

2019年の交通事故統計分析結果 【 確定版 】

2020年7月



公益社団法人

全日本トラック協会

Japan Trucking Association

目 次

I.	調査の目的等	2
II.	死亡事故データの傾向	4
III.	2019年死亡事故データ(車籍)	24
IV.	2019年死亡事故データ(発生地)	44
V.	2019年死亡事故データ(道路区分)	63
VI.	2019年死亡事故データ(車両区分)	76
VII.	2019年死亡事故データ(車両総重量)	90
VIII.	2019年死亡事故データ(年齢層別)	94
IX.	2019年死亡事故データ(運転免許取得年数別)	100
X.	2019年死亡事故データ(交差点(追突を除く))	108
X I.	2019年死亡事故データ(1万台当たり)	118
X II.	2019年死亡事故データ(対自転車死亡事故)	120

I. 調査の目的等

1. 調査の目的

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

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

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

1 出所：公益財団法人交通事故総合分析センター

2. データの概要

調査対象：交通事故統計（2011～2019年）のうち事業用貨物自動車が第一当事者となった死亡事故

メ モ

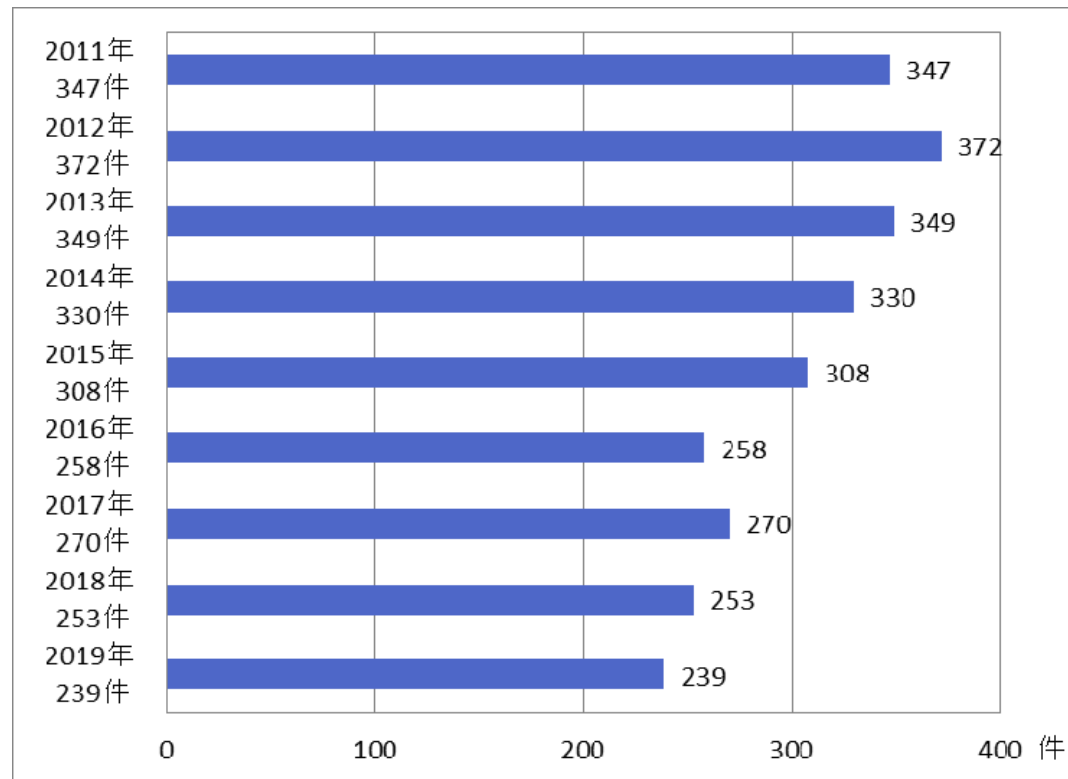
Ⅱ. 死亡事故データの傾向

1. 事故件数
2. 発生地別
3. 車籍別
4. 車籍別使用の本拠別
5. 道路区分別
6. 車両区分別
7. 車両総重量別
8. 事故類型別
9. 行動類型別
10. 時間帯別
11. 運転者の危険認知速度別
12. 運転者の年齢層別
13. 運転者の免許取得年数別

Ⅱ. 死亡事故データの傾向

1. 事故件数

- ・2019年の死亡事故件数は239件で、2018年（対前年）より 14件、2011年より 108件減少している。
- ・死亡事故件数は減少傾向にある。
- ・営業用トラック1,316,028台（2019年12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「1.8」となり、目標値「1.5」を上回る状況となっている。

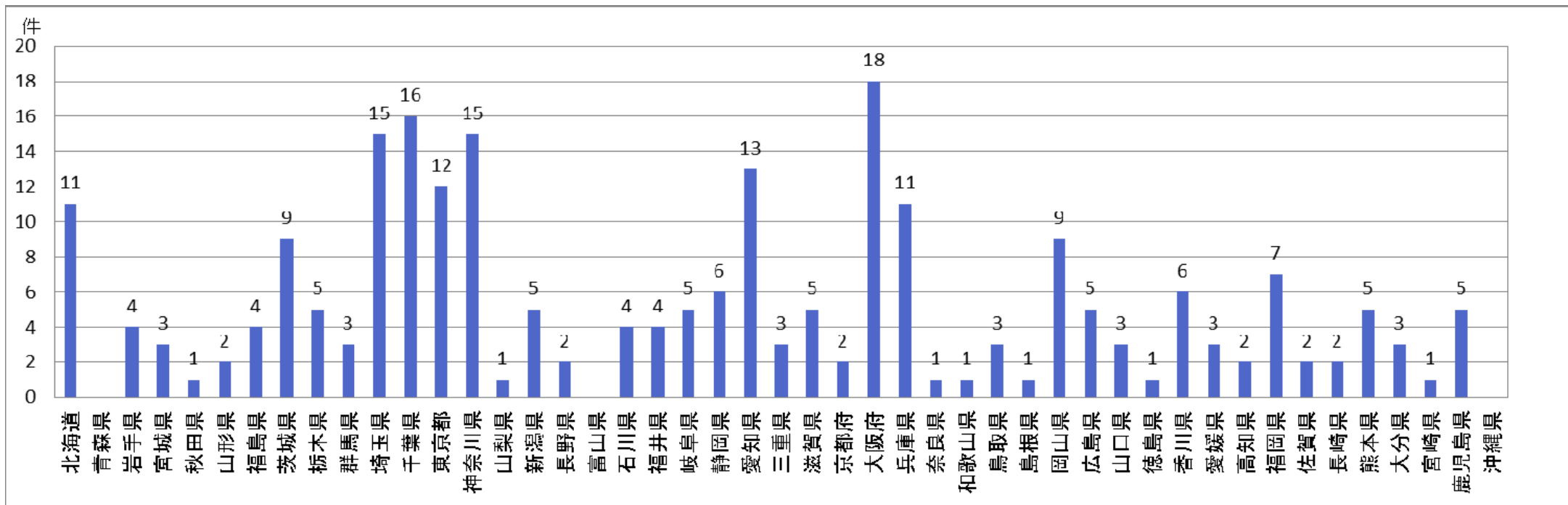


Ⅱ. 死亡事故データの傾向

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。
- ・2019年の発生地別死亡事故件数の多いトップ10について、2018年比をみると、「千葉県」、「神奈川県」、「北海道」、「岡山県」が増加している。

発生地	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	前年比
1 大阪	21	27	28	24	28	16	21	21	18	0.86
2 千葉	15	11	11	18	12	16	10	13	16	1.23
3 埼玉	26	29	30	20	14	19	16	22	15	0.68
4 神奈川	9	19	16	17	19	13	13	10	15	1.50
5 愛知	25	14	22	15	11	16	14	19	13	0.68
6 東京	21	24	20	26	25	16	12	15	12	0.80
7 兵庫	16	14	12	15	12	9	17	12	11	0.92
8 北海道	11	15	10	11	12	18	10	10	11	1.10
9 茨城	9	15	18	8	12	7	7	10	9	0.90
10 岡山	8	11	2	6	9	5	11	2	9	4.50

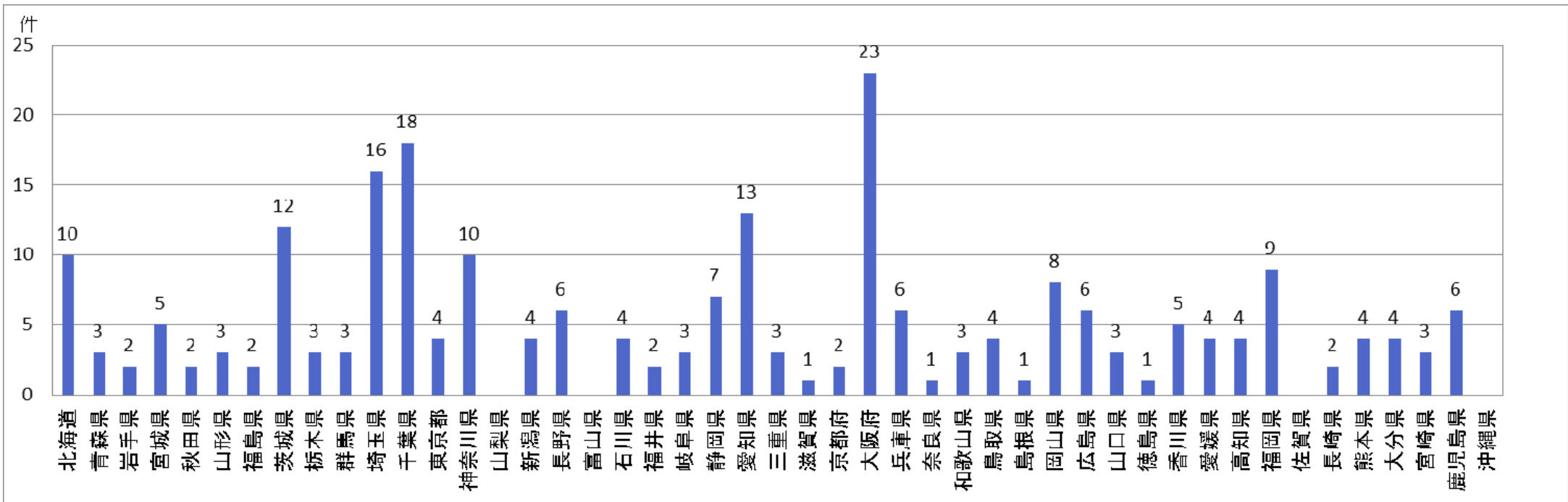


Ⅱ. 死亡事故データの傾向

3. 車籍別

- ・2019年の車籍別死亡事故件数の多い県をみると、「大阪府」が最も多く23件、次いで「千葉県」18件、「埼玉県」16件、「愛知県」13件、「茨城県」12件等と続いている。
- ・2019年の車籍別死亡事故件数の多いトップ10について、2018年比をみると、「大阪府」、「千葉県」、「茨城県」、「神奈川県」、「岡山県」が増加している。

車籍	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	前年比
1 大阪	23	30	23	24	23	19	36	22	23	1.05
2 千葉	17	11	16	19	11	21	12	16	18	1.13
3 埼玉	34	27	23	26	19	22	13	17	16	0.94
4 愛知	30	10	28	16	15	12	11	22	13	0.59
5 茨城	9	13	20	8	13	5	9	11	12	1.09
6 北海道	13	17	14	11	16	18	9	13	10	0.77
7 神奈川	8	15	14	16	15	9	12	6	10	1.67
8 福岡	17	24	16	14	10	17	13	15	9	0.60
9 岡山	10	14	4	6	13	3	11	2	8	4.00
10 静岡	15	17	13	11	10	7	7	9	7	0.78



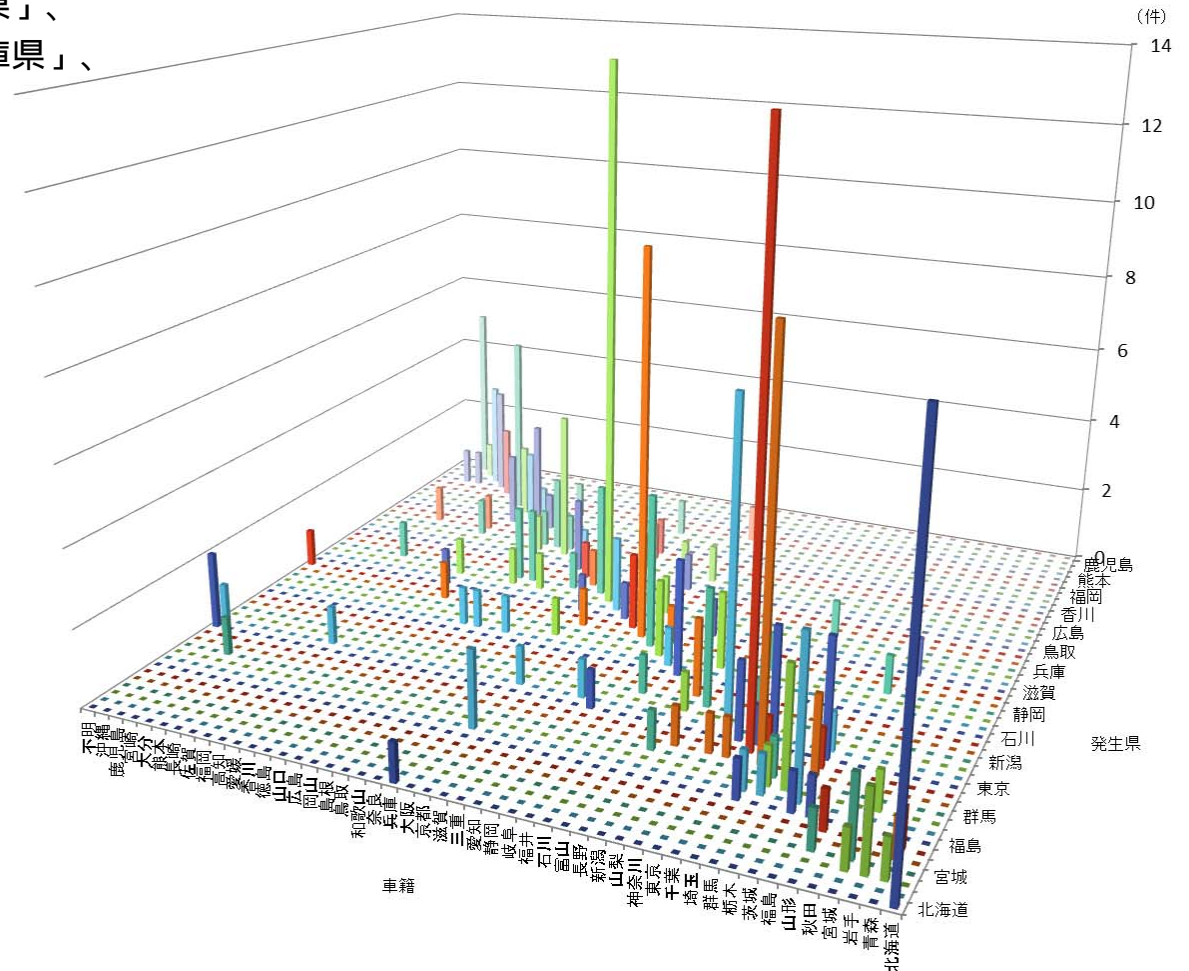
Ⅱ. 死亡事故データの傾向

4. 車籍別使用の本拠別

- ・車籍別の発生状況では、車籍地（県内）での事故は141件、他県での事故は98件となっている。
- ・車籍地以外他県での事故が41.0%と4割以上を占めている。
- ・2019年の車籍別死亡事故件数の多いワースト10について
 県内 / 他県比をみると、「茨城県」、「福岡県」、
 「岡山県」、「静岡県」、「長野県」、「兵庫県」、
 「広島県」、「宮城県」、「香川県」は
 40%以上が他県で発生している。

ワースト 順位	車籍	件数	割合	内訳		他県 発生率
				県内	他県	
1	大阪	23	9.6%	14	9	39.1%
2	千葉	18	7.5%	14	4	22.2%
3	埼玉	16	6.7%	10	6	37.5%
4	愛知	13	5.4%	10	3	23.1%
5	茨城	12	5.0%	4	8	66.7%
6	北海道	10	4.2%	10	0	0.0%
7	神奈川	10	4.2%	8	2	20.0%
8	福岡	9	3.8%	5	4	44.4%
9	岡山	8	3.3%	4	4	50.0%
10	静岡	7	2.9%	4	3	42.9%
11	長野	6	2.5%	2	4	66.7%
12	兵庫	6	2.5%	3	3	50.0%
13	広島	6	2.5%	2	4	66.7%
14	鹿児島	6	2.5%	5	1	16.7%
15	宮城	5	2.1%	2	3	60.0%
16	香川	5	2.1%	3	2	40.0%
	その他	79	33.1%	41	38	48.1%
	合計	239	100.0%	141	98	41.0%

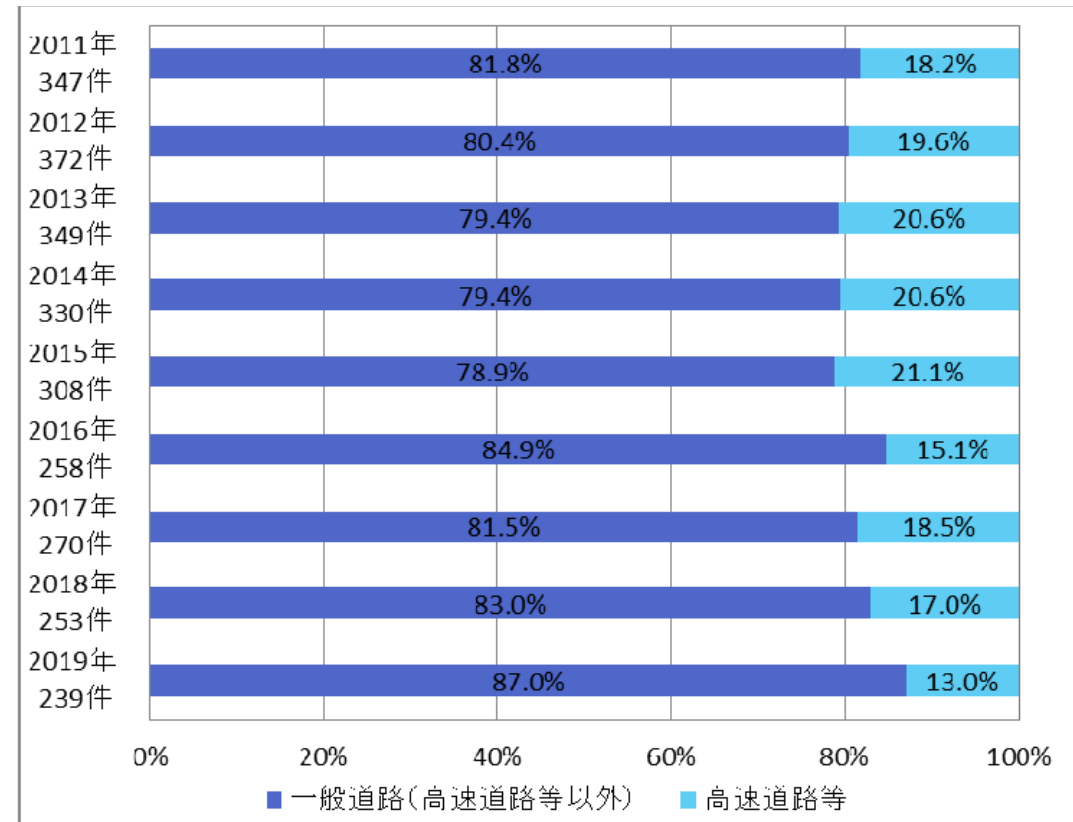
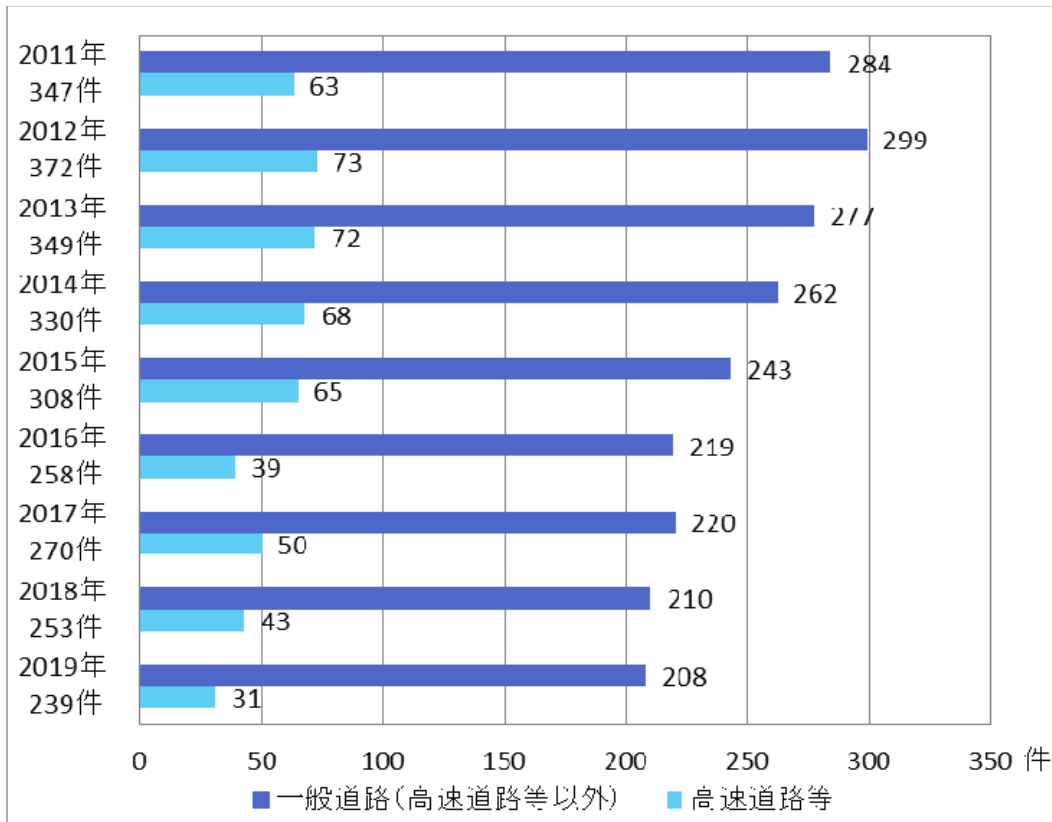
※他県には不明を含む



Ⅱ. 死亡事故データの傾向

5. 道路区分別

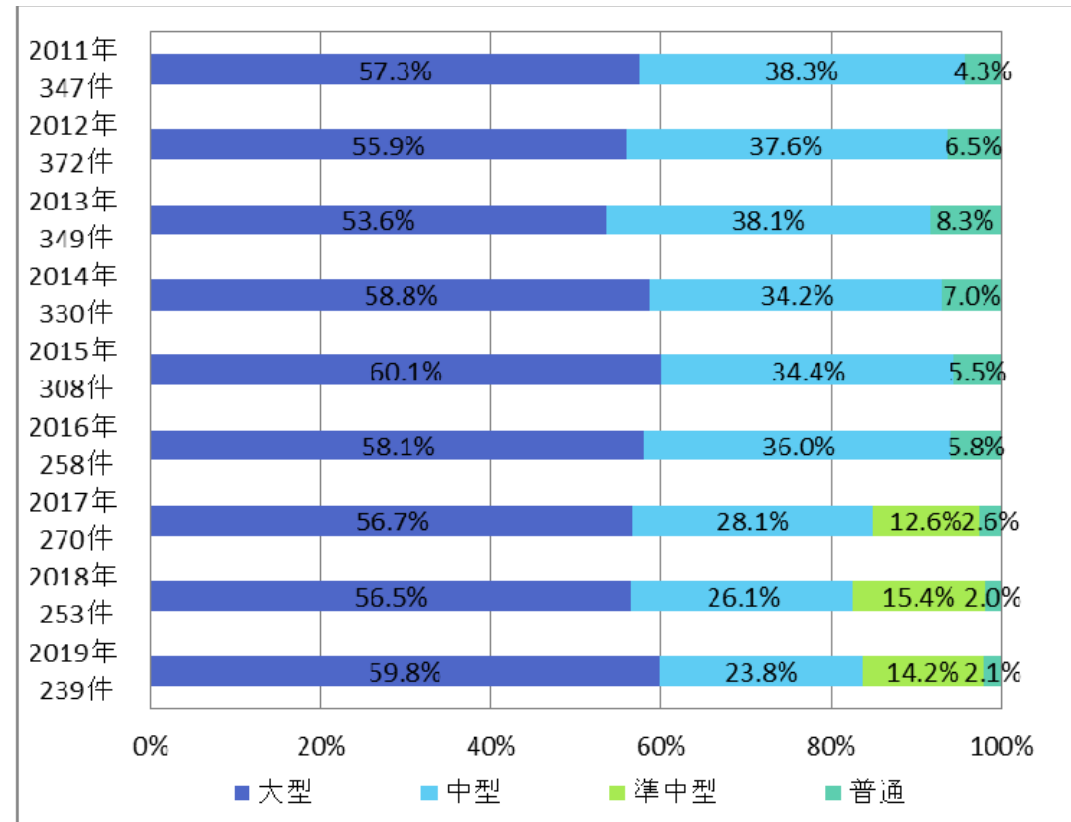
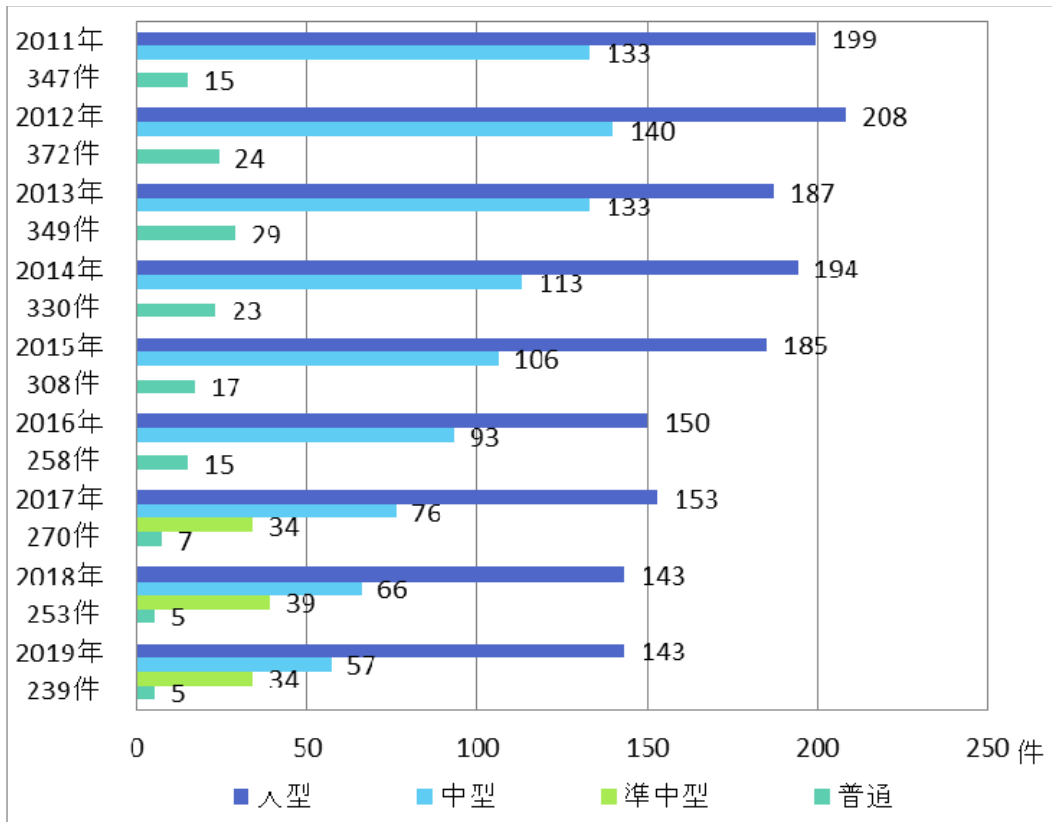
- ・2011年～2019年の傾向をみると、いずれの年も「一般道路（高速道路等以外）」が多く、概ね8～9割程度となっている。
- ・「一般道路（高速道路等以外）」、「高速道路等」ともに死亡事故件数は2016年まで減少、2017年に一旦増加したが、その後、再度減少傾向になっている。
- ・2019年は対前年に比べると「一般道路（高速道路等以外）」、「高速道路等」ともに減少している。



Ⅱ. 死亡事故データの傾向

6. 車両区分別

- ・2011年～2019年の傾向をみると、いずれの年も「大型」が多く、概ね5～6割程度を占めている。
 - ・「大型」の死亡事故件数は2014年以降、減少傾向にあったが、2017年は一旦増加し、その後、2018年と2019年は同じ件数となっている。
 - ・「中型」は2012年以降、「普通」は2013年以降、死亡事故件数は減少傾向にある。「準中型」は調査開始以降、増減している。
- 2017年3月12日の「準中型」免許区分新設に伴い「中型」以下の車両総重量区分が変更されたため、「大型」以外は参考値。

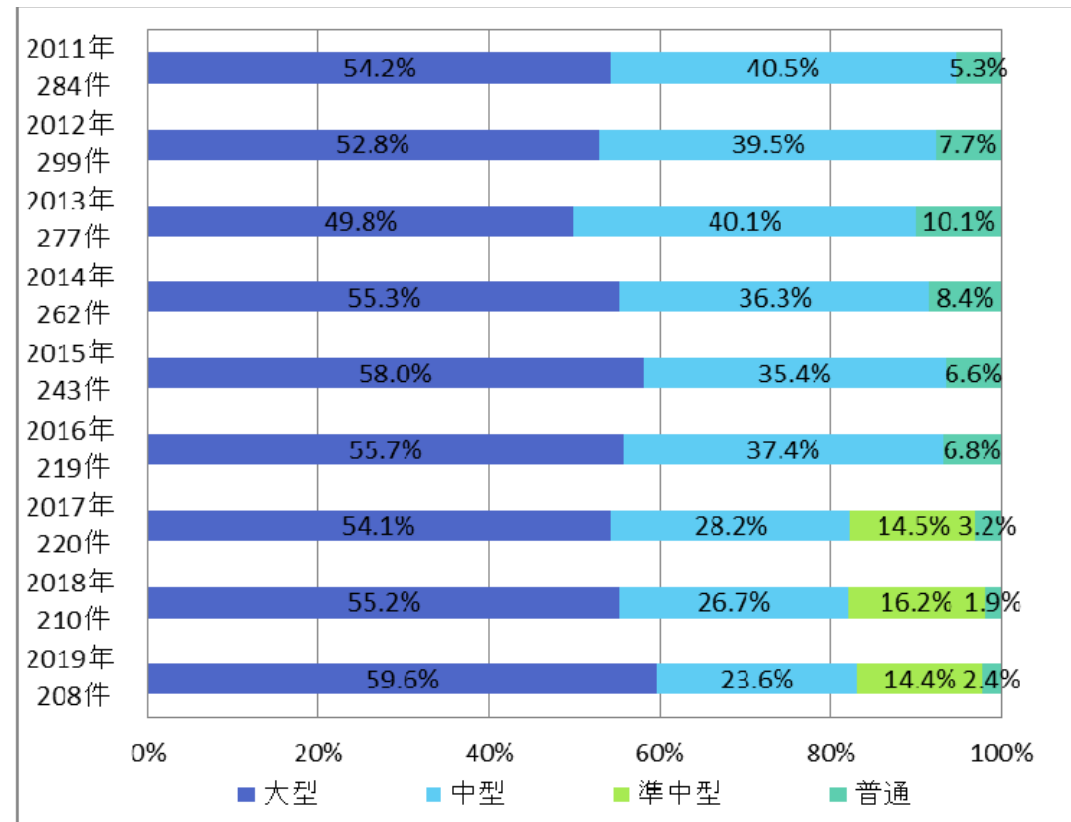
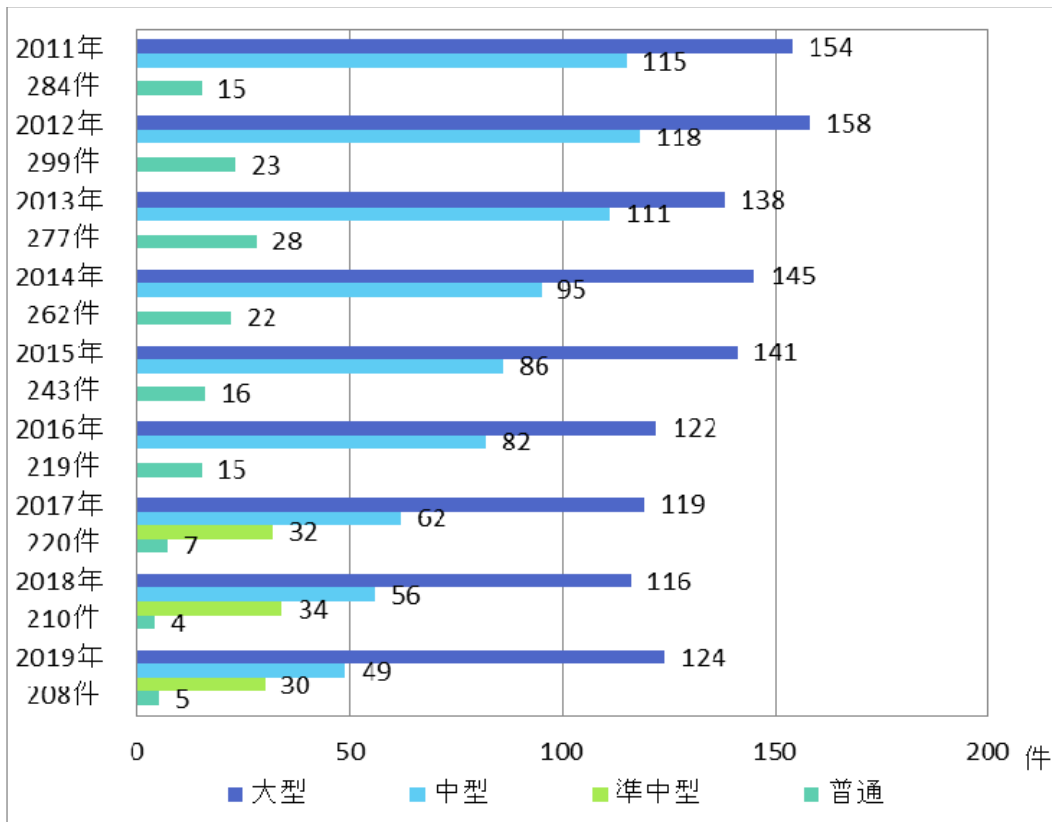


Ⅱ. 死亡事故データの傾向

(1) 一般道路上での車両区分

- ・ 2011年～2019年の傾向をみると、いずれの年も「大型」が多く、概ね5～6割程度を占めている。
- ・ 「大型」の死亡事故件数は2014年以降、「普通」は2013年以降、それぞれ減少傾向にあったが、2019年は増加している。
- ・ 「中型」は2012年以降、減少傾向にある。
- ・ 「準中型」は調査開始以降、増減している。

2017年3月12日の「準中型」免許区分新設に伴い「中型」以下の車両総重量区分が変更されたため、「大型」以外は参考値。

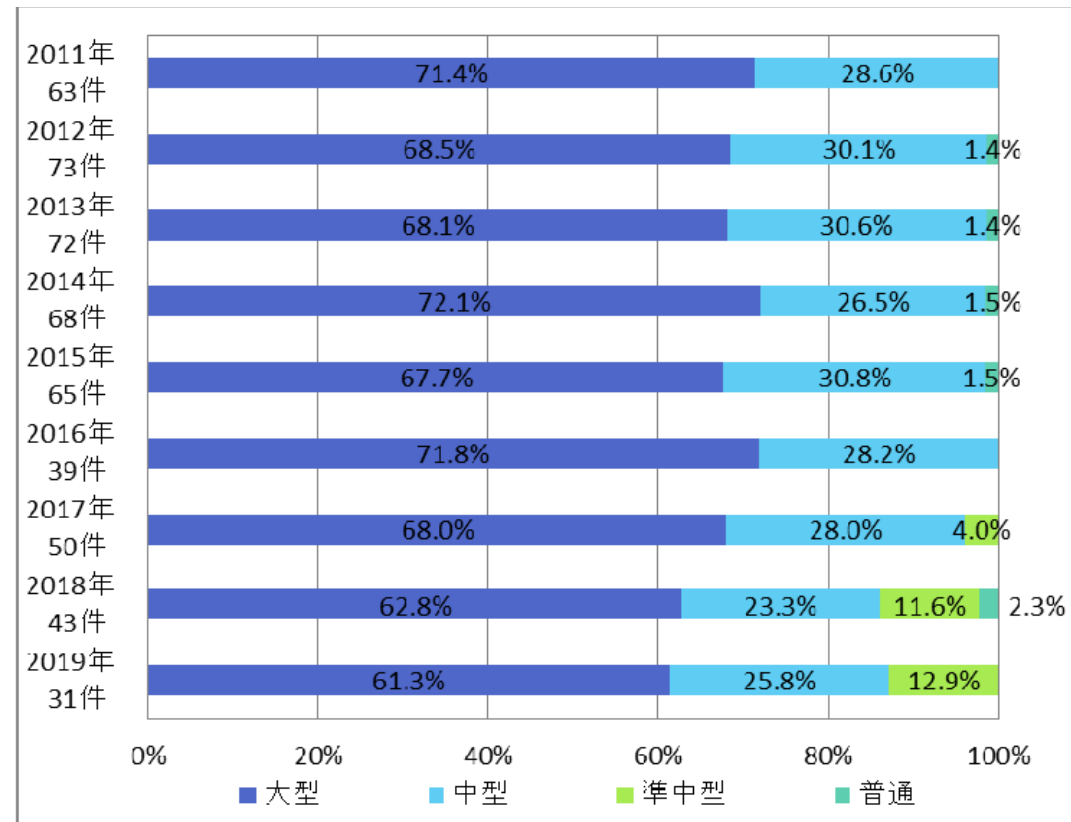
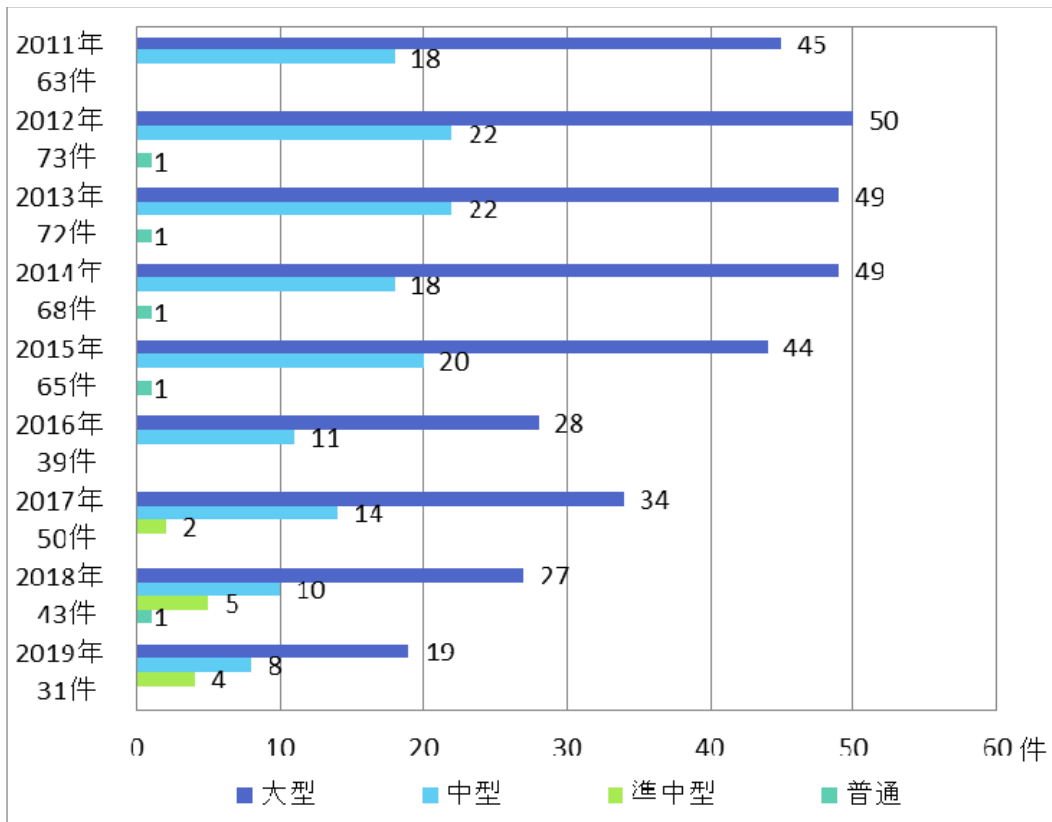


Ⅱ. 死亡事故データの傾向

(2) 高速道路上での車両区分

- ・ 2011年～2019年の傾向をみると、いずれの年も「大型」が多くの割合を占めているが、2016年以降、減少傾向にある。
- ・ 「大型」、「中型」の死亡事故件数は2012年以降、減少傾向にある。

2017年3月12日の「準中型」免許区分新設に伴い「中型」以下の車両総重量区分が変更されたため、「大型」以外は参考値。



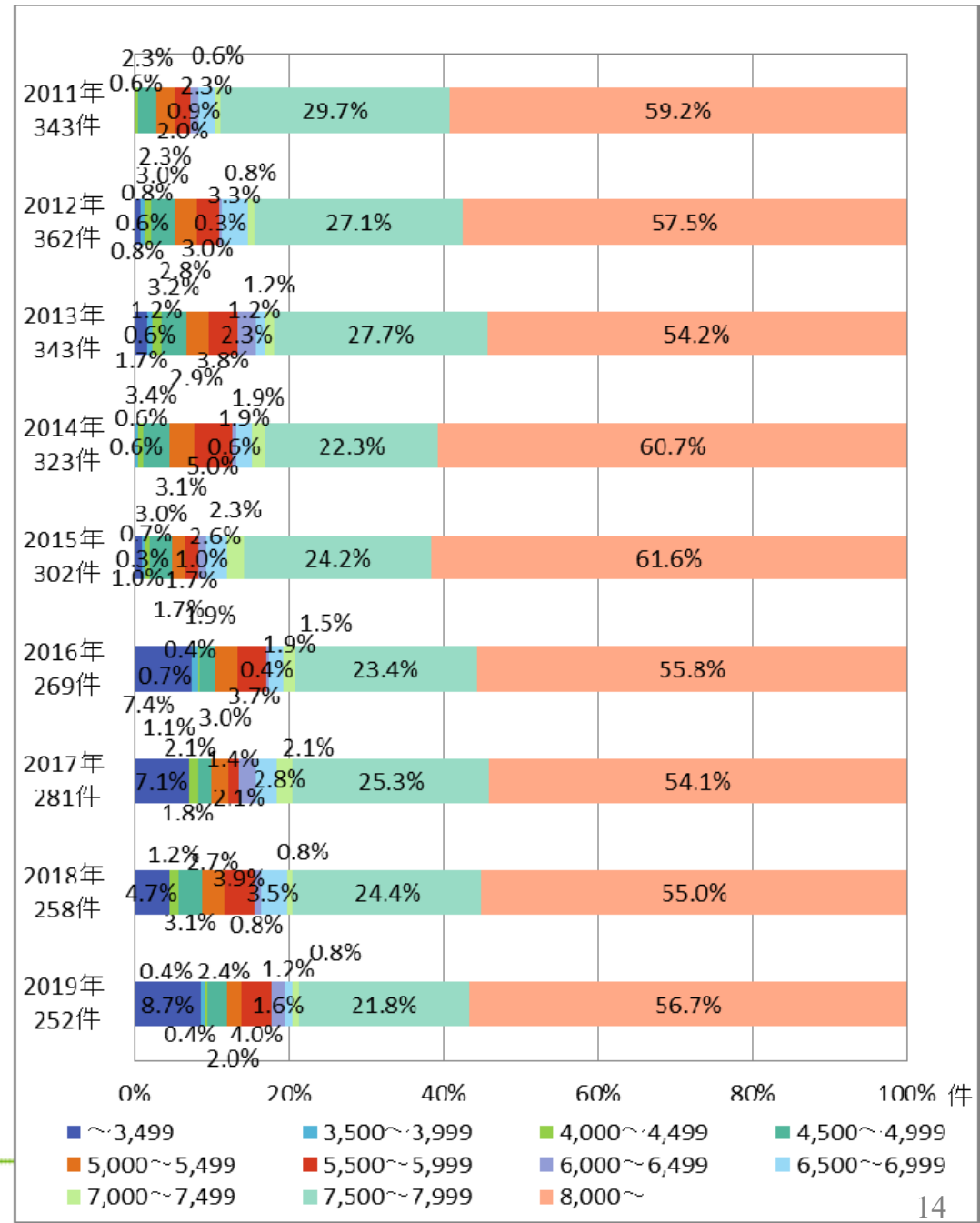
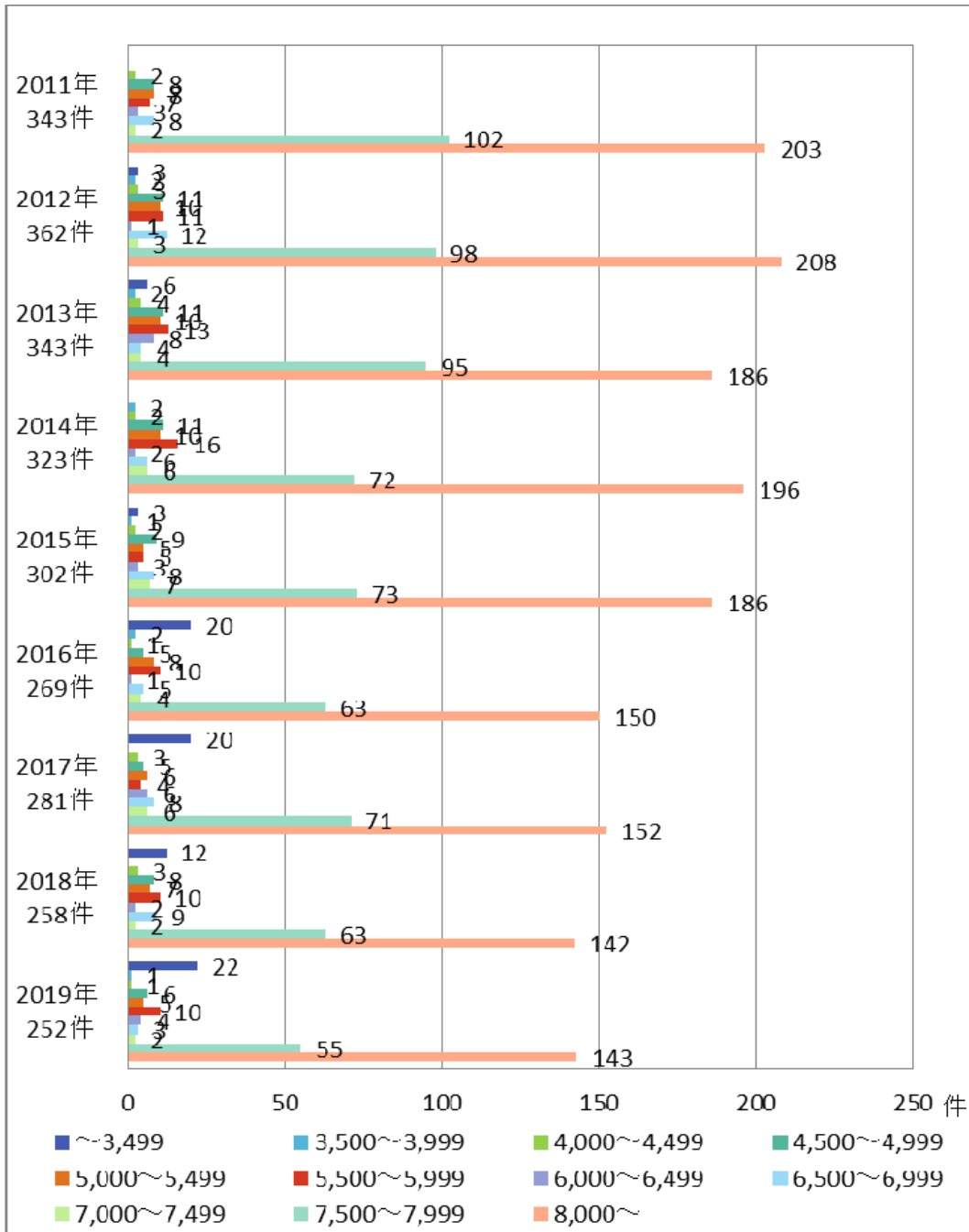
Ⅱ. 死亡事故データの傾向

7. 車両総重量別

- ・ 2011年～2019年の傾向をみると、いずれの年も「8,000～」が多く、5～6割程度を占めている。
- ・ 「7,500～7,999」は2011年～2013年までは3割程度を占めているが、その後、若干減少し2割強で推移している。
- ・ 「8,000～」の死亡事故件数は2016年以降、下げ止まりしている。

車両総重量別に係る集計については、軽を含む252件で集計した。以下同じ。

Ⅱ. 死亡事故データの傾向

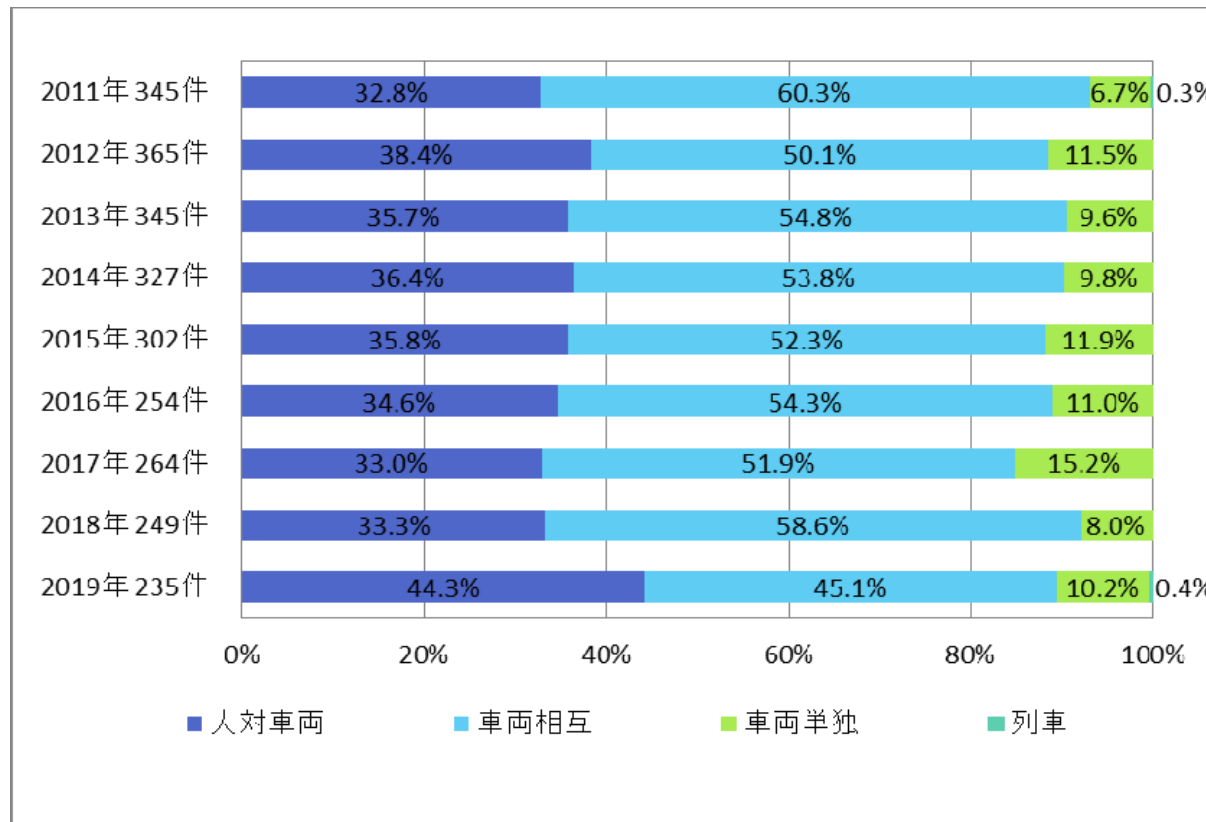


Ⅱ. 死亡事故データの傾向

8. 事故類型別

- ・2011年～2019年の傾向をみると、いずれの年も「車両相互」が多く、5～6割程度を占めている。
- ・「人対車両」の割合が減少傾向にあったが、2019年は増加している。

事故類型別、行動類型別、時間帯別、危険認知速度別、年齢層別、運転免許取得年数別に係る集計については、車籍不明4件を除く235件（2019年）で集計した。以下同じ。

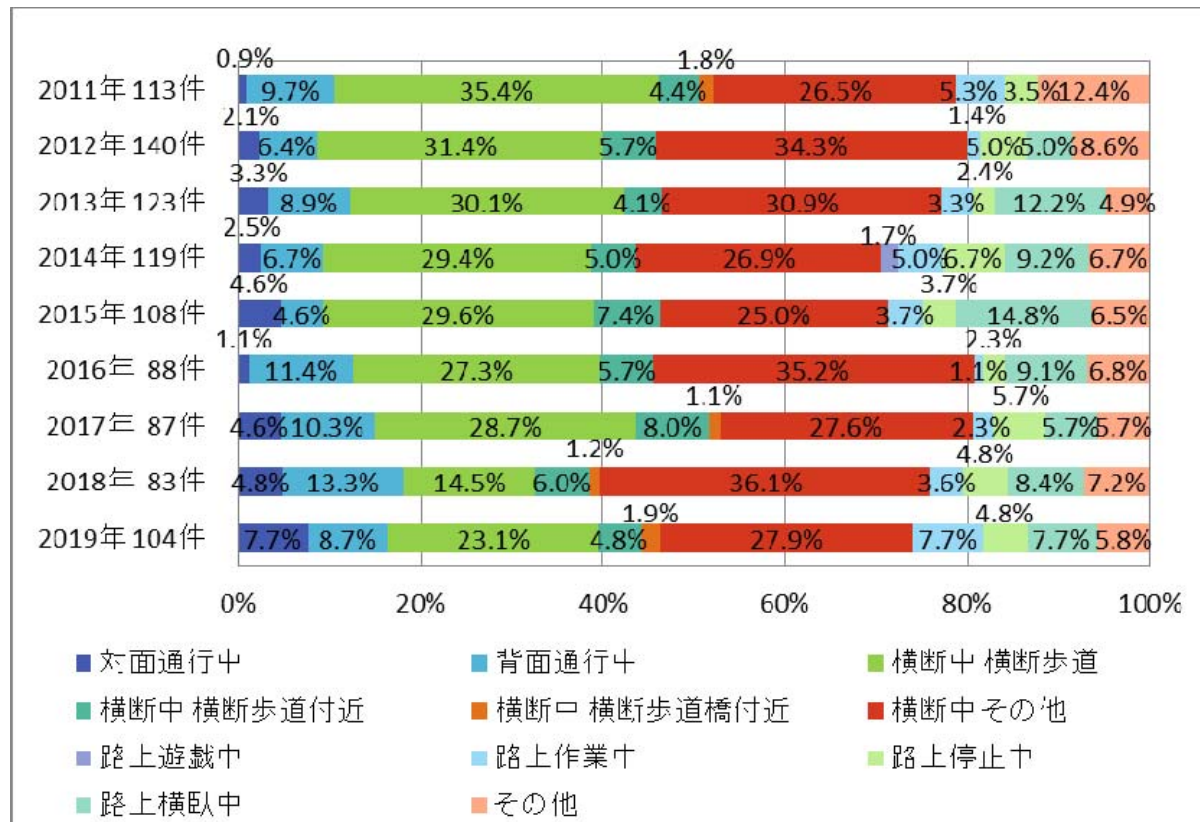


※対自転車事故は、「車両相互」に含まれます。

Ⅱ. 死亡事故データの傾向

(1) 人対車両

- ・ 2011年～2019年の傾向をみると、いずれの年も「横断中 横断歩道」及び「横断中 その他」の割合が多く、両者で概ね5～6割程度を占めている。
- ・ 「横断中 横断歩道」の2019年の割合は、対前年に比べて+8.6ポイント増加しているが、全体的には減少傾向にある。
- ・ 2013年以降「路上横臥中」の割合は、2017年を除き概ね1割程度を占めている。

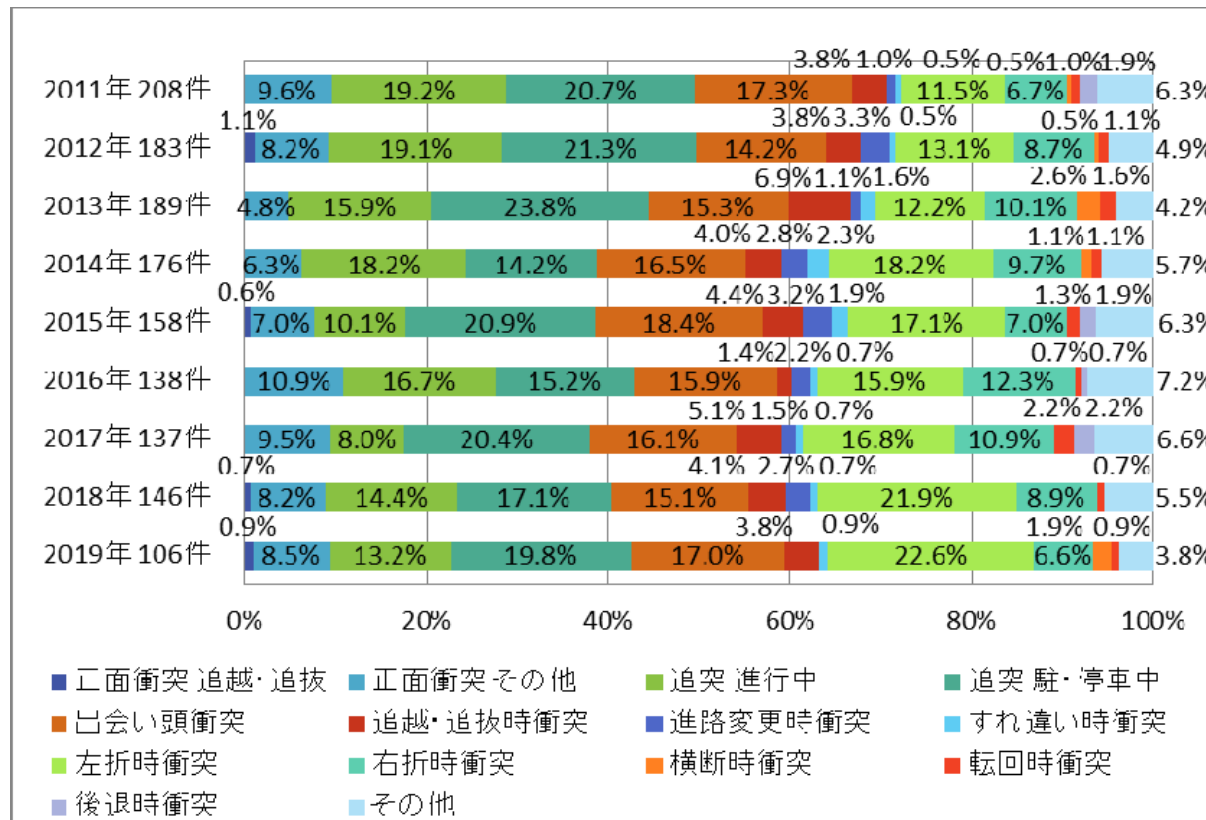


※対自転車事故は、「車両相互」に含まれます。

Ⅱ. 死亡事故データの傾向

(2) 車両相互

- ・2011年～2019年の傾向をみると、「追突 駐・停車中」と「左折時衝突」の割合が多い。
- ・「左折時衝突」の割合は増加傾向を示し、その後、2015年から2016年にかけて一旦減少傾向に転じたものの、2017年からは再び増加傾向に転じている。2018年からは2割を超えており、車両相互の中で最も多い割合となっている。

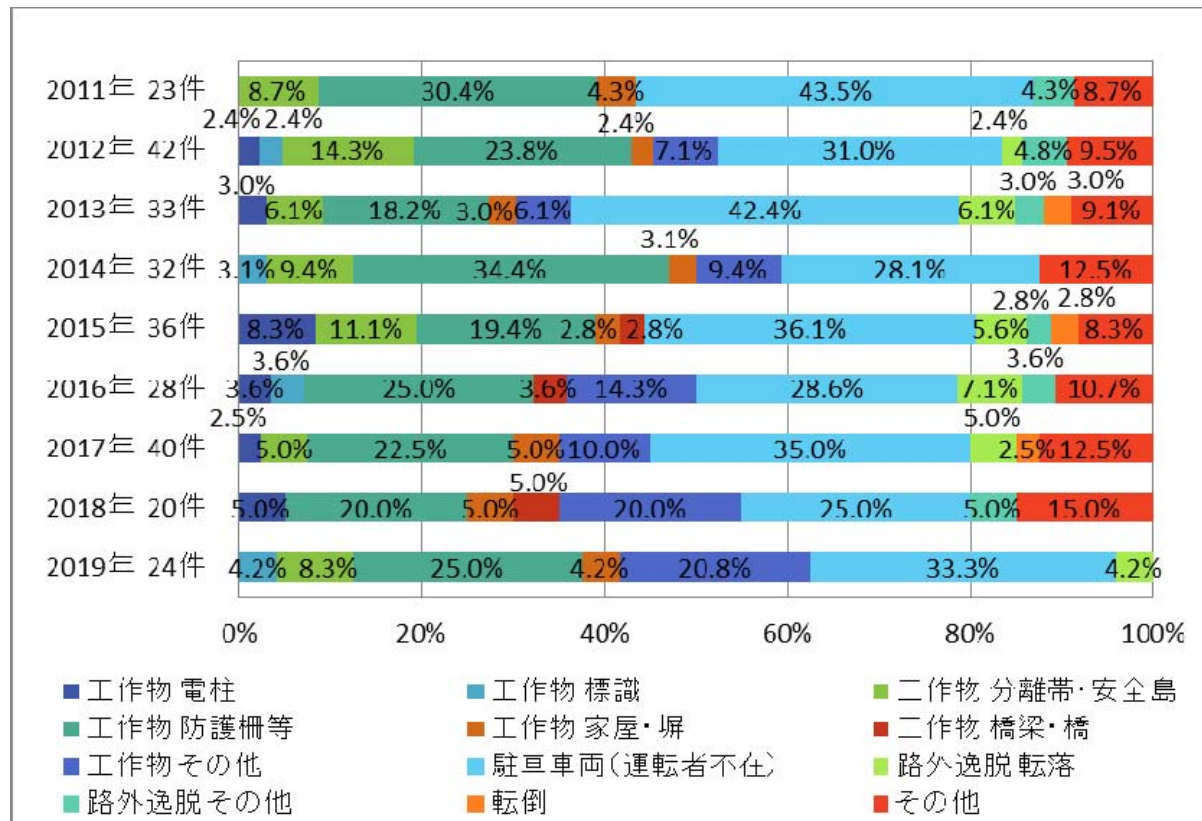


※対自転車事故は、「車両相互」に含まれます。

Ⅱ. 死亡事故データの傾向

(3) 車両単独

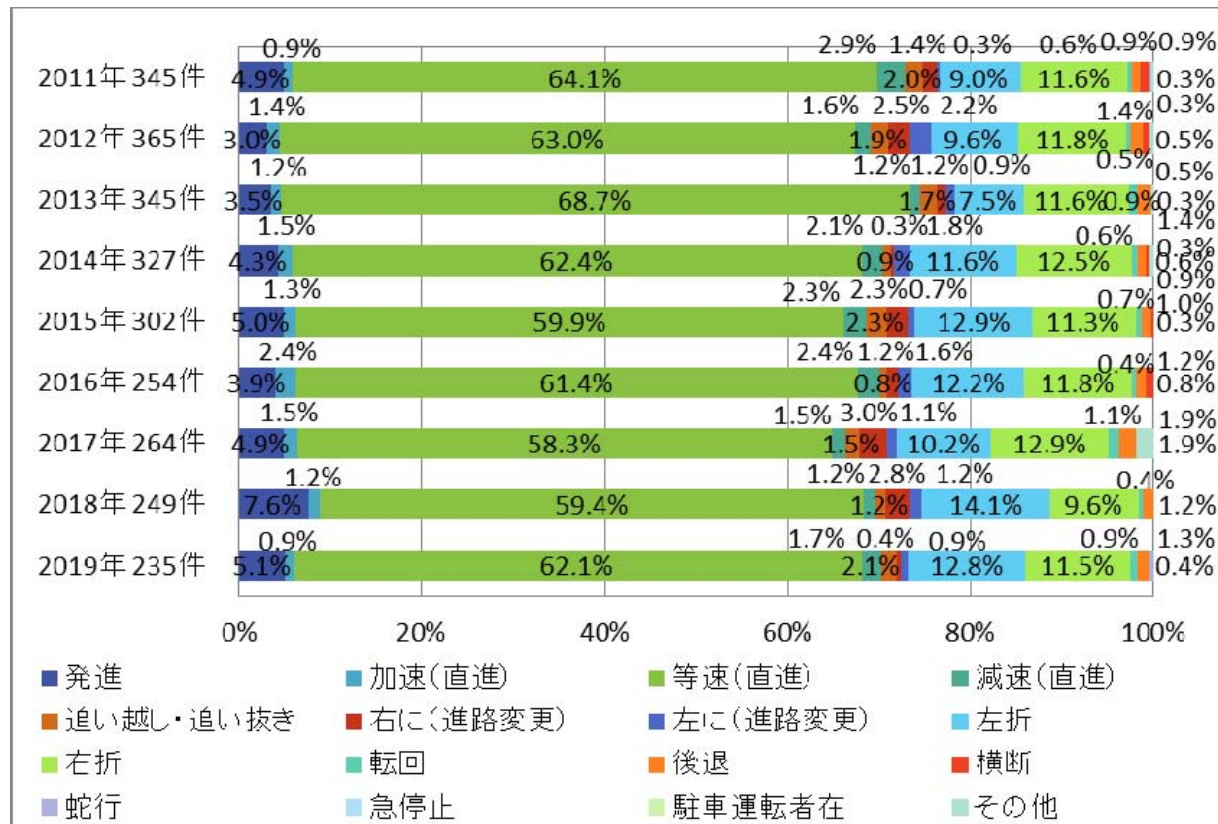
- ・ 2011年～2019年の傾向をみると、2014年を除き、「駐車車両（運転者不在）」の割合が多い。
- ・ 次いで、「工作物 防護柵等」の割合が多い。



Ⅱ. 死亡事故データの傾向

9. 行動類型別

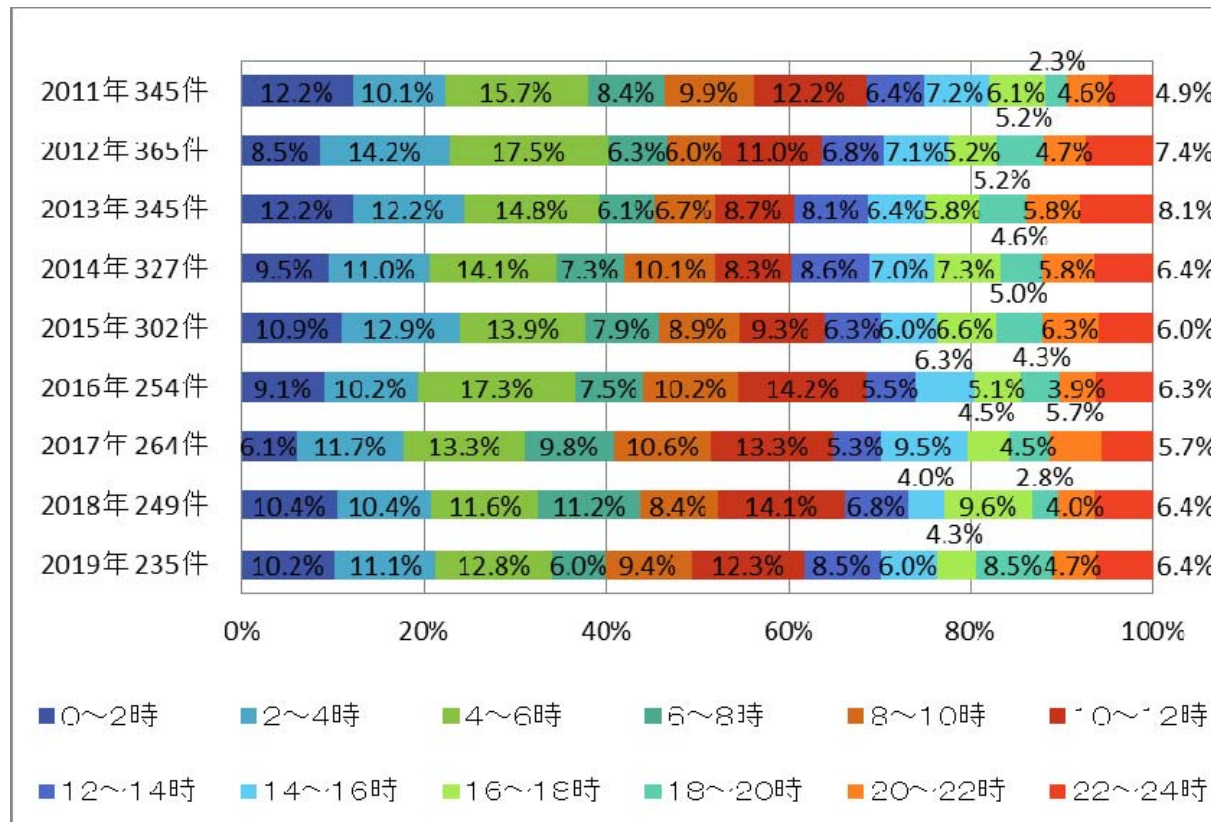
- ・ 2011年～2019年の傾向をみると、いずれの年も「等速（直進）」が多く、6～7割程度を占めている。
- ・ 各年の行動類型区分の構成比に大きな違いは見られないが、「左折」が2015年まで増加し、その後、1割程度で推移している。



