

2019年 1～6月の
交通事故統計分析結果
～ 発生地別 ～

2019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、2020(令和2)年に開催される東京オリンピック・パラリンピックに向けて、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(2017年(平成29年)～2020年(令和2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(令和2)年までに、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飲酒運転ゼロとするよう、2017(平成29)年6月30日に公表した。

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」件以下とすることを各都道府県(車籍別)の共有目標とする」ことを決定した。

この共有目標である各都道府県の車両台数1万台当たり「1.5」件以下とするために、これまでの統計分析に加え、更なる詳細な統計・分析を行い交通事故の発生状況に即した有効な事故防止対策を樹立することで、より確実に事業用トラックの事故等削減目標達成に資するものとする。

ここで取りまとめた交通事故統計データは、警察庁が公表している全国の交通事故統計データ※1を元に、発生地別、車両区分別等、詳細に交通事故分析を行ったものである。

※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(2019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

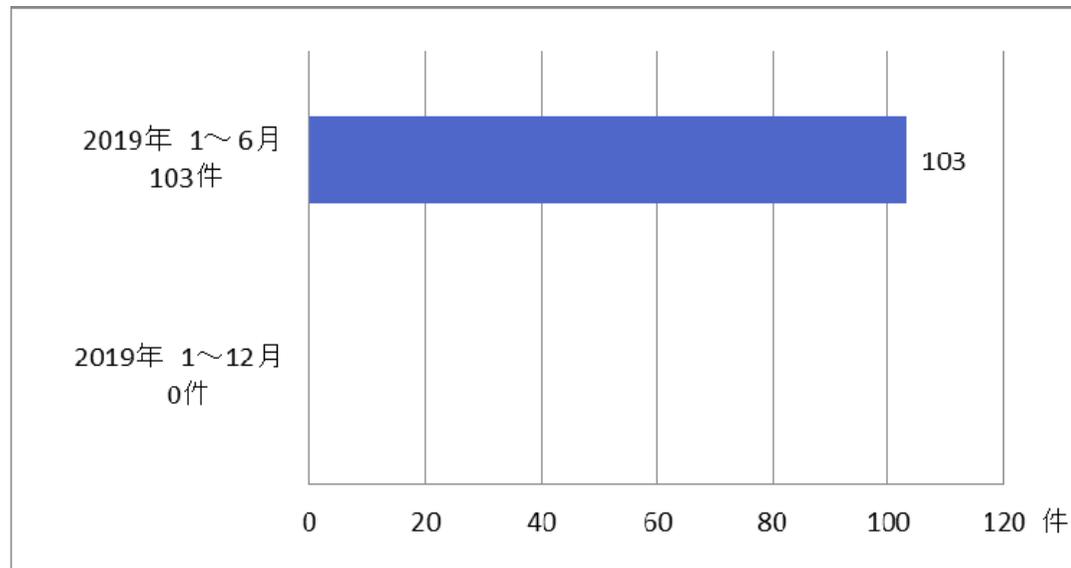
Ⅱ. 2019年1～6月死亡事故データの傾向

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. 2019年1～6月死亡事故データの傾向

1. 事故件数

- ・2019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1,302,193台（2019年5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。

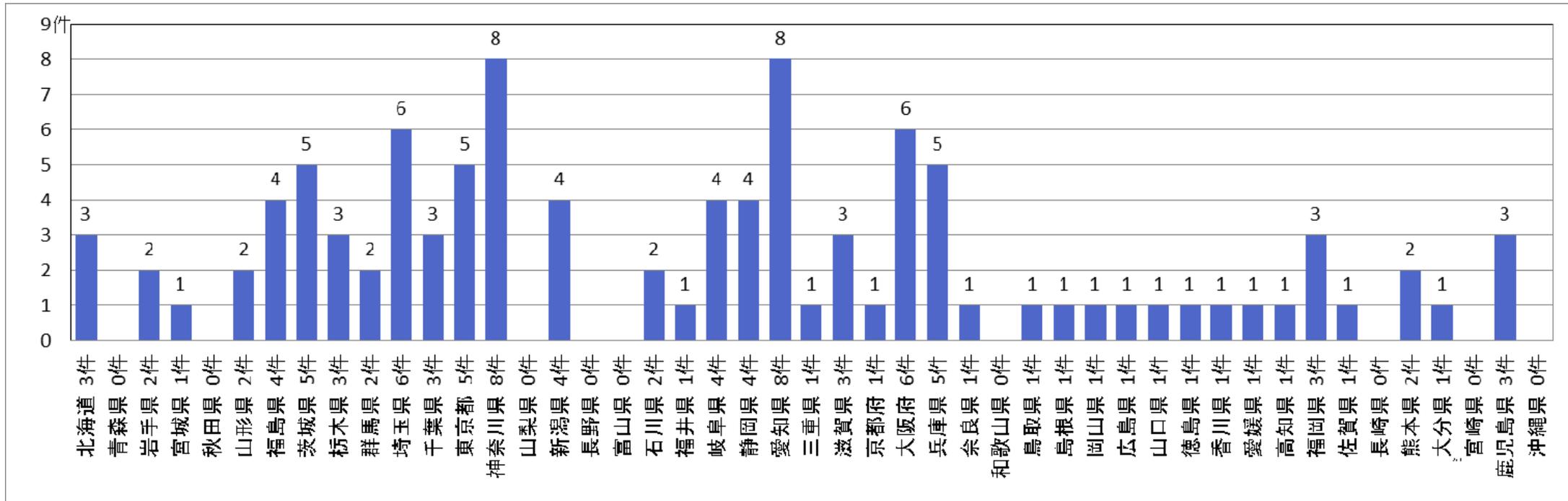


Ⅱ. 2019年1～6月死亡事故データの傾向

2. 発生地別

- ・2019年1～6月の発生地別死亡事故件数の多い県をみると、「神奈川県」、「愛知県」が最も多くそれぞれ8件、次いで「埼玉県」、「大阪府」がそれぞれ6件、「茨城県」、「東京都」、「兵庫県」がそれぞれ5件と続いている。

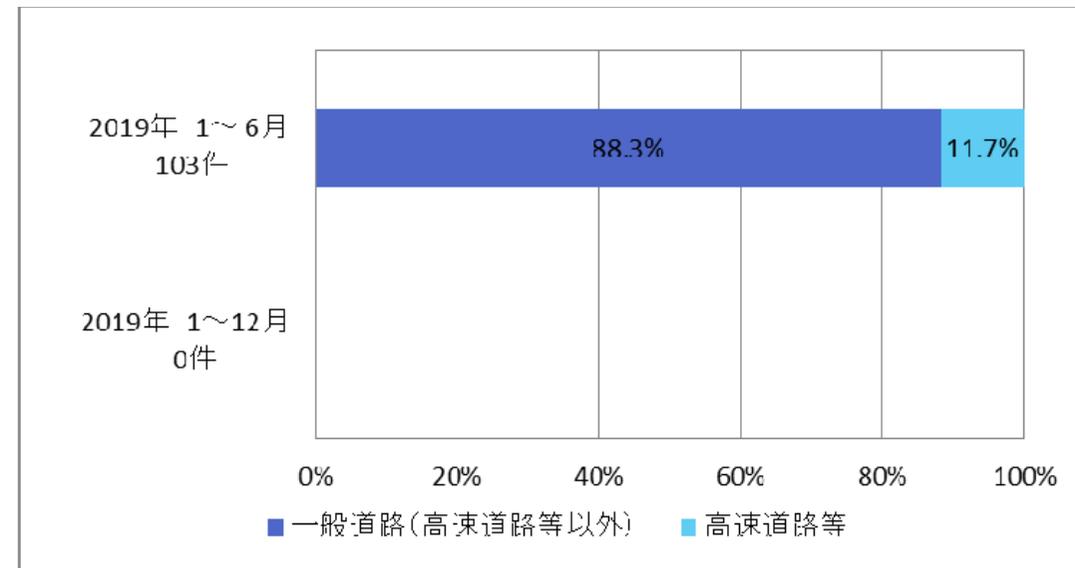
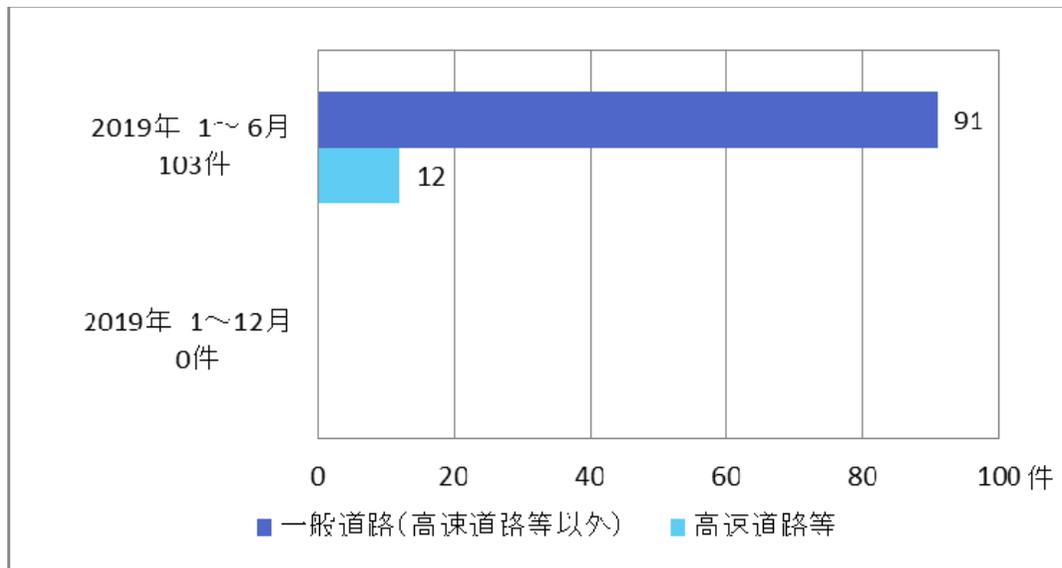
※対自転車の発生地別死亡事故件数については、P87 に別掲。



Ⅱ. 2019年1～6月死亡事故データの傾向

3. 道路区分別

- ・2019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91件（88.3%）と9割近くを占めている。

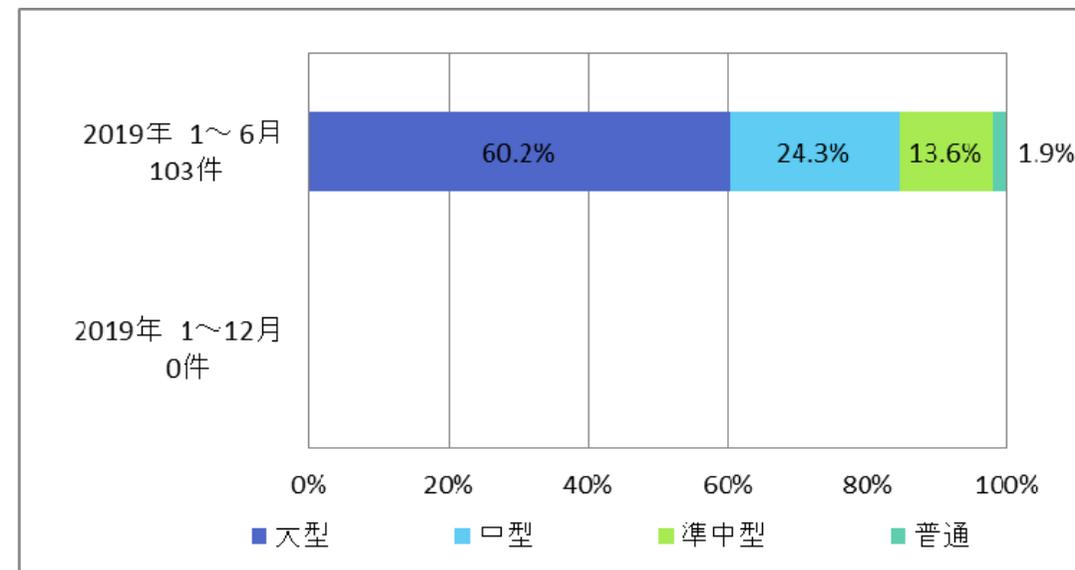
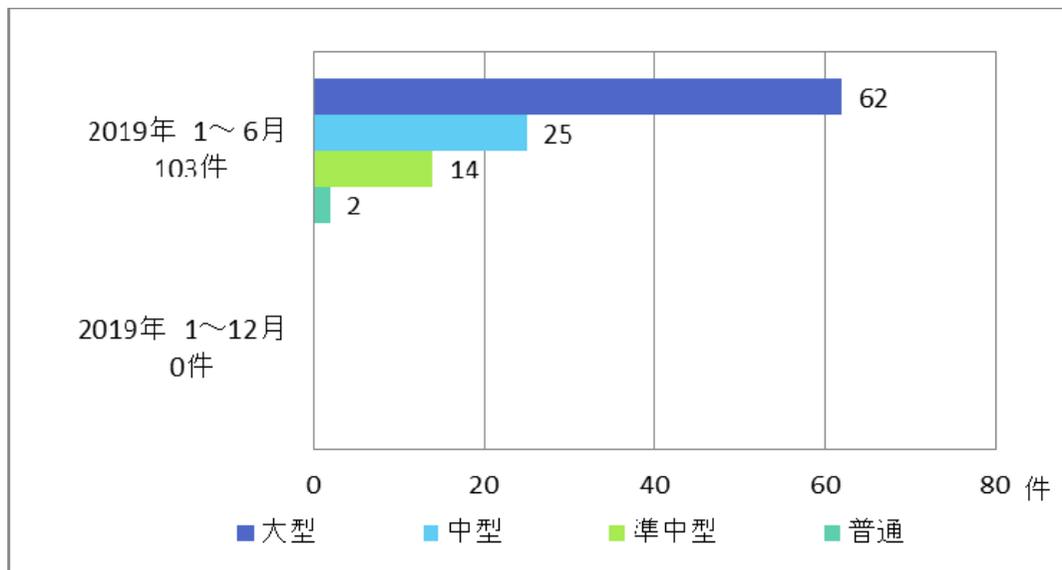


Ⅱ. 2019年1～6月死亡事故データの傾向

4. 車両区分別

- ・2019年1～6月の傾向をみると、「大型」が最も多く62件（60.2%）と6割以上を占めている。
- ・次いで「中型」25件（24.3%）、「準中型」14件（13.6%）、「普通」2件（1.9%）となっている。

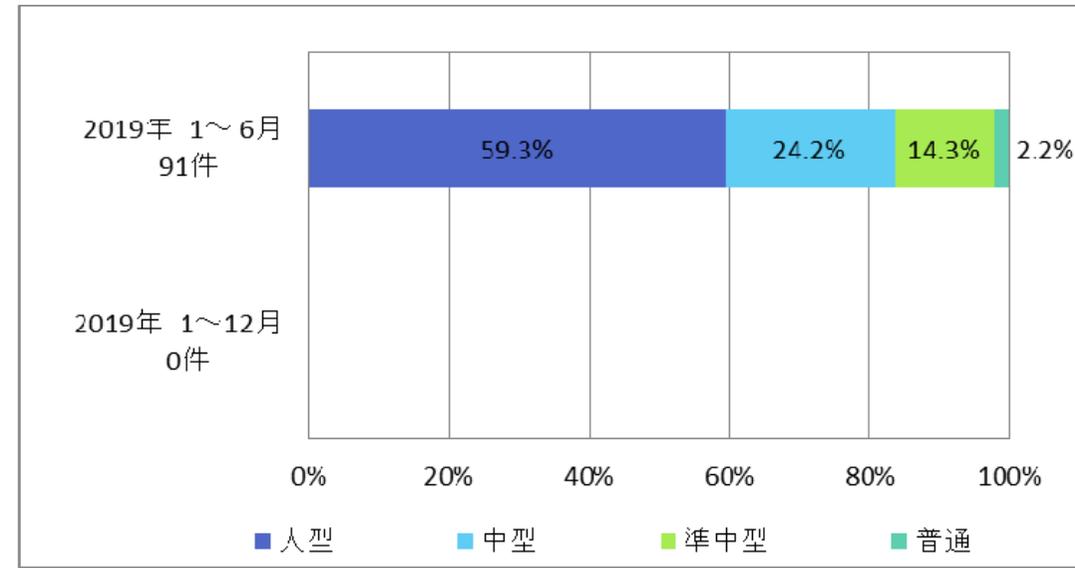
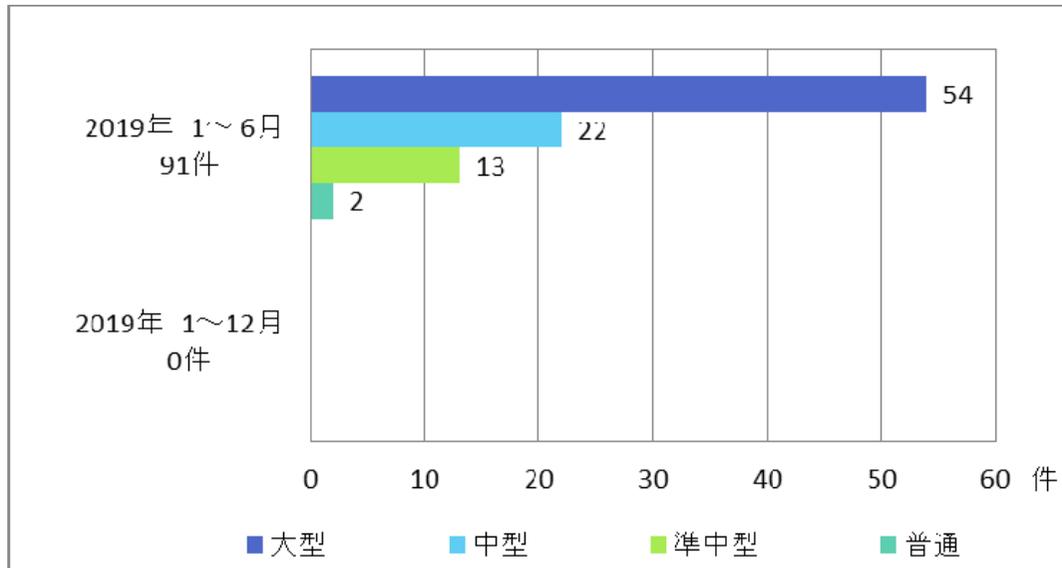
※対自転車の車両区分別死亡事故件数については、P88 に別掲。



Ⅱ. 2019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

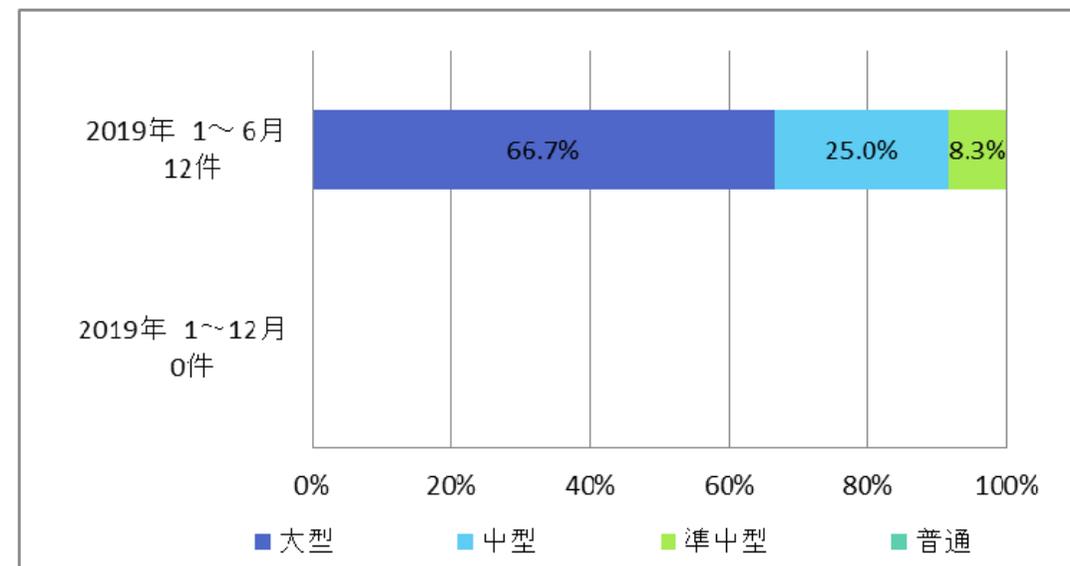
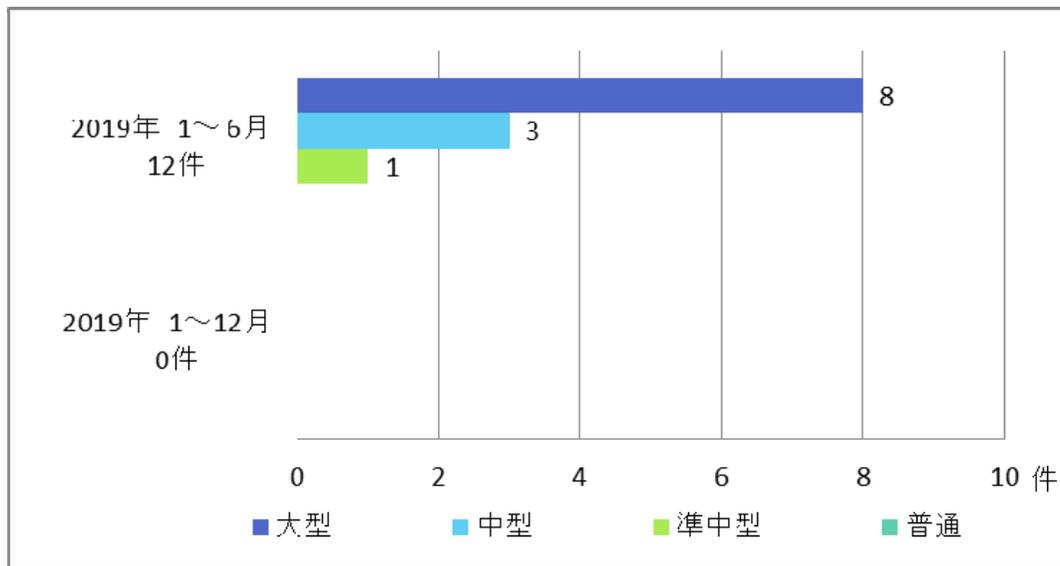
- ・2019年1～6月の傾向をみると、「大型」が最も多く54件（59.3%）と6割近くを占めている。
- ・次いで「中型」22件（24.2%）、「準中型」13件（14.3%）、「普通」2件（2.2%）となっている。



Ⅱ. 2019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

- ・2019年1～6月の傾向をみると、「大型」が最も多く8件（66.7%）と7割近くを占めている。
- ・次いで「中型」3件（25.0%）、「準中型」1件（8.3%）となっている。

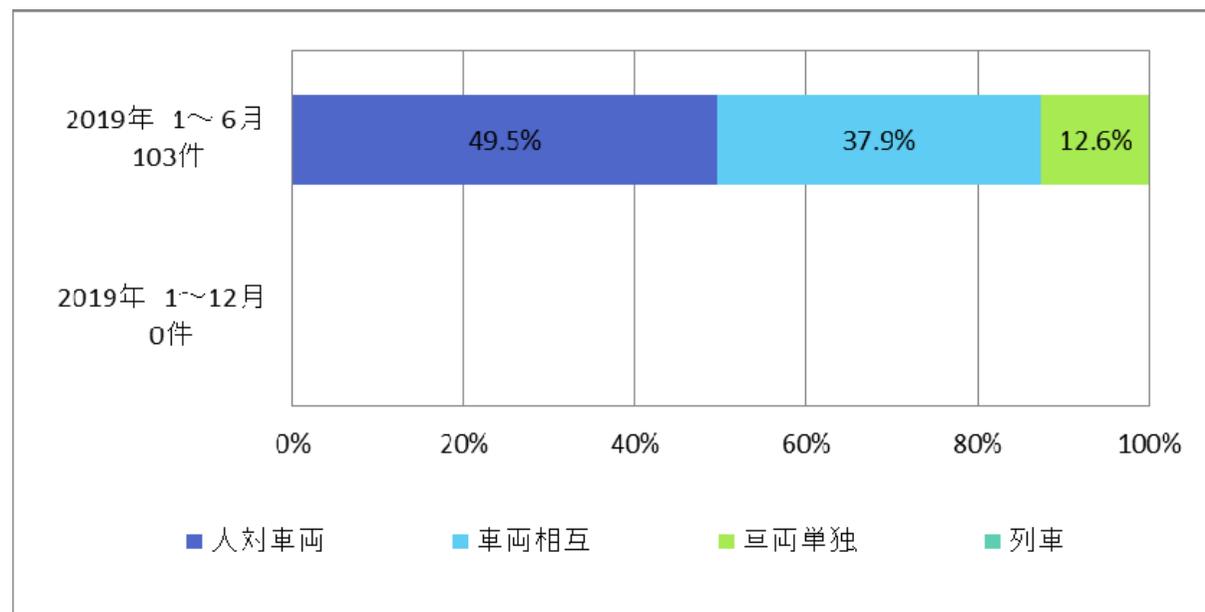
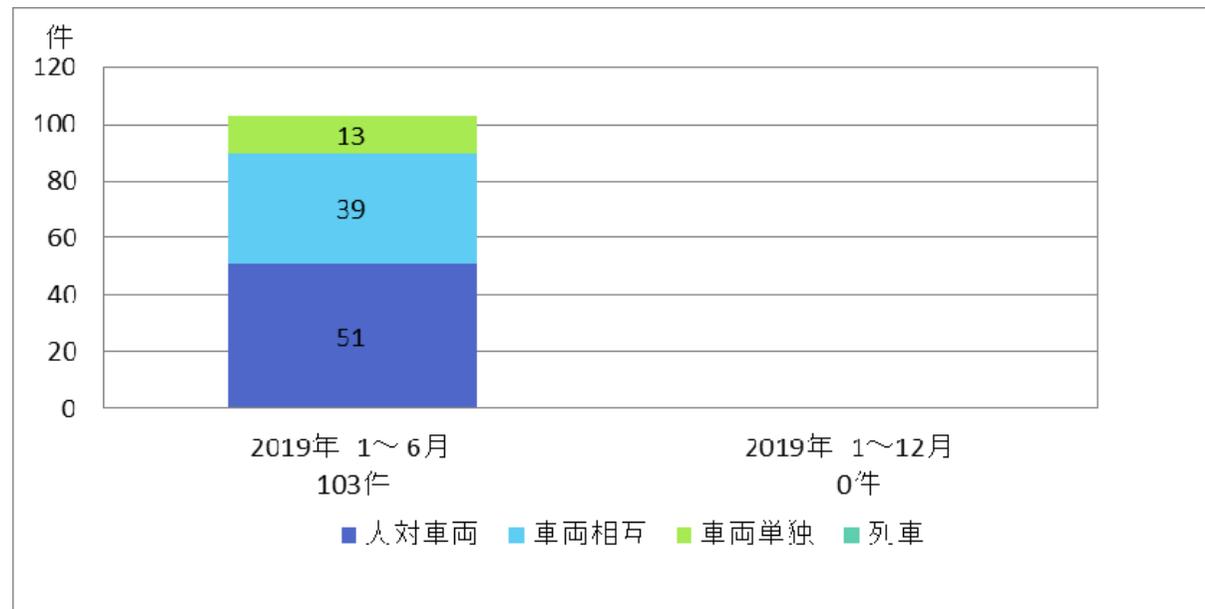


Ⅱ. 2019年1～6月死亡事故データの傾向

5. 事故類型別

- ・2019年1～6月の傾向をみると、「人対車両」が最も多く51件（49.5%）と5割近くを占めている。
- ・次いで「車両相互」39件（37.9%）、「車両単独」13件（12.6%）と続いている。

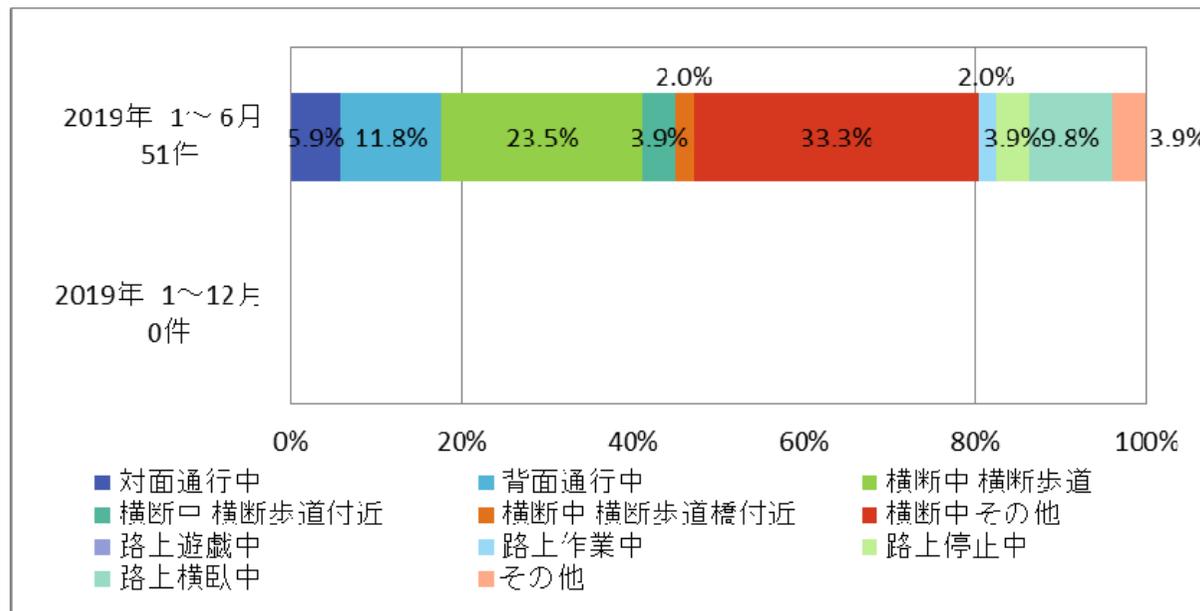
※「車両相互」での第二当事者となる「車両」には、道路交通法上の「軽車両」である自転車等を含む。



Ⅱ. 2019年1～6月死亡事故データの傾向

(1) 人対車両

- ・2019年1～6月の傾向をみると、「横断中 その他」が最も多く17件（33.3%）となっている。
- ・次いで「横断中 横断歩道」12件（23.5%）、「背面通行中」6件（11.8%）、「路上横臥中」5件（9.8%）と続いている。
- ・「横断中」の事故が32件（62.7%）と6割以上を占めている。

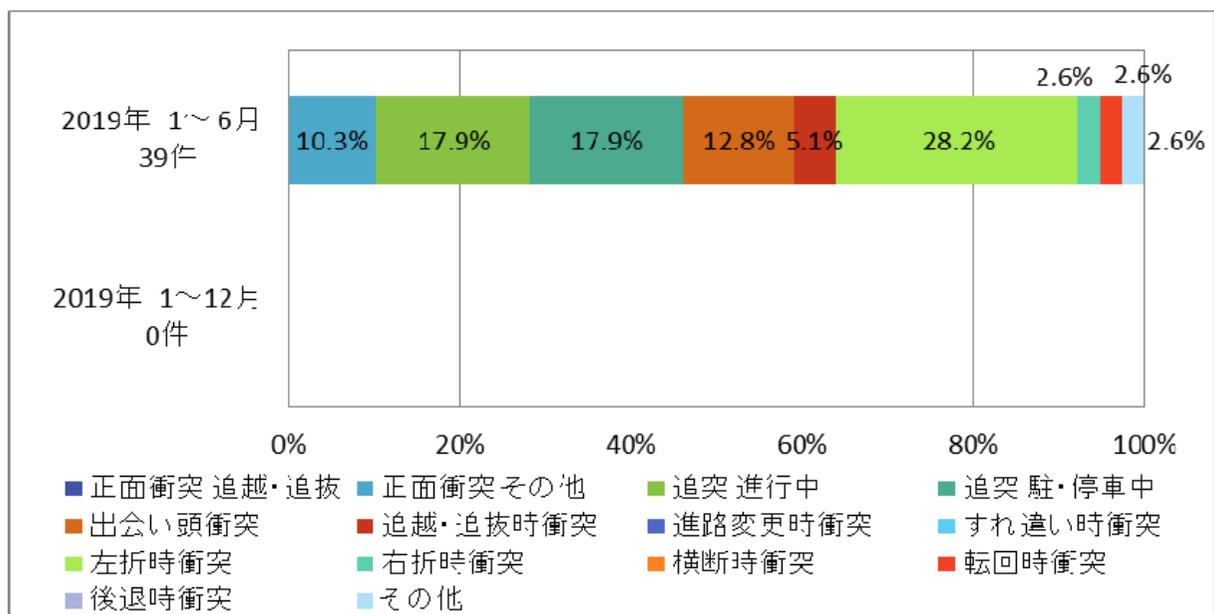


Ⅱ. 2019年1～6月死亡事故データの傾向

(2) 車両相互

- ・2019年1～6月の傾向をみると、「左折時衝突」が最も多く11件（28.2%）となっている。
- ・次いで「追突 進行中」、「追突 駐・停車中」がそれぞれ7件（17.9%）、「出会い頭衝突」5件（12.8%）と続いている。

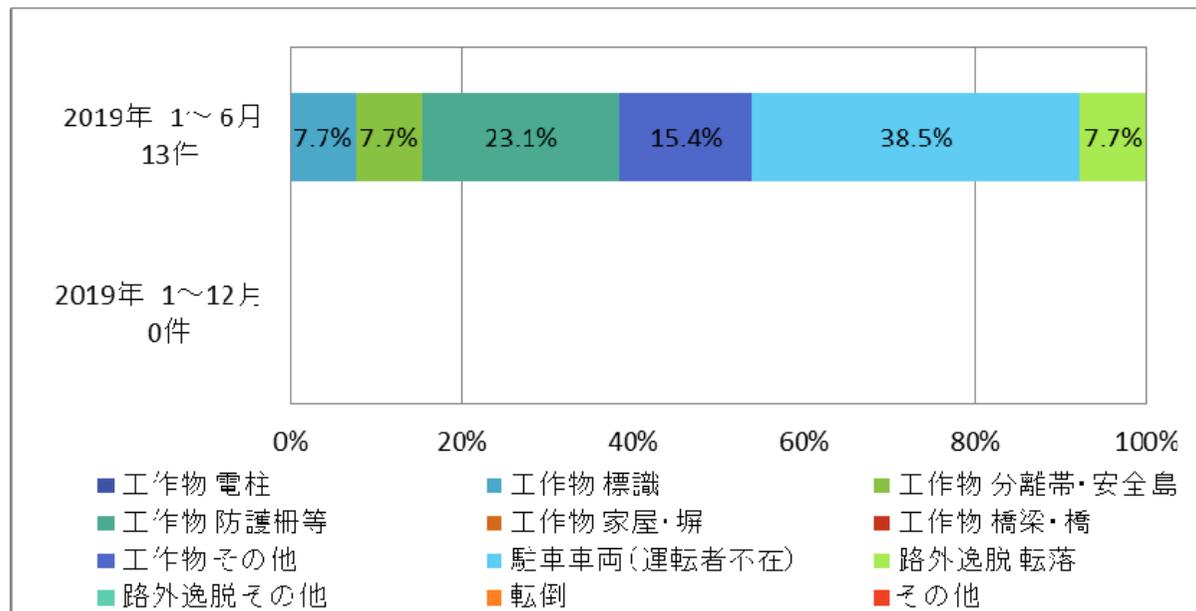
※「車両相互」での第二当事者となる「車両」には、道路交通法上の「軽車両」である自転車等を含む。
 ※対自転車の事故類型別死亡事故件数については、P89～P93に別掲。



Ⅱ. 2019年1～6月死亡事故データの傾向

(3) 車両単独

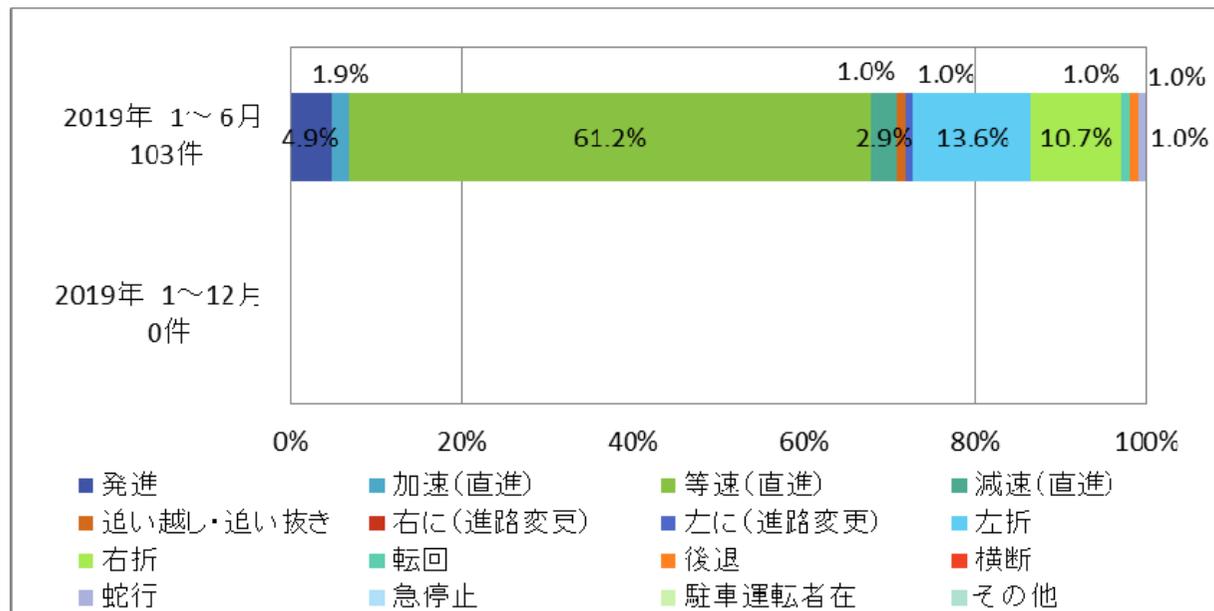
- ・2019年1～6月の傾向をみると「駐車車両（運転者不在）」が最も多く5件（38.5%）となっている。
- ・次いで「工作物 防護柵等」3件（23.1%）、「工作物 その他」2件（15.4%）となっている。



Ⅱ. 2019年1～6月死亡事故データの傾向

6. 行動類型別

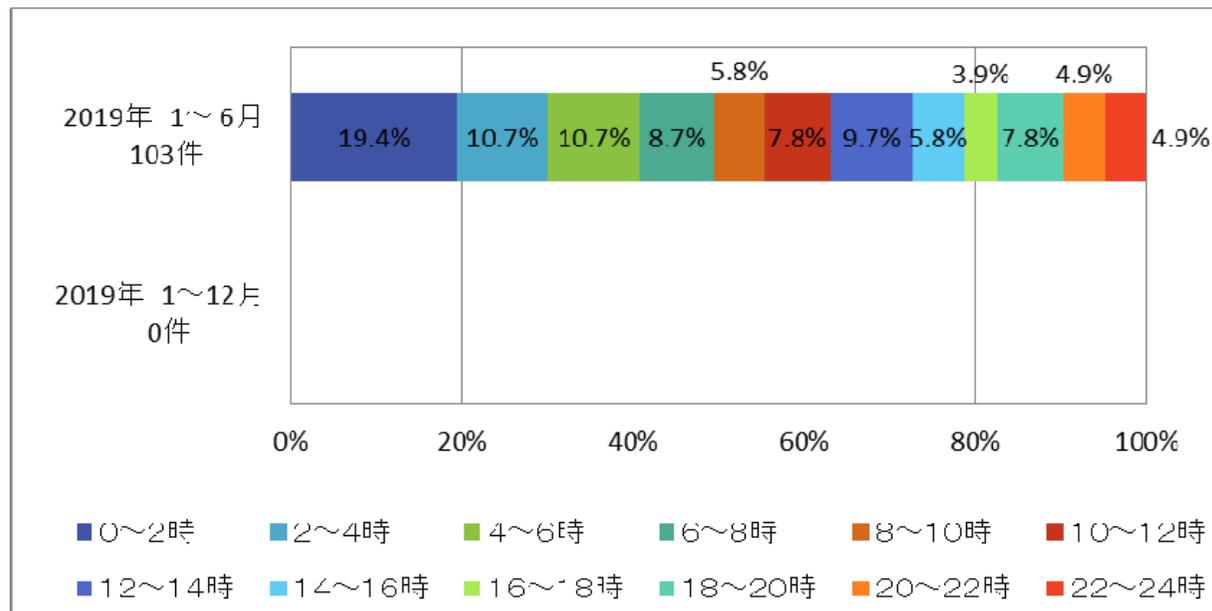
- ・2019年1～6月の傾向をみると、「等速（直進）」が最も多く63件（61.2%）と6割以上を占めている。
- ・次いで「左折」14件（13.6%）、「右折」11件（10.7%）と続いている。



Ⅱ. 2019年1～6月死亡事故データの傾向

7. 時間帯別

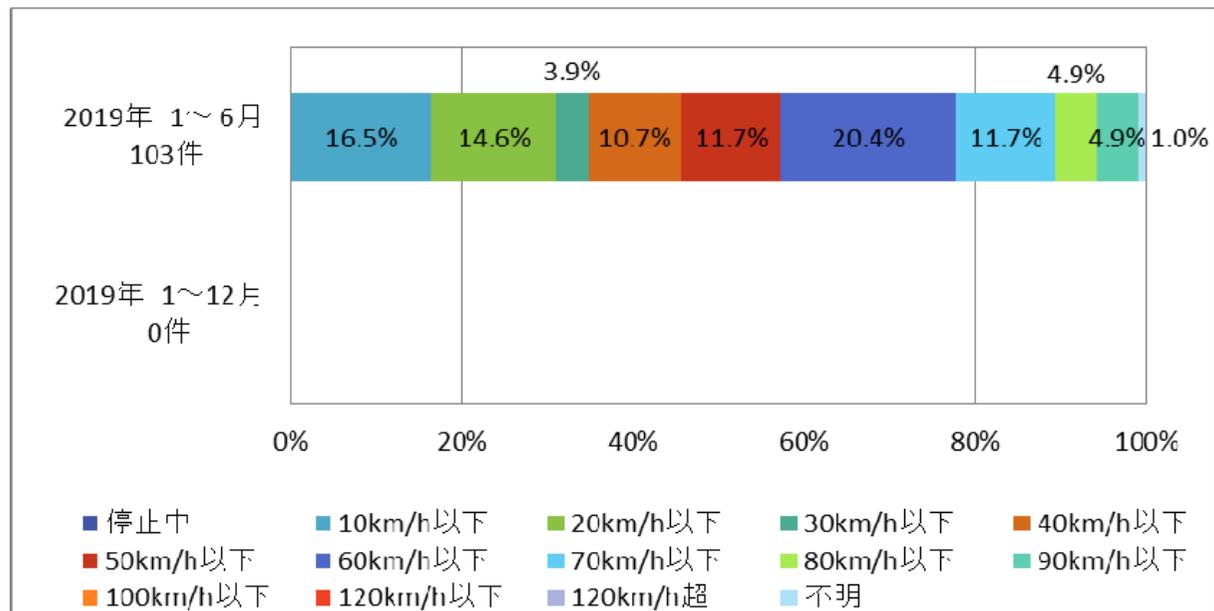
- ・2019年1～6月の傾向をみると、「0～2時」が最も多く20件（19.4%）となっている。
- ・次いで「2～4時」、「4～6時」がそれぞれ11件（10.7%）、「12～14時」10件（9.7%）と続いている。
- ・「22～6時」までの深夜早朝の時間帯で全体の5割近くを占めている。



Ⅱ. 2019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

- ・2019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」17件 (16.5%)、「(10km/h超)20km/h以下」15件 (14.6%)、「(40km/h超)50km/h以下」、「(60km/h超)70km/h以下」がそれぞれ12件 (11.7%) と続いている。

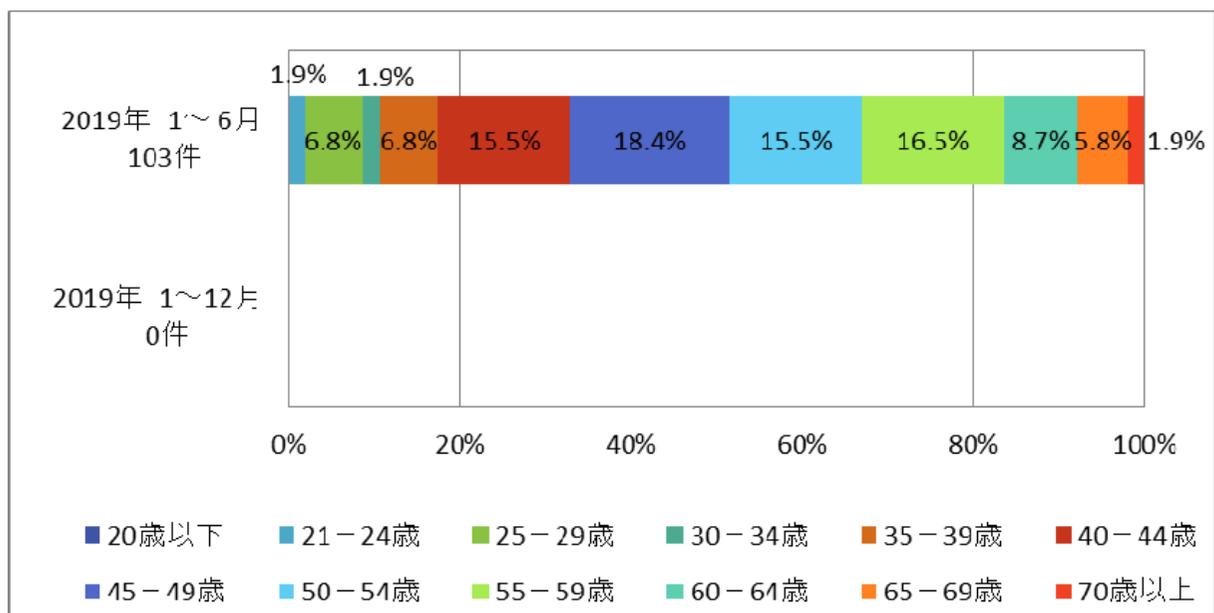


Ⅱ. 2019年1～6月死亡事故データの傾向

9. 運転者の年齢層別

- ・2019年1～6月の傾向をみると、「45-49歳」が最も多く19件（18.4%）となっている。
- ・次いで「55-59歳」17件（16.5%）、「40-44歳」、「50-54歳」がそれぞれ16件（15.5%）と続いている。
- ・「40代」が35件（33.9%）、「50代」が33件（32.0%）、「60歳以上」は17件（16.4%）となっている。

