

第4 県内の特定事故の発生状況

1 死亡事故

(1) 概況

平成24年の死亡事故は、前年に比べ、

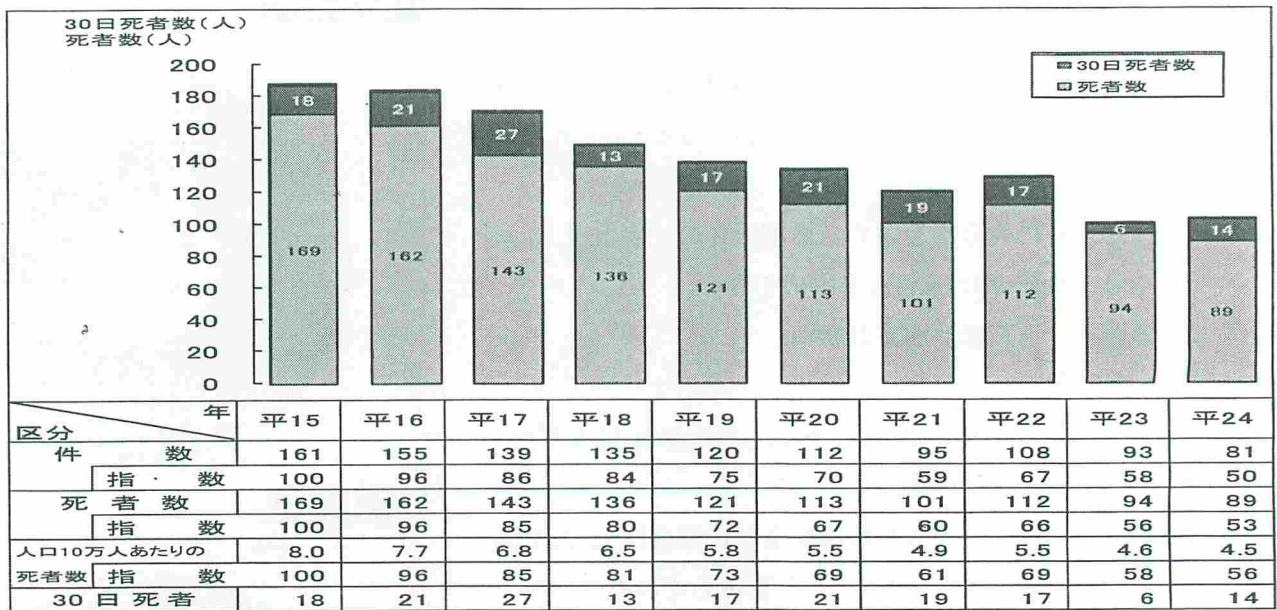
発生件数 81件（前年比 -12件 12.9%減）

死者数 89人（前年比 -5人 5.3%減）

で、発生件数、死者数とも減少した。

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・死者数とも約半数に減少した。

（単位：件・人）



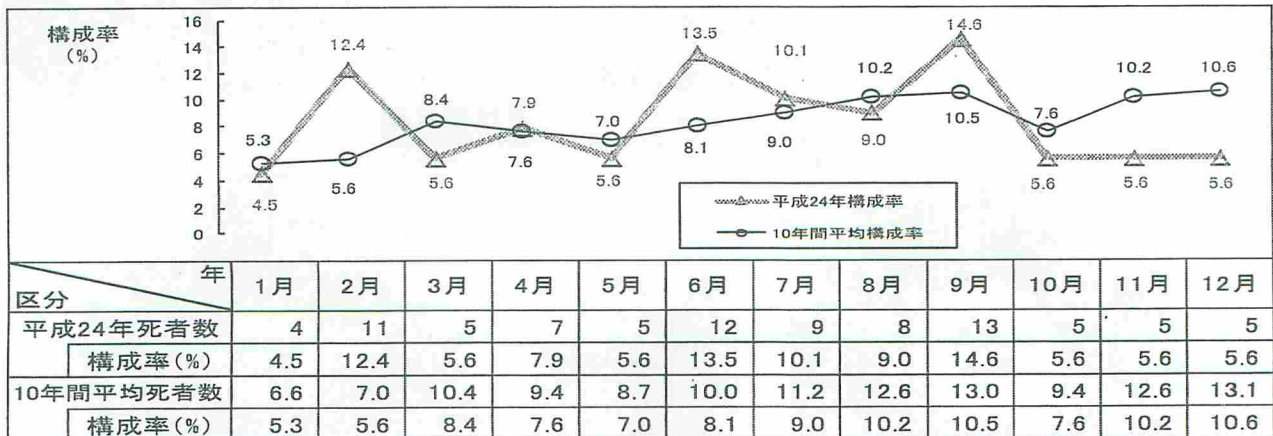
(2) 死亡事故の特徴

ア 月別

死者が多かった月は9月の13人、6月の12人、少なかったのは1月の4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、6月、7月、9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9人が最も多く、次いで19時～20時の8人、17時～18時の7人となっている。

曜日別では火曜日が18人で最も多く、次いで土曜日が16人となっている。(単位：人)

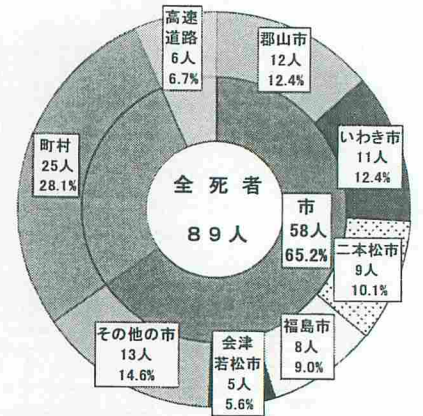
| 時間 | 0 | 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 | 7 | 8 | 9 | 10 | 11 | 12 | 13 | 14 | 15 | 16 | 17 | 18 | 19 | 20 | 21 | 22 | 23 | 合 | |
|----|---|---|---|---|---|---|---|---|---|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|----|---|----|
| 曜日 | 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 | 7 | 8 | 9 | 10 | 11 | 12 | 13 | 14 | 15 | 16 | 17 | 18 | 19 | 20 | 21 | 22 | 23 | 24 | 計 | |
| 日 | 1 | | 2 | | | 2 | | 1 | | | | | | 1 | | | | 1 | | | | | | | | 8 |
| 月 | | | | | | 1 | 2 | | | | | 1 | 1 | | | | | | 1 | 1 | 2 | | | | | 9 |
| 火 | 2 | 1 | | | | | | 1 | 3 | 1 | | | | | 1 | 1 | | | 2 | 2 | 2 | 2 | | | | 18 |
| 水 | | | 1 | 1 | | | 1 | | | | | 1 | | | 2 | | 1 | | 2 | 2 | 2 | | | | 1 | 15 |
| 木 | | | | | | | | 2 | 1 | 1 | | | | | 1 | | 3 | | | | | | | | | 8 |
| 金 | 1 | | | | | | 1 | 1 | | | 2 | 1 | | | 1 | 1 | 1 | | 1 | 3 | 1 | | 1 | | | 15 |
| 土 | 1 | | 1 | | | | 2 | | 1 | | 1 | 1 | 5 | 2 | | | 1 | | | | 1 | | | | | 16 |
| 合計 | 5 | 2 | 4 | 0 | 0 | 4 | 5 | 5 | 5 | 2 | 4 | 3 | 6 | 6 | 3 | 3 | 4 | 7 | 9 | 8 | 2 | 1 | 1 | 0 | | 89 |

ウ 市町村別

死者数の最も多い市町村は郡山市の12人で、次いでいわき市の11人、二本松市の9人、福島市の8人、会津若松市の5人となっており、5市を合わせると45人で全死者の50.6%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58人となり、全死者の65.2%を占めている。

市町村別



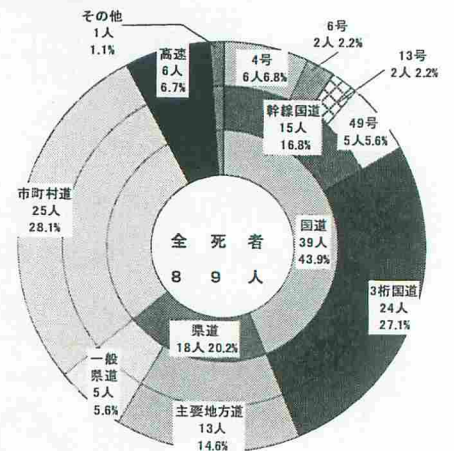
エ 道路別、道路線形別、形状別

(ア) 道路別

国道での死者が39人と多く、全死者の43.9パーセントを占めている。

さらに、国道のうち幹線国道での死者は15人で国道での死者の38.5パーセントを占めている。

道路別



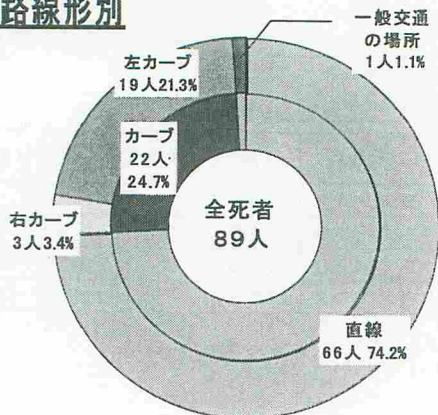
(イ) 道路線形別

直線道路での死者は66人で全死者の74.2パーセントを占め、カーブでの死者は22人で、右カーブ3人、左カーブ19人となっている。

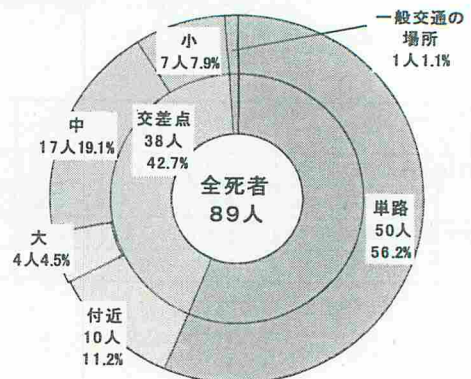
(ウ) 道路形状別

単路での死者は50人で全死者の56.2パーセントを占め、交差点での死者は38人で42.7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 (81件)

(ア) 車種別

普通乗用車の事故が36件で全死亡事故の44.4パーセントを占め最も多く、次いで軽乗用車12件、軽貨物車11件の順となっている。

(イ) 年齢別

30歳代による事故が16件で最も多く、次いで20歳代が13件と多くなっている。

また、高齢者による事故が21件で昨年比7件増加している。

(単位：件)

| 年齢 | 当事者 | | 乗用車 | | | | 貨物車 | | | | 特殊車 | 二輪車 | | 自転車 | 歩行者 | その他 | 合計 |
|------------|-----|---|-----|----|----|----|-----|---|------|----|-----|-----|---|-----|-----|-----|----|
| | 大 | 中 | 普 | 軽 | 大 | 中 | 普 | 軽 | 自動二輪 | 原付 | | | | | | | |
| 16歳未満 | | | | | | | | | | | | | | | | | 0 |
| 16～19歳 | | | 2 | 1 | | | | | | | | | | | | | 3 |
| | | | 3 | | | | | | | | 2 | | | | | | 5 |
| 20歳代 | | | 4 | 2 | | | | 1 | | | 1 | | | | | | 8 |
| | | | 7 | | 2 | | | 1 | | | | | | | | | 10 |
| 30歳代 | | | 4 | 1 | | | | | 1 | | | | | | | | 6 |
| | | | 3 | | 1 | | | 1 | 1 | | | | | | | | 6 |
| 40歳代 | | | 2 | 2 | 1 | | | | | | | | | | | | 5 |
| | | | 2 | 1 | | | | | 1 | | | | | | | | 4 |
| 50歳代 | | | 3 | | | | | | | | | | | | | | 3 |
| | | | 4 | 1 | | | | 1 | 1 | | | 1 | | | | | 8 |
| 60歳代 | | | | | | | 1 | 1 | 1 | | | | 1 | | | | 2 |
| | | | 1 | 1 | 2 | | | | 1 | | | | | | | | 5 |
| 70歳代 | | | 1 | 1 | | | | | | 1 | | | 2 | | | | 5 |
| | | | | | 1 | | | | 5 | | 1 | 2 | | | | | 9 |
| 80歳以上 | | | | | | | | | | | | | | | | | 2 |
| その他(当事者不明) | | | | | | | | | | | | | | | | | 2 |
| 合計 | | | 0 | 1 | 36 | 12 | 4 | 1 | 4 | 11 | 1 | 2 | 7 | 0 | 0 | 2 | 81 |
| 内数 | 子ども | | | | | | | | | | | | | | | | 0 |
| | 幼児 | | | | | | | | | | | | | | | | 0 |
| | 小学生 | | | | | | | | | | | | | | | | 0 |
| | 中学生 | | | | | | | | | | | | | | | | 0 |
| | 高校生 | | | | | | | | | | | | | | | | 0 |
| 高齢者 | | | 1 | 2 | 4 | | 1 | | 7 | 1 | 1 | 4 | | | | | 21 |
| 男性 | | | 1 | 28 | 8 | 4 | 1 | 4 | 10 | 1 | 2 | 5 | | | | | 64 |
| 女性 | | | | 8 | 4 | | | | 1 | | | 2 | | | | | 15 |
| 県外居住者 | | | | | 1 | 2 | 1 | 2 | | | | | | | | | 2 |

(ウ) 年齢別・死亡事故発生率

免許人口1万人に対する死亡事故率は、全体の0.6に対して10歳代が1.7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 | 9,775 | 3 | 3.1 | 7,987 | | 0.0 | 17,762 | 3 | 1.7 |
| | 20～24歳 | 43,866 | 5 | 1.1 | 40,062 | | 0.0 | 83,928 | 5 | 0.6 |
| | 計 | 53,641 | 8 | 1.5 | 48,049 | 0 | 0.0 | 101,690 | 8 | 0.8 |
| | 25～29歳 | 50,700 | 7 | 1.4 | 46,244 | 1 | 0.2 | 96,944 | 8 | 0.8 |
| | 30歳代 | 119,113 | 10 | 0.8 | 110,519 | 6 | 0.5 | 229,632 | 16 | 0.7 |
| | 40歳代 | 119,354 | 11 | 0.9 | 114,242 | | 0.0 | 233,596 | 11 | 0.5 |
| | 50歳代 | 134,187 | 6 | 0.4 | 122,192 | 1 | 0.1 | 256,379 | 7 | 0.3 |
| | 60～64歳 | 81,316 | 4 | 0.5 | 64,207 | 4 | 0.6 | 145,523 | 8 | 0.5 |
| | 高齢者 | 164,755 | 18 | 1.1 | 76,893 | 3 | 0.4 | 241,648 | 21 | 0.9 |
| | 合計 | 723,066 | 64 | 0.9 | 582,346 | 15 | 0.3 | 1,305,412 | 79 | 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24年12月末現在

(イ) 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の発生はなく、死亡事故79件（当事者不明2件を除く）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59件と全体の74.7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 | | | 2 | 1 | | | | | | | | 1 | 4 | |
| 1～2年 | | | 1 | | | | | | | | | | 1 | |
| 2～3年 | | | 1 | | | | | | | | | | 1 | |
| 3～4年 | | | 5 | | | | | | | | | | 6 | |
| 4～5年 | | | | 1 | | | | | | 1 | | | 2 | |
| 10年未満 | | | 3 | 1 | | | 1 | 1 | | | | | 6 | |
| 10年以上 | | 1 | 24 | 9 | 4 | 1 | 3 | 10 | 1 | | 1 | 5 | 59 | |
| 免許外・無免許 | | | | | | | | | | | | | 0 | |
| 合計 | 0 | 1 | 36 | 12 | 4 | 1 | 4 | 11 | 1 | 1 | 0 | 7 | 79 | |

(オ) 違反別

悪質違反による事故が26件となっており、全死亡事故件数の32.1パーセントを占めている。違反別でみると前方不注意が25件、次いで交差点安全進行義務違反が9件となっている。

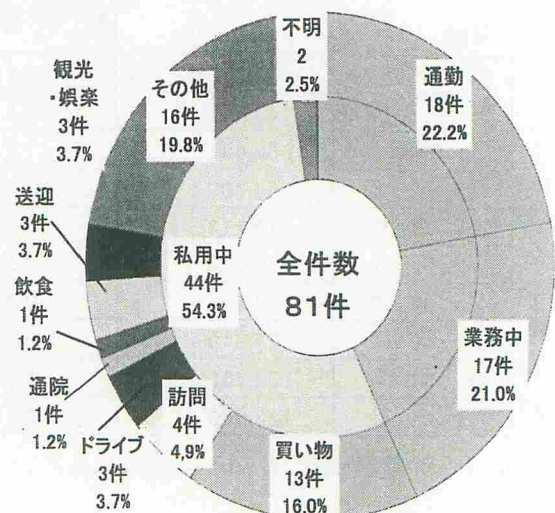
(単位：件)

| 違反別 | | 件数 | 違反別 | | 件数 | 違反別 | | 件数 | | | |
|-----------|---------|-------|------|-------|----------|--------|----------|---------|----|---------|---|
| 車の違反 | 悪質違反 | 信号無視 | 車の違反 | 過労等運転 | | 歩行者の違反 | 信号無視 | | | | |
| | | 最高速度 | | 1 | 安全運転義務違反 | | ハンドル操作不適 | 4 | 横断 | 横断歩道外横断 | 2 |
| | | 通区・追越 | | 11 | ブレーキ操作不適 | | 2 | 斜め横断 | | 1 | |
| | | 歩行者妨害 | | 9 | 前方不注意 | | 25 | 走行車両直前直 | | 1 | |
| | | 一時不停止 | | 4 | 動静不注意 | | 2 | 横断禁止場所 | | | |
| | | 酒酔い運転 | | 1 | 安全不確認 | | 6 | 計 | | 4 | |
| | 計 | 26 | | 安全速度 | 1 | | 飛び出し | 1 | | | |
| | 横断等禁止 | 1 | | 予測不適 | | | その他 | 10 | | | |
| | 車間距離不保持 | | | その他 | | | 計 | 15 | | | |
| | 進路変更禁止 | | | 違反計 | 40 | | 違反無し | 22 | | | |
| | 右折違反 | | | ドア開放等 | | | 計 | 37 | | | |
| | 左折違反 | | | その他 | 1 | | 内数（飲酒運転） | 5 | | | |
| 優先通行妨害等 | 2 | 計 | 79 | | | | | | | | |
| 交差点安全進行義務 | 9 | 不明 | 2 | | | | | | | | |
| 徐行違反 | | | 81 | | | | | | | | |

(カ) 通行目的別

私用中に発生した事故が44件と全事故の54.3パーセントを占めており、その中でも買い物目的が13件と最も多く、次いで訪問が4件の順となっている。

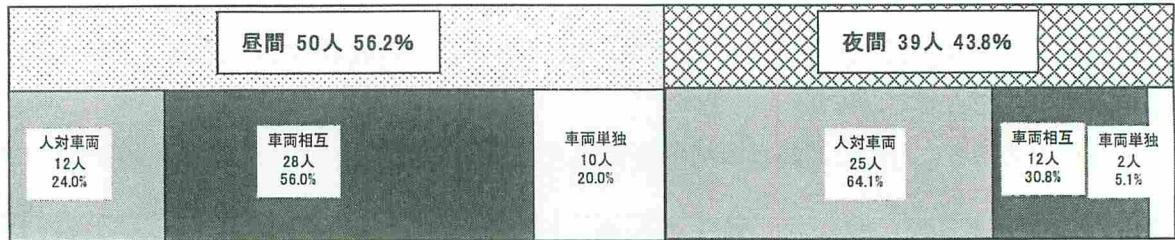
昨年と比較すると、通勤中の事故の割合が2.5ポイント低くなり、逆に観光・娯楽の割合が2.6ポイント高くなっている。



カ 事故類型別死者数

| | |
|------|----------------------|
| 人対車両 | 37人 (全死者の 41.6パーセント) |
| 車両相互 | 40人 (全死者の 44.9パーセント) |
| 車両単独 | 12人 (全死者の 13.5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、これを昼夜別で見ると、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。

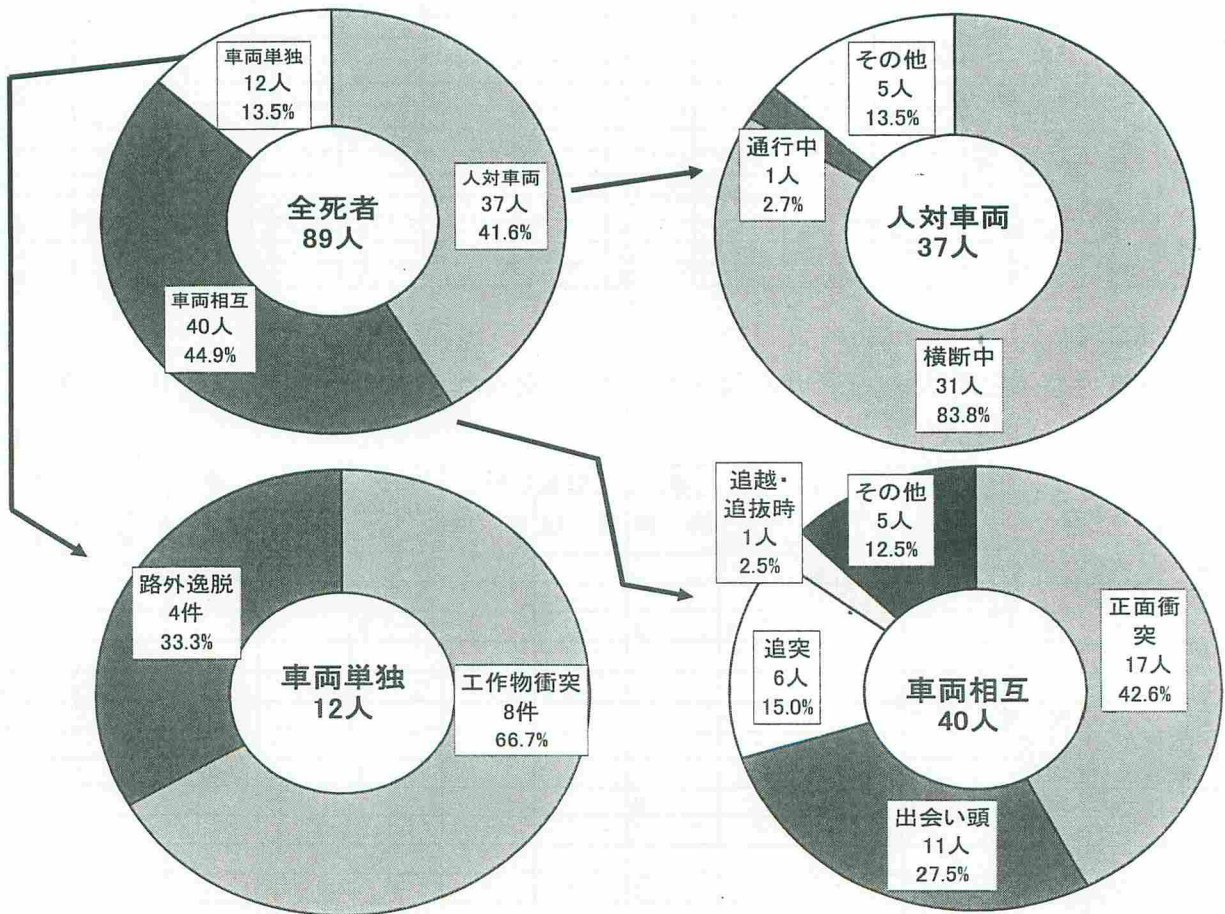


各事故類型で見ると

人対車両…横断中が31人と最も多く83.8パーセントを占めている。

車両相互…正面衝突が17人と最も多く42.6パーセントを占めている。

車両単独…工作物衝突が8人と最も多く66.7パーセントを占めている。



(3) 死者の状態

ア 当事者別

自動車運転中の死者は25人で全死者の28.1パーセントとなっており、さらに同乗者を含めた場合は36人となり、40.5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 | | 17 | 7 | 1 | 11 | 2 | 1 | | 7 | 1 | | 5 | | | 37 | | 89 | |
| 構成率(%) | | 19.1 | 7.9 | 1.1 | 12.4 | 2.2 | 1.1 | 0.0 | 7.9 | 1.1 | 0.0 | 5.6 | 0.0 | 0.0 | 41.6 | 0.0 | 100.0 | |

イ 年齢別・状態別

高齢者の死者は55人(全死者の61.8%)で、うち歩行者の死者は29人と多く高齢死者の52.7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37人中29人(78.4%)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 | | 原乗付中 | 自乗車中 | 歩行中 | その他 | 合計 | |
|--------|-------|-----|-----|-----|----|------|----|------|------|-----|-----|----|----|
| | | 運転中 | | | 同乗 | 運転 | 同乗 | | | | | | |
| | | 乗用車 | 貨物車 | 特殊車 | | | | | | | | | |
| 16歳未満 | | | | | | | | | 2 | | 2 | | |
| 16～19歳 | | | 1 | | | | | | 1 | | 4 | | |
| 20歳代 | 20～24 | | 1 | | | | | | 2 | | 3 | | |
| | 25～29 | | | | | | 1 | | | | 1 | | |
| 30歳代 | 30～34 | | 2 | 1 | | | | | | | 4 | | |
| | 35～39 | | 1 | | | | | | | 2 | 3 | | |
| 40歳代 | 40～44 | | 1 | 1 | | | | | 1 | | 3 | | |
| | 45～49 | | 4 | 1 | | | 1 | | | 1 | 7 | | |
| 50歳代 | 50～54 | | | 1 | | | | | | 1 | 2 | | |
| | 55～59 | | | | | | | | | | 0 | | |
| 60歳代 | 60～64 | | | 2 | | | | 1 | | 2 | 5 | | |
| | 65～69 | | | 2 | | | | | | 2 | 4 | | |
| 70歳代 | 70～74 | | 2 | 1 | | | | | 1 | 4 | 11 | | |
| | 75～79 | | | | | 1 | 3 | | | 9 | 16 | | |
| 80歳以上 | | | | 3 | | | 2 | 1 | 3 | 14 | 24 | | |
| 合計 | | | 12 | 12 | 1 | 11 | 3 | 0 | 8 | 5 | 37 | 0 | 89 |
| 内数 | 子ども | | | | | | | | | | 2 | | 0 |
| | 幼児 | | | | | | | | | | | | 2 |
| | 小学生 | | | | | | | | | | | | 0 |
| | 中学生 | | | | | | | | | | | | 1 |
| | 高校生 | | | | | | | | | 1 | | | 1 |
| 数 | 高齢者 | | 2 | 6 | 1 | 8 | 1 | 0 | 5 | 3 | 29 | 0 | 55 |
| | 男性 | | 11 | 10 | 1 | 3 | 3 | | 6 | 3 | 17 | | 54 |
| | 女性 | | 1 | 2 | | 8 | | | 2 | 2 | 20 | | 35 |

ウ 職業別

無職が48人と最も多く全死者の53.9パーセントを占め、次いでサービス業の10人、農・林・漁業の9人の順となっている。

(単位：人)

| 職業 | 状態 | 自動車 | | | | 自動二輪 | | 原乗付中 | 自乗車中 | 歩行中 | その他 | 合計 | |
|---------|----|-----|-----|-----|----|------|----|------|------|-----|-----|----|----|
| | | 運転中 | | | 同乗 | 運転 | 同乗 | | | | | | |
| | | 乗用車 | 貨物車 | 特殊車 | | | | | | | | | |
| 職業運転者 | | 1 | | 1 | | | | | | | 2 | | |
| 公務員 | | 2 | | 1 | | | | | | | 4 | | |
| 農・林・漁業 | | | | 1 | 1 | 3 | 1 | | 2 | 1 | 9 | | |
| 建設業 | | 1 | | 2 | | | 1 | | | | 4 | | |
| 製造業 | | 2 | | | | | | | | | 2 | | |
| 卸・小売業 | | 1 | | | | | | | | 1 | 2 | | |
| 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 | | 1 | 1 | 4 | 10 | | |
| 子ども | | | | | | | | | | 2 | 2 | | |
| 高校生 | | | | | | | | | 1 | | 1 | | |
| 学生 | | | | | | | 1 | | | | 1 | | |
| 主婦 | | | | | | | | 1 | | | 1 | | |
| 無職 | | 3 | | 6 | | 5 | | 3 | 2 | 29 | 48 | | |
| その他 | | | | | | | | | | | 0 | | |
| 合計 | | | 12 | 12 | 1 | 11 | 3 | 0 | 8 | 5 | 37 | 0 | 89 |

エ 状態別の違反

(7) 歩行者

歩行者の死者 37 人のうち、15 人(歩行者死者の 40.5%)には何らかの違反があり、横断中の違反が 4 人と最も多く、違反のある歩行者死者の 10.8 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 | めいいい | はてか | 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 | 直前直後 | 走行直後 | | | | | | | | | | |
| 1 当 | | | | | | | 0 | | | | | | | | | 0 | |
| 2 当以下 | | | 2 | 1 | | | 4 | | | 2 | | | 1 | 8 | 22 | 37 | |

(4) 自転車

自転車乗用中の死者 5 人のうち 2 人(40.0%)に何らかの違反があり、交差点安全進行が 1 人、安全不確認が 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 |

(7) 原付

原付乗車中の死者 8 人のうち、7 人(87.5%)に何らかの違反があった。

一時不停止による死者は 3 人で、違反のある死者の 42.9 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 | | | | | | | | | | | | | | | | | 1 | 1 |

(1) 自動二輪

自動二輪車乗車中の死者 3 人のうち、2 人(66.7%)に何らかの違反があり、通行区分が 1 人、交差点安全進行が 1 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 | |
|----------|------|------|------|------|-------|------|-------|-------|----|----------|-------|-------|------|-----|------|----|-----|
| | | | | | | | | | | | | | | | | | 1 当 |
| 2 当以下 | | | | | | | | | | | | | | | | 1 | 1 |
| 同乗 | | | | | | | | | | | | | | | | | 0 |

(オ) 自動車

自動車乗車中の死者は、運転中死者 25 人、同乗中死者 11 人の合計 36 人である。

うち同乗中死者数を除く運転中死者 25 人の違反別では、通区・追越違反が 7 人で最も多く、次いで前方不注視の 6 件が続く。両違反で死者全体の 36.1 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 10 人、同乗中死者 5 人の合計 15 人で最も多く、自動車乗車中の死者全体の 41.7 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 10 人の違反別では、通区・追越が 7 人で、70.0% を占めている。

(単位：人)

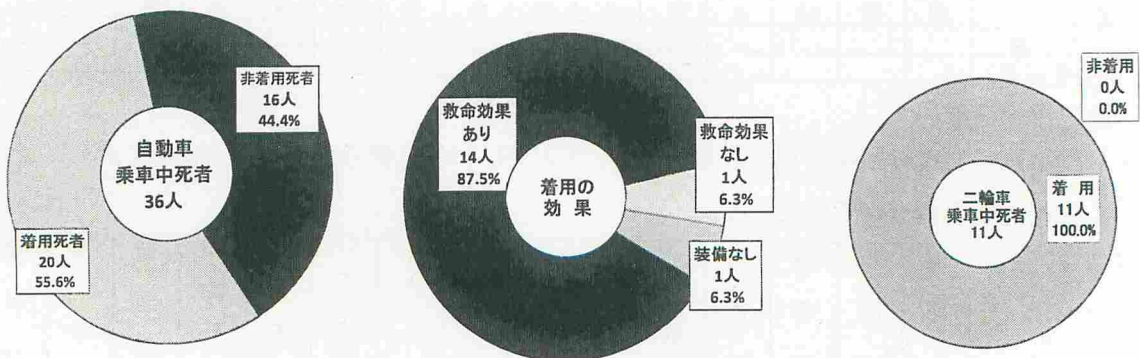
| 区分 | 違反 | 運 転 中 | | | | | | | | | | | | | | 同 乗 中 計 | 合 計 | | | | |
|-----|-------|-------|------|-------|-------|-------|---------|---------|-------|-------|---------------|-------|-------|-------|------|---------|-----|---------|-----|----|----|
| | | 信号無視 | 最高速度 | 通区・追越 | 一時不停止 | 酒酔い運転 | 優先通行妨害等 | 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 | | | |
| | | | | | | | | | | | ハンドリング・ブレーキ操作 | 前方不注意 | 動静不注意 | 安全不確認 | 安全速度 | | | | その他 | | |
| 当事者 | 1 当 | | | 7 | | | | 2 | | | 2 | 6 | | | | | | 17 | 17 | | |
| | 2 当 | | | | | | 1 | | | | | | | | | 1 | | 5 | 7 | | |
| | 3 当以下 | | | | | | | | | | | | | | | | 1 | 1 | 11 | 12 | |
| 事故類 | 正面衝突 | | | 7 | | | | | | | | | | | | 1 | | 2 | 10 | 5 | 15 |
| | 追突 | | | | | | | | | | | 2 | | | | | | 1 | 3 | 1 | 4 |
| | 出会い頭 | | | | | | | 2 | | | | | | | | | | | 2 | | 2 |
| | 追越・追抜 | | | | | | | | | | | | | | | | | | 0 | | 0 |
| | 転回時 | | | | | | | | | | | | | | | | | | 0 | | 0 |
| | 右折その他 | | | | | | | 1 | | | | | | | | | | | | 1 | |
| 計 | | | 7 | 0 | 0 | 0 | 3 | 0 | 0 | 0 | 2 | 0 | 0 | 0 | 1 | 0 | 6 | 19 | 6 | 25 | |
| 型 | 車両単独 | 0 | 0 | | | | | | | | 2 | 4 | | | | | | 6 | 5 | 11 | |
| 列 | 車 | | | | | | | | | | | | | | | | | 0 | | 0 | |
| 合 計 | | 0 | 0 | 7 | 0 | 0 | 0 | 3 | 0 | 0 | 2 | 6 | 0 | 0 | 0 | 1 | 0 | 6 | 25 | 11 | 36 |

オ シートベルト・チャイルドシート着用状況

(ア) シートベルト

自動車乗車中の死者 36 人中、シートベルトを着用していたのは 20 人で、着用率は 55.6 パーセントと低調である。

また、非着用死者 16 人中、14 人（非着用で死亡した者の 87.5%）はシートベルトを着用していれば救命効果があったと認められる。



(イ) ヘルメット

二輪乗車中の死者は 11 人で、すべてヘルメットを着用していた。

2 歩行者の事故

(1) 概 況

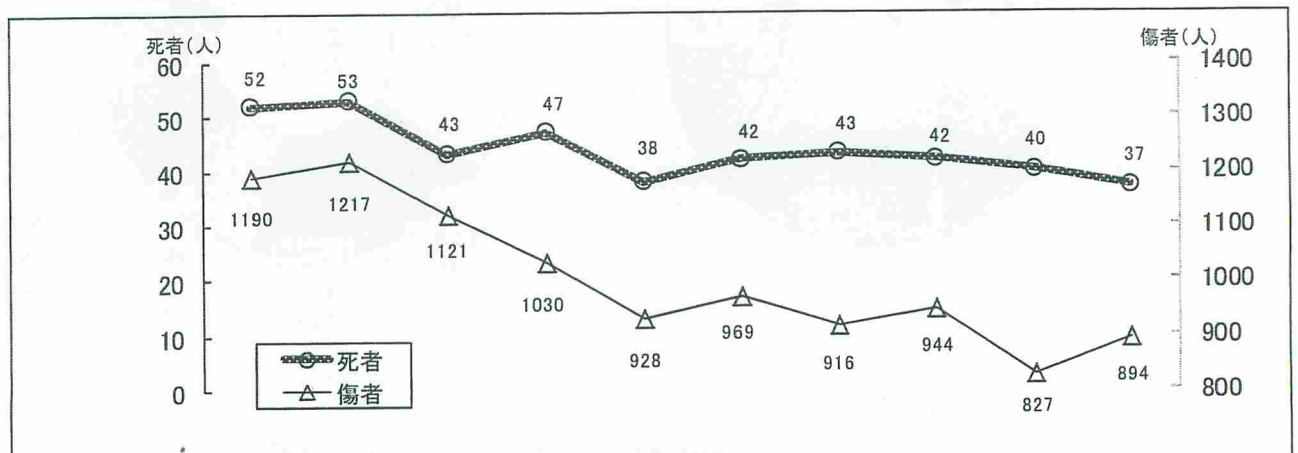
交通事故で死傷した歩行者は、

死者数 37人 (前年比 -3人 7.5%減)

傷者数 894人 (前年比 +67人 8.1%増)

で、死者数は減少したが、傷者数は増加した。

全死傷者に占める割合は、死者数は41.6パーセントで1.0ポイント減少し、傷者数は7.3パーセントで0.3ポイント増加した。 (単位：人・%)



| 区分 | | 年 | 平15 | 平16 | 平17 | 平18 | 平19 | 平20 | 平21 | 平22 | 平23 | 平24 |
|---------------|----|---|-------|-------|-------|-------|------|------|------|------|------|------|
| 死傷者 | 死者 | | 52 | 53 | 43 | 47 | 38 | 42 | 43 | 42 | 40 | 37 |
| | 指数 | | 100 | 102 | 83 | 90 | 73 | 81 | 83 | 81 | 77 | 71 |
| | 傷者 | | 1,190 | 1,217 | 1,121 | 1,030 | 928 | 969 | 916 | 944 | 827 | 894 |
| | 指数 | | 100 | 102 | 94 | 87 | 78 | 81 | 77 | 79 | 69 | 75 |
| 全死者・全傷者に占める割合 | 死者 | | 30.8 | 32.7 | 30.1 | 34.6 | 31.4 | 37.2 | 42.6 | 37.5 | 42.6 | 41.6 |
| | 傷者 | | 6.2 | 6.4 | 6.2 | 5.9 | 5.7 | 6.6 | 6.4 | 7.1 | 7.0 | 7.3 |

(2) 月 別

死者は2月が8人で最も多く、次いで9月の7人の順となっており、特に下半期の死者は20人(54.1%)と多くなっている。

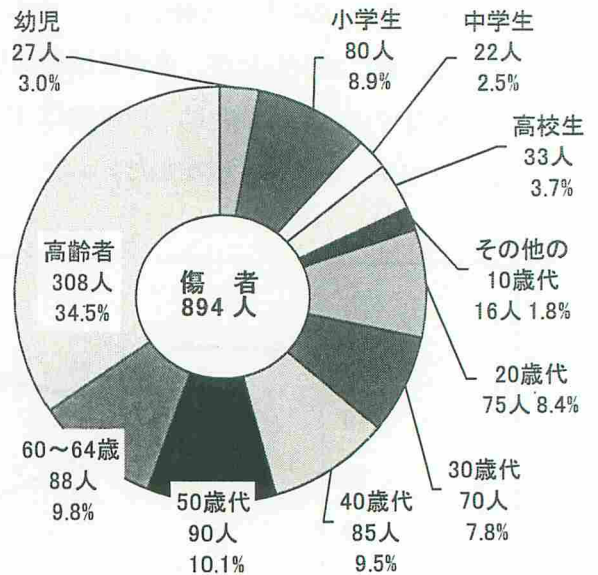
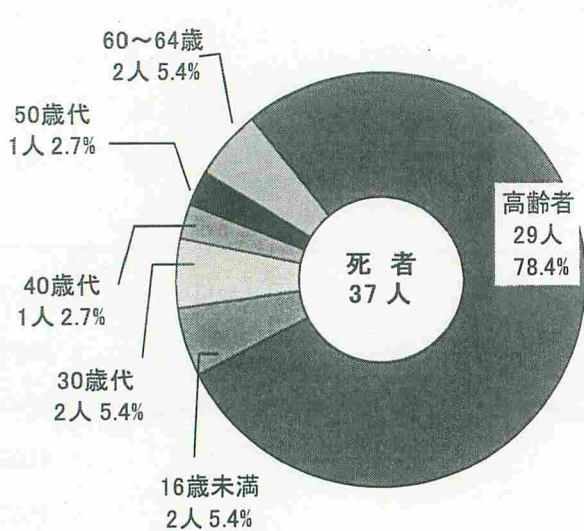
傷者数は11月が103人で最も多く、次いで10月の98人、12月の88人の順となっている。

(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 | | 3 | 8 | 1 | 3 | 1 | 1 | 3 | 2 | 7 | 3 | 3 | 2 | 37 |
| | 傷者 | | 71 | 78 | 74 | 56 | 66 | 85 | 71 | 46 | 58 | 98 | 103 | 88 | 894 |
| 全死者・全傷者に占める割合 | 死者 | | 75.0 | 72.7 | 20.0 | 42.9 | 20.0 | 8.3 | 33.3 | 25.0 | 53.8 | 60.0 | 60.0 | 40.0 | 41.6 |
| | 傷者 | | 7.4 | 7.9 | 7.9 | 6.4 | 6.8 | 9.5 | 7.0 | 4.2 | 5.6 | 8.3 | 9.6 | 7.6 | 7.3 |

(3) 年齢別

ア 死者は高齢者が29人で最も多く、歩行者死者の78.4パーセントを占めている。
傷者も高齢者が308人と最も多く、次いで50歳代が90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29人であり、その他の高齢死者26人の1.1倍となっている。

傷者は高齢者の占める割合34.5パーセントであり、次に16歳未満が15.3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 (%) | |
| 歩行者の死傷者 | 16歳未満 | 2 | 5.4 | 137 | 15.3 | |
| | 16~19歳 | | 0.0 | 41 | 4.6 | |
| | 20歳代 | | 0.0 | 75 | 8.4 | |
| | 30歳代 | 2 | 5.4 | 70 | 7.8 | |
| | 40歳代 | 1 | 2.7 | 85 | 9.5 | |
| | 50歳代 | 1 | 2.7 | 90 | 10.1 | |
| | 60歳代 | 60~64 | 2 | 5.4 | 88 | 9.8 |
| | | 65~69 | 2 | 5.4 | 53 | 5.9 |
| | 70歳代 | 70~74 | 4 | 10.8 | 79 | 8.8 |
| | | 75~79 | 9 | 24.3 | 82 | 9.2 |
| | 80歳以上 | 14 | 37.8 | 94 | 10.5 | |
| | 合計 | 37 | 100.0 | 894 | 100.0 | |
| 歩行者以外の死傷者 | 幼児 | | 0.0 | 27 | 3.0 | |
| | 小学生 | 2 | 5.4 | 80 | 8.9 | |
| | 中学生 | | 0.0 | 22 | 2.5 | |
| | 高校生 | | 0.0 | 33 | 3.7 | |
| | 高齢者 | 29 | 78.4 | 308 | 34.5 | |

| 年齢 | 区分 | 死者 | | 傷者 | | |
|-----------|--------|-------|---------|--------|---------|-----|
| | | 人数 | 構成率 (%) | 人数 | 構成率 (%) | |
| その他の死傷者 | 16歳未満 | 0 | 0.0 | 634 | 5.6 | |
| | 16~19歳 | 4 | 7.7 | 672 | 6.0 | |
| | 20歳代 | 4 | 7.7 | 1,890 | 16.7 | |
| | 30歳代 | 5 | 9.6 | 2,168 | 19.2 | |
| | 40歳代 | 9 | 17.3 | 1,921 | 17.0 | |
| | 50歳代 | 1 | 1.9 | 1,778 | 15.7 | |
| | 60歳代 | 60~64 | 3 | 5.8 | 873 | 7.7 |
| | | 65~69 | 2 | 3.8 | 472 | 4.2 |
| | 70歳代 | 70~74 | 7 | 13.5 | 398 | 3.5 |
| | | 75~79 | 7 | 13.5 | 261 | 2.3 |
| | 80歳以上 | 10 | 19.2 | 227 | 2.0 | |
| | 合計 | 52 | 100.0 | 11,294 | 100.0 | |
| 歩行者以外の死傷者 | 幼児 | 0 | 0.0 | 155 | 1.4 | |
| | 小学生 | 0 | 0.0 | 221 | 2.0 | |
| | 中学生 | 0 | 0.0 | 157 | 1.4 | |
| | 高校生 | 1 | 1.9 | 444 | 3.9 | |
| | 高齢者 | 26 | 50.0 | 1,358 | 12.0 | |

