

第4 県内の特定事故の発生状況

1 死亡事故

(1) 概況

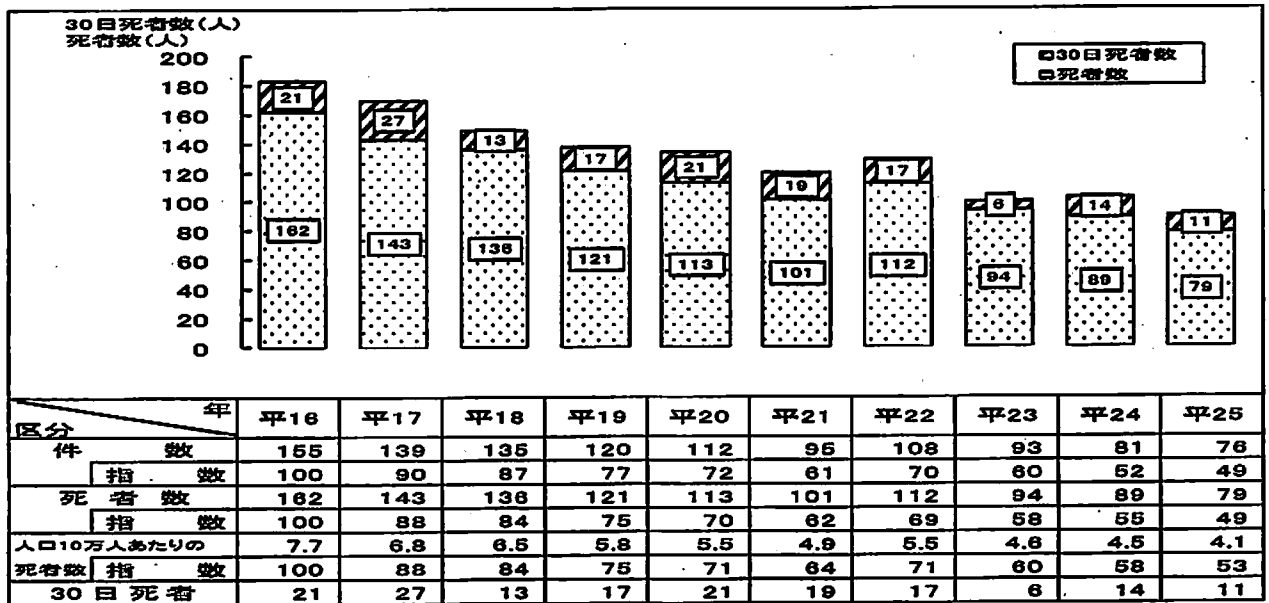
平成25年の死亡事故は、前年に比べ発生件数、死者数とも減少した。

発生件数 76件（前年比 -5件 6.2%減）

死者数 79人（前年比 -10人 11.2%減）

過去10年間の推移をみると、平成22年に一時増加に転じたものの、発生件数・死者数とも半数以下に減少した。

（単位：件・人）



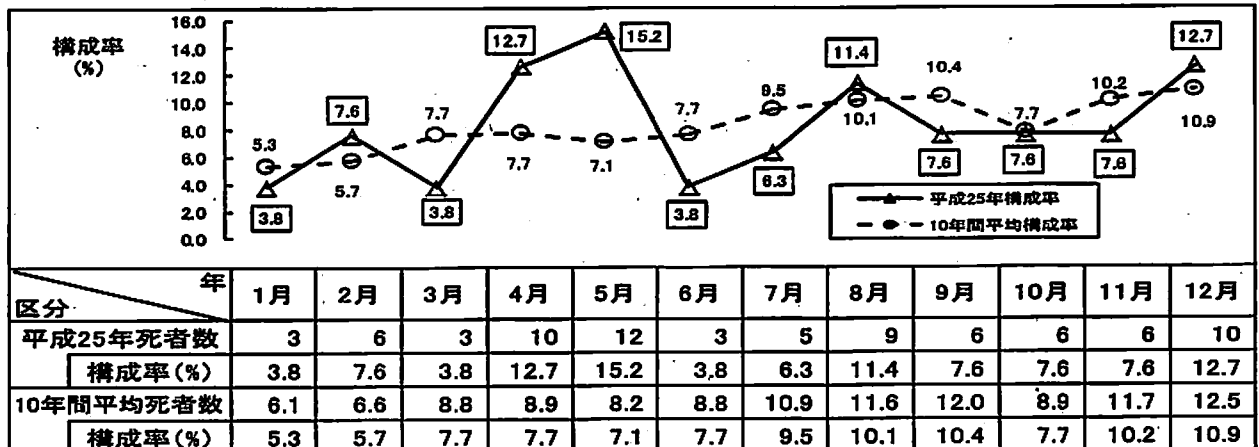
(2) 死亡事故の特徴

ア 月別

死者が多かった月は5月の12人、4月、12月の10人、少なかったのは1月、3月、6月の3人となっている。

月間死者数の構成率が過去10年間の各月平均を上回ったのは、2月、4月、5月、8月、12月で、それ以外の月は下回った。

（単位：人・%）



イ 時間別・曜日別

時間別では、18時～19時の8人が最も多く、次いで10時～11時、14時～15時の7人となっている。

曜日別では水曜日、木曜日、金曜日、土曜日が12人で最も多く、次いで日曜日の11人となっている。

(単位：人)

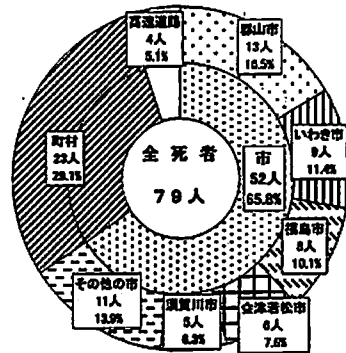
| 時間 | 0 | 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 | 7 | 8 | 9 | 10 | 11 | 12 | 13 | 14 | 15 | 16 | 17 | 18 | 19 | 20 | 21 | 22 | 23 | 合 |
|----|---|---|---|---|---|---|---|---|---|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|
| 曜日 | 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 | 7 | 8 | 9 | 10 | 11 | 12 | 13 | 14 | 15 | 16 | 17 | 18 | 19 | 20 | 21 | 22 | 23 | 24 | 計 |
| 日 | 0 | 0 | 0 | 0 | 1 | 0 | 0 | 0 | 1 | 2 | 1 | 0 | 0 | 1 | 2 | 1 | 0 | 0 | 0 | 0 | 1 | 1 | 0 | 0 | 11 |
| 月 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 2 | 1 | 0 | 1 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 1 | 0 | 1 | 3 | 0 | 0 | 1 | 0 | 0 | 0 | 10 |
| 火 | 1 | 0 | 0 | 0 | 0 | 1 | 1 | 0 | 0 | 0 | 1 | 1 | 1 | 0 | 0 | 1 | 0 | 0 | 3 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 10 |
| 水 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 1 | 0 | 0 | 1 | 0 | 1 | 1 | 0 | 0 | 1 | 0 | 2 | 2 | 0 | 0 | 1 | 2 | 0 | 0 | 12 |
| 木 | 0 | 1 | 0 | 0 | 0 | 0 | 1 | 0 | 1 | 0 | 1 | 1 | 0 | 0 | 1 | 0 | 1 | 1 | 5 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 12 |
| 金 | 0 | 0 | 0 | 1 | 0 | 1 | 1 | 2 | 1 | 1 | 0 | 0 | 1 | 1 | 0 | 1 | 0 | 0 | 1 | 1 | 0 | 0 | 0 | 0 | 12 |
| 土 | 2 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 1 | 0 | 0 | 2 | 1 | 0 | 0 | 1 | 2 | 0 | 0 | 0 | 1 | 0 | 0 | 2 | 0 | 0 | 12 |
| 合計 | 3 | 1 | 0 | 0 | 2 | 4 | 3 | 3 | 5 | 4 | 7 | 3 | 1 | 2 | 7 | 4 | 5 | 6 | 8 | 2 | 4 | 3 | 2 | 0 | 79 |

ウ 市町村別

死者数の最も多い市町村は郡山市の13人で、次いでいわき市の9人、福島市の8人、会津若松市の6人となっており、4市を合わせると36人で全死者の45.6%を占めている。

また、その他の市を含める市部全体の死者数は52人となり、全死者の65.8%を占めている。

市町村別



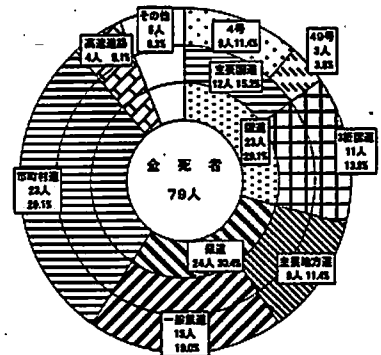
エ 道路別、道路線形別、形状別

(7) 道路別

県道での死者が24人と多く、全死者の30.4パーセントを占めている。

道路別

さらに、県道のうち一般県道での死者は15人で国道での死者の62.5パーセントを占めている。



(1) 道路線形別

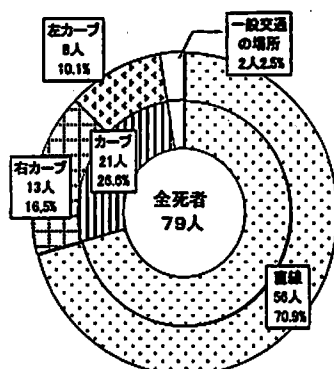
直線道路での死者は56人で全死者の70.9パーセントを占め、カーブでの死者は21人で、右カーブ13人、左カーブ8人となっている。

(9) 道路形状別

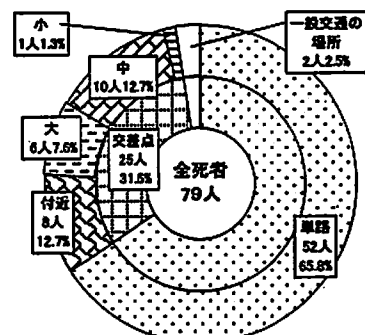
単路での死者は52人で全死者の65.8パーセントを占め、交差点での死者は25人で31.6パーセントを占めている。

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 (76件)

(7) 車種別

普通乗用車の事故が26件で全死亡事故の34.2パーセントを占め最も多く、次いで軽乗用車13件、軽貨物車10件の順となっている。

(1) 年齢別

30歳代による事故が13件で最も多く、次いで20歳代、50歳代が11件と多くなっている。また、高齢者による事故が22件で昨年比1件増加している。 (単位:件)

| 年齢 | 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 | | | | |
| 16歳未満 | | | | 4 | | | | | | | | | | | 0 |
| 16~19歳 | | | 1 | 1 | | | | | | | | | | | 4 |
| 20歳代 | 20~24歳 | | 4 | 1 | 1 | | | | 1 | 1 | | | | | 3 |
| | 25~29歳 | | 4 | 1 | | | | | | | | | | | 8 |
| 30歳代 | 30~34歳 | | 3 | 2 | 1 | 1 | | | | 1 | | | | | 5 |
| | 35~39歳 | | 1 | 1 | 2 | | | | | | | | | | 8 |
| 40歳代 | 40~44歳 | | 1 | 1 | 2 | | | | | | | | | | 4 |
| | 45~49歳 | | 1 | | | 1 | 1 | | | 2 | 1 | | | | 6 |
| 50歳代 | 50~54歳 | | 2 | 1 | | | | 2 | | 1 | | | 1 | | 5 |
| | 55~59歳 | | 1 | 1 | | | | 1 | | 1 | | | | 1 | 6 |
| 60歳代 | 60~64歳 | | 2 | | | 1 | | 3 | | | | | | | 5 |
| | 65~69歳 | | 1 | | | 1 | 1 | 1 | | 1 | 1 | | | | 6 |
| 70歳代 | 70~74歳 | | 2 | 1 | | | | 1 | | 1 | 1 | | 1 | | 6 |
| | 75~79歳 | | 1 | | | | | 2 | | 1 | 1 | | | | 5 |
| 80歳以上 | | | 1 | | | | | 2 | | 1 | 1 | | | | 5 |
| その他(当事者不明) | | | | | | | | | | | | | | | 0 |
| 合計 | 0 | 0 | 26 | 13 | 4 | 5 | 2 | 10 | 1 | 9 | 3 | 2 | 1 | 0 | 76 |
| 内数 | 子ども | | | | | | | | | | | | | | 0 |
| | 幼児 | | | | | | | | | | | | | | 0 |
| | 小学生 | | | | | | | | | | | | | | 0 |
| | 中学生 | | | | | | | | | | | | | | 0 |
| | 高校生 | | | | | | | | | | | | | | 0 |
| | 高齢者 | | | 6 | 1 | | 2 | 1 | 6 | 1 | 2 | 2 | | | 22 |
| 性別 | 男性 | | | 23 | 9 | 4 | 5 | 2 | 8 | 1 | 9 | 3 | 1 | | 65 |
| | 女性 | | | 3 | 4 | | | | 2 | | | | 1 | 1 | 11 |
| 県外居住者 | | | 1 | | 3 | | 1 | | | 3 | | | | | 8 |

(9) 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0.6に対して10歳代が2.3と高い。

(単位:件・人)

| 年齢 | 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 | 9,752 | 2 | 2.1 | 7,784 | 2 | 2.6 | 17,536 | 4 | 2.3 |
| | 20~24歳 | 42,685 | 3 | 0.7 | 38,883 | | 0.0 | 81,568 | 3 | 0.4 |
| | 計 | 52,437 | 5 | 1.0 | 46,667 | 2 | 0.4 | 99,104 | 7 | 0.7 |
| | 25~29歳 | 49,492 | 7 | 1.4 | 45,044 | 1 | 0.2 | 94,536 | 8 | 0.8 |
| | 30歳代 | 116,055 | 12 | 1.0 | 106,977 | 1 | 0.1 | 223,032 | 13 | 0.6 |
| | 40歳代 | 120,100 | 10 | 0.8 | 114,443 | | 0.0 | 234,543 | 10 | 0.4 |
| | 50歳代 | 131,256 | 7 | 0.5 | 120,987 | 4 | 0.3 | 252,243 | 11 | 0.4 |
| | 60~64歳 | 79,005 | 4 | 0.5 | 64,243 | 1 | 0.2 | 143,248 | 5 | 0.3 |
| | 高齢者 | 172,932 | 20 | 1.2 | 86,387 | 2 | 0.2 | 259,319 | 22 | 0.8 |
| | 合計 | 721,277 | 65 | 0.9 | 584,748 | 11 | 0.2 | 1,306,025 | 76 | 0.6 |

(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25年12月末現在

(I) 車種別、免許経過年数別

自転車が第1当事者となる死亡事故が2件、歩行者が第1当事者となる死亡事故が1件発生した。他の死亡事故73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54件と全体の74.0パーセントを占めている。

(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 | |
| 1年未満 | | | 1 | 3 | | | | | | 1 | | | | 5 |
| 1～2年 | | | | 1 | | | | | | 1 | | | | 2 |
| 2～3年 | | | | 1 | 1 | | | | | | | | | 2 |
| 3～4年 | | | 1 | | | | | | | | | | | 1 |
| 4～5年 | | | | 1 | | | | | | | | | | 1 |
| 10年未満 | | | 3 | 1 | | 1 | | 2 | | | | | | 7 |
| 10年以上 | | | 21 | 6 | 3 | 4 | 2 | 8 | | 4 | 3 | 3 | | 54 |
| 免許外・無免許 | | | | | | | | | 1 | | | | | 1 |
| 合計 | 0 | 0 | 26 | 13 | 4 | 5 | 2 | 10 | 1 | 6 | 3 | 3 | 0 | 73 |

(II) 違反別

悪質違反による事故が23件となっており、全死亡事故件数の30.3パーセントを占めている。違反別でみると前方不注意が21件、次いでハンドル操作不適が10件となっている。

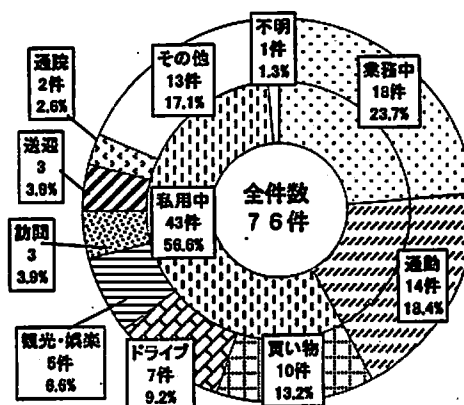
(単位：件)

| 違反別 | | 件数 | 違反別 | | 件数 | 違反別 | | 件数 | |
|-----------|---------|-------|-------|----------|----|--------|------|---------|---|
| 車両の違反 | 悪質違反 | 3 | 車両の違反 | 徐行違反 | | 歩行者の違反 | 信号無視 | 1 | |
| | 最高速度 | 5 | | 過労等運転 | 1 | | 横断 | 横断歩道外横断 | |
| | 通区・追越 | 9 | | 安全運転義務違反 | 10 | | | 斜め横断 | |
| | 歩行者妨害 | 3 | | ハンドル操作不適 | 1 | | | 走行車両直前直 | |
| | 一時不停止 | 3 | | ブレーキ操作不適 | 1 | | | 横断禁止場所 | |
| | 酒酔い運転 | | | 前方不注意 | 21 | | | 計 | 0 |
| | 計 | 23 | | 動静不注意 | 1 | | | 飛び出し | |
| | 横断等禁止 | | | 安全不確認 | 7 | | その他 | | |
| | 車間距離不保持 | | | 安全速度 | 3 | | 計 | 1 | |
| | 進路変更禁止 | | | 予測不適 | | | 不明 | | |
| 右折違反 | | その他 | | 合計 | 76 | | | | |
| 左折違反 | | 計 | 43 | 内数(飲酒運転) | 4 | | | | |
| 優先通行妨害等 | 2 | ドア開放等 | | | | | | | |
| 交差点安全進行義務 | 4 | その他 | 2 | | | | | | |
| | | 計 | 75 | | | | | | |

(III) 通行目的別

私用中に発生した事故が43件と全事故の56.6パーセントを占めており、その中でも買い物目的の10件が最も多く、次いでドライブの7件の順となっている。

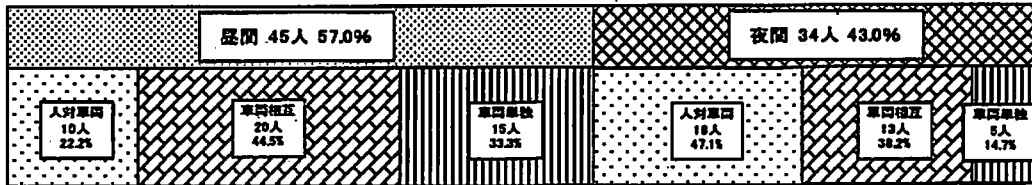
昨年と比較すると、通勤中の事故の割合が1.5ポイント、観光・娯楽の割合が2.9ポイント高くなっている。



カ 事故類型別死者数

| | |
|------|----------------------|
| 人対車両 | 26人 (全死者の 32.9パーセント) |
| 車両相互 | 33人 (全死者の 41.8パーセント) |
| 車両単独 | 20人 (全死者の 25.3パーセント) |
| 列車 | 0人 (全死者の 0パーセント) |

となっており、これを昼夜別でみると、昼間には車両相互の死亡事故が多発し、夜間には人対車両の死亡事故が多発している。

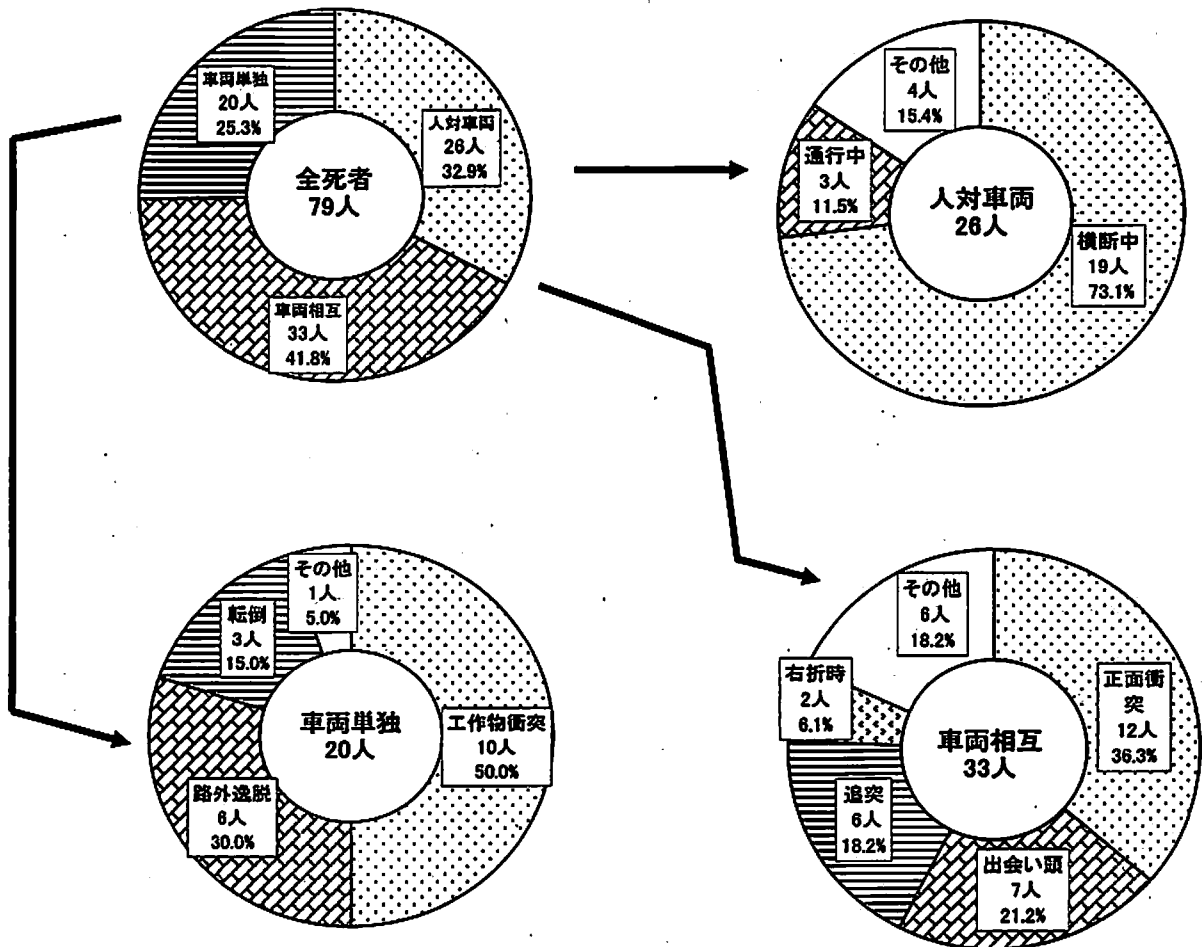


各事故類型でみると

人対車両…横断中が19人と最も多く73.1パーセントを占めている。

車両相互…正面衝突が12人と最も多く36.3パーセントを占めている。

車両単独…工作物衝突が10人と最も多く50.0パーセントを占めている。



(3) 死者の状態

ア 当事者別

歩行中の死者は 27 人で全死者の 34.2 パーセントを占め一番多い。次いで自動車運転中の 20 人が続き、同乗者を含めた場合は 31 人となり、39.2 パーセントを占めている。

(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 | 3当 | 1当 | 2当 | | | 3当 |
| | | 1当 | 2当 | 3当 | | 1当 | 2当 | | | | | | | | | | | |
| 死者 | | 16 | 3 | 1 | 11 | 7 | 1 | 1 | 3 | | 2 | 5 | | 1 | 25 | 1 | 2 | 79 |
| | 構成率(%) | 20.3 | 3.8 | 1.3 | 13.9 | 8.9 | 1.3 | 1.3 | 3.8 | 0.0 | 2.5 | 6.3 | 0.0 | 1.3 | 31.6 | 1.3 | 2.5 | 100.0 |

イ 年齢別・状態別

高齢者の死者は 39 人(全死者の 49.4%)で、うち歩行者の死者は 18 人と多く高齢死者の 46.2 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 27 人中 18 人(66.7%)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 | | | | | 4 | | | | | 2 | | 6 |
| 16～19歳 | | | | | | | | 1 | | | | 1 |
| 20歳代 | 20～24 | 1 | | | | | | | | | | 1 |
| | 25～29 | 2 | 1 | | | | 1 | | | | | 4 |
| 30歳代 | 30～34 | | | | 1 | | | | | 1 | 1 | 3 |
| | 35～39 | 1 | | | 1 | | 1 | | | 1 | | 4 |
| 40歳代 | 40～44 | 1 | 1 | | | | 1 | | | 1 | | 4 |
| | 45～49 | | 1 | | 1 | | 2 | | 1 | | | 5 |
| 50歳代 | 50～54 | | | | | | | 1 | | 1 | | 2 |
| | 55～59 | 1 | 2 | 1 | 1 | | | 1 | | | | 6 |
| 60歳代 | 60～64 | | | | | | 1 | | | 3 | | 4 |
| | 65～69 | 1 | 2 | | | | | 1 | | | | 4 |
| 70歳代 | 70～74 | | | | 1 | 1 | | 1 | | 3 | | 6 |
| | 75～79 | 2 | | 1 | 1 | 1 | | 2 | 2 | 1 | 10 | |
| 80歳以上 | | 1 | 1 | | 1 | 1 | 1 | 1 | 13 | | 19 | |
| 合計 | | 10 | 8 | 2 | 11 | 8 | 1 | 3 | 7 | 27 | 2 | 79 |
| 内数 | 子ども | | | | 3 | | | | | 1 | | 4 |
| | 幼児 | | | | | | | | | | | 1 |
| | 小学生 | | | | 1 | | | | | | | 1 |
| | 中学生 | | | | | | | | | 1 | | 1 |
| | 高校生 | | | | | | | | 1 | | | 1 |
| 高齢者 | | 4 | 3 | 1 | 3 | 3 | | 2 | 4 | 18 | 1 | 39 |
| 男性 | | 9 | 6 | 2 | 6 | 8 | | 3 | 5 | 15 | 1 | 55 |
| 女性 | | 1 | 2 | | 5 | | 1 | 2 | 2 | 12 | 1 | 24 |

ウ 職業別

無職が 38 人と最も多く全死者の 48.1 パーセントを占め、次いでサービス業の 11 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 | | | 3 | | | | | | | | | 3 |
| 公務員 | | | | | | | | 1 | | | | 1 |
| 農・林・漁業 | | | | 1 | 1 | | 1 | | | | | 3 |
| 建設業 | | 3 | | | 1 | 2 | | | 1 | | | 7 |
| 製造業 | | 1 | | | | | 1 | | | | | 2 |
| 卸・小売業 | | | 1 | 1 | | | | | | 1 | | 3 |
| 運輸業・郵便業 | | | | | | 1 | | | | | | 1 |
| 飲食業・宿泊業 | | 1 | | | | | | 1 | | | | 2 |
| サービス業 | | 1 | 1 | | 2 | 2 | | | | 4 | 1 | 11 |
| 子ども | | | | | 4 | | | | | 2 | | 6 |
| 高校生 | | | | | | | | 1 | | | | 1 |
| 学生 | | | | | | | | | | | | 0 |
| 主婦 | | | | | | | | | | | | 0 |
| 無職 | | 4 | 3 | | 3 | 2 | | 2 | 4 | 19 | 1 | 38 |
| その他 | | | | | | 1 | | | | | | 1 |
| 合計 | | 10 | 8 | 2 | 11 | 8 | 1 | 3 | 7 | 27 | 2 | 79 |

エ 状態別の違反

(7) 歩行者

歩行者の死者 27 人のうち、18 人 (歩行者死者の 66.7%) には何らかの違反があり、横断中の違反が 5 人と最も多く、違反のある歩行者死者の 26.3 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 | 幼児ひとり歩きのき | めいはいてかいい | 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 | 駐停車両面 | 直前直後 | 直前直後 | | | | | | | | |
| 1 当 | 1 | | | | | | 1 | | | | | | | | 1 |
| 2 当以下 | | 3 | 2 | 1 | 1 | 1 | 5 | | 1 | 2 | | 6 | 9 | 26 | |

(1) 自転車

自転車乗用中の死者 7 人のうち 4 人 (57.1%) に何らかの違反があり、信号無視が 2 人、ハンドル操作不適、安全不確認が各 1 人である。

(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 |
|----------|------|------|-------|-------|--------|---------|-------|------|-------|--------|----------|-------|-------|-----|------|----|
| | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 2 当以下 | 1 | | | | | | | | | | | | 1 | | 3 | 5 |

(9) 原付

原付乗車中の死者 3 人は、全員に何らかの違反があった。

ハンドル操作不適による死者は 2 人で、違反のある死者の 66.7 パーセントを占めている。

(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 | 安全不確認 | 安全速度 | その他 | 違反なし | 合計 |
|----------|------|------|------|-------|------|-------|------|-------|----|-------|----------|----------|-------|-------|------|-----|------|----|
| | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 2 当以下 | | | | | | | | | | | | | | | | | | 0 |

(1) 自動二輪

自動二輪車乗車中の死者 9 人のうち 8 人 (88.9%) に何らかの違反があり、前方不注意が 4 人、最高速度が 2 人である。

(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 |
|----------|------|------|------|------|-------|------|-------|-------|----|----------|-------|-------|------|-----|------|----|
| | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 2 当以下 | | | | | | | | | | | 1 | | | | | 1 |
| 同乗 | | | | | | | | | | | | | | | 1 | 1 |

(4) 自動車

自動車乗車中の死者は、運転中死者 20 人、同乗中死者 11 人の合計 31 人である。

うち同乗中死者数を除く運転中死者 20 人の違反別では、通区・追越違反が 8 人で最も多く、死者全体の 40.0 パーセントを占めている。

事故類型別では、正面衝突による死者が、運転中死者 9 人、同乗中死者 3 人の合計 12 人で最も多く、自動車乗車中の死者全体の 38.7 パーセントを占めている。

うち同乗中死者数を除く、運転中死者 9 人の違反別では、通区・追越が 7 人で、77.8% を占めている。

(単位：人)

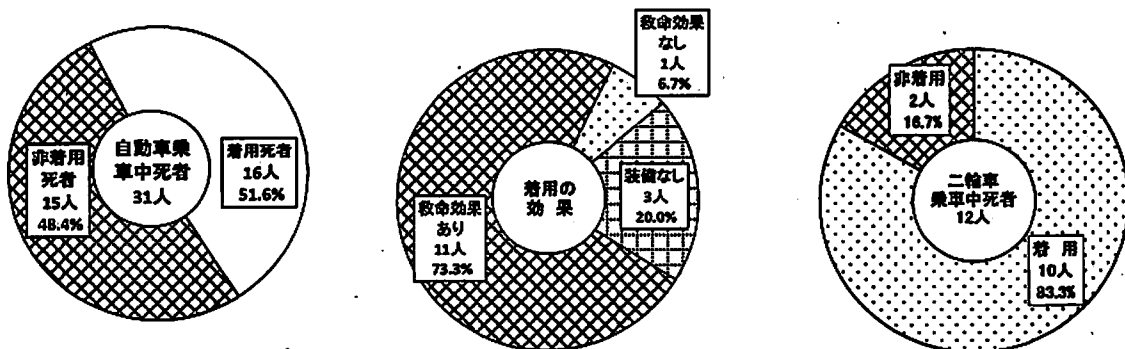
| 区分 | 違反 | 運 転 中 | | | | | | | | | | | | | 同 乗 中 | 合 計 | | | | | | |
|------|-------|-------|------|-------|-------|-------|---------|---------|-------|-------|-------------|-------|-------|-------|-------|-----|------|------|-----|-----|----|----|
| | | 信号無視 | 最高速度 | 通区・追越 | 一時不停止 | 酒酔い運転 | 優先通行妨害等 | 交差点安全進行 | 横断等禁止 | 過労等運転 | 安全運転義務 | | | | | | 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 | その他 | | |
| 当事者 | 1 当 | | 2 | 8 | | | 1 | 1 | | | | 2 | 1 | | | | | 1 | 16 | 16 | | |
| | 2 当 | | | | | | | | | | | | | | | | | 3 | 3 | 3 | | |
| | 3 当以下 | | | | | | | | | | | | | | | | | 1 | 1 | 11 | 12 | |
| 事故類型 | 正面衝突 | | 1 | 7 | | | | | | | | | | | | | | 1 | 9 | 3 | 12 | |
| | 追突 | | | | | | | | | | | | | | | | | 2 | 2 | 1 | 3 | |
| | 追出 | | | | | | 1 | | | | | | | | | | | | 1 | 3 | 4 | |
| | 追越・追抜 | | | | | | | | | | | | | | | | | | 0 | 0 | 0 | |
| | 追回 | | | | | | | | | | | | | | | | | | 0 | 0 | 0 | |
| | 右折時 | | | | | | | | | | | | | | | | | | 0 | 0 | 0 | |
| その他 | | | | 1 | | | | | | | | | | | | | | | 1 | 1 | 2 | |
| 計 | | 0 | 1 | 8 | 0 | 0 | 1 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 3 | 13 | 8 | 21 | |
| 型別 | 乗車 | | 1 | | | | | 1 | | | | 2 | 1 | | | | | 1 | 1 | 7 | 3 | 10 |
| 別 | 同乗 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | 0 |
| 合 計 | | 0 | 2 | 8 | 0 | 0 | 1 | 1 | 0 | 0 | 0 | 2 | 1 | 0 | 0 | 0 | 0 | 1 | 4 | 20 | 11 | 31 |

オ シートベルト・チャイルドシート着用状況

(7) シートベルト

自動車乗車中の死者 31 人中、シートベルトを着用していたのは 16 人で、着用率は 51.6 パーセントと低調である。

また、非着用死者 15 人中、11 人（非着用で死亡した者の 73.3%）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。



(1) ヘルメット

二輪乗車中の死者は 12 人で、ヘルメットを着用していたのは 10 人で、着用率は 83.3 パーセントを占めた。

2 歩行者の事故

(1) 概況

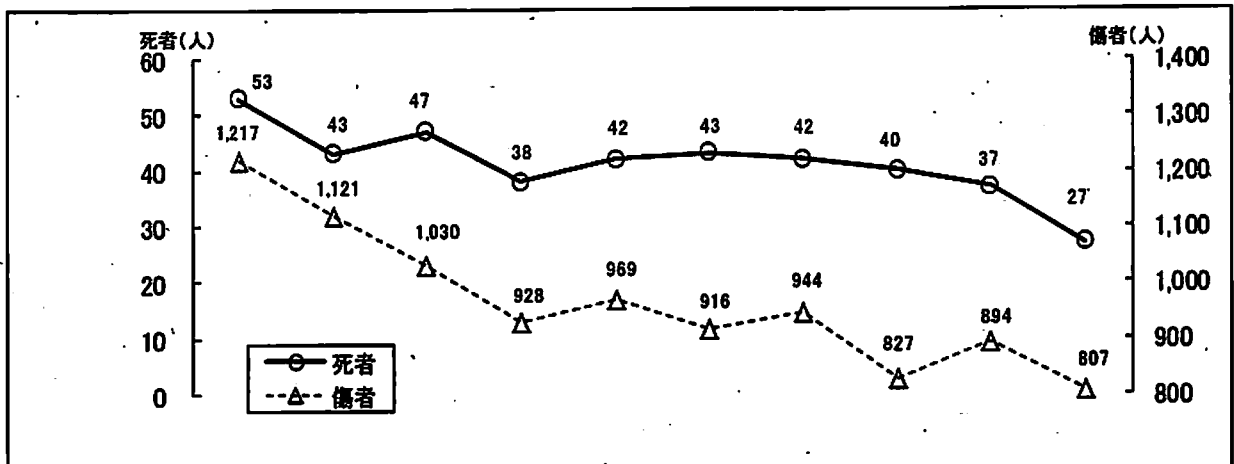
交通事故で死傷した歩行者は、

死者数 27人 (前年比 -10人 27.0%減)

傷者数 807人 (前年比 -87人 9.7%減)

で、死者数、傷者数とも減少した。

全死傷者に占める割合は、死者数は34.2パーセントで7.4ポイント減少し、傷者数は7.3パーセントで昨年と同ポイントだった。
(単位：人・%)



| 区分 | | 年 | | | | | | | | | | |
|---------------|----|-------|-------|-------|------|------|------|------|------|------|------|--|
| | | 平16 | 平17 | 平18 | 平19 | 平20 | 平21 | 平22 | 平23 | 平24 | 平25 | |
| 死傷者 | 死者 | 53 | 43 | 47 | 38 | 42 | 43 | 42 | 40 | 37 | 27 | |
| | 指数 | 100 | 81 | 89 | 72 | 79 | 81 | 79 | 75 | 70 | 51 | |
| | 傷者 | 1,217 | 1,121 | 1,030 | 928 | 969 | 916 | 944 | 827 | 894 | 807 | |
| | 指数 | 100 | 92 | 85 | 76 | 80 | 75 | 78 | 68 | 73 | 66 | |
| 全死者・全傷者に占める割合 | 死者 | 32.7 | 30.1 | 34.6 | 31.4 | 37.2 | 42.6 | 37.5 | 42.6 | 41.6 | 34.2 | |
| | 傷者 | 6.4 | 6.2 | 5.9 | 5.7 | 6.6 | 6.4 | 7.1 | 7.0 | 7.3 | 7.3 | |

(2) 月別

死者は8月が5人で最も多く、次いで5月の4人の順となっており、下半期の死者は14人(51.9%)と過半数を超えている。

傷者数は12月が111人で最も多く、次いで1月の92人、10月の73人の順となっている。

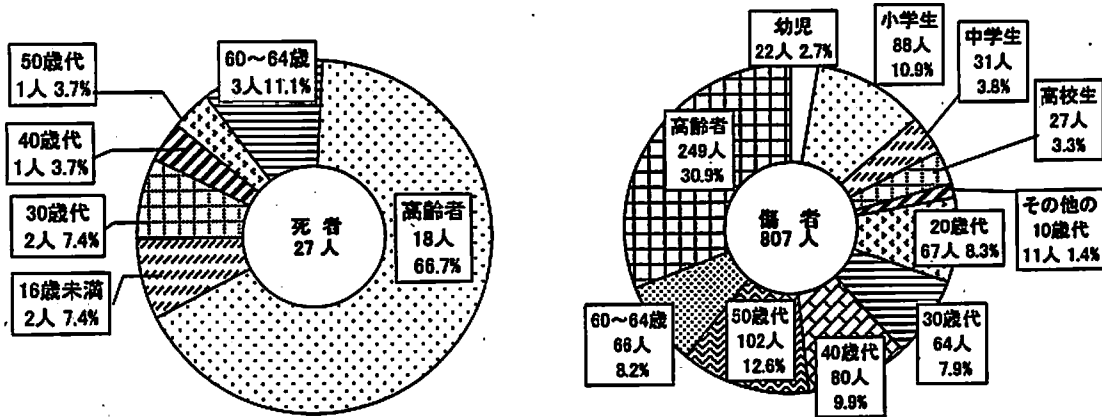
(単位：人・%)

| 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 | |
| 被害 | 死者 | 1 | 2 | 1 | 3 | 4 | 2 | 1 | 5 | 3 | 2 | 1 | 2 | 27 |
| | 傷者 | 92 | 54 | 72 | 70 | 57 | 50 | 57 | 50 | 50 | 73 | 71 | 111 | 807 |
| 全死者・全傷者に占める割合 | 死者 | 33.3 | 33.3 | 33.3 | 30.0 | 33.3 | 66.7 | 20.0 | 55.6 | 50.0 | 33.3 | 16.7 | 20.0 | 34.2 |
| | 傷者 | 9.7 | 6.0 | 8.0 | 7.9 | 6.3 | 5.9 | 6.5 | 5.2 | 6.0 | 6.9 | 7.6 | 10.8 | 7.3 |

(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66.7パーセントを占めている。

傷者も高齢者が249人と最も多く、次いで50歳代が102人となっている。



イ 歩行者とその他の死傷者の比較

構成率で比較すると、歩行者の高齢死者は66.7パーセントであり、その他の高齢死者の40.0パーセントの1.7倍となっている。

傷者は高齢者の占める割合30.9パーセントであり、次に16歳未満が17.7パーセントと高い。

(単位: 人・%)