Ⅱ. 死亡事故データの傾向

10. 時間帯別

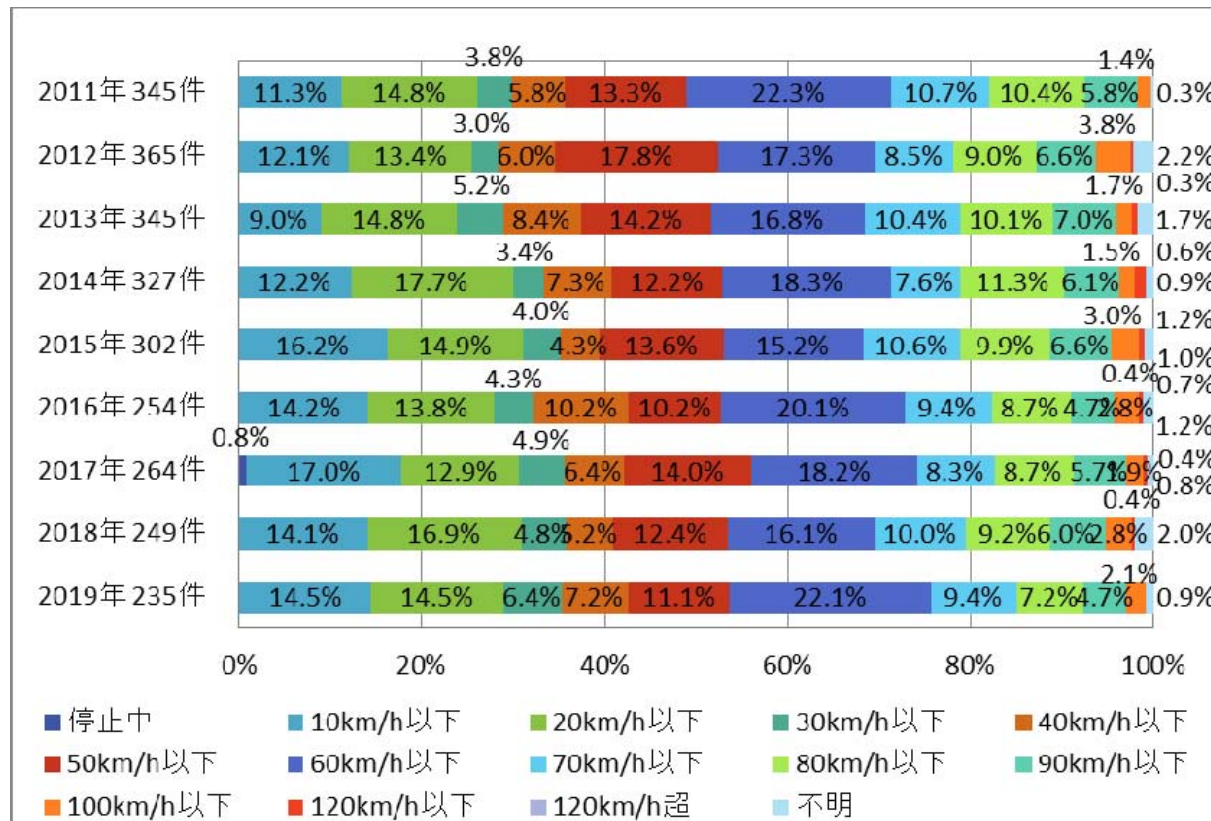
- 2011年～2019年の傾向をみると、2015年までは「2～4時」、「4～6時」が多かったが、2016年以降は「4～6時」及び「10～12時」が多い。
- 2015年以降、いわゆる深夜・早朝（22～6時）の時間帯の割合が減少傾向にあったが、2018年からは増加に転じている。
- 2016年以降、午前中（8～12時）の割合が2割を超えている。



Ⅱ. 死亡事故データの傾向

11. 運転者の危険認知速度別

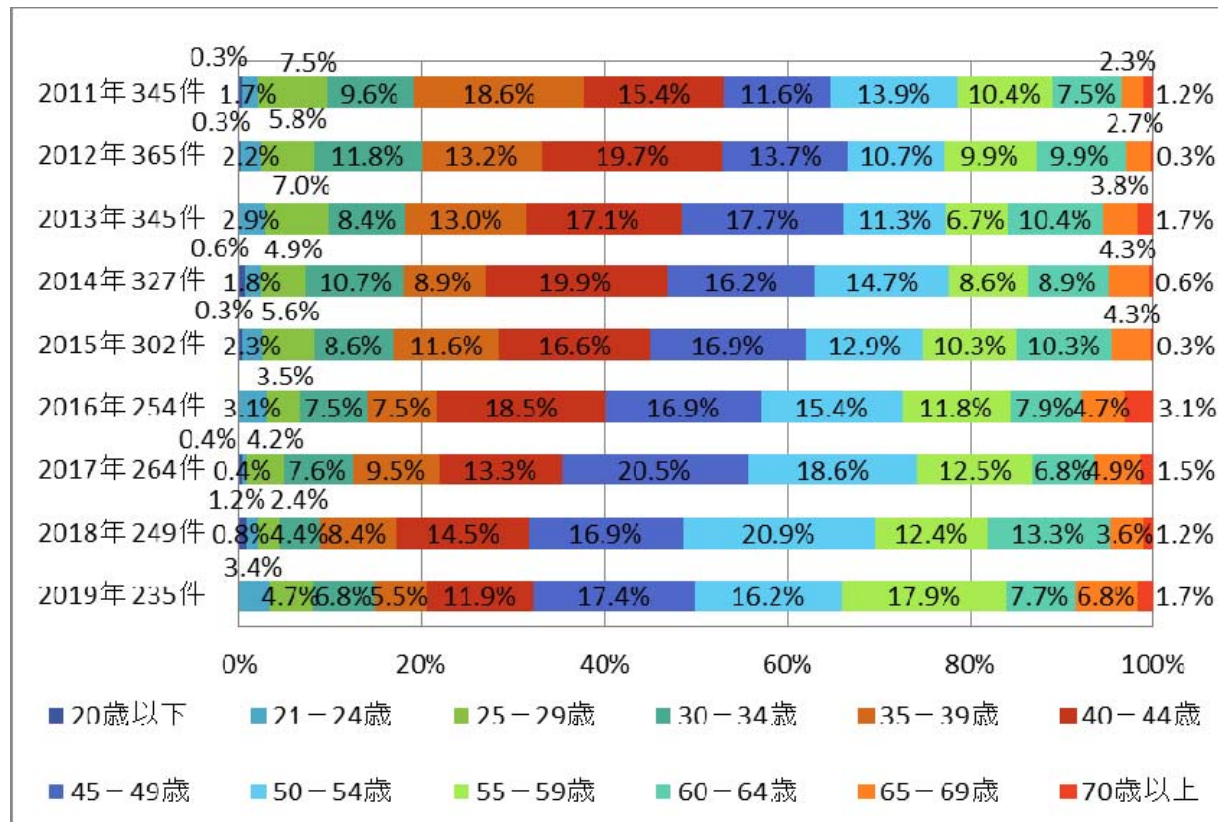
- 2011年～2019年の傾向をみると、2013年までは「10km/h以下」から「20km/h以下」までの割合が減少傾向にあったが、2014年以降、増減を繰り返している。



Ⅱ. 死亡事故データの傾向

12. 運転者の年齢層別

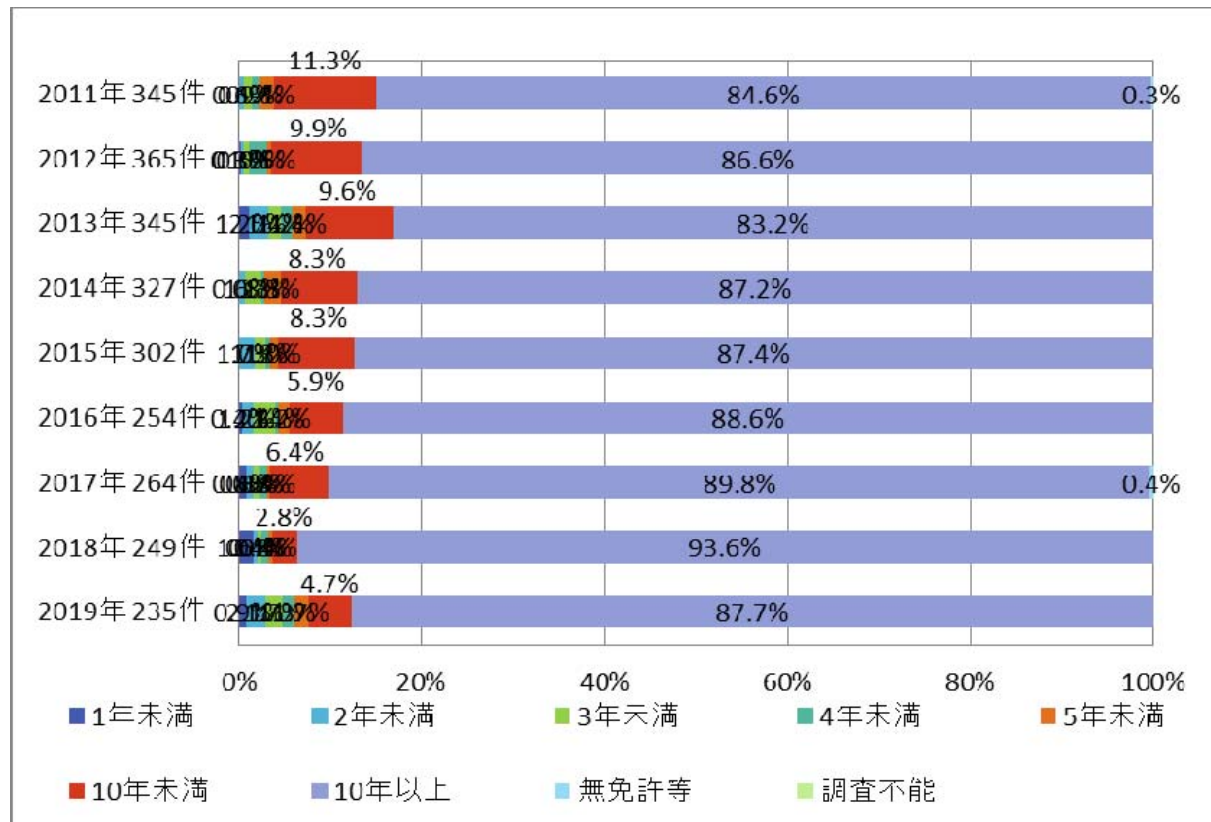
- ・ 2011年～2019年の傾向をみると、全体的に高齢化の傾向が見られる。
- ・ 2018年から50歳以上の割合が5割以上を占めている。



Ⅱ. 死亡事故データの傾向

13. 運転者の免許取得年数別

- ・2011年～2019年の傾向をみると、2013年以降、「10年以上」の割合が増加傾向にあったが、2019年は減少している。



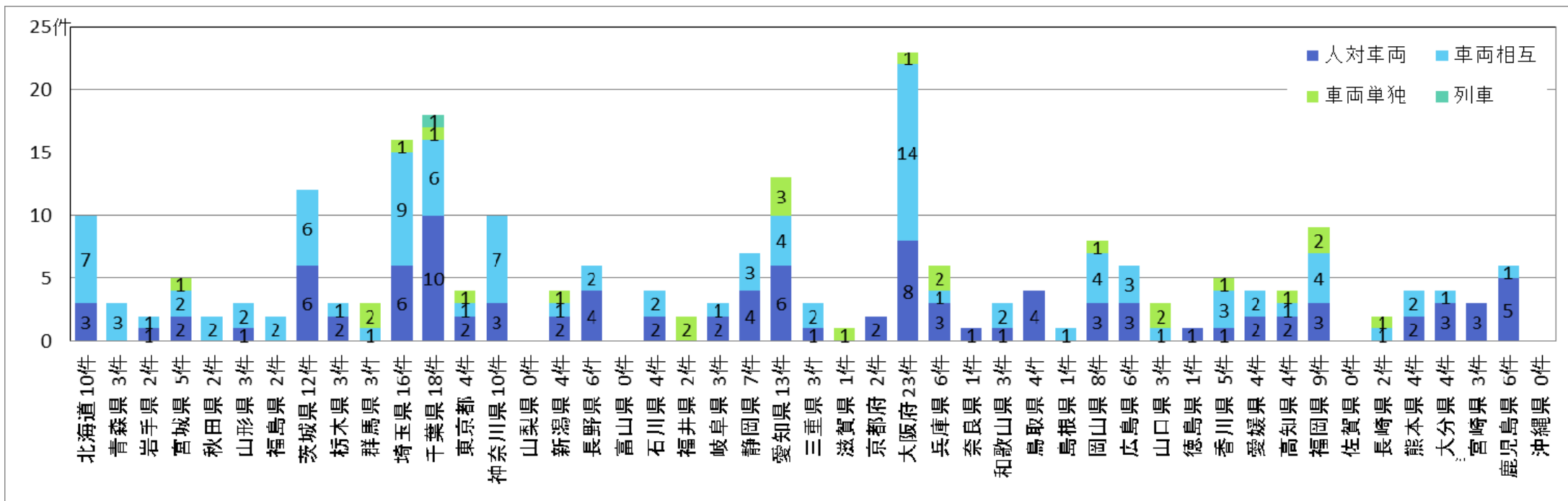
Ⅲ. 2019年死亡事故データ(車籍)

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

Ⅲ. 2019年死亡事故データ(車籍)

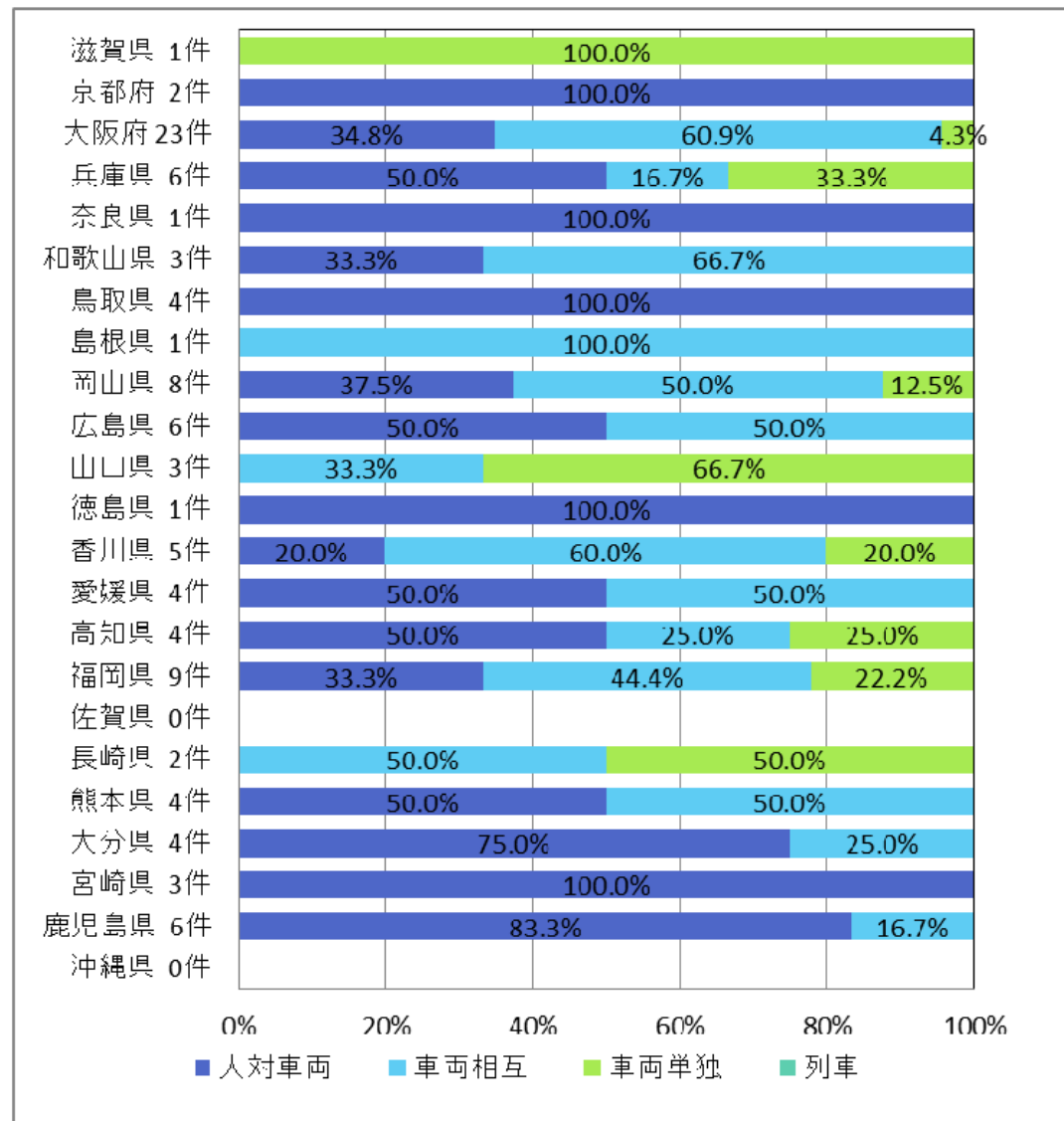
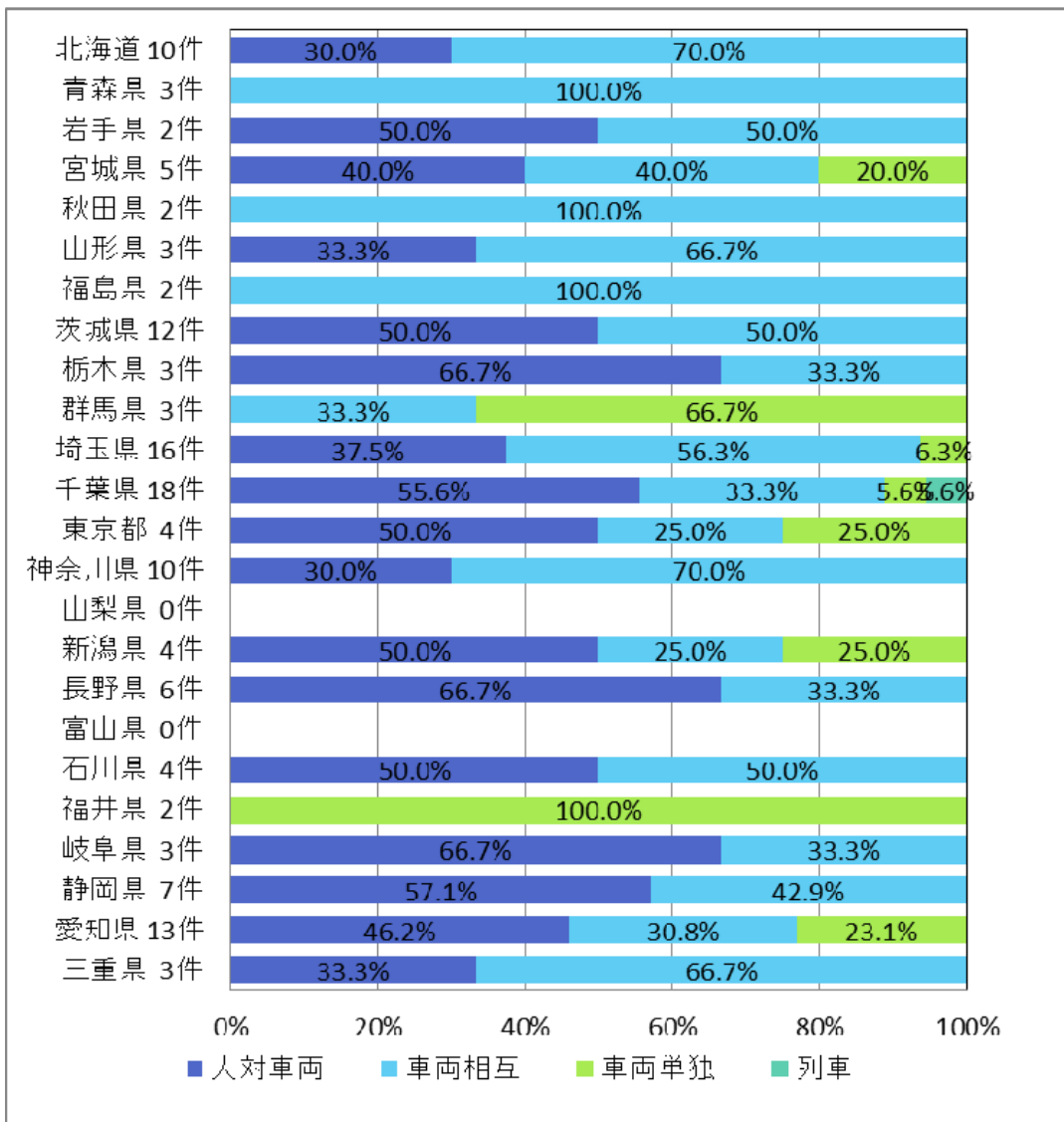
1. 車籍別の事故類型別

- ・車籍別の事故類型別にみると、「人対車両」が多い県と「車両相互」が多い県に分かれる傾向にある。
- ・事故発生件数の多い県をみると、「大阪府」、「埼玉県」、「北海道」、「神奈川県」は「車両相互」が多い。「千葉県」、「愛知県」は「人対車両」が多い。「茨城県」は「人対車両」と「車両相互」に分かれる。



※対自転車事故は、「車両相互」に含まれます。

Ⅲ. 2019年死亡事故データ(車籍)

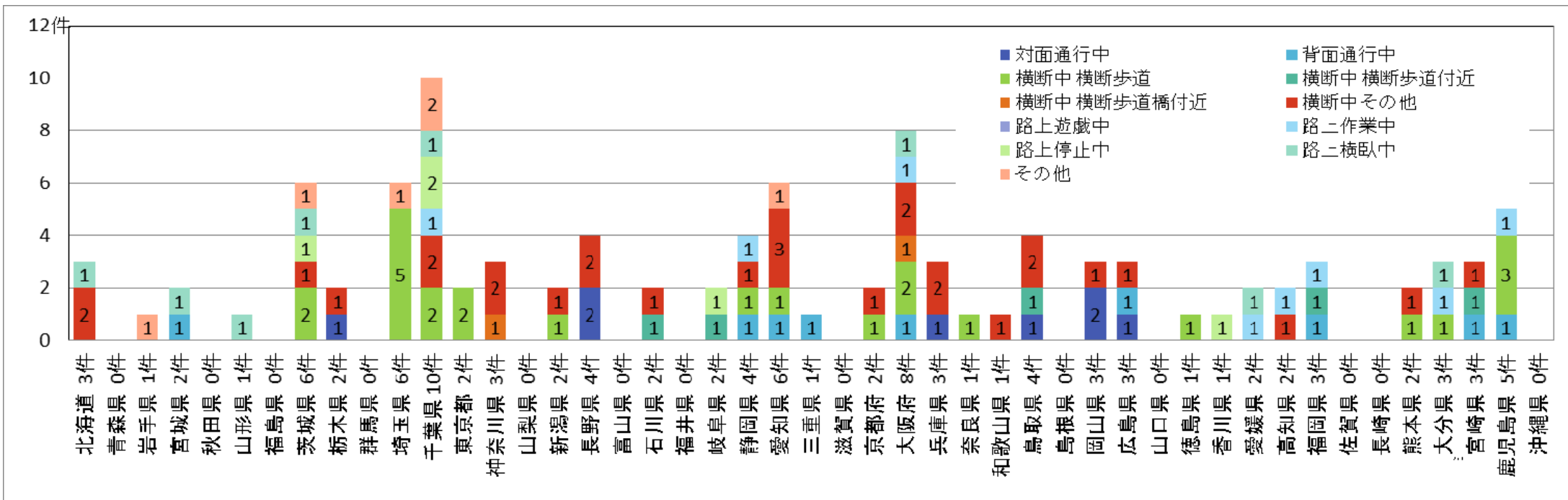


※対自転車事故は、「車両相互」に含まれます。

Ⅲ. 2019年死亡事故データ(車籍)

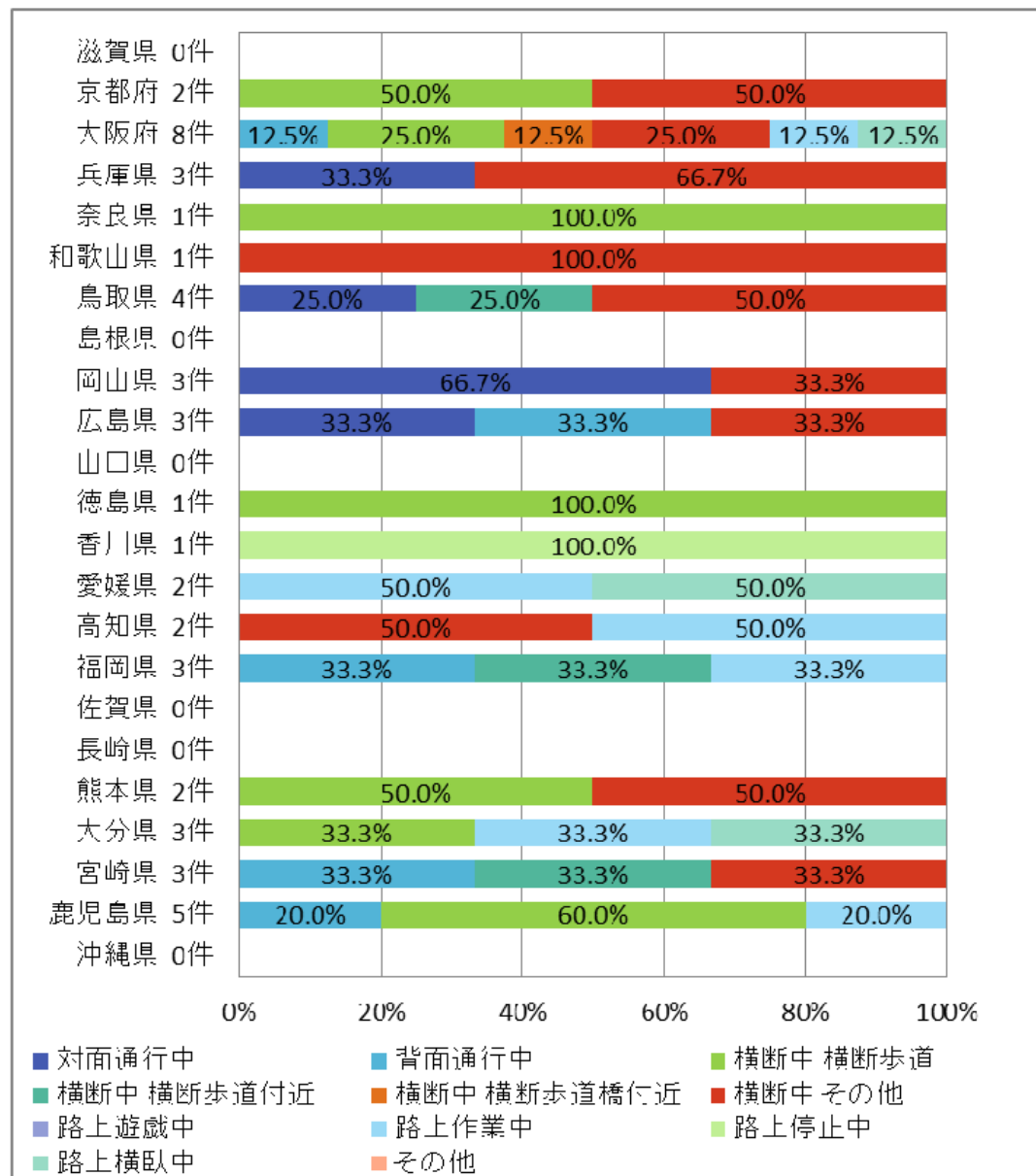
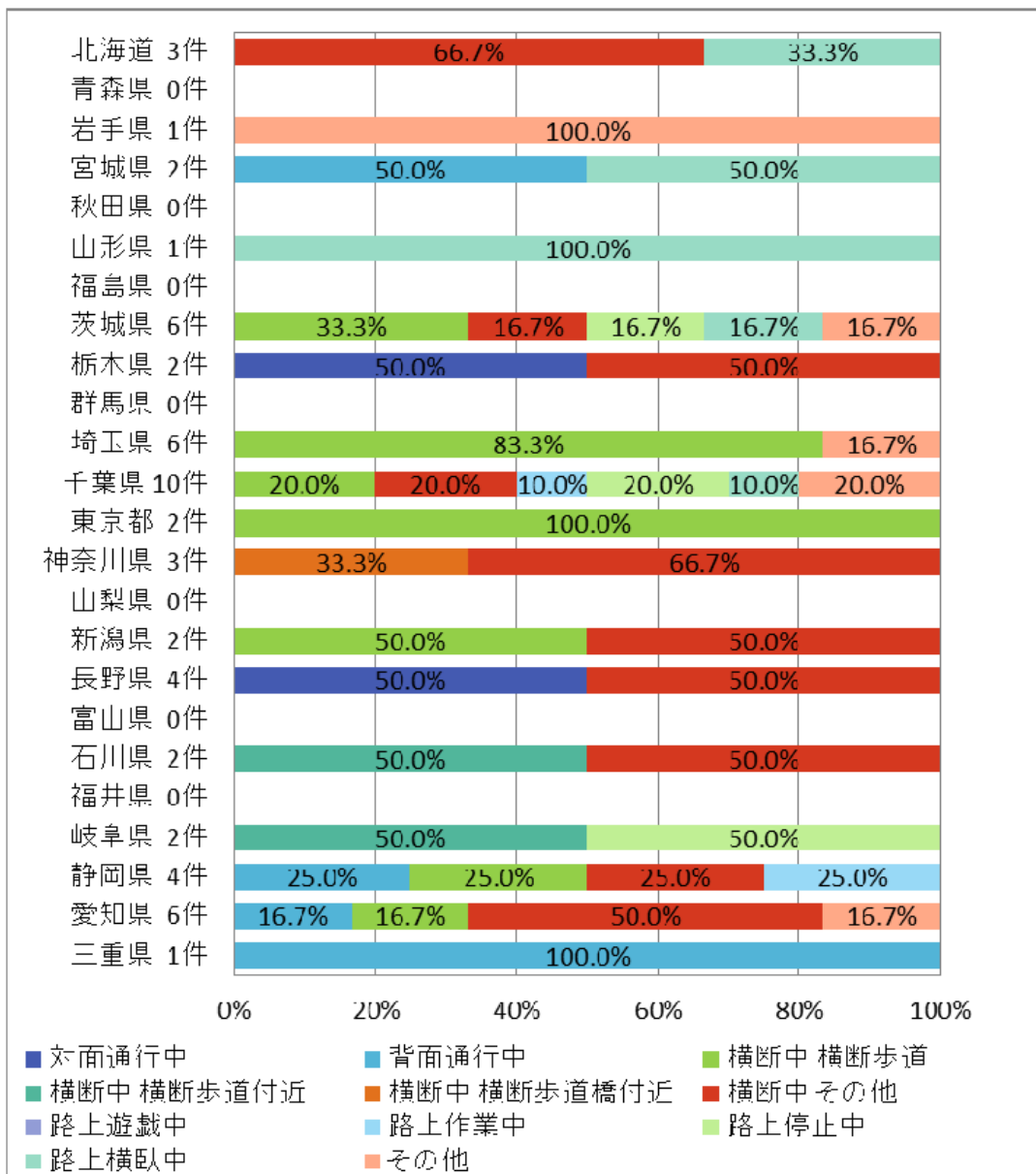
(1) 人対車両

- ・車籍別の事故類型(人対車両)別にみると、概ね「横断中 横断歩道」が多い県と「横断中 その他」が多い県に分かれる傾向にある。
- ・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」、「路上停止中」、「その他」が多い。
- ・「大阪府」では「横断中 横断歩道」、「横断中 その他」が多い。
- ・「茨城県」、「埼玉県」では「横断中 横断歩道」が多い。
- ・「愛知県」では「横断中 その他」が多い。



※対自転車事故は、「車両相互」に含まれます。

Ⅲ. 2019年死亡事故データ(車籍)

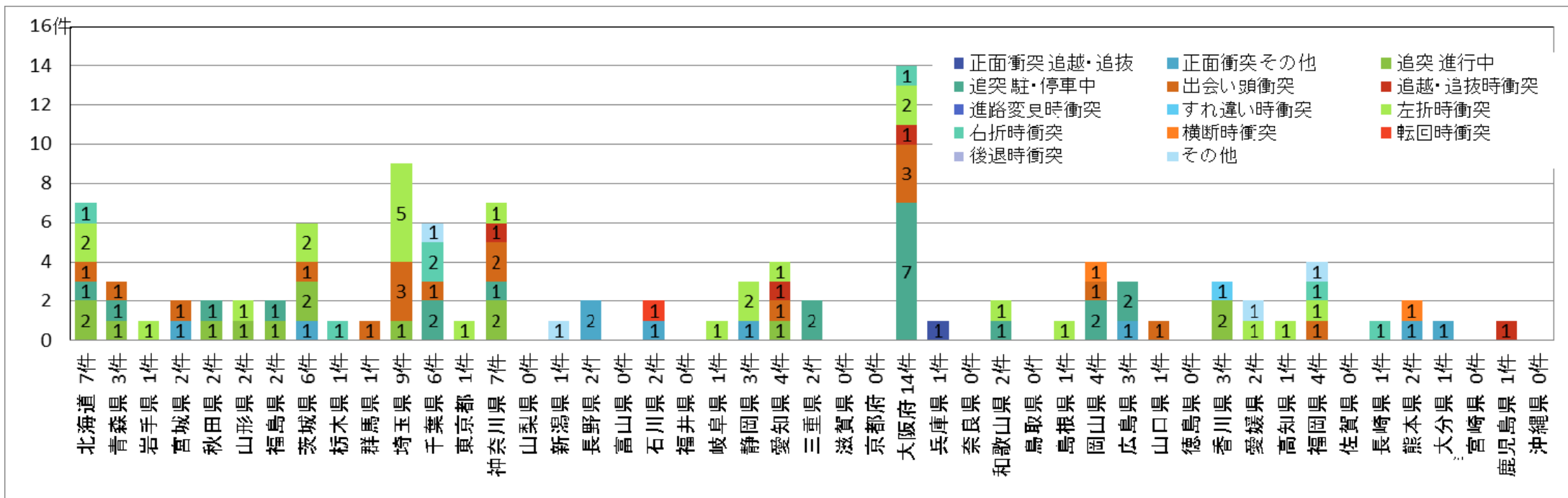


※対自転車事故は、「車両相互」に含まれます。

Ⅲ. 2019年死亡事故データ(車籍)

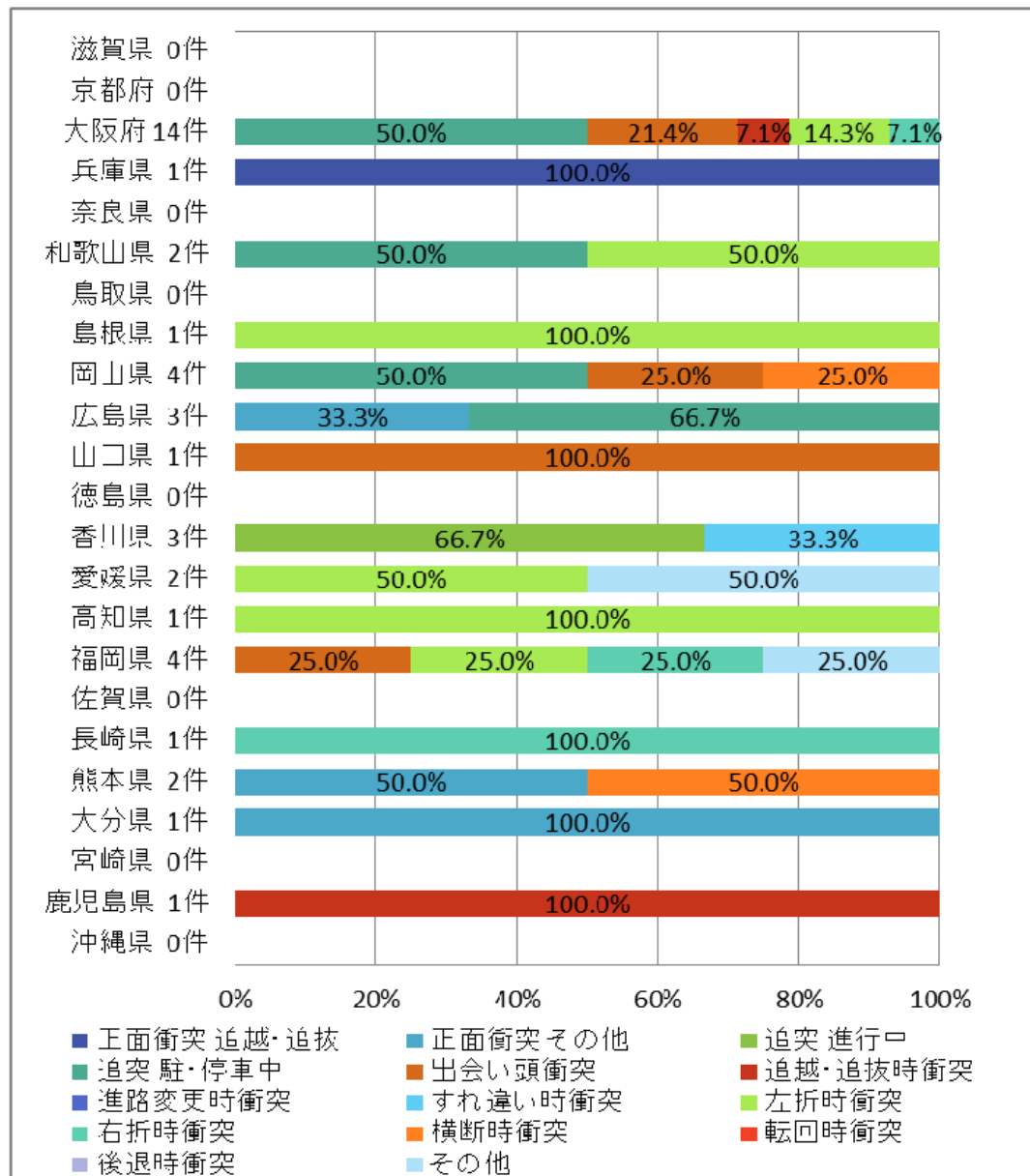
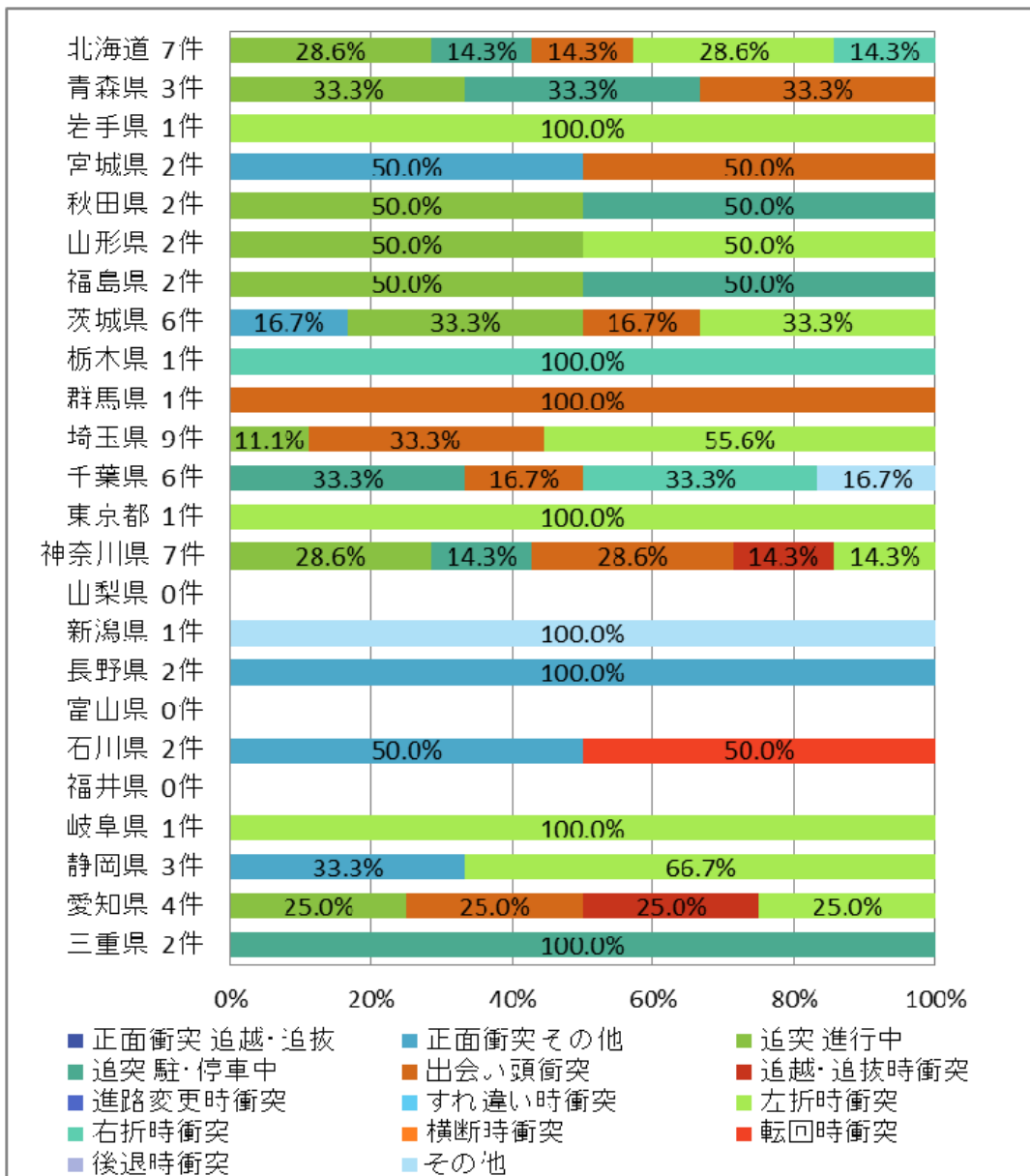
(2) 車両相互

- ・車籍別の事故類型(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」が多い。
- ・「埼玉県」では「左折時衝突」が多い。
- ・「北海道」、「茨城県」では「追突 進行中」、「左折時衝突」が多い。
- ・「神奈川県」では「追突 進行中」、「出会い頭衝突」が多い。



※対自転車事故は、「車両相互」に含まれます。

Ⅲ. 2019年死亡事故データ(車籍)

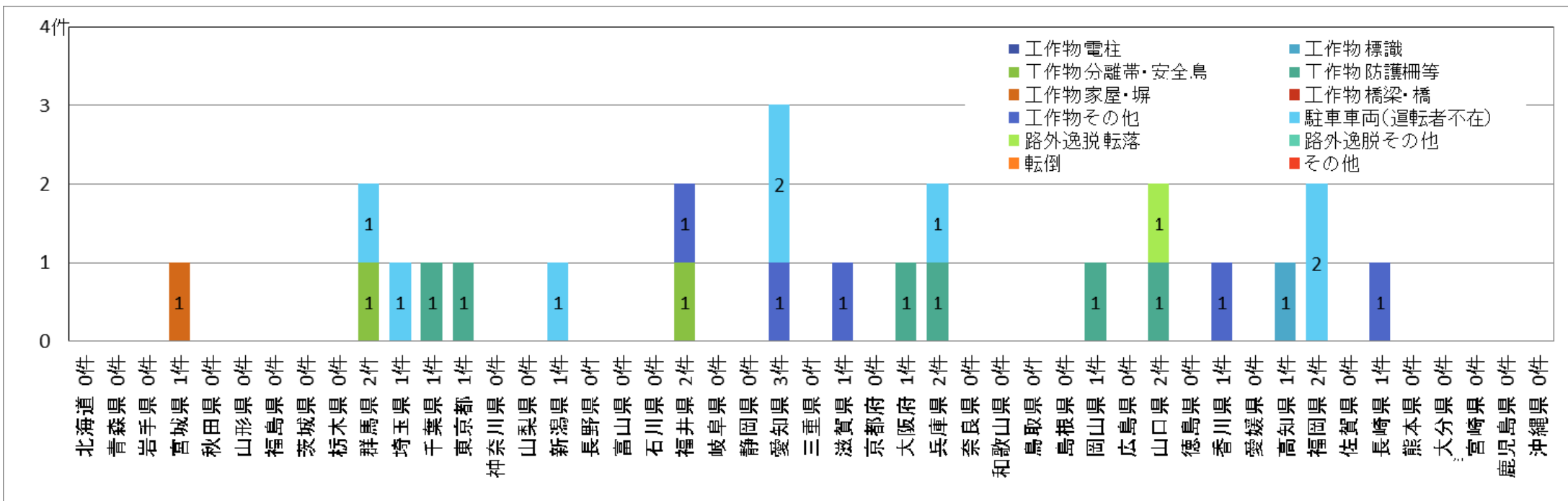


※対自転車事故は、「車両相互」に含まれます。

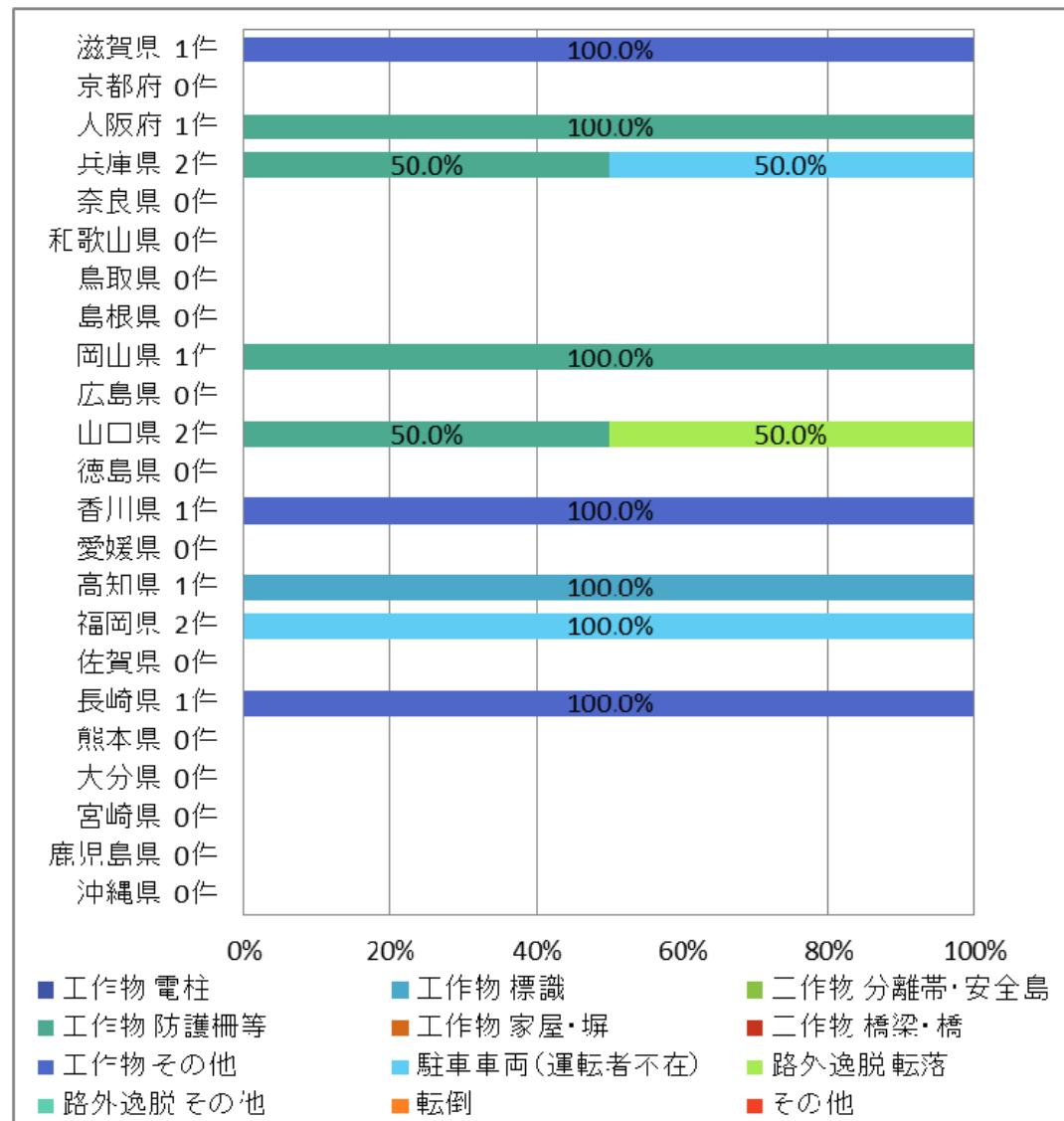
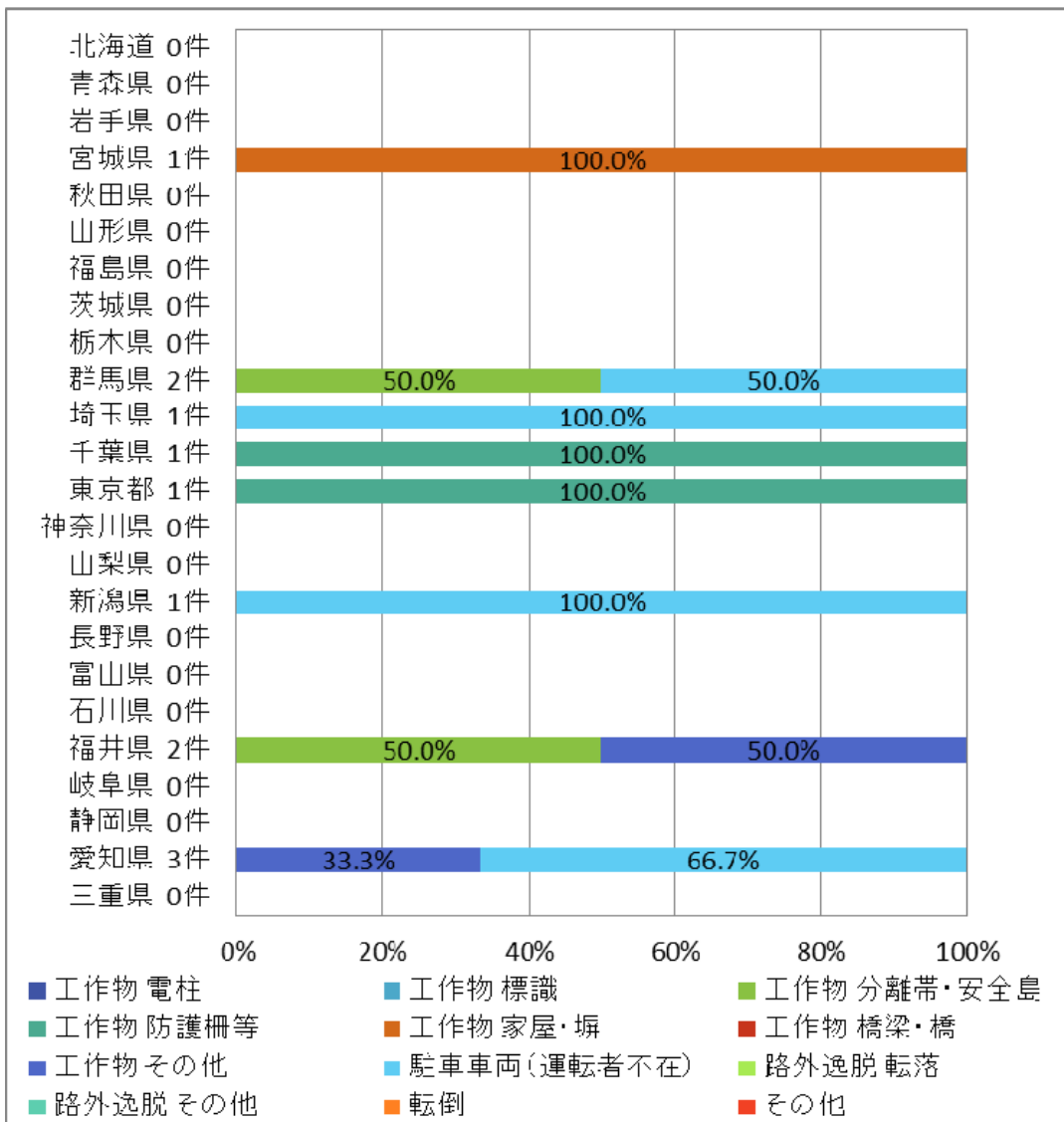
Ⅲ. 2019年死亡事故データ(車籍)

(3) 車両単独

- ・車籍別の事故類型(車両単独)別について事故発生件数の多い県をみると、「愛知県」では「駐車車両(運転者不在)」が多い。



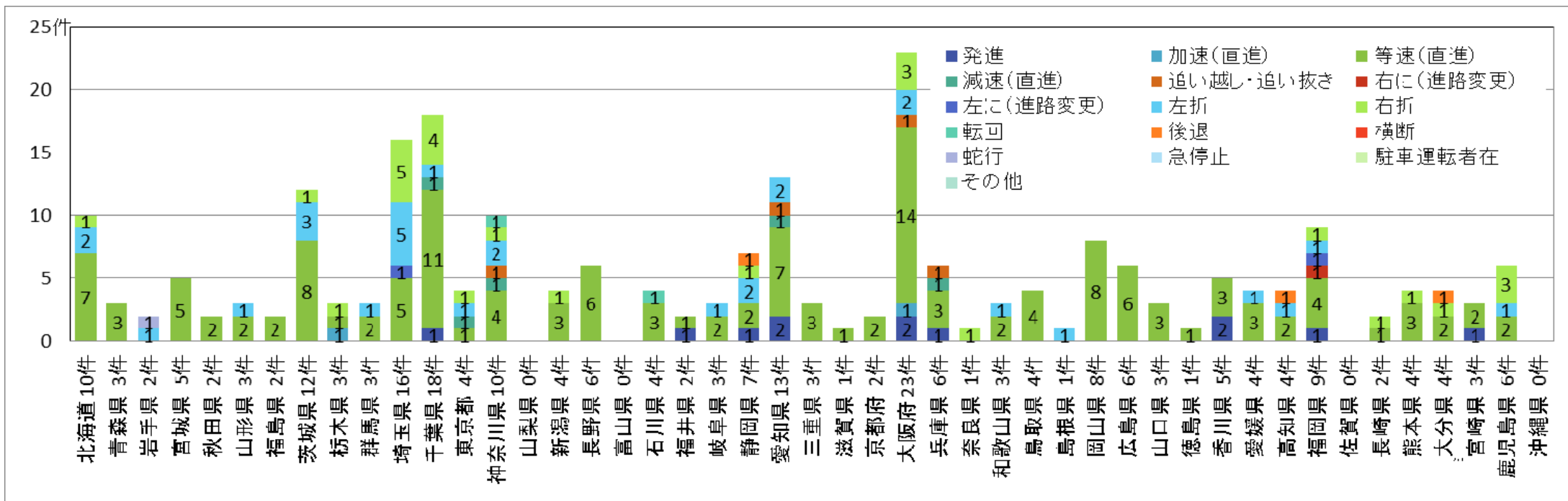
Ⅲ. 2019年死亡事故データ(車籍)



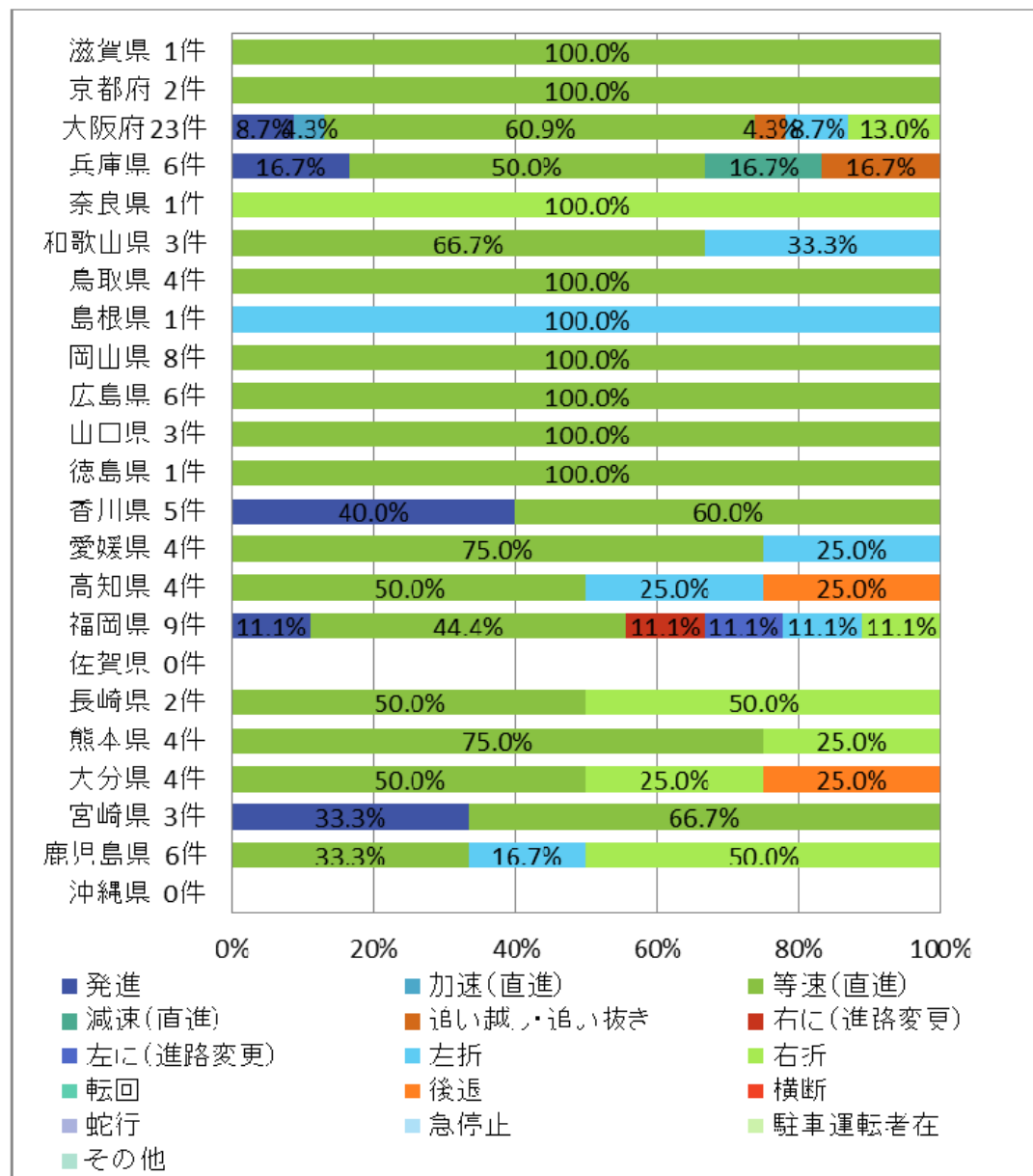
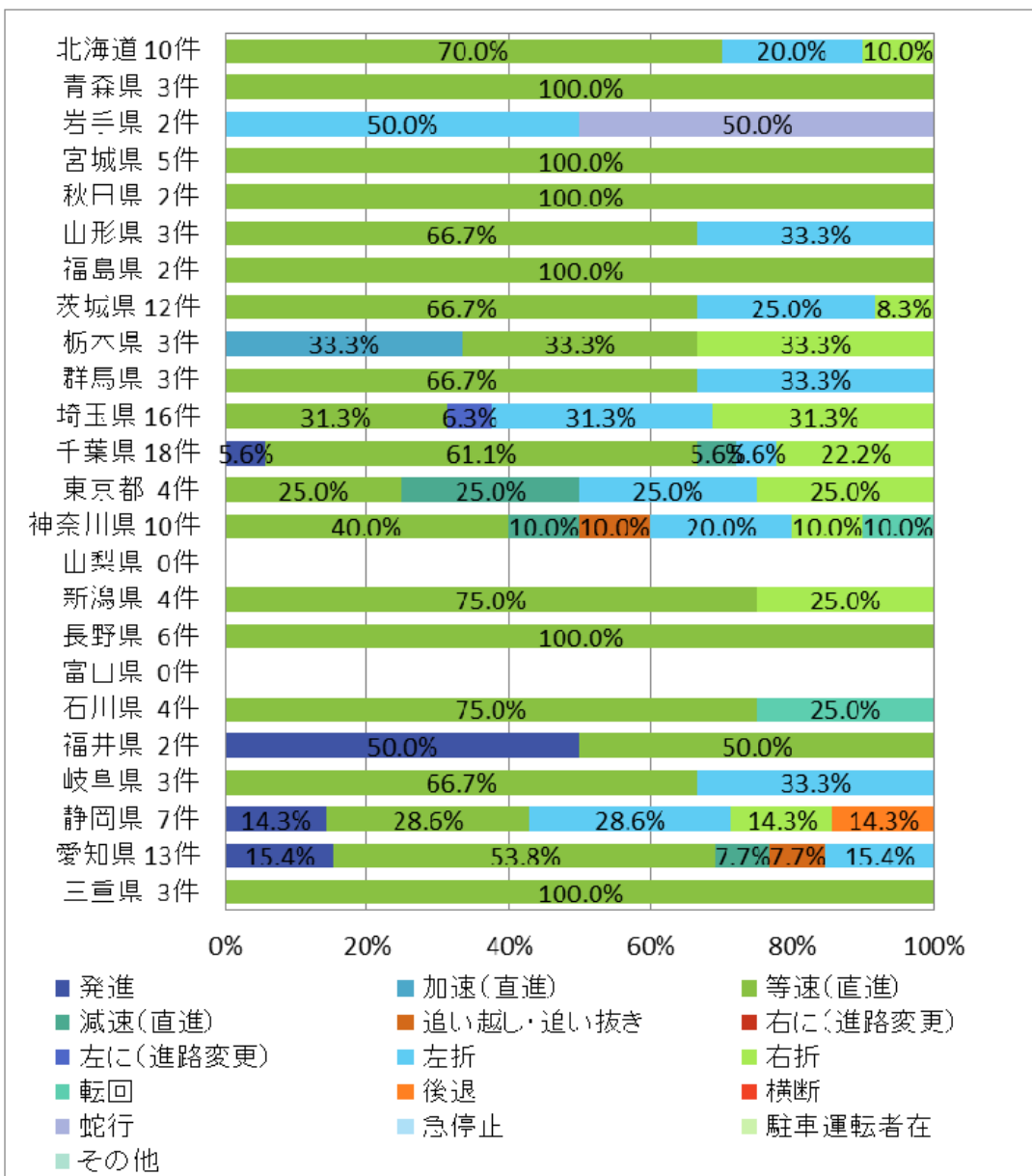
Ⅲ. 2019年死亡事故データ(車籍)

2. 車籍別の行動類型別

・車籍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。



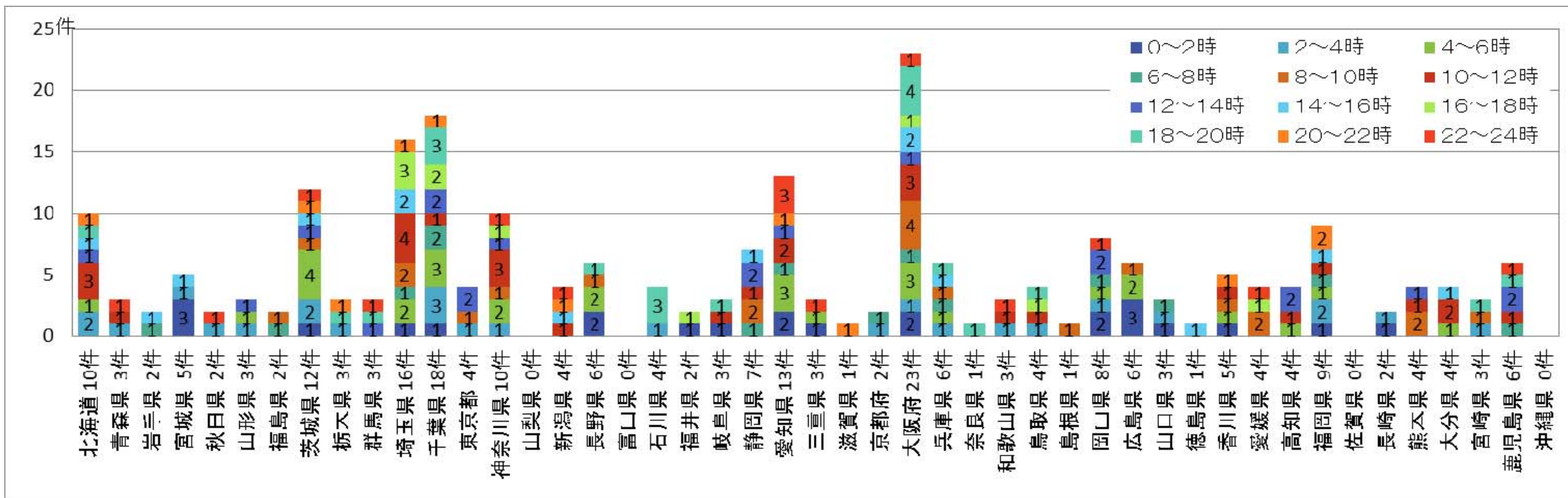
Ⅲ. 2019年死亡事故データ(車籍)



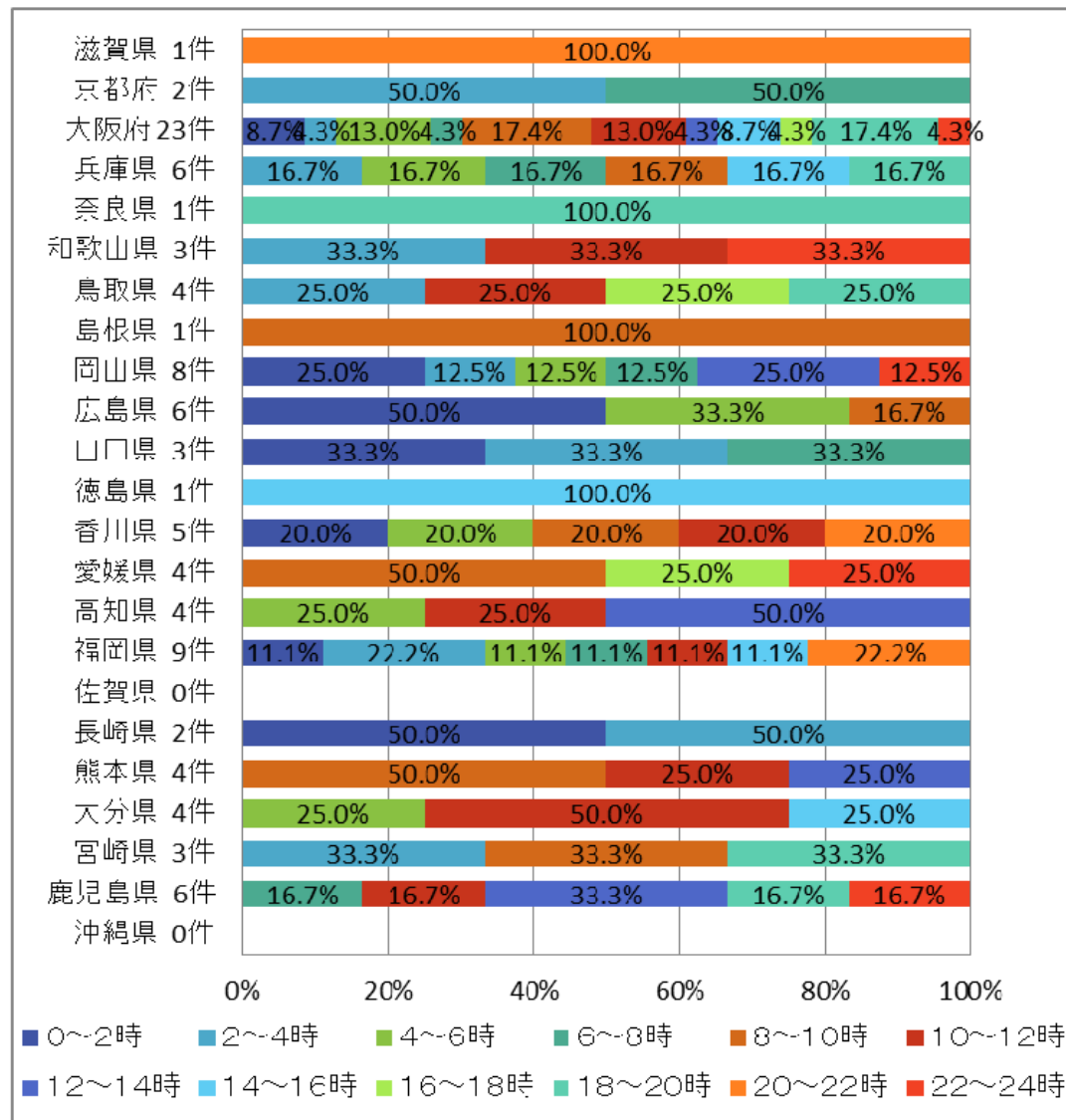
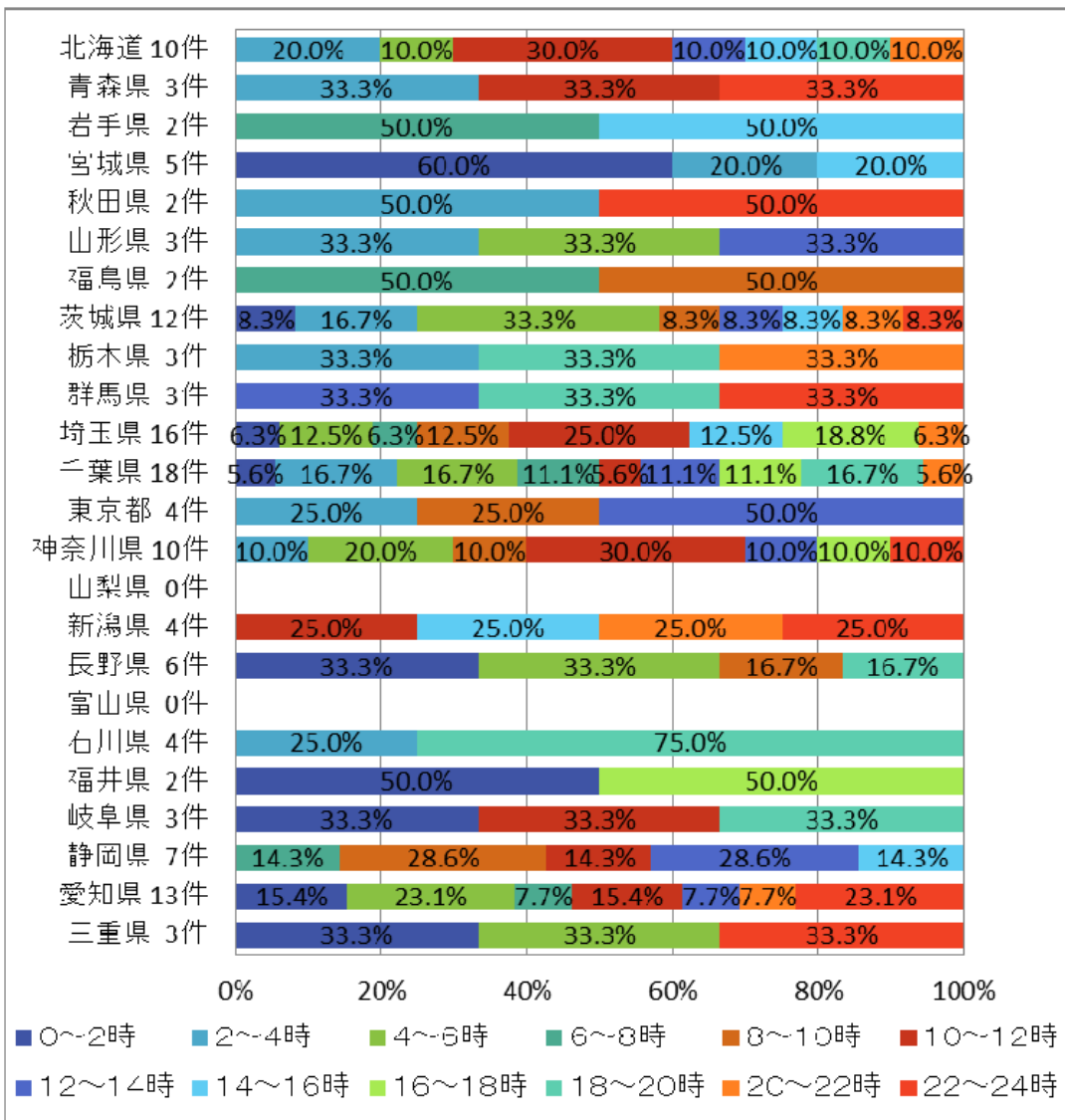
Ⅲ. 2019年死亡事故データ(車籍)

3. 車籍別の時間帯別

- ・車籍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」、「18～20時」が多い。
- ・「千葉県」では「2～4時」、「4～6時」、「18～20時」が多い。
- ・「埼玉県」、「北海道」、「神奈川県」では「10～12時」が多い。
- ・「愛知県」では「4～6時」、「22～24時」が多い。
- ・「茨城県」では「4～6時」が多い。



