

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12年をピークに平成13年から6年連続で減少し、負傷者数も減少した。死者数は239人と前年より39人減少し、昭和36年以来45年振りに250人以下となった。

しかしながら、本県の死者数の全国順位はワースト第11位、人口10万人当たりの死者数は全国ワースト第5位と、依然として死亡事故多発県に位置している。

(2) 第1当事者の年齢別発生状況(P26~35参照)

「20歳代」は、発生件数(5,442件,全事故の24.3%)、死亡事故件数(51件,全死亡事故の22.1%)ともに最も多い年齢層になっているが、前年比では発生件数(-410件)、死亡事故件数(-17件)とも減少している。

「高齢者(65歳以上)」の発生件数は2,609件(全事故の11.6%)、死亡事故件数は44件(全死亡事故の19.0%)で、前年比では発生件数(-24件)は減少、死亡事故件数は前年と同数であった。

(3) 月別発生状況(P36~38参照)

「12月」(2,145件)が最も多く、次いで「8月」(2,001件)、「1月」(1,916件)の順となっている。前年比では「2月」(+169件)の増加が多く、「4月」(-215件)が大きく減少した。

死者数では「11月」が27人で最も多く、前年比では「6月」(+7人)が増加、「1月」(-17人)が大きく減少した。

(4) 曜日別発生状況(P39~40参照)

「水曜日」(3,480件)が最も多く、「日曜日」(2,636件)が最も少ない。

他の曜日はほぼ同数となっている。前年比では「日曜日」(+42件)の増加が多く、「月曜日」(-295件)が大きく減少した。

死者数は「土曜日」(40人)が最も多く、前年比では「日曜日」(+8人)の増加が多い。

(5) 時間別発生状況(P41~42参照)

「8~9時」(2,009件)が最も多く、次いで「17~18時」(1,974件)の順となっている。前年比では「9~10時」(+49件)の増加が多く、「8~9時」(-186件)、「13~14時」(-144件)が大きく減少した。

死者数では「0~1時」,「19~20時」(各18人)が最も多く、次いで「18~19時」(16人)の順となっている。前年比では「3~4時」(+8人)の増加が多く、「5~6時」,「22~23時」(各-10人)が大きく減少した。

(6) 路線別発生状況(P43~51参照)

「市町村道」(9,287件,全事故の41.5%)が最も多く、次いで「国道」(6,373件)、「県道」(5,640件)の順となっている。

死者数では「国道」(78人,全死者の32.6%)が最も多く、次いで「県道」(76人),「市町村道」(72人)の順となっている。

(7) 道路形状別発生状況(P 52 ~ 54参照)

発生件数は「交差点」(9,340件,全事故の41.7%)が最も多く、次いで「直線」(8,408件)の順となっている。前年比では「交差点」(-554件)が減少した。

死者数は「直線」(83人,全死者の34.7%)が最も多く、次いで「交差点」(82人)の順となっている。

(8) 第1当事者の車両別発生状況(P 55 ~ 58参照)

「普通乗用自動車」が、発生件数13,249件(全事故の59.2%)、死亡事故件数(112件,全死亡事故の48.5%)ともに最も多い。前年比では「軽乗用自動車」(+287件)の増加が多く、「普通乗用自動車」(-950件)が大きく減少した。

(9) 第1当事者の事故類型別発生状況(P 59 ~ 64参照)

「追突」(8,476件,全事故の37.8%)が最も多く、次いで「出会い頭衝突」(6,144件)の順となっており、この2つで全事故の約7割(65.3%)を占めている。前年比では「正面衝突」(+35件)の増加が多く、「追突」(-320件)が大きく減少した。

死者数では「歩行者横断中」(41人,全死者の17.2%)が最も多く、次いで「出会い頭衝突」(39人)の順となっている。前年比では「出会い頭衝突」(-20人)が大きく減少した。

(10) 第1当事者の原因別発生状況(P 65 ~ 70参照)

前方不注意や安全不確認等の「安全運転義務違反」(18,338件,全事故の81.9%)が最も多く、次いで「信号無視」(866件),「一時不停止」(696件)の順となっている。

死亡事故件数では「前方不注意」(50件,全死亡事故の21.6%)が最も多く、次いで「安全速度」(26件),「最高速度」(24件)の順となっている。前年比では「歩行者妨害」(+9件),「運転操作不適」(+7件)の増加が多い。

(11) 警察署別・市町村別発生状況(P 71 ~ 90参照)

警察署別では「水戸署」(3,362件)が最も多く、次いで「土浦署」(1,909件),「つくば中央署」(1,506件)、死者数では「水戸署」(22人)、次いで「古河署」(18人),「筑西署」(17人)の順となっている。

市町村別では「水戸市」(2,961件)、次いで「つくば市」(1,706件),「土浦市」(1,551件)、死者数では「古河市」(18人)、次いで「水戸市」,「筑西市」(各17人)の順に多い。

人口1,000人当たりの発生件数は、「水戸市」(11.25件),「土浦市」(10.79件),「那珂市」(10.29件)の順に多い。

(12) 年齢状態別死傷者数(P 91 ~ 101参照)