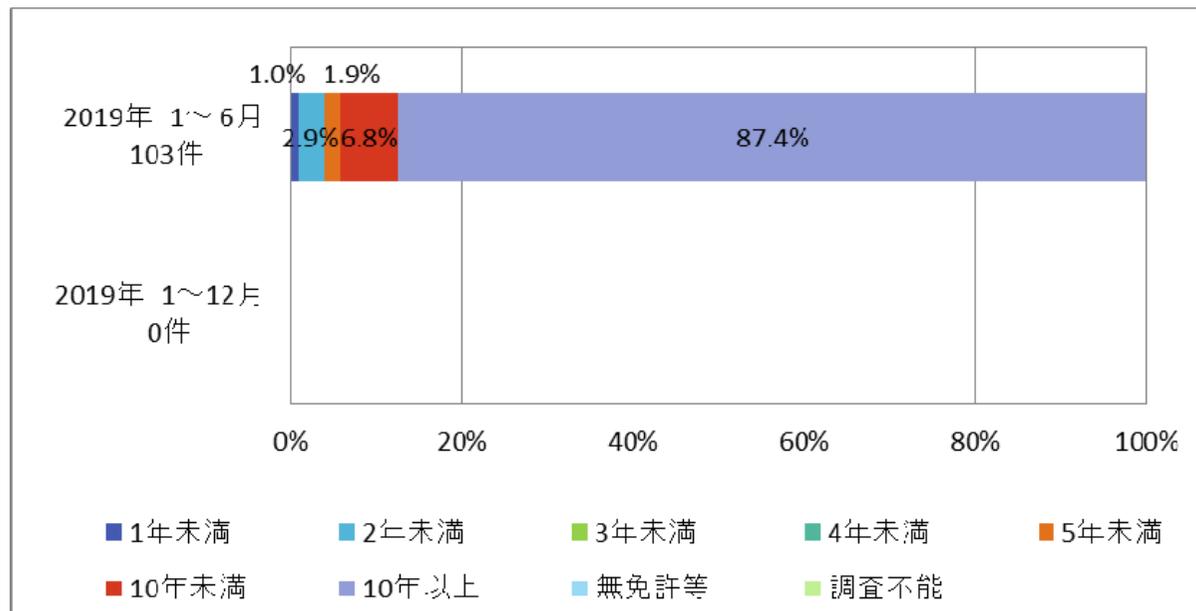
※対自転車の死亡事故における自転車運転者の年齢別死亡事故件数については、P94～P99に別掲。



Ⅱ. 2019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

- ・2019年1～6月の傾向をみると、「10年以上」が最も多く90件（87.4%）と9割近くを占めている。



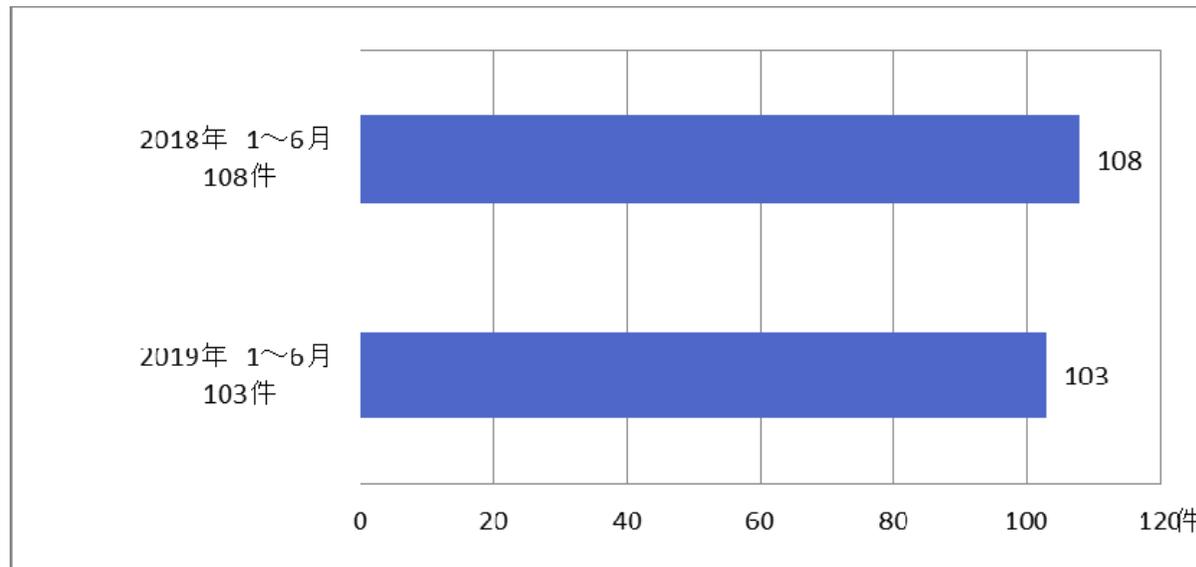
Ⅲ. 2019年1～6月死亡事故データの傾向(対前年同期比)

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. 2019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

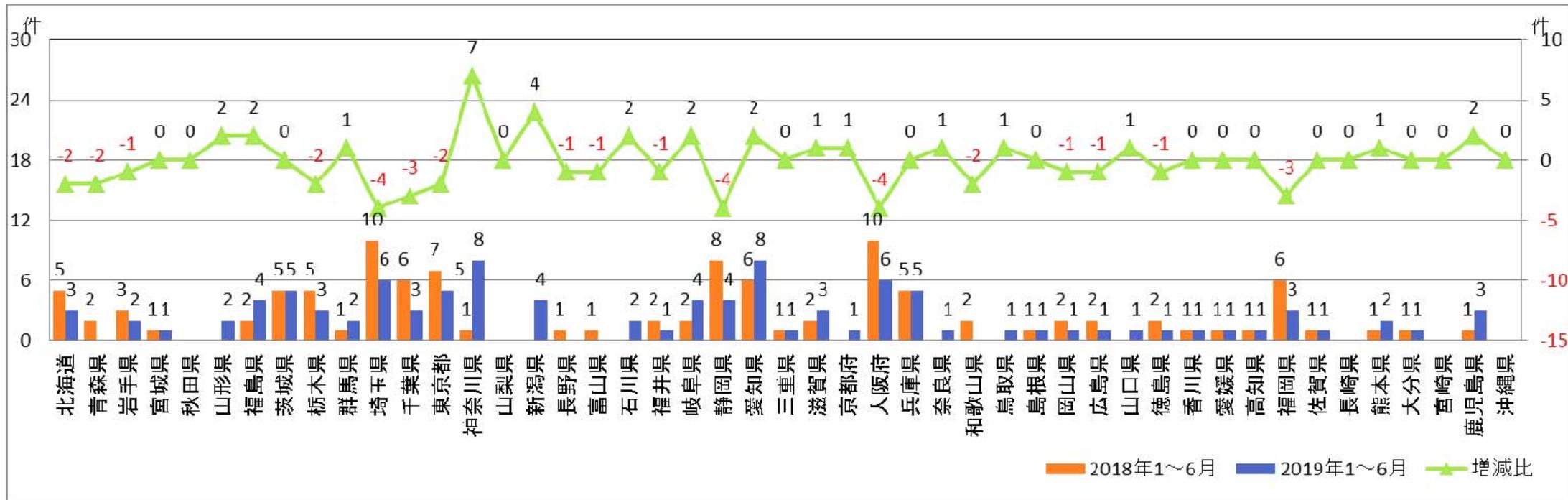
- ・ 2018年1～6月の死亡事故件数と比較すると△5件となっている。



Ⅲ. 2019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

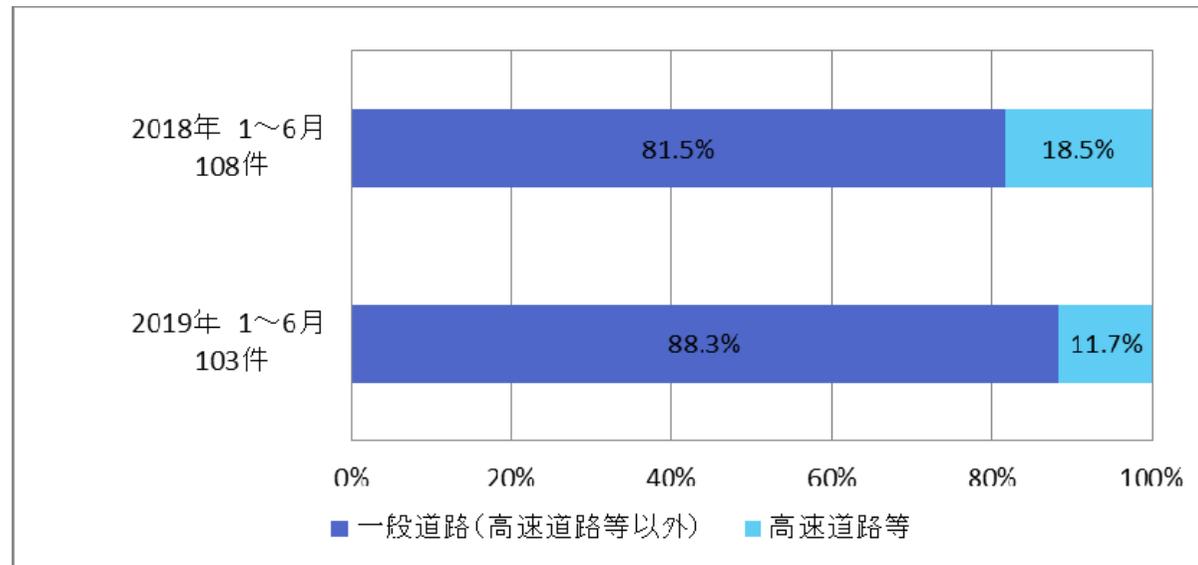
- ・2018年1～6月の発生地別死亡事故件数と比較すると、「神奈川県」が最も多く+7件となっている。次いで「新潟県」が+4件となっている。
- ・一方、「埼玉県」、「静岡県」、「大阪府」が最も少なくなっておりそれぞれ△4件となっている。次いで「千葉県」、「福岡県」がそれぞれ△3件となっている。



Ⅲ. 2019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

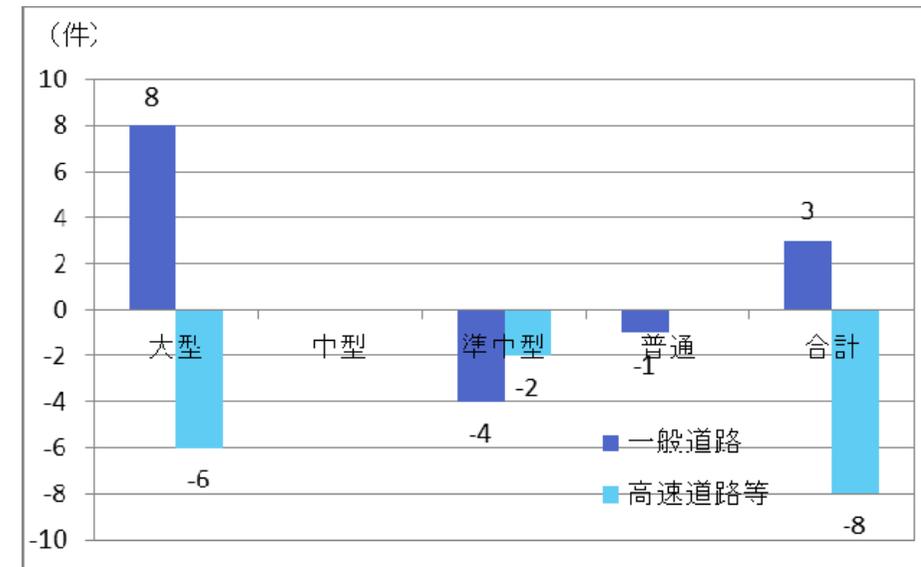
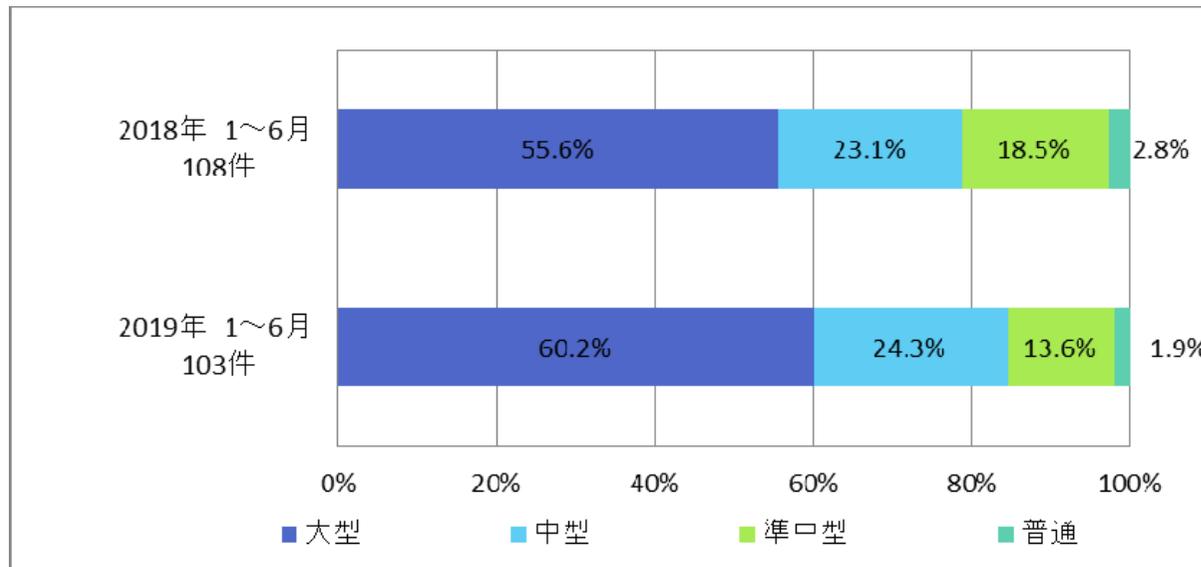
- ・2018年1～6月の死亡事故割合と比較すると、「一般道路（高速道路等以外）」は+6.8ポイントとなっている。



Ⅲ. 2019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

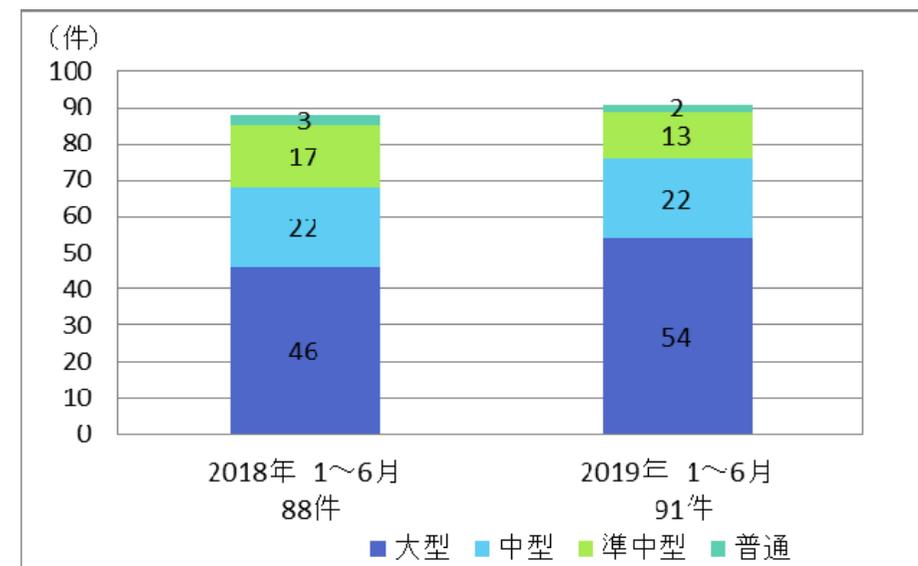
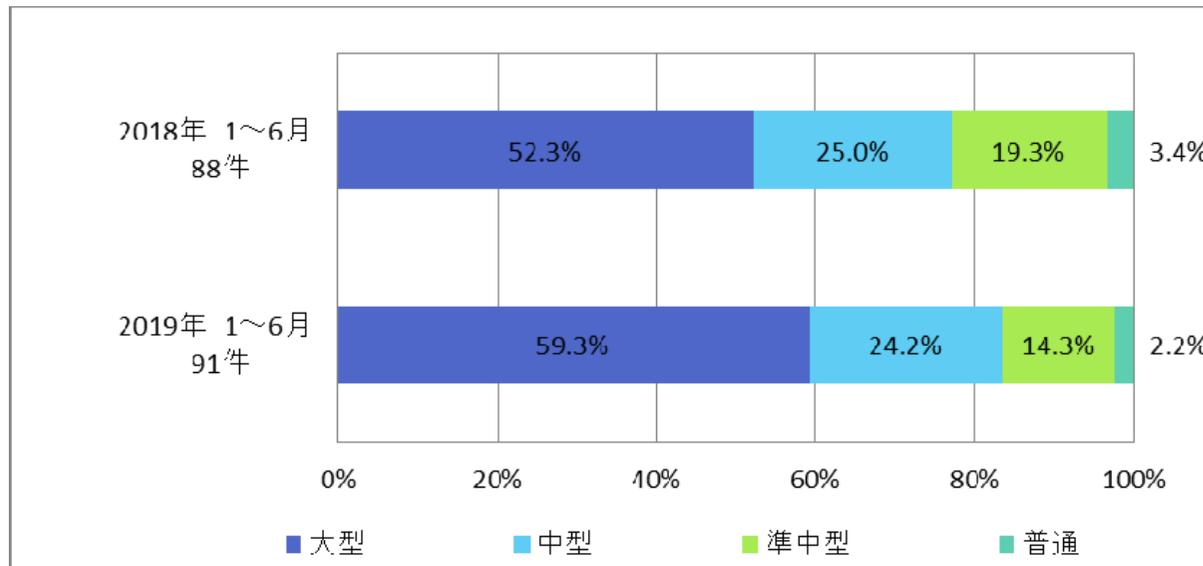
- ・2018年1～6月の死亡事故割合と比較すると、「大型」は+4.6ポイント、「中型」は+1.2ポイント、「準中型」は△4.9ポイント、「普通」は△0.9ポイントとなっている。
- ・件数の増減をみると、「大型」は「一般道路」で大きく増加している。一方、「高速道路等」は減少している。
- ・「中型」は「一般道路」、「高速道路等」共に増減がない。
- ・「準中型」は「一般道路」、「高速道路等」共に減少している。



Ⅲ. 2019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

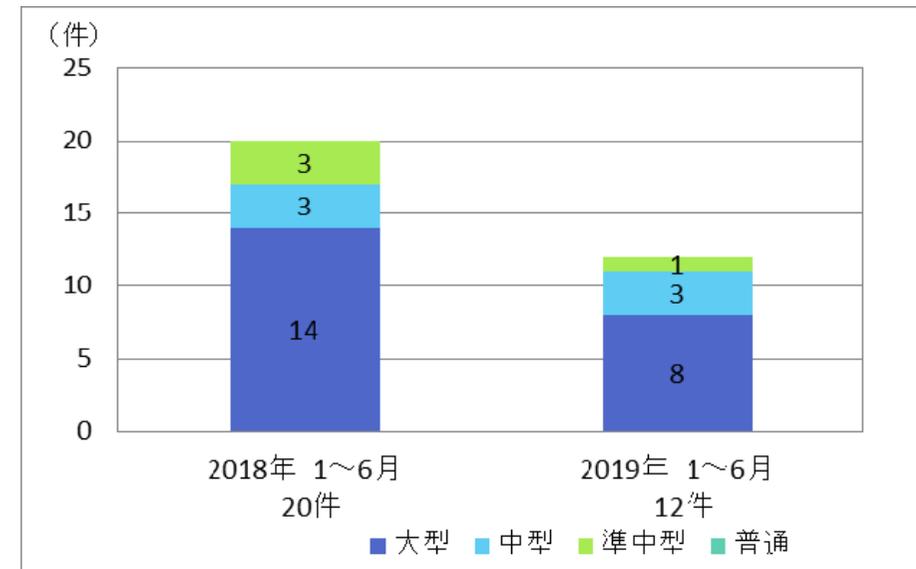
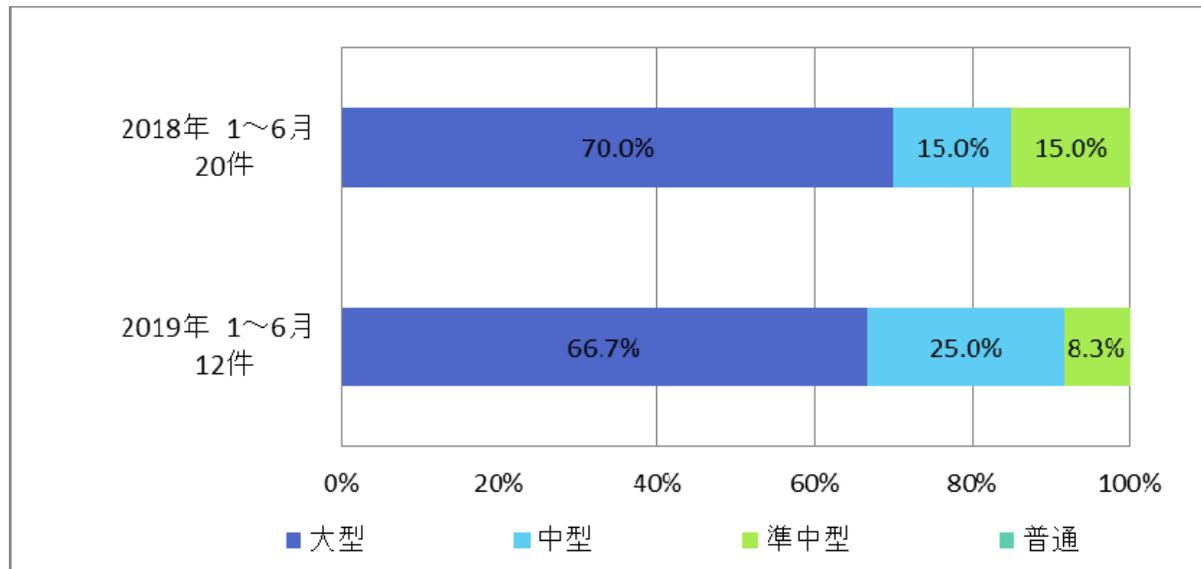
- 2018年1～6月の死亡事故割合と比較すると、「大型」は+7.0ポイント、「中型」は△0.8ポイント、「準中型」は△5.0ポイント、「普通」は△1.2ポイントとなっている。
- 件数の増減をみると+3件となっており、車両区分別にみると「大型」は+8件、「中型」は±0件、「準中型」は△4件、「普通」は△1件となっている。



Ⅲ. 2019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

- 2018年1～6月の死亡事故割合と比較すると、「大型」は△3.3ポイント、「中型」は+10.0ポイント、「準中型」は△6.7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△8件となっており、車両区分別にみると「大型」は△6件、「中型」は±0件、「準中型」は△2件、「普通」±0件となっている。

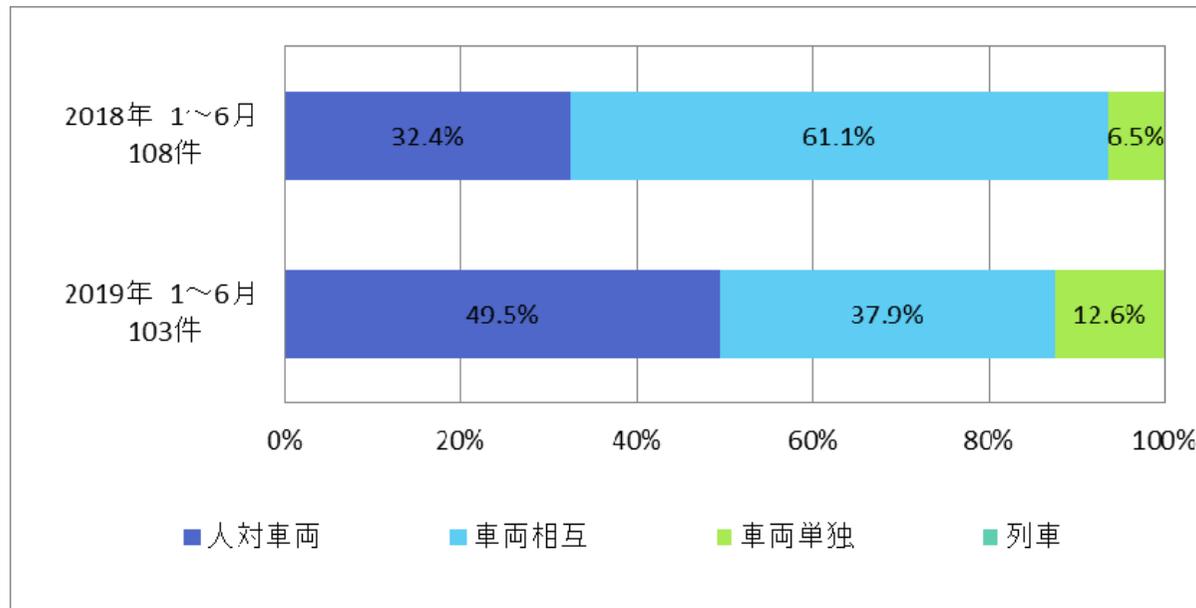


Ⅲ. 2019年1～6月死亡事故データの傾向（対前年同期比）

5. 事故類型別

- ・2018年1～6月の死亡事故割合と比較すると、「人対車両」+17.1ポイント、「車両相互」は△23.2ポイント、「車両単独」は+6.1ポイントとなっている。

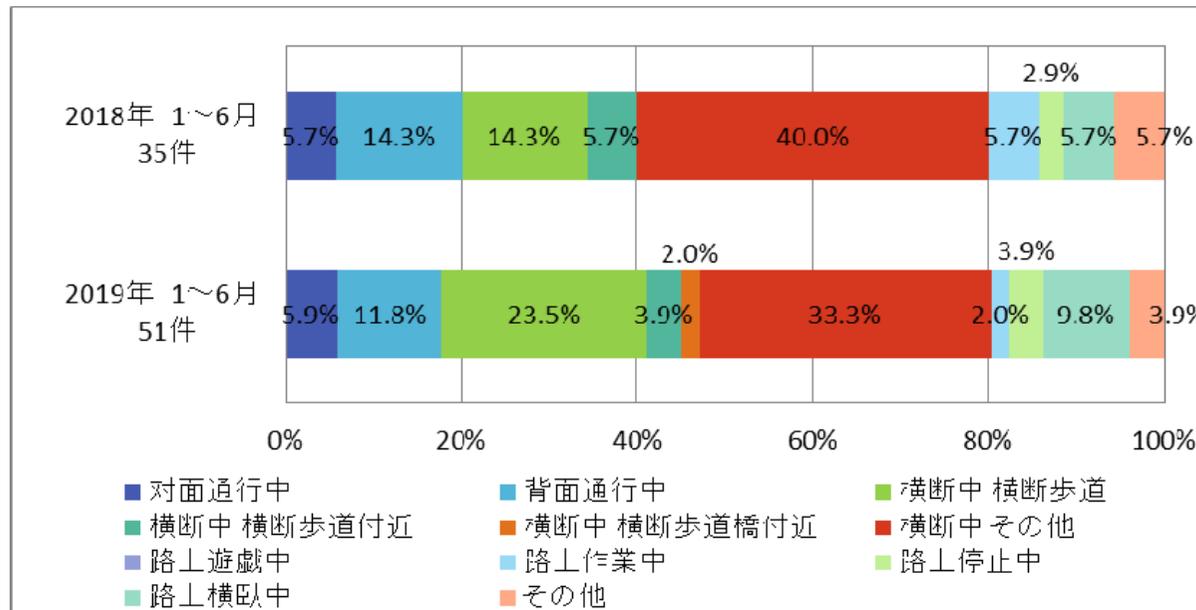
※「車両相互」での第二当事者となる「車両」には、道路交通法上の「軽車両」である自転車等を含む。



Ⅲ. 2019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

- ・2018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+9.2ポイント、「路上横臥中」は+4.1ポイントとなっている。
- ・「横断中 その他」は△6.7ポイント、「路上作業中」は△3.7ポイントとなっている。

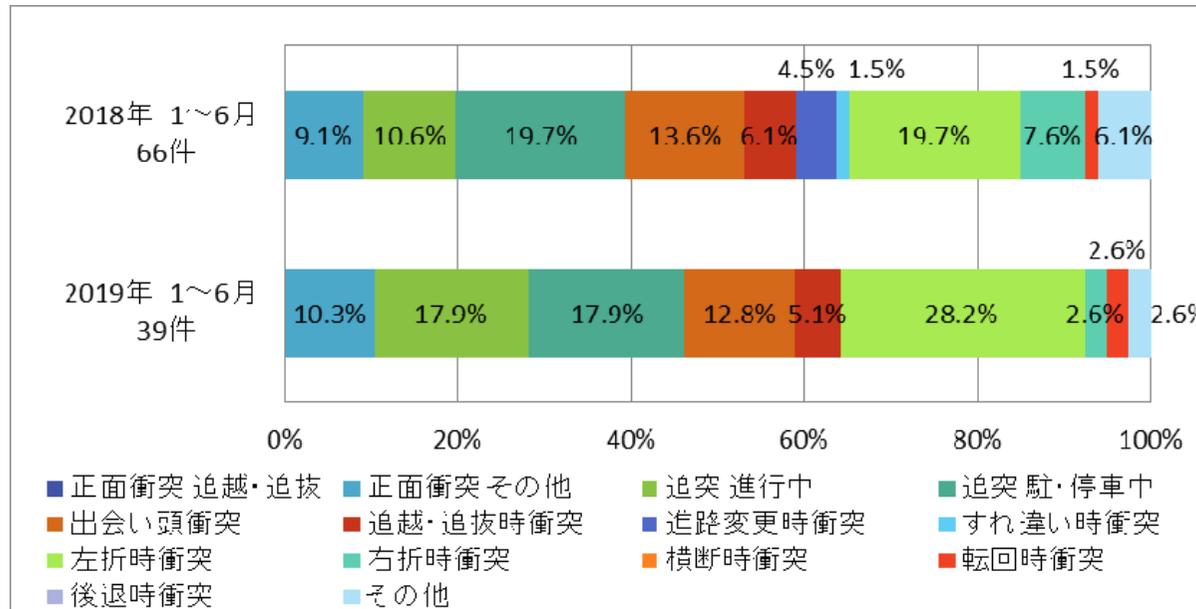


Ⅲ. 2019年1～6月死亡事故データの傾向(対前年同期比)

(2) 車両相互

- ・2018年1～6月の死亡事故割合と比較すると、「左折時衝突」は+8.5%、「追突 進行中」は+7.3ポイントとなっている。
- ・「右折時衝突」は△5.0ポイント、「進路変更時衝突」は△4.5ポイントとなっている。

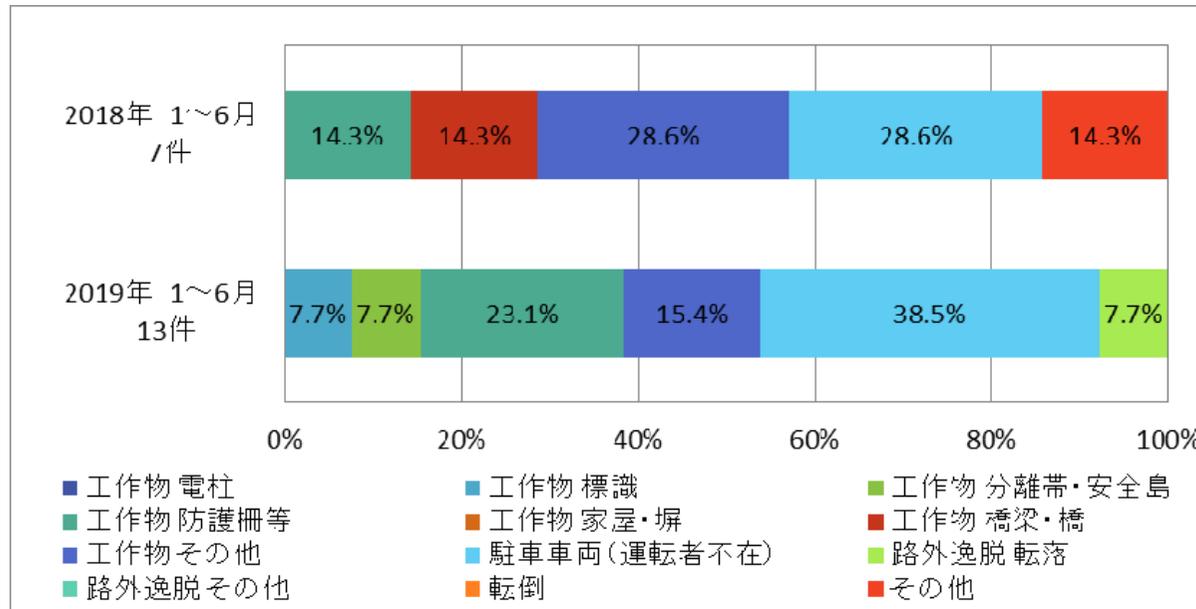
※「車両相互」での第二当事者となる「車両」には、道路交通法上の「軽車両」である自転車等を含む。



Ⅲ. 2019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

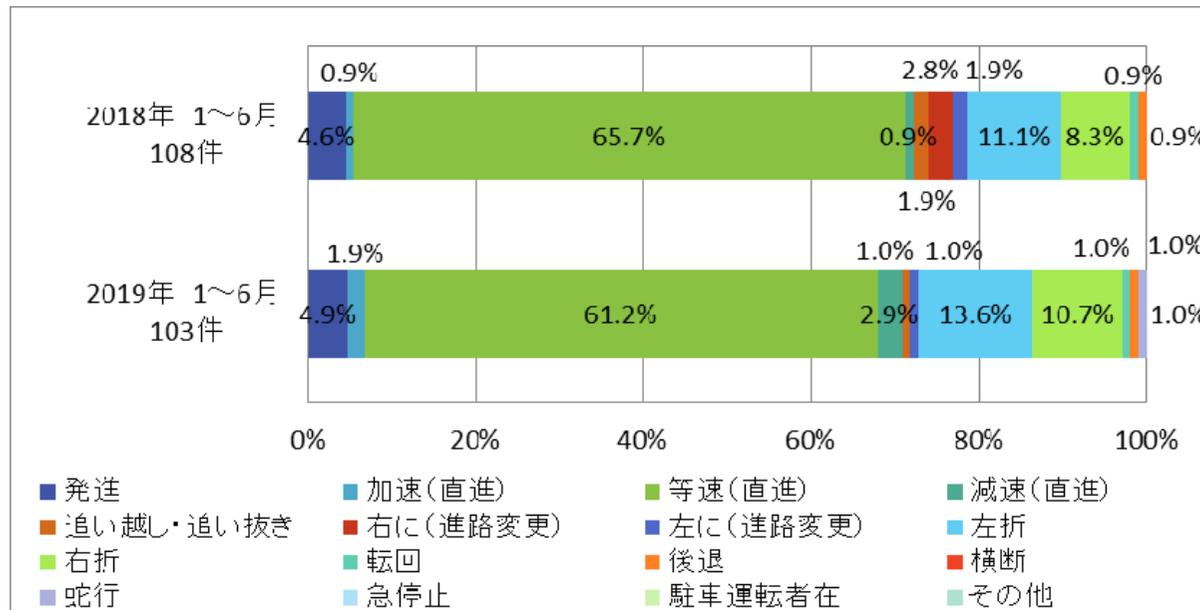
- ・2018年1～6月の死亡事故割合と比較すると、「駐車車両(運転者不在)」は+9.9ポイント、「工作物 防護柵等」は+8.8ポイントとなっている。
- ・「工作物 橋梁・橋」、「その他」はそれぞれ△14.3ポイント、「工作物 その他」は△13.2ポイントとなっている。



Ⅲ. 2019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

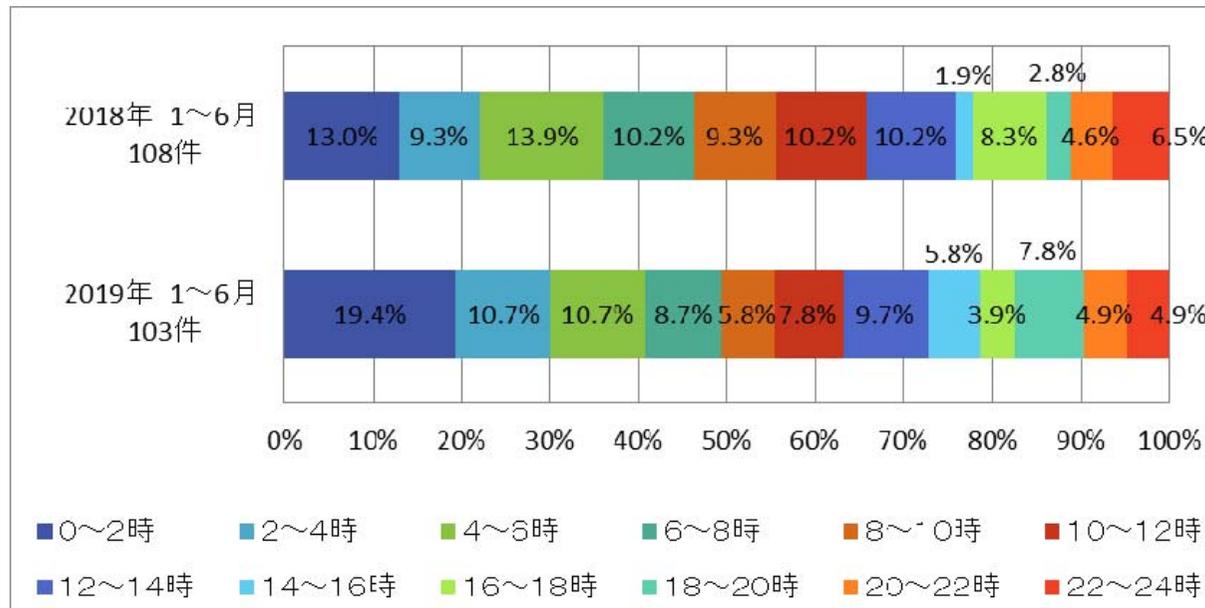
- ・2018年1～6月の死亡事故割合と比較すると、「左折」は+2.5ポイント、「右折」は+2.4ポイントとなっている。
- ・「等速（直進）」は△4.5ポイント、「右に（進路変更）」は△2.8ポイントとなっている。



Ⅲ. 2019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

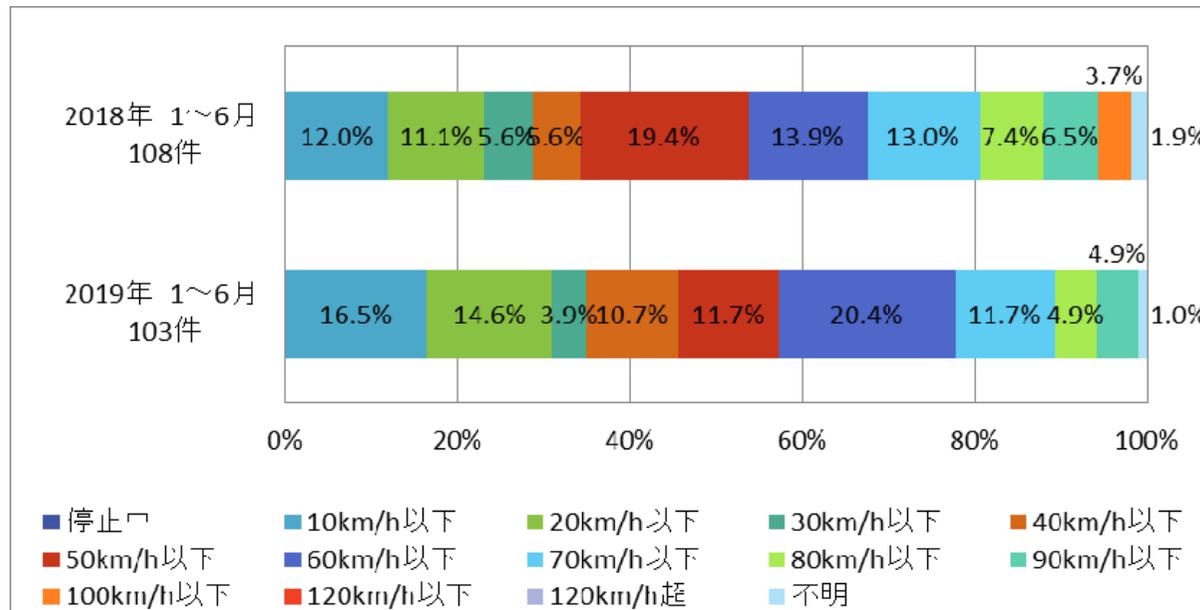
- ・2018年1～6月の死亡事故割合と比較すると、「0～2時」は+6.4ポイント、「18～20時」は+5.0ポイント、「14～16時」は+3.9ポイントとなっている。
- ・「16～18時」は△4.4ポイント、「8～10時」は△3.5ポイント、「4～6時」は△3.2ポイントとなっている。



Ⅲ. 2019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

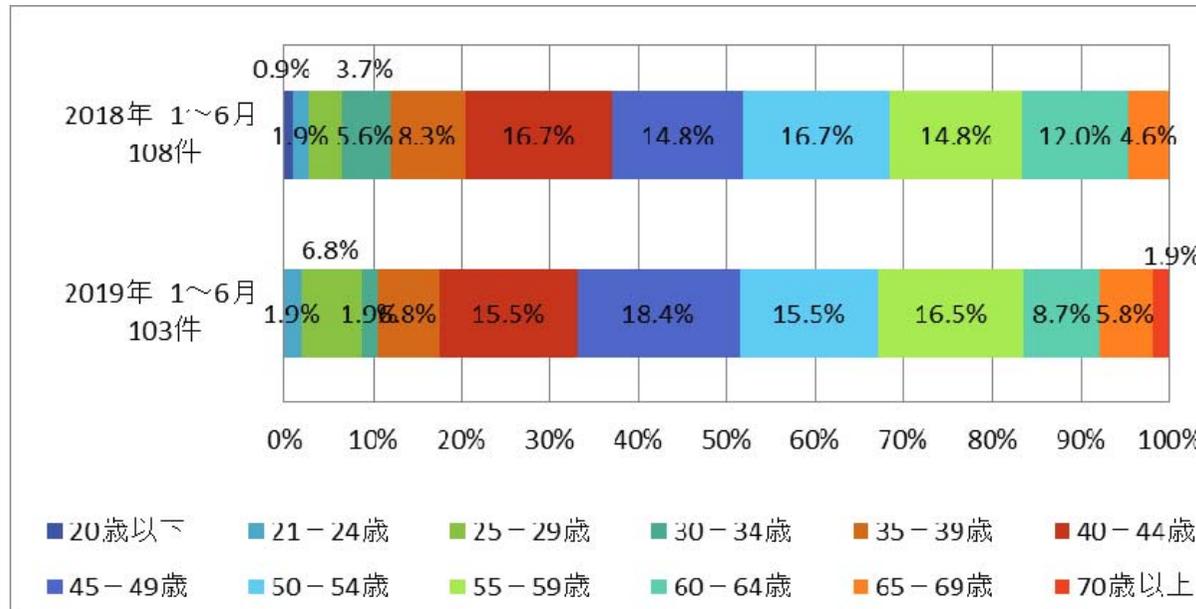
- ・ 2018年1～6月の死亡事故割合と比較すると、「(50km/h超)60km/h以下」は+6.5ポイント、「(30km/h超)40km/h以下」は+5.1ポイント、「10km/h以下」+4.5ポイントとなっている。
- ・ 「(40km/h超)50km/h以下」は△7.7ポイント、「(90km/h超)100km/h以下」は△3.7ポイントとなっている。



Ⅲ. 2019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

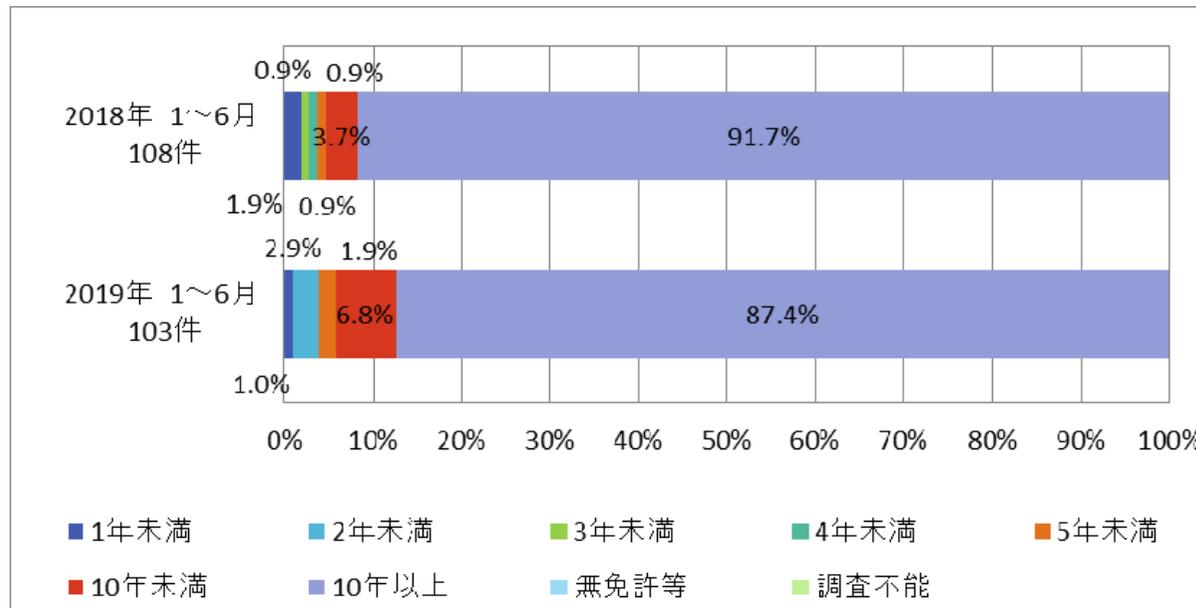
- ・ 2018年1～6月の死亡事故割合と比較すると、「45-49歳」は+3.6ポイント、「25-29歳」は+3.1ポイントとなっている。
- ・ 「30-34歳」は△3.7ポイント、「60-64歳」は△3.3ポイントとなっている。



Ⅲ. 2019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

- ・2018年1～6月の死亡事故割合と比較すると、「(1年以上)2年未満」は+2.9ポイント、「(5年以上)10年未満」は+3.1ポイント、「10年以上」は△4.3ポイントとなっている。