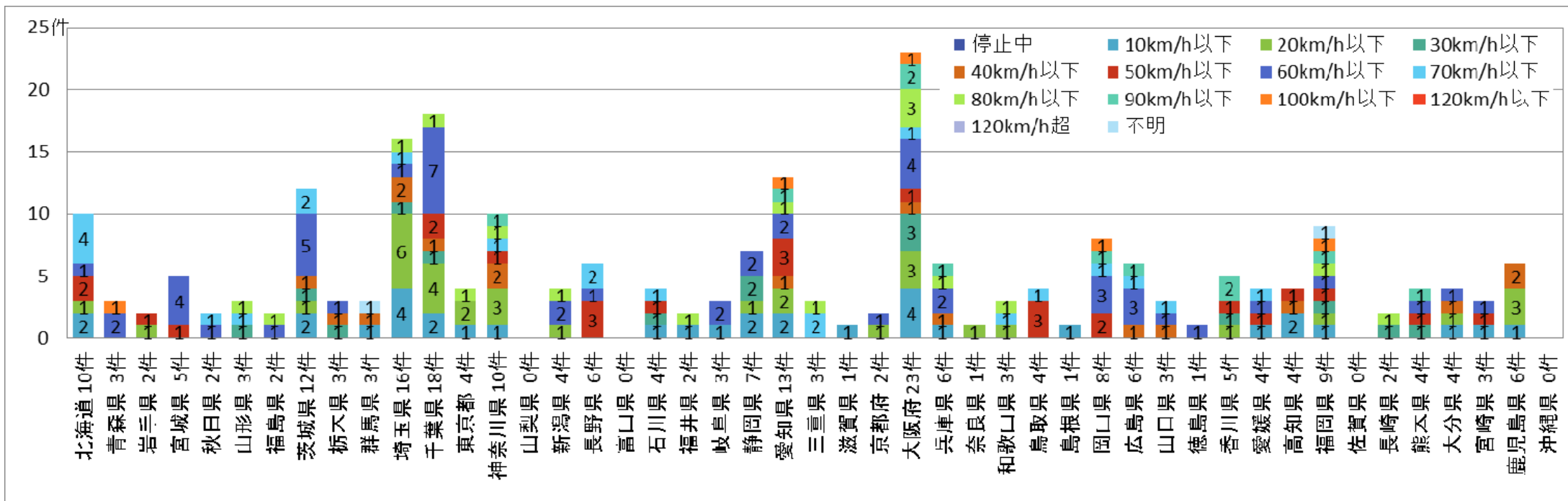
Ⅲ. 2019年死亡事故データ(車籍)



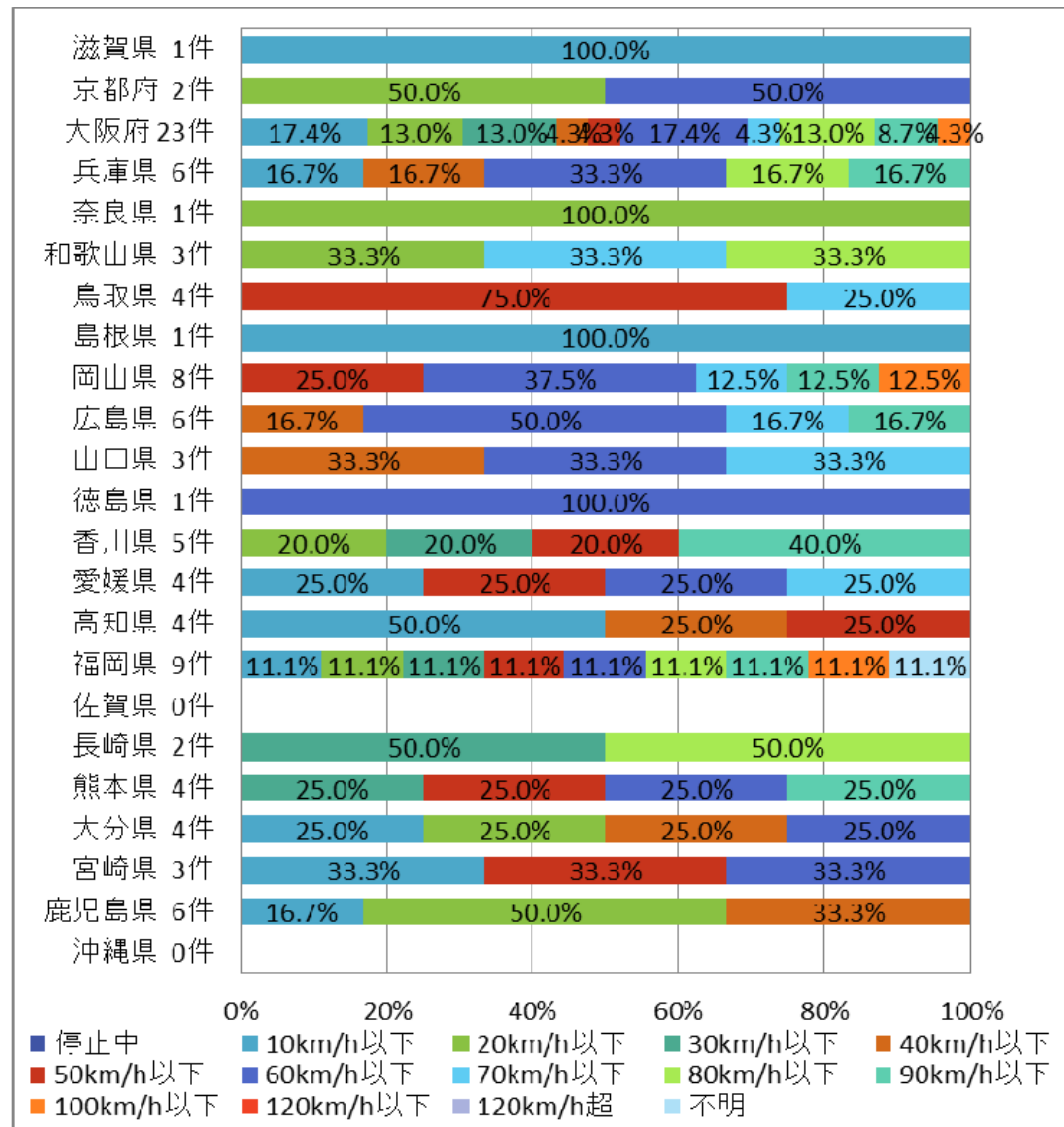
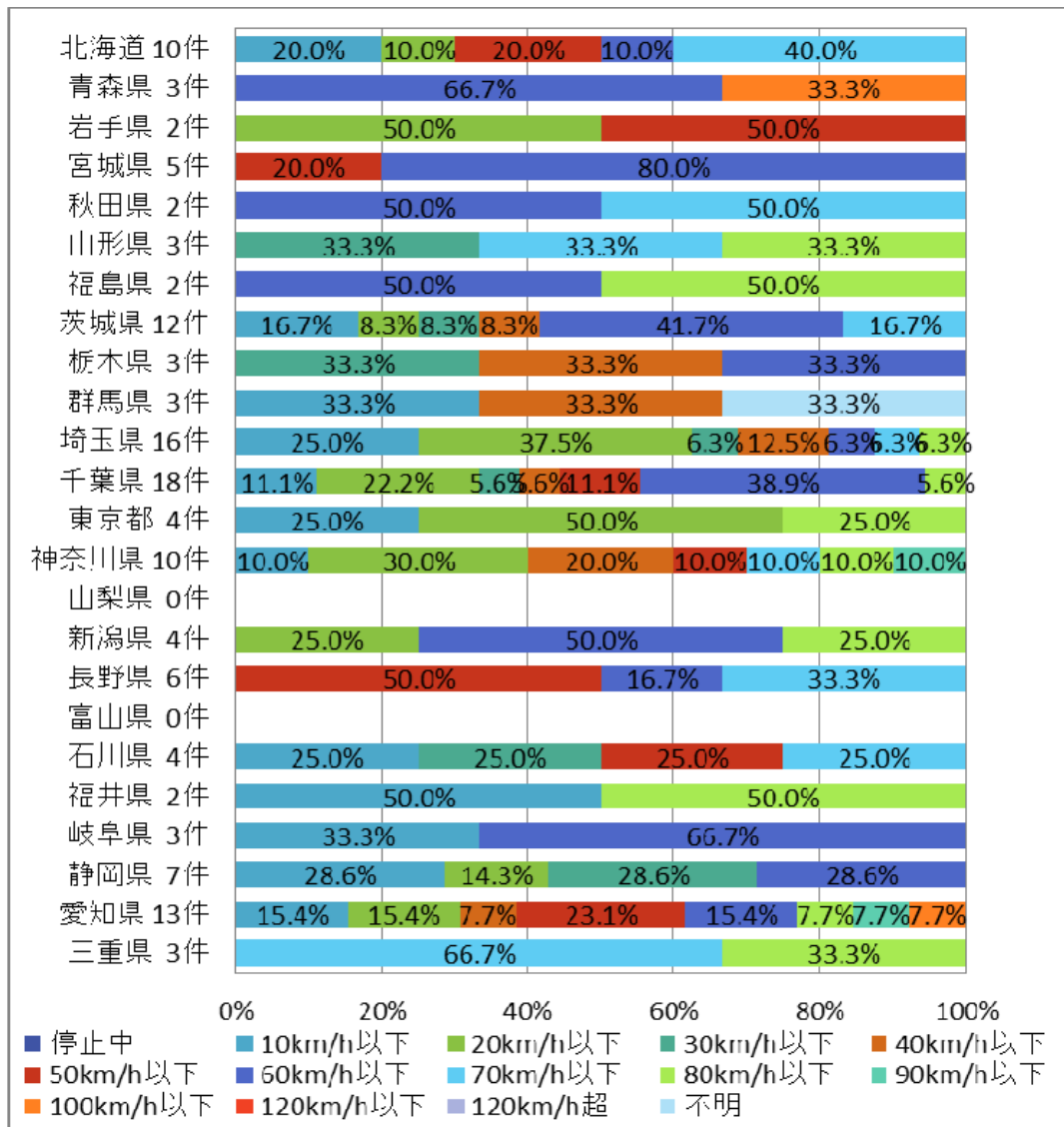
Ⅲ. 2019年死亡事故データ(車籍)

4. 車籍別の運転者の危険認知速度別

- ・車籍別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」、「60km/h以下」が多い。
- ・「千葉県」、「茨城県」では「60km/h以下」が多い。
- ・「埼玉県」、「神奈川県」では「20km/h以下」が多い。
- ・「愛知県」では「50km/h以下」が多い。
- ・「北海道」では「70km/h以下」が多い。



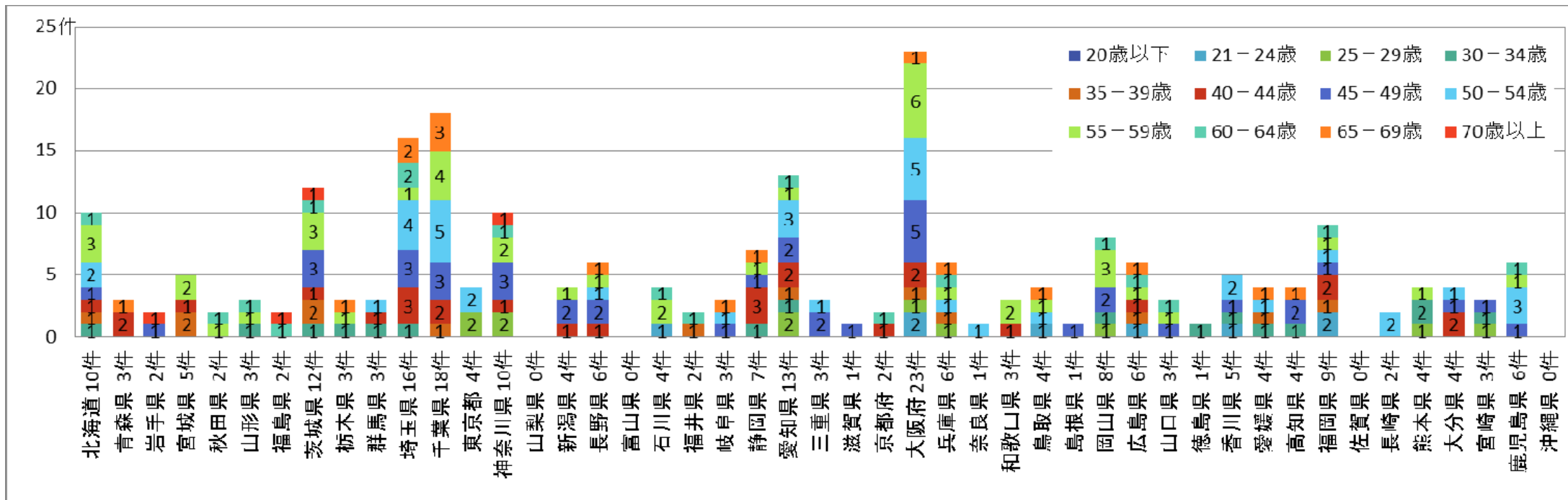
Ⅲ. 2019年死亡事故データ(車籍)



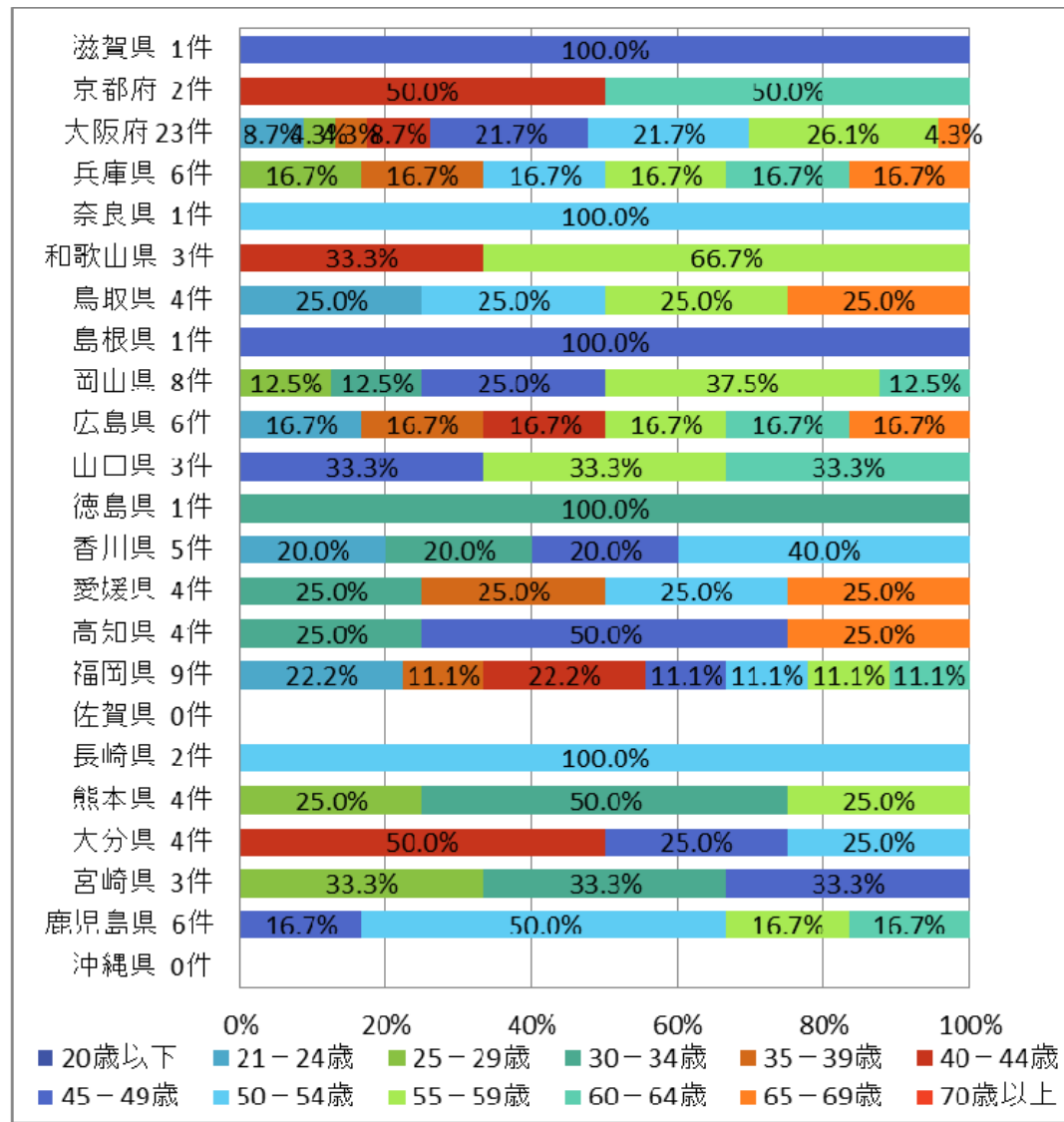
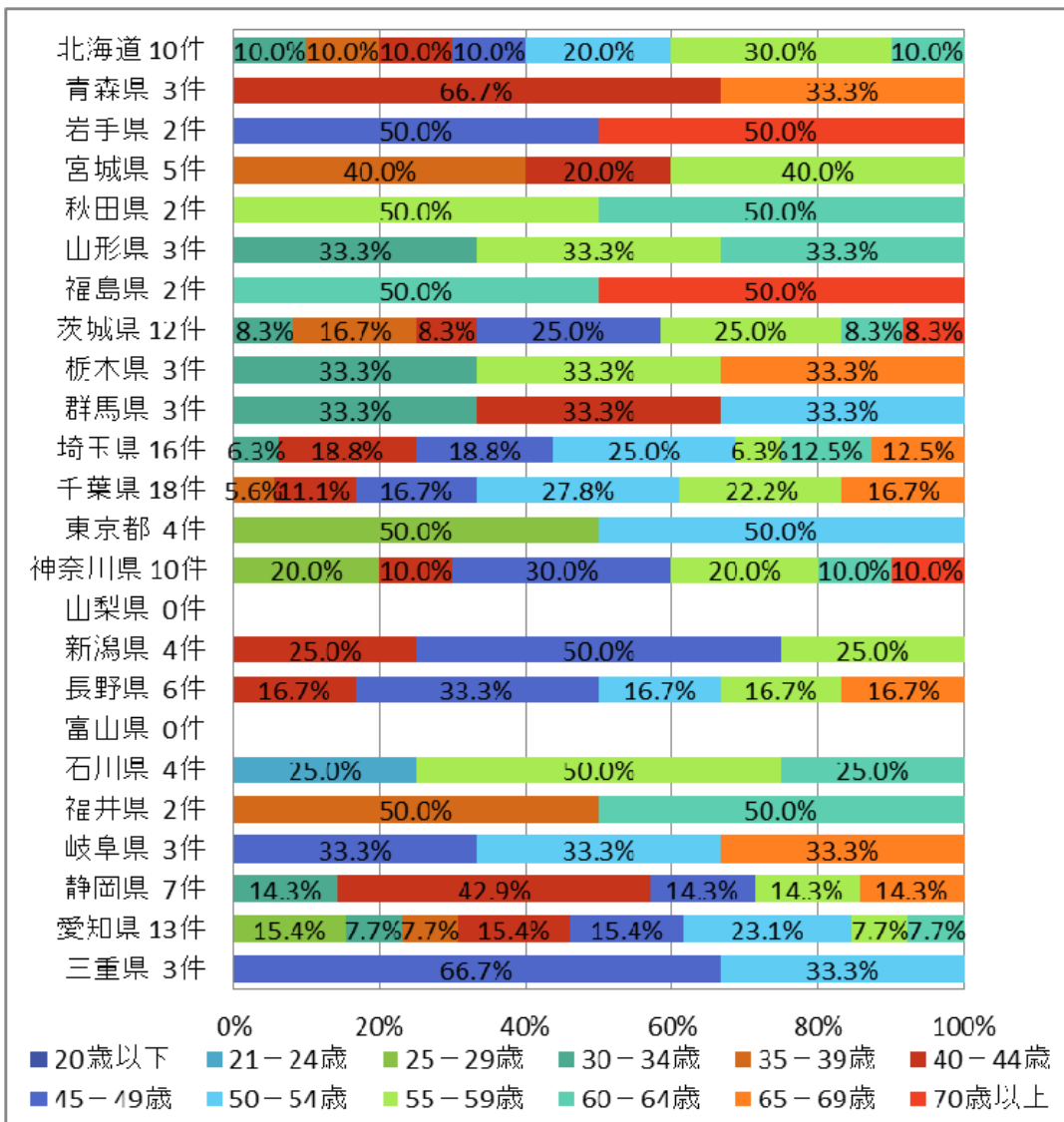
Ⅲ. 2019年死亡事故データ(車籍)

5. 車籍別の運転者の年齢層別

- ・車籍別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」、「北海道」では「55-59歳」が多い。
- ・「千葉県」、「埼玉県」、「愛知県」では「50-54歳」が多い。
- ・「茨城県」では「45-49歳」、「55-59歳」が多い。
- ・「神奈川県」では「45-49歳」が多い。



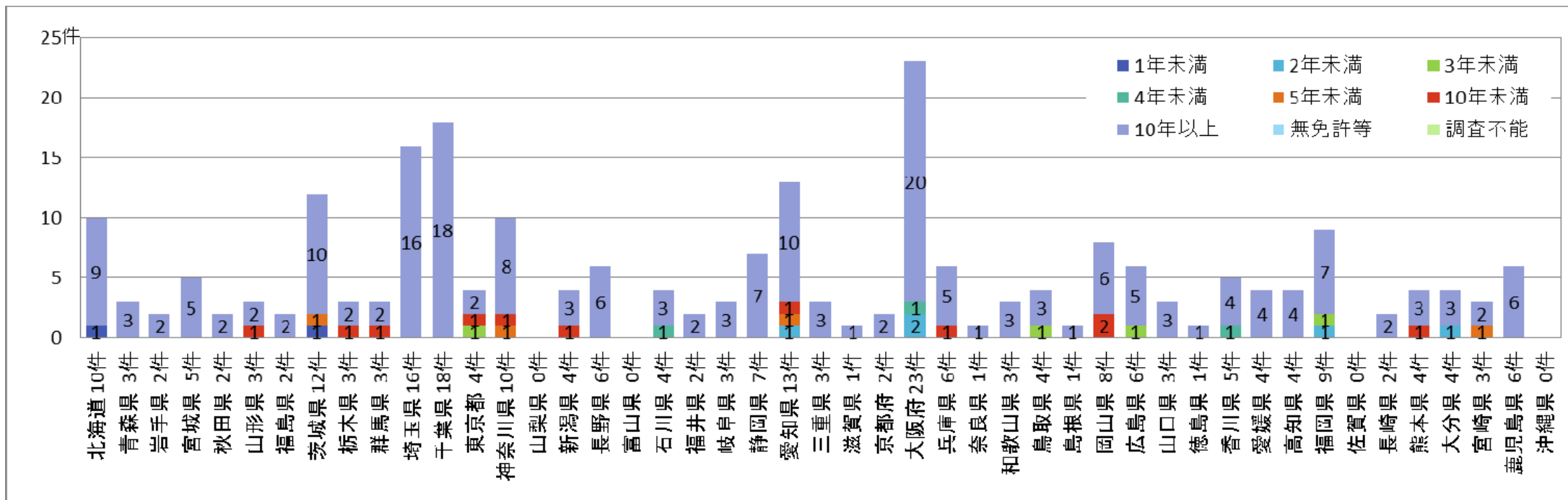
Ⅲ. 2019年死亡事故データ(車籍)



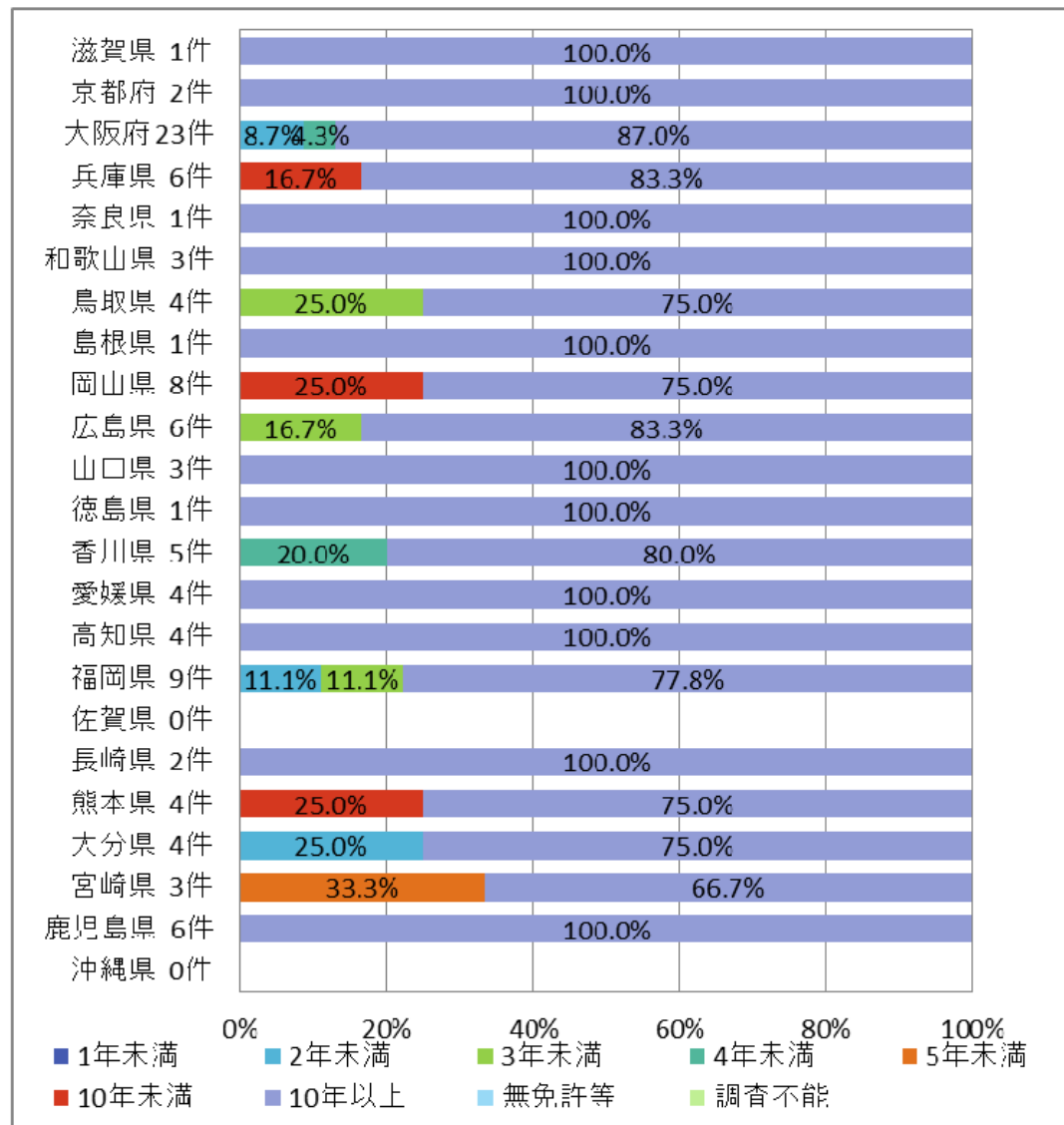
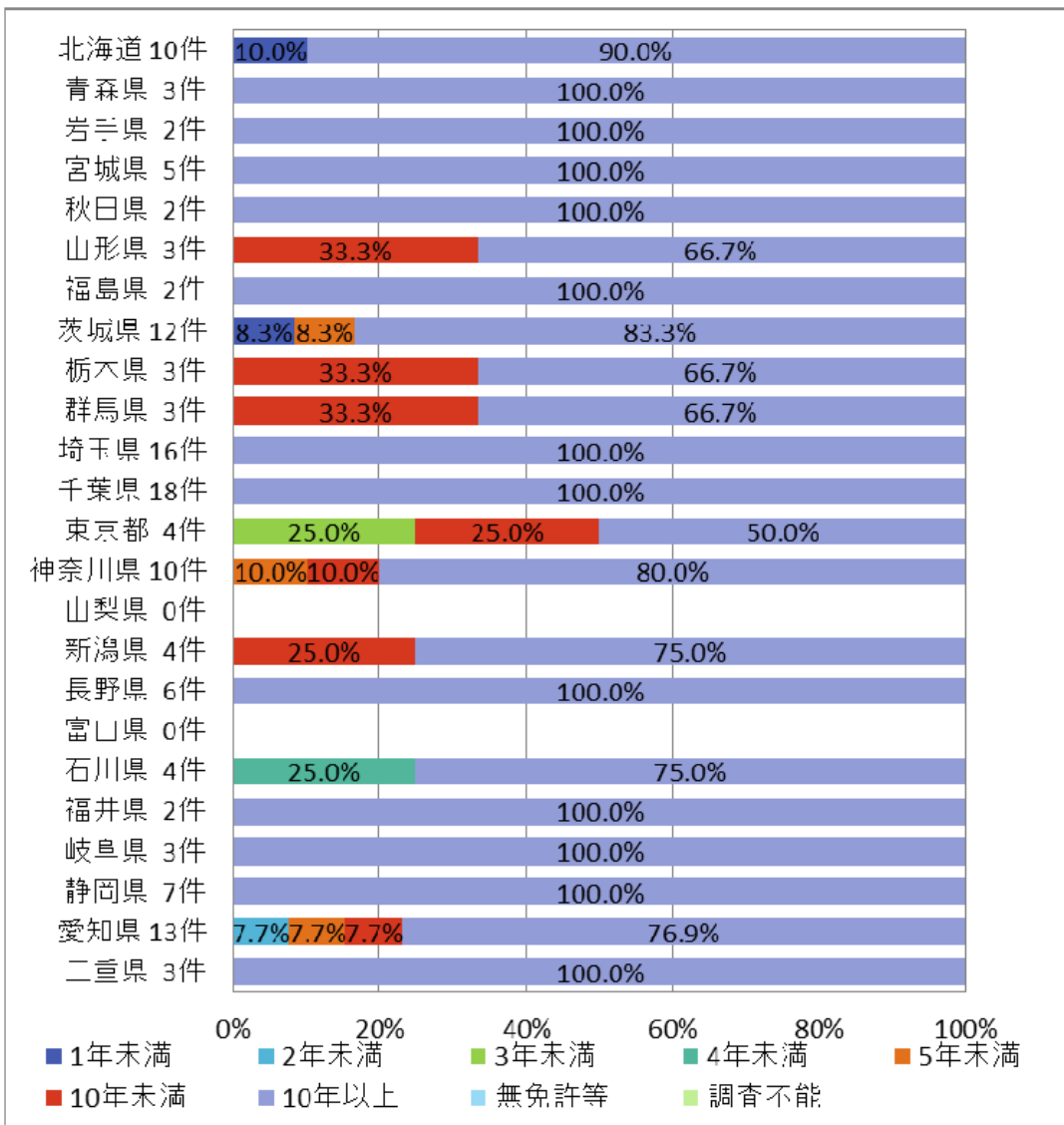
Ⅲ. 2019年死亡事故データ(車籍)

6. 車籍別の運転者の免許取得年数別

・車籍別の免許取得年別にみると、全ての県で「10年以上」が多い。



Ⅲ. 2019年死亡事故データ(車籍)



メ モ

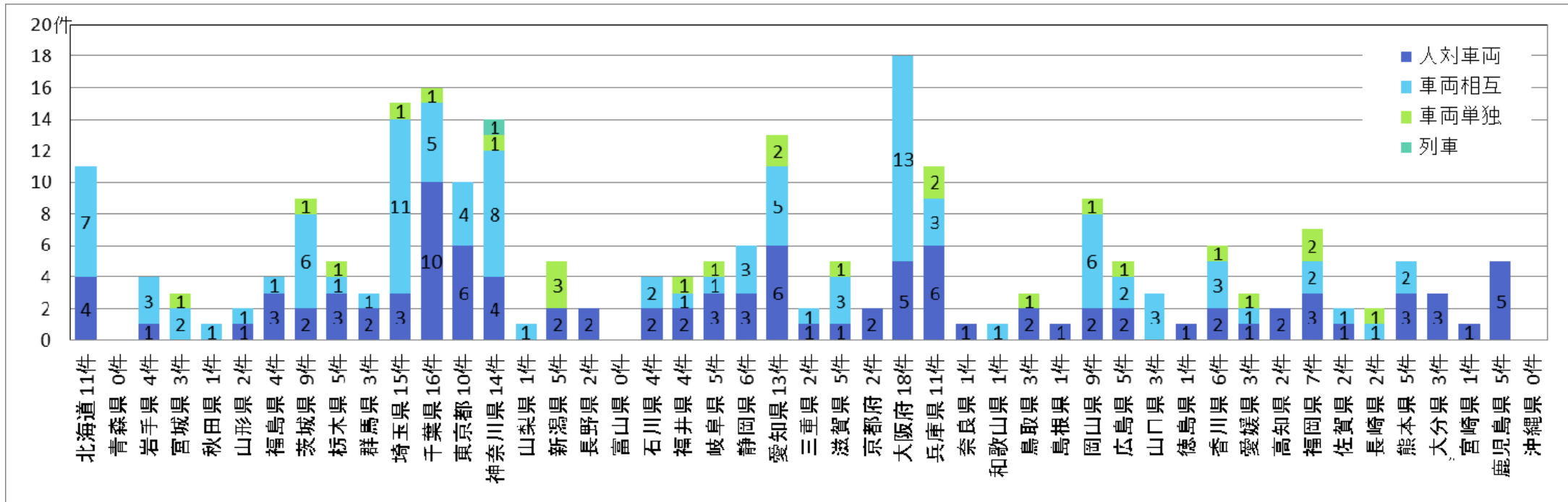
IV. 2019年死亡事故データ(発生地)

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)

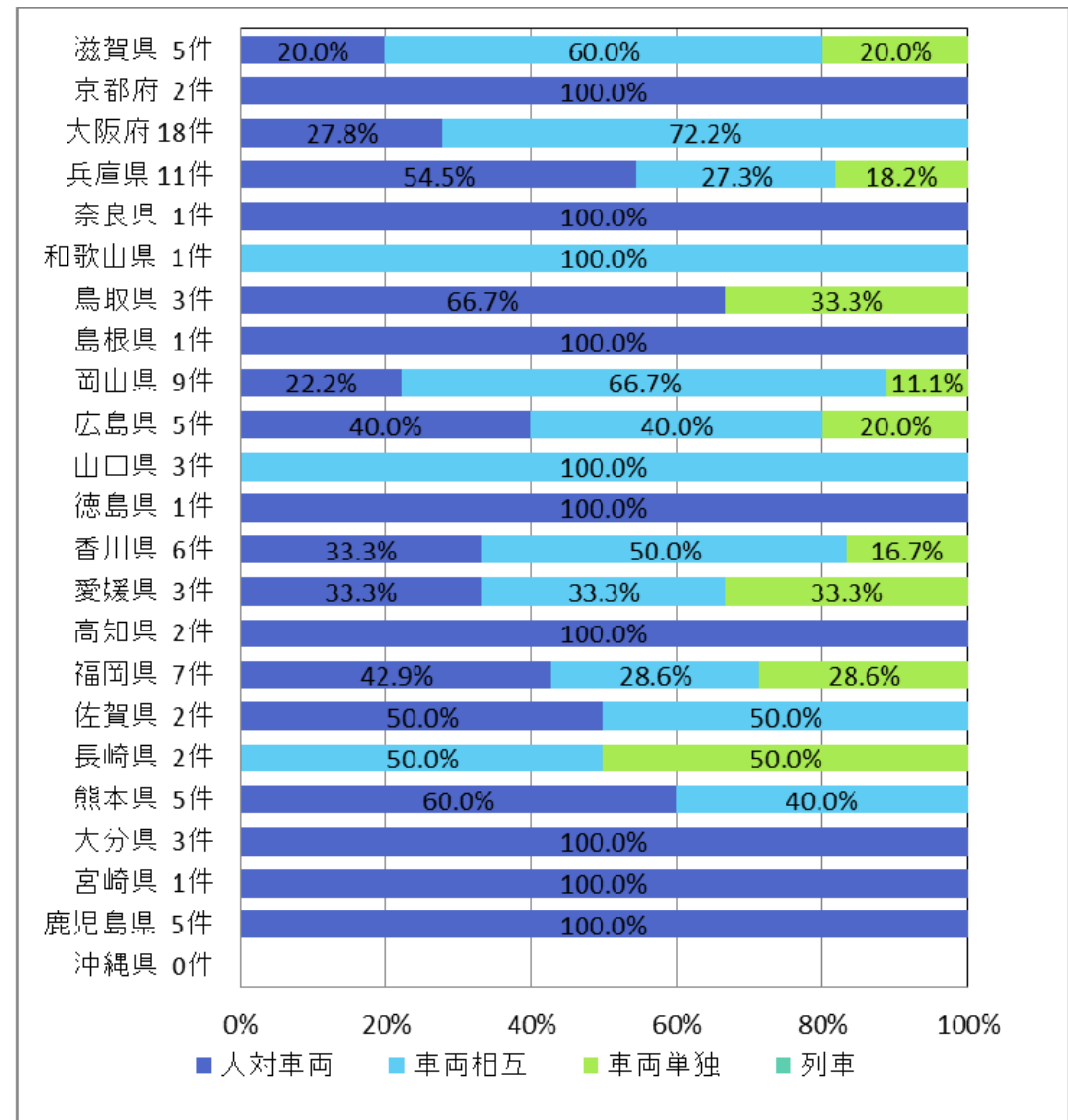
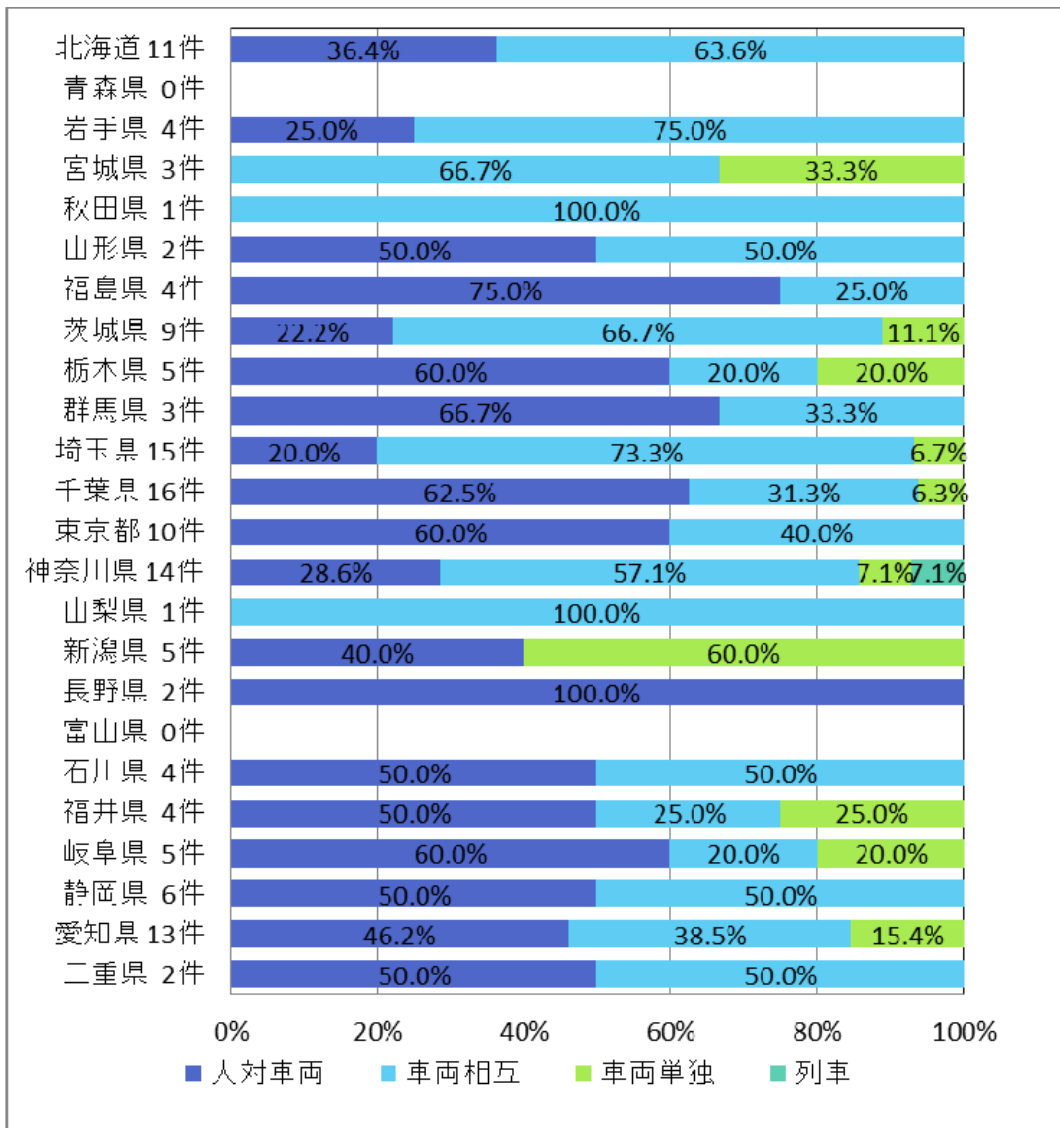
1. 発生地別の事故類型別

- ・発生地別の事故類型別にみると、「人対車両」が多い県と「車両相互」が多い県に分かれる。
- ・事故発生件数の多い県をみると、「大阪府」、「埼玉県」、「神奈川県」、「北海道」では「車両相互」が多い。「千葉県」、「愛知県」、「兵庫県」、「東京都」では「人対車両」が多い。



※対自転車事故は、「車両相互」に含まれます。

IV. 2019年死亡事故データ(発生地)

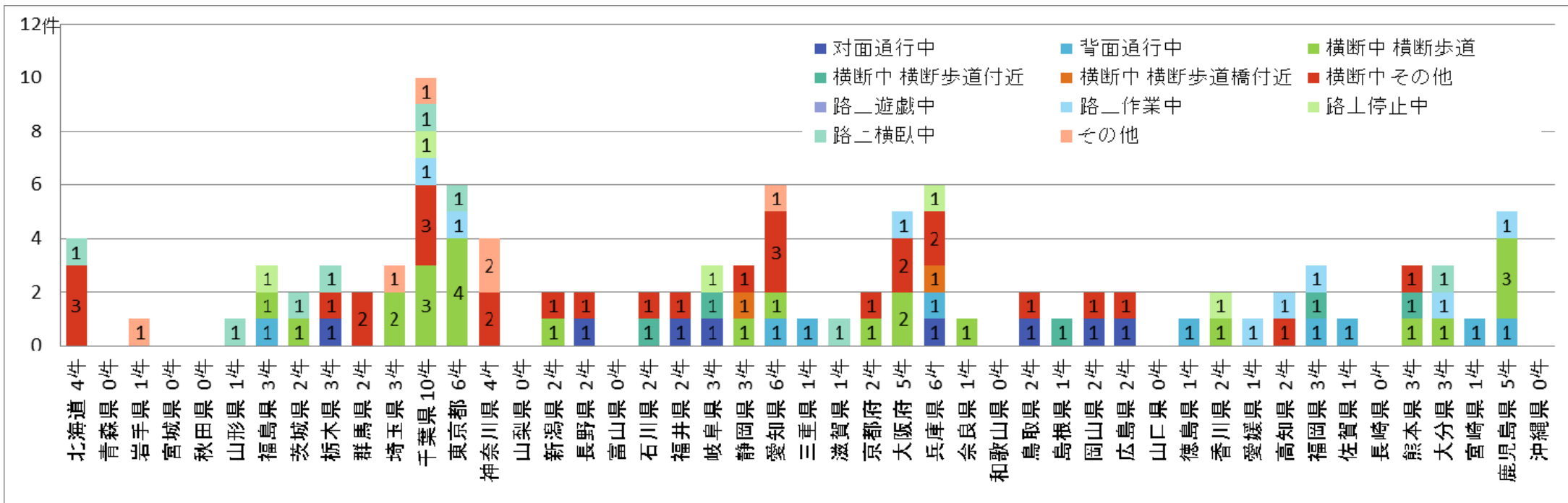


※対自転車事故は、「車両相互」に含まれます。

IV. 2019年死亡事故データ(発生地)

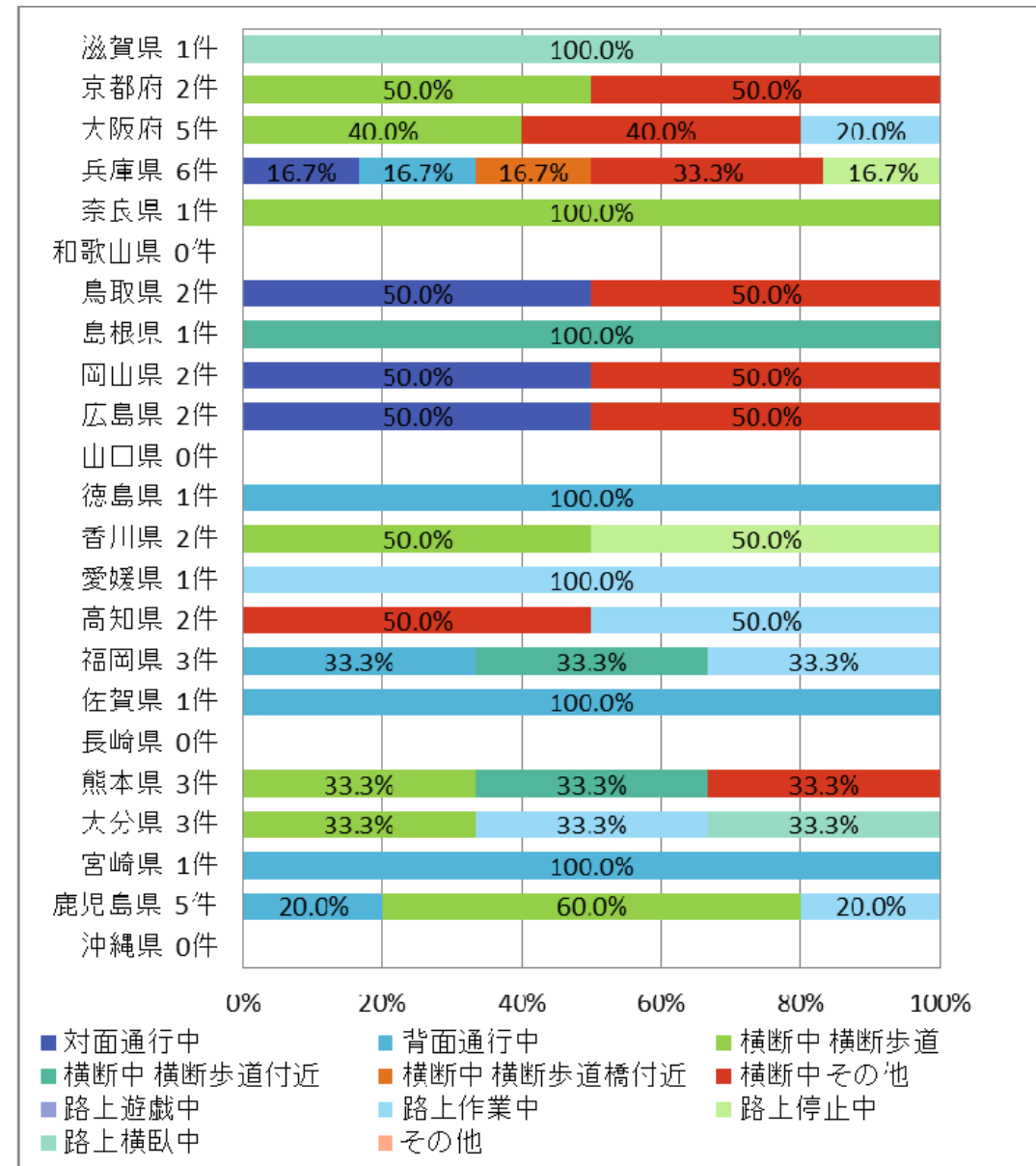
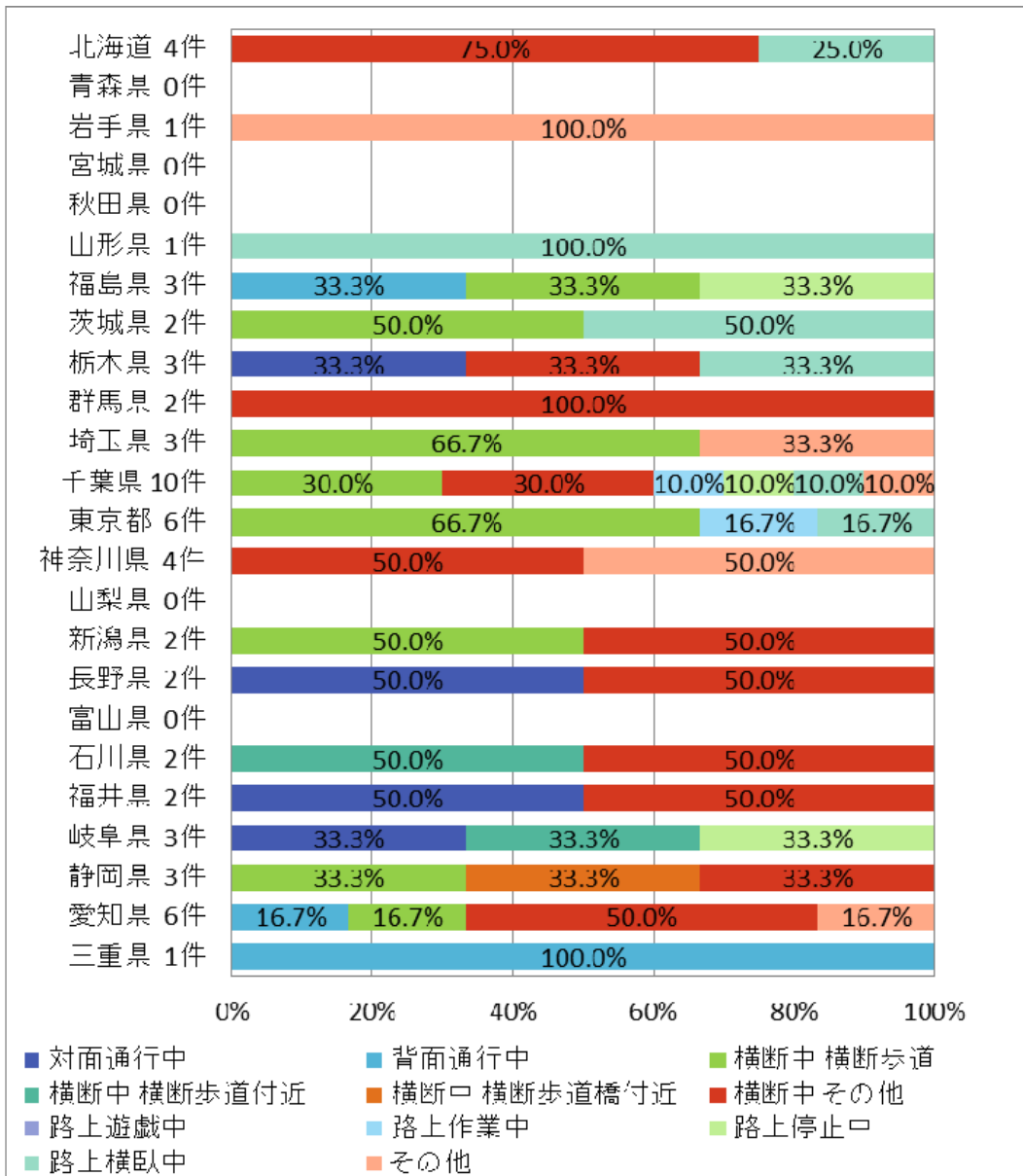
(1) 人対車両

- ・発生地別の事故類型(人対車両)別にみると、一部の県を除き「横断中 横断歩道」、「横断中 その他」が多い。
- ・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」が多い。
- ・「東京都」では「横断中 横断歩道」が多い。
- ・「愛知県」、「兵庫県」では「横断中 その他」が多い。



※対自転車事故は、「車両相互」に含まれます。

IV. 2019年死亡事故データ(発生地)

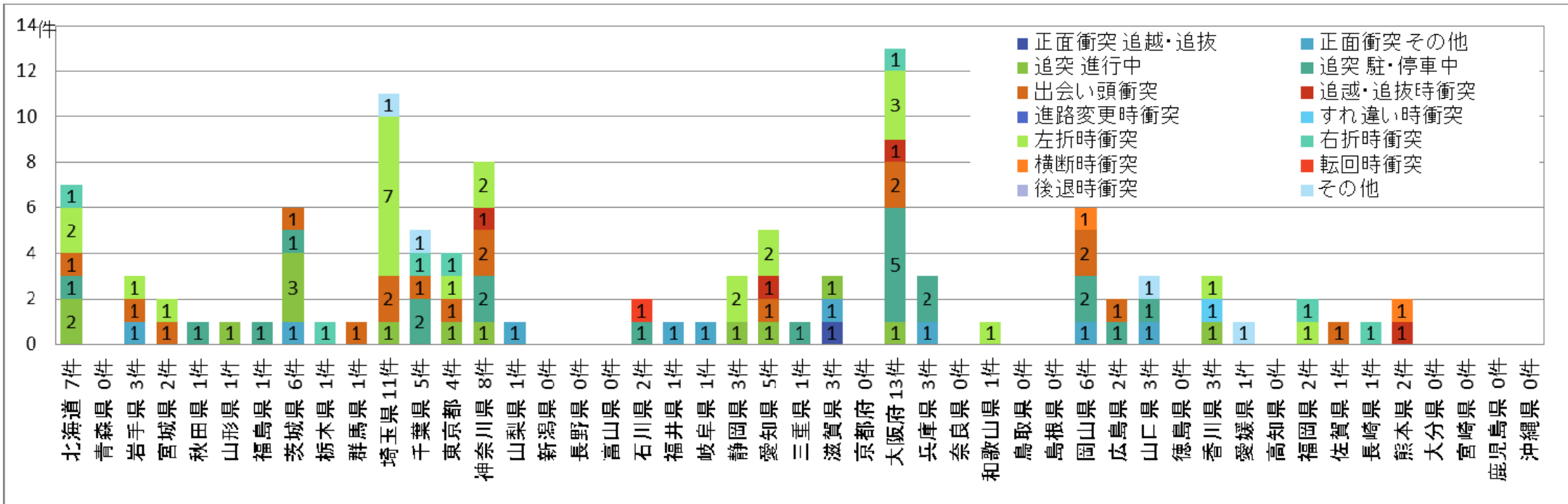


※対自転車事故は、「車両相互」に含まれます。

IV. 2019年死亡事故データ(発生地)

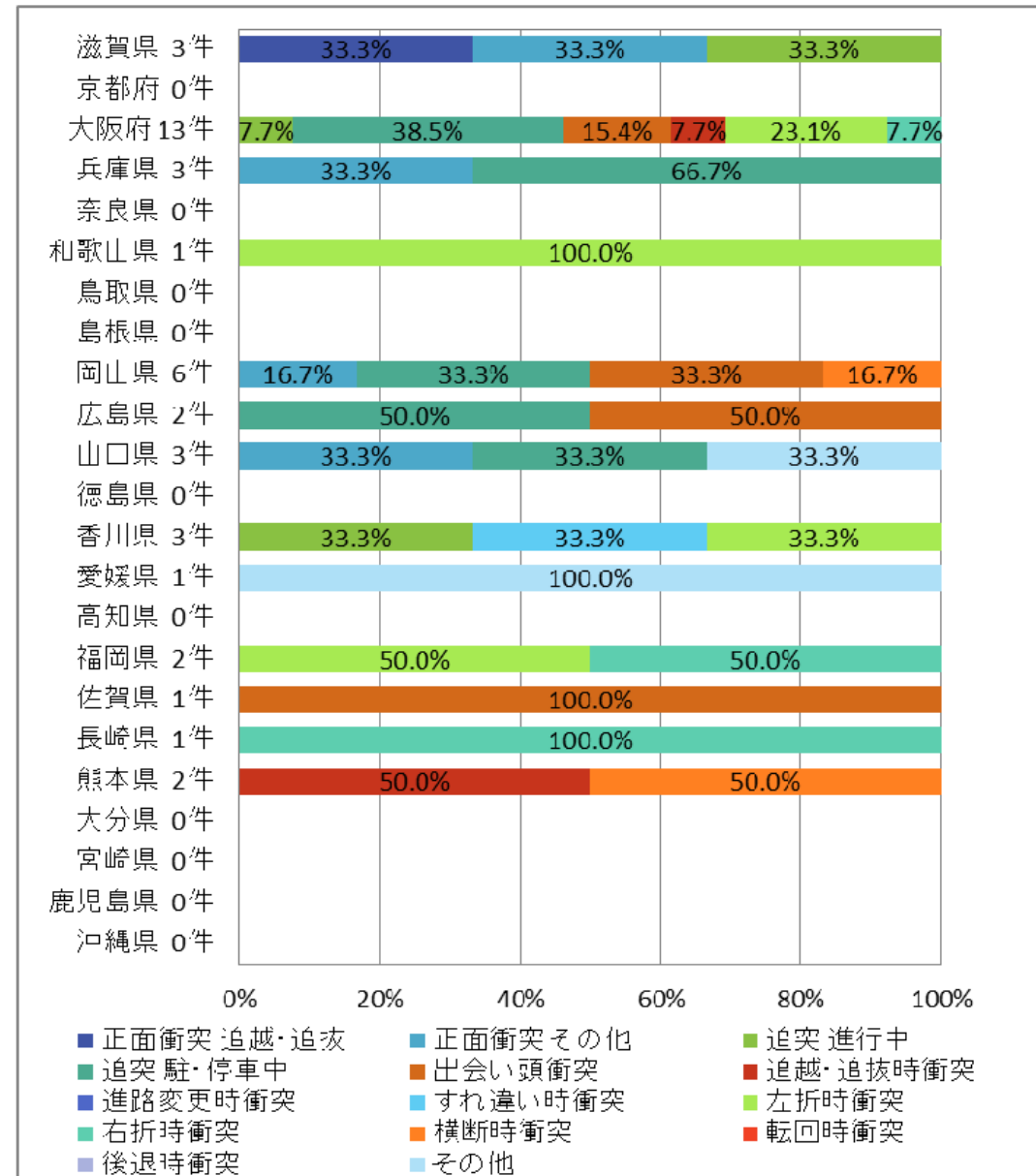
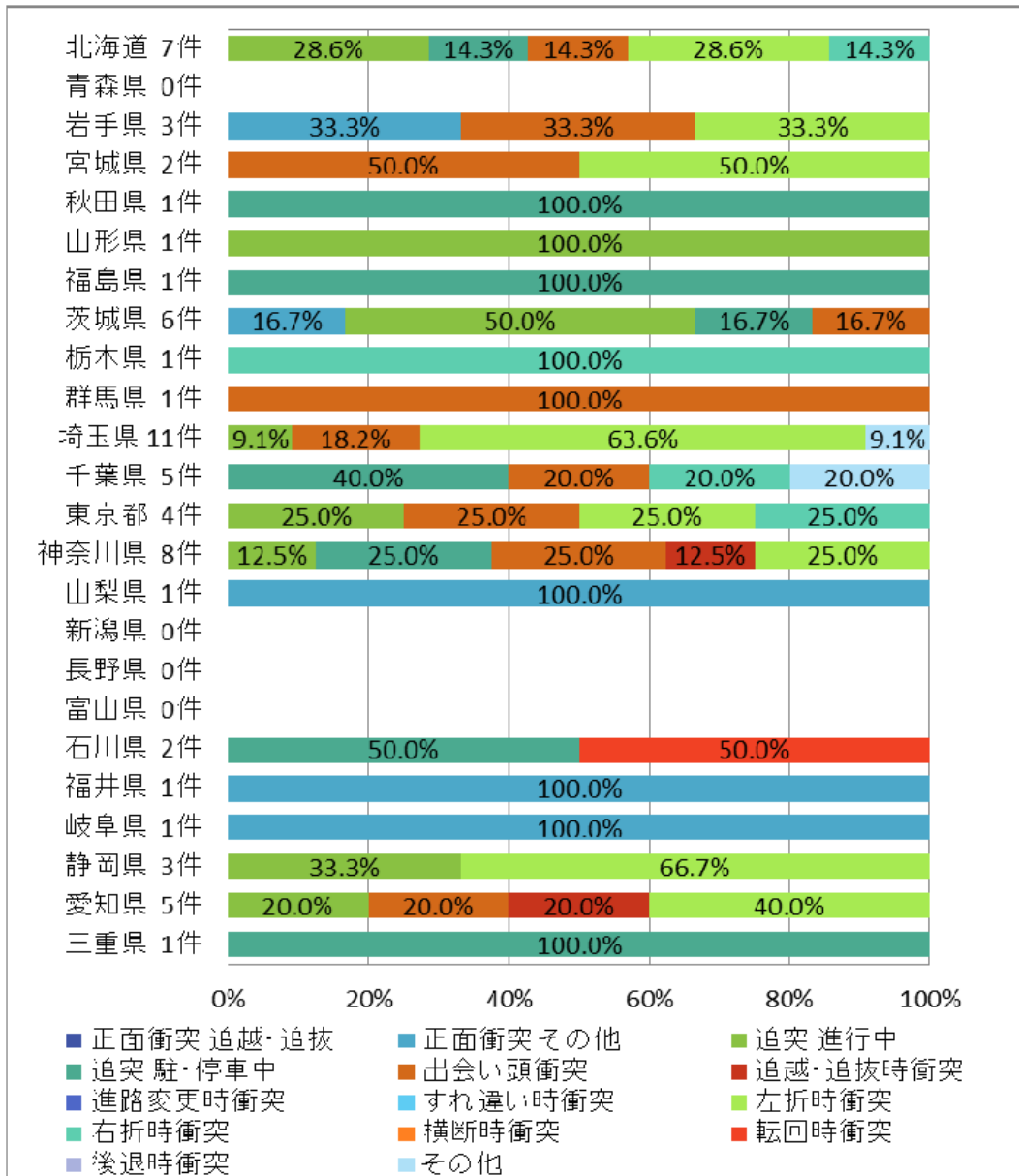
(2) 車両相互

- ・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」が多い。
- ・「埼玉県」では「左折時衝突」が多い。
- ・「神奈川県」では「追突 駐・停車中」、「出会い頭衝突」、「左折時衝突」が多い。
- ・「北海道」では「追突 進行中」、「左折時衝突」が多い。



※対自転車事故は、「車両相互」に含まれます。

IV. 2019年死亡事故データ(発生地)

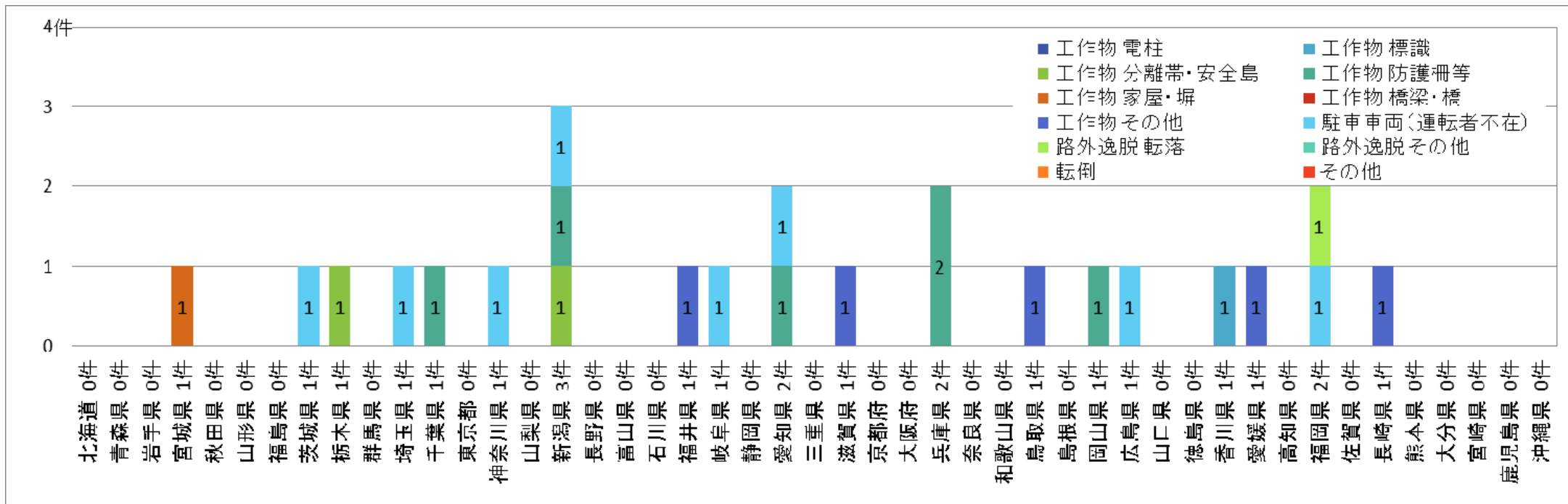


※対自転車事故は、「車両相互」に含まれます。

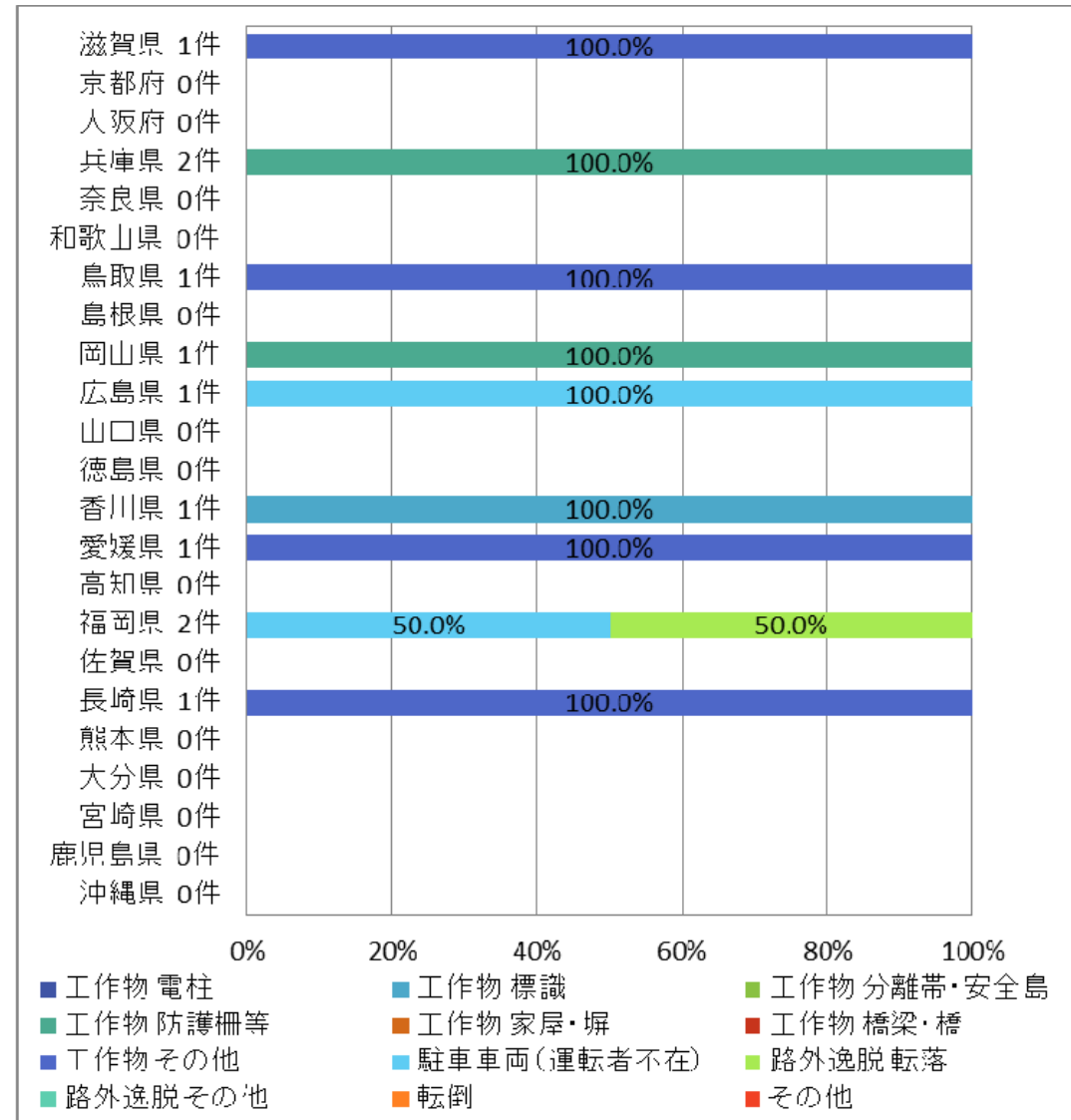
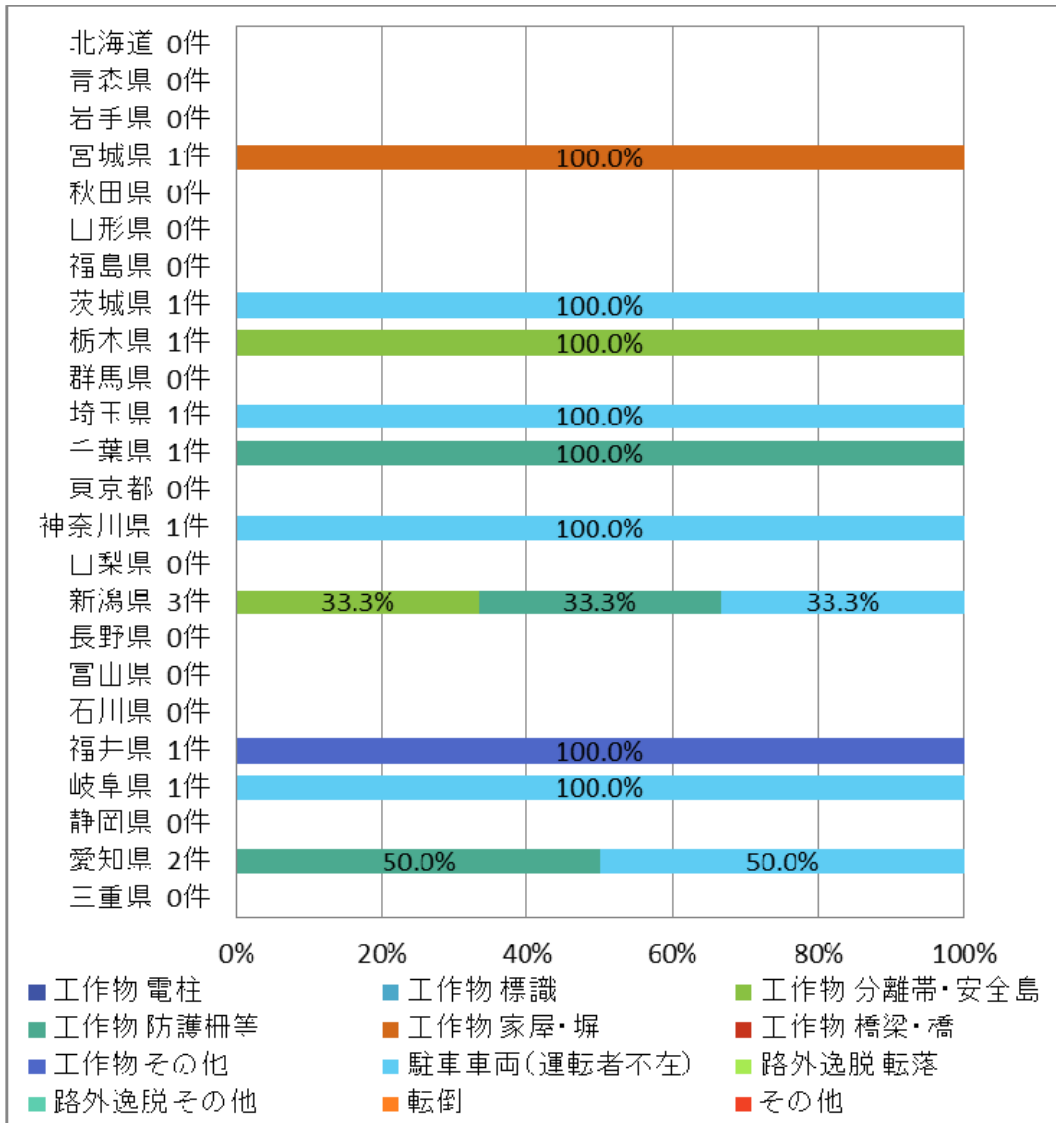
IV. 2019年死亡事故データ(発生地)

