

2021年の交通事故統計分析結果 【確定版(車籍別) 死亡・重傷事故編】

2022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. 2021年死亡・重傷事故データ(車籍)	25
IV. 2021年死亡・重傷事故データ(発生地)	45
V. 2021年死亡・重傷事故データ(道路区分)	64
VI. 2021年死亡・重傷事故データ(車両区分)	75
VII. 2021年死亡・重傷事故データ(車両総重量)	88
VIII. 2021年死亡・重傷事故データ(年齢層別)	92
IX. 2021年死亡・重傷事故データ(運転免許取得年数別)	98
X. 2021年死亡・重傷事故データ(交差点(追突を除く))	106
X I. 2021年死亡・重傷事故データ(1万台当たり死者数・重傷者数) ...	116
X II. 2021年死亡・重傷事故データ(対自転車)	118

I．調査の目的等

1. 調査の目的

国の5カ年計画である「第11次交通安全基本計画」の目標値は、令和7年までに死者数を2千人以下、重傷者数を2万2千人以下としており、この背景を踏まえて国土交通省では、令和7年度までに達成すべきトラック運送事業における目標値を「総合安全プラン2025」として、次ページの表のように公表しました。

これを受けて、全日本トラック協会では、同じく次ページの表のとおり「トラック事業における総合安全プラン2025」により、令和7年度までの目標達成を目指し、各種事故防止活動に取り組んでいます。

平成3年3月末現在、事業用トラックの保有台数を運転免許区分別で見ますと、次ページの表のとおり、大型トラックが4割、中型トラックが約2割、あわせて6割強を占めています。こうした事業用トラックが惹起する交通事故には、車両の大きさ、重量などにより、交通事故の発生状況には一定の特徴がみられるところです。

このため、貨物自動車運送事業におけるトラックドライバーに対する交通事故防止対策への取り組みにあたり、各事業者が管理する事業用トラックに照らし、より実効性のある交通事故防止の取り組みを促進する必要があります。

そうした観点から、ここで取りまとめた交通事故統計は、警察庁が公表した2021年までの全国の交通事故のうち死亡・重傷事故データ（※）を基に、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・分析したものです。

本資料が、事業用トラックの事故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申し上げます。

※出所：公益財団法人交通事故総合分析センター

I. 調査の目的等

○「事業用自動車総合安全プラン2025」（国土交通省）

※軽貨物を含む

- ① 令和7年までに死者数 190人以下
- ② 令和7年までに重傷者数 1,280人以下
- ③ 令和7年までに人身事故件数 9,100件以下
- ④ 飲酒運転 ゼロ
- ⑤ 令和7年までに追突事故件数 3,350件以下

○「トラック事業における総合安全プラン2025」（全ト協）

※軽貨物を含まない

- ・ 死者数と重傷者数の合計 970人以下

※令和7（2025）年までに死者数＋重傷者数を「970人以下」とする目標値達成のため、車両台数 1万台あたりの死者数と重傷者数の合計を各県の共有目標として「6.5人以下」とする

- ・ 飲酒運転 ゼロ

●運転免許区分別事業用トラックの保有台数（令和3年3月末現在）

自動車の種類			保有台数	構成比
大型自動車	車両総重量11トン以上 または最大積載量6.5トン以上	貨物自動車	476,396	40.4%
		特種（殊）用途車	127,242	
		小計	603,638	
中型自動車	車両総重量7.5トン以上11トン未満 または最大積載量4.5トン以上6.5トン未満	貨物自動車	234,513	21.9%
		特種（殊）用途車	91,753	
		小計	326,266	
準中型自動車	車両総重量3.5トン以上7.5トン未満 または最大積載量2トン以上4.5トン未満	貨物自動車	241,743	20.9%
		特種（殊）用途車	69,562	
		小計	311,305	
普通自動車	車両総重量3.5トン未満 または最大積載量2トン未満	貨物自動車	51,348	5.5%
		特種（殊）用途車	31,159	
		小計	82,507	
トレーラ（道路運送車両法による分類と同じ）			168,299	11.3%
合 計			1,492,015	100.0%

資料：自動車検査登録情報協会データより独自作成 （注）：軽自動車を含まない

2. データの概要

調査対象：交通事故統計（2021年の1～12月）のうち事業用貨物自動車（軽貨物を除く）が第1当事者となった死亡・重傷事故

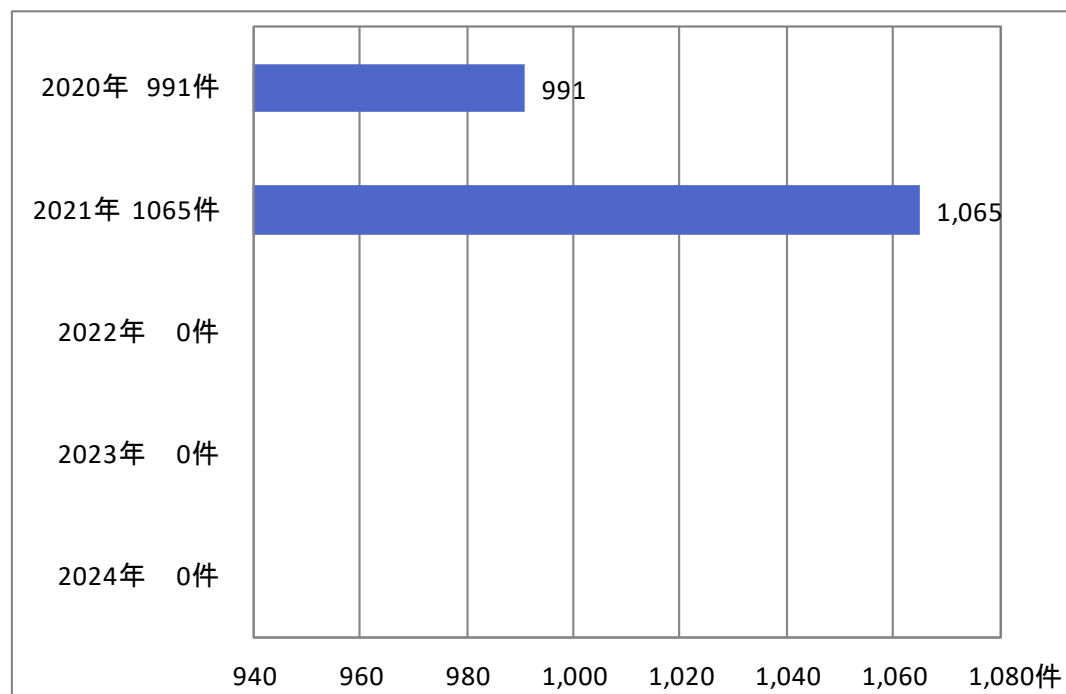
Ⅱ．死亡・重傷事故データの傾向

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・重傷事故データの傾向

1. 事故件数

- ・ 2021年の死亡・重傷事故件数は1,065件で、2020年（前年）より74件増加している。

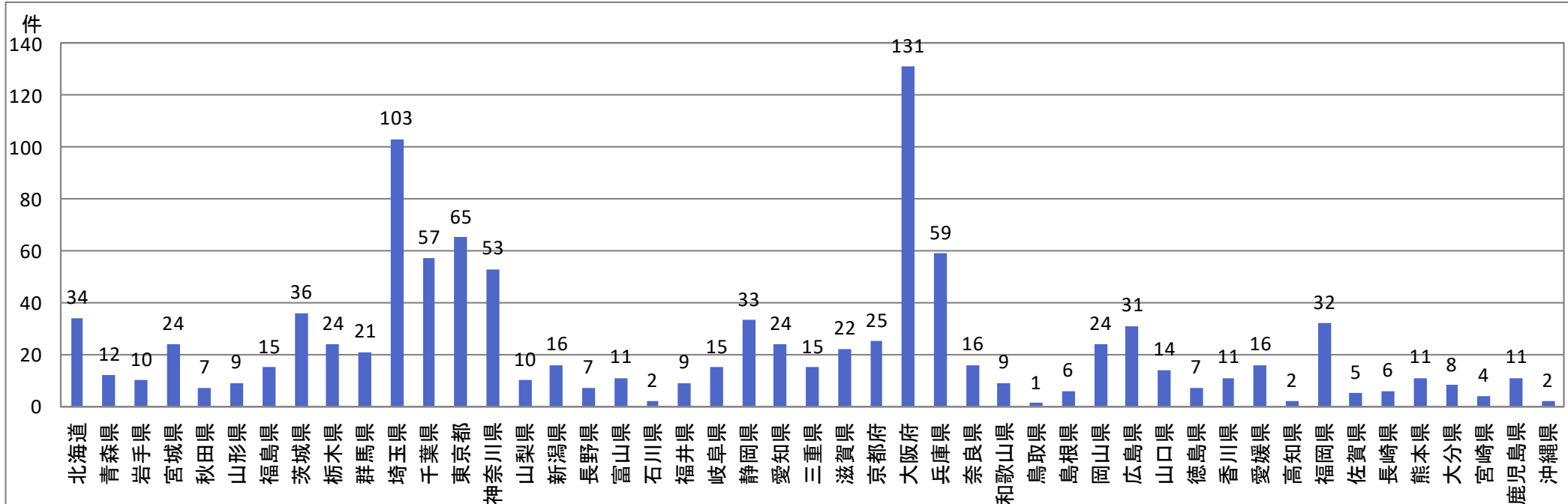


Ⅱ. 死亡・重傷事故データの傾向

2. 発生地別

- ・2021年1～12月の発生地別死亡・重傷事故件数の多い県をみると、「大阪府」が最も多く131件、次いで「埼玉県」103件、「東京都」65件、「兵庫県」59件、「千葉県」57件等と続いている。

発生地	2021	2022	2023	2024	2025
1 大阪	131				
2 埼玉	103				
3 東京	65				
4 兵庫	59				
5 千葉	57				
6 神奈川	53				
7 茨城	36				
8 北海道	34				
9 静岡	33				
10 福岡	32				

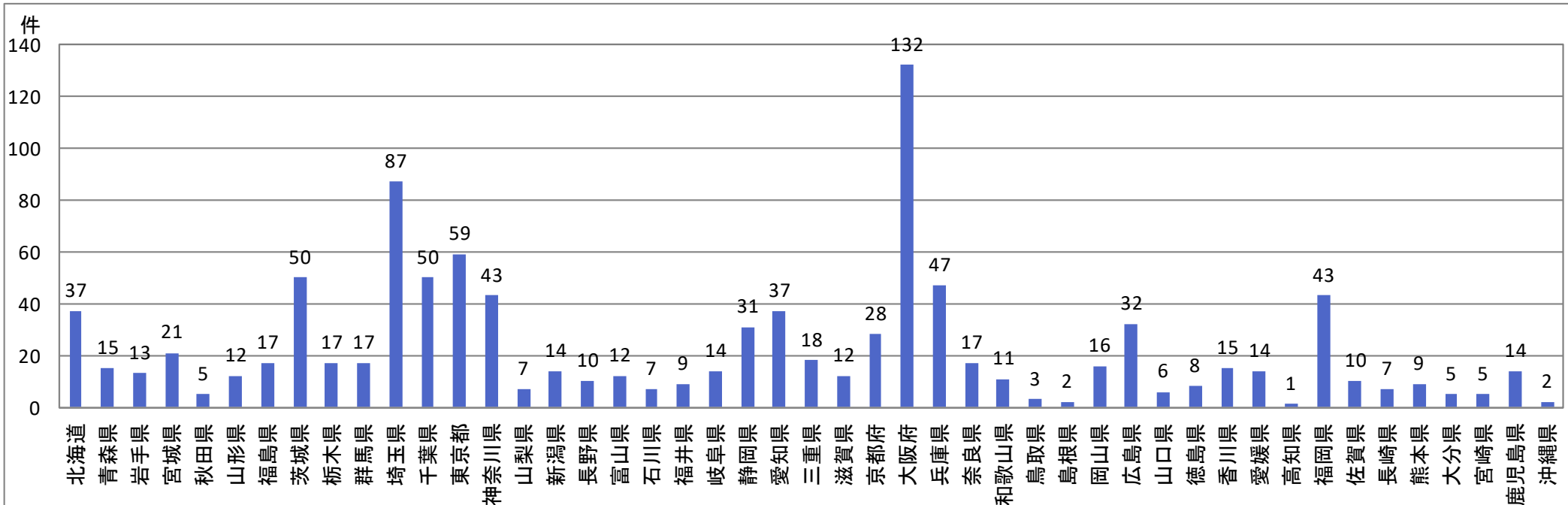


Ⅱ. 死亡・重傷事故データの傾向

3. 車籍別

- ・2021年の車籍別死亡・重傷事故件数の多い県をみると、「大阪府」が最も多く132件、次いで「埼玉県」87件、「東京都」59件、「千葉県」、「茨城県」がそれぞれ50件等と続いている。
- ・2021年の車籍別死亡・重傷事故件数の多いトップ10について、2020年比をみると、「大阪府」、「埼玉県」、「東京都」、「茨城県」、「兵庫県」、「福岡県」、「神奈川県」、「愛知県」が増加している。

車籍	2020	2021	2022	2023	2024	前年比
1 大阪	124	132				1.06
2 埼玉	58	87				1.50
3 東京	51	59				1.16
4 千葉	58	50				0.86
5 茨城	41	50				1.22
6 兵庫	36	47				1.31
7 福岡	40	43				1.08
8 神奈川	33	43				1.30
9 北海道	50	37				0.74
10 愛知	33	37				1.12



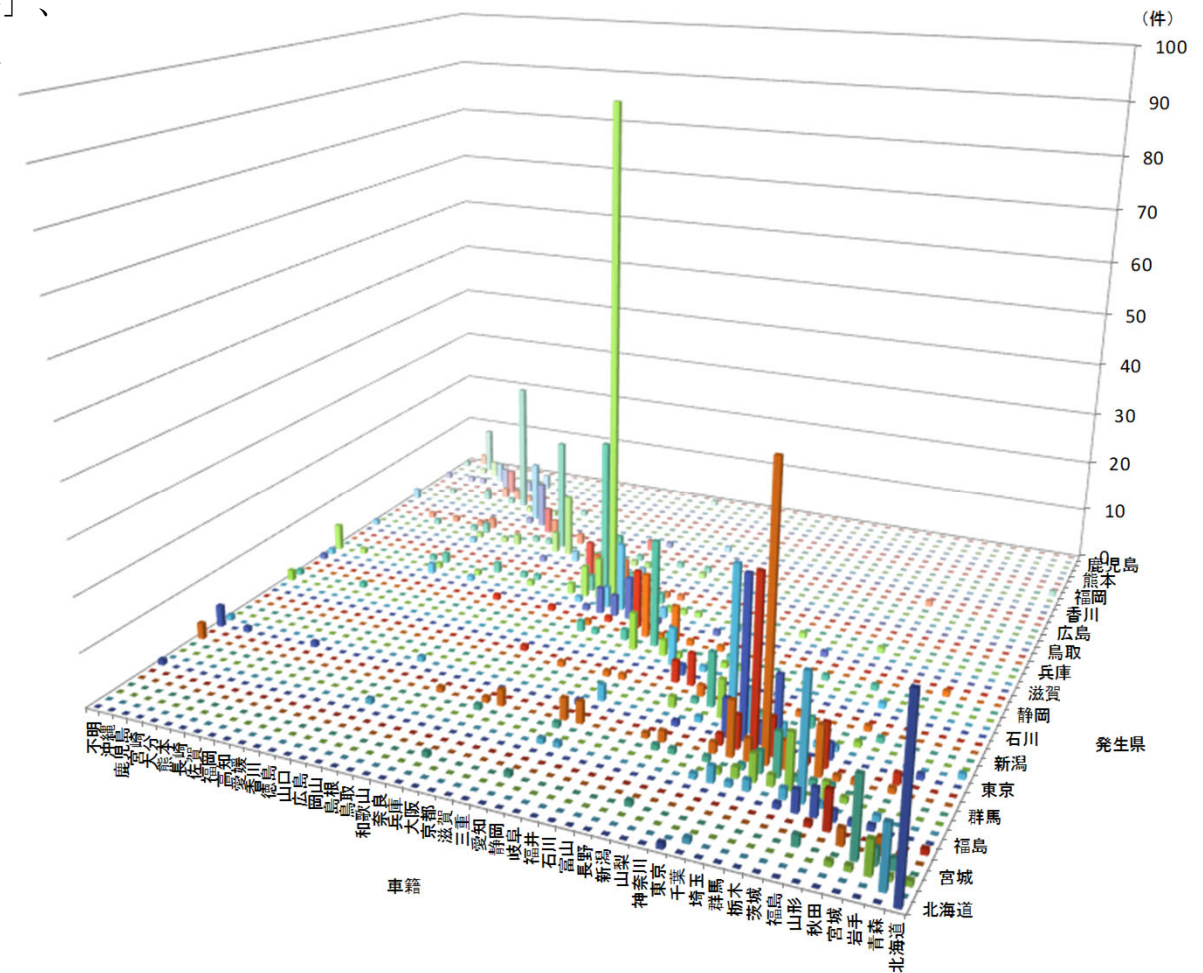
Ⅱ. 死亡・重傷事故データの傾向

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618件、他県での事故は447件となっている。
- ・車籍地以外他県での事故が42.0%と4割以上を占めている。
- ・2021年の車籍別死亡・重傷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、「埼玉県」、「東京都」、「茨城県」、「愛知県」、「京都府」、「福島県」、「栃木県」、「群馬県」、「奈良県」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	132	12.4%	93	39	29.5%
2	埼玉	87	8.2%	51	36	41.4%
3	東京	59	5.5%	29	30	50.8%
4	茨城	50	4.7%	22	28	56.0%
4	千葉	50	4.7%	31	19	38.0%
6	兵庫	47	4.4%	30	17	36.2%
7	神奈川	43	4.0%	29	14	32.6%
7	福岡	43	4.0%	26	17	39.5%
9	北海道	37	3.5%	33	4	10.8%
9	愛知	37	3.5%	12	25	67.6%
11	広島	32	3.0%	22	10	31.3%
12	静岡	31	2.9%	20	11	35.5%
13	京都	28	2.6%	13	15	53.6%
14	宮城	21	2.0%	14	7	33.3%
15	三重	18	1.7%	11	7	38.9%
16	福島	17	1.6%	5	12	70.6%
16	栃木	17	1.6%	10	7	41.2%
16	群馬	17	1.6%	8	9	52.9%
16	奈良	17	1.6%	6	11	64.7%
	その他	282	26.5%	153	129	45.7%
	合計	1,065	100.0%	618	447	42.0%

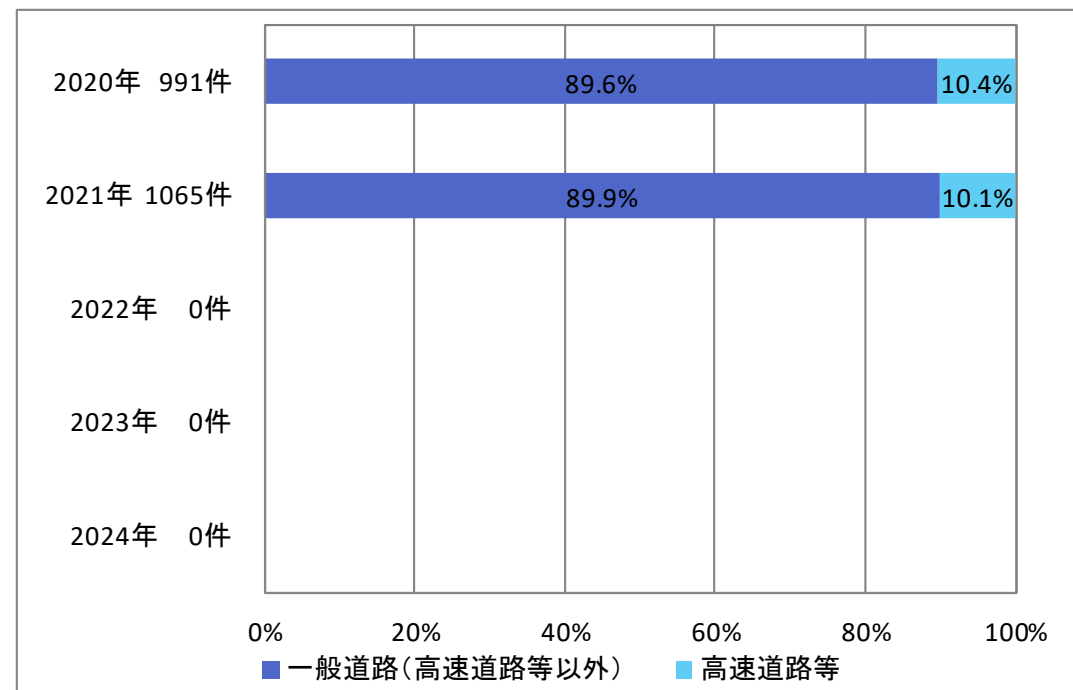
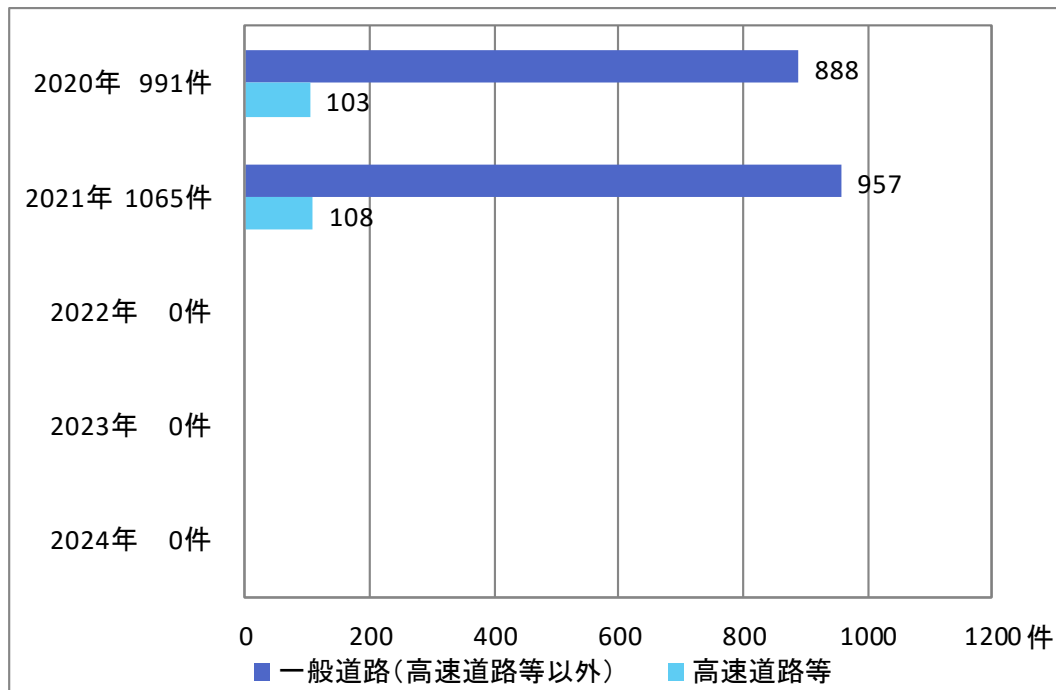
※他県には不明を含む



Ⅱ. 死亡・重傷事故データの傾向

5. 道路区分別

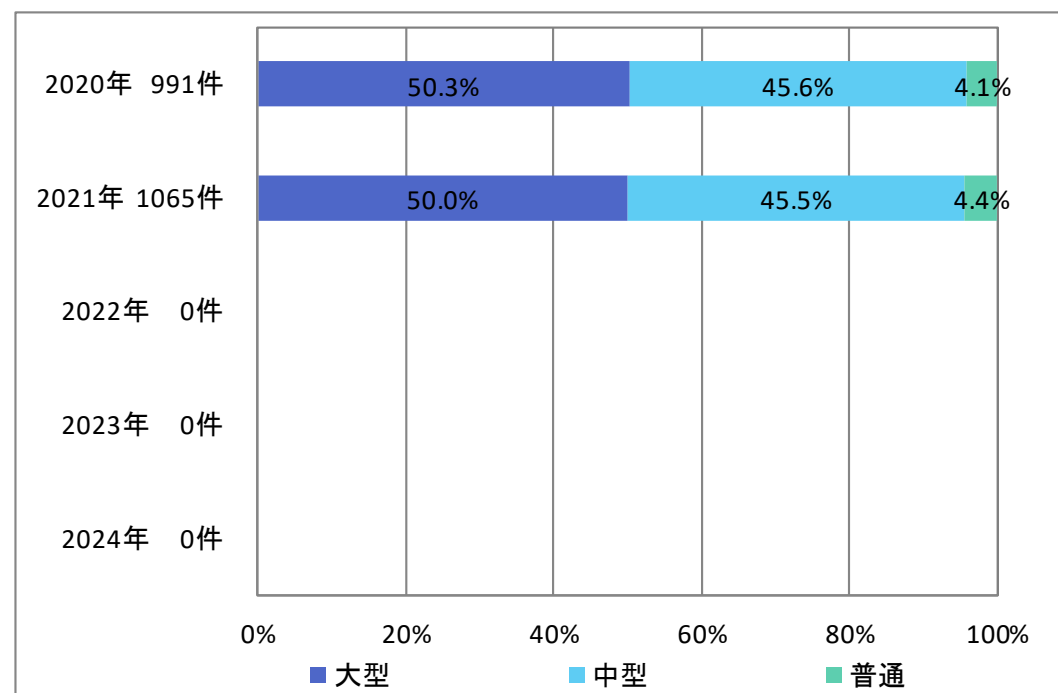
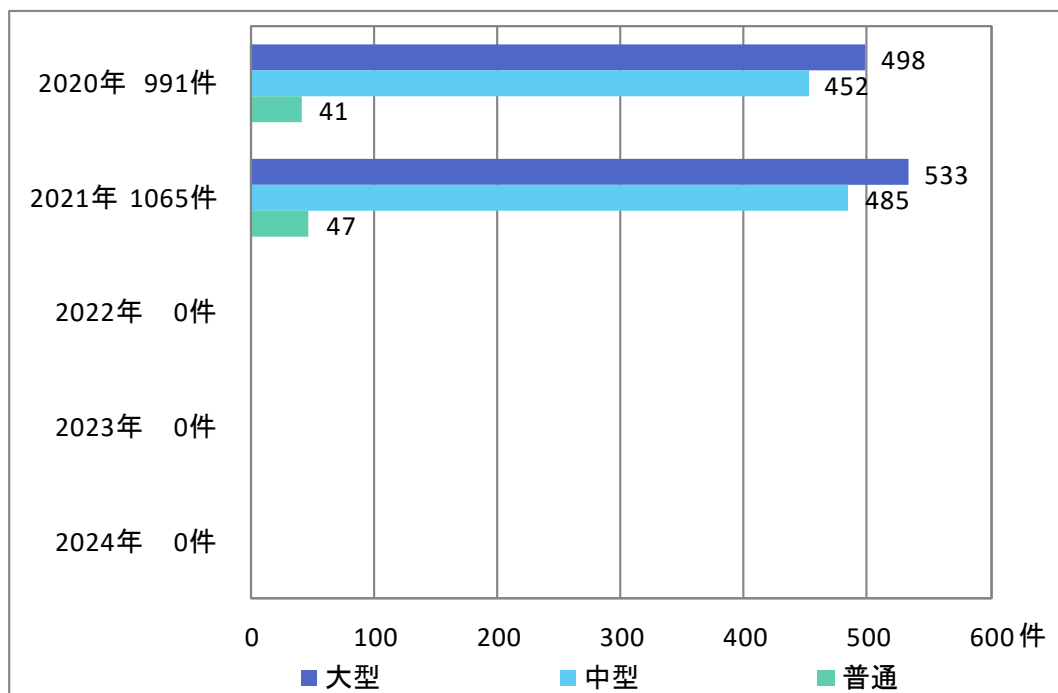
- ・2020年～2021年の傾向をみると、いずれの年も「一般道路（高速道路等以外）」が多く、概ね9割程度となっている。



Ⅱ. 死亡・重傷事故データの傾向

6. 車両区分別

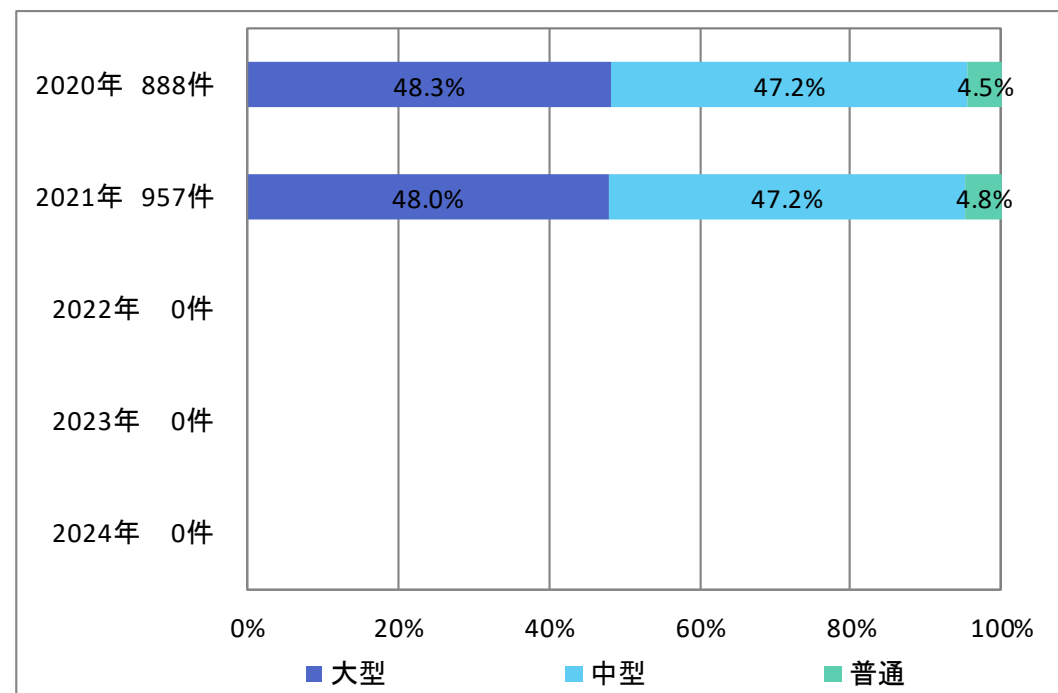
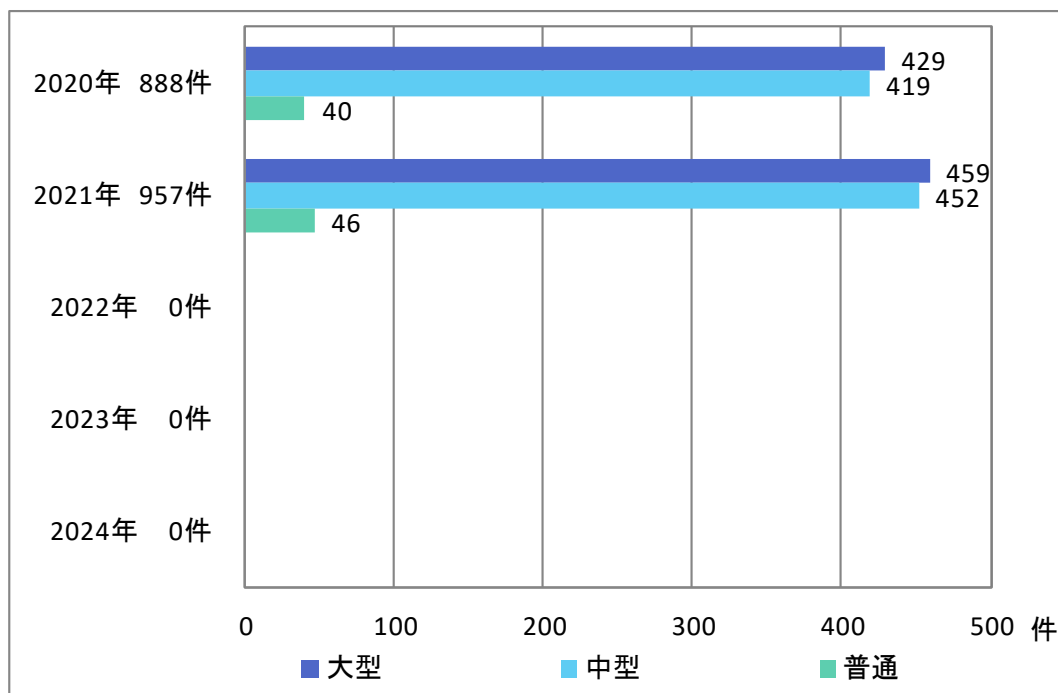
- ・2020年～2021年の傾向をみると、いずれの年も「大型」が多く、概ね5割以上を占めているが、「中型」との差はわずかである。



Ⅱ．死亡・重傷事故データの傾向

(1)一般道路上での車両区分

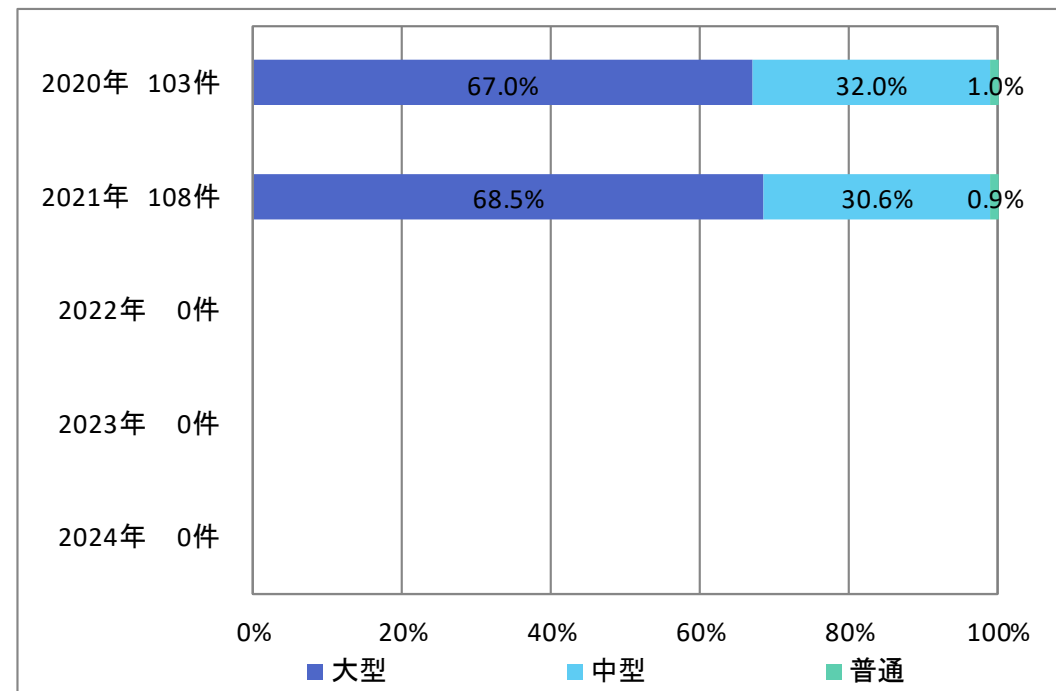
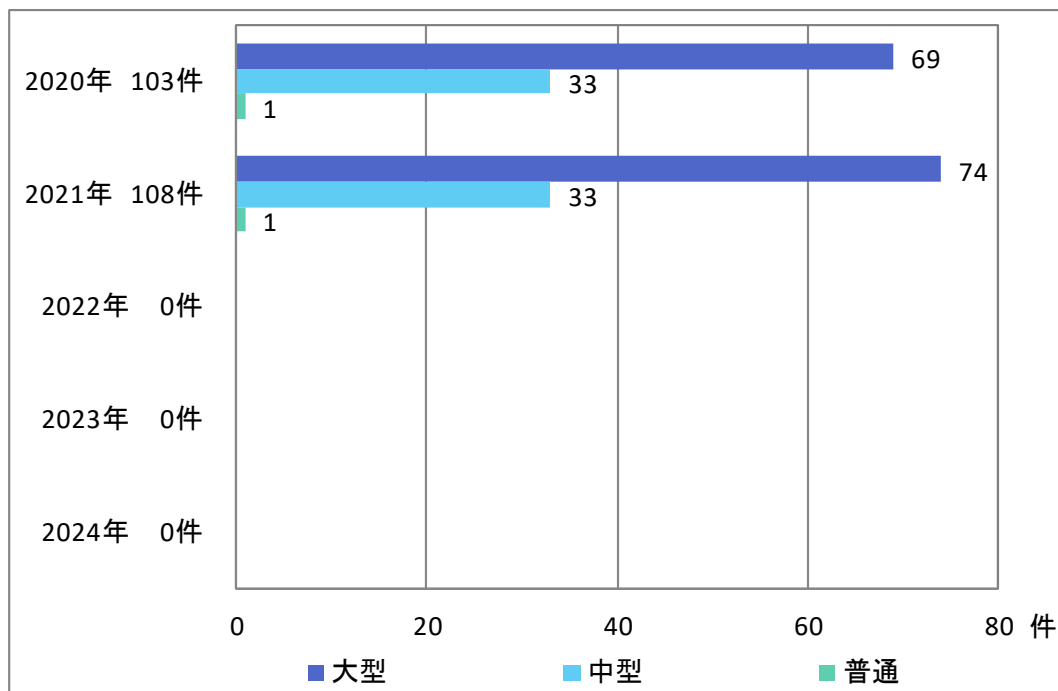
- ・2020年～2021年の傾向をみると、いずれの年も「大型」が多く、概ね5割程度を占めているが、「中型」との差はわずかである。



Ⅱ. 死亡・重傷事故データの傾向

(2) 高速道路上での車両区分

- ・ 2020年～2021年の傾向をみると、いずれの年も「大型」が多く、概ね7割程度を占めている。

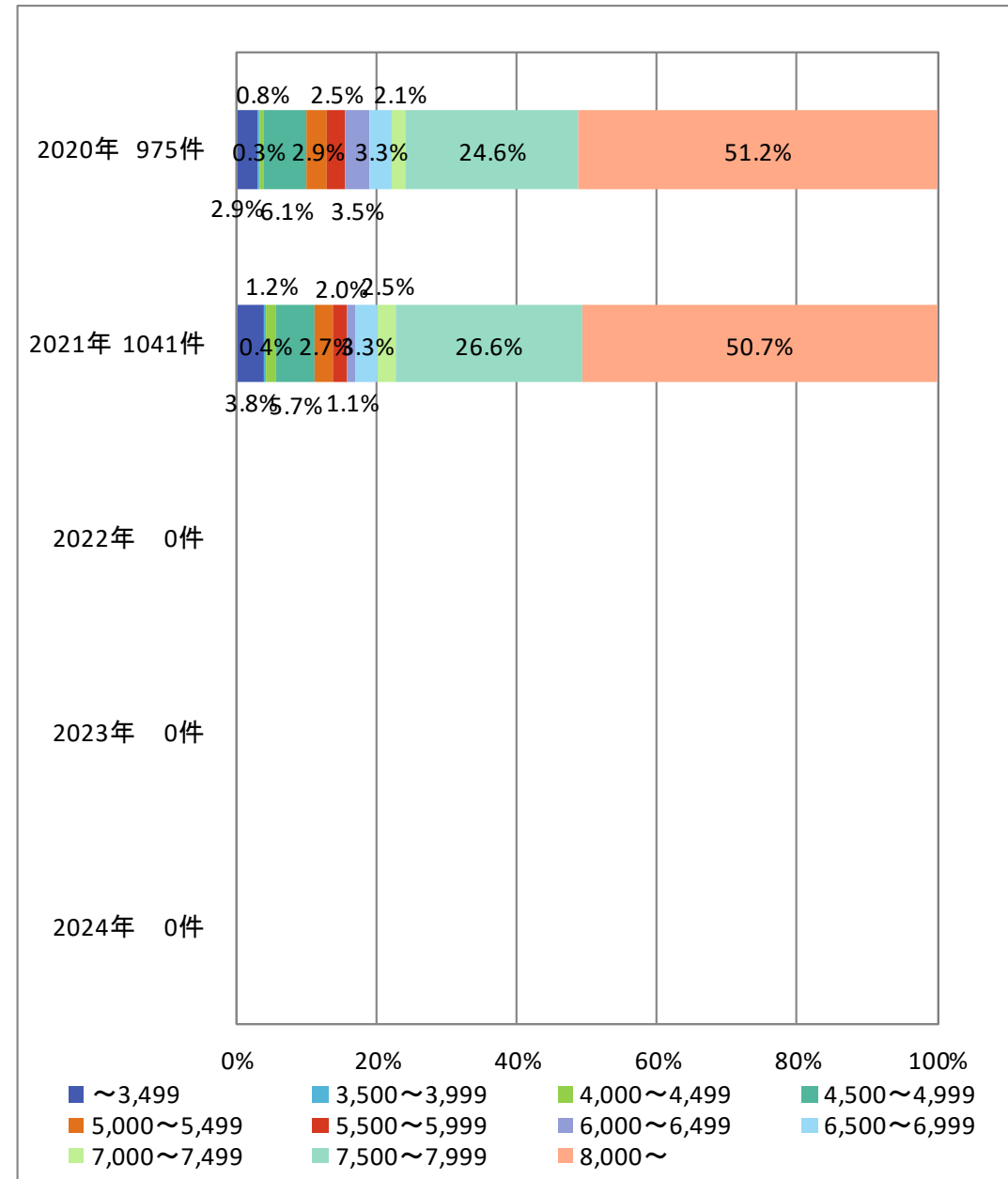
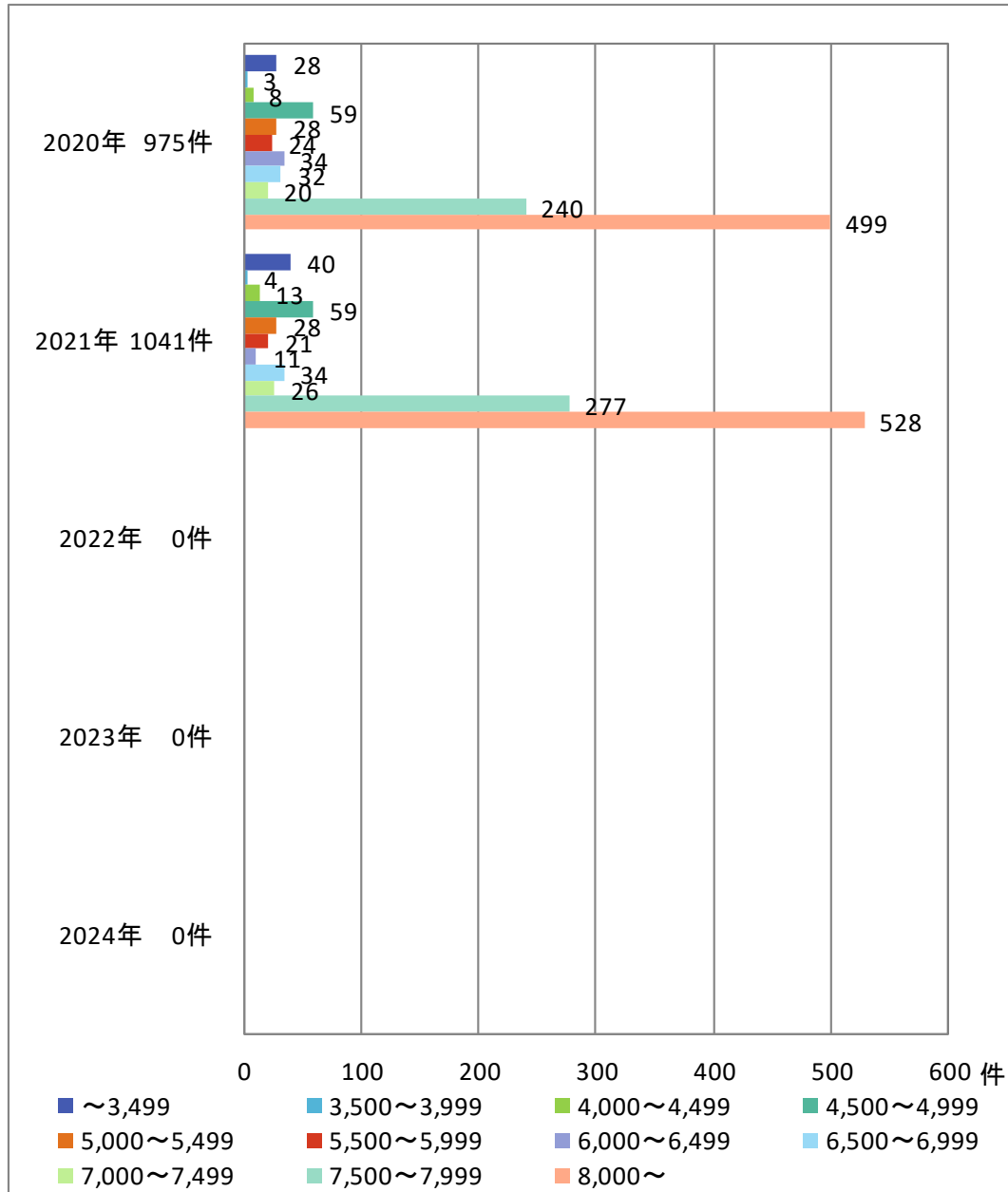


Ⅱ．死亡・重傷事故データの傾向

7. 車両総重量別

- ・ 2020年～2021年の傾向をみると、いずれの年も「8,000kg～」が多く、5割程度を占めている。
- ・ 「7,500kg～7,999kg」は増加しており、2021年は3割程度を占めている。

Ⅱ. 死亡・重傷事故データの傾向

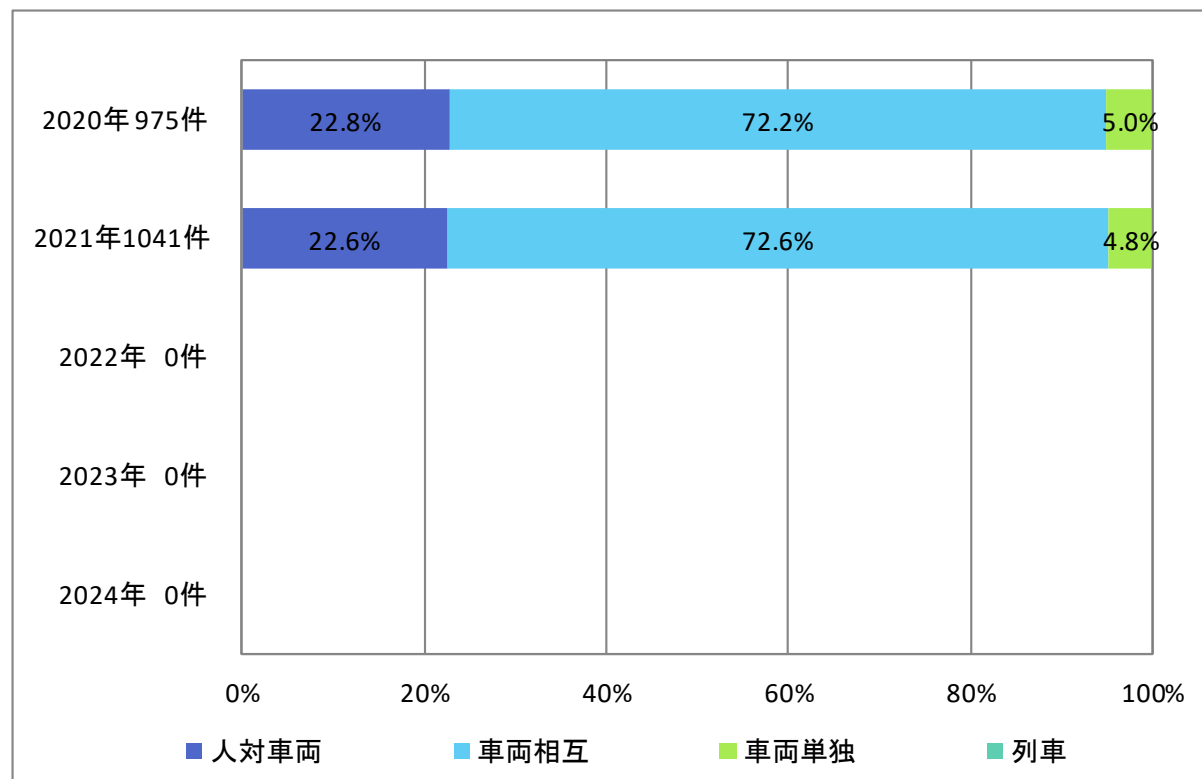


Ⅱ．死亡・重傷事故データの傾向

8. 事故類型別

- ・2020年～2021年の傾向をみると、いずれの年も「車両相互」が多く、7割以上を占めている。

※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16件を除く975件（2021年）で集計した。以下同じ。

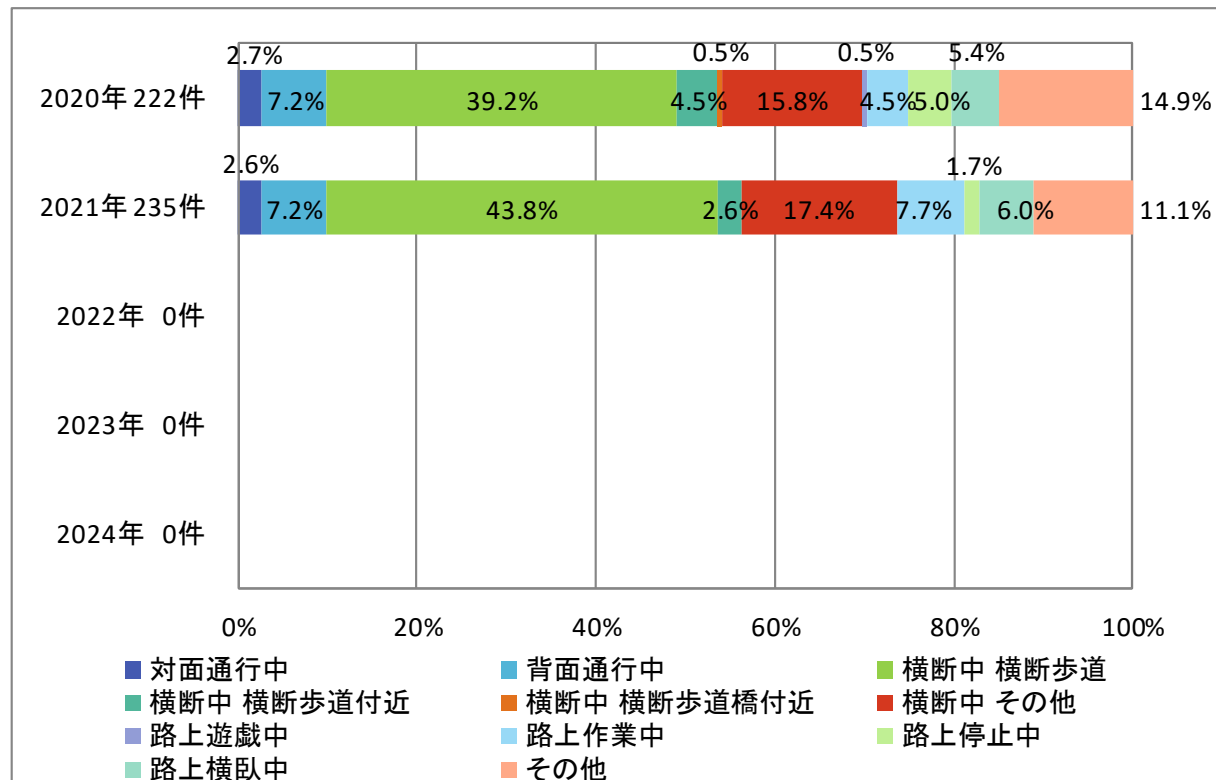


※対自転車事故は、「車両相互」に含まれます。

Ⅱ．死亡・重傷事故データの傾向

(1) 人対車両

- ・2020年～2021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6割程度を占めている。

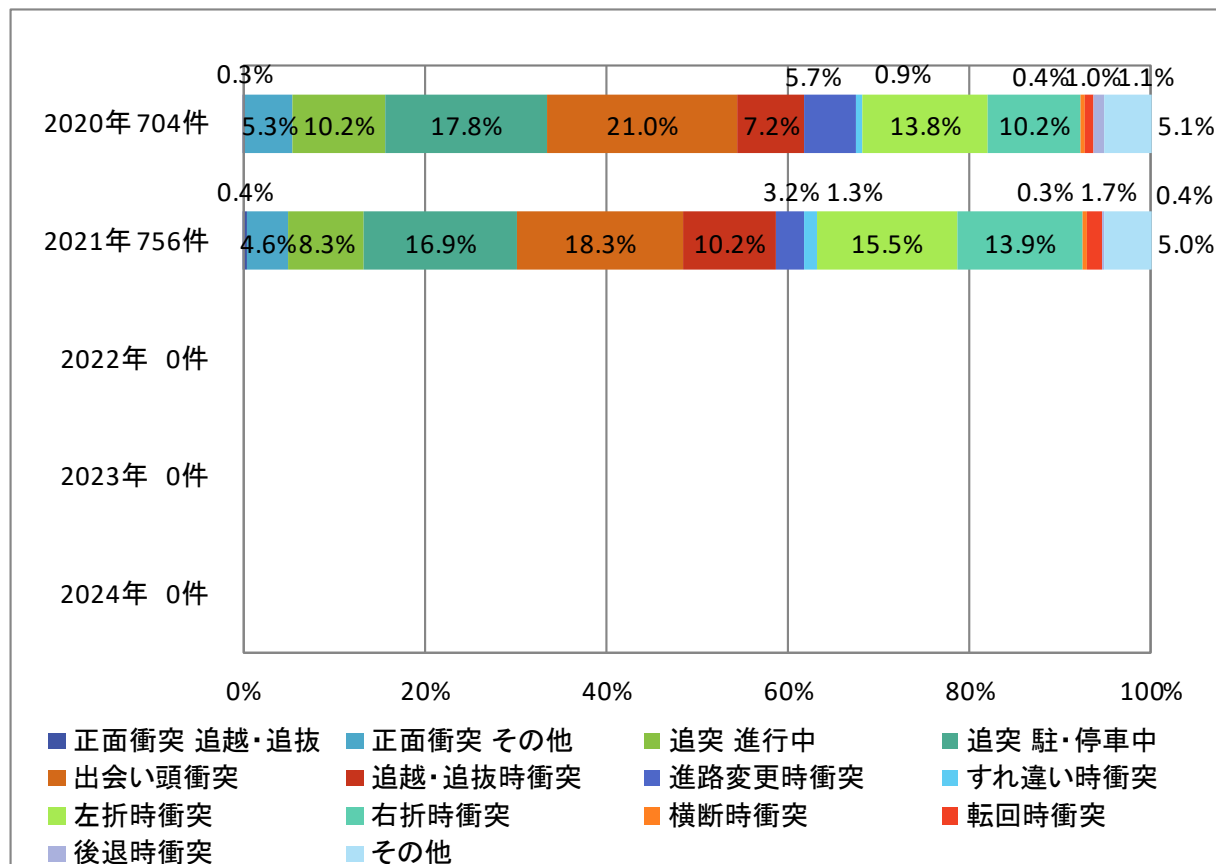


※対自転車事故は、「車両相互」に含まれます。

Ⅱ. 死亡・重傷事故データの傾向

(2) 車両相互

- ・ 2020年～2021年の傾向をみると、いずれの年も「出会い頭衝突」の割合が多く、概ね2割程度を占めている。
- ・ 次いで、「追突 駐・停車中」、「左折時衝突」、「右折時衝突」が続いている。

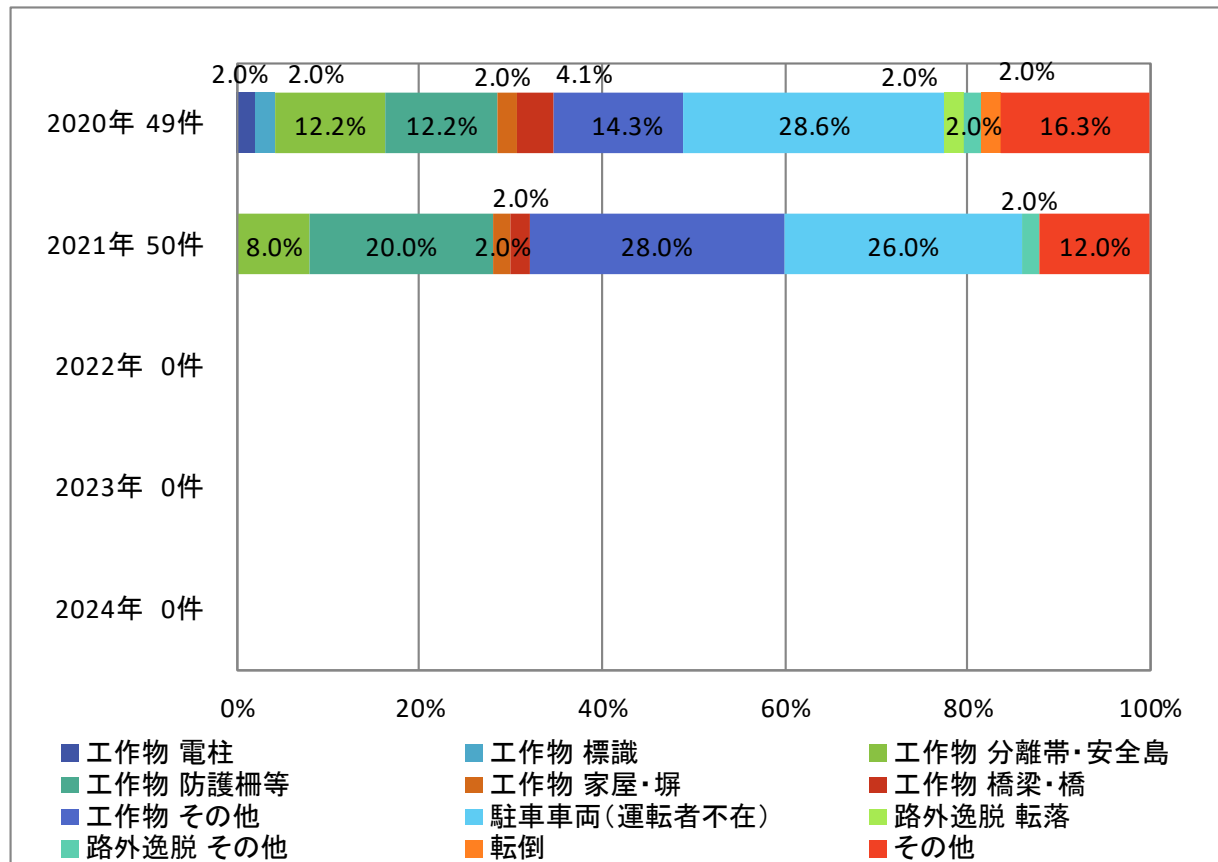


※対自転車事故は、「車両相互」に含まれます。

Ⅱ．死亡・重傷事故データの傾向

(3) 車両単独

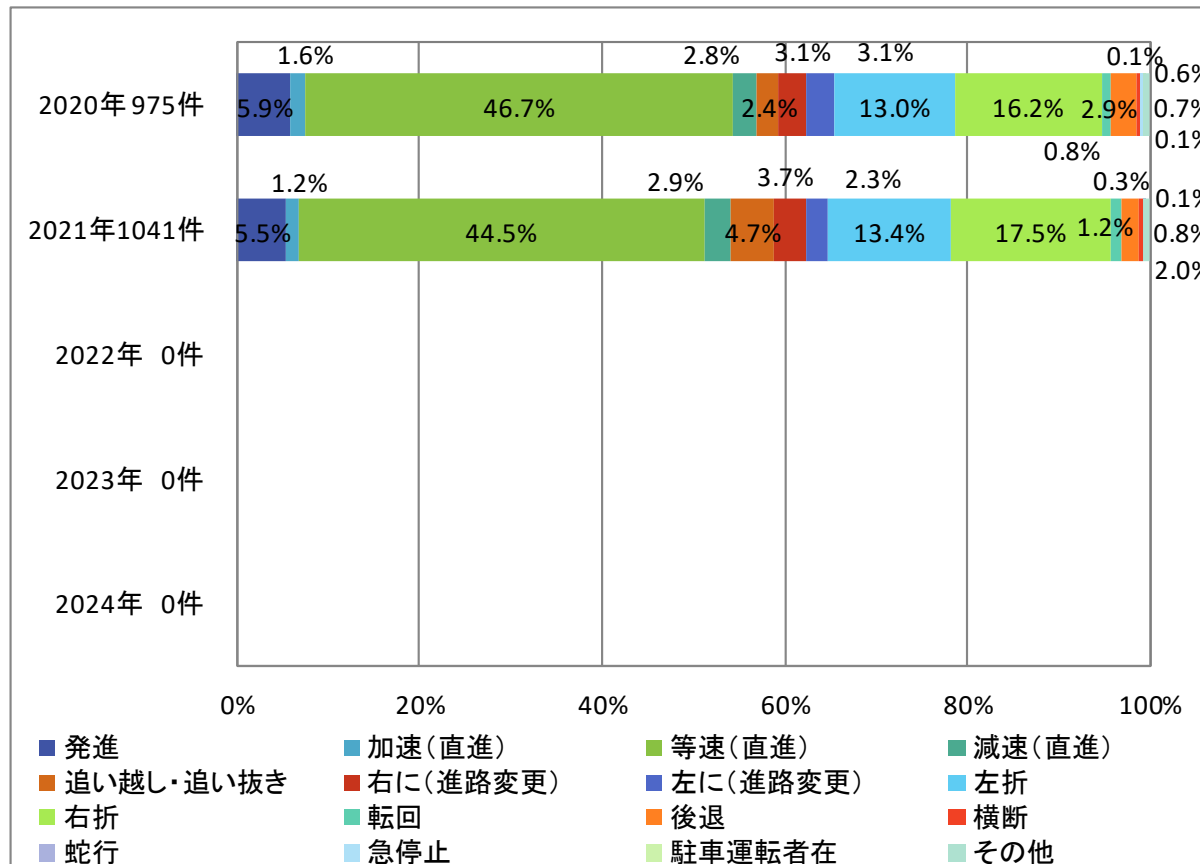
- ・ 2020年～2021年の傾向をみると、「工作物 その他」、「駐車車両（運転者不在）」の割合が多い。
- ・ 次いで、「工作物 防護柵等」の割合が多い。



