～44歳が50件となっている。

全事故に占める割合については、40～44歳の10.2パーセントが最も高くなっている。

(単位：件・%)

| 区分 | 年齢 | 子ども | 高校生 | その他 10歳代 | 20 24 | 25 29 | 30 34 | 35 39 | 40 44 | 45 49 | 50 54 | 55 59 | 60～ 64歳 | 高齢者 | 合計 |
|----------|----|-----|-----|-------------|----------|----------|----------|----------|----------|----------|----------|----------|------------|------|-------|
| 件数 | | | | 17 | 34 | 37 | 35 | 41 | 50 | 41 | 36 | 35 | 38 | 57 | 421 |
| 構成率(%) | | 0.0 | 0.0 | 4.0 | 8.1 | 8.8 | 8.3 | 9.7 | 11.9 | 9.7 | 8.6 | 8.3 | 9.0 | 13.5 | 100.0 |
| 全体に占める割合 | | 0.0 | 0.0 | 7.4 | 5.1 | 6.5 | 7.7 | 8.9 | 10.2 | 9.4 | 8.8 | 9.2 | 8.5 | 4.7 | 7.3 |

(7) 通行目的別

私用中が225件で県外居住者事故の53.4パーセントを占めており、特に、観光が79件で最も多い。

業務中の事故は170件発生し、40.4パーセントを占め死者数は6人となっている。

(単位：件・人・%)

| 通行目的 | 区分 | 件数 | 構成率(%) | 死者 | 傷者 |
|------|------|-------|--------|-----|-----|
| 業務 | 業務 | 170 | 40.4 | 6 | 231 |
| | 通勤 | 25 | 5.9 | 1 | 27 |
| | 通学 | 1 | 0.2 | | 1 |
| 私用 | 観光 | 79 | 18.8 | 2 | 122 |
| | ドライブ | 8 | 1.9 | 2 | 7 |
| | 散歩 | | 0.0 | | |
| | 飲食 | 6 | 1.4 | | 7 |
| | 買物 | 29 | 6.9 | | 37 |
| | 訪問 | 16 | 3.8 | | 26 |
| | 帰省 | 38 | 9.0 | 1 | 52 |
| その他 | 49 | 11.6 | 1 | 67 | |
| 計 | 225 | 53.4 | 6 | 318 | |
| 不明 | | | 0.0 | | |
| 合計 | 421 | 100.0 | 13 | 577 | |

(8) 違反別

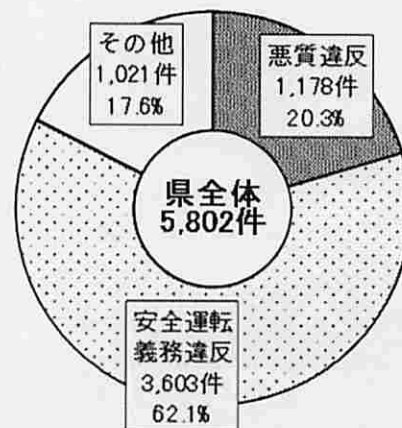
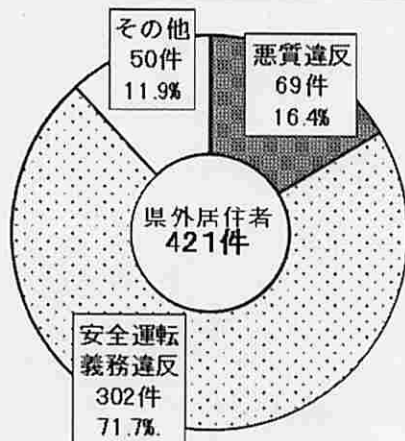
安全運転義務違反の占める割合が71.7パーセントと高く、なかでも前方不注意が139件と最も多い。