(4) 時間別・昼夜別

ア 時間別

死者は18～20時の13人が歩行者死者の35.1パーセントを占め最も多く、次いで16～18時の9人となっている。

傷者は16～18時の160人が歩行者傷者の17.9パーセントを占め最も多く、次いで18～20時の144人、14～16時の115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 | | 2 | 1 | 1 | 3 | 1 | 1 | 1 | 2 | 9 | 13 | 2 | 1 | 37 |
| | 構成率(%) | 5.4 | 2.7 | 2.7 | 8.1 | 2.7 | 2.7 | 2.7 | 5.4 | 24.3 | 35.1 | 5.4 | 2.7 | 100.0 |
| 傷 者 | | 25 | 10 | 14 | 78 | 93 | 112 | 67 | 115 | 160 | 144 | 46 | 30 | 894 |
| | 構成率(%) | 2.8 | 1.1 | 1.6 | 8.7 | 10.4 | 12.5 | 7.5 | 12.9 | 17.9 | 16.1 | 5.1 | 3.4 | 100.0 |

イ 昼夜別

死者は夜間が25人と多く、歩行者死者の67.6パーセントを占めている。

傷者は昼間が553人と多く、歩行者傷者の61.9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 | | 1 | 8 | 3 | 12 | 8 | 16 | 1 | 25 | 37 |
| | 構成率(%) | 2.7 | 21.6 | 8.1 | 32.4 | 21.6 | 43.2 | 2.7 | 67.6 | 100.0 |
| 傷 者 | | 22 | 485 | 46 | 553 | 87 | 244 | 10 | 341 | 894 |
| | 構成率(%) | 2.5 | 54.3 | 5.1 | 61.9 | 9.7 | 27.3 | 1.1 | 38.1 | 100.0 |

ウ 年齢別・昼夜別

死者は夜間の高齢者が19人と多く、歩行者死者の51.4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232人と多くなっている。(単位：人・%)

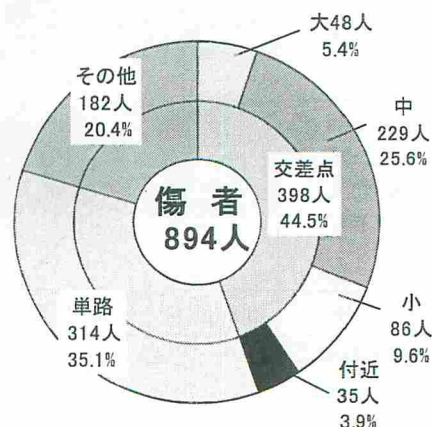
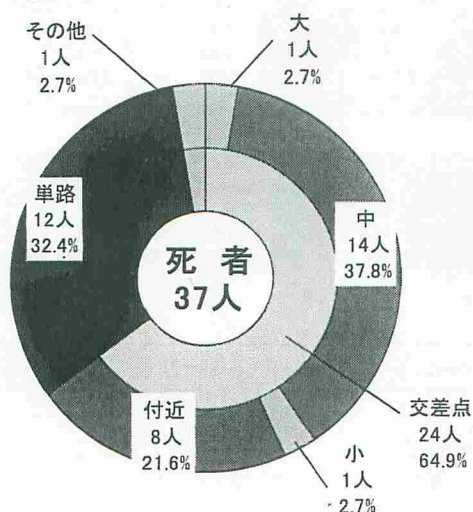
| 区分 | 昼夜 | 昼 間 | | | 計 | 夜 間 | | | 計 | 合計 |
|-----|--------|------|------|------|------|-----|------|------|------|-------|
| | | 子ども | 高齢者 | その他 | | 子ども | 高齢者 | その他 | | |
| 死 者 | | 2 | 10 | 0 | 12 | | 19 | 6 | 25 | 37 |
| | 構成率(%) | 5.4 | 27.0 | 0.0 | 32.4 | 0.0 | 51.4 | 16.2 | 67.6 | 100.0 |
| 傷 者 | | 119 | 209 | 225 | 553 | 10 | 99 | 232 | 341 | 894 |
| | 構成率(%) | 13.3 | 23.4 | 25.2 | 61.9 | 1.1 | 11.1 | 26.0 | 38.1 | 100.0 |

(5) 場所別

ア 道路形状別

歩行中の死者は交差点が24人と多く、64.9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。

傷者は交差点が398人と多く、44.5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、信号機なしでの死者は 29 人で、歩行者死者の 78.4 パーセントを占めている。

歩車道の区分別では、区分有りでの死者が多く 31 人と歩行者死者の 83.8% を占め、傷者についても 585 人で歩行者傷者の 65.4 パーセントを占めている。 (単位：人)

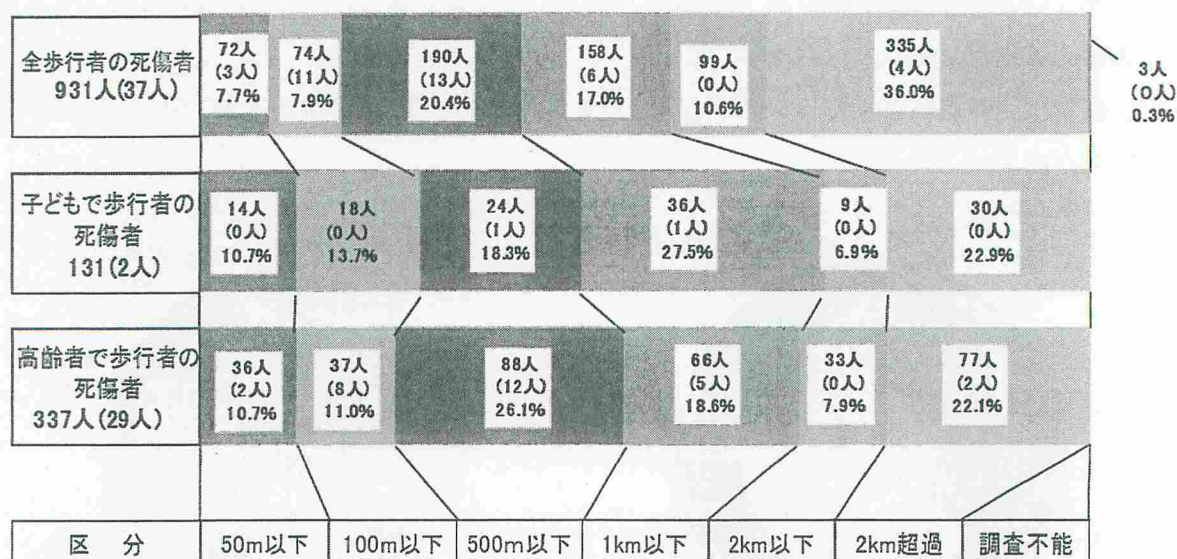
| 道路形状 信号機、歩車道区別の有無 | | 交 差 点 | | | | 計 | 単路 | その他 | 合 計 | |
|----------------------|-------|-------|----|-----|----|----|-----|-----|-----|-----|
| | | 大 | 中 | 小 | 付近 | | | | | |
| 信号機 | 信号機あり | 死 者 | 1 | 6 | | 1 | 8 | | 8 | |
| | | 傷 者 | 41 | 149 | 28 | 7 | 225 | 2 | 227 | |
| | 信号機なし | 死 者 | | 8 | 1 | 7 | 16 | 12 | 1 | 29 |
| | | 傷 者 | 7 | 80 | 58 | 28 | 173 | 312 | 182 | 667 |
| 合 計 | | 死 者 | 1 | 14 | 1 | 8 | 24 | 12 | 1 | 37 |
| | | 傷 者 | 48 | 229 | 86 | 35 | 398 | 314 | 182 | 894 |

| | | | | | | | | | | | |
|-------------------------|------|-----|-----|-----|----|----|-----|-----|-----|-----|-----|
| 歩車道 区 分 あ り | 防護柵等 | 死 者 | | | | 1 | 1 | | | 1 | |
| | | 傷 者 | 1 | 3 | | 2 | 6 | 7 | | 13 | |
| | 縁石等 | 死 者 | 1 | 13 | 1 | 6 | 21 | 8 | | 29 | |
| | | 傷 者 | 46 | 196 | 48 | 16 | 306 | 152 | 8 | 466 | |
| | 路側帯 | 死 者 | | 1 | | | 1 | | | 1 | |
| | | 傷 者 | | 16 | 14 | 8 | 38 | 68 | | 106 | |
| | 区分なし | | 死 者 | | | | 1 | 1 | 4 | 1 | 6 |
| | | | 傷 者 | 1 | 14 | 24 | 9 | 48 | 87 | 174 | 309 |
| 合 計 | | 死 者 | 1 | 14 | 1 | 8 | 24 | 12 | 1 | 37 | |
| | | 傷 者 | 48 | 229 | 86 | 35 | 398 | 314 | 182 | 894 | |

ウ 自宅からの距離

自宅から 500 メートル以内の死傷者が 336 人と多く、歩行者死傷者の 36.1 パーセントを占めている。

また、死者は 27 人で歩行者死者の 73.0 パーセントを占めている。



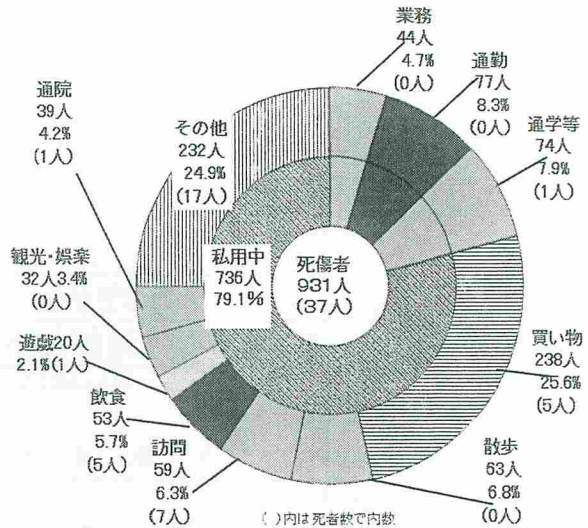
()内は死者数で内数

(6) 通行目的別

歩行者の死傷者のうち私用中の事故が736人で79.1パーセントを占めている。

うち買い物目的が最も多く238人、25.6パーセントとなっている。

通学等については、前年に比べ、死者が1人増加し、傷者が3人減少している。



(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31人で歩行者死者の83.8パーセント、傷者は508人で歩行者傷者の56.8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 | | | 9 | 4 | | 18 | 31 | | | | 1 | | 2 | 3 | 37 |
| 構成率(%) | 0.0 | 0.0 | 24.3 | 10.8 | 0.0 | 48.6 | 83.8 | 0 | 0.0 | 0.0 | 3 | 0 | 5 | 8 | 100 |
| 傷 者 | 47 | 80 | 256 | 22 | 4 | 226 | 508 | 5 | 16 | 25 | 32 | 4 | 148 | 29 | 894 |
| 構成率(%) | 5.3 | 8.9 | 28.6 | 2.5 | 0.4 | 25.3 | 56.8 | 0.6 | 1.8 | 2.8 | 3.6 | 0.4 | 16.6 | 3.2 | 100 |

イ 横断場所・道路形状別

横断中の死者31人のうち、交差点での死者は23人で横断中死者の74.2パーセントを占めている。

また、交差点内の傷者321人のうち、229人(71.3%)が横断歩道を横断中に事故に遭っている。

(単位：人・%)


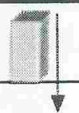



| 道路形状 横断場所 | 交 差 点 | | | | 計 | | その他 | | 合 計 | | | | |
|--------------|---------|-----|-------|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|----------|------|------|
| | 交差点内 | | 交差点付近 | | 死 者 | 傷 者 | 死 者 | 傷 者 | 死 者 | 傷 者 | 構 成 率(%) | | |
| | 死 者 | 傷 者 | 死 者 | 傷 者 | | | | | | | 死 者 | 傷 者 | 死 者 |
| 横断中 | 横断歩道 | 9 | 229 | | 8 | 9 | 237 | | 19 | 9 | 256 | 29.0 | 50.4 |
| | 横断歩道付近 | 3 | 13 | 1 | 4 | 4 | 17 | | 5 | 4 | 22 | 12.9 | 4.3 |
| | 横断歩道橋付近 | | 3 | | | 0 | 3 | | 1 | 0 | 4 | 0.0 | 0.8 |
| | その他 | 4 | 76 | 6 | 13 | 10 | 89 | 8 | 137 | 18 | 226 | 58.1 | 44.5 |
| 合 計 | 16 | 321 | 7 | 25 | 23 | 346 | 8 | 162 | 31 | 508 | 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 23 人 (79.3%)、傷者は 294 人 (71.0%) となっている。

「車両の陰から」の傷者は 62 人で、うち 31 人 (50.0%) は子どもの傷者となっている。

(単位：人・%)

| 横断場所 区分 | | 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 | | | | |
| | |  | | |  |  |  |  |
| 子ども | 死者 | | | | | | | 1 |
| | 傷者 | 15 | 14 | 2 | 15 | | 9 | 24 |
| 高齢者 | 死者 | | 1 | | 2 | 1 | 2 | 20 |
| | 傷者 | 4 | 4 | 2 | 5 | | 11 | 160 |
| その他 | 死者 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 2 |
| | 傷者 | 11 | 9 | 1 | 5 | 0 | 13 | 110 |
| 合計 | 死者 | 0 | 1 | 0 | 2 | 1 | 2 | 23 |
| | 構成率(%) | 0.0 | 3.4 | 0.0 | 6.9 | 3.4 | 6.9 | 79.3 |
| | 傷者 | 30 | 27 | 5 | 25 | 0 | 33 | 294 |
| | 構成率(%) | 7.2 | 6.5 | 1.2 | 6.0 | 0.0 | 8.0 | 71.0 |

(8) 違反別

(単位：人・%)

ア 違反状況をみると、何らかの違反があった死者は 15 人で 40.5% を占め、傷者は 286 人で 32.0% となっている。

イ 死者の違反は、横断中が 4 人と多く違反あり死者の 26.7%、次いで酩酊・徘徊が 2 人で違反あり死者の 13.3% 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 50.0 パーセントを占めている。

傷者の違反も横断中が 101 人と多く、違反あり傷者の 35.3 パーセントを占めている。

| 違反 | 死傷者 | | 死者 | | 傷者 | |
|-------|-----------|--------|-----|--------|-----|--------|
| | 人数 | 構成率(%) | 人数 | 構成率(%) | 人数 | 構成率(%) |
| 信号無視 | | 0.0 | 15 | 1.7 | | |
| 通行区分 | | 0.0 | 33 | 3.7 | | |
| 横断中 | 横断歩道外 | 2 | 5.4 | 55 | 6.2 | |
| | 斜め横断 | 1 | 2.7 | 2 | 0.2 | |
| | 駐停車両直前・直後 | | 0.0 | 18 | 2.0 | |
| | 走行車両直前・直後 | 1 | 2.7 | 24 | 2.7 | |
| | 横断禁止場所 | | 0.0 | 2 | 0.2 | |
| 計 | 4 | 10.8 | 101 | 11.3 | | |
| 酩酊・徘徊 | 2 | 5.4 | 11 | 1.2 | | |
| 路上遊戯 | | 0.0 | 2 | 0.2 | | |
| 路上作業 | | 0.0 | 9 | 1.0 | | |
| 飛び出し | 1 | 2.7 | 66 | 7.4 | | |
| その他 | 8 | 21.6 | 44 | 4.9 | | |
| 違反なし | 22 | 59.5 | 613 | 68.6 | | |
| 合計 | 37 | 100.0 | 894 | 100.0 | | |

3 自転車の事故

(1) 概況

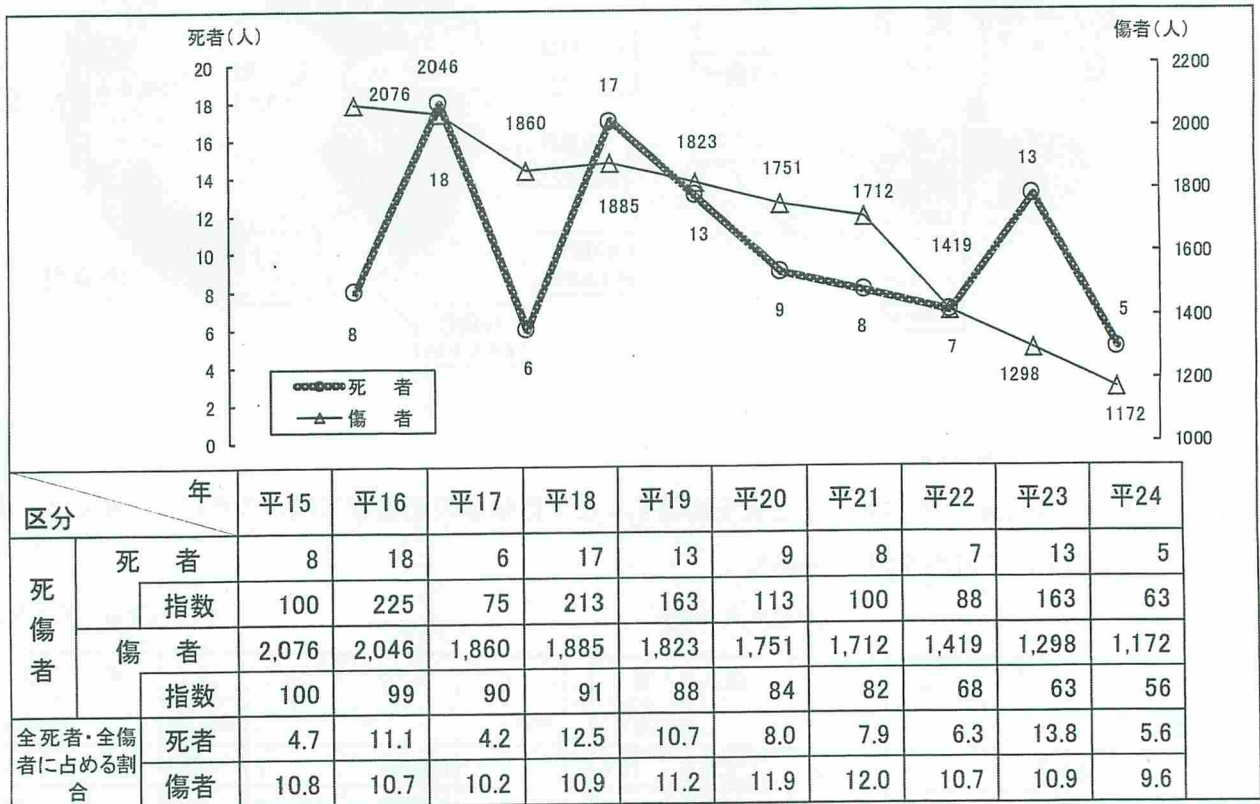
交通事故で死傷した人は

死者数 5人 (前年比 -8人 61.5%減)

傷者数 1,172人 (前年比 -126人 9.7%減)

で、死者数、傷者数ともに減少した。

全死者数に占める割合は5.6パーセントで8.2ポイントの減少、全傷者数に占める割合は9.6パーセントで1.3ポイント減少した。 (単位：人・%)



(2) 月別

死者数は3月、5月、8月、9月及び10月で各1人となっている。傷者は、8月が131人と最も多く、次いで5月の120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60.0パーセント、傷者は58.5パーセントとなっている。 (単位：人・%)

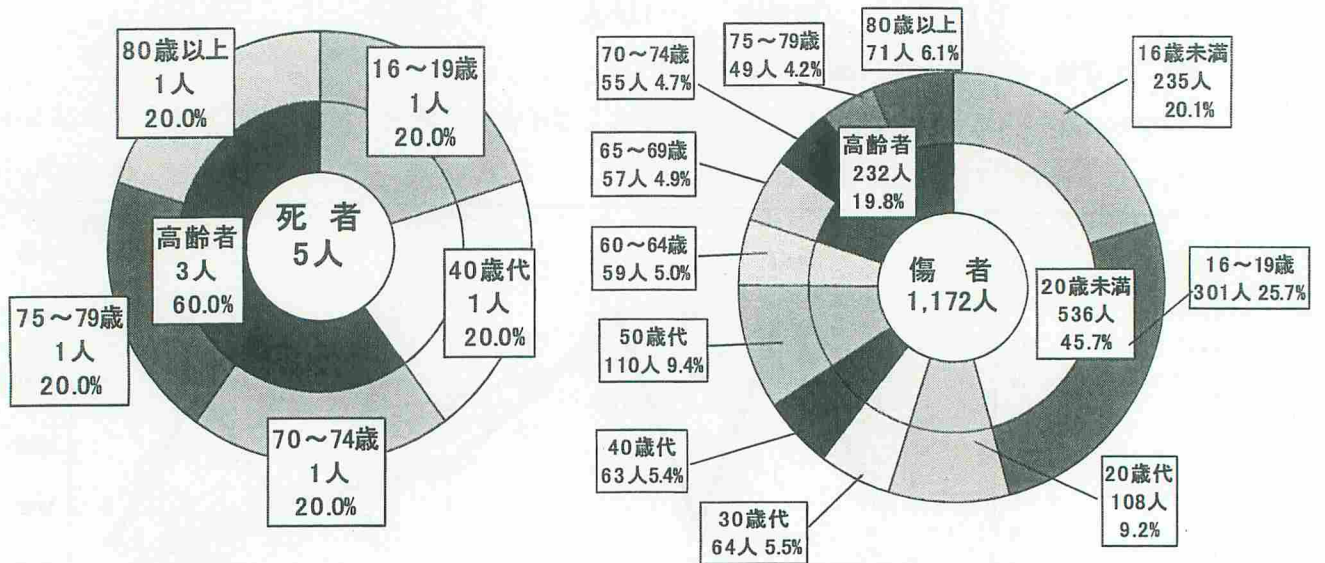
| 区分 | 月 | 1月 | 2月 | 3月 | 4月 | 5月 | 6月 | 7月 | 8月 | 9月 | 10月 | 11月 | 12月 | 合計 |
|------------|----|-----|-----|------|-----|------|------|------|------|------|------|------|-----|-------|
| 被害 | 死者 | | | 1 | | 1 | | | 1 | 1 | 1 | | | 5 |
| | 傷者 | 61 | 60 | 55 | 73 | 120 | 117 | 111 | 131 | 105 | 112 | 127 | 100 | 1,172 |
| 全死傷者に占める割合 | 死者 | 0.0 | 0.0 | 20.0 | 0.0 | 20.0 | 0.0 | 0.0 | 12.5 | 7.7 | 20.0 | 0.0 | 0.0 | 5.6 |
| | 傷者 | 6.3 | 6.1 | 5.9 | 8.3 | 12.4 | 13.1 | 11.0 | 11.8 | 10.1 | 9.5 | 11.8 | 8.6 | 9.6 |

(3) 年齢別

ア 年齢別

死者は高齢者が3人と多く、自転車事故の60.0パーセントを占めている。

傷者は20歳未満が536人と多く、自転車傷者の45.7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 (%) | |
| 自転車の死者 | 16歳未満 | | 0.0 | 235 | 20.1 | |
| | 16~19歳 | 1 | 20.0 | 301 | 25.7 | |
| | 20歳代 | | 0.0 | 108 | 9.2 | |
| | 30歳代 | | 0.0 | 64 | 5.5 | |
| | 40歳代 | 1 | 20.0 | 63 | 5.4 | |
| | 50歳代 | | 0.0 | 110 | 9.4 | |
| | 60歳代 | 60~64 | | 0.0 | 59 | 5.0 |
| | | 65~69 | | 0.0 | 57 | 4.9 |
| | | 70~74 | 1 | 20.0 | 55 | 4.7 |
| | 70歳代 | 75~79 | 1 | 20.0 | 49 | 4.2 |
| 80歳以上 | | 1 | 20.0 | 71 | 6.1 | |
| | 合計 | 5 | 100.0 | 1,172 | 100.0 | |
| 自転車の傷者 | 幼児 | | 0.0 | 2 | 0.2 | |
| | 小学生 | | 0.0 | 60 | 5.1 | |
| | 中学生 | | 0.0 | 89 | 7.6 | |
| | 高校生 | 1 | 20.0 | 331 | 28.2 | |
| | 高齢者 | 3 | 60.0 | 232 | 19.8 | |

| 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 | 2 | 40.0 | 536 | 45.7 | |
| | 16~19歳 | 3 | 60.0 | 412 | 35.2 | |
| | 20歳代 | 4 | 80.0 | 1857 | 158.4 | |
| | 30歳代 | 7 | 140.0 | 2174 | 185.5 | |
| | 40歳代 | 9 | 180.0 | 1943 | 165.8 | |
| | 50歳代 | 2 | 40.0 | 1758 | 150.0 | |
| | 60歳代 | 60~64 | 5 | 100.0 | 902 | 77.0 |
| | | 65~69 | 4 | 80.0 | 468 | 39.9 |
| | 70歳代 | 70~74 | 10 | 200.0 | 422 | 36.0 |
| | | 75~79 | 15 | 300.0 | 294 | 25.1 |
| 80歳以上 | 23 | 460.0 | 250 | 21.3 | | |
| | 合計 | 84 | 1680.0 | 11,016 | 939.9 | |
| その他の傷者 | 幼児 | | 0.0 | 180 | 15.4 | |
| | 小学生 | 2 | 40.0 | 241 | 20.6 | |
| | 中学生 | | 0.0 | 90 | 7.7 | |
| | 高校生 | | 0.0 | 146 | 12.5 | |
| | 高齢者 | 52 | 1040.0 | 1434 | 122.4 | |

(4) 時間別・昼夜別

ア 時間別

死者は0～2時、6～8時、8～10時、16～18時及び18～20時が各1人となっている。

傷者は16～18時が218人で自転車傷者の18.6パーセントを占め最も多く、次いで8～10時の201人、6～8時の164人、14～16時の143人の順となっている。(単位：人・%)

| 区分 \ 時間 | 0-2 | 2-4 | 4-6 | 6-8 | 8-10 | 10-12 | 12-14 | 14-16 | 16-18 | 18-20 | 20-22 | 22-24 | 合計 |
|---------|------|-----|-----|------|------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|
| 死者 | 1 | | | 1 | 1 | | | | 1 | 1 | | | 5 |
| 構成率(%) | 20.0 | 0.0 | 0.0 | 20.0 | 20.0 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 20.0 | 20.0 | 0.0 | 0.0 | 100.0 |
| 傷者 | 3 | 3 | 5 | 164 | 201 | 134 | 123 | 143 | 218 | 132 | 35 | 11 | 1172 |
| 構成率(%) | 0.3 | 0.3 | 0.4 | 14.0 | 17.2 | 11.4 | 10.5 | 12.2 | 18.6 | 11.3 | 3.0 | 0.9 | 100.0 |

イ 昼夜別

死者、傷者とも昼間が多い。

| 区分 \ 昼夜 | 昼間 | | | 計 | 夜間 | | | 計 | 合計 |
|---------|------|------|-----|------|------|------|-----|------|-------|
| | 薄明 | 昼 | 薄暮 | | 薄暮 | 夜 | 薄明 | | |
| 死者 | 1 | 2 | | 3 | 1 | 1 | | 2 | 5 |
| 構成率(%) | 20.0 | 40.0 | 0.0 | 60.0 | 20.0 | 20.0 | 0.0 | 40.0 | 100.0 |
| 傷者 | 18 | 839 | 86 | 943 | 78 | 143 | 8 | 229 | 1,172 |
| 構成率(%) | 1.5 | 71.6 | 7.3 | 80.5 | 6.7 | 12.2 | 0.7 | 19.5 | 100.0 |

ウ 年齢別・昼夜別

死者は昼間の高齢者が2人と多く、自転車の死者の40.0パーセントを占めている。

傷者は、昼間のその他が599人と多く、自転車傷者の51.1パーセントを占めている。

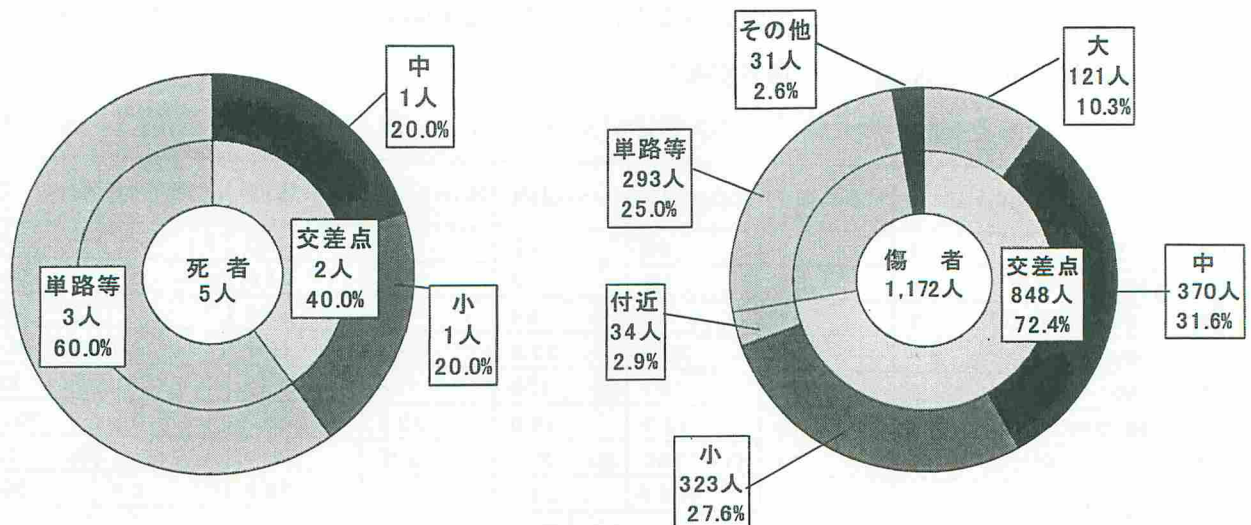
| 区分 \ 昼夜 | 昼間 | | | 計 | 夜間 | | | 計 | 合計 |
|---------|------|------|------|------|-----|------|------|------|-------|
| | 子ども | 高齢者 | その他 | | 子ども | 高齢者 | その他 | | |
| 死者 | 0 | 2 | 1 | 3 | | 1 | 1 | 2 | 5 |
| 構成率(%) | 0.0 | 40.0 | 20.0 | 60.0 | 0.0 | 20.0 | 20.0 | 40.0 | 100.0 |
| 傷者 | 129 | 215 | 599 | 943 | 22 | 20 | 187 | 229 | 1,172 |
| 構成率(%) | 11.0 | 18.3 | 51.1 | 80.5 | 1.9 | 1.7 | 16.0 | 19.5 | 100.0 |

(5) 場所別

ア 道路形状別

死者は、交差点2人、単路等3人になっており、傷者は交差点が848人で自転車傷者の72.4パーセントを占めている。

交差点の大きさで見ると、死者、傷者とも「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

交差点での自転車死者は、信号機のない交差点が1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 | | | 1 | | 1 | | | 1 | |
| | | 傷 者 | 103 | 138 | 34 | 13 | 288 | 2 | | 290 | |
| | 信号機なし | 死 者 | | 1 | | | 1 | 3 | | 4 | |
| | | 傷 者 | 18 | 232 | 289 | 21 | 560 | 291 | 31 | 882 | |
| 合 計 | | 死 者 | 0 | 1 | 1 | 0 | 2 | 3 | 0 | 5 | |
| | | 傷 者 | 121 | 370 | 323 | 34 | 848 | 293 | 31 | 1,172 | |

(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2人(40.0%)、傷者848人(72.4%)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4人(80.0%)、傷者は717人(61.2%)となっている。(単位：人・%)

| 道路形状 | | 事故類型 | | 交 差 点 | | | | 計 | | その他 | | 合 計 | | | |
|---------|-------------|------|-----|-------|-----|-------|-----|-----|-----|-----|-------|--------|-------|-----|-----|
| | | | | 交差点内 | | 交差点付近 | | | | | | 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 |
| 人 対 車 両 | | | | | | 0 | 0 | | | 0 | 0 | 0.0 | 0.0 | | |
| 車 両 相 互 | 正 面 衝 突 | | | | 1 | 0 | 1 | | 7 | 0 | 8 | 0.0 | 0.7 | | |
| | 追 突 | | | | 1 | 0 | 1 | 1 | 15 | 1 | 16 | 20.0 | 1.4 | | |
| | 出 会 い 頭 | 2 | 542 | | 15 | 2 | 557 | 2 | 160 | 4 | 717 | 80.0 | 61.2 | | |
| | 追 越 ・ 追 抜 | | | | | 0 | 0 | | | 0 | 0 | 0.0 | 0.0 | | |
| | 転 回 ・ 後 退 時 | | 4 | | 2 | 0 | 6 | | 29 | 0 | 35 | 0.0 | 3.0 | | |
| | 進 路 変 更 時 | | 2 | | 3 | 0 | 5 | | 22 | 0 | 27 | 0.0 | 2.3 | | |
| | す れ 違 い 時 | | 1 | | | 0 | 1 | | 12 | 0 | 13 | 0.0 | 1.1 | | |
| | 左 折 時 | | 132 | | 5 | 0 | 137 | | 34 | 0 | 171 | 0.0 | 14.6 | | |
| | 右 折 時 | | 128 | | 4 | 0 | 132 | | 23 | 0 | 155 | 0.0 | 13.2 | | |
| そ の 他 | | 4 | | 3 | 0 | 7 | | 19 | 0 | 26 | 0.0 | 2.2 | | | |
| 計 | | 2 | 813 | 0 | 34 | 2 | 847 | 3 | 321 | 5 | 1,168 | 100.0 | 99.7 | | |
| 車 両 単 独 | | | 1 | | | 0 | 1 | | 3 | 0 | 4 | 0.0 | 0.3 | | |
| 列 車 | | | | | | 0 | 0 | | | 0 | 0 | 0.0 | 0.0 | | |
| 合 計 | | 2 | 814 | 0 | 34 | 2 | 848 | 3 | 324 | 5 | 1,172 | 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2km以内(1,001~2,000m)、高齢者は1km以内(501~1,000m)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・%)

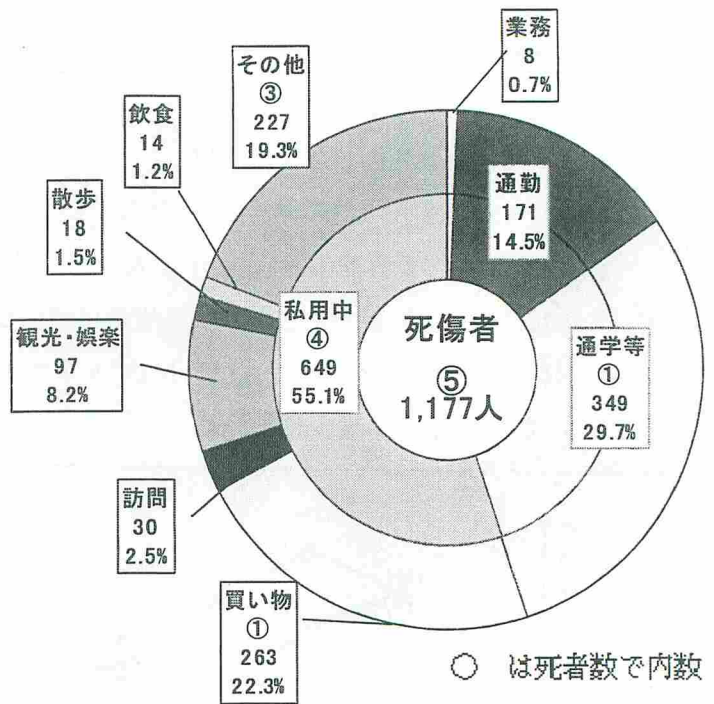
| 区分 | 距離 | | | | | | | 調査不能 | 合 計 |
|--------|-------|--------|--------|-------|-------|-------|-----|---------|-----|
| | 50m以内 | 100m以内 | 500m以内 | 1km以内 | 2km以内 | 2km超過 | | | |
| 子 ども | 4 | 9 | 33 | 32 | 40 | 33 | | 151 | |
| 構成率(%) | 2.6 | 6.0 | 21.9 | 21.2 | 26.5 | 21.9 | 0.0 | 100.0 | |
| 高 齢 者 | ① 9 | 11 | ① 55 | ① 64 | 52 | 44 | | ③ 235 | |
| 構成率(%) | 3.8 | 4.7 | 23.4 | 27.2 | 22.1 | 18.7 | 0.0 | 100.0 | |
| そ の 他 | 4 | 14 | 97 | ② 155 | 178 | 342 | 1 | ② 791 | |
| 構成率(%) | 0.5 | 1.8 | 12.3 | 19.6 | 22.5 | 43.2 | 0.1 | 100.0 | |
| 合 計 | ① 17 | 34 | ① 185 | ③ 251 | 270 | 419 | 1 | ⑤ 1,177 | |
| 構成率(%) | 1.4 | 2.9 | 15.7 | 21.3 | 22.9 | 35.6 | 0.1 | 100.0 | |

(8) 通行目的別

通行目的は、私用中が649人で、55.1パーセントを占めている。

なかでも買い物が263人で、22.3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、349人(29.7%)、171人(14.5%)となっている。

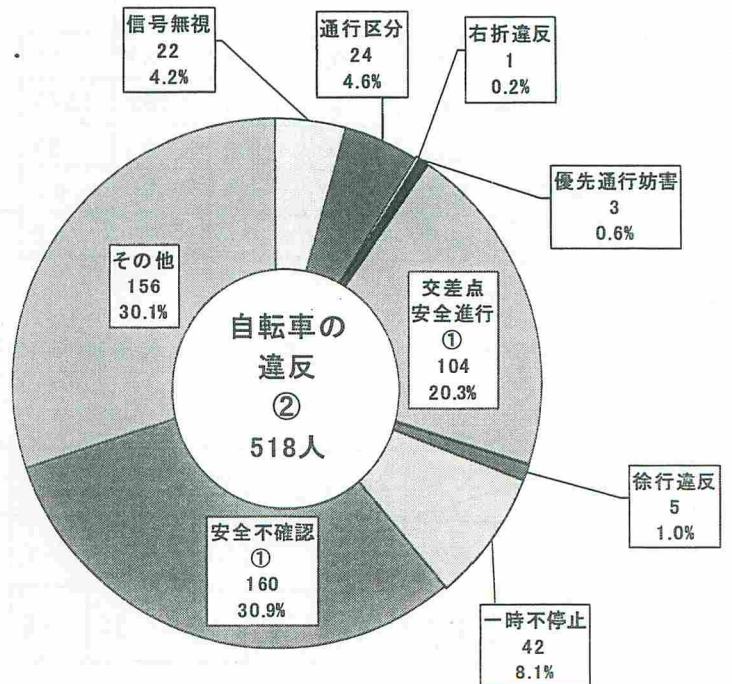


(9) 違反別

死者のうち何らかの違反があったのは2人(40.0%)、同じく傷者では516人(44.0%)となっている。

(単位：人・%)

| 違反 | 死者 | | 傷者 | |
|---------|----|--------|-------|--------|
| | 人数 | 構成率 | 人数 | 構成率 |
| 信号無視 | | 0.0% | 22 | 1.9% |
| 通行区分 | | 0.0% | 24 | 2.0% |
| 横断等禁止 | | 0.0% | | 0.0% |
| 右折違反 | | 0.0% | 1 | 0.1% |
| 優先通行妨害 | | 0.0% | 3 | 0.3% |
| 交差点安全進行 | 1 | 20.0% | 104 | 8.9% |
| 徐行違反 | | 0.0% | 5 | 0.4% |
| 一時不停止 | | 0.0% | 42 | 3.6% |
| 酒酔い運転 | | 0.0% | | 0.0% |
| 安全不確認 | 1 | 20.0% | 159 | 13.6% |
| その他 | | 0.0% | 156 | 13.3% |
| 違反なし | 3 | 60.0% | 655 | 55.9% |
| 同乗者 | | 0.0% | 1 | 0.1% |
| 合計 | 5 | 100.0% | 1,172 | 100.0% |



| 内訳 | 夜間事故 | 2 | 40.0% | 229 | 19.5% |
|----|--------|------|-------|------|-------|
| | うち無灯火 | 0 | 0.0% | 2 | 0.9% |
| | 無灯火率死者 | 0.0% | 傷者 | 0.2% | |

○ は死者数で内数

4 子どもの事故

(1) 概況

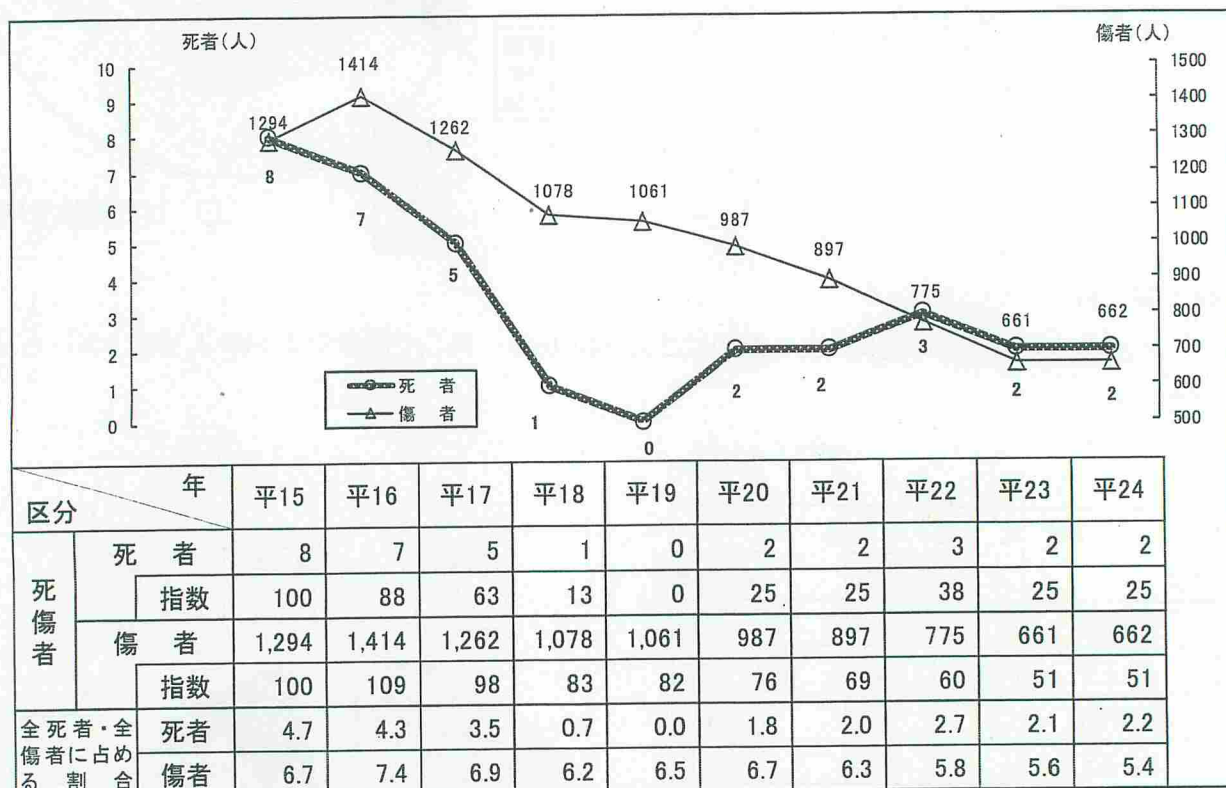
交通事故により死傷した子どもは、

死者数 2人（前年比 ±0人 ±0%）

傷者数 662人（前年比 +1人 0.2%増）

で、死者数は昨年と同数であったが、傷者数は増加した。

全死者に占める割合は2.2パーセントで、0.1ポイント増加し、全傷者に占める割合は5.4パーセントで0.2ポイント減少した。（単位：人・%）



(2) 月別

死者数は7月、10月に各1人、傷者数は8月が79人で最も多く、次いで7月の72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 | | | 1 | | | 2 |
| | 傷者 | 35 | 37 | 55 | 34 | 66 | 60 | 72 | 79 | 49 | 72 | 53 | 50 | 662 |
| 全死者・全傷者に占める割合 | 死者 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 11.1 | 0.0 | 0.0 | 20.0 | 0.0 | 0.0 | 2.2 |
| | 傷者 | 3.6 | 3.7 | 5.9 | 3.9 | 6.8 | 6.7 | 7.1 | 7.1 | 4.7 | 6.1 | 4.9 | 4.3 | 5.4 |

