

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12年連続で減少し、死者数も前年に比べて27人減少した142人と、2年連続減少して昭和33年(142人)以来54年振りに150人を下回った。

しかし死者数の全国順位はワースト第11位と、未だ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)

発生件数は「20歳代」が3,162件(前年比-172件、全事故の21.5%)、死亡事故件数は「50歳代」が24件(前年比-2件、全死亡事故の17.3%)で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2,295件(前年比+7件、全事故の15.6%)、死亡事故件数が28件(前年比-8件、全死亡事故の20.1%)で、「青少年(16~24歳)」は発生件数が2,360件(前年比-26件、全事故の16.0%)、死亡事故件数が22件(前年比-4件、全死亡事故の15.8%)であった。

(3) 月別発生状況(P41~43参照)

「11月」(1,368件)が最も多く、次いで「12月」(1,363件)、「10月」(1,335件)の順に多い。前年比では「12月」(-206件)が大きく減少した。

死者数は「3月」(16人)が最も多く、次いで「12月」(15人)の順となっている。前年比では「3月」(+5人)が最も増加し、「12月」(-8人)が最も減少した。

(4) 曜日別発生状況(P44~45参照)

「金曜日」(2,436件)が最も多く、「日曜日」(1,634件)が最も少ない。

前年比では「木曜日」(-137件)が最も減少した。

死者数は「木曜日」(25人)、「日曜日」(24人)の順に多く、前年比では増加は「木曜日」(+1人)のみで、「火曜日」(-10人)が最も減少した。

(5) 時間別発生状況(P46~47参照)

「17~18時」(1,363件)が最も多く、次いで「8~9時」(1,336件)が多い。

前年比では「18~19時」(+101件)が最も増加し、「17~18時」(-106件)が最も減少した。

死者数は「18~19時」(14人)が最も多く、次いで「17~18時」(13人)の順となっている。前年比では「5~6時」(+5人)が最も増加し、「9~10時」(-8人)が最も減少し、次いで「14~15時」・「17~18時」(各-5人)が減少した。

(6) 路線別発生状況(P48~56参照)

「市町村道」(5,651件、全事故の38.4%)が最も多く、次いで「国道」(4,444件)、「県道」(3,808件)の順に多い。

前年比では「国道」(+140件)が増加し、「市町村道」(-386件)が最も減少した。

死者数は「国道」(54人、全死者の38.0%)が最も多く、次いで「県道」(49人)、「市町村道」(33人)の順に多い。前年比では「国道」(+10人)が増加し、「市町村道」(-22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」(5,808件、全事故の39.4%)が最も多く、次いで「交差点」(5,078件)が多い。前年比では「交差点」(-784件)が最も減少した。

死者数は「直線」(59人、全死者の41.5%)が最も多く、次いで「交差点」(45人)が多い。前年比では「カーブ」(+2人)が増加し、「直線」(-23人)が最も減少した。

(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(8,079件、全事故の54.8%)、死亡事故件数(57件、全死亡事故の41.0%)ともに最も多い。前年比は発生件数で「普通乗用自動車」(-251件)が最も減少し、死亡事故は「普通乗用自動車」(-17件)が最も減少した。

(9) 第1当事者の事故類型別発生状況(P64~69参照)

「追突」(6,296件、全事故の42.7%)が最も多く、次いで「出会い頭」(3,768件)が多く、双方で全事故の約7割(68.3%)を占める。前年比では「追突」(+221件)が最も増加し、「出会い頭」(-157件)が最も減少した。

死者数は「人対車両-横断中」(30人、全死者の21.1%)が最も多く、次いで「出会い頭」(25人)が多い。前年比は「右折時」(+6人)が最も増加し、「人対車両-横断中」(-19人)が最も減少した。

(10) 第1当事者の原因別発生状況(P70~75参照)

「前方不注意」(5,318件、全事故の36.1%)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」(52件、全死亡事故の37.4%)が最も多く、次いで「運転操作不適」・「優先通行妨害」(各15件)の順に多い。前年比では「優先通行妨害」(+12件)が最も増加し、「前方不注意」(-9件)が最も減少した。