また、悪質違反のなかでは一時不停止及び信号無視が各20件と最も多い。

全事故と比較すると、安全運転義務違反の割合が、9.6ポイント高くなっている。

(単位：件・%)

| 違反 | 区分 | 件数 | 構成率(%) | 違反 | 区分 | 件数 | 構成率(%) |
|---------|--------|------|--------|----------|-----------|-----|--------|
| 悪質違反 | 信号無視 | 20 | 4.8 | 安全運転義務違反 | 交差点安全進行 | 12 | 2.9 |
| | 最高速度 | 3 | 0.7 | | 徐行 | 2 | 0.5 |
| | 追越 | 18 | 4.3 | | ハンドル・ブレーキ | 29 | 6.9 |
| | 歩行者妨害等 | 6 | 1.4 | | 前方不注意 | 139 | 33.0 |
| | 一時不停止 | 20 | 4.8 | | 動静不注視 | 94 | 22.3 |
| | 酒酔い運転 | 2 | 0.5 | | 安全不確認 | 33 | 7.8 |
| 計 | 69 | 16.4 | 安全速度 | 6 | 1.4 | | |
| 過労運転 | 6 | 1.4 | その他 | 1 | 0.2 | | |
| 横断禁止 | 5 | 1.2 | 計 | 302 | 71.7 | | |
| 進路変更禁止 | 2 | 0.5 | その他 | | 0.0 | | |
| 折 | | 0.0 | 歩行者の違反 | | 0.0 | | |
| 優先通行妨害等 | 23 | 5.5 | 合計 | 421 | 100.0 | | |



(9) 市町村別

(単位：件・%)

| 順位 | 市町村 | 県外者数 | 全件数 | 割合 |
|----|-------|------|------|------|
| 1 | いわき市 | 64 | 1327 | 4.8 |
| 2 | 郡山市 | 51 | 1129 | 4.5 |
| 3 | 福島市 | 43 | 880 | 4.9 |
| 4 | 南相馬市 | 28 | 237 | 11.8 |
| 5 | 会津若松市 | 18 | 345 | 5.2 |
| 6 | 二本松市 | 15 | 104 | 14.4 |
| 7 | 白河市 | 15 | 200 | 7.5 |
| 8 | 本宮市 | 10 | 117 | 8.5 |
| 9 | 猪苗代町 | 9 | 69 | 13.0 |
| 10 | 相馬市 | 9 | 107 | 8.4 |
| 11 | 西郷村 | 9 | 62 | 14.5 |
| 12 | 伊達市 | 8 | 104 | 7.7 |
| 13 | 会津坂下町 | 7 | 54 | 13.0 |
| 14 | 国見町 | 7 | 16 | 43.8 |
| 15 | 新地町 | 7 | 17 | 41.2 |
| 16 | 下郷町 | 6 | 26 | 23.1 |
| 17 | 棚倉町 | 5 | 35 | 14.3 |
| 18 | 南会津町 | 5 | 28 | 17.9 |
| 19 | 泉崎村 | 5 | 27 | 18.5 |
| 20 | 大玉村 | 5 | 34 | 14.7 |
| 21 | 楢葉町 | 4 | 15 | 26.7 |
| 22 | 広野町 | 4 | 26 | 15.4 |
| 23 | 須賀川市 | 4 | 221 | 1.8 |
| 24 | 磐梯町 | 3 | 20 | 15.0 |
| 25 | 喜多方市 | 3 | 70 | 4.3 |
| 26 | 田村市 | 3 | 62 | 4.8 |
| 27 | 矢吹町 | 3 | 56 | 5.4 |
| 28 | 天栄村 | 2 | 8 | 25.0 |
| 29 | 北塩原村 | 2 | 8 | 25.0 |
| 30 | 富岡町 | 2 | 10 | 20.0 |

