

2020年 1～6月の
交通事故統計分析結果
～ 発生地別 ～

2020年9月



公益社団法人

全日本トラック協会

Japan Trucking Association

I. 調査の目的等

1. 調査の目的

国土交通省では、世界一安全な輸送サービスの提供を実現するため、第10次交通安全基本計画（2016～2020年まで）に合わせた「事業用自動車総合安全プラン2020 ～行政・事業者・利用者が連携した安全トライアングルの構築～」を策定し、2020年までに、事業用トラックが第一当事者となる①交通事故による死者数を200人以下、②人身事故件数を12,500件以下、③飲酒運転による事故件数をゼロとするよう、2017年6月30日に公表しました。

これを受け、全日本トラック協会では、国土交通省が定めた目標を実現するため、交通死亡事故件数に係るトラック業界の数値目標として、「事業用トラックを第一当事者とする死亡件数を、車両台数1万台当たり『1.5』件以下とし、各都道府県（車籍別）の共有目標とする」ことを決定しました。

ここで取りまとめた交通事故統計は、警察庁が公表した2019年までの全国の交通事故データ※1を元に、発生地別、都道府県別、車両総重量別等多角的な視点から統計分析したもので、本資料が交通事故の発生状況に即した有効な事故防止対策につながるよう期待するものです。

※1 出所：公益財団法人交通事故総合分析センター

2. データの概要

調査対象：交通事故統計（2020年の1～6月）のうち事業用貨物自動車（軽を除く）が第1当事者となった死亡事故

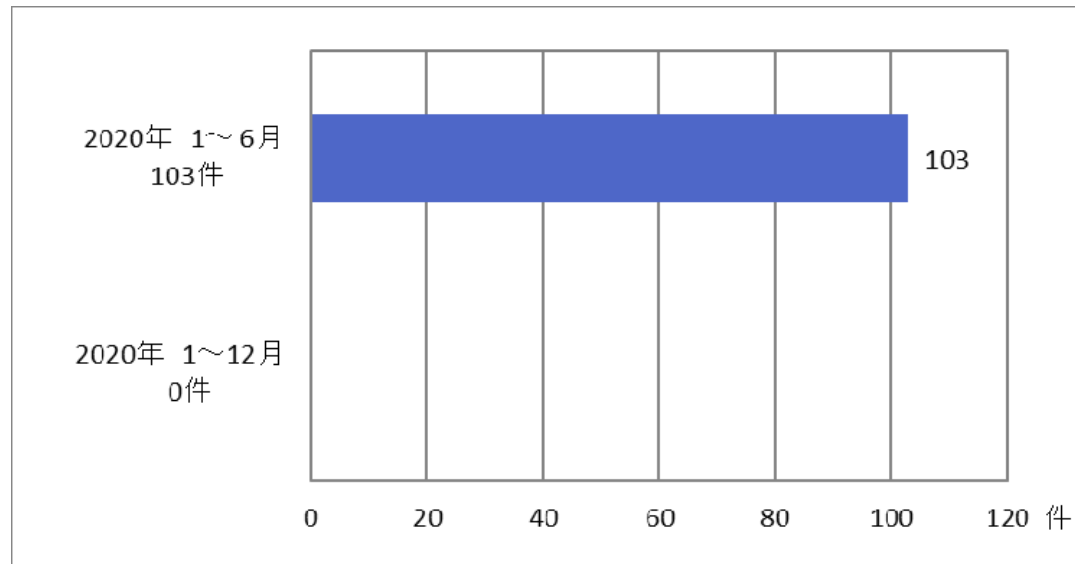
Ⅱ. 2020年1～6月死亡事故データの傾向

1. 事故件数
2. 発生地別
3. 道路区分別
4. 車両区分別
5. 事故類型別
6. 行動類型別
7. 時間帯別
8. 運転者の危険認知速度別
9. 運転者の年齢層別
10. 運転者の免許取得年数別

Ⅱ. 2020年1～6月死亡事故データの傾向

1. 事故件数

- ・2020年1～6月の死亡事故件数は103件となっている。
- ・当該ペースで死亡事故件数が推移し、年間206件（103件×2）となった場合、営業用トラック1,316,867台（2020年4月末現在、トレーラ及び軽自動車を除く）に対する1万台当たり死亡事故件数は「1.6」となり、「トラック事業における総合安全プラン2020」の目標である「1.5」を達成するために、事故防止対策が急務である。

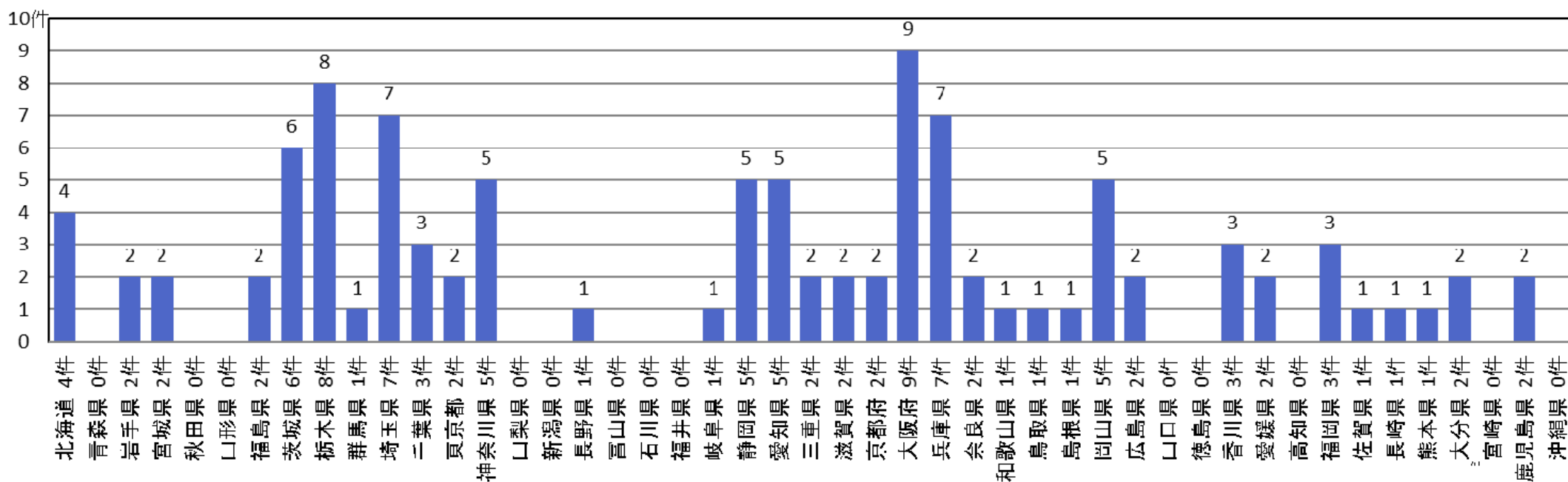


Ⅱ. 2020年1～6月死亡事故データの傾向

2. 発生地別

- ・2020年1～6月の発生地別死亡事故件数の多い県をみると、「大阪府」が最も多く9件、次いで「栃木県」8件、「埼玉県」、「兵庫県」がそれぞれ7件、「茨城県」6件と続いている。

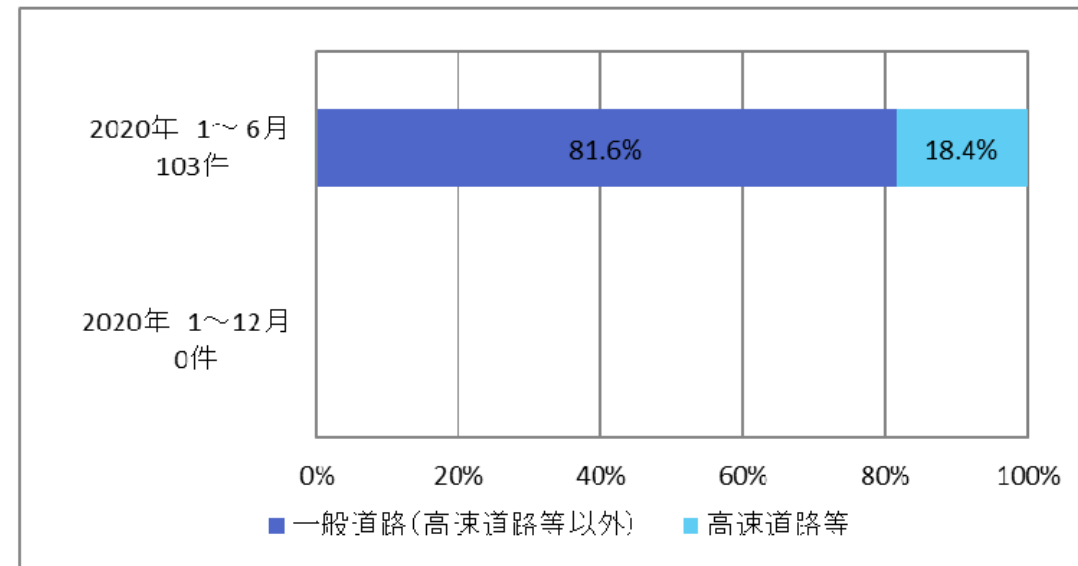
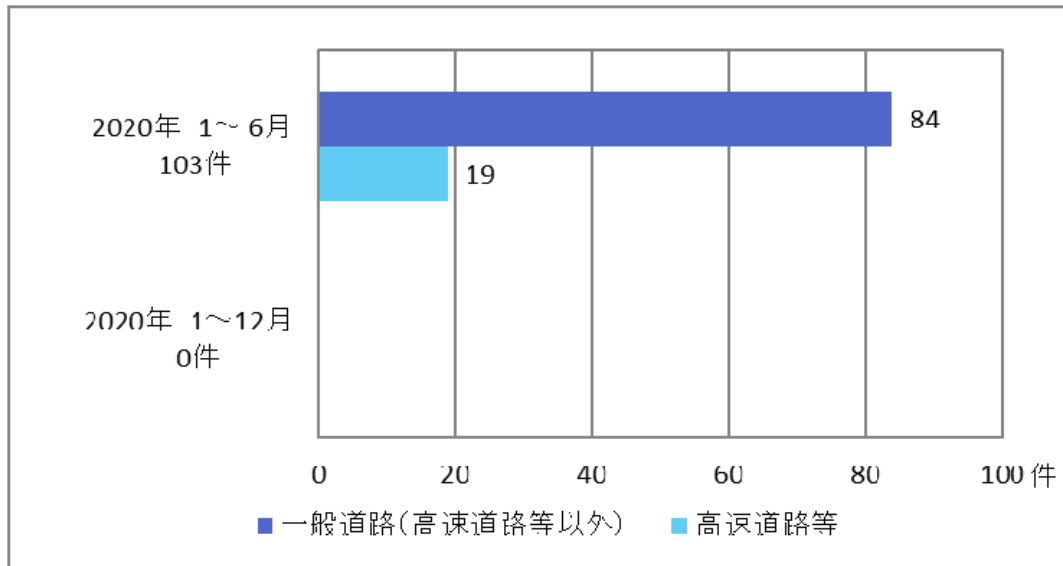
※対自転車の発生地別死亡事故件数については、P87 に別掲。



Ⅱ. 2020年1～6月死亡事故データの傾向

3. 道路区分別

- ・2020年1～6月の傾向をみると、「一般道路（高速道路等以外）」が最も多く84件（81.6%）と8割以上を占めている。

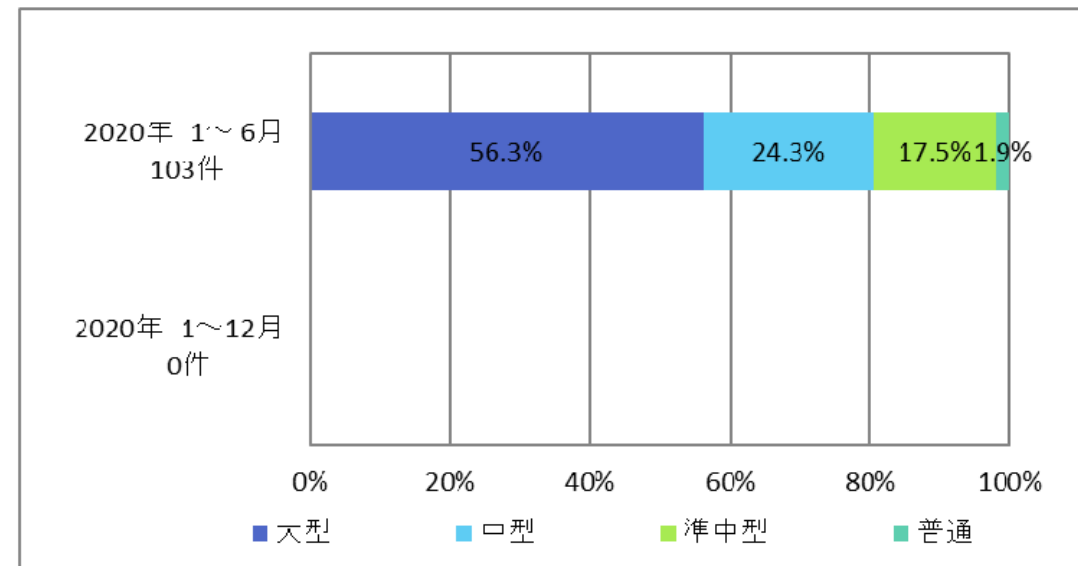
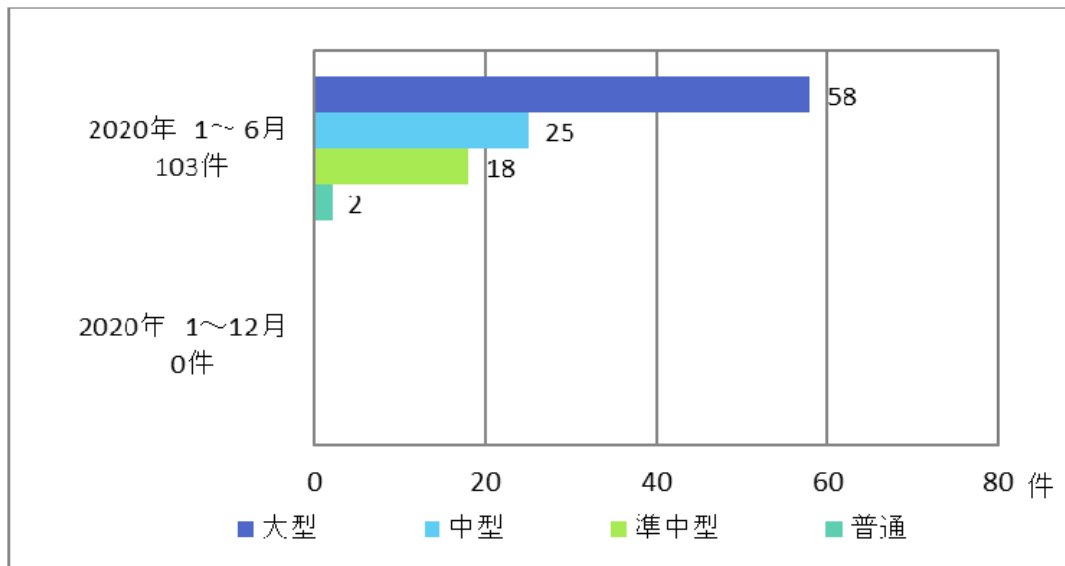


Ⅱ. 2020年1～6月死亡事故データの傾向

4. 車両区分別

- ・2020年1～6月の傾向をみると、「大型」が最も多く58件（56.3%）と6割近くを占めている。
- ・次いで「中型」25件（24.3%）、「準中型」18件（17.5%）、「普通」2件（1.9%）となっている。

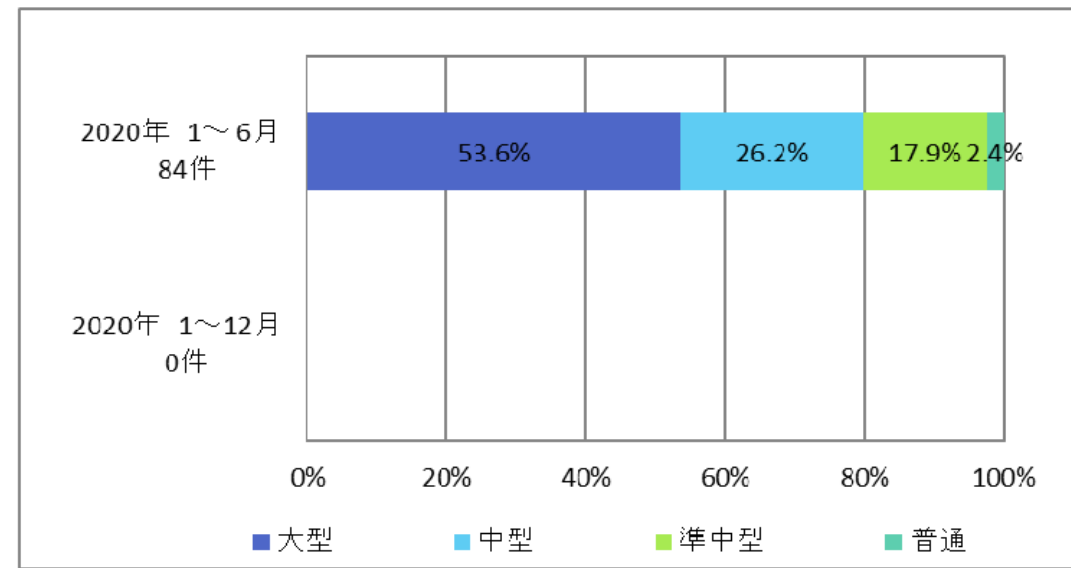
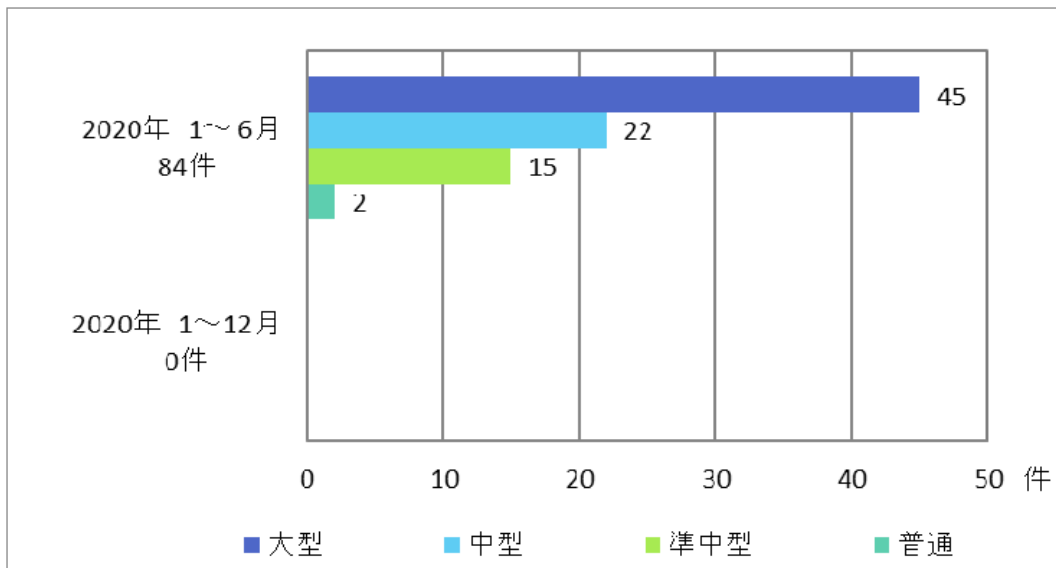
※対自転車の車両区分別死亡事故件数については、P88 に別掲。



Ⅱ. 2020年1～6月死亡事故データの傾向

(1) 一般道路での車両区分

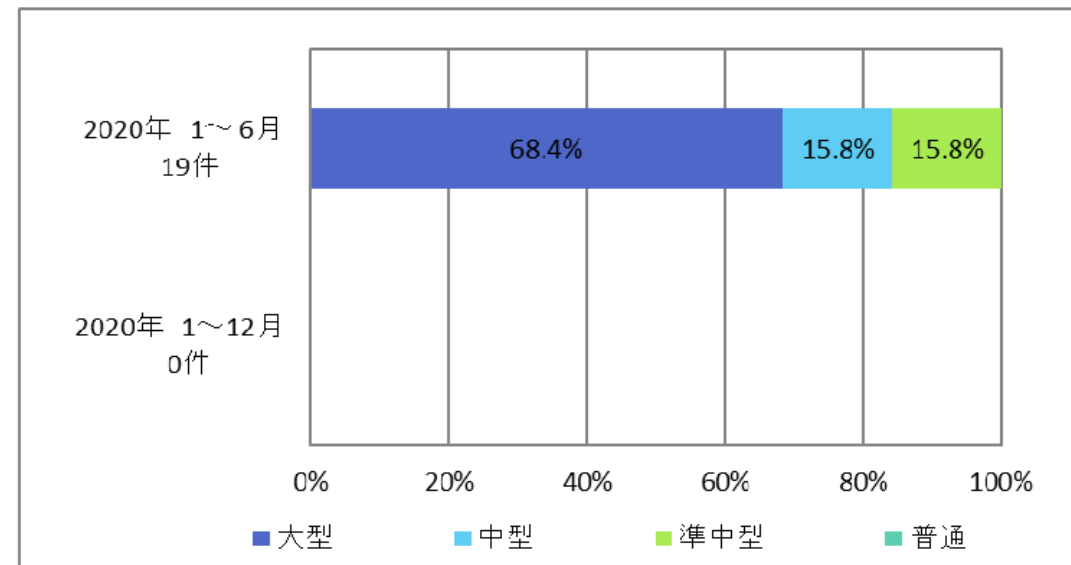
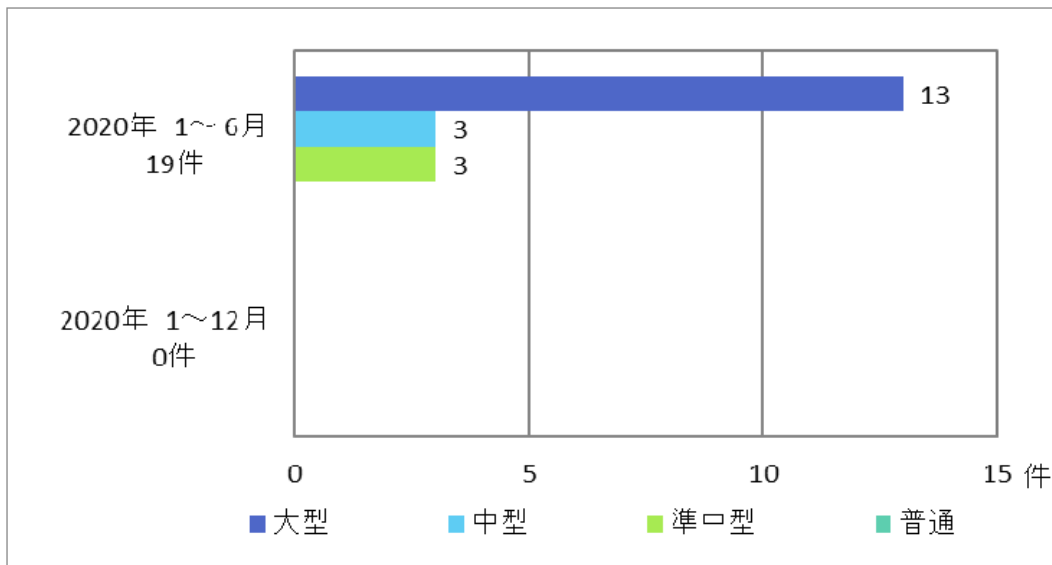
- ・ 2020年1～6月の傾向をみると、「大型」が最も多く45件（53.6%）と5割以上を占めている。
- ・ 次いで「中型」22件（26.2%）、「準中型」15件（17.9%）、「普通」2件（2.4%）となっている。



Ⅱ. 2020年1～6月死亡事故データの傾向

(2) 高速道路等での車両区分

- ・2020年1～6月の傾向をみると、「大型」が最も多く13件（68.4%）と7割近くを占めている。
- ・次いで「中型」、「準中型」がそれぞれ3件（15.8%）となっている。

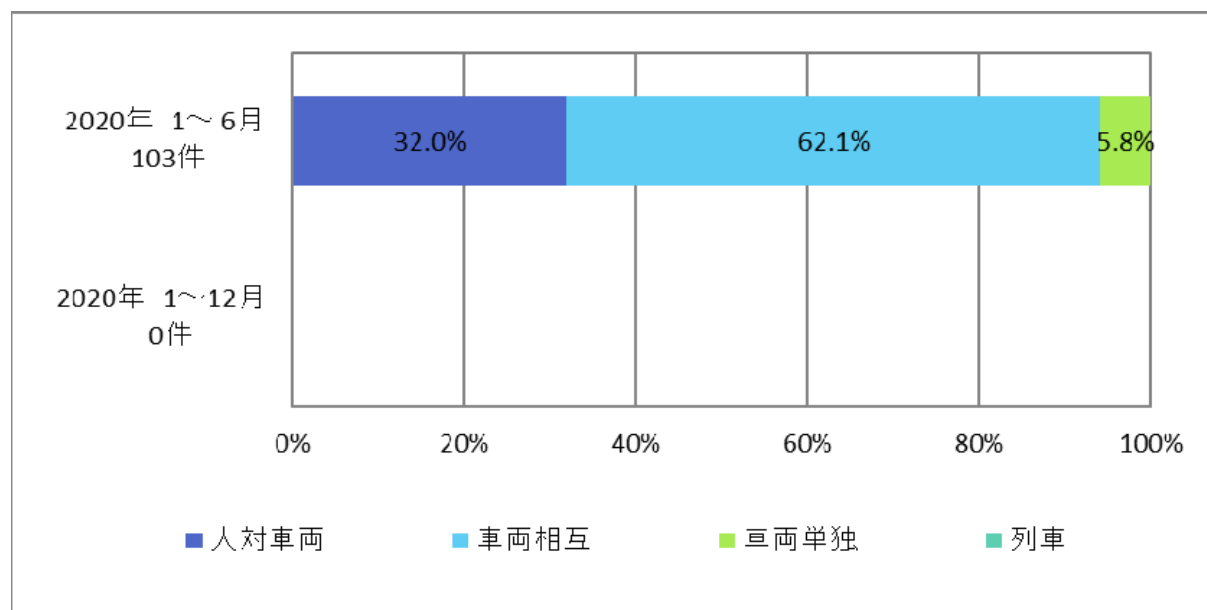
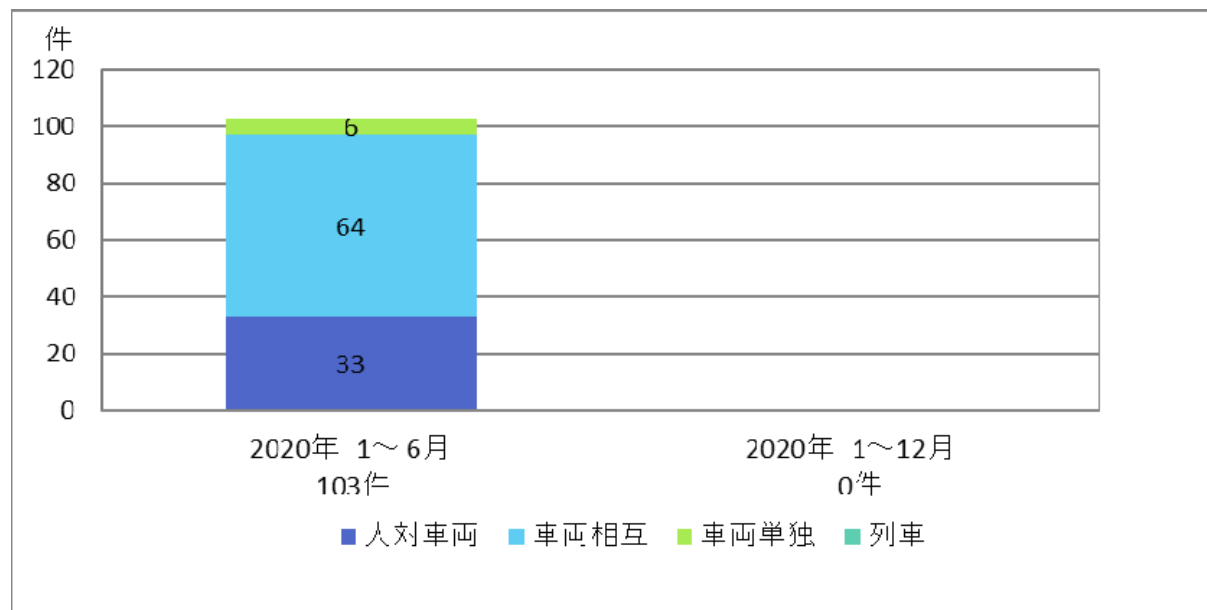


Ⅱ. 2020年1～6月死亡事故データの傾向

5. 事故類型別

- ・2020年1～6月の傾向をみると、「車両相互」が最も多く64件（62.1%）と6割以上を占めている。
- ・次いで「人対車両」33件（32.0%）、「車両単独」6件（5.8%）と続いている。

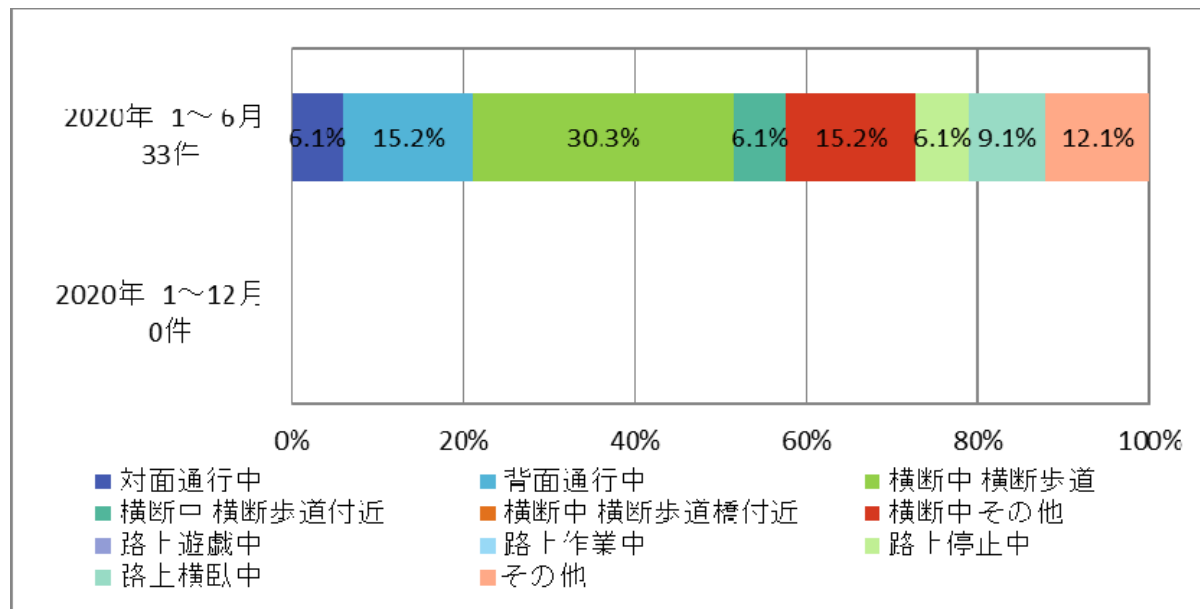
※「車両相互」での第二当事者となる「車両」には、道路交通法上の「軽車両」である自転車等を含む。



Ⅱ. 2020年1～6月死亡事故データの傾向

(1) 人対車両

- ・2020年1～6月の傾向をみると、「横断中 横断歩道」が最も多く10件（30.3%）となっている。
- ・次いで「背面通行中」、「横断中 その他」がそれぞれ5件（15.2%）、「その他」4件（12.1%）と続いている。
- ・「横断中」の事故が17件（51.5%）と5割以上を占めている。

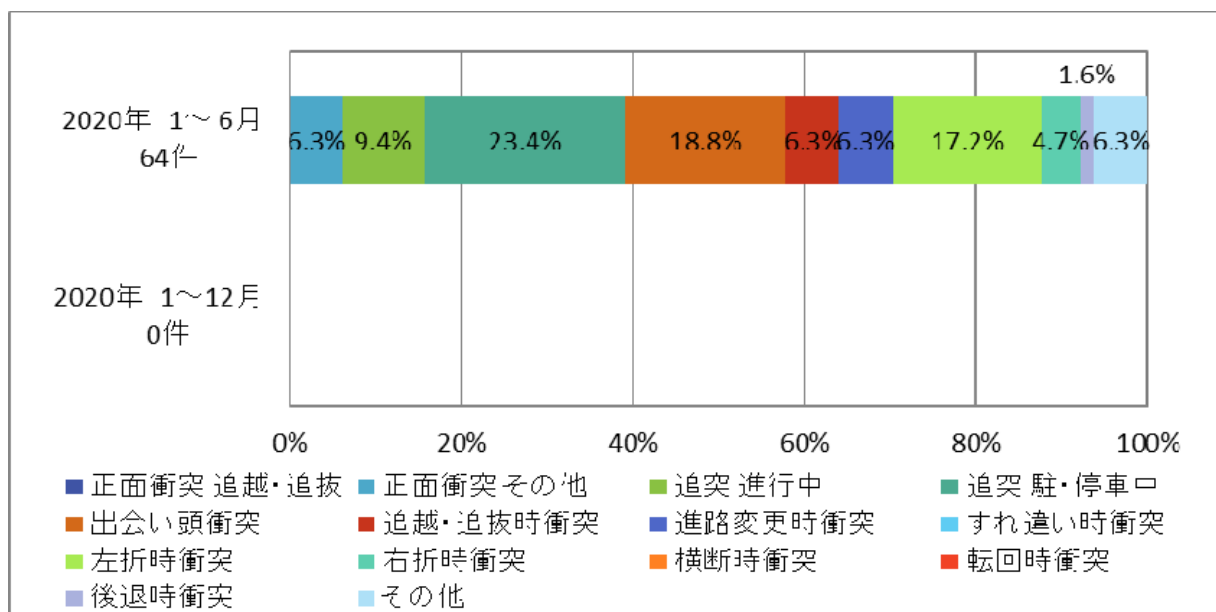


Ⅱ. 2020年1～6月死亡事故データの傾向

(2) 車両相互

- ・2020年1～6月の傾向をみると、「追突 駐・停車中」が最も多く15件（23.4%）となっている。
- ・次いで「出会い頭衝突」12件（18.8%）、「左折時衝突」11件（17.2%）と続いている。

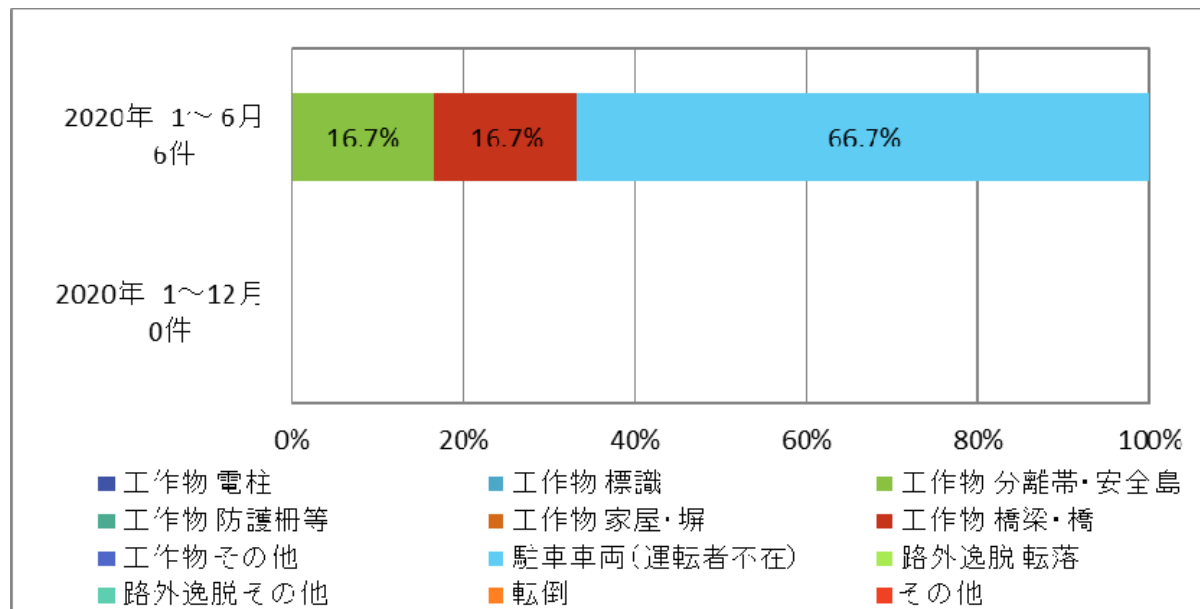
※「車両相互」での第二当事者となる「車両」には、道路交通法上の「軽車両」である自転車等を含む。
※対自転車の事故類型別死亡事故件数については、P89～P93に別掲。



Ⅱ. 2020年1～6月死亡事故データの傾向

(3) 車両単独

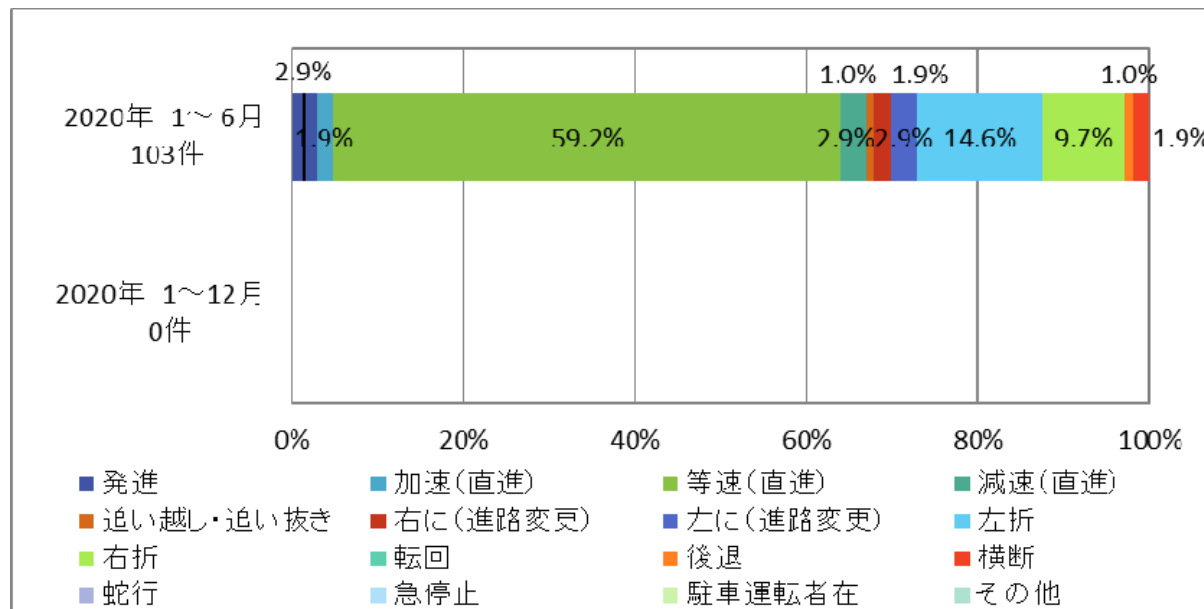
- ・2020年1～6月の傾向をみると「駐車車両（運転者不在）」が最も多く4件（66.7%）となっている。
- ・次いで「工作物 分離帯・安全島」、「工作物 橋梁・橋」がそれぞれ1件（16.7%）となっている。



Ⅱ. 2020年1～6月死亡事故データの傾向

6. 行動類型別

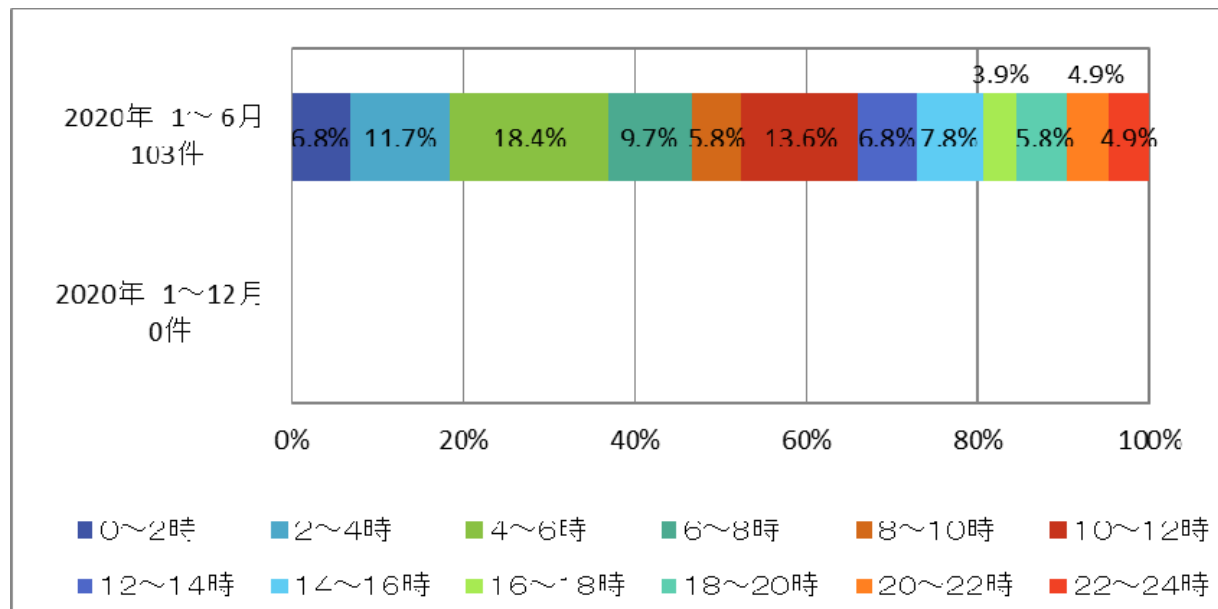
- ・2020年1～6月の傾向をみると、「等速（直進）」が最も多く61件（59.2%）と6割近くを占めている。
- ・次いで「左折」15件（14.6%）、「右折」10件（9.7%）と続いている。



Ⅱ. 2020年1～6月死亡事故データの傾向

7. 時間帯別

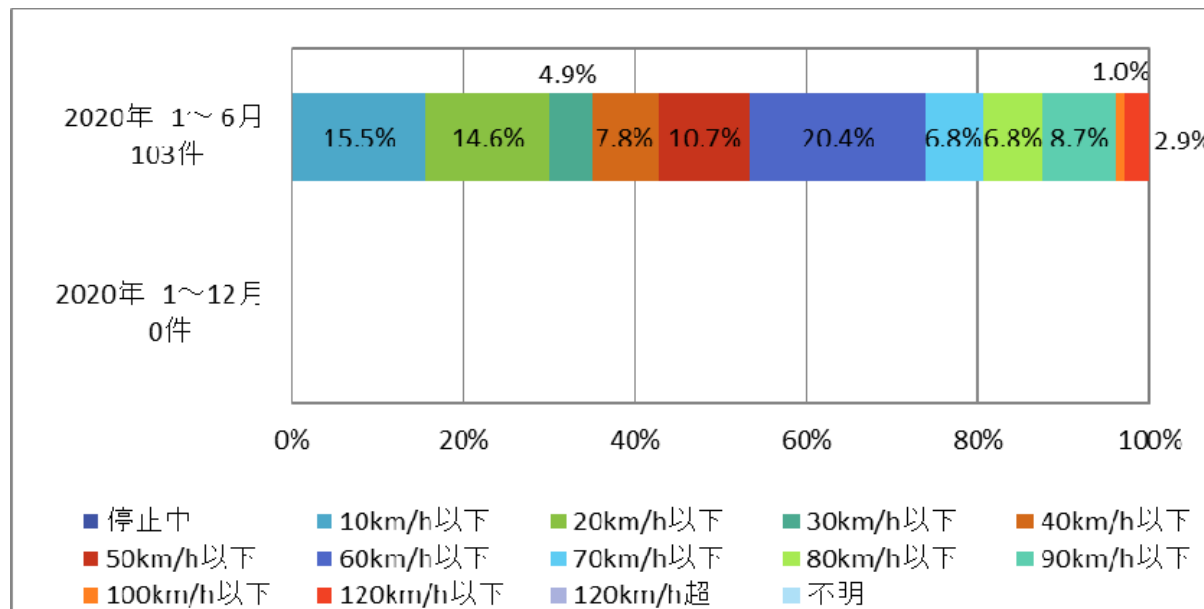
- ・2020年1～6月の傾向をみると、「4～6時」が最も多く19件（18.4%）となっている。
- ・次いで「10～12時」14件（13.6%）、「2～4時」12件（11.7%）、「6～8時」10件（9.7%）と続いている。
- ・「22～6時」までの深夜早朝の時間帯で全体の4割以上を占めている。



Ⅱ. 2020年1～6月死亡事故データの傾向

8. 運転者の危険認知速度別

- ・2020年1～6月の傾向をみると、「(50km/h超)60km/h以下」が最も多く21件（20.4%）となっている。
- ・次いで「10km/h以下」16件（15.5%）、「(10km/h超)20km/h以下」15件（14.6%）と続いている。

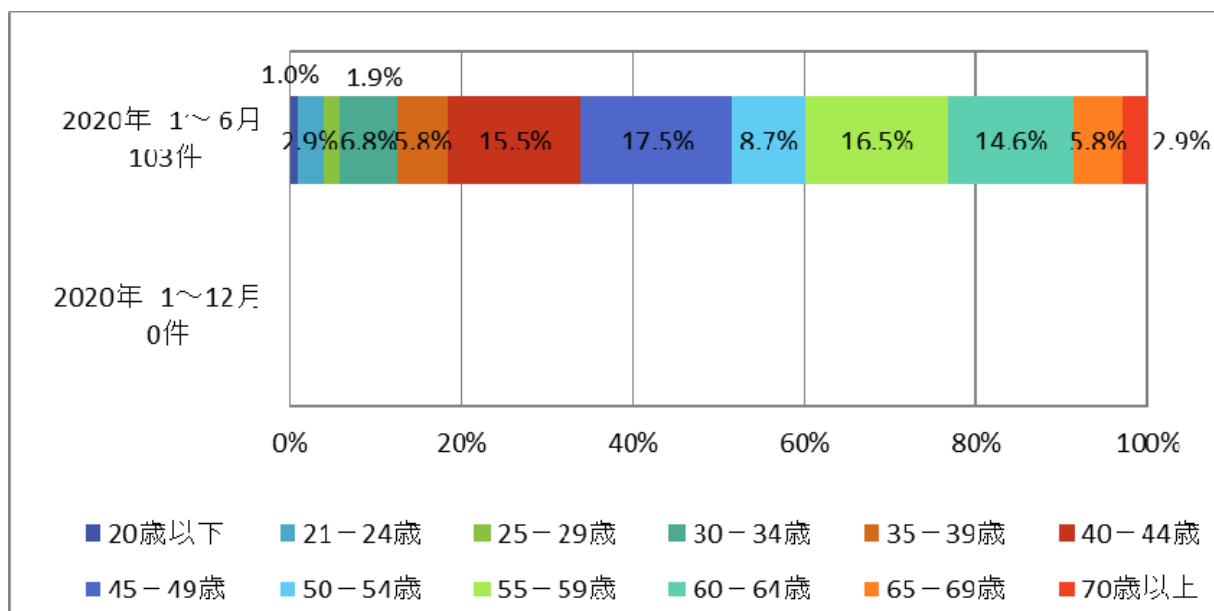


Ⅱ. 2020年1～6月死亡事故データの傾向

9. 運転者の年齢層別

- ・2020年1～6月の傾向をみると、「45-49歳」が最も多く18件（17.5%）となっている。
- ・次いで、「55-59歳」17件（16.5%）、「40-44歳」16件（15.5%）、「60-64歳」15件（14.6%）と続いている。
- ・「40代」が34件（33.0%）、「50代」が26件（25.2%）、「60歳以上」は24件（23.3%）となっている。