(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」(2,292件)が最も多く、次いで「土浦署」(1,188件)、「日立署」(1,024件)の順に多く、死者数では「水戸署」(16人)が最も多く、次いで「境署」(11人)、「行方署」(10人)の順に多い。

市町村別では「水戸市」(1,980件)が最も多く、次いで「つくば市」(1,110件)、「日立市」(1,024件)の順に、死者数では「日立市」・「行方市」(各9人)が最も多く、次いで「つくば市」(8人)の順に多い。

人口1,000人当たりの発生件数は、「水戸市」・「那珂市」(7.34件)が最も多く、次いで「茨城町」(7.01件)の順に多い。

(12) 年齢状態別死傷者数(P102~111参照)

状態別の死者数は「四輪乗車中」(55人、全死者の38.7%)が最も多く、負傷者数も「四輪乗車中」(15,198人、全負傷者の78.1%)が最も多い。

年齢別死者数では「高齢者(65歳以上)」が68人で最も多く、その状態別は「歩行者」(32人、構成率47.1%)、「四輪乗車中」(19人)、「自転車乗用中」(11人)の順に多い。

年齢別負傷者数では「30歳代」(3,645人)が最も多く、その状態別は「四輪乗車中」(3,208人)が約9割(88.0%)を占めた。

(13) シートベルト着用状況(P112~115参照)

四輪乗車中の死者55人中、30人(構成率54.5%)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(98.7%)、軽傷(95.4%)、重傷(81.3%)死亡(45.5%)と、着用者構成率の低下に伴い負傷程度は重くなっている。

(14) 飲酒運転による交通事故(P117~119参照)

発生件数は195件(全事故の1.3%)、死亡事故件数は8件(全死亡事故の5.8%)、死者数は8人(全死者の5.6%)で、死者数の全国順位はワースト第13位である。

第1当事者の年齢層別死亡事故件数は、60歳代が4件で最も多く全死亡事故の5割(50.0%)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123件(全事故の0.8%)、死亡事故件数は2件(全死亡事故の1.4%)で、前年比で発生件数は増加(+18件)、死亡事故件数は減少(-7件)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16件(全事故の0.1%)で、全事故に占める割合は少ない。しかし死亡事故件数では9件(全死亡事故の6.5%)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」376件、「小学生」534件、「中学生」400件で、前年比は「幼・園児」(+106件)、「小学生」(+34件)、「中学生」(+6件)といずれも増加した。

死者数は「幼・園児」・「中学生」が各1人、「小学生」の死者はいなかった。

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87.0%、小学生56.8%)が多く、「中学生」は自転車乗用中(構成率63.3%)が多い。原因別では、自転車乗用中は「安全不確認」(構成率20.9%)、歩行中は「飛び出し」(構成率35.4%)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771件(全事故の5.2%)、死者数が7人(全死者の4.9%)で、前年比では発生件数は減少(-25件)、死者数は同数であった。

状態別死傷者数は、自転車運転中(構成率48.2%)、四輪車同乗中(構成率21.4%)の順に多い。

死者数は、原付運転中が3人、自転車・四輪乗用中が各2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4,379件(全事故の29.7%)、死者数が13人(全死者の9.2%)で、前年比は発生件数(-22件)・死者数(-4人)ともに減少した。

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年に高齢者と入れ替わり、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2,353件(全事故の16.0%)で、平成13年以降12年連続で減少した。

死亡事故件数は22件(全死亡事故の15.8%)で、前年(-4件)より減少した。死亡事故の原因別では、前方不注意(6件、構成率27.3%)が多く、事故類型別では車両相互(構成率50.0%)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4,155件(前年比+110件)で、死者数は68人(全死者の47.9%)で、前年より減少(-17人)した。

状態別の死者数は、歩行中(32人、構成率47.1%)が最も多く、次いで四輪乗車中(19人)、自転車乗用中(11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(2,266件、前年比-1件)・死亡事故件数(25件、前年比-7件、全死亡事故の18.0%)ともに減少した。

(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62.8%)、女性が約4割(構成率37.2%)を占めている。発生件数の前年比は、男性(-321件)は減少し、女性(+43件)は増加した。