| 順位 | 市町村 | 県外者数 | 全件数 | 割合 |
|----|-------|------|-----|-------|
| 31 | 矢祭町 | 2 | 10 | 20.0 |
| 32 | 会津美里町 | 2 | 18 | 11.1 |
| 33 | 飯館村 | 2 | 15 | 13.3 |
| 34 | 湯川村 | 2 | 13 | 15.4 |
| 35 | 只見町 | 2 | 3 | 66.7 |
| 36 | 桑折町 | 2 | 22 | 9.1 |
| 37 | 檜枝岐村 | 1 | 1 | 100.0 |
| 38 | 石川町 | 1 | 27 | 3.7 |
| 39 | 中島村 | 1 | 8 | 12.5 |
| 40 | 大熊町 | 1 | 3 | 33.3 |
| 41 | 鏡石町 | 1 | 40 | 2.5 |
| 42 | 川内村 | 1 | 1 | 100.0 |
| 43 | 三春町 | 1 | 37 | 2.7 |
| 44 | 西会津町 | 1 | 6 | 16.7 |
| 45 | 浅川町 | 1 | 5 | 20.0 |
| 46 | 玉川村 | 0 | 8 | 0.0 |
| 47 | 平田村 | 0 | 11 | 0.0 |
| 48 | 川俣町 | 0 | 35 | 0.0 |
| 49 | 古殿町 | 0 | 4 | 0.0 |
| 50 | 塙町 | 0 | 9 | 0.0 |
| 51 | 鮫川村 | 0 | 3 | 0.0 |
| 52 | 小野町 | 0 | 21 | 0.0 |
| 53 | 柳津町 | 0 | 6 | 0.0 |
| 54 | 三島町 | 0 | 0 | 0.0 |
| 55 | 金山町 | 0 | 3 | 0.0 |
| 56 | 昭和村 | 0 | 0 | 0.0 |
| 57 | 双葉町 | 0 | 1 | 0.0 |
| 58 | 浪江町 | 0 | 9 | 0.0 |
| 59 | 葛路村 | 0 | 1 | 0.0 |

(注) 高速道路で発生した交通事故を除く。

(10) 居住県別

(単位：件・人・%)

| 区分 | 本年 | | | | 前年 | | | |
|-----|-----|--------|----|-----|-----|--------|----|-----|
| | 件数 | 構成率(%) | 死者 | 傷者 | 件数 | 構成率(%) | 死者 | 傷者 |
| 北海道 | 4 | 1.0 | 1 | 6 | 8 | 1.7 | 1 | 7 |
| 青森 | 3 | 0.7 | | 4 | 7 | 1.5 | | 14 |
| 岩手 | 7 | 1.7 | 1 | 9 | 11 | 2.4 | | 20 |
| 宮城 | 119 | 28.3 | 1 | 154 | 102 | 21.9 | 1 | 143 |
| 秋田 | 7 | 1.7 | | 11 | 11 | 2.4 | | 12 |
| 山形 | 22 | 5.2 | | 36 | 26 | 5.6 | 1 | 27 |
| 東京 | 29 | 6.9 | 2 | 39 | 41 | 8.8 | 1 | 51 |
| 茨城 | 69 | 16.4 | 2 | 89 | 82 | 17.6 | 4 | 103 |
| 栃木 | 39 | 9.3 | | 57 | 51 | 10.9 | 1 | 76 |
| 群馬 | 10 | 2.4 | 1 | 15 | 9 | 1.9 | 1 | 14 |
| 埼玉 | 32 | 7.6 | 1 | 43 | 26 | 5.6 | | 30 |
| 千葉 | 17 | 4.0 | 1 | 33 | 16 | 3.4 | 1 | 20 |
| 神奈川 | 18 | 4.3 | | 21 | 21 | 4.5 | 1 | 25 |
| 新潟 | 18 | 4.3 | 3 | 24 | 23 | 4.9 | | 32 |
| 山梨 | | 0.0 | | | 1 | 0.2 | | 3 |
| 長野 | 2 | 0.5 | | 2 | 2 | 0.4 | 1 | 2 |
| 静岡 | 4 | 1.0 | | 6 | 5 | 1.1 | | 7 |
| 富山 | 1 | 0.2 | | 2 | | 0.0 | | |
| 石川 | | 0.0 | | | | 0.0 | | |
| 福井 | | 0.0 | | | 1 | 0.2 | | 1 |
| 岐阜 | 1 | 0.2 | | 1 | 2 | 0.4 | | 4 |
| 愛知 | 3 | 0.7 | | 3 | 7 | 1.5 | | 10 |
| 滋賀 | 2 | 0.5 | | 2 | 1 | 0.2 | | 3 |
| 三重 | 1 | 0.2 | | 1 | 1 | 0.2 | | 1 |
| 京都 | 1 | 0.2 | | 1 | 3 | 0.6 | | 4 |
| 大阪 | 4 | 1.0 | | 7 | 2 | 0.4 | | 4 |
| 兵庫 | 2 | 0.5 | | 4 | 3 | 0.6 | | 15 |
| 奈良 | 1 | 0.2 | | 1 | 1 | 0.2 | | 2 |
| 和歌山 | | 0.0 | | | 1 | 0.2 | | 1 |
| 鳥取 | | 0.0 | | | | 0.0 | | |
| 島根 | | 0.0 | | | | 0.0 | | |
| 岡山 | 1 | 0.2 | | 1 | 1 | 0.2 | | 1 |
| 広島 | 2 | 0.5 | | 3 | | 0.0 | | |
| 山口 | | 0.0 | | | | 0.0 | | |
| 香川 | | 0.0 | | | | 0.0 | | |
| 愛媛 | | 0.0 | | | | 0.0 | | |
| 徳島 | 1 | 0.2 | | 1 | | 0.0 | | |
| 高知 | | 0.0 | | | | 0.0 | | |
| 福岡 | | 0.0 | | | | 0.0 | | |
| 佐賀 | | 0.0 | | | | 0.0 | | |
| 長門 | | 0.0 | | | | 0.0 | | |
| 熊本 | | 0.0 | | | 1 | 0.2 | | 1 |
| 大分 | | 0.0 | | | | 0.0 | | |
| 宮崎 | 1 | 0.2 | | 1 | | 0.0 | | |
| 鹿児島 | | 0.0 | | | | 0.0 | | |
| 沖縄 | | 0.0 | | | | 0.0 | | |
| 合計 | 421 | 100 | 13 | 577 | 466 | 100 | 13 | 633 |