(単位: 人・%)

| 年齢 | 区分 | 死者 | | 傷者 | | |
|--------|--------|-------|---------|-------|---------|-----|
| | | 人数 | 構成率 (%) | 人数 | 構成率 (%) | |
| 歩行者の死者 | 16歳未満 | 2 | 7.4 | 143 | 17.7 | |
| | 16~19歳 | 0 | 0.0 | 36 | 4.5 | |
| | 20歳代 | 0 | 0.0 | 67 | 8.3 | |
| | 30歳代 | 2 | 7.4 | 64 | 7.9 | |
| | 40歳代 | 1 | 3.7 | 80 | 9.9 | |
| | 50歳代 | 1 | 3.7 | 102 | 12.6 | |
| | 60歳代 | 60~64 | 3 | 11.1 | 66 | 8.2 |
| | | 65~69 | 0 | 0.0 | 52 | 6.4 |
| | 70歳代 | 70~74 | 3 | 11.1 | 52 | 6.4 |
| | | 75~79 | 2 | 7.4 | 54 | 6.7 |
| 80歳以上 | 13 | 48.1 | 91 | 11.3 | | |
| 合計 | 27 | 100.0 | 807 | 100.0 | | |
| 歩行者の傷者 | 幼児 | 1 | 3.7 | 22 | 2.7 | |
| | 小学生 | 0 | 0.0 | 88 | 10.9 | |
| | 中学生 | 1 | 3.7 | 31 | 3.8 | |
| | 高校生 | 0 | 0.0 | 27 | 3.3 | |
| | 高齢者 | 18 | 66.7 | 249 | 30.9 | |

| 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 | 4 | 7.7 | 477 | 4.7 | |
| | 16~19歳 | 1 | 1.9 | 536 | 5.2 | |
| | 20歳代 | 5 | 9.6 | 1,740 | 17.0 | |
| | 30歳代 | 5 | 9.6 | 1,966 | 19.2 | |
| | 40歳代 | 8 | 15.4 | 1,866 | 18.2 | |
| | 50歳代 | 7 | 13.5 | 1,582 | 15.4 | |
| | 60歳代 | 60~64 | 1 | 1.9 | 749 | 7.3 |
| | | 65~69 | 4 | 7.7 | 504 | 4.9 |
| | 70歳代 | 70~74 | 3 | 5.8 | 372 | 3.6 |
| | | 75~79 | 8 | 15.4 | 242 | 2.4 |
| 80歳以上 | 6 | 11.5 | 220 | 2.1 | | |
| 合計 | 52 | 100.0 | 10,254 | 100.0 | | |
| その他の傷者 | 幼児 | 3 | 5.8 | 115 | 1.1 | |
| | 小学生 | 1 | 1.9 | 130 | 1.3 | |
| | 中学生 | 0 | 0.0 | 153 | 1.5 | |
| | 高校生 | 1 | 1.9 | 325 | 3.2 | |
| | 高齢者 | 21 | 40.4 | 1,338 | 13.0 | |

(4) 時間別・昼夜別

ア 時間別

死者は16～18時、18～20時の5人が歩行者死者の18.5パーセントずつを占め最も多く、次いで0～2時、4～6時、8～10時の3人となっている。

傷者は16～18時の154人が歩行者傷者の19.1パーセントを占め最も多く、次いで18～20時の120人、14～16時の99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 | 人数 | 3 | | 3 | 2 | 3 | 1 | 1 | 2 | 5 | 5 | 2 | | 27 |
| | 構成率(%) | 11.1 | 0.0 | 11.1 | 7.4 | 11.1 | 3.7 | 3.7 | 7.4 | 18.5 | 18.5 | 7.4 | 0.0 | 100.0 |
| 傷者 | 人数 | 17 | 11 | 11 | 60 | 69 | 96 | 76 | 99 | 154 | 120 | 60 | 34 | 807 |
| | 構成率(%) | 2.1 | 1.4 | 1.4 | 7.4 | 8.6 | 11.9 | 9.4 | 12.3 | 19.1 | 14.9 | 7.4 | 4.2 | 100.0 |

イ 昼夜別

死者は夜間が16人と多く、歩行者死者の59.3パーセントを占めている。

傷者は昼間が483人と多く、歩行者傷者の59.9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 | 人数 | | 10 | 1 | 11 | 5 | 7 | 4 | 16 | 27 |
| | 構成率(%) | 0.0 | 37.0 | 3.7 | 40.7 | 18.5 | 25.9 | 14.8 | 59.3 | 100.0 |
| 傷者 | 人数 | 18 | 421 | 44 | 483 | 97 | 217 | 10 | 324 | 807 |
| | 構成率(%) | 2.2 | 52.2 | 5.5 | 59.9 | 12.0 | 26.9 | 1.2 | 40.1 | 100.0 |

ウ 年齢別・昼夜別

死者は夜間の高齢者が11人と多く、歩行者死者の40.7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233人と多くなっている。

(単位：人・%)

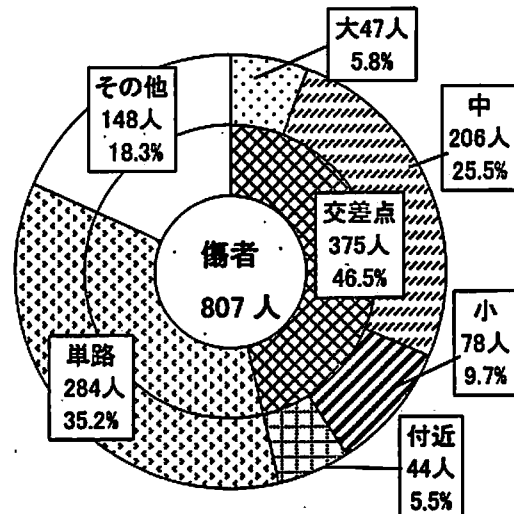
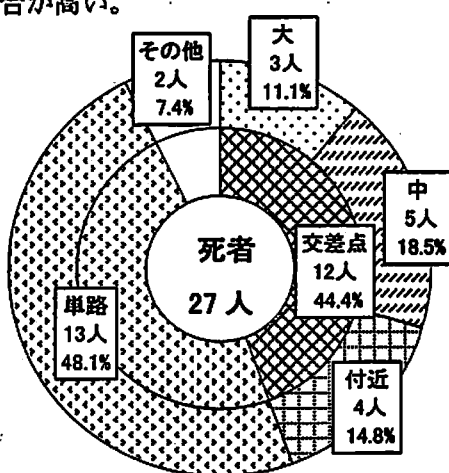
| 区分 | 昼夜 | 昼間 | | | 計 | 夜間 | | | 計 | 合計 |
|----|--------|------|------|------|------|-----|------|------|------|-------|
| | | 子ども | 高齢者 | その他 | | 子ども | 高齢者 | その他 | | |
| 死者 | 人数 | 1 | 7 | 3 | 11 | 1 | 11 | 4 | 16 | 27 |
| | 構成率(%) | 3.7 | 25.9 | 11.1 | 40.7 | 3.7 | 40.7 | 14.8 | 59.3 | 100.0 |
| 傷者 | 人数 | 122 | 177 | 184 | 483 | 19 | 72 | 233 | 324 | 807 |
| | 構成率(%) | 15.1 | 21.9 | 22.8 | 59.9 | 2.4 | 8.9 | 28.9 | 40.1 | 100.0 |

(5) 場所別

ア 道路形状別

歩行中の死者は単路が13人と多く、48.1パーセントを占めている。交差点での死者は12人で、なかでも「中」交差点の占める割合が高い。

傷者は交差点が375人と多く、46.5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13人で、歩行者死者の48.1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、20人と歩行者死者の74.1%を占め、傷者についても523人で歩行者傷者の64.8パーセントを占めている。 (単位：人)

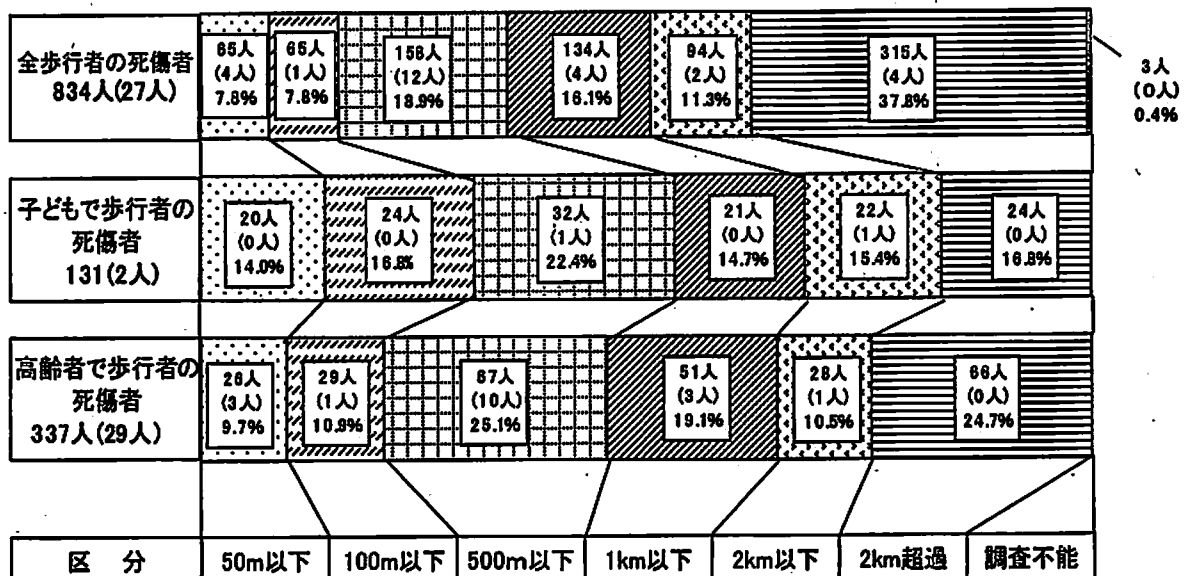
| 道路形状 信号機、歩車道区別の有無 | | 交 差 点 | | | | 計 | 単路 | その他 | 合 計 |
|----------------------|-------|-------|----|-----|----|----|-----|-----|-----|
| | | 大 | 中 | 小 | 付近 | | | | |
| 信号機 | 信号機あり | 死者 | 2 | 1 | | 3 | | | 3 |
| | | 傷者 | 42 | 128 | 23 | 10 | 203 | 1 | 204 |
| | 信号機なし | 死者 | 1 | 4 | | 4 | 9 | 13 | 24 |
| | | 傷者 | 5 | 78 | 55 | 34 | 172 | 283 | 603 |
| 合 計 | | 死者 | 3 | 5 | 0 | 4 | 12 | 13 | 27 |
| | | 傷者 | 47 | 206 | 78 | 44 | 375 | 284 | 807 |

| | | | | | | | | | | |
|-------|------|------|----|-----|-----|----|-----|-----|-----|-----|
| 歩車道あり | 区分あり | 防護柵等 | 死者 | 1 | | | | 1 | | 1 |
| | | | 傷者 | 2 | 3 | 4 | 1 | 10 | 6 | 16 |
| | 区分あり | 縁石等 | 死者 | 2 | 5 | | 3 | 10 | 7 | 17 |
| | | | 傷者 | 42 | 165 | 44 | 23 | 274 | 111 | 387 |
| | 区分あり | 路側帯 | 死者 | | | | | 0 | 2 | 2 |
| | | | 傷者 | 3 | 22 | 10 | 11 | 46 | 72 | 120 |
| | 区分なし | | 死者 | | | | 1 | 1 | 4 | 7 |
| | | | 傷者 | | 16 | 20 | 9 | 45 | 95 | 284 |
| 合 計 | | 死者 | 3 | 5 | 0 | 4 | 12 | 13 | 27 | |
| | | 傷者 | 47 | 206 | 78 | 44 | 375 | 284 | 807 | |

ウ 自宅からの距離

自宅から500メートル以内の死傷者が288人で、歩行者死傷者の34.5パーセントを占めている。

また、死者は17人で歩行者死者の63.0パーセントを占めている。



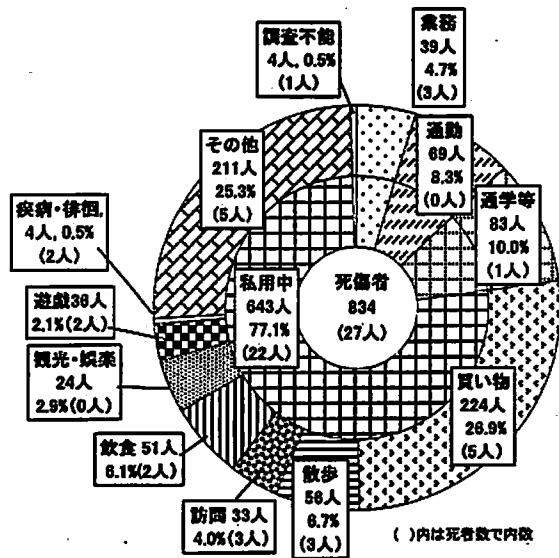
()内は死者数で内数

(6) 通行目的別

歩行者の死傷者のうち私用中の事故が643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224人、26.9パーセントとなっている。

通学等については、前年に比べ、死者は同数で、傷者が9人増加している。



(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19人で歩行者死者の70.4パーセント、傷者は441人で歩行者傷者の54.6パーセントを占めている。

(単位:人・%)

| 状態 区分 | 人 対 車 両 | | | | | | | | | | | | 人 対 車 両 以 外 | 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 |
| | | | 横 断 歩 道 | 横 断 歩 道 付 近 | 横 断 歩 道 橋 付 近 | そ の 他 | | | | | | | | | |
| 死 者 | 1 | 2 | 3 | 4 | | 12 | 19 | | 3 | | | | 1 | 1 | 27 |
| 構成率(%) | 3.7 | 7.4 | 11.1 | 14.8 | 0.0 | 44.4 | 70.4 | 0 | 11.1 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 3.7 | 3.7 | 100.0 |
| 傷 者 | 60 | 90 | 220 | 20 | | 201 | 441 | 7 | 10 | 35 | 18 | 7 | 118 | 21 | 807 |
| 構成率(%) | 7.4 | 11.2 | 27.3 | 2.5 | 0.0 | 24.9 | 54.6 | 0.9 | 1.2 | 4.3 | 2.2 | 0.9 | 14.6 | 2.6 | 100.0 |

イ 横断場所・道路形状別

横断中の死者19人のうち、交差点での死者は11人で横断中死者の57.9パーセントを占めている。

また、交差点内の傷者292人のうち、202人(69.2%)が横断歩道を横断中に事故に遭っている。

(単位:人・%)




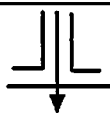
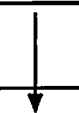
| 横断場所 | 道路形状 | 交 差 点 | | | | | | 計 | | その他 | | 合 計 | | | |
|------|---------|-------|-----|-------|----|----|-----|----|-----|-----|-----|--------|------|--|--|
| | | 交差点内 | | 交差点付近 | | 計 | | 計 | | 計 | | 構成率(%) | | | |
| | | 死者 | 傷者 | 死者 | 傷者 | 死者 | 傷者 | 死者 | 傷者 | 死者 | 傷者 | 死者 | 傷者 | | |
| 横断中 | 横断歩道 | 3 | 202 | | 8 | 3 | 210 | | 10 | 3 | 220 | 15.8 | 49.9 | | |
| | 横断歩道付近 | 3 | 14 | 1 | 4 | 4 | 18 | | 2 | 4 | 20 | 21.1 | 4.5 | | |
| | 横断歩道橋付近 | | | | | 0 | 0 | | | 0 | 0 | 0.0 | 0.0 | | |
| | その他 | 1 | 76 | 3 | 15 | 4 | 91 | 8 | 110 | 12 | 201 | 63.2 | 45.6 | | |
| 合 計 | | 7 | 292 | 4 | 27 | 11 | 319 | 8 | 122 | 19 | 441 | 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 16 人 (84.2%)、傷者は 358 人 (81.2%) となっている。

「車両の陰から」の傷者は 42 人で、うち 25 人 (59.5%) 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 | 1 | | | | |
| | 傷者 | 4 | 16 | 5 | 9 | 1 | 6 | 58 |
| 高齢者 | 死者 | | | | | 1 | | 13 |
| | 傷者 | | 2 | 3 | 4 | 1 | 5 | 129 |
| その他 | 死者 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 3 |
| | 傷者 | 2 | 9 | 1 | 7 | 2 | 6 | 171 |
| 合計 | 死者 | 1 | 1 | 0 | 0 | 1 | 0 | 16 |
| | 構成率(%) | 5.3 | 5.3 | 0.0 | 0.0 | 5.3 | 0.0 | 84.2 |
| | 傷者 | 6 | 27 | 9 | 20 | 4 | 17 | 358 |
| | 構成率(%) | 1.4 | 6.1 | 2.0 | 4.5 | 0.9 | 3.9 | 81.2 |

(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 18 人で 66.7% を占め、傷者は 243 人で 30.1% となっている。

イ 死者の違反は、横断中が 5 人と多く違反あり死者の 27.8%、次いで通行区分が 3 人で違反あり死者の 11.1% を占めている。

横断中では、横断歩道外の横断が 2 人で最も多く、横断中の違反あり死者の死者の 40.0 パーセントを占めている。

傷者の違反も横断中が 88 人と多く、違反あり傷者の 36.2 パーセントを占めている。

| 違反 | 死 者 | | 傷 者 | | |
|--------|-----------|--------|-----|--------|-----|
| | 人数 | 構成率(%) | 人数 | 構成率(%) | |
| 信号無視 | 1 | 3.7 | 3 | 0.4 | |
| 通行区分 | 3 | 11.1 | 46 | 5.7 | |
| 横断中 | 横断歩道外 | 2 | 7.4 | 43 | 5.3 |
| | 斜め横断 | 1 | 3.7 | 4 | 0.5 |
| | 駐車車両直前・直後 | 1 | 3.7 | 16 | 2.0 |
| | 走行車両直前・直後 | 1 | 3.7 | 24 | 3.0 |
| 横断禁止場所 | | 0.0 | 1 | 0.1 | |
| 計 | 5 | 18.5 | 88 | 10.9 | |
| 酩酊・徘徊 | 1 | 3.7 | 5 | 0.6 | |
| 路上遊戯 | | 0.0 | 3 | 0.4 | |
| 路上作業 | 2 | 7.4 | 6 | 0.7 | |
| 飛び出し | 0 | 0.0 | 59 | 7.3 | |
| その他 | 6 | 22.2 | 33 | 4.1 | |
| 違反なし | 9 | 33.3 | 564 | 69.9 | |
| 合計 | 27 | 100.0 | 807 | 100.0 | |

3 自転車の事故

(1) 概況

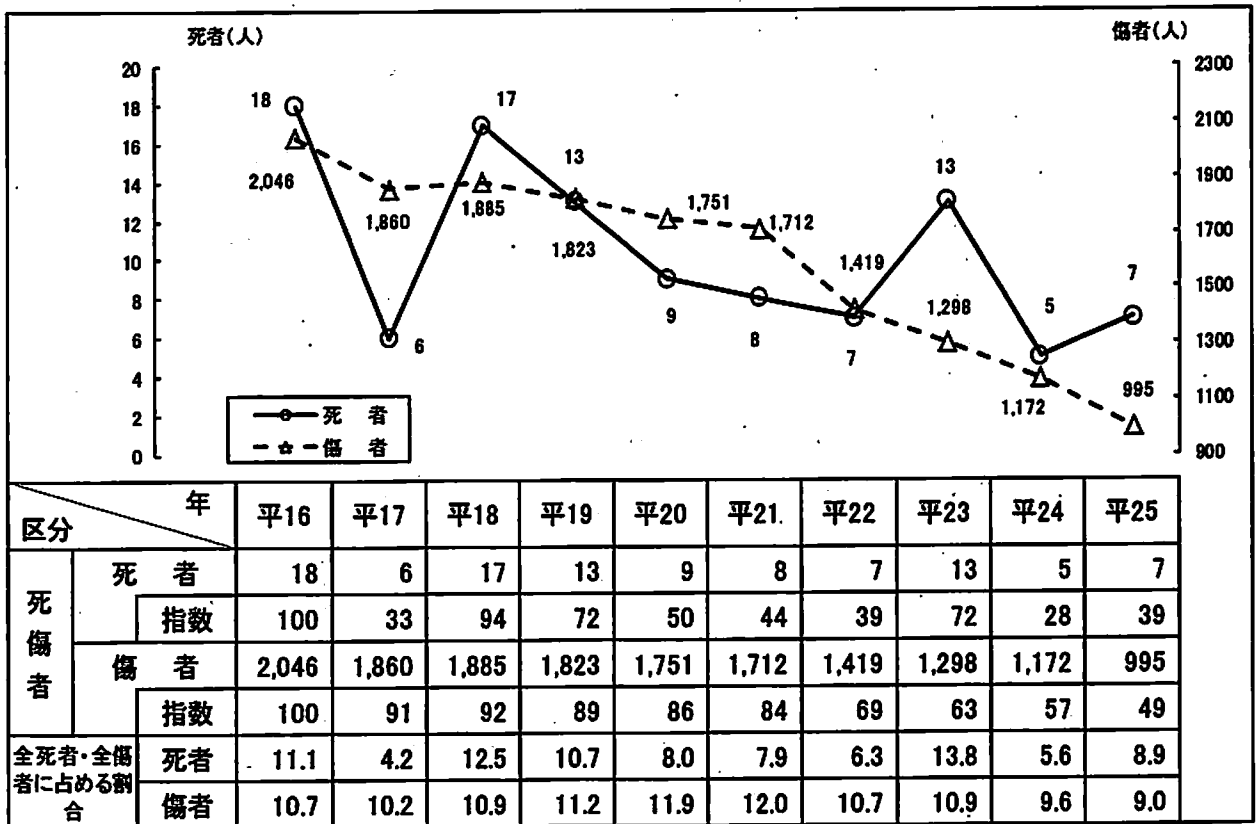
交通事故で死傷した人は

死者数 7人 (前年比 +2人 40.0%増)

傷者数 995人 (前年比 -177人 15.1%減)

で、死者数は増加したが、傷者数は減少した。

全死者数に占める割合は8.9パーセントで3.3ポイントの増加、全傷者数に占める割合は9.0パーセントで0.6ポイント減少した。 (単位：人・%)



(2) 月別

死者数は2月、3月、5月、7月、8月、9月及び10月で各1人となっている。傷者は、5月が117人と最も多く、次いで10月の107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く占め、死者は57.1パーセント、傷者は65.7パーセントとなっている。 (単位：人・%)

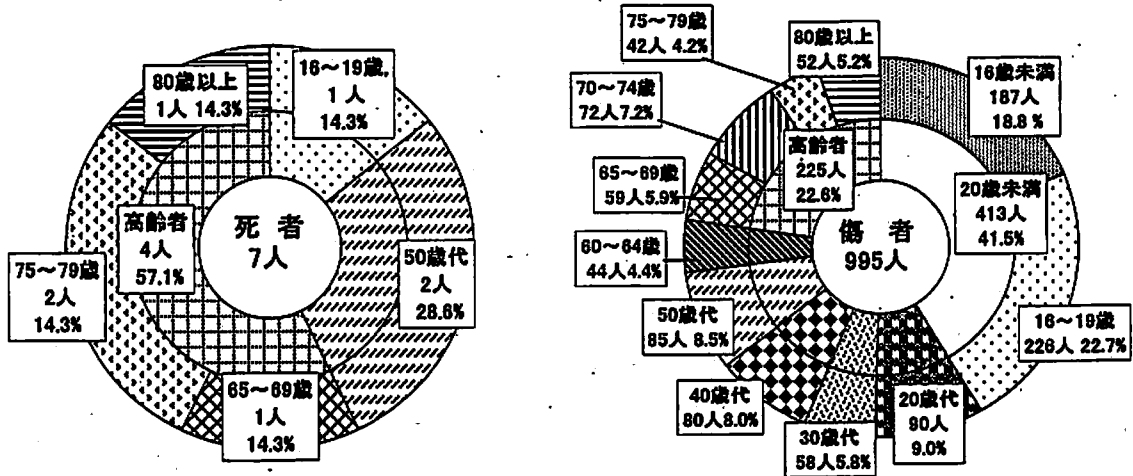
| 区分 | 月 | 1月 | 2月 | 3月 | 4月 | 5月 | 6月 | 7月 | 8月 | 9月 | 10月 | 11月 | 12月 | 合計 |
|------------|----|-----|------|------|-----|------|------|------|------|------|------|------|-----|-----|
| 被害 | 死者 | | 1 | 1 | | 1 | | 1 | 1 | 1 | 1 | | | 7 |
| | 傷者 | 54 | 40 | 67 | 63 | 117 | 100 | 105 | 76 | 83 | 107 | 96 | 87 | 995 |
| 全死傷者に占める割合 | 死者 | 0.0 | 16.7 | 33.3 | 0.0 | 8.3 | 0.0 | 20.0 | 11.1 | 16.7 | 16.7 | 0.0 | 0.0 | 8.9 |
| | 傷者 | 5.7 | 4.5 | 7.4 | 7.1 | 12.9 | 11.8 | 12.0 | 7.9 | 10.0 | 10.2 | 10.3 | 8.5 | 9.0 |

(3) 年齢別

ア 年齢別

死者は高齢者が4人と多く、自転車事故の57.1パーセントを占めている。

傷者は20歳未満が413人と多く、自転車傷者の41.5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、自転車の死傷者では、死者は70歳以上、傷者は20歳未満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 | 0 | 0.0 | 187 | 18.8 | |
| | 16~19歳 | 1 | 14.3 | 226 | 22.7 | |
| | 20歳代 | 0 | 0.0 | 90 | 9.0 | |
| | 30歳代 | 0 | 0.0 | 58 | 5.8 | |
| | 40歳代 | 0 | 0.0 | 80 | 8.0 | |
| | 50歳代 | 2 | 28.6 | 85 | 8.5 | |
| | 60歳代 | 60~64 | 0 | 0.0 | 44 | 4.4 |
| | | 65~69 | 1 | 14.3 | 59 | 5.9 |
| | 70歳代 | 70~74 | 0 | 0.0 | 72 | 7.2 |
| | | 75~79 | 2 | 28.6 | 42 | 4.2 |
| | 80歳以上 | 1 | 14.3 | 52 | 5.2 | |
| 合計 | | 7 | 100.0 | 995 | 100.0 | |
| 死傷者 | 内 訳 | 幼児 | 0 | 0.0 | 1 | 0.1 |
| | | 小学生 | 0 | 0.0 | 36 | 3.6 |
| | | 中学生 | 0 | 0.0 | 82 | 8.2 |
| | | 高校生 | 1 | 14.3 | 245 | 24.6 |
| | | 高齢者 | 4 | 57.1 | 225 | 22.6 |

| 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 | 6 | 8.3 | 433 | 4.3 | |
| | 16~19歳 | 0 | 0.0 | 346 | 3.4 | |
| | 20歳代 | 5 | 6.9 | 1717 | 17.1 | |
| | 30歳代 | 7 | 9.7 | 1972 | 19.6 | |
| | 40歳代 | 9 | 12.5 | 1866 | 18.5 | |
| | 50歳代 | 6 | 8.3 | 1599 | 15.9 | |
| | 60歳代 | 60~64 | 4 | 5.6 | 771 | 7.7 |
| | | 65~69 | 3 | 4.2 | 497 | 4.9 |
| | 70歳代 | 70~74 | 6 | 8.3 | 352 | 3.5 |
| | | 75~79 | 8 | 11.1 | 254 | 2.5 |
| | 80歳以上 | 18 | 25.0 | 259 | 2.6 | |
| 合計 | | 72 | 100.0 | 10,066 | 100.0 | |
| 死傷者 | 内 訳 | 幼児 | 4 | 5.6 | 136 | 1.4 |
| | | 小学生 | 1 | 1.4 | 182 | 1.8 |
| | | 中学生 | 1 | 1.4 | 102 | 1.0 |
| | | 高校生 | 0 | 0.0 | 107 | 1.1 |
| | | 高齢者 | 35 | 48.6 | 1362 | 13.5 |

(4) 時間別・昼夜別

ア 時間別

死者は 20～22 時が 3 人で自転車死者の 42.9 パーセンを占め最も多く、次いで 10～12 時の 2 人の順となっている。

傷者は 8～10 時が 170 人で自転車傷者の 17.1 パーセントを占め最も多く、次いで 16～18 時の 165 人、18～20 時の 144 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 | | | | | | 2 | | | 1 | 1 | 3 | | 7 |
| 構成率(%) | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 28.6 | 0.0 | 0.0 | 14.3 | 14.3 | 42.9 | 0.0 | 100.0 |
| 傷者 | 3 | 1 | 4 | 116 | 170 | 113 | 105 | 119 | 165 | 144 | 49 | 6 | 995 |
| 構成率(%) | 0.3 | 0.1 | 0.4 | 11.7 | 17.1 | 11.4 | 10.6 | 12.0 | 16.6 | 14.5 | 4.9 | 0.6 | 100.0 |

イ 昼夜別

死者は夜間が多く、傷者は昼間が多い。

ウ 年齢別・昼夜別

死者は昼間の高齢者が 3 人、夜間のその他が 3 人と多く、それぞれ自転車の死者の 42.9 パーセントを占めている。

傷者は、昼間のその他が 476 人と多く、自転車傷者の 47.8 パーセントを占めている。

(単位：人・%)

| 区分 \ 昼夜 | 昼間 | | | | 夜間 | | | | 合計 |
|---------|-----|------|-----|------|------|------|-----|------|-------|
| | 薄明 | 昼 | 薄暮 | 計 | 薄暮 | 夜 | 薄明 | 計 | |
| 死者 | | 3 | | 3 | 1 | 3 | | 4 | 7 |
| 構成率(%) | 0.0 | 42.9 | 0.0 | 42.9 | 14.3 | 42.9 | 0.0 | 57.1 | 100.0 |
| 傷者 | 11 | 677 | 82 | 770 | 91 | 132 | 2 | 225 | 995 |
| 構成率(%) | 1.1 | 68.0 | 8.2 | 77.4 | 9.1 | 13.3 | 0.2 | 22.6 | 100.0 |

(単位：人・%)

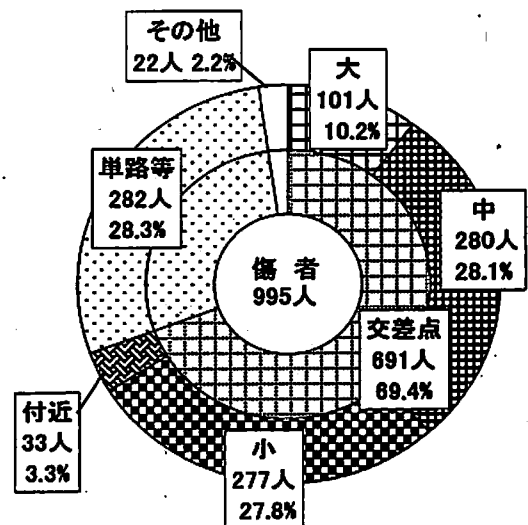
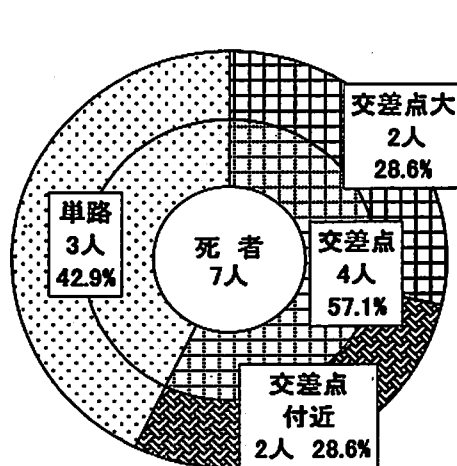
| 区分 \ 昼夜 | 昼間 | | | | 夜間 | | | | 合計 |
|---------|-----|------|------|------|-----|------|------|------|-------|
| | 子ども | 高齢者 | その他 | 計 | 子ども | 高齢者 | その他 | 計 | |
| 死者 | 0 | 3 | 0 | 3 | | 1 | 3 | 4 | 7 |
| 構成率(%) | 0.0 | 42.9 | 0.0 | 42.9 | 0.0 | 14.3 | 42.9 | 57.1 | 100.0 |
| 傷者 | 92 | 202 | 476 | 770 | 27 | 23 | 175 | 225 | 995 |
| 構成率(%) | 9.2 | 20.3 | 47.8 | 77.4 | 2.7 | 2.3 | 17.6 | 22.6 | 100.0 |

(5) 場所別

ア 道路形状別

死者は、交差点 4 人、単路等 3 人になっており、傷者は交差点が 691 人で自転車傷者の 69.4 パーセントを占めている。

交差点の大きさで見ると、死者は交差点「大」、傷者は「小」・「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4人、単路で3人となっている。

(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 |
| | 信号機あり | 傷者 | 86 | 106 | 28 | 13 | 233 | 2 | | 235 |
| 信号機 | 信号機なし | 死者 | | | | 2 | 2 | 3 | | 5 |
| | 信号機なし | 傷者 | 15 | 174 | 249 | 20 | 458 | 280 | 22 | 760 |
| 合 計 | | 死者 | 2 | 0 | 0 | 2 | 4 | 3 | 0 | 7 |
| 合 計 | | 傷者 | 101 | 280 | 277 | 33 | 691 | 282 | 22 | 995 |

(6) 道路形状別・事故類型別

自転車乗用中の死傷者は交差点に集中しており、死者4人(69.1%)、傷者691人(69.4%)となっている。

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3人(42.9%)、傷者は589人(59.2%)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 | 正 面 衝 突 | | 1 | | 2 | 0 | 3 | | 6 | 0 | 9 | 0.0 | 0.9 | | |
| | 追 突 | | 1 | | | 0 | 1 | 2 | 18 | 2 | 19 | 28.6 | 1.9 | | |
| 両 | 出 会 い 頭 | 2 | 414 | | 17 | 2 | 431 | 1 | 158 | 3 | 589 | 42.9 | 59.2 | | |
| | 追 越 ・ 追 抜 | | 2 | | 2 | 0 | 4 | | 19 | 0 | 23 | 0.0 | 2.3 | | |
| 相 | 転 回 ・ 後 退 時 | | 1 | | 1 | 0 | 2 | | 30 | 0 | 32 | 0.0 | 3.2 | | |
| | 進 路 変 更 時 | | | | | 0 | 0 | | | 0 | 0 | 0.0 | 0.0 | | |
| 互 | す れ 違 い 時 | | 2 | | 1 | 0 | 3 | | 10 | 0 | 13 | 0.0 | 1.3 | | |
| | 左 折 時 | | 111 | | 4 | 0 | 115 | | 18 | 0 | 133 | 0.0 | 13.4 | | |
| 互 | 右 折 時 | | 122 | | 6 | 0 | 128 | | 25 | 0 | 153 | 0.0 | 15.4 | | |
| | そ の 他 | | 4 | 1 | | 1 | 4 | | 17 | 1 | 21 | 14.3 | 2.1 | | |
| 計 | | 2 | 658 | 1 | 33 | 3 | 691 | 3 | 301 | 6 | 992 | 85.7 | 99.7 | | |
| 車 両 単 独 | | | | 1 | | 1 | 0 | | 3 | 1 | 3 | 14.3 | 0.3 | | |
| 列 車 | | | | | | 0 | 0 | | | 0 | 0 | 0.0 | 0.0 | | |
| 合 計 | | 2 | 658 | 2 | 33 | 4 | 691 | 3 | 304 | 7 | 995 | 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、子どもは1km以内(501~1,000m)、高齢者は2km超過(2,000m~)の死傷者が多い。

子ども、高齢者を除いた死傷者は2km超過が多い。

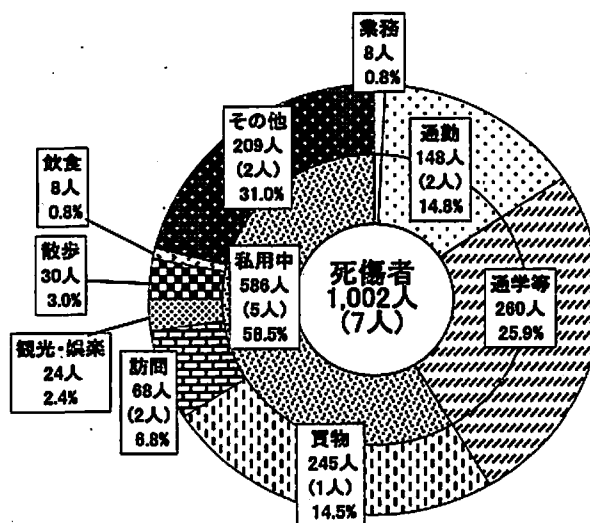
(単位：人・%)

| 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 | | 7 | | 33 | 35 | 31 | 13 | | 119 |
| | 構成率(%) | 5.9 | 0.0 | 27.7 | 29.4 | 26.1 | 10.9 | 0.0 | 100.0 |
| 高 齢 者 | | 7 | 11 | ③ 48 | 52 | 50 | ① 57 | | ④ 225 |
| | 構成率(%) | 3.1 | 4.9 | 21.3 | 23.1 | 22.2 | 25.3 | 0.0 | 100.0 |
| そ の 他 | | 4 | 18 | 86 | ① 121 | 133 | ② 296 | 0 | ③ 658 |
| | 構成率(%) | 0.6 | 2.7 | 13.1 | 18.4 | 20.2 | 45.0 | 0.0 | 100.0 |
| 合 計 | | 18 | 29 | ③ 167 | ① 208 | 214 | ③ 366 | | ⑦ 1,002 |
| | 構成率(%) | 1.8 | 2.9 | 16.7 | 20.8 | 21.4 | 36.5 | 0.0 | 100.0 |

○は死者数で内数

(8) 通行目的別

通行目的は、私用中が586人で、58.5パーセントを占めている。
なかでも買い物物が245人で、24.5パーセントを占めている。
通学等、通勤における事故の発生も多く、それぞれ、260人(25.9%)、148人(14.8%)となっている。



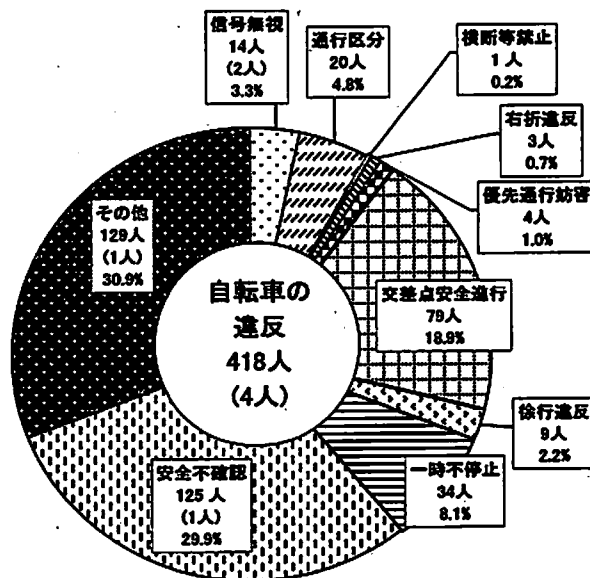
()内は死者数で内数

(9) 違反別

死者のうち何らかの違反があったのは4人(57.1%)、同じく傷者では414人(41.6%)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 | 2 | 28.6% | 12 | 1.2% |
| 通行区分 | 0 | 0.0% | 20 | 2.0% |
| 横断等禁止 | 0 | 0.0% | 1 | 0.1% |
| 右折違反 | 0 | 0.0% | 3 | 0.3% |
| 優先通行妨害 | 0 | 0.0% | 4 | 0.4% |
| 交差点安全進行 | 0 | 0.0% | 79 | 7.9% |
| 徐行違反 | 0 | 0.0% | 9 | 0.9% |
| 一時不停止 | 0 | 0.0% | 34 | 3.4% |
| 酒酔い運転 | 0 | 0.0% | 0 | 0.0% |
| 安全不確認 | 1 | 14.3% | 124 | 12.5% |
| その他 | 1 | 14.3% | 128 | 12.9% |
| 違反なし | 3 | 42.9% | 579 | 58.2% |
| 同乗者 | 0 | 0.0% | 2 | 0.2% |
| 合計 | 7 | 100.0% | 995 | 100.0% |



()内は死者数で内数

| 内訳 | 夜間事故 | 4 | 57.1% | 225 | 22.6% |
|----|-------|----|-------|-----|-------|
| | うち無灯火 | 2 | 50.0% | 28 | 12.4% |
| | 無灯火率 | 死者 | 28.6% | 傷者 | 2.8% |

