

2020年 1～12月の
交通事故統計分析結果
～ 発生地別 ～

2021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、世界一安全な輸送サービスの提供を実現するため、第10次交通安全基本計画（2016～2020年まで）に合わせた「事業用自動車総合安全プラン2020 ～行政・事業者・利用者が連携した安全トライアングルの構築～」を策定し、2020年までに、事業用トラックが第一当事者となる①交通事故による死者数を200人以下、②人身事故件数を12,500件以下、③飲酒運転による事故件数をゼロとするよう、2017年6月30日に公表しました。

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

ここで取りまとめた交通事故統計は、警察庁が公表した2020年の全国の交通事故データ※1を元に、発生地別、車両総重量別等多角的な視点から統計分析したもので、本資料が交通事故の発生状況に即した有効な事故防止対策につながるよう期待するものです。

※1 出所：公益財団法人交通事故総合分析センター

2. データの概要

調査対象：交通事故統計（2020年の1～12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

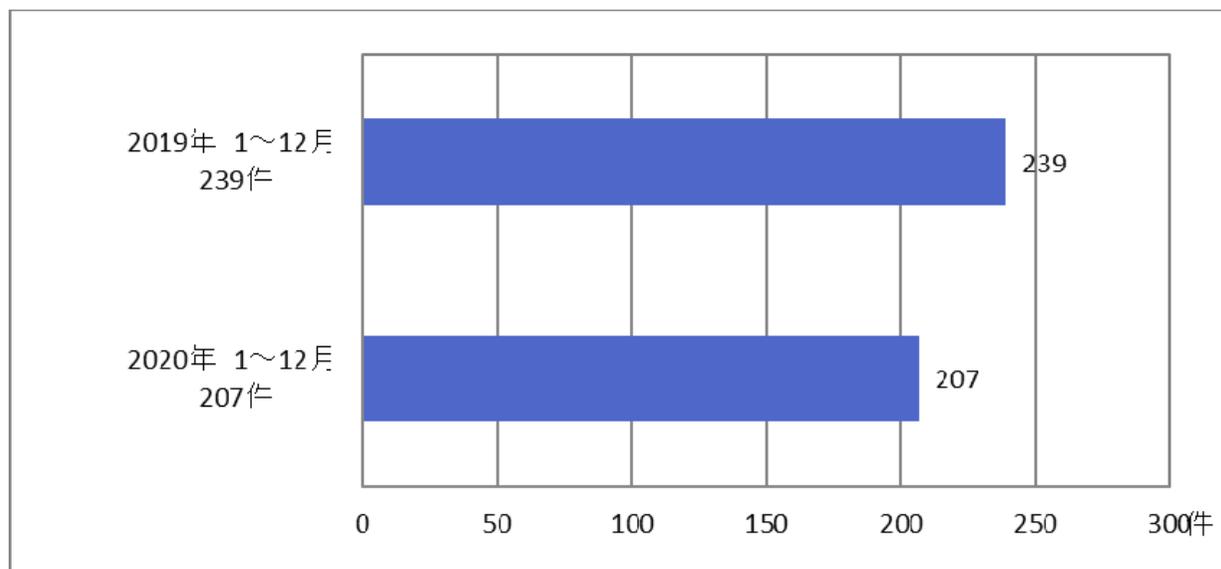
Ⅱ. 2020年1～12月死亡事故データの傾向

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. 2020年1～12月死亡事故データの傾向

1. 事故件数

- ・2020年1～12月の死亡事故件数は207件となっている。
- ・営業用トラック1,325,579台（2020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「1.56」となり、「トラック事業における総合安全プラン2020」の目標である「1.5」を達成するために、事故防止対策が急務である。

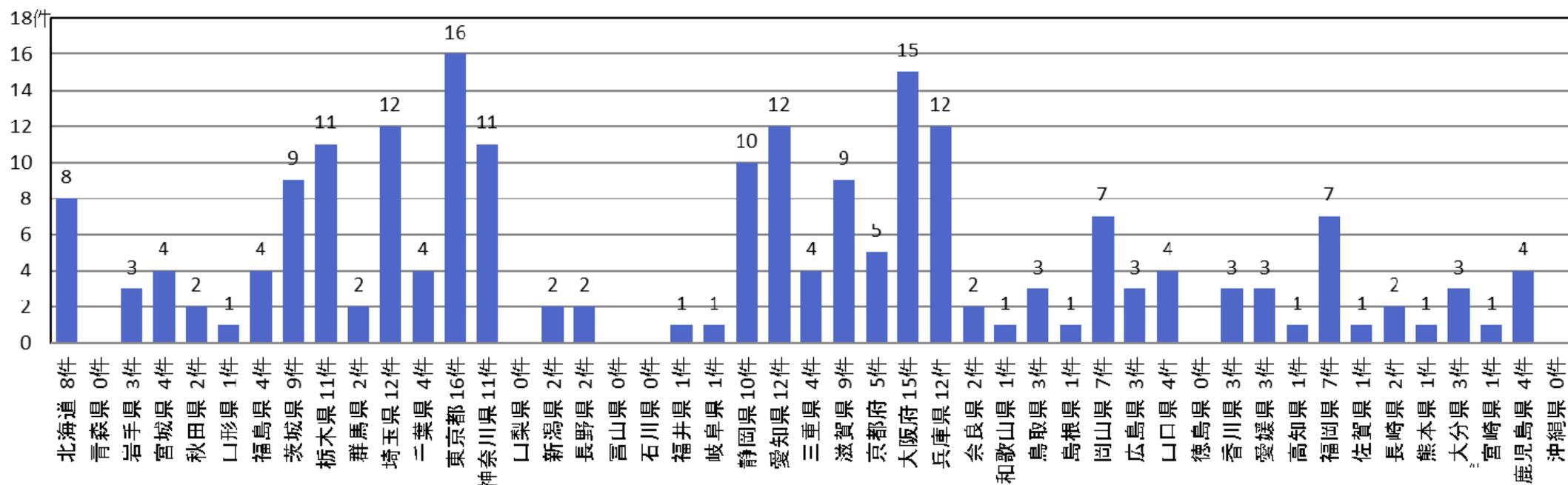


Ⅱ. 2020年1～12月死亡事故データの傾向

2. 発生地別

- ・2020年1～12月の発生地別死亡事故件数の多い県をみると、「東京都」が最も多く16件、次いで「大阪府」15件、「埼玉県」、「愛知県」、「兵庫県」がそれぞれ12件、「栃木県」、「神奈川県」がそれぞれ11件と続いている。

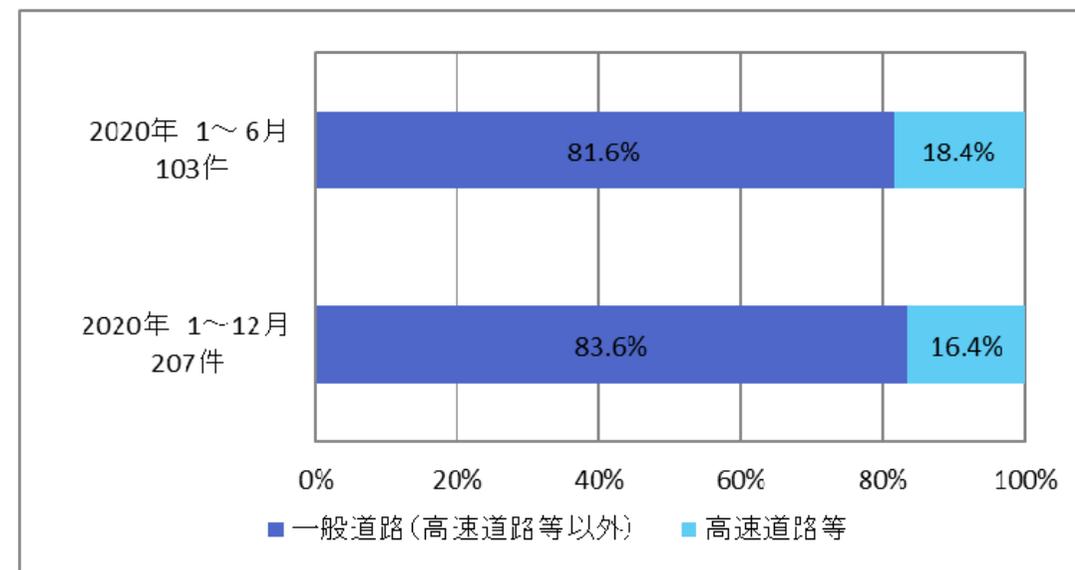
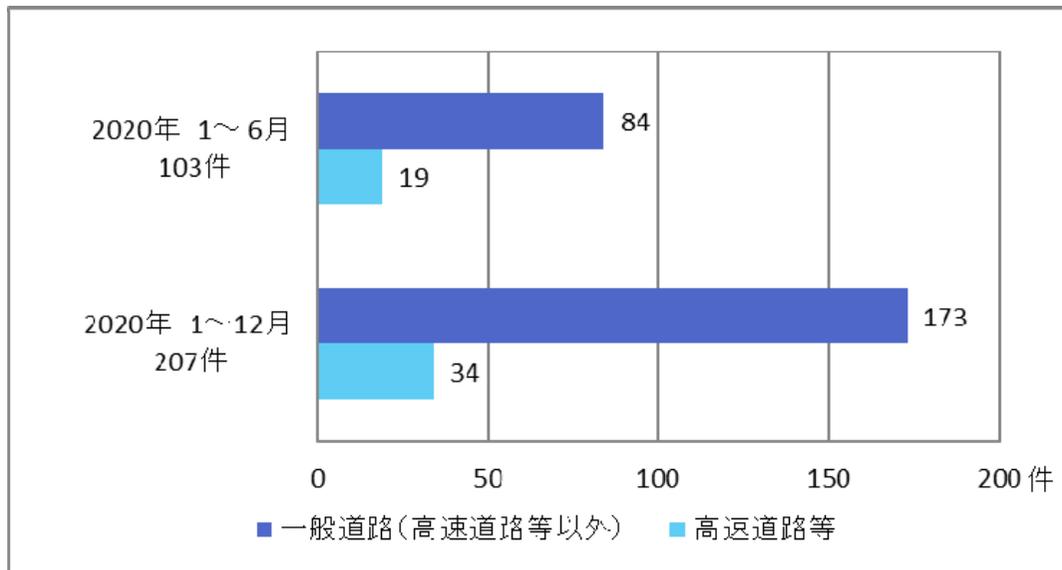
※対自転車の発生地別死亡事故件数については、P87 に別掲。



Ⅱ. 2020年1～12月死亡事故データの傾向

3. 道路区分別

・2020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173件（83.6%）と8割以上を占めている。

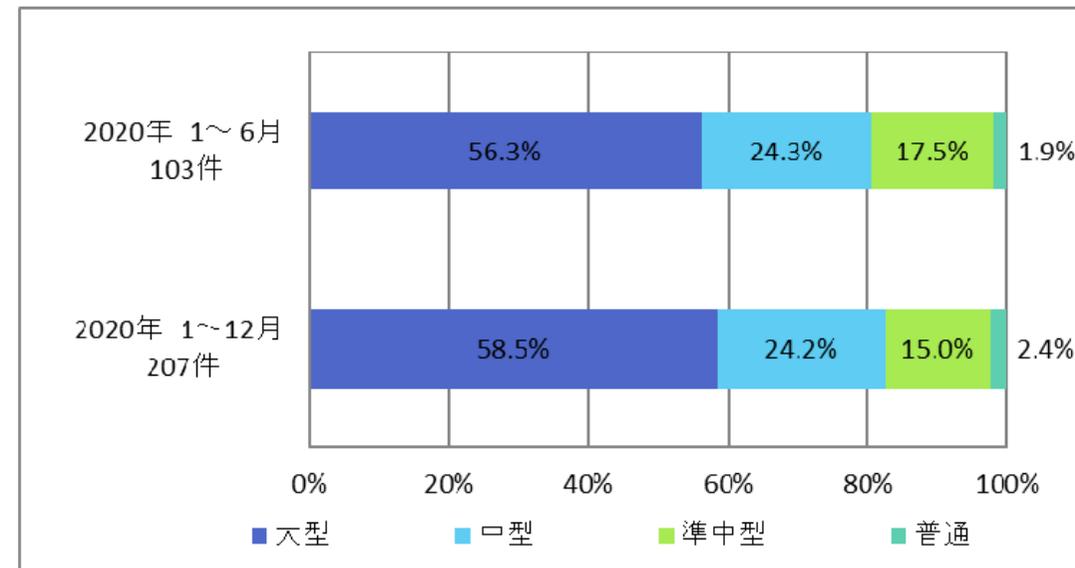
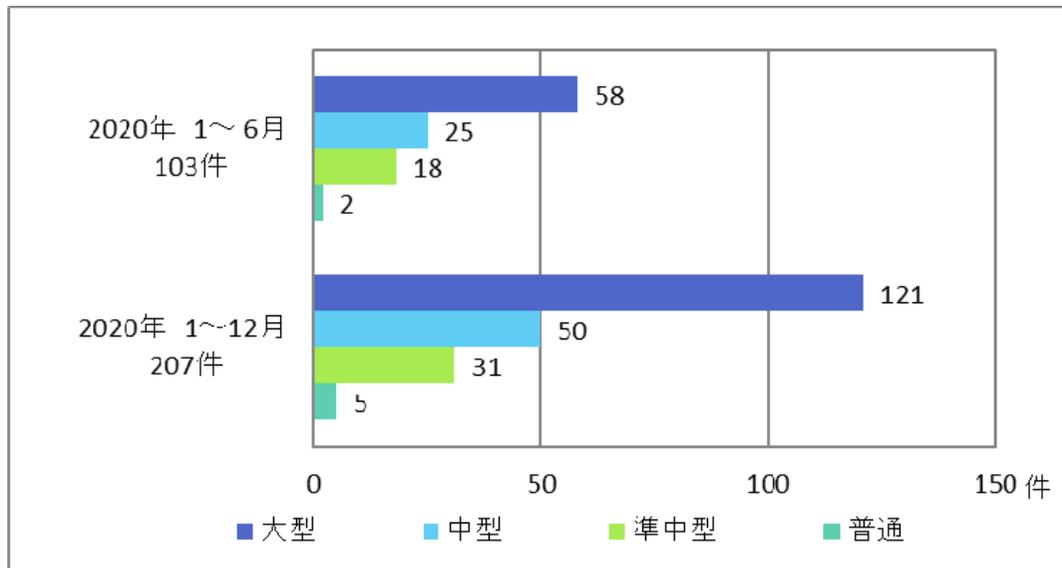


Ⅱ. 2020年1～12月死亡事故データの傾向

4. 車両区分別

- ・2020年1～12月の傾向をみると、「大型」が最も多く121件（58.5%）と6割近くを占めている。
- ・次いで「中型」50件（24.2%）、「準中型」31件（15.0%）、「普通」5件（2.4%）となっている。

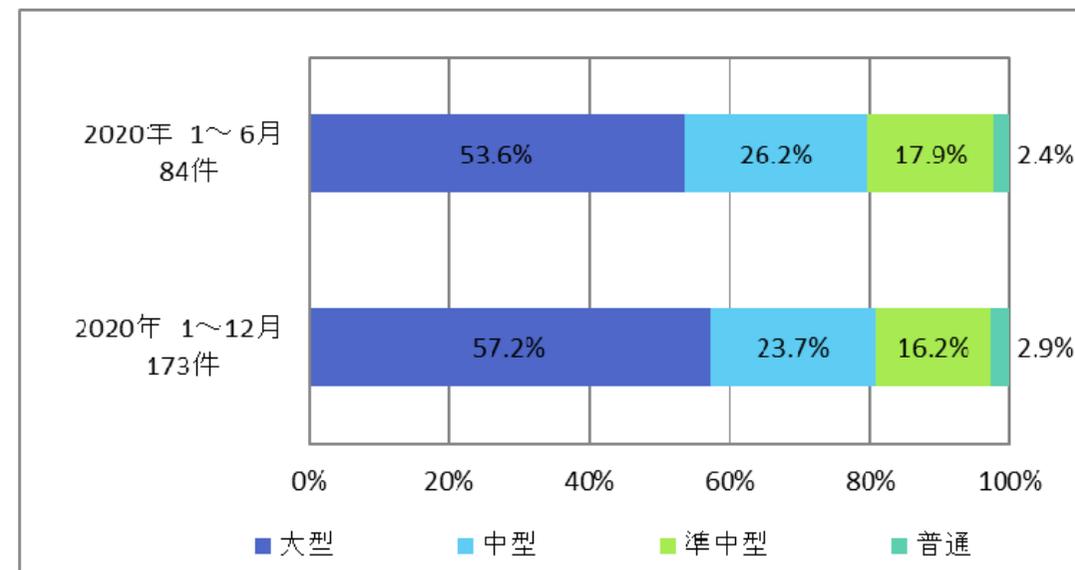
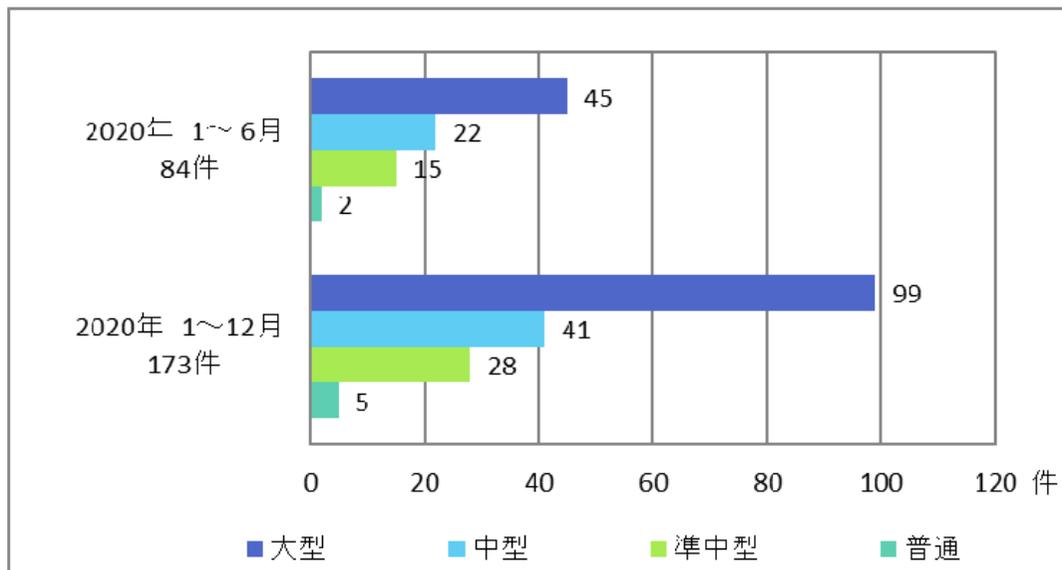
※対自転車の車両区分別死亡事故件数については、P88 に別掲。



Ⅱ. 2020年1～12月死亡事故データの傾向

(1) 一般道路での車両区分

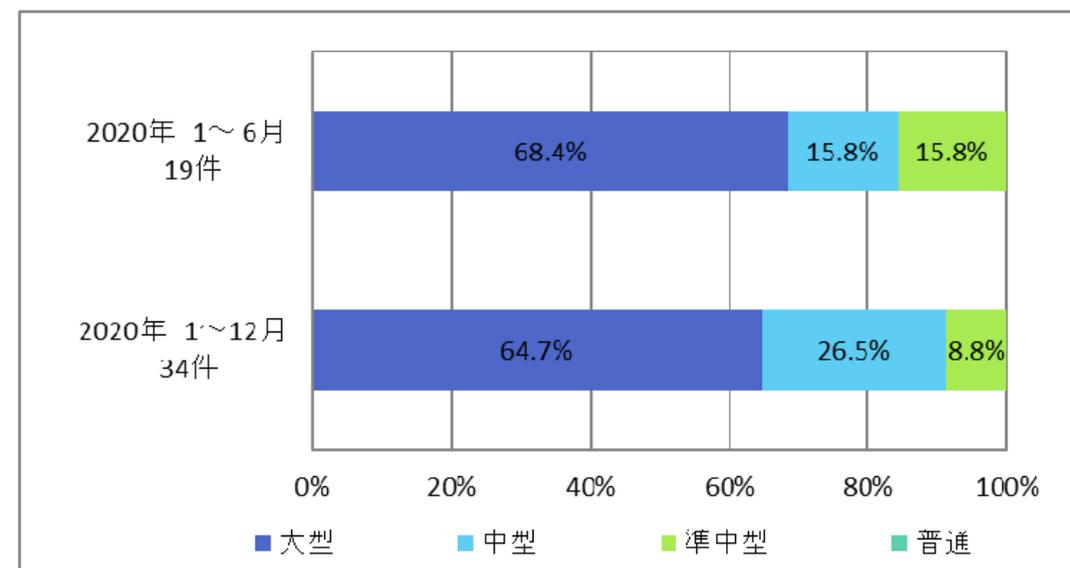
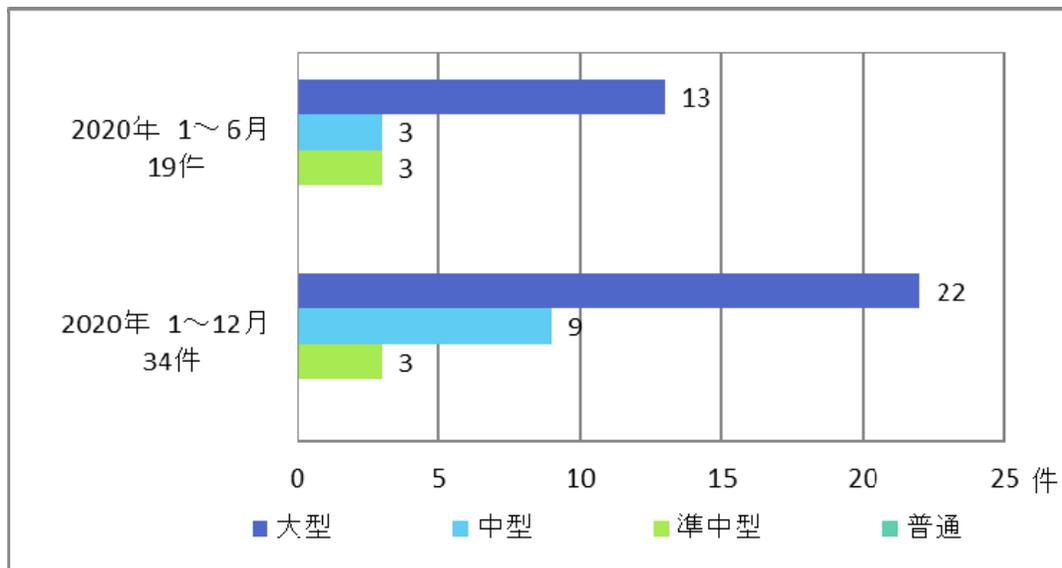
- ・2020年1～12月の傾向をみると、「大型」が最も多く99件（57.2%）と6割近くを占めている。
- ・次いで「中型」41件（23.7%）、「準中型」28件（16.2%）、「普通」5件（2.9%）となっている。



Ⅱ. 2020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

- ・ 2020年1～12月の傾向をみると、「大型」が最も多く22件（64.7%）と6割以上を占めている。
- ・ 次いで「中型」9件（26.5%）、「準中型」3件（8.8%）となっている。

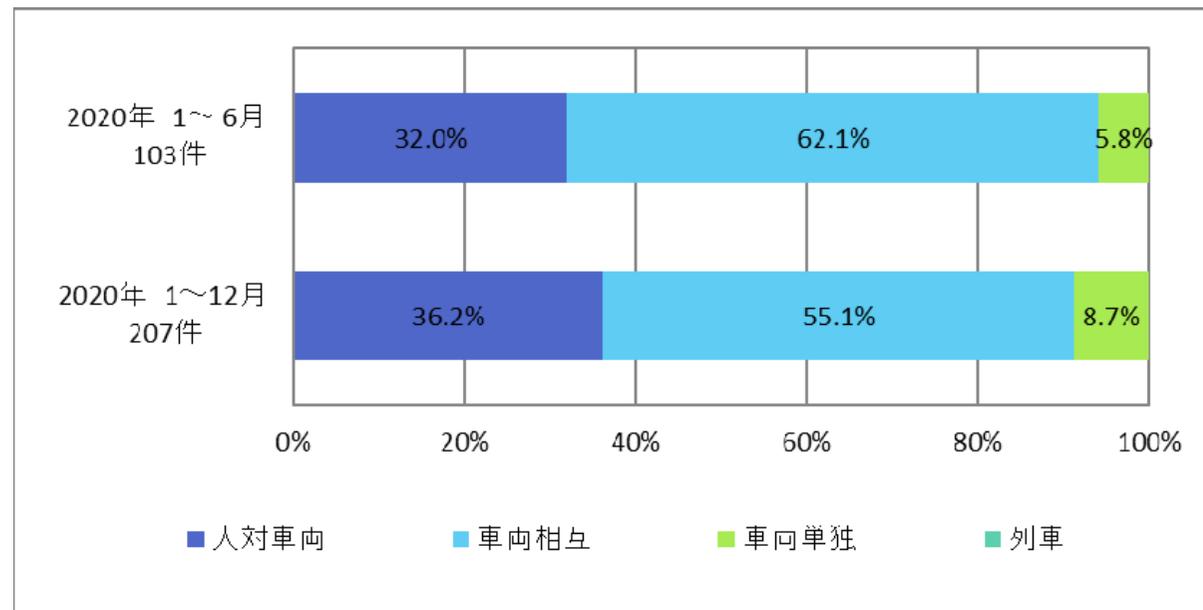
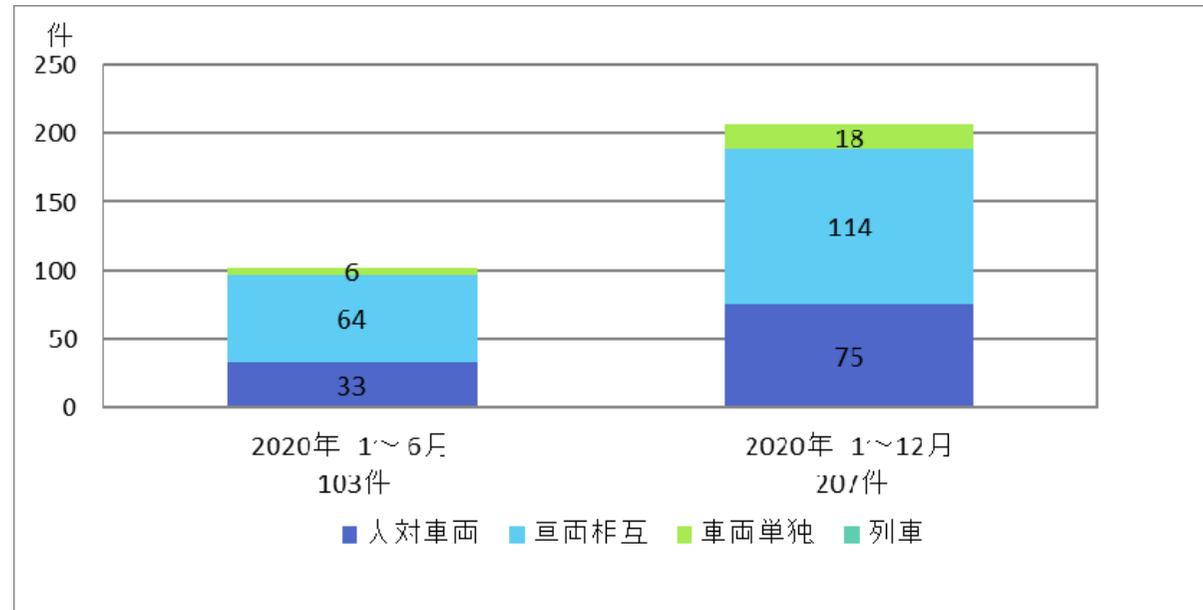


Ⅱ. 2020年1～12月死亡事故データの傾向

5. 事故類型別

- ・2020年1～12月の傾向をみると、「車両相互」が最も多く114件（55.1%）と6割近くを占めている。
- ・次いで「人対車両」75件（36.2%）、「車両単独」18件（8.7%）と続いている。

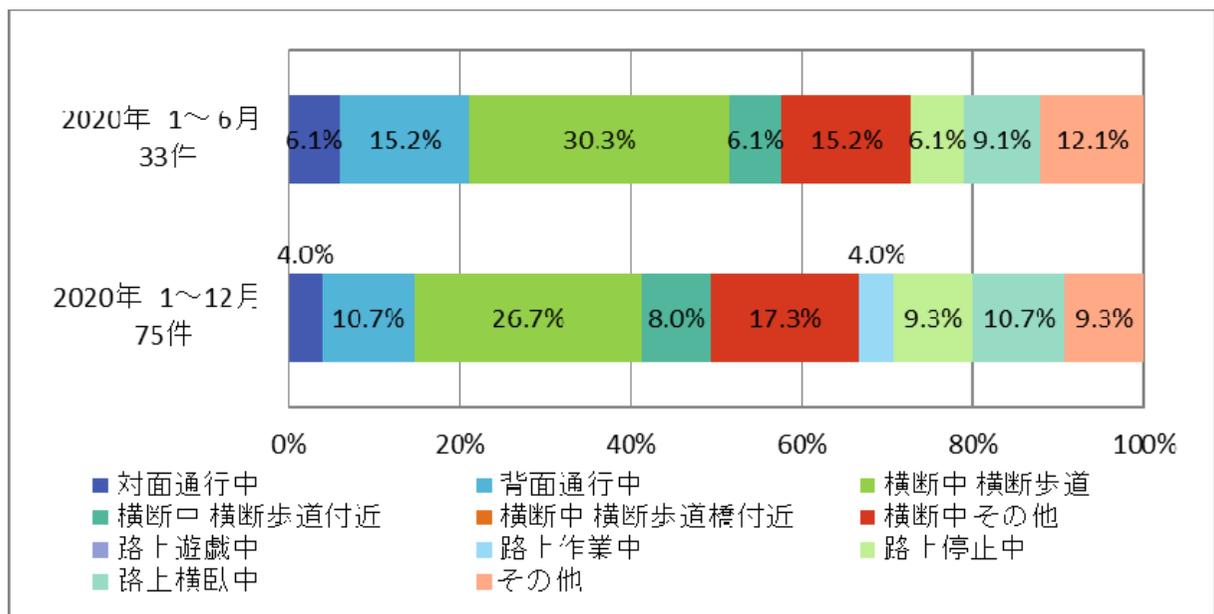
※「車両相互」での第二当事者となる「車両」には、道路交通法上の「軽車両」である自転車等を含む。



Ⅱ. 2020年1～12月死亡事故データの傾向

(1) 人対車両

- ・2020年1～12月の傾向をみると、「横断中 横断歩道」が最も多く20件（26.7%）となっている。
- ・次いで「横断中 その他」13件（17.3%）、「背面通行中」、「路上横臥中」がそれぞれ8件（10.7%）、「路上停止中」、「その他」がそれぞれ7件（9.3%）と続いている。
- ・「横断中」の事故が39件（52.0%）と5割以上を占めている。

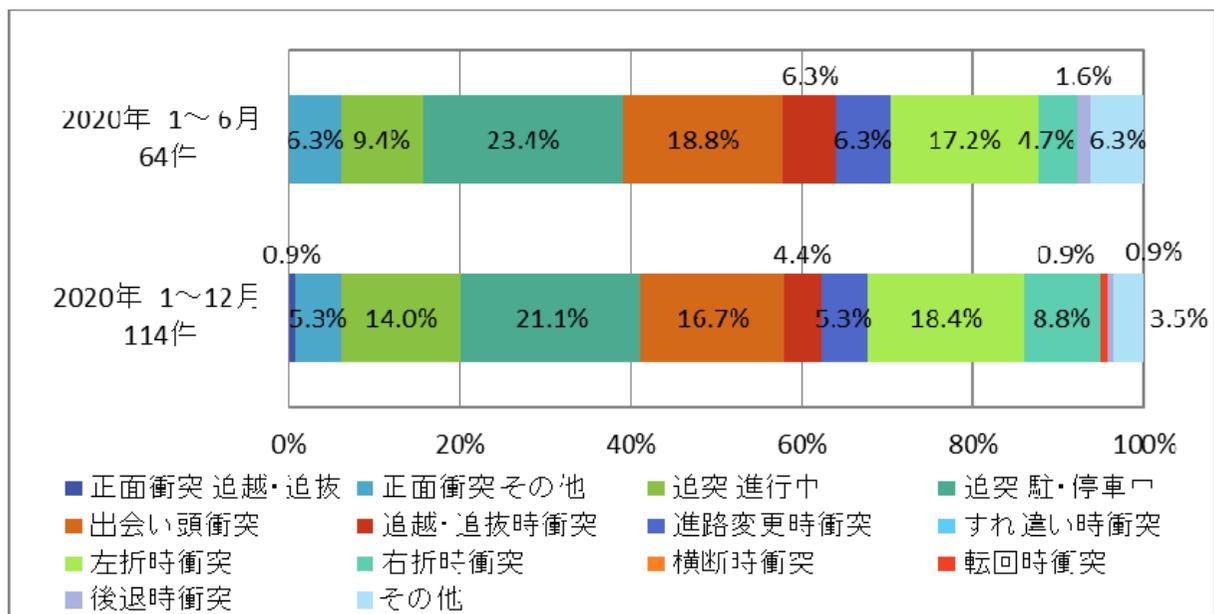


Ⅱ. 2020年1～12月死亡事故データの傾向

(2) 車両相互

- ・2020年1～12月の傾向をみると、「追突 駐・停車中」が最も多く24件（21.1%）となっている。
- ・次いで「左折時衝突」21件（18.4%）、「出会い頭衝突」19件（16.7%）、「追突 進行中」16件（14.0%）と続いている。

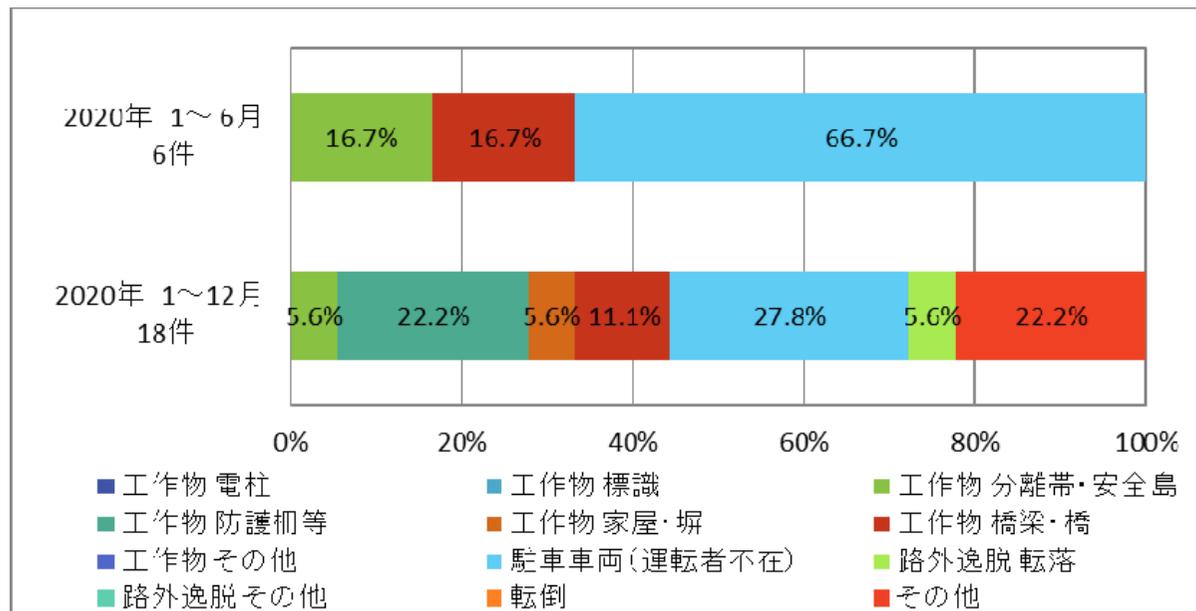
※「車両相互」での第二当事者となる「車両」には、道路交通法上の「軽車両」である自転車等を含む。
 ※対自転車の事故類型別死亡事故件数については、P89～P93に別掲。



Ⅱ. 2020年1～12月死亡事故データの傾向

(3) 車両単独

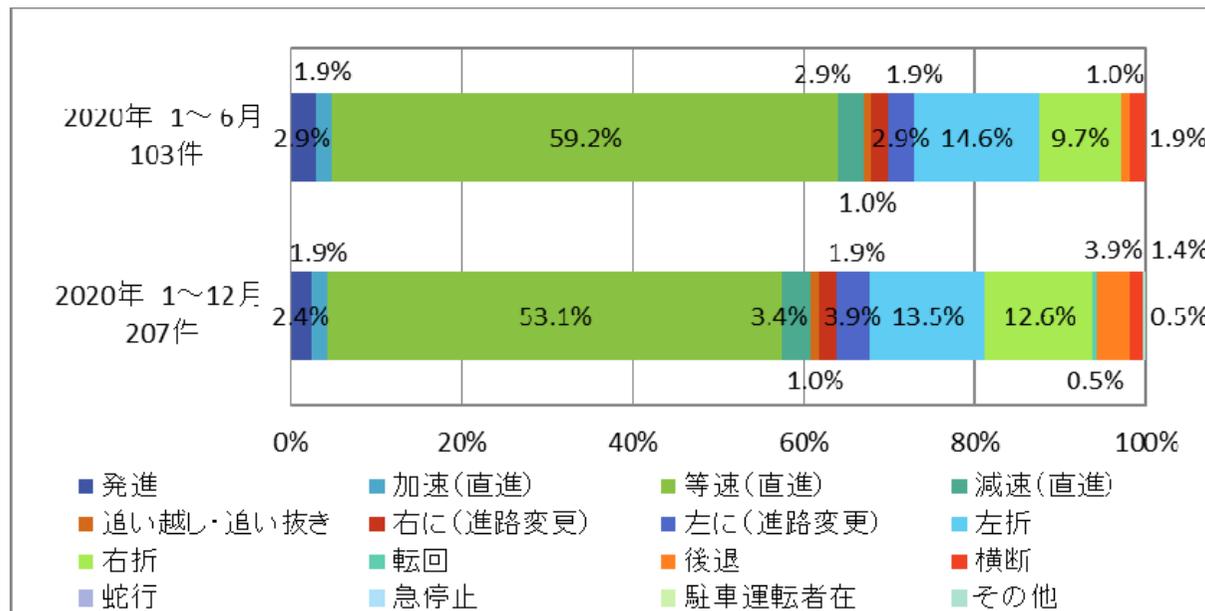
- ・2020年1～12月の傾向をみると「駐車車両（運転者不在）」が最も多く5件（27.8%）となっている。
- ・次いで「工作物 防護柵等」、「その他」がそれぞれ4件（22.2%）、「工作物 橋梁・橋」2件（11.1%）となっている。



Ⅱ . 2020年1～12月死亡事故データの傾向

6. 行動類型別

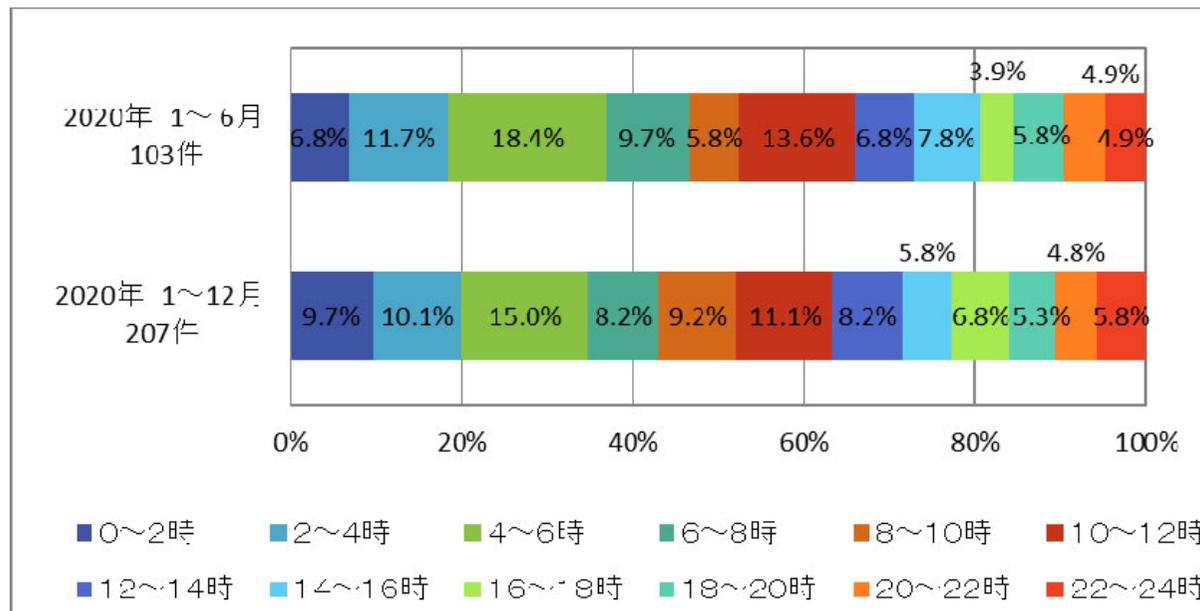
- ・2020年1～12月の傾向をみると、「等速（直進）」が最も多く110件（53.1%）と5割以上を占めている。
- ・次いで「左折」28件（13.5%）、「右折」26件（12.6%）と続いている。



Ⅱ. 2020年1～12月死亡事故データの傾向

7. 時間帯別

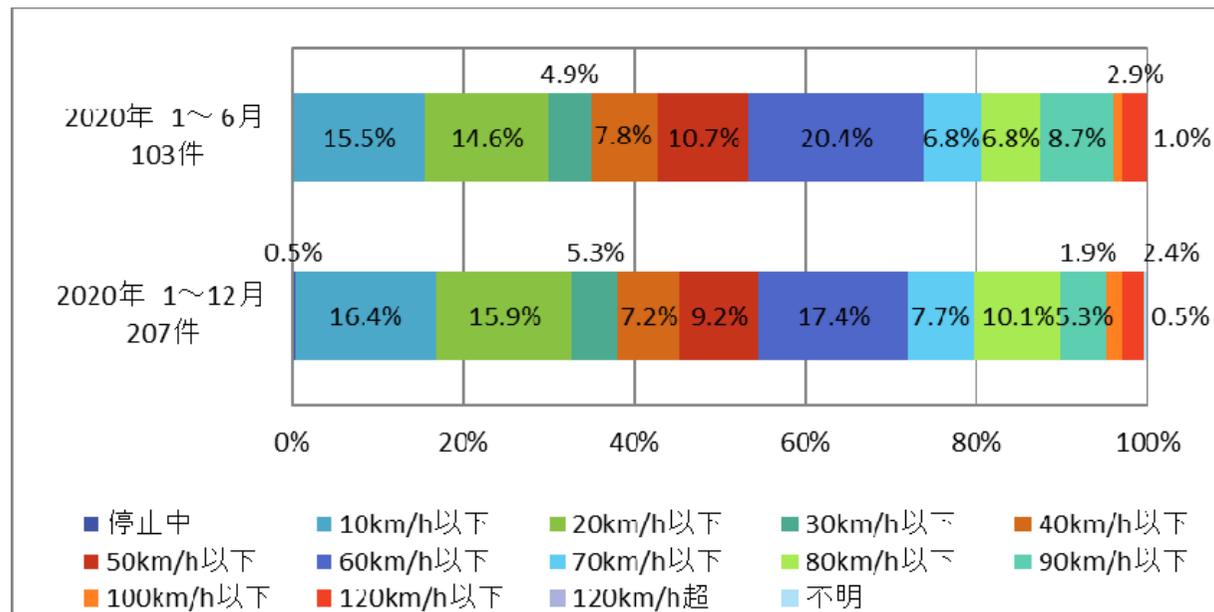
- ・2020年1～12月の傾向をみると、「4～6時」が最も多く31件（15.0%）となっている。
- ・次いで「10～12時」23件（11.1%）、「2～4時」21件（10.1%）、「0～2時」20件（9.7%）と続いている。
- ・「22～24時」までの深夜早朝の時間帯で全体の4割以上を占めている。



Ⅱ. 2020年1～12月死亡事故データの傾向

8. 運転者の危険認知速度別

- ・2020年1～12月の傾向をみると、「(50km/h超)60km/h以下」が最も多く36件（17.4%）となっている。
- ・次いで「10km/h以下」34件（16.4%）、「(10km/h超)20km/h以下」33件（15.9%）、「(70km/h超)80km/h以下」21件（10.1%）と続いている。

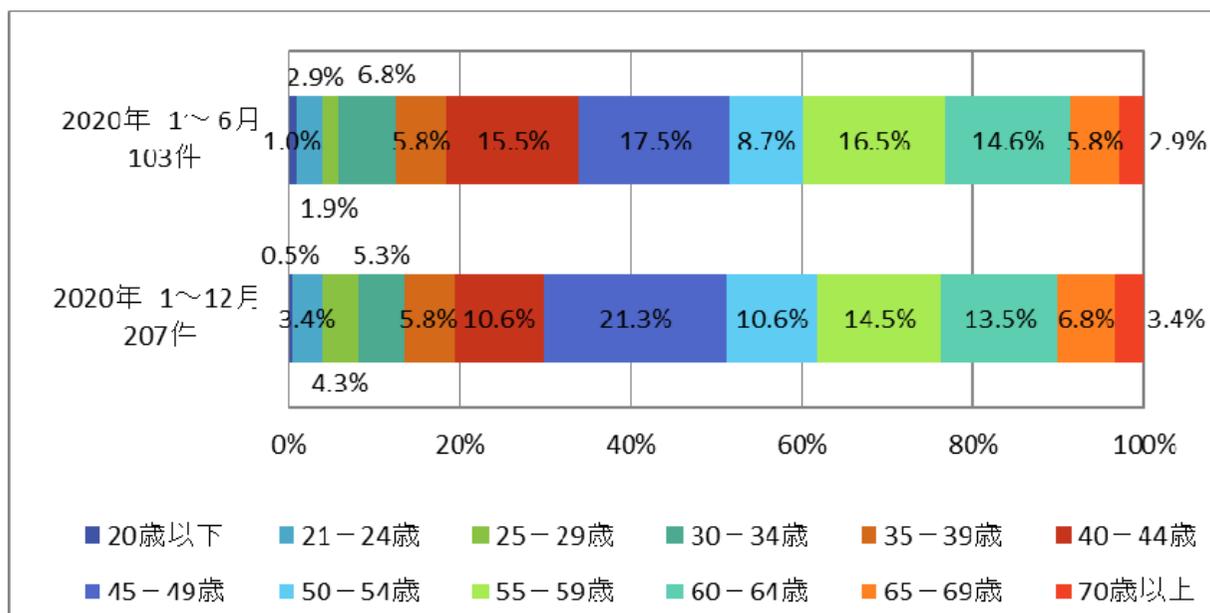


Ⅱ. 2020年1～12月死亡事故データの傾向

9. 運転者の年齢層別

- ・2020年1～12月の傾向をみると、「45-49歳」が最も多く44件（21.3%）となっている。
- ・次いで「55-59歳」30件（14.5%）、「60-64歳」28件（13.5%）と続いている。
- ・「40代」が66件（31.9%）、「50代」が52件（25.1%）、「60歳以上」は49件（23.7%）となっている。