(3) 状態別

傷者は自動車同乗中の380人(57.4%)が最も多く、次いで自転車乗用中が運転者151人(22.8%)、歩行中129人(19.5%)の順となっている。

死者は、小学生の歩行者の2人となっている。

(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 | | | | | | | | 2 | | 2 |
| | 構成率(%) | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 100.0 | 0.0 | 100.0 |
| 傷者 | | 380 | | | | 151 | | 129 | 2 | 662 |
| | 構成率(%) | 57.4 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 22.8 | 0.0 | 19.5 | 0.3 | 100.0 |

(4) 状態別・学齢別

(単位：人)

歩行者の死傷者は、小学1年生が最も多く21人、次いで小学4年生の17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、中学3年生の30人が最も多く、次いで中学2年生の29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 | | 15 | | | | 92 | 0 | 107 |
| | 幼稚園児 | | 12 | | 2 | | 61 | 0 | 75 |
| | 計 | 0 | 27 | 0 | 2 | 0 | 153 | 0 | 182 |
| 小学生 | 1年 | 1 | 20 | | 3 | | 31 | 1 | 54 |
| | 2年 | 1 | 15 | | 5 | | 26 | 1 | 46 |
| | 3年 | | 14 | | 9 | | 22 | 0 | 45 |
| | 4年 | | 17 | | 8 | | 31 | 0 | 56 |
| | 5年 | | 6 | | 12 | | 17 | 0 | 35 |
| | 6年 | | 8 | | 23 | | 34 | 0 | 65 |
| | 計 | 2 | 80 | 0 | 60 | 0 | 161 | 2 | 301 |
| 中学生 | 1年 | | 11 | | 30 | | 27 | 0 | 68 |
| | 2年 | | 5 | | 29 | | 25 | 0 | 59 |
| | 3年 | | 6 | | 30 | | 16 | 0 | 52 |
| | 計 | 0 | 22 | 0 | 89 | 0 | 68 | 0 | 179 |
| 合計 | 2 | 129 | 0 | 151 | 0 | 382 | 2 | 662 | |

(5) 時間別・昼夜別

昼間の死傷者が多く、死者は100.0パーセント、傷者は82.6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181人と最も多く、次いで14～16時、18～20時の順となっている。

(単位：人・%)

| 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 | 1 | | | 2 | 1 |
| | 構成率(%) | 100.0 | 50.0 | 0.0 | 0.0 | 100.0 | 50.0 |
| 傷者 | | 547 | 77 | 115 | 50 | 662 | 127 |
| | 構成率(%) | 82.6 | 11.6 | 17.4 | 7.6 | 100.0 | 19.2 |

(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 | | | | | 1 | | | | 2 |
| | 構成率(%) | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 50.0 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 50.0 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 100 |
| 傷者 | | | | | 74 | 55 | 54 | 72 | 132 | 180 | 78 | 13 | 4 | 662 |
| | 構成率(%) | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 11.2 | 8.3 | 8.2 | 10.9 | 19.9 | 27.2 | 11.8 | 2.0 | 0.6 | 100 |

(6) 学齢別・通行目的別

学齢でみると、幼児、小学生は買い物、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 6.6 パーセント、小学生の 16.8 パーセント、中学生の 38.5 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 | | | |
|---------|----------|--------|-------|--------|-------|--------|-------|--------|-----|--------|-------|-----|
| | | 構成率(%) | | 構成率(%) | | 構成率(%) | | 構成率(%) | | 構成率(%) | | |
| 通学等 | 登 校 | 10 | 5.5 | ① | 21 | 6.9 | 43 | 24.0 | ① | 74 | 11.1 | |
| | 学 業 中 | | 0.0 | | | 0.0 | | 0.0 | | 0 | 0.0 | |
| | 下 校 | 2 | 1.1 | | 30 | 9.9 | 26 | 14.5 | | 58 | 8.7 | |
| 私 用 | 観 光・娯 楽 | 14 | 7.7 | | 20 | 6.6 | 12 | 6.7 | | 46 | 6.9 | |
| | ド ラ イ ブ | 2 | 1.1 | | 11 | 3.6 | 1 | 0.6 | | 14 | 2.1 | |
| | 散 歩 | | 0.0 | | | 0.0 | | 0.0 | | 0 | 0.0 | |
| | 飲 食 | 2 | 1.1 | | 4 | 1.3 | 5 | 2.8 | | 11 | 1.7 | |
| | 買 物 | 59 | 32.4 | | 81 | 26.7 | 22 | 12.3 | | 162 | 24.4 | |
| | 訪 問 | 12 | 6.6 | | 21 | 6.9 | 17 | 9.5 | | 50 | 7.5 | |
| | 帰 省 | 4 | 2.2 | | 3 | 1.0 | 4 | 2.2 | | 11 | 1.7 | |
| | 遊 戯(路 上) | 4 | 2.2 | ① | 13 | 4.3 | | 0.0 | ① | 17 | 2.6 | |
| | 疾 病 徘 徊 | | 0.0 | | | 0.0 | | 1 | 0.6 | | 1 | 0.2 |
| | そ の 他 | 73 | 40.1 | | 99 | 32.7 | 48 | 26.8 | | 220 | 33.1 | |
| 調 査 不 能 | | 0.0 | | | 0.0 | | 0.0 | | 0 | 0.0 | | |
| 合 計 | | 182 | 100.0 | ② | 303 | 100.0 | 179 | 100.0 | ② | 664 | 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

(単位：人・%)

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てる。

学齢と道路形状でみると、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 72 人と多い。

| 形状 | 区分 | 歩行者 | 自転車 | その他 | 合 計 |
|---------|--------|------|------|------|-------|
| 交 差 点 | ① | 58 | 120 | 175 | ① 353 |
| | 構成率(%) | 16.4 | 34.0 | 49.6 | |
| 単 路 | | 54 | 29 | 181 | 264 |
| | 構成率(%) | 20.5 | 11.0 | 68.6 | |
| 駐 車 場 等 | ① | 19 | 2 | 26 | ① 47 |
| | 構成率(%) | 40.4 | 4.3 | 55.3 | |
| 合 計 | ② | 131 | 151 | 382 | ② 664 |
| | 構成率(%) | 19.7 | 22.7 | 57.5 | |

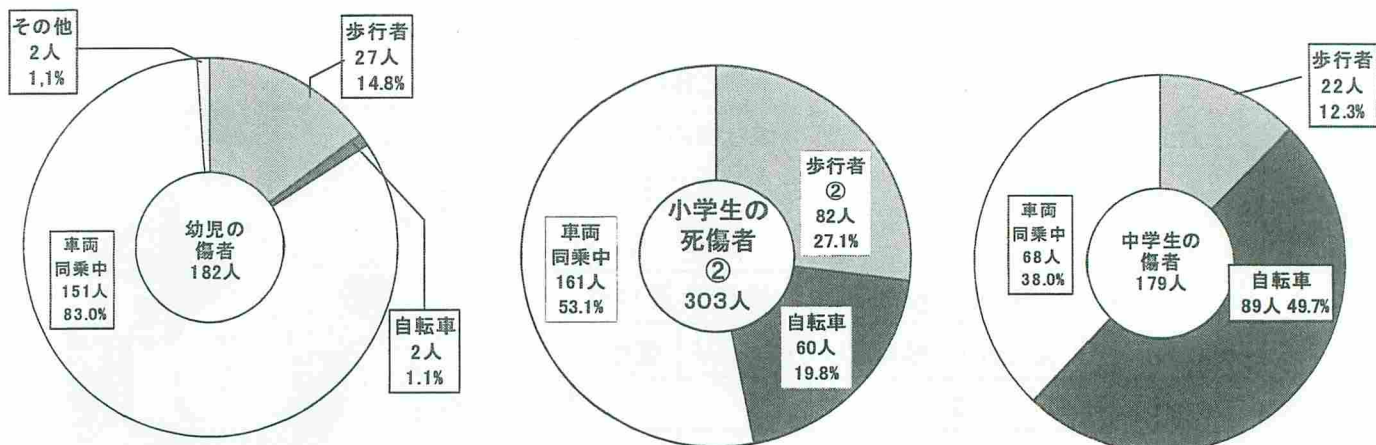
○は死者で内数

(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 | | 5 | | 71 | 76 | 11 | 2 | 68 | 81 | 11 | | 14 | 25 |
| 小 学 生 | ① | 33 | 48 | 78 | ① 159 | 41 | 12 | 75 | 128 | ① | 8 | 8 | ① 16 |
| 中 学 生 | | 20 | 72 | 26 | 118 | 2 | 15 | 38 | 55 | | 2 | 4 | 6 |
| 合 計 | ① | 58 | 120 | 175 | ① 353 | 54 | 29 | 181 | 264 | ① | 19 | 2 | ① 47 |

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 83.0 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。



○は死者で内数

ウ 自宅からの距離

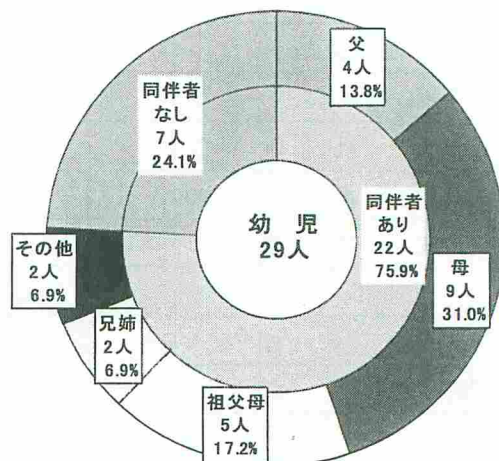
子どもの死傷者で、歩行者、自転車乗用中の事故発生場所から自宅までの距離をみると、歩行者では自宅から1キロメートル以内での事故が 75.6 パーセントを占め、自転車乗車中では自宅から1キロメートル以内での事故が 51.7 パーセントを占めている。 (単位：人・%)

| 区分 距離 | 歩 行 者 | | | | 自 転 車 | | | | 合 計 | |
|----------|---------------|----------------|----------------|---------------|---------------|----------------|----------------|---------------|---------|---------|
| | 幼児 構成率 (%) | 小学生 構成率 (%) | 中学生 構成率 (%) | 小計 構成率 (%) | 幼児 構成率 (%) | 小学生 構成率 (%) | 中学生 構成率 (%) | 小計 構成率 (%) | 構成率 (%) | 構成率 (%) |
| 50m 以下 | 2 7.4 | 12 14.6 | 0.0 | 14 10.7 | 2 100.0 | 1 1.7 | 1 1.1 | 4 2.6 | 18 | 6.4 |
| 100m 以下 | 5 18.5 | 11 13.4 | 2 9.1 | 18 13.7 | 0.0 | 8 13.3 | 1 1.1 | 9 6.0 | 27 | 9.6 |
| 500m 以下 | 1 3.7 | ① 19 23.2 | 4 18.2 | ① 24 18.3 | 0.0 | 17 28.3 | 16 18.0 | 33 21.9 | ① 57 | 20.2 |
| 1km 以下 | 7 25.9 | ① 20 24.4 | 9 40.9 | ① 36 27.5 | 0.0 | 17 28.3 | 15 16.9 | 32 21.2 | ① 68 | 24.1 |
| 2km 以下 | 0.0 | 6 7.3 | 3 13.6 | 9 6.9 | 0.0 | 13 21.7 | 27 30.3 | 40 26.5 | 49 | 17.4 |
| 2km 超過 | 12 44.4 | 14 17.1 | 4 18.2 | 30 22.9 | 0.0 | 4 6.7 | 29 32.6 | 33 21.9 | 63 | 22.3 |
| 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 | 27 100.0 | ② 82 100.0 | 22 100.0 | ② 131 100.0 | 2 100.0 | 60 100.0 | 89 100.0 | 151 100.0 | ② 282 | 100.0 |

エ 幼児の同伴者

幼児が歩行中または自転車乗用中に事故にあった傷者 29 人のうち、75.9 パーセントの 22 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。



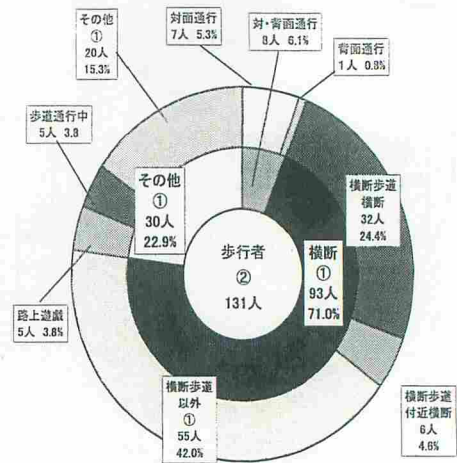
(8) 事故類型

ア 歩行者

状態別では横断中が 93 人と多く歩行者被害の 71.0 パーセントを占め、特に横断歩道以外の場所が 55 人と多く横断中死傷者の 59.1 パーセントを占めている。

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

| 学 齢 | 横断場所 | 横断歩道 | | 横断歩道以外 | |
|-------|------|------|------|--------|------|
| | | 信号あり | 信号なし | 信号あり | 信号なし |
| 幼 児 | | 2 | 2 | | 15 |
| 小 学 生 | | 10 | 12 | ① | 37 |
| 中 学 生 | | 9 | 3 | 1 | 2 |



○は死者で内数

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 101 人で、自転車乗用中の 66.9 パーセントを占め最も多く、次いで左折時 20 人、右折時 15 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 120 人と多く、自転車乗用中傷者の 79.5 パーセントを占めている。
(単位：人・%)

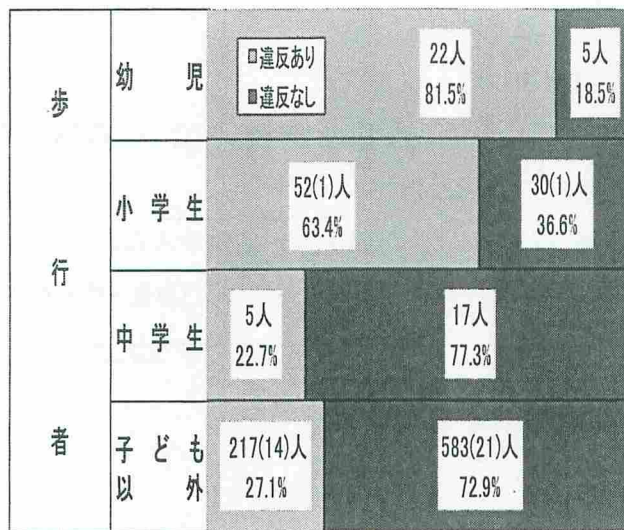
| 事故類型 | 道路形状等 | 交 差 点 | | 計 | その他 | 合 計 | 構成率(%) | 幼 児 | | 小 学 生 | | 中 学 生 | |
|---------|-------------------|-------|-------|-----|-----|------|--------|-----|-----|-------|-----|-------|-----|
| | | 交差点内 | 交差点付近 | | | | | 交差点 | その他 | 交差点 | その他 | 交差点 | その他 |
| 人 対 車 両 | | | | 0 | | 0 | 0.0 | | | | | | |
| 車 両 相 互 | 正 面 衝 突 | | | 0 | 3 | 3 | 2.0 | | | | 3 | | |
| | 追 突 | | | 0 | 1 | 1 | 0.7 | | | | | | 1 |
| | 出 会 い 頭 | 82 | 3 | 85 | 16 | 101 | 66.9 | | 2 | 41 | 5 | 44 | 9 |
| | 追 越・追 抜 | | 1 | 1 | 1 | 2 | 1.3 | | | | | 1 | 1 |
| | 転 回・後 退 時 | | | 0 | 4 | 4 | 2.6 | | | | | | 4 |
| | 進 路 変 更・す れ 違 い 時 | | | 0 | 1 | 1 | 0.7 | | | | | | 1 |
| | 右 折 時 | 13 | | 13 | 2 | 15 | 9.9 | | | 3 | 1 | 10 | 1 |
| 左 折 時 | 20 | | 20 | | 20 | 13.2 | | | 4 | | 16 | | |
| そ の 他 | | 1 | 1 | 3 | 4 | 2.6 | | | | 3 | 1 | | |
| 計 | | 115 | 5 | 120 | 31 | 151 | 100.0 | 0 | 2 | 48 | 12 | 72 | 17 |
| 車 両 単 独 | | | | 0 | | 0 | 0.0 | | | | | | |
| 列 車 | | | | 0 | | 0 | 0.0 | | | | | | |
| 合 計 | | 115 | 5 | 120 | 31 | 151 | 100.0 | 0 | 2 | 48 | 12 | 72 | 17 |

(9) 違反別

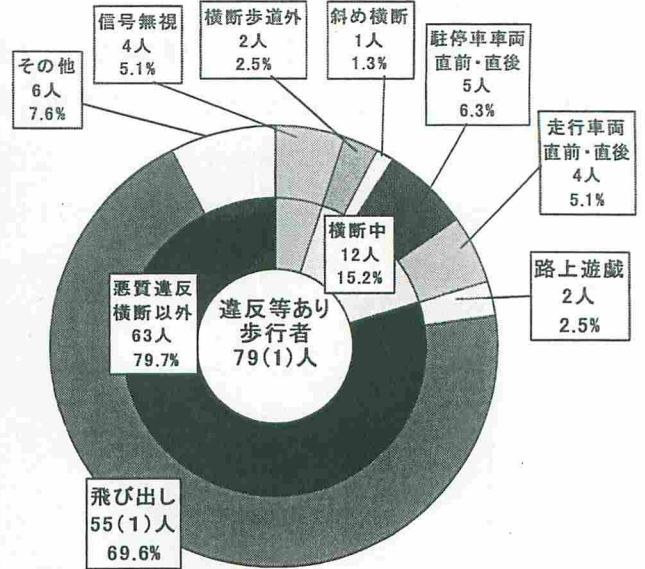
ア 歩行者

歩行者の死傷者 131 人のうち、何らかの違反が認められた者は 79 人で、子どもの歩行中事故の 60.3 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 55 人と最も多く、違反のあった歩行者の 69.6 パーセントを占めている。



○内は死者で内数

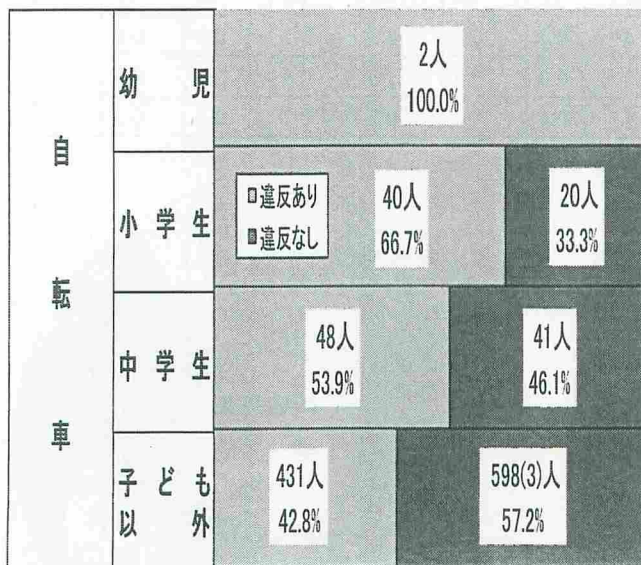


○は死者で内数

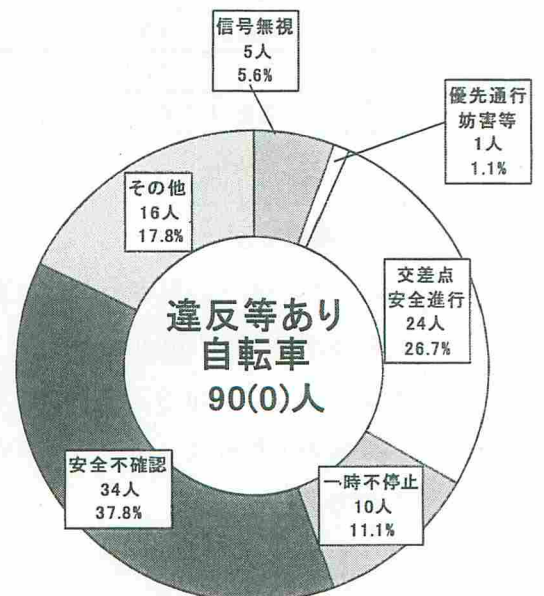
イ 自転車

自転車の死傷者 151 人のうち、何らかの違反が認められたのは 90 人で自転車死傷者の 59.6 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 34 人 (37.8%) で最も多く、次いで交差点安全進行義務違反の 24 人の 26.7 パーセントが続いている。



○は死者で内数



○内は死者で内数

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、

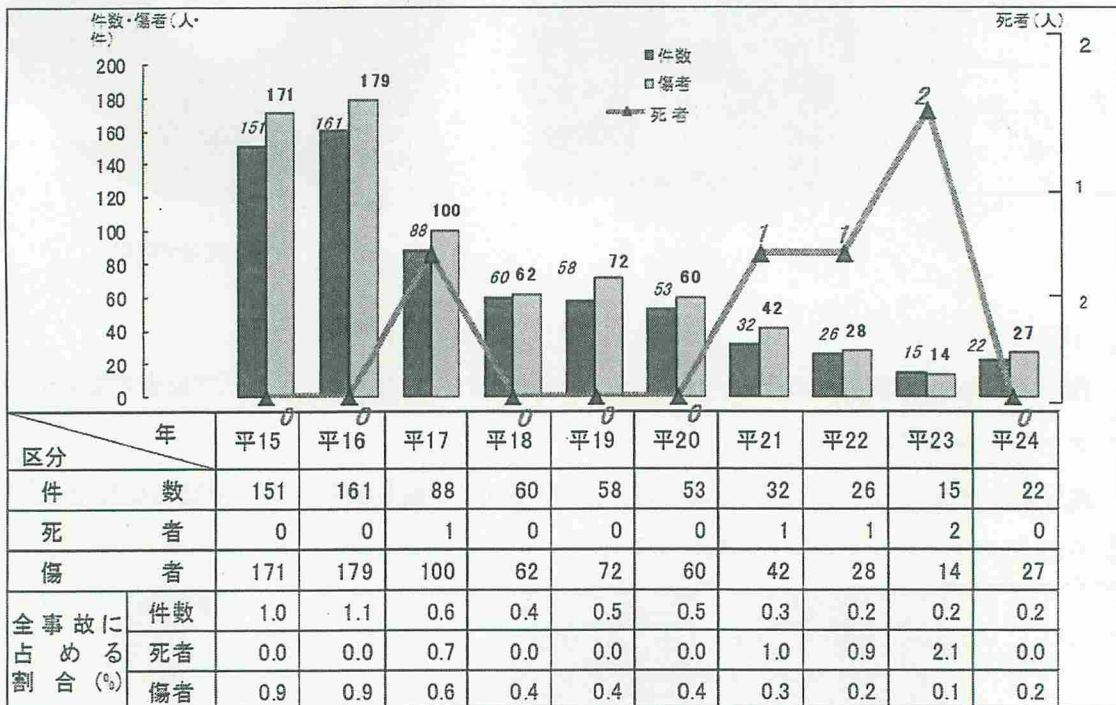
| | | | |
|------|-----|-----------|----------|
| 発生件数 | 22件 | (前年比 +7件 | 46.7%増) |
| 死者数 | 0人 | (前年比 -2人 | 100.0%減) |
| 傷者数 | 27人 | (前年比 +13人 | 92.9%増) |

で、死者数は減少したが、発生件数、傷者数は増加した。

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24年の22件は平成16年と比べると約7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。

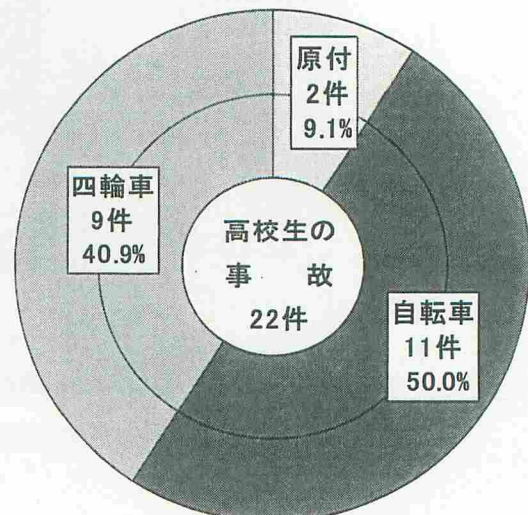
(単位：件・人・%)



イ 当事車種別

高校生が第1当事者となった事故は、自転車が11件で50.0%を占め、次いで、四輪車の9件(40.9%)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 14 件で 63.6%を占め、内容は、動静不注視による事故が4件、次いで安全不確認の3件となっている。

悪質違反による事故は5件で 22.7%を占め、歩行者妨害等、一時不停止の各2件、次いで信号無視の1件となっている。

(単位：件・%)

| 違反 | 区分 | 高校生事故 | | 全事故 | | 違反 | 区分 | 高校生事故 | | 全事故 | |
|---------|--------|---------|------|---------|---------|----------|-----------|---------|-------|---------|------|
| | | 構成率 (%) | | 構成率 (%) | | | | 構成率 (%) | | 構成率 (%) | |
| 悪質違反 | 信号無視 | 1 | 4.5 | 383 | 3.9 | 安全運転義務違反 | 徐行違反 | | 0.0 | 100 | 1.0 |
| | 最高速度 | | 0.0 | 6 | 0.1 | | ハンドル・ブレーキ | 1 | 4.5 | 899 | 9.2 |
| | 通区・追越 | | 0.0 | 117 | 1.2 | | 前方不注意 | 2 | 9.1 | 2,670 | 27.3 |
| | 歩行者妨害等 | 2 | 9.1 | 348 | 3.6 | | 動静不注視 | 4 | 18.2 | 1,564 | 16.0 |
| | 一時不停止 | 2 | 9.1 | 395 | 4.0 | | 安全不確認 | 3 | 13.6 | 2,031 | 20.7 |
| | 酒酔い運転 | | 0.0 | 9 | 0.1 | | 安全速度 | 3 | 13.6 | 171 | 1.7 |
| | 計 | 5 | 22.7 | 1,258 | 12.9 | その他 | 1 | 5 | 103 | 1 | |
| 横断禁止等 | | | 0.0 | 24 | 0.2 | 計 | 14 | 63.6 | 7,438 | 76.0 | |
| 右・左折違反 | | | 0.0 | 41 | 0.4 | その他 | 1 | 4.5 | 106 | 1.1 | |
| 優先通行妨害等 | 1 | 4.5 | 246 | 2.5 | 合計 | 22 | 100.0 | 9,789 | 100.0 | | |
| 交差点安全進行 | 1 | 4.5 | 576 | 5.9 | 無免許(内数) | | | 0.0 | 33 | 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 12.2 ポイント低くなっているが、悪質違反は 22.7 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 22.7% | 14件 63.7% | 3件 13.6% |
| 全事故 | 1,258件 12.9% | 7,438件 75.9% | 1,093件 11.2% |

エ 道路形状別・当事者別

高校生が第1当事者となる事故は、自転車による事故が 11 件と最も多く、次いで自動車の 9 件となっている。

場所的特徴では、交差点の事故が 11 件発生し、50.0 パーセントを占めている。

(単位：件)

| 道路形状 | 当事者 | 交差点 | | その他 | 合計 | カーブ(内数) | |
|------|------|--------|---|-----|----|---------|---|
| | | 付近(内数) | | | | 右 | 左 |
| 自動車 | | 6 | 2 | 3 | 9 | 0 | 0 |
| 二輪車 | 小型二輪 | | | | 0 | | |
| | 軽二輪 | | | | 0 | | |
| | 原付二種 | | | | 0 | | |
| | 原付 | | | 2 | 2 | 1 | |
| | 計 | 0 | 0 | 2 | 2 | 1 | 0 |
| 自転車 | | 5 | 1 | 6 | 11 | 1 | 1 |
| 歩行者 | | | | | 0 | 0 | 0 |
| 合計 | | 11 | 3 | 11 | 22 | 2 | 1 |

(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)

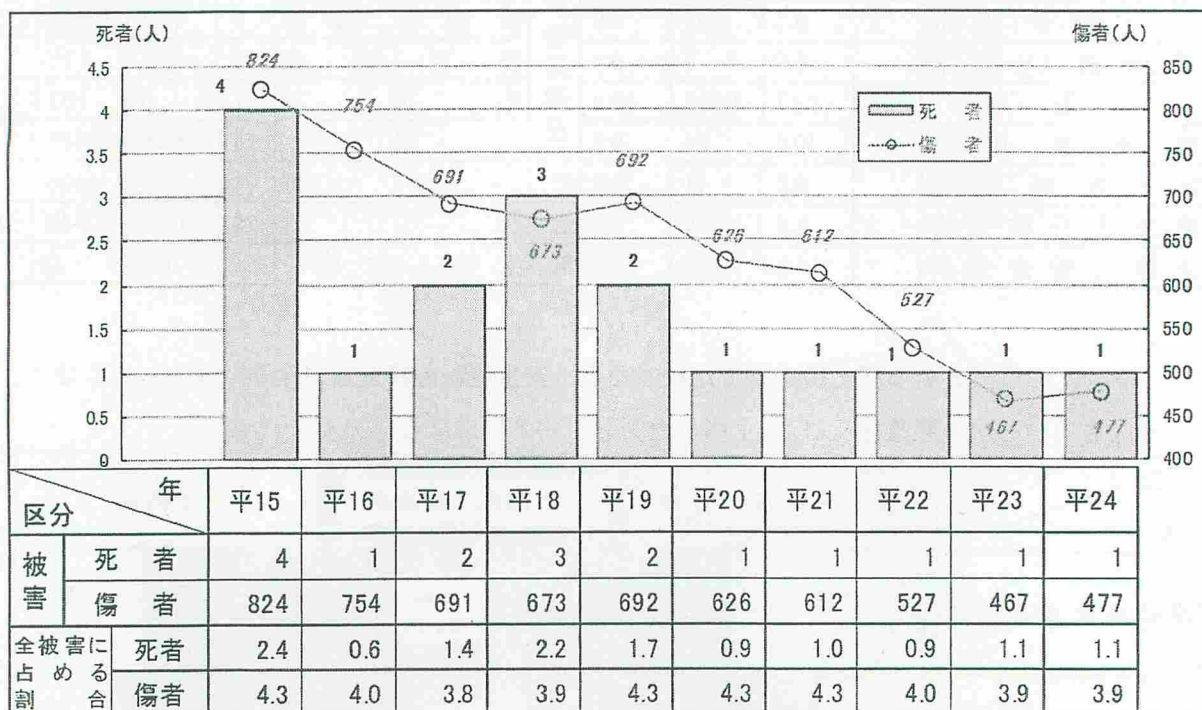
傷者数 477人 (前年比 +10人 2.1%増)

で、死者は前年と同数であったが、傷者数は増加した。

過去10年間の推移をみると、死者が最も多いのは平成15年の4人、最も少ないのは平成16、20、21、22、23、24年の1人となっている。

傷者が最も多いのは平成15年の824人で、最も少ないのは平成23年の467人となっている。

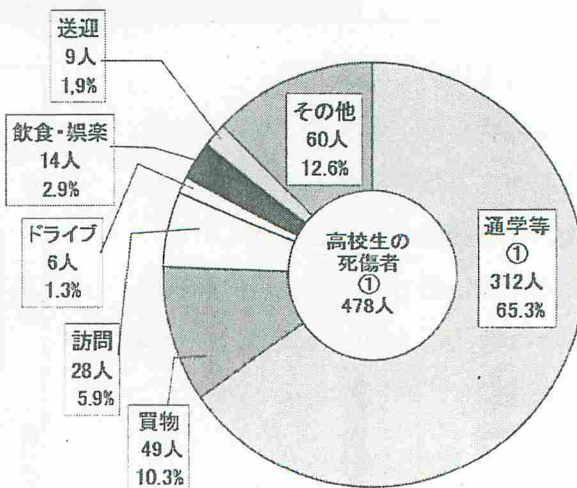
(単位：人・%)



イ 通行目的

通学時の死傷者は312人で高校生死傷者の65.3パーセントを占め最も多く、次いで買い物の49人となっている。

死者は、通学時の1人となっている。

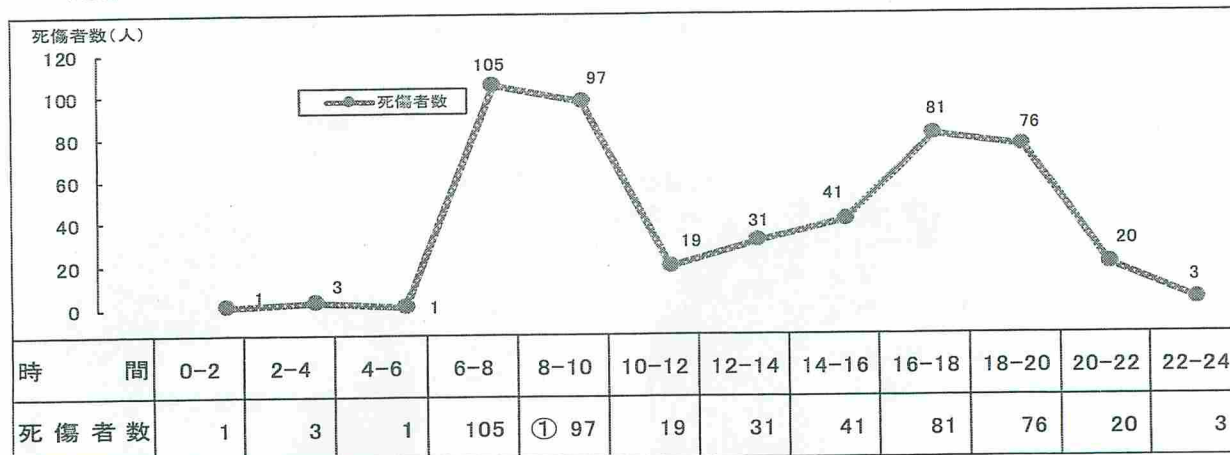


ウ 時間別

死傷者数は、登・下校時間帯、特に6～8時が105人、8～10時が97人、16～18時が81人、18～20時が76人と多く、この時間帯の死傷者は、高校生死傷者の75.1パーセントを占めている。

死者は8～10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。

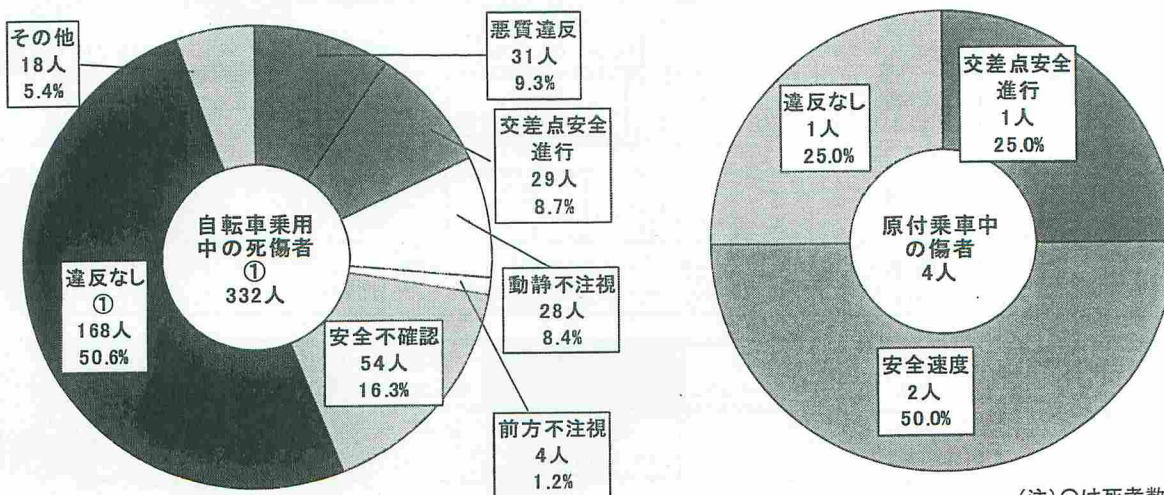
傷者は自転車乗用中が331人と最も多く高校生傷者の69.4パーセントを占め、次いで自動車同乗中の102人(21.4%)、歩行中の33人(6.9%)の順となっている。

(単位：人・%)

| 区分 | 状態 | 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 | 102 | 4 | | 4 | 331 | 33 | | 477 |
| | 構成率(%) | 0.6 | 21.4 | 0.8 | 0.0 | 0.8 | 69.4 | 6.9 | 0.0 | 100.0 |

自転車、原付バイクの違反状況をみると、自転車の49.4%に、原付バイクの75.0%に何らかの違反が認められた。

原付バイクは、安全速度2人、交差点安全進行義務違反1人、自転車は安全不確認54人、悪質違反31人、交差点安全進行29人の順となっている。



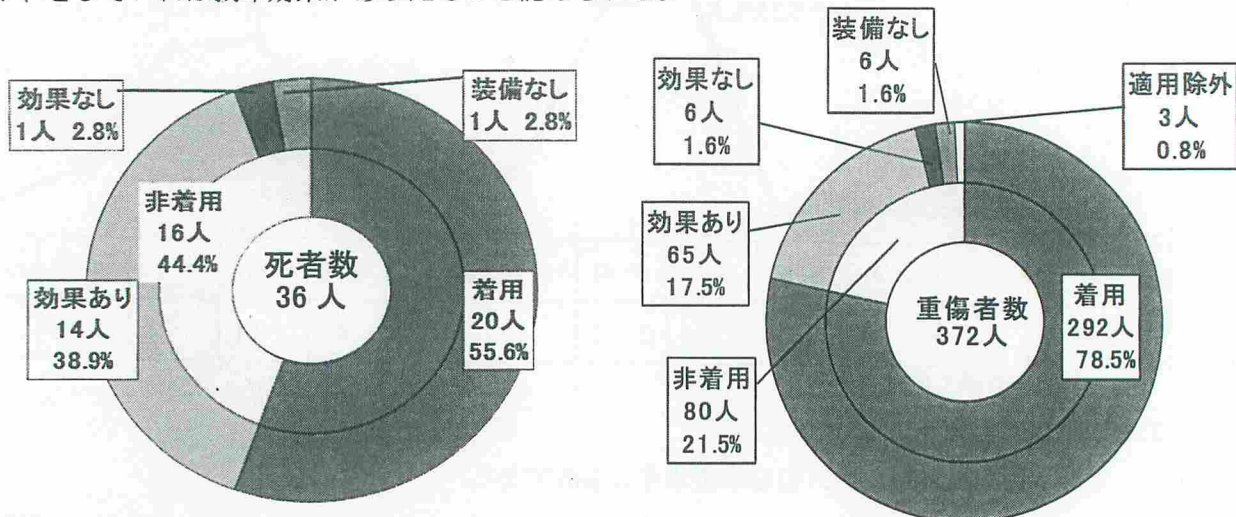
(注) ○は死者数で内数

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みると、非着用者16人中14人(87.5%)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。

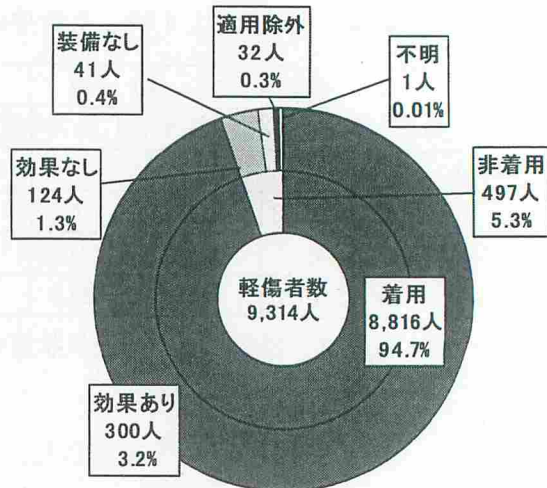


(注) 効果あり……シートベルトを着用していれば、
 損傷部位等から怪我の程度が軽くすんだと予想されるもの
 効果なし……シートベルトを着用していても、損傷部位等から
 怪我の程度に関係なかったと予想されるもの

(2) 座席別着用状況

傷者の着用率は、運転席が98.6パーセント、助手席が96.1パーセント、後部席が55.5パーセントである。

死者の着用率は、運転席が64.0パーセント、助手席が75.0パーセント、後部座席が14.3パーセントと全ての座席での着用率が低い。



| | | | |
|-----|--------------|--------------------|-------------------|
| 運転席 | 死者 25人 | 着用 16人 64.0% | 非着用 9人 36.0% |
| | 傷者 7,426人 | 着用 7,324人 98.6% | 非着用 102人 1.4% |
| 助手席 | 死者 4人 | 着用 3人 75.0% | 非着用 1人 25.0% |
| | 傷者 1,306人 | 着用 1,255人 96.1% | 非着用 51人 3.9% |
| 後部席 | 死者 7人 | 着用 1人 14.3% | 非着用 6人 85.7% |
| | 傷者 954人 | 着用 529人 55.5% | 非着用 424人 44.4% |
| | | | 不明1人 0.1% |

(3) 年齢別

年齢別に死者の着用率をみると、20歳未満が0.0パーセントと最も低く、次いで60～64歳、65～69歳が50.0パーセントと低くなっている。

傷者は40歳代、50歳代が97.2パーセントと最も高く、20歳未満が74.0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 | | | | 2 | | 0.0 | 3 | | 0.0 |
| | 傷 者 | 139 | 133 | 95.7 | 228 | 199 | 87.3 | 348 | 197 | 56.6 | 715 | 529 | 74.0 |
| 20～24歳 | 死 者 | 1 | 1 | 100.0 | | | | | | | 1 | 1 | 100.0 |
| | 傷 者 | 547 | 533 | 97.4 | 108 | 106 | 98.1 | 76 | 44 | 57.9 | 731 | 683 | 93.4 |
| 25～29歳 | 死 者 | | | | | | | | | | | | |
| | 傷 者 | 793 | 778 | 98.1 | 115 | 111 | 96.5 | 69 | 32 | 46.4 | 977 | 921 | 94.3 |
| 30歳代 | 死 者 | 4 | 4 | 100.0 | 1 | 1 | 100.0 | | | | 5 | 5 | 100.0 |
| | 傷 者 | 1,735 | 1,716 | 98.9 | 203 | 199 | 98.0 | 102 | 58 | 56.9 | 2,040 | 1,973 | 96.7 |
| 40歳代 | 死 者 | 7 | 5 | 71.4 | | | | | | | 7 | 5 | 71.4 |
| | 傷 者 | 1,569 | 1,551 | 98.9 | 168 | 166 | 98.8 | 64 | 33 | 51.6 | 1,801 | 1,750 | 97.2 |
| 50歳代 | 死 者 | 1 | 1 | 100.0 | | | | | | | 1 | 1 | 100.0 |
| | 傷 者 | 1,360 | 1,348 | 99.1 | 186 | 183 | 98.4 | 70 | 40 | 57.1 | 1,616 | 1,571 | 97.2 |
| 60～64歳 | 死 者 | 2 | 1 | 50.0 | | | | | | | 2 | 1 | 50.0 |
| | 傷 者 | 627 | 620 | 98.9 | 109 | 107 | 98.2 | 58 | 29 | 50.0 | 794 | 756 | 95.2 |
| 65～69歳 | 死 者 | 2 | 1 | 50.0 | | | | | | | 2 | 1 | 50.0 |
| | 傷 者 | 285 | 281 | 98.6 | 62 | 60 | 96.8 | 46 | 27 | 58.7 | 393 | 368 | 93.6 |
| 70歳以上 | 死 者 | 7 | 3 | 42.9 | 3 | 2 | 66.7 | 5 | 1 | 20.0 | 15 | 6 | 40.0 |
| | 傷 者 | 371 | 364 | 98.1 | 127 | 124 | 97.6 | 121 | 69 | 57.0 | 619 | 557 | 90.0 |
| 合 計 | 死 者 | 25 | 16 | 64.0 | 4 | 3 | 75.0 | 7 | 1 | 14.3 | 36 | 20 | 55.6 |
| | 傷 者 | 7,426 | 7,324 | 98.6 | 1,306 | 1,255 | 96.1 | 954 | 529 | 55.5 | 9,686 | 9,108 | 94.0 |