(3) 車両単独

- 発生地別の事故類型(車両単独)別について事故発生件数の多い県をみると、「新潟県」では「工作物 分離帯・安全島」、「工作物 防護柵等」、「駐車車両(運転者不在)」となっている。



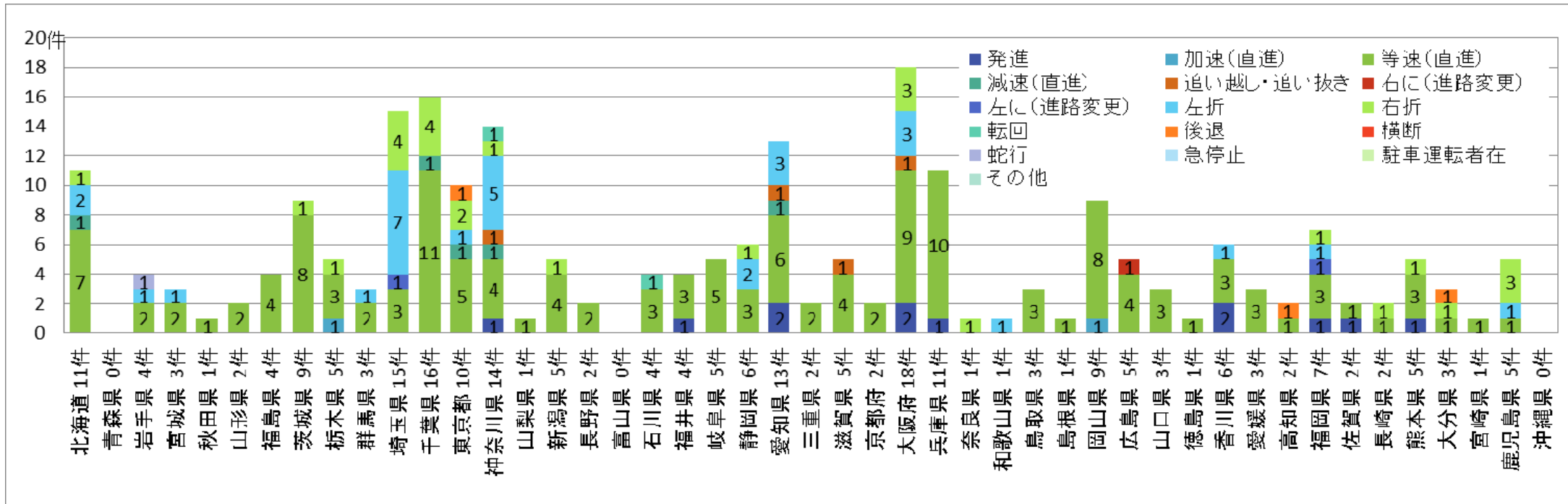
IV. 2019年死亡事故データ(発生地)



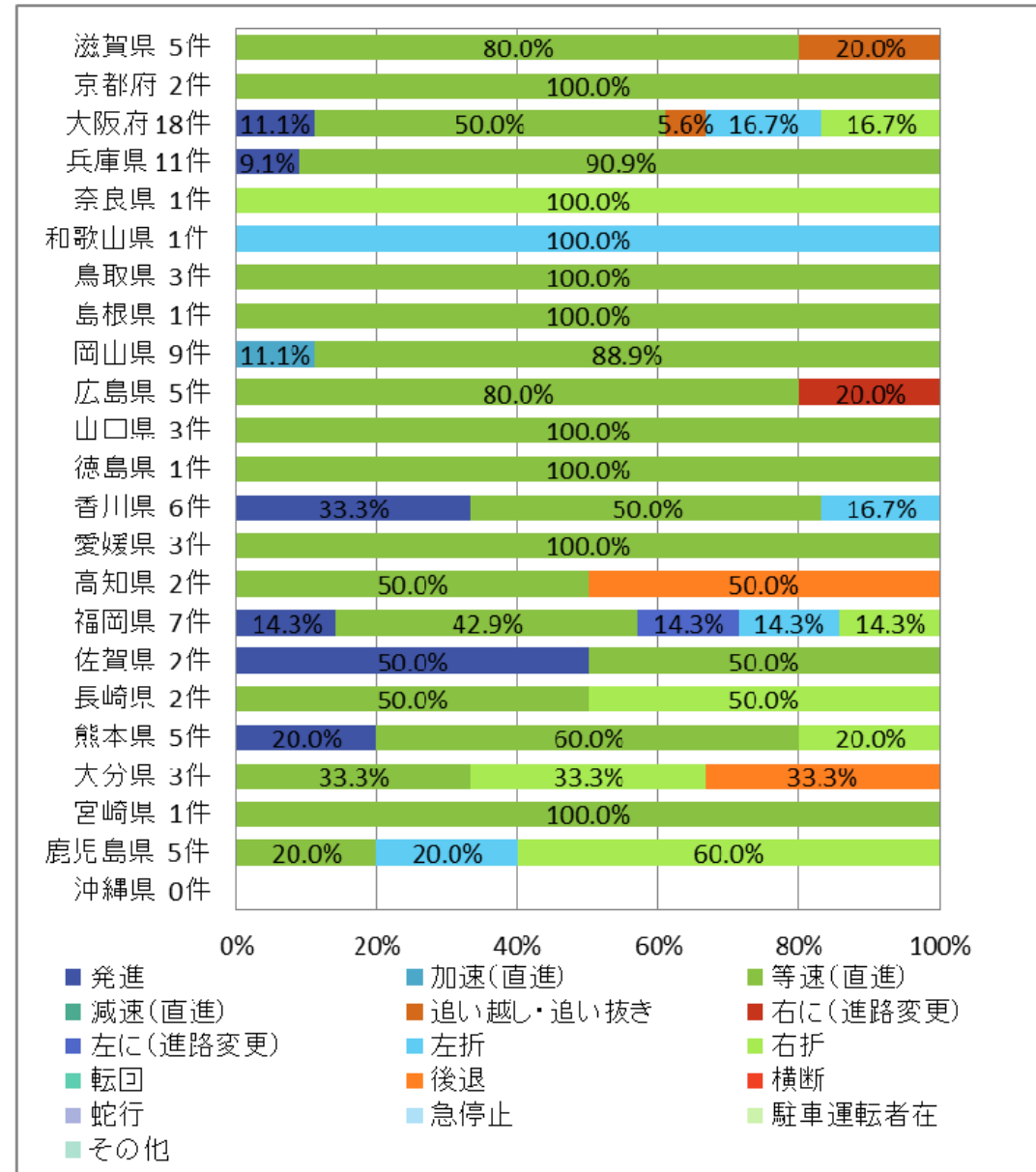
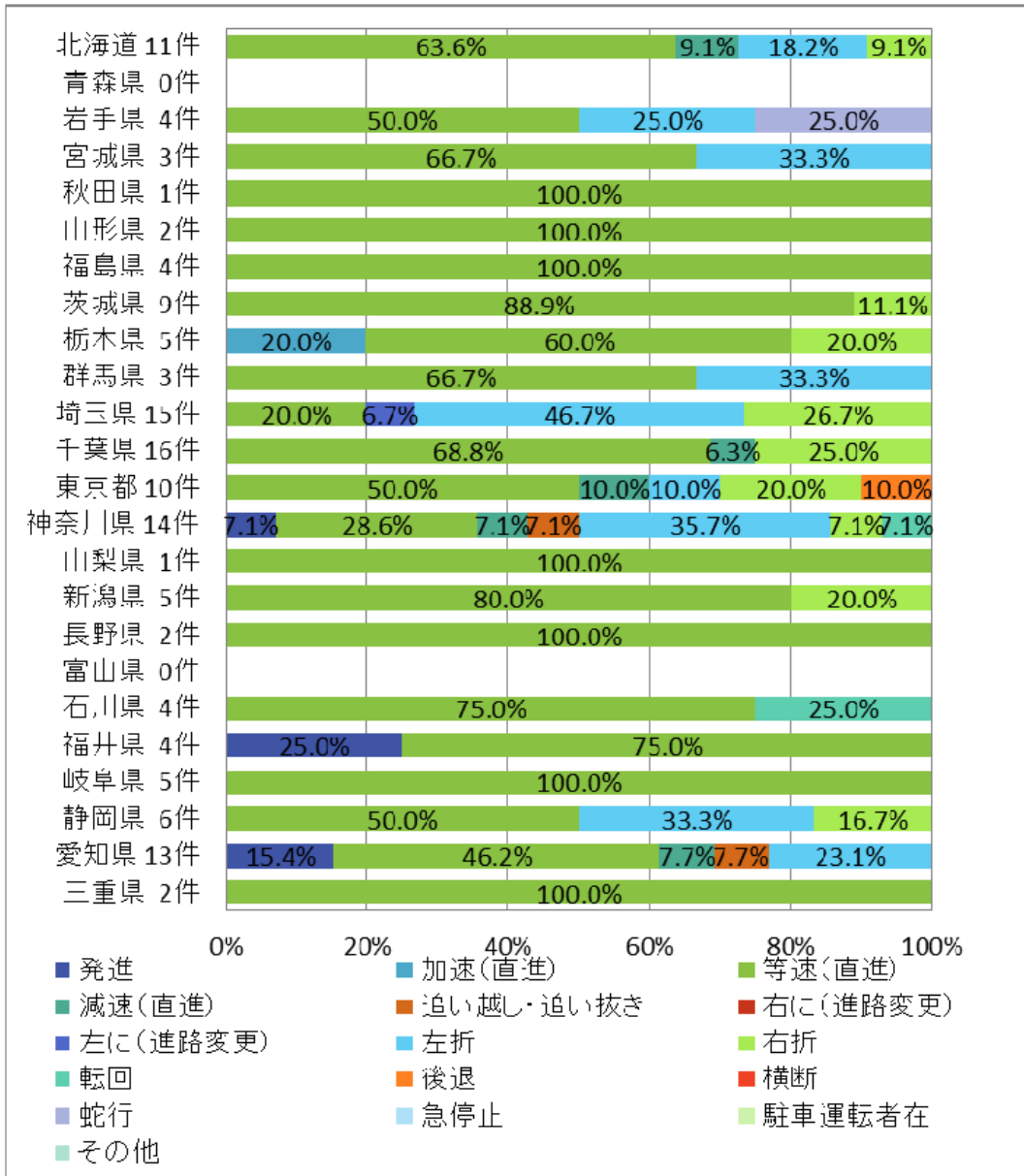
IV. 2019年死亡事故データ(発生地)

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」、「北海道」、「兵庫県」、「東京都」では「等速(直進)」が多い。
- ・「埼玉県」、「神奈川県」では「左折」が多い。



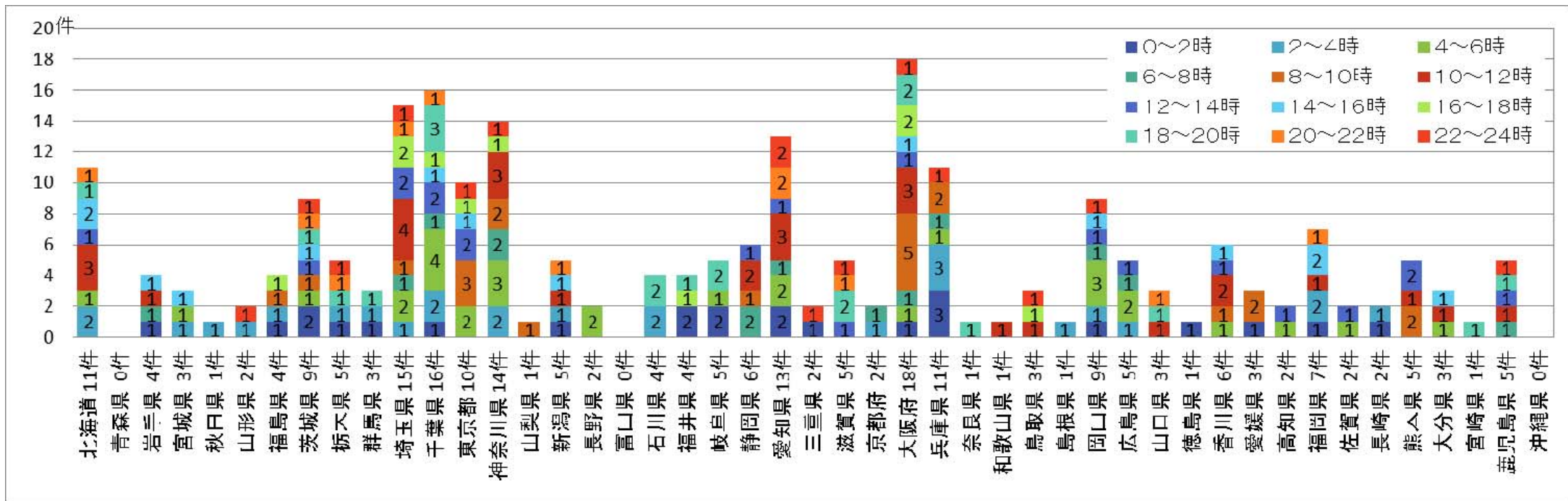
IV. 2019年死亡事故データ(発生地)



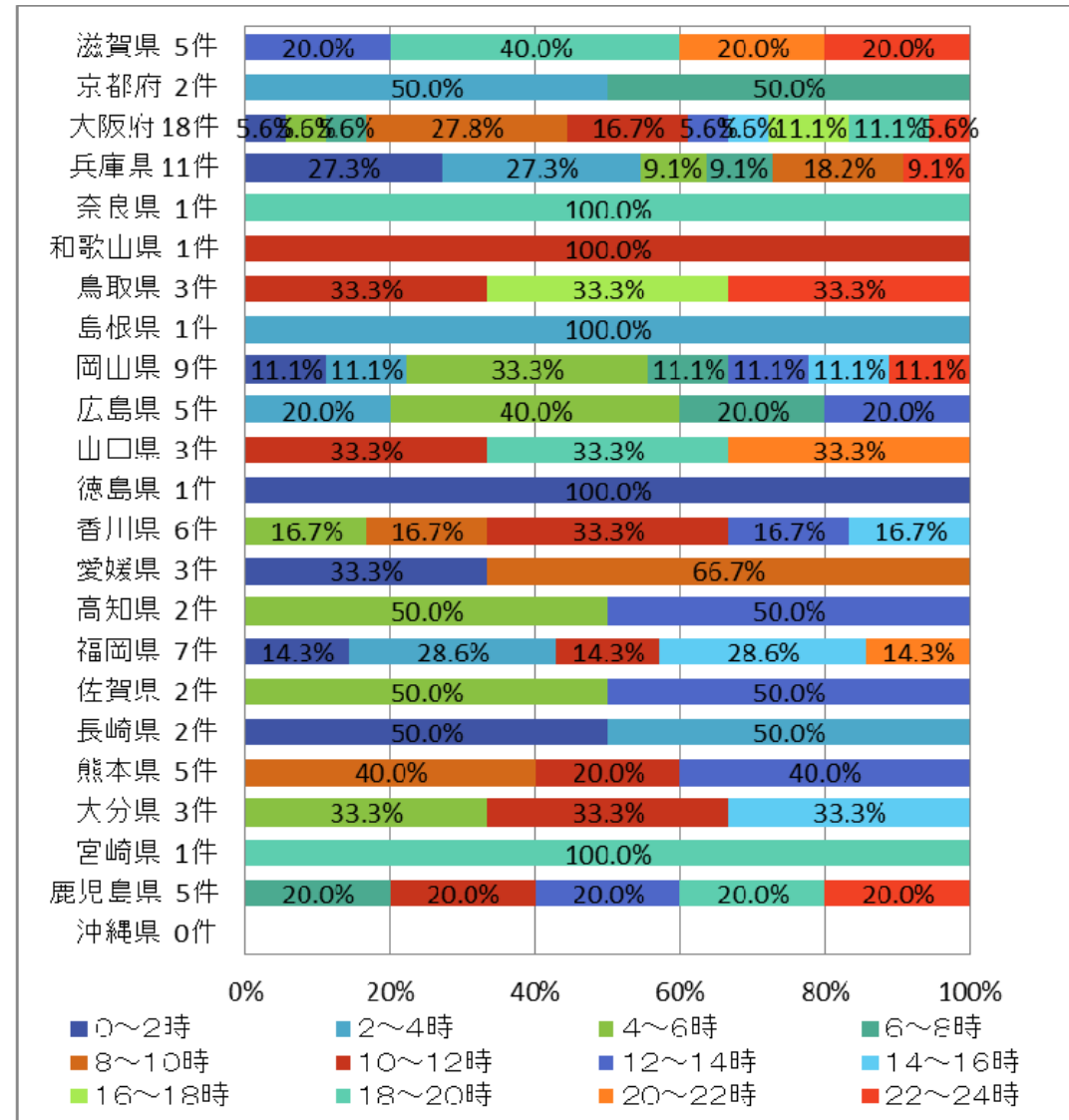
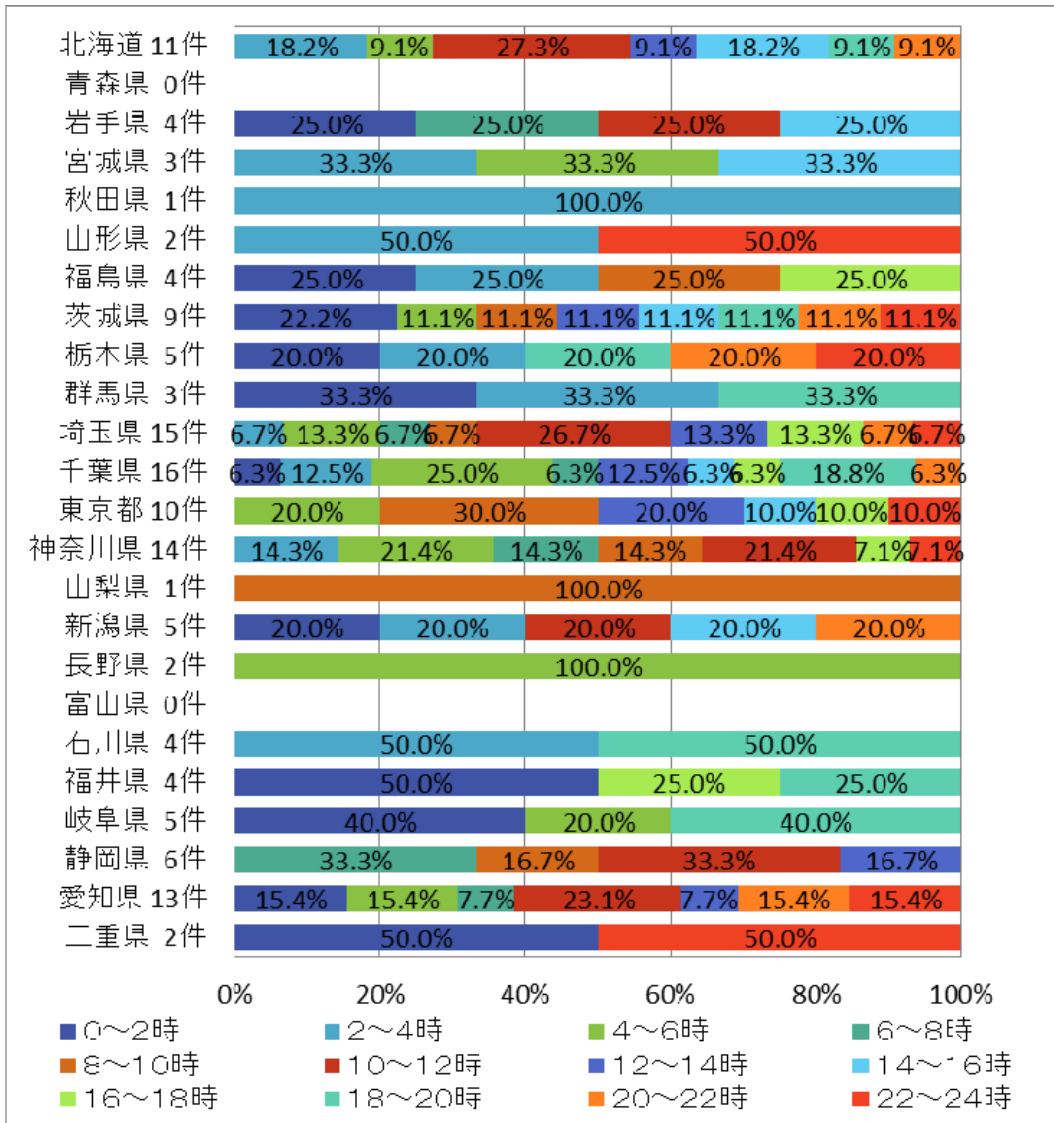
IV. 2019年死亡事故データ(発生地)

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」、「東京都」では「8～10時」が多い。
- ・「千葉県」では「4～6時」が多い。
- ・「埼玉県」、「愛知県」、「北海道」では「10～12時」が多い。
- ・「神奈川県」では「4～6時」、「10～12時」が多い。
- ・「兵庫県」では「0～2時」、「2～4時」が多い。



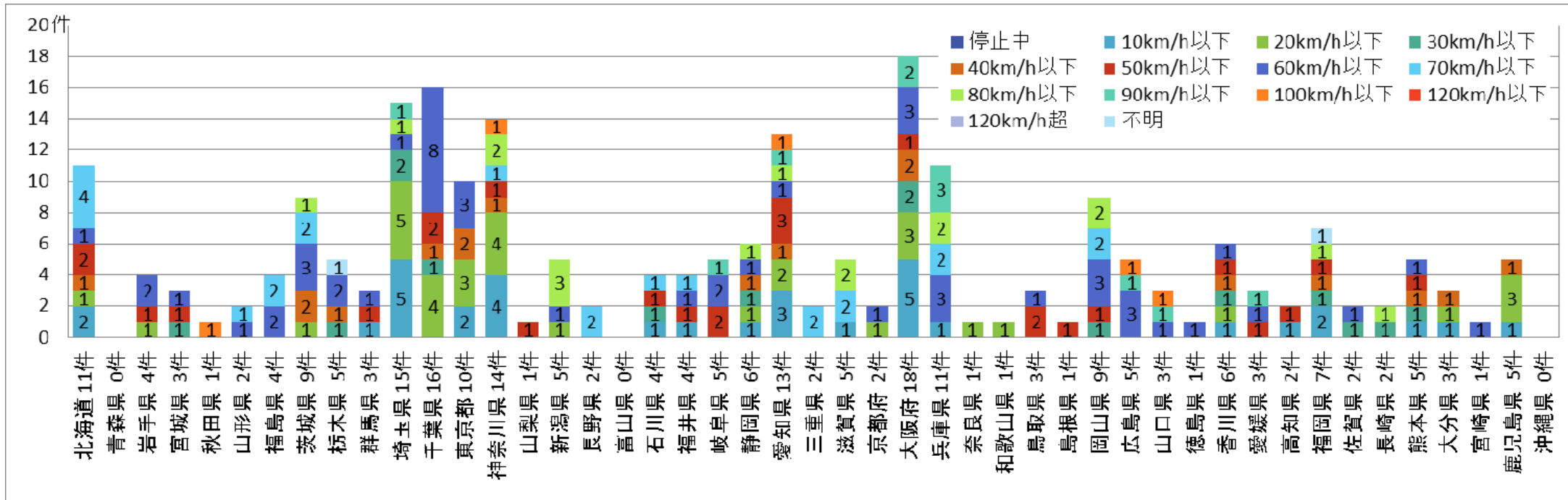
IV. 2019年死亡事故データ(発生地)



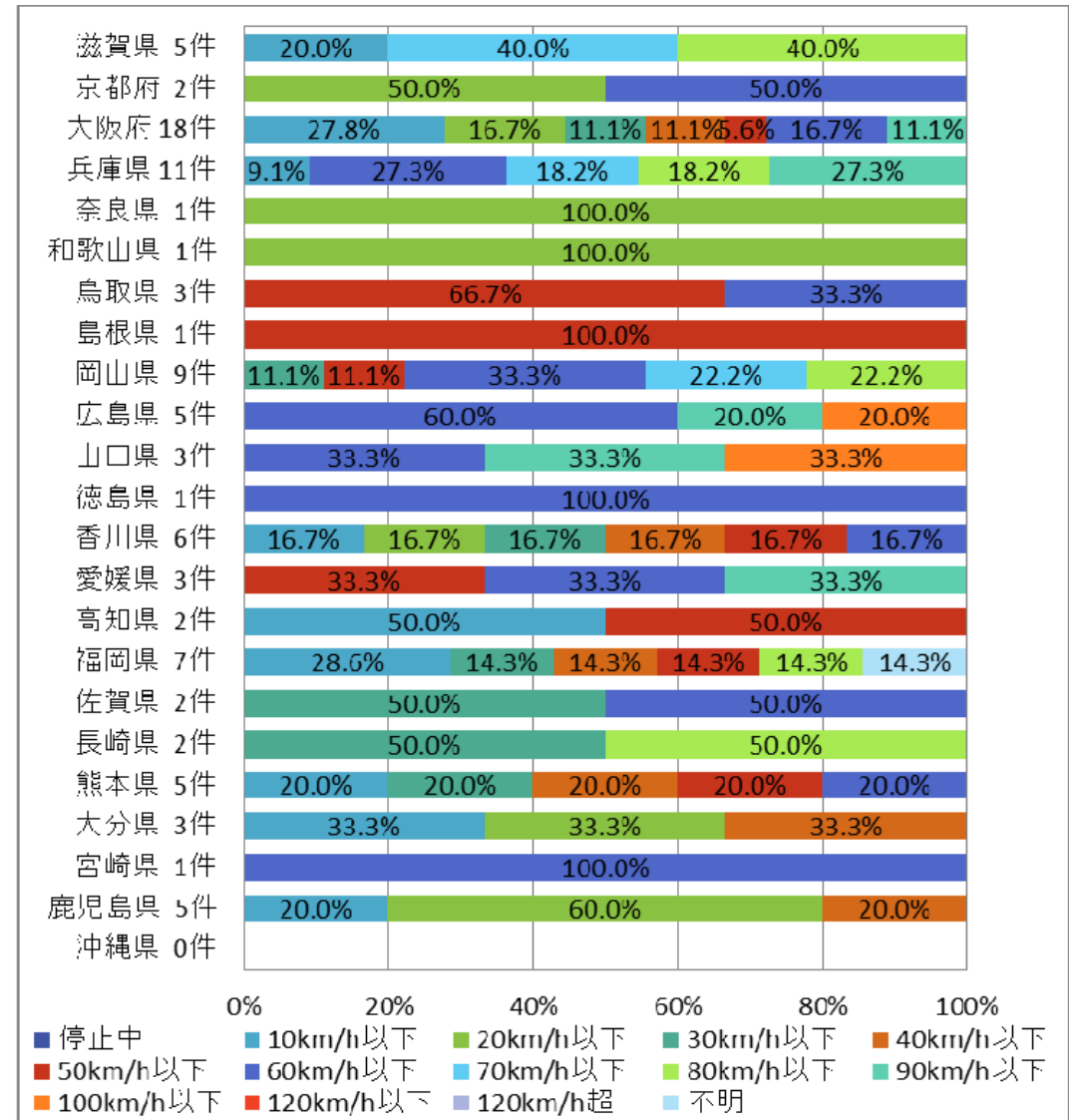
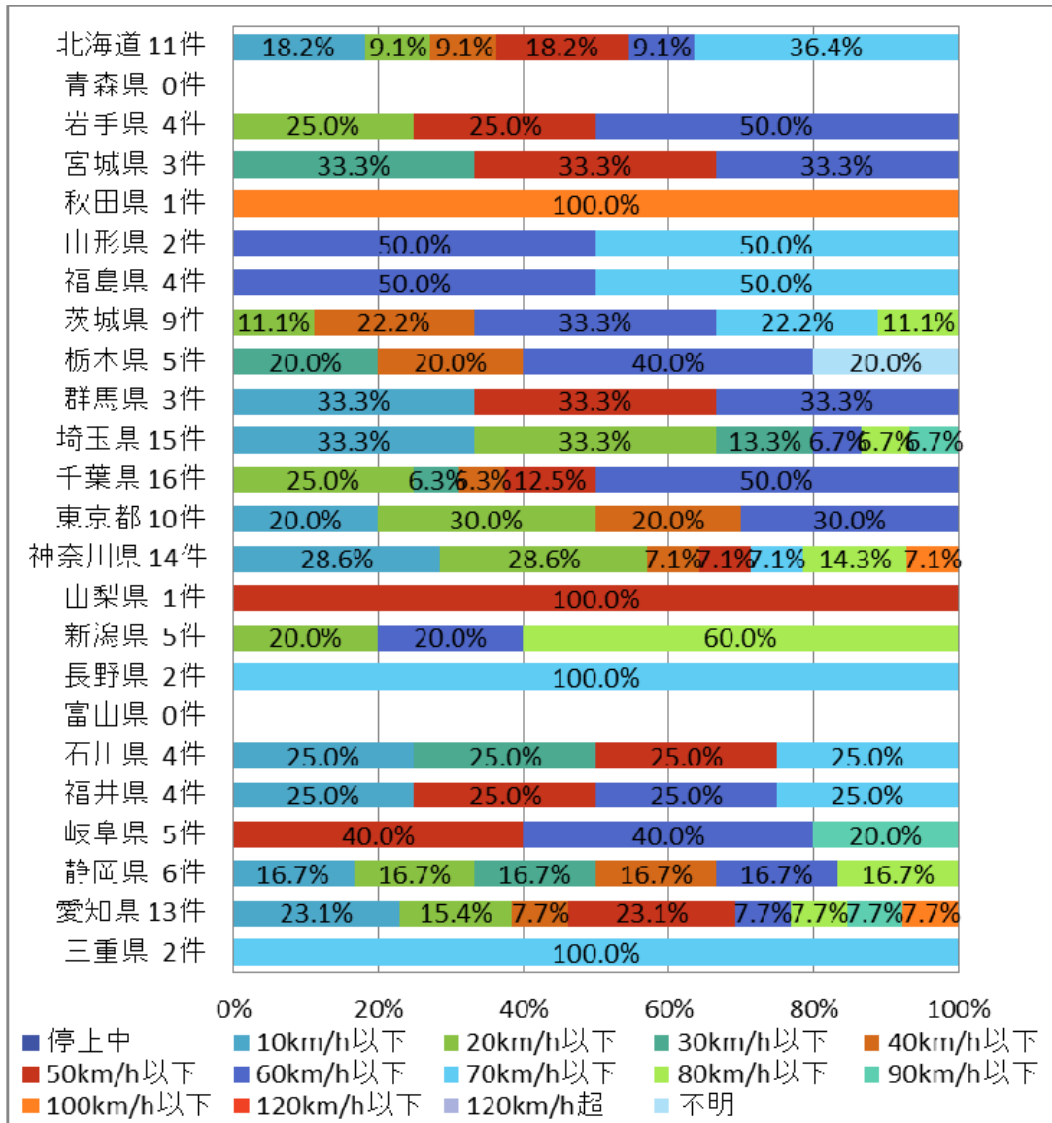
IV. 2019年死亡事故データ(発生地)

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」が多い。
- ・「千葉県」では「60km/h以下」が多い。
- ・「埼玉県」、「神奈川県」では「10km/h以下」、「20km/h以下」が多い。
- ・「愛知県」では「10km/h以下」、「50km/h以下」が多い。
- ・「北海道」では「70km/h以下」が多い。
- ・「兵庫県」では「60km/h以下」、「90km/h以下」が多い。
- ・「東京都」では「20km/h以下」、「60km/h以下」が多い。



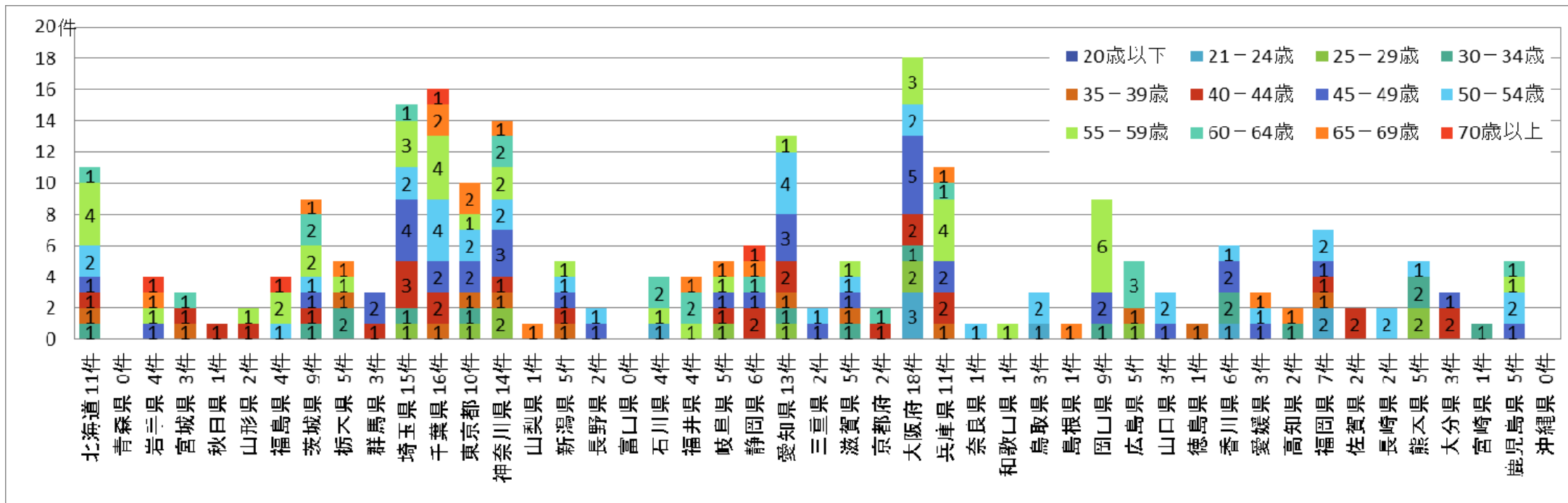
IV. 2019年死亡事故データ(発生地)



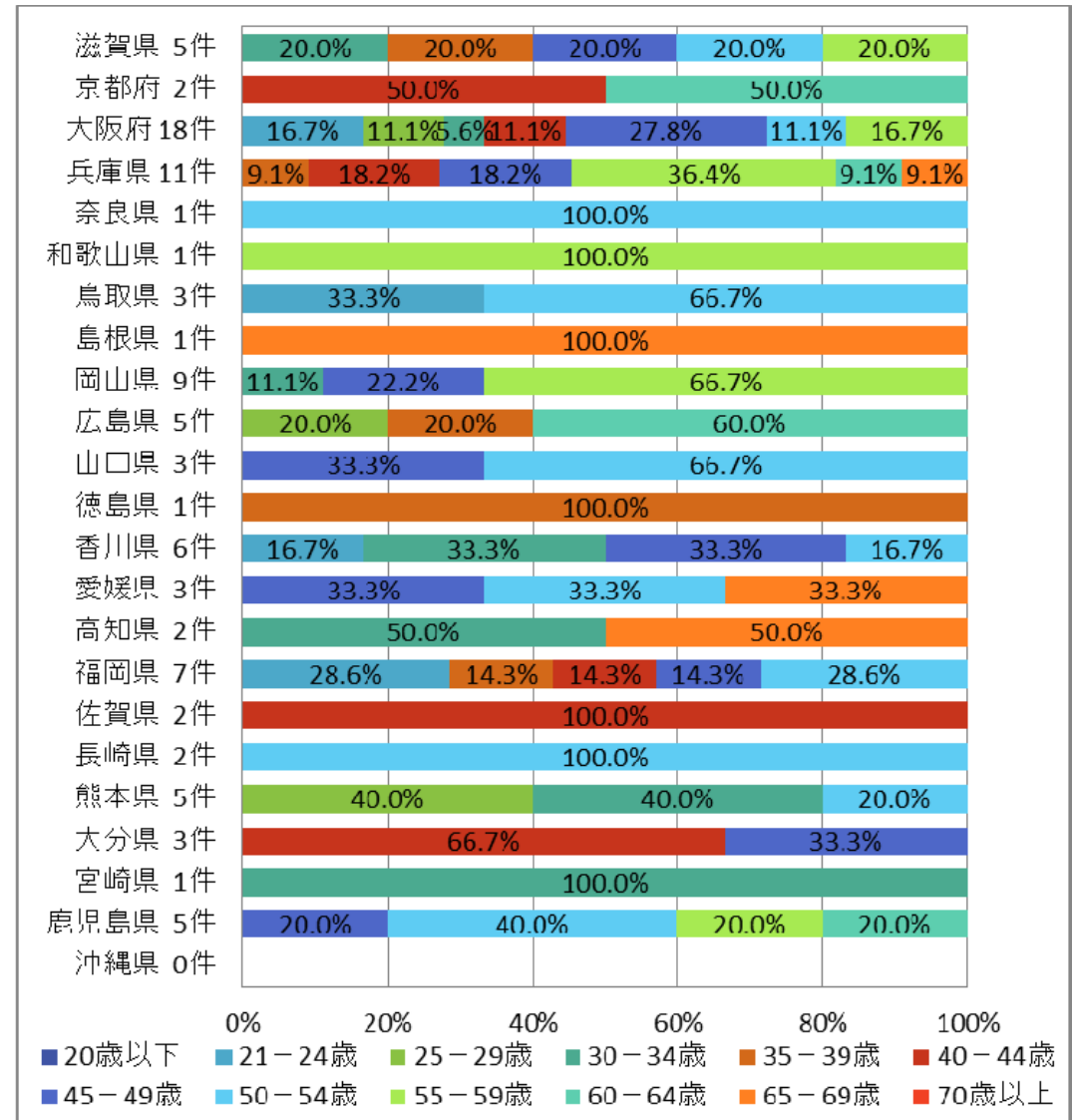
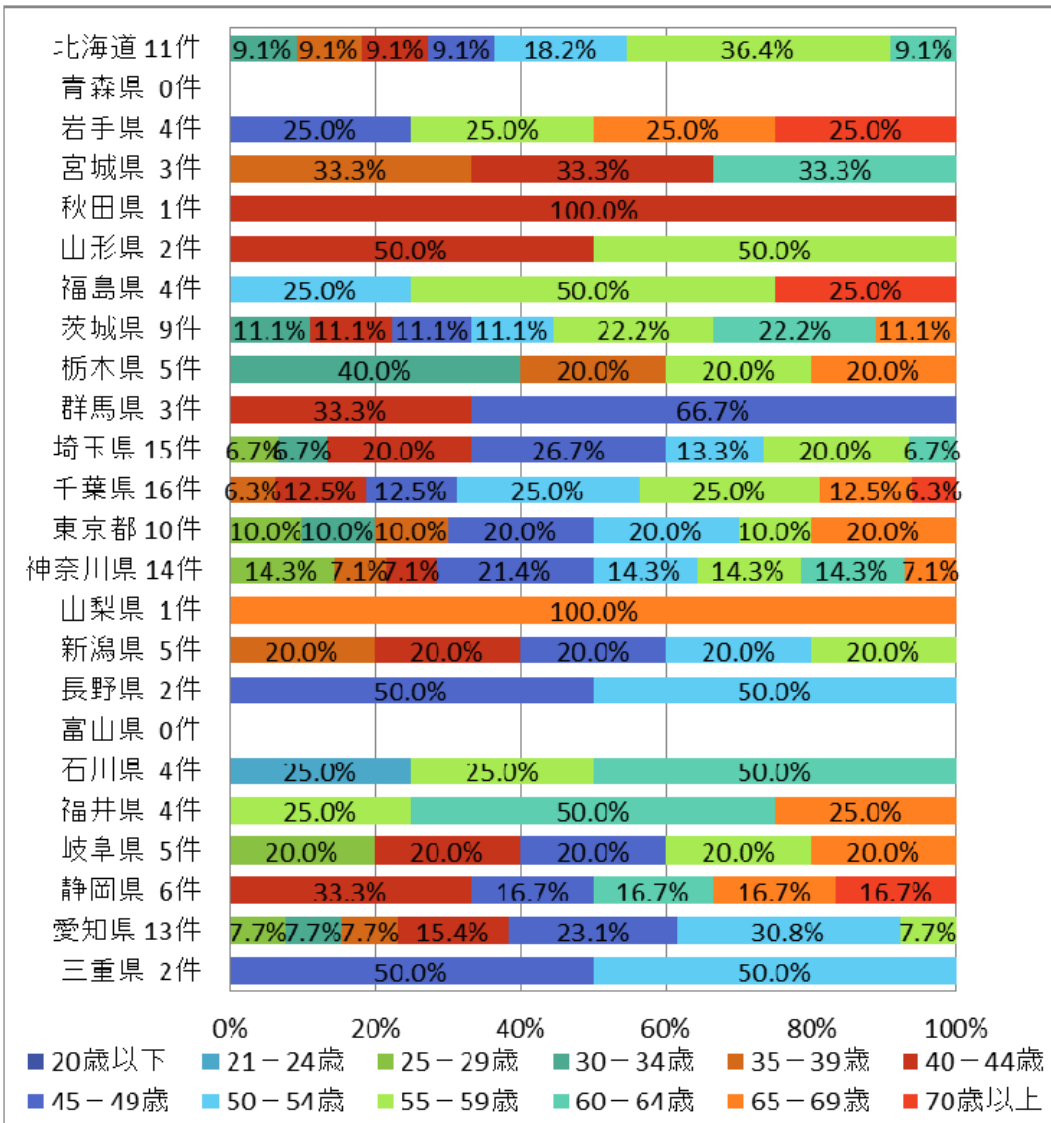
IV. 2019年死亡事故データ(発生地)

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」、「神奈川県」では「45-49歳」が多い。
- ・「千葉県」では「50-54歳」、「55-59歳」が多い。
- ・「愛知県」では「50-54歳」が多い。
- ・「北海道」、「兵庫県」では「55-59歳」が多い。
- ・「東京都」では「45-49歳」、「50-54歳」、「65-69歳」が多い。



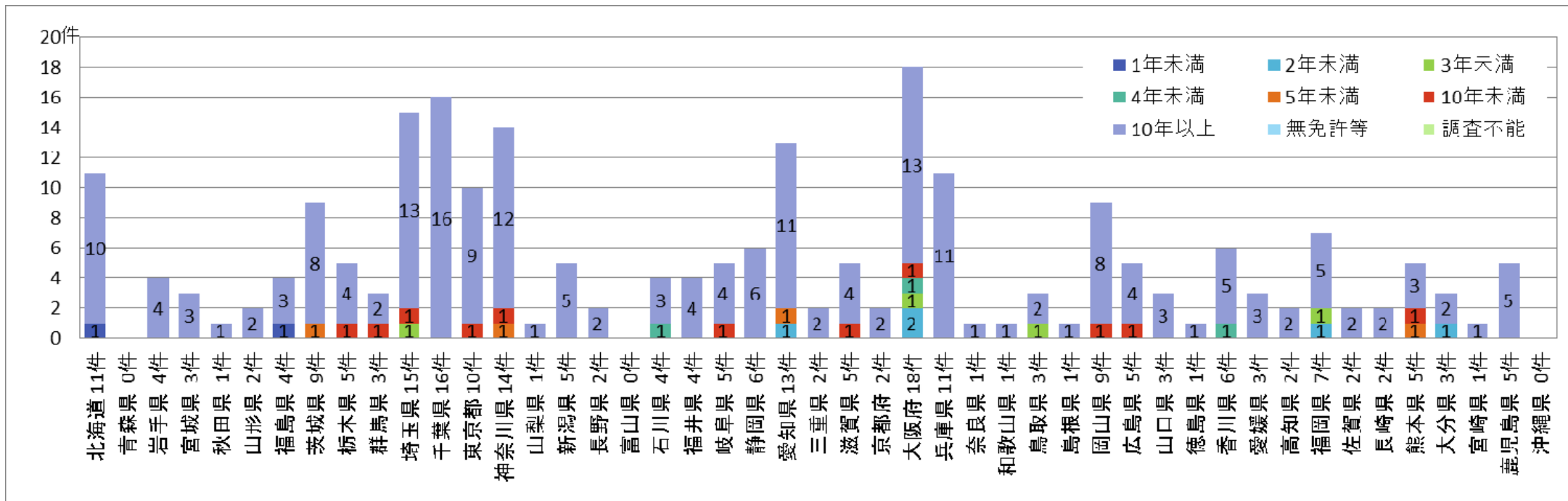
IV. 2019年死亡事故データ(発生地)



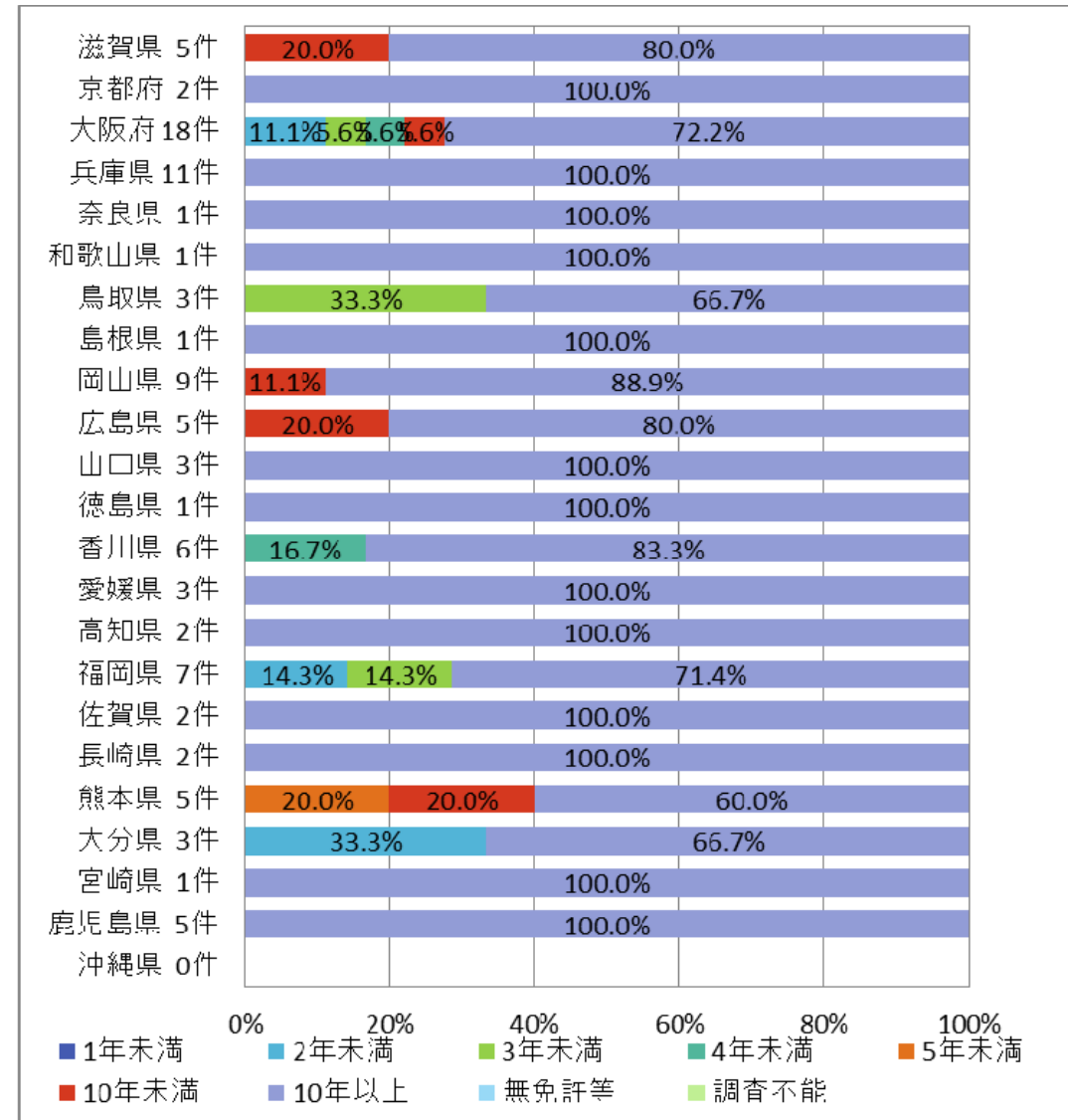
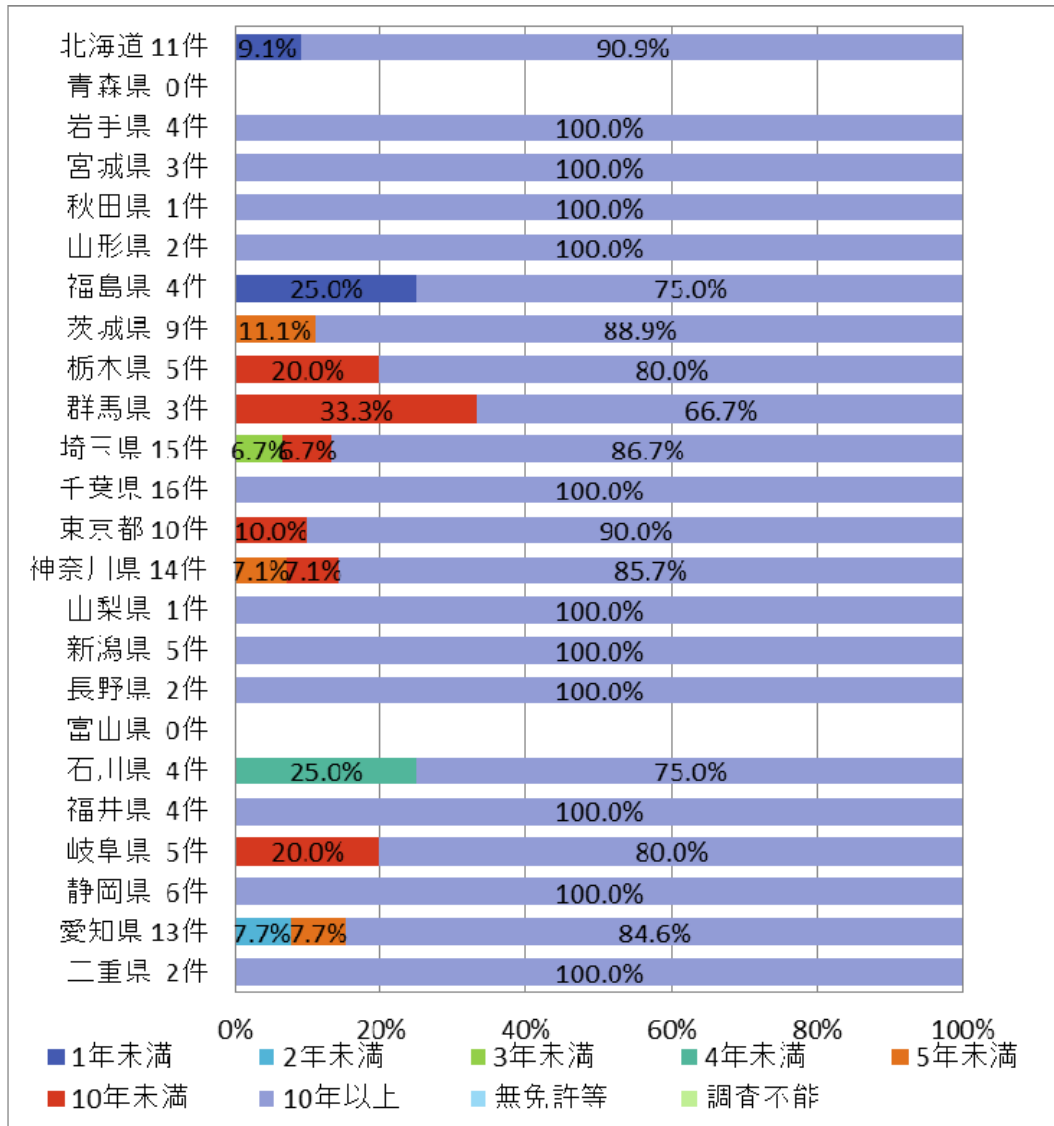
IV. 2019年死亡事故データ(発生地)

6. 発生地別の運転者の免許取得年数別

・発生地別の免許取得年別にみると、全ての県で「10年以上」が多い。



IV. 2019年死亡事故データ(発生地)



メ モ

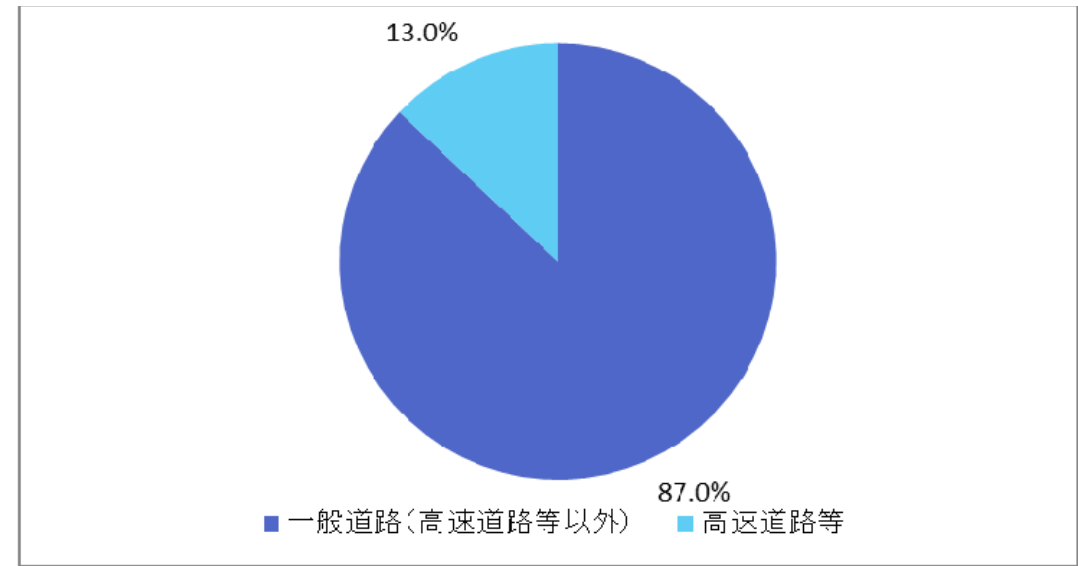
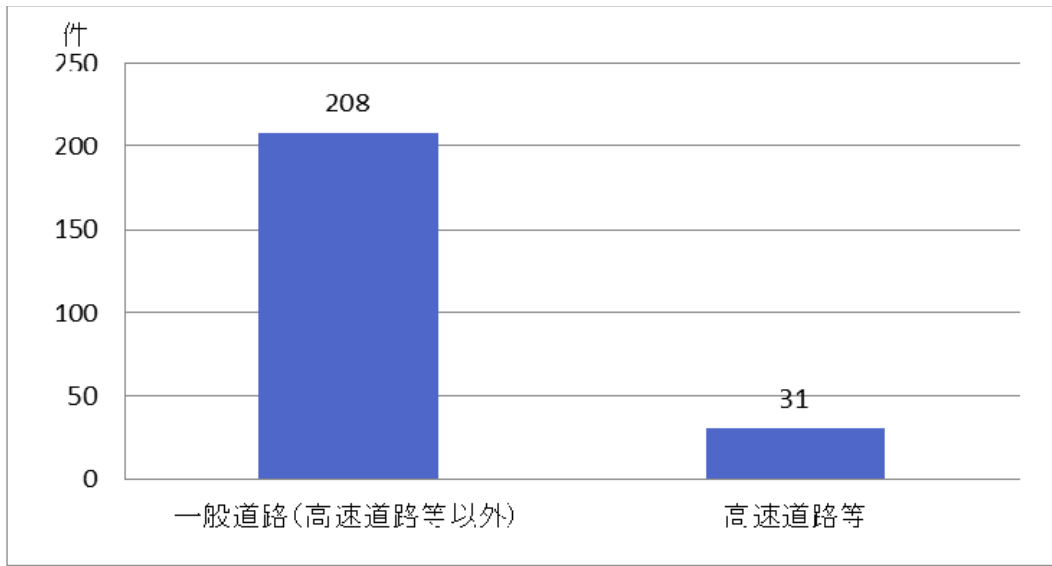
V. 2019年死亡事故データ(道路区分)

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

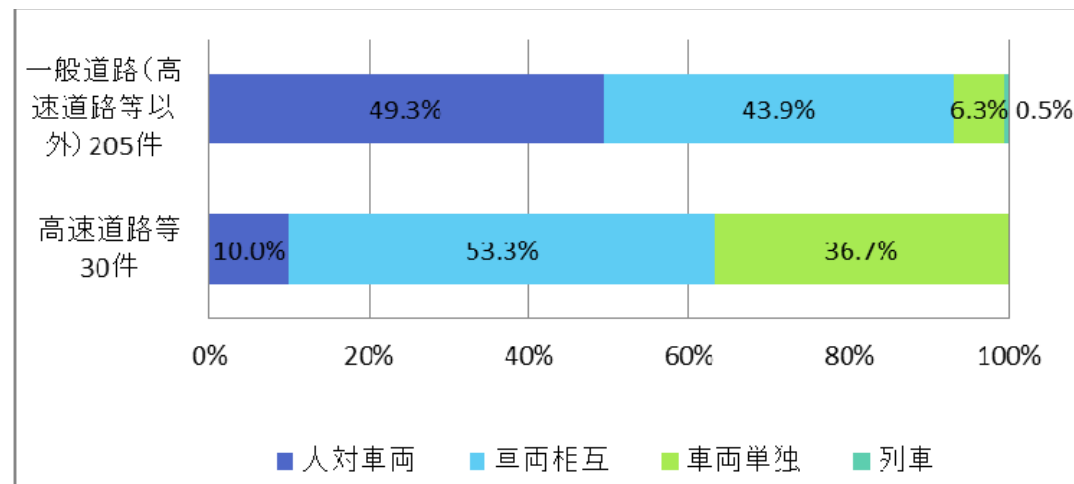
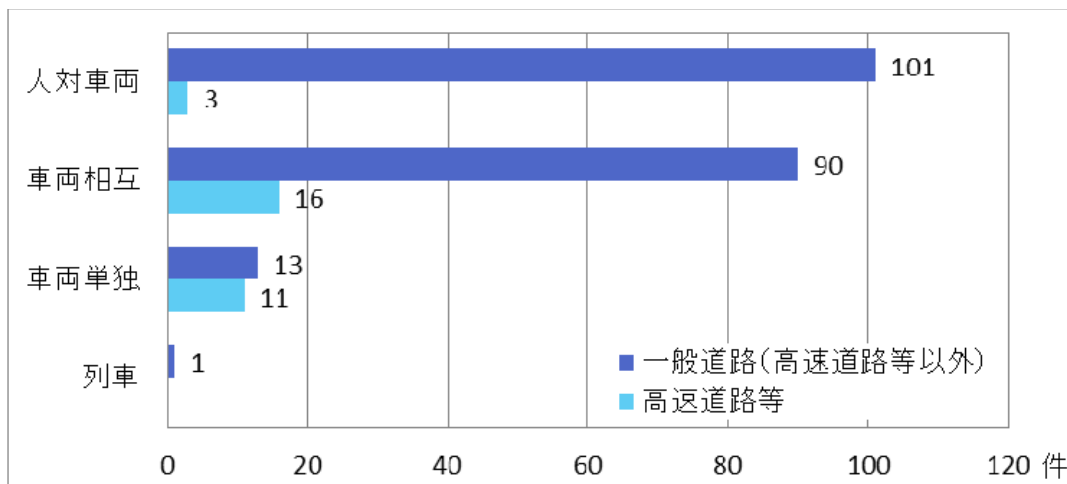
・道路区分別にみると、「一般道路」が最も多く208件(87.0%)と9割近くを占めている。



V. 2019年死亡事故データ(道路区分)

2. 道路区分の事故類型別

- ・道路区分の事故類型別にみると、「一般道路」では「人对車両」が最も多く101件(49.3%)と5割近くを占めているが、「車両相互」90件(43.9%)も多い。
- ・「高速道路」では「車両相互」が最も多く16件(53.3%)と5割以上を占めている。

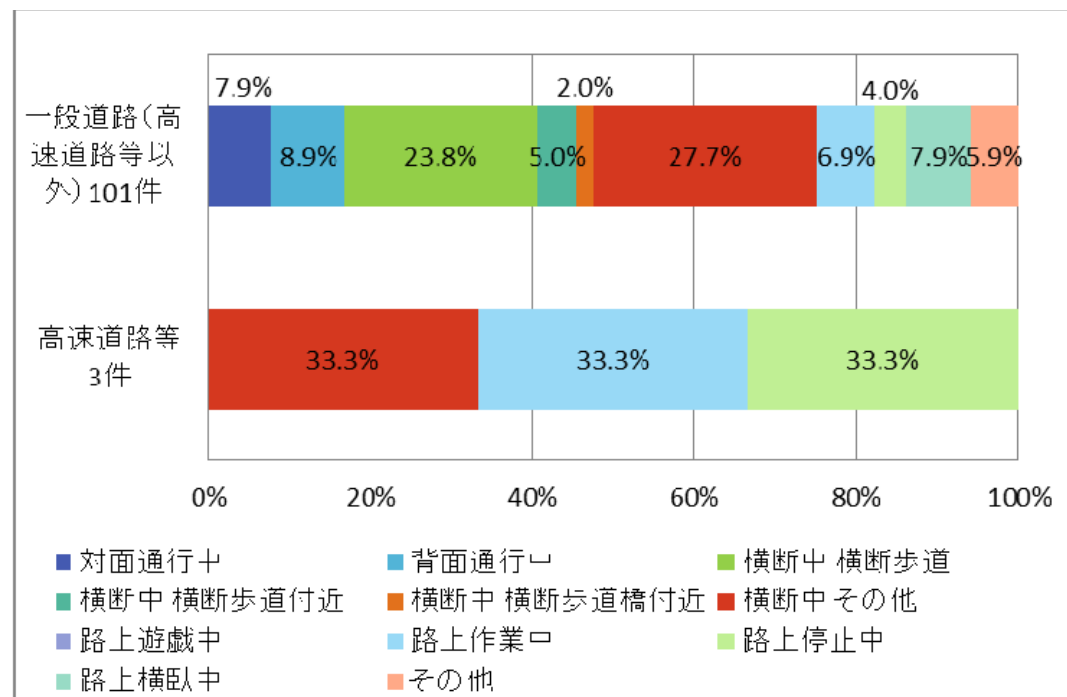
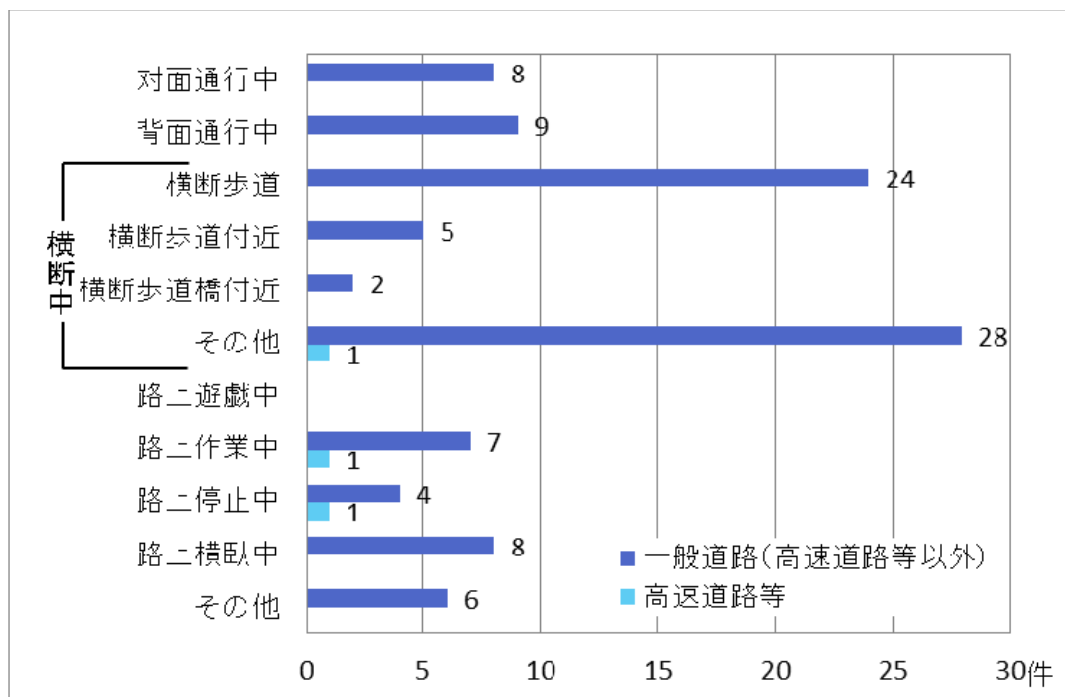


※対自転車事故は、「車両相互」に含まれます。

V. 2019年死亡事故データ(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28件(27.7%)となっている。次いで、「横断歩道 横断歩道」24件(23.8%)、「背面通行中」9件(8.9%)等と続いている。
- ・「高速道路」では「横断中 その他」、「路上作業中」、「路上停止中」がそれぞれ1件(33.3%)となっている。

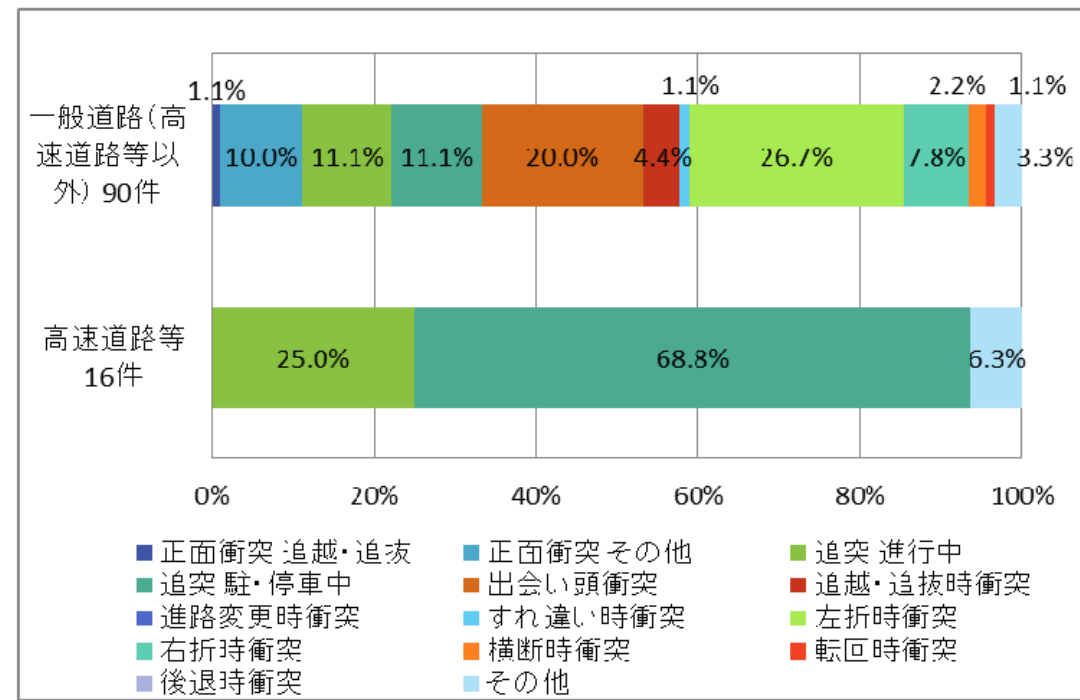
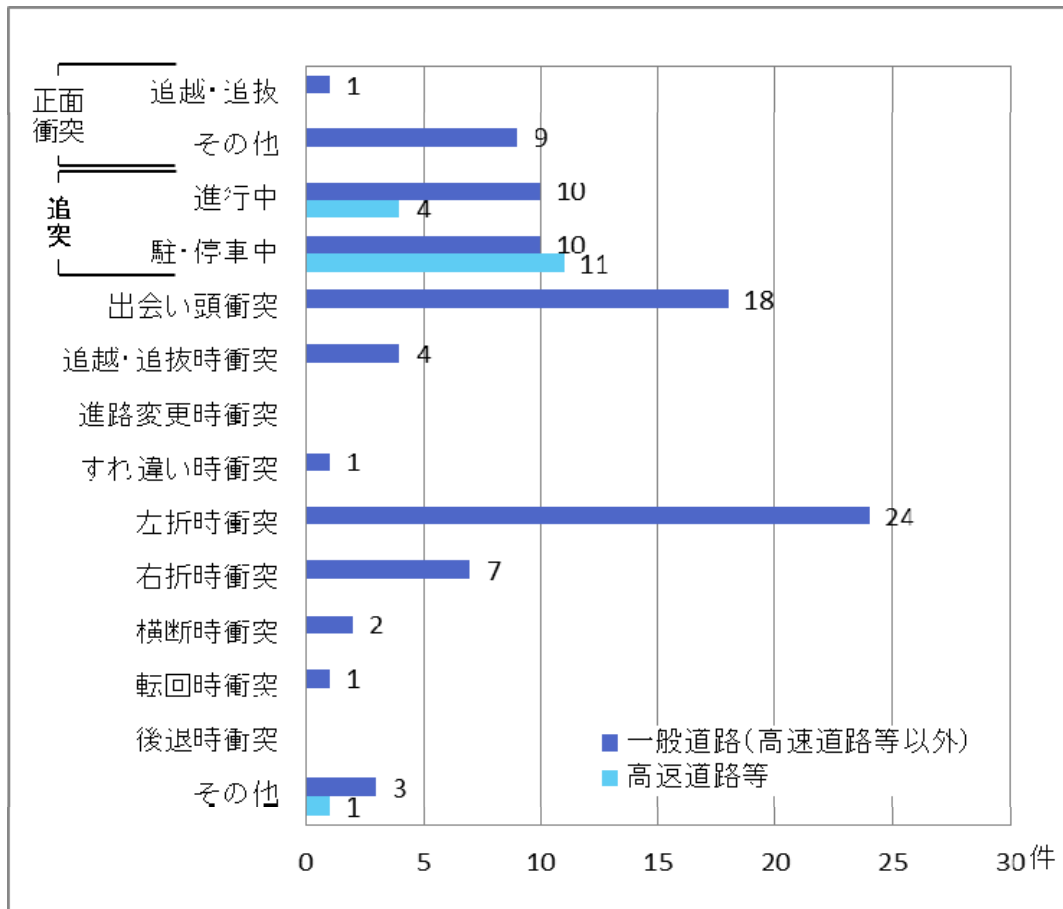


※対自転車事故は、「車両相互」に含まれます。

V. 2019年死亡事故データ(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(26.7%)となっている。次いで、「出会い頭衝突」18件(20.0%)、「追突 進行中」、「追突 駐・停車中」がそれぞれ10件(11.1%)等と続いている。
- ・「高速道路」では「追突 駐・停車中」が最も多く11件(68.8%)と7割近くを占めている。