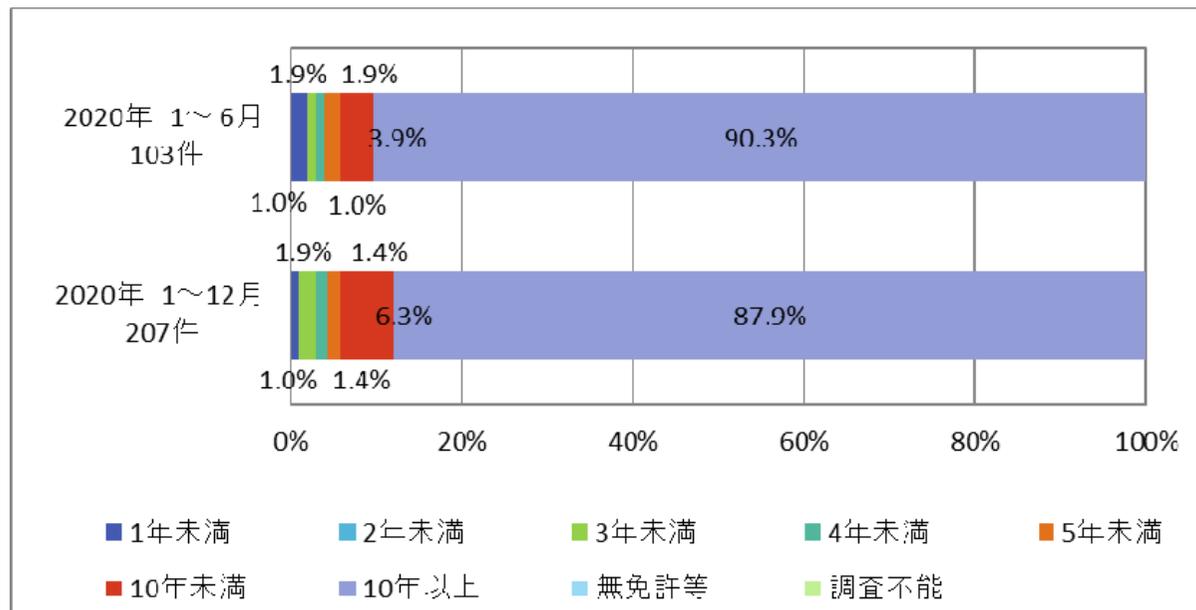
※対自転車の死亡事故における自転車運転者の年齢別死亡事故件数については、P94～P99に別掲。



Ⅱ. 2020年1～12月死亡事故データの傾向

10. 運転者の免許取得年数別

- ・2020年1～12月の傾向をみると、「10年以上」が最も多く182件（87.9%）と9割近くを占めている。



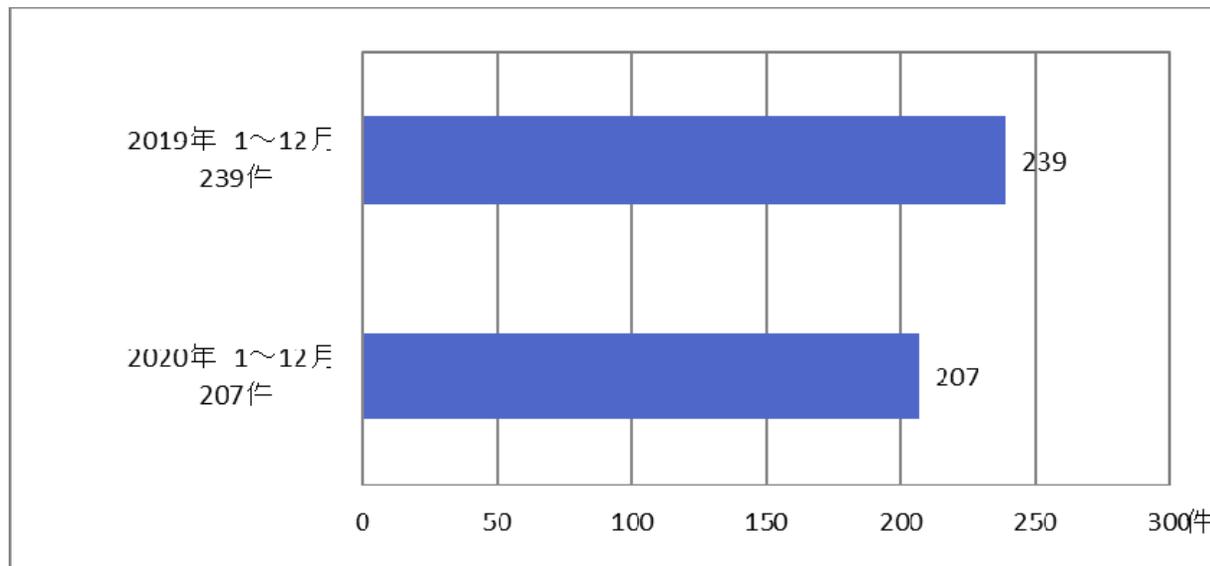
Ⅲ. 2020年1～12月死亡事故データの傾向(対前年同期比)

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. 2020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

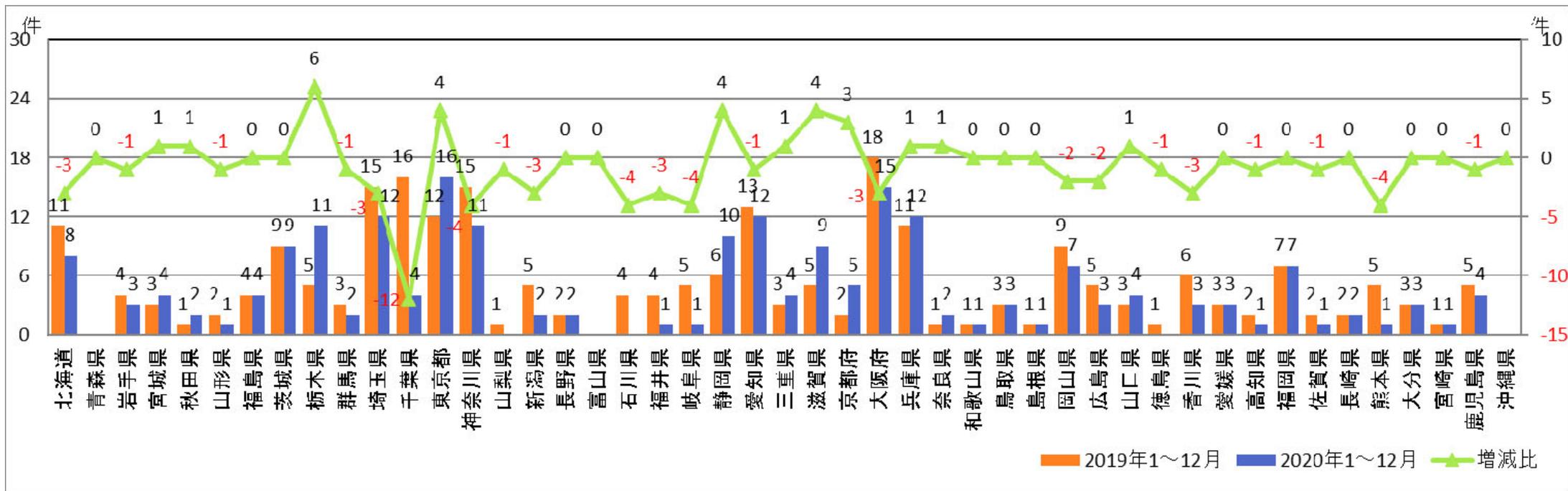
- ・2019年1～12月の死亡事故件数と比較すると△32件となっている。



Ⅲ. 2020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

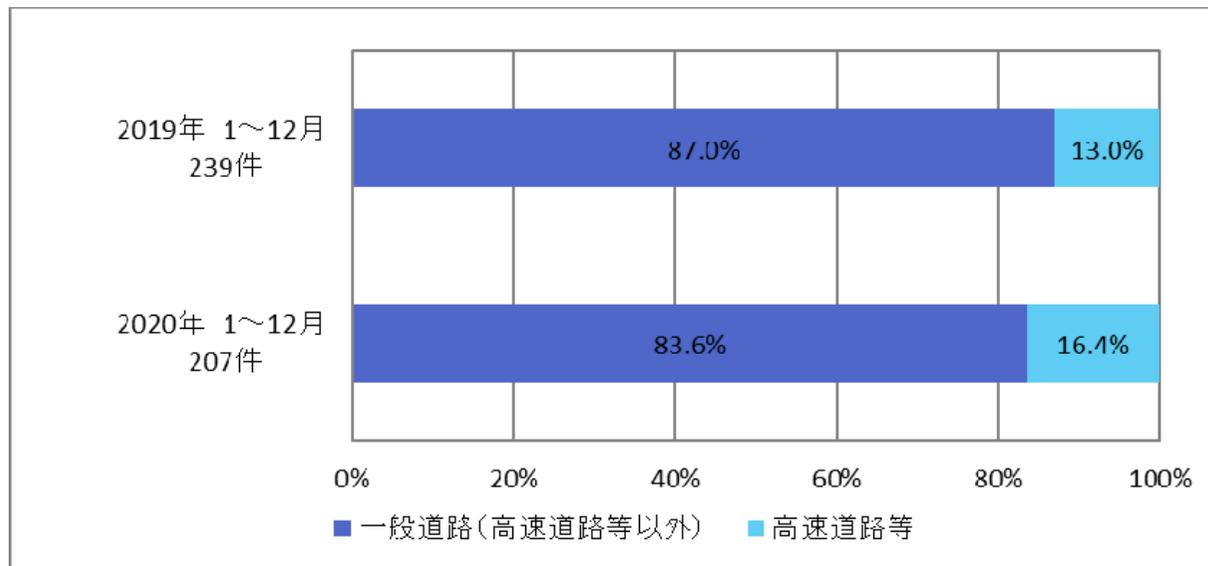
- ・2019年1～12月の発生地別死亡事故件数と比較すると、「栃木県」が最も多く+6件となっている。次いで「東京都」、「静岡県」、「滋賀県」がそれぞれ+4件となっている。
- ・一方、「千葉県」が最も少なくなっており△12件となっている。次いで「神奈川県」、「石川県」、「岐阜県」、「熊本県」がそれぞれ△4件となっている。



Ⅲ. 2020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

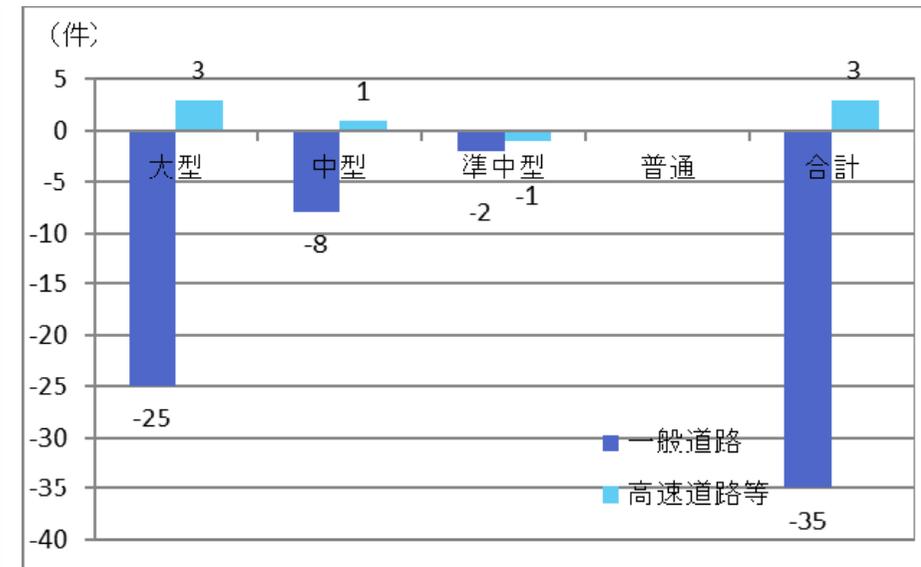
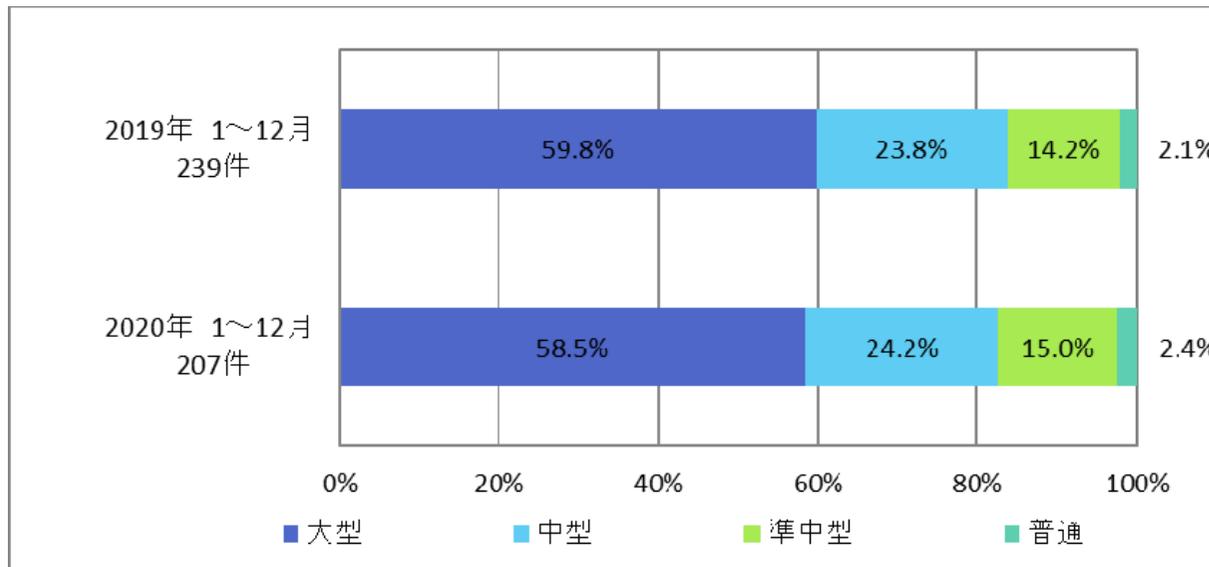
・2019年1～12月の死亡事故割合と比較すると、「一般道路(高速道路等以外)」は△3.4ポイントとなっている。



Ⅲ. 2020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

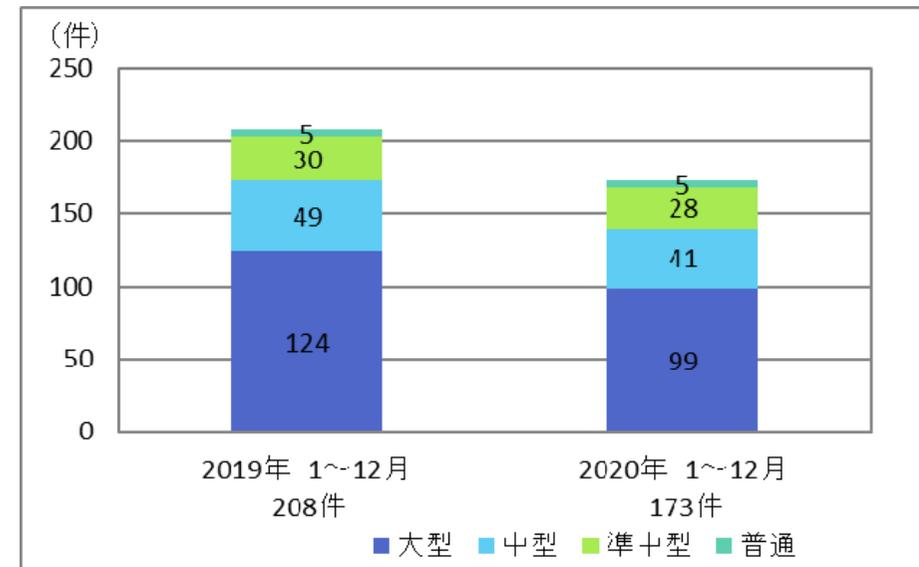
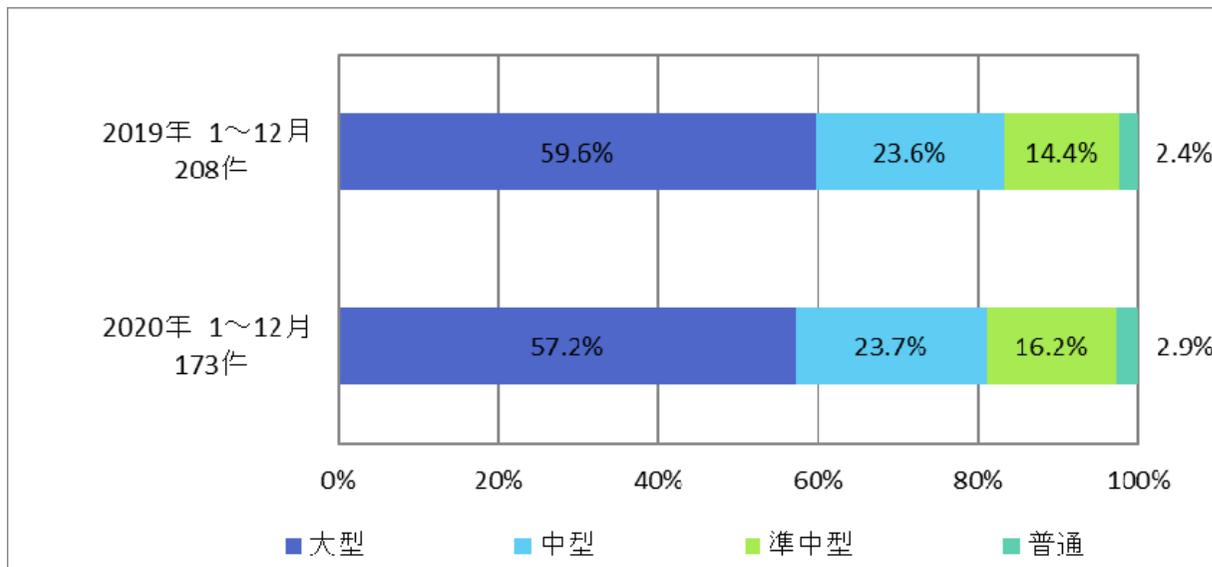
- ・ 2019年1～12月の死亡事故割合と比較すると、「大型」は△1.3ポイント、「中型」は+0.4ポイント、「準中型」は+0.8ポイント、「普通」は+0.3ポイントとなっている。
- ・ 件数の増減をみると、「大型」、「中型」は「一般道路」で大きく減少している。一方、「高速道路等」は増加している。
- ・ 「準中型」は「一般道路」、「高速道路等」共に減少している。



Ⅲ. 2020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

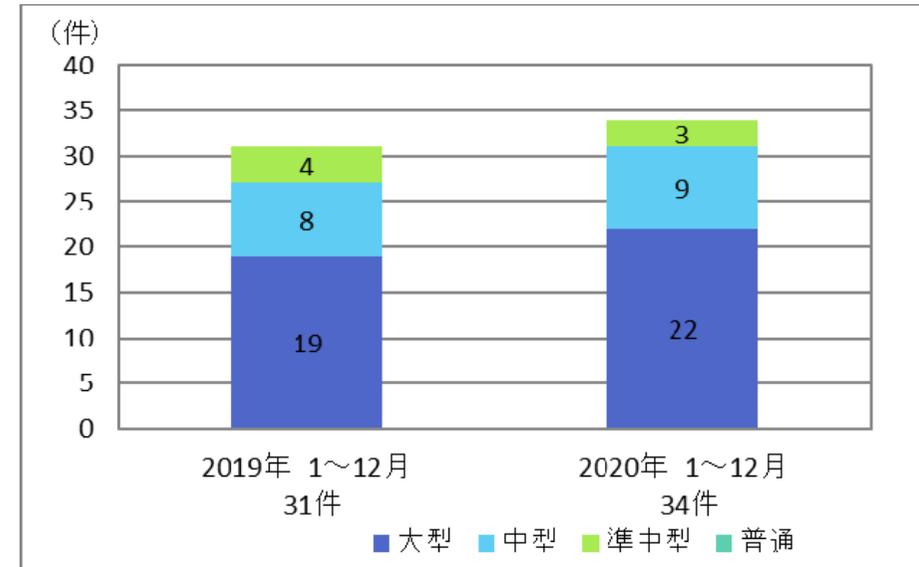
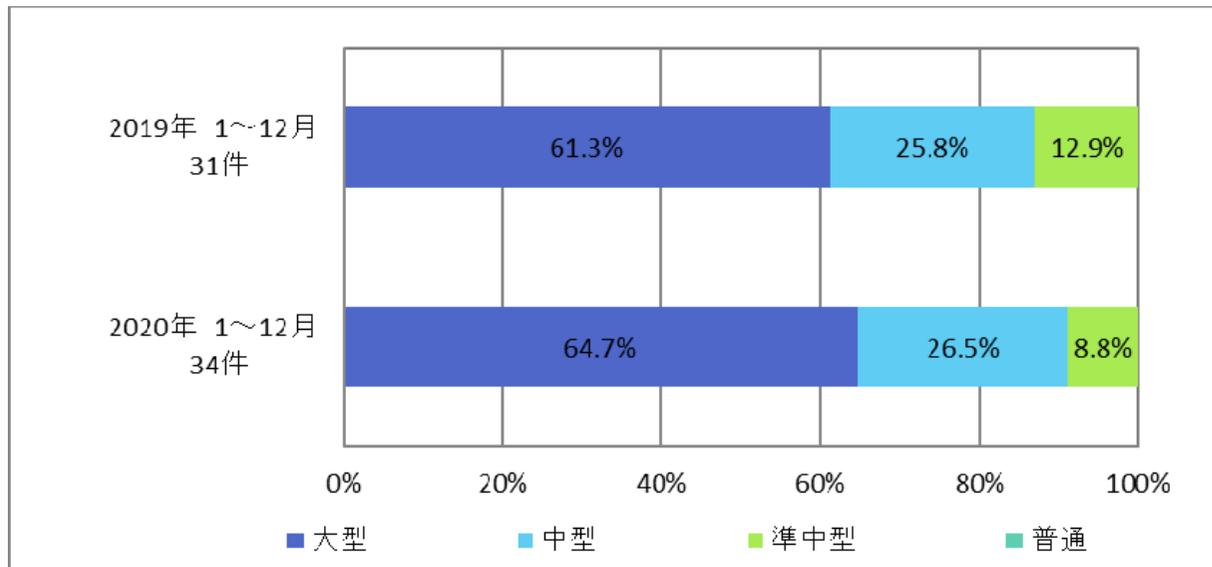
- 2019年1～12月の死亡事故割合と比較すると、「大型」は△2.4ポイント、「中型」は+0.1ポイント、「準中型」は+1.8ポイント、「普通」は+0.5ポイントとなっている。
- 件数の増減をみると△35件となっており、車両区分別にみると「大型」は△25件、「中型」は△8件、「準中型」は△2件、「普通」は±0件となっている。



Ⅲ. 2020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

- 2019年1～12月の死亡事故割合と比較すると、「大型」は+3.4ポイント、「中型」は+0.7ポイント、「準中型」は△4.1ポイント、「普通」は±0ポイント（該当無し）となっている。
- 件数の増減をみると+3件となっており、車両区分別にみると「大型」は+3件、「中型」は+1件、「準中型」は△1件、「普通」±0件となっている。

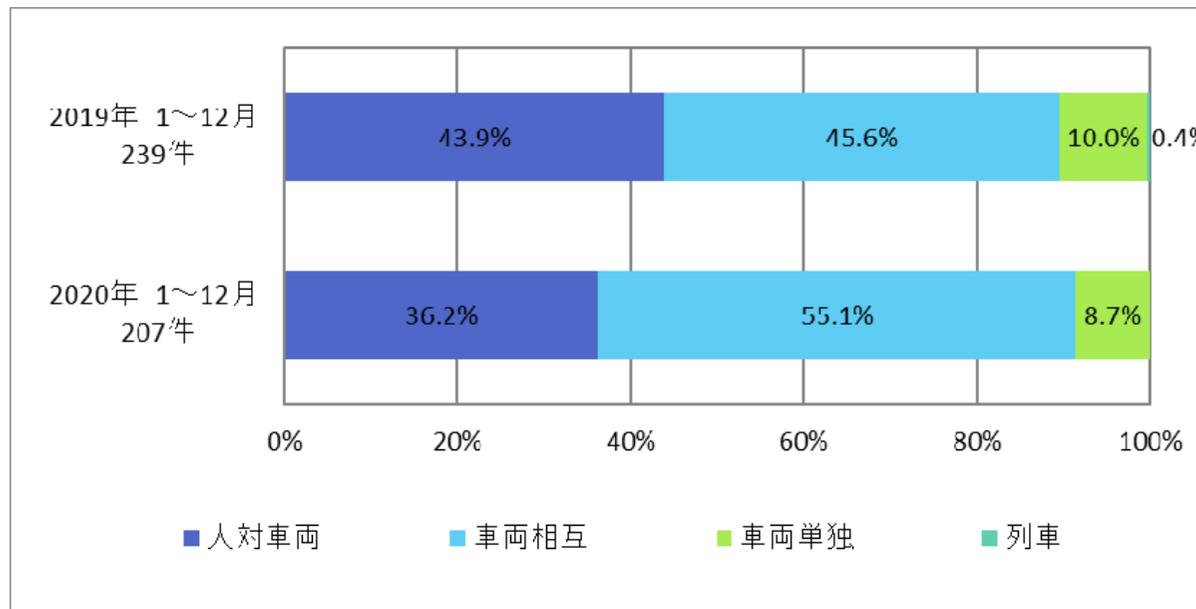


Ⅲ. 2020年1～12月死亡事故データの傾向(対前年同期比)

5. 事故類型別

- ・2019年1～12月の死亡事故割合と比較すると、「人対車両」 $\Delta 7.7$ ポイント、「車両相互」は $+9.5$ ポイント、「車両単独」は $\Delta 1.3$ ポイント、「列車」は $\Delta 0.4$ ポイントとなっている。

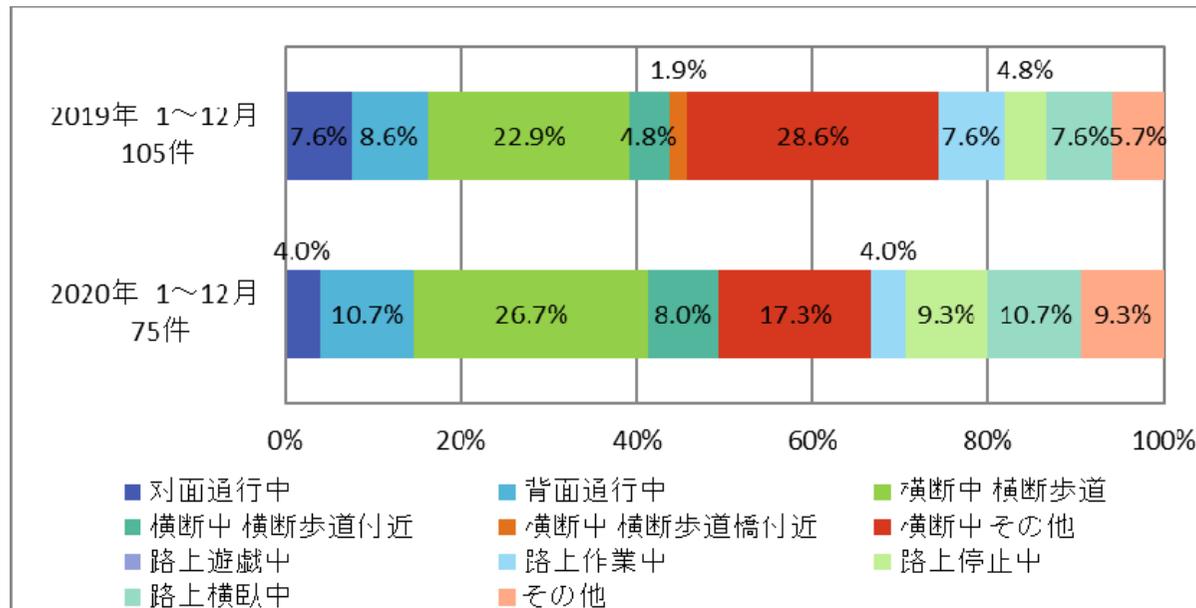
※「車両相互」での第二当事者となる「車両」には、道路交通法上の「軽車両」である自転車等を含む。



Ⅲ. 2020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

- ・2019年1～12月の死亡事故割合と比較すると、「路上停止中」は+4.5ポイント、「横断中 横断歩道」は+3.8ポイント、「路上横臥中」は+3.1ポイントとなっている。
- ・「横断中 その他」は△11.3ポイント、「対面通行中」、「路上作業中」は△3.6ポイントとなっている。

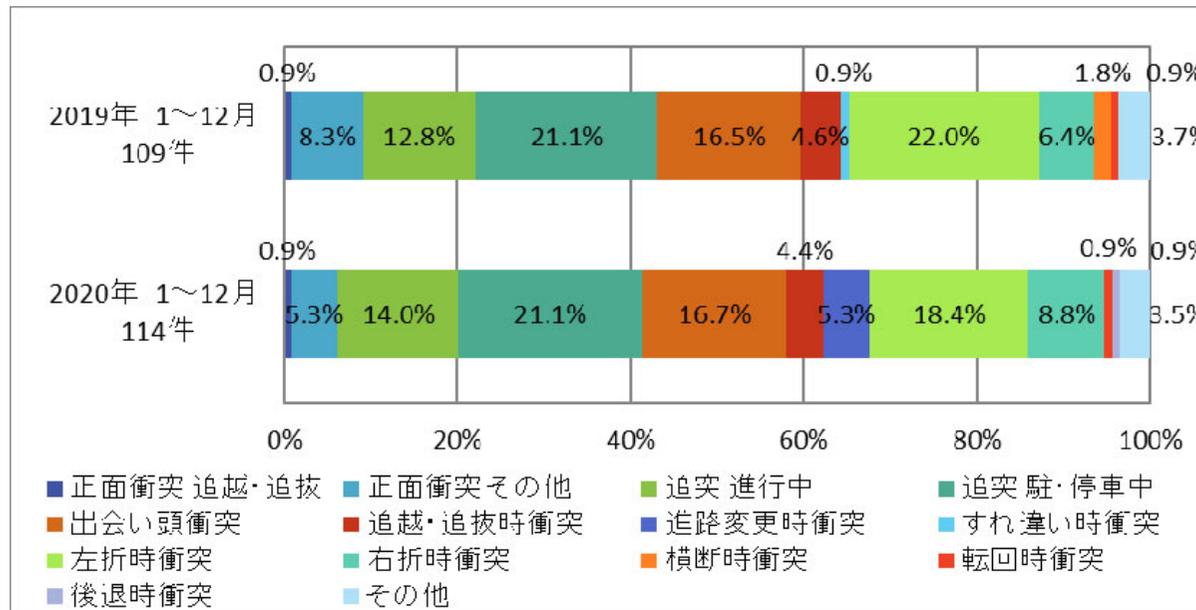


Ⅲ. 2020年1～12月死亡事故データの傾向(対前年同期比)

(2) 車両相互

- ・2019年1～12月の死亡事故割合と比較すると、「進路変更時衝突」は+5.3%、「右折時衝突」+2.4ポイントとなっている。
- ・「左折時衝突」は△3.6ポイント、「正面衝突 その他」は△3.0ポイントとなっている。

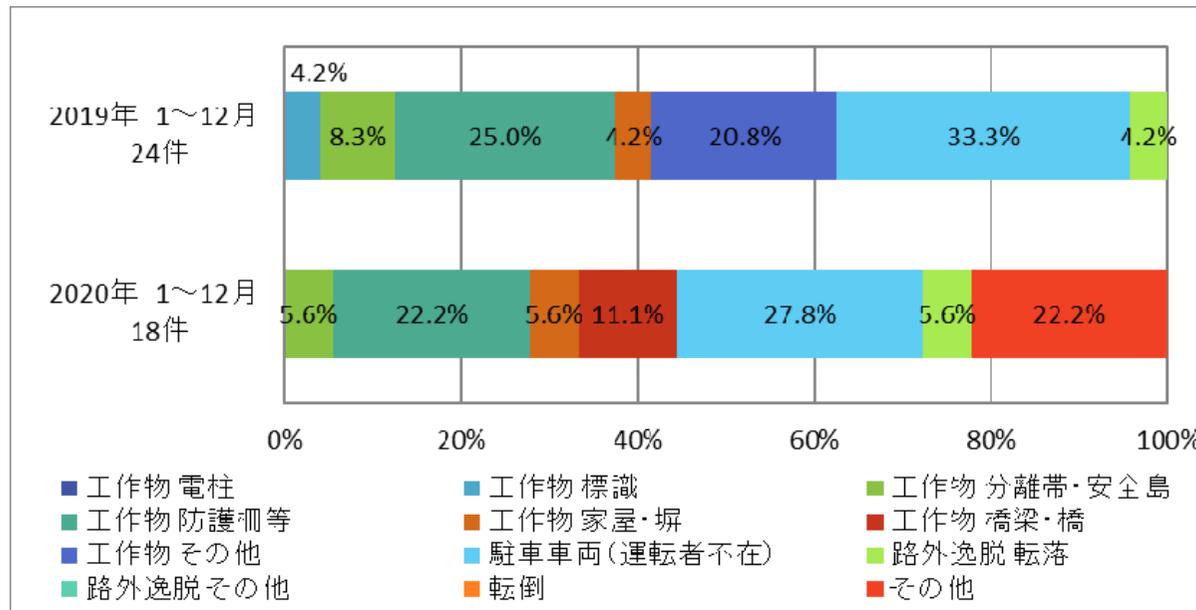
※「車両相互」での第二当事者となる「車両」には、道路交通法上の「軽車両」である自転車等を含む。



Ⅲ. 2020年1～12月死亡事故データの傾向(対前年同期比)

(3) 車両単独

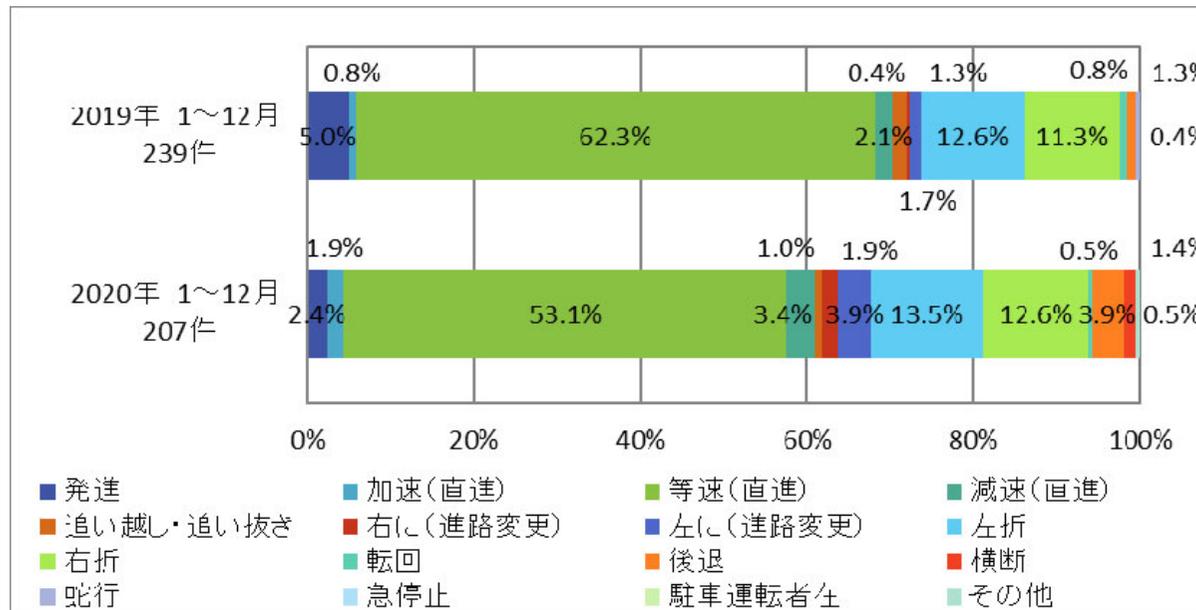
- 2019年1～12月の死亡事故割合と比較すると、「その他」は+22.2ポイント、「工作物 橋梁・橋」は+11.1ポイントとなっている。
- 「工作物 その他」は△20.8ポイント、「駐車車両(運転者不在)」は△5.5ポイントとなっている。



Ⅲ. 2020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

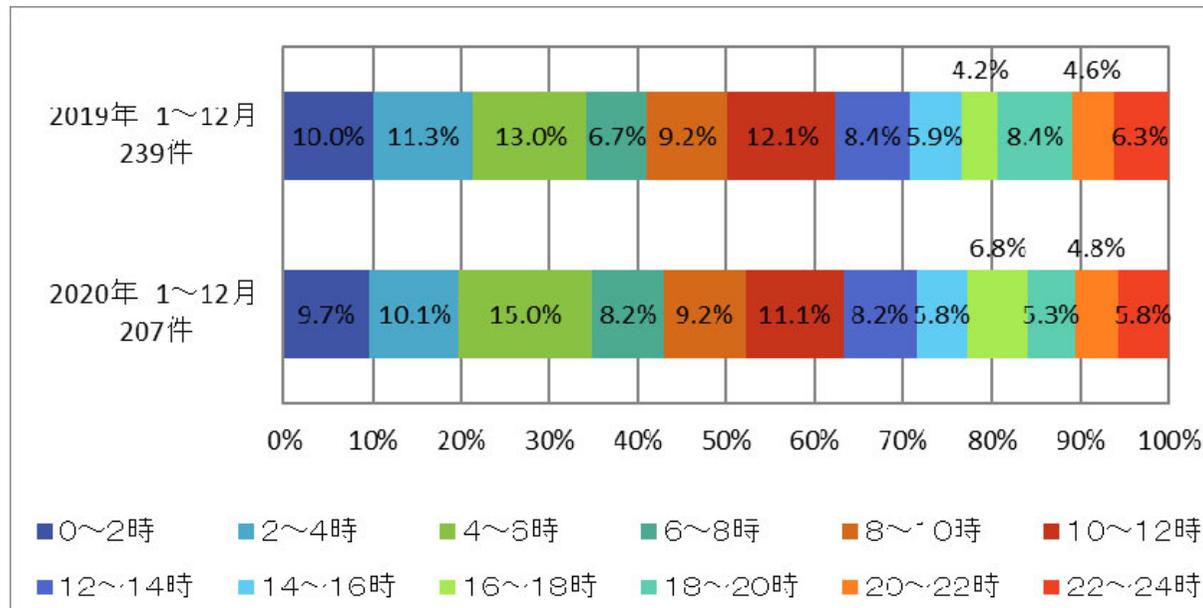
- ・2019年1～12月の死亡事故割合と比較すると、「左に（進路変更）」、「後退」がそれぞれ+2.6ポイント、「右に（進路変更）」は+1.5ポイントとなっている。
- ・「等速（直進）」は△9.2ポイント、「発進」は△2.6ポイントとなっている。



Ⅲ. 2020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

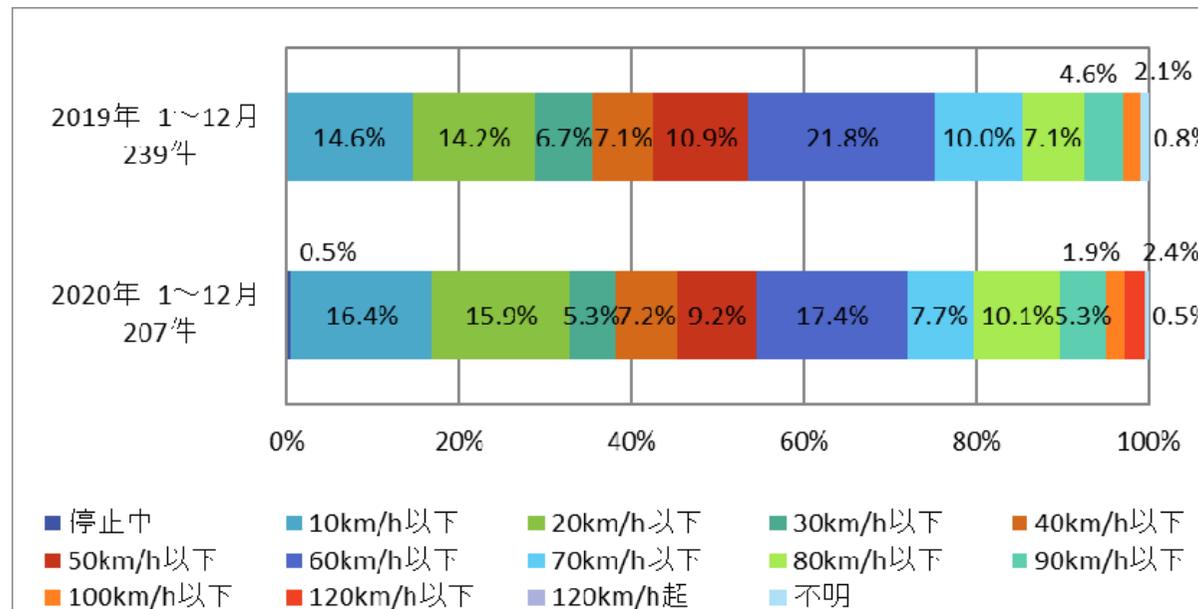
- ・2019年1～12月の死亡事故割合と比較すると、「16～18時」は+2.6ポイント、「4～6時」は+2.0ポイント、「6～8時」は+1.5ポイントとなっている。
- ・「18～20時」は△3.1ポイント、「2～4時」は△1.2ポイント、「10～12時」は△1.0ポイントとなっている。



Ⅲ. 2020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

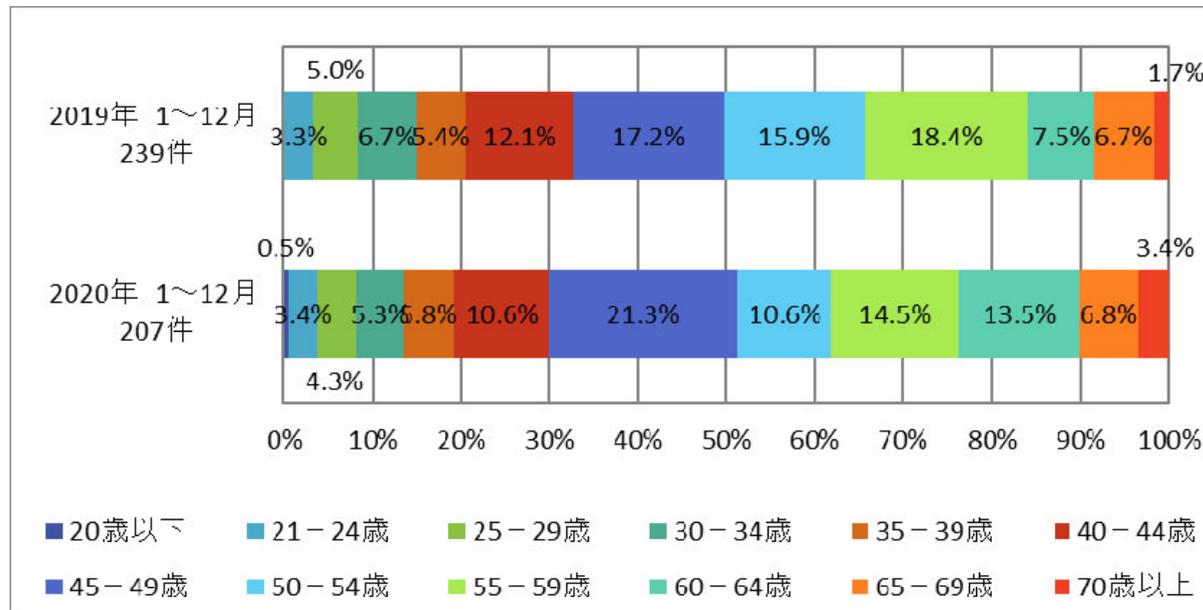
- ・2019年1～12月の死亡事故割合と比較すると、「(70km/h超)80km/h以下」は+3.0ポイント、「(100km/h超)120km/h以下」+2.4ポイントとなっている。
- ・「(50km/h超)60km/h以下」は△4.4ポイント、「(60km/h超)70km/h以下」は△2.3ポイントとなっている。



Ⅲ. 2020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

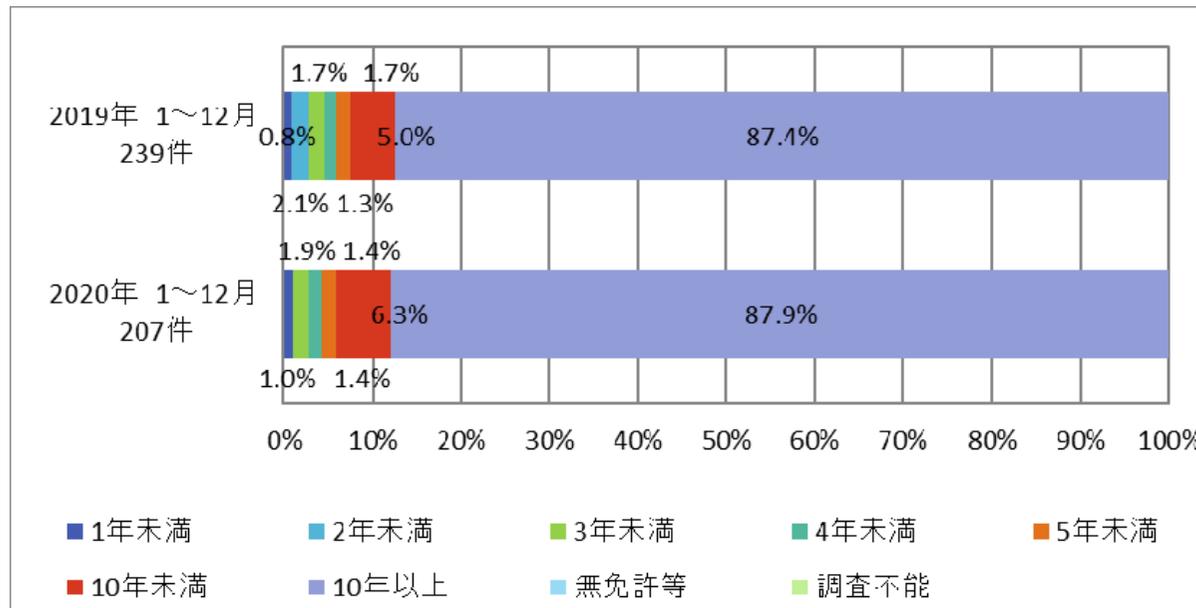
- ・ 2019年1～12月の死亡事故割合と比較すると、「60-64歳」は+6.0ポイント、「45-49歳」は+4.1ポイントとなっている。
- ・ 「50-54歳」は△5.3ポイント、「55-59歳」は△3.9ポイントとなっている。



Ⅲ. 2020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

- ・2019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+1.3ポイント、「(1年以上)2年未満」は△2.1ポイント、「10年以上」は+0.5ポイントとなっている。

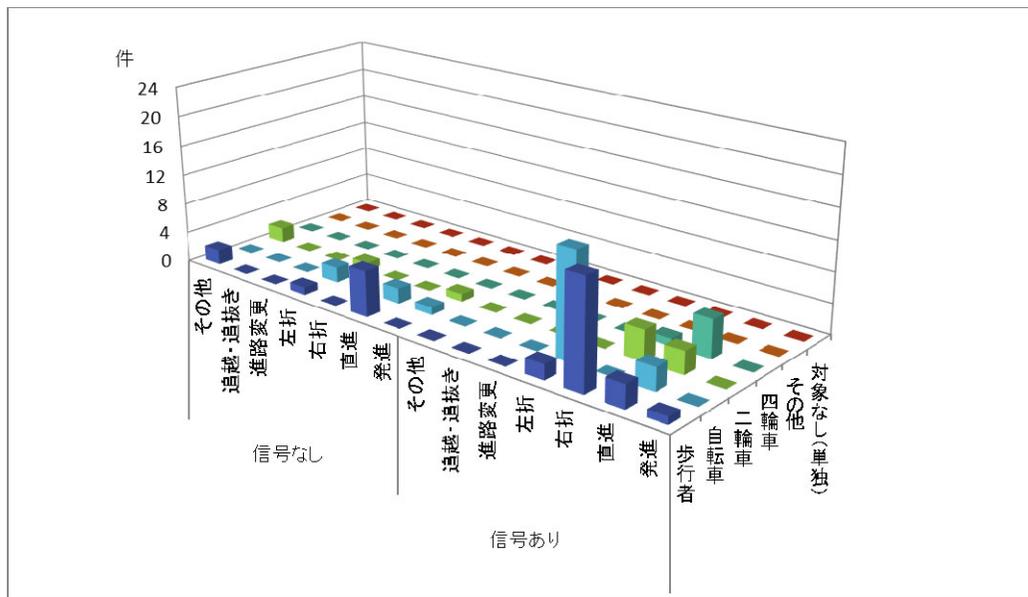


Ⅲ. 2020年1～12月死亡事故データの傾向(対前年同期比)