(4) 時間別

時間別に死者の着用率をみると、16～18時が100.0パーセントと最も高く、14～16時が0.0パーセントと最も低い。

傷者は10～12時が95.5パーセントと最も高く、2～4時が63.2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 | 4 | 3 | 75.0 | | | | | | | 4 | 3 | 75.0 |
| | 傷 者 | 66 | 65 | 98.5 | 20 | 19 | 95.0 | 17 | 8 | 47.1 | 103 | 92 | 89.3 |
| 2～4 | 死 者 | 2 | 1 | 50.0 | | | | 1 | | 0.0 | 3 | 1 | 33.3 |
| | 傷 者 | 55 | 49 | 89.1 | 19 | 16 | 84.2 | 40 | 7 | 17.5 | 114 | 72 | 63.2 |
| 4～6 | 死 者 | 1 | 1 | 100.0 | | | | 1 | | 0.0 | 2 | 1 | 50.0 |
| | 傷 者 | 69 | 65 | 94.2 | 15 | 13 | 86.7 | 12 | 5 | 41.7 | 96 | 83 | 86.5 |
| 6～8 | 死 者 | 5 | 2 | 40.0 | | | | | | | 5 | 2 | 40.0 |
| | 傷 者 | 959 | 953 | 99.4 | 97 | 88 | 90.7 | 89 | 43 | 48.3 | 1,145 | 1,084 | 94.7 |
| 8～10 | 死 者 | 3 | 1 | 33.3 | | | | | | | 3 | 1 | 33.3 |
| | 傷 者 | 1,094 | 1,084 | 99.1 | 131 | 127 | 96.9 | 109 | 62 | 56.9 | 1,334 | 1,273 | 95.4 |
| 10～12 | 死 者 | 2 | 2 | 100.0 | 1 | 1 | 100.0 | 1 | | 0.0 | 4 | 3 | 75.0 |
| | 傷 者 | 963 | 952 | 98.9 | 182 | 180 | 98.9 | 111 | 67 | 60.4 | 1,256 | 1,199 | 95.5 |
| 12～14 | 死 者 | 4 | 4 | 100.0 | 3 | 2 | 66.7 | 4 | 1 | 25.0 | 11 | 7 | 63.6 |
| | 傷 者 | 812 | 801 | 98.6 | 197 | 190 | 96.4 | 119 | 75 | 63.0 | 1,128 | 1,066 | 94.5 |
| 14～16 | 死 者 | 1 | | 0.0 | | | | | | | 1 | 0 | 0.0 |
| | 傷 者 | 869 | 855 | 98.4 | 193 | 187 | 96.9 | 128 | 84 | 65.6 | 1,190 | 1,126 | 94.6 |
| 16～18 | 死 者 | 1 | 1 | 100.0 | | | | | | | 1 | 1 | 100.0 |
| | 傷 者 | 1,168 | 1,158 | 99.1 | 202 | 195 | 96.5 | 156 | 89 | 57.1 | 1,526 | 1,442 | 94.5 |
| 18～20 | 死 者 | 2 | 1 | 50.0 | | | | | | | 2 | 1 | 50.0 |
| | 傷 者 | 915 | 902 | 98.6 | 147 | 143 | 97.3 | 113 | 57 | 50.4 | 1,175 | 1,102 | 93.8 |
| 20～22 | 死 者 | | | | | | | | | | 0 | 0 | 0.0 |
| | 傷 者 | 311 | 301 | 96.8 | 67 | 63 | 94.0 | 35 | 17 | 48.6 | 413 | 381 | 92.3 |
| 22～24 | 死 者 | | | | | | | | | | 0 | 0 | 0.0 |
| | 傷 者 | 145 | 139 | 95.9 | 36 | 34 | 94.4 | 25 | 15 | 60.0 | 206 | 188 | 91.3 |
| 合 計 | 死 者 | 25 | 16 | 64.0 | 4 | 3 | 75.0 | 7 | 1 | 14.3 | 36 | 20 | 55.6 |
| | 傷 者 | 7,426 | 7,324 | 98.6 | 1,306 | 1,255 | 96.1 | 954 | 529 | 55.5 | 9,686 | 9,108 | 94.0 |

(5) 6歳未満のシートベルト・チャイルドシート着用状況

四輪乗車中に死傷した6歳未満の幼児は

死者数 0人 (前年比 ±0人 ±0)

傷者数 142人 (前年比 +48人 51.1%増)

で、死者数は同数だったが、傷者数は増加した。

乗車位置別死傷者数は、助手席が43人(うち死亡0人)、後部座席が99人(うち死亡0人)

となっている。

【助手席】

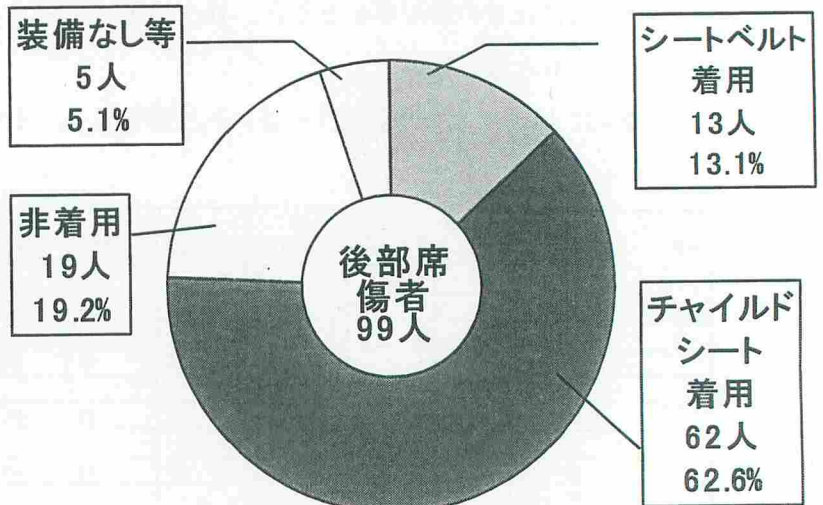
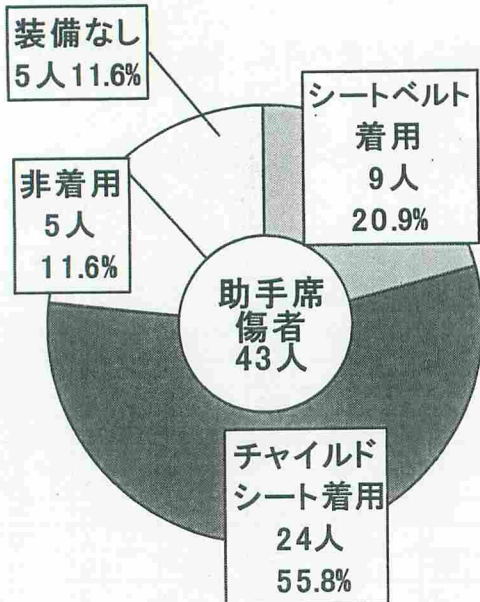
(単位：人)

| 助手席死傷者 | | 死傷者数 | 内死亡 | 内重傷 |
|--------|----------|------|-----|-----|
| 着用の有無等 | | | | |
| 着用 | シートベルト | 9 | | |
| | チャイルドシート | 24 | | |
| | 計 | 33 | 0 | 0 |
| 非着用 | 効果あり | 4 | | |
| | 効果なし | 1 | | |
| | 計 | 5 | 0 | 0 |
| 装備なし等 | | 5 | | |
| 合計 | | 43 | 0 | 0 |

【後部座席】

(単位：人)

| 後部座席死傷者 | | 死傷者数 | 内死亡 | 内重傷 |
|---------|----------|------|-----|-----|
| 着用の有無等 | | | | |
| 着用 | シートベルト | 13 | | |
| | チャイルドシート | 62 | | |
| | 計 | 75 | 0 | 0 |
| 非着用 | 効果あり | 14 | | 1 |
| | 効果なし | 5 | | |
| | 計 | 19 | 0 | 1 |
| 装備なし等 | | 5 | | |
| 合計 | | 99 | 0 | 1 |



非着用のうち

| | |
|------|----|
| 効果あり | 4人 |
| 効果なし | 1人 |

非着用のうち

| | |
|------|-----|
| 効果あり | 14人 |
| 効果なし | 5人 |

助手席乗車中のうち

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

後部座席乗車中のうち

| | |
|----|----|
| 死亡 | 0人 |
| 重傷 | 1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、

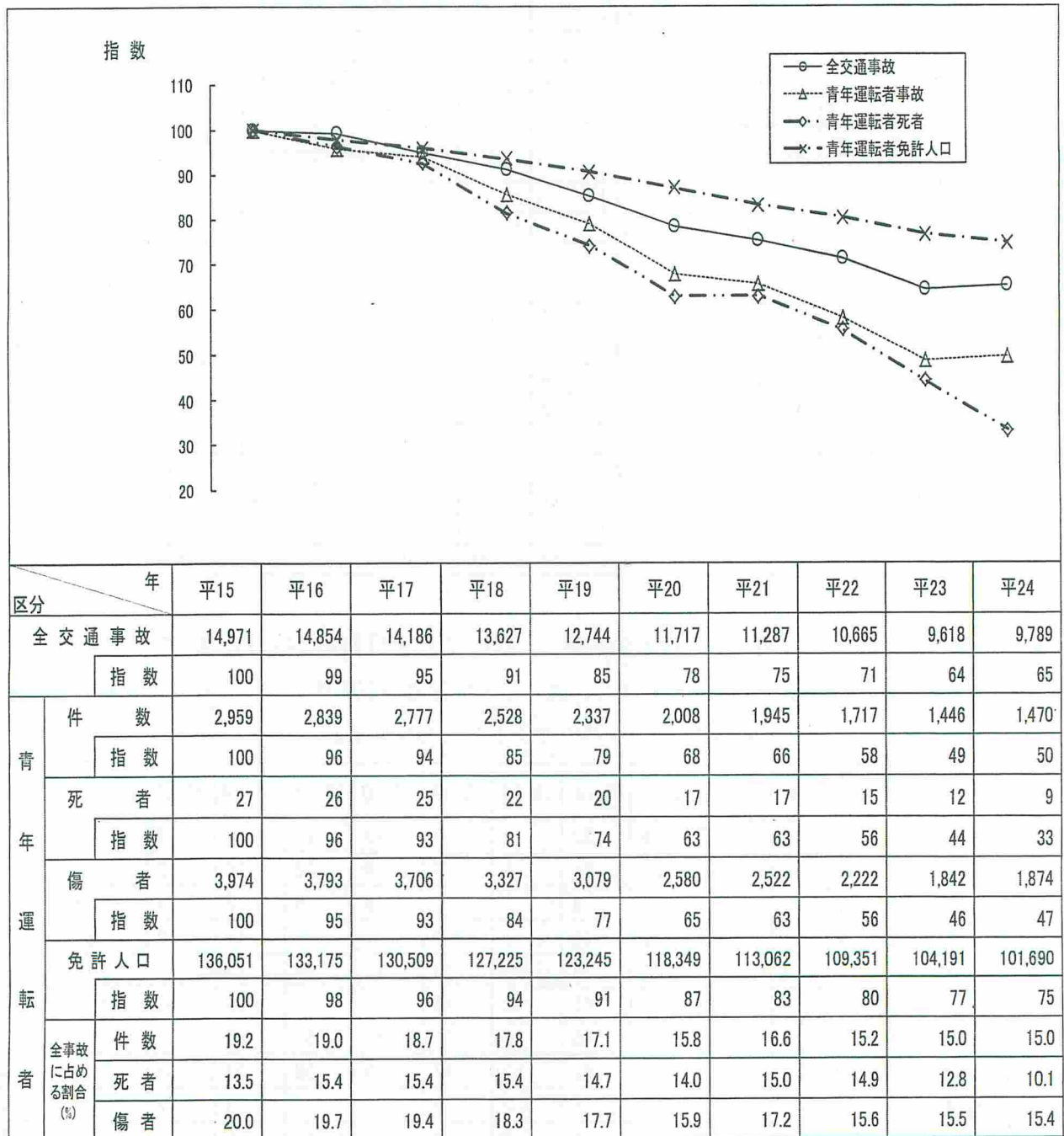
発生件数 1,470件（前年比 +24件 1.7%増）

死者数 9人（前年比 -3人 25.0%減）

傷者数 1,874人（前年比 +32人 17.0%増）

で、死者数は減少したが、発生件数、傷者数は増加した。

全事故に占める割合は、件数が15.0パーセント、死者数10.1パーセント、傷者数15.4パーセントとなっている。
 (単位:件・人・%)



(2) 車種別・違反別

車種別では、普通乗用車が690件で最も多く、青年運転者の46.9パーセントを占めている。

違反別では、前方不注意が488件で最も多く33.2パーセントを占めている。

悪質違反による事故は165件で青年運転者の11.2パーセントを占め、うち信号無視が63件と最も多く、次いで一時不停止の55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 | 乗軽 | 乗大貨等普 | 貨軽 | 貨特 | 殊 | 小 | 二軽 | 二原 | 二原付 | | |
| 悪質違反 | 信号無視 | | 24 | 36 | 1 | 1 | | | | 1 | | | 63 |
| | 最高速度 | | 1 | | | | | | | | | | 1 |
| | 通区・追越 | | 12 | 7 | | 1 | 1 | | 1 | | 1 | | 23 |
| | 歩行者妨害等 | | 14 | 8 | | | | | | 1 | | | 23 |
| | 一時不停止 | | 25 | 24 | 1 | 2 | 1 | | | | 2 | | 55 |
| | 酒酔い運転 | | | | | | | | | | | | 0 |
| 計 | | 0 | 76 | 75 | 2 | 4 | 2 | 0 | 1 | 2 | 3 | 0 | 165 |
| 横断禁止等 | | | | 1 | | | | | | | | | 1 |
| 右折違反 | | | | 2 | | 1 | | | | | | | 3 |
| 左折違反 | | | | | | | | | | | | | 0 |
| 優先通行妨害等 | | | 17 | 11 | | 1 | 1 | | | | 1 | | 31 |
| 交差点安全進行 | | | 25 | 35 | | 3 | | | | | 1 | | 64 |
| 徐行違反 | | | 3 | 3 | | | | | | | 1 | | 7 |
| 過労運転 | | | 2 | 1 | | | | | | | | | 3 |
| 安全運転義務違反 | ハンドル・ブレーキ | | 77 | 73 | 1 | 5 | 5 | | 1 | 1 | 1 | | 164 |
| | 前方不注意 | | 224 | 214 | 3 | 31 | 11 | | 1 | 2 | 2 | | 488 |
| | 動静不注視 | | 134 | 121 | 4 | 11 | 10 | | 1 | 3 | 3 | | 287 |
| | 安全不確認 | | 110 | 95 | 2 | 8 | 4 | | 1 | | | | 220 |
| | 安全速度 | | 14 | 6 | | | 2 | | | | 1 | | 23 |
| | その他 | | 5 | 2 | 1 | | | | | | | | 8 |
| 計 | | 0 | 564 | 511 | 11 | 55 | 32 | 0 | 4 | 6 | 7 | 0 | 1,190 |
| その他 | | | 3 | 1 | | | 1 | | | | 1 | | 6 |
| 合計 | | 0 | 690 | 640 | 13 | 64 | 36 | 0 | 5 | 8 | 14 | 0 | 1,470 |

(3) 時間別・道路別

時間別では、16～18時が255件と最も多く、次いで18～20時の240件となっている。

道路別では、国道の534件と最も多く、次いで市町村道が504件となっており、市町村道と国道を合わせると、青年運転者事故の70.6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 | 5 | 3 | 5 | 14 | 22 | 19 | 17 | 19 | 18 | 19 | |
| 6号 | | | 1 | 1 | 21 | 11 | 5 | 7 | 9 | 28 | 25 | 9 | 2 | 119 |
| 13号 | | | | | 3 | 3 | | | 2 | 5 | 8 | 1 | 2 | 24 |
| 49号 | 2 | | 2 | | 12 | 11 | 7 | 7 | 7 | 18 | 11 | 2 | 2 | 81 |
| 三桁 | 1 | | 2 | 4 | 27 | 18 | 11 | 13 | 13 | 26 | 27 | 12 | 3 | 157 |
| 計 | 8 | | 8 | 10 | 77 | 65 | 42 | 44 | 50 | 95 | 90 | 32 | 13 | 534 |
| 県道 | | 4 | 5 | 4 | 57 | 46 | 29 | 21 | 38 | 60 | 63 | 21 | 15 | 363 |
| 市町村道 | | 7 | 6 | 3 | 67 | 62 | 50 | 47 | 46 | 88 | 74 | 35 | 19 | 504 |
| 高速道 | | | 1 | 2 | 1 | 1 | 2 | 2 | 2 | 1 | 5 | 3 | 2 | 22 |
| その他 | | 4 | 1 | 1 | 4 | 4 | 4 | 4 | 3 | 11 | 8 | 1 | 2 | 47 |
| 合計 | | 23 | 21 | 20 | 206 | 178 | 127 | 118 | 139 | 255 | 240 | 92 | 51 | 1,470 |

(4) 事故類型別

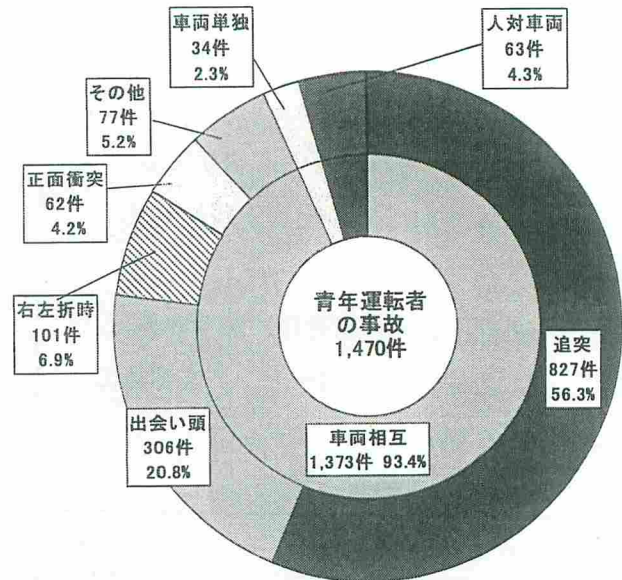
車両相互が1,373件で青年運転者事故の93.4パーセントを占めている。

特に、

追突：827件(56.3%)

出会い頭：306件(20.8%)

が多く、両事故類型を合わせると1,133件で車両相互の77.1パーセントを占めている。

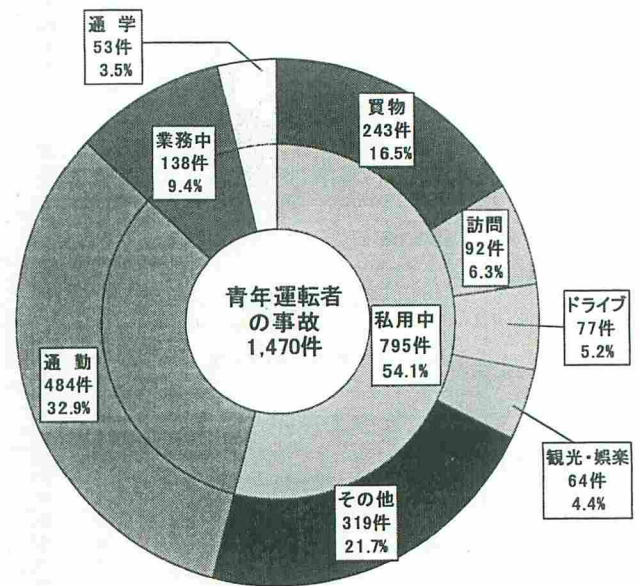


(5) 通行目的別

私用中が795件で青年運転者事故の54.1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412件で私用中事故の51.8パーセントを占めている。

また、通勤時の事故も484件発生しており、青年運転者事故の32.9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1,329件で最も多く、青年運転者事故の90.4パーセントを占めている。

車種別でみると、普通乗用車の速度が他の車種に比べ速くなっている。

(単位：件)

| 速度 | 自動車 | | | | | | | | | | 二輪車 | | | | 合計 |
|-------------|-----|----|-----|-----|----|----|----|----|----|----|-----|----|-----|-------|----|
| | 大乗 | 中乗 | 普乗 | 軽乗 | 大貨 | 中貨 | 普貨 | 軽貨 | 特殊 | 小二 | 軽二 | 二原 | 二原付 | | |
| 停止中 | | | | | | | | 1 | | | | | | 1 | |
| 50 km/h 以下 | | | 620 | 588 | 1 | 9 | 57 | 31 | | 2 | 7 | | 14 | 1,329 | |
| 60 km/h 以下 | | | 39 | 39 | | 2 | 3 | 3 | | 2 | 1 | | | 89 | |
| 70 km/h 以下 | | | 15 | 9 | | | 2 | | | 1 | | | | 27 | |
| 80 km/h 以下 | | | 4 | 2 | | 1 | | 1 | | | | | | 8 | |
| 90 km/h 以下 | | | 3 | | | | | | | | | | | 3 | |
| 100 km/h 以下 | | | 6 | 2 | | | 1 | | | | | | | 9 | |
| 101 km/h 以上 | | | 3 | | | | 1 | | | | | | | 4 | |
| 調査不能 | | | | | | | | | | | | | | 0 | |
| 合計 | 0 | 0 | 690 | 640 | 1 | 12 | 64 | 36 | 0 | 5 | 8 | 0 | 14 | 1,470 | |

(7) 人的原因別

発見の遅れが 948 件と多く、青年運転者による事故の 64.5 パーセントを占めている。

中でも外在的要因（脇見等）が 386 件で、発見の遅れ全体の 40.7 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 | 件死 | 数者 | 1,470 |
| | | 傷 | 者 | 9 |
| | | | | 1,874 |
| 発見の遅れ | | 計 | 件死 | 948 |
| | | | 傷 | 6 |
| | | | | 1,203 |
| 前方不注意 | | 計 | 件死 | 579 |
| | | | 傷 | 5 |
| | | | | 767 |
| 内在的(漫然等) | | 計 | 件死 | 193 |
| | | | 傷 | 4 |
| | | | | 260 |
| 居眠り運転 | | 件死 | 数者 | 9 |
| | | 傷 | 者 | 1 |
| | | | | 16 |
| ラジオ・ステレオを聴いていた | | 件死 | 数者 | 2 |
| | | 傷 | 者 | 2 |
| | | | | 8 |
| 雑談や携帯電話等で話していた | | 件死 | 数者 | 8 |
| | | 傷 | 者 | 8 |
| | | | | 174 |
| その他、考え事等の漫然運転 | | 件死 | 数者 | 3 |
| | | 傷 | 者 | 234 |
| 外在的(脇見等) | | 計 | 件死 | 386 |
| | | | 傷 | 1 |
| | | | | 507 |
| 物を落とした、物を取ろうとした | | 件死 | 数者 | 78 |
| | | 傷 | 者 | 106 |
| | | | | 19 |
| 同乗者、同乗の動物等に脇見 | | 件死 | 数者 | 30 |
| | | 傷 | 者 | 19 |
| | | | | 21 |
| カセットテープ、携帯電話等を操作していた | | 件死 | 数者 | 9 |
| | | 傷 | 者 | 10 |
| | | | | 6 |
| 雑誌、地図帳等を見ていた | | 件死 | 数者 | 9 |
| | | 傷 | 者 | 17 |
| | | | | 20 |
| 道、案内標識等を探して脇見 | | 件死 | 数者 | 74 |
| | | 傷 | 者 | 87 |
| | | | | 47 |
| 風景、地物等に脇見 | | 件死 | 数者 | 60 |
| | | 傷 | 者 | 13 |
| | | | | 18 |
| 他の車、歩行者に脇見 | | 件死 | 数者 | 104 |
| | | 傷 | 者 | 1 |
| | | | | 146 |
| バックミラーやドアミラーを見ていた | | 件死 | 数者 | 369 |
| | | 傷 | 者 | 1 |
| | | | | 436 |
| 安全不確認 | | 計 | 件死 | 177 |
| | | | 傷 | 216 |
| | | | | 192 |
| 安全確認をしなかった | | 件死 | 数者 | 1 |
| | | 傷 | 者 | 220 |
| | | | | |

| 交通事故の人的原因(第1当) | | | | (単位:件・人) |
|--------------------------|--|----|----|----------|
| 判断の誤り等 | | 計 | 件死 | 347 |
| | | | 傷 | 2 |
| | | | | 443 |
| 動静不注意 | | 計 | 件死 | 301 |
| | | | 傷 | 0 |
| | | | | 379 |
| 相手が譲ってくれると思って注視を怠った | | 件死 | 数者 | 11 |
| | | 傷 | 者 | 15 |
| 他の危険を避けようとして注視を怠った | | 件死 | 数者 | 3 |
| | | 傷 | 者 | 4 |
| その他特に具体的危険性がないとして注視を怠った | | 件死 | 数者 | 287 |
| | | 傷 | 者 | 360 |
| 予測不適 | | 計 | 件死 | 26 |
| | | | 傷 | 0 |
| | | | | 42 |
| 運転感覚(速度、車幅、距離等)を誤った | | 件死 | 数者 | 18 |
| | | 傷 | 者 | 32 |
| 相手がルールを守ると思った | | 件死 | 数者 | 1 |
| | | 傷 | 者 | 1 |
| 相手が譲ってくれる、停止してくれると思った | | 件死 | 数者 | 1 |
| | | 傷 | 者 | 2 |
| 他の事故(危険)を避けようと思った | | 件死 | 数者 | |
| | | 傷 | 者 | |
| その他相手の行動予見等の判断を誤った | | 件死 | 数者 | 6 |
| | | 傷 | 者 | 7 |
| 交通環境 | | 計 | 件死 | 20 |
| | | | 傷 | 2 |
| | | | | 22 |
| 道路形状、道路線形に対する認識を誤った | | 件死 | 数者 | 4 |
| | | 傷 | 者 | 1 |
| | | | | 5 |
| 道路環境(路面凍結や霧など)に対する認識を誤った | | 件死 | 数者 | 11 |
| | | 傷 | 者 | 1 |
| | | | | 12 |
| 交通規制に対する認識を誤った | | 件死 | 数者 | 4 |
| | | 傷 | 者 | 4 |
| 交通安全施設に対する認識を誤った | | 件死 | 数者 | |
| | | 傷 | 者 | |
| 障害物等に対する認識を誤った | | 件死 | 数者 | |
| | | 傷 | 者 | |
| その他の交通環境に対する認識を誤った | | 件死 | 数者 | 1 |
| | | 傷 | 者 | 1 |
| 操作上の誤り(操作不適) | | 計 | 件死 | 175 |
| | | | 傷 | 1 |
| | | | | 228 |
| ブレーキとアクセルの踏み違い | | 件死 | 数者 | 19 |
| | | 傷 | 者 | 25 |
| ブレーキの踏みが弱い、踏み遅れ | | 件死 | 数者 | 63 |
| | | 傷 | 者 | 76 |
| 急ブレーキをかけた | | 件死 | 数者 | 37 |
| | | 傷 | 者 | 53 |
| エンジン・ブレーキを使用しなかった | | 件死 | 数者 | 3 |
| | | 傷 | 者 | 4 |
| ハンドルの操作不適 | | 件死 | 数者 | 22 |
| | | 傷 | 者 | 1 |
| | | | | 30 |
| ギヤの入れ違い | | 件死 | 数者 | 1 |
| | | 傷 | 者 | 1 |
| ブレーキをかけながらハンドル操作 | | 件死 | 数者 | 2 |
| | | 傷 | 者 | 3 |
| オートスピードコントロール装置等の操作不適 | | 件死 | 数者 | |
| | | 傷 | 者 | |
| | | | | 28 |
| その他の操作不適 | | 件死 | 数者 | |
| | | 傷 | 者 | |
| | | | | 36 |
| 調 査 不 能 | | | | 件死 |
| | | | | 数者 |
| | | | | 者 |

8 高齢者の事故 (65 歳以上)

(1) 高齢運転者による事故

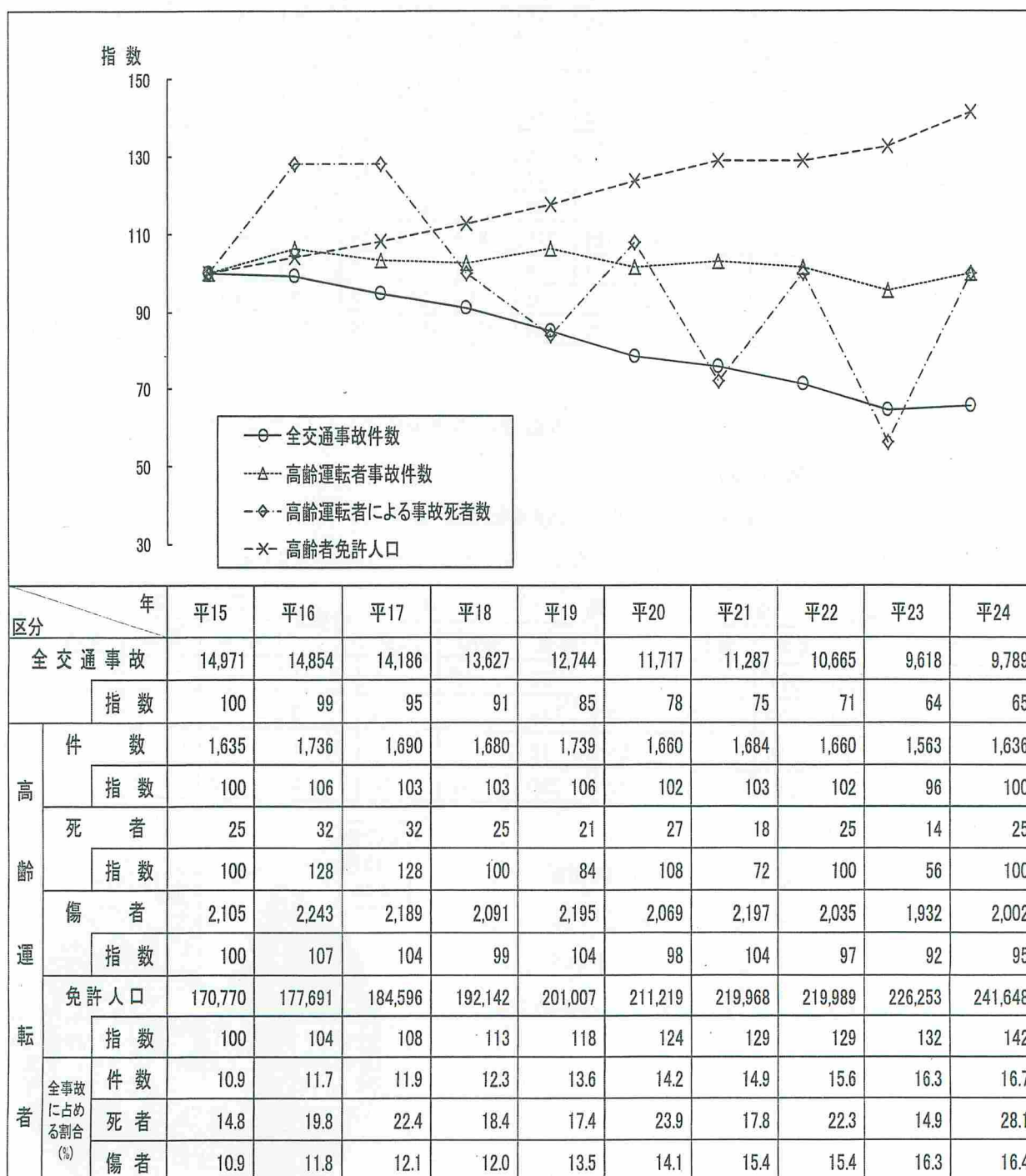
ア 概況

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 | 1,636 件 | (前年比 | +73 件 | 4.7%増) |
| 死者数 | 25 人 | (前年比 | +11 人 | 78.6%増) |
| 傷者数 | 2,002 人 | (前年比 | +70 人 | 3.6%増) |

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15 | 平16 | 平17 | 平18 | 平19 | 平20 | 平21 | 平22 | 平23 | 平24 |
|-----------------------|---------------|---------|---------|---------|---------|---------|---------|---------|---------|---------|---------|-------|
| | | 全交通事故 | 件数 | 14,971 | 14,854 | 14,186 | 13,627 | 12,744 | 11,717 | 11,287 | 10,665 | 9,618 |
| | 指数 | 100 | 99 | 95 | 91 | 85 | 78 | 75 | 71 | 64 | 65 | |
| 高 齢 運 転 者 | 件数 | 1,635 | 1,736 | 1,690 | 1,680 | 1,739 | 1,660 | 1,684 | 1,660 | 1,563 | 1,636 | |
| | 指数 | 100 | 106 | 103 | 103 | 106 | 102 | 103 | 102 | 96 | 100 | |
| | 死者 | 25 | 32 | 32 | 25 | 21 | 27 | 18 | 25 | 14 | 25 | |
| | 指数 | 100 | 128 | 128 | 100 | 84 | 108 | 72 | 100 | 56 | 100 | |
| | 傷者 | 2,105 | 2,243 | 2,189 | 2,091 | 2,195 | 2,069 | 2,197 | 2,035 | 1,932 | 2,002 | |
| | 指数 | 100 | 107 | 104 | 99 | 104 | 98 | 104 | 97 | 92 | 95 | |
| 者 | 免許人口 | 170,770 | 177,691 | 184,596 | 192,142 | 201,007 | 211,219 | 219,968 | 219,989 | 226,253 | 241,648 | |
| | 指数 | 100 | 104 | 108 | 113 | 118 | 124 | 129 | 129 | 132 | 142 | |
| | 全事故に占める割合 (%) | 件数 | 10.9 | 11.7 | 11.9 | 12.3 | 13.6 | 14.2 | 14.9 | 15.6 | 16.3 | 16.7 |
| | 死者 | 14.8 | 19.8 | 22.4 | 18.4 | 17.4 | 23.9 | 17.8 | 22.3 | 14.9 | 28.1 | |
| | 傷者 | 10.9 | 11.8 | 12.1 | 12.0 | 13.5 | 14.1 | 15.4 | 15.4 | 16.3 | 16.4 | |

イ 時間別・道路別

時間別では10～12時が339件と最も多く、次いで14～16時の291件、8～10時の270件の順となっている。

8時～18時までの発生は1,381件と高齢運転者事故の84.4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、1,110件と高齢運転者事故の67.8パーセントを占めている。 (単位：件)

| 区分 | 時間 | 時間 | | | | | | | | | | | 合計 | 昼間 | 夜間 | |
|------|------|-----|-----|-----|-----|------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|----|-------|-------|-------|
| | | 0-2 | 2-4 | 4-6 | 6-8 | 8-10 | 10-12 | 12-14 | 14-16 | 16-18 | 18-20 | 20-22 | | | | 22-24 |
| 国道 | 4号 | | 3 | | 4 | 11 | 22 | 16 | 13 | 12 | 11 | 2 | | 94 | 73 | 21 |
| | 6号 | | | 1 | 3 | 15 | 17 | 14 | 12 | 8 | 2 | 1 | | 73 | 65 | 8 |
| | 13号 | | 1 | | 2 | 1 | 3 | 3 | 3 | 3 | 4 | | | 20 | 14 | 6 |
| | 49号 | | | | 5 | 7 | 7 | 8 | 10 | 11 | 3 | | | 51 | 43 | 8 |
| | 三桁 | | | | 9 | 22 | 34 | 23 | 35 | 22 | 11 | 2 | | 158 | 139 | 19 |
| 道 | 計 | 0 | 4 | 1 | 23 | 56 | 83 | 64 | 73 | 56 | 31 | 5 | 0 | 396 | 334 | 62 |
| 生活道路 | 県道 | 2 | | | 32 | 79 | 67 | 54 | 65 | 63 | 35 | 7 | 1 | 405 | 342 | 63 |
| | 市町村道 | 2 | | 3 | 37 | 116 | 151 | 107 | 125 | 111 | 38 | 11 | 4 | 705 | 624 | 81 |
| 生活道路 | 計 | 4 | 0 | 3 | 69 | 195 | 218 | 161 | 190 | 174 | 73 | 18 | 5 | 1,110 | 966 | 144 |
| 高速道 | | 1 | | 1 | | 1 | 6 | 1 | | 2 | 3 | | | 15 | 8 | 7 |
| その他 | | | 2 | | 3 | 18 | 32 | 11 | 28 | 12 | 6 | 2 | 1 | 115 | 101 | 14 |
| 合計 | | 5 | 6 | 5 | 95 | 270 | 339 | 237 | 291 | 244 | 113 | 25 | 6 | 1,636 | 1,409 | 227 |

ウ 車種別

車種別では普通乗用車が878件で、高齢運転者事故の53.7パーセントを占め、次いで軽乗用の342件、軽貨物の290件と続いている。

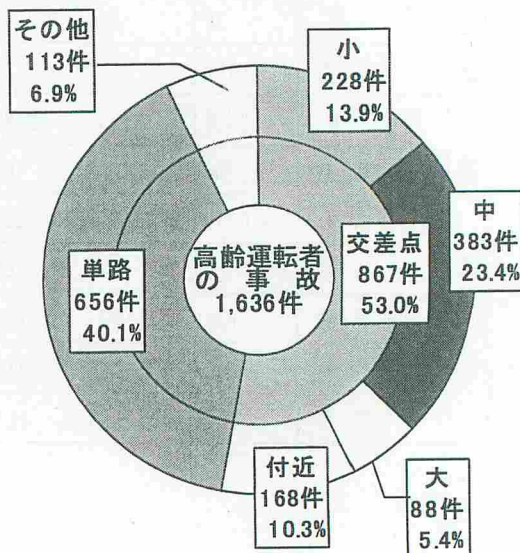
また、二輪車による事故は34件で高齢運転者事故の2.1パーセントを占め、全運転者事故における二輪車事故の占める割合である1.1パーセントを上回っている。 (単位：件)

| 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 | | 321 | 31 | 114 | 69 | 16 | 6 | 1 | | | 4 | 562 |
| 70歳代 | | 409 | 20 | 174 | 146 | 3 | 4 | 3 | | 1 | 17 | 777 |
| 80歳以上 | | 148 | 7 | 54 | 75 | | | 1 | | 1 | 11 | 297 |
| 合計 | | 878 | 58 | 342 | 290 | 19 | 10 | 5 | 0 | 2 | 32 | 1,636 |

エ 道路形状別

交差点での事故は867件で、高齢運転者事故の53.0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70.5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418件と最も多く、高齢運転者事故の25.6パーセントを占め、次いで前方不注意335件の順となっている。

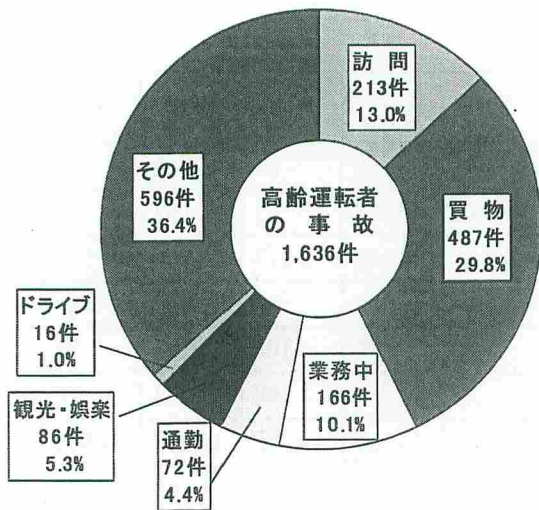
悪質違反は286件で高齢運転者事故の17.5パーセントを占め、うち一時不停止が97件と最も多く、次いで歩行者妨害等の83件の順となっている。

高齢運転者の悪質違反による事故の占める割合は17.5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12.9パーセントと比較すると4.6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 視 | 安 全 不 確 認 | 安 全 速 度 | | | | そ の 他 |
| 件 数 | 82 | 0 | 22 | 83 | 97 | 2 | 286 | 4 | 7 | 2 | 68 | 100 | 9 | 158 | 335 | 193 | 418 | 13 | 32 | 1,149 | 11 | 1,636 |
| 構成率(%) | 5.0 | 0.0 | 1.3 | 5.1 | 5.9 | 0.1 | 17.5 | 0.2 | 0.4 | 0.1 | 4.2 | 6.1 | 0.6 | 9.7 | 20.5 | 11.8 | 25.6 | 0.8 | 2.0 | 70.2 | 0.7 | 100.0 |

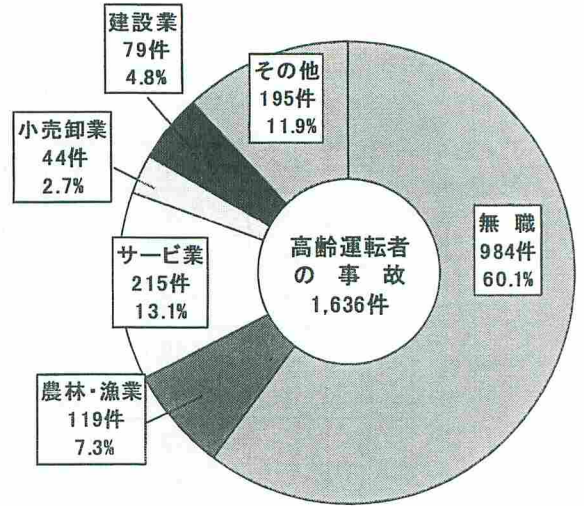
カ 通行目的別

買物が487件と多く、高齢運転者事故の29.8パーセントを占めている。



キ 職業別

無職が984件と最も多く、高齢運転者の60.1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 | | | 合 計 |
|--------|---------|---------|---------|-----------|
| | 25歳未満 | 25～64歳 | 65歳以上 | |
| 免許人口 | 101,690 | 962,074 | 241,648 | 1,305,412 |
| 構成率(%) | 7.8 | 73.7 | 18.5 | 100 |
| 件 数 | 1,470 | 6,683 | 1,636 | 9,789 |
| 構成率(%) | 15.0 | 68.3 | 16.7 | 100 |
| 死 者 | 9 | 55 | 25 | 89 |
| 構成率(%) | 10.1 | 61.8 | 28.1 | 100 |
| 傷 者 | 1,874 | 8,312 | 2,002 | 12,188 |
| 構成率(%) | 15.4 | 68.2 | 16.4 | 100 |

(免許人口は平成24年12月末現在)