18 道路環境等

(1) 道路形状別

交差点での事故(付近も含む)は、3,084件で全事故の53.2パーセントを占めている。

交差点事故を交差点形状で見ると、第1進入路「中」が1,229件で最も多く、交差点事故の39.9パーセントを占め、次いで交差点付近が1,099件となっている。

(単位：件・人・%)

| 区分 道路形状 | 件数 | | 死者 | 傷者 |
|------------|--------|--------|------|-------|
| | 件数 | 構成率(%) | | |
| 交差点 | 大 | 435 | 7.5 | 515 |
| | 中 | 1,229 | 21.2 | 15 |
| | 小 | 321 | 5.5 | 1 |
| | 付近 | 1,099 | 18.9 | 17 |
| | 計 | 3,084 | 53.2 | 33 |
| 単路 | トンネル | 26 | 0.4 | 41 |
| | 橋 | 64 | 1.1 | 1 |
| | カーブ・屈折 | 193 | 3.3 | 17 |
| | その他 | 2,137 | 36.8 | 39 |
| | 計 | 2,420 | 41.7 | 57 |
| 踏切 | 3 | 0.1 | 3 | |
| 一般交通の場所 | 295 | 5.1 | | 332 |
| 合計 | 5,802 | 100 | 90 | 7,112 |

(単位：件・人・%)

| 区分 交差点第1進入路 | 件数 | | 死者 | 傷者 |
|------------------------|-------|--------|------|-------|
| | 件数 | 構成率(%) | | |
| 大 (13m以上) | 交差路 小 | 40 | 2.0 | 46 |
| | 交差路 中 | 179 | 9.0 | 1 |
| | 交差路 大 | 102 | 5.1 | 120 |
| | 計 | 321 | 16.2 | 1 |
| 中 (5.5m以上 13m未満) | 交差路 小 | 160 | 8.1 | 5 |
| | 交差路 中 | 925 | 46.6 | 8 |
| | 交差路 大 | 144 | 7.3 | 2 |
| | 計 | 1,229 | 61.9 | 15 |
| 小 (5.5m未満) | 交差路 小 | 115 | 5.8 | 135 |
| | 交差路 中 | 275 | 13.9 | 326 |
| | 交差路 大 | 45 | 2.3 | 54 |
| | 計 | 435 | 21.9 | 0 |
| 合計 | 1,985 | 100 | 16 | 2,311 |