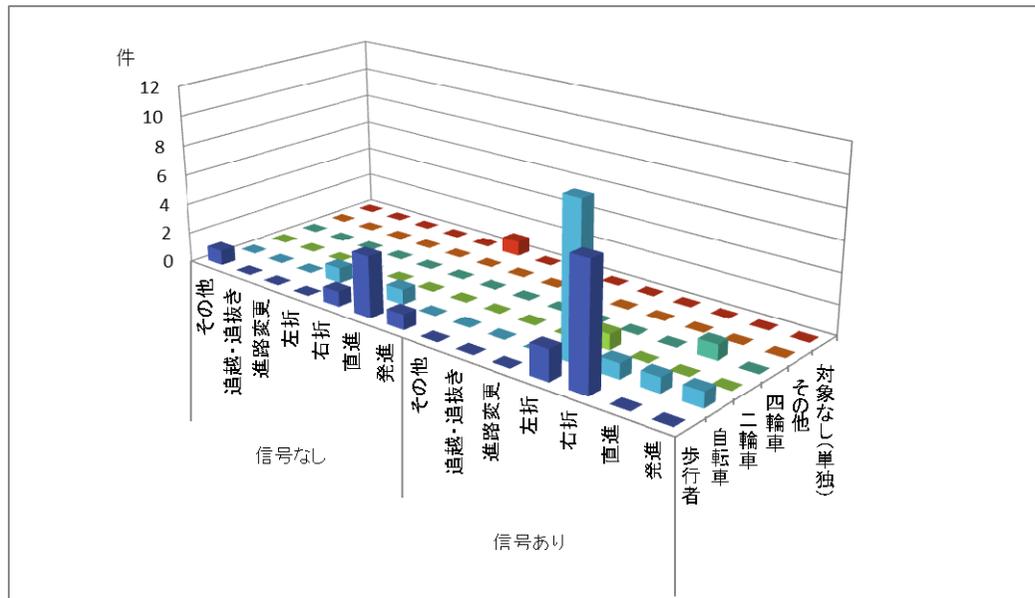


Ⅲ. 2019年1～6月死亡事故データの傾向(対前年同期比)

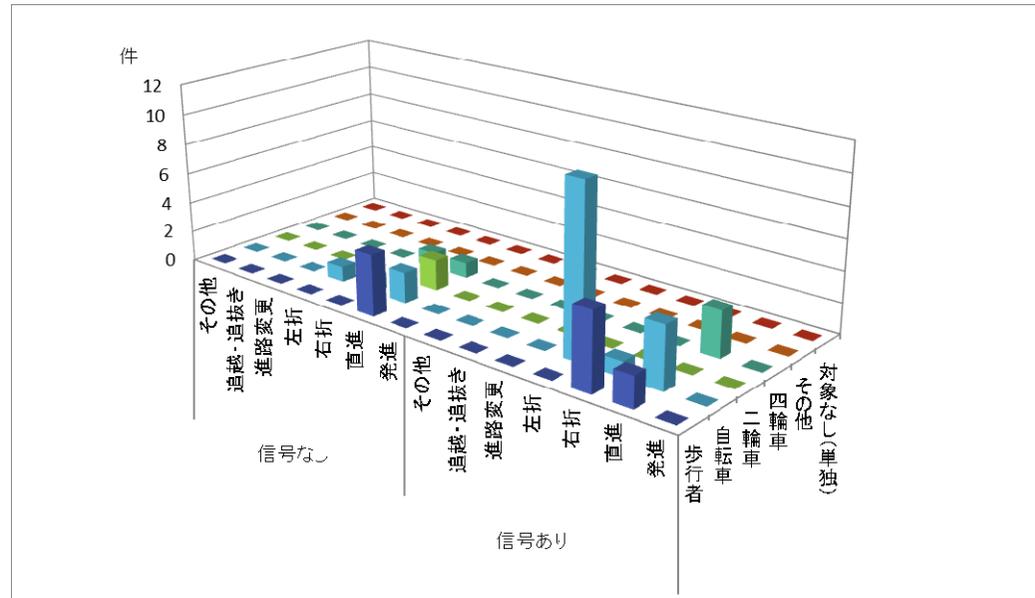
11. 交差点における信号機の有無別行動類型別第二当事者の状況

- 2018年1～6月の死亡事故件数と比較すると、信号機ありでは、「直進」の「自転車」が△3件、「直進」の「歩行者」、「直進」の「四輪車」がそれぞれ△2件となっている。一方、「右折」の「歩行者」が+3件、「左折」の「歩行者」が+2件となっている。
- 信号機なしでは、「直進」の「二輪車」が△2件、一方、「発進」の「歩行者」、「右折」の「歩行者」、「その他」の「歩行者」がそれぞれ+1件となっている。

【2019年1～6月】



【2018年1～6月】



IV. 2019年1～6月死亡事故データ(発生地)

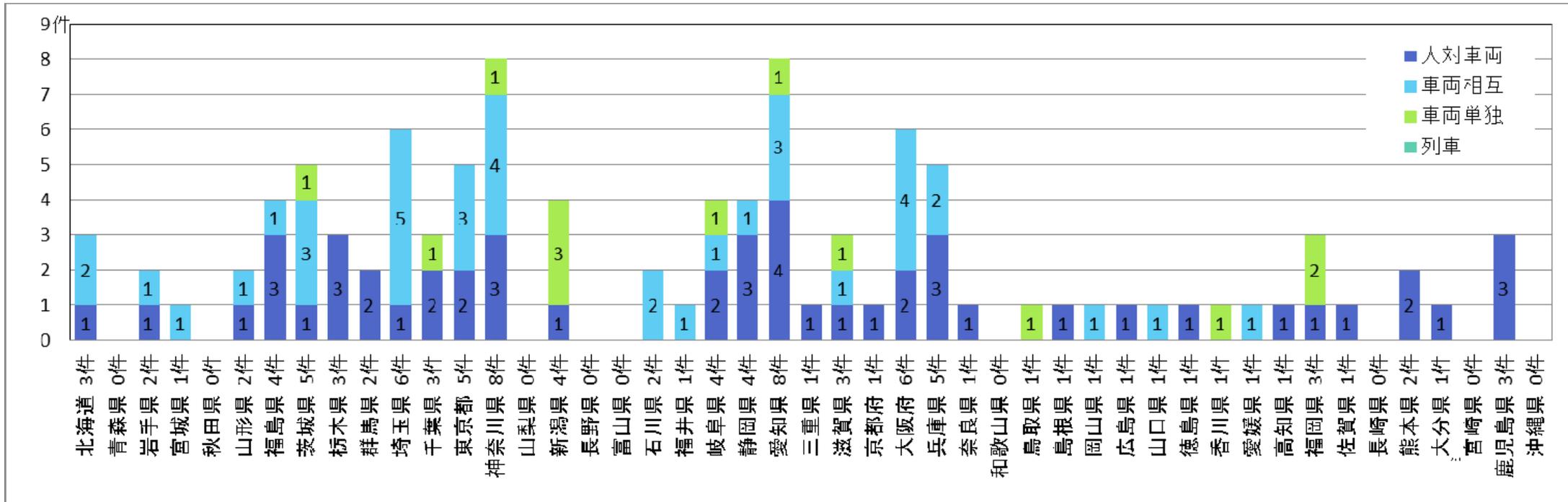
1. 発生地別の事故類型別
2. 発生地別の行動類型別
3. 発生地別の時間帯別
4. 発生地別の運転者の危険認知速度別
5. 発生地別の運転者の年齢層別
6. 発生地別の運転者の免許取得年数別

IV. 2019年1～6月死亡事故データ(発生地)

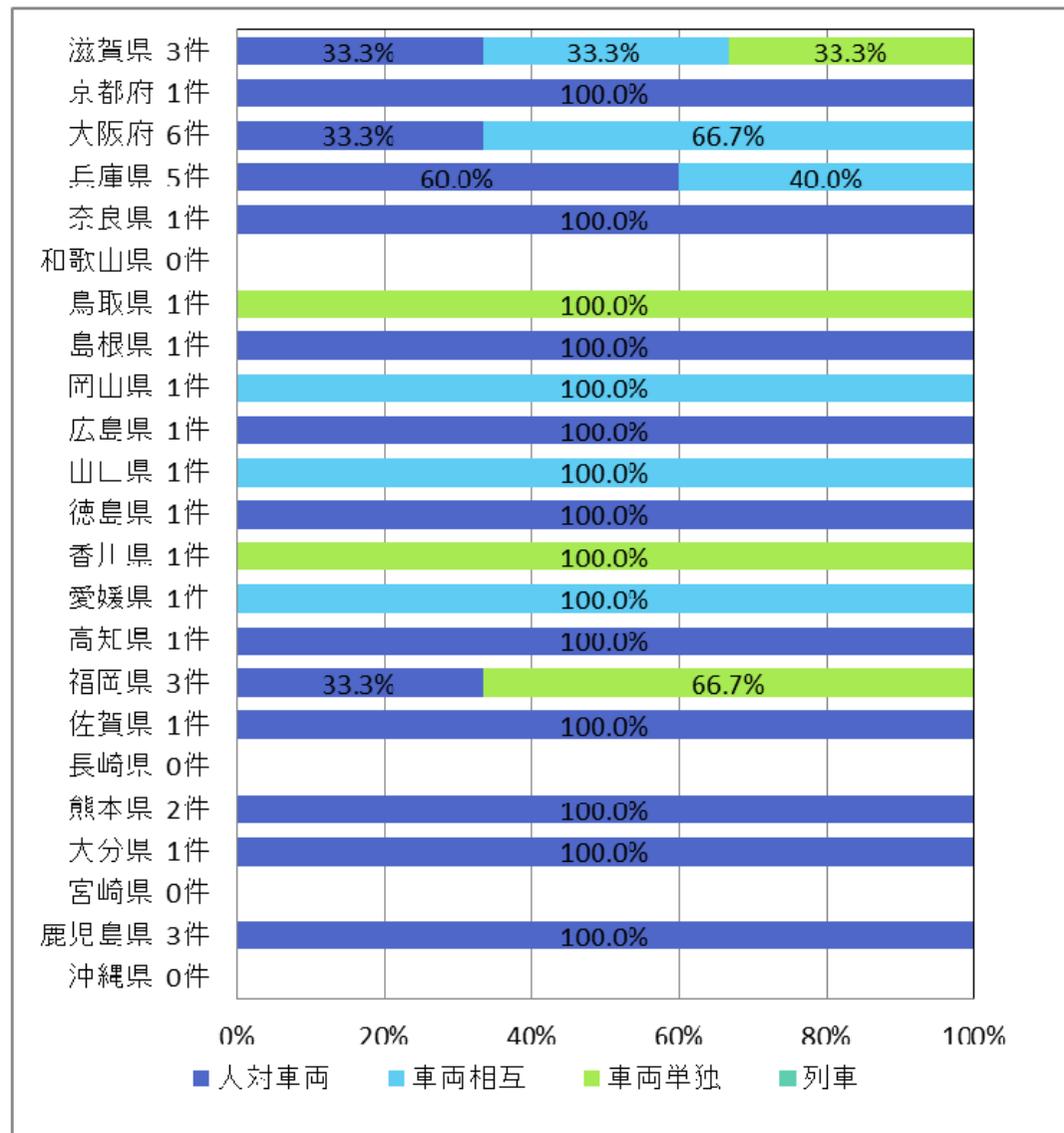
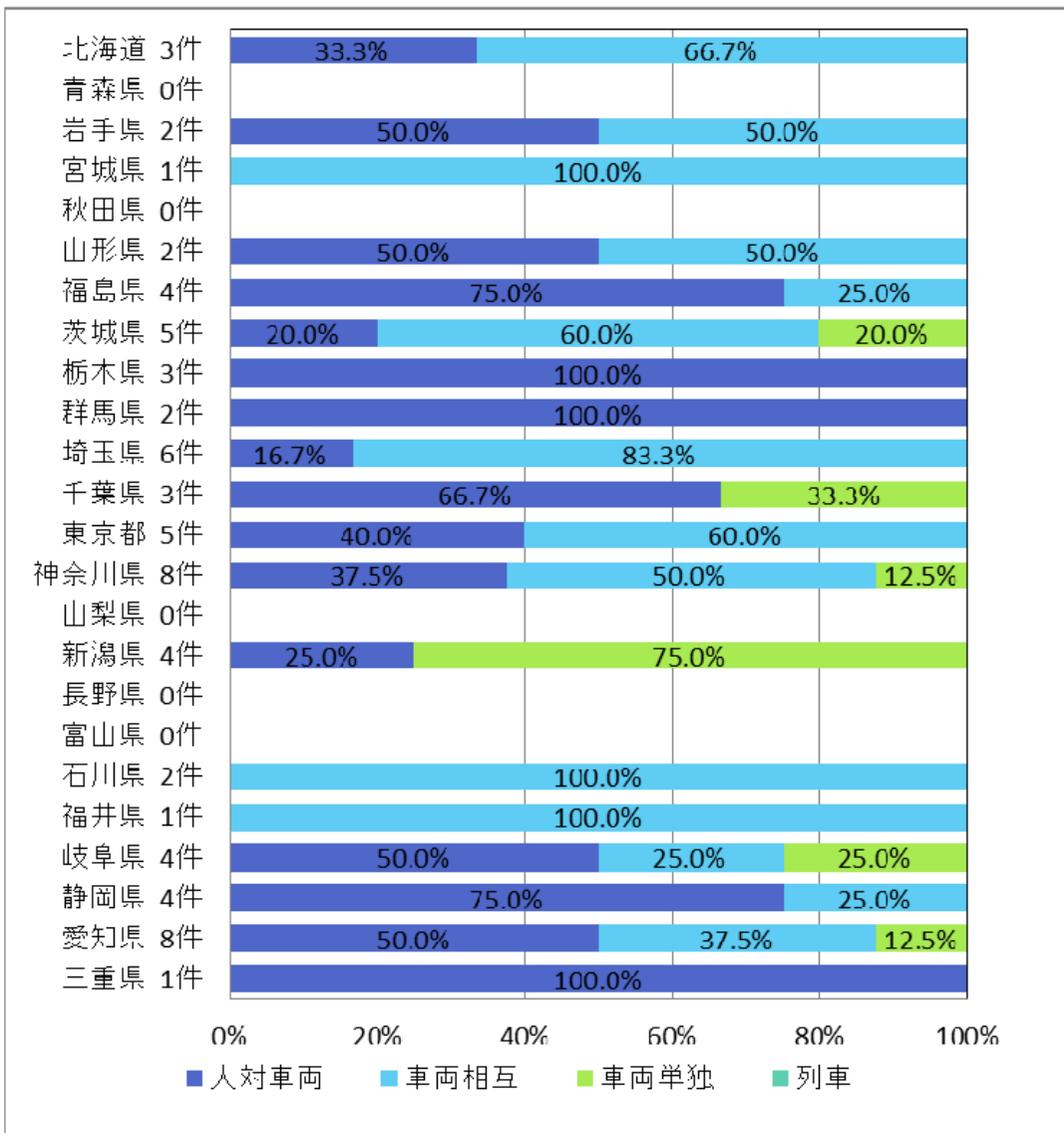
1. 発生地別の事故類型別

- ・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、「神奈川県」、「埼玉県」、「大阪府」では「車両相互」が最も多く、「愛知県」では「人対車両」が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。



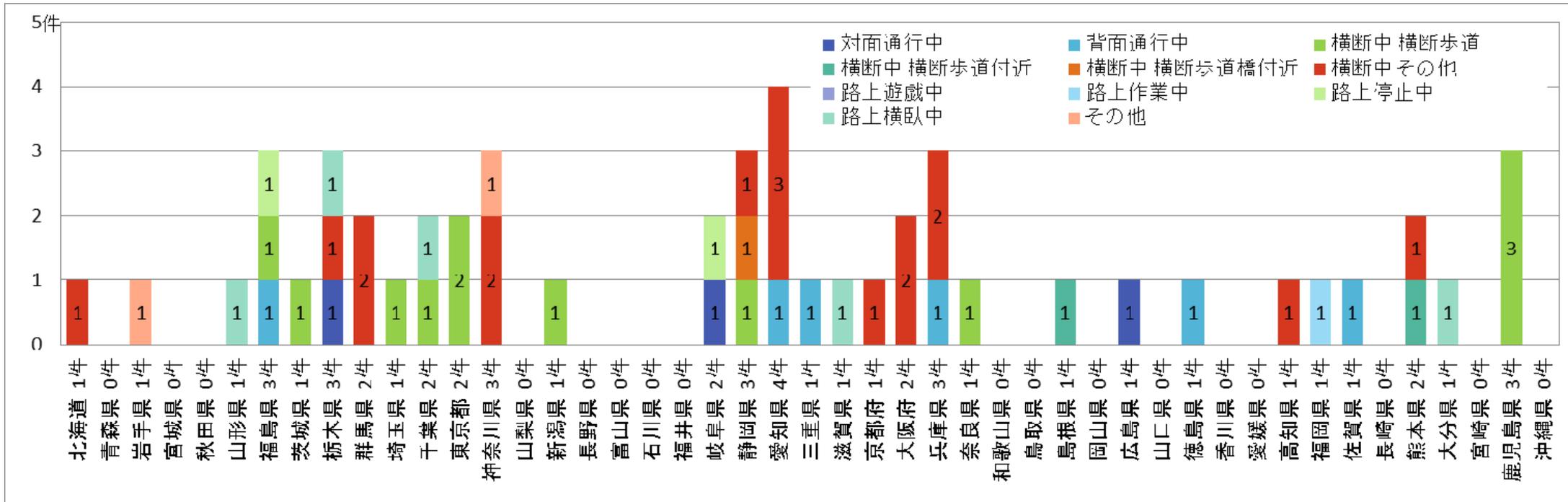
IV. 2019年1～6月死亡事故データ(発生地)



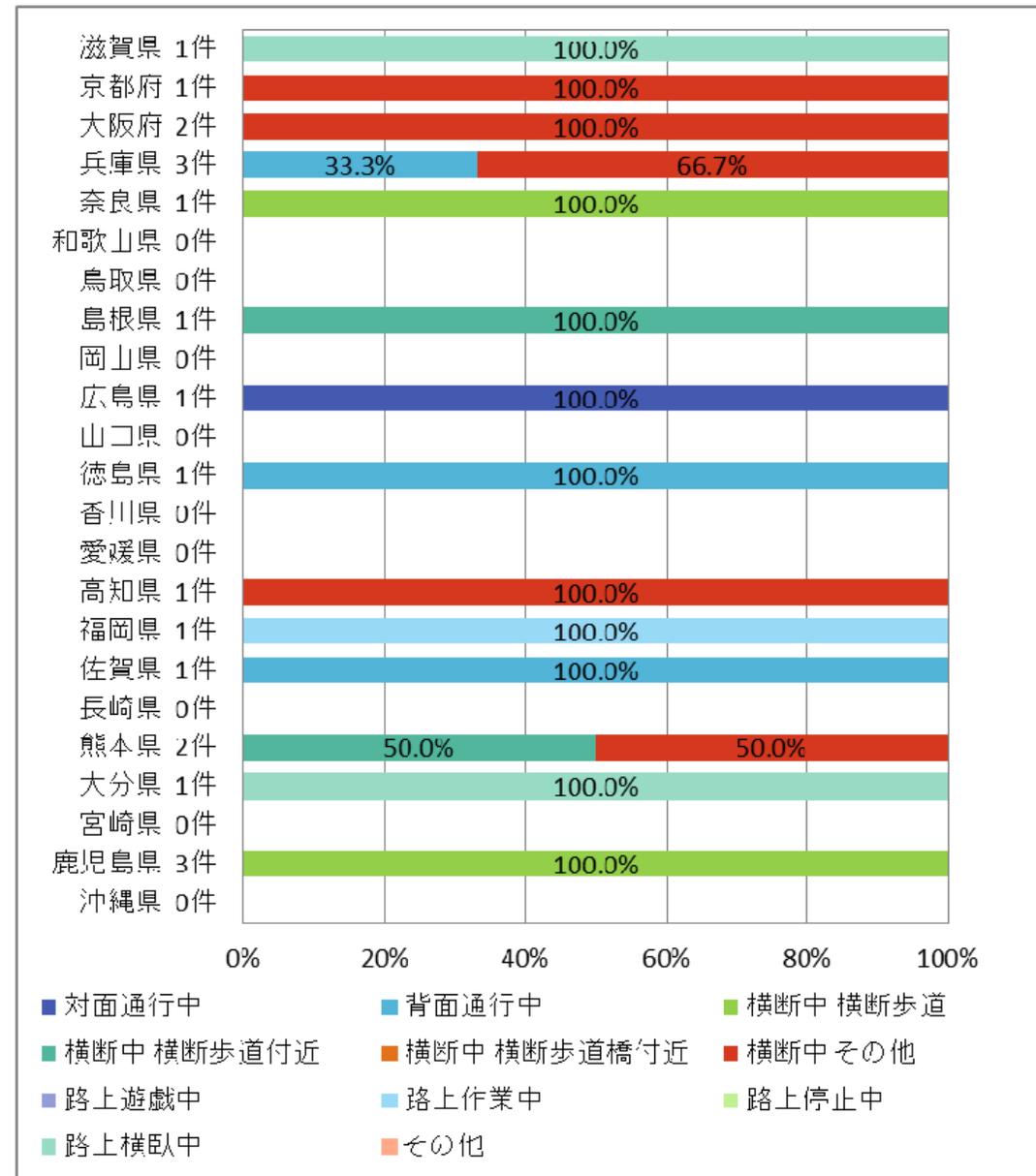
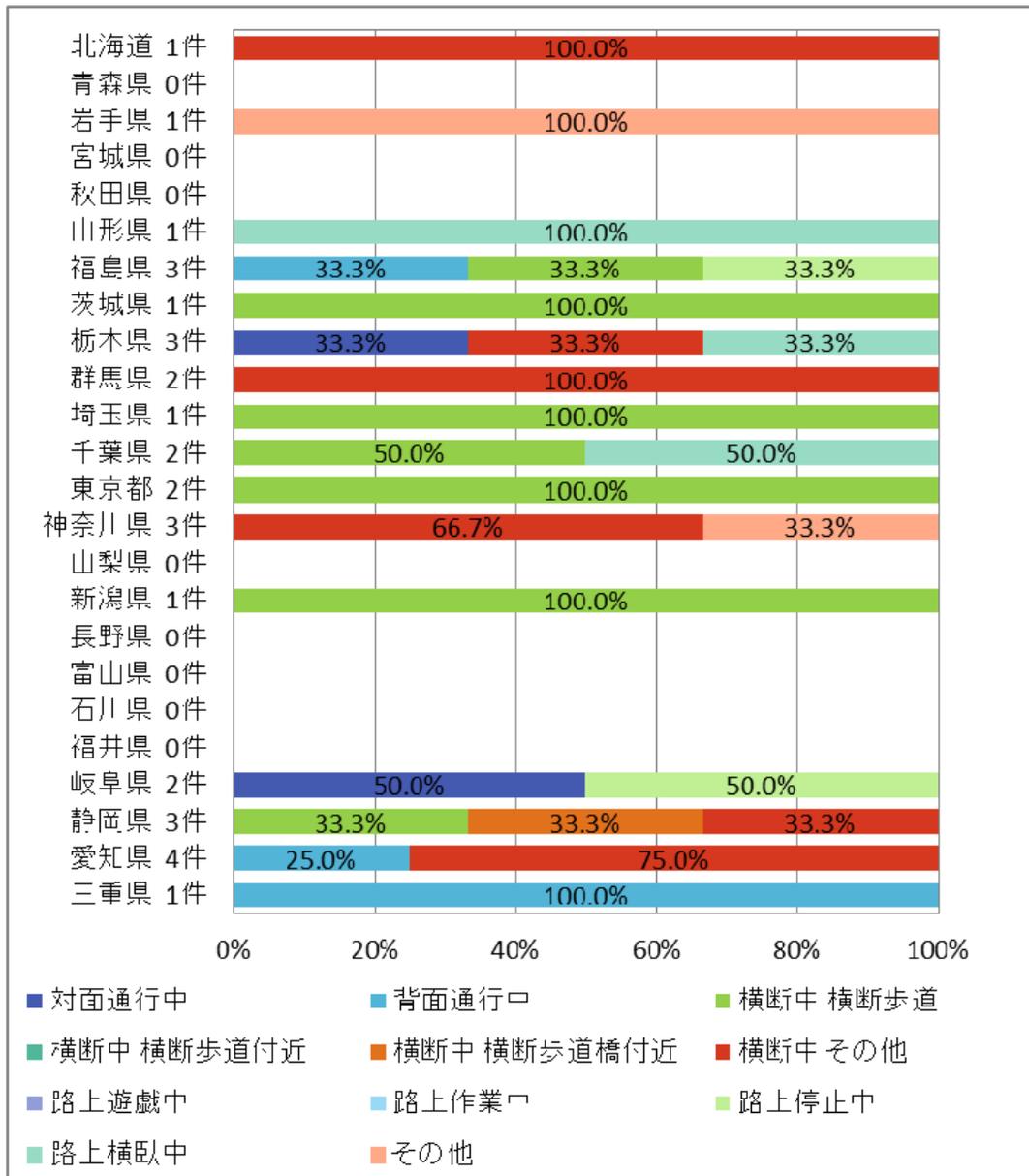
IV. 2019年1～6月死亡事故データ(発生地)

(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、「愛知県」、「神奈川県」、「兵庫県」では「横断中 その他」、「鹿児島県」では「横断中 横断歩道」が最も多くなっている。「福島県」、「栃木県」、「静岡県」は傾向が分かれている。



IV. 2019年1～6月死亡事故データ(発生地)

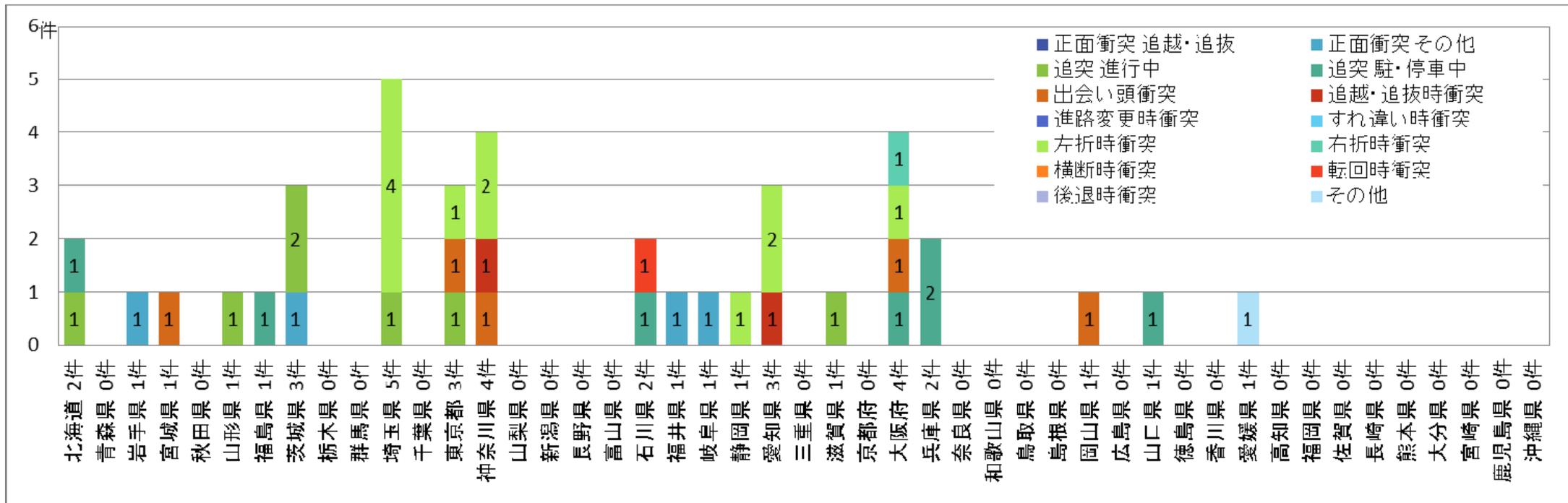


IV. 2019年1～6月死亡事故データ(発生地)

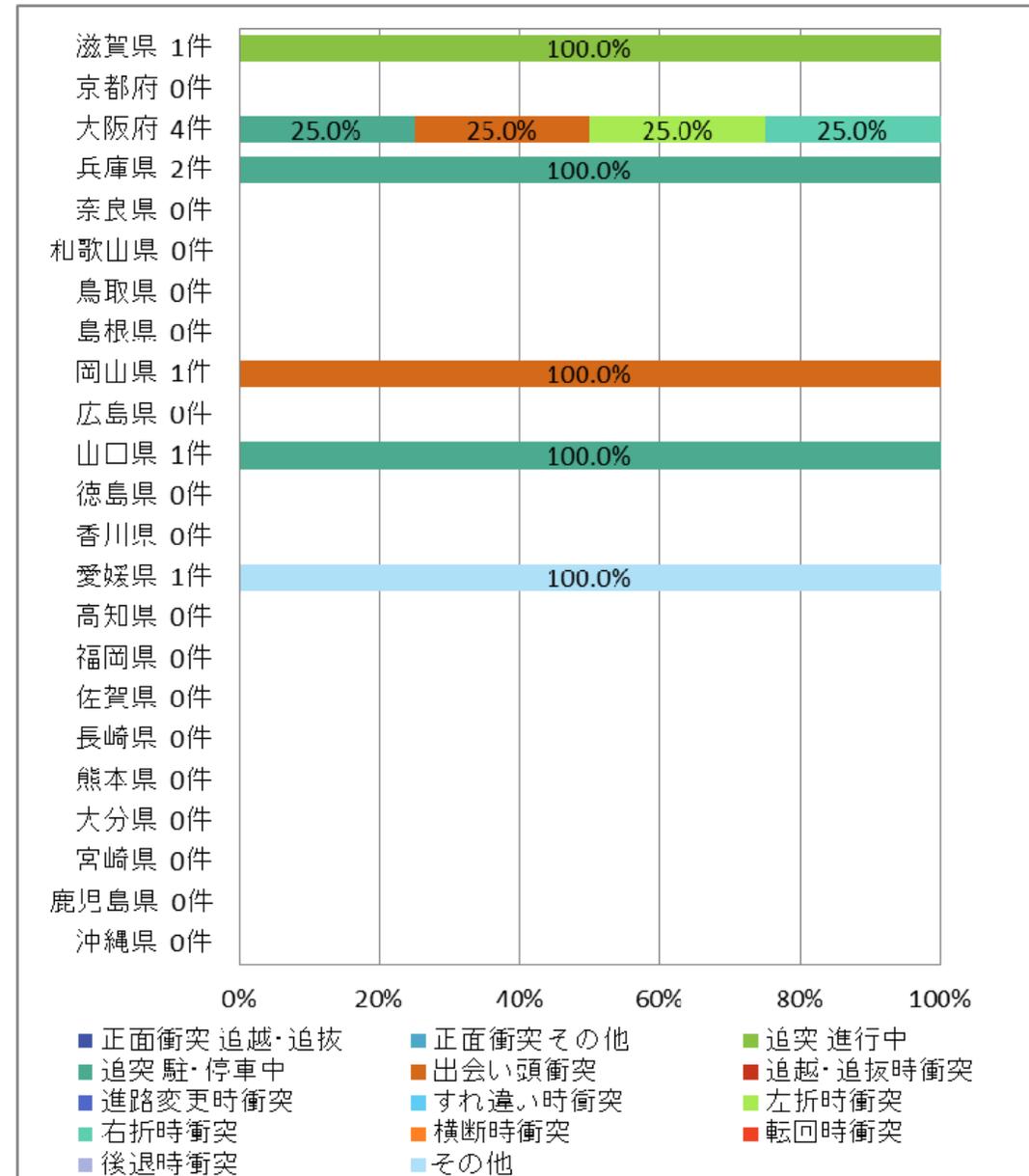
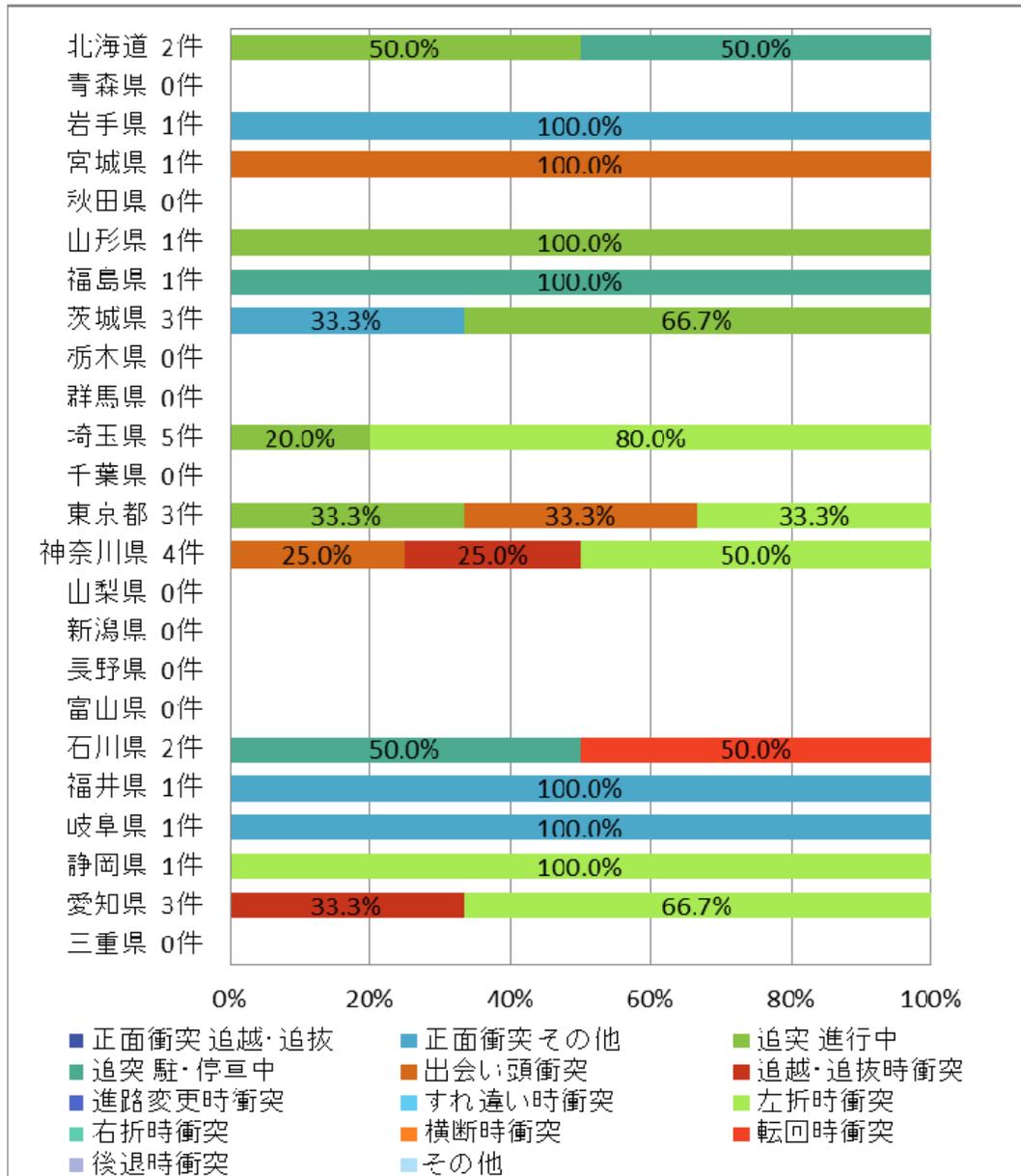
(2) 車両相互

- ・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、「埼玉県」、「神奈川県」では「左折時衝突」が最も多くなっている。「大阪府」は傾向が分かれている。

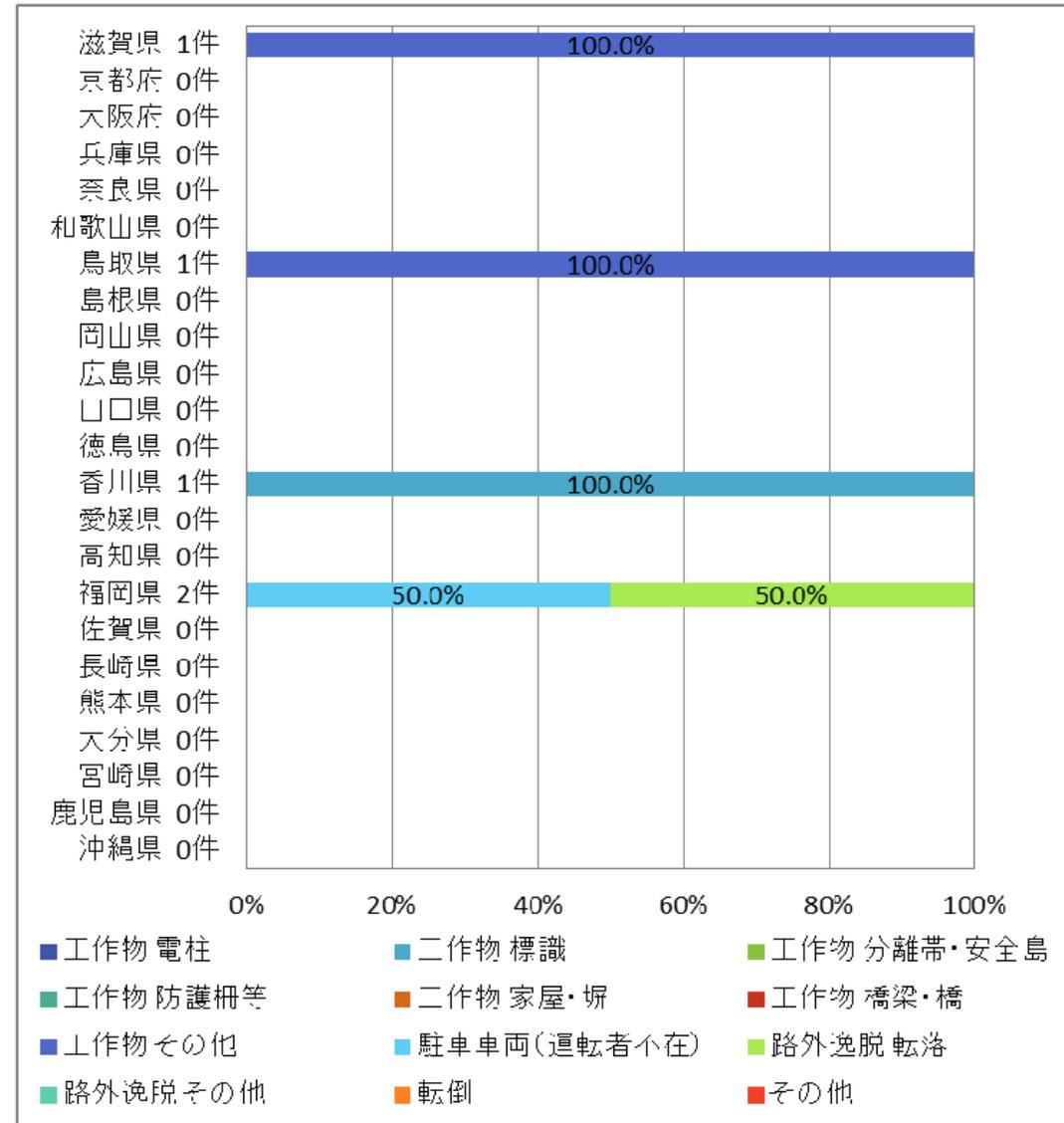
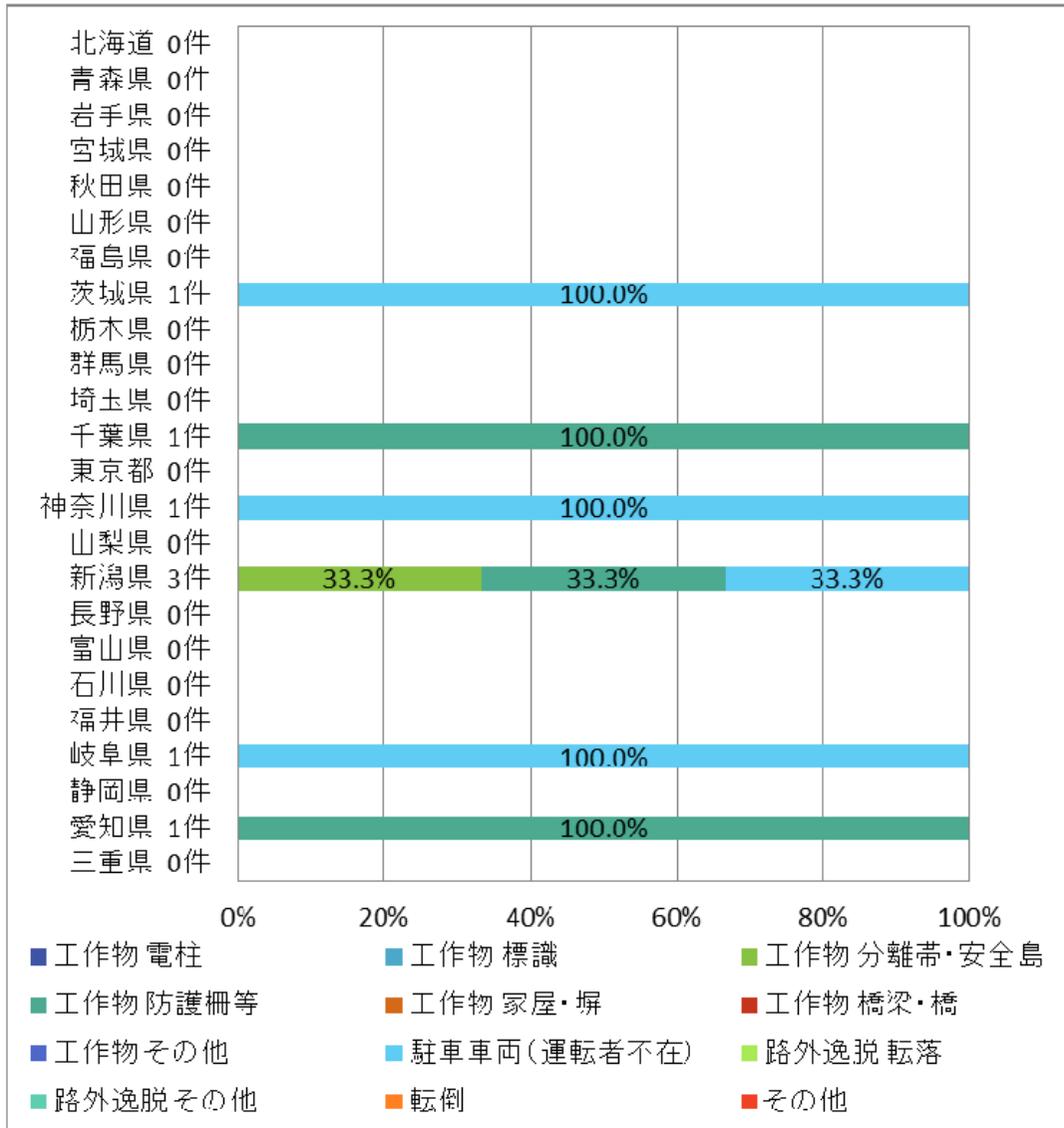
※「車両相互」での第二当事者となる「車両」には、道路交通法上の「軽車両」である自転車等を含む。



IV. 2019年1～6月死亡事故データ(発生地)



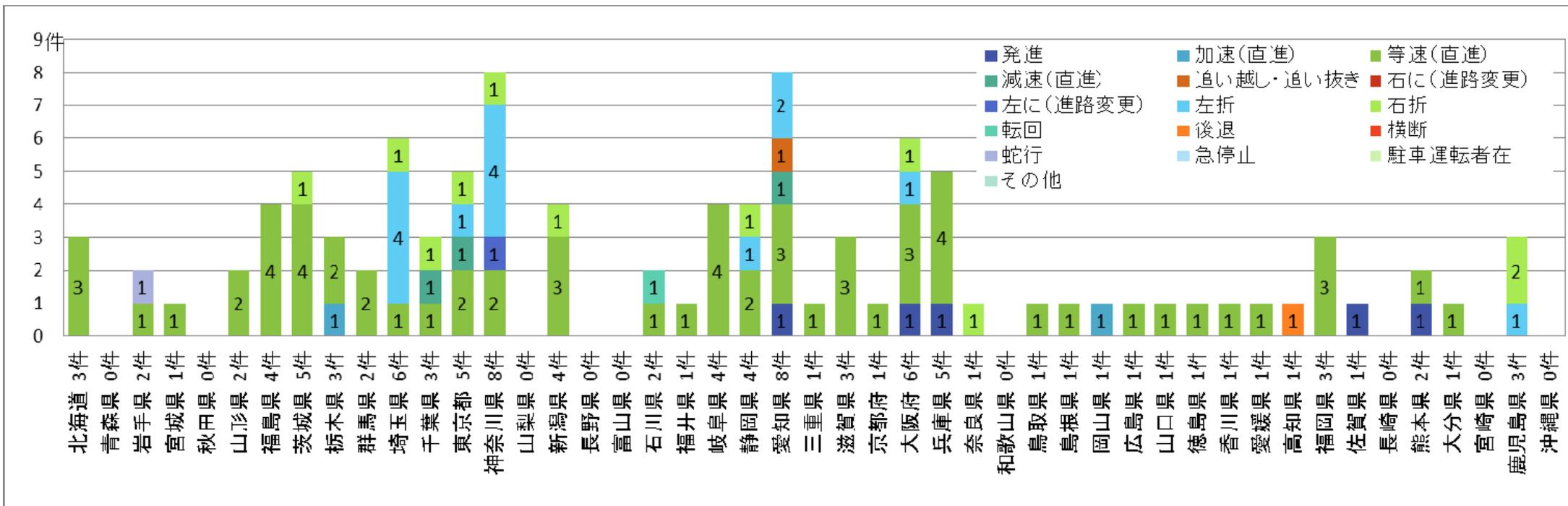
IV. 2019年1～6月死亡事故データ(発生地)