4 子どもの事故

(1) 概況

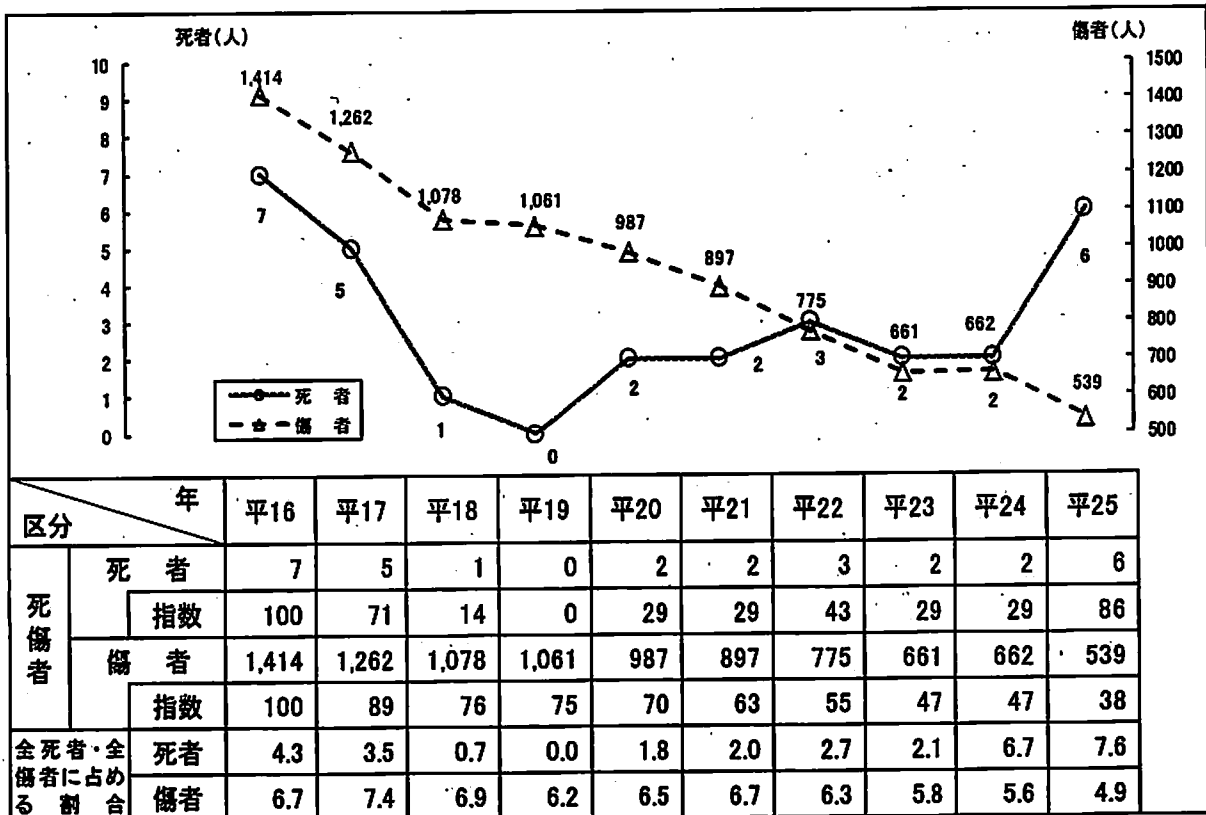
交通事故により死傷した子どもは、

死者数 6人 (前年比 +4人 200.0%増)

傷者数 539人 (前年比 -123人 18.6%減)

で、死者数は増加したが、傷者数は減少した。

全死者に占める割合は7.6パーセントで、5.4ポイント増加し、全傷者に占める割合は4.9パーセントで0.5ポイント減少した。 (単位：人・%)



(2) 月別

死者数は5月、12月に各2人、1月、7月に各1人、傷者数は6月が58人で最も多く、次いで1月の51人の順となっている。

(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 | 1 | | | | 2 | | 1 | | | | | 2 | 6 |
| | 傷者 | 51 | 40 | 41 | 47 | 46 | 58 | 43 | 41 | 38 | 42 | 42 | 50 | 539 |
| 全死者・全傷者に占める割合 | 死者 | 33.3 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 16.7 | 0.0 | 20.0 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 20.0 | 7.6 |
| | 傷者 | 5.4 | 4.5 | 4.5 | 5.3 | 5.1 | 6.8 | 4.9 | 4.3 | 4.6 | 4.0 | 4.5 | 4.9 | 4.9 |

(3) 状態別

死者は、自動車同乗中の4人(66.7%)が最も多く、次いで歩行者の2名の順で、傷者も自動車同乗中の273人(50.6%)が最も多く、次いで歩行者の141人(26.2%)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 |
|----|--------|--------|---------|-------|-----|--------|-----|------|-----|-------|
| | | | | 運転 | 同乗 | 運転 | 同乗 | | | |
| 死者 | | 4 | | | | | | 2 | | 6 |
| | 構成率(%) | 66.7 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 33.3 | 0.0 | 100.0 |
| 傷者 | | 273 | | | | | 119 | 141 | 6 | 539 |
| | 構成率(%) | 50.6 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 22.1 | 0.0 | 26.2 | 1.1 | 100.0 |

(4) 状態別・学齢別

(単位:人)

死者は、歩行者の2人(幼児、中学1年生の各1人)、その他の4人(幼児3人、小学1年生1人)となっている。

歩行者の死傷者は、小学1年生、小学3年生が最も多く20人、次いで小学6年生の16人の順となっている。

自転車は、死者はなく、傷者は、中学生1年生の38人が最も多く、次いで中学2年生、中学3年生の22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 | | 8 | | | 1 | 65 | 1 | 73 |
| | 幼稚園児 | 1 | 14 | | 1 | 2 | 49 | 3 | 64 |
| | 計 | 1 | 22 | 0 | 1 | 3 | 114 | 4 | 137 |
| 小学 | 1年 | | 20 | | 4 | 1 | 15 | 1 | 39 |
| | 2年 | | 15 | | 4 | | 18 | 0 | 37 |
| | 3年 | | 20 | | 4 | | 14 | 0 | 38 |
| | 4年 | | 9 | | 4 | | 15 | 0 | 28 |
| | 5年 | | 8 | | 9 | | 18 | 0 | 35 |
| | 6年 | | 16 | | 11 | | 14 | 0 | 41 |
| 計 | | 0 | 88 | 0 | 36 | 1 | 94 | 1 | 218 |
| 中学生 | 1年 | 1 | 14 | | 38 | | 24 | 1 | 76 |
| | 2年 | | 7 | | 22 | | 24 | 0 | 53 |
| | 3年 | | 10 | | 22 | | 23 | 0 | 55 |
| | 計 | 1 | 31 | 0 | 82 | 0 | 71 | 1 | 184 |
| 合計 | | 2 | 141 | 0 | 119 | 4 | 279 | 6 | 539 |

(5) 時間別・昼夜別

(単位:人・%)

死者は夜間が多く、66.7パーセントをしめ、傷者は昼間が多く78.5パーセントを占めている。

時間別では下校時間帯及び放課後となる16~18時の死傷者が121人と最も多く、次いで14~16時、18~20時の順となっている。

| 区分 | 昼夜 | 昼間 | | 夜間 | | 合計 | |
|----|--------|------|-----|------|------|-------|------|
| | | 薄暮 | 薄暮 | 薄暮 | 薄暮 | 薄暮 | 薄暮 |
| 死者 | | 2 | | 4 | 2 | 6 | 2 |
| | 構成率(%) | 33.3 | 0.0 | 66.7 | 33.3 | 100.0 | 33.3 |
| 傷者 | | 423 | 41 | 116 | 56 | 539 | 97 |
| | 構成率(%) | 78.5 | 7.6 | 21.5 | 10.4 | 100.0 | 18.0 |

*薄暮時は内数

(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 | | | 6 |
| | 構成率(%) | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 16.7 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 33.3 | 50.0 | 0.0 | 0.0 | 100 |
| 傷者 | | | | 2 | 61 | 38 | 53 | 68 | 99 | 119 | 80 | 17 | 2 | 539 |
| | 構成率(%) | 0.0 | 0.0 | 0.4 | 11.3 | 7.1 | 9.8 | 12.6 | 18.4 | 22.1 | 14.8 | 3.2 | 0.4 | 100 |

(6) 学齢別・通行目的別

学齢で見ると、幼児、小学生は買い物、中学生は登校が多い。

通行目的の中に占める通学等の割合は、幼児が9.2パーセント、小学生の18.7パーセント、中学生の38.4パーセントとなっている。 (単位:人・%)

| 通行目的 | 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 | ① 10 | 7.1 | 19 | 8.7 | 36 | 19.5 | ① 65 | 11.9 |
| | 学業中 | 1 | 0.7 | | 0.0 | 1 | 0.5 | 2 | 0.4 |
| | 下校 | 2 | 1.4 | 22 | 10.0 | ① 34 | 18.4 | ① 58 | 10.6 |
| 私 用 | 観光・娯楽 | 6 | 4.3 | ① 13 | 5.9 | 12 | 6.5 | ① 31 | 5.7 |
| | ドライブ | 2 | 1.4 | 1 | 0.5 | 1 | 0.5 | 4 | 0.7 |
| | 散歩 | | 0.0 | 11 | 5.0 | 9 | 4.9 | 20 | 3.7 |
| | 飲食 | 5 | 3.5 | 6 | 2.7 | | 0.0 | 11 | 2.0 |
| | 買い物 | ① 36 | 25.5 | 38 | 17.4 | 34 | 18.4 | ① 108 | 19.8 |
| | 訪問 | 7 | 5.0 | 19 | 8.7 | 15 | 8.1 | 41 | 7.5 |
| | 帰省 | 5 | 3.5 | 4 | 1.8 | 3 | 1.6 | 12 | 2.2 |
| | 遊戯(路上) | 5 | 3.5 | 25 | 11.4 | 2 | 1.1 | 32 | 5.9 |
| | 疾病徘徊 | | 0.0 | | 0.0 | | 0.0 | 0 | 0.0 |
| | その他 | ② 62 | 44.0 | 61 | 27.9 | 38 | 20.5 | ② 161 | 29.5 |
| 調査不能 | | 0.0 | | 0.0 | | 0.0 | 0 | 0.0 | |
| 合計 | ④ 141 | 100.0 | ① 219 | 100.0 | ① 185 | 100.0 | ⑥ 545 | 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

子どもの死傷者のうち53.2パーセントが交差点で事故にあっている。

学齢と道路形状で見ると、幼児は単路、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65人と多い。

| 形状 | 区分 | (単位:人・%) | | | |
|------|--------|----------|------|-------|-------|
| | | 歩行者 | 自転車 | その他 | 合計 |
| 交差点 | 人数 | 64 | 92 | ① 134 | ① 290 |
| | 構成率(%) | 22.1 | 31.7 | 46.2 | |
| 単路 | 人数 | ① 68 | 26 | ③ 133 | ④ 227 |
| | 構成率(%) | 30.0 | 11.4 | 58.6 | |
| 駐車場等 | 人数 | ① 11 | 1 | 16 | ① 28 |
| | 構成率(%) | 39.3 | 3.6 | 57.1 | |
| 合計 | 人数 | ② 143 | 119 | ④ 283 | ⑥ 545 |
| | 構成率(%) | 26.3 | 21.8 | 51.9 | |

○は死者で内数

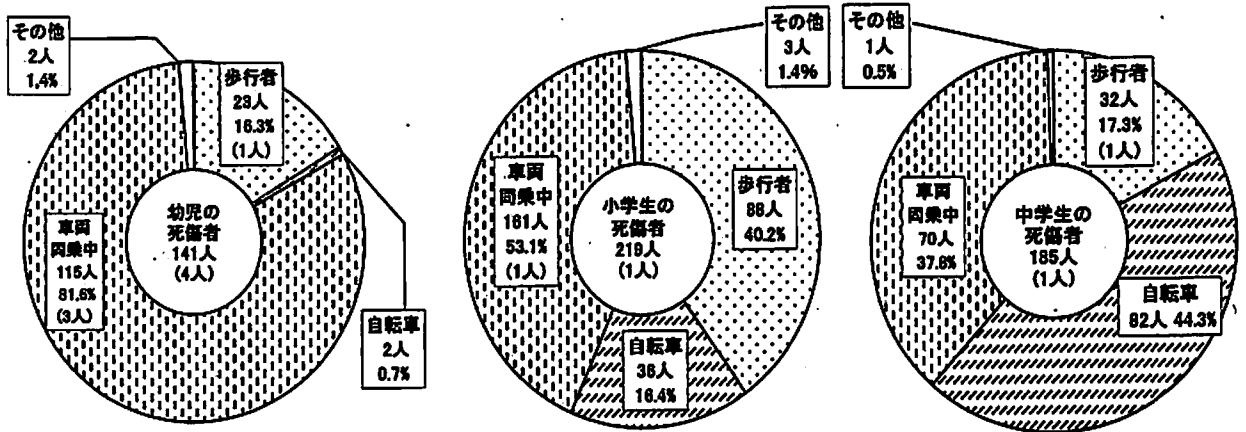
(単位:人)

| 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 | | 4 | 1 | ① 53 | 58 | 11 | | ② 56 | ② 67 | ① 8 | | | 8 | ① 16 |
| 小 学 生 | | 43 | 26 | 46 | 115 | 43 | 10 | ① 44 | ① 97 | 2 | | | 5 | 7 |
| 中 学 生 | | 17 | 65 | 35 | 117 | ① 14 | 16 | 33 | ① 63 | 1 | 1 | | 3 | 5 |
| 合 計 | | 64 | 92 | ① 134 | ① 290 | ① 68 | 26 | ③ 133 | ④ 227 | ① 11 | 1 | | 16 | ① 28 |

○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 81.6 パーセントを占め、小学生、中学生についても 30 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

子どもの死傷者で、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 53.2 パーセントを占め、自転車乗車中では自宅から 1キロメートル以内での事故が 63.0 パーセントを占めている。 (単位: 人・%)

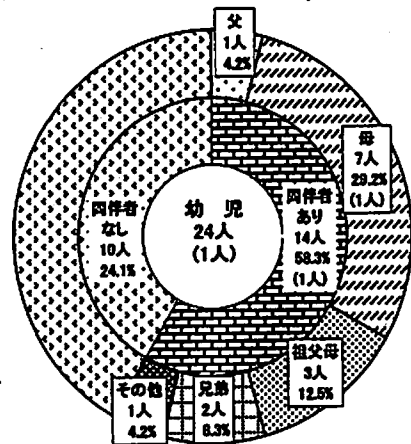
| 区分 | 歩行者 | | | | 自転車 | | | | 合計 |
|---------|------------|----------|------------|-------------|---------|----------|----------|-----------|-------------|
| | 幼児 | 小学生 | 中学生 | 小計 | 幼児 | 小学生 | 中学生 | 小計 | |
| 距離 | 構成率 (%) | 構成率 (%) | 構成率 (%) | 構成率 (%) | 構成率 (%) | 構成率 (%) | 構成率 (%) | 構成率 (%) | 構成率 (%) |
| 50 m 以下 | 3 13.0 | 15 17.0 | 2 6.3 | 20 14.0 | 0.0 | 6 16.7 | 1 1.2 | 7 5.9 | 27 10.3 |
| 100m 以下 | 6 26.1 | 14 15.9 | 4 12.5 | 24 16.8 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 0 0.0 | 24 9.2 |
| 500m 以下 | 3 13.0 | 19 21.6 | ① 10 31.3 | ① 32 22.4 | 0.0 | 12 33.3 | 21 25.6 | 33 27.7 | 65 24.8 |
| 1 km 以下 | 0.0 | 17 19.3 | 4 12.5 | 21 14.7 | 0.0 | 10 27.8 | 25 30.5 | 35 29.4 | 56 21.4 |
| 2 km 以下 | ① 3 13.0 | 13 14.8 | 6 18.8 | ① 22 15.4 | 1 100.0 | 7 19.4 | 23 28.0 | 31 26.1 | ② 53 20.2 |
| 2 km 超過 | 8 34.8 | 10 11.4 | 6 18.8 | 24 16.8 | 0.0 | 1 2.8 | 12 14.6 | 13 10.9 | 37 14.1 |
| 調査不能 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 0 0.0 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 0 0.0 | 0 0.0 |
| 合計 | ① 23 100.0 | 88 100.0 | ① 32 100.0 | ② 143 100.0 | 1 100.0 | 36 100.0 | 82 100.0 | 119 100.0 | ② 262 100.0 |

○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死傷者 24 人のうち、58.3 パーセントの 14 人が「同伴者あり」となっている。

同伴者の中で一番多いのは母親、次いで祖父母の順となっている。



() 内は死者数で内数

(8) 事故類型

ア 歩行者

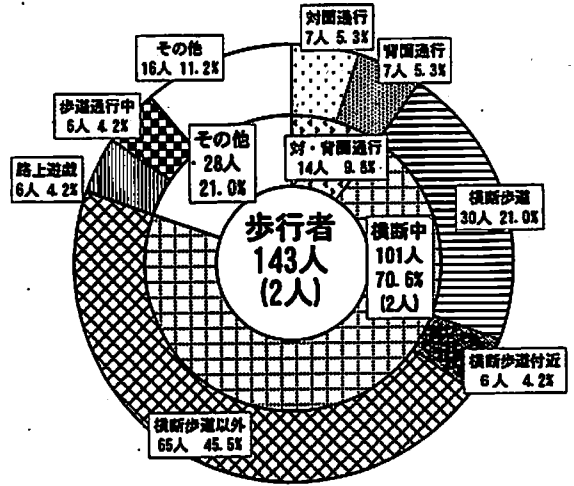
事故類型別では横断中が 101 人と多く歩行者被害の 70.6 パーセントを占め、特に横断歩道以外の場所が 65 人と多く横断中死傷者の 64.4 パーセントを占めている。

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 | | 1 | | ① | 14 |
| 小学生 | 10 | 10 | 1 | | 40 |
| 中学生 | 4 | 5 | 2 | ① | 12 |

○は死者で内数



() 内は死者数で内数

イ 自転車

死亡事故の発生はないが、事故類型別では、出会い頭事故の傷者が 88 人で、自転車乗用中の 73.9 パーセントを占め最も多く、次いで左折時 15 人、右折時 9 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 92 人と多く、自転車乗用中傷者の 77.3 パーセントを占めている。

(単位：人・%)

| 事故類型 | 道路形状等 | | 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 | | | | | | |
| 車対車 | 正面衝突 | | 0 | | 0 | 0.0 | | | | | | |
| | 追突 | | 0 | 2 | 2 | 1.7 | | | | 2 | | |
| | 出会い頭 | 67 | 2 | 69 | 19 | 88 | 73.9 | 1 | | 23 | 7 | 45 |
| | 追越・追抜 | 1 | 1 | 2 | 1 | 3 | 2.5 | | | 1 | | 1 |
| | 転回・後退時 | | | 0 | 2 | 2 | 1.7 | | | | 1 | |
| | 道路変更・すれ違い時 | | | 0 | | 0 | 0.0 | | | | | |
| | 右折時 | 8 | | 8 | 1 | 9 | 7.6 | | | | | 8 |
| 左折時 | 12 | 1 | 13 | 2 | 15 | 12.6 | | | 2 | | 11 | 2 |
| その他 | | | 0 | | 0 | 0.0 | | | | | | |
| 計 | 88 | 4 | 92 | 27 | 119 | 100.0 | 1 | 0 | 26 | 10 | 65 | 17 |
| 車両単独 | | | 0 | | 0 | 0.0 | | | | | | |
| 列車 | | | 0 | | 0 | 0.0 | | | | | | |
| 合計 | 88 | 4 | 92 | 27 | 119 | 100.0 | 1 | 0 | 26 | 10 | 65 | 17 |

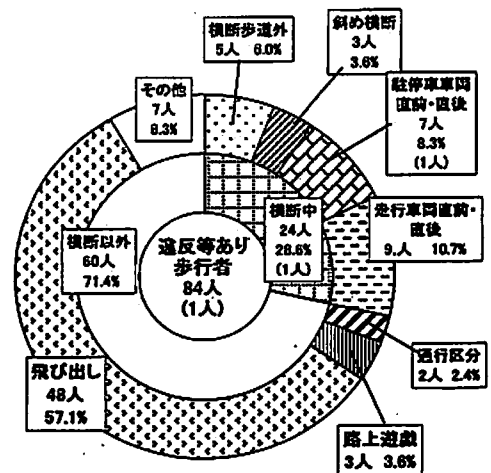
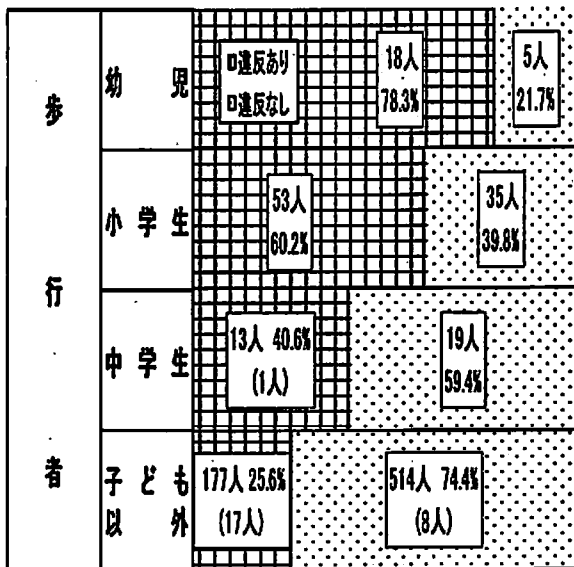
○は死者で内数

(9) 違反別

ア 歩行者

歩行者の死傷者 143 人のうち、何らかの違反が認められた者は 84 人で、子どもの歩行中事故の 58.7 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 48 人と最も多く、違反のあった歩行者の 57.1 パーセントを占めている。

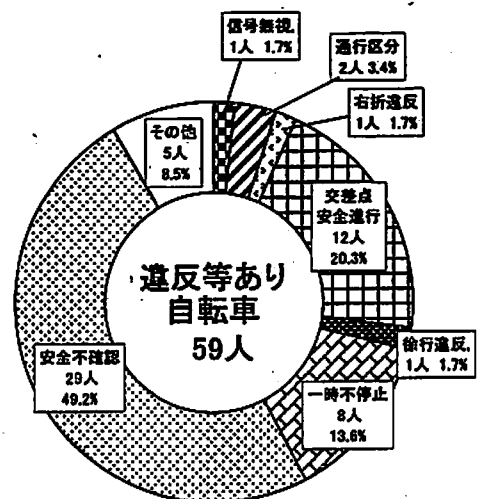
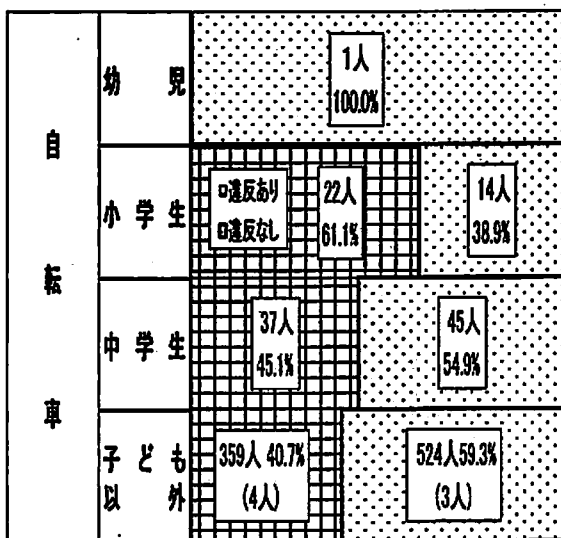


() 内は死者数で内数

イ 自転車

自転車の傷者 119 人のうち、何らかの違反が認められたのは 59 人で自転車傷者の 49.6 パーセントを占めている。

違反の内容をみると安全不確認が 29 人 (49.2%) で最も多く、次いで交差点安全進行義務違反の 12 人の 20.3 パーセントが続いている。



*自転車は同乗者を含まない ()は死者で内数

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 17件 (前年比 -5件 22.7%減)

死者数 0人 (前年比 ±0人 ±0)

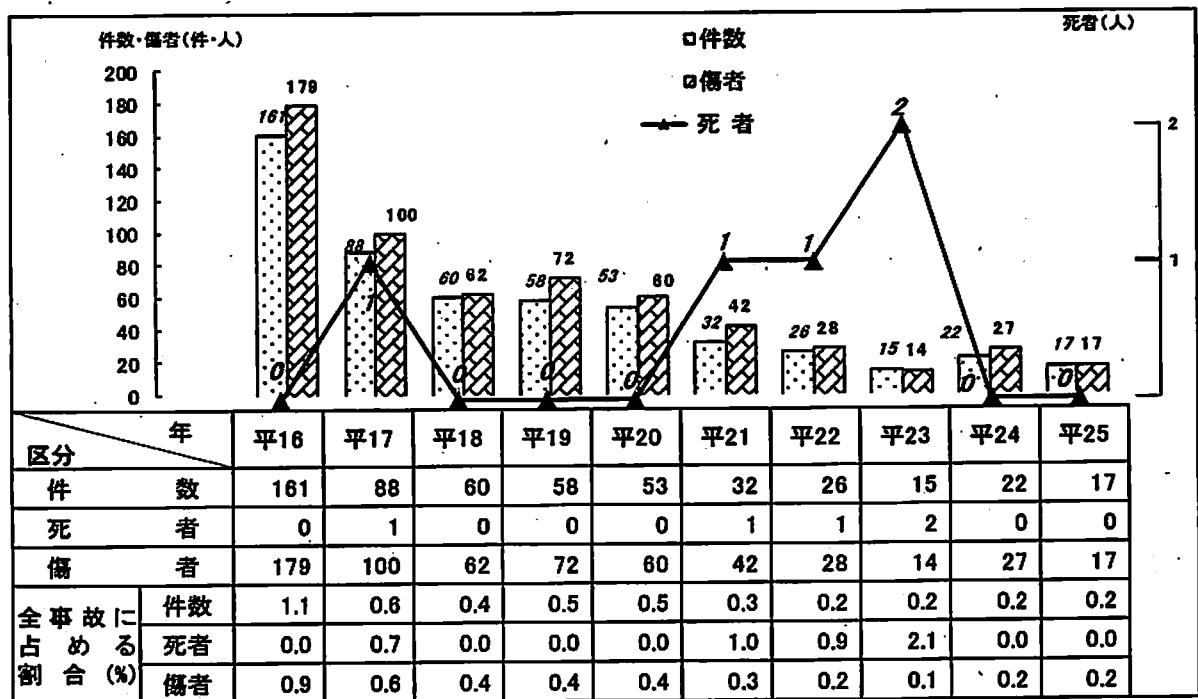
傷者数 17人 (前年比 -10人 37.0%減)

で、死者数は同数で、発生件数、傷者数は減少した。

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16年の161件で、平成25年の17件は平成16年と比べると約9分の1以下に減少している。

死者は、平成23年の2人が最も多く、平成17、21、22年の1人、他は0人となっている。

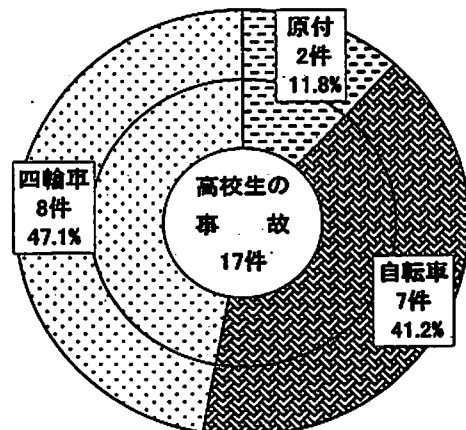
(単位：件・人・%)



イ 当事車種別

高校生が第1当事者となった事故は、四輪車が8件で47.1%を占め、次いで、自転車の7件(41.2%)となっている。

二輪車の事故は、原付バイクでの事故2件であった。



ウ 違反別

安全運転義務違反による事故が11件で64.7%を占め、内容は、前方不注意による事故が6件、次いで安全不確認、ハンドルブレーキ操作不適の各2件となっている。

悪質違反による事故は5件で29.4%を占め、信号無視、歩行者妨害等の各2件、次いで一時不停止の1件となっている。

(単位：件・%)

| 違反 | 高校生事故 | | 全事故 | | 違反 | 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 | 2 | 11.8 | 356 | 4.0 | 徐行違反 | | 0.0 | 85 | 0.9 |
| | 最高速度 | | 0.0 | 15 | 0.2 | 安全運転義務違反 | 2 | 11.8 | 788 | 8.8 |
| | 通区・追越 | | 0.0 | 138 | 1.5 | 前方不注意 | 6 | 35.3 | 2,413 | 27.0 |
| | 歩行者妨害等 | 2 | 11.8 | 323 | 3.6 | 動静不注意 | 1 | 5.9 | 1,367 | 15.3 |
| | 一時不停止 | 1 | 5.9 | 469 | 5.2 | 安全不確認 | 2 | 11.8 | 1,743 | 19.5 |
| | 酒酔い運転 | | 0.0 | 12 | 0.1 | 安全速度 | | 0.0 | 193 | 2.2 |
| 計 | 5 | 29.4 | 1,313 | 14.7 | その他 | | 0 | 112 | 1 | |
| 横断禁止等 | | 0.0 | 29 | 0.3 | 計 | 11 | 64.7 | 6,616 | 73.9 | |
| 右・左折違反 | | 0.0 | 32 | 0.4 | その他 | | 0.0 | 113 | 1.3 | |
| 優先通行妨害等 | | 0.0 | 314 | 3.5 | 合計 | 17 | 100.0 | 8,948 | 100.0 | |
| 交差点安全進行 | 1 | 5.9 | 446 | 5.0 | 無免許(内数) | | 0.0 | 29 | 0.3 | |

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9.2ポイント低くなっているが、悪質違反は29.4パーセントと約2倍になっている。

| 違反 | 悪質違反 | 安全運転義務違反 | その他 |
|----------|-----------------|-----------------|-----------------|
| 高校生による事故 | 5件 29.4% | 11件 64.7% | 1件 5.9% |
| 全事故 | 1,313件 14.7% | 6,616件 73.9% | 1,019件 11.4% |

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、自動車、自転車による事故が各3件、原付の2件の計8件が交差点で発生し、47.1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 | | 3 | 5 | 8 | 0 | 0 |
| 二輪車 | 小型二輪 | | | 0 | | |
| | 軽二輪 | | | 0 | | |
| | 原付二種 | | | 0 | | |
| | 原付 | 2 | | 2 | | |
| 計 | | 2 | 0 | 2 | 0 | 0 |
| 自転車 | | 3 | 4 | 7 | | |
| 歩行者 | | | | 0 | 0 | 0 |
| 合計 | | 8 | 9 | 17 | 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 ±0)

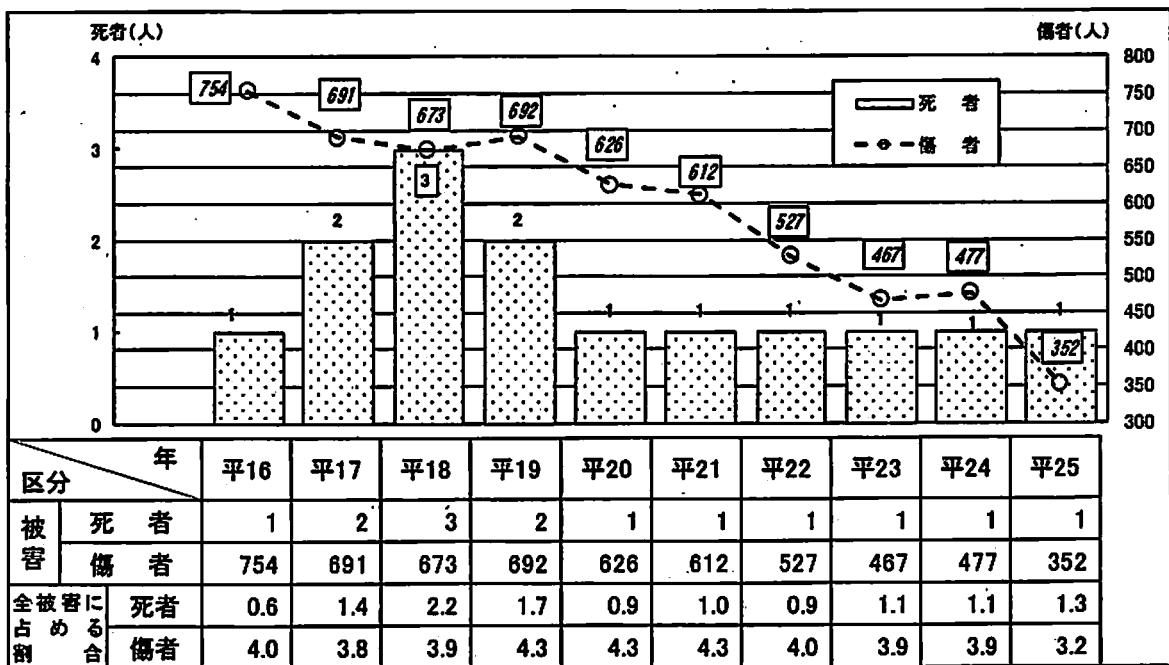
傷者数 352人 (前年比 -125人 26.2%減)

で、死者は前年と同数であったが、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18年の3人、次いで平成17、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16年の754人で、最も少ないのは平成25年の352人となっている。

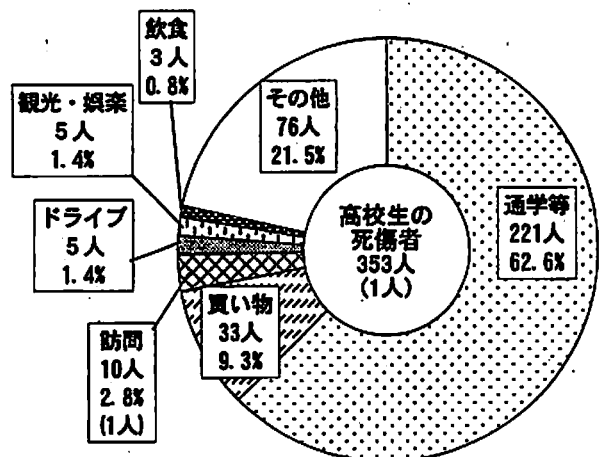
(単位：人・%)



イ 通行目的

通学等の死傷者は221人で高校生死傷者の62.6パーセントを占め最も多く、次いで買い物の33人となっている。

死者は、訪問の1人となっている。



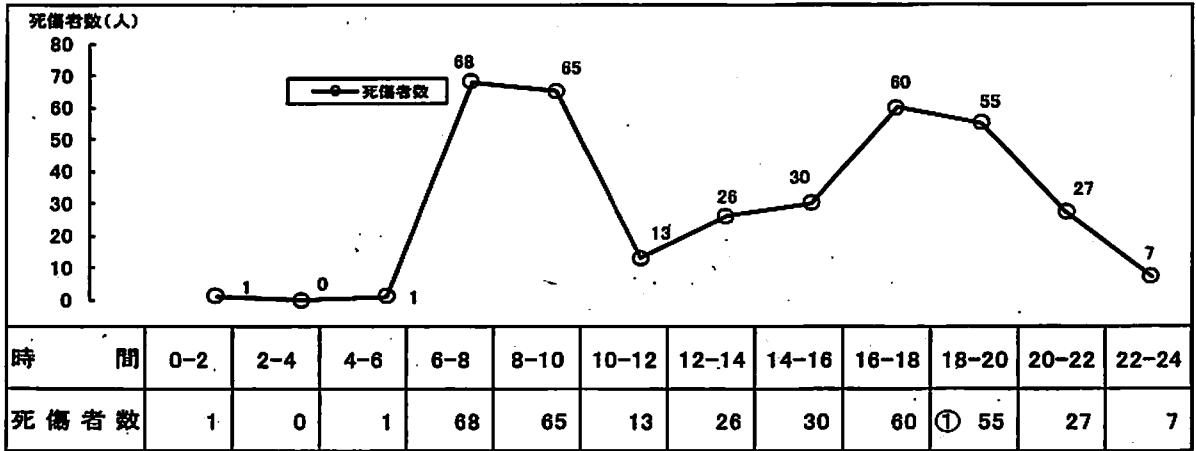
() 内は死者数で内数

ウ 時間別

死傷者数は、登・下校時間帯、特に6～8時が68人、8～10時が65人、16～18時が60人、18～20時が55人と多く、この時間帯の死傷者は、高校生死傷者の70.3パーセントを占めている。

死者は18～20時発生の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1人で、自転車乗車中の事故である。

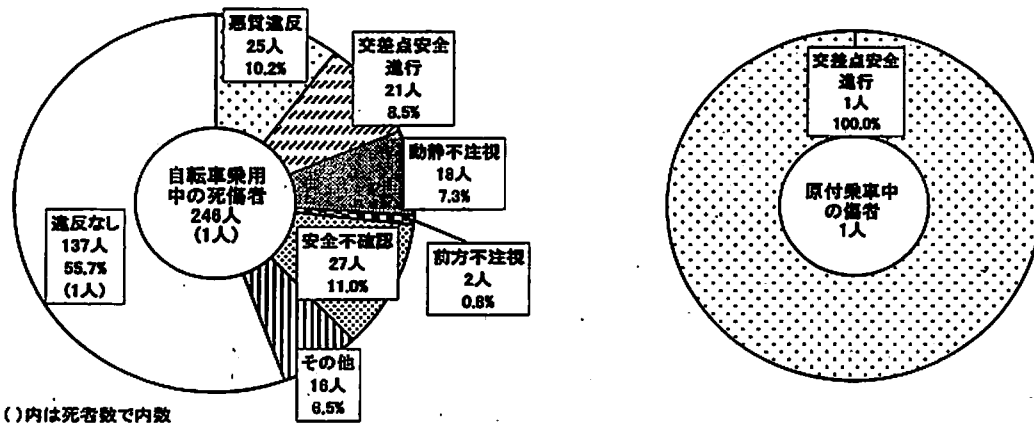
傷者は自転車乗用中が245人と最も多く高校生傷者の69.6パーセントを占め、次いで自動車同乗中の75人(21.3%)、歩行中の27人(7.7%)の順となっている。

(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 | 3 | 75 | 1 | | 1 | 245 | 27 | | 352 |
| 構成率(%) | 0.9 | 21.3 | 0.3 | 0.0 | 0.3 | 69.6 | 7.7 | 0.0 | 100.0 |

自転車、原付バイクの違反状況を見ると、自転車の44.3%に、原付バイクの100.0%に何らかの違反が認められた。

原付バイクは、交差点安全進行義務違反1人、自転車は安全不確認27人、悪質違反25人、交差点安全進行21人の順となっている。

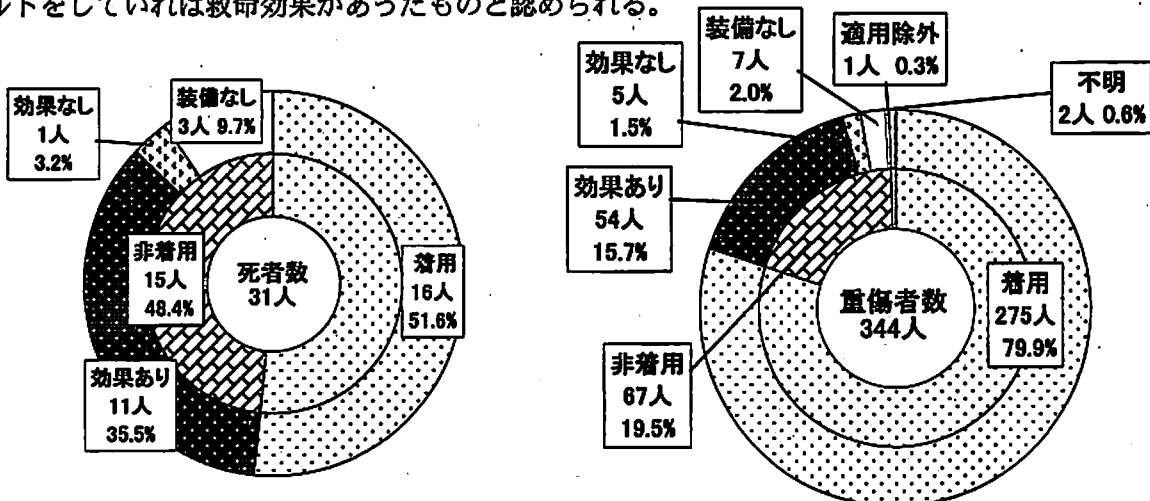


6 自動車のシートベルト着用状況

(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見ると、非着用者15人中11人(73.3%)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。

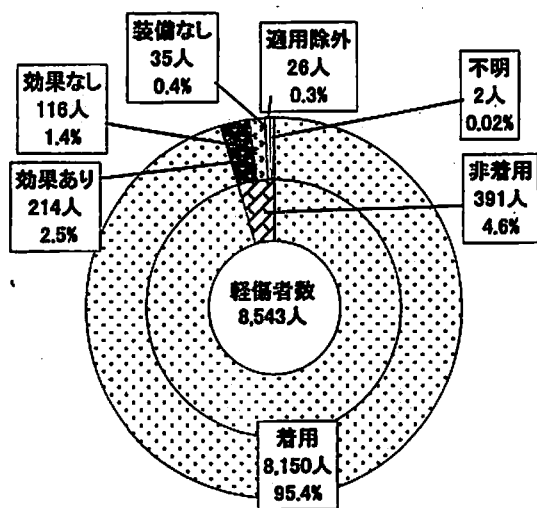


(注) 効果あり……シートベルトを着用していれば、損傷部位等から怪我の程度が軽くすんだと予想されるもの
 効果なし……シートベルトを着用していても、損傷部位等から怪我の程度に関係なかったと予想されるもの

(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95.9パーセント、後部席が60.1パーセントである。

死者の着用率は、運転席が60.0パーセント、助手席が50.0パーセント、後部座席が28.6パーセントと全ての座席での着用率が低い。



| | | | | | | |
|-----|----|--------|----|--------------|-----|------------|
| 運転席 | 死者 | 20人 | 着用 | 12人 60.0% | 非着用 | 8人 40.0% |
| | 傷者 | 6,930人 | 着用 | 6,816人 98.4% | 非着用 | 110人 1.6% |
| 助手席 | 死者 | 4人 | 着用 | 2人 50.0% | 非着用 | 2人 50.0% |
| | 傷者 | 1,208人 | 着用 | 1,159人 95.9% | 非着用 | 49人 4.1% |
| 後部席 | 死者 | 7人 | 着用 | 2人 28.6% | 非着用 | 5人 71.4% |
| | 傷者 | 749人 | 着用 | 450人 60.1% | 非着用 | 299人 39.9% |

