

## 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11年連続で減少し、死者数にあっても、前年に比べて36人減少し169人と、平成21年(199人)以来2年振りに100人台となった。

死者数は昭和34年(185人)以降最も少ないものの、全国順位はワースト第9位と、未だ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)

発生件数は「20歳代」が3,334件(前年比 - 294件、全事故の22.2%)、死亡事故件数においても「20歳代」が30件(前年比 - 3件、全死亡事故の18.3%)と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2,288件(前年比 - 155件、全事故の15.2%)、死亡事故件数が36件(前年比 - 4件、全死亡事故の22.0%)で、「青少年(16~24歳)」は発生件数が2,386件(前年比 - 419件、全事故の15.9%)、死亡事故件数が26件(前年比 - 5件、全死亡事故の15.9%)であった。

#### (3) 月別発生状況(P41~43参照)

「12月」(1,569件)が最も多く、次いで「8月」(1,324件)、「11月」(1,305件)の順に多い。前年比では「6月」(-233件)が大きく減少した。

死者数は「12月」(23人)が最も多く、次いで「4月」(18人)の順となっている。前年比では「2月」(+4人)が最も増加し、「1月」・「6月」(各 - 8人)が最も減少した。

#### (4) 曜日別発生状況(P44~45参照)

「金曜日」(2,344件)が最も多く、「日曜日」(1,661件)が最も少ない。

前年比では「金曜日」(-286件)が最も減少した。

死者数は「日曜日」(29人)、「土曜日」(26人)の順に多く、前年比では増加した曜日はなく、「土曜日」(-10人)が最も減少した。

#### (5) 時間別発生状況(P46~47参照)

「17~18時」(1,469件)が最も多く、次いで「8~9時」(1,407件)が多い。

前年比では「23~24時」(+23件)が最も増加し、「18~19時」(-234件)が最も減少した。

死者数も「17~18時」(18人)が最も多く、次いで「18~19時」(13人)の順となっている。前年比では「9~10時」(+3人)が最も増加し、「22~23時」(-8人)が最も減少し、次いで「5~6時」・「13~14時」及び「16~17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」(6,037件、全事故の40.2%)が最も多く、次いで「国道」(4,304件)、「県道」(3,772件)の順に多い。

前年比では「高速道路等」(+37件)が増加し、「市町村道」(-590件)が最も減

少した。

死者数は「県道」(68人、全死者の40.2%)が最も多く、次いで「市道」(55人)、「国道」(44人)の順に多い。前年比では「県道」(+5人)が増加し、「市道」(-31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」(6,460件、全事故の43.0%)が最も多く、次いで「交差点」(5,862件)が多い。前年比では「交差点」(-929件)が最も減少した。

死者数は「直線」(82人、全死者の48.5%)が最も多く、次いで「交差点」(46人)が多い。前年比では「交差点付近」(+4人)が増加し、「交差点」(-22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(8,330件、全事故の55.5%)、死亡事故件数(74件、全死亡事故の45.1%)ともに最も多い。前年比は発生件数で「普通乗用自動車」(-781件)が最も減少し、死亡事故は「普通乗用自動車」(-13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」(6,075件、全事故の40.5%)が最も多く、次いで「出会い頭」(3,925件)が多く、双方で全事故の約7割(66.6%)を占める。前年比では「出会い頭」(-483件)が最も減少し、次いで「追突」(-428件)が減少した。

死者数は「人对車両 - 横断中」(49人、全死者の29.0%)が最も多く、次いで「出会い頭」、「車両単独 - 工作物」(24人)が多い。前年比は「追突」(+5人)が最も増加し、「車両単独 - 工作物」(-15人)の順で減少した。

(10) 第1当事者の原因別発生状況(P70~75参照)