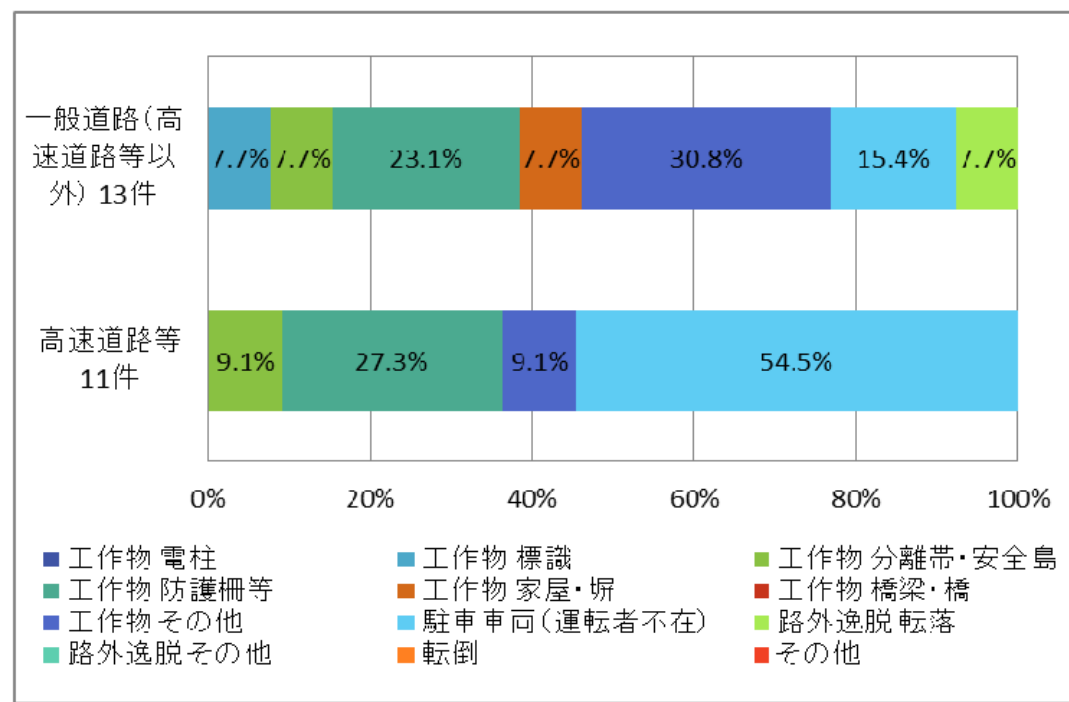
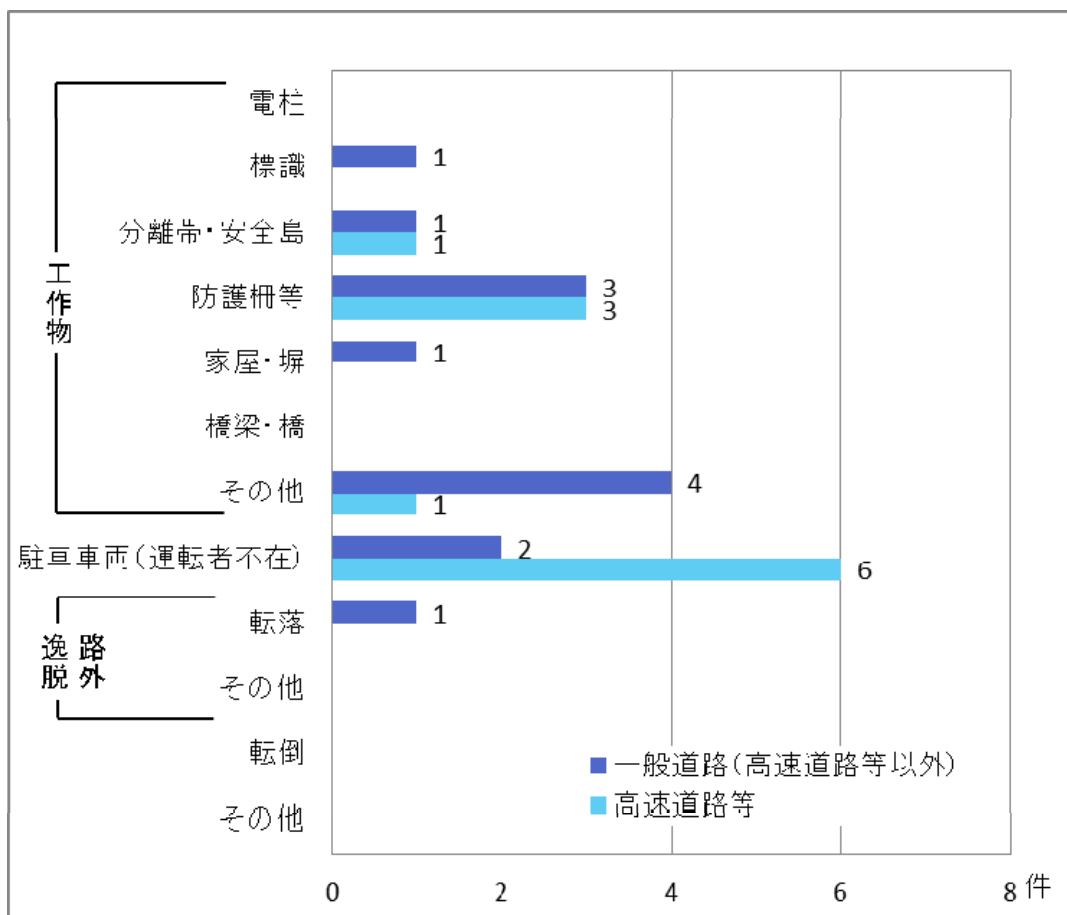


※対自転車事故は、「車両相互」に含まれます。

V. 2019年死亡事故データ(道路区分)

(3) 道路区分の事故類型(車両単独)別

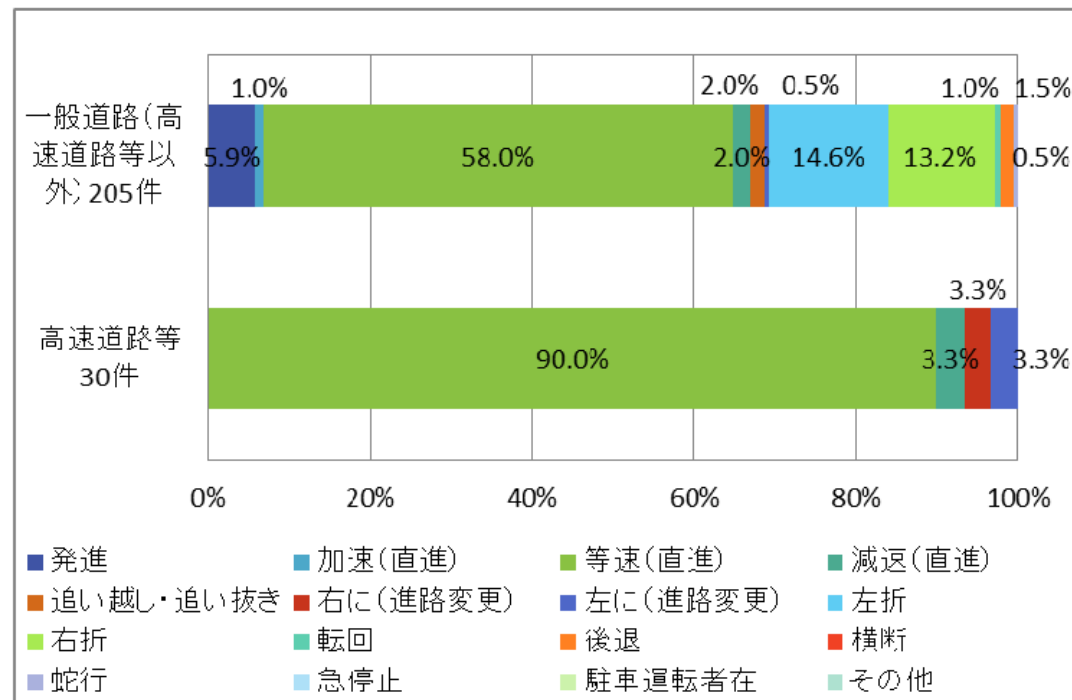
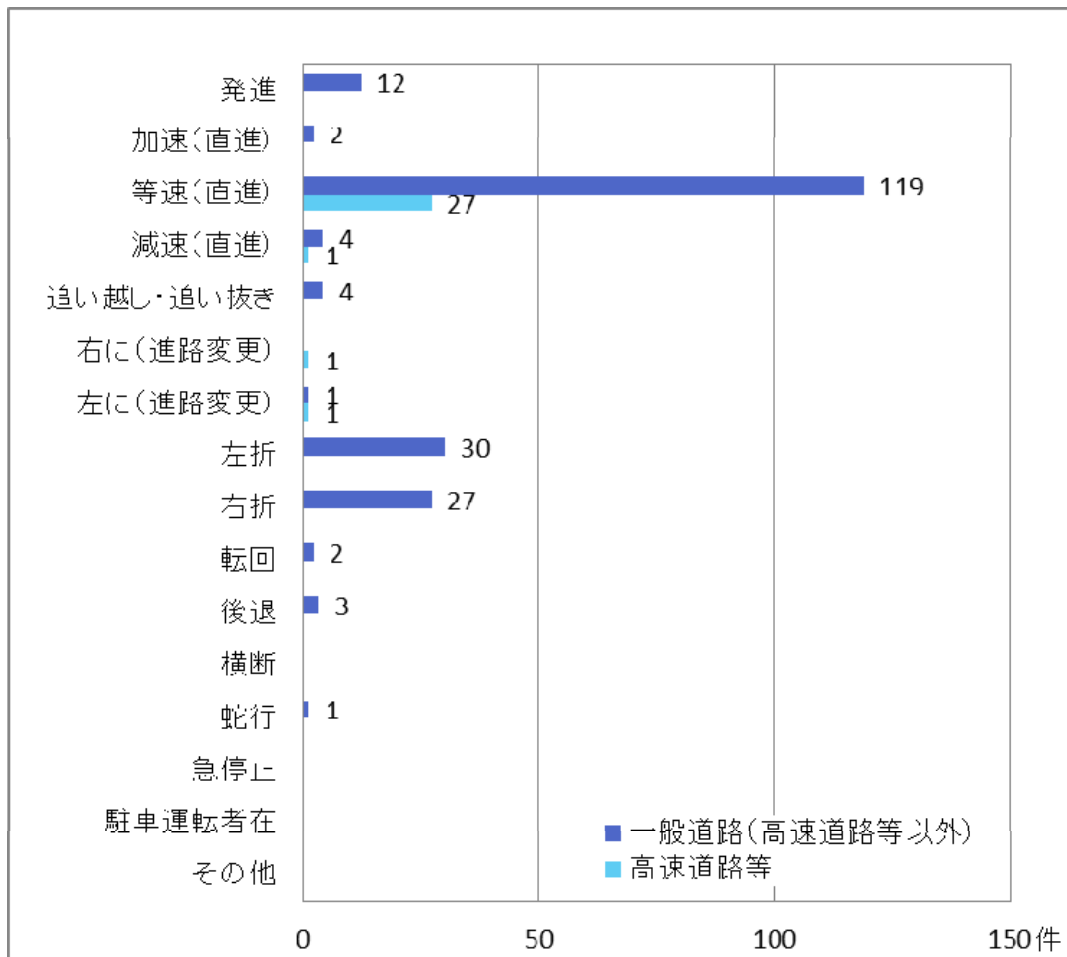
- ・道路区分の事故類型(車両単独)別にみると、「一般道路」では「工作物 その他」が最も多く4件(30.8%)となっている。
- ・「高速道路」では「駐車車両(運転者不在)」が最も多く6件(54.5%)と5割以上を占めている。



V. 2019年死亡事故データ(道路区分)

3. 道路区分別の行動類型別

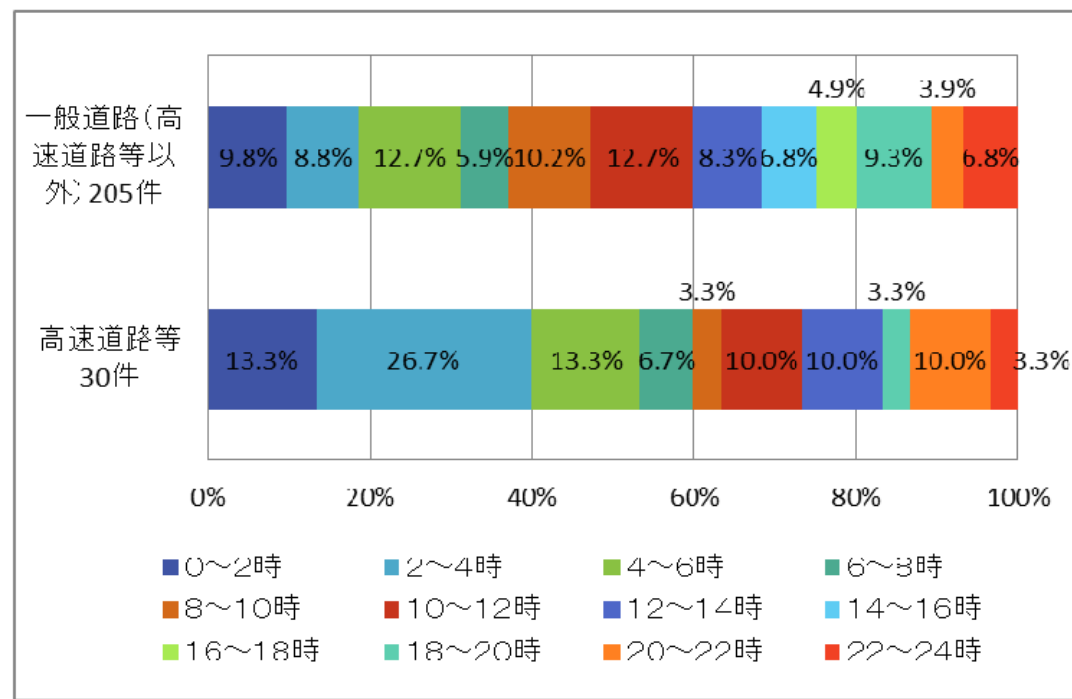
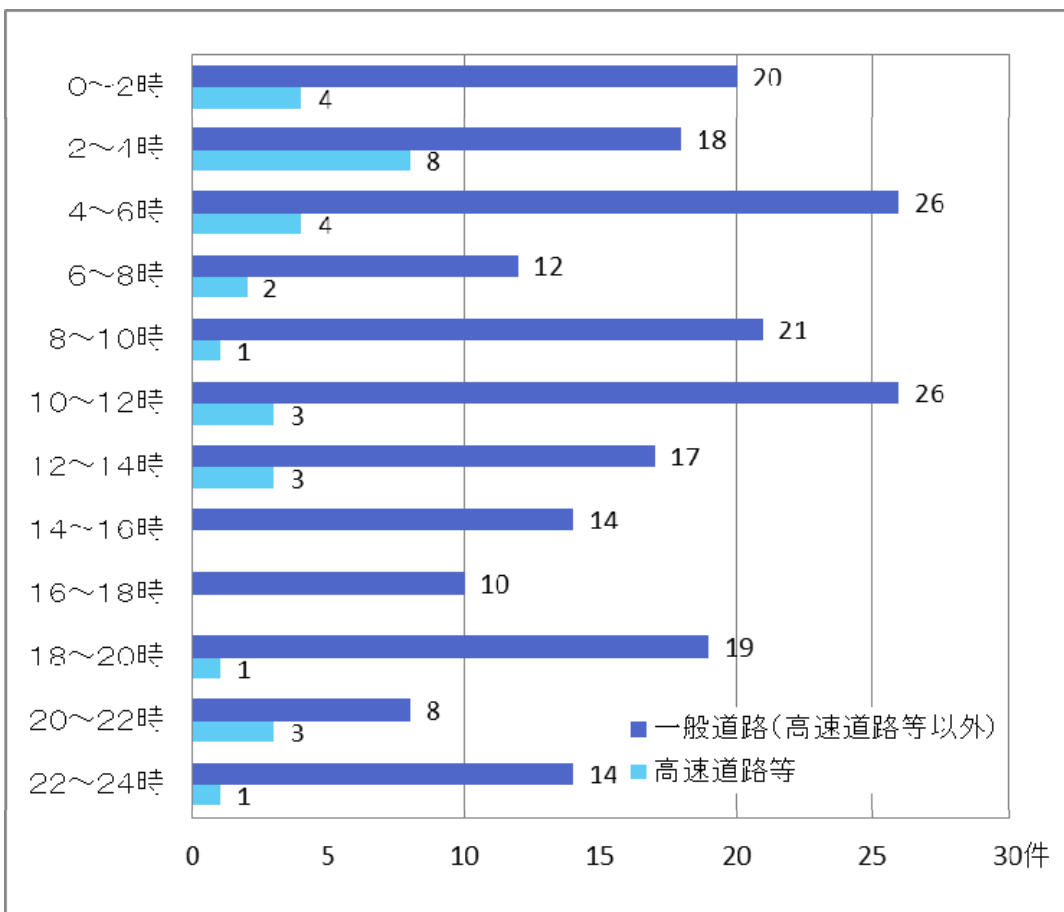
- 道路区分別の行動類型別にみると、「一般道路」及び「高速道路」のいずれも「等速(直進)」が最も多く、それぞれ119件(58.0%)、27件(90.0%)となっている。



V. 2019年死亡事故データ(道路区分)

4. 道路区分別の時間帯別

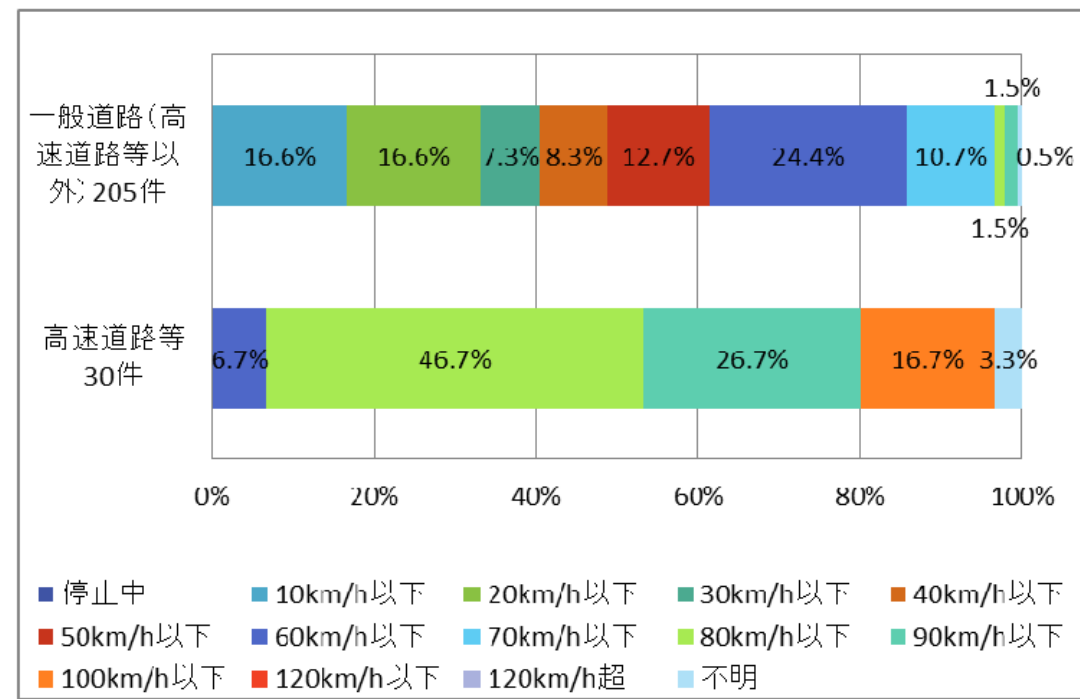
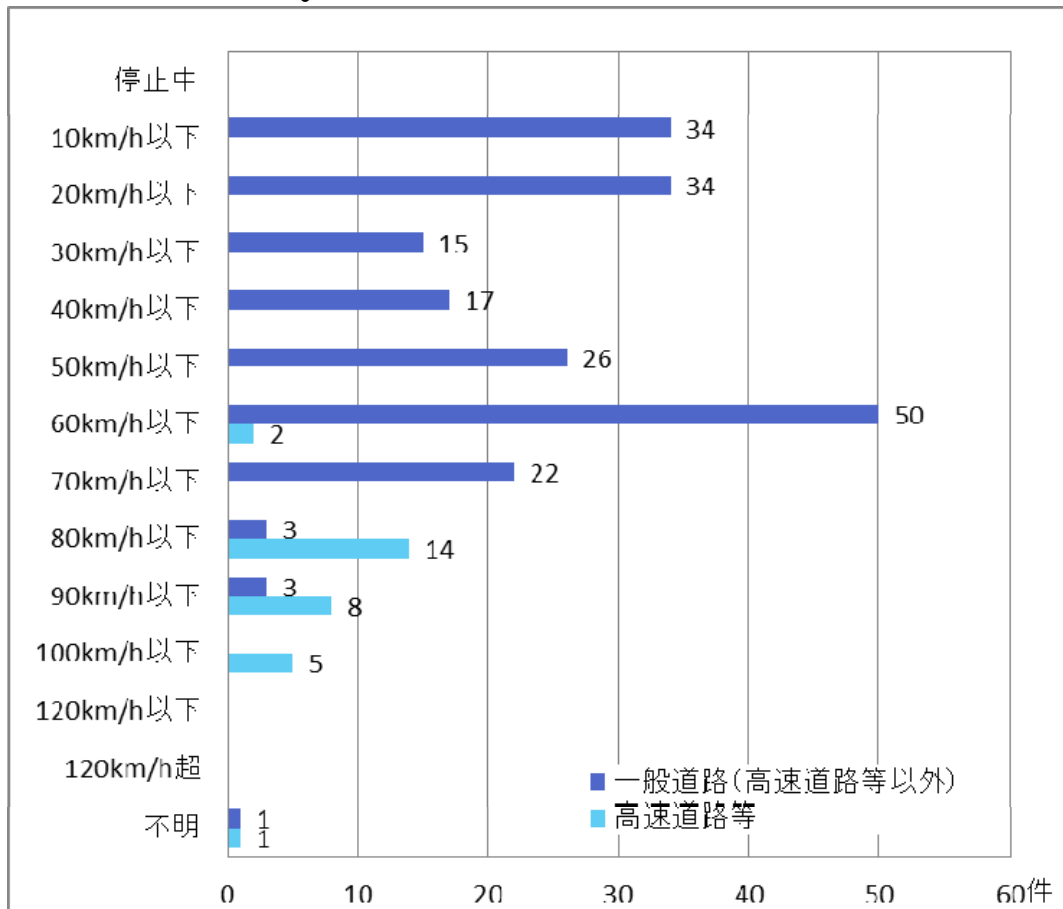
- 道路区分別の時間帯別にみると、「一般道路」では「4～6時」、「10～12時」が最も多く、それぞれ26件(12.7%)となっている。次いで、「8～10時」21件(10.2%)、「0～2時」20件(9.8%)等と続いている。
- 「高速道路」では「2～4時」が最も多く8件(26.7%)となっている。次いで、「0～2時」、「4～6時」がそれぞれ4件(13.3%)等と続いている。22時～6時までの深夜早朝時間帯で6割近くを占めている。



V. 2019年死亡事故データ(道路区分)

5. 道路区分別の運転者の危険認知速度別

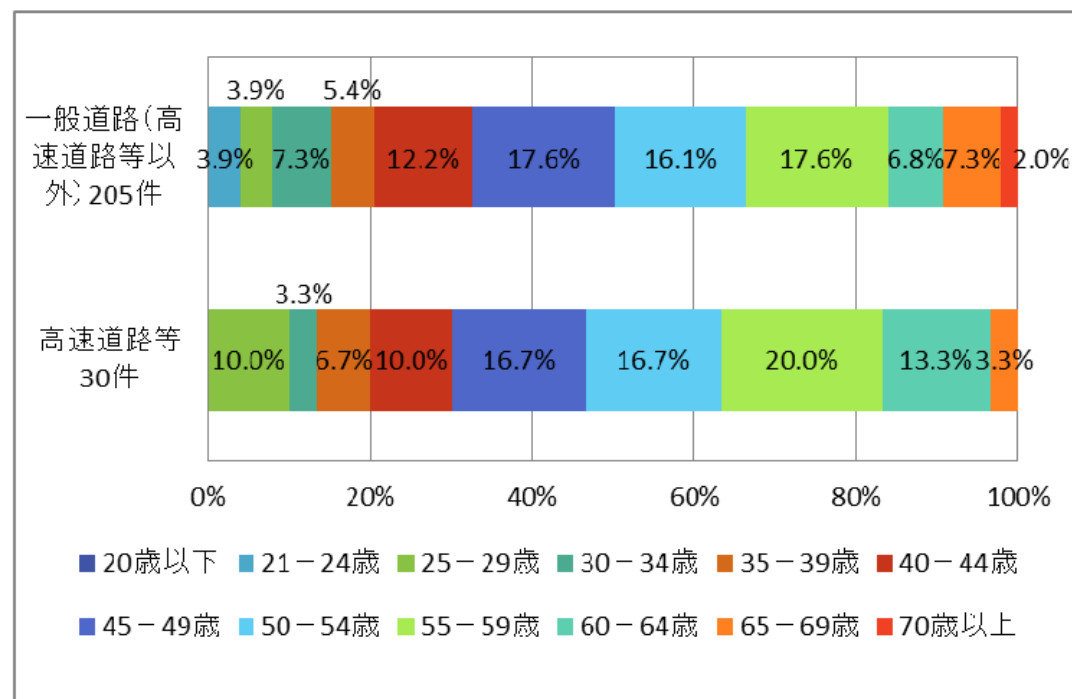
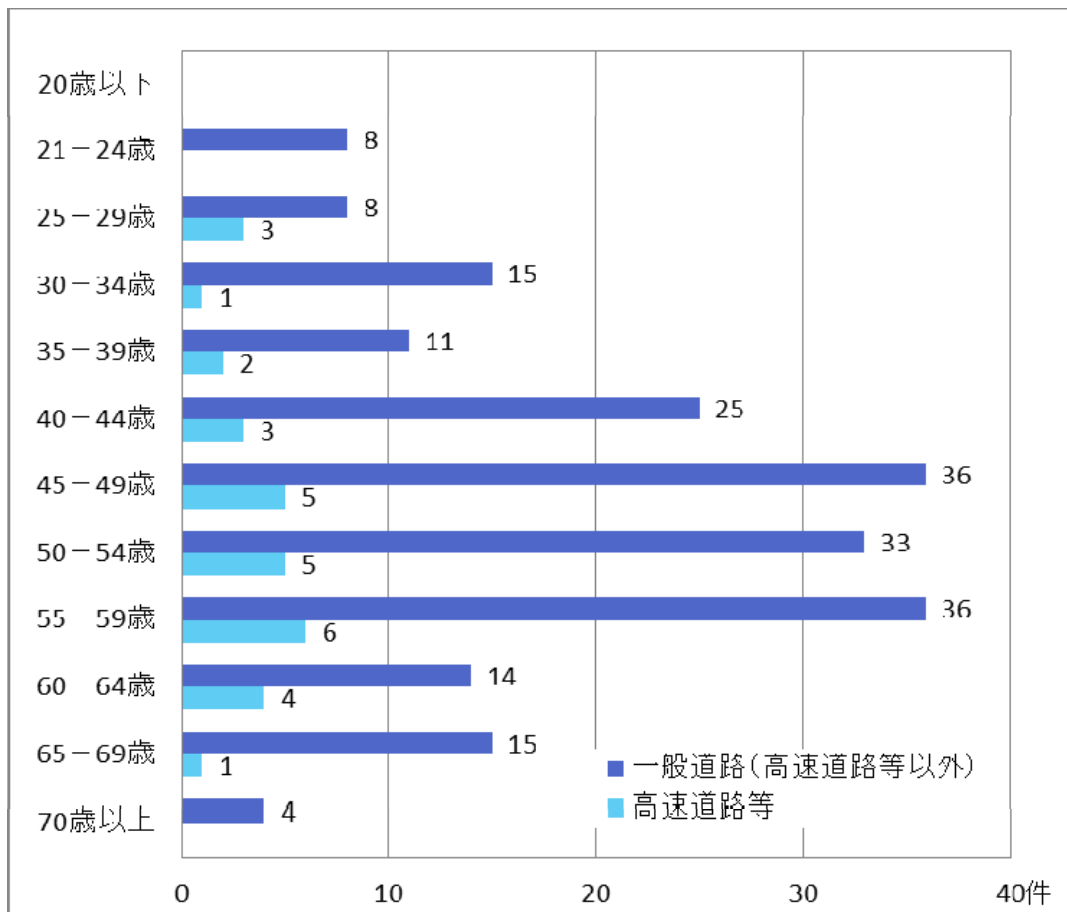
- 道路区分別の危険認知速度別にみると、「一般道路」では「60km/h以下」が最も多く50件(24.4%)となっている。次いで、「10km/h以下」、「20km/h以下」がそれぞれ34件(16.6%)等と続いている。市街地の最高速度に近い10~20km/h程度の速度帯と幹線道路の最高速度に近い60km/hの速度帯に分布がわかれている。
- 「高速道路」では「80km/h以下」が最も多く14件(46.7%)となっている。次いで、「90km/h以下」8件(26.7%)等と続いている。



V. 2019年死亡事故データ(道路区分)

6. 道路区分別の運転者の年齢層別

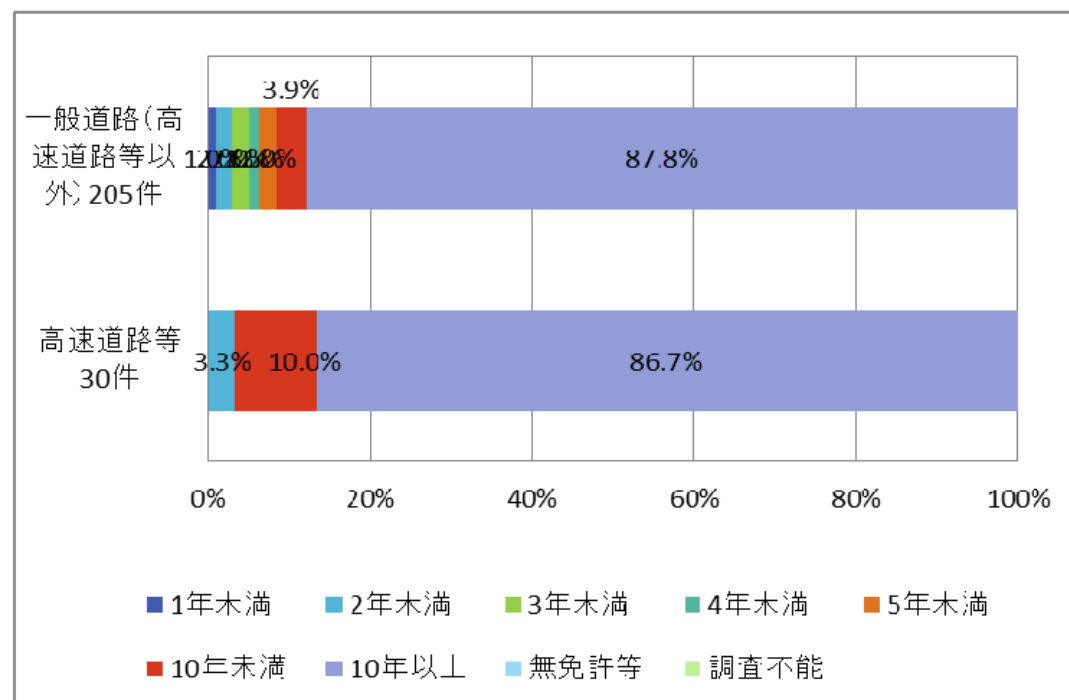
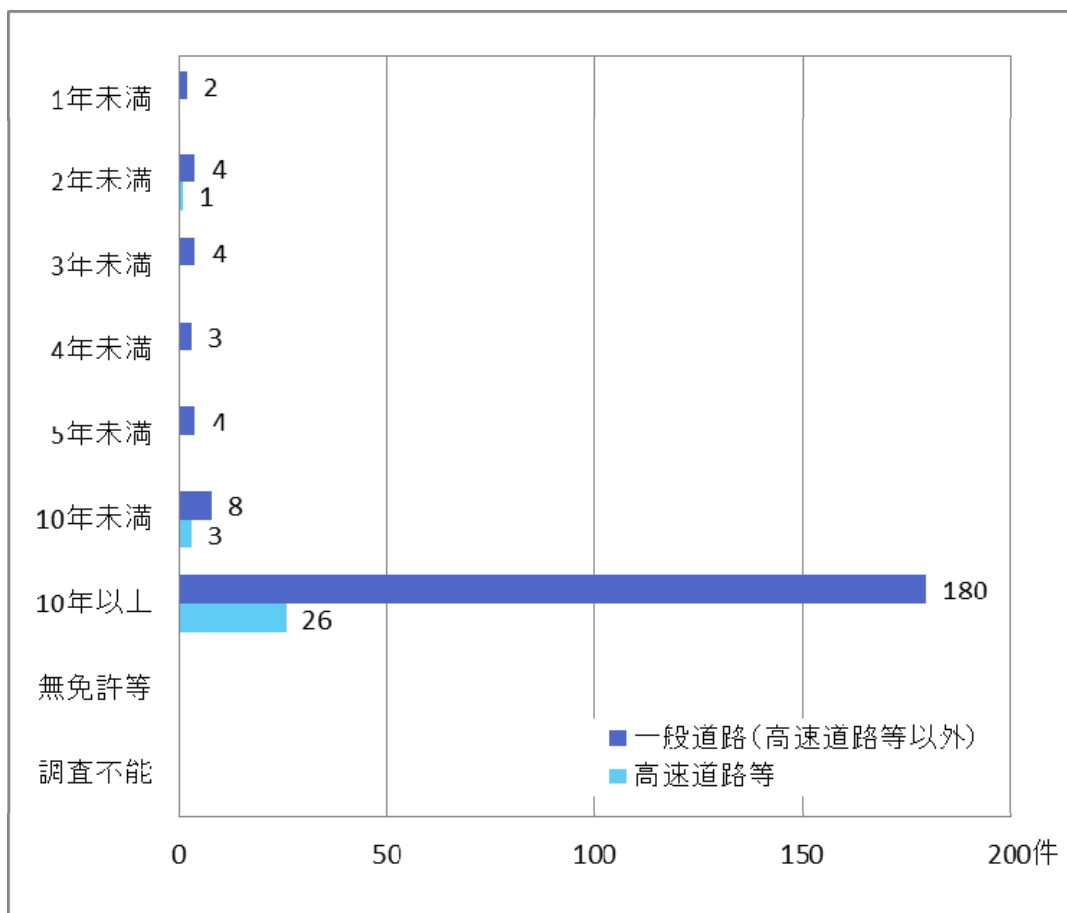
- ・道路区分別の年齢層別にみると、「一般道路」では「45-49歳」、「55-59歳」が最も多く、それぞれ36件（17.6%）となっている。次いで、「50-54歳」33件（16.1%）、「40-44歳」25件（12.2%）等と続いている。
- ・「高速道路」では「55-59歳」が最も多く6件（20.0%）となっている。次いで、「45-49歳」、「50-54歳」がそれぞれ5件（16.7%）等と続いている。
- ・いずれの道路区分も60歳以上の死亡事故割合が全体の2割近くとなっている。



V. 2019年死亡事故データ(道路区分)

7. 道路区分別の運転者の免許取得年別

- 道路区分別の免許取得年別にみると、「一般道路」及び「高速道路」のいずれも「10年以上」が最も多く、それぞれ180件（87.8%）、26件（86.7%）と9割近くを占めている。



メ モ

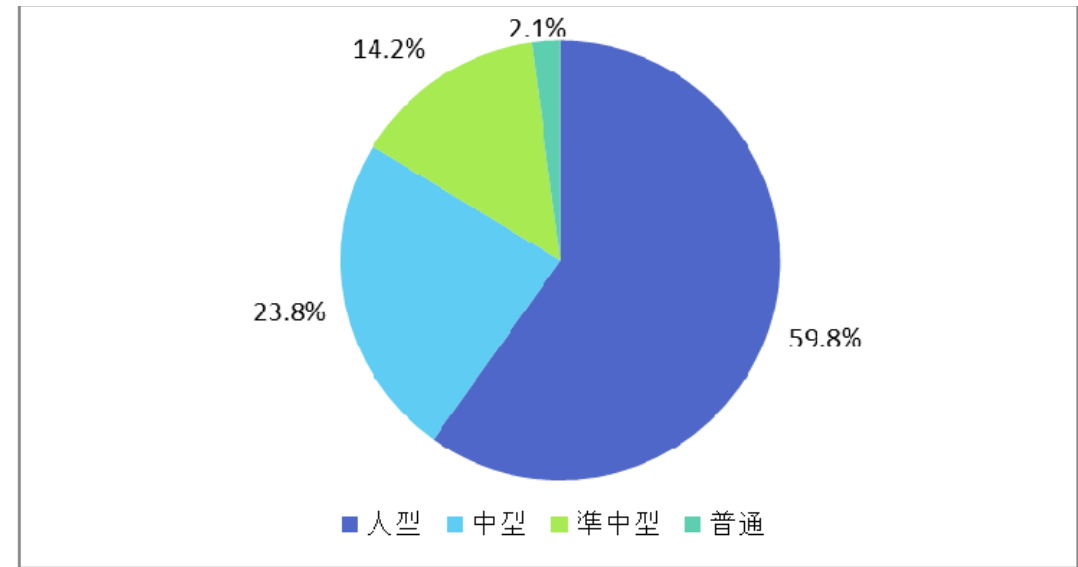
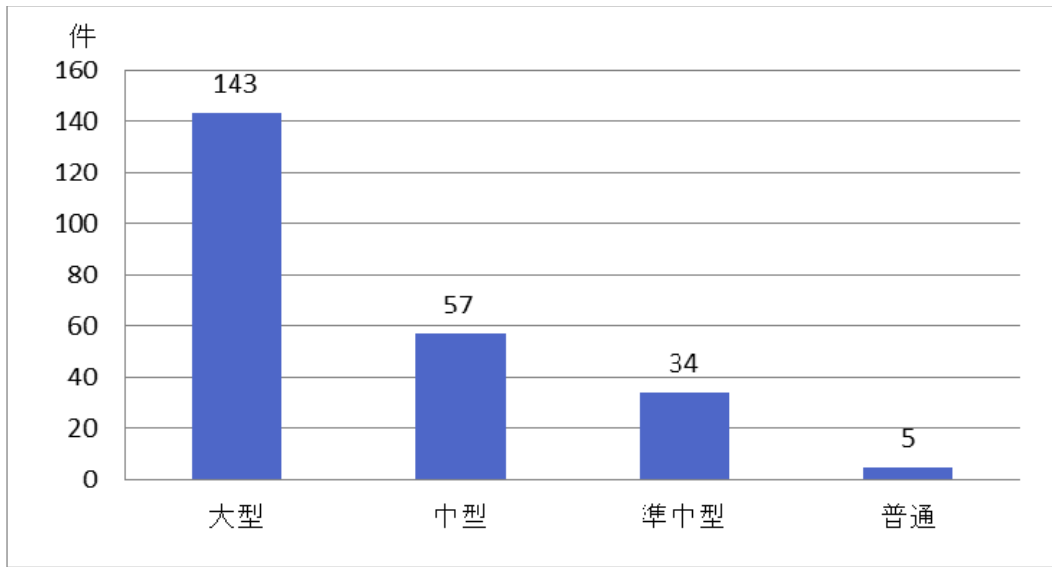
VI. 2019年死亡事故データ(車両区分)

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

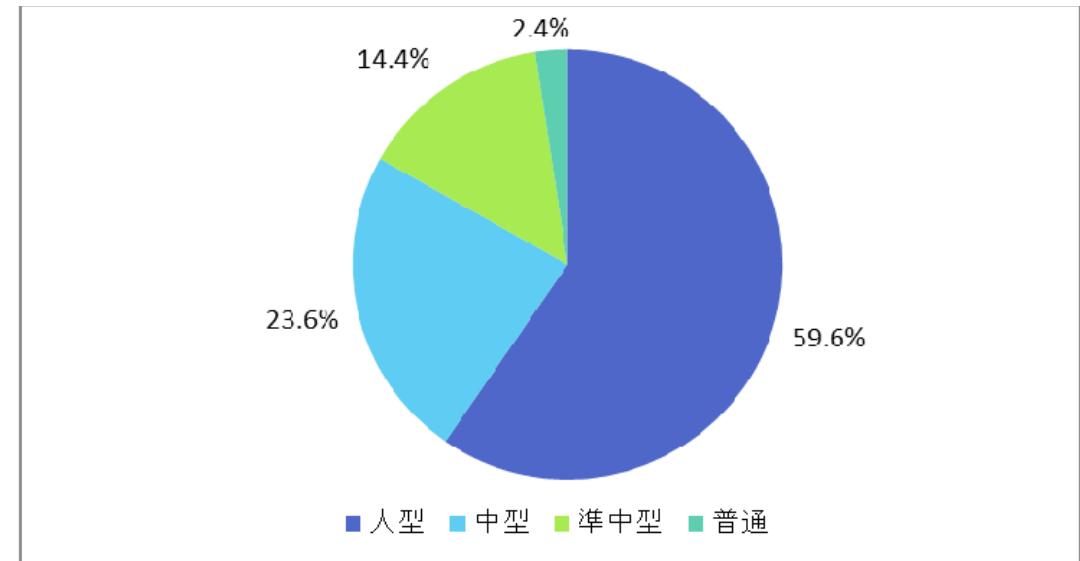
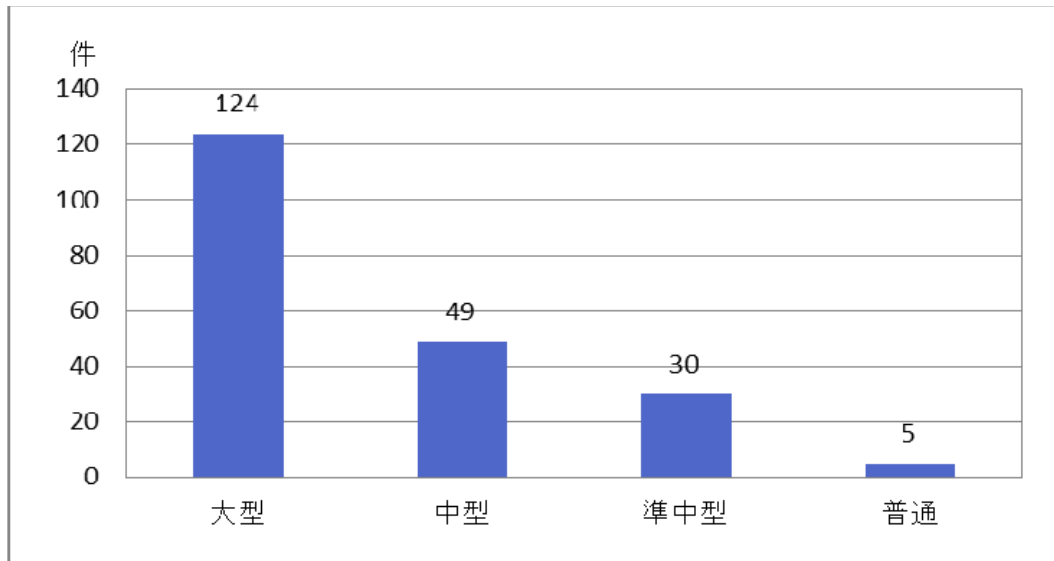
- ・車両区分別にみると、「大型」が最も多く143件(59.8%)と6割近くを占めている。
- ・次いで、「中型」57件(23.8%)、「準中型」34件(14.2%)、「普通」5件(2.1%)と続いている。



VI. 2019年死亡事故データ(車両区分)

(1) 一般道路上での車両区分

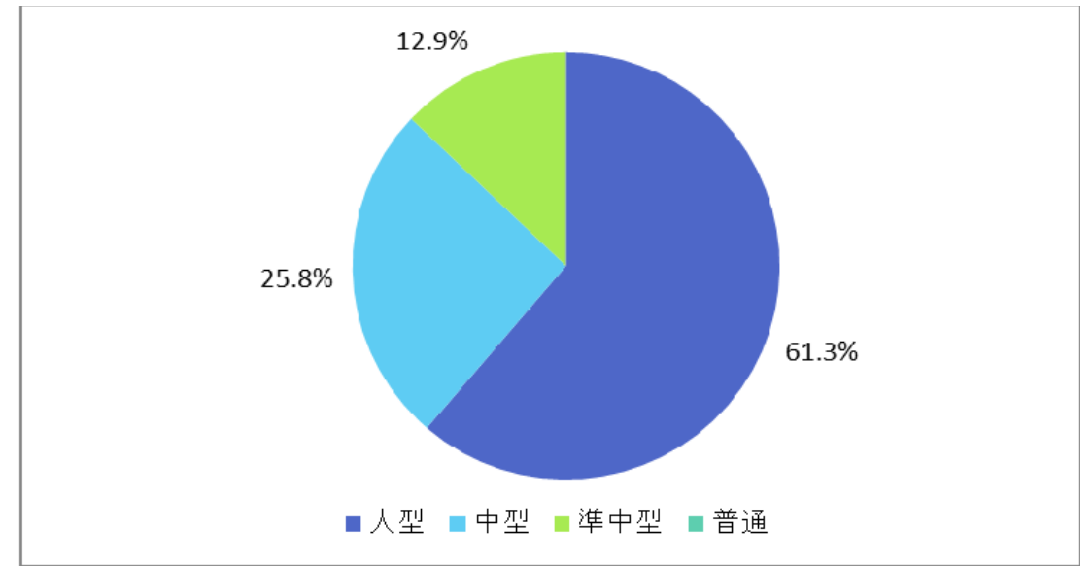
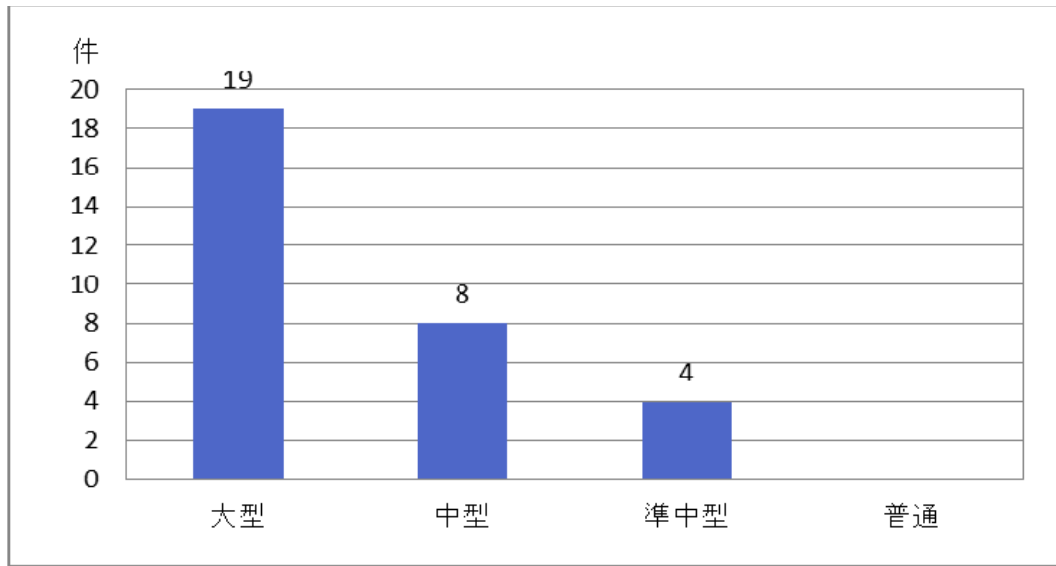
- ・一般道路上での車両区分をみると、「大型」が最も多く124件(59.6%)と6割近くを占めている。
- ・次いで、「中型」49件(23.6%)、「準中型」30件(14.4%)、「普通」5件(2.4%)と続いている。



VI. 2019年死亡事故データ(車両区分)

(2) 高速道路上での車両区分

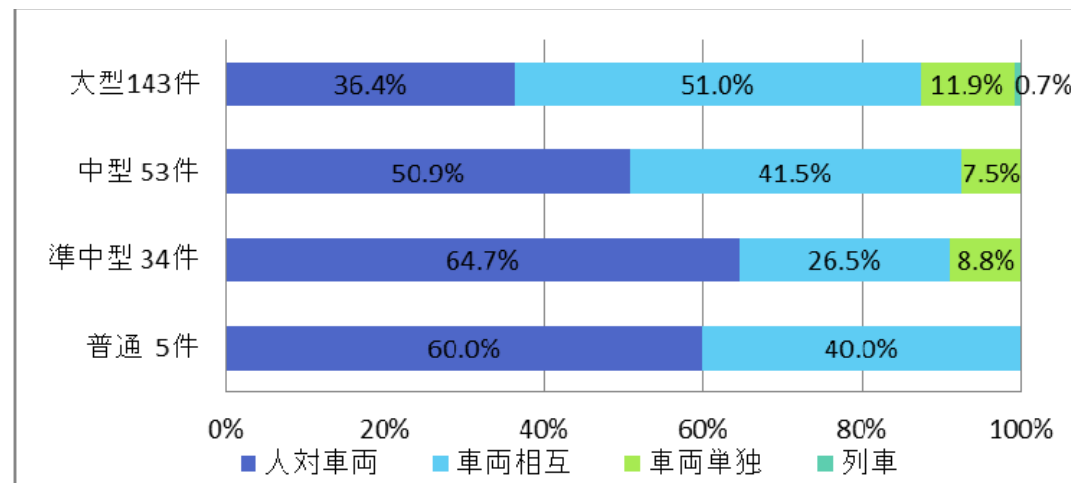
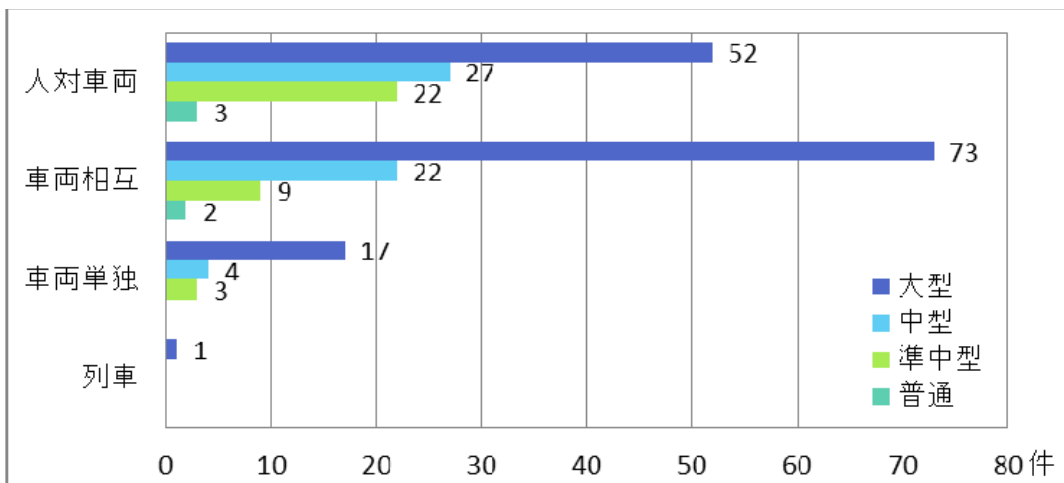
- ・ 高速道路上での車両区分をみると、「大型」が最も多く19件(61.3%)と6割以上を占めている。
- ・ 次いで、「中型」8件(25.8%)、「準中型」4件(12.9%)と続いている。



VI. 2019年死亡事故データ(車両区分)

2. 車両区分の事故類型別

- ・車両区分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」は「人対車両」が最も多く27件(50.9%)となっているが、「車両相互」も22件(41.5%)となっている。
- ・「準中型」は「人対車両」が最も多く22件(64.7%)となっている。
- ・「普通」は「人対車両」が最も多く3件(60.0%)となっている。
- ・車両が小さくなるほど、「人対車両」の割合が多い傾向にある。

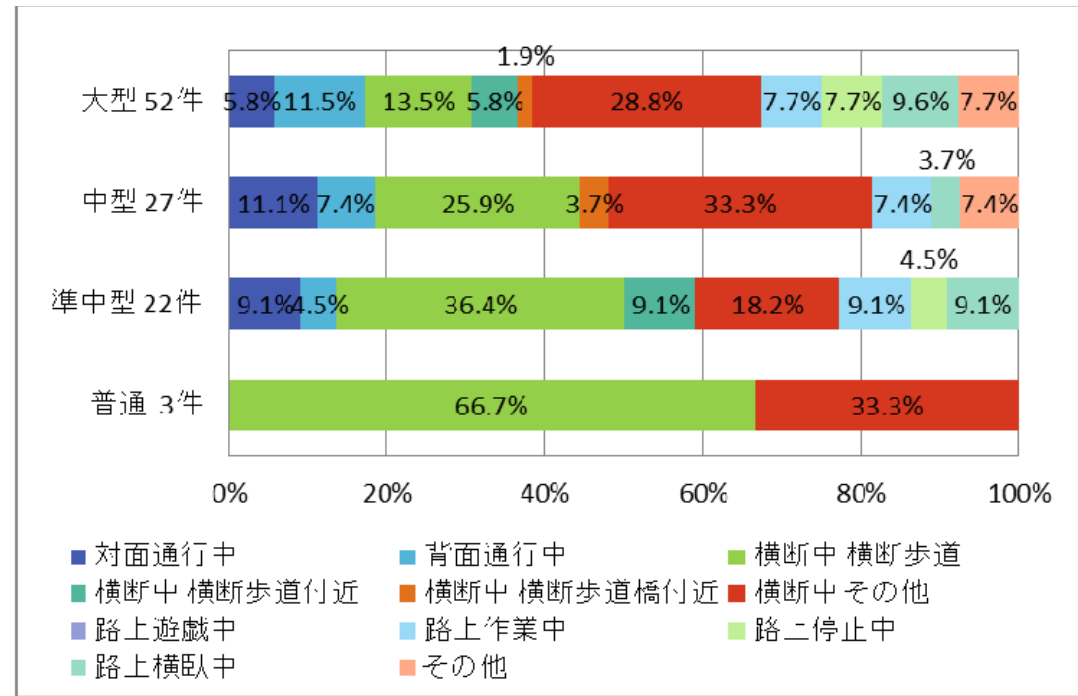
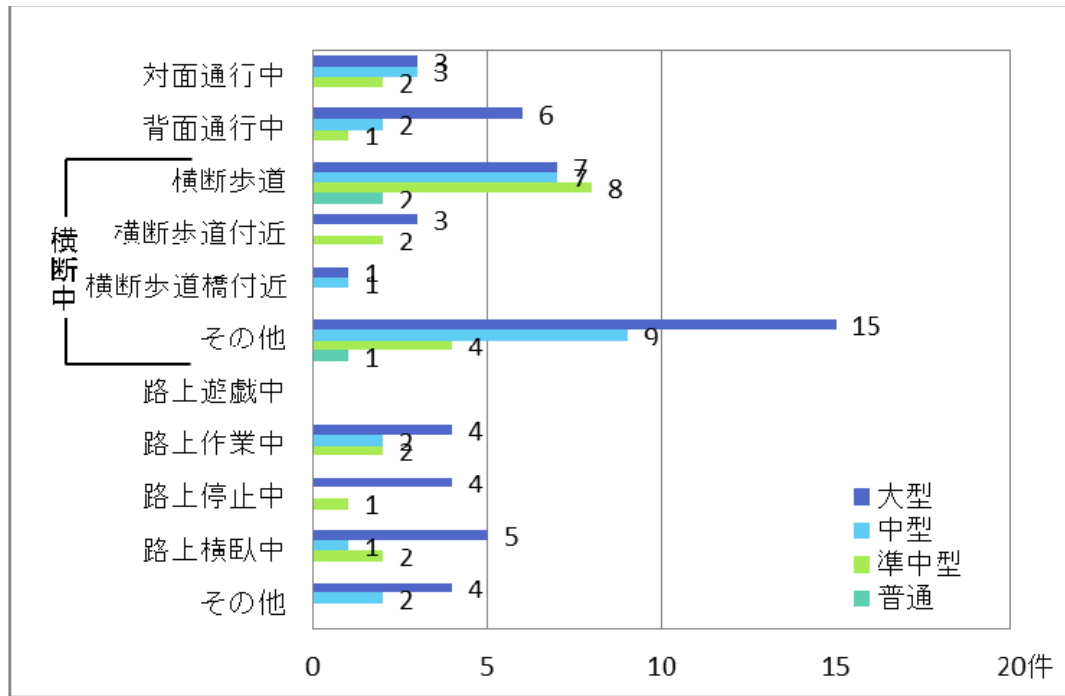


※対自転車事故は、「車両相互」に含まれます。

VI. 2019年死亡事故データ(車両区分)

(1) 車両区分の事故類型(人対車両)別

- ・車両区分の事故類型(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%)、9件(33.3%)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。

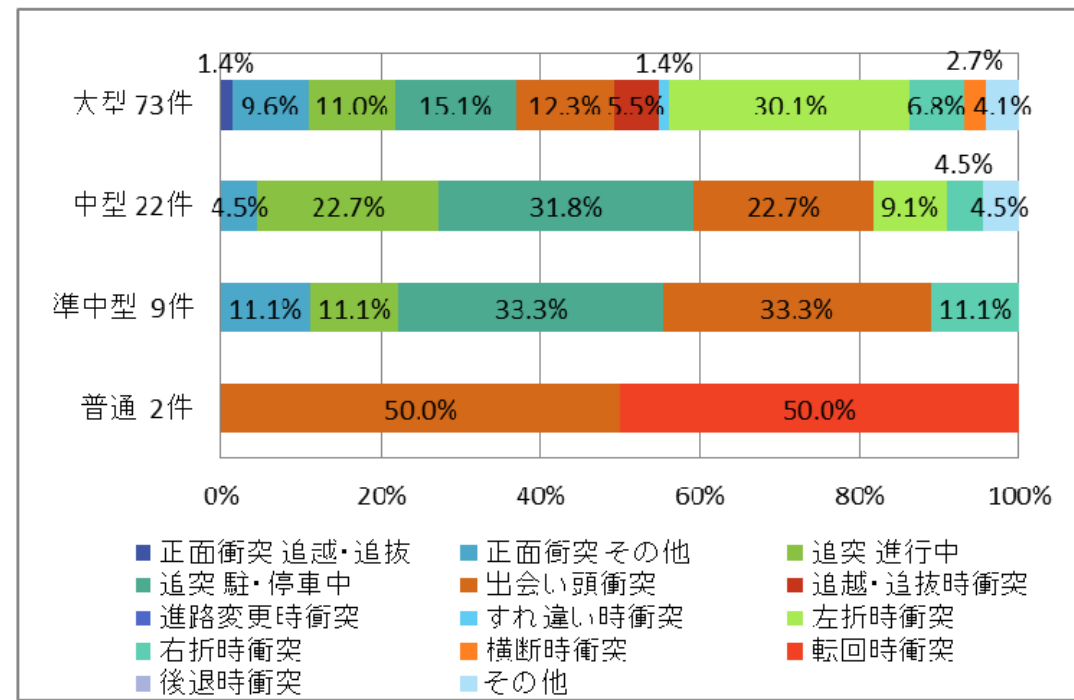
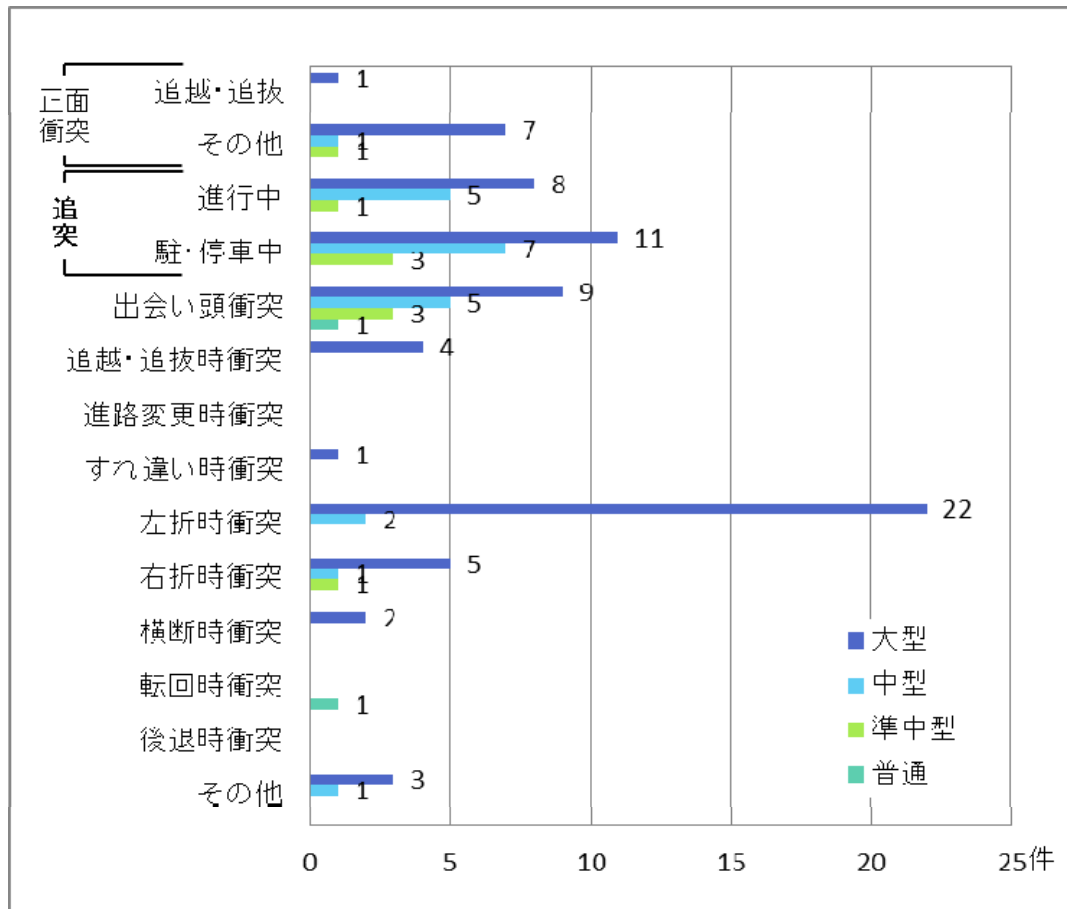


※対自転車事故は、「車両相互」に含まれます。

VI. 2019年死亡事故データ(車両区分)

(2) 車両区分の事故類型(車両相互)別

- ・車両区分の事故類型(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%)となっている。
- ・「中型」は「追突 駐・停車中」が最も多く7件(31.8%)となっている。
- ・「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。

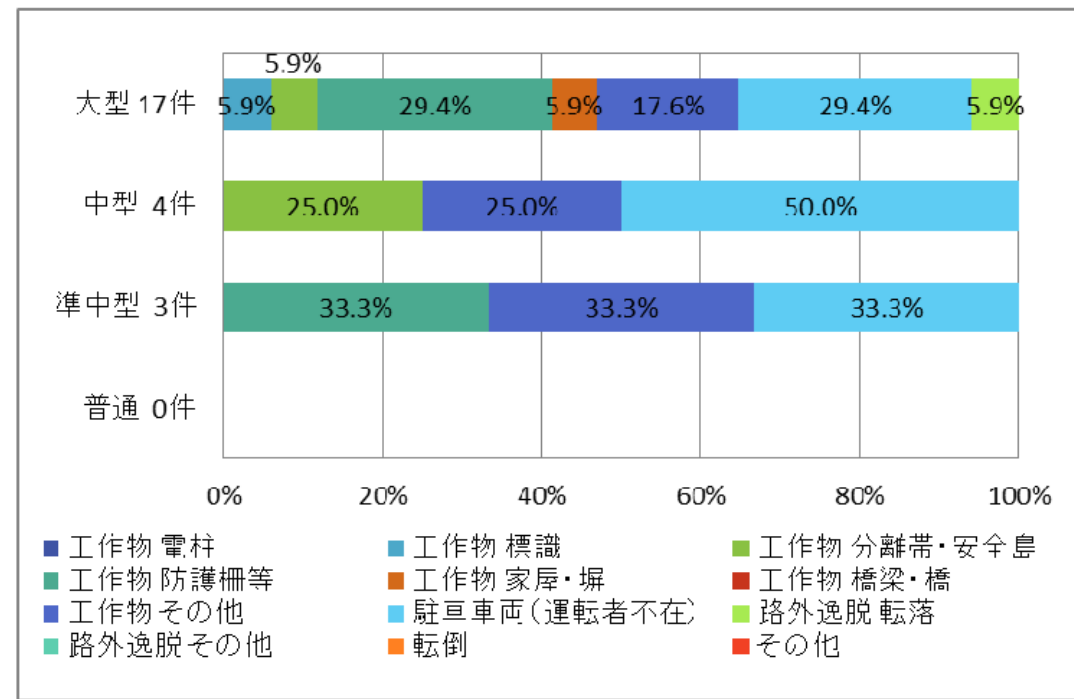
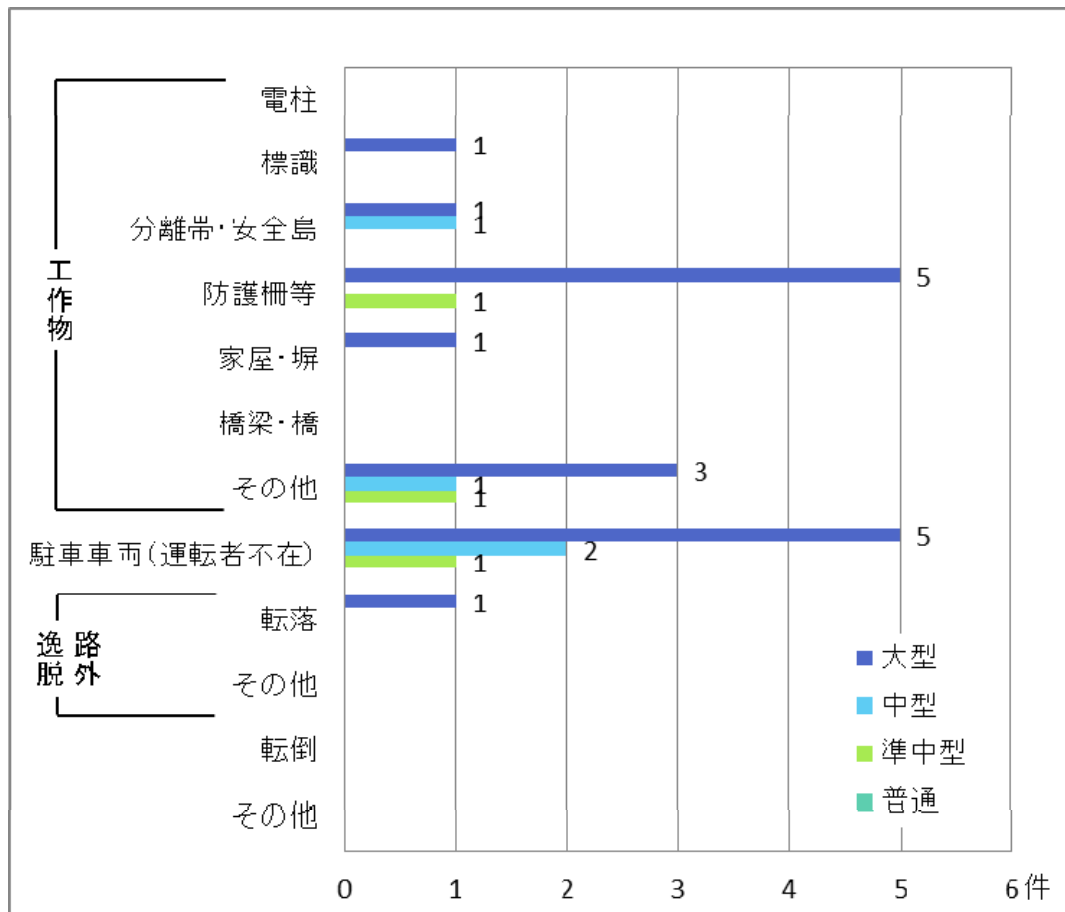


※対自転車事故は、「車両相互」に含まれます。

VI. 2019年死亡事故データ(車両区分)

(3) 車両区分の事故類型(車両単独)別

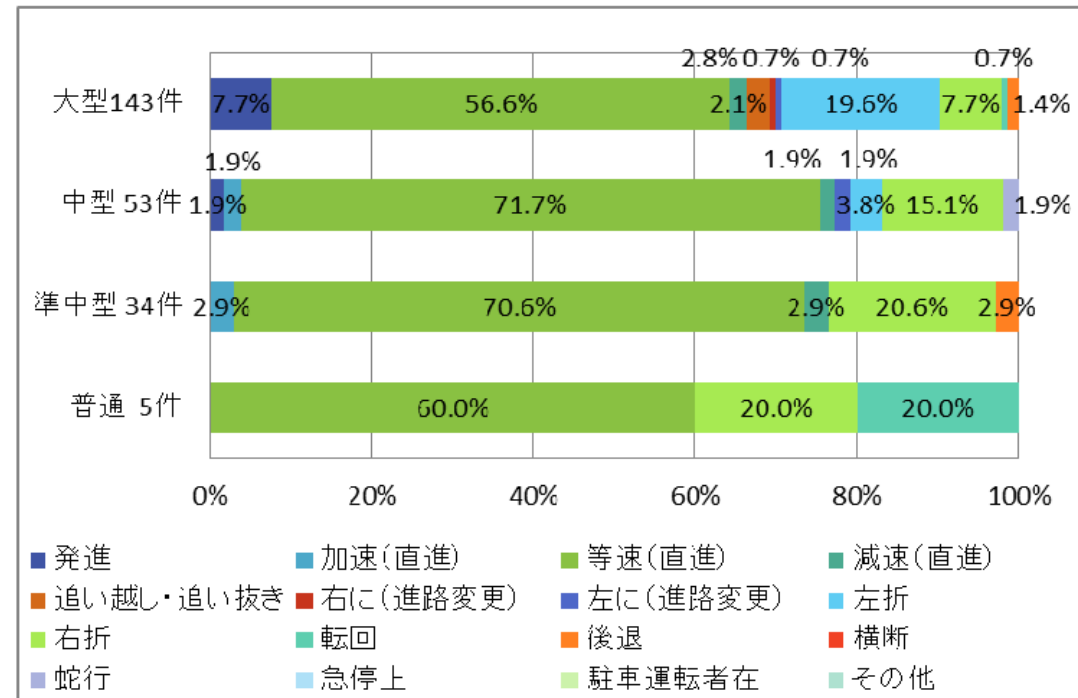
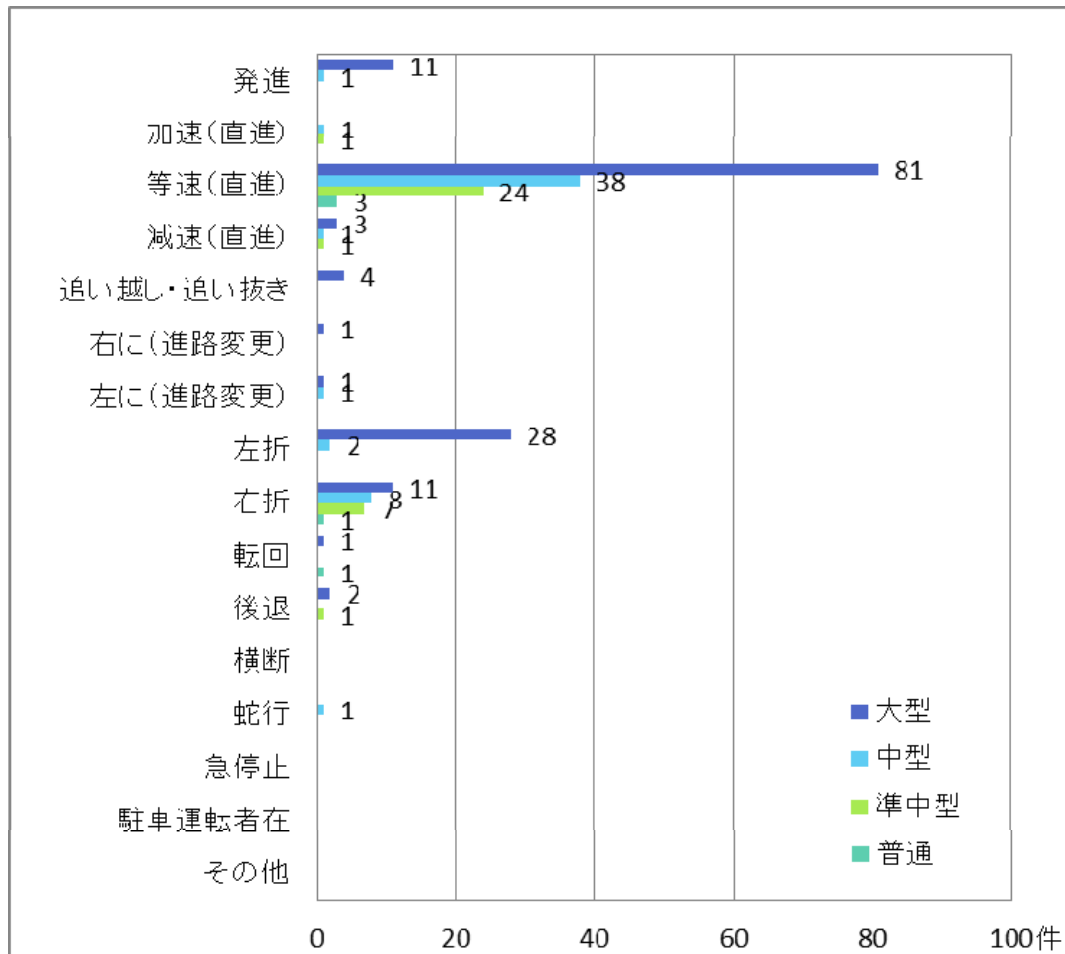
- ・車両区分の事故類型(車両単独)別にみると、「大型」は「工作物 防護柵等」、「駐車車両(運転者不在)」が最も多く、それぞれ5件(29.4%)となっている。
- ・「中型」は「駐車車両(運転者不在)」が最も多く2件(50.0%)となっている。
- ・「準中型」は「工作物 防護柵等」、「工作物 その他」、「駐車車両(運転者不在)」がそれぞれ1件(33.3%)となっている。