(3) 年齢別

年齢別に死者の着用率をみると、20歳未満が25.0パーセントと最も低く、次いで70歳以上が37.5パーセントとなっている。

傷者は40歳代が97.2パーセントと最も高く、20歳未満が81.5パーセントと最も着用率が低い。

(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 | | | - | 1 | | 0.0 | 3 | 1 | 33.3 | 4 | 1 | 25.0 |
| | 傷者 | 136 | 133 | 97.8 | 183 | 170 | 92.9 | 244 | 158 | 63.9 | 563 | 459 | 81.5 |
| 20~24歳 | 死者 | 1 | 1 | 100.0 | | | - | | | - | 1 | 1 | 100.0 |
| | 傷者 | 560 | 552 | 98.6 | 118 | 109 | 92.4 | 70 | 38 | 51.4 | 748 | 697 | 93.2 |
| 25~29歳 | 死者 | 3 | 2 | 66.7 | | | - | | | - | 3 | 2 | 66.7 |
| | 傷者 | 680 | 664 | 97.6 | 107 | 104 | 97.2 | 42 | 22 | 52.4 | 829 | 790 | 95.3 |
| 30歳代 | 死者 | 1 | 1 | 100.0 | 1 | 1 | 100.0 | 1 | 1 | 100.0 | 3 | 3 | 100.0 |
| | 傷者 | 1,573 | 1,549 | 98.5 | 187 | 182 | 97.3 | 99 | 71 | 71.7 | 1,859 | 1,802 | 96.9 |
| 40歳代 | 死者 | 3 | 2 | 66.7 | | | - | 1 | | 0.0 | 4 | 2 | 50.0 |
| | 傷者 | 1,509 | 1,491 | 98.8 | 157 | 154 | 98.1 | 58 | 31 | 53.4 | 1,724 | 1,676 | 97.2 |
| 50歳代 | 死者 | 4 | 1 | 25.0 | 1 | 1 | 100.0 | | | - | 5 | 2 | 40.0 |
| | 傷者 | 1,234 | 1,217 | 98.6 | 161 | 156 | 96.9 | 58 | 35 | 60.3 | 1,453 | 1,408 | 96.9 |
| 60~64歳 | 死者 | | | - | | | - | | | - | 0 | 0 | - |
| | 傷者 | 543 | 536 | 98.7 | 85 | 83 | 97.6 | 49 | 25 | 51.0 | 677 | 644 | 95.1 |
| 65~69歳 | 死者 | 3 | 2 | 66.7 | | | - | | | - | 3 | 2 | 66.7 |
| | 傷者 | 312 | 304 | 97.4 | 77 | 74 | 96.1 | 38 | 23 | 60.5 | 427 | 401 | 93.9 |
| 70歳以上 | 死者 | 5 | 3 | 60.0 | 1 | | 0.0 | 2 | | 0.0 | 8 | 3 | 37.5 |
| | 傷者 | 383 | 370 | 96.6 | 133 | 127 | 95.5 | 91 | 51 | 56.0 | 607 | 548 | 90.3 |
| 合計 | 死者 | 20 | 12 | 60.0 | 4 | 2 | 50.0 | 7 | 2 | 28.6 | 31 | 16 | 51.6 |
| | 傷者 | 6,930 | 6,816 | 98.4 | 1,208 | 1,159 | 95.9 | 749 | 450 | 60.1 | 8,887 | 8,425 | 94.8 |

(4) 時間別

時間別に死者の着用率をみると、4~6時、8~10時、12~14時が100.0パーセントと最も高く、10~12時が20.0パーセントと最も低い。

傷者は6~8時が96.3パーセントと最も高く、2~4時が80.8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 | | | - | | | - | | | - | | | - |
| | 傷者 | 82 | 72 | 87.8 | 22 | 20 | 90.9 | 17 | 6 | 35.3 | 121 | 98 | 81.0 |
| 2~4 | 死者 | | | - | | | - | | | - | | | - |
| | 傷者 | 46 | 43 | 93.5 | 14 | 13 | 92.9 | 13 | 3 | 23.1 | 73 | 59 | 80.8 |
| 4~6 | 死者 | 3 | 3 | 100.0 | | | - | | | - | 3 | 3 | 100.0 |
| | 傷者 | 91 | 89 | 97.8 | 16 | 13 | 81.3 | 8 | 5 | 62.5 | 115 | 107 | 93.0 |
| 6~8 | 死者 | 2 | 1 | 50.0 | | | - | 1 | | 0.0 | 3 | 1 | 33.3 |
| | 傷者 | 889 | 862 | 96.9 | 93 | 88 | 94.5 | 48 | 24 | 50.0 | 1,030 | 992 | 96.3 |
| 8~10 | 死者 | | | - | 1 | 1 | 100.0 | 1 | 1 | 100.0 | 2 | 2 | 100.0 |
| | 傷者 | 932 | 921 | 98.8 | 123 | 121 | 98.4 | 90 | 47 | 52.2 | 1,145 | 1,089 | 95.1 |
| 10~12 | 死者 | 4 | 1 | 25.0 | 1 | | 0.0 | | | - | 5 | 1 | 20.0 |
| | 傷者 | 843 | 828 | 98.2 | 158 | 153 | 96.8 | 94 | 61 | 64.9 | 1,095 | 1,042 | 95.2 |
| 12~14 | 死者 | 1 | 1 | 100.0 | | | - | 1 | 1 | 100.0 | 2 | 2 | 100.0 |
| | 傷者 | 772 | 754 | 97.7 | 157 | 155 | 98.7 | 105 | 74 | 70.5 | 1,034 | 983 | 95.1 |
| 14~16 | 死者 | 5 | 4 | 80.0 | | | - | 1 | | 0.0 | 6 | 4 | 66.7 |
| | 傷者 | 850 | 834 | 98.1 | 192 | 189 | 98.4 | 109 | 77 | 70.6 | 1,151 | 1,100 | 95.6 |
| 16~18 | 死者 | | | - | 2 | 1 | 50.0 | 1 | | 0.0 | 3 | 1 | 33.3 |
| | 傷者 | 1,110 | 1,100 | 99.1 | 186 | 178 | 95.7 | 134 | 80 | 67.2 | 1,430 | 1,368 | 95.7 |
| 18~20 | 死者 | 2 | 1 | 50.0 | | | - | 2 | | 0.0 | 4 | 1 | 25.0 |
| | 傷者 | 868 | 856 | 98.6 | 128 | 122 | 95.3 | 87 | 32 | 47.8 | 1,061 | 1,010 | 95.2 |
| 20~22 | 死者 | 2 | 1 | 50.0 | | | - | | | - | 2 | 1 | 50.0 |
| | 傷者 | 304 | 295 | 97.0 | 83 | 76 | 91.6 | 39 | 19 | 48.7 | 426 | 390 | 91.5 |
| 22~24 | 死者 | 1 | | 0.0 | | | - | | | - | 1 | 0 | 0.0 |
| | 傷者 | 143 | 142 | 99.3 | 38 | 33 | 86.8 | 25 | 12 | 48.0 | 206 | 187 | 90.8 |
| 合計 | 死者 | 20 | 12 | 60.0 | 4 | 2 | 50.0 | 7 | 2 | 28.6 | 31 | 16 | 51.6 |
| | 傷者 | 6,930 | 6,816 | 98.4 | 1,208 | 1,159 | 95.9 | 749 | 450 | 60.1 | 8,887 | 8,425 | 94.8 |

(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 4人 (前年比 +4人 ±0)

傷者数 118人 (前年比 -24人 16.9%減)

で、傷者数は減少したが、死者数は増加した。

乗車位置別死傷者数は、助手席が27人(うち死亡0人)、後部座席が71人(うち死亡3人)

となっている。

【助手席】

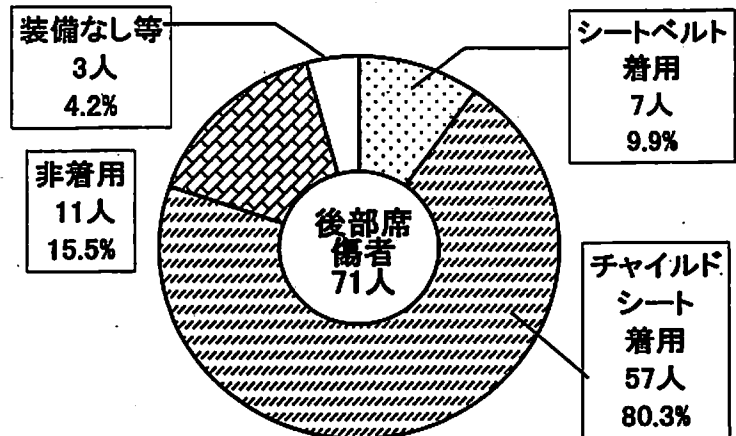
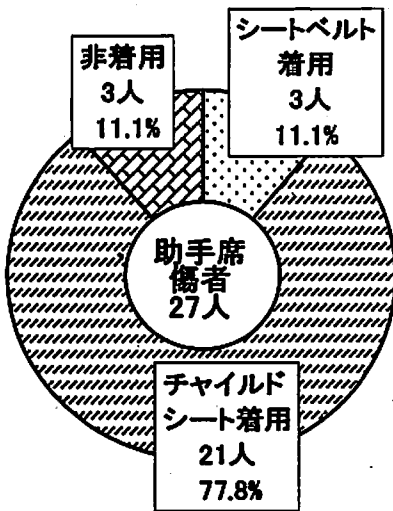
(単位:人)

【後部座席】

(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 | 3 | | |
| | チャイルドシート | 21 | | |
| | 計 | 24 | 0 | 0 |
| 非着用 | 効果あり | 2 | | |
| | 効果なし | 1 | | |
| | 計 | 3 | 0 | 0 |
| 装備なし等 | | | | |
| 合計 | | 27 | 0 | 0 |

| 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 | 7 | | |
| | チャイルドシート | 50 | 1 | 2 |
| | 計 | 57 | 1 | 2 |
| 非着用 | 効果あり | 9 | 2 | |
| | 効果なし | 2 | | |
| | 計 | 11 | 2 | 0 |
| 装備なし等 | | 3 | | |
| 合計 | | 71 | 3 | 2 |



| | |
|------|----|
| 効果あり | 2人 |
| 効果なし | 1人 |

| | |
|------|----|
| 効果あり | 9人 |
| 効果なし | 2人 |

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

| | |
|----|----|
| 死亡 | 3人 |
| 重傷 | 2人 |

7 青年運転者の事故

(1) 概況

青年運転者（25歳未満の運転者）が第1当事者となった事故は、

発生件数 1,357件（前年比 -113件 7.7%減）

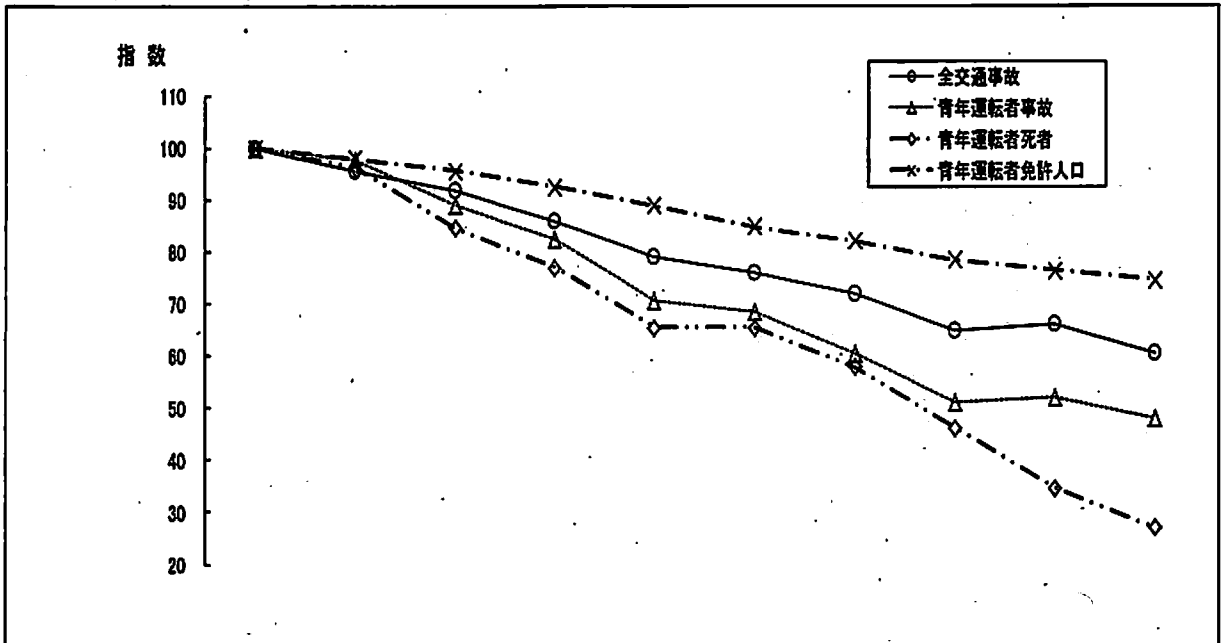
死者数 7人（前年比 -2人 22.2%減）

傷者数 1,737人（前年比 -137人 7.3%減）

で、死者数、発生件数、傷者数全てで減少した。

全事故に占める割合は、件数が15.2パーセント、死者数8.9パーセント、傷者数15.7パーセントとなっている。

(単位：件・人・%)



| 区分 | | 年 | 平16 | 平17 | 平18 | 平19 | 平20 | 平21 | 平22 | 平23 | 平24 | 平25 |
|----------------------|------|---------|---------|---------|---------|---------|---------|---------|---------|---------|--------|-------|
| 全 | 交通事故 | | 14,854 | 14,186 | 13,627 | 12,744 | 11,717 | 11,287 | 10,665 | 9,618 | 9,789 | 8,948 |
| | 指数 | | 100 | 96 | 92 | 86 | 79 | 76 | 72 | 65 | 66 | 60 |
| 青年 運転 者 | 件数 | | 2,839 | 2,777 | 2,528 | 2,337 | 2,008 | 1,945 | 1,717 | 1,446 | 1,470 | 1,357 |
| | | 指数 | 100 | 98 | 89 | 82 | 71 | 69 | 60 | 51 | 52 | 48 |
| | 死者 | | 26 | 25 | 22 | 20 | 17 | 17 | 15 | 12 | 9 | 7 |
| | | 指数 | 100 | 96 | 85 | 77 | 65 | 65 | 58 | 46 | 35 | 27 |
| | 傷者 | | 3,793 | 3,706 | 3,327 | 3,079 | 2,580 | 2,522 | 2,222 | 1,842 | 1,874 | 1,737 |
| | | 指数 | 100 | 98 | 88 | 81 | 68 | 66 | 59 | 49 | 49 | 46 |
| 免許人口 | | 133,175 | 130,509 | 127,225 | 123,245 | 118,349 | 113,062 | 109,351 | 104,191 | 101,690 | 99,104 | |
| | 指数 | 100 | 98 | 96 | 93 | 89 | 85 | 82 | 78 | 76 | 74 | |
| 全事故 に占める割合 (%) | 件数 | | 19.0 | 18.7 | 17.8 | 17.1 | 15.8 | 16.6 | 15.2 | 15.0 | 15.0 | 15.2 |
| | 死者 | | 15.4 | 15.4 | 15.4 | 14.7 | 14.0 | 15.0 | 14.9 | 12.8 | 10.1 | 8.9 |
| | 傷者 | | 19.7 | 19.4 | 18.3 | 17.7 | 15.9 | 17.2 | 15.6 | 15.5 | 15.4 | 15.7 |

(2) 車種別・違反別

車種別では、普通乗用車が684件で最も多く、青年運転者の50.4パーセントを占めている。

違反別では、前方不注意が433件で最も多く31.9パーセントを占めている。

悪質違反による事故は173件で青年運転者の12.7パーセントを占め、うち一時不停止が58件と最も多く、次いで信号無視の56件の順となっている。(単位：件)

| 違反 | 車種 | 自動車 | | | | | | 二輪車 | | | | 合計 | |
|----------|-----------|-----|-----|-----|-----|-----|----|-----|----|----|----|----|-------|
| | | 大乗等 | 普通乗 | 軽乗 | 大貨等 | 普通貨 | 軽貨 | 貨特 | 殊小 | 二軽 | 二原 | | 二原付 |
| 悪質違反 | 信号無視 | | 30 | 21 | | 4 | | | 1 | | | | 56 |
| | 最高速度 | | 2 | | | | | | 1 | 1 | | | 4 |
| | 通区・追越 | | 13 | 13 | | 2 | 1 | | 2 | 1 | | | 32 |
| | 歩行者妨害等 | | 10 | 12 | | | | | | | | | 22 |
| | 一時不停止 | | 28 | 25 | | 2 | 1 | | | 1 | | 1 | 58 |
| | 酒酔い運転 | | | 1 | | | | | | | | | 1 |
| 計 | | 0 | 83 | 72 | 0 | 8 | 2 | 0 | 4 | 3 | 0 | 1 | 173 |
| 横断禁止等 | | | 4 | | | | | | | | | | 4 |
| 右折違反 | | | 2 | 1 | | | | | | | | | 3 |
| 左折違反 | | | | 2 | | | | | | | | | 2 |
| 優先通行妨害等 | | | 27 | 20 | | | 1 | | | | | | 48 |
| 交差点安全進行 | | | 18 | 24 | | 1 | 1 | | 1 | | | 1 | 46 |
| 徐行違反 | | | 1 | 3 | | | | | | | | | 4 |
| 過労運転 | | | 2 | 2 | | | | | | | | | 4 |
| 安全運転義務違反 | ハンドル・ブレーキ | | 71 | 55 | 1 | 7 | 5 | | 1 | 1 | | | 141 |
| | 前方不注意 | | 216 | 176 | 2 | 19 | 15 | | 1 | 1 | 1 | 2 | 433 |
| | 動静不注意 | | 121 | 91 | 2 | 13 | 8 | | 2 | | | | 237 |
| | 安全不確認 | | 112 | 71 | 1 | 9 | 6 | | | | | 2 | 201 |
| | 安全速度 | | 18 | 17 | | 1 | | | | | | 1 | 37 |
| | その他 | | 8 | 12 | | 1 | | | | | 1 | | 22 |
| 計 | | 0 | 546 | 422 | 6 | 50 | 34 | 0 | 4 | 3 | 1 | 5 | 1,071 |
| その他 | | | 1 | 1 | | | | | | | | | 2 |
| 合計 | | 0 | 684 | 547 | 6 | 59 | 38 | 0 | 9 | 6 | 1 | 7 | 1,357 |

(3) 時間別・道路別

時間別では、18~20時が245件と最も多く、次いで16~18時の238件となっている。

道路別では、国道の498件と最も多く、次いで市町村道が448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69.7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 | 3 | 3 | 1 | 20 | 15 | 4 | 8 | 11 | 33 | 29 | |
| 6号 | 2 | | 2 | 1 | 18 | 11 | 4 | 3 | 8 | 28 | 30 | 9 | 3 | 119 |
| 13号 | | | | | 4 | 2 | 2 | | 1 | 3 | 4 | 4 | | 20 |
| 49号 | | | 2 | 2 | 10 | 14 | 5 | 7 | 8 | 16 | 13 | 5 | 8 | 90 |
| 三折 | 2 | | 1 | 6 | 11 | 12 | 10 | 10 | 19 | 20 | 20 | 11 | 6 | 128 |
| 計 | 7 | | 8 | 10 | 63 | 54 | 25 | 28 | 47 | 100 | 96 | 40 | 20 | 498 |
| 県道 | | 5 | 2 | 5 | 45 | 31 | 19 | 31 | 30 | 62 | 66 | 18 | 16 | 330 |
| 市町村道 | | 12 | 5 | 5 | 51 | 43 | 36 | 49 | 49 | 63 | 74 | 40 | 21 | 448 |
| 高速道 | | 1 | 1 | 3 | 5 | 2 | | 4 | 1 | 1 | 1 | 2 | | 21 |
| その他 | | 4 | | | 4 | 2 | 4 | 6 | 6 | 12 | 8 | 9 | 5 | 60 |
| 合計 | | 29 | 16 | 23 | 168 | 132 | 84 | 118 | 133 | 238 | 245 | 109 | 62 | 1,357 |

(4) 事故類型別

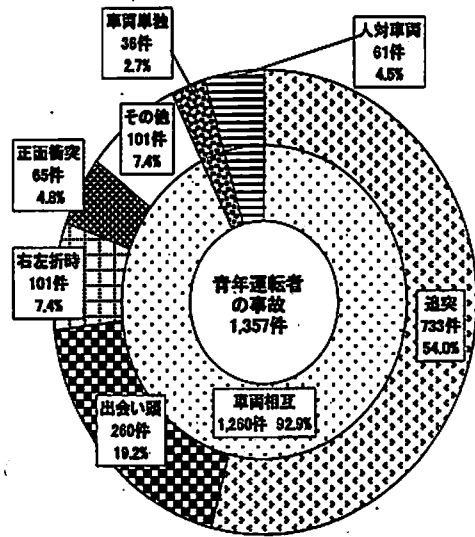
車両相互が1,260件で青年運転者事故の92.9パーセントを占めている。

特に、

追突：733件(54.0%)

出会い頭：260件(19.2%)

が多く、両事故類型を合わせると993件で車両相互の73.2パーセントを占めている。

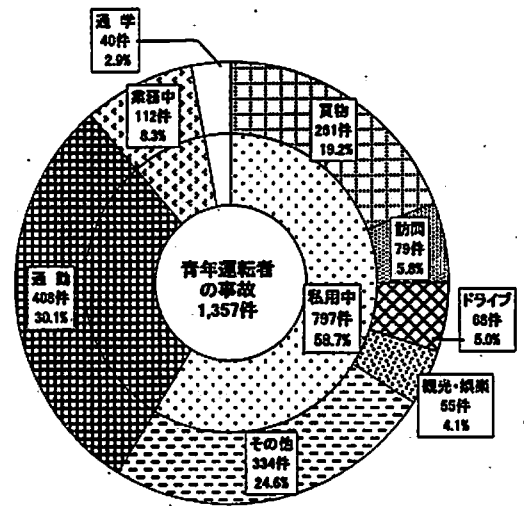


(5) 通行目的別

私用中が797件で青年運転者事故の58.7パーセントを占めている。

特に、買物、訪問、ドライブの事故が多くなっており、併せると408件で私用中事故の51.2パーセントを占めている。

また、通勤時の事故も408件発生しており、青年運転者事故の30.1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1,218件で最も多く、青年運転者事故の89.8パーセントを占めている。

車種別でみると、普通乗用車と軽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 | 普通乗 | 軽乗 | 大乗 | 中乗 | 普通乗 | 軽乗 | 特殊 | 小 | 二輪 | 二原 | 二原付 | |
| 停止中 | | | 1 | | | | | | | | | | | 1 |
| 50 km/h以下 | | | 602 | 510 | 1 | 3 | 53 | 35 | | 5 | 1 | 1 | 7 | 1,218 |
| 60 km/h以下 | | | 45 | 28 | | 1 | 4 | 3 | | 2 | 4 | | | 87 |
| 70 km/h以下 | | | 17 | 6 | 1 | | 2 | | | | 1 | | | 27 |
| 80 km/h以下 | | | 8 | 2 | | | | | | 1 | | | | 11 |
| 90 km/h以下 | | | 3 | | | | | | | 1 | | | | 4 |
| 100 km/h以下 | | | 4 | 1 | | | | | | | | | | 5 |
| 101 km/h以上 | | | 3 | | | | | | | | | | | 3 |
| 調査不能 | | | 1 | | | | | | | | | | | 1 |
| 合計 | 0 | 0 | 684 | 547 | 2 | 4 | 59 | 38 | 0 | 9 | 6 | 1 | 7 | 1,357 |

(7) 人的原因別

発見の遅れが871件と多く、青年運転者による事故の64.2パーセントを占めている。

中でも外在的要因（脇見等）が344件で、発見の遅れ全体の39.5パーセントを占めている。

| 交通事故の人的原因(第1当) | | (単位:件・人) | |
|---------------------------|-----|----------|-------|
| 合 計 | 件数 | 死者 | 3,357 |
| 発見の遅れ 計 | 871 | 5 | 1,108 |
| 前方不注意 計 | 524 | 4 | 698 |
| 内在的(漫然等) 計 | 180 | 3 | 252 |
| 居眠り運転 | 12 | | 18 |
| ラジオ・ステレオを聴いていた | 1 | | 1 |
| 雑談や携帯電話等で話していた | 8 | | 8 |
| その他、考え事等の漫然運転 | 159 | 3 | 225 |
| 外在的(脇見等) 計 | 344 | 1 | 446 |
| 物を落とした、物を取ろうとした | 70 | | 88 |
| 同乗者、同乗の動物等に脇見 | 10 | | 15 |
| カセットテープ、携帯電話等を操作していた | 17 | | 26 |
| テレビ、ナビゲーション装置を見ていた、操作していた | 9 | | 12 |
| 雑誌、地図帳等を見ていた | | | |
| 道、案内標識等を探して脇見 | 20 | | 22 |
| 風景、地物等に脇見 | 81 | | 108 |
| 他の車、歩行者に脇見 | 44 | | 56 |
| バックミラーやドアミラーを見ていた | 8 | | 9 |
| その他脇見 | 85 | 1 | 110 |
| 安全不確認 計 | 347 | 1 | 408 |
| 安全確認をしなかった | 171 | | 176 |
| 安全確認が不十分だった | 199 | 1 | 209 |

| 交通事故の人的原因(第1当) | | (単位:件・人) | |
|---------------------------|-----|----------|-----|
| 判断の誤り等 計 | 件数 | 死者 | 327 |
| 判断の誤り等 計 | 327 | 1 | 428 |
| 判断不注視 計 | 259 | 0 | 335 |
| 相手が譲ってくれると思って注視を怠った | 5 | | 5 |
| 他の危険を避けようとして注視を怠った | 3 | | 3 |
| その他特に具体的危険性がないとして注視を怠った | 251 | | 327 |
| 予測不達 計 | 31 | 0 | 40 |
| 運転感覚(速度、車幅、距離等)を誤った | 19 | | 24 |
| 相手がルールを守ると思った | 2 | | 2 |
| 相手が譲ってくれる、停止してくれると思った | 2 | | 2 |
| 他の事故(危険)を避けようと思った | | | |
| その他相手の行動予見等の判断を誤った | 8 | | 12 |
| 交通環境 計 | 37 | 1 | 51 |
| 道路形状、道路線形に対する認識を誤った | 7 | | 10 |
| 道路環境(路面凍結や積雪など)に対する認識を誤った | 16 | | 20 |
| 交通規制に対する認識を誤った | 10 | | 14 |
| 交通安全施設に対する認識を誤った | | | |
| 障害物等に対する認識を誤った | | | |
| その他の交通環境に対する認識を誤った | 4 | 1 | 7 |
| 操作上の誤り(操作不達) 計 | 158 | 1 | 203 |
| ブレーキとアクセルの踏み違い | 16 | | 24 |
| ブレーキの踏みが弱い、踏み遅れ | 76 | | 86 |
| 急ブレーキをかけた | 16 | | 19 |
| エンジン・ブレーキを使用しなかった | 1 | | 1 |
| ハンドルの操作不達 | 18 | | 23 |
| ギヤの入れ違い | 1 | | 1 |
| ブレーキをかけながらハンドル操作 | 2 | | 2 |
| オートスピードコントロール装置等の操作不達 | | | |
| その他の操作不達 | 28 | | 37 |
| 調査不認 | 1 | | 2 |

8 高齢者の事故 (65 歳以上)

(1) 高齢運転者による事故

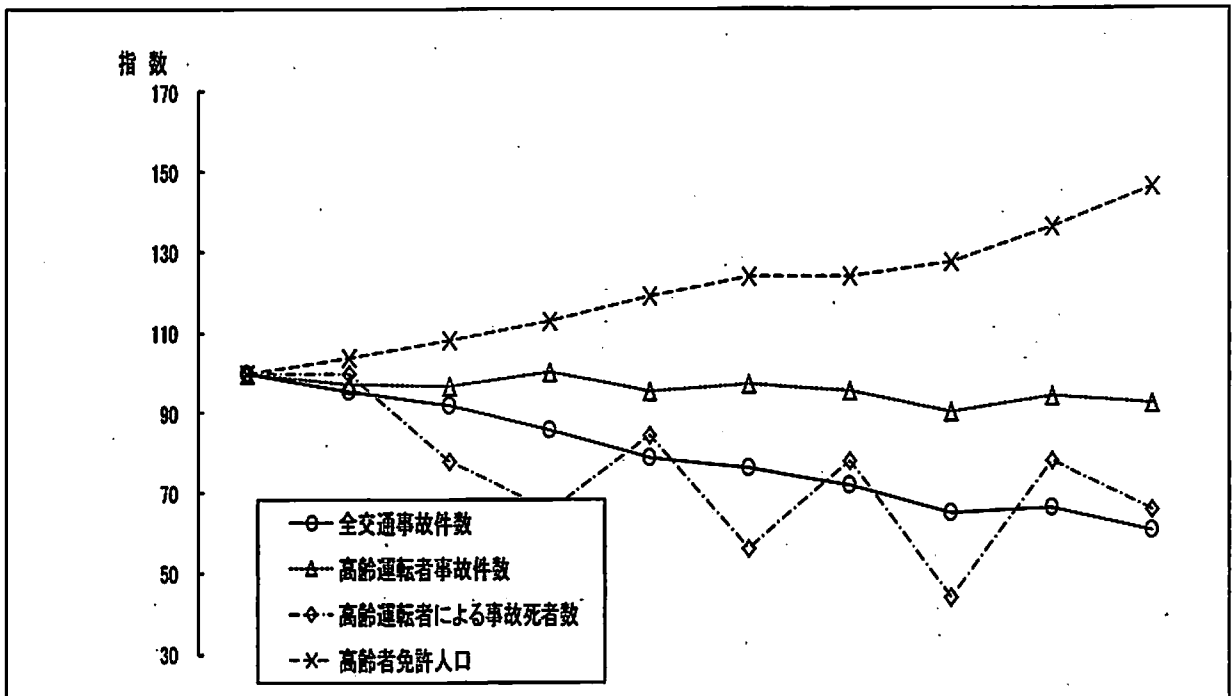
ア 概況

高齢運転者 (65 歳以上の運転者) が第 1 当事者となった事故は、

| | | | |
|------|--------------|-------|---------|
| 発生件数 | 1,601 件 (前年比 | -35 件 | 2.1%減) |
| 死者数 | 21 人 (前年比 | -4 人 | 16.0%減) |
| 傷者数 | 1,930 人 (前年比 | -72 人 | 3.6%減) |

で、発生件数、死者数、傷者数とも減少した。

(単位：件・人・%)



| 区分 | | 年 | 平16 | 平17 | 平18 | 平19 | 平20 | 平21 | 平22 | 平23 | 平24 | 平25 |
|--|---------------|---------|---------|---------|---------|---------|---------|---------|---------|---------|---------|-------|
| 全 | 交通事故 | 件数 | 14,854 | 14,186 | 13,627 | 12,744 | 11,717 | 11,287 | 10,665 | 9,618 | 9,789 | 8,948 |
| | | 指数 | 100 | 96 | 92 | 86 | 79 | 76 | 72 | 65 | 66 | 60 |
| 高 齢 運 転 者 | 件数 | 件数 | 1,736 | 1,690 | 1,680 | 1,739 | 1,660 | 1,684 | 1,660 | 1,563 | 1,636 | 1,601 |
| | | 指数 | 100 | 97 | 97 | 100 | 96 | 97 | 96 | 90 | 94 | 92 |
| | 死者 | 死者 | 32 | 32 | 25 | 21 | 27 | 18 | 25 | 14 | 25 | 21 |
| | | 指数 | 100 | 100 | 78 | 66 | 84 | 56 | 78 | 44 | 78 | 66 |
| | 傷者 | 傷者 | 2,243 | 2,189 | 2,091 | 2,195 | 2,069 | 2,197 | 2,035 | 1,932 | 2,002 | 1,930 |
| | | 指数 | 100 | 98 | 93 | 98 | 92 | 98 | 91 | 86 | 89 | 86 |
| 免 許 人 口 | 免許人口 | 177,691 | 184,596 | 192,142 | 201,007 | 211,219 | 219,968 | 219,989 | 226,253 | 241,648 | 259,319 | |
| | 指数 | 100 | 104 | 108 | 113 | 119 | 124 | 124 | 127 | 136 | 146 | |
| 者 に 占 め る 割 合 (%) | 全事故に占める割合 (%) | 件数 | 11.7 | 11.9 | 12.3 | 13.6 | 14.2 | 14.9 | 15.6 | 16.3 | 16.7 | 17.9 |
| | | 死者 | 19.8 | 22.4 | 18.4 | 17.4 | 23.9 | 17.8 | 22.3 | 14.9 | 28.1 | 26.6 |
| | | 傷者 | 11.8 | 12.1 | 12.0 | 13.5 | 14.1 | 15.4 | 15.4 | 16.3 | 16.4 | 17.4 |

イ 時間別・道路別

時間別では10～12時が314件と最も多く、次いで14～16時の286件、12～14時の258件の順となっている。

8時～18時までの発生は1,332件と高齢運転者事故の83.2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、1,028件と高齢運転者事故の64.2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 | 昼間 | 夜間 |
|-------|------|-----|-----|-----|-----|------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-----|
| 国 | 4号 | 1 | | 1 | | 13 | 18 | 17 | 16 | 16 | 10 | 2 | 2 | 98 | 76 | 20 |
| | 6号 | 1 | | 2 | 5 | 15 | 13 | 14 | 21 | 13 | 5 | 2 | | 91 | 76 | 15 |
| | 13号 | | 1 | | 2 | 4 | 6 | 2 | 2 | 4 | 4 | | 1 | 26 | 18 | 8 |
| | 49号 | | | | 1 | 11 | 12 | 10 | 11 | 11 | 6 | 1 | | 63 | 53 | 10 |
| 道 | 三折 | | | 2 | 16 | 29 | 37 | 35 | 27 | 26 | 2 | 3 | | 177 | 161 | 16 |
| | 計 | 2 | 1 | 5 | 24 | 72 | 86 | 78 | 77 | 70 | 27 | 8 | 3 | 453 | 384 | 69 |
| 県道 | | | | 4 | 30 | 56 | 80 | 51 | 67 | 64 | 16 | 9 | 1 | 378 | 335 | 43 |
| | 市町村道 | 3 | 2 | 7 | 43 | 88 | 123 | 99 | 116 | 98 | 43 | 19 | 9 | 650 | 555 | 95 |
| 生活道路計 | | 3 | 2 | 11 | 73 | 144 | 203 | 150 | 183 | 162 | 59 | 28 | 10 | 1,028 | 890 | 138 |
| 高速道 | | | | 2 | | 3 | 3 | | 2 | | | | | 10 | 9 | 1 |
| その他 | 1 | | 1 | 2 | 12 | 22 | 27 | 26 | 12 | 4 | 2 | 1 | 110 | 97 | 13 | |
| 合計 | | 6 | 3 | 17 | 101 | 228 | 314 | 258 | 286 | 246 | 90 | 38 | 14 | 1,601 | 1,380 | 221 |

ウ 車種別

車種別では普通乗用車が793件で、高齢運転者事故の49.5パーセントを占め、次いで軽乗用の393件、軽貨物の306件と続いている。

また、二輪車による事故は26件で高齢運転者事故の1.6パーセントを占め、全運転者事故における二輪車事故の占める割合である1.2パーセントを上回っている。

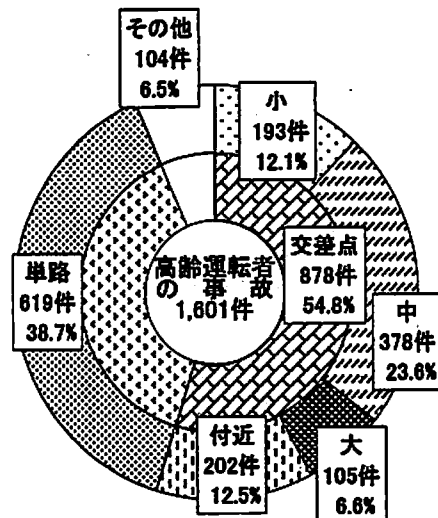
(単位：件)

| 年齢 | 車種 | 四輪車 | | | | | 特殊車 | 二輪車 | | | 合計 | |
|--------|----|-----|----|-----|-----|----|-----|-----|----|----|----|-------|
| | | 普乗 | 普貨 | 軽乗 | 軽貨 | 中型 | | 大型 | 自二 | 原二 | | 原付 |
| 65～69歳 | | 274 | 27 | 151 | 83 | 11 | 6 | | | 2 | 3 | 557 |
| 70歳代 | | 369 | 19 | 180 | 151 | 9 | 3 | 1 | 1 | 1 | 11 | 745 |
| 80歳以上 | | 150 | 4 | 62 | 72 | | | 3 | | 1 | 7 | 299 |
| 合計 | | 793 | 50 | 393 | 306 | 20 | 9 | 4 | 1 | 4 | 21 | 1,601 |

エ 道路形状別

交差点での事故は878件で、高齢運転者事故の54.8パーセントを占めている。

特に「小」・「中」交差点での発生が多く、交差点事故全体の65.0パーセントを占めている。



オ 違反別

安全不確認による事故が 392 件と最も多く、高齢運転者事故の 24.5 パーセントを占め、次いで前方不注意 328 件の順となっている。

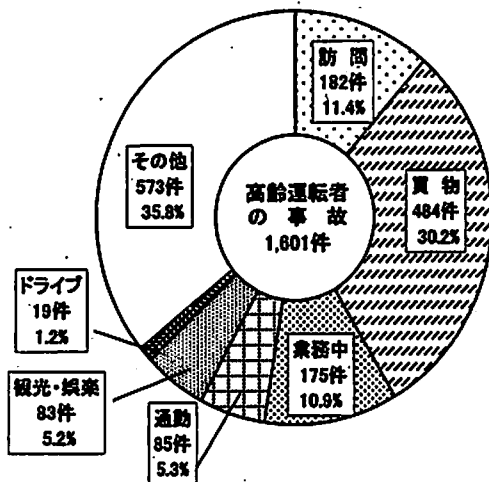
悪質違反は 319 件で高齢運転者事故の 19.9 パーセントを占め、うち一時不停止が 139 件と最も多く、次いで信号無視の 77 件の順となっている。

高齢運転者の悪質違反による事故の占める割合は 19.9 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 14.7 パーセントと比較すると 5.2 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非常に高い。
(単位：件・%)

| 違反 区分 | 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 | | | | | 計 | 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 | | | | | | | | 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 | | | | その他 |
| 件 数 | 77 | 1 | 28 | 71 | 139 | 3 | 319 | 7 | 3 | | 84 | 86 | 11 | 138 | 328 | 185 | 392 | 16 | 20 | 1,079 | 12 | 1,601 |
| 構成率(%) | 4.8 | 0.1 | 1.7 | 4.4 | 8.7 | 0.2 | 19.9 | 0.4 | 0.2 | 0.0 | 5.2 | 5.4 | 0.7 | 8.6 | 20.5 | 11.8 | 24.5 | 1.0 | 1.2 | 67.4 | 0.7 | 100.0 |

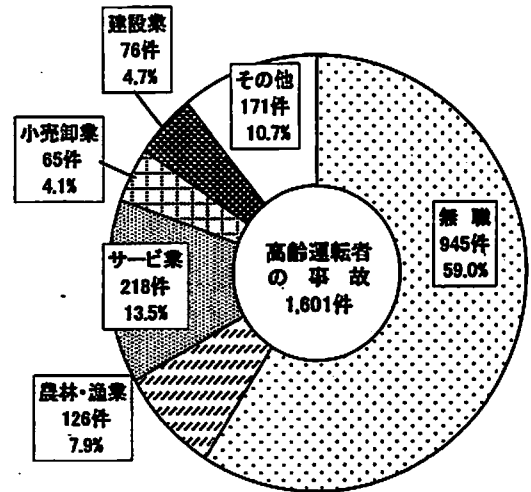
カ 通行目的別

買物が 484 件と多く、高齢運転者事故の 30.2 パーセントを占めている。



キ 職業別

無職が 945 件と最も多く、高齢運転者の 59.0 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 | 25歳未満 | 25～64歳 | 65歳以上 | 合 計 |
|-----|--------|-------|--------|---------|--------|
| | | 免許人口 | 99,104 | 847,602 | |
| | 構成率(%) | 7.6 | 72.6 | 19.9 | 100 |
| 件 数 | | 1,357 | 5,990 | 1,601 | 8,948 |
| | 構成率(%) | 15.2 | 66.9 | 17.9 | 100 |
| 死 者 | | 7 | 51 | 21 | 79 |
| | 構成率(%) | 8.9 | 64.6 | 26.6 | 100 |
| 傷 者 | | 1,737 | 7,394 | 1,930 | 11,061 |
| | 構成率(%) | 15.7 | 66.8 | 17.4 | 100 |

(免許人口は平成 25 年 12 月末現在)