状態別では「四輪車運転中」が、死者数(86人,全死者の36.0%),負傷者数(16,893人,全負傷者の57.7%)ともに最も多くなっている。

年齢別死者数では「高齢者(65歳以上)」が93人で最も多く、その状態別は「歩行中」(41人,構成率44.1%),「四輪車運転中」(19人,構成率20.4%),「自転車乗用中」(14

人)の順に多くなっている。

年齢別負傷者数では「20歳代」(6,240人)が最も多く、その状態別は「四輪車運転中」(4,185人,構成率67.1%)が約7割を占めている。

(13) シートベルト着用状況(P101~104参照)

四輪車乗車中の死者108人中、67人(構成率62.0%)がシートベルトを着用していなかった。このうち47人(構成率70.1%)は、シートベルトを着用していれば助かった可能性があった。

負傷程度別のシートベルト着用率は、負傷なし(98.7%),軽傷(91.4%),重傷(83.7%),死亡(38.0%)と、着用率の低下に伴い負傷程度も重くなっており、シートベルト着用が大きな効果を上げていることがわかる。

(14) 飲酒運転(原付以上、酒酔い運転を含む。)による交通事故(P106~108参照)

発生件数は382件(全事故の1.7%)、死亡事故件数は24件(全死亡事故の10.4%)、死者数は25人(全死者の10.5%)で、死者数の全国順位はワースト第9位である。

第1当事者の年齢層別死亡事故件数は、20歳代(7件,構成率29.2%)が最も多く、次いで30歳代(5件)の順で、この2つの年齢層で5割(50.0%)を占める。

時間別の発生件数では、夕方から深夜にかけての時間帯「17~4時」に多いが、特に「23~24時」に多発している。

(15) 無免許運転による交通事故(P109~110参照)

発生件数は197件(全事故の0.9%)、死亡事故件数は6件(全死亡事故の2.6%)で、前年比では発生件数(+9件)は増加、死亡事故件数(-1件)は減少した。

(16) 最高速度違反による交通事故(P111~112参照)

発生件数は46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24件(全死亡事故の10.4%)と死亡事故の大きな要因となっている。

(17) 子供(中学生以下)が関係した交通事故(P113~117参照)

発生件数は「幼・園児」464件、「小学生」786件、「中学生」536件で、前年比では「幼・園児」(+14件)のみ増加、「小学生」(-67件)、「中学生」(-5件)は減少した。

死者数は「幼・園児」が0人、「小学生」が2人、「中学生」が0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82.5%,小学生47.3%)が多く、「中学生」は自転車乗用中(構成率60.6%)が多い。原因別にみると、自転車乗用中では「安全不確認」(構成率24.8%)、歩行中では「飛び出し」(構成率28.8%)が多い。

(18) 高校生の交通事故(P118~120参照)

高校生が関係した事故件数は1,246件(全事故の5.6%)、死者数が9人(全死者の3.8%)で、前年比では発生件数(-170件)は減少、死者数(+4人)は増加した。

状態別死傷者数では、自転車運転中(構成率43.6%)、原付運転中(構成率27.4%)、四輪車同乗中(構成率17.4%)の順に多くなっている。

死者数は、自動二輪運転中(3人),原付運転中,四輪同乗中(各2人)の順に多い。

(19) 青少年(16~24歳)の交通事故(P121~124参照)

青少年が関係した事故件数は7,598件(全事故の33.9%)、死者数が38人(全死者の15.9%)で、前年比では発生件数(-528件)は減少、死者数(+5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年からは高齢者と入れ替わり、以後減少傾向にある。

青少年運転者(原付以上)による事故件数は4,374件(全事故の19.5%)で、平成13年以降6年連続で減少している。

死亡事故件数は41件(全死亡事故の17.7%)で、前年比(-12件)は減少した。死亡事故の原因別では、最高速度(構成率19.5%)、前方不注意(構成率14.6%)、右側通行(構成率12.2%)が多く、事故類型別では正面衝突(構成率26.8%)、出会い頭衝突(構成率19.5%)が多い。

(20) 高齢者(65歳以上)の交通事故(P125~127参照)

高齢者が関係した事故件数は4,920件(前年比-7件)で、過去最高を更新した前年から僅かに減少した。死者数は93人(全死者の38.9%)で前年より大きく減少(-37人)したが、引き続き「死者数が最も多い年齢層」となっている。

状態別の死者数は、歩行中(41人、構成率44.1%)が最も多く、次いで四輪車乗車中(26人)、自転車乗用中(14人)の順となっている。

高齢運転者(原付以上)による事故件数は2,541件(前年比+3件)と増加し、過去最高を更新している。死亡事故件数は42件(全死亡事故の18.2%)で、前年と同数であった。

(21) 男女別運転者による交通事故(P128~129参照)

発生件数は男性が約6割(構成率64.2%)、女性が約4割(構成率35.8%)を占めている。発生件数の前年比では、男性、女性ともに減少、死亡事故件数は男性が大きく減少(-24件)した。

