

2019年 1～12月の
交通事故統計分析結果
～ 発生地別 ～

2020年3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、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交通事故による死者数を200人以下、人身事故件数を12,500件以下、飲酒運転ゼロとするよう2017（平成29）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1～12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

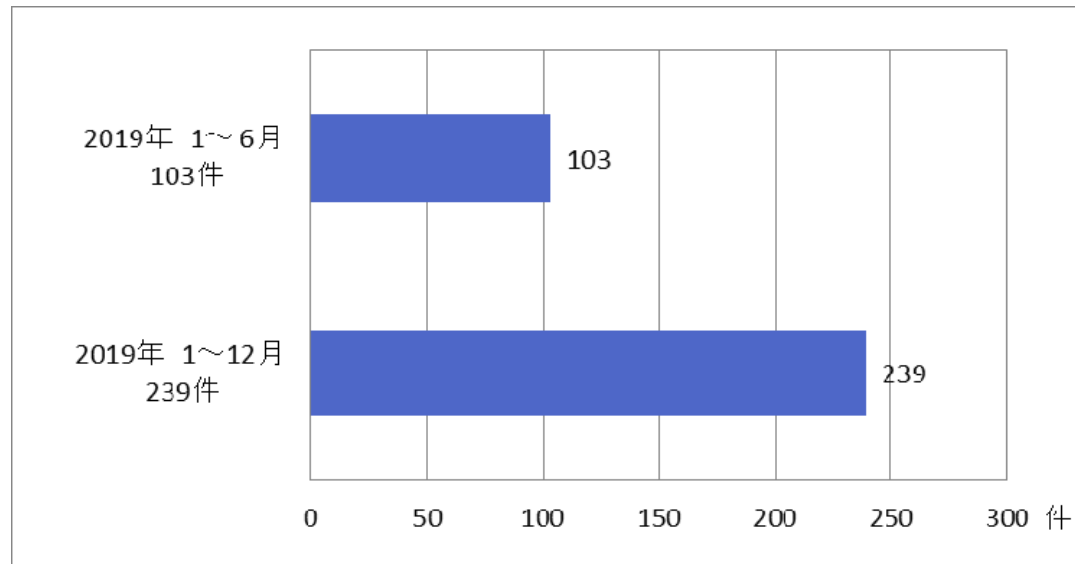
Ⅱ. 2019年1～12月死亡事故データの傾向

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1～12月死亡事故データの傾向

1. 事故件数

- ・ 2019年1～12月の死亡事故件数は239件となっている。
- ・ 営業用トラック1,313,318台（2019年10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「1.82」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。

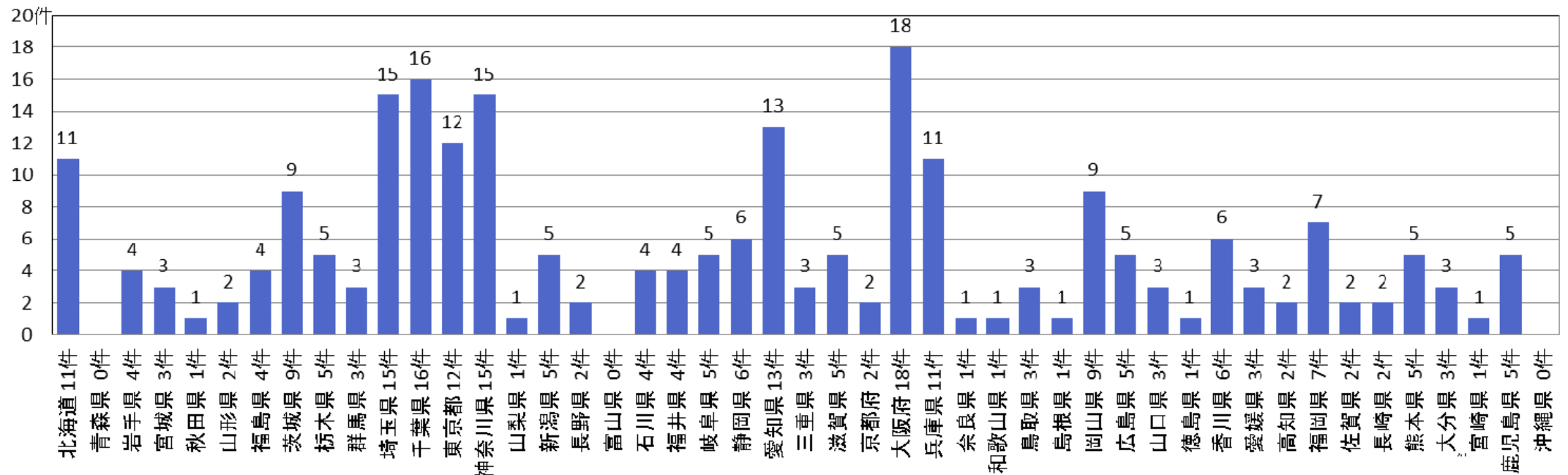


Ⅱ. 2019年1～12月死亡事故データの傾向

2. 発生地別

- ・2019年1～12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18件、次いで「千葉県」16件、「埼玉県」、「神奈川県」がそれぞれ15件、「愛知県」13件と続いている。

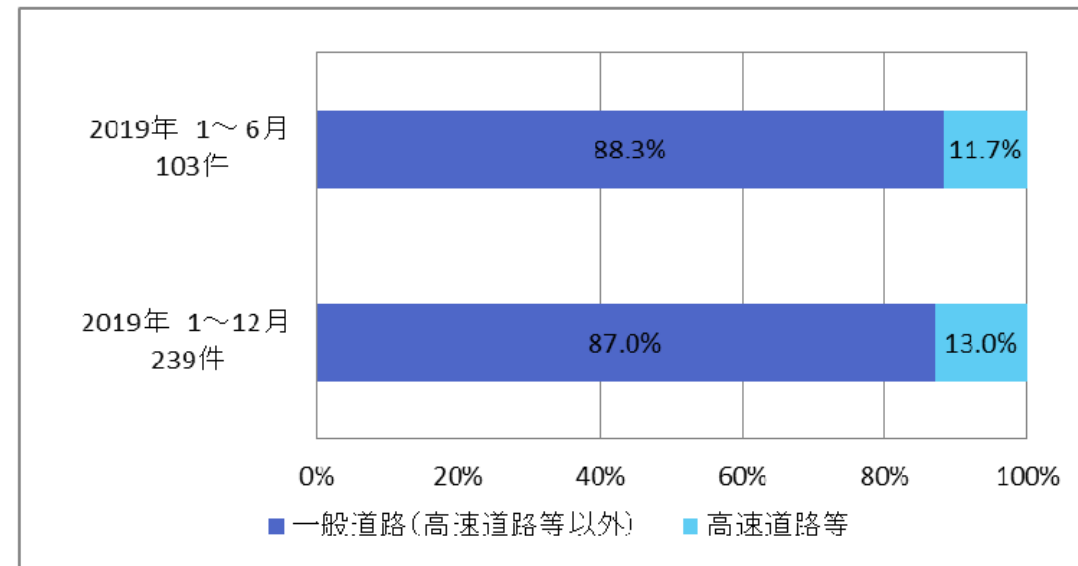
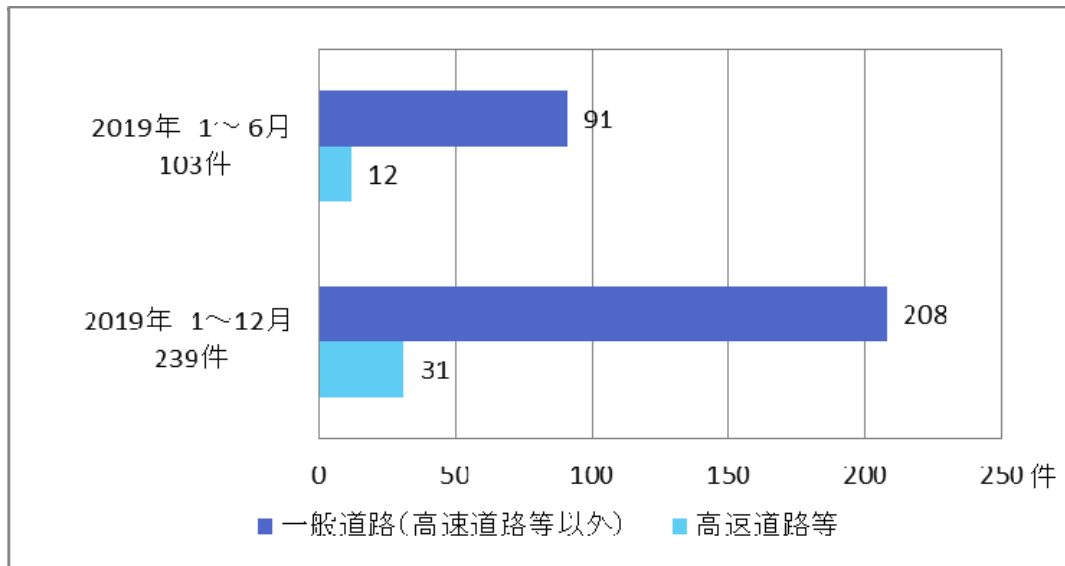
対自転車の発生地別死亡事故件数については、P87 に別掲。



Ⅱ. 2019年1～12月死亡事故データの傾向

3. 道路区分別

・2019年1～12月の傾向をみると、「一般道路（高速道路等以外）」が最も多く208件（87.0%）と9割近くを占めている。

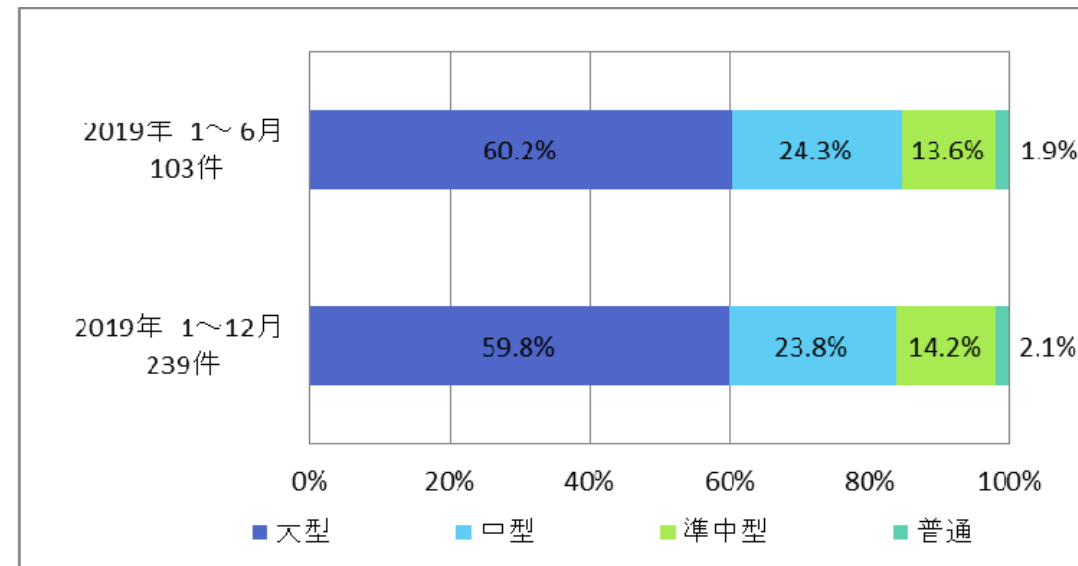
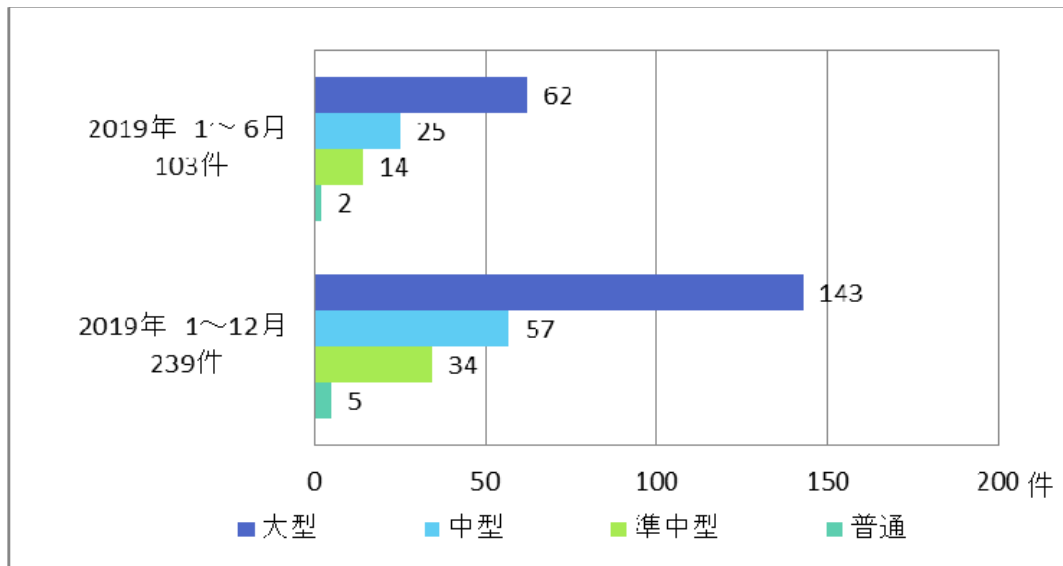


Ⅱ. 2019年1～12月死亡事故データの傾向

4. 車両区分別

- ・2019年1～12月の傾向をみると、「大型」が最も多く143件（59.8%）と6割近くを占めている。
- ・次いで「中型」57件（23.8%）、「準中型」34件（14.2%）、「普通」5件（2.1%）となっている。

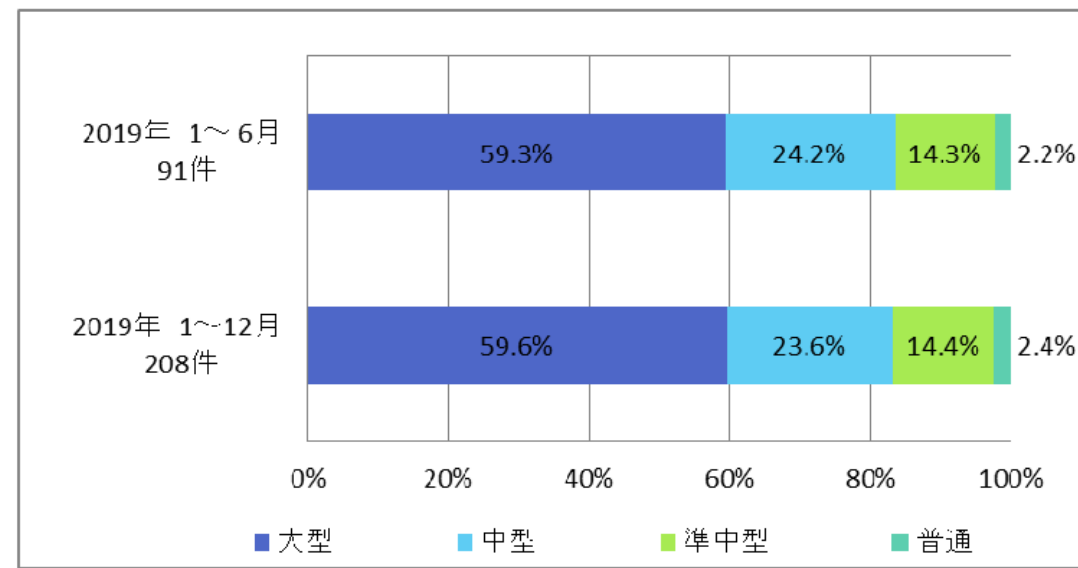
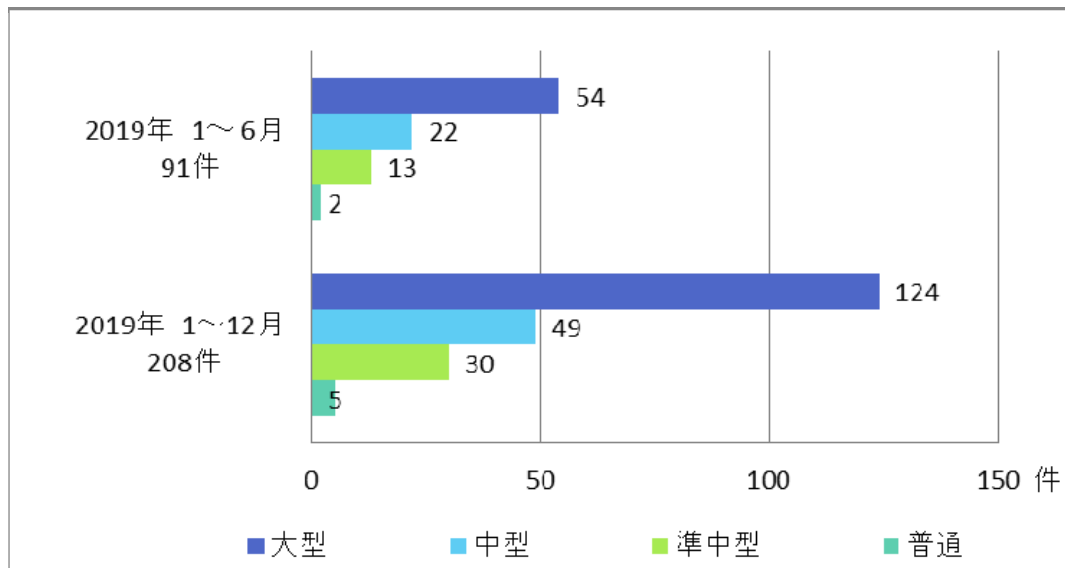
対自転車の車両区分別死亡事故件数については、P88 に別掲。



Ⅱ. 2019年1～12月死亡事故データの傾向

(1) 一般道路での車両区分

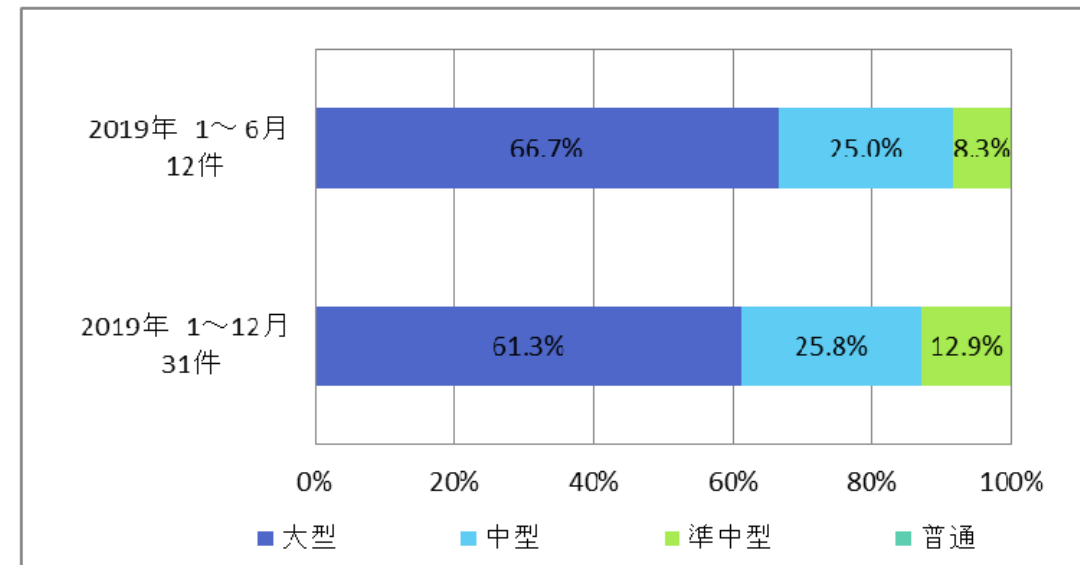
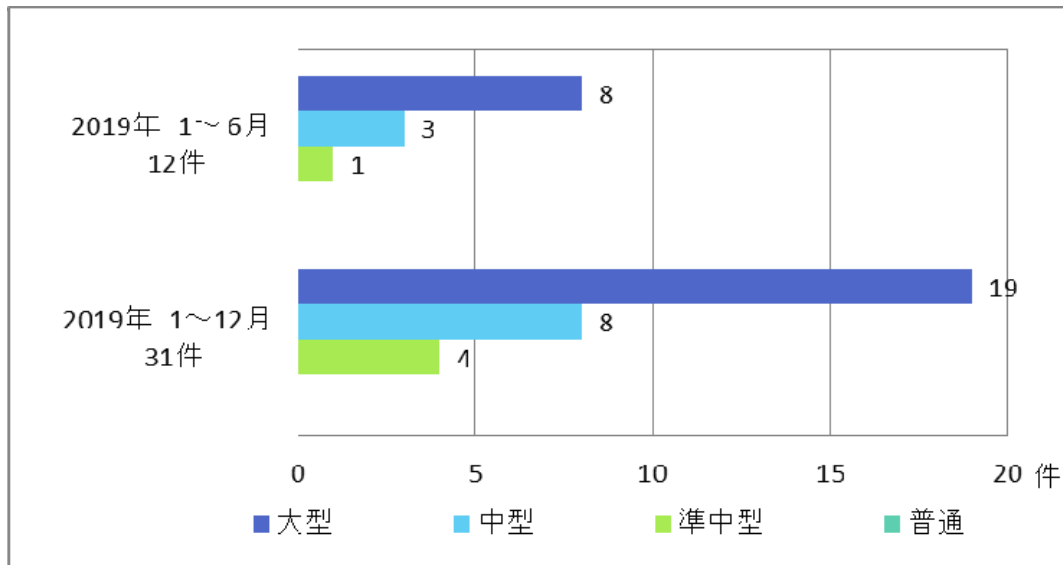
- ・ 2019年1～12月の傾向をみると、「大型」が最も多く124件（59.6%）と6割近くを占めている。
- ・ 次いで「中型」49件（23.6%）、「準中型」30件（14.4%）、「普通」5件（2.4%）となっている。



Ⅱ. 2019年1～12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1～12月の傾向をみると、「大型」が最も多く19件（61.3%）と6割以上を占めている。
- ・ 次いで「中型」8件（25.8%）、「準中型」4件（12.9%）となっている。

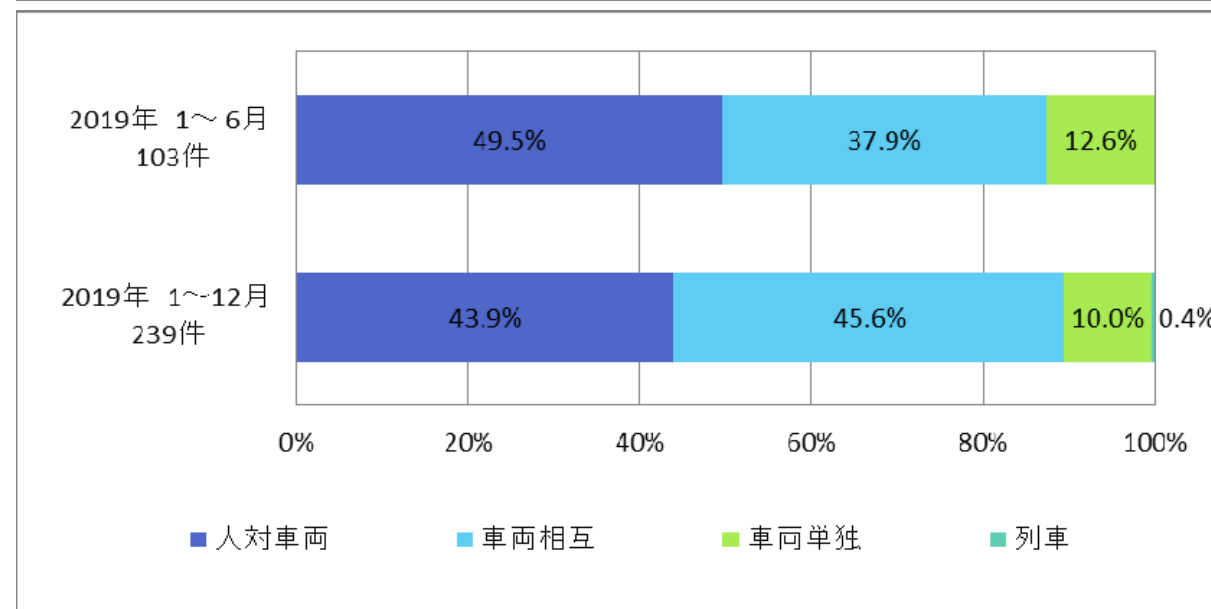
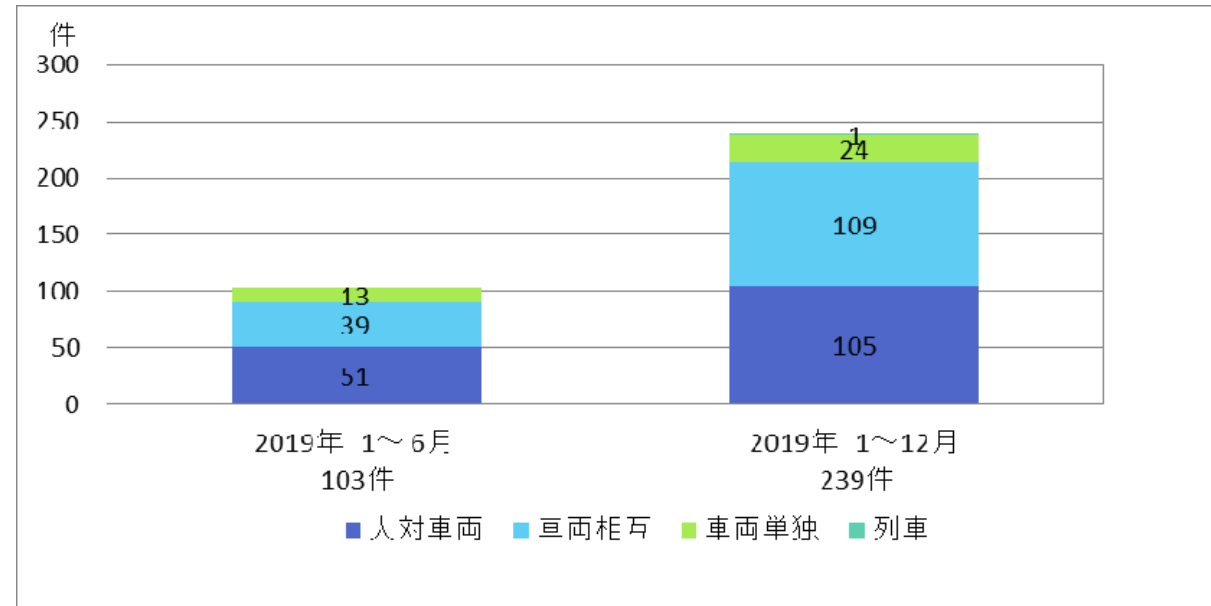


Ⅱ. 2019年1～12月死亡事故データの傾向

5. 事故類型別

- ・2019年1～12月の傾向をみると、「車両相互」が最も多く109件（45.6%）と5割近くを占めている。
- ・次いで「人対車両」105件（43.9%）、「車両単独」24件（10.0%）、「列車」1件（0.4%）と続いている。

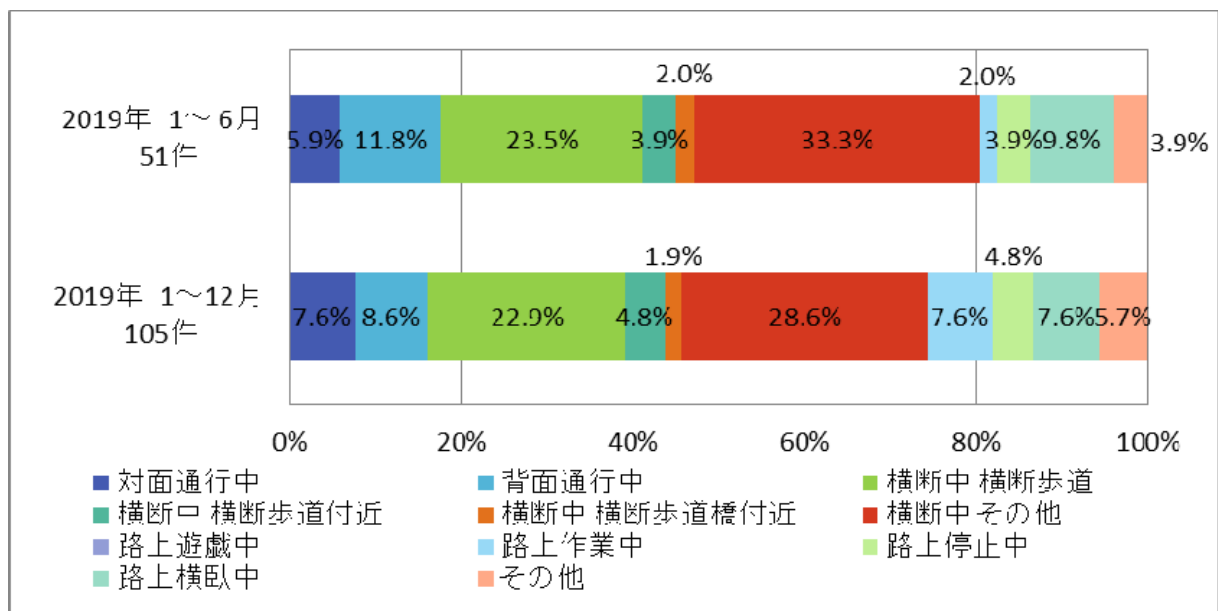
「車両相互」での第二当事者となる「車両」には、道路交通法上の「軽車両」である自転車等を含む。



Ⅱ. 2019年1～12月死亡事故データの傾向

(1) 人対車両

- ・2019年1～12月の傾向をみると、「横断中 その他」が最も多く30件（28.6%）となっている。
- ・次いで「横断中 横断歩道」24件（22.9%）、「背面通行中」9件（8.6%）、「対面通行中」、「路上作業中」、「路上横臥中」がそれぞれ8件（7.6%）と続いている。
- ・「横断中」の事故が61件（58.2%）と6割近くを占めている。

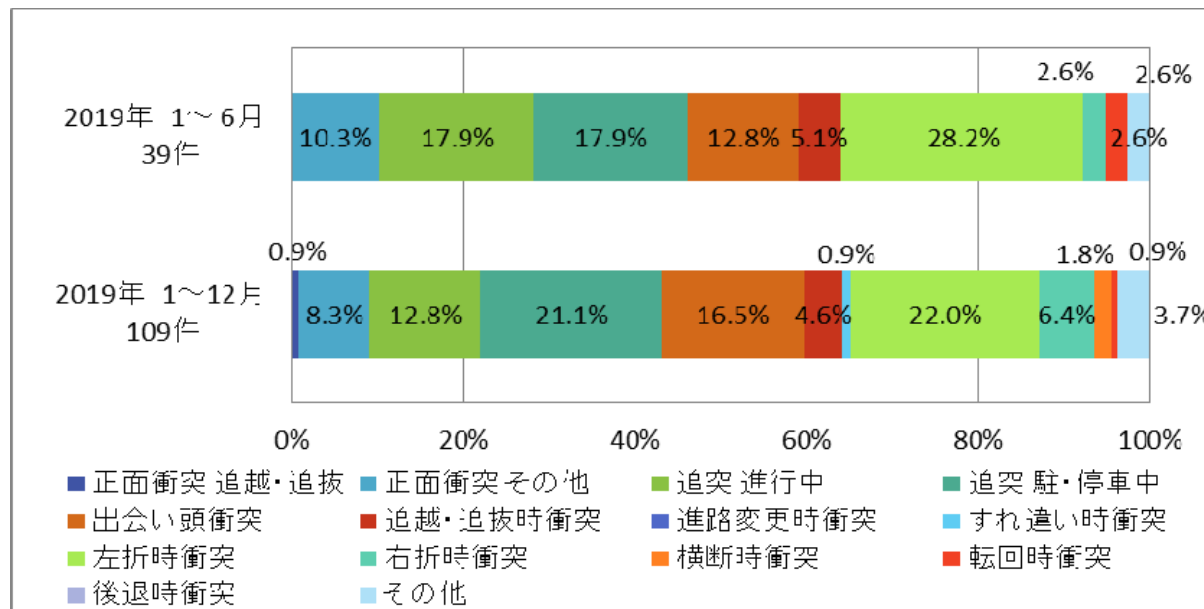


Ⅱ. 2019年1～12月死亡事故データの傾向

(2) 車両相互

- ・2019年1～12月の傾向をみると、「左折時衝突」が最も多く24件（22.0%）となっている。
- ・次いで「追突 駐・停車中」23件（21.1%）、「出会い頭衝突」18件（16.5%）、「追突 進行中」14件（12.8%）と続いている。

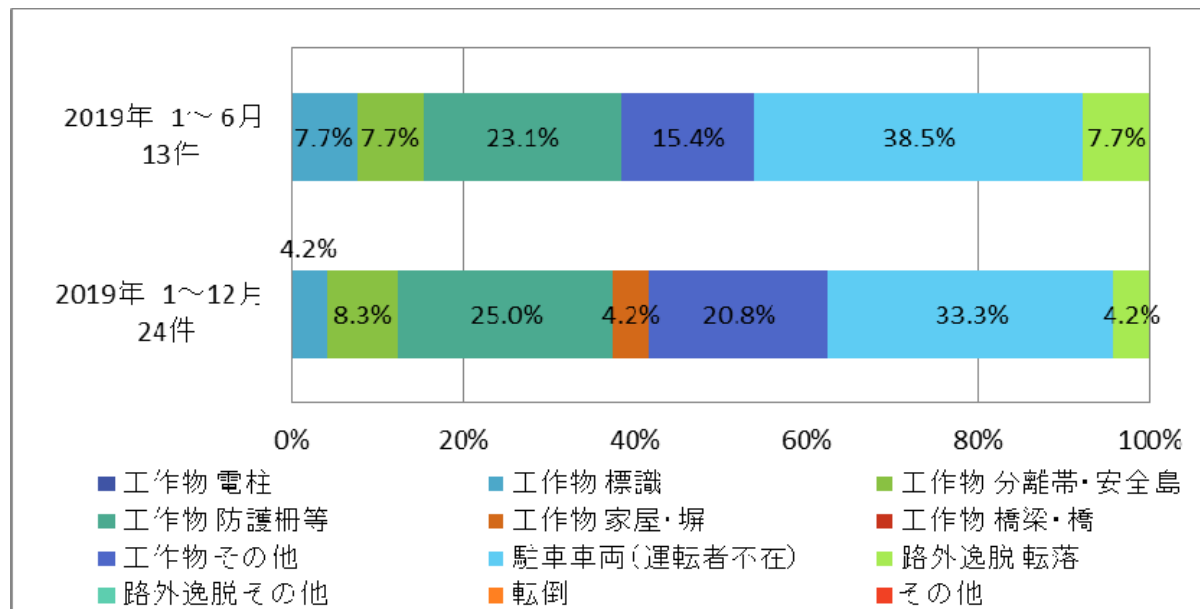
「車両相互」での第二当事者となる「車両」には、道路交通法上の「軽車両」である自転車等を含む。
対自転車の事故類型別死亡事故件数については、P89～P93に別掲。



Ⅱ. 2019年1～12月死亡事故データの傾向

(3) 車両単独

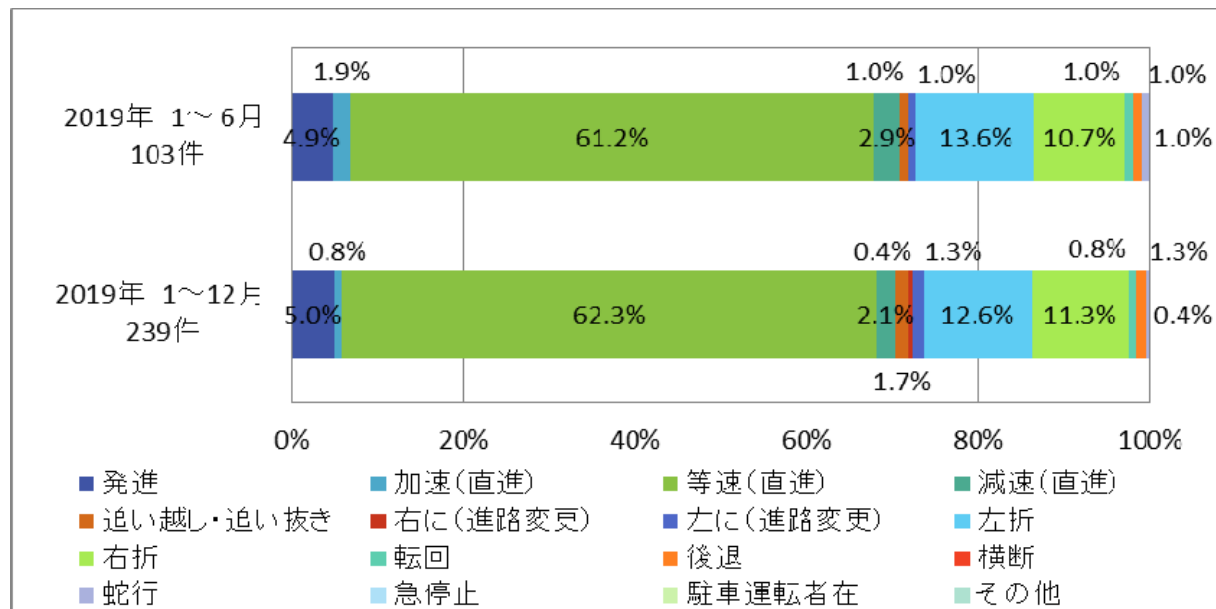
- ・2019年1～12月の傾向をみると「駐車車両（運転者不在）」が最も多く8件（33.3%）となっている。
- ・次いで「工作物 防護柵等」6件（25.0%）、「工作物 その他」5件（20.8%）となっている。



Ⅱ. 2019年1～12月死亡事故データの傾向

6. 行動類型別

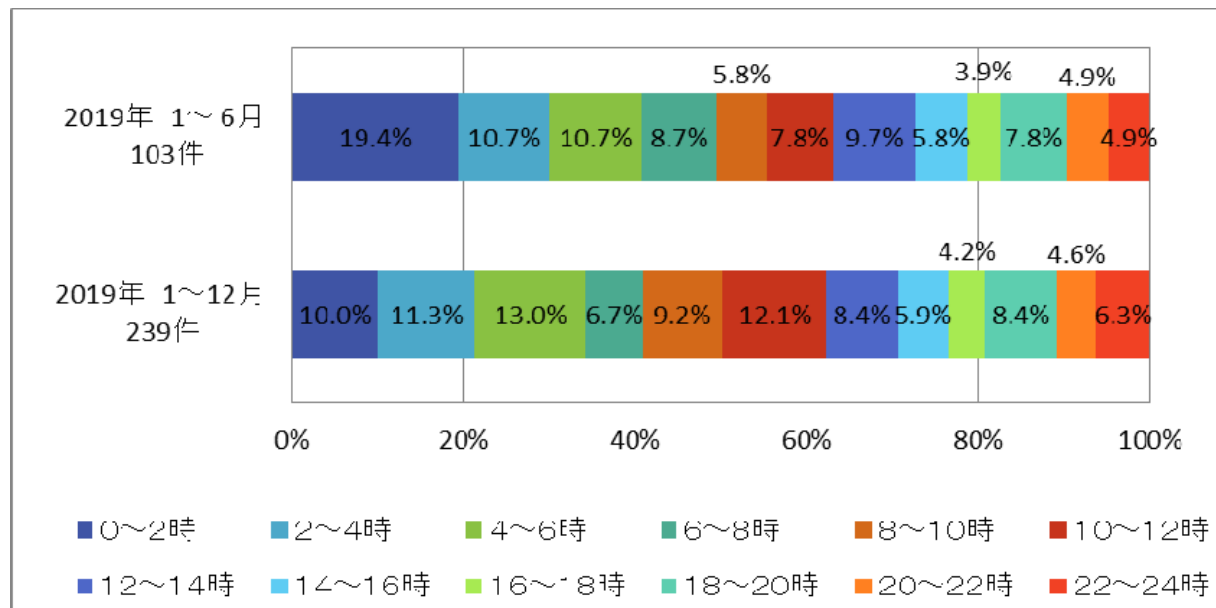
- ・2019年1～12月の傾向をみると、「等速（直進）」が最も多く149件（62.3%）と6割以上を占めている。
- ・次いで「左折」30件（12.6%）、「右折」27件（11.3%）と続いている。



Ⅱ. 2019年1～12月死亡事故データの傾向

7. 時間帯別

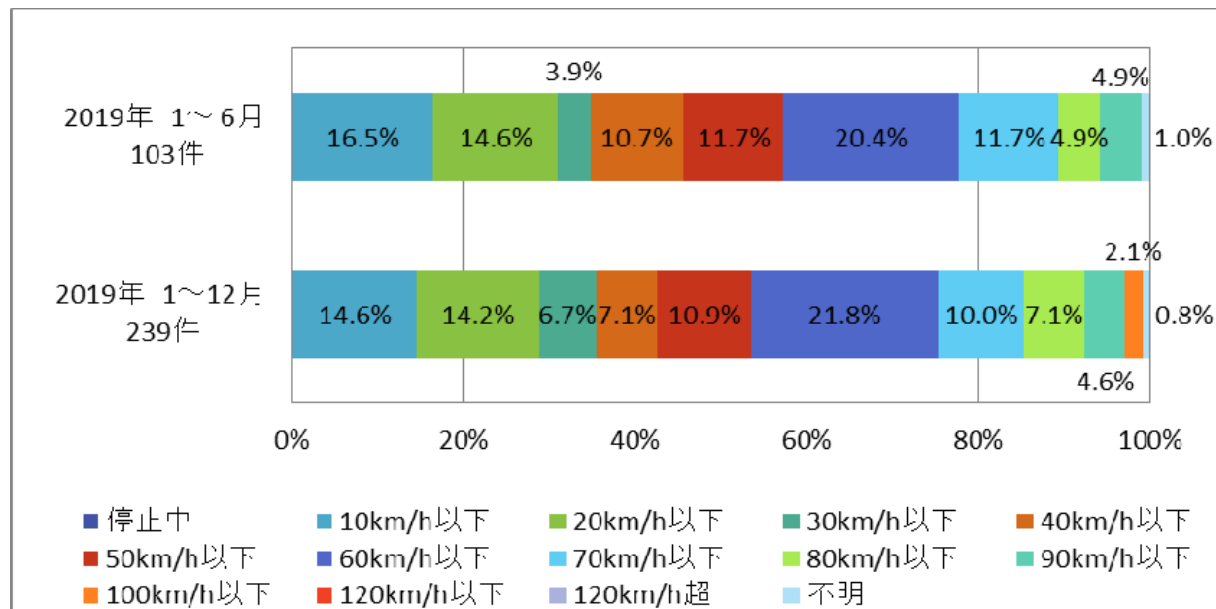
- ・2019年1～12月の傾向をみると、「4～6時」が最も多く31件（13.0%）となっている。
- ・次いで「10～12時」29件（12.1%）、「2～4時」27件（11.3%）、「0～2時」24件（10.0%）と続いている。
- ・「22～6時」までの深夜早朝の時間帯で全体の4割以上を占めている。



Ⅱ. 2019年1～12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1～12月の傾向をみると、「(50km/h超)60km/h以下」が最も多く52件(21.8%)となっている。
- ・次いで「10km/h以下」35件(14.6%)、「(10km/h超)20km/h以下」34件(14.2%)、「(40km/h超)50km/h以下」26件(10.9%)と続いている。

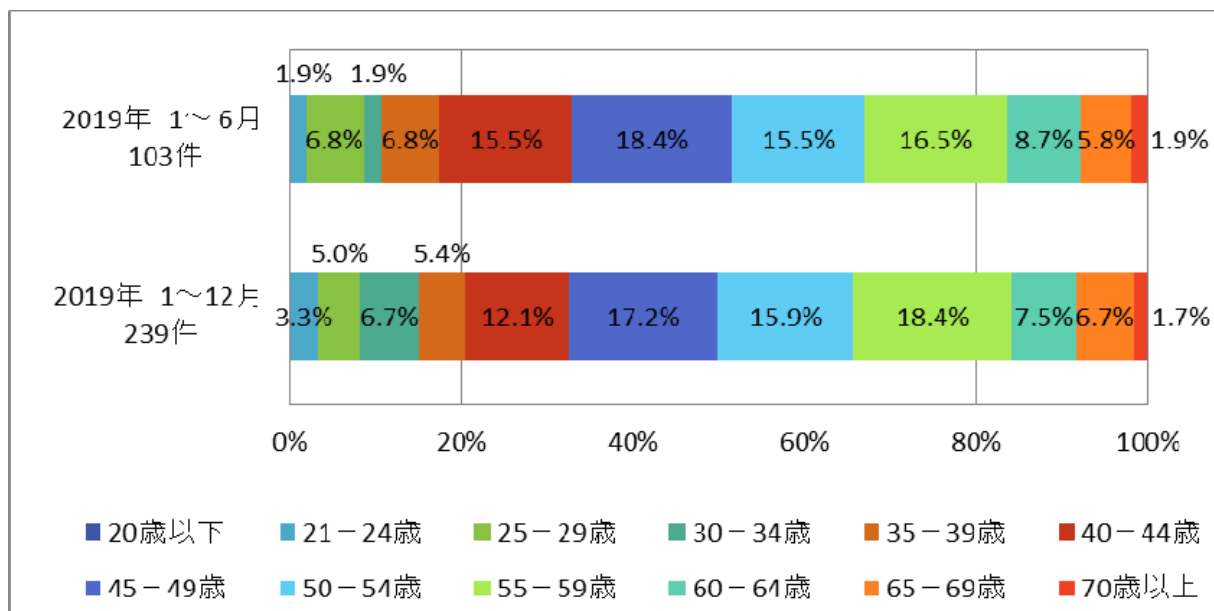


Ⅱ. 2019年1～12月死亡事故データの傾向

9. 運転者の年齢層別

- ・2019年1～12月の傾向をみると、「55-59歳」が最も多く44件（18.4%）となっている。
- ・次いで「45-49歳」41件（17.2%）、「50-54歳」38件（15.9%）と続いている。
- ・「40代」が70件（29.3%）、「50代」が82件（34.3%）、「60歳以上」は38件（15.9%）となっている。

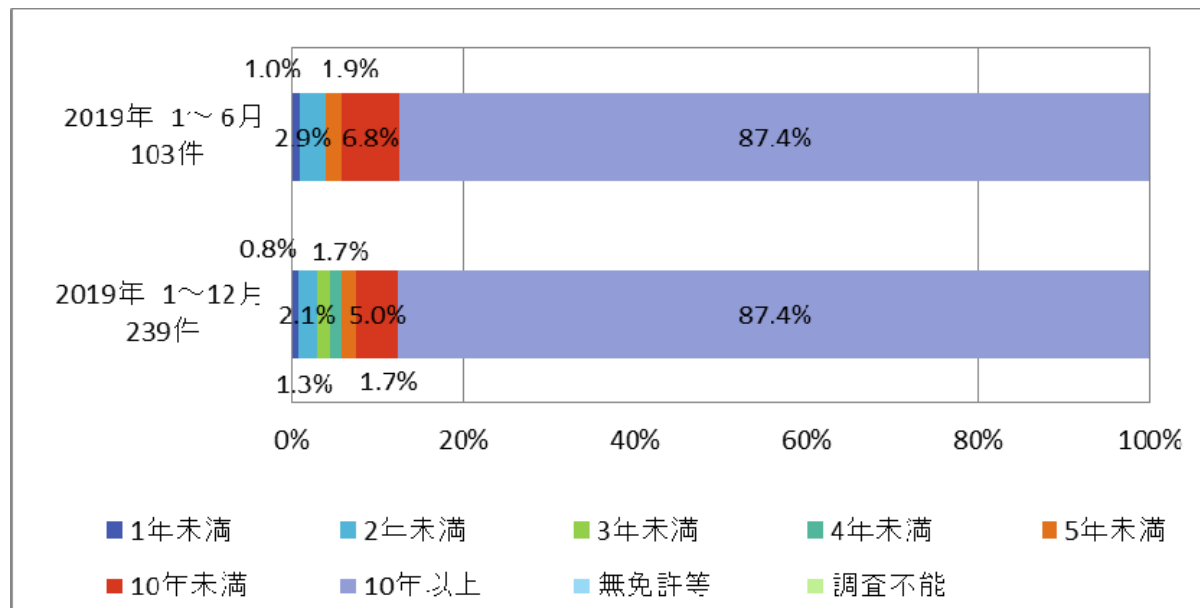
対自転車の死亡事故における自転車運転者の年齢別死亡事故件数については、P94～P99に別掲。