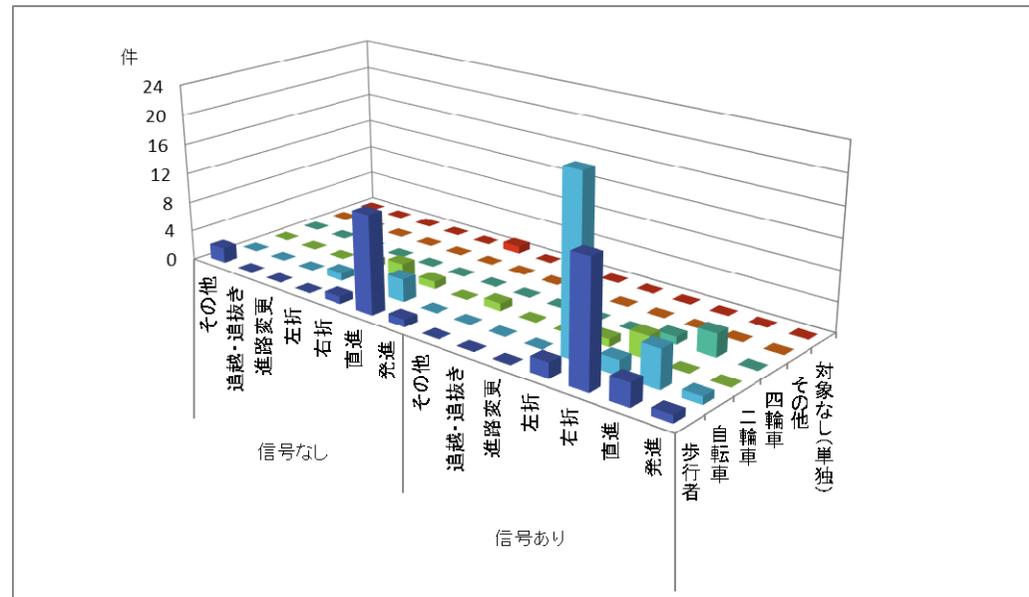
11. 交差点における信号機の有無別行動類型別第二当事者の状況

- 2019年1～12月の死亡事故件数と比較すると、信号機ありでは、「左折」の「自転車」が△9件、「右折」の「歩行者」、「右折」の「自転車」、「直進」の「自転車」がそれぞれ△2件となっている。一方、「直進」の「二輪車」が+3件となっている。
- 信号機なしでは、「直進」の「歩行者」が△7件、「右折」の「二輪車」が△2件、一方、「その他」の「二輪車」が+2件となっている。

【2020年1～12月】



【2019年1～12月】



IV. 2020年1～12月死亡事故データ(発生地)

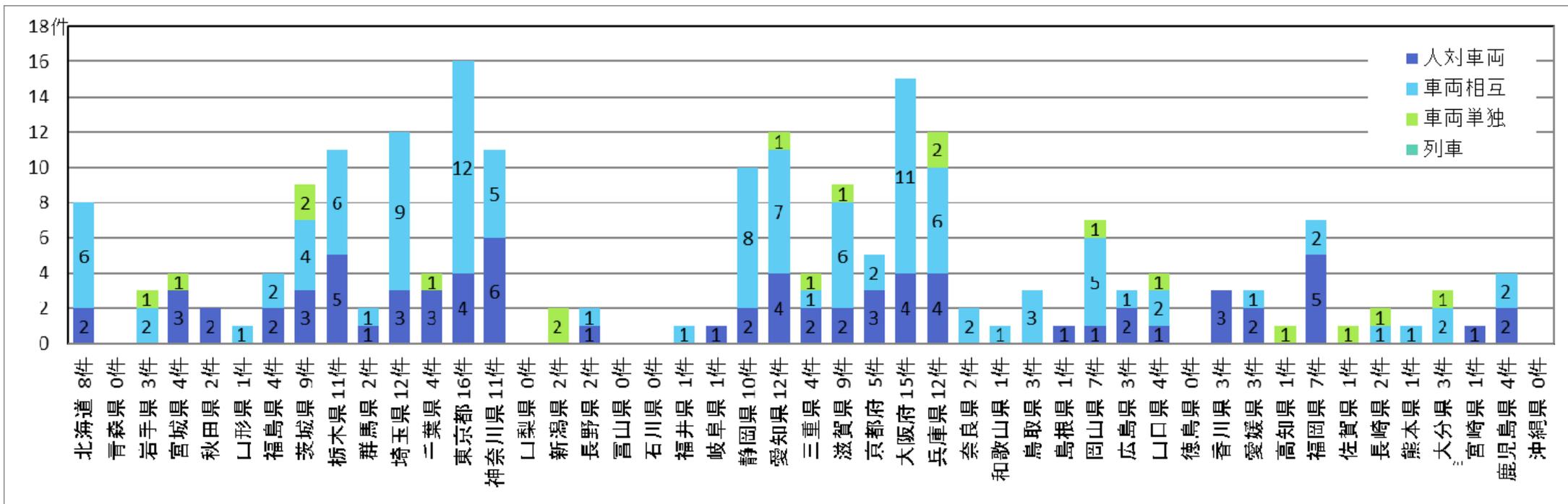
1. 発生地別の事故類型別
2. 発生地別の行動類型別
3. 発生地別の時間帯別
4. 発生地別の運転者の危険認知速度別
5. 発生地別の運転者の年齢層別
6. 発生地別の運転者の免許取得年数別

IV. 2020年1～12月死亡事故データ(発生地)

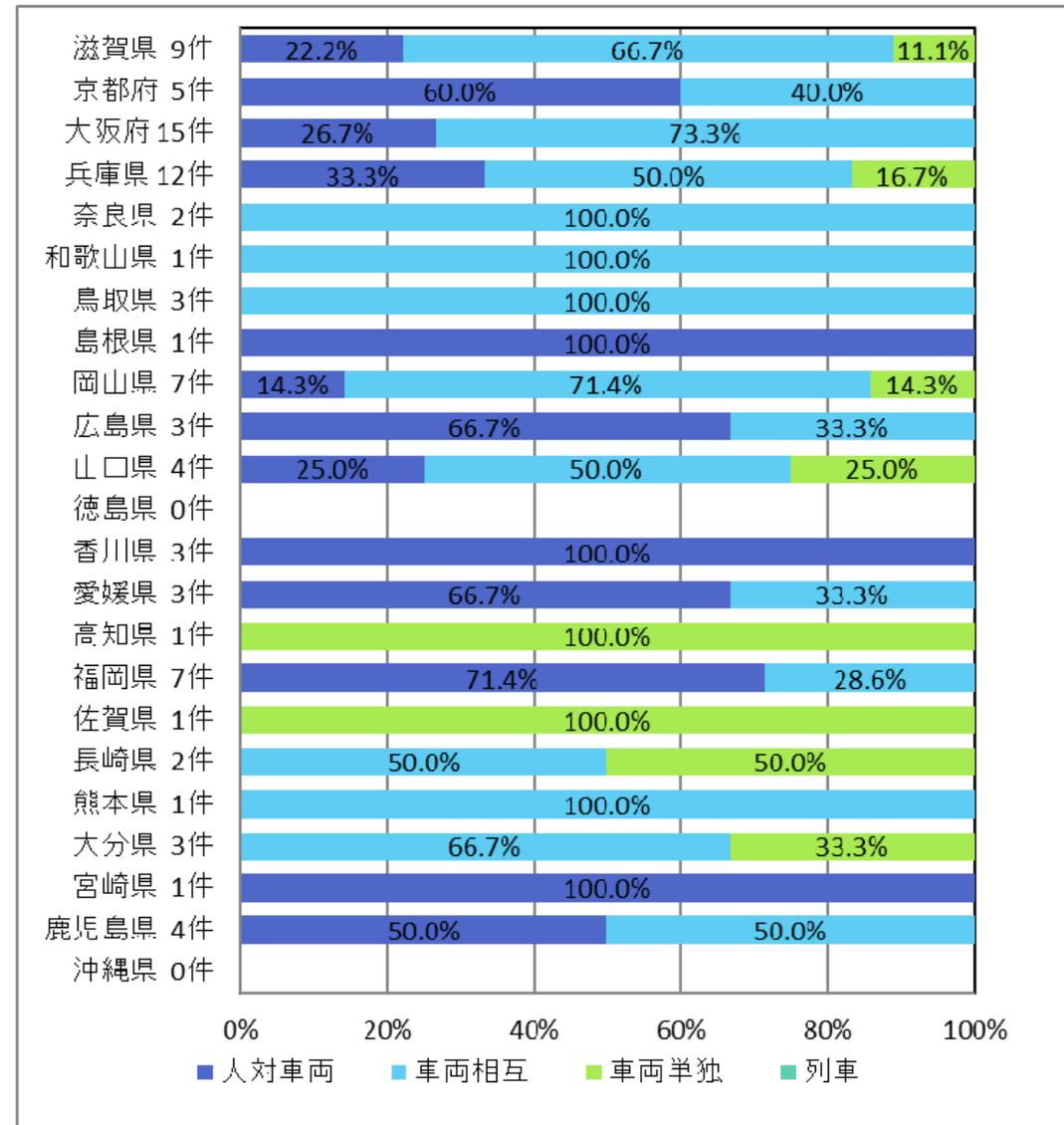
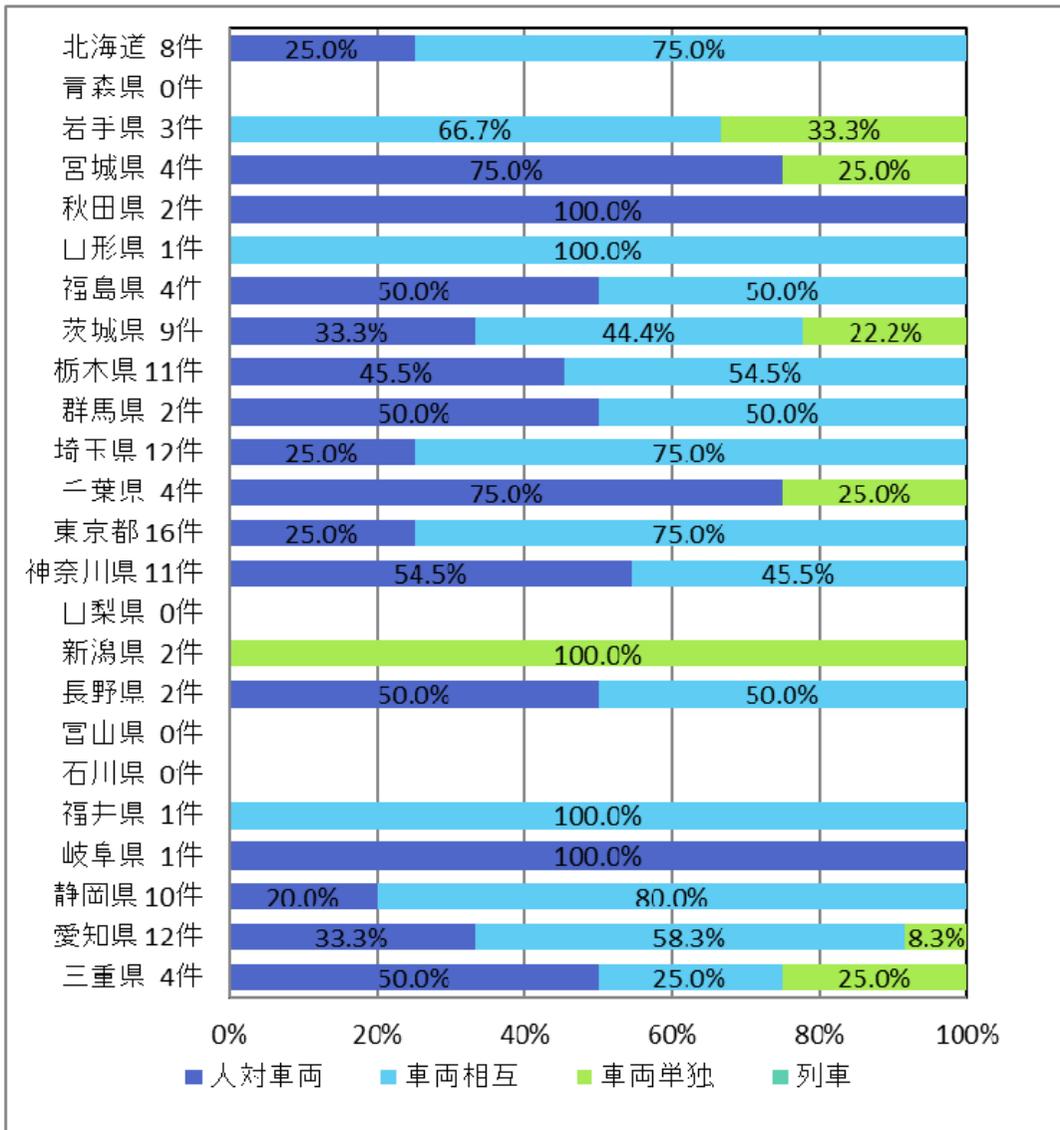
1. 発生地別の事故類型別

- ・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、「東京都」、「大阪府」、「埼玉県」、「愛知県」、「兵庫県」では「車両相互」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。



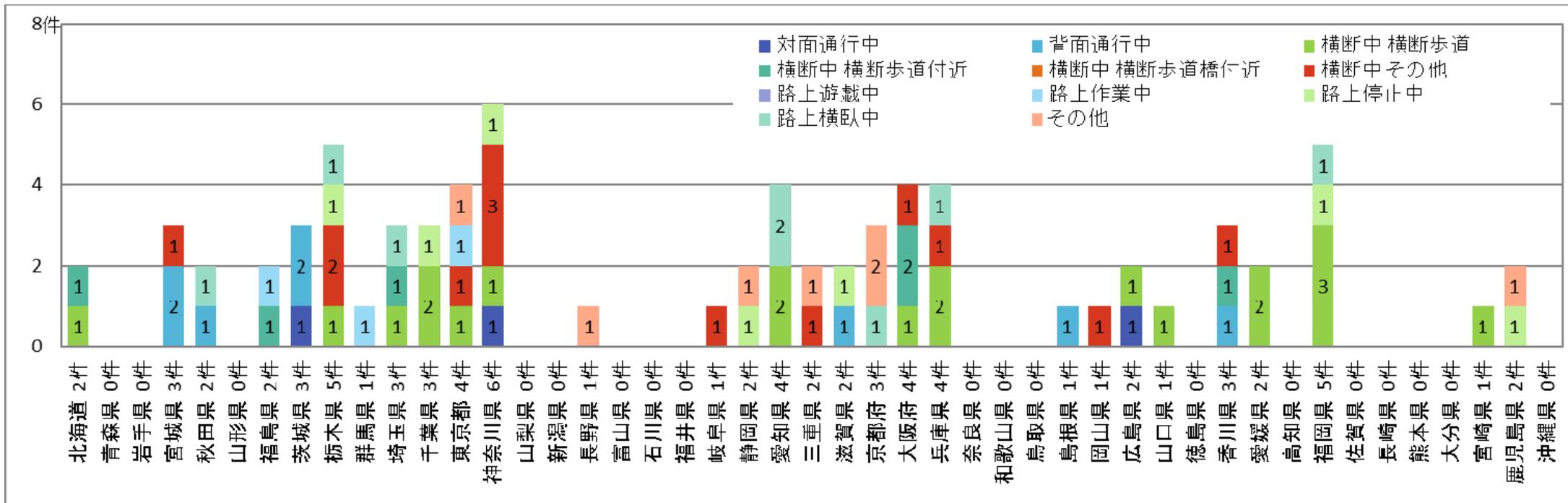
IV. 2020年1～12月死亡事故データ(発生地)



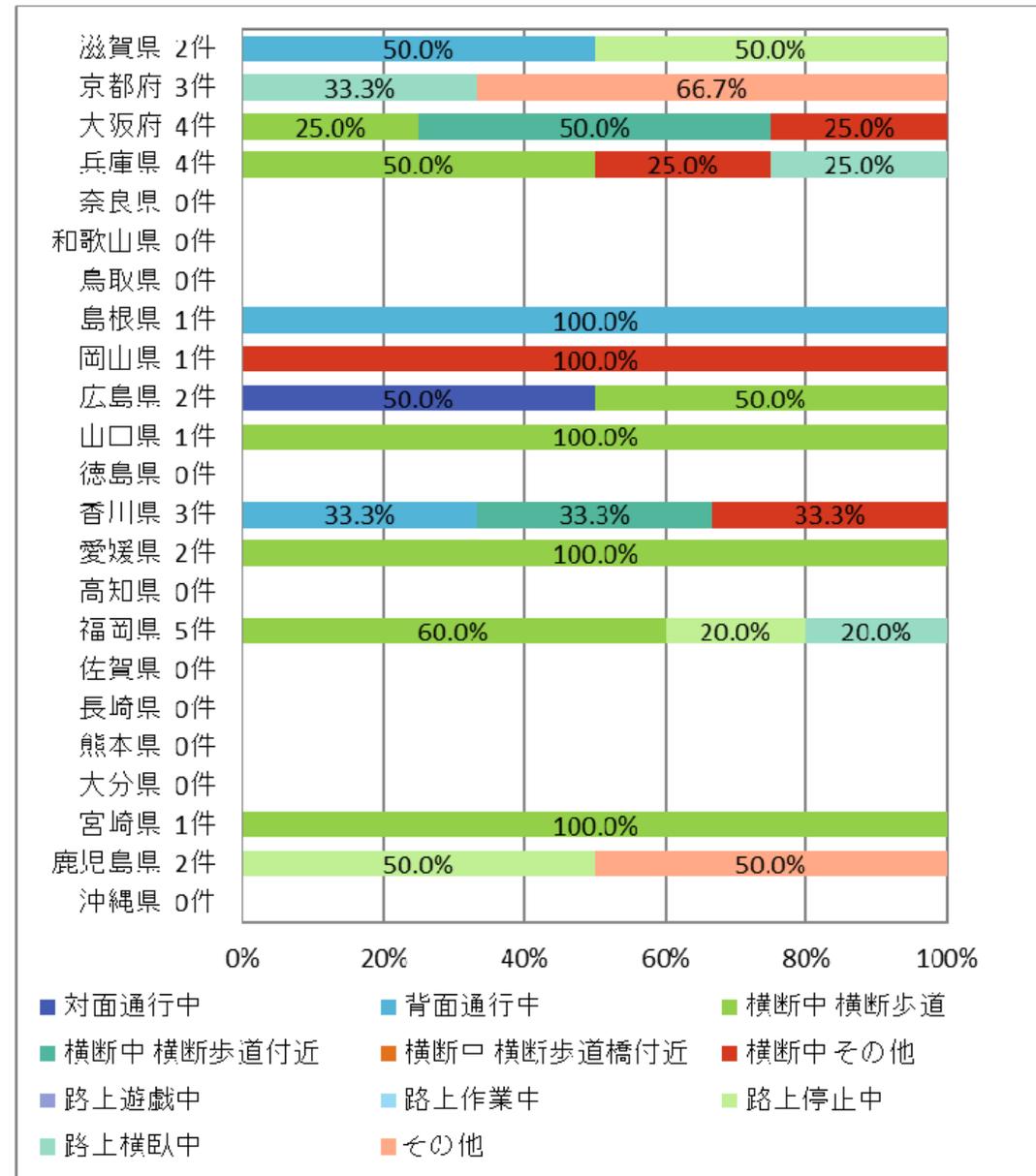
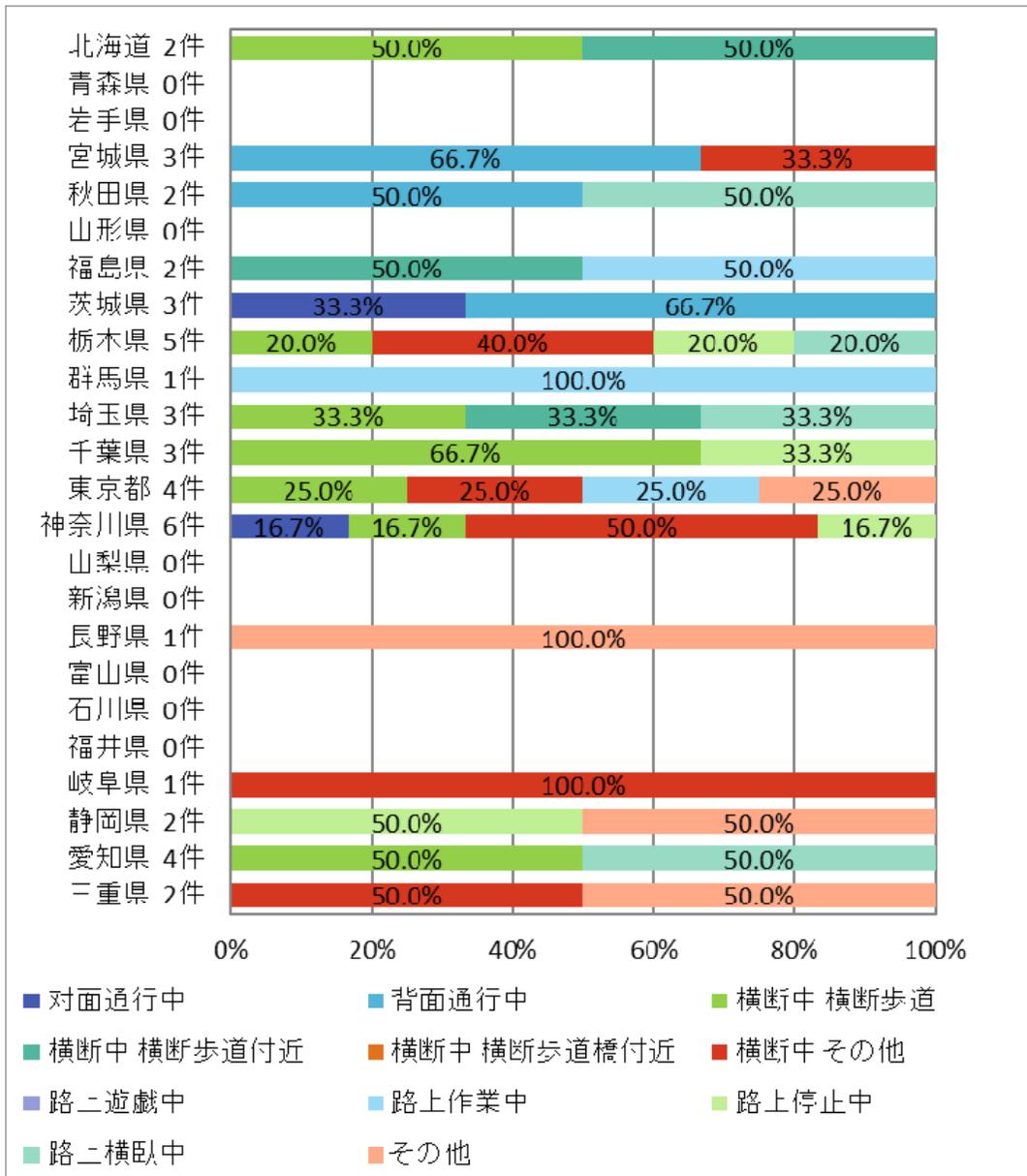
IV. 2020年1～12月死亡事故データ(発生地)

(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、「神奈川県」、「栃木県」では「横断中 その他」が最も多くなっている。「福岡県」では「横断中 横断歩道」が最も多くなっている。



IV. 2020年1～12月死亡事故データ(発生地)

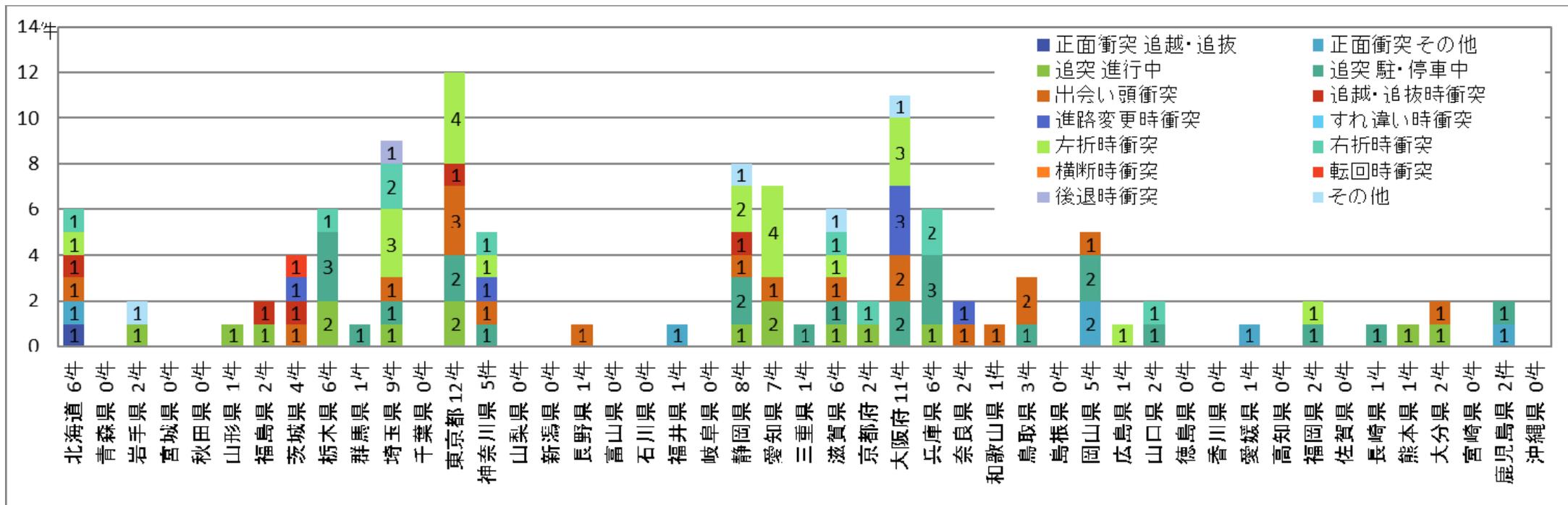


IV. 2020年1～12月死亡事故データ(発生地)

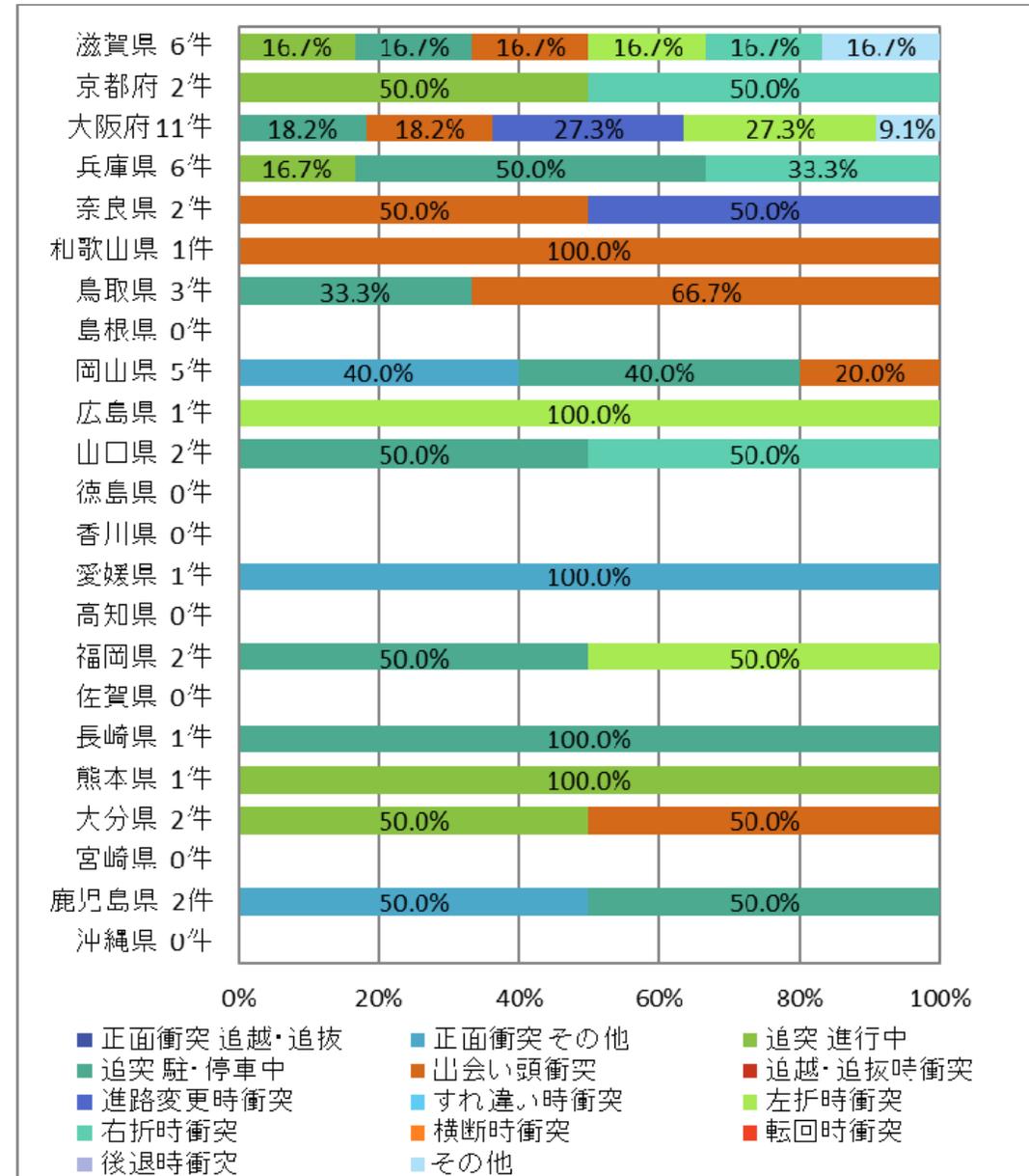
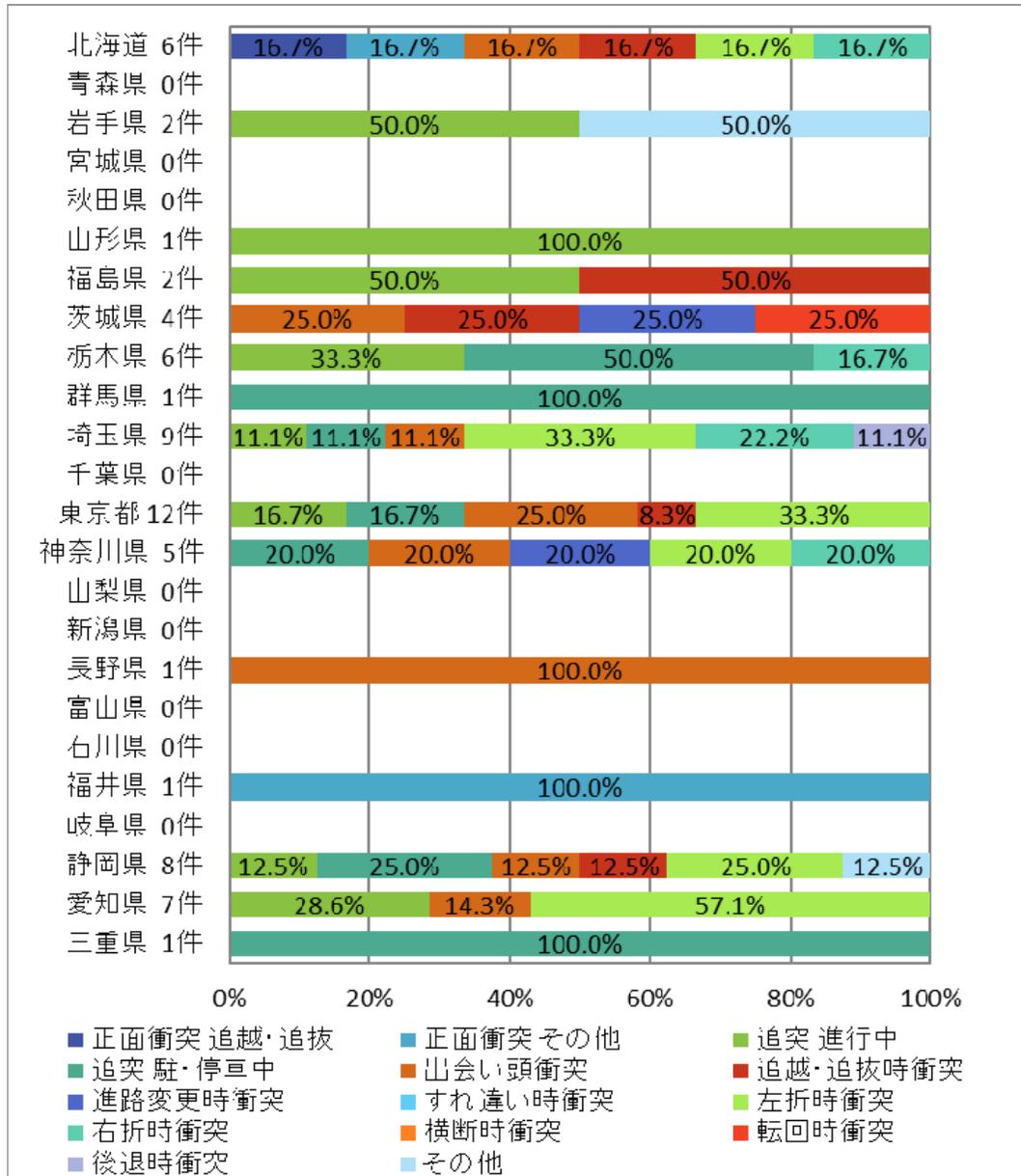
(2) 車両相互

- ・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、「東京都」、「埼玉県」では「左折時衝突」が最も多くなっている。
- ・「大阪府」では「進路変更時衝突」、「左折時衝突」、「静岡県」では「追突 駐・停車中」、「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。



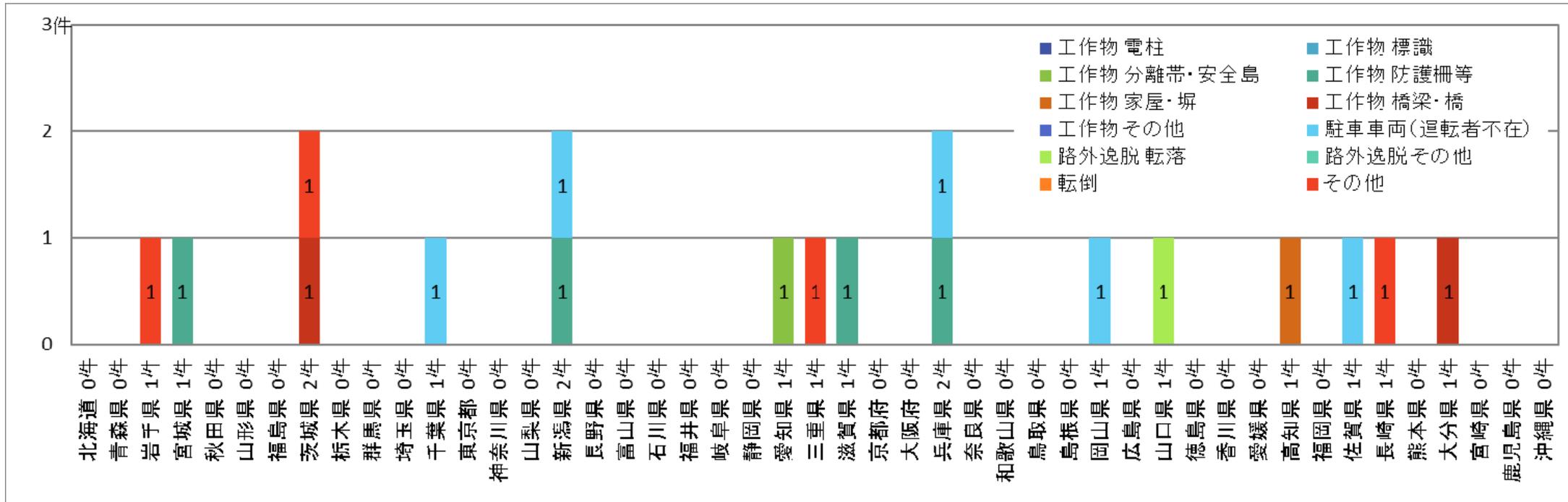
IV. 2020年1～12月死亡事故データ(発生地)



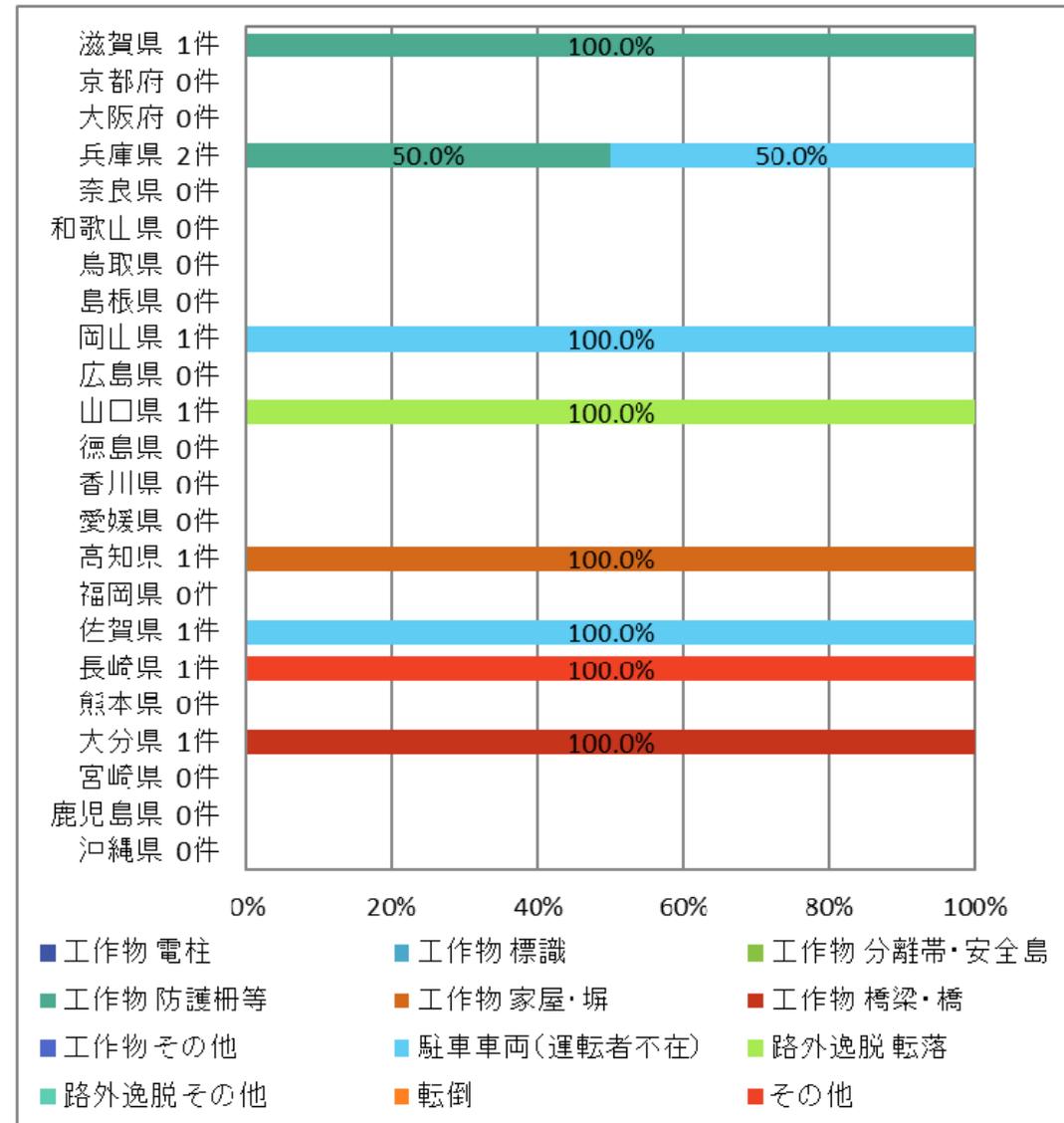
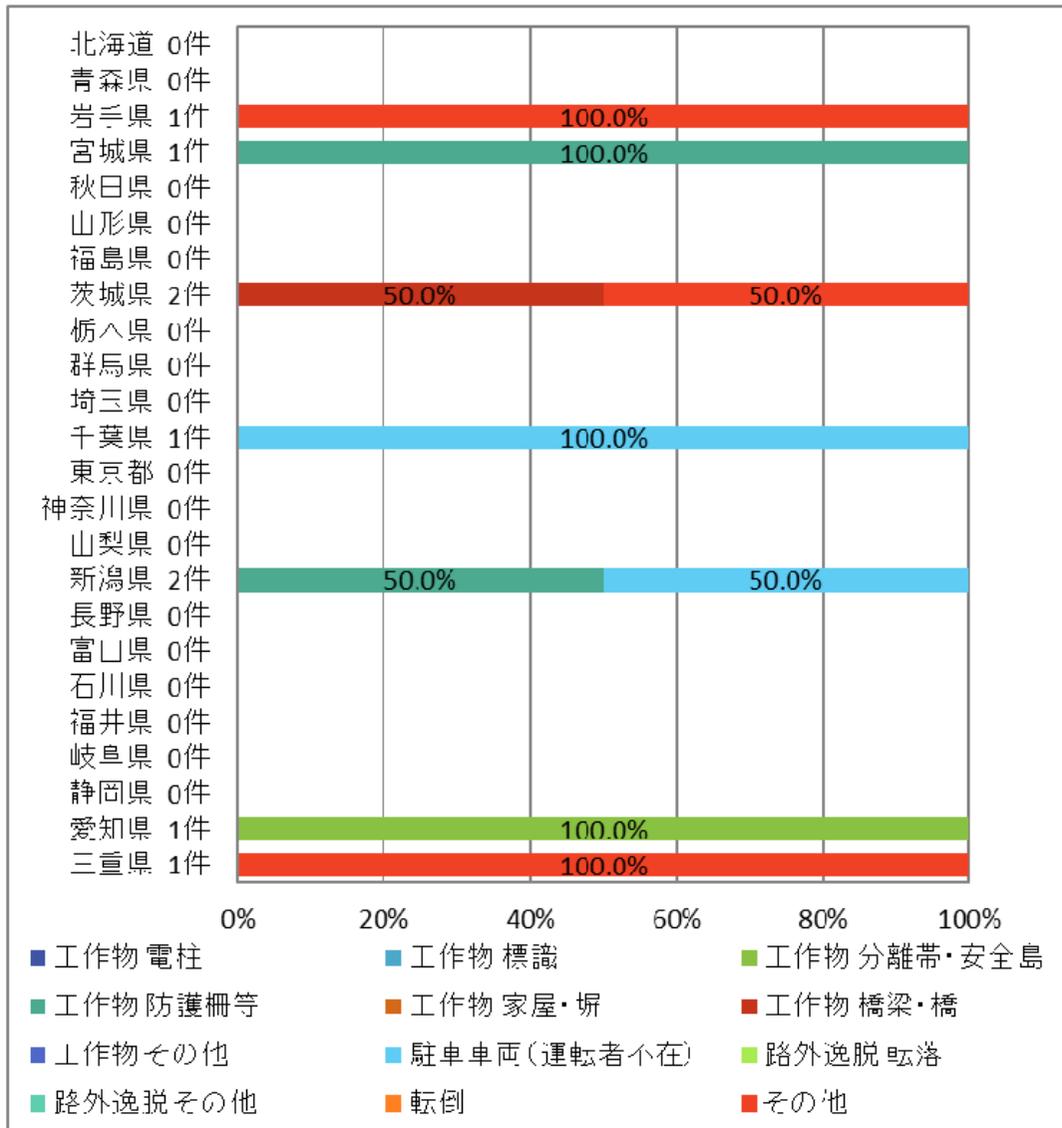
IV. 2020年1～12月死亡事故データ(発生地)

(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。



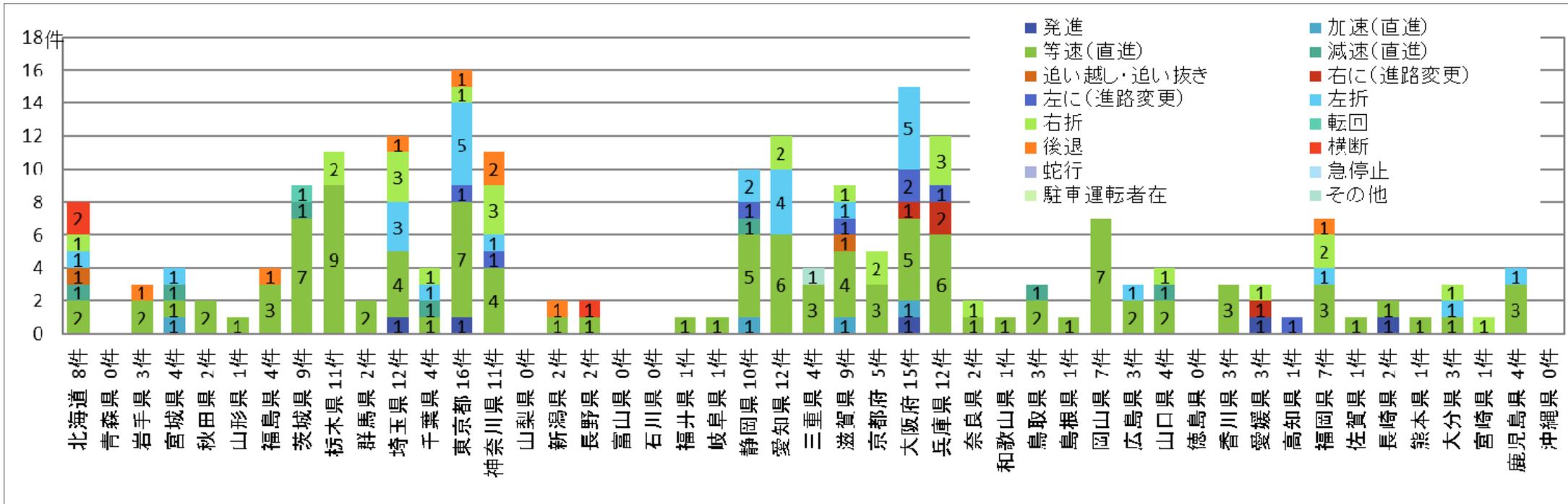
IV. 2020年1～12月死亡事故データ(発生地)