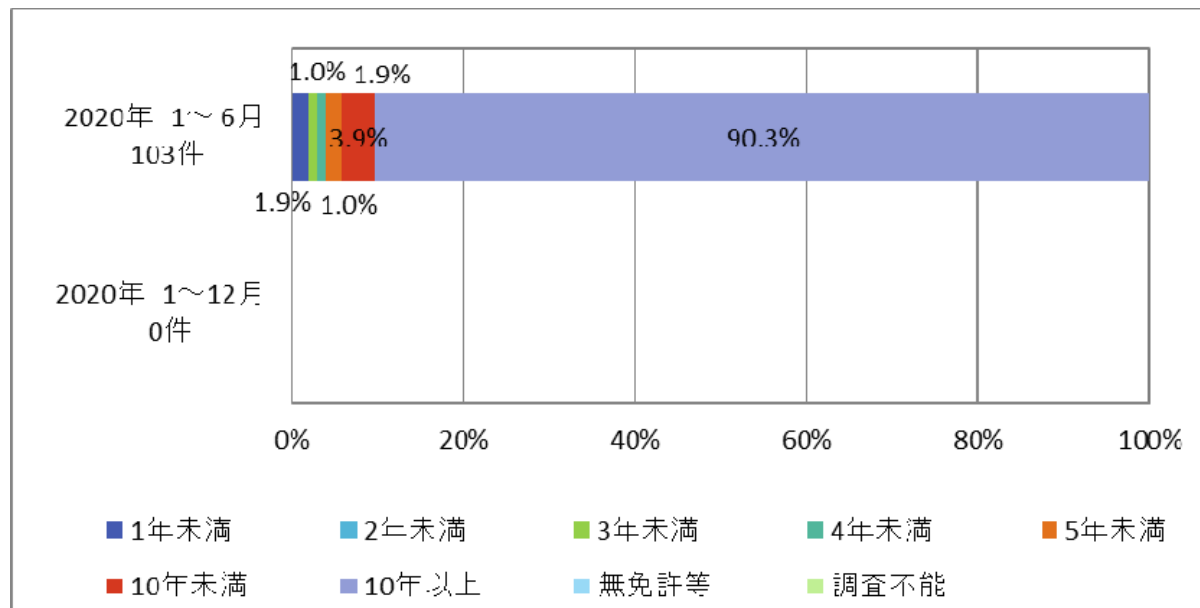
※対自転車の死亡事故における自転車運転者の年齢別死亡事故件数については、P94～P99に別掲。



Ⅱ. 2020年1～6月死亡事故データの傾向

10. 運転者の免許取得年数別

- ・2020年1～6月の傾向をみると、「10年以上」が最も多く93件（90.3%）と9割以上を占めている。



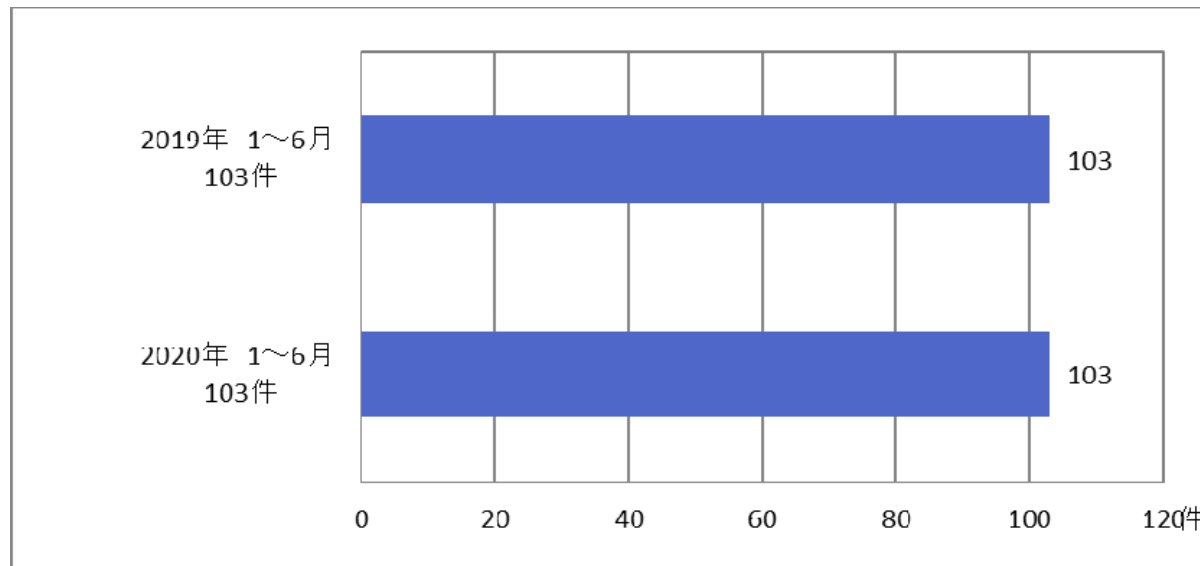
Ⅲ. 2020年1～6月死亡事故データの傾向(対前年同期比)

1. 事故件数
2. 発生地別
3. 道路区分別
4. 車両区分別
5. 事故類型別
6. 行動類型別
7. 時間帯別
8. 運転者の危険認知速度別
9. 運転者の年齢層別
10. 運転者の免許取得年数別
11. 交差点における信号機の有無別行動類型別第二当事者の状況

Ⅲ. 2020年1～6月死亡事故データの傾向（対前年同期比）

1. 事故件数

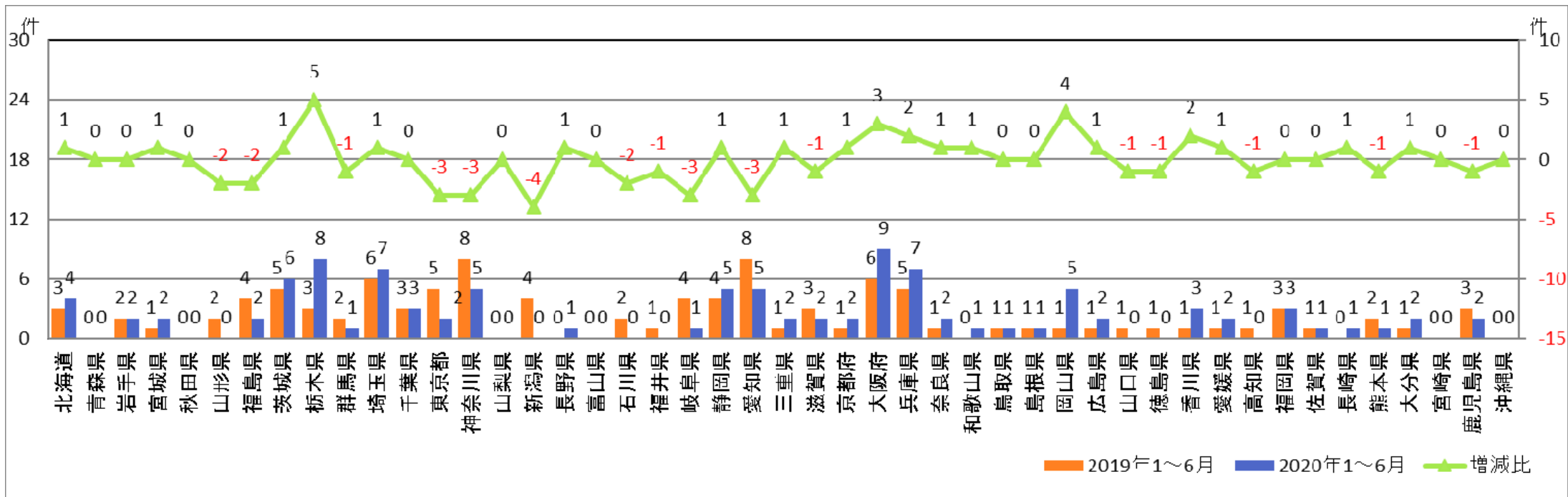
- ・ 2019年1～6月の死亡事故件数と比較すると±0件となっている。



Ⅲ. 2020年1～6月死亡事故データの傾向(対前年同期比)

2. 発生地別

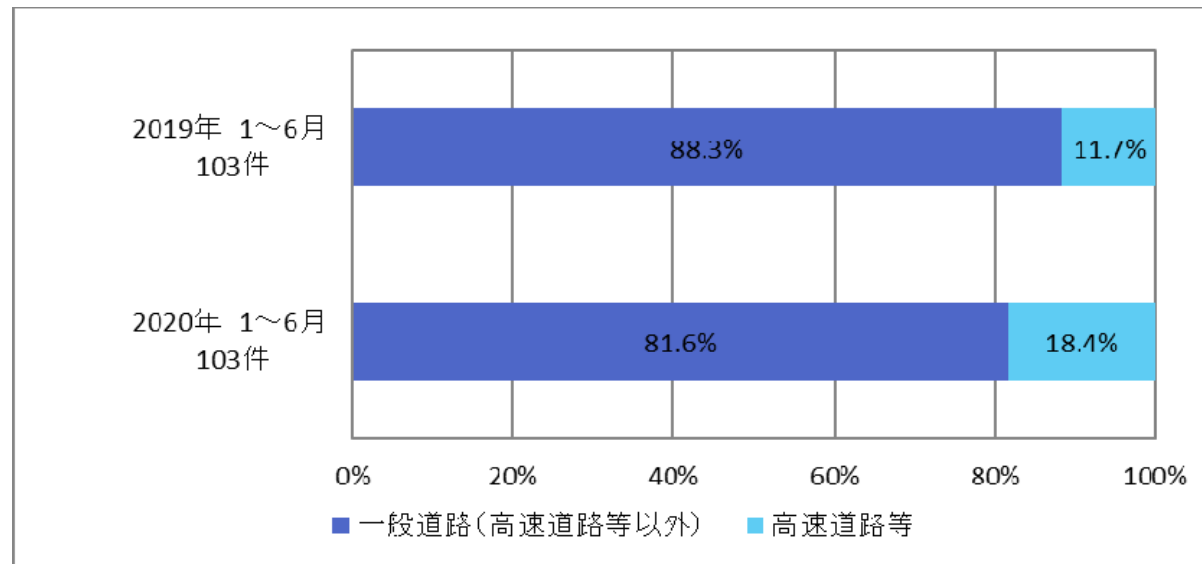
- ・2019年1～6月の発生地別死亡事故件数と比較すると、「栃木県」が最も多く+5件となっている。次いで「岡山県」+4件、「大阪府」が+3件となっている。
- ・一方、「新潟県」が最も少なくなっており△4件となっている。次いで「東京都」、「神奈川県」、「岐阜県」、「愛知県」がそれぞれ△3件となっている。



Ⅲ. 2020年1～6月死亡事故データの傾向（対前年同期比）

3. 道路区分別

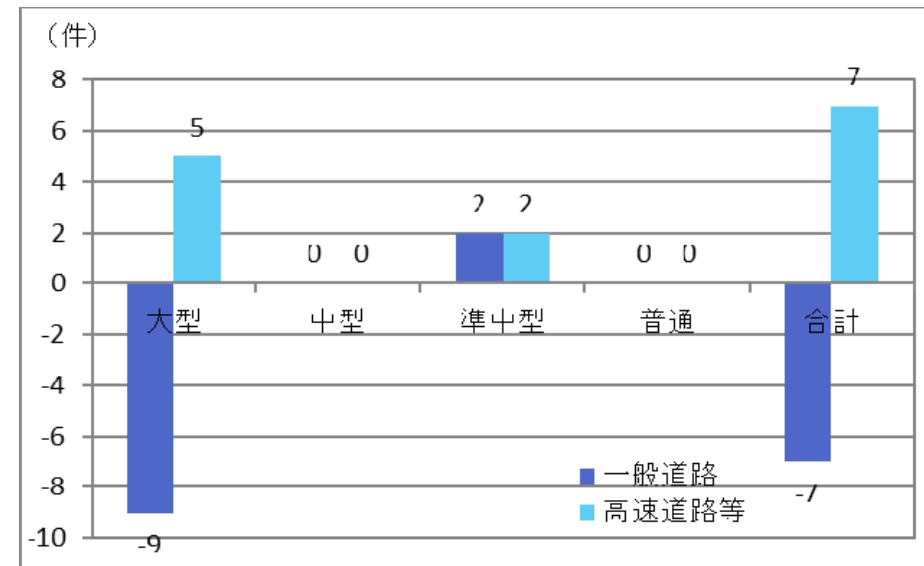
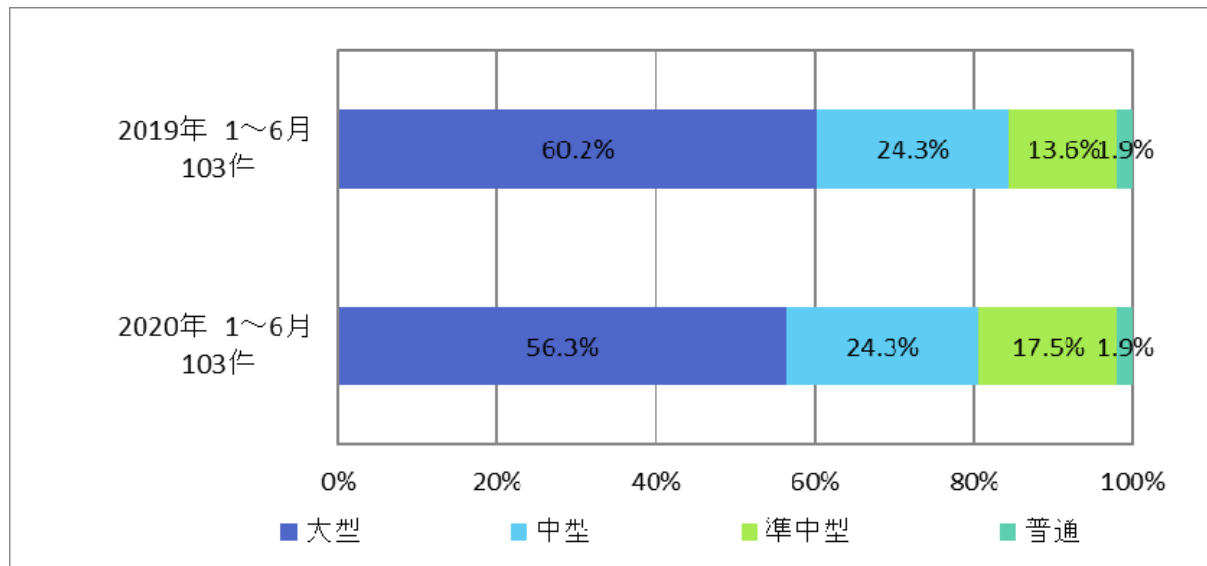
- ・2019年1～6月の死亡事故割合と比較すると、「一般道路（高速道路等以外）」は△6.7ポイントとなっている。



Ⅲ. 2020年1～6月死亡事故データの傾向(対前年同期比)

4. 車両区分別

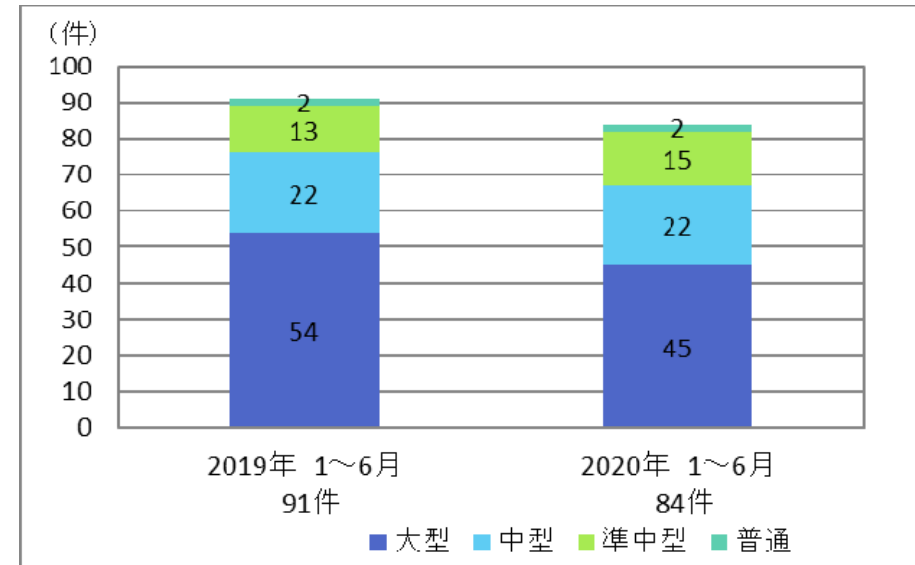
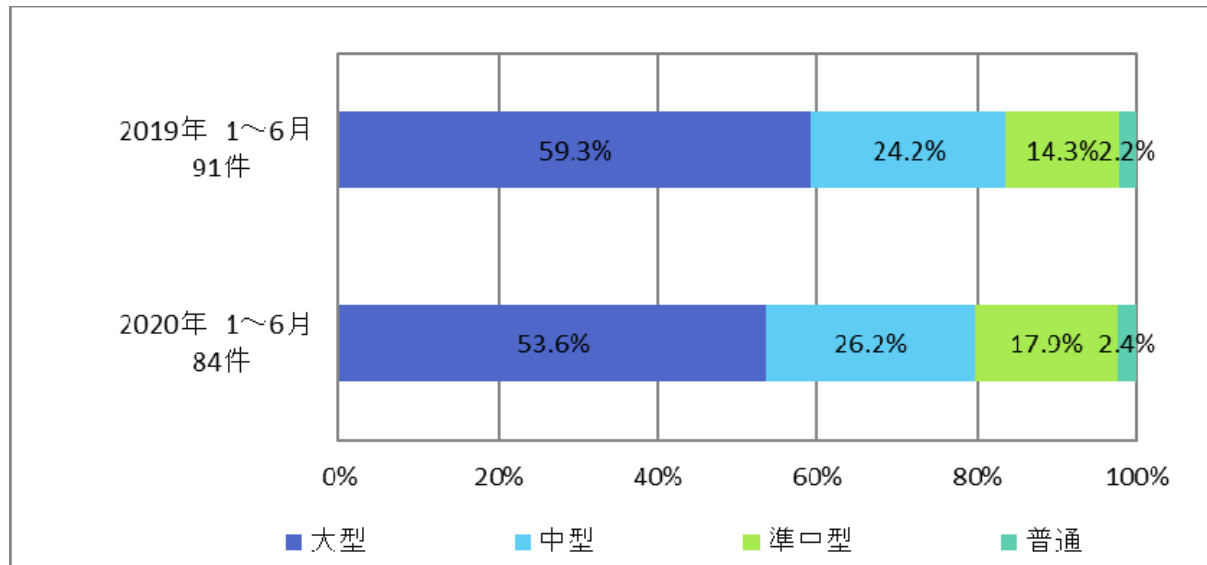
- ・2019年1～6月の死亡事故割合と比較すると、「大型」は△3.9ポイント、「中型」は±0.0ポイント、「準中型」は+3.9ポイント、「普通」は±0.0ポイントとなっている。
- ・件数の増減をみると、「大型」は「一般道路」で大きく減少しているが、一方、「高速道路等」は大きく増加している。
- ・「中型」、「普通」は「一般道路」、「高速道路等」共に増減はない。
- ・「準中型」は「一般道路」、「高速道路等」とともに増加している。



Ⅲ. 2020年1～6月死亡事故データの傾向(対前年同期比)

(1) 一般道路での車両区分

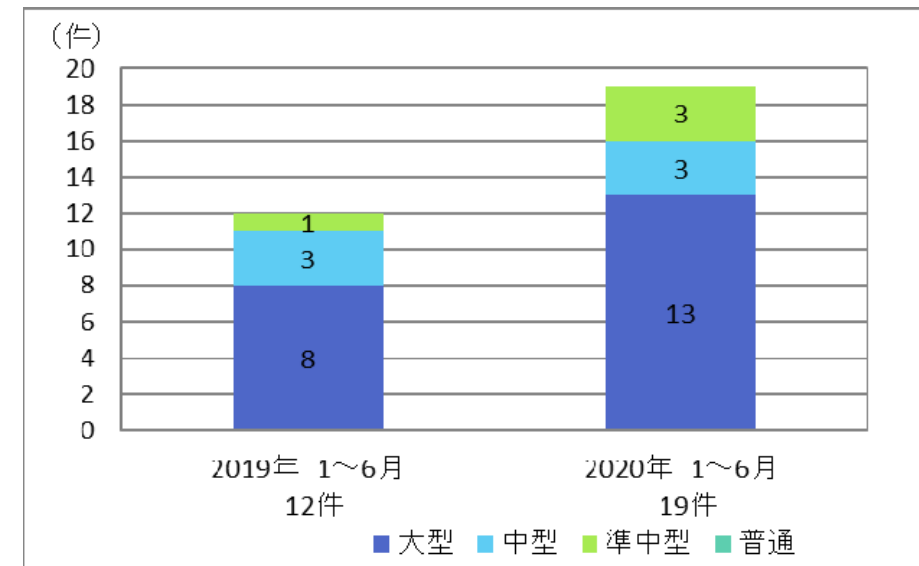
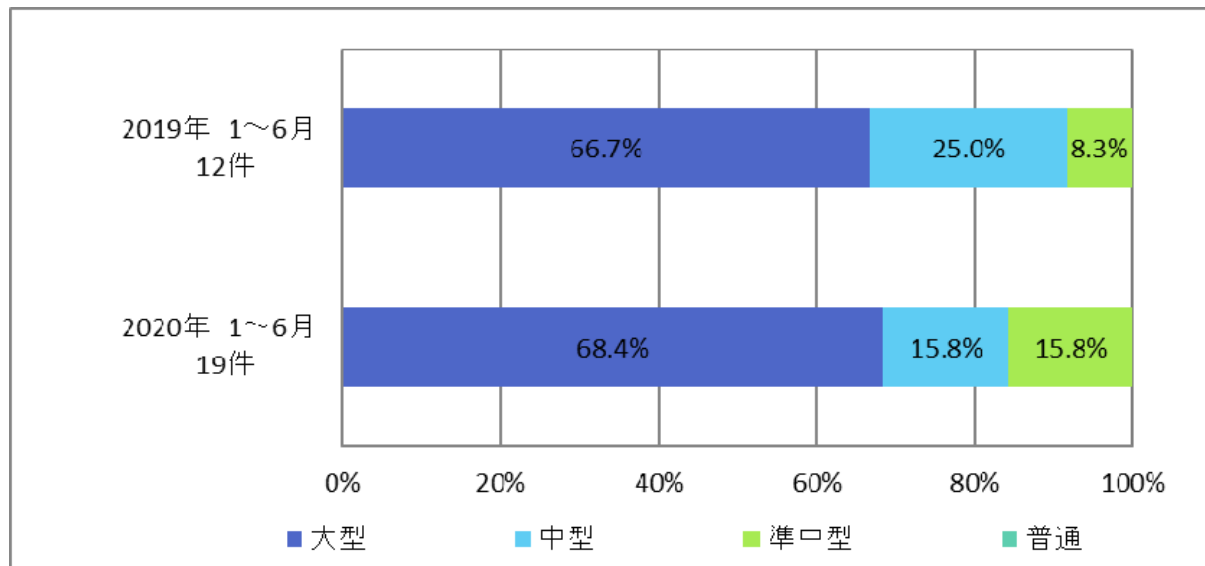
- 2019年1～6月の死亡事故割合と比較すると、「大型」は△5.7ポイント、「中型」は+2.0ポイント、「準中型」は+3.6ポイント、「普通」は+0.2ポイントとなっている。
- 件数の増減をみると△7件となっており、車両区分別にみると「大型」は△9件、「中型」は±0件、「準中型」は+2件、「普通」は±0件となっている。



Ⅲ. 2020年1～6月死亡事故データの傾向(対前年同期比)

(2) 高速道路等での車両区分

- ・2019年1～6月の死亡事故割合と比較すると、「大型」は+1.7ポイント、「中型」は△9.2ポイント、「準中型」は+7.5ポイント、「普通」は±0.0ポイント(該当無し)となっている。
- ・件数の増減をみると+7件となっており、車両区分別にみると「大型」は+5件、「中型」は±0件、「準中型」は+2件、「普通」±0件(該当無し)となっている。

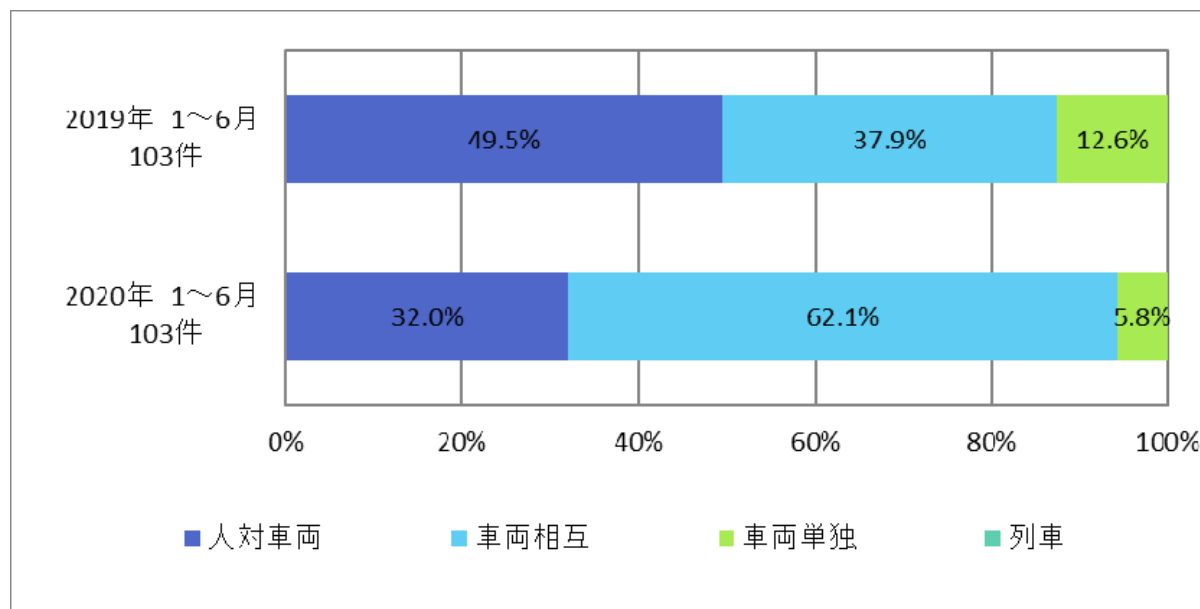


Ⅲ. 2020年1～6月死亡事故データの傾向（対前年同期比）

5. 事故類型別

- ・2019年1～6月の死亡事故割合と比較すると、「人対車両」△17.5ポイント、「車両相互」は+24.2ポイント、「車両単独」は△6.8ポイントとなっている。

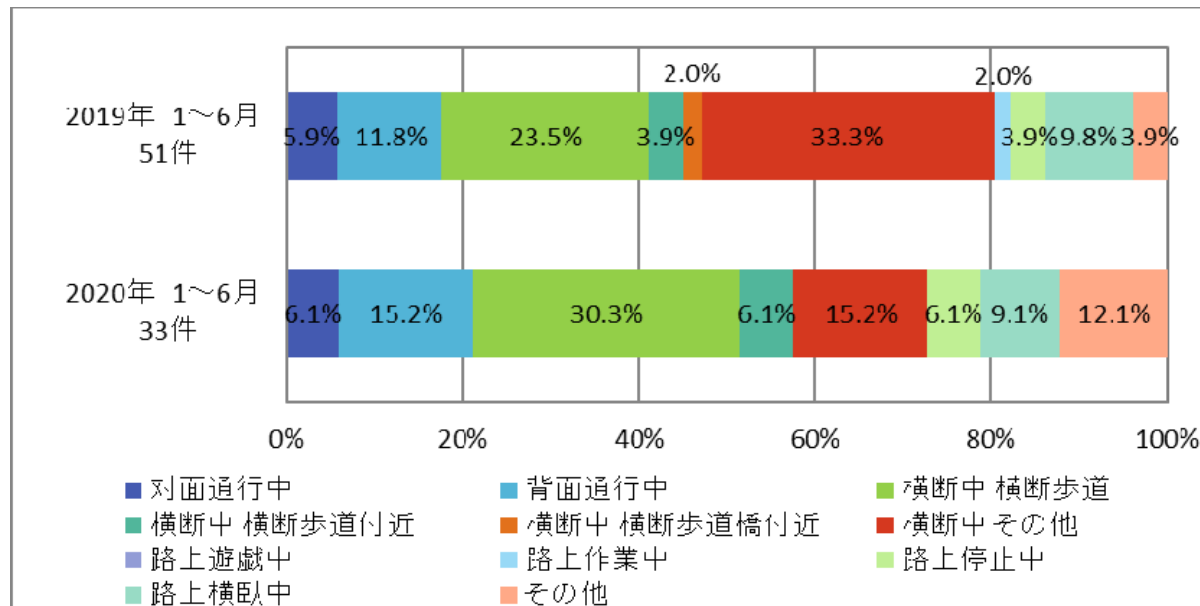
※「車両相互」での第二当事者となる「車両」には、道路交通法上の「軽車両」である自転車等を含む。



Ⅲ. 2020年1～6月死亡事故データの傾向（対前年同期比）

(1) 人对車両

- ・2019年1～6月の死亡事故割合と比較すると、「横断中 横断歩道」は+6.8ポイント、「その他」は+8.2ポイントとなっている。
- ・「横断中 その他」は△18.1ポイント、「横断中 横断歩道橋付近」、「路上作業中」がそれぞれ△2.0ポイントとなっている。

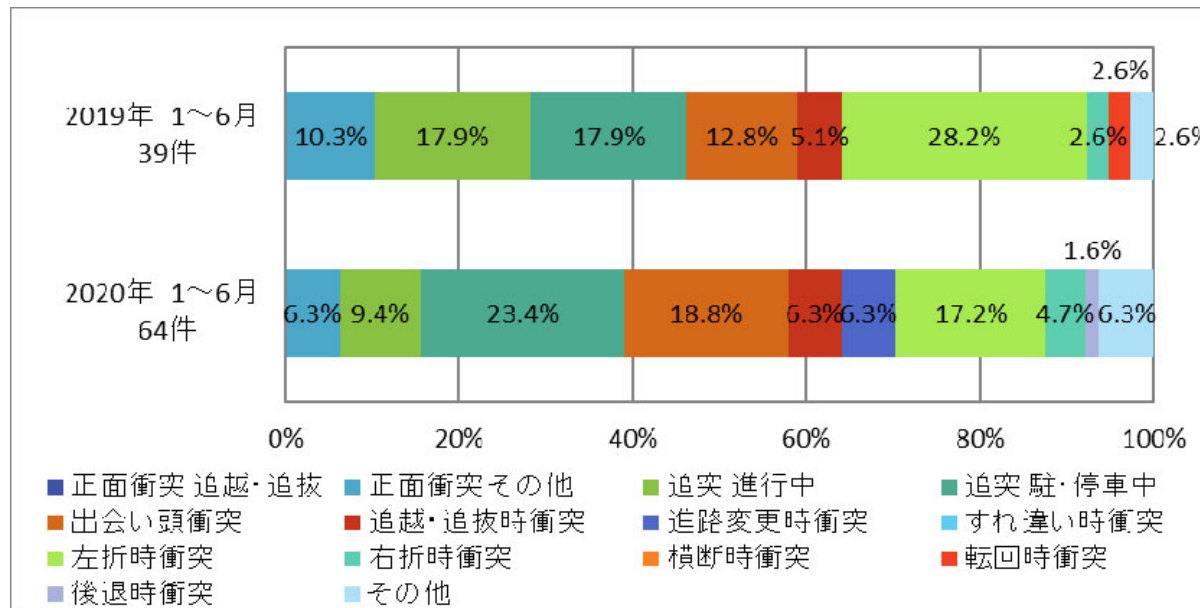


Ⅲ. 2020年1～6月死亡事故データの傾向(対前年同期比)

(2) 車両相互

- ・2019年1～6月の死亡事故割合と比較すると、「進路変更時衝突」は+6.3ポイント、「出会い頭衝突」は+6.0%、「追突 駐・停車中」は+5.5ポイントとなっている。
- ・「左折時衝突」は△11.0ポイント、「追突 進行中」は△8.5ポイントとなっている。

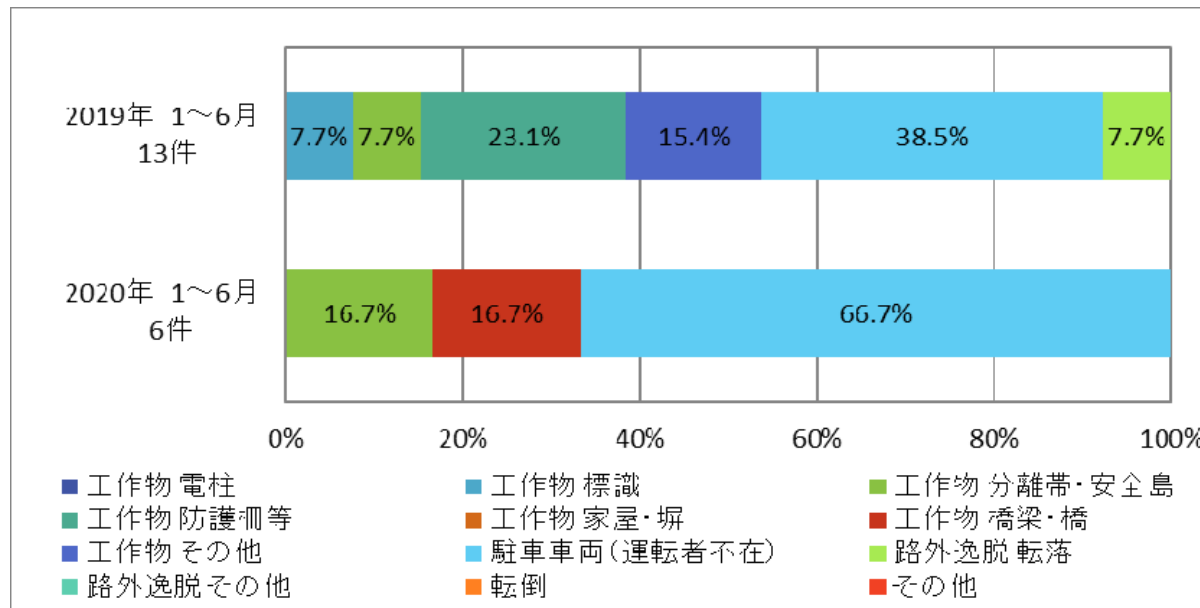
※「車両相互」での第二当事者となる「車両」には、道路交通法上の「軽車両」である自転車等を含む。



Ⅲ. 2020年1～6月死亡事故データの傾向(対前年同期比)

(3) 車両単独

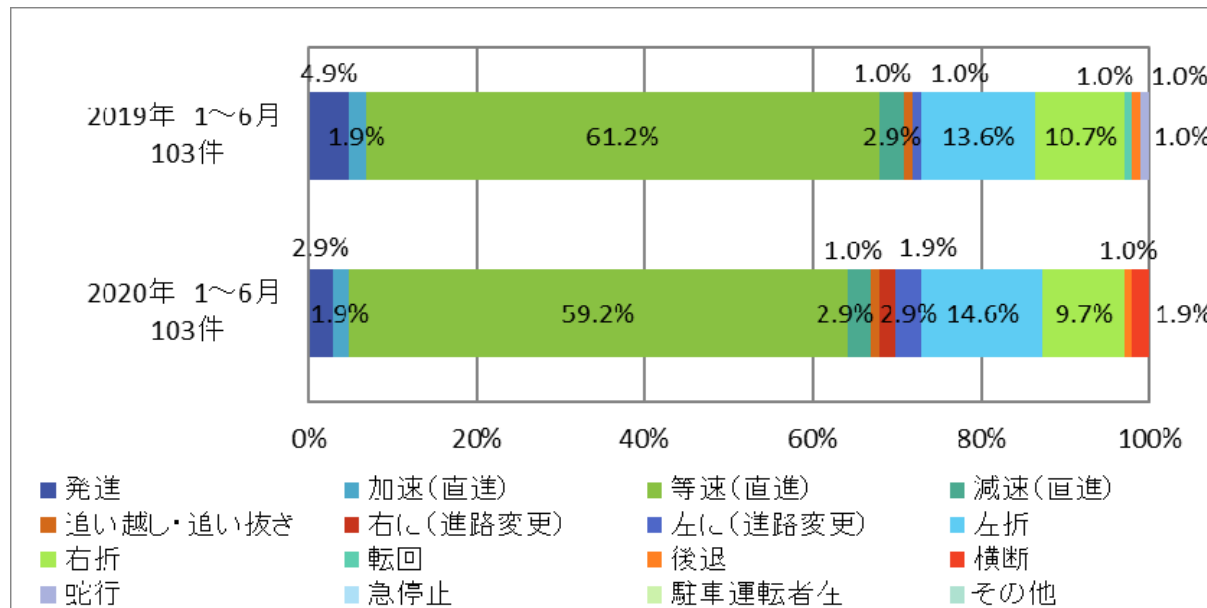
- 2019年1～6月の死亡事故割合と比較すると、「駐車車両(運転者不在)」は+28.2ポイント、「工作物 橋梁・橋」は+16.7ポイントとなっている。
- 「工作物 防護柵等」は△23.1ポイント、「工作物 その他」は△15.4ポイントとなっている。



Ⅲ. 2020年1～6月死亡事故データの傾向(対前年同期比)

6. 行動類型別

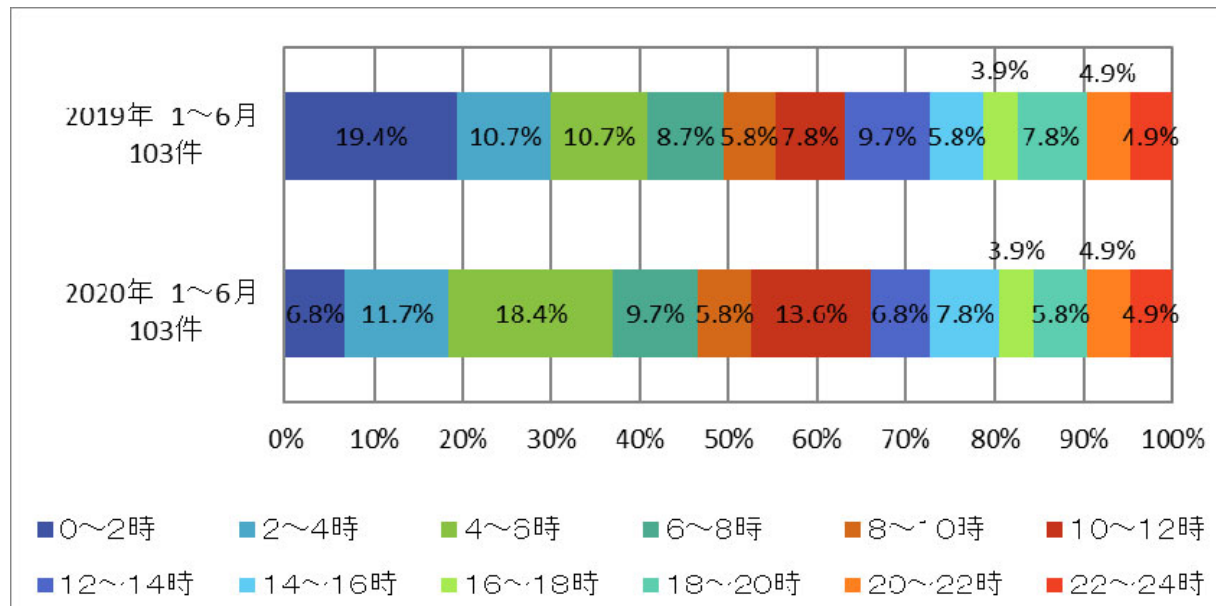
- ・2019年1～6月の死亡事故割合と比較すると、「右に(進路変更)」、「左に(進路変更)」、「横断」がそれぞれ+1.9ポイントとなっている。
- ・「発進」、「等速(直進)」がそれぞれ△2.0ポイントとなっている。



Ⅲ. 2020年1～6月死亡事故データの傾向(対前年同期比)

7. 時間帯別

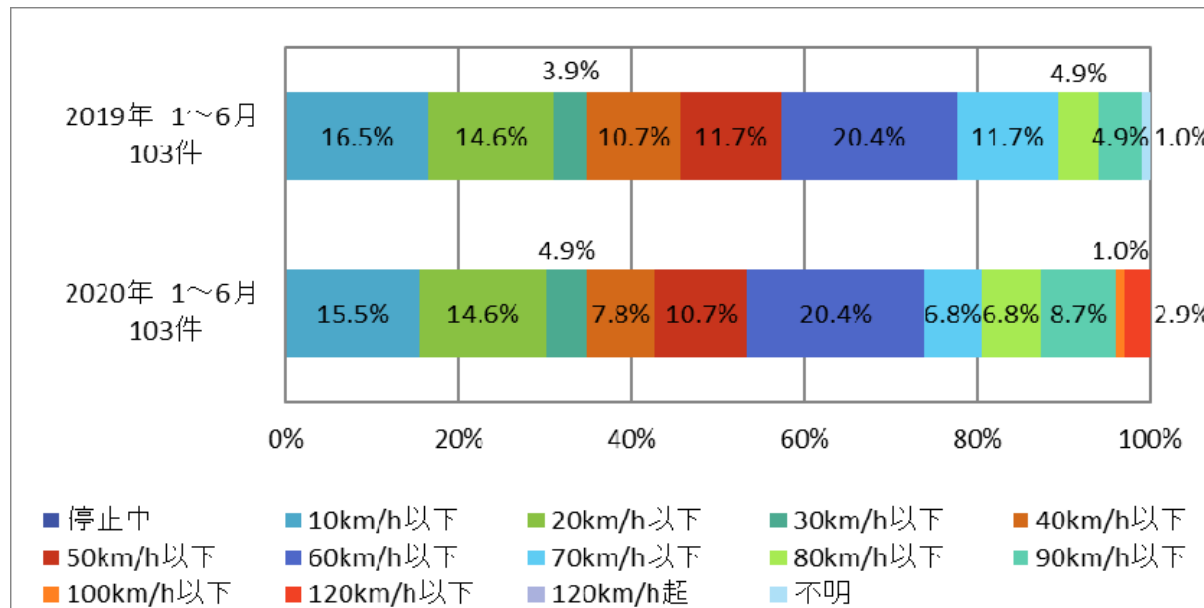
- ・2019年1～6月の死亡事故割合と比較すると、「4～6時」は+7.7ポイント、「10～12時」は+5.8ポイントとなっている。
- ・「0～2時」は△12.6ポイント、「12～14時」は△2.9ポイントとなっている。



Ⅲ. 2020年1～6月死亡事故データの傾向(対前年同期比)

8. 運転者の危険認知速度別

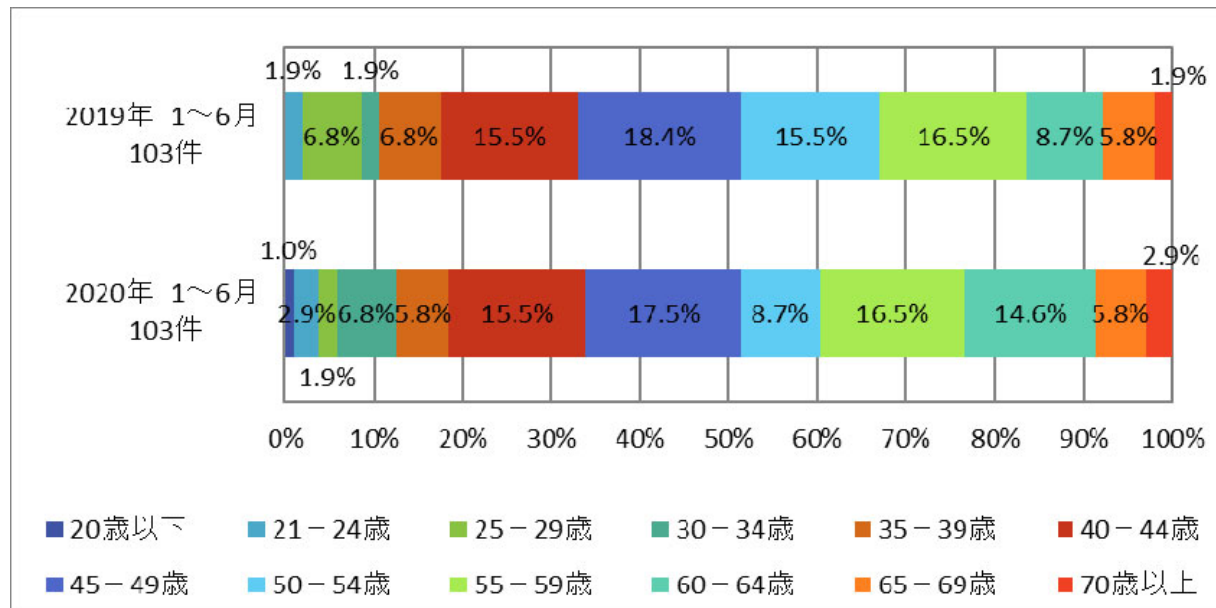
- ・2019年1～6月の死亡事故割合と比較すると、「(80km/h超)90km/h以下」は+3.8ポイント、「(100km/h超)120km/h以下」は+2.9ポイントとなっている。
- ・「(60km/h超)70km/h以下」は△4.9ポイント、「(30km/h超)40km/h以下」は△2.9ポイントとなっている。



Ⅲ. 2020年1～6月死亡事故データの傾向（対前年同期比）

9. 運転者の年齢層別

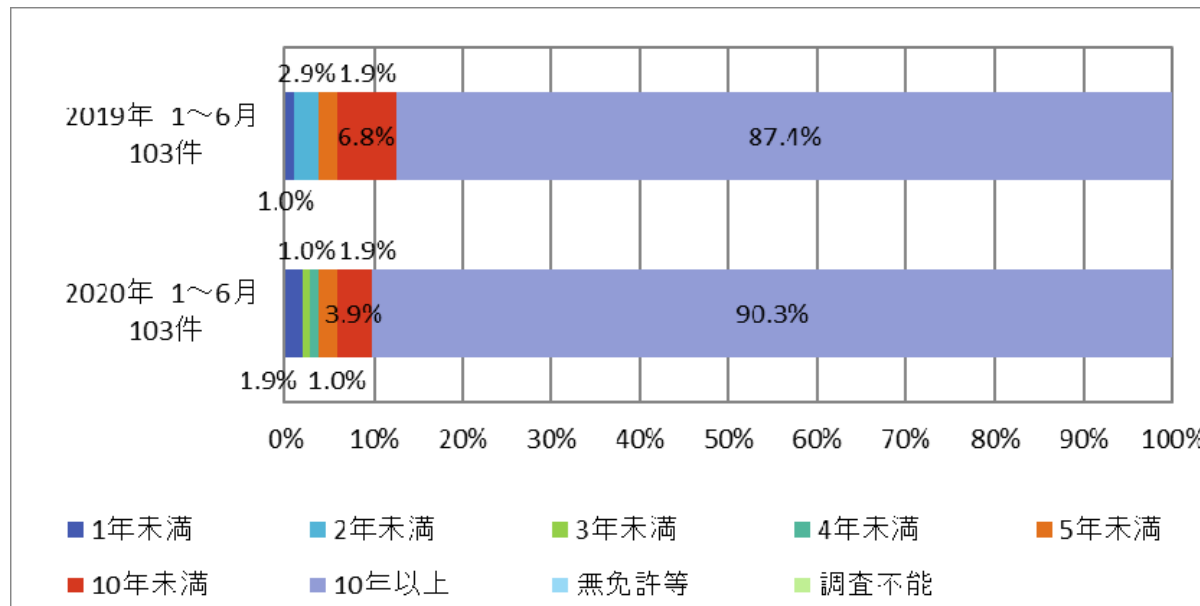
- ・ 2019年1～6月の死亡事故割合と比較すると、「60-64歳」は+5.9ポイント、「30-34歳」は+4.9ポイントとなっている。
- ・ 「50-54歳」は△6.8ポイント、「25-29歳」は△4.9ポイントとなっている。



Ⅲ. 2020年1～6月死亡事故データの傾向(対前年同期比)

10. 運転者の免許取得年数別

- ・2019年1～6月の死亡事故割合と比較すると、「10年以上」は+2.9ポイントとなっている。
- ・「(1年以上)2年未満」、「(5年以上)10年未満」はそれぞれ△2.9ポイントとなっている。

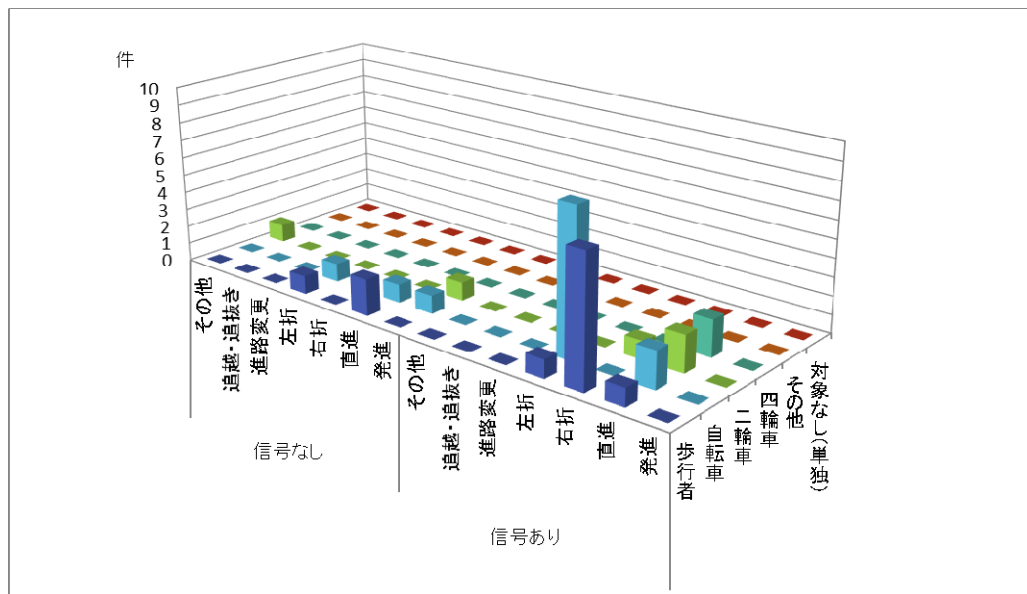


Ⅲ. 2020年1～6月死亡事故データの傾向(対前年同期比)