Ⅱ. 2019年1～12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1～12月の傾向をみると、「10年以上」が最も多く209件（87.4%）と9割近くを占めている。



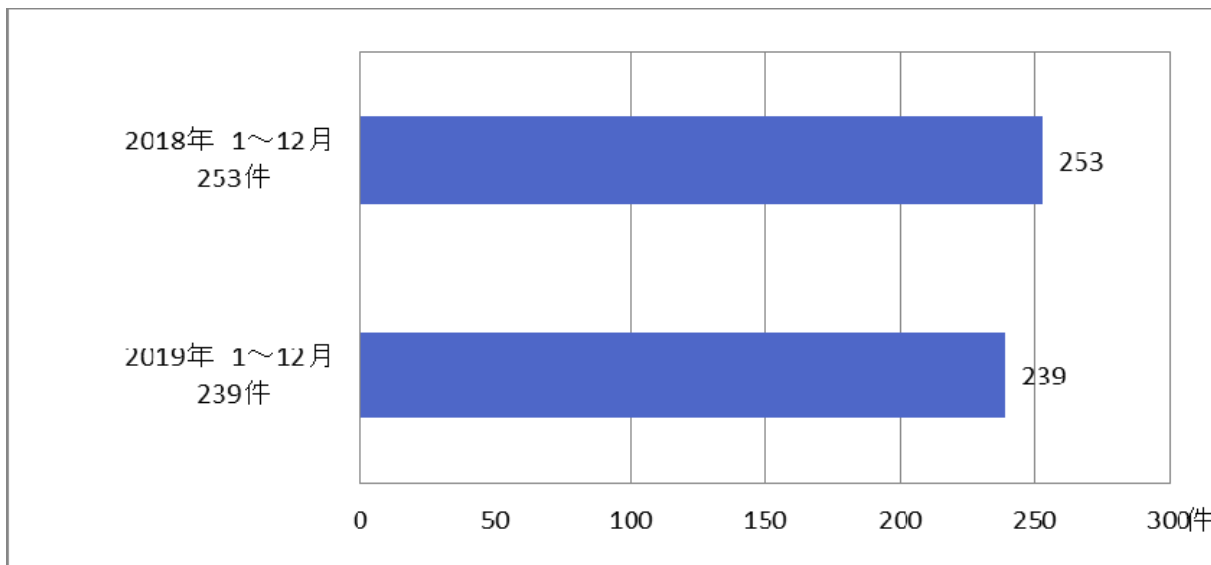
Ⅲ. 2019年1～12月死亡事故データの傾向(対前年同期比)

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1～12月死亡事故データの傾向(対前年同期比)

1. 事故件数

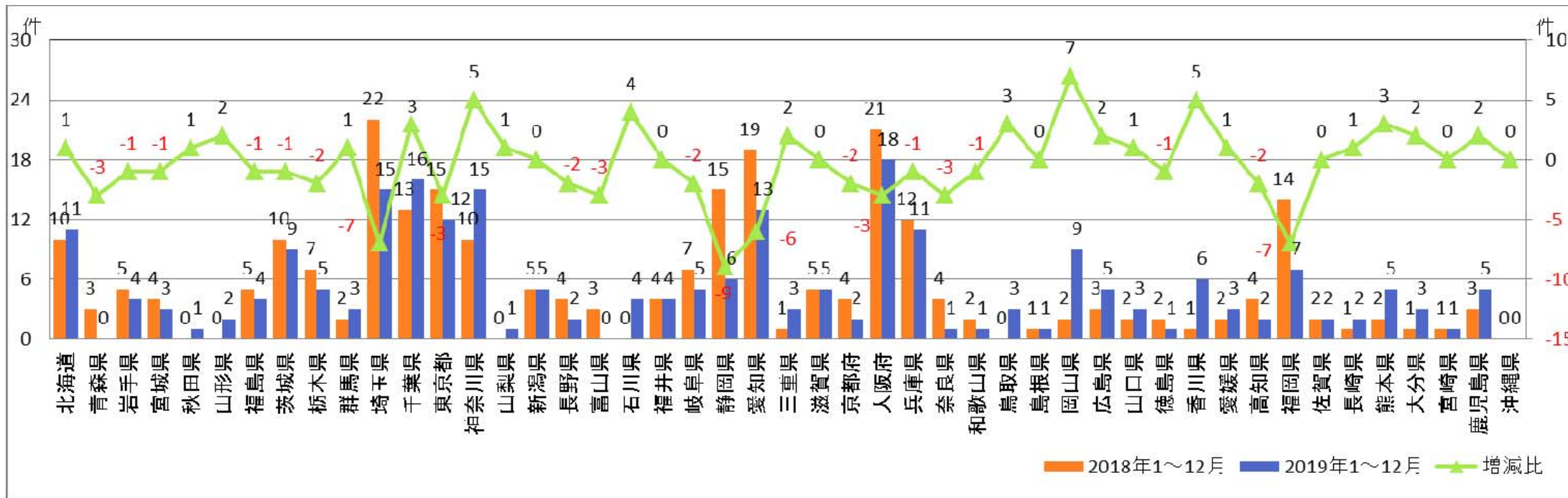
- ・2018年1～12月の死亡事故件数と比較すると 14件となっている。



Ⅲ. 2019年1～12月死亡事故データの傾向(対前年同期比)

2. 発生地別

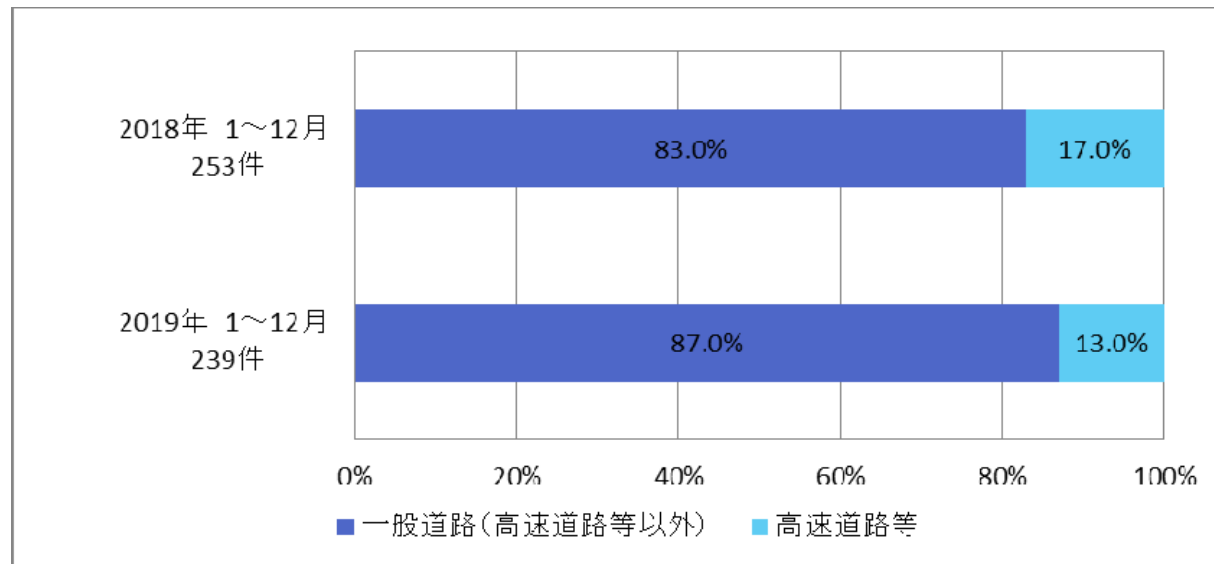
- ・2018年1～12月の発生地別死亡事故件数と比較すると、「岡山県」が最も多く+7件となっている。次いで「神奈川県」、「香川県」が+5件となっている。
- ・一方、「静岡県」が最も少なくなっており 9件となっている。次いで「埼玉県」、「福岡県」がそれぞれ 7件、「愛知県」が 6件となっている。



Ⅲ. 2019年1～12月死亡事故データの傾向(対前年同期比)

3. 道路区分別

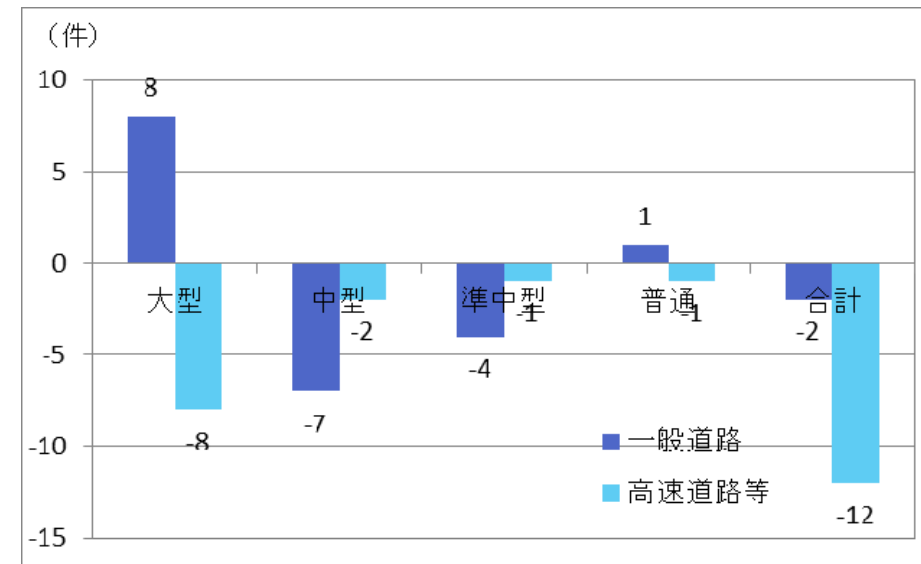
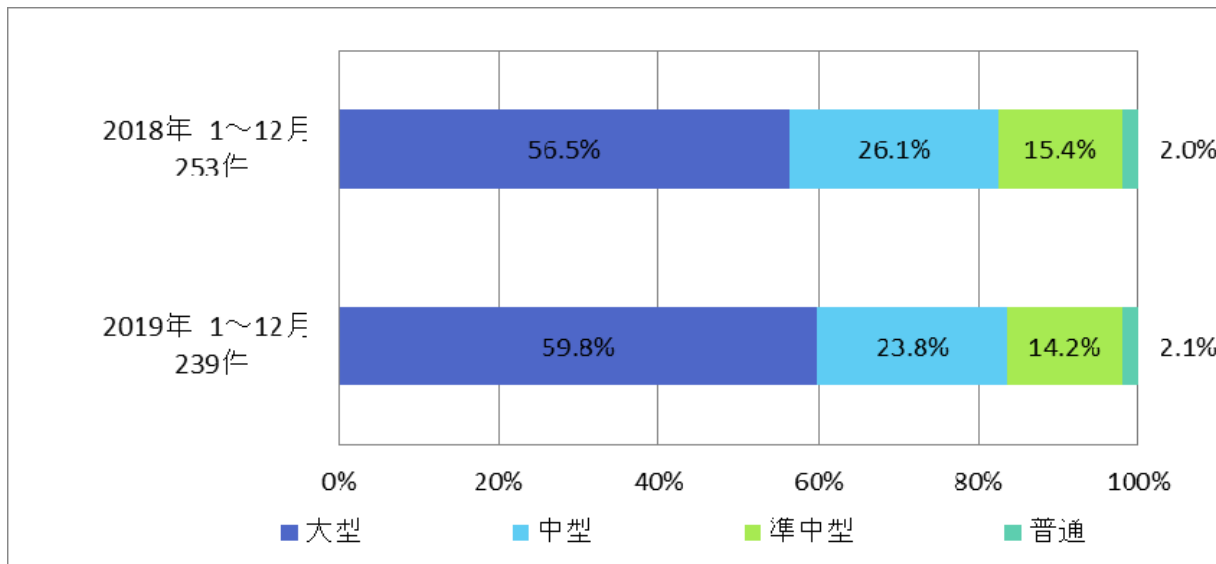
- ・2018年1～12月の死亡事故割合と比較すると、「一般道路(高速道路等以外)」は+4.0ポイントとなっている。



Ⅲ. 2019年1～12月死亡事故データの傾向(対前年同期比)

4. 車両区分別

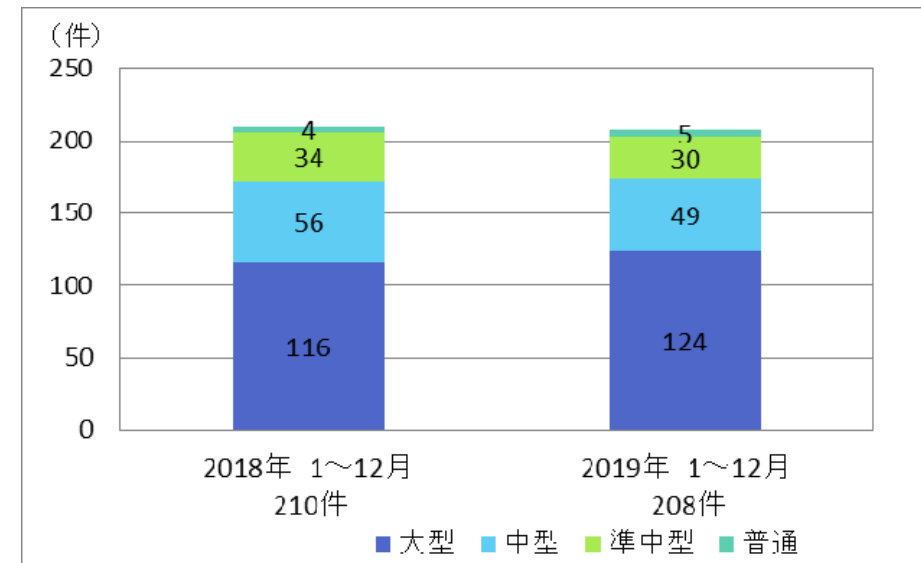
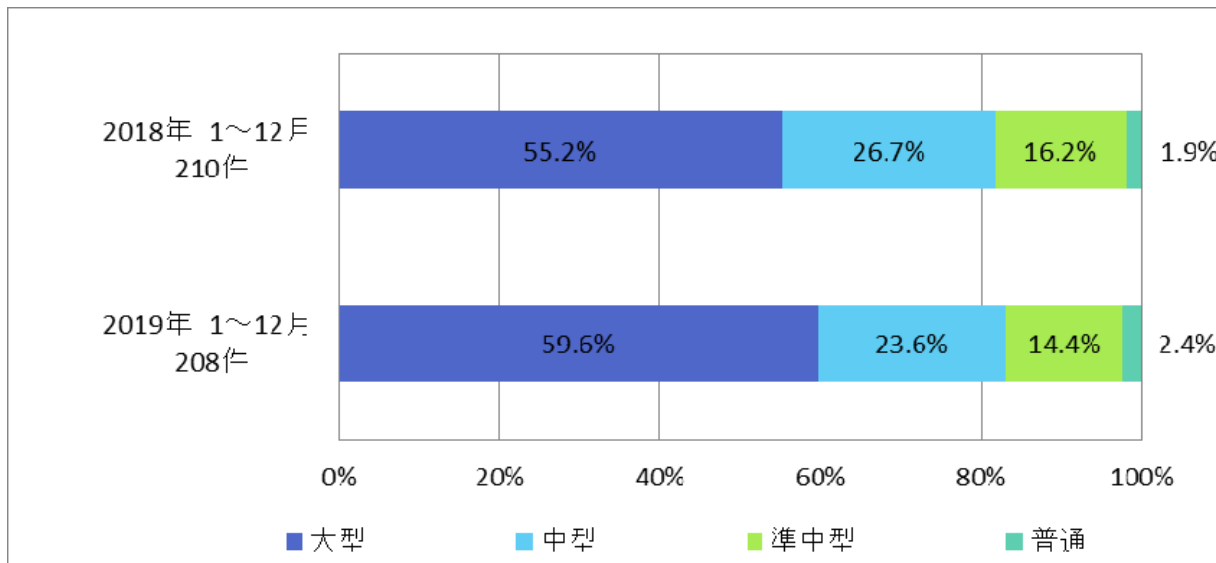
- ・2018年1～12月の死亡事故割合と比較すると、「大型」は+3.3ポイント、「中型」は 2.3ポイント、「準中型」は 1.2ポイント、「普通」は+0.1ポイントとなっている。
- ・件数の増減をみると、「大型」は「一般道路」で大きく増加している。一方、「高速道路等」は大きく減少している。
- ・「中型」、「準中型」は「一般道路」、「高速道路等」共に減少している。特に、「一般道路」での減少が大きい。
- ・「普通」は「一般道路」は増加し、「高速道路等」は減少している。



Ⅲ. 2019年1～12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

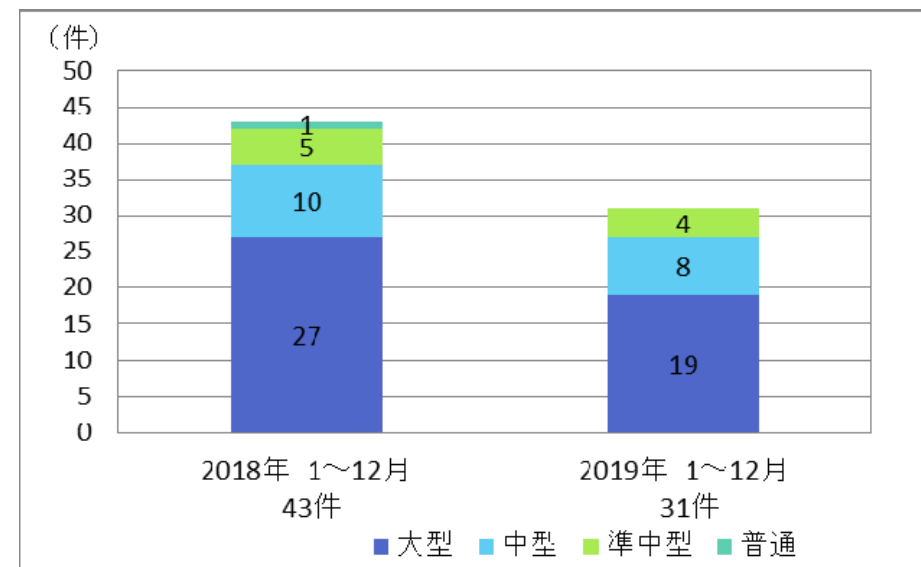
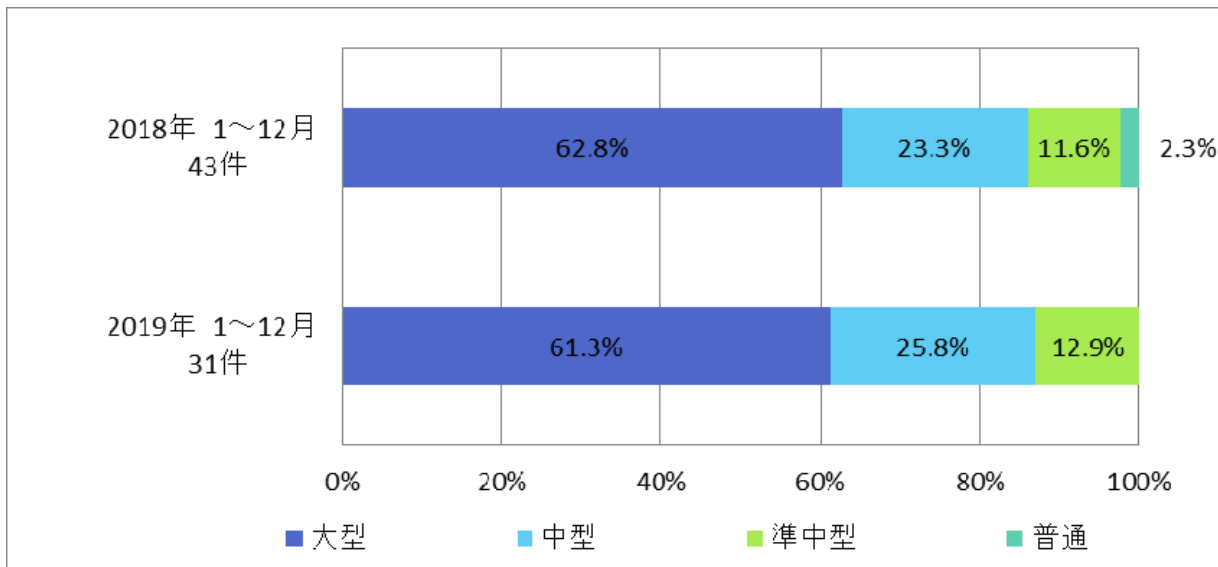
- ・2018年1～12月の死亡事故割合と比較すると、「大型」は+4.4ポイント、「中型」は 3.1ポイント、「準中型」は 1.8ポイント、「普通」は+0.5ポイントとなっている。
- ・件数の増減をみると 2件となっており、車両区分別にみると「大型」は+8件、「中型」は 7件、「準中型」は 4件、「普通」は+1件となっている。



Ⅲ. 2019年1～12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1～12月の死亡事故割合と比較すると、「大型」は 1.5ポイント、「中型」は+2.5ポイント、「準中型」は+1.3ポイント、「普通」は 2.3ポイント(該当無し)となっている。
- ・ 件数の増減をみると 12件となっており、車両区分別にみると「大型」は 8件、「中型」は 2件、「準中型」は 1件、「普通」 1件となっている。

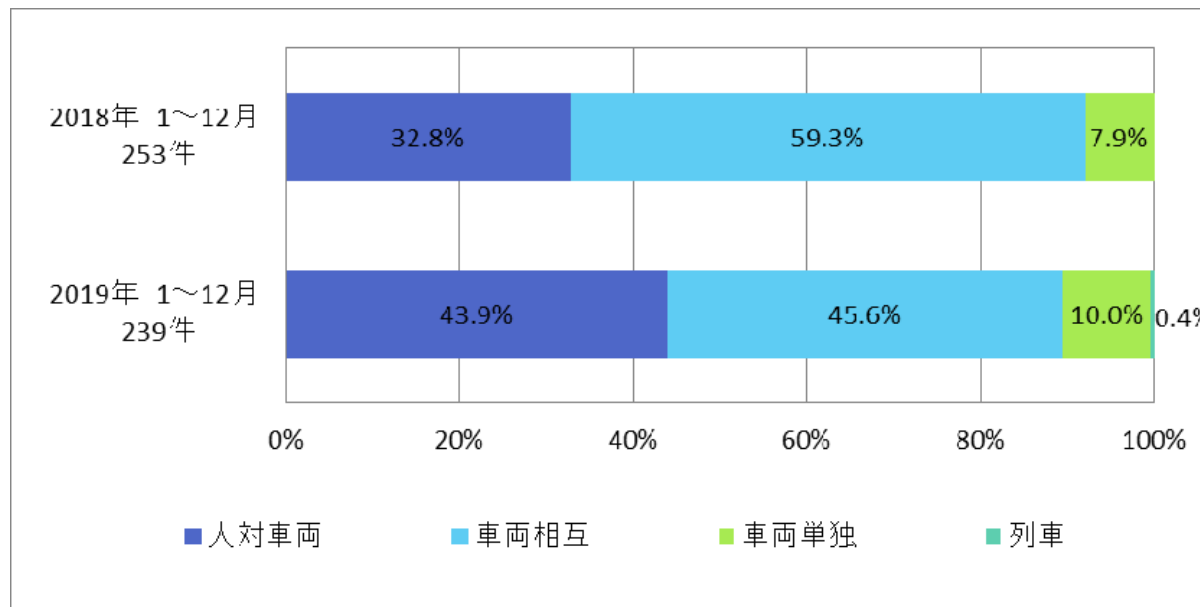


Ⅲ. 2019年1～12月死亡事故データの傾向（対前年同期比）

5. 事故類型別

- ・2018年1～12月の死亡事故割合と比較すると、「人対車両」+11.1ポイント、「車両相互」は 13.7ポイント、「車両単独」は+2.1ポイント、「列車」は+0.4ポイントとなっている。

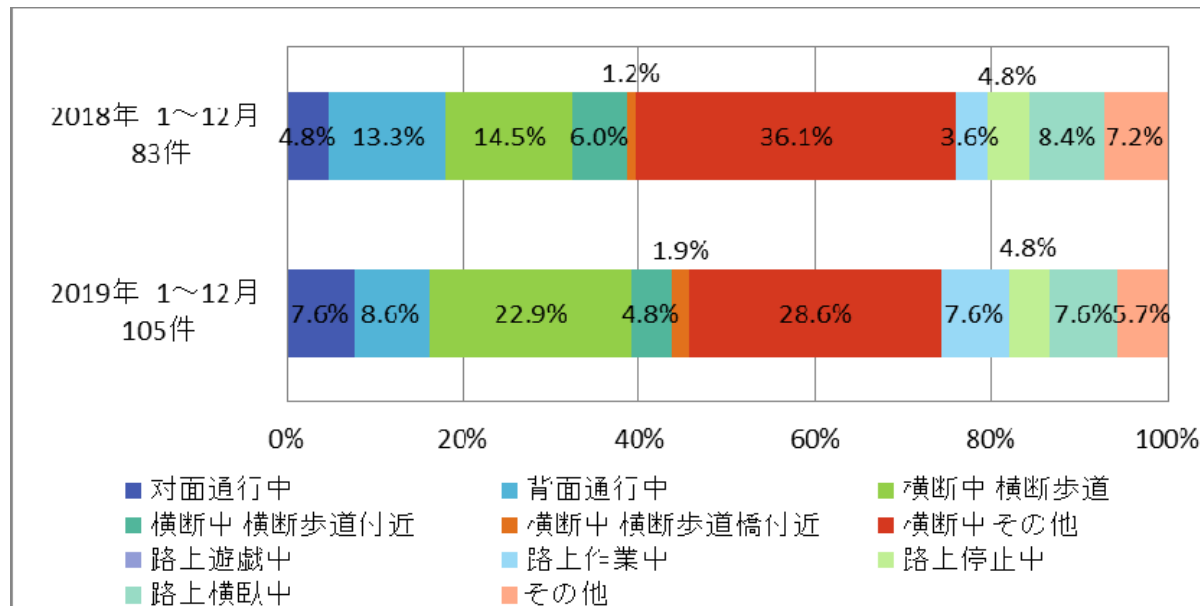
「車両相互」での第二当事者となる「車両」には、道路交通法上の「軽車両」である自転車等を含む。



Ⅲ. 2019年1～12月死亡事故データの傾向(対前年同期比)

(1) 人对車両

- ・2018年1～12月の死亡事故割合と比較すると、「横断中 横断歩道」は+8.4ポイント、「路上作業中」は+4.0ポイントとなっている。
- ・「横断中 その他」は 7.5ポイント、「背面通行中」は 4.7ポイントとなっている。

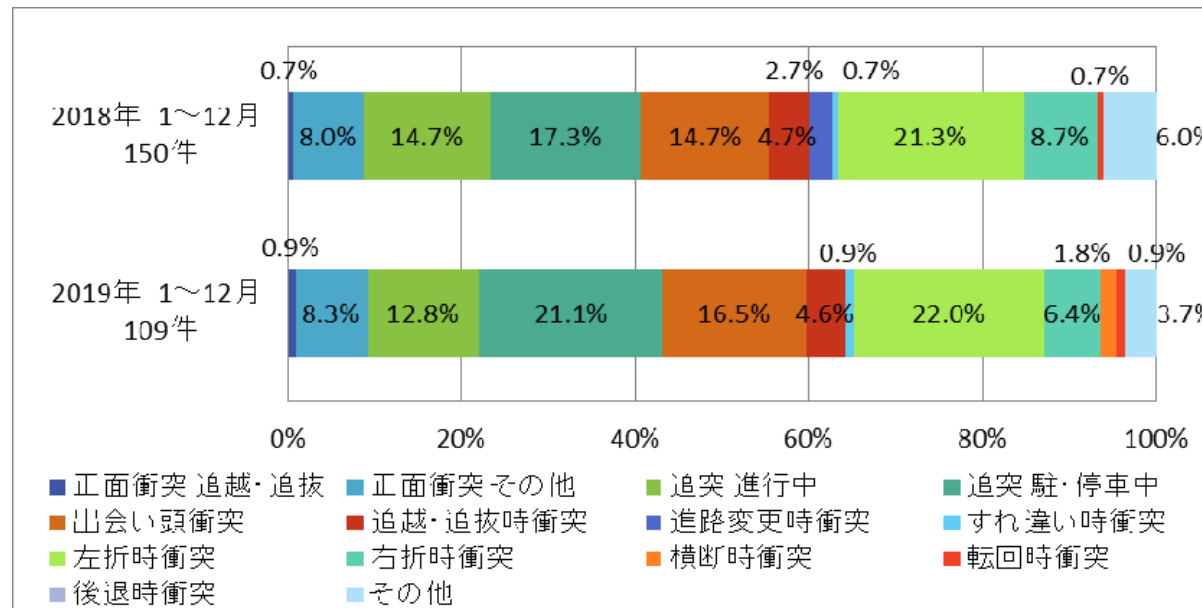


Ⅲ. 2019年1～12月死亡事故データの傾向(対前年同期比)

(2) 車両相互

- ・2018年1～12月の死亡事故割合と比較すると、「追突 駐・停車中」は+3.8%、「出会い頭衝突」、「横断時衝突」はそれぞれ+1.8ポイントとなっている。
- ・「進路変更時衝突」は 2.7ポイント、「右折時衝突」は 2.3ポイントとなっている。

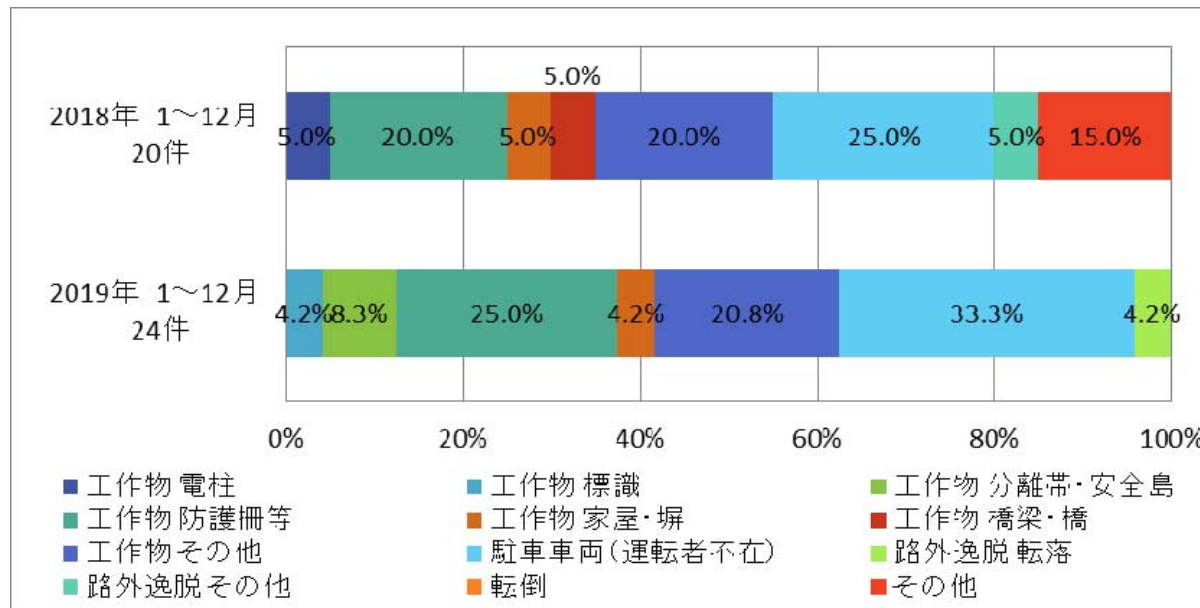
「車両相互」での第二当事者となる「車両」には、道路交通法上の「軽車両」である自転車等を含む。



Ⅲ. 2019年1～12月死亡事故データの傾向(対前年同期比)

(3) 車両単独

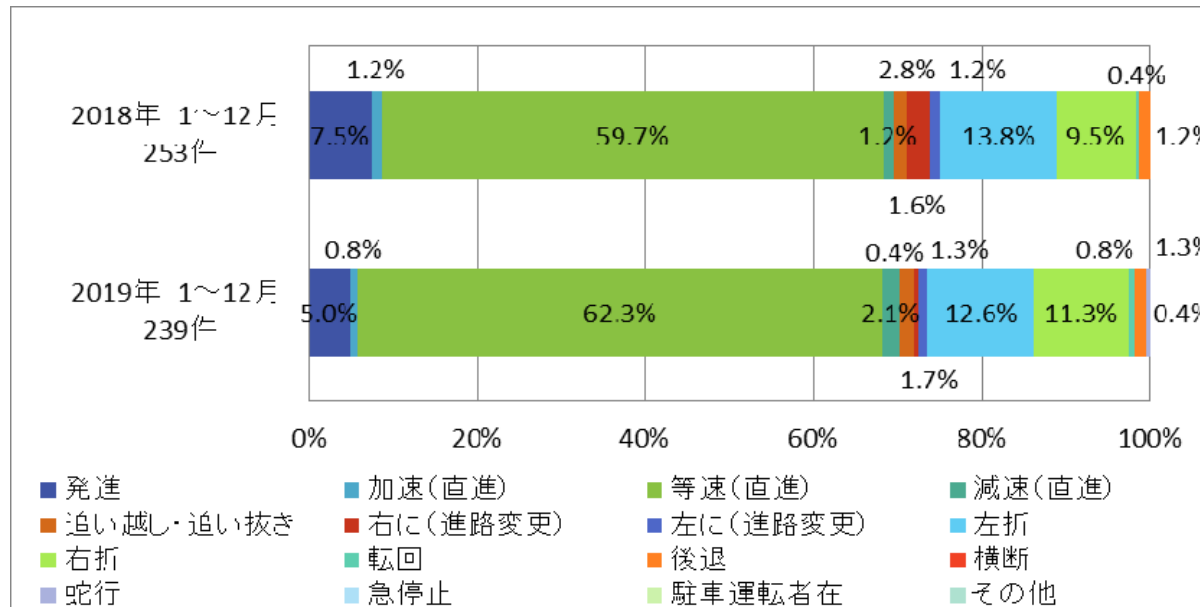
- ・2018年1～12月の死亡事故割合と比較すると、「工作物 分離帯・安全島」、「駐車車両(運転者不在)」はそれぞれ+8.3ポイント、「工作物 防護柵等」は+5.0ポイントとなっている。
- ・「その他」は 15.0ポイント、「工作物 電柱」、「工作物 橋梁・橋」、「路外逸脱 その他」は 5.0ポイントとなっている。



Ⅲ. 2019年1～12月死亡事故データの傾向（対前年同期比）

6. 行動類型別

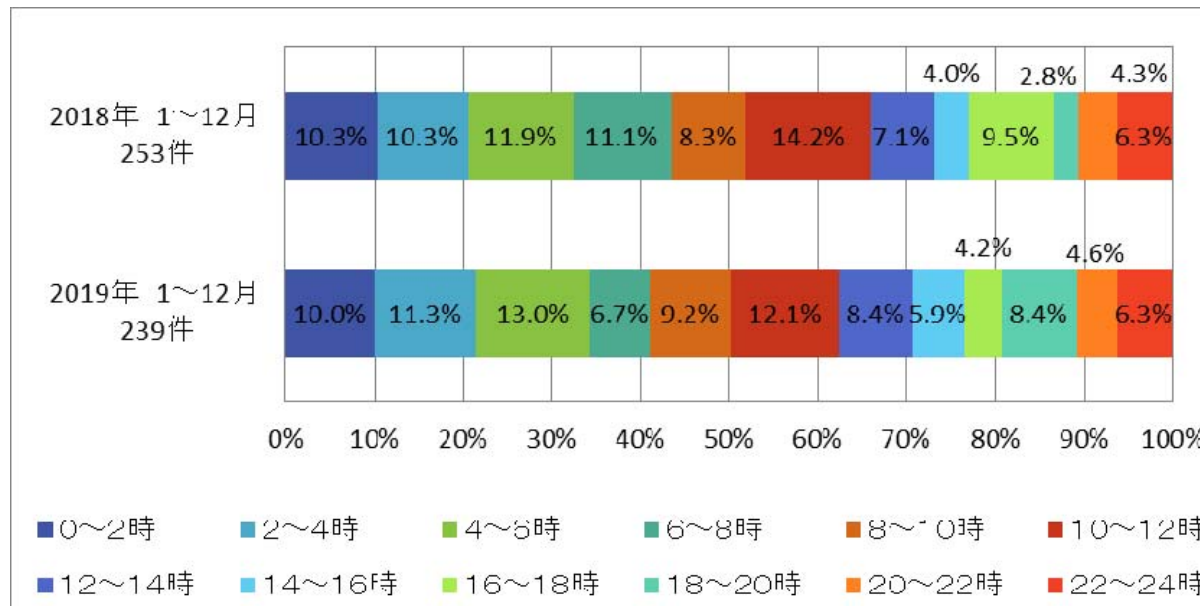
- ・2018年1～12月の死亡事故割合と比較すると、「等速（直進）」は+2.6ポイント、「右折」は+1.8ポイントとなっている。
- ・「発進」は 2.5ポイント、「右に（進路変更）」は 2.4ポイントとなっている。



Ⅲ. 2019年1～12月死亡事故データの傾向(対前年同期比)

7. 時間帯別

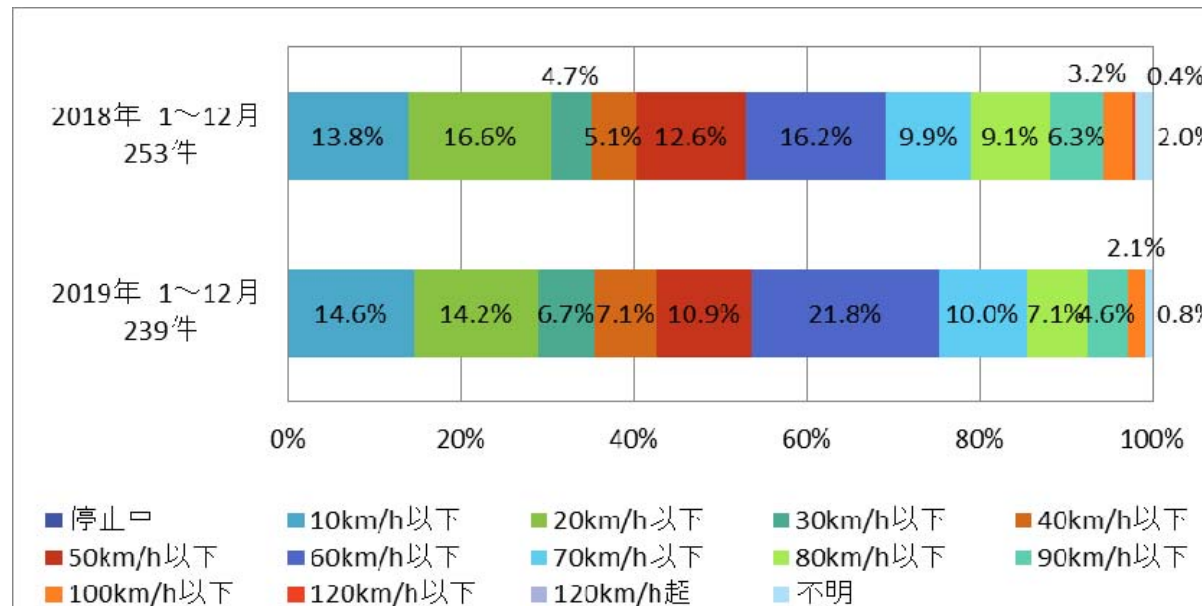
- ・2018年1～12月の死亡事故割合と比較すると、「18～20時」は+5.6ポイント、「14～16時」は+1.9ポイント、「12～14時」は+1.3ポイントとなっている。
- ・「16～18時」は 5.3ポイント、「6～8時」は 4.4ポイント、「10～12時」は 2.1ポイントとなっている。



Ⅲ. 2019年1～12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

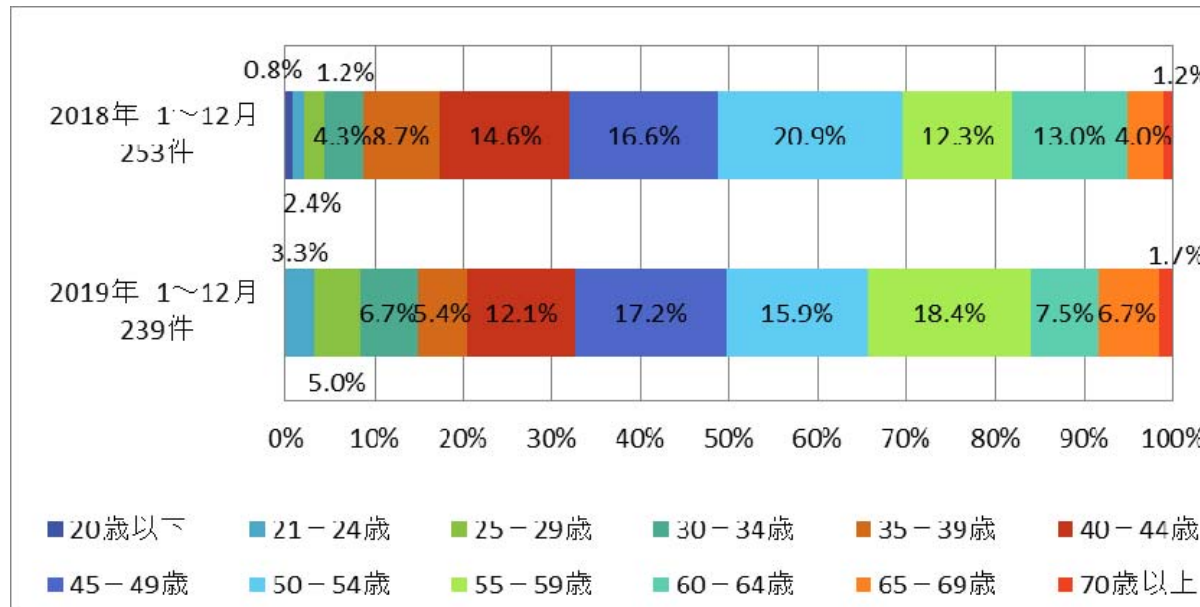
- ・ 2018年1～12月の死亡事故割合と比較すると、「(50km/h超)60km/h以下」は+5.6ポイント、「(20km/h超)30km/h以下」、「(30km/h超)40km/h以下」はそれぞれ+2.0ポイントとなっている。
- ・ 「(10km/h超)20km/h以下」は 2.4ポイント、「(70km/h超)80km/h以下」は 2.0ポイント、「(40km/h超)50km/h以下」、「(80km/h超)90km/h以下」はそれぞれ 1.7ポイントとなっている。



Ⅲ. 2019年1～12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

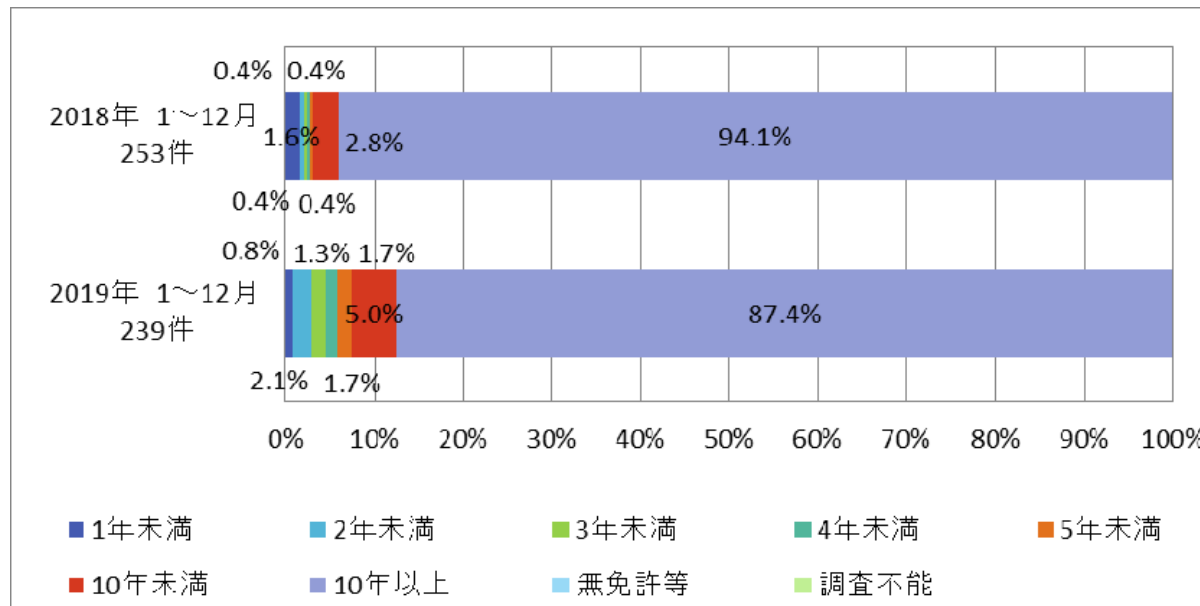
- ・ 2018年1～12月の死亡事故割合と比較すると、「55-59歳」は+6.1ポイント、「65-69歳」は+2.7ポイント、「25-29歳」は+2.6ポイントとなっている。
- ・ 「60-64歳」は 5.5ポイント、「50-54歳」は 5.0ポイント、「35-39歳」は 3.3ポイントとなっている。



Ⅲ. 2019年1～12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1～12月の死亡事故割合と比較すると、「(5年以上)10年未満」は+2.2ポイント、「(1年以上)2年未満」は+1.7ポイント、「10年以上」は 6.7ポイントとなっている。

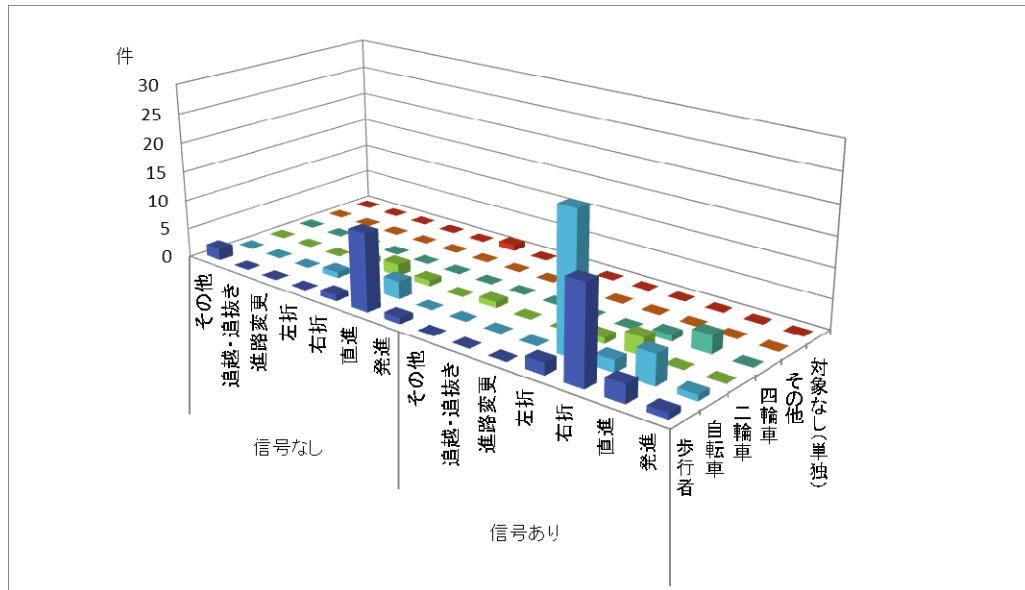


Ⅲ. 2019年1～12月死亡事故データの傾向(対前年同期比)