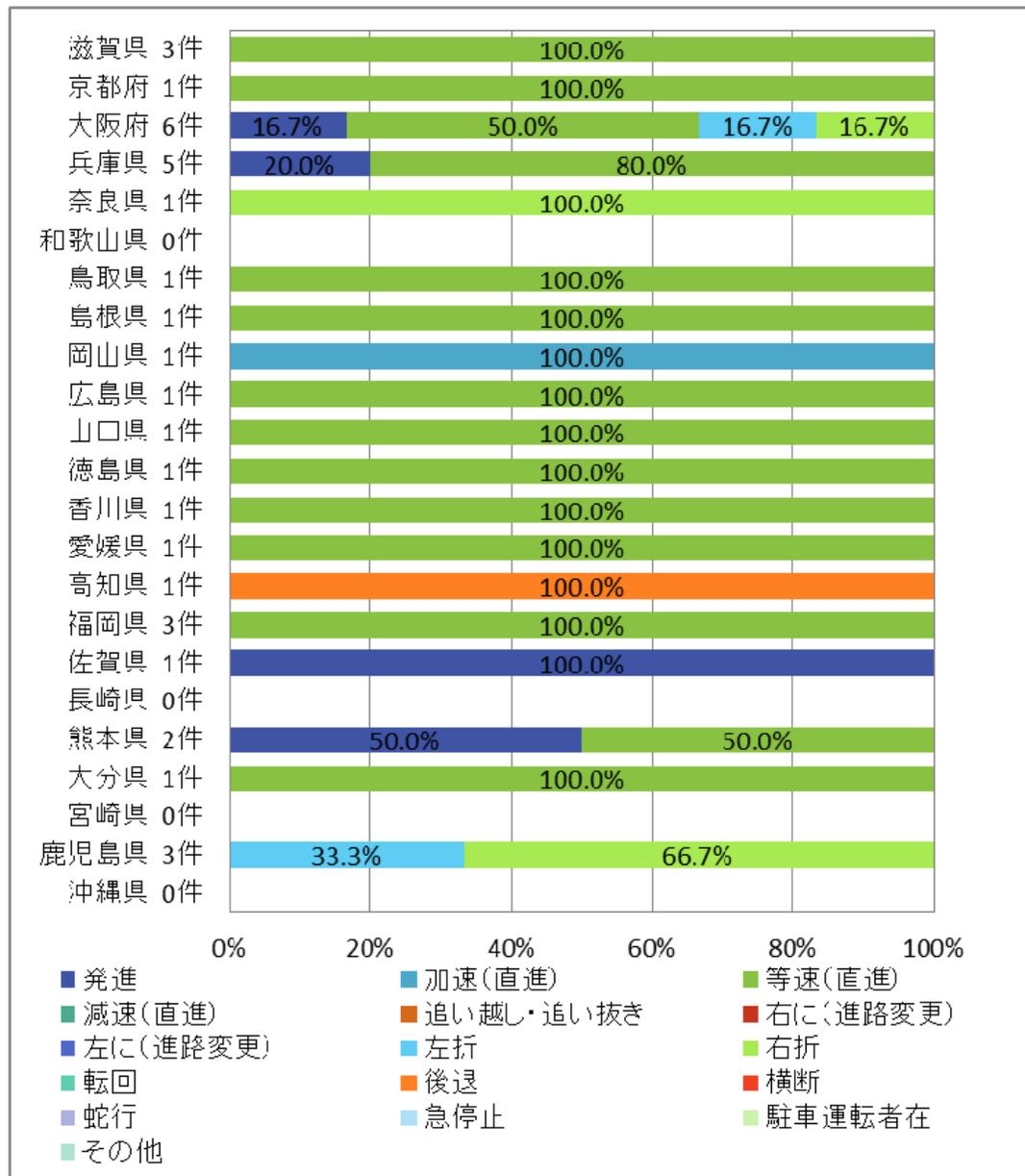
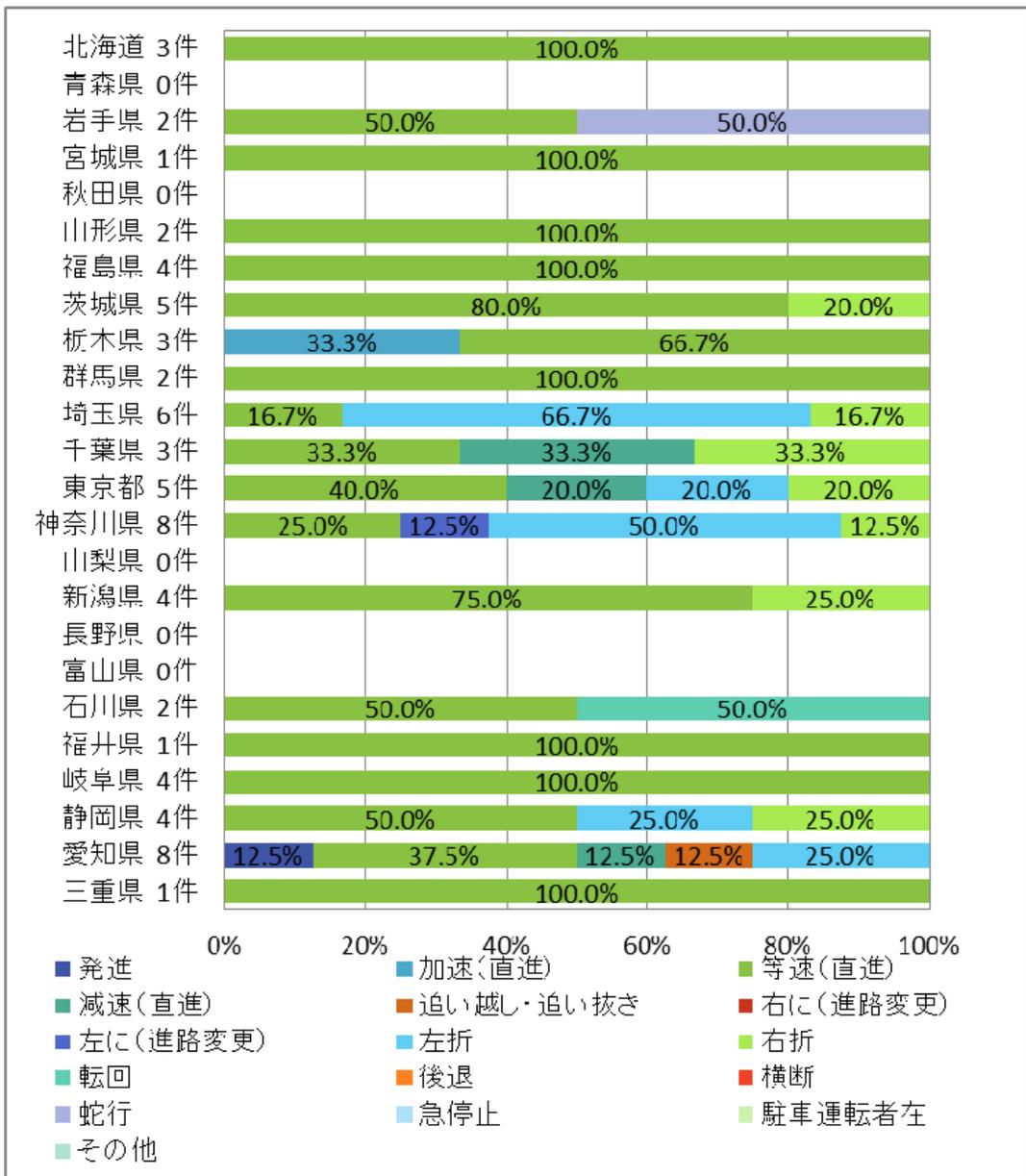
IV. 2019年1～6月死亡事故データ(発生地)

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、各県ともに「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、「神奈川県」、「埼玉県」では「左折」、「愛知県」、「大阪府」では「等速（直進）」が最も多くなっている。



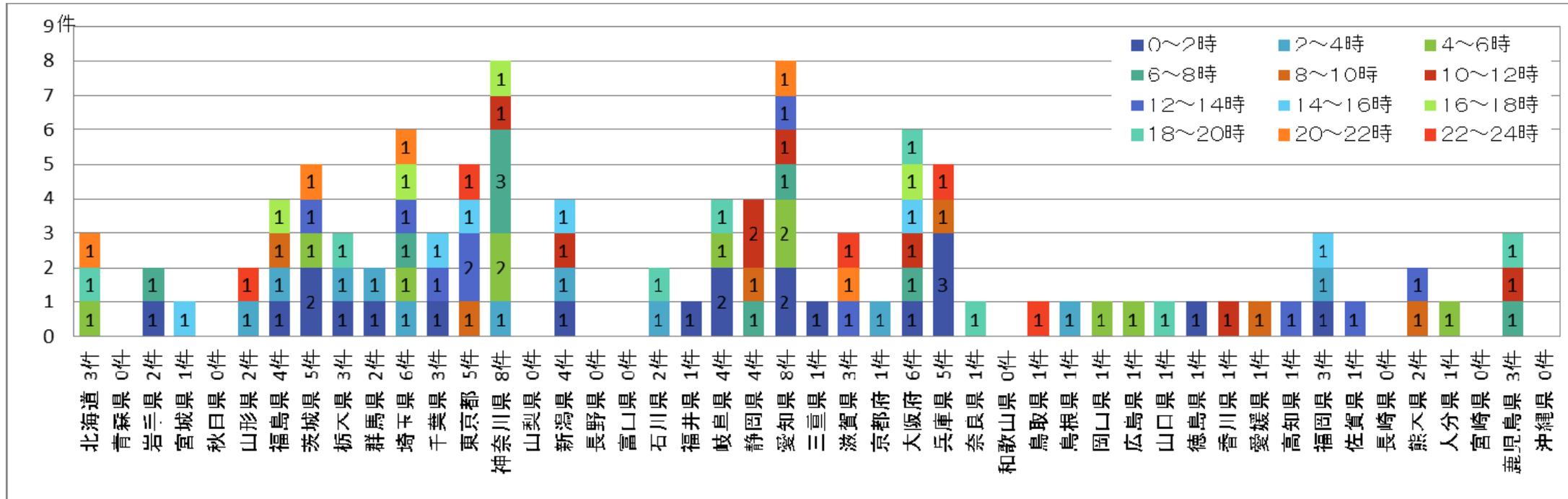
IV. 2019年1～6月死亡事故データ(発生地)



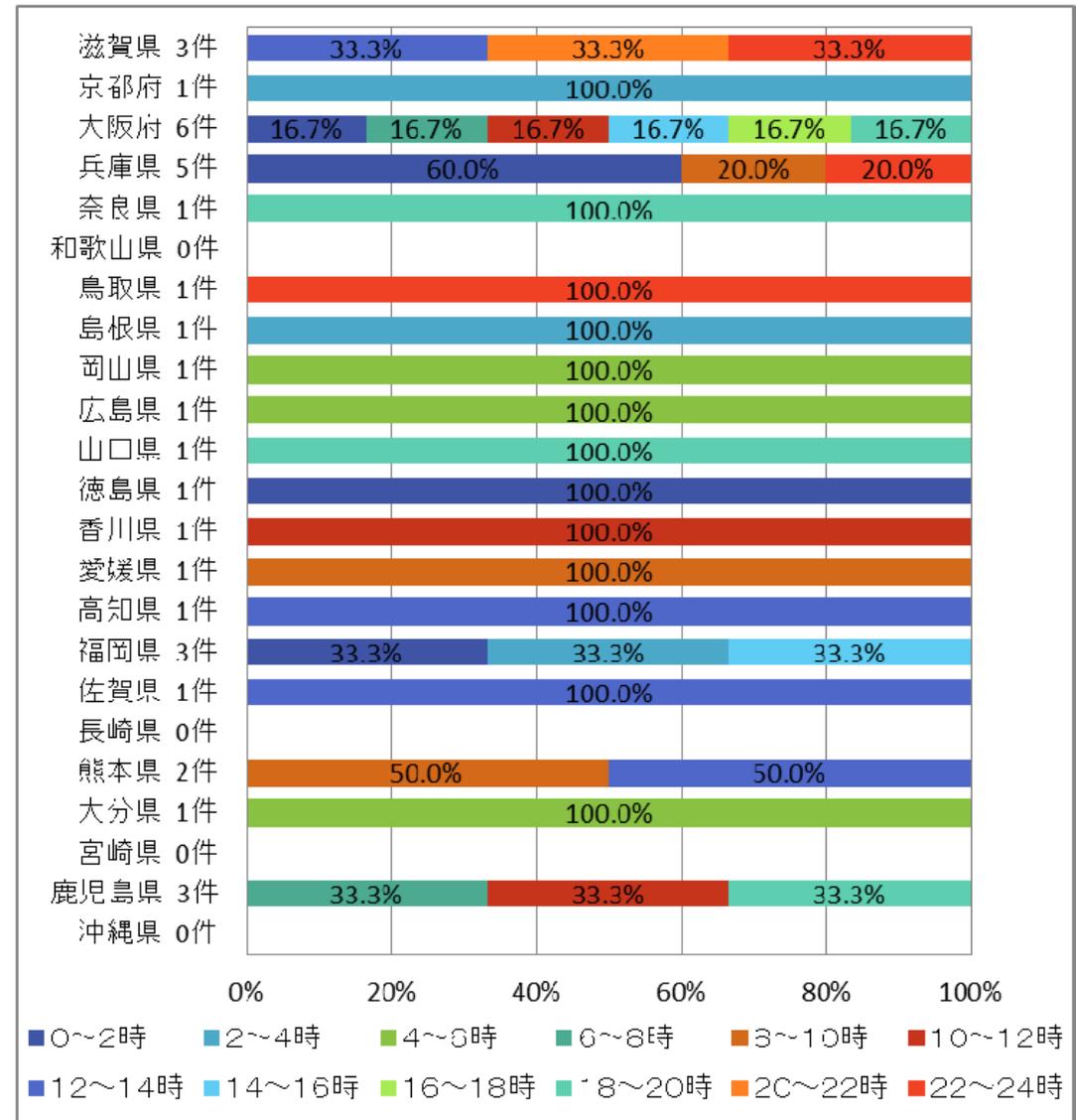
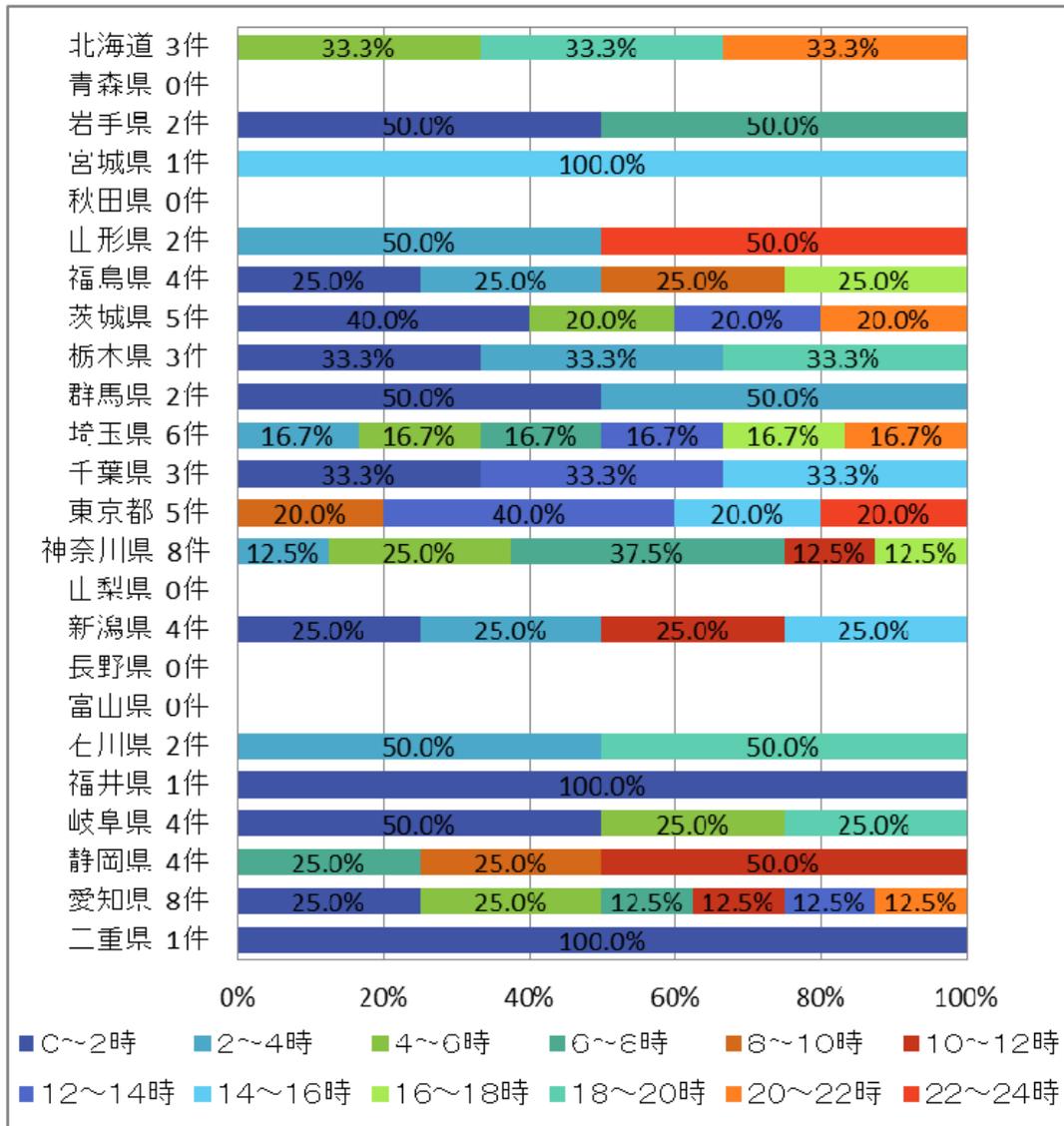
IV. 2019年1～6月死亡事故データ(発生地)

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、「神奈川県」では「6～8時」、「愛知県」では「0～2時」、「4～6時」が最も多くなっている。「埼玉県」、「大阪府」は傾向が分かれている。



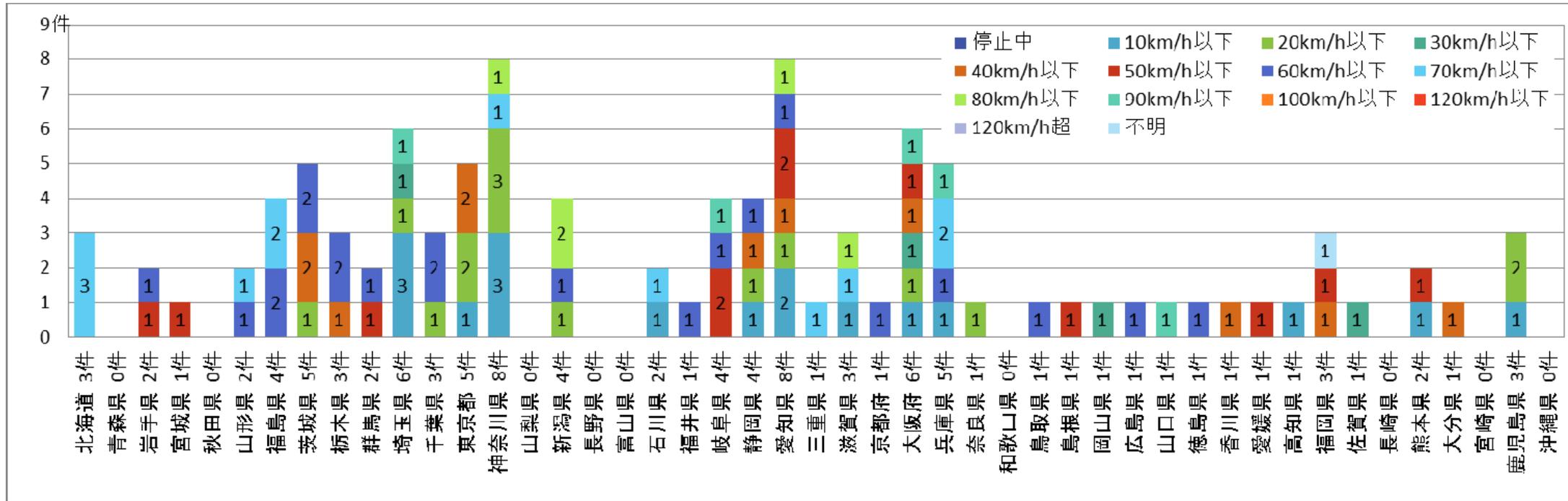
IV. 2019年1～6月死亡事故データ(発生地)



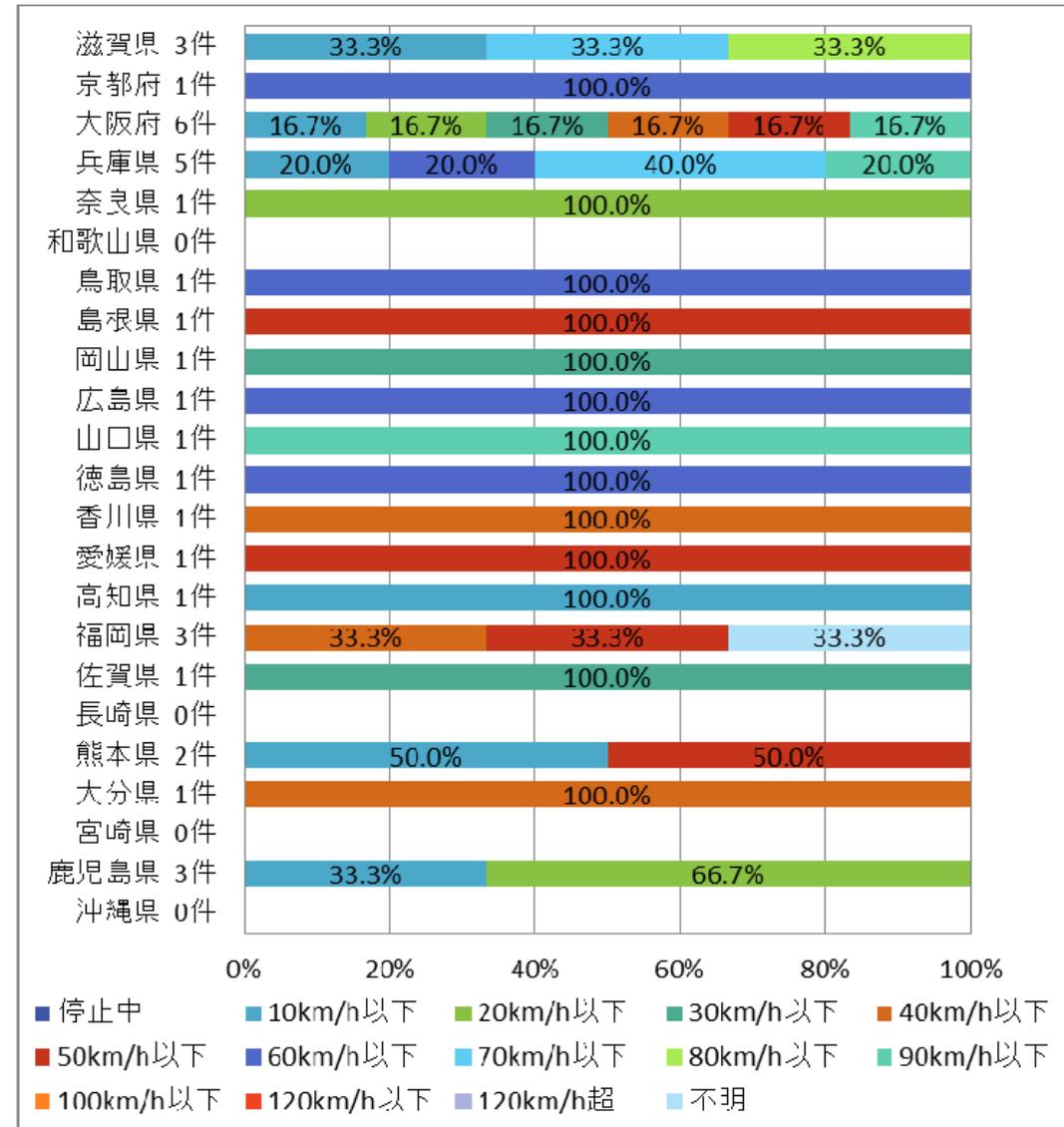
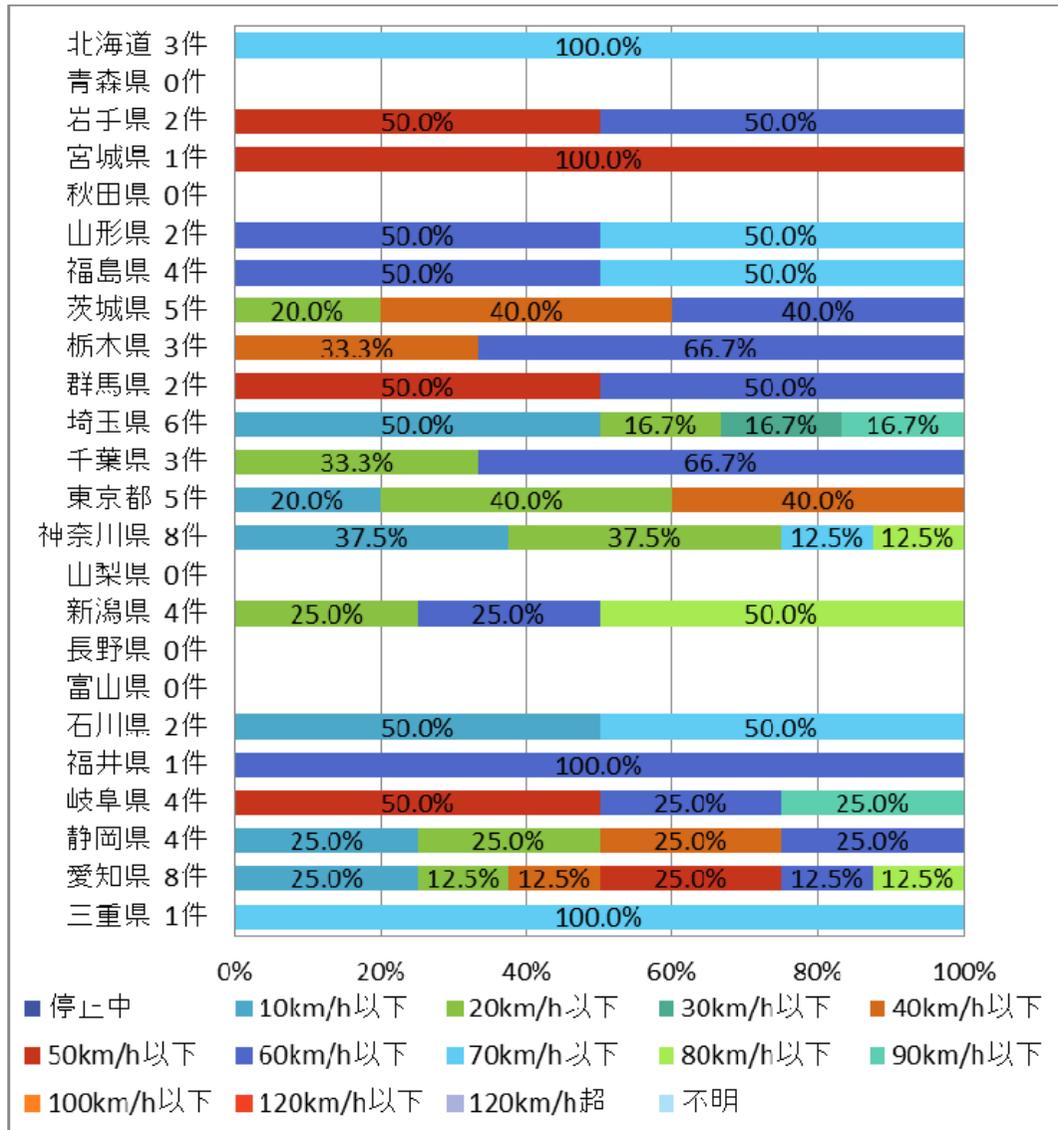
IV. 2019年1～6月死亡事故データ(発生地)

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、「神奈川県」では「10km/h以下」、「(10km/h超)20km/h以下」、「愛知県」では「10km/h以下」、「(40km/h超)50km/h以下」、「埼玉県」では「10km/h以下」が最も多くなっている。「大阪府」は傾向が分かれている。



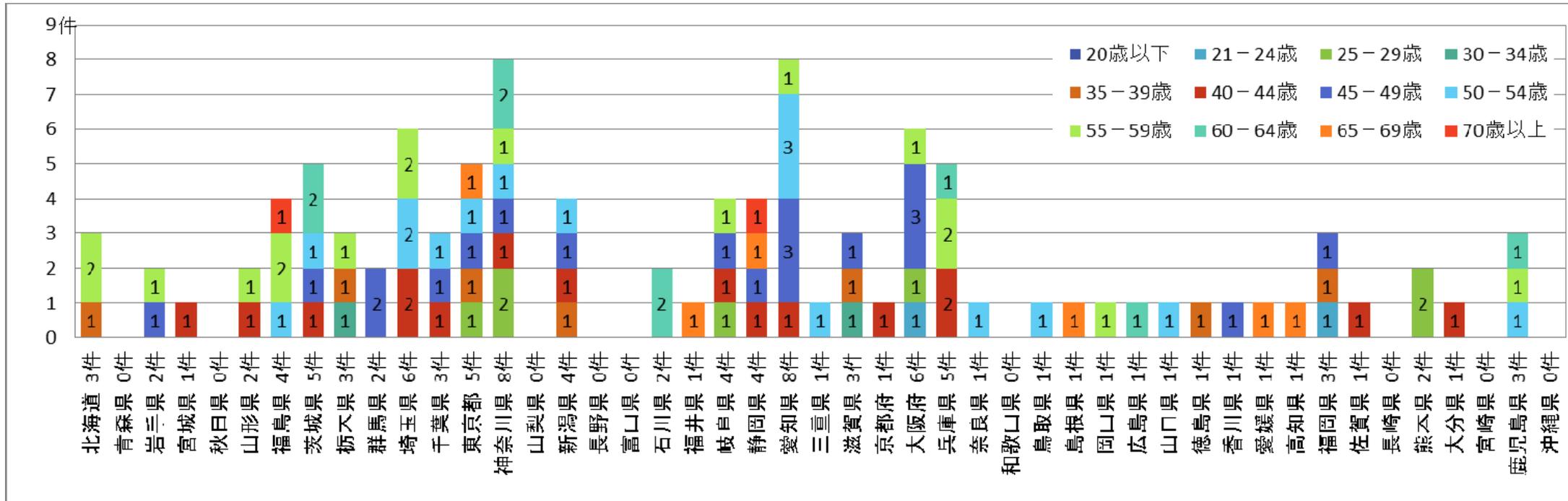
IV. 2019年1～6月死亡事故データ(発生地)



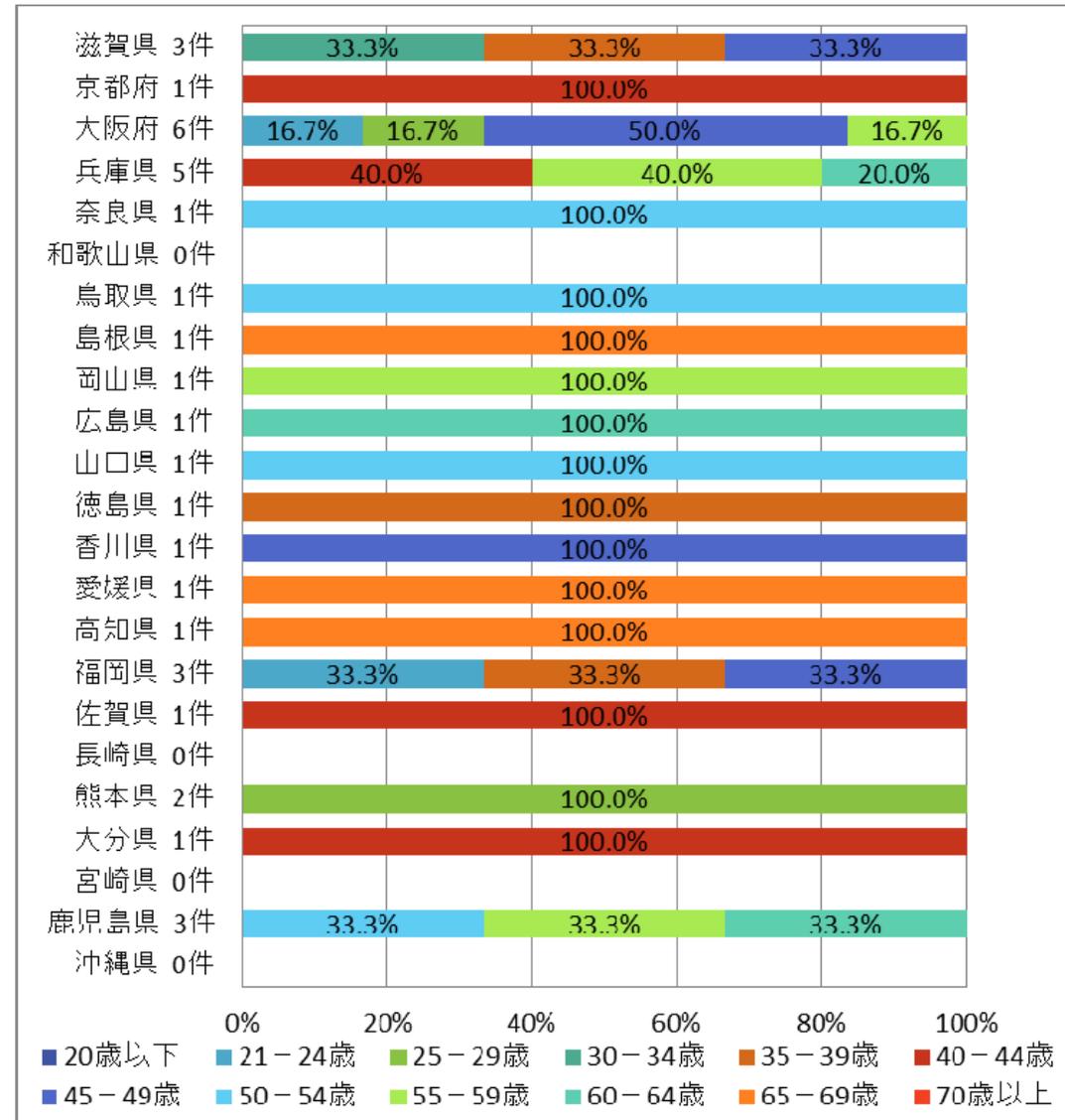
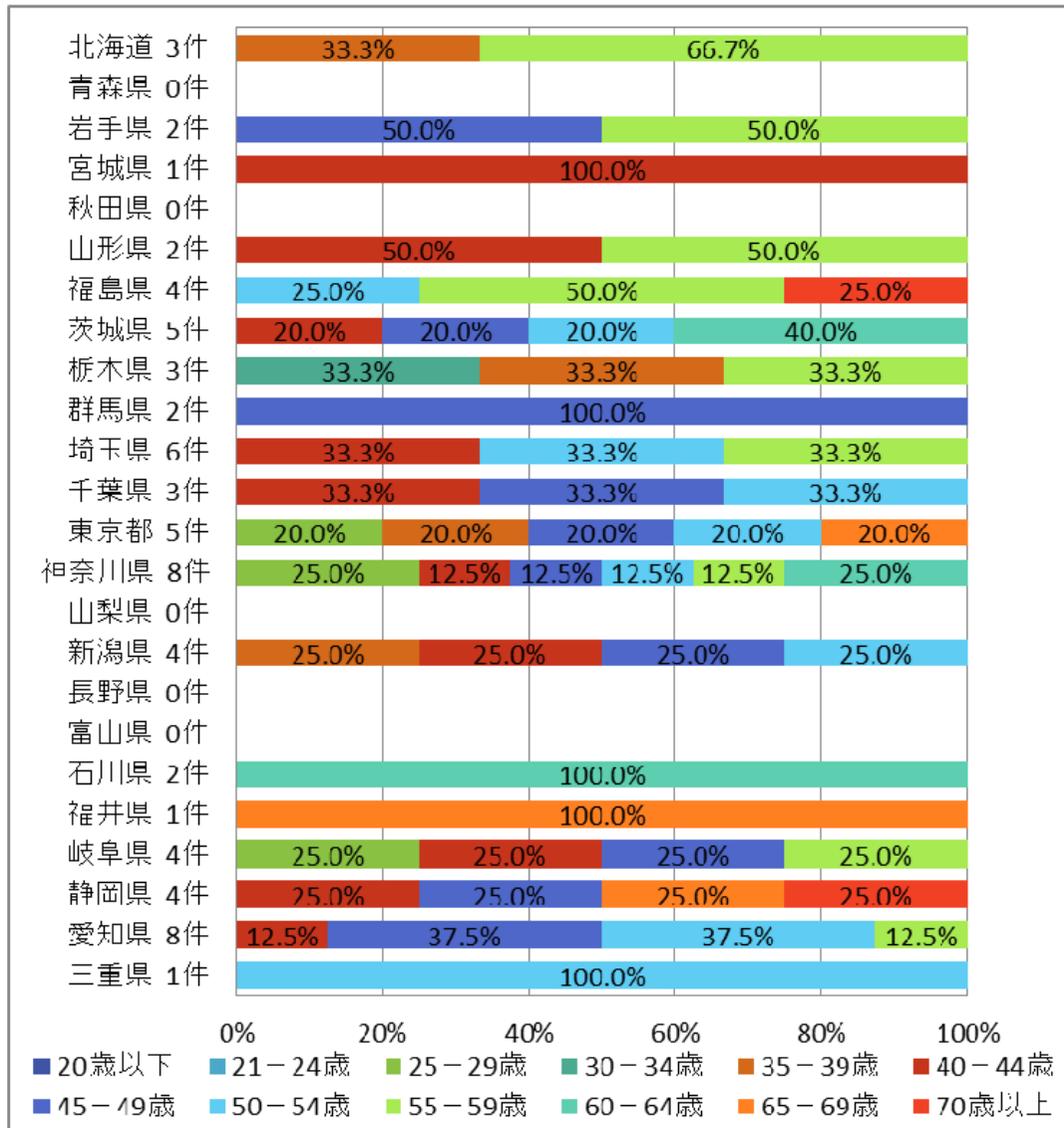
IV. 2019年1～6月死亡事故データ(発生地)

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、「神奈川県」では「25-29歳」、「60-64歳」、「愛知県」では「45-49歳」、「50-54歳」、「大阪府」では「45-49歳」が最も多くなっている。「埼玉県」では傾向が分かれている。



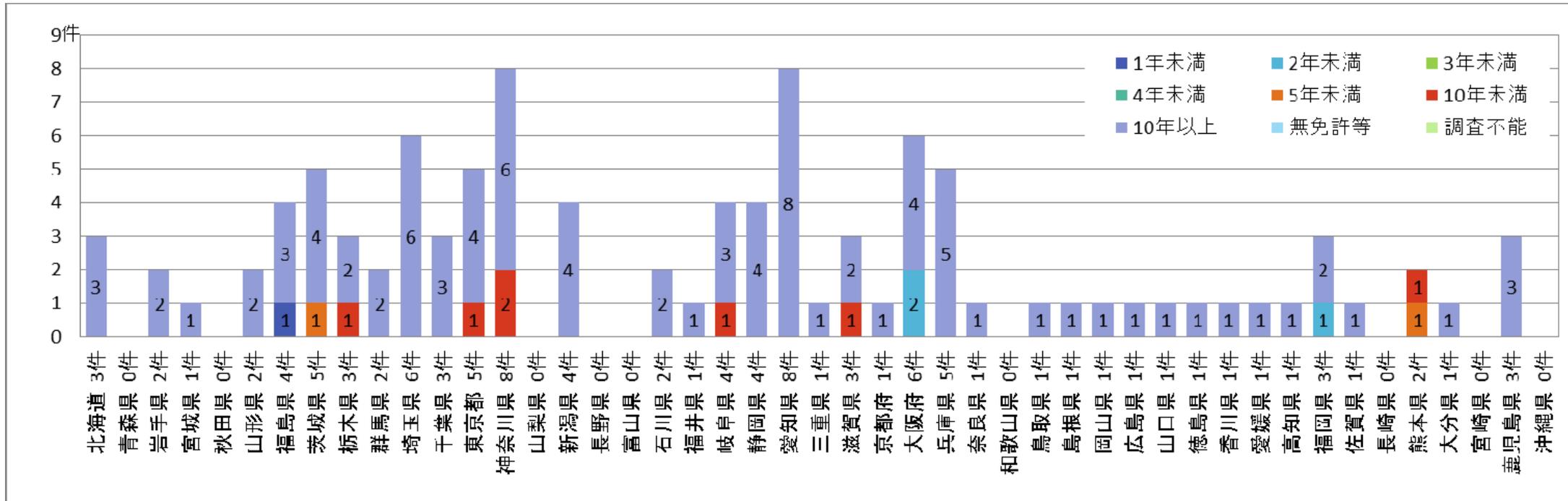
IV. 2019年1～6月死亡事故データ(発生地)



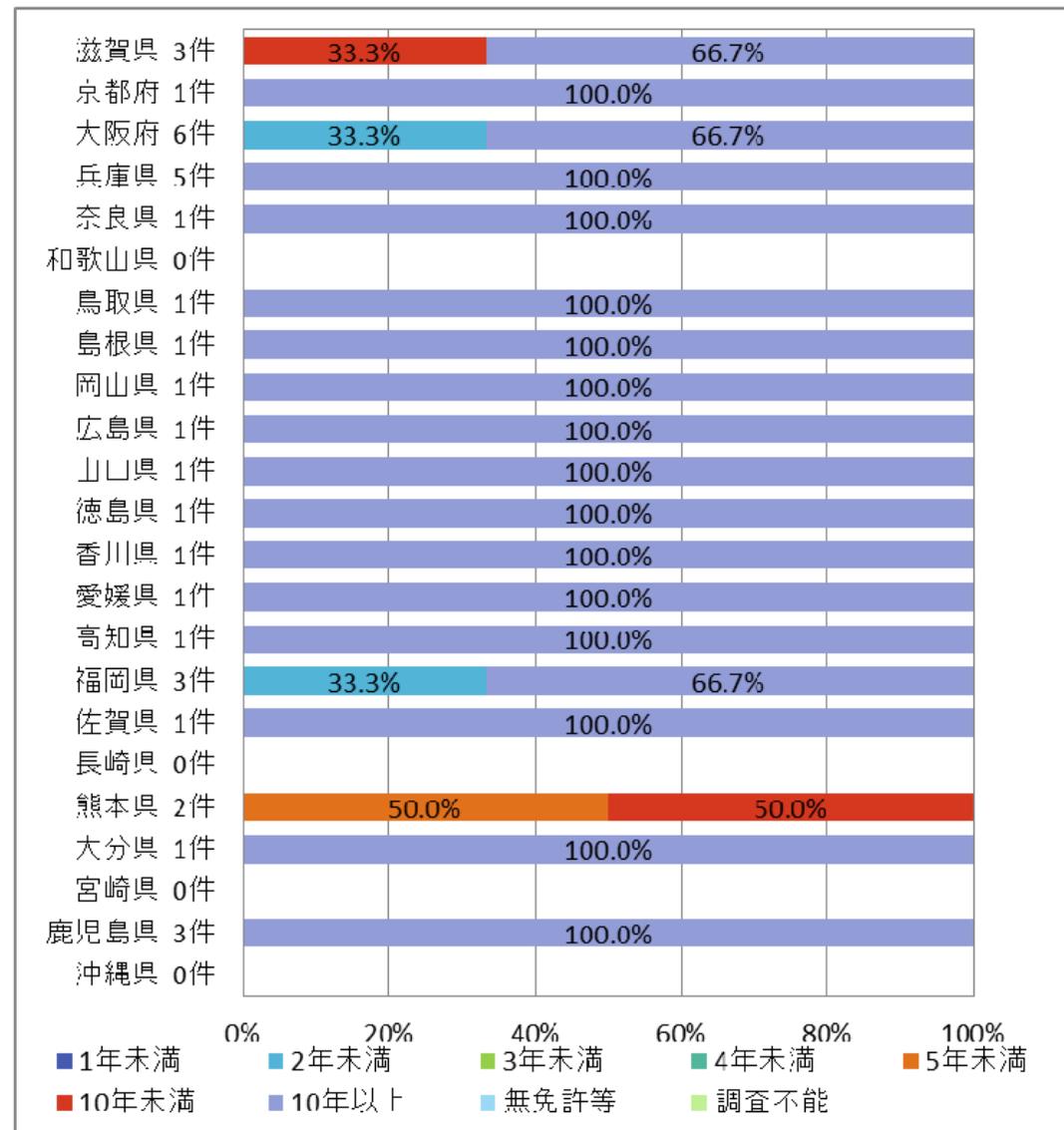
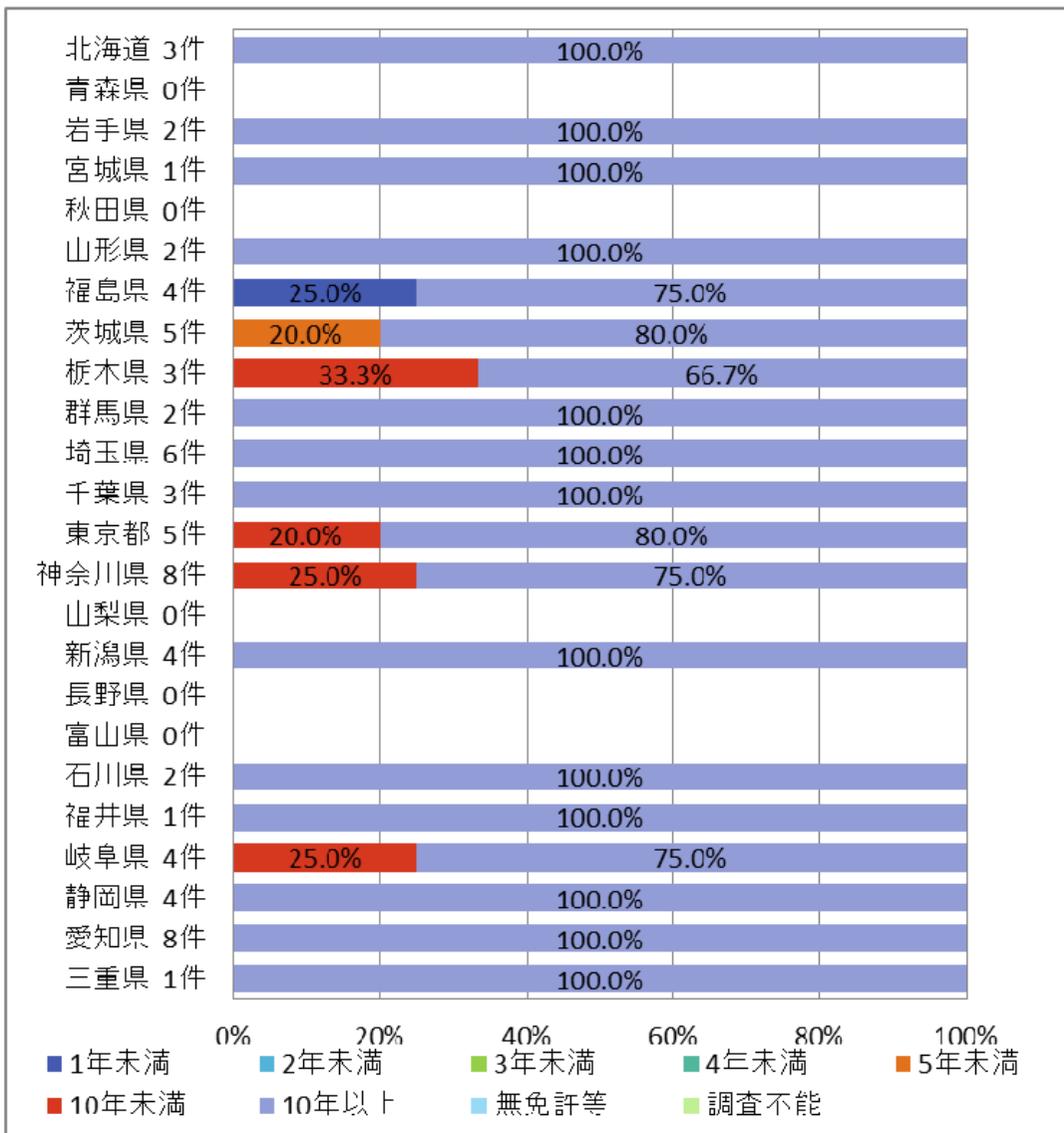
IV. 2019年1～6月死亡事故データ(発生地)