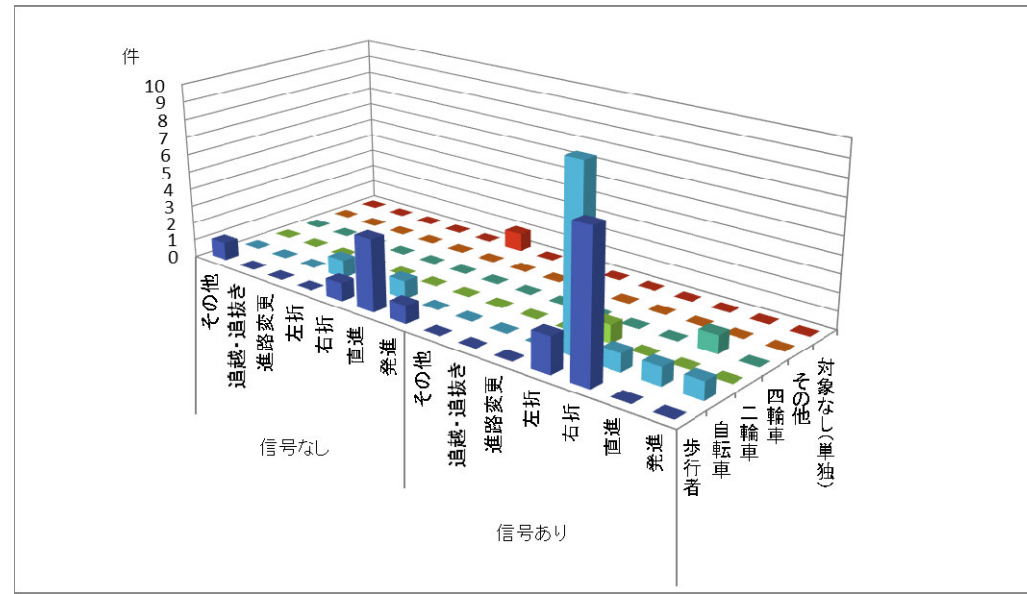
11. 交差点における信号機の有無別行動類型別第二当事者の状況

- 2019年1～6月の死亡事故件数と比較すると、信号機ありでは、「左折」の「自転車」が△2件、一方、「直進」の「二輪車」が+2件となっている。
- 信号機なしでは、「直進」の「歩行者」が△2件となっている。一方、「発進」の「自転車」、「発進」の「二輪車」、「左折」の「歩行者」、「その他」の「二輪車」がそれぞれ+1件となっている。

【2020年1～6月】



【2019年1～6月】



IV. 2020年1～6月死亡事故データ(発生地)

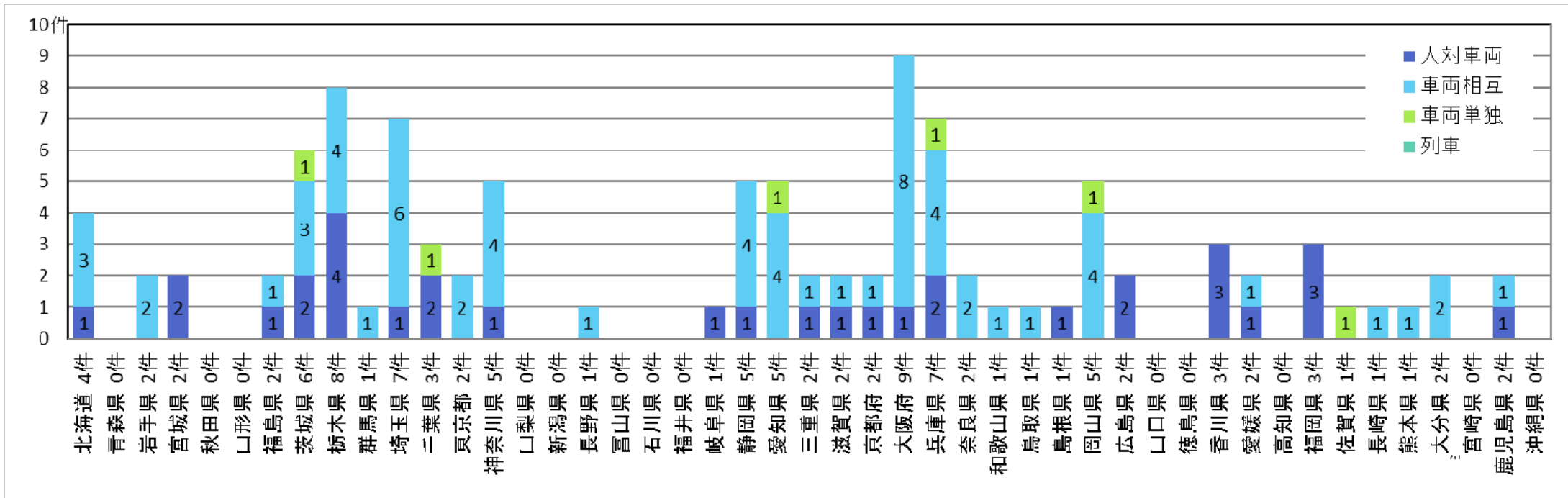
1. 発生地別の事故類型別
2. 発生地別の行動類型別
3. 発生地別の時間帯別
4. 発生地別の運転者の危険認知速度別
5. 発生地別の運転者の年齢層別
6. 発生地別の運転者の免許取得年数別

IV. 2020年1～6月死亡事故データ(発生地)

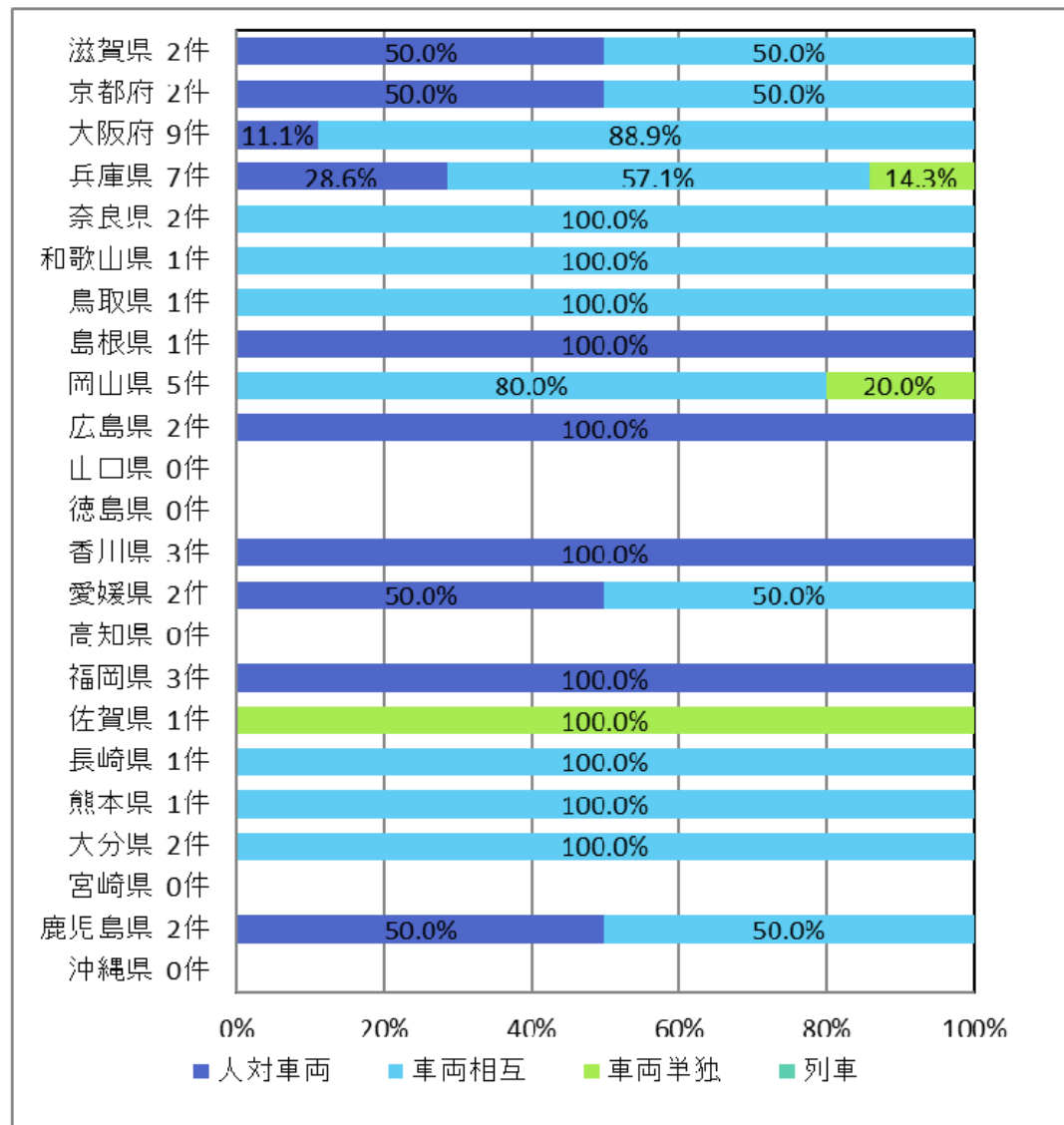
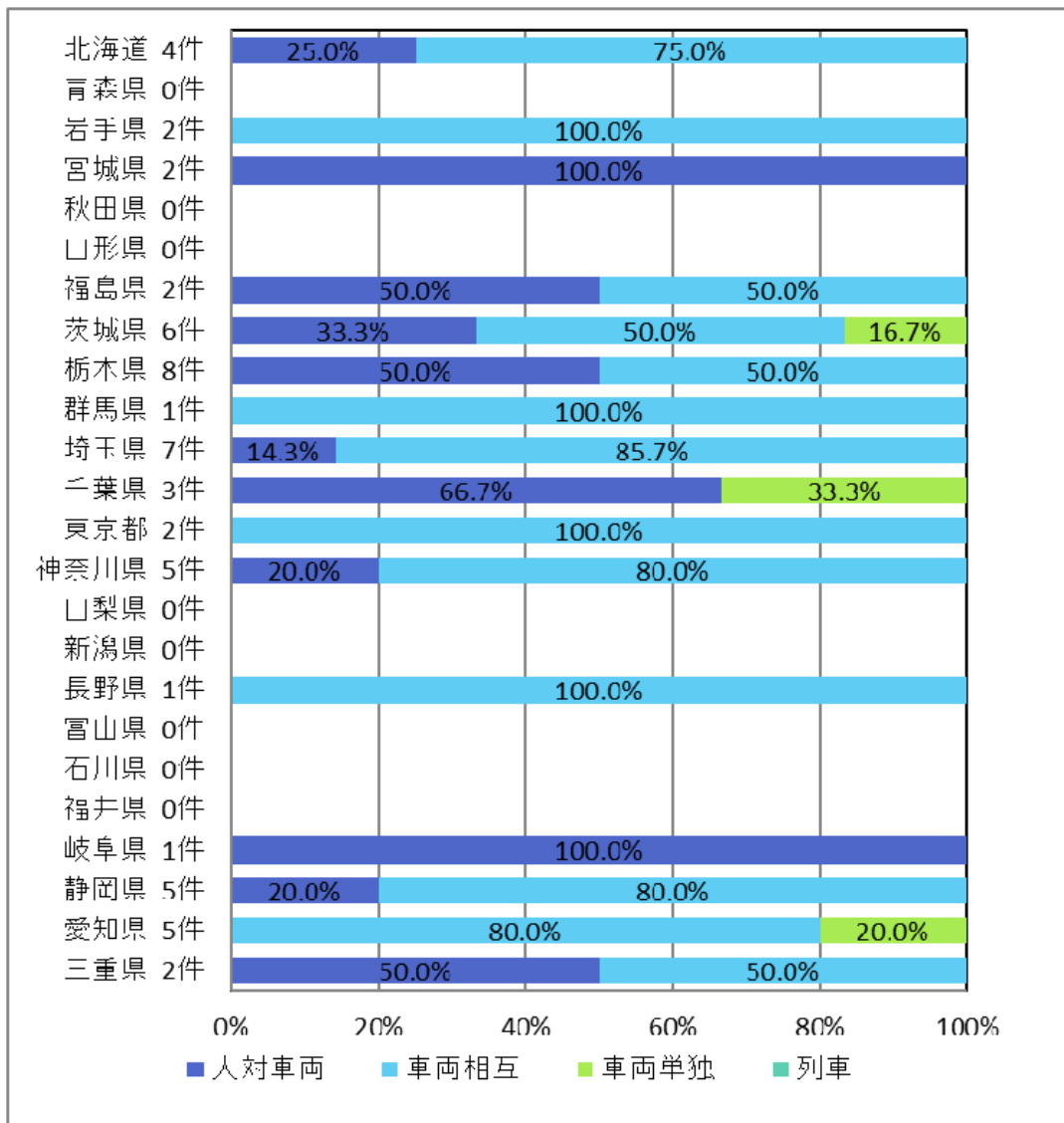
1. 発生地別の事故類型別

- ・発生地別の事故類型別にみると、「車両相互」が多い県と「人対車両」が多い県に分かれる傾向がある。
- ・事故発生件数の多い県をみると、「大阪府」、「埼玉県」、「兵庫県」、「茨城県」では「車両相互」が最も多く、「栃木県」では「人対車両」と「車両相互」がそれぞれ最も多くなっている。

※「車両相互」での第二当事者となる「車両」には、道路交通法上の「軽車両」である自転車等を含む。



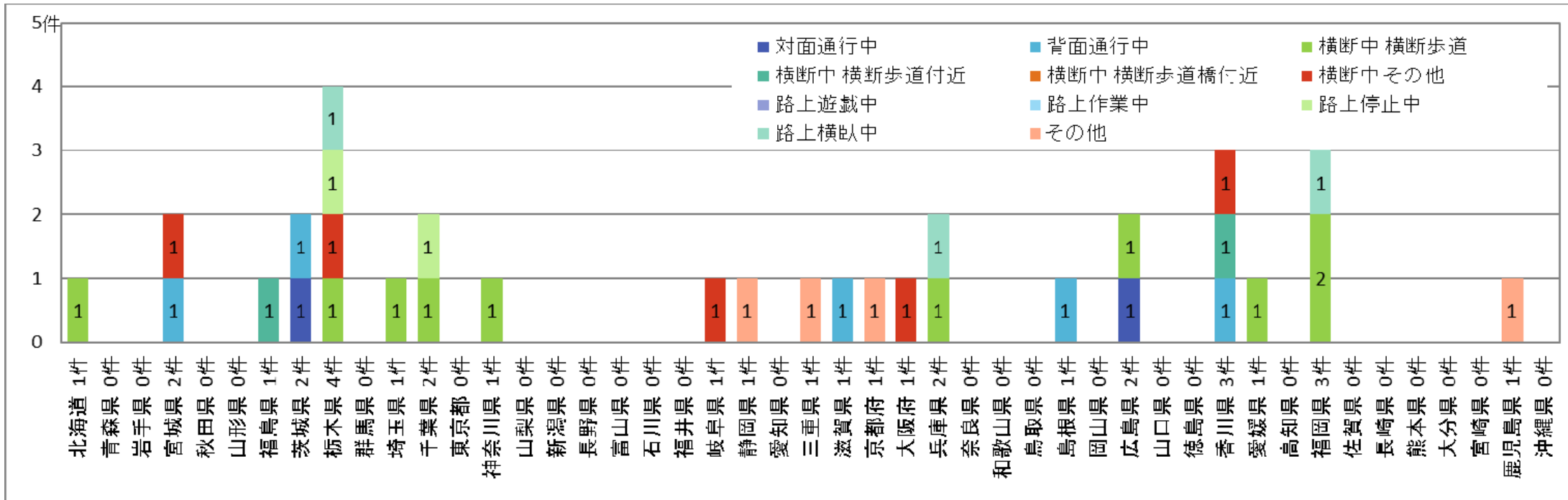
IV. 2020年1～6月死亡事故データ(発生地)



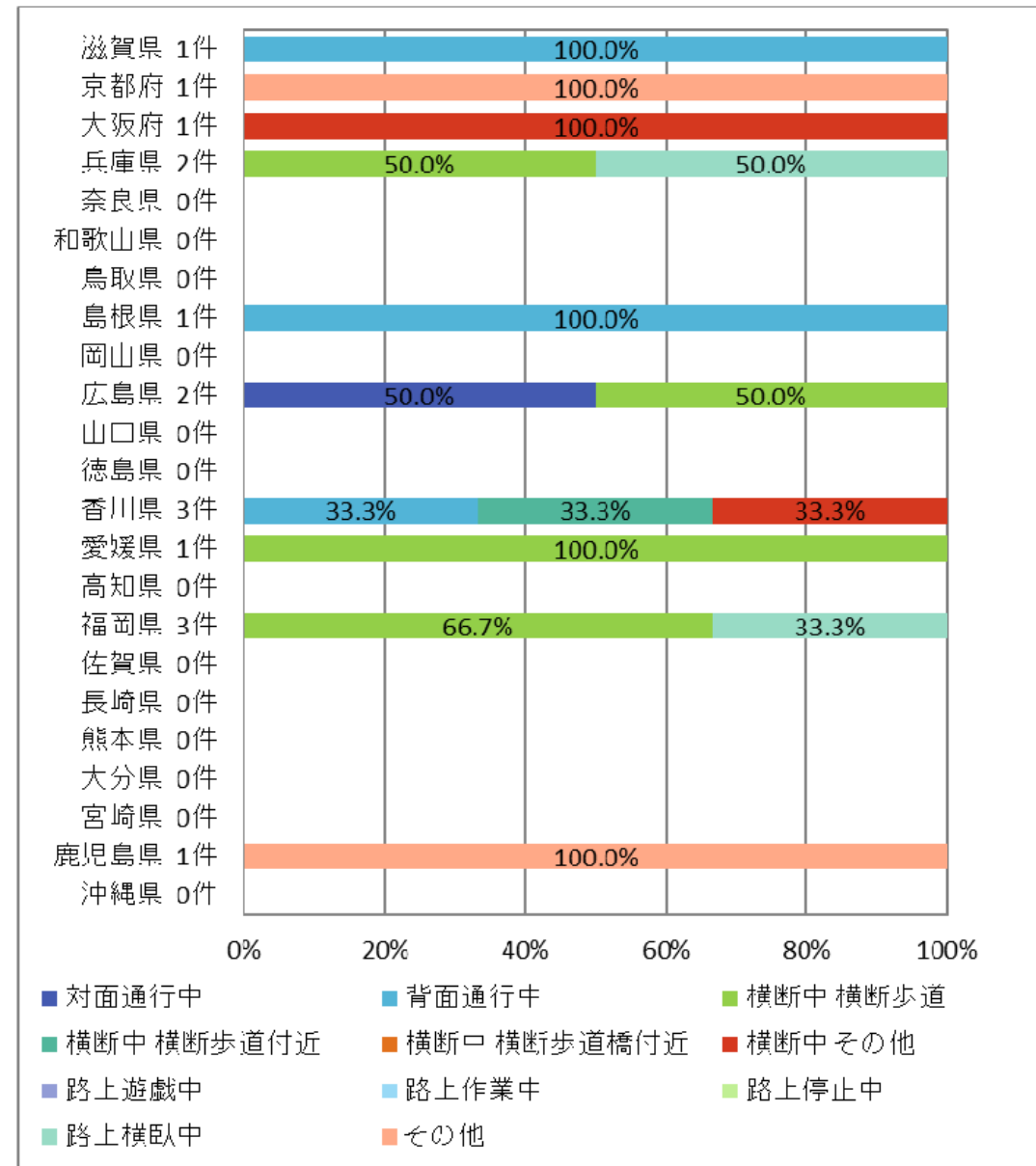
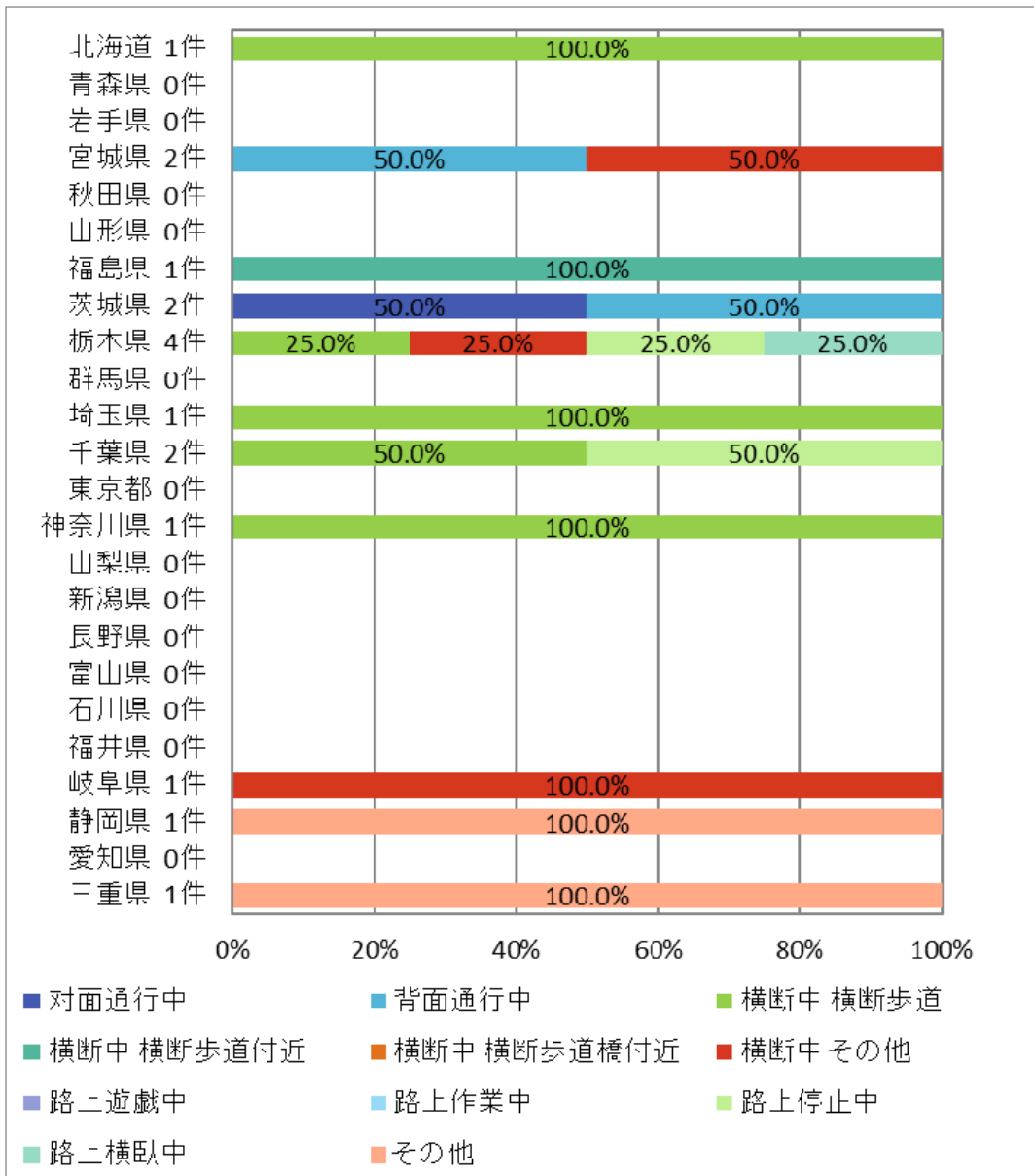
IV. 2020年1～6月死亡事故データ(発生地)

(1) 人対車両

- ・発生地別の事故類型（人対車両）別にみると、各県によって傾向は異なる。
- ・事故発生件数の多い県をみると、「栃木県」では「横断中 横断歩道」、「横断中 その他」、「路上停止中」、「路上横臥中」となっている。「香川県」では「背面通行中」、「横断中 横断歩道付近」、「横断中 その他」となっており、「福岡県」では「横断中 横断歩道」が最も多くなっている。



IV. 2020年1～6月死亡事故データ(発生地)

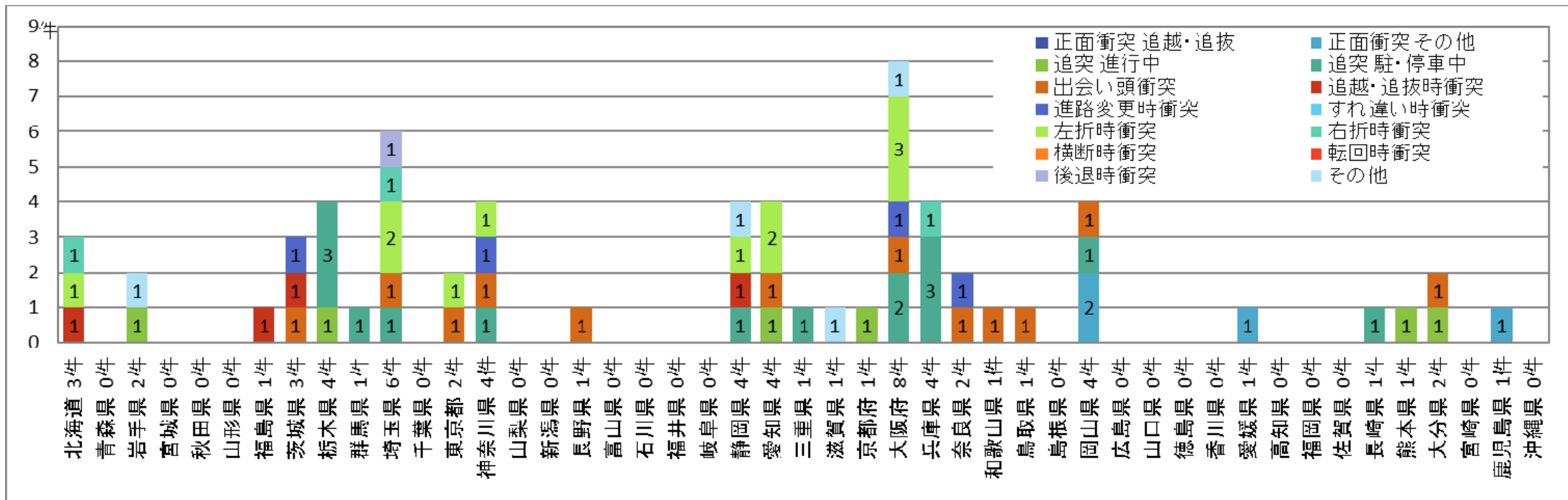


IV. 2020年1～6月死亡事故データ(発生地)

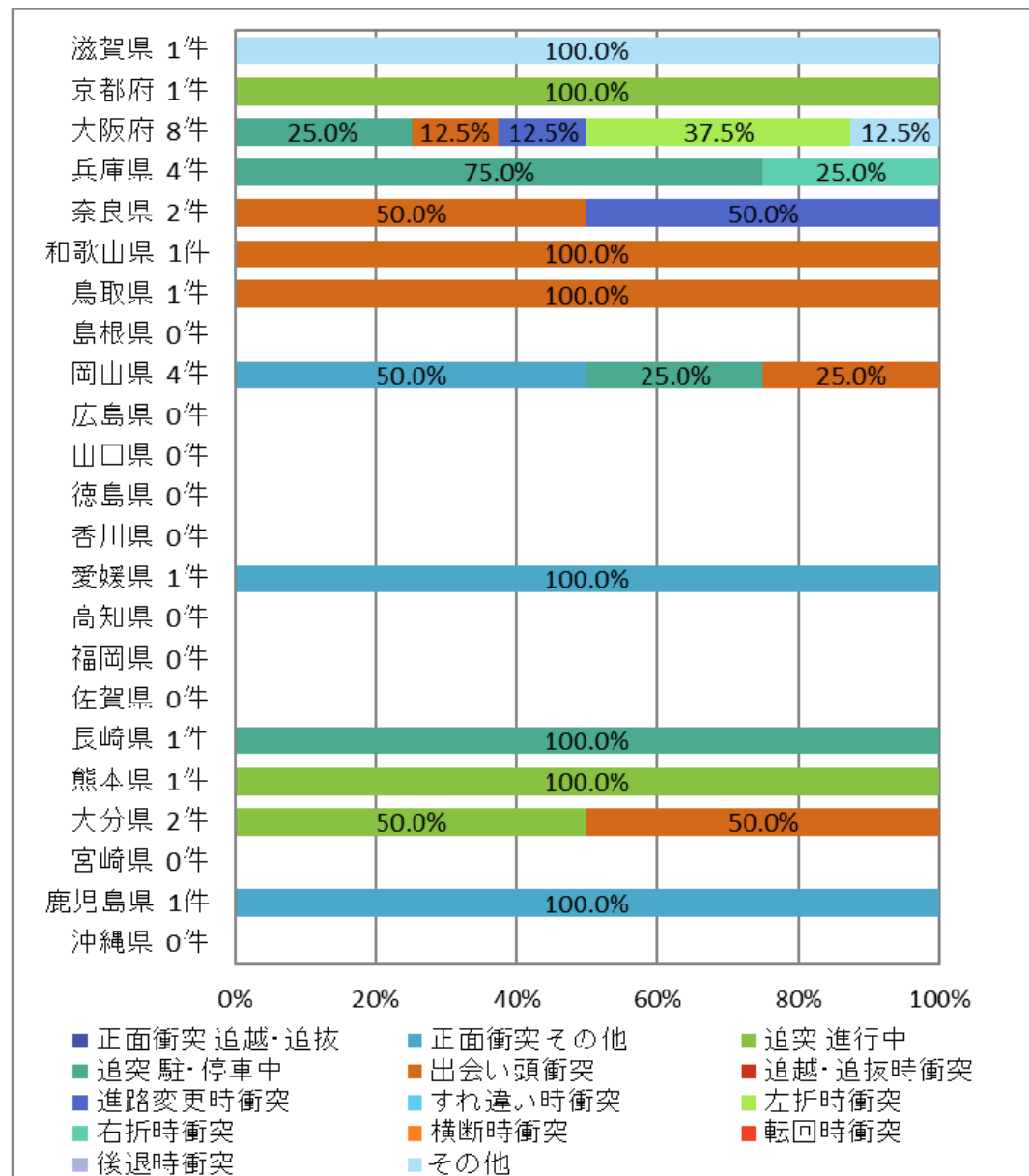
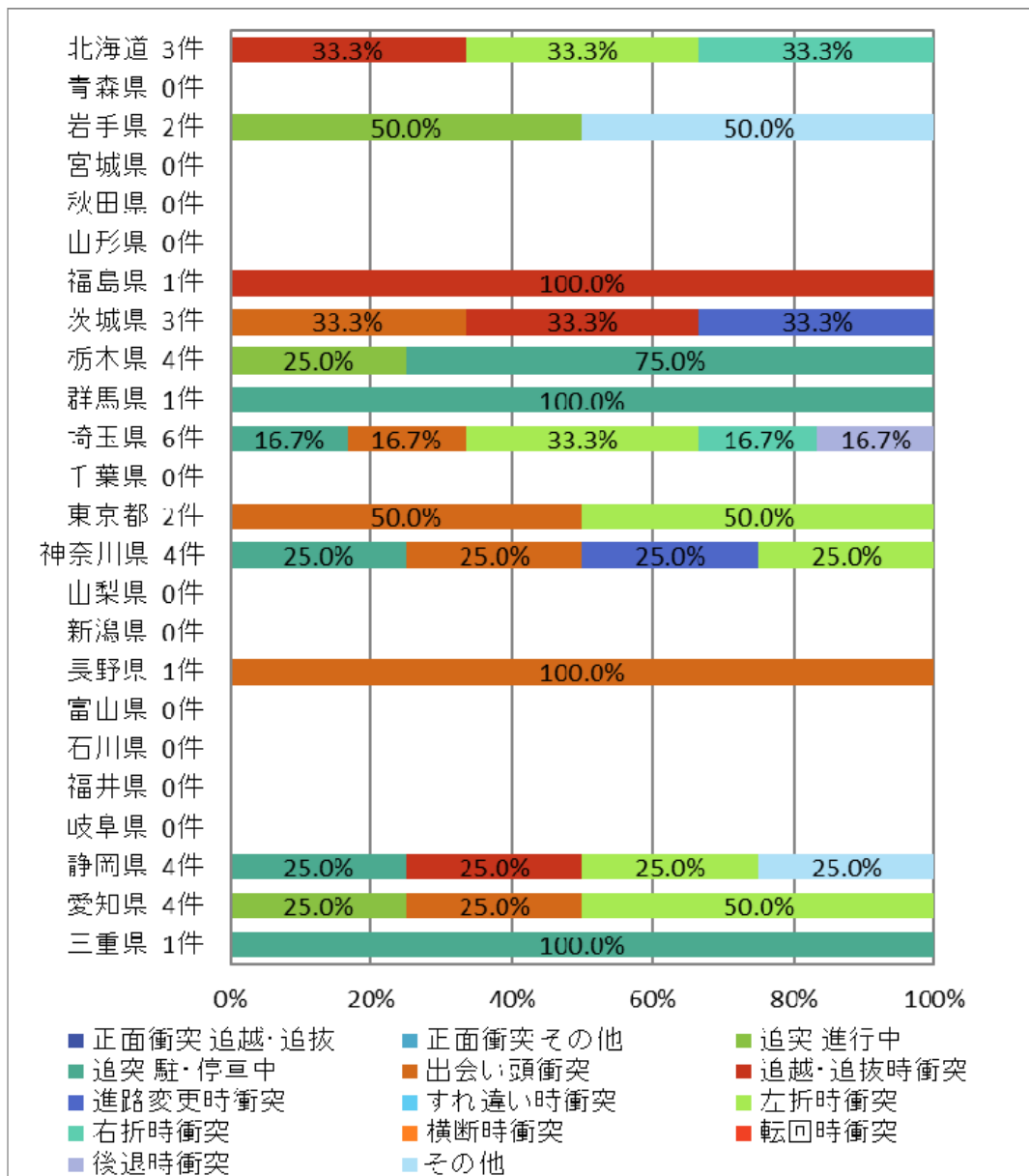
(2) 車両相互

- ・発生地別の事故類型(車両相互)別にみると、各県によって傾向は異なる。
- ・事故発生件数の多い県をみると、「大阪府」、「埼玉県」、「愛知県」では「左折時衝突」、「栃木県」、「兵庫県」では「追突 駐・停車中」、「岡山県」では「正面衝突 その他」が最も多くなっている。「神奈川県」、「静岡県」は傾向が分かれている。

※「車両相互」での第二当事者となる「車両」には、道路交通法上の「軽車両」である自転車等を含む。



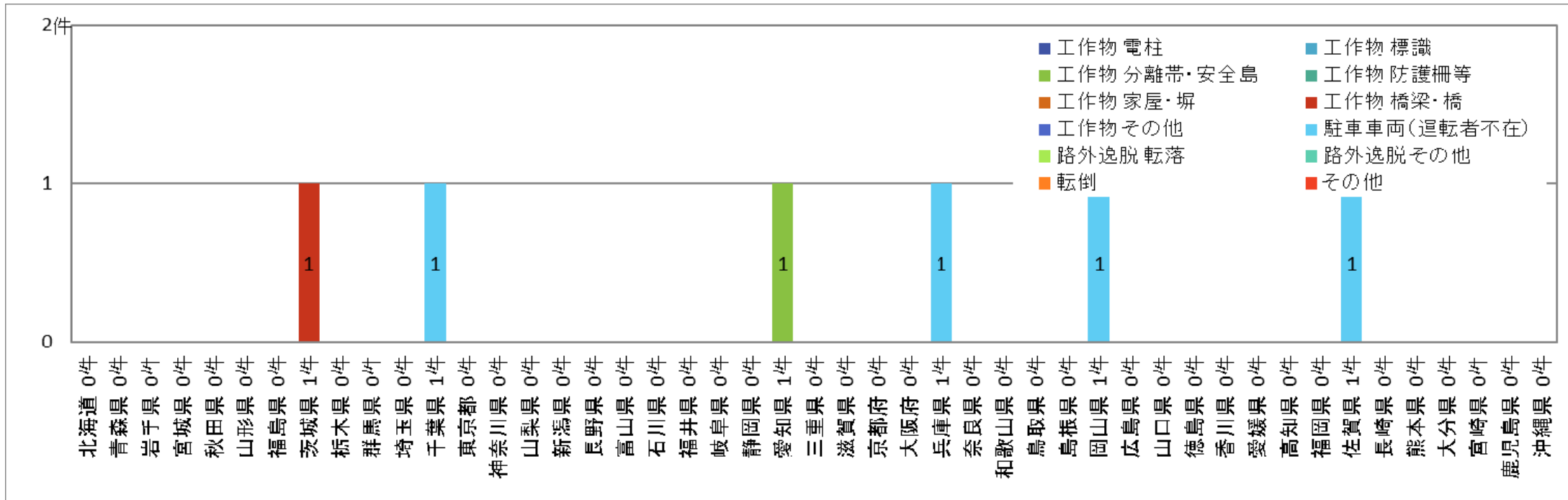
IV. 2020年1～6月死亡事故データ(発生地)



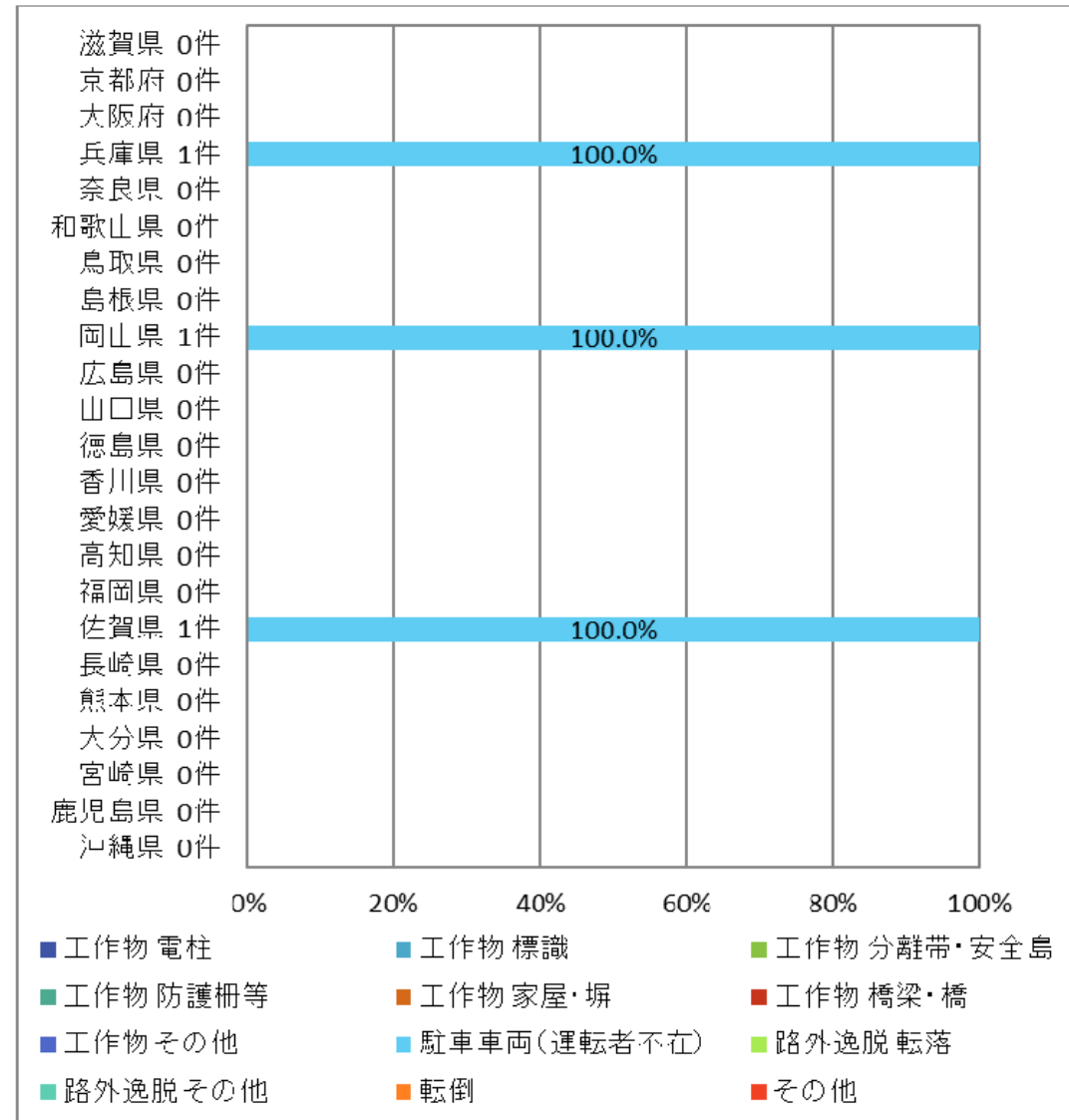
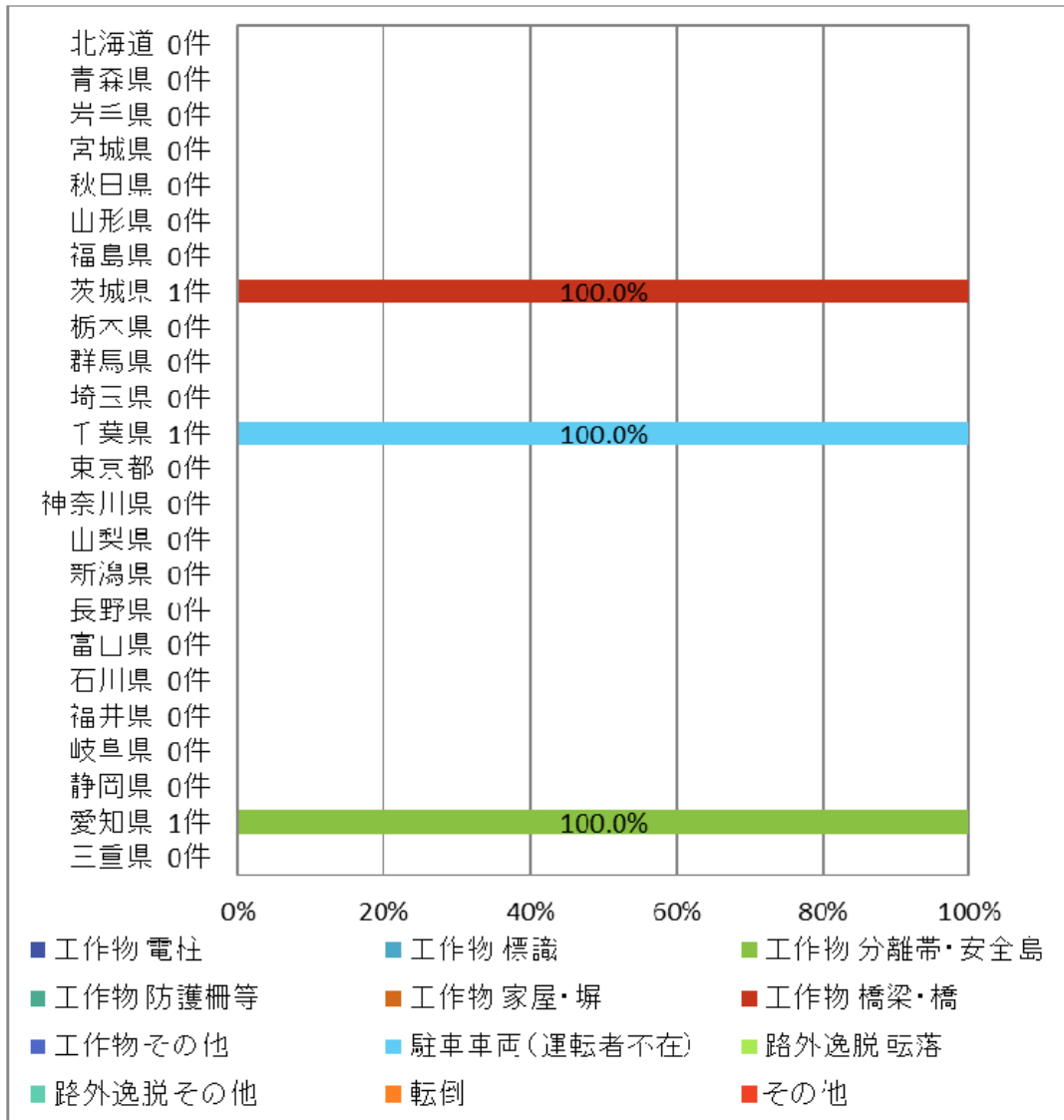
IV. 2020年1～6月死亡事故データ(発生地)

(3) 車両単独

・発生地別の事故類型（車両単独）別にみると、各県によって傾向は異なるが、「駐車車両（運転者不在）」が多い。



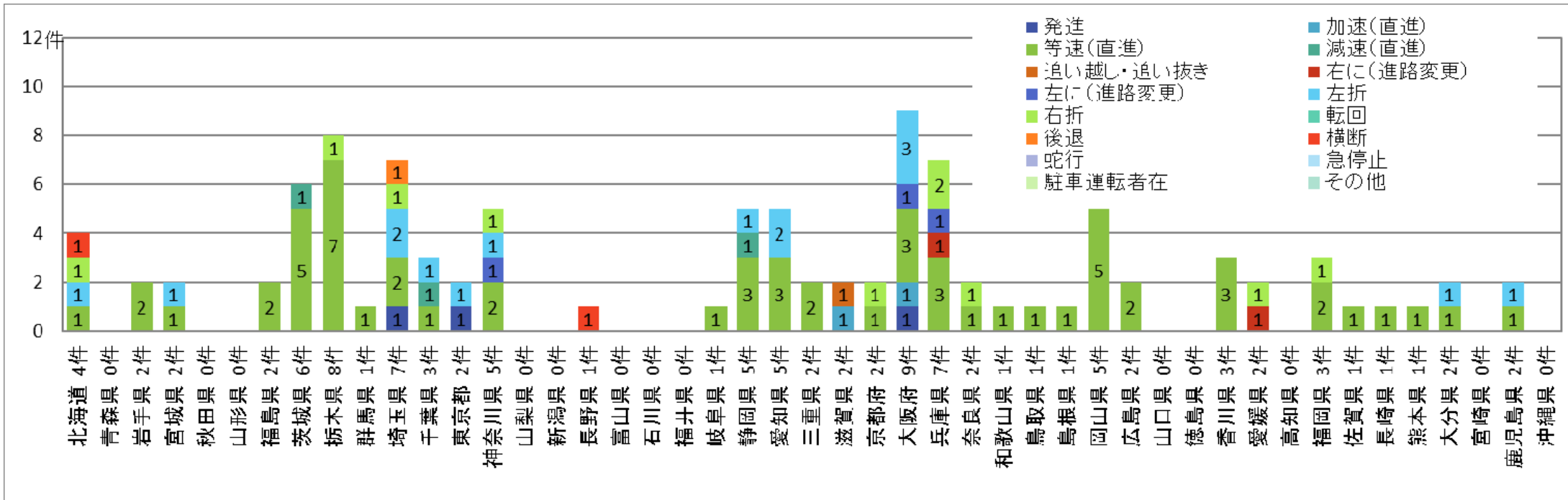
IV. 2020年1～6月死亡事故データ(発生地)