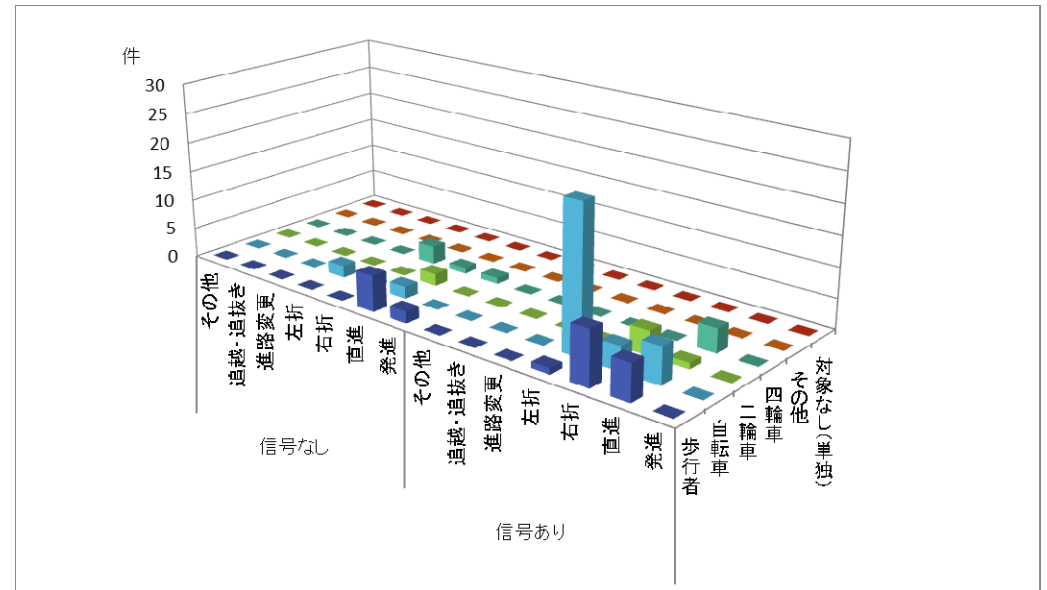
11. 交差点における信号機の有無別行動類型別第二当事者の状況

- ・2018年1～12月の死亡事故件数と比較すると、信号機ありでは、「直進」の「歩行者」が 3件、「右折」の「自転車」 2件となっている。一方、「右折」の「歩行者」が+7件となっている。
- ・信号機なしでは、「右折」の「四輪車」が 3件、一方、「直進」の「歩行者」が+7件となっている。

【2019年1～12月】



【2018年1～12月】



IV. 2019年1～12月死亡事故データ(発生地)

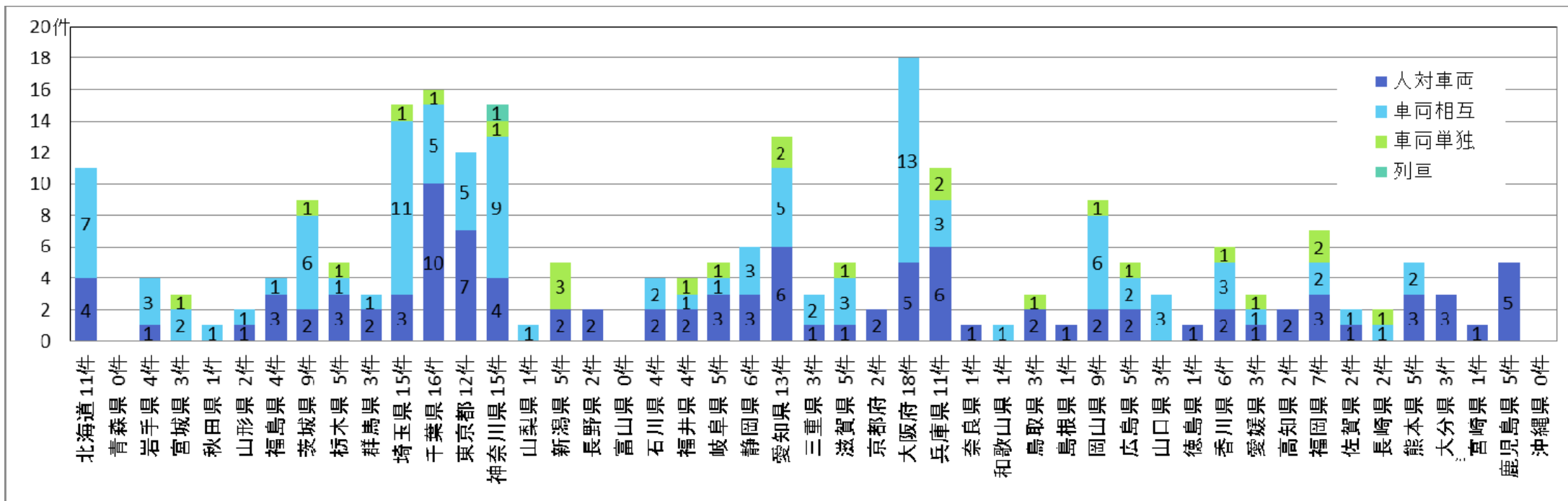
1. 発生地別の事故類型別
2. 発生地別の行動類型別
3. 発生地別の時間帯別
4. 発生地別の運転者の危険認知速度別
5. 発生地別の運転者の年齢層別
6. 発生地別の運転者の免許取得年数別

IV. 2019年1～12月死亡事故データ(発生地)

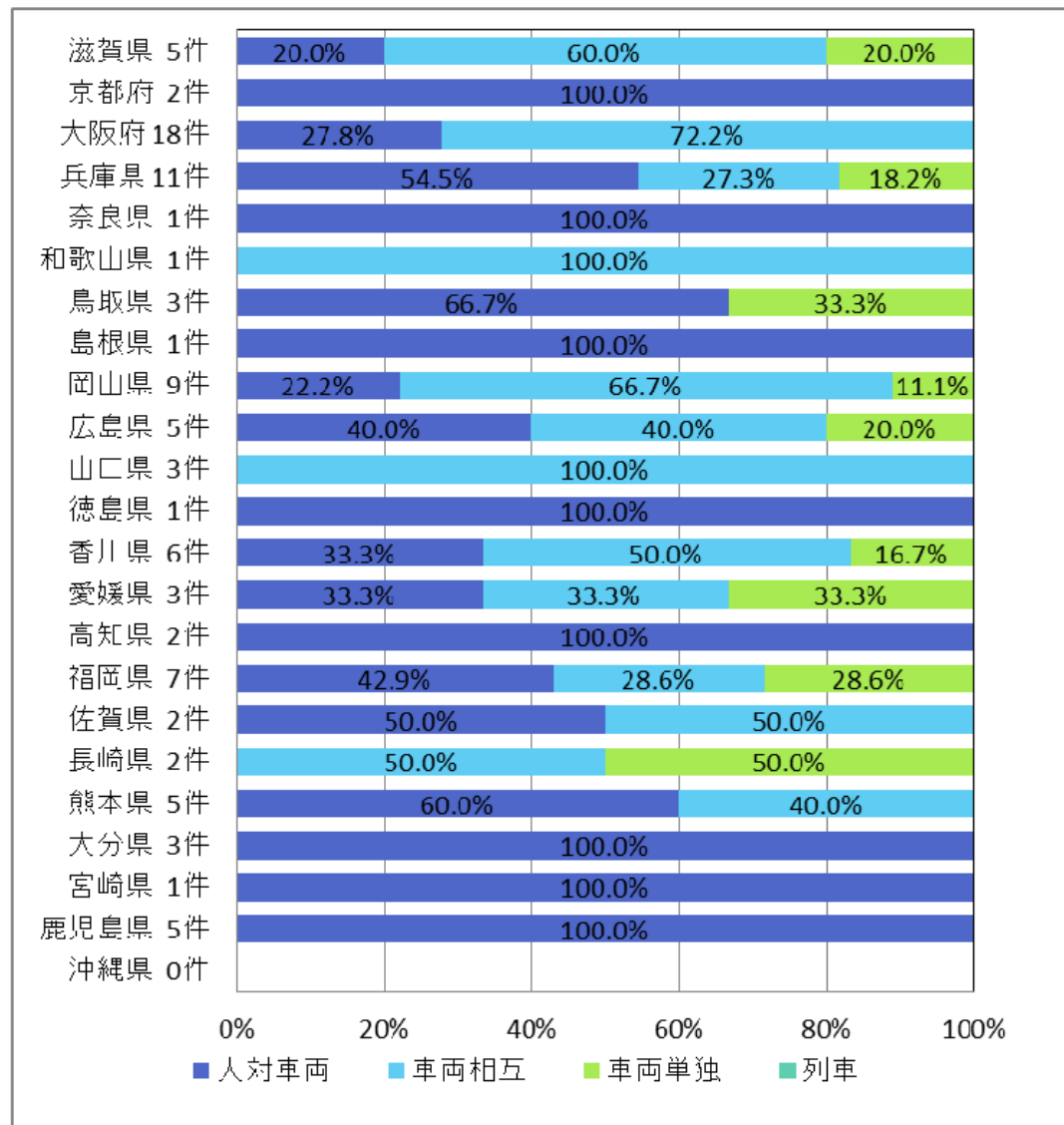
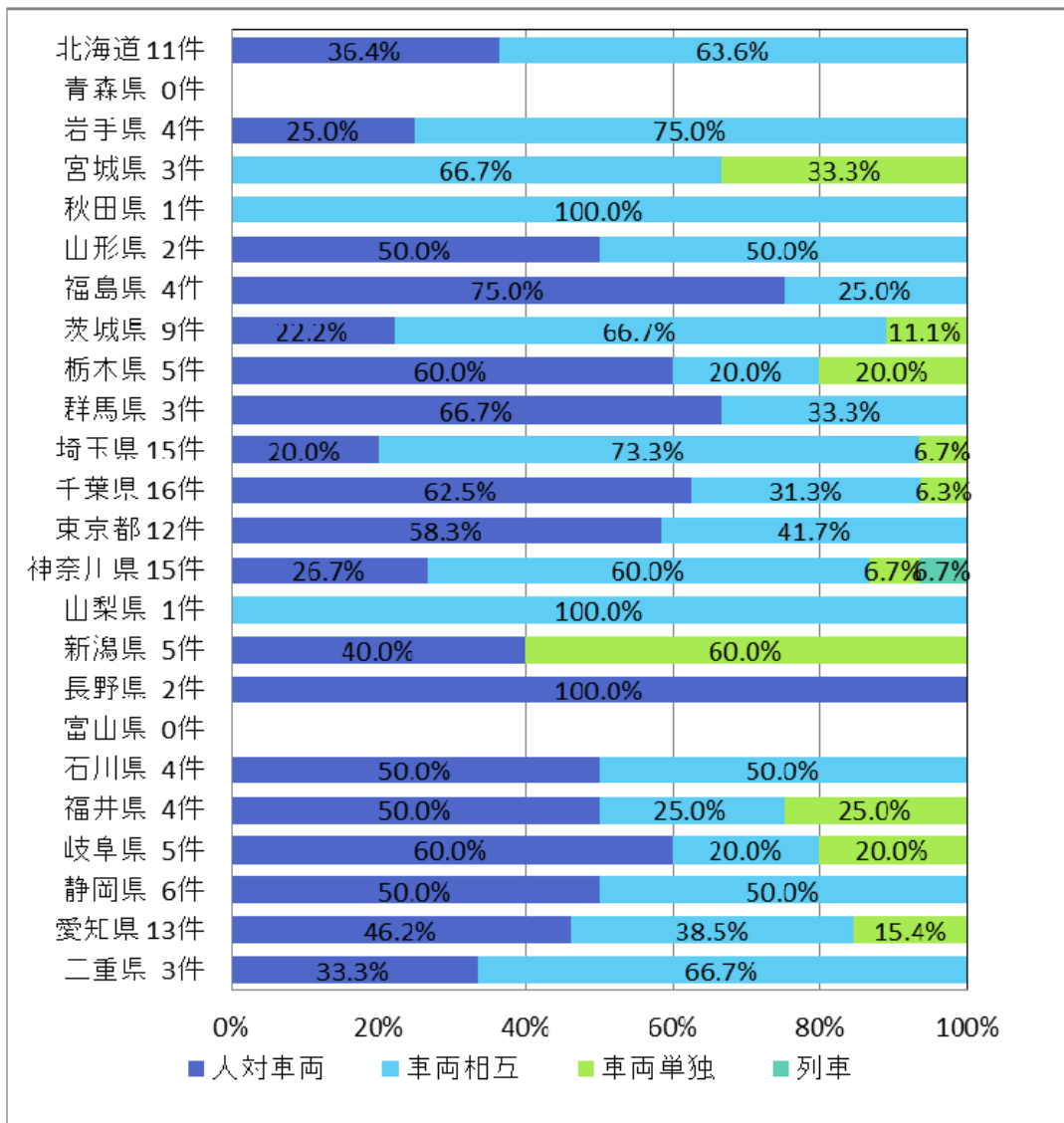
1. 発生地別の事故類型別

- ・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」、「神奈川県」では「車両相互」が最も多く、「千葉県」、「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。



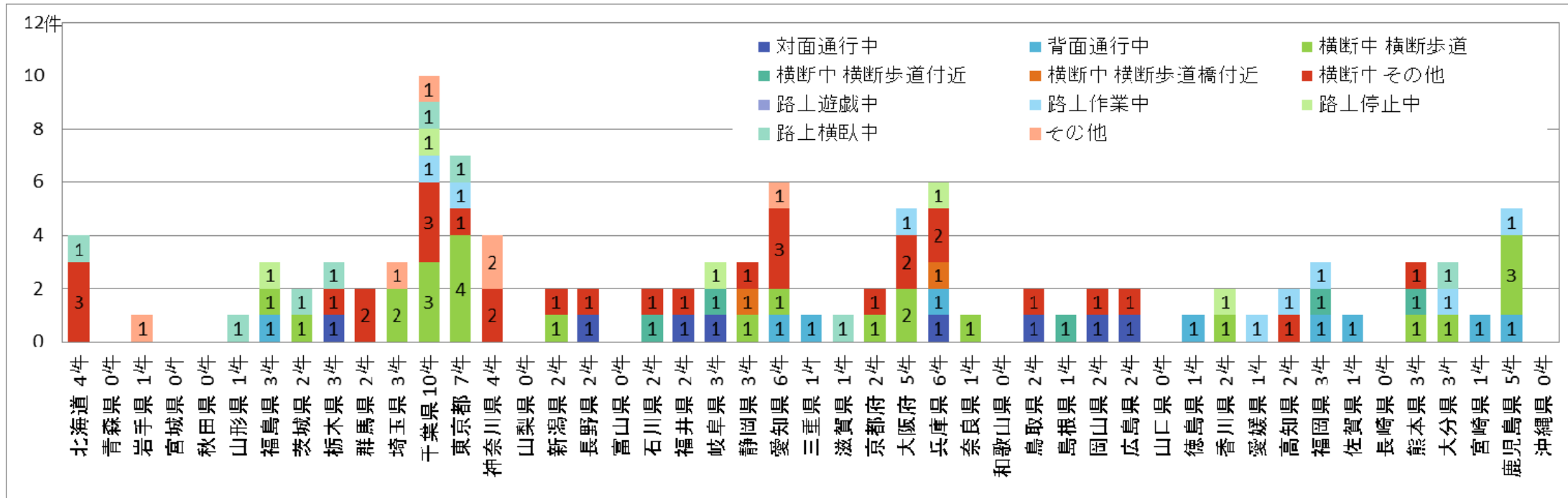
IV. 2019年1～12月死亡事故データ(発生地)



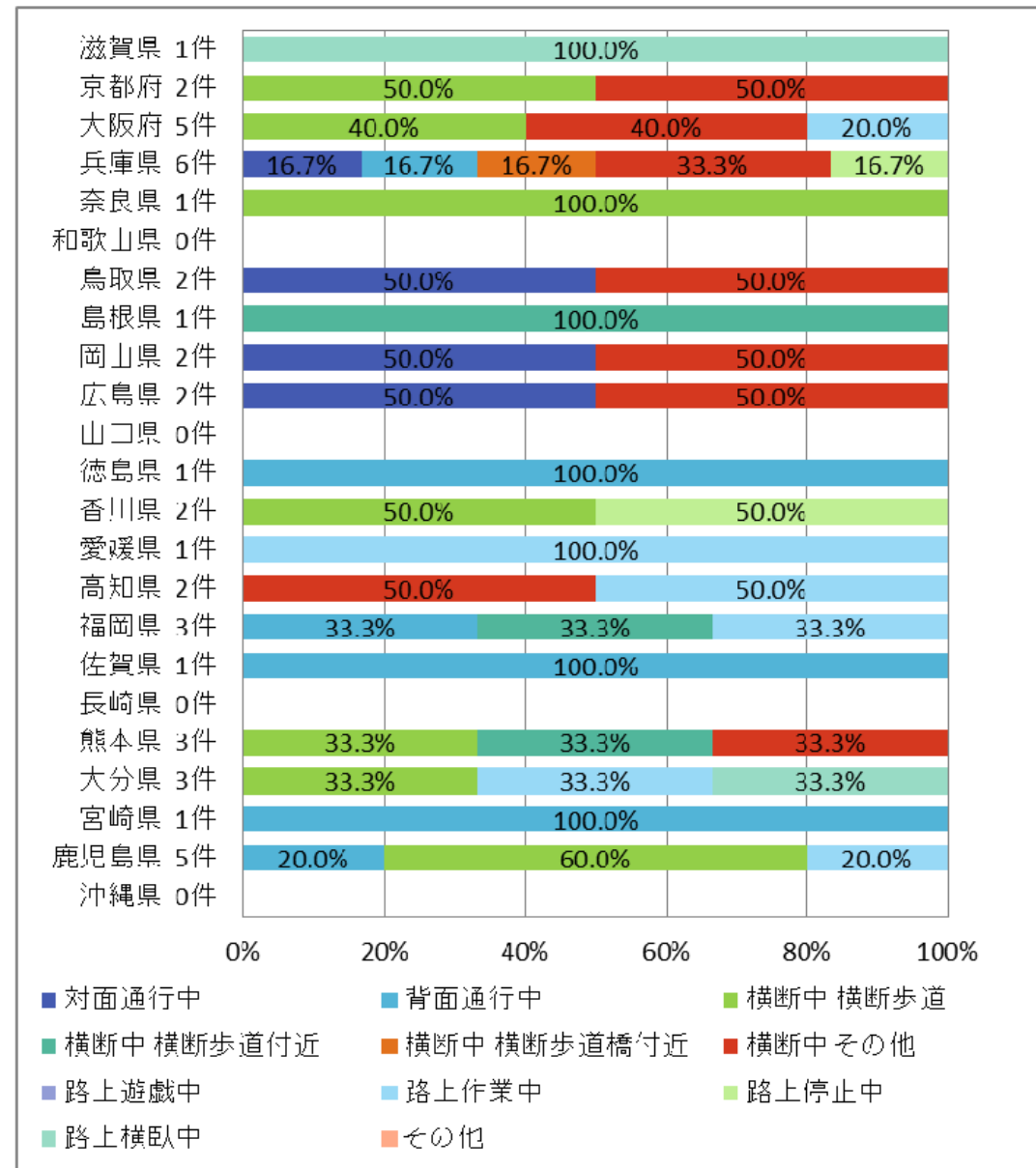
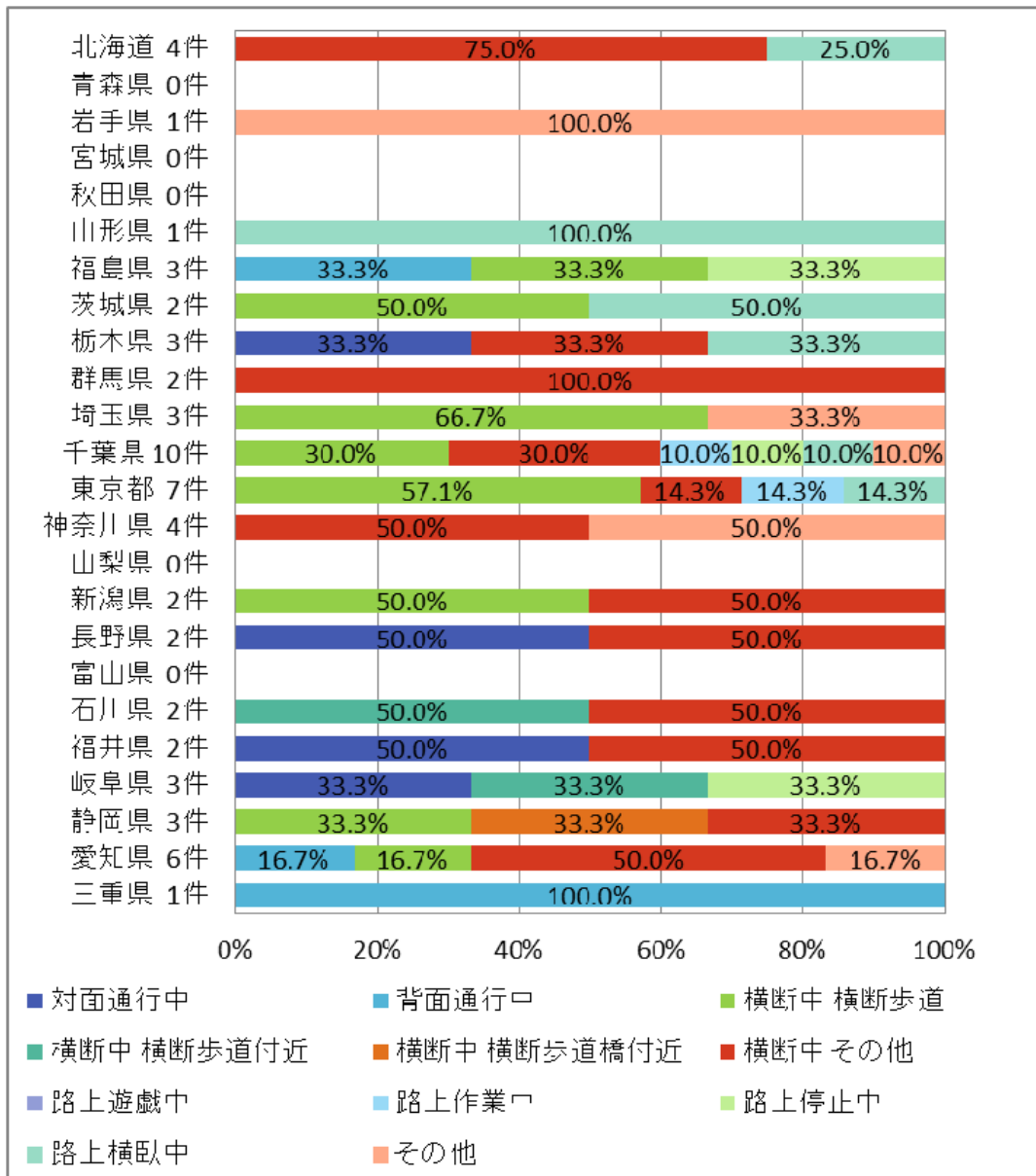
IV. 2019年1～12月死亡事故データ(発生地)

(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、「千葉県」では「横断中 横断歩道」、「横断中 その他」が最も多くなっている。「東京都」では「横断中 横断歩道」、「愛知県」、「兵庫県」では「横断中 その他」が最も多くなっている。



IV. 2019年1～12月死亡事故データ(発生地)

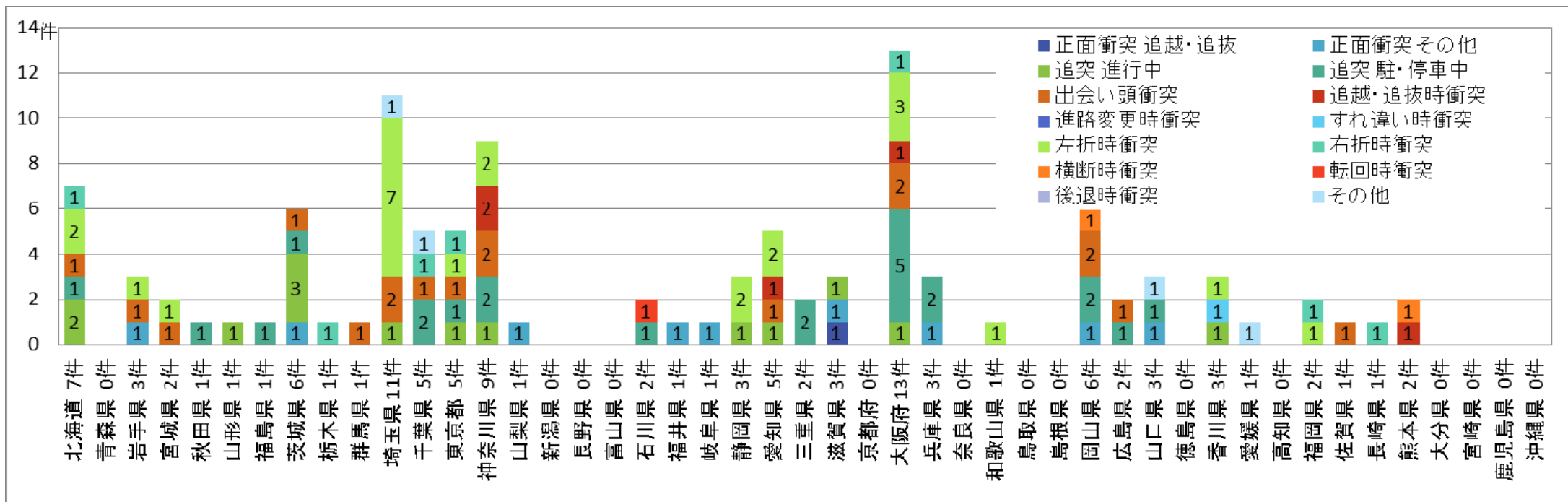


IV. 2019年1～12月死亡事故データ(発生地)

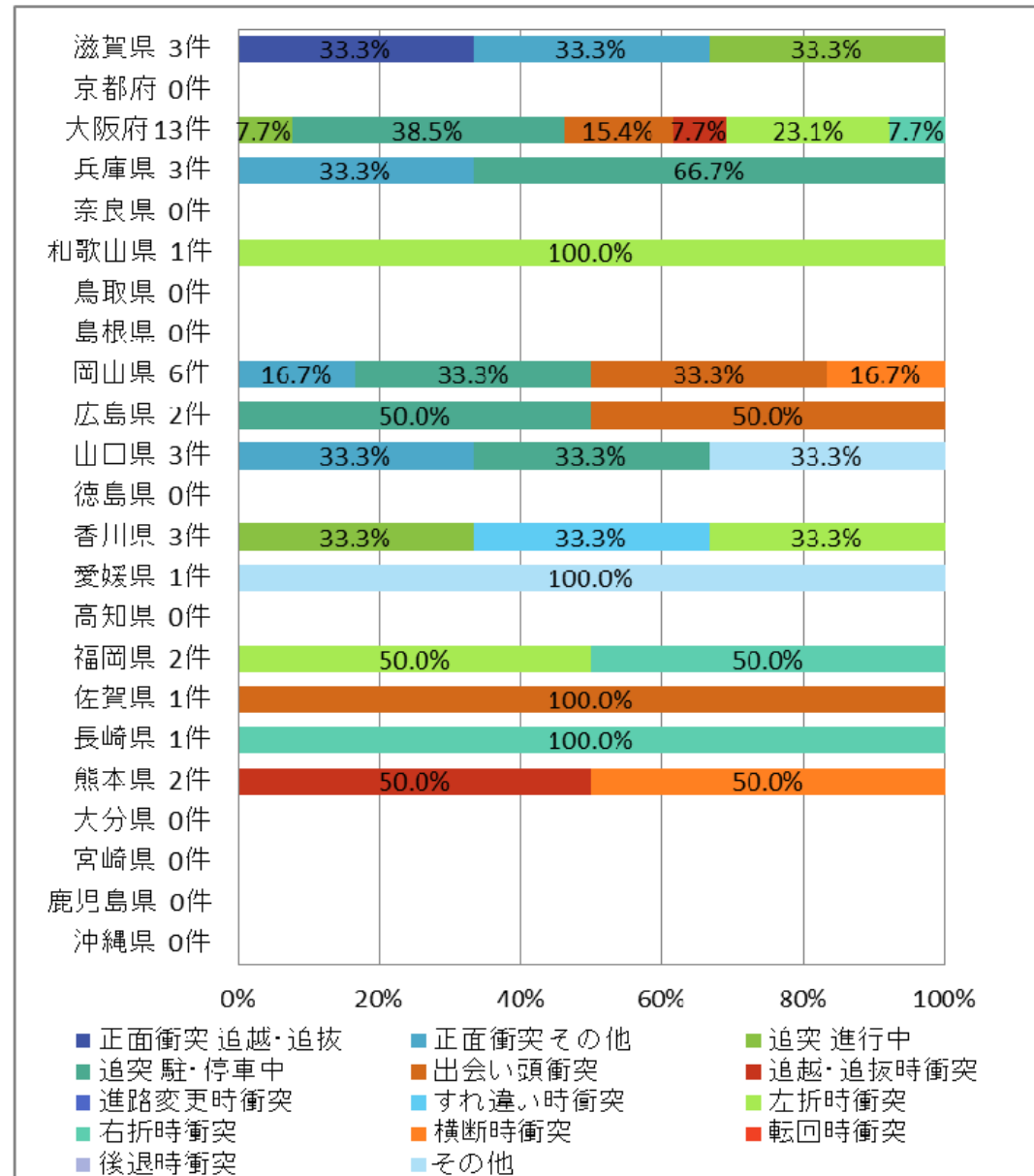
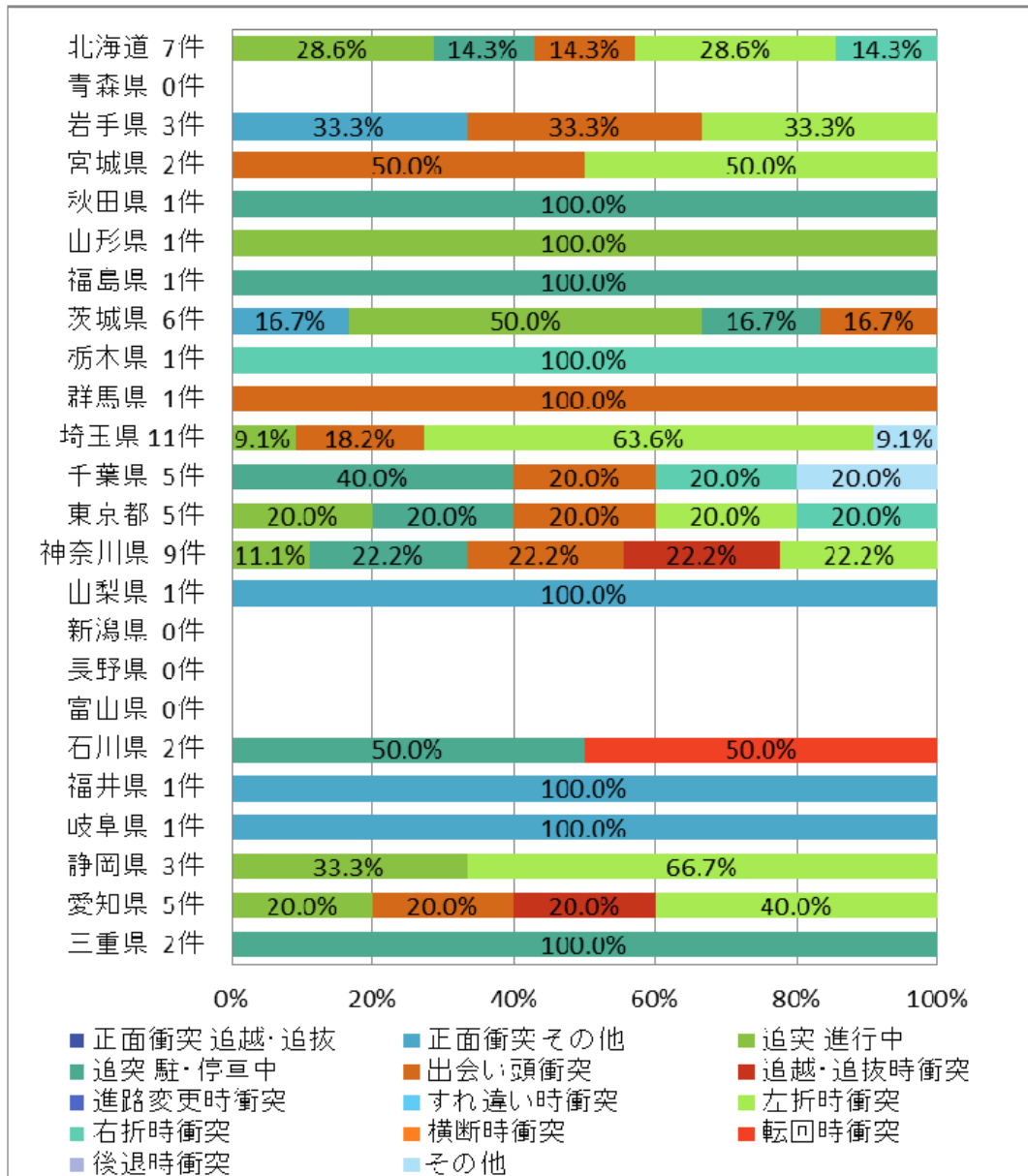
(2) 車両相互

- ・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」では「追突 駐・停車中」が最も多くなっている。「埼玉県」では「左折時衝突」、「神奈川県」では「追突 駐・停車中」、「出会い頭衝突」、「追突・追抜時衝突」、「左折時衝突」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。



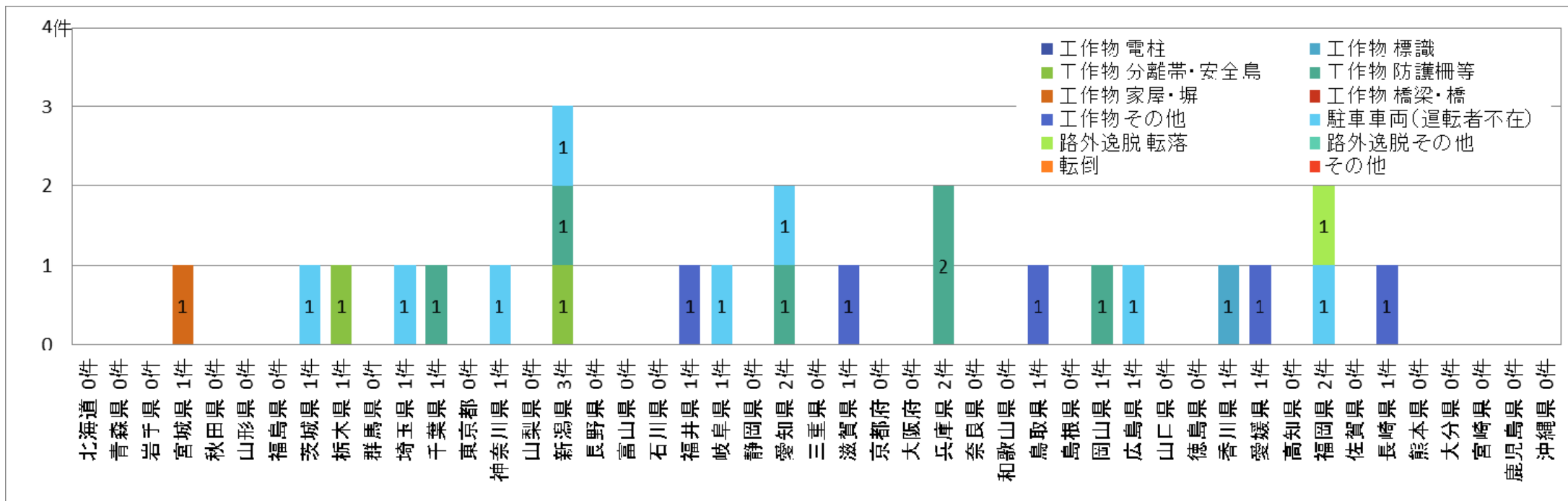
IV. 2019年1～12月死亡事故データ(発生地)



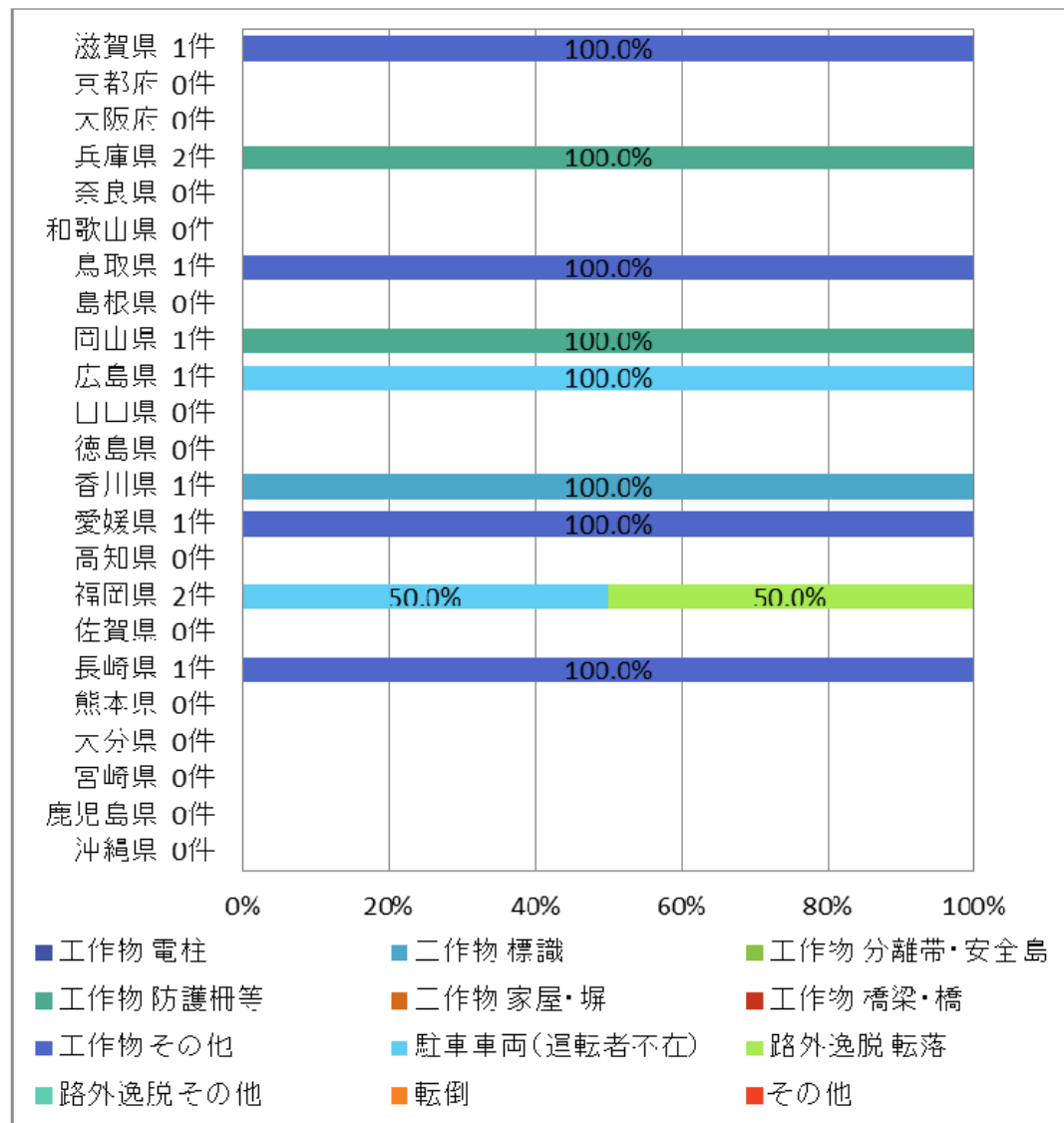
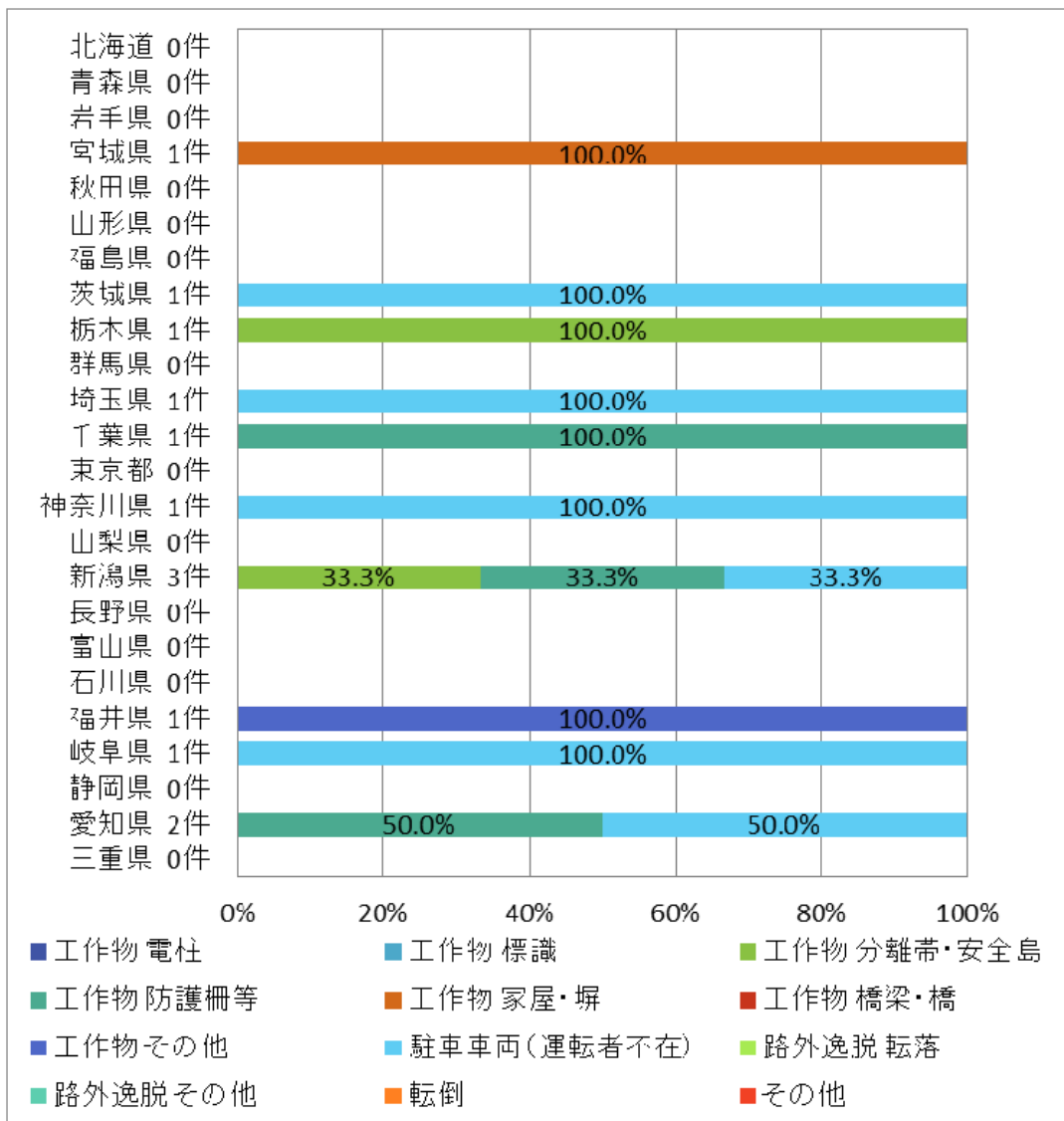
IV. 2019年1～12月死亡事故データ(発生地)

(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。
- ・事故発生件数の多い県をみると、「新潟県」では傾向が分かれている。



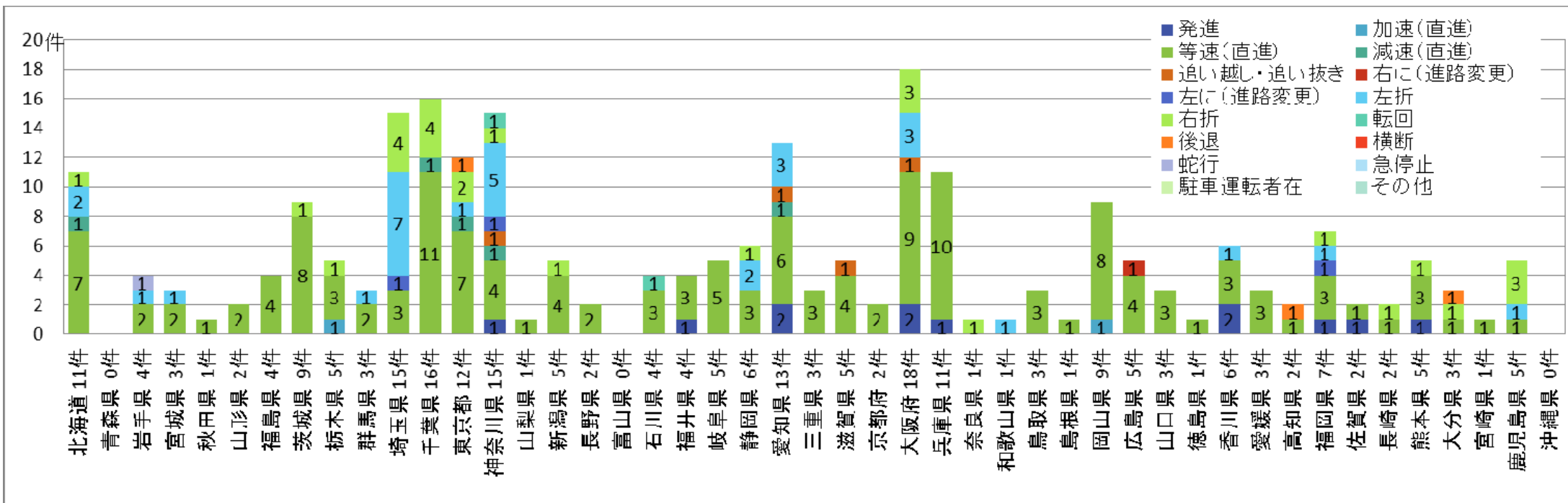
IV. 2019年1～12月死亡事故データ(発生地)



