

第2 茨城県の交通事故

1 県内の交通事故発生状況

(1) 概要

発生件数は平成13年から10年連続で減少したが、死者数は、前年に比べて6人増加し205人と、平成20年(210人)以来2年振りに200人を超えた。

特に死者数の全国順位はワースト第3位と、統計資料の残る昭和39年以降最も悪い順位となり、当県は死亡事故多発県の上位に位置している。

(2) 第1当事者の年齢別発生状況(P31~40参照)

発生件数では「20歳代」が3,628件(前年比 - 177人、全事故の22.3%)、死亡事故件数では「30歳代」が36件(前年比 + 6人、全死亡事故の18.2%)とそれぞれ最も多い年齢層となっている。

このうち「高齢者(65歳以上)」は発生件数が2,443件(前年比 - 30件、全事故の15.0%)、死亡事故件数が40件(前年比 + 4件、全死亡事故の20.2%)で、「青少年(16~24歳)」は発生件数が2,805件(前年比 - 130件、全事故の17.3%)、死亡事故件数が31件(前年比 - 5件、全死亡事故の15.7%)であった。

(3) 月別発生状況(P41~43参照)

「12月」(1,698件)が最も多く、次いで「11月」(1,409件)、「8月」(1,404件)の順に多い。前年比では「1月」(-232件)が大きく減少した。

死者数は「10月」「12月」(各22人)が最も多く、次いで「1月」(21人)の順となっている。前年比では「12月」(+7人)、「8月」(+6人)が大きく増加し、「5月」(-14人)、「2月」(-6人)が大きく減少した。

(4) 曜日別発生状況(P44~45参照)

「金曜日」(2,630件)が最も多く、「日曜日」(1,813件)が最も少ない。

前年比では「月曜日」(-148件)が大きく減少した。

死者数は「土曜日」(36人)、「火曜日」(33人)の順に多く、前年比では「火曜日」(+14人)が大きく増加し、「金曜日」(-7人)が大きく減少した。

(5) 時間別発生状況(P46~47参照)

「17~18時」(1,504件)が最も多く、次いで「8~9時」(1,422件)が多い。

前年比では「18~19時」(+106件)が大きく増加し、「14~15時」(-111件)、「11~12時」(-106件)が大きく減少した。

死者数も「17~18時」(22人)が最も多く、次いで「22~23時」(16人)の順となっている。前年比では「22~23時」(+9人)、「13~14時」(+8人)が大きく増加し、「3~4時」(-7人)が大きく減少した。

(6) 路線別発生状況(P48~56参照)

「市町村道」(6,627件、全事故の40.8%)が最も多く、次いで「国道」(4,741件)、「県道」(4,000件)の順に多い。

前年比では「市町村道」(-337件)が大きく減少した。

死者数は「市町村道」(86人、全死者の42.0%)が最も多く、次いで「県道」(63人)、「国道」(47人)の順に多い。前年比では「市町村道」(+18人)が大きく増加し、「国道」(-12人)が大きく減少した。

(7) 道路形状別発生状況(P57~59参照)

「直線」(6,801件、全事故の41.9%)が最も多く、次いで「交差点」(6,791件)が多い。前年比では「交差点付近」(-621件)が大きく減少した。

死者数は「直線」(85人、全死者の41.5%)が最も多く、次いで「交差点」(68人)が多い。前年比では「直線」(+14人)が大きく増加し、「交差点」(-8人)が大きく減少した。

(8) 第1当事者別発生状況(P60~63参照)

「普通乗用自動車」が、発生件数(9,111件、全事故の56.1%)、死亡事故件数(87件、全死亡事故の43.9%)ともに最も多い。前年比では発生件数で「普通乗用自動車」(-343件)が大きく減少し、死亡事故では原付(+9件)が大きく増加した。

(9) 第1当事者の事故類型別発生状況(P64~69参照)

「追突」(6,503件、全事故の40.0%)が最も多く、次いで「出会い頭」(4,408件)が多く、双方で全事故の約7割(67.2%)を占める。前年比では「出会い頭」(-388件)、「右折時衝突」(-117件)が大きく減少した。