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、一部の県を除き「10年以上」が多い。



IV. 2019年1～6月死亡事故データ(発生地)



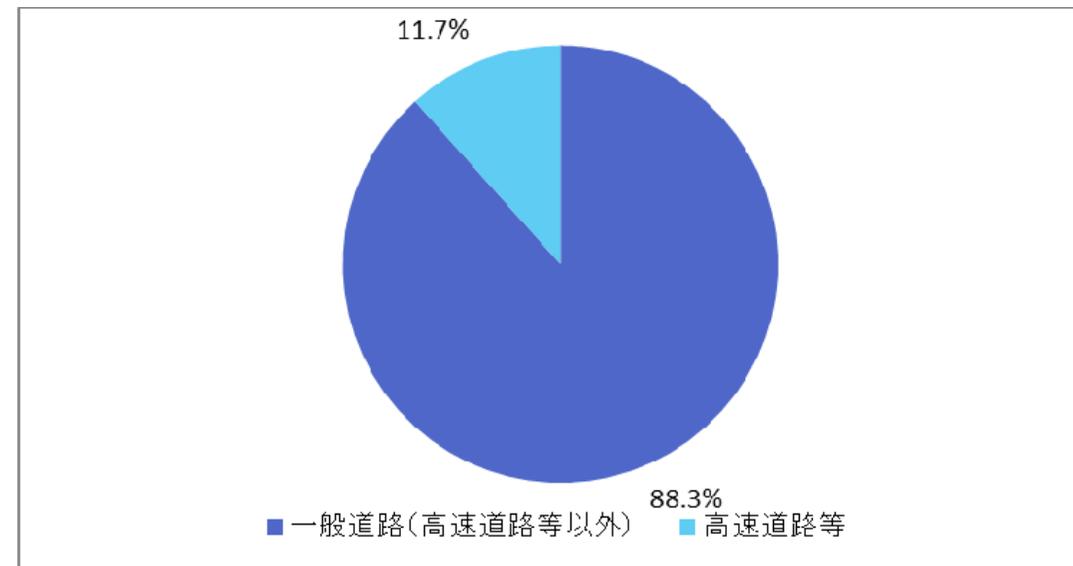
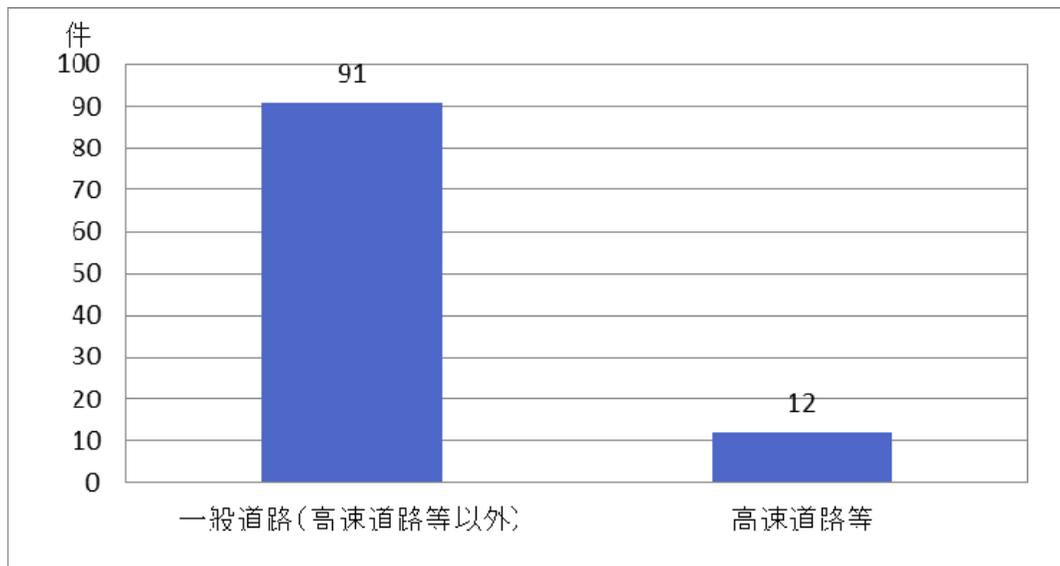
V. 2019年1～6月死亡事故データ(道路区分)

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. 2019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91件（88.3%）と9割近くを占めている。
- ・「一般道路」での死亡事故件数は「高速道路等」と比較して約7.6倍となっている。

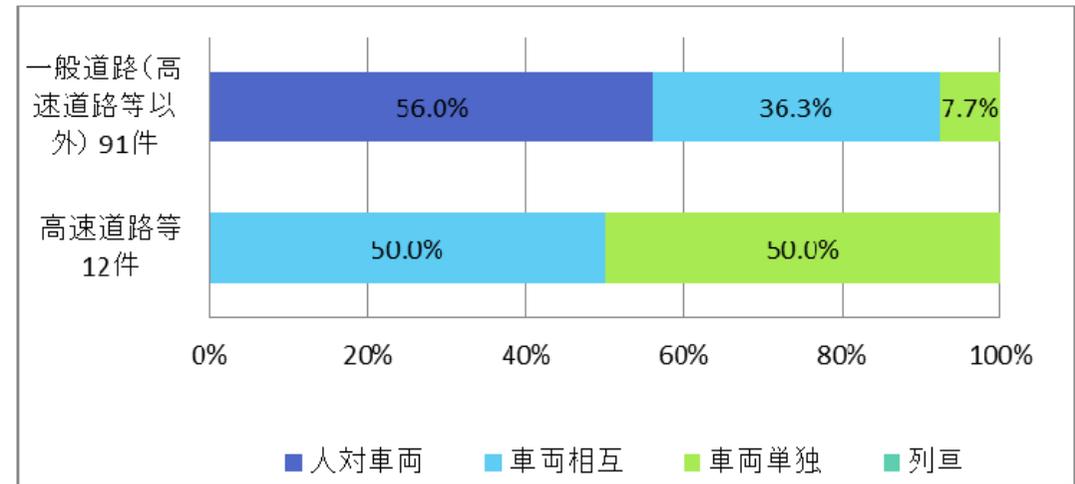
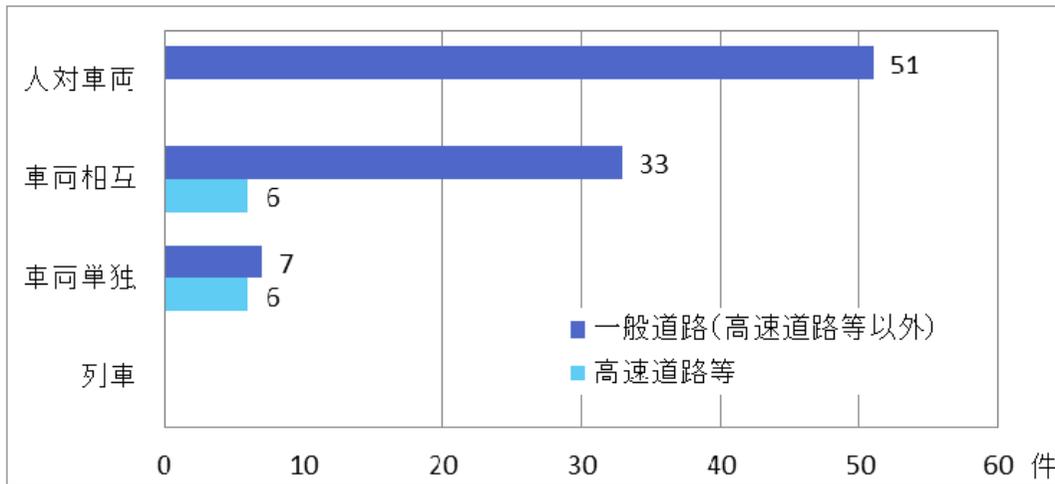


V. 2019年1～6月死亡事故データ(道路区分)

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「人対車両」が最も多く51件（56.0%）となっている。
- ・「高速道路等」では「車両相互」、「車両単独」がそれぞれ6件（50.0%）となっている。

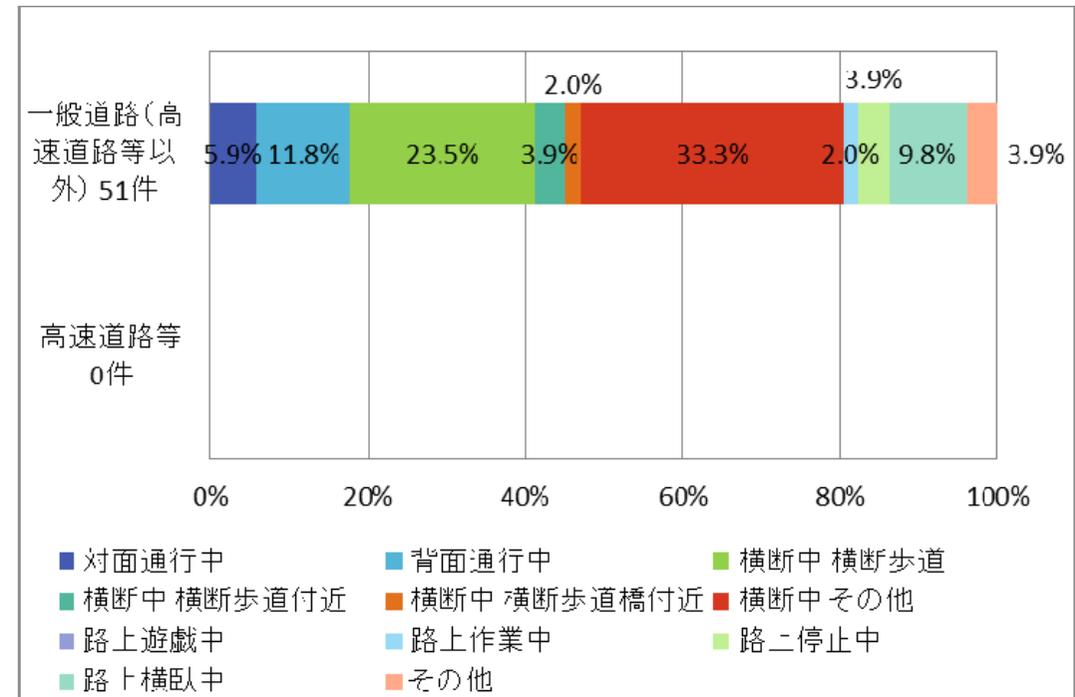
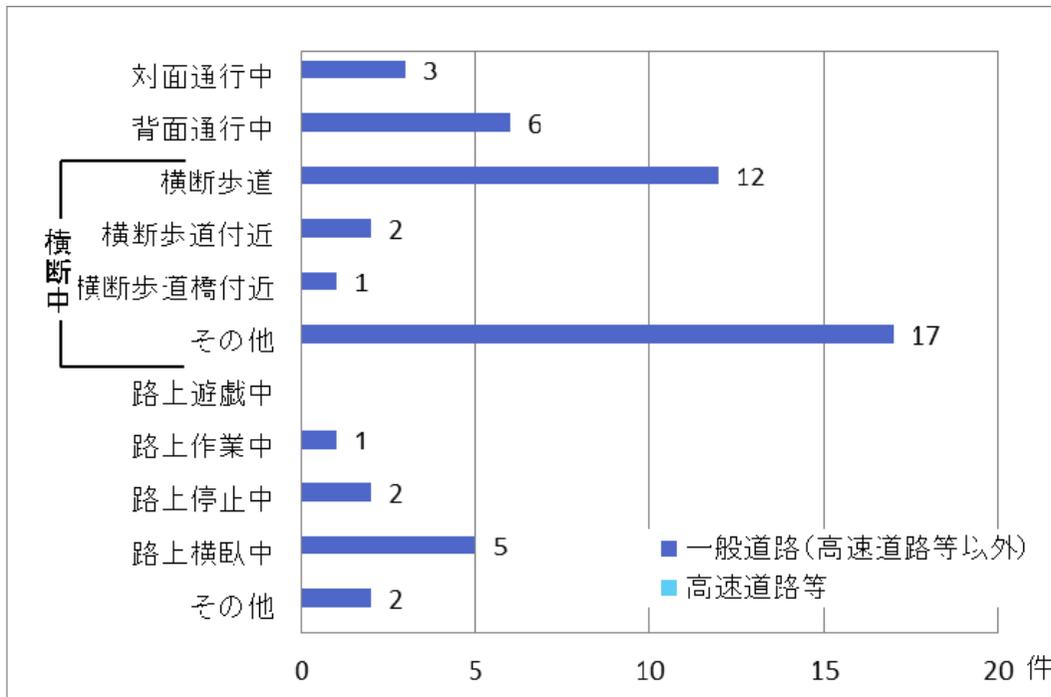
※「車両相互」での第二当事者となる「車両」には、道路交通法上の「軽車両」である自転車等を含む。



V. 2019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 その他」が最も多く17件(33.3%)となっている。次いで「横断中 横断歩道」12件(23.5%)、「背面通行中」6件(11.8%)と続いている。

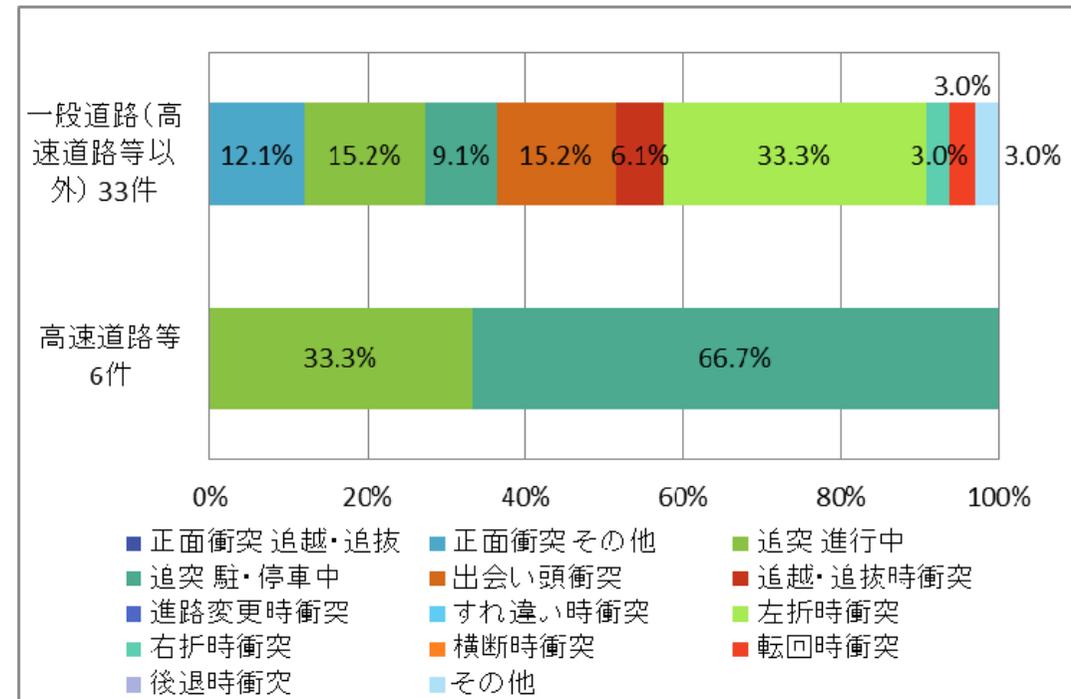
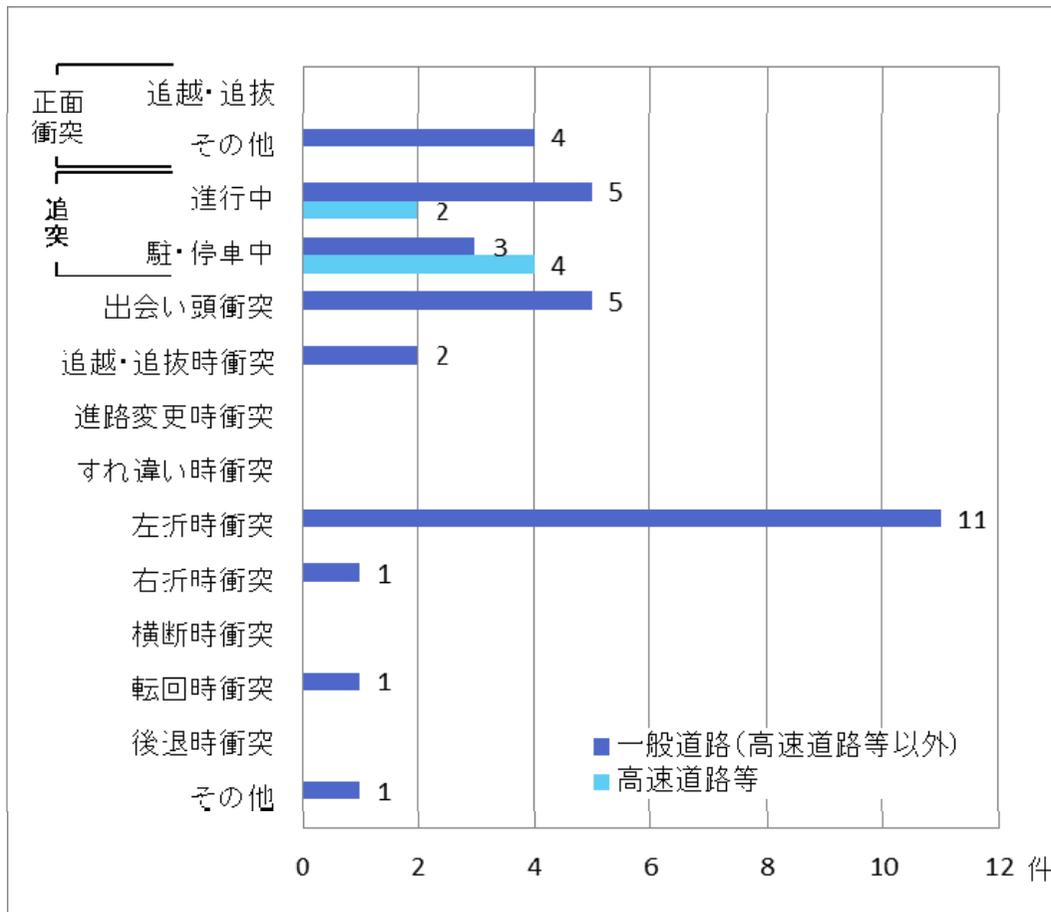


V. 2019年1～6月死亡事故データ(道路区分)

(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「左折時衝突」が最も多く11件(33.3%)となっている。次いで「追突 進行中」、「出会い頭衝突」がそれぞれ5件(15.2%)と続いている。
- ・「高速道路等」では「追突 駐・停車中」が最も多く4件(66.7%)、次いで「追突 進行中」2件(33.3%)となっている。

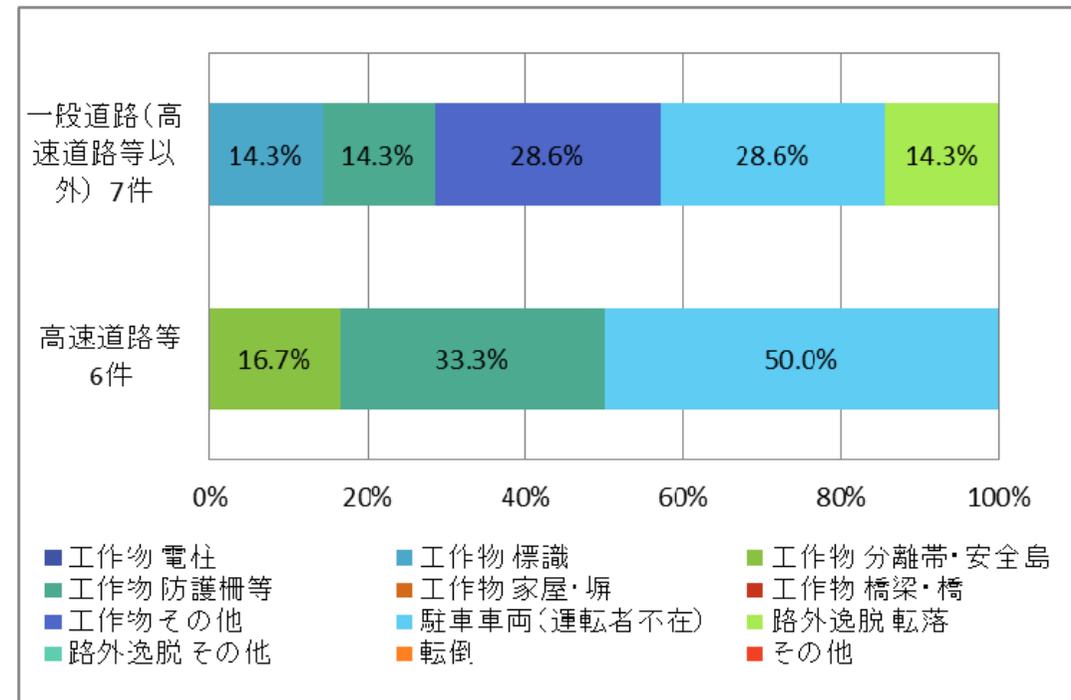
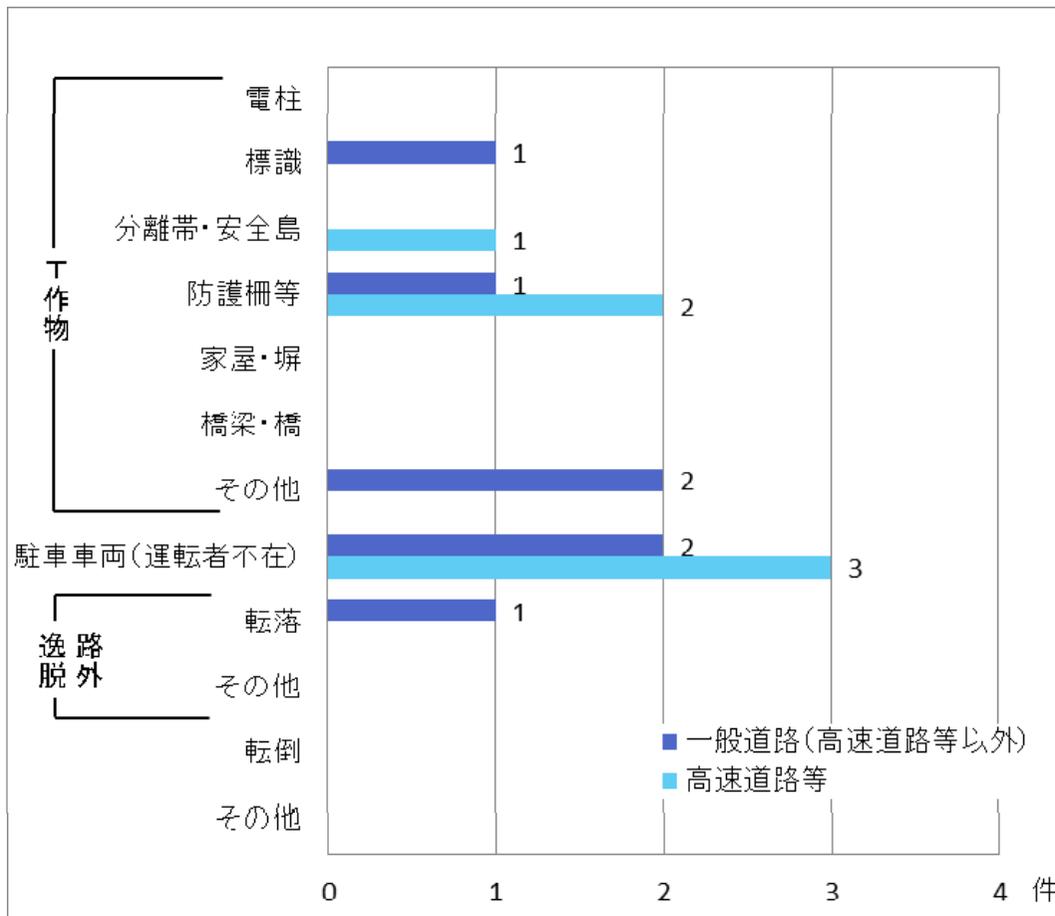
※「車両相互」での第二当事者となる「車両」には、道路交通法上の「軽車両」である自転車等を含む。



V. 2019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

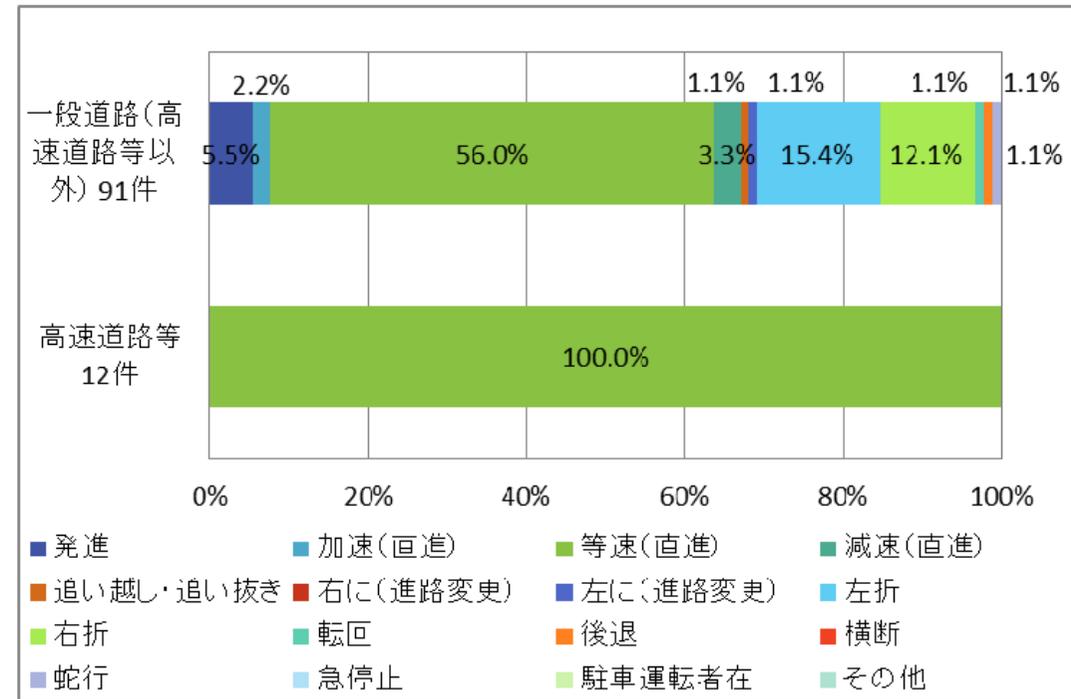
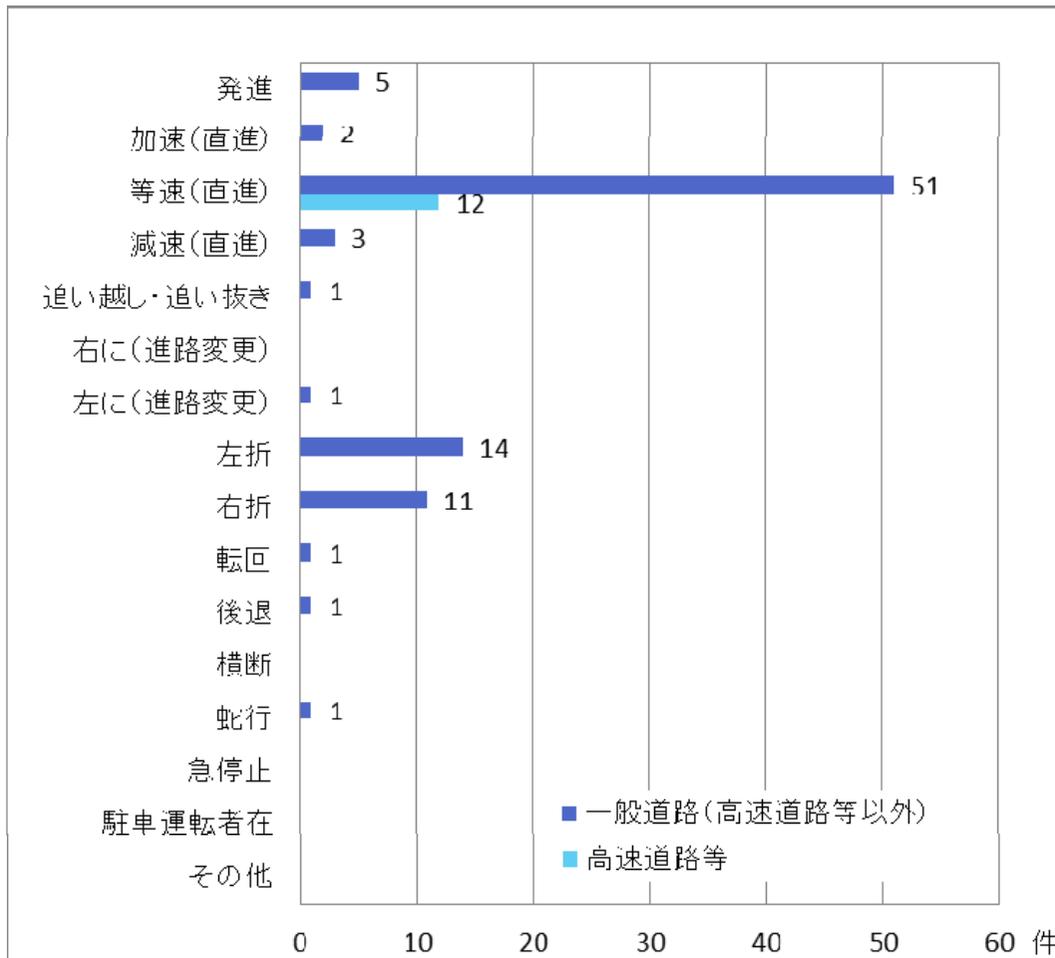
- ・道路区分別の事故類型(車両単独)別にみると、「一般道路」では「工作物 その他」、「駐車車両(運転者不在)」が最も多く、それぞれ2件(28.6%)となっている。
- ・「高速道路等」では「駐車車両(運転者不在)」が最も多く3件(50.0%)、次いで「工作物 防護柵等」2件(33.3%)となっている。



V. 2019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

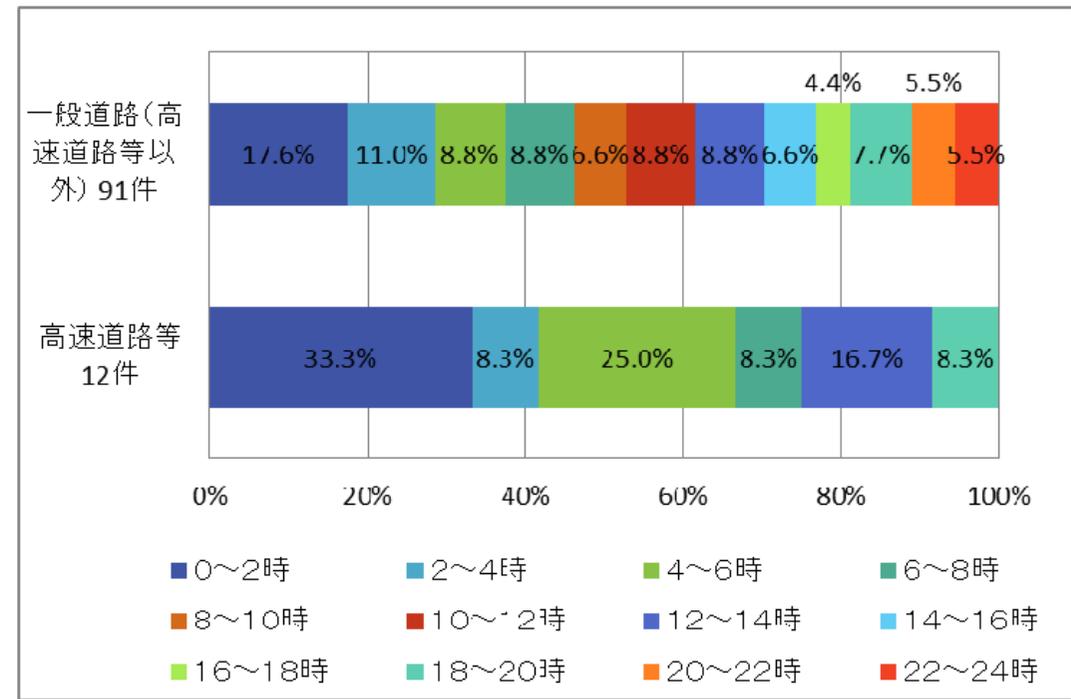
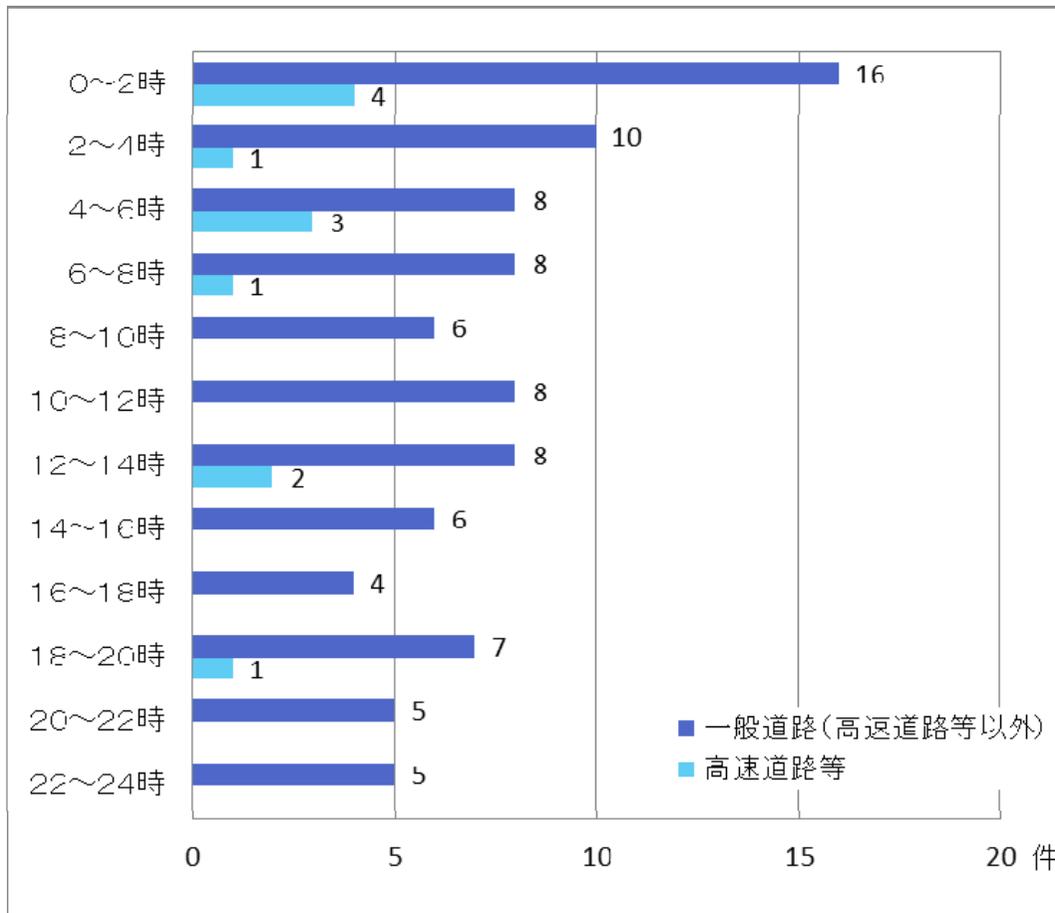
- ・道路区分別の行動類型別にみると、「一般道路」では「等速（直進）」が最も多く51件（56.0％）となっている。次いで「左折」14件（15.4％）、「右折」11件（12.1％）と続いている。
- ・「高速道路等」では全て「等速（直進）」12件（100.0％）となっている。



V. 2019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

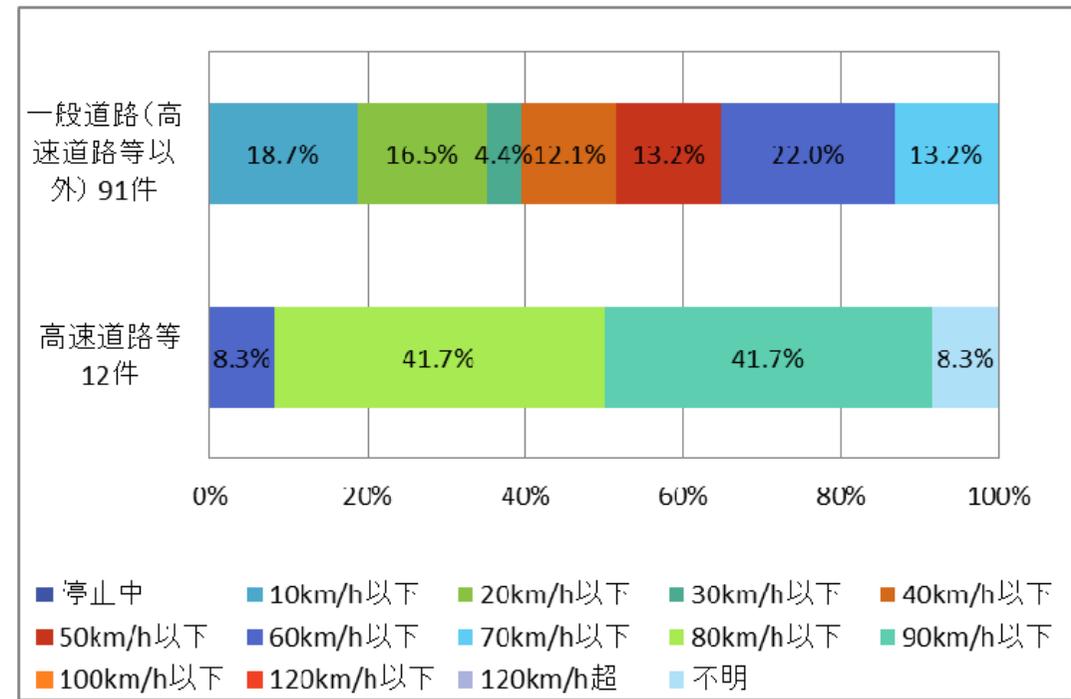
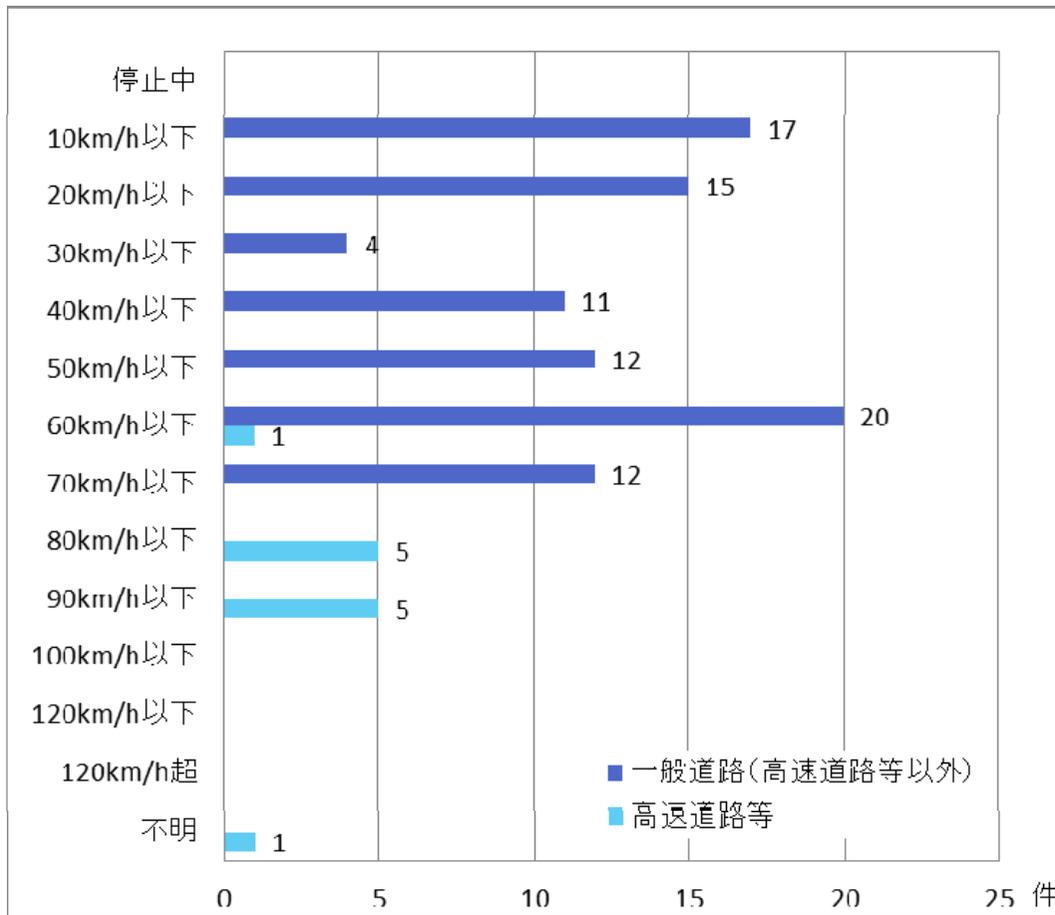
- 道路区分別の時間帯別にみると、「一般道路」では「0～2時」が最も多く16件（17.6%）となっている。次いで「2～4時」10件（11.0%）と続いている。
- 「高速道路等」では「0～2時」が最も多く4件（33.3%）となっている。次いで「4～6時」3件（25.0%）と続いている。



V. 2019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

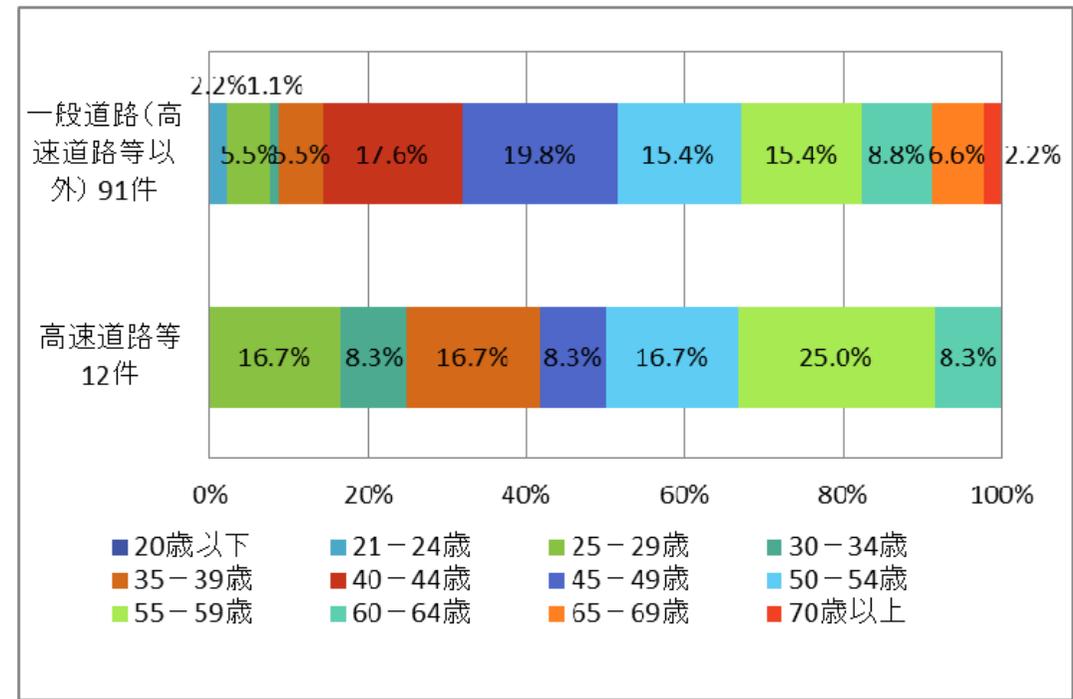
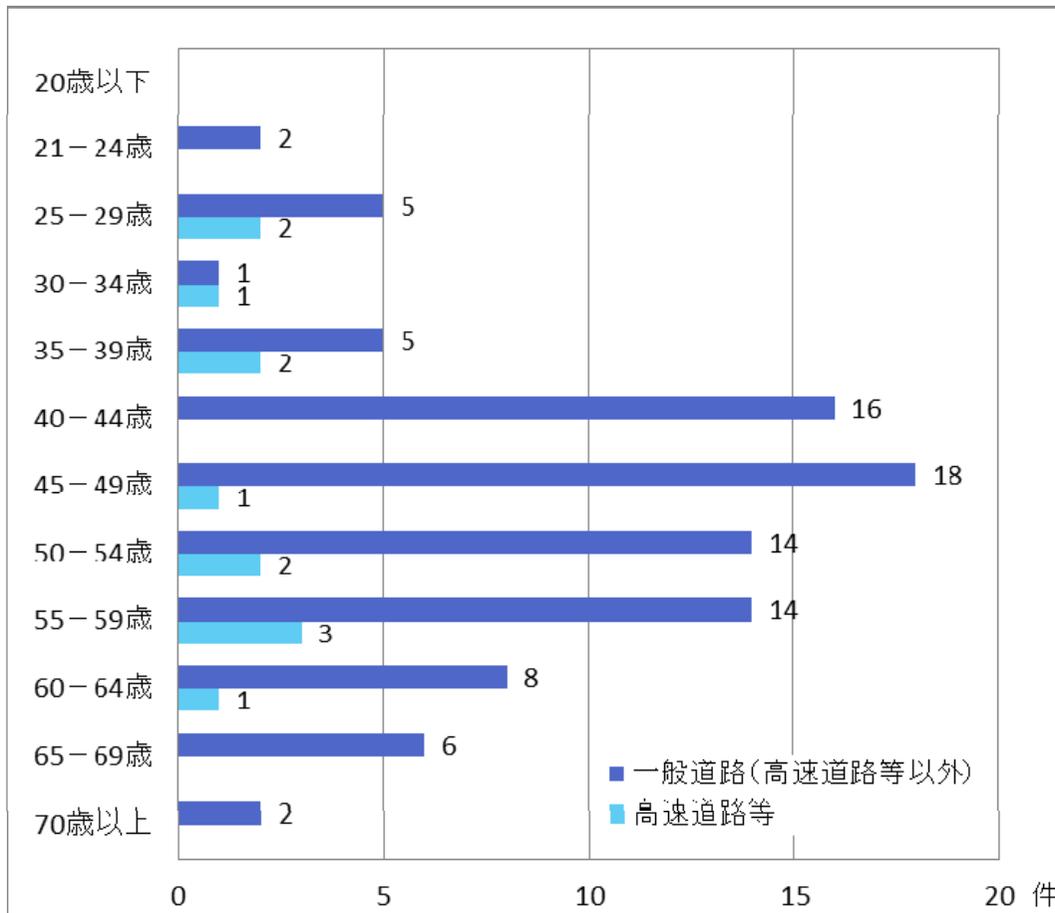
- 道路区分別の運転者の危険認知速度別にみると、「一般道路」では「(50km/h超)60km/h以下」が最も多く20件(22.0%)となっている。次いで「10km/h以下」17件(18.7%)、「(10km/h超)20km/h以下」15件(16.5%)と続いている。幹線道路の最高速度に近い速度帯と市街地の最高速度に近い20km/h程度の速度帯に分布がわかれている。
- 「高速道路等」では「(70km/h超)80km/h以下」、「(80km/h超)90km/h以下」が最も多く、それぞれ5件(41.7%)となっている。