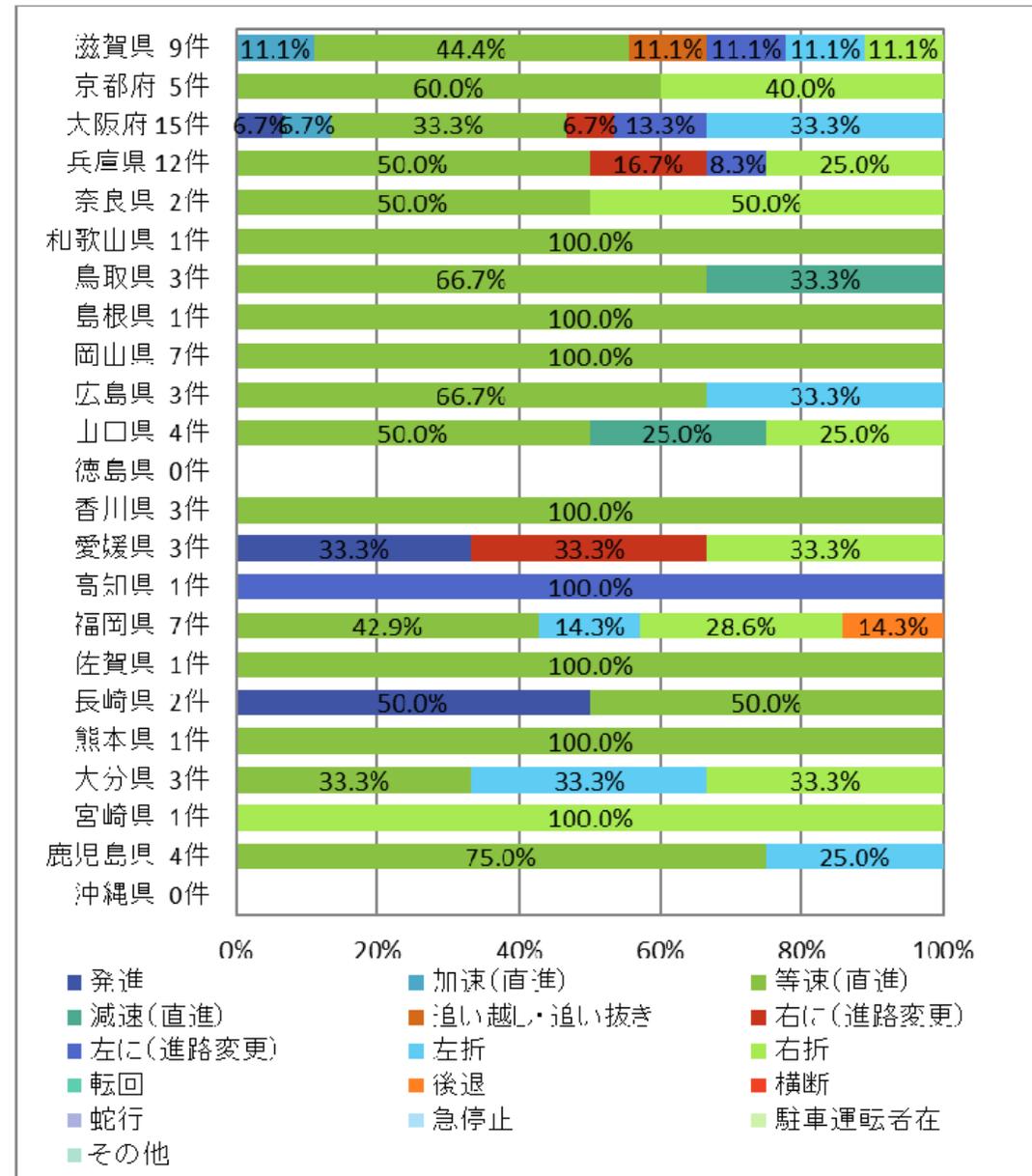
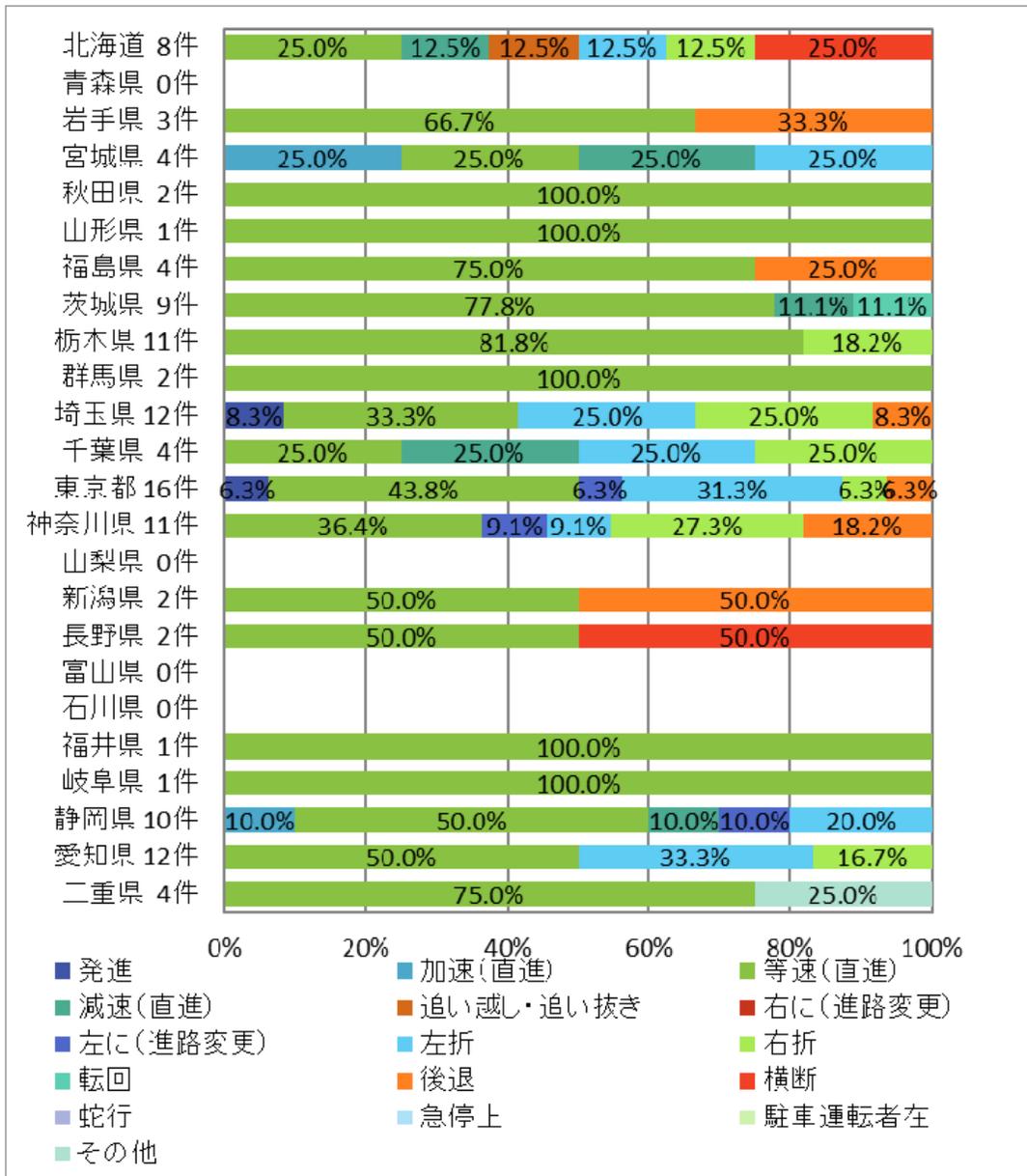
IV. 2020年1～12月死亡事故データ(発生地)

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、「東京都」、「埼玉県」、「愛知県」、「兵庫県」では「等速（直進）」、「大阪府」では「等速（直進）」、「左折」が最も多くなっている。



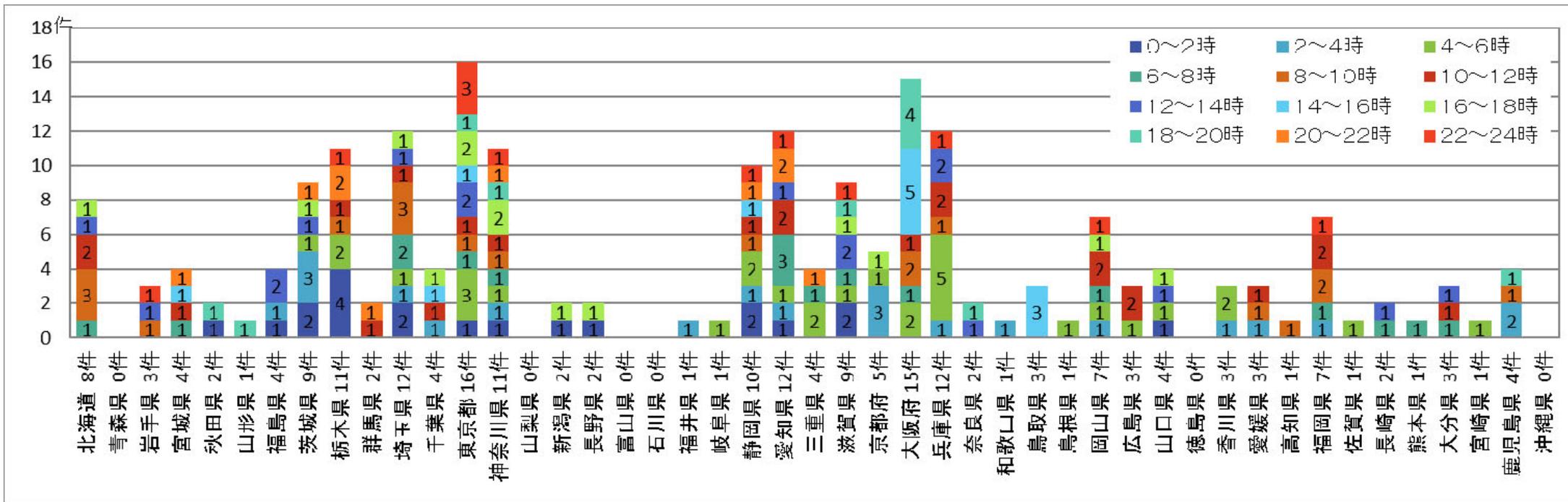
IV. 2020年1～12月死亡事故データ(発生地)



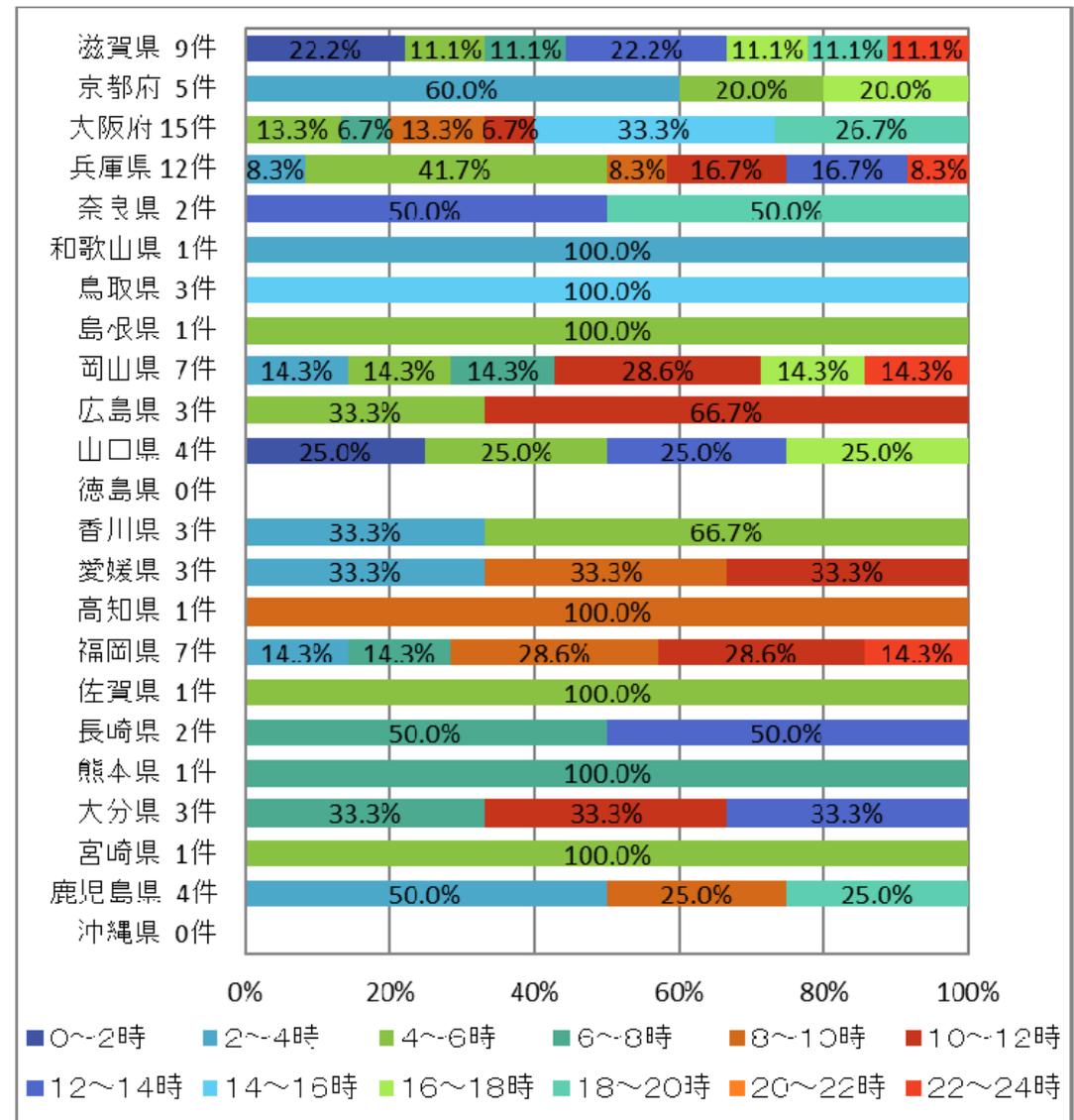
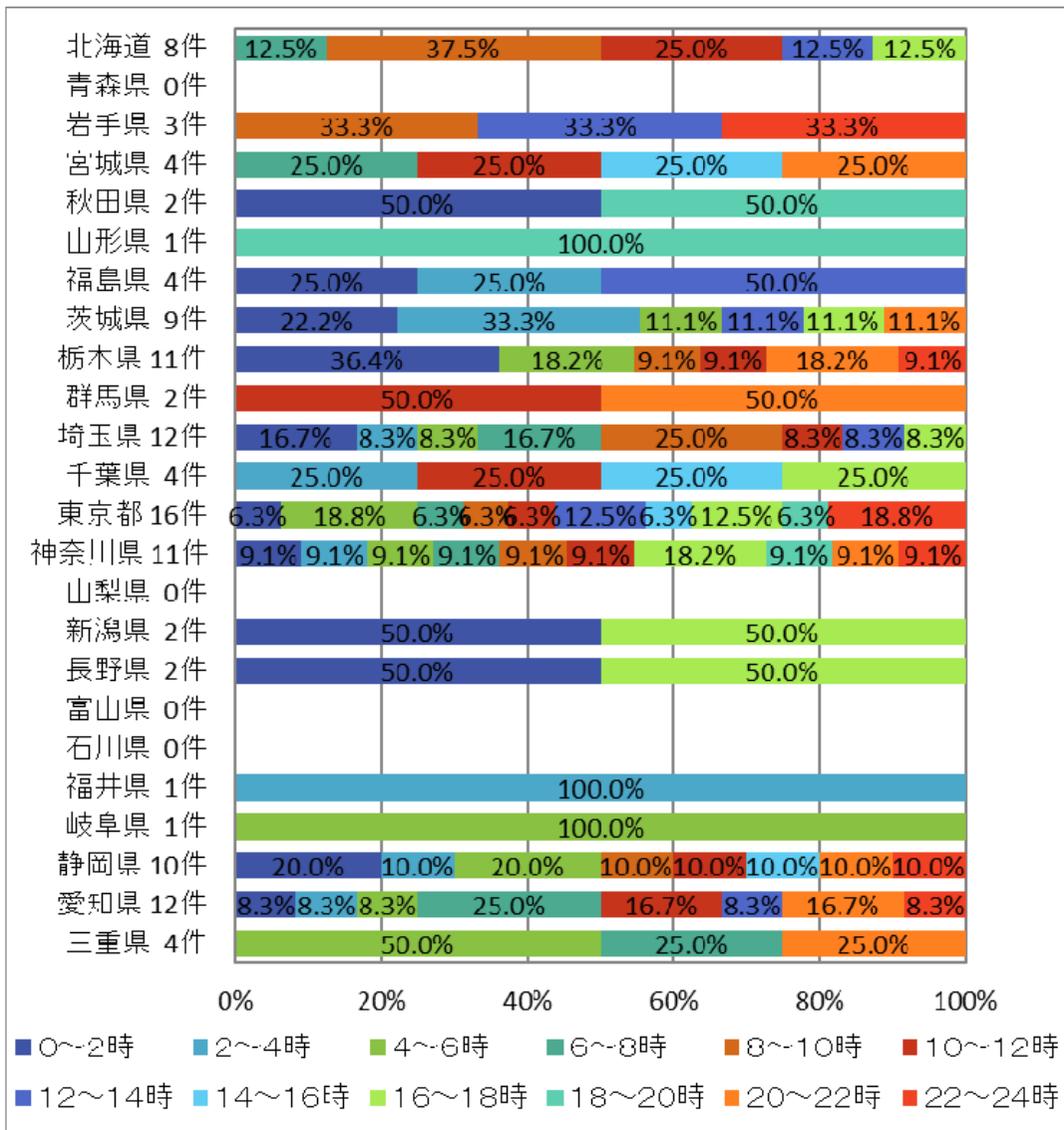
IV. 2020年1～12月死亡事故データ(発生地)

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、「東京都」では「4～6時」、「22～24時」、「大阪府」では「14～16時」、「埼玉県」では「8～10時」、「愛知県」では「6～8時」、「兵庫県」では「4～6時」が最も多くなっている。



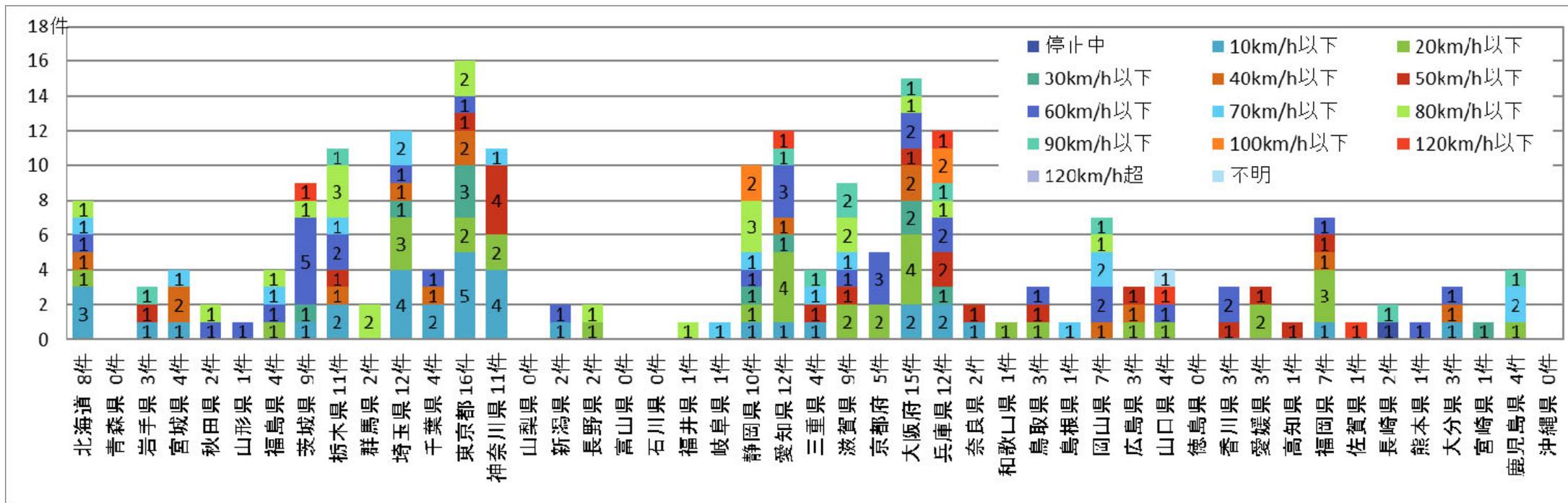
IV. 2020年1～12月死亡事故データ(発生地)



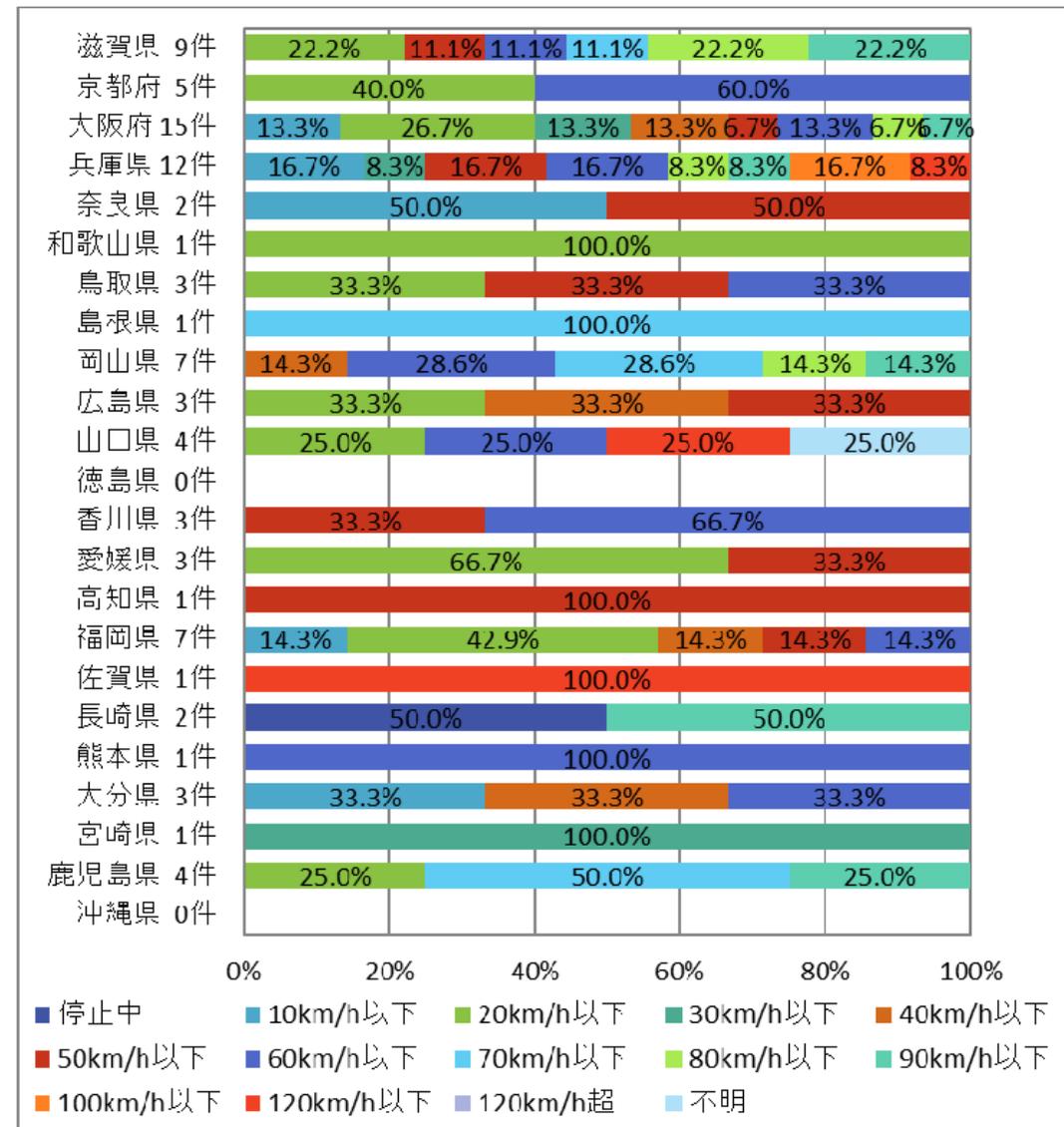
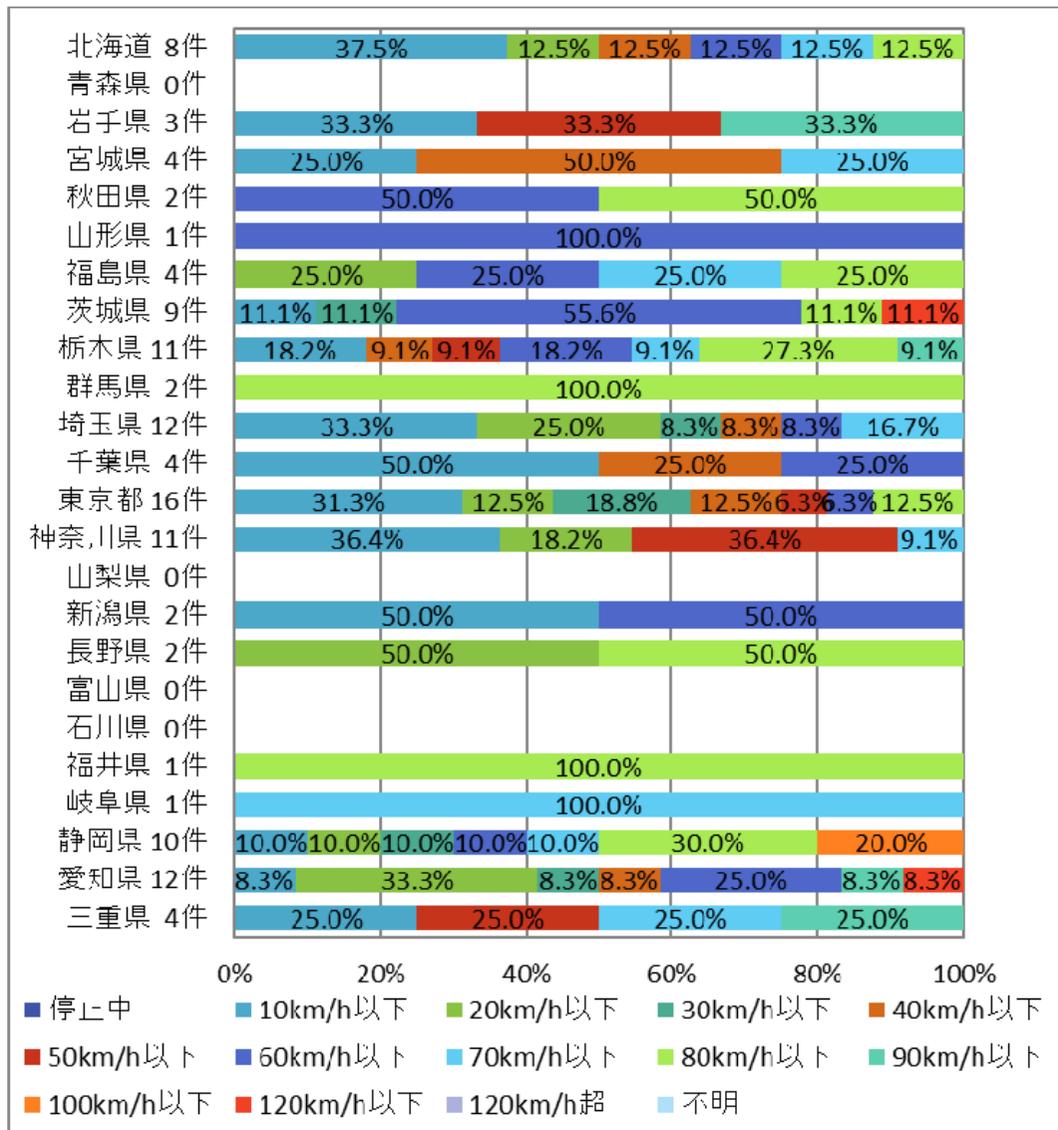
IV. 2020年1～12月死亡事故データ(発生地)

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、「東京都」、「埼玉県」では「10km/h以下」、「大阪府」、「愛知県」では「(10km/h超)20km/h以下」が最も多くなっている。「兵庫県」では「10km/h以下」、「(40km/h超)50km/h以下」、「(50km/h超)60km/h以下」、「(90km/h超)100km/h以下」が最も多くなっている。



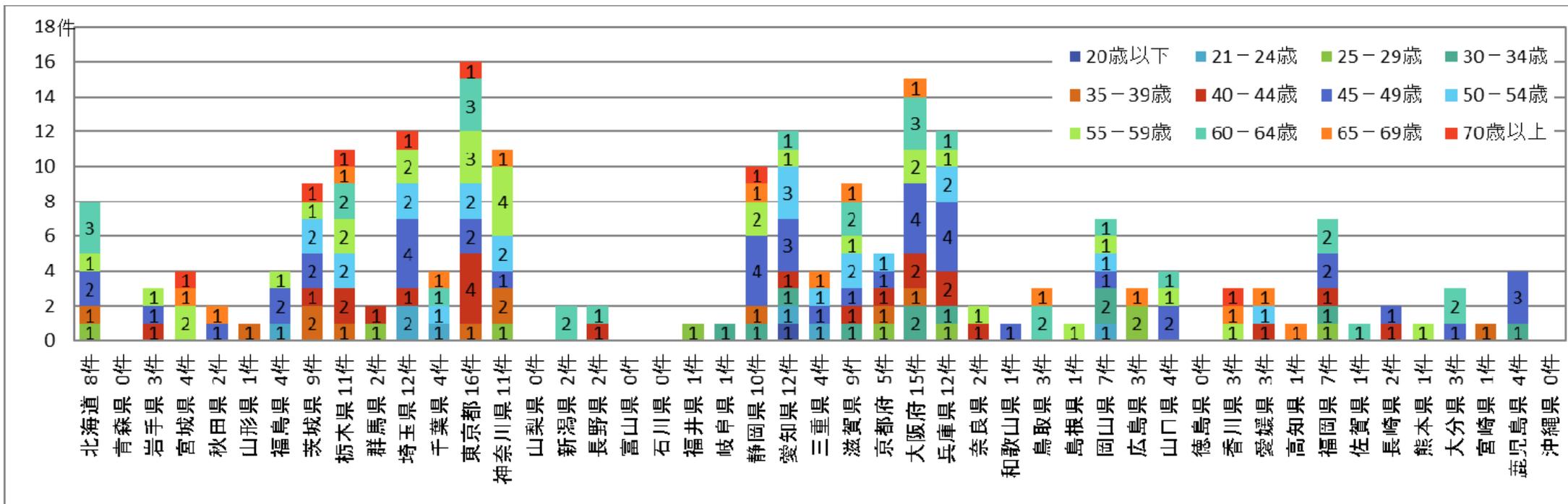
IV. 2020年1~12月死亡事故データ(発生地)



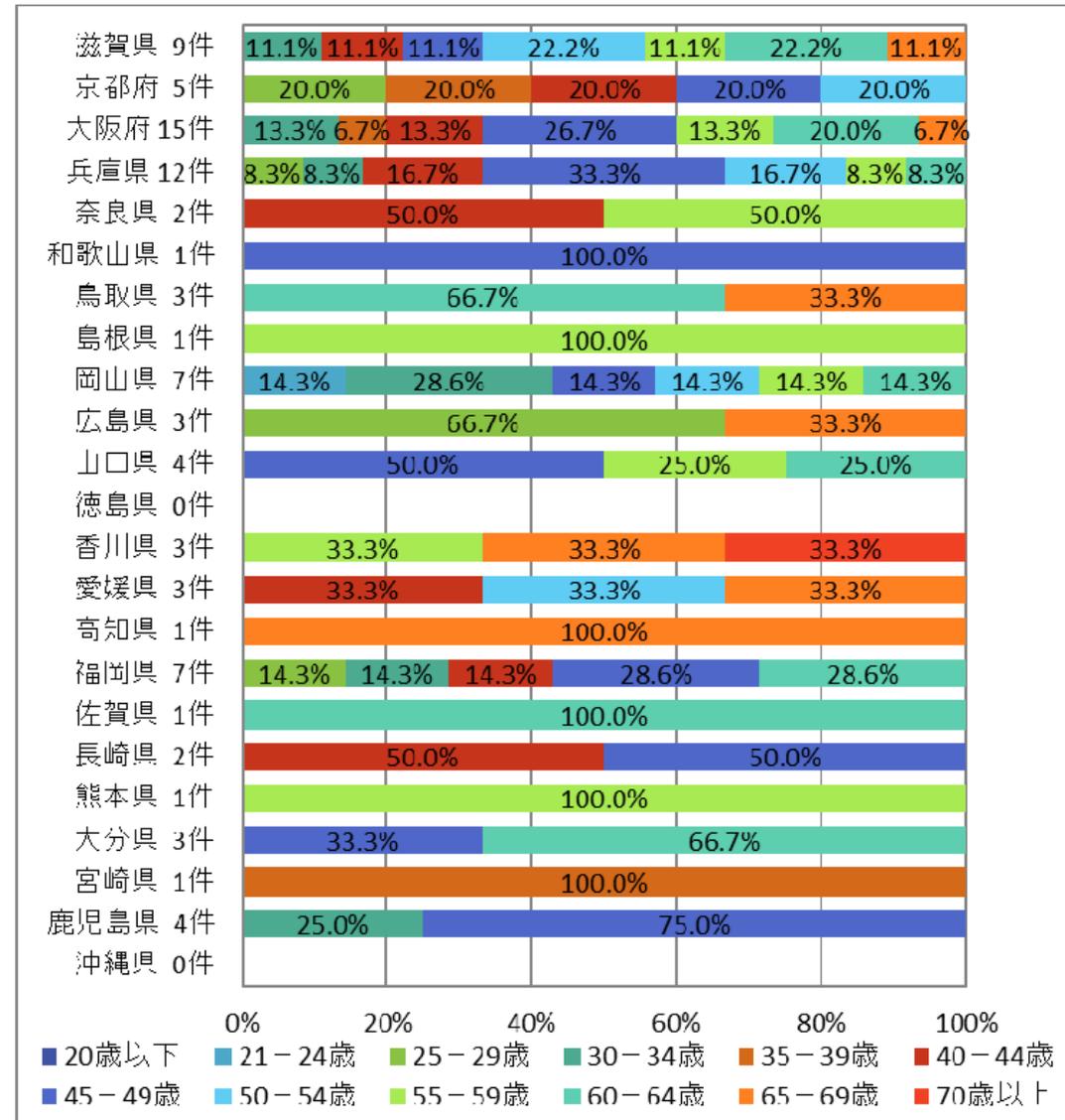
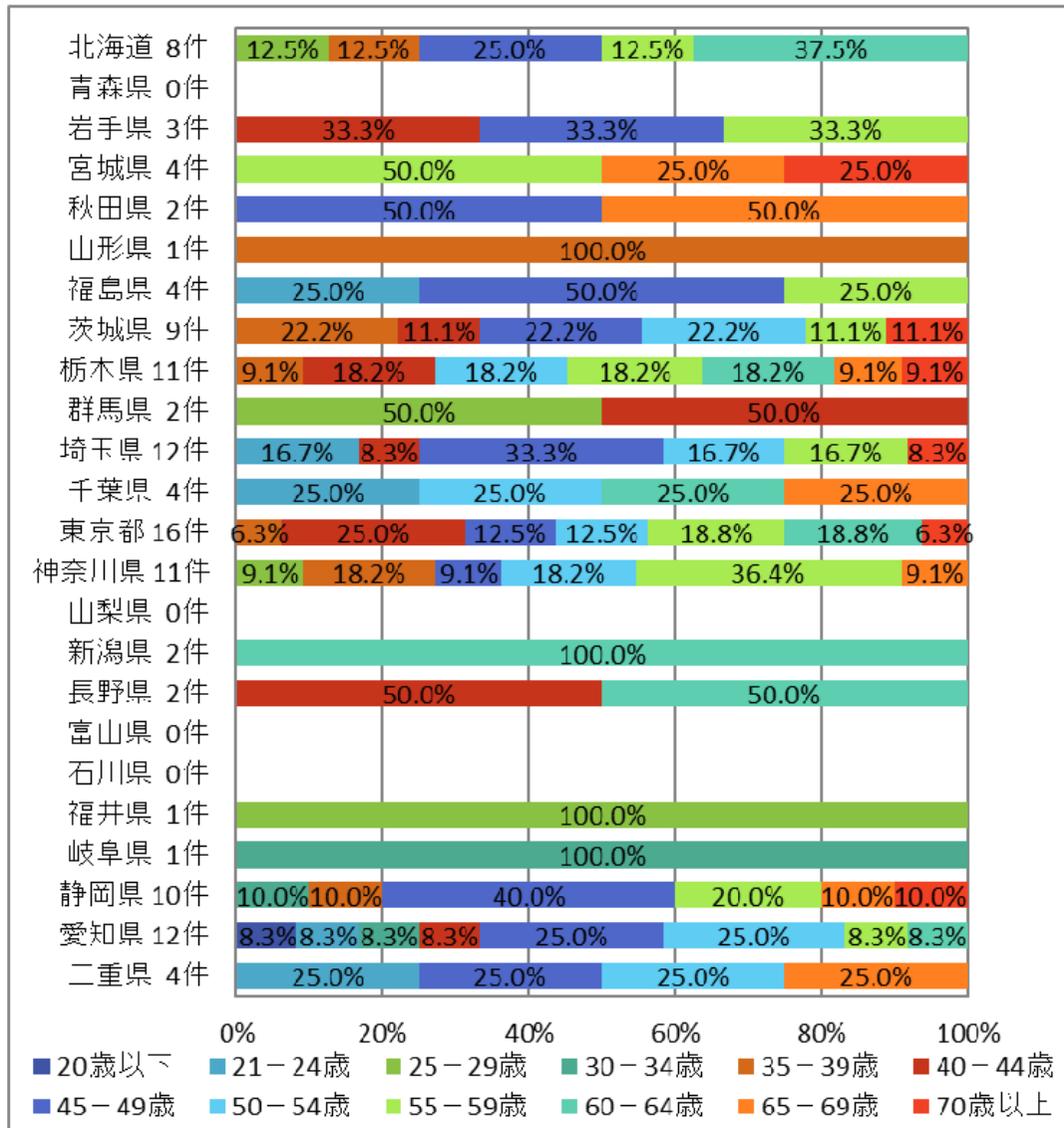
IV. 2020年1～12月死亡事故データ(発生地)

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、「東京都」では「40-44歳」、「大阪府」、「埼玉県」、「兵庫県」では「45-49歳」が最も多くなっている。「愛知県」では「45-49歳」、「50-54歳」が最も多くなっている。



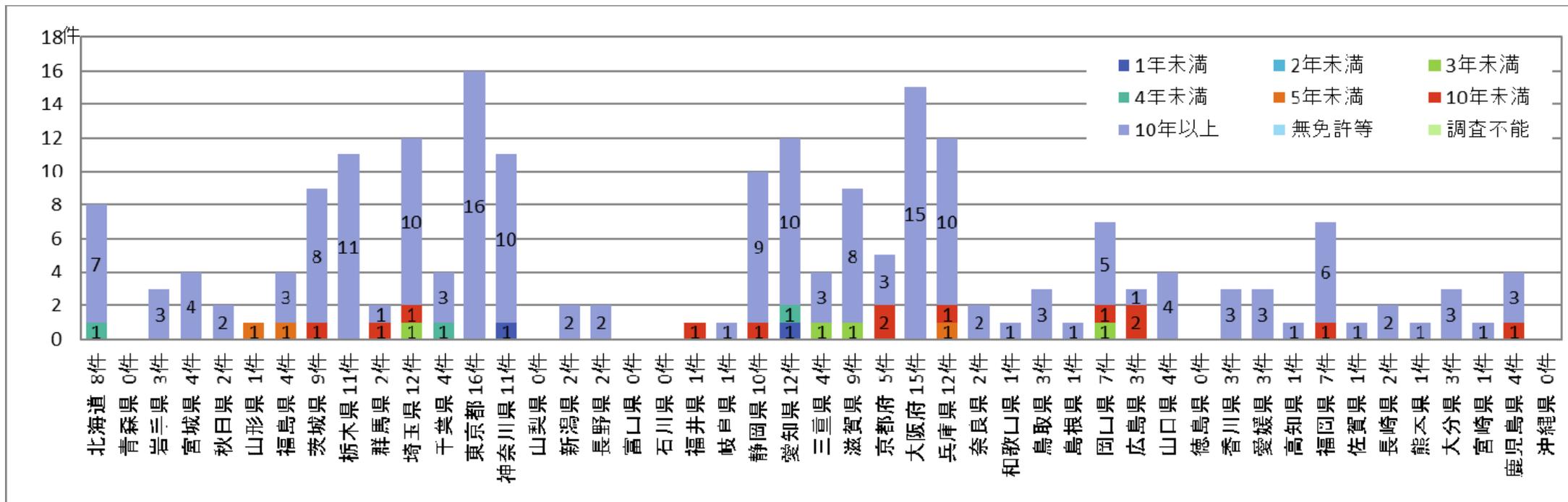
IV. 2020年1～12月死亡事故データ(発生地)



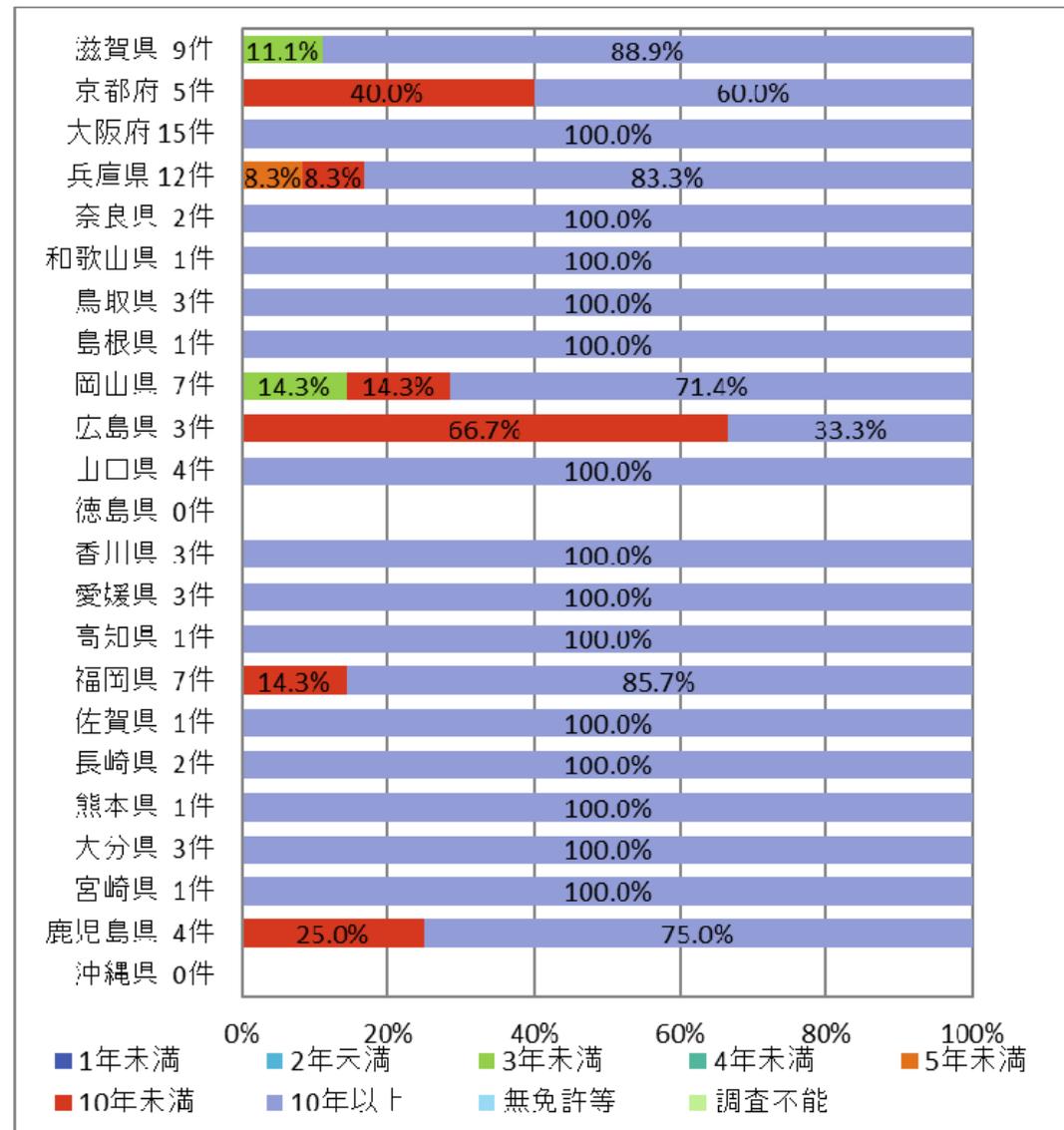
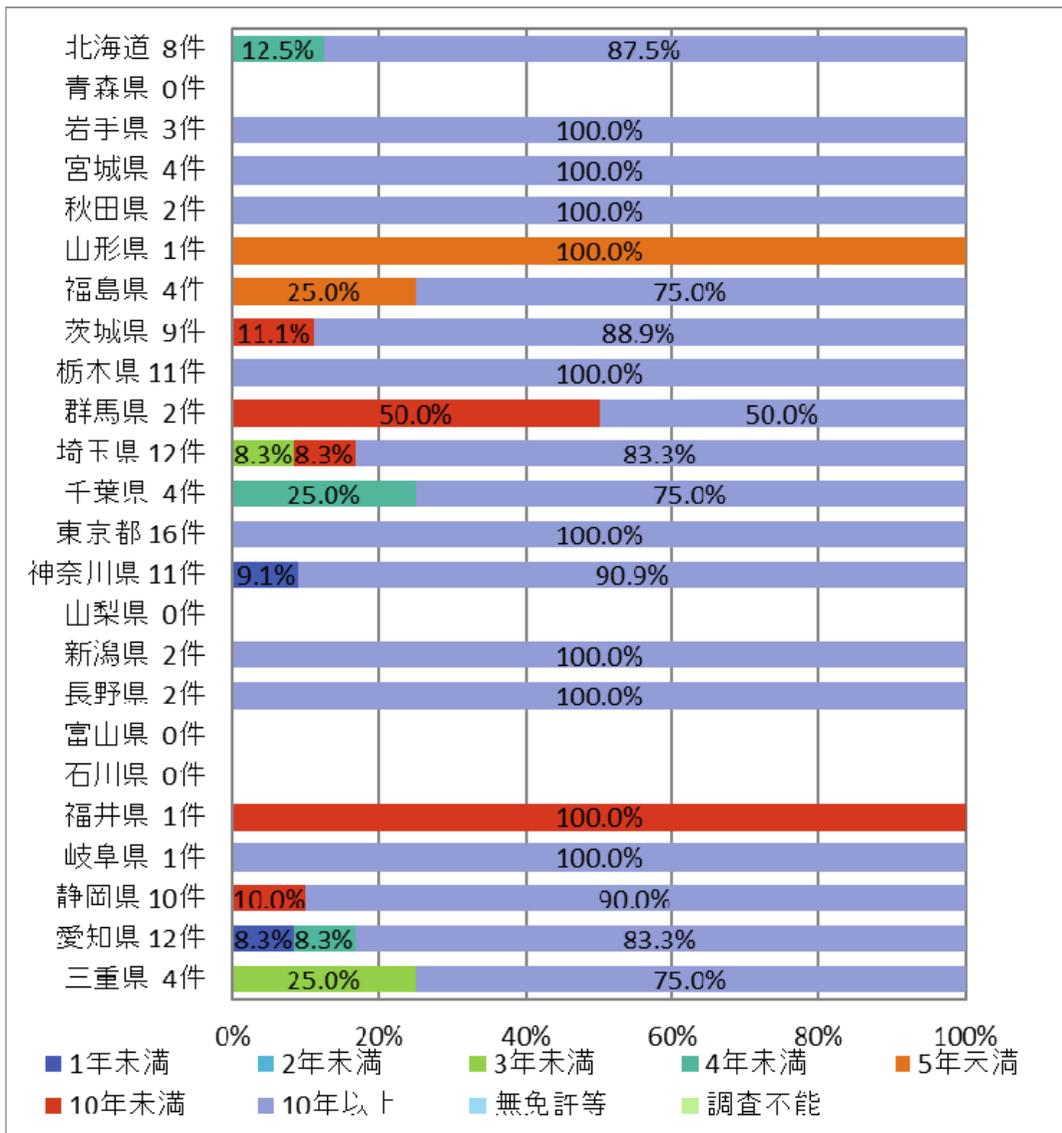
IV. 2020年1～12月死亡事故データ(発生地)

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、「山形県」、「群馬県」、「福井県」、「広島県」を除き「10年以上」が多い。