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

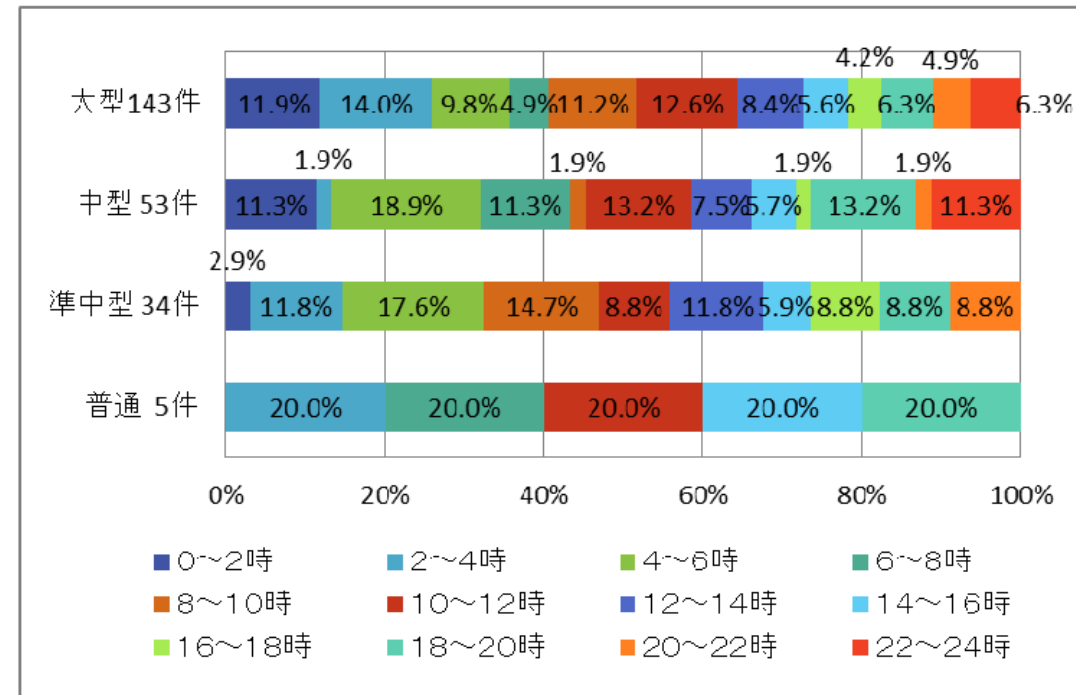
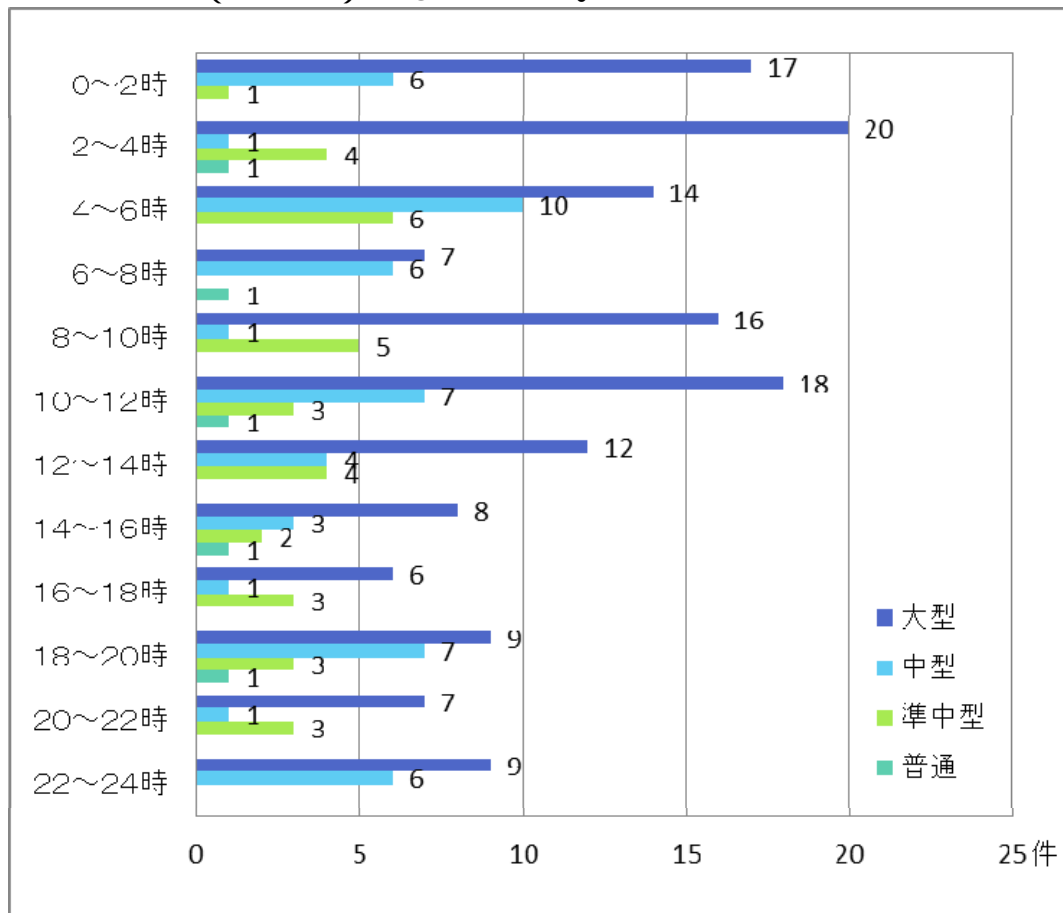
- ・車両区分別の行動類型別にみると、「大型」から「普通」までのいずれも「等速(直進)」が最も多く、それぞれ81件(56.6%)、38件(71.7%)、24件(70.6%)、3件(60.0%)となっている。
- ・次いで、「大型」は「左折」28件(19.6%)となっている。「中型」、「準中型」は「右折」がそれぞれ8件(15.1%)、7件(20.6%)、「普通」は「右折」、「転回」がそれぞれ1件(20.0%)となっている。



VI. 2019年死亡事故データ(車両区分)

4. 車両区分別の時間帯別

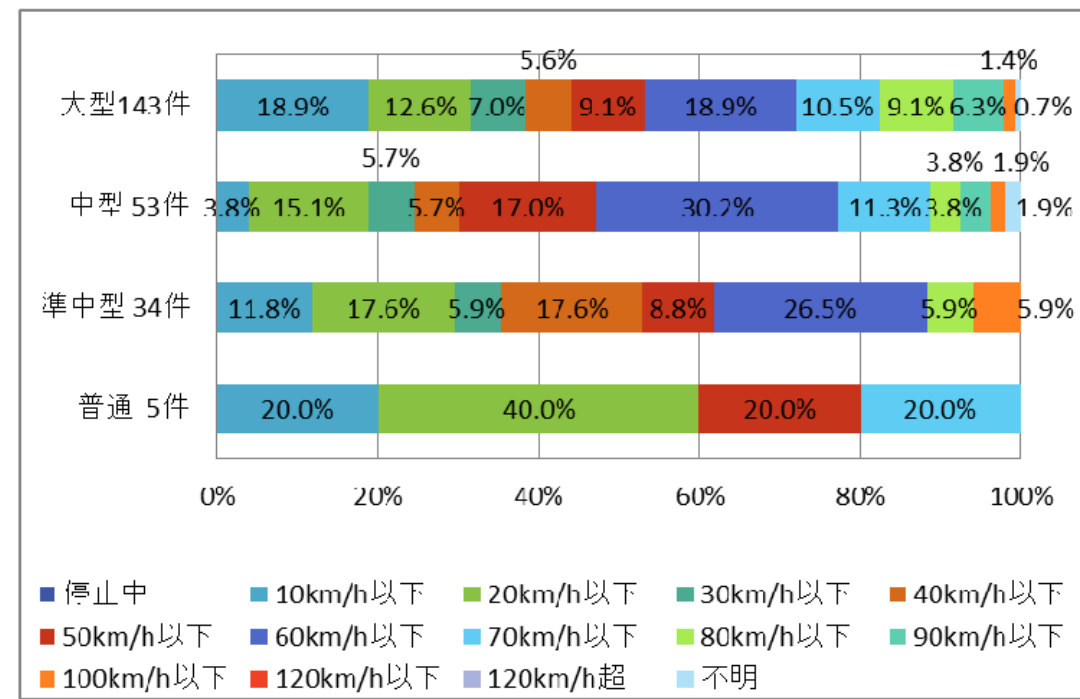
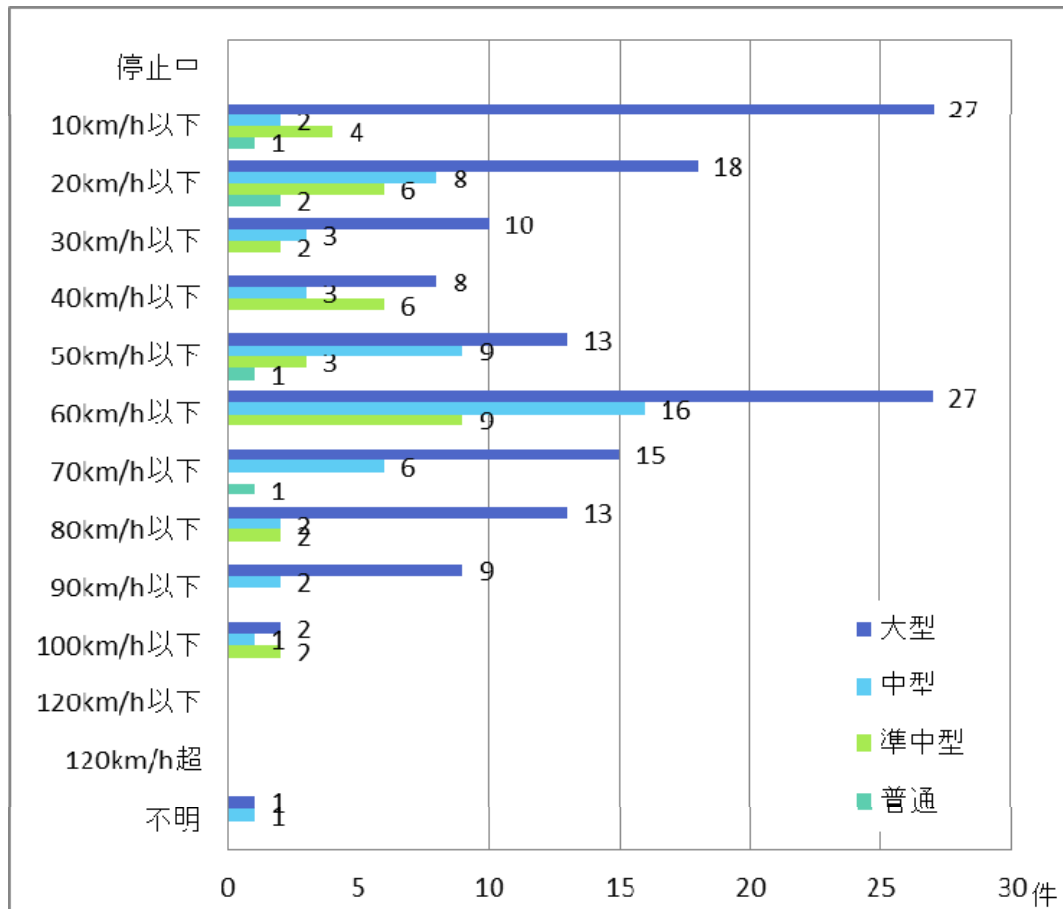
- ・車両区分別の時間帯別にみると、「大型」は「2～4時」が最も多く20件(14.0%)となっている。次いで、「10～12時」18件(12.6%)、「0～2時」17件(11.9%)、「8～10時」16件(11.2%)等と続いている。
- ・「中型」は「4～6時」が最も多く10件(18.9%)となっている。次いで、「10～12時」、「18～20時」がそれぞれ7件(13.2%)等と続いている。
- ・「準中型」は「4～6時」が最も多く6件(17.6%)となっている。次いで、「8～10時」5件(14.7%)、「2～4時」、「12～14時」がそれぞれ4件(11.8%)等と続いている。
- ・「普通」は「2～4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

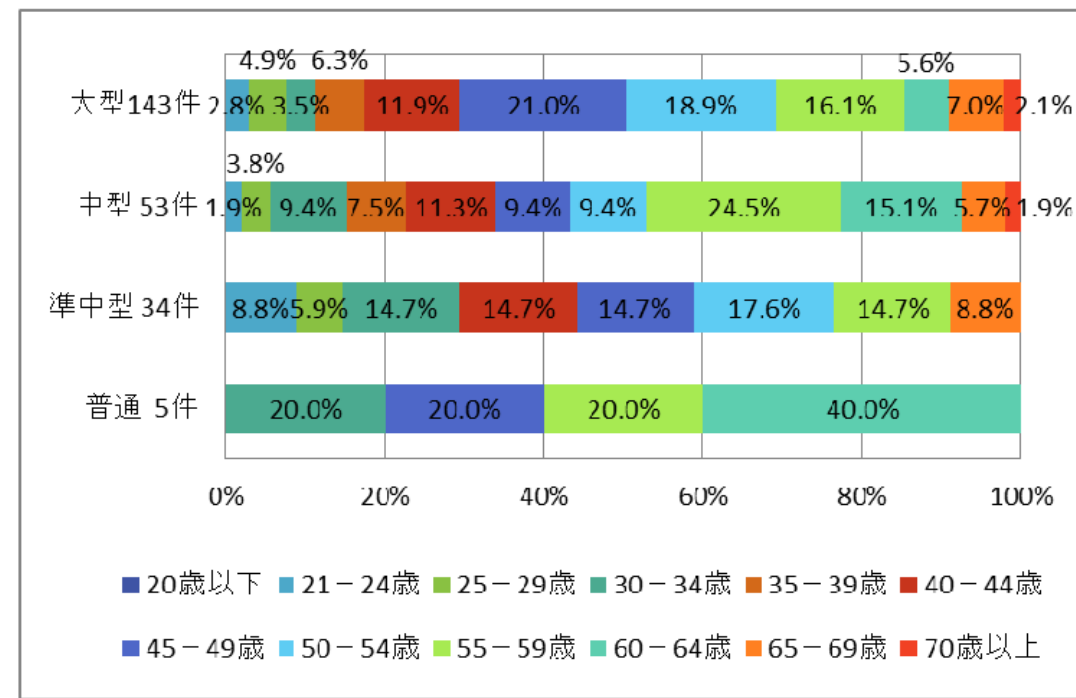
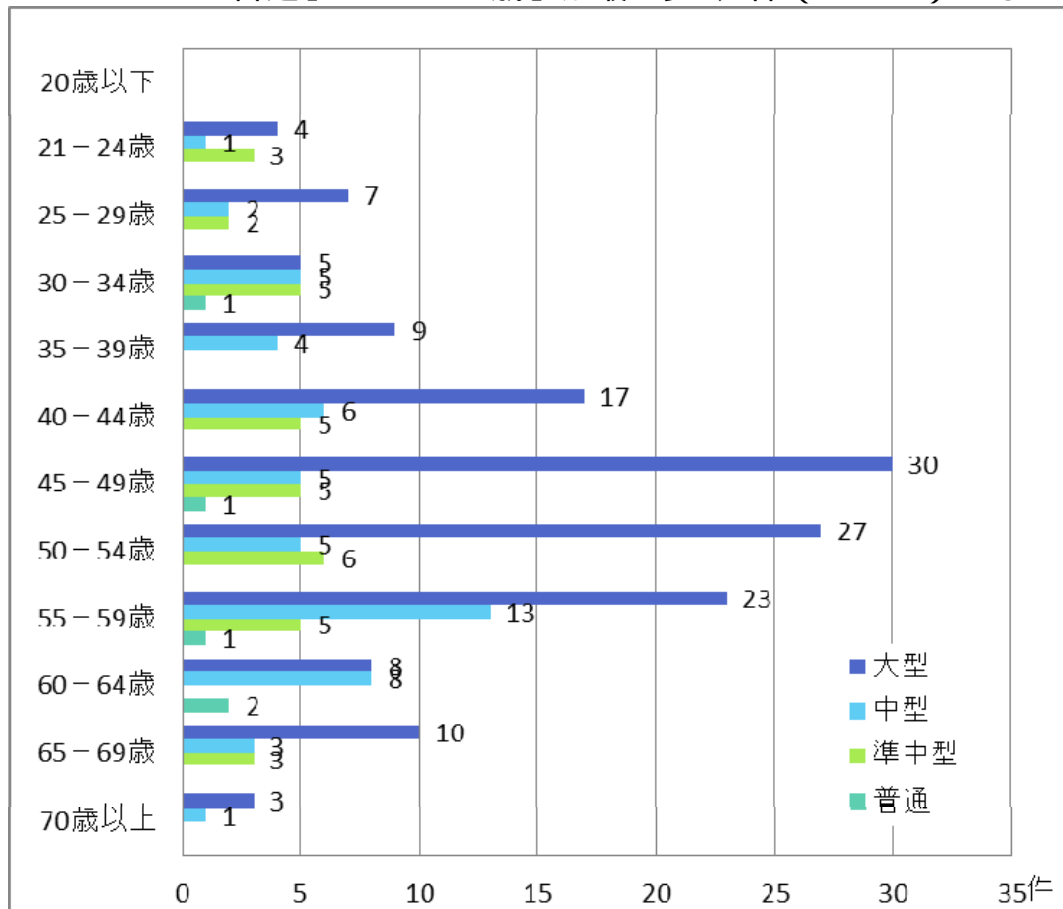
- ・車両区分別の危険認知速度別にみると、「大型」は「10km/h以下」、「60km/h以下」が最も多く、それぞれ27件（18.9%）となっている。次いで、「20km/h以下」18件（12.6%）等と続いている。
- ・「中型」、「準中型」は「60km/h以下」が最も多く、それぞれ16件（30.2%）、9件（26.5%）となっている。
- ・「普通」は「20km/h以下」が最も多く2件（40.0%）となっている。



VI. 2019年死亡事故データ(車両区分)

6. 車両区分別の運転者の年齢層別

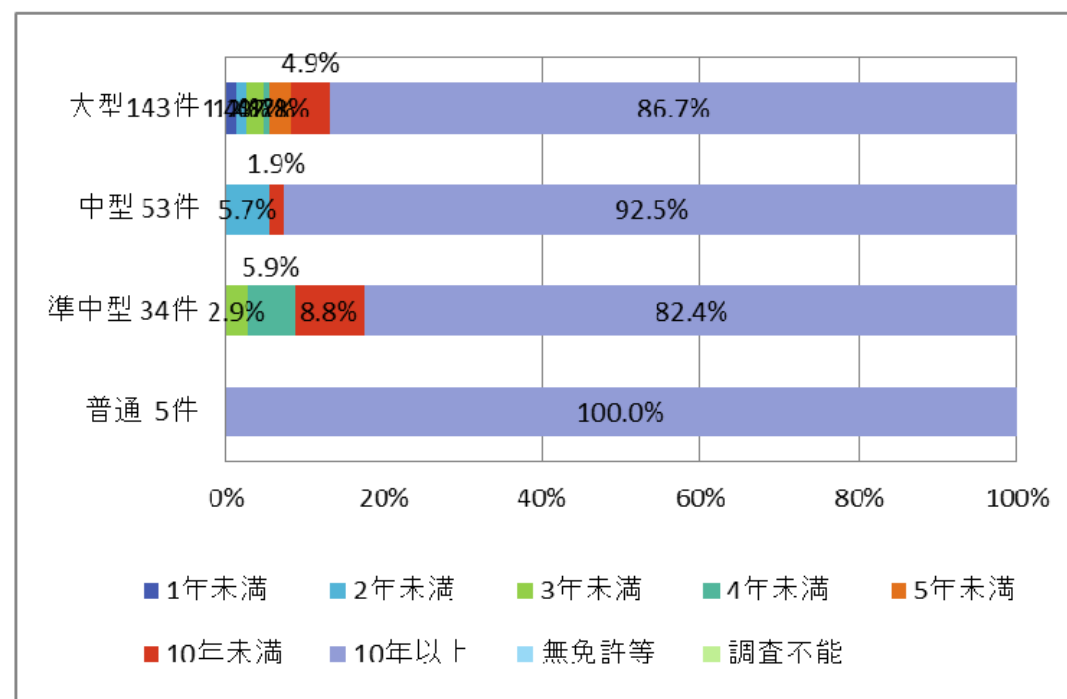
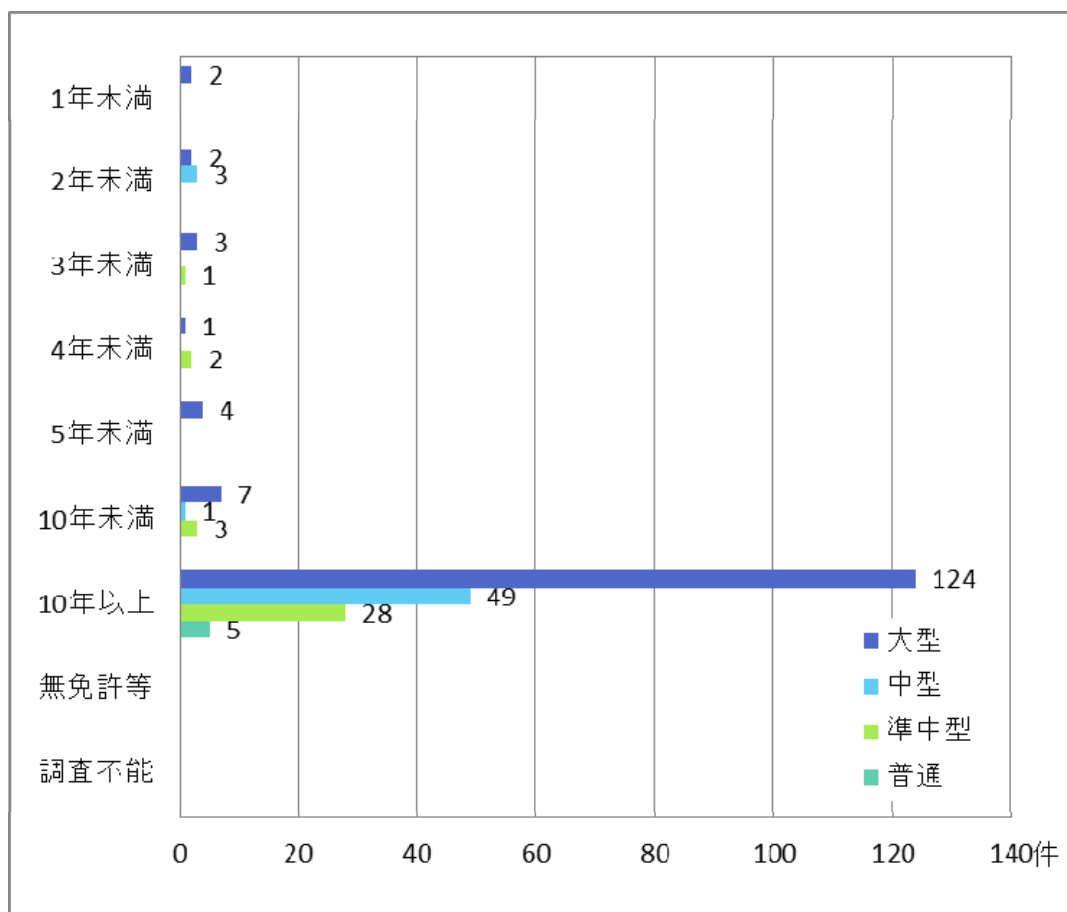
- ・車両区分別の年齢層別にみると、「大型」は「45-49歳」が最も多く30件(21.0%)となっている。次いで、「50-54歳」27件(18.9%)、「55-59歳」23件(16.1%)等と続いている。
- ・「中型」は「55-59歳」が最も多く13件(24.5%)となっている。
- ・「準中型」は「50-54歳」が最も多く6件(17.6%)となっている。
- ・「普通」は「60-64歳」が最も多く2件(40.0%)となっている。



VI. 2019年死亡事故データ(車両区分)

7. 車両区分別の運転者の免許取得年別

・道路区分別の免許取得年別にみると、いずれの車両も「10年以上」が最も多くなっている。



メ モ

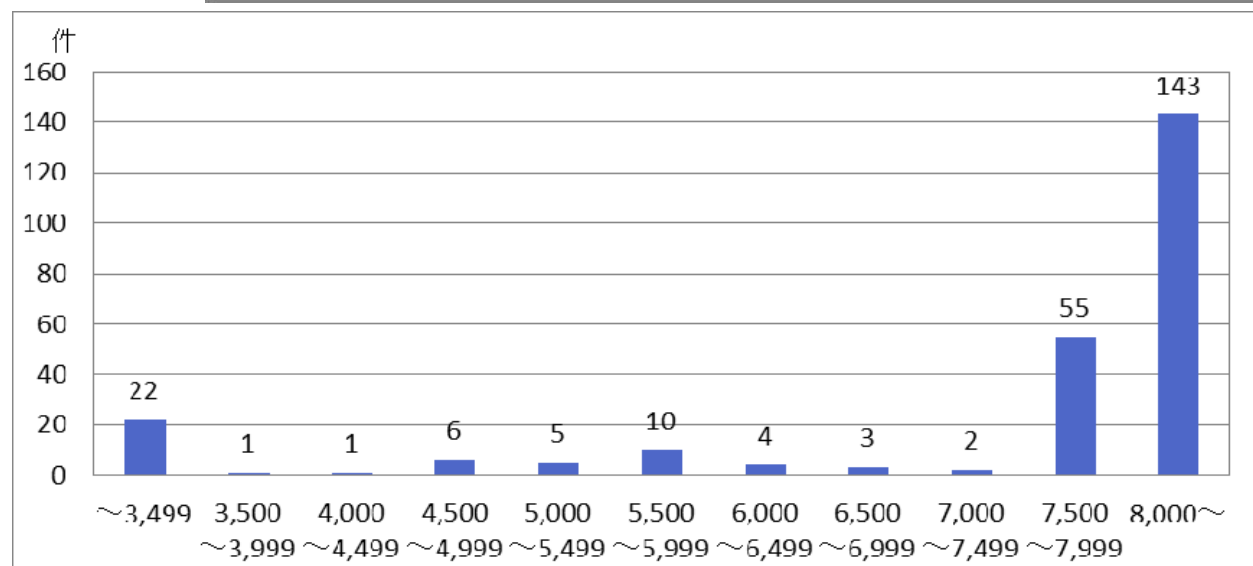
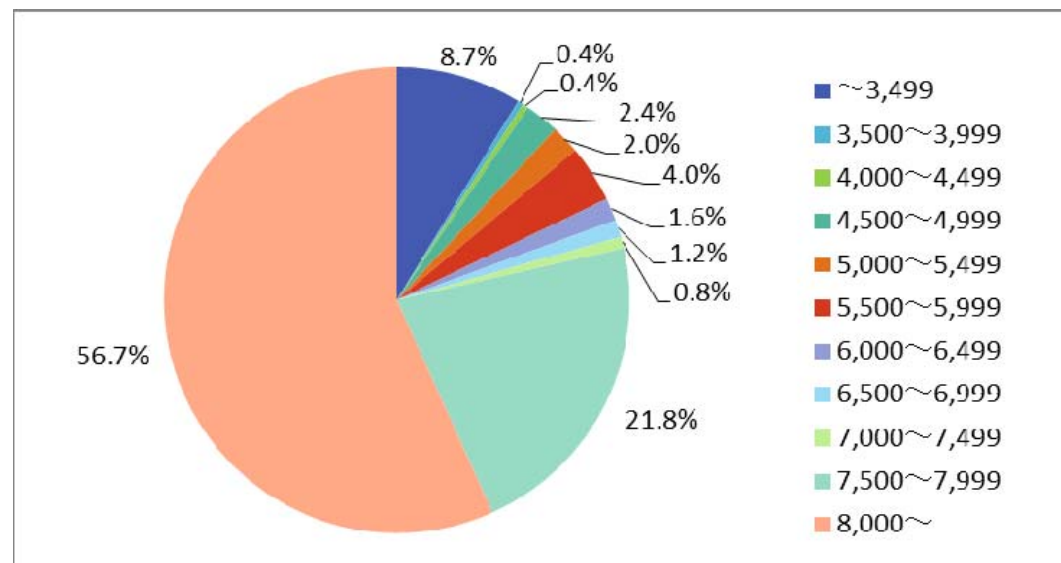
Ⅶ. 2019年死亡事故データ(車両総重量)

1. 車両総重量別

Ⅶ. 2019年死亡事故データ(車両総重量)

1. 車両総重量別

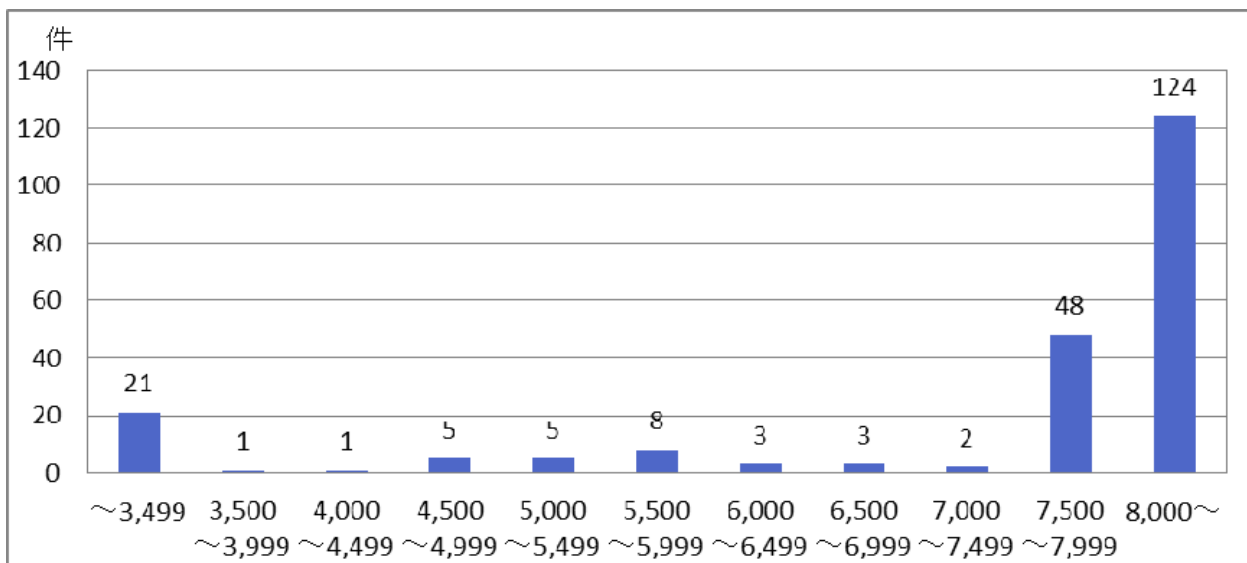
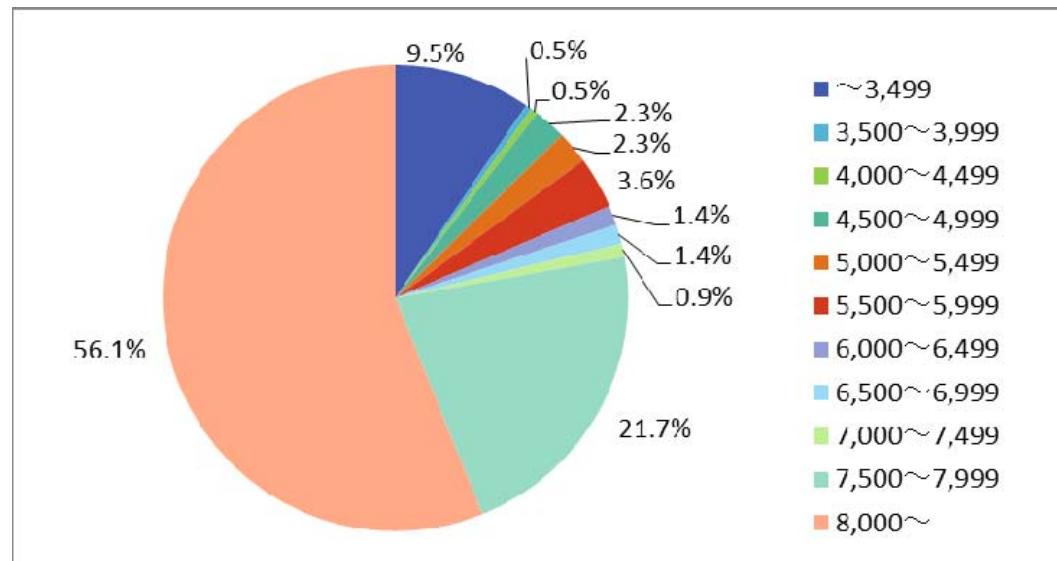
- ・車両総重量別にみると、「8,000～」が最も多く143件(56.7%)と5割以上を占めている。
- ・次いで、「7,500～7,999」55件(21.8%)等と続き、両者で8割近くを占めている。



VII. 2019年死亡事故データ(車両総重量)

(1) 一般道路上での車両総重量別

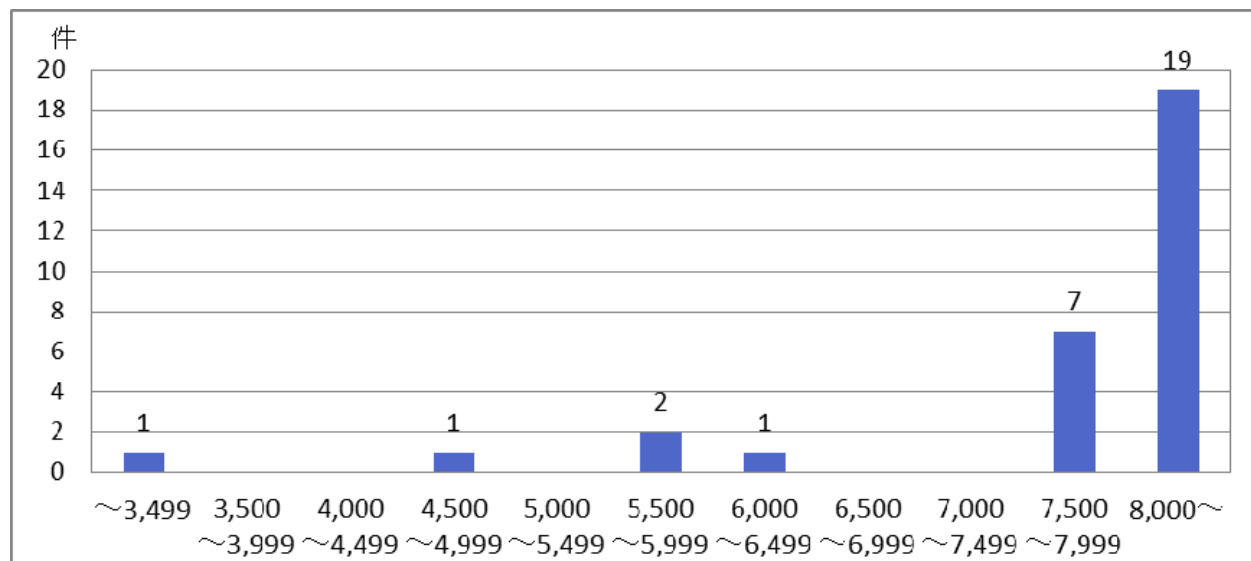
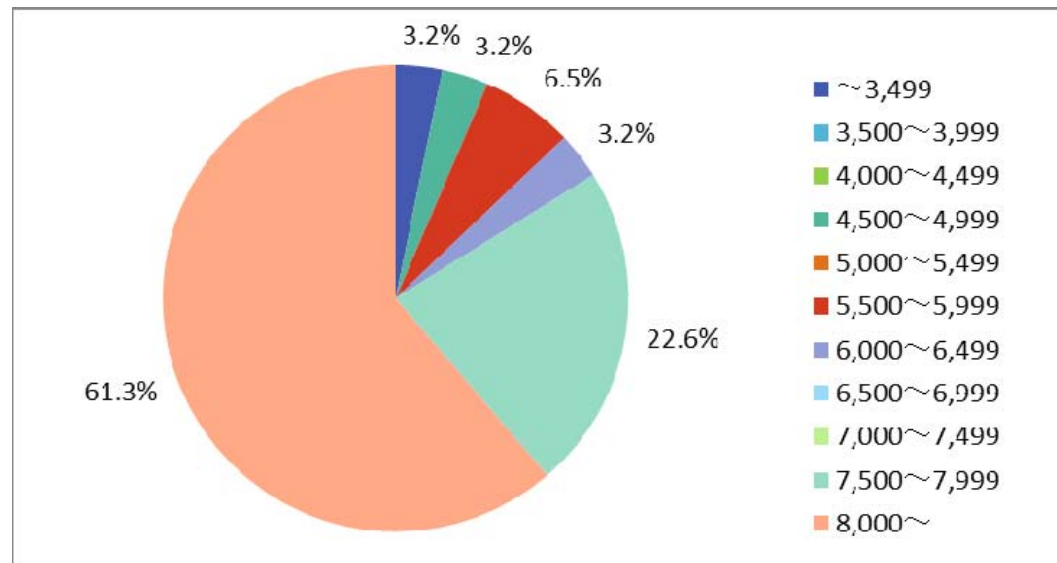
- ・一般道路上での車両総重量別をみると、「8,000～」が最も多く124件(56.1%)と6割近くを占めている。
- ・次いで、「7,500～7,999」48件(21.7%)等と続いており、両者で8割近くを占めている。



Ⅶ. 2019年死亡事故データ(車両総重量)

(2) 高速道路上での車両総重量別

- ・ 高速道路上での車両総重量別をみると、「8,000～」が最も多く19件(61.3%)と6割近以上占めている。
- ・ 次いで、「7,500～7,999」7件(22.6%)等と続いており、両者で8割以上を占めている。



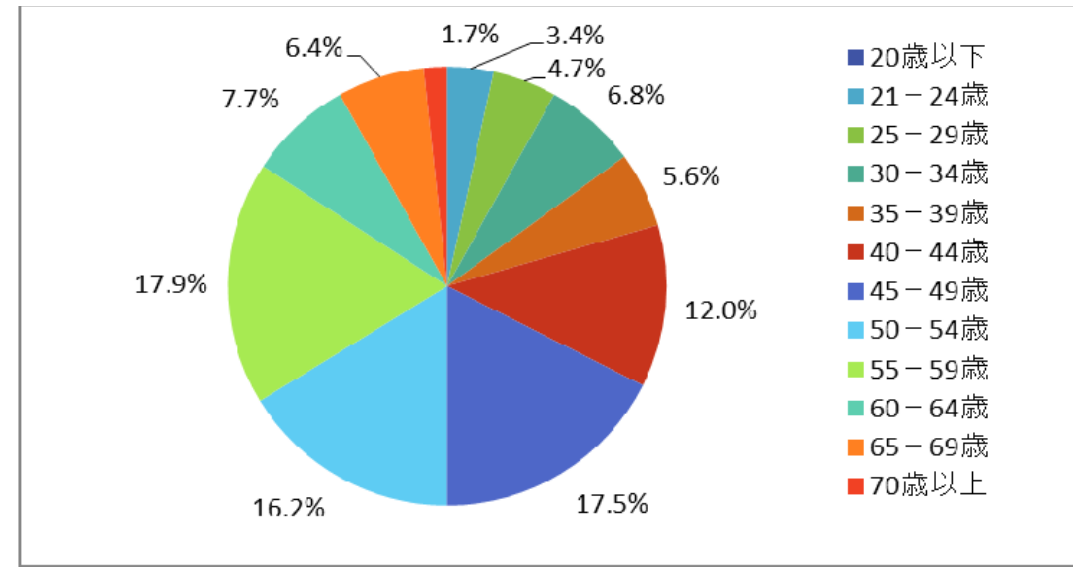
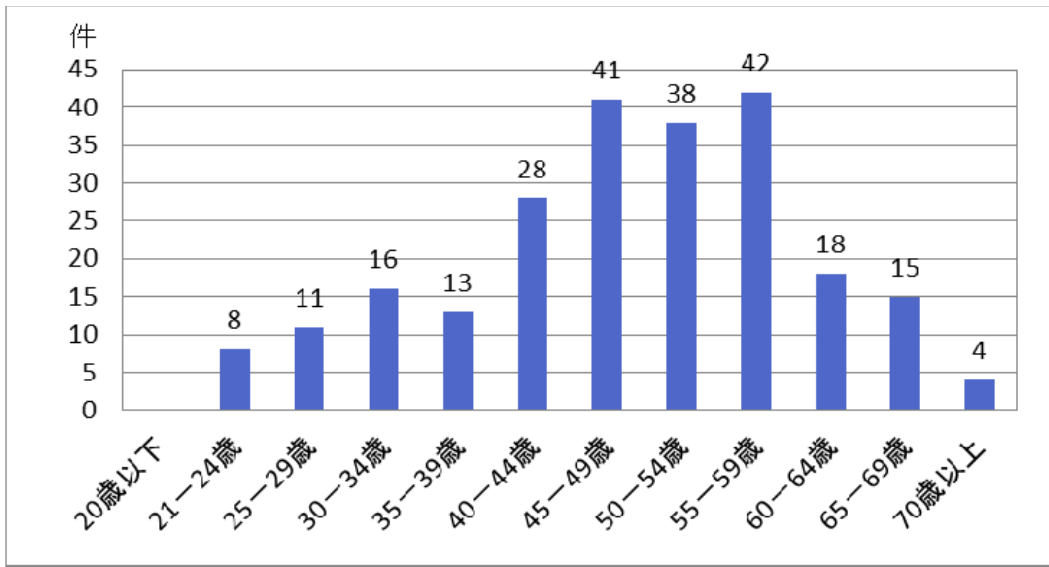
Ⅷ. 2019年死亡事故データ(年齢層別)

1. 第一当事者の年齢層別
2. 第一当事者の年齢層別の事故類型別

Ⅷ. 2019年死亡事故データ(年齢層別)

1. 第一当事者の年齢層別

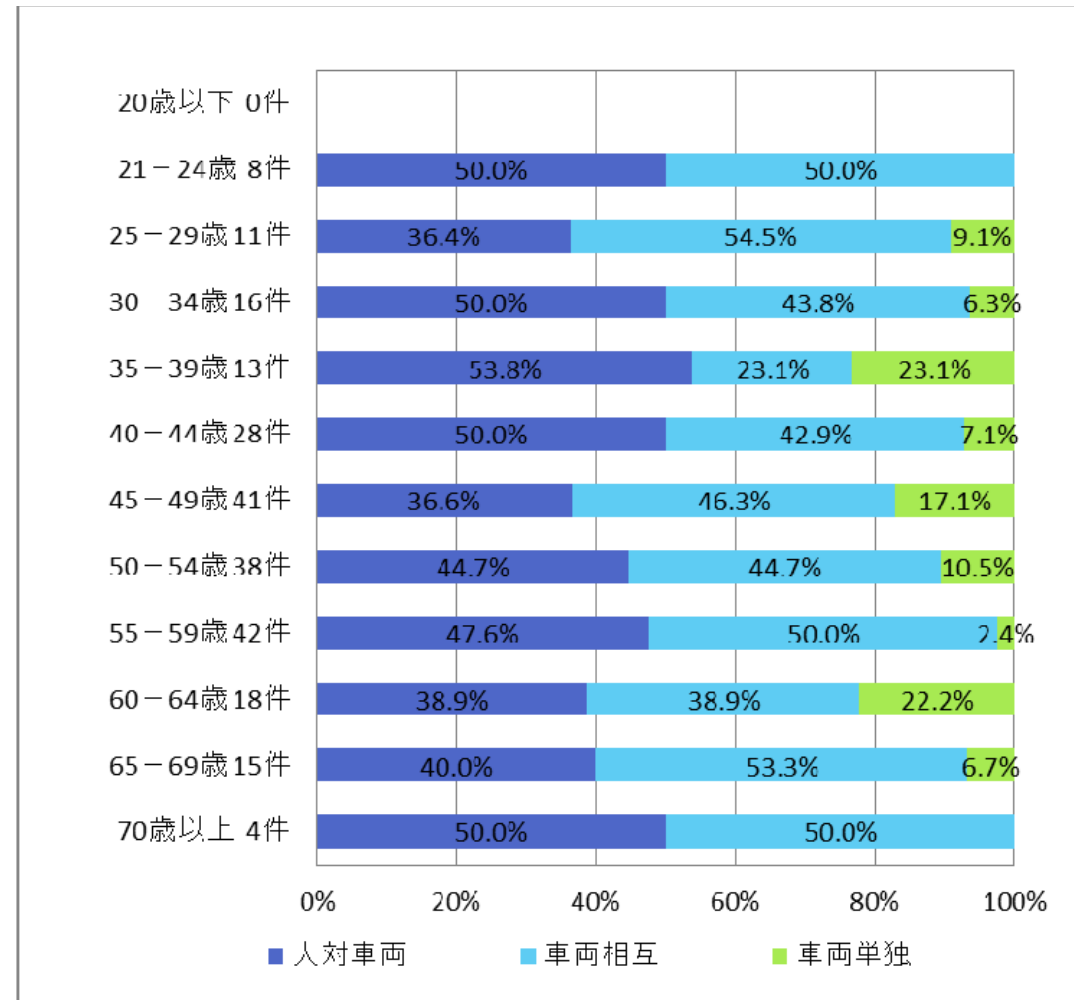
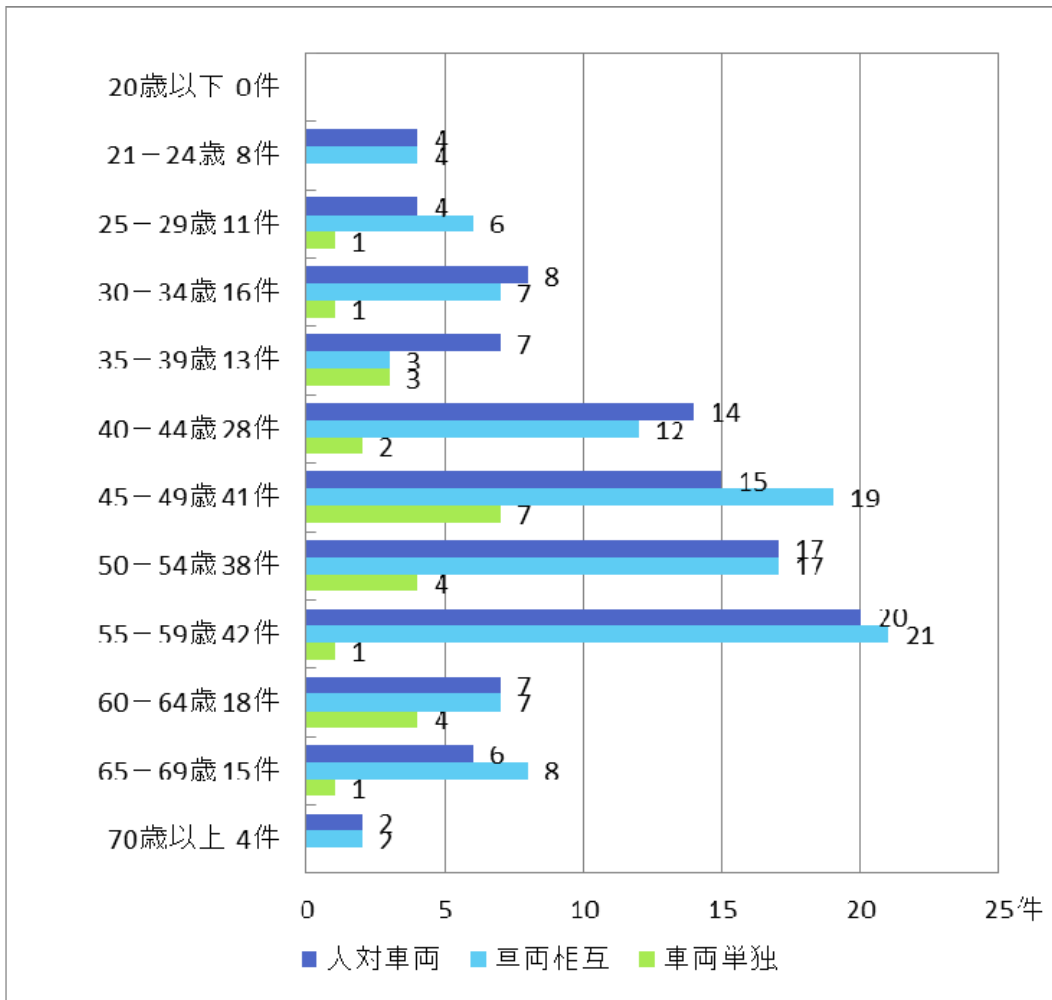
- ・年齢層別にみると、「55-59歳」が最も多く42件(17.9%)となっている。
- ・次いで、「45-49歳」41件(17.5%)、「50-54歳」38件(16.2%)等と続いている。



Ⅷ. 2019年死亡事故データ(年齢層別)

2. 第一当事者の年齢層別の事故類型別

・年齢層別の事故類型別にみると、年齢層によって傾向は異なる。

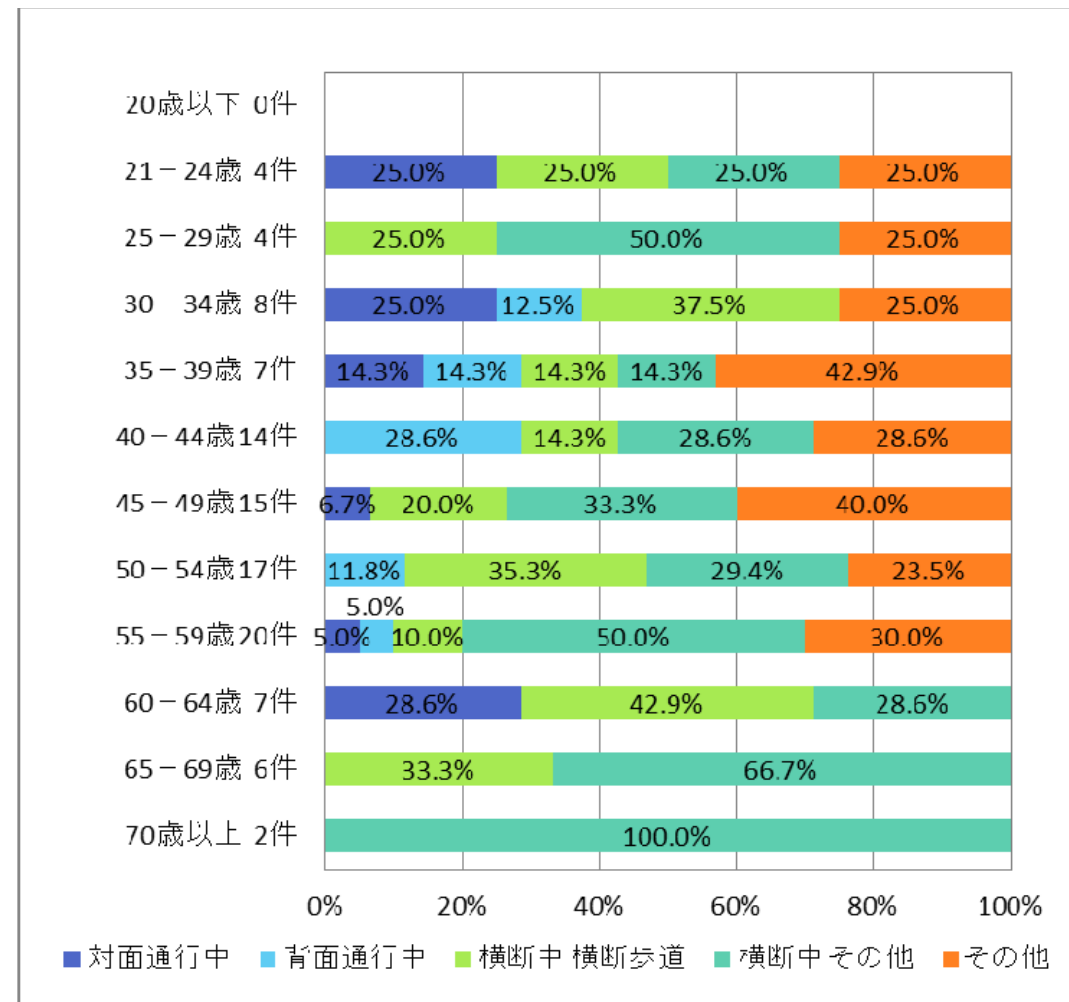
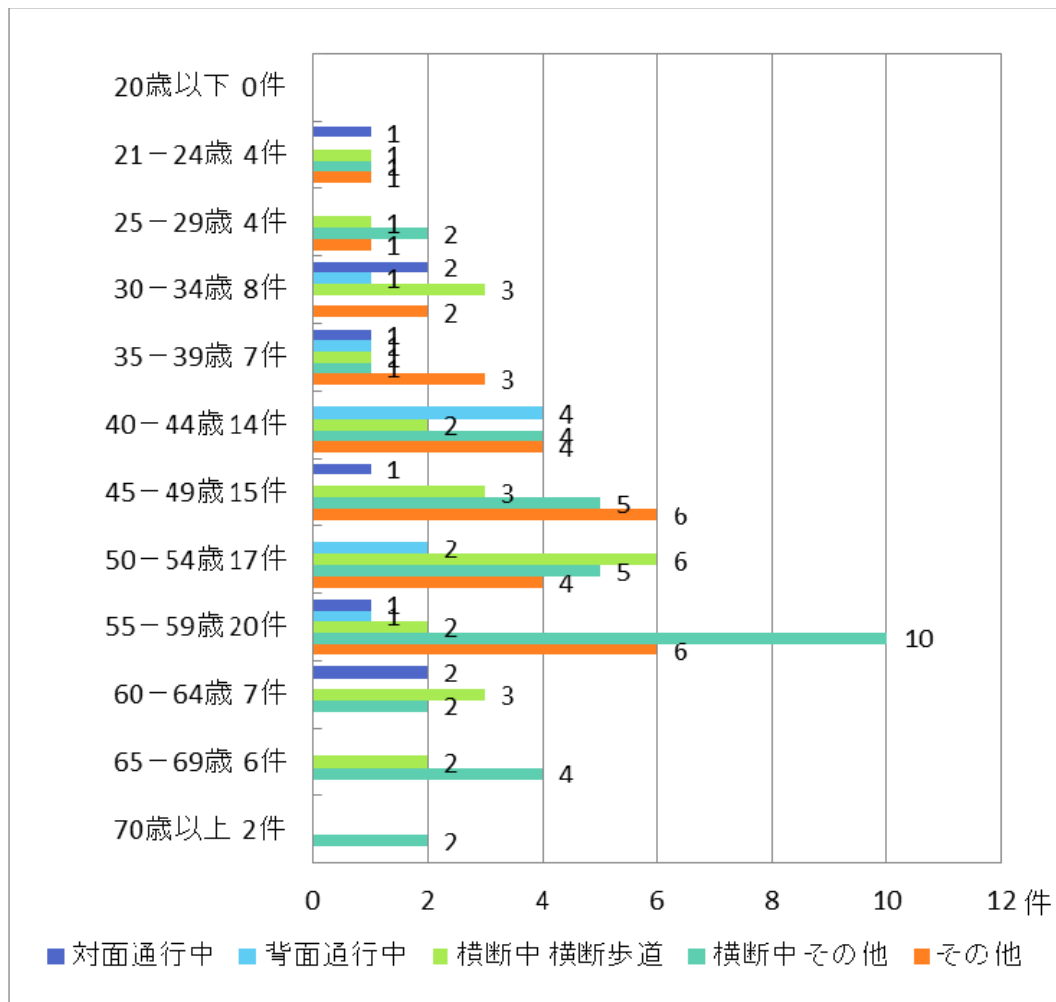


※対自転車事故は、「車両相互」に含まれます。

Ⅷ. 2019年死亡事故データ(年齢層別)

(1) 第一当事者の年齢層別の事故類型(人対車両)別

・年齢層別の事故類型(人対車両)別にみると、年齢層によって傾向は異なる。

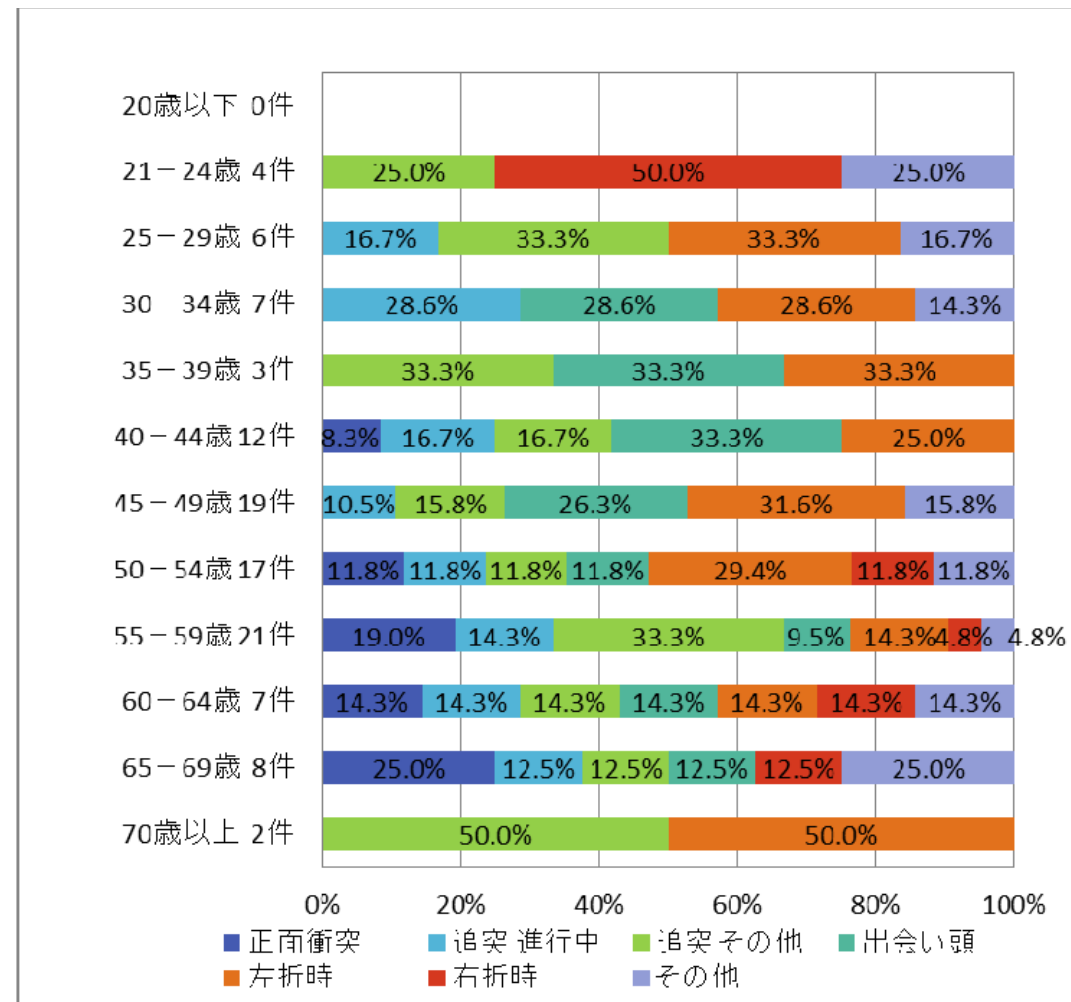
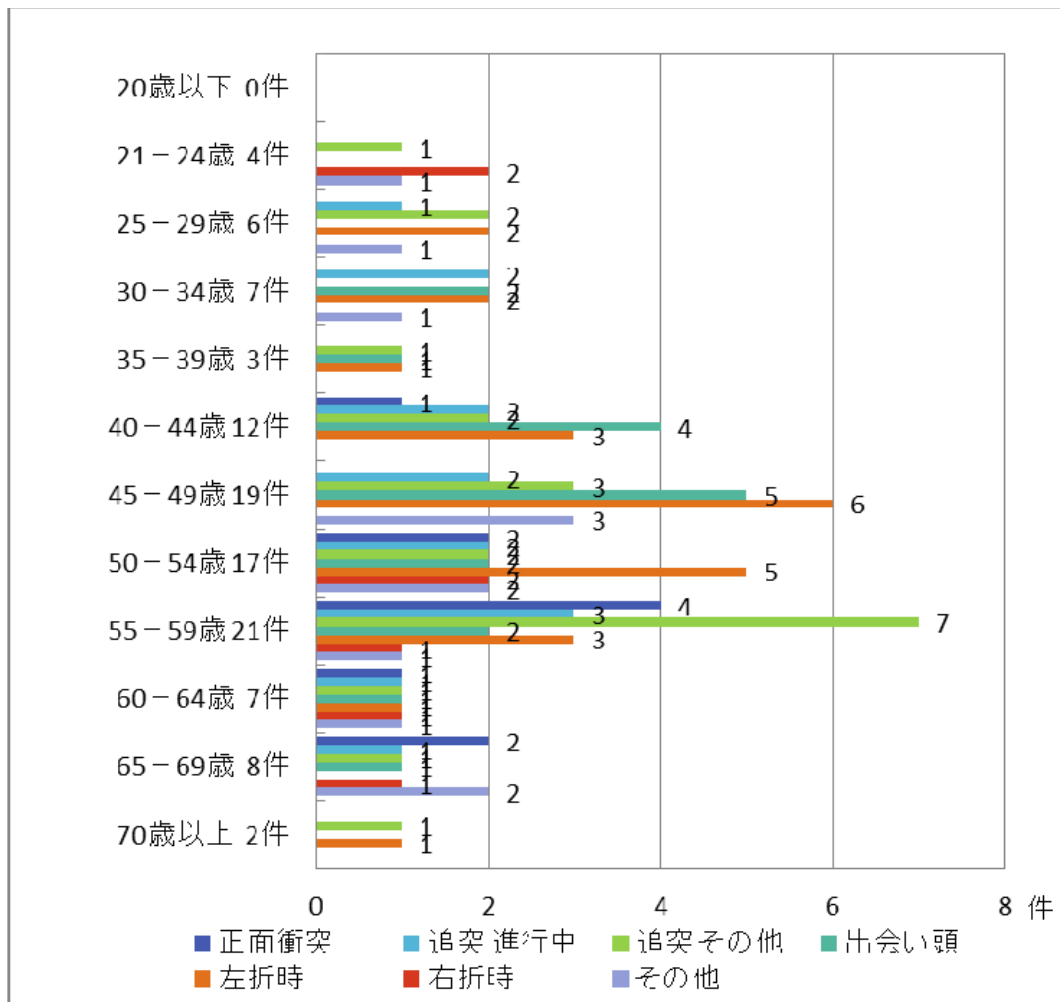


※対自転車事故は、「車両相互」に含まれます。

Ⅷ. 2019年死亡事故データ(年齢層別)

(2) 第一当事者の年齢層別の事故類型(車両相互)別

・年齢層別の事故類型(車両相互)別にみると、年齢層によって傾向は異なる。

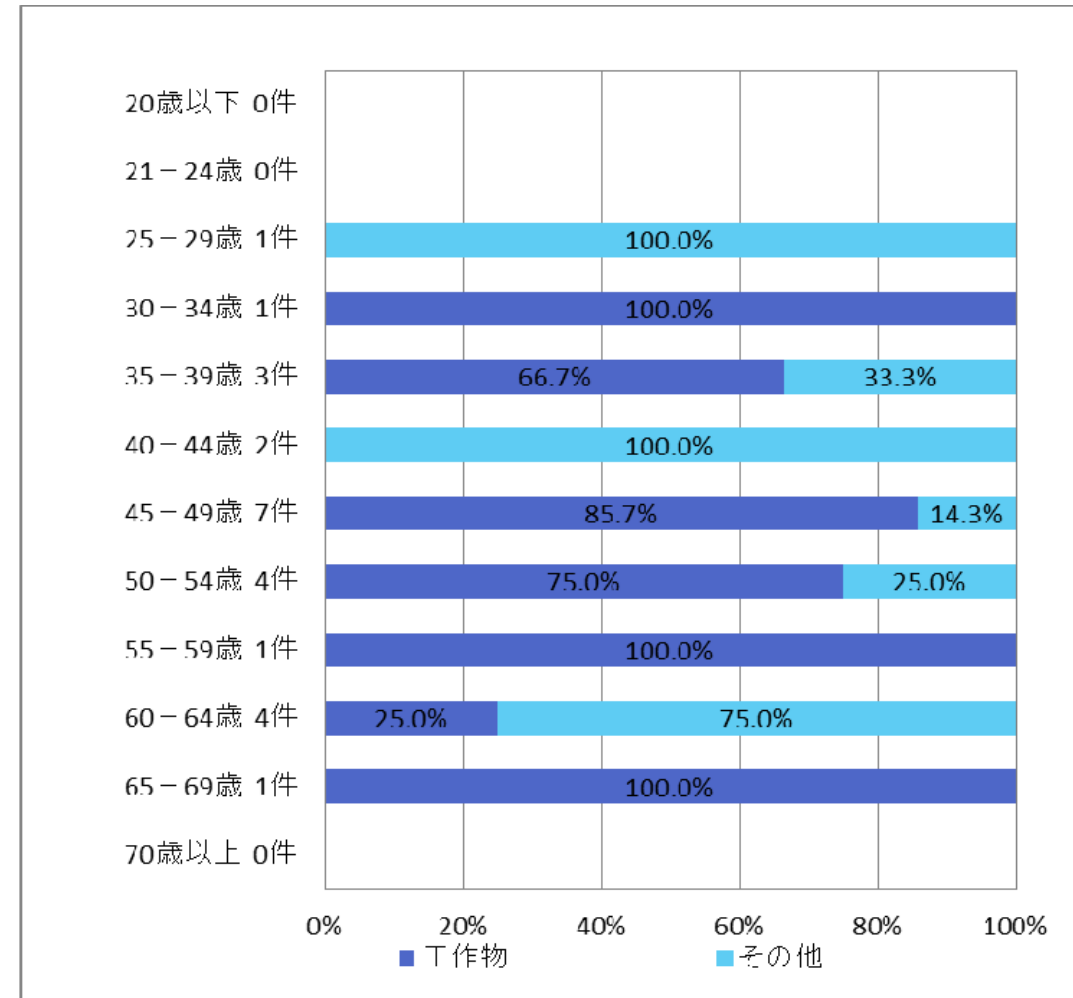
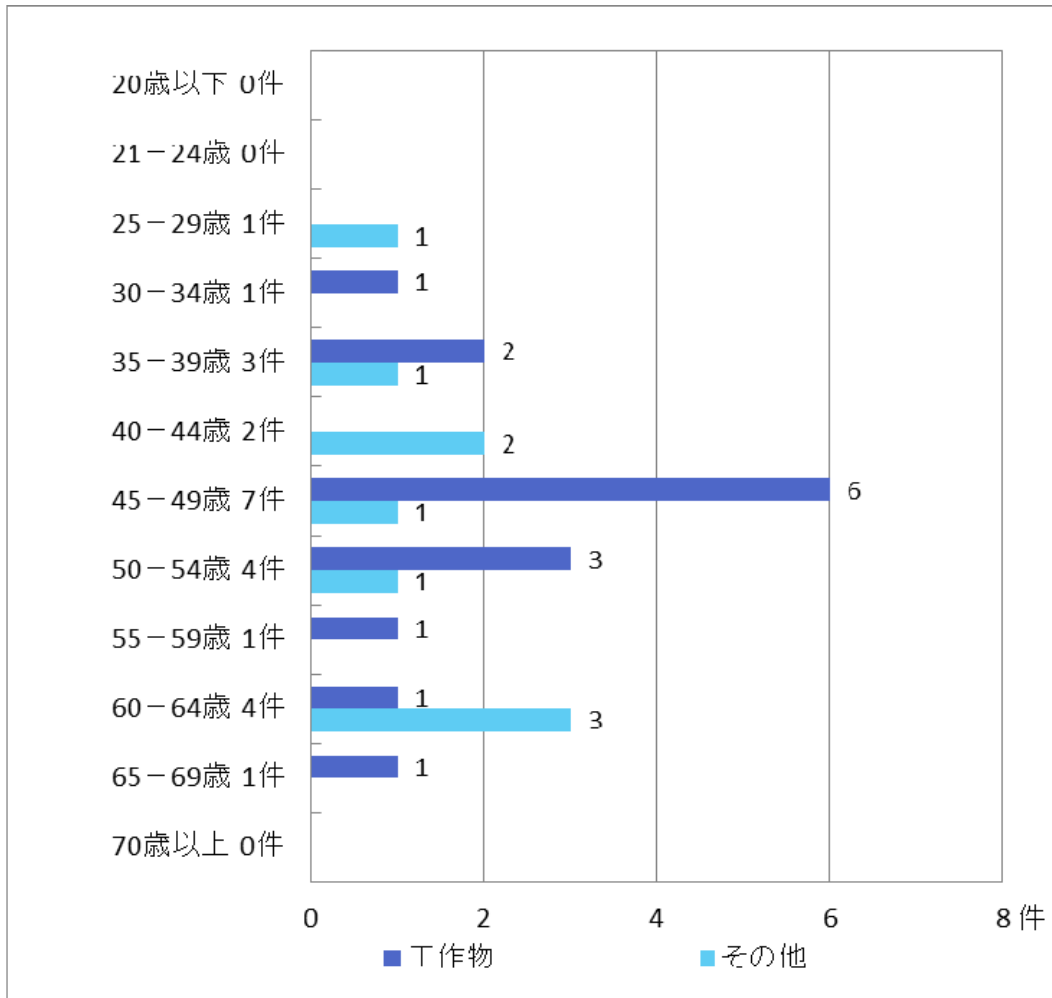