発生件数を平成9年と比較すると、男性の減少に対し、女性は約1.2倍増加している。

死亡事故を起こした年齢層別では、男性、女性ともに「20歳代」が最も多く、事故類型別では、男性が「歩行者横断中」、女性は「出会い頭衝突」が最も多くなっている。

(22) 初心運転者による交通事故(P130参照)

発生件数は1,258件(全事故の5.6%)、死亡事故件数は12件(全死亡事故の5.2%)で、前年比では発生件数(-74件)は減少、死亡事故件数は前年と同数であった。

年齢層別では「20歳未満」が最も多く、発生件数が908件(構成率72.2%)、死亡事故件数が10件(構成率83.3%)となっている。

時間別では、朝「7~9時」と夕方から夜にかけて「16~20時」の時間帯に多くなっているが、死亡事故では深夜「23~1時」に多発(構成率33.3%)している。

(23) 県外者による交通事故(P131参照)

発生件数は2,614件(全事故の11.7%)、死亡事故件数は36件(全死亡事故の15.6%)で、前年比では発生件数(-180件)は減少、死亡事故件数(+9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」、「栃木」、「埼玉」居住者が多くなっている。

(24) 事業用自動車による交通事故 (P 132参照)

発生件数は1,083件(全事故の4.8%)、死亡事故件数は19件(全死亡事故の8.2%)で、前年比では発生件数(-94件)、死亡事故件数(-9件)ともに減少した。

車種別では「貨物車」が最も多く、発生件数(922件,構成率85.1%)、死亡事故件数(19件,構成率100%)とも高率となっている。

路線別では「国道」(構成率48.1%)、「県道」(構成率22.9%)の順に多く、年齢層別では「30歳代」が最も多くなっている。

(25) ダンプカーによる交通事故 (P 133参照)

発生件数は117件(全事故の0.5%)、死亡事故件数は5件(全死亡事故の2.2%)で、前年比では発生件数(-21件)は減少、死亡事故件数(+1件)は増加した。

事故類型別では「追突」(60件,構成率51.3%)が最も多く、次いで「出会い頭衝突」(15件,構成率12.8%)の順になっており、時間帯別では「10~11時」、「11~12時」が多く、朝から午前中の時間帯「7~12時」が約5割(47.0%)を占めている。

(26) 二輪車の交通事故 (P 134~135参照)

二輪車が関係した事故件数は2,336件(全事故の10.4%)、死者数が35人(全死者の14.6%)で、発生件数(-264件)は減少、死者数(+9人)は増加した。

このうち原付の発生件数は1,570件(全事故の7.0%)、死者数は15人(全死者の6.3%)で、前年比では発生件数(-209件)、死者数(-1人)とも減少した。

二輪車の死者35人中、ヘルメット着用は31人(構成率88.6%)であった。

二輪車による事故件数は825件(全事故の3.7%)、死亡事故件数は21件(全死亡事故の9.1%)で、前年比では発生件数(-93件)は減少、死亡事故件数(+9件)は増加した。

事故を起こした年齢層別は「20歳未満」が最も多く、事故類型別では「出会い頭衝突」、「転倒」、事故原因別では「前方不注意」、「運転操作不適」の順に多くなっている。

(27) 自転車の交通事故 (P 136~138参照)

自転車に関係した事故件数は3,042件(全事故の13.6%)、死者数は23人(全死者の9.6%)で、前年比では発生件数(-301件)、死者数(-20人)ともに減少した。

死傷者数の事故類型別は「出会い頭衝突」、原因別は「安全不確認」が最も多くなっている。

(28) 歩行者の交通事故 (P 139~141参照)

歩行者に関係した事故件数は1,502件(全事故の6.7%)、死者数は72人(全死者の30.1%)で、前年比では発生件数が減少(-31件)、死者数(-15人)とも減少した。

死傷者数の時間帯別では「16~20時」が3割以上(33.9%)を占めており、年齢層別では「高齢者」(29.0%)、「中学生以下の子供」(19.2%)の順に多く、事故類型別では「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 (P 142 ~ 143参照)

外国人が関係した事故件数は492件(全事故の2.2%)、死者数が2人(全死者の0.8%)で、前年比では発生件数(-69件)、死者数(-2件)とも減少した。

外国人の関係した事故を平成9年と比較すると、発生件数が約1.6倍、負傷者数が約1.7倍といずれも増加傾向が続いている。

外国人による事故件数は221件(全事故の1.0%)、死亡事故件数が1件(全死亡事故の0.4%)で、前年比では発生件数(-65件)、死亡事故とも減少した。

国籍別発生件数では「朝鮮・韓国」が最も多く、次いで「ブラジル」、「フィリピン」、「中国・台湾」の順になっている。

(30) 踏切事故 (P 144参照)

発生件数は4件、死亡事故は関東鉄道常総線及び茨城交通湊線で各1件発生した。

(31) 物損事故 (P 145 ~ 146参照)

発生件数は70,608件(前年比-47件)で、平成9年と対比して約1.2倍増加、過去最高を記録した平成17年より僅かに減少した。