IV. 2020年1~12月死亡事故データ(発生地)



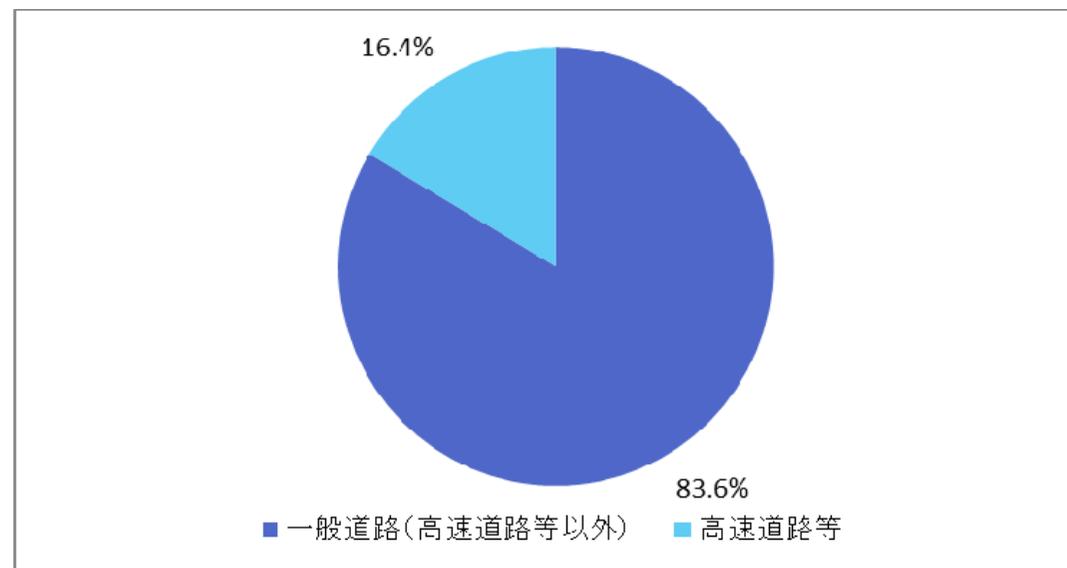
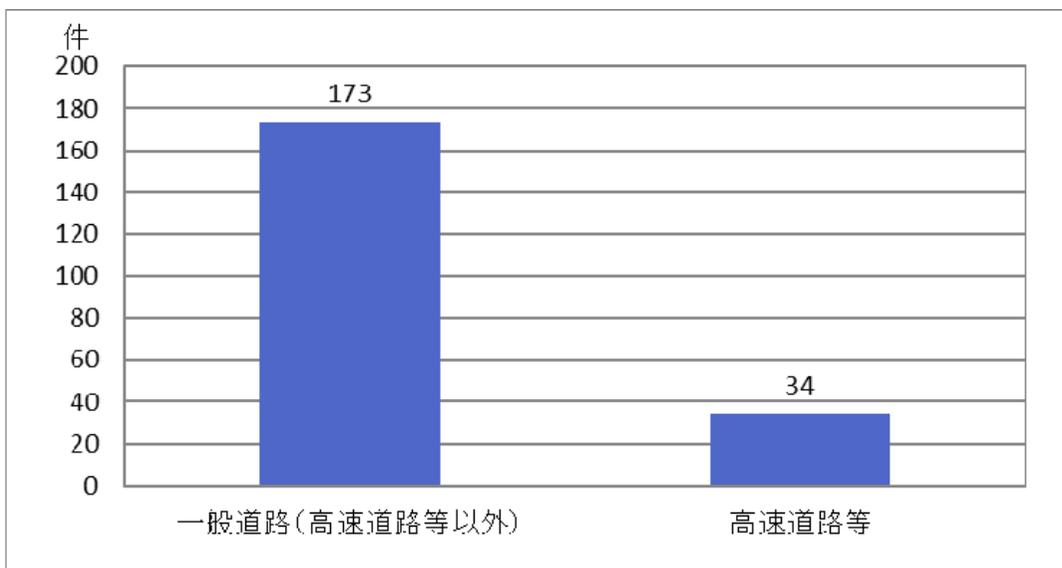
V. 2020年1～12月死亡事故データ(道路区分)

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. 2020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173件（83.6%）と8割以上を占めている。
- ・「一般道路」での死亡事故件数は「高速道路等」と比較して約5.1倍となっている。

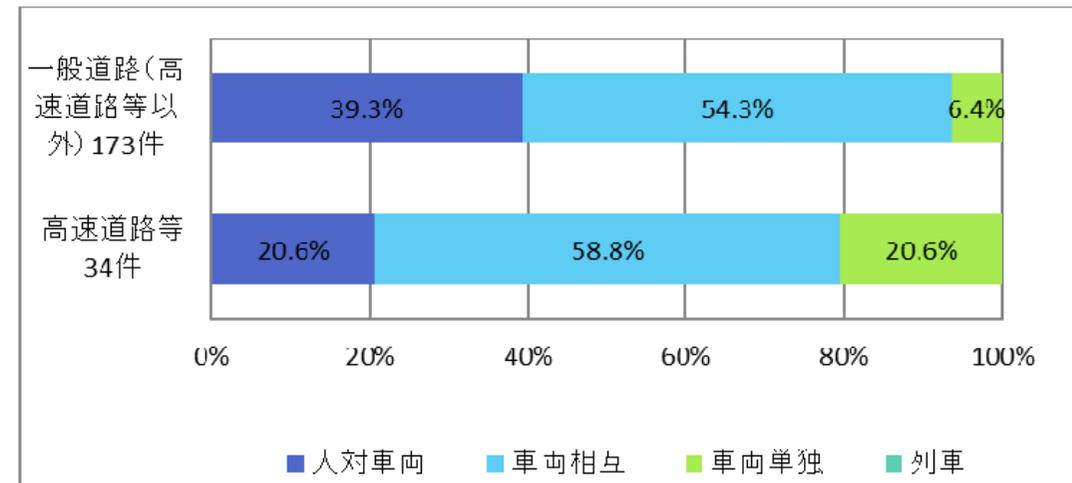
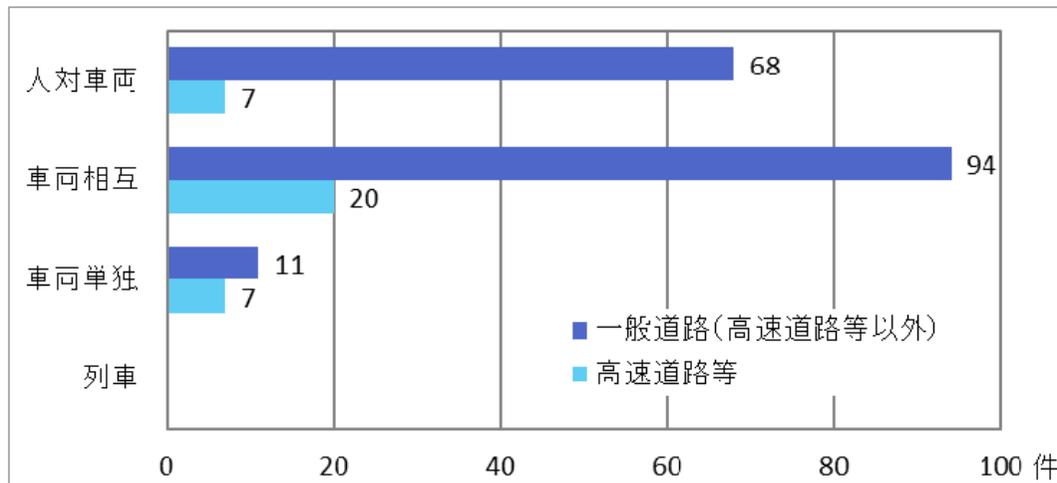


V. 2020年1～12月死亡事故データ(道路区分)

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」、「高速道路等」とともに「車両相互」が最も多くそれぞれ94件（54.3%）、20件（58.8%）となっている。

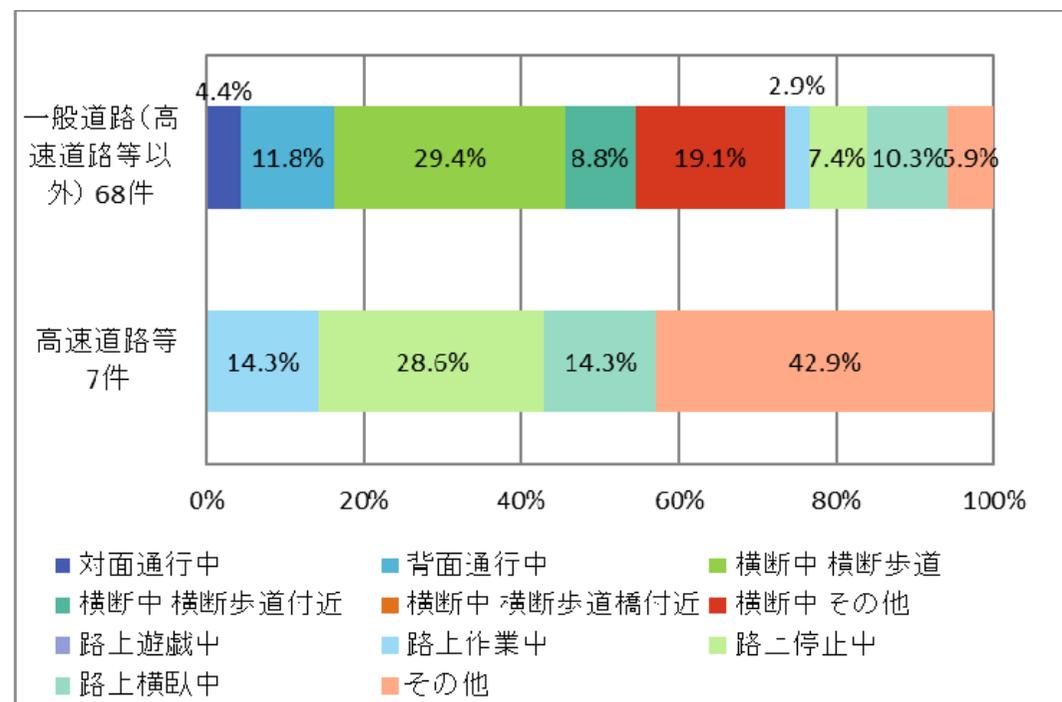
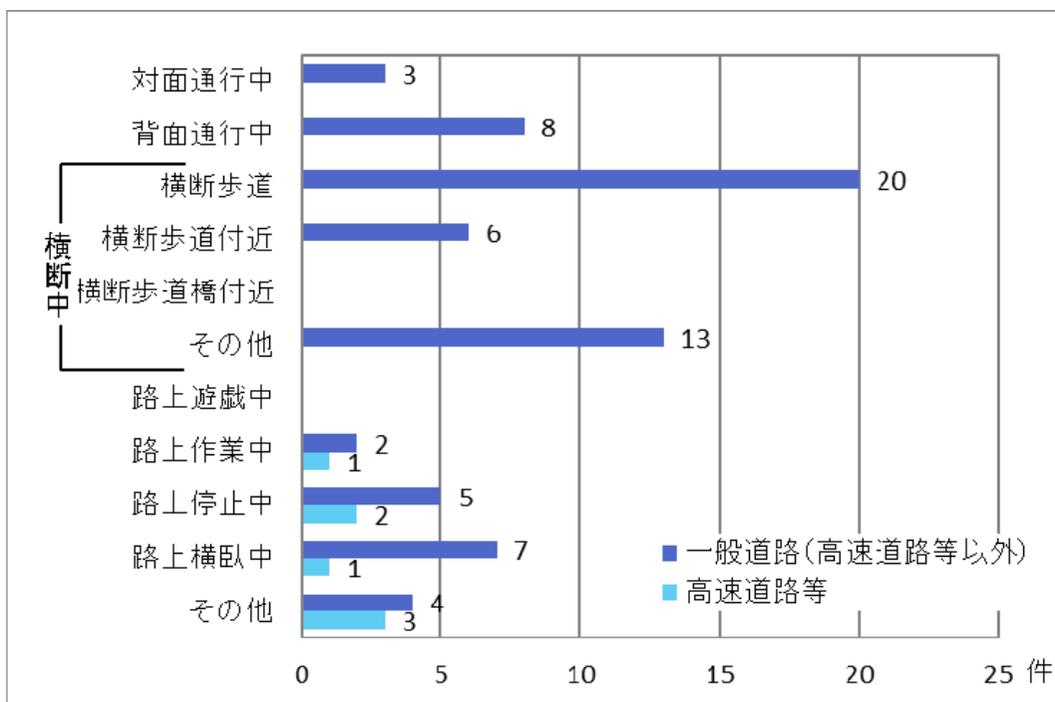
※「車両相互」での第二当事者となる「車両」には、道路交通法上の「軽車両」である自転車等を含む。



V. 2020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 横断歩道」が最も多く20件(29.4%)となっている。次いで「横断中 その他」13件(19.1%)、「背面通行中」8件(11.8%)、「路上横臥中」7件(10.3%)と続いている。

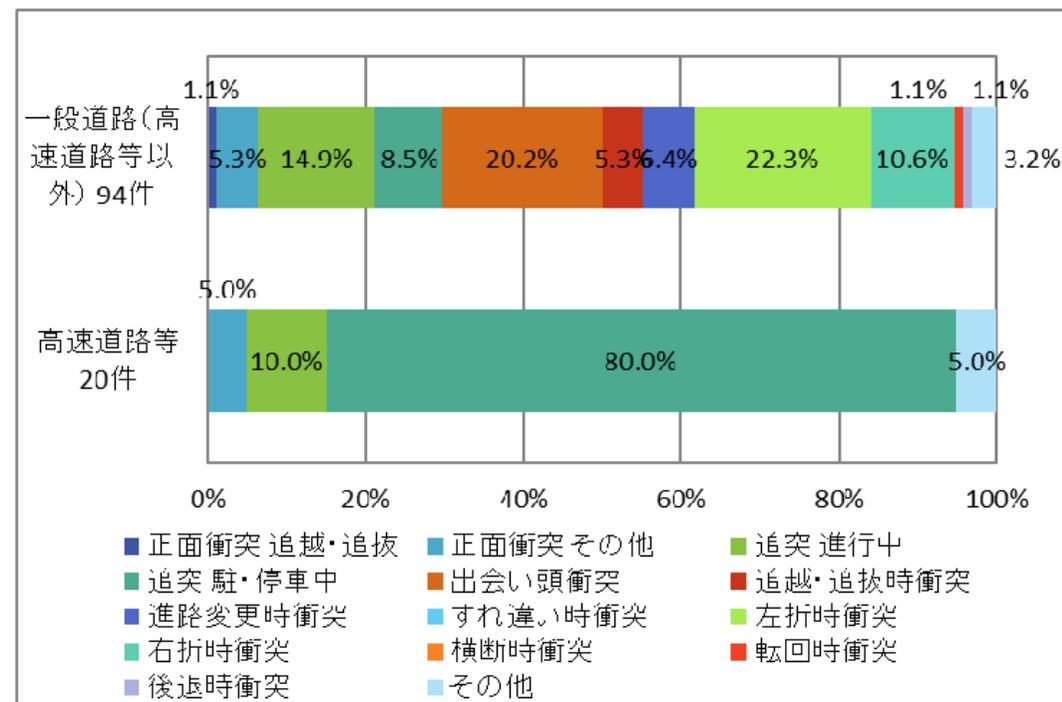
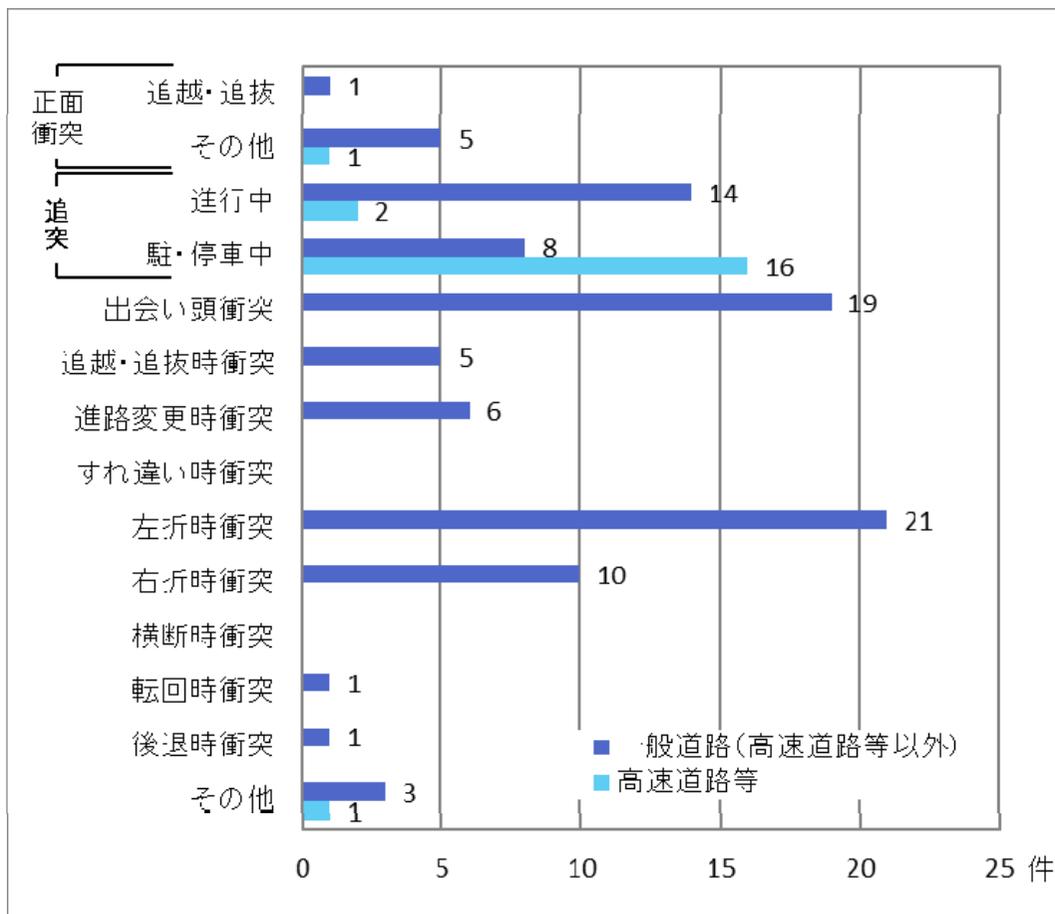


V. 2020年1～12月死亡事故データ(道路区分)

(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21件(22.3%)となっている。次いで「出会い頭衝突」19件(20.2%)、「追突 進行中」14件(14.9%)と続いている。
- ・「高速道路等」では「追突 駐・停車中」が最も多く16件(80.0%)、次いで「追突 進行中」2件(10.0%)となっている。

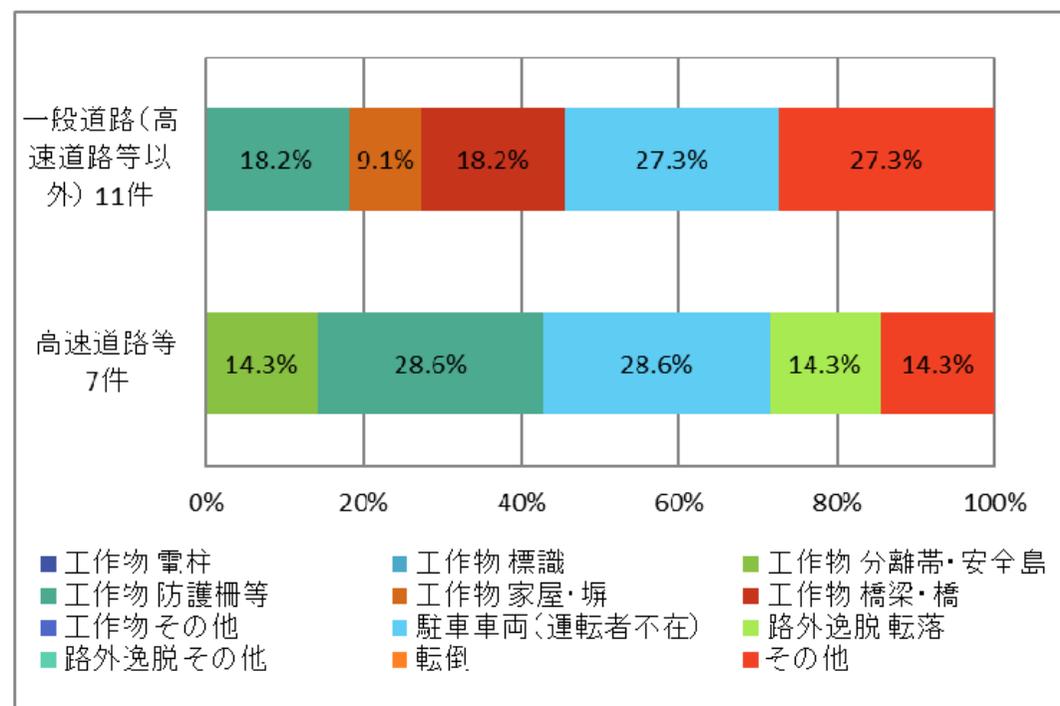
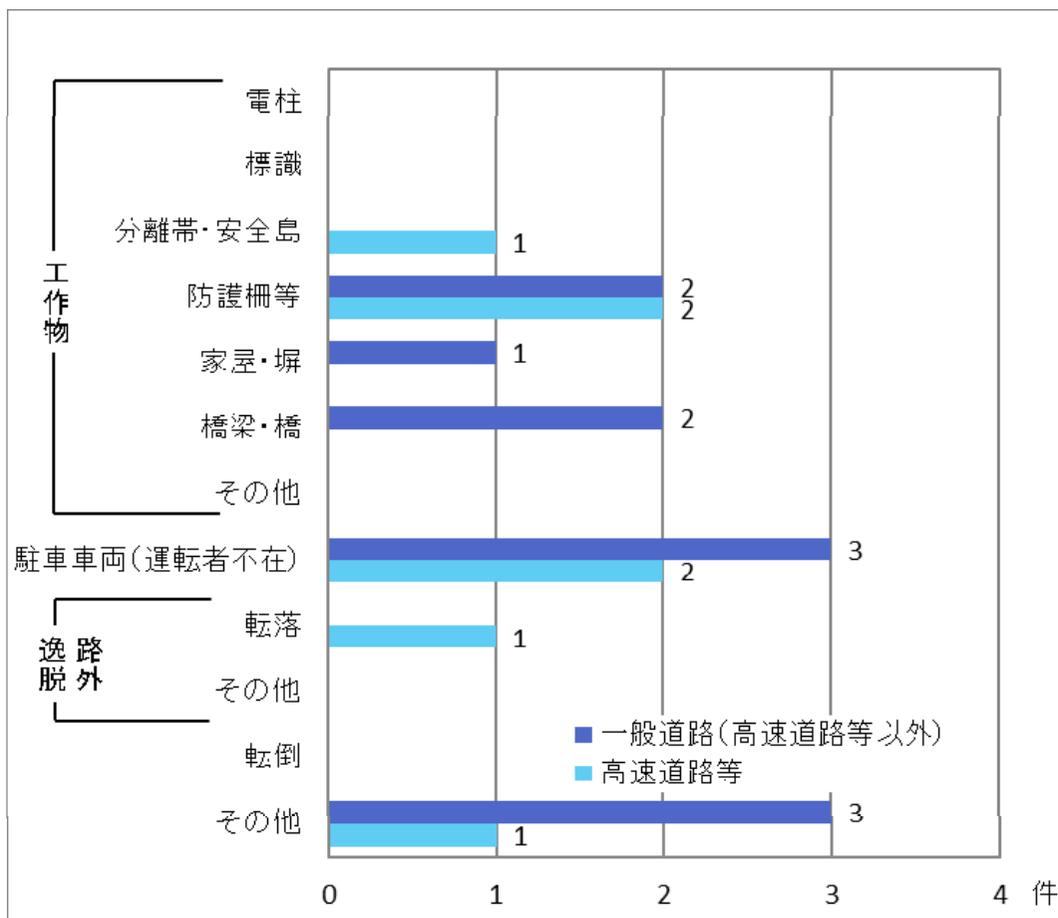
※「車両相互」での第二当事者となる「車両」には、道路交通法上の「軽車両」である自転車等を含む。



V. 2020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

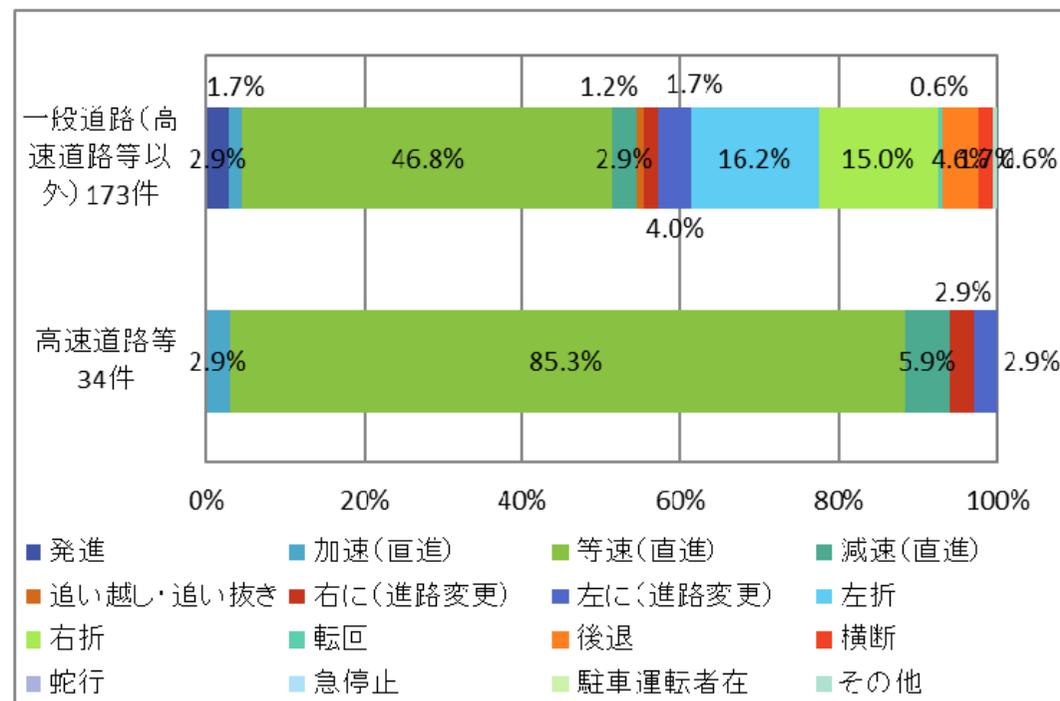
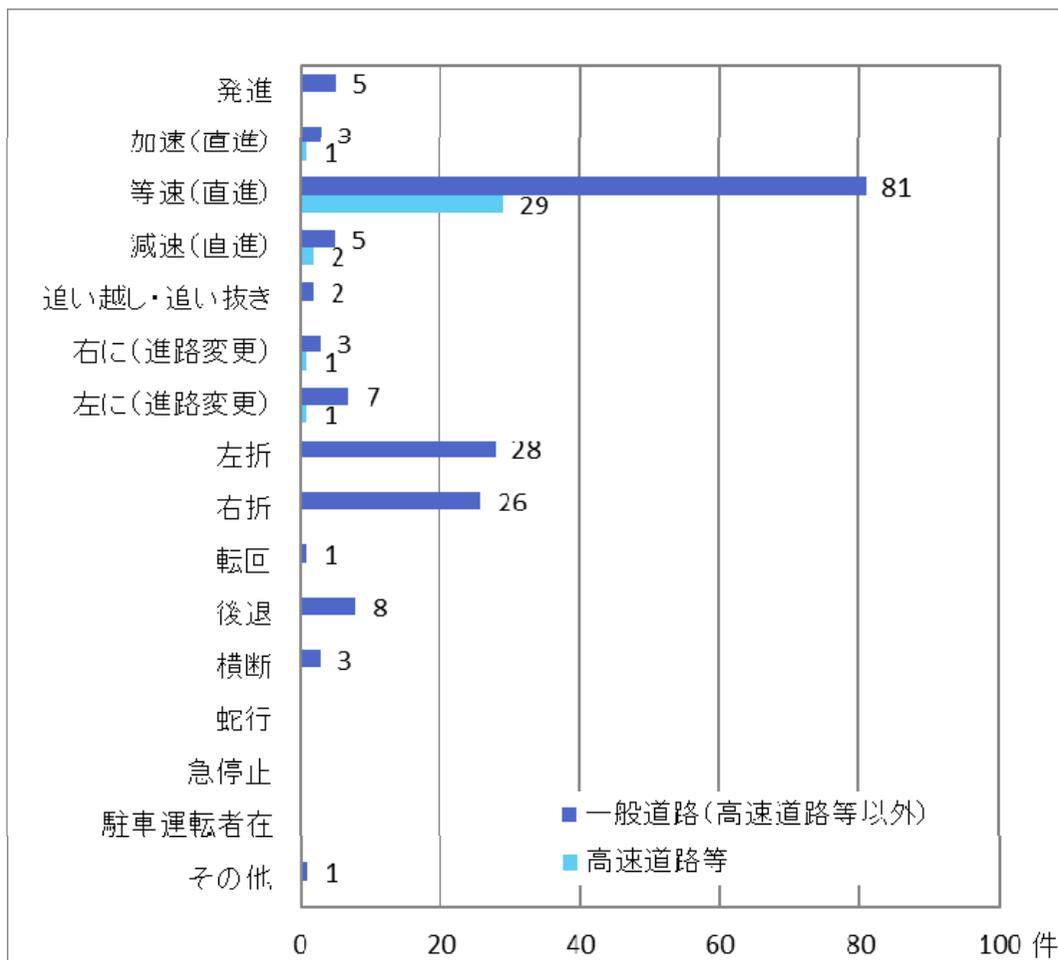
- ・道路区分別の事故類型(車両単独)別にみると、「一般道路」では「駐車車両(運転者不在)」、「その他」が最も多くそれぞれ3件(27.3%)、次いで「工作物 防護柵等」、「工作物 橋梁・橋」がそれぞれ2件(18.2%)、「工作物 家屋・塀」1件(9.1%)となっている。
- ・「高速道路等」では「工作物 防護柵等」、「駐車車両(運転者不在)」が最も多くそれぞれ2件(28.6%)、次いで「工作物 分離帯・安全島」、「路外逸脱 転落」、「その他」がそれぞれ1件(14.3%)となっている。



V. 2020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

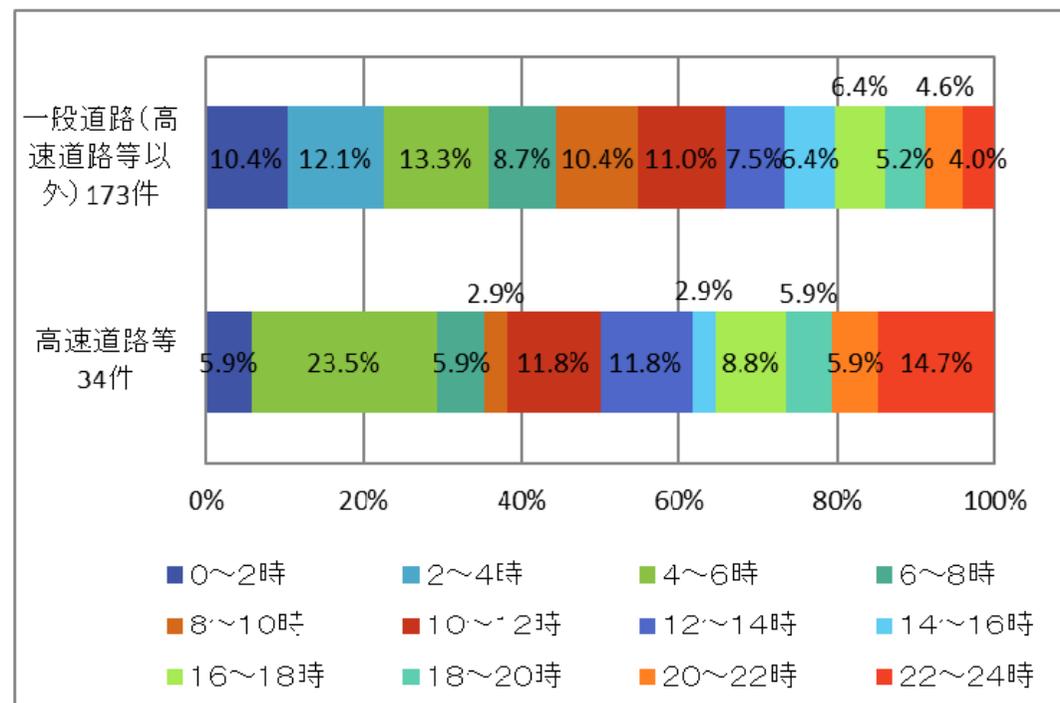
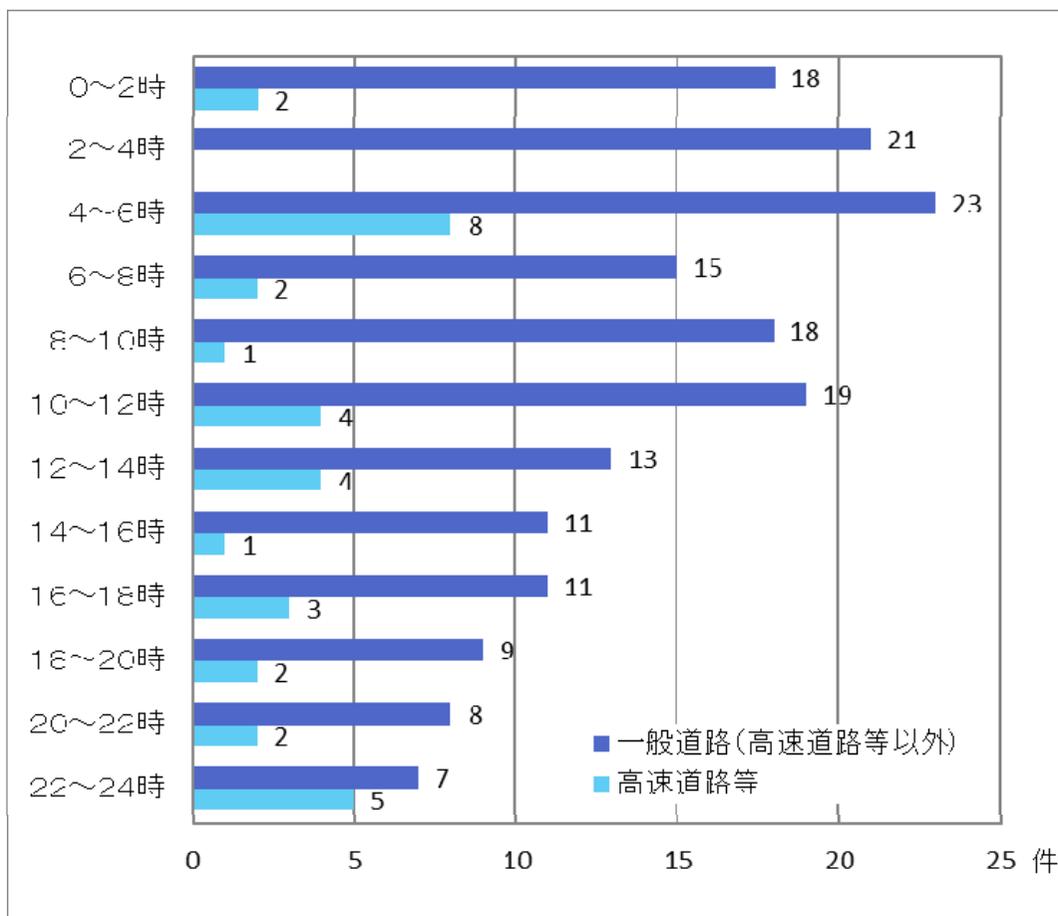
- ・道路区分別の行動類型別にみると、「一般道路」では「等速（直進）」が最も多く81件（46.8％）となっている。次いで「左折」28件（16.2％）、「右折」26件（15.0％）と続いている。
- ・「高速道路等」では「等速（直進）」が最も多く29件（85.3％）となっている。



V. 2020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

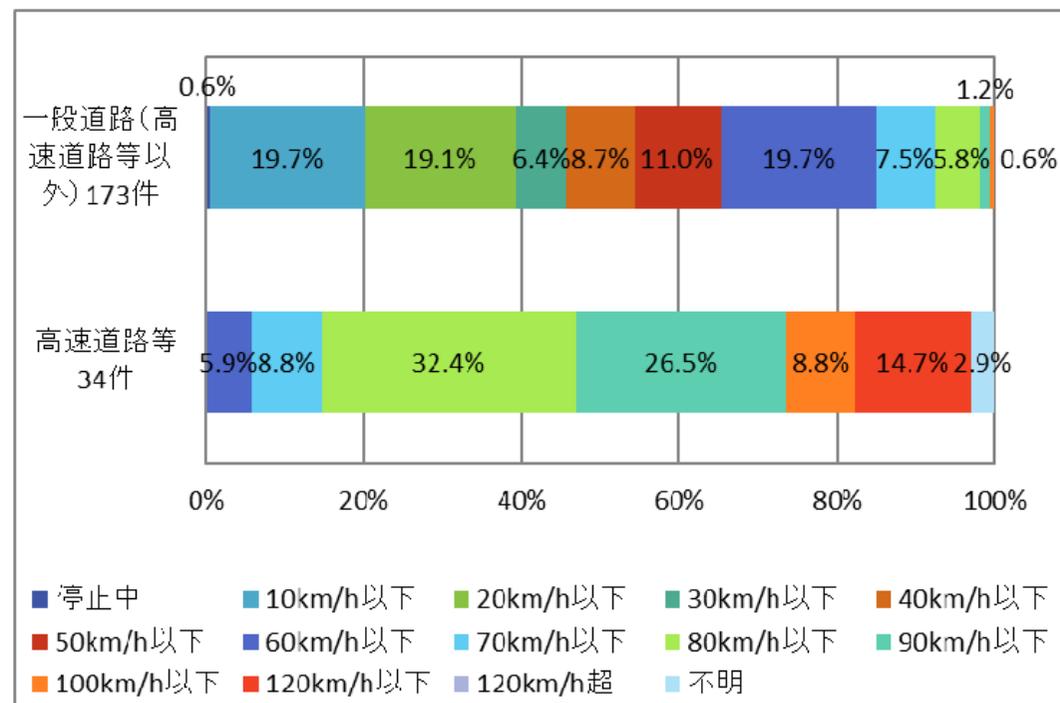
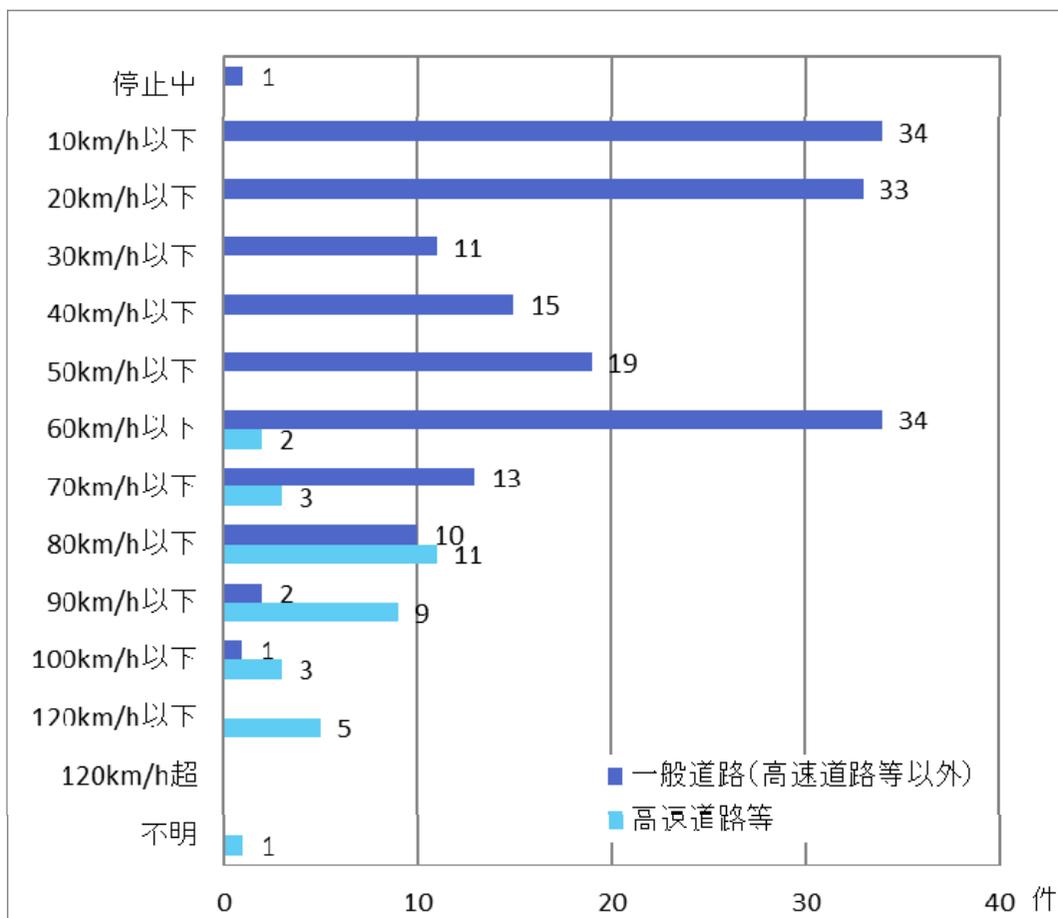
- 道路区分別の時間帯別にみると、「一般道路」では「4～6時」が最も多く23件（13.3%）となっている。次いで「2～4時」21件（12.1%）、「10～12時」19件（11.0%）と続いている。
- 「高速道路等」では「4～6時」が最も多く8件（23.5%）となっている。次いで「22～24時」5件（14.7%）と続いている。



V. 2020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

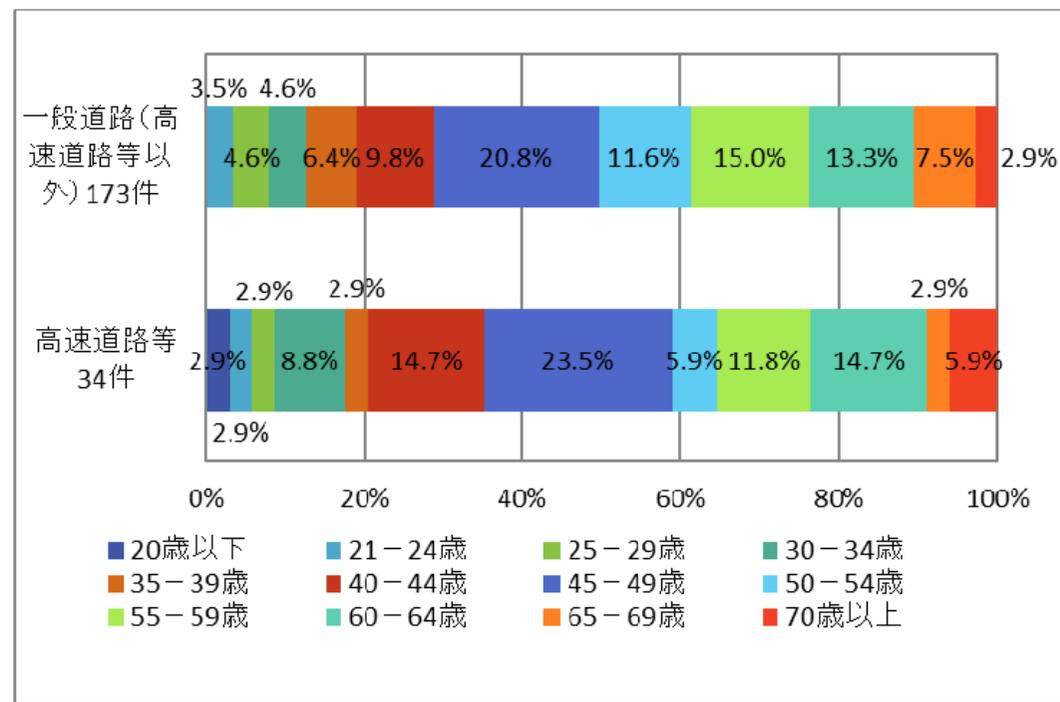
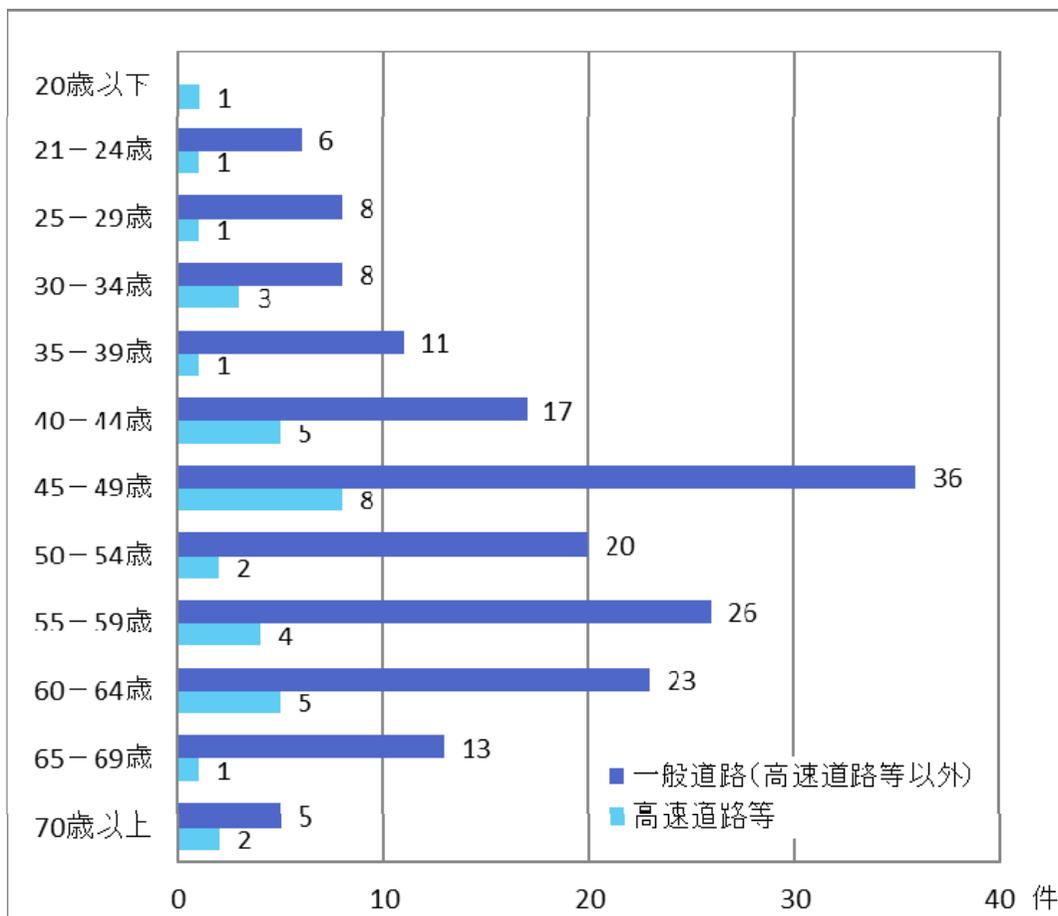
- 道路区分別の運転者の危険認知速度別にみると、「一般道路」では「10km/h以下」、「(50km/h超)60km/h以下」が最も多くそれぞれ34件（19.7%）となっている。次いで「(10km/h超)20km/h以下」33件（19.1%）と続いている。幹線道路の最高速度に近い速度帯と市街地の最高速度に近い20km/h程度の速度帯に分布がわかれている。
- 「高速道路等」では「(70km/h超)80km/h以下」が最も多く11件（32.4%）となっている。次いで「(80km/h超)90km/h以下」9件（26.5%）、「(100km/h超)120km/h以下」5件（14.7%）となっている。