※対自転車事故は、「車両相互」に含まれます。

VIII. 2019年死亡事故データ(年齢層別)

(3) 第一当事者の年齢層別の事故類型(車両単独)別

・年齢層別の事故類型(車両単独)別にみると、年齢層によって傾向は異なる。



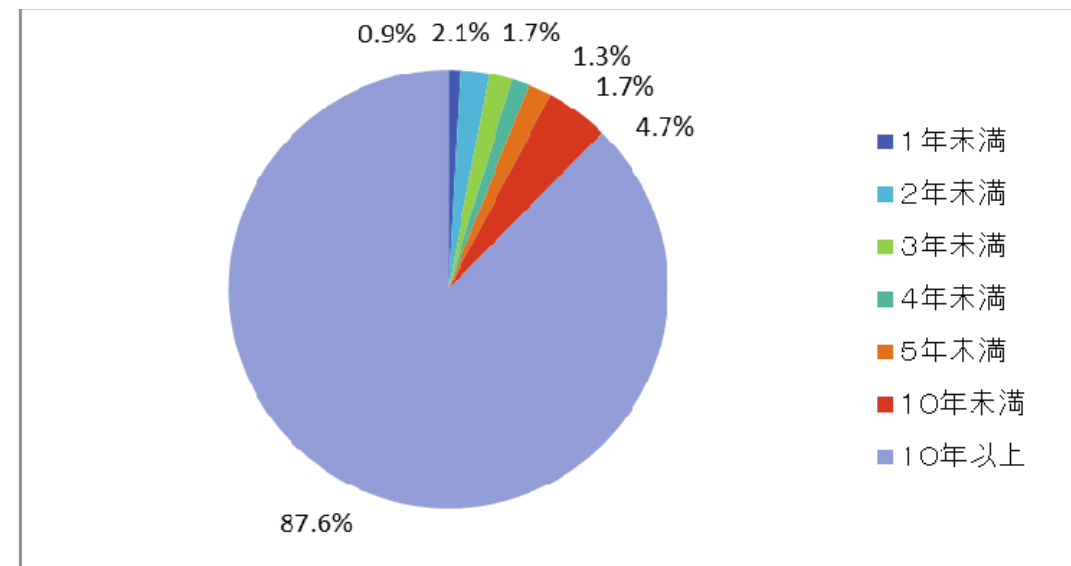
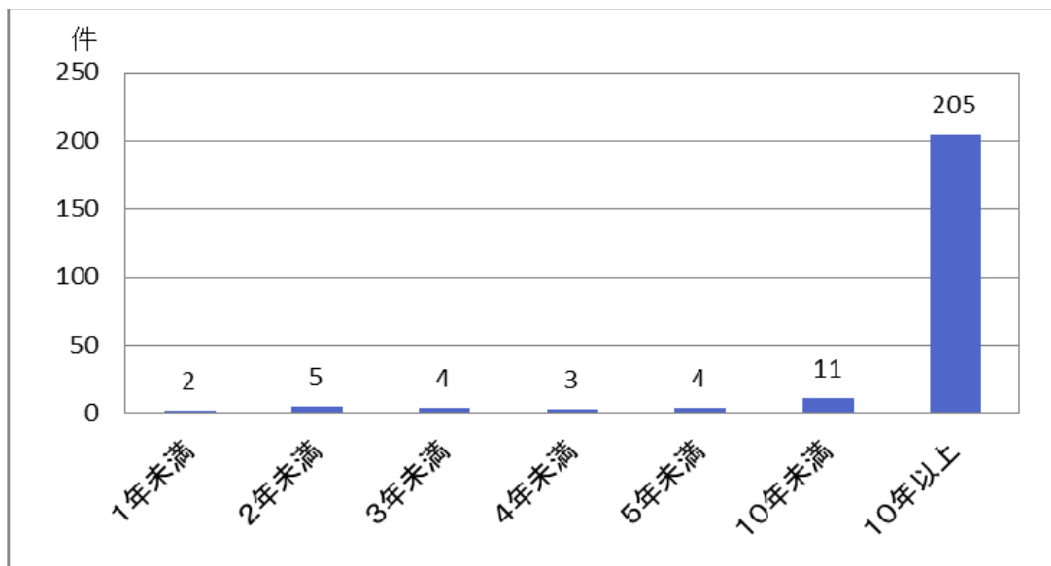
Ⅸ. 2019年死亡事故データ(運転免許取得年数別)

1. 運転者の免許取得年数別
2. 運転者の免許取得年数別の事故類型別

Ⅸ. 2019年死亡事故データ(運転免許取得年数別)

1. 運転者の免許取得年数別

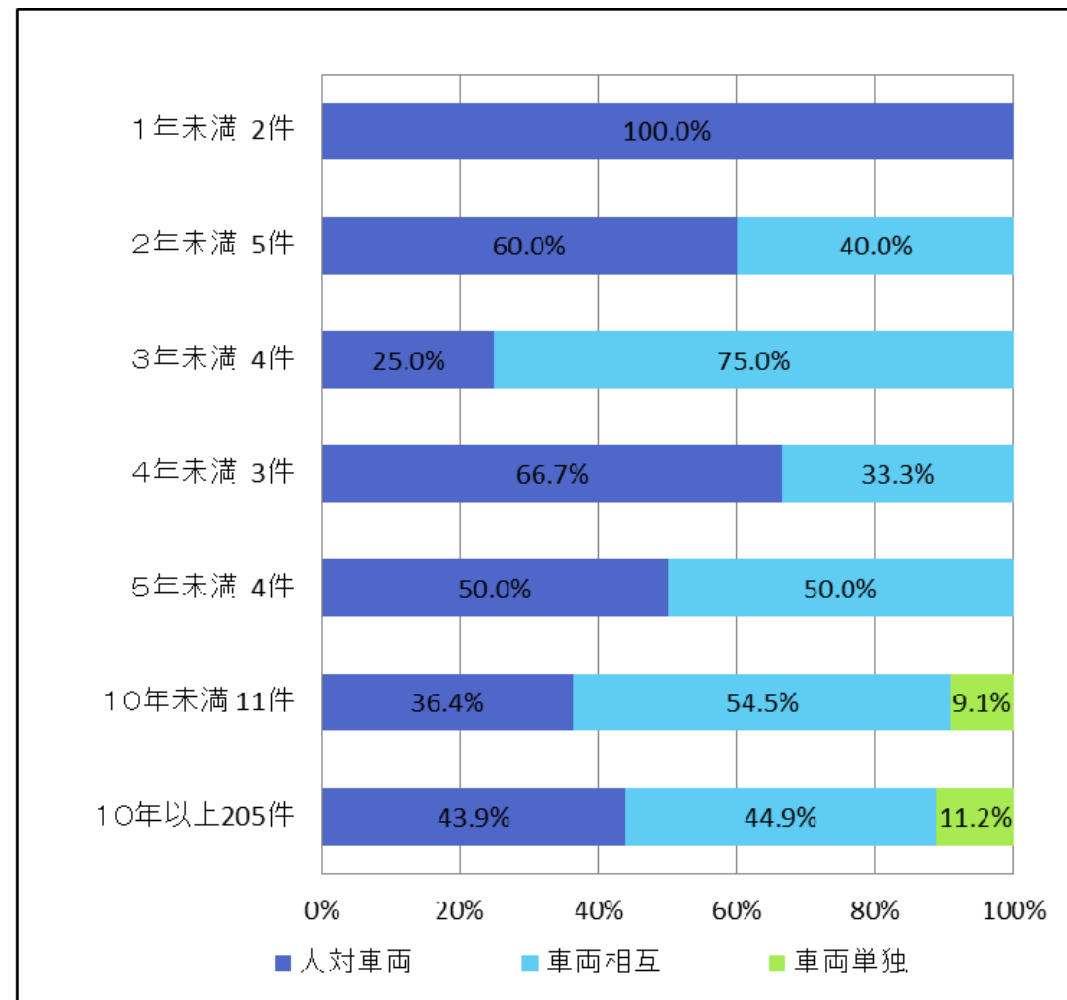
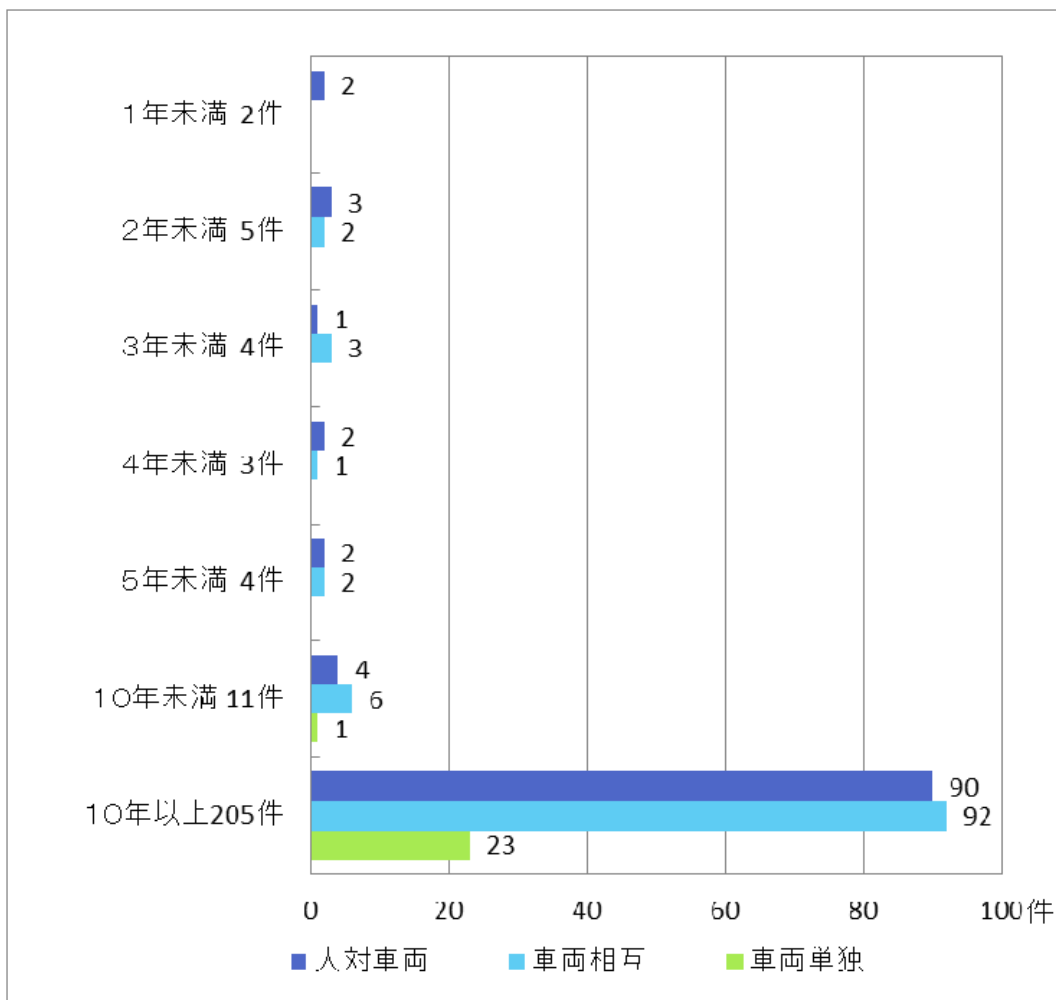
- ・免許取得年数別にみると、「10年以上」が最も多く205件(87.6%)と9割近く以上を占めている。



Ⅸ. 2019年死亡事故データ(運転免許取得年数別)

2. 運転者の免許取得年数別の事故類型別

- ・免許取得年数別の事故類型別にみると、年齢層によって傾向は異なる。
- ・「10年未満」、「10年以上は」は「車両相互」の割合が多い。

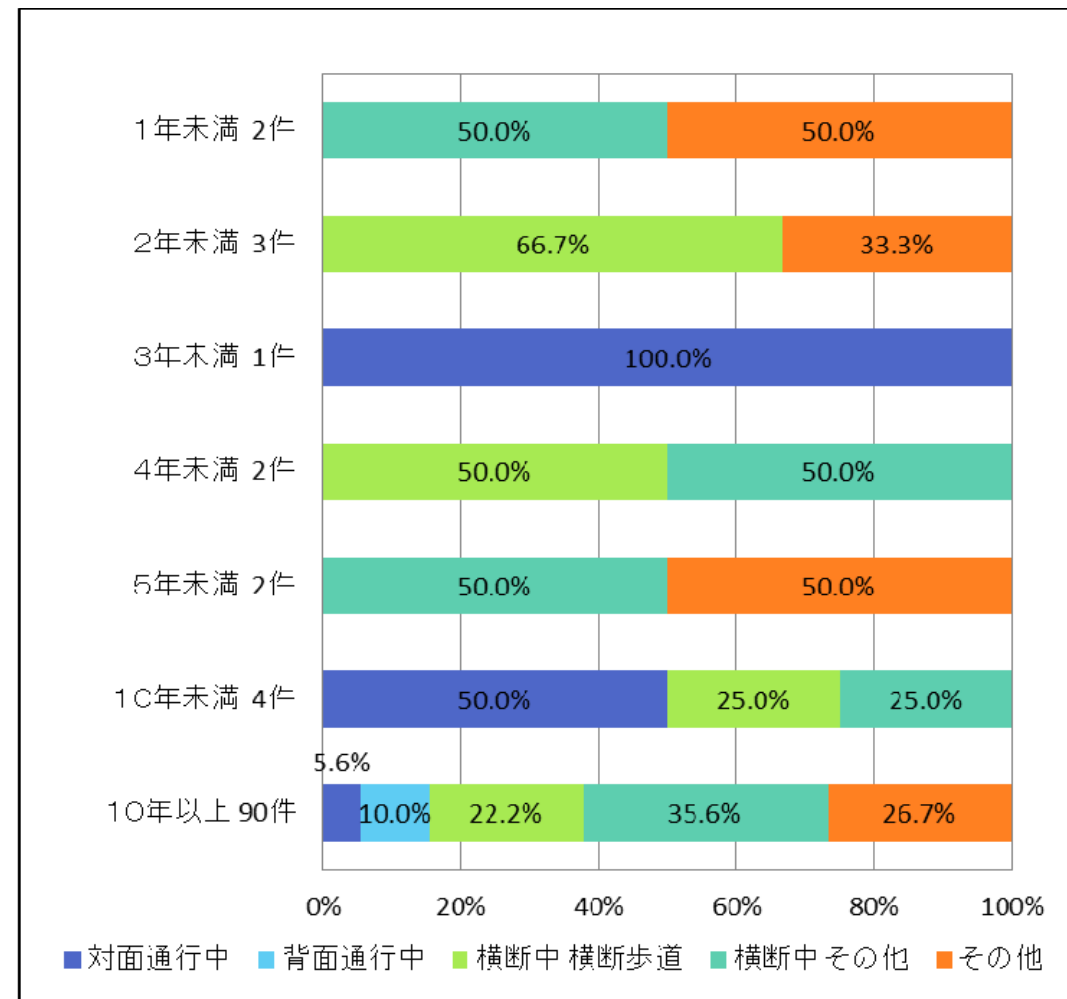
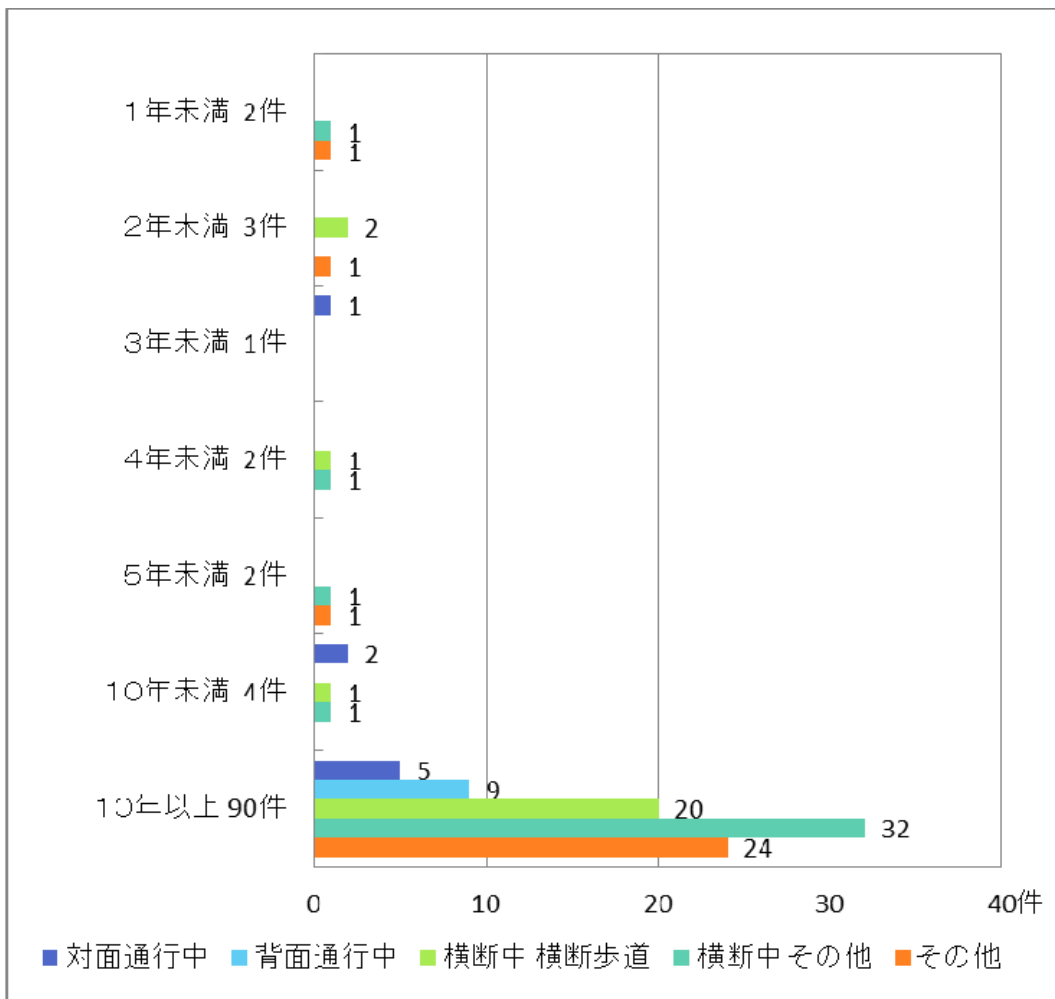


※対自転車事故は、「車両相互」に含まれます。

Ⅸ. 2019年死亡事故データ(運転免許取得年数別)

(1) 運転者の免許取得年数別の事故類型(人対車両)別

- ・ 免許取得年数別の事故類型(人対車両)別に見ると、年齢層によって傾向は異なる。
- ・ 「10年以上」は「横断中 その他」の割合が多い。

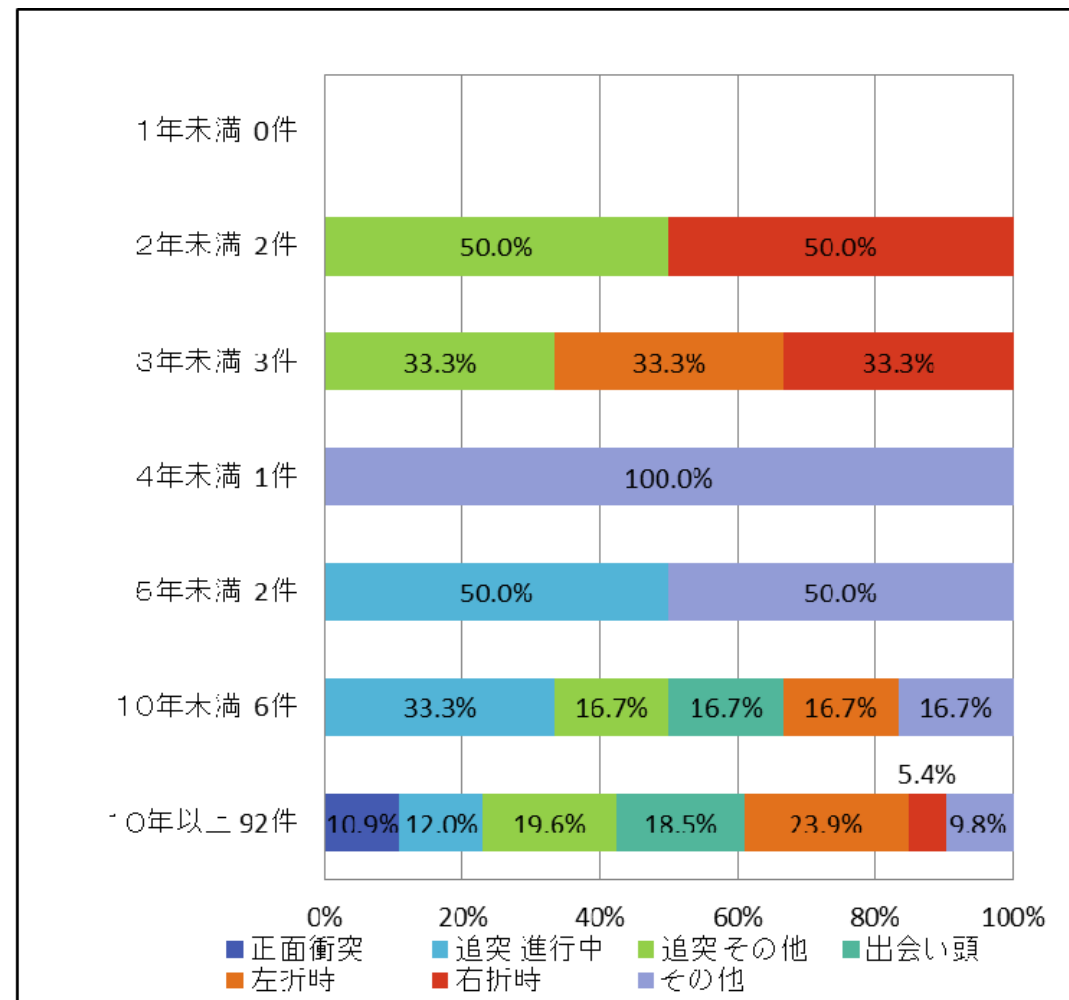
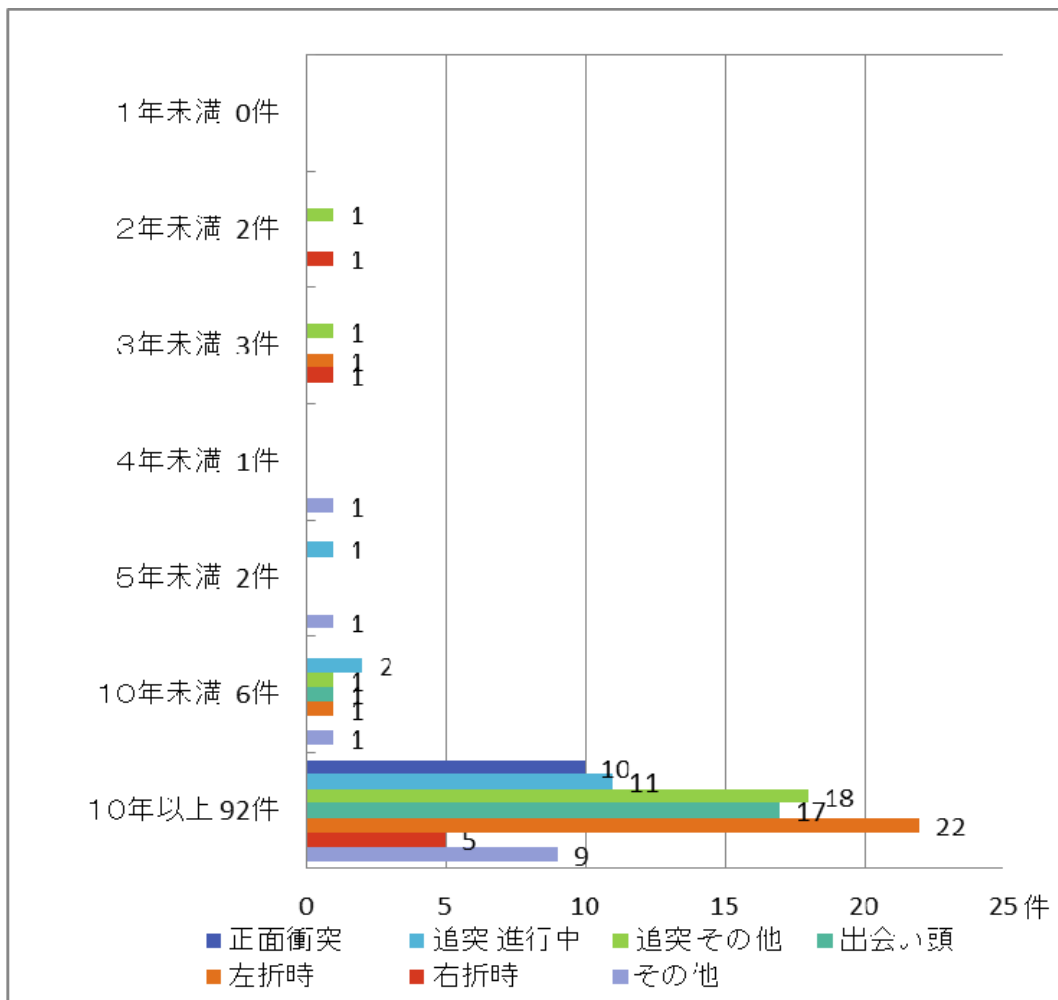


※対自転車事故は、「車両相互」に含まれます。

Ⅸ. 2019年死亡事故データ(運転免許取得年数別)

(2) 運転者の免許取得年数別の事故類型(車両相互)別

- ・ 免許取得年数別の事故類型(車両相互)別にみると、年齢層によって傾向は異なる。
- ・ 「10年以上」は「左折時」の割合が多い。

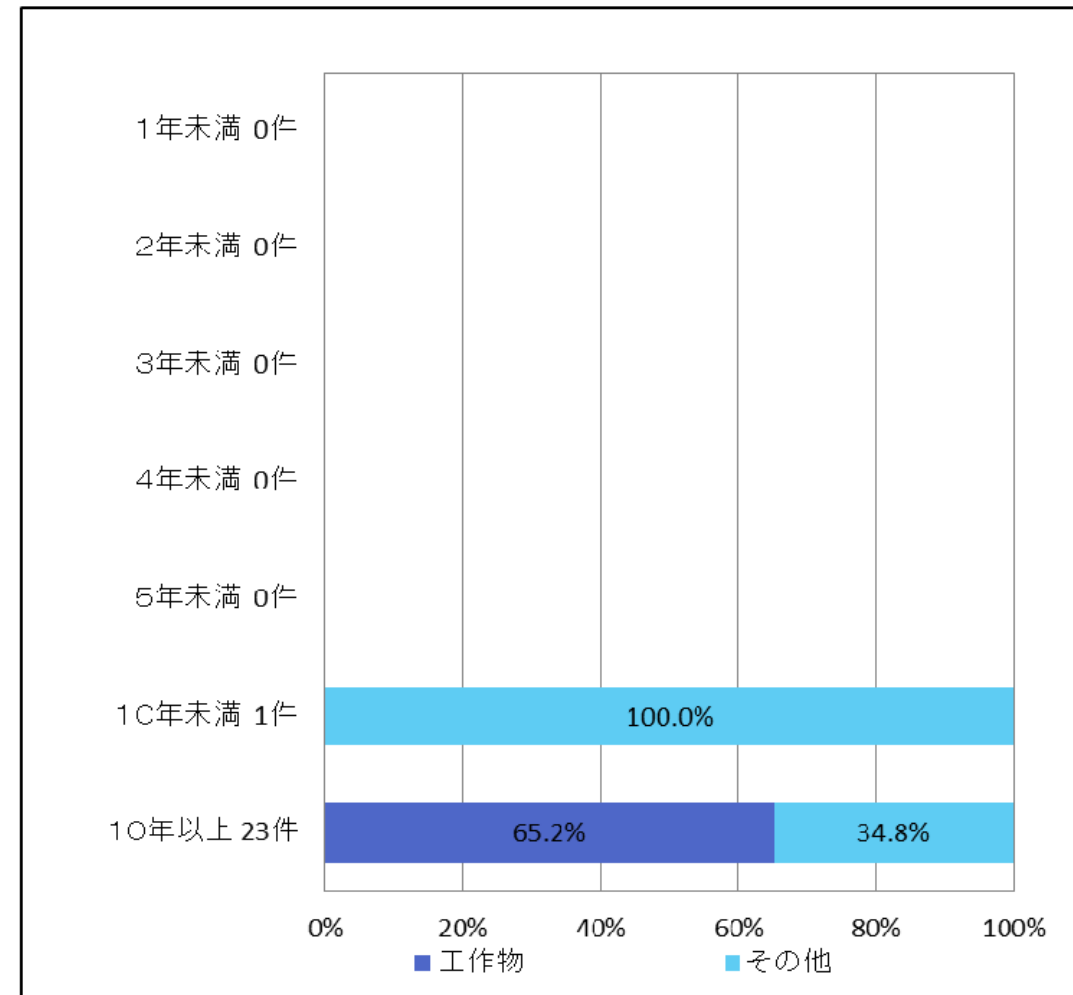
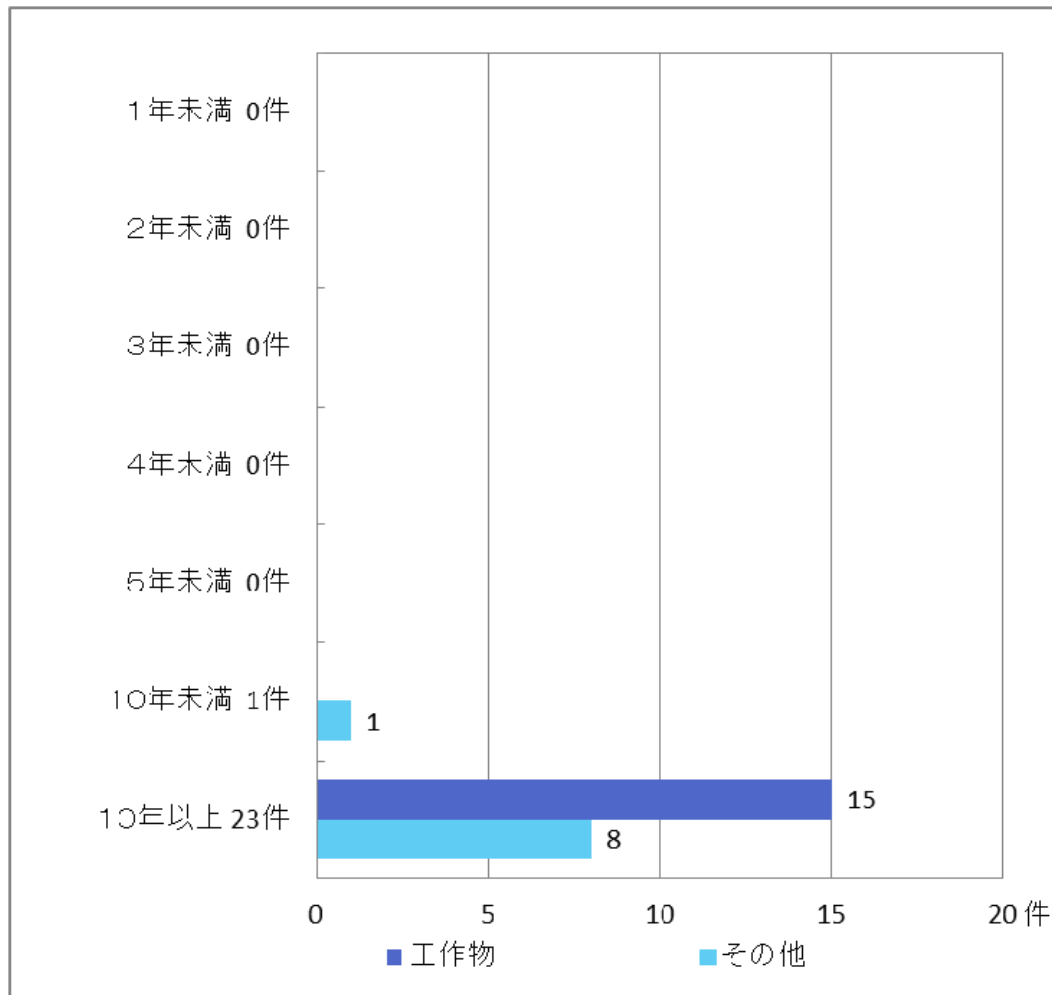


※対自転車事故は、「車両相互」に含まれます。

Ⅸ. 2019年死亡事故データ(運転免許取得年数別)

(3) 運転者の免許取得年数別の事故類型(車両単独)別

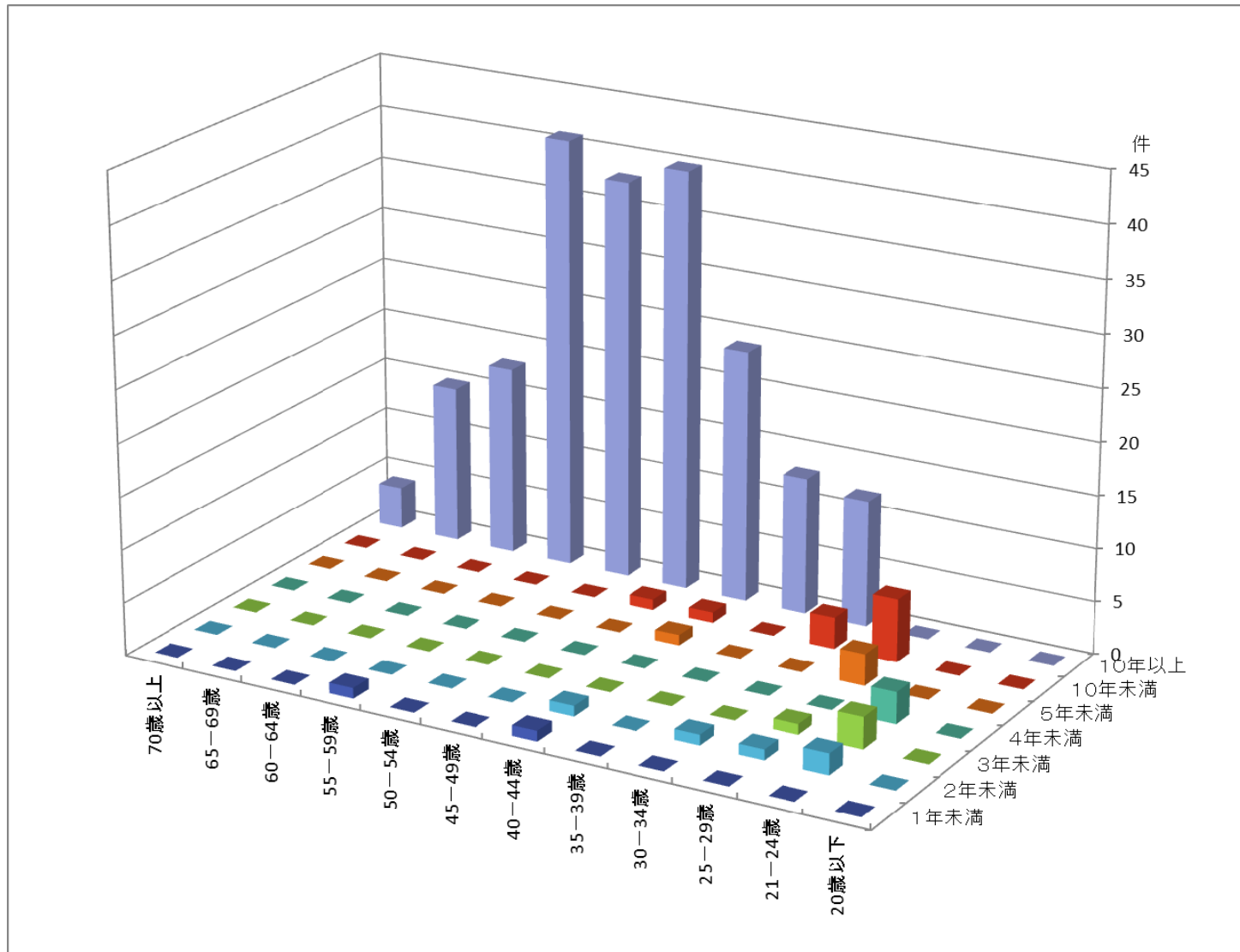
- ・免許取得年数別の事故類型(車両単独)別にみると、「10年以上」は「工作物」の割合が多い。



Ⅸ. 2019年死亡事故データ(運転免許取得年数別)

(4) 運転者の年齢層別の免許取得年数別

・30歳以上は免許取得年数「10年以上」の件数が多い。



メ モ

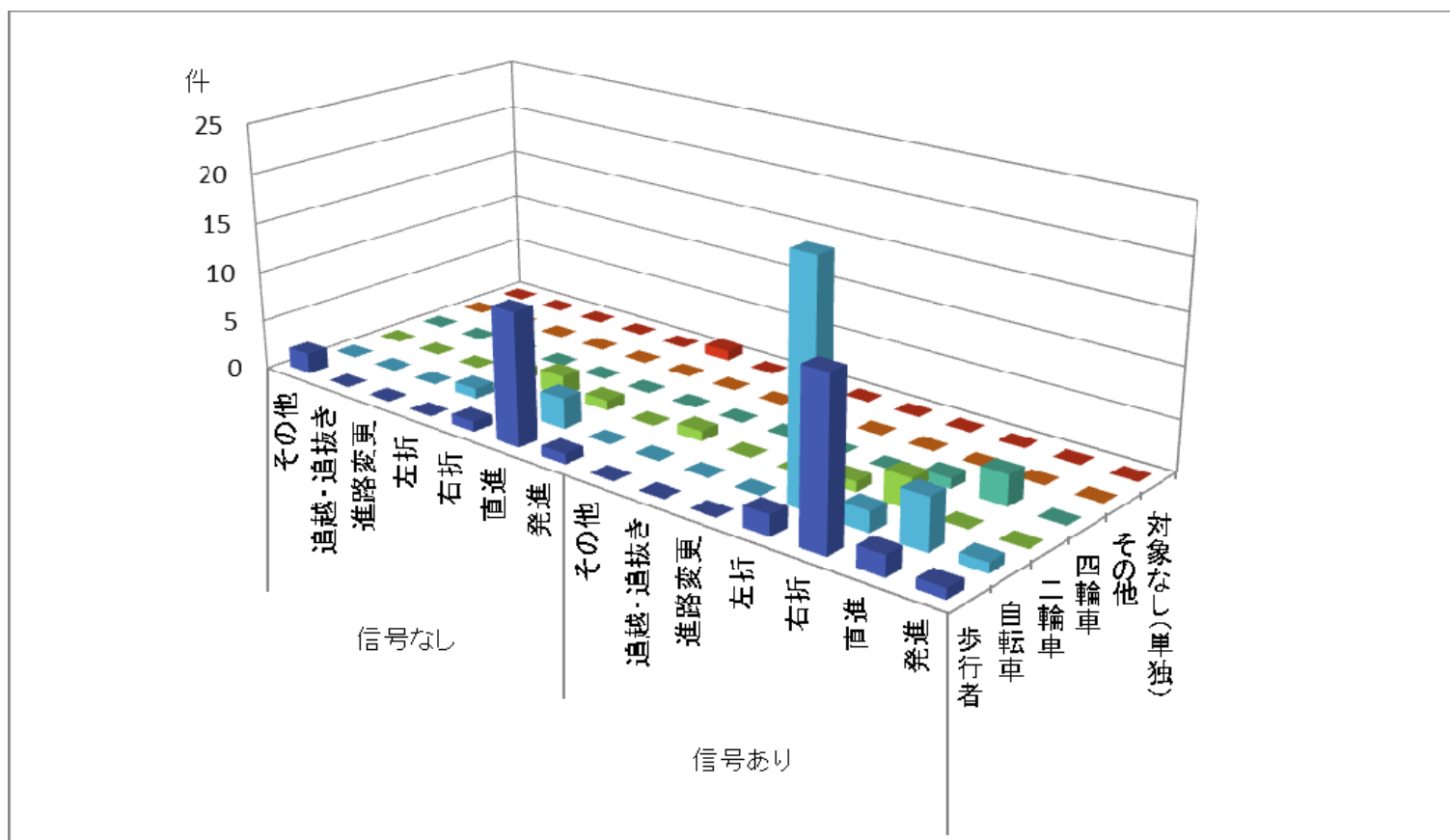
X. 2019年死亡事故データ(交差点(追突を除く))

1. 第一当事者行動類型別の第二当事者別
2. 発生地別
3. 車籍別
4. 対歩行者・自転車別
5. 対歩行者・自転車別の年齢層別
6. 右・左折別の第二当事者の年齢別・発生時間別
7. 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
8. 右左折死亡事故の車体形状別第二当事者別

X. 2019年死亡事故データ(交差点(追突を除く))

1. 第一当事者行動類型別の第二当事者別

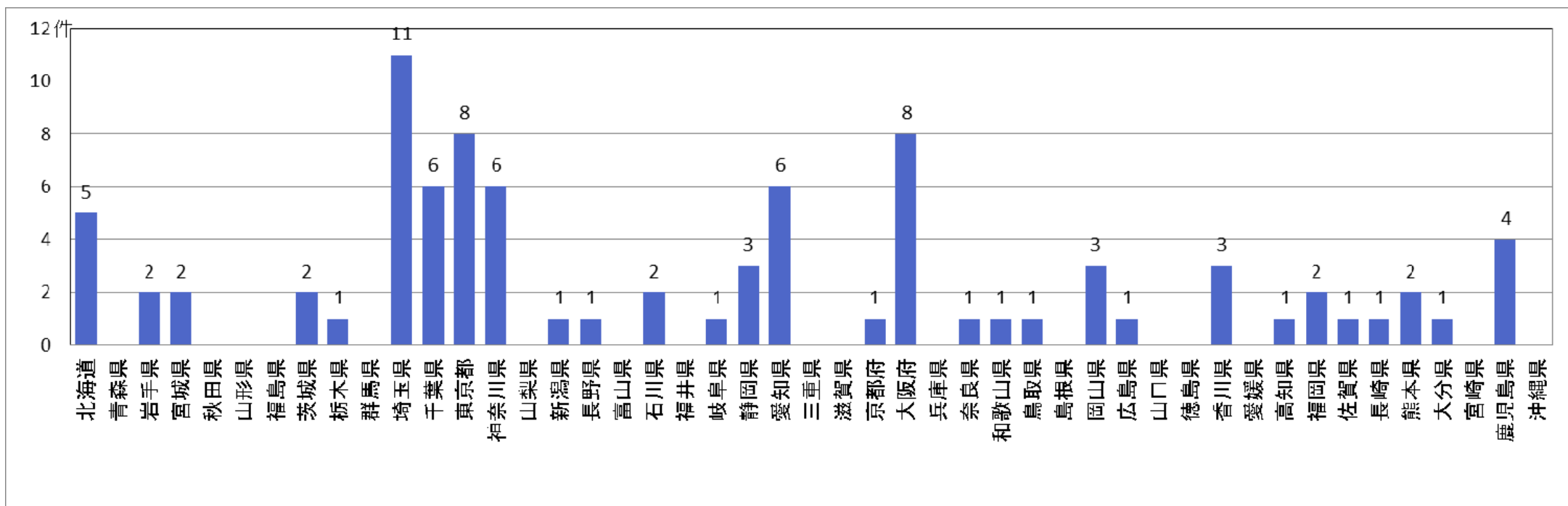
- ・ 信号機のある交差点での事故が多くなっている。
- ・ 信号機のある交差点では、左折は「自転車」、右折は「歩行者」、直進は「自転車」の事故が多い。
- ・ 信号機のない交差点では、直進は「歩行者」、右折は「二輪車」の事故が多い。



X. 2019年死亡事故データ(交差点(追突を除く))

2. 発生地別

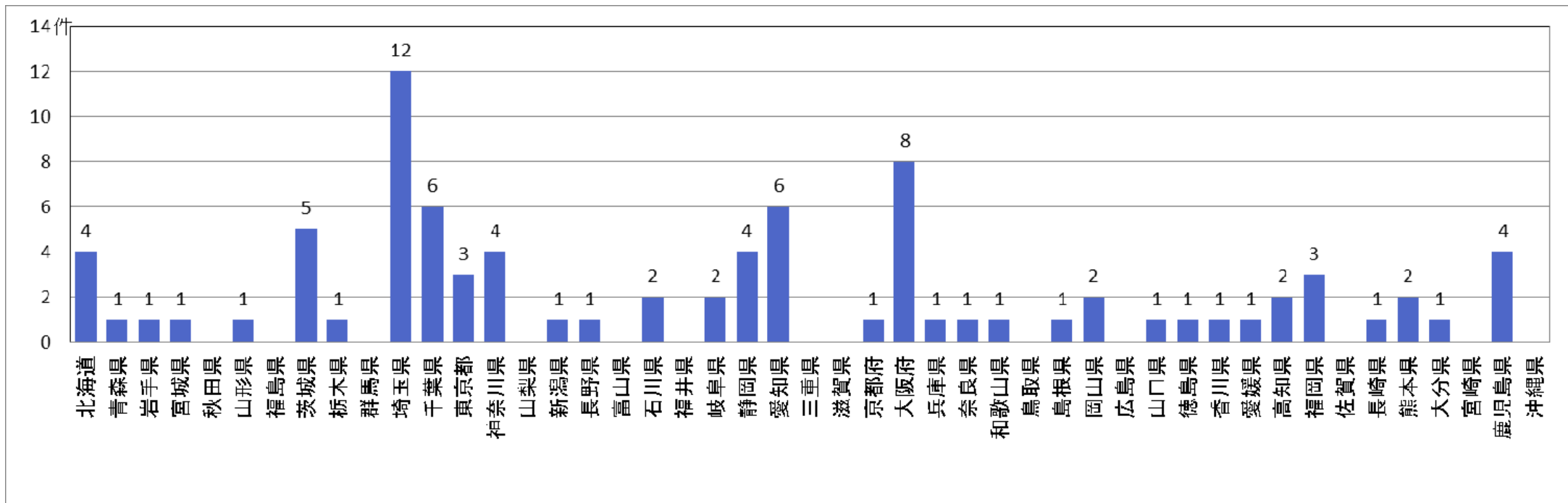
- 発生地別の交差点事故件数をみると、「埼玉県」が最も多く11件、次いで「東京都」、「大阪府」がそれぞれ8件、「千葉県」、「神奈川県」、「愛知県」がそれぞれ6件等と続いている。



X. 2019年死亡事故データ(交差点(追突を除く))

3. 車籍別

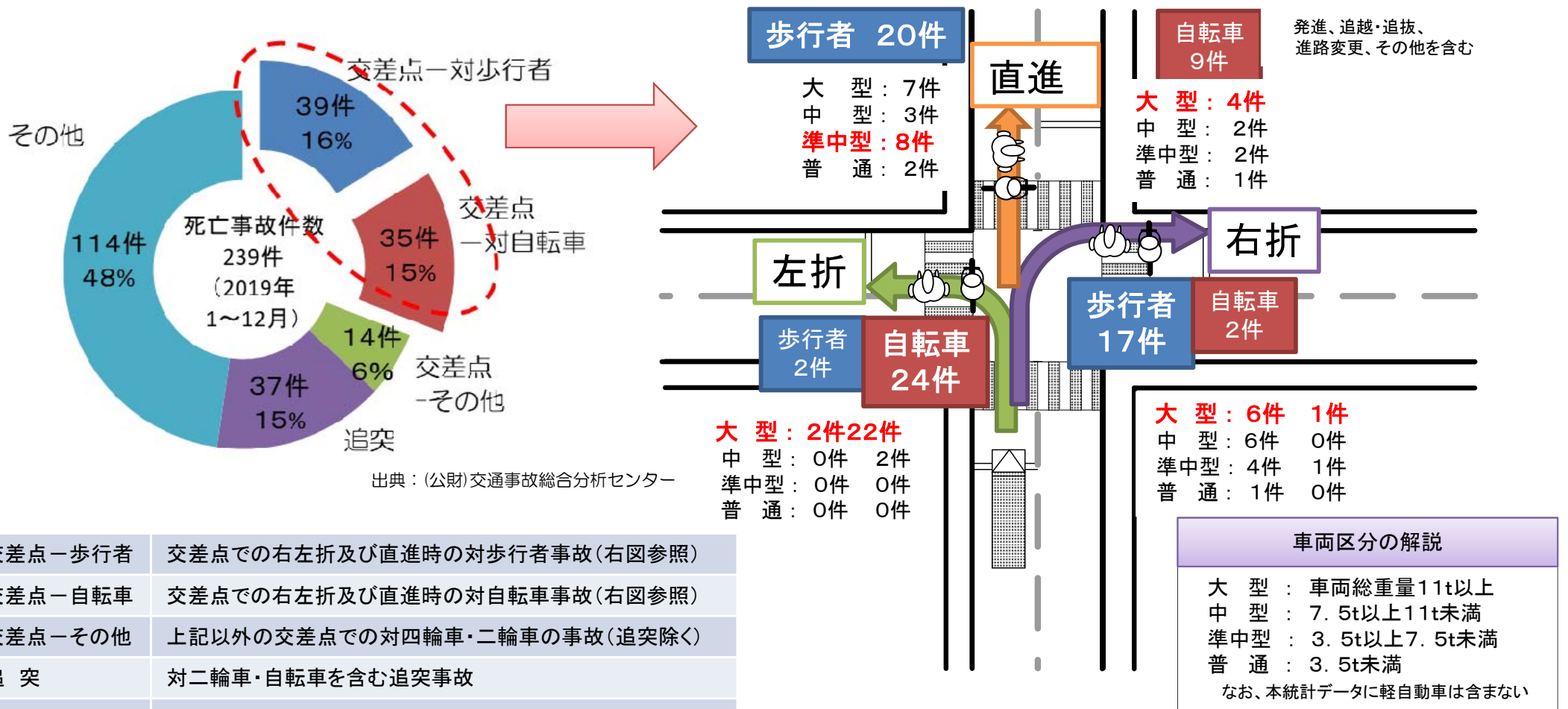
- ・車籍別の交差点事故件数をみると、「東京都」が最も多く12件、次いで「大阪府」8件、「千葉県」、「愛知県」がそれぞれ6件、「茨城県」5件等と続いている。



X. 2019年死亡事故データ(交差点(追突を除く))

4. 対歩行者・自転車別

- ・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倍**。
- ・左折死亡事故は、**8割強が大型車による対自転車事故**(22件)。
- ・直進死亡事故は、**約7割が対歩行者事故**(20件)、6割以上が70歳以上の高齢者。
- ・右折死亡事故は、**約9割が対歩行者事故**(17件)、7割以上が70歳以上の高齢者。



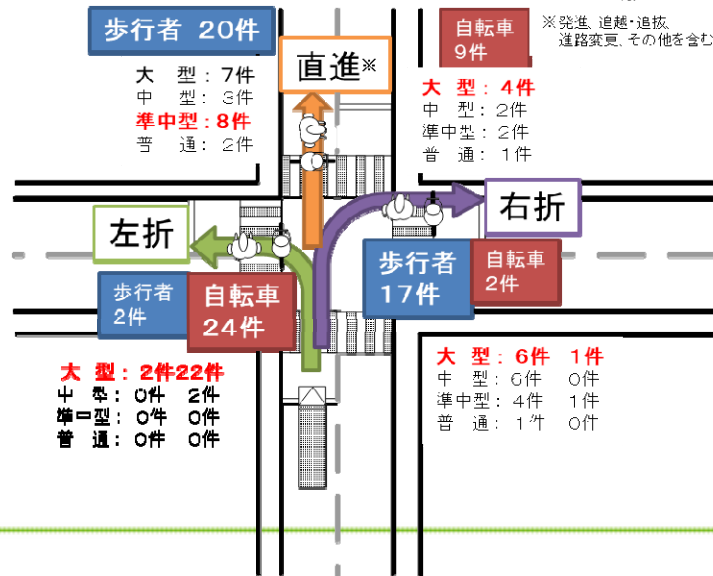
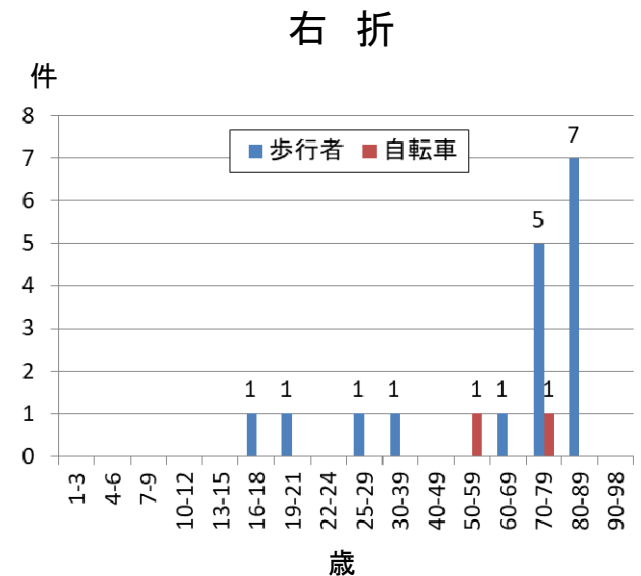
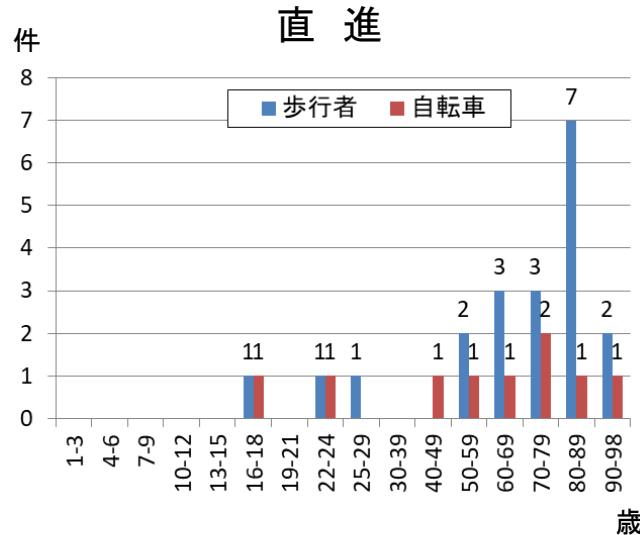
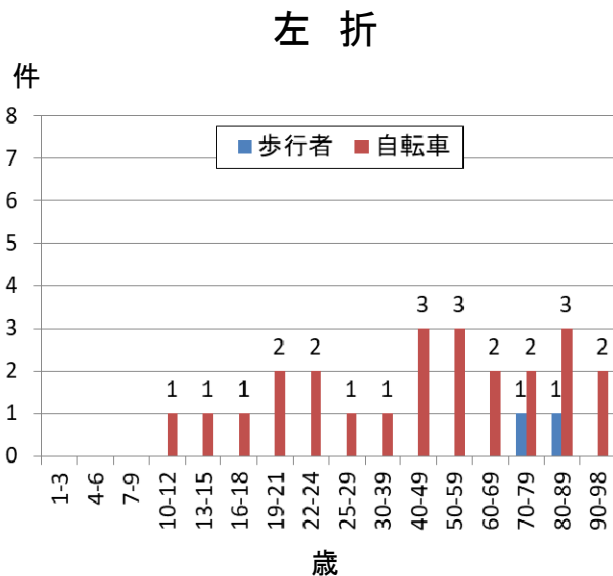
出典: (公財)交通事故総合分析センター

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

X. 2019年死亡事故データ(交差点(追突を除く))

5. 対歩行者・自転車別の第二当事者の年齢別

- ・**左折死亡事故**: 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**。
- ・**直進死亡事故**: 対歩行者は**6割以上が70歳以上**、対自転車は**4割以上が70歳以上**。
- ・**右折死亡事故**: 対歩行者は**7割以上が70歳以上**。

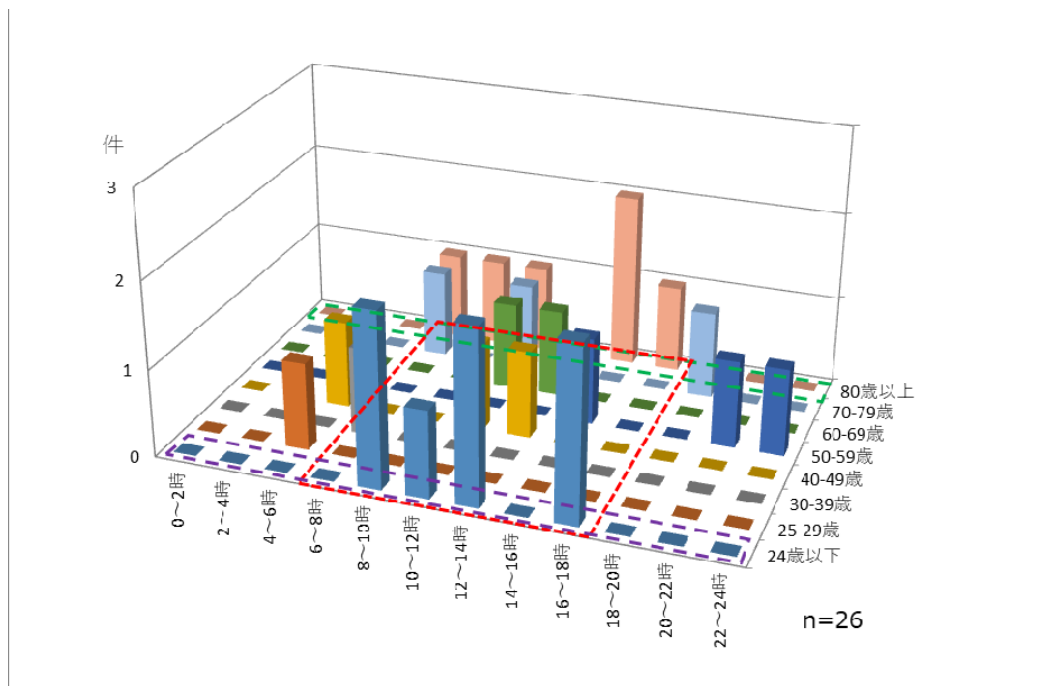


X. 2019年死亡事故データ(交差点(追突を除く))

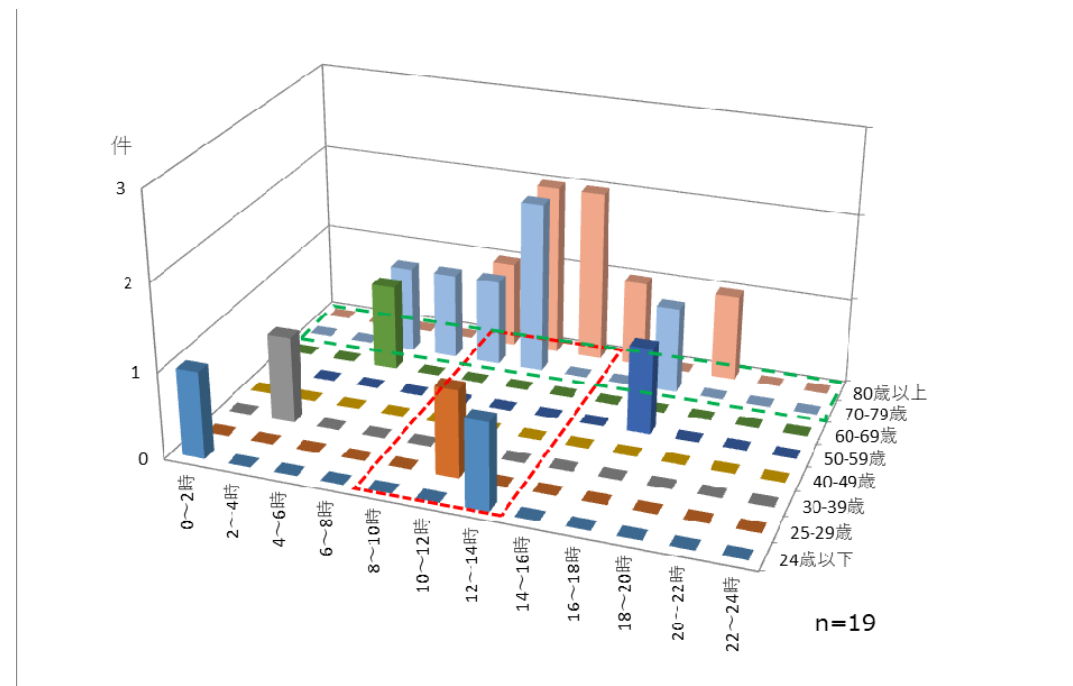
6. 右・左折別の第二当事者の年齢別・発生時間別

- ・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】

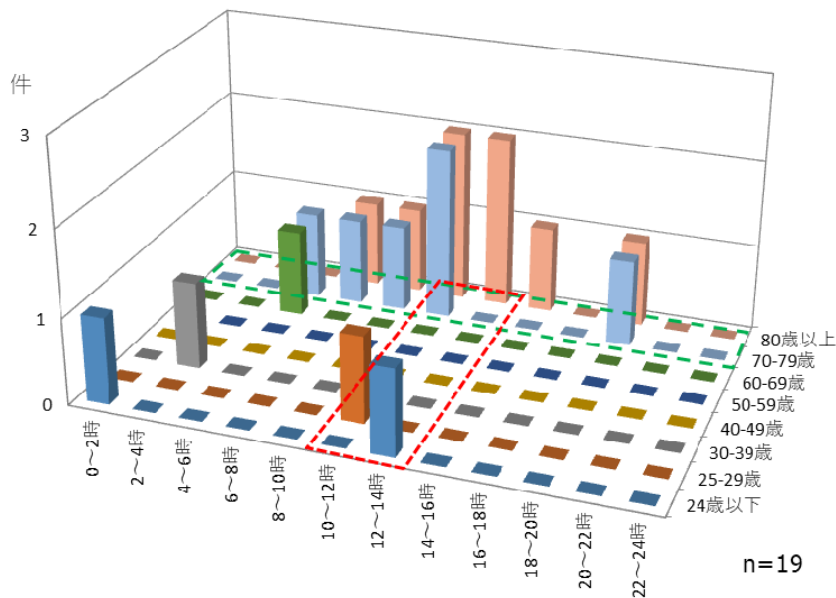


X. 2019年死亡事故データ(交差点(追突を除く))

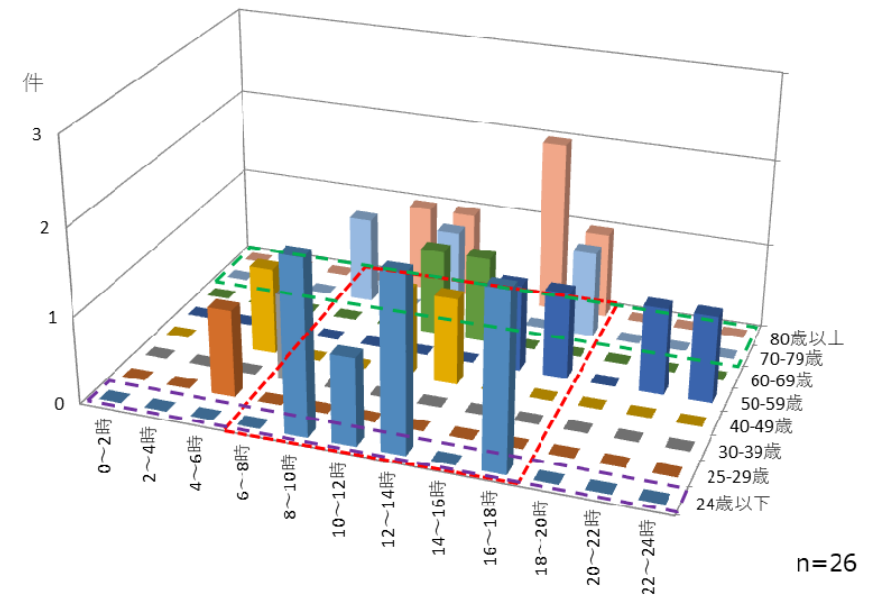
7. 右・左折時の対歩行者・自転車別の第二当事者の年齢別・発生時間別

- ・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】



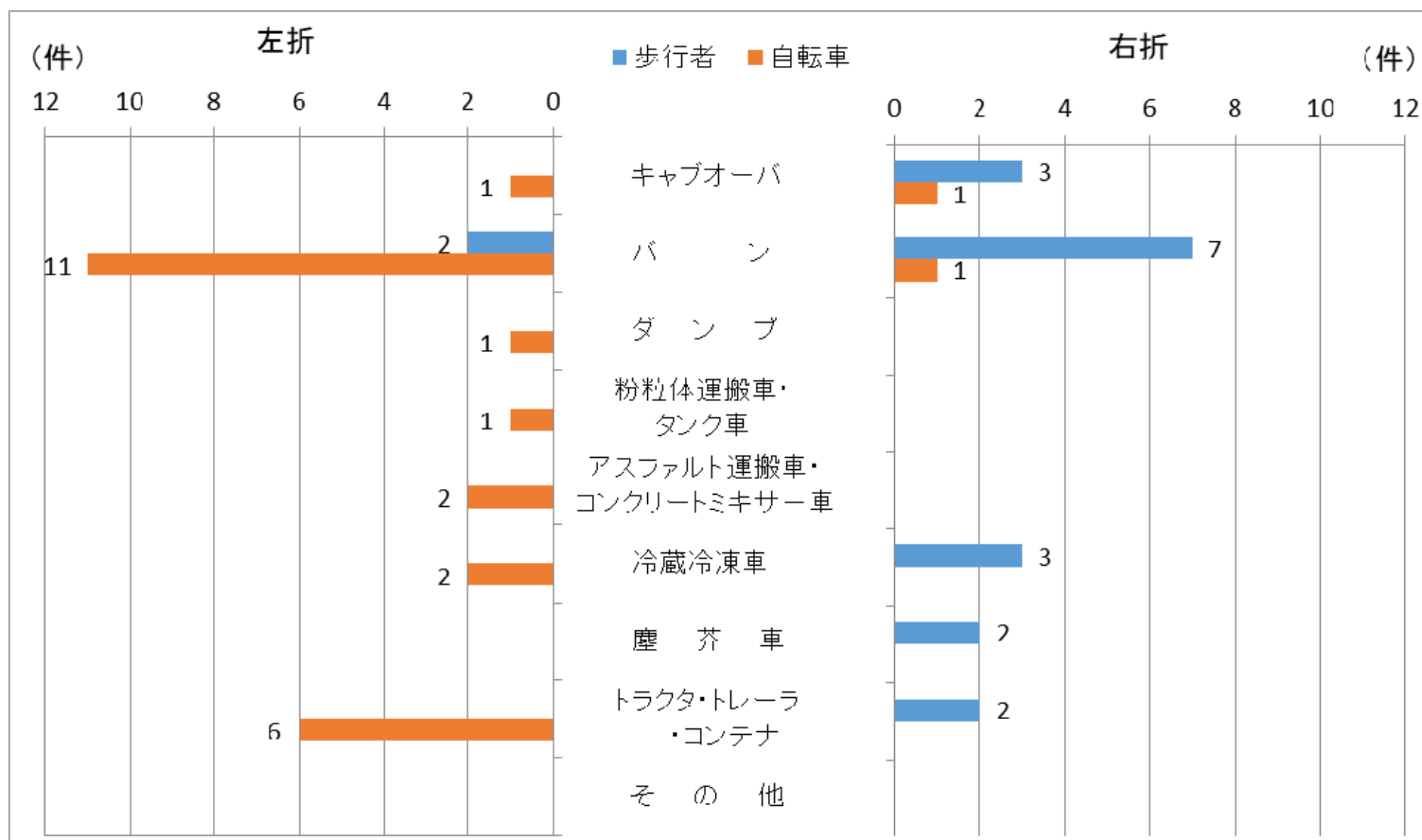
【対自転車】



X. 2019年死亡事故データ(交差点(追突を除く))

8. 右左折死亡事故の車体形状別第二当事者別

- ・車体形状別にみると、左折事故で第二当事者が「自転車」の場合は「バン」が最も多く11件、次いで「トラクタ・トレーラ・コンテナ」6件等と続いている。
- ・右折事故で第二当事者が「歩行者」の場合は、「バン」が最も多く7件、次いで「キャブオーバ」、「冷蔵冷凍車」がそれぞれ3件等と続いている。



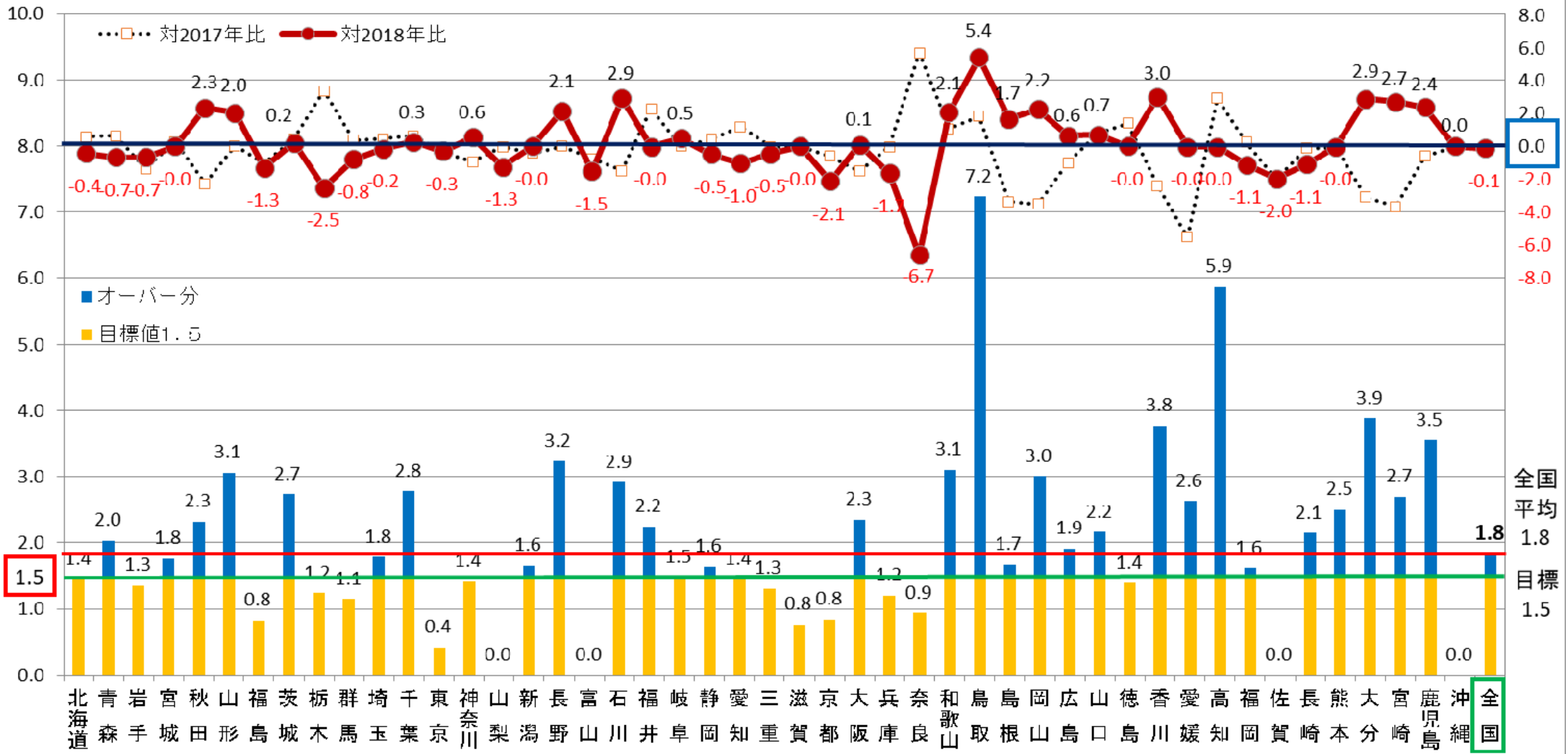
メ モ

X I . 2019年死亡事故データ(1万台当たり)