(2) 道路線形別

直線での事故は5,253件で全事故の90.5パーセントを占めている。

一方、カーブ・屈曲での事故は254件で全事故の4.4パーセントとなっている。

勾配で見ると、上り坂は186件(全事故の3.2%)、下り坂は276件(全事故の4.8%)、平坦は5,045件(全事故の87.0%)となっている。

(単位：件・人・%)

| 区分 道路線形 | 件数 | | 死者 | | |
|------------|-------|--------|------|-----|---|
| | 件数 | 構成率(%) | | | |
| カーブ・屈折 | 右 | 上り | 21 | 0.4 | 1 |
| | | 下り | 33 | 0.6 | 4 |
| | | 平坦 | 68 | 1.2 | 4 |
| | 左 | 上り | 15 | 0.3 | 3 |
| | | 下り | 30 | 0.5 | 1 |
| | | 平坦 | 87 | 1.5 | 7 |
| 計 | 254 | 4.4 | 20 | | |
| 直線 | 上り | 150 | 2.6 | 2 | |
| | 下り | 213 | 3.7 | 8 | |
| | 平坦 | 4,890 | 84.3 | 60 | |
| | 計 | 5,253 | 90.5 | 70 | |
| 一般交通の場所 | 295 | 5.1 | | | |
| 合計 | 5,802 | 100.0 | 90 | | |

(3) 地形別

(単位：件・人・%)

市街地での事故が3,583件で、全事故の61.8パーセントを占めている。

なお、市街地の事故では、市街地
 その他での事故が多い。

| 地形 | 区分 | 件数 | | 死者 | 傷者 |
|------|--------|-------|--------|----|-------|
| | | 件数 | 構成率(%) | | |
| 市街地 | 人口集中地区 | 1,503 | 25.9 | 12 | 1,792 |
| | その他 | 2,080 | 35.8 | 20 | 2,476 |
| | 計 | 3,583 | 61.8 | 32 | 4,268 |
| 非市街地 | | 2,219 | 38.2 | 58 | 2,844 |
| 合計 | | 5,802 | 100 | 90 | 7,112 |

(注) 市街地：道路に沿っておおむね500メートル以上にわたって、住宅、事業所又は工場等の建造物が連立し、又はこれらが混在して連立している状態であって、その地域における建造物及び敷地の占める割合が80パーセント以上になる、いわゆる市街地的形態をなしている地域。

(4) 道路幅員別

幅員「5.5m以上9.0m未満」の道路での事故が1,634件で最も多く、全事故の28.2パーセントを占めている。

(単位：件・人・%)

| 区分 | 幅員 | 幅員 | | | | | | 交差点 | | | その他 | 合計 |
|----|--------|--------|--------|--------|--------|---------|---------|-----|-------|-----|-----|-------|
| | | 3.5m未満 | 3.5m以上 | 5.5m以上 | 9.0m以上 | 13.0m以上 | 19.0m以上 | 小 | 中 | 大 | | |
| 件数 | | 76 | 193 | 1,634 | 827 | 633 | 159 | 435 | 1,229 | 321 | 295 | 5,802 |
| | 構成率(%) | 1.3 | 3.3 | 28.2 | 14.3 | 10.9 | 2.7 | 7.5 | 21.2 | 5.5 | 5.1 | 100 |
| 死者 | | 2 | 2 | 41 | 21 | 6 | 2 | | 15 | 1 | | 90 |
| 傷者 | | 90 | 224 | 2,030 | 1,097 | 828 | 200 | 515 | 1,421 | 375 | 332 | 7,112 |