V. 2020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

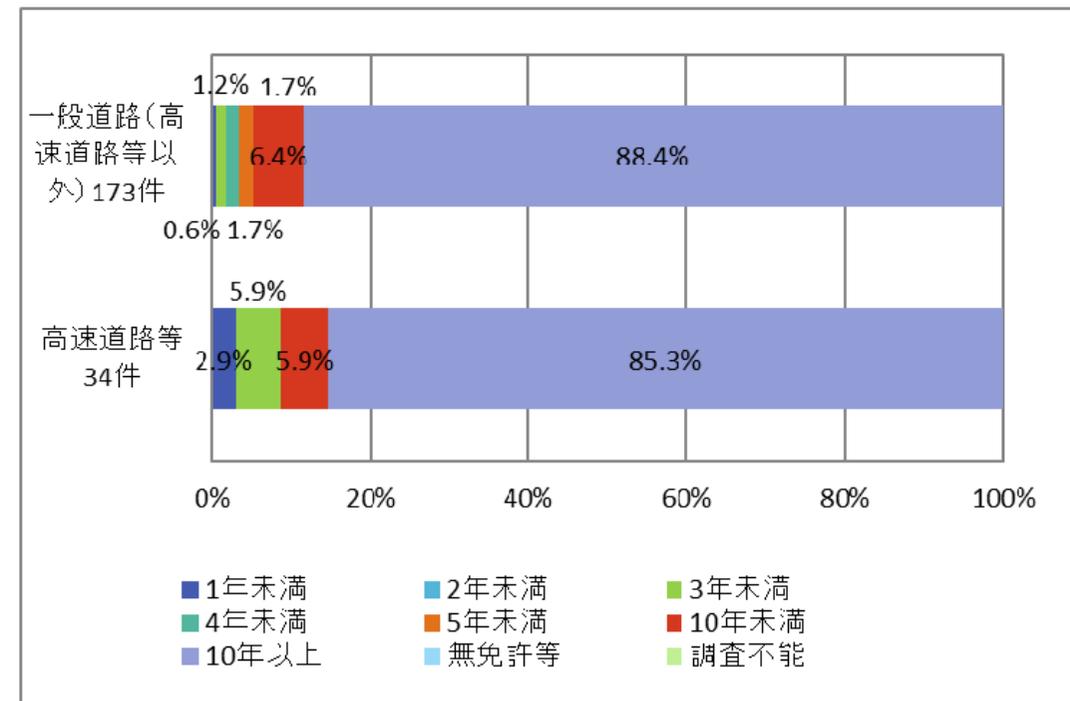
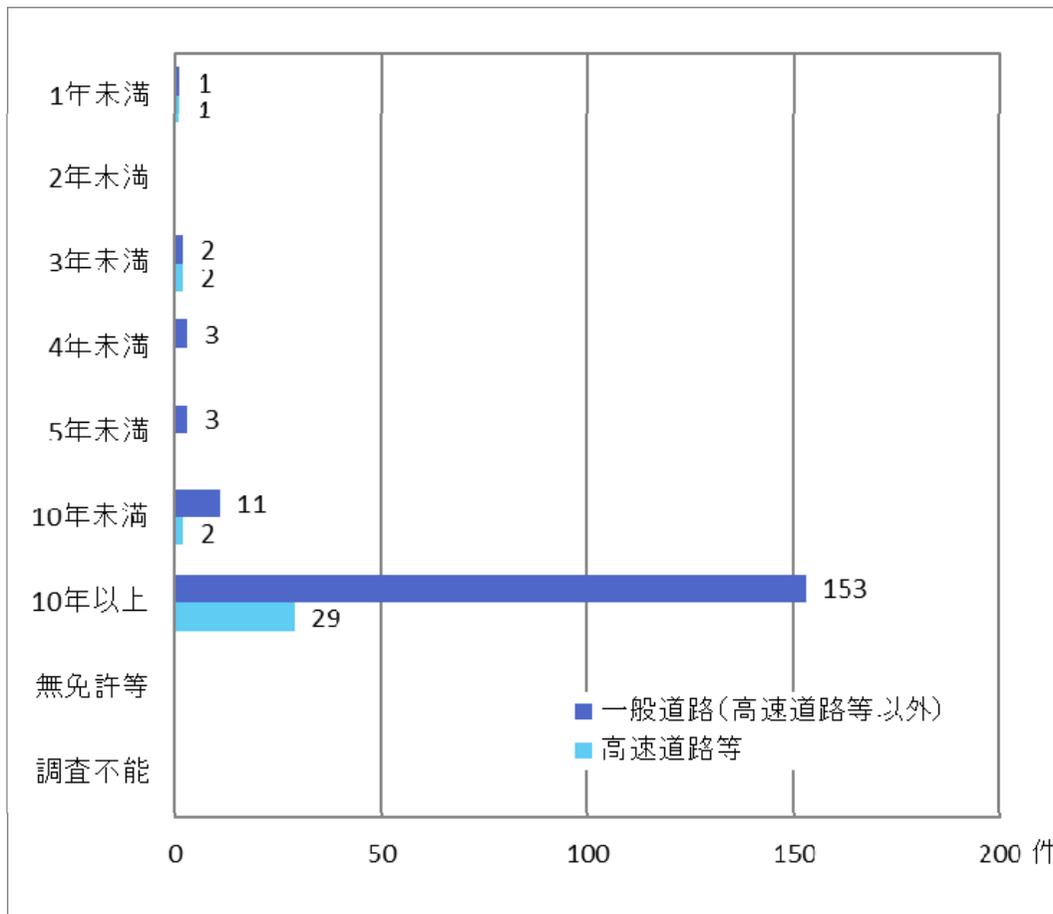
- 道路区分別の運転者の年齢層別にみると、「一般道路」では「45-49歳」が最も多く36件（20.8%）となっている。次いで「55-59歳」26件（15.0%）、「60-64歳」23件（13.3%）と続いている。
- 「高速道路等」では「45-49歳」が最も多く8件（23.5%）となっている。次いで「40-44歳」、「60-64歳」がそれぞれ5件（14.7%）と続いている。



V. 2020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153件（88.4%）、29件（85.3%）となっている。



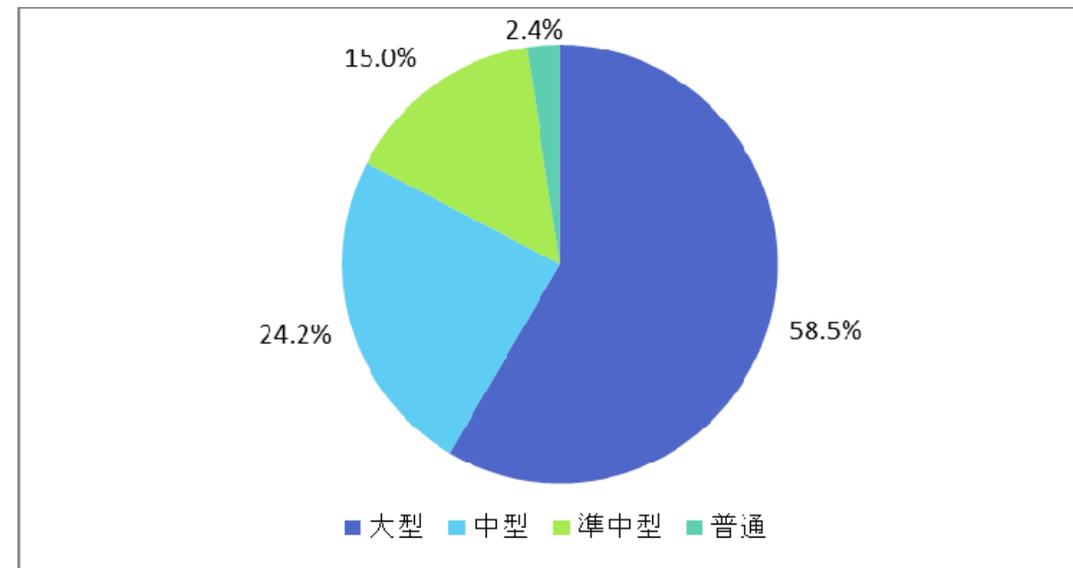
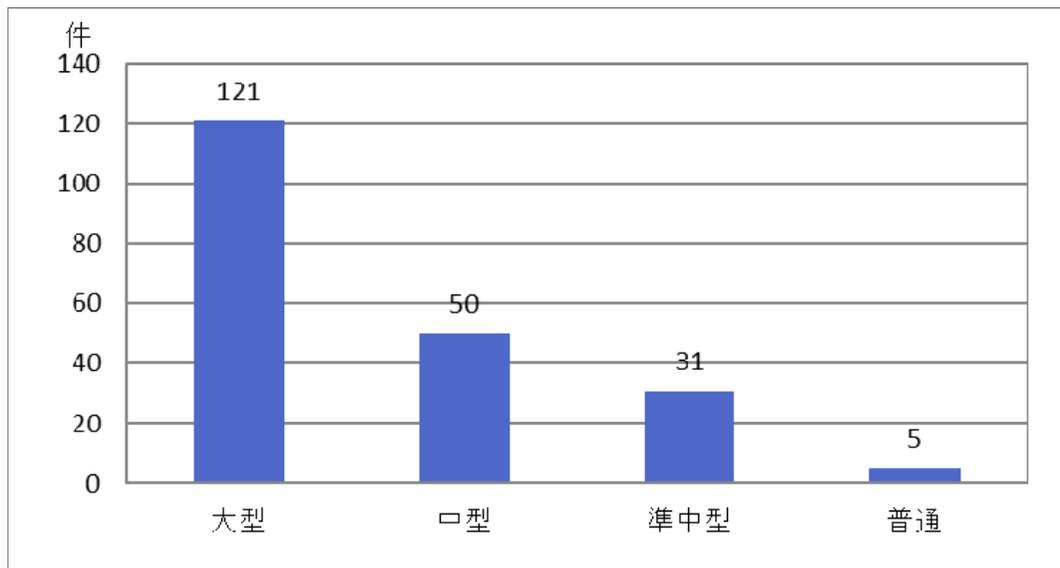
VI. 2020年1～12月死亡事故データ(車両区分)

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. 2020年1～12月死亡事故データ(車両区分)

1. 車両区分別

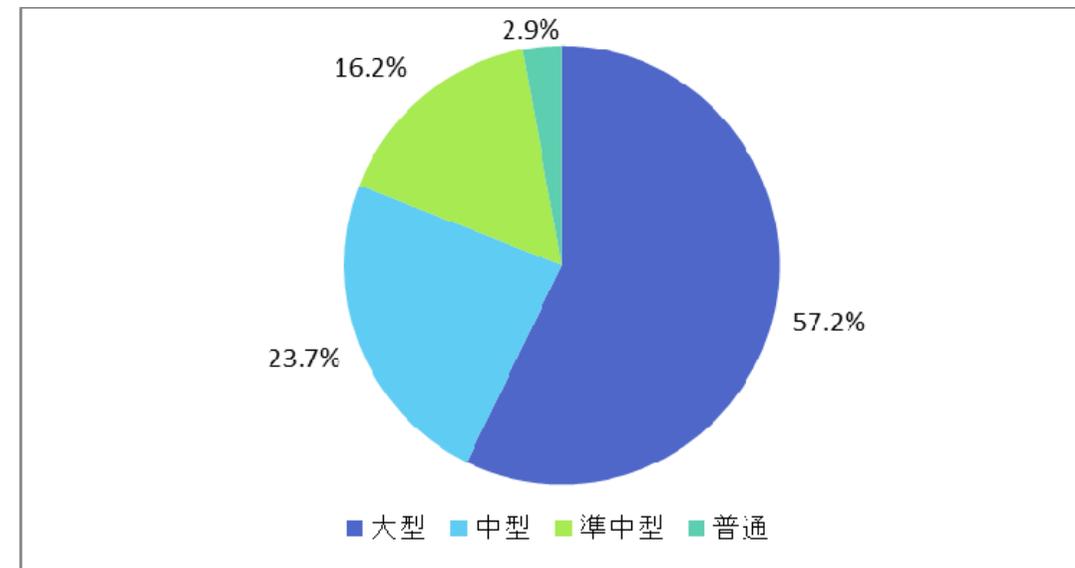
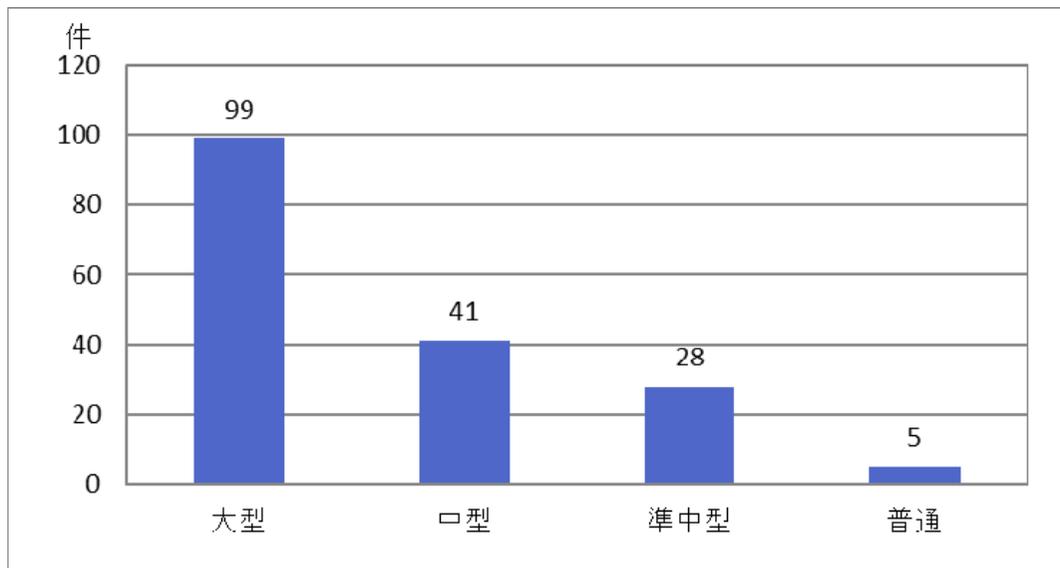
- ・車両区分別にみると、「大型」が最も多く121件（58.5%）となっている。
- ・次いで「中型」50件（24.2%）、「準中型」31件（15.0%）、「普通」5件（2.4%）となっている。



VI. 2020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

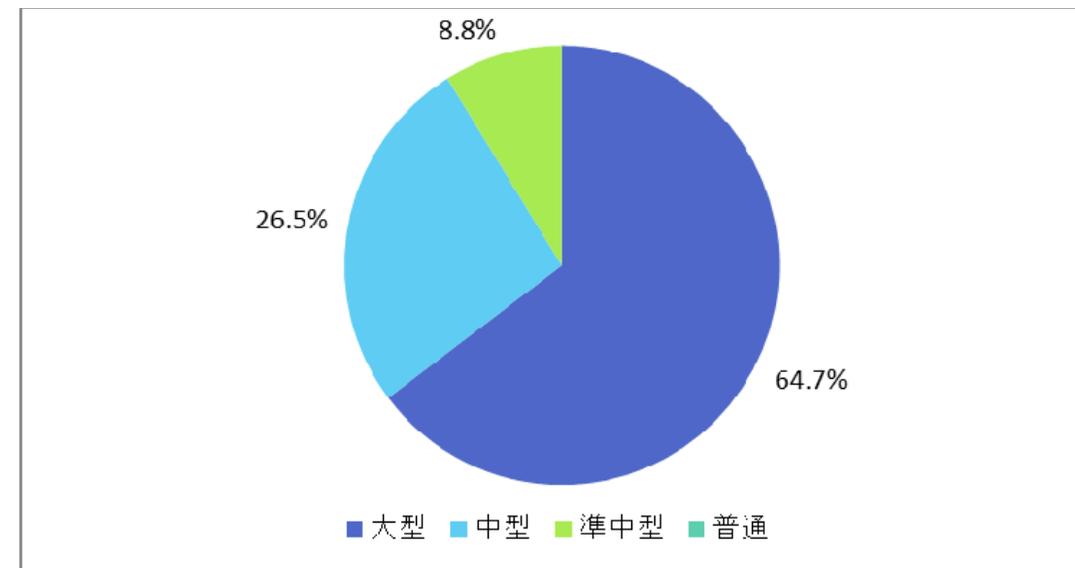
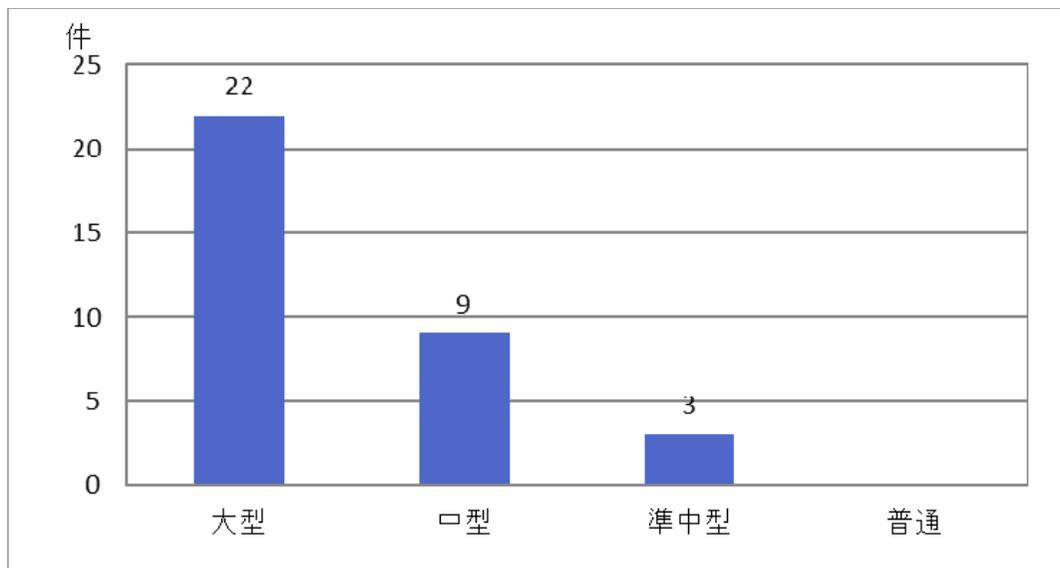
- ・一般道路での車両区分をみると、「大型」が最も多く99件（57.2%）となっている。
- ・次いで「中型」41件（23.7%）、「準中型」28件（16.2%）、「普通」5件（2.9%）と続いている。



VI. 2020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22件（64.7%）となっている。
- ・ 次いで「中型」9件（26.5%）、「準中型」3件（8.8%）と続いている。



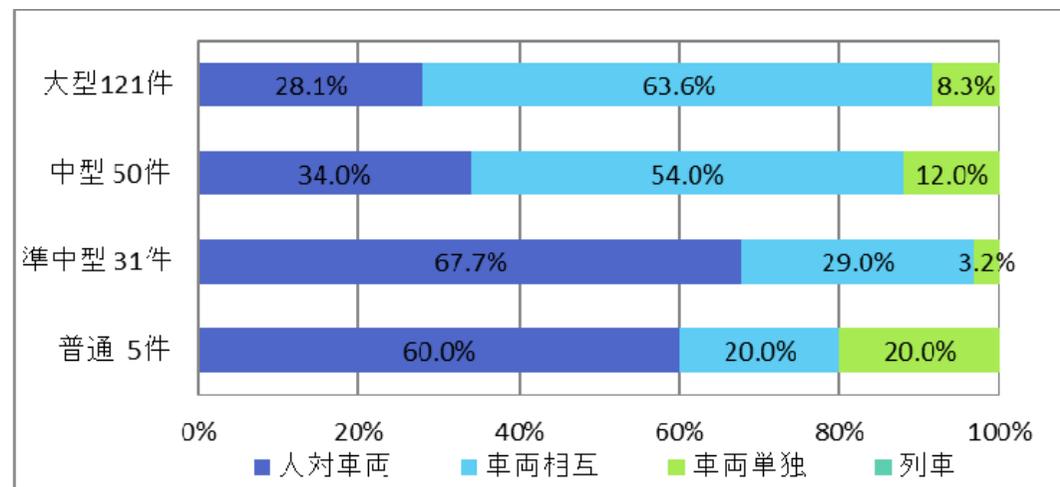
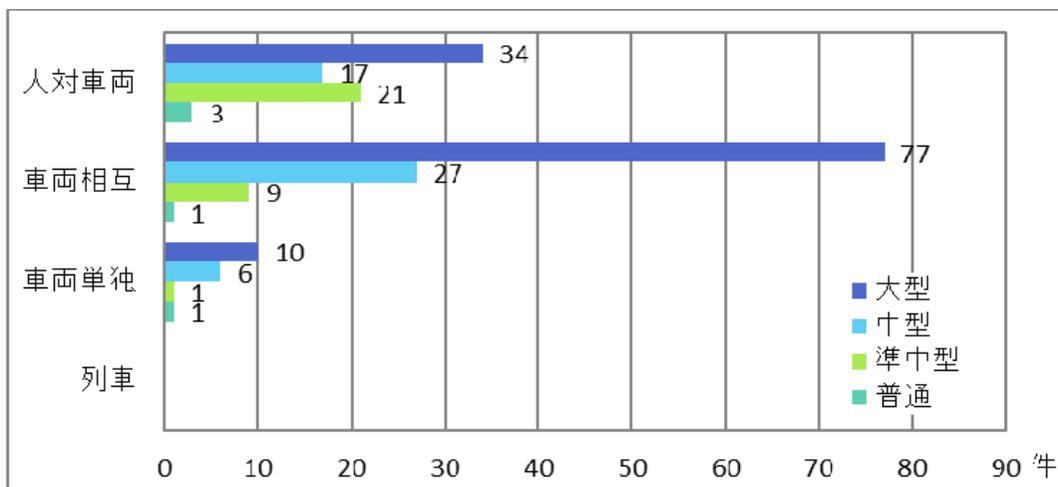
VI. 2020年1～12月死亡事故データ(車両区分)

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」、「中型」は「車両相互」が最も多くそれぞれ77件（63.6%）、27件（54.0%）となっている。
- ・「準中型」、「普通」は「人対車両」が最も多くそれぞれ21件（67.7%）、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。

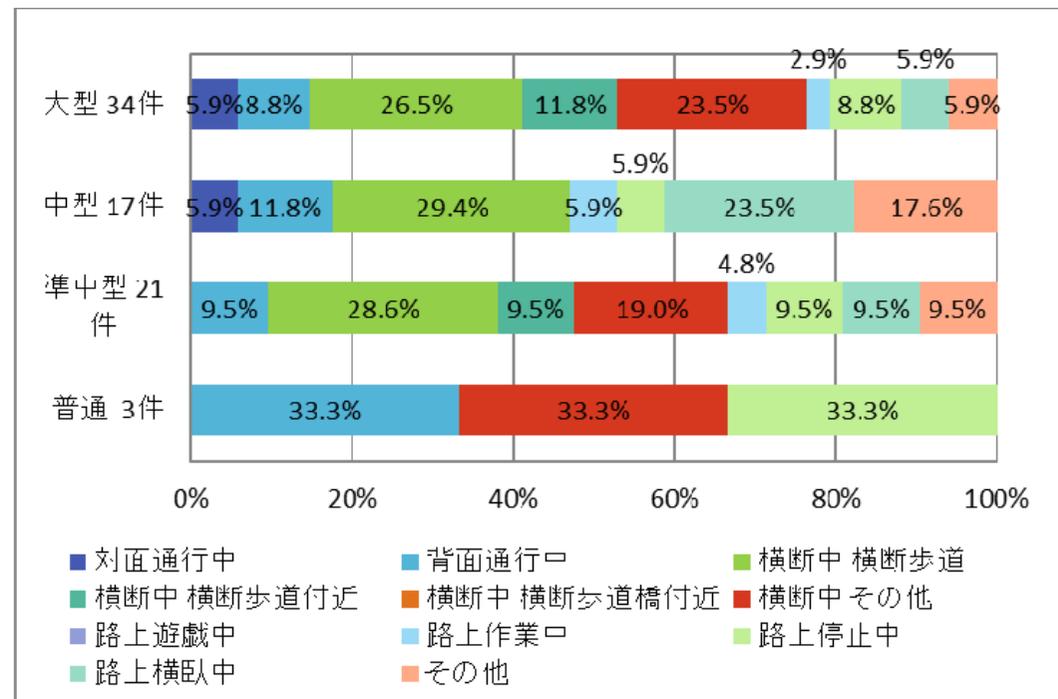
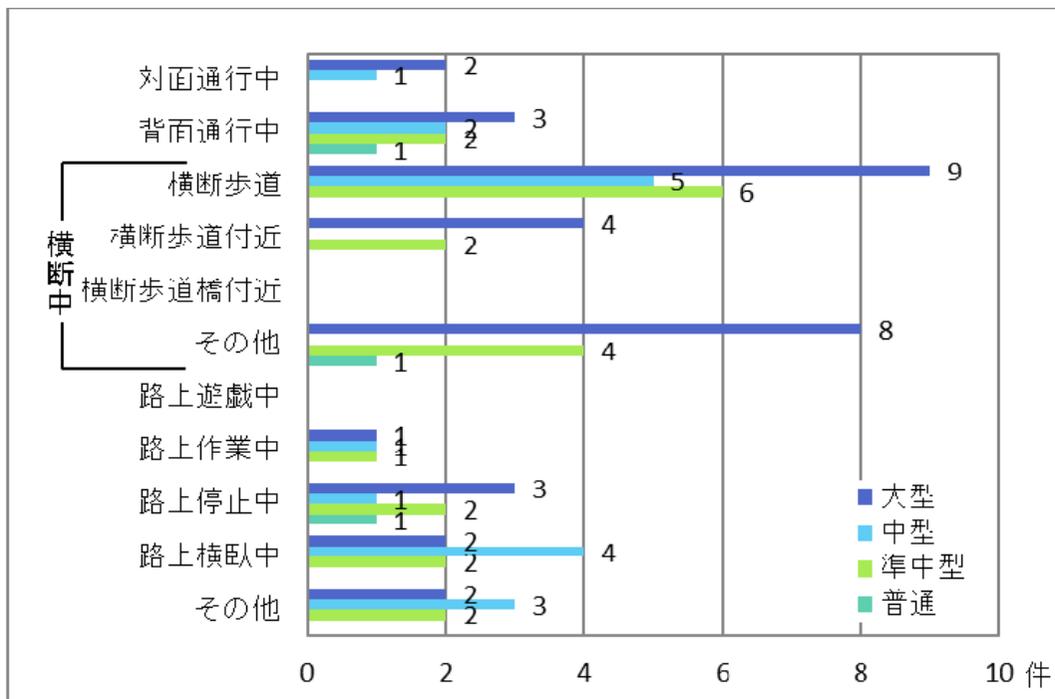
※対自転車の死亡事故件数についてはP86～P99に別掲。このうち車両区分別の事故類型別の詳細は、P89～P93に掲載。



VI. 2020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」、「準中型」は「横断中 横断歩道」が最も多くそれぞれ9件(26.5%)、5件(29.4%)、6件(28.6%)となっている。
- ・「普通」は「背面通行中」、「横断中 その他」、「路上停止中」がそれぞれ1件(33.3%)となっている。

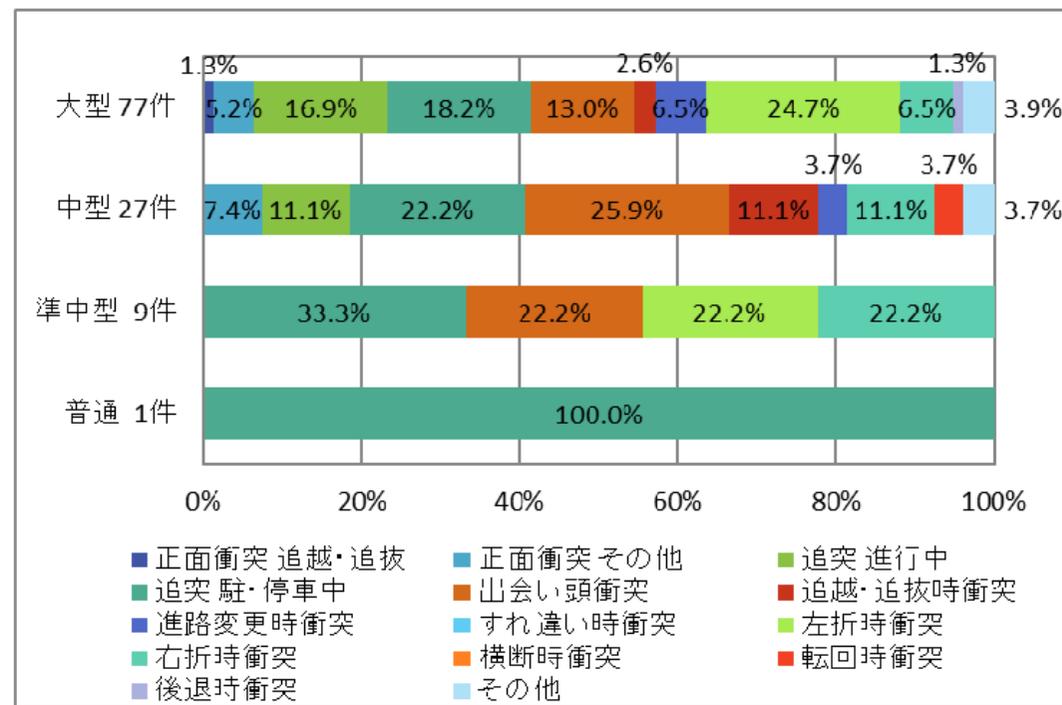
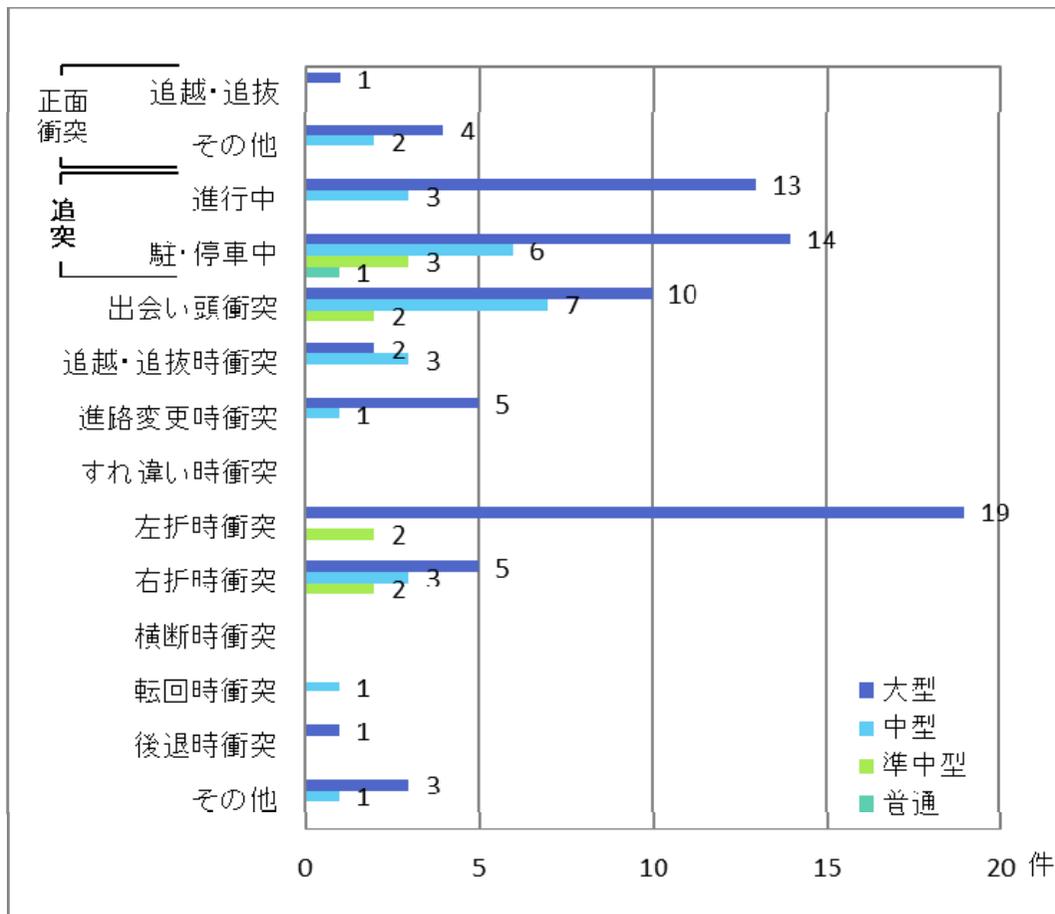


VI. 2020年1～12月死亡事故データ(車両区分)

(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19件(24.7%)、次いで「追突 駐・停車中」14件(18.2%)、「追突 進行中」13件(16.9%)と続いている。
- ・「中型」は「出会い頭衝突」が最も多く7件(25.9%)、次いで「追突 駐・停車中」6件(22.2%)と続いている。
- ・「準中型」、「普通」は「追突 駐・停車中」が最も多くそれぞれ3件(33.3%)、1件(100.0%)となっている。

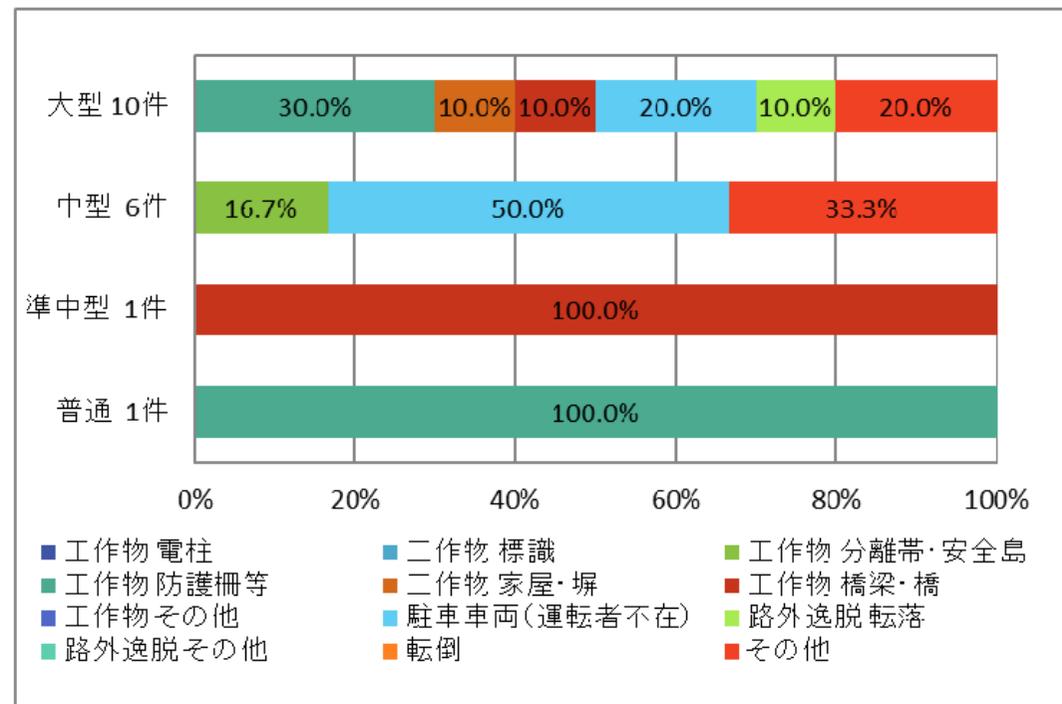
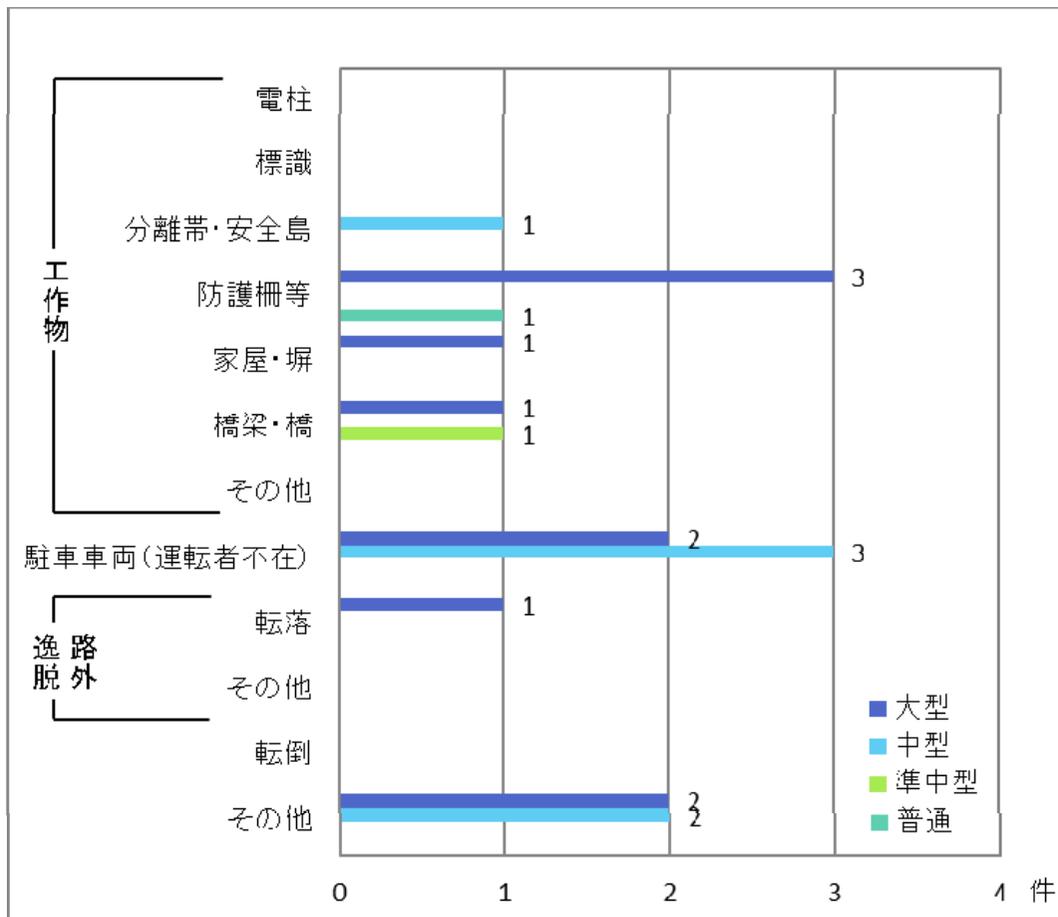
※「車両相互」での第二当事者となる「車両」には、道路交通法上の「軽車両」である自転車等を含む。



VI. 2020年1～12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

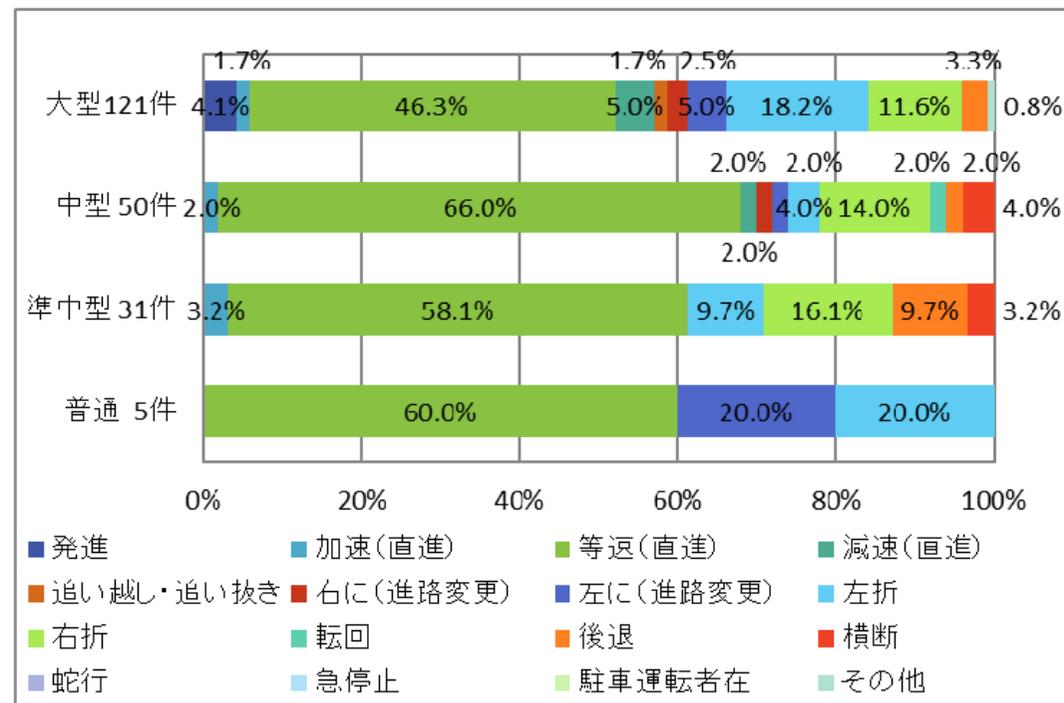
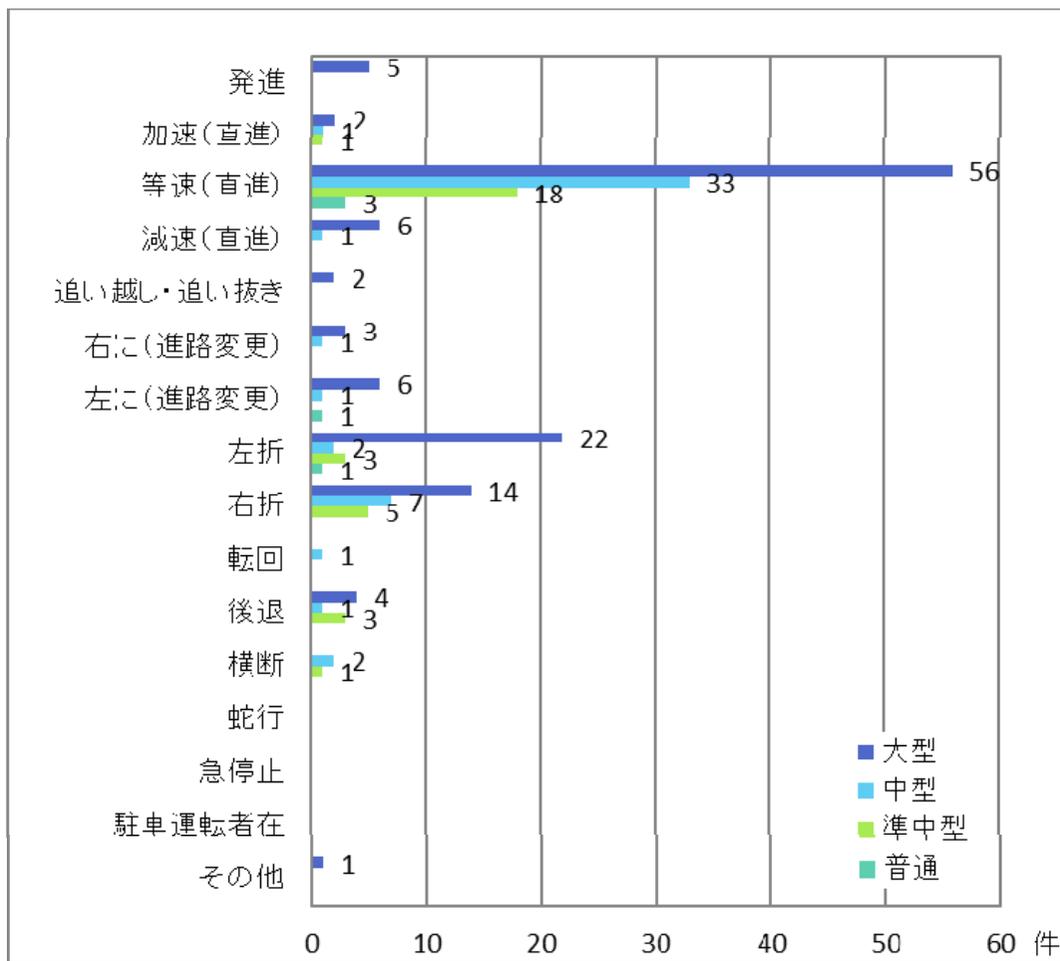
- ・車両区分別の事故類型(車両単独)別にみると、「大型」は「工作物 防護柵等」が最も多く3件(30.0%)、次いで「駐車車両(運転者不在)」、「その他」がそれぞれ2件(20.0%)となっている。
- ・「中型」は「駐車車両(運転者不在)」が最も多く3件(50.0%)となっている。
- ・「準中型」は「工作物 橋梁・橋」1件(100.0%)、「普通」は「工作物 防護柵等」1件(100.0%)となっている。



VI. 2020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

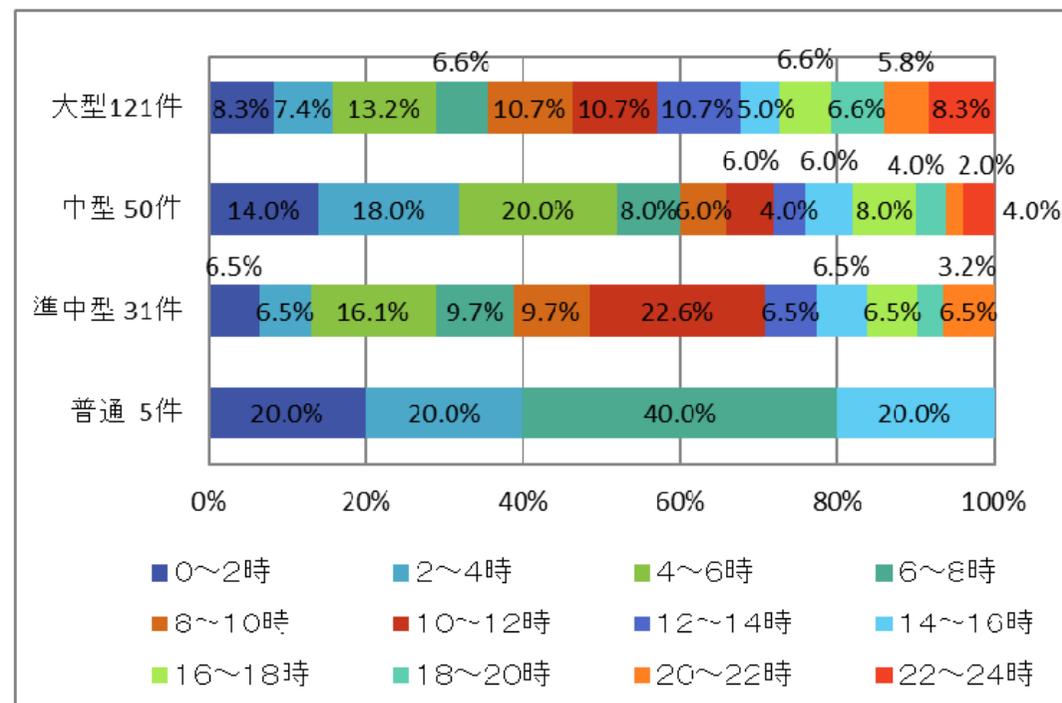
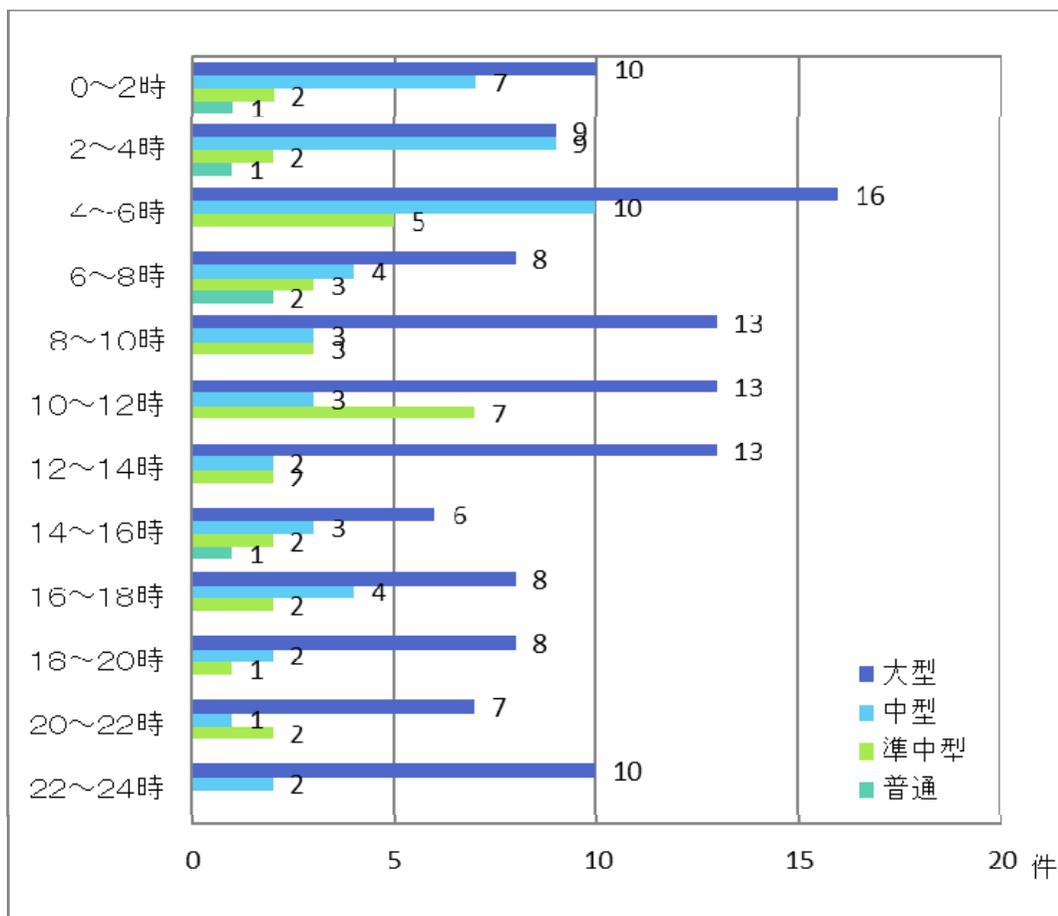
・車両区分別の行動類型別にみると、「大型」、「中型」、「準中型」、「普通」のいずれも「等速（直進）」が最も多くそれぞれ56件（46.3%）、33件（66.0%）、18件（58.1%）、3件（60.0%）となっている。