死亡事故件数は男性(-11件)・女性(-15件)はともに減少した。

死亡事故のうち、年齢層別は、男性は「30歳代」、女性で「50歳代」が最も多く、事故類型別では、男性・女性とも「人対車両-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623件(全事故の4.2%)、死亡事故件数は9件(全死亡事故の6.5%)で、前年比では発生件数(-54件)は減少するも、死亡事故件数(+1件)は増加した。

年齢層別の発生件数は「20歳未満」が468件(構成率75.1%)と最も多く、特に四輪車は18歳~19歳(構成率73.2%)、原付は16歳~17歳(構成率82.4%)が多い。

死亡事故件数では「20歳未満」が9件(構成率100%)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1,617件(全事故の11.0%)、死亡事故件数は17件(全死亡事故の12.2%)で、前年比は発生件数(+13件)・死亡事故件数(+3件)ともに増加した。

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648件(全事故の4.4%)、死亡事故件数は15件(全死亡事故の10.8%)で、前年比で発生件数(-27件)は減少するも死亡事故件数(+4件)は増加した。

車種別では、発生件数(526件、構成率81.2%)は「貨物車」が最も多く、死亡事故件数も全て「貨物車」となる。

路線別では「国道」(構成率46.5%)、「市町村道」(構成率24.8%)の順に多く、年齢層別では「40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71件(全事故の0.5%)、死亡事故件数は1件(全死亡事故の0.7%)で、前年比で発生件数(-9件)は減少、死亡事故件数(±0件)は同数であった。

事故類型別では「追突」(37件、構成率52.1%)が最も多く、次いで「出会い頭」(14件)、時間帯別では「8~9時」・「9~10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1,192件(全事故の8.1%)、死者数は22人(全死者の15.5%)で、前年比は発生件数(-109件)・死者数(-1人)ともに減少した。

このうち原付の発生件数は720件(全事故の4.9%)、死者数は13人(全死者の9.2%)で、前年比は発生件数(-101件)・死者数(-1人)ともに減少した。

二輪車の死者22人中、ヘルメットは全員着用であった。

二輪車による事故件数は294件(全事故の2.0%)、死亡事故件数は12件(全死亡事故の8.6%)で、前年比で発生件数(-29件)は減少、死亡事故件数は同数であった。

事故を起こした年齢層別は「20歳未満」が約3割(35.7%)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) 自転車に関係した交通事故(P147~149参照)

発生件数は1,991件(全事故の13.5%)、死者数は20人(全死者の14.1%)で、前年比で発生件数(-181件)・死者数(-5人)ともに減少した。

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

(28) 歩行者に関係した交通事故(P150~152参照)

歩行者が関係した事故件数は1,155件(全事故の7.8%)、死者数は45人(全死者の31.7%)で、前年比は発生件数(-42件)・死者数(-23人)ともに減少した。

死傷者数の時間帯別では「16~20時」が約4割(39.4%)を占めており、年齢層別では「高齢者」(33.1%)、「小学生以下の子供」(15.1%)の順に多く、行動類型別では「道路横断中」、原因別では「飛び出し」、「横断歩道外横断」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410件(全事故の2.8%)、死者数は4人で、前年比は発生件数(+48件)・死者数(+3人)ともに増加した。

外国人による事故件数は197件(全事故の1.3%)、死亡事故件数が2件(全死亡事故の1.4%)で、前年比で発生件数(+47件)は増加、死亡事故件数(-1件)は減少した。

国籍別発生件数では「朝鮮・韓国」が最も多く、次いで「中国」、「タイ」、「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1件であった。前年比は発生件数(-2件)が減少し、死亡事故の発生はなかった。

鉄道路線別は、関東鉄道常総線であった。

(31) 物件交通事故(P 156～157参照)

発生件数は75,739件で、前年比(+2,582件)は増加した。

* 物件交通事故の発生件数には人身交通事故に移行した件数等も含む。

(32) 30日死者(P 158～159参照)

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18人で、前年より増加(+7人)した。

(33) 交通安全運動期間中の交通事故発生状況(P 160参照)

平成24年中の

春の全国交通安全運動期間中(4月6日～4月15日)

死者数は5人、全国ワースト5位

秋の全国交通安全運動期間中(9月21日～9月30日)

死者数は3人、全国ワースト16位

であった。