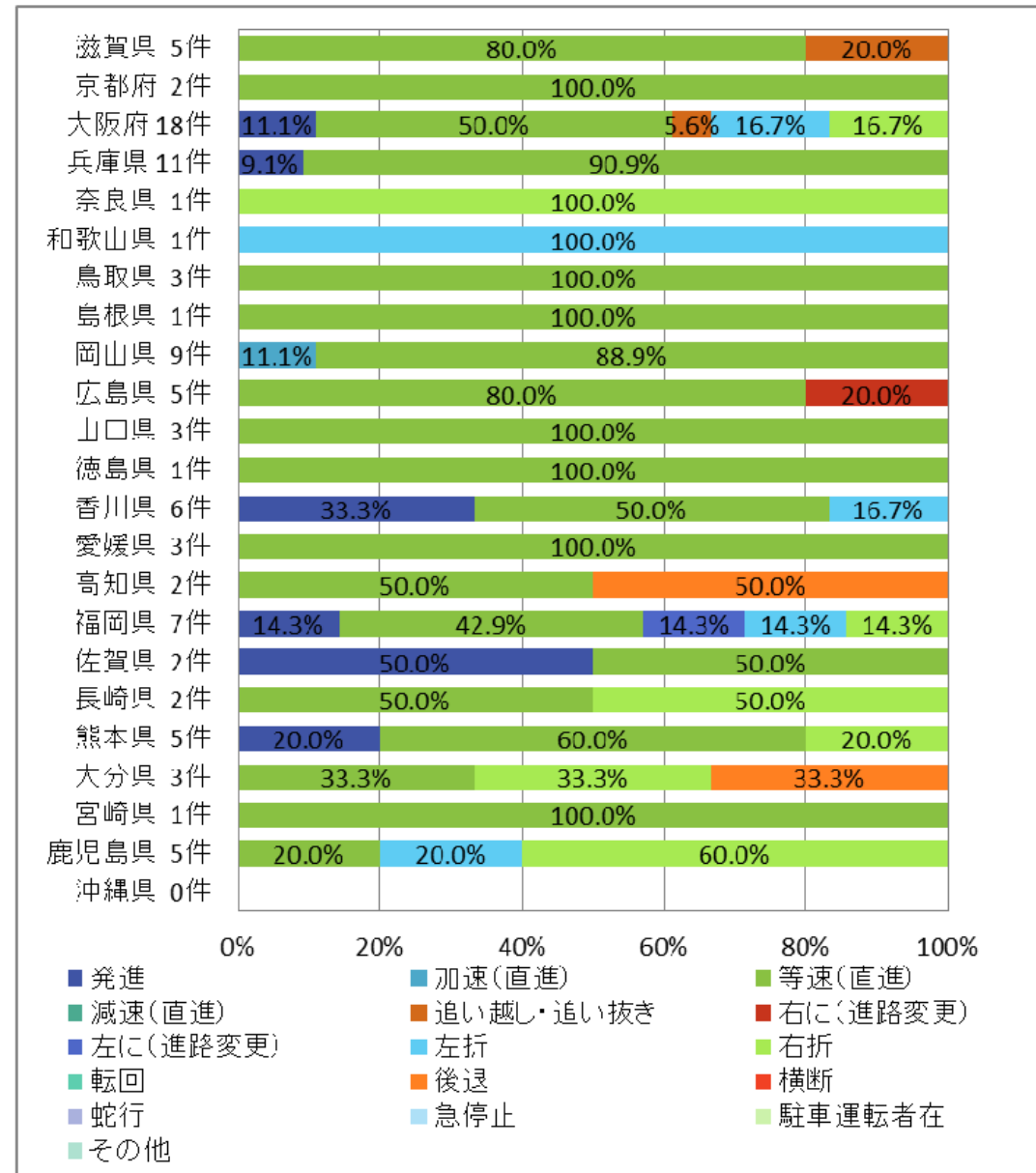
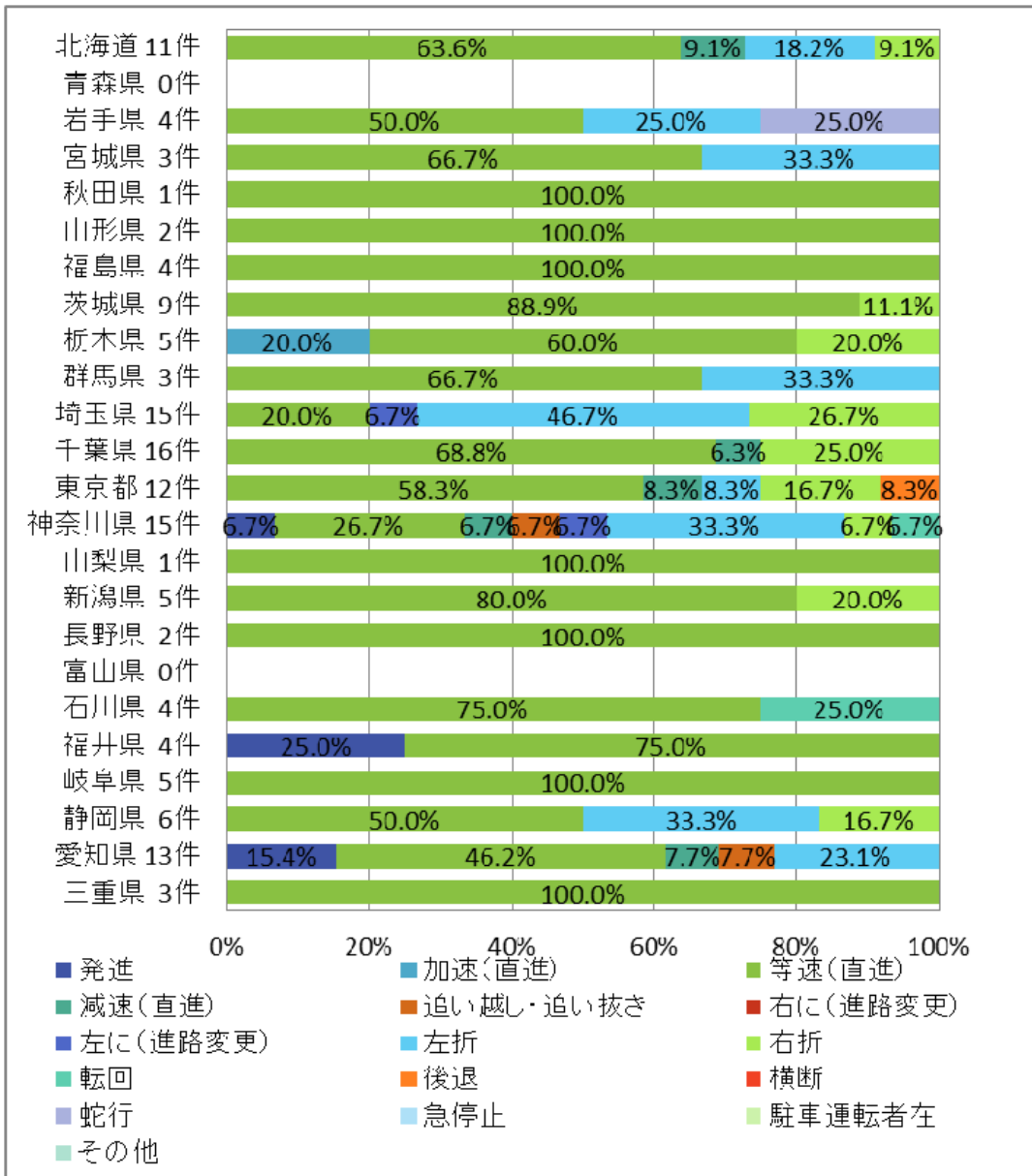
IV. 2019年1～12月死亡事故データ(発生地)

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」、「千葉県」、「愛知県」では「等速（直進）」、「埼玉県」、「神奈川県」では「左折」が多くなっている。



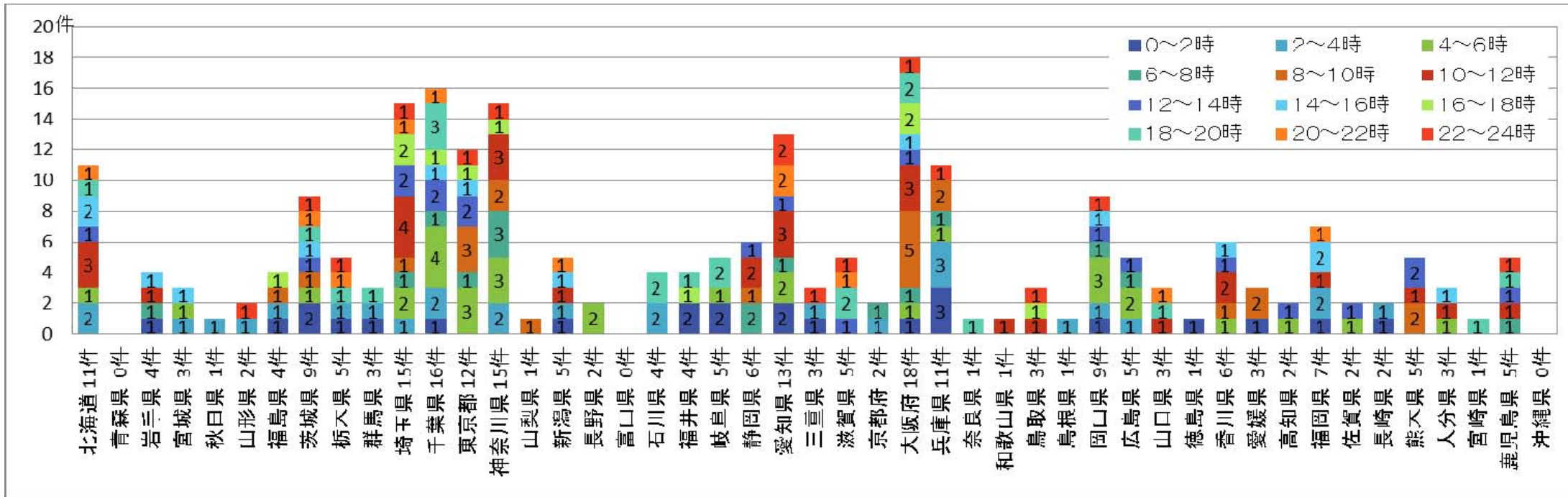
IV. 2019年1～12月死亡事故データ(発生地)



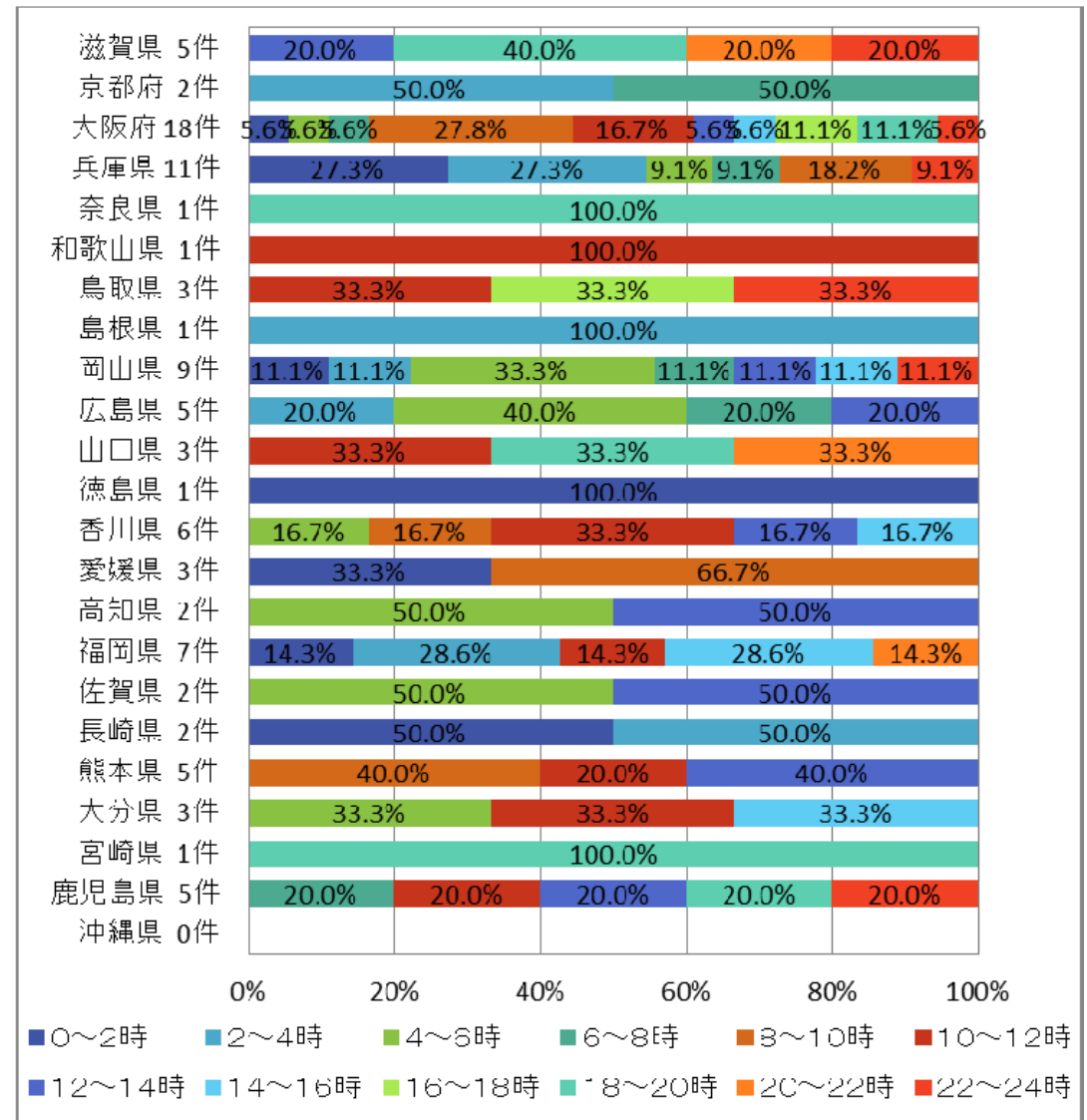
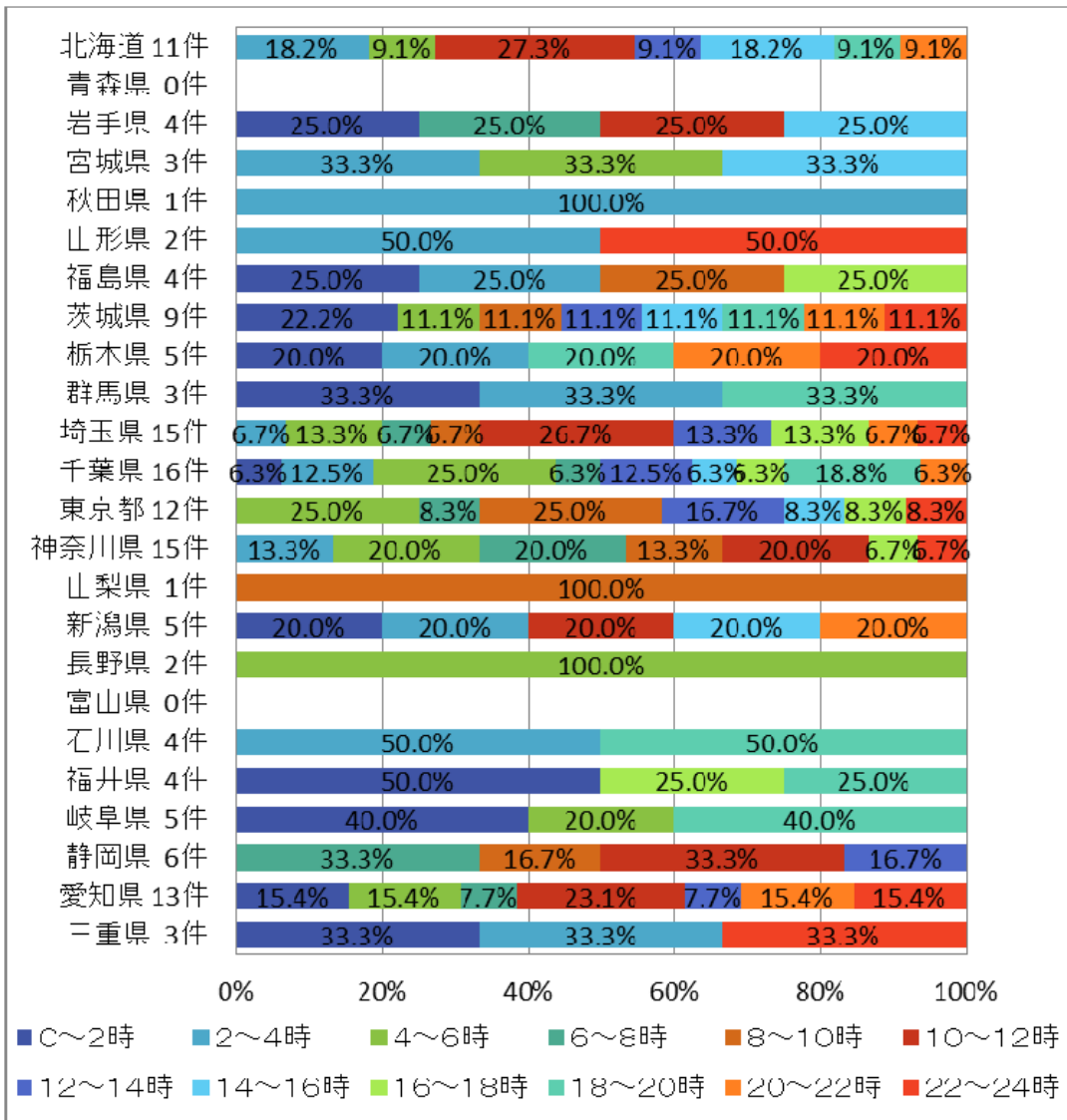
IV. 2019年1～12月死亡事故データ(発生地)

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「8～10時」、「千葉県」では「4～6時」、「埼玉県」、「愛知県」では「10～12時」が最も多くなっている。「神奈川県」では「4～6時」、「6～8時」、「10～12時」が最も多くなっている。



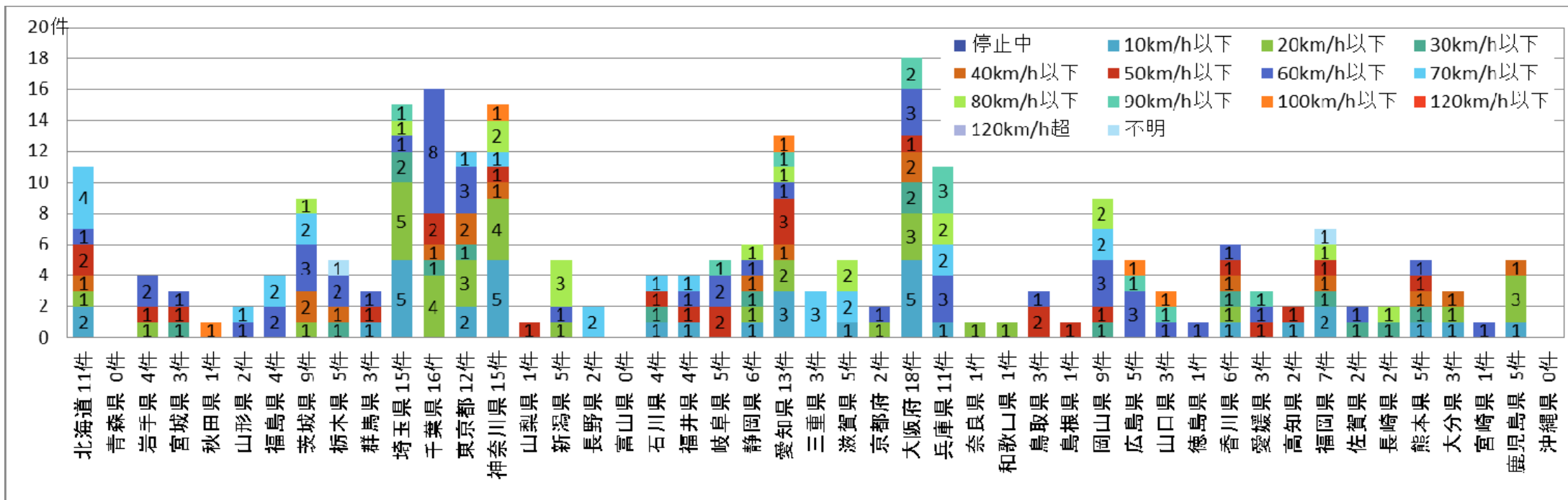
IV. 2019年1～12月死亡事故データ(発生地)



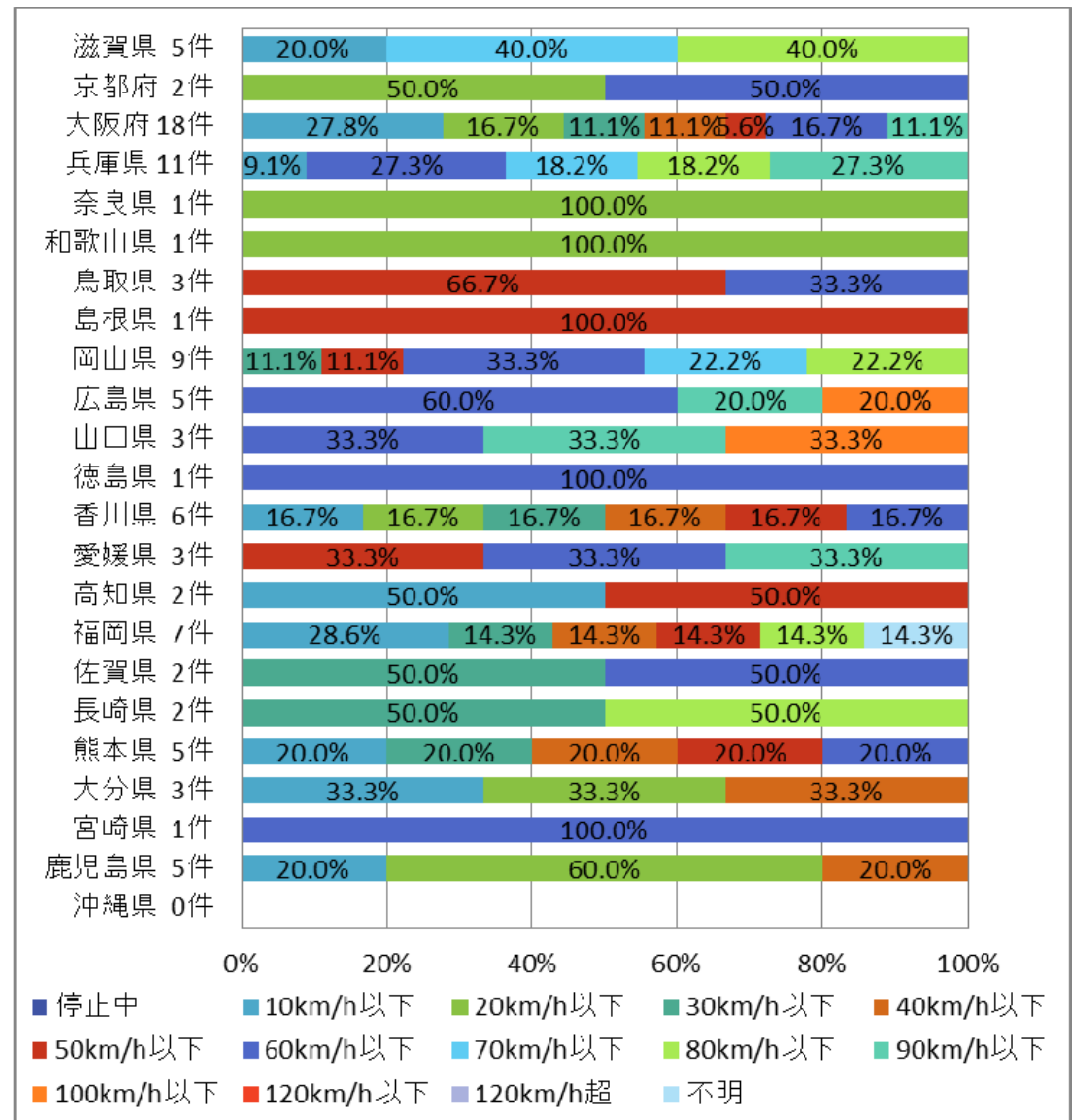
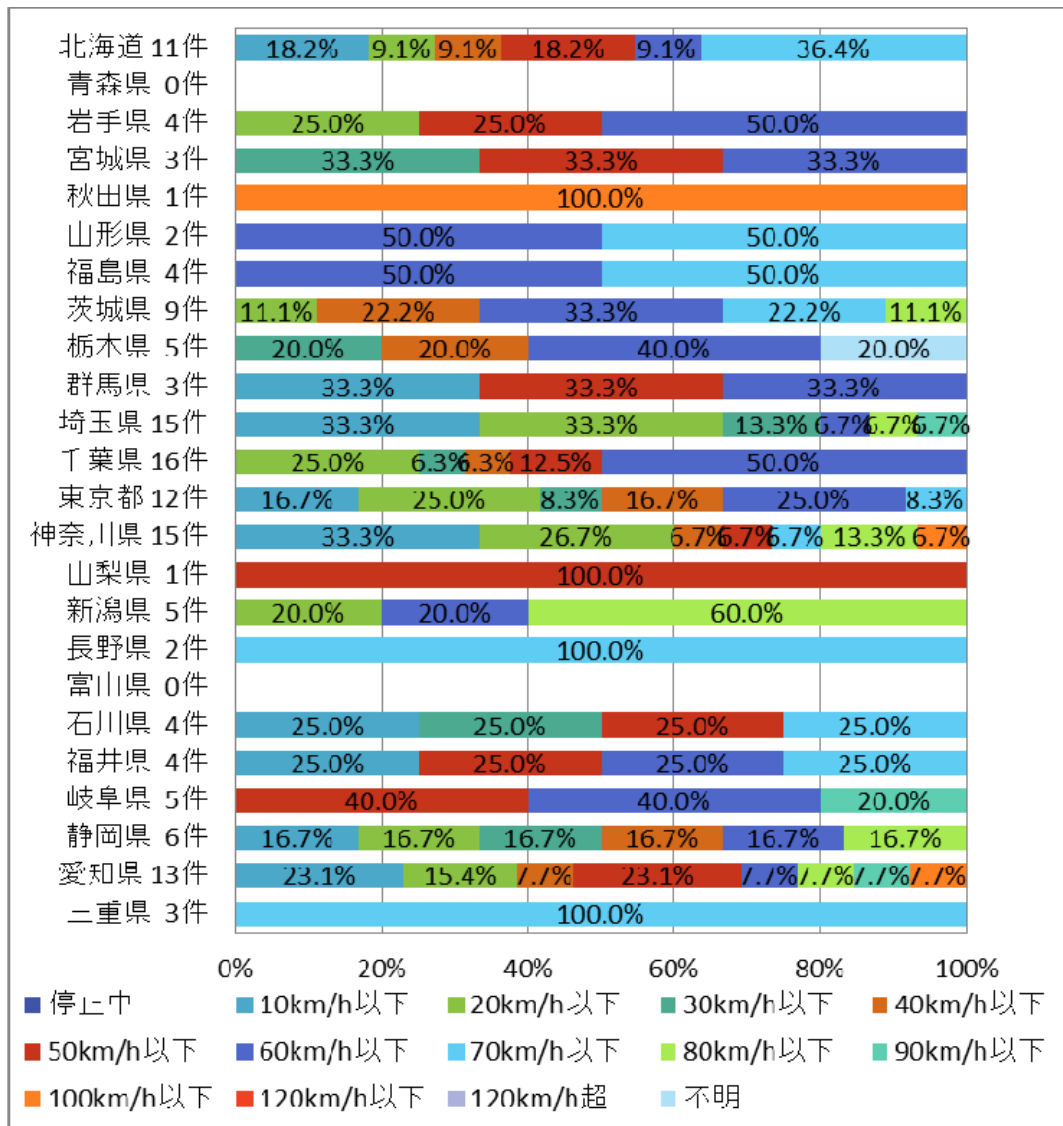
IV. 2019年1～12月死亡事故データ(発生地)

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」、「千葉県」では「(50km/h超)60km/h以下」、「埼玉県」では「10km/h以下」、「(10km/h超)20km/h以下」、「神奈川県」では「10km/h以下」、「愛知県」では「10km/h以下」、「(40km/h超)50km/h以下」が最も多くなっている。



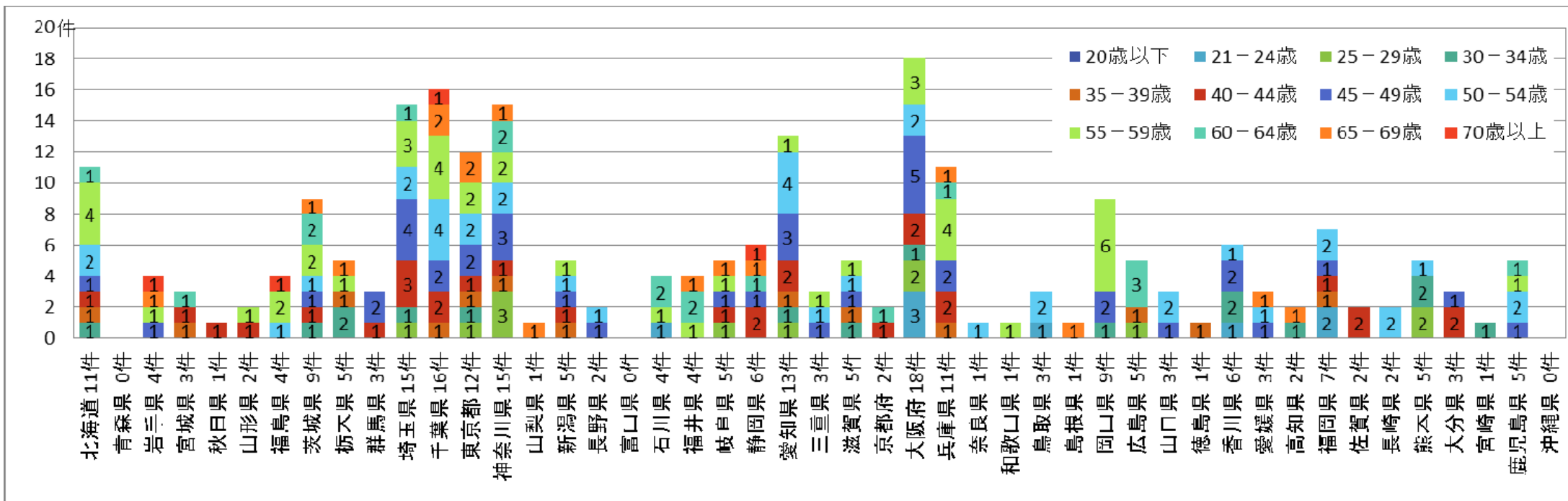
IV. 2019年1~12月死亡事故データ(発生地)



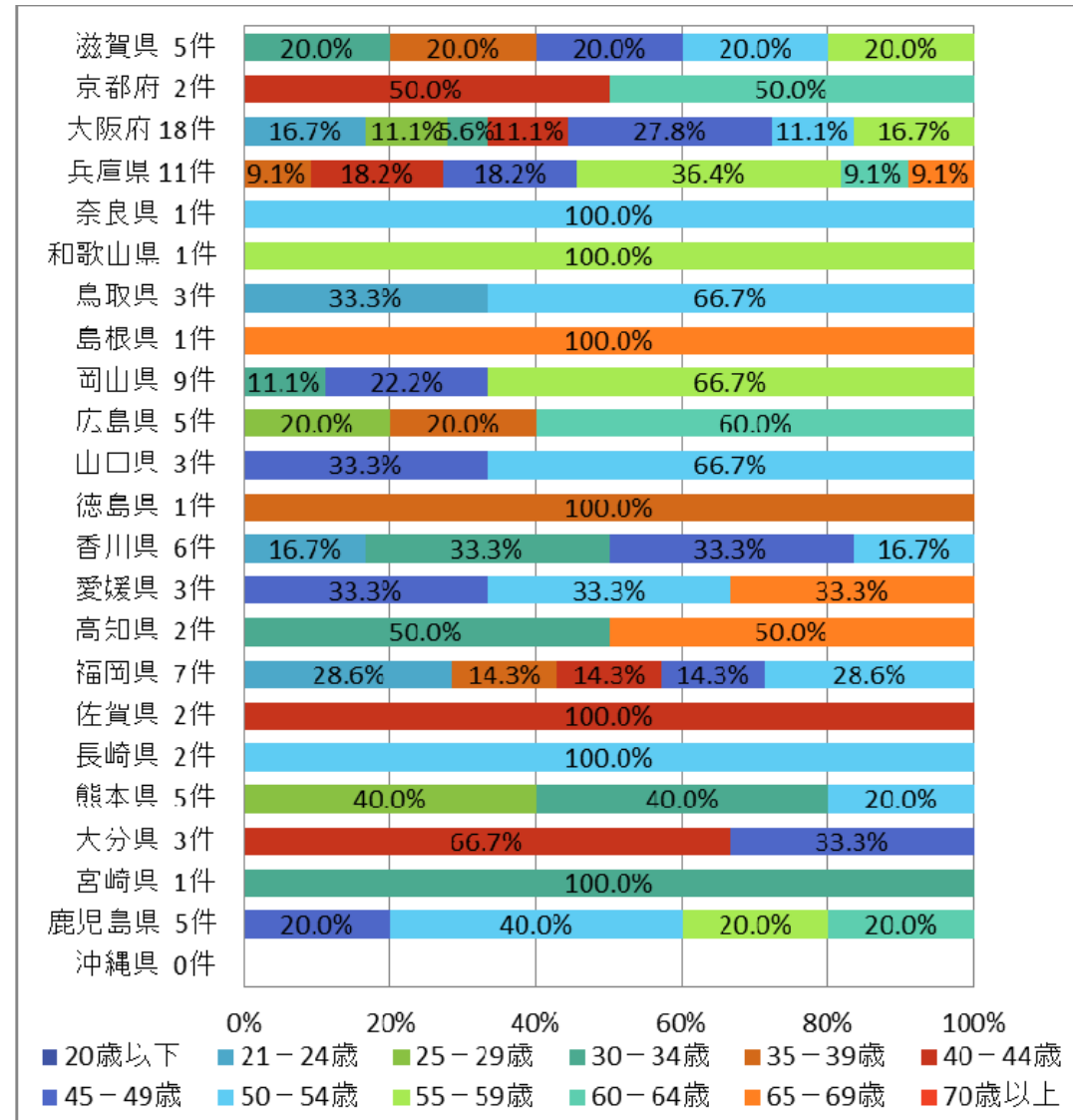
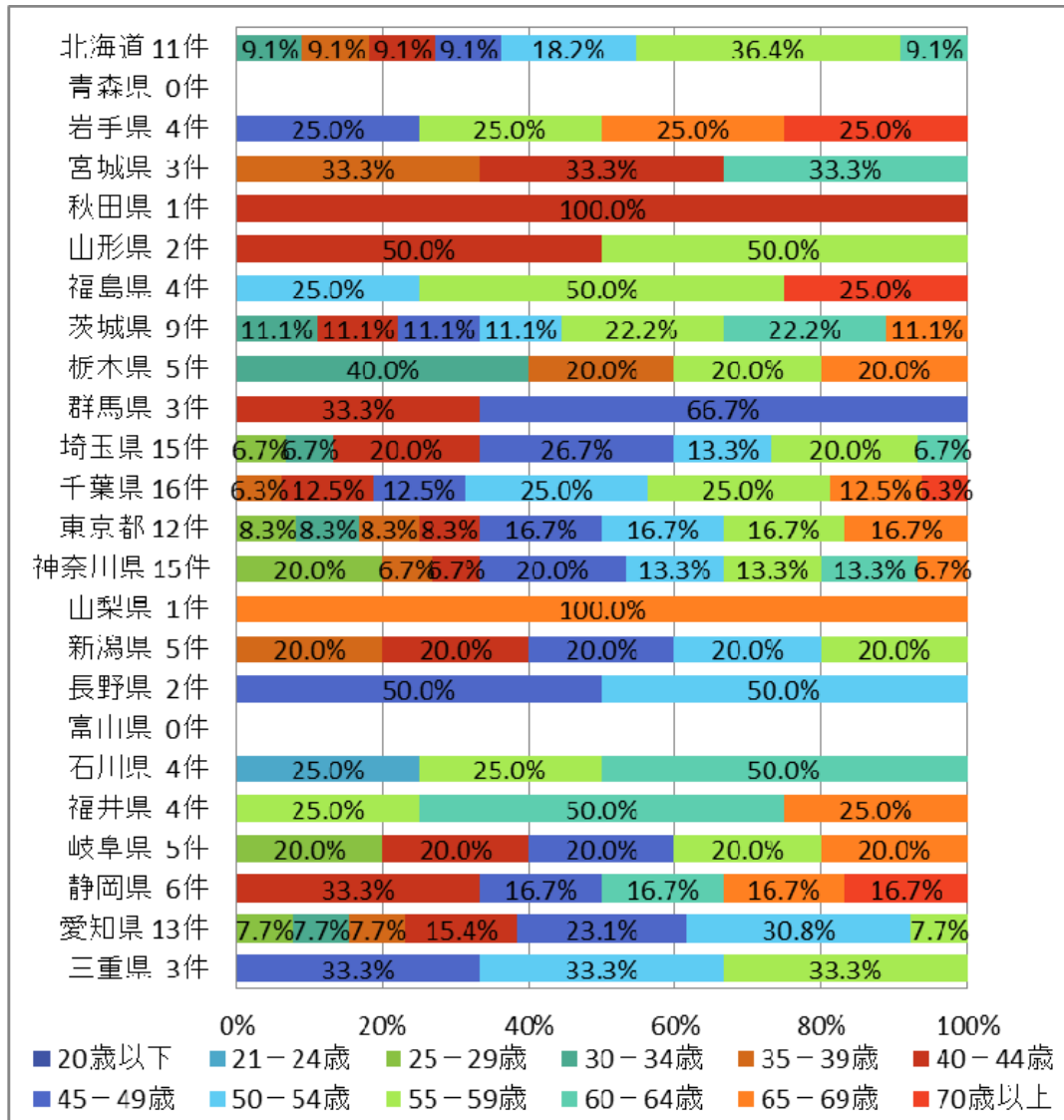
IV. 2019年1～12月死亡事故データ(発生地)

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」、「埼玉県」では「45-49歳」が最も多くなっている。「千葉県」では「50-54歳」、「55-59歳」、「神奈川県」では「25-29歳」、「45-49歳」、「愛知県」では「50-54歳」が最も多くなっている。



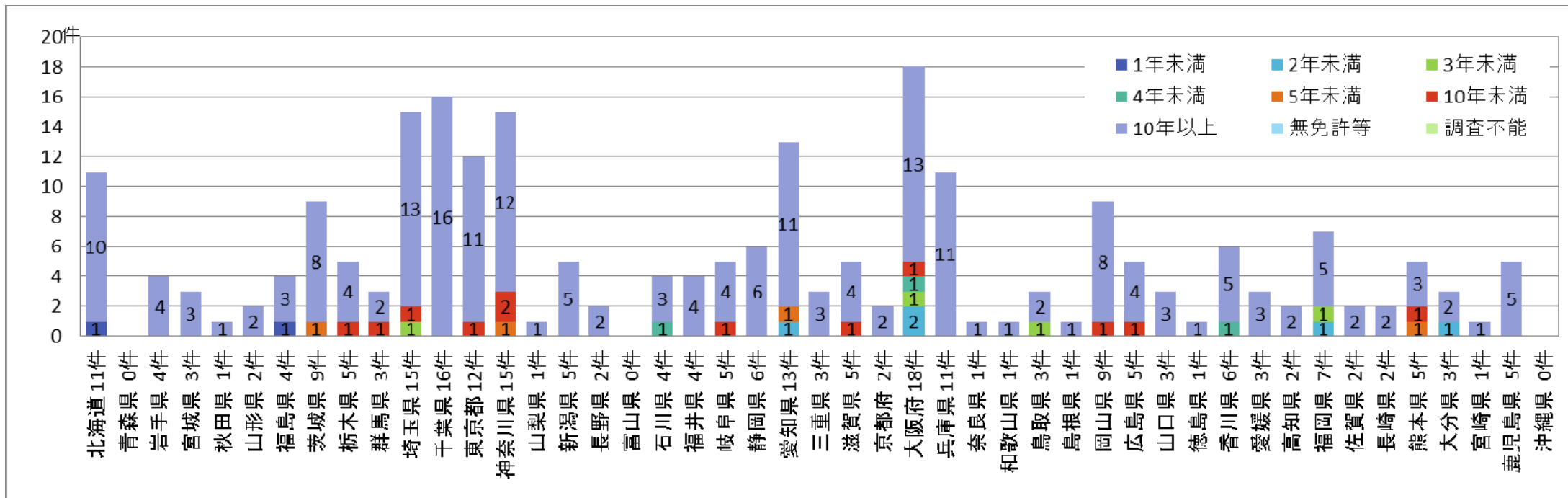
IV. 2019年1～12月死亡事故データ(発生地)



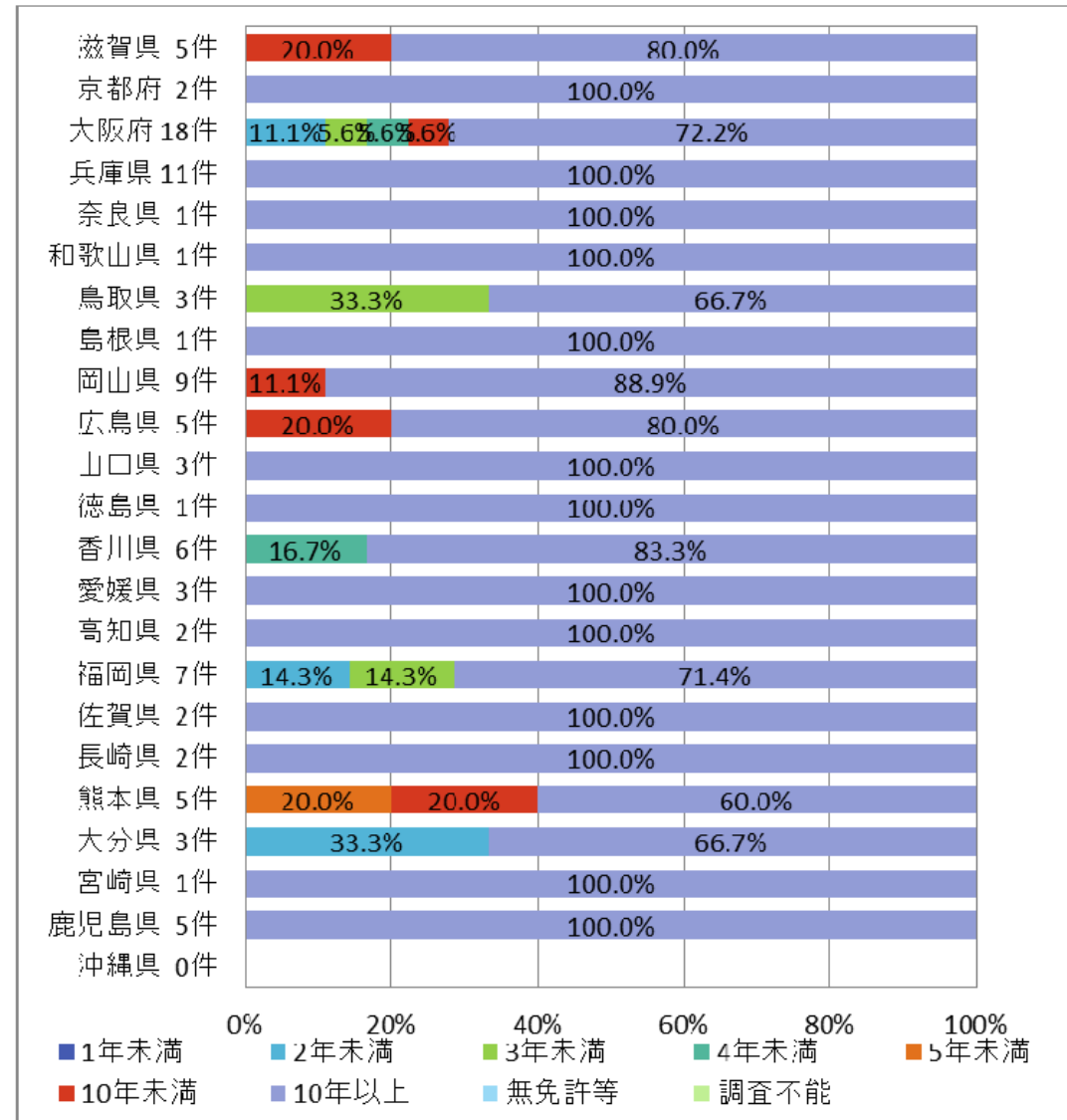
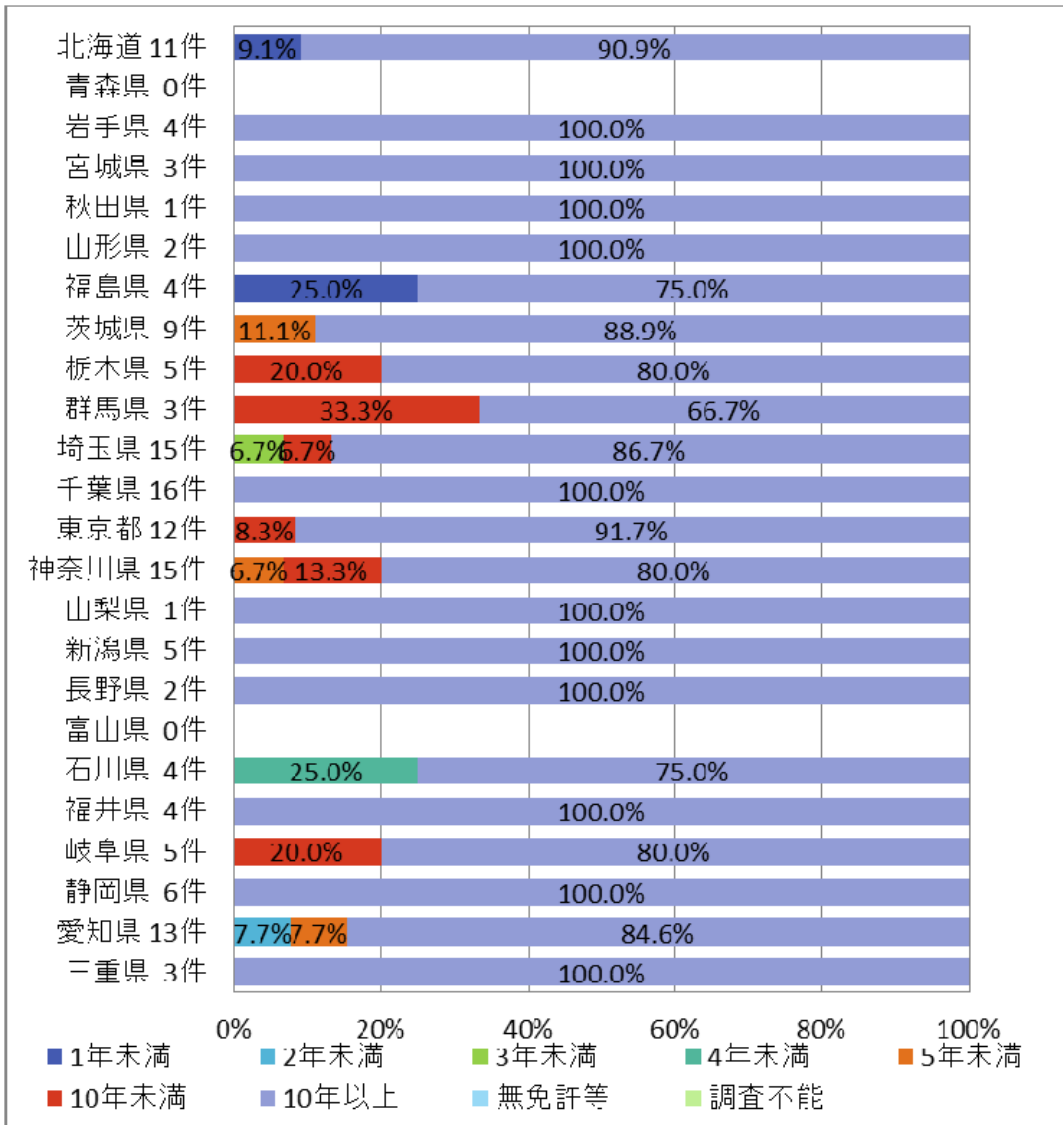
IV. 2019年1～12月死亡事故データ(発生地)

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件を除き「10年以上」が多い。



IV. 2019年1~12月死亡事故データ(発生地)



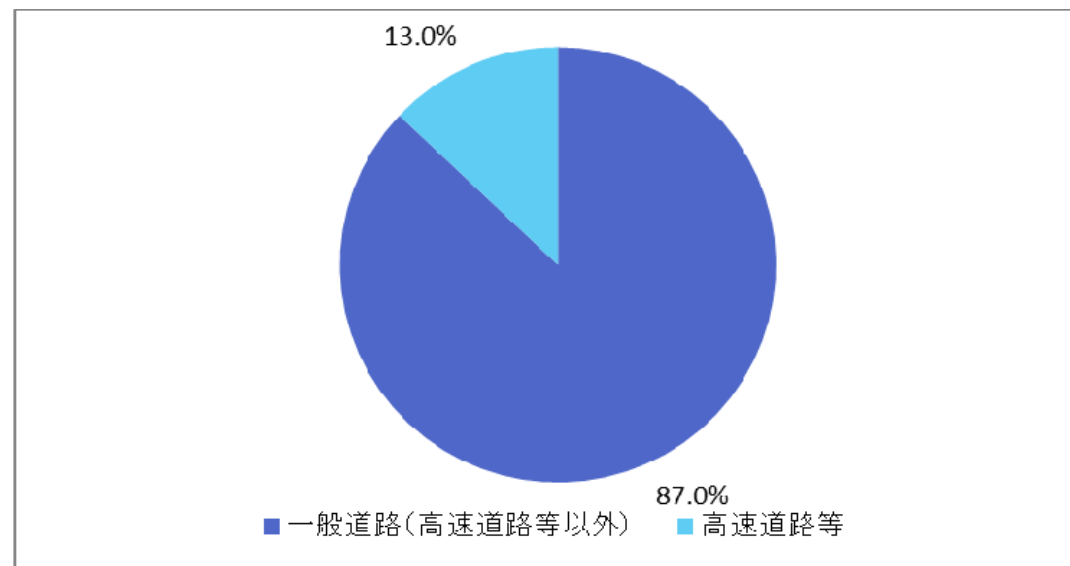
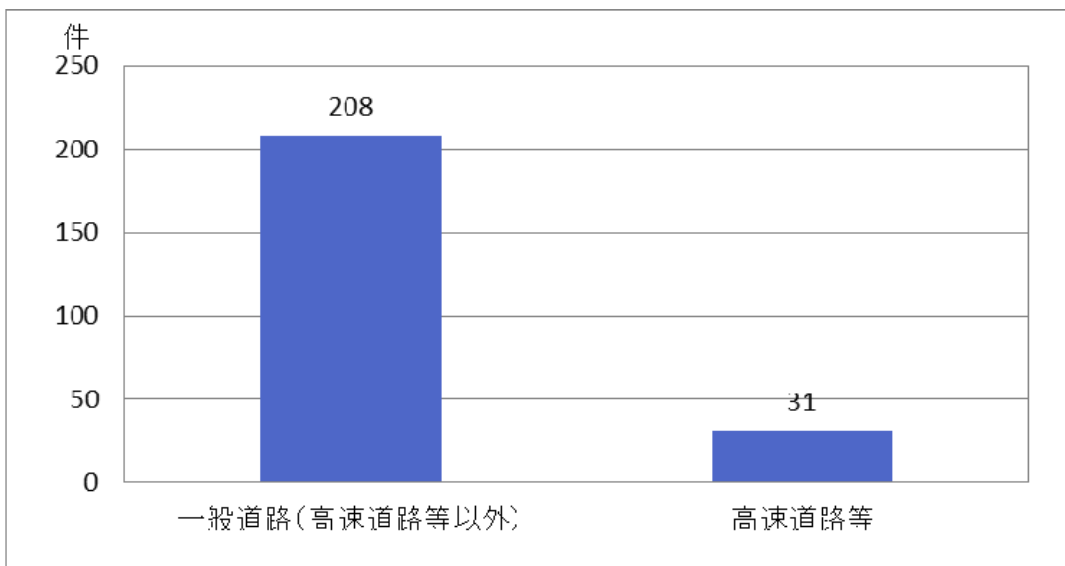
V. 2019年1～12月死亡事故データ(道路区分)