Ⅱ. 死亡・重傷事故データの傾向

9. 行動類型別

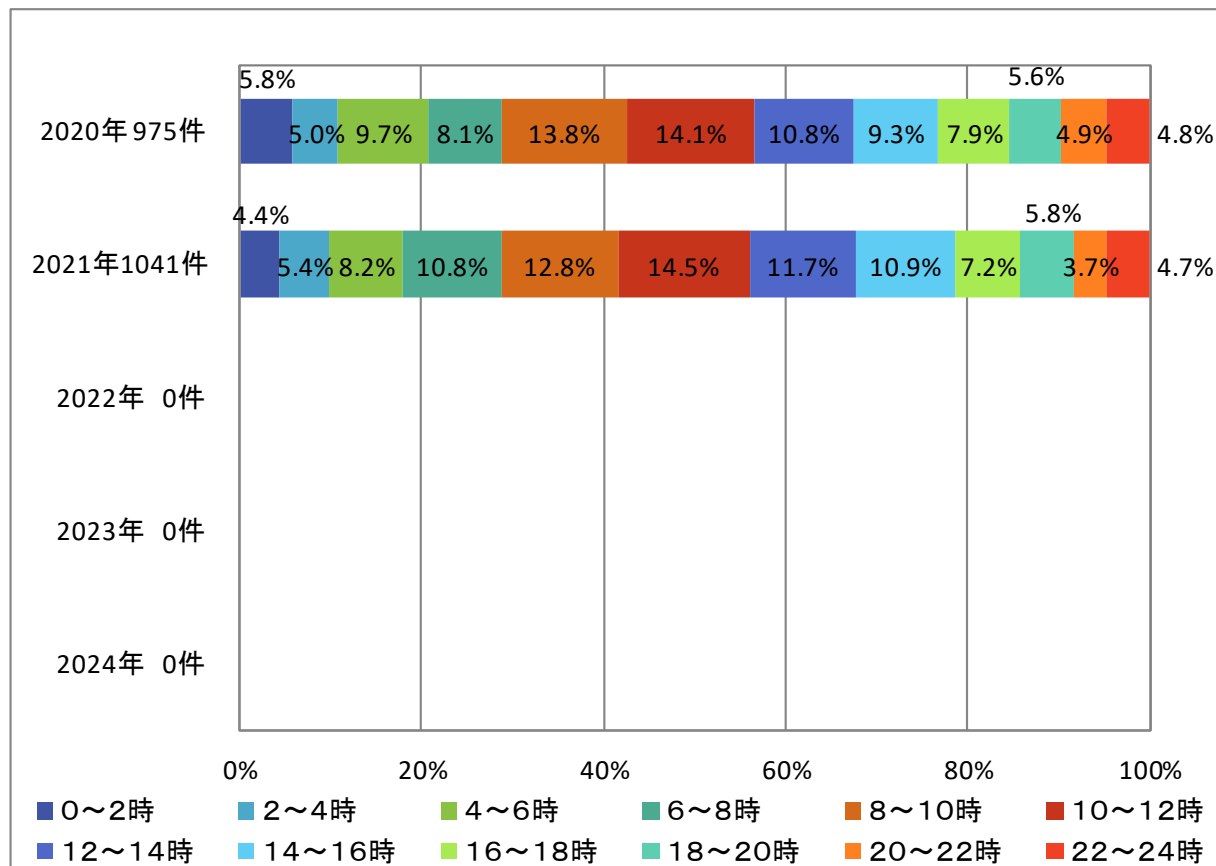
- ・2020年～2021年の傾向をみると、いずれの年も「等速（直進）」が多く、4～5割程度を占めている。
- ・次いで、「右折」、「左折」と続いている。



Ⅱ. 死亡・重傷事故データの傾向

10. 時間帯別

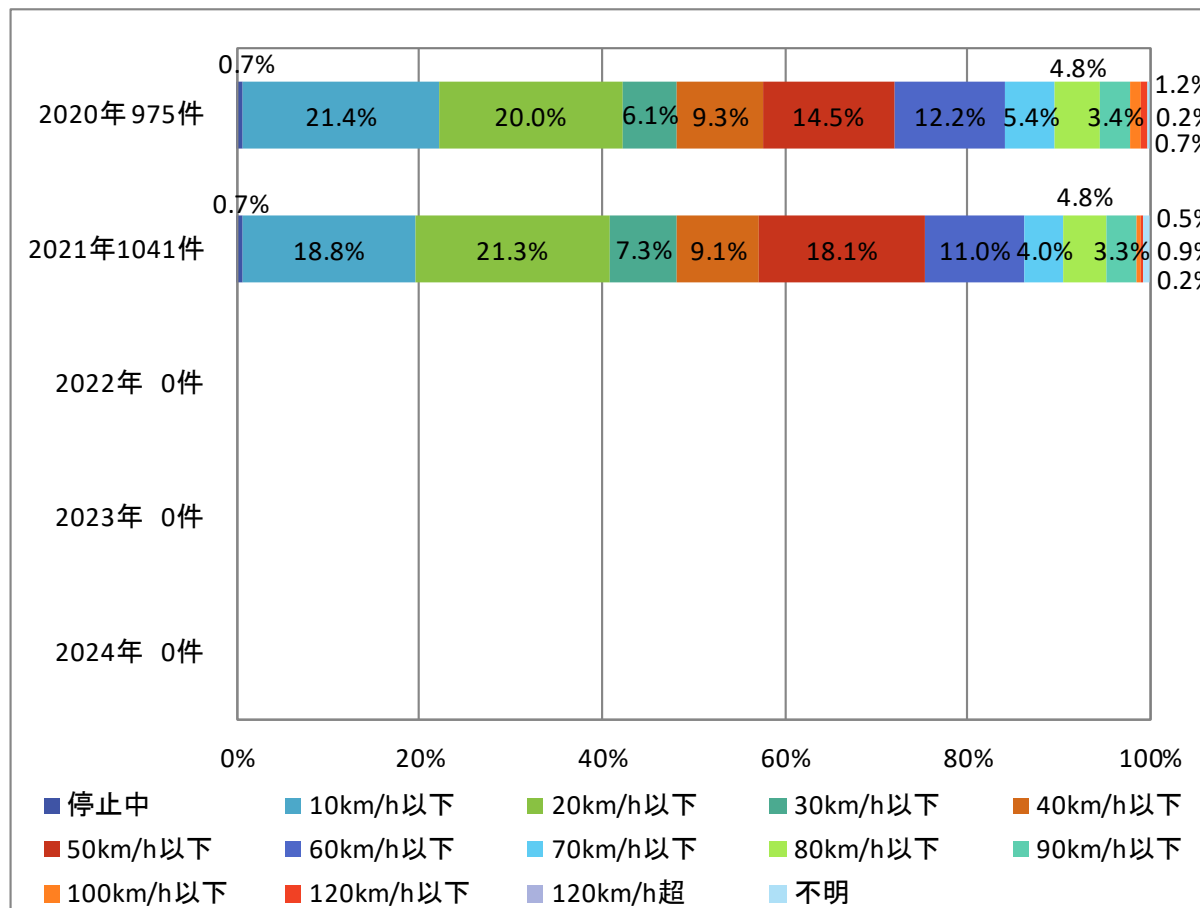
- ・2020年～2021年の傾向をみると、いずれの年も「10～12時」が多い。
- ・次いで、「8～10時」、「12～14時」と続いており、日中（8～18時）で6割近くを占めている。



Ⅱ．死亡・重傷事故データの傾向

11. 運転者の危険認知速度別

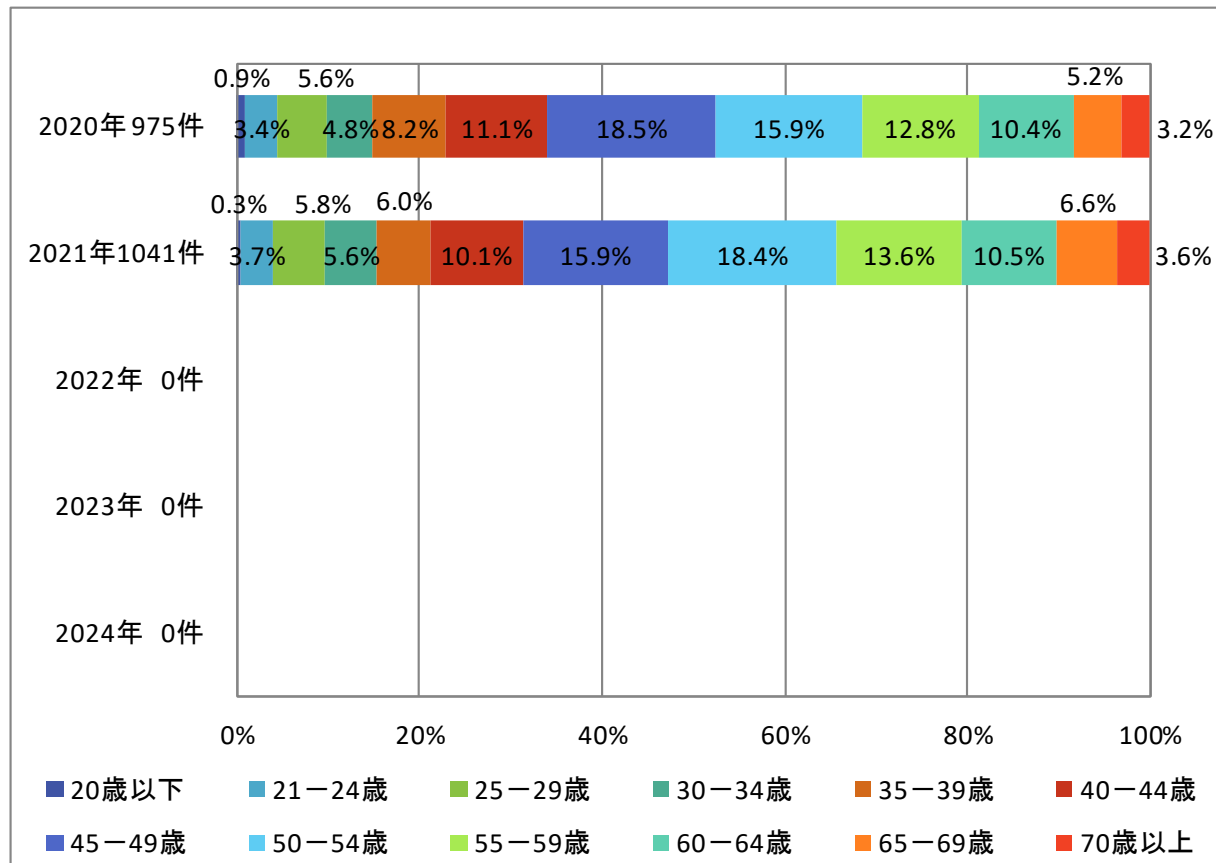
- ・ 2020年～2021年の傾向をみると、いずれの年も「10km/h以下」及び「20km/h以下」で4割以上を占めている。



Ⅱ. 死亡・重傷事故データの傾向

12. 運転者の年齢層別

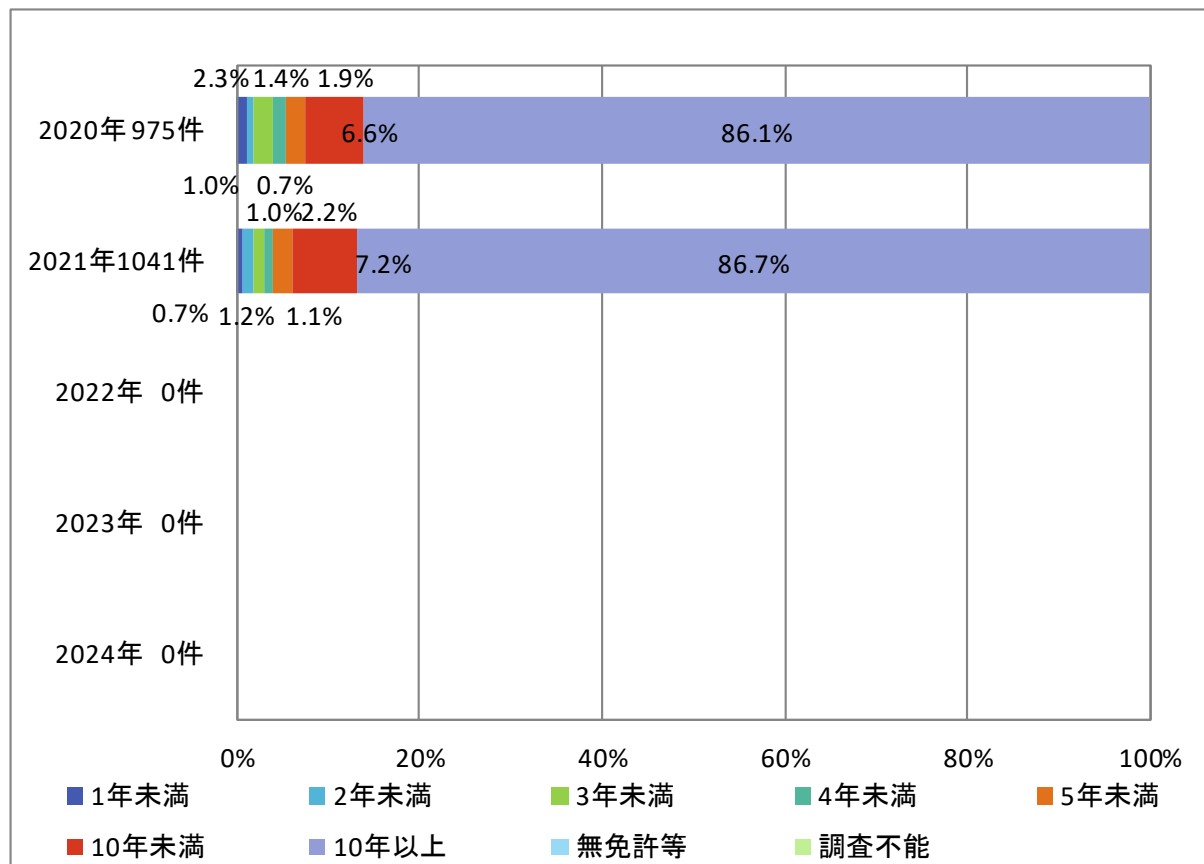
- ・2020年～2021年の傾向をみると、いずれの年も50歳以上の割合が5割程度を占めている。



Ⅱ. 死亡・重傷事故データの傾向

13. 運転者の免許取得年数別

- ・ 2020年～2021年の傾向をみると、いずれの年も「10年以上」の割合が9割近くを占めている。



メ モ

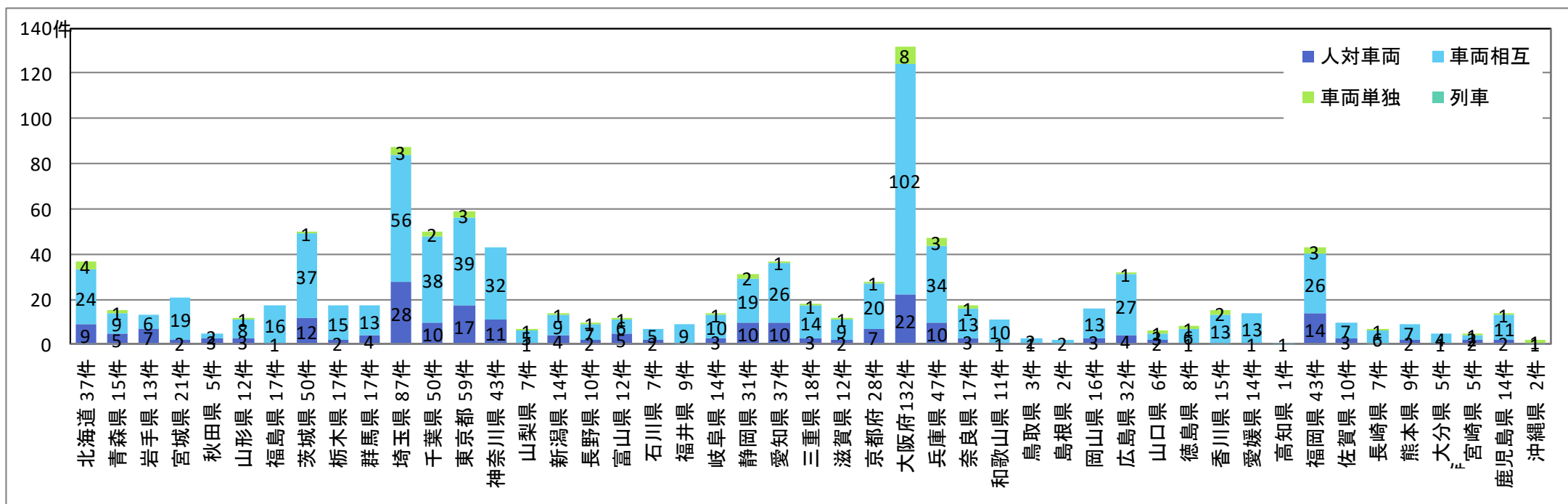
Ⅲ. 2021年死亡・重傷事故データ(車籍)

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. 2021年死亡・重傷事故データ(車籍)

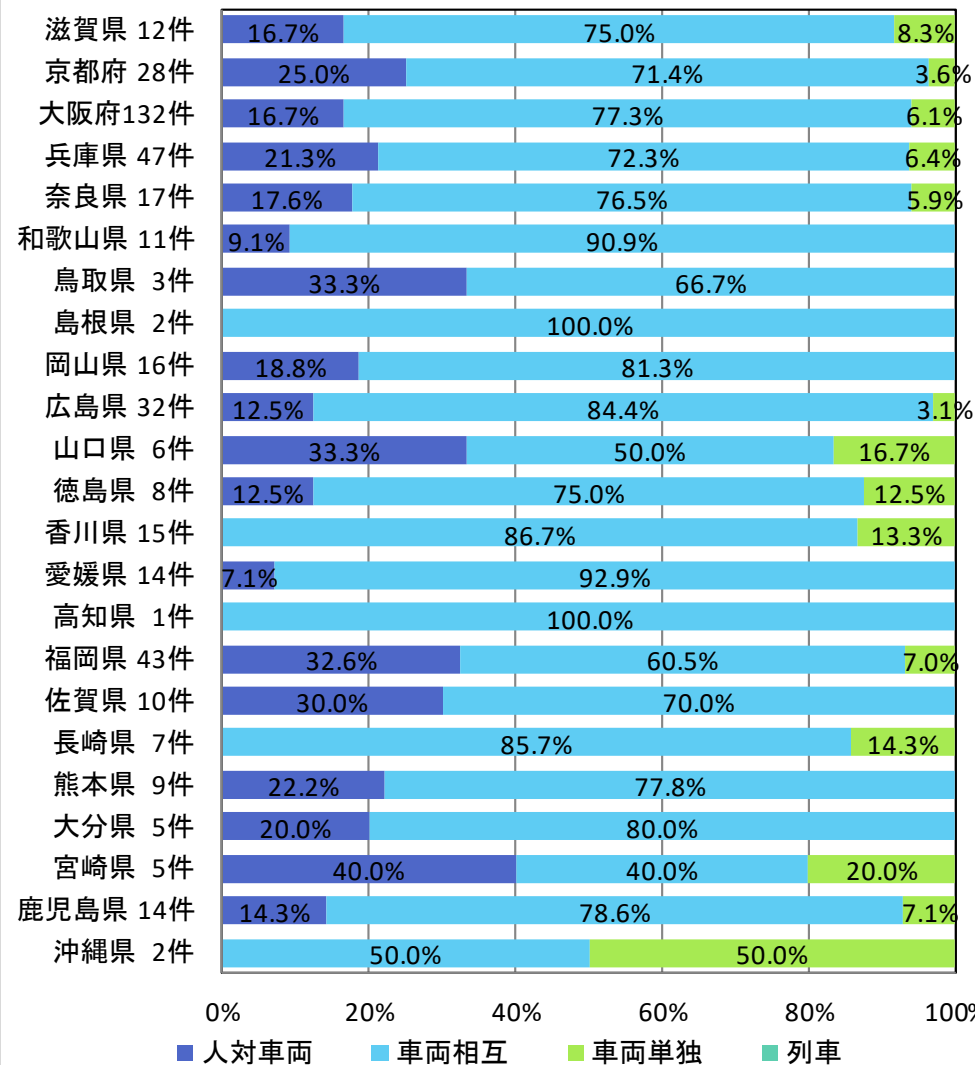
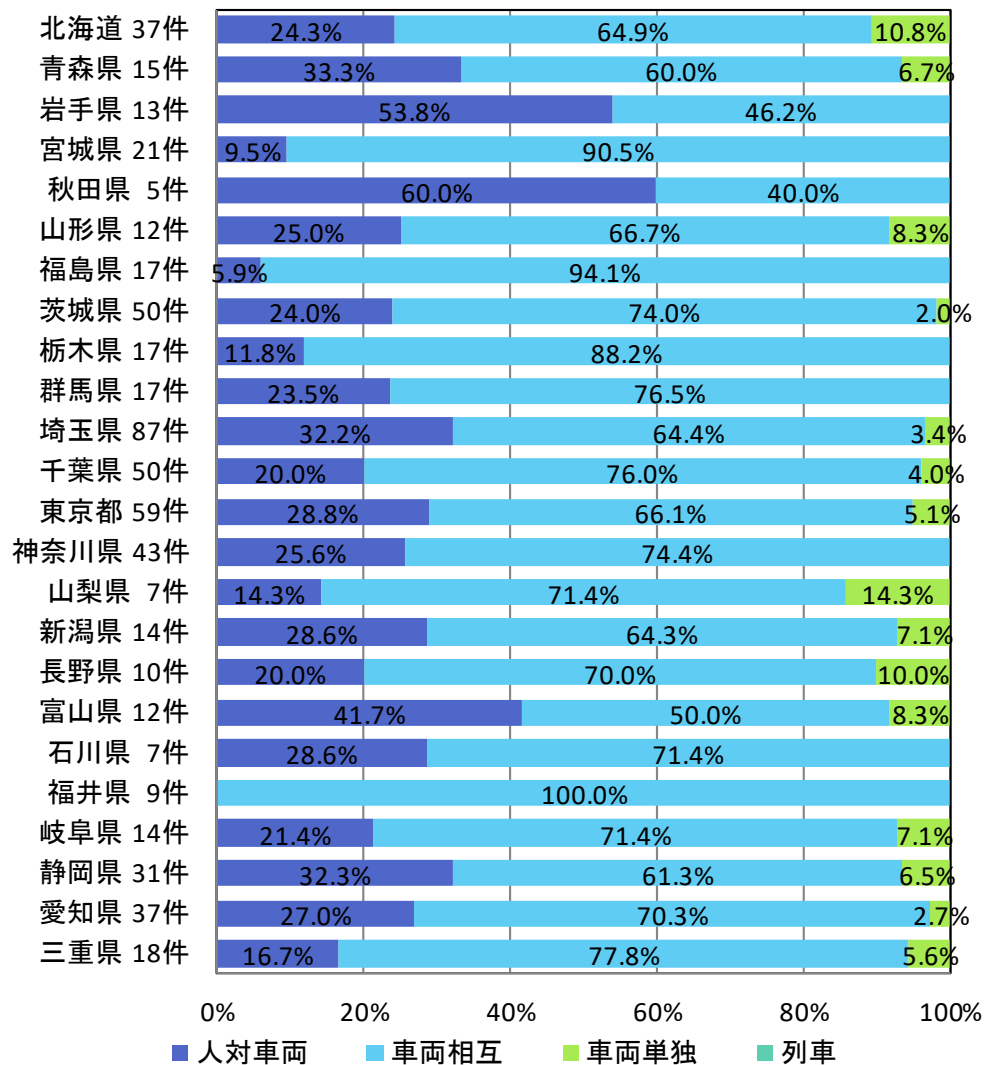
1. 車籍別の事故類型別

- ・車籍別の事故類型別にみると、一部の県を除き、「車両相互」が多い。
- ・事故発生件数の多い県をみると、「大阪府」、「埼玉県」、「東京都」、「茨城県」、「千葉県」、「兵庫県」、「神奈川県」、「福岡県」、「北海道」、「愛知県」は「車両相互」が多い。



※対自転車事故は、「車両相互」に含まれます。

Ⅲ. 2021年死亡・重傷事故データ(車籍)

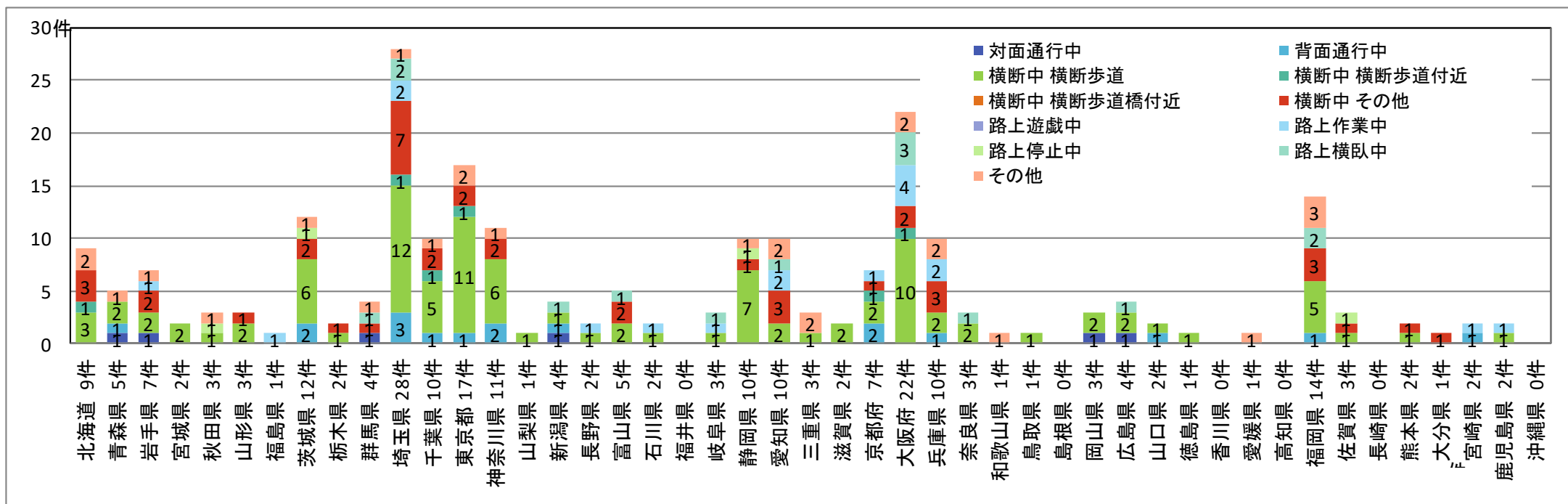


※対自転車事故は、「車両相互」に含まれます。

Ⅲ. 2021年死亡・重傷事故データ(車籍)

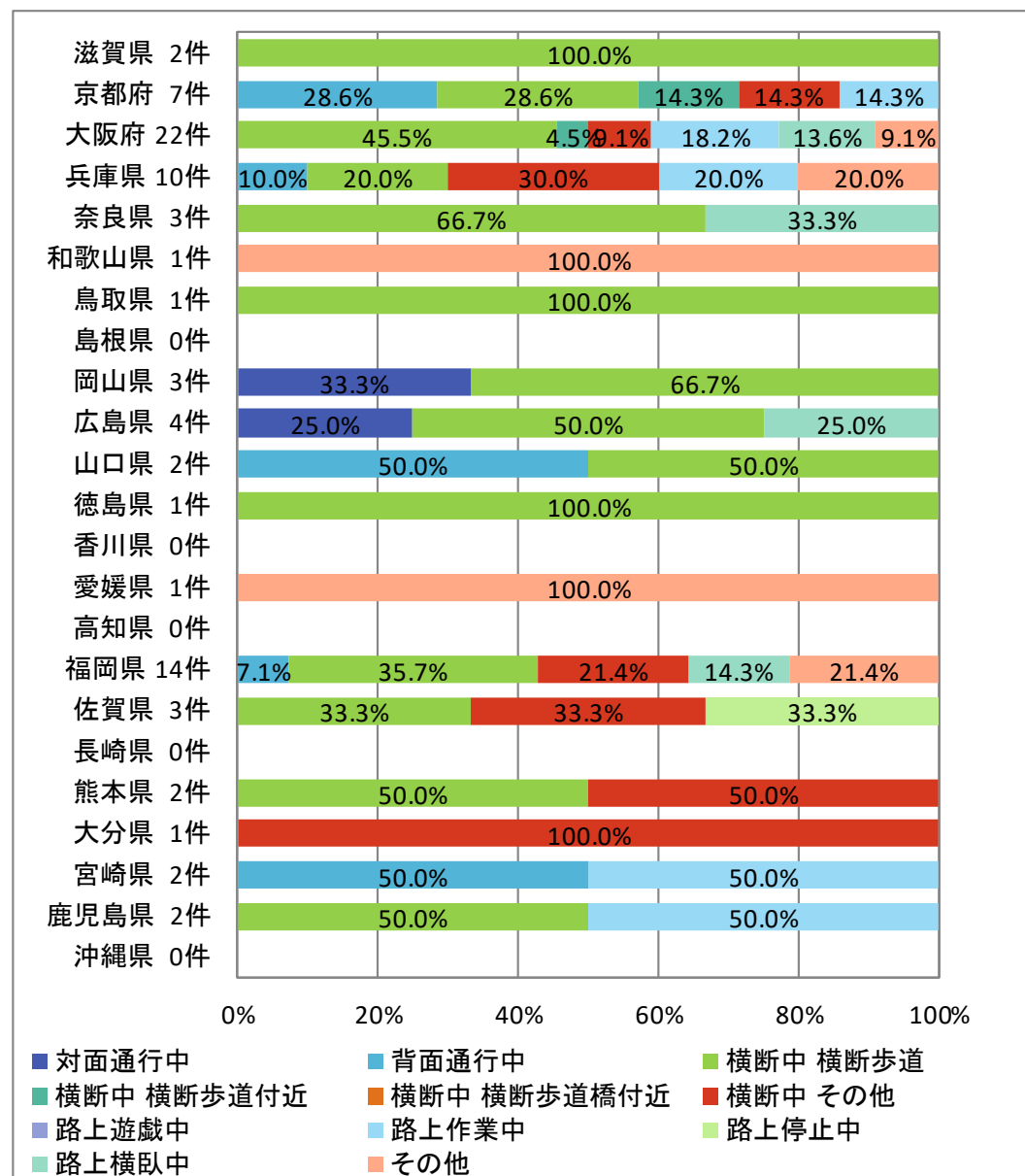
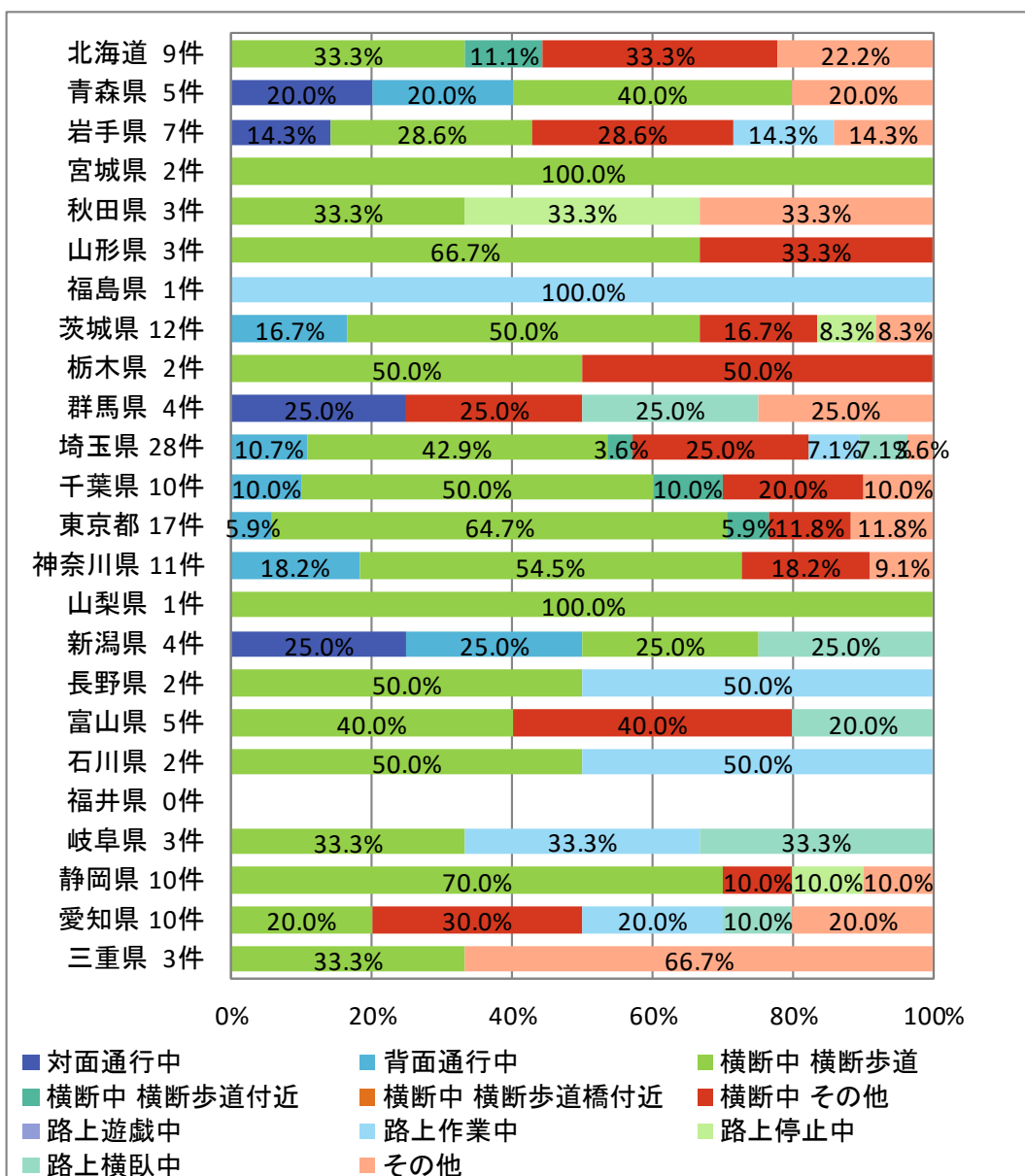
(1) 人対車両

- ・車籍別の事故類型（人対車両）別にみると、一部の県を除き、概ね「横断中 横断歩道」が多い。
- ・事故発生件数の多い県をみると、「埼玉県」、「大阪府」、「東京都」、「福岡県」、「茨城県」、「神奈川県」、「千葉県」、「静岡県」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。

Ⅲ. 2021年死亡・重傷事故データ(車籍)

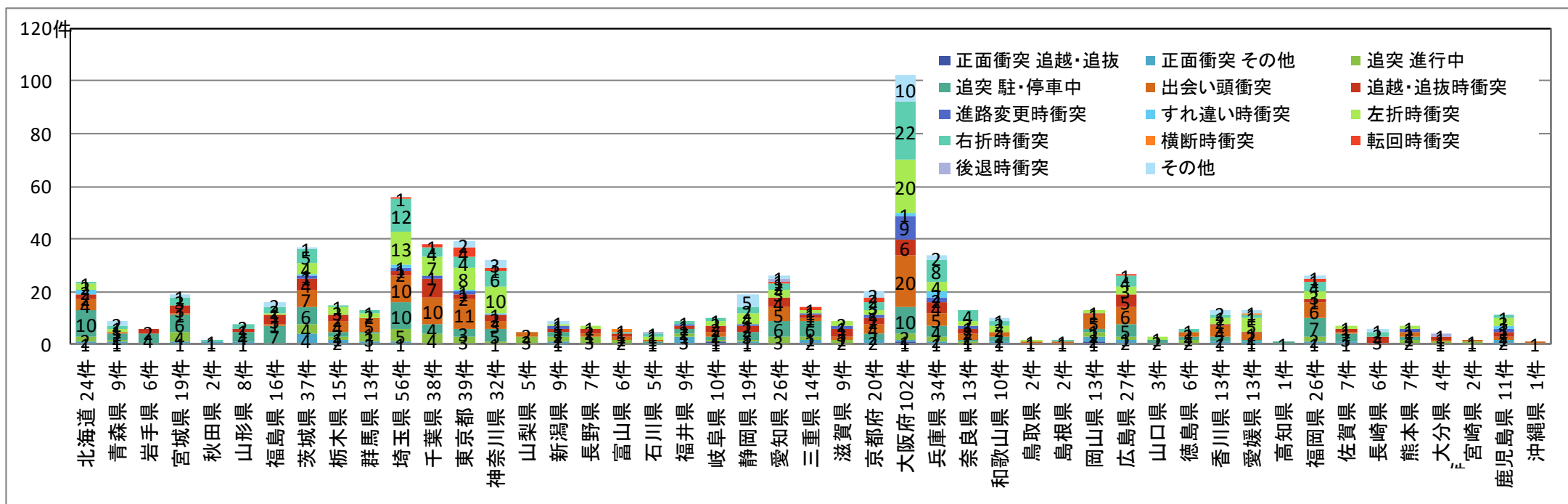


※対自転車事故は、「車両相互」に含まれます。

Ⅲ. 2021年死亡・重傷事故データ(車籍)

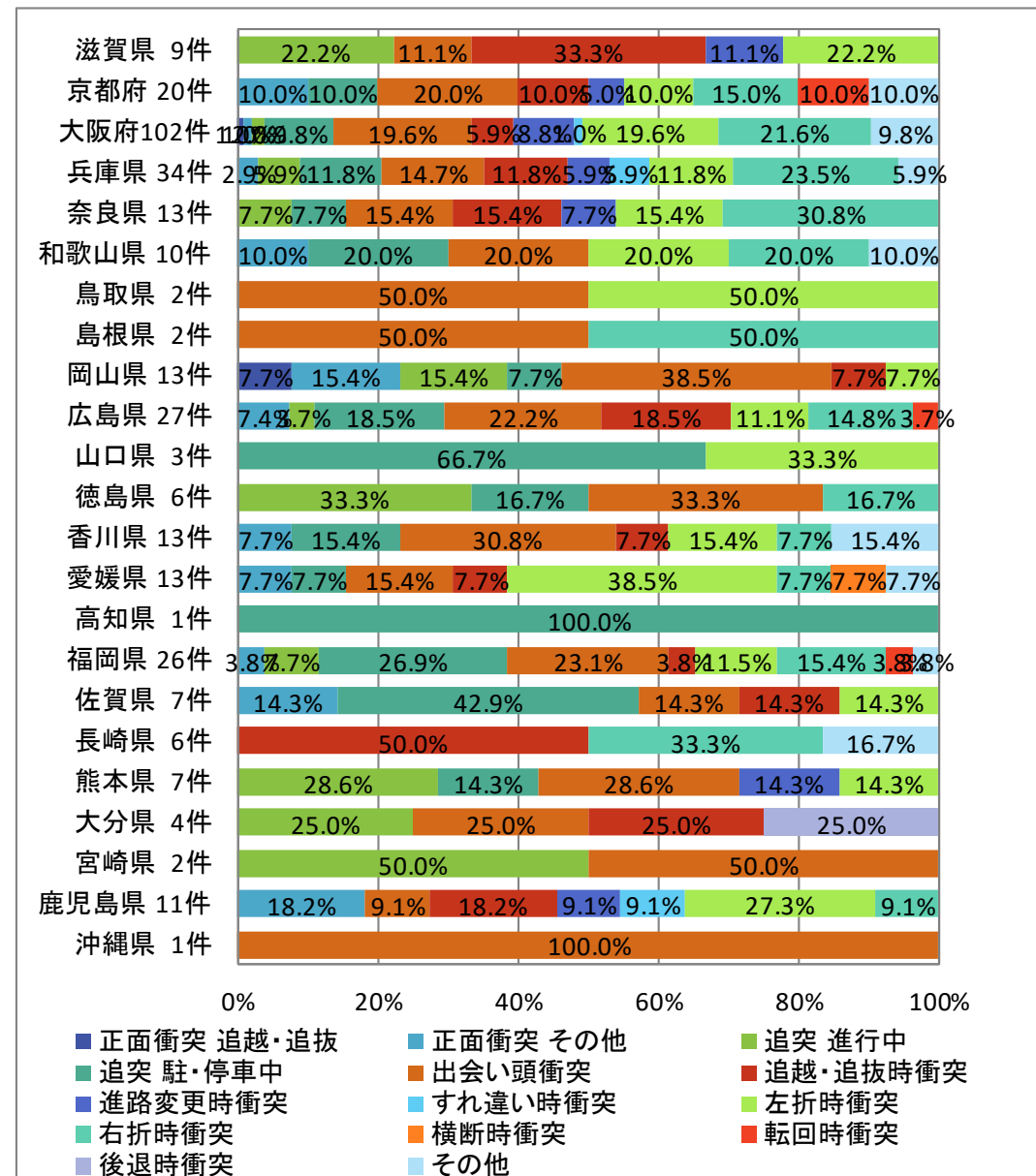
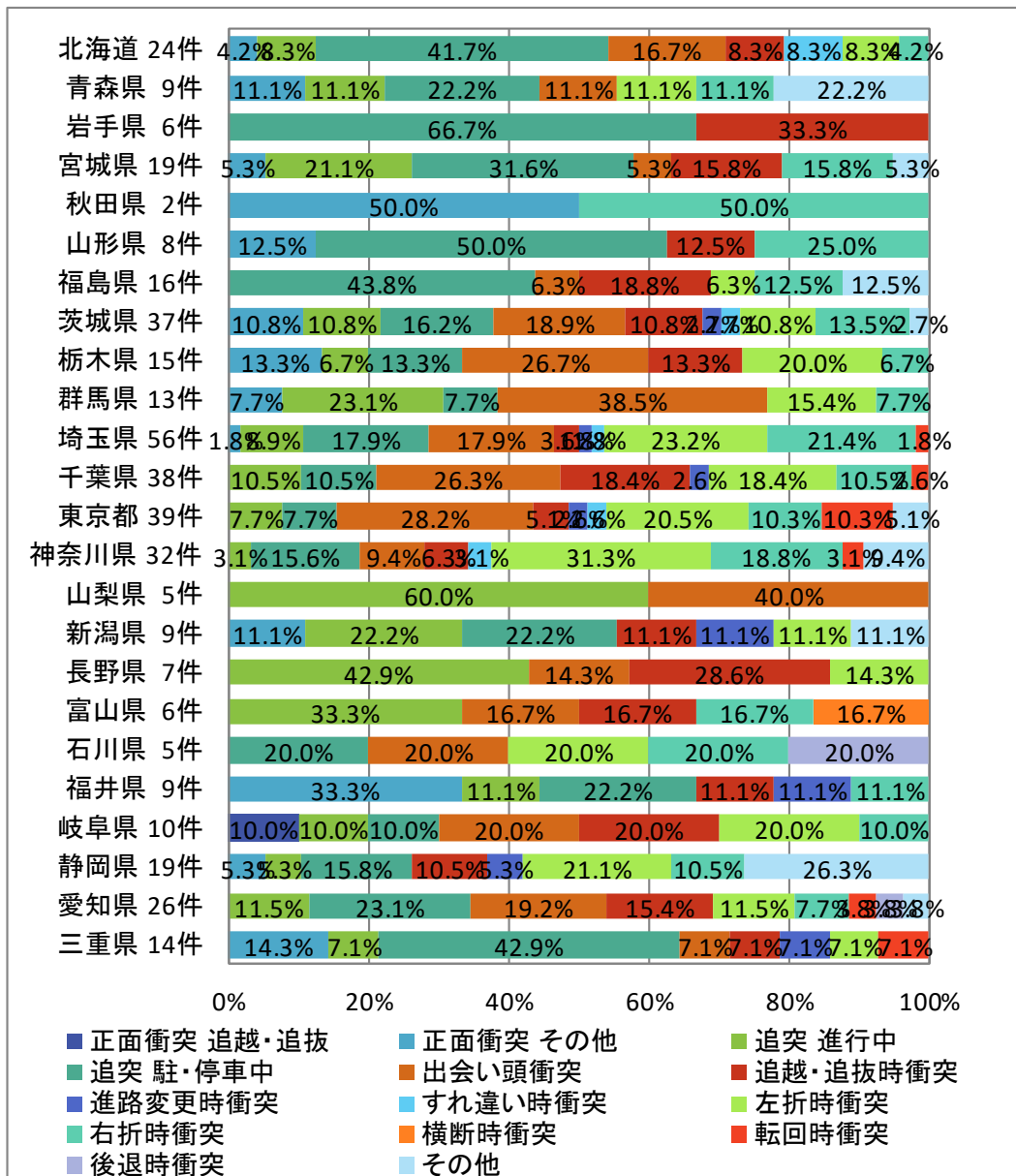
(2) 車両相互

- ・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」、「兵庫県」では「右折時衝突」が多い。
- ・「埼玉県」、「神奈川県」では「左折時衝突」が多い。
- ・「東京都」、「千葉県」、「茨城県」では「出会い頭衝突」が多い。
- ・「福岡県」、「愛知県」、「北海道」では「追突 駐・停車中」が多い。



※対自転車事故は、「車両相互」に含まれます。

Ⅲ. 2021年死亡・重傷事故データ(車籍)

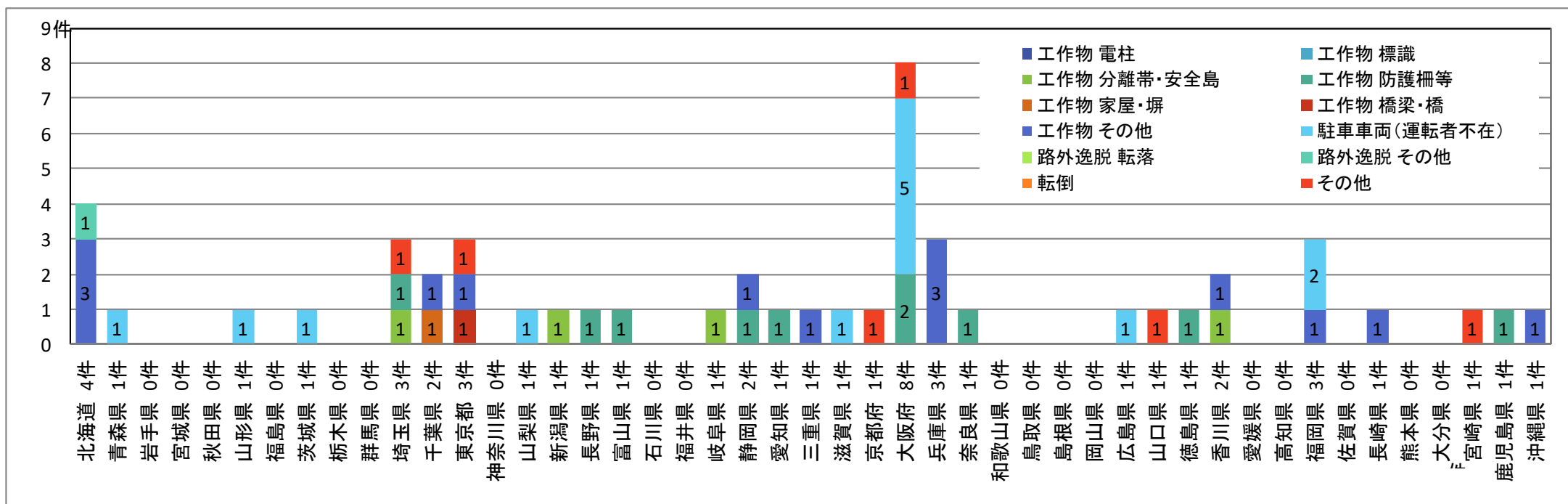


※対自転車事故は、「車両相互」に含まれます。

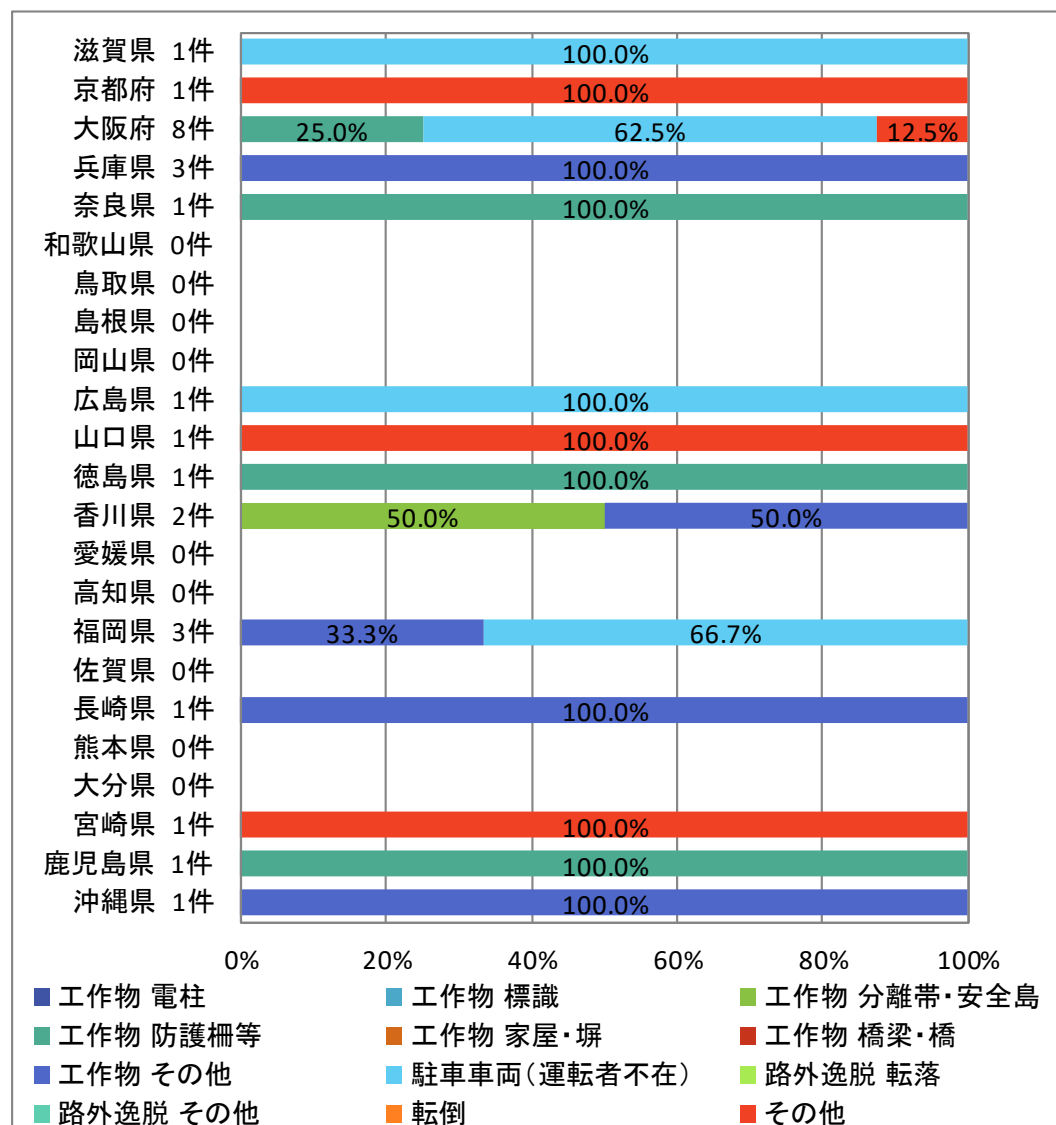
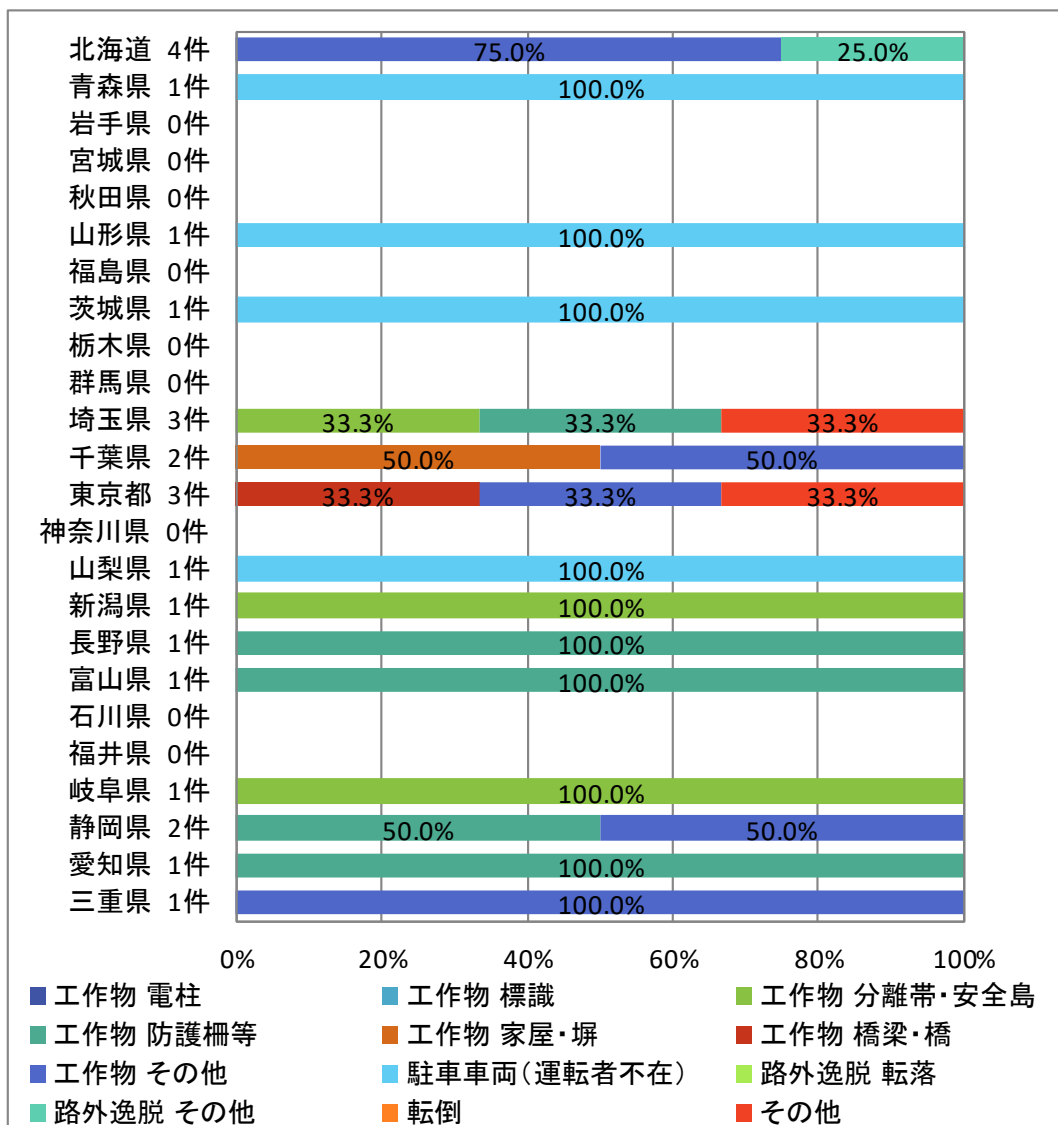
Ⅲ. 2021年死亡・重傷事故データ(車籍)

(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、各県によって傾向は異なる。
- ・ 「大阪府」では「駐車車両（運転者不在）」が多い。
- ・ 「北海道」では「工作物 その他」が多い。



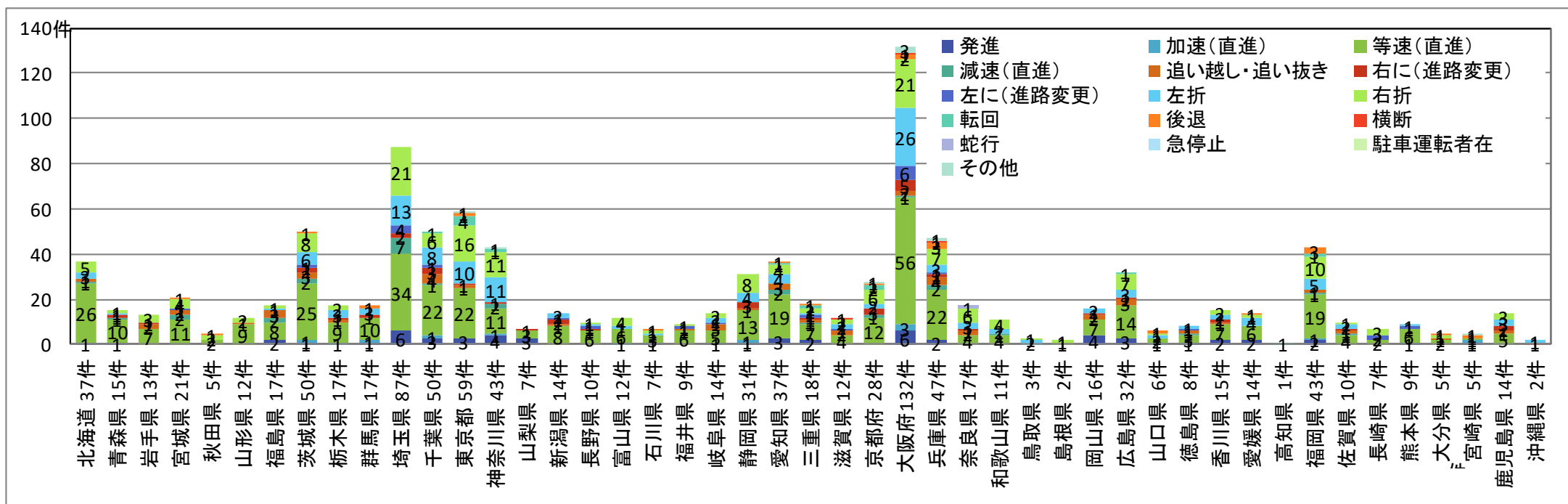
Ⅲ. 2021年死亡・重傷事故データ(車籍)