(5) 道路状態別

乾燥した舗装路での発生が4,815件で最も多く、全事故の83.0パーセントを占めている。

(単位：件・人・%)

| 地形 | 路面状態 | 舗装 | | | | | 計 | 非舗装 | 合計 |
|----|--------|-------|-------|-----|-----|-------|-----|-------|----|
| | | 乾燥 | 湿潤 | 凍結 | 積雪 | | | | |
| 件数 | | 4,815 | 854 | 83 | 38 | 5,790 | 12 | 5,802 | |
| | 構成率(%) | 83.0 | 14.7 | 1.4 | 0.7 | 99.8 | 0.2 | 100.0 | |
| 死者 | | 72 | 16 | | | 88 | 2 | 90 | |
| 傷者 | | 5,874 | 1,073 | 108 | 44 | 7,099 | 13 | 7,112 | |

(6) 中央分離施設別

中央線がペイントされた道路での発生が2,801件で最も多く、全事故の48.3パーセントを占めている。

(単位：件・人・%)

| 地形 | 施設 | 中央線 | | | | | 計 | 中央分離なし | その他 | 合計 |
|----|--------|-------|-------|----------|---------|-------|-------|--------|-----|-------|
| | | 中央分離帯 | 高輝度表示 | チャッターバー等 | ポスターコーン | ペイント | | | | |
| 件数 | | 710 | 10 | 56 | 37 | 2,801 | 2,904 | 1,893 | 295 | 5,802 |
| | 構成率(%) | 12.2 | 0.2 | 1.0 | 0.6 | 48.3 | 50.1 | 32.6 | 5.1 | 100.0 |
| 死者 | | 9 | | 1 | 2 | 54 | 57 | 24 | | 90 |
| 傷者 | | 975 | 10 | 69 | 85 | 3,451 | 3,615 | 2,190 | 332 | 7,112 |

19 その他

(単位：件・人・%)

(1) 特殊事故

特殊事故は1,021件で、全事故の17.6パーセントを占め、約5.7件に1件の割合で発生している。件数が多いのは次のとおりで

- ・多重事故879件
全事故の 6.6件に1件
 - ・ひき逃げ96件
全事故の 60.4件に1件
 - ・無申告28件
全事故の207.2件に1件
 - ・左折巻き込み4件
全事故の1,450.5件に1件
 - ・ドア開放3件
全事故の 1,934.0件に1件
- の割合で発生している。

| 特殊事故 | 区分 | 件数 | 構成率(%) | 死者 | 傷者 | |
|---------|--------|-------|--------|-----|-------|---|
| | | | | | | |
| 事故内容 | 共同危険行為 | | 0.0 | | | |
| | 暴走行為 | | 0.0 | | | |
| | ひき逃げ | 96 | 1.7 | 4 | 103 | |
| | 無申告 | 28 | 0.5 | | 32 | |
| | 多重衝突 | 879 | 15.1 | 22 | 1,449 | |
| | 左折巻き込み | 4 | 0.1 | | 4 | |
| | 荷崩れ | 1 | 0.0 | | 1 | |
| | 自然発車 | 2 | 0.0 | | 2 | |
| | ドア開閉 | 3 | 0.1 | | 3 | |
| | 車両火災 | | 0.0 | | | |
| 当事者内容 | 薬物影響 | | 0.0 | | | |
| | 発作・急病 | てんかん | 3 | 0.1 | | 5 |
| | | 心臓マヒ | 1 | 0.0 | 1 | |
| | | 脳血管 | | 0.0 | | |
| | | その他 | 3 | 0.1 | | 3 |
| | 身障者 | 1 | 0.0 | | 1 | |
| 緊急用務自動車 | | 0.0 | | | | |
| 合計 | | 1,021 | 17.6 | 27 | 1,603 | |

(注) 1 表中の構成率は全事故に占める割合

2 他の項目と重複するものがあるため、合計欄は延べ件数となっている。

(2) 天候別

晴天時（雲量が80パーセント未満）の事故が、3,185件で全事故の54.9パーセントを占め最も多く、次いで曇天時（雲量が80パーセント以上）の事故が1,896件となっており、合わせると全事故の87.6パーセントを占めている。