(2) 高齢者の死傷者

ア 概況

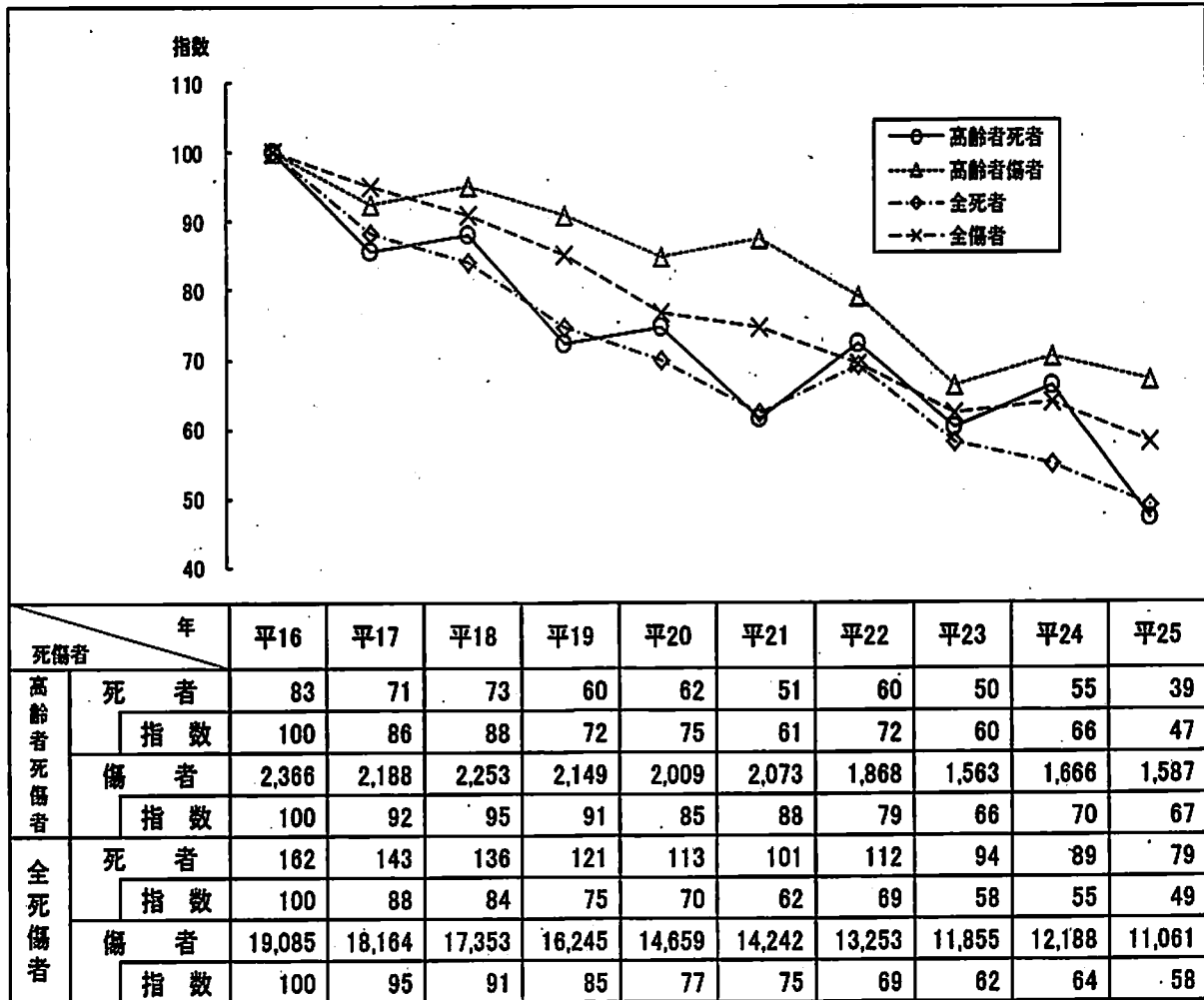
交通事故で死傷した高齢者は、

死者数 39人 (前年比 -16人 29.1%減)

傷者数 1,587人 (前年比 -79人 4.7%減)

で、死者数、傷者数とも減少した。

(単位：人)



イ 道路別

生活道路での死傷者が多く、死者は24名で高齢者死者の61.5パーセント、傷者は1,008人で高齢者傷者の63.5パーセントを占めている。

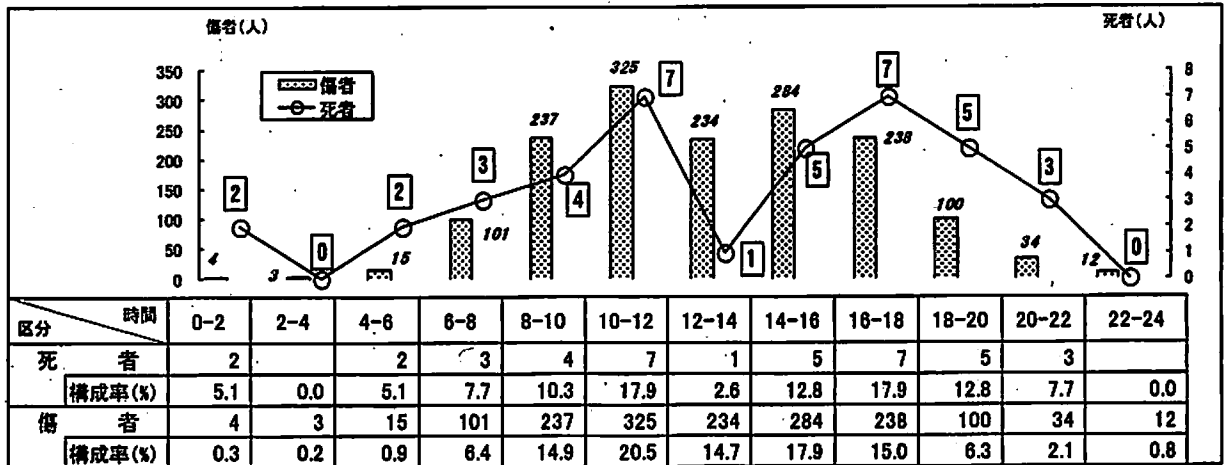
(単位：人・%)

| 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 折 | | 県 道 | 市 町 村 道 | 計 | | | |
| 死 者 | | 4 | | | 1 | 6 | 11 | 12 | 12 | 24 | | 4 | 39 |
| | 構成率(%) | 10.3 | 99.0 | 0.0 | 2.6 | 15.4 | 28.2 | 30.8 | 30.8 | 61.5 | 0.0 | 10.3 | 100.0 |
| 傷 者 | | 101 | 79 | 20 | 69 | 191 | 460 | 371 | 637 | 1,008 | 19 | 100 | 1,587 |
| | 構成率(%) | 6.4 | 5.0 | 1.3 | 4.3 | 12.0 | 29.0 | 23.4 | 40.1 | 63.5 | 1.2 | 6.3 | 100.0 |

ウ 時間別

死者は10～12時、16～18時の7人が最も多く、両時間帯で高齢者死者の35.8パーセントを占め、次いで18～20時の5人の順となっている。

傷者は10～12時の325人が最も多く、高齢者傷者の20.5パーセントを占め、次いで14～16時の284人の順となっている。
(単位：人・%)



エ 年齢別・状態別

死者は歩行者が最も多く、18人と高齢死者の46.2パーセントを占め、次いで四輪運転の8人、自転車の4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 | | | 52 | 5 | 106 | 13 | 91 | 18 | 249 |
| 自転車 | | 1 | 59 | 2 | 114 | 1 | 52 | 4 | 225 |
| 原付 | | | 13 | 1 | 31 | 1 | 21 | 2 | 65 |
| 自二 | | | 5 | 2 | 2 | 1 | 2 | 3 | 9 |
| 四輪運転 | | 3 | 312 | 3 | 316 | 2 | 67 | 8 | 695 |
| 四輪同乗 | | | 115 | 2 | 149 | 1 | 75 | 3 | 339 |
| その他 | | | | 1 | 2 | | 3 | 1 | 5 |
| 合計 | | 4 | 556 | 16 | 720 | 19 | 311 | 39 | 1,587 |

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59人で23.7パーセントを占め、横断に関する違反が多い。
(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 | 駐車車両 | 走行車両 | | | | |
| 死者 | | 3 | 2 | 1 | | 1 | | 6 | 5 | 18 |
| 傷者 | 1 | 11 | 21 | | | 6 | 8 | 2 | 10 | 249 |

(イ) 自転車

死者の違反については、信号無視、安全不確認の各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96人で42.7パーセントを占め、うち安全不確認が32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 | 交安差進点行 | 一時不停止 | 酒酔い | 安不確全認 | その他 | | |
| 死者 | 1 | | | | | | | 1 | | 2 | 4 |
| 傷者 | 4 | 3 | | 2 | 15 | 11 | | 32 | 29 | 129 | 225 |

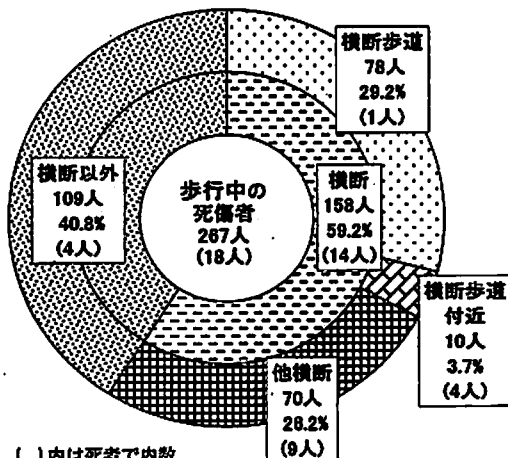
カ 事故類型別

(7) 歩行者

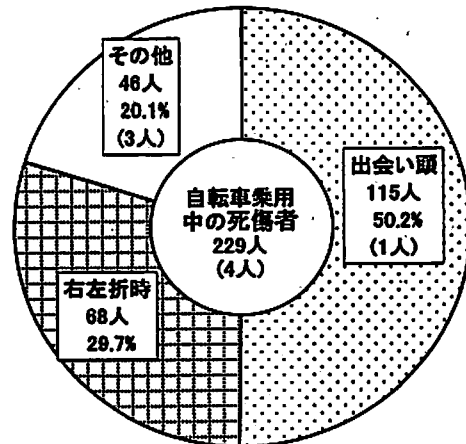
横断が158人と多く、歩行中死傷者の59.2パーセントを占めている。

(イ) 自転車

出会い頭事故が115人と多く、自転車事故死傷者の50.2パーセントを占めている。



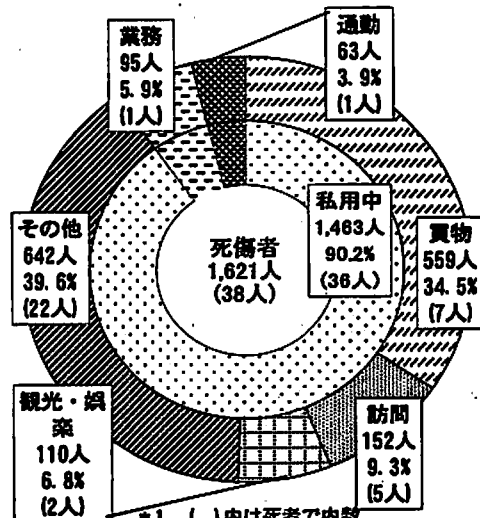
*1 ()内は死者で内数
*2 人対車両事故以外の事故による歩行者の負傷者を除く



* ()内は死者で内数

キ 通行目的別

買物が559人と最も多く、高齢者死傷者全体の35.3パーセントを占め、次いで訪問、飲食・娯楽と続いている。



*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、

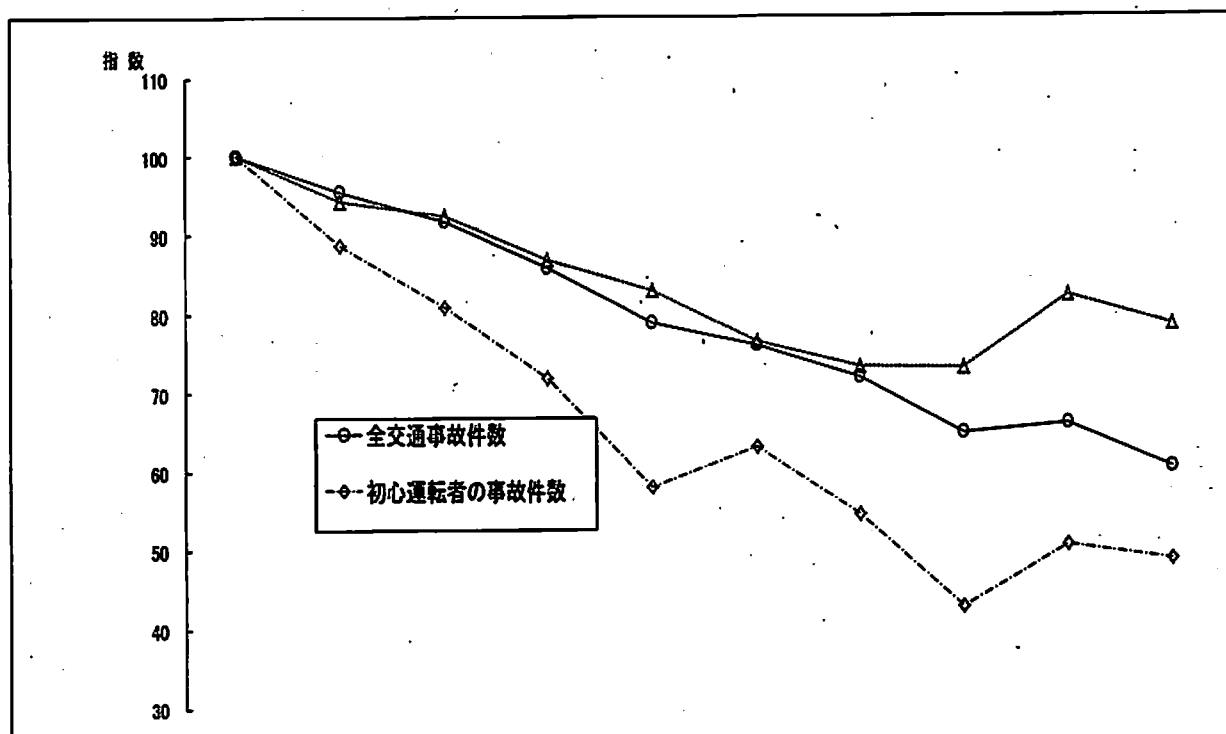
発生件数 402件 (前年比 -16件 3.8%減)

死者数 5人 (前年比 ±0人 ±0%)

傷者数 519人 (前年比 -15人 2.8%減)

で、死者数は同数だったが、発生件数と傷者数は減少した。

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も減少している。 (単位：件・人・%)

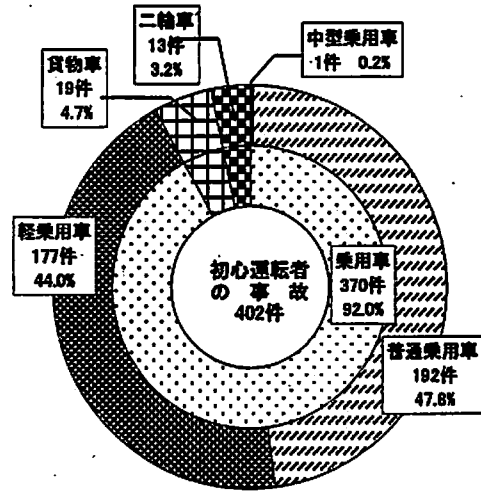


| 年 | 平16 | 平17 | 平18 | 平19 | 平20 | 平21 | 平22 | 平23 | 平24 | 平25 |
|-----------|-----------|-----------|-----------|-----------|-----------|-----------|-----------|-----------|-----------|-----------|
| 全交通事故 | 14,854 | 14,186 | 13,627 | 12,744 | 11,717 | 11,287 | 10,665 | 9,818 | 9,789 | 8,948 |
| 指数 | 100 | 96 | 92 | 88 | 79 | 76 | 72 | 65 | 66 | 60 |
| 件数 | 828 | 734 | 670 | 595 | 480 | 522 | 450 | 353 | 418 | 402 |
| 指数 | 100 | 89 | 81 | 72 | 58 | 63 | 54 | 43 | 50 | 49 |
| 死者 | 7 | 8 | 8 | 9 | 7 | 2 | 5 | 6 | 5 | 5 |
| 指数 | 100 | 114 | 114 | 129 | 100 | 29 | 71 | 86 | 71 | 71 |
| 傷者 | 1,146 | 1,002 | 915 | 819 | 633 | 700 | 598 | 460 | 534 | 519 |
| 指数 | 100 | 87 | 80 | 71 | 55 | 61 | 52 | 40 | 47 | 45 |
| 全免許人口 | 1,299,246 | 1,306,131 | 1,311,269 | 1,316,158 | 1,319,878 | 1,321,188 | 1,322,334 | 1,310,410 | 1,305,412 | 1,306,025 |
| 指数 | 100 | 101 | 101 | 101 | 102 | 102 | 102 | 101 | 100 | 101 |
| 初心運転者数 | 38,815 | 36,616 | 35,861 | 33,706 | 32,201 | 29,681 | 28,441 | 28,352 | 31,899 | 30,489 |
| 指数 | 100 | 94 | 82 | 87 | 83 | 76 | 73 | 73 | 82 | 79 |
| 全事故に占める割合 | 5.6 | 5.2 | 4.9 | 4.7 | 4.1 | 4.6 | 4.2 | 3.7 | 4.3 | 4.5 |

(2) 車種別

乗用車が370件で初心運転者事故の92.0パーセントを占め、普通乗用の占める割合が47.8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28.8パーセント、小型二輪車が14.8パーセント、二種原付が11.1パーセントと高くなっている。

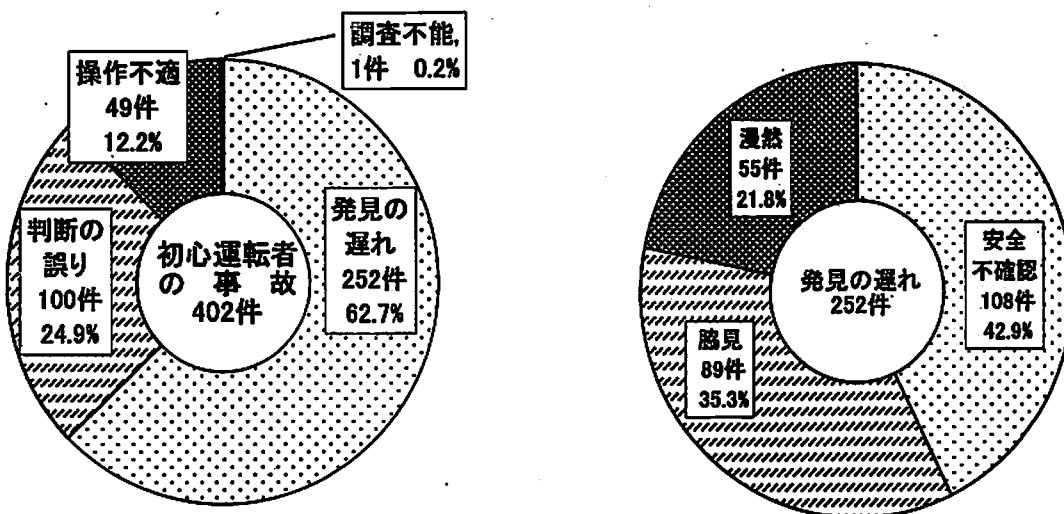


(単位: 件・%)

| 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 | | | | |
|----------|------|-------------------------|--------|--------|--------|--------|
| | | 割合 (%) | 割合 (%) | 割合 (%) | 割合 (%) | 割合 (%) |
| 大型・中型乗用車 | 1 | 5.3 | | | | |
| 普通乗用車 | 192 | 4.7 | | | | |
| 軽乗用車 | 177 | 7.1 | | | | |
| 普通貨物車 | 6 | 1.3 | | | | |
| 軽貨物車 | 12 | 1.6 | | | | |
| 大型・中型貨物車 | 1 | 0.3 | | | | |
| 特殊車 | 0 | 0.0 | | | | |
| 小型二輪車 | 4 | 14.8 | | | | |
| 軽二輪車 | 4 | 28.8 | | | | |
| 二種原付 | 1 | 11.1 | | | | |
| 原付 | 4 | 7.4 | | | | |

(3) 人的原因

発見の遅れが252件で最も多く、初心運転者事故の62.7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108件と最多で、臨見が89件で続いている。



(4) 違反別

前方不注意が 113 件で初心運転者事故の 28.1 パーセントを占め最も多く、次いで動静不注視の 68 件となっている。

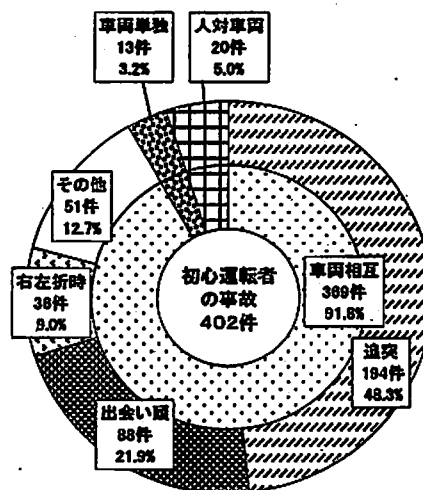
悪質違反は 60 件で同事故の 14.9 パーセントを占め、うち一時不停止が 21 件で最も多く、次いで信号無視の 20 件となっている。両違反を合わせると 41 件となり、悪質違反の 68.3 パーセントを占めている。

(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 | | 20 | 5.0 | 安全運転義務違反 | 徐行違反 | | 4 | 1.0 |
| | 最高速度 | | 2 | 0.5 | | 過労運転 | | 1 | 0.2 |
| | 通区・追越 | | 10 | 2.5 | | ハンドル操作 | | 3 | 0.7 |
| | 歩行者妨害等 | | 5 | 1.2 | | ブレーキ操作 | | 36 | 9.0 |
| | 一時不停止 | | 21 | 5.2 | | 前方不注意 | | 113 | 28.1 |
| | 酒酔い運転 | | 2 | 0.5 | | 動静不注視 | | 68 | 16.9 |
| 計 | | | 60 | 14.9 | 安全不確認 | | 53 | 13.2 | |
| 横断禁止等 | | | 2 | 0.5 | 安全速度 | | 15 | 3.7 | |
| 車間距離不保持 | | | | 0.0 | 予測不適 | | 3 | 0.7 | |
| 進路変更禁止 | | | | 0.0 | その他 | | 6 | 1.5 | |
| 右・左折違反 | | | 3 | 0.7 | 計 | | 297 | 73.9 | |
| 優先通行妨害等 | | | 17 | 4.2 | その他 | | 1 | 0.2 | |
| 交差点安全進行 | | | 17 | 4.2 | 合計 | | 402 | 100.0 | |

(5) 事故類型別

車両相互の事故が 369 件で初心運転者事故の 91.8 パーセントを占めている。その中でも追突が 194 件と多く、次いで出会い頭が 88 件と続いており両事故で 70.1 パーセントを占めている。



(単位：件・%)

(6) 通行目的・年齢別

通行目的別では、私用中が最も多く 268 件で初心運転者事故の 66.7 パーセントを占め、年齢別では、25 歳未満の事故が 357 件 (88.8%) となっている。

| 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 | 0.2 | 青年 | 16 ~ 19 歳 | | 281 | 69.9 |
| | 業務目的 | | 20 | 5.0 | | 20 ~ 24 歳 | | 78 | 18.9 |
| 通勤等 | 出勤 | | 41 | 10.2 | 計 | | | 357 | 88.8 |
| | 退社 | | 56 | 13.9 | 25 ~ 29 歳 | | 15 | 3.7 | |
| | 通学 | | 16 | 4.0 | 30 歳代 | | 10 | 2.5 | |
| 私用 | 観光・娯楽 | | 15 | 3.7 | 40 歳代 | | 8 | 2.0 | |
| | ドライブ | | 29 | 7.2 | 50 歳代 | | 8 | 2.0 | |
| | 散歩 | | | 0.0 | 60 ~ 64 歳 | | | 0.0 | |
| | 飲食 | | 14 | 3.5 | 計 | | | 41 | 10.2 |
| | 買物 | | 81 | 20.1 | 高齢者 | 65 ~ 69 歳 | | 1 | 0.2 |
| | 訪問 | | 23 | 5.7 | 70 歳代 | | 1 | 0.2 | |
| その他 | 帰省 | | 9 | 2.2 | 80 歳以上 | | 2 | 0.5 | |
| | その他 | | 97 | 24.1 | 計 | | | 4 | 1.0 |
| 調査不能 | | | | 0.0 | 合計 | | | 402 | 100.0 |
| 合計 | | | 402 | 100 | (内数) 高校生 | | | 8 | 2.0 |

10 飲酒運転の事故

(1) 概況

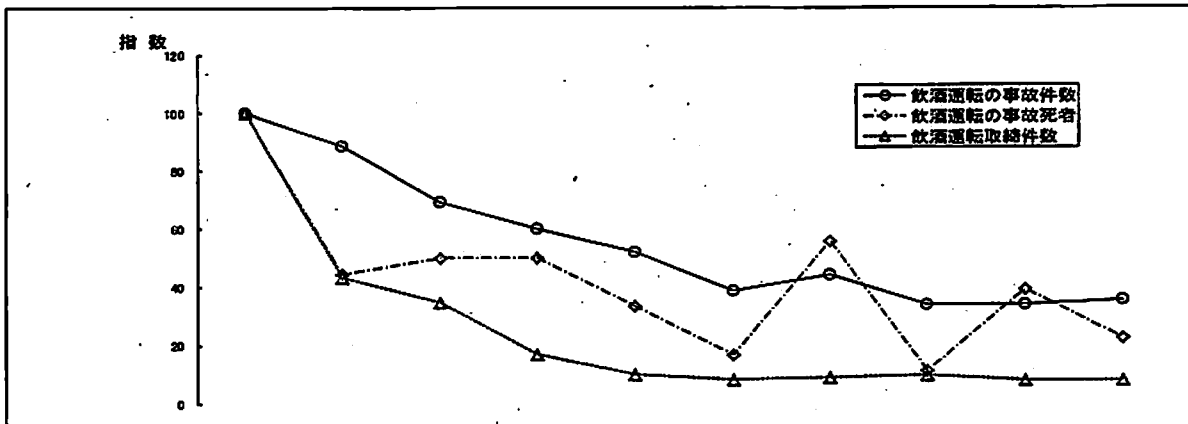
第1当事者が飲酒の状態で車両を運転して起こした事故は、

| | | | |
|------|-----------------------|-------|-------------|
| 発生件数 | 94件 (前年比 +4件 4.4%増) | うち酒酔い | 12件 前年比+3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 | 129人 (前年比 -10人 7.2%減) | うち酒酔い | 21人 前年比+10人 |

で、死者数、傷者数とも減少したが、発生件数は増加した。

酒酔い運転については死者数は減少したが、発生件数、傷者数は増加した。

(単位：件・人・%)



| 区分 | 年 | 平16 | 平17 | 平18 | 平19 | 平20 | 平21 | 平22 | 平23 | 平24 | 平25 |
|--------------|------|-------|-------|-------|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|
| 飲酒運転の事故 | 件数 | 267 | 237 | 185 | 160 | 138 | 103 | 118 | 90 | 90 | 84 |
| | 指数 | 100 | 89 | 69 | 60 | 52 | 39 | 44 | 34 | 34 | 35 |
| 死者 | 件数 | 18 | 8 | 9 | 9 | 6 | 3 | 10 | 2 | 7 | 4 |
| | 指数 | 100 | 44 | 50 | 50 | 33 | 17 | 58 | 11 | 39 | 22 |
| 傷者 | 件数 | 359 | 333 | 267 | 244 | 175 | 138 | 143 | 121 | 139 | 129 |
| | 指数 | 100 | 93 | 75 | 71 | 49 | 38 | 40 | 34 | 39 | 36 |
| 酒酔い運転(内数) | 件数 | 51 | 31 | 33 | 23 | 19 | 13 | 20 | 13 | 9 | 12 |
| | 指数 | 100 | 61 | 65 | 45 | 37 | 26 | 39 | 26 | 18 | 24 |
| 全事故に占める割合(%) | 死者 | 11.1 | 5.8 | 6.6 | 7.4 | 5.3 | 3.0 | 8.9 | 2.1 | 7.9 | 5.1 |
| | 傷者 | 1.9 | 1.8 | 1.5 | 1.5 | 1.2 | 1.0 | 1.1 | 1.0 | 1.1 | 1.2 |
| 取替り件数 | 酒酔い | 165 | 128 | 113 | 83 | 58 | 57 | 69 | 58 | 41 | 35 |
| | 酒気帯び | 5,371 | 2,271 | 1,815 | 847 | 485 | 395 | 418 | 462 | 390 | 379 |
| 合計 | 件数 | 5,536 | 2,399 | 1,928 | 930 | 541 | 452 | 487 | 518 | 431 | 414 |
| | 指数 | 100 | 43 | 35 | 17 | 10 | 8 | 9 | 9 | 8 | 7 |

(2) 月別

飲酒運転が最も多いのは10月の15件、次いで12月の11件となっている。

うち、酒酔い運転は8月、10月、11月、12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 | 3 | 3 | 7 | ① 8 | 7 | ① 9 | ① 9 | ② 8 | 4 | ② 15 | ② 10 | ② 11 | ⑩ 94 |
| | 全事故に占める割合 | 0.4 | 0.4 | 1.0 | 1.1 | 0.9 | 1.3 | 1.3 | 1.1 | 0.6 | 1.8 | 1.3 | 1.3 | 1.1 |
| 死者 | | | | | 1 | | | 2 | | | | 1 | | 4 |
| 傷者 | ② | 5 | 3 | 12 | ② 14 | 8 | ② 15 | ② 12 | ③ 10 | 4 | ② 19 | ④ 12 | ④ 15 | ⑪ 129 |
| | 酒酔い | | | | | | | 2 | | | | 2 | | 4 |

(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23件と最も多く、次いで月曜日の17件の順となっている。

時間別では、20～22時の間が20件と最も多く、次いで、2～4時の間が12件の順となっている。

(単位：件・人)

| 時間 | 曜日 | | | | | | | 合計 | |
|--------|------|------|-----|-----|------|------|------|------|--------|
| | 日 | 月 | 火 | 水 | 木 | 金 | 土 | 件数 | 構成率(%) |
| 0～2 | ① 2 | 1 | | | 3 | | 2 | ① 8 | 6.8 |
| 2～4 | | 3 | ① 4 | | 2 | | 3 | ① 12 | 18.2 |
| 4～6 | | 4 | 1 | 1 | 1 | | | 7 | 5.7 |
| 6～8 | | 3 | 1 | | ① 2 | | 1 | ① 7 | 0.7 |
| 8～10 | | 1 | | | | | | 1 | 0.1 |
| 10～12 | | | 2 | | 1 | 1 | | 4 | 0.4 |
| 12～14 | ① 1 | | 1 | | | 1 | 1 | ① 4 | 0.4 |
| 14～16 | ① 3 | | | | | | | ① 3 | 0.3 |
| 16～18 | ① 1 | 1 | 2 | 2 | | 1 | | ① 7 | 0.5 |
| 18～20 | | ① 3 | 2 | | 1 | 1 | | ① 8 | 0.7 |
| 20～22 | ② 4 | 3 | | 3 | ① 2 | 4 | 4 | ③ 20 | 4.6 |
| 22～24 | ② 1 | 5 | | | | ① 3 | ① 5 | ② 13 | 6.4 |
| 合計 | ⑥ 23 | ① 17 | ① 9 | 6 | ② 12 | ① 11 | ① 16 | ⑫ 94 | 1.1 |
| 構成率(%) | 2.3 | 1.3 | 0.7 | 0.5 | 0.9 | 0.7 | 1.4 | 1.1 | |

(4) 発生地別

市部で78件発生し、飲酒運転の83.0パーセントを占めている。特にいわき市、郡山市、福島市が多く、三市の合計は60件で、市部の76.9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 | 11 | 2 | 3 | | ④ 24 | 2 | 2 | | ① 3 | 1 | ③ 25 | 2 | 3 | ④ 16 | ⑫ 94 |
| 死者 | 2 | | | | | | | | | | 2 | | | | 4 |
| 傷者 | 9 | 2 | 3 | | ⑥ 35 | 3 | 4 | | ② 7 | 2 | ⑤ 33 | 3 | 3 | ⑧ 25 | ⑰ 129 |

(5) 道路別

道路別で発生件数をみると、国道が32件で、飲酒運転の34.0パーセントを占めている。

死者は市町村道が3人、県道が1人、国道が0人となっている。

(単位：件・人)

| 道路 | 国道 | | | | | 計 | 県道 | | 計 | 市町村道 | 町道 | その他 | 合計 |
|----|----|------|-----|-----|------|------|-------|------|------|------|----|-----|-------|
| | 4号 | 6号 | 13号 | 49号 | 三桁 | | 主要地方道 | 一般県道 | | | | | |
| 件数 | 8 | ① 6 | | 4 | ③ 14 | ④ 32 | ④ 22 | ① 9 | ⑤ 31 | ③ 30 | | 1 | ⑫ 94 |
| 死者 | | | | | | 0 | 1 | | 1 | 3 | | | 4 |
| 傷者 | 14 | ③ 12 | | 7 | ⑥ 21 | ⑤ 54 | ⑤ 27 | ① 12 | ⑥ 39 | ⑥ 35 | | 1 | ⑰ 129 |

(6) 事故類型別

(単位：件・人・%)

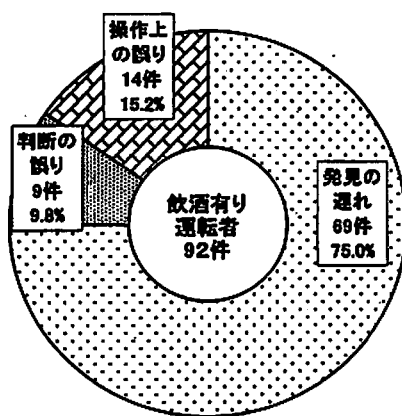
追突が最も多く、33件(35.1%)となっており、次いで正面衝突が14件、出会い頭が12件の順となっている。

全事故に占める割合をみると、路外逸脱が21.4パーセントと最も高い割合を占めている。

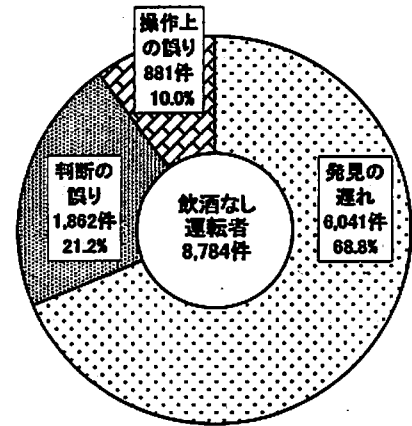
| 事故類型 | 区分 | 件数 | 構成率(%) | 死者 | 傷者 | 全事故に占める割合(%) |
|------|----------|-------|--------|-------|-------|--------------|
| 人対車 | 対面・背面歩行中 | 1 | 1.1 | | 1 | 0.7 |
| | 横断中 | 2 | 2.1 | | 2 | 0.4 |
| | その他 | 2 | 2.1 | | 2 | 1.0 |
| 計 | | 5 | 5.3 | 0 | 5 | 0.6 |
| 車対車 | 正面衝突 | ② 14 | 14.9 | | ④ 20 | 4.0 |
| | 追突 | ⑤ 33 | 35.1 | | ⑪ 54 | 0.8 |
| | 出会い頭 | 12 | 12.8 | | 19 | 0.6 |
| | 転回時 | 1 | 1.1 | | 1 | 3.6 |
| | 右・左折時 | ② 7 | 7.4 | | ③ 9 | 0.9 |
| 計 | ③ 8 | 8.5 | | ③ 8 | 1.1 | |
| 車対歩 | 計 | ⑫ 75 | 79.8 | 0 | ⑫ 111 | 0.9 |
| | 工作物衝突 | 10 | 10.6 | 2 | 11 | 8.1 |
| | 路外逸脱 | 3 | 3.2 | 2 | 1 | 21.4 |
| | 駐停車両衝突 | 1 | 1.1 | | 1 | 2.9 |
| | 転倒 | | 0.0 | | | 0.0 |
| 計 | ⑬ 14 | 14.9 | 4 | 13 | 7.1 | |
| 列車 | | | 0.0 | | | 0.0 |
| 合計 | ⑭ 94 | 100.0 | 4 | ⑰ 129 | 1.1 | |

(7) 人的原因

飲酒なし運転者と比較すると、「発見の遅れ」で6.2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21件、次いで「深夜なので大丈夫と思った」が16件と多く、両項目で飲酒運転事故の39.4パーセントを占めている。(単位：件・人・%)

| 区分 | 動機 | 飲酒運転のうち | | | | | | | | | | | | | | | | | |
|--------|----|------------|--------|-------|-------|-----|-----|------|---------|------|-------|------|------|---|---|---|---|---|---|
| | | 他に乗り物がなかった | なにかの困る | 翌日の出動 | 少しましな | 飲ま | 酔い | さ | 車を置いていく | の | 運 | 深 | 大 | 交 | 少 | そ | 合 | 酒 | 酒 |
| 件数 | | 21 | 6 | 7 | 10 | 1 | 5 | 16 | 9 | 19 | 94 | 12 | 74 | | | | | | |
| 構成率(%) | | 22.3 | 6.4 | 7.4 | 10.6 | 1.1 | 5.3 | 17.0 | 9.6 | 20.2 | 100.0 | 12.8 | 78.7 | | | | | | |
| 死者 | | | | | | | | 1 | | 3 | 4 | | 3 | | | | | | |
| 傷者 | | 29 | 11 | 10 | 12 | 1 | 7 | 22 | 10 | 27 | 129 | 21 | 98 | | | | | | |

飲酒理由は「酒好き晩酌等」が最も多く46件で48.9パーセントを占めている。

また、飲酒場所は「自宅」が38件で40.4パーセントを占めている。(単位：件・人・%)

| 飲酒場所 | 飲酒理由 | 飲酒理由 | | | | | | | | | | | 合計 | 構成率(%) | |
|-------------------|------|------|-----|-------|------|------|------|------|------|------|-------|-----|----|--------|-------|
| | | 忘年会 | 新年会 | 飲送迎会等 | 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 | | | 晩酌等 |
| 自宅 | 件数 | 1 | 1 | | | | | | | | 3 | 32 | | 38 | 40.4 |
| | 死者 | | | | | | | | | | 1 | 1 | | 2 | |
| 知人・友人宅 | 件数 | | | | | | | | | | 4 | 38 | | 47 | 9.6 |
| | 死者 | | | | | | | | | | 4 | 2 | | 9 | |
| 取引・勤務先 | 件数 | | | | | | | | | | 1 | 2 | | 4 | 4.3 |
| | 死者 | | | | | | | | | | 2 | 3 | | 6 | |
| 料理店・キャバレー・バー・スナック | 件数 | | 3 | 3 | | | | | | | 2 | 10 | 5 | 23 | 24.5 |
| | 死者 | | | | | | | | | | 1 | 1 | | 1 | |
| その他の料理店 | 件数 | | | 4 | 4 | | | | | | 1 | 23 | 8 | 40 | 10.6 |
| | 死者 | | | | | | | | | | 1 | 2 | 1 | 10 | |
| 旅館・ホテル等の宿泊施設 | 件数 | | | | | | | | | | | | | 1 | 0.0 |
| | 死者 | | | | | | | | | | | | | 0 | |
| ドライブイン・酒類販売店等 | 件数 | | | | | | | | | | | | | 1 | 3.2 |
| | 死者 | | | | | | | | | | | | | 2 | |
| 自動販売機付近 | 件数 | | | | | | | | | | | | | 1 | 0.0 |
| | 死者 | | | | | | | | | | | | | 3 | |
| その他(不明) | 件数 | | | | | | | | | | | | | 2 | 7.4 |
| | 死者 | | | | | | | | | | | | | 2 | |
| 合計 | 件数 | 4 | 4 | 0 | 0 | 3 | 7 | 0 | 26 | 46 | 4 | 94 | | 129 | 100.0 |
| | 死者 | 0 | 0 | 0 | 0 | 1 | 0 | 0 | 1 | 1 | 1 | 4 | | 4 | |

| | | | | | | | | | | |
|--------|-----|-----|-----|-----|-----|-----|------|------|-----|-------|
| 件数の構成率 | 4.3 | 4.3 | 0.0 | 3.2 | 7.4 | 0.0 | 27.7 | 48.9 | 4.3 | 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、