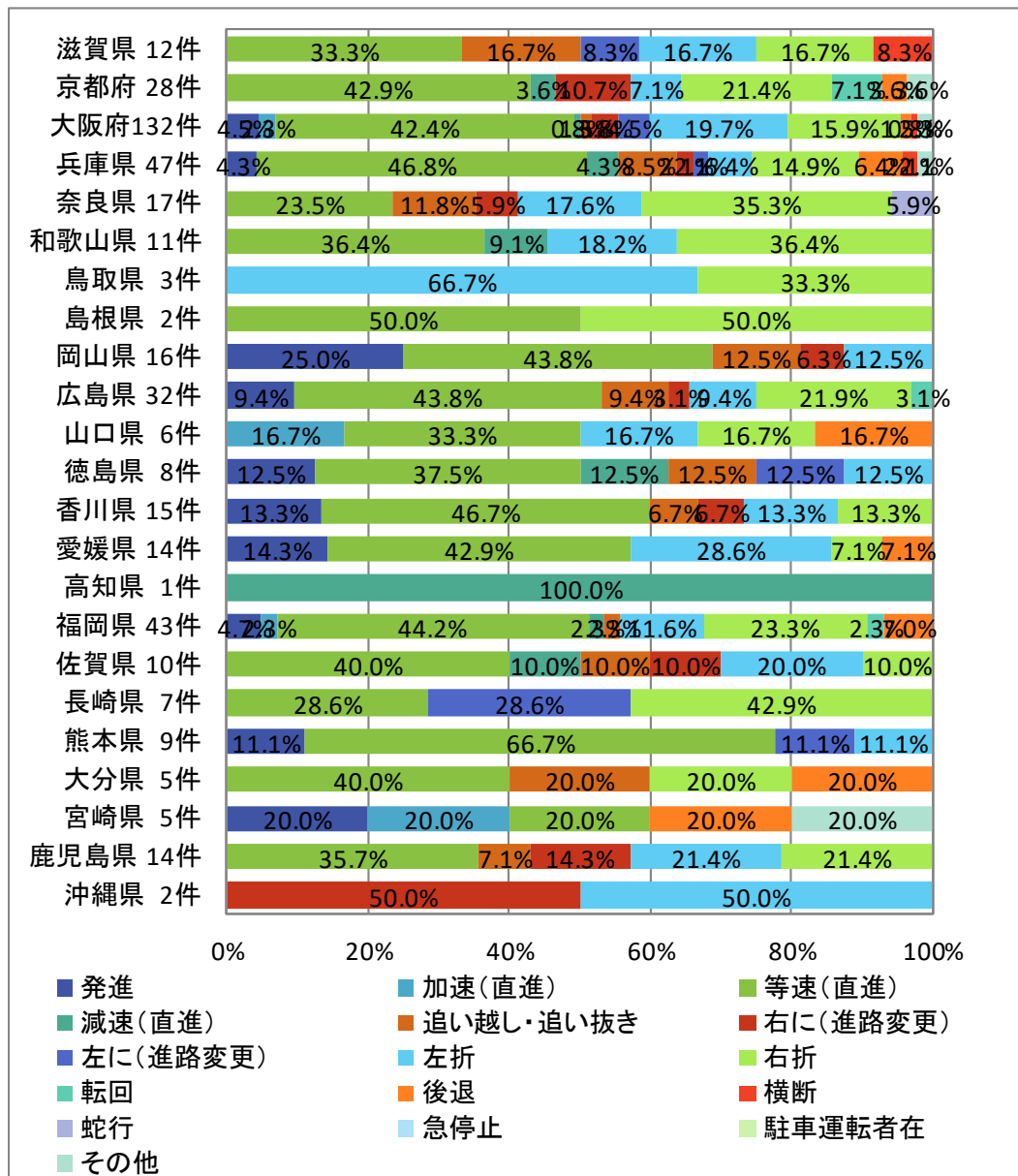
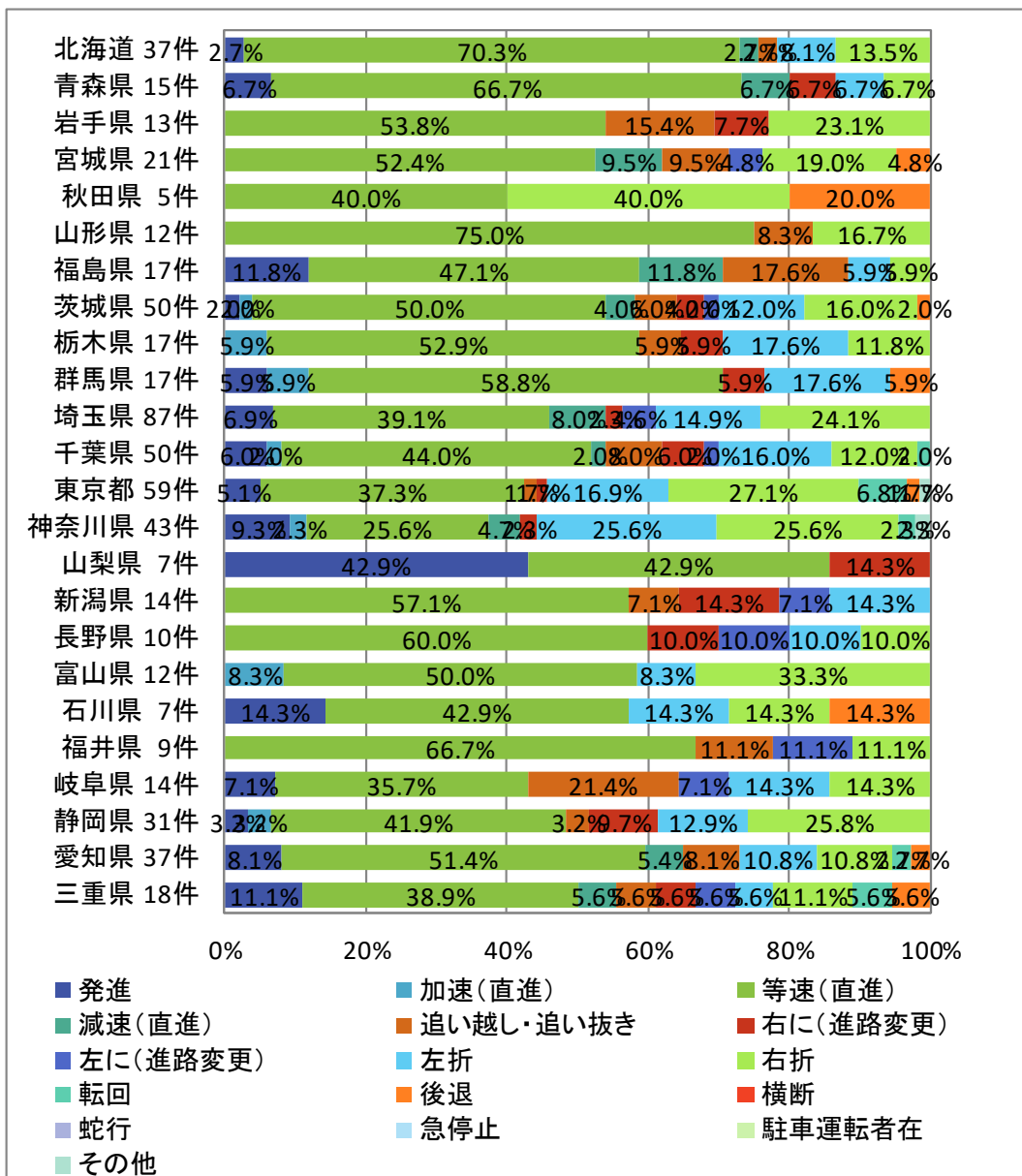
Ⅲ. 2021年死亡・重傷事故データ(車籍)

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）」が多い。



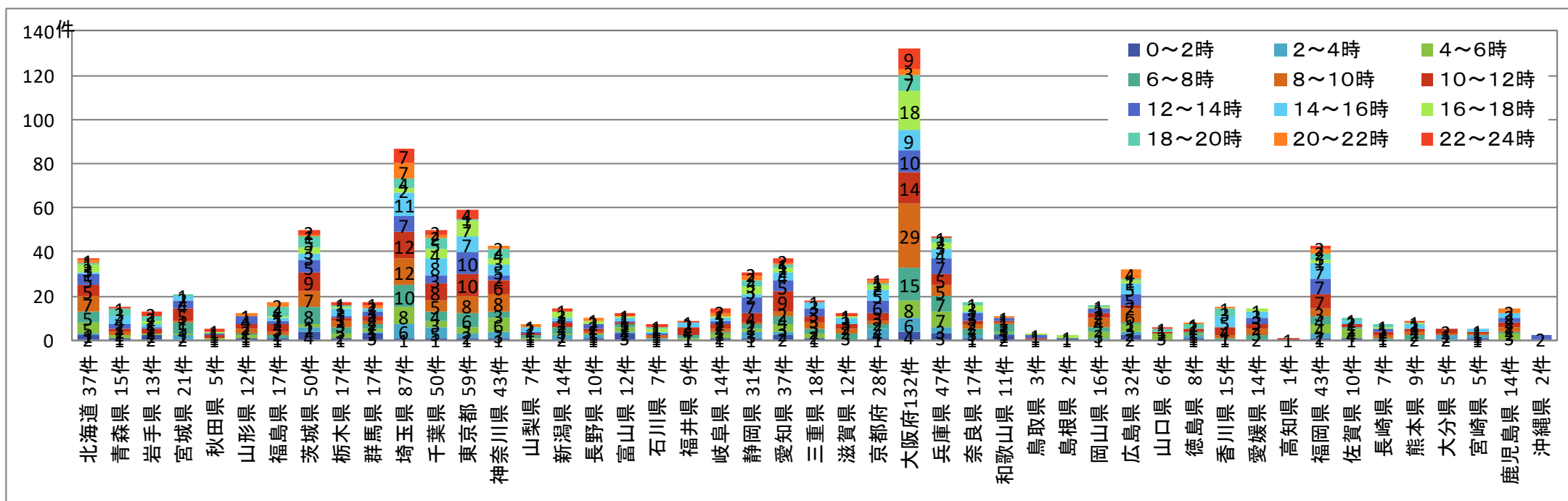
Ⅲ. 2021年死亡・重傷事故データ(車籍)



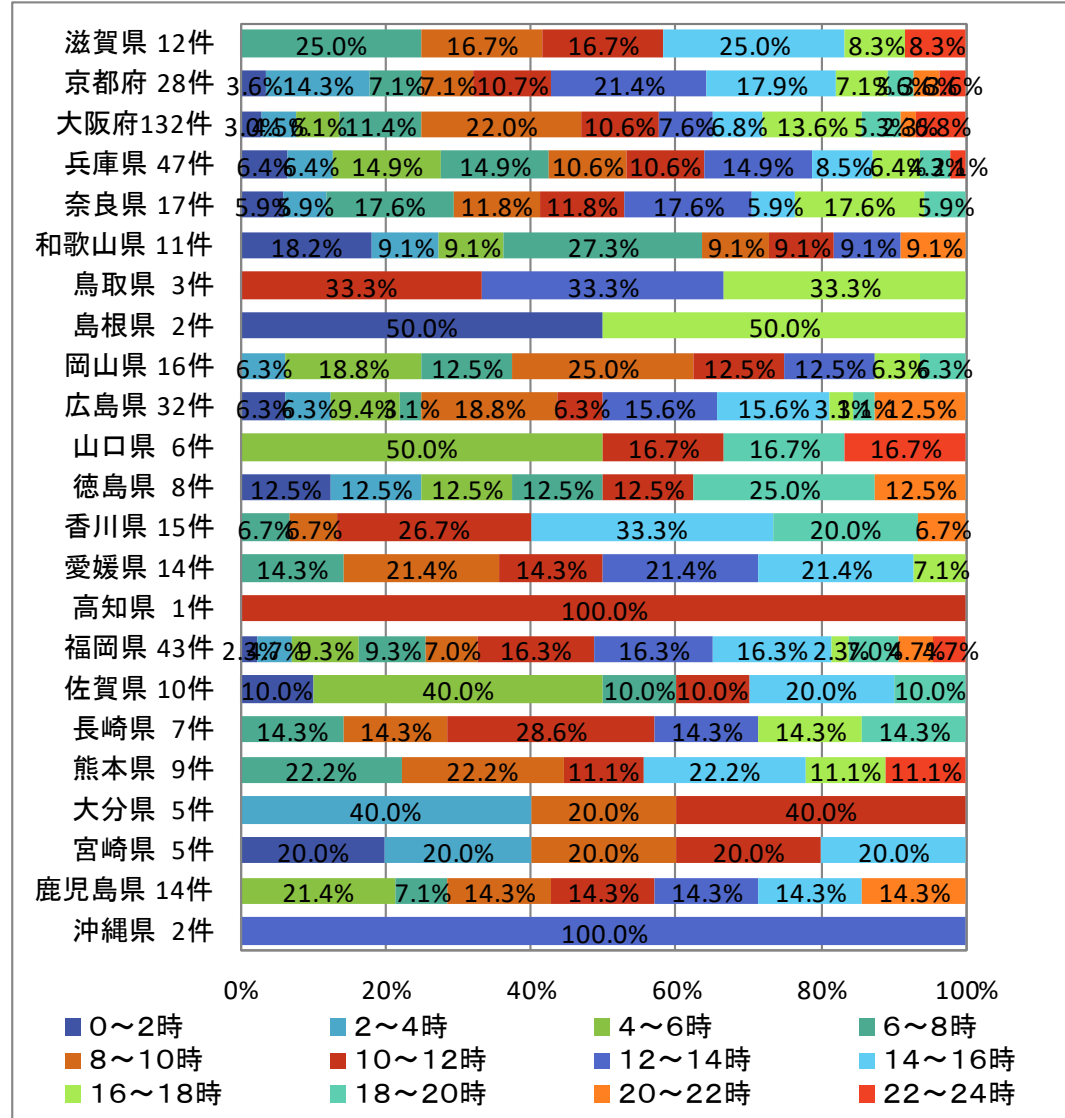
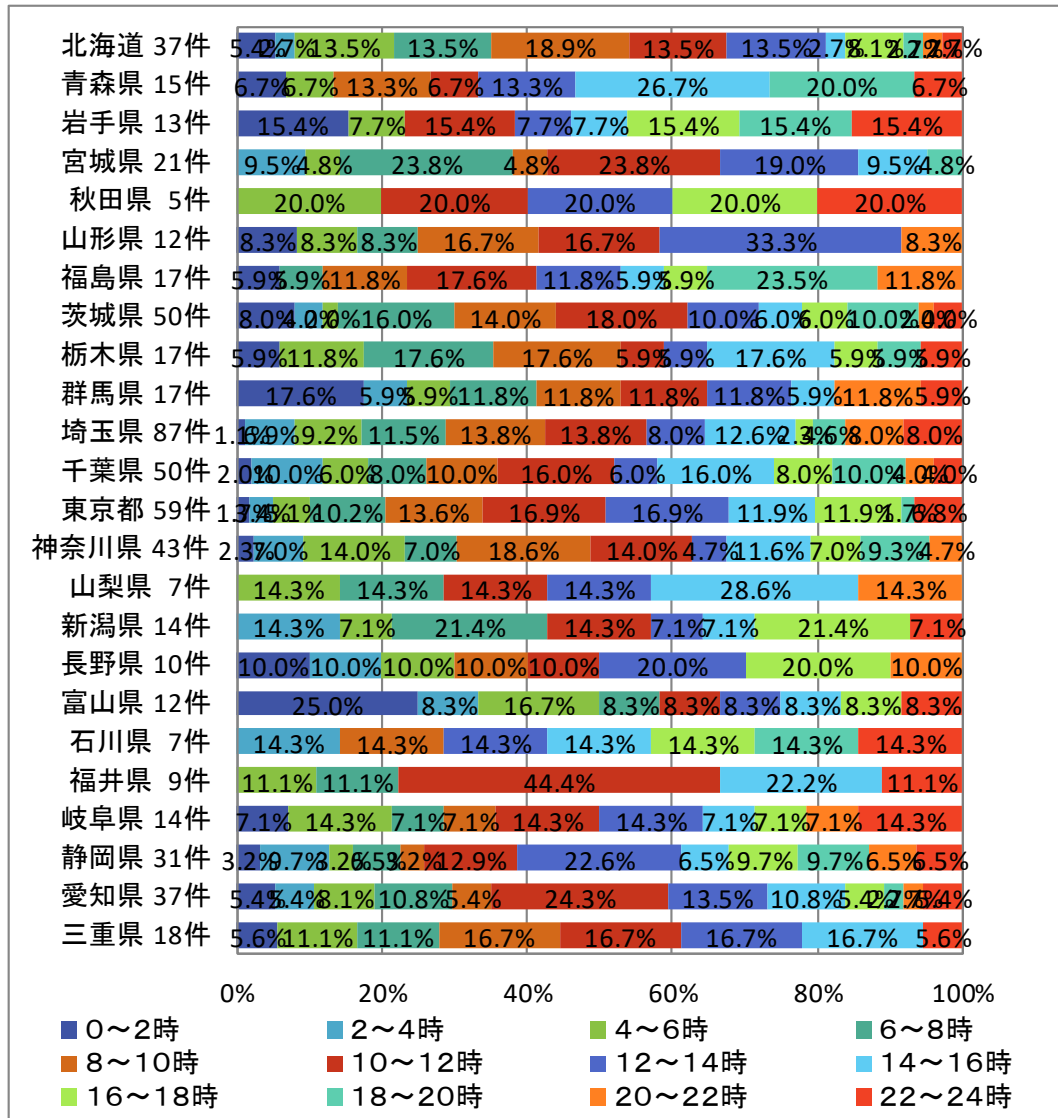
Ⅲ. 2021年死亡・重傷事故データ(車籍)

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」、「神奈川県」、「北海道」では「8～10時」が多い。
- ・「埼玉県」では「8～10時」、「10～12時」が多い。
- ・「東京都」では「10～12時」、「12～14時」が多い。
- ・「茨城県」、「愛知県」では「10～12時」が多い。
- ・「千葉県」では「10～12時」、「14～16時」が多い。
- ・「兵庫県」では「4～6時」、「6～8時」、「12～14時」が多い。
- ・「福岡県」では「10～12時」、「12～14時」、「14～16時」が多い。



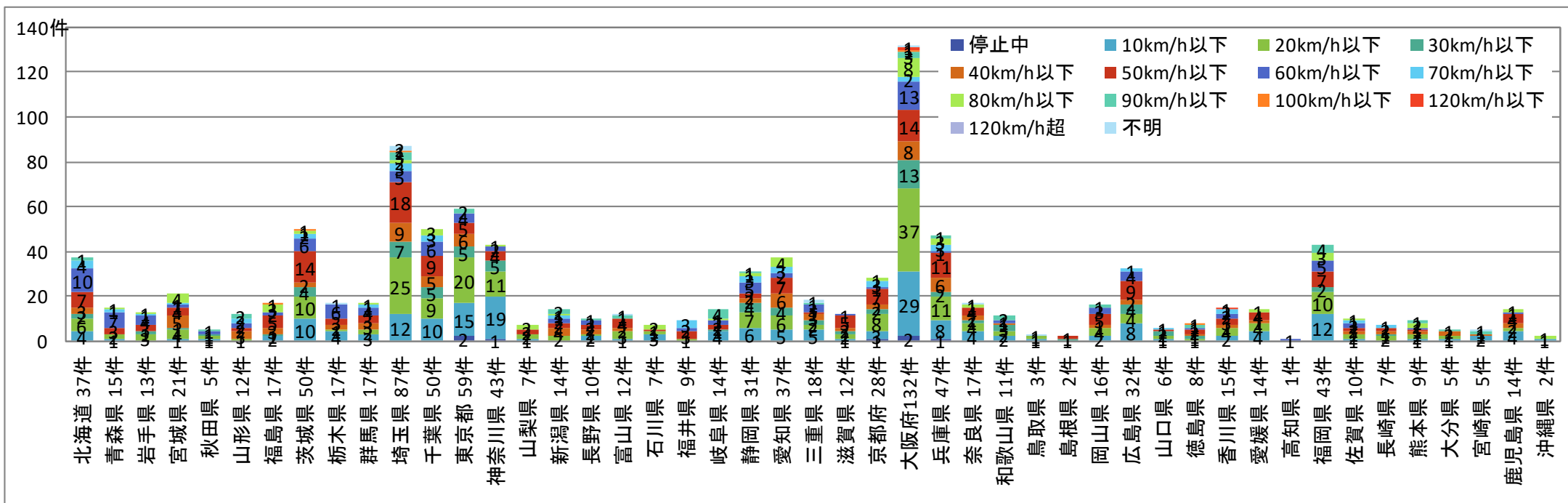
Ⅲ. 2021年死亡・重傷事故データ(車籍)



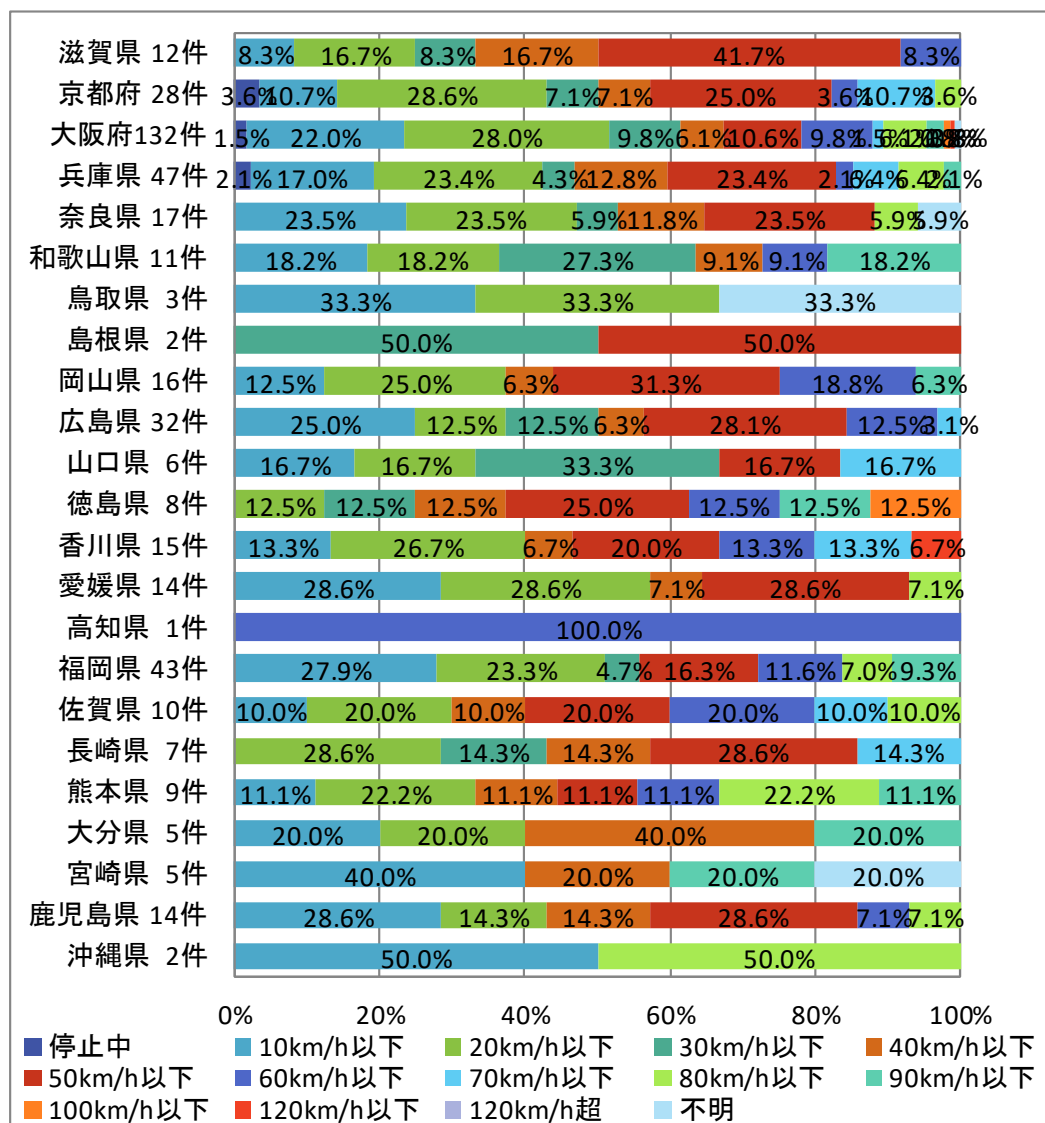
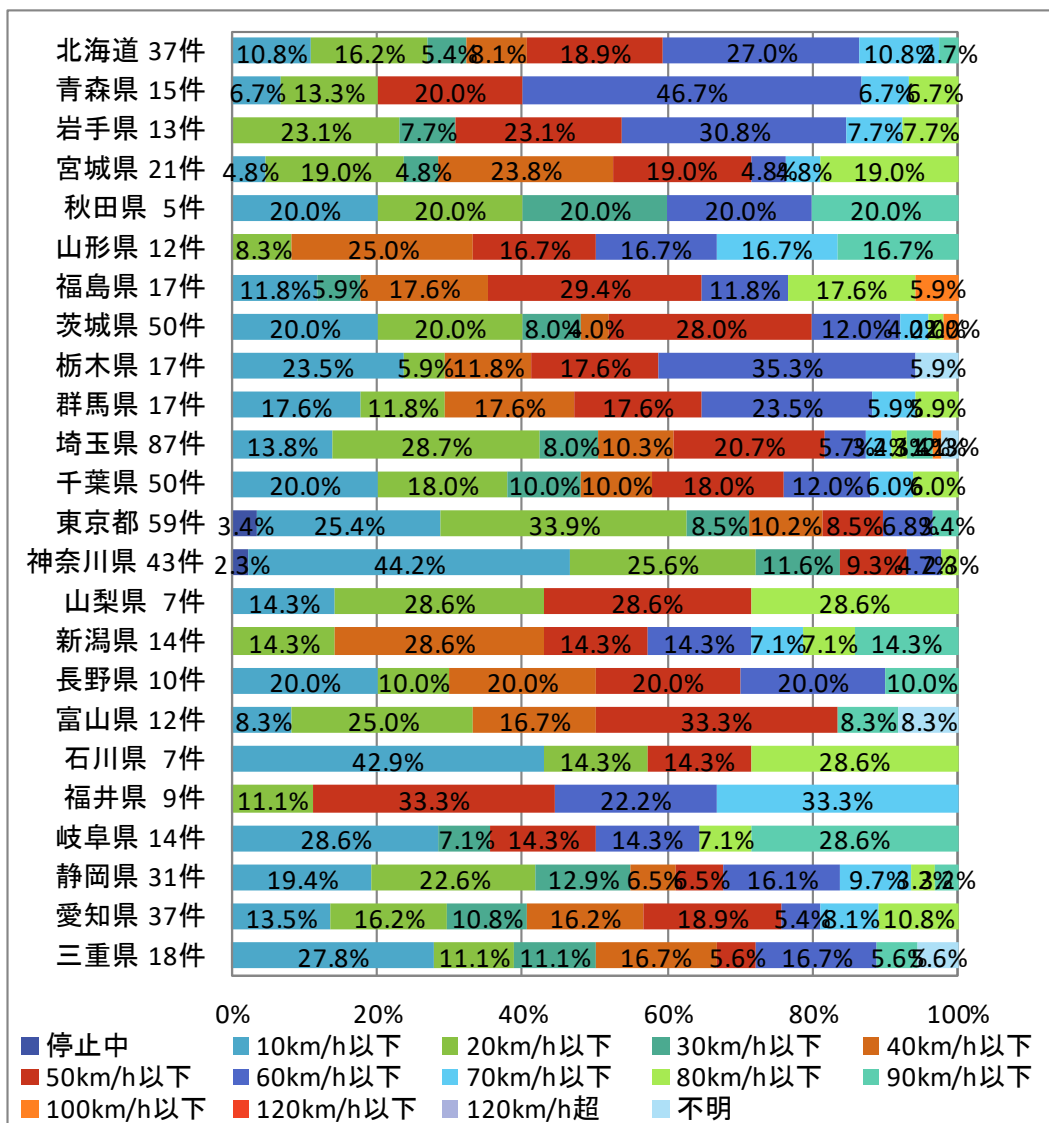
Ⅲ. 2021年死亡・重傷事故データ(車籍)

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



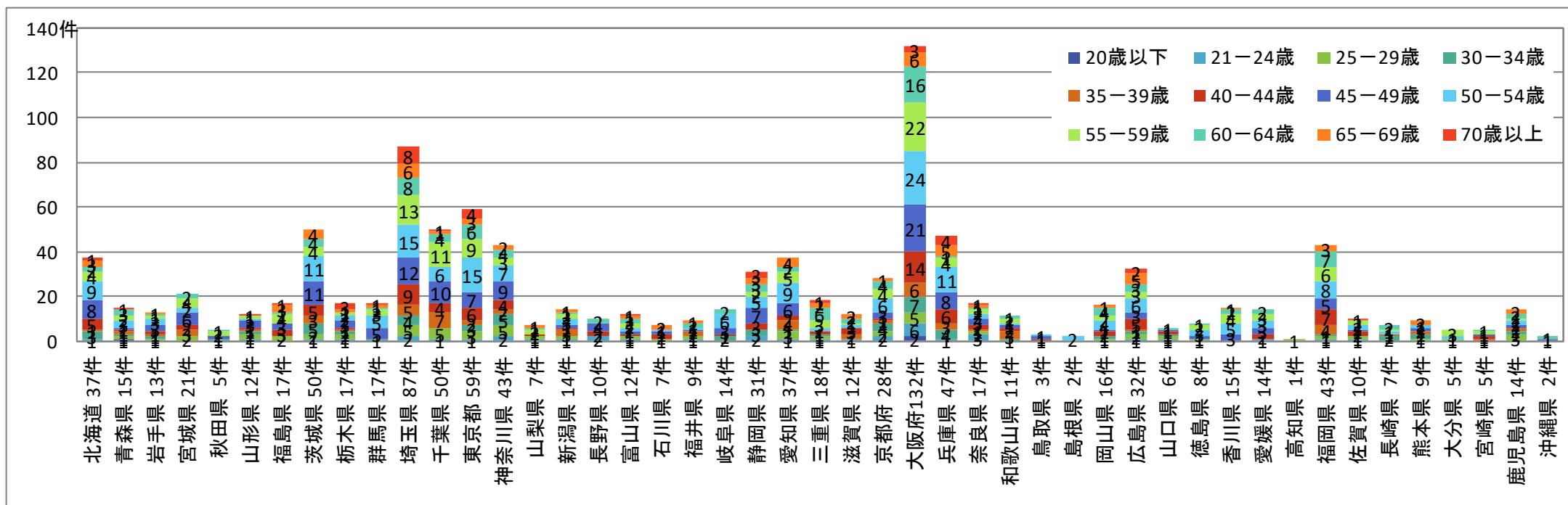
Ⅲ. 2021年死亡・重傷事故データ(車籍)



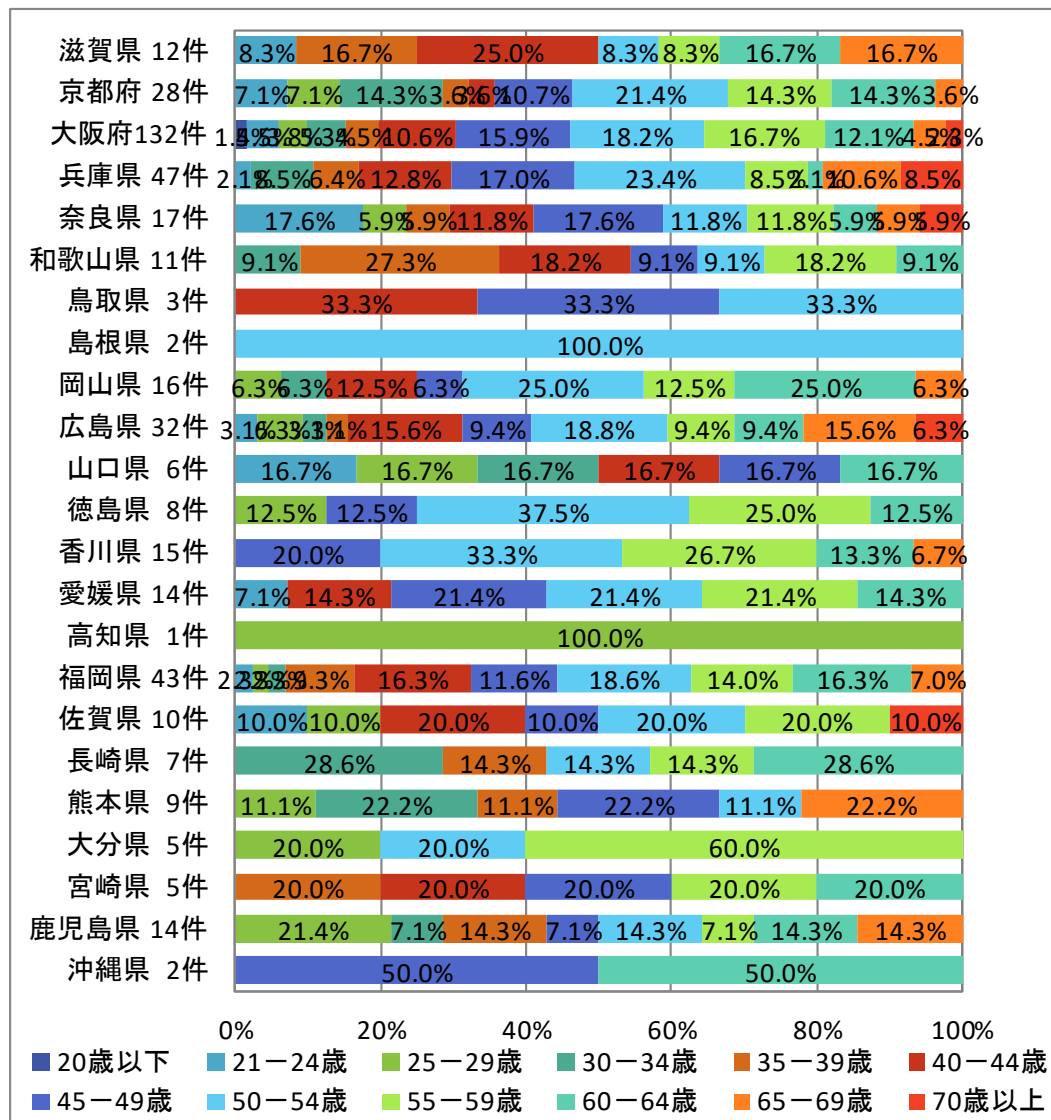
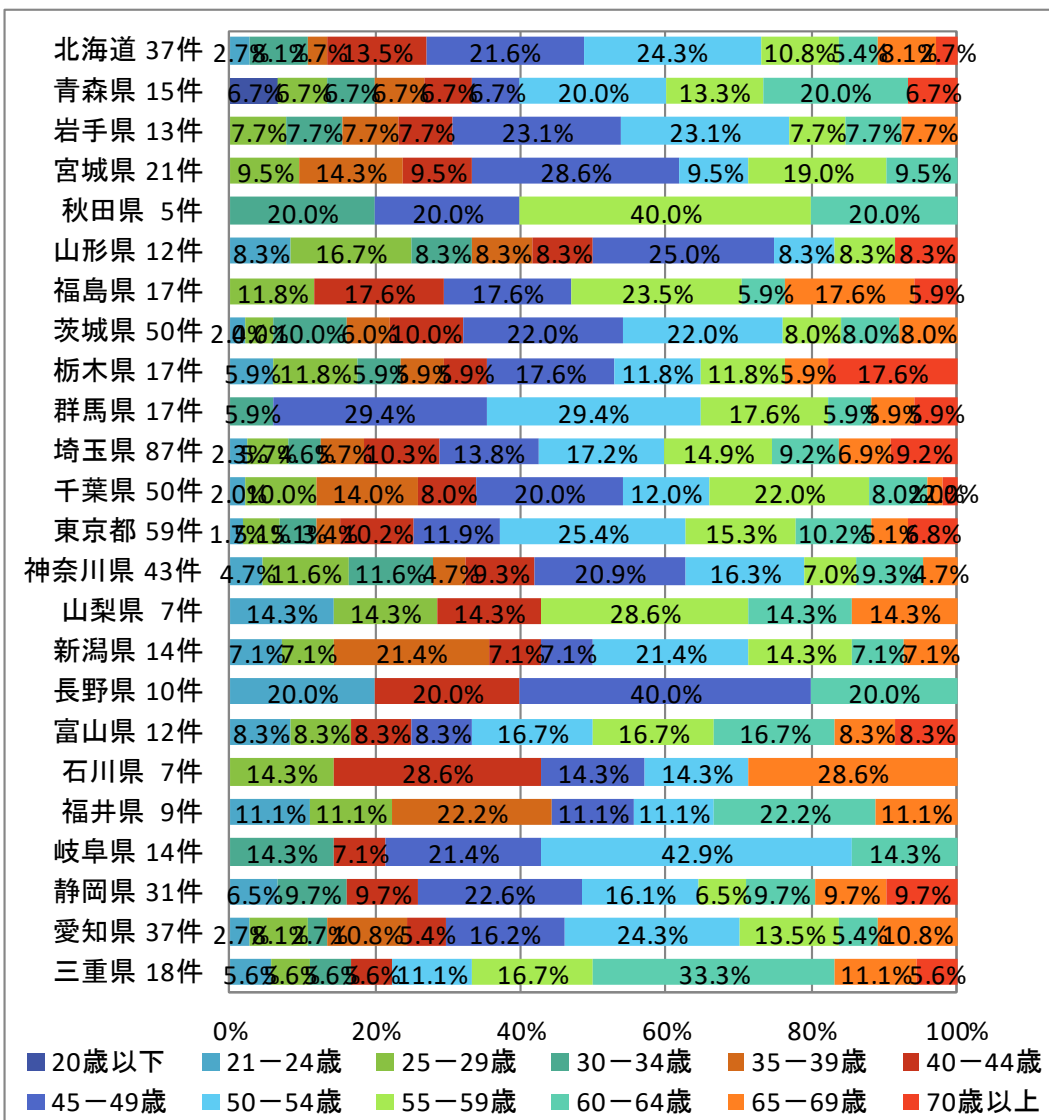
Ⅲ. 2021年死亡・重傷事故データ(車籍)

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」、「埼玉県」、「東京都」、「兵庫県」、「福岡県」、「北海道」、「愛知県」では「50-54歳」が多い。
- ・「茨城県」では「45-49歳」、「50-54歳」が多い。
- ・「千葉県」では「55-59歳」が多い。
- ・「神奈川県」では「45-49歳」が多い。



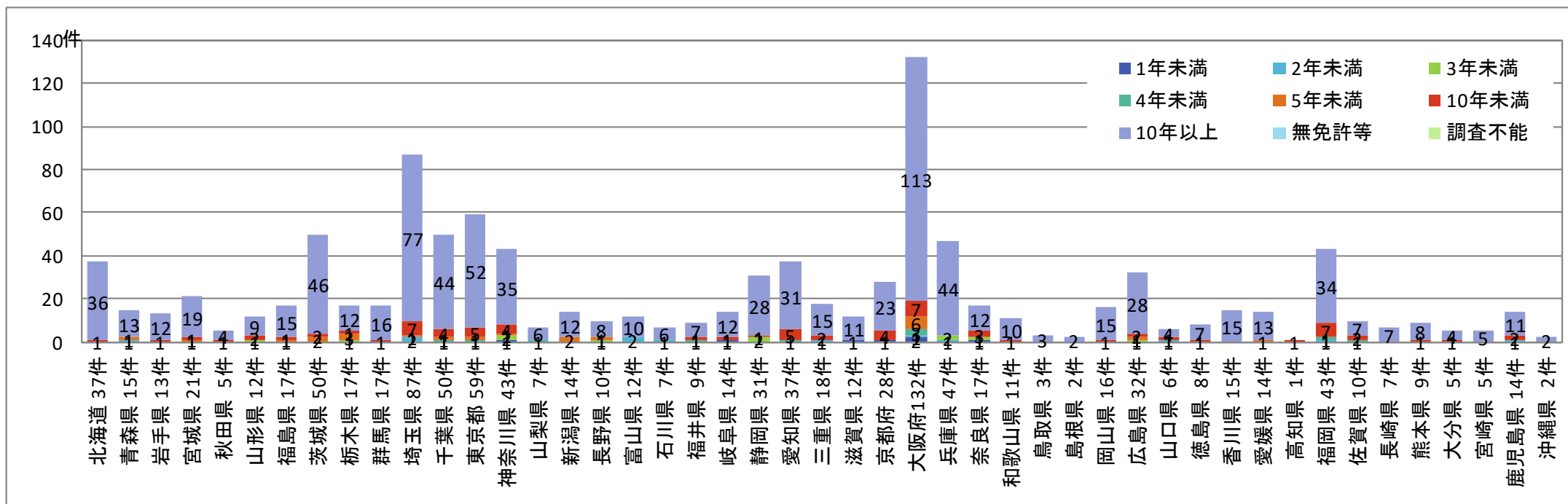
Ⅲ. 2021年死亡・重傷事故データ(車籍)



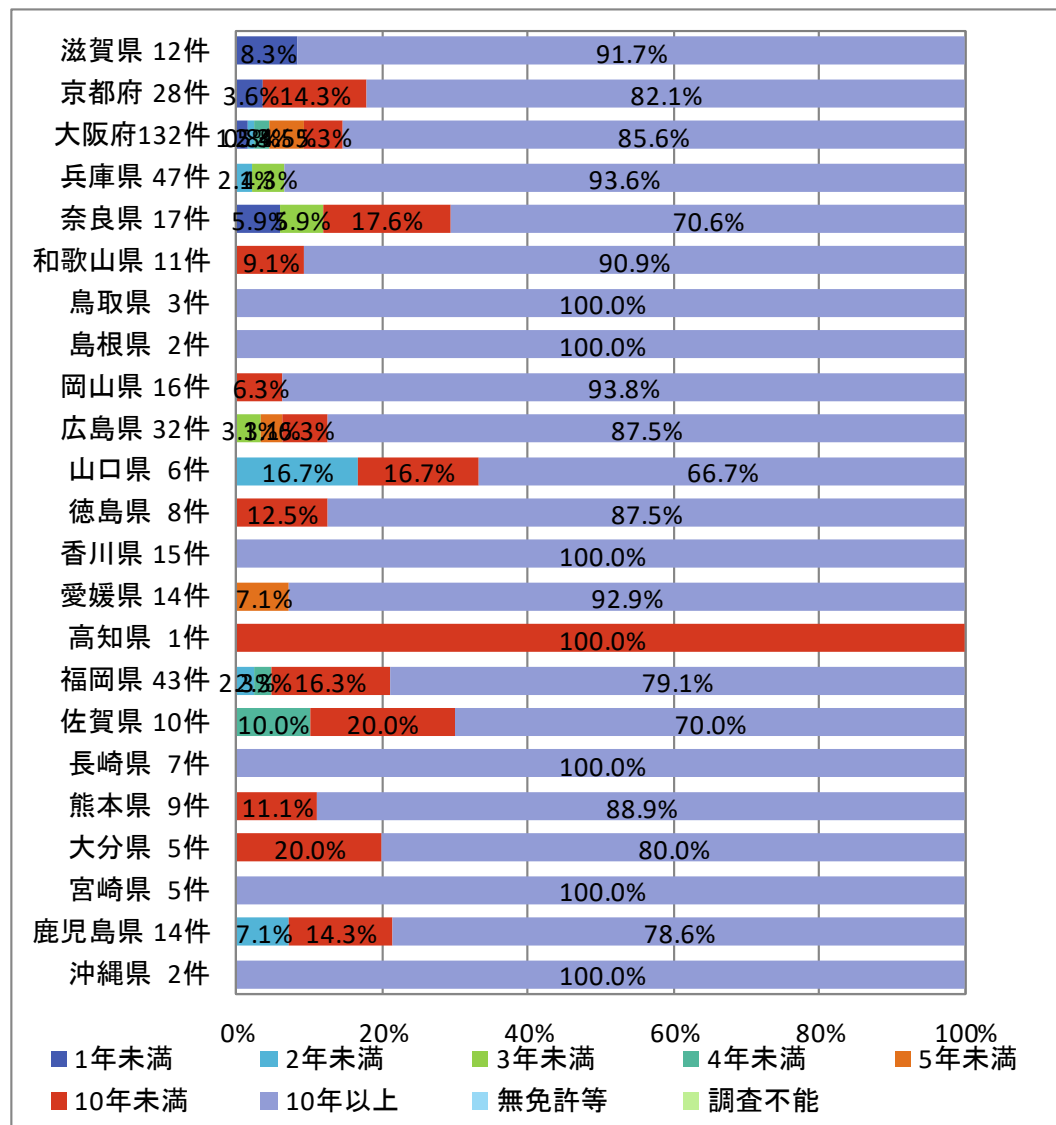
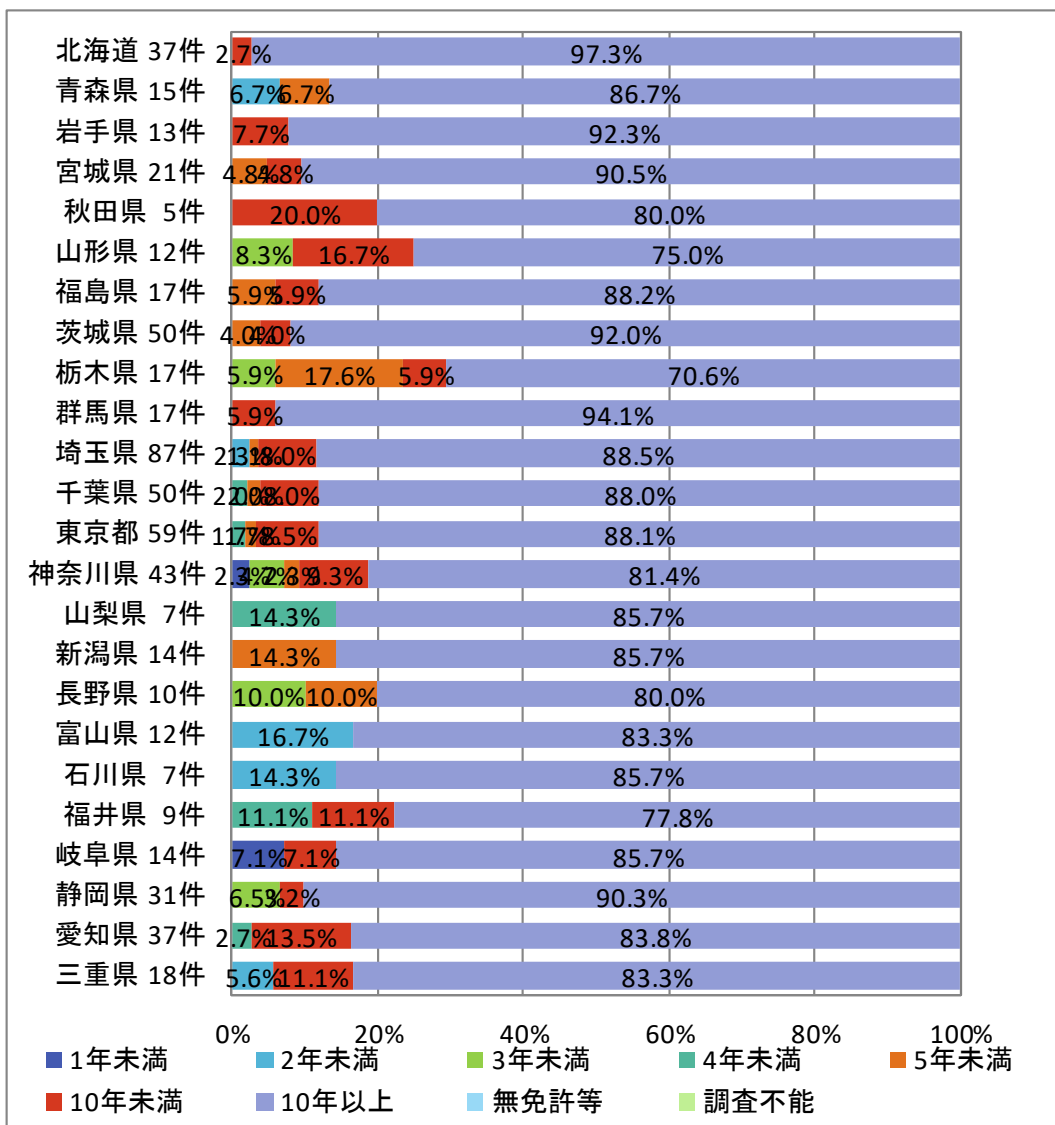
Ⅲ. 2021年死亡・重傷事故データ(車籍)

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数別にみると、一部の県を除き「10年以上」が多い。



Ⅲ. 2021年死亡・重傷事故データ(車籍)



メ モ

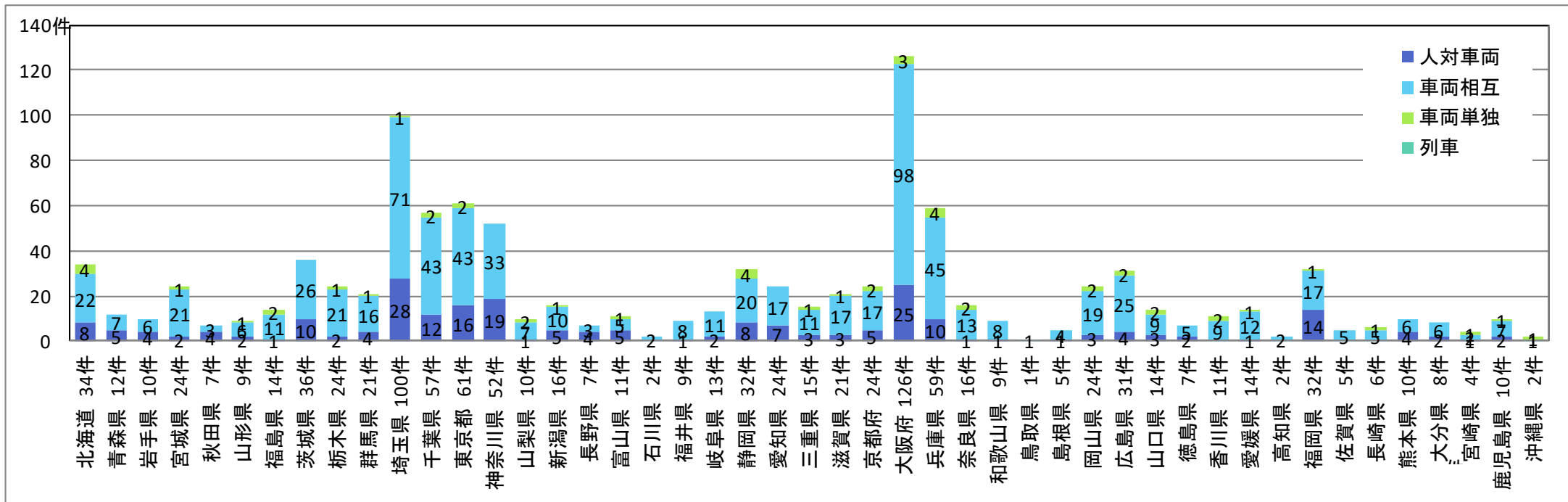
IV. 2021年死亡・重傷事故データ(発生地)

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. 2021年死亡・重傷事故データ(発生地)

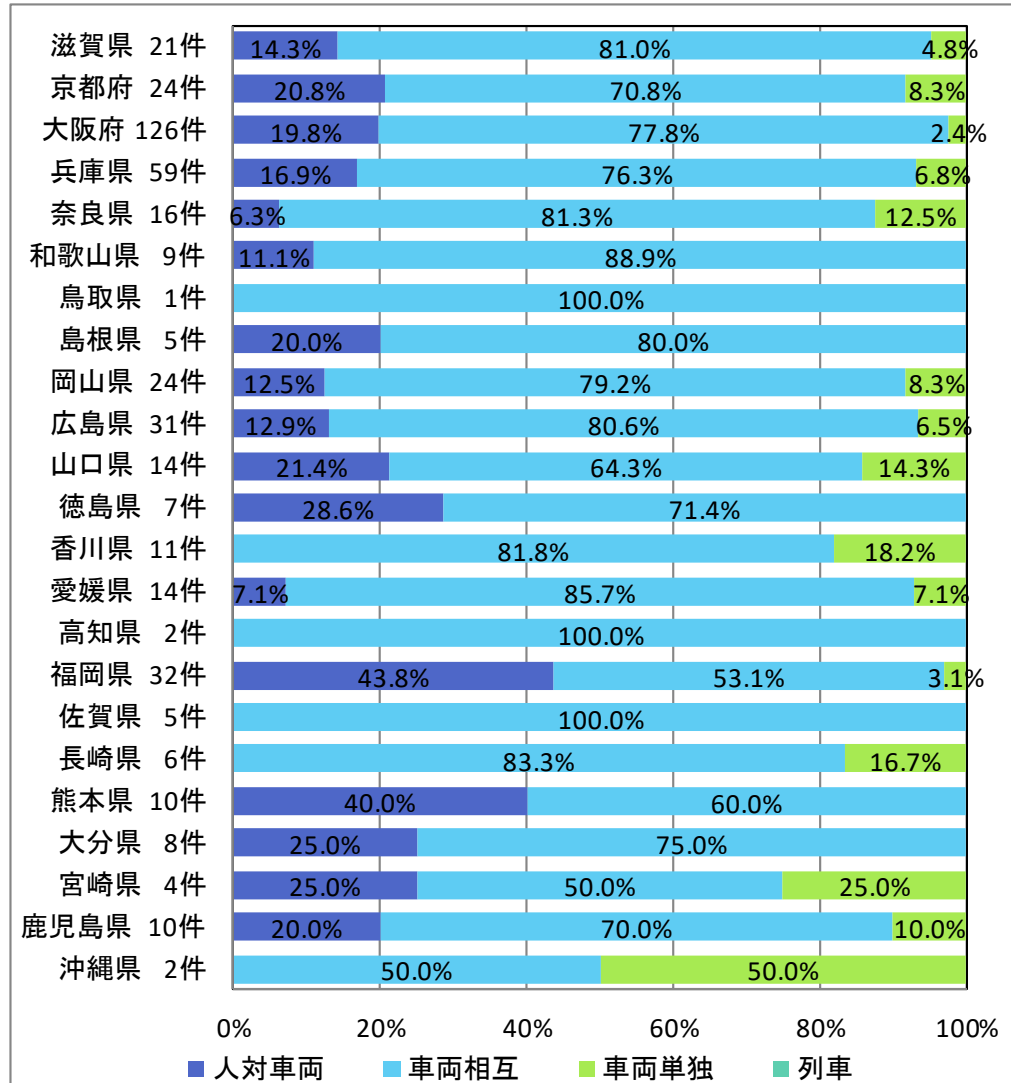
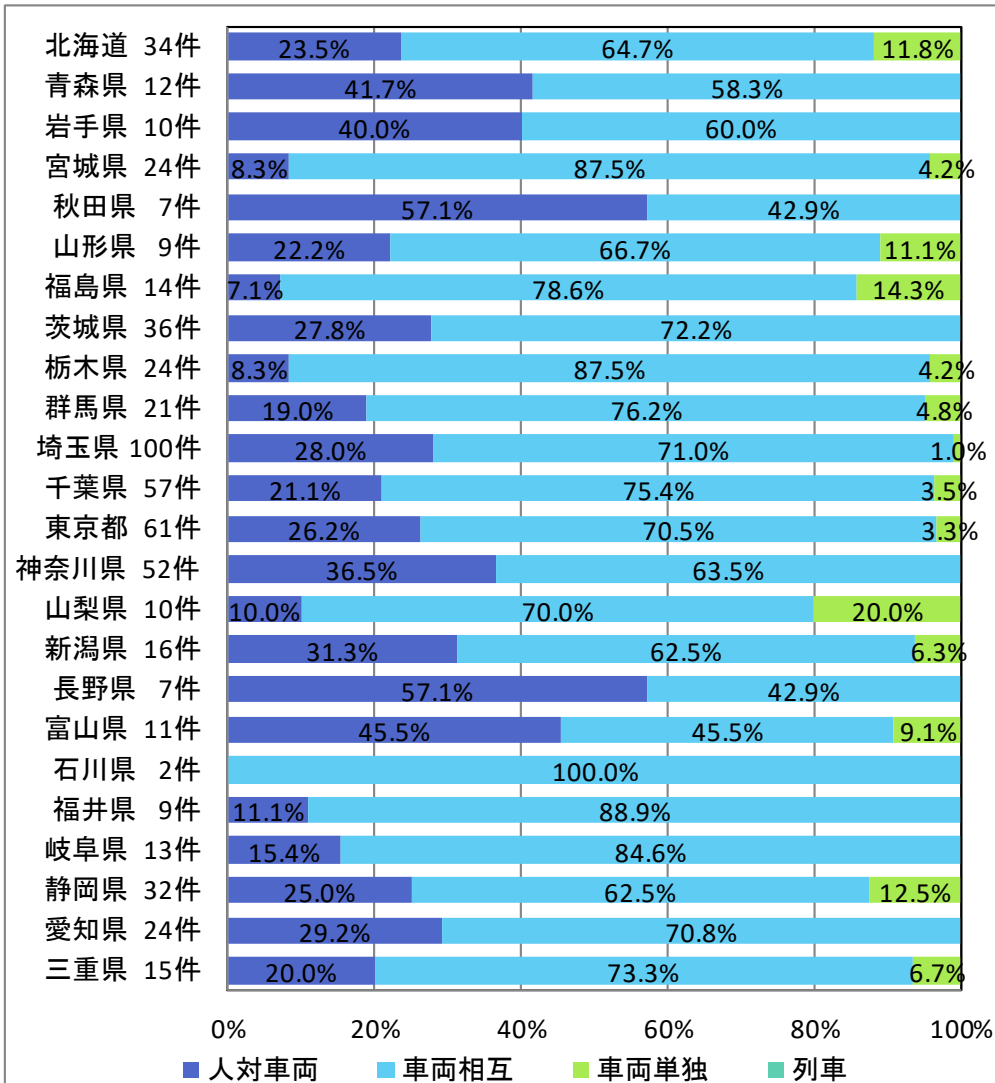
1. 発生地別の事故類型別

- ・発生地別の事故類型別にみると、一部の県を除き「車両相互」が多い。
- ・事故発生件数の多い県をみると、「大阪府」、「埼玉県」、「東京都」、「兵庫県」、「千葉県」、「神奈川県」、「茨城県」、「北海道」、「静岡県」、「福岡県」では「車両相互」が多い。