(単位：件・人・%)

| 区分 | 天候 | | | | | 合計 |
|--------|-------|-------|------|-----|-----|-------|
| | 晴 | 曇 | 雨 | 霧 | 雪 | |
| 件数 | 3,185 | 1,896 | 609 | 3 | 109 | 5,802 |
| 構成率(%) | 54.9 | 32.7 | 10.5 | 0.1 | 1.9 | 100.0 |
| 死者 | 46 | 33 | 11 | | | 90 |
| 傷者 | 3,926 | 2,275 | 772 | 4 | 135 | 7,112 |

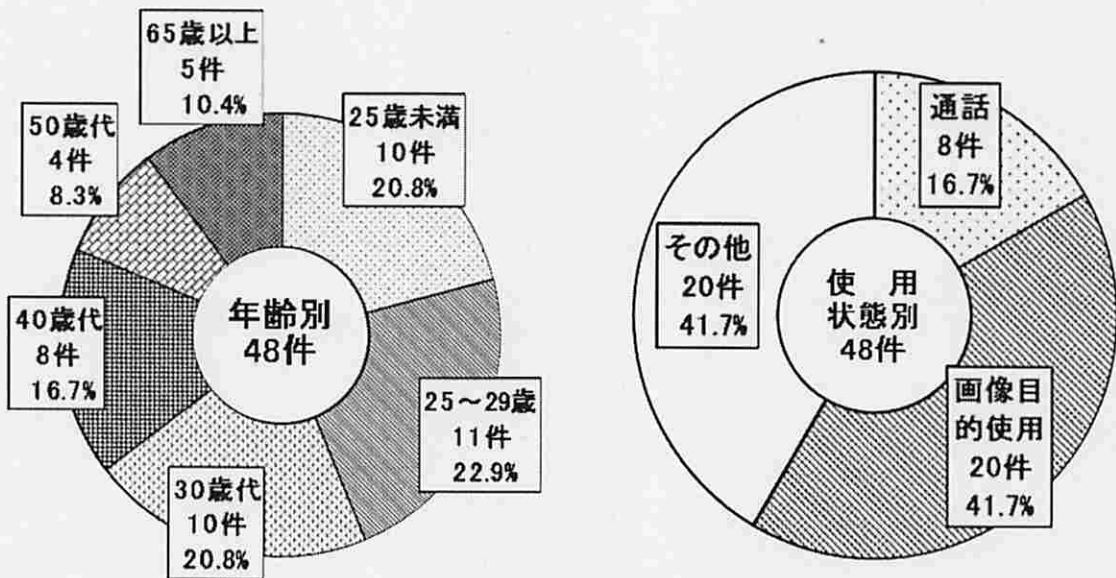
(3) 携帯電話使用中の事故

携帯電話使用中の事故は48件発生し、死者は5人、傷者は64人となっている。

事故類型別にみると、追突が41件で最も多く、85.4パーセントを占め、全事故に占める追突事故の割合の約1.9倍となっている。

(単位：件・%)

| 態様 区分 | | 携帯電話使用中事故 | | 全事故 | |
|----------|------|-----------|--------|-------|--------|
| | | 件数 | 構成率(%) | 件数 | 構成率(%) |
| 人対車両 | | 3 | 6.3 | 567 | 9.8 |
| 車両相互 | 追突 | 41 | 85.4 | 2,540 | 43.8 |
| | 出会い頭 | 1 | 2.1 | 1,442 | 24.9 |
| | 正面衝突 | | 0.0 | 187 | 3.2 |
| | その他 | 1 | 2.1 | 944 | 16.3 |
| 車両単独 | | 2 | 4.2 | 121 | 2.1 |
| 列車 | | | 0.0 | 1 | 0.0 |
| 合計 | | 48 | 100.0 | 5,802 | 100.0 |



年齢別にみると、25~29歳が11件で22.9パーセントを占め最も多く、次いで25歳未満と30歳代が各10件となっている。

事故直前の使用状況は、画像目的使用20件、通話が8件、その他の動作20件となっている。