VI. 2020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

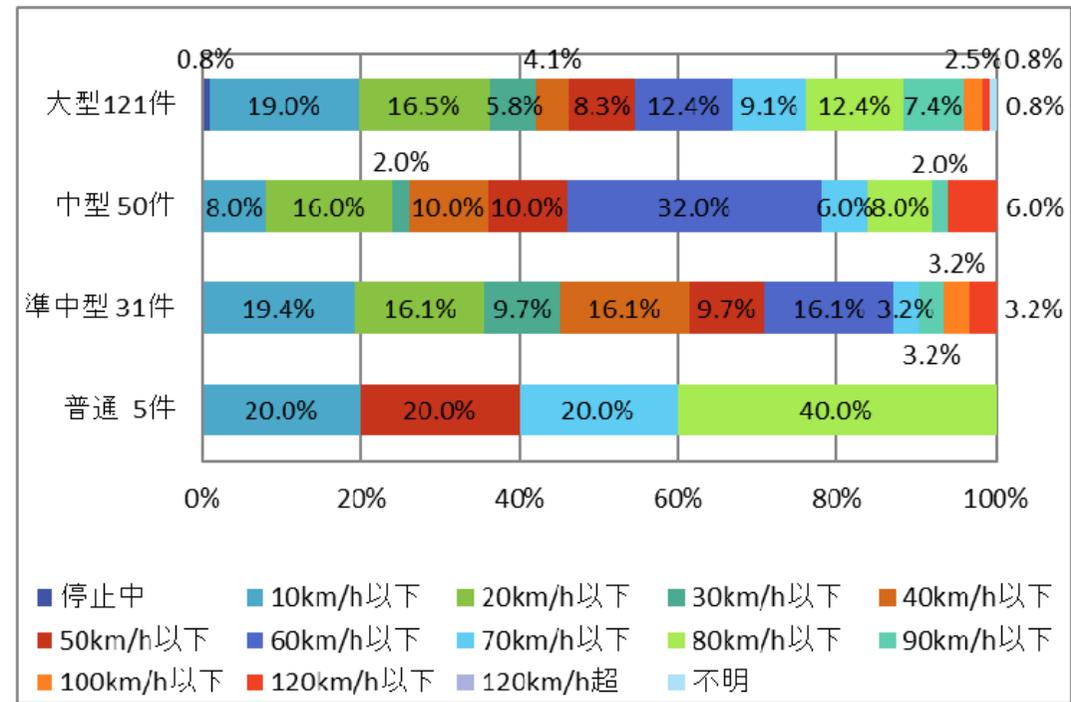
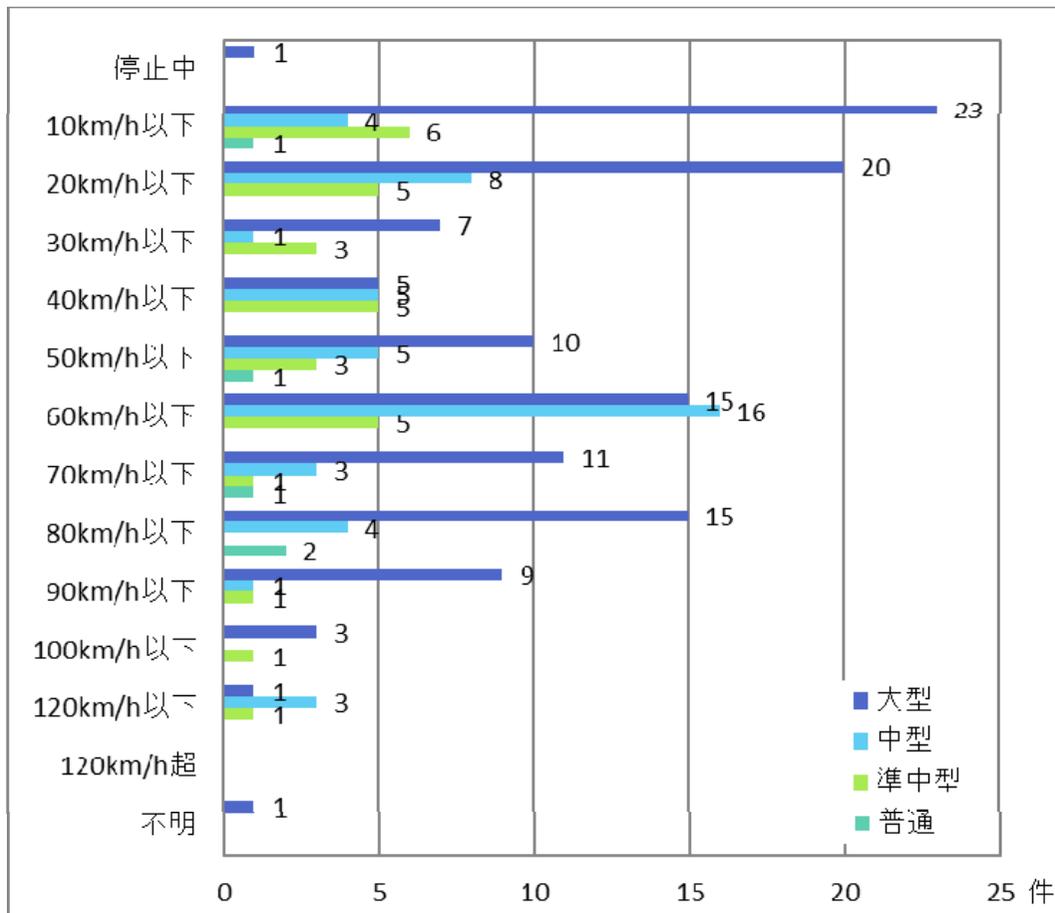
- ・車両区分別の時間帯別にみると、「大型」は「4～6時」が最も多く16件（13.2%）となっている。次いで「8～10時」、「10～12時」、「12～14時」がそれぞれ13件（10.7%）と続いている。いわゆる深夜早朝（22～6時）の時間帯で4割近くを占めている。
- ・「中型」は「4～6時」が最も多く10件（18.0%）、「準中型」は「10～12時」が最も多く7件（22.6%）、「普通」は「6～8時」が最も多く2件（40.0%）となっている。



VI. 2020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

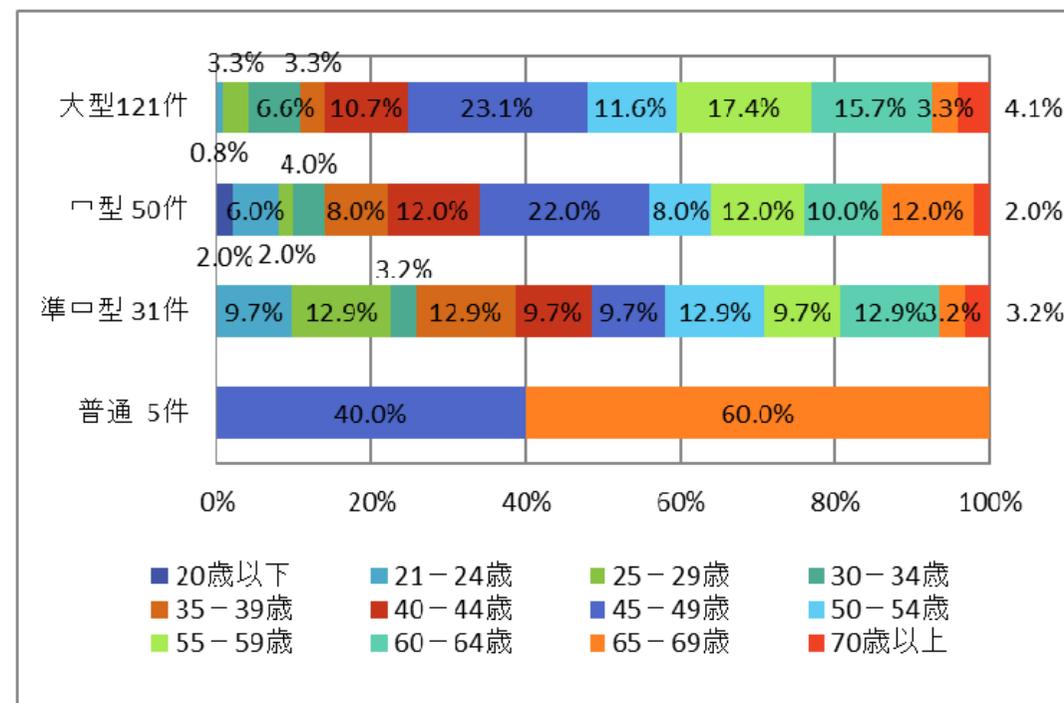
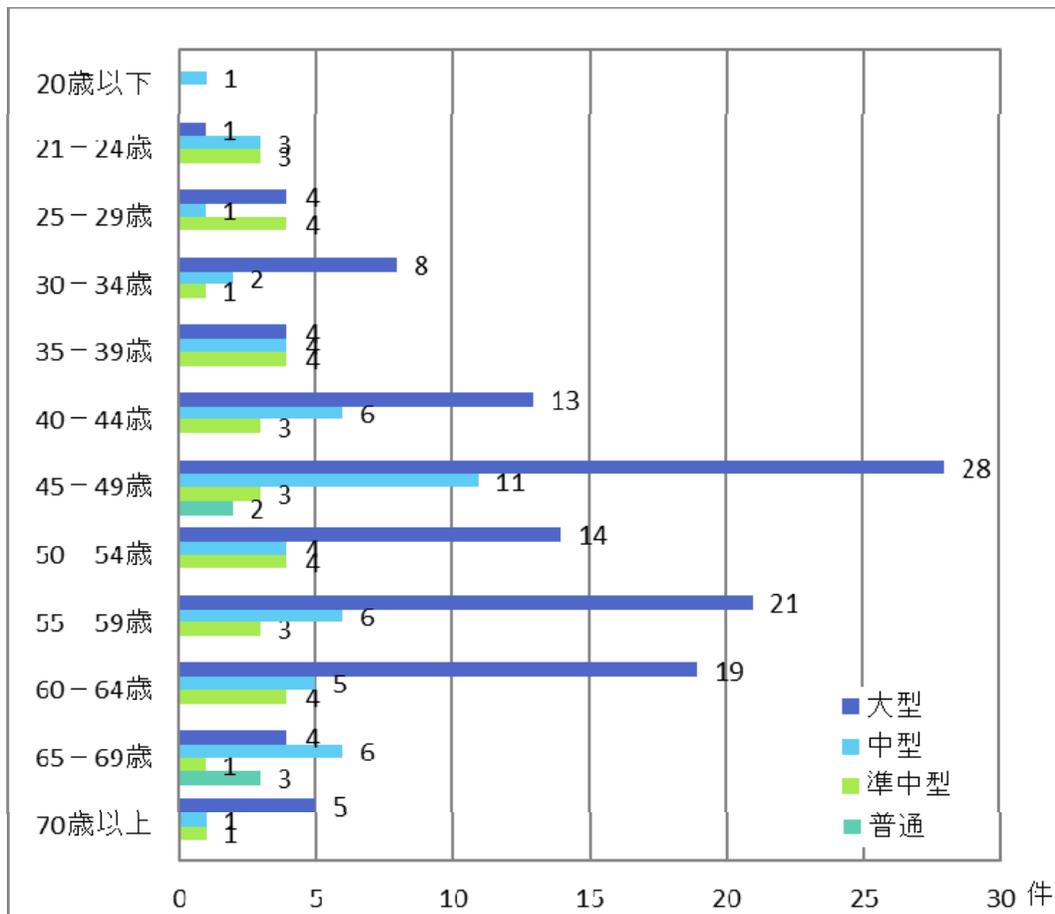
- ・車両区分別の運転者の危険認知速度別にみると、「大型」は「10km/h以下」が最も多く23件（19.0%）となっている。次いで「(10km/h超)20km/h以下」20件（16.5%）と続いている。
- ・「中型」は「(50km/h超)60km/h以下」が最も多く16件（32.0%）、「準中型」は「10km/h以下」が最も多く6件（19.4%）、「普通」は「(70km/h超)80km/h以下」が最も多く2件（40.0%）となっている。
- ・「中型」、「普通」は幹線道路の最高速度の速度帯もしくはそれ以上の割合が高い。



VI. 2020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

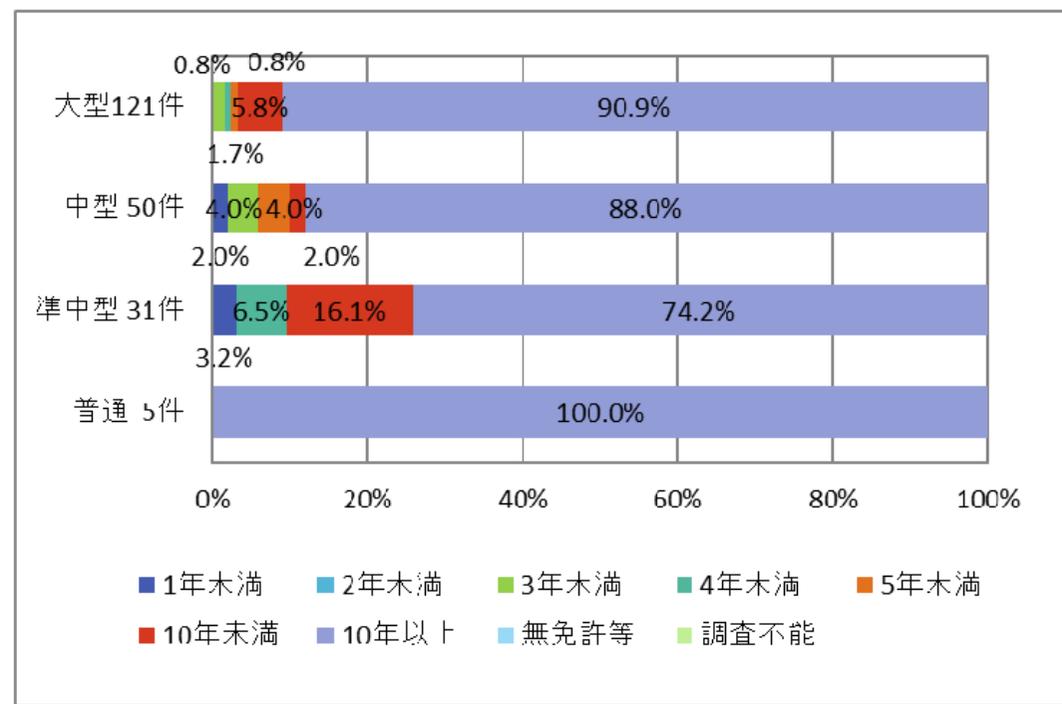
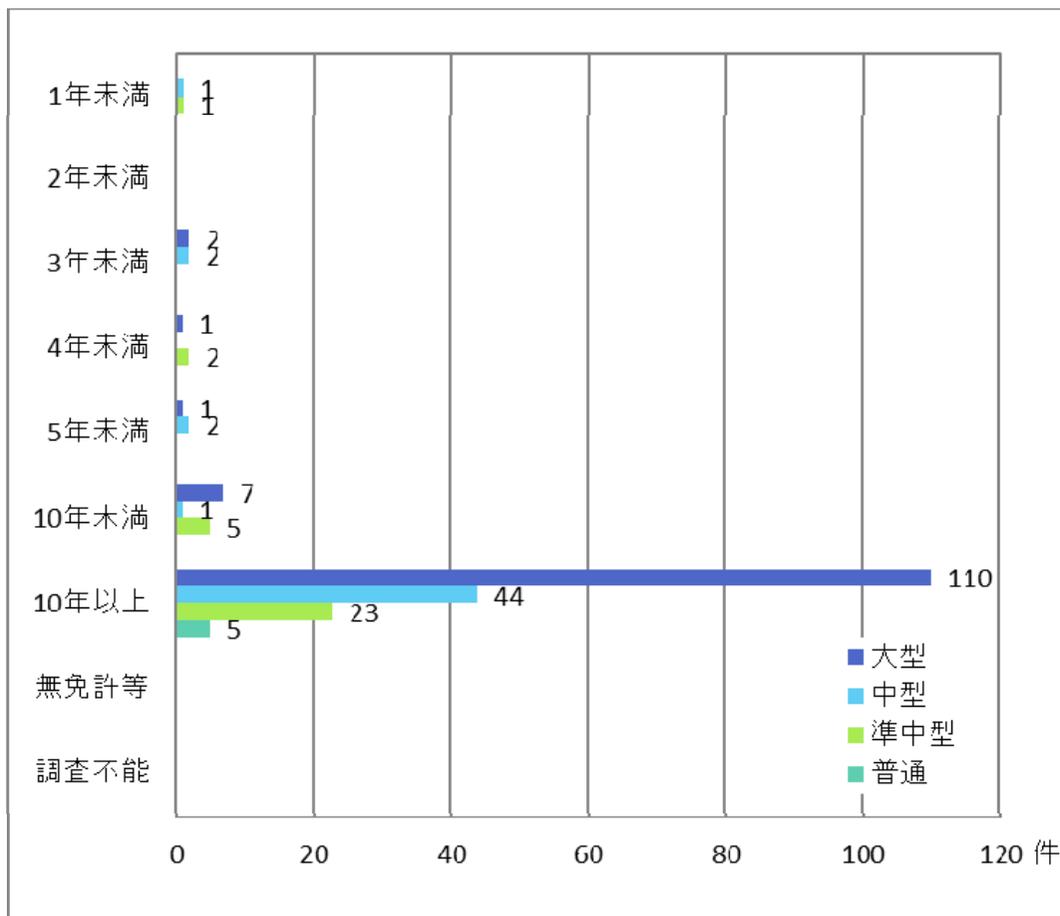
- ・車両区分別の年齢層別にみると、「大型」は「45-49歳」が最も多く28件（23.1%）となっている。次いで「55-59歳」21件（15.7%）、「60-64歳」19件（15.7%）と続いている。
- ・「中型」は「45-49歳」が最も多く11件（22.0%）となっている。
- ・「準中型」は「25-29歳」、「35-39歳」、「50-54歳」、「60-64歳」が最も多くそれぞれ4件（12.9%）となっており、幅広い年齢層となっている。
- ・「普通」は「65-69歳」が最も多く3件（60.0%）となっている。



VI. 2020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110件（90.9%）、44件（88.0%）、23件（74.2%）、5件（100.0%）となっている。



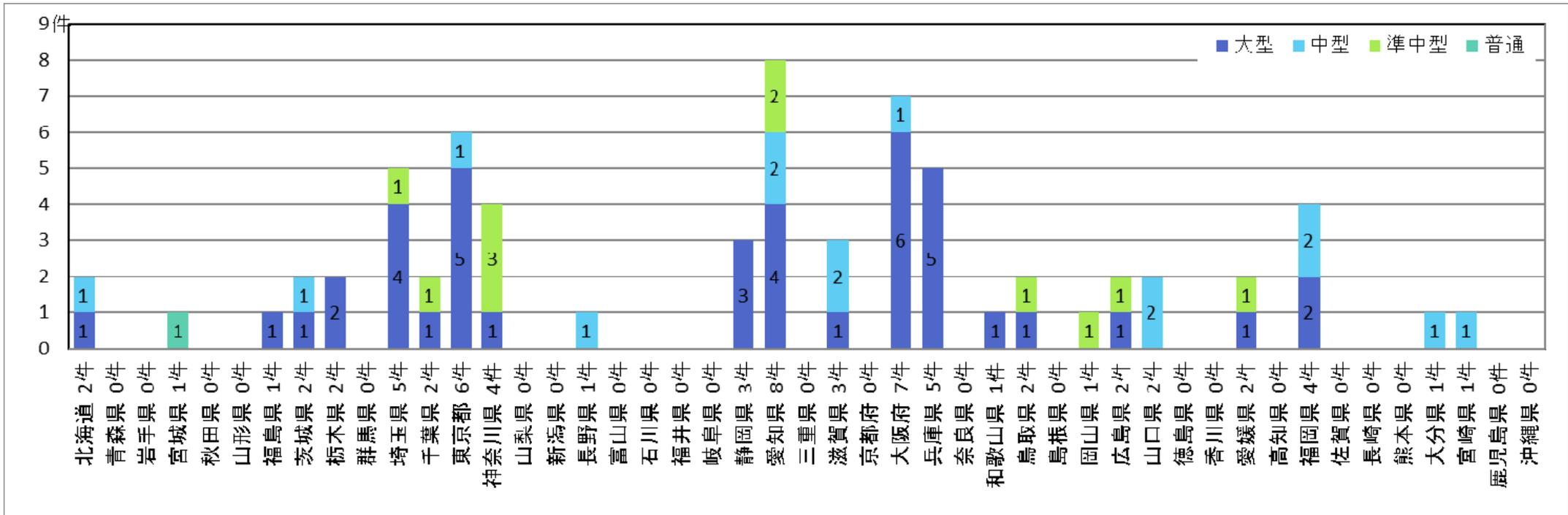
Ⅶ. 2020年1～12月死亡事故データ(交差点(追突を除く))

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. 2020年1～12月死亡事故データ(交差点(追突を除く))

1. 発生地別

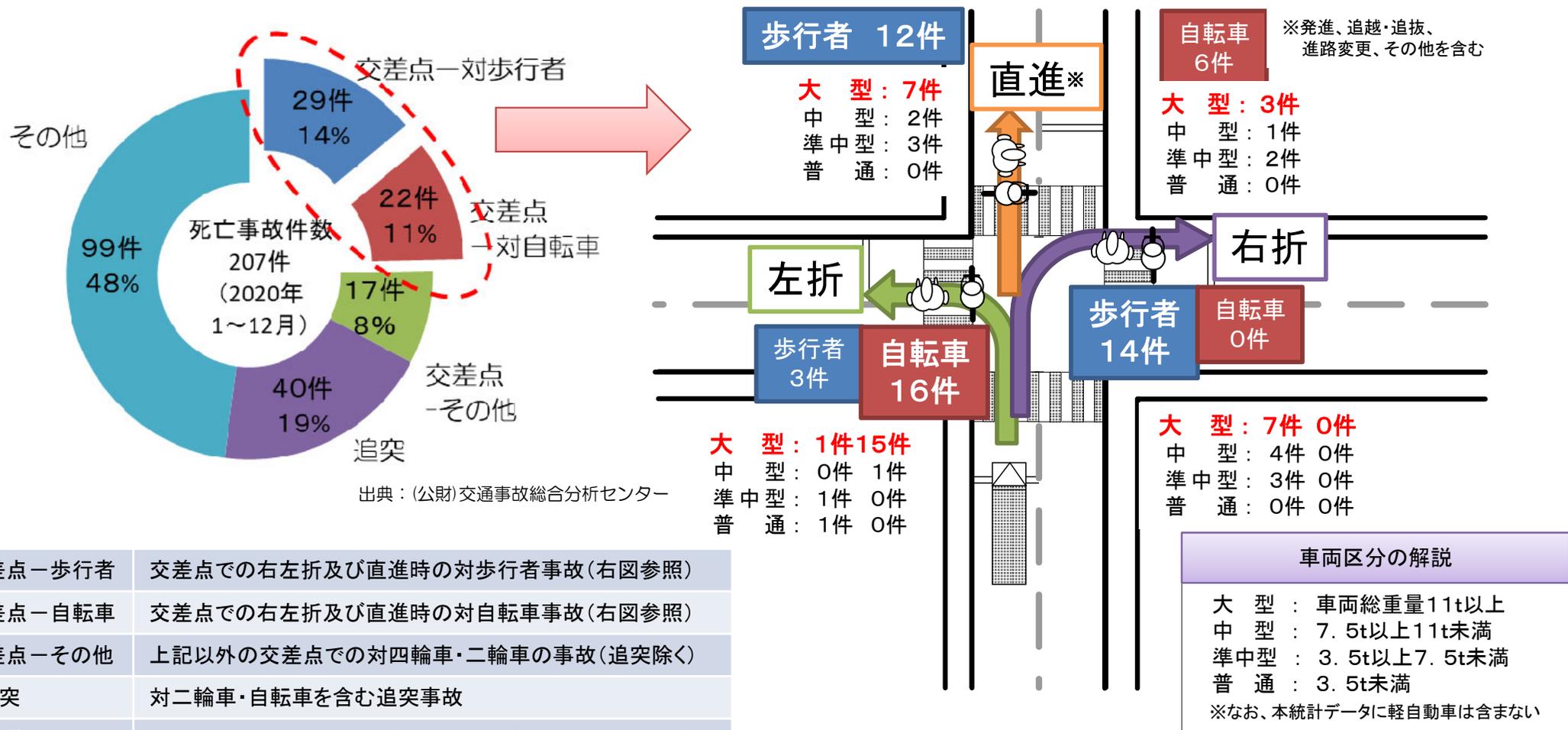
- ・発生地別の交差点事故件数をみると、「愛知県」が最も多く8件となっている。
- ・次いで「大阪府」7件、「東京都」6件、「埼玉県」、「兵庫県」がそれぞれ5件と続いている。



Ⅶ. 2020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(51件)は、追突事故(40件)の**1.3倍**。
- ・直進死亡事故は、**7割近くが対歩行者(12件)**であり、**対歩行者の6割近くが大型車**。
- ・左折死亡事故は、**8割以上が対自転車(16件)**であり、**対自転車の9割以上が大型車**。
- ・右折死亡事故は、**全て対歩行者(14件)**であり、**対歩行者の5割が大型車**。

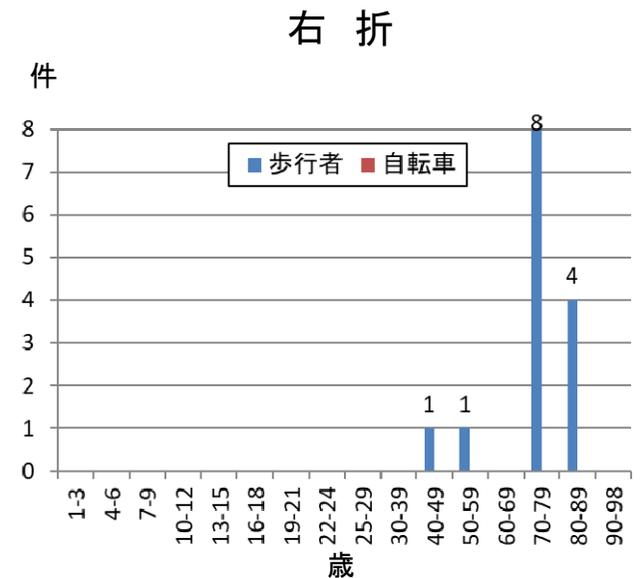
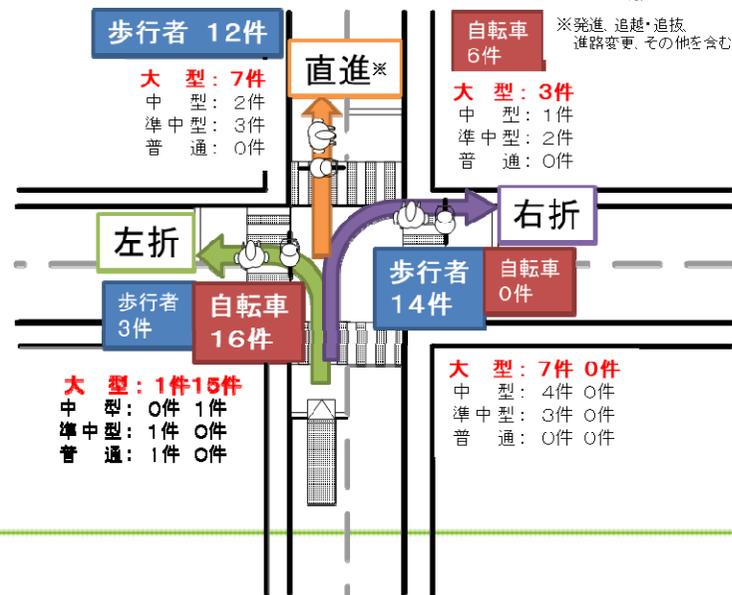
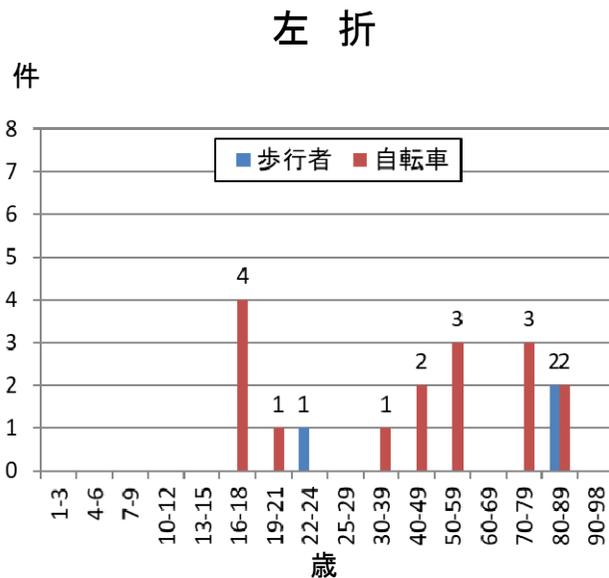
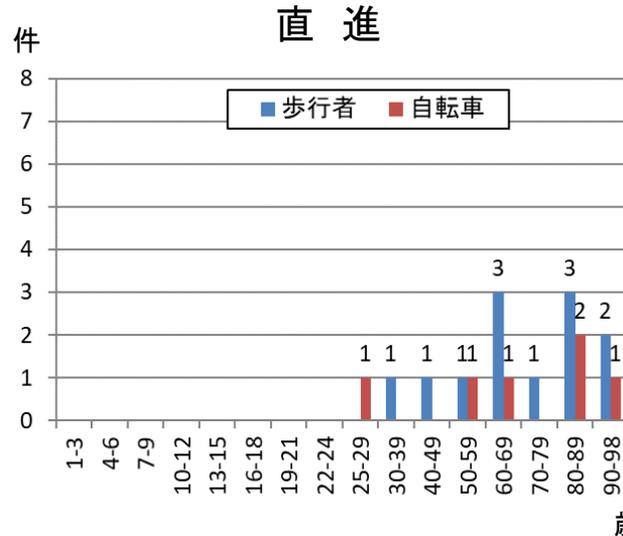


交差点-歩行者	交差点での右左折及び直進時の対歩行者事故(右図参照)
交差点-自転車	交差点での右左折及び直進時の対自転車事故(右図参照)
交差点-その他	上記以外の交差点での対四輪車・二輪車の事故(追突除く)
追突	対二輪車・自転車を含む追突事故
その他	上記以外の正面衝突等の車両相互(自転車含む)事故、車両単独事故、交差点以外での対人事故

VII. 2020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

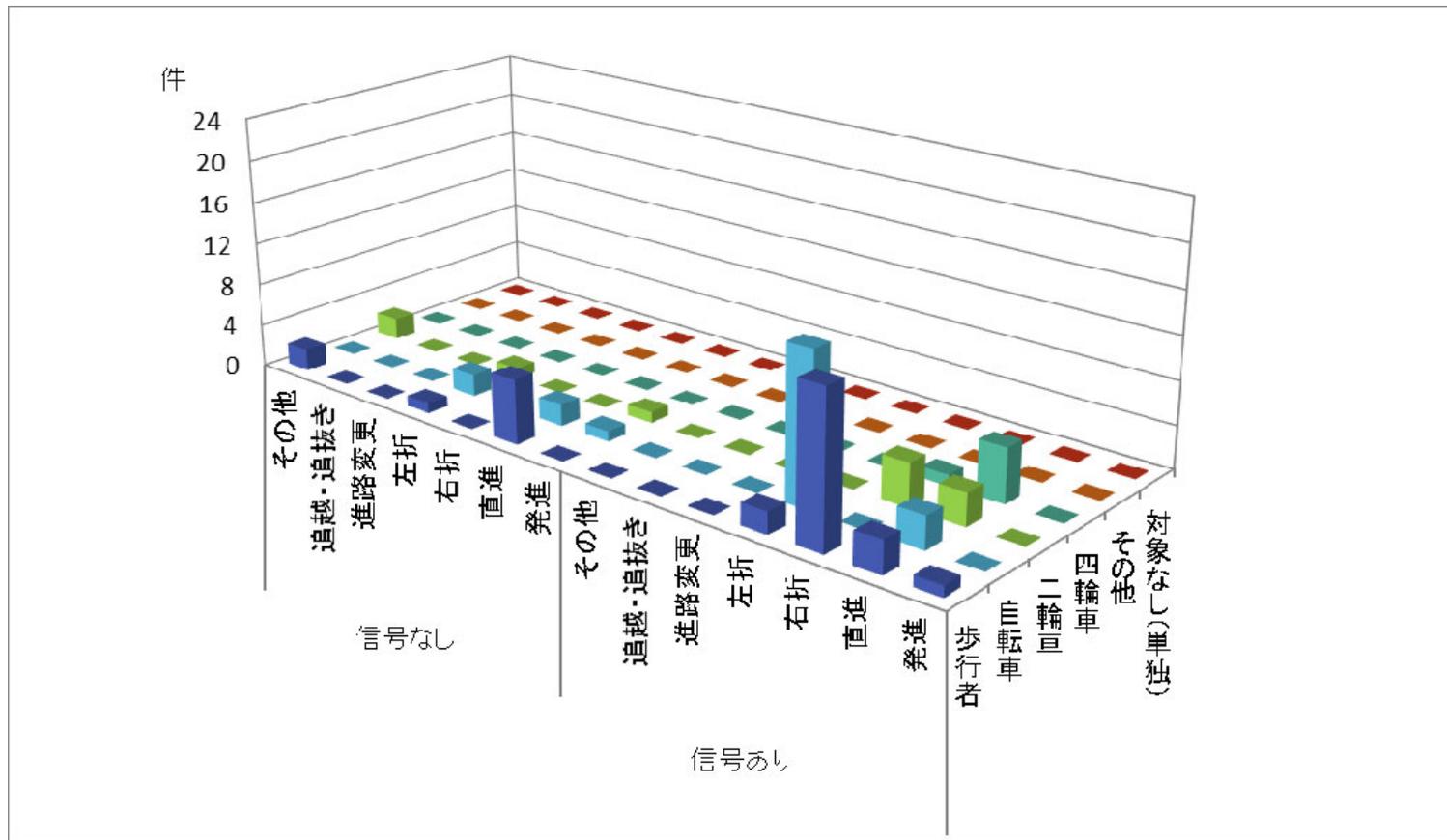
- ・直進時の死亡事故: 対歩行者は7割が60歳以上、対歩行者、対自転車のいずれも4割以上が80歳以上。
- ・左折時の死亡事故: 対自転車は10歳代から80歳代まで幅広い年齢層で3割以上が70歳以上。
- ・右折時の死亡事故: 対歩行者は9割近くが70歳以上。



Ⅶ. 2020年1～12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。

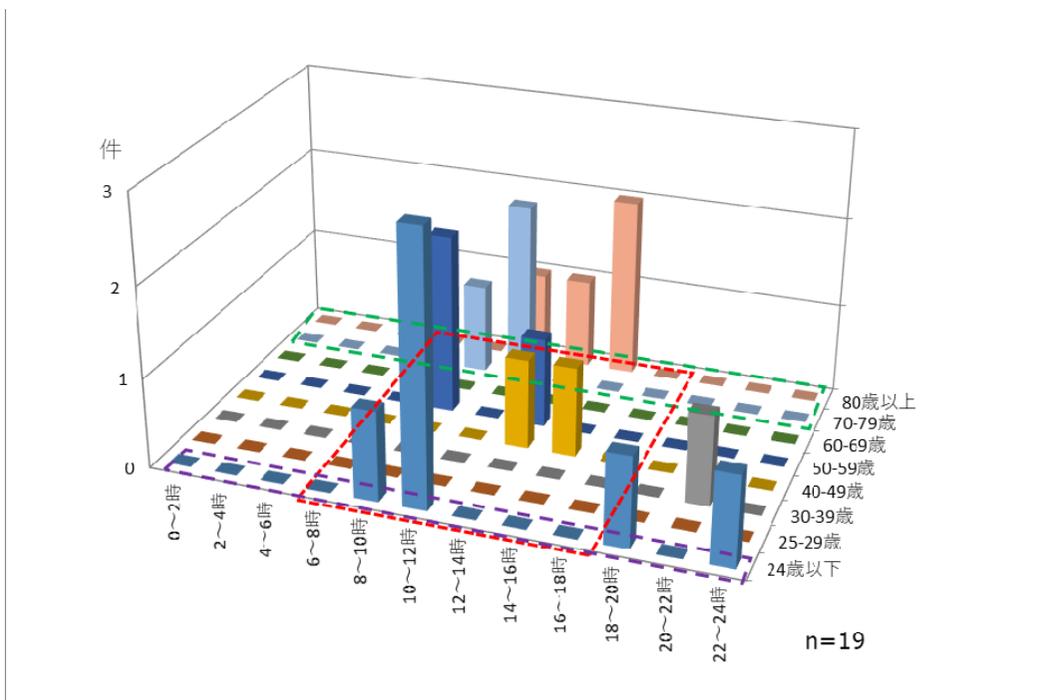


Ⅶ. 2020年1～12月死亡事故データ(交差点(追突を除く))

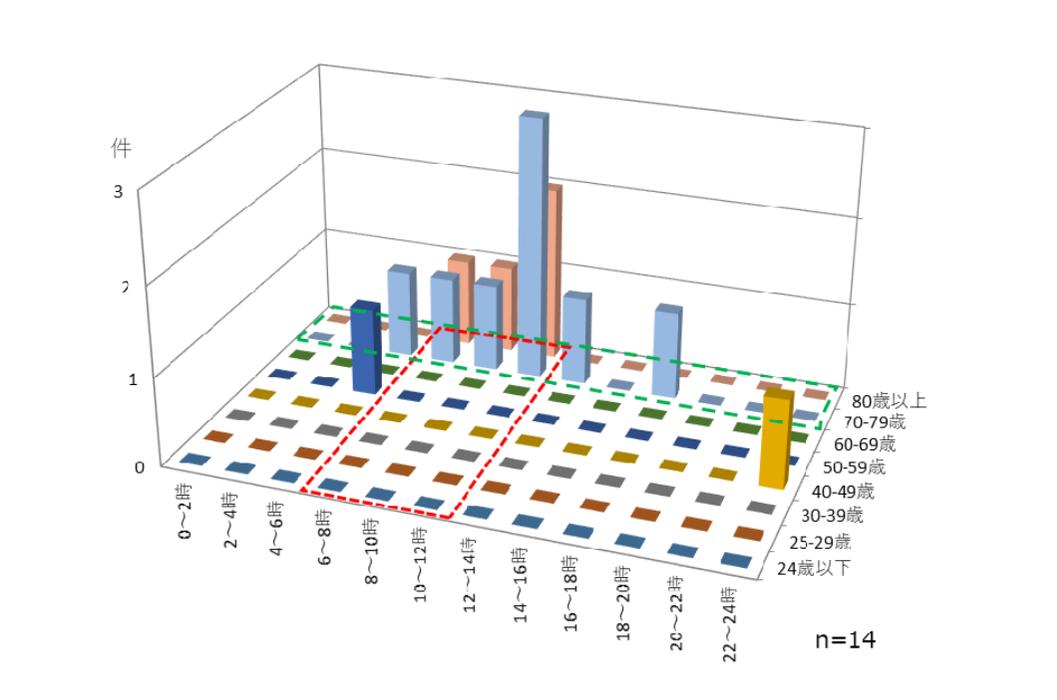
5. 右・左折別の第二当事者の年齢別・発生時間別

- ・左折死亡事故は、「24歳以下」が6件（31.6%）、「70歳以上」が7件（36.8%）を占めている。若年層及び高齢層で全体の7割近くを占めている。また、発生時間帯は16件（84.2%）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12件（85.7%）と9割近くを占めている。また、発生時間帯は9件（64.3%）と6割以上が午前中の時間帯（6時～12時）に発生している。

【左折】



【右折】

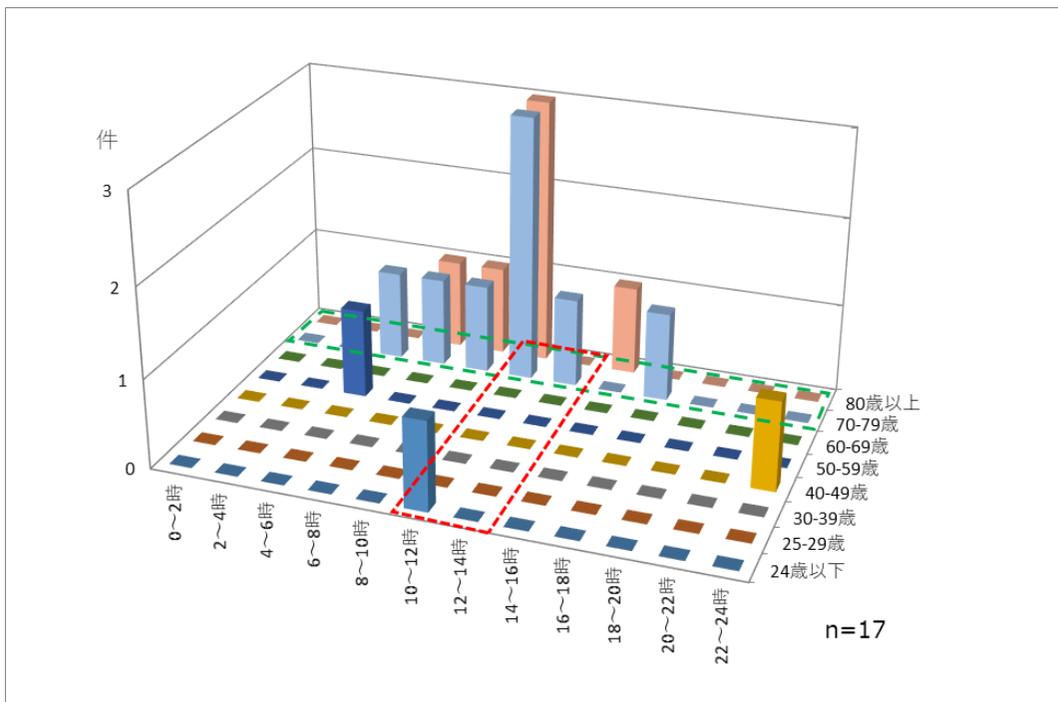


Ⅶ. 2020年1～12月死亡事故データ(交差点(追突を除く))

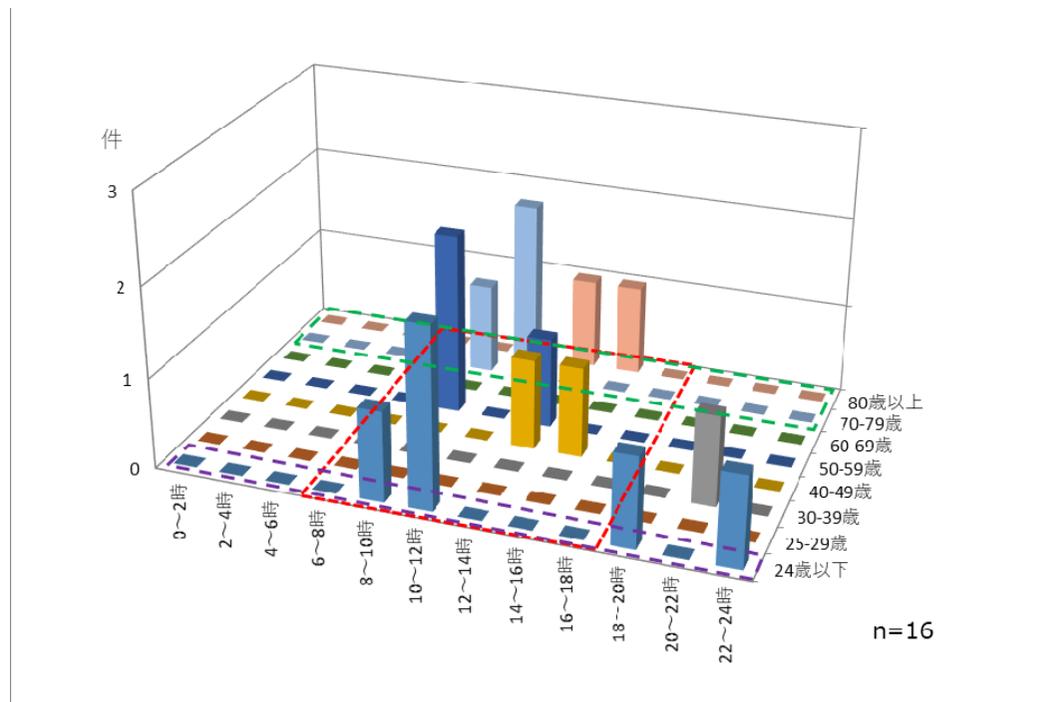
6. 右・左折時の対歩行者・自転車別の第二当事者の年齢別・発生時間別

- ・第二当事者が歩行者の場合、「70歳以上」が14件（82.4%）と8割以上を占めている。また、発生時間帯は8件（47.1%）と5割近く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」、「70歳以上」がそれぞれ5件（31.3%）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13件（81.3%）と8割以上が日中の時間帯（6時～18時）に発生している。

【対歩行者】



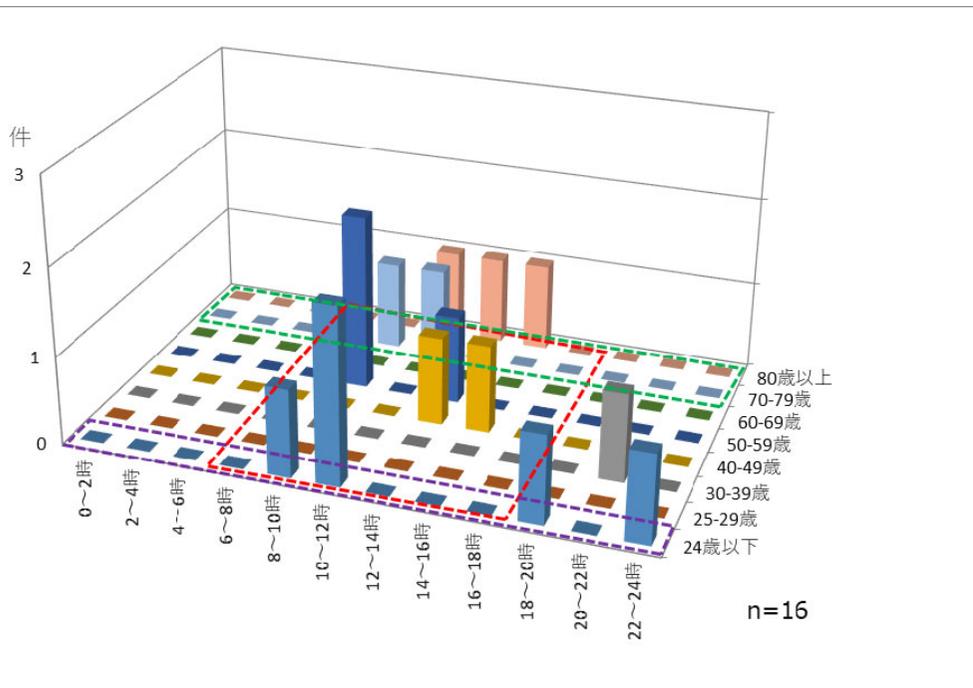
【対自転車】



Ⅶ. 2020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23.5% (交差点68件中16件) を占める、第一当事者が大型車の左折死亡事故について、第二当事者の年齢「24歳以下」、「70歳以上」がそれぞれ5件 (31.3%) 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、また、発生時間帯は13件 (81.3%) と8割以上が日中の時間帯 (6時～18時) であり、そのうち、午前中 (6時～12時) が8件 (50.0%) と半数を占めている。



	24歳以下	25-29歳	30-39歳	40-49歳	50-59歳	60-69歳	70-79歳	80歳以上	計	%
0～2時	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.0%
2～4時	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.0%
4～6時	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.0%
6～8時	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.0%
8～10時	1	0	0	0	2	0	1	0	4	25.0%
10～12時	2	0	0	0	0	0	1	1	4	25.0%
12～14時	0	0	0	1	1	0	0	1	3	18.8%
14～16時	0	0	0	1	0	0	0	1	2	12.5%
16～18時	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.0%
18～20時	1	0	0	0	0	0	0	0	1	6.3%
20～22時	0	0	1	0	0	0	0	0	1	6.3%
22～24時	1	0	0	0	0	0	0	0	1	6.3%
計	5	0	1	2	3	0	2	3	16	100.0%
%	31.3%	0.0%	6.3%	12.5%	18.8%	0.0%	12.5%	18.8%	100.0%	