※対自転車事故は、「車両相互」に含まれます。

IV. 2021年死亡・重傷事故データ(発生地)

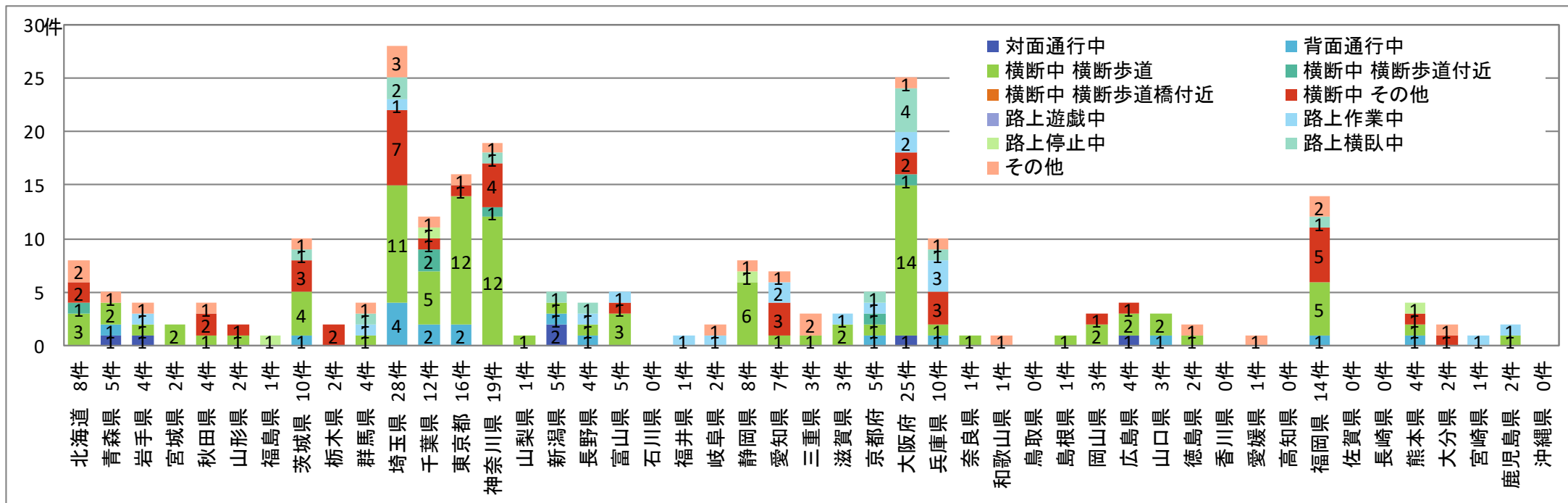


※対自転車事故は、「車両相互」に含まれます。

IV. 2021年死亡・重傷事故データ(発生地)

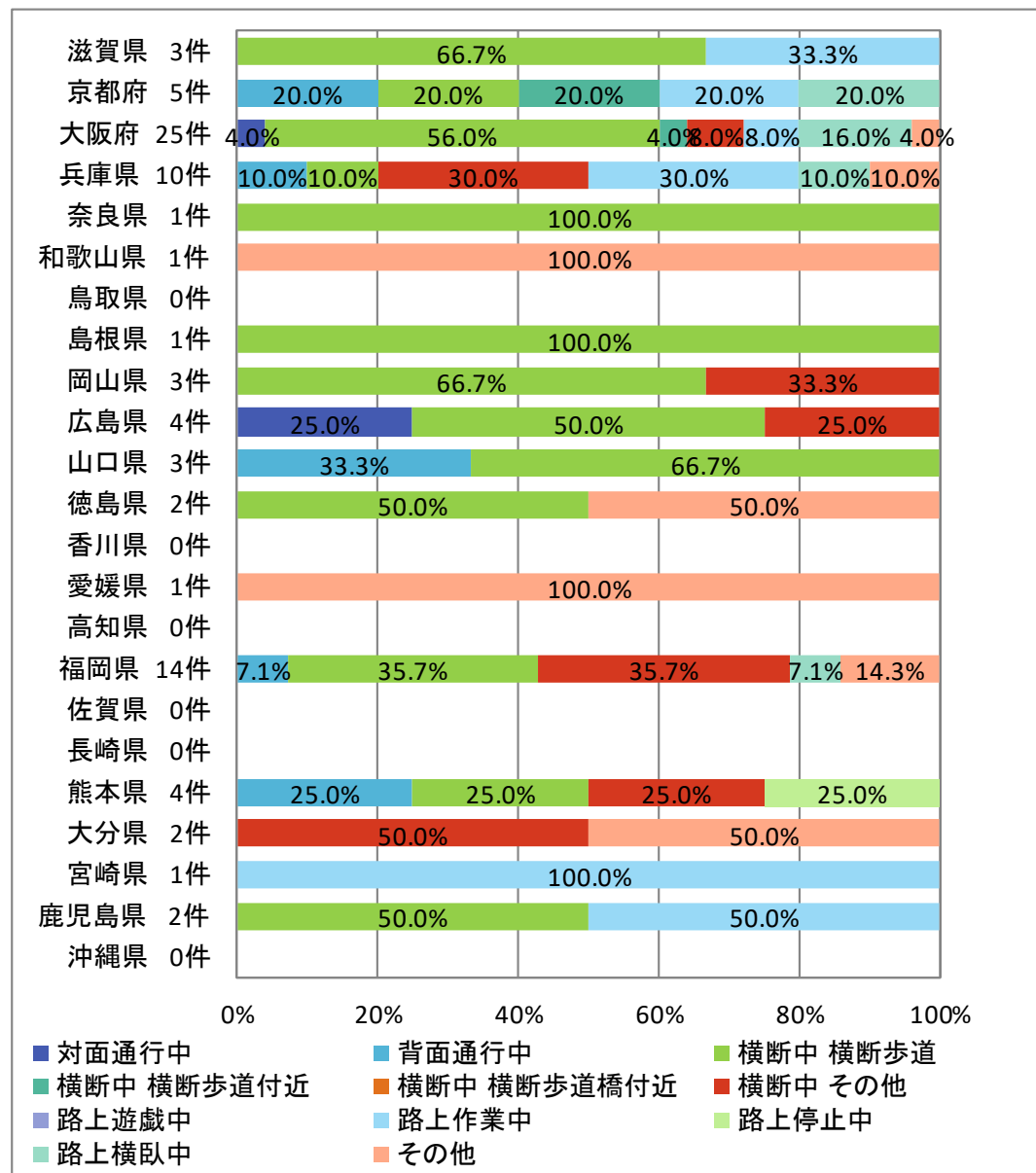
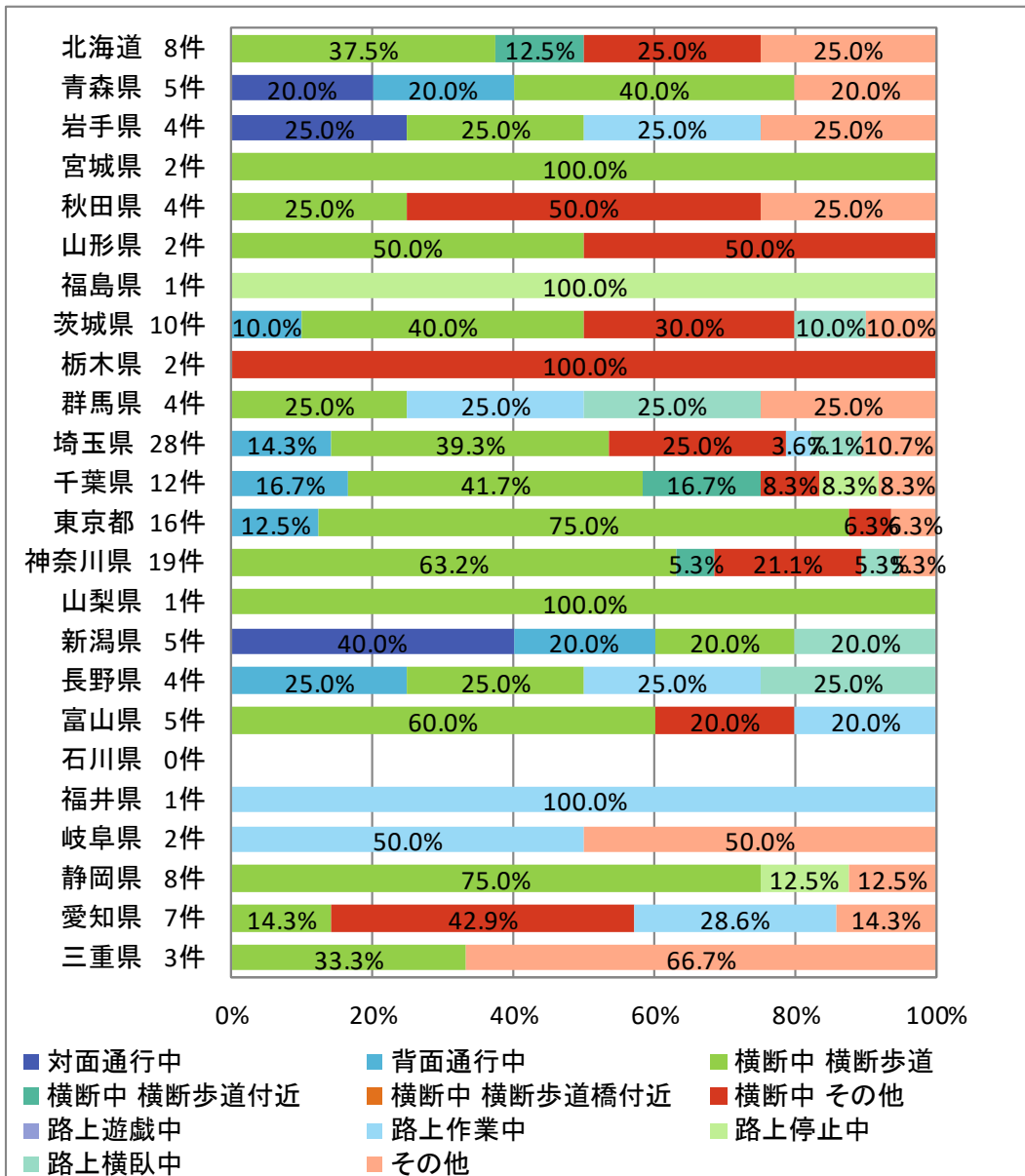
(1) 人対車両

- ・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、「埼玉県」、「大阪府」、「神奈川県」、「東京都」、「千葉県」では「横断中 横断歩道」が多い。
- ・「福岡県」では「横断中 横断歩道」、「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. 2021年死亡・重傷事故データ(発生地)

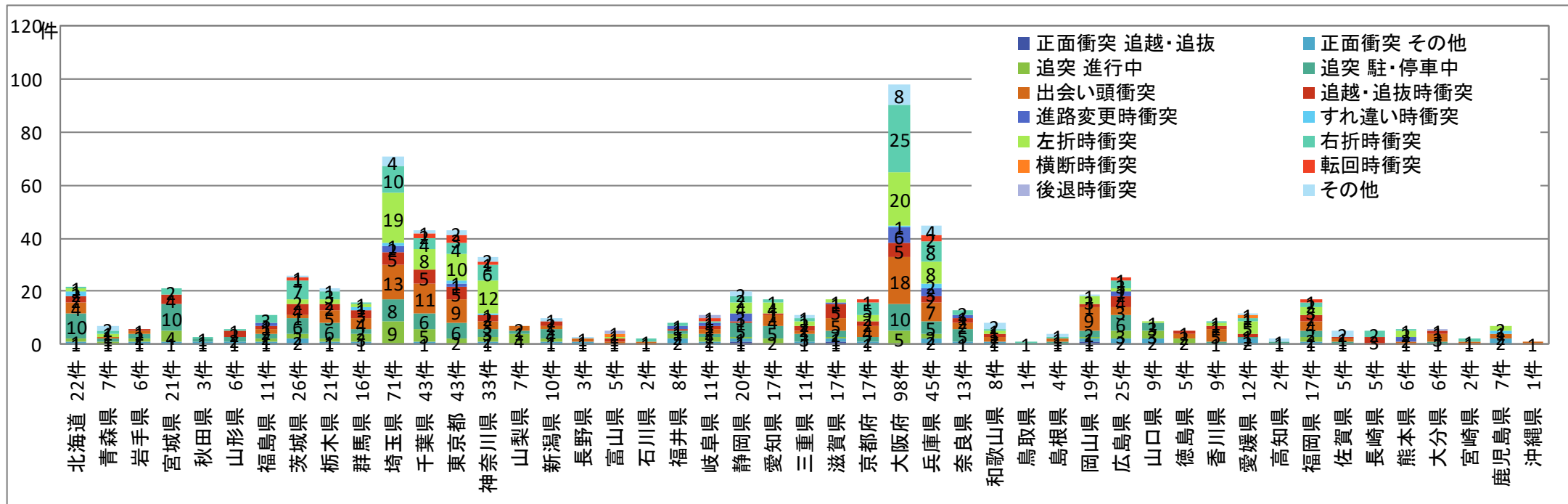


※対自転車事故は、「車両相互」に含まれます。

IV. 2021年死亡・重傷事故データ(発生地)

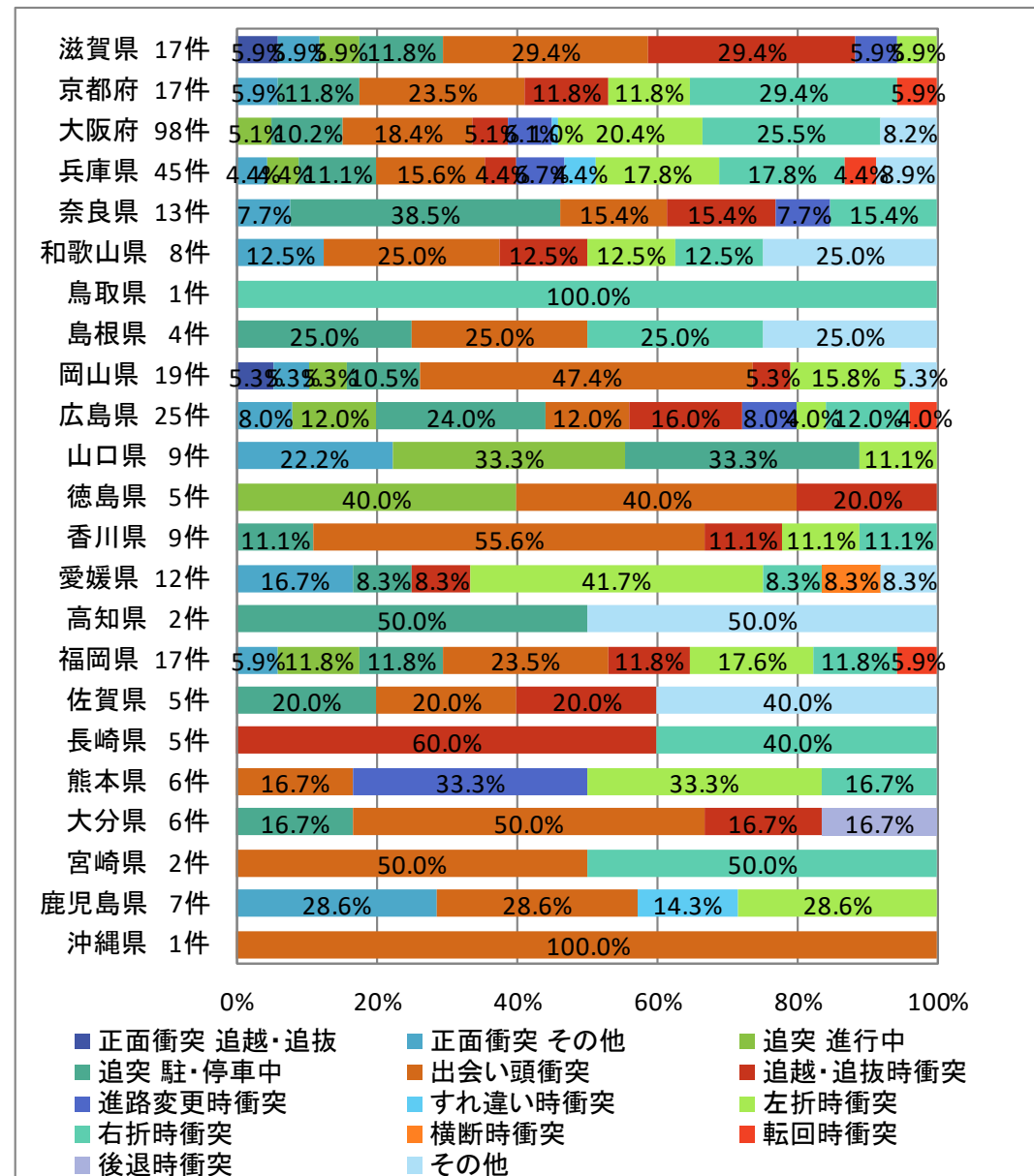
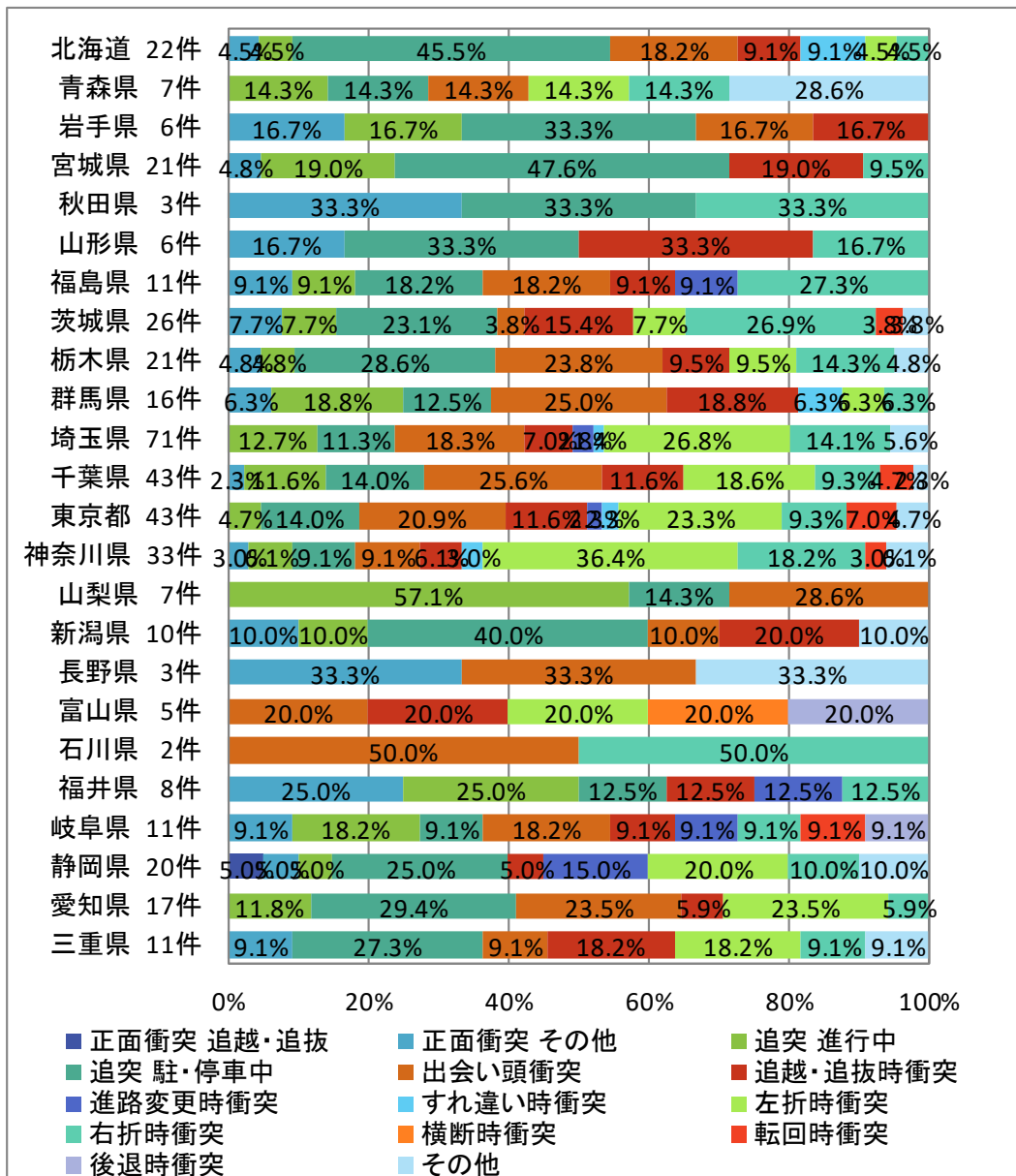
(2) 車両相互

- ・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」、「茨城県」では「右折時衝突」が多い。
- ・「埼玉県」、「東京都」、「神奈川県」では「左折時衝突」が多い。
- ・「兵庫県」では「左折時衝突」、「右折時衝突」が多い。
- ・「千葉県」では「出会い頭衝突」が多い。
- ・「広島県」、「北海道」、「宮城県」、「栃木県」では「追突 駐・停車中」が多い。



※対自転車事故は、「車両相互」に含まれます。

IV. 2021年死亡・重傷事故データ(発生地)

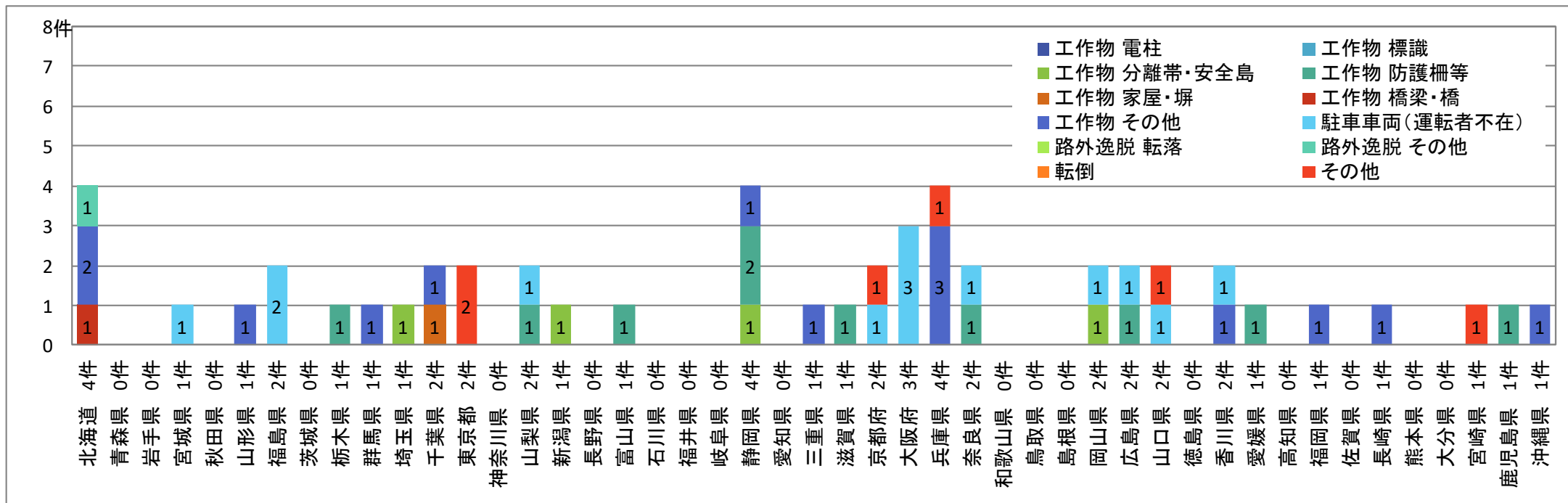


※対自転車事故は、「車両相互」に含まれます。

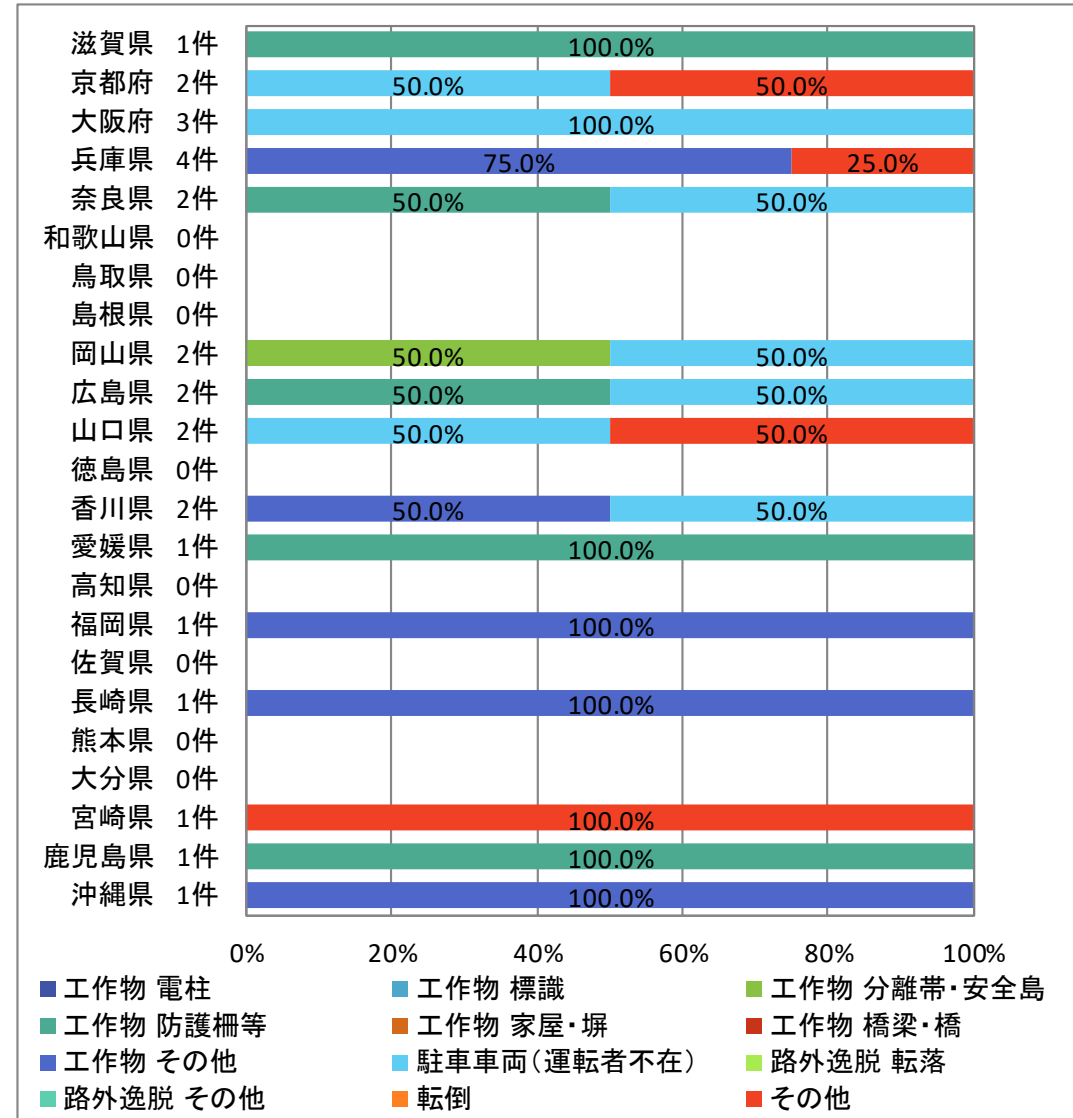
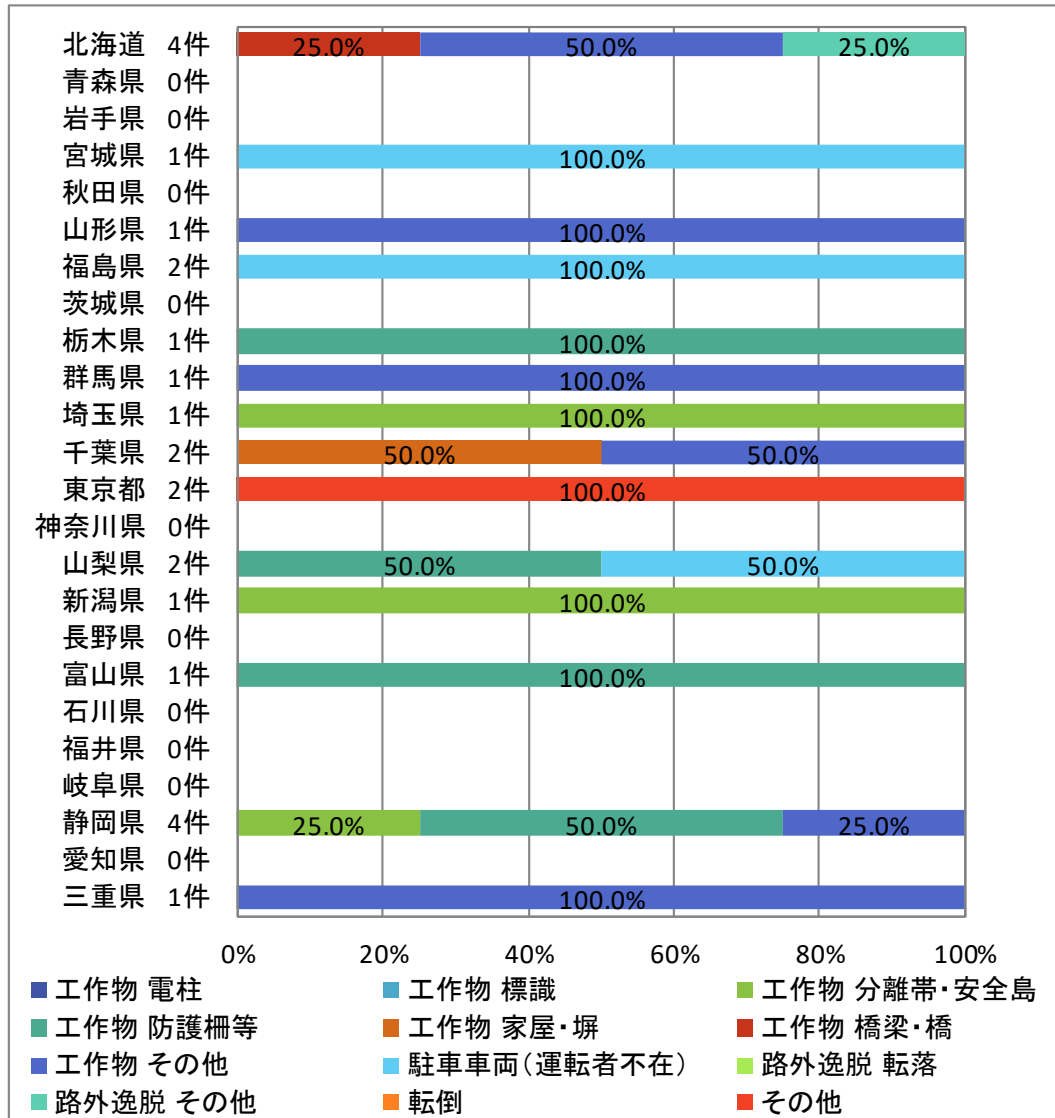
IV. 2021年死亡・重傷事故データ(発生地)

(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、各県によって傾向は異なる。
- ・「北海道」、「兵庫県」では「工作物 その他」が多い。
- ・「静岡県」では「工作物 防護柵等」が多い。
- ・「大阪府」では「駐車車両（運転者不在）」が多い。



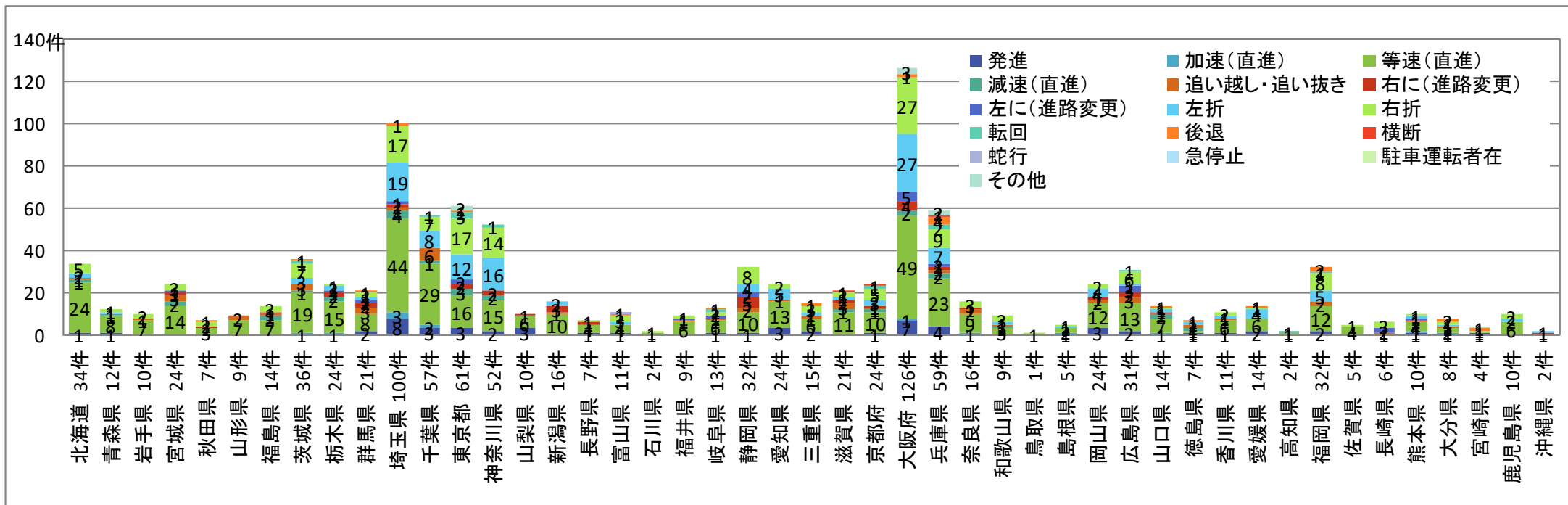
IV. 2021年死亡・重傷事故データ(発生地)



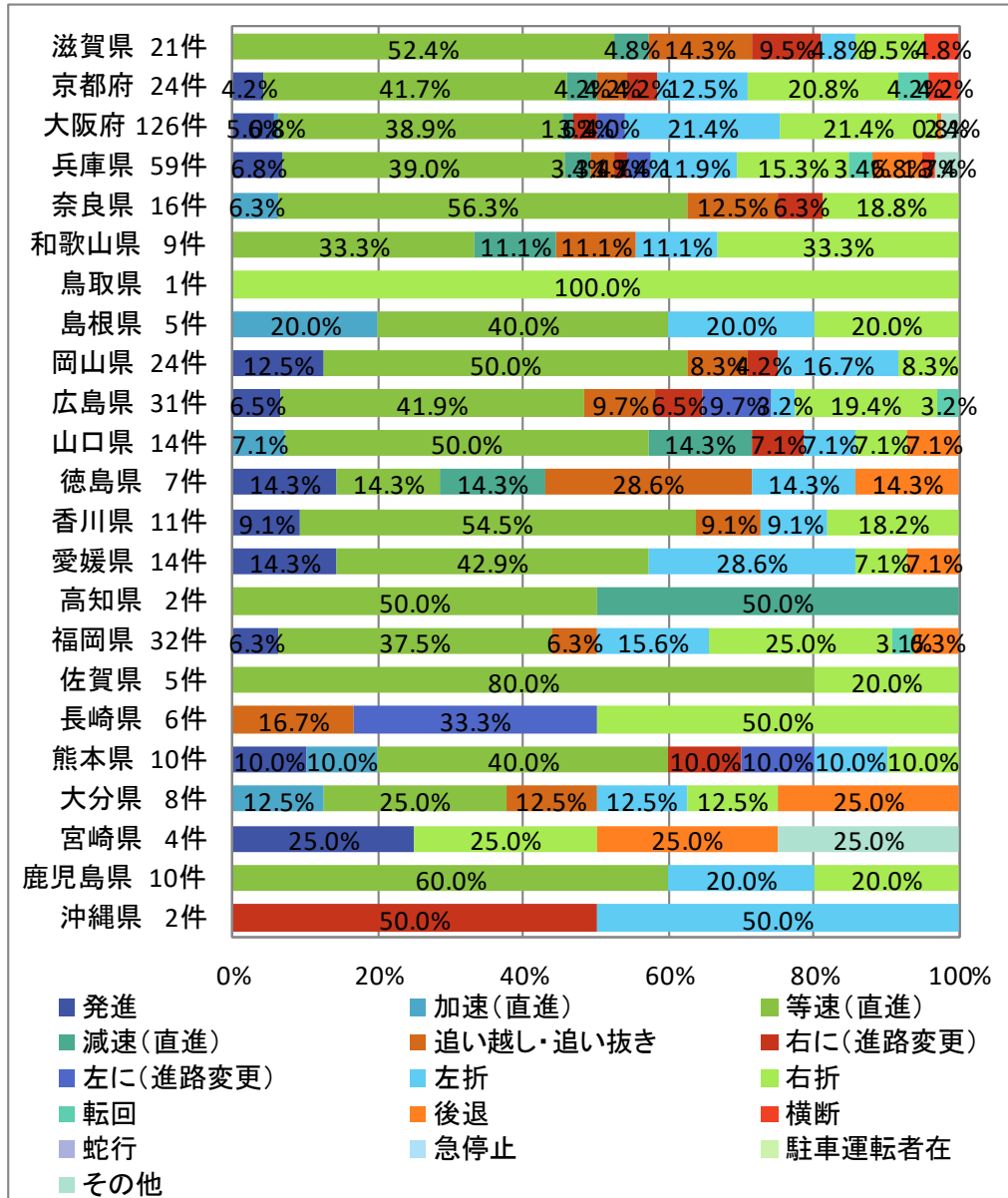
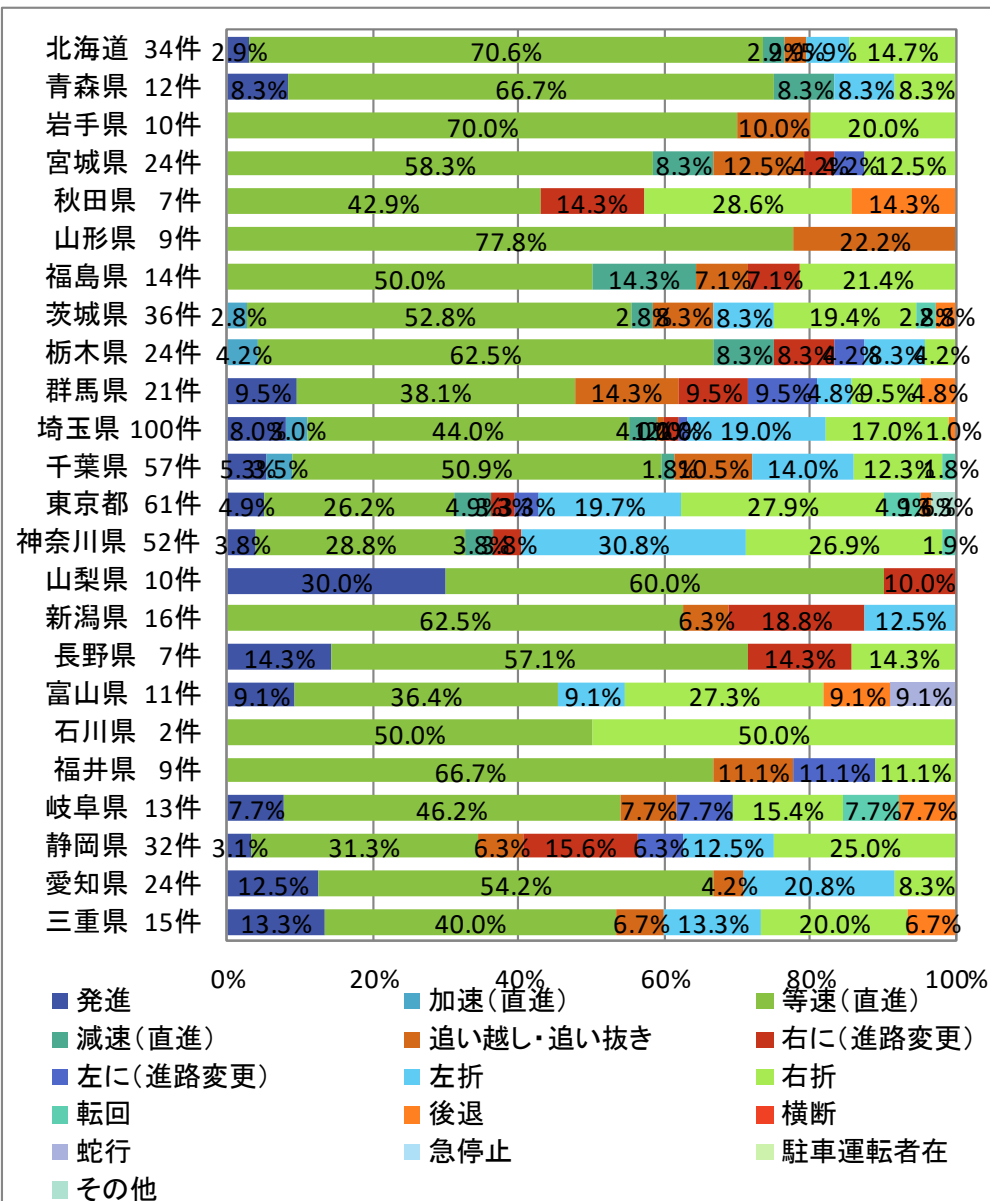
IV. 2021年死亡・重傷事故データ(発生地)

2. 発生地別の行動類型別

- ・発生地別の行動類型別にみると、一部の県を除き「等速（直進）」が多くなっている。
- ・事故発生件数の多い県をみると、「大阪府」、「埼玉県」、「兵庫県」、「千葉県」、「茨城県」、「北海道」、「静岡県」、「福岡県」では「等速（直進）」が多い。
- ・「東京都」では「右折」が多い。
- ・「神奈川県」では「左折」が多い。



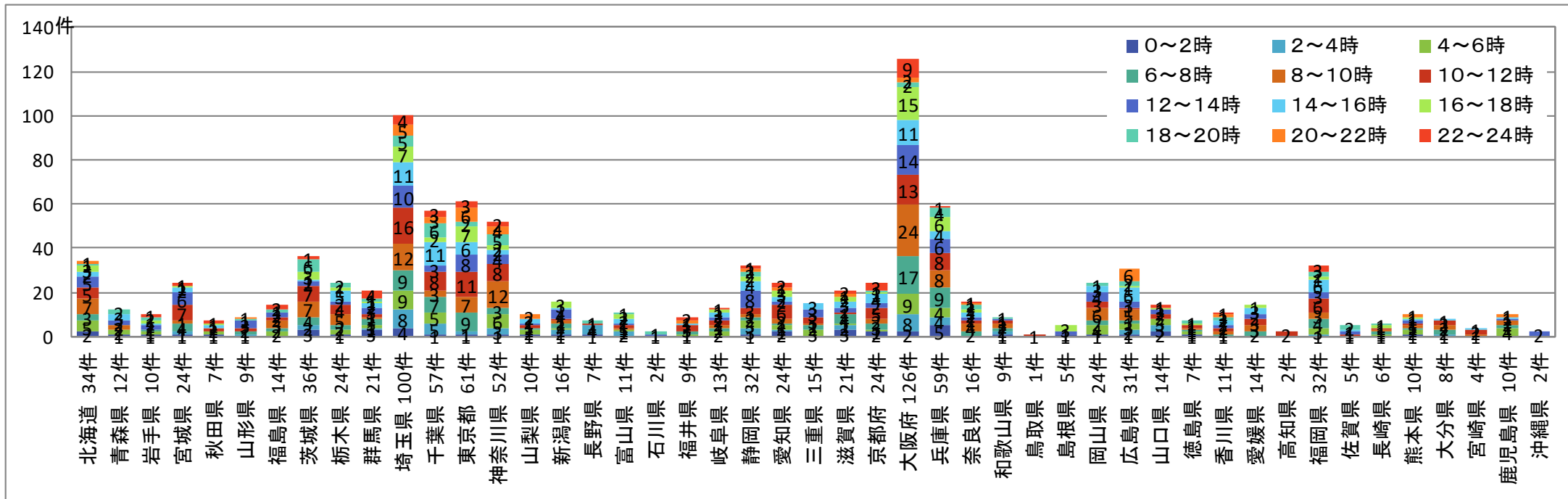
IV. 2021年死亡・重傷事故データ(発生地)



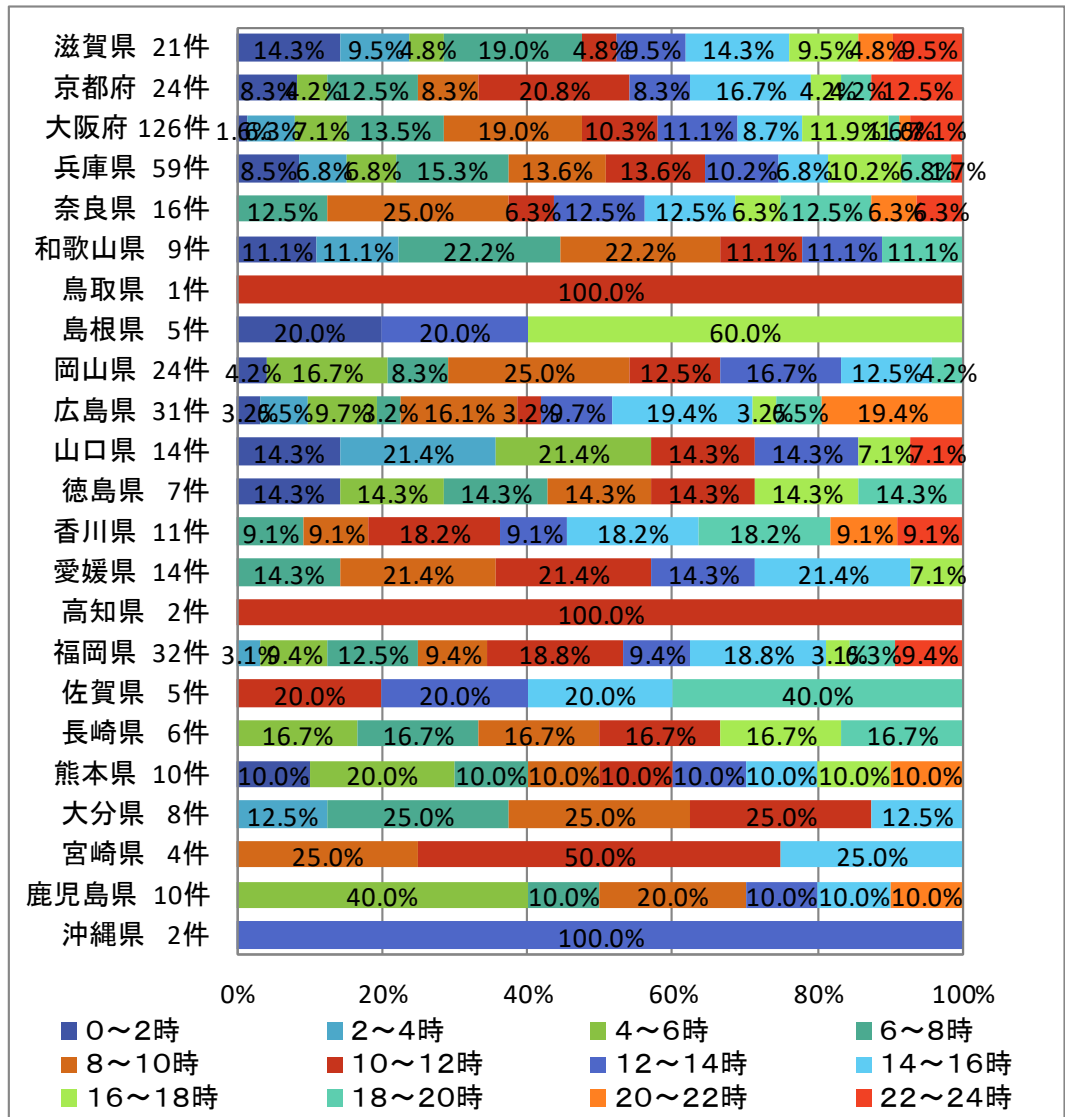
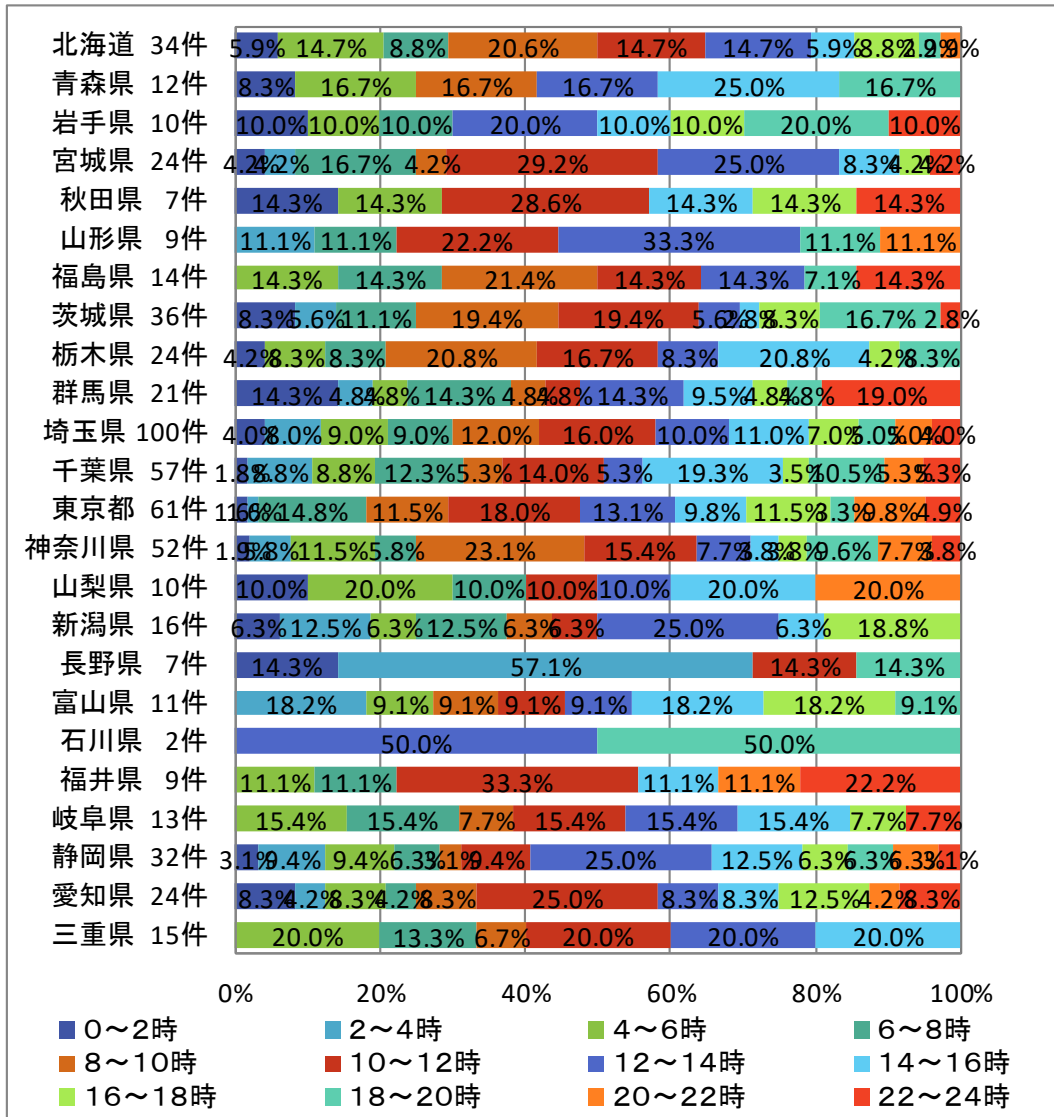
IV. 2021年死亡・重傷事故データ(発生地)

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」、「神奈川県」、「北海道」では「8～10時」が多い。
- ・「埼玉県」、「東京都」では「10～12時」が多い。
- ・「兵庫県」では「6～8時」が多い。
- ・「千葉県」では「14～16時」が多い。
- ・「茨城県」では「8～10時」、「10～12時」が多い。
- ・「静岡県」では「12～14時」が多い。
- ・「福岡県」では「10～12時」、「14～16時」が多い。



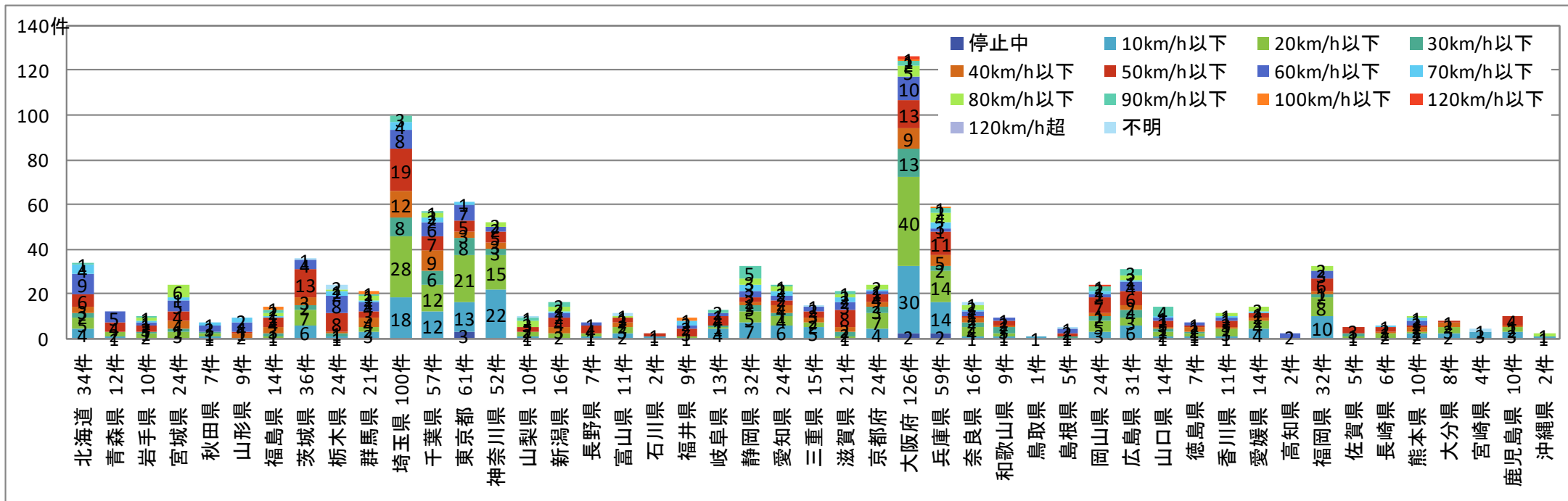
IV. 2021年死亡・重傷事故データ(発生地)



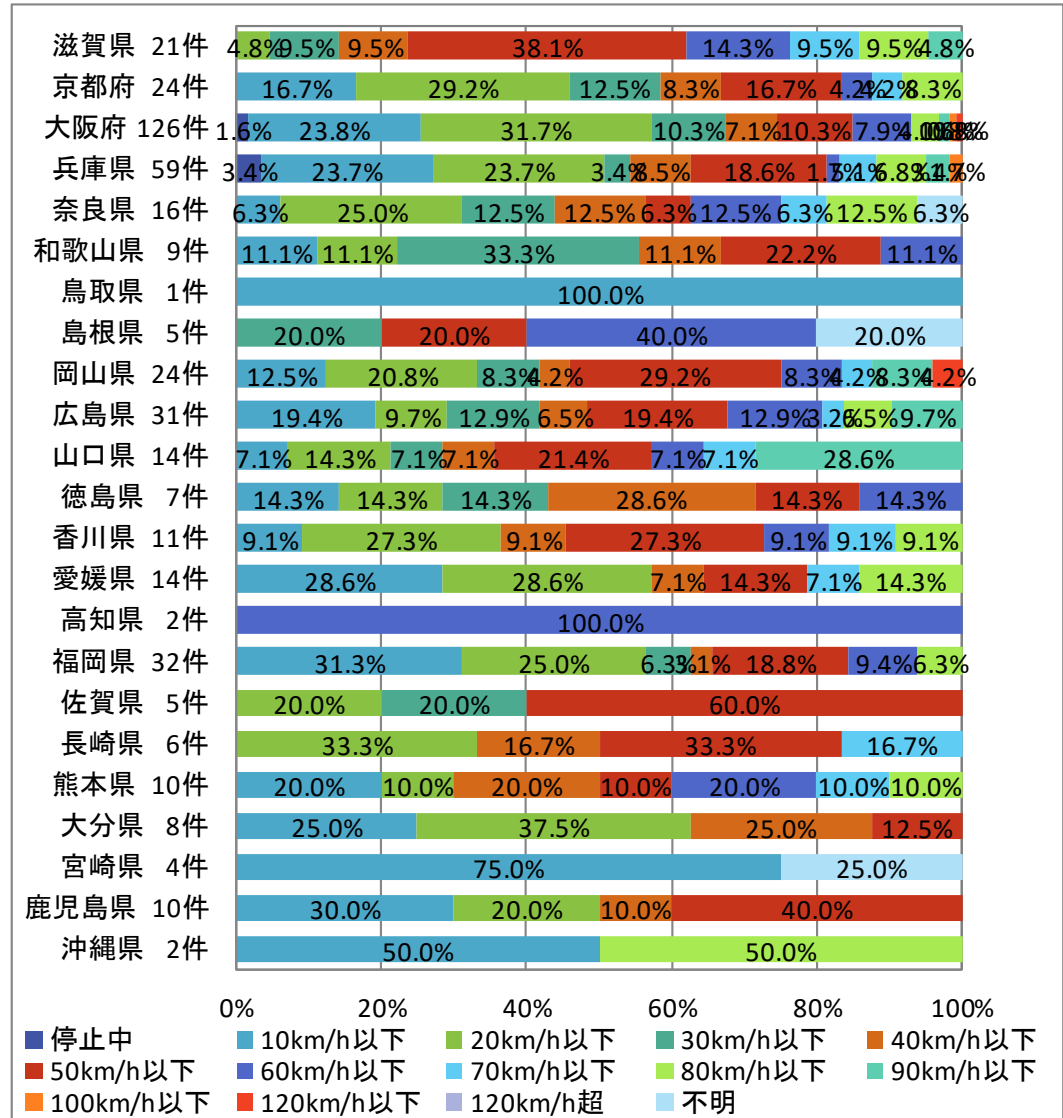
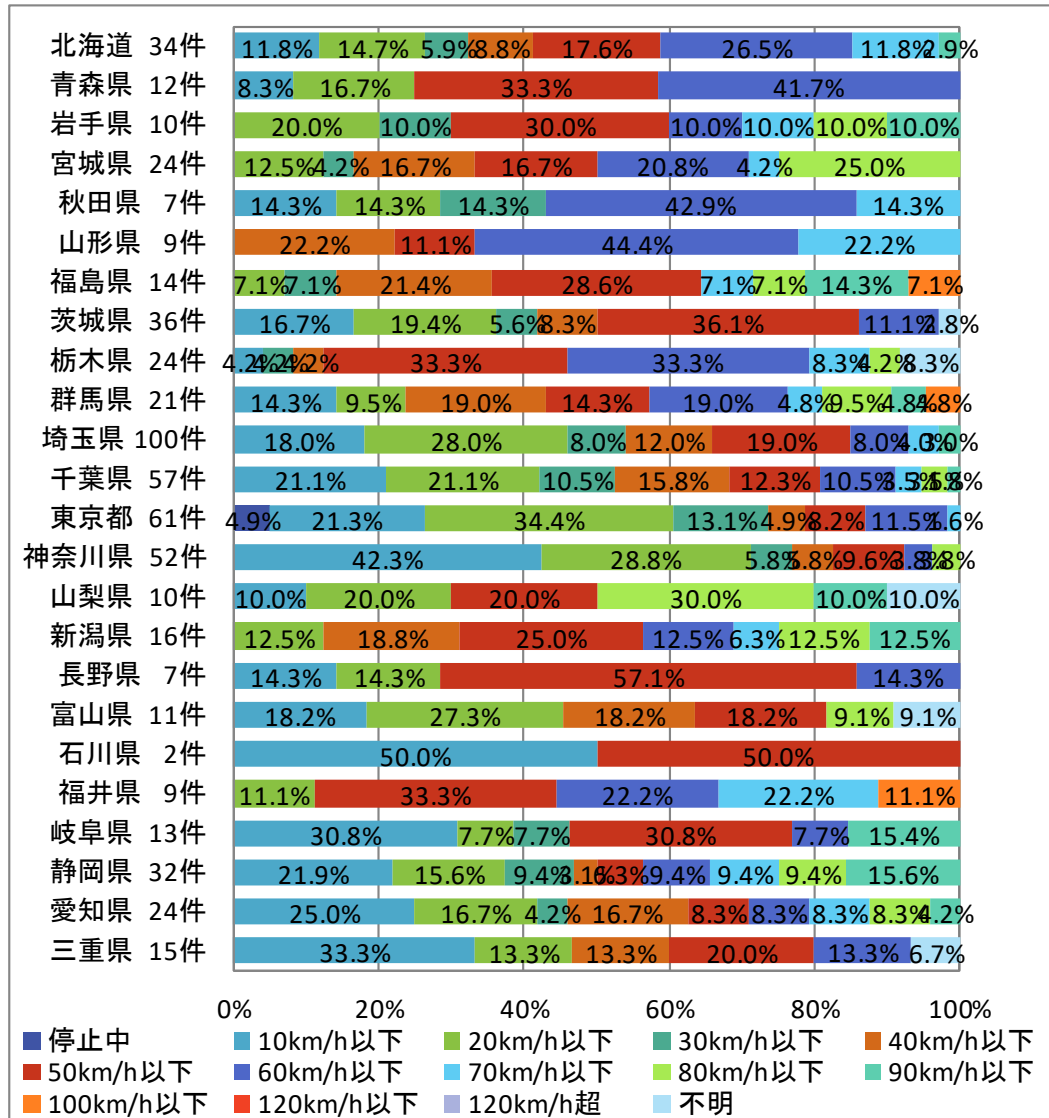
IV. 2021年死亡・重傷事故データ(発生地)