V. 2019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

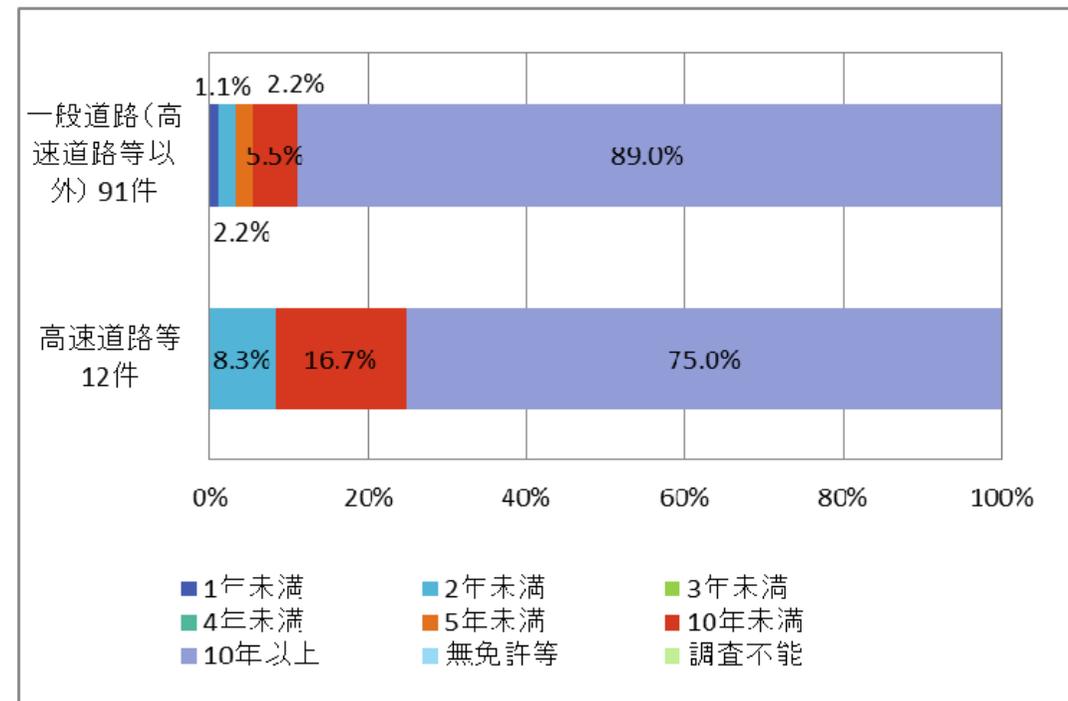
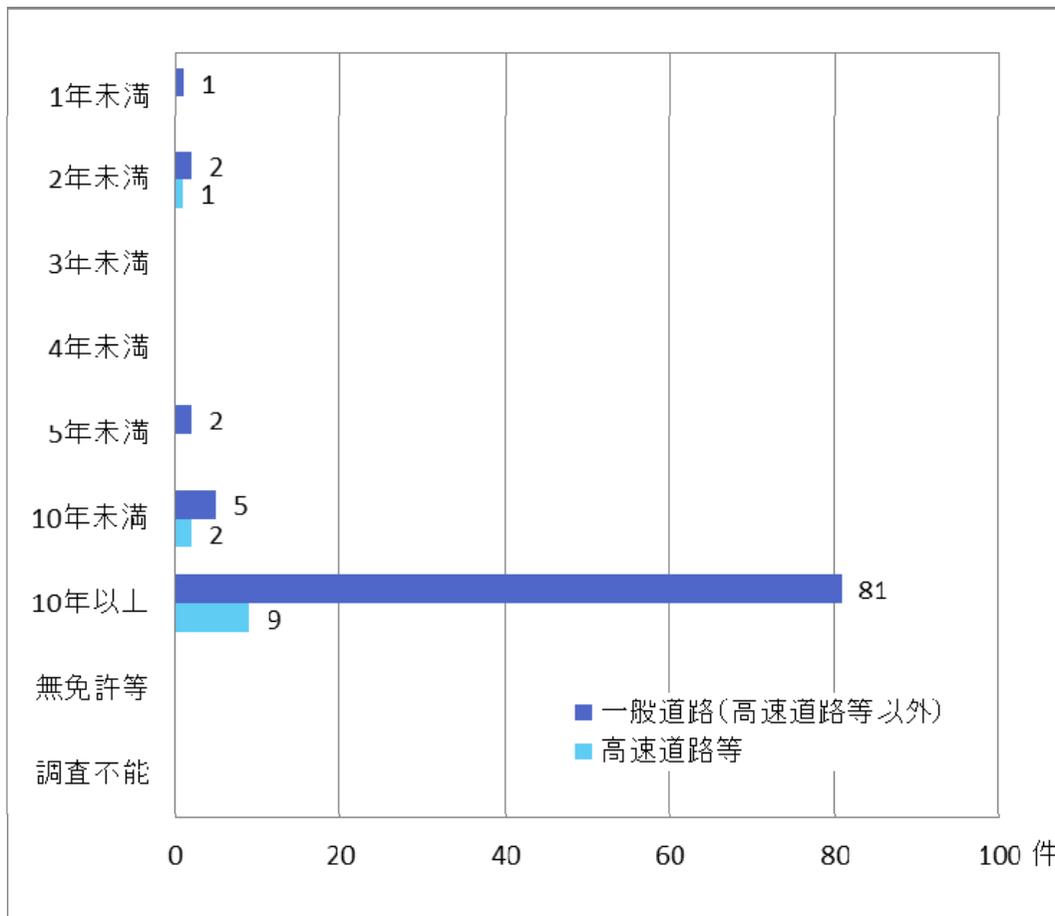
- 道路区分別の運転者の年齢層別にみると、「一般道路」では「45-49歳」が最も多く18件（19.8%）となっている。次いで「40-44歳」16件（17.6%）、「50-54歳」、「55-59歳」がそれぞれ14件（15.4%）と続いている。
- 「高速道路等」では「55-59歳」が最も多く3件（25.0%）となっている。次いで「25-29歳」、「35-39歳」、「50-54歳」がそれぞれ2件（16.7%）と続いている。



V. 2019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81件(89.0%)、9件(75.0%)となっている。



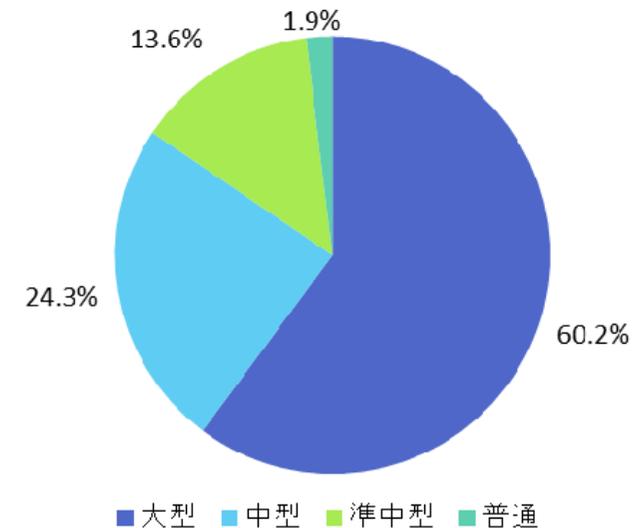
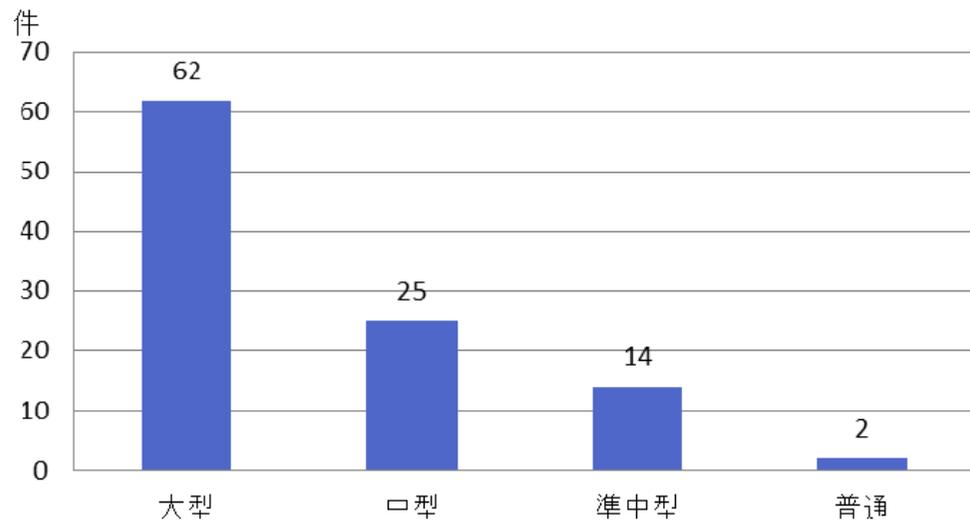
VI. 2019年1～6月死亡事故データ(車両区分)

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. 2019年1～6月死亡事故データ(車両区分)

1. 車両区分別

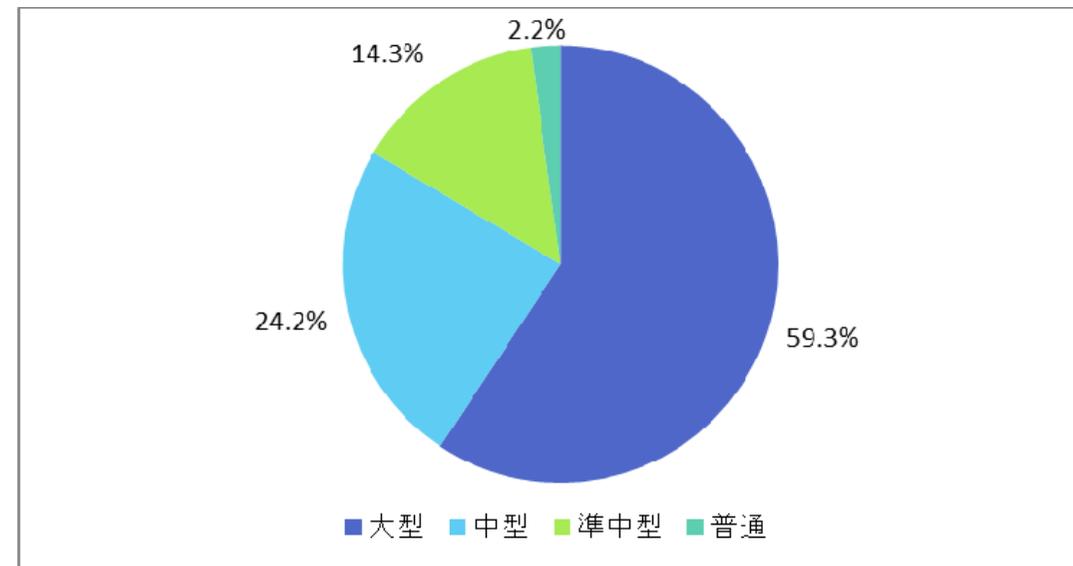
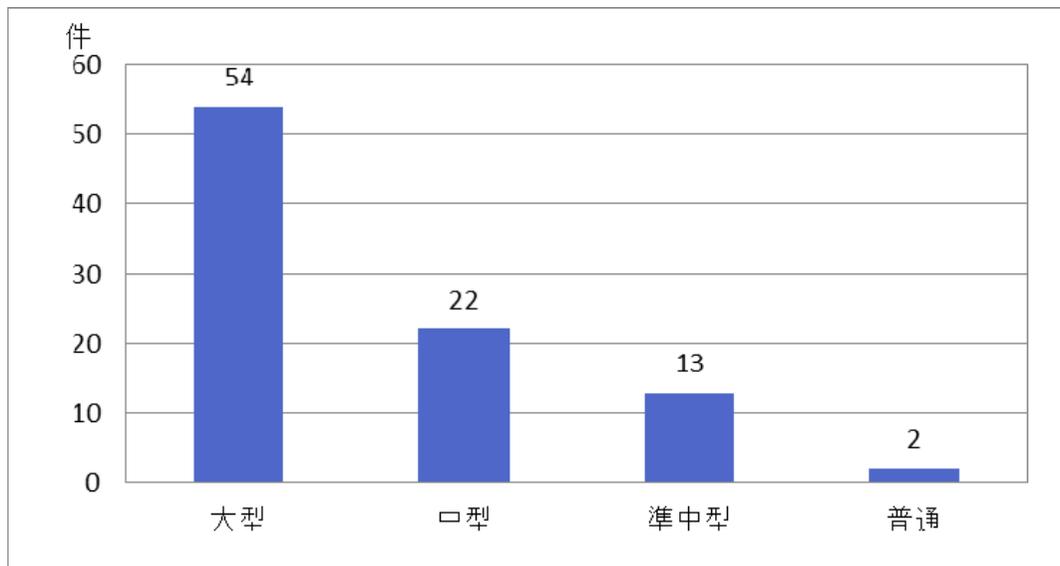
- ・車両区分別にみると、「大型」が最も多く62件（60.2%）となっている。
- ・次いで「中型」25件（24.3%）、「準中型」14件（13.6%）、「普通」2件（1.9%）となっている。



VI. 2019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

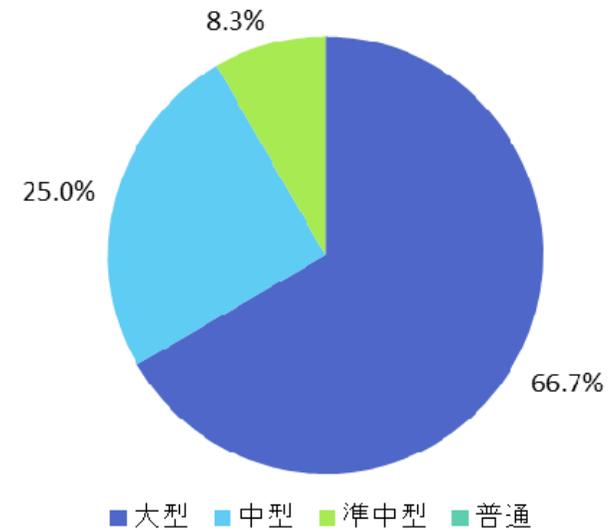
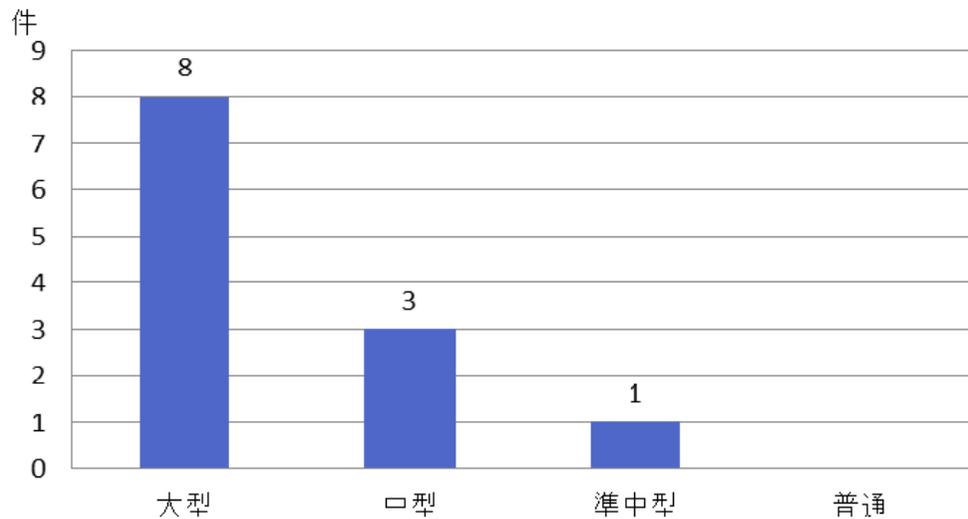
- ・一般道路での車両区分をみると、「大型」が最も多く54件（59.3%）となっている。
- ・次いで「中型」22件（24.2%）、「準中型」13件（14.3%）、「普通」2件（2.2%）と続いている。



VI. 2019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8件（66.7%）となっている。
- ・ 次いで「中型」3件（25.0%）、「準中型」1件（8.3%）と続いている。



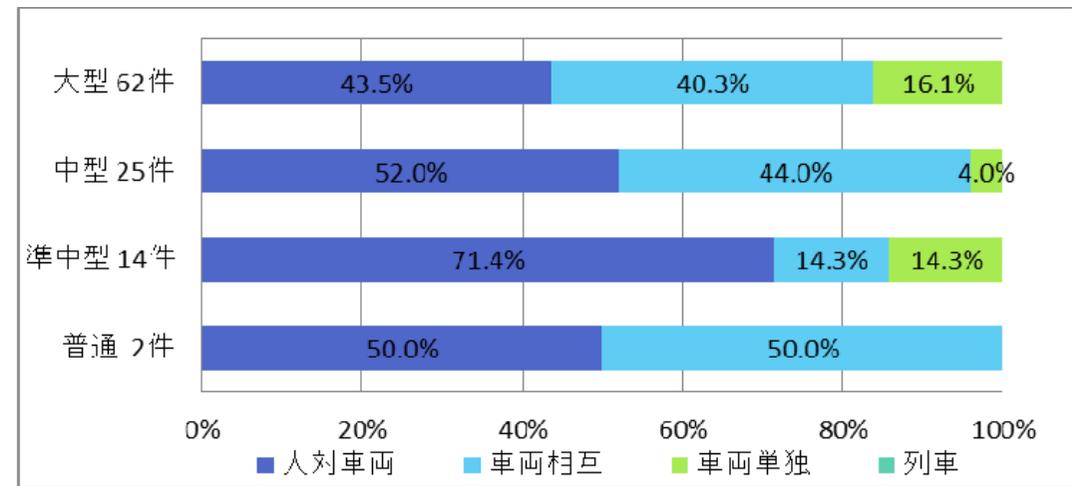
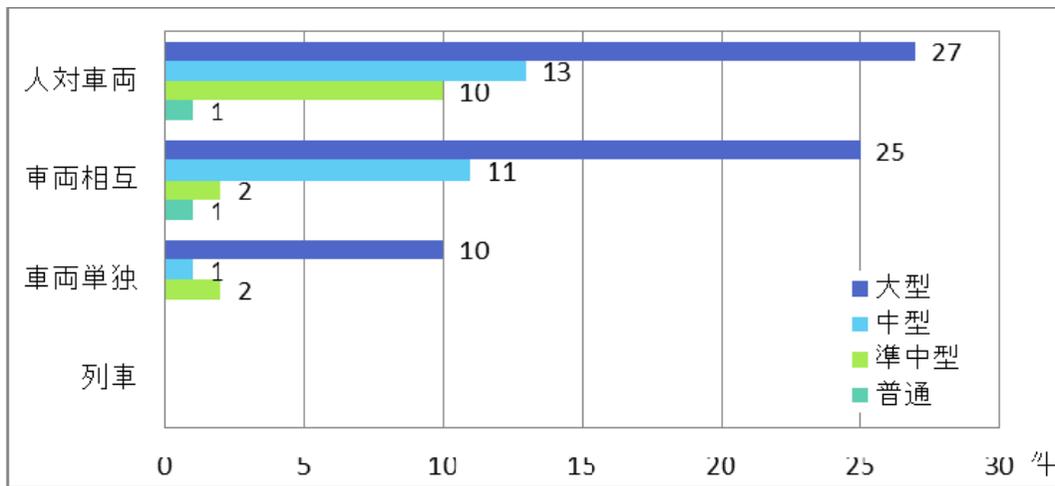
VI. 2019年1～6月死亡事故データ(車両区分)

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」、「準中型」は「人対車両」が最も多く、それぞれ27件（43.5%）、13件（52.0%）、10件（71.4%）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。

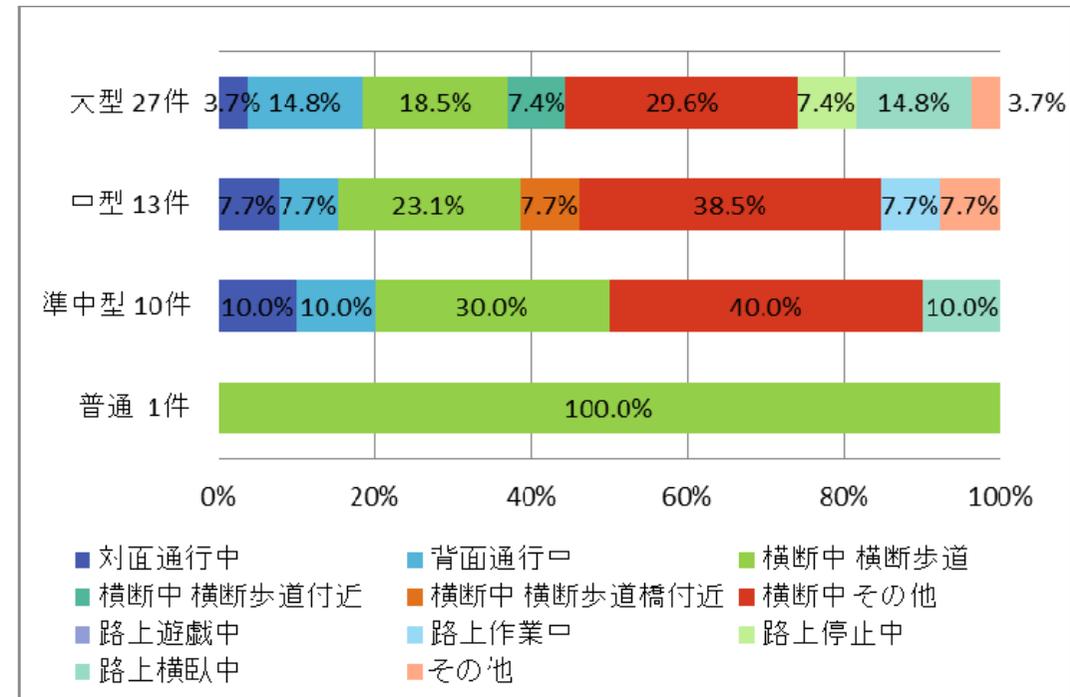
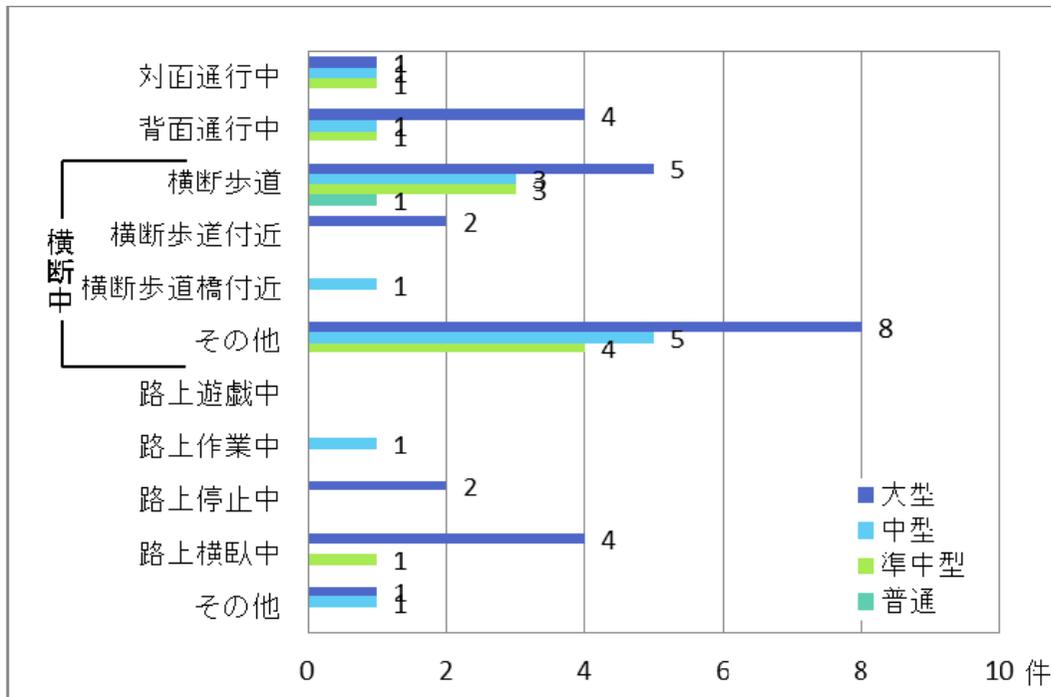
※対自転車の死亡事故件数についてはP86～P99に別掲。このうち車両区分別の事故類型別の詳細は、P89～P93に掲載。



VI. 2019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」、「中型」、「準中型」は「横断中 その他」が最も多く、それぞれ8件(29.6%)、5件(38.5%)、4件(40.0%)となっている。
- ・「普通」は「横断中 横断歩道」1件(100.0%)となっている。

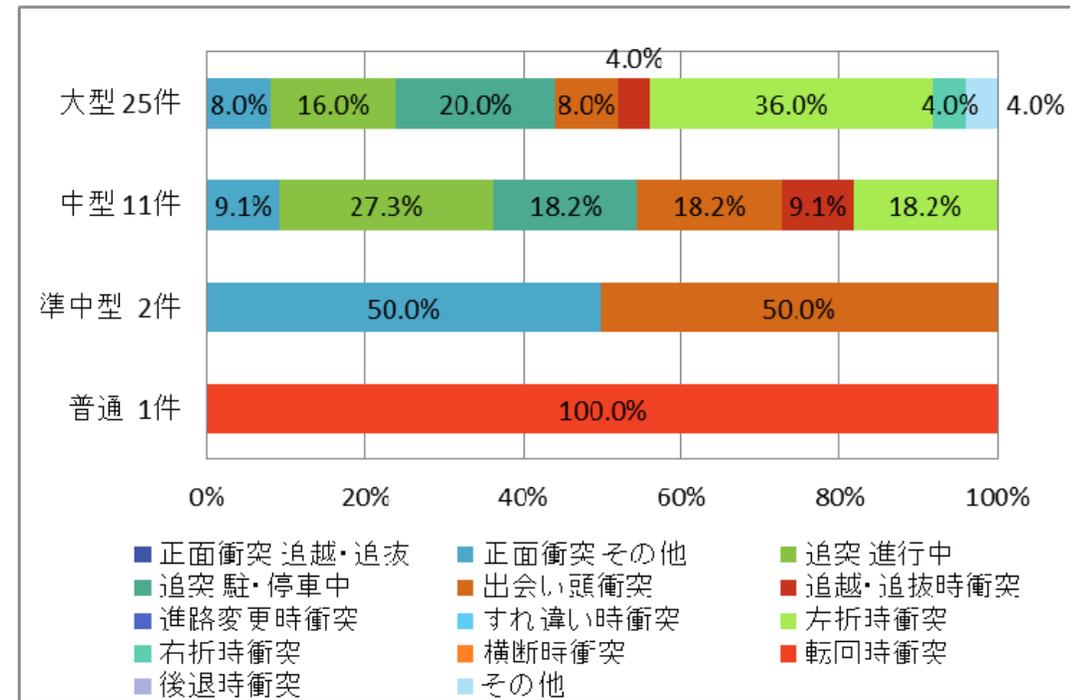
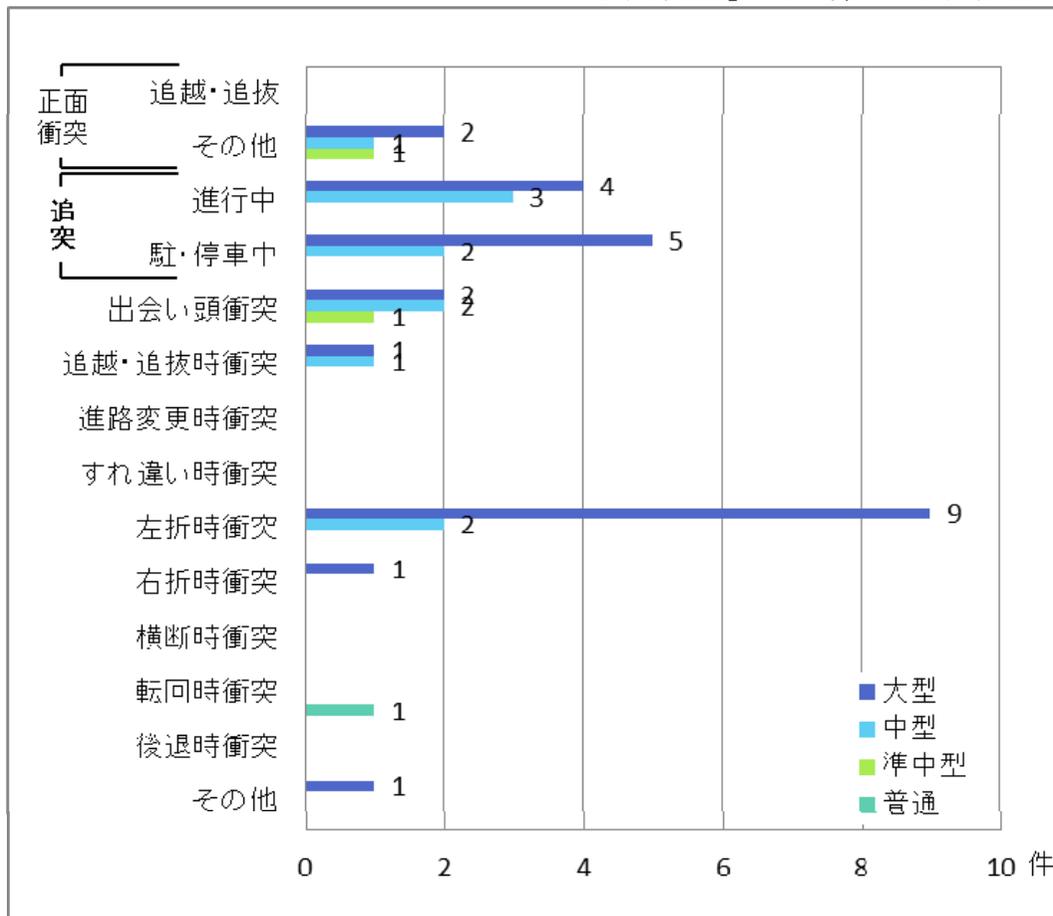


VI. 2019年1～6月死亡事故データ(車両区分)

(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「左折時衝突」が最も多く9件(36.0%)、次いで「追突 駐・停車中」5件(20.0%)、「追突 進行中」4件(16.0%)と続いている。
- ・「中型」は「追突 進行中」が最も多く3件(27.3%)、次いで「追突 駐・停車中」、「出会い頭衝突」、「左折時衝突」がそれぞれ2件(18.2%)と続いている。
- ・「準中型」は「正面衝突 その他」、「出会い頭衝突」がそれぞれ1件(50.0%)となっている。
- ・「普通」は「転回時衝突」1件(100.0%)となっている。

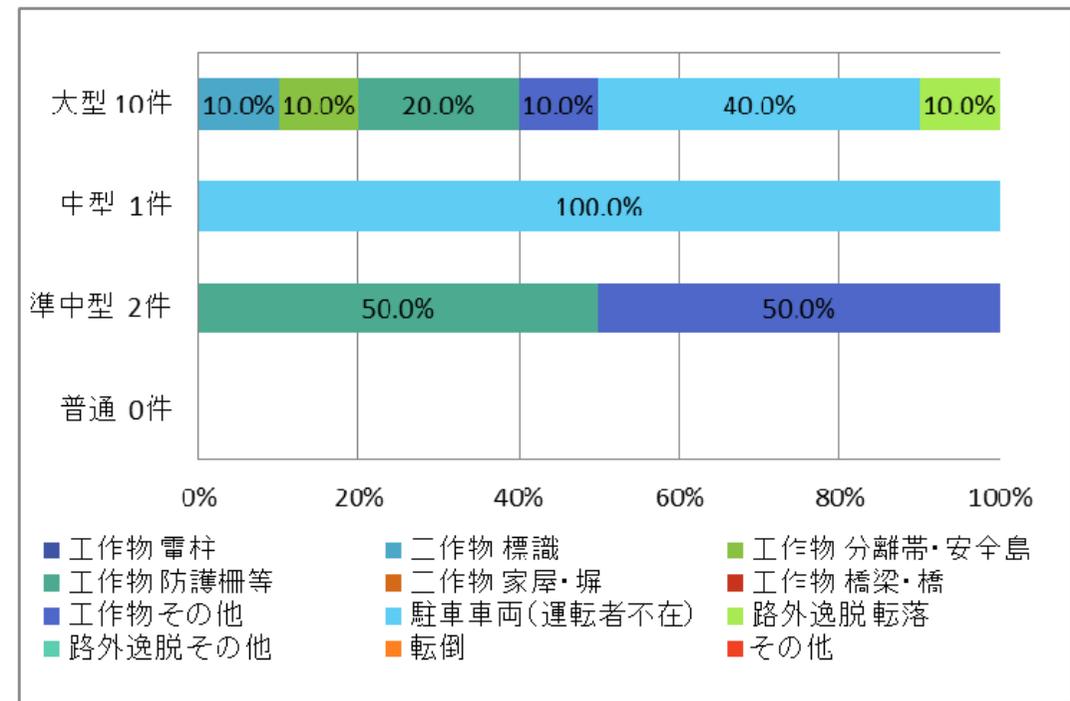
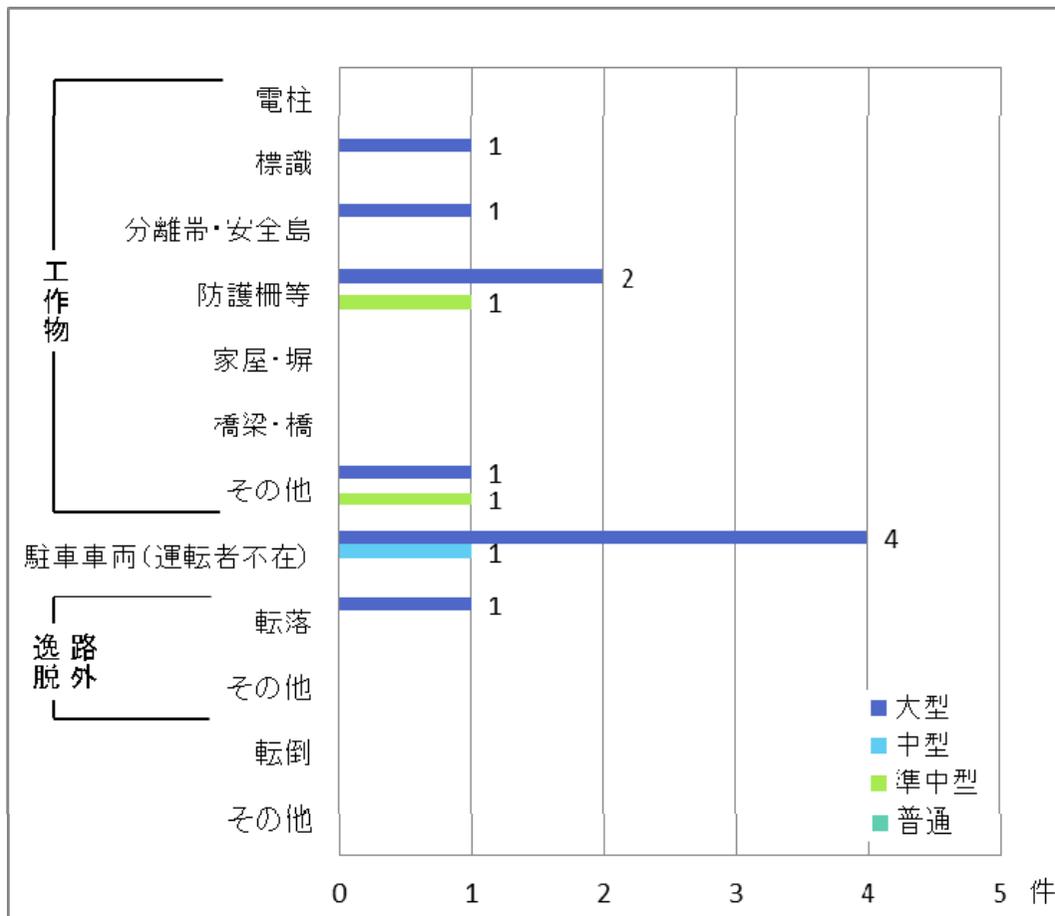
※「車両相互」での第二当事者となる「車両」には、道路交通法上の「軽車両」である自転車等を含む。



VI. 2019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

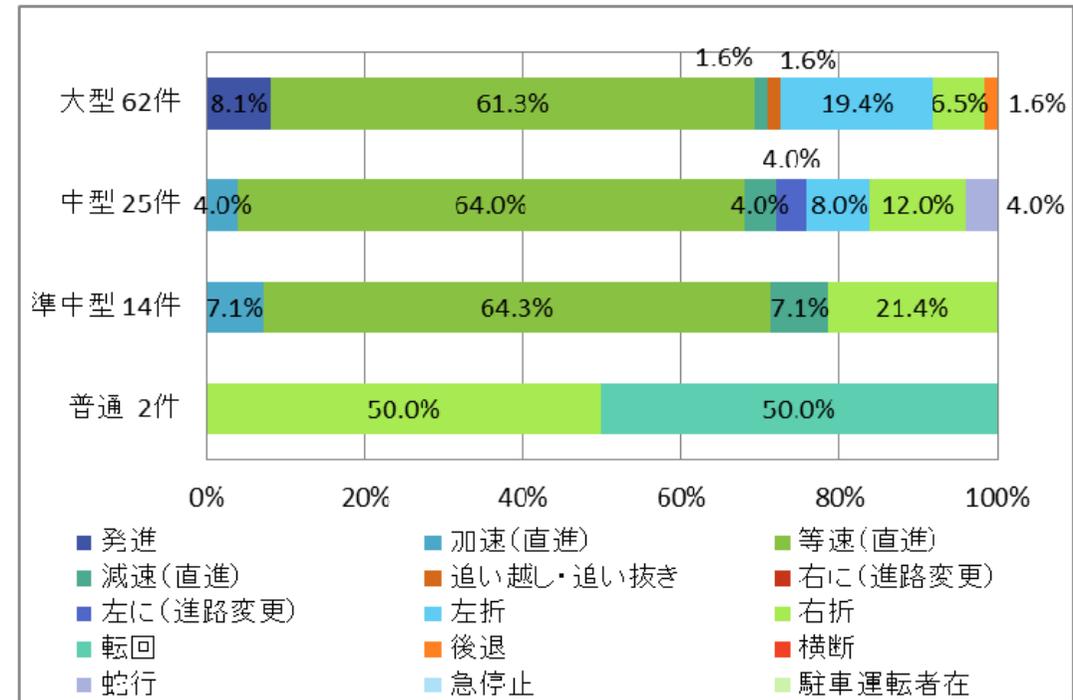
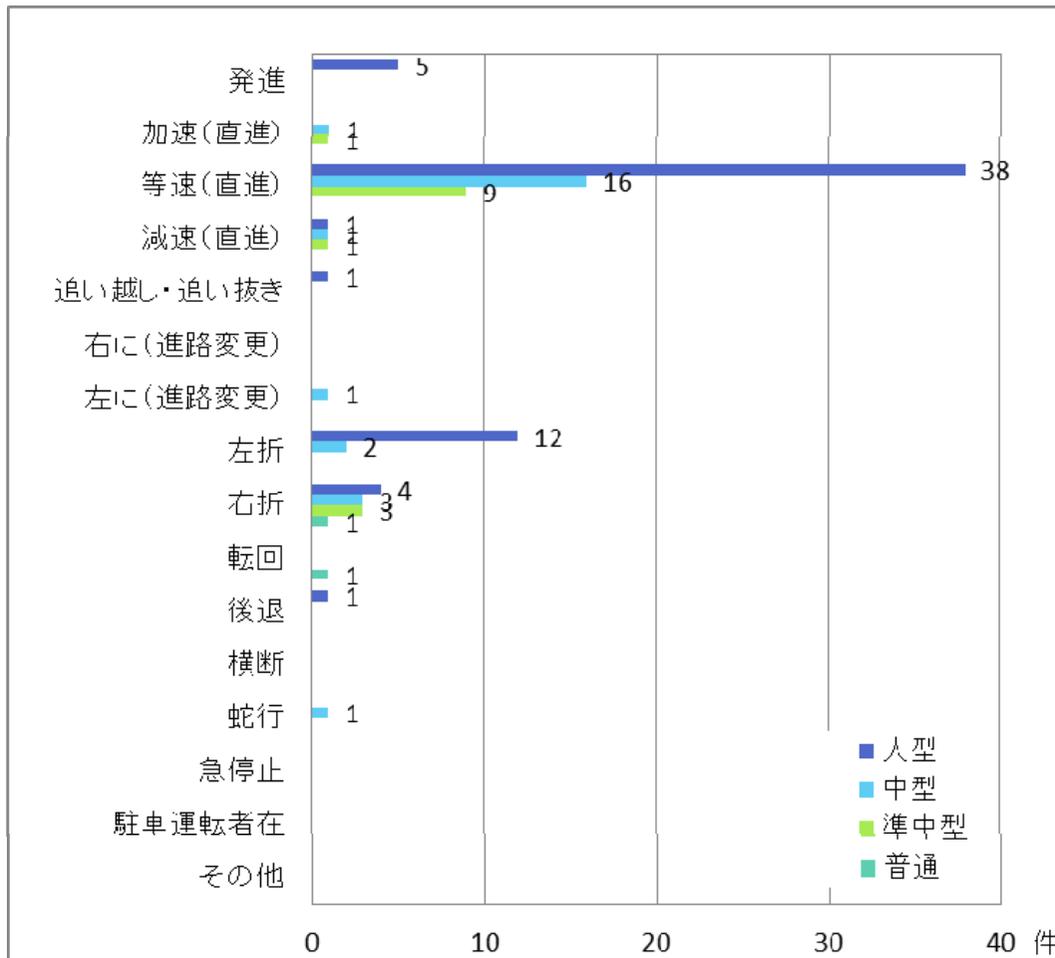
- ・車両区分別の事故類型(車両単独)別みると、「大型」は「駐車車両(運転者不在)」が最も多く4件(40.0%)となっている。次いで「工作物 防護柵等」2件(20.0%)と続いている。
- ・「中型」は「駐車車両(運転者不在)」1件(100.0%)となっている。
- ・「準中型」は「工作物 防護柵等」、「工作物 その他」がそれぞれ1件(50.0%)となっている。



VI. 2019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

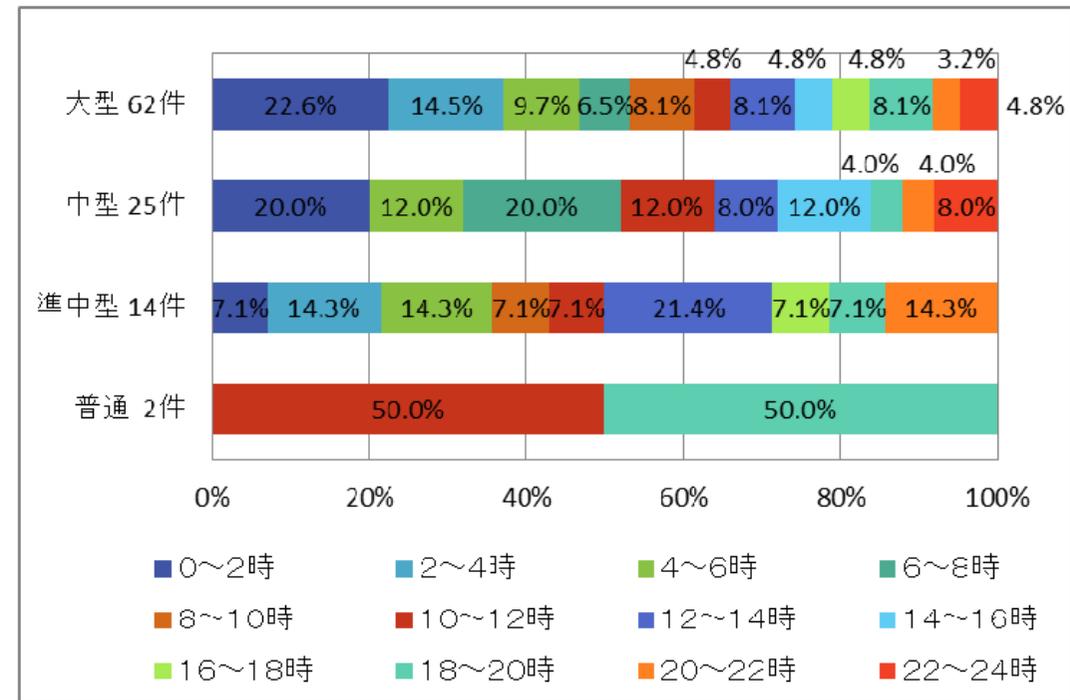
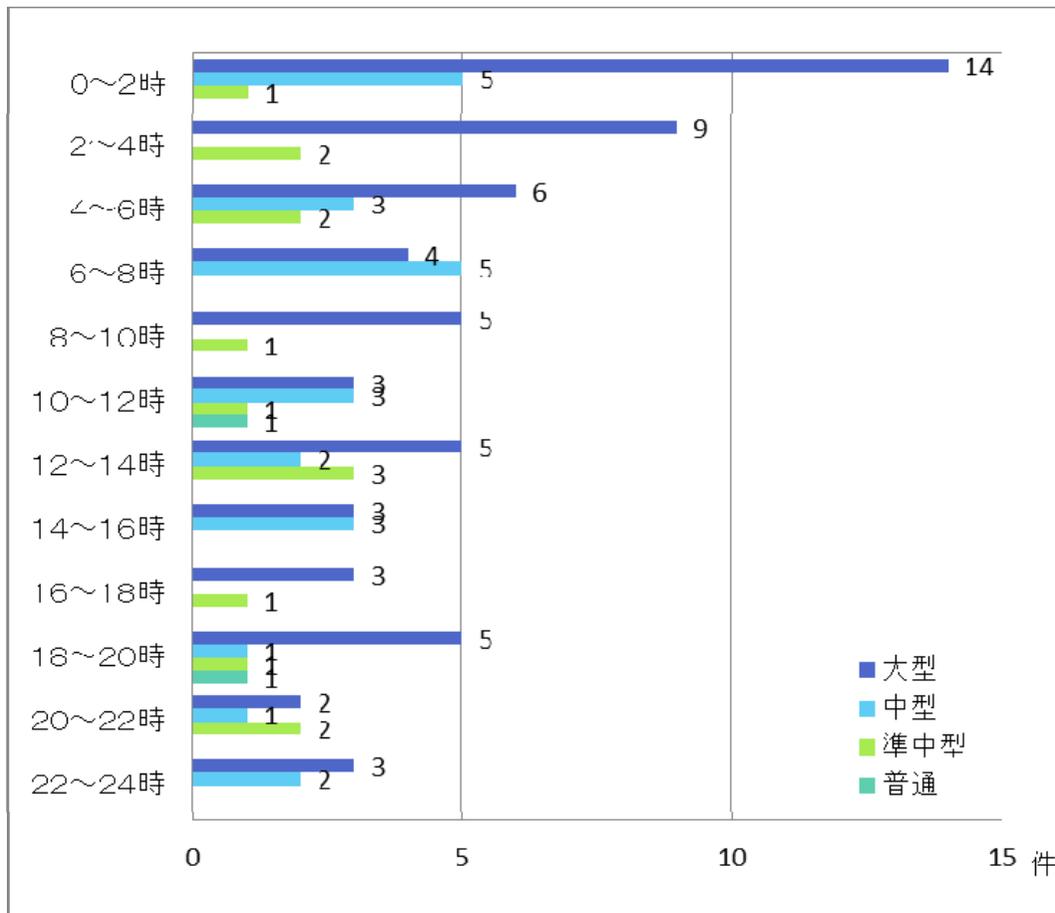
- ・車両区分別の行動類型別にみると、「大型」、「中型」、「準中型」は「等速（直進）」が最も多くなっており、それぞれ38件（61.3%）、16件（64.0%）、9件（64.3%）となっている。
- ・「普通」は「右折」、「転回」がそれぞれ1件（50.0%）となっている。