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1～12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208件(87.0%)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6.7倍となっている。

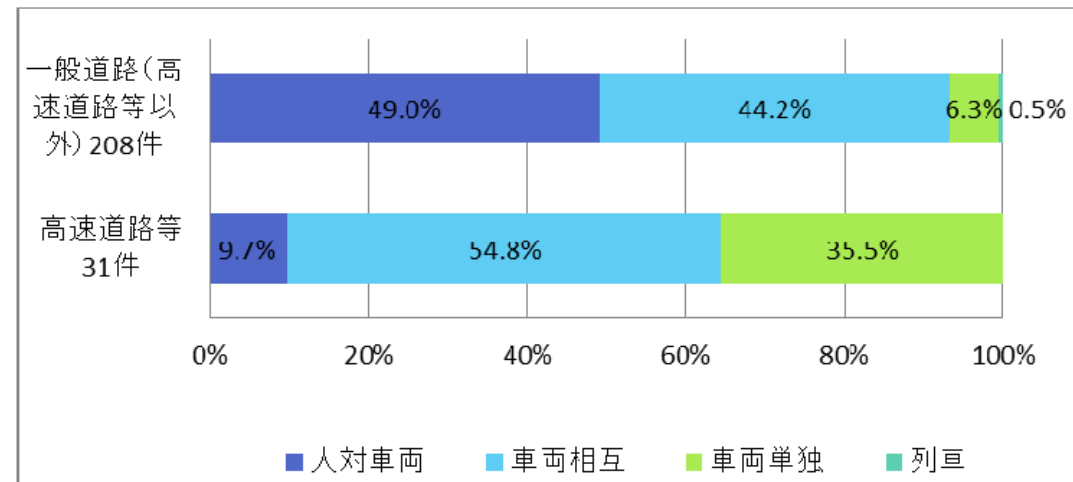
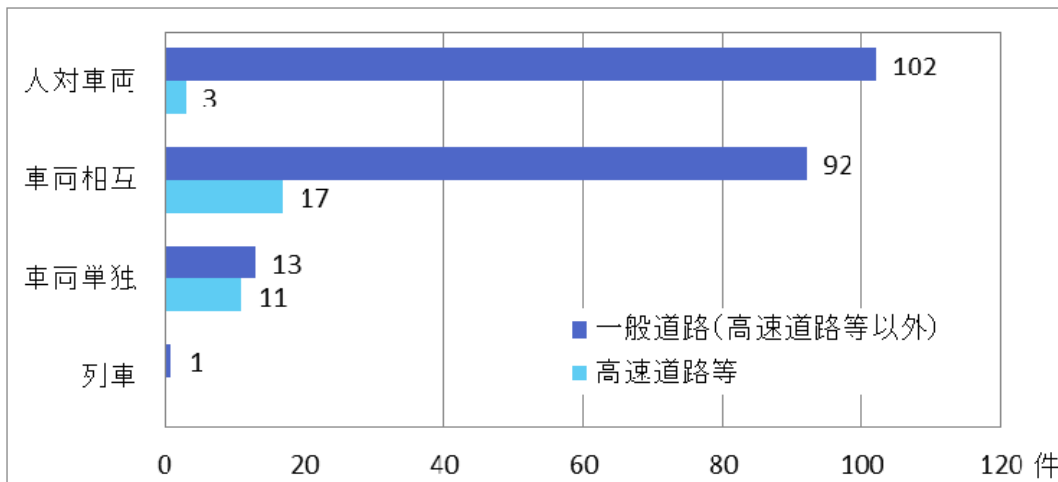


V. 2019年1～12月死亡事故データ(道路区分)

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102件(49.0%)となっている。
- ・「高速道路等」では「車両相互」が最も多く17件(54.8%)となっている。

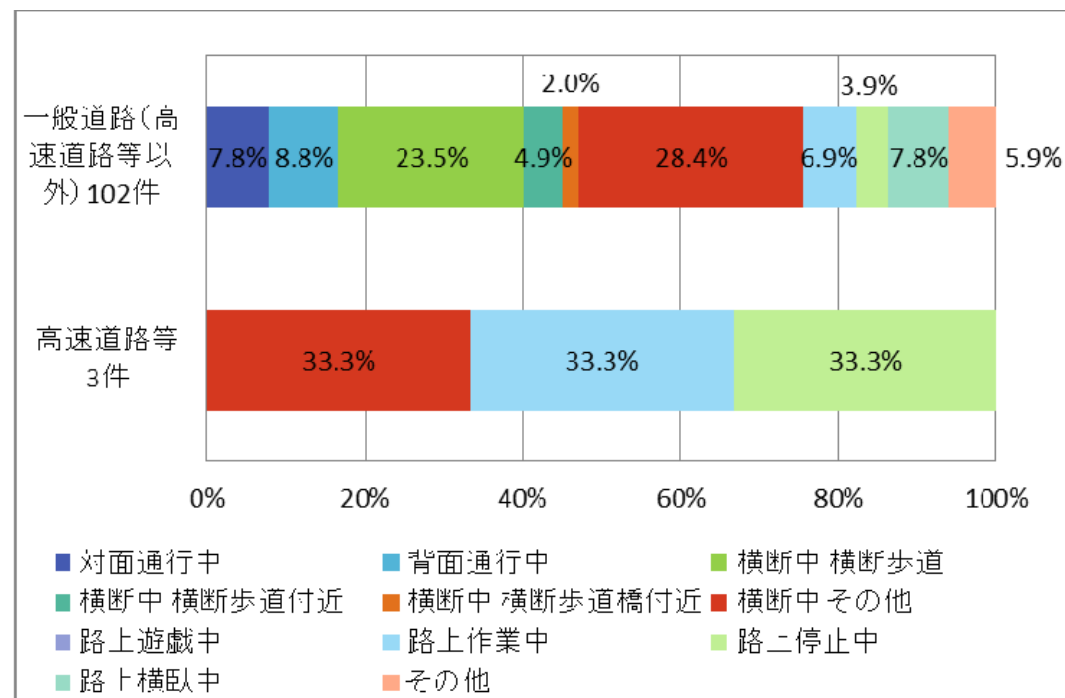
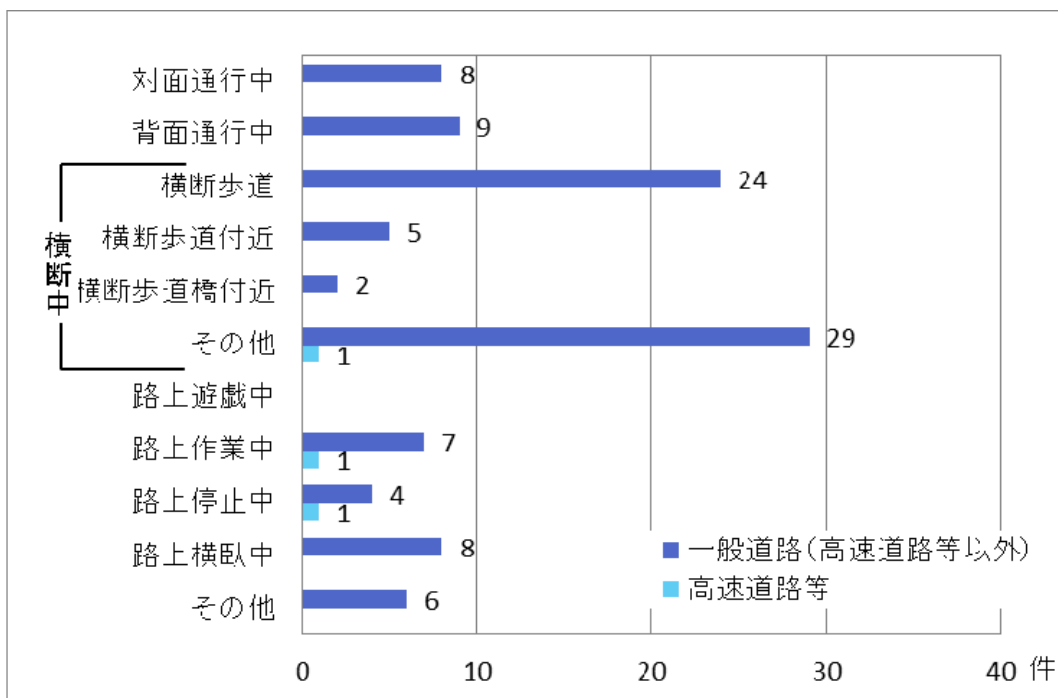
「車両相互」での第二当事者となる「車両」には、道路交通法上の「軽車両」である自転車等を含む。



V. 2019年1～12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29件(28.4%)となっている。次いで「横断中 横断歩道」24件(23.5%)、「背面通行中」9件(8.8%)と続いている。

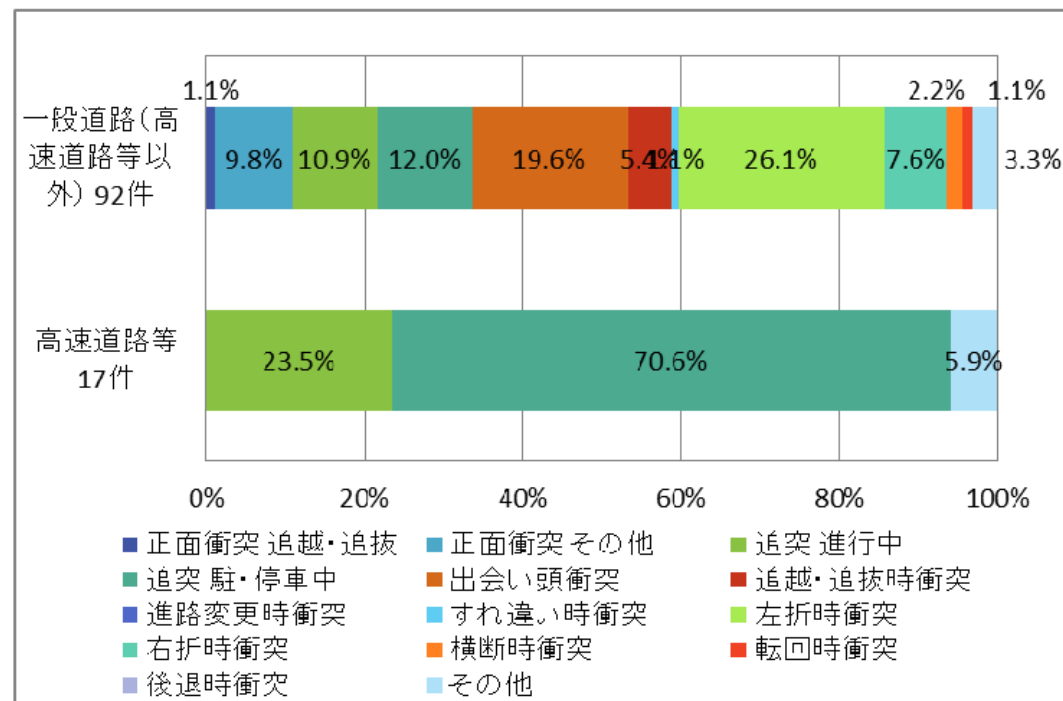
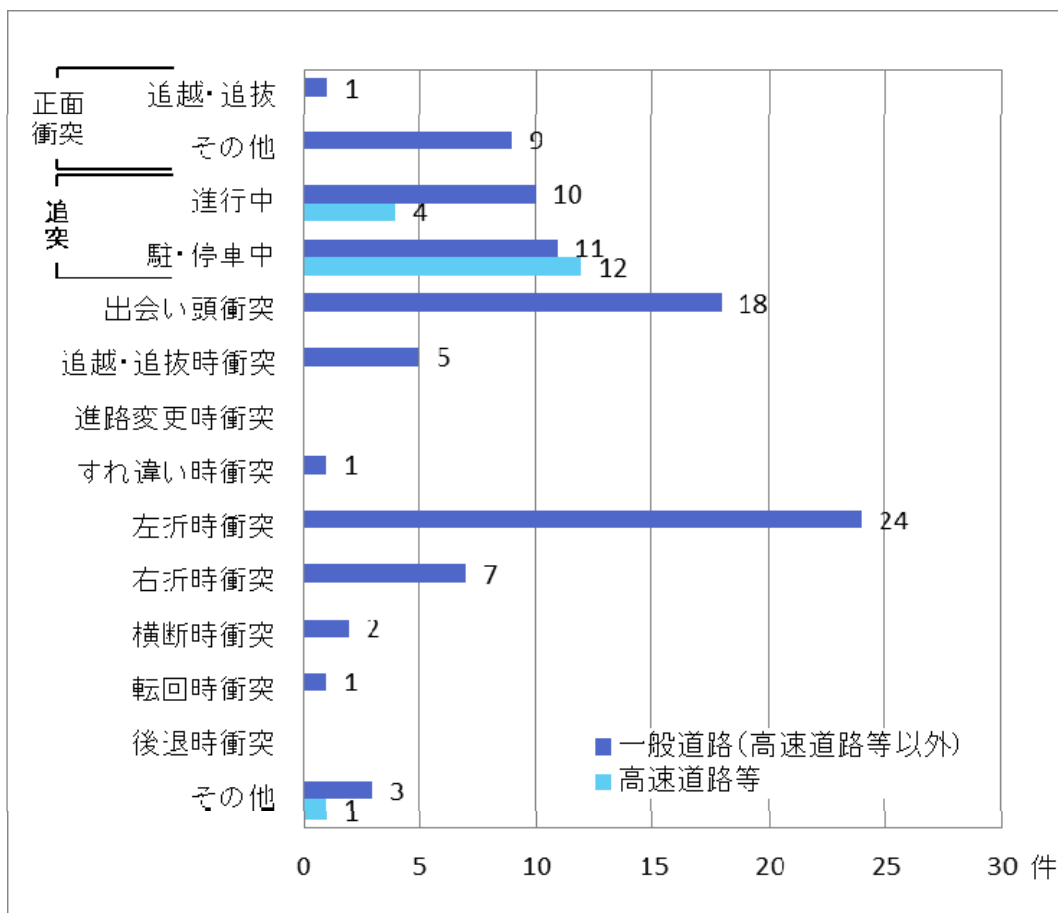


V. 2019年1～12月死亡事故データ(道路区分)

(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24件(26.1%)となっている。次いで「出会い頭衝突」18件(19.6%)、「追突 駐・停車中」11件(12.0%)と続いている。
- ・「高速道路等」では「追突 駐・停車中」が最も多く12件(70.6%)、次いで「追突 進行中」4件(23.5%)となっている。

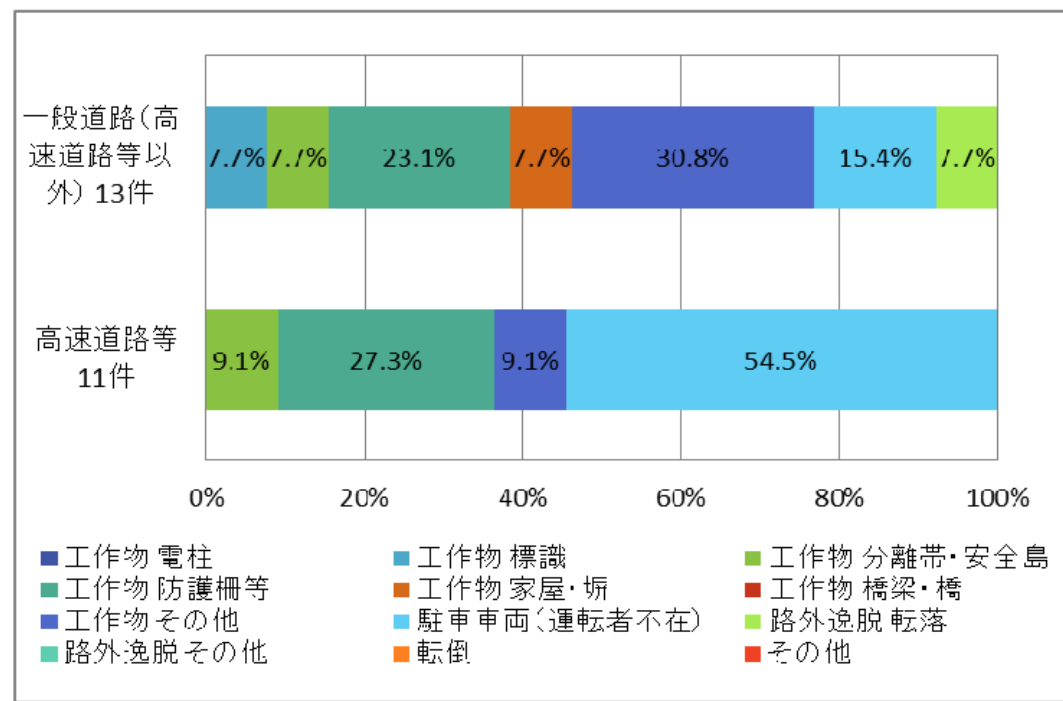
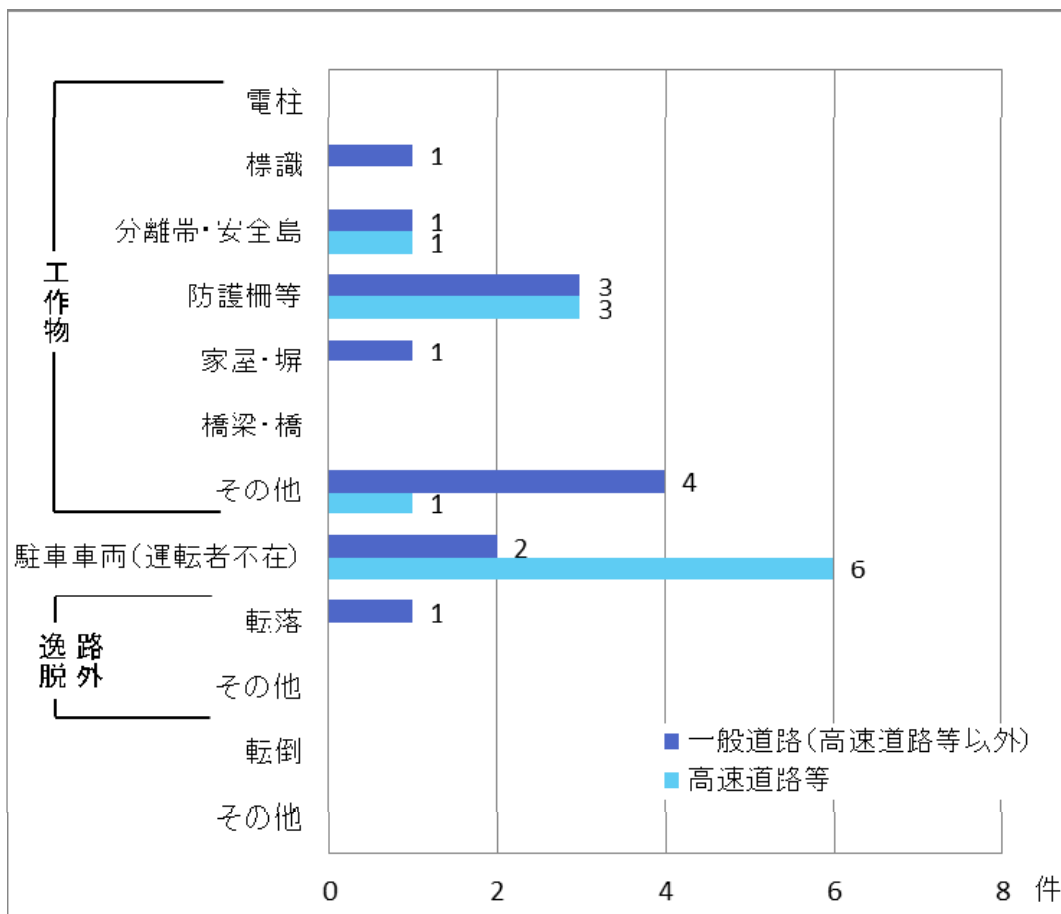
「車両相互」での第二当事者となる「車両」には、道路交通法上の「軽車両」である自転車等を含む。



V. 2019年1～12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

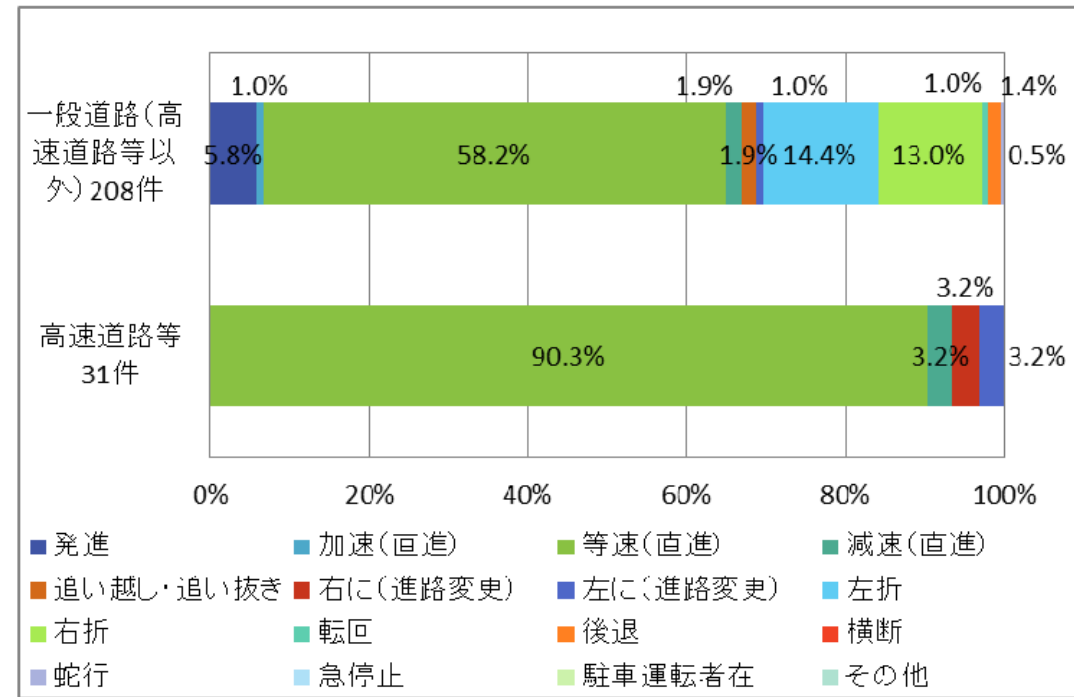
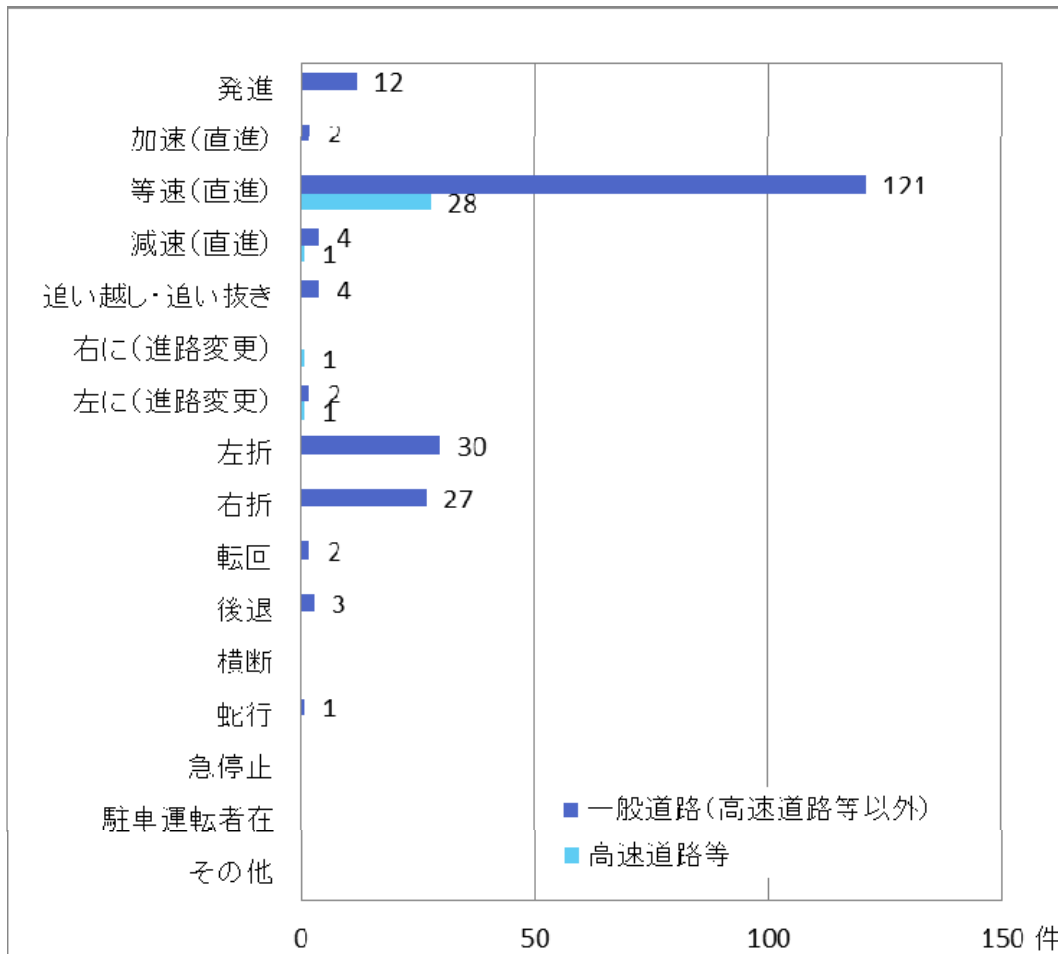
- ・道路区分別の事故類型(車両単独)別にみると、「一般道路」では「工作物 その他」が最も多く4件(30.8%)、次いで「工作物 防護柵等」3件(23.1%)となっている。
- ・「高速道路等」では「駐車車両(運転者不在)」が最も多く6件(54.5%)、次いで「工作物 防護柵等」3件(27.3%)となっている。



V. 2019年1～12月死亡事故データ(道路区分)

3. 道路区分別の行動類型別

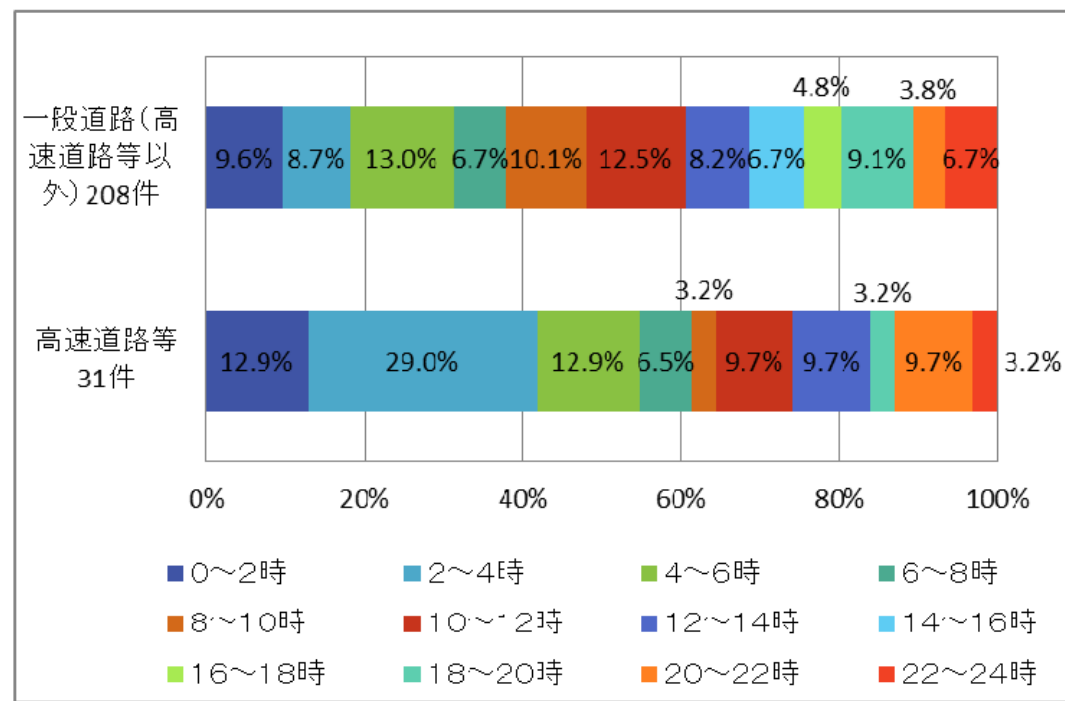
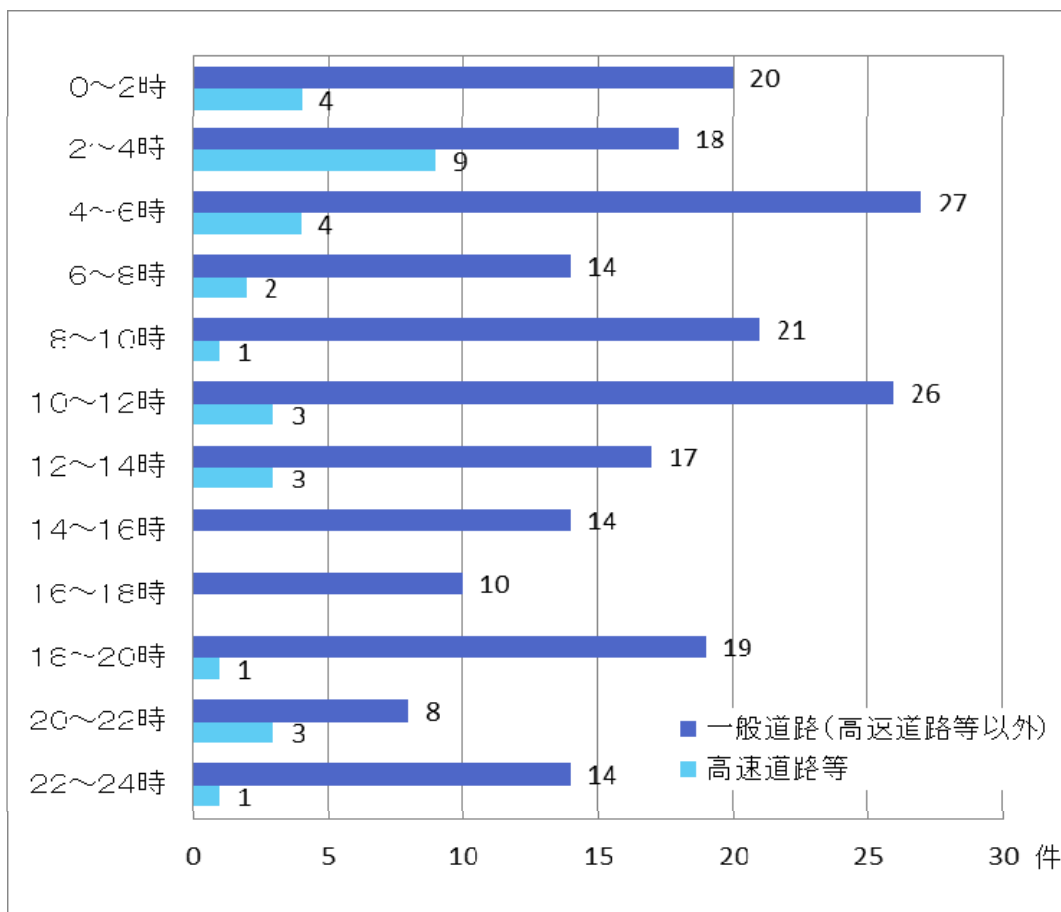
- ・道路区分別の行動類型別にみると、「一般道路」では「等速(直進)」が最も多く121件(58.2%)となっている。次いで「左折」30件(14.4%)、「右折」27件(13.0%)と続いている。
- ・「高速道路等」では「等速(直進)」が最も多く28件(90.3%)となっている。



V. 2019年1～12月死亡事故データ(道路区分)

4. 道路区分別の時間帯別

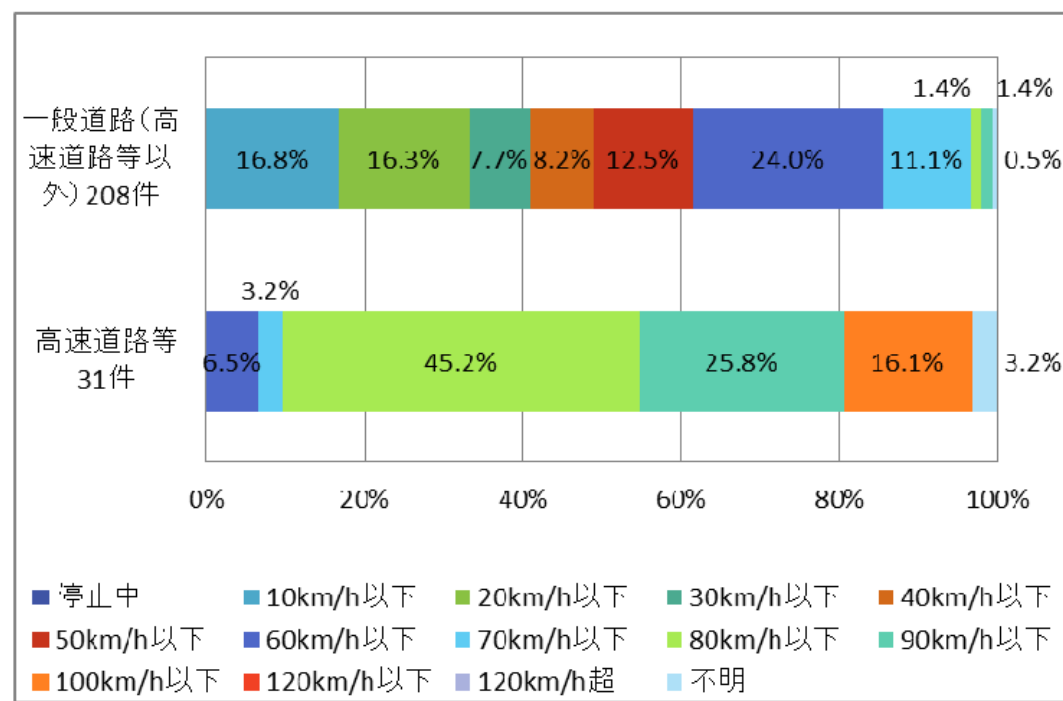
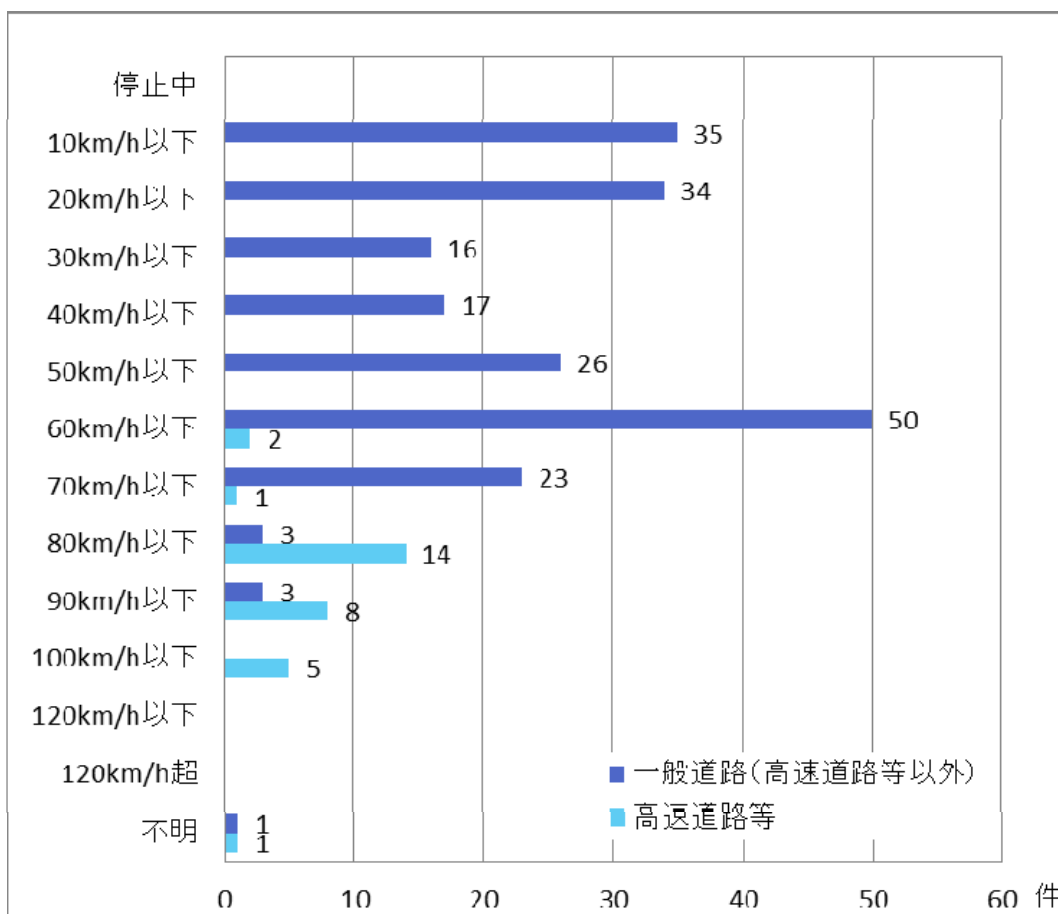
- 道路区分別の時間帯別にみると、「一般道路」では「4～6時」が最も多く27件(13.0%)となっている。次いで「10～12時」26件(12.5%)、「8～10時」21件(10.1%)と続いている。
- 「高速道路等」では「2～4時」が最も多く9件(29.0%)となっている。次いで「0～2時」、「4～6時」がそれぞれ4件(12.9%)と続いている。



V. 2019年1～12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

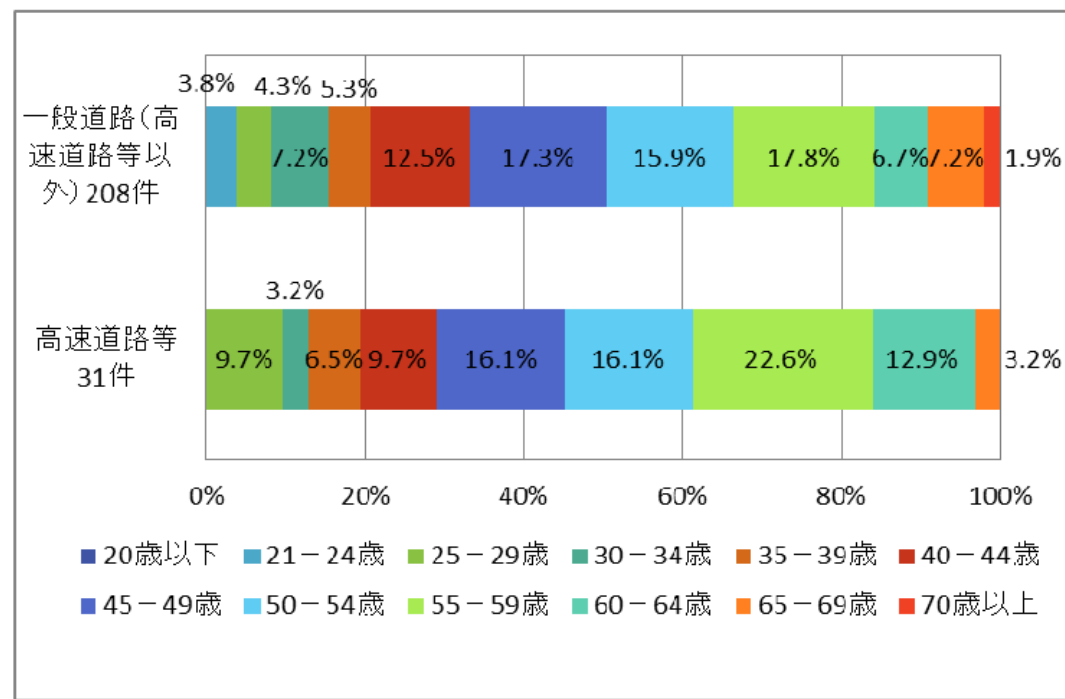
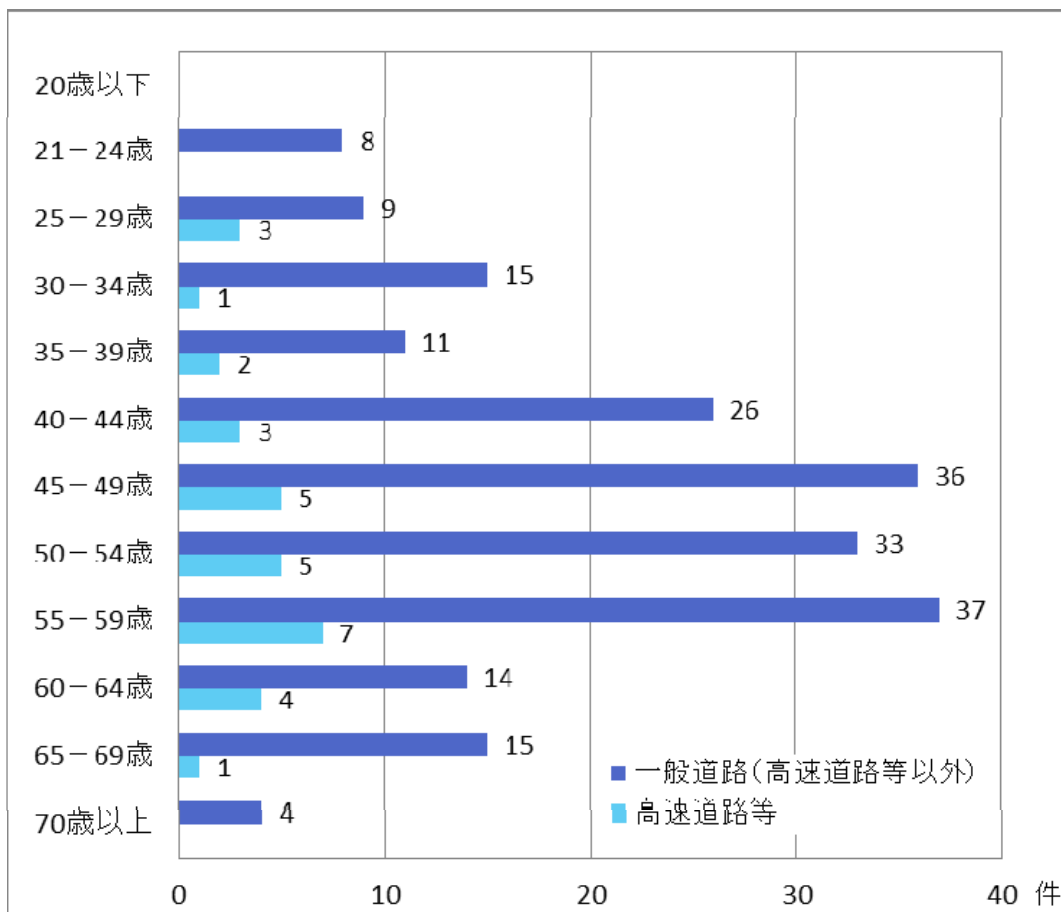
- 道路区分別の運転者の危険認知速度別にみると、「一般道路」では「(50km/h超)60km/h以下」が最も多く50件(24.0%)となっている。次いで「10km/h以下」35件(16.8%)、「(10km/h超)20km/h以下」34件(16.3%)と続いている。幹線道路の最高速度に近い速度帯と市街地の最高速度に近い20km/h程度の速度帯に分布がわかれている。
- 「高速道路等」では「(70km/h超)80km/h以下」が最も多く14件(45.2%)となっている。次いで「(80km/h超)90km/h以下」8件(25.8%)、「(90km/h超)100km/h以下」5件(16.1%)となっている。



V. 2019年1～12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

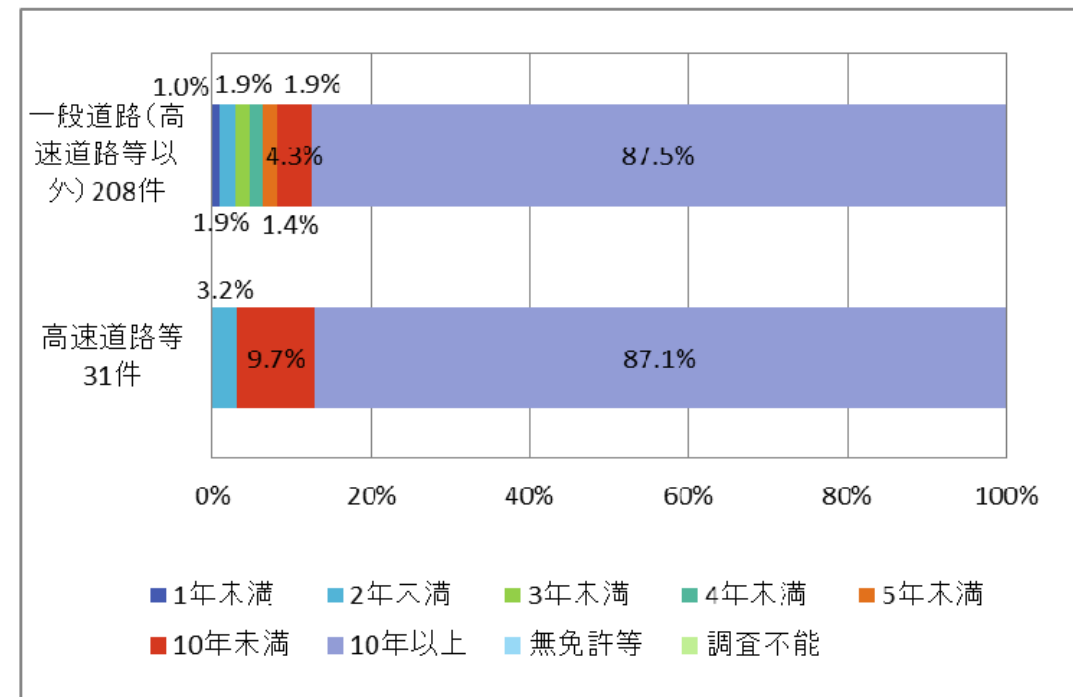
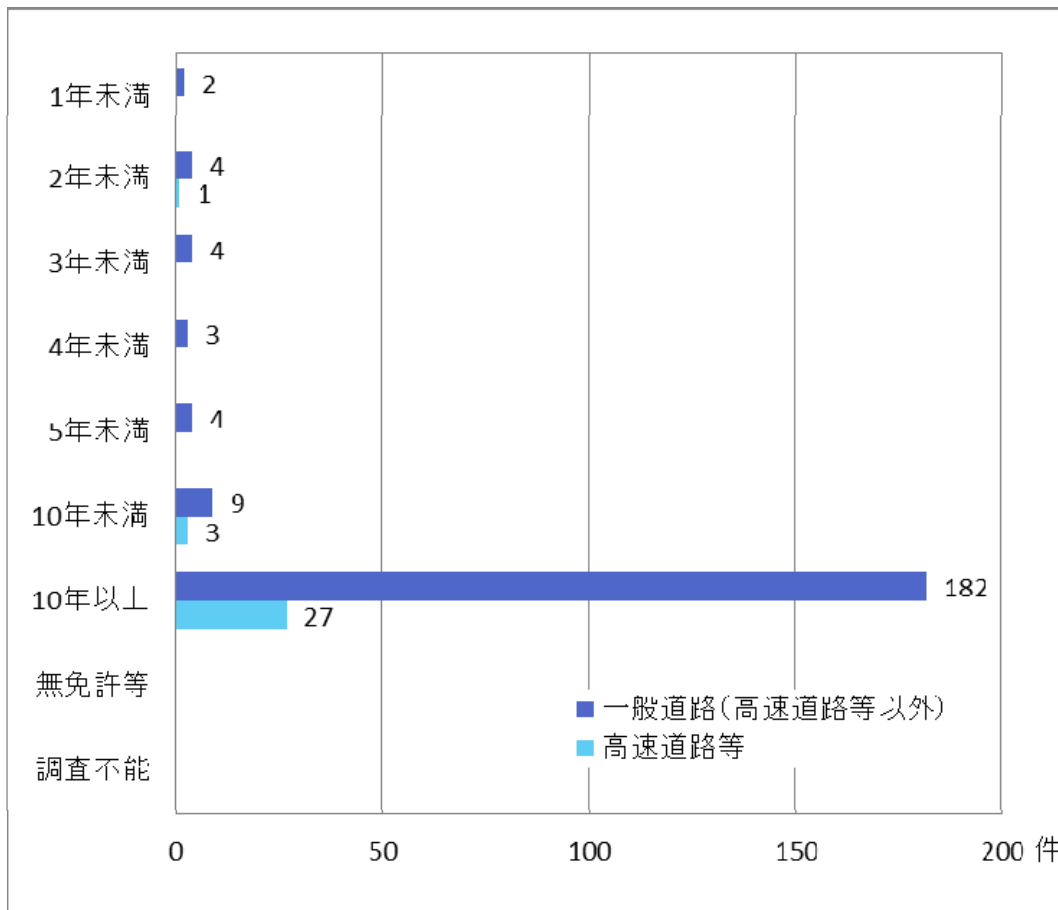
- 道路区分別の運転者の年齢層別にみると、「一般道路」では「55-59歳」が最も多く37件(17.8%)となっている。次いで「45-49歳」36件(17.3%)、「50-54歳」33件(15.9%)と続いている。
- 「高速道路等」では「55-59歳」が最も多く7件(22.6%)となっている。次いで「45-49歳」、「50-54歳」がそれぞれ5件(16.1%)と続いている。