(2) 高齢者の死傷者

ア 概況

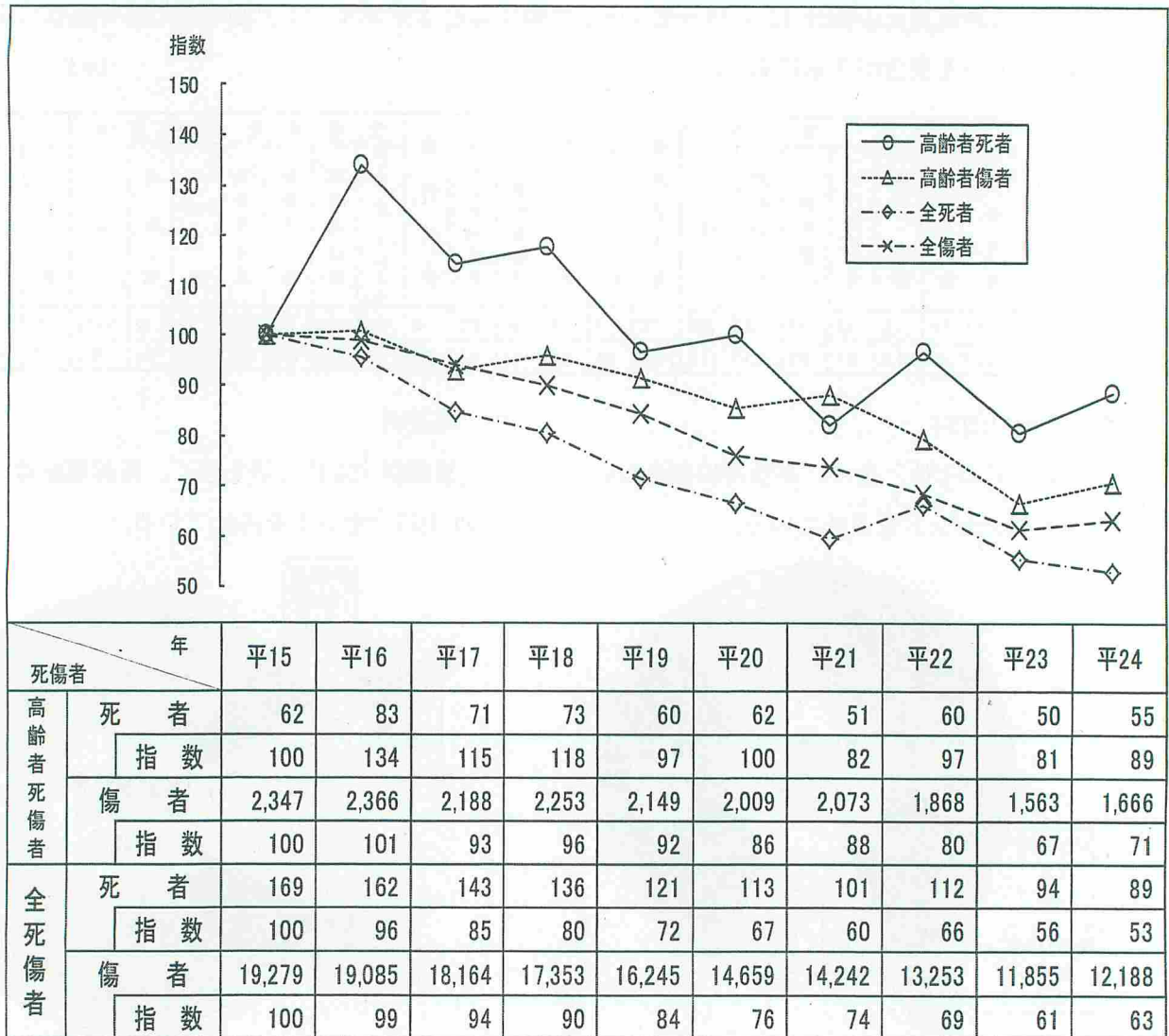
交通事故で死傷した高齢者は、

死者数 55人 (前年比 +5人 10.0%増)

傷者数 1,666人 (前年比 +103人 6.6%増)

で、死者数、傷者数とも増加した。

(単位：人)



イ 道路別

生活道路での死傷者が多く、死者は32名で高齢者死者の58.2パーセント、傷者は1,073人で高齢者傷者の64.4パーセントを占めている。

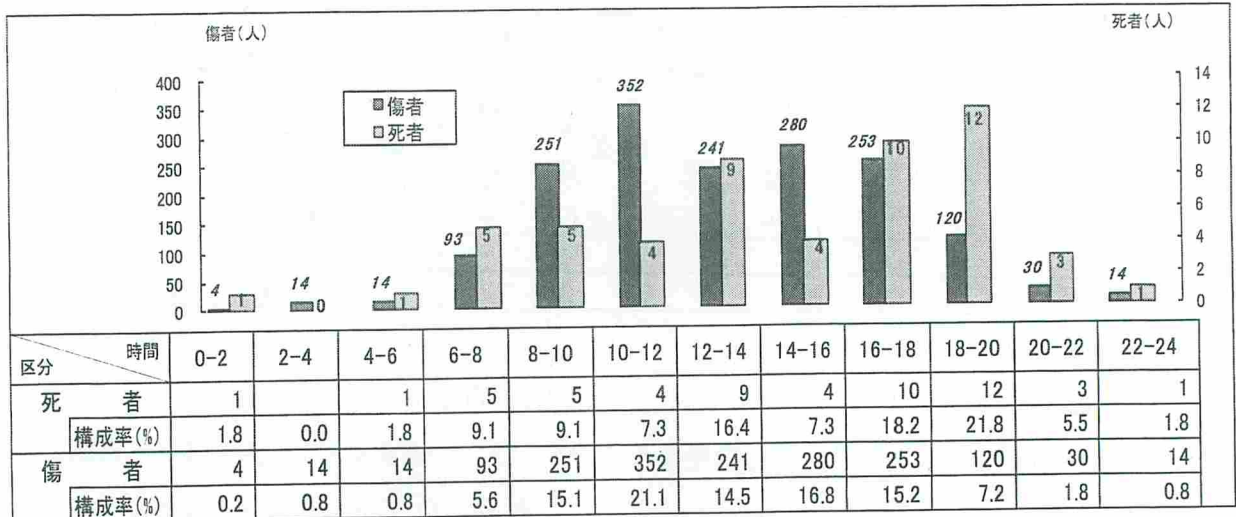
(単位：人・%)

| 区分 | 道路 | 国 道 | | | | | 計 | 生活道路 | | | 高 速 | そ の 他 | 合 計 |
|-----|--------|-----|------|------|------|------|------|------|---------|-------|-----|-------|-------|
| | | 4 号 | 6 号 | 13 号 | 49 号 | 三 桁 | | 県 道 | 市 町 村 道 | 計 | | | |
| 死 者 | | 1 | 1 | 1 | 1 | 18 | 22 | 13 | 19 | 32 | 1 | | 55 |
| | 構成率(%) | 1.8 | 99.0 | 1.8 | 1.8 | 32.7 | 40.0 | 23.6 | 34.5 | 58.2 | 1.8 | 0.0 | 100.0 |
| 傷 者 | | 79 | 92 | 26 | 63 | 194 | 454 | 395 | 678 | 1,073 | 27 | 112 | 1,666 |
| | 構成率(%) | 4.7 | 5.5 | 1.6 | 3.8 | 11.6 | 27.3 | 23.7 | 40.7 | 64.4 | 1.6 | 6.7 | 100.0 |

ウ 時間別

死者は18～20時の12人が最も多く、高齢者死者の21.8パーセントを占め、次いで16～18時の10人、12～14時の9人の順となっている。

傷者は10～12時の352人が最も多く、高齢者傷者の21.1パーセントを占め、次いで14～16時の280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、29人と高齢死者の52.7パーセントを占め、次いで四輪運転の9人、四輪同乗の8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 | 年 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 | | 2 | 53 | 13 | 161 | 14 | 94 | 29 | 308 |
| 自 転 車 | | | 57 | 2 | 104 | 1 | 71 | 3 | 232 |
| 原 付 | | | 18 | 2 | 49 | 3 | 27 | 5 | 94 |
| 自 二 | | | 2 | | 6 | 1 | 5 | 1 | 13 |
| 四 輪 運 転 | | 2 | 285 | 4 | 319 | 3 | 52 | 9 | 656 |
| 四 輪 同 乗 | | | 108 | 6 | 178 | 2 | 70 | 8 | 356 |
| そ の 他 | | | 2 | | 3 | | 2 | 0 | 7 |
| 合 計 | | 4 | 525 | 27 | 820 | 24 | 321 | 55 | 1,666 |

オ 違反別

(7) 歩行者

死者のうち何らかの違反があったのは10人で34.5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76人で24.7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 | 駐車車両 | 走行車両 | | | | | 横止断場禁所 |
| 死者 | | 0 | 1 | | | 1 | | 1 | 7 | 19 | 29 |
| 傷者 | 3 | 7 | 30 | 1 | 3 | 13 | | 2 | 17 | 232 | 308 |

(イ) 自転車

死者の違反については、交差点安全進行義務違反、安全不確認の各1件となっている。

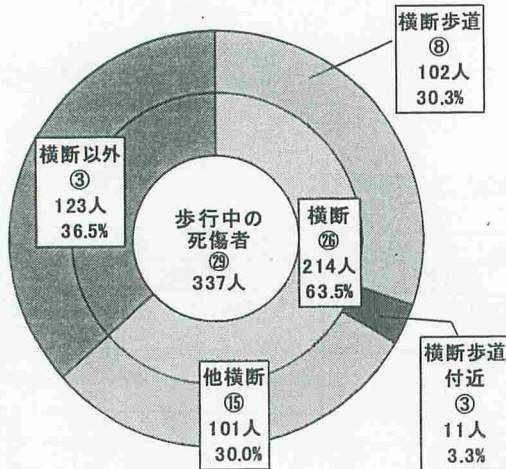
傷者のうち、何らかの違反があったのは98人で42.2パーセントを占め、うち安全不確認が29人と最も多い。(単位：人)

| 違反 区分 | 違反あり | | | | | | | | | 違反なし | 合計 |
|----------|------|------|-------|--------|--------|-------|-----|-------|-----|------|-----|
| | 信号無視 | 右側通行 | 横断等禁止 | 優妨先通行害 | 交安全進点行 | 一時不停止 | 酒酔い | 安不確全認 | その他 | | |
| 死者 | | | | | 1 | | | 1 | | 1 | 3 |
| 傷者 | 7 | 2 | | 2 | 22 | 9 | | 29 | 27 | 134 | 232 |

カ 事故類型別

(7) 歩行者

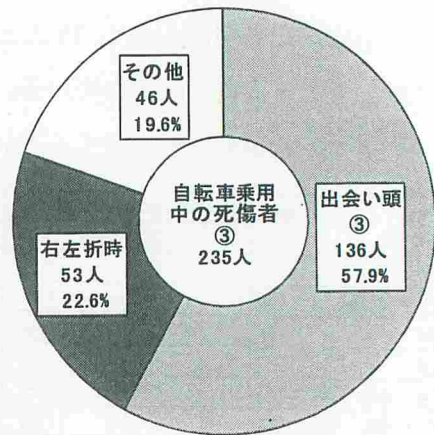
横断中が214人と多く、歩行中死傷者の63.5パーセントを占めている。



*1 ○は死者で内数
*2 人对車両事故以外の事故による歩行者の負傷者を除く

(イ) 自転車

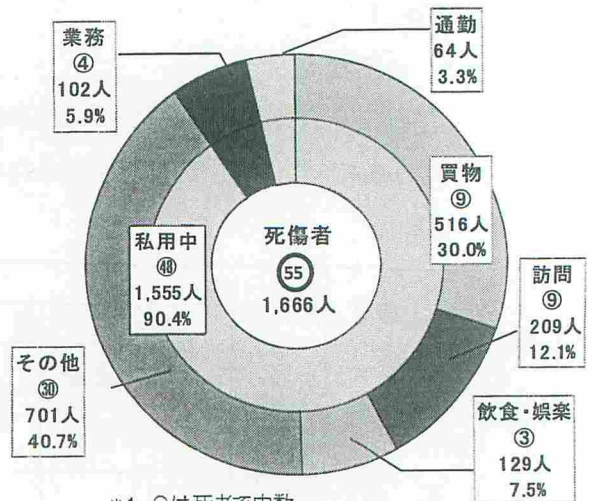
出会い頭事故が136人と多く、自転車事故死傷者の57.9パーセントを占めている。



* ○は死者で内数

キ 通行目的別

買物が516人と最も多く、高齢者死傷者全体の30.0パーセントを占め、次いで訪問、飲食・娯楽と続いている。



*1 ○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

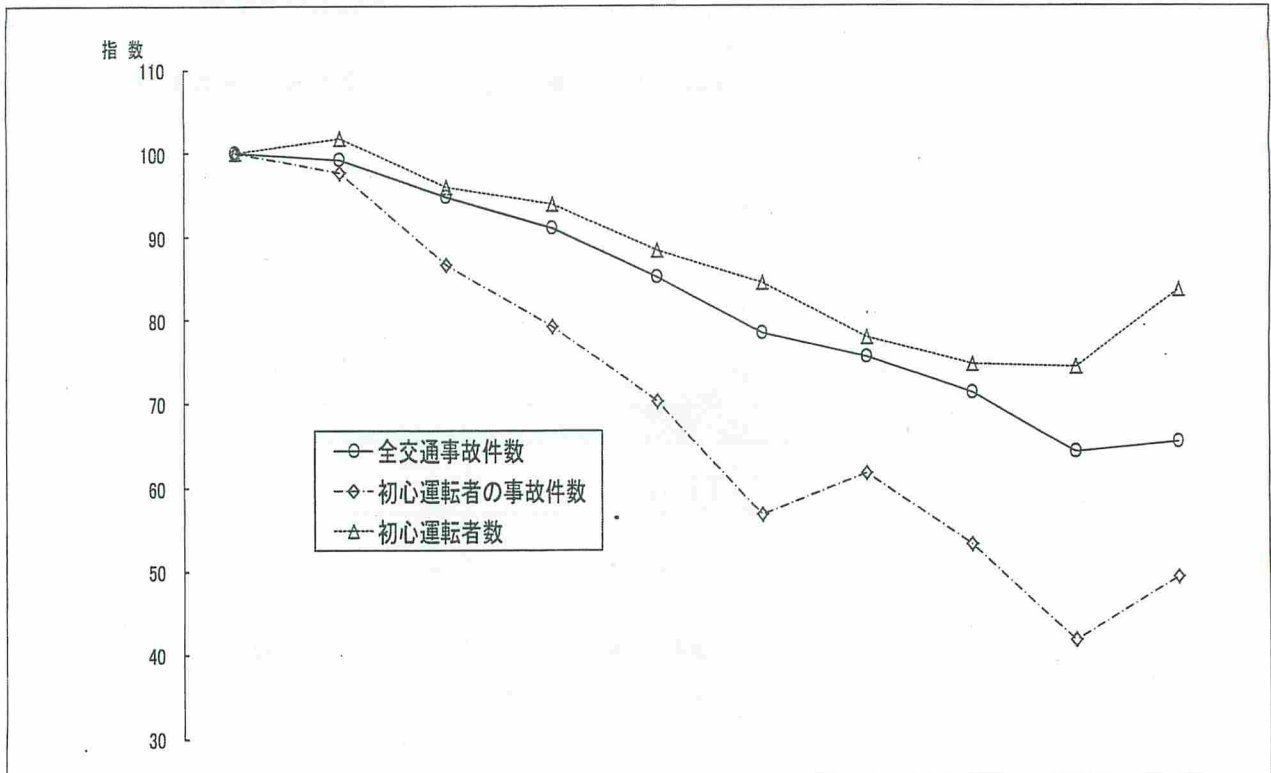
初心運転者が第1当事者となった事故は、

| | | | | |
|-----|------|------|------|---------|
| 発生件 | 418件 | (前年比 | +65件 | 18.4%増) |
| 死者数 | 5人 | (前年比 | -1人 | 16.7%減) |
| 傷者数 | 534人 | (前年比 | +74人 | 16.1%増) |

で、死者数は減少したが、発生件数、傷者数は増加した。

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・%)

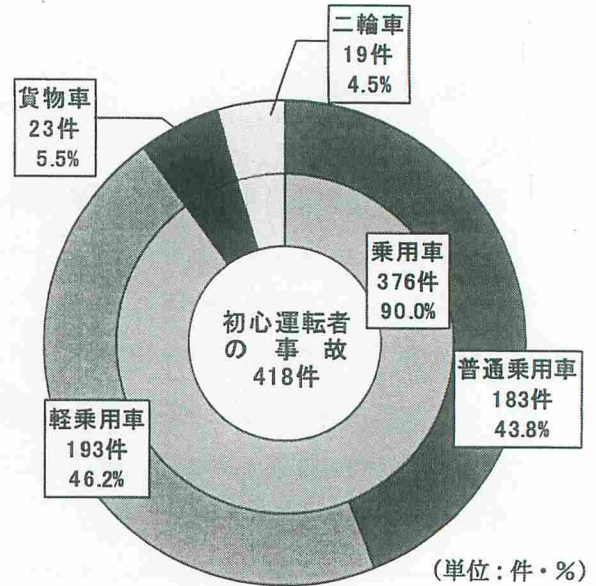


| 区分 | 年 | 平15 | 平16 | 平17 | 平18 | 平19 | 平20 | 平21 | 平22 | 平23 | 平24 |
|-----------|----|-----------|-----------|-----------|-----------|-----------|-----------|-----------|-----------|-----------|-----------|
| 全交通事故 | 件数 | 14,971 | 14,854 | 14,186 | 13,627 | 12,744 | 11,717 | 11,287 | 10,665 | 9,618 | 9,789 |
| | 指数 | 100 | 99 | 95 | 91 | 85 | 78 | 75 | 71 | 64 | 65 |
| 初心運転者事故 | 件数 | 847 | 828 | 734 | 670 | 595 | 480 | 522 | 450 | 353 | 418 |
| | 指数 | 100 | 98 | 87 | 79 | 70 | 57 | 62 | 53 | 42 | 49 |
| | 死者 | 5 | 7 | 8 | 8 | 9 | 7 | 2 | 5 | 6 | 5 |
| | 指数 | 100 | 140 | 160 | 160 | 180 | 140 | 40 | 100 | 120 | 100 |
| | 傷者 | 1,344 | 1,146 | 1,002 | 915 | 819 | 633 | 700 | 598 | 460 | 534 |
| | 指数 | 100 | 85 | 75 | 68 | 61 | 47 | 52 | 44 | 34 | 40 |
| 全免許人口 | 件数 | 1,289,326 | 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 |
| | 指数 | 100 | 101 | 101 | 102 | 102 | 102 | 102 | 103 | 102 | 101 |
| 初心運転者数 | 件数 | 38,170 | 38,815 | 36,616 | 35,861 | 33,706 | 32,201 | 29,681 | 28,441 | 28,352 | 31,899 |
| | 指数 | 100 | 102 | 96 | 94 | 88 | 84 | 78 | 75 | 74 | 84 |
| 全事故に占める割合 | | 5.7 | 5.6 | 5.2 | 4.9 | 4.7 | 4.1 | 4.6 | 4.2 | 3.7 | 4.3 |

(2) 車種別

乗用車が376件で初心運転者事故の90.0パーセントを占め、軽乗用の占める割合が46.2パーセントと高い。

また、車種別全事故に占める初心運転者の事故割合をみると、軽二輪車が50.0パーセント、小型二輪車が16.7パーセント、原付が13.8パーセントと高くなっている。



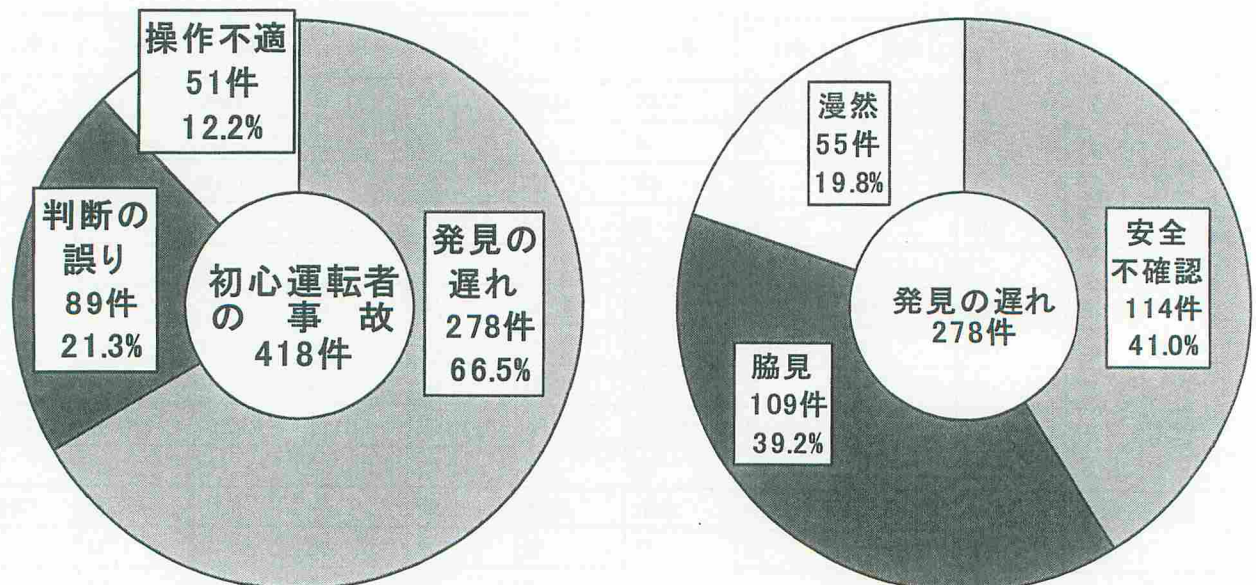
| 車種 | 事故件数 | 全事故に占める車種別初心運転者事故の占める割合 | |
|----------|------|-------------------------|--|
| 大型・中型乗用車 | 0 | 0.0 | |
| 普通乗用車 | 183 | 3.5 | |
| 軽乗用車 | 193 | 7.2 | |
| 普通貨物車 | 9 | 1.5 | |
| 軽貨物車 | 12 | 1.6 | |
| 大型・中型貨物車 | 2 | 0.6 | |
| 特殊車 | 0 | 0.0 | |
| 小型二輪車 | 4 | 16.7 | |
| 軽二輪車 | 6 | 50.0 | |
| 二種原付 | 0 | 0.0 | |
| 原付 | 9 | 13.8 | |

(%)

(3) 人的原因

発見の遅れが278件で最も多く、初心運転者事故の66.5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114件と最多で、脇見が109件が続いている。



(4) 違反別

前方不注意が 141 件で初心運転者事故の 33.7 パーセントを占め最も多く、次いで動静不注意の 68 件となっている。

悪質違反は 53 件で同事故の 12.7 パーセントを占め、うち一時不停止が 18 件で最も多く、次いで信号無視の 16 件となっている。両違反を合わせると 34 件となり、悪質違反の 64.2 パーセントを占めている。

(単位：件・%)

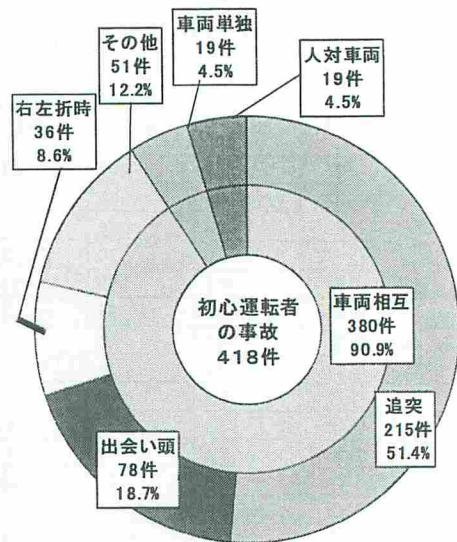
| 違反 | | | 件数 | 構成率(%) | 違反 | | | 件数 | 構成率(%) |
|---------|--------|----|------|--------|----------|--------|-------|------|--------|
| 悪質違反 | 信号無視 | | 16 | 3.8 | 徐行違反 | | 1 | 0.2 | |
| | 最高速度 | | 1 | 0.2 | 過労運転 | | 2 | 0.5 | |
| | 通区・追越 | | 8 | 1.9 | 安全運転義務違反 | ハンドル操作 | | 7 | 1.7 |
| | 歩行者妨害等 | | 10 | 2.4 | | ブレーキ操作 | | 37 | 8.9 |
| | 一時不停止 | | 18 | 4.3 | | 前方不注意 | | 141 | 33.7 |
| | 酒酔い運転 | | | 0.0 | | 動静不注意 | | 68 | 16.3 |
| 計 | | 53 | 12.7 | 安全不確認 | | | 64 | 15.3 | |
| 横断禁止等 | | 1 | 0.2 | 安全速度 | | | 10 | 2.4 | |
| 車間距離不保持 | | | 0.0 | 予測不適 | | | 1 | 0.2 | |
| 進路変更禁止 | | | 0.0 | その他 | | | 3 | 0.7 | |
| 右・左折違反 | | 1 | 0.2 | 計 | | | 331 | 79.2 | |
| 優先通行妨害等 | | 11 | 2.6 | その他 | | | 3 | 0.7 | |
| 交差点安全進行 | | 15 | 3.6 | 合計 | | 418 | 100.0 | | |

(5) 事故類型別

車両相互の事故が 380 件で初心運転者事故の 90.9 パーセントを占めている。その中でも追突が 215 件 (51.4%) と多く、次いで出会い頭が 78 件 (18.7%) と続いており両事故で 70.1 パーセントを占めている。

(6) 通行目的・年齢別

通行目的別では、私用中が最も多く 266 件で初心運転者事故の 63.6 パーセントを占め、年齢別では、25 歳未満の事故が 376 件 (90.0%) となっている。



(単位：件・%)

| 通行目的 | | | 件数 | 構成率(%) | 年齢別 | | | 件数 | 構成率(%) |
|------|-------|----|------|--------|----------|---------------|-----|-------|--------|
| 業務 | 職業運転 | | 4 | 1.0 | 年齢別 | 青年 16 ~ 19 歳 | | 304 | 72.7 |
| | 業務目的 | | 17 | 4.1 | | 青年 20 ~ 24 歳 | | 72 | 17.2 |
| 通勤等 | 出勤 | | 60 | 14.4 | | 計 | | 376 | 90.0 |
| | 退社 | | 55 | 13.2 | | 25 ~ 29 歳 | | 18 | 4.3 |
| | 通学 | | 16 | 3.8 | | 30 歳代 | | 13 | 3.1 |
| 私用 | 観光・娯楽 | | 21 | 5.0 | | 40 歳代 | | 7 | 1.7 |
| | ドライブ | | 30 | 7.2 | | 50 歳代 | | 3 | 0.7 |
| | 散歩 | | | 0.0 | | 60 ~ 64 歳 | | | 0.0 |
| | 散飲 | | 14 | 3.3 | | 計 | | 41 | 9.8 |
| | 買物 | | 77 | 18.4 | | 高齢者 65 ~ 69 歳 | | | 0.0 |
| | 訪問 | | 28 | 6.7 | 70 歳代 | | 1 | 0.2 | |
| | 帰省 | | 10 | 2.4 | 80 歳以上 | | | 0.0 | |
| その他 | | 86 | 20.6 | 計 | | 1 | 0.2 | | |
| 調査不能 | | | | 0.0 | 合計 | | 418 | 100.0 | |
| 合計 | | | 418 | 100 | (内数) 高校生 | | 11 | 2.6 | |

10 飲酒運転の事故

(1) 概況

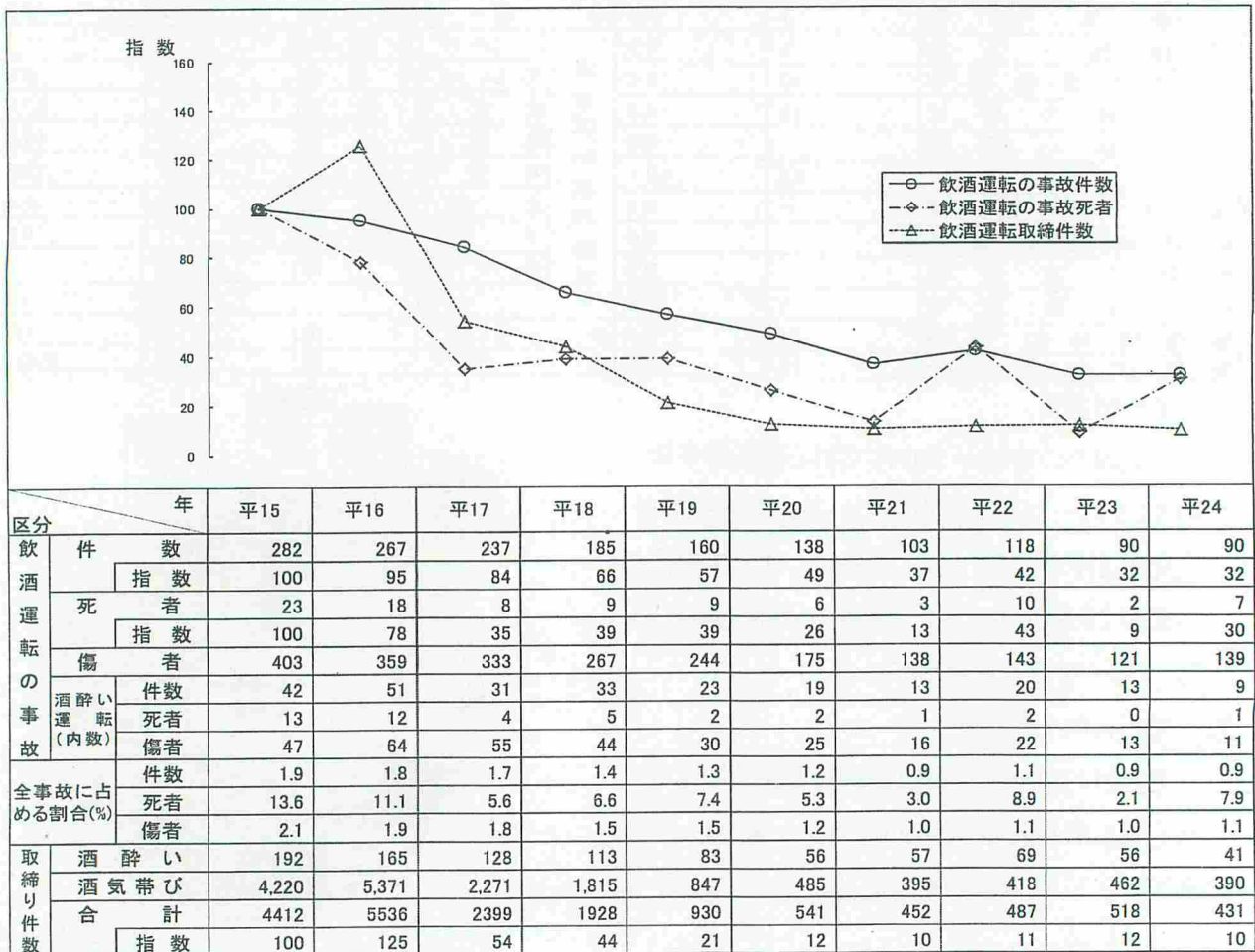
第1当事者が飲酒の状態車両を運転して起こした事故は、

発生件数 90件（前年比 ±0件 ±0） うち酒酔い 9件 前年比-4件
 死者数 7人（前年比 +5人 250.0%増） うち酒酔い 1人 前年比+1人
 傷者数 139人（前年比 +18人 14.9%増） うち酒酔い 11人 前年比-2人

で、発生件数は昨年と同数であったが、死者数、傷者数とも増加した。

酒酔い運転については発生件数、傷者数が減少したが、死者数は増加した。

（単位：件・人・％）



| 区分 | 年 | 平15 | 平16 | 平17 | 平18 | 平19 | 平20 | 平21 | 平22 | 平23 | 平24 |
|--------------|-----------|-------|-------|-------|-------|-----|-----|-----|-----|-----|-----|
| 飲酒運転の事故 | 件数 | 282 | 267 | 237 | 185 | 160 | 138 | 103 | 118 | 90 | 90 |
| | 指数 | 100 | 95 | 84 | 66 | 57 | 49 | 37 | 42 | 32 | 32 |
| | 死者 | 23 | 18 | 8 | 9 | 9 | 6 | 3 | 10 | 2 | 7 |
| | 指数 | 100 | 78 | 35 | 39 | 39 | 26 | 13 | 43 | 9 | 30 |
| | 傷者 | 403 | 359 | 333 | 267 | 244 | 175 | 138 | 143 | 121 | 139 |
| | 酒酔い運転(内数) | 件数 | 42 | 51 | 31 | 33 | 23 | 19 | 13 | 20 | 13 |
| 全事故に占める割合(%) | 死者 | 13.6 | 11.1 | 5.6 | 6.6 | 7.4 | 5.3 | 3.0 | 8.9 | 2.1 | 7.9 |
| | 傷者 | 2.1 | 1.9 | 1.8 | 1.5 | 1.5 | 1.2 | 1.0 | 1.1 | 1.0 | 1.1 |
| | 件数 | 1.9 | 1.8 | 1.7 | 1.4 | 1.3 | 1.2 | 0.9 | 1.1 | 0.9 | 0.9 |
| 取締り件数 | 酒酔い | 192 | 165 | 128 | 113 | 83 | 56 | 57 | 69 | 56 | 41 |
| | 酒気帯び | 4,220 | 5,371 | 2,271 | 1,815 | 847 | 485 | 395 | 418 | 462 | 390 |
| | 合計 | 4,412 | 5,536 | 2,399 | 1,928 | 930 | 541 | 452 | 487 | 518 | 431 |
| | 指数 | 100 | 125 | 54 | 44 | 21 | 12 | 10 | 11 | 12 | 10 |

(2) 月別

飲酒運転が最も多いのは9月、11月の各10件、次いで12月の9件となっている。

うち、酒酔い運転は11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 | | 7 | ① 7 | ① 8 | ① 5 | 8 | ① 3 | 7 | ① 8 | ① 10 | 8 | ② 10 | ① 9 | ⑨ 90 |
| | 全事故に占める割合 | 0.9 | 0.9 | 1.1 | 0.7 | 1.0 | 0.4 | 0.9 | 0.9 | 1.2 | 0.8 | 1.2 | 1.0 | 0.9 |
| 死者 | | 1 | 2 | | | | | 1 | 2 | ① 1 | | | | ① 7 |
| 傷者 | | 11 | ① 8 | ④ 19 | ① 9 | 15 | ① 5 | 7 | ① 14 | 16 | 12 | ② 12 | ① 11 | ⑩ 139 |

(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、次いで土曜日の15件の順となっている。

時間別では、0～2時の間が16件と最も多く、次いで、18～20時の15件の順となっている。

(単位：件・人)

| 時間 | 曜日 | | | | | | | 合 計 | 構成率(%) |
|--------|------|------|------|-----|------|-----|-----|------|--------|
| | 日 | 月 | 火 | 水 | 木 | 金 | 土 | | |
| 0～2 | 2 | 1 | | 2 | 1 | | 1 | 5 | 4.7 |
| 2～4 | ① 7 | | 2 | | 2 | | 3 | ① 14 | 16.9 |
| 4～6 | 1 | 1 | | 1 | | 1 | 1 | 5 | 5.1 |
| 6～8 | 1 | 1 | 3 | 1 | 1 | 1 | 2 | 10 | 0.8 |
| 8～10 | 10 | 1 | | 1 | 1 | | 1 | 4 | 0.3 |
| 10～12 | ① 2 | 1 | | | | 2 | 1 | ① 6 | 0.5 |
| 12～14 | | | | | | | | 0 | 0.0 |
| 14～16 | 3 | | | | ① 3 | | | ① 6 | 0.5 |
| 16～18 | 3 | ① 1 | ① 2 | | ① 1 | | | ③ 7 | 0.4 |
| 18～20 | 2 | ② 4 | 3 | 4 | | ① 1 | 1 | ③ 15 | 1.3 |
| 20～22 | 2 | 1 | | 1 | | 2 | | 6 | 1.5 |
| 22～24 | 1 | | 2 | 1 | 1 | 2 | 5 | 12 | 5.8 |
| 合 計 | ② 23 | ③ 10 | ① 14 | 9 | ② 10 | ① 9 | 15 | ⑨ 90 | |
| 構成率(%) | 2.3 | 0.7 | 1.0 | 0.6 | 0.7 | 0.5 | 1.2 | 0.9 | |

(4) 発生地別

市部で76件発生し、飲酒運転の84.4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54件で、市部の71.1パーセントを占めている。

(単位：件・人)

| 発生地 | 福島市 | 二本松市 | 伊達市 | 本宮市 | 郡山市 | 須賀川市 | 白河市 | 田村市 | 会津若松市 | 喜多方市 | いわき市 | 南相馬市 | 相馬市 | 各町村 | 合 計 |
|-----|-----|------|-----|-----|------|------|-----|-----|-------|------|------|------|-----|------|-------|
| 件数 | 7 | | ① 1 | 1 | ① 20 | 3 | 5 | | ① 9 | | ③ 27 | | ① 3 | ② 14 | ⑨ 90 |
| 死者 | | | | | 1 | | | | 1 | | | | | ① 5 | ① 7 |
| 傷者 | 8 | | ① 1 | 1 | ① 39 | 3 | 13 | | ① 8 | | ⑥ 38 | | ① 3 | ① 25 | ⑪ 139 |

(5) 道路別

道路別で発生件数をみると、市町村道が35件で、飲酒運転の38.9パーセントを占めている。

死者は国道が6人、県道が0人、市町村道が1人となっている。

(単位：件・人)

| 区分 | 道路 | 国 道 | | | | | 計 | 県 道 | | 計 | 市 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 | | 9 | 7 | 1 | ① 5 | ③ 10 | ④ 32 | ① 11 | ② 9 | ③ 20 | ② 35 | | 3 | ⑨ 90 |
| 死者 | | 2 | | | 3 | ① 1 | ① 6 | | | 0 | | | 1 | ① 7 |
| 傷者 | | 15 | 12 | 1 | ① 7 | ② 9 | ③ 44 | ① 21 | ⑤ 16 | ⑥ 37 | ② 51 | | 7 | ⑪ 139 |

(6) 事故類型別

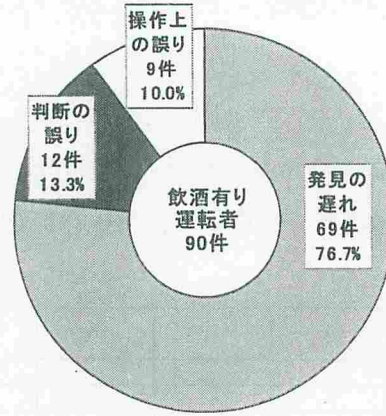
追突が最も多く、32件(35.6%)となっており、次いで正面衝突と出会い頭が各12件(13.3%)の順となっている。

全事故に占める割合をみると、路外逸脱が8.7パーセントと最も高い割合を占めている。

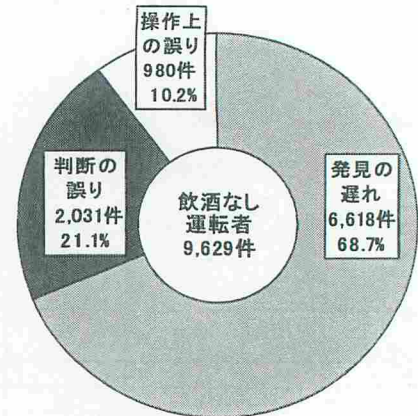
| 事故類型 | 区分 | 件数 | 構成率(%) | 死者 | (単位：件・人) | | |
|-------|----------|-------|--------|-------|----------|-------|-----|
| | | | | | 件数 | 割合(%) | |
| 人対車両 | 対面・背面歩行中 | 2 | 2.2 | | 2 | 1.6 | |
| | 横断中 | 4 | 4.4 | | 4 | 0.8 | |
| | その他 | ② 2 | 2.2 | ① 1 | ④ 4 | 0.8 | |
| | 計 | ② 8 | 8.9 | ① 1 | ④ 10 | 0.9 | |
| 車両対車両 | 正面衝突 | ② 12 | 13.3 | | 4 | ② 22 | 3.3 |
| | 追突 | ② 32 | 35.6 | | ② 57 | 0.7 | |
| | 出会い頭 | ② 12 | 13.3 | | ② 14 | 0.5 | |
| | 計 | ② 56 | 62.2 | | ② 75 | 0.8 | |
| 相互 | 転回時 | 1 | 1.1 | | 1 | 3.8 | |
| | 右・左折時 | 7 | 7.8 | | 8 | 0.8 | |
| | その他 | ① 4 | 4.4 | | ① 4 | 0.6 | |
| | 計 | ⑦ 12 | 13.3 | | ⑦ 13 | 0.8 | |
| 車両単独 | 工作物衝突 | 10 | 11.1 | | 20 | 7.5 | |
| | 路外逸脱 | 2 | 2.2 | 1 | 1 | 8.7 | |
| | 駐車車両衝突 | 2 | 2.2 | | 2 | 6.5 | |
| | 計 | 14 | 15.6 | 1 | 23 | 6.6 | |
| 列車 | | | 0.0 | | 0.0 | | |
| 合 計 | ⑨ 90 | 100.0 | ① 7 | ⑪ 139 | 0.9 | | |

(7) 人的原因

飲酒なし運転者と比較すると、「発見の遅れ」で8.0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、

当事者不明、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20件、次いで「深夜なので大丈夫と思った」が17件と多く、両項目で飲酒運転事故の41.1パーセントを占めている。(単位: 件・人・%)

| 区分 | 動機 | 他に乗り物がなかった | なにかの困る | 翌日の出動 | 少しましな | 飲しましな | 酔い | さ | 車を置いていく | の | 運 | な | 深夜 | 大丈夫 | 交通 | 少 | そ | 合 | 飲酒運転のうち | | |
|--------|----|------------|--------|-------|--------|-------|--------|------|---------|------|--------|------|--------|-----|--------|----|--------|----|---------|-------|--------|
| | | 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(%) | 件数 | 構成率(%) | 件数 | 構成率(%) | 件数 | 構成率(%) | 酒酔い運転 | 酒気帯び運転 |
| 件数 | | 20 | 7 | 8 | 10 | | 6 | 17 | 5 | 17 | 90 | 9 | 72 | | | | | | | | |
| 構成率(%) | | 22.2 | 7.8 | 8.9 | 11.1 | 0.0 | 6.7 | 18.9 | 5.6 | 18.9 | 100.0 | 10.0 | 80.0 | | | | | | | | |
| 死者 | | | | | | | | | | | 7 | 1 | 6 | | | | | | | | |
| 傷者 | | 36 | 7 | 12 | 21 | | 7 | 27 | 5 | 24 | 139 | 11 | 109 | | | | | | | | |

飲酒理由は「酒好き晩酌等」が最も多く44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29件で32.2パーセントを占めている。(単位: 件・人・%)

| 飲酒理由 | 飲酒場所 | 忘年会 | 新年会 | 歓迎会等 | 花見祭典 | 冠婚葬祭 | 等の行事 | 各種会合 | 他家訪問 | 友人等と | のつきあい | 酒好き | 晩酌等 | その他不明 | 合計 | 件数 | 構成率(%) |
|-------------------|------|-----|-----|------|------|------|------|------|------|------|-------|-----|-----|-------|-----|-------|--------|
| | | 件数 | 死者 | 傷者 | 件数 | 死者 | 傷者 | 件数 | 死者 | 傷者 | 件数 | 死者 | 傷者 | 件数 | 死者 | | |
| 自宅 | | | | | 1 | | | | | | | 27 | 1 | 29 | 29 | 32.2 | |
| 知人・友人宅 | | | | | | | | | | 3 | | 2 | 1 | 6 | 6 | 6.7 | |
| 取引・勤務先 | | | | | | | | | | | | | 1 | 1 | 1 | 1.1 | |
| 料理店・キャバレー・バー・スナック | | | | 2 | | | | 3 | | 13 | 7 | 1 | 26 | 0 | 26 | 28.9 | |
| その他の料理店 | | 1 | | 2 | | | | 6 | | 16 | 7 | 1 | 32 | 0 | 32 | 15.6 | |
| 旅館・ホテル等の宿泊施設 | | | 2 | | | | | 2 | | 15 | 4 | | 23 | 2 | 23 | 2.2 | |
| ドライブイン・酒類販売店等 | | | | | | | 1 | | | | | 1 | 1 | 1 | 1 | 1.1 | |
| 自動販売機付近 | | | | | | | | | | | | 1 | 0 | 0 | 0 | 0.0 | |
| その他(不明) | | | | | | | | | | 2 | 2 | 7 | 11 | 5 | 11 | 12.2 | |
| 合計 | | 1 | 0 | 2 | 1 | 1 | 5 | 0 | 0 | 25 | 44 | 11 | 90 | 7 | 90 | 100.0 | |
| 死者 | | | | | | | | | | 2 | 2 | 3 | 7 | | 7 | | |
| 傷者 | | 2 | 2 | 1 | 1 | 1 | 8 | 0 | 0 | 38 | 64 | 23 | 139 | | 139 | | |
| 件数の構成率 | | 1.1 | 2.2 | 1.1 | 1.1 | 5.6 | 0.0 | 27.8 | 48.9 | 12.2 | 100.0 | | | | | | |