VI. 2019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

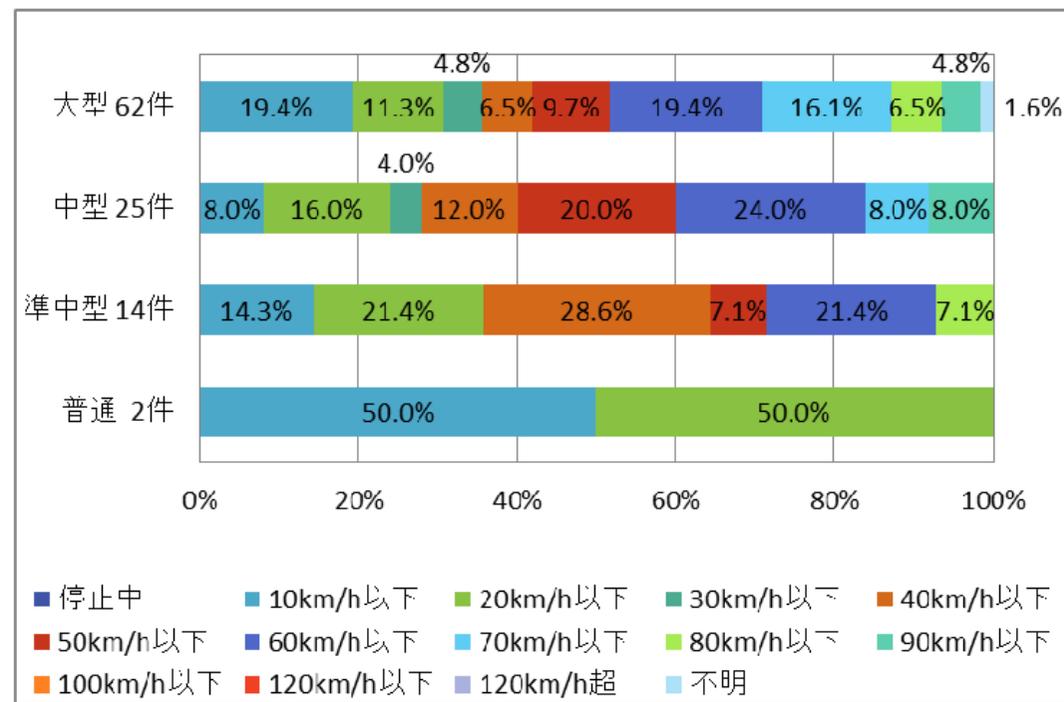
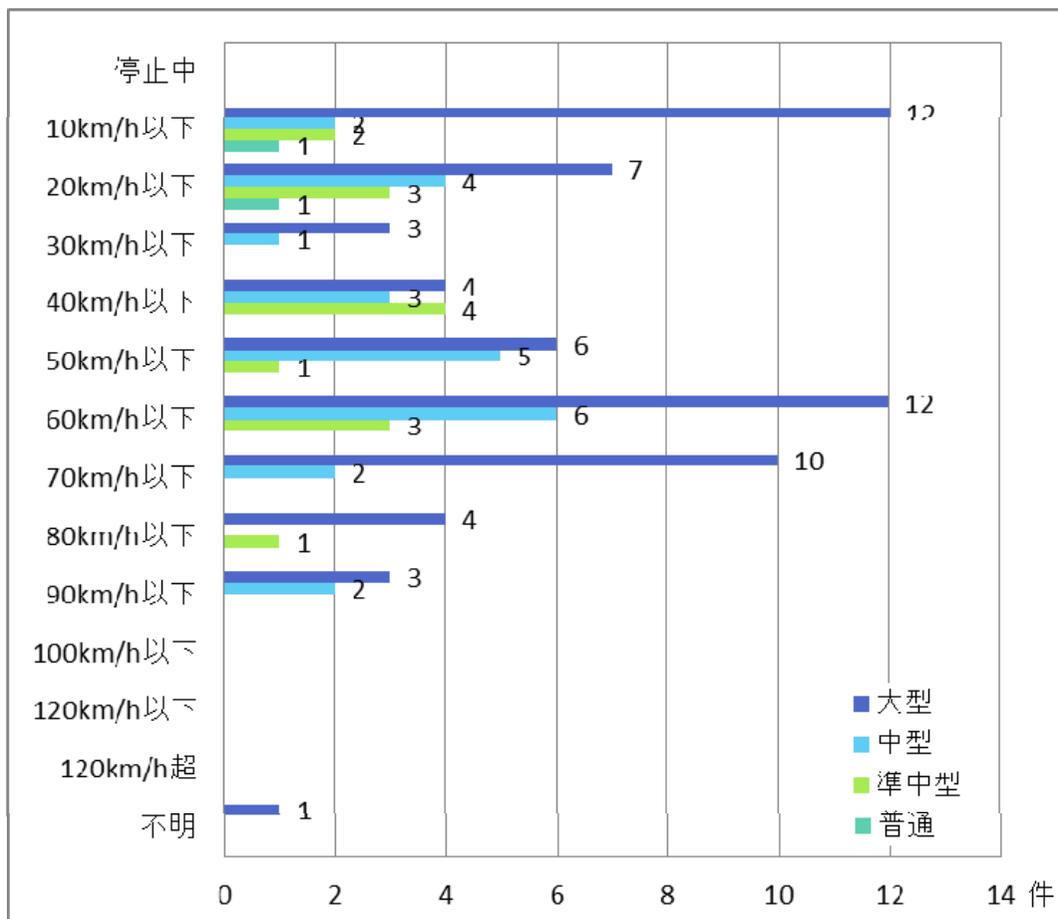
- ・車両区分別の時間帯別にみると、「大型」は「0～2時」が最も多く14件（22.6%）となっている。次いで「2～4時」9件（14.5%）、「4～6時」6件（9.7%）と続いている。いわゆる深夜早朝（22～6時）の時間帯で半数以上を占めている。
- ・「中型」は「0～2時」、「6～8時」が最も多く、それぞれ5件（20.0%）となっている。
- ・「準中型」は「12～14時」が最も多く3件（21.4%）となっている。
- ・「普通」は「10～12時」、「18～20時」がそれぞれ1件（50.0%）となっている。



VI. 2019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

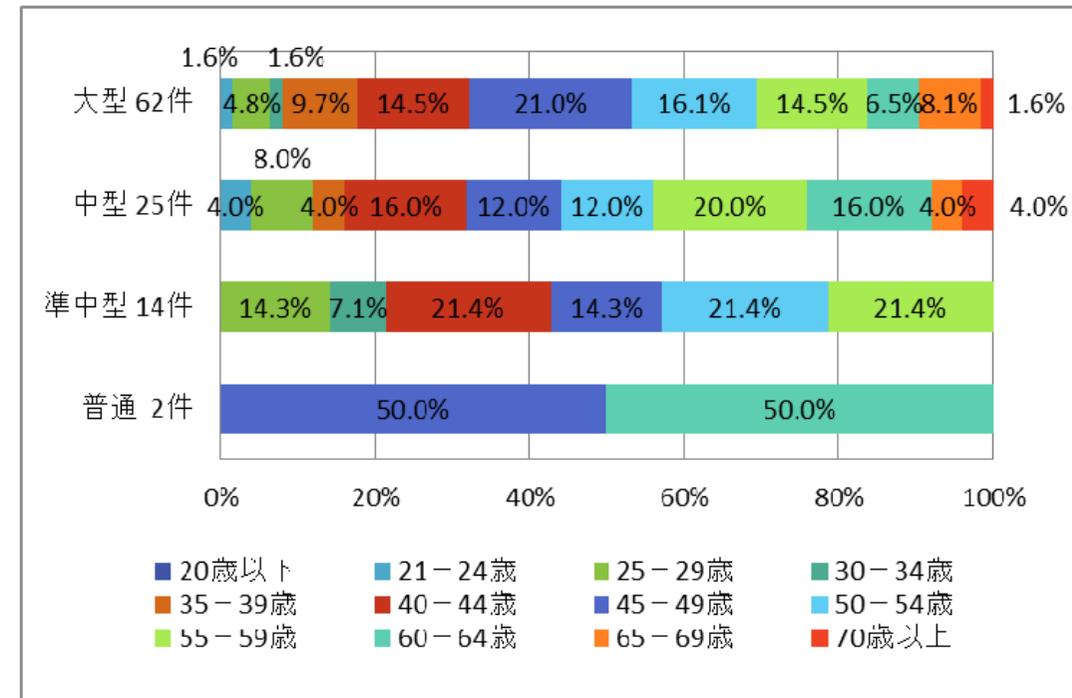
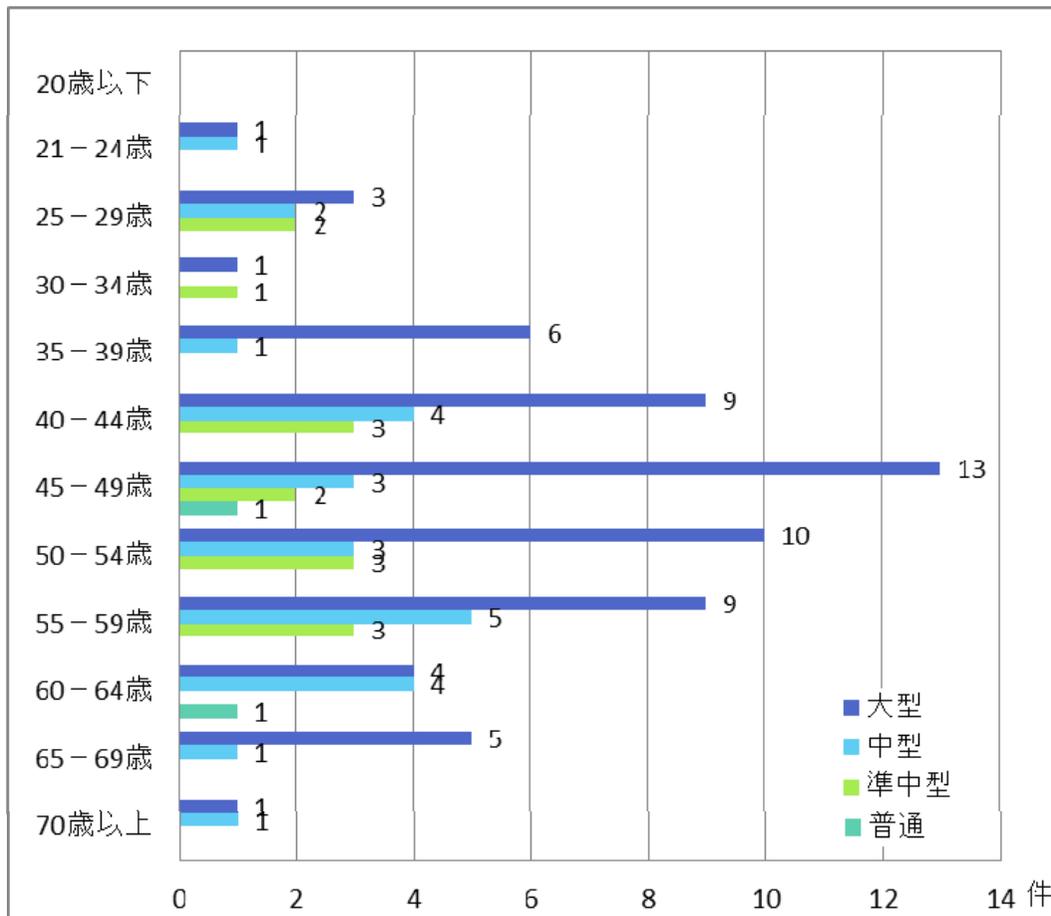
- ・車両区分別の運転者の危険認知速度別にみると、「大型」は「10km/h以下」、「(50km/h超)60km/h以下」が最も多く、それぞれ12件 (19.4%) となっている。次いで「(60km/h超)70km/h以下」10件 (16.1%) と続いている。
- ・「中型」は「(50km/h超)60km/h以下」が最も多く6件 (24.0%) となっている。
- ・「準中型」は「(30km/h超)40km/h以下」が最も多く4件 (28.6%) となっている。
- ・「普通」は「10km/h以下」、「(10km/h超)20km/h以下」がそれぞれ1件 (50.0%) となっている。
- ・「大型」、「中型」は幹線道路の最高速度の速度帯に近い割合が高い。



VI. 2019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

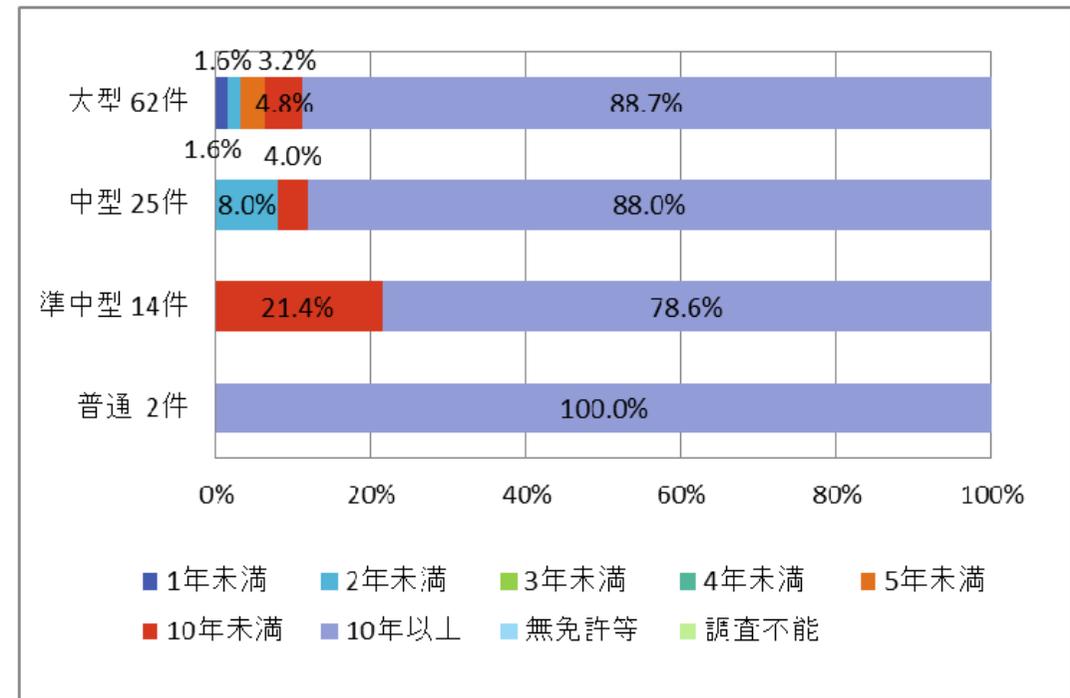
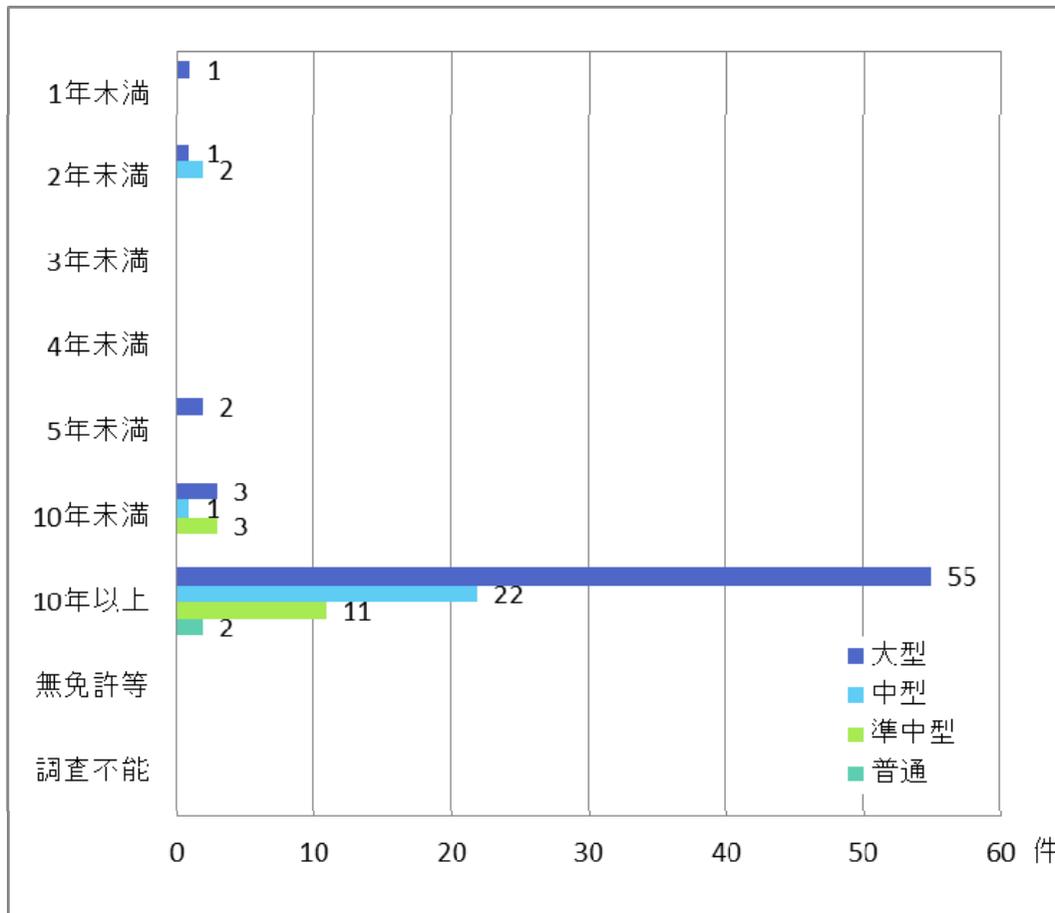
- ・車両区分別の年齢層別にみると、「大型」は「45-49歳」が最も多く13件（21.0%）となっている。次いで「50-54歳」10件（16.1%）、「40-44歳」、「55-59歳」がそれぞれ9件（14.5%）と続いている。
- ・「中型」は「55-59歳」が最も多く5件（20.0%）となっている。次いで「40-44歳」、「60-64歳」がそれぞれ4件（16.0%）と続いている。
- ・「準中型」は「40-44歳」、「50-54歳」、「55-59歳」が最も多く、それぞれ3件（21.4%）となっている。
- ・「普通」は「45-49歳」、「60-64歳」がそれぞれ1件（50.0%）となっている。



VI. 2019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55件（88.7%）、22件（88.0%）、11件（78.6%）、2件（100.0%）となっている。



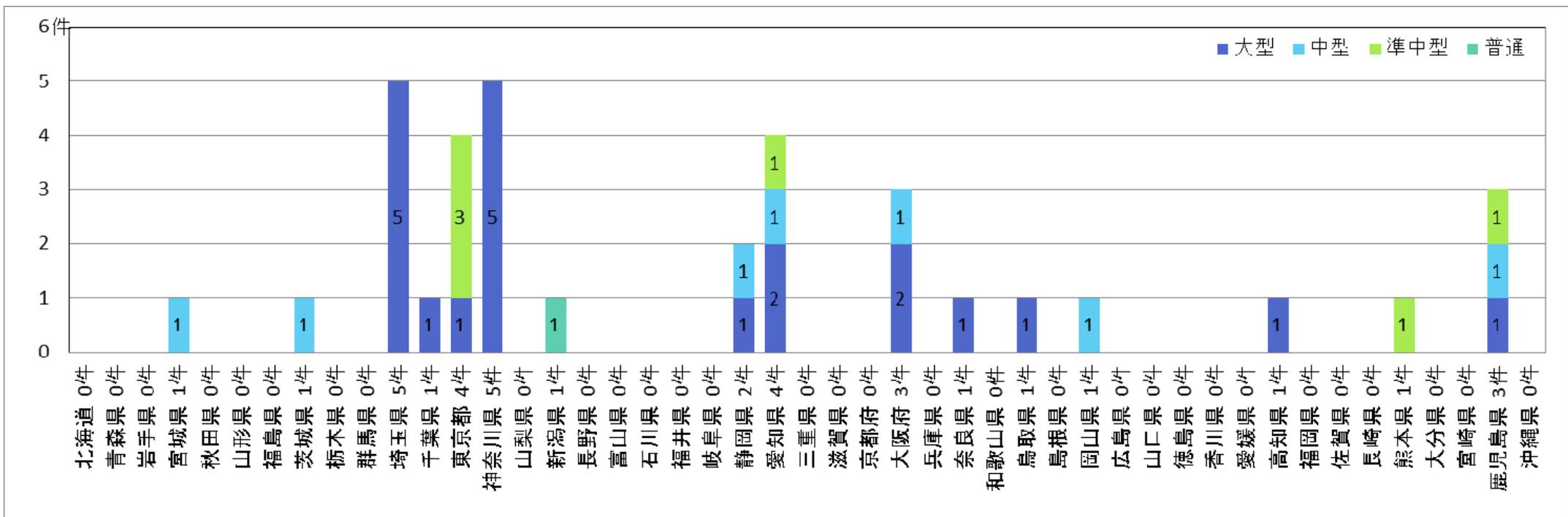
Ⅶ. 2019年1～6月死亡事故データ(交差点(追突を除く))

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. 2019年1～6月死亡事故データ(交差点(追突を除く))

1. 発生地別

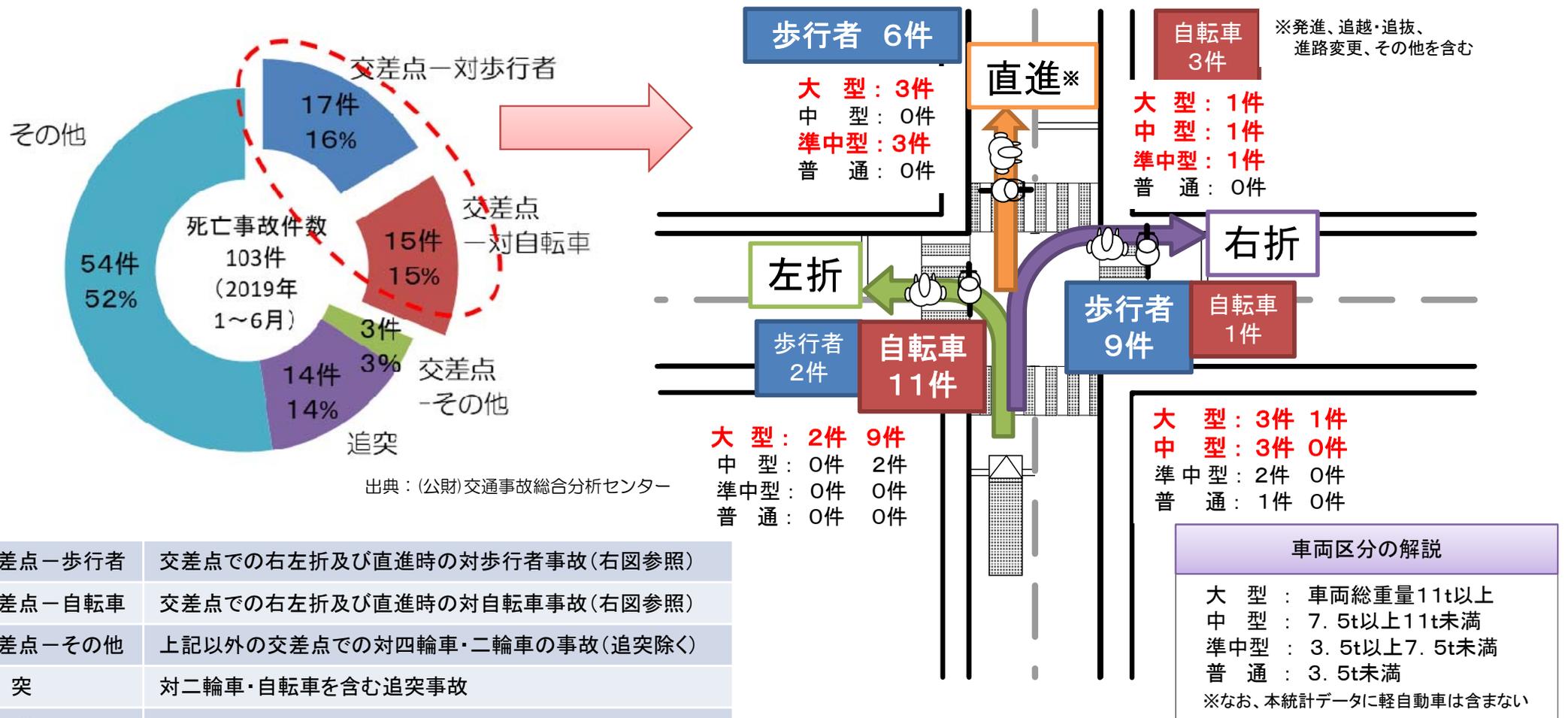
- ・発生地別の交差点事故件数をみると、「埼玉県」、「神奈川県」が最も多く、それぞれ5件となっている。
- ・次いで「東京都」、「愛知県」がそれぞれ4件、「大阪府」、「鹿児島県」がそれぞれ3件と続いている。



Ⅶ. 2019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

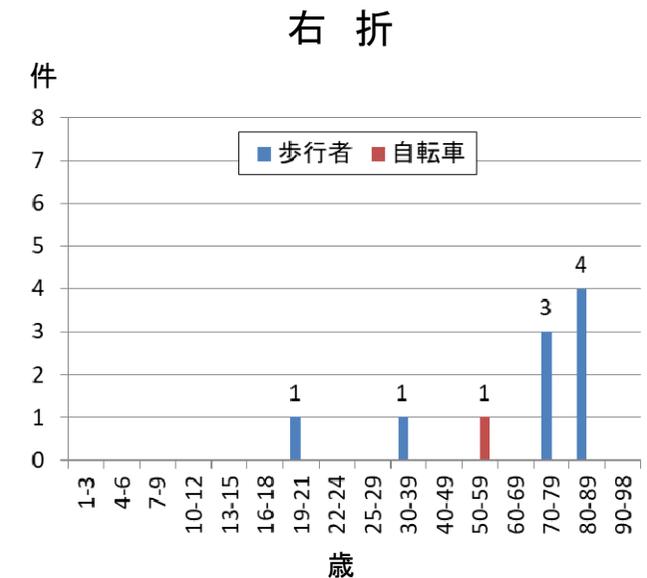
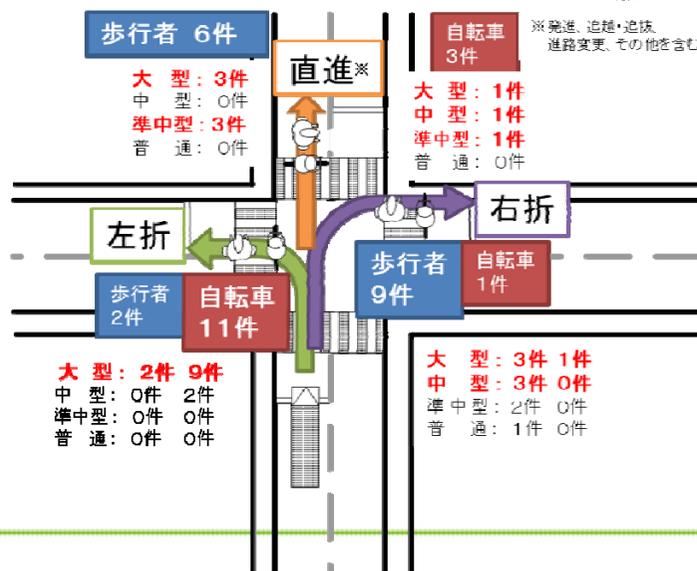
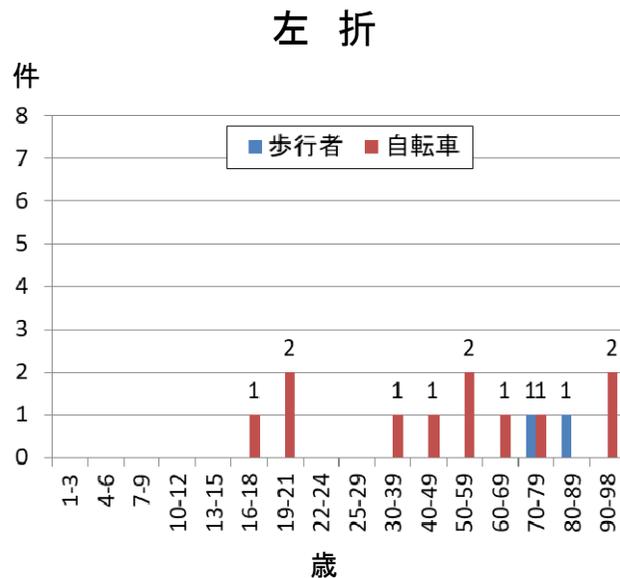
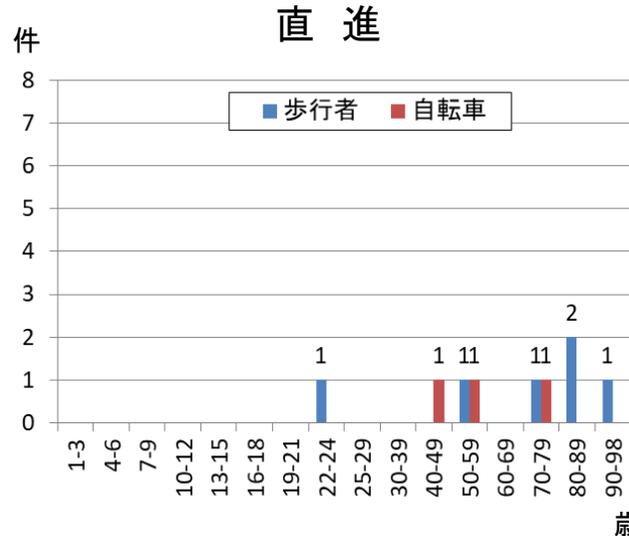
- ・事業用トラックが第1当事者となる交差点における対歩行者、対自転車の死亡事故(32件)は、追突事故(14件)の**2.3倍**。
- ・直進死亡事故は、**7割近くが対歩行者(6件)**であり、**対歩行者のそれぞれ5割が大型車と準中型車**。
- ・左折死亡事故は、**8割以上が対自転車(11件)**であり、**対自転車の8割以上が大型車**。
- ・右折死亡事故は、**9割が対歩行者(9件)**であり、**対歩行者のそれぞれ3割以上が大型車と中型車**。



VII. 2019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

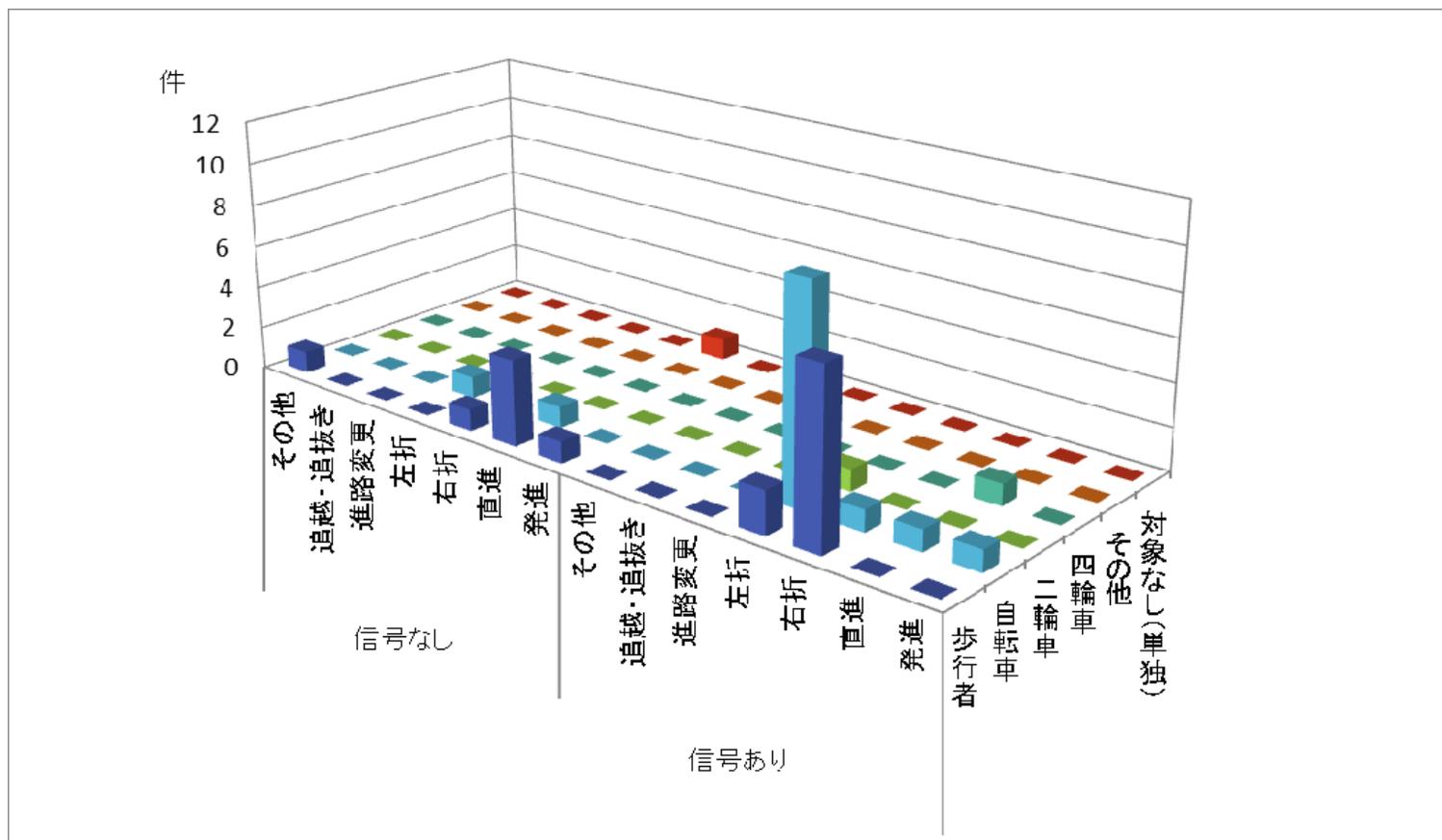
- ・直進時の死亡事故: 対歩行者は7割近くが70歳以上、対自転車は7割近くが40～50代。
- ・左折時の死亡事故: 対自転車は10歳代から90歳代まで幅広い年齢層で3割近くが70歳以上。
- ・右折時の死亡事故: 対歩行者は8割近くが70歳以上。



VII. 2019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。

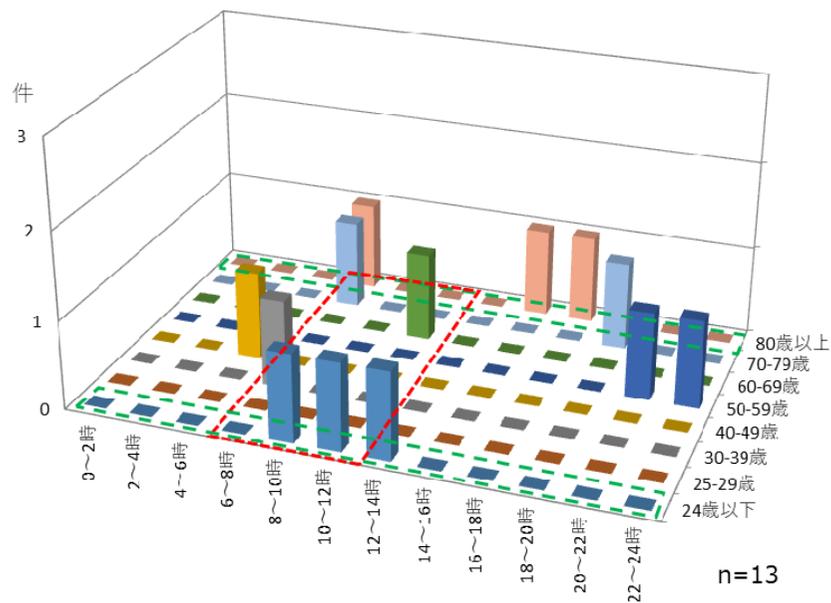


VII. 2019年1～6月死亡事故データ(交差点(追突を除く))

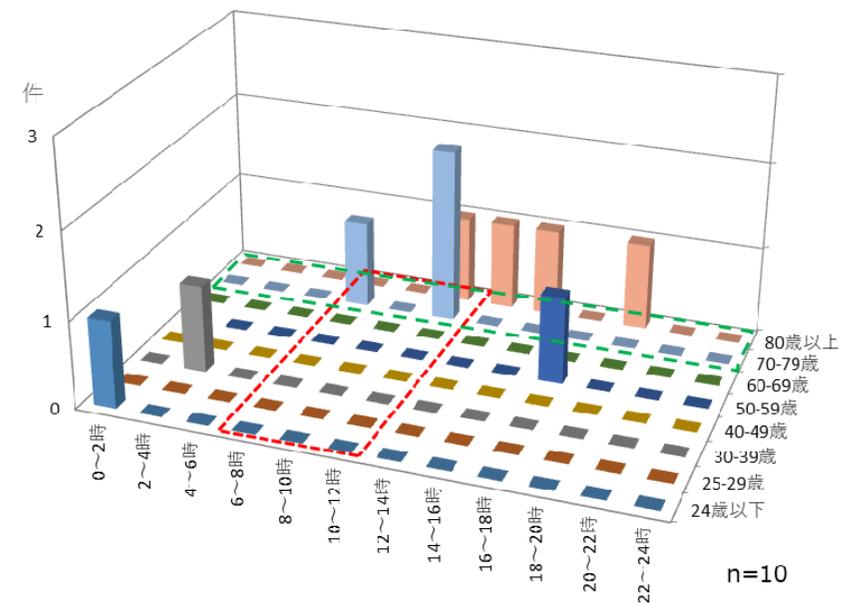
5. 右・左折別の第二当事者の年齢別・発生時間別

- ・左折死亡事故は、「24歳以下」、「80歳以上」がそれぞれ3件（23.1%）を占めている。若年層及び高齢層で全体の5割近くを占めている。また、発生時間帯は5件（38.5%）と4割近くが午前時間帯（6時～12時）に発生している。
- ・一方、右折死亡事故は、「70歳以上」が7件（70.0%）と7割を占めている。また、発生時間帯は4件（40.0%）と4割が午前中の時間帯（6時～12時）に発生している。

【左折】



【右折】

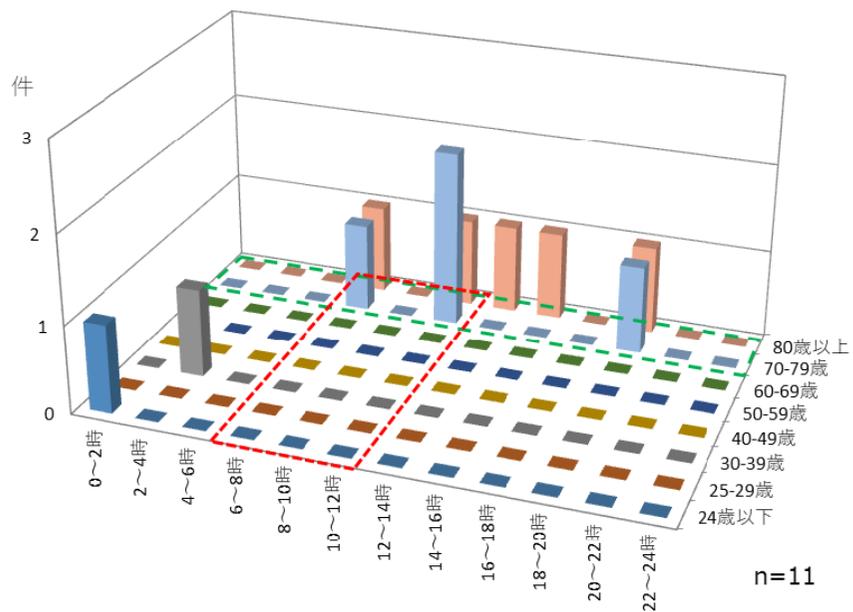


VII. 2019年1～6月死亡事故データ(交差点(追突を除く))

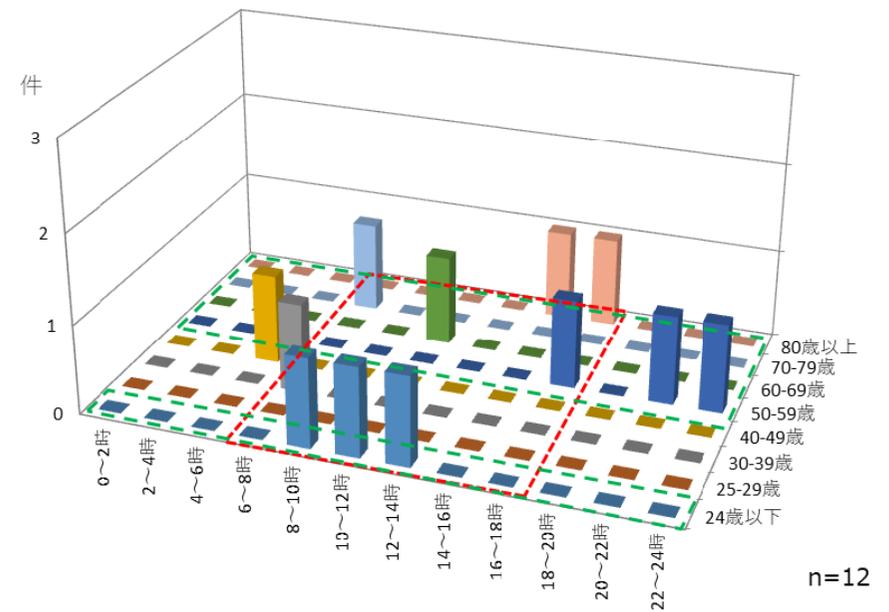
6. 右・左折時の対歩行者・自転車別の第二当事者の年齢別・発生時間別

- ・第二当事者が歩行者の場合、「70歳以上」が9件（81.8%）と8割以上を占めている。また、発生時間帯は5件（45.5%）と5割近くが午前時間帯（6時～12時）に発生している。
- ・一方、第二当事者が自転車の場合、「50歳以上」が7件（58.3%）と6割近くを占め、「24歳以下」が3件（25.0%）と2割以上を占めている。また、発生時間帯は9件（75.0%）と8割近くが昼間時間帯（6時～18時）に発生しており、特に（6時～12時）の5件だけで全体の4割以上を占めている。

【対歩行者】



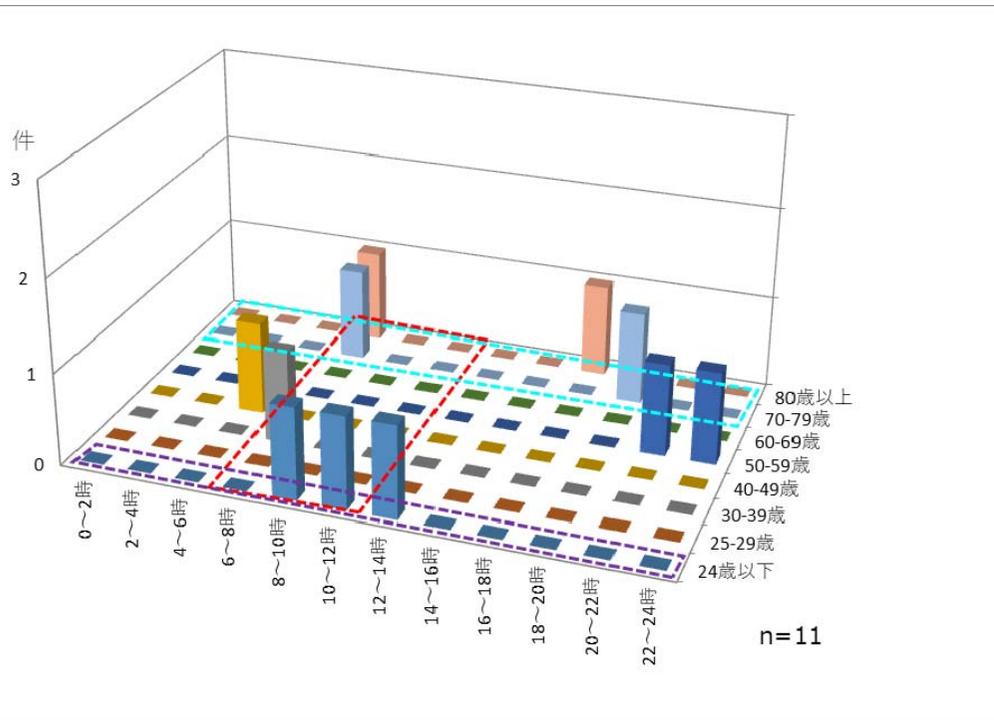
【対自転車】



Ⅶ. 2019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31.4% (交差点35件中11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」が3件 (27.3%) となっている。また、「70歳以上」が4件 (36.4%) となっている。若年層及び高齢層で全体の6割以上を占めている。
- ・また、発生時間帯は、午前中の時間帯 (6時～12時) が4件 (36.4%) と4割近くを占めている。



	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	1	0	0	0	0	1	9.1%
6～8時	0	0	1	0	0	0	1	1	3	27.3%
8～10時	1	0	0	0	0	0	0	0	1	9.1%
10～12時	1	0	0	0	0	0	0	0	1	9.1%
12～14時	1	0	0	0	0	0	0	0	1	9.1%
14～16時	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.0%
16～18時	0	0	0	0	0	0	0	1	1	9.1%
18～20時	0	0	0	0	0	0	1	0	1	9.1%
20～22時	0	0	0	0	1	0	0	0	1	9.1%
22～24時	0	0	0	0	1	0	0	0	1	9.1%
計	3	0	1	1	2	0	2	2	11	100.0%
%	27.3%	0.0%	9.1%	9.1%	18.2%	0.0%	18.2%	18.2%	100.0%	