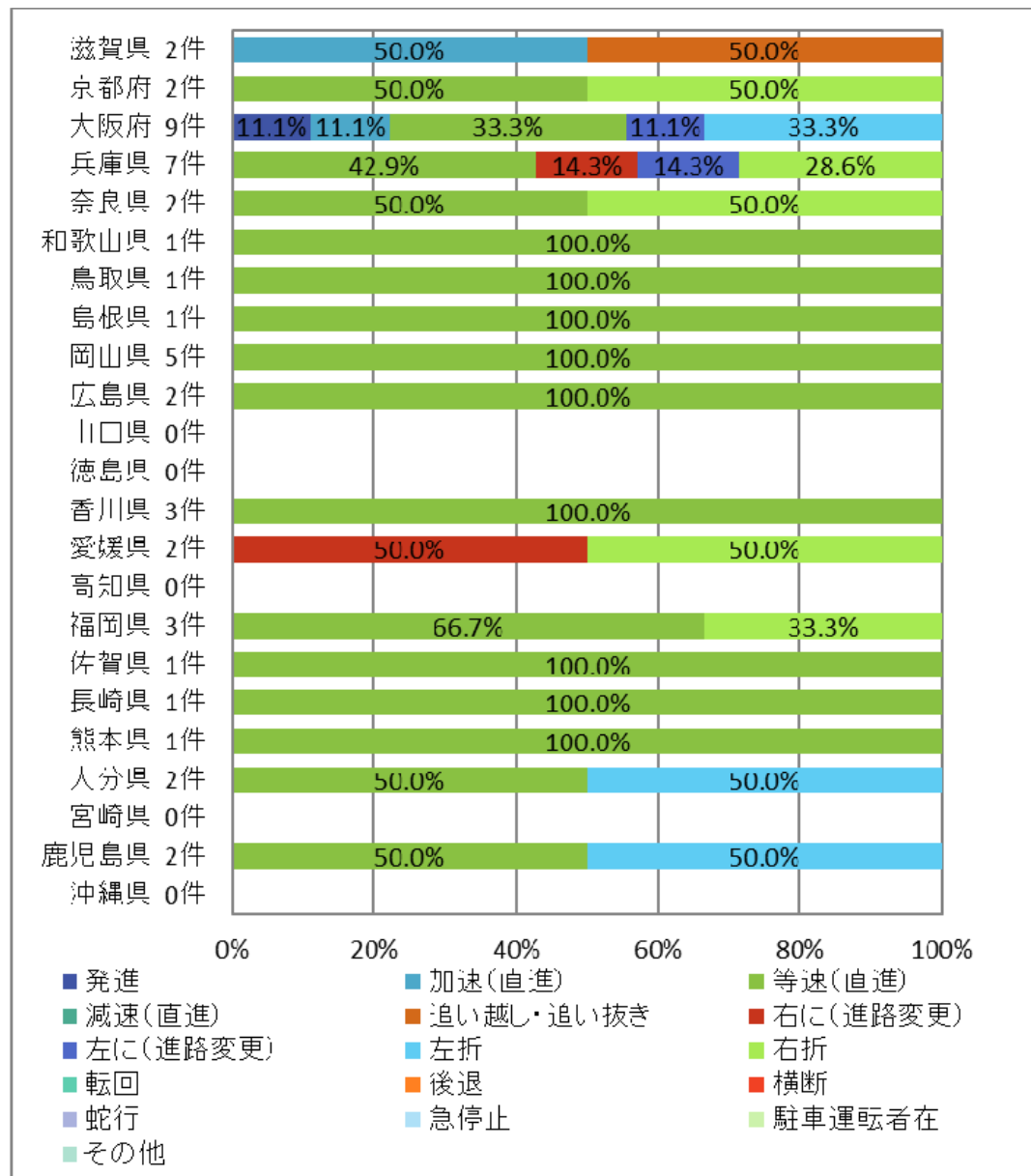
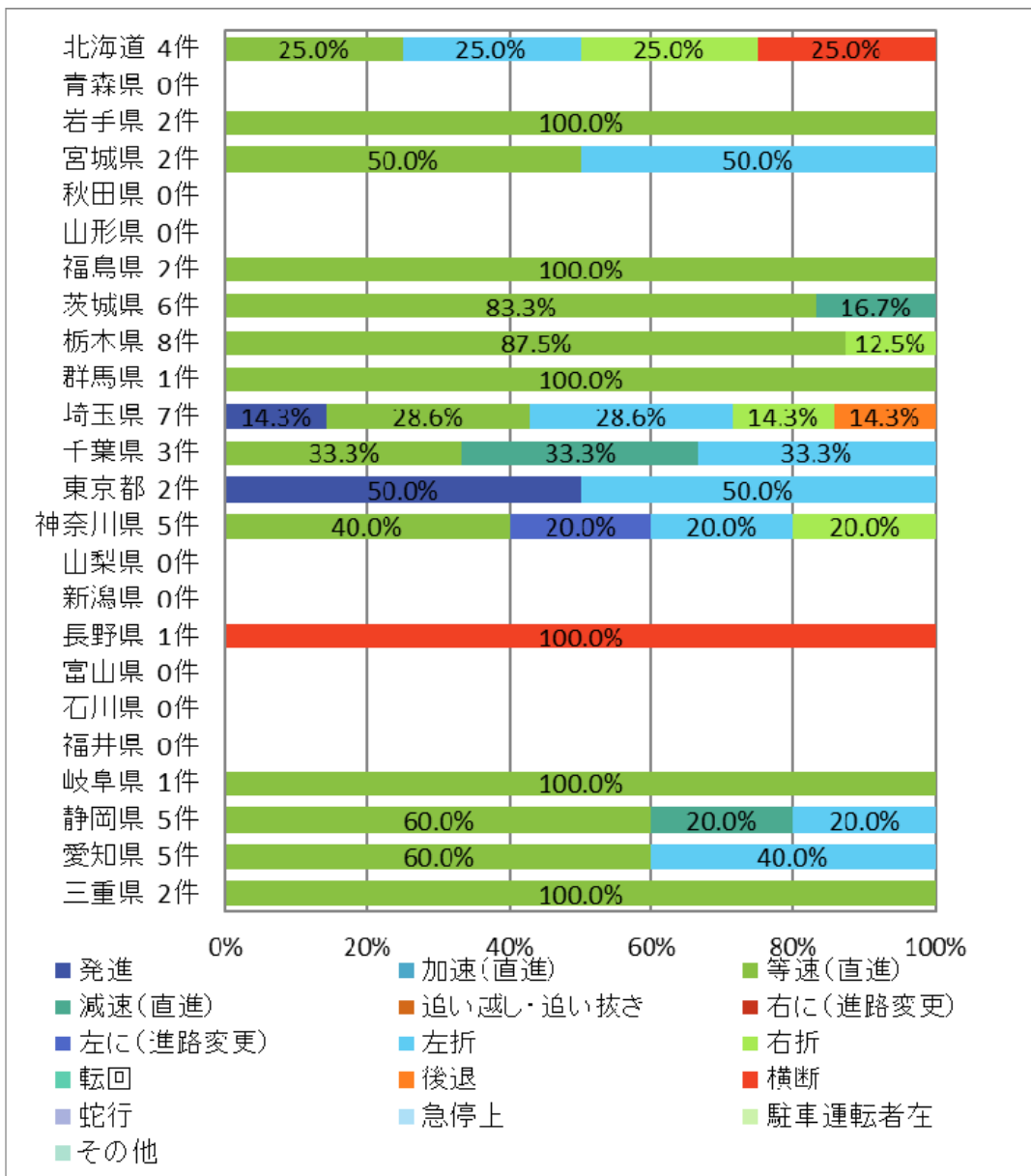
IV. 2020年1～6月死亡事故データ(発生地)

2. 発生地別の行動類型別

- ・発生地別の行動類型別にみると、一部の県を除き「等速（直進）」が多くなっている。
- ・事故発生件数の多い県をみると、「大阪府」、「埼玉県」は「等速（直進）」と「左折」、「栃木県」、「兵庫県」、「茨城県」は「等速（直進）」が最も多くなっている。



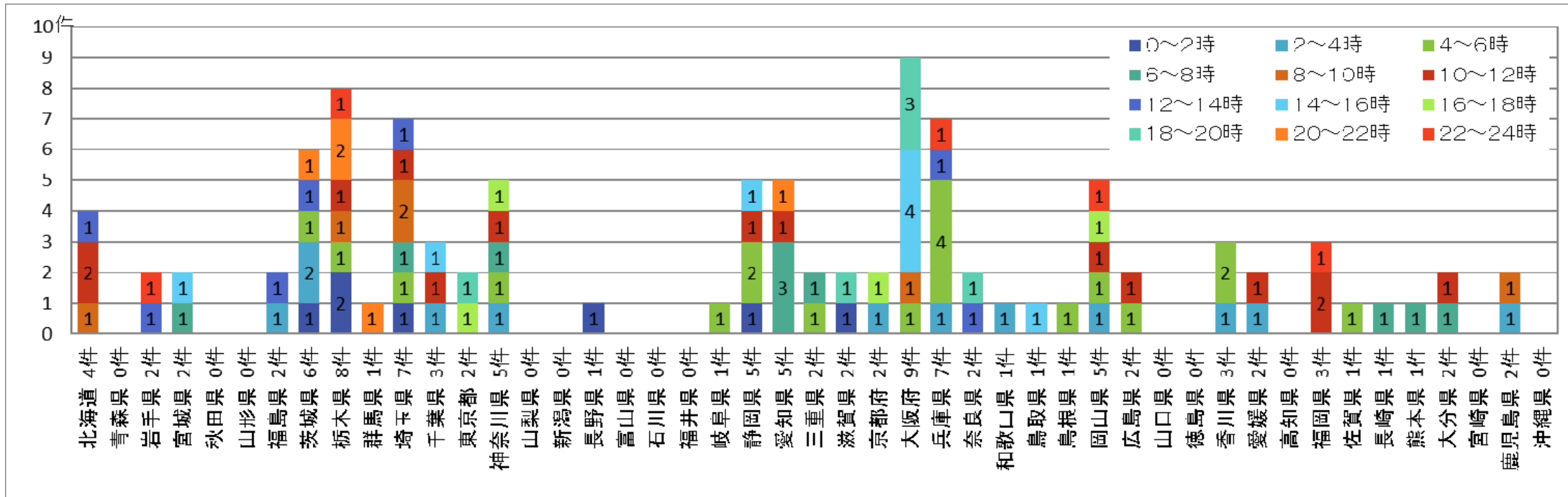
IV. 2020年1～6月死亡事故データ(発生地)



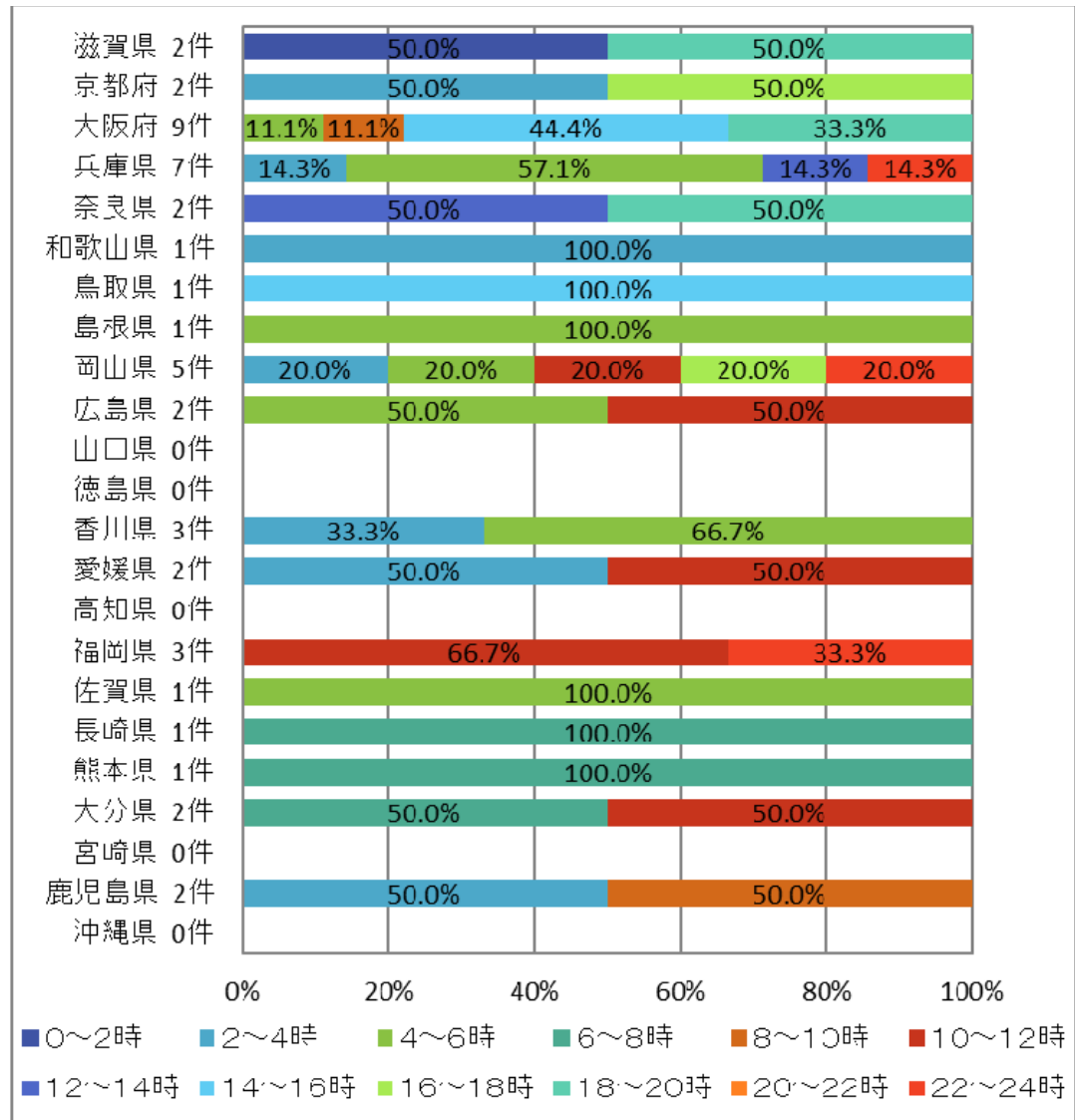
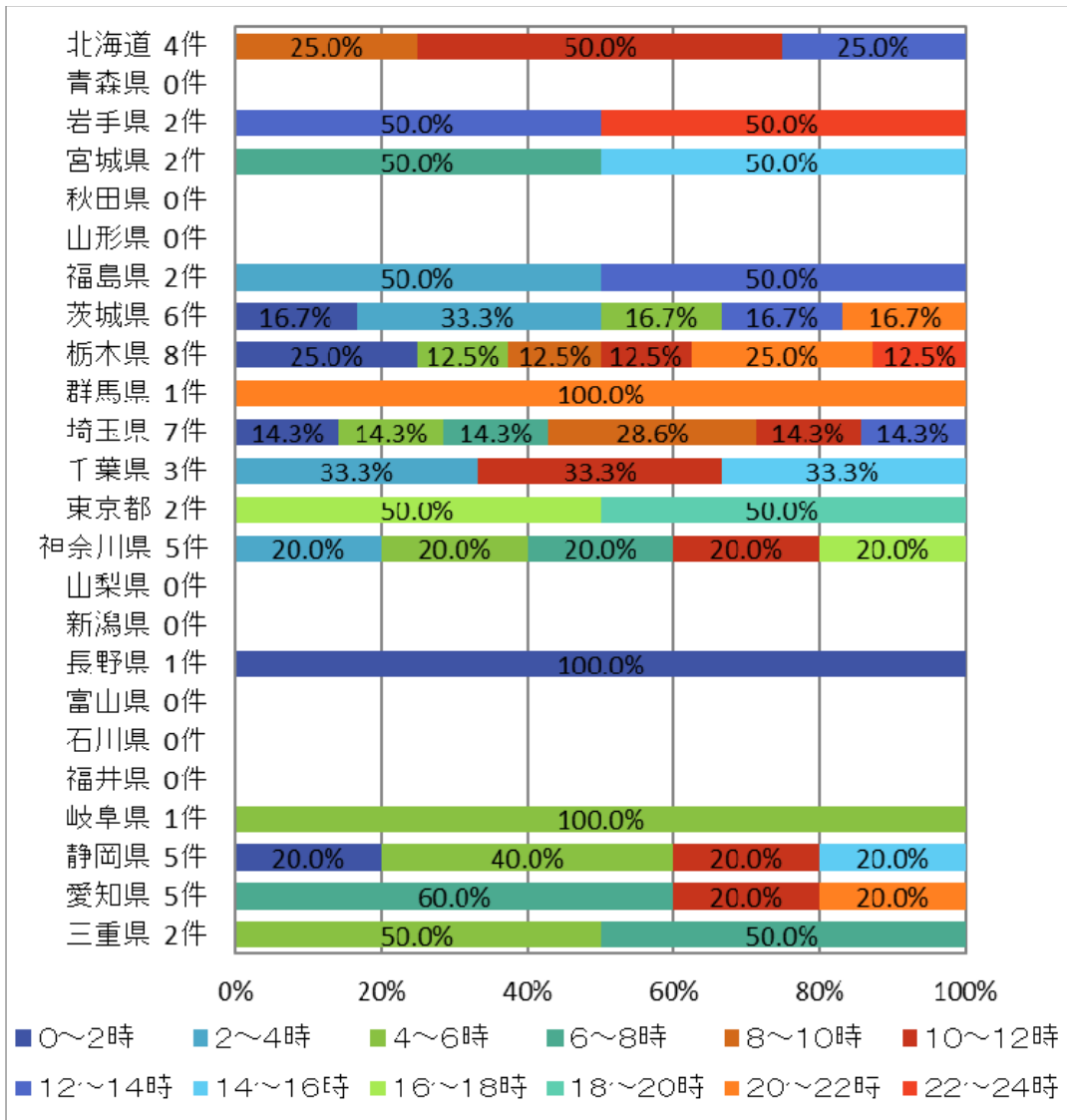
IV. 2020年1～6月死亡事故データ(発生地)

3. 発生地別の時間帯別

- ・発生地別の時間帯別にみると、各県によって傾向は異なる。
- ・事故発生件数の多い県をみると、「大阪府」では「14～16時」、「栃木県」では「0～2時」、「20～22時」、「埼玉県」では「8～10時」、「兵庫県」では「4～6時」、「茨城県」では「2～4時」が最も多くなっている。



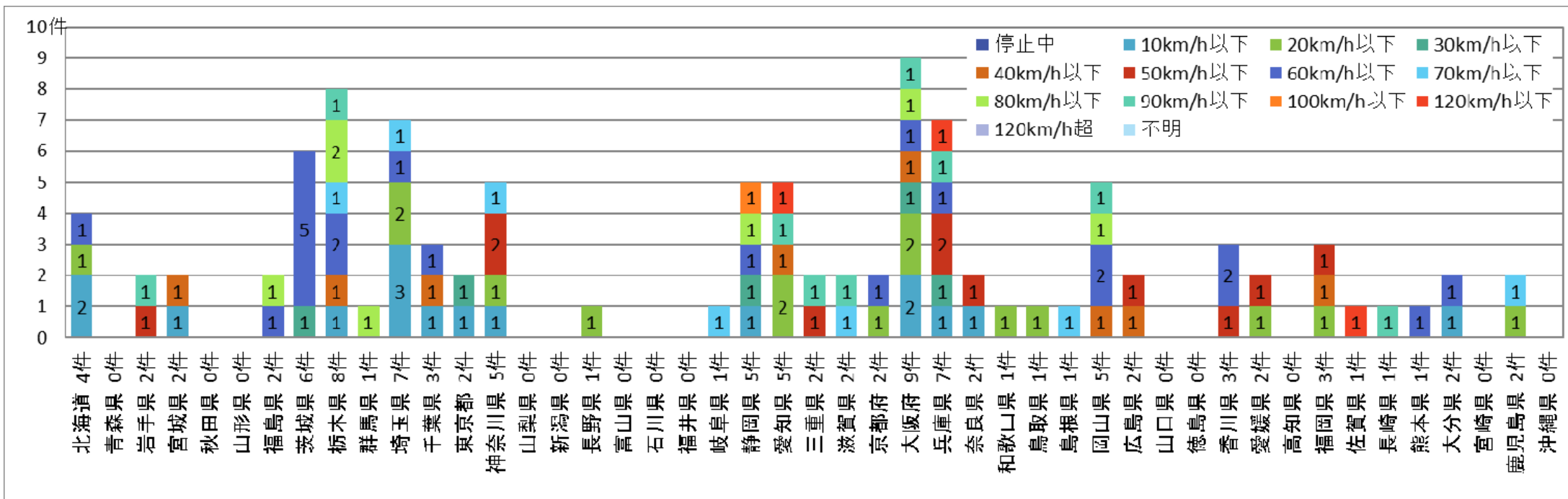
IV. 2020年1～6月死亡事故データ(発生地)



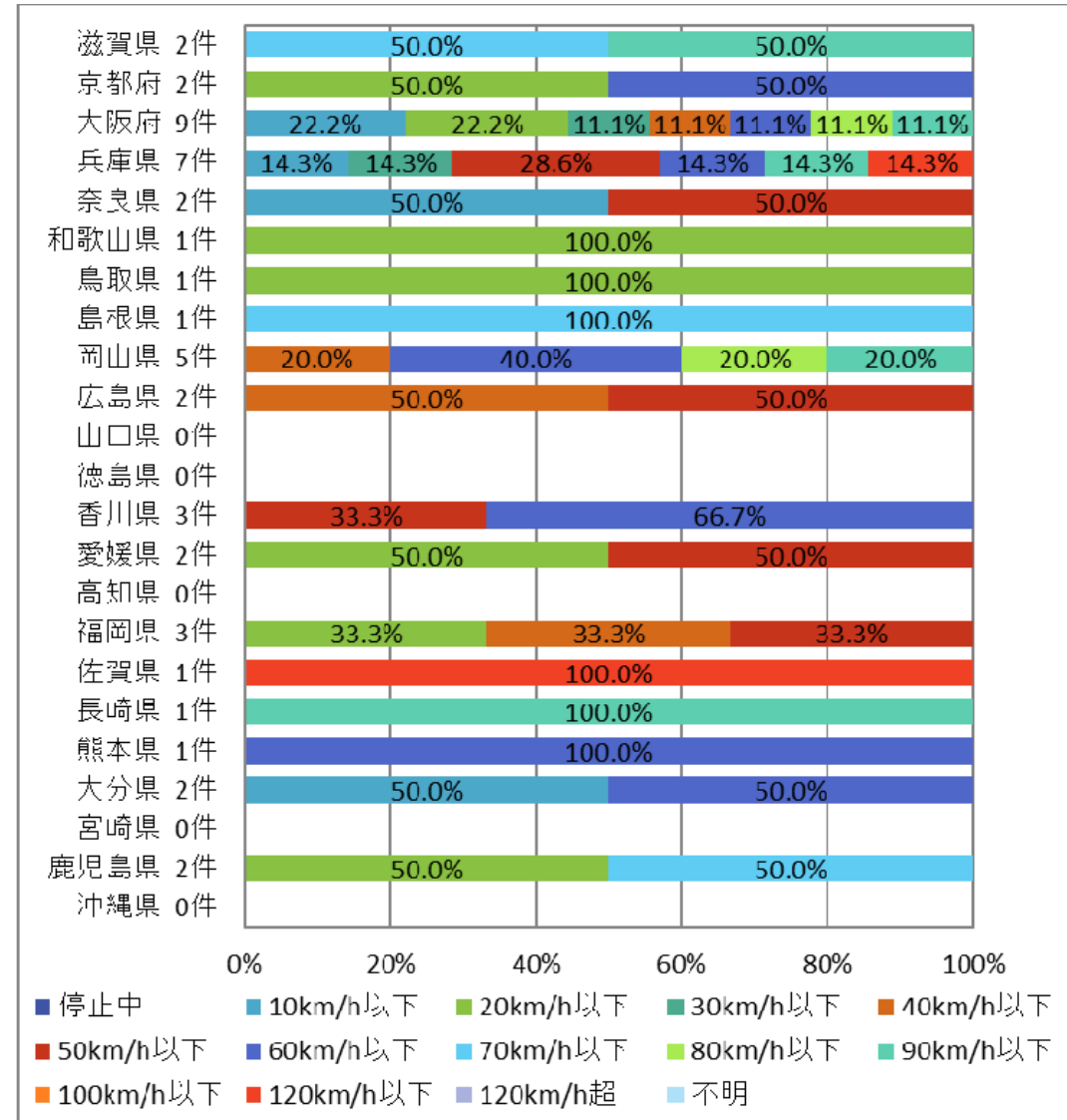
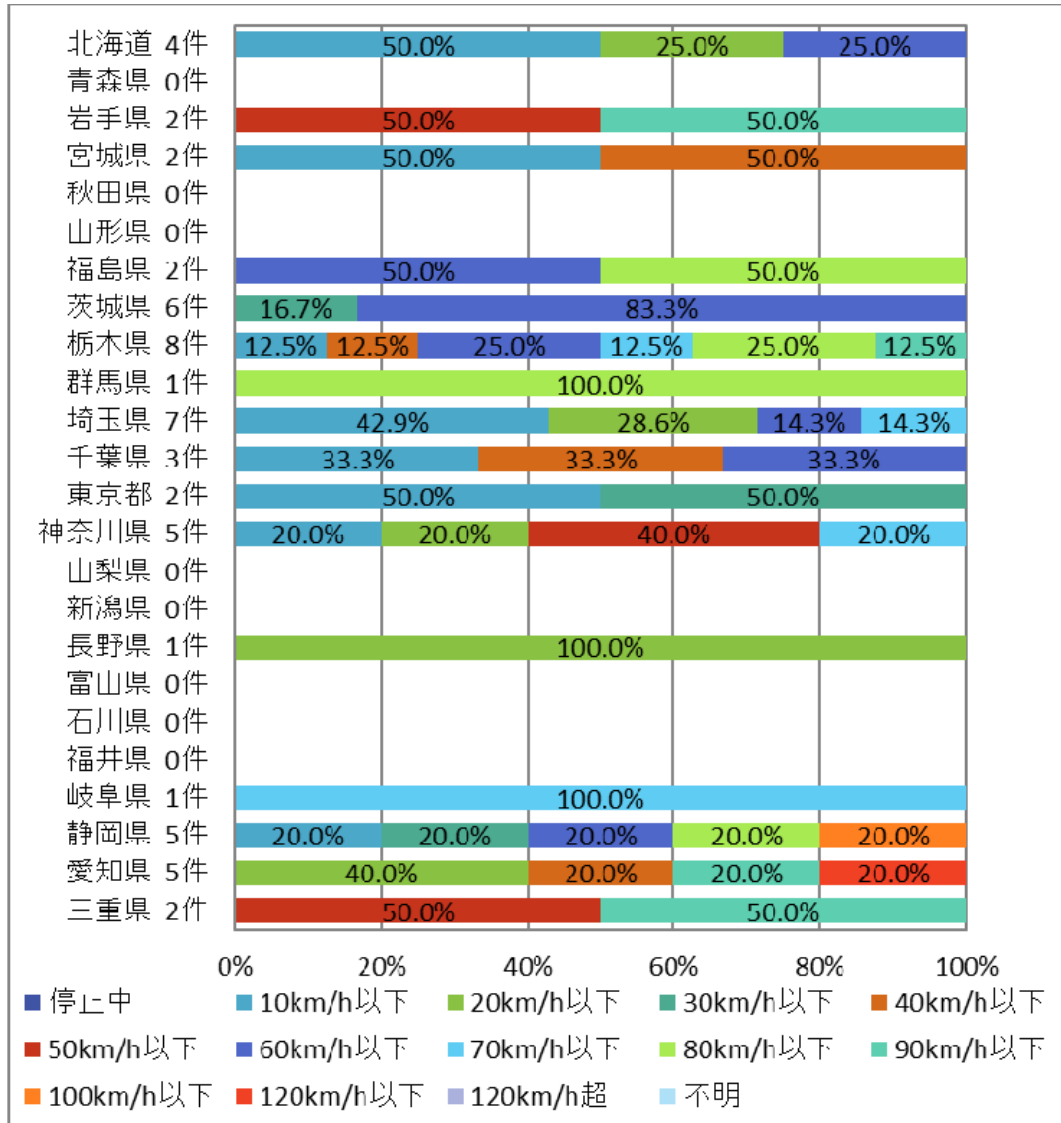
IV. 2020年1～6月死亡事故データ(発生地)

4. 発生地別の運転者の危険認知速度別

- ・発生地別の運転者の危険認知速度別にみると、各県によって傾向は異なる。
- ・事故発生件数の多い県をみると、「大阪府」では「10km/h以下」、「(10km/h超)20km/h以下」、「栃木県」では「(50km/h超)60km/h以下」、「(70km/h超)80km/h以下」、「埼玉県」では「10km/h以下」、「兵庫県」では「(40km/h超)50km/h以下」、「茨城県」では「(50km/h超)60km/h以下」が最も多くなっている。



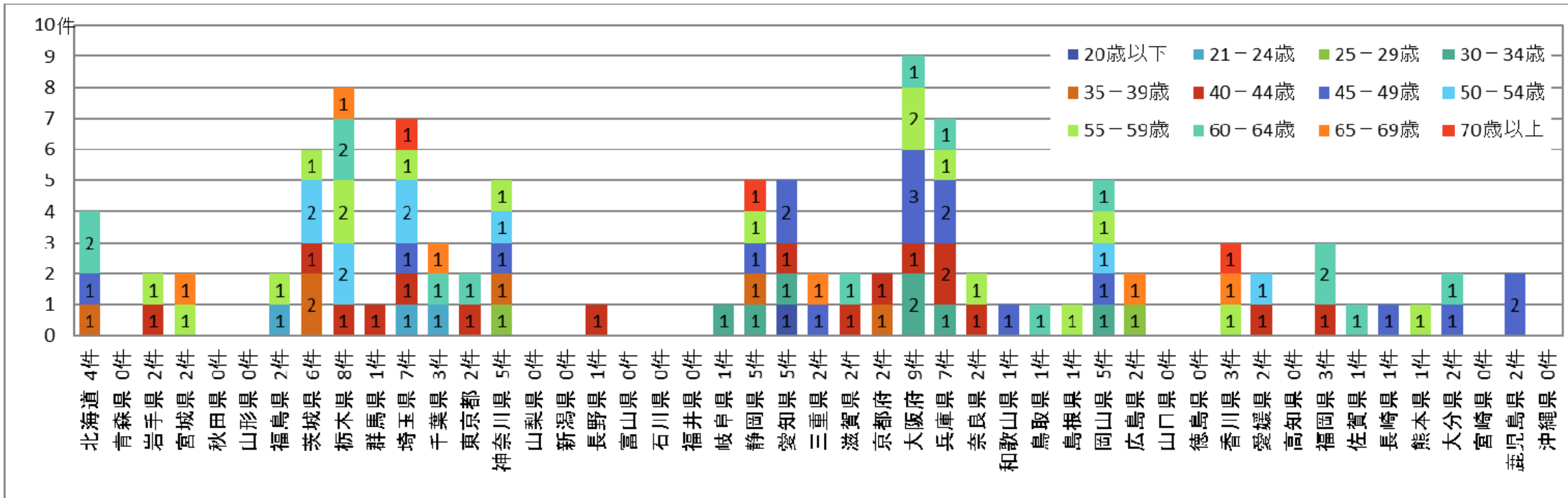
IV. 2020年1~6月死亡事故データ(発生地)



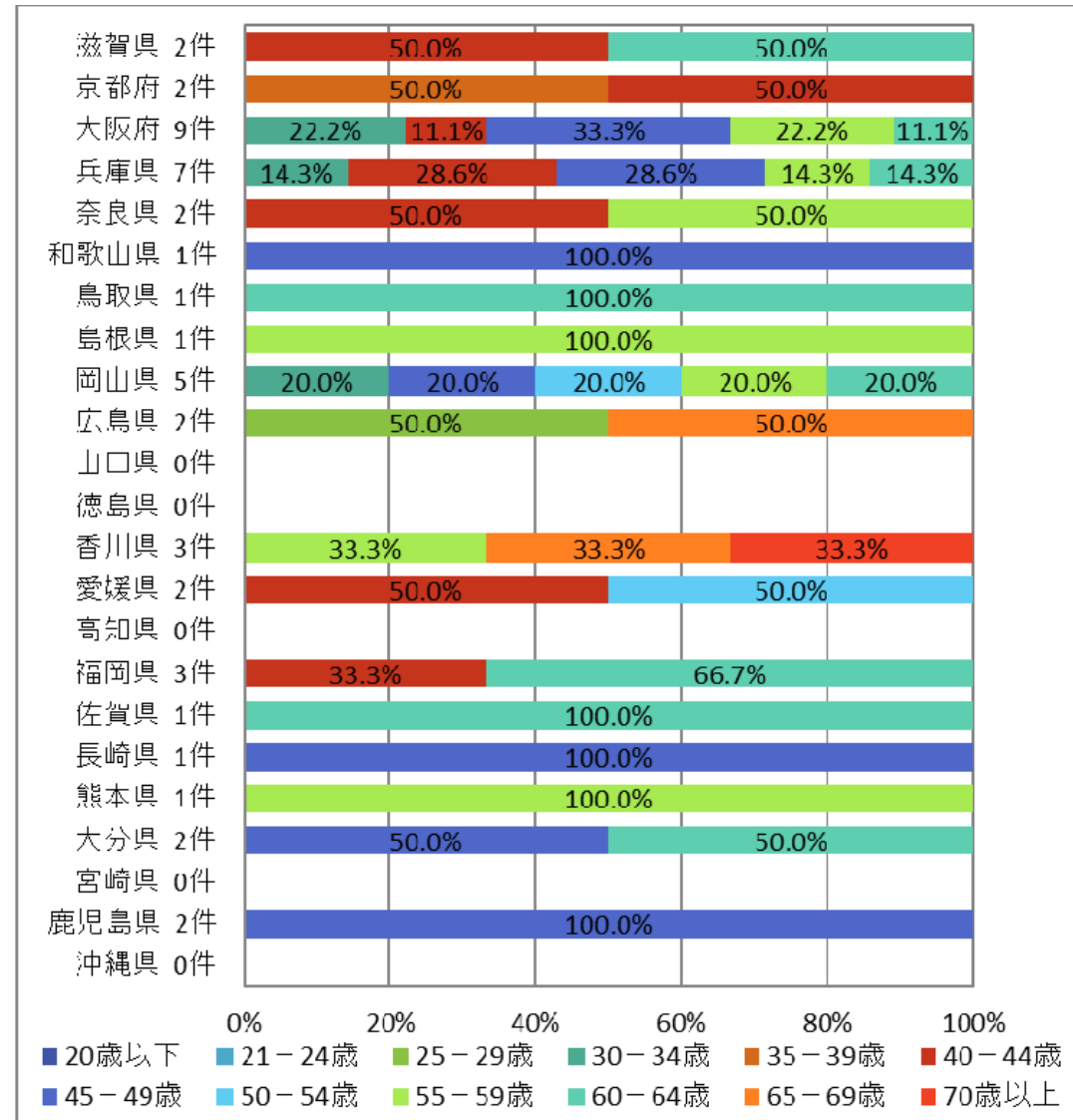
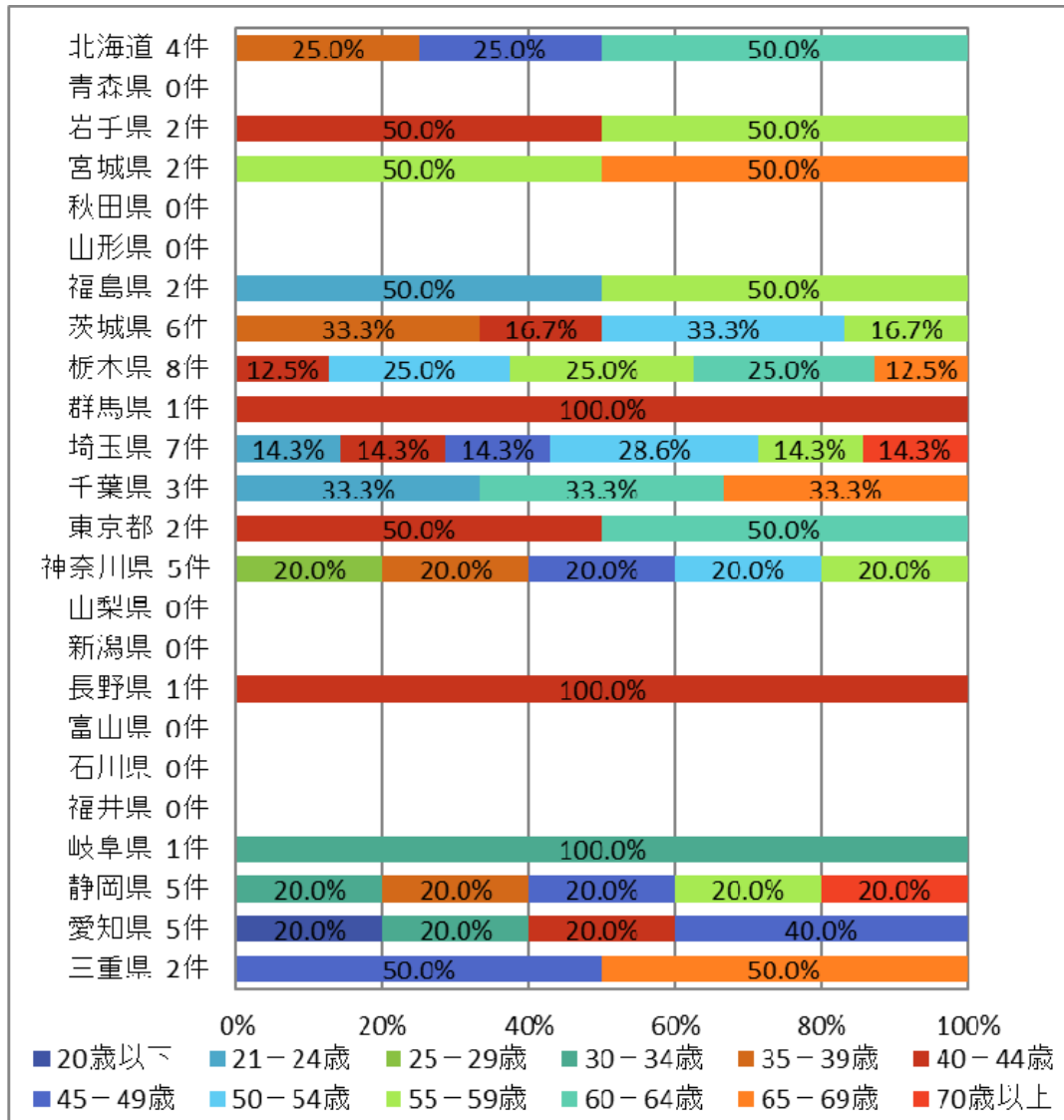
IV. 2020年1～6月死亡事故データ(発生地)

5. 発生地別の運転者の年齢層別

- ・発生地別の運転者の年齢層別にみると、各県によって傾向は異なる。
- ・事故発生件数の多い県をみると、「大阪府」では「45-49歳」が最も多くなっている。「栃木県」では「50-54歳」、「55-59歳」、「60-64歳」、「埼玉県」では「50-54歳」、「兵庫県」では「40-44歳」、「45-49歳」、「茨城県」では「35-39歳」、「50-54歳」が最も多くなっている。



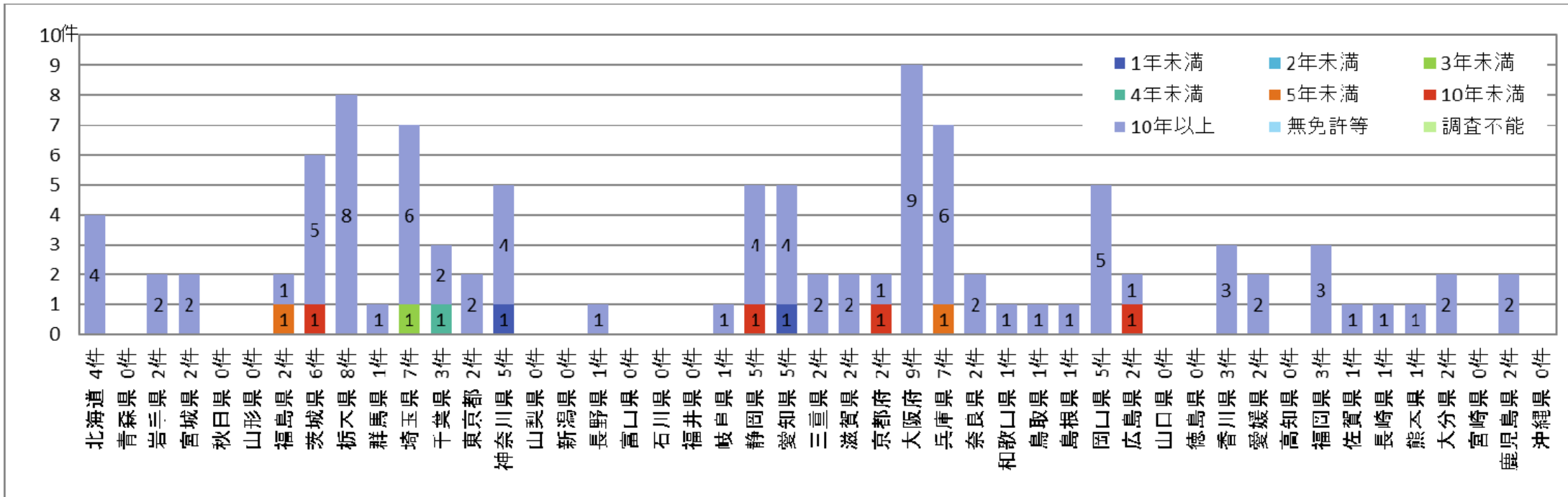
IV. 2020年1～6月死亡事故データ(発生地)



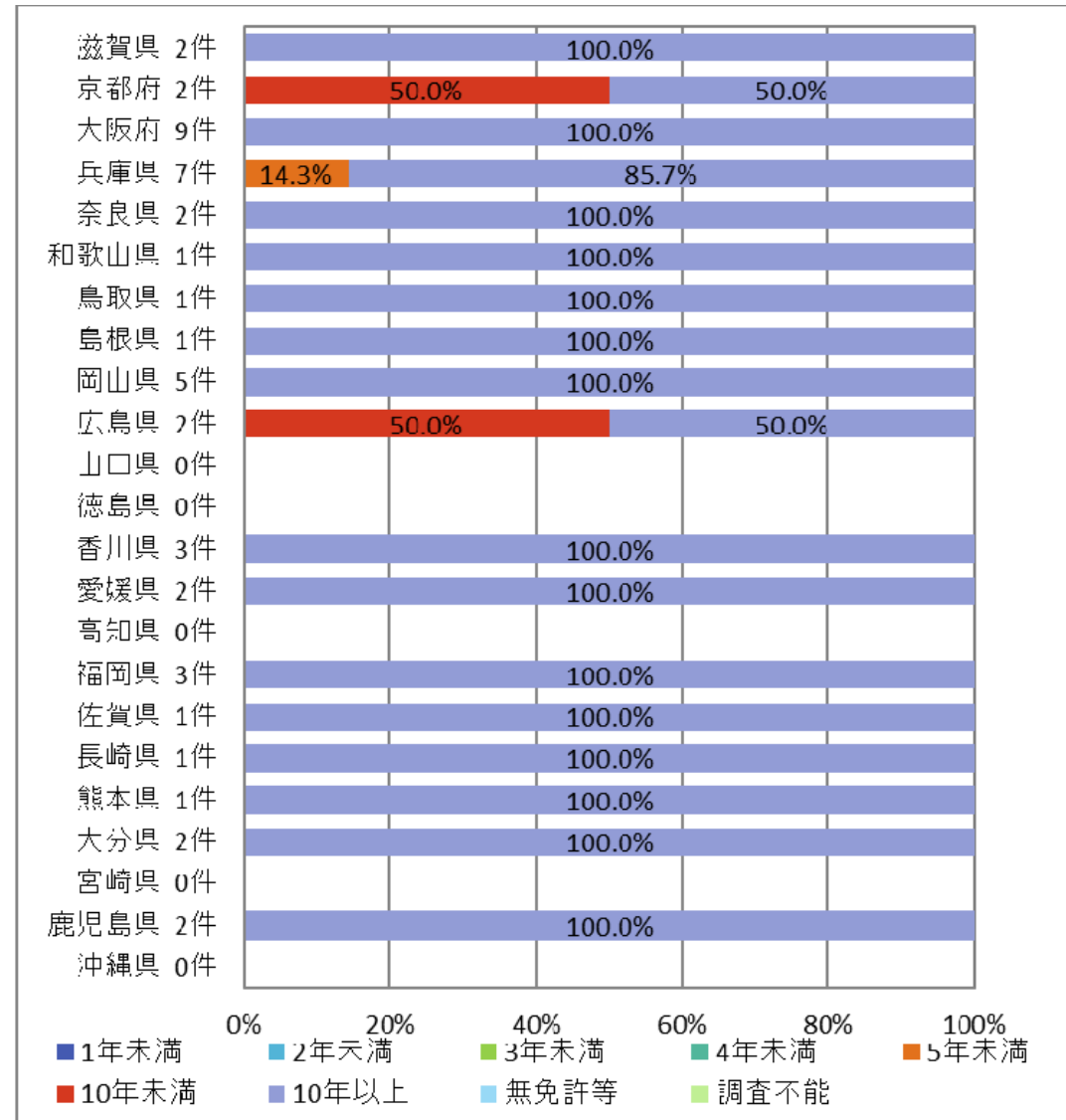
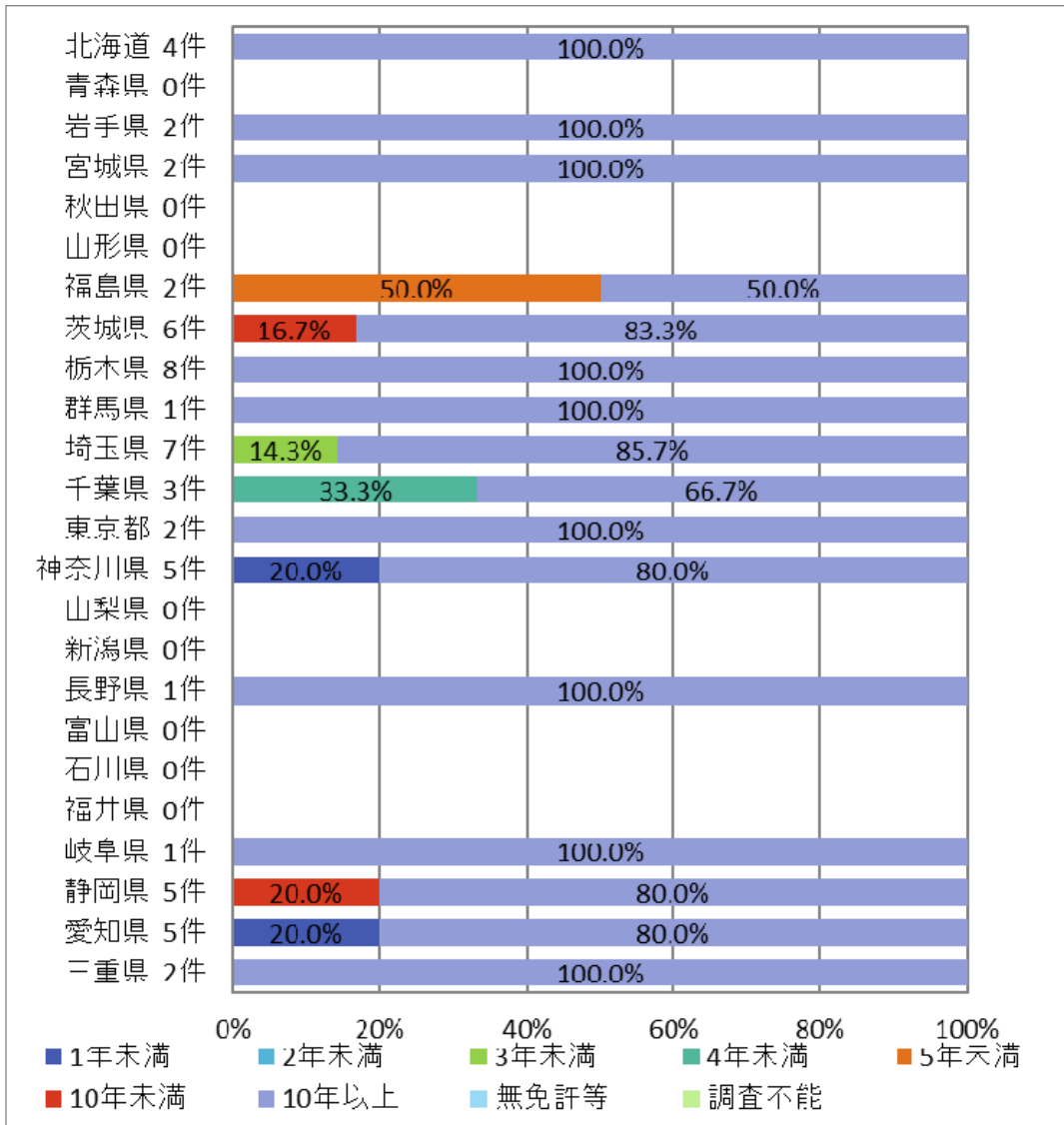
IV. 2020年1～6月死亡事故データ(発生地)