11 無免許運転の事故

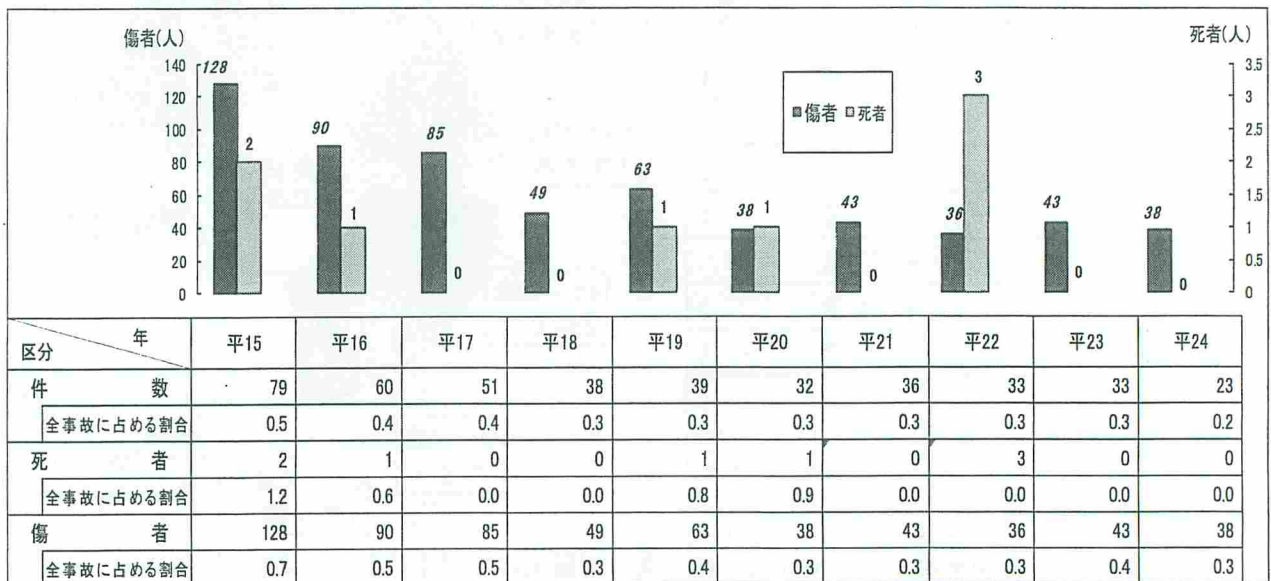
「無免許運転」とは、停止中・無資格・審査未済・免許外・期限切れ・その他の無免許・条件違反による運転及び仮免許等違反をいう。

(1) 概況

第1当事者が無免許運転であった事故は、

発生件数 23件（前年比 -10件 30.3%減）
 死者数 0人（前年比 ±0人 ±0）
 傷者数 38人（前年比 -5人 11.6%減）

で、発生件数、傷者数は減少したが、死者数は昨年と同数だった。（単位：件・人・%）



(2) 月別

無免許運転が最も多いのは、4月、10月の5件、次いで8月、12月の3件となっている。

（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 | | 2 | | 1 | 5 | 1 | 1 | | 3 | | 5 | 2 | 3 | 23 |
| 死者 | | | | | | | | | | | | | | 0 |
| 傷者 | | 2 | | 1 | 5 | 1 | 1 | | 3 | | 13 | 5 | 7 | 38 |

(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15件で、無免許運転事故の65.2パーセントを占めている。

（単位：件・人）

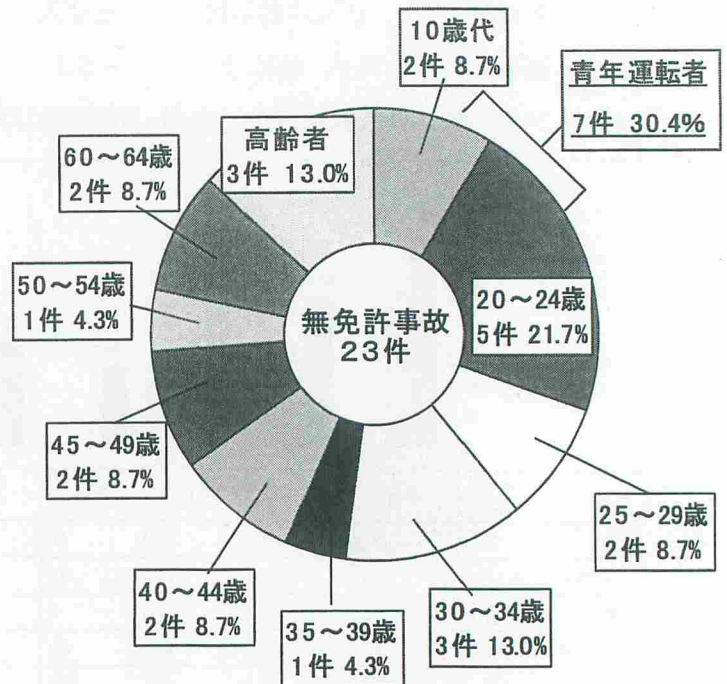
| 発生地 | 福 | 伊 | 二 | 郡 | 本 | 須 | 白 | 田 | 会 | 喜 | い | 南 | 相 | 各 | 合 |
|-----|---|---|---|----|---|---|---|---|---|---|----|---|---|---|----|
| 区分 | 島 | 達 | 本 | 山 | 宮 | 賀 | 河 | 村 | 津 | 多 | わ | 相 | 馬 | 町 | 計 |
| 件数 | 市 | 市 | 市 | 市 | 市 | 川 | 市 | 市 | 若 | 方 | き | 馬 | 市 | 村 | |
| 件数 | 3 | | 1 | 4 | | 1 | | | 2 | | 8 | | | 4 | 23 |
| 死者 | | | | | | | | | | | | | | | 0 |
| 傷者 | 3 | | 1 | 10 | | 1 | | | 2 | | 13 | | | 8 | 38 |

(4) 年齢別

青年運転者の事故が7件で30.4パーセントを占めており、うち20歳代が5件となっているが、その他の年代では大きな開きはみられない。

(単位：件)

| 年齢 | 区分 | | 年齢 | 件数 |
|------|--------|----|--------|----|
| | 件数 | 件数 | | |
| 10歳代 | 16歳未満 | | 35～39歳 | 1 |
| | 16歳 | | 40～44歳 | 2 |
| | 17歳 | 1 | 45～49歳 | 2 |
| | 18歳 | | 50～54歳 | 1 |
| | 19歳 | 1 | 55～59歳 | |
| | 計 | 2 | 60～64歳 | 2 |
| | 20～24歳 | 5 | 高齢者 | 3 |
| | 25～29歳 | 2 | 合計 | 23 |
| | 30～34歳 | 3 | | |

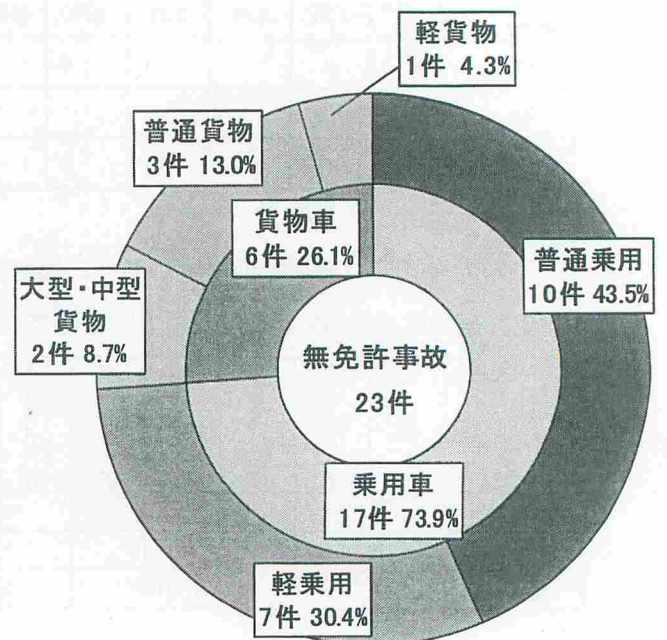


(5) 車種別

車種別では、普通乗用車の事故が10件、次いで軽乗用車の事故が7件の順となっており、両車種による事故の合計は17件となり、全体の73.9パーセントを占めている。

(単位：件・%)

| 車種 | 区分 | 件数 | | 全事故 | |
|------------|------------|---------|--------|-------|-------|
| | | 構成率 (%) | 無免許の割合 | | |
| 乗用車 | バス・マイクロバス | | 0.0 | 37 | 0.4 |
| | 普通 | 10 | 43.5 | 5,157 | 53.0 |
| | 軽(ミニカーを含む) | 7 | 30.4 | 2,696 | 27.7 |
| | 計 | 17 | 73.9 | 7,890 | 81.2 |
| 貨物車 | 大型・中型 | 2 | 8.7 | 357 | 3.7 |
| | 普通 | 3 | 13.0 | 583 | 6.0 |
| | 軽 | 1 | 4.3 | 772 | 7.9 |
| | 計 | 6 | 26.1 | 1,712 | 17.6 |
| 特殊車(大型・小型) | | 0 | 0.0 | 11 | 0.1 |
| 二輪車 | 小型二輪 | 0 | 0.0 | 24 | 0.2 |
| | 軽二輪 | 0 | 0.0 | 12 | 0.1 |
| | 二種原付 | 0 | 0.0 | 8 | 0.1 |
| | 原付 | | 0.0 | 65 | 0.7 |
| | 計 | 0 | 0.0 | 109 | 1.1 |
| 合計 | | 23 | 100.0 | 9,722 | 100.0 |



(6) 職業別

建設業と無職がそれぞれ7件（各30.4%）と突出しており、他の職業では大きな開きはない。

（単位：件・%）

| 職業 | 職業 運輸 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 | | | 7 | 1 | 1 | 1 | 2 | 1 | | 7 | 3 | 23 |
| 構成率(%) | 0.0 | 0.0 | 30.4 | 4.3 | 4.3 | 4.3 | 8.7 | 4.3 | 0.0 | 30.4 | 13.0 | 100 |

(7) 違反別・原因別

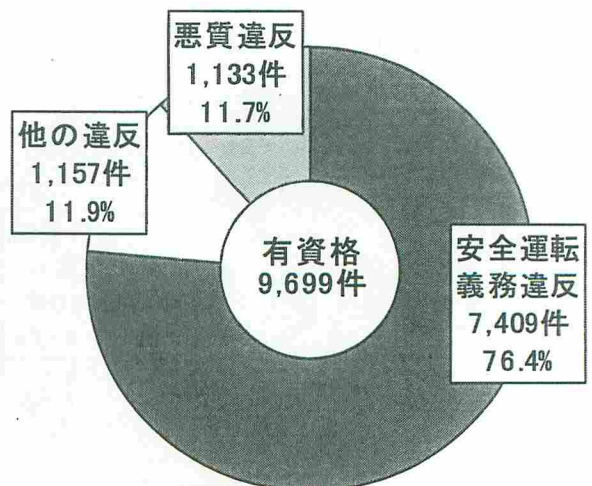
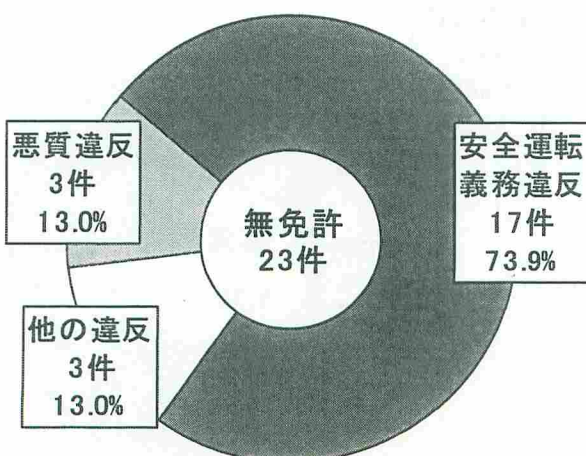
前方不注意が最も多く13件（56.5%）である。

悪質違反は3件（13.0%）であり、信号無視が2件、通区・追越が1件となっている。

有資格者の悪質違反による事故（11.7%）と比較すると、無免許運転では1.3ポイント高くなっている。

（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 | 8.7 | 過 労 運 転 | | | 0.0 |
| | 最 高 速 度 | | 0.0 | | ハ ン ド ル ・ プ レ ー キ 操 作 | 1 | 4.3 |
| | 通 区 ・ 追 越 | 1 | 4.3 | | 前 方 不 注 意 | 13 | 56.5 |
| | 歩 行 者 妨 害 等 | | 0.0 | | 動 静 不 注 視 | 1 | 4.3 |
| | 一 時 不 停 止 | | 0.0 | | 安 全 不 確 認 | 2 | 8.7 |
| | 酒 酔 い 運 転 | | 0.0 | | 安 全 速 度 | | 0.0 |
| | 計 | 3 | 13.0 | そ の 他 | | 0.0 | |
| 車 間 距 離 不 保 持 | | | 0.0 | 計 | 17 | 73.9 | |
| 優 先 通 行 妨 害 等 | | | 0.0 | そ の 他 | | 0.0 | |
| 交 差 点 安 全 進 行 | 3 | 13.0 | 合 計 | 23 | 100.0 | | |
| 左 折 違 反 | | | 0.0 | 飲 酒 運 転 (内 数) | 3 | 13.0 | |



* 自転車・歩行者・不明・無免許を除く

(8) 人的原因別

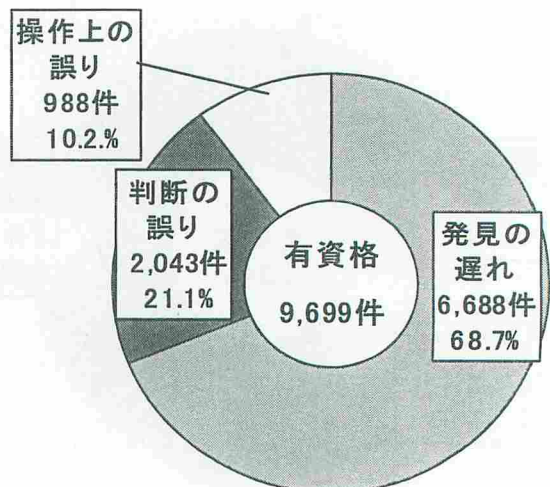
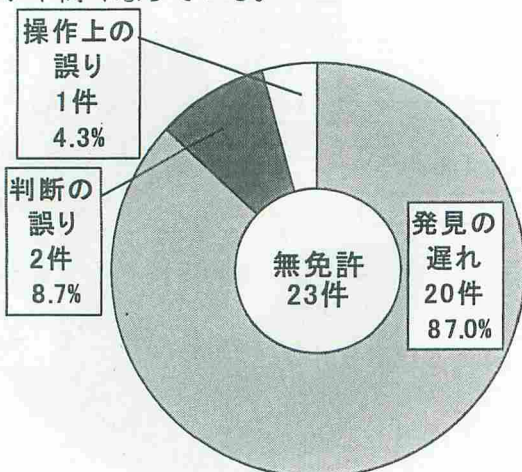
発見の遅れが 20 件で、無免許運転事故の 87.0 パーセントを占め最も多い。

なかでも前方不注意が 14 件と多く、発見の遅れ全体の 60.9 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 | 23 | 予測不適 | 計 1 |
| 発見の遅れ | 計 20 | 運転感覚(速度、車幅、距離等)を誤った | |
| 前方不注意 | 計 14 | 相手がルールを守ると思った | |
| 内在的(漫然等) | 計 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 | 1 | 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 | 1 |
| 雑談や携帯電話等で話していた | 1 | 交通環境 | 計 0 |
| その他、考え事等の漫然運転 | 4 | 道路形状、道路線形に対する認識を誤った | |
| 外在的(脳見等) | 計 8 | 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 | 3 | 交通規制に対する認識を誤った | |
| 同乗者、同乗の動物等に脳見 | | 交通安全施設に対する認識を誤った | |
| カセットテープ、携帯電話等を操作していた | | 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) | 計 1 |
| 道、案内標識等を探して脳見 | 1 | ブレーキとアクセルの踏み違い | |
| 風景、地物等に脳見 | 2 | ブレーキの踏みが弱い、踏み遅れ | |
| 他の車、歩行者に脳見 | | 急ブレーキをかけた | |
| バックミラーやドアミラーを見ていた | | エンジン・ブレーキを使用しなかった | |
| その他脳見 | 2 | ハンドルの操作不適 | 1 |
| 安全不確認 | 計 6 | ギヤの入れ違い | |
| 安全確認をしなかった | 4 | 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 | 2 | 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 | 計 2 | その他の操作不適 | |
| 動静不注意 | 計 1 | 調査不能 | |
| 相手が譲ってくれると思って注視を怠った | | | |
| 他の危険を避けようとして注視を怠った | | | |
| 危険性がないとして注視を怠った | 1 | | |

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 18.3 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 109件 (前年比 +7件 6.9%増)

死者数 9人 (前年比 ±0人 ±0)

傷者数 109人 (前年比 +4人 3.8%増)

で、死者数は同数だったが、発生件数、傷者数は増加した。

車種別にみると、発生件数、死者数、傷者数とも原付が多く、二輪車事故総発生件数の59.6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 | | 死者 | | 傷者 | | 件数 | 死者 | 傷者 | 件数 | 死者 | 傷者 |
| | 構成率(%) | 構成率(%) | 構成率(%) | 構成率(%) | | | | | | | | |
| 小型二輪 | 24 | 22.0 | 1 | 11.1 | 25 | 22.9 | 4 | -2 | 3 | 20.0 | -66.7 | 13.6 |
| 軽二輪 | 12 | 11.0 | | 0.0 | 13 | 11.9 | 3 | -2 | 4 | 33.3 | -100.0 | 44.4 |
| 二種原付 | 8 | 7.3 | 1 | 11.1 | 9 | 8.3 | -3 | 1 | -4 | -27.3 | - | -30.8 |
| 原付 | 65 | 59.6 | 7 | 77.8 | 62 | 56.9 | 3 | 3 | 1 | 4.8 | 75.0 | 1.6 |
| 合計 | 109 | 100.0 | 9 | 100.0 | 109 | 100.0 | 7 | 0 | 4 | 6.9 | 0.0 | 3.8 |

死亡事故率をみると二種原付が高くなっている。

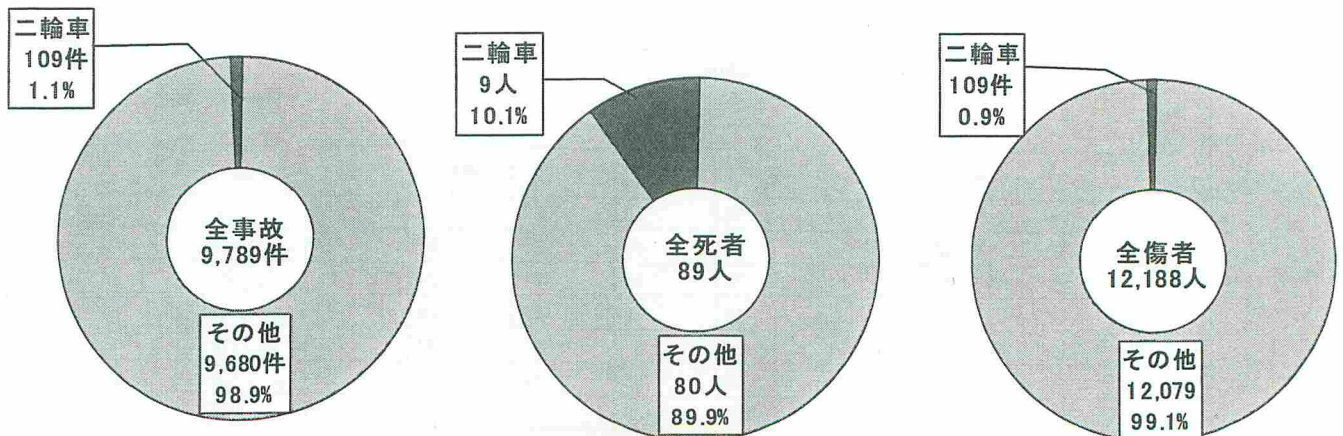
(単位：件・%)

| 区分 車種 | 普通乗用車 | | | | | | 二輪車 | | | | | | 合計 |
|----------|-------|-------|-----|-----|-----|-------|------|-----|------|------|-----|-------|----|
| | 普乗 | 軽乗 | 大貨等 | 普貨 | 軽貨 | 四輪その他 | 小型二輪 | 軽二輪 | 二種原付 | 原付 | 計 | | |
| 車種別事故件数 | 5,157 | 2,696 | 357 | 583 | 772 | 48 | 24 | 12 | 8 | 65 | 109 | 9,722 | |
| 死亡事故件数 | 36 | 12 | 5 | 4 | 11 | 2 | 1 | 0 | 1 | 7 | 9 | 79 | |
| 死亡事故率 | 0.7 | 0.4 | 1.4 | 0.7 | 1.4 | 4.2 | 4.2 | 0.0 | 12.5 | 10.8 | 8.3 | 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1.1パーセントであるのに対し、死者の構成率は10.1パーセントと高くなっている。

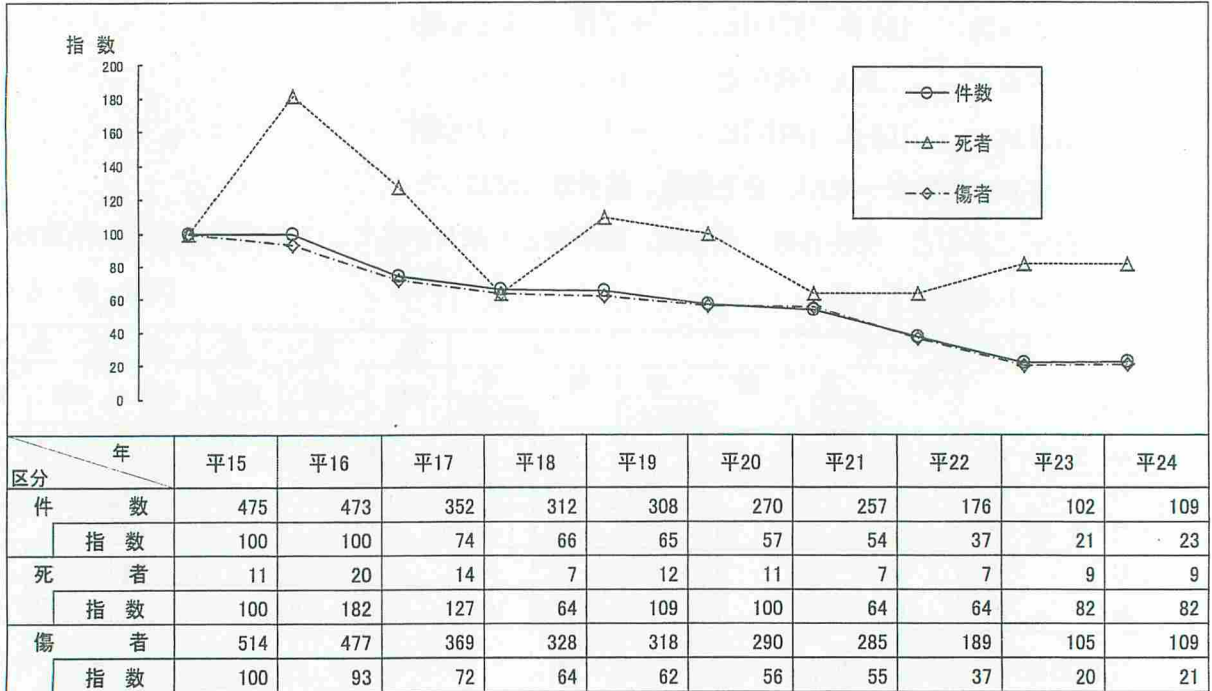


イ 年別推移

(7) 発生件数、死者数、傷者数

死者数は変動があるものの、発生件数、傷者数は概ね減少傾向が続いている。

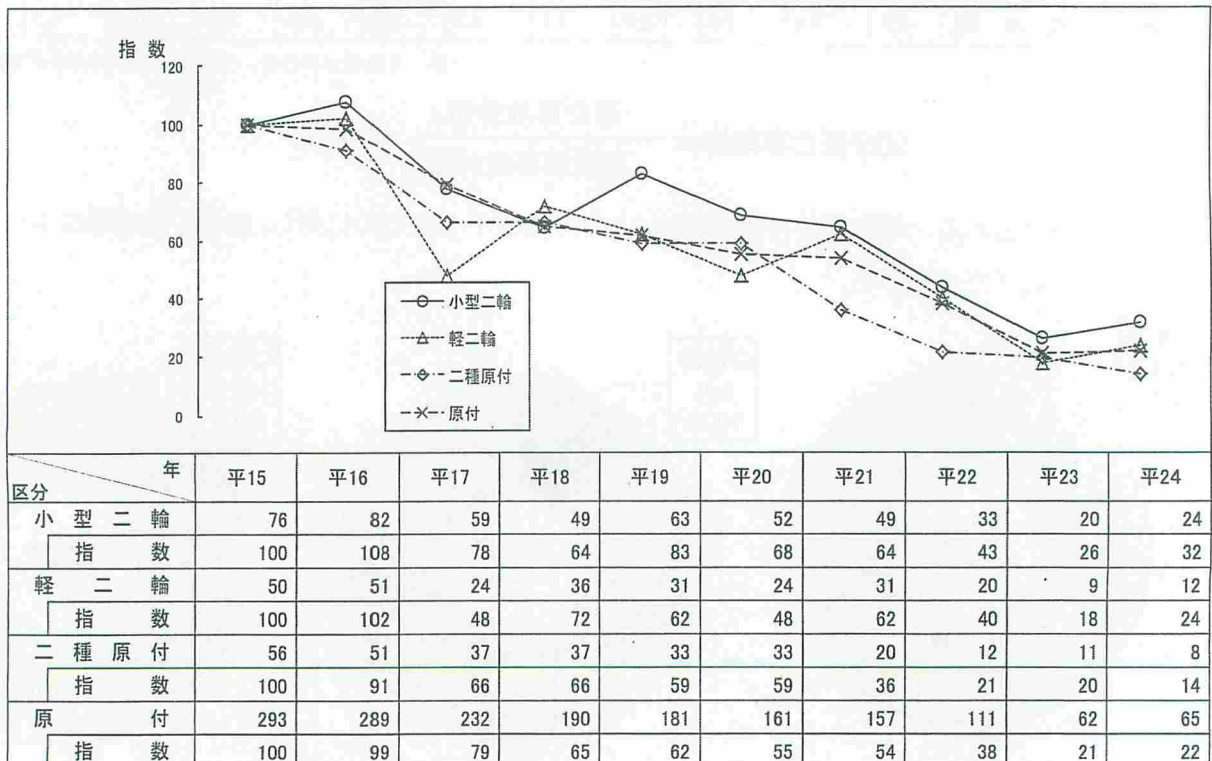
(単位：件・人)



(i) 車種別交通事故発生件数

小型二輪、軽二輪、二種原付、原付全てにおいて、多少増減はあるものの、概ね減少傾向を示している。

(単位：件)



ウ 年齢別

二輪車の事故は、青年運転者が27件(24.8%)、高齢運転者が34件(31.2%)、40歳代が17件(15.6%)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18.2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 |
|--------------|-------|------|------|---------|--------|-------|--------|-------|-------|------|--------|-------|----|
| | 青年運転者 | 子供 | 高校生 | その他10歳代 | 20~24歳 | | | | | | | | |
| 全運転者の事故 | 0 | 11 | 423 | 1,036 | 1470 | 1,021 | 1,659 | 1,535 | 1,543 | 858 | 1,636 | 9,722 | |
| 構成率(%) | 0.0 | 0.1 | 4.4 | 10.7 | 15.1 | 10.5 | 17.1 | 15.8 | 15.9 | 8.8 | 16.8 | 100.0 | |
| 二輪車事故 | 0 | 2 | 15 | 10 | 27 | 6 | 10 | 17 | 12 | 3 | 34 | 109 | |
| 構成率(%) | 0.0 | 1.8 | 13.8 | 9.2 | 24.8 | 5.5 | 9.2 | 15.6 | 11.0 | 2.8 | 31.2 | 100.0 | |
| 全運転者事故に占める割合 | 0.0 | 18.2 | 3.5 | 1.0 | 1.8 | 0.6 | 0.6 | 1.1 | 0.8 | 0.3 | 2.1 | 1.1 | |

エ 年齢別・車種別

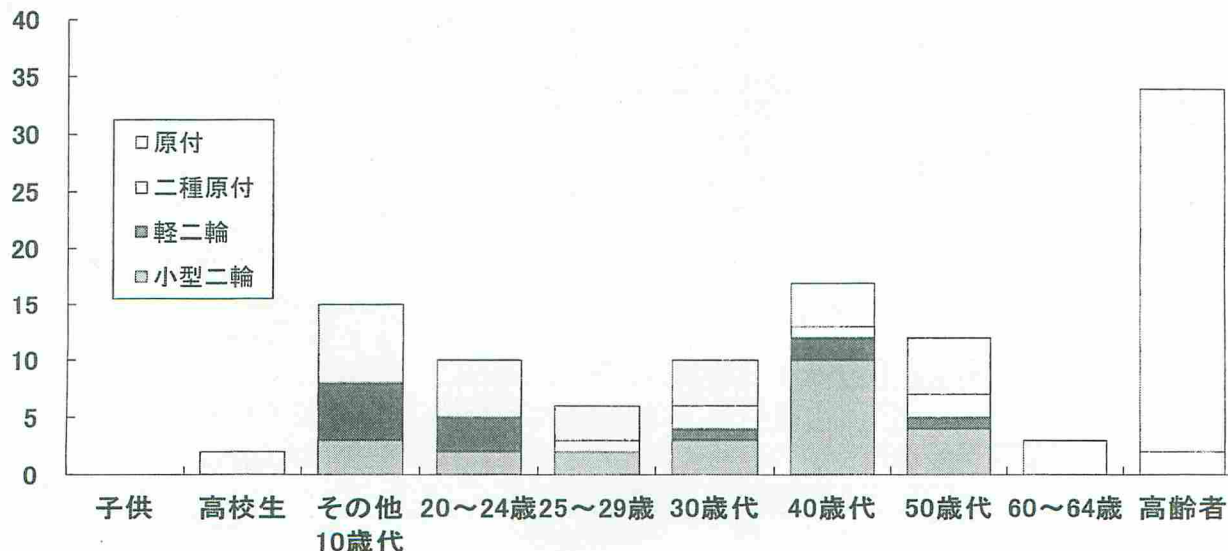
青年運転者による車種別構成率では、軽二輪が66.7パーセント、小型二輪が20.8パーセントであり、40歳代による車種別構成率では小型二輪が41.7パーセントを占めている。

これに対し高齢運転者は、原付が49.2パーセント、二種原付が16.7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 |
|--------|-------|-----|------|---------|--------|-----|--------|------|------|------|--------|-----|-----|
| | 青年運転者 | 子供 | 高校生 | その他10歳代 | 20~24歳 | | | | | | | | |
| 小型二輪 | 0 | 0 | 3 | 2 | 5 | 2 | 3 | 10 | 4 | | | | 24 |
| 構成率(%) | 0.0 | 0.0 | 12.5 | 8.3 | 20.8 | 8.3 | 12.5 | 41.7 | 16.7 | 0.0 | 0.0 | | 100 |
| 軽二輪 | 0 | 0 | 5 | 3 | 8 | 0 | 1 | 2 | 1 | | | | 12 |
| 構成率(%) | 0.0 | 0.0 | 41.7 | 25.0 | 66.7 | 0.0 | 8.3 | 16.7 | 8.3 | 0.0 | 0.0 | | 100 |
| 二種原付 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 1 | 2 | 1 | 2 | | 2 | | 8 |
| 構成率(%) | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 8.3 | 16.7 | 8.3 | 16.7 | 0.0 | 16.7 | | 67 |
| 原付 | 0 | 2 | 7 | 5 | 14 | 3 | 4 | 4 | 5 | 3 | 32 | | 65 |
| 構成率(%) | 0.0 | 3.1 | 10.8 | 7.7 | 21.5 | 4.6 | 6.2 | 6.2 | 7.7 | 4.6 | 49.2 | | 100 |

事故件数(件)



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いが、軽二輪だけをみると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(%) |
| 1年未満 | 4 | 16.7 | 6 | 50.0 | 9 | 13.8 | | 0.0 | 19 | 17.4 | | |
| 1～2年 | | 0.0 | 2 | 16.7 | 3 | 4.6 | | 0.0 | 5 | 4.6 | | |
| 2～3年 | 1 | 4.2 | | 0.0 | 1 | 1.5 | | 0.0 | 2 | 1.8 | | |
| 3～4年 | 1 | 4.2 | | 0.0 | 1 | 1.5 | | 0.0 | 2 | 1.8 | | |
| 4～5年 | 1 | 4.2 | | 0.0 | | 0.0 | | 0.0 | 1 | 0.9 | | |
| 10年未満 | 1 | 4.2 | 1 | 8.3 | 4 | 6.2 | 1 | 12.5 | 7 | 6.4 | | |
| 10年以上 | 16 | 66.7 | 3 | 25.0 | 47 | 72.3 | 7 | 87.5 | 73 | 67.0 | | |
| 無免許 | | 0.0 | | 0.0 | | 0.0 | | 0.0 | 0 | 0.0 | | |
| 合計 | 24 | 100.0 | 12 | 100.0 | 65 | 100.0 | 8 | 100.0 | 109 | 100.0 | | |

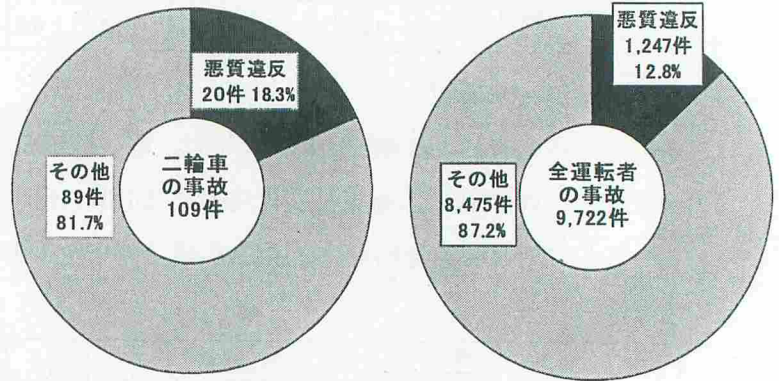
カ 車種別・違反別

二輪事故のうち悪質違反の占める割合は、18.3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。

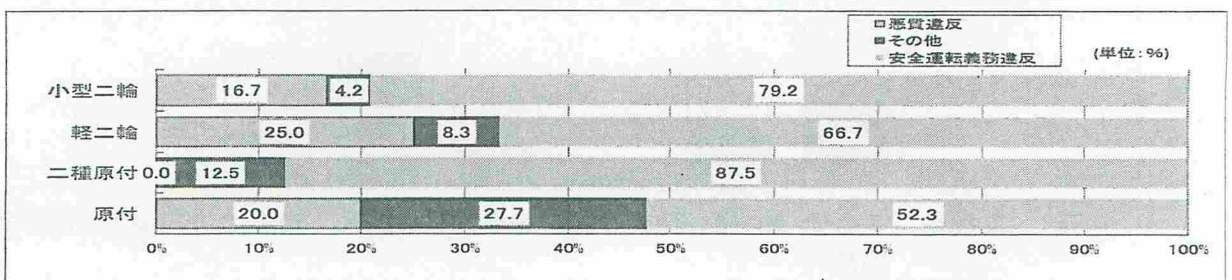
車種別にみると、悪質違反の占める割合が高いのは、軽二輪で25.0パーセントとなっている。

原付の悪質違反については、一時不停止が8件で悪質違反の61.5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(%) |
| 悪質違反 | | | | | | | | | | | | |
| 信号無視 | | 0.0 | 1 | 8.3 | | 0.0 | 1 | 1.5 | 2 | 1.8 | | |
| 最高速度 | 1 | 4.2 | 1 | 8.3 | | 0.0 | | 0.0 | 2 | 1.8 | | |
| 通区・追越 | 3 | 12.5 | | 0.0 | | 0.0 | 2 | 3.1 | 5 | 4.6 | | |
| 歩行者妨害等 | | 0.0 | 1 | 8.3 | | 0.0 | 1 | 1.5 | 2 | 1.8 | | |
| 一時不停止 | | 0.0 | | 0.0 | | 0.0 | 8 | 12.3 | 8 | 7.3 | | |
| 酒酔い運転 | | 0.0 | | 0.0 | | 0.0 | 1 | 1.5 | 1 | 0.9 | | |
| 計 | 4 | 16.7 | 3 | 25.0 | 0 | 0.0 | 13 | 20.0 | 20 | 18.3 | | |
| 横断禁止等 | | 0.0 | | 0.0 | | 0.0 | | 0.0 | 0 | 0.0 | | |
| 右・左折違反 | 1 | 4.2 | | 0.0 | | 0.0 | 1 | 1.5 | 2 | 1.8 | | |
| 優先通行妨害等 | | 0.0 | | 0.0 | 1 | 12.5 | 6 | 9.2 | 7 | 6.4 | | |
| 交差点安全進行 | | 0.0 | 1 | 8.3 | | 0.0 | 7 | 10.8 | 8 | 7.3 | | |
| 徐行違反 | | 0.0 | | 0.0 | | 0.0 | 3 | 4.6 | 3 | 2.8 | | |
| 安全運転義務違反 | | | | | | | | | | | | |
| ハンドル・ブレーキ操作 | 7 | 29.2 | 1 | 8.3 | | 0.0 | 4 | 6.2 | 12 | 11.0 | | |
| 前方不注意 | 5 | 20.8 | 4 | 33.3 | 4 | 50.0 | 10 | 15.4 | 23 | 21.1 | | |
| 動静不注意 | 1 | 4.2 | 3 | 25.0 | 1 | 12.5 | 6 | 9.2 | 11 | 10.1 | | |
| 安全不確認 | 2 | 8.3 | | 0.0 | 2 | 25.0 | 11 | 16.9 | 15 | 13.8 | | |
| 安全速度 | 3 | 12.5 | | 0.0 | | 0.0 | 2 | 3.1 | 5 | 4.6 | | |
| その他 | 1 | 4.2 | | 0.0 | | 0.0 | 1 | 1.5 | 2 | 1.8 | | |
| 計 | 19 | 79.2 | 8 | 66.7 | 7 | 87.5 | 34 | 52.3 | 68 | 62.4 | | |
| その他 | | 0.0 | | 0.0 | | 0.0 | 1 | 1.5 | 1 | 0.9 | | |
| 合計 | 24 | 100.0 | 12 | 100.0 | 8 | 100.0 | 65 | 100.0 | 109 | 100.0 | | |



キ 車種別・事故類型別

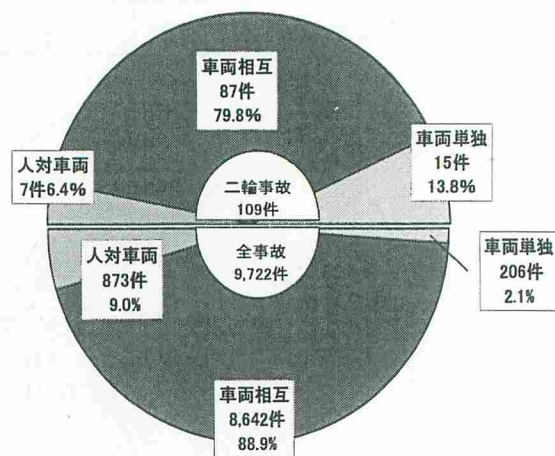
(単位：件・%)

| 類型 | 車種 | 全事故 | | 二輪合計 | | 小型二輪 | | 軽二輪 | | 二種原付 | | 原付 | | |
|------|-------|--------|-------|--------|-------|--------|-------|--------|-------|--------|-------|--------|-------|------|
| | | 構成率(%) | | 構成率(%) | | 構成率(%) | | 構成率(%) | | 構成率(%) | | 構成率(%) | | |
| 人対車両 | 横断中 | 521 | 5.4 | 5 | 4.6 | 1 | 4.2 | 2 | 16.7 | | 0.0 | 2 | 3.1 | |
| | 対面・背面 | 118 | 1.2 | 1 | 0.9 | | 0.0 | | 0.0 | | 0.0 | 1 | 1.5 | |
| | その他 | 234 | 2.4 | 1 | 0.9 | | 0.0 | | 0.0 | | 0.0 | 1 | 1.5 | |
| | 計 | 873 | 9.0 | 7 | 6.4 | 1 | 4.2 | 2 | 16.7 | 0 | 0.0 | 4 | 6.2 | |
| 車両相互 | 正面衝突 | 361 | 3.7 | 8 | 7.3 | 5 | 20.8 | | 0.0 | | 0.0 | 3 | 4.6 | |
| | 追突 | 進行中 | 443 | 4.6 | 8 | 7.3 | 2 | 8.3 | 2 | 16.7 | 1 | 12.5 | 3 | 4.6 |
| | | 駐・停止中 | 3,848 | 39.6 | 18 | 16.5 | 2 | 8.3 | 5 | 41.7 | 2 | 25.0 | 9 | 13.8 |
| | 出合い頭 | 2,388 | 24.6 | 36 | 33.0 | 1 | 4.2 | 1 | 8.3 | 4 | 50.0 | 30 | 46.2 | |
| | 追越・追抜 | 83 | 0.9 | 1 | 0.9 | | 0.0 | | 0.0 | | 0.0 | 1 | 1.5 | |
| | 右折時 | 645 | 6.6 | 5 | 4.6 | | 0.0 | | 0.0 | | 0.0 | 5 | 7.7 | |
| | 左折時 | 228 | 2.3 | 5 | 4.6 | 4 | 16.7 | | 0.0 | | 0.0 | 1 | 1.5 | |
| その他 | 646 | 6.6 | 6 | 5.5 | 2 | 8.3 | 1 | 8.3 | 1 | 12.5 | 2 | 3.1 | | |
| | 計 | 8,642 | 88.9 | 87 | 79.8 | 16 | 66.7 | 9 | 75.0 | 8 | 100.0 | 54 | 83.1 | |
| 車両単独 | 工作物衝突 | 131 | 1.3 | 6 | 5.5 | 2 | 8.3 | 1 | 8.3 | | 0.0 | 3 | 4.6 | |
| | 路外逸脱 | 23 | 0.2 | 3 | 2.8 | 1 | 4.2 | | 0.0 | | 0.0 | 2 | 3.1 | |
| | 転倒 | 7 | 0.1 | 6 | 5.5 | 4 | 16.7 | | 0.0 | | 0.0 | 2 | 3.1 | |
| | 駐車両衝突 | 30 | 0.3 | 0 | 0.0 | | 0.0 | | 0.0 | | 0.0 | | 0.0 | |
| その他 | 15 | 0.2 | 0 | 0.0 | | 0.0 | | 0.0 | | 0.0 | | 0.0 | | |
| | 計 | 206 | 2.1 | 15 | 13.8 | 7 | 29.2 | 1 | 8.3 | 0 | 0.0 | 7 | 10.8 | |
| | 踏切 | 1 | 0.0 | 0 | 0.0 | | 0.0 | | 0.0 | | 0.0 | | 0.0 | |
| | 合計 | 9,722 | 100.0 | 109 | 100.0 | 24 | 100.0 | 12 | 100.0 | 8 | 100.0 | 65 | 100.0 | |