V. 2019年1～12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182件(87.5%)、27件(87.1%)となっている。



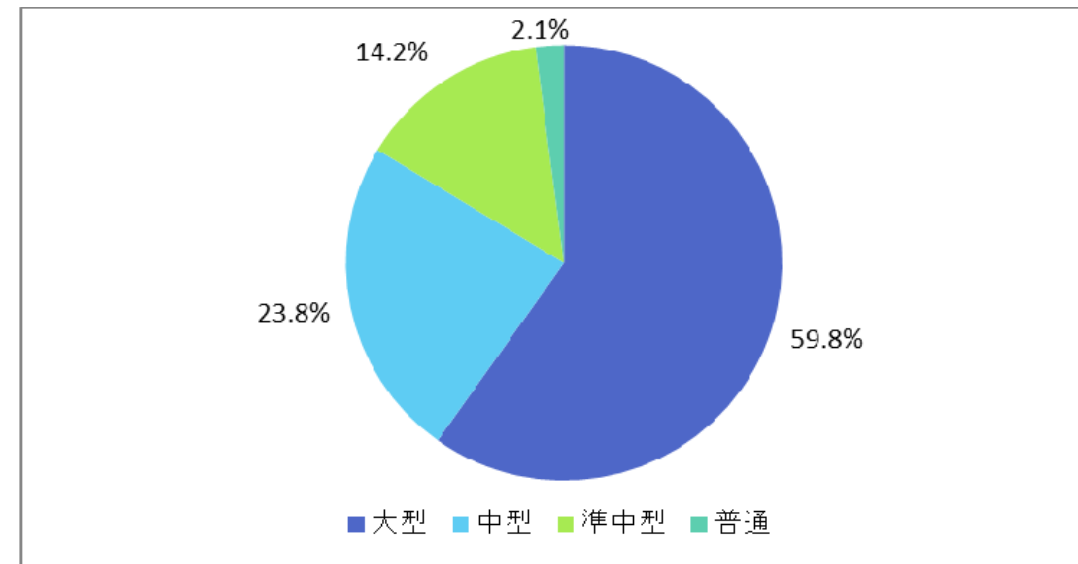
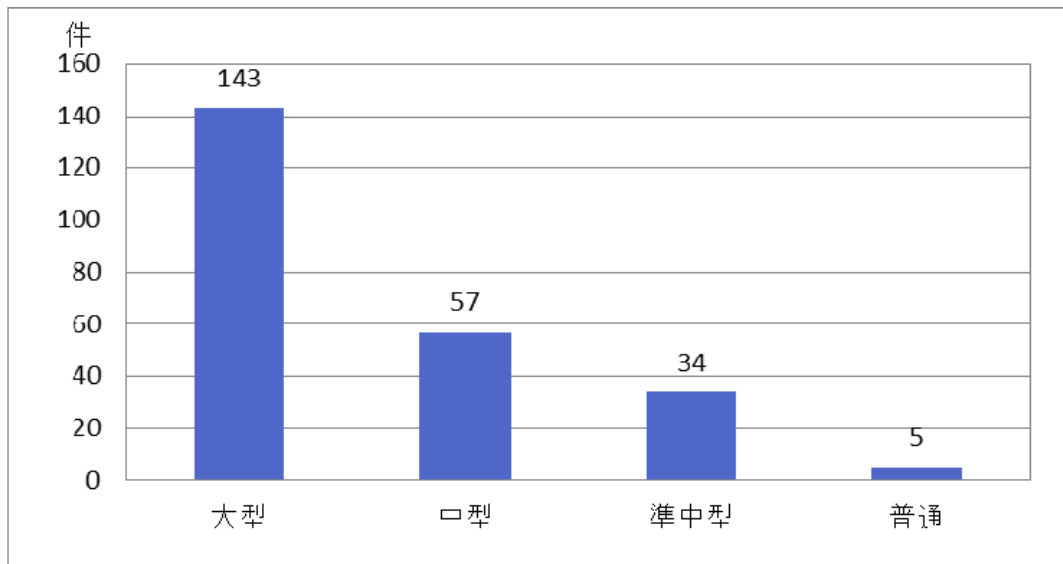
VI. 2019年1～12月死亡事故データ(車両区分)

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1～12月死亡事故データ(車両区分)

1. 車両区分別

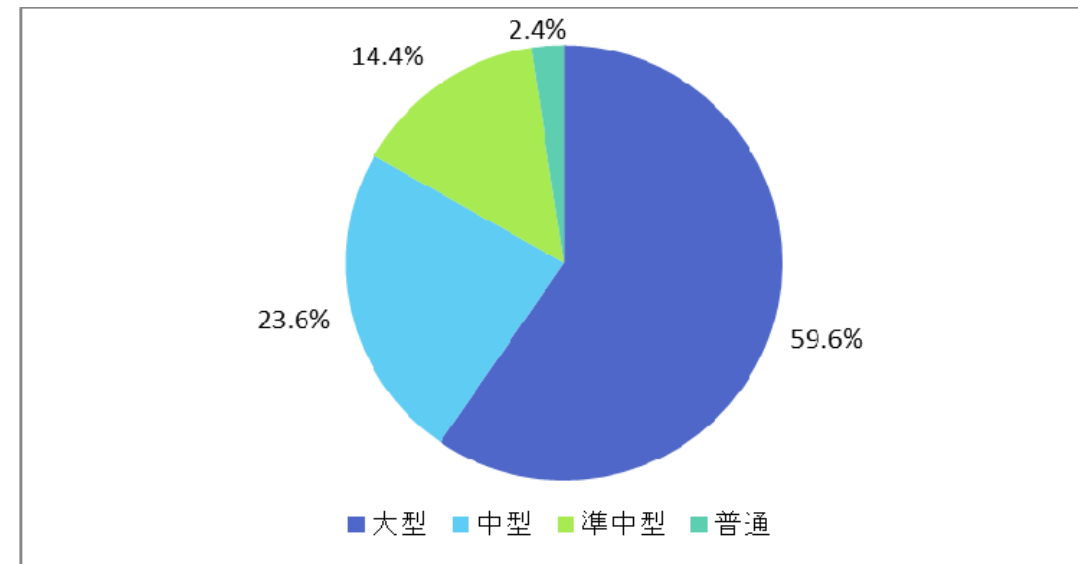
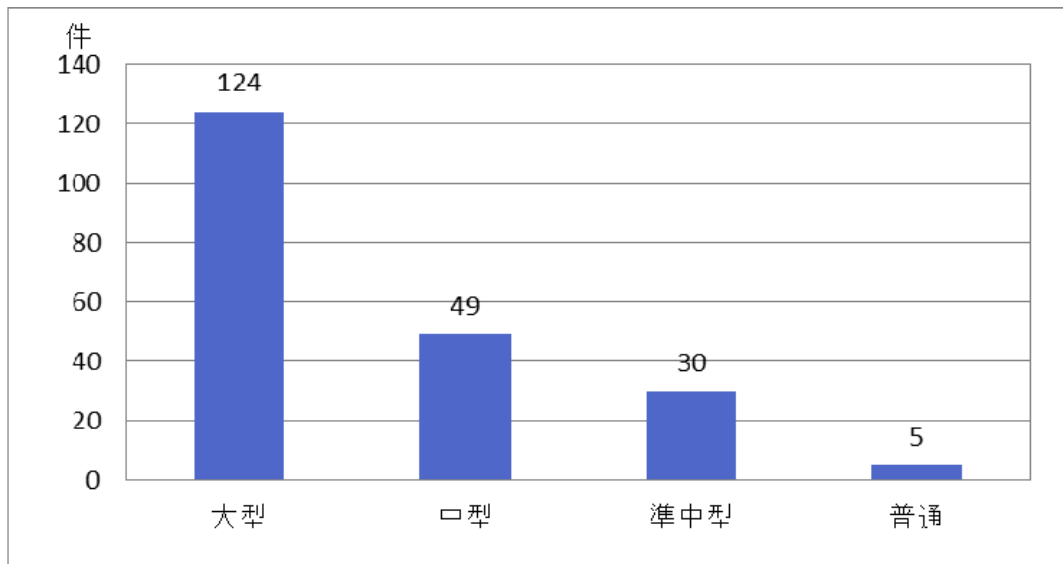
- ・車両区分別にみると、「大型」が最も多く143件(59.8%)となっている。
- ・次いで「中型」57件(23.8%)、「準中型」34件(14.2%)、「普通」5件(2.1%)となっている。



VI. 2019年1～12月死亡事故データ(車両区分)

(1) 一般道路での車両区分

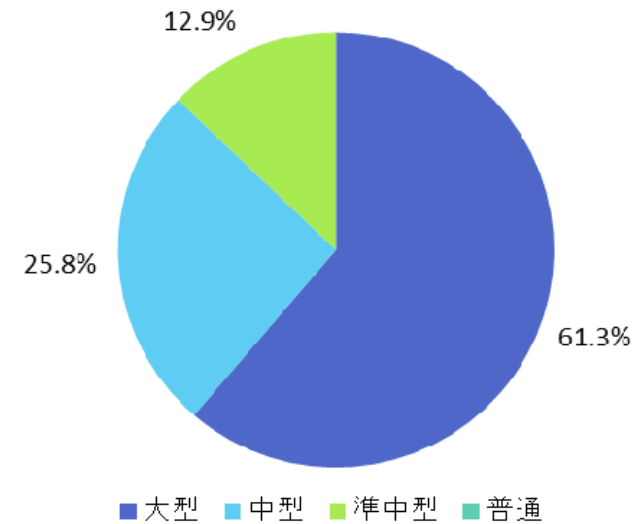
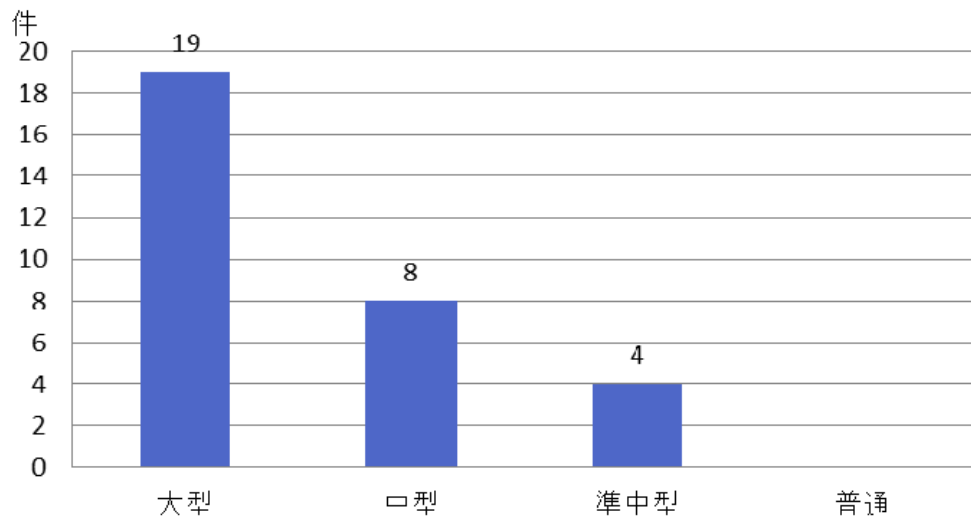
- ・一般道路での車両区分をみると、「大型」が最も多く124件(59.6%)となっている。
- ・次いで「中型」49件(23.6%)、「準中型」30件(14.4%)、「普通」5件(2.4%)と続いている。



VI. 2019年1～12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19件(61.3%)となっている。
- ・ 次いで「中型」8件(25.8%)、「準中型」4件(12.9%)と続いている。



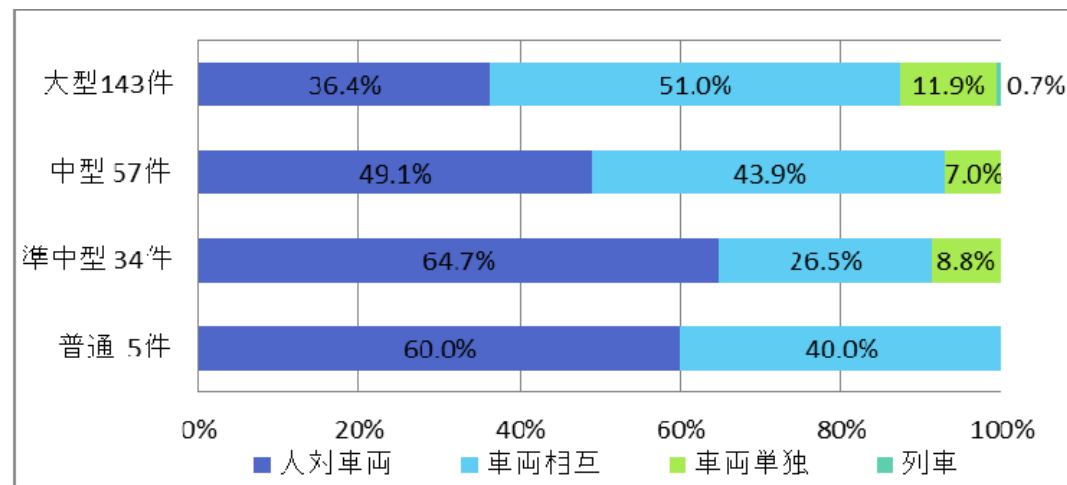
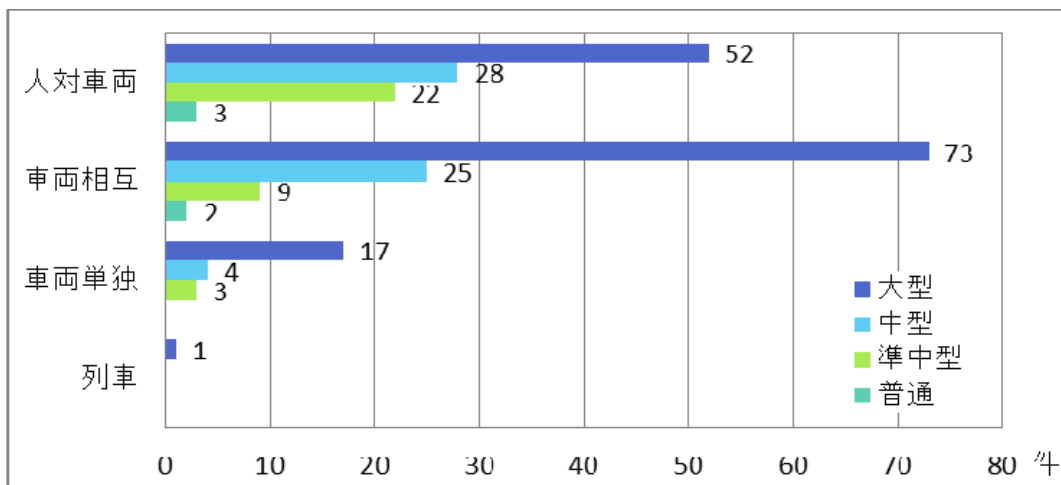
VI. 2019年1～12月死亡事故データ(車両区分)

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」は「車両相互」が最も多く73件（51.0%）となっている。
- ・「中型」、「準中型」、「普通」は「人対車両」が最も多くそれぞれ28件（49.1%）、22件（64.7%）、3件（60.0%）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。

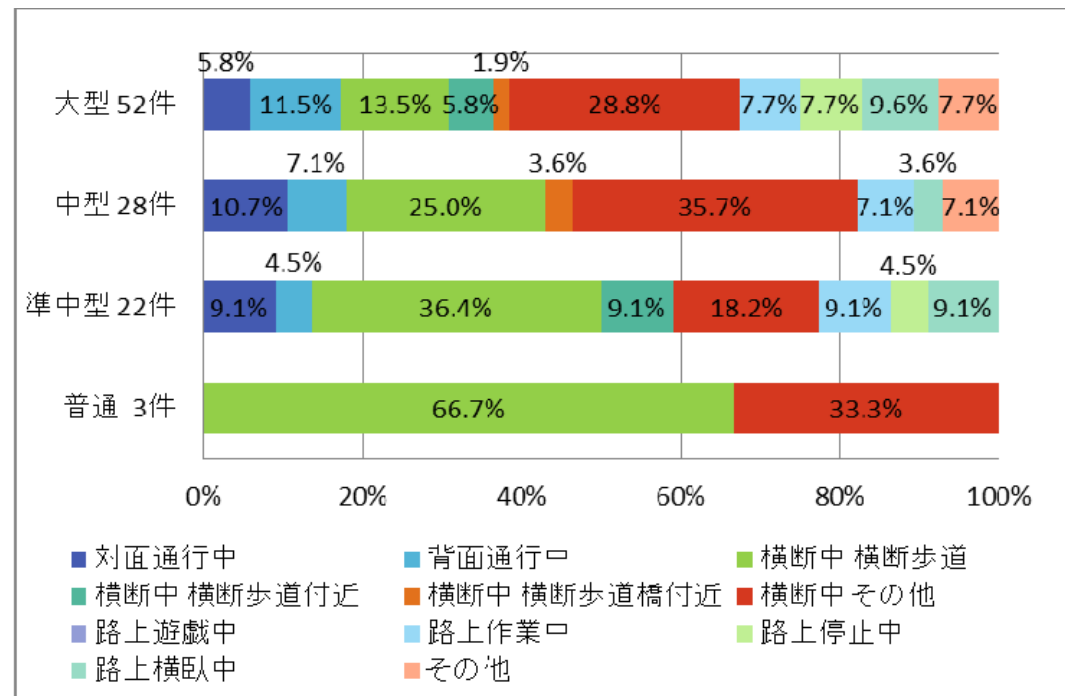
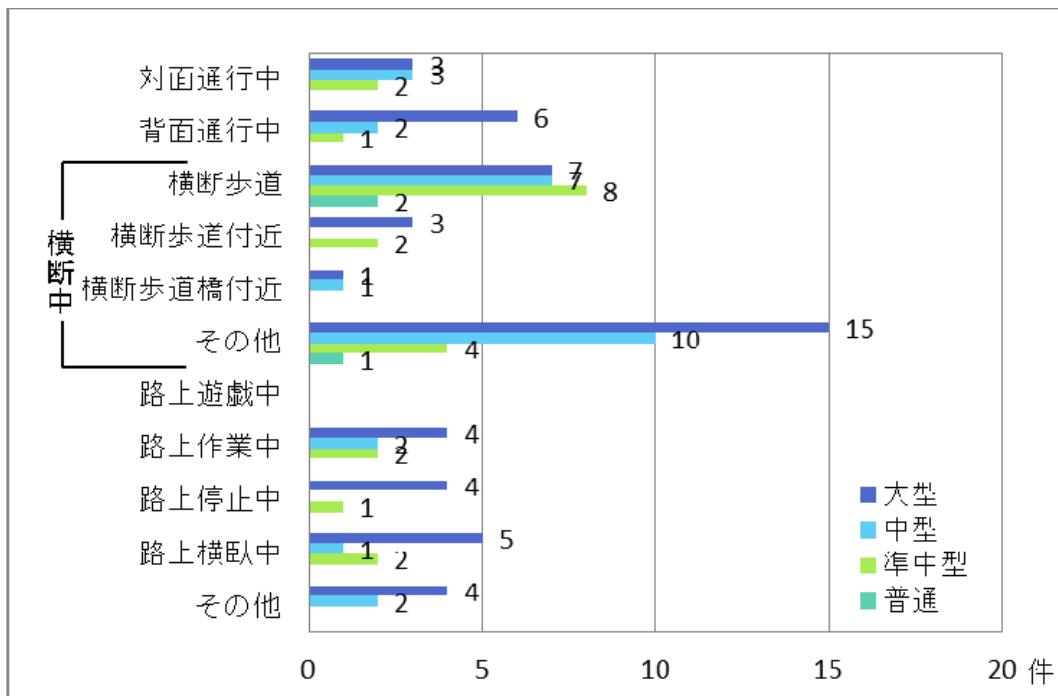
対自転車の死亡事故件数についてはP86～P99に別掲。このうち車両区分別の事故類型別の詳細は、P89～P93に掲載。



VI. 2019年1～12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」は「横断中 その他」が最も多くそれぞれ15件(28.8%)、10件(35.7%)となっている。
- ・「準中型」、「普通」は「横断中 横断歩道」が最も多くそれぞれ8件(36.4%)、2件(66.7%)となっている。

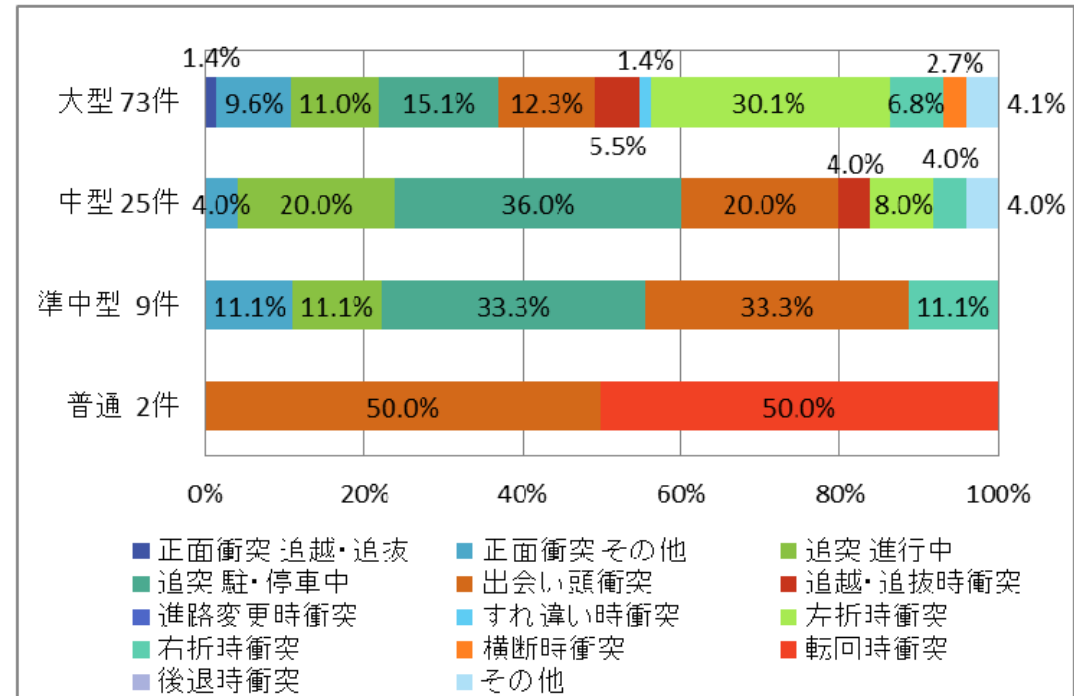
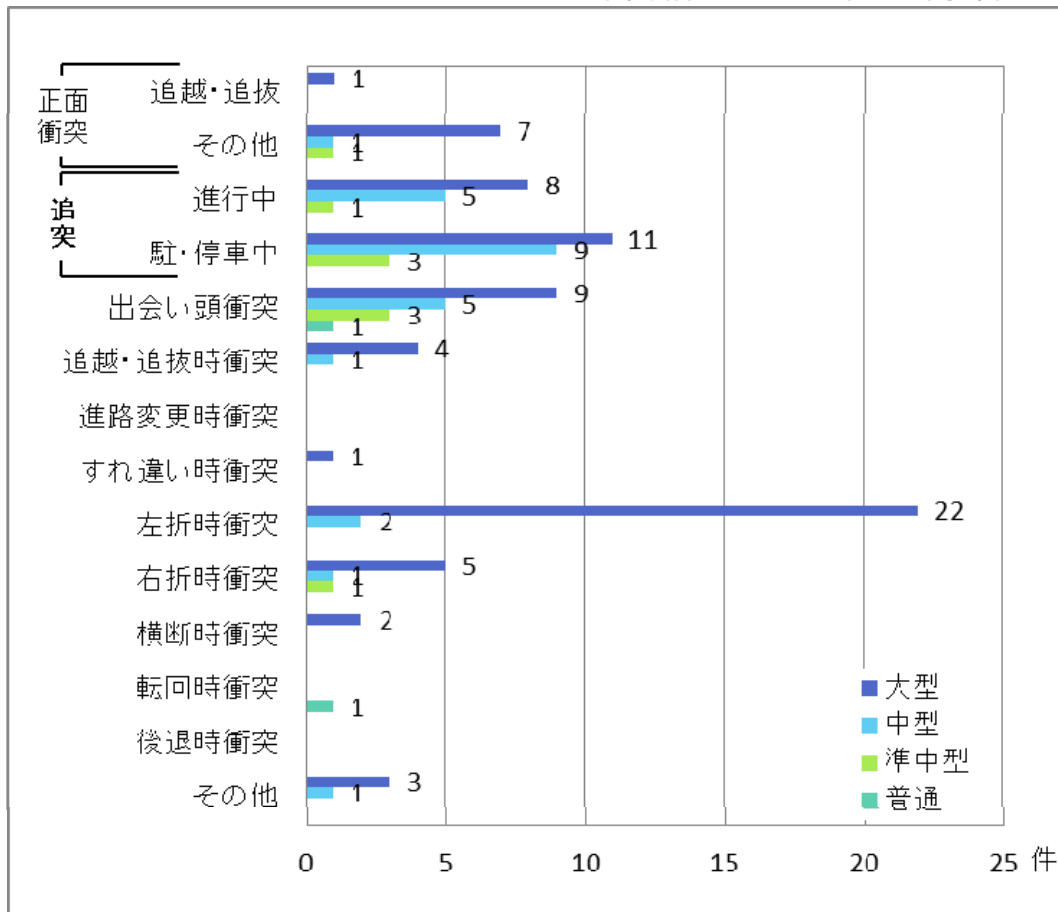


VI. 2019年1～12月死亡事故データ(車両区分)

(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22件(30.1%)、次いで「追突 駐・停車中」11件(15.1%)、「出会い頭衝突」9件(12.3%)と続いている。
- ・「中型」は「追突 進行中」が最も多く9件(36.0%)、次いで「追突 進行中」、「出会い頭衝突」がそれぞれ5件(20.0%)と続いている。
- ・「準中型」は「追突 駐・停車中」、「出会い頭衝突」が最も多くそれぞれ3件(33.3%)となっている。
- ・「普通」は「出会い頭衝突」、「転回時衝突」がそれぞれ1件(50.0%)となっている。

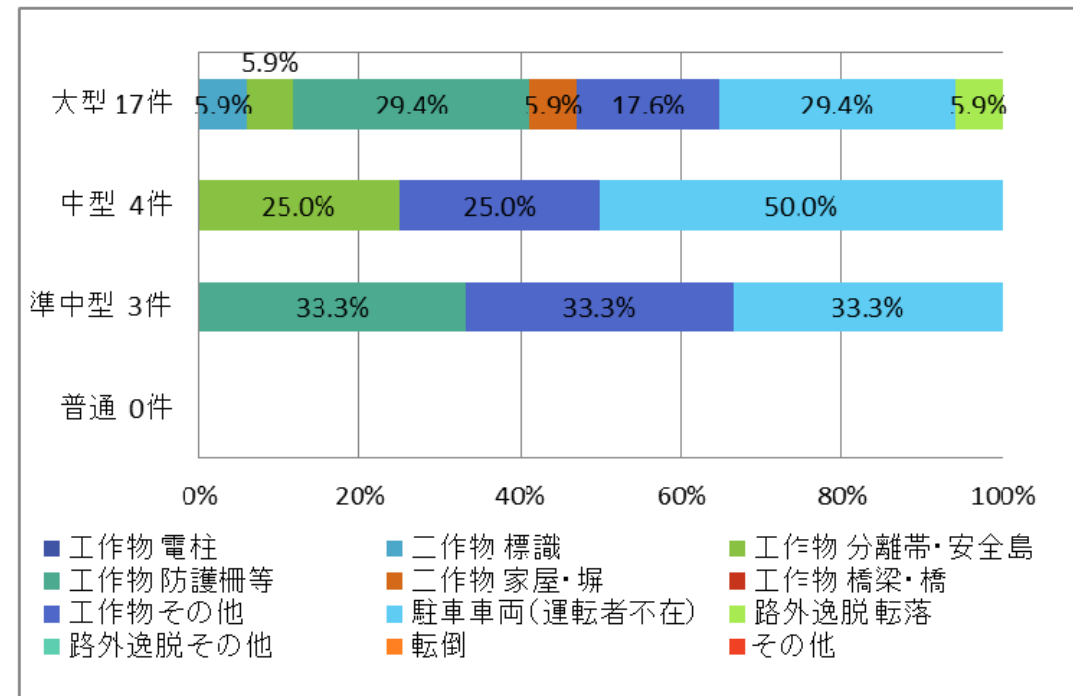
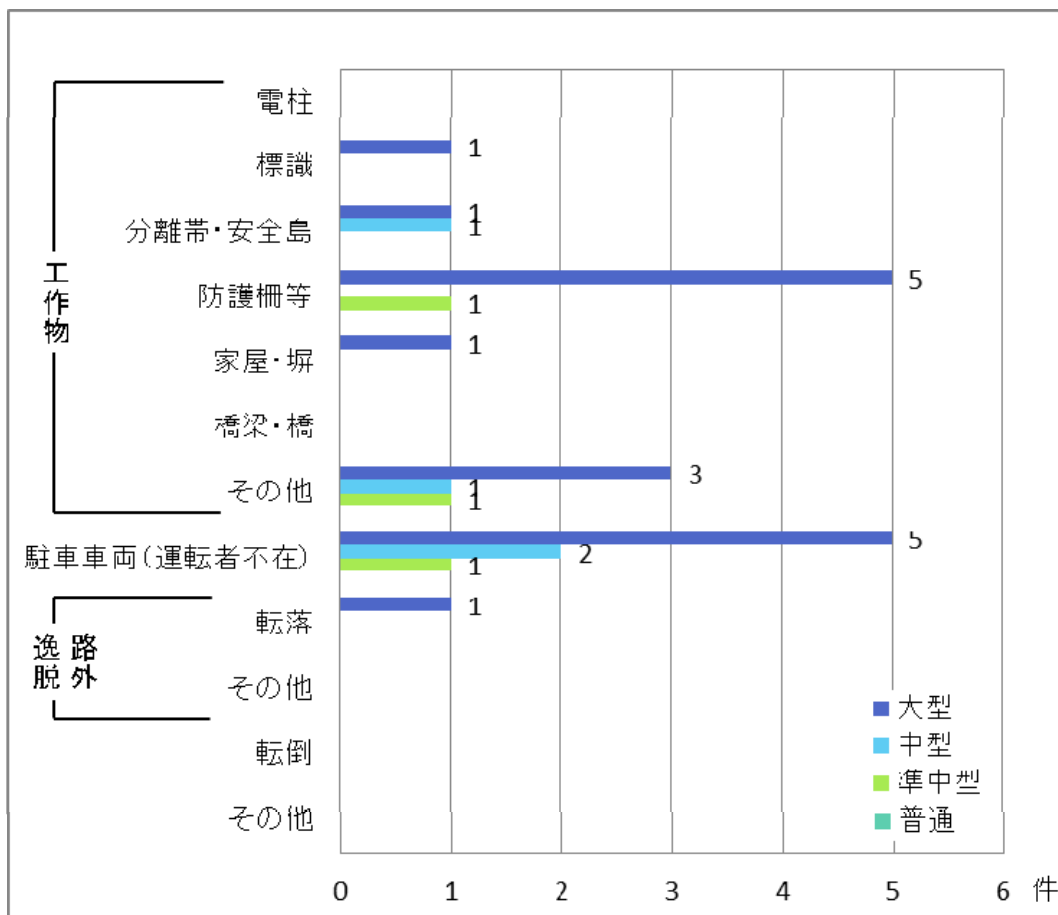
「車両相互」での第二当事者となる「車両」には、道路交通法上の「軽車両」である自転車等を含む。



VI. 2019年1～12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

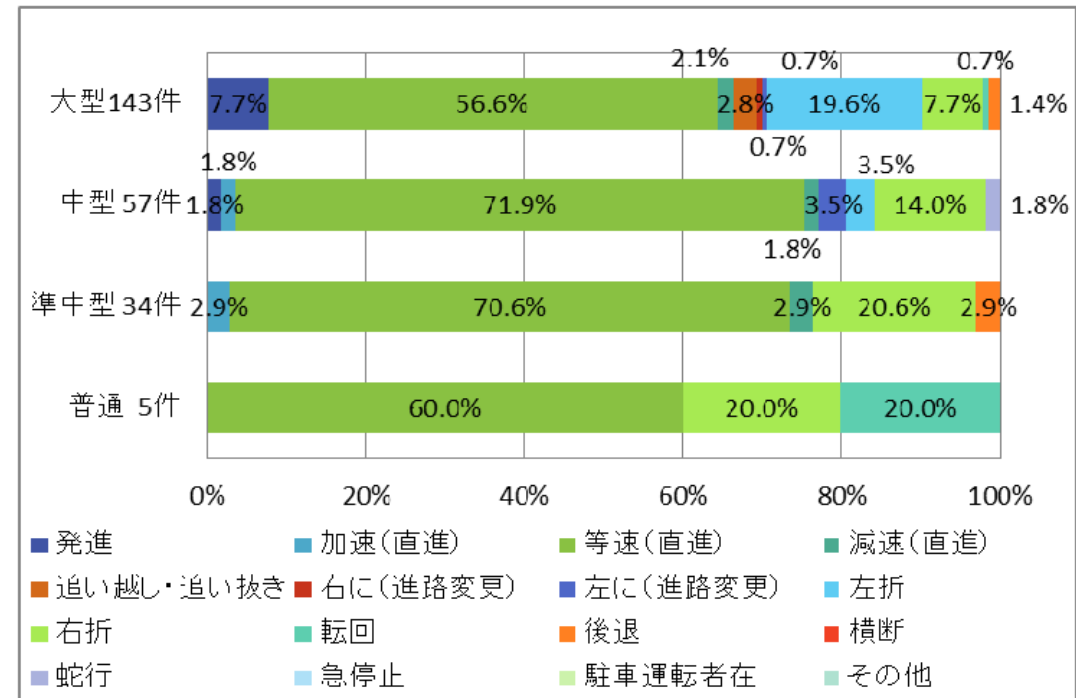
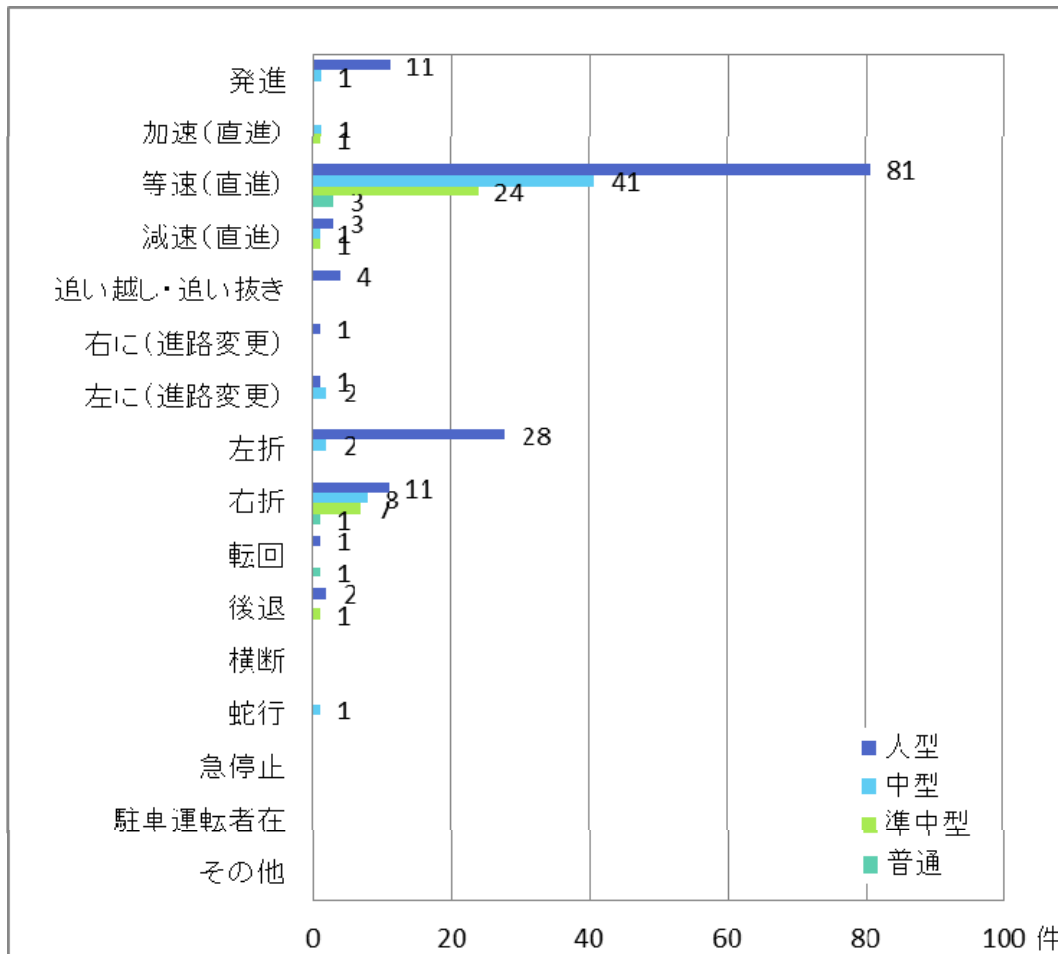
- ・車両区分別の事故類型(車両単独)別にみると、「大型」は「工作物 防護柵等」、「駐車車両(運転者不在)」が最も多くそれぞれ5件(29.4%)、次いで「工作物 その他」3件(17.6%)となっている。
- ・「中型」は「駐車車両(運転者不在)」が最も多く2件(50.0%)となっている。
- ・「準中型」は「工作物 防護柵等」、「工作物 その他」、「駐車車両(運転者不在)」がそれぞれ1件(33.3%)となっている。



VI. 2019年1～12月死亡事故データ(車両区分)

3. 車両区分別の行動類型別

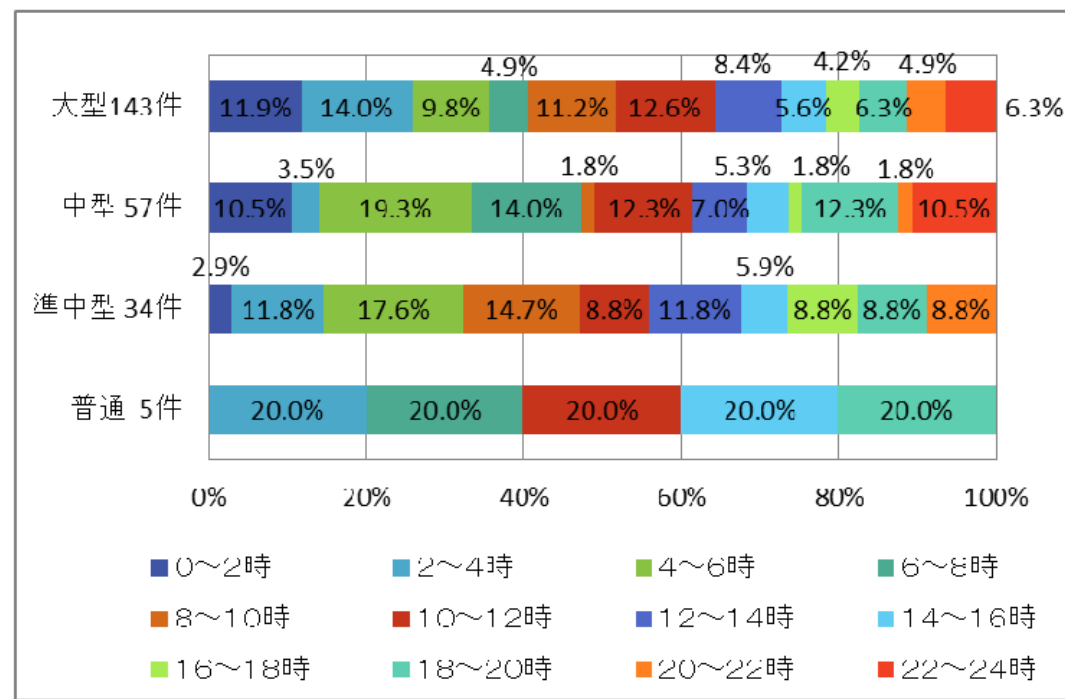
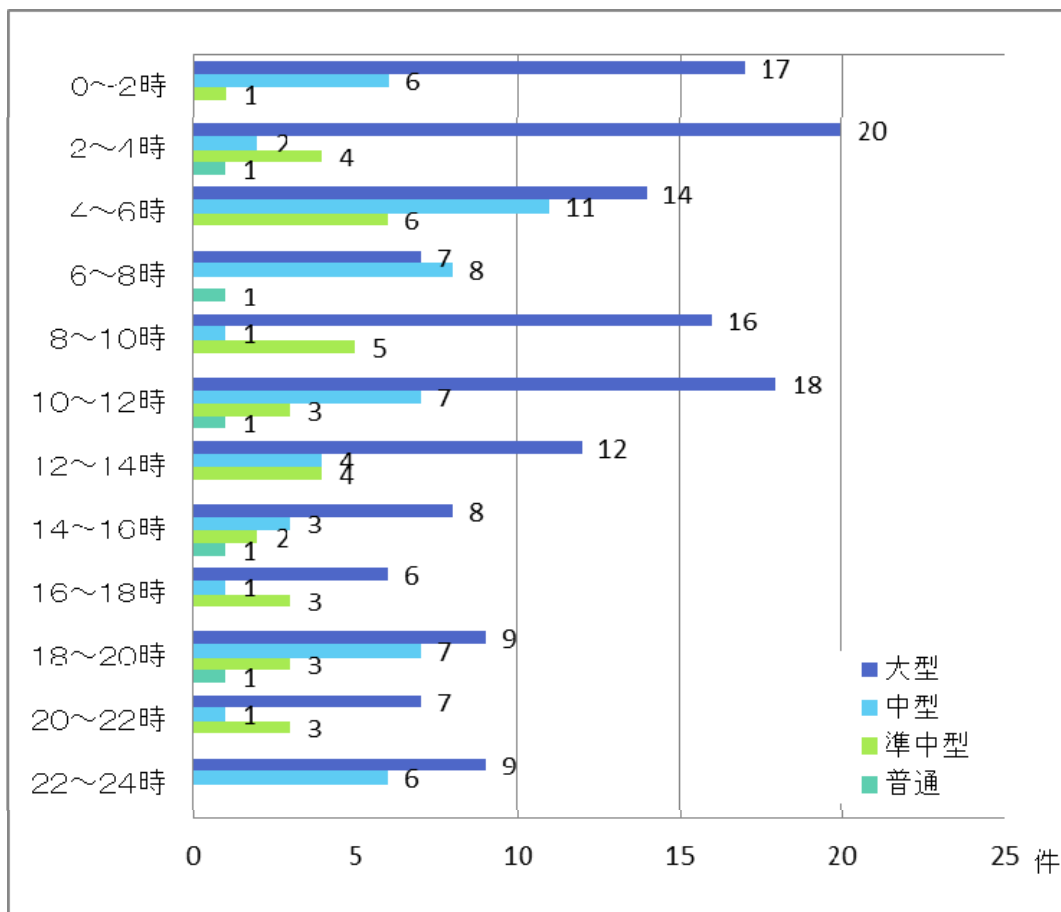
- ・車両区分別の行動類型別にみると、「大型」、「中型」、「準中型」、「普通」のいずれも「等速(直進)」が最も多くそれぞれ81件(56.6%)、41件(71.9%)、24件(70.6%)、3件(60.0%)となっている。



VI. 2019年1～12月死亡事故データ(車両区分)

4. 車両区分別の時間帯別

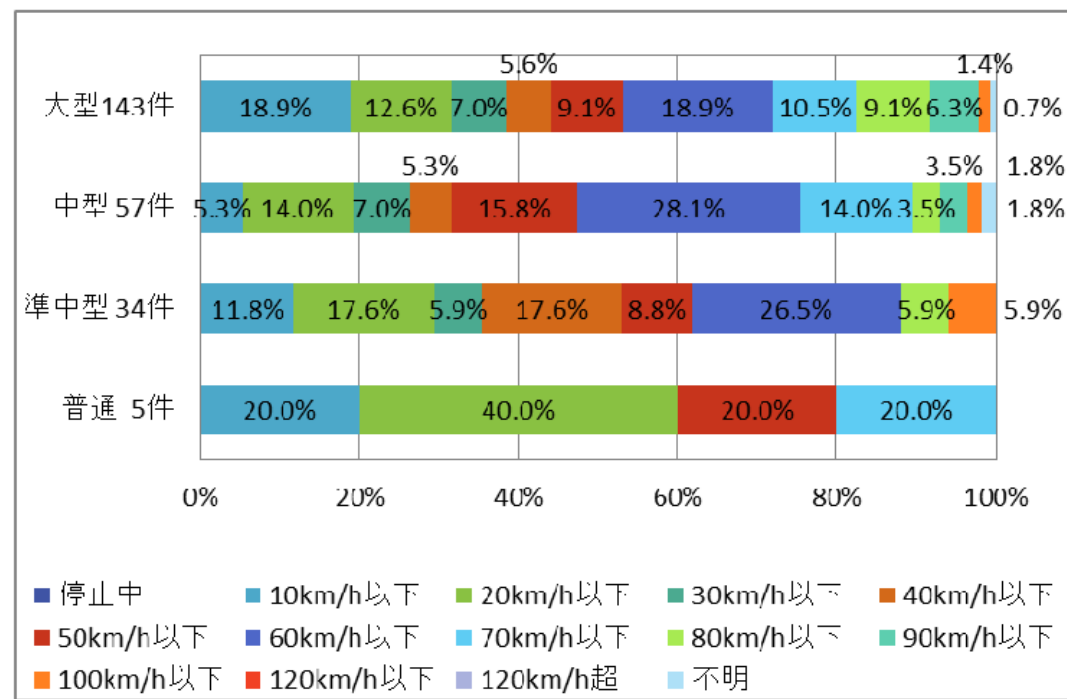
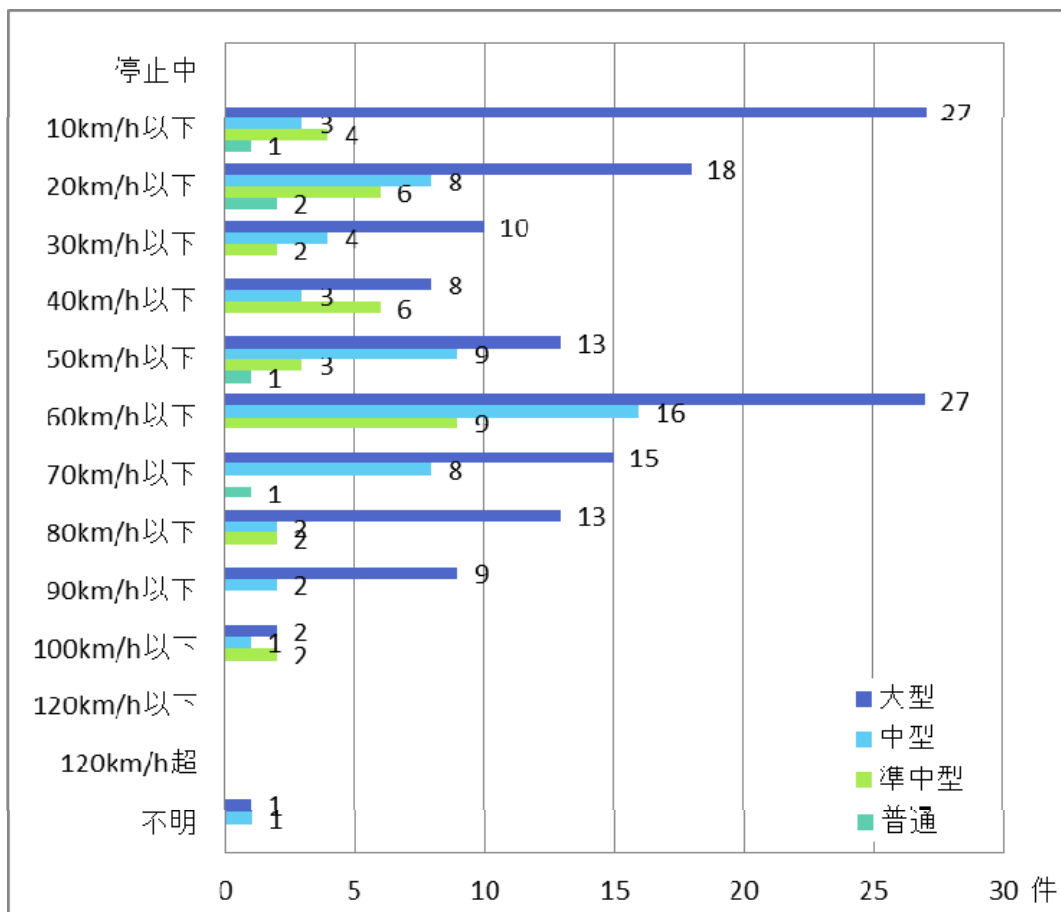
- ・車両区分別の時間帯別にみると、「大型」は「2～4時」が最も多く20件(14.0%)となっている。次いで「10～12時」18件(12.6%)、「0～2時」17件(11.9%)と続いている。いわゆる深夜早朝(22～6時)の時間帯で4割以上を占めている。
- ・「中型」、「準中型」は「4～6時」が最も多くそれぞれ11件(19.3%)、6件(17.6%)となっている。
- ・「普通」は「2～4時」、「6～8時」、「10～12時」、「14～16時」、「18～20時」がそれぞれ1件(20.0%)となっている。