6. 発生地別の運転者の免許取得年数別

・発生地別の運転者の免許取得年数別にみると、事故が発生していない県を除き、概ね「10年以上」が多い。



IV. 2020年1～6月死亡事故データ(発生地)



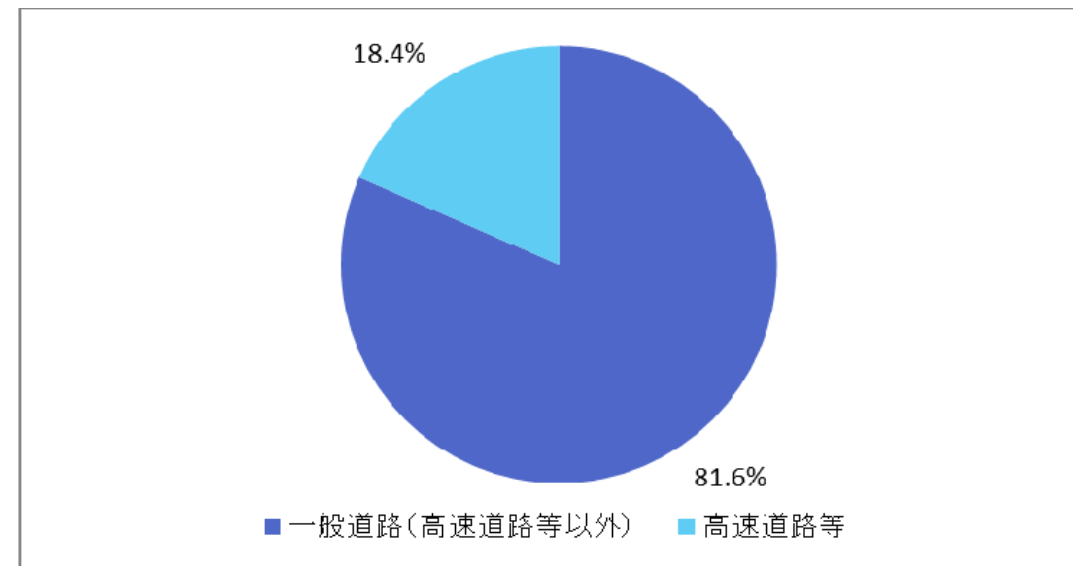
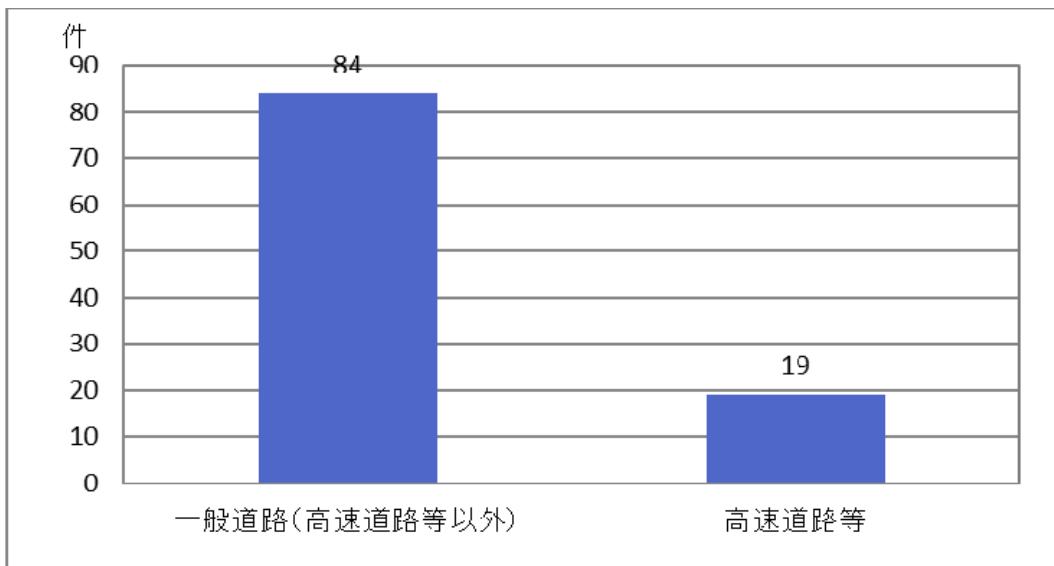
V. 2020年1～6月死亡事故データ(道路区分)

1. 道路区分別
2. 道路区分別の事故類型別
3. 道路区分別の行動類型別
4. 道路区分別の時間帯別
5. 道路区分別の運転者の危険認知速度別
6. 道路区分別の運転者の年齢層別
7. 道路区分別の運転者の免許取得年数別

V. 2020年1～6月死亡事故データ(道路区分)

1. 道路区分別

- ・道路区分別にみると、「一般道路」が最も多く84件（81.6%）と8割以上を占めている。
- ・「一般道路」での死亡事故件数は「高速道路等」と比較して約4.4倍となっている。

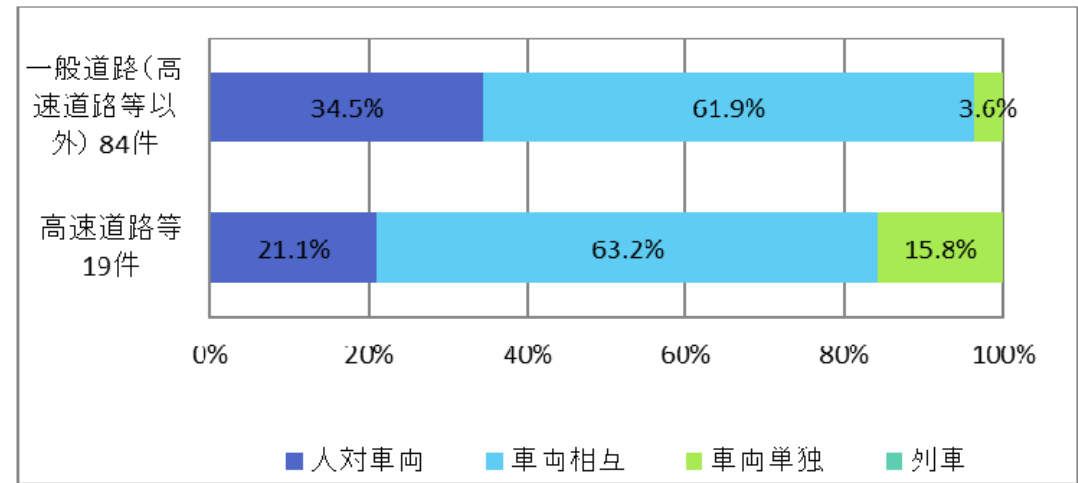
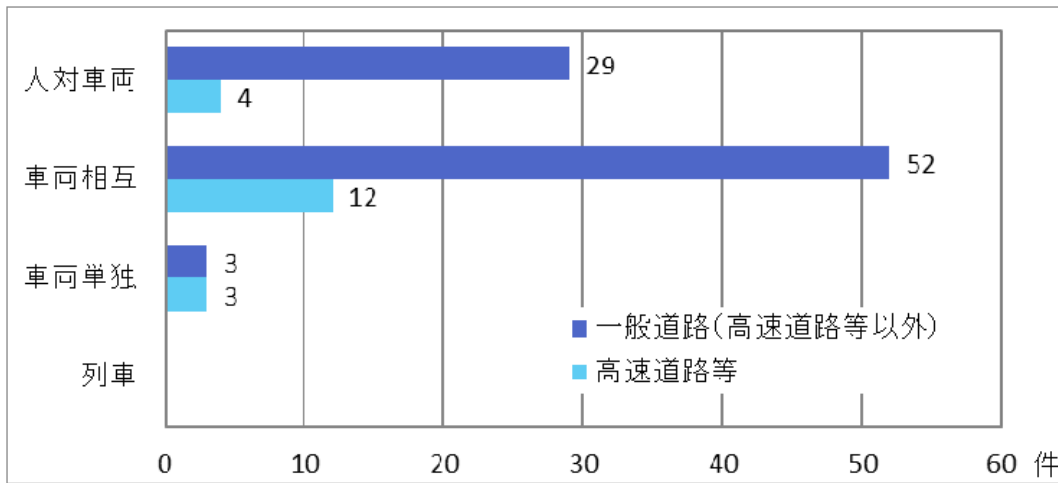


V. 2020年1～6月死亡事故データ(道路区分)

2. 道路区分の事故類型別

- ・道路区分別の事故類型別にみると、「一般道路」では「車両相互」が最も多く52件（61.9%）となっている。
- ・「高速道路等」では「車両相互」が最も多く12件（63.2%）となっている。

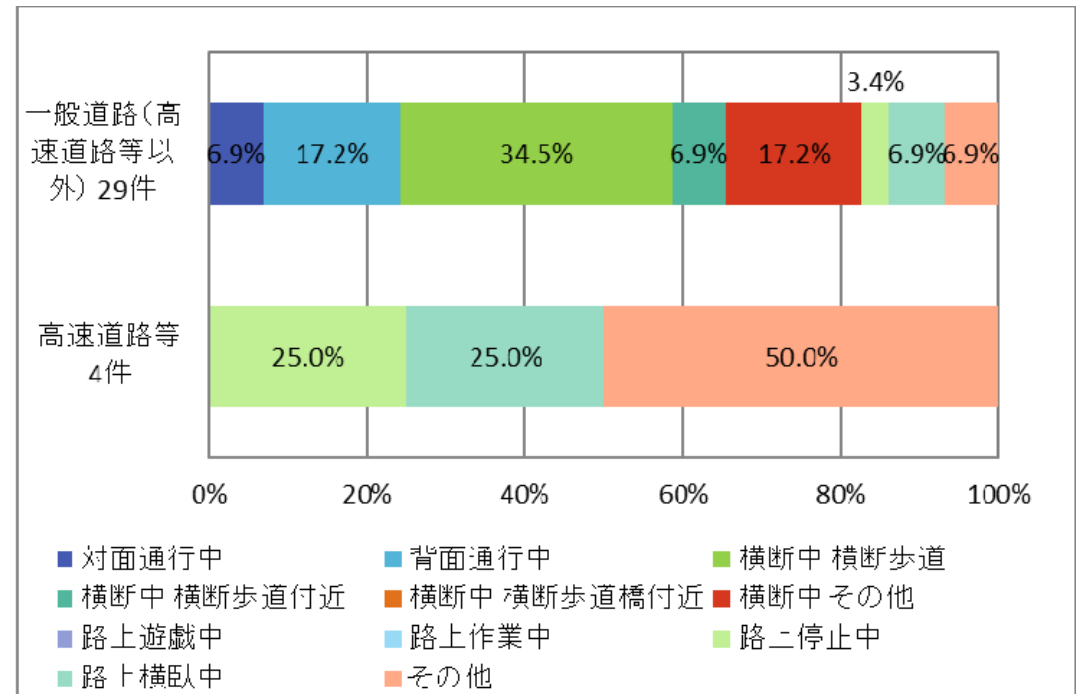
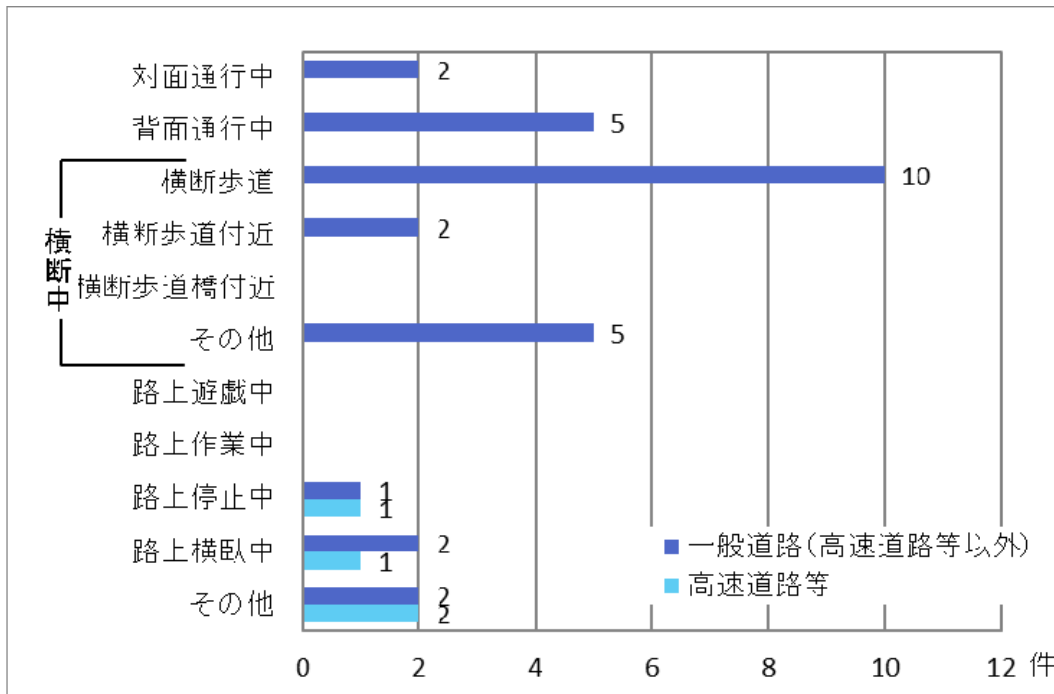
※「車両相互」での第二当事者となる「車両」には、道路交通法上の「軽車両」である自転車等を含む。



V. 2020年1～6月死亡事故データ(道路区分)

(1) 道路区分の事故類型(人対車両)別

- 道路区分別の事故類型(人対車両)別にみると、「一般道路」では「横断中 横断歩道」が最も多く10件(34.5%)となっている。次いで「背面通行中」、「横断中 その他」がそれぞれ5件(17.2%)と続いている。

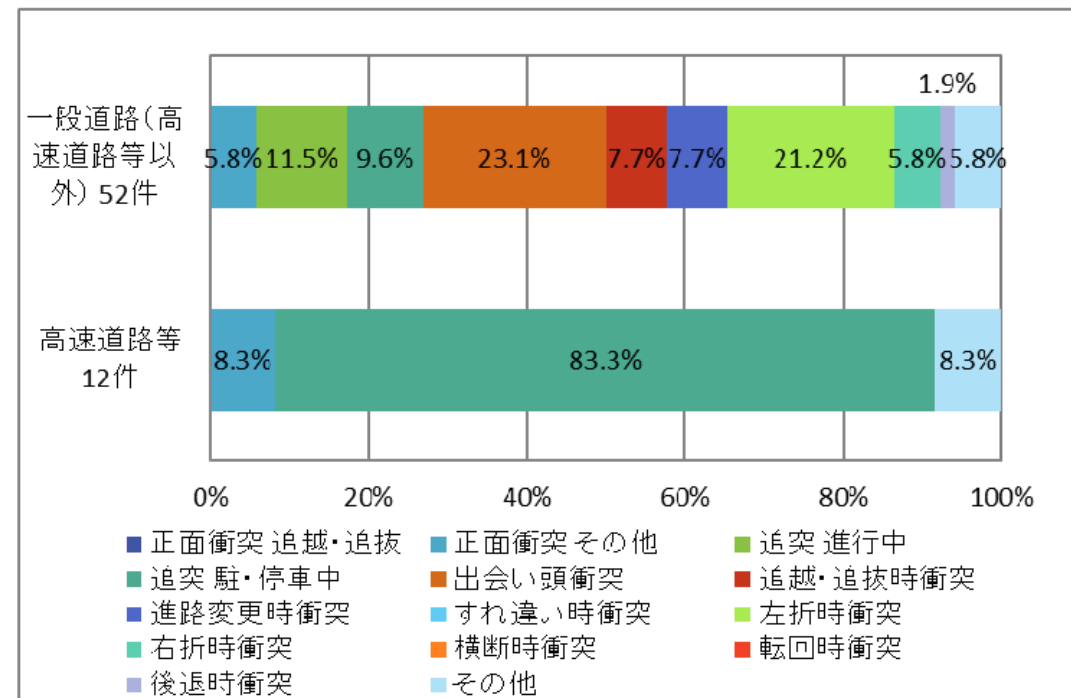
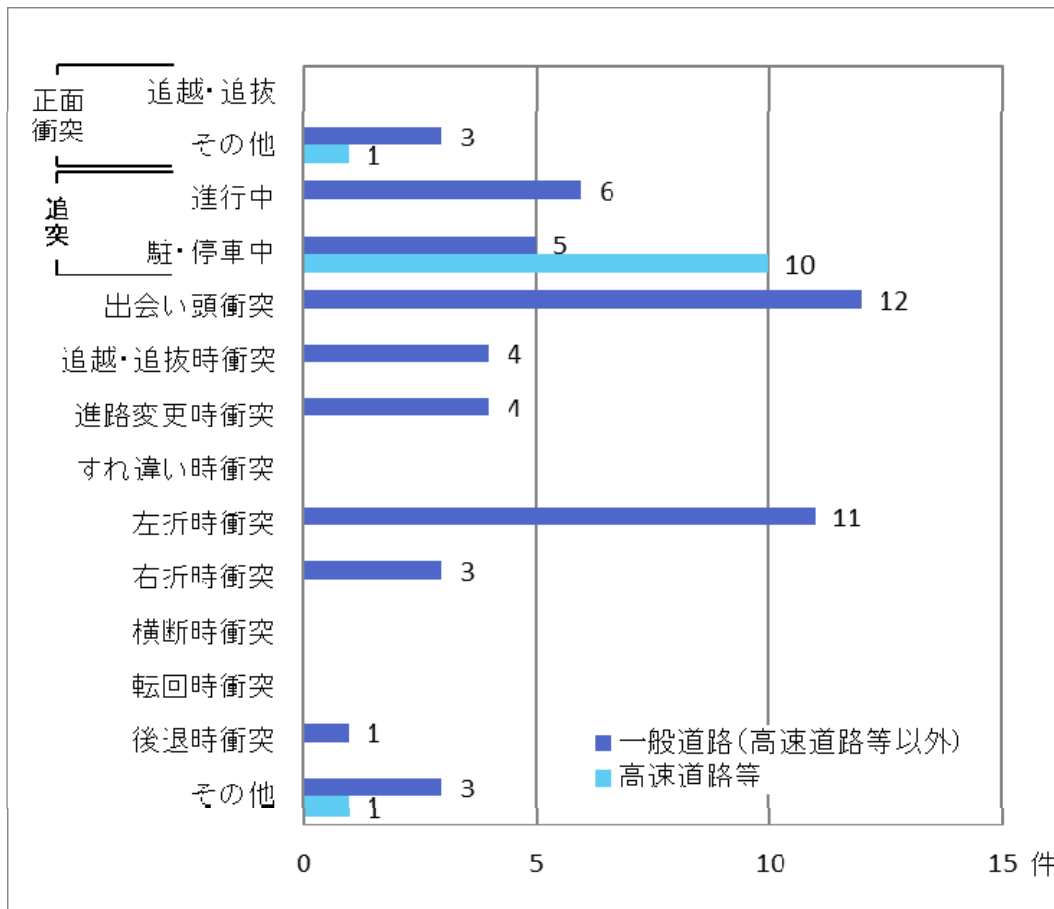


V. 2020年1～6月死亡事故データ(道路区分)

(2) 道路区分の事故類型(車両相互)別

- ・道路区分別の事故類型(車両相互)別にみると、「一般道路」では「出会い頭衝突」が最も多く12件(23.1%)となっている。次いで「左折時衝突」11件(21.2%)、「追突 進行中」6件(11.5%)と続いている。
- ・「高速道路等」では「追突 駐・停車中」が最も多く10件(83.3%)となっている。

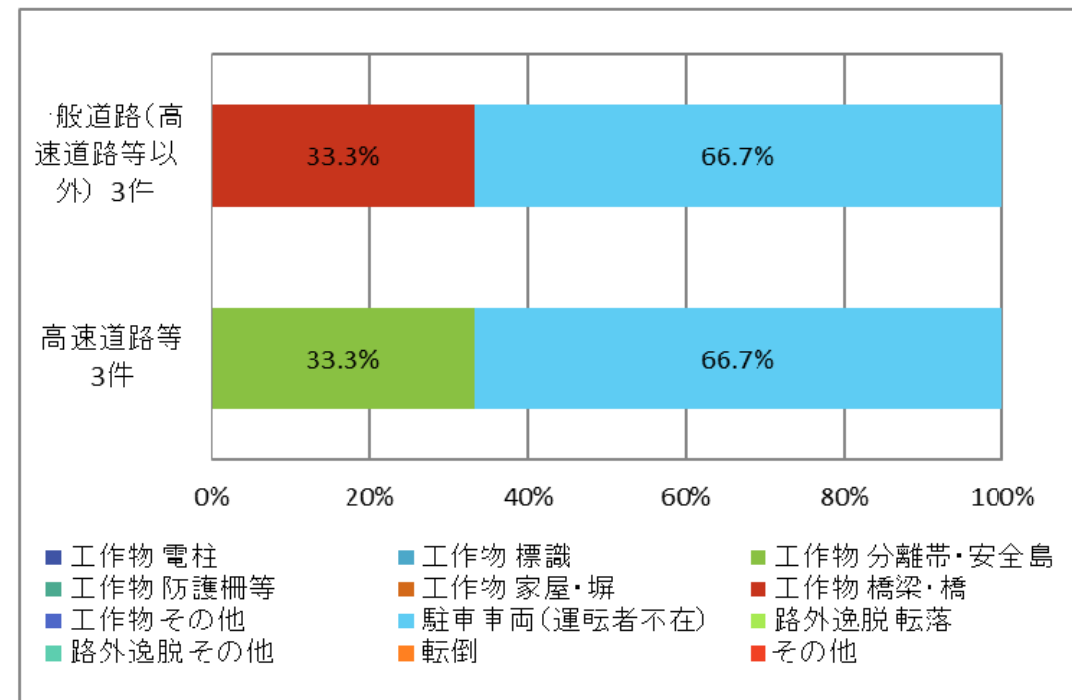
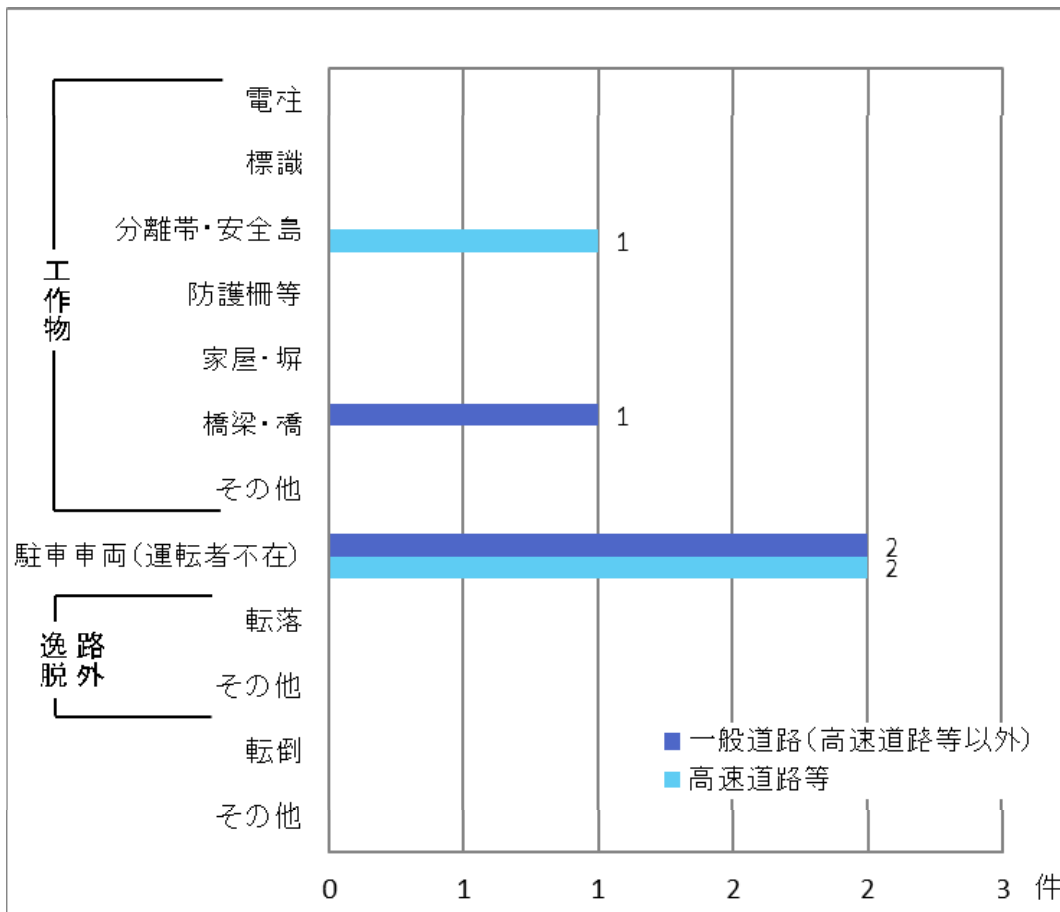
※「車両相互」での第二当事者となる「車両」には、道路交通法上の「軽車両」である自転車等を含む。



V. 2020年1～6月死亡事故データ(道路区分)

(3) 道路区分の事故類型(車両単独)別

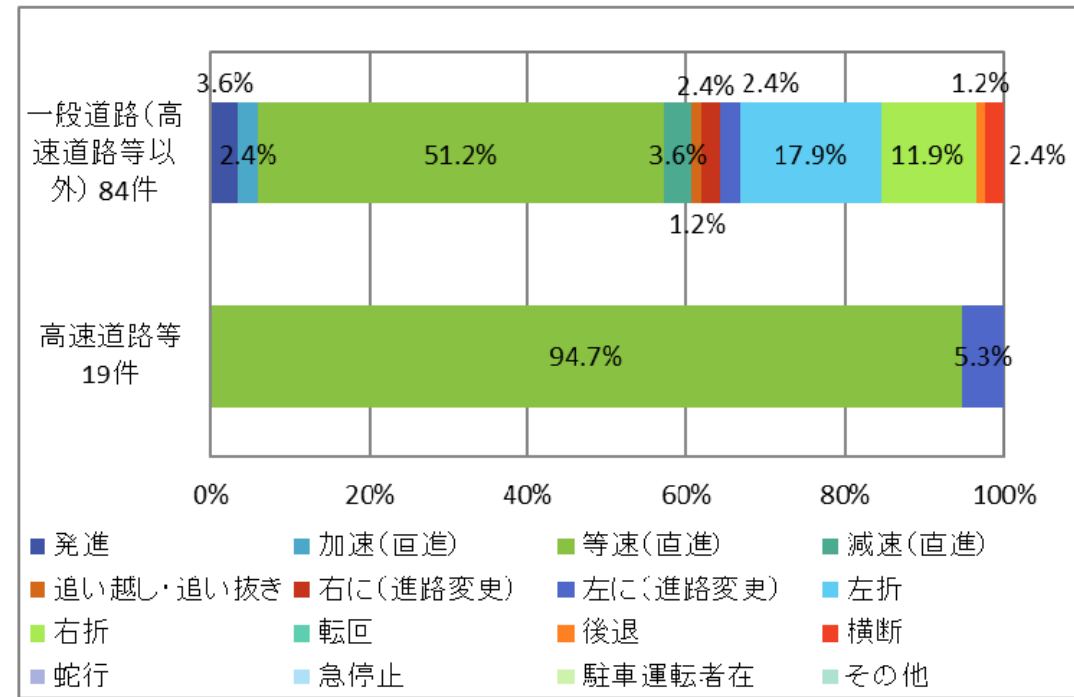
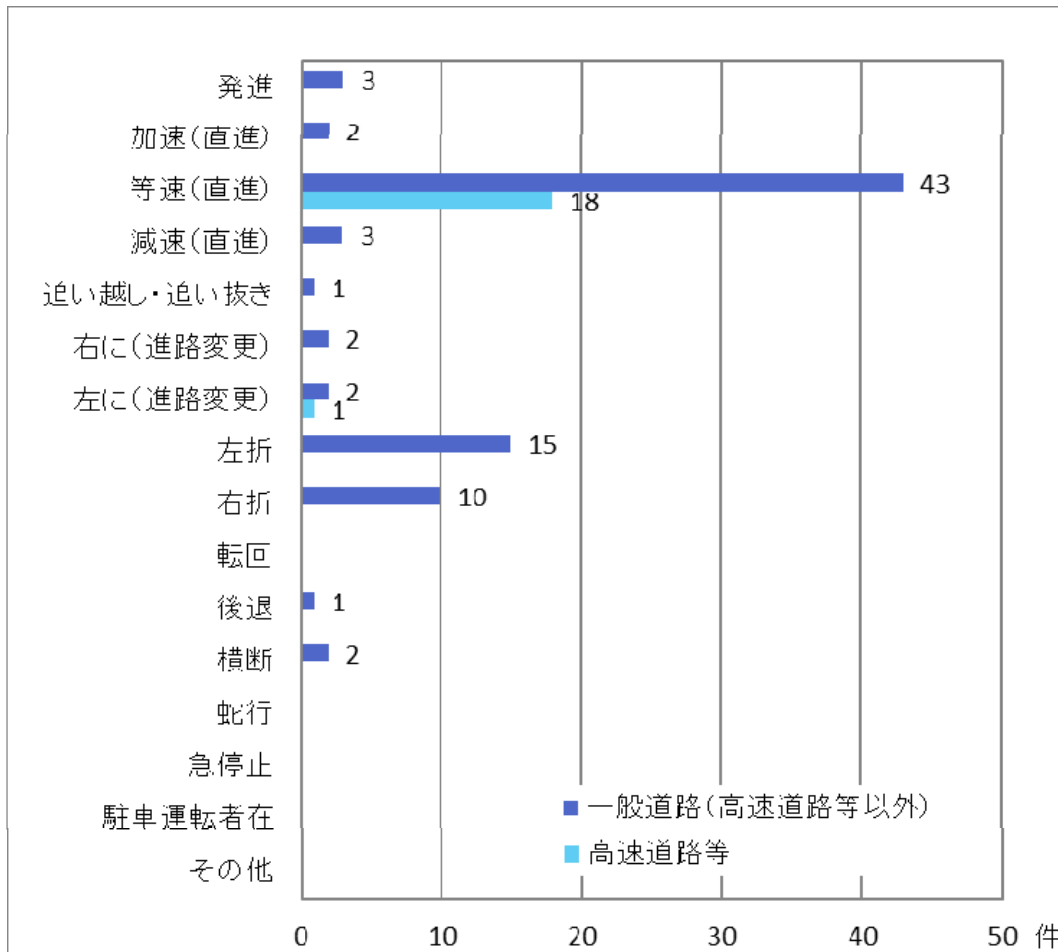
- 道路区分別の事故類型(車両単独)別にみると、「一般道路」、「高速道路等」とともに「駐車車両(運転者不在)」が最も多く、それぞれ2件(66.7%)となっている。



V. 2020年1～6月死亡事故データ(道路区分)

3. 道路区分別の行動類型別

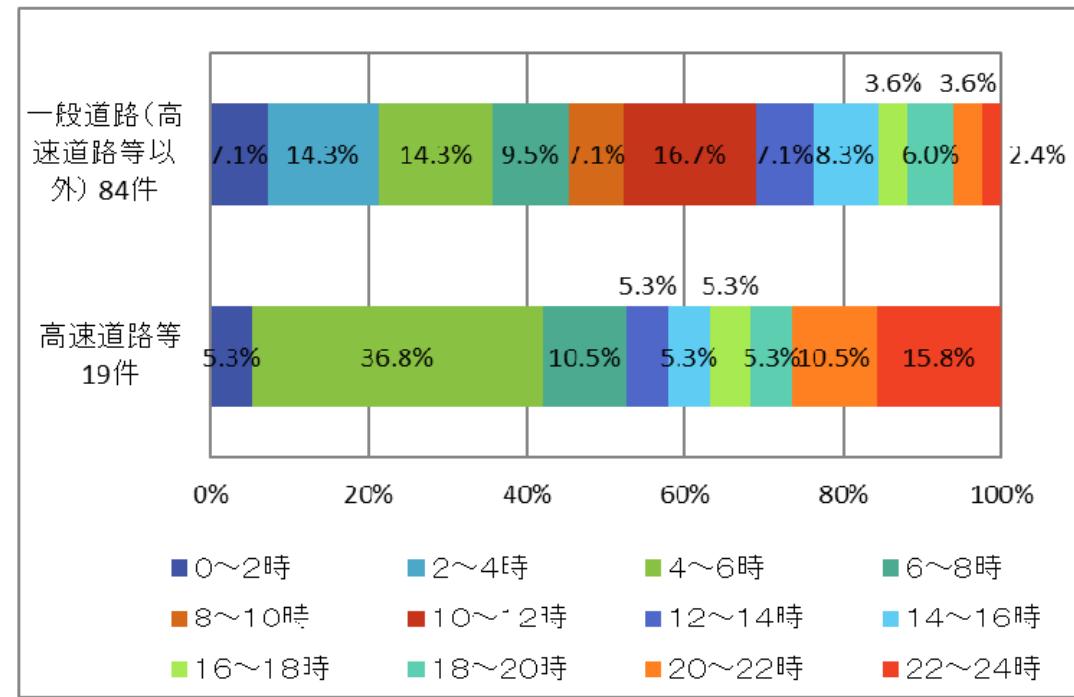
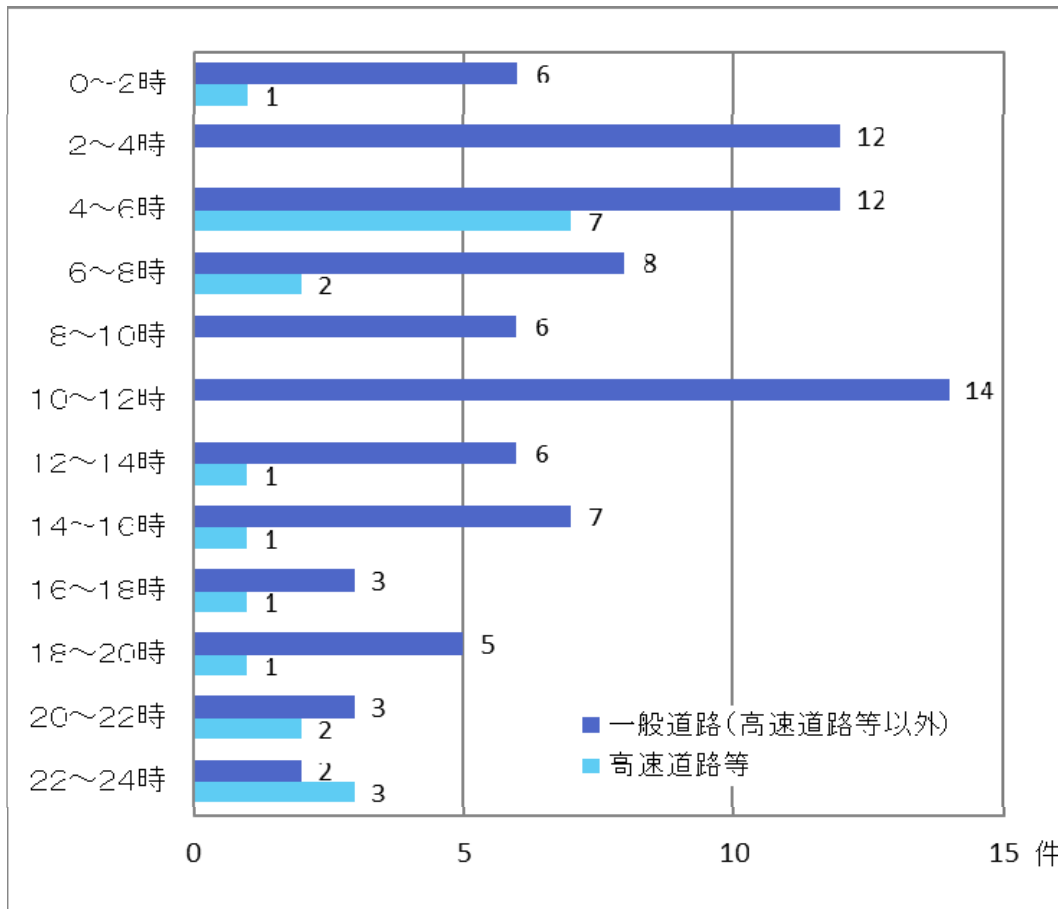
- ・道路区分別の行動類型別にみると、「一般道路」では「等速（直進）」が最も多く43件（51.2%）となっている。次いで「左折」15件（17.9%）、「右折」10件（11.9%）と続いている。
- ・「高速道路等」では「等速（直進）」が最も多く18件（94.7%）となっている。



V. 2020年1～6月死亡事故データ(道路区分)

4. 道路区分別の時間帯別

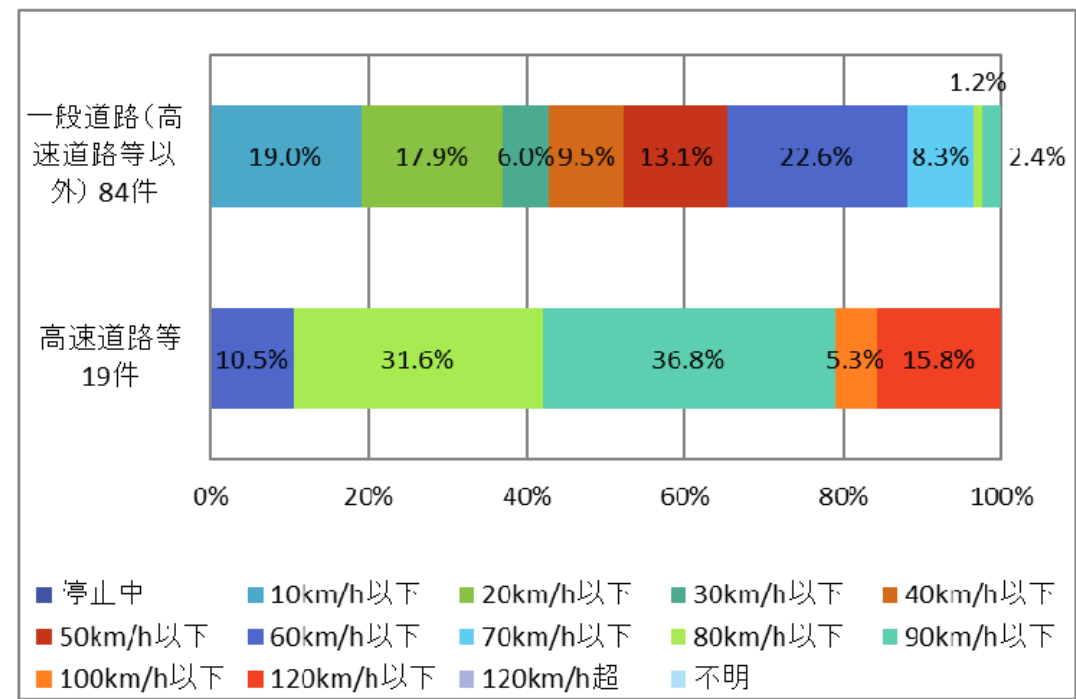
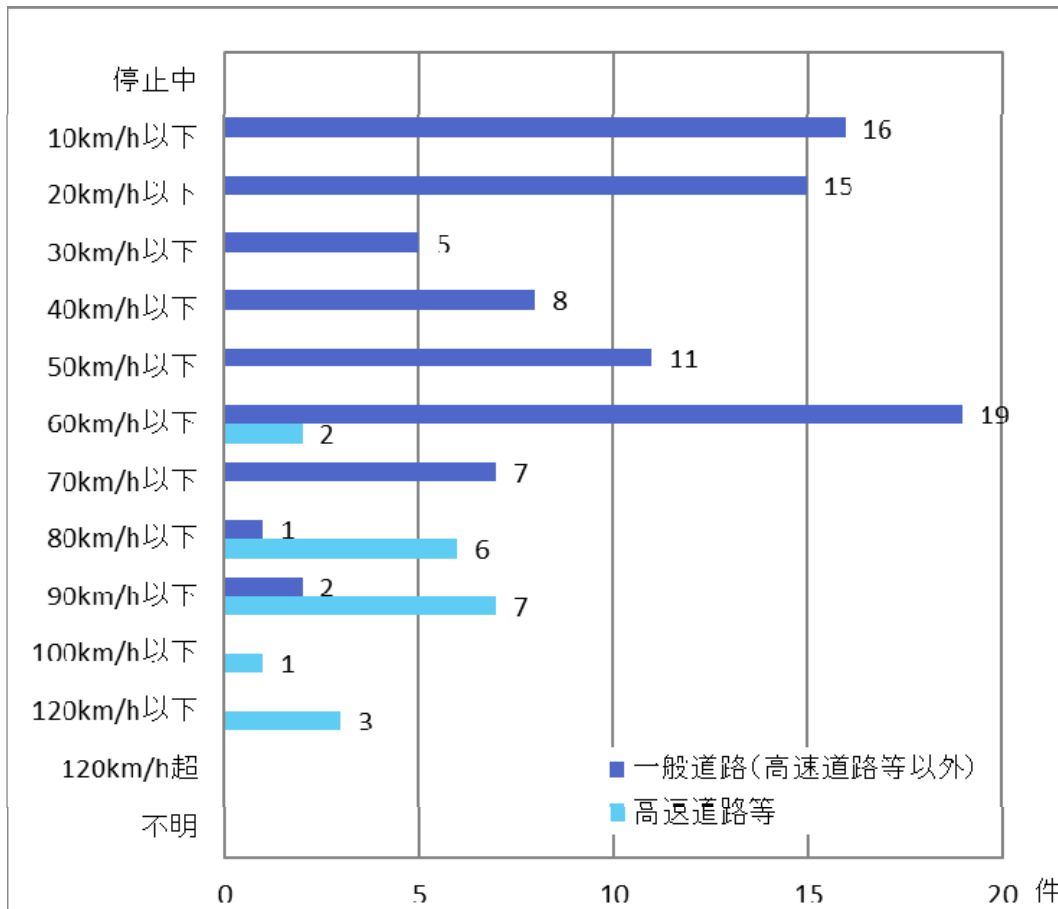
- 道路区分別の時間帯別にみると、「一般道路」では「10～12時」が最も多く14件（16.7%）となっている。次いで「2～4時」、「4～6時」がそれぞれ12件（14.3%）と続いている。
- 「高速道路等」では「4～6時」が最も多く7件（36.8%）となっている。次いで「22～24時」3件（15.8%）と続いている。



V. 2020年1～6月死亡事故データ(道路区分)

5. 道路区分別の運転者の危険認知速度別

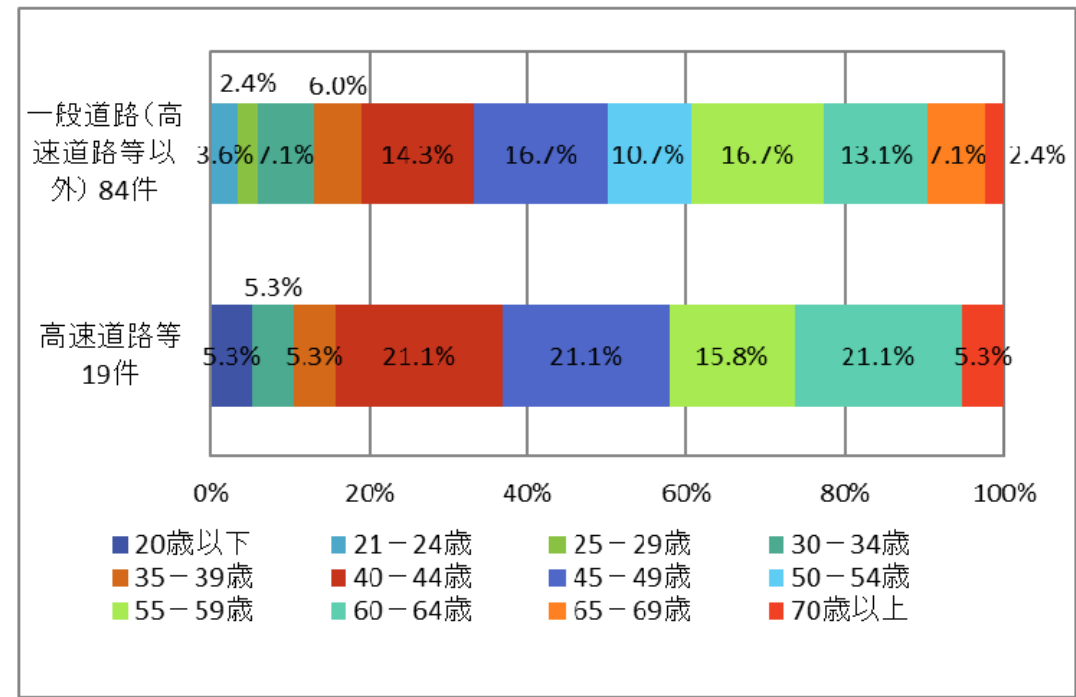
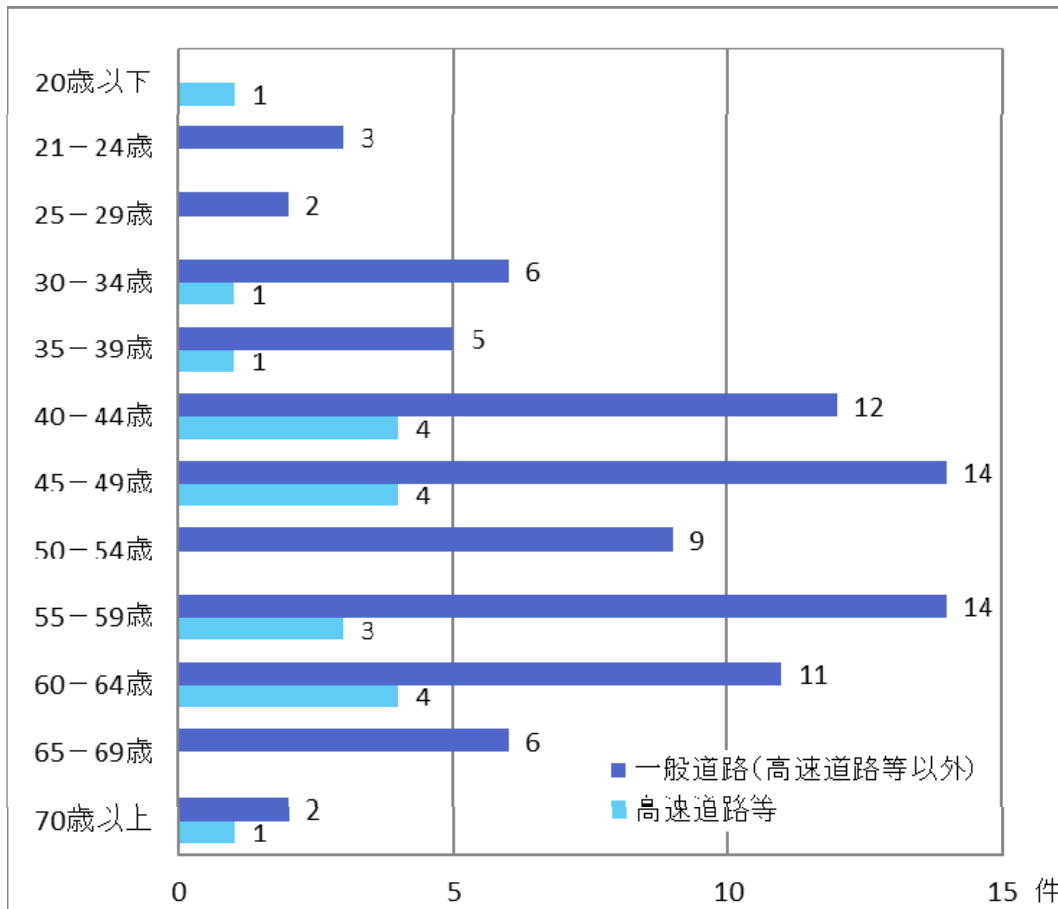
- 道路区分別の運転者の危険認知速度別にみると、「一般道路」では「(50km/h超)60km/h以下」が最も多く19件(22.6%)となっている。次いで「10km/h以下」16件(19.0%)、「(10km/h超)20km/h以下」15件(17.9%)と続いている。幹線道路の最高速度に近い速度帯と市街地の最高速度に近い20km/h程度の速度帯に分布がわかれている。
- 「高速道路等」では「(80km/h超)90km/h以下」が最も多く7件(36.8%)となっている。次いで「(70km/h超)80km/h以下」6件(31.6%)となっている。