全事故の類型別構成率と二輪合計の類型別構成率

の対比では、

- ・人対車両・・・2.6ポイント低い
- ・車両相互・・・9.1ポイント低い
- ・車両単独・・・11.7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76.1パーセント(83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41.3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13件(夜間の50.0%)と多くなっている。

(単位：件・%)

| 昼夜 | 道路 | | | | | | 県道 | | | 市町村道 | 高速道 | その他 | 合計 |
|--------|-----|-----|-----|-----|------|------|------|------|------|------|-----|-----|-------|
| | 4号 | 6号 | 13号 | 49号 | 三 | 折 | 計 | 主要 | 一般 | | | | |
| 昼間 | 2 | 4 | | 1 | 15 | 22 | 13 | 12 | 25 | 32 | 2 | 2 | 83 |
| 構成率(%) | 2.4 | 4.8 | 0.0 | 1.2 | 18.1 | 26.5 | 15.7 | 14.5 | 30.1 | 38.6 | 2.4 | 2.4 | 100.0 |
| 夜間 | | 2 | | 1 | 2 | 5 | 7 | | 7 | 13 | | 1 | 26 |
| 構成率(%) | 0.0 | 7.7 | 0.0 | 3.8 | 7.7 | 19.2 | 26.9 | 0.0 | 26.9 | 50.0 | 0.0 | 3.8 | 100.0 |
| 薄暮(内数) | | | | | 1 | 1 | 2 | 2 | 4 | 7 | | | 12 |
| 構成率(%) | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 8.3 | 8.3 | 16.7 | 16.7 | 33.3 | 58.3 | 0.0 | 0.0 | 100.0 |
| 合計 | 2 | 6 | 0 | 2 | 17 | 27 | 20 | 12 | 32 | 45 | 2 | 3 | 109 |
| 構成率(%) | 1.8 | 5.5 | 0.0 | 1.8 | 15.6 | 24.8 | 18.3 | 11.0 | 29.4 | 41.3 | 1.8 | 2.8 | 100.0 |

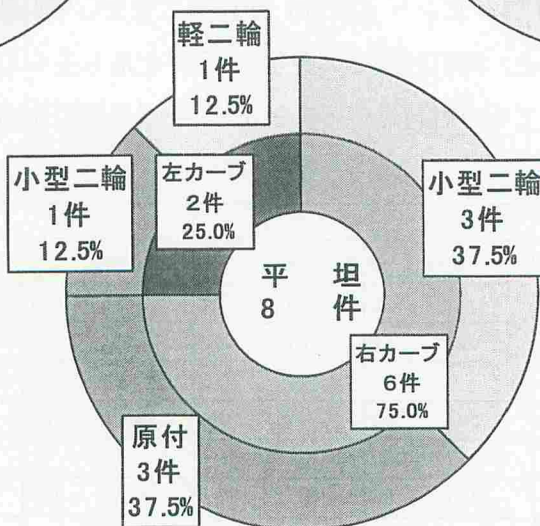
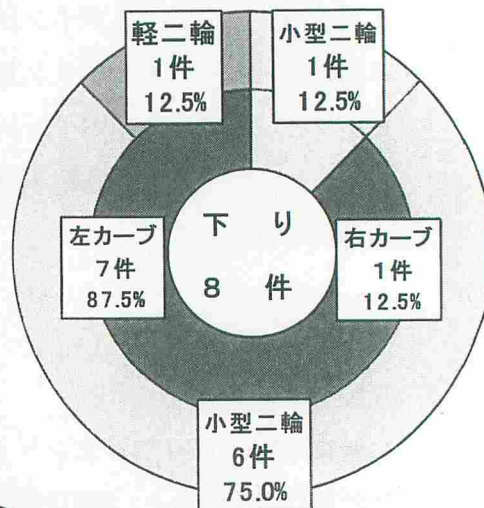
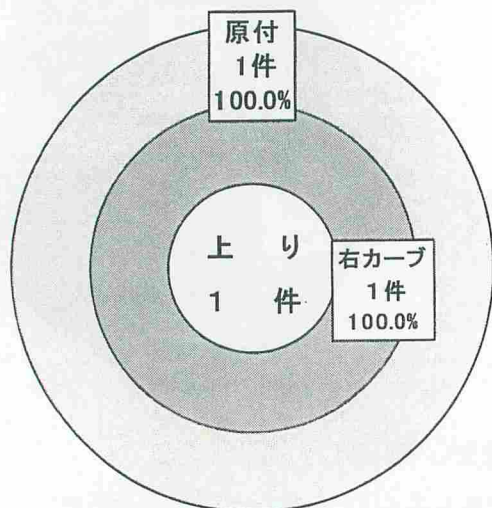
ケ 道路線形別

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8.1パーセント、左カーブが9.1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 | 45 | 0.5 | 1 | 1.0 | | 0.0 | | 0.0 | | 0.0 | 1 | 1.6 |
| | 左カーブ | 38 | 0.4 | 0 | 0.0 | | 0.0 | | 0.0 | | 0.0 | | 0.0 |
| 下り | 右カーブ | 54 | 0.6 | 1 | 1.0 | 1 | 4.3 | | 0.0 | | 0.0 | | 0.0 |
| | 左カーブ | 66 | 0.7 | 7 | 7.1 | 6 | 26.1 | 1 | 8.3 | | 0.0 | | 0.0 |
| 平坦 | 右カーブ | 101 | 1.1 | 6 | 6.1 | 3 | 13.0 | | 0.0 | | 0.0 | 3 | 4.7 |
| | 左カーブ | 125 | 1.4 | 2 | 2.0 | 1 | 4.3 | | 0.0 | 1 | 14.3 | | 0.0 |
| 直線 | 上り | 280 | 3.0 | 1 | 1.0 | 1 | 4.3 | | 0.0 | | 0.0 | 2 | 3.1 |
| | 下り | 442 | 4.8 | 5 | 5.1 | 1 | 4.3 | | 0.0 | | 0.0 | 3 | 4.7 |
| | 平坦 | 8,073 | 87.5 | 76 | 76.8 | 10 | 43.5 | 11 | 91.7 | 6 | 85.7 | 55 | 85.9 |
| 合計 | 右カーブ | 200 | 2.2 | 8 | 8.1 | 4 | 17.4 | | 0.0 | 0 | 0.0 | 4 | 6.3 |
| | 左カーブ | 229 | 2.5 | 9 | 9.1 | 7 | 30.4 | 1 | 8.3 | 1 | 14.3 | 0 | 0.0 |

| | | | | | | | | | | | | |
|-------|-------|-----|----|-----|----|-----|----|-----|---|-----|----|-----|
| 全事故件数 | 9,224 | 100 | 99 | 100 | 23 | 100 | 12 | 100 | 7 | 100 | 64 | 100 |
|-------|-------|-----|----|-----|----|-----|----|-----|---|-----|----|-----|



(2) 二輪車の死傷者

ア 概況

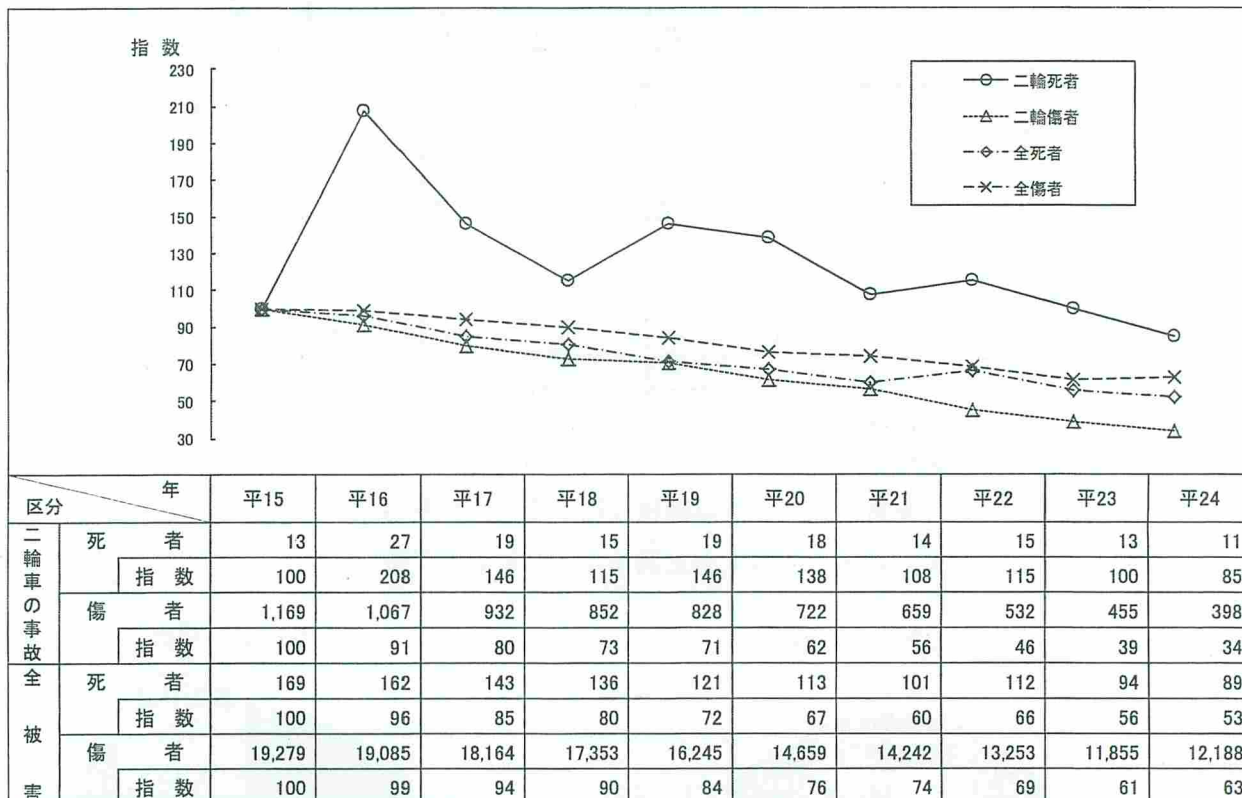
二輪乗車中（同乗者を含む）の死傷者は

死者数 11人（前年比 -2人 15.4%減）

傷者数 398人（前年比 -57人 12.5%減）

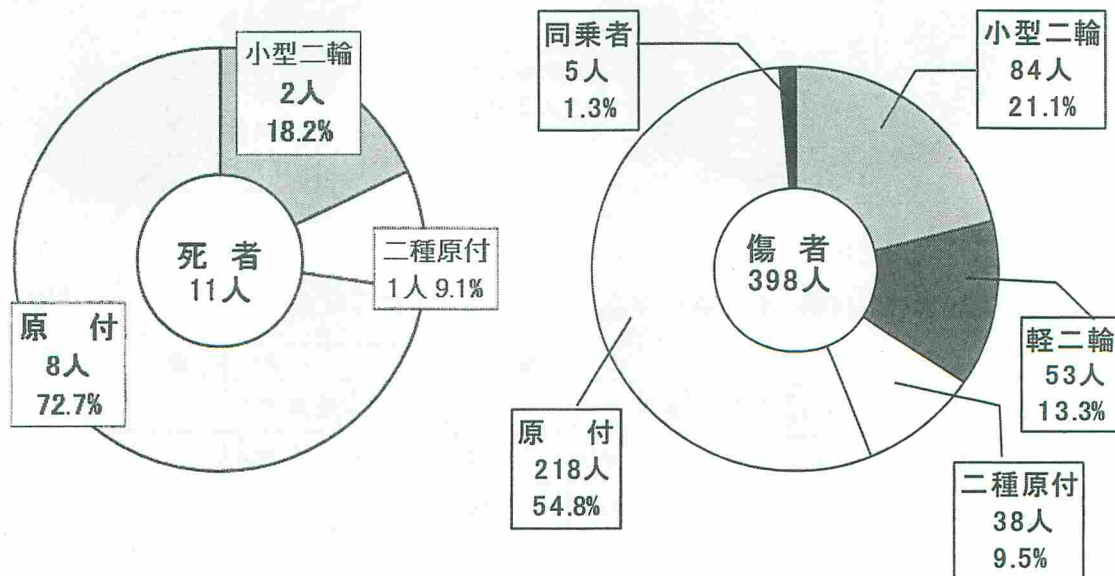
で、死者数、傷者数とも減少した。

（単位：人）



イ 車種別

車種別にみると、死者、傷者ともに原付が多く、死者は72.7パーセント、傷者は54.8パーセントを占めている。



ウ 年齢別

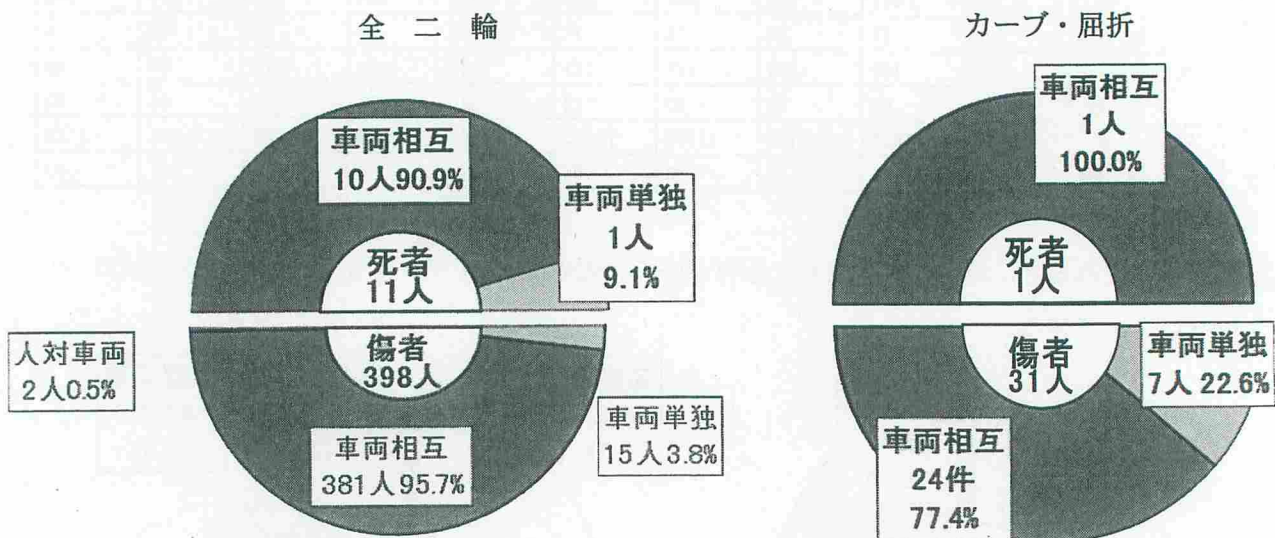
年齢別にみると、死者は高齢者が6人で54.5パーセントを占め、傷者でも高齢者が107人で26.9パーセントを占めている。 (単位:人・%)

| 車種 | | 年齢 | | | | | | | | 合計 |
|-------|--------|-------|--------|--------|------|------|------|--------|------|-------|
| | | 20歳未満 | 20~24歳 | 25~29歳 | 30歳代 | 40歳代 | 50歳代 | 60~64歳 | 高齢者 | |
| 二輪車 | 死者 | 0 | 2 | 1 | 0 | 1 | 0 | 1 | 6 | 11 |
| | 構成率(%) | 0.0 | 18.2 | 9.1 | 0.0 | 9.1 | 0.0 | 9.1 | 54.5 | 100 |
| 計 | 傷者 | 52 | 33 | 31 | 55 | 53 | 48 | 19 | 107 | 398 |
| | 構成率(%) | 13.1 | 8.3 | 7.8 | 13.8 | 13.3 | 12.1 | 4.8 | 26.9 | 100.0 |
| 小型二輪車 | 死者 | | | 1 | | 1 | | | | 2 |
| | 傷者 | 11 | 9 | 12 | 19 | 19 | 13 | 1 | | 84 |
| 軽二輪車 | 死者 | | | | | | | | | 0 |
| | 傷者 | 14 | 5 | 5 | 13 | 8 | 7 | | 1 | 53 |
| 二種原付 | 死者 | | | | | | | | 1 | 1 |
| | 傷者 | | 3 | 2 | 6 | 7 | 7 | 1 | 12 | 38 |
| 原付 | 死者 | | 2 | | | | | 1 | 5 | 8 |
| | 傷者 | 24 | 14 | 12 | 17 | 19 | 21 | 17 | 94 | 218 |
| 同乗者 | 死者 | | | | | | | | | 0 |
| | 傷者 | 3 | 2 | | | | | | | 5 |

エ 事故類型別・道路形状別

全二輪事故では、死者・傷者とも車両相互によるものが多い。

カーブ・屈折でも、死者・傷者とも車両相互によるものが多い。



オ ヘルメット着用状況

原付の着用率は、自動二輪の着用率より2.2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 | 着用率(%) | ヘルメット着用 | 着用率(%) | ヘルメット着用 | 着用率(%) |
| 自動二輪 | | 3 | 100.0 | 180 | 99.4 | 183 | 99.5 |
| 原付 | | 8 | 100.0 | 218 | 97.2 | 226 | 97.3 |
| 合計 | | 11 | 100.0 | 398 | 98.2 | 409 | 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 107件（前年比 -7件 6.1%減）

死者数 1人（前年比 +1人 -）

傷者数 122人（前年比 -11人 8.3%減）

で、発生件数、傷者数は減少したが、死者数は平成16年以來8年ぶりに1名死亡した。

タクシーが第2当事者になった事故は、

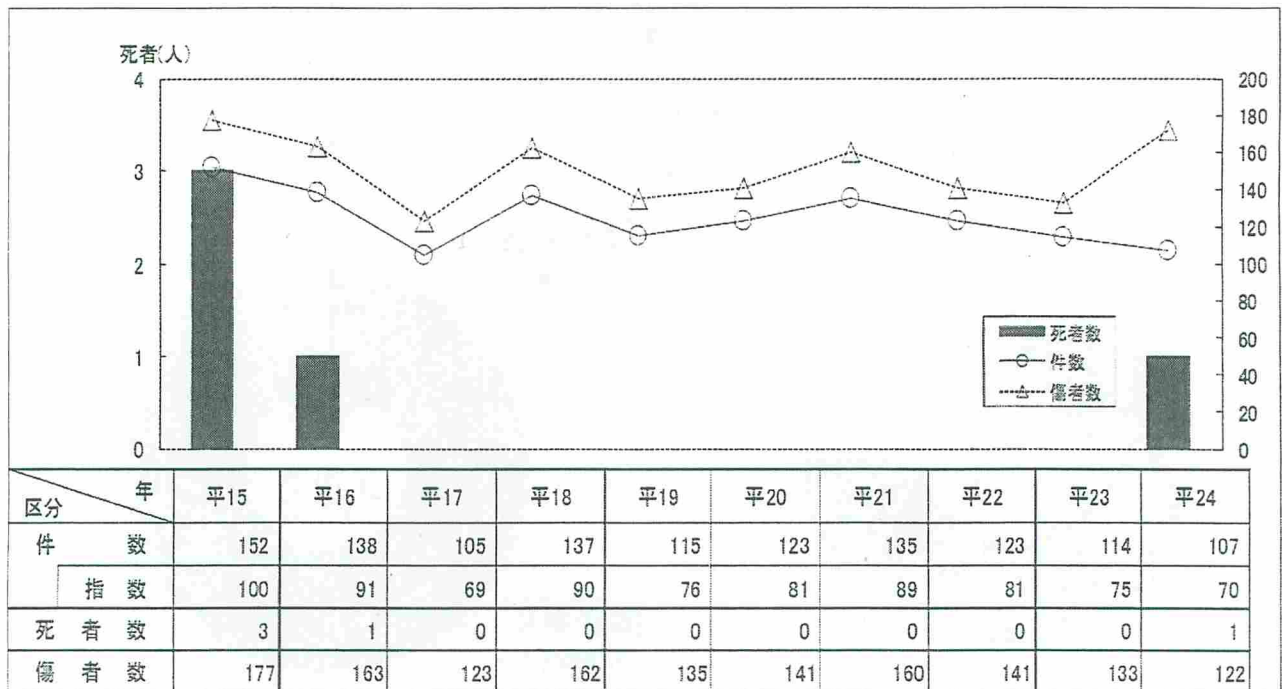
発生件数 73件（前年比 +12件 19.7%増）

死者数 0人（前年比 ±0人 -）

傷者数 95人（前年比 +19人 25.0%増）

で、発生件数、傷者数は増加したが、死者はない。

（単位：件・人）



(2) 月別

9月が15件と最も多く、次いで3月、10月の11件、1月、6月の10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 | 10 | 9 | 11 | 6 | 6 | 10 | 4 | 9 | 15 | 11 | 9 | 7 | 107 |
| 死者数 | 死者数 | | | | | | | | | 1 | | | | 1 |
| 傷者数 | 傷者数 | 11 | 10 | 15 | 6 | 7 | 10 | 4 | 11 | 19 | 12 | 10 | 7 | 122 |

(3) 年齢別

60～64歳が40件で最も多く、タクシー事故の37.4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 | | | | 6 | 9 | 34 | 40 | 18 | 107 |
| 構成率(%) | | 0.0 | 0.0 | 5.6 | 8.4 | 31.8 | 37.4 | 16.8 | 100.0 |

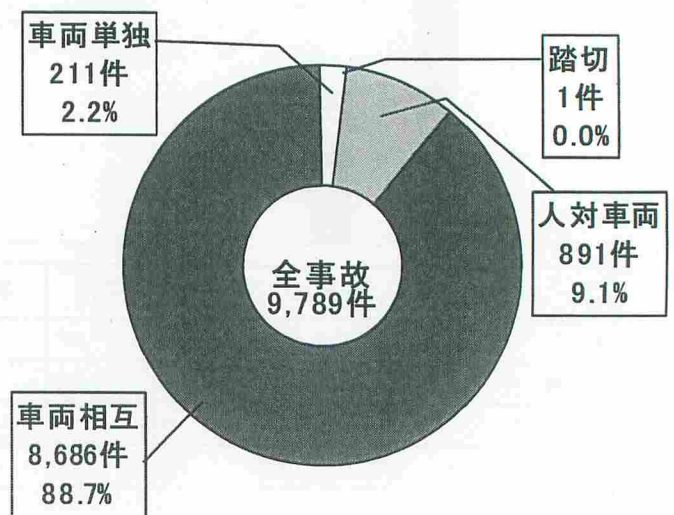
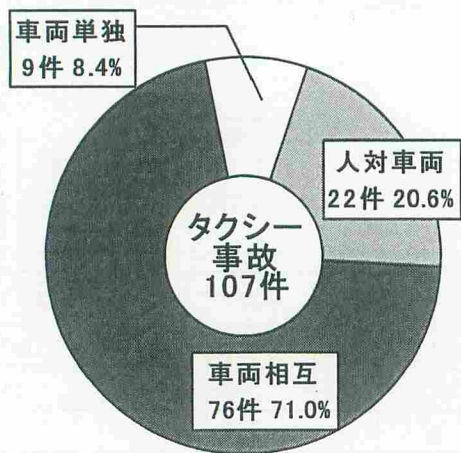
(4) 事故類型別

車両相互の事故が76件(71.0%)と最も多く、うち出会い頭が28.0パーセントと高い。

全事故と比較すると、人对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 | 人对車両 | | | | 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 | | 6 | 8 | 8 | 22 | 2 | 27 | 30 | 4 | 7 | 6 | 76 | 5 | | 4 | 9 | 107 |
| 構成率(%) | | 5.6 | 7.5 | 7.5 | 20.6 | 1.9 | 25.2 | 28.0 | 3.7 | 6.5 | 5.6 | 71.0 | 4.7 | 0.0 | 3.7 | 8.4 | 100 |



(5) 違反別

安全不確認の事故が37件で34.6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12件で11.2パーセントを占めている。

(単位：件・%)

| 区分 | 違反 | 悪質違反 | | | | | | 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 | | | | | | 計 | ハンドル・ブレーキ | 前方不注意 | 動静不注意 | 安全不確認 | | | その他 |
| 件数 | | 1 | | 1 | 6 | 4 | | 12 | | 1 | 10 | 1 | 5 | 20 | 14 | 37 | 4 | 80 | 3 | 107 |
| 構成率(%) | | 0.9 | 0.0 | 0.9 | 5.6 | 3.7 | 0.0 | 11.2 | 0.0 | 0.9 | 9.3 | 0.9 | 4.7 | 18.7 | 13.1 | 34.6 | 3.7 | 74.8 | 2.8 | 100 |

1.4 バスの事故

(1) 概況

バスが第1当事者となった事故は、

発生件数 18件（前年比 -7件 28.0%減）

死者数 0人（前年比 ±0人 ±0 ）

傷者数 39人（前年比 +10人 34.5%増）

で、発生件数は減少し、死者は昨年と同様に無かったが、傷者数は増加した。

バスが第2当事者となった事故は、

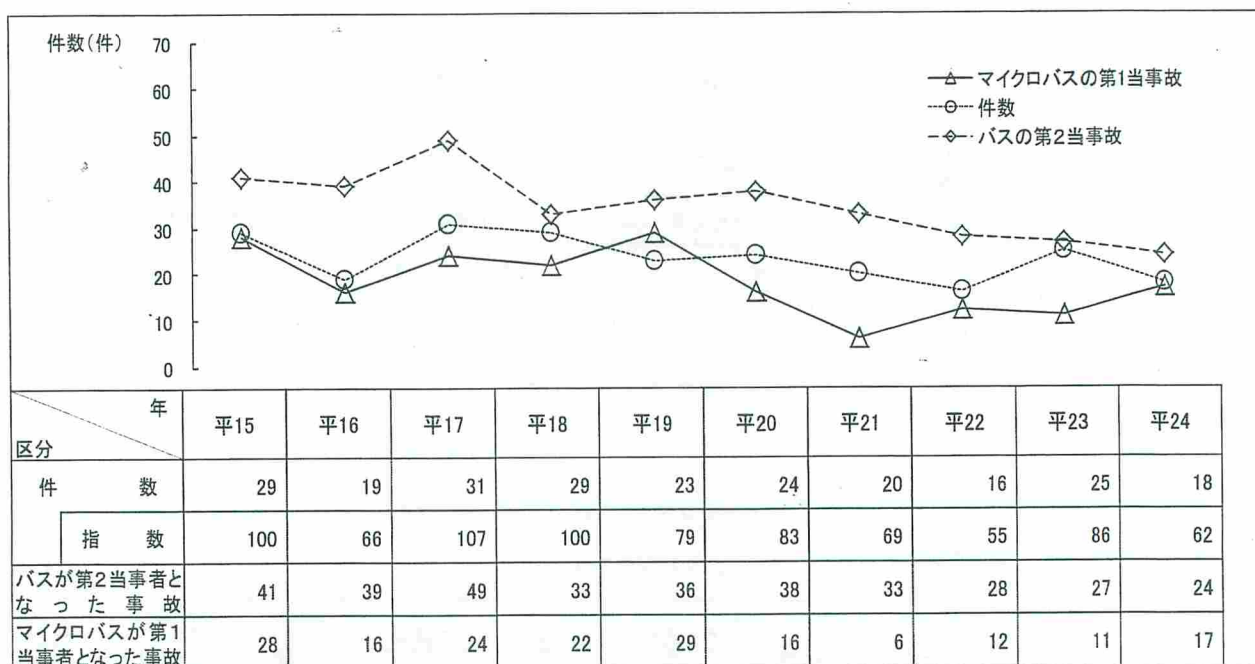
発生件数 24件（前年比 -3件 12.5%減）

死者数 0人（前年比 ±0人 ±0 ）

傷者数 35人（前年比 +2人 6.1%増）

で、発生件数は減少し、死者は昨年と同様に無かったが、傷者数は増加した。

（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 17件（前年比 +6件 54.5%減）

死者数 5人（前年比 ±5人 - ）

傷者数 28人（前年比 +2人 7.7%増）

マイクロバスが第2当事者となった事故

発生件数 7件（前年比 -7人 50.0%減）

死者数 0人（前年比 ±0人 - ）

傷者数 11人（前年比 -24人 70.6%減）

(2) 月別

バスの運転者が第1当事者となった事故は、2月が4件と最も多く発生し、第2当事者になった事故は9月が6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 | 1 | 4 | 2 | 1 | 2 | 2 | 1 | 0 | 0 | 1 | 2 | 2 | 18 |
| | 死者数 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| | 傷者数 | 1 | 25 | 2 | 1 | 2 | 2 | 1 | 0 | 0 | 1 | 2 | 2 | 39 |
| 関係事故 | 件数 | 4 | 2 | 1 | 2 | 0 | 2 | 0 | 2 | 6 | 3 | 0 | 2 | 24 |
| | 死者数 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| | 傷者数 | 7 | 3 | 1 | 4 | 0 | 3 | 0 | 2 | 9 | 4 | 0 | 2 | 35 |

(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13件で最も多く、76.5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も路線バスが10件で最も多く、41.7パーセントを占めている。

(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 | | 13 | 4 | 1 | 18 | 10 | 7 | 7 | 24 |
| 死者 | | | | | 0 | | | | 0 |
| 傷者 | | 13 | 25 | 1 | 39 | 11 | 11 | 13 | 35 |

(4) 年齢別

50歳代の割合が高く、第1当事者となった事故は7件で38.9パーセント、第2当事者になった事故も同様に12件で50.0パーセントを占めている。

(単位：件)

| 区分 | 年齢 | 24歳以下 | 25~29歳 | 30歳代 | 40歳代 | 50歳代 | 60~64歳 | 高齢者(65歳以上) | 合計 |
|-------|----|-------|--------|------|------|------|--------|------------|----|
| 第1当事者 | | | 2 | 3 | 5 | 7 | 1 | | 18 |
| 第2当事者 | | | 1 | 3 | 5 | 12 | 2 | 1 | 24 |

(5) 道路別

第1当事者となった事故は国道が6件で33.3パーセントを占め、第2当事者になった事故も国道が10件で41.7パーセントを占めている。

(単位：件)

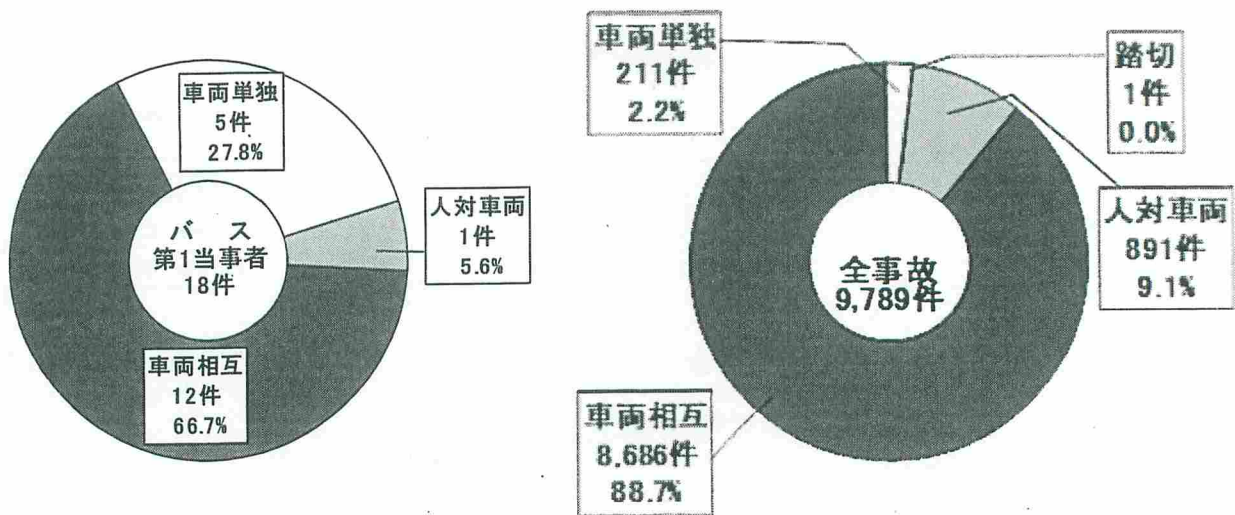
| 区分 | 道路 | 国 道 | | | | | 計 | 県 道 | | | 市町村道 | 高速道 | その他 | 合計 |
|-------|----|-----|----|-----|-----|----|----|------|-----|---|------|-----|-----|----|
| | | 4号 | 6号 | 13号 | 49号 | 三桁 | | 主地方道 | 一般道 | 計 | | | | |
| 第1当事者 | | 1 | 1 | | 1 | 3 | 6 | 2 | 3 | 5 | 4 | 1 | 2 | 18 |
| 第2当事者 | | 2 | 4 | | 1 | 3 | 10 | 2 | 1 | 3 | 11 | | 0 | 24 |

(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 12 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 | | | 1 | 1 | | 4 | 2 | | 5 | 1 | 12 | 1 | | 4 | 5 | 18 |
| 構成率(%) | 0.0 | 0.0 | 5.6 | 5.6 | 0.0 | 22.2 | 11.1 | 0.0 | 27.8 | 5.6 | 66.7 | 5.6 | 0.0 | 22.2 | 27.8 | 100 |



(7) 違反別

安全運転義務違反が 16 件で 88.9 パーセントを占めている。

特に、安全速度が 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 | 構成率(%) | | | 件 | 構成率(%) |
| 悪 質 違 反 | 信 号 無 視 | 1 | 5.6 | 交 差 点 安 全 進 行 | | | 0.0 |
| | 最 高 速 度 | | 0.0 | 過 労 運 転 | | | 0.0 |
| | 通 区 ・ 追 越 | | 0.0 | 安 全 運 転 義 務 違 反 | ハ ン ド ル ・ プ レ ー キ | 1 | 5.6 |
| | 歩 行 者 妨 害 等 | | 0.0 | | 前 方 不 注 意 | 2 | 11.1 |
| | 一 時 不 停 止 | | 0.0 | | 動 静 不 注 視 | 2 | 11.1 |
| | 酒 酔 い 運 転 | | 0.0 | | 安 全 不 確 認 | 2 | 11.1 |
| | 計 | 1 | 5.6 | | 安 全 速 度 | 5 | 27.8 |
| | 横 断 禁 止 等 | | 0.0 | | そ の 他 | 4 | 22.2 |
| | 車 間 距 離 不 保 持 | | 0.0 | | 計 | 16 | 88.9 |
| | 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 | 1 | 5.6 | 合 計 | | 18 | 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 | 40件 | (前年比) | -38件 | 48.7%減) |
| 死者数 | 0人 | (前年比) | -1人 | 100.0%減) |
| 傷者数 | 51人 | (前年比) | -46人 | 47.4%減) |

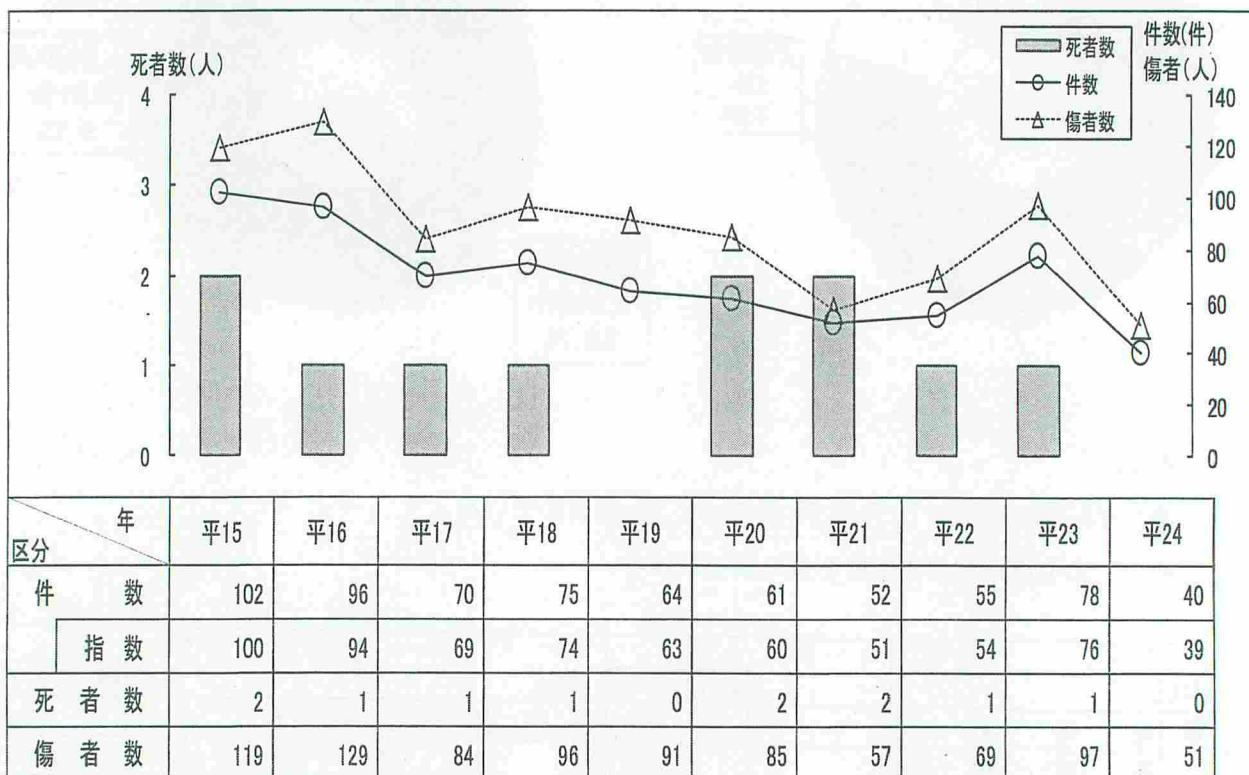
で、発生件数、死者数、傷者数全てにおいて減少した。

ダンプカーが第2当事者になった事故は、

| | | | | |
|------|-----|-------|-----|----------|
| 発生件数 | 21件 | (前年比) | -6件 | 22.2%減) |
| 死者数 | 3人 | (前年比) | +2人 | 200.0%増) |
| 傷者数 | 30人 | (前年比) | +4人 | 15.4%増) |

で、発生件数、傷者数は減少したが、死者数は昨年と同数であった。

(単位：件・人)



(2) 月別

11月が6件で最も多く、次いで1月、7月の5件の順となっている。

(単位：件・人)

| 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 | 5 | 4 | | 3 | 3 | 1 | 5 | 4 | 3 | 3 | 6 | 3 | 40 |
| 死者数 | | | | | | | | | | | | | 0 |
| 傷者数 | 7 | 4 | | 3 | 3 | 1 | 9 | 6 | 4 | 3 | 8 | 3 | 51 |

(3) 年齢別・免許年数経過別

年齢別では、高齢者が13件で最も多く、次いで60～64歳の6件となっている。

また、免許経過年数では、10年以上が34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 | | | | | | | | | 0 |
| 2～3年 | | | | | | | | | 0 |
| 3～4年 | | | 1 | | | | | | 1 |
| 4～5年 | | 1 | | | | | | | 1 |
| 10年未満 | | | 2 | | | 1 | | | 3 |
| 10年以上 | | | | 5 | 5 | 5 | 6 | 13 | 34 |
| 無免許 | | 1 | | | | | | | 1 |
| 合計 | | 2 | 3 | 5 | 5 | 6 | 6 | 13 | 40 |

(4) 違反別

前方不注意と動静不注視が各12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6件となっている。

悪質違反は4件で、うち信号無視と歩行者妨害等が各2件となっている。

(単位：件・%)

| 違反 | 区分 | 件数 | | 違反 | 区分 | 件数 | | |
|---------|--------|----|--------|----------|-----------|-----|--------|-----|
| | | 件 | 構成率(%) | | | 件 | 構成率(%) | |
| 悪質違反 | 信号無視 | 2 | 5.0 | 安全運転義務違反 | 交差点安全進行 | 2 | 5.0 | |
| | 最高速度 | | 0.0 | | 徐行違反 | | | 0.0 |
| | 通区・追越 | | 0.0 | | ハンドル・ブレーキ | 2 | 5.0 | |
| | 歩行者妨害等 | 2 | 5.0 | | 前方不注意 | 12 | 30.0 | |
| | 一時不停止 | | 0.0 | | 動静不注視 | 12 | 30.0 | |
| | 酒酔い運転 | | 0.0 | | 安全不確認 | 6 | 15.0 | |
| 計 | | 4 | 10.0 | 安全速度 | 1 | 2.5 | | |
| 横断禁止等 | | | 0.0 | その他 | | 0.0 | | |
| 車間距離不保持 | | | 0.0 | 計 | | 33 | 82.5 | |
| 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 | | 1 | 2.5 | 合計 | | 40 | 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82.5パーセント、第2当事者では71.4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 |
|-------|-----|----|----|----|
| 第1当事者 | 事業用 | 7 | 0 | 8 |
| | 自家用 | 33 | 0 | 43 |
| | 合計 | 40 | 0 | 51 |

| 用途 | 区分 | 件数 | 死者 | 傷者 |
|-------|-----|----|----|----|
| 第2当事者 | 事業用 | 6 | 2 | 5 |
| | 自家用 | 15 | 1 | 25 |
| | 合計 | 21 | 3 | 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、

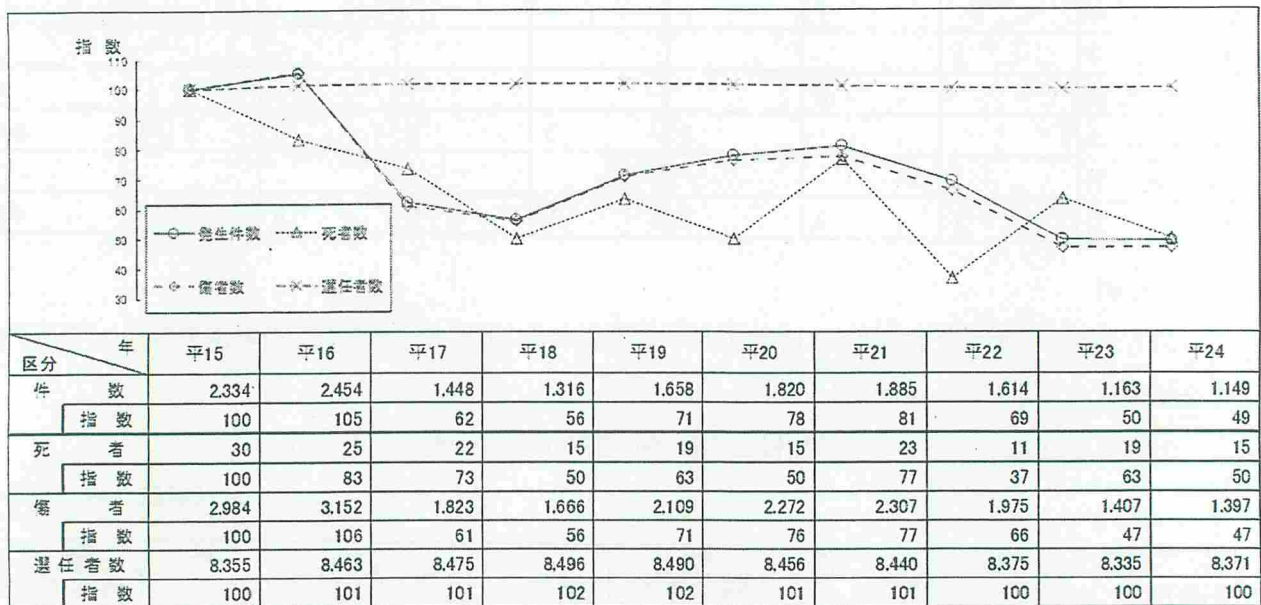
発生件数 1,149 件（前年比 -14 件 1.2%減）

死者数 15 人（前年比 -4 人 21.1%減）

傷者数 1,397 人（前年比 -10 人 0.7%減）

で、発生件数、死者数、傷者数全てにおいて減少した。

（単位：件・人）



（注）選任数は各年3月末の数値

(2) 県内に所在する安管の事故

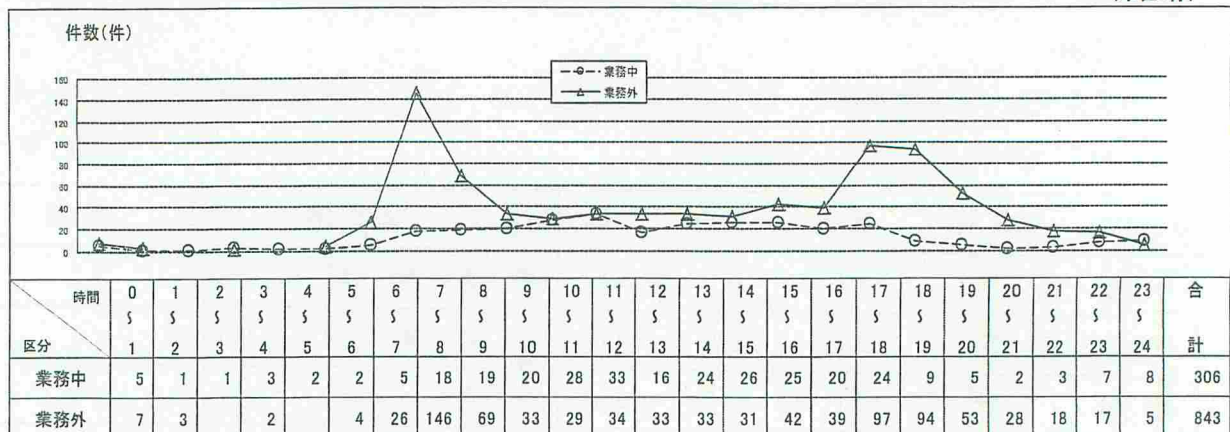
業務外の事故が安管事業所事故の73.4パーセントを占めている。

ア 時間別

業務中は11～12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 |
|------|--------|------|----|-------|
| | 割合 (%) | | | |
| 業務中 | 306 | 26.6 | 2 | 386 |
| 業務外 | 843 | 73.4 | 13 | 1,011 |
| 通勤 | 402 | 35.0 | 4 | 474 |
| 私用中 | 441 | 38.4 | 9 | 537 |
| 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122件39.9パーセント、次いで普通貨物車が82件で26.8パーセントを占めている。