区分	死亡事故件数					死者数					車両台数	1万台当たり死亡事故件数	
	H28	H29	H30	R01	H30比増減	H28	H29	H30	R01	H30比増減			
都道府県													
北海道	18	9	13	10	3	21	9	14	10	4	69,262	1.4	
宮城県	5	4	5	5	0	5	4	5	5	0	28,393	1.8	
福島県	7	7	5	2	3	7	7	5	2	3	24,316	0.8	
茨城県	0	5	3	2	1	0	5	3	2	1	14,843	1.3	
栃木県	4	3	4	3	1	4	4	4	3	1	14,741	2.0	
群馬県	1	1	1	3	2	1	1	1	5	4	9,823	3.1	
埼玉県	2	2	0	2	2	2	2	0	2	2	8,618	2.3	
千葉県	6	5	4	4	0	6	7	4	4	0	24,250	1.6	
東京都	3	2	2	6	4	3	2	2	6	4	18,578	3.2	
神奈川県	3	2	0	4	4	2	2	0	4	4	13,712	2.9	
新潟県	6	5	4	4	0	6	7	4	4	0	24,250	1.6	
富山県	3	2	0	4	4	3	2	0	4	4	13,712	2.9	
石川県	2	2	0	4	4	2	2	0	4	4	13,148	0.0	
福井県	3	3	2	0	2	3	3	2	0	2	13,148	0.0	
山梨県	9	10	7	4	3	9	10	7	4	3	95,515	0.4	
長野県	9	12	6	10	4	9	12	6	10	4	70,814	1.4	
岐阜県	21	12	16	18	2	21	12	16	19	3	64,787	2.8	
静岡県	22	13	17	16	1	23	13	17	16	1	89,666	1.8	
愛知県	5	9	11	12	1	5	9	11	12	1	43,930	2.7	
三重県	6	4	5	3	2	7	4	5	3	2	26,193	1.1	
滋賀県	4	4	5	3	6	4	4	5	3	6	24,205	1.2	
京都府	4	1	9	3	1	4	1	9	3	1	8,069	0.0	
大阪府	0	1	1	0	1	0	1	1	0	1	90,039	1.4	
兵庫県	12	11	22	13	9	12	12	22	13	9	42,817	1.6	
奈良県	7	7	9	7	2	7	7	9	7	2	20,273	1.5	
和歌山県	4	2	2	3	1	4	2	2	3	1	22,897	1.3	
徳島県	7	4	4	3	0	7	4	4	4	0	8,933	2.2	
香川県	1	0	2	2	0	1	0	2	2	0	97,919	2.3	
愛媛県	19	36	22	23	1	21	37	22	23	1	23,978	0.8	
高知県	5	8	7	2	5	5	8	7	2	5	49,868	1.2	
福岡県	8	14	14	6	8	14	14	16	7	9	13,047	0.8	
佐賀県	4	1	1	1	0	1	1	2	1	1	10,662	0.9	
熊本県	2	2	8	1	2	2	2	9	1	8	9,673	3.1	
大分県	2	0	1	3	2	2	0	1	3	2	31,343	1.9	
宮崎県	9	7	4	6	2	11	8	4	6	2	5,530	7.2	
鹿児島県	0	0	1	4	3	0	0	1	4	3	5,986	1.7	
沖縄県	0	2	0	1	1	0	2	0	1	1	26,608	3.0	
中国	3	11	2	8	6	3	12	2	8	6	13,882	2.2	
山口県	2	1	2	3	1	2	1	2	3	1	13,264	3.8	
広島県	3	4	1	5	4	3	4	1	5	4	7,204	1.4	
岡山県	1	0	1	1	0	1	0	1	1	0	15,222	2.6	
広島県	6	12	4	4	4	13	13	4	4	0	6,815	5.9	
香川県	3	4	1	5	4	3	4	1	5	4	55,711	1.6	
徳島県	1	0	1	1	0	1	0	1	1	0	10,231	0.0	
愛媛県	1	3	3	2	3	1	3	3	2	3	9,318	2.1	
高知県	1	4	4	4	0	2	4	4	4	0	16,033	2.5	
福岡県	5	4	1	4	3	5	4	1	4	3	10,314	3.9	
佐賀県	2	4	0	3	3	2	4	0	3	3	11,133	2.7	
熊本県	1	4	0	3	3	1	4	0	3	3	16,918	3.5	
大分県	2	3	2	6	4	2	3	2	6	4	7,547	0.0	
鹿児島県	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0			
沖縄県	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0			
不明	4	6	4	4	0	4	7	4	4	0			
合計	258	270	253	239	14	270	279	260	245	15	1,316,028	1.8	

軽自動車による死亡事故件数及び死者数を除く 出典：(公財)交通事故総合分析センター
 車両台数はトローラ及び軽自動車を除く営業用貨物自動車の保有台数(R01年12月末現在) 出典：(一財)自動車検査登録情報協会

X I . 2019年死亡事故データ(1万台当たり)



死亡事故件数は事業用貨物自動車が第一当事者となるものであり、軽自動車によるものを除く 出典:(公財)交通事故総合分析センター
 車両台数はトレーラ及び軽自動車を除く営業用貨物自動車の保有台数(2019.12末現在) 出典:(一財)自動車検査登録情報協会

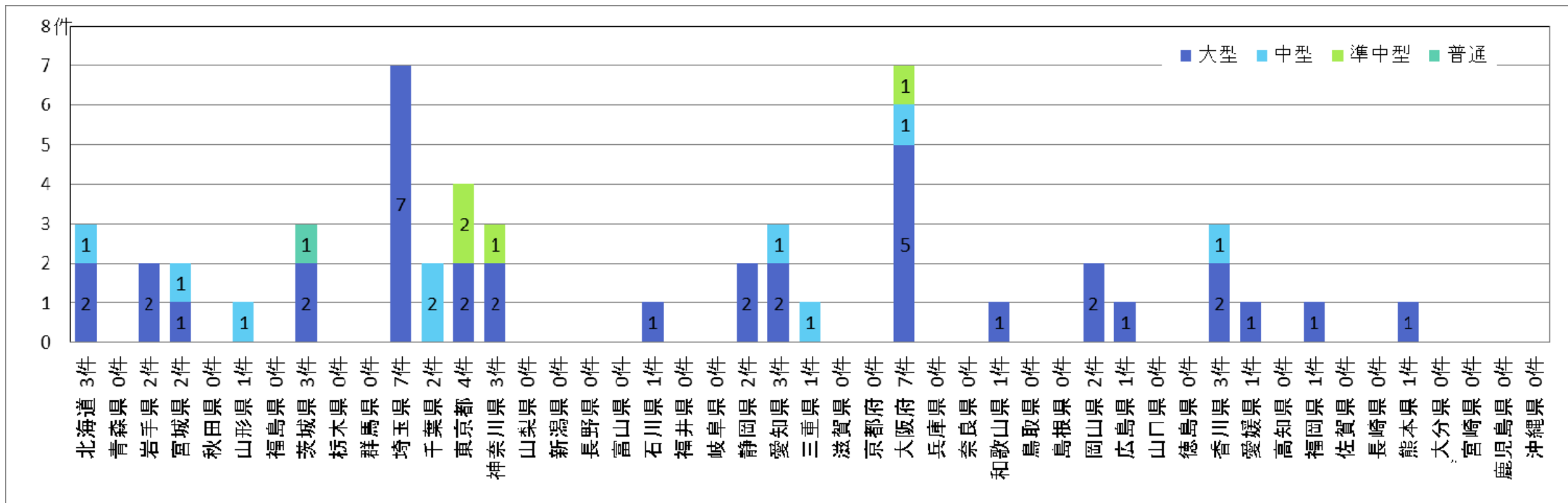
X II . 2019年死亡事故データ(対自転車死亡事故)

1. 発生地別
2. 車籍別
3. 車種別
4. 事故類型別
5. 自転車運転者の年齢層別
6. 第一当事者事故類型別自転車運転者の年齢層別

XII. 2019年死亡事故データ(対自転車死亡事故)

1. 発生地別

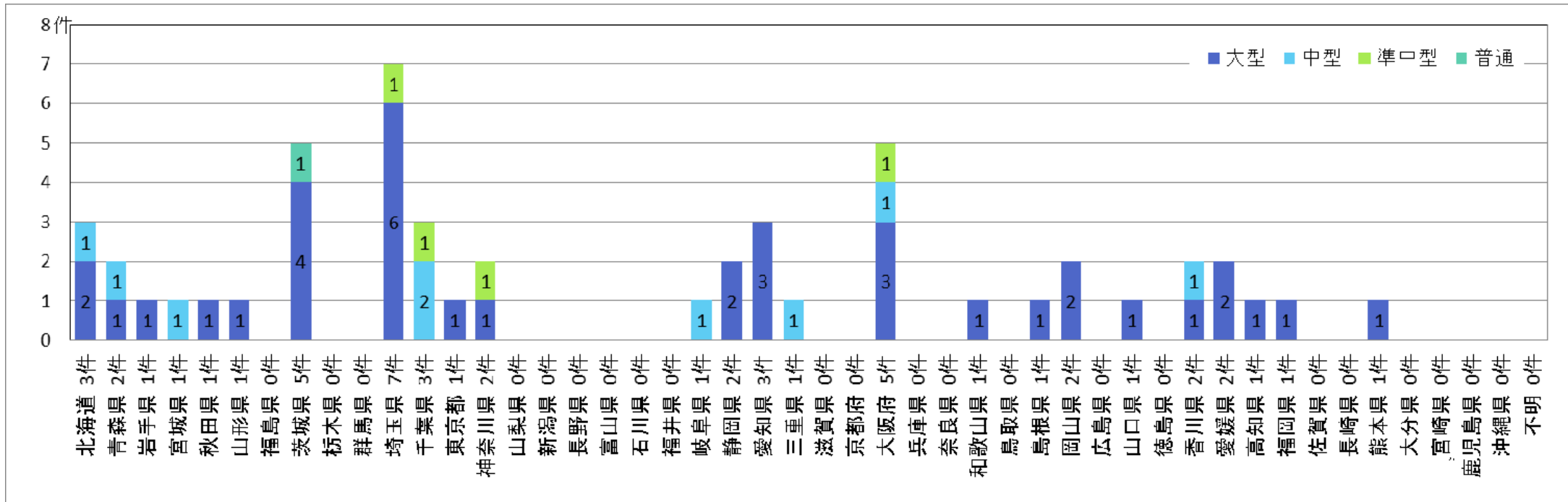
- 発生地別死亡事故件数の多い県をみると、「埼玉県」、「大阪府」が最も多く、それぞれ7件、次いで「東京都」4件、「北海道」、「茨城県」、「神奈川県」、「愛知県」、「香川県」がそれぞれ3件等と続いている。



XII. 2019年死亡事故データ(対自転車死亡事故)

2. 車籍別

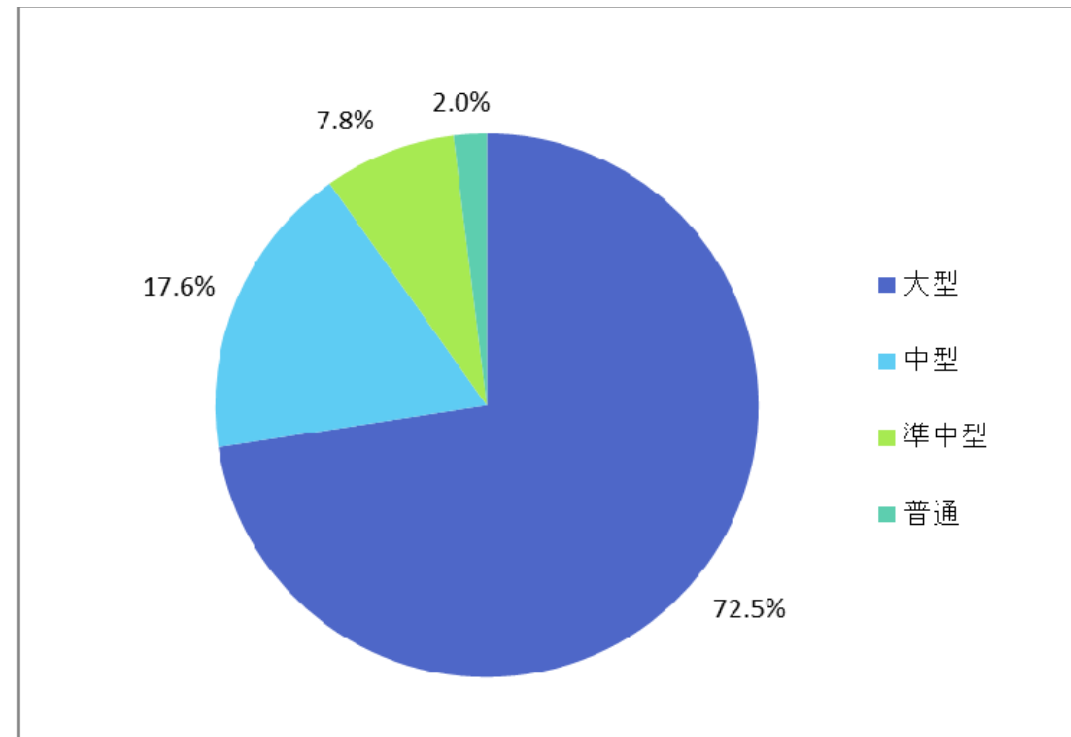
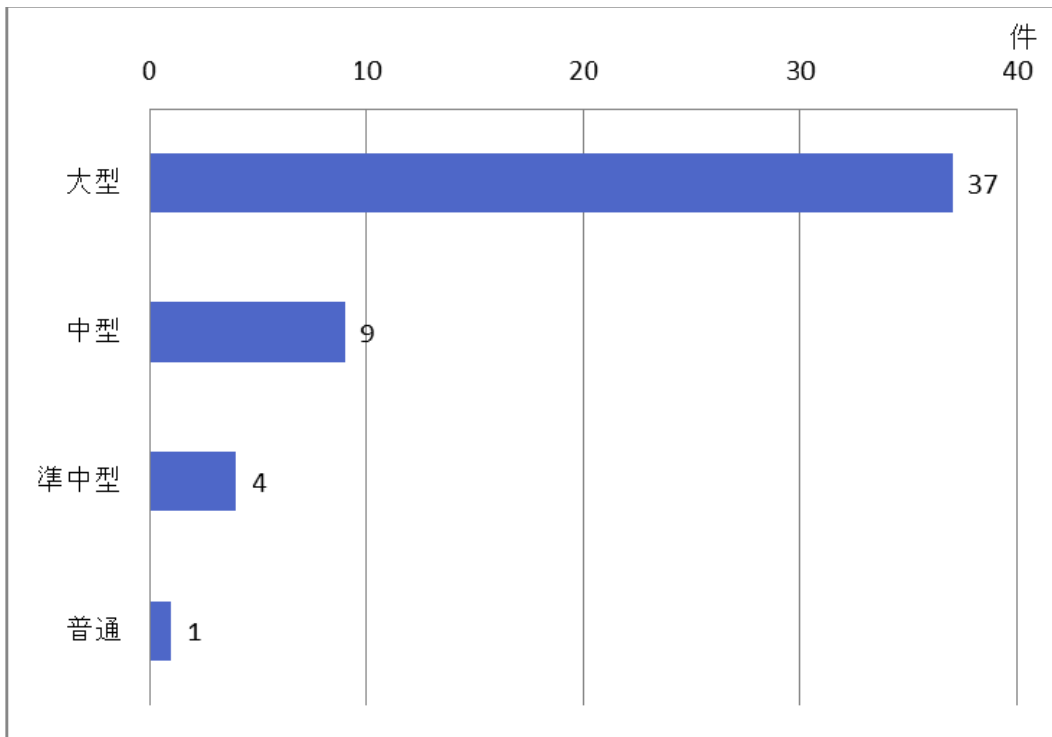
- ・車籍別死亡事故件数の多い県をみると、「埼玉県」が最も多く7件、次いで「茨城県」、「大阪府」がそれぞれ5件、「北海道」、「千葉県」、「愛知県」がそれぞれ3件等と続いている。



X II . 2019年死亡事故データ(対自転車死亡事故)

3. 車種別

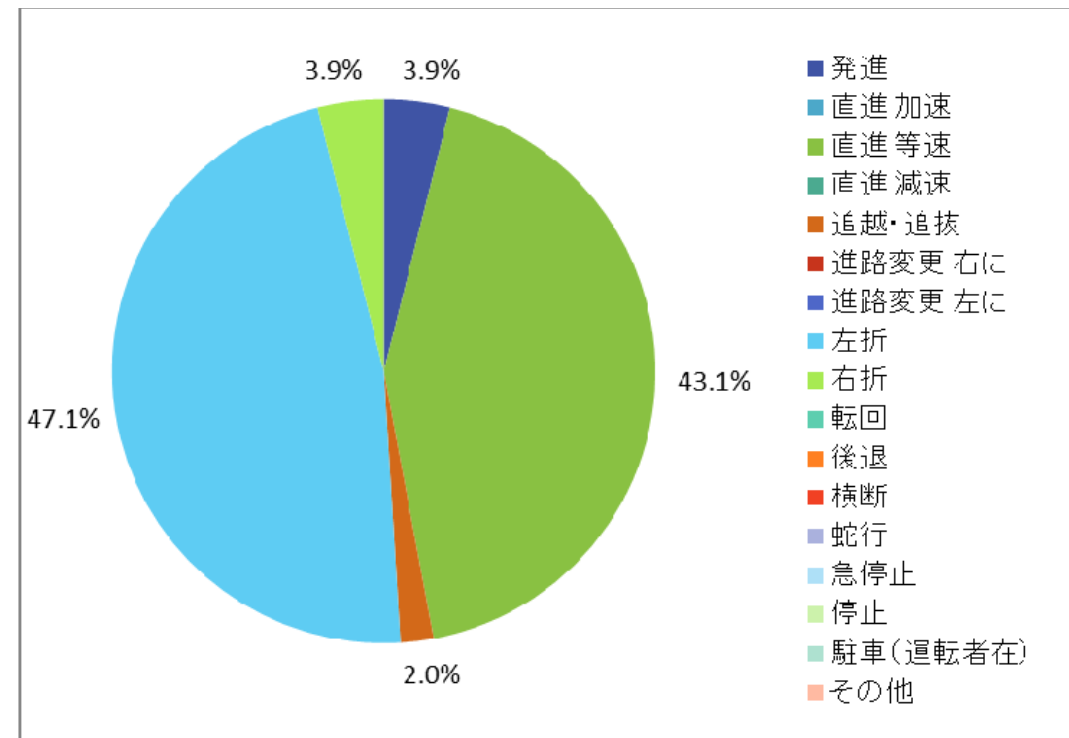
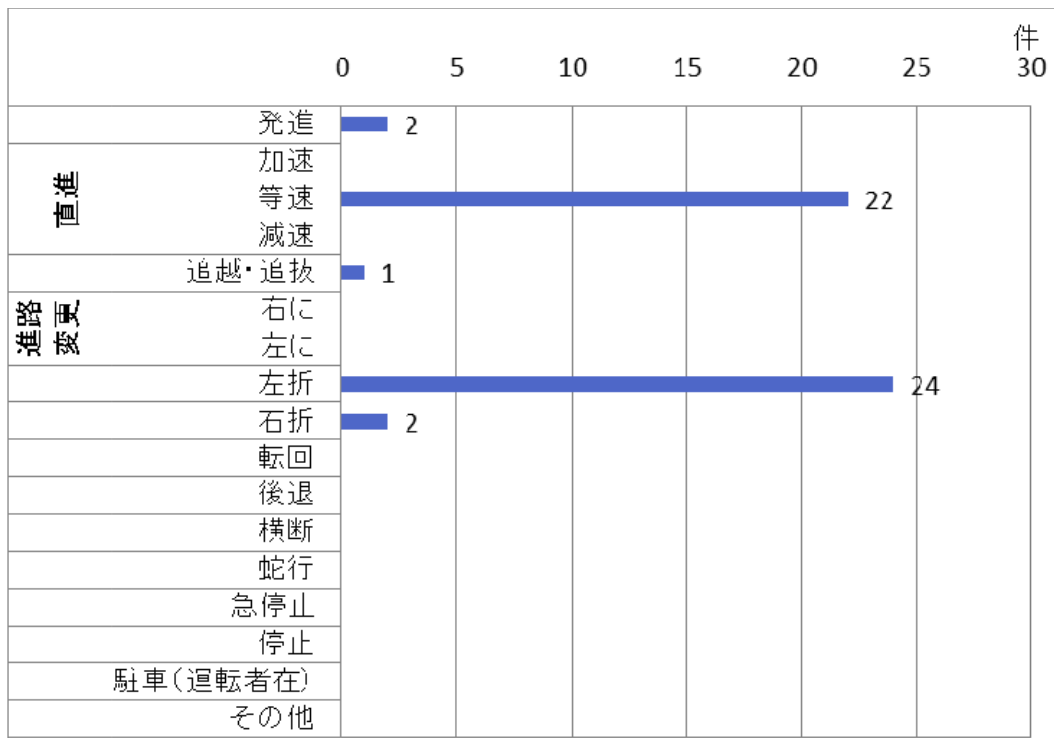
- ・死亡事故件数を車種別にみると、「大型」が最も多く37件(72.5%)と7割以上を占めている。
- ・次いで「中型」9件(17.6%)、「準中型」4件(7.8%)、「普通」1件(2.0%)と続いている。



X II . 2019年死亡事故データ(対自転車死亡事故)

4. 事故類型別

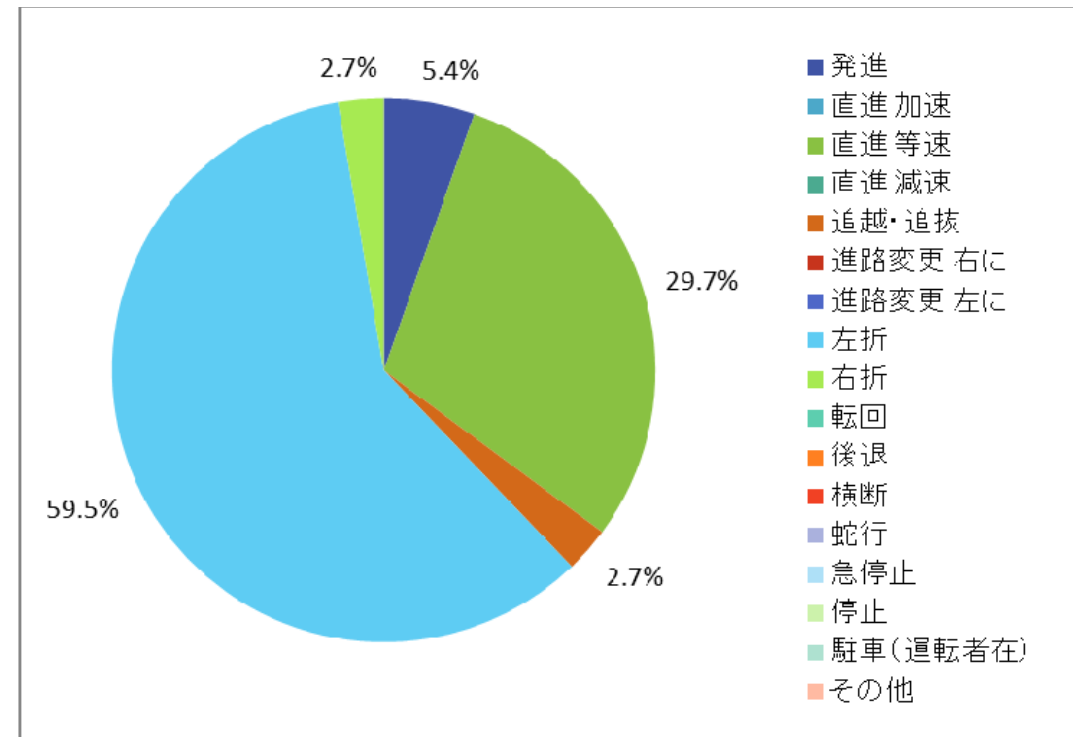
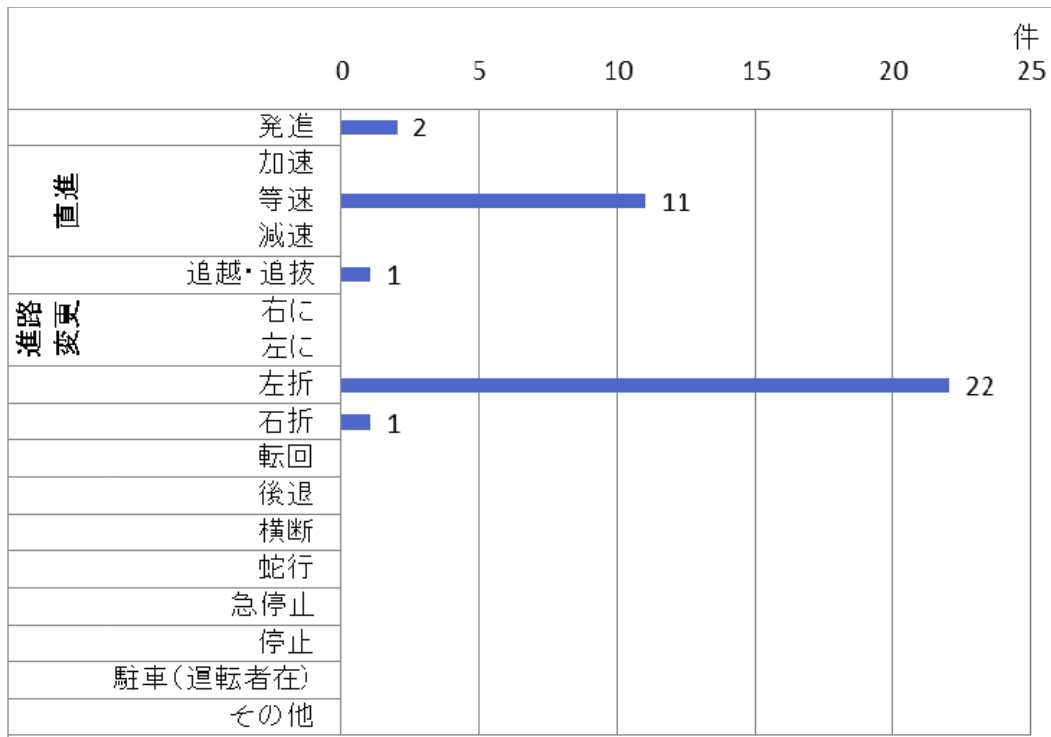
- ・死亡事故件数を事故類型別にみると、「左折」が最も多く24件(47.1%)となっている。
- ・次いで「直進 等速」22件(43.1%)等と続いている。



X II . 2019年死亡事故データ(対自転車死亡事故)

(1) 大型

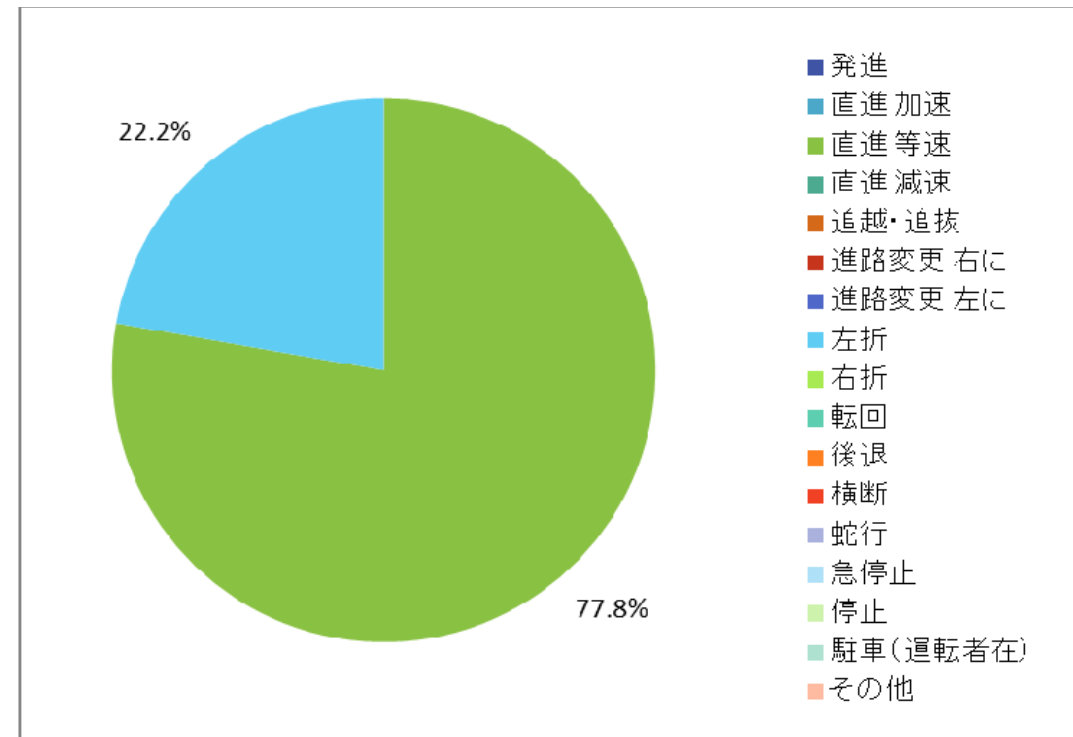
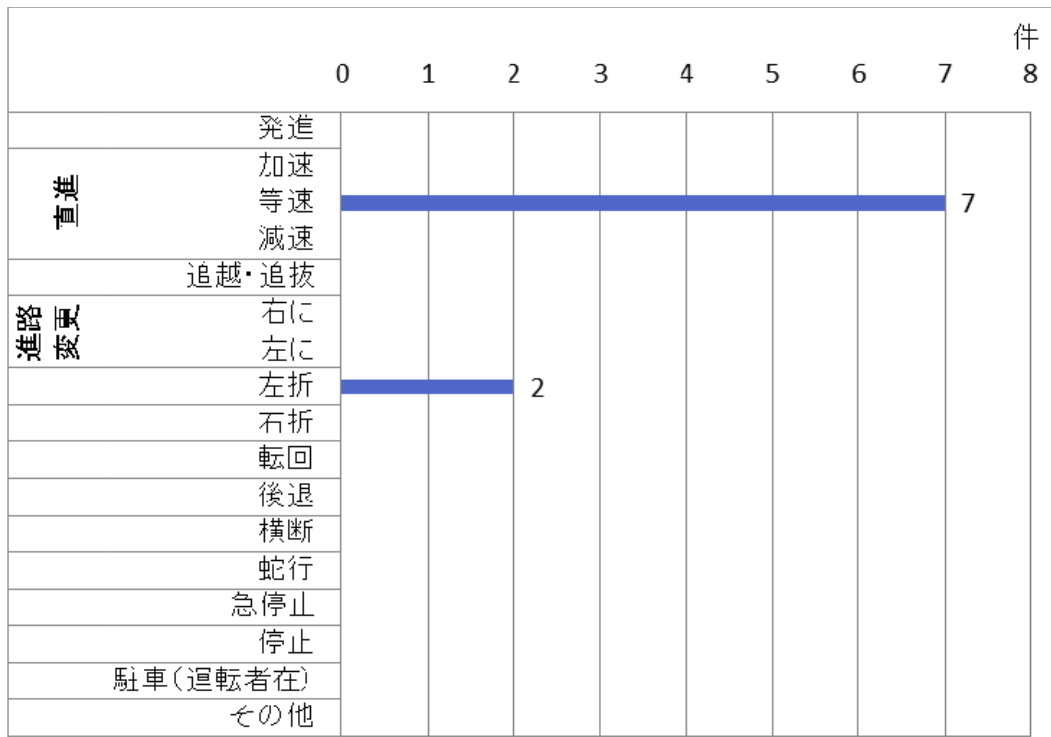
- ・死亡事故件数の事故類型別を車種別にみると、「大型」は「左折」が最も多く22件(59.5%)と6割近くを占めている。
- ・次いで「直進 等速」11件(29.7%)等と続いている。



X II . 2019年死亡事故データ(対自転車死亡事故)

(2) 中型

- ・死亡事故件数の事故類型別を車種別にみると、「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。

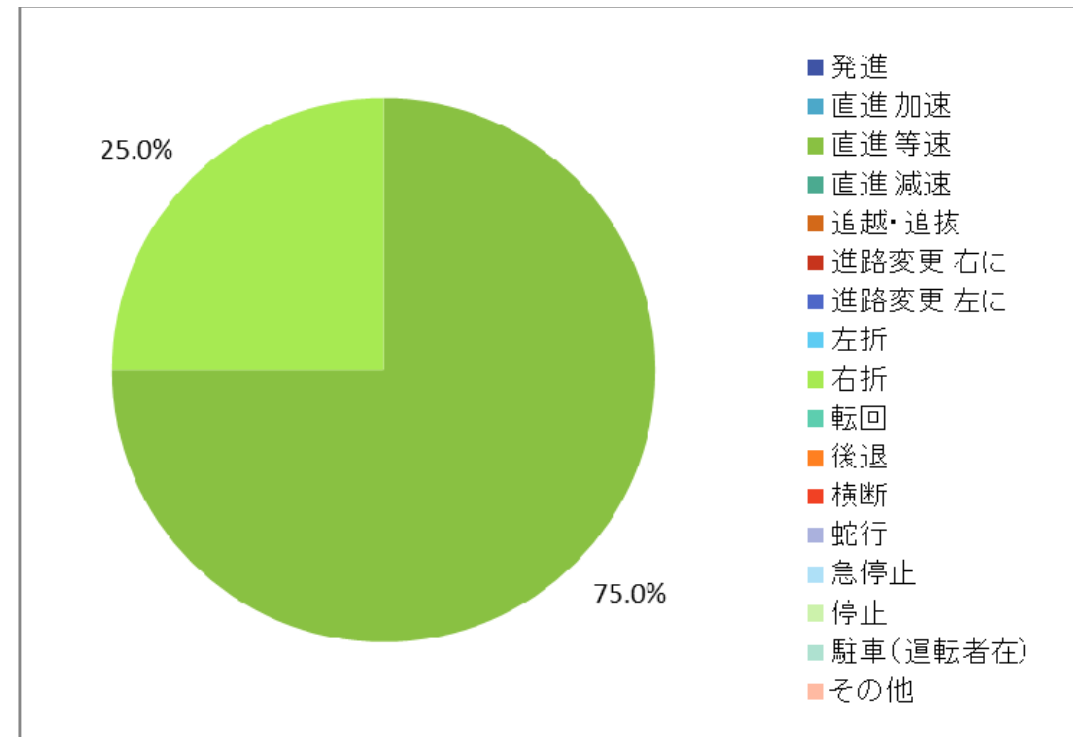


X II . 2019年死亡事故データ(対自転車死亡事故)

(3) 準中型

- ・死亡事故件数の事故類型別を車種別にみると、「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	件
直進	発進						
	加速						
	等速				3		3
進路変更	減速						
	追越・追抜						
	右に						
	左に						
	左折						
	右折		1				1
	転回						
	後退						
	横断						
	蛇行						
	急停止						
	停止						
	駐車(運転者在)						
	その他						

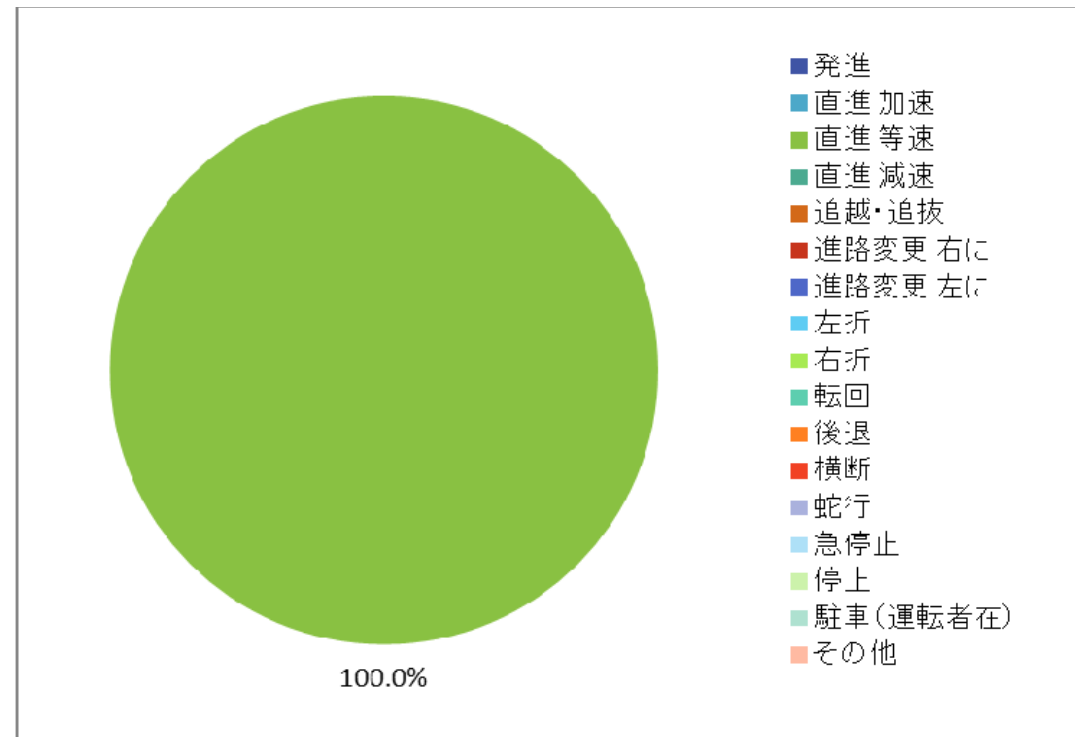


X II . 2019年死亡事故データ(対自転車死亡事故)

(4) 普通

・死亡事故件数の事故類型別を車種別にみると、「普通」は「直進 等速」1件(100.0%)となっている。

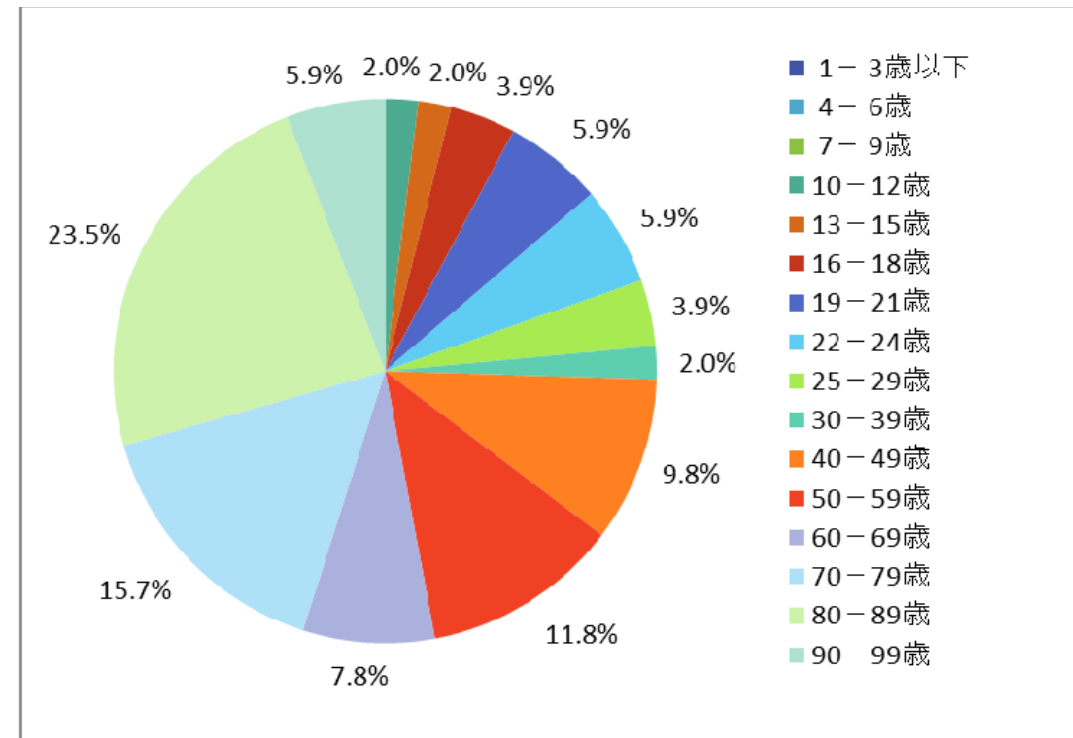
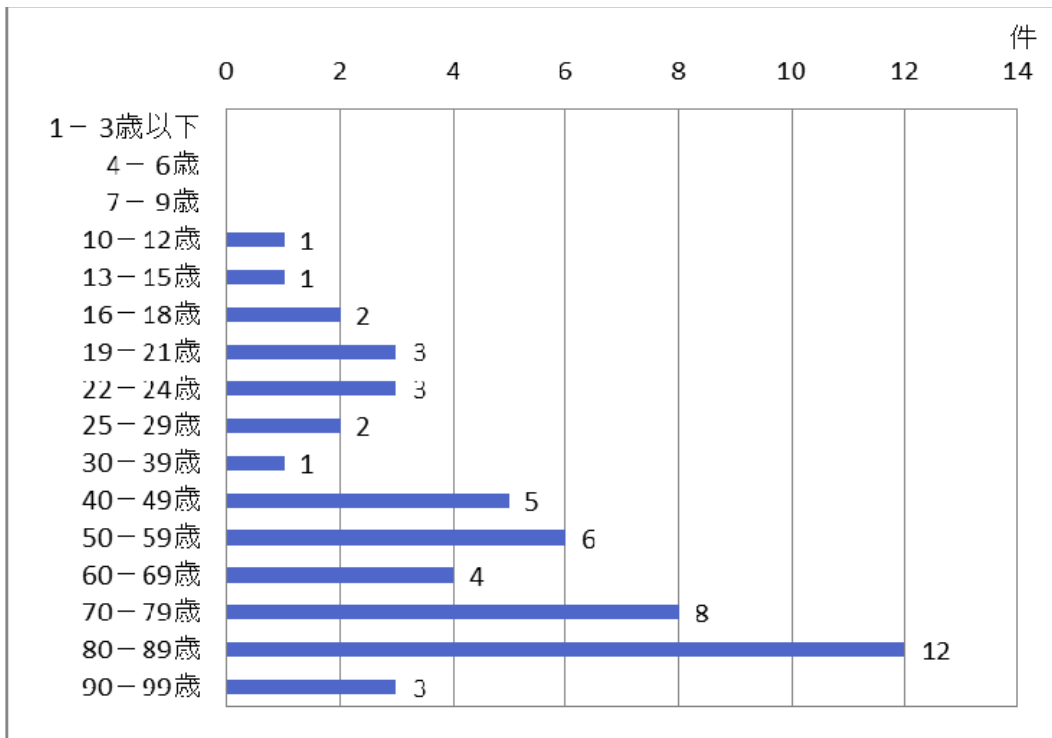
		0	1	2
直進	発進			
	加速			
	等速		1	
	減速			
進路変更	追越・追抜			
	右に			
	左に			
	左折			
	右折			
	転回			
	後退			
	横断			
	蛇行			
	急停止			
	停止			
	駐車(運転者在)			
	その他			



XII. 2019年死亡事故データ(対自転車死亡事故)

5. 自転車運転者の年齢層別

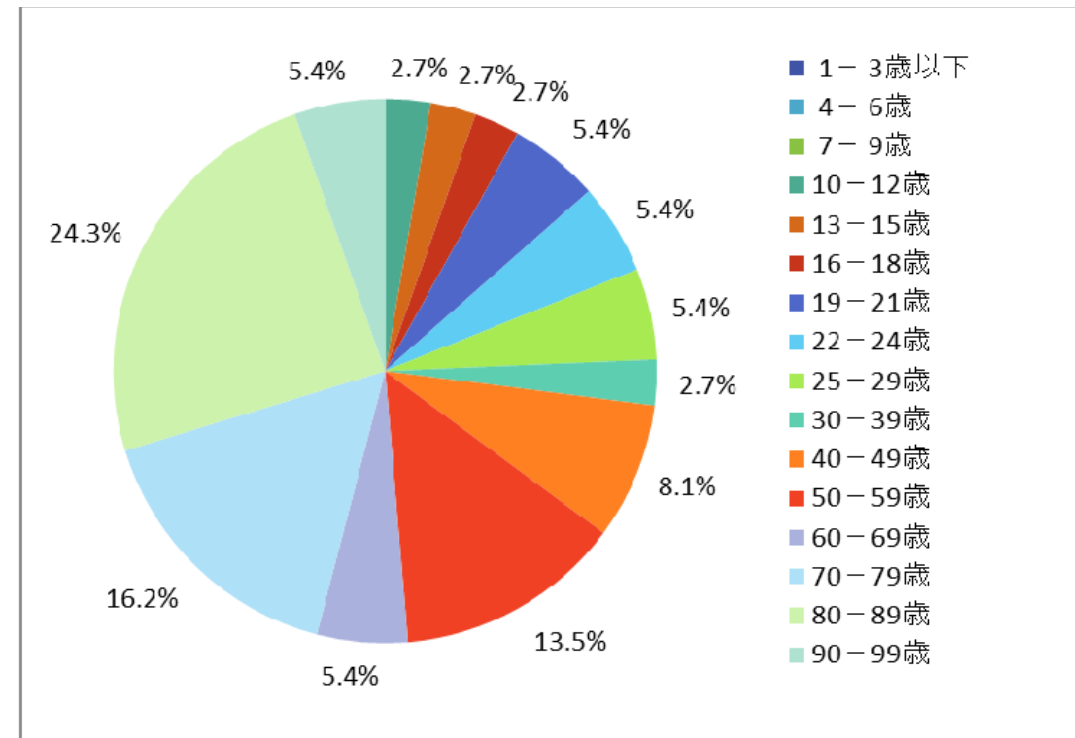
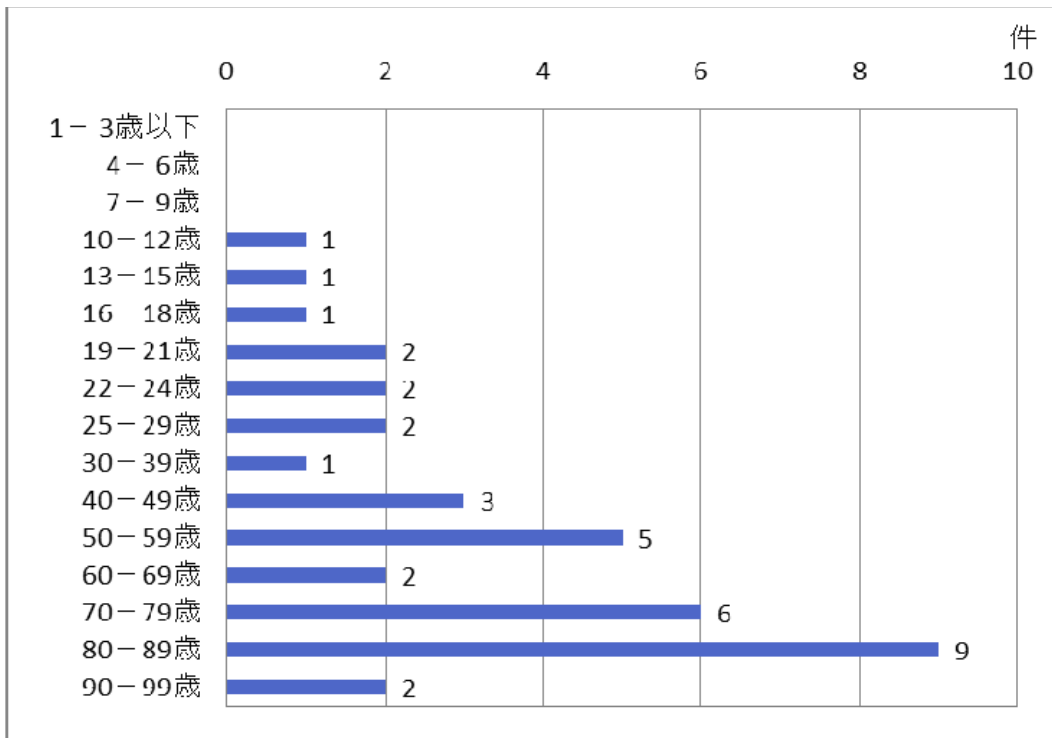
- ・死亡事故件数を自転車運転者の年齢層別にみると、「80-89歳」が最も多く12件(23.5%)となっている。
- ・次いで「70-79歳」8件(15.7%)となっており、60歳代以上で5割以上を占めている。



XII. 2019年死亡事故データ(対自転車死亡事故)

(1) 大型

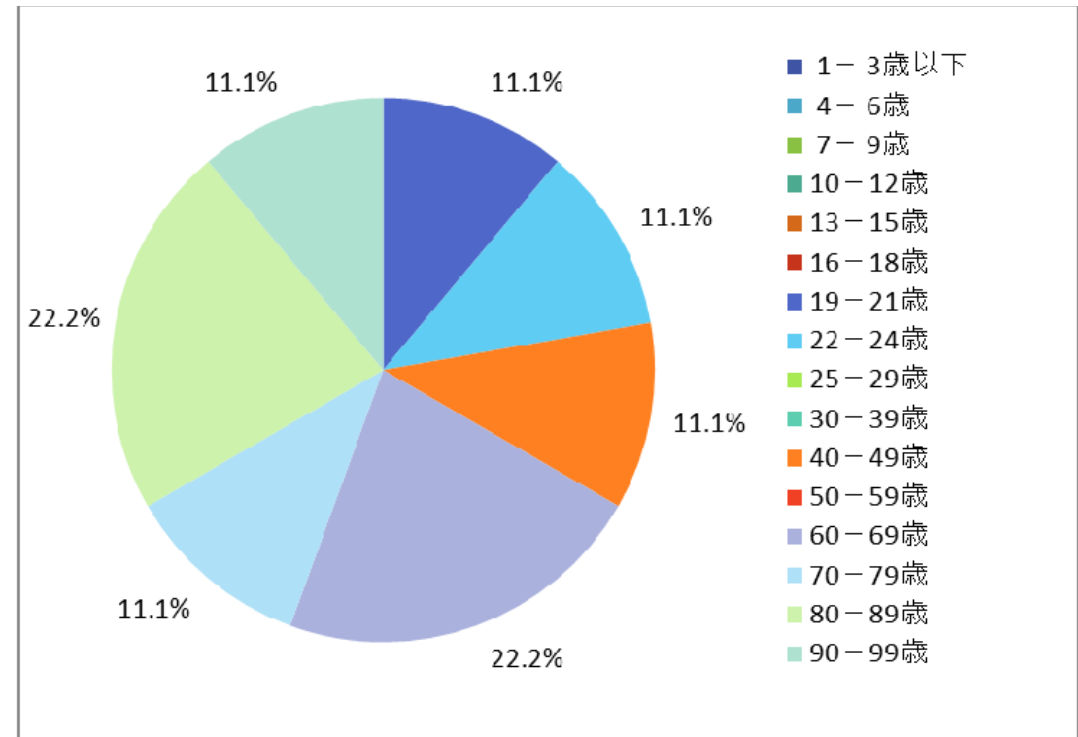
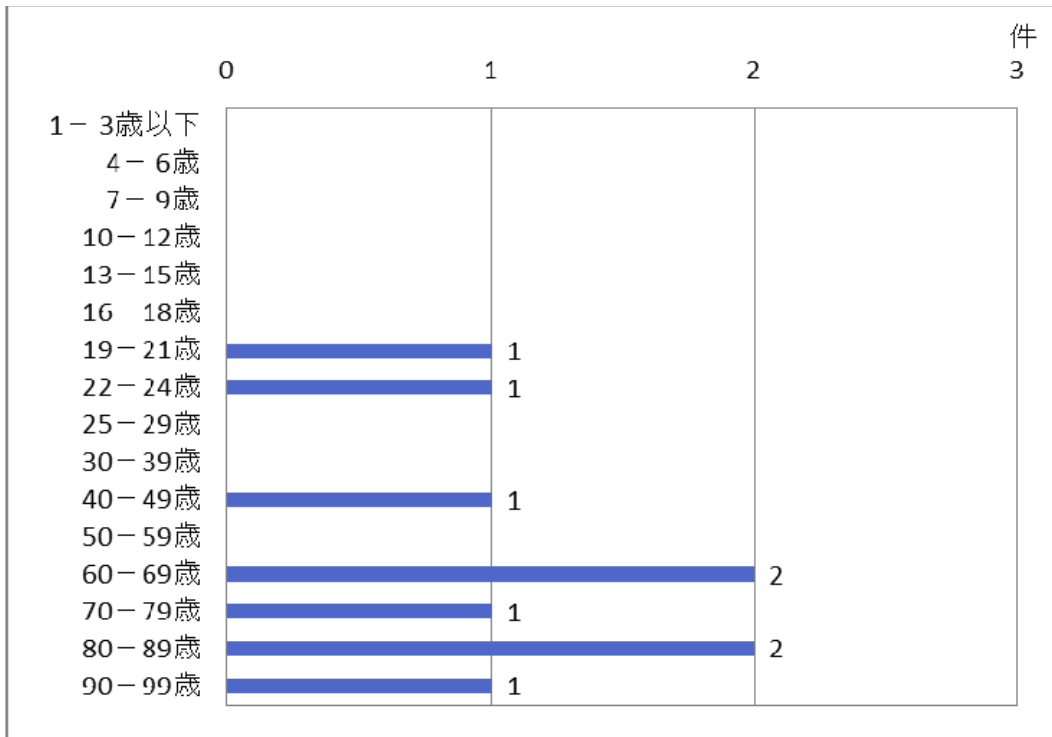
- ・死亡事故件数の自転車運転者の年齢層別を車種別にみると、「大型」は「80-89歳」が最も多く9件(24.3%)となっている。
- ・次いで「70-79歳」6件(16.2%)、「50-59歳」5件(13.5%)等と続いている。



X II . 2019年死亡事故データ(対自転車死亡事故)

(2) 中型

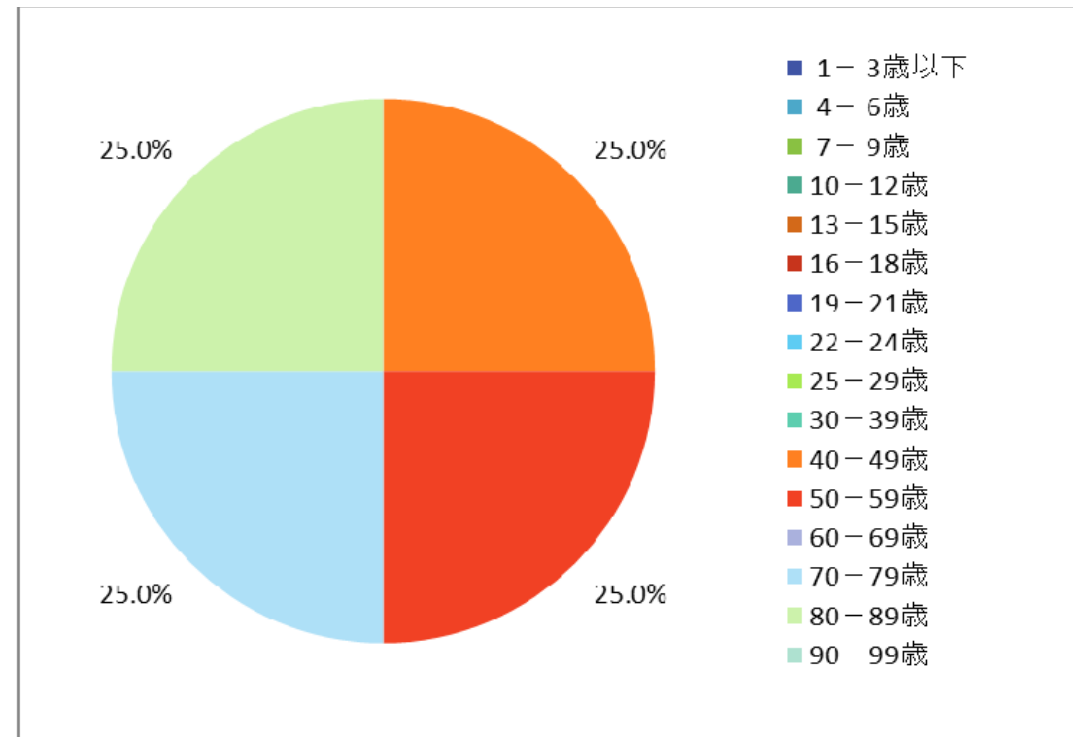
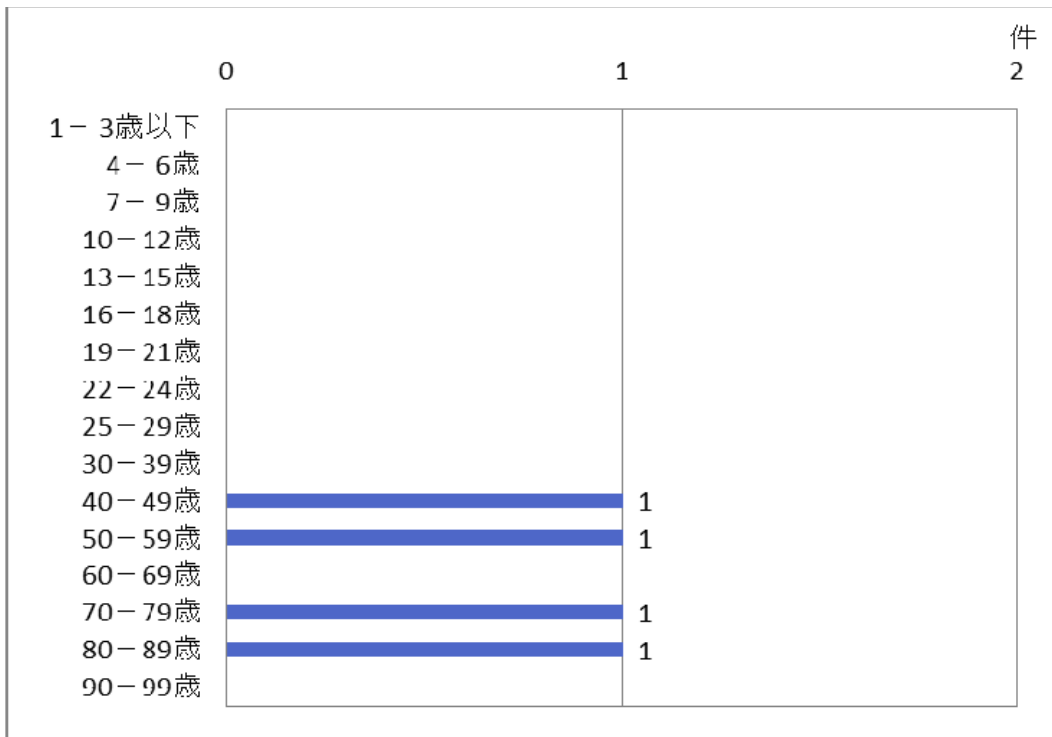
- 死亡事故件数の自転車運転者の年齢層別を車種別にみると、「中型」は「60-69歳」、「80-89歳」が最も多く、それぞれ2件(22.2%)となっている。



X II . 2019年死亡事故データ(対自転車死亡事故)

(3) 準中型

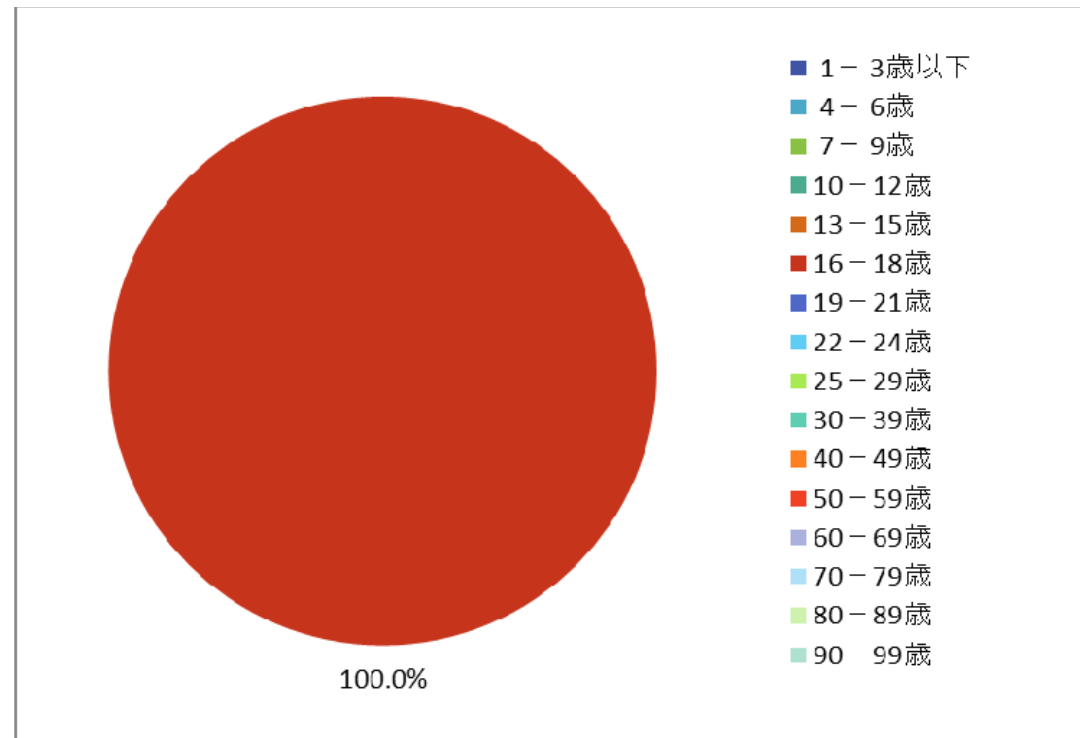
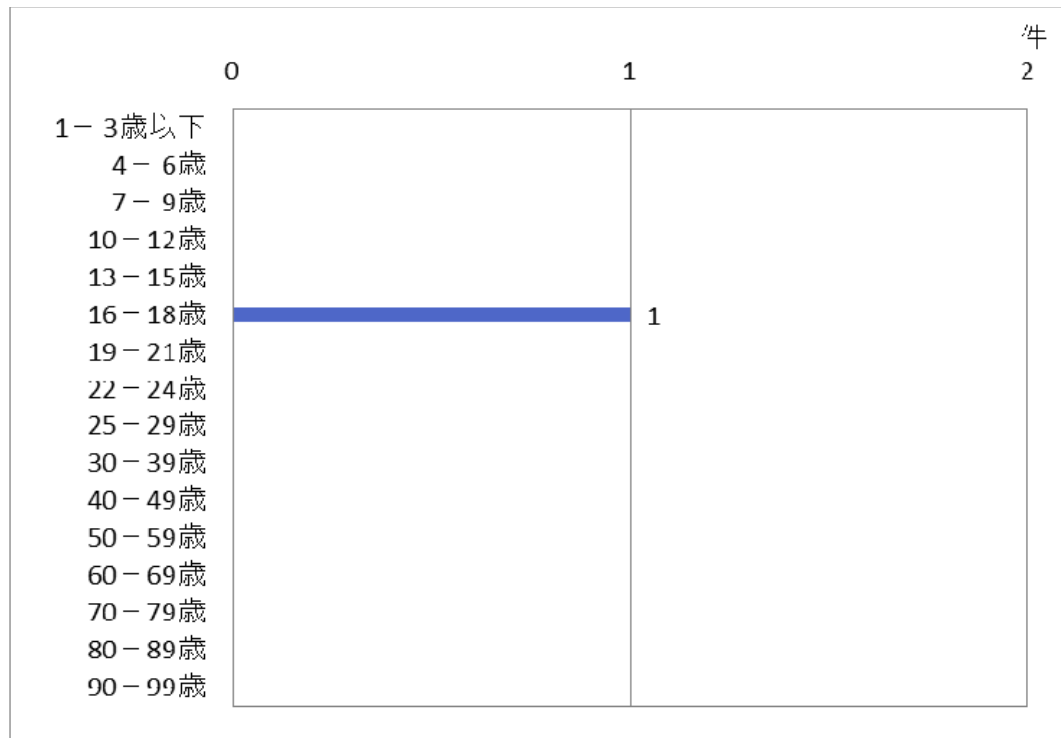
- 死亡事故件数の自転車運転者の年齢層別を車種別にみると、「準中型」は「40-49歳」、「50-59歳」、「70-79歳」、「80-89歳」がそれぞれ1件(25.0%)となっている。



X II . 2019年死亡事故データ(対自転車死亡事故)

(4) 普通

・死亡事故件数の自転車運転者の年齢層別を車種別にみると、「普通」は「16-18歳」1件(100.0%)となっている。



XII. 2019年死亡事故データ(対自転車死亡事故)

6. 第一当事者事故類型別自転車運転者の年齢層別

- 死亡事故件数を事故類型別自転車運転者の年齢層別にみると、

「直進 等速」 - 「80-89歳」
が最も多く8件となっている。

- 次いで、

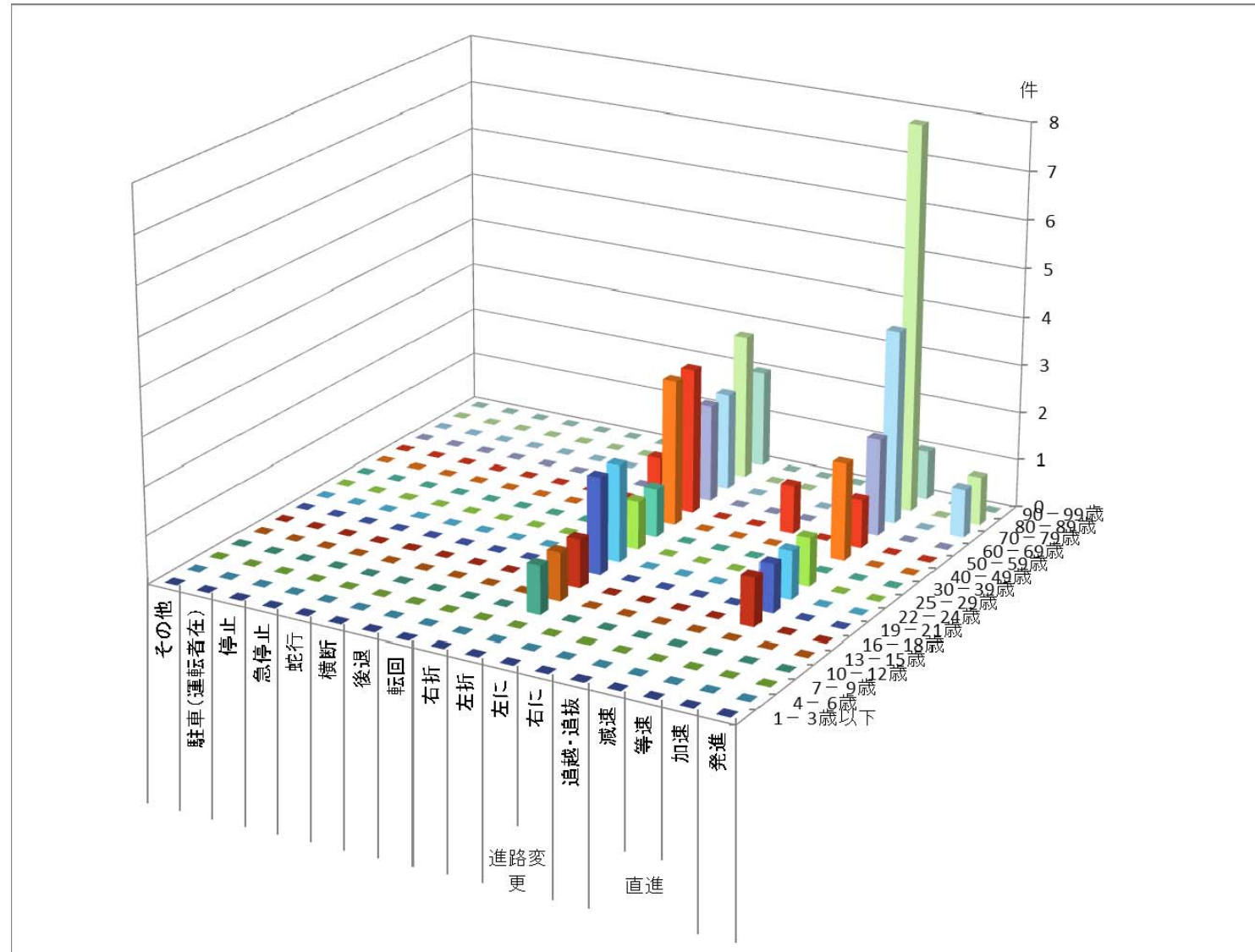
「等速」 - 「70-79歳」4件、

「左折」 - 「40-49歳」3件、

「左折」 - 「50-59歳」3件、

「左折」 - 「80-89歳」3件

等と続いている。

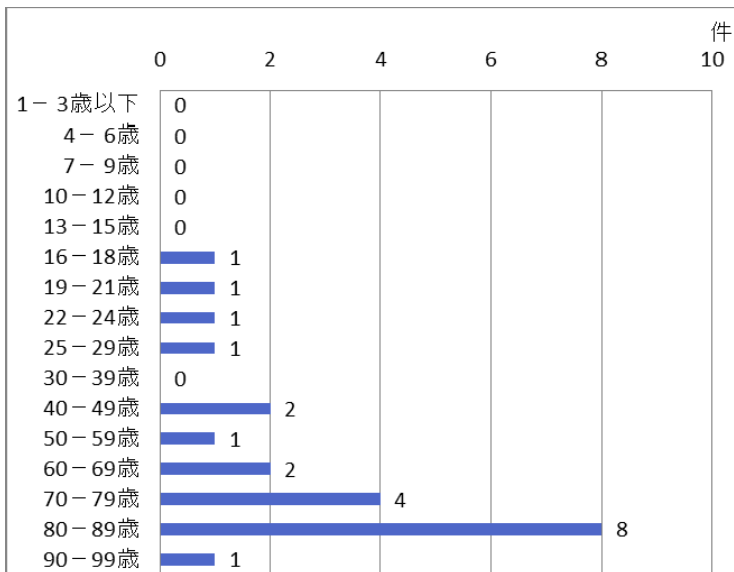


XII. 2019年死亡事故データ(対自転車死亡事故)

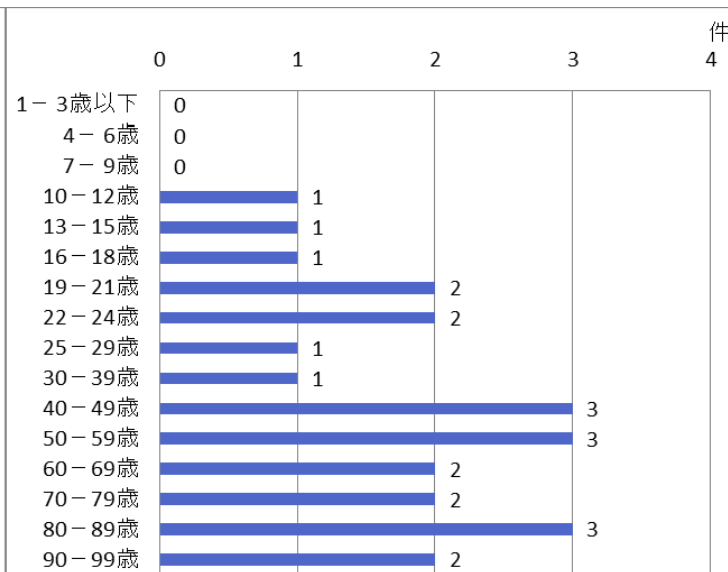
(1)「等速 直進」、「左折」及び「右折」の自転車運転者の年齢層別

- 死亡事故件数の「等速 直進」を自転車運転者の年齢層別にみると、「80-89歳」が最も多く8件となっている。次いで、「70-79歳」4件、「40-49歳」、「60-69歳」がそれぞれ2件等と続いている。
- 「左折」を自転車運転者の年齢層別にみると、「40-49歳」、「50-59歳」、「80-89歳」が最も多く、それぞれ3件となっている。次いで、「19-21歳」、「22-24歳」、「60-69歳」、「70-79歳」、「90-99歳」がそれぞれ2件等と続いている。
- 「右折」を自転車運転者の年齢層別にみると、「50-59歳」、「70-79歳」がそれぞれ1件となっている。
- 「等速 直進」、「左折」及び「右折」のいずれも高齢の自転車運転者が多い。また、「左折」は若年層から幅広い年齢層に渡っている。運転者は相手自転車の動静により注意して進行する必要がある。

「等速 直進」 n=22



「左折」 n=24



「右折」 n=2