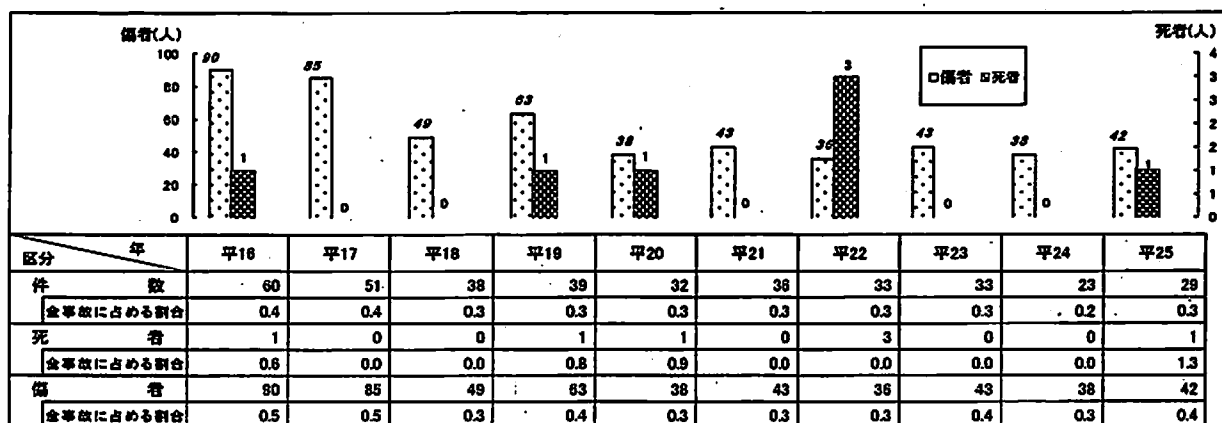
発生件数 29件 (前年比 +6件 26.1%増)

死者数 1人 (前年比 +1人 -)

傷者数 42人 (前年比 +4人 10.5%増)

で、発生件数、死者数、傷者数全てで増加した。

(単位：件・人・%)



(2) 月別

無免許運転が最も多いのは、4月、6月の4件、次いで7月、9月、10月の3件で、死者は4月の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 | 2 | 4 | 2 | 4 | 3 | 2 | 3 | 3 | 1 | 2 | 29 |
| 死者 | | | | | 1 | | | | | | | | | 1 |
| 傷者 | | 1 | 2 | 2 | 3 | 2 | 5 | 7 | 6 | 7 | 4 | 1 | 2 | 42 |

(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20件で、無免許運転事故の69.0パーセントを占めている。

(単位：件・人)

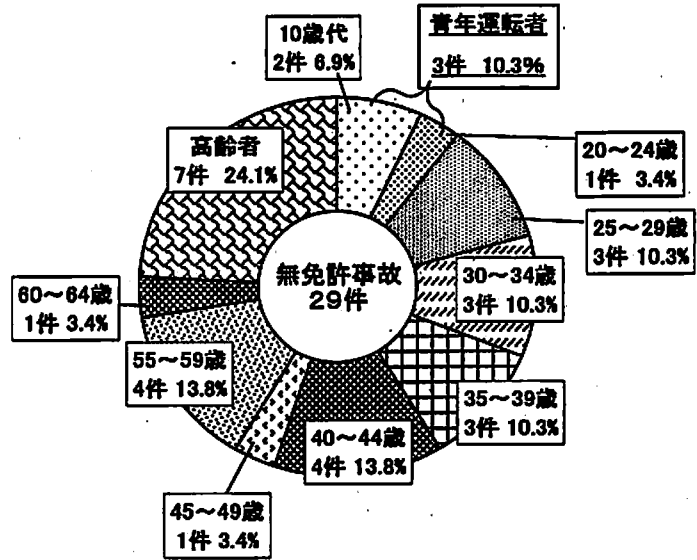
| 発生地 | 福島市 | 伊達市 | 二本松市 | 郡山市 | 本宮市 | 須賀川市 | 白河市 | 田村市 | 会津若松市 | 喜多方市 | いわき市 | 南相馬市 | 相馬市 | 各町村 | 合計 |
|-----|-----|-----|------|-----|-----|------|-----|-----|-------|------|------|------|-----|-----|----|
| 件数 | 5 | | | 7 | | 2 | | | 1 | 1 | 8 | | | 5 | 29 |
| 死者 | | | | | | | | | | | | | | 1 | 1 |
| 傷者 | 8 | | | 15 | | 3 | | | 1 | 1 | 10 | | | 4 | 42 |

(4) 年齢別

青年運転者の事故が3件で10.3パーセントを占め、高齢者が7件、40～44歳、55～59歳が各4件となっている。

(単位：件)

| 年齢 | 区分 | | 件数 | 区分 | 件数 |
|--------|-------|--------|----|----|----|
| | 件数 | 年齢 | | | |
| 10歳代 | 16歳未満 | 35～39歳 | 3 | | |
| | 16歳 | 40～44歳 | 4 | | |
| | 17歳 | 45～49歳 | 1 | | |
| | 18歳 | 50～54歳 | | | |
| | 19歳 | 55～59歳 | 4 | | |
| | 計 | 60～64歳 | 1 | | |
| 20～24歳 | | 高齢者 | 7 | | |
| 25～29歳 | | 合計 | 29 | | |
| 30～34歳 | | | | | |

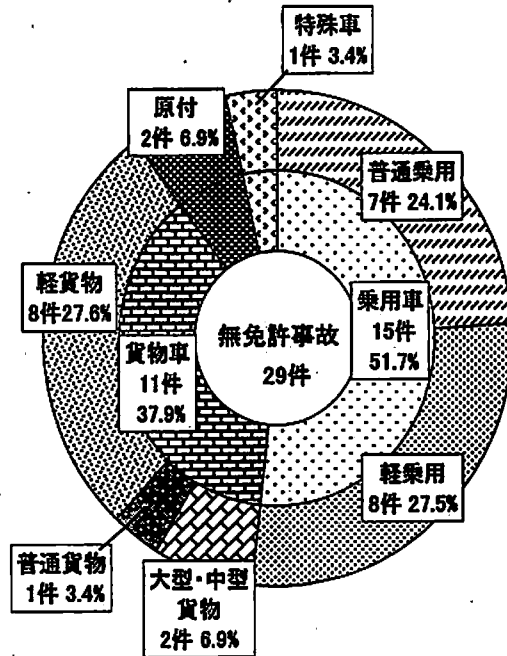


(5) 車種別

車種別では、軽乗用車の事故が8件、次いで普通乗用車の事故が7件の順となっており、両車種による事故の合計は15件となり、全体の51.7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 | 件数 | 割合 (%) |
| 乗用車 | バス・マイクロバス | | 0.0 | 19 | 0.2 |
| | 普通 | 7 | 24.1 | 4,703 | 52.9 |
| | 軽(ミニカーを含む) | 8 | 27.6 | 2,483 | 28.0 |
| | 計 | 15 | 51.7 | 7,205 | 81.1 |
| 貨物車 | 大型・中型 | 2 | 6.9 | 321 | 3.6 |
| | 普通 | 1 | 3.4 | 471 | 5.3 |
| | 軽 | 8 | 27.6 | 767 | 8.6 |
| | 計 | 11 | 37.9 | 1,559 | 17.6 |
| 特殊車(大型・小型) | | 1 | 3.4 | 14 | 0.2 |
| 二輪車 | 小型二輪 | | 0.0 | 27 | 0.3 |
| | 軽二輪 | | 0.0 | 14 | 0.2 |
| | 二種原付 | | 0.0 | 9 | 0.1 |
| | 原付 | 2 | 6.9 | 54 | 0.6 |
| | 計 | 2 | 6.9 | 104 | 1.2 |
| 合計 | | 29 | 100.0 | 8,882 | 100.0 |



*全事故は第1当事者が、軽車両、歩行者、不明など66件を除く

(6) 職業別

無職が9件（各31.0%）と突出しており、次いで建設業とサービス業が各6件となっている。

（単位：件・%）

| 区分 | 職業 | 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 | | | | 6 | | 1 | | 6 | 4 | 1 | 9 | 2 |
| 構成率(%) | | 0.0 | 0.0 | 20.7 | 0.0 | 3.4 | 0.0 | 20.7 | 13.8 | 3.4 | 31.0 | 6.9 | 100 |

(7) 違反別・原因別

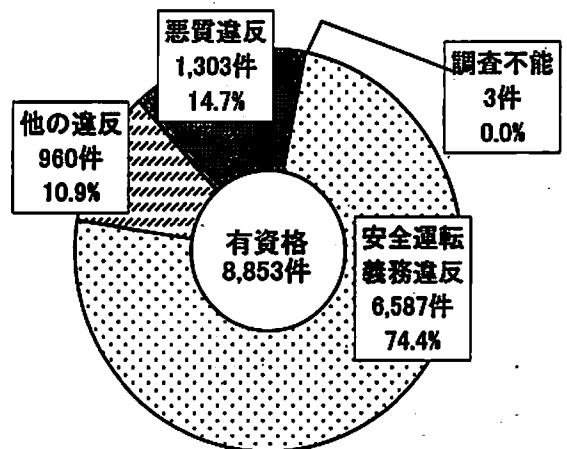
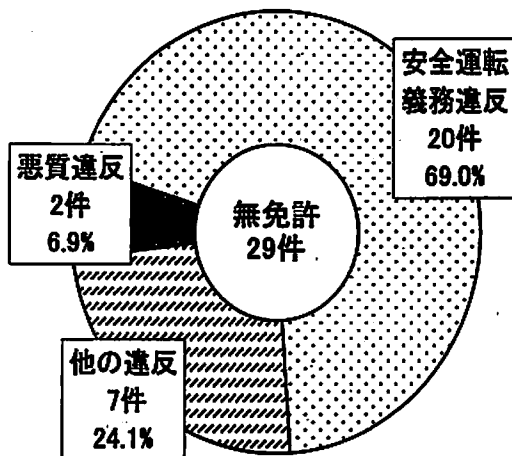
前方不注意が最も多く8件（27.6%）である。

悪質違反は2件（6.9%）であり、信号無視が2件となっている。

有資格者の悪質違反による事故（14.7%）と比較すると、無免許運転では7.8ポイント低くなっている。

（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 | 2 | 6.9 | 安 全 運 転 義 務 違 反 | 過 労 運 転 | | 0.0 |
| | 最 高 速 度 | | 0.0 | | ハ ン ド ル ・ ブ レ ー キ 操 作 | 2 | 6.9 |
| | 通 区 ・ 追 越 | | 0.0 | | 前 方 不 注 意 | 8 | 27.6 |
| | 歩 行 者 妨 害 等 | | 0.0 | | 動 静 不 注 視 | 4 | 13.8 |
| | 一 時 不 停 止 | | 0.0 | | 安 全 不 確 認 | 6 | 20.7 |
| | 酒 酔 い 運 転 | | 0.0 | | 安 全 速 度 | | 0.0 |
| 計 | | 2 | 6.9 | そ の 他 | | 0.0 | |
| 車 間 距 離 不 保 持 | | | 0.0 | 計 | 20 | 69.0 | |
| 優 先 通 行 妨 害 等 | 2 | 6.9 | そ の 他 | 2 | 6.9 | | |
| 交 差 点 安 全 進 行 | 3 | 10.3 | 合 計 | 29 | 100.0 | | |
| 左 折 違 反 | | | 0.0 | 飲 酒 運 転 (内 数) | 2 | 6.9 | |



* 自転車、歩行者、不明、無免許を除く

(8) 人的原因別

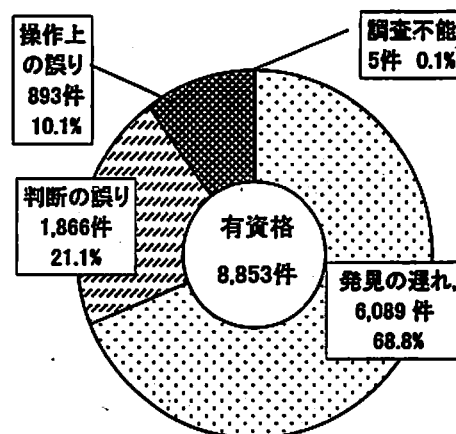
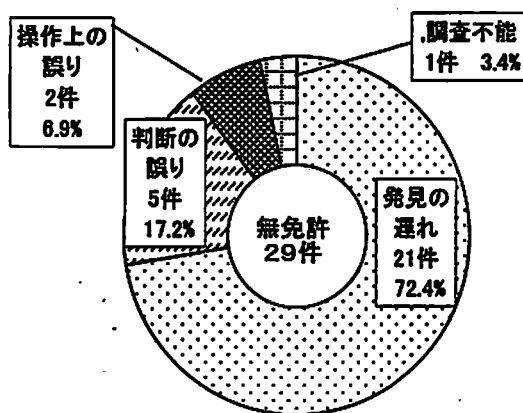
発見の遅れが 21 件で、無免許運転事故の 72.4 パーセントを占め最も多い。

なかでも前方不注意が 10 件と多く、発見の遅れ全体の 47.5 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 | 29 | 予測不適 | 0 |
| 発見の遅れ | 21 | 運転感覚(速度、車幅、距離等)を誤った | |
| 前方不注意 | 10 | 相手がルールを守ると思った | |
| 内在的(漫然等) | 6 | 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 | | 交通環境 | 0 |
| その他、考え事等の漫然運転 | 6 | 道路形状、道路線形に対する認識を誤った | |
| 外在的(脇見等) | 4 | 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 | 2 | 交通規制に対する認識を誤った | |
| 同乗者、同乗の動物等に脇見 | | 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 | | 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) | 2 |
| 道、案内標識等を探して脇見 | | ブレーキとアクセルの踏み違い | |
| 風景、地物等に脇見 | 1 | ブレーキの踏みが弱い、踏み遅れ | |
| 他の車、歩行者に脇見 | 1 | 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 | |
| その他脇見 | | ハンドルの操作不適 | 2 |
| 安全不確認 | 11 | ギヤの入れ違い | |
| 安全確認をしなかった | 7 | ブレーキをかけながらハンドル操作 | |
| 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 | 5 | その他の操作不適 | |
| 動静不注意 | 5 | 調査不能 | 1 |
| 相手が譲ってくれると思って注視を怠った | 1 | | |
| 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 | 4 | | |

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 3.6 ポイント高くなっている。



* 有資格者でかつ人的原因の事故

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 104件 (前年比 -5件 4.6%減)

死者数 12人 (前年比 +3人 33.3%増)

傷者数 114人 (前年比 +5人 4.6%増)

で、発生件数は減少したが、死者数、傷者数は増加した。

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51.9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 | 27 | 26.0 | 6 | 50.0 | 36 | 31.6 | 3 | 5 | 11 | 12.5 | 500.0 | 44.0 |
| 軽二輪 | 14 | 13.5 | | 0.0 | 17 | 14.9 | 2 | 0 | 4 | 16.7 | - | 30.8 |
| 二種原付 | 9 | 8.7 | 3 | 25.0 | 6 | 5.3 | 1 | 2 | -3 | 12.5 | 200.0 | -33.3 |
| 原付 | 54 | 51.9 | 3 | 25.0 | 55 | 48.2 | -11 | -4 | -7 | -16.9 | -57.1 | -11.3 |
| 合計 | 104 | 100.0 | 12 | 100.0 | 114 | 100.0 | -5 | 3 | 5 | -4.6 | 33.3 | 4.6 |

死亡事故率をみると二種原付が高くなっている。

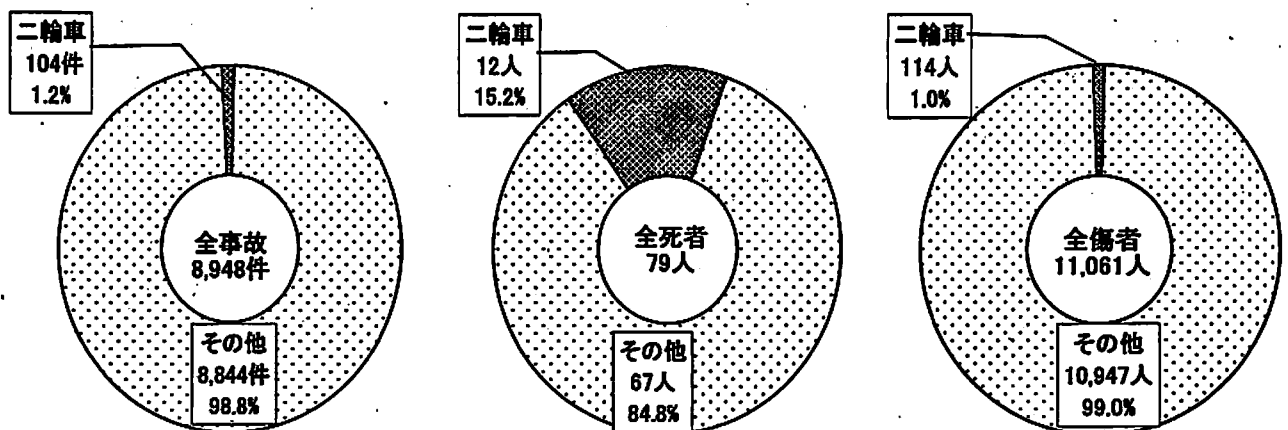
(単位：件・%)

| 区分 車種 | 普通乗軽乗大貨等普通貨軽貨四その他 | | | | | | 二輪車 | | | | | 合計 |
|----------|-------------------|-------|-----|-----|-----|-----|------|-----|------|-----|------|-------|
| | 普通 | 乗軽 | 乗大 | 貨等 | 普通 | 貨軽 | 小型 | 軽二輪 | 二種 | 原付 | 原付 | |
| 車種別事故件数 | 4,703 | 2,483 | 321 | 471 | 767 | 33 | 27 | 14 | 9 | 54 | 104 | 8,882 |
| 死亡事故件数 | 26 | 13 | 9 | 2 | 10 | 1 | 6 | | 3 | 3 | 12 | 73 |
| 死亡事故率 | 0.6 | 0.5 | 2.8 | 0.4 | 1.3 | 3.0 | 22.2 | 0.0 | 33.3 | 5.6 | 11.5 | 0.8 |

(第一当自車が歩行者、当事者不明の交通事故を除く)

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

全事故に占める二輪車事故の構成率は1.2パーセントであるのに対し、死者の構成率は15.2パーセントと高くなっている。

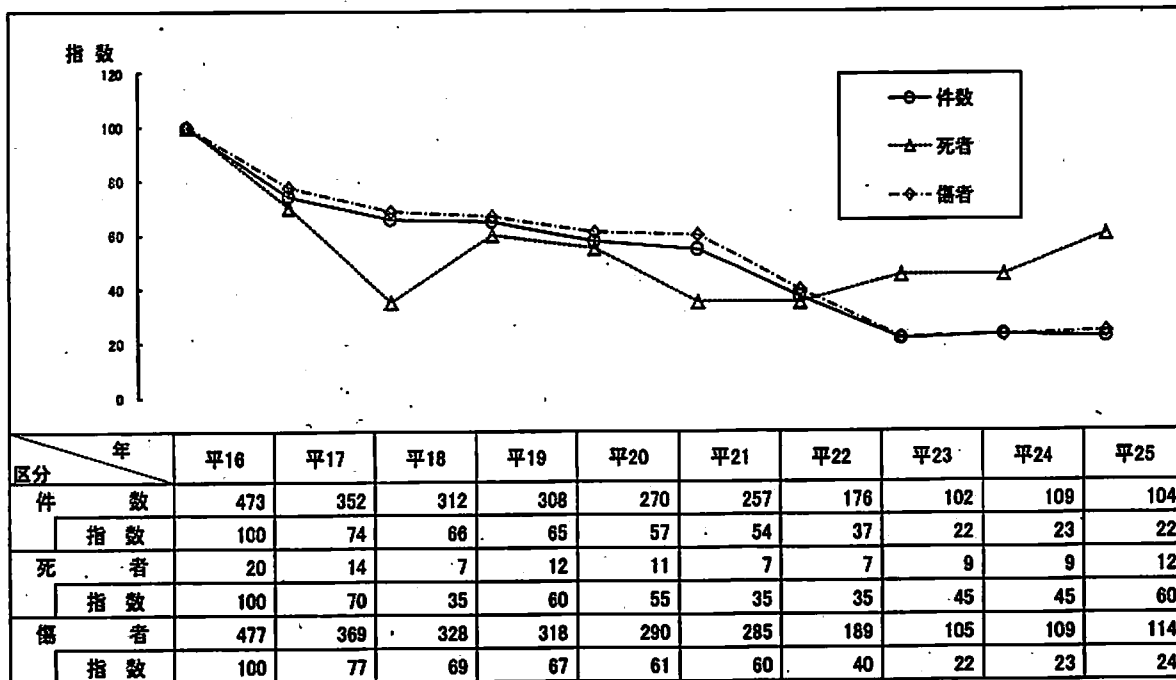


イ 年別推移

(7) 発生件数、死者数、傷者数

死者数は増加傾向にあるものの、発生件数、傷者数は概ね横ばい状態が続いている。

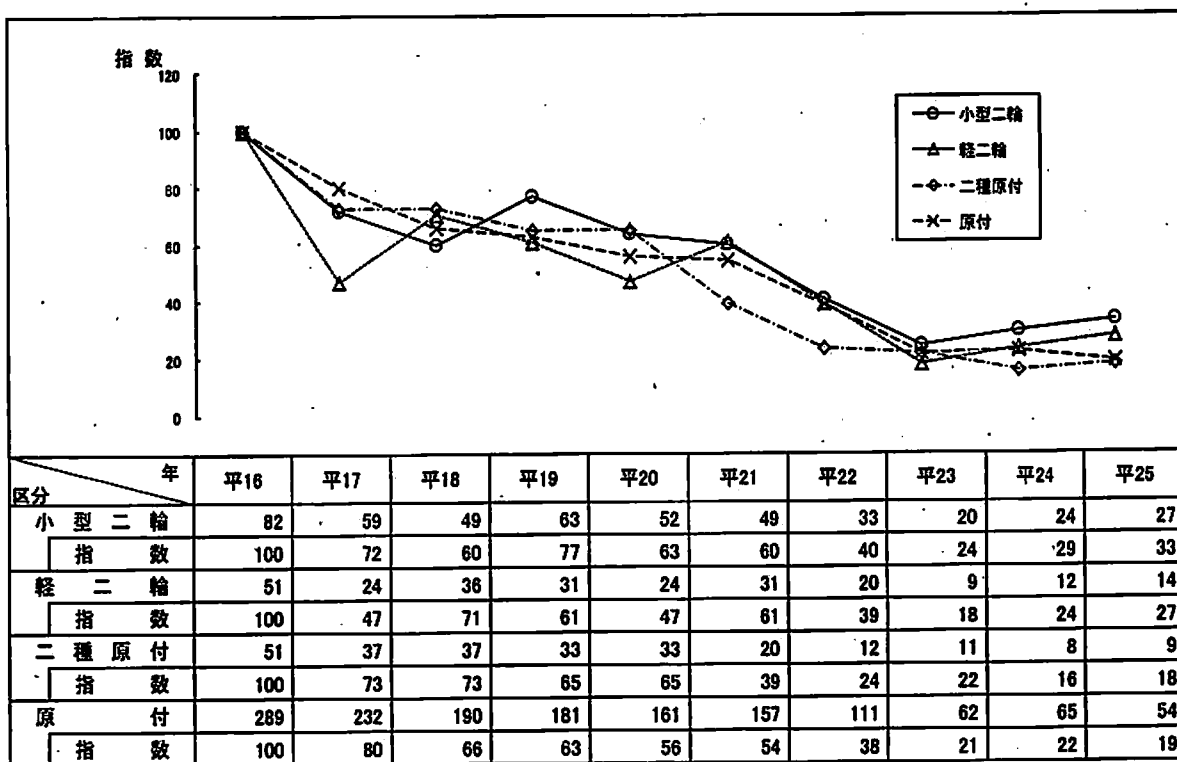
(単位：件・人)



(1) 車種別交通事故発生件数

小型二輪、軽二輪で近年増加傾向にあり、二種原付、原付は近年横ばい状態を示している。

(単位：件)



ウ 年齢別

二輪車の事故は、高齢運転者が26件(25.0%)、青年運転者が23件(22.1%)、50歳代が17件(16.3%)と多い。

また、年代別事故発生件数に対する二輪事故の占める割合をみると、高校生が20.0パーセントと高くなっている。

(単位：件・%)

| 区分 | 年齢 | | | | | 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 | 24~29歳 | | | | | | | | |
| 全運転者の事故 | 0 | 10 | 375 | 972 | 1357 | 926 | 1,502 | 1,328 | 1,366 | 802 | 1,601 | 8,882 | |
| 構成率(%) | 0.0 | 0.1 | 4.2 | 10.9 | 15.3 | 10.4 | 16.9 | 15.0 | 15.4 | 9.0 | 18.0 | 100.0 | |
| 二輪車事故 | 0 | 2 | 7 | 14 | 23 | 5 | 11 | 12 | 17 | 10 | 26 | 104 | |
| 構成率(%) | 0.0 | 1.9 | 6.7 | 13.5 | 22.1 | 4.8 | 10.6 | 11.5 | 16.3 | 9.6 | 25.0 | 100.0 | |
| 全運転者事故に占める割合 | 0.0 | 20.0 | 1.9 | 1.4 | 1.7 | 0.5 | 0.7 | 0.9 | 1.2 | 1.2 | 1.6 | 1.2 | |

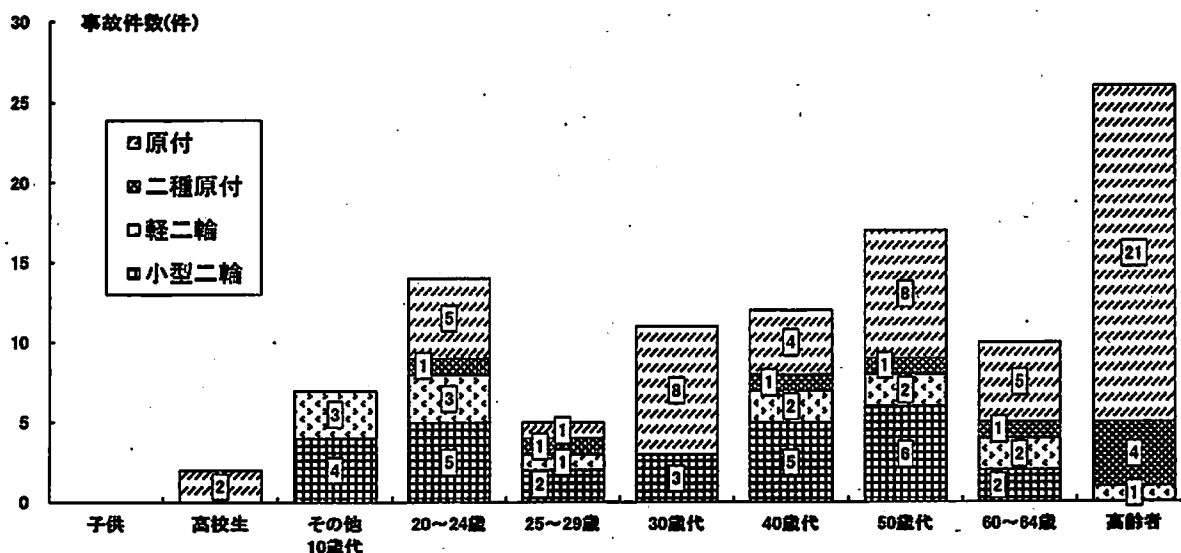
エ 年齢別・車種別

青年運転者による車種別構成率では、軽二輪が42.9パーセント、小型二輪が33.3パーセントであり、50歳代による車種別構成率では小型二輪が22.2パーセントを占めている。

これに対し高齢運転者は、原付が38.9パーセント、二種原付が28.6パーセントを占めている。

(単位：件・%)

| 区分 | 年齢 | | | | | 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 | 24~29歳 | | | | | | | | |
| 小型二輪 | 0 | 0 | 4 | 5 | 9 | 2 | 3 | 5 | 6 | 2 | 0 | 27 | |
| 構成率(%) | 0.0 | 0.0 | 14.8 | 18.5 | 33.3 | 7.4 | 11.1 | 18.5 | 22.2 | 7.4 | 0.0 | 100 | |
| 軽二輪 | 0 | 0 | 3 | 3 | 6 | 1 | 0 | 2 | 2 | 2 | 1 | 14 | |
| 構成率(%) | 0.0 | 0.0 | 21.4 | 21.4 | 42.9 | 7.1 | 0.0 | 14.3 | 14.3 | 14.3 | 7.1 | 100 | |
| 二種原付 | 0 | 0 | 0 | 1 | 1 | 1 | 0 | 1 | 1 | 1 | 4 | 9 | |
| 構成率(%) | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 7.1 | 7.1 | 7.1 | 0.0 | 7.1 | 7.1 | 7.1 | 28.6 | 64 | |
| 原付 | 0 | 2 | 0 | 5 | 7 | 1 | 8 | 4 | 8 | 5 | 21 | 54 | |
| 構成率(%) | 0.0 | 3.7 | 0.0 | 9.3 | 13.0 | 1.9 | 14.8 | 7.4 | 14.8 | 9.3 | 38.9 | 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、次いで1年未満の占める割合が高い。

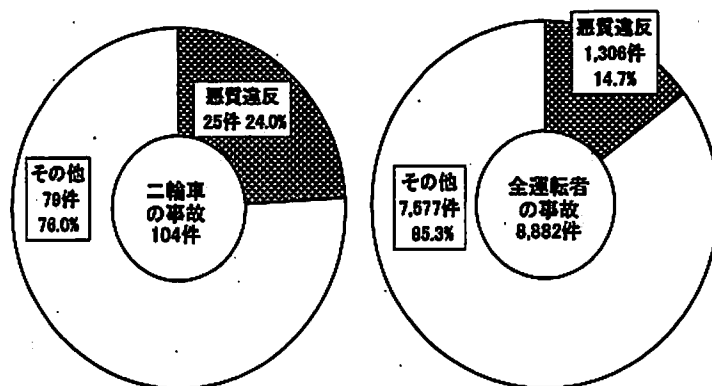
(単位：件・%)

| 経験年数 | 車種 | 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(%) | | |
| 1年未満 | | 4 | 14.8 | 4 | 28.6 | 1 | 11.1 | 4 | 7.4 | 13 | 12.5 |
| 1～2年 | | 2 | 7.4 | 1 | 7.1 | | 0.0 | 5 | 9.3 | 8 | 7.7 |
| 2～3年 | | 1 | 3.7 | 3 | 21.4 | | 0.0 | | 0.0 | 4 | 3.8 |
| 3～4年 | | 2 | 7.4 | | 0.0 | 1 | 11.1 | | 0.0 | 3 | 2.9 |
| 4～5年 | | 1 | 3.7 | | 0.0 | | 0.0 | | 0.0 | 1 | 1.0 |
| 10年未満 | | 3 | 11.1 | | 0.0 | 1 | 11.1 | 3 | 5.6 | 7 | 6.7 |
| 10年以上 | | 14 | 51.9 | 6 | 42.9 | 6 | 66.7 | 40 | 74.1 | 66 | 63.5 |
| 無免許 | | | 0.0 | | 0.0 | | 0.0 | 2 | 3.7 | 2 | 1.9 |
| 合計 | | 27 | 100.0 | 14 | 100.0 | 9 | 100.0 | 54 | 100.0 | 104 | 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、24.0パーセントをとなっており、違反では一時不停止、通区・追越の順に多い。

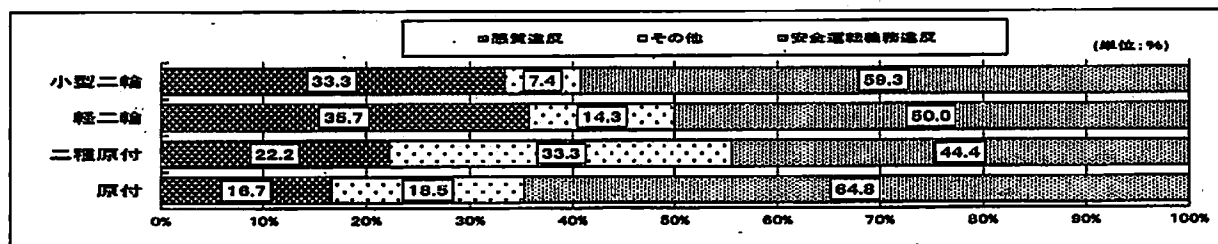
車種別にみると、悪質違反の占める割合が高いのは、軽二輪で35.7パーセントとなっている。



原付の悪質違反については、一時不停止が5件で悪質違反の55.6パーセントを占めている。

(単位：件・%)

| 違反 | 車種 | 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(%) | | |
| 悪質違反 | 信号無視 | 1 | 3.7 | | 0.0 | 1 | 11.1 | 2 | 3.7 | 4 | 3.8 |
| | 最高速度 | 4 | 14.8 | 1 | 7.1 | | 0.0 | | 0.0 | 5 | 4.8 |
| | 通区・追越 | 4 | 14.8 | 2 | 14.3 | | 0.0 | | 0.0 | 6 | 5.8 |
| | 歩行者妨害等 | | 0.0 | 1 | 7.1 | | 0.0 | 2 | 3.7 | 3 | 2.9 |
| | 一時不停止 | | 0.0 | 1 | 7.1 | 1 | 11.1 | 5 | 9.3 | 7 | 6.7 |
| | 酒酔い運転 | | 0.0 | | 0.0 | | 0.0 | | 0.0 | 0 | 0.0 |
| 計 | | 9 | 33.3 | 5 | 35.7 | 2 | 22.2 | 9 | 16.7 | 25 | 24.0 |
| 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 | 1 | 11.1 | | 0.0 | 1 | 1.0 |
| | 優先通行妨害等 | | 0.0 | | 0.0 | | 0.0 | 1 | 1.9 | 1 | 1.0 |
| | 交差点安全進行 | 1 | 3.7 | 1 | 7.1 | 2 | 22.2 | 8 | 14.8 | 12 | 11.5 |
| | 徐行違反 | | 0.0 | 1 | 7.1 | | 0.0 | | 0.0 | 1 | 1.0 |
| | ハンドル・ブレーキ操作 | 3 | 11.1 | 2 | 14.3 | 1 | 11.1 | 5 | 9.3 | 11 | 10.6 |
| | 前方不注意 | 5 | 18.5 | 4 | 28.6 | 2 | 22.2 | 14 | 25.9 | 25 | 24.0 |
| | 動静不注意 | 5 | 18.5 | | 0.0 | | 0.0 | 8 | 11.1 | 11 | 10.6 |
| | 安全不確認 | 2 | 7.4 | | 0.0 | 1 | 11.1 | 9 | 16.7 | 12 | 11.5 |
| | 安全速度 | 1 | 3.7 | | 0.0 | | 0.0 | 1 | 1.9 | 2 | 1.9 |
| その他 | | 0.0 | 1 | 7.1 | | 0.0 | | 0.0 | 1 | 1.0 | |
| 計 | | 16 | 59.3 | 7 | 50.0 | 4 | 44.4 | 35 | 64.8 | 62 | 59.6 |
| その他 | | 1 | 3.7 | | 0.0 | | 0.0 | 1 | 1.9 | 2 | 1.9 |
| 合計 | | 27 | 100.0 | 14 | 100.0 | 9 | 100.0 | 54 | 100.0 | 104 | 100.0 |



キ 車種別・事故類型別

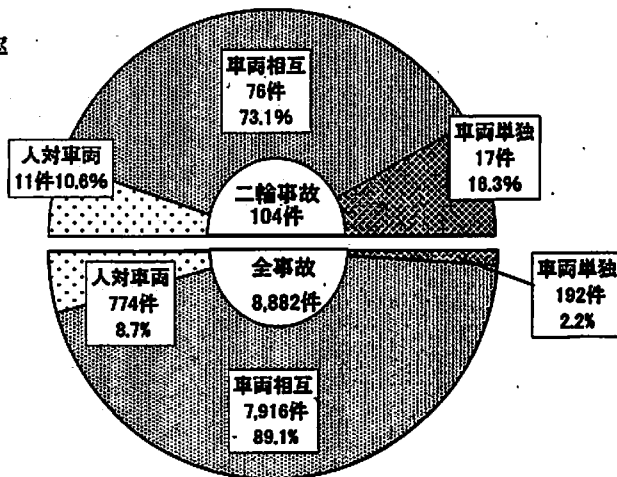
(単位：件・%)

| 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 | 446 | 5.0 | 5 | 4.8 | 1 | 3.7 | 1 | 7.1 | 0 | 0.0 | 3 | 5.8 |
| | 対面・背面 | 139 | 1.6 | 6 | 5.8 | | 0.0 | | 0.0 | | 0.0 | 6 | 11.1 |
| | その他 | 189 | 2.1 | 0 | 0.0 | | 0.0 | | 0.0 | | 0.0 | | 0.0 |
| | 計 | 774 | 8.7 | 11 | 10.6 | 1 | 3.7 | 1 | 7.1 | 0 | 0.0 | 9 | 16.7 |
| 車両相互 | 正面衝突 | 343 | 3.9 | 10 | 9.6 | 5 | 18.5 | 3 | 21.4 | | 0.0 | 2 | 3.7 |
| | 追突 | 398 | 4.5 | 10 | 9.6 | 4 | 14.8 | 2 | 14.3 | 1 | 11.1 | 3 | 5.8 |
| | 進行中駐・停止中 | 3,516 | 39.8 | 14 | 13.5 | 4 | 14.8 | 2 | 14.3 | 1 | 11.1 | 7 | 13.0 |
| | 出会い頭 | 2,162 | 24.3 | 25 | 24.0 | 4 | 14.8 | 3 | 21.4 | 1 | 11.1 | 17 | 31.5 |
| | 追越・追抜 | 73 | 0.8 | 2 | 1.9 | 2 | 7.4 | | 0.0 | | 0.0 | | 0.0 |
| | 右折時 | 587 | 6.6 | 6 | 5.8 | 1 | 3.7 | | 0.0 | 2 | 22.2 | 3 | 5.6 |
| | 左折時 | 189 | 2.1 | 2 | 1.9 | | 0.0 | | 0.0 | 1 | 11.1 | 1 | 1.9 |
| | その他 | 648 | 7.3 | 7 | 6.7 | 2 | 7.4 | | 0.0 | 1 | 11.1 | 4 | 7.4 |
| 計 | 7,916 | 89.1 | 76 | 73.1 | 22 | 81.5 | 10 | 71.4 | 7 | 77.8 | 37 | 68.5 | |
| 車両単独 | 工作物衝突 | 123 | 1.4 | 7 | 6.7 | | 0.0 | 2 | 14.3 | | 0.0 | 5 | 9.3 |
| | 路外逸脱 | 13 | 0.1 | 3 | 2.9 | 1 | 3.7 | | 0.0 | 2 | 22.2 | | 0.0 |
| | 転倒 | 9 | 0.1 | 7 | 6.7 | 3 | 11.1 | 1 | 7.1 | | 0.0 | 3 | 5.6 |
| | 駐車車両衝突 | 31 | 0.3 | 0 | 0.0 | | 0.0 | | 0.0 | | 0.0 | | 0.0 |
| | その他 | 18 | 0.2 | 0 | 0.0 | | 0.0 | | 0.0 | | 0.0 | | 0.0 |
| 計 | 192 | 2.2 | 17 | 16.3 | 4 | 14.8 | 3 | 21.4 | 2 | 22.2 | 8 | 14.8 | |
| 踏切 | | 0.0 | 0 | 0.0 | | 0.0 | | 0.0 | | 0.0 | | 0.0 | |
| 合計 | 8,882 | 100.0 | 104 | 100.0 | 27 | 100.0 | 14 | 100.0 | 9 | 100.0 | 54 | 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・・・1.9ポイント高い
- ・車両相互・・・16.0ポイント低い
- ・車両単独・・・14.1ポイント高く、特に工作物衝突と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76.9パーセント(80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45件と最も多く43.3パーセントを占める。

夜間の発生についても市町村道での発生が14件(夜間の58.3%)と多くなっている。

(単位：件・%)

| 道路 | 国 道 | | | | | | 県 道 | | | 市 村 | 町 道 | 高 速 道 | そ の 他 | 合 計 |
|---------|-----|-----|-----|-----|------|------|------|------|------|------|-----|-------|-------|-----|
| | 4号 | 6号 | 13号 | 49号 | 三 析 | 計 | 主 要 | 一 般 | 道 | | | | | |
| 昼 間 | 5 | 2 | 1 | 2 | 8 | 18 | 15 | 9 | 24 | 31 | 5 | 2 | 60 | |
| 構成率(%) | 6.3 | 2.5 | 1.3 | 2.5 | 10.0 | 22.5 | 18.8 | 11.3 | 30.0 | 38.8 | 6.3 | 2.5 | 100.0 | |
| 夜 間 | | 1 | | 1 | | 2 | 3 | 4 | 7 | 14 | | 1 | 24 | |
| 構成率(%) | 0.0 | 4.2 | 0.0 | 4.2 | 0.0 | 8.3 | 12.5 | 16.7 | 29.2 | 58.3 | 0.0 | 4.2 | 100.0 | |
| 踏 切(内数) | | | | | 1 | 1 | 2 | 1 | 3 | 5 | | | 9 | |
| 構成率(%) | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 11.1 | 11.1 | 22.2 | 11.1 | 33.3 | 55.6 | 0.0 | 0.0 | 100.0 | |
| 合 計 | 5 | 3 | 1 | 3 | 8 | 20 | 18 | 13 | 31 | 45 | 5 | 3 | 104 | |
| 構成率(%) | 4.8 | 2.9 | 1.0 | 2.9 | 7.7 | 18.2 | 17.3 | 12.5 | 29.8 | 43.3 | 4.8 | 2.9 | 100.0 | |