業務外では、普通乗用車が525件と最も多く62.3パーセントを占めている。

(単位：件・%)

| 区分 | 車種 | 乗用車 | | | | 貨物車 | | | | 特殊車 | 二輪車 | | | | 合計 | |
|-----|--------|-----|------|------|------|------|------|------|------|-----|------|-----|------|-----|-----|-----|
| | | 大型 | 普通 | 軽 | 計 | 大型 | 普通 | 軽 | 計 | | 小型二輪 | 軽二輪 | 二種原付 | 計 | | |
| 業務中 | | 5 | 122 | 27 | 154 | 33 | 82 | 31 | 146 | 3 | | | 1 | 2 | 3 | 306 |
| | 構成率(%) | 1.6 | 39.9 | 8.8 | 50.3 | 10.8 | 26.8 | 10.1 | 47.7 | 1.0 | 0.0 | 0.0 | 0.3 | 0.7 | 1.0 | 100 |
| 業務外 | | | 525 | 243 | 768 | 4 | 30 | 37 | 71 | | 1 | 1 | | 2 | 4 | 843 |
| | 構成率(%) | 0.0 | 62.3 | 28.8 | 91.1 | 0.5 | 3.6 | 4.4 | 8.4 | 0.0 | 0.1 | 0.1 | 0.0 | 0.2 | 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271件で最も多く、業務中事故の88.6パーセントを占めている。

代行運転の事故は8件で、うち5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 | | | | |
| 業務中 | | 23 | 1 | | 3 | 5 | 271 | 280 | 3 | 306 |
| | 構成率(%) | 7.5 | 0.3 | 0.0 | 1.0 | 1.6 | 88.6 | 91.5 | 1.0 | 100 |
| 業務外 | | | 7 | | | | 836 | 843 | | 843 |
| | 構成率(%) | 0.0 | 0.8 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 99.2 | 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49.0パーセント、業務外で49.1パーセントを占めている。

(単位：件・%)

| 区分 | 類型 | 人対車両 | | | 車両相互 | | | | | | 車両単独 | | | 列車 | 合計 | | |
|-----|--------|------|-----|-----|------|------|------|-------|-------|-----|------|-------|------|-----|-----|-----|-----|
| | | 横断 | その他 | 計 | 正面衝突 | 追突 | 出会い頭 | 後退・転回 | 右・左折時 | その他 | 計 | 工作物衝突 | 路外逸脱 | | | その他 | |
| 業務中 | | 14 | 16 | 30 | 6 | 150 | 61 | 17 | 22 | 11 | 267 | 9 | | | 9 | 306 | |
| | 構成率(%) | 4.6 | 5.2 | 9.8 | 2.0 | 49.0 | 19.9 | 5.6 | 7.2 | 3.6 | 87.3 | 2.9 | 0.0 | 0.0 | 2.9 | 0.0 | 100 |
| 業務外 | | 48 | 18 | 66 | 30 | 414 | 212 | 23 | 65 | 24 | 768 | 4 | 1 | 4 | 9 | 843 | |
| | 構成率(%) | 5.7 | 2.1 | 7.8 | 3.6 | 49.1 | 25.1 | 2.7 | 7.7 | 2.8 | 91.1 | 0.5 | 0.1 | 0.5 | 1.1 | 0.0 | 100 |

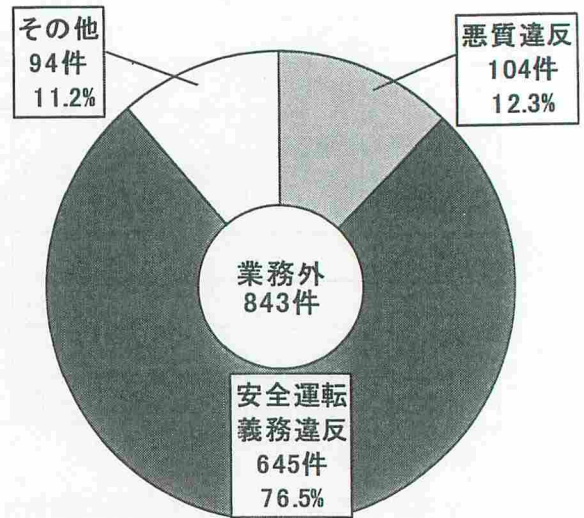
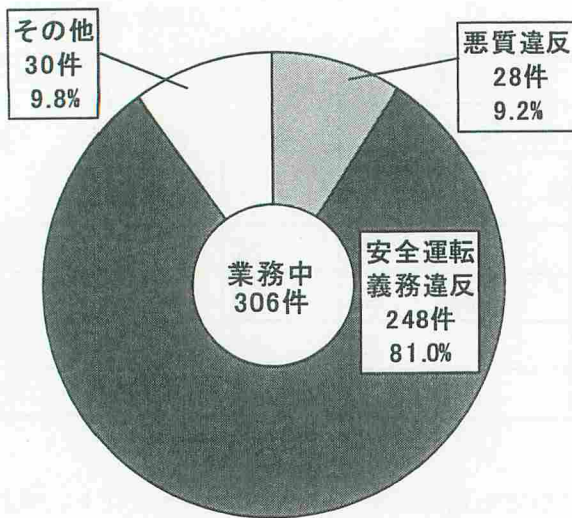
エ 違反別

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 81.0 パーセント、業務外で 76.5 パーセントを占めている。

悪質違反では、信号無視、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 | 9 | 2.9 | 28 | 3.3 | 徐行違反 | 3 | 1.0 | 9 | 1.1 | |
| | 最高速度 | | 0.0 | | 0.0 | 過労運転 | 1 | 0.3 | 1 | 0.1 | |
| | 通区・追越 | 1 | 0.3 | 12 | 1.4 | 安全運転義務違反 | ハンドル・ブレーキ | 32 | 10.5 | 73 | 8.7 |
| | 歩行者妨害等 | 7 | 2.3 | 33 | 3.9 | | 前方不注意 | 92 | 30.1 | 235 | 27.9 |
| | 一時不停止 | 11 | 3.6 | 31 | 3.7 | | 動静不注意 | 56 | 18.3 | 149 | 17.7 |
| | 酒酔い運転 | | 0.0 | | 0.0 | | 安全不確認 | 54 | 17.6 | 173 | 20.5 |
| | 計 | 28 | 9.2 | 104 | 12.3 | | 安全速度 | 10 | 3.3 | 11 | 1.3 |
| | 横断禁止等 | | 0.0 | 6 | 0.7 | | 予測不適 | | 0.0 | 4 | 0.5 |
| | 車間距離不保持 | | 0.0 | | 0.0 | | その他 | 4 | 1.3 | | 0.0 |
| | 進路変更禁止 | | 0.0 | | 0.0 | | 計 | 248 | 81.0 | 645 | 76.5 |
| 右・左折 | | 0.0 | 3 | 0.4 | 安全不確認ドア開放 | | 1 | 0.3 | | 0.0 | |
| 優先通行妨害等 | 5 | 1.6 | 26 | 3.1 | その他 | | | 0.0 | 3 | 0.4 | |
| 交差点安全進行 | 20 | 6.5 | 46 | 5.5 | 合計 | 306 | 100.0 | 843 | 100 | | |



オ 原因別

業務中、業務外とも、発見の遅れが 60 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 | | 197 | 64.4 | 581 | 68.9 |
| 判断の誤り等 | | 71 | 23.2 | 183 | 21.7 |
| 操作上の誤り | | 38 | 12.4 | 79 | 9.4 |
| 調査不能 | | | 0.0 | | 0.0 |
| 合計 | | 306 | 100 | 843 | 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 641件（前年比 +67件 11.7%増）

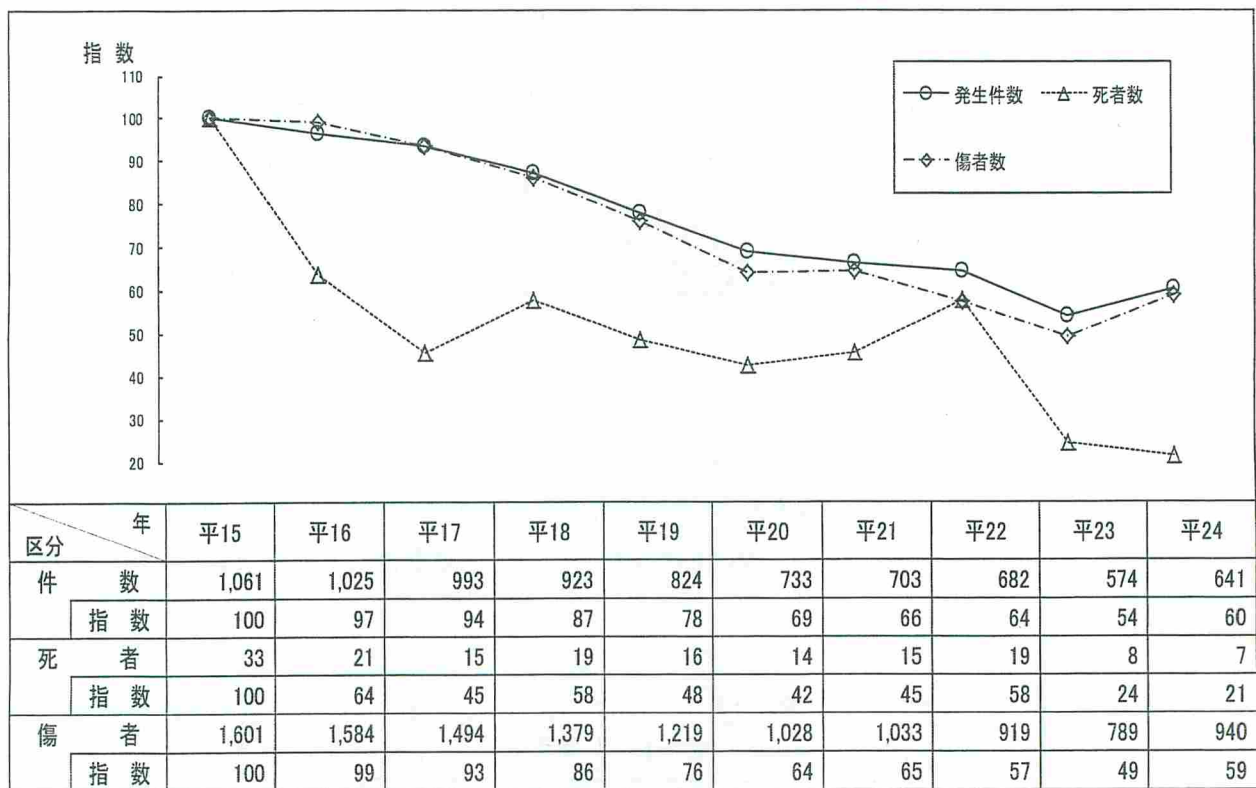
死者数 7人（前年比 -1人 12.5%減）

傷者数 940人（前年比 +151人 19.1%増）

で、死者数は減少したが、発生件数、傷者数は増加した。

発生件数・傷者数は平成14年依頼10年ぶりに増加し、死者数は増減があるものの平成15年の33人をピークに減少している。

（単位：件・人）



(2) 月別

8月が79件で最も多く、次いで10月の76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11月と比較すると4.5ポイントの差となっている。

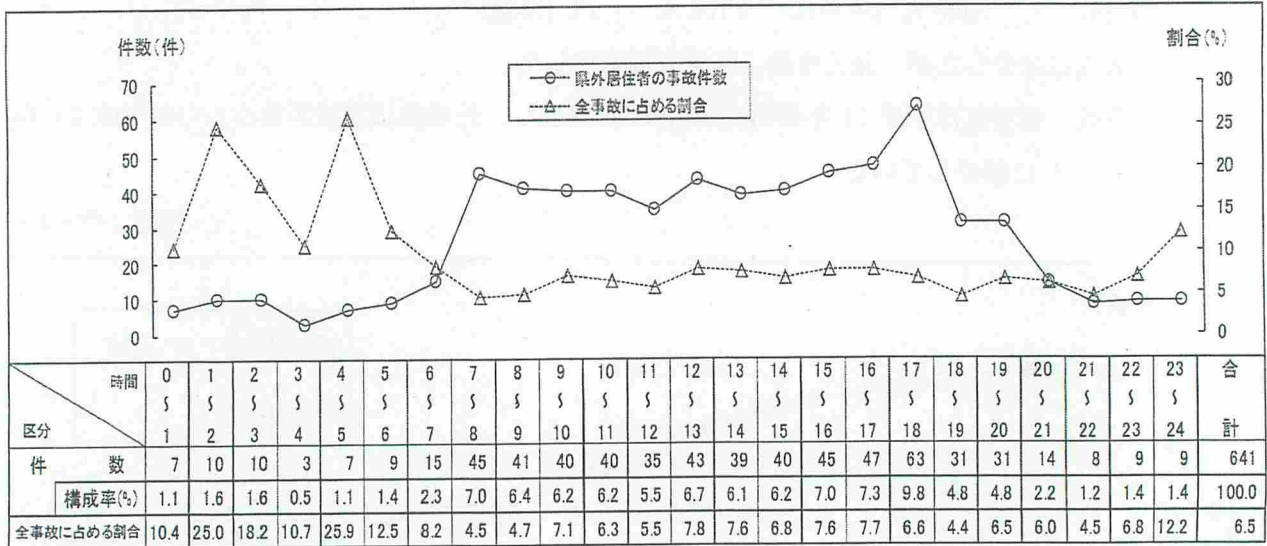
（単位：件・人・%）

| 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 | | 781 | 811 | 736 | 716 | 766 | 727 | 802 | 858 | 839 | 943 | 867 | 943 | 9,789 |
| 県外居住者 | 件数 | 51 | 43 | 52 | 50 | 53 | 39 | 49 | 79 | 59 | 76 | 41 | 49 | 641 |
| | 全事故に占める割合 | 6.5 | 5.3 | 7.1 | 7.0 | 6.9 | 5.4 | 6.1 | 9.2 | 7.0 | 8.1 | 4.7 | 5.2 | 6.5 |
| | 死者 | | | 2 | | 2 | | 1 | | 1 | | | 1 | 7 |
| | 傷者 | 71 | 60 | 93 | 74 | 85 | 47 | 68 | 124 | 81 | 109 | 54 | 74 | 940 |

(3) 時間別

発生件数が最も多いのは、17～18時の63件、次いで16～17時の47件、7～8時、15～16の45件の順となっている。

また、全事故に占める割合でみると、4～5時の25.9パーセントが最も高く、次いで1～2時の25.0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257件で、県外居住者事故の40.1パーセントを占めている。

特に、国道4号は88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66.9パーセントと最も高く、次いで幹線国道の4号、13号の順となっている。
(単位:件・%)

| 区分 | 道路 | 道 路 | | | | | | | | | | | 合 計 |
|-----------|----|------|-----|------|------|------|---------|------|------|---------|-------|-------|-------|
| | | 国 道 | | | | | 三 桁 国 道 | 計 | 県 道 | 市 村 町 道 | 高 速 道 | そ の 他 | |
| | | 4 号 | 6 号 | 13 号 | 49 号 | 計 | | | | | | | |
| 件数 | | 88 | 47 | 17 | 20 | 172 | 85 | 257 | 121 | 115 | 121 | 27 | 641 |
| 構成率(%) | | 13.7 | 7.3 | 2.7 | 3.1 | 26.8 | 13.3 | 40.1 | 18.9 | 17.9 | 18.9 | 4.2 | 100.0 |
| 全事故に占める割合 | | 11.0 | 7.9 | 9.9 | 4.9 | 8.7 | 9.2 | 8.9 | 5.2 | 3.0 | 66.9 | 5.2 | 6.5 |

(5) 当事者別

普通乗用車が340件で最も多く、県外居住者事故の53.0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49.0パーセントと高い割合となっている。
(単位:件・%)

| 区分 | 乗 用 車 | | | | | 貨 物 車 | | | | | 二 輪 車 | | | 特殊車 | 自転車 | 歩行者 | 合 計 |
|----------|-------|-----|------|------|------|-------|------|------|-----|------|-------|-----|-----|-----|-----|-----|-------|
| | 大 型 | 中 型 | 普 通 | 軽 | 計 | 大 型 | 中 型 | 普 通 | 軽 | 計 | 自 動 車 | 原 付 | 計 | | | | |
| 件数 | | 1 | 340 | 64 | 405 | 76 | 64 | 70 | 16 | 226 | 8 | 2 | 10 | | | | 641 |
| 構成率(%) | 0.0 | 0.2 | 53.0 | 10.0 | 63.2 | 11.9 | 10.0 | 10.9 | 2.5 | 35.3 | 1.2 | 0.3 | 1.6 | 0.0 | 0.0 | 0.0 | 100.0 |
| 全体に占める割合 | 0.0 | 5.3 | 6.6 | 2.4 | 5.1 | 49.0 | 31.7 | 12.0 | 2.1 | 13.2 | 18.2 | 3.1 | 9.2 | 0.0 | 0.0 | - | 6.6 |

(6) 年齢別

25～29歳が74件で最も多く、次いで35～39歳が70件、55～59歳が66件となっている。

全事故に占める割合については、35～39歳、55～59歳の8.4パーセントが最も高くなっている。

(単位：件・%)

| 区分 | 年齢 | 子ども | 高校生 | その他 10歳代 | 20～ 24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 | 高齢者 | 合計 |
|----------|--------|-----|-----|-------------|------------|------------|------------|------------|------------|------------|------------|------------|------------|------|-------|
| 件数 | 件数 | | | 24 | 57 | 74 | 63 | 70 | 60 | 52 | 54 | 66 | 54 | 67 | 641 |
| | 構成率(%) | 0.0 | 0.0 | 3.7 | 8.9 | 11.5 | 9.8 | 10.9 | 9.4 | 8.1 | 8.4 | 10.3 | 8.4 | 10.5 | 100.0 |
| 全体に占める割合 | | 0.0 | 0.0 | 5.7 | 5.5 | 7.2 | 7.6 | 8.4 | 7.2 | 7.3 | 7.1 | 8.4 | 6.3 | 4.1 | 6.6 |

(7) 通行目的別

私用中が352件で県外居住者事故の54.9パーセントを占めており、特に、観光が97件で最も多い。

業務中の事故は255件発生し、39.8パーセントを占め、死者数は6人となっている。

(単位：件・人・%)

| 区分 | 件数 | 構成率(%) | 死者 | |
|----|------|--------|------|-----|
| | | | 死 | 傷 |
| 業務 | 255 | 39.8 | 6 | 357 |
| 通勤 | 34 | 5.3 | 1 | 45 |
| 通学 | | 0.0 | | |
| 私用 | 観光 | 97 | 15.1 | 162 |
| | ドライブ | 21 | 3.3 | 32 |
| | 散歩 | | 0.0 | |
| | 飲食 | 8 | 1.2 | 13 |
| | 買物 | 46 | 7.2 | 58 |
| | 訪問 | 52 | 8.1 | 71 |
| | 帰省 | 57 | 8.9 | 92 |
| | その他 | 71 | 11.1 | 110 |
| 計 | 352 | 54.9 | 0.0 | 538 |
| 不明 | | 0.0 | | |
| 合計 | 641 | 100.0 | 7 | 940 |

(8) 違反別

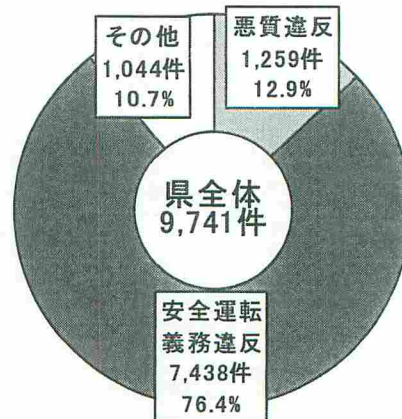
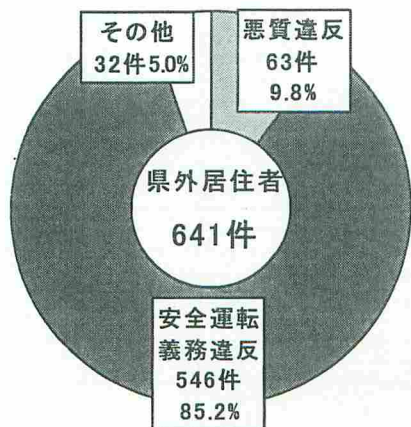
安全運転義務違反の占める割合が85.2パーセントと高く、なかでも前方不注意が227件と最も多い。

また、悪質違反のなかでは信号無視が37件と最も多く、次いで一時不停止12件、通区・追越9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8.8ポイント高くなっている。

(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 | 37 | 5.8 | 安全運転義務違反 | 交差点安全進行 | 13 | 2.0 |
| | 最高速度 | | 0.0 | | 徐行 | 1 | 0.2 |
| | 通区・追越 | 9 | 1.4 | | ハンドル・ブレーキ | 81 | 12.6 |
| | 歩行者妨害等 | 5 | 0.8 | | 前方不注意 | 227 | 35.4 |
| | 一時不停止 | 12 | 1.9 | | 動静不注意 | 119 | 18.6 |
| | 酒酔い運転 | | 0.0 | | 安全不確認 | 94 | 14.7 |
| 計 | 63 | 9.8 | 安全速度 | 13 | 2.0 | | |
| 過労運転 | 1 | 0.2 | その他 | 12 | 1.9 | | |
| 横断禁止 | 1 | 0.2 | 計 | 546 | 85.2 | | |
| 進路変更禁止 | 1 | 0.2 | その他 | 4 | 0.6 | | |
| 右・左折 | 4 | 0.6 | 歩行者の違反 | | 0.0 | | |
| 優先通行妨害等 | 7 | 1.1 | 合計 | 641 | 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 | 順位 | 市町村 | 県外者数 件 | 全件数 | 割合 |
|----|-------|-----------|------|------|----|-------|-----------|-----|------|
| 1 | いわき市 | 136 | 2448 | 5.6 | 27 | 棚倉町 | 2 | 53 | 3.8 |
| 2 | 福島市 | 86 | 2013 | 4.3 | 27 | 三春町 | 2 | 48 | 4.2 |
| 3 | 郡山市 | 48 | 1488 | 3.2 | 27 | 桑折町 | 1 | 26 | 3.8 |
| 4 | 会津若松市 | 28 | 634 | 4.4 | 27 | 西会津町 | 1 | 17 | 5.9 |
| 5 | 白河市 | 27 | 273 | 9.9 | 35 | 会津坂下町 | 1 | 67 | 1.5 |
| 5 | 南相馬市 | 24 | 259 | 9.3 | 35 | 三島町 | 1 | 2 | 50.0 |
| 7 | 須賀川市 | 17 | 403 | 4.2 | 35 | 鮫川村 | 1 | 3 | 33.3 |
| 8 | 西郷村 | 15 | 60 | 25.0 | 35 | 石川町 | 1 | 65 | 1.5 |
| 8 | 猪苗代町 | 13 | 98 | 13.3 | 35 | 玉川村 | 1 | 27 | 3.7 |
| 10 | 相馬市 | 11 | 182 | 6.0 | 35 | 平田村 | 1 | 14 | 7.1 |
| 10 | 喜多方市 | 10 | 176 | 5.7 | 35 | 浅川町 | 1 | 13 | 7.7 |
| 12 | 二本松市 | 10 | 188 | 5.3 | 35 | 広野町 | 1 | 11 | 9.1 |
| 12 | 伊達市 | 9 | 230 | 3.9 | 35 | 飯舘村 | 1 | 13 | 7.7 |
| 14 | 本宮市 | 9 | 145 | 6.2 | 35 | 会津美里町 | 0 | 43 | 0.0 |
| 14 | 下郷町 | 6 | 23 | 26.1 | 35 | 中島村 | 0 | 14 | 0.0 |
| 16 | 田村市 | 5 | 106 | 4.7 | 46 | 津町 | 0 | 10 | 0.0 |
| 16 | 国見町 | 5 | 20 | 25.0 | 46 | 天栄村 | 0 | 9 | 0.0 |
| 16 | 鏡石町 | 5 | 58 | 8.6 | 46 | 古殿町 | 0 | 4 | 0.0 |
| 19 | 南会津町 | 5 | 33 | 15.2 | 46 | 金山町 | 0 | 4 | 0.0 |
| 19 | 矢祭町 | 5 | 17 | 29.4 | 46 | 檜枝岐村 | 0 | 4 | 0.0 |
| 19 | 新地町 | 5 | 35 | 14.3 | 46 | 川内村 | 0 | 2 | 0.0 |
| 22 | 川俣町 | 4 | 56 | 7.1 | 46 | 檜葉町 | 0 | 1 | 0.0 |
| 22 | 北塩原村 | 4 | 13 | 30.8 | 46 | 大熊町 | 0 | 1 | 0.0 |
| 24 | 大玉村 | 3 | 36 | 8.3 | 46 | 昭和村 | 0 | 0 | — |
| 24 | 磐梯町 | 3 | 16 | 18.8 | 46 | 只見町 | 0 | 0 | — |
| 24 | 塙町 | 3 | 28 | 10.7 | 46 | 双葉町 | 0 | 0 | — |
| 27 | 小野町 | 3 | 19 | 15.8 | 46 | 富岡町 | 0 | 0 | — |
| 27 | 湯川村 | 2 | 18 | 11.1 | 46 | 浪江町 | 0 | 0 | — |
| 27 | 泉崎村 | 2 | 27 | 7.4 | 46 | 葛尾村 | 0 | 0 | — |
| 27 | 矢吹町 | 2 | 55 | 3.6 | | | | | |

(注) 高速道路で発生した交通事故を除く。

(10) 居住県別

(単位：件・人・%)

| 区分 | 本年 | | 前年 | | 本年 | | 前年 | |
|-----|-----|--------|----|-----|-----|--------|----|-----|
| | 件数 | 構成率(%) | 死者 | 傷者 | 件数 | 構成率(%) | 死者 | 傷者 |
| 北海道 | 13 | 2.0 | | 18 | 7 | 1.2 | 1 | 7 |
| 青森 | 5 | 0.8 | | 5 | 12 | 2.1 | | 16 |
| 岩手 | 13 | 2.0 | | 16 | 11 | 1.9 | | 19 |
| 宮城 | 126 | 19.7 | | 176 | 133 | 23.2 | 1 | 179 |
| 秋田 | 8 | 1.2 | | 8 | 5 | 0.9 | | 6 |
| 山形 | 30 | 4.7 | 1 | 51 | 41 | 7.1 | 1 | 63 |
| 東京 | 69 | 10.8 | | 111 | 55 | 9.6 | | 73 |
| 茨城 | 121 | 18.9 | | 182 | 97 | 16.9 | 2 | 136 |
| 栃木 | 56 | 8.7 | 2 | 80 | 50 | 8.7 | 1 | 69 |
| 群馬 | 13 | 2.0 | | 19 | 9 | 1.6 | | 10 |
| 埼玉 | 34 | 5.3 | 1 | 52 | 39 | 6.8 | 1 | 53 |
| 千葉 | 45 | 7.0 | | 71 | 35 | 6.1 | 1 | 46 |
| 神奈川 | 37 | 5.8 | 1 | 51 | 25 | 4.4 | | 31 |
| 新潟 | 18 | 2.8 | | 25 | 25 | 4.4 | | 29 |
| 山梨 | | 0.0 | | | | 0.0 | | |
| 長野 | 4 | 0.6 | | 5 | 3 | 0.5 | | 5 |
| 静岡 | 9 | 1.4 | | 11 | 1 | 0.2 | | 2 |
| 富山 | 3 | 0.5 | | 4 | 1 | 0.2 | | 2 |
| 石川 | 1 | 0.2 | | 3 | 2 | 0.3 | | 4 |
| 福井 | | 0.0 | | | | 0.0 | | |
| 岐阜 | 1 | 0.2 | | 1 | | 0.0 | | |
| 愛知 | 8 | 1.2 | | 15 | 4 | 0.7 | | 4 |
| 滋賀 | | 0.0 | | | 2 | 0.3 | | 6 |
| 三重 | 2 | 0.3 | | 2 | | 0.0 | | |
| 京都 | 1 | 0.2 | | 1 | 3 | 0.5 | | 8 |
| 大阪 | 2 | 0.3 | | 4 | 2 | 0.3 | | 3 |
| 兵庫 | 4 | 0.6 | | 5 | 5 | 0.9 | | 7 |
| 奈良 | 1 | 0.2 | | 2 | 2 | 0.3 | | 2 |
| 和歌山 | 1 | 0.2 | | 1 | | 0.0 | | |
| 鳥取 | 1 | 0.2 | | 1 | | 0.0 | | |
| 島根 | | 0.0 | | | | 0.0 | | |
| 岡山 | 1 | 0.2 | | 1 | | 0.0 | | |
| 広島 | 2 | 0.3 | | 2 | 2 | 0.3 | | 2 |
| 山口 | 1 | 0.2 | | 1 | | 0.0 | | |
| 香川 | 3 | 0.5 | | 3 | | 0.0 | | |
| 愛媛 | 1 | 0.2 | | 1 | | 0.0 | | |
| 徳島 | 2 | 0.3 | | 2 | | 0.0 | | |
| 高知 | | 0.0 | | | | 0.0 | | |
| 福岡 | 2 | 0.3 | 2 | 4 | 1 | 0.2 | | 3 |
| 佐賀 | | 0.0 | | | 1 | 0.2 | | 2 |
| 長崎 | 1 | 0.2 | | 3 | | 0.0 | | |
| 熊本 | | 0.0 | | | | 0.0 | | |
| 大分 | 2 | 0.3 | | 3 | | 0.0 | | |
| 宮崎 | | 0.0 | | | | 0.0 | | |
| 鹿児島 | | 0.0 | | | | 0.0 | | |
| 沖縄 | | 0.0 | | | | 0.0 | | |
| 合計 | 641 | 100 | 7 | 940 | 574 | 100 | 8 | 789 |

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、4,679件で全事故の47.8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1,808件で最も多く、交差点事故の38.6パーセントを占め、次いで交差点付近が1,291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 | 468 | 4.8 | 4 | 543 |
| | 中 | 1,808 | 18.5 | 17 | 2,125 |
| | 小 | 1,112 | 11.4 | 7 | 1,289 |
| | 付近 | 1,291 | 13.2 | 10 | 1,635 |
| | 計 | 4,679 | 47.8 | 38 | 5,592 |
| 単路 | トンネル | 60 | 0.6 | 0 | 78 |
| | 橋 | 126 | 1.3 | 1 | 181 |
| | カーブ・屈折 | 354 | 3.6 | 20 | 501 |
| | 直線 | 4,067 | 41.5 | 29 | 5,274 |
| | 計 | 4,607 | 47.1 | 50 | 6,034 |
| 踏み切り | | 2 | 0.0 | 0 | 3 |
| 一般交通の場所 | | 501 | 5.1 | 1 | 559 |
| 合計 | | 9,789 | 100 | 89 | 12,188 |

(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 | 55 | 1.6 | 1 | 61 |
| | 交差路 中 | 271 | 8.0 | 3 | 322 |
| | 交差路 大 | 142 | 4.2 | 0 | 160 |
| | 計 | 468 | 13.8 | 4 | 543 |
| 中 (5.5m以上 13m未満) | 交差路 小 | 272 | 8.0 | 5 | 309 |
| | 交差路 中 | 1,280 | 37.8 | 12 | 1,512 |
| | 交差路 大 | 256 | 7.6 | 0 | 304 |
| | 計 | 1,808 | 53.4 | 17 | 2,125 |
| 小 (5.5m未満) | 交差路 小 | 364 | 10.7 | 4 | 439 |
| | 交差路 中 | 637 | 18.8 | 2 | 733 |
| | 交差路 大 | 111 | 3.3 | 1 | 117 |
| | 計 | 1,112 | 33 | 7 | 1,289 |
| 合計 | | 3,388 | 100 | 28 | 3,957 |

(単位：件・人・%)

(2) 道路線形別

直線での事故は8,852件で全事故の90.4パーセントを占めている。

一方、カーブ・屈曲での事故は436件で全事故の4.5パーセントとなっている。

勾配で見ると、上り坂は368件(全事故の3.8%)、下り坂は568件(全事故の5.8%)、平坦は8,352件(全事故の85.3%)となっている。

| 区分 道路形状 | | 件数 | | 死者 | 傷者 | |
|------------|----|-------|--------|-----|--------|-----|
| | | 件数 | 構成率(%) | | | |
| カーブ・屈折 | 右 | 上り | 47 | 0.5 | 2 | 62 |
| | | 下り | 55 | 0.6 | 1 | 74 |
| | | 平坦 | 101 | 1.0 | 0 | 131 |
| | 左 | 上り | 38 | 0.4 | 0 | 56 |
| | | 下り | 68 | 0.7 | 10 | 97 |
| | | 平坦 | 127 | 1.3 | 9 | 183 |
| 計 | | 436 | 4.5 | 22 | 603 | |
| 直線 | 上り | 283 | 2.9 | 1 | 369 | |
| | 下り | 445 | 4.5 | 9 | 597 | |
| | 平坦 | 8,124 | 83.0 | 56 | 10,060 | |
| | 計 | 8,852 | 90.4 | 66 | 11,026 | |
| 一般交通の場所 | | 501 | 5.1 | 1 | 559 | |
| 合計 | | 9,789 | 100.0 | 89 | 12,188 | |

(3) 地形別

(単位：件・人・%)

市街地での事故が6,020件で、全事故の61.5パーセントを占めている。

なお、市街地の事故では、人口集中地区での事故が多い。

| 地形 | 区分 | 件数 | 構成率(%) | | 死者 | 傷者 |
|------|--------|-------|--------|--------|----|--------|
| | | | 構成率(%) | 構成率(%) | | |
| 市街地 | 人口集中地区 | 3,032 | 31.0 | | 18 | 3,624 |
| | その他 | 2,988 | 30.5 | | 15 | 3,631 |
| | 計 | 6,020 | 61.5 | | 33 | 7,255 |
| 非市街地 | | 3,769 | 38.5 | | 56 | 4,933 |
| 合計 | | 9,789 | 100 | | 89 | 12,188 |

(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2,929件で最も多く、全事故の29.9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 | | 180 | 397 | 2,929 | 1,344 | 899 | 151 | 1,112 | 1,808 | 468 | 501 | 9,789 |
| 構成率(%) | | 1.8 | 4.1 | 29.9 | 13.7 | 9.2 | 1.5 | 11.4 | 18.5 | 4.8 | 5.1 | 100 |
| 死者 | | 5 | 4 | 30 | 15 | 6 | 0 | 7 | 17 | 4 | 1 | 89 |
| 傷者 | | 223 | 470 | 3,762 | 1,856 | 1,157 | 204 | 1,289 | 2,125 | 543 | 559 | 12,188 |

(5) 道路状態別

乾燥した舗装路での発生が7,563件で最も多く、全事故の77.3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 | | 7,563 | 1,540 | 496 | 177 | 9,776 | 13 | 9,789 |
| 構成率(%) | | 77.3 | 15.7 | 5.1 | 1.8 | 99.9 | 0.1 | 100.0 |
| 死者 | | 59 | 27 | 1 | 1 | 88 | 1 | 89 |
| 傷者 | | 9,374 | 1,940 | 624 | 237 | 12,175 | 13 | 12,188 |

(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5,558件で最も多く、全事故の56.8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 | その他 | 合計 |
|--------|----|-------|-------|----------|-------|-------|-------|-----|--------|
| | | | 高輝度表示 | チャッターバー等 | ペイント | | | | |
| 件数 | | 1,632 | 58 | 192 | 5,558 | 5,808 | 1,848 | 501 | 9,789 |
| 構成率(%) | | 16.7 | 0.6 | 2.0 | 56.8 | 59.3 | 18.9 | 5.1 | 100.0 |
| 死者 | | 15 | 1 | 1 | 54 | 56 | 17 | 1 | 89 |
| 傷者 | | 2,174 | 77 | 250 | 6,917 | 7,244 | 2,211 | 559 | 12,188 |

19 その他

(単位：件・人・%)

(1) 特殊事故

特殊事故は1,441件で、全事故の14.7パーセントを占め、約6.8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 1,254件
全事故の 7.8件に1件
- ・ひき逃げ 109件
全事故の 89.8件に1件
- ・無申告 39件
全事故の 251.0件に1件
- ・左折巻き込み 23件
全事故の 425.6件に1件
- ・ドア開放 12件
全事故の 815.8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 | 1 | 4 |
| ひき逃げ | 109 | 1.1 | 1 | 125 |
| 無申告 | 39 | 0.4 | | 43 |
| 多重衝突 | 1,254 | 12.8 | 13 | 2,159 |
| 左折巻き込み | 23 | 0.2 | | 23 |
| 荷崩れ | 2 | 0.0 | | 2 |
| 自然発車 | 1 | 0.0 | | 1 |
| ドア開閉 | 12 | 0.1 | | 12 |
| 車両火災 | | 0.0 | | |
| 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 | 1,441 | 14.7 | 15 | 2,369 |

(注) 1 表中の構成率は全事故に占める割合

2 他の項目と重複するものがあるため、合計欄は延べ件数となっている。

(2) 天候別

晴天時（雲量が80パーセント未満）の事故が、5,360件で全事故の54.8パーセントを占め最も多く、次いで曇天時（雲量が80パーセント以上）の事故が2,931件となっており、合わせると全事故の84.7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 | 5,360 | 2,931 | 1,057 | 8 | 433 | 9,789 | |
| 構成率(%) | 54.8 | 29.9 | 10.8 | 0.1 | 4.4 | 100.0 | |
| 死者 | 49 | 22 | 16 | | 2 | 89 | |
| 傷者 | 6,675 | 3,610 | 1,345 | 13 | 545 | 12,188 | |

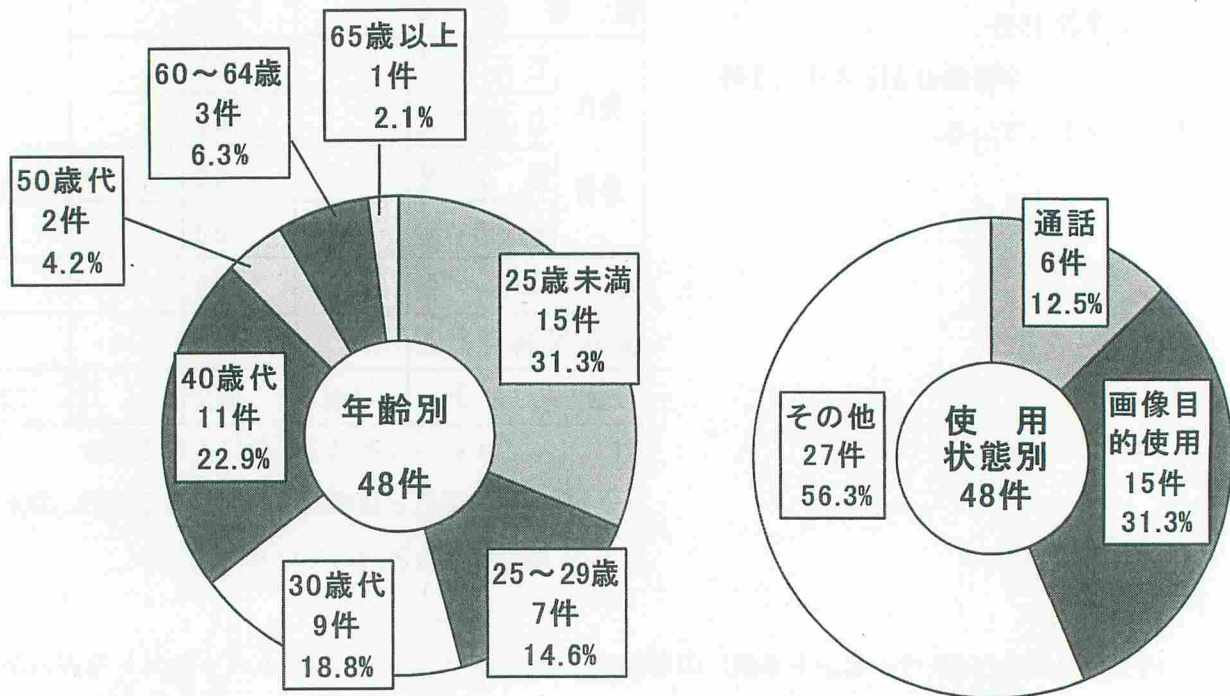
(3) 携帯電話使用中の事故

携帯電話使用中の事故は48件発生し、死者は0人、傷者は77人となっている。

事故類型別にみると、追突が42件で最も多く、87.5パーセントを占め、全事故に占める追突事故の割合の約2倍となっている。

(単位：件・%)

| 区分 | | 携帯電話使用中事故 | | 全事故 | |
|------|------|-----------|--------|-------|--------|
| | | 件数 | 構成率(%) | 件数 | 構成率(%) |
| 人対車両 | | 2 | 4.2 | 891 | 9.1 |
| 車両相互 | 追突 | 42 | 87.5 | 4,302 | 43.9 |
| | 出会い頭 | 1 | 2.1 | 2,403 | 24.5 |
| | 正面衝突 | | 0.0 | 363 | 3.7 |
| | その他 | 2 | 4.2 | 1,618 | 16.5 |
| 車両単独 | | 1 | 2.1 | 211 | 2.2 |
| 踏切 | | | 0.0 | 1 | 0.0 |
| 合計 | | 48 | 100.0 | 9,789 | 100.0 |



年齢別にみると、40歳代が11件で22.9パーセントを占め最も多く、次いで30歳代が9件、25～29歳が7件となっている。

事故直前の使用状況は、画像目的使用15件、通話が6件、その他の動作27件となっている。