「前方不注意」(5,212件、全事故の34.7%)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」(61件、全死亡事故の37.2%)が最も多く、次いで「運転操作不適」(17件)、「交差点安全進行」(14件)、「最高速度」(13件)の順に多い。前年比では「脇見漫然」(+21件)が最も増加し、「優先通行妨害」(-11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」(2,355件)が最も多く、次いで「土浦署」(1,254件)、「日立署」(996件)の順に、死者数では「鹿嶋署」・「土浦署」(各14人)が最も多く、次いで「水戸署」・「日立署」・「つくば中央署」(各11人)の順に多くなっている。

市町村別では「水戸市」(2,091件)、次いで「つくば市」(1,054件)、「土浦市」(1,023件)の順に、死者数では「つくば市」(14人)が最も多く、次いで「土浦市」(12人)、「日立市」(11人)の順に多い。

人口1,000人当たりの発生件数は、「水戸市」(7.77件)が最も多く、次いで「那珂市」(7.41件)、「土浦市」(7.13件)の順に多い。

(12) 年齢状態別死傷者数(P102~111参照)

状態別の負傷者数は、「四輪車乗車中」(14,986人、全負傷者の76.7%)が最も多く、死者数は「歩行者」(68人、全死者の40.2%)が最も多い。

年齢別負傷者数では「30歳代」(3,742人)が最も多く、その状態別は「四輪車乗車中」(3,273人)が約9割(87.5%)を占めた。

年齢別死者数では「高齢者(65歳以上)」が85人で最も多く、その状態別は「歩行中」(45人、構成率52.9%)、「自転車乗用中」(20人)、「四輪車乗車中」(15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53人中、22人(構成率41.5%)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(99.3%)、軽傷(95.7%)、重傷(85.1%)、死亡(58.5%)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214件(全事故の1.4%)、死亡事故件数は15件(全死亡事故の9.1%)、死者数は16人(全死者の9.5%)で、死者数の全国順位はワースト第3位である。

第1当事者の年齢層別死亡事故件数は、20歳代が8件で最も多く全死亡事故の約5割(53.3%)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105件(全事故の0.7%)、死亡事故件数は9件(全死亡事故の5.5%)で、前年比は双方とも(発生件数:+4件、死亡事故件数:+4件)増加した。

(16) 最高速度違反による交通事故(P122~123参照)

発生件数は20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13件(全死亡事故の7.9%)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」270件、「小学生」500件、「中学生」394件で、前年比は「幼・園児」(-20件)、「小学生」(-28件)、「中学生」(-29件)いずれも減少した。

死者数は「幼・園児」が3人、「小学生」・「中学生」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84.5%、小学生53.4%)が多く、「中学生」は自転車乗用中(構成率64.4%)が多い。原因別では、自転車乗用中は「安全不確認」(構成率26.5%)、歩行中は「飛び出し」(構成率37.8%)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796件(全事故の5.3%)、死者数が7人(全死者の4.1%)で、前年比は発生件数(-118件)、死者数(-3人)とも減少した。

状態別死傷者数は、自転車乗用中(構成率49.7%)、原付運転中(構成率20.6%)の順に多い。

死者数は、原付運転中が4人、自転車乗用中が2人、原付同乗中が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4,401件(全事故の29.3%)、死者数が17人(全死者の10.1%)で、前年比は発生件数(-617件)・死者数(-9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2,371件(全事故の15.8%)で、平成13年以降11年連続で減少した。

死亡事故件数は26件(全死亡事故の15.9%)で、前年(-5件)より減少した。死亡事故の原因別では、前方不注意(8件、構成率30.8%)が多く、事故類型別では車両相互(構成率42.3%)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4,045件(前年比-243件)で、平成18年から6年連続で減少した。死者数は85人(全死者の50.3%)で、前年より減少(-17人)し、高齢者の死者数では全国ワースト第5位であった。