V. 2020年1～6月死亡事故データ(道路区分)

6. 道路区分別の運転者の年齢層別

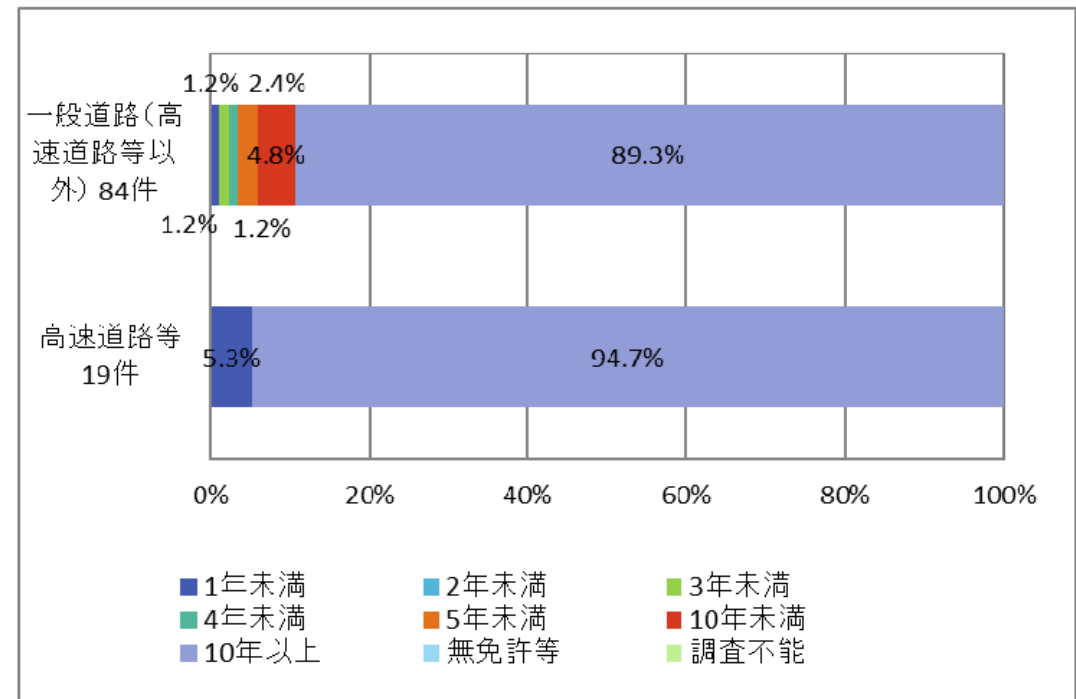
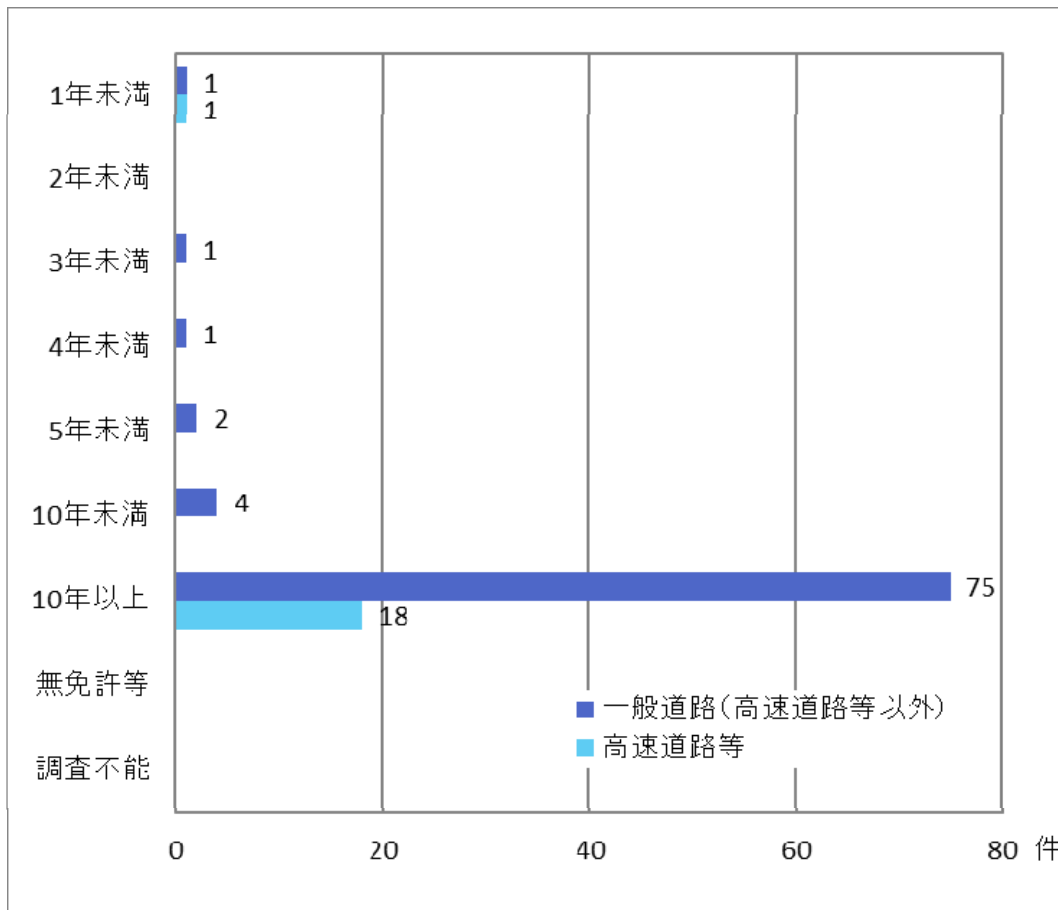
- 道路区分別の運転者の年齢層別にみると、「一般道路」では「45-49歳」、「55-59歳」が最も多く、それぞれ14件（16.7%）となっている。次いで「40-44歳」12件（14.3%）、「60-64歳」11件（13.1%）と続いている。
- 「高速道路等」では「40-44歳」、「45-49歳」、「60-64歳」が最も多く、それぞれ4件（21.1%）となっている。



V. 2020年1～6月死亡事故データ(道路区分)

7. 道路区分別の運転者の免許取得年数別

- 道路区分別の運転者の免許取得年数別にみると、「一般道路」、「高速道路等」のいずれも「10年以上」が最も多く、それぞれ75件(89.3%)、18件(94.7%)となっている。



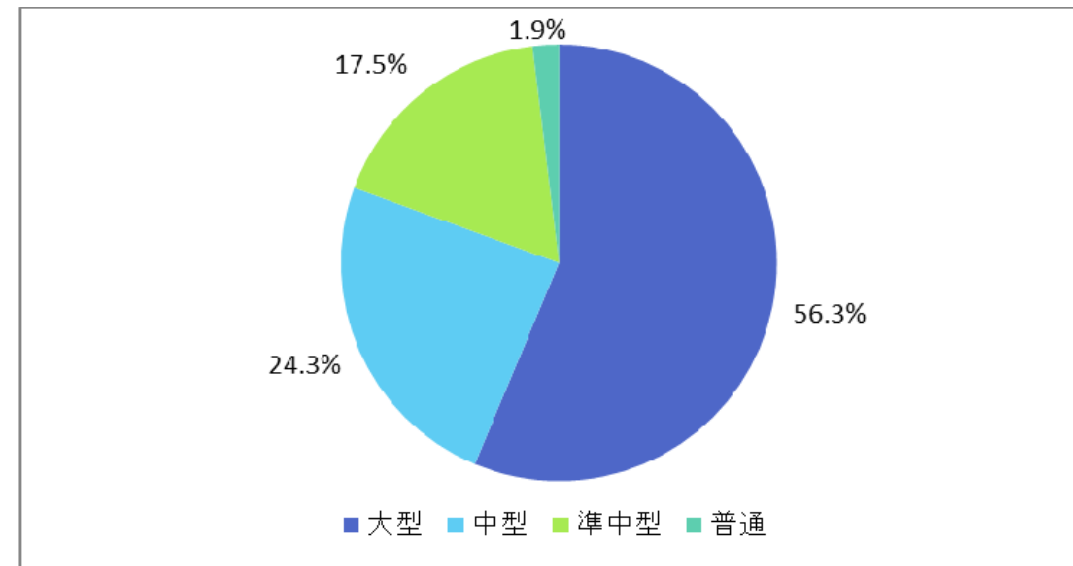
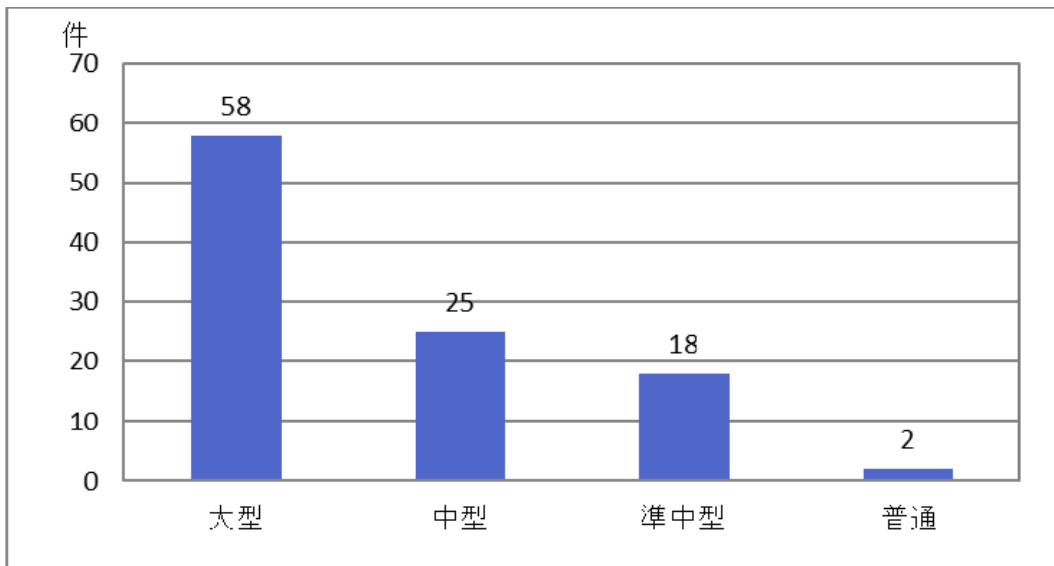
VI. 2020年1～6月死亡事故データ(車両区分)

1. 車両区分別
2. 車両区分別の事故類型別
3. 車両区分別の行動類型別
4. 車両区分別の時間帯別
5. 車両区分別の運転者の危険認知速度別
6. 車両区分別の運転者の年齢層別
7. 車両区分別の運転者の免許取得年数別

VI. 2020年1～6月死亡事故データ(車両区分)

1. 車両区分別

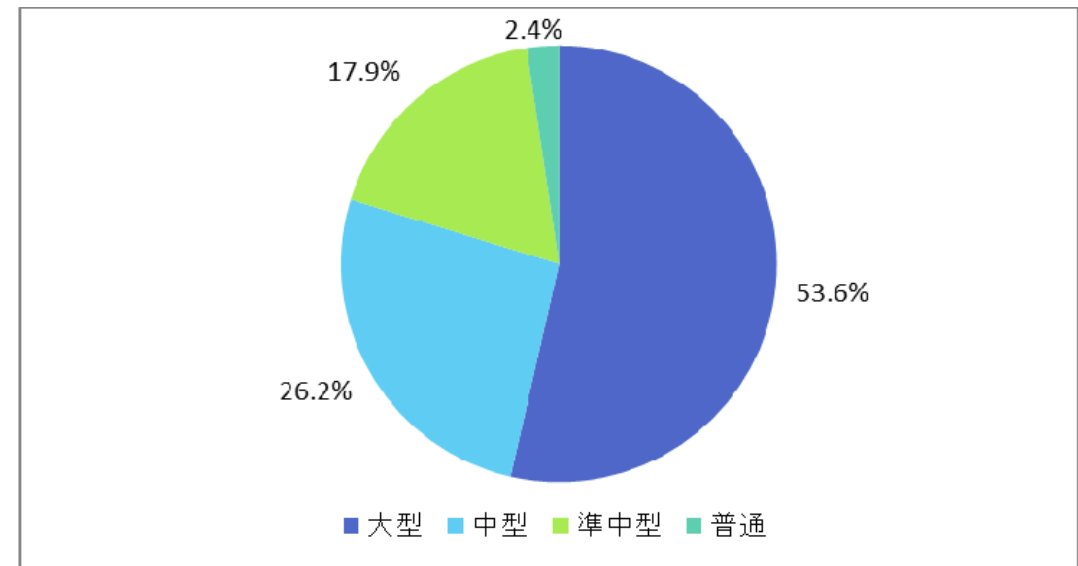
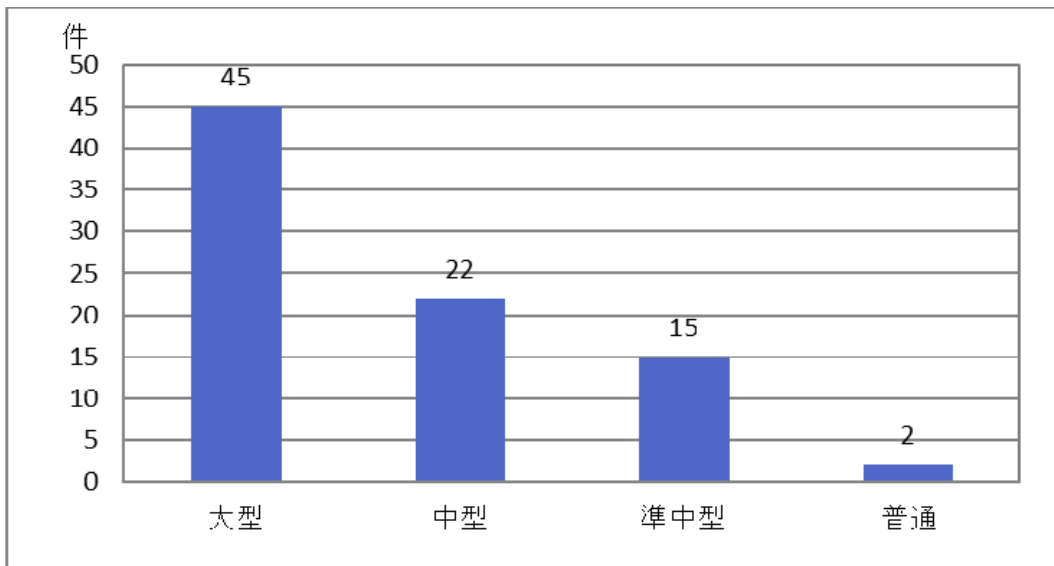
- ・車両区分別にみると、「大型」が最も多く58件（56.3％）となっている。
- ・次いで「中型」25件（24.3％）、「準中型」18件（17.5％）、「普通」2件（1.9％）となっている。



VI. 2020年1～6月死亡事故データ(車両区分)

(1) 一般道路での車両区分

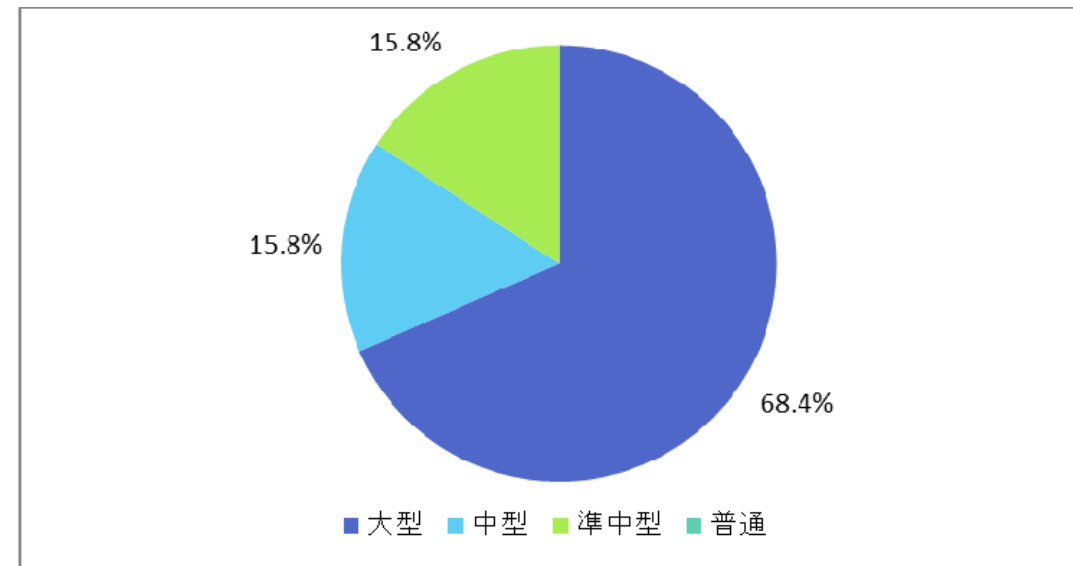
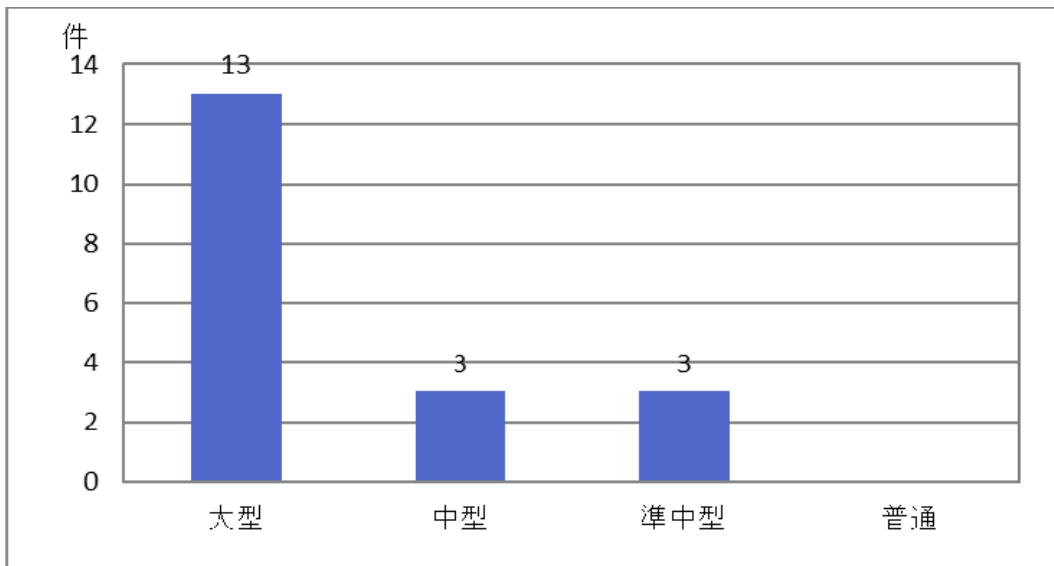
- ・一般道路での車両区分をみると、「大型」が最も多く45件（53.6%）となっている。
- ・次いで「中型」22件（26.2%）、「準中型」15件（17.9%）、「普通」2件（2.4%）と続いている。



VI. 2020年1～6月死亡事故データ(車両区分)

(2) 高速道路等での車両区分

- ・ 高速道路等での車両区分をみると、「大型」が最も多く13件（68.4%）となっている。
- ・ 次いで「中型」、「準中型」がそれぞれ3件（15.8%）と続いている。



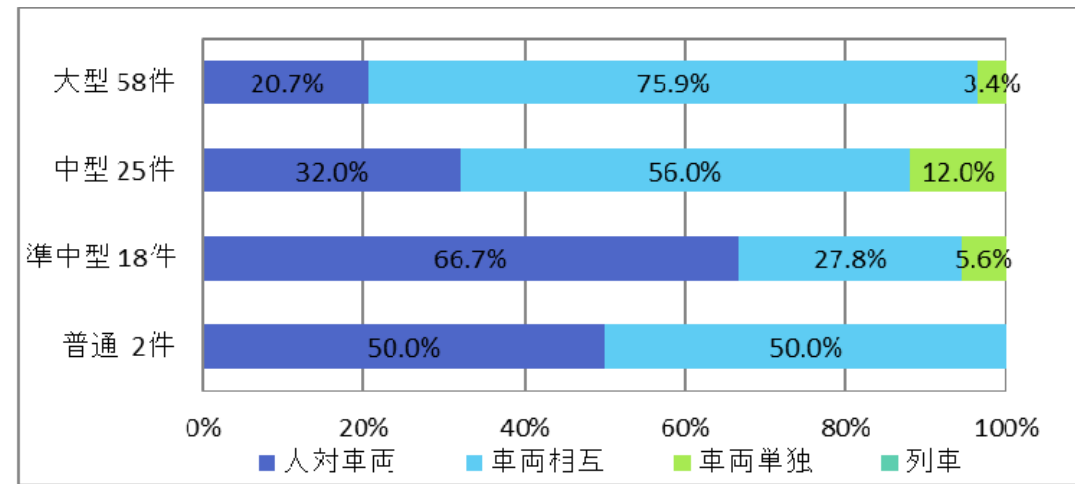
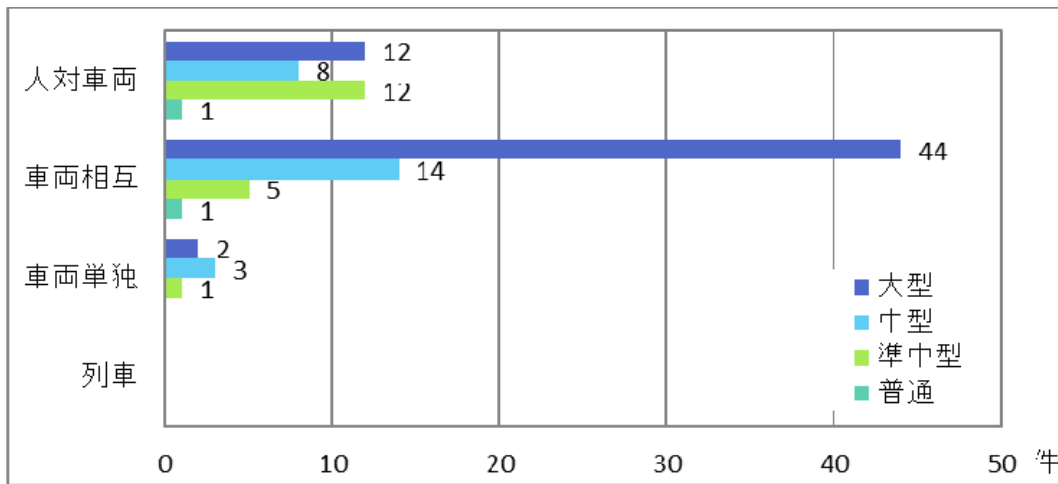
VI. 2020年1～6月死亡事故データ(車両区分)

2. 車両区分別の事故類型別

- ・車両区分別の事故類型別にみると、「大型」、「中型」は「車両相互」が最も多く、それぞれ44件（75.9%）、14件（56.0%）となっている。
- ・「準中型」は「人対車両」が最も多く12件（66.7%）となっている。
- ・「普通」は「人対車両」、「車両相互」がそれぞれ1件（50.0%）となっている。

※「車両相互」での第二当事者となる「車両」には、道路交通法上の「軽車両」である自転車等を含む。

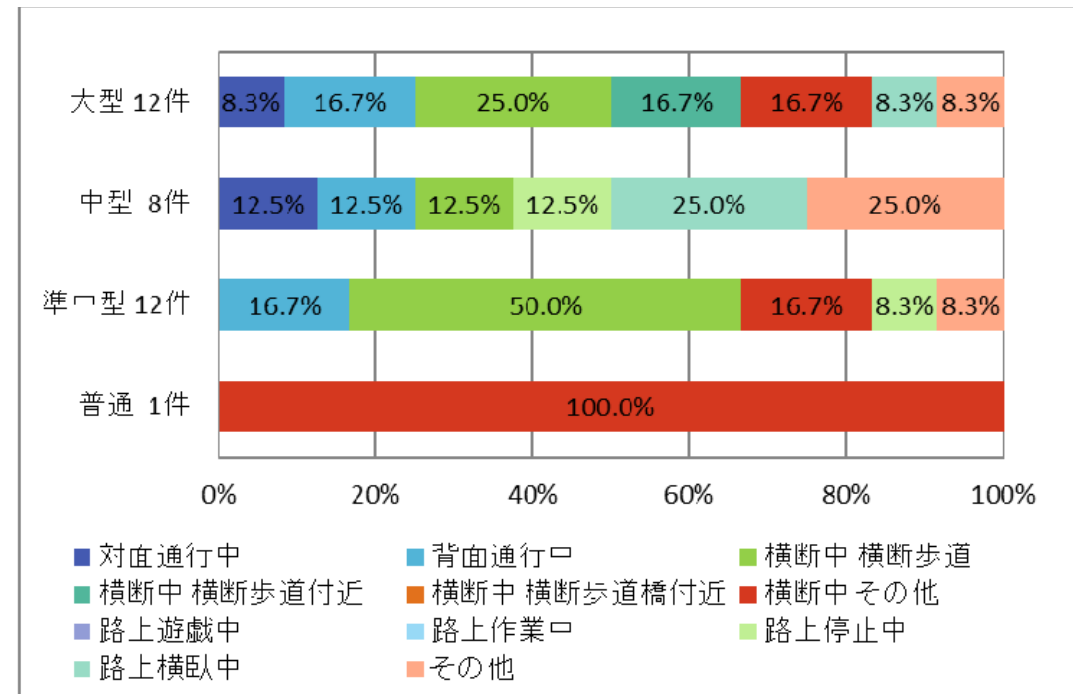
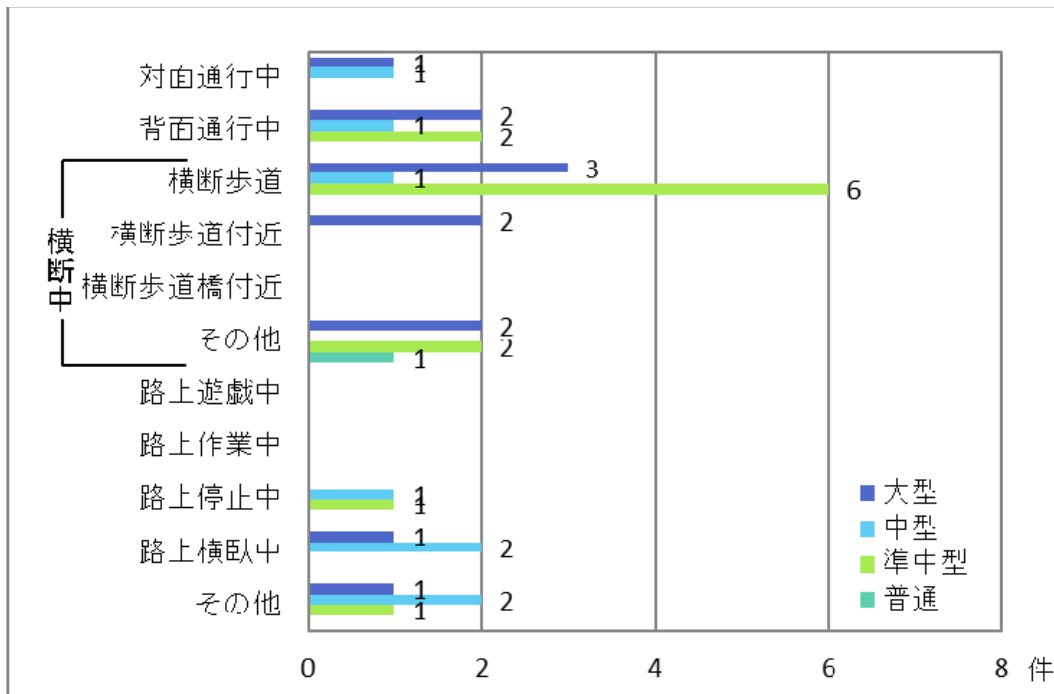
※対自転車の死亡事故件数についてはP86～P99に別掲。このうち車両区分別の事故類型別の詳細は、P89～P93に掲載。



VI. 2020年1～6月死亡事故データ(車両区分)

(1) 車両区分別の事故類型(人対車両)別

- ・車両区分別の事故類型(人対車両)別にみると、「大型」、「準中型」は「横断中 横断歩道」が最も多く、それぞれ3件(25.0%)、6件(50.0%)となっている。
- ・「中型」は「路上横臥中」、「その他」が最も多く、それぞれ2件(25.0%)となっている。
- ・「普通」は「横断中 その他」1件(100.0%)となっている。

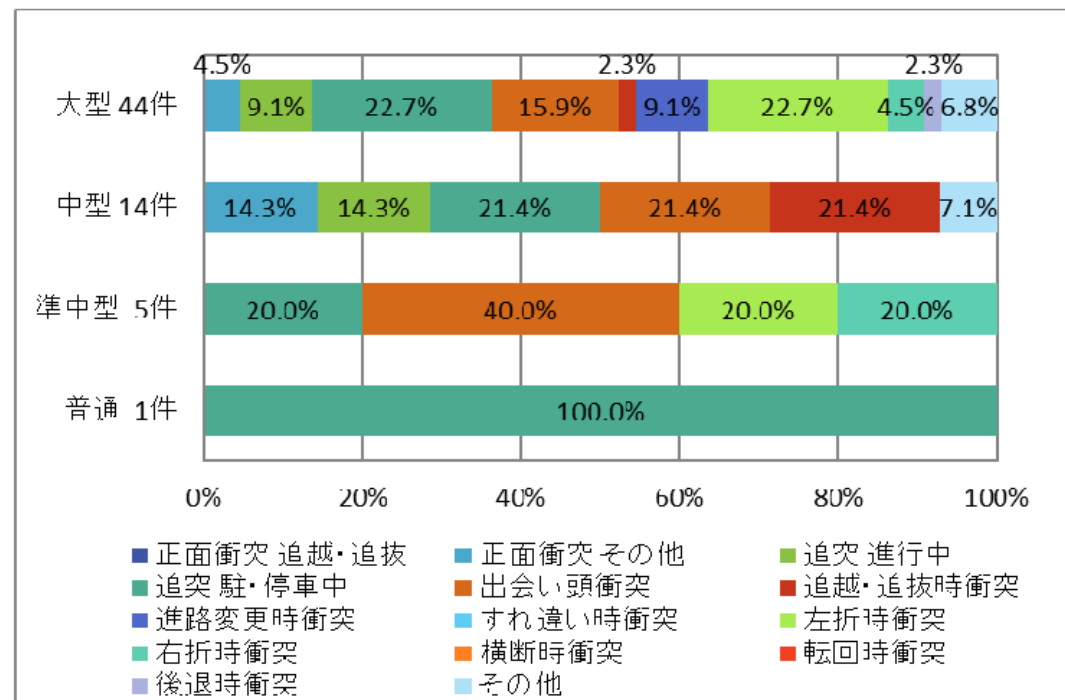
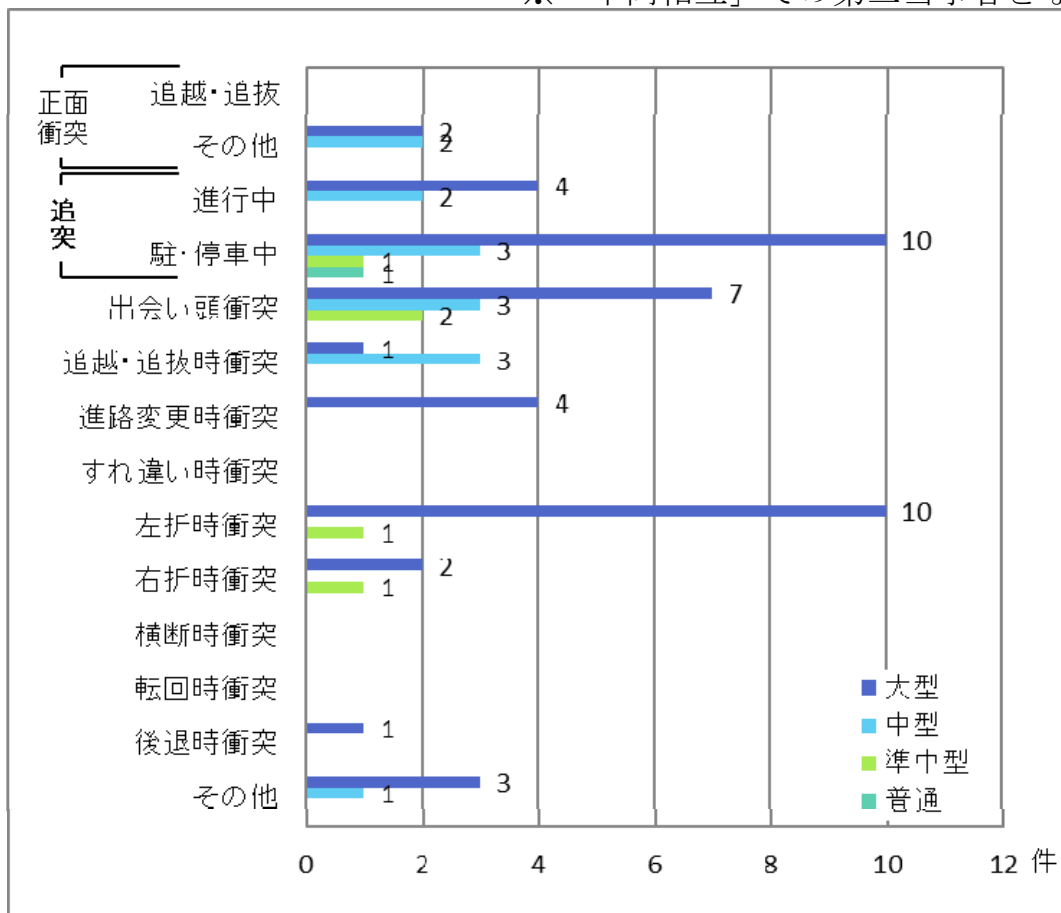


VI. 2020年1～6月死亡事故データ(車両区分)

(2) 車両区分別の事故類型(車両相互)別

- ・車両区分別の事故類型(車両相互)別にみると、「大型」は「追突 駐・停車中」、「左折時衝突」が最も多く、それぞれ10件(22.7%)、次いで「出会い頭衝突」7件(15.9%)と続いている。
- ・「中型」は「追突 駐・停車中」、「出会い頭衝突」、「追越・追抜時衝突」が最も多く、それぞれ3件(21.4%)と続いている。
- ・「準中型」は「出会い頭衝突」が最も多く2件(40.0%)となっている。
- ・「普通」は「追突 駐・停車中」1件(100.0%)となっている。

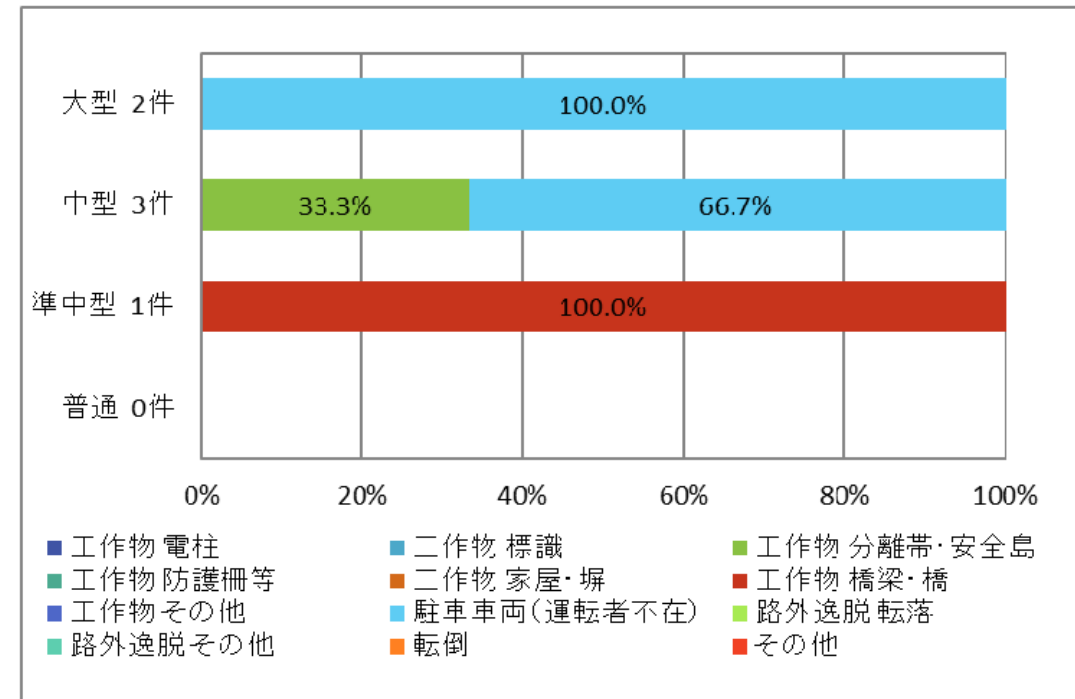
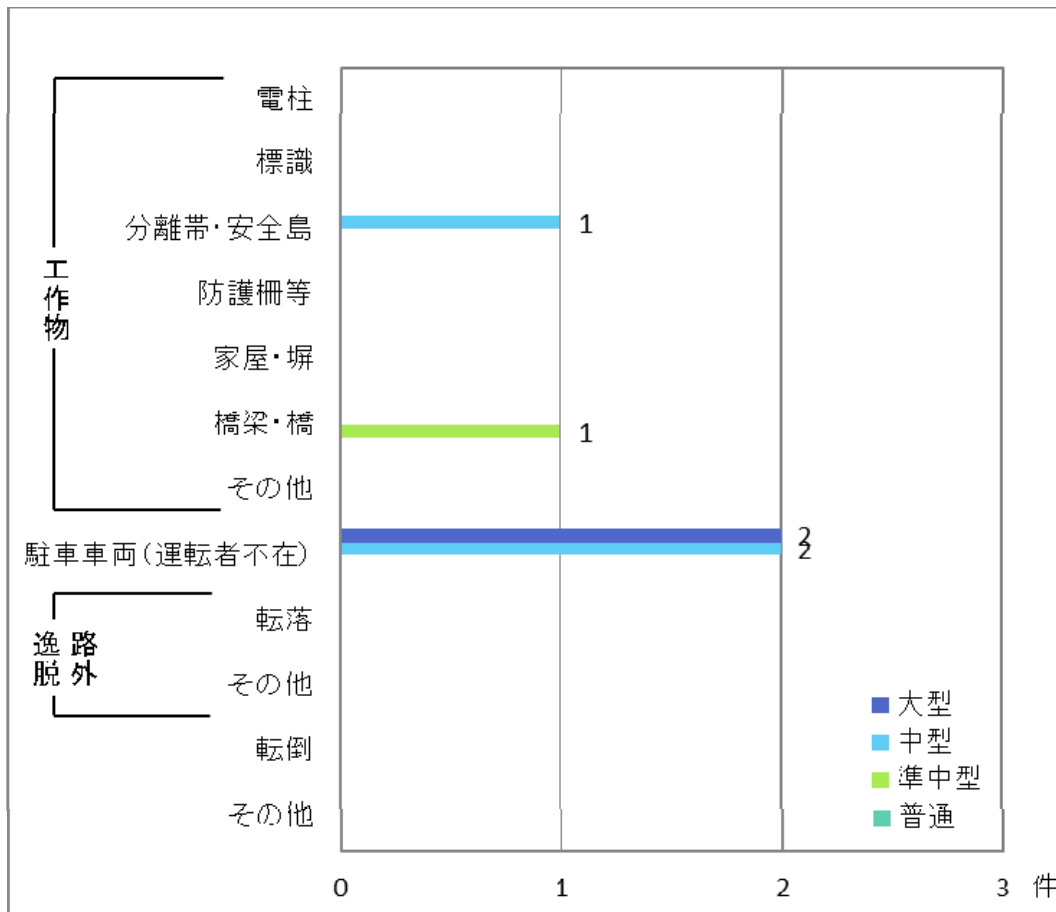
※「車両相互」での第二当事者となる「車両」には、道路交通法上の「軽車両」である自転車等を含む。



VI. 2020年1～6月死亡事故データ(車両区分)

(3) 車両区分別の事故類型(車両単独)別

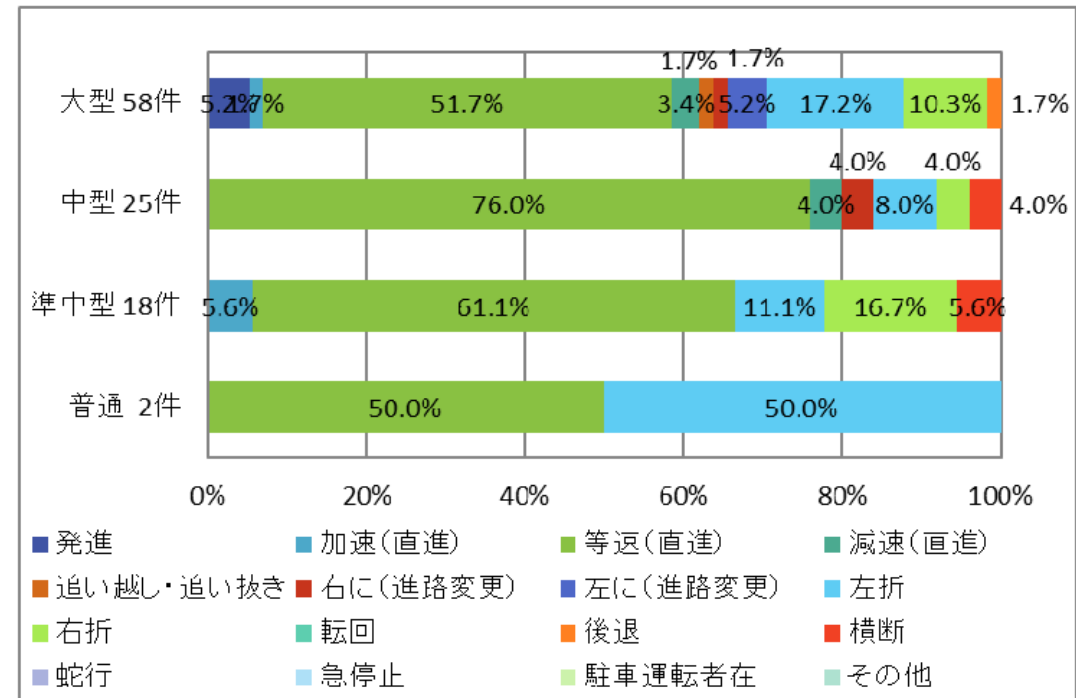
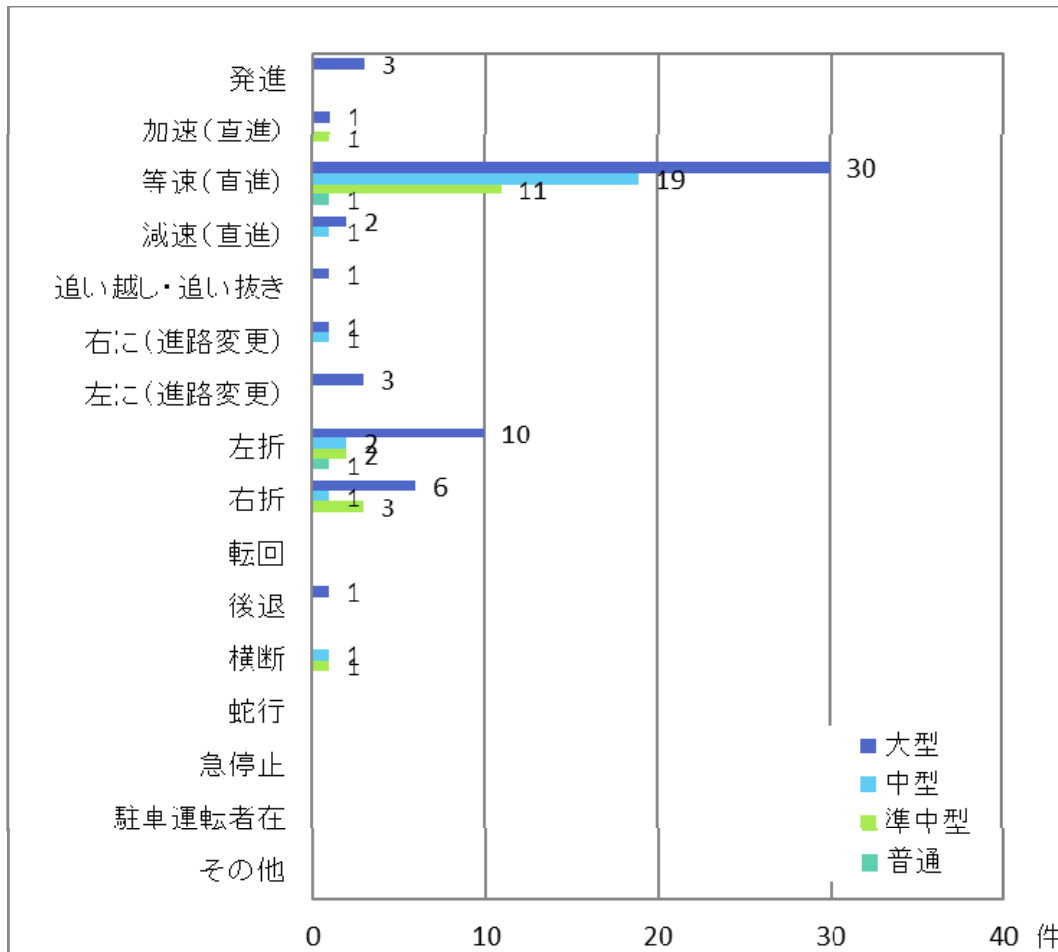
- ・ 車両区分別の事故類型(車両単独)別みると、「大型」は「駐車車両(運転者不在)」2件(100.0%)となっている。
- ・ 「中型」は「駐車車両(運転者不在)」2件(66.7%)、「工作物 分離帯・安全島」1件(33.3%)となっている。
- ・ 「準中型」は「工作物 橋梁・橋」1件(100.0%)となっている。



VI. 2020年1～6月死亡事故データ(車両区分)

3. 車両区分別の行動類型別

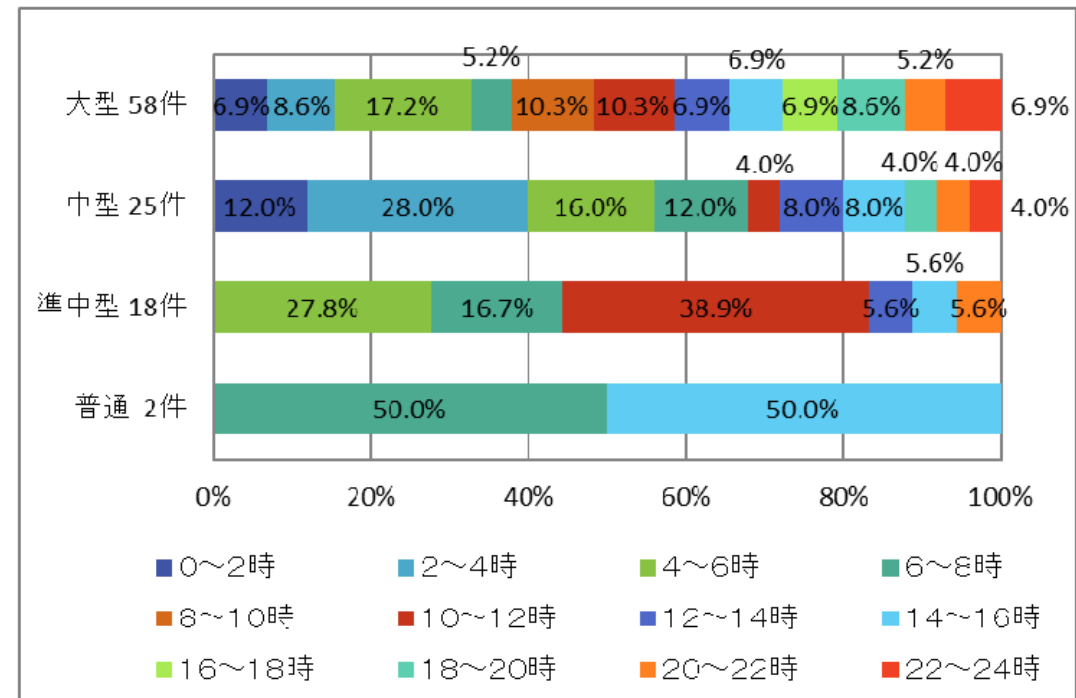
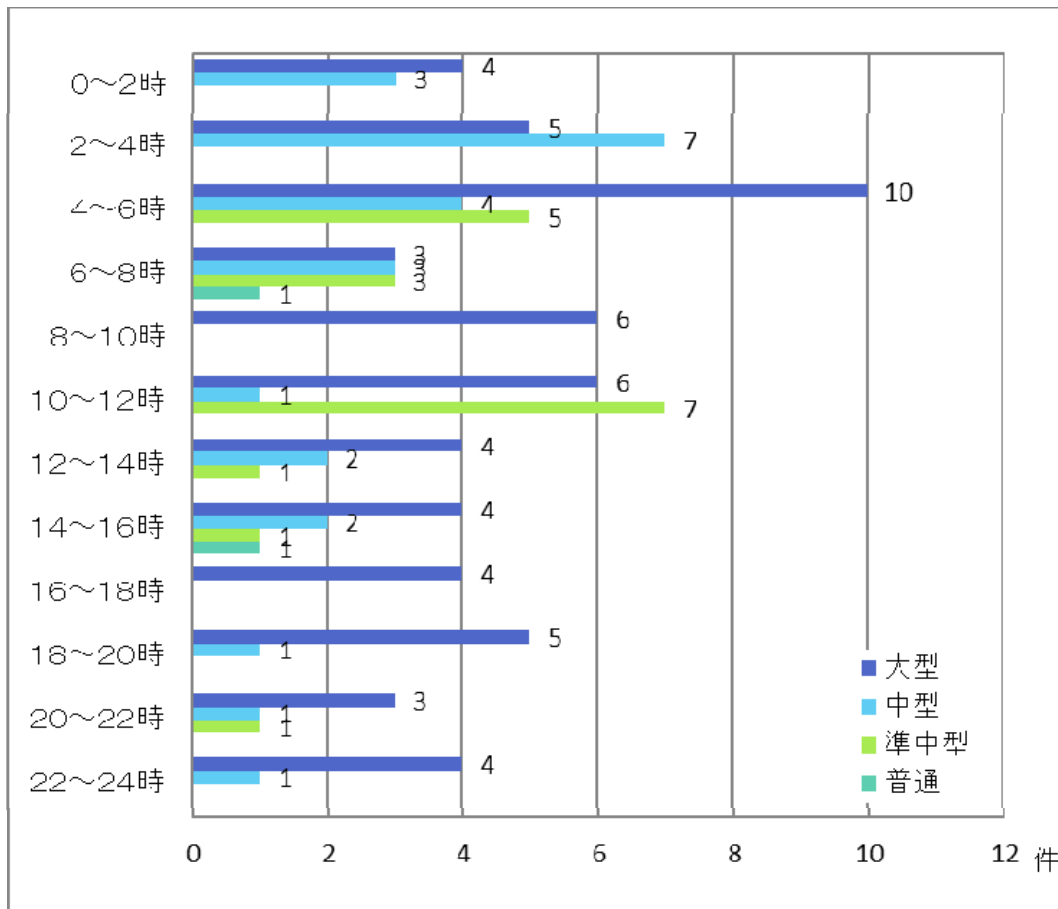
- ・車両区分別の行動類型別にみると、「大型」、「中型」、「準中型」は「等速（直進）」が最も多くそれぞれ30件（51.7%）、19件（76.0%）、11件（61.1%）となっている。
- ・「普通」は「等速（直進）」、「左折」がそれぞれ1件（50.0%）となっている。