死者数は「人对車両 - 横断中」(47人、全死者の22.9%)が最も多く、次いで「車両単独 - 工作物」(39人)が多い。前年比では「車両単独 - 工作物」(+14人)が増加し、「正面衝突」(-8人)は減少した。

(10) 第1当事者の原因別発生状況(P70~75参照)

「前方不注意」(5,566件、全事故の34.3%)が最も多く、次いで「安全不確認」、「動静不注視」、「運転操作不適」、「信号無視」の順に多い。

死亡事故件数は「前方不注意」(40件、全死亡事故の20.2%)が最も多く、次いで「運転操作不適」(26件)、「最高速度」(22件)、「安全速度」(17件)の順に多い。前年比では「運転操作不適」(+16件)が大きく増加し、「前方不注意」(-7件)が大きく減少した。

(11) 警察署別・市町村別発生状況(P76~101参照)

警察署別では「水戸署」(2,692件)が最も多く、次いで「土浦署」(1,328件)、「日立署」(1,089件)の順に、死者数では「鹿嶋署」(21人)が最も多く、次いで「土浦署」(18人)、「水戸署」(13人)の順に多くなっている。

市町村別では「水戸市」(2,386件)、次いで「つくば市」(1,229件)、「日立市」(1,089件)の順に、死者数では「神栖市」(15人)が最も多く、次いで「土浦市」、「つくば市」(各12人)、「筑西市」(11人)の順に多い。

人口1,000人当たりの発生件数は、「水戸市」(8.97件)が最も多く、次いで「那珂市」(7.57件)、「土浦市」(7.40件)の順に多い。

- (12) 年齢状態別死傷者数(P102~111参照)
状態別の負傷者数及び死者数は、ともに「四輪車乗車中」が最も多い(負傷者数：16,116人、全負傷者の76.4%、死者数：79人、全死者の38.5%)。
年齢別負傷者数では「30歳代」(4,151人)が最も多く、その状態別は「四輪車運転中」(3,053人)が約7割(73.5%)を占めた。
年齢別死者数では「高齢者(65歳以上)」が102人で最も多く、その状態別は「歩行中」(49人、構成率48.0%)、「四輪車乗車中」(21人)、「自転車乗用中」(18人)の順に多い。
- (13) シートベルト着用状況(P112~115参照)
四輪車乗車中の死者79人中、44人(構成率55.7%)が非着用であった。
負傷程度別の着用者の構成率は、負傷なし(99.4%)、軽傷(95.7%)、重傷(85.7%)、死亡(44.3%)と、着用者構成率の低下に伴い負傷程度も重くなっている。
- (14) 飲酒運転による交通事故(P117~119参照)
発生件数は225件(全事故の1.4%)、死亡事故件数は17件(全死亡事故の8.6%)、死者数は18人(全死者の8.8%)で、死者数の全国順位はワースト第2位である。
第1当事者の年齢層別死亡事故件数は、40歳代が7件で最も多く全死亡事故の約4割(41.2%)を占める。
- (15) 無免許運転による交通事故(P120~121参照)
発生件数は101件(全事故の0.6%)、死亡事故件数は5件(全死亡事故の2.5%)で、前年比は双方とも(発生件数：-40件、死亡事故件数：-2件)減少した。
- (16) 最高速度違反による交通事故(P122~123参照)
発生件数は33件(全事故の0.2%)で、全事故に占める割合は少ないが、死亡事故件数では22件(全死亡事故の11.1%)と死亡事故の大きな原因となっている。
- (17) 子供(中学生以下)が関係した交通事故(P124~128参照)
発生件数は「幼・園児」290件、「小学生」528件、「中学生」423件で、前年比は「幼・園児」(+36件)が増加し、「小学生」(-49件)、「中学生」(-29件)は減少した。
死者数は「幼・園児」が3人、「小学生」が1人、「中学生」が1人であった。
状態別死傷者数では「幼・園児」、「小学生」は四輪車同乗中(構成率：幼・園児81.9%、小学生51.9%)が多く、「中学生」は自転車乗用中(構成率63.4%)が多い。原因別では、自転車乗用中は「安全不確認」(構成率32.4%)、歩行中は「飛び出し」(構成率38.3%)が多い。
- (18) 高校生の交通事故(P129~131参照)
高校生が関係した事故件数は914件(全事故の5.6%)、死者数が10人(全死者の4.9%)で、前年比は発生件数(+19件)、死者数(+6人)とも増加した。
状態別死傷者数は、自転車乗用中(構成率50.3%)、原付運転中(構成率21.6%)の順に多い。
死者数は、原付運転中が4人、四輪車同乗中が2人、四輪車運転中、自動二輪車運転中、自転車乗用中及び歩行中が各1人であった。