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」、「埼玉県」、「東京都」では「20km/h以下」が多い。
- ・「兵庫県」、「千葉県」では「10km/h以下」、「20km/h以下」が多い。
- ・「神奈川県」、「静岡県」、「福岡県」では「10km/h以下」が多い。
- ・「茨城県」では「50km/h以下」が多い。
- ・「北海道」では「60km/h以下」が多い。



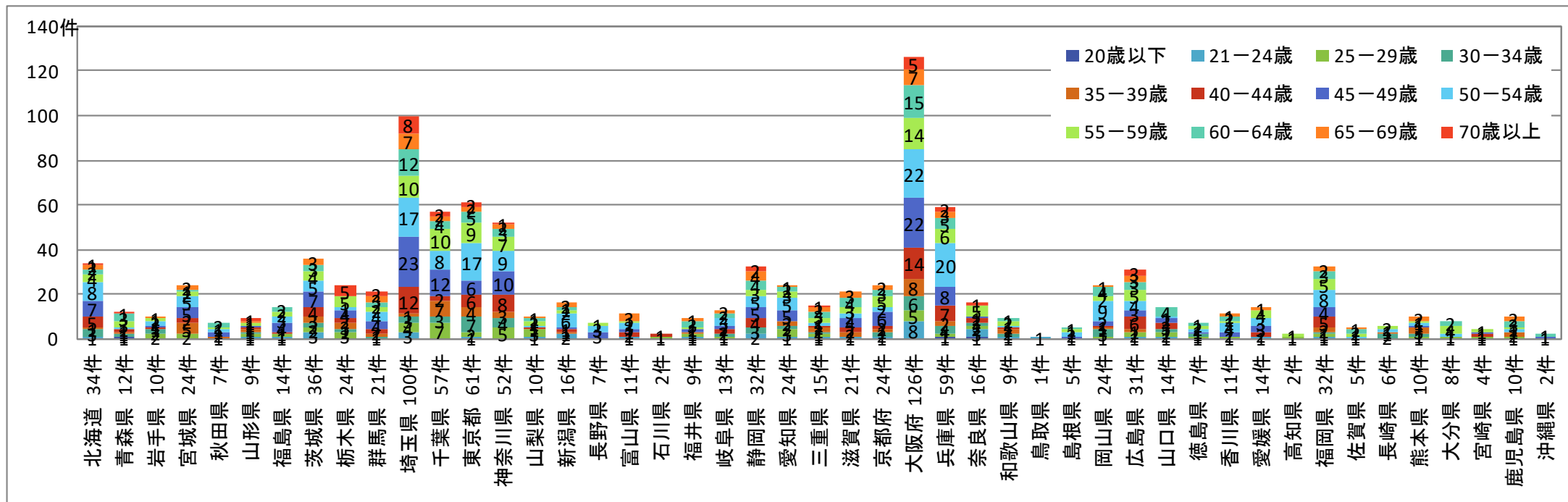
IV. 2021年死亡・重傷事故データ(発生地)



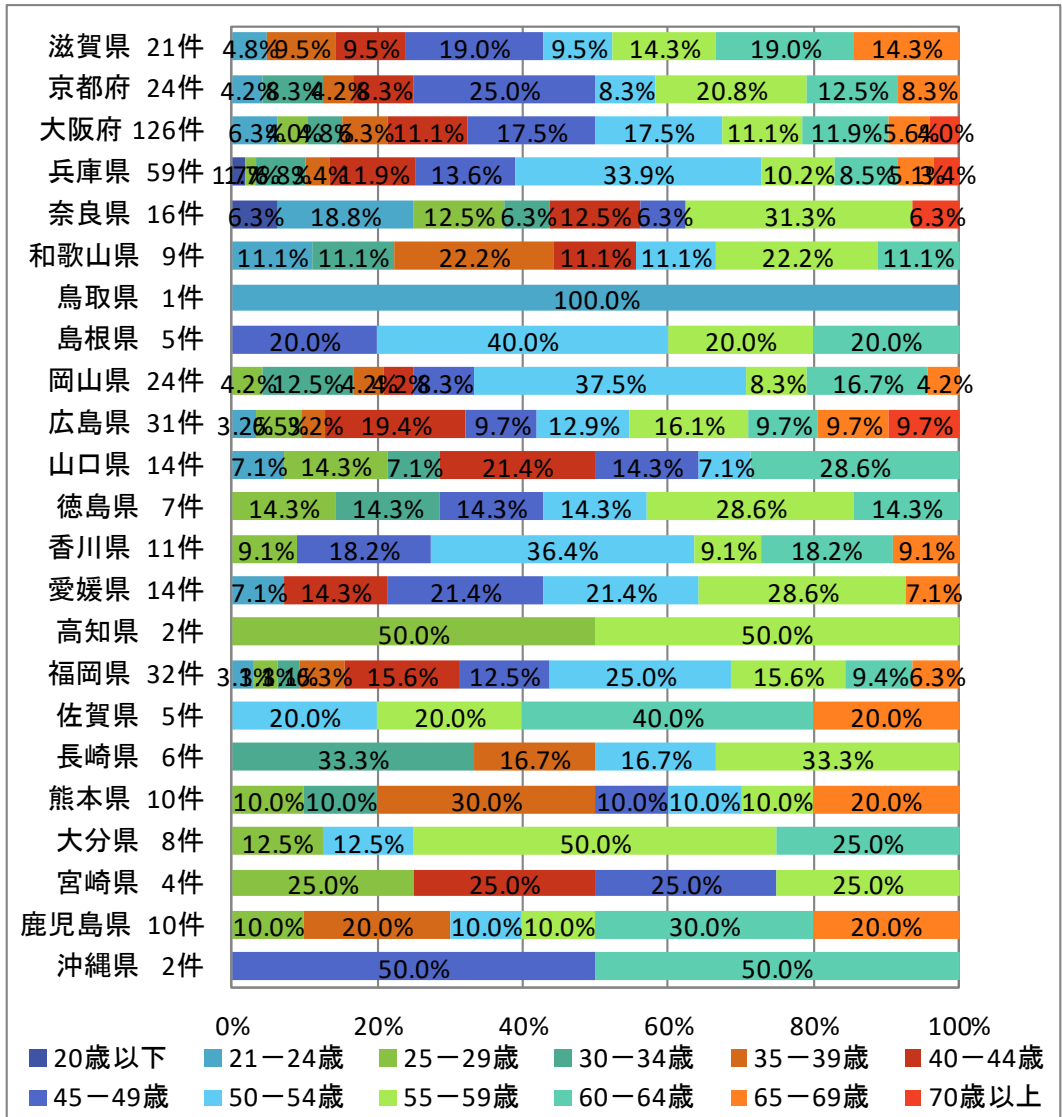
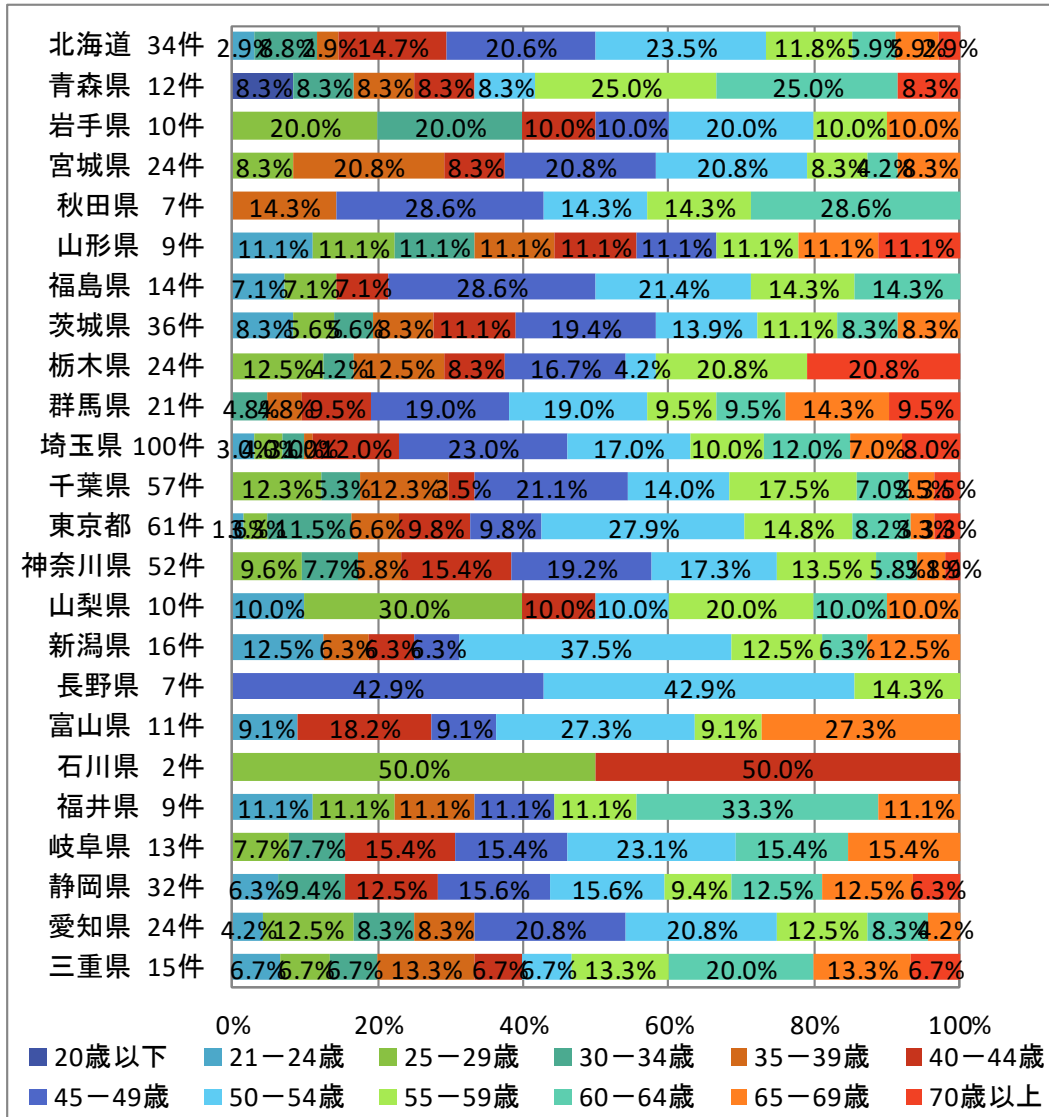
IV. 2021年死亡・重傷事故データ(発生地)

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」、「静岡県」では「45-49歳」、「50-54歳」が多い。
- ・「埼玉県」、「千葉県」、「神奈川県」、「茨城県」では「45-49歳」が最も多い。
- ・「東京都」、「兵庫県」、「北海道」、「福岡県」では「50-54歳」が多い。



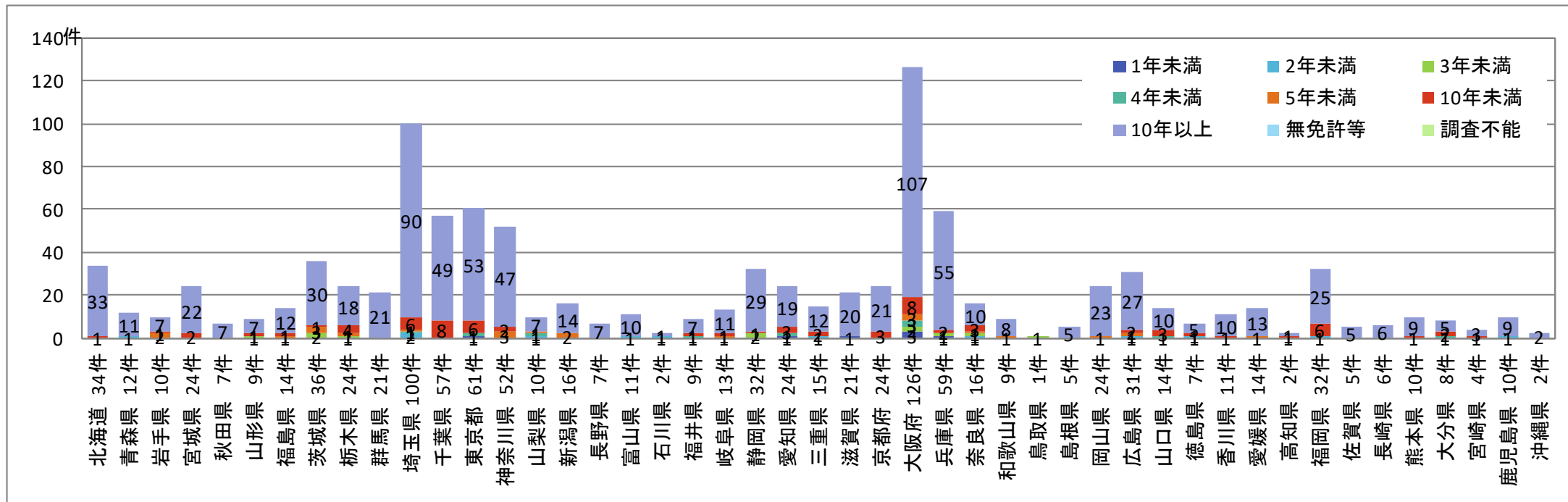
IV. 2021年死亡・重傷事故データ(発生地)



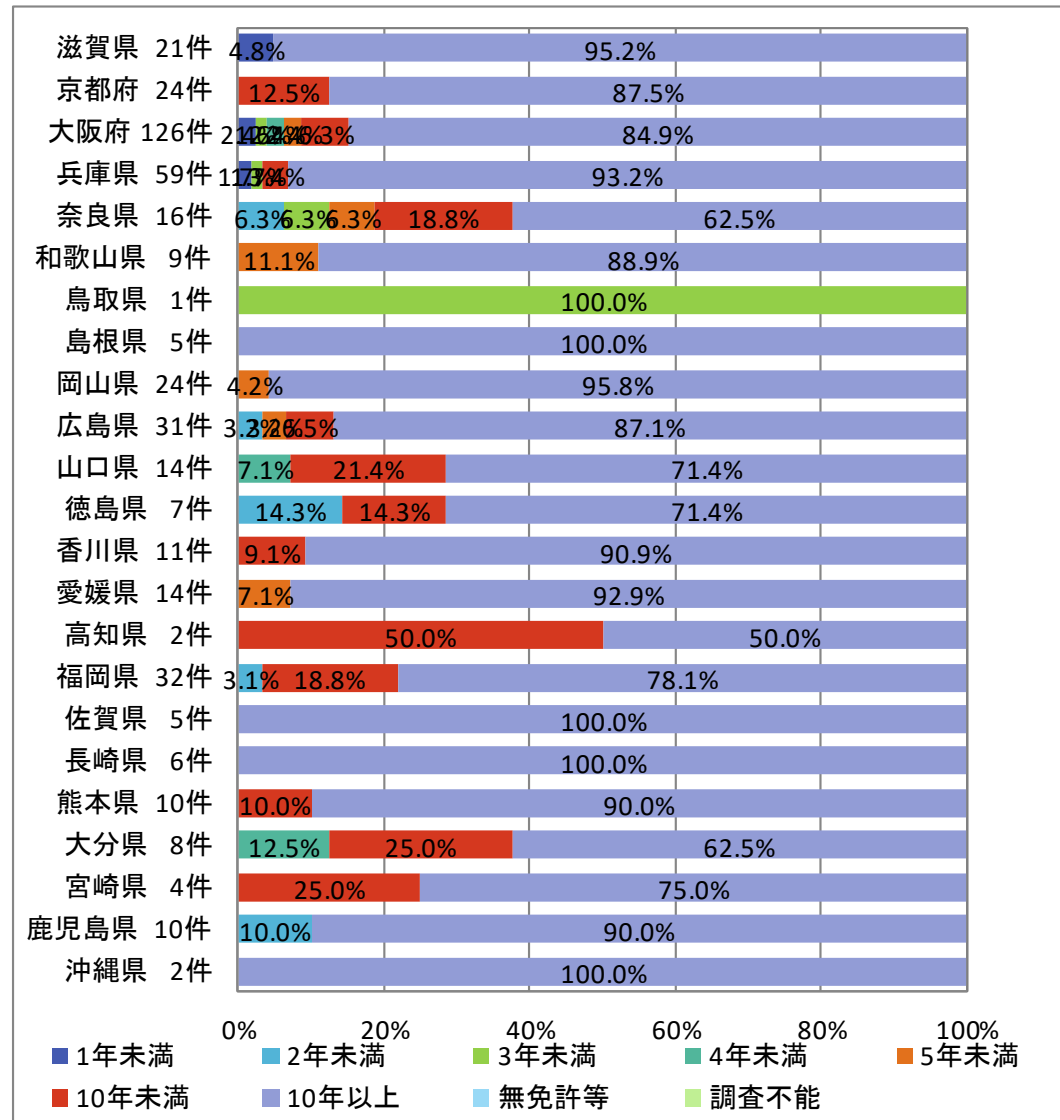
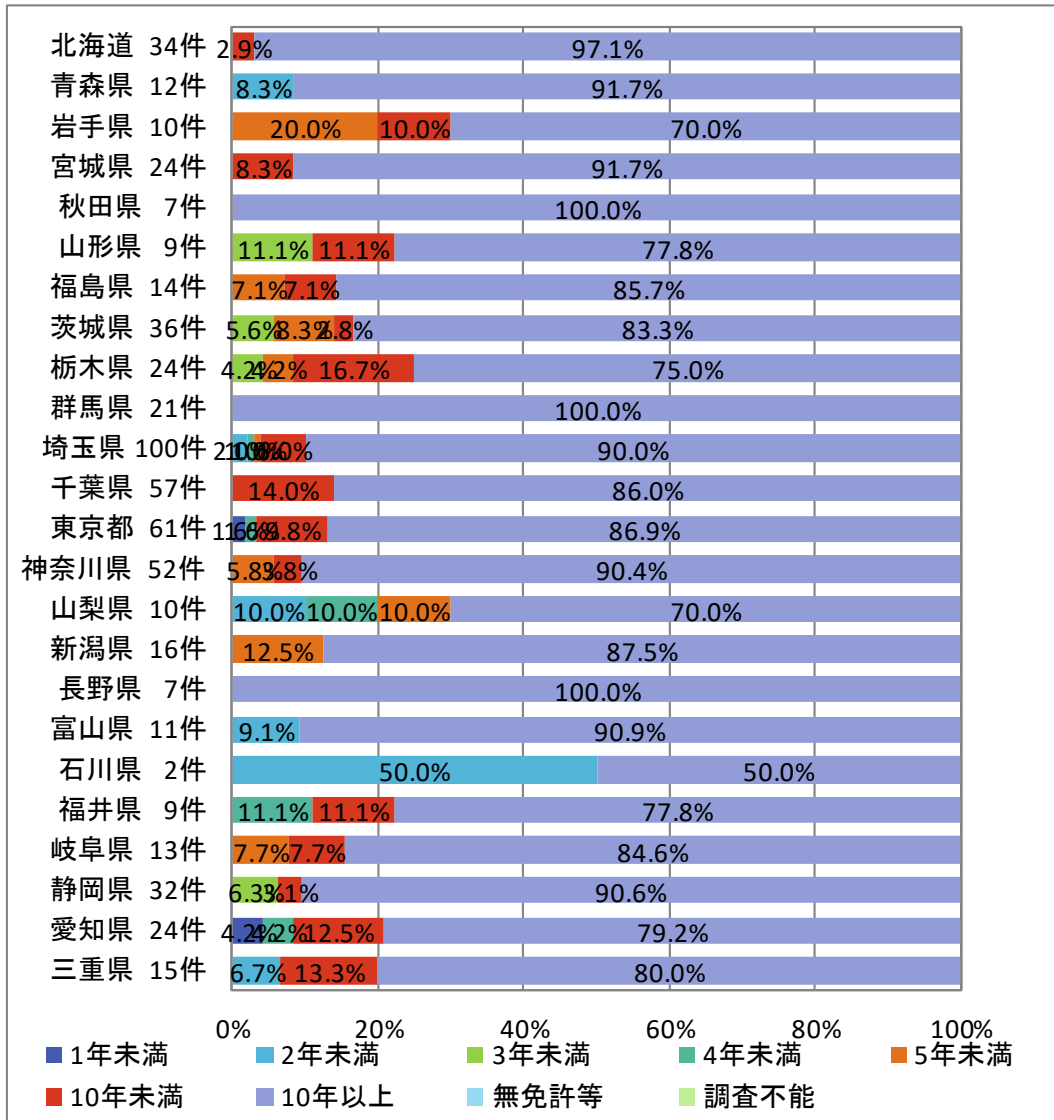
IV. 2021年死亡・重傷事故データ(発生地)

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数別にみると、一部の県を除き「10年以上」が多い。



IV. 2021年死亡・重傷事故データ(発生地)



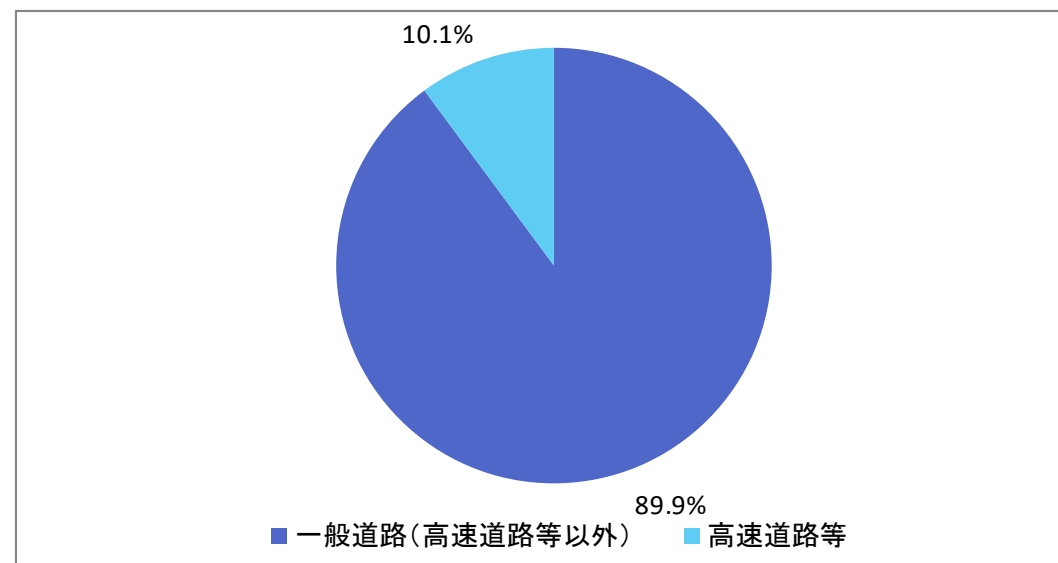
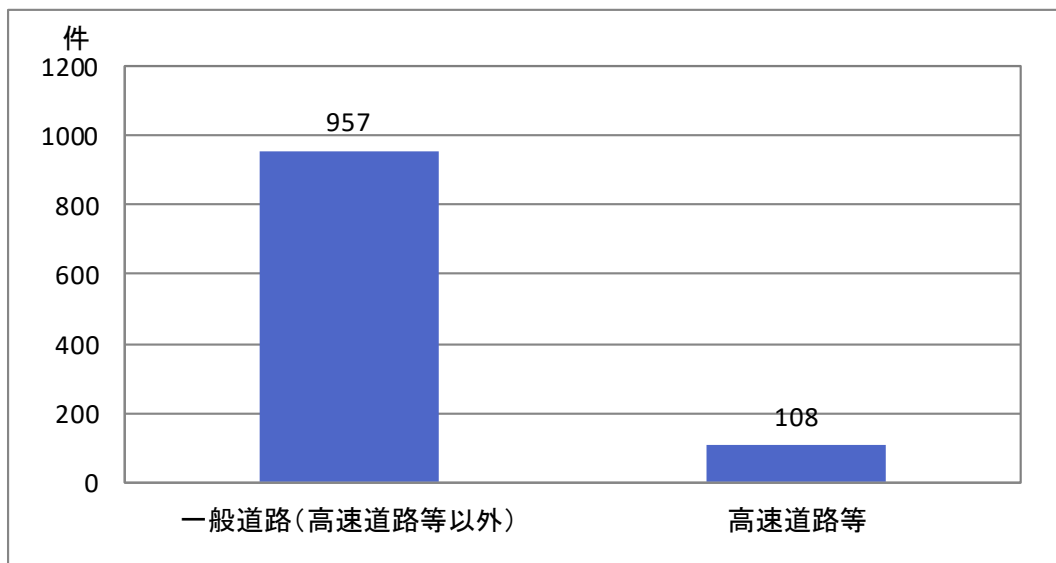
V. 2021年死亡・重傷事故データ(道路区分)

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. 2021年死亡・重傷事故データ(道路区分)

1. 道路区分別

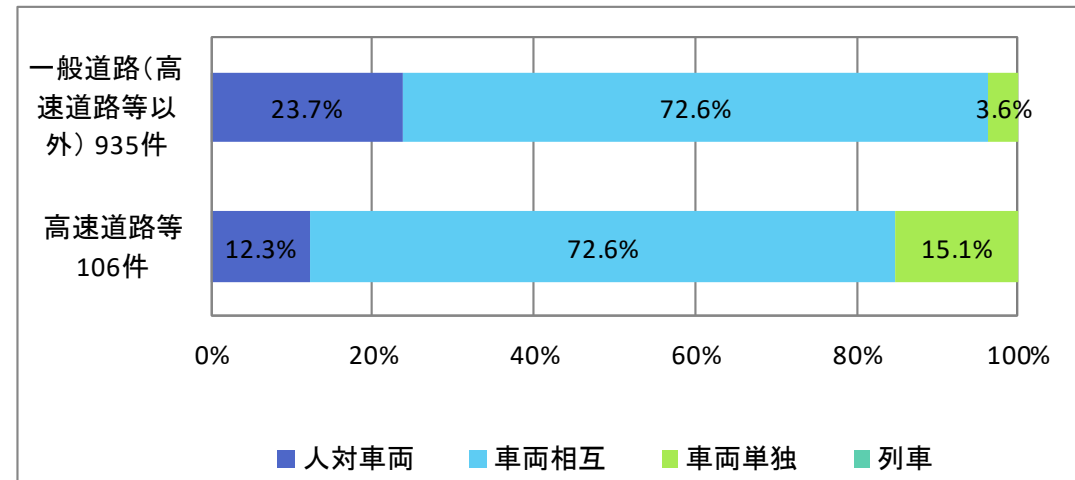
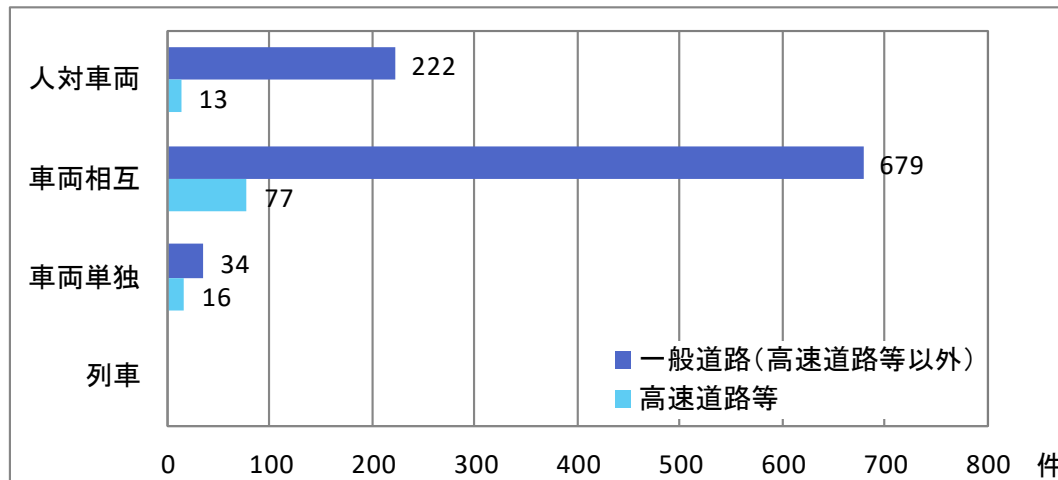
- ・道路区分別にみると、「一般道路」が最も多く957件（89.9%）と9割近くを占めている。



V. 2021年死亡・重傷事故データ(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」、「高速道路等」とともに「車両相互」が最も多く、それぞれ679件（72.6%）、77件（72.6%）となっている。

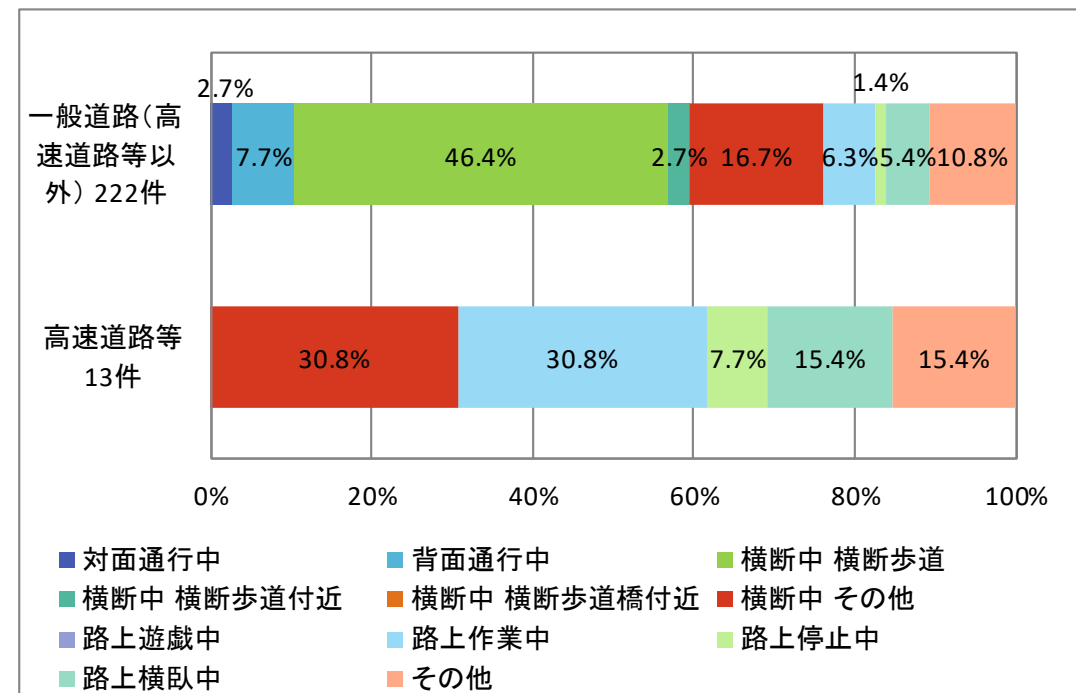
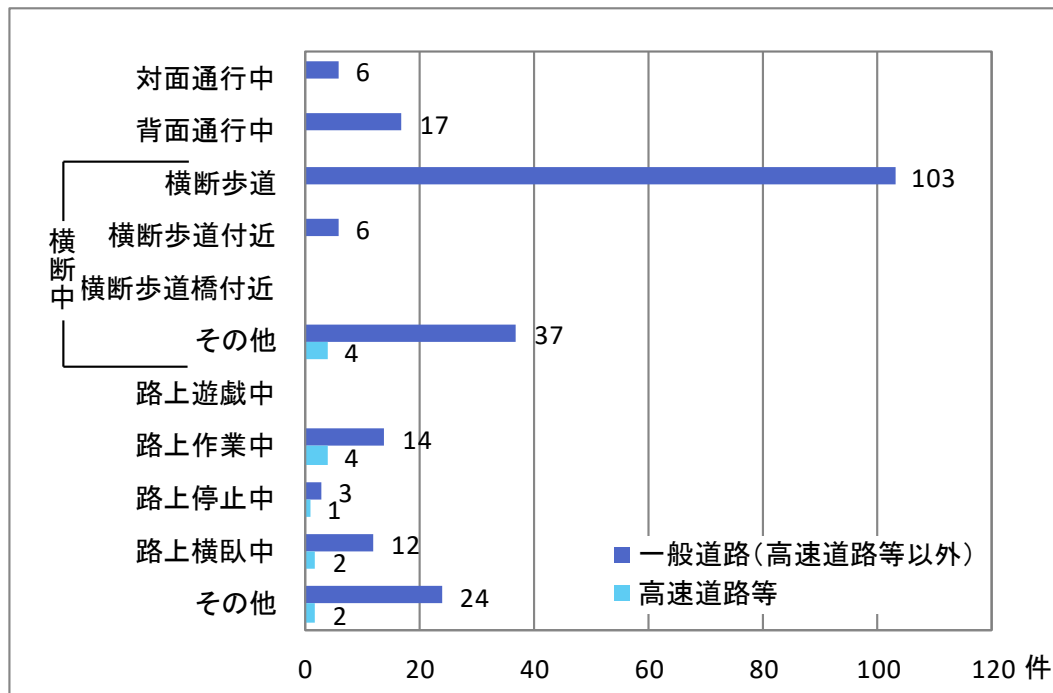


※対自転車事故は、「車両相互」に含まれます。

V. 2021年死亡・重傷事故データ(道路区分)

(1)道路区分の事故類型(人対車両)別

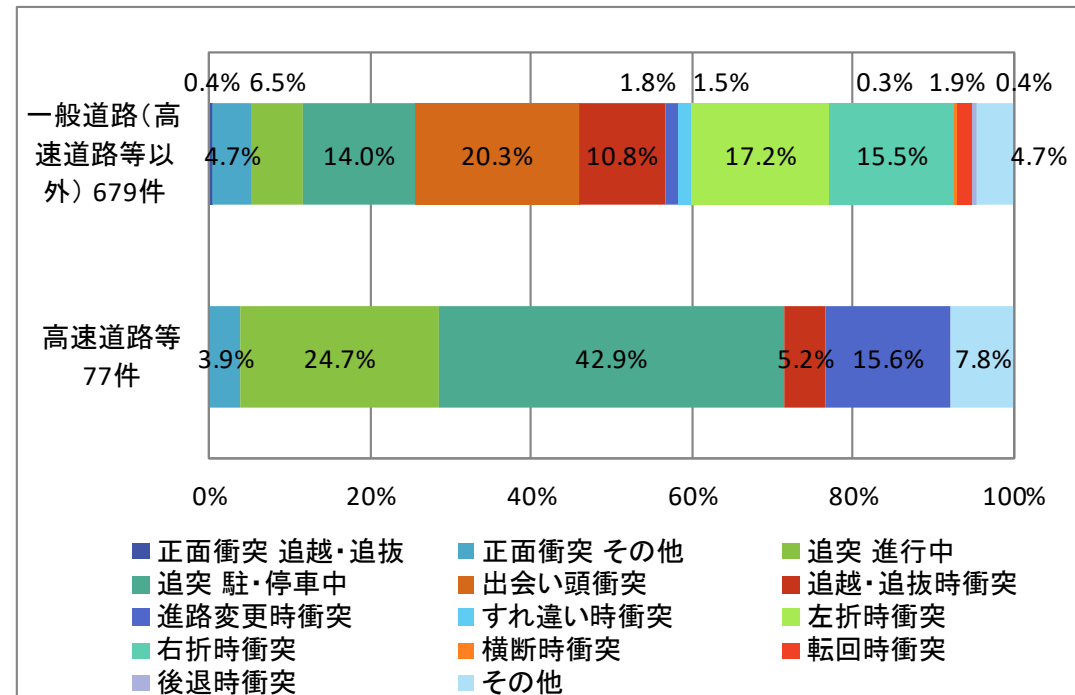
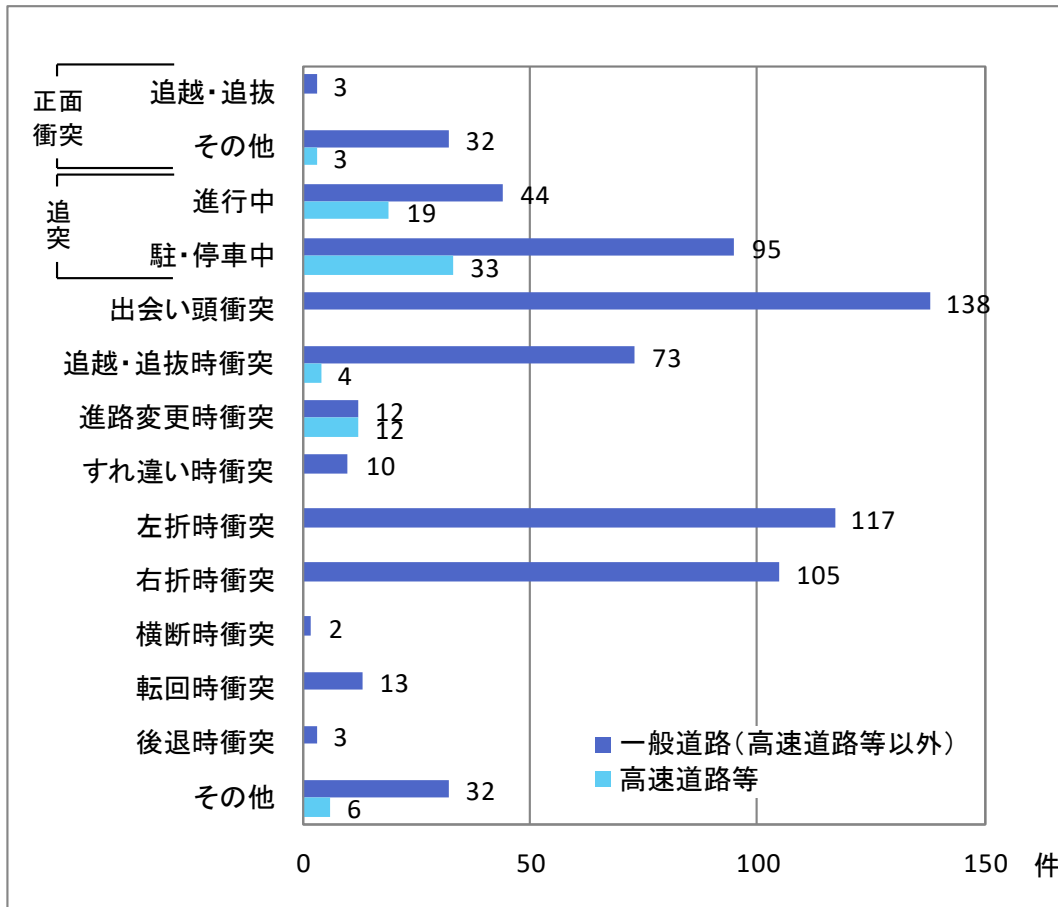
- ・道路区分の事故類型(人対車両)別にみると、「一般道路」では「横断中 横断歩道」が最も多く103件(46.4%)となっている。次いで、「横断歩道 その他」37件(16.7%)等と続いている。
- ・「高速道路」では「横断中 その他」、路上作業中が最も多く、それぞれ4件(30.8%)となっている。



V. 2021年死亡・重傷事故データ(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「出会い頭衝突」が最も多く138件(20.3%)となっている。次いで、「左折時衝突」117件(17.2%)、「右折時衝突」105件(15.5%)、「追突 駐・停車中」95件(14.0%)等と続いている。
- ・「高速道路」では「追突 進行中」が最も多く33件(42.9%)、次いで、「追突 進行中」19件(24.7%)、「進路変更時衝突」12件(15.6%)等と続いている。

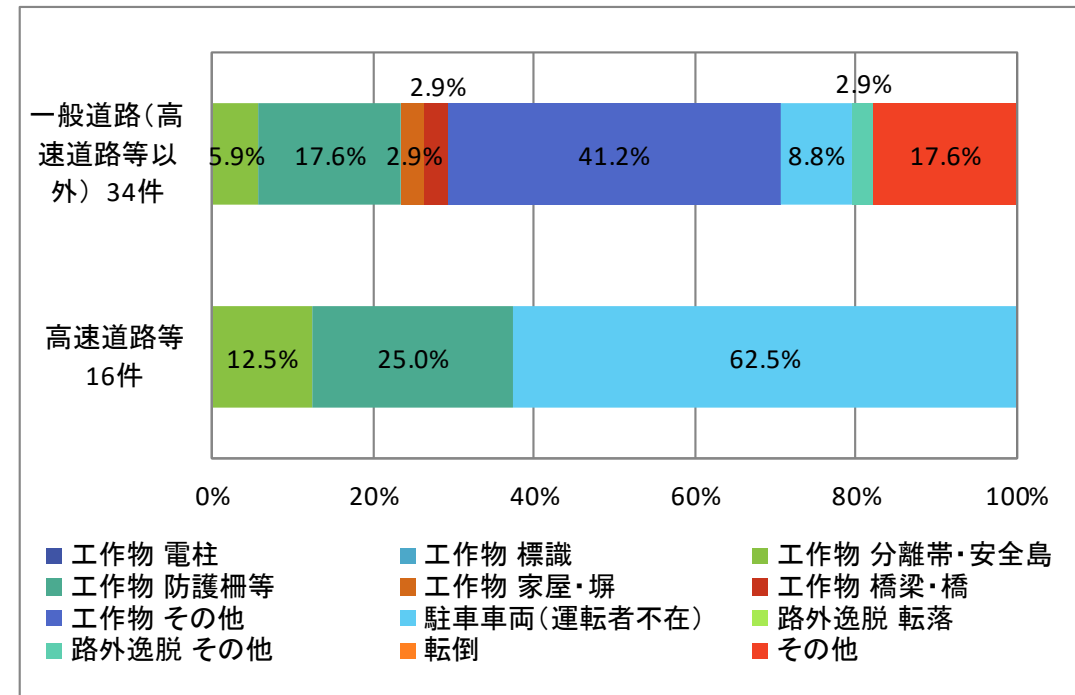
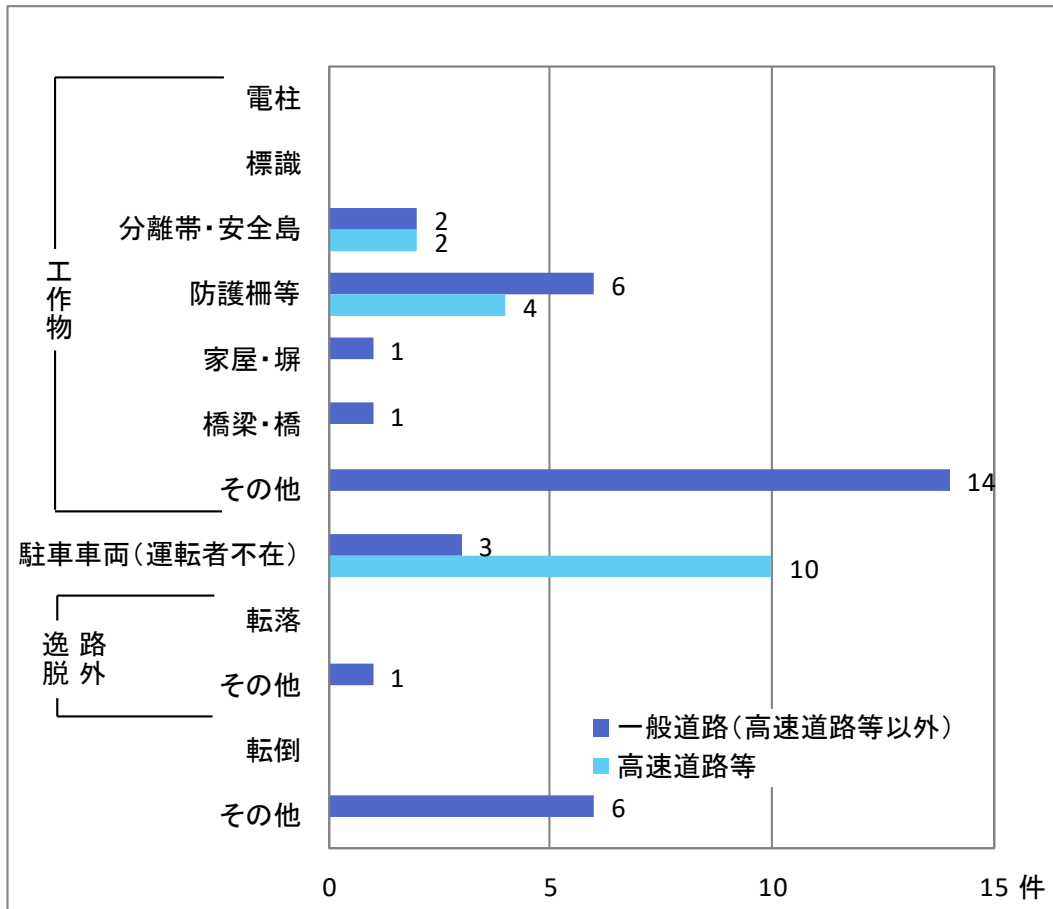


※対自転車事故は、「車両相互」に含まれます。

V. 2021年死亡・重傷事故データ(道路区分)

(3)道路区分の事故類型(車両単独)別

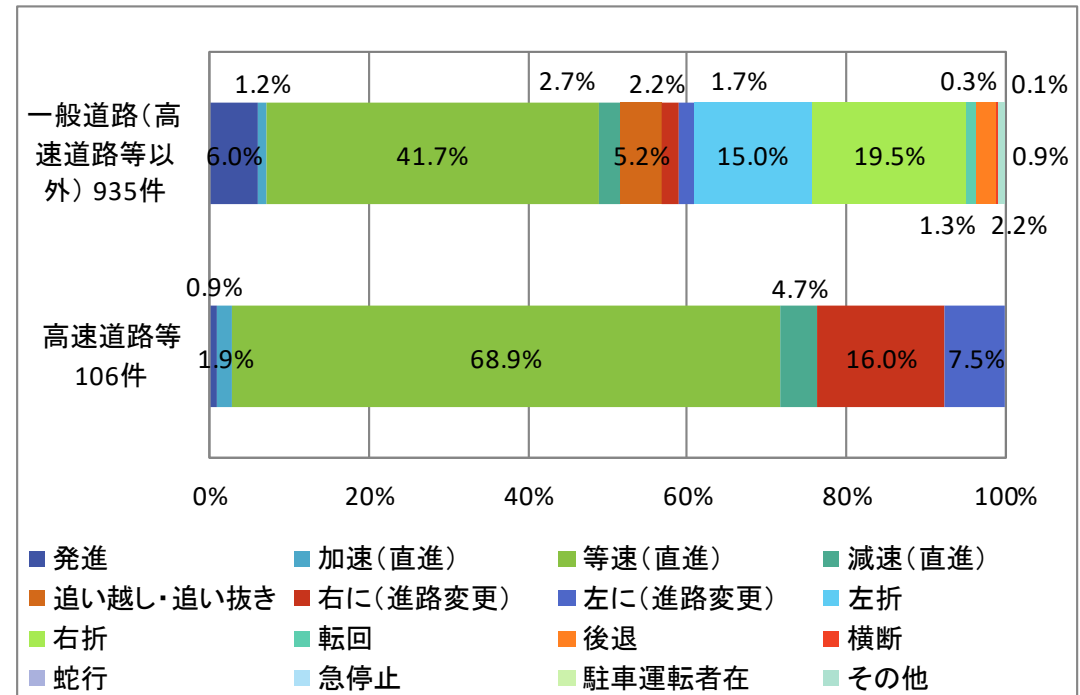
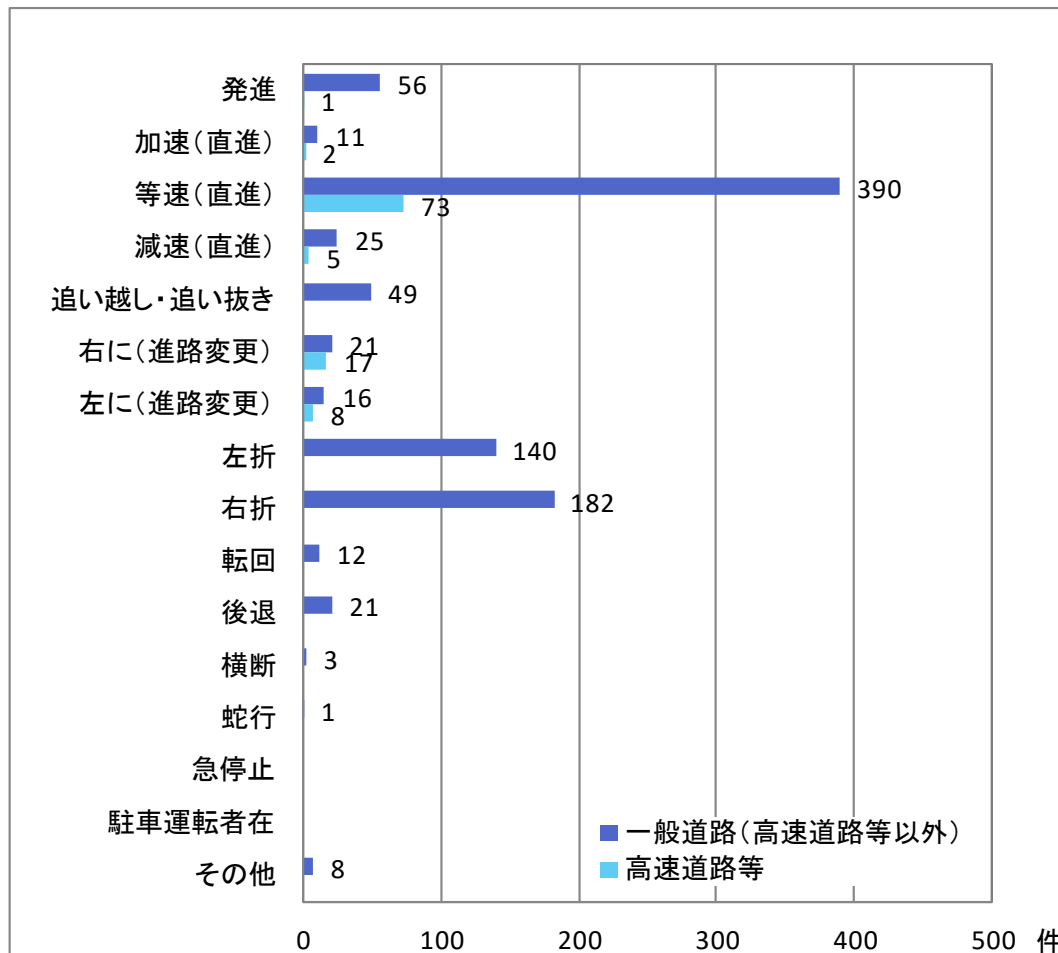
- ・道路区分の事故類型(車両単独)別にみると、「一般道路」では「工作物 その他」が最も多く14件(41.2%)、次いで、「工作物 防護柵等」、「その他」がそれぞれ6件(17.6%)等と続いている。
- ・「高速道路」では「駐車車両(運転者不在)」が最も多く10件(62.5%)、次いで、「工作物 防護柵等」4件(25.0%)、「工作物 分離帯・安全島」2件(12.5%)と続いている。



V. 2021年死亡・重傷事故データ(道路区分)

3. 道路区分別の行動類型別

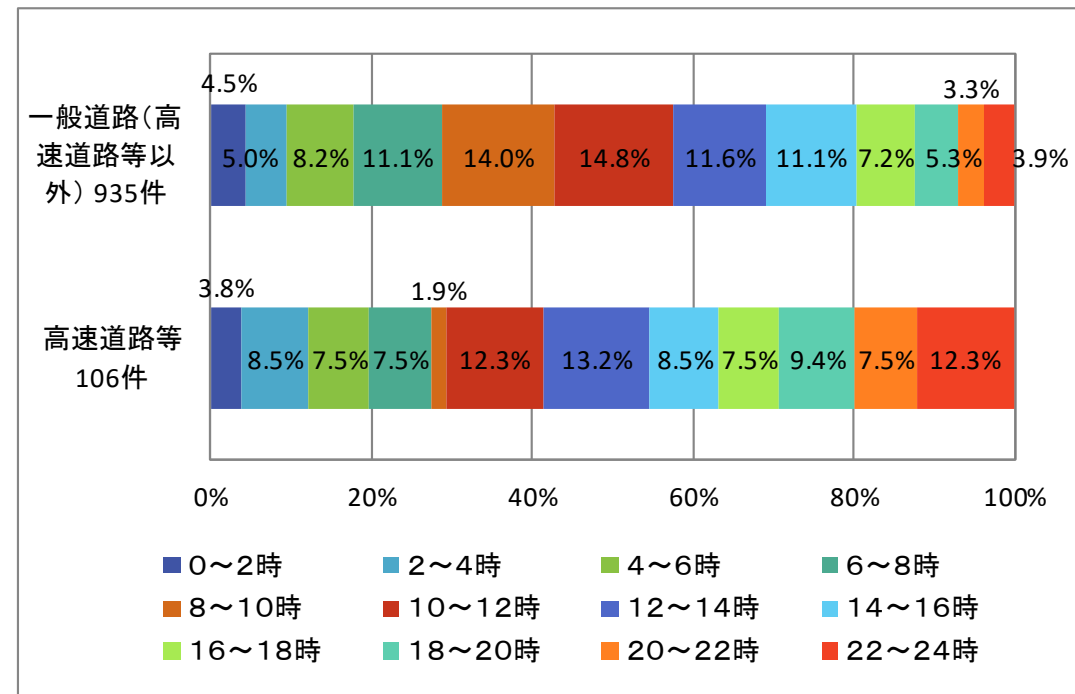
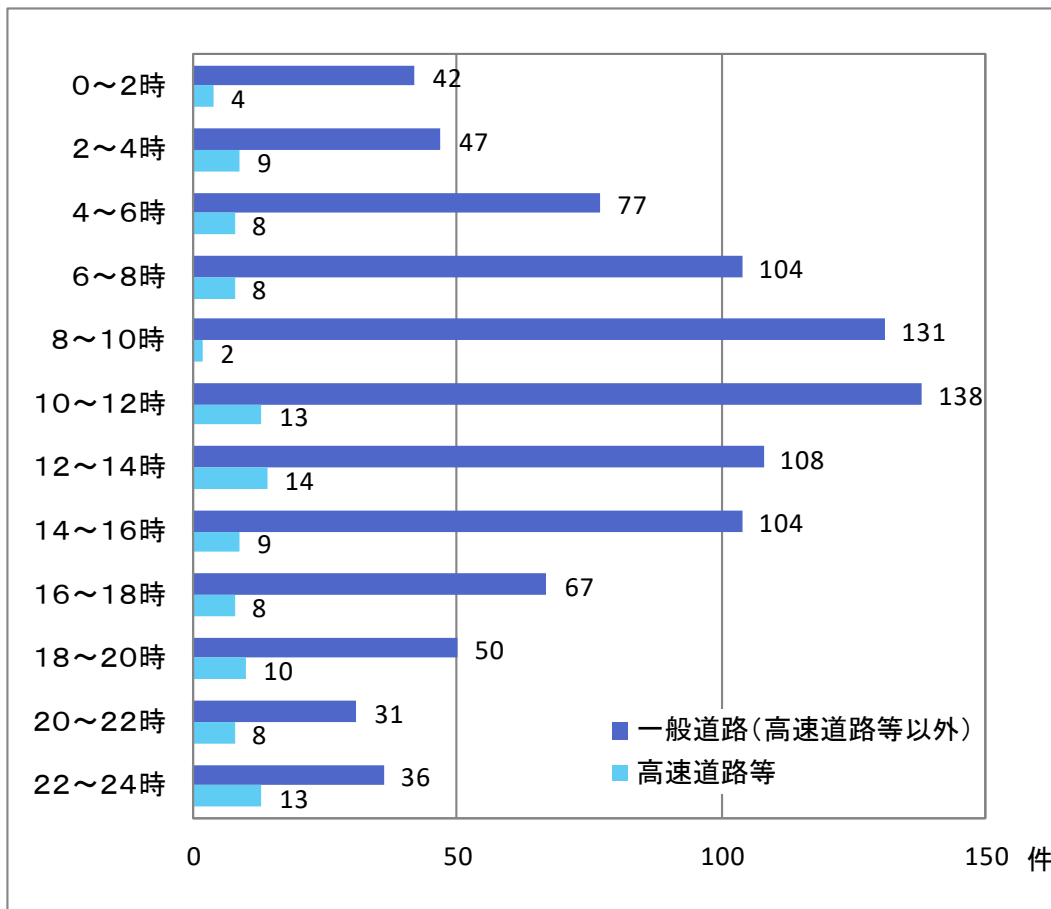
- 道路区分別の行動類型別にみると、「一般道路」及び「高速道路」のいずれも「等速（直進）」が最も多く、それぞれ390件（41.7%）、73件（68.9%）となっている。