VI. 2019年1～12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

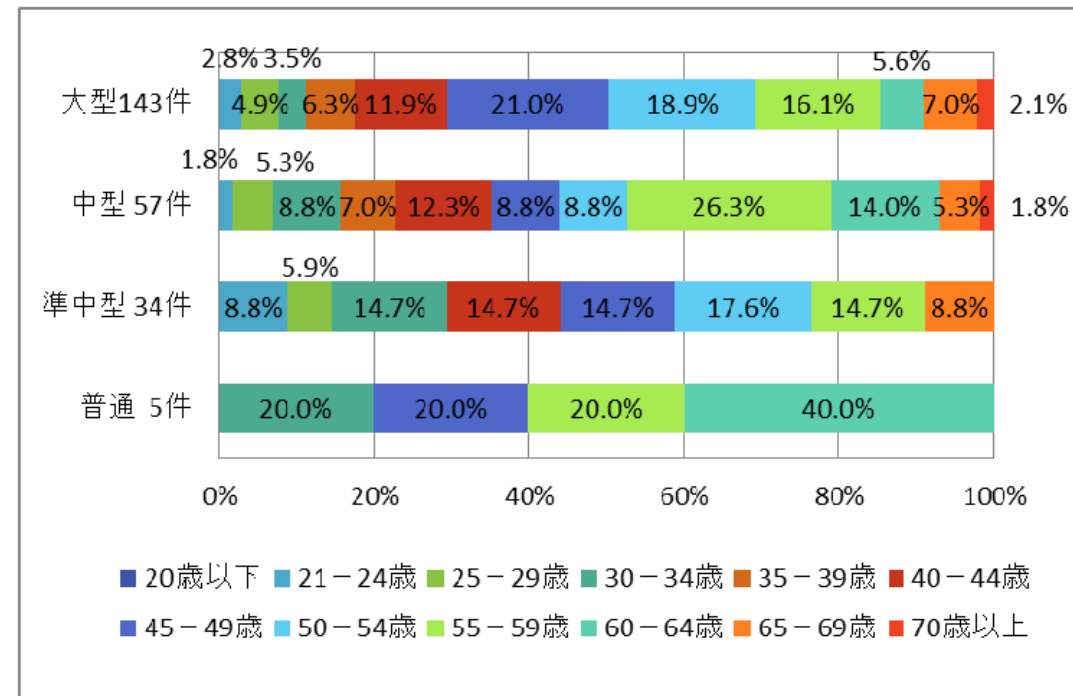
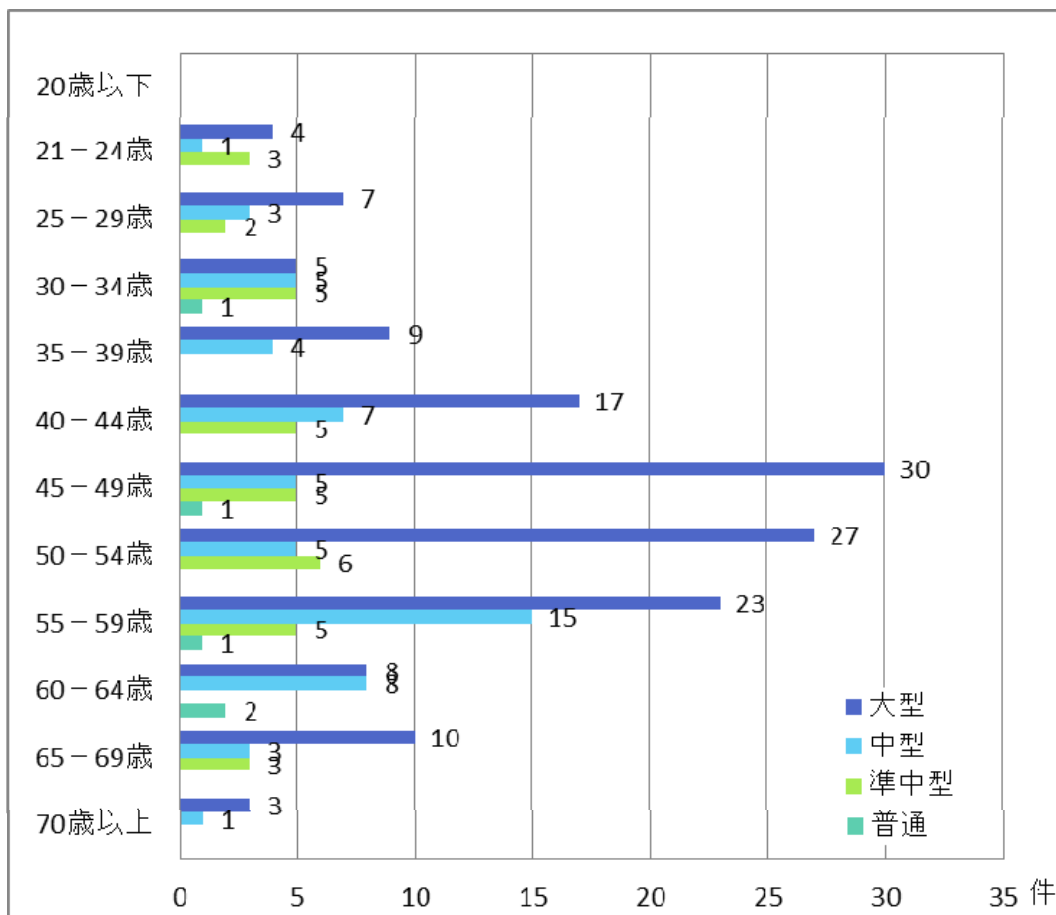
- ・車両区分別の運転者の危険認知速度別にみると、「大型」は「10km/h以下」、「(50km/h超)60km/h以下」が最も多くそれぞれ27件(18.9%)となっている。次いで「(10km/h超)20km/h以下」18件(12.6%)と続いている。
- ・「中型」、「準中型」は「(50km/h超)60km/h以下」が最も多く、それぞれ16件(28.1%)、9件(26.5%)となっている。
- ・「普通」は「(10km/h超)20km/h以下」が最も多く2件(40.0%)となっている。
- ・「大型」、「中型」、「準中型」は幹線道路の最高速度の速度帯に近い割合が高い。



VI. 2019年1～12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

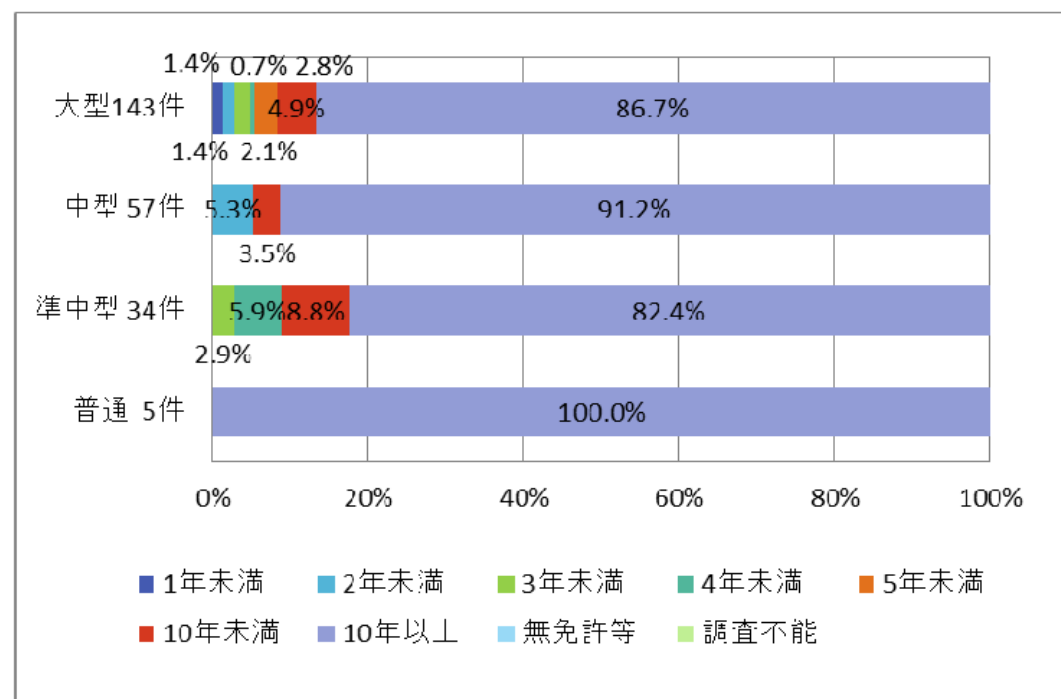
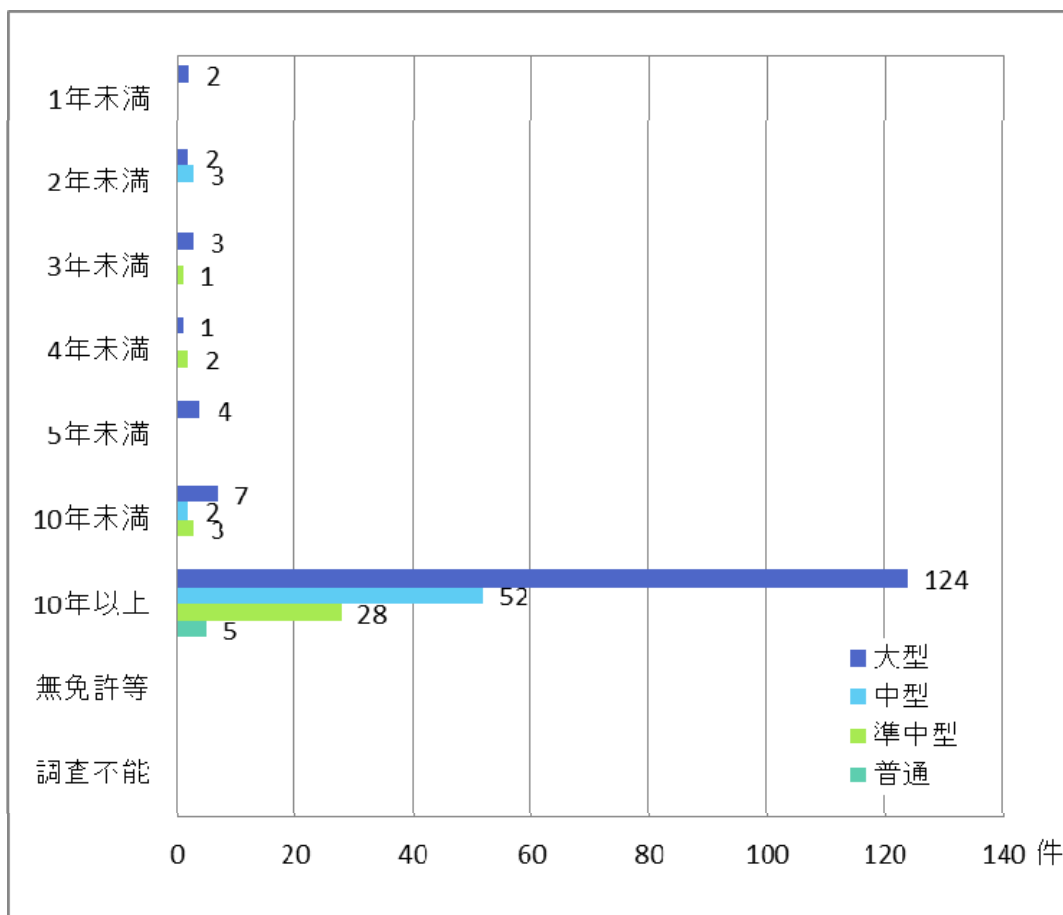
- ・車両区分別の年齢層別にみると、「大型」は「45-49歳」が最も多く30件（21.0％）となっている。次いで「50-54歳」27件（18.9％）、「55-59歳」23件（16.1％）と続いている。
- ・「中型」は「55-59歳」が最も多く15件（26.3％）となっている。次いで「60-64歳」8件（14.0％）と続いている。
- ・「準中型」は「50-54歳」が最も多く6件（17.6％）となっている。次いで「30-34歳」、「40-44歳」、「45-49歳」、「55-59歳」がそれぞれ5件（14.7％）となっている。
- ・「普通」は「60-64歳」が最も多く2件（40.0％）となっている。



VI. 2019年1～12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124件（86.7%）、52件（91.2%）、28件（82.4%）、5件（100.0%）となっている。



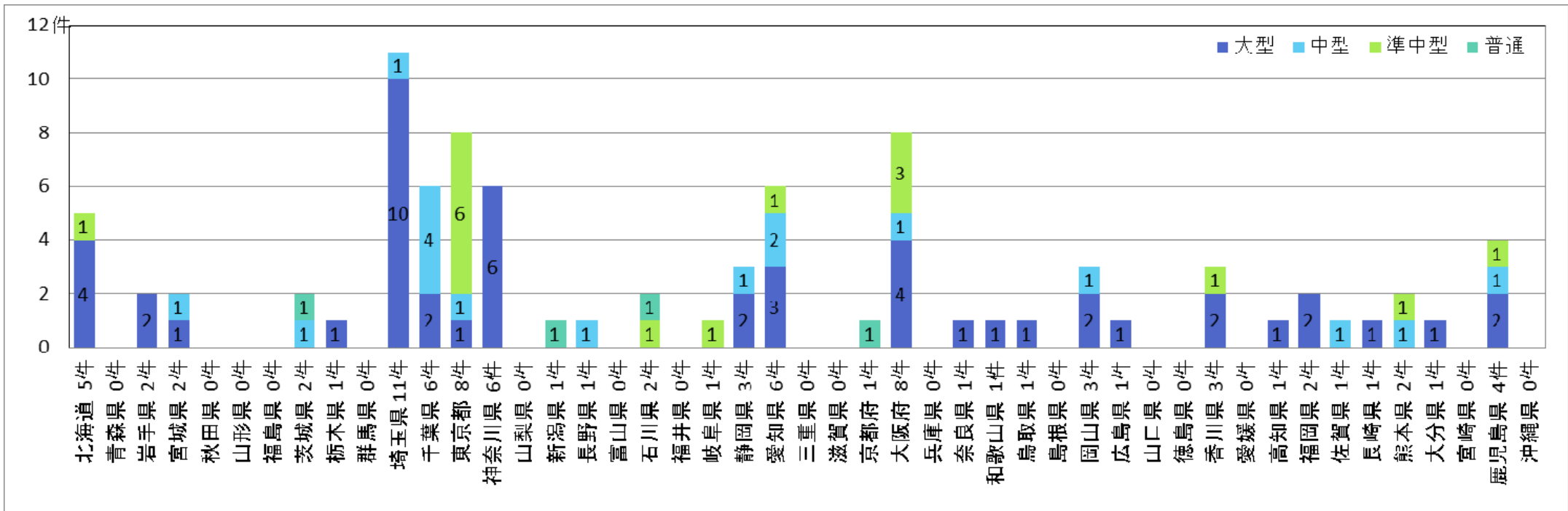
Ⅶ. 2019年1～12月死亡事故データ(交差点(追突を除く))

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1～12月死亡事故データ(交差点(追突を除く))

1. 発生地別

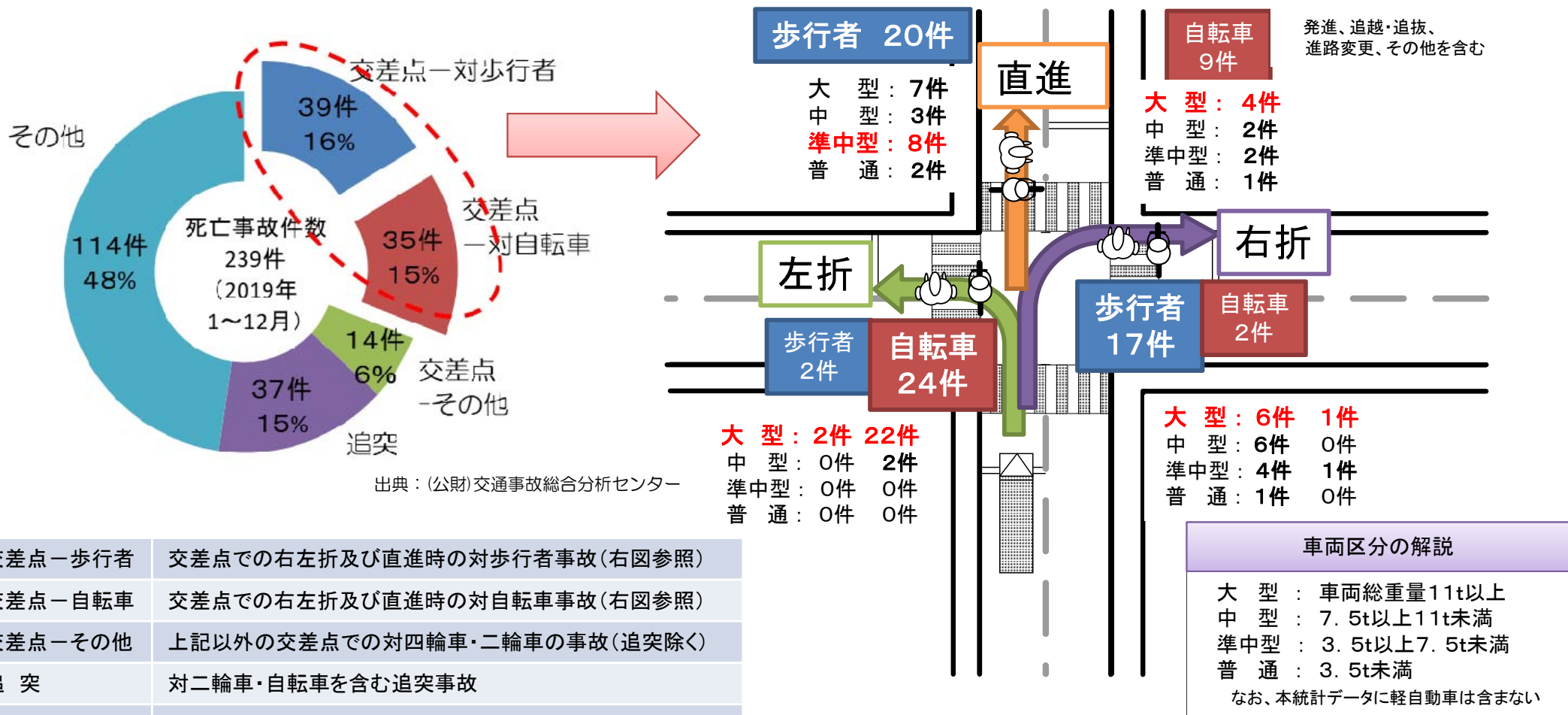
- ・発生地別の交差点事故件数をみると、「埼玉県」が最も多く11件となっている。
- ・次いで「東京都」、「大阪府」がそれぞれ8件、「千葉県」、「神奈川県」、「愛知県」がそれぞれ6件と続いている。



Ⅶ. 2019年1～12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(74件)は、追突事故(37件)の**2.0倍**。
- ・直進死亡事故は、**7割近くが対歩行者(20件)**であり、**対歩行者の4割が準中型車、3割以上が大型車**。
- ・左折死亡事故は、**9割以上が対自転車(24件)**であり、**対自転車の9割以上が大型車**。
- ・右折死亡事故は、**9割近くが対歩行者(17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**。

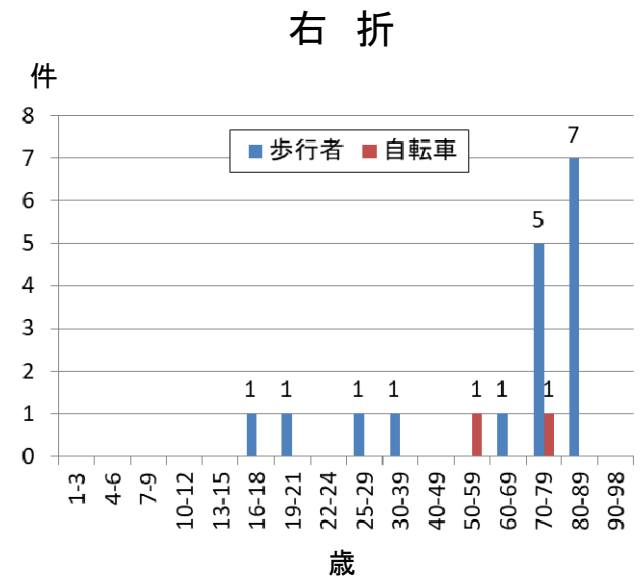
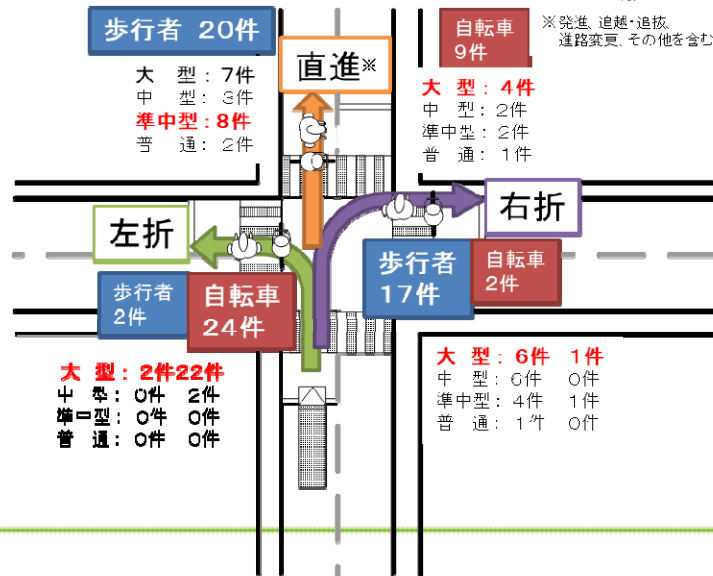
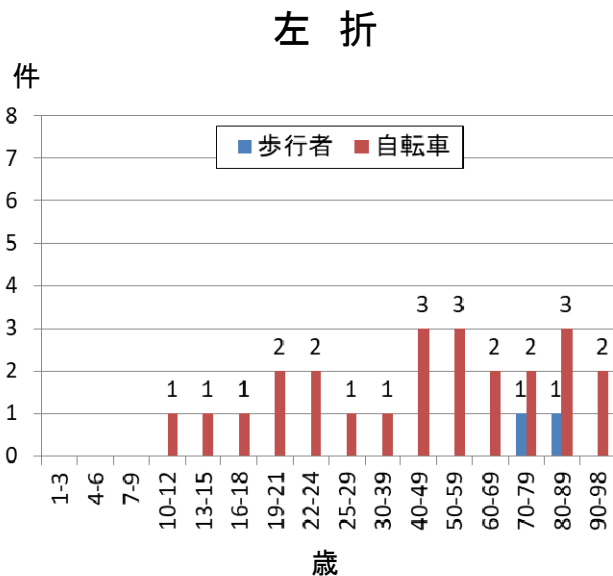
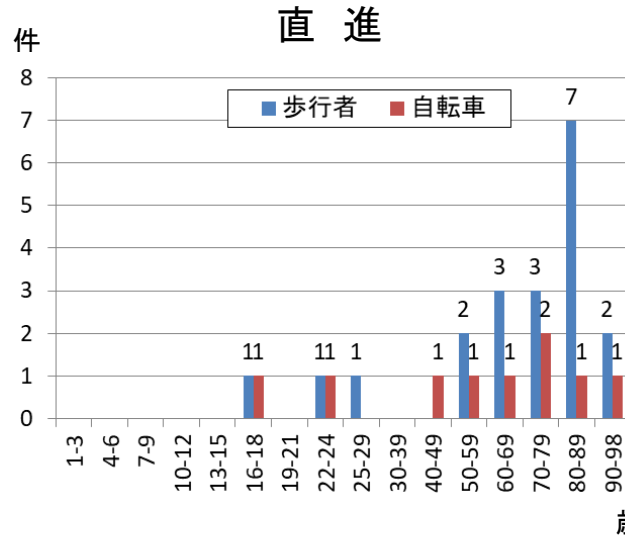


交差点-歩行者	交差点での右左折及び直進時の対歩行者事故(右図参照)
交差点-自転車	交差点での右左折及び直進時の対自転車事故(右図参照)
交差点-その他	上記以外の交差点での対四輪車・二輪車の事故(追突除く)
追突	対二輪車・自転車を含む追突事故
その他	上記以外の正面衝突等の車両相互(自転車含む)事故、車両単独事故、交差点以外での対人事故

Ⅶ. 2019年1～12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

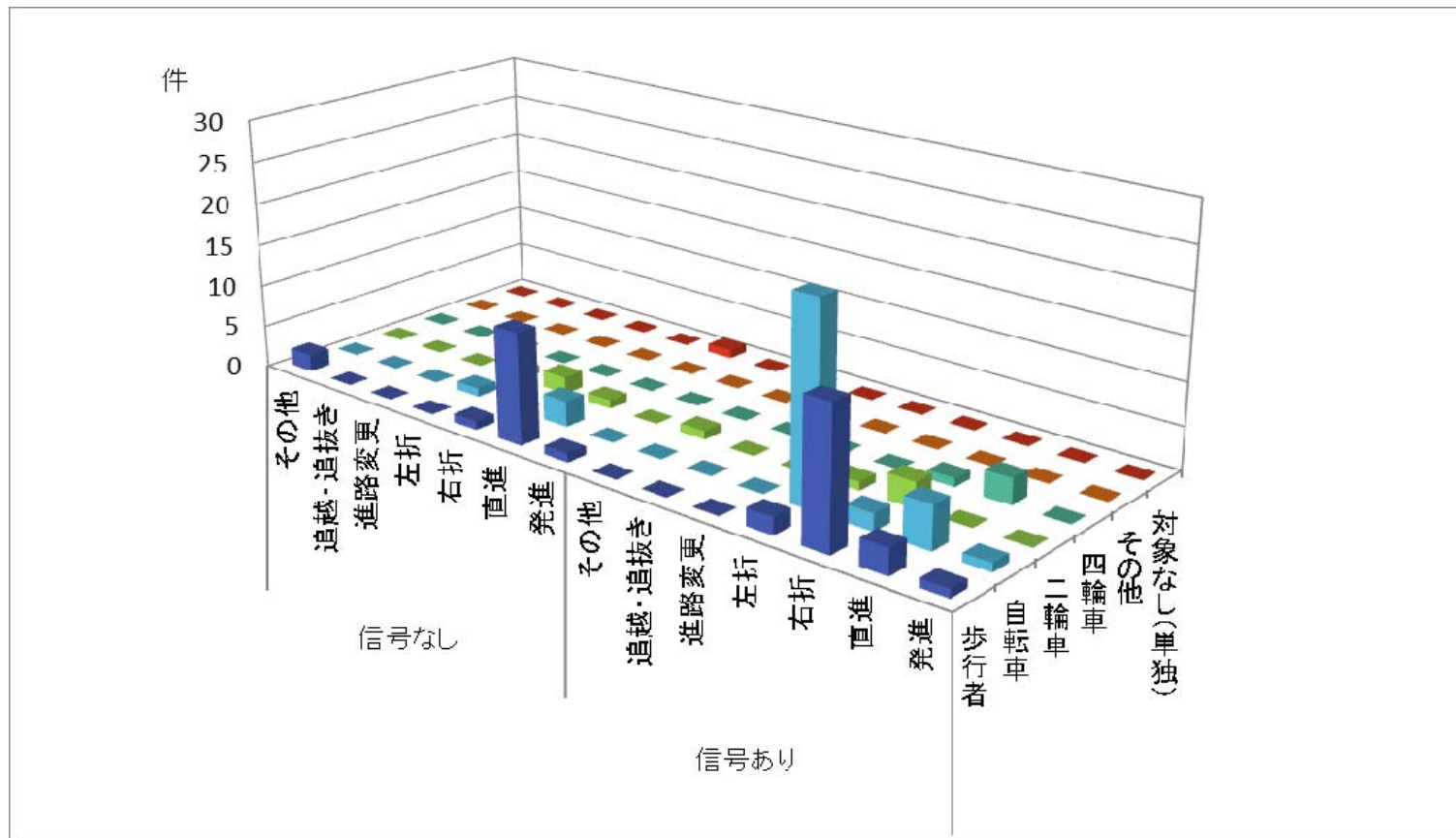
- ・直進時の死亡事故: 対歩行者は**6割が70歳以上**、対自転車は**4割以上が70歳以上**。
- ・左折時の死亡事故: 対自転車は**10歳代から90歳代まで幅広い年齢層で3割近くが70歳以上**。
- ・右折時の死亡事故: 対歩行者は**7割以上が70歳以上**。



Ⅶ. 2019年1～12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。

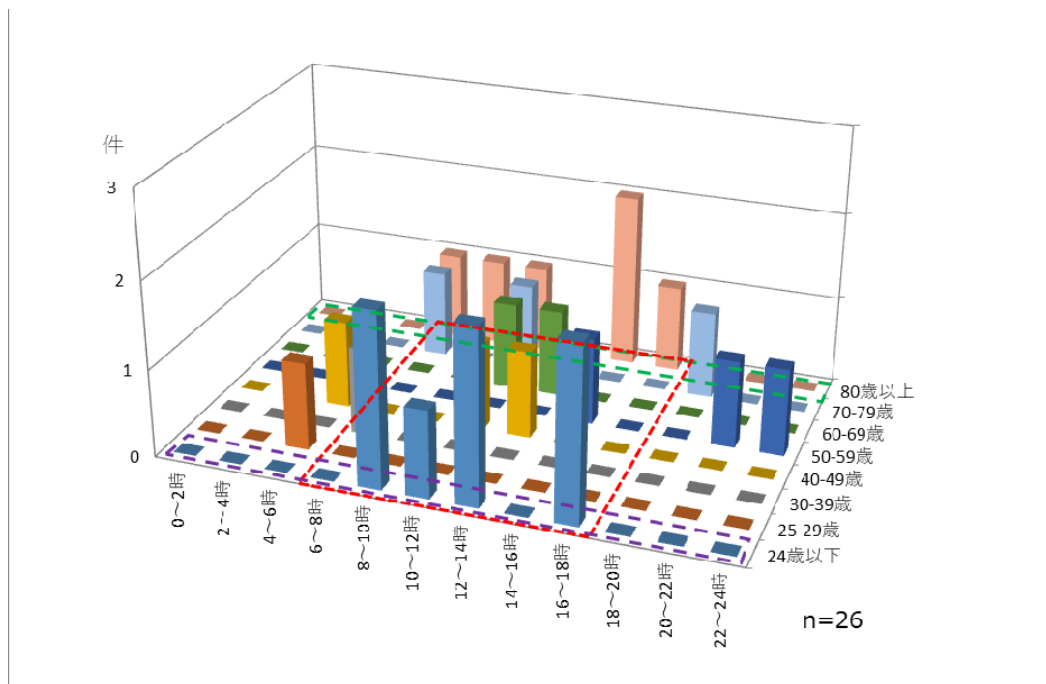


Ⅶ. 2019年1～12月死亡事故データ(交差点(追突を除く))

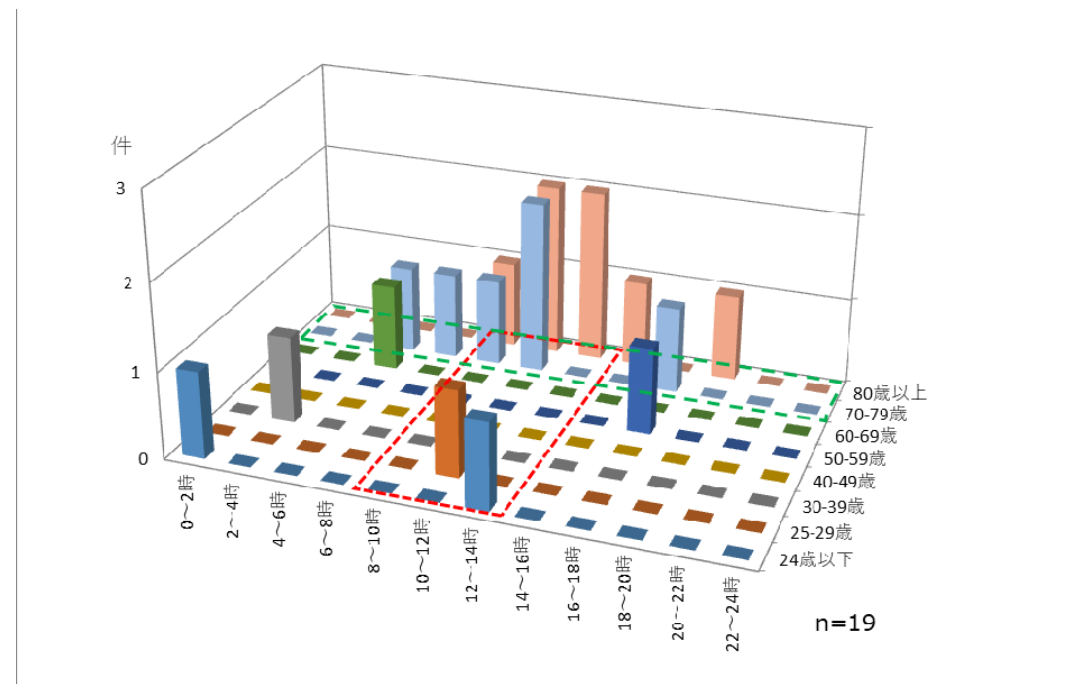
5. 右・左折別の第二当事者の年齢別・発生時間別

- ・左折死亡事故は、「24歳以下」が7件(26.9%)、「80歳以上」が6件(23.1%)を占めている。若年層及び高齢層で全体の5割を占めている。また、発生時間帯は21件(80.8%)と8割以上が日中の時間帯(6時～18時)に発生している。
- ・一方、右折死亡事故は、「70歳以上」が13件(68.4%)と7割近くを占めている。また、発生時間帯は10件(52.6%)と5割以上が午前中からお昼過ぎまでの時間帯(8時～14時)に発生している。

【左折】



【右折】

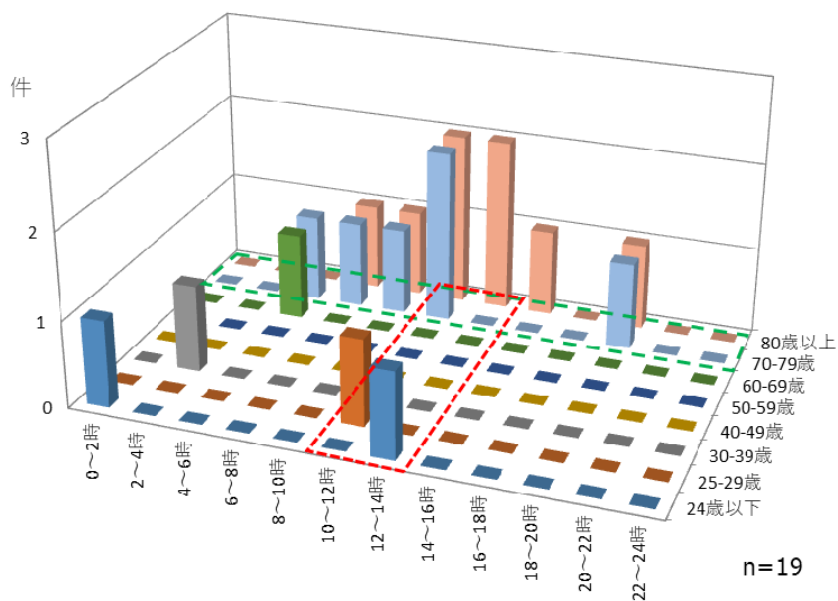


Ⅶ. 2019年1～12月死亡事故データ(交差点(追突を除く))

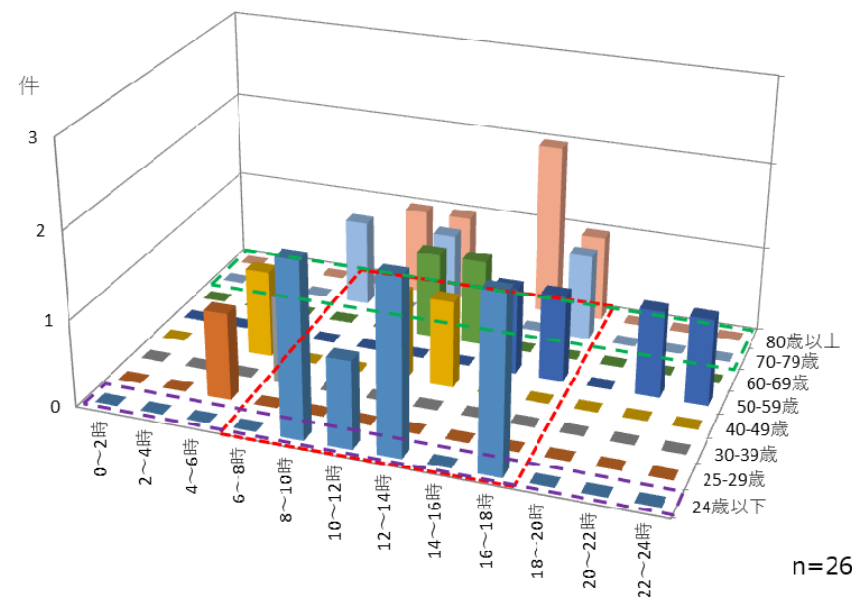
6. 右・左折時の対歩行者・自転車別の第二当事者の年齢別・発生時間別

- ・第二当事者が歩行者の場合、「70歳以上」が14件(73.7%)と7割以上を占めている。また、発生時間帯は8件(42.1%)と4割以上が午前の遅い時間からお昼過ぎまでの時間帯(10時～14時)に発生している。
- ・一方、第二当事者が自転車の場合、「24歳以下」が7件(26.9%)、「70歳以上」が8件(30.8%)を占めている。若年層及び高齢層で全体の6割近くを占めている。また、発生時間帯は22件(84.6%)と8割以上が日中の時間帯(6時～18時)に発生しており、特に午前の遅い時間からお昼過ぎまでの時間帯(10時～14時)の9件だけで全体の3割以上を占めている。

【対歩行者】



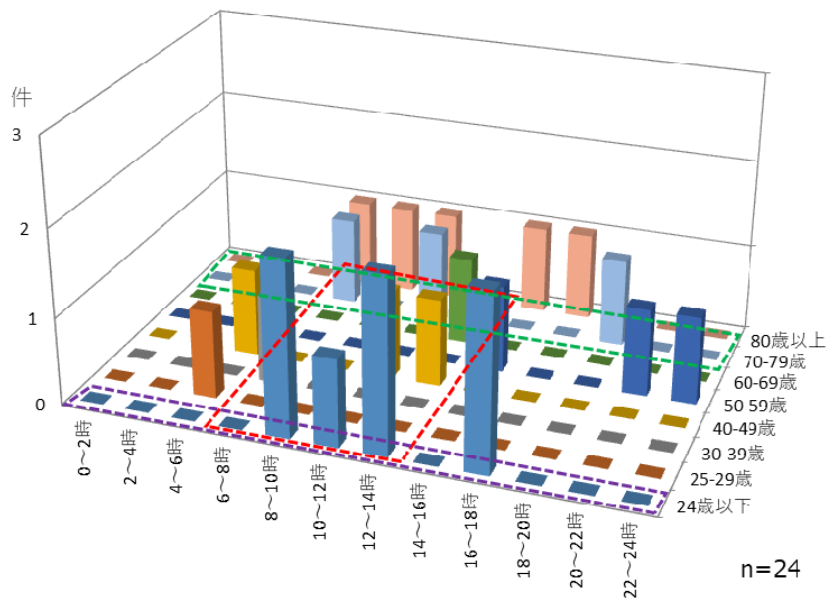
【対自転車】



Ⅶ. 2019年1～12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27.3% (交差点88件中24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7件 (29.2%)、「70歳以上」が8件 (33.3%) を占めている。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、午前中からお昼過ぎの時間帯 (6時～14時) が14件 (58.3%) と6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	1	0	1	0	0	0	0	2	8.3%
6～8時	0	0	1	0	0	0	1	1	3	12.5%
8～10時	2	0	0	0	0	0	0	1	3	12.5%
10～12時	1	0	0	1	0	0	1	1	4	16.7%
12～14時	2	0	0	1	0	1	0	0	4	16.7%
14～16時	0	0	0	0	1	0	0	1	2	8.3%
16～18時	2	0	0	0	0	0	0	1	3	12.5%
18～20時	0	0	0	0	0	0	1	0	1	4.2%
20～22時	0	0	0	0	1	0	0	0	1	4.2%
22～24時	0	0	0	0	1	0	0	0	1	4.2%
計	7	1	1	3	3	1	3	5	24	100.0%
%	29.2%	4.2%	4.2%	12.5%	12.5%	4.2%	12.5%	20.8%	100.0%	

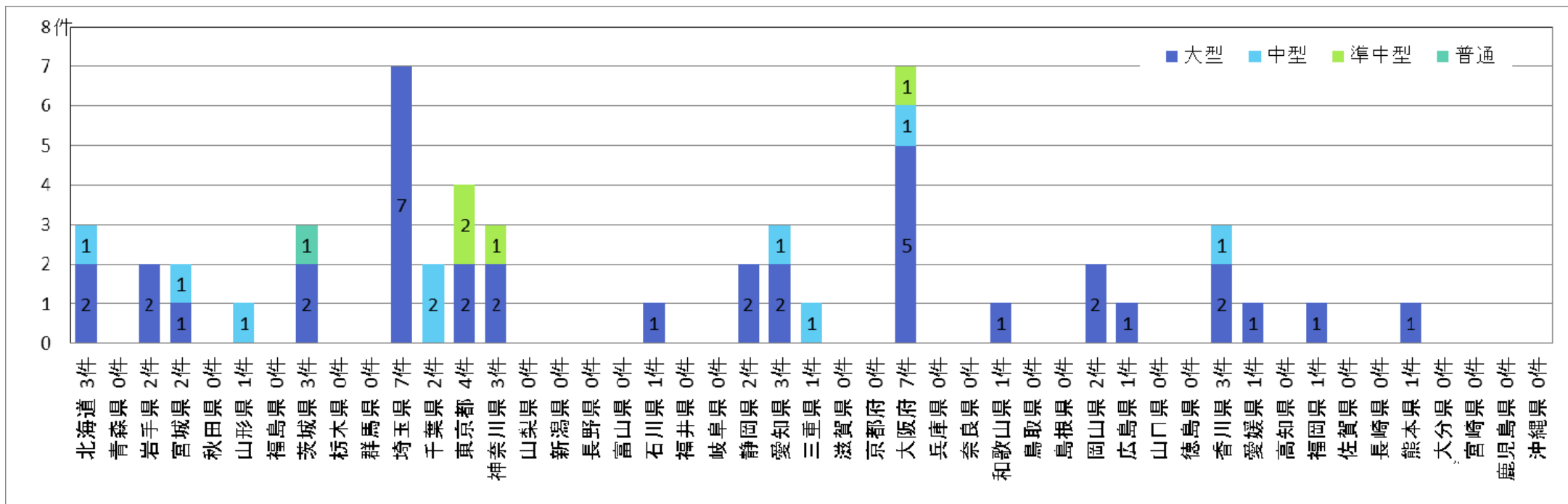
VIII. 2019年1～12月死亡事故データ(対自転車死亡事故(第1当事者))

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1～12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

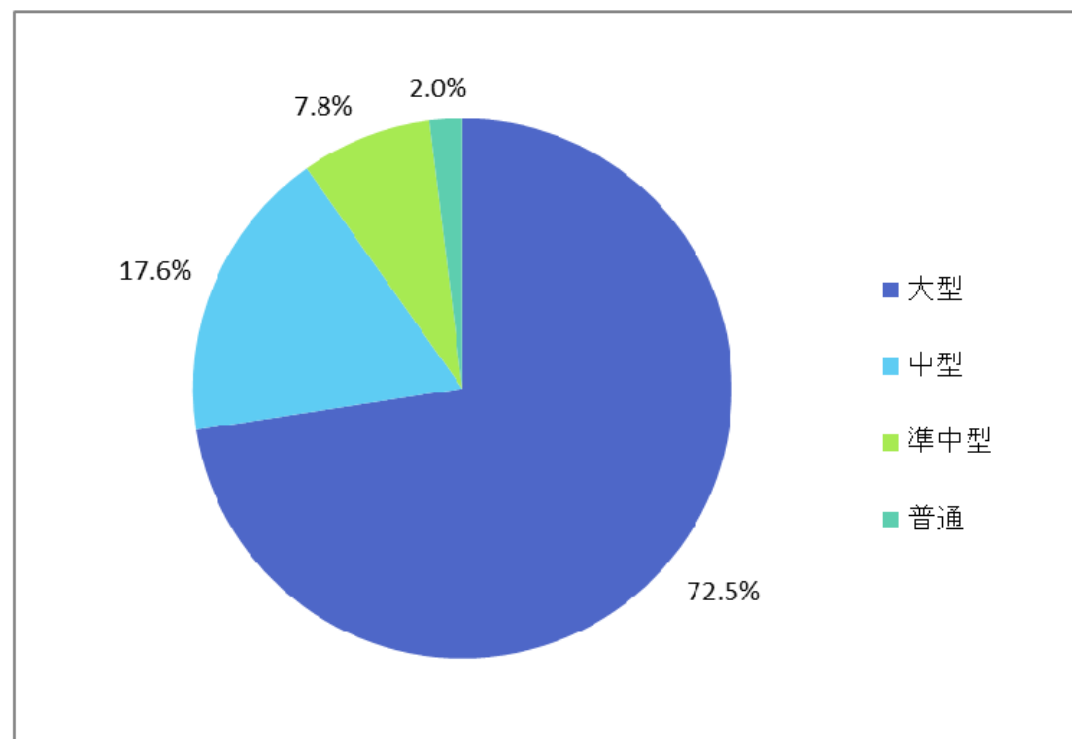
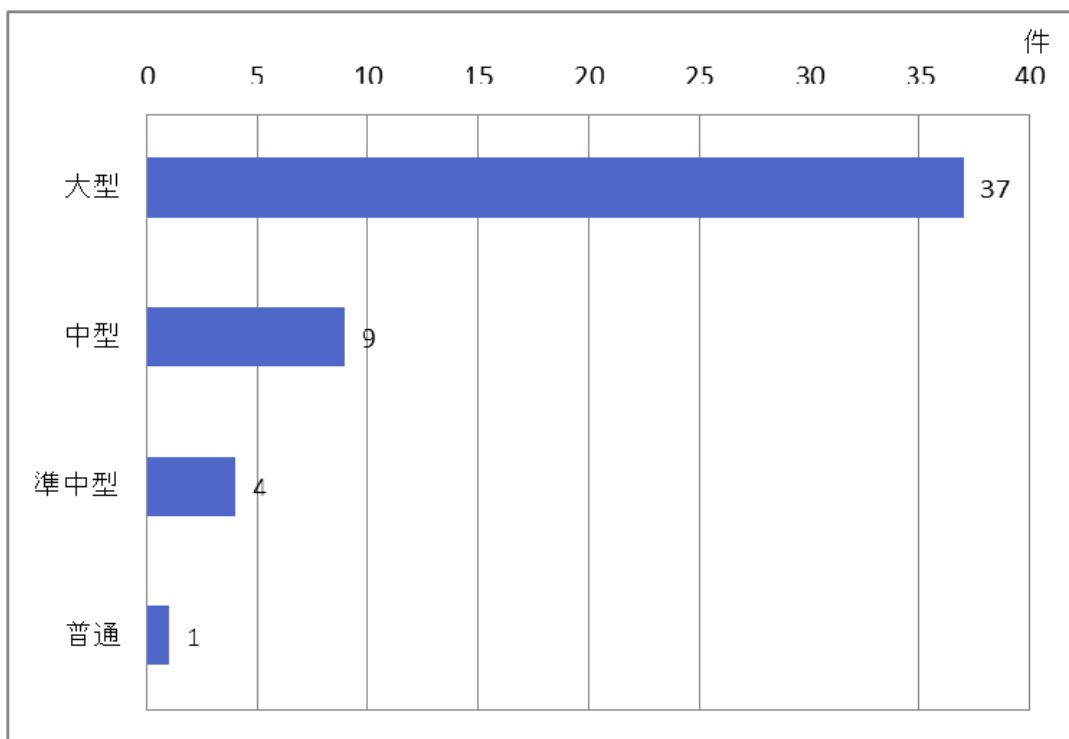
- ・発生地別死亡事故件数の多い県をみると、「埼玉県」、「大阪府」が最も多くそれぞれ7件となっている。
- ・次いで「東京都」4件と続いている。