ケ 道路線形別

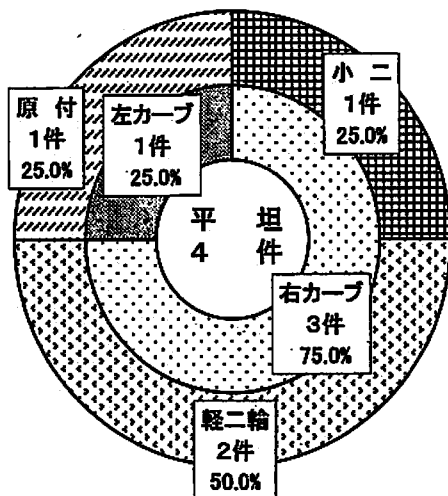
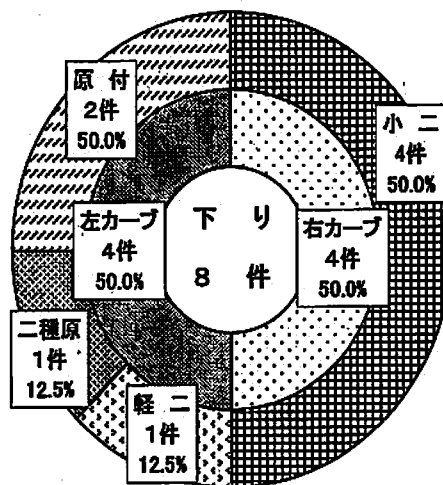
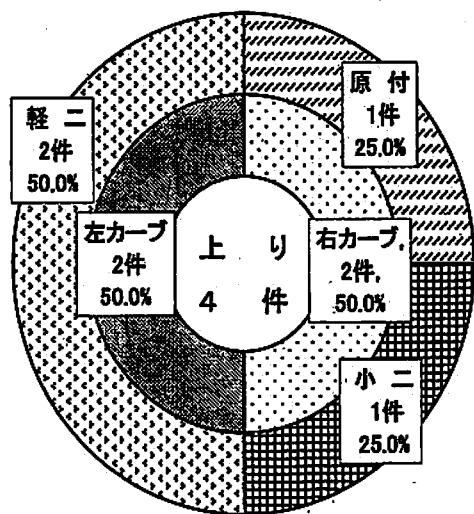
全事故と比較するとカーブでの事故の割合が高く、全二輪事故のうち右カーブが8.8パーセント、左カーブが6.9パーセントを占めている。

(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 | 36 | 0.4 | 2 | 2.0 | | 0.0 | 1 | 7.1 | | 0.0 | 1 | 1.9 |
| | 左カーブ | 40 | 0.5 | 2 | 2.0 | 1 | 3.7 | 1 | 7.1 | | 0.0 | | 0.0 |
| 下り | 右カーブ | 53 | 0.6 | 4 | 3.9 | 2 | 7.4 | | 0.0 | 1 | 11.1 | 1 | 1.9 |
| | 左カーブ | 58 | 0.7 | 4 | 3.9 | 2 | 7.4 | 1 | 7.1 | | 0.0 | 1 | 1.9 |
| 平坦 | 右カーブ | 86 | 1.0 | 3 | 2.9 | 1 | 3.7 | 1 | 7.1 | | 0.0 | 1 | 1.9 |
| | 左カーブ | 116 | 1.4 | 1 | 1.0 | | 0.0 | 1 | 7.1 | | 0.0 | | 0.0 |
| 直線 | 上り | 288 | 3.4 | 4 | 3.9 | | 0.0 | 1 | 7.1 | | 0.0 | 3 | 5.8 |
| | 下り | 377 | 4.4 | 1 | 1.0 | 1 | 3.7 | | 0.0 | | 0.0 | | 0.0 |
| | 平坦 | 7,420 | 87.6 | 81 | 79.4 | 20 | 74.1 | 8 | 57.1 | 8 | 88.9 | 45 | 86.5 |
| 合計 | 右カーブ | 175 | 2.1 | 9 | 8.8 | 3 | 11.1 | 2 | 14.3 | 1 | 11.1 | 3 | 5.8 |
| | 左カーブ | 214 | 2.5 | 7 | 6.9 | 3 | 11.1 | 3 | 21.4 | 0 | 0.0 | 1 | 1.9 |

| | | | | | | | | | | | | |
|-------|-------|-----|-----|-----|----|-----|----|-----|---|-----|----|-----|
| 全事故件数 | 8,474 | 100 | 102 | 100 | 27 | 100 | 14 | 100 | 9 | 100 | 52 | 100 |
|-------|-------|-----|-----|-----|----|-----|----|-----|---|-----|----|-----|

* 全事故のうち、その他の道路474件、二輪事故のうちその他の道路2件を除く。



(2) 二輪車の死傷者

ア 概況

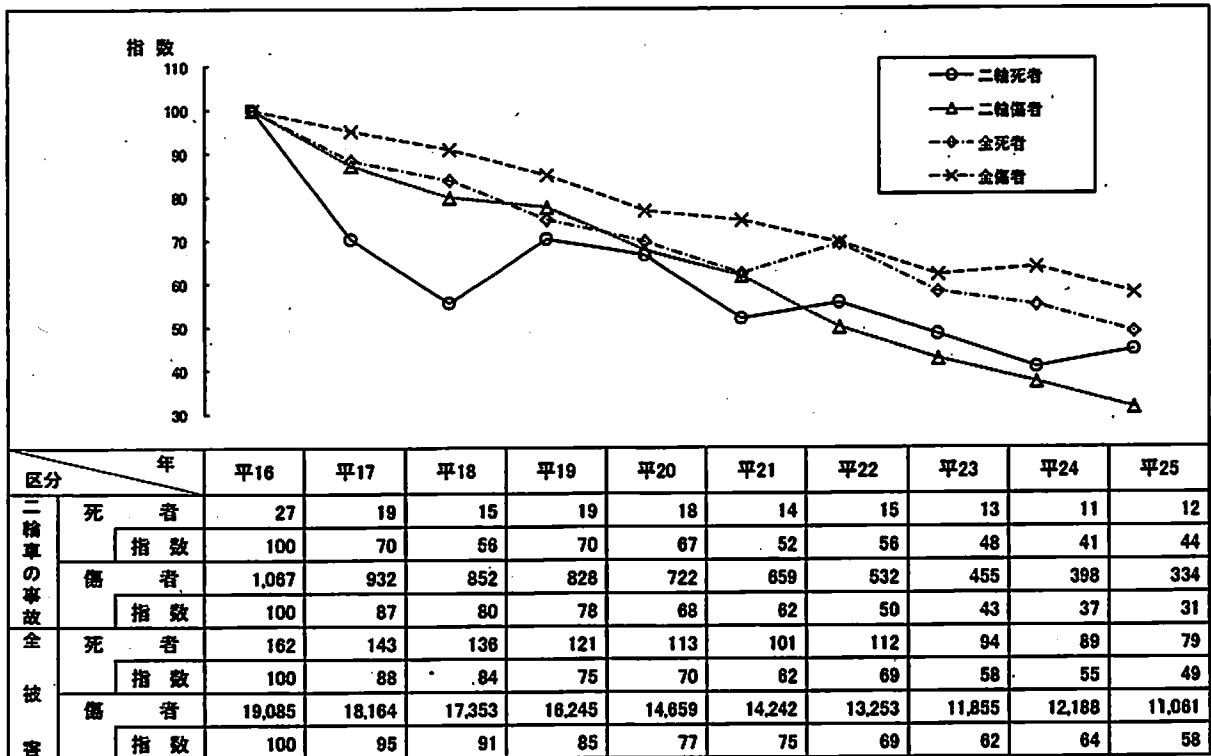
二輪乗車中（同乗者を含む）の死傷者は

死者数 12人（前年比 +1人 9.1%増）

傷者数 334人（前年比 -64人 16.1%減）

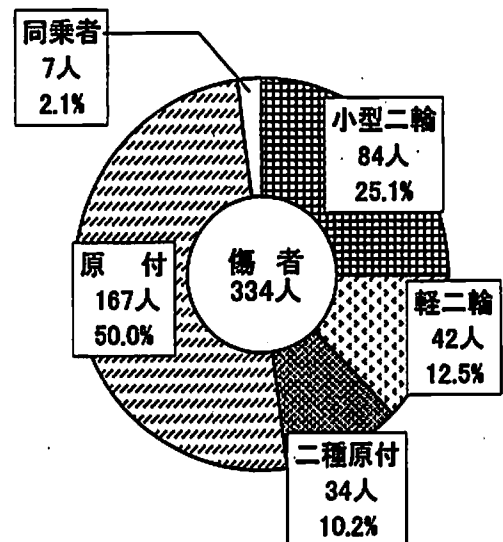
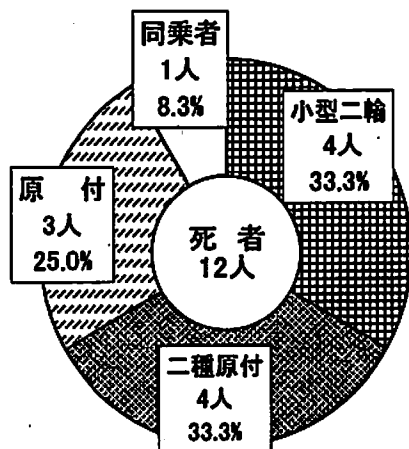
で、死者数、傷者数とも減少した。

（単位：人）



イ 車種別

車種別にみると、死者は小型二輪と二種原付が多く共に 33.3 パーセントを占め、傷者は原付が多く 50.0 パーセントを占めている。



ウ 年齢別

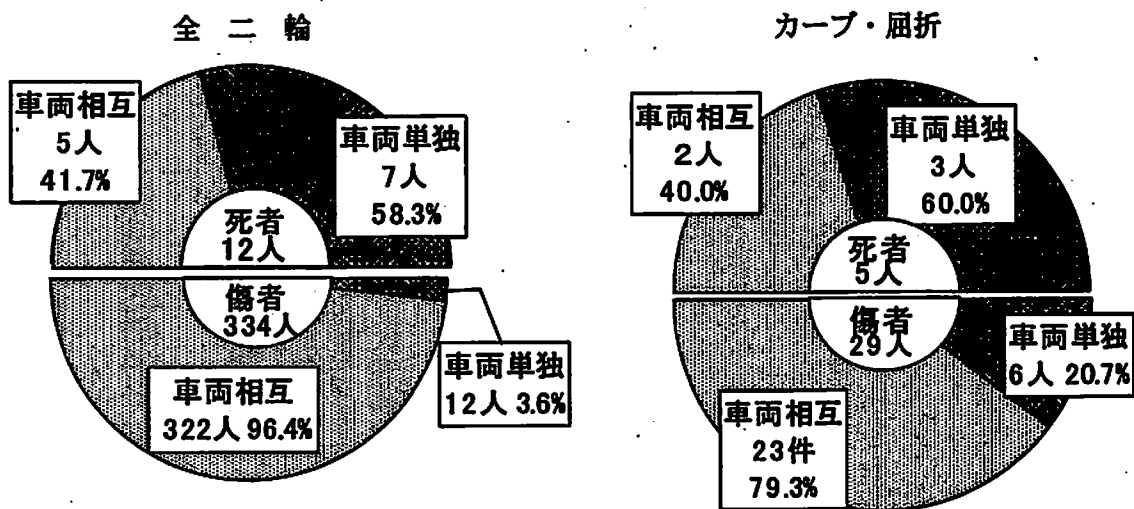
年齢別にみると、死者は高齢者が5人で41.7パーセントを占め、傷者でも高齢者が74人で22.2パーセントを占めている。 (単位：人・%)

| 車種 | 年齢 | 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 | 合計 |
|------|--------|-------|--------|--------|------|------|------|--------|------|-------|
| | | | | | | | | | | |
| 二輪車 | 死者 | 0 | 0 | 1 | 1 | 4 | 0 | 1 | 5 | 12 |
| | 構成率(%) | 0.0 | 0.0 | 8.3 | 8.3 | 33.3 | 0.0 | 8.3 | 41.7 | 100 |
| 計 | 傷者 | 30 | 29 | 36 | 44 | 56 | 42 | 23 | 74 | 334 |
| | 構成率(%) | 9.0 | 8.7 | 10.8 | 13.2 | 16.8 | 12.6 | 6.9 | 22.2 | 100.0 |
| 小型二輪 | 死者 | | | 1 | 1 | 2 | | | | 4 |
| | 傷者 | 7 | 9 | 12 | 18 | 24 | 12 | 2 | | 84 |
| 軽二輪 | 死者 | | | | | | | | | 0 |
| | 傷者 | 9 | 3 | 6 | 6 | 7 | 5 | 3 | 3 | 42 |
| 二種原 | 死者 | | | | | | | 1 | 3 | 4 |
| | 傷者 | 3 | 5 | 6 | 6 | 3 | 5 | | 6 | 34 |
| 原付 | 死者 | | | | | 1 | | | 2 | 3 |
| | 傷者 | 7 | 11 | 12 | 13 | 21 | 20 | 18 | 65 | 167 |
| 同乗者 | 死者 | | | | | 1 | | | | 1 |
| | 傷者 | 4 | 1 | | 1 | 1 | | | | 7 |

エ 事故類型別・道路形状別

全二輪事故では、死者は車両単独、傷者は車両相互によるものが多い。

カーブ・屈折でも、死者は車両単独、傷者は車両相互によるものが多い。



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1.1ポイント低くなっている。 (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 | | 9 | 77.8 | 167 | 98.8 | 176 | 97.7 |
| 原付 | | 3 | 100.0 | 167 | 98.8 | 170 | 98.8 |
| 合計 | | 12 | 83.3 | 334 | 98.8 | 346 | 98.3 |

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 106件 (前年比 -1人 0.9%減)

死者数 1人 (前年比 ±0人 ±0)

傷者数 131人 (前年比 +9人 7.4%増)

で、発生件数は減少したが、死者数は同数、傷者数は増加した。

タクシーが第2当事者になった事故は、

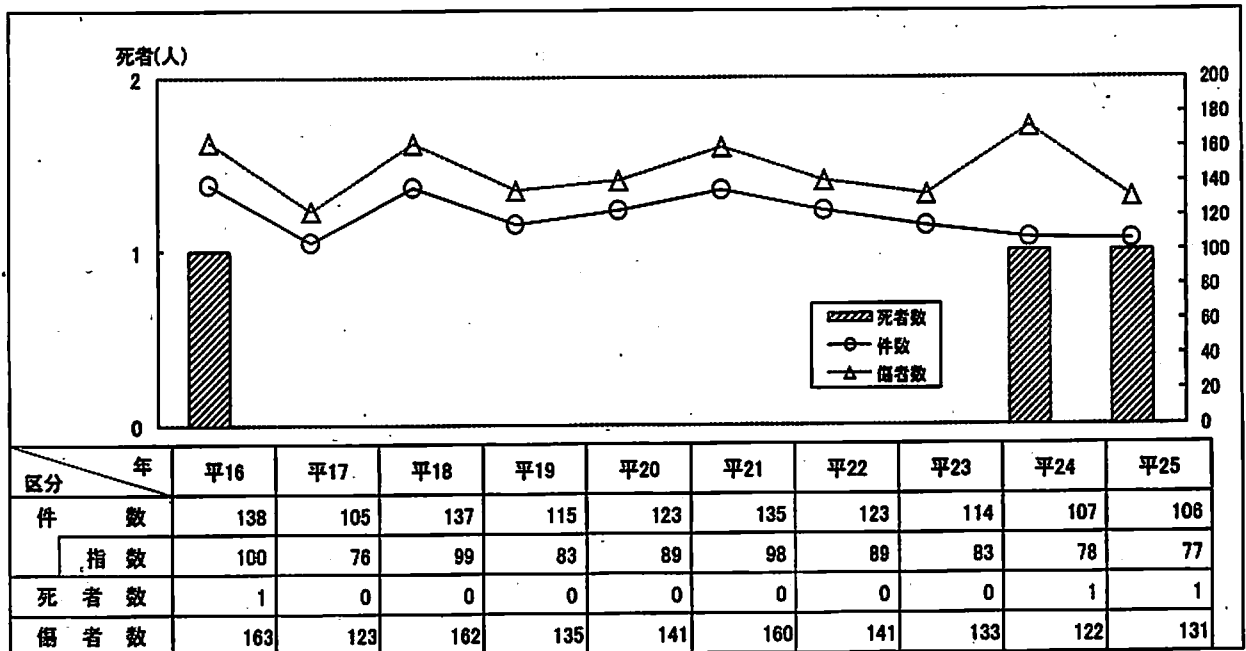
発生件数 73件 (前年比 ±0人 ±0)

死者数 0人 (前年比 ±0人 -)

傷者数 89人 (前年比 -6人 6.3%減)

で、死者数と発生件数は同数で、傷者数は減少した。

(単位：件・人)



(2) 月別

8月が17件と最も多く、次いで5月と9月の各12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 | 9 | 5 | 6 | 4 | 12 | 9 | 9 | 17 | 12 | 7 | 5 | 11 | 106 |
| 死者数 | 死者数 | | | | | | | | 1 | | | | | 1 |
| 傷者数 | 傷者数 | 10 | 5 | 7 | 5 | 14 | 13 | 14 | 24 | 12 | 7 | 6 | 14 | 131 |

(3) 年齢別

60～64歳が45件で最も多く、タクシー事故の42.5パーセントを占めている。

(単位：件・%)

| 区分 | 年齢 | 25未満 | 25～29歳 | 30歳代 | 40歳代 | 50歳代 | 60～64歳 | 高齢者 (65歳以上) | 合計 |
|--------|----|------|--------|------|------|------|--------|----------------|-------|
| 件数 | | 1 | 1 | 3 | 8 | 19 | 45 | 29 | 106 |
| 構成率(%) | | 0.9 | 0.9 | 2.8 | 7.5 | 17.9 | 42.5 | 27.4 | 100.0 |

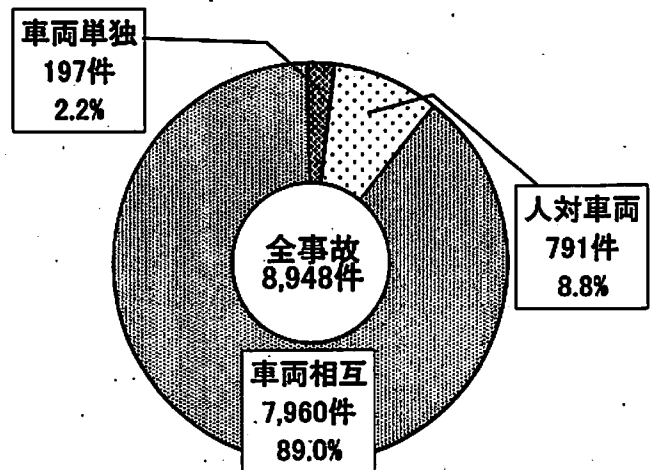
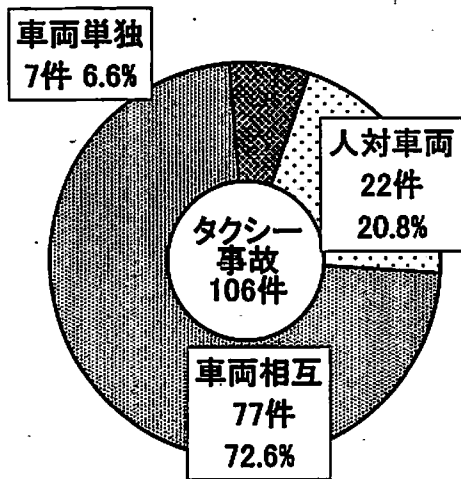
(4) 事故類型別

車両相互の事故が77件(72.6%)と最も多く、うち出会い頭が33.0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2倍以上と高くなっている

(単位：件・%)

| 区分 | 類型 | 人対車両 | | | 計 | 車両相互 | | | | | | 計 | 計 | 計 | | | |
|--------|----|------|------|-----|------|------|------|------|-------|-------|-----|------|-----|-----|-----|-------|------|
| | | 通行中 | 横断中 | その他 | | 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 |
| 件数 | | 5 | 11 | 6 | 22 | 1 | 18 | 35 | 7 | 13 | 3 | 77 | 6 | | 1 | 7 | 106 |
| 構成率(%) | | 4.7 | 10.4 | 5.7 | 20.8 | 0.9 | 17.0 | 33.0 | 6.6 | 12.3 | 2.8 | 72.6 | 5.7 | 0.0 | 0.9 | 6.6 | 100 |



(5) 違反別

安全不確認の事故が37件で34.9パーセントを占め、次に前方不注意の順となっている。

悪質違反は17件で16.0パーセントを占めている。

(単位：件・%)

| 違反 | 悪質違反 | | | | | | 計 | 横断禁止等 | 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 | | | | | 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 | | | | | | | 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 | | | 計 |
| 件数 | 2 | | 1 | 4 | 10 | | 17 | | | 5 | 11 | 1 | 4 | 16 | 9 | 37 | 3 | 69 | 3 | 106 |
| 構成率(%) | 1.9 | 0.0 | 0.9 | 3.8 | 9.4 | 0.0 | 16.0 | 0.0 | 0.0 | 4.7 | 10.4 | 0.9 | 3.8 | 15.1 | 8.5 | 34.9 | 2.8 | 65.1 | 2.8 | 100 |

14 バスの事故

(I) 概況

バスが第1当事者となった事故は、

発生件数 6件 (前年比 -12件 66.7%減)

死者数 0人 (前年比 ±0人 -)

傷者数 7人 (前年比 -32人 82.1%減)

で、発生件数、傷者数は減少し、死者は昨年と同様に無かった。

バスが第2当事者となった事故は、

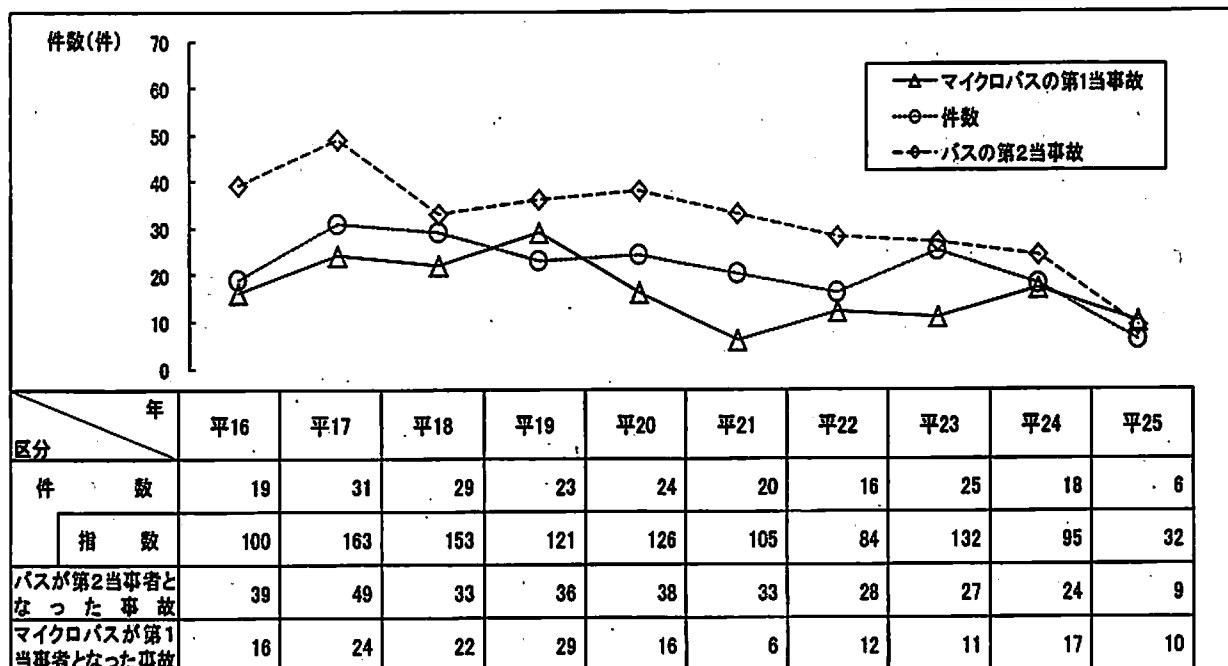
発生件数 9件 (前年比 -15件 62.5%減)

死者数 0人 (前年比 ±0人 -)

傷者数 13人 (前年比 -22人 62.9%減)

で、発生件数、傷者数は減少し、死者は昨年と同様に無かった。

(単位：件)



〈参考〉

マイクロバス (乗車定員が11~29人) が第1当事者となった事故

発生件数 10件 (前年比 -7件 54.5%減)

死者数 0人 (前年比 -5人 100.0%減)

傷者数 12人 (前年比 -16人 57.1%減)

マイクロバスが第2当事者となった事故

発生件数 3件 (前年比 -4人 57.1%減)

死者数 0人 (前年比 ±0人 -)

傷者数 3人 (前年比 -8人 72.7%減)

(2) 月別

バスの運転者が第1当事者となった事故は、3月、4月、5月、9月、11月、12月に各1件発生し、第2当事者になった事故は2月、9月が各2件と最も多く発生している。

(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 | |
| 第1当事者 | 件数 | 0 | 0 | 1 | 1 | 1 | 0 | 0 | 0 | 1 | 0 | 1 | 1 | 6 |
| | 死者数 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| | 傷者数 | 0 | 0 | 1 | 1 | 1 | 0 | 0 | 0 | 1 | 0 | 2 | 1 | 7 |
| 第2当事者 | 件数 | 1 | 2 | 1 | 1 | 0 | 0 | 0 | 0 | 2 | 1 | 0 | 1 | 9 |
| | 死者数 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| | 傷者数 | 1 | 2 | 1 | 3 | 0 | 0 | 0 | 0 | 2 | 2 | 0 | 2 | 13 |

(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5件で最も多く、83.3パーセントを占めている。

第2当事者になった事故については、全て路線バスで9件発生している。

(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 | | 5 | 1 | 0 | 6 | 9 | 0 | 0 | 9 |
| 死者 | | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 傷者 | | 6 | 1 | 0 | 7 | 13 | 0 | 0 | 13 |

(4) 年齢別

30歳代、40歳代が第1当事者となった事故は各2件で最も多く各々33.3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50歳代の6件で66.7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 | | | | 2 | 2 | 1 | 1 | | 6 |
| 第2当事者 | | 1 | | | | 6 | 2 | | 9 |

(5) 道路別

第1当事者となった事故は主要地方道が3件で50.0パーセントを占め、第2当事者になった事故は主要地方道、市町村道が各3件で各々33.3パーセントを占めている。

(単位：件)

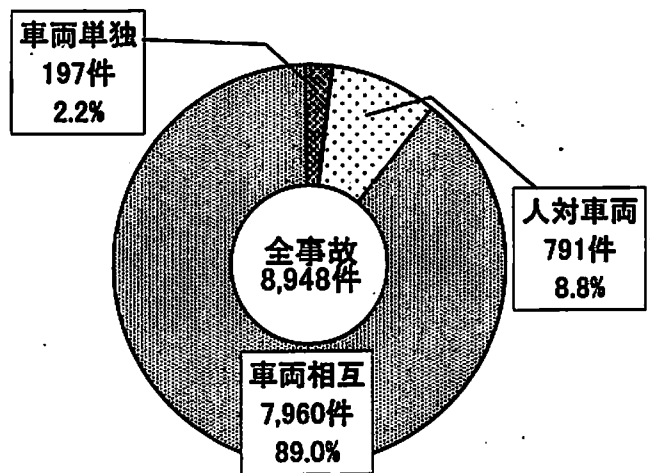
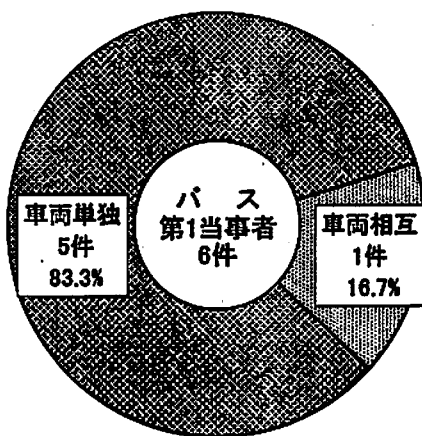
| 区分 | 道路 | 国道 | | | | | 計 | 県道 | | | 市町村道 | 高速道 | その他 | 合計 |
|-------|----|----|----|-----|-----|----|---|-------|------|---|------|-----|-----|----|
| | | 4号 | 6号 | 13号 | 49号 | 三桁 | | 主要地方道 | 一般県道 | 計 | | | | |
| 第1当事者 | | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 3 | 1 | 4 | 1 | 0 | 1 | 6 |
| 第2当事者 | | 1 | 0 | 0 | 0 | 0 | 1 | 3 | 2 | 5 | 3 | 0 | 0 | 9 |

(6) 事故類型別

全事故と比較すると、車両単独事故の割合が高く約 40 倍となっている。

(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 | | | | 0 | | | 1 | | | | 1 | 1 | | 4 | 5 | 6 |
| 構成率(%) | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 16.7 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 16.7 | 16.7 | 0.0 | 66.7 | 83.3 | 100 |



(7) 違反別

安全運転義務違反が5件で83.3パーセントを占めている。

特に、ハンドル・ブレーキ操作不適が5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 | 1 | 16.7 | 安 全 運 転 義 務 違 反 | 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 | | ハ ン ド ル ・ ブ レ ー キ | 3 | 50.0 |
| | 歩 行 者 妨 害 等 | | 0.0 | | 前 方 不 注 意 | 1 | 16.7 |
| | 一 時 不 停 止 | | 0.0 | | 動 静 不 注 視 | | 0.0 |
| | 酒 酔 い 運 転 | | 0.0 | | 安 全 不 確 認 | 1 | 16.7 |
| | 計 | 1 | 16.7 | 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 | 5 | 83.3 | |
| 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 | 6 | 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 | 60件 | (前年比 | +20件 | 50.0%増) |
| 死者数 | 1人 | (前年比 | +1人 | -) |
| 傷者数 | 71人 | (前年比 | +20人 | 39.2%増) |

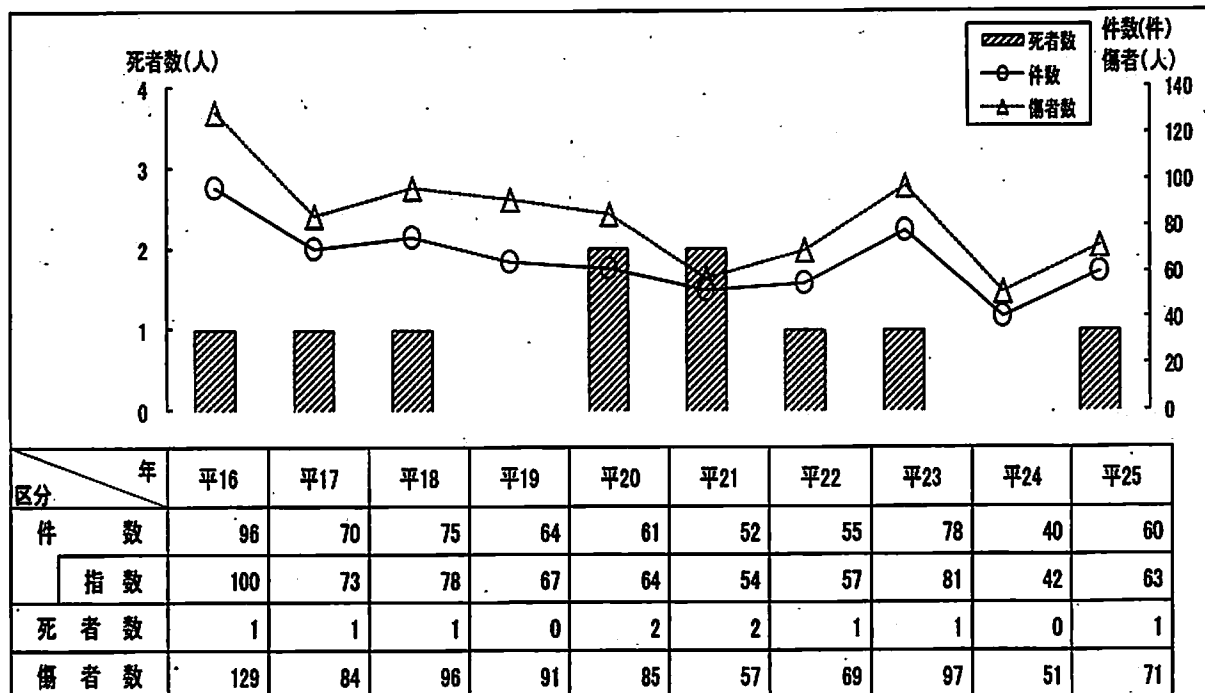
で、発生件数、死者数、傷者数全てにおいて増加した。

ダンプカーが第2当事者になった事故は、

| | | | | |
|------|-----|------|-----|----------|
| 発生件数 | 24件 | (前年比 | +3件 | 14.3%増) |
| 死者数 | 0人 | (前年比 | -3人 | 100.0%減) |
| 傷者数 | 30人 | (前年比 | ±0人 | ±0.0%) |

で、死者数は減少したが、発生件数で増加、傷者数は昨年と同数であった。

(単位：件・人)



(2) 月別

11月が9件で最も多く、次いで2月、7月、9月の各7件の順となっている。死者は11月に1人死亡している。

(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 | 3 | 7 | 6 | 5 | 5 | 2 | 7 | 4 | 7 | 1 | 9 | 4 | 60 |
| 死者数 | 死者数 | | | | | | | | | | | 1 | | 1 |
| 傷者数 | 傷者数 | 3 | 8 | 8 | 6 | 5 | 3 | 8 | 8 | 9 | 1 | 8 | 4 | 71 |

(3) 年齢別・免許年数経過別

年齢別では、60～64歳が15件で最も多く、次いで高齢者の12件となっている。

また、免許経過年数では、10年以上が51件でダンプ事故の85.0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 |
|-------|----|-------|--------|------|------|------|--------|----------------|----|
| 1年未満 | | | | | | | | | 0 |
| 1～2年 | | 1 | | | | | | | 1 |
| 2～3年 | | 1 | | | | | | | 1 |
| 3～4年 | | | 1 | | 1 | | | | 2 |
| 4～5年 | | | | | | | | | 0 |
| 10年未満 | | | 2 | 1 | | | | | 3 |
| 10年以上 | | | 1 | 5 | 8 | 10 | 15 | 12 | 51 |
| 無免許 | | | | | 1 | | | 1 | 2 |
| 合計 | | 2 | 4 | 6 | 10 | 10 | 15 | 13 | 60 |

(4) 違反別

前方不注意が18件でダンプ事故の各30.0パーセントを占め最も多く、次いで安全不確認の11件となっている。

悪質違反は6件で、うち一時不停止が3件と悪質違反の50.0%を占めている。

(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 | 2 | 3.3 | 交差点安全進行 | 4 | 6.7 | |
| | 最高速度 | | 0.0 | 徐行違反 | 1 | 1.7 | |
| | 通区・追越 | 1 | 1.7 | 安全 | ハンドル・ブレーキ | 4 | 6.7 |
| | 歩行者妨害等 | | 0.0 | 前方不注意 | 18 | 30.0 | |
| | 一時不停止 | 3 | 5.0 | 動静不注視 | 8 | 13.3 | |
| | 酒酔い運転 | | 0.0 | 安全不確認 | 11 | 18.3 | |
| 計 | | 6 | 10.0 | 安全速度 | 2 | 3.3 | |
| 横断禁止等 | | | 0.0 | その他 | 2 | 3.3 | |
| 車間距離不保持 | | | 0.0 | 反計 | 45 | 75.0 | |
| 進路変更禁止 | | | 0.0 | その他 | | 0.0 | |
| 右・左折 | 2 | 3.3 | 歩行者の違反 | | | 0.0 | |
| 優先通行妨害等 | 2 | 3.3 | 合計 | 60 | 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76.7パーセント、第2当事者では83.3パーセントを占めている。

(単位：件・人)

(単位：件・人)

| 用途 | 区分 | 件数 | 死者傷者 | |
|-------|-----|----|------|----|
| | | | 死者 | 傷者 |
| 第1当事者 | 事業用 | 14 | 0 | 14 |
| | 自家用 | 46 | 1 | 57 |
| | 合計 | 60 | 1 | 71 |

| 用途 | 区分 | 件数 | 死者傷者 | |
|-------|-----|----|------|----|
| | | | 死者 | 傷者 |
| 第2当事者 | 事業用 | 4 | | 5 |
| | 自家用 | 20 | | 25 |
| | 合計 | 24 | 0 | 30 |

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、

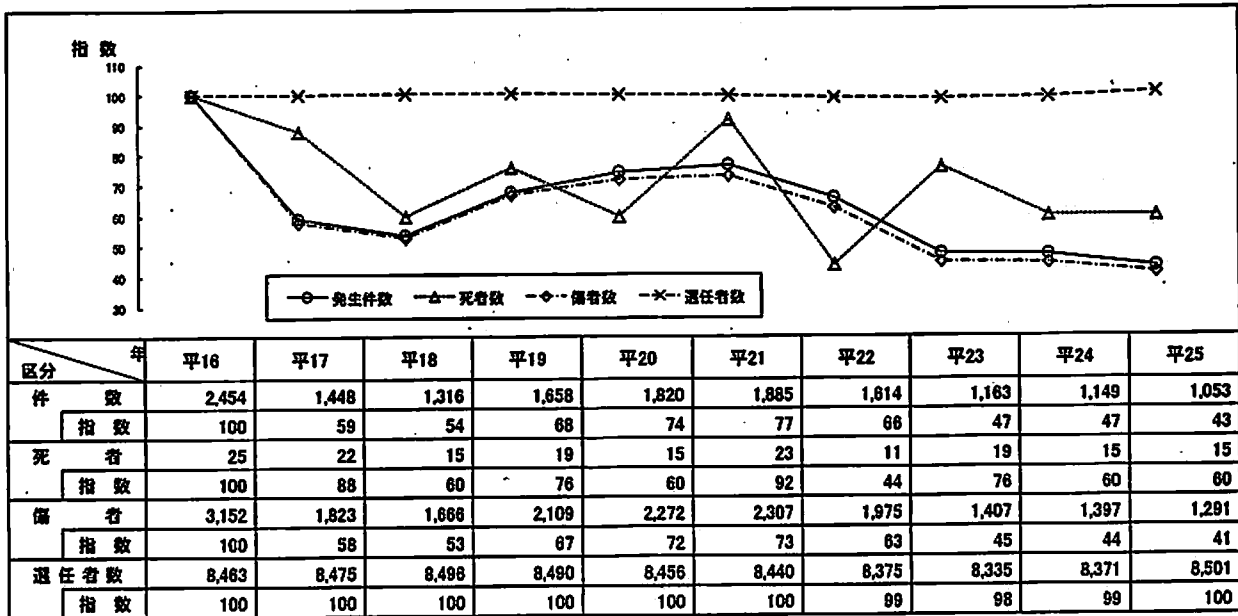
発生件数 1,053 件（前年比 -96 件 8.4%減）

死者数 15 人（前年比 ±0 人 ±0.0%）

傷者数 1,291 人（前年比 -106 人 7.6%減）

で、死者数は同数であったが、発生件数、傷者数は減少した。

（単位：件・人）



（注）選任数は各年3月末の数値

（単位：件・人・%）

(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74.9

パーセントを占めている。

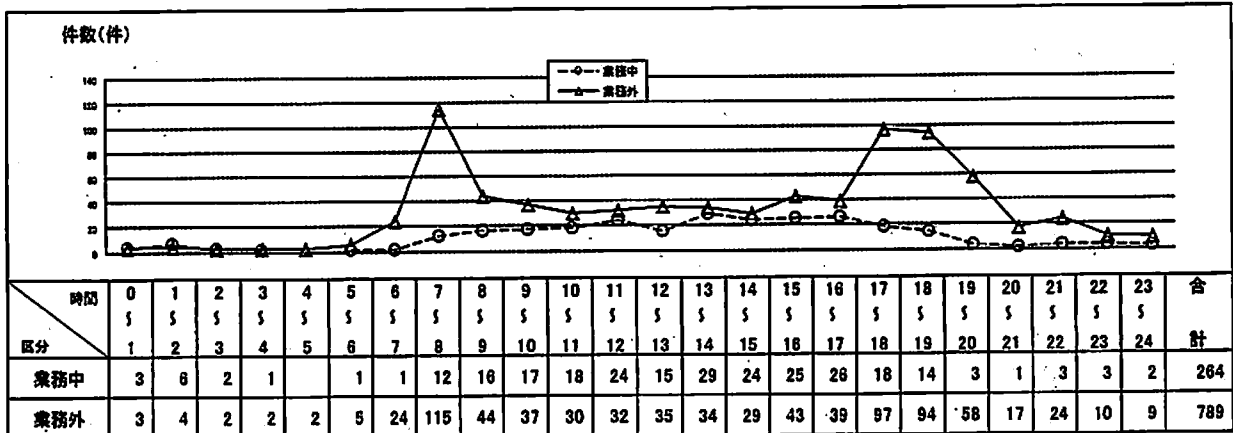
ア 時間別

業務中は13～14時の間、業務外では

朝夕の通勤時間帯の発生が多い。

| 区分 | 件数 | | 死者 | 傷者 |
|------|-----|-------|----|-----|
| | 件数 | 割合(%) | | |
| 業務中 | 264 | 25.1 | 5 | 328 |
| 業務外 | 789 | 74.9 | 10 | 963 |
| 通勤 | 350 | 33.2 | 4 | 414 |
| 私用中 | 439 | 41.7 | 6 | 549 |
| 調査不能 | 0 | 0.0 | 0 | 0 |