V. 2021年死亡・重傷事故データ(道路区分)

4. 道路区分別の時間帯別

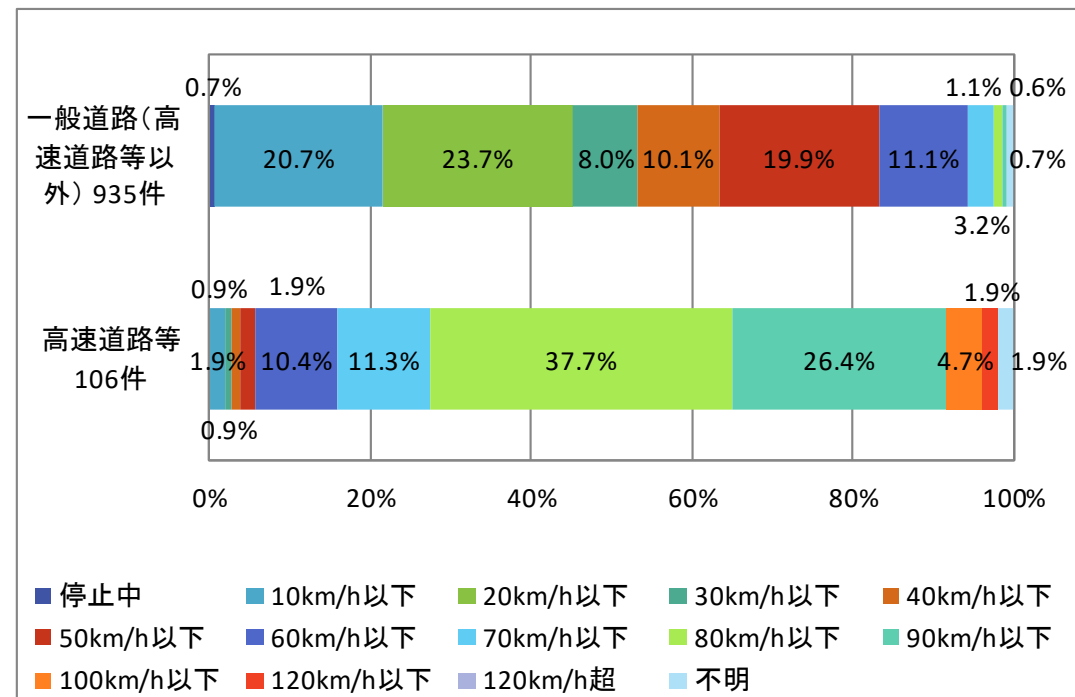
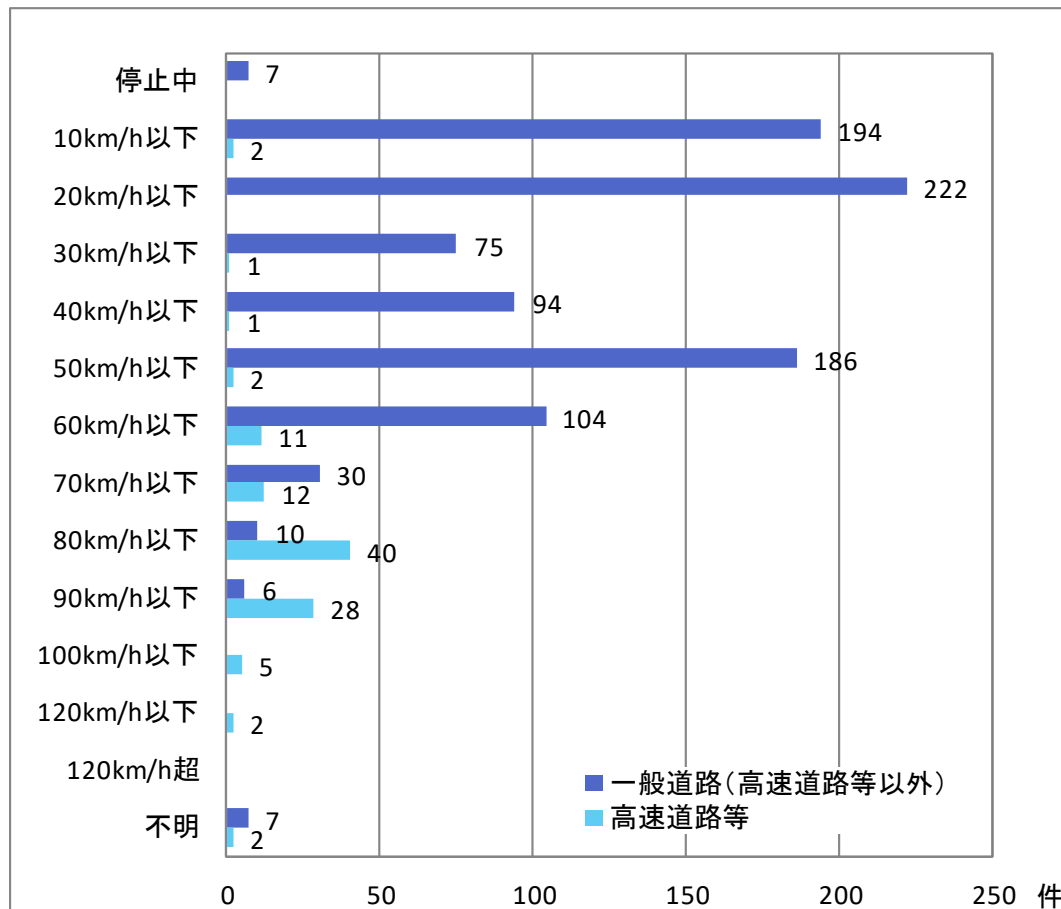
- 道路区分別の時間帯別にみると、「一般道路」では「10～12時」が最も多く138件（14.8%）となっている。次いで、「8～10時」131件（14.0%）、「12～14時」108件（11.6%）、「6～8時」、「14～16時」がそれぞれ104件（11.1%）等と続いている。6時～12時までの午前中時間帯で4割近く、22～6時までの深夜早朝時間帯で2割以上を占めている。
- 「高速道路」では「12～14時」が最も多く14件（13.2%）となっている。次いで、「10～12時」、「22～24時」がそれぞれ13件（12.3%）等と続いている。22時～6時までの深夜早朝時間帯で3割以上、お昼を挟む10～14までの時間帯で3割近くを占めている。



V. 2021年死亡・重傷事故データ(道路区分)

5. 道路区分別の運転者の危険認知速度別

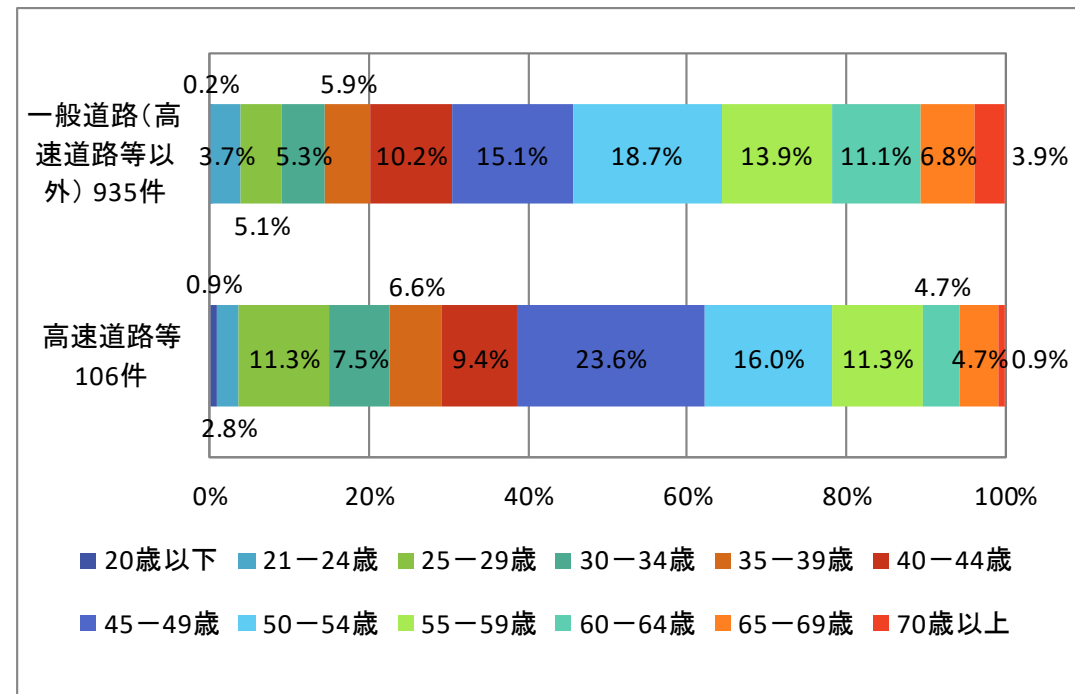
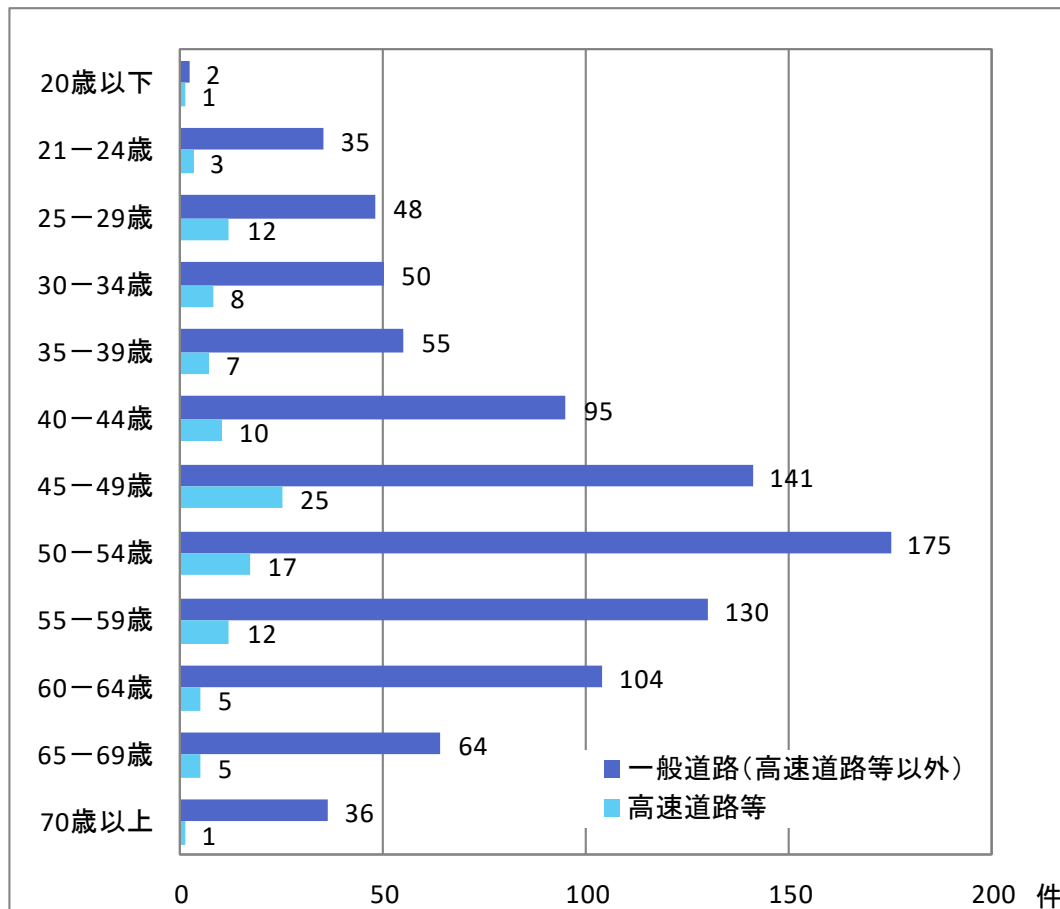
- 道路区分別の危険認知速度別にみると、「一般道路」では「20km/h以下」が最も多く222件（23.7%）となっている。次いで、「10km/h以下」194件（20.7%）、「50km/h以下」186件（19.9%）、「60km/h以下」104件（11.1%）等と続いている。市街地の最高速度に近い10～20km/h程度の速度帯と幹線道路の最高速度に近い60km/hの速度帯に分布がわかれている。
- 「高速道路」では「80km/h以下」が最も多く40件（37.7%）となっている。次いで、「90km/h以下」28件（26.4%）等と続いている。



V. 2021年死亡・重傷事故データ(道路区分)

6. 道路区分別の運転者の年齢層別

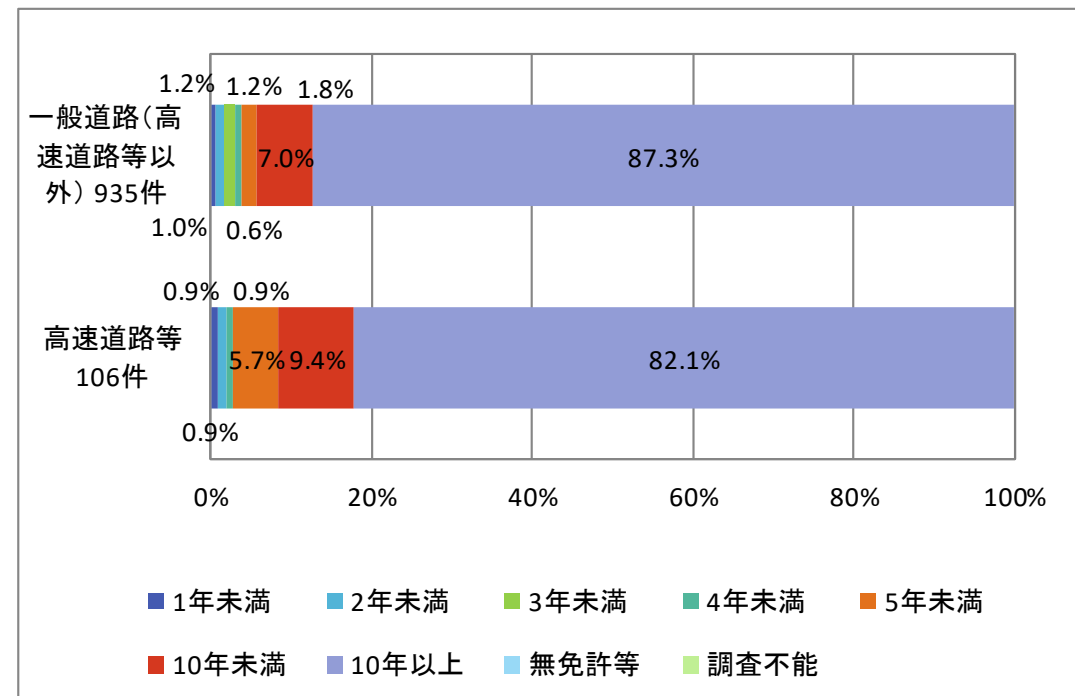
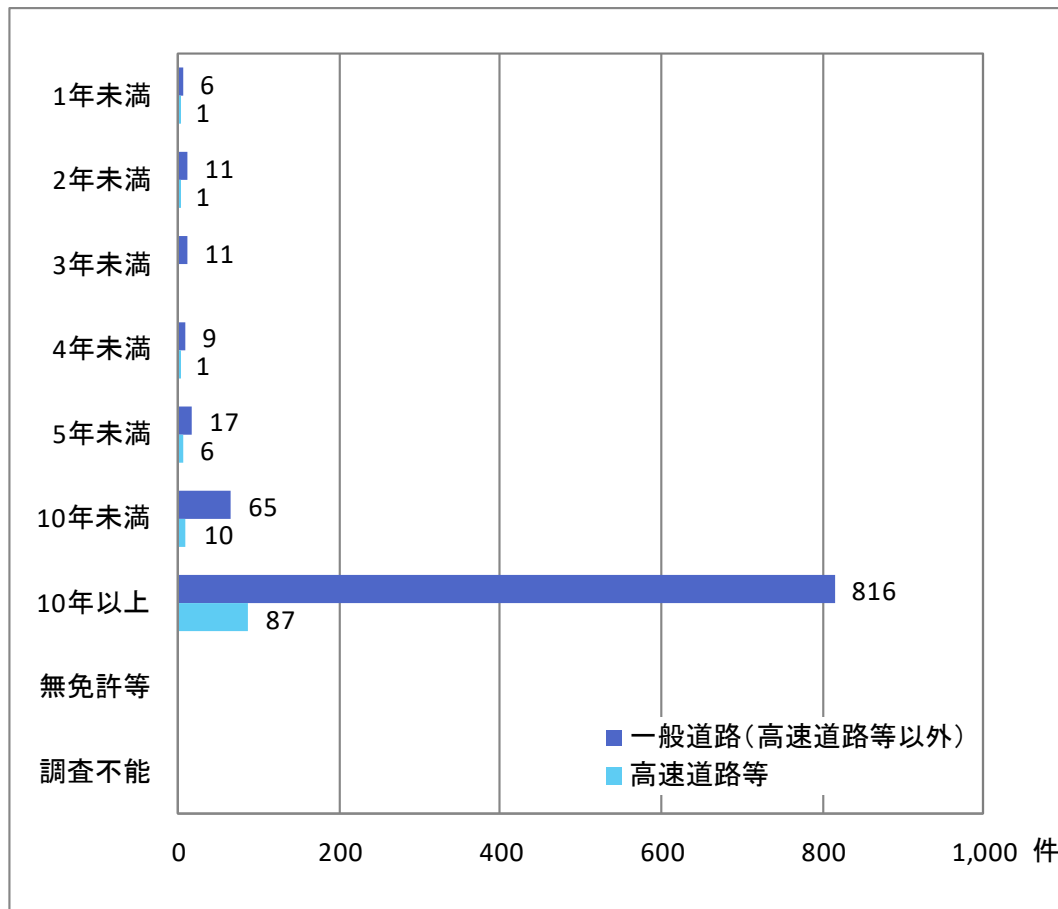
- ・道路区分別の年齢層別にみると、「一般道路」では「50-54歳」が最も多く175件（18.7%）となっている。次いで、「45-49歳」141件（15.1%）、「55-59歳」130件（13.9%）等と続いている。
- ・「高速道路」では「45-49歳」が最も多く25件（23.6%）となっている。次いで、「50-54歳」17件（16.0%）、「55-59歳」、「25-29歳」がそれぞれ12件（11.3%）等と続いている。
- ・「一般道路分」では60歳以上の死亡・重傷事故割合が全体の2割以上となっている。



V. 2021年死亡・重傷事故データ(道路区分)

7. 道路区分別の運転者の免許取得年数別

- 道路区分別の免許取得年数別にみると、「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816件（87.3%）、87件（82.1%）と8～9割近くを占めている。



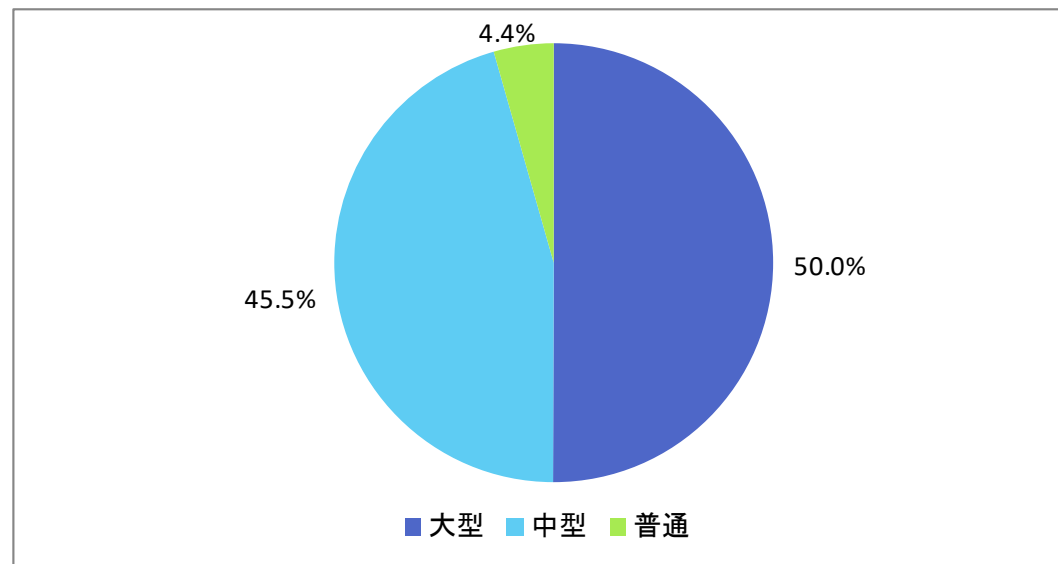
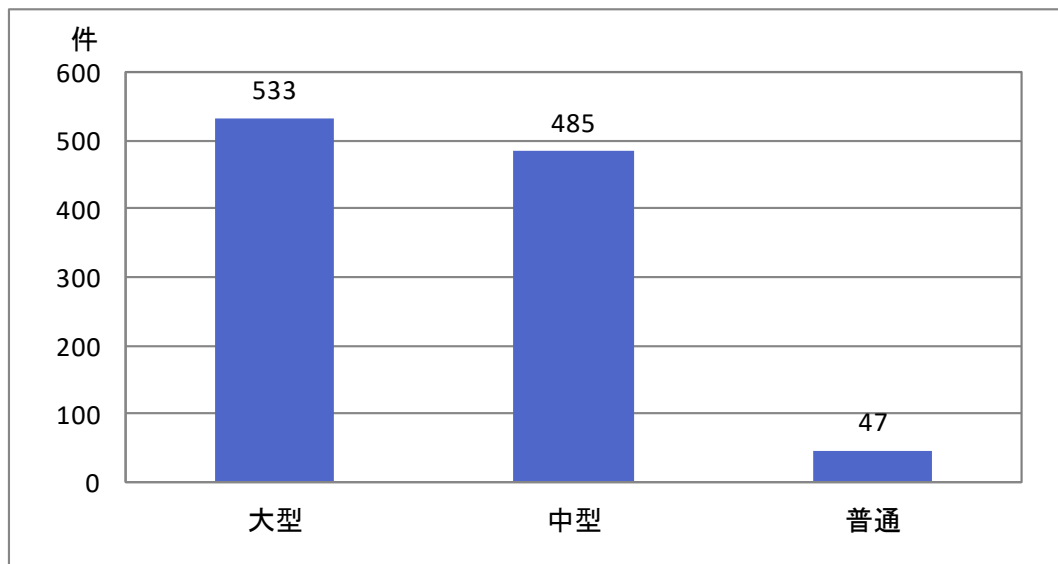
VI. 2021年死亡・重傷事故データ(車両区分)

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. 2021年死亡・重傷事故データ(車両区分)

1. 車両区分別

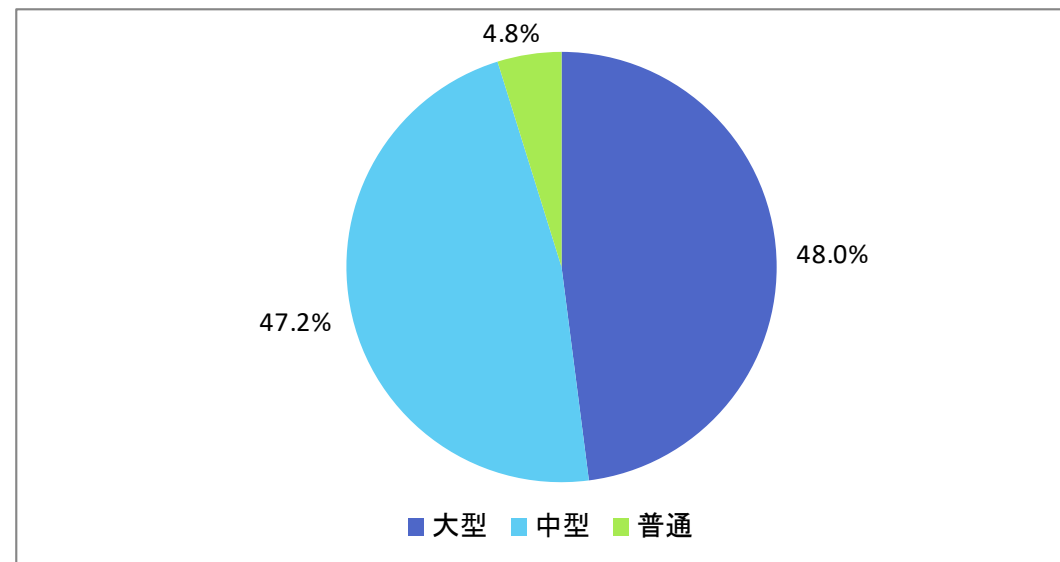
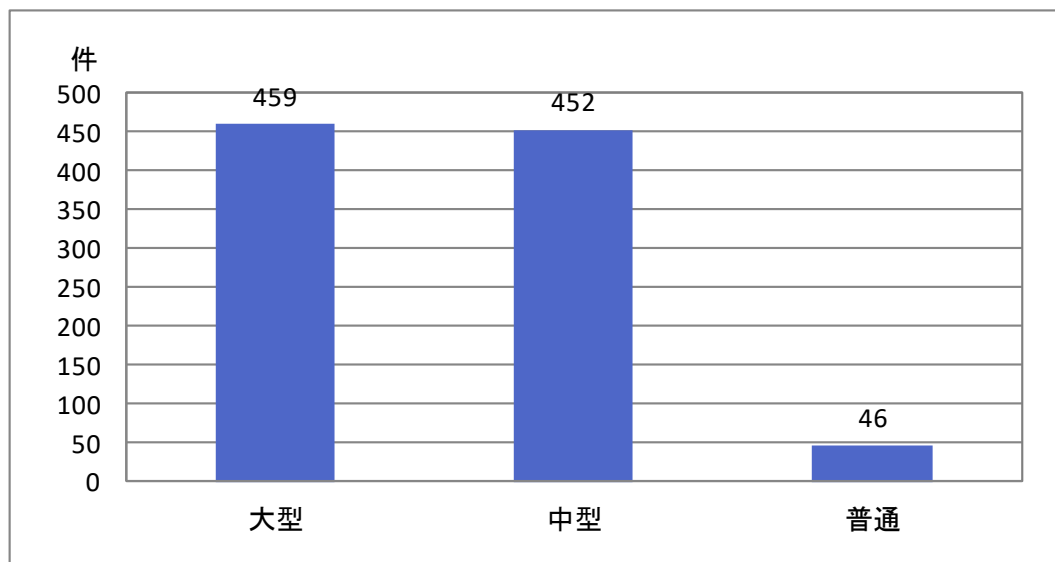
- ・車両区分別にみると、「大型」が最も多く533件（50.0%）と5割を占めている。
- ・次いで、「中型」485件（45.5%）、「普通」47件（4.4%）が続いている。



VI. 2021年死亡・重傷事故データ(車両区分)

(1)一般道路上での車両区分

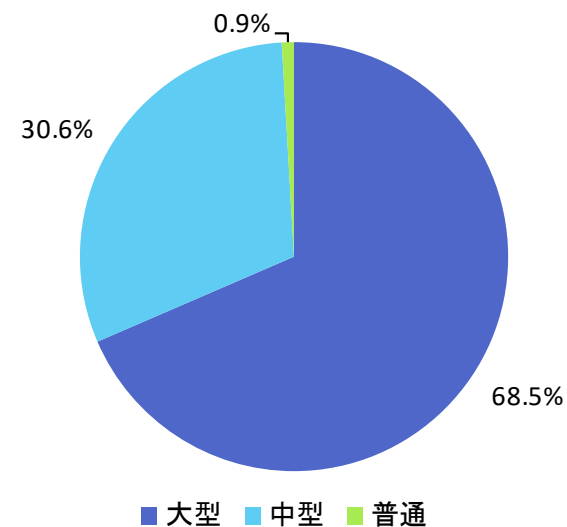
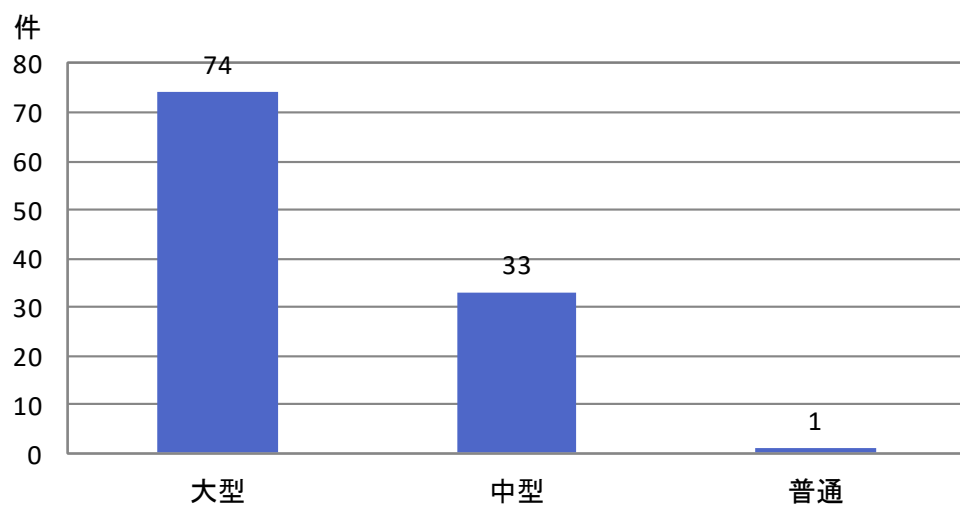
- ・一般道路上での車両区分をみると、「大型」が最も多く459件（48.0%）と5割近くを占めている。
- ・次いで、「中型」452件（47.2%）、「普通」46件（4.8%）が続いている。
- ・「大型」と「中型」はほぼ同じ割合となっている。



VI. 2021年死亡・重傷事故データ(車両区分)

(2) 高速道路上での車両区分

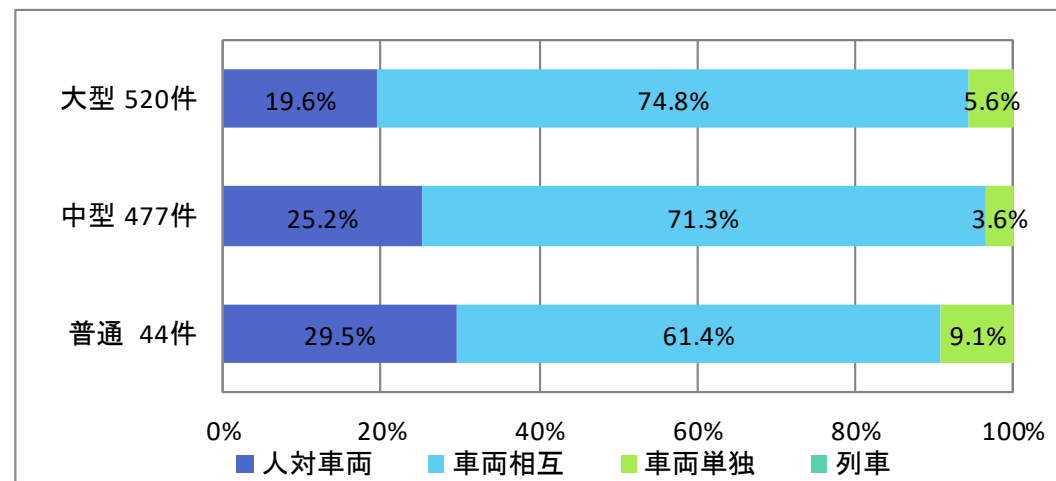
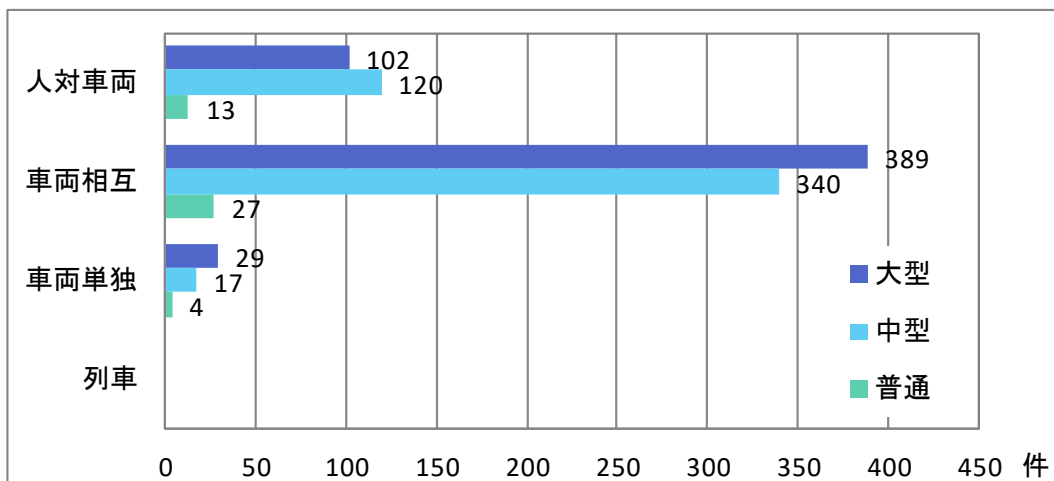
- ・ 高速道路上での車両区分をみると、「大型」が最も多く74件（68.5%）と7割近くを占めている。
- ・ 次いで、「中型」33件（30.6%）、「普通」1件（0.9%）と続いている。



VI. 2021年死亡・重傷事故データ(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」から「普通」までのいずれも「車両相互」が最も多く、それぞれ389件（74.8%）、340件（71.3%）、27件（61.4%）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。

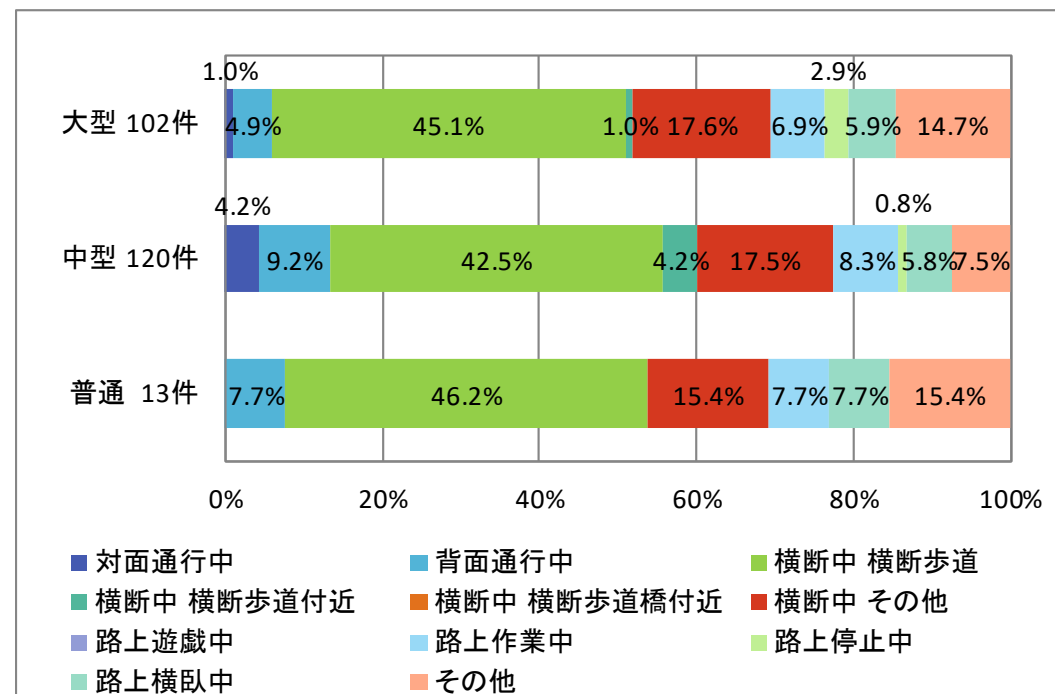
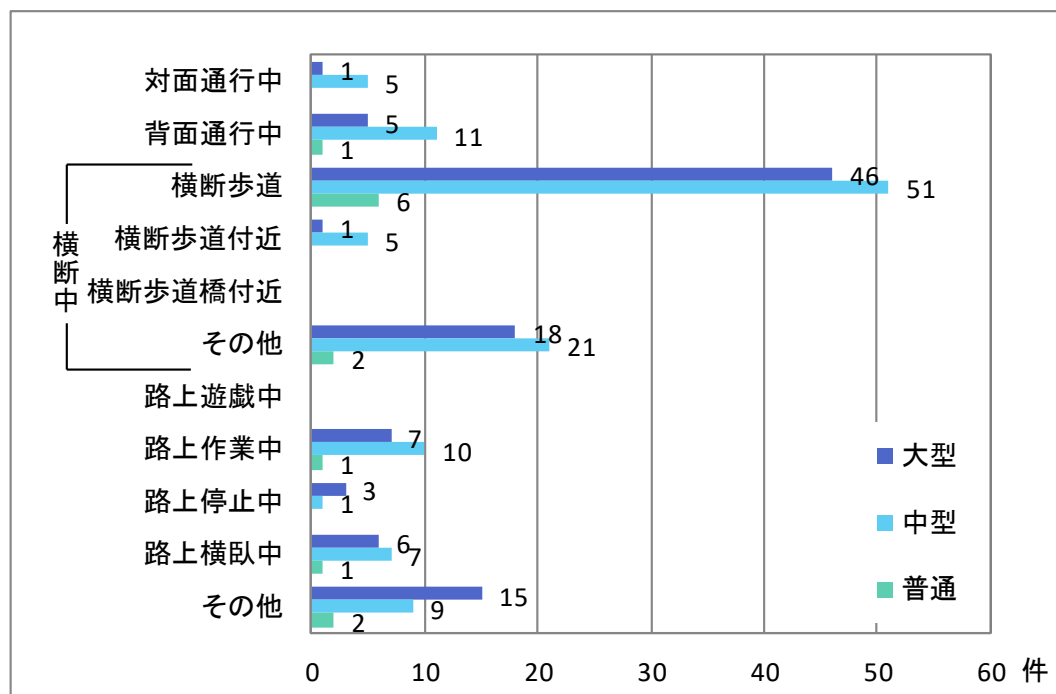


※対自転車事故は、「車両相互」に含まれます。

VI. 2021年死亡・重傷事故データ(車両区分)

(1) 車両区分の事故類型(人対車両)別

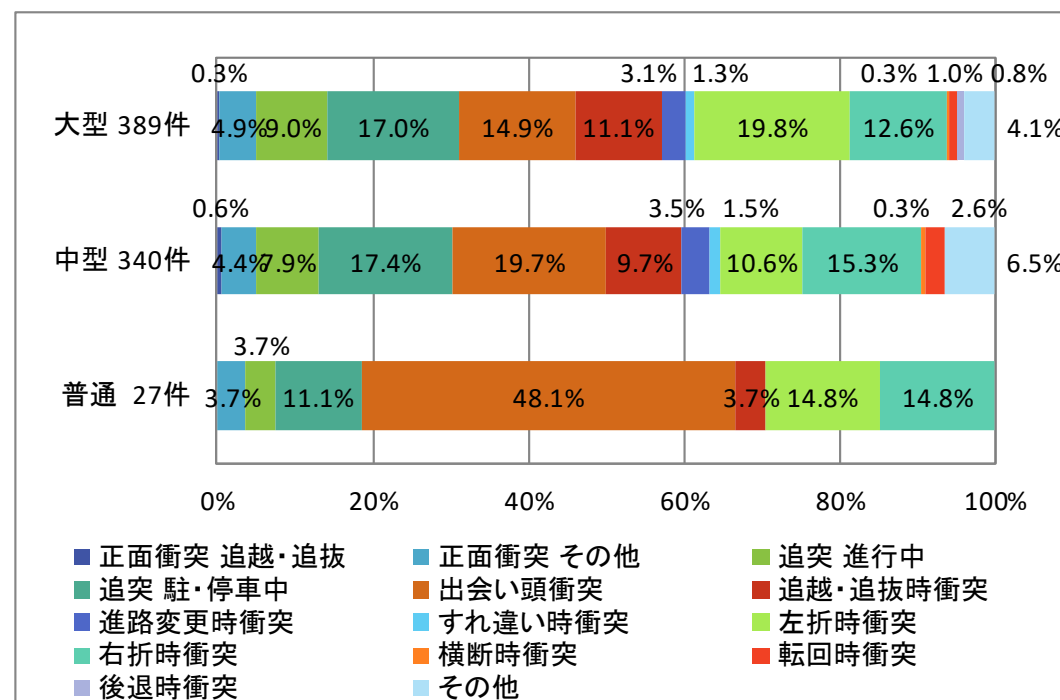
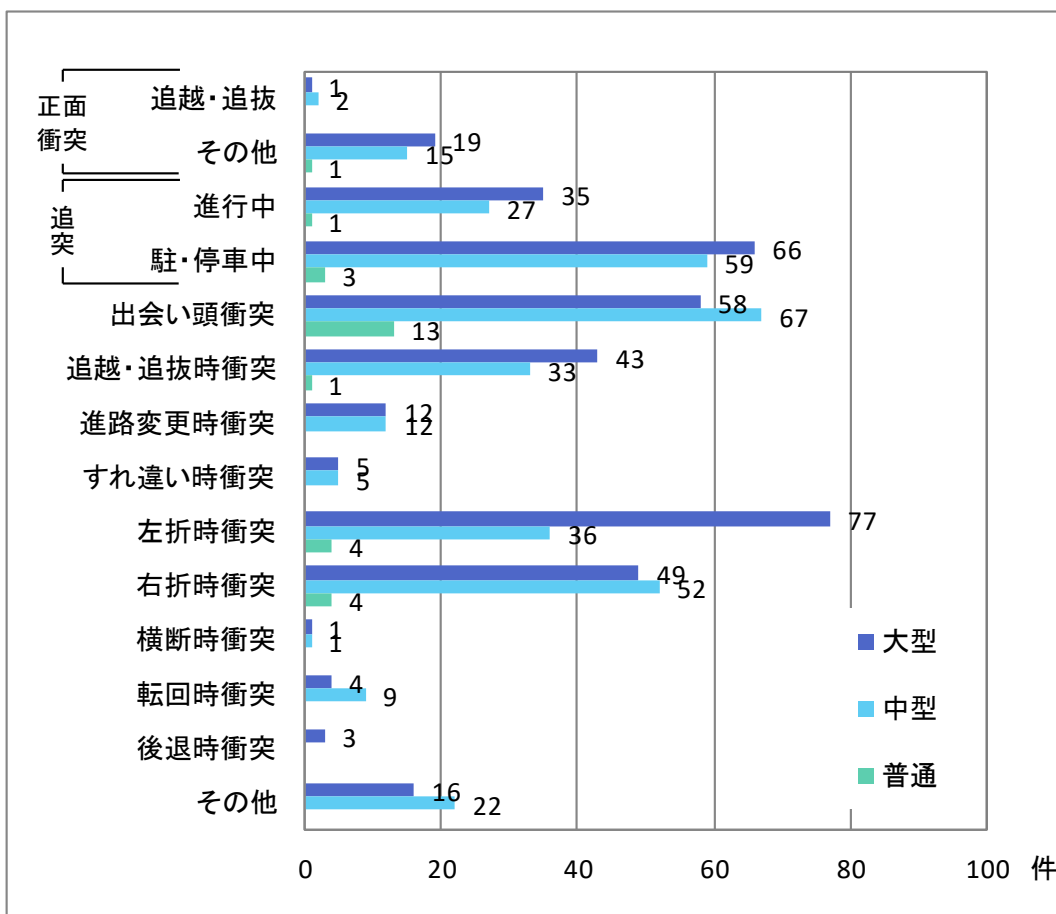
- ・車両区分の事故類型(人対車両)別にみると、「大型」から「普通」までのいずれも「横断中 横断歩道」が最も多く、それぞれ46件(45.1%)、51件(42.5%)、6件(46.2%)となっている。



VI. 2021年死亡・重傷事故データ(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77件(19.8%)となっている。次いで、「追突 駐・停車中」66件(17.0%)、「出会い頭衝突」58件(14.9%)等と続いている。
- ・「中型」は「出会い頭衝突」が最も多く67件(19.7%)となっている。次いで、「追突 駐・停車中」59件(17.4%)、「右折時衝突」52件(15.3%)等と続いている。
- ・「普通」は「出会い頭衝突」が13件(48.1%)となっている。次いで、「左折時衝突」、「右折時衝突」がそれぞれ4件(14.8%)等と続いている。

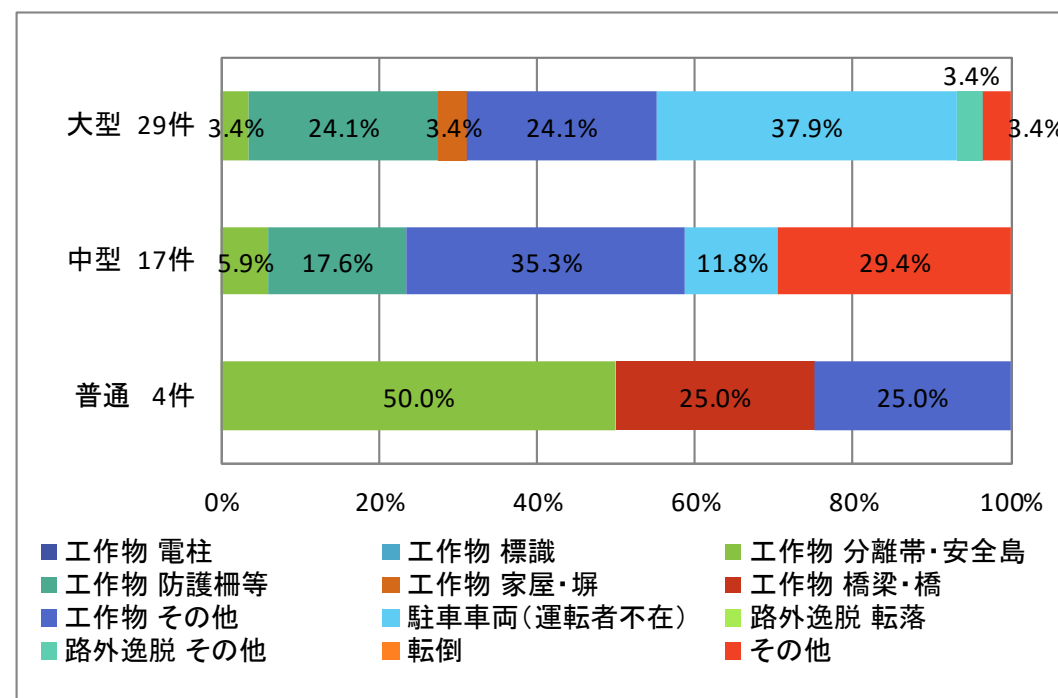
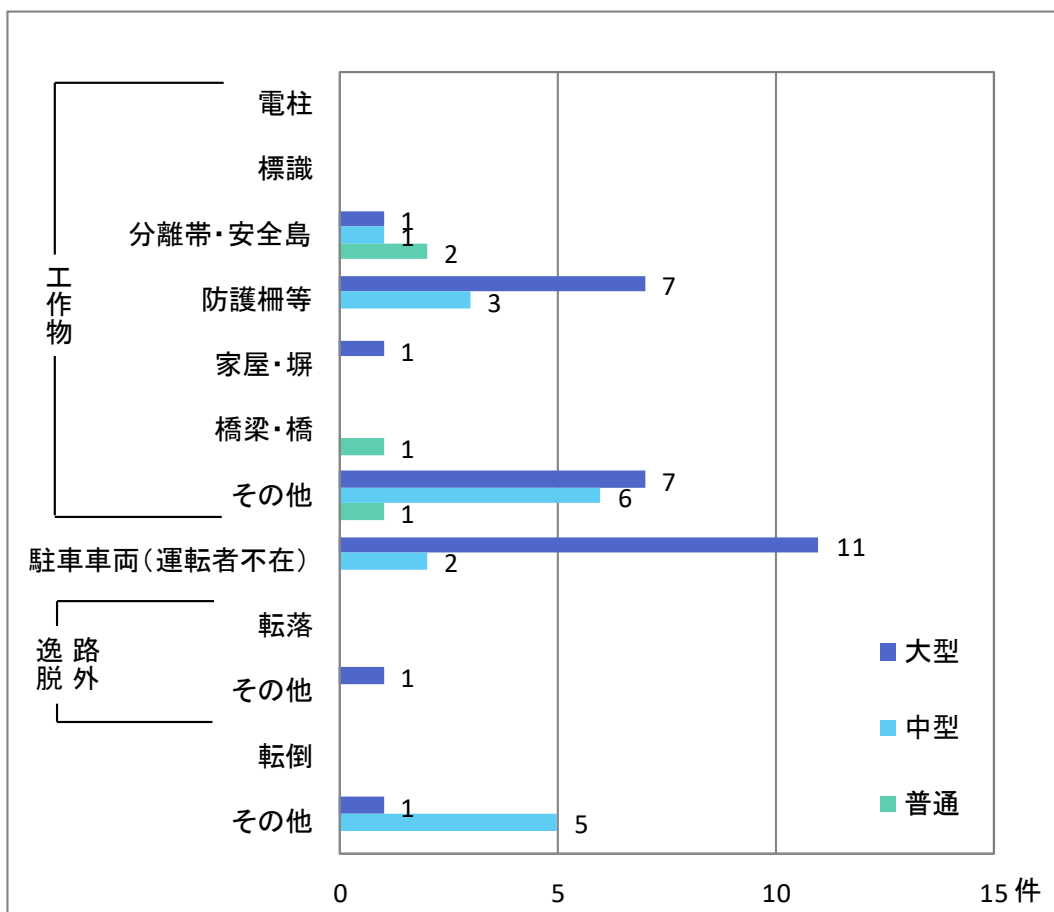


※対自転車事故は、「車両相互」に含まれます。

VI. 2021年死亡・重傷事故データ(車両区分)

(3) 車両区分の事故類型(車両単独)別

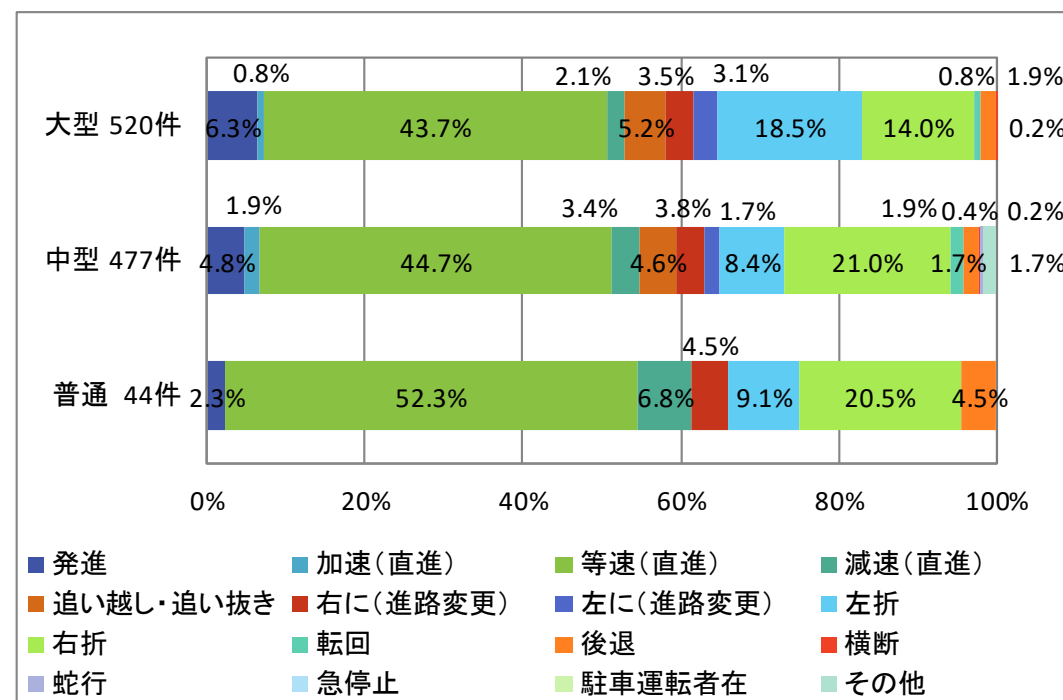
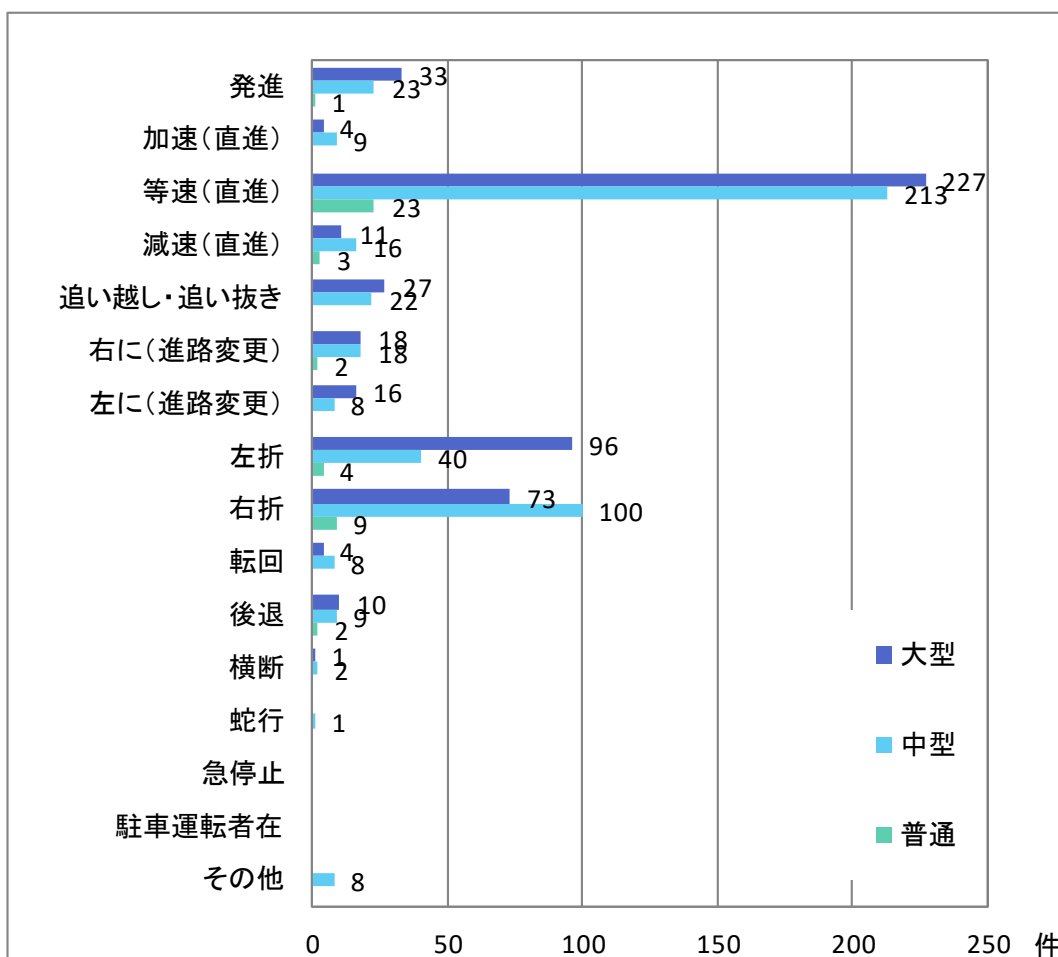
- ・車両区分の事故類型(車両単独)別にみると、「大型」は「駐車車両(運転者不在)」が最も多く11件(37.9%)となっている。
- ・「中型」は「工作物 その他」が最も多く6件(35.3%)となっている。
- ・「普通」は「工作物 分離帯・安全島」が最も多く2件(50.0%)となっている。



VI. 2021年死亡・重傷事故データ(車両区分)

3. 車両区分別の行動類型別

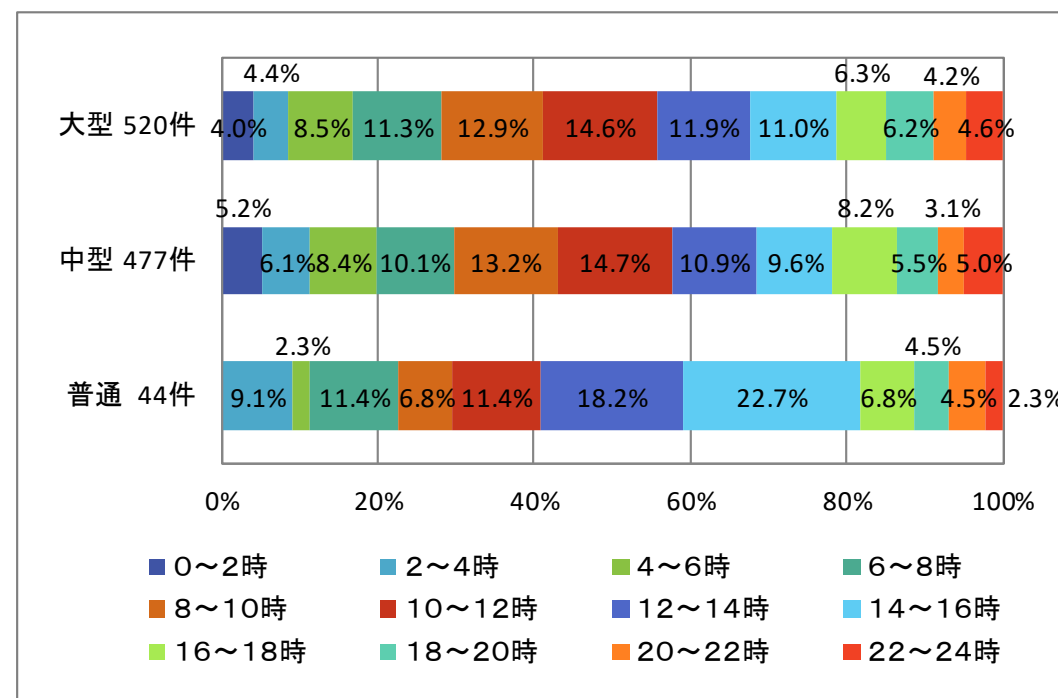
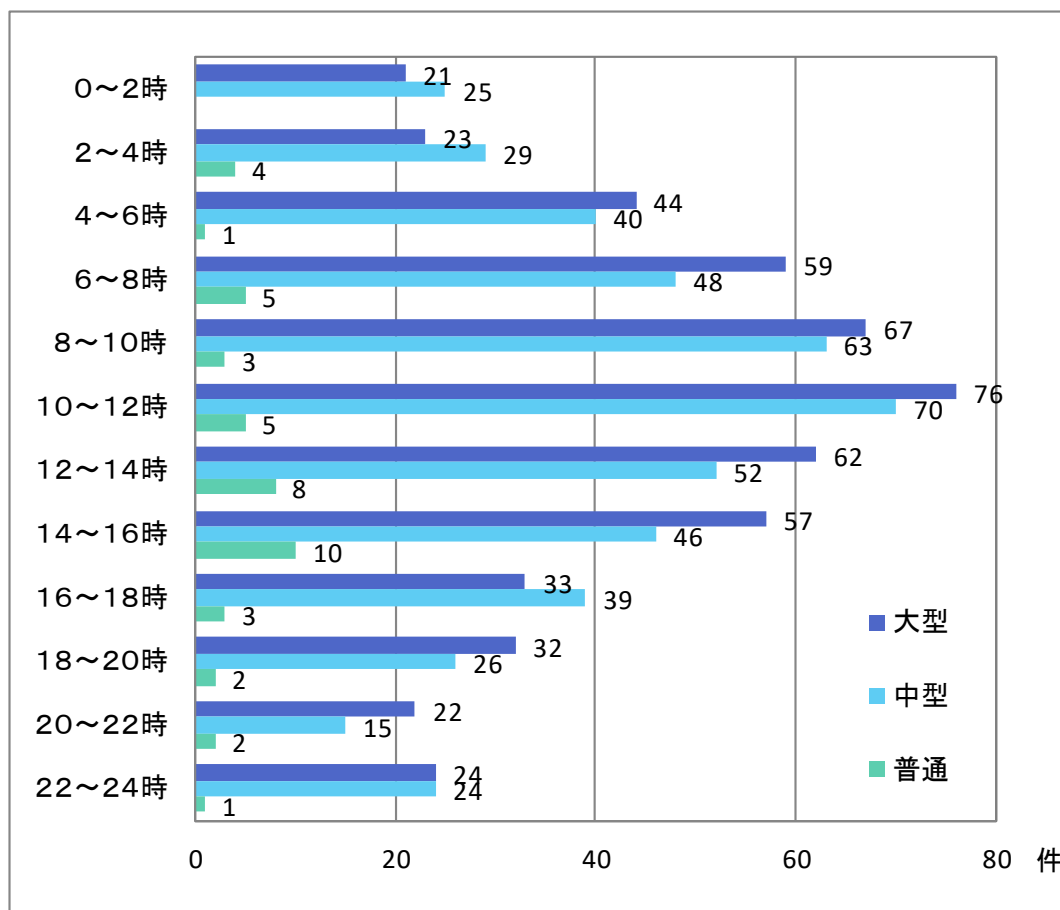
- ・車両区分別の行動類型別にみると、「大型」から「普通」までのいずれも「等速（直進）」が最も多く、それぞれ227件（43.7%）、213件（44.7%）、23件（52.3%）となっている。
- ・次いで、「大型」は「左折」96件（18.5%）となっている。「中型」、「普通」は「右折」となっており、それぞれ100件（21.0%）、9件（20.5%）となっている。