VI. 2020年1～6月死亡事故データ(車両区分)

4. 車両区分別の時間帯別

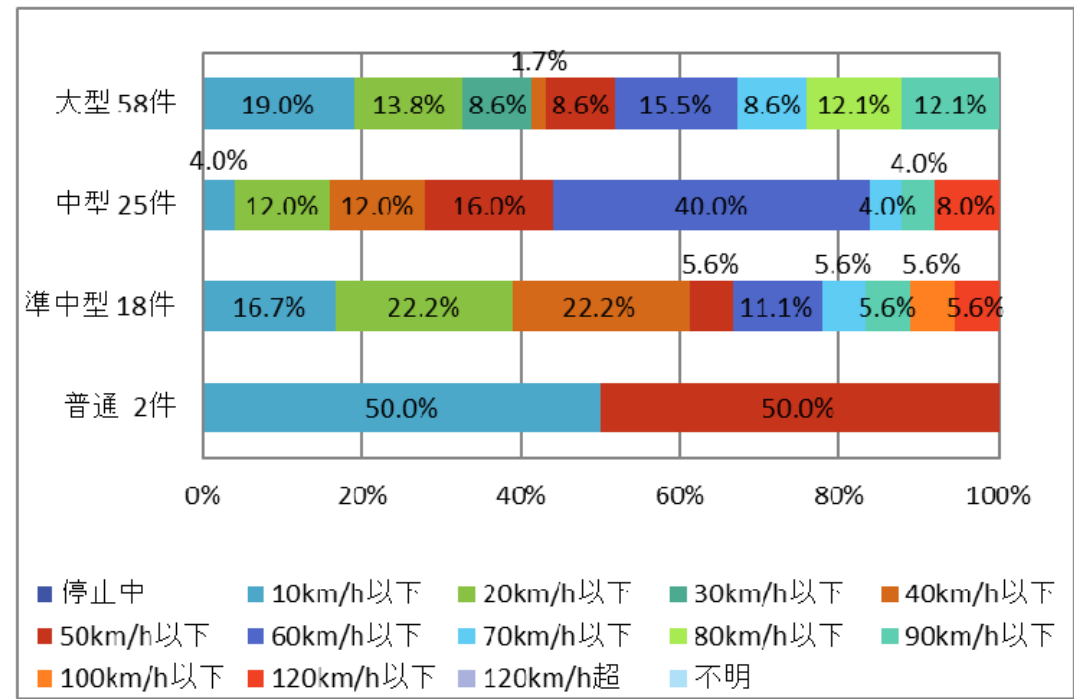
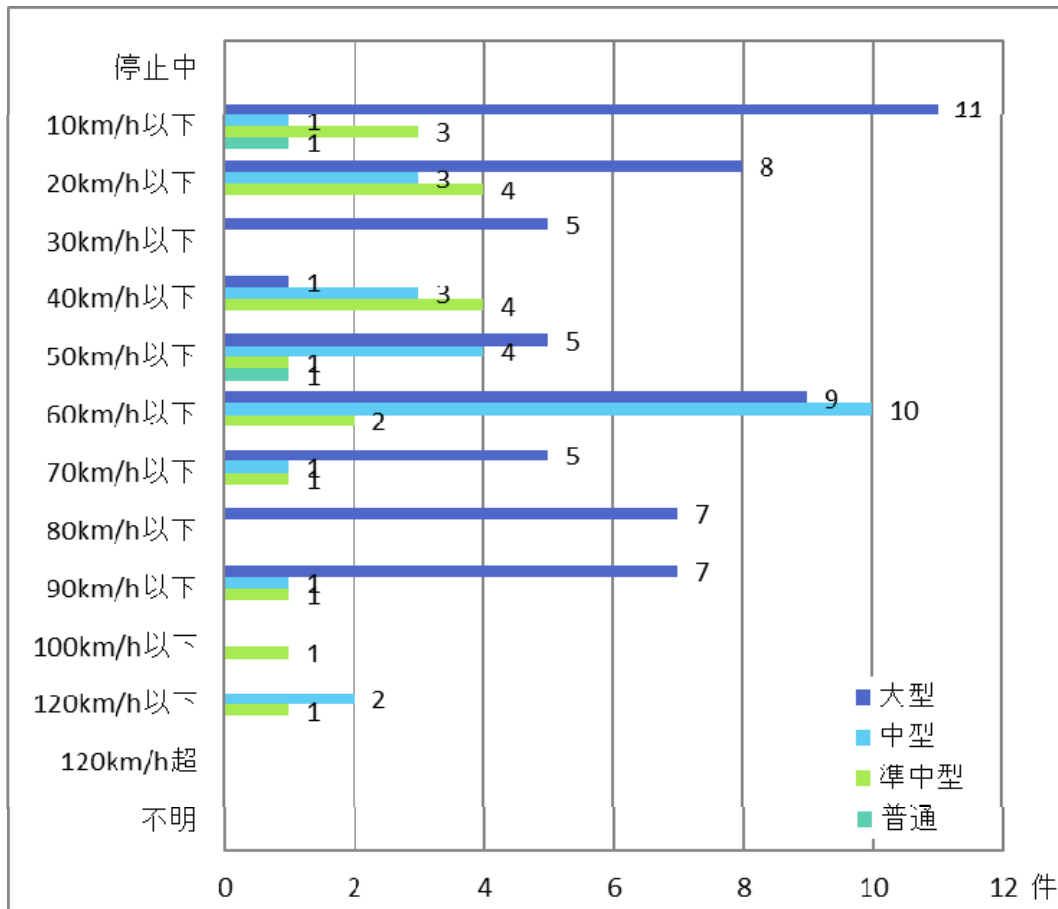
- ・車両区分別の時間帯別にみると、「大型」は「4～6時」が最も多く10件（17.2%）となっている。次いで「8～10時」、「10～12時」がそれぞれ6件（10.3%）と続いている。いわゆる深夜早朝（22～6時）の時間帯は4割近くを占めている。
- ・「中型」は「2～4時」が最も多く7件（28.0%）となっている。
- ・「準中型」は「10～12時」が最も多く7件（38.9%）となっている。
- ・「普通」は「6～8時」、「14～16時」がそれぞれ1件（50.0%）となっている。



VI. 2020年1～6月死亡事故データ(車両区分)

5. 車両区分別の運転者の危険認知速度別

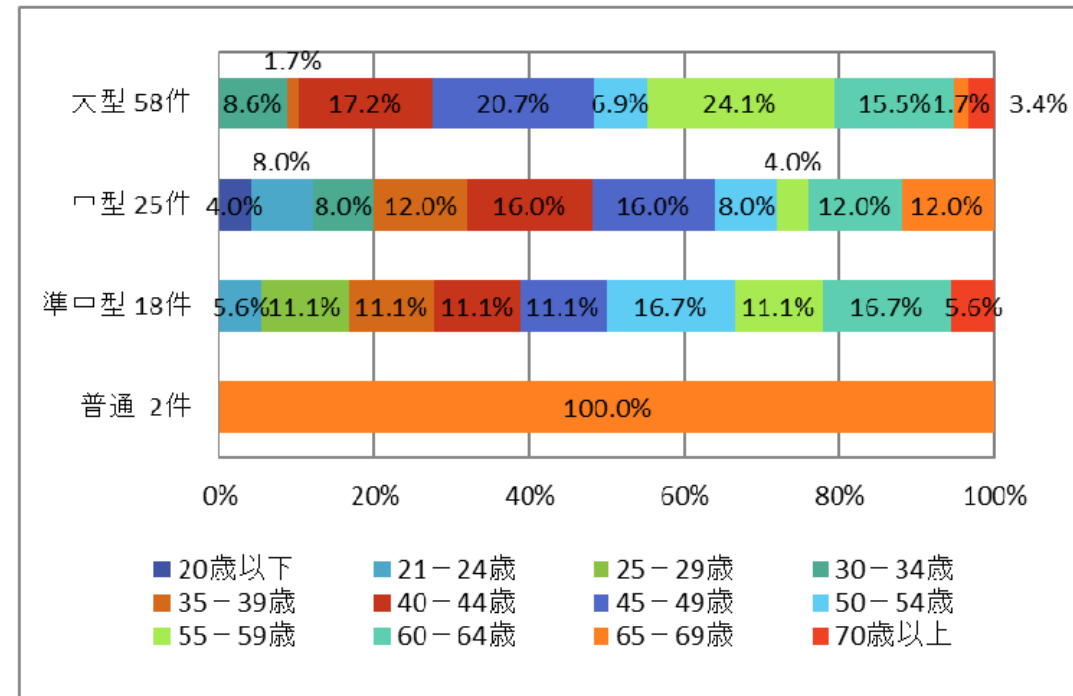
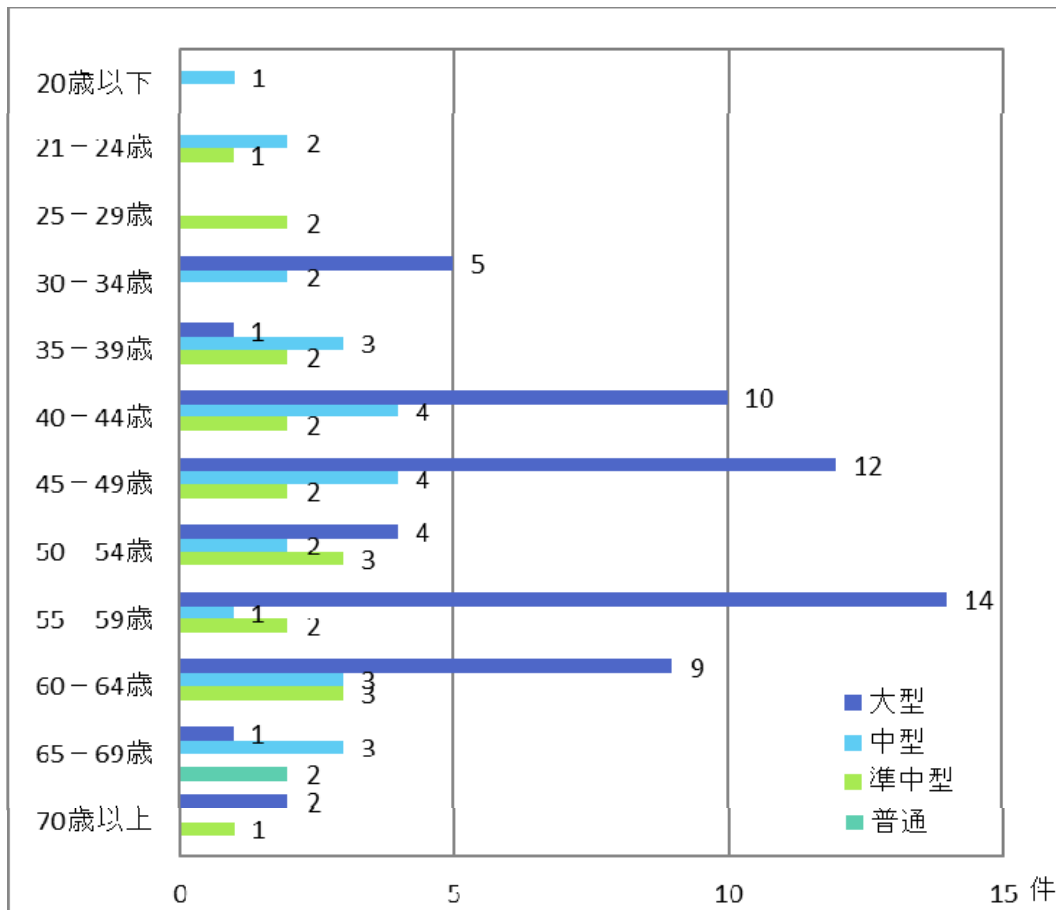
- ・車両区分別の運転者の危険認知速度別にみると、「大型」は「10km/h以下」が最も多く11件（19.0%）となっている。次いで「(50km/h超)60km/h以下」9件（15.5%）と続いている。
- ・「中型」は「(50km/h超)60km/h以下」が最も多く10件（40.0%）となっている。
- ・「準中型」は「(10km/h超)20km/h以下」、「(30km/h超)40km/h以下」が最も多く、それぞれ4件（22.2%）となっている。
- ・「普通」は「10km/h以下」、「(40km/h超)50km/h以下」がそれぞれ1件（50.0%）となっている。



VI. 2020年1～6月死亡事故データ(車両区分)

6. 車両区分別の運転者の年齢層別

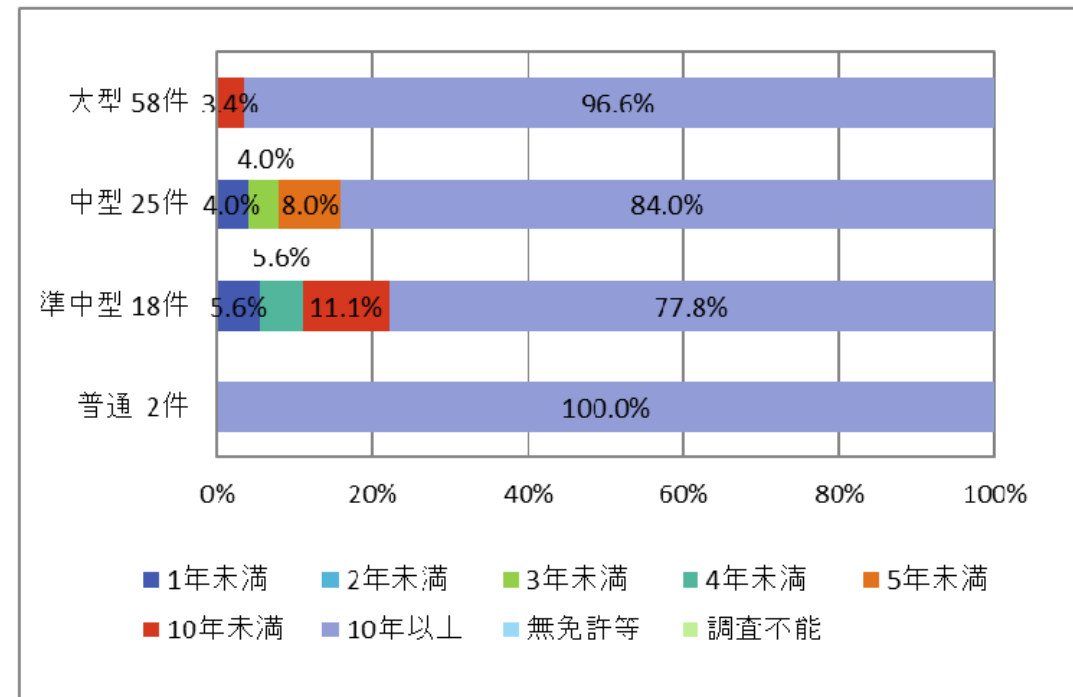
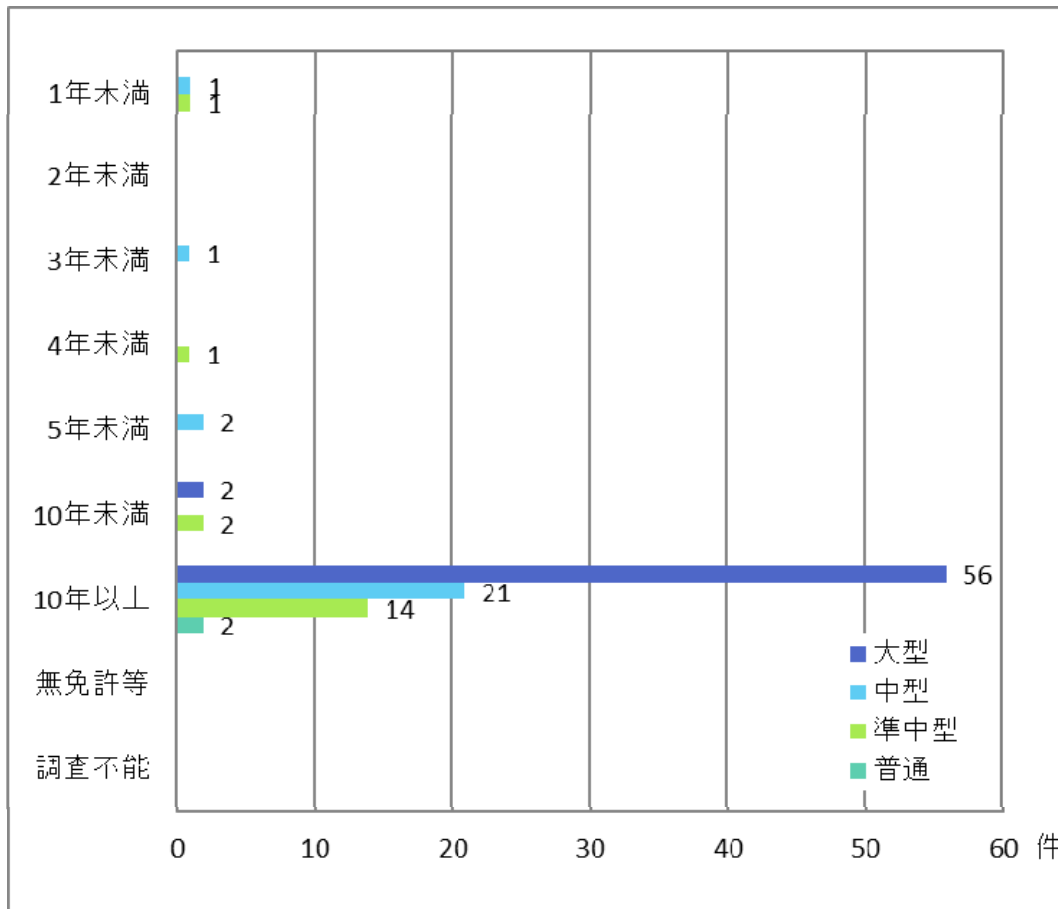
- ・車両区分別の年齢層別にみると、「大型」は「55-59歳」が最も多く14件（24.1%）となっている。次いで「45-49歳」12件（20.7%）、「40-44歳」10件（17.2%）、「60-64歳」9件（15.5%）と続いている。
- ・「中型」は「40-44歳」、「45-49歳」が最も多く、それぞれ4件（16.0%）となっている。
- ・「準中型」は「50-54歳」、「60-64歳」が最も多く、それぞれ3件（16.7%）となっている。
- ・「普通」は「65-69歳」2件（100.0%）となっている。



VI. 2020年1～6月死亡事故データ(車両区分)

7. 車両区分別の運転者の免許取得年数別

- ・車両区分別の運転免許取得年数別にみると、いずれの車両も「10年以上」が最も多くそれぞれ56件（96.6%）、21件（84.0%）、14件（77.8%）、2件（100.0%）となっている。



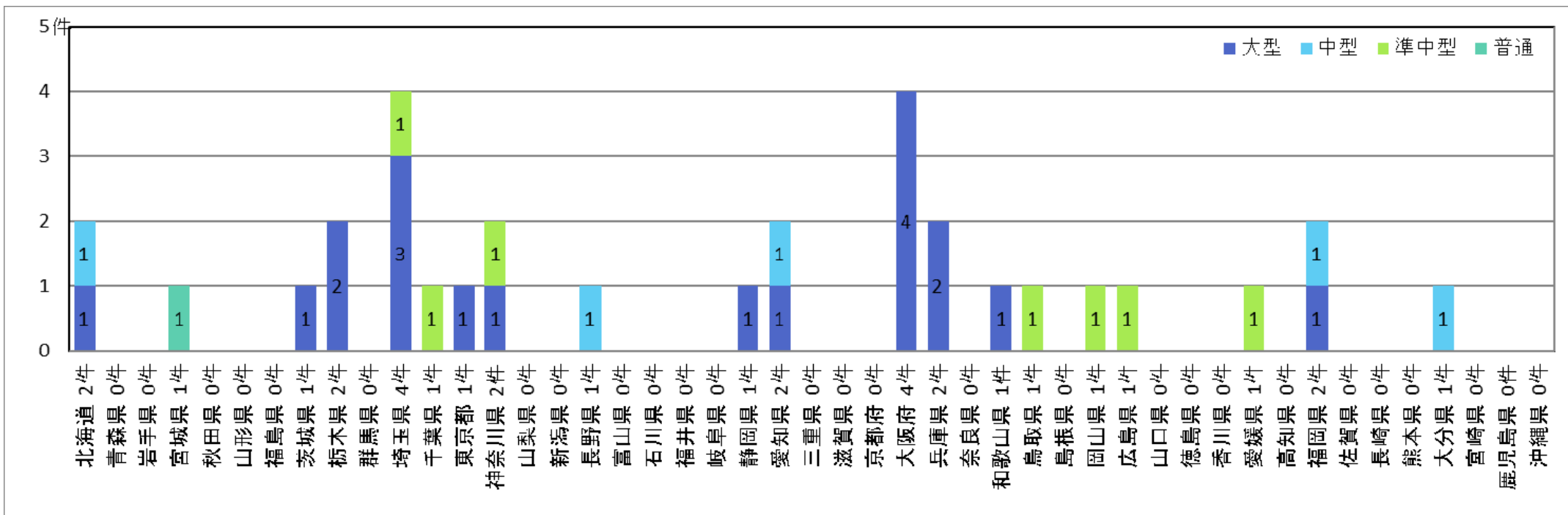
Ⅶ. 2020年1～6月死亡事故データ(交差点(追突を除く))

1. 発生地別
2. 対歩行者・自転車別
3. 対歩行者・自転車別の第二当事者の年齢別
4. 行動類型別の第二当事者別
5. 右・左折別の第二当事者の年齢別・発生時間別
6. 右・左折時の対歩行者・自転車別の年齢別・発生時間別
7. 大型車・左折死亡事故の第二当事者の年齢別・発生時間別

VII. 2020年1～6月死亡事故データ(交差点(追突を除く))

1. 発生地別

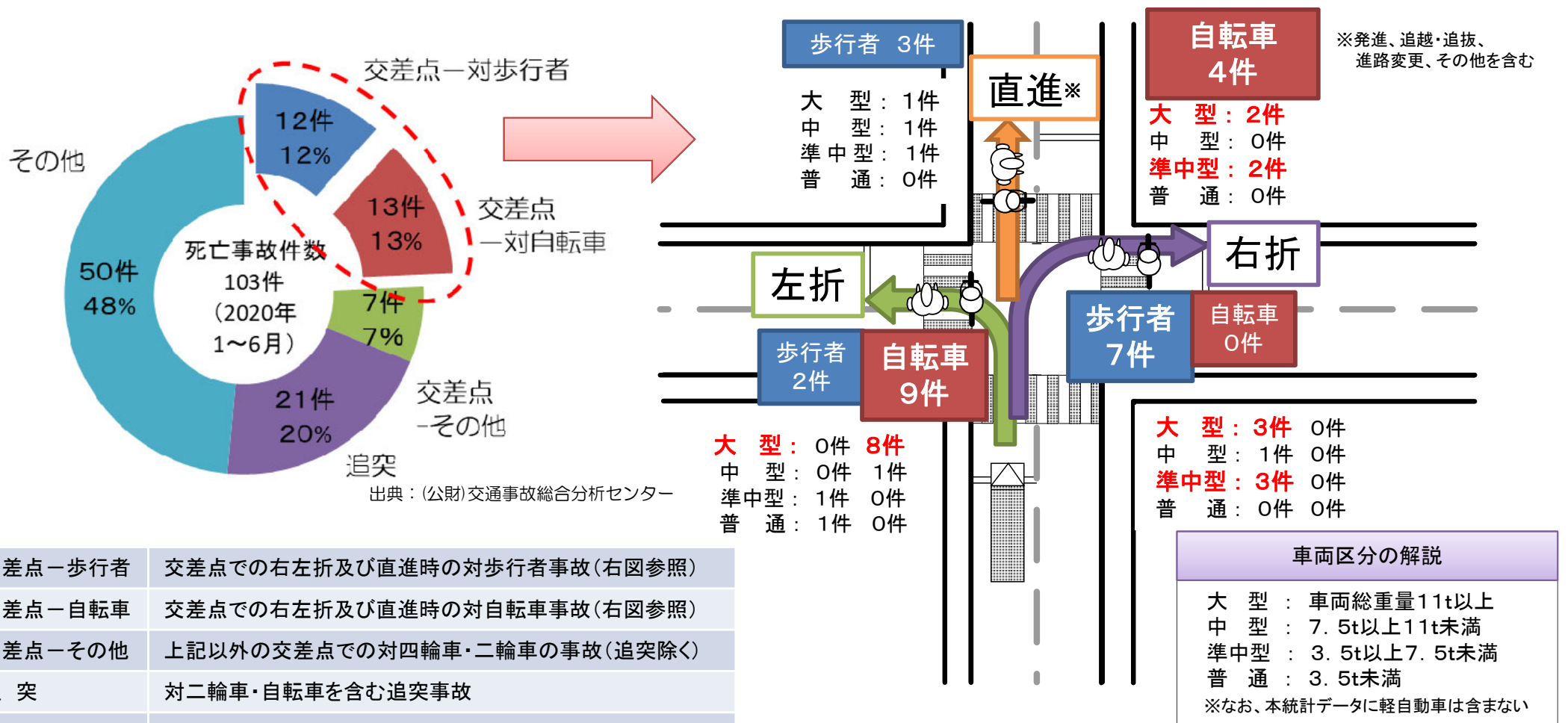
- ・発生地別の交差点事故件数をみると、「埼玉県」及び「大阪府」が最も多く4件となっている。
- ・次いで「北海道」、「栃木県」、「神奈川県」、「愛知県」、「兵庫県」、「福岡県」がそれぞれ2件と続いている。



VII. 2020年1～6月死亡事故データ(交差点(追突を除く))

2. 対歩行者・自転車別

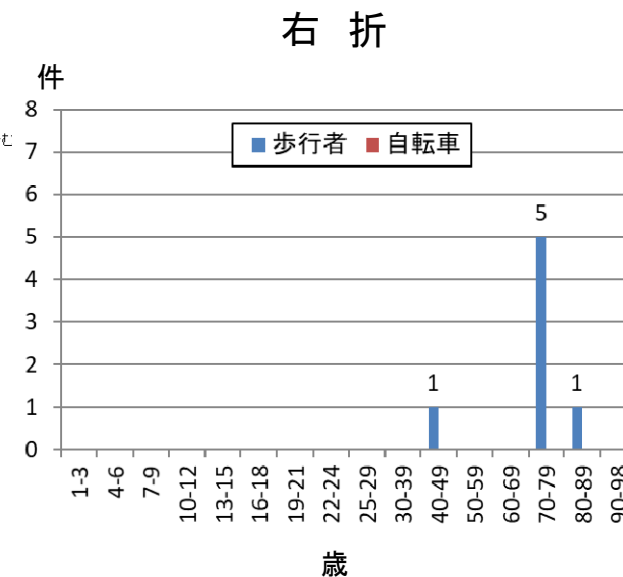
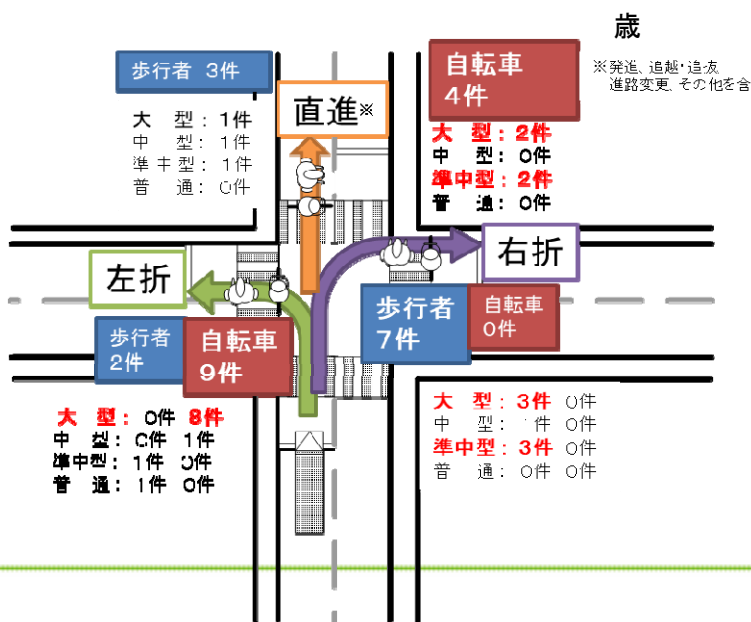
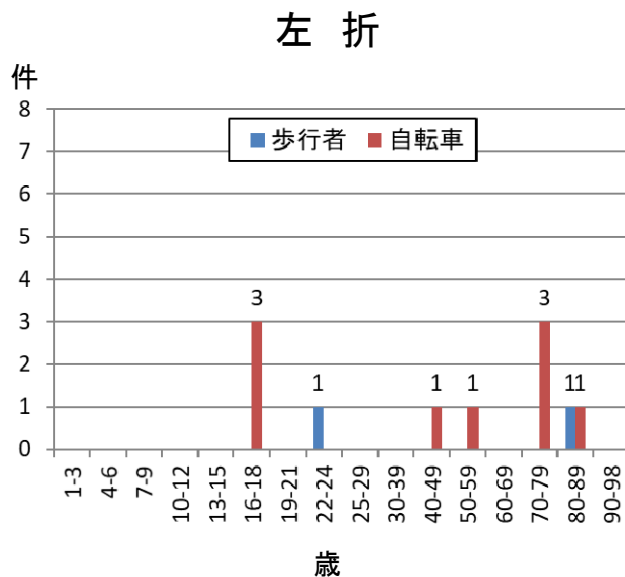
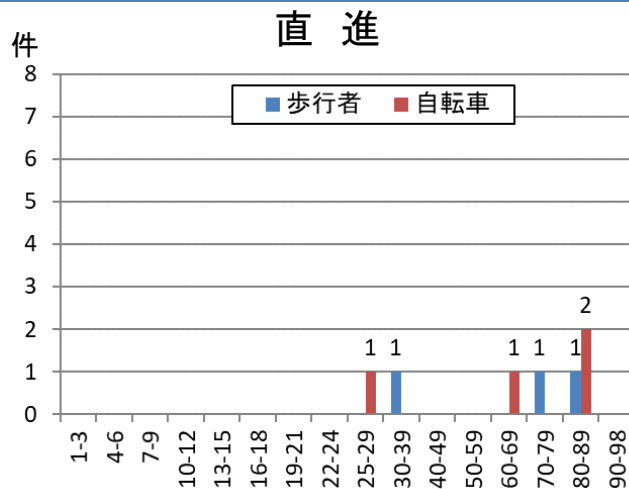
- ・事業用トラックが第1当事者となる交差点における対歩行者、対自転車の死亡事故(25件)は、追突事故(21件)の**1.2倍**。
- ・直進死亡事故は、**6割近くが対自転車(4件)**であり、**対自転車のそれぞれ5割が大型車と準中型車**。
- ・左折死亡事故は、**8割以上が対自転車(9件)**であり、**対自転車の9割近くが大型車**。
- ・右折死亡事故は、**全て対歩行者(7件)**であり、**対歩行者のそれぞれ4割以上が大型車と準中型車**。



VII. 2020年1～6月死亡事故データ(交差点(追突を除く))

3. 対歩行者・自転車別の第二当事者の年齢別

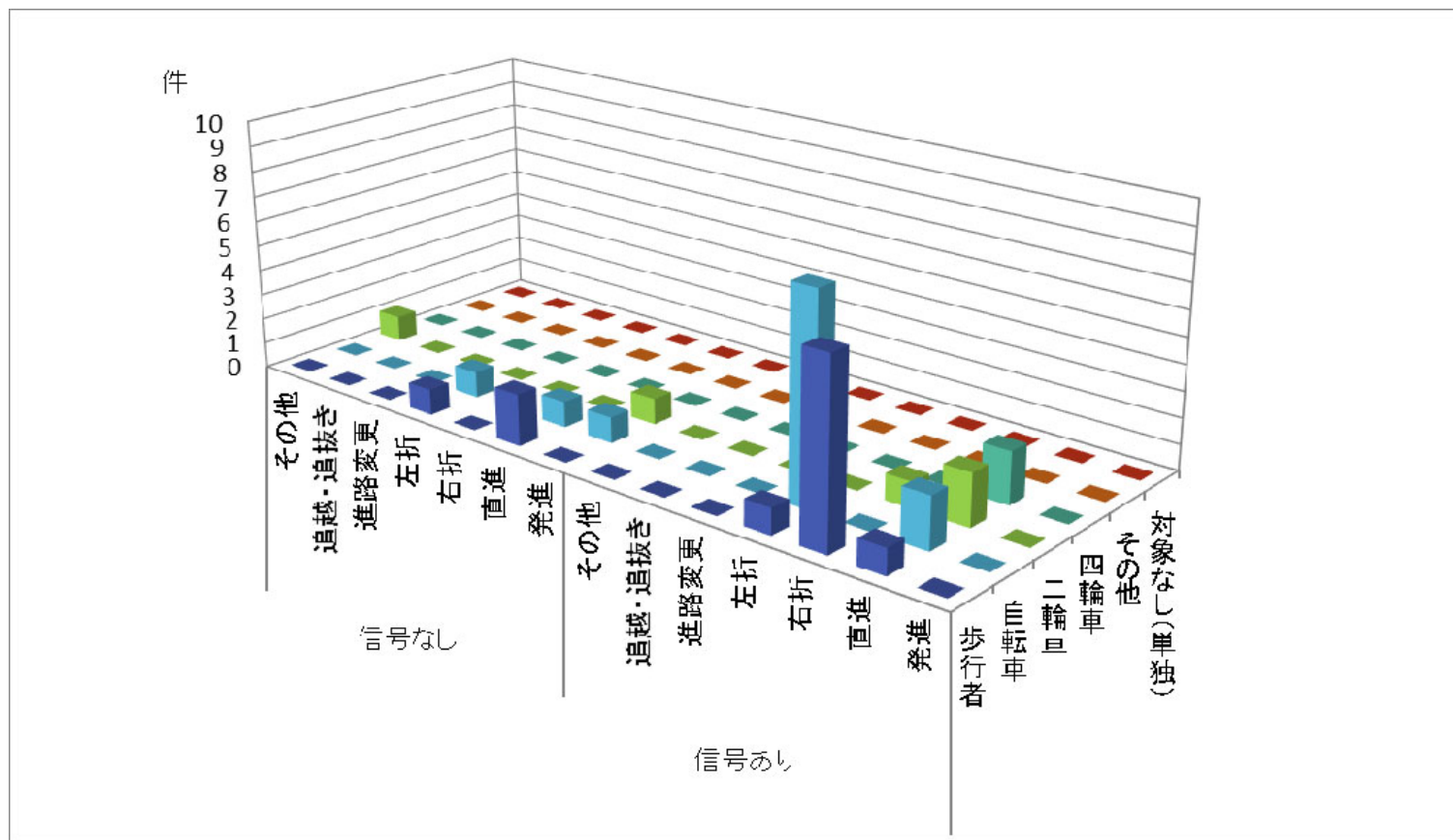
- ・直進時の死亡事故: 対歩行者は7割近くが70歳以上、対自転車は5割が70歳以上。
- ・左折時の死亡事故: 対自転車は10歳代から80歳代まで幅広い年齢層で、4割以上が70歳以上。
- ・右折時の死亡事故: 対歩行者は9割近くが70歳以上。



VII. 2020年1～6月死亡事故データ(交差点(追突を除く))

4. 行動類型別の第二当事者別

- ・信号機のある交差点での事故が多くなっている。
- ・信号機のある交差点では、「左折」は「自転車」、「右折」は「歩行者」の事故が多い。
- ・信号機のない交差点では、「直進」は「歩行者」の事故が多い。

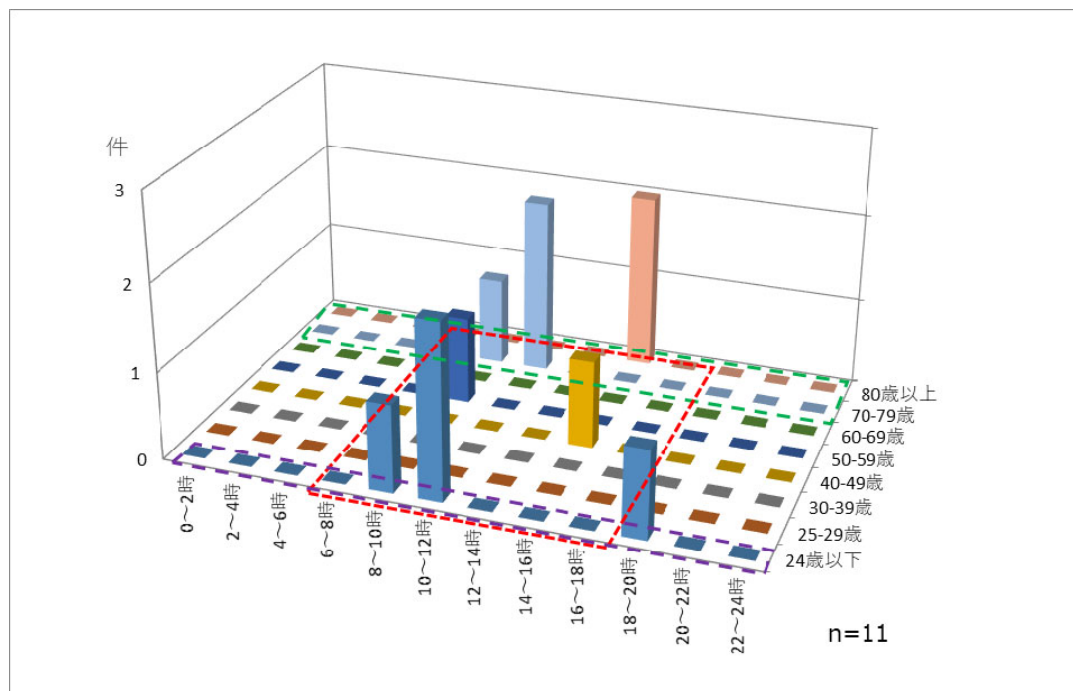


VII. 2020年1～6月死亡事故データ(交差点(追突を除く))

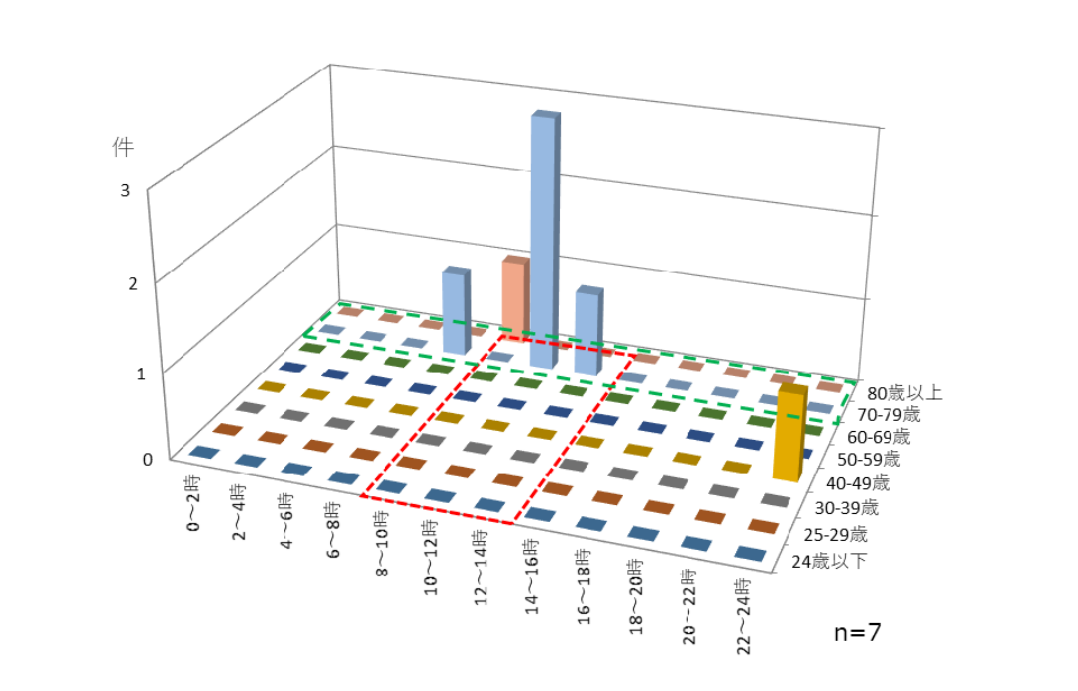
5. 右・左折別の第二当事者の年齢別・発生時間帯

- ・左折死亡事故は、「70歳以上」が5件（45.5%）、「24歳以下」が4件（36.4%）を占めている。若年層及び高齢層で全体の8割以上を占めている。また、発生時間帯は10件（90.9%）と9割以上が日中の時間帯（6時～18時）に発生しており、特に午前中の時間帯（8時～12時）の7件だけで全体の6割以上を占めている。
- ・一方、右折死亡事故は、「70歳以上」が6件（85.7%）と9割近くを占めている。発生時間帯は6件（85.7%）と9割近くが日中の時間帯（6時～18時）に発生しており、特に午前中の時間帯（6時～12時）の5件だけで全体の7割以上を占めている。

【左折】



【右折】

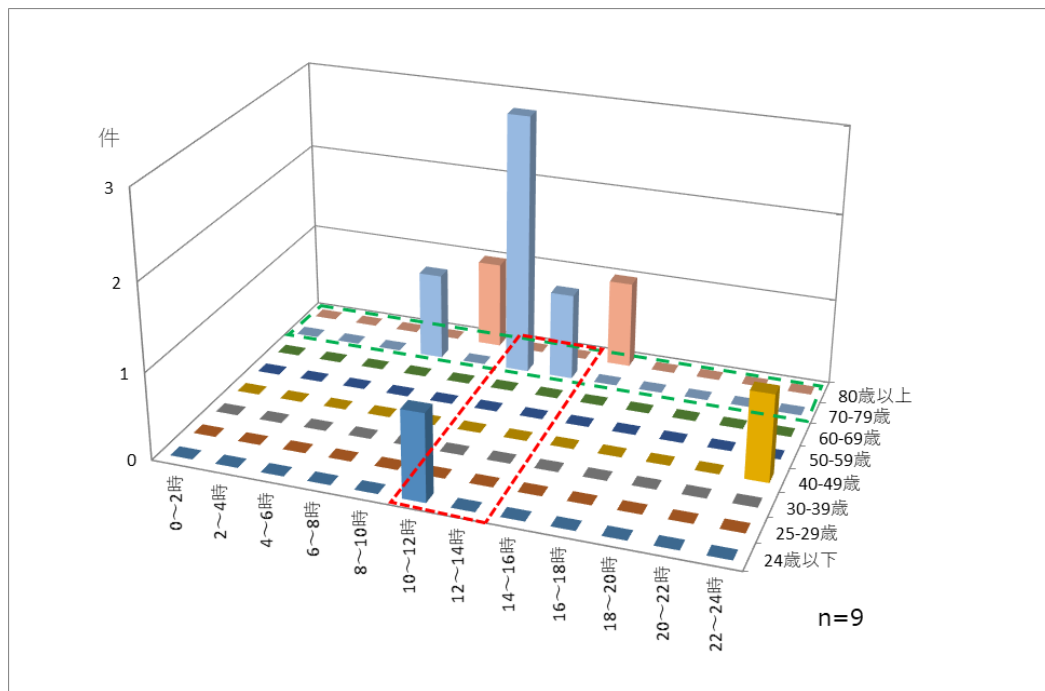


VII. 2020年1～6月死亡事故データ(交差点(追突を除く))

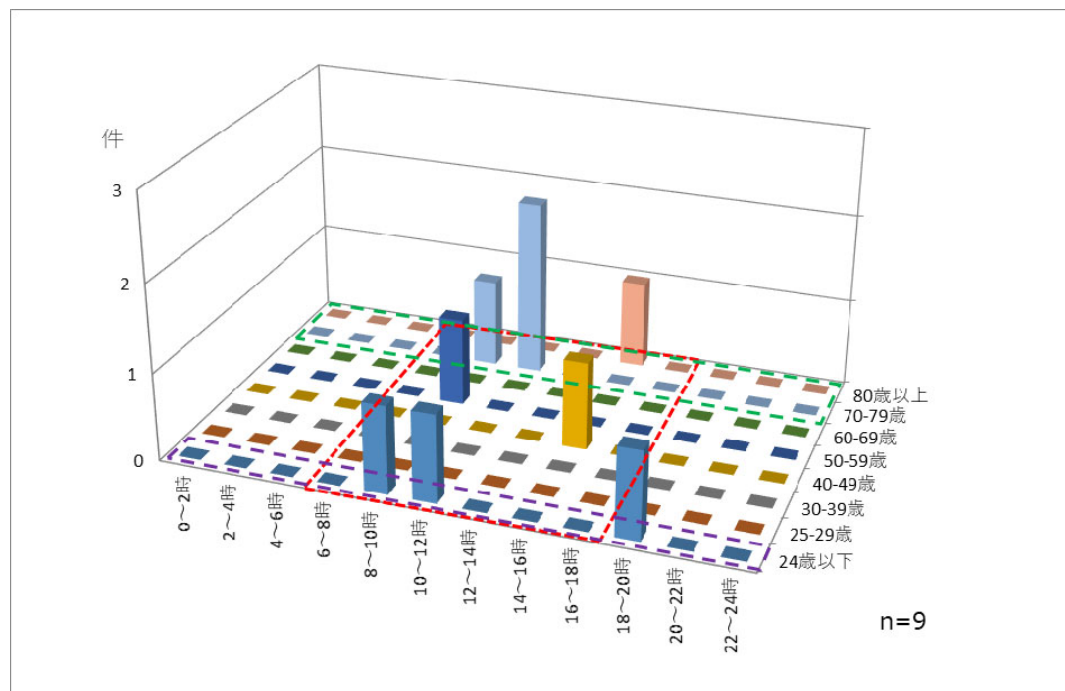
6. 右・左折時の対歩行者・自転車別の第二当事者の年齢別・発生時間別

- ・第二当事者が歩行者の場合、「70歳以上」が7件(77.8%)と8割近くを占めている。また、発生時間帯は8件(88.9%)と9割近くが日中の時間帯(6時～18時)に発生しており、特に午前中の遅い時間からお昼過ぎまでの時間帯(10時～14時)の5件だけで全体の6割近くを占めている。
- ・一方、第二当事者が自転車の場合、「70歳以上」が4件(44.4%)、「24歳以下」が3件(33.3%)を占めている。若年層及び高齢層で全体の8割近くを占めている。また、発生時間帯は8件(88.9%)と9割近くが日中の時間帯(6時～18時)に発生しており、特に午前中の時間帯(8時～12時)の6件だけで全体の7割近くを占めている。

【対歩行者】



【対自転車】

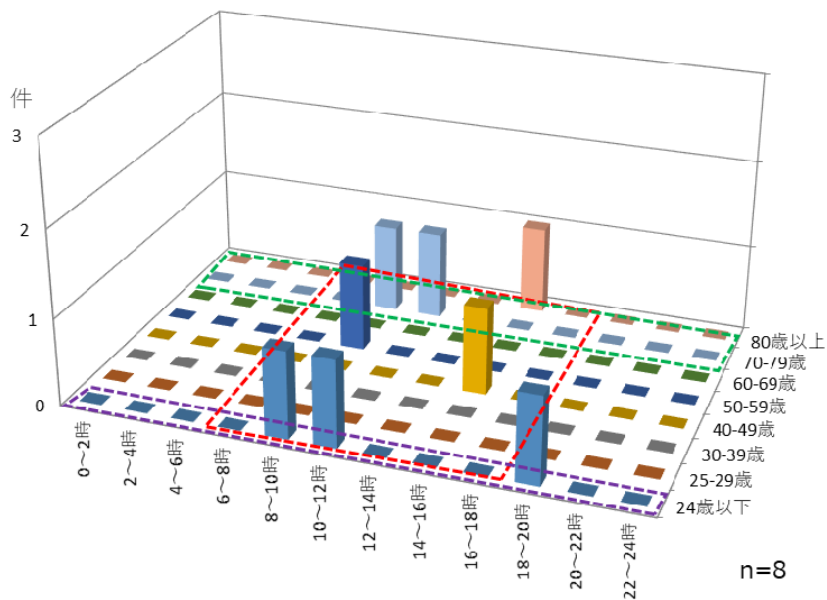


VII. 2020年1～6月死亡事故データ(交差点(追突を除く))

7. 大型車・左折死亡事故の第二当事者の年齢別・発生時間別

- ・交差点事故全体の25.0% (交差点32件中8件) を占める、第一当事者が大型車の左折死亡事故について、第二当事者の年齢「24歳以下」、「70歳以上」がそれぞれ3件 (37.5%) を占めている。若年層及び高齢層で全体の8割近くを占めている。
- ・また、発生時間帯は7件 (87.5%) と9割近くが日中の時間帯 (6時～18時) に発生しており、特に午前中の時間帯 (8時～12時) の5件だけで全体の6割以上を占めている。