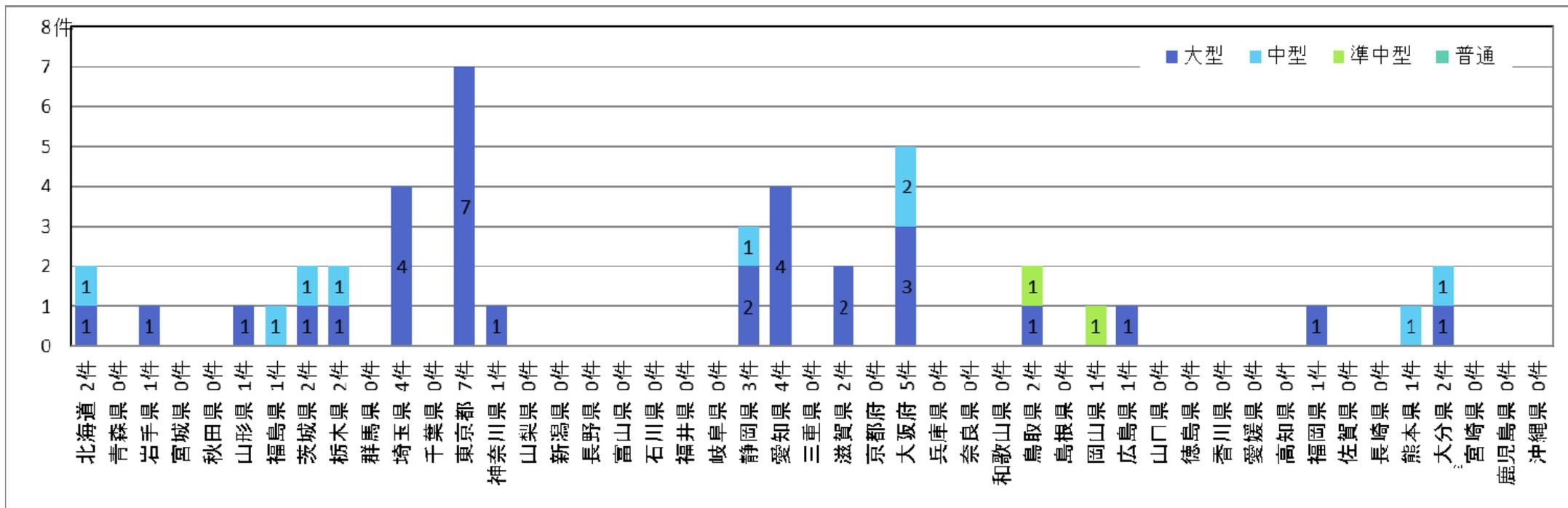
VIII. 2020年1～12月死亡事故データ(対自転車死亡事故(第1当事者))

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. 2020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

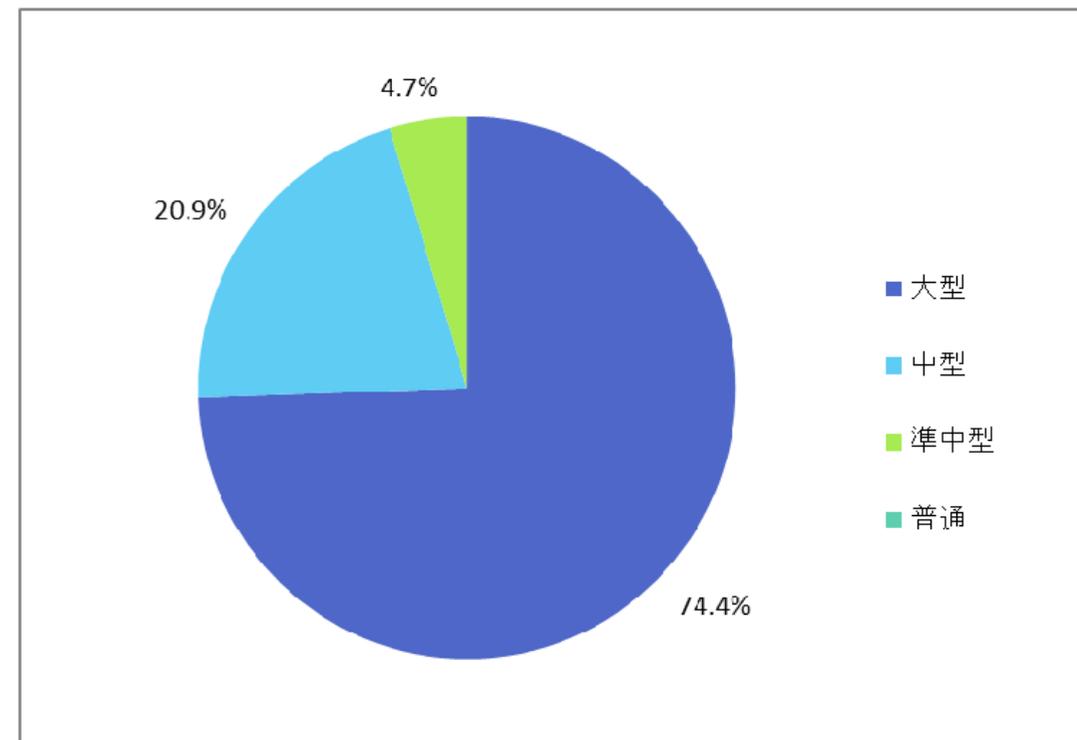
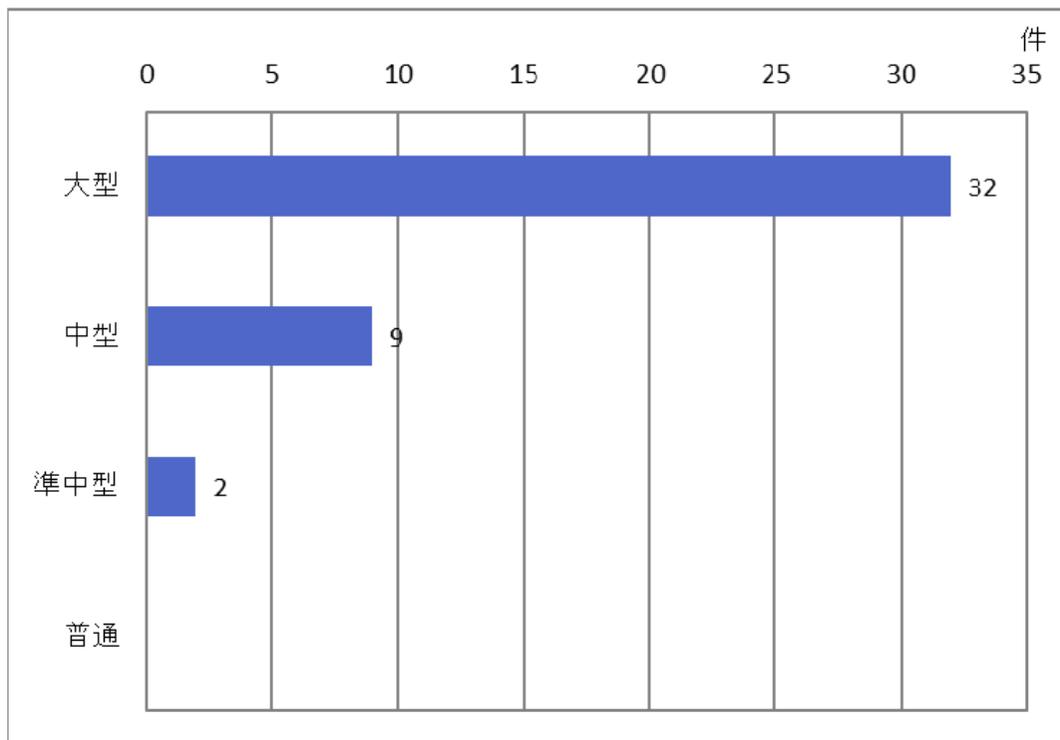
- ・発生地別死亡事故件数の多い県をみると、「東京都」が最も多く7件となっている。
- ・次いで「大阪府」5件、「埼玉県」、「愛知県」がそれぞれ4件と続いている。



Ⅷ. 2020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

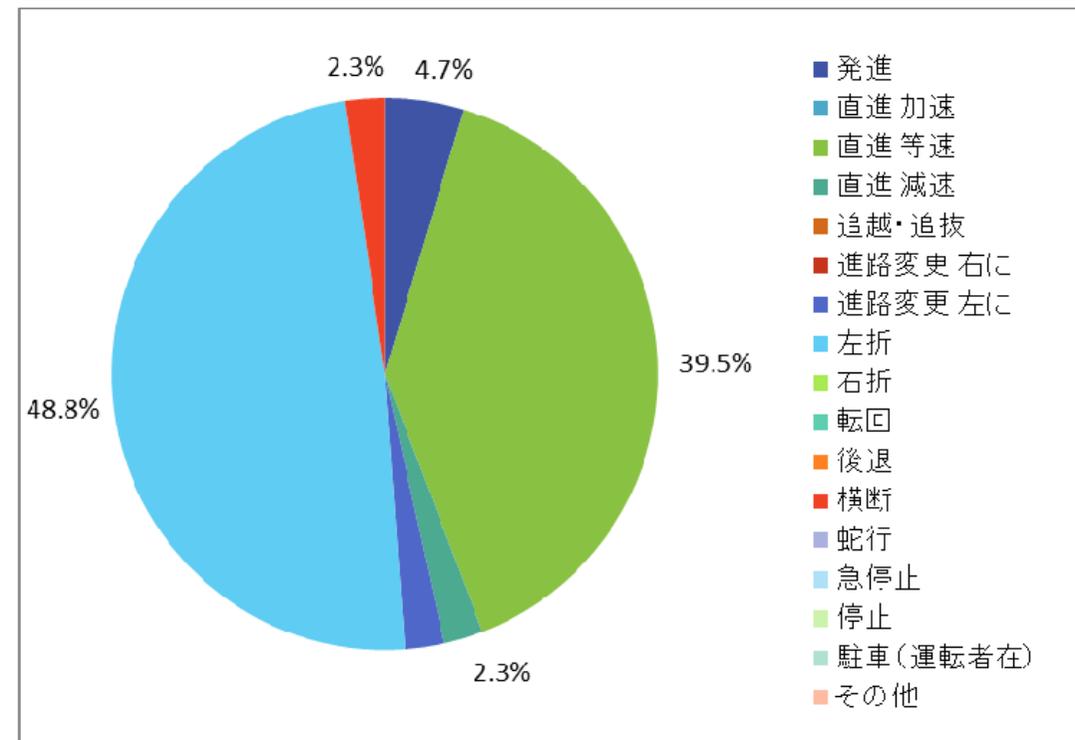
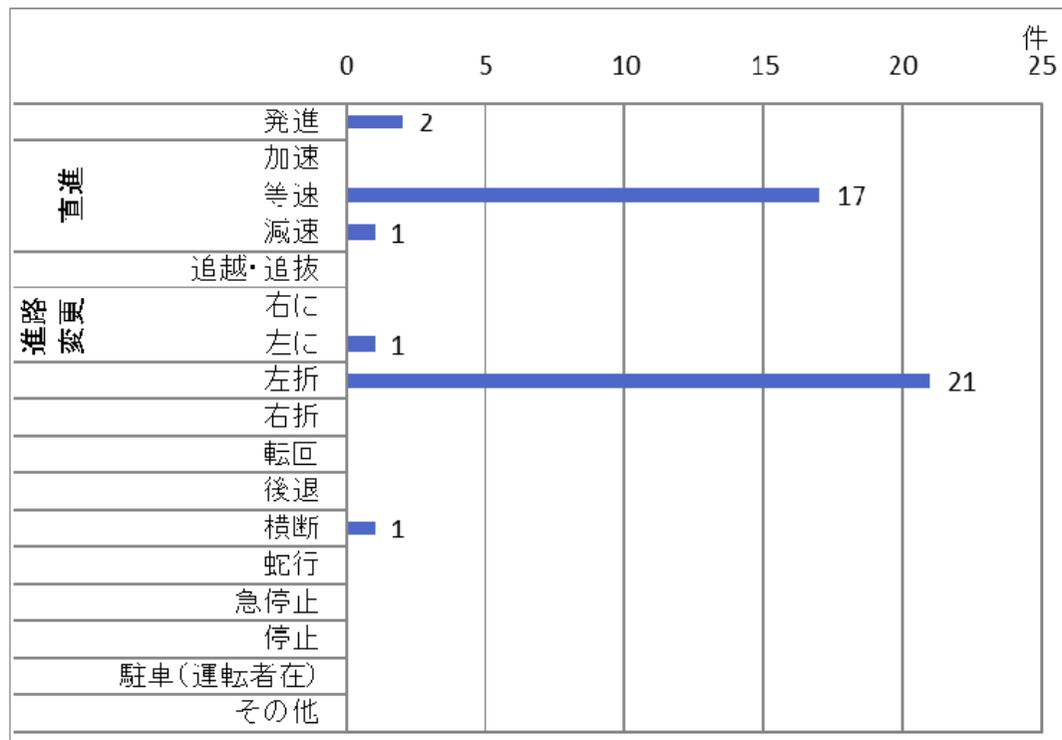
- ・死亡事故件数を車両区分別にみると、「大型」が最も多く32件（74.4%）と7割以上を占めている。
- ・次いで「中型」9件（20.9%）、「準中型」2件（4.7%）と続いている。



VIII. 2020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

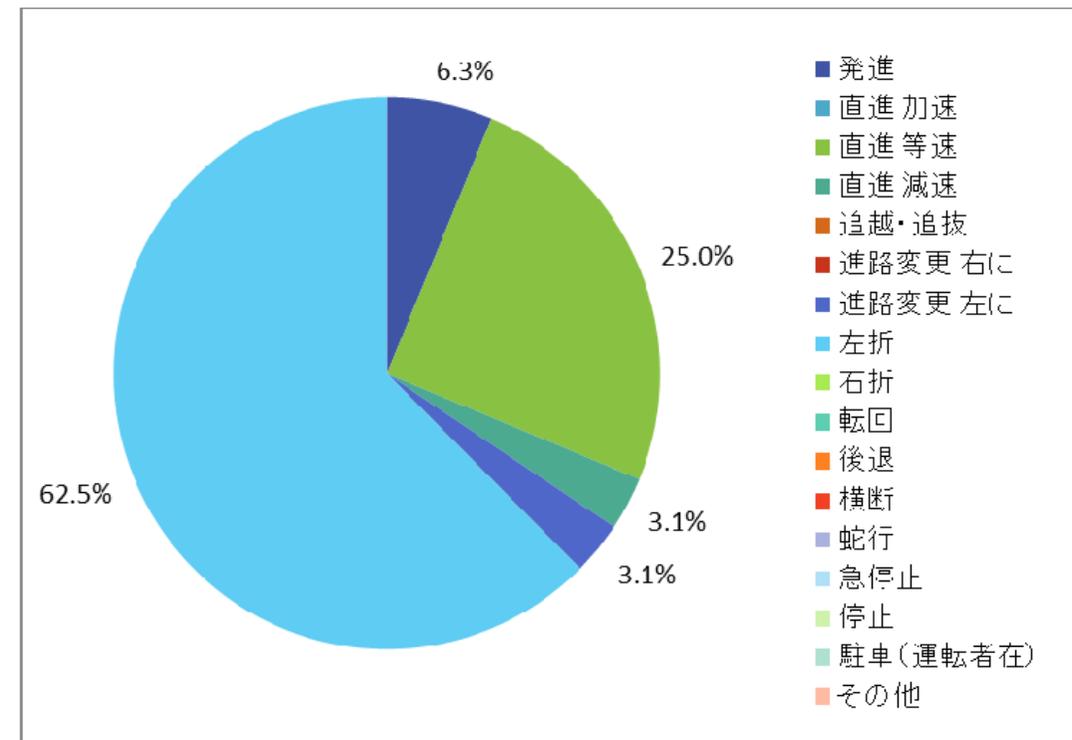
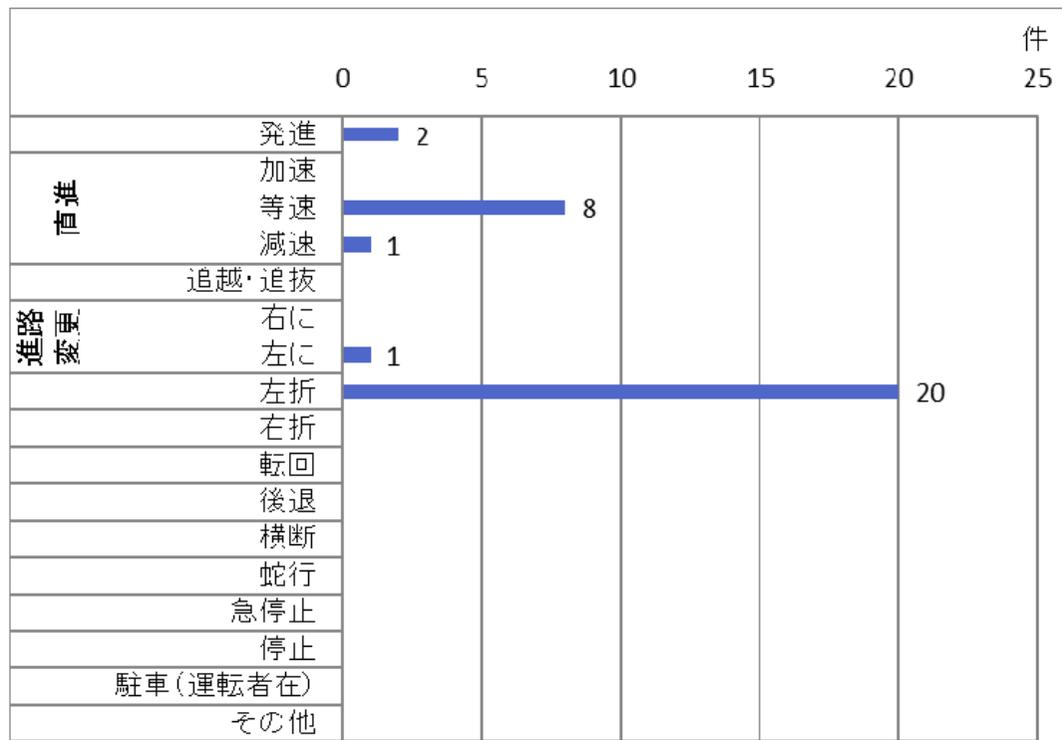
- ・死亡事故件数を事故類型別にみると、「左折」が最も多く21件（48.8％）となっている。
- ・次いで「直進 等速」17件（39.5％）と続いている。



VIII. 2020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

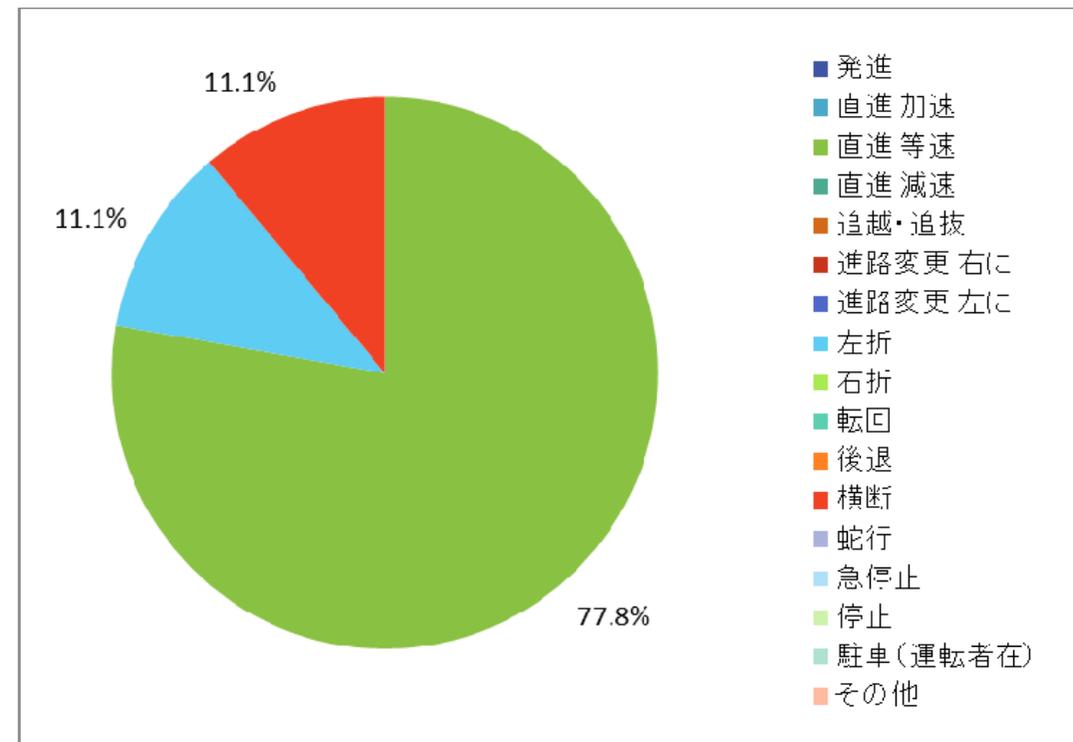
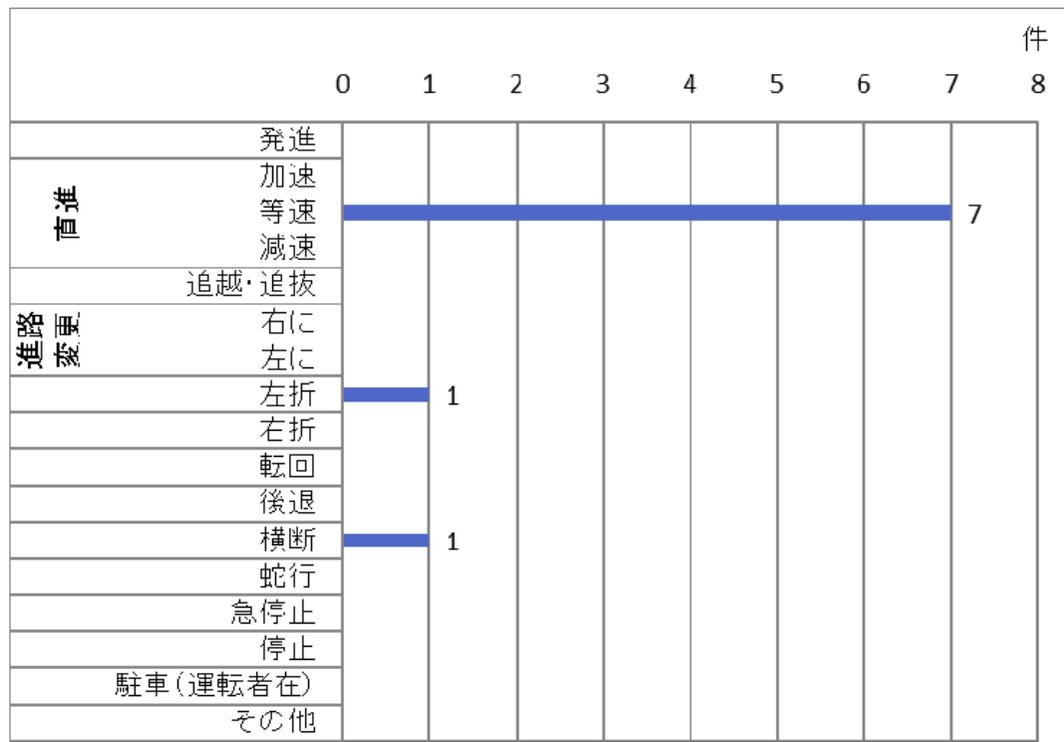
- ・死亡事故件数の事故類型別を車両区分別にみると、「大型」は「左折」が最も多く20件（62.5%）となっている。
- ・次いで「直進 等速」8件（25.0%）と続いている。



VIII. 2020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」、「横断」がそれぞれ1件 (11.1%) と続いている。

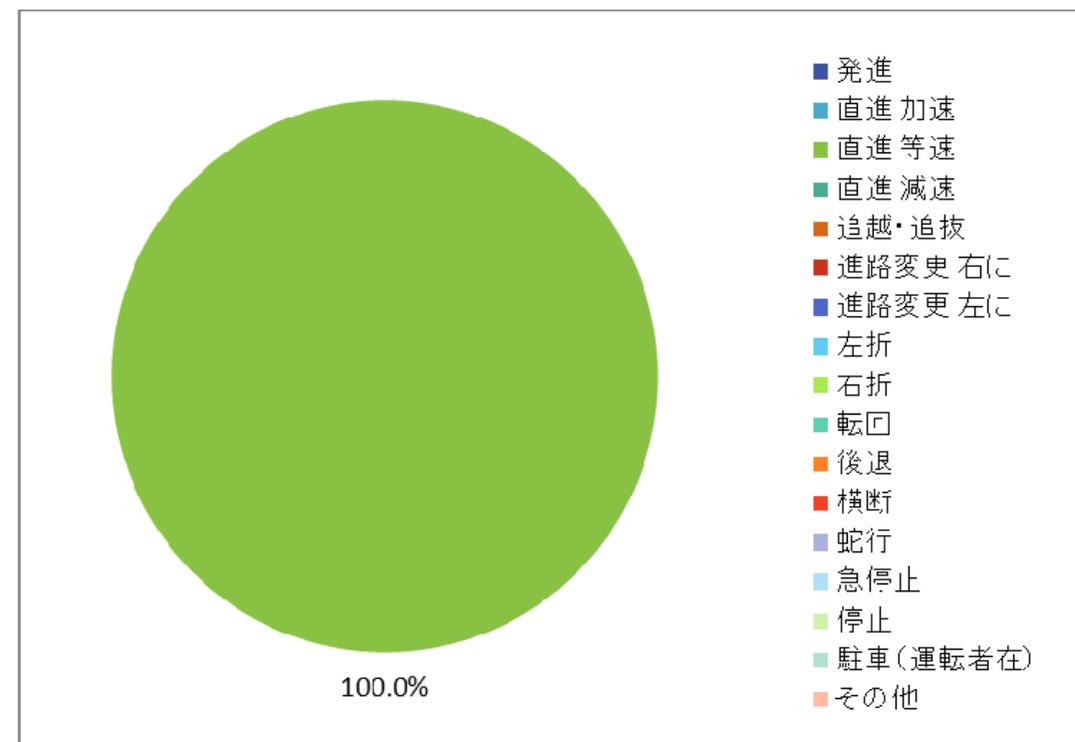


VIII. 2020年1～12月死亡事故データ(対自転車死亡事故(第1当事者))

(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2件（100.0%）となっている。

		0	1	2	3	件
直進	発進					
	加速					
	等速			2		
	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. 2020年1～12月死亡事故データ(対自転車死亡事故(第1当事者))

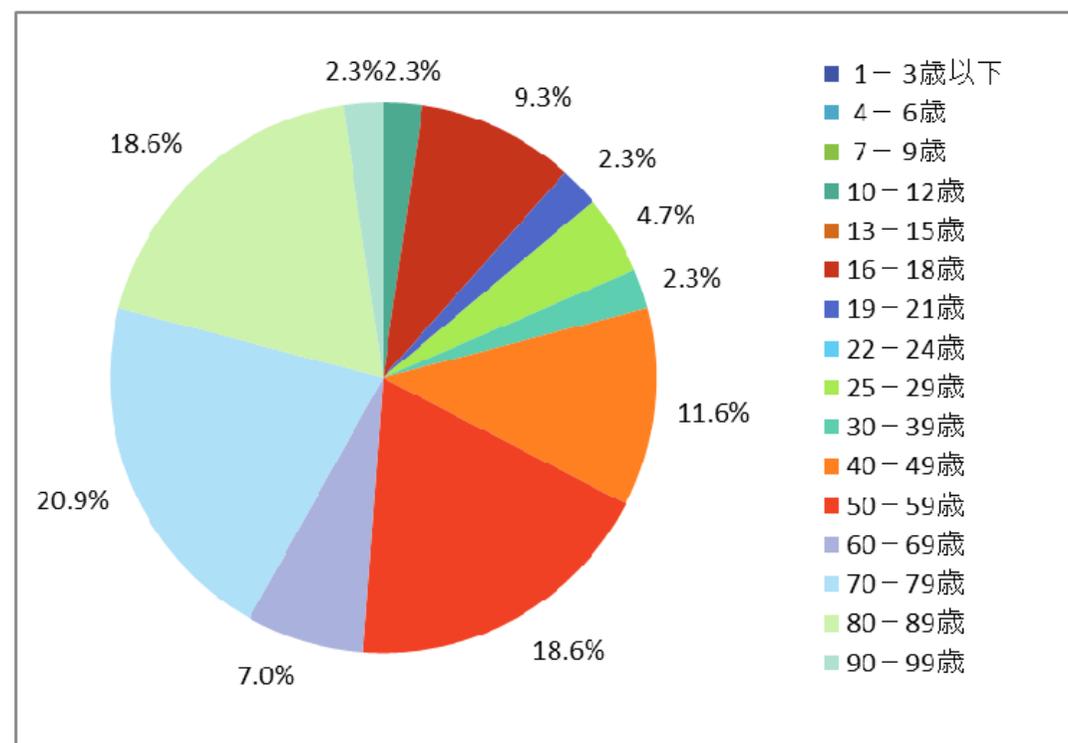
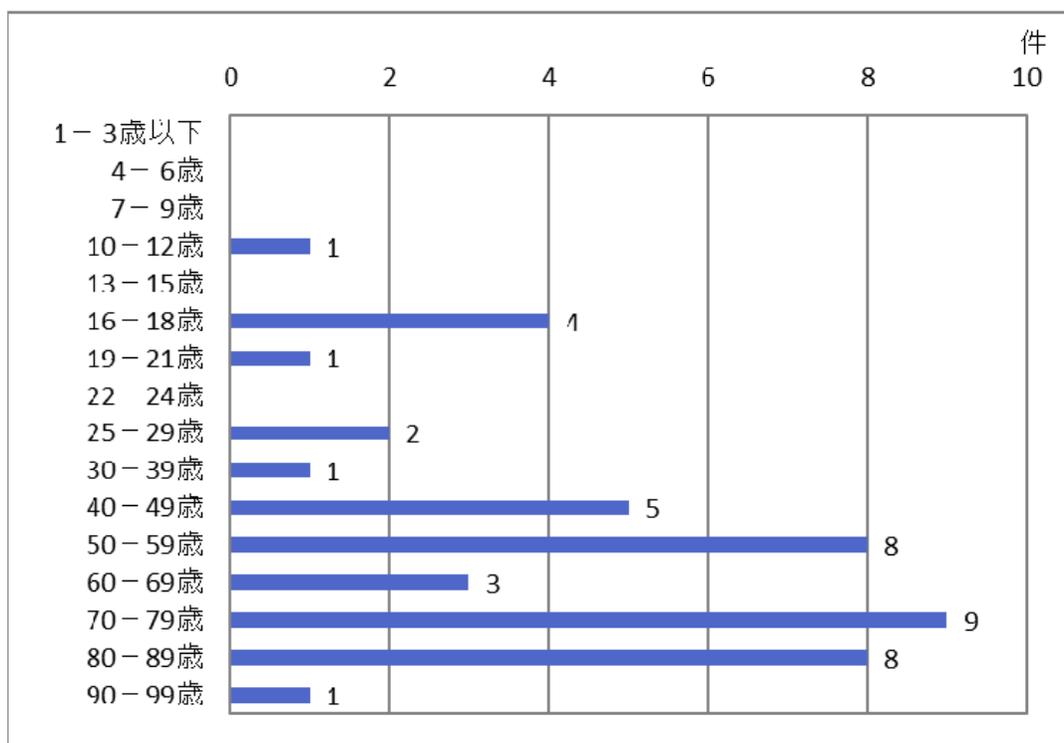
(4) 普通

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

Ⅷ. 2020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

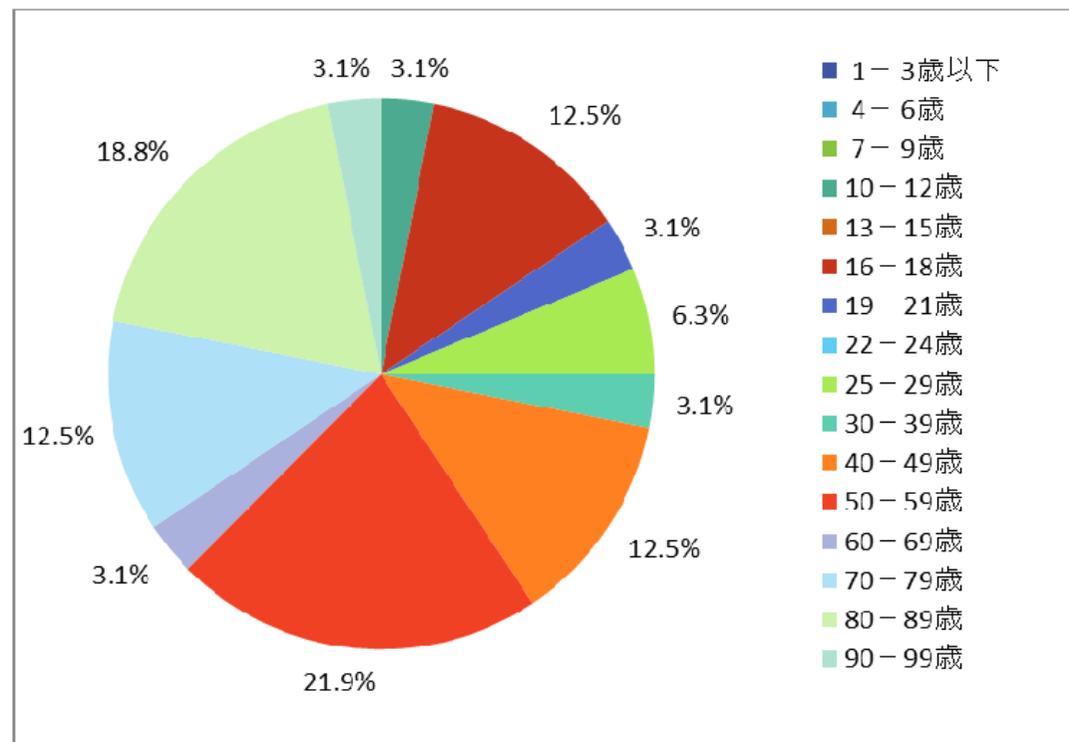
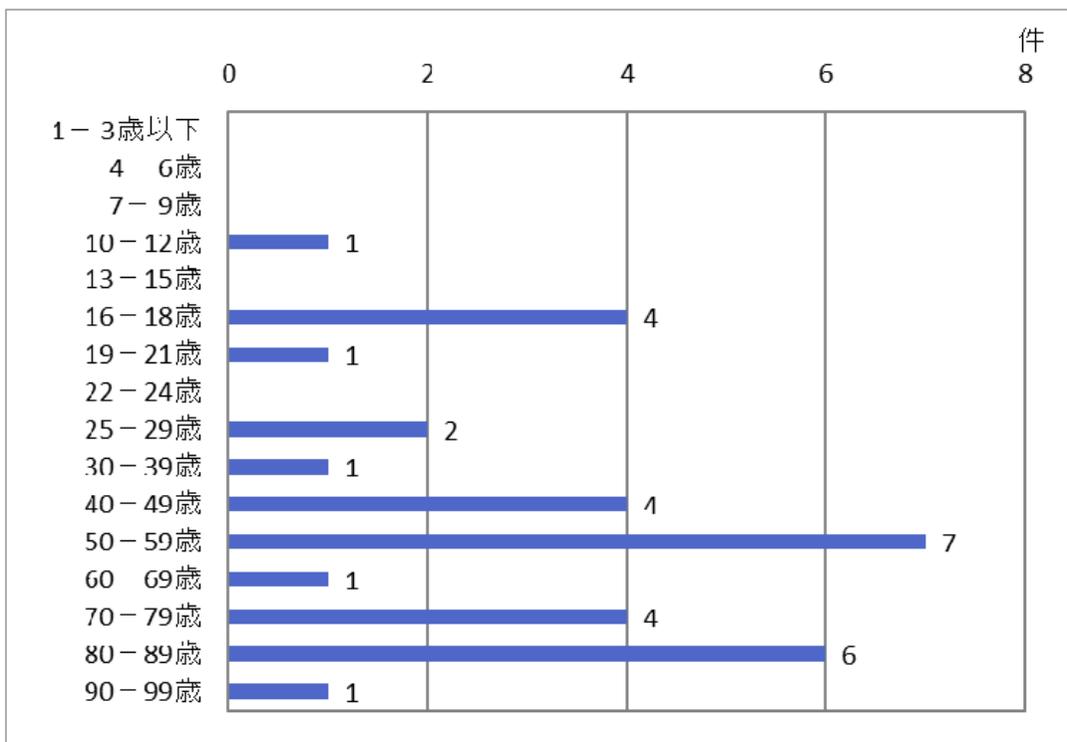
- ・死亡事故件数を自転車運転者の年齢別にみると、「70-79歳」が最も多く9件（20.9%）となっている。
- ・次いで「50-59歳」、「80-89歳」がそれぞれ8件（18.6%）と続いている。
- ・60歳以上で全体の5割近くを占めている。



VIII. 2020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

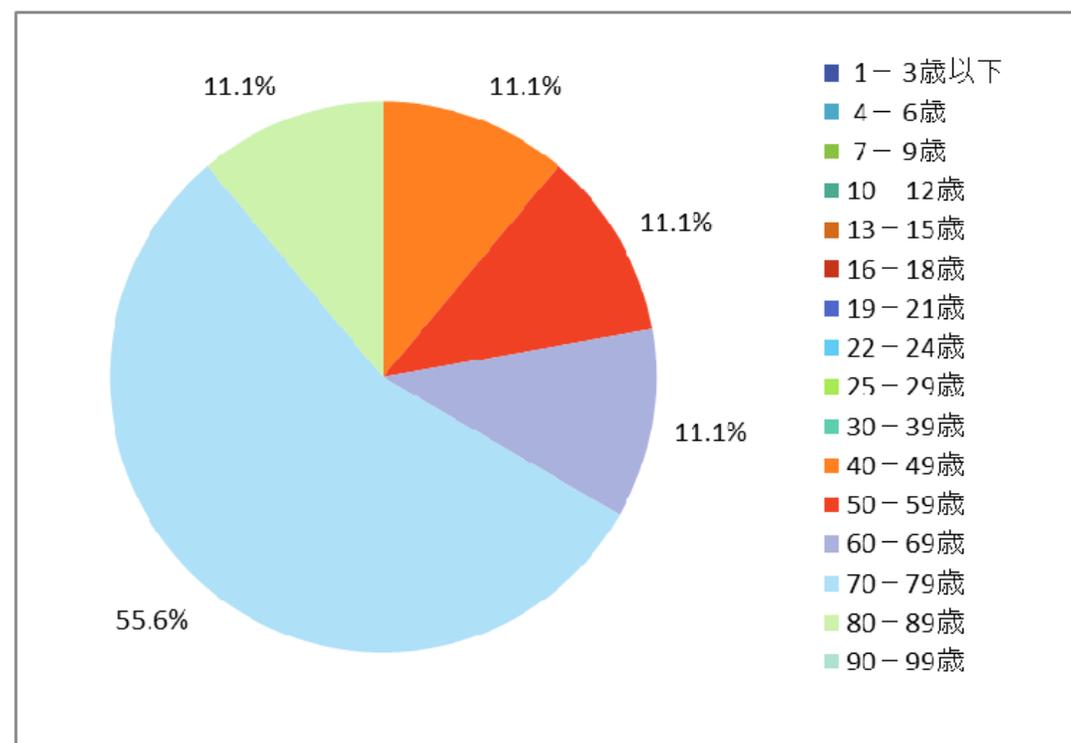
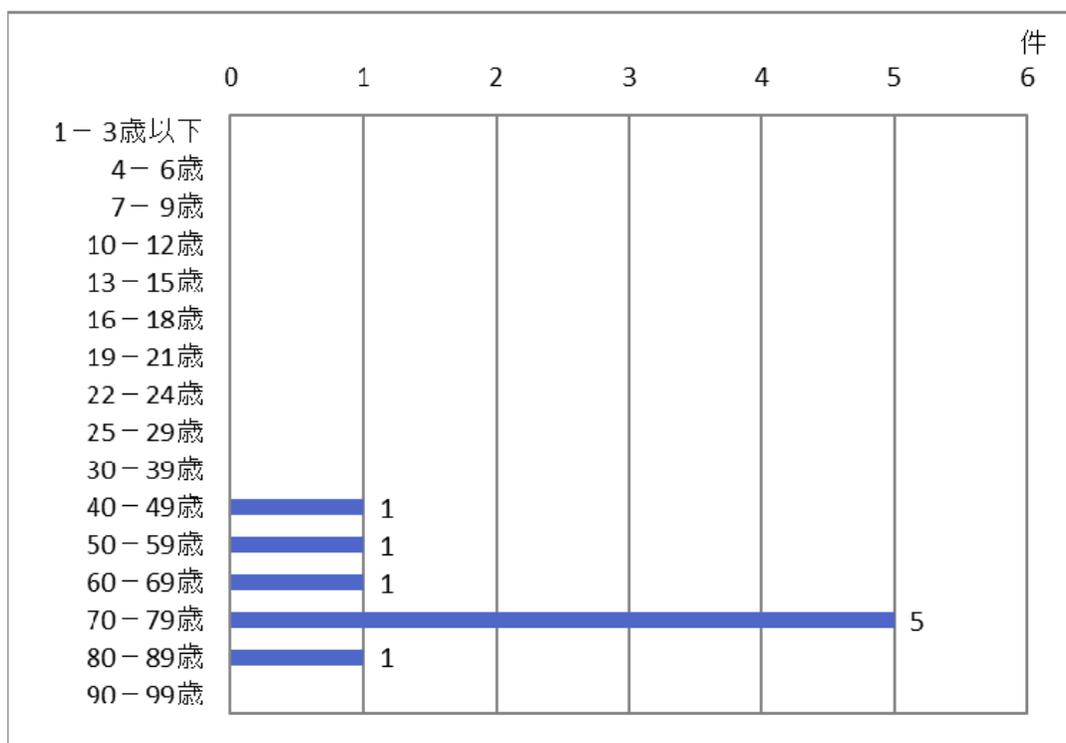
- ・死亡事故件数の自転車運転者の年齢別を車両区分別にみると、「大型」では「50-59歳」が最も多く7件（21.9%）となっている。
- ・次いで「80-89歳」6件（18.8%）と続いている。



VIII. 2020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

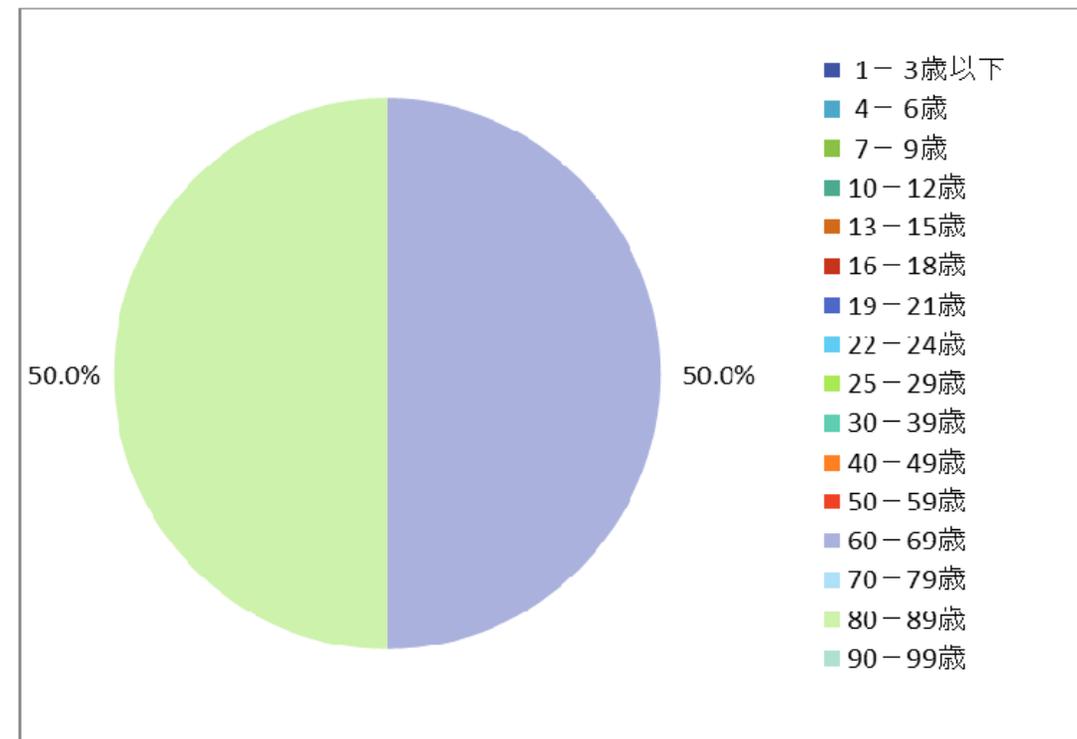
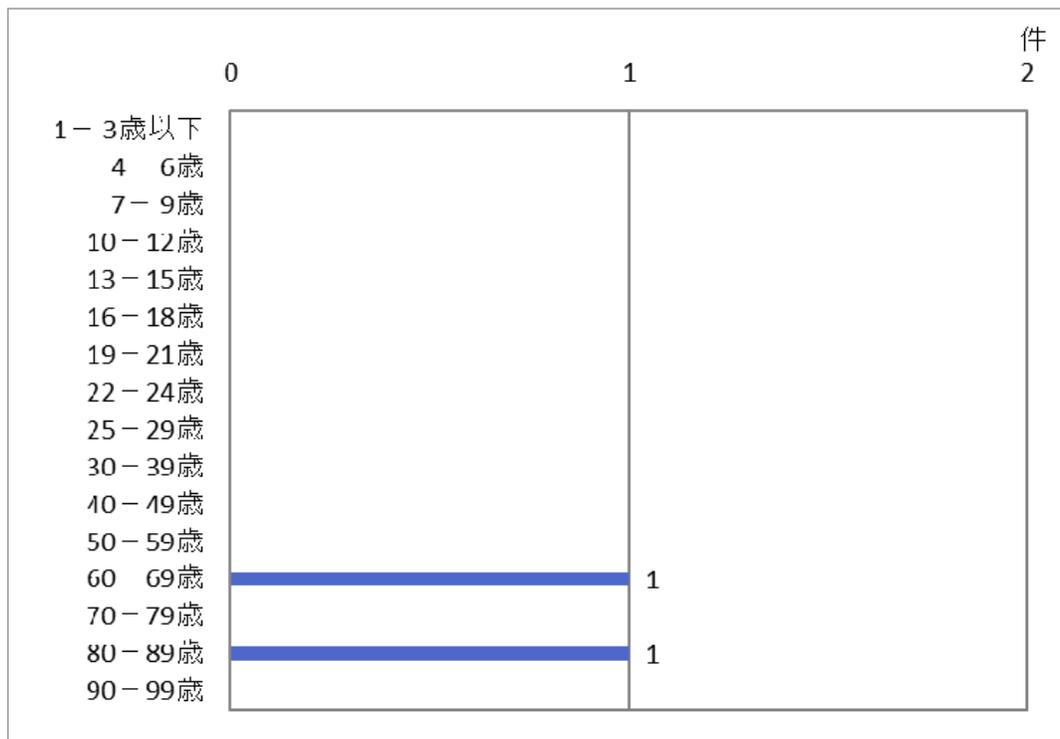
- 死亡事故件数の自転車運転者の年齢別を車両区分別にみると、「中型」では「70-79歳」が最も多く5件（55.6%）となっている。



VIII. 2020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「60-69歳」、「80-89歳」がそれぞれ1件(50.0%)となっている。



VIII. 2020年1～12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」発生していない。

VIII. 2020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」－「70-79歳」が最も多く5件となっている。次いで「左折」－「16-18歳」、「左折」－「50-59歳」がそれぞれ4件と続いている。