（単位：件）



イ 車種別・用途別

(7) 車種別

業務中では、普通乗用車が79件29.9パーセント、次いで普通貨物車が72件で27.3パーセントを占めている。

業務外では、普通乗用車が498件と最も多く63.1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 中 | 型 型 | 普 通 | 軽 計 | 大 中 | 型 型 | 普 通 | 軽 計 | | 小 型 二 輪 | 軽 二 輪 | 二 種 原 付 | 原 付 計 | | |
| 業務中 | | 2 | 79 | 23 | 104 | 40 | 72 | 43 | 155 | 2 | | | 2 | 1 | 3 | 264 |
| | 構成率(%) | 0.8 | 29.9 | 8.7 | 39.4 | 15.2 | 27.3 | 16.3 | 58.7 | 0.8 | 0.0 | 0.0 | 0.8 | 0.4 | 1.1 | 100 |
| 業務外 | | | 498 | 229 | 727 | 1 | 21 | 36 | 58 | | 2 | 2 | | | 4 | 789 |
| | 構成率(%) | 0.0 | 63.1 | 29.0 | 92.1 | 0.1 | 2.7 | 4.6 | 7.4 | 0.0 | 0.3 | 0.3 | 0.0 | 0.0 | 0.5 | 100 |

(1) 用途別

用途別に業務中の事故をみると、自家用・その他が233件で最も多く、業務中事故の88.3パーセントを占めている。

代行運転の事故は4件で、うち2件は随伴車（代行会社の車両）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 件 | | | | | |
| 業務中 | | 15 | 9 | 1 | 2 | 2 | 233 | 247 | 2 | 264 | |
| | 構成率(%) | 5.7 | 3.4 | 0.4 | 0.8 | 0.8 | 88.3 | 93.6 | 0.8 | 100 | |
| 業務外 | | | 10 | | | | 779 | 789 | | 789 | |
| | 構成率(%) | 0.0 | 1.3 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 98.7 | 100.0 | 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51.9パーセント、業務外で46.3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 計 | 合 計 | | |
|-----|--------|-------------|-------------|------|------------------|--------|------------------|-----------------------|-----------------------|-------------|------|-----------------------|------------------|-------------|--------|-------------|-----|
| | | 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 | |
| 業務中 | | 16 | 12 | 28 | 3 | 137 | 49 | 8 | 21 | 9 | 227 | 6 | | 3 | 9 | 264 | |
| | 構成率(%) | 6.1 | 4.5 | 10.8 | 1.1 | 51.9 | 18.6 | 3.0 | 8.0 | 3.4 | 86.0 | 2.3 | 0.0 | 1.1 | 3.4 | 0.0 | 100 |
| 業務外 | | 43 | 33 | 76 | 31 | 365 | 185 | 26 | 62 | 31 | 700 | 7 | 1 | 5 | 13 | 789 | |
| | 構成率(%) | 5.4 | 4.2 | 9.6 | 3.9 | 46.3 | 23.4 | 3.3 | 7.9 | 3.9 | 88.7 | 0.9 | 0.1 | 0.6 | 1.6 | 0.0 | 100 |

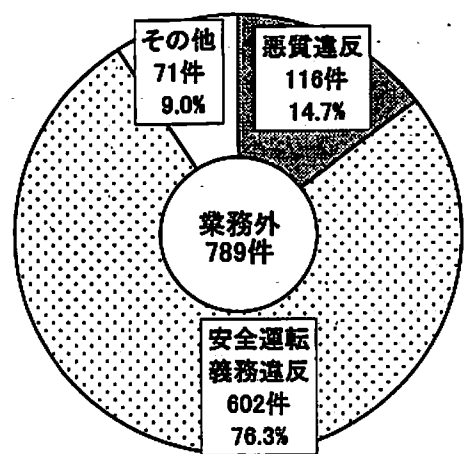
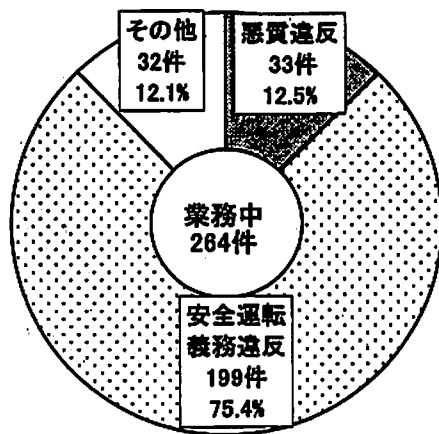
エ 違反別

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 75.4 パーセント、業務外で 76.3 パーセントを占めている。

悪質違反では、横断歩行者妨害、一時不停止の占める割合が高くなっている。

(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 | 1.9 | 25 | 3.2 | 安全運転義務違反 | 徐行違反 | 6 | 2.3 | 7 | 0.9 |
| | 最高速度 | | 0.0 | 2 | 0.3 | | 過労運転 | | 0.0 | | 0.0 |
| | 通区・追越 | 2 | 0.8 | 11 | 1.4 | | ハンドル・ブレーキ | 25 | 9.5 | 70 | 8.9 |
| | 歩行者妨害等 | 14 | 5.3 | 36 | 4.6 | | 前方不注意 | 88 | 33.3 | 225 | 28.5 |
| | 一時不停止 | 12 | 4.5 | 40 | 5.1 | | 動静不注意 | 46 | 17.4 | 131 | 16.6 |
| | 酒酔い運転 | | 0.0 | 2 | 0.3 | | 安全不確認 | 30 | 11.4 | 152 | 19.3 |
| | 計 | 33 | 12.5 | 116 | 14.7 | | 安全速度 | 5 | 1.9 | 16 | 2.0 |
| 横断禁止等 | | 0.0 | 4 | 0.5 | 予測不適 | 3 | 1.1 | 3 | 0.4 | | |
| 車間距離不保持 | | 0.0 | | 0.0 | その他 | 2 | 0.8 | 5 | 0.6 | | |
| 進路変更禁止 | | 0.0 | | 0.0 | 計 | 199 | 75.4 | 602 | 76.3 | | |
| 右・左折 | 6 | 2.3 | 2 | 0.3 | 安全不確認ドア開放 | | 0.0 | | 0.0 | | |
| 優先通行妨害等 | 2 | 0.8 | 23 | 2.9 | その他 | 1 | 0.4 | 4 | 0.5 | | |
| 交差点安全進行 | 17 | 6.4 | 31 | 3.9 | 合計 | 264 | 100.0 | 789 | 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 | | 178 | 67.4 | 538 | 68.2 |
| 判断の誤り等 | | 60 | 22.7 | 174 | 22.1 |
| 操作上の誤り | | 26 | 9.8 | 77 | 9.8 |
| 調査不能 | | | 0.0 | | 0.0 |
| 合計 | | 264 | 100 | 789 | 100 |

17 県外居住者の事故

(1) 概況

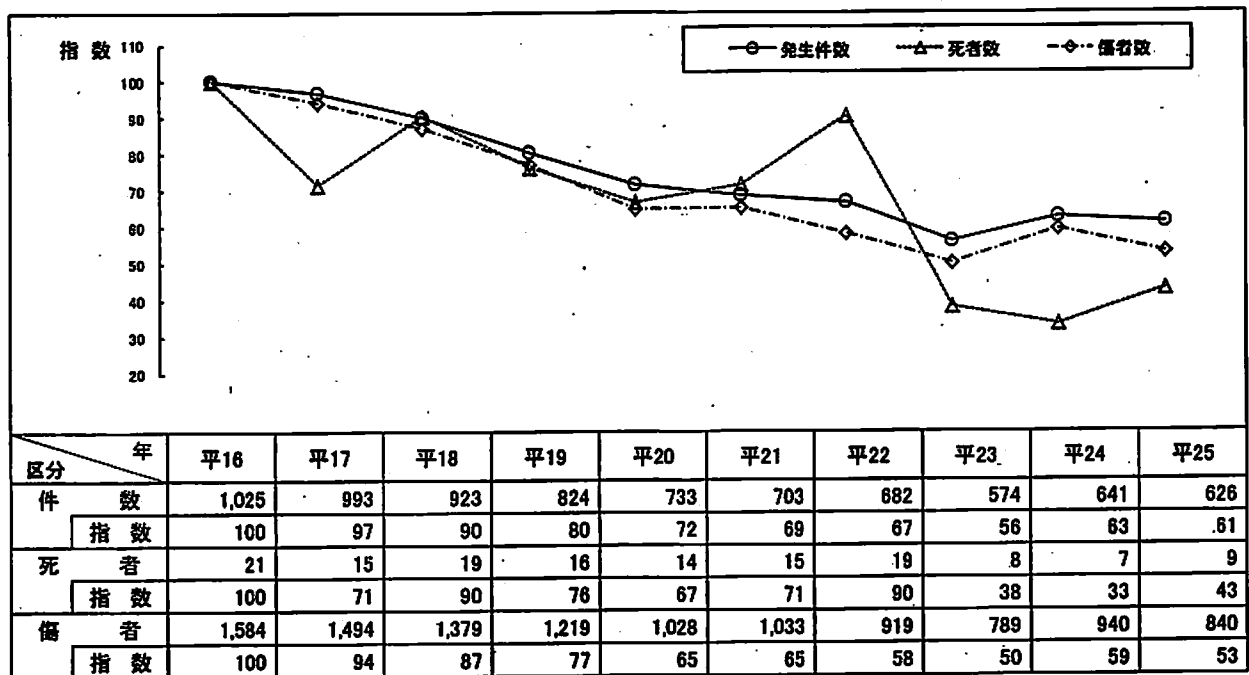
県外居住者が第1当事者となった事故は、

発生件数 626件 (前年比 -15件 2.3%減)
 死者数 9人 (前年比 +2人 28.6%増)
 傷者数 840人 (前年比 -100人 10.6%減)

で、発生件数、傷者数は減少したが、死者数は増加した。

発生件数・傷者数・死者数は、増減があるものの減少傾向にある。

(単位：件・人)



(2) 月別

8月が69件で最も多く、次いで10月の59件となっている。

全事故に占める割合で見ると、8月が9.2パーセントで最も高く、最も低い6月と比較すると3.4ポイントの差となっている。

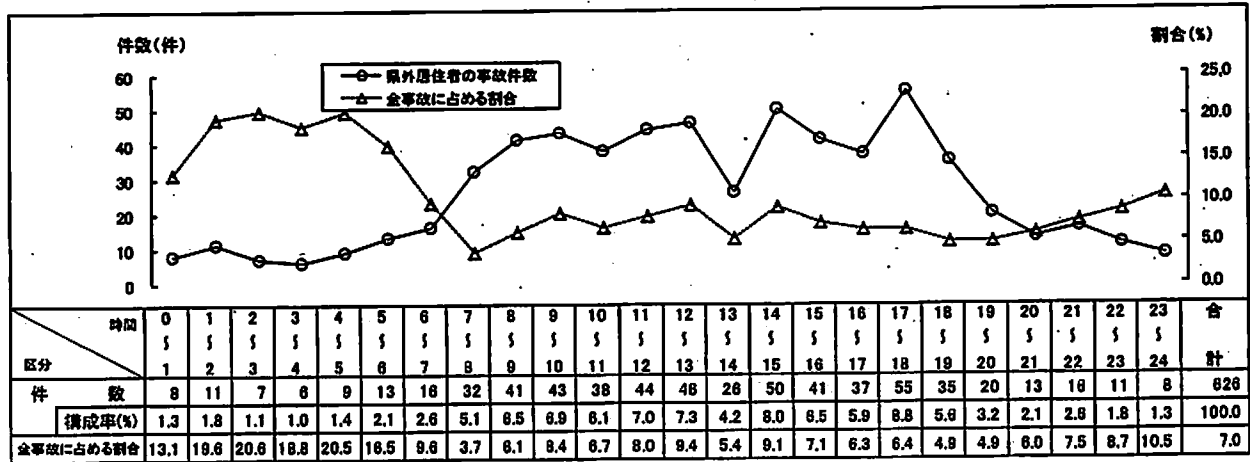
(単位：件・人・%)

| 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 |
|-------|-----------|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|
| | | 全事故 | 755 | 713 | 734 | 726 | 759 | 678 | 709 | 748 | 686 | 836 | 766 | 838 |
| 県外居住者 | 件数 | 48 | 50 | 58 | 54 | 57 | 39 | 42 | 69 | 52 | 59 | 49 | 49 | 626 |
| | 全事故に占める割合 | 6.4 | 7.0 | 7.9 | 7.4 | 7.5 | 5.8 | 5.9 | 9.2 | 7.6 | 7.1 | 6.4 | 5.8 | 7.0 |
| | 死者 | | 1 | | 1 | | | 1 | 2 | | 2 | | 2 | 9 |
| | 傷者 | 60 | 69 | 82 | 72 | 86 | 55 | 49 | 94 | 70 | 81 | 64 | 58 | 840 |

(3) 時間別

発生件数が最も多いのは、17～18時の55件、次いで14～15時の50件、12～13時の46件の順となっている。

また、全事故に占める割合でみると、2～3時の20.6パーセントが最も高く、次いで4～5時の20.5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292件で、県外居住者事故の46.6パーセントを占めている。

特に、国道4号は100件と国道事故の34.2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67.8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 | 国 道 | | | | | | | | | | | 計 | 県 道 | 市 村 町 道 | 高 速 道 | そ の 他 | 合 計 |
|--------------|----|---------|-----|------|------|------|---------|------|------|------|------|-----|-------|-----|---------|-------|-------|-----|
| | | 幹 線 国 道 | | | | | 三 折 国 道 | | | | | | | | | | | |
| | | 4 号 | 6 号 | 13 号 | 49 号 | 計 | | | | | | | | | | | | |
| 件数 | | 100 | 57 | 13 | 29 | 199 | 93 | 292 | 99 | 113 | 99 | 23 | 626 | | | | | |
| 構成率(%) | | 16.0 | 9.1 | 2.1 | 4.6 | 31.8 | 14.9 | 46.6 | 15.8 | 18.1 | 15.8 | 3.7 | 100.0 | | | | | |
| 全事故に占める割合(%) | | 13.0 | 9.7 | 9.0 | 6.9 | 10.3 | 10.5 | 10.4 | 5.0 | 3.2 | 67.8 | 4.5 | 7.0 | | | | | |

(5) 当事者別

普通乗用車が324件で最も多く、県外居住者事故の51.8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51.3パーセントと高い割合となっている。

(単位：件・%)

| 区分 | 車種 | 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 二 輪 | 原 付 | 計 | | | | |
| | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 件数 | | | 2 | 324 | 79 | 405 | 61 | 44 | 58 | 24 | 207 | 13 | | 13 | 1 | | | 626 |
| 構成率(%) | | 0.0 | 0.3 | 51.8 | 12.6 | 64.7 | 12.9 | 7.0 | 9.3 | 3.8 | 33.1 | 2.1 | 0.0 | 2.1 | 0.2 | 0.0 | 0.0 | 100.0 |
| 全体に占める割合 | | 0.0 | 15.4 | 6.9 | 3.2 | 5.6 | 51.3 | 27.0 | 12.3 | 3.1 | 13.3 | 26.0 | 0.0 | 12.5 | 7.1 | 0.0 | - | 7.0 |

(6) 年齢別

高齢者が72件で最も多く、次いで50～54歳が66件、30～34歳が64件となっている。
 全事故に占める割合については、50～54歳の9.9パーセントが最も高くなっている。

(単位：件・%)

| 区分 | 年齢 | | | | | | | | | | | | | | | 高齢者 | 合計 |
|----------|-----|-----|---------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|------|-------|--|-----|----|
| | 子ども | 高校生 | その他10歳代 | 20～24歳 | 25～29歳 | 30～34歳 | 35～39歳 | 40～44歳 | 45～49歳 | 50～54歳 | 55～59歳 | 60～64歳 | | | | | |
| 件数 | | | 26 | 53 | 63 | 64 | 55 | 55 | 54 | 66 | 56 | 82 | 72 | 626 | | | |
| 構成率(%) | 0.0 | 0.0 | 4.2 | 8.5 | 10.1 | 10.2 | 8.8 | 8.8 | 8.8 | 10.5 | 8.9 | 9.9 | 11.5 | 100.0 | | | |
| 全体に占める割合 | 0.0 | 0.0 | 6.9 | 5.5 | 6.8 | 8.1 | 7.7 | 8.0 | 8.4 | 9.9 | 8.0 | 7.7 | 4.5 | 7.0 | | | |

(7) 通行目的別

私用中が351件で県外居住者事故の56.1パーセントを占めており、特に、観光が91件で最も多い。

業務中の事故は233件発生し、37.2パーセントを占め、死者数は5人となっている。

(8) 違反別

安全運転義務違反の占める割合が78.0パーセントと高く、なかでも前方不注意が219件と最も多い。

また、悪質違反のなかでは信号無視と一時不停止が28件と最も多く、次いで通区・追越の16件となっている。

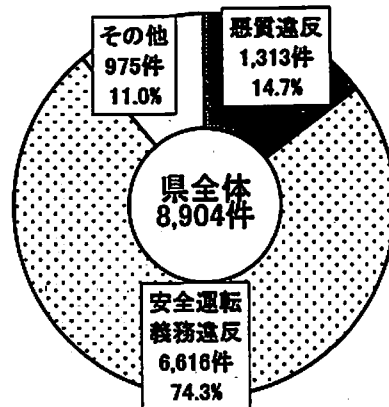
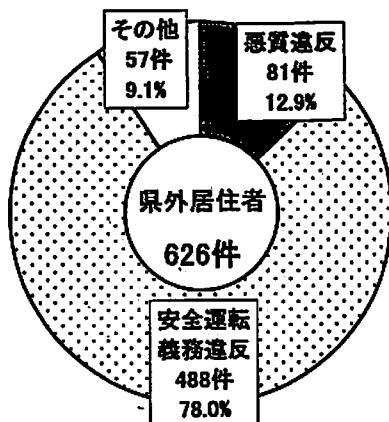
全事故と比較すると、安全運転義務違反の割合が3.7ポイント高くなっている。

(単位：件・人・%)

| 通行目的 | 区分 | 件数 | | 死者 | 傷者 |
|------|------|-------|--------|-----|-----|
| | | 件数 | 構成率(%) | | |
| 業務中 | 乗客 | 233 | 37.2 | 5 | 319 |
| | 通勤 | 41 | 6.5 | | 57 |
| | 通学 | 1 | 0.2 | | 2 |
| 私用中 | 観光 | 91 | 14.5 | | 133 |
| | ドライブ | 28 | 4.5 | 3 | 32 |
| | 散歩 | | 0.0 | | |
| | 飲食 | 13 | 2.1 | | 15 |
| | 買物 | 47 | 7.5 | | 58 |
| | 訪問 | 35 | 5.8 | | 45 |
| | 帰省 | 50 | 8.0 | | 74 |
| | その他 | 87 | 13.9 | 1 | 107 |
| | 計 | 351 | 58.1 | 4.0 | 462 |
| 不明 | | | 0.0 | | |
| 合計 | 626 | 100.0 | 9 | 840 | |

(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 | 28 | 4.5 | 安全運転義務違反 | 交差点安全進行 | 17 | 2.7 |
| | 最高速度 | 5 | 0.8 | | 徐行 | 1 | 0.2 |
| | 通区・追越 | 16 | 2.6 | | ハンドル・ブレーキ | 74 | 11.8 |
| | 歩行者妨害等 | 4 | 0.6 | | 前方不注意 | 219 | 35.0 |
| | 一時不停止 | 28 | 4.5 | | 動静不注意 | 80 | 12.8 |
| 酒酔い運転 | | 0.0 | 安全不確認 | 85 | 13.6 | | |
| 計 | 81 | 12.9 | 安全速度 | 18 | 2.9 | | |
| 過労運転 | 6 | 1.0 | その他 | 12 | 1.9 | | |
| 積断禁止 | 1 | 0.2 | 計 | 488 | 78.0 | | |
| 進路変更禁止 | 1 | 0.2 | その他 | 7 | 1.1 | | |
| 右折 | 2 | 0.3 | 歩行者の違反 | | 0.0 | | |
| 優先通行妨害等 | 22 | 3.5 | 合計 | 626 | 100.0 | | |



(9) 市町村別

(単位：件・%)

| 順位 | 市町村 | 県外者数 件 | 全件数 | 割合 |
|----|-------|-----------|------|------|
| 1 | いわき市 | 104 | 2200 | 4.7 |
| 2 | 那山市 | 80 | 1892 | 4.2 |
| 3 | 福島市 | 78 | 1342 | 5.8 |
| 4 | 会津若松市 | 22 | 819 | 3.8 |
| 5 | 相馬市 | 19 | 211 | 9.0 |
| 6 | 西郷村 | 18 | 81 | 35.3 |
| 7 | 新地町 | 17 | 41 | 41.5 |
| 8 | 須賀川市 | 18 | 357 | 4.5 |
| 9 | 阿相馬市 | 15 | 215 | 7.0 |
| 10 | 伊達市 | 11 | 204 | 5.4 |
| 11 | 白河市 | 11 | 202 | 5.4 |
| 12 | 本宮市 | 11 | 134 | 8.2 |
| 13 | 喜多方市 | 10 | 187 | 5.3 |
| 14 | 猪苗代町 | 10 | 89 | 14.5 |
| 15 | 二本松市 | 7 | 184 | 4.3 |
| 16 | 鶴石町 | 7 | 88 | 10.8 |
| 17 | 桐倉町 | 7 | 38 | 18.4 |
| 18 | 南会津町 | 7 | 35 | 20.0 |
| 19 | 田村市 | 8 | 110 | 5.5 |
| 20 | 川俣町 | 8 | 55 | 10.9 |
| 21 | 矢吹町 | 8 | 48 | 13.0 |
| 22 | 広野町 | 5 | 22 | 22.7 |
| 23 | 矢祭町 | 5 | 14 | 35.7 |
| 24 | 会津坂下町 | 4 | 77 | 5.2 |
| 25 | 下郷町 | 4 | 24 | 18.7 |
| 26 | 塙町 | 4 | 17 | 23.5 |
| 27 | 國見町 | 4 | 11 | 36.4 |
| 28 | 三春町 | 3 | 49 | 6.1 |
| 29 | 会津磐梯町 | 2 | 38 | 5.3 |
| 30 | 桑折町 | 2 | 30 | 6.7 |

| 順位 | 市町村 | 県外者数 件 | 全件数 | 割合 |
|----|------|-----------|-----|-------|
| 31 | 大玉村 | 2 | 27 | 7.4 |
| 32 | 玉川村 | 2 | 24 | 8.3 |
| 33 | 天栄村 | 2 | 15 | 13.3 |
| 34 | 湯川村 | 2 | 7 | 28.6 |
| 35 | 吉敷町 | 2 | 5 | 40.0 |
| 36 | 川内村 | 2 | 5 | 40.0 |
| 37 | 湯川村 | 1 | 16 | 6.3 |
| 38 | 柳津村 | 1 | 16 | 6.3 |
| 39 | 奥崎村 | 1 | 15 | 6.7 |
| 40 | 平田村 | 1 | 15 | 6.7 |
| 41 | 北塩原村 | 1 | 12 | 8.3 |
| 42 | 三島町 | 1 | 9 | 11.1 |
| 43 | 楢葉町 | 1 | 9 | 11.1 |
| 44 | 只見町 | 1 | 6 | 16.7 |
| 45 | 中島村 | 1 | 6 | 16.7 |
| 46 | 金山町 | 1 | 3 | 33.3 |
| 47 | 富岡町 | 1 | 2 | 50.0 |
| 48 | 楢枝村 | 1 | 1 | 100.0 |
| 49 | 昭和村 | 1 | 1 | 100.0 |
| 50 | 沼江町 | 1 | 1 | 100.0 |
| 51 | 石川町 | 0 | 32 | 0.0 |
| 52 | 磐梯町 | 0 | 17 | 0.0 |
| 53 | 小野町 | 0 | 15 | 0.0 |
| 54 | 西会津町 | 0 | 10 | 0.0 |
| 55 | 飯館村 | 0 | 9 | 0.0 |
| 56 | 鯉川村 | 0 | 3 | 0.0 |
| 57 | 双葉町 | 0 | 1 | 0.0 |
| 58 | 大蔵町 | 0 | 0 | — |
| 59 | 葛原村 | 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・%)

| 都道府県別 | 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 | 8 | 1.3 | | 8 | 13 | 2.0 | | 18 |
| 青 | 森 | 8 | 1.0 | | 9 | 5 | 0.8 | | 5 |
| 岩 | 手 | 11 | 1.8 | 2 | 17 | 13 | 2.0 | | 18 |
| 宮 | 城 | 178 | 28.4 | | 238 | 128 | 19.7 | | 178 |
| 秋 | 田 | 10 | 1.8 | | 11 | 8 | 1.2 | | 8 |
| 山 | 形 | 30 | 4.8 | 2 | 40 | 30 | 4.7 | 1 | 51 |
| 東 | 京 | 49 | 7.8 | | 67 | 69 | 10.8 | | 111 |
| 茨 | 城 | 108 | 18.8 | | 140 | 121 | 18.9 | | 182 |
| 栃 | 木 | 57 | 9.1 | 1 | 78 | 58 | 8.7 | 2 | 80 |
| 群 | 馬 | 8 | 1.3 | | 9 | 13 | 2.0 | | 19 |
| 埼 | 玉 | 38 | 6.1 | 1 | 52 | 34 | 5.3 | 1 | 52 |
| 千 | 葉 | 43 | 6.9 | 2 | 68 | 48 | 7.0 | | 71 |
| 神 | 川 | 24 | 3.8 | | 33 | 37 | 5.8 | 1 | 51 |
| 新 | 潟 | 15 | 2.4 | | 17 | 18 | 2.8 | | 25 |
| 山 | 梨 | 1 | 0.2 | | 1 | | 0.0 | | |
| 長 | 野 | 5 | 0.8 | | 8 | 4 | 0.8 | | 5 |
| 静 | 岡 | 4 | 0.6 | | 4 | 9 | 1.4 | | 11 |
| 富 | 山 | 2 | 0.3 | | 3 | 3 | 0.5 | | 4 |
| 石 | 川 | 1 | 0.2 | | 1 | 1 | 0.2 | | 3 |
| 福 | 井 | | 0.0 | | | | 0.0 | | |
| 岐 | 阜 | | 0.0 | | | 1 | 0.2 | | 1 |
| 愛 | 知 | 7 | 1.1 | | 9 | 8 | 1.2 | | 15 |
| 滋 | 賀 | 1 | 0.2 | | 2 | | 0.0 | | |
| 三 | 重 | 1 | 0.2 | | 2 | 2 | 0.3 | | 2 |
| 京 | 都 | | 0.0 | | | 1 | 0.2 | | 1 |
| 大 | 阪 | 5 | 0.8 | | 5 | 2 | 0.3 | | 4 |
| 兵 | 庫 | 1 | 0.2 | | 1 | 4 | 0.6 | | 5 |
| 京 | 島 | 2 | 0.3 | | 2 | 1 | 0.2 | | 2 |
| 和 | 歌 | | 0.0 | | | 1 | 0.2 | | 1 |
| 鳥 | 取 | | 0.0 | | | 1 | 0.2 | | 1 |
| 島 | 根 | 1 | 0.2 | | 1 | | 0.0 | | |
| 岡 | 山 | 1 | 0.2 | | 1 | 1 | 0.2 | | 1 |
| 広 | 島 | 2 | 0.3 | | 4 | 2 | 0.3 | | 2 |
| 山 | 口 | 1 | 0.2 | | 1 | 1 | 0.2 | | 1 |
| 香 | 川 | | 0.0 | | | 3 | 0.5 | | 3 |
| 愛 | 媛 | 3 | 0.5 | 1 | 4 | 1 | 0.2 | | 1 |
| 徳 | 島 | | 0.0 | | | 2 | 0.3 | | 2 |
| 高 | 知 | 2 | 0.3 | | 2 | | 0.0 | | |
| 福 | 岡 | 4 | 0.6 | | 4 | 2 | 0.3 | 2 | 4 |
| 佐 | 賀 | | 0.0 | | | | 0.0 | | |
| 長 | 崎 | | 0.0 | | | 1 | 0.2 | | 3 |
| 熊 | 本 | | 0.0 | | | | 0.0 | | |
| 大 | 分 | | 0.0 | | | 2 | | | 3 |
| 宮 | 崎 | | 0.0 | | | | 0.0 | | |
| 鹿 | 島 | | 0.0 | | | | 0.0 | | |
| 沖 | 縄 | | 0.0 | | | | 0.0 | | |
| 合 | 計 | 628 | 100 | 9 | 840 | 641 | 100 | 7 | 940 |

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、4,253件で全事故の47.5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1,611件で最も多く、交差点事故の37.9パーセントを占め、次いで交差点付近が1,268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 | 453 | 5.1 | 6 | 551 |
| | 中 | 1,611 | 18.0 | 10 | 1,915 |
| | 小 | 921 | 10.3 | 1 | 1,079 |
| | 付近 | 1,268 | 14.2 | 8 | 1,609 |
| | 計 | 4,253 | 47.5 | 25 | 5,154 |
| 単路 | トンネル | 55 | 0.6 | 3 | 72 |
| | 橋 | 115 | 1.3 | 1 | 163 |
| | カーブ・屈折 | 324 | 3.6 | 19 | 434 |
| | 直線 | 3,726 | 41.6 | 29 | 4,699 |
| | 計 | 4,220 | 47.2 | 52 | 5,368 |
| 踏み切り | 1 | 0.0 | | 1 | |
| 一般交通の場所 | 474 | 5.3 | 2 | 538 | |
| 合計 | 8,948 | 100 | 79 | 11,061 | |

(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 | 45 | 1.5 | 2 | 52 |
| | 交差路 中 | 266 | 8.9 | 4 | 328 |
| | 交差路 大 | 142 | 4.8 | | 171 |
| | 計 | 453 | 15.2 | 6 | 551 |
| 中 (5.5m以上 13m未満) | 交差路 小 | 194 | 6.5 | 3 | 229 |
| | 交差路 中 | 1,225 | 41.0 | 6 | 1,458 |
| | 交差路 大 | 192 | 6.4 | 1 | 228 |
| | 計 | 1,611 | 54.0 | 10 | 1,915 |
| 小 (5.5m未満) | 交差路 小 | 260 | 8.7 | | 324 |
| | 交差路 中 | 559 | 18.7 | | 641 |
| | 交差路 大 | 102 | 3.4 | 1 | 114 |
| | 計 | 921 | 31 | 1 | 1,079 |
| 合計 | 2,985 | 100 | 17 | 3,545 | |

(2) 道路線形別

直線での事故は8,085件で全事故の90.4パーセントを占めている。

一方、カーブ・屈折での事故は389件で全事故の4.3パーセントとなっている。

勾配で見ると、上り坂は364件(全事故の4.1%)、下り坂は488件(全事故の5.5%)、平坦は7,622件(全事故の85.2%)となっている。

(単位：件・人・%)

| 区分 道路形状 | 件数 | | 死者 | | |
|------------|----|--------|-------|------|----|
| | 件数 | 構成率(%) | | | |
| カーブ・屈折 | 右 | 上り | 36 | 0.4 | 1 |
| | | 下り | 53 | 0.6 | 9 |
| | | 平坦 | 86 | 1.0 | 3 |
| | 左 | 上り | 40 | 0.4 | 1 |
| | | 下り | 58 | 0.6 | |
| | | 平坦 | 116 | 1.3 | 7 |
| 計 | | 389 | 4.3 | 21 | |
| 直線 | 上り | 288 | 3.2 | 7 | |
| | 下り | 377 | 4.2 | 6 | |
| | 平坦 | 7,420 | 82.9 | 43 | |
| | 計 | | 8,085 | 90.4 | 56 |
| 一般交通の場所 | | 474 | 5.3 | 2 | |
| 合計 | | 8,948 | 100.0 | 79 | |

(3) 地形別

(単位：件・人・%)

市街地での事故が5,533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
 その他の事故が多い。

| 地形 | 区分 | 件数 | 数 | | 死者 | 傷者 |
|------|--------|-------|--------|--|----|--------|
| | | | 構成率(%) | | | |
| 市街地 | 人口集中地区 | 2,553 | 28.5 | | 13 | 3,053 |
| | その他 | 2,980 | 33.3 | | 12 | 3,638 |
| | 計 | 5,533 | 61.8 | | 25 | 6,691 |
| 非市街地 | | 3,415 | 38.2 | | 54 | 4,370 |
| 合計 | | 8,948 | 100 | | 79 | 11,061 |

(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2,750件で最も多く、全事故の30.7パーセントを占めている。

(単位：件・人・%)

| 区分 | 幅員 | 3.5m未満 | 3.5m以上 | 5.5m以上 | 9.0m以上 | 13.0m以上 | 19.5m以上 | 交 差 点 | | | その他 | 合計 |
|--------|----|--------|--------|--------|--------|---------|---------|-------|-------|-----|-----|--------|
| | | | | | | | | 小 | 中 | 大 | | |
| 件数 | | 108 | 378 | 2,750 | 1,302 | 841 | 110 | 921 | 1,611 | 453 | 474 | 8,948 |
| 構成率(%) | | 1.2 | 4.2 | 30.7 | 14.6 | 9.4 | 1.2 | 10.3 | 18.0 | 5.1 | 5.3 | 100 |
| 死者 | | 3 | 4 | 42 | 9 | 1 | 1 | 1 | 10 | 6 | 2 | 79 |
| 傷者 | | 119 | 443 | 3,459 | 1,704 | 1,115 | 138 | 1,079 | 1,915 | 551 | 538 | 11,061 |

(5) 道路状態別

乾燥した舗装路での発生が6,960件で最も多く、全事故の77.8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 | | 6,960 | 1,310 | 493 | 159 | 8,922 | 26 | 8,948 |
| 構成率(%) | | 77.8 | 14.6 | 5.5 | 1.8 | 99.7 | 0.3 | 100.0 |
| 死者 | | 54 | 18 | 4 | 1 | 77 | 2 | 79 |
| 傷者 | | 8,572 | 1,632 | 638 | 192 | 11,034 | 27 | 11,061 |

(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5,113件で最も多く、全事故の57.1パーセントを占めている。

(単位：件・人・%)

| 地形 | 施設 | 中 央 線 | 中 央 線 | | | 計 | 中 央 線 帯 離 帯 離 帯 離 帯 離 帯 | その他 | 合計 |
|--------|----|-------|-----------|----------|-------|-------|-------------------------|-----|--------|
| | | | 高 輝 度 標 示 | チャッターバー等 | ペイント | | | | |
| 件数 | | 1,430 | 16 | 173 | 5,113 | 5,302 | 1,742 | 474 | 8,948 |
| 構成率(%) | | 16.0 | 0.2 | 1.9 | 57.1 | 59.3 | 19.5 | 5.3 | 100.0 |
| 死者 | | 8 | | 2 | 51 | 53 | 16 | 2 | 79 |
| 傷者 | | 1,827 | 24 | 216 | 6,431 | 6,671 | 2,025 | 538 | 11,061 |

19 その他

(単位：件・人・%)

(1) 特殊事故

特殊事故は1,281件で、全事故の14.3パーセントを占め、約7.0件に1件の割合で発生している。

なかでも件数が多いのは次のとおりで

- ・多重事故 1,115件
全事故の 8.0件に1件
 - ・ひき逃げ 93件
全事故の .96.2件に1件
 - ・無申告 45件
全事故の 198.8件に1件
 - ・左折巻き込み 13件
全事故の 688.3件に1件
 - ・ドア開放 5件
全事故の 1789.6件に1件
- の割合で発生している。

| 区分 | 件数 | 構成率(%) | 死者 | 傷者 |
|---------|-------|--------|----|-------|
| | | | | |
| 共同危険行為 | | 0.0 | | |
| 暴走行為 | 1 | 0.0 | | 2 |
| ひき逃げ | 93 | 1.0 | 3 | 108 |
| 無申告 | 45 | 0.5 | 1 | 50 |
| 多重衝突 | 1,115 | 12.5 | 22 | 1,824 |
| 左折巻き込み | 13 | 0.1 | | 13 |
| 荷崩れ | 2 | 0.0 | | 2 |
| 自然発車 | 4 | 0.0 | 2 | 2 |
| ドア開閉 | 5 | 0.1 | | 5 |
| 車両火災 | 3 | 0.0 | 1 | 3 |
| 薬物影響 | | 0.0 | | |
| 発作・急病 | てんかん | 0.0 | | |
| | 心臓マヒ | 0.0 | | |
| | 脳血管 | 0.0 | | |
| | その他 | 0.0 | | |
| 身障者 | | 0.0 | | |
| 緊急用務自動車 | | 0.0 | | |
| 合計 | 1,281 | 14.3 | 29 | 2,009 |

(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（曇量が80パーセント未満）の事故が、4,775件で全事故の53.4パーセントを占め最も多く、次いで曇天時（曇量が80パーセント以上）の事故が2,911件となっており、合わせると全事故の85.9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 | 4,775 | 2,911 | 879 | 16 | 367 | 8,948 | |
| 構成率(%) | 53.4 | 32.5 | 9.8 | 0.2 | 4.1 | 100.0 | |
| 死者 | 36 | 27 | 11 | | 5 | 79 | |
| 傷者 | 5,914 | 3,583 | 1,103 | 23 | 438 | 11,061 | |

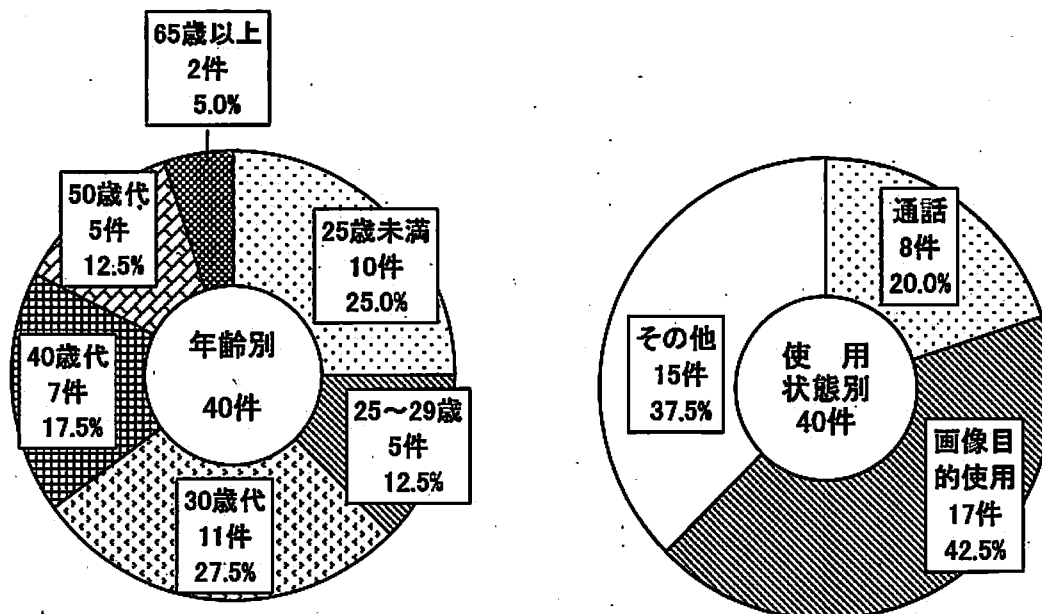
(3) 携帯電話使用中の事故

携帯電話使用中の事故は 40 件発生し、死者は 0 人、傷者は 57 人となっている。

事故類型別にみると、追突が 27 件で最も多く、67.5 パーセントを占め、全事故に占める追突事故の割合の約 1.5 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 | |
|----------|---------|-----------|--------|--------|--------|
| | | 構成率(%) | 構成率(%) | 構成率(%) | 構成率(%) |
| 人 对 車 両 | | 4 | 10.0 | 791 | 8.8 |
| 車 両 相 互 | 追 突 | 27 | 67.5 | 3,927 | 43.9 |
| | 出 会 い 頭 | 3 | 7.5 | 2,181 | 24.4 |
| | 正 面 衝 突 | 4 | 10.0 | 346 | 3.9 |
| | そ の 他 | 2 | 5.0 | 1,506 | 16.8 |
| 車 両 単 独 | | | 0.0 | 197 | 2.2 |
| 踏 切 | | | 0.0 | | 0.0 |
| 合 計 | | 40 | 100.0 | 8,948 | 100.0 |



年齢別にみると、30歳代が 11 件で 27.5 パーセントを占め最も多く、次いで 25歳未満が 10 件、40歳代が 7 件となっている。

事故直前の使用状況は、画像目的使用 17 件、通話が 8 件、その他の動作 15 件となっている。