状態別の死者数は、歩行中(45人、構成率52.9%)が最も多く、次いで自転車乗用中(20人)、四輪車乗車中(15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(2,267件、前年比-150件)・死亡事故件数(32件、前年比-5件、全死亡事故の19.5%)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63.8%)、女性が約4割(構成率36.2%)を占めている。発生件数の前年比は、男性(-582件)、女性(-648件)ともに減少、死亡事故件数は男性(-39件)が減少し、女性(+5件)は増加した。

死亡事故のうち、年齢層別は、男性は「20歳代」、女性で「60歳代」が最も多く、事故類型別では、男性は「人対車両-横断中」、女性は「車両相互-出会い頭」・「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677件(全事故の4.5%)、死亡事故件数は8件(全死亡事故の4.9%)で、前年比では発生件数(-143件)、死亡事故件数(-1件)ともに減少した。

年齢層別の発生件数は「20歳未満」が434件(構成率64.1%)と最も多く、特に四輪車は18歳~19歳(構成率61.9%)、原付は16歳~17歳(構成率76.1%)が多い。

死亡事故件数では「20歳未満」が7件(構成率87.5%)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1,604件(全事故の10.7%)、死亡事故件数は14件(全死亡事故の8.5%)で、前年比は発生件数(-151件)・死亡事故件数(-17件)ともに減少した。

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675件(全事故の4.5%)、死亡事故件数は11件(全死亡事故の6.7%)で、

前年比は発生件数( - 35件)・死亡事故件数( - 4件)ともに減少した。

車種別では「貨物車」が発生件数(538件、構成率79.7%)、死亡事故件数(9件、構成率81.8%)ともに多い。

路線別では「国道」(構成率41.6%)、「市町村道」(構成率26.5%)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1件(全死亡事故の0.6%)で、前年比は発生件数(±0件)が同数、死亡事故件数( - 1件)は減少した。

事故類型別では「追突」(29件、構成率36.3%)が最も多く、次いで「出会い頭」(18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1,301件(全事故の8.7%)、死者数は23人(全死者の13.6%)で、前年比は発生件数( - 223件)・死者数( - 12人)ともに減少した。

このうち原付の発生件数は821件(全事故の5.5%)、死者数は14人(全死者の8.3%)で、前年比は発生件数( - 184件)・死者数( - 11人)ともに減少した。

二輪車の死者23人中、ヘルメット着用は19人(構成率82.6%)であった。

二輪車による事故件数は323件(全事故の2.2%)、死亡事故件数は12件(全死亡事故の7.3%)で、前年比は発生件数( - 87件)・死亡事故件数( - 12件)ともに減少した。

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) 自転車が関係した交通事故(P147～149参照)

発生件数は2,172件(全事故の14.5%)、死者数は25人(全死者の14.8%)で、前年比は発生件数( - 159件)が減少し、死者数(+1人)は増加した。

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1,197件(全事故の8.0%)、死者数は68人(全死者の40.2%)、前年比は発生件数( - 34件)が減少し、死者数(+1人)は増加した。

死傷者数の時間帯別では「16～20時」が3割台半ば(35.5%)を占めており、年齢層別では「高齢者」(31.7%)、「小学生以下の子供」(13.5%)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362件(全事故の2.4%)、死者数は1人で、前年比は発生件数( - 29件)が減少し、死者数(+1人)は増加した。

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年に増加後、23年は再び減少した。

外国人による事故件数は150件(全事故の1.0%)、死亡事故件数が3件(全死亡事故の1.8%)で、前年比は発生件数( - 17件)が減少、死亡事故件数(±0件)は前年と同

数であった。

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

(30) 踏切事故 (P 155参照)

踏切内で列車が関係した交通事故は3件で、うち2件は死亡事故であった。前年比は発生件数(-1件)が減少し、死亡事故件数(±0件)と前年と同数であった。

鉄道路線別は、発生件数3件(うち死亡事故2件)はすべて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73,157件で、前年比(+1,340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11人で、前年より減少(-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23年中の

春の全国交通安全運動期間中(5月11日～5月20日)

死者数は5人、全国ワースト10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7位

であった。