VI. 2021年死亡・重傷事故データ(車両区分)

4. 車両区分別の時間帯別

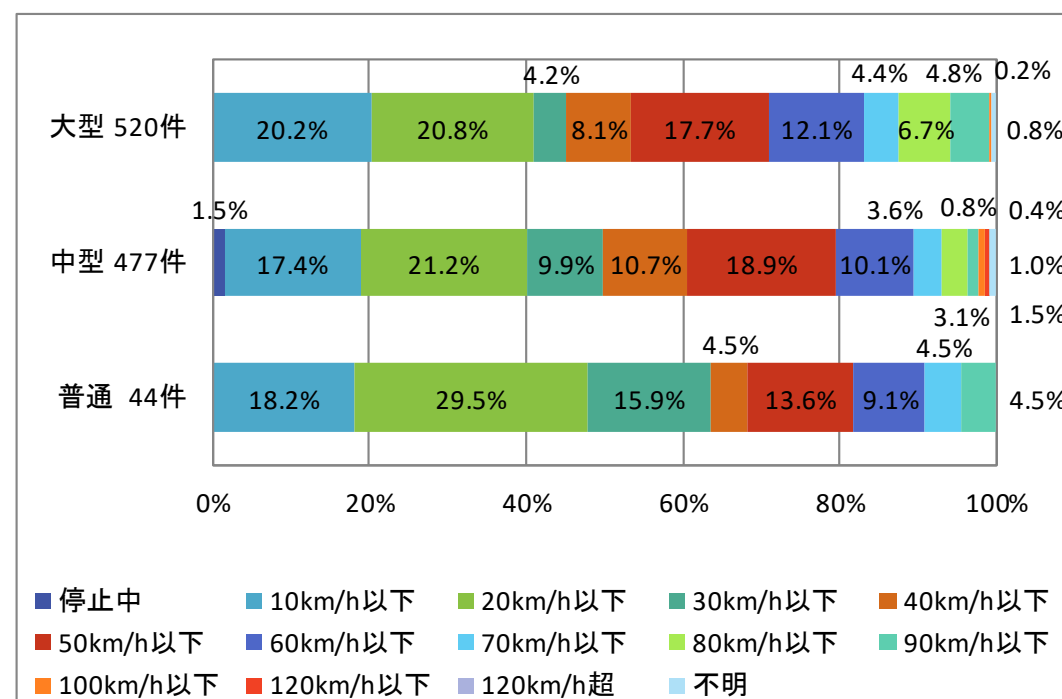
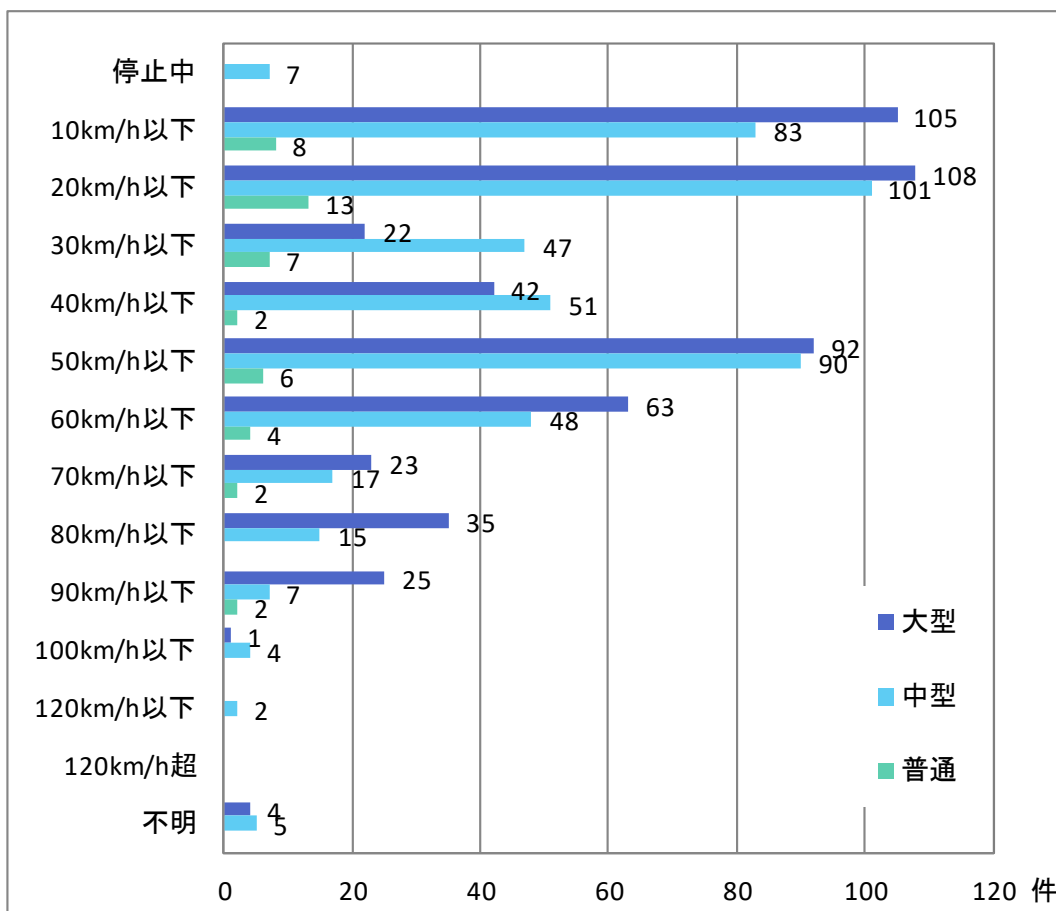
- ・車両区分別の時間帯別にみると、「大型」、「中型」は「10～12時」が最も多く、それぞれ76件（14.6%）、70件（14.7%）となっている。次いで、「8～10時」がそれぞれ67件（12.9%）、63件（13.2%）等と続いている。
- ・「普通」は「14～16時」が最も多く10件（22.7%）となっている。次いで、「12～14時」8件（18.2%）等と続いている。



VI. 2021年死亡・重傷事故データ(車両区分)

5. 車両区分別の運転者の危険認知速度別

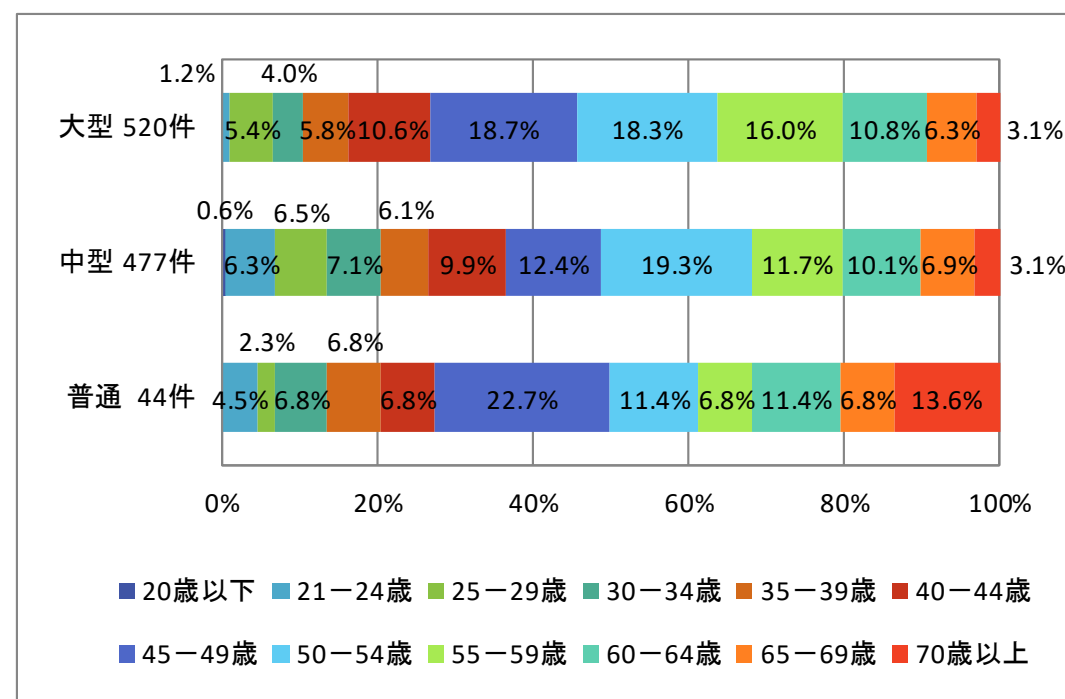
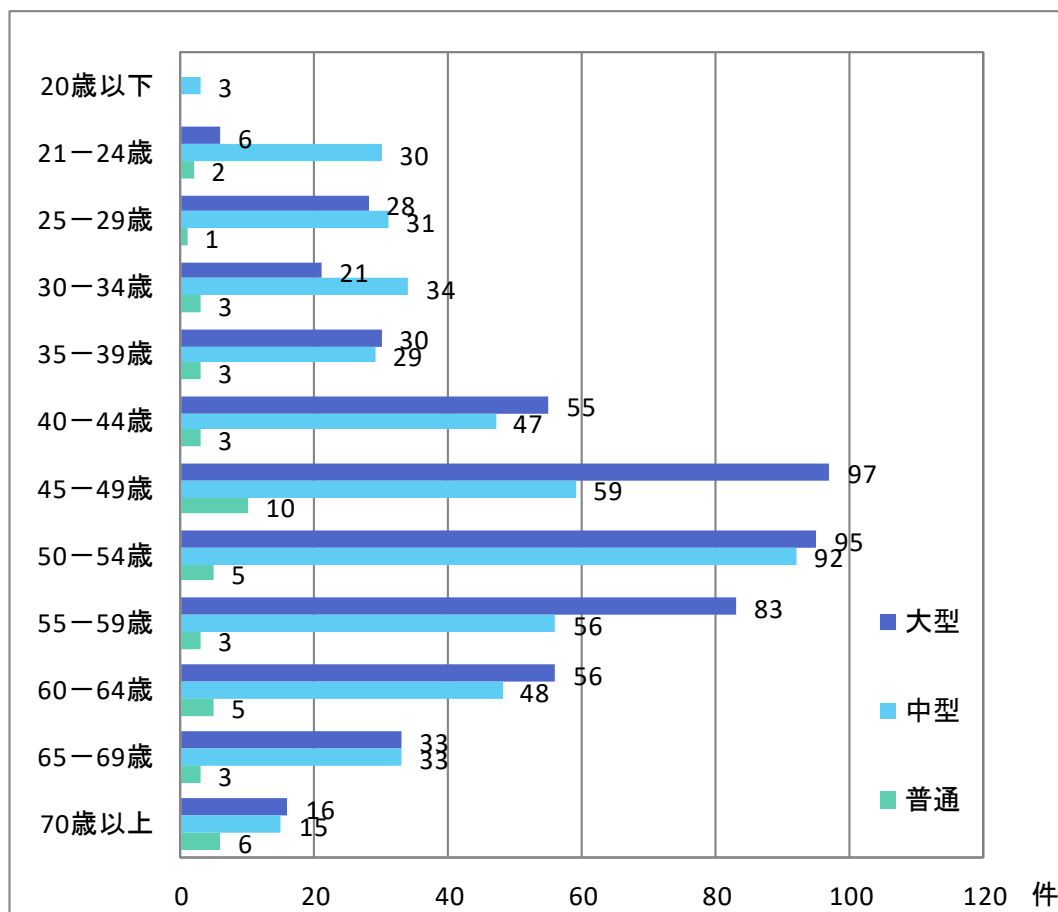
- ・車両区分別の危険認知速度別にみると、「大型」は「20km/h以下」が最も多く108件（20.8％）となっている。次いで、「10km/h以下」105件（20.2％）、「50km/h以下」92件（17.7％）、「60km/h以下」63件（12.1％）等と続いている。
- ・「中型」は「20km/h以下」が最も多く101件（21.2％）となっている。次いで、「50km/h以下」90件（18.9％）、「10km/h以下」83件（17.4％）等と続いている。
- ・「普通」は「20km/h以下」が最も多く13件（29.5％）、次いで、「10km/h以下」8件（18.2％）等と続いている。



VI. 2021年死亡・重傷事故データ(車両区分)

6. 車両区分別の運転者の年齢層別

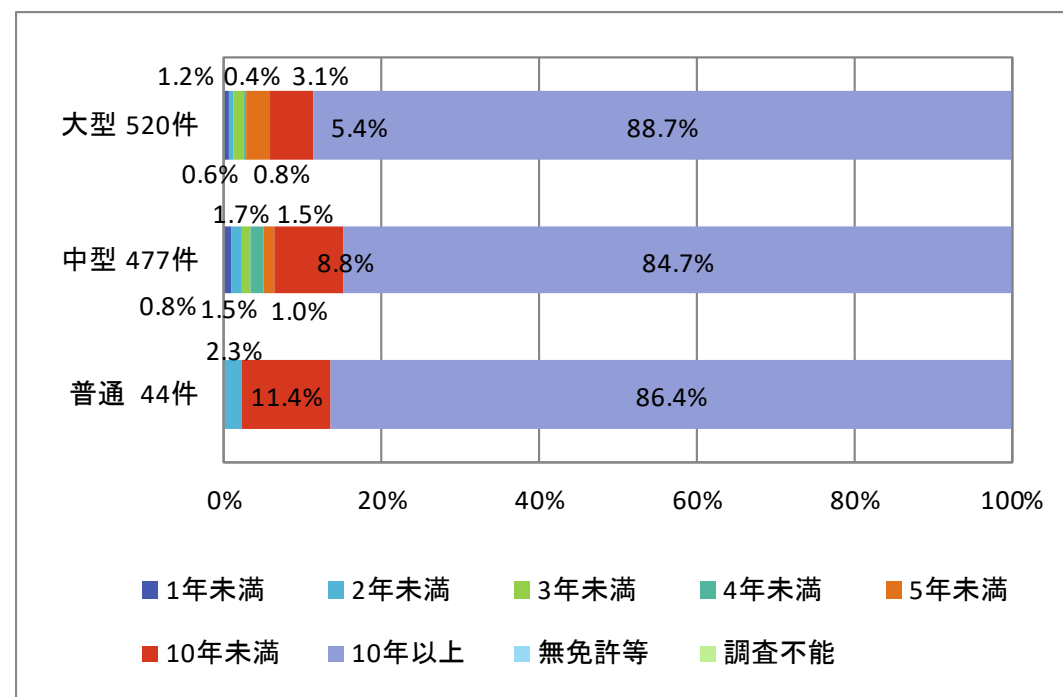
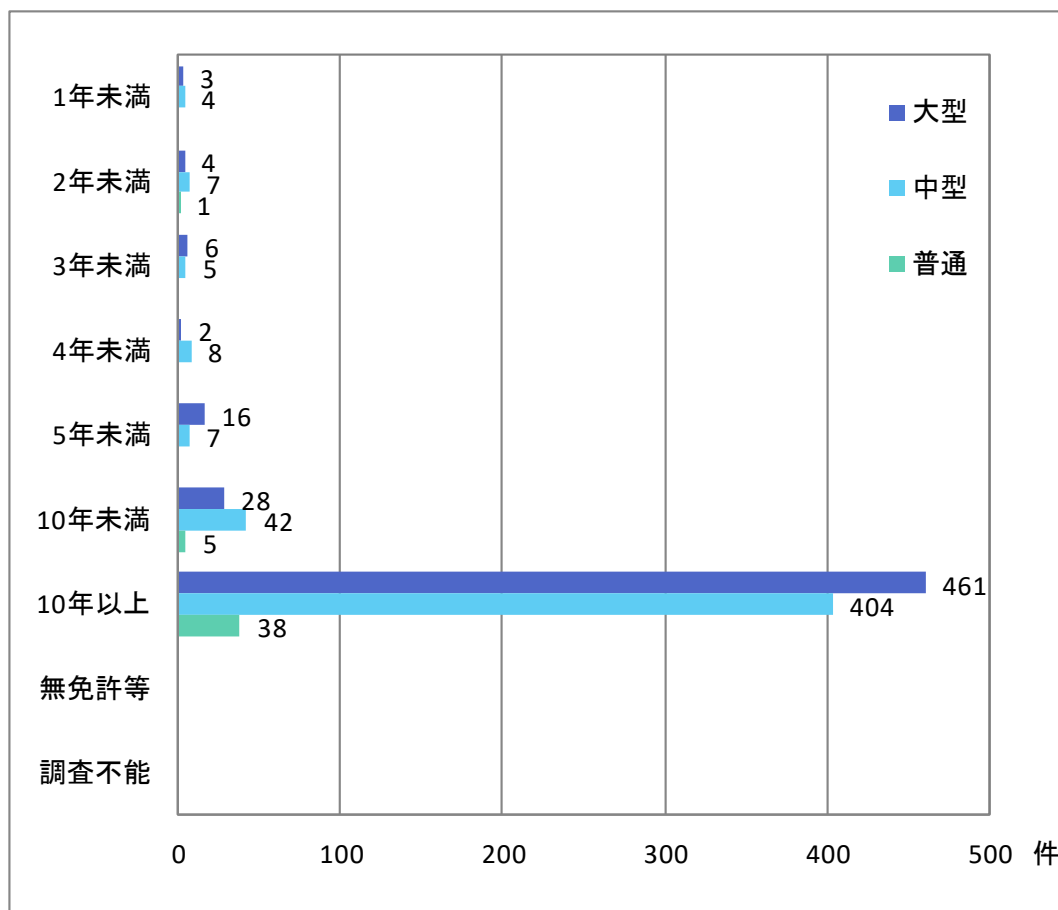
- ・車両区分別の年齢層別にみると、「大型」は「45-49歳」が最も多く97件（18.7%）となっている。次いで、「50-54歳」95件（18.3%）、「55-59歳」83件（16.0%）等と続いている。
- ・「中型」は「50-54歳」が最も多く92件（19.3%）となっている。次いで、「45-49歳」59件（12.4%）、「55-59歳」56件（11.7%）等と続いている。
- ・「普通」は「45-49歳」が最も多く10件（22.7%）、次いで、「70歳以上」6件（13.6%）等と続いている。



VI. 2021年死亡・重傷事故データ(車両区分)

7. 車両区分別の運転者の免許取得年数別

・道路区分別の免許取得年数別にみると、いずれの車両も「10年以上」が最も多い。



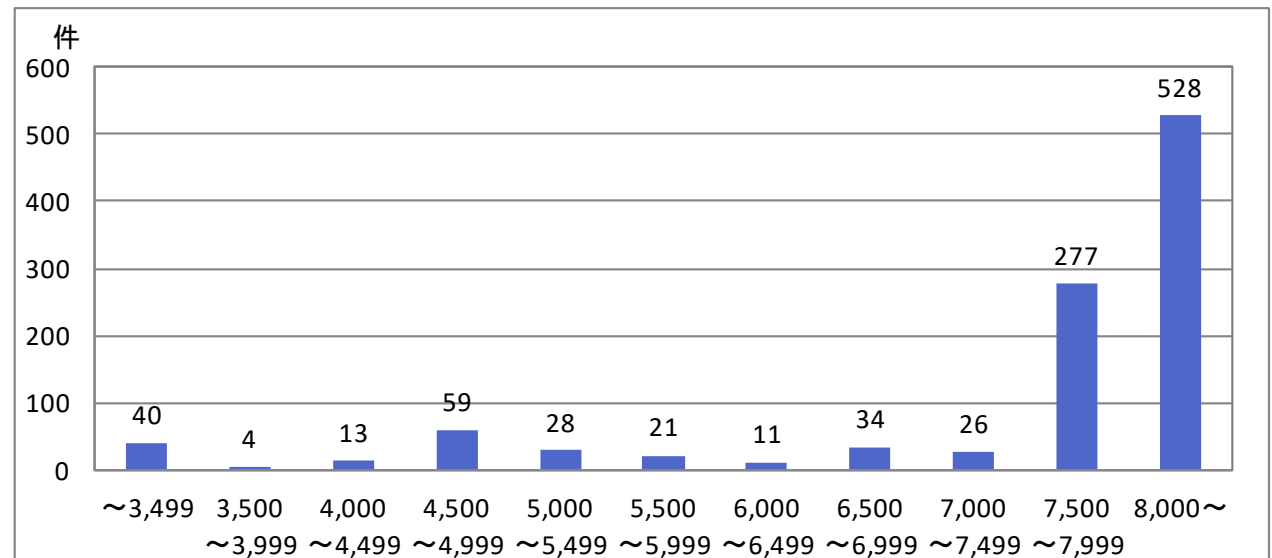
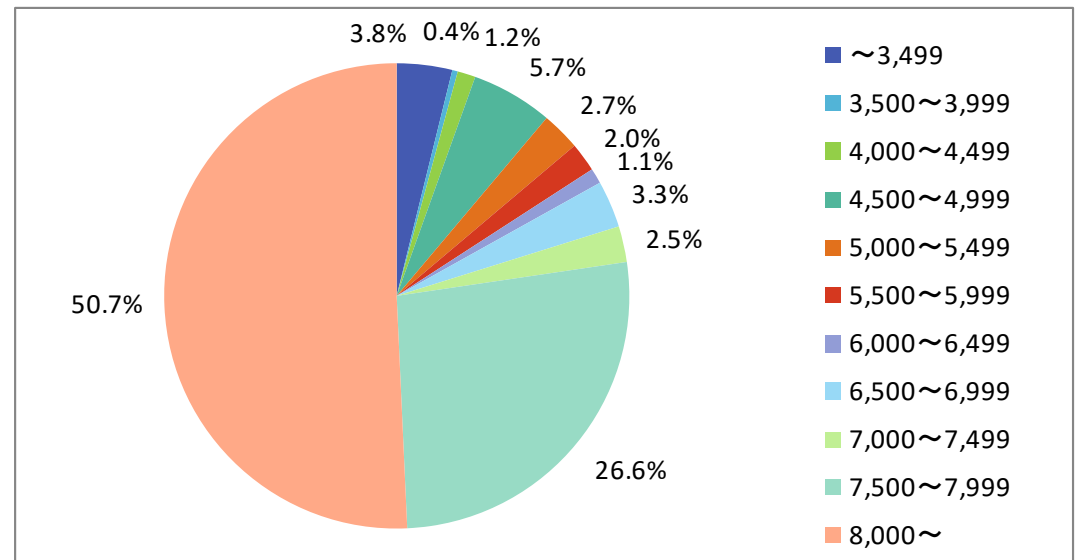
VII. 2021年死亡・重傷事故データ(車両総重量)

1. 車両総重量別

VII. 2021年死亡・重傷事故データ(車両総重量)

1. 車両総重量別

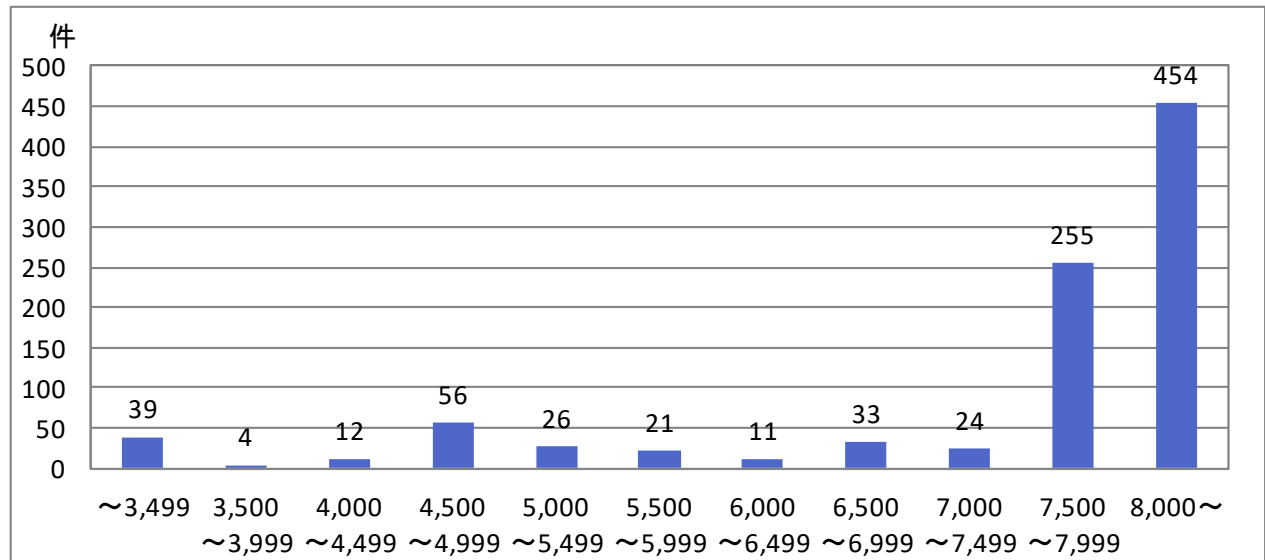
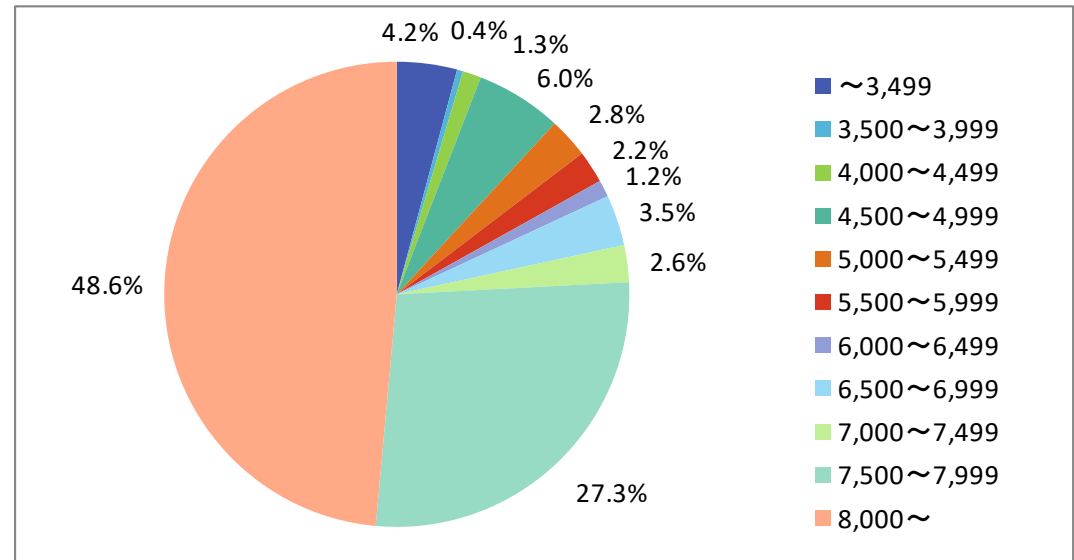
- ・車両総重量別にみると、「8,000kg～」が最も多く528件（50.7%）と5割以上を占めている。
- ・次いで、「7,500kg～7,999kg」277件（26.6%）等と続いており、両者で8割近くを占めている。



VII. 2021年死亡・重傷事故データ(車両総重量)

(1) 一般道路上での車両総重量別

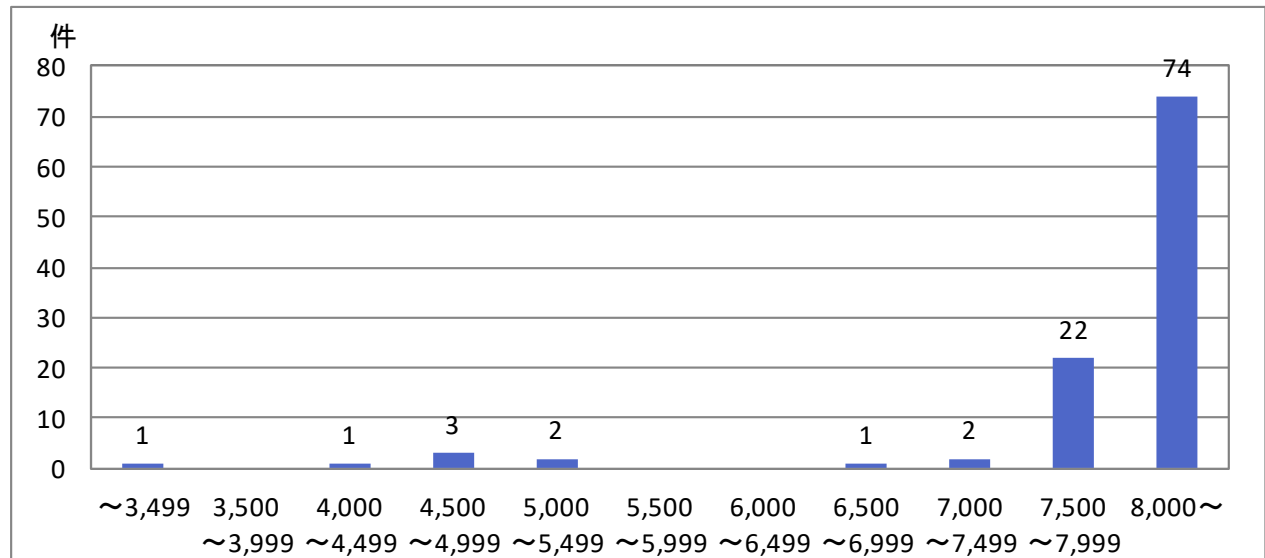
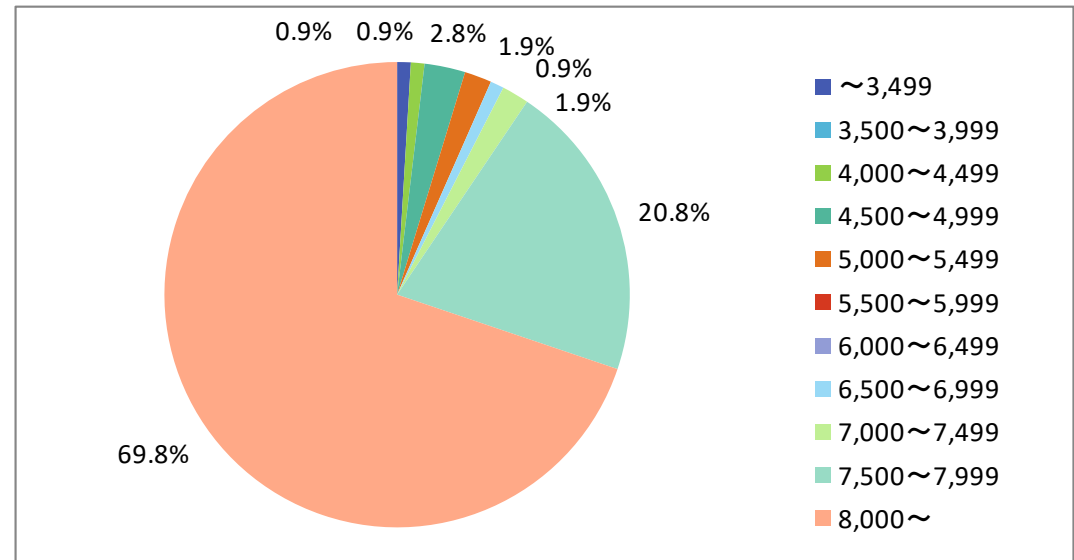
- ・一般道路上での車両総重量別をみると、「8,000kg～」が最も多く454件（48.6%）と5割近くを占めている。
- ・次いで、「7,500kg～7,999kg」255件（27.3%）等と続いており、両者で8割近くを占めている。



VII. 2021年死亡・重傷事故データ(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、「8,000kg～」が最も多く74件（69.8%）と7割近くを占めている。
- ・ 次いで、「7,500kg～7,999kg」22件（20.8%）等と続いており、両者で9割以上を占めている。



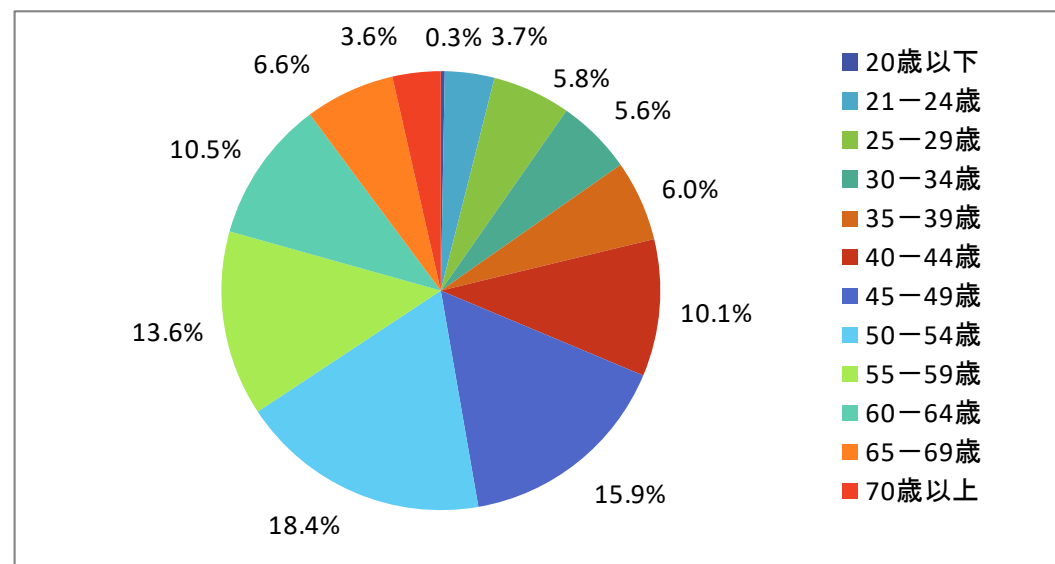
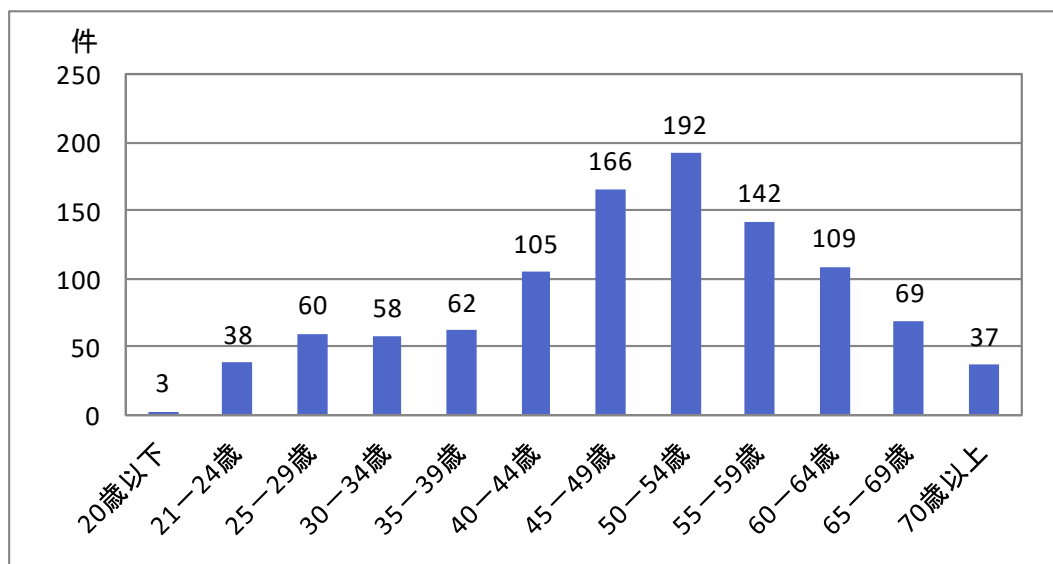
VIII. 2021年死亡・重傷事故データ(年齢層別)

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. 2021年死亡・重傷事故データ(年齢層別)

1. 第一当事者の年齢層別

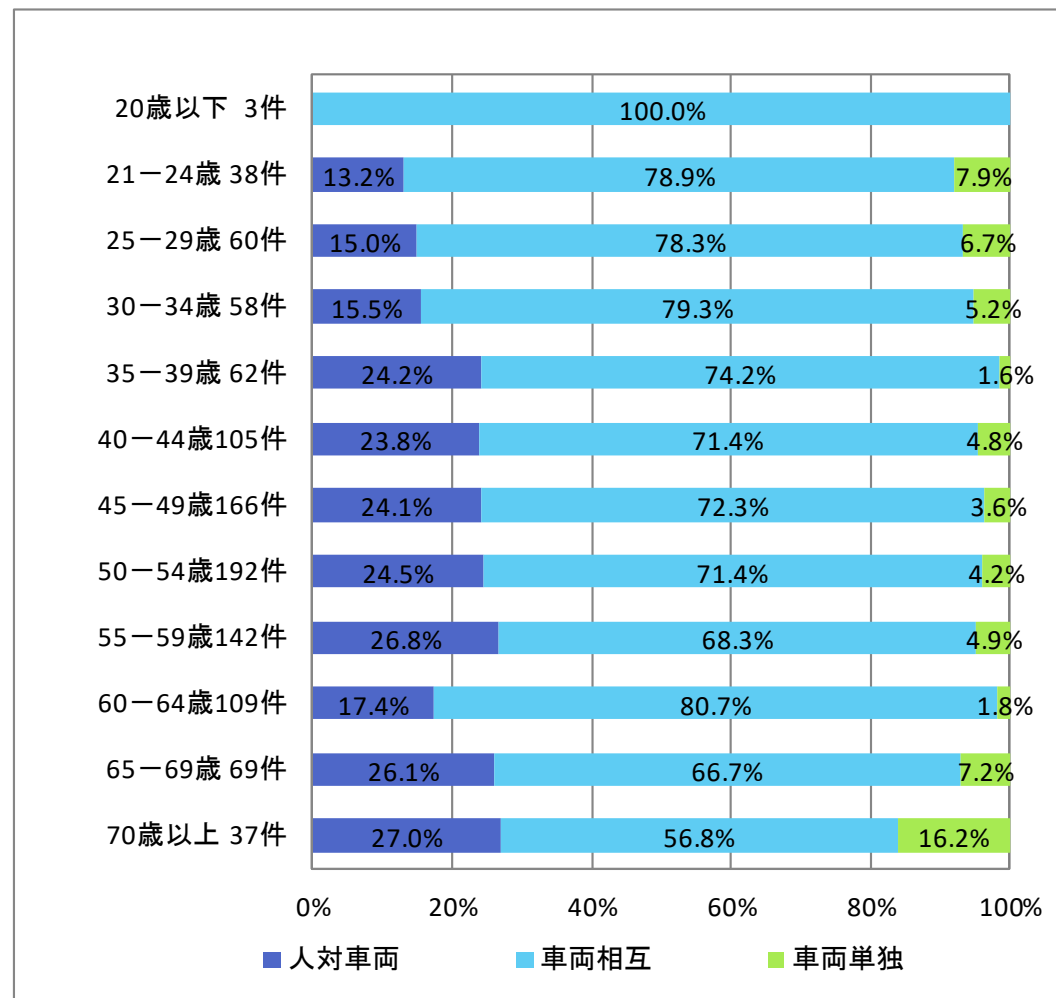
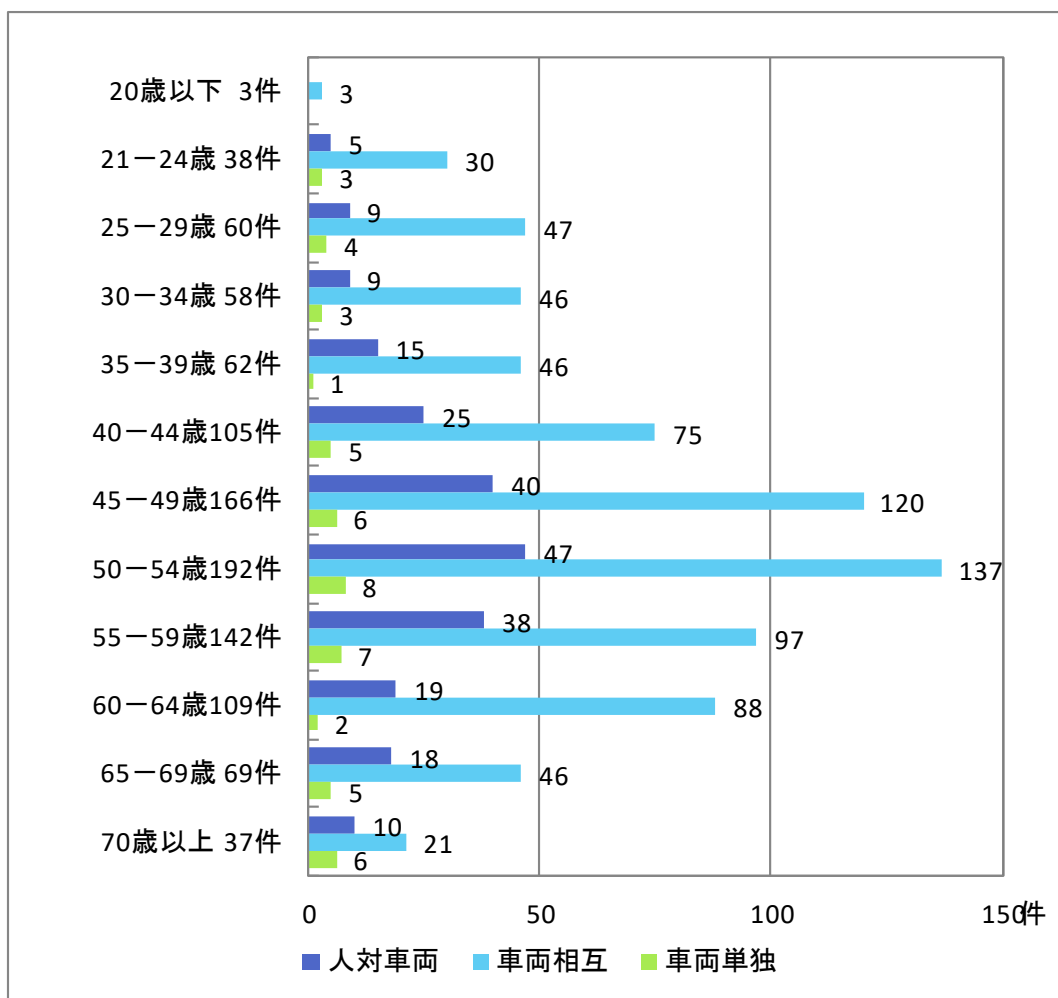
- ・年齢層別にみると、「50-54歳」が最も多く192件（18.4%）となっている。
- ・次いで、「45-49歳」166件（15.9%）、「55-59歳」142件（13.6%）等と続いている。



VIII. 2021年死亡・重傷事故データ(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、いずれの年齢層も「車両相互」の割合が多い。
- ・65歳以上の高齢層は「車両単独」の割合が多い傾向にある。

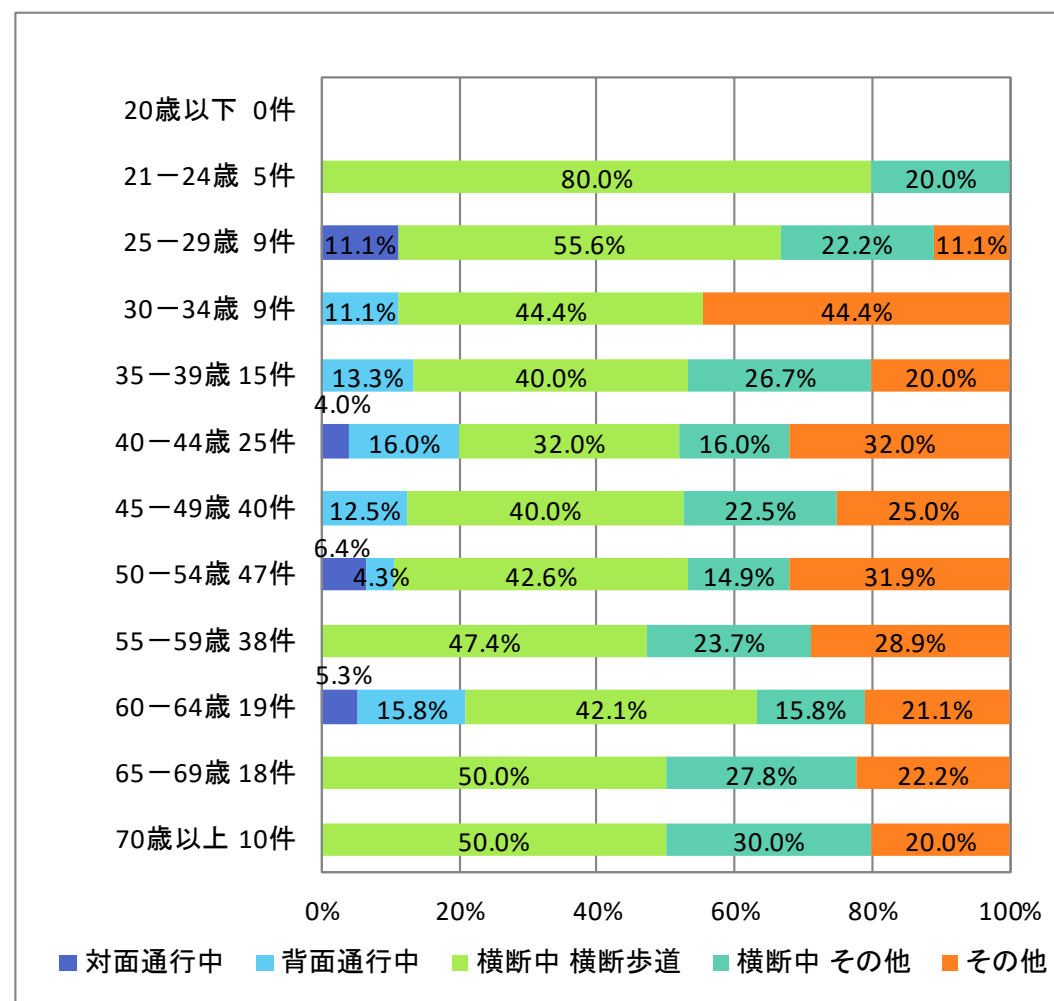
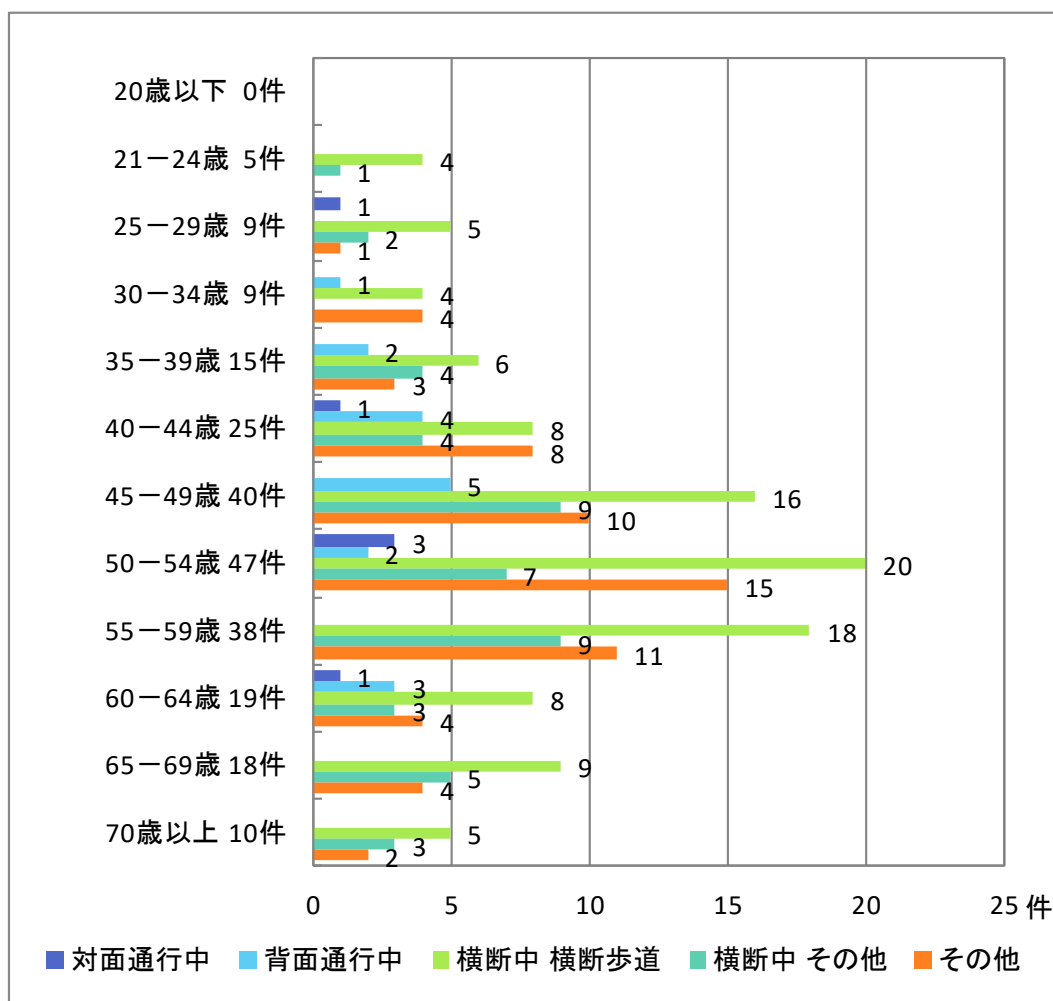


※対自転車事故は、「車両相互」に含まれます。

VIII. 2021年死亡・重傷事故データ(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。

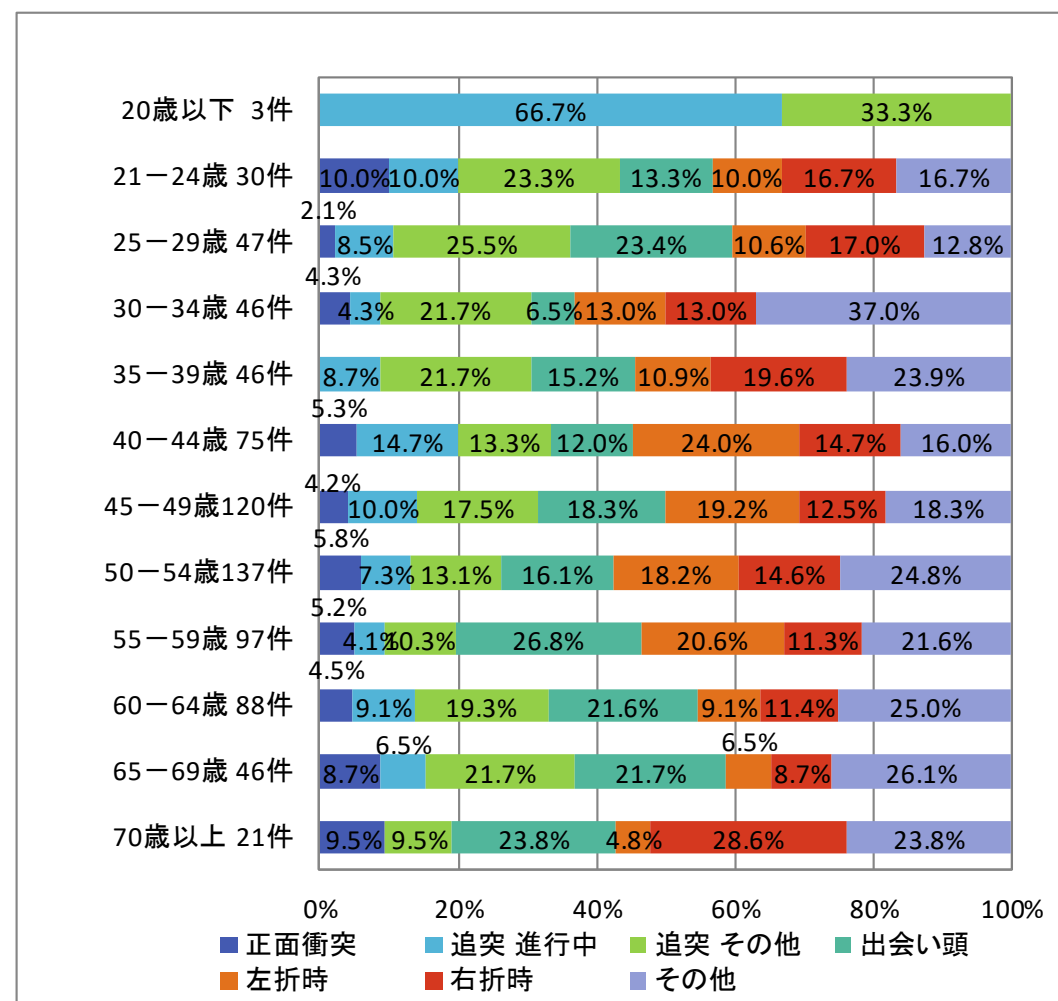
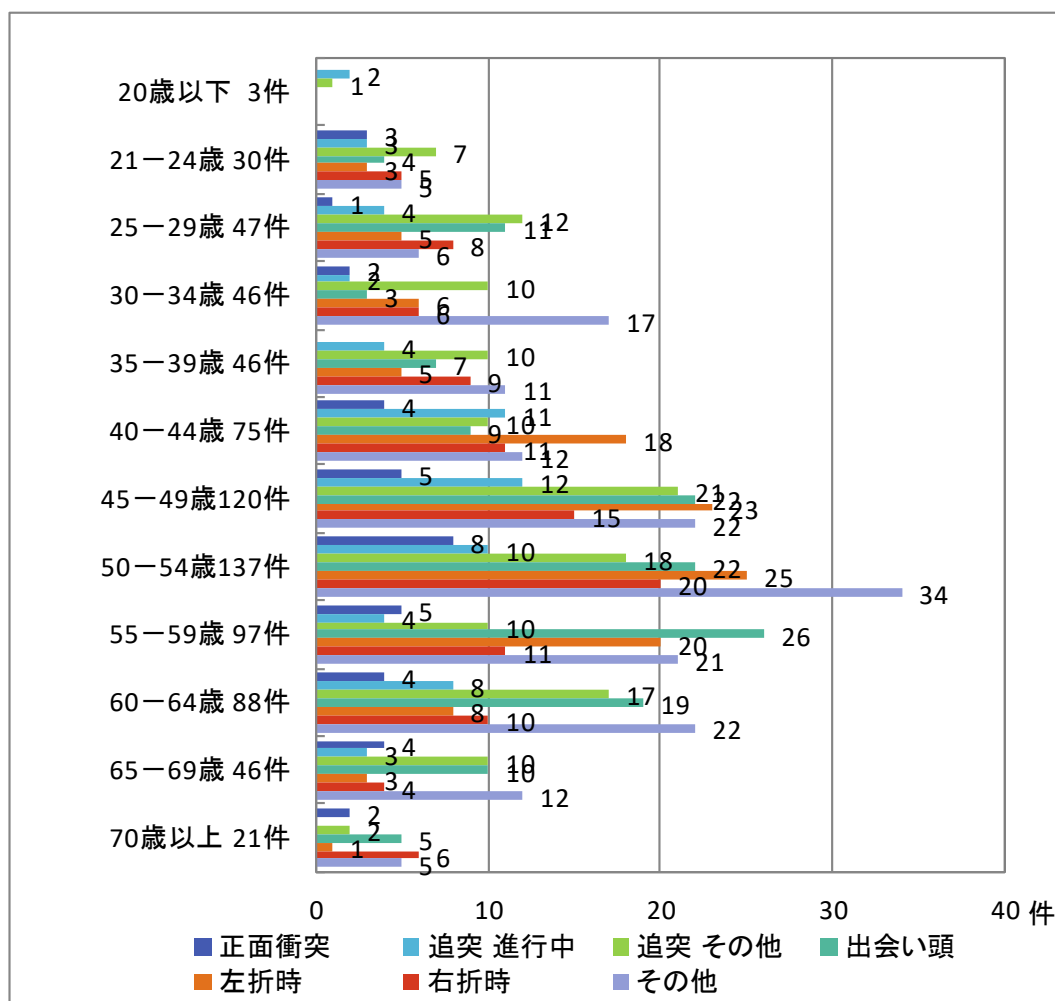


※対自転車事故は、「車両相互」に含まれます。

VIII. 2021年死亡・重傷事故データ(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。

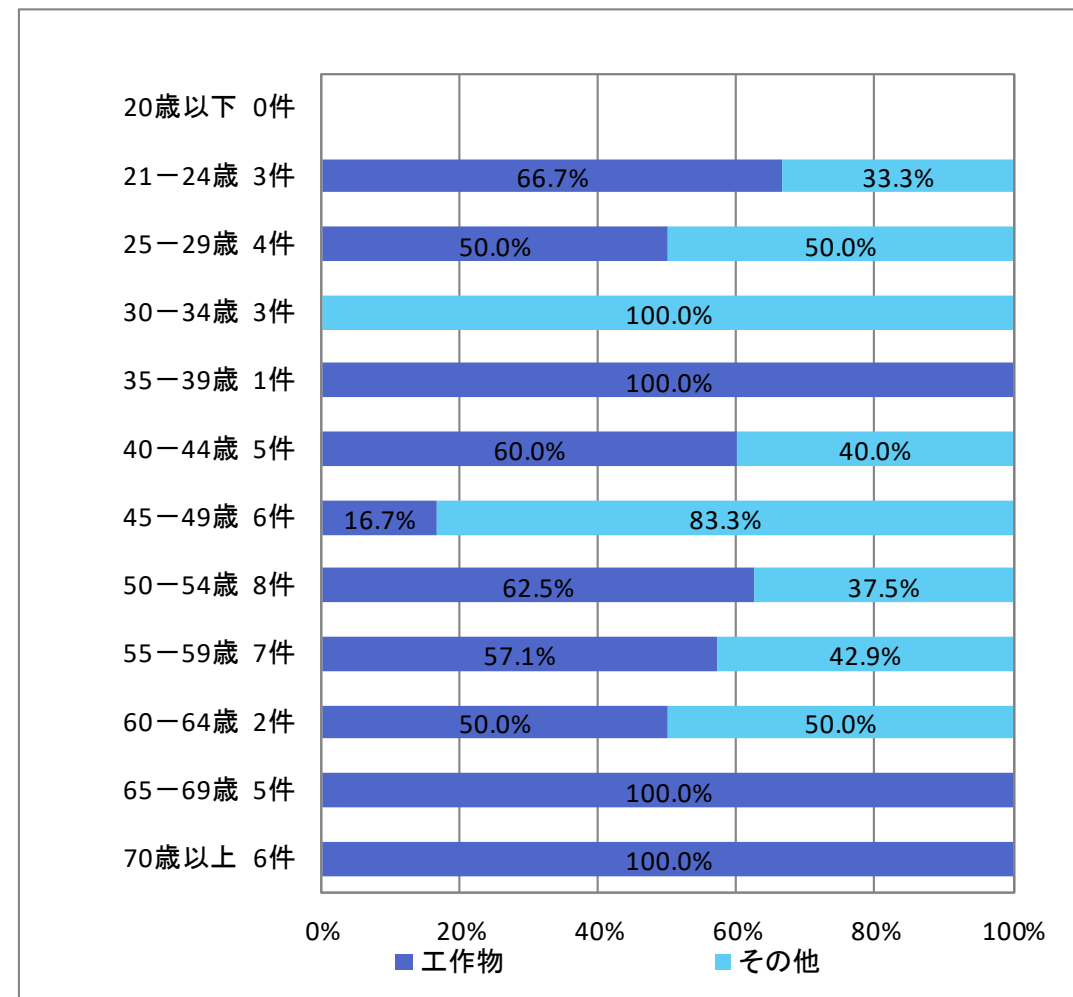
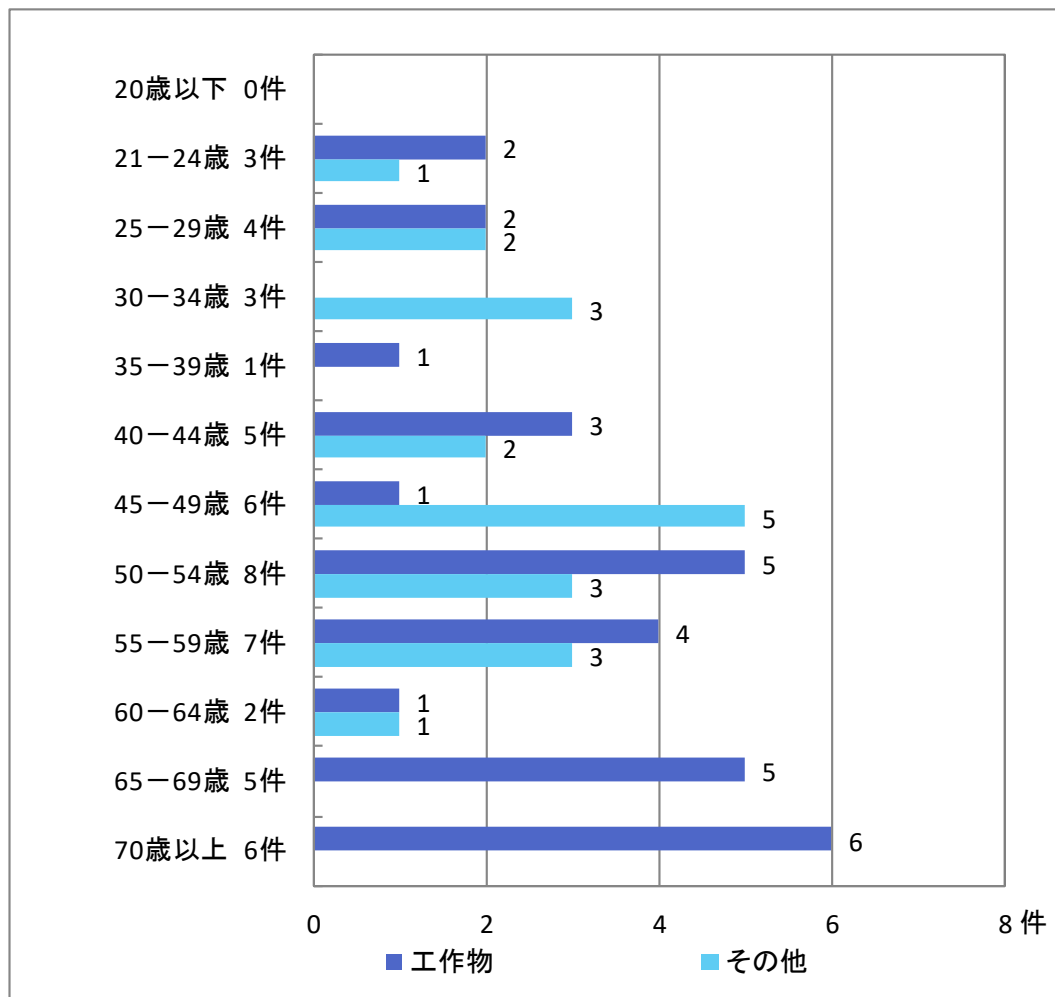