(19) 青少年(16~24歳)の交通事故(P132~135参照)

青少年が関係した事故件数は5,018件(全事故の30.9%)、死者数が26人(全死者の12.7%)で、前年比は発生件数(-229件)が減少、死者数(+4人)は増加した。

青少年は、平成5年まで死者数の最も多い年齢層であったが、平成6年に高齢者に入れ替わり、その後大幅な減少傾向にある。

青少年運転者(原付以上)による事故件数は2,788件(全事故の17.2%)で、平成13年以降10年連続で減少した。

死亡事故件数は31件(全死亡事故の15.7%)で、前年比(-5件)は減少した。死亡事故の原因別では、最高速度違反(構成率22.6%)が多く、事故類型別では出会い頭(構成率25.8%)が多い。

(20) 高齢者(65歳以上)の交通事故(P136~138参照)

高齢者が関係した事故件数は4,288件(前年比-128件)で、平成18年から5年連続で減少した。死者数は102人(全死者の49.8%)で、前年より増加(+12人)し、高齢者の死者数では全国ワースト1位であった。

状態別の死者数は、歩行中(49人、構成率48.0%)が最も多く、次いで四輪車乗車中(21人)、自転車乗用中(18人)の順に多い。

高齢運転者(原付以上)による事故は、発生件数(2,417件、前年比-23件)は前年より減少したが、死亡事故件数(37件、前年比+2件、全死亡事故の18.7%)は増加した。

(21) 男女別運転者による交通事故(P139~140参照)

発生件数は男性が約6割(構成率62.5%)、女性が約4割(構成率37.5%)を占めている。発生件数の前年比は、男性、女性ともに減少、死亡事故件数は男性が増加(+10件)し、女性は減少(-5件)した。

死亡事故のうち、事故を起こした年齢層別は、男性は「30歳代」、女性で「40・60歳代」が最も多く、事故類型別では、男性、女性とも「人对車両-横断中」が最も多い。

(22) 初心運転者による交通事故(P141参照)

発生件数は820件(全事故の5.0%)、死亡事故件数は9件(全死亡事故の4.5%)で、前年比では発生件数(+15件)、死亡事故件数(+1件)ともに増加した。

年齢層別の発生件数は「20歳未満」が531件(構成率64.8%)と最も多く、特に四輪車は18歳~19歳(構成率61.6%)、原付は16歳~17歳(構成率73.9%)が多い。

死亡事故件数では「20歳未満」が7件(構成率77.8%)であった。

(23) 県外居住者による交通事故(P142参照)

発生件数は1,755件(全事故の10.8%)、死亡事故件数は31件(全死亡事故の15.7%)で、前年比は発生件数(-123件)は減少、死亡事故件数(+1件)は増加した。

路線別では発生件数、死亡事故件数とも「国道」が最も多く、都道府県別では隣接する「千葉県」、「栃木県」、「埼玉県」の居住者が多い。

(24) 事業用自動車による交通事故(P143参照)

発生件数は710件(全事故の4.4%)、死亡事故件数は15件(全死亡事故の7.6%)で、

前年比は発生件数(+28件)は増加、死亡事故件数(-1件)は減少した。

車種別では「貨物車」が最も多く、発生件数(576件、構成率81.1%)、死亡事故件数(14件、構成率93.3%)とも構成率が高い。

路線別では「国道」(構成率46.2%)、「市町村道」(構成率26.6%)の順に多く、年齢層別では「50歳代」が最も多い。

(25) ダンプカーによる交通事故(P144参照)