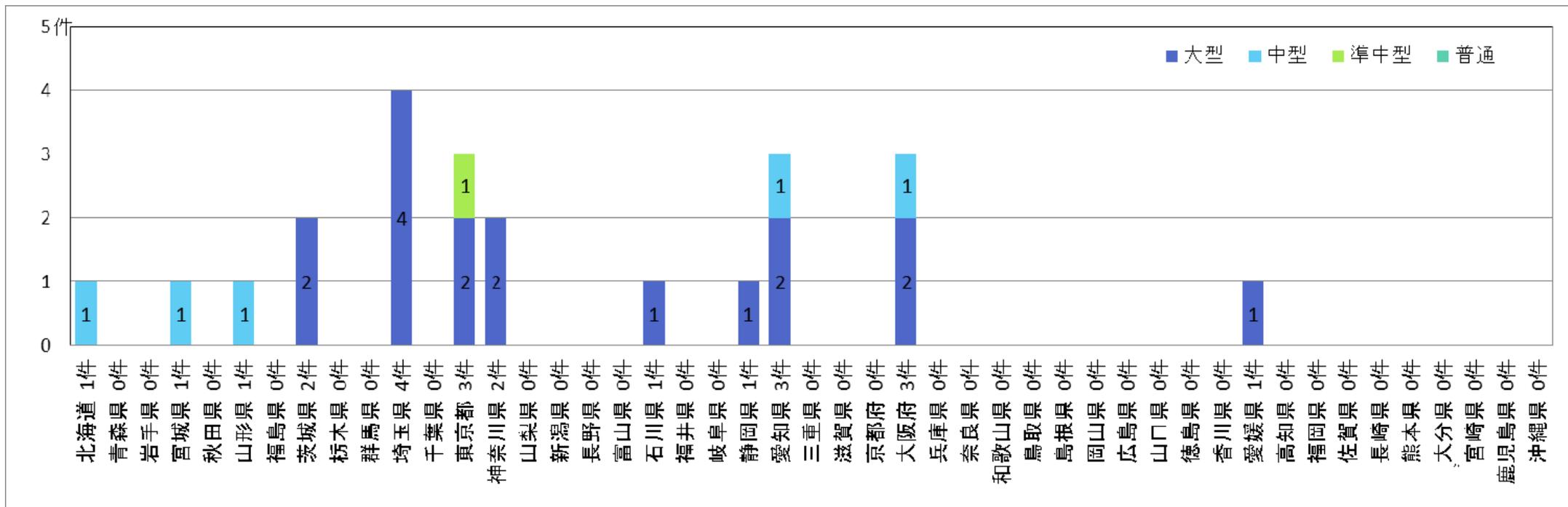
VIII. 2019年1～6月死亡事故データ(対自転車死亡事故(第1当事者))

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. 2019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

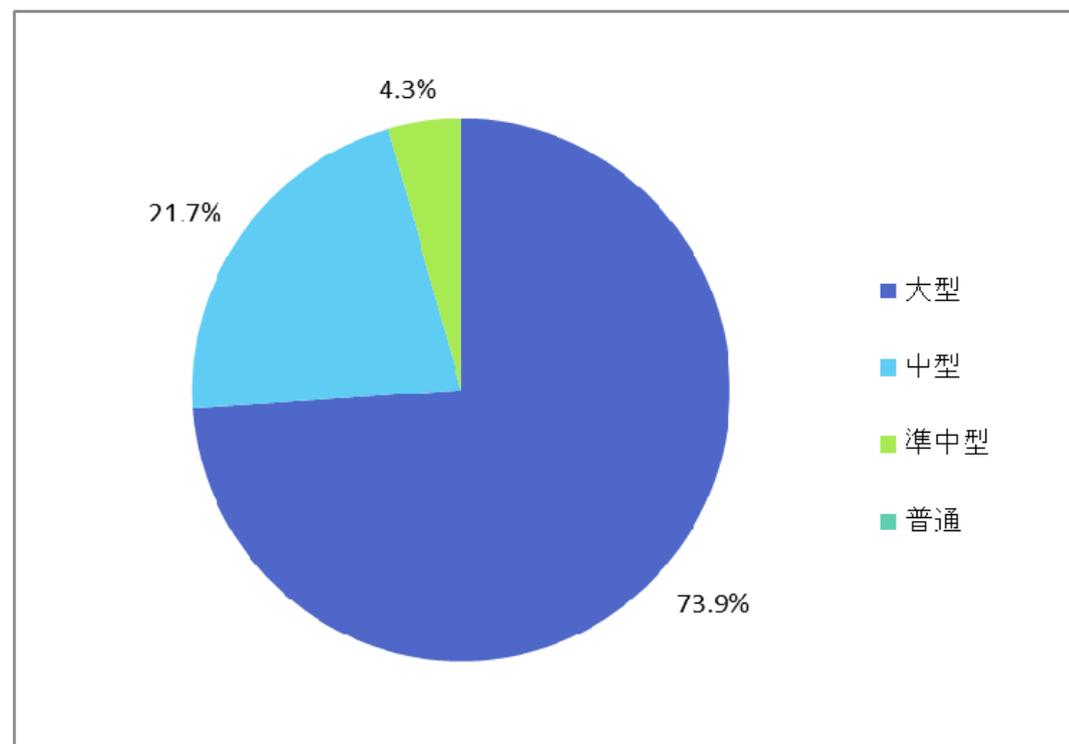
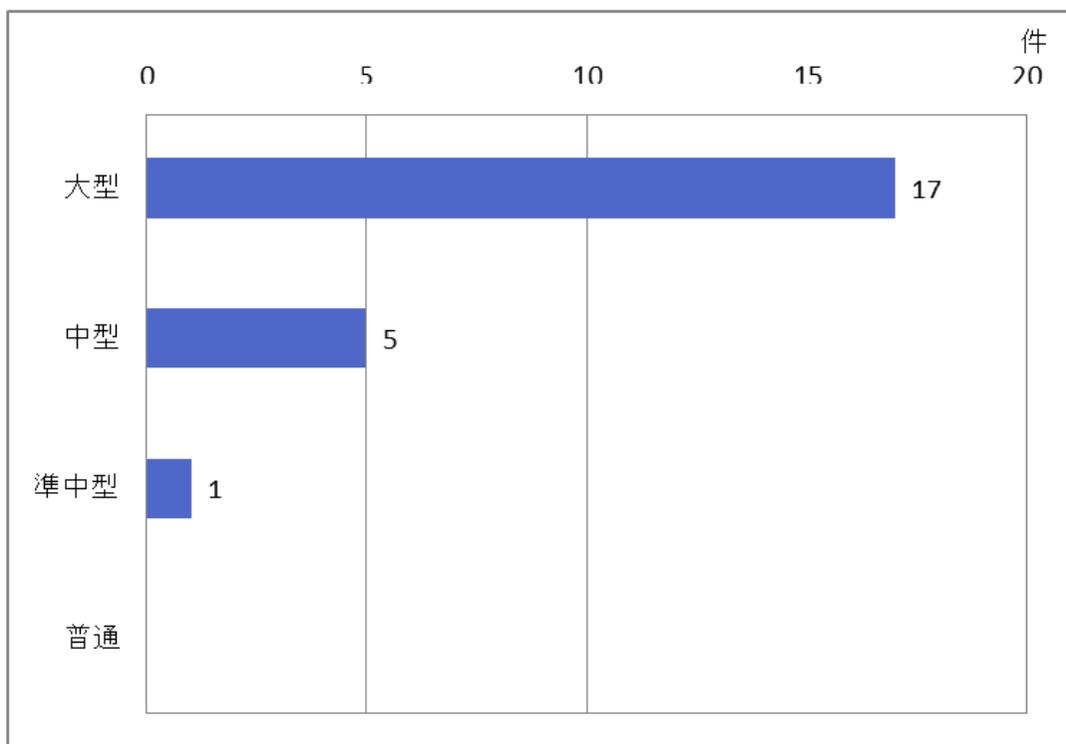
- ・発生地別死亡事故件数の多い県をみると、「埼玉県」が最も多く4件となっている。
- ・次いで「東京都」、「愛知県」、「大阪府」がそれぞれ3件と続いている。



Ⅷ. 2019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

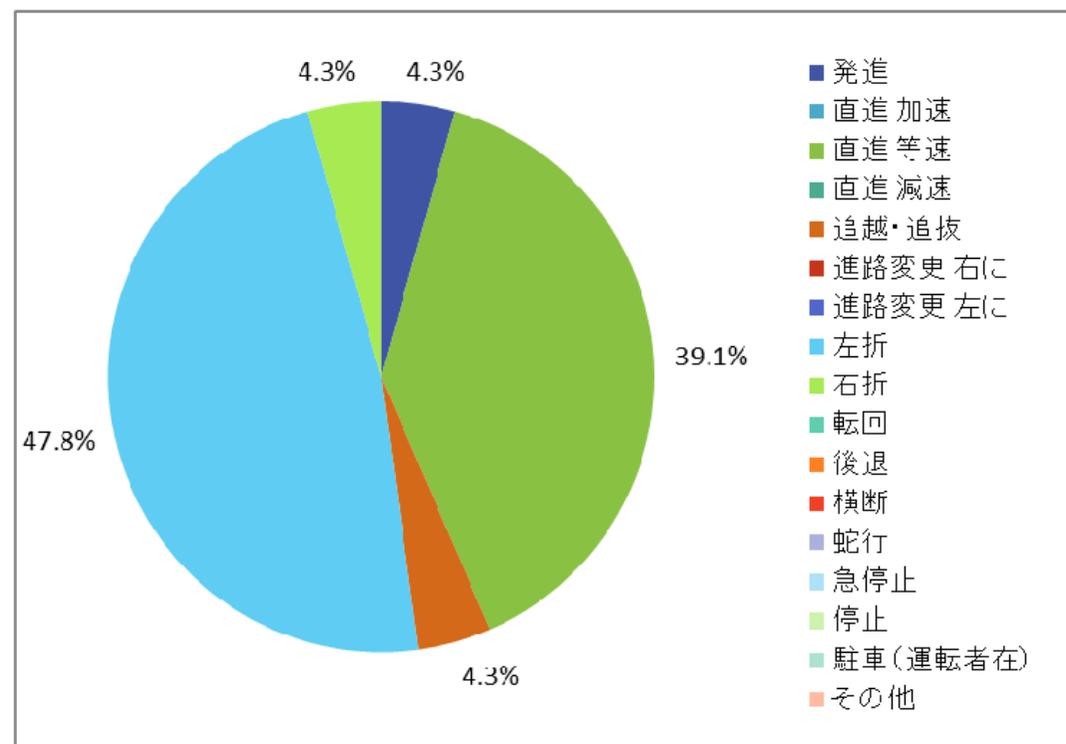
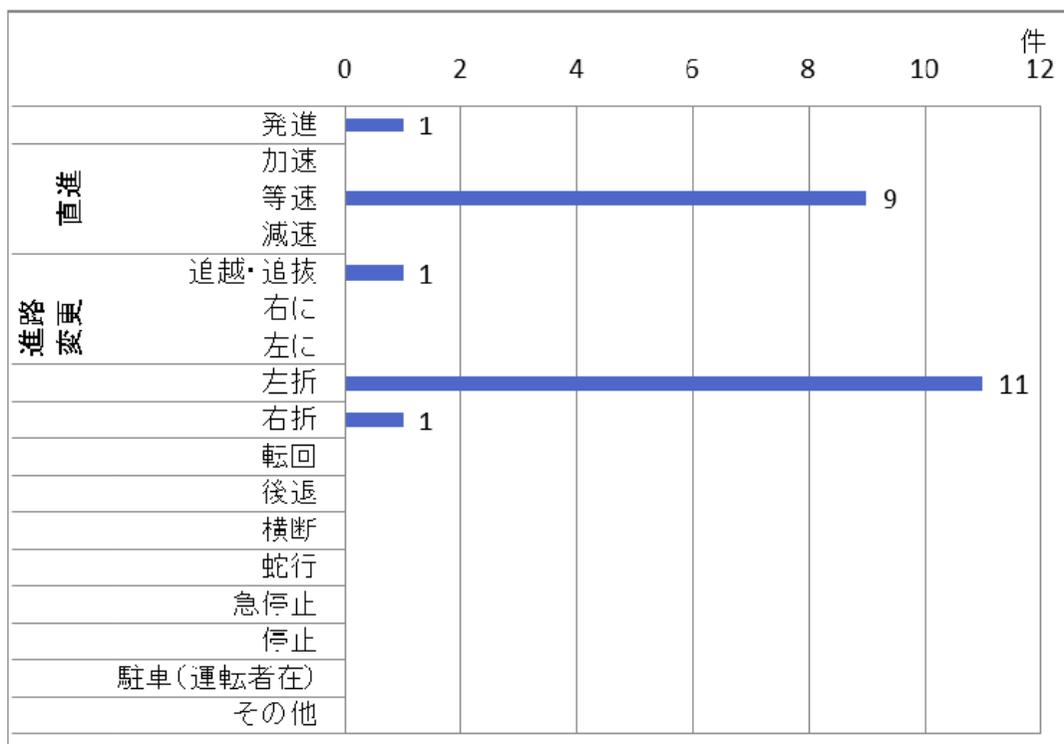
- ・死亡事故件数を車両区分別にみると、「大型」が最も多く17件(73.9%)と7割以上を占めている。
- ・次いで「中型」5件(21.7%)、「準中型」1件(4.3%)と続いている。



Ⅷ. 2019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

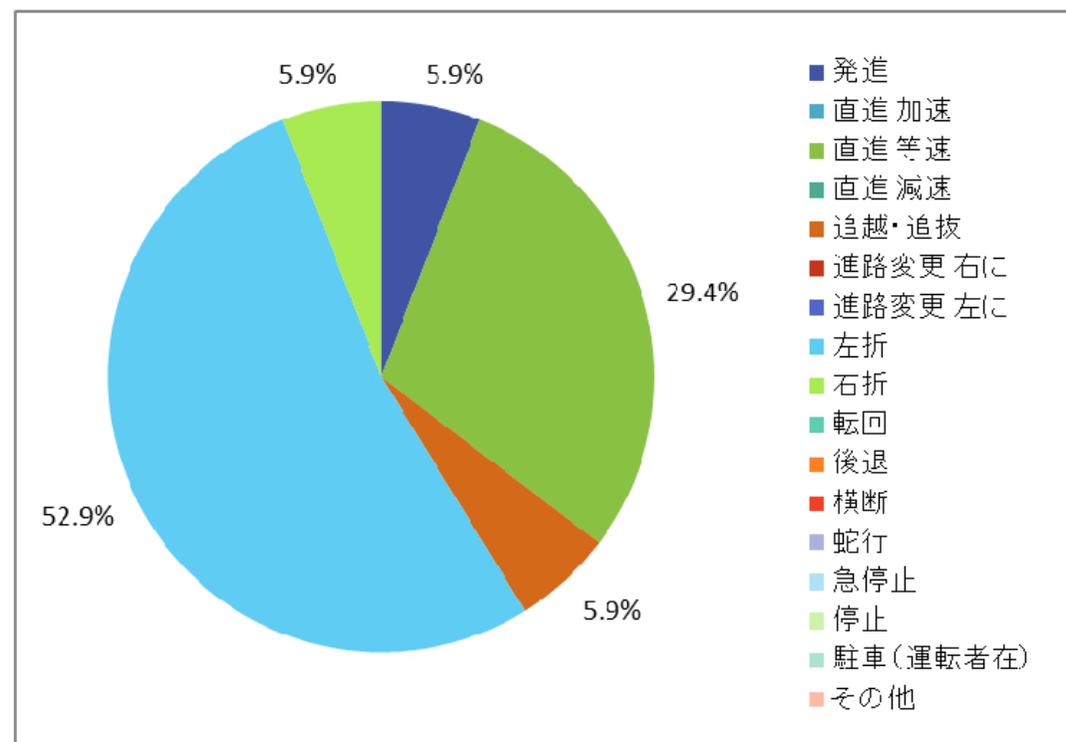
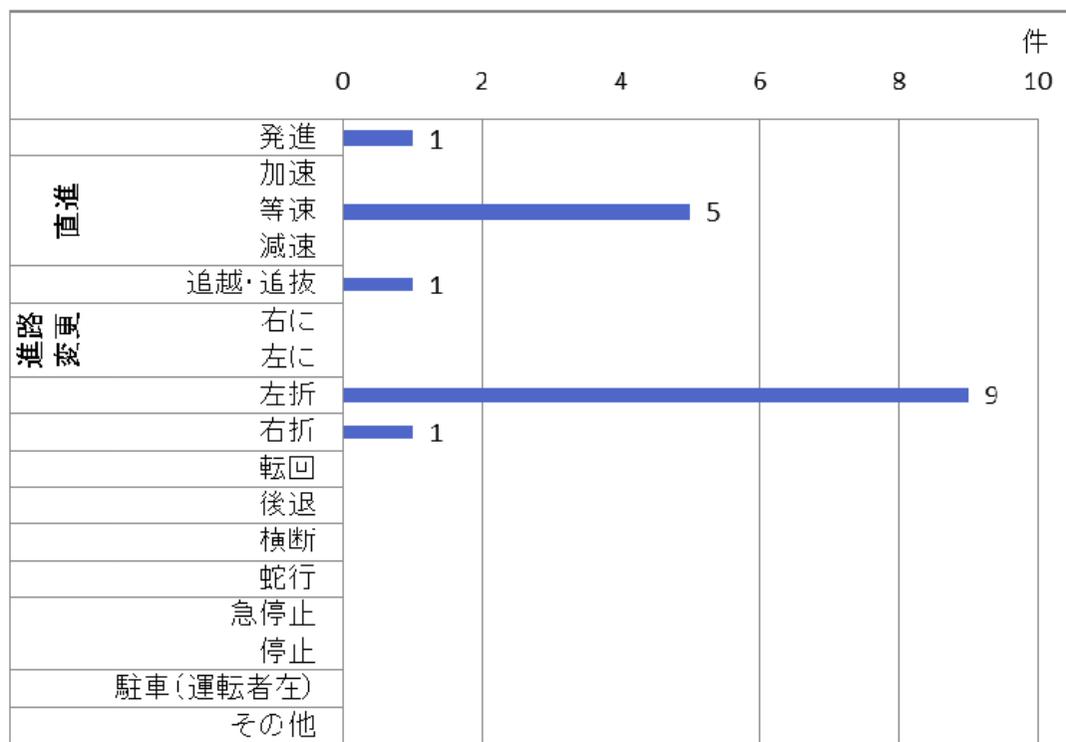
- ・死亡事故件数を事故類型別にみると、「左折」が最も多く11件（47.8%）となっている。
- ・次いで「直進 等速」9件（39.1%）と続いている。



VIII. 2019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

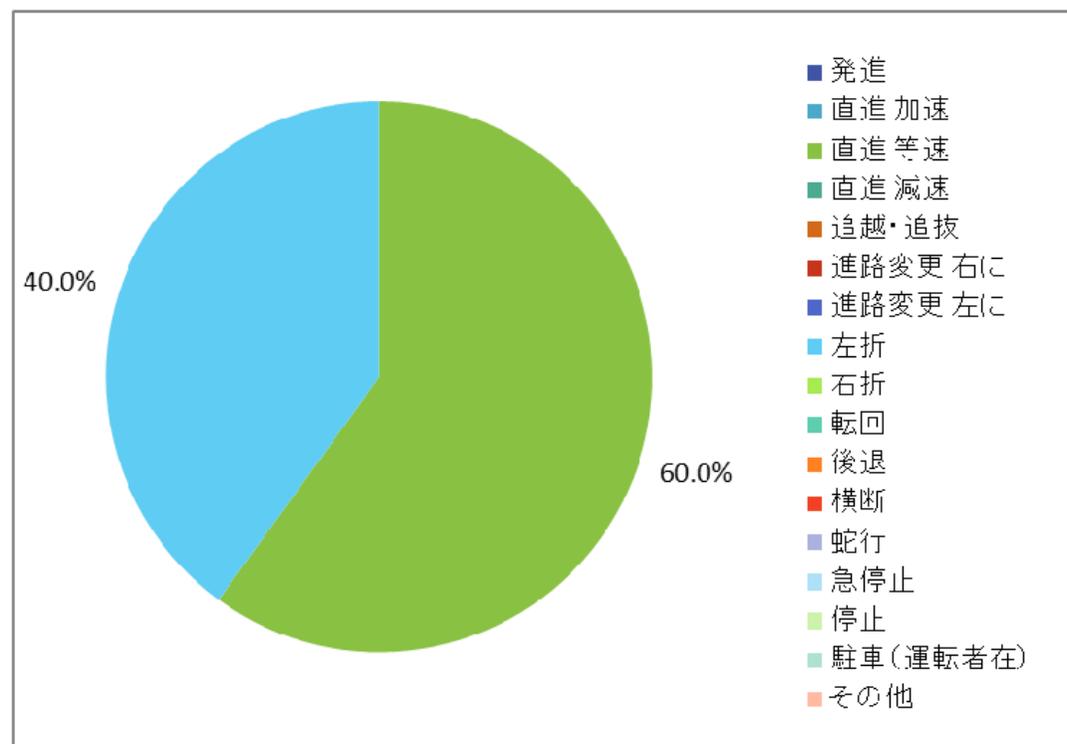
- ・死亡事故件数の事故類型別を車両区分別にみると、「大型」は「左折」が最も多く9件(52.9%)となっている。
- ・次いで「直進 等速」5件(29.4%)と続いている。



VIII. 2019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

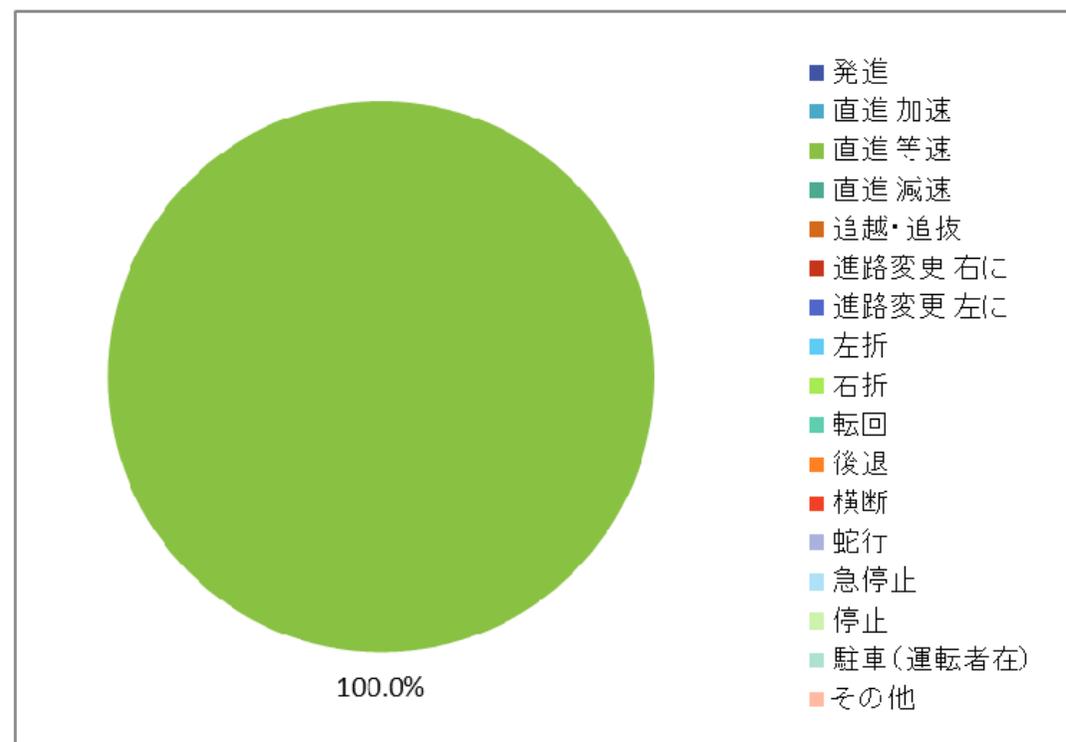
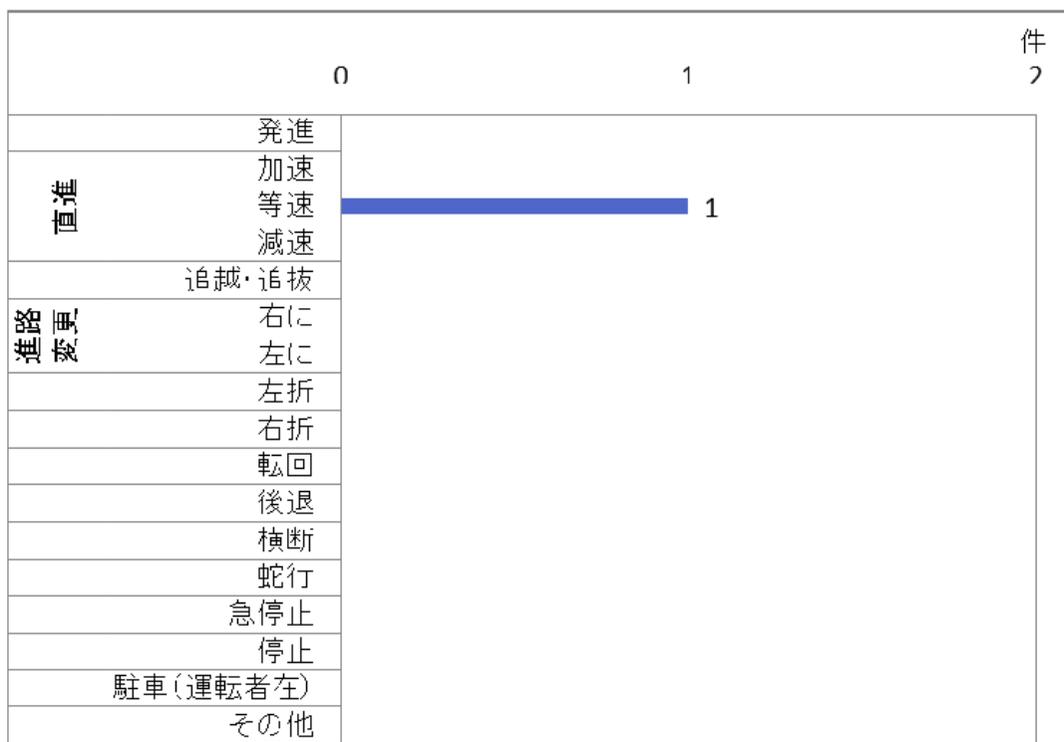
- ・死亡事故件数の事故類型別を車両区分別にみると、「中型」は「直進 等速」が最も多く3件（60.0%）となっている。
- ・次いで「左折」2件（40.0%）と続いている。



VIII. 2019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1件 (100.0%) となっている。



Ⅷ. 2019年1～6月死亡事故データ(対自転車死亡事故(第1当事者))

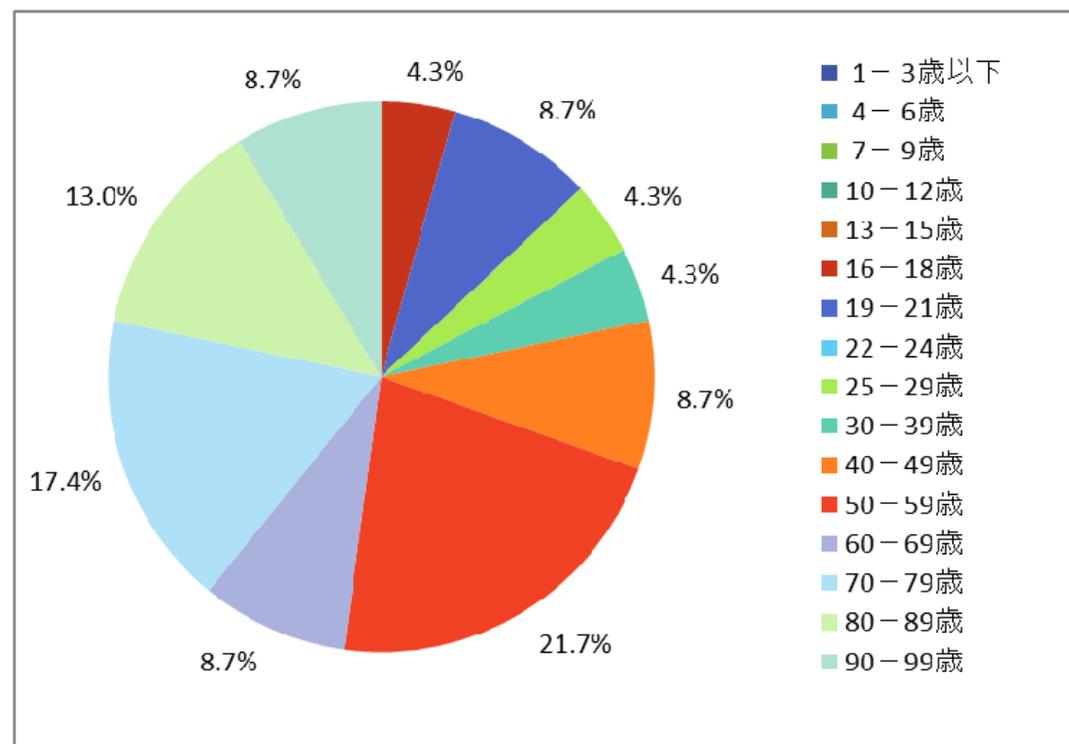
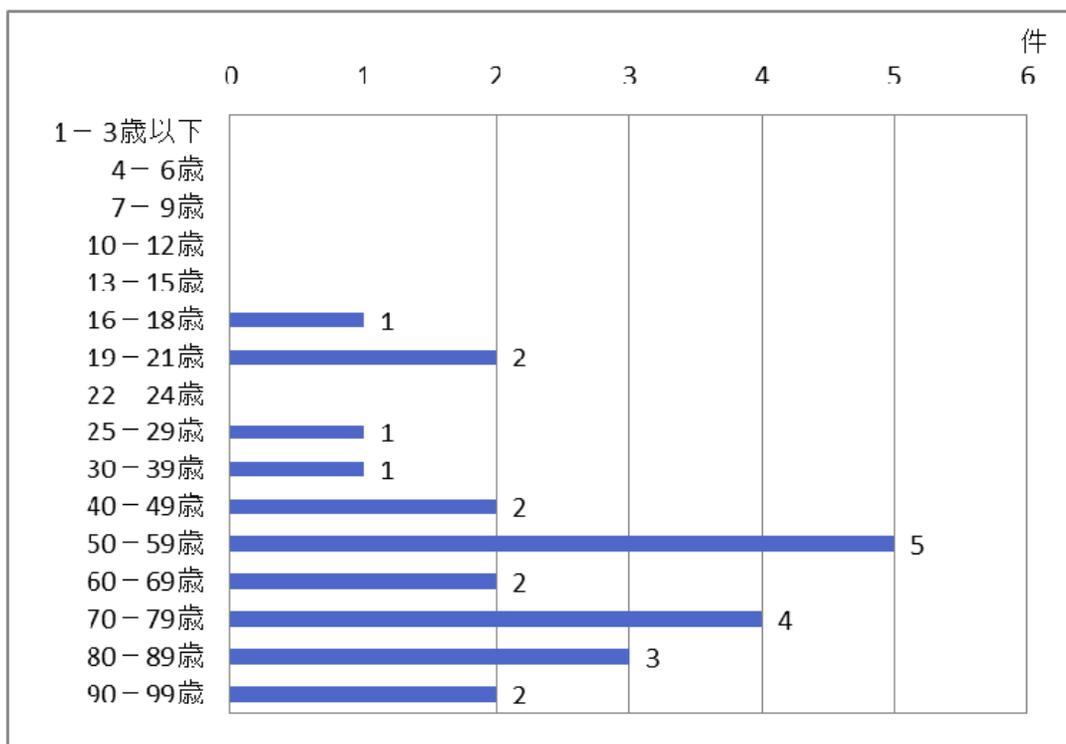
(4) 普通

- ・ 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. 2019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

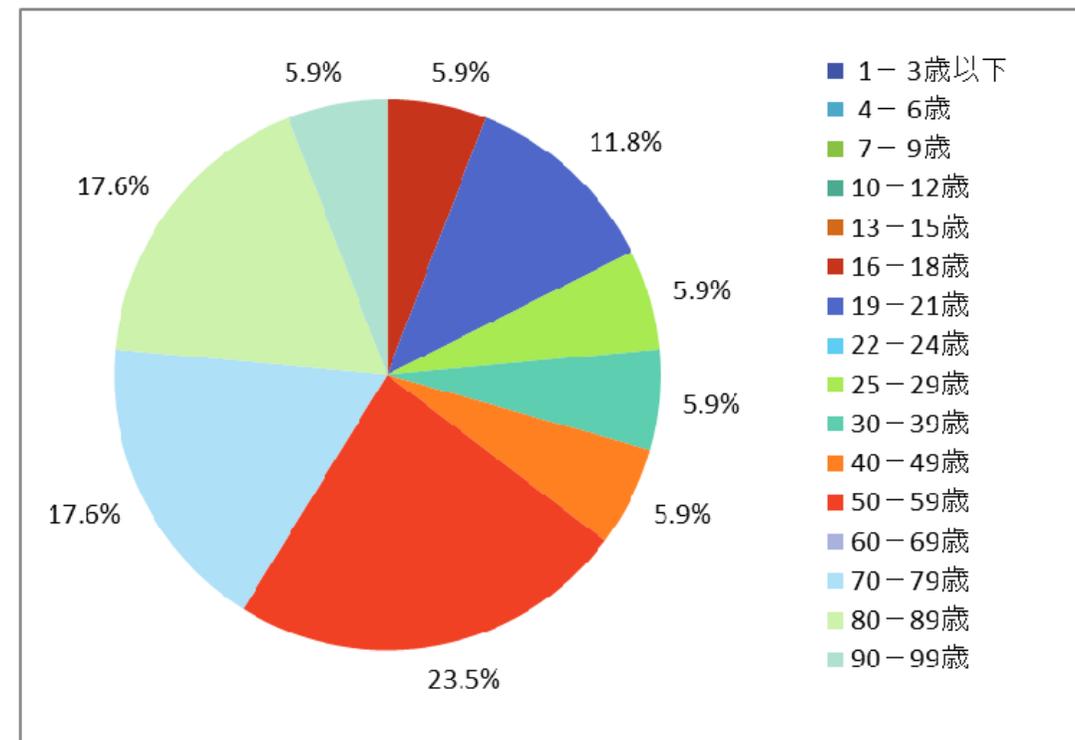
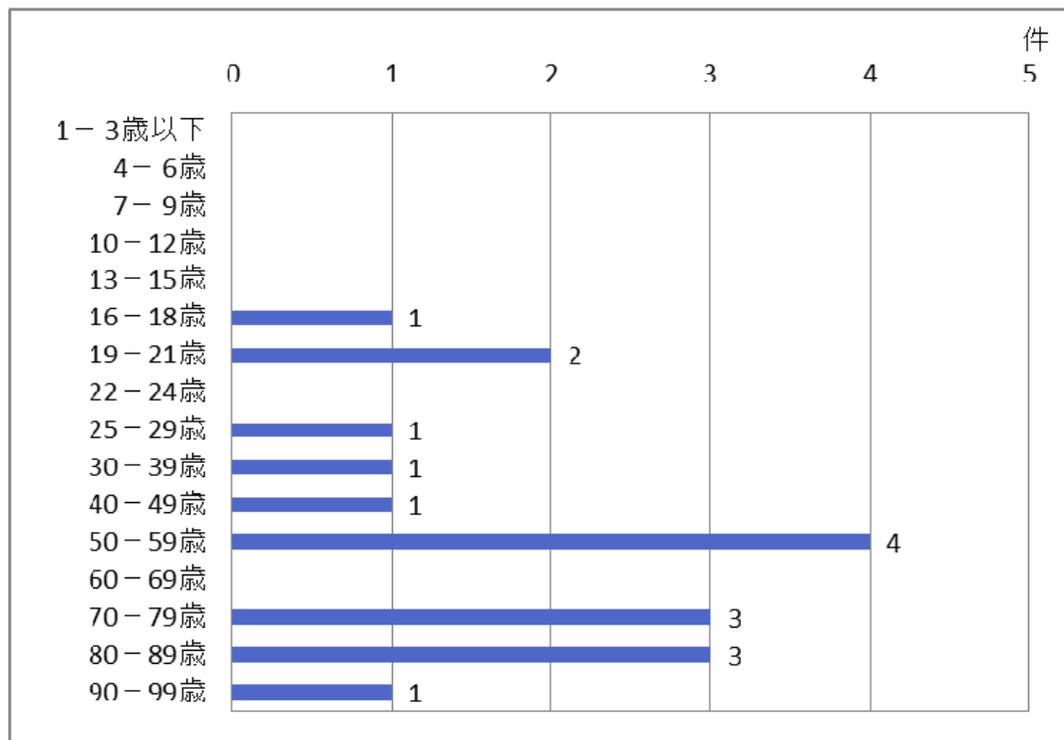
- ・死亡事故件数を自転車運転者の年齢別にみると、「50-59歳」が最も多く5件（21.7%）となっている。
- ・次いで「70-79歳」4件（17.4%）、「80-89歳」3件（13.0%）と続いている。
- ・60歳以上で全体の5割近くを占めている。



VIII. 2019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

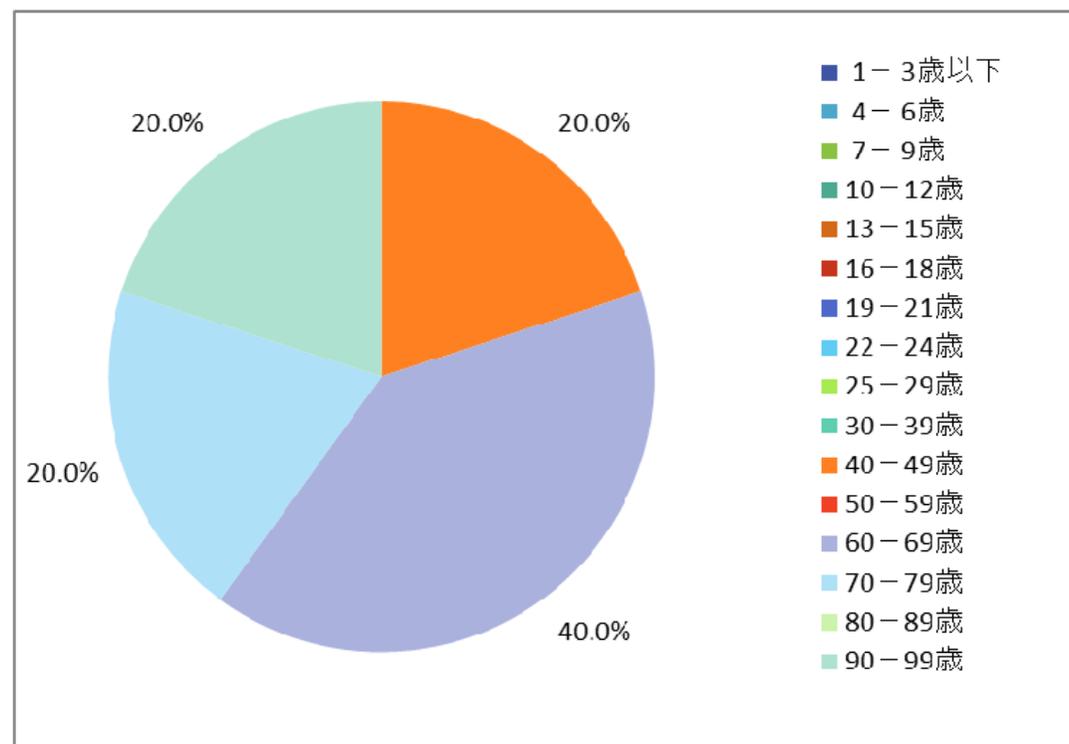
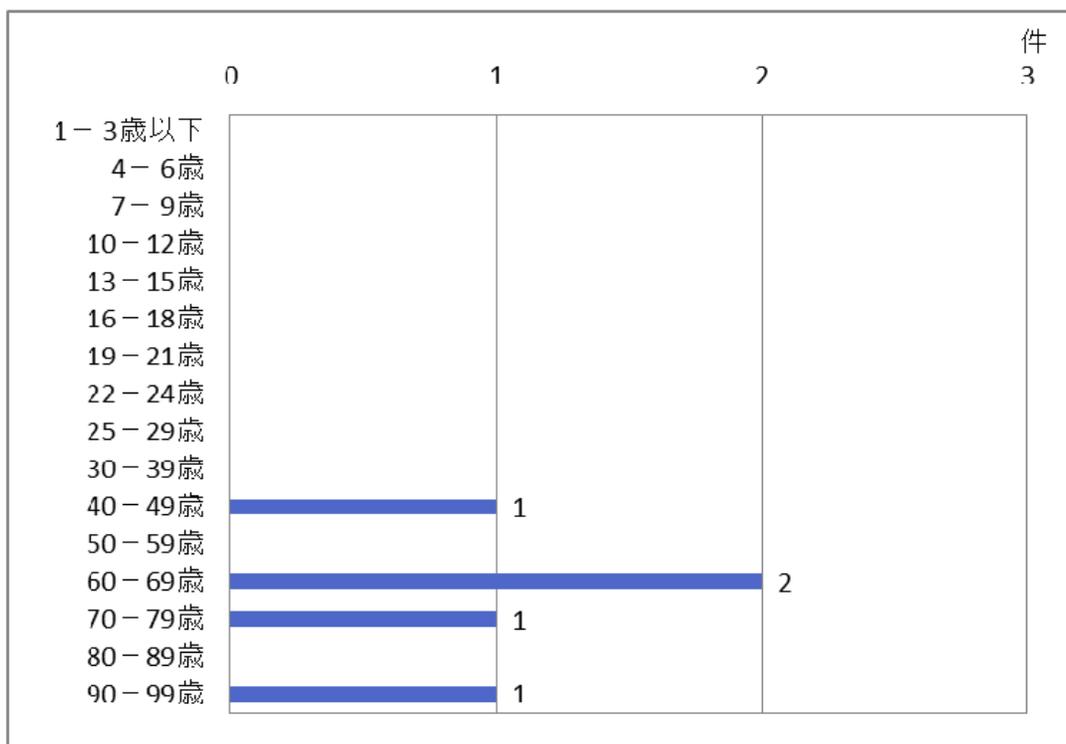
- ・死亡事故件数の自転車運転者の年齢別を車両区分別にみると、「大型」では「50-59歳」が最も多く4件（23.5%）となっている。
- ・次いで「70-79歳」、「80-89歳」がそれぞれ3件（17.6%）と続いている。



VIII. 2019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

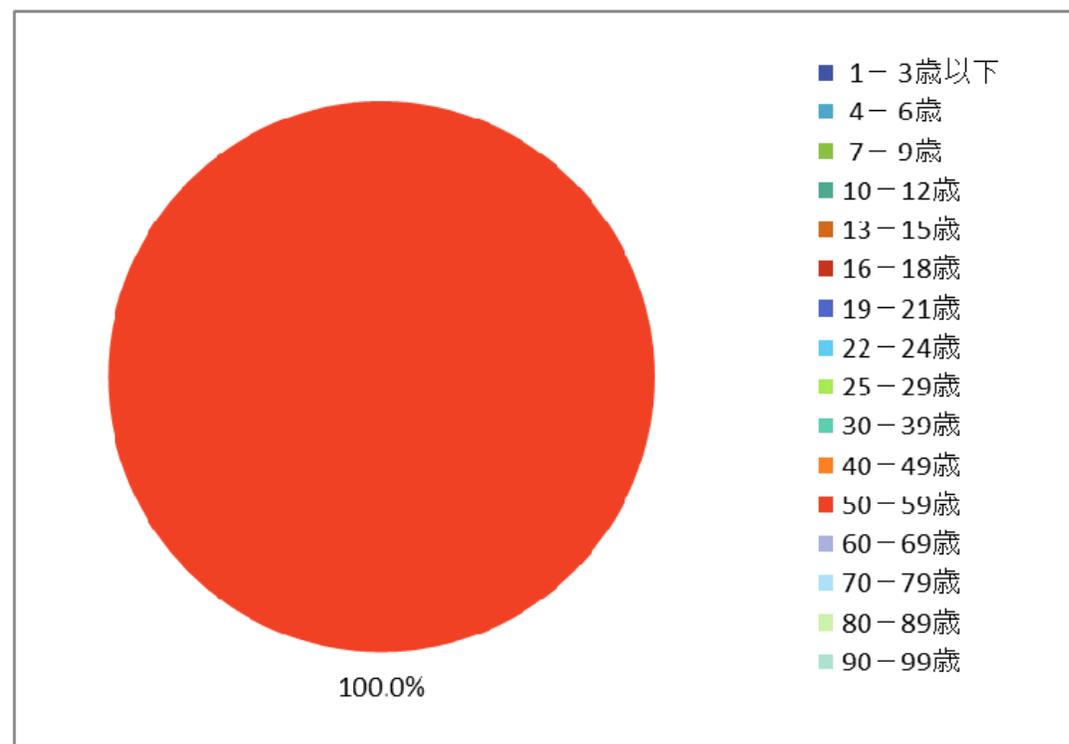
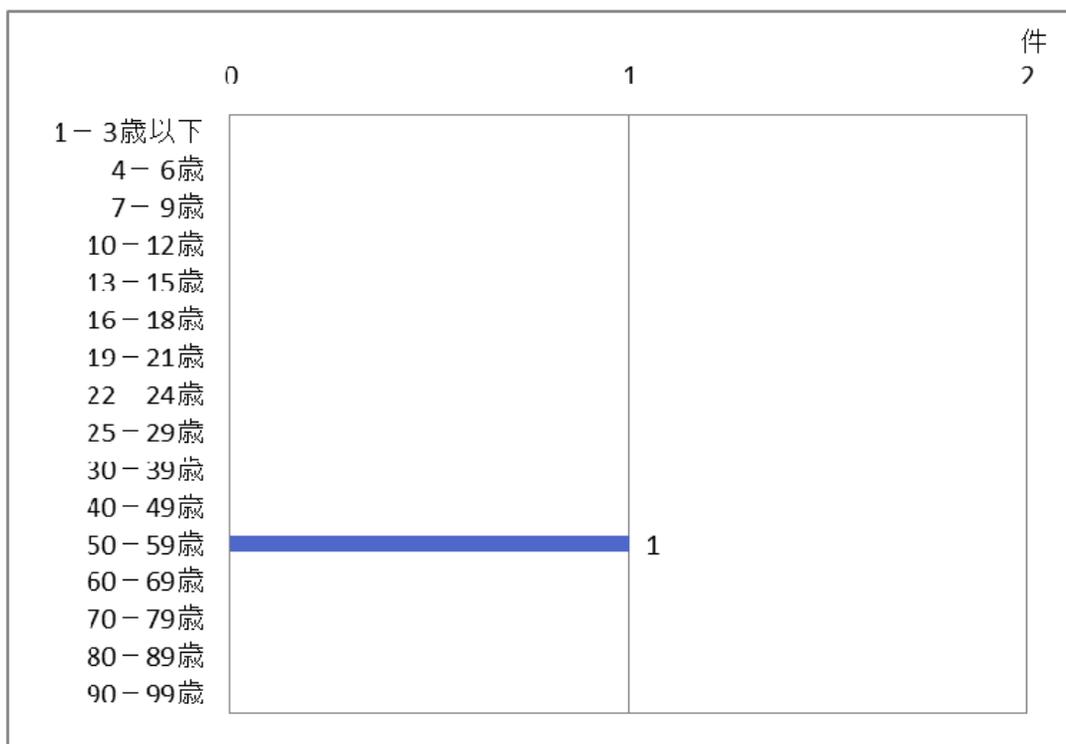
- 死亡事故件数の自転車運転者の年齢別を車両区分別にみると、「中型」では「60-69歳」が最も多く2件(40.0%)となっている。



VIII. 2019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「50-59歳」が1件（100.0%）となっている。



Ⅷ. 2019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. 2019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」－「80-89歳」が最も多く3件となっている。次いで「直進 等速」－「70-79歳」、「左折」－「19-21歳」、「左折」－「50-59歳」、「左折」－「90-99歳」がそれぞれ2件と続いている。