VIII. 2019年1～12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

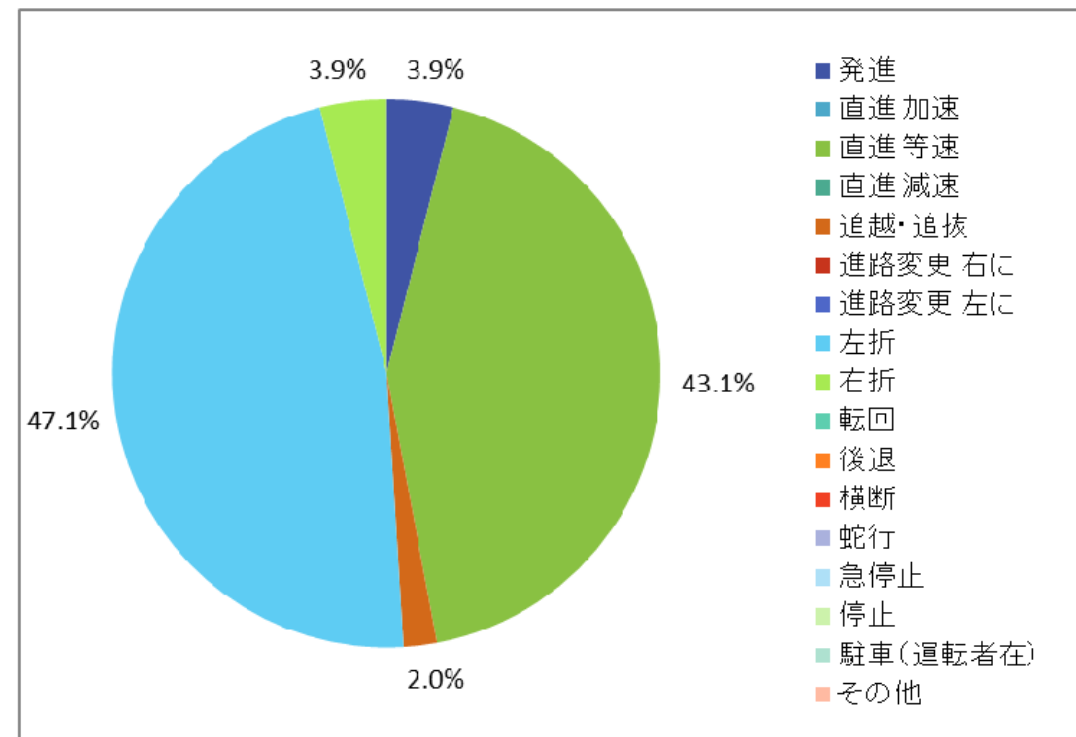
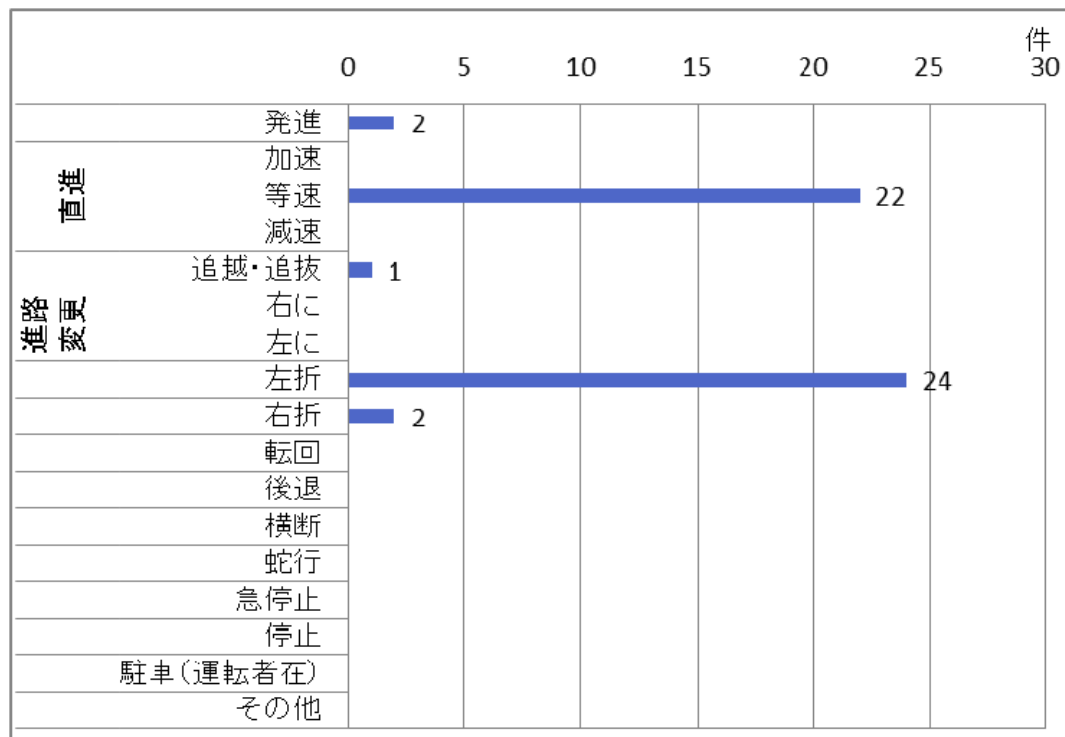
- ・死亡事故件数を車両区分別にみると、「大型」が最も多く37件(72.5%)と7割以上を占めている。
- ・次いで「中型」9件(17.6%)、「準中型」4件(7.8%)、「普通」1件(2.0%)と続いている。



VIII. 2019年1～12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

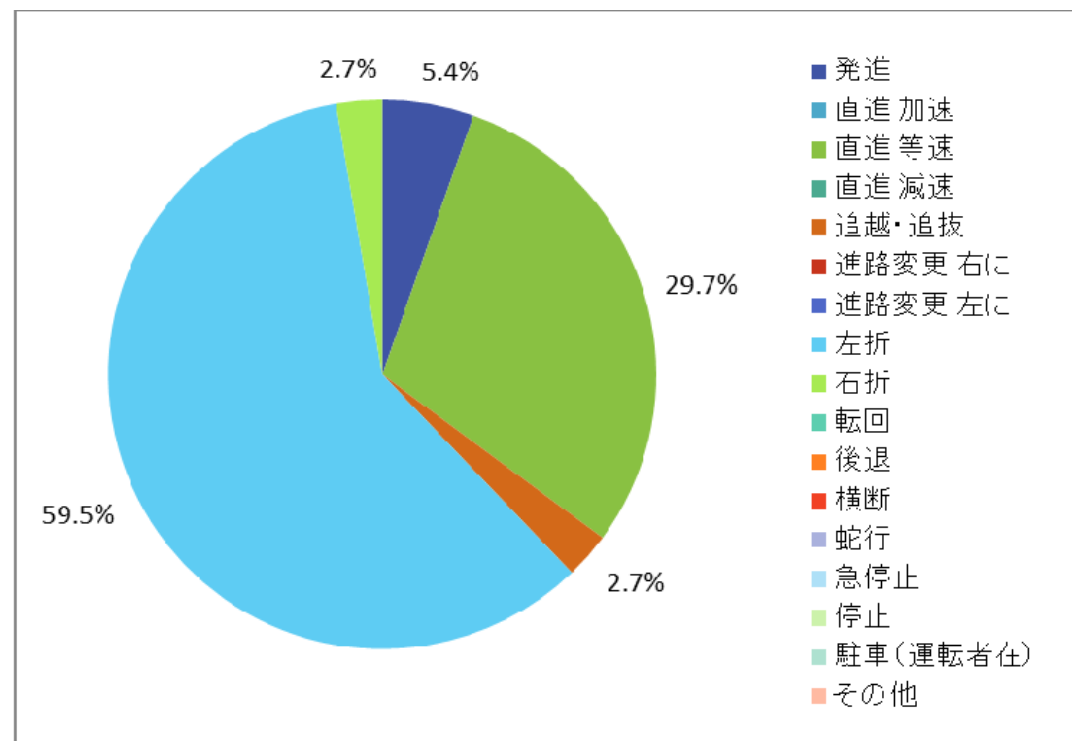
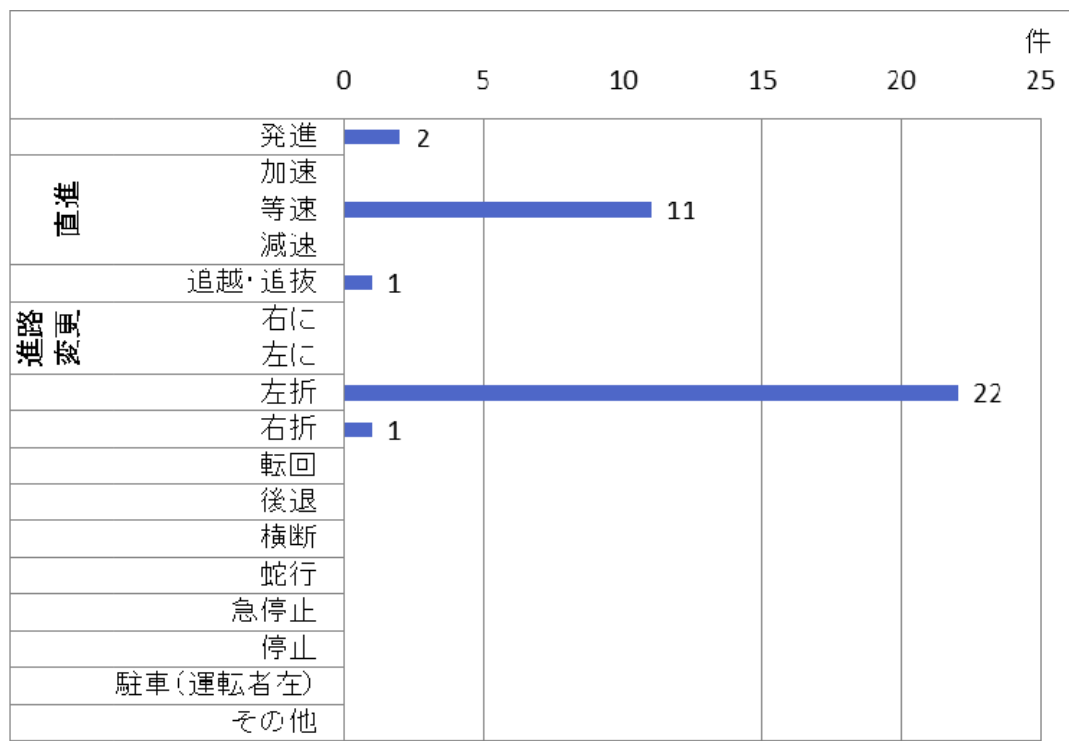
- ・死亡事故件数を事故類型別にみると、「左折」が最も多く24件(47.1%)となっている。
- ・次いで「直進 等速」22件(43.1%)と続いている。



VIII. 2019年1～12月死亡事故データ(対自転車死亡事故(第1当事者))

(1) 大型

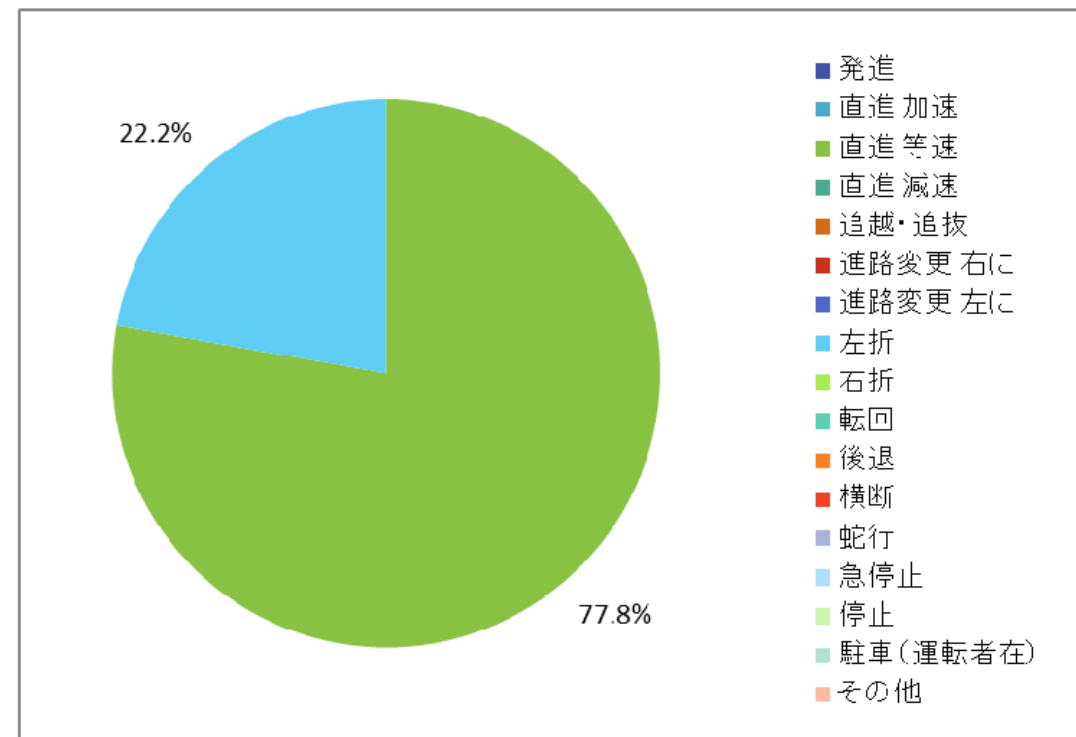
- ・死亡事故件数の事故類型別を車両区分別にみると、「大型」は「左折」が最も多く22件(59.5%)となっている。
- ・次いで「直進 等速」11件(29.7%)と続いている。



VIII. 2019年1～12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7件(77.8%)となっている。
- ・次いで「左折」2件(22.2%)と続いている。

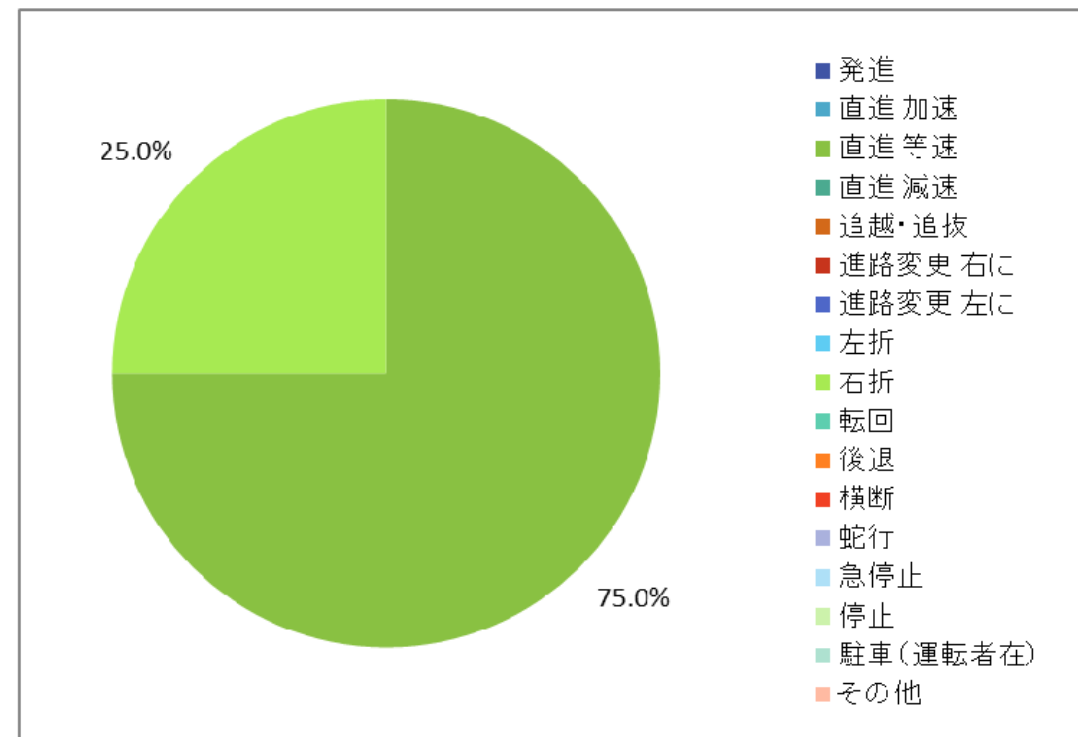


VIII. 2019年1～12月死亡事故データ(対自転車死亡事故(第1当事者))

(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」が最も多く3件(75.0%)となっている。
- ・次いで「右折」1件(25.0%)と続いている。

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

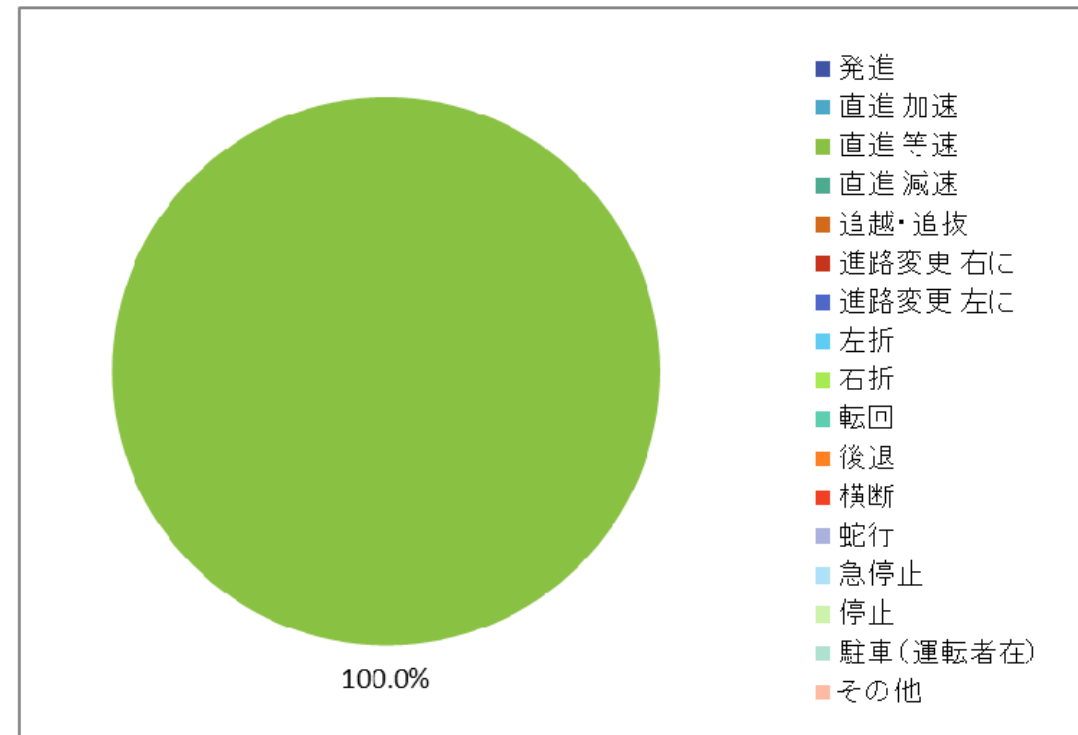


VIII. 2019年1～12月死亡事故データ(対自転車死亡事故(第1当事者))

(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「直進 等速」が1件(100.0%)となっている。

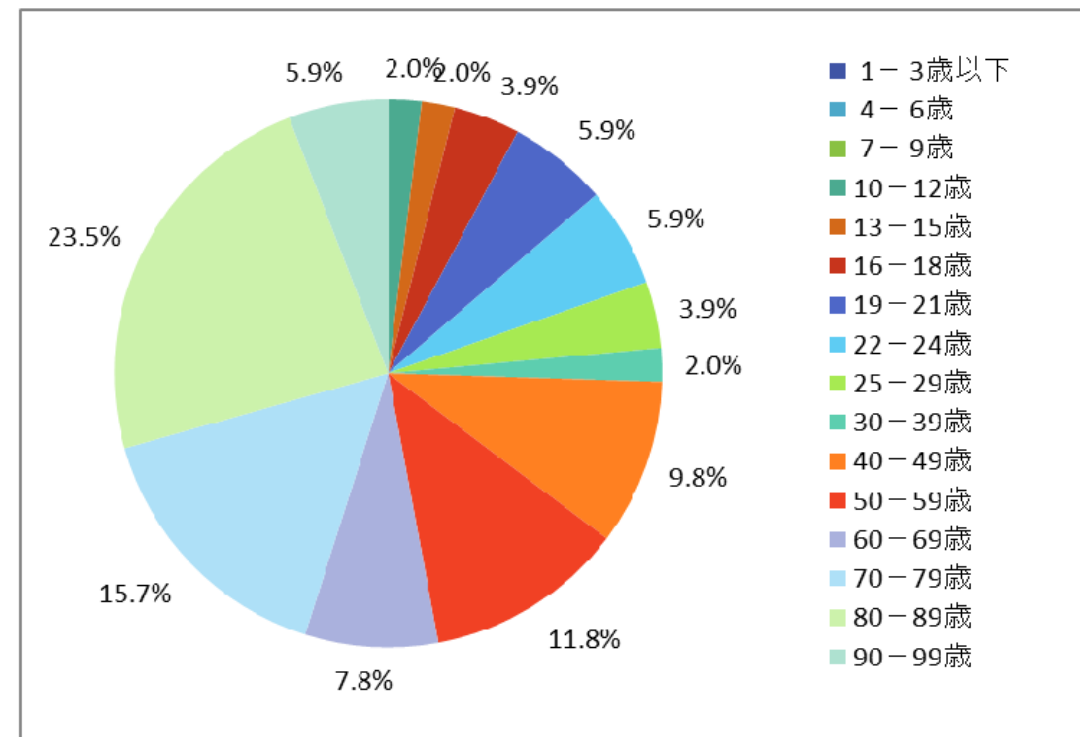
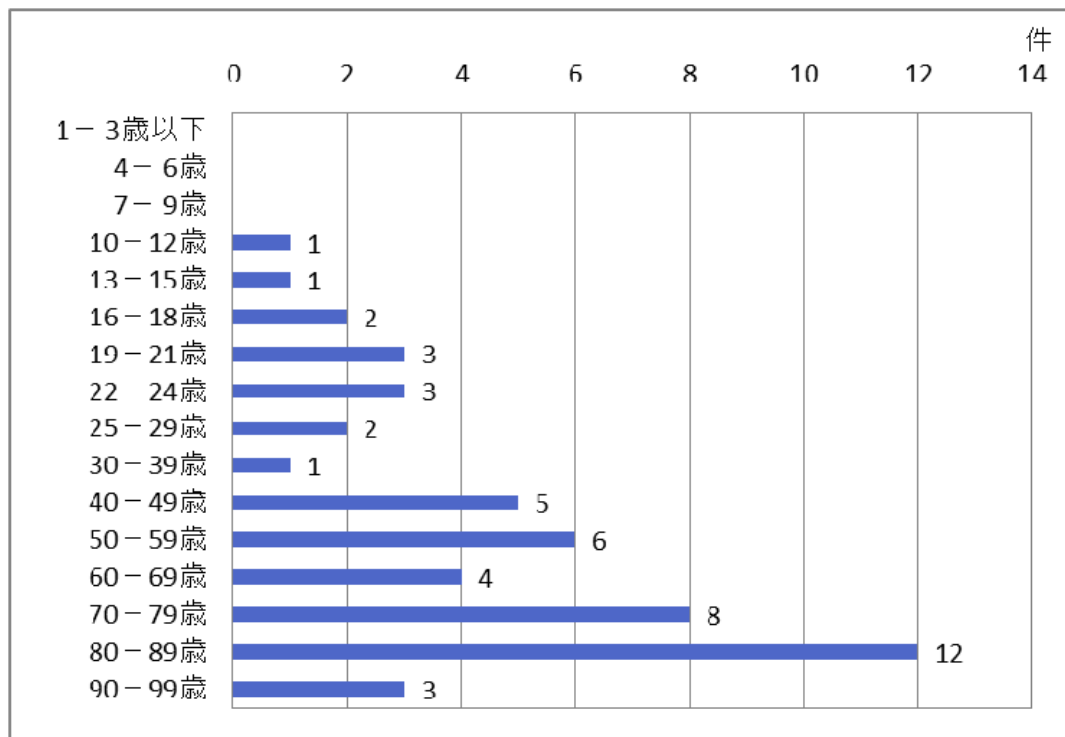
		0	1	2	3	4
直進	発進					
	加速					
	等速		1			
	減速					
進路変更	追越・追抜					
	右に					
	左に					
	左折					
	右折					
	転回					
	後退					
	横断					
	蛇行					
	急停止					
	停止					
	駐車(運転者在)					
	その他					



Ⅷ. 2019年1～12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

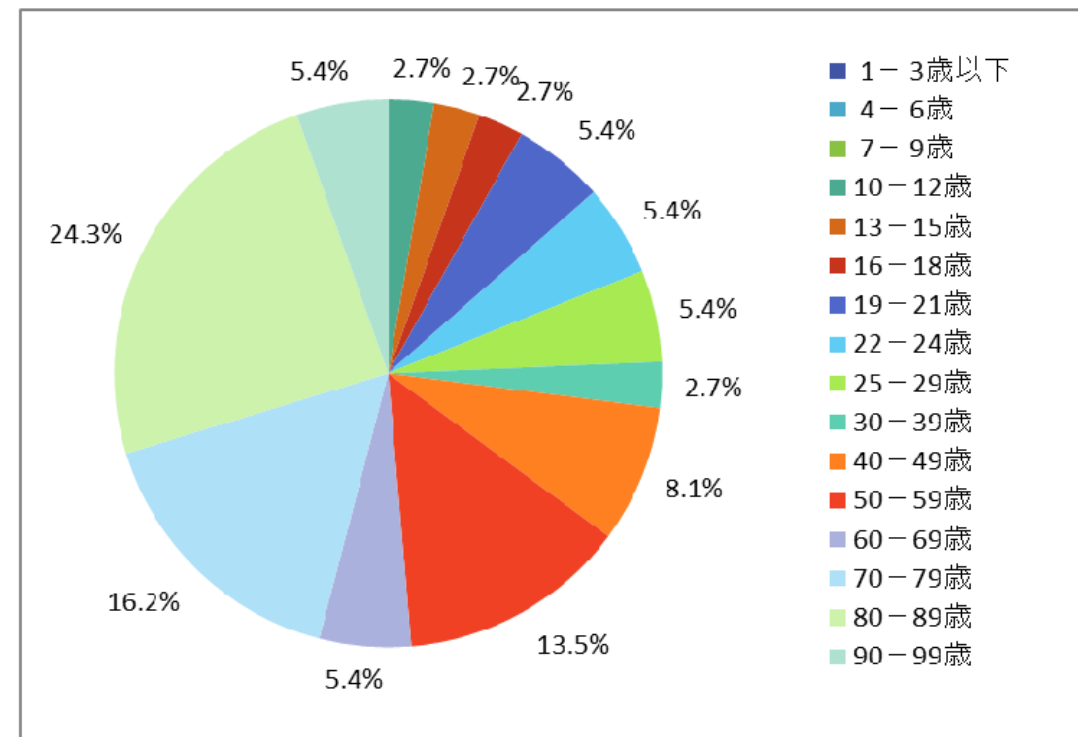
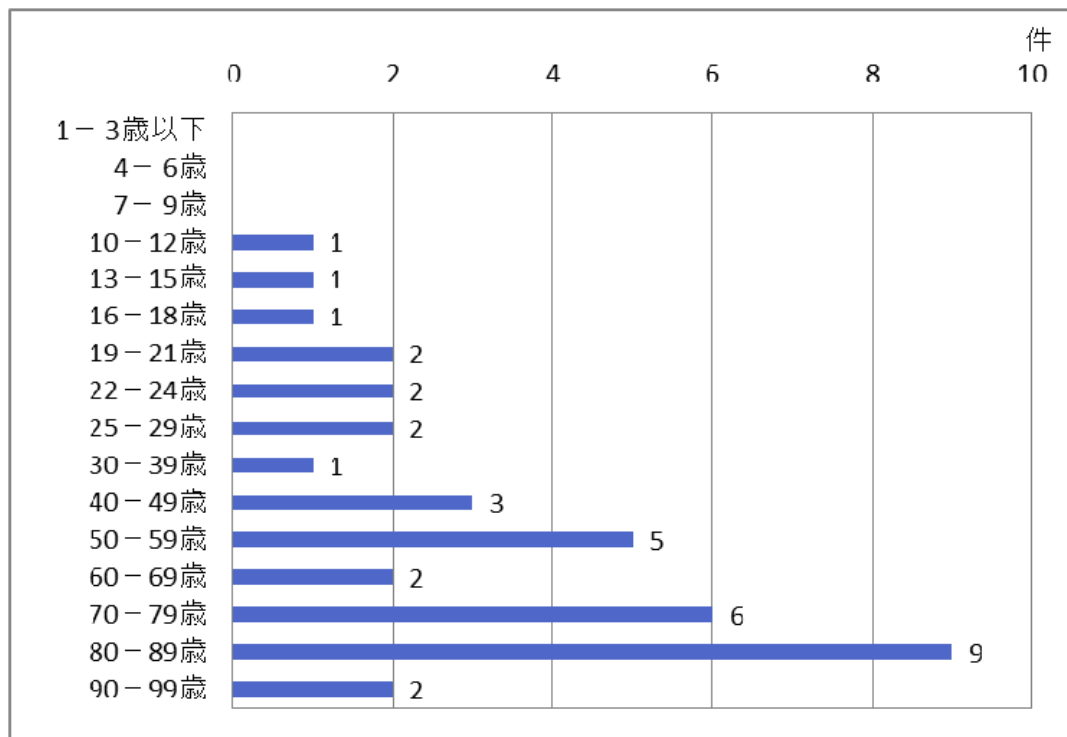
- ・死亡事故件数を自転車運転者の年齢別にみると、「80-89歳」が最も多く12件(23.5%)となっている。
- ・次いで「70-79歳」8件(15.7%)、「50-59歳」6件(11.8%)と続いている。
- ・60歳以上で全体の5割以上を占めている。



VIII. 2019年1～12月死亡事故データ(対自転車死亡事故(第1当事者))

(1) 大型

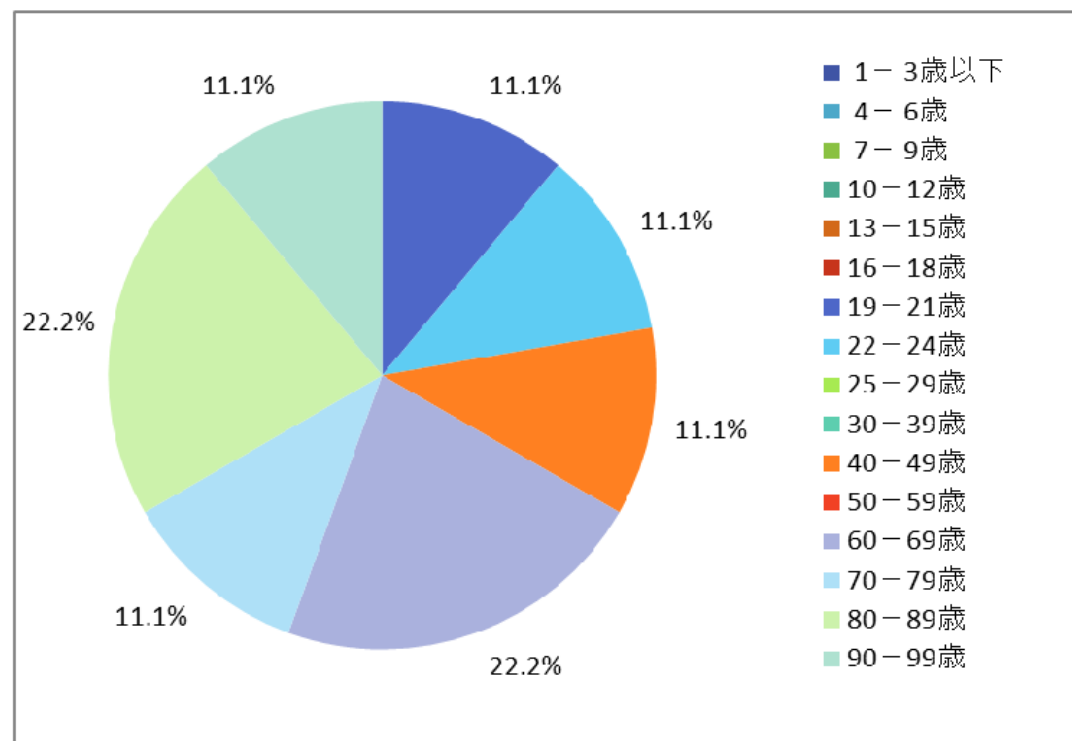
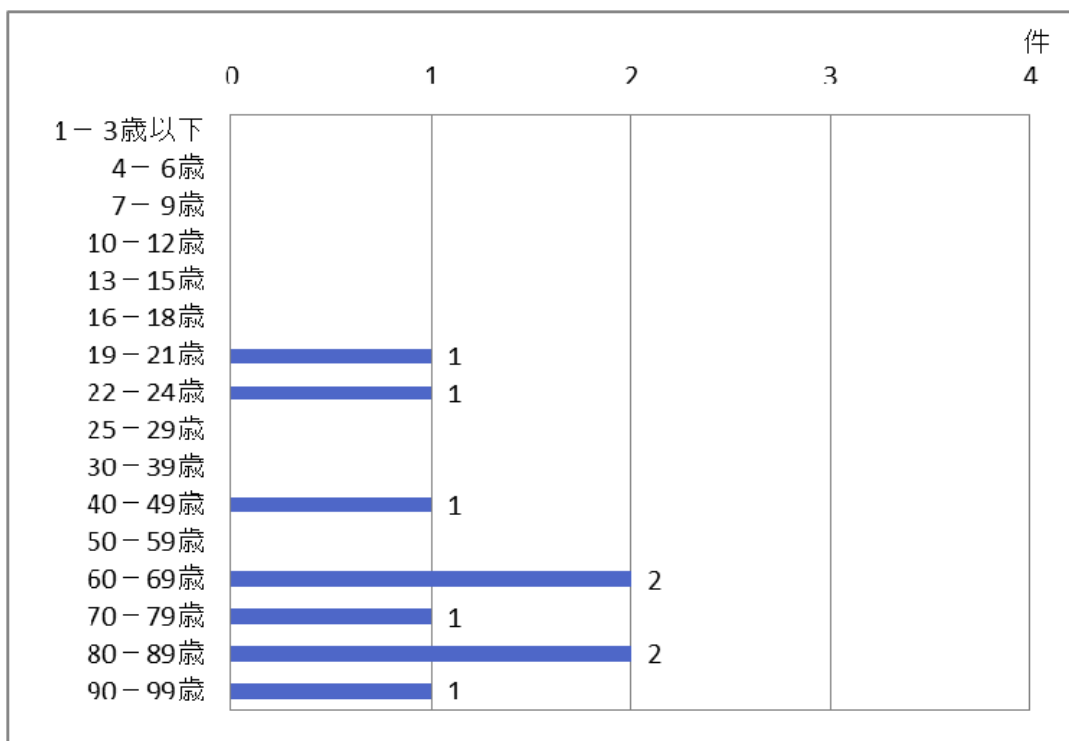
- ・死亡事故件数の自転車運転者の年齢別を車両区分別にみると、「大型」では「80-89歳」が最も多く9件(24.3%)となっている。
- ・次いで「70-79歳」6件(16.2%)と続いている。



VIII. 2019年1～12月死亡事故データ(対自転車死亡事故(第1当事者))

(2) 中型

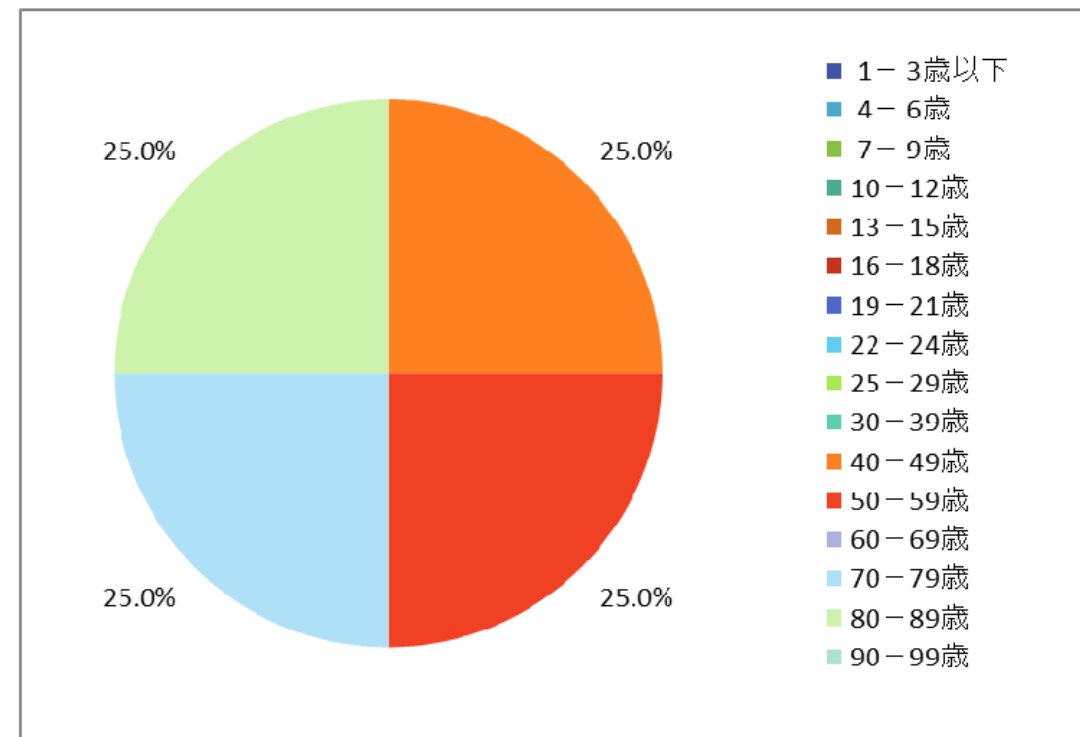
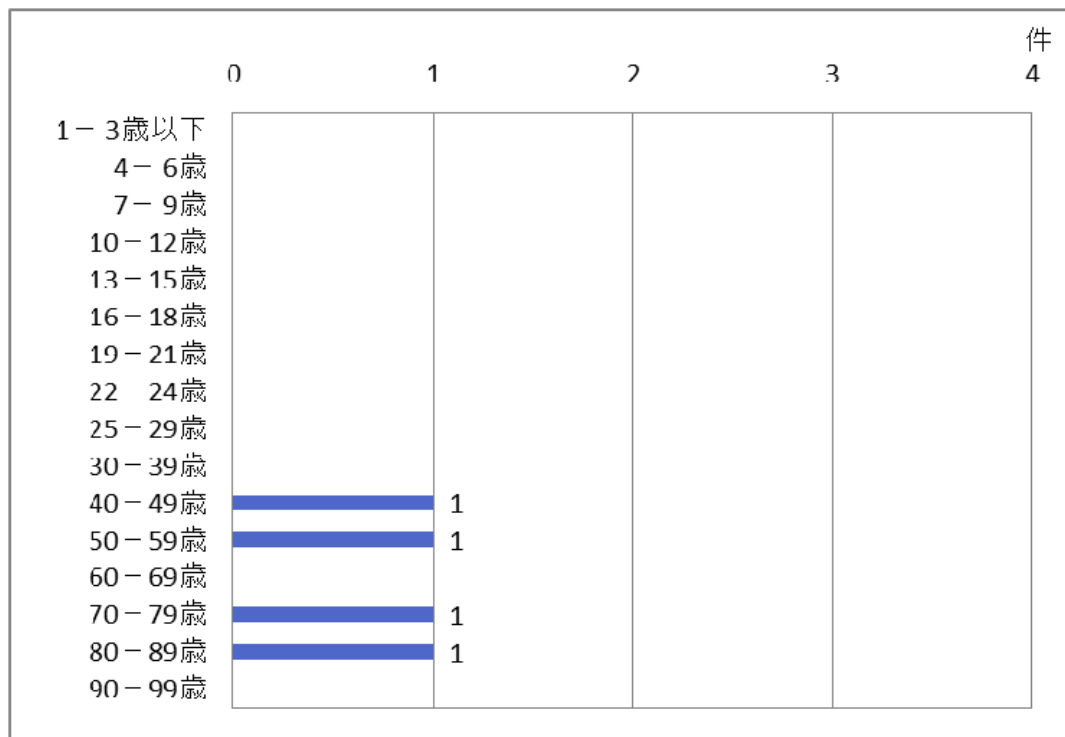
- 死亡事故件数の自転車運転者の年齢別を車両区分別にみると、「中型」では「60-69歳」、「80-89歳」が最も多くそれぞれ2件(22.2%)となっている。



VIII. 2019年1～12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

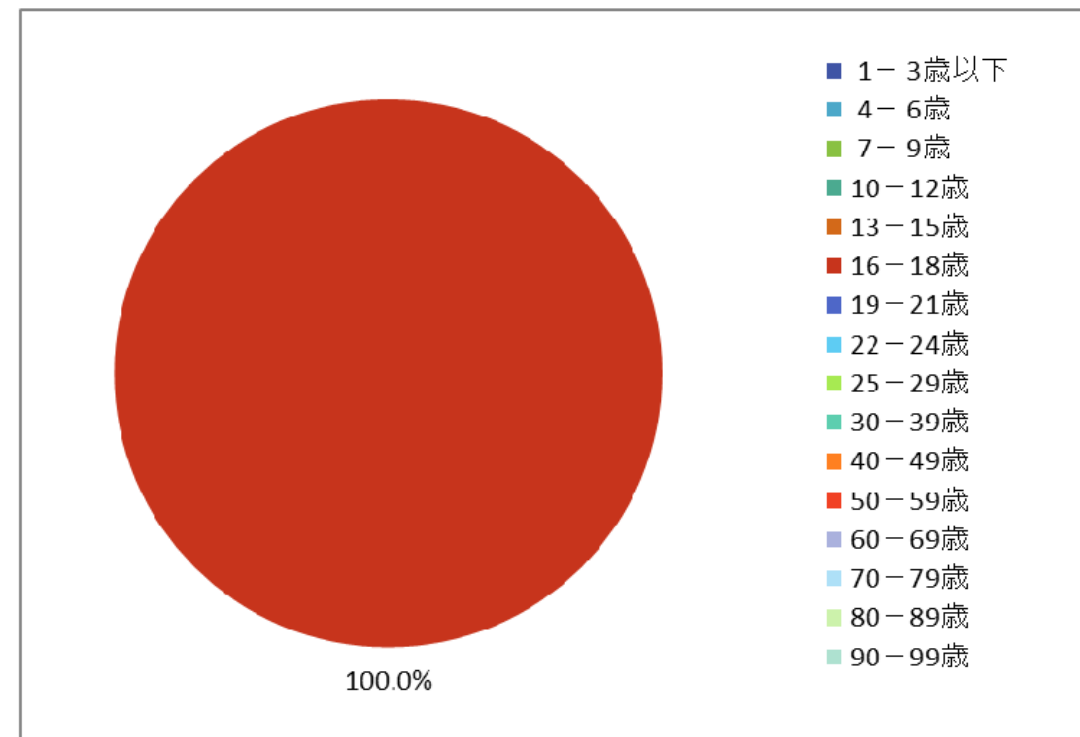
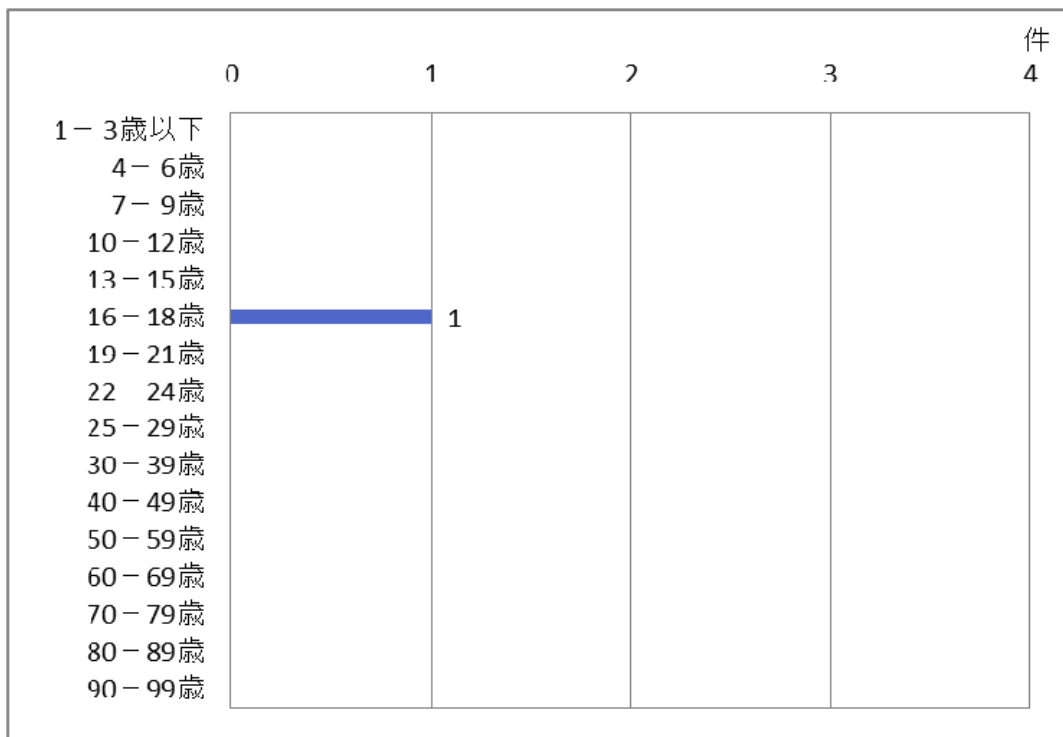
- 死亡事故件数の自転車運転者の年齢別を車両区分別にみると、「準中型」では「40-49歳」、「50-59歳」、「70-79歳」、「80-89歳」がそれぞれ1件(25.0%)となっている。



VIII. 2019年1～12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」では「16-18歳」が1件(100.0%)となっている。



VIII. 2019年1～12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8件となっている。次いで「直進 等速」 - 「70-79歳」4件、「左折」 - 「40-49歳」、「左折」 - 「50-59歳」、「左折」 - 「80-89歳」がそれぞれ3件と続いている。