発生件数は80件(全事故の0.5%)、死亡事故件数は2件(全死亡事故の1.0%)で、前年比は発生件数(+10件)は増加、死亡事故件数(-1件)は減少した。

事故類型別では「追突」(34件、構成率42.5%)が最も多く、次いで「出会い頭」(12件)が多く、時間帯別では「8~9時」が最も多い。

(26) 二輪車の交通事故(P145~146参照)

二輪車が関係した事故件数は1,524件(全事故の9.4%)、死者数は35人(全死者の17.1%)で、発生件数(-141件)は減少、死者数(+11人)は増加した。

このうち原付の発生件数は1,005件(全事故の6.2%)、死者数は25人(全死者の12.2%)で、前年比は発生件数(-50件)は減少、死者数(+13人)は増加した。

二輪車の死者35人中、ヘルメット着用は32人(構成率91.4%)であった。

二輪車による事故件数は410件(全事故の2.5%)、死亡事故件数は24件(全死亡事故の12.1%)で、前年比は発生件数(-81件)は減少、死亡事故件数(+7件)は増加した。

事故を起こした年齢層別は「20歳未満」が約3割(31.0%)と最も多く、事故類型別では「出会い頭」、原因別では「前方不注意」、「安全不確認」の順に多い。

(27) 自転車関係した交通事故(P147~149参照)

発生件数は2,331件(全事故の14.3%)、死者数は24人(全死者の11.7%)で、前年比は発生件数(-104件)、死者数(-7人)とも減少した。

死傷者数の事故類型別は「出会い頭」が、原因別では「安全不確認」がそれぞれ最も多い。

(28) 歩行者が関係した交通事故(P150~152参照)

歩行者が関係した事故件数は1,231件(全事故の7.6%)、死者数は67人(全死者の32.7%)、前年比は発生件数(-8件)、死者数(-7人)ともに減少した。

死傷者数の時間帯別では「16~20時」が3割台半ば(34.7%)を占めており、年齢層別では「高齢者」(31.4%)、「小学生以下の子供」(14.1%)の順に多く、事故類型別では「道路横断中」、原因別では「走行車の直前後横断」、「飛び出し」が多い。

(29) 外国人の交通事故(P153~154参照)

外国人が関係した事故件数は391件(全事故の2.4%)、死者数はなしで、前年比は発生件数(+2件)は増加し、死者数(-3人)は減少した。

外国人が関係した事故件数は、平成17年から21年まで連続して減少したが、22年は増加した。

外国人による事故件数は167件(全事故の1.0%)、死亡事故件数が3件(全死亡事

故の1.5%)で、前年比は発生件数(-14件)は減少、死亡事故件数(+1件)は増加した。

国籍別発生件数では「朝鮮・韓国」が最も多く、次いで「中国」、「ブラジル」、「フィリピン」の順に多い。

(30) 踏切事故(P155参照)

踏切内で列車が関係した交通事故は4件で、うち2件は死亡事故であった。平成21年は発生がなかったため、発生件数(+4件)、死亡事故件数(+2件)ともに増加となった。

鉄道路線別の内訳は、関東鉄道常総線が2件(うち死亡事故1件)、真岡鐵道が死亡事故1件、関東鉄道竜ヶ崎線が1件で、いずれも遮断機の設置されていない踏切であった。

(31) 物件事故(P156~157参照)

発生件数は71,817件で、前年比(+3,964件)は増加した。

(32) 30日死者(P158~159参照)

30日死者(交通事故発生から24時間経過後、30日以内に死亡した者)は前年と同数の18人であった。

(33) 交通安全運動期間中の交通事故発生状況(P160参照)

平成22年中の

春の全国交通安全運動期間中の死者数は4人、全国ワースト6位

秋の全国交通安全運動期間中の死者数は6人、全国ワースト4位

であった。