発生時間帯は、午前中の時間帯 (8時～12時) が5件 (62.5%) と6割以上を占めている。



	24歳以下	25-29歳	30-39歳	40-49歳	50-59歳	60-69歳	70-79歳	80歳以上	計	%
0～2時	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.0%
2～4時	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.0%
4～6時	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.0%
6～8時	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.0%
8～10時	1	0	0	0	1	0	1	0	3	37.5%
10～12時	1	0	0	0	0	0	1	0	2	25.0%
12～14時	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.0%
14～16時	0	0	0	1	0	0	0	1	2	25.0%
16～18時	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.0%
18～20時	1	0	0	0	0	0	0	0	1	12.5%
20～22時	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.0%
22～24時	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.0%
計	3	0	0	1	1	0	2	1	8	100.0%
%	37.5%	0.0%	0.0%	12.5%	12.5%	0.0%	25.0%	12.5%	100.0%	

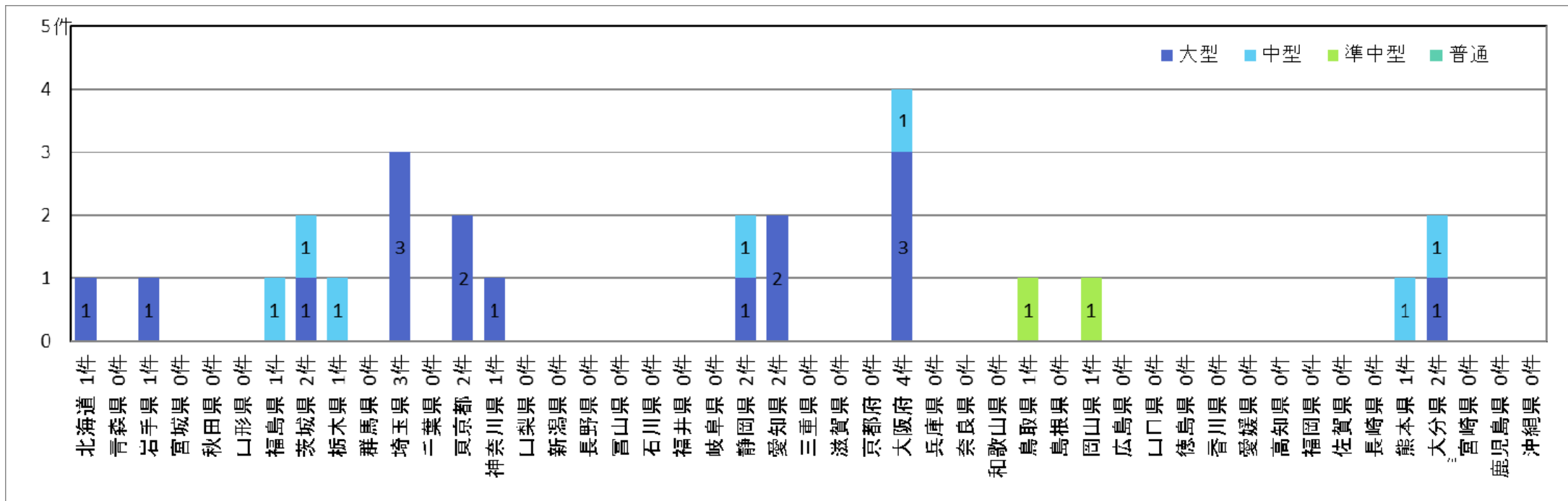
VIII. 2020年1～6月死亡事故データ(対自転車死亡事故(第1当事者))

1. 発生地別
2. 車両区分別
3. 事故類型別
4. 自転車運転者の年齢別
5. 事故類型別自転車運転者の年齢別

VIII. 2020年1～6月死亡事故データ(対自転車死亡事故(第1当事者))

1. 発生地別

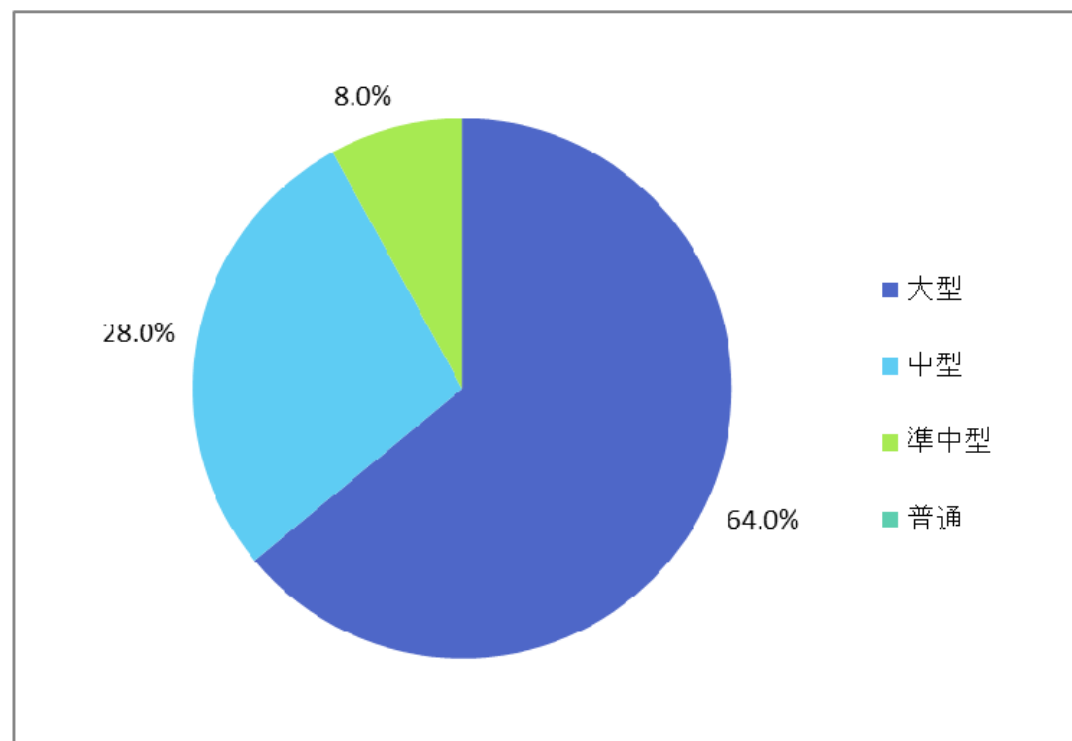
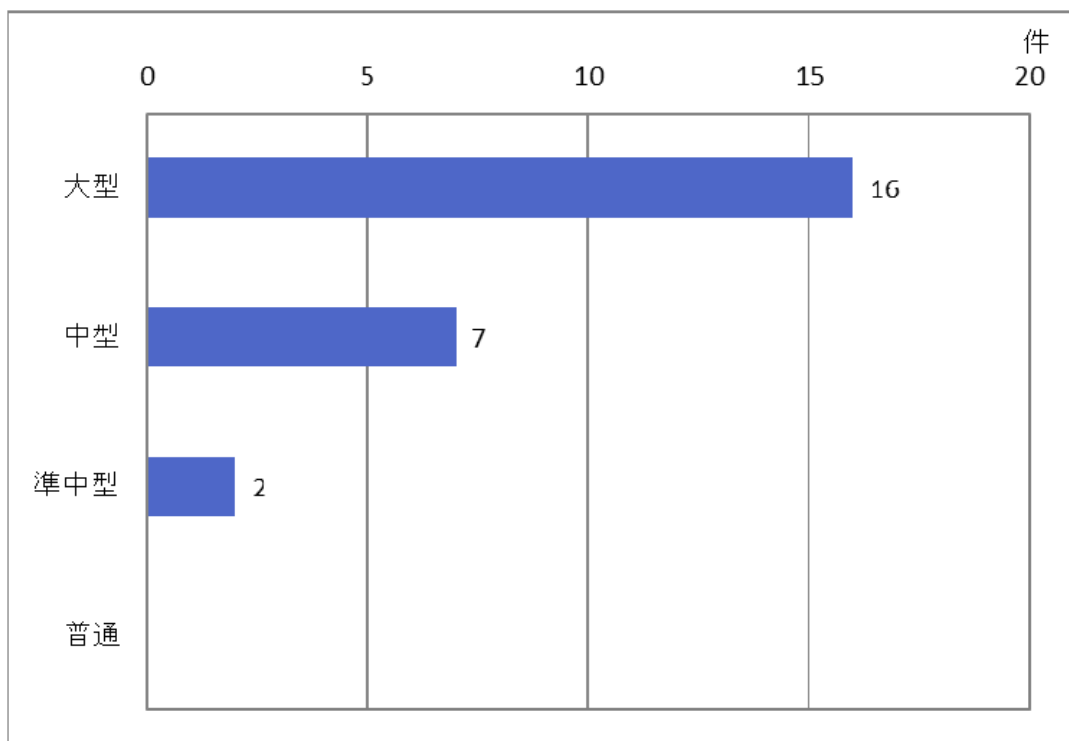
- ・発生地別死亡事故件数の多い県をみると、「大阪府」が最も多く4件となっている。
- ・次いで「埼玉県」3件と続いている。



VIII. 2020年1～6月死亡事故データ(対自転車死亡事故(第1当事者))

2. 車両区分別

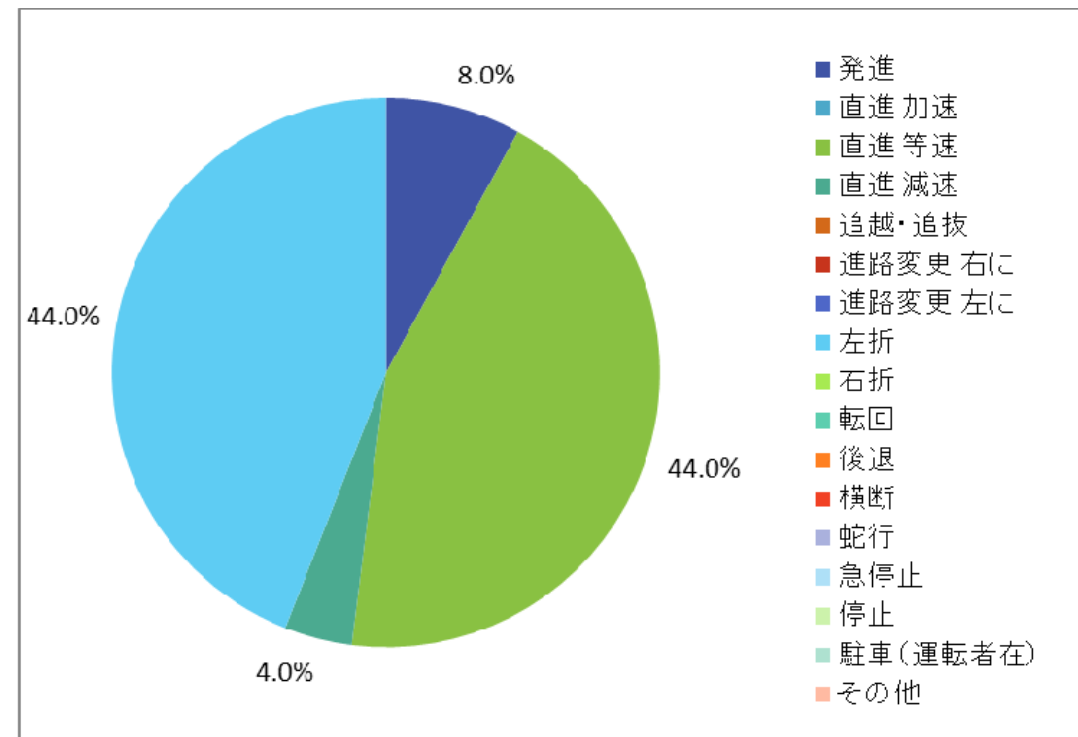
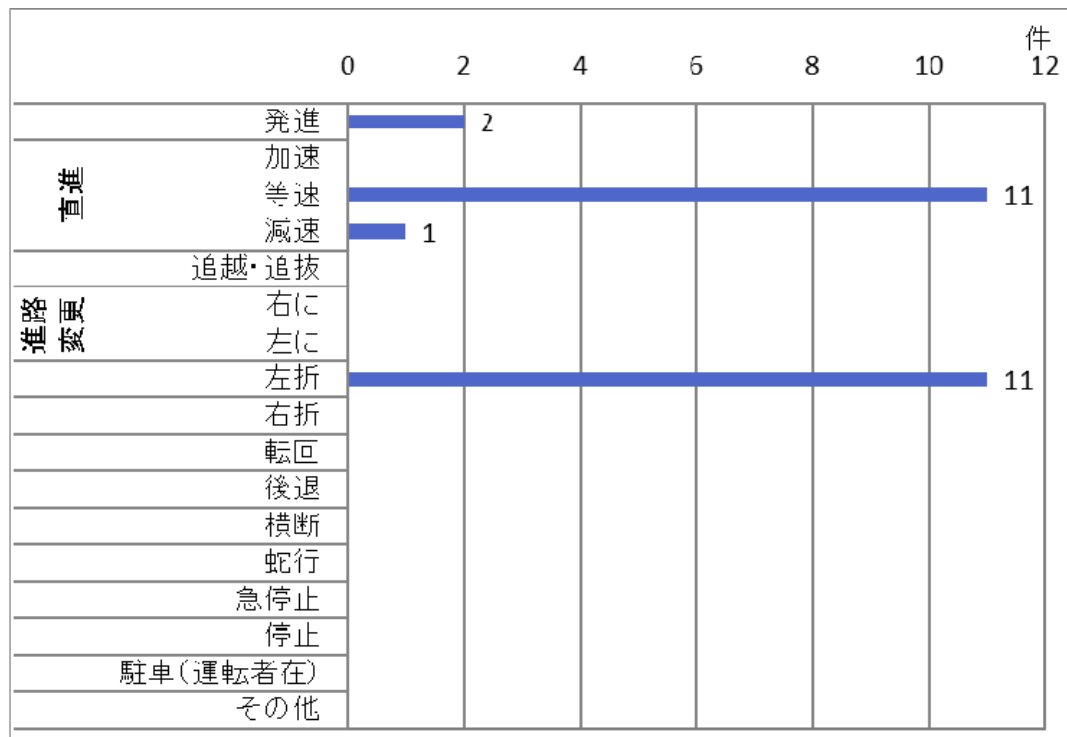
- ・死亡事故件数を車両区分別にみると、「大型」が最も多く16件(64.0%)と6割以上を占めている。
- ・次いで「中型」7件(28.0%)、「準中型」2件(8.0%)と続いている。



Ⅷ. 2020年1～6月死亡事故データ(対自転車死亡事故(第1当事者))

3. 事故類型別

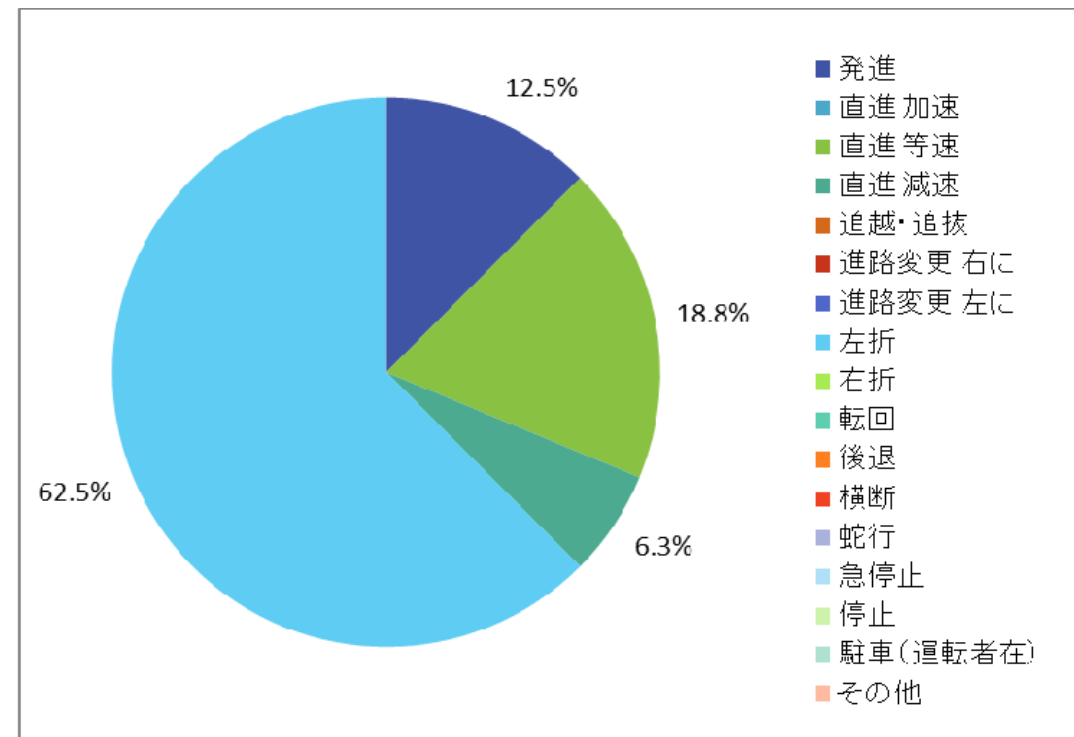
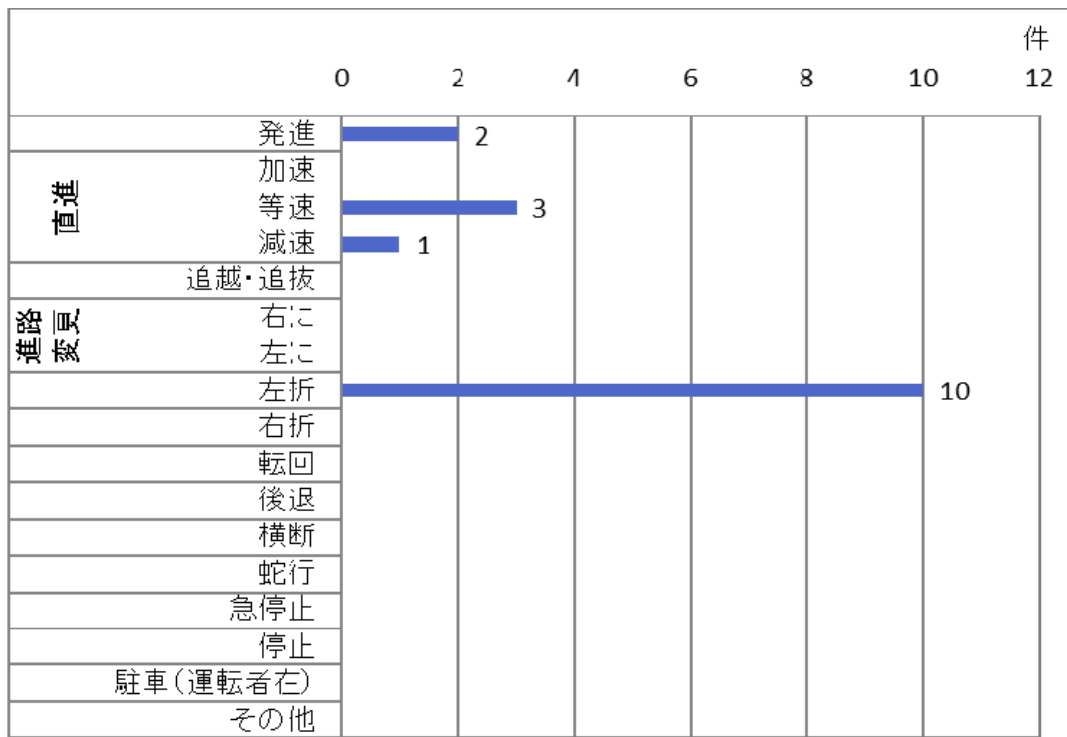
- ・死亡事故件数を事故類型別にみると、「直進 等速」、「左折」が最も多く、それぞれ11件 (44.0%) となっている。
- ・次いで「発進」2件 (8.0%)、「直進 減速」1件 (4.0%) と続いている。



VIII. 2020年1～6月死亡事故データ(対自転車死亡事故(第1当事者))

(1) 大型

- 死亡事故件数の事故類型別を車両区分別にみると、「大型」は「左折」が最も多く10件（62.5%）となっている。
- 次いで「直進 等速」3件（18.8%）と続いている。

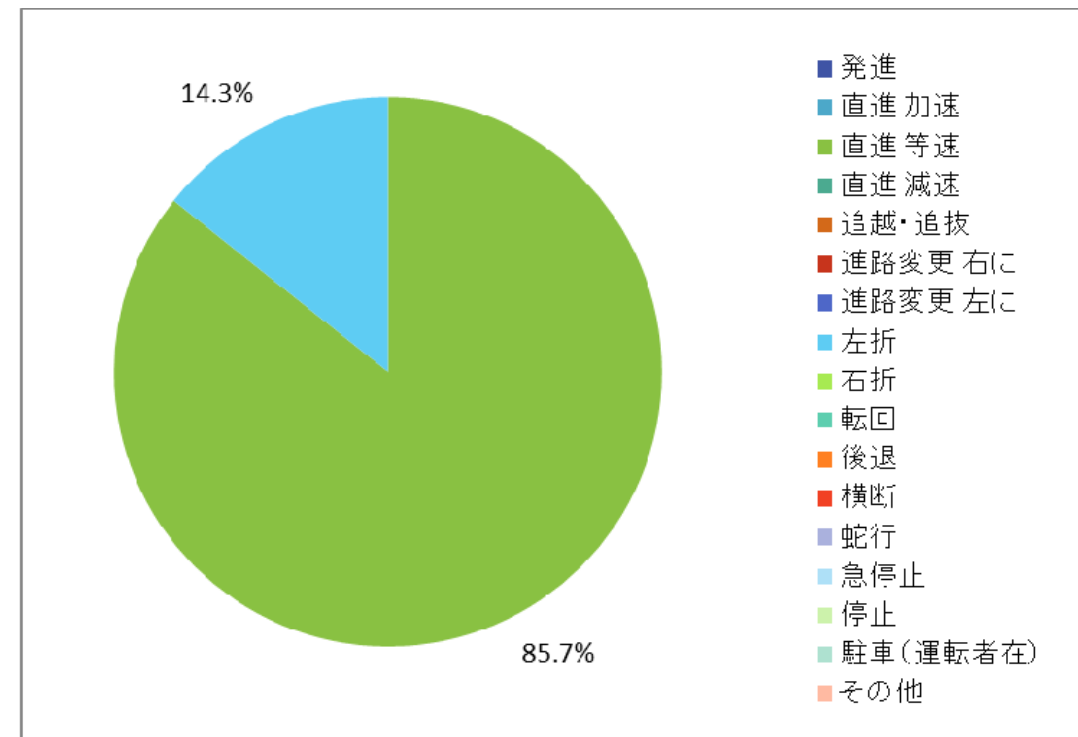


VIII. 2020年1～6月死亡事故データ(対自転車死亡事故(第1当事者))

(2) 中型

- 死亡事故件数の事故類型別を車両区分別にみると、「中型」は「直進 等速」が最も多く6件 (85.7%) となっている。
- 次いで「左折」1件 (14.3%) と続いている。

		0	1	2	3	4	5	6	7	件
直進	発進									
	加速									
	等速							6		6
進路変更	減速									
	追越・追抜									
	右に									
	左に									
	左折		1							1
	右折									
	転回									
	後退									
	横断									
	蛇行									
	急停止									
	停止									
	駐車(運転者在)									
その他										

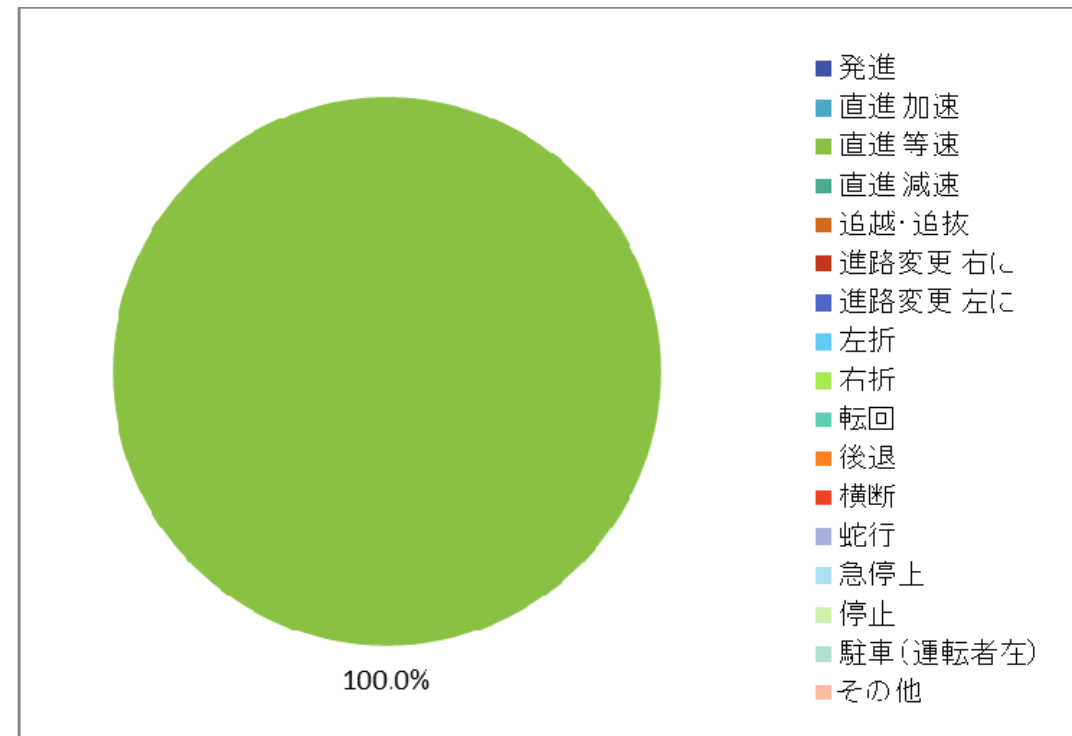


VIII. 2020年1～6月死亡事故データ(対自転車死亡事故(第1当事者))

(3) 準中型

- 死亡事故件数の事故類型別を車両区分別にみると、「準中型」は「直進 等速」が2件 (100.0%) となっている。

		0	1	2	3
直進	発進				
	加速 等速			2	
進路変更	減速				
	追越・追抜				
	右に				
	左に				
	左折				
	右折				
	転回				
	後退				
	横断				
	蛇行				
	急停止				
	停止				
	駐車(運転者在)				
	その他				



VIII. 2020年1～6月死亡事故データ(対自転車死亡事故(第1当事者))

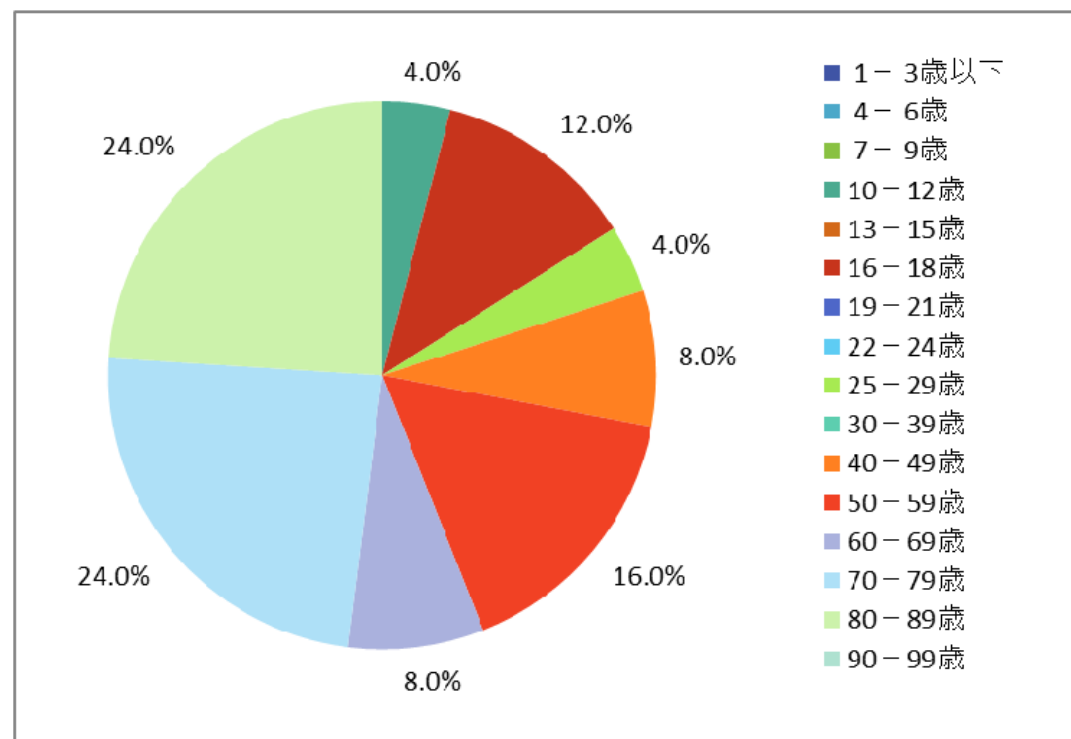
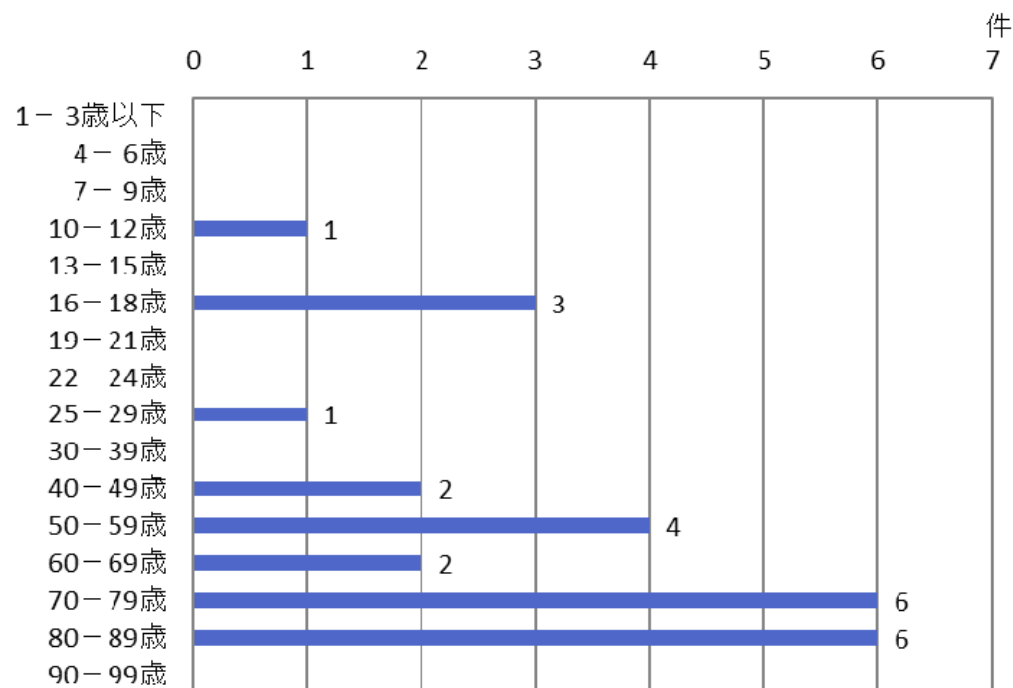
(4) 普通

- ・死亡事故件数の事故類型別を車両区分別にみると、「普通」は発生していない。

VIII. 2020年1～6月死亡事故データ(対自転車死亡事故(第1当事者))

4. 自転車運転者の年齢別

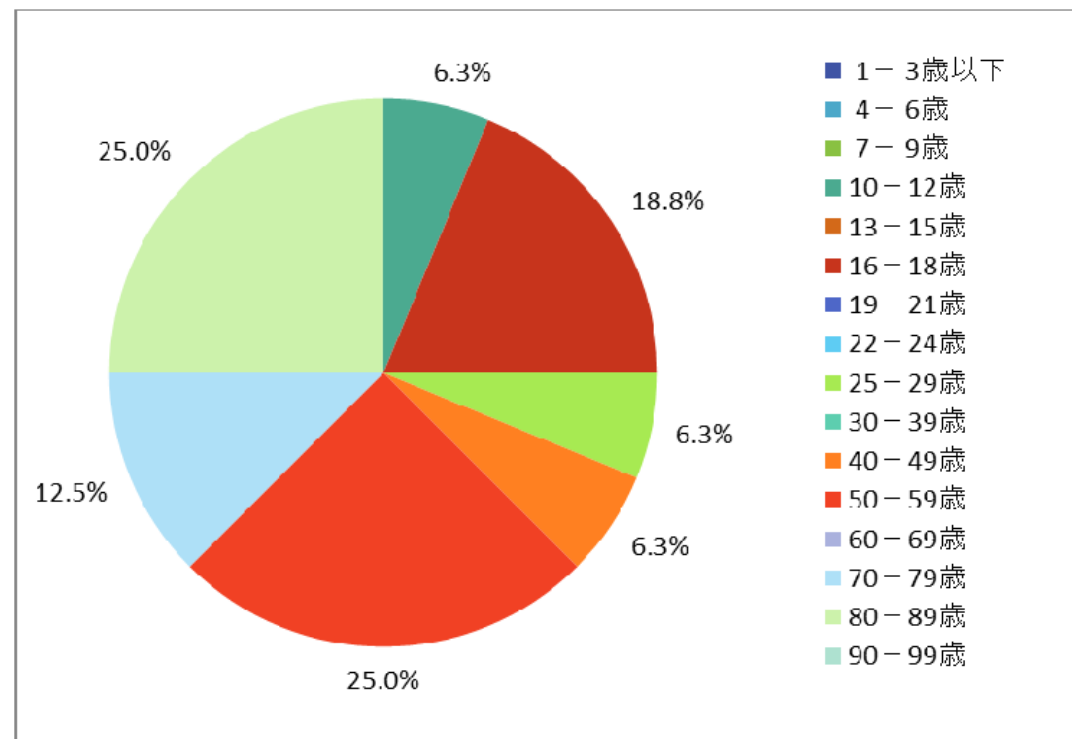
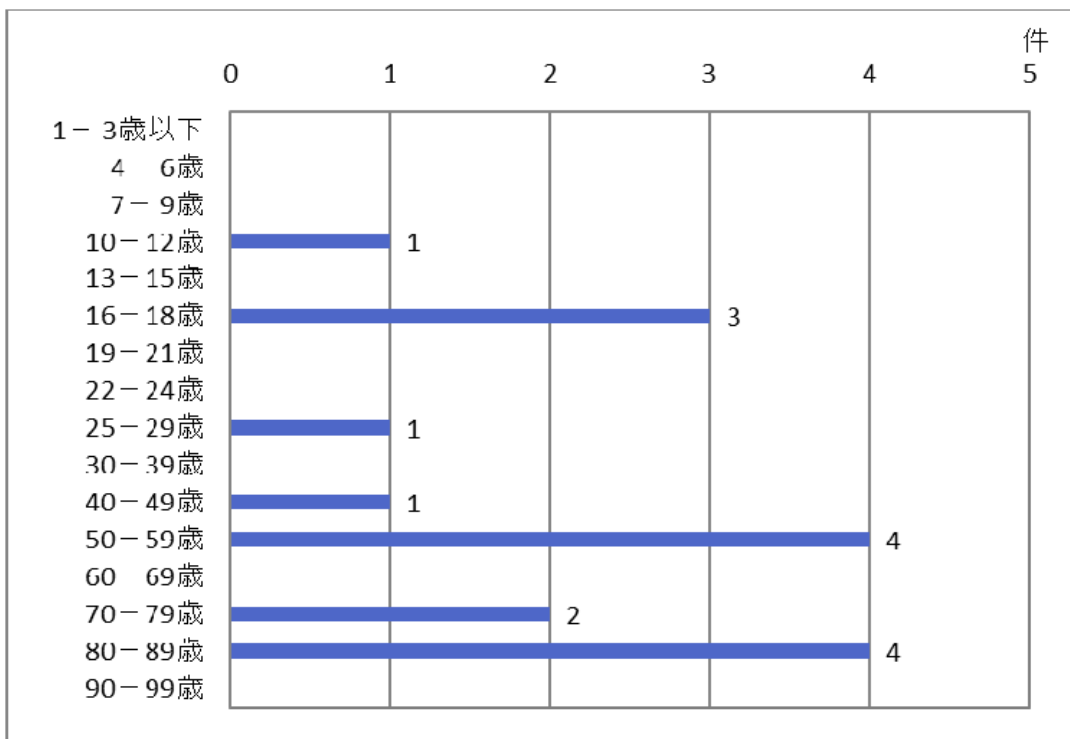
- ・死亡事故件数を自転車運転者の年齢別にみると、「70-79歳」、「80-89歳」が最も多く、それぞれ6件（24.0％）となっている。
- ・次いで「50-59歳」4件（16.0％）と続いている。
- ・60歳以上で全体の6割近くを占めている。



VIII. 2020年1～6月死亡事故データ(対自転車死亡事故(第1当事者))

(1) 大型

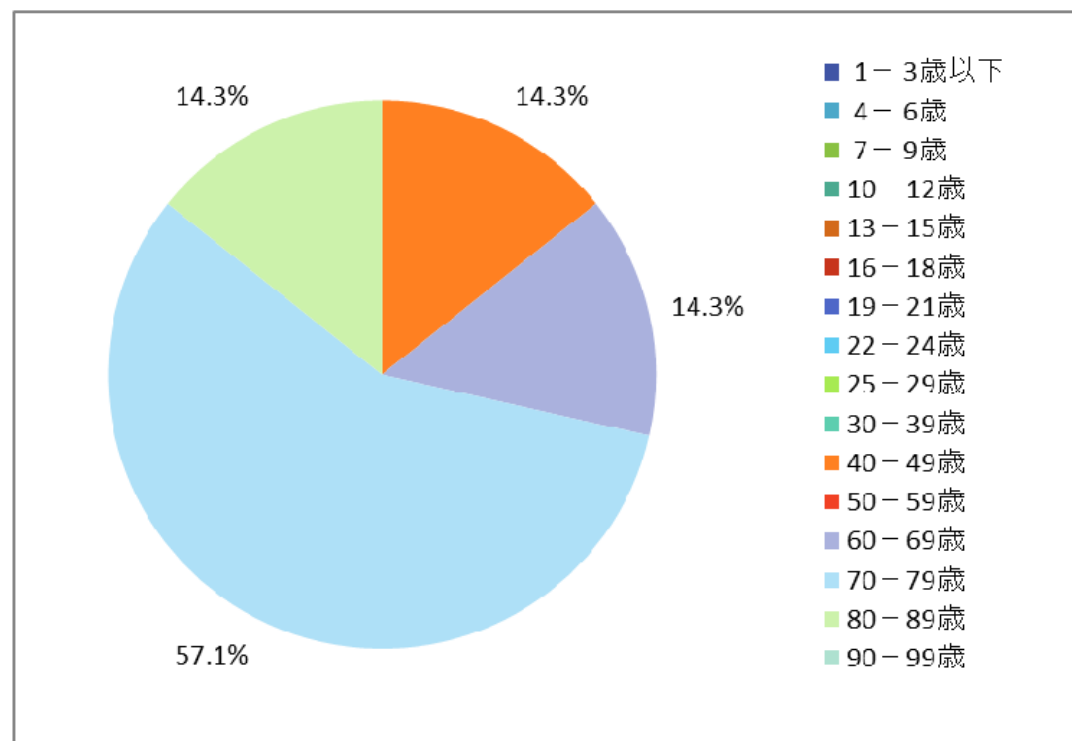
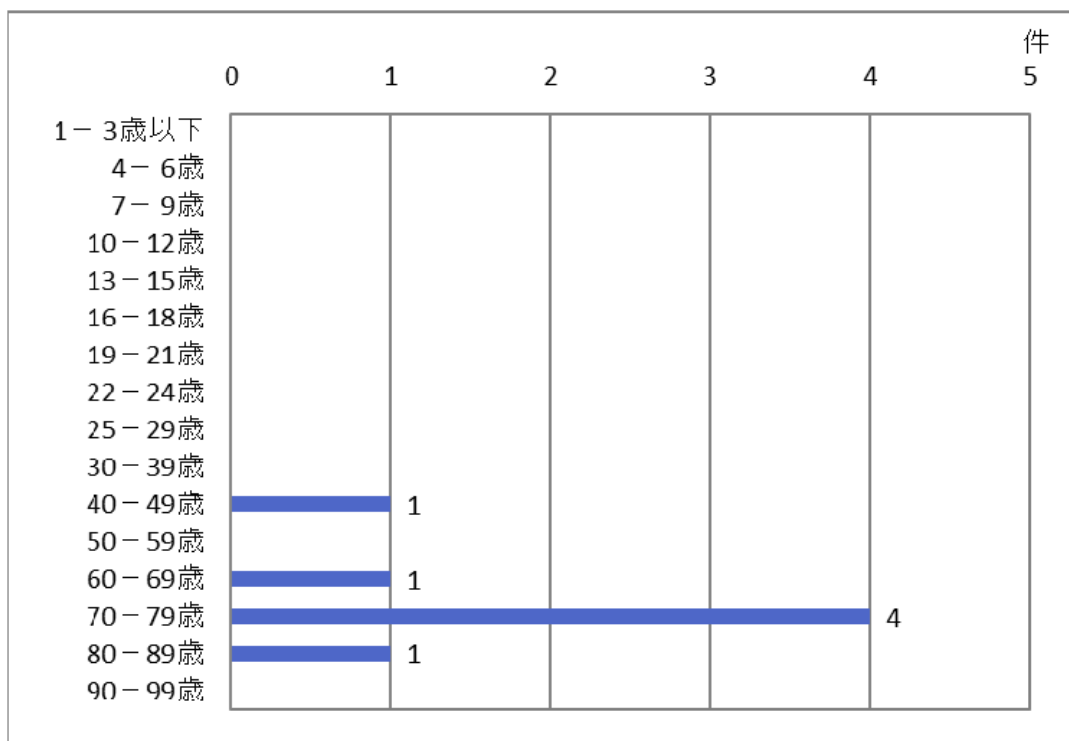
- ・死亡事故件数の自転車運転者の年齢別を車両区分別にみると、「大型」では「50-59歳」、「80-89歳」が最も多く、それぞれ4件（25.0%）となっている。
- ・次いで「16-18歳」3件（18.8%）と続いている。



VIII. 2020年1～6月死亡事故データ(対自転車死亡事故(第1当事者))

(2) 中型

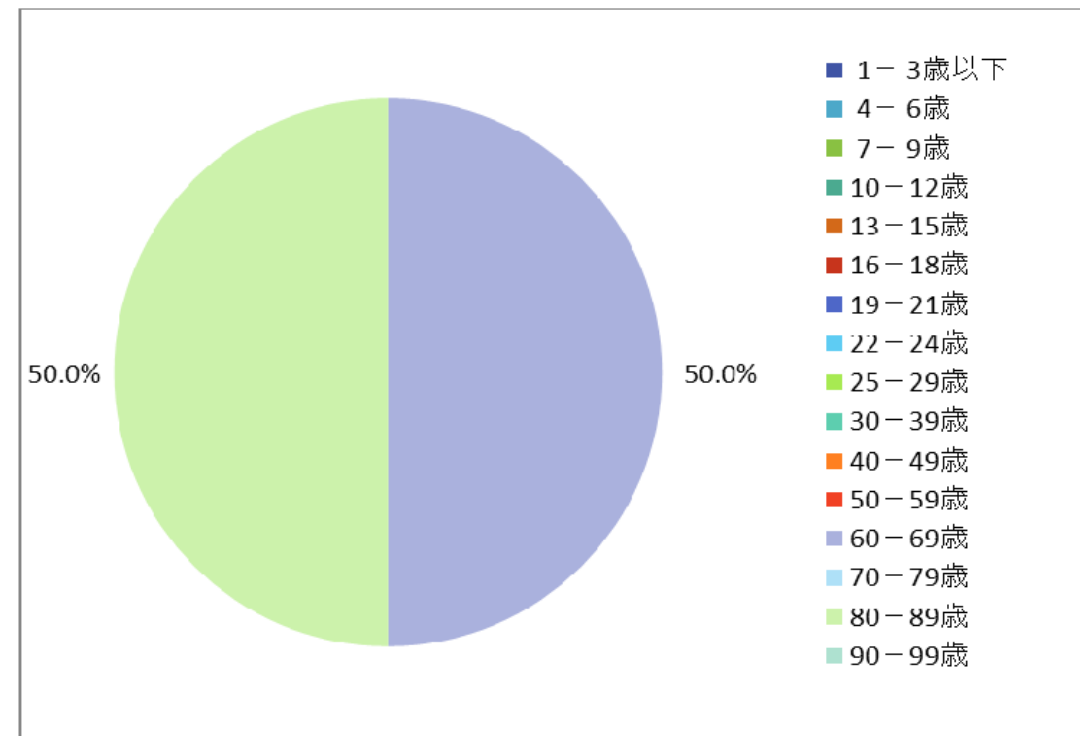
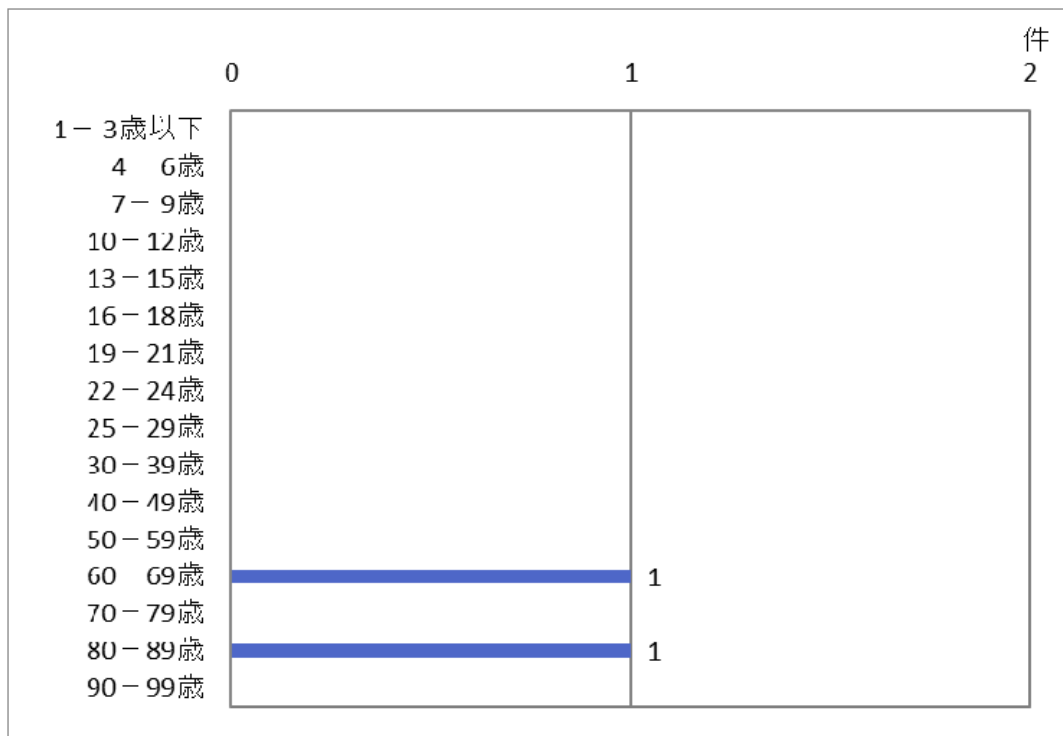
- ・死亡事故件数の自転車運転者の年齢別を車両区分別にみると、「中型」では「70-79歳」が最も多く4件（57.1%）となっている。
- ・次いで「40-49歳」、「60-69歳」、「80-89歳」がそれぞれ1件（14.3%）と続いている。



VIII. 2020年1～6月死亡事故データ(対自転車死亡事故(第1当事者))

(3) 準中型

- 死亡事故件数の自転車運転者の年齢別を車両区分別にみると、「準中型」では「60-69歳」、「80-89歳」がそれぞれ1件(50.0%)となっている。



VIII. 2020年1～6月死亡事故データ(対自転車死亡事故(第1当事者))

(4) 普通

- ・死亡事故件数の自転車運転者の年齢別を車両区分別にみると、「普通」は発生していない。

VIII. 2020年1～6月死亡事故データ(対自転車死亡事故(第1当事者))

5. 事故類型別自転車運転者の年齢別

- 死亡事故件数を事故類型別自転車運転者の年齢別にみると、「直進 等速」－「70-79歳」、「直進 等速」－「80-89歳」、「左折」－「16-18歳」、「左折」－「70-79歳」が最も多く、それぞれ3件となっている。次いで「発進」－「80-89歳」、「直進 等速」－「60-69歳」、「左折」－「50-59歳」がそれぞれ2件と続いている。