※対自転車事故は、「車両相互」に含まれます。

VIII. 2021年死亡・重傷事故データ(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。
- ・65歳以上の高齢層は「工作物」の割合が多い傾向にある。



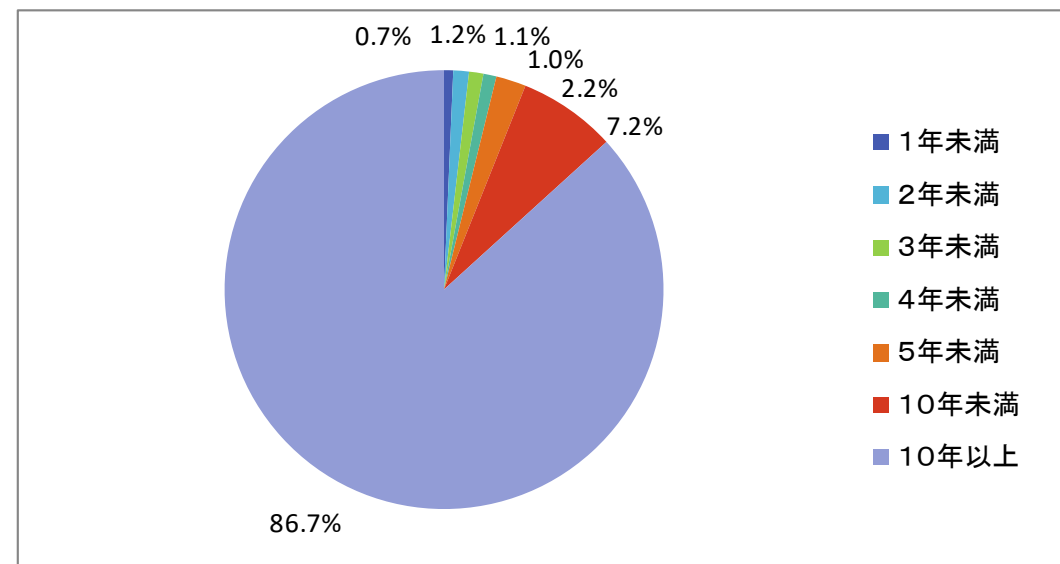
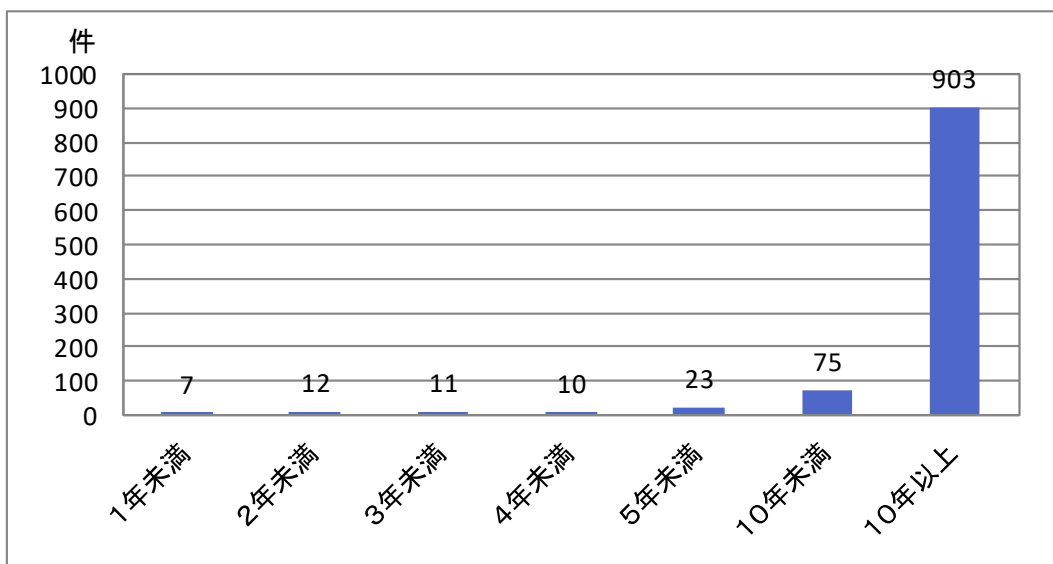
IX. 2021年死亡・重傷事故データ(運転免許取得年数別)

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. 2021年死亡・重傷事故データ(運転免許取得年数別)

1. 運転者の免許取得年数別

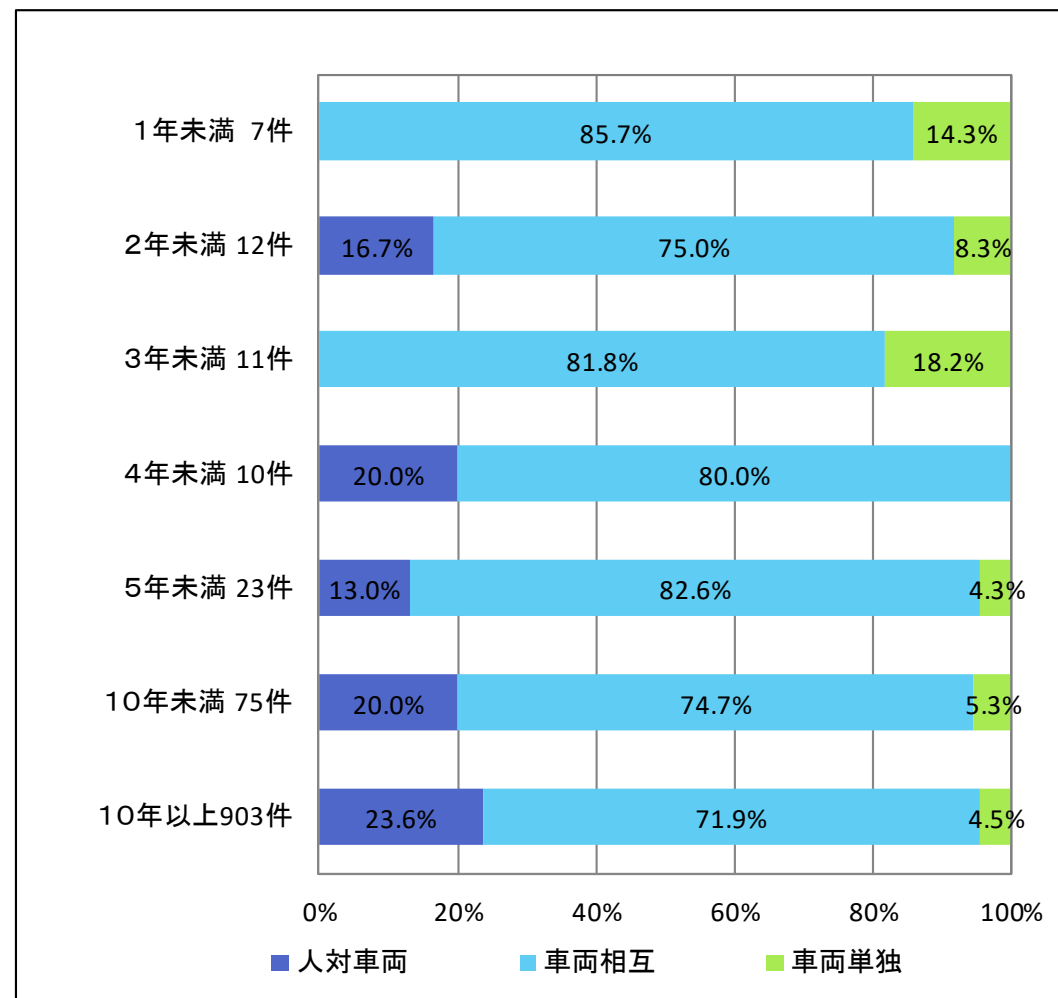
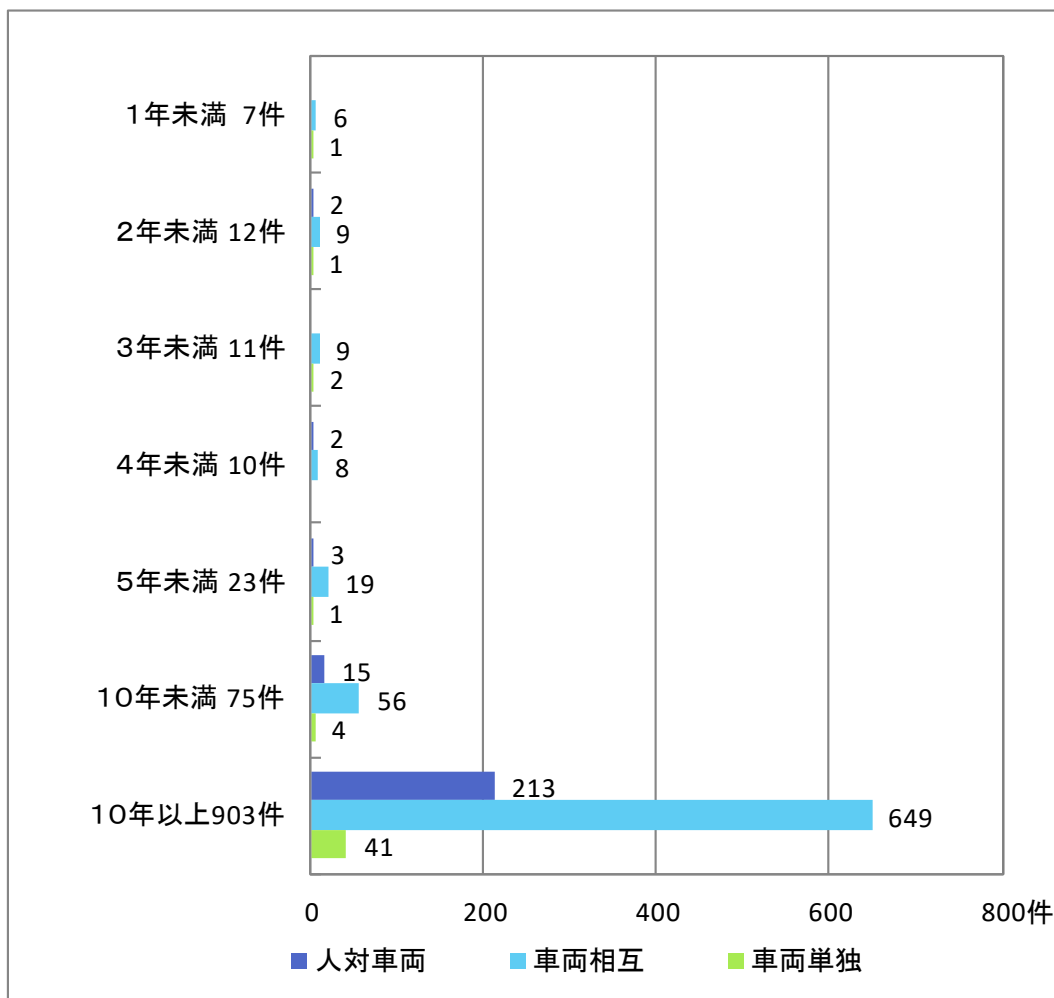
- ・免許取得年数別にみると、「10年以上」が最も多く903件（86.7%）と9割近く以上を占めている。



IX. 2021年死亡・重傷事故データ(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、いずれの年齢層も「車両相互」の割合が多い。

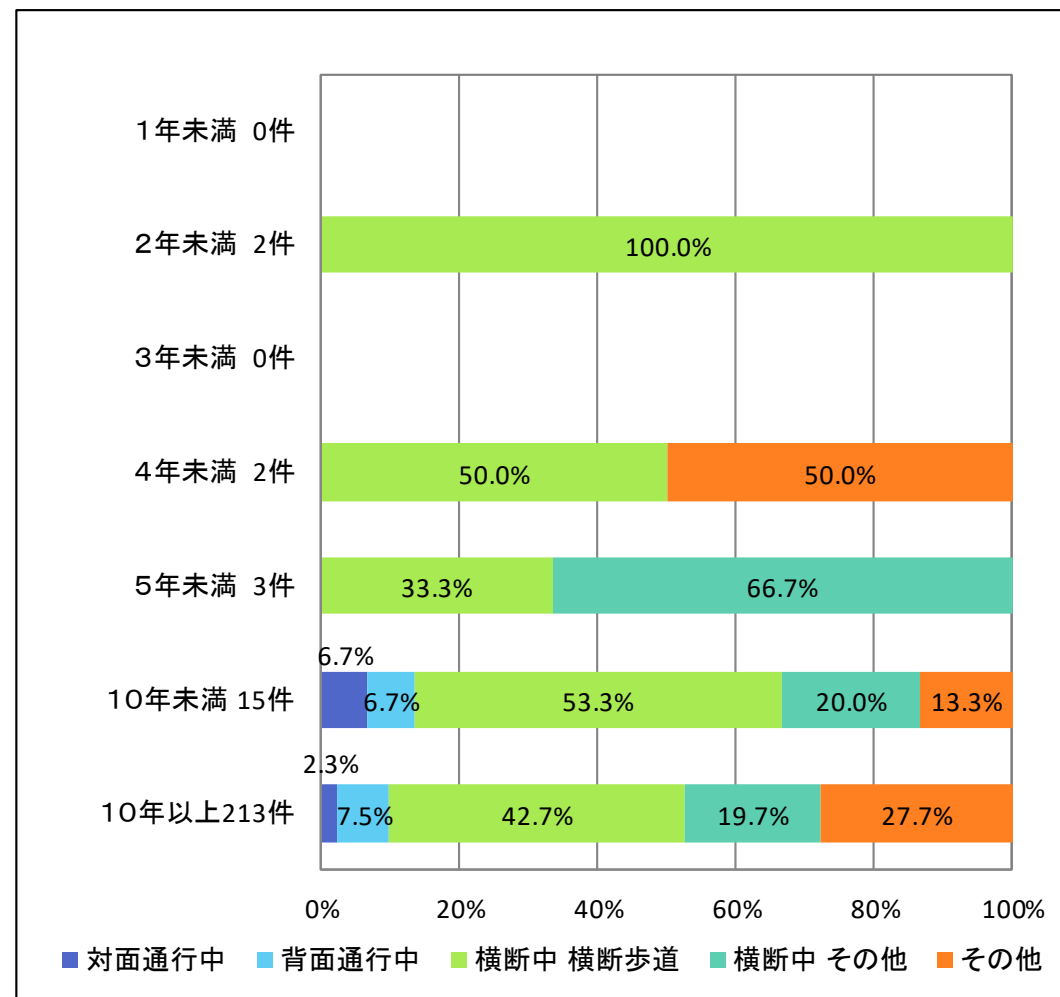
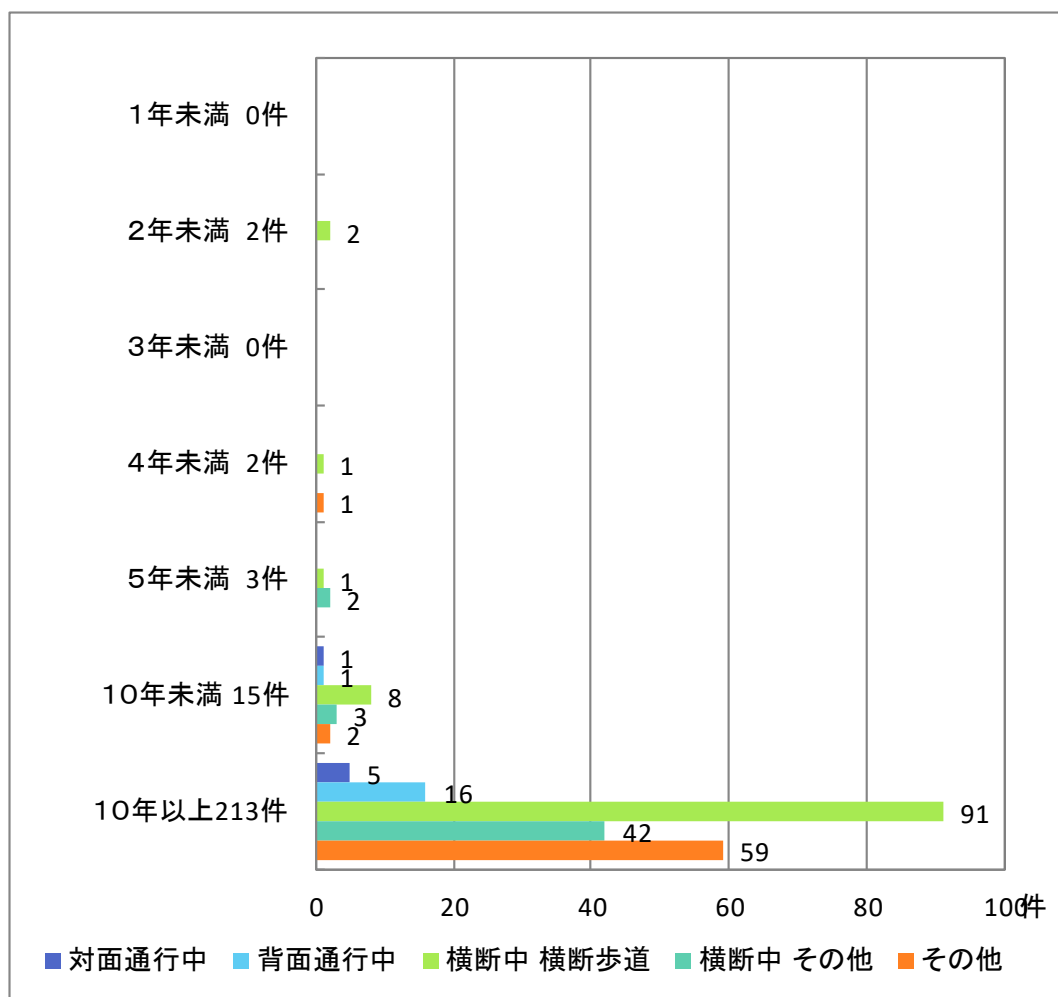


※対自転車事故は、「車両相互」に含まれます。

Ⅸ. 2021年死亡・重傷事故データ(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)別にみると、年数によって傾向は異なる。
- ・「10年以上」は「横断中 横断歩道」の割合が多い。

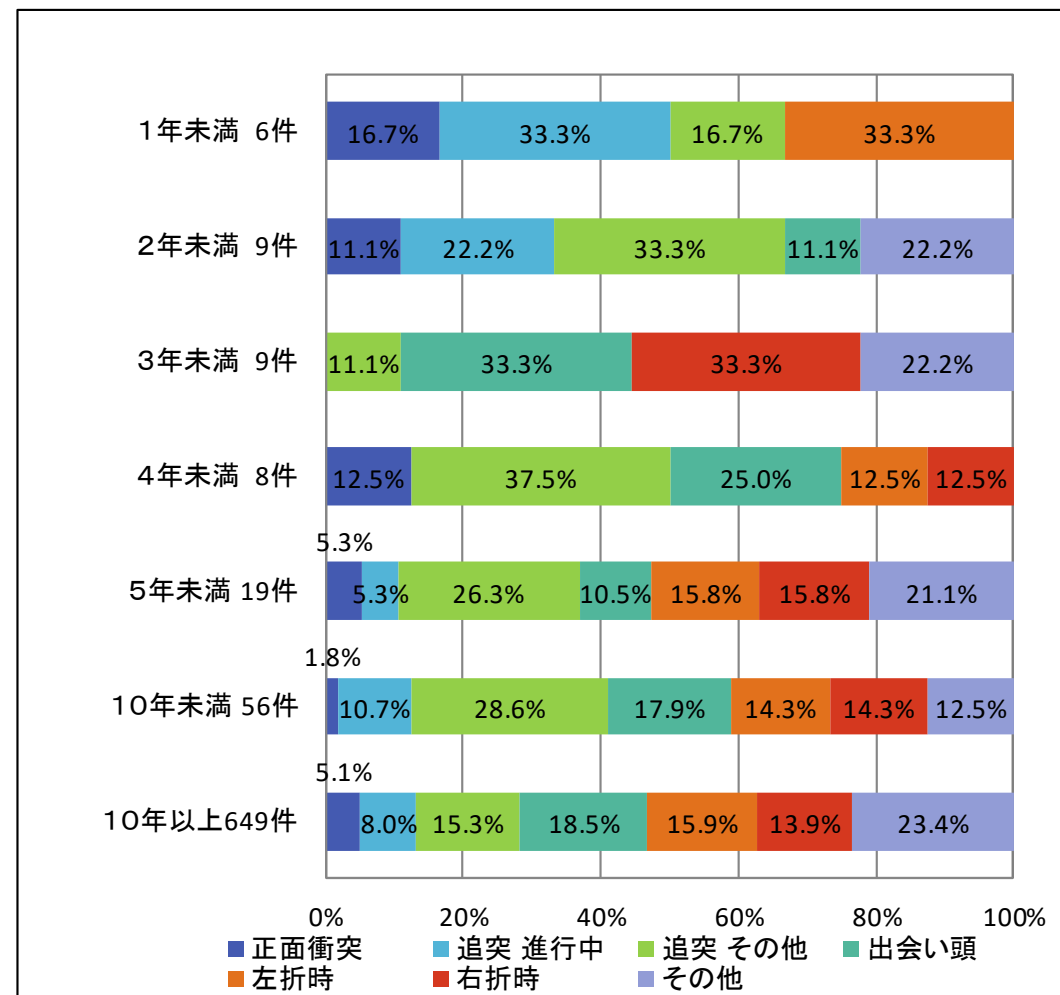
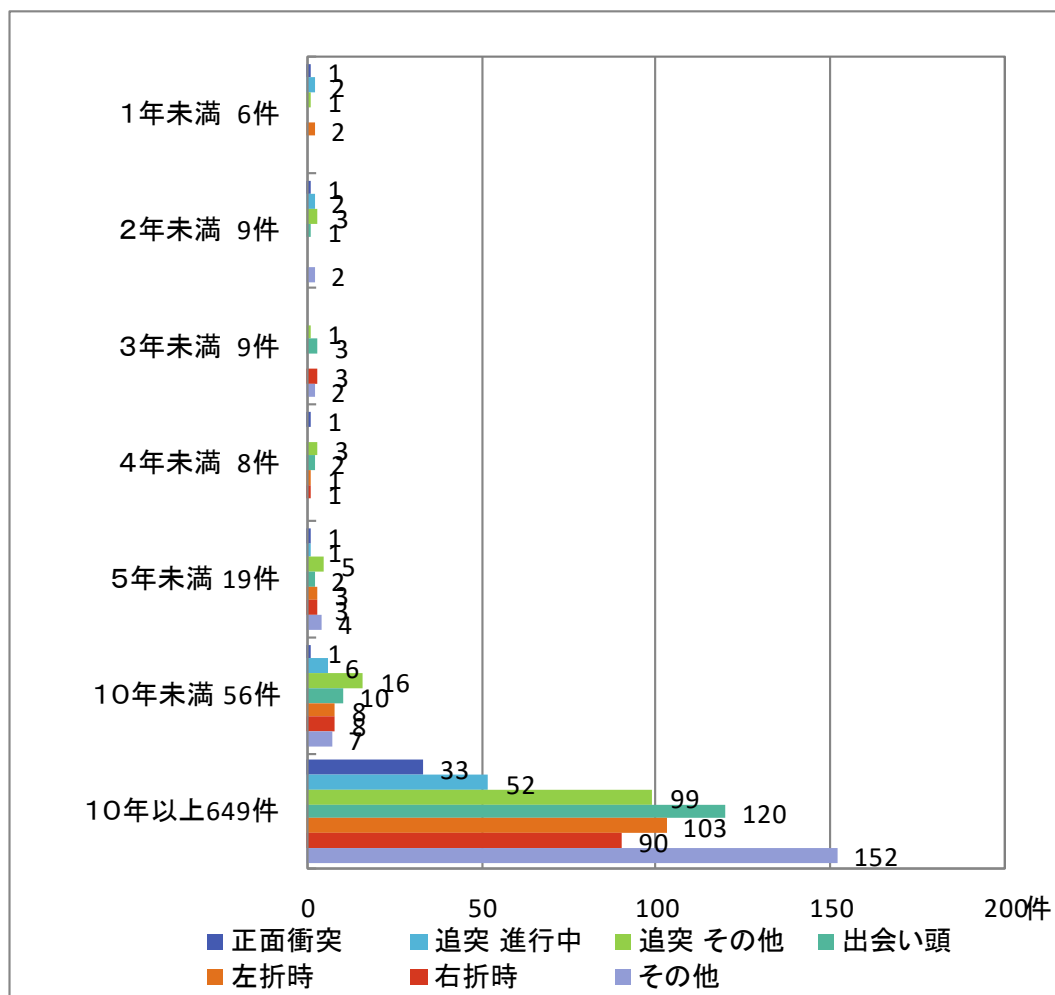


※対自転車事故は、「車両相互」に含まれます。

Ⅸ. 2021年死亡・重傷事故データ(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、年数によって傾向は異なる。

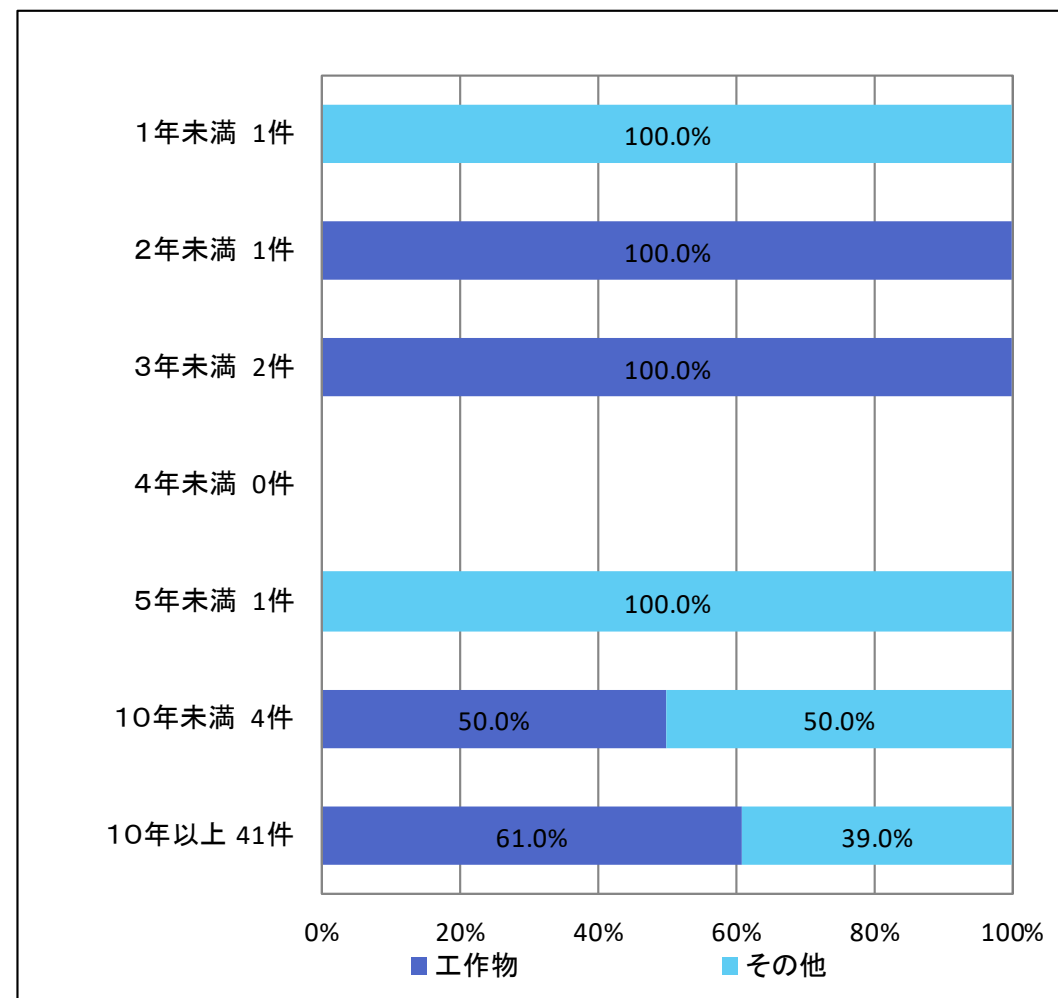
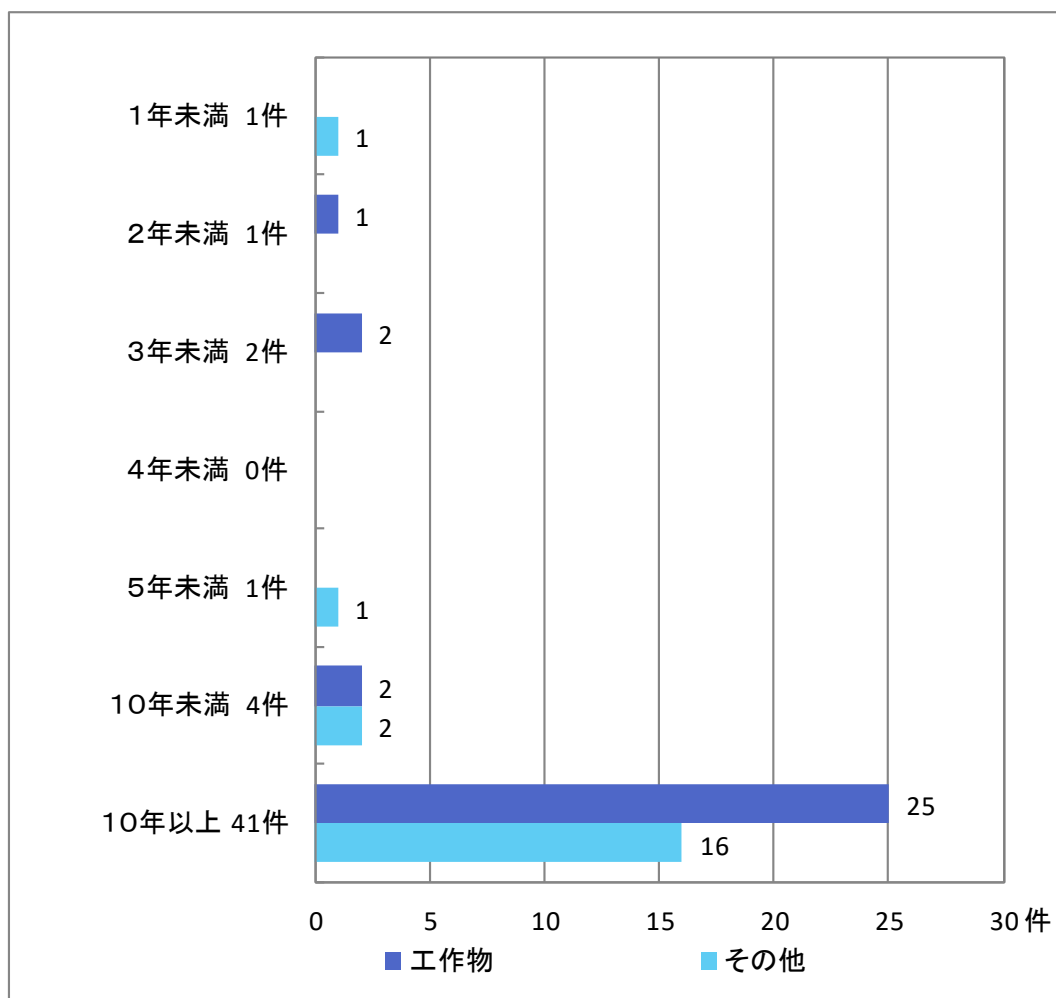


※対自転車事故は、「車両相互」に含まれます。

Ⅸ. 2021年死亡・重傷事故データ(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

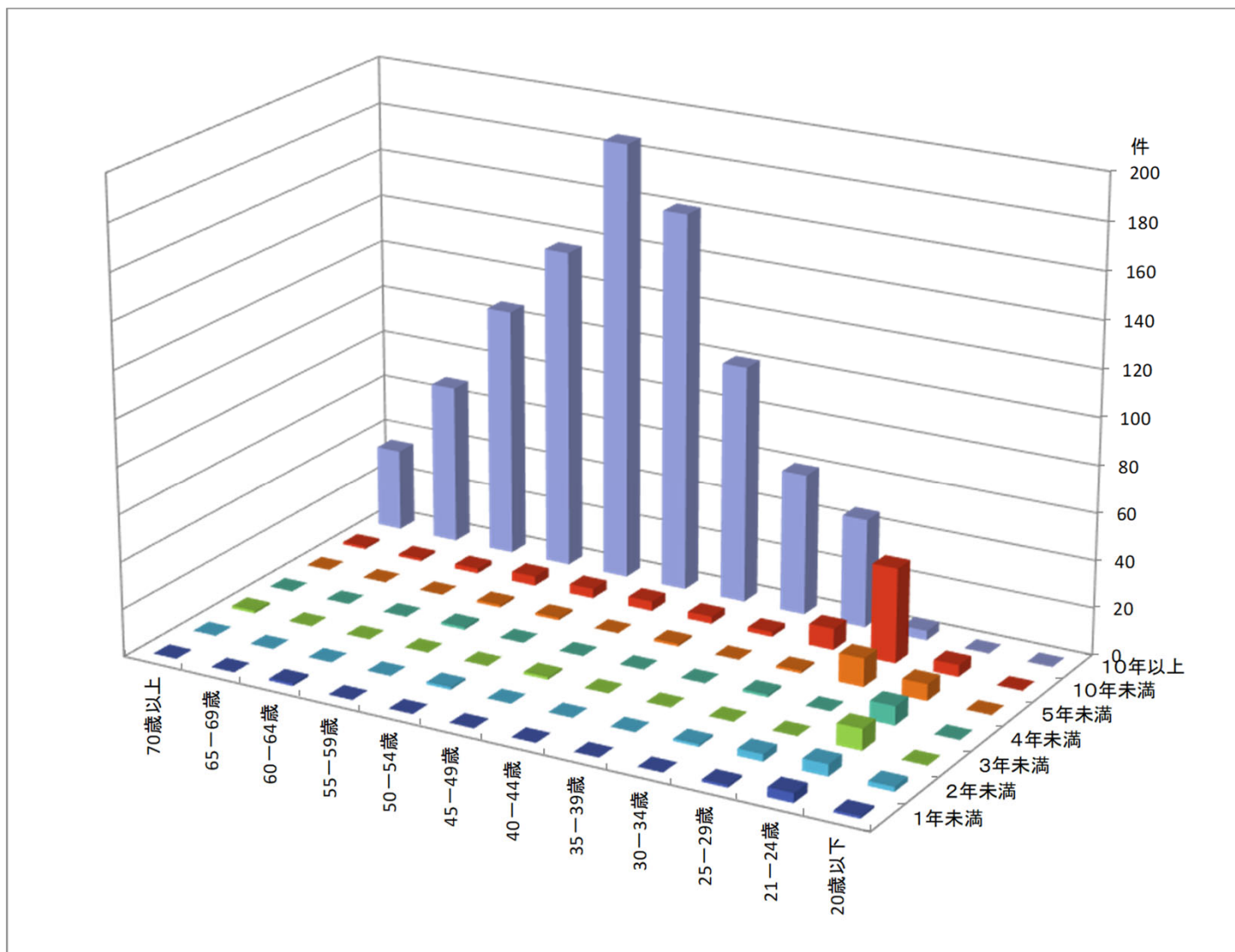
・免許取得年数別の事故類型(車両単独)別にみると、「10年以上」は「工作物」の割合が多い。



Ⅸ. 2021年死亡・重傷事故データ(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

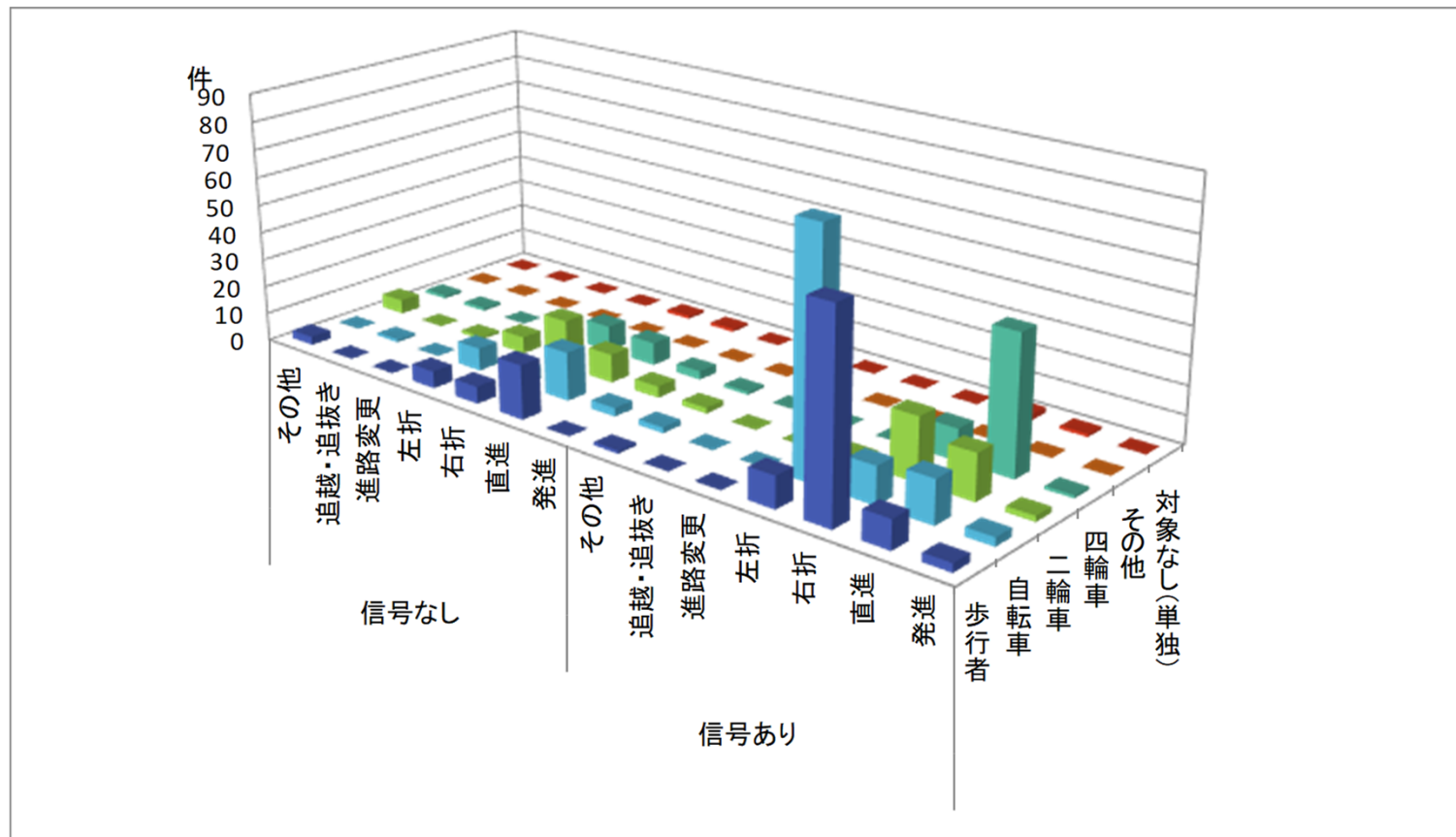
X. 2021年死亡・重傷事故データ(交差点(追突を除く))

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・自転車別の第二当事者の年齢層別
6. 右・左折別の第二当事者の年齢層別・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層別・発生時間別
8. 右左折死亡・重傷事故の車体形状別・第二当事者別

X. 2021年死亡・重傷事故データ(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

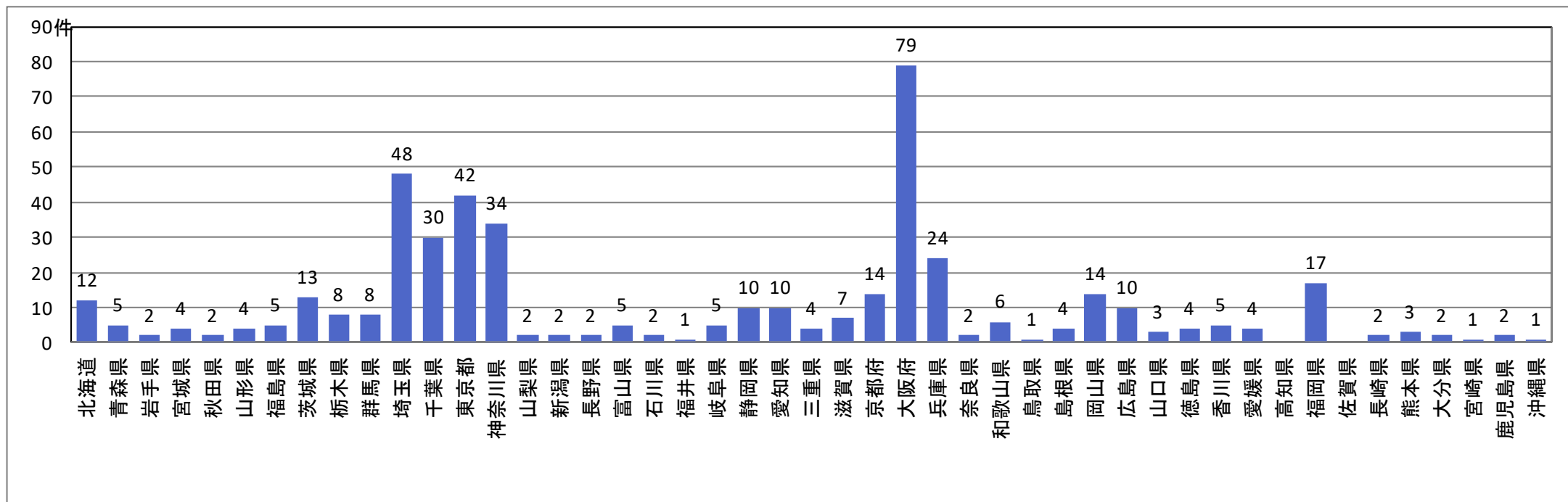
- ・ 信号機のある交差点での事故が多くなっている。
- ・ 信号機のある交差点では、左折は「自転車」、右折は「歩行者」、直進は「四輪車」の事故が多い。
- ・ 信号機のない交差点では、左折は「自転車」、右折は「二輪車」、直進は「歩行者」の事故が多い。



X. 2021年死亡・重傷事故データ(交差点(追突を除く))

2. 発生地別

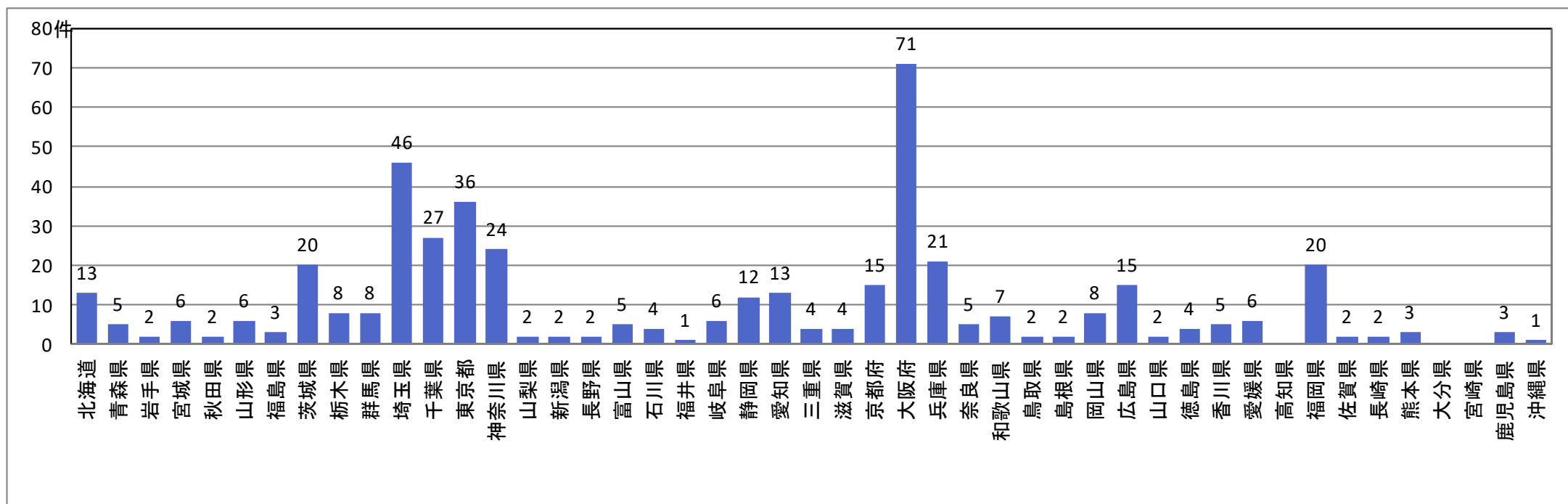
- ・発生地別の交差点事故件数をみると、「大阪府」が最も多く79件、次いで「埼玉県」48件、「東京都」42件、「神奈川県」34件、「千葉県」30件等と続いている。



X. 2021年死亡・重傷事故データ(交差点(追突を除く))

3. 車籍別

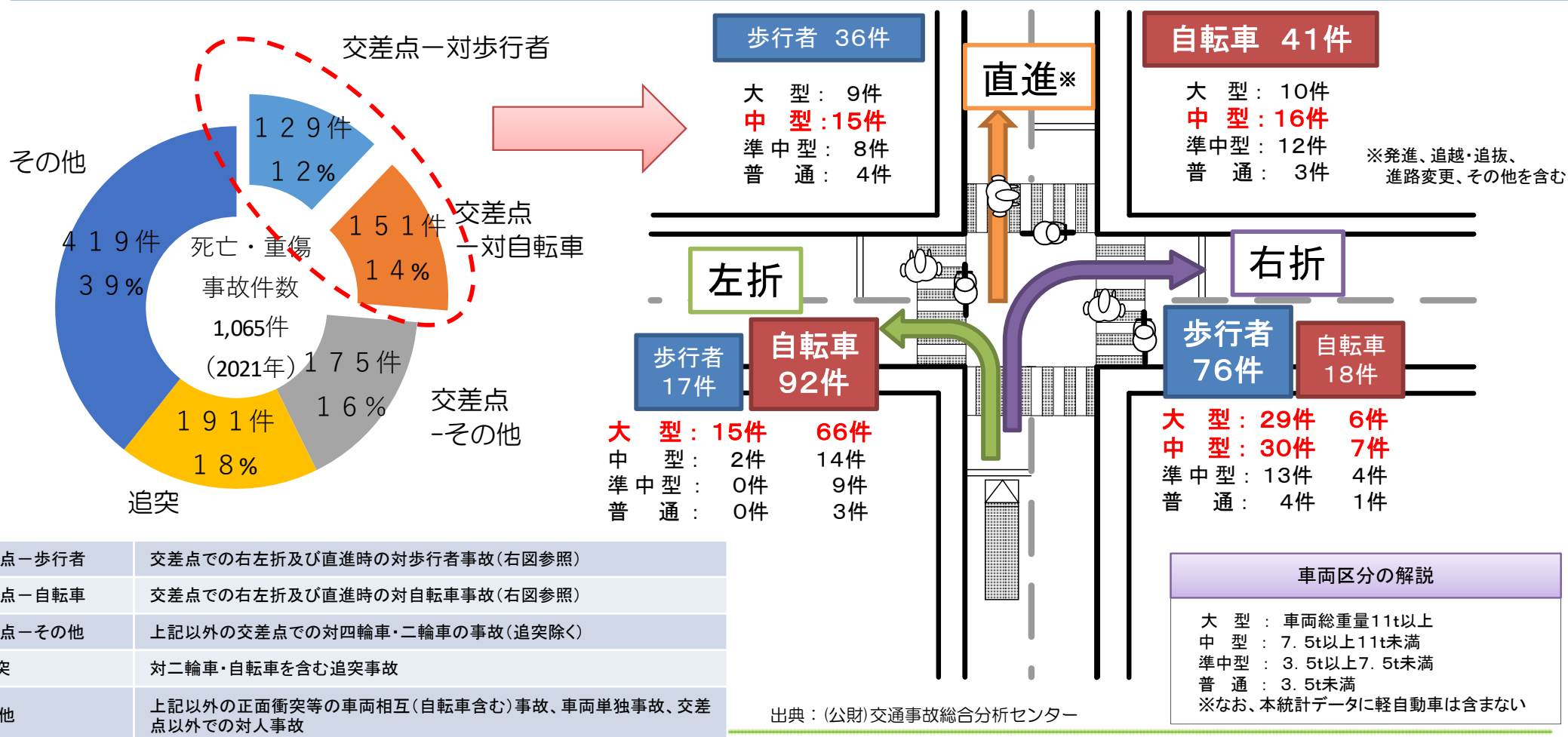
- ・車籍別の交差点事故件数をみると、「大阪府」が最も多く71件、次いで「埼玉県」46件、「東京都」36件、「千葉県」27件、「神奈川県」24件、「兵庫県」21件、「茨城県」、「福岡県」がそれぞれ20件等と続いている。



X. 2021年死亡・重傷事故データ(交差点(追突を除く))

4. 対歩行者・自転車別

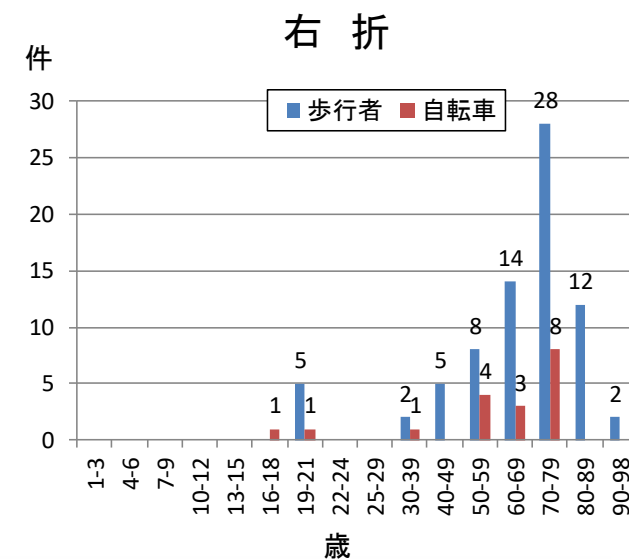
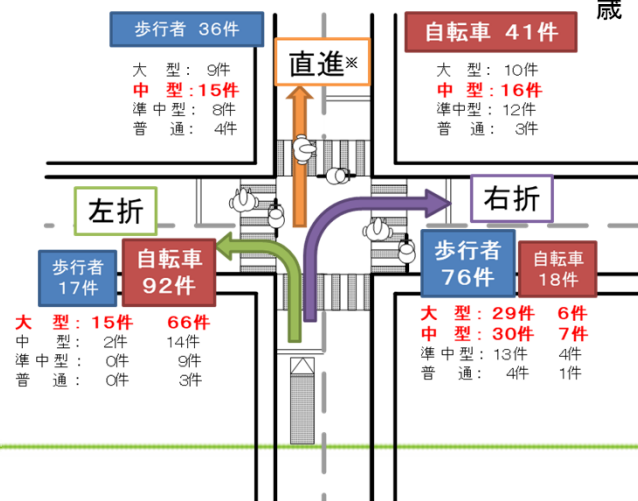
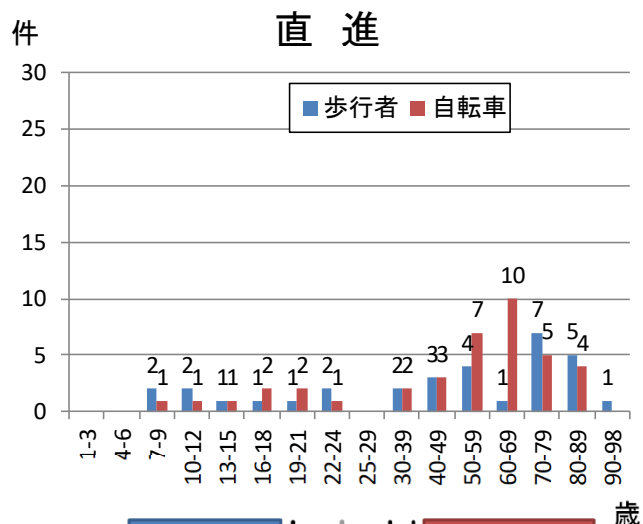
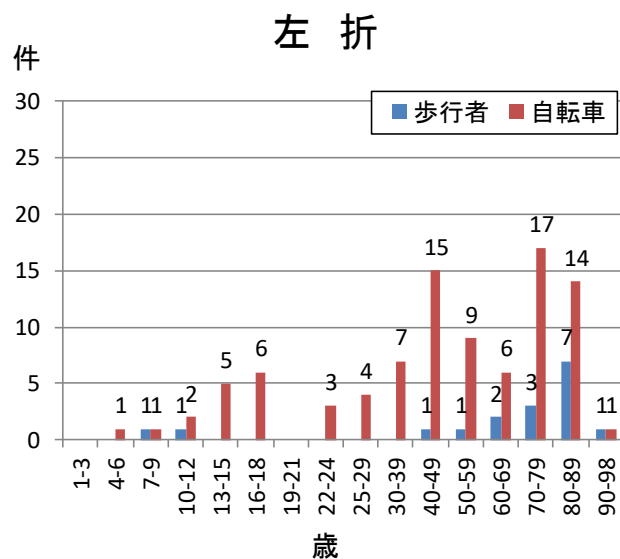
- ・事業用トラックが第1当事者となる交差点における対歩行者、対自転車の死亡・重傷事故(280件)は、追突事故(191件)の**1.5倍**。
- ・直進死亡・重傷事故は、**5割近くが対自転車(41件)**で、**対自転車の4割近くが中型車**。
- ・左折死亡・重傷事故は、**8割以上が対自転車(92件)**で、**対自転車の7割以上が大型車**。
- ・右折死亡・重傷事故は、**8割以上が対歩行者(76件)**で、**対歩行者のそれぞれ4割近くが大型車、中型車**。



X. 2021年死亡・重傷事故データ(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層別

- ・直進時の死亡・重傷事故：対自転車、対歩行者ともに**就学児から90歳代**まで幅広い年齢層。対自転車は**5割近くが60歳以上**、対歩行者は**4割以上が60歳以上**。
- ・左折時の死亡・重傷事故：対自転車は**未就学児から90歳代**まで幅広い年齢層で**4割以上が60歳以上**。対歩行者は8割近くが60歳以上。
- ・右折時の死亡・重傷事故：対自転車は6割以上が60歳以上。対歩行者は**7割以上が60歳以上**。

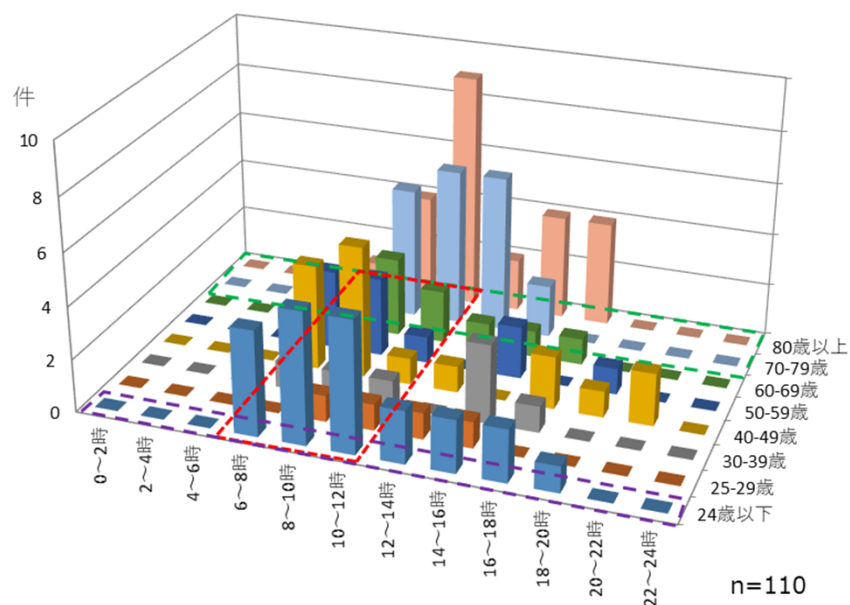


X. 2021年死亡・重傷事故データ(交差点(追突を除く))

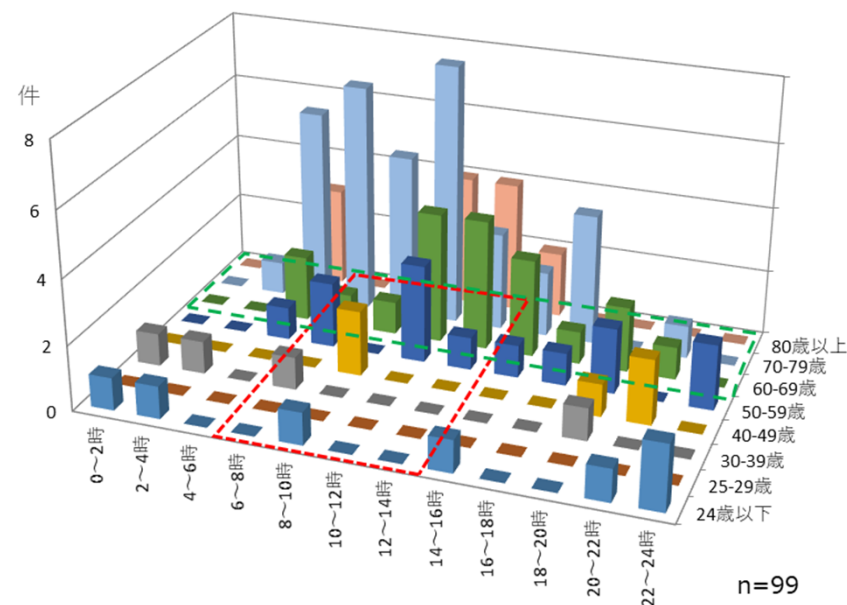
6. 右・左折別の第二当事者の年齢層別・発生時間別

- ・左折死亡・重傷事故は、「80歳以上」が24件（21.8%）、「24歳以下」が21件（19.1%）、「70-79歳」が20件（18.2%）となっている。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105件（95.5%）と9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67件（60.9%）と6割以上を占めている。
- ・一方、右折死亡・重傷事故は、「60歳以上」が70件（70.7%）と7割以上を占めている。また、発生時間帯は52件（52.5%）と、5割以上が午前中からお昼過ぎの時間帯（6時～14時）に発生している。

【左折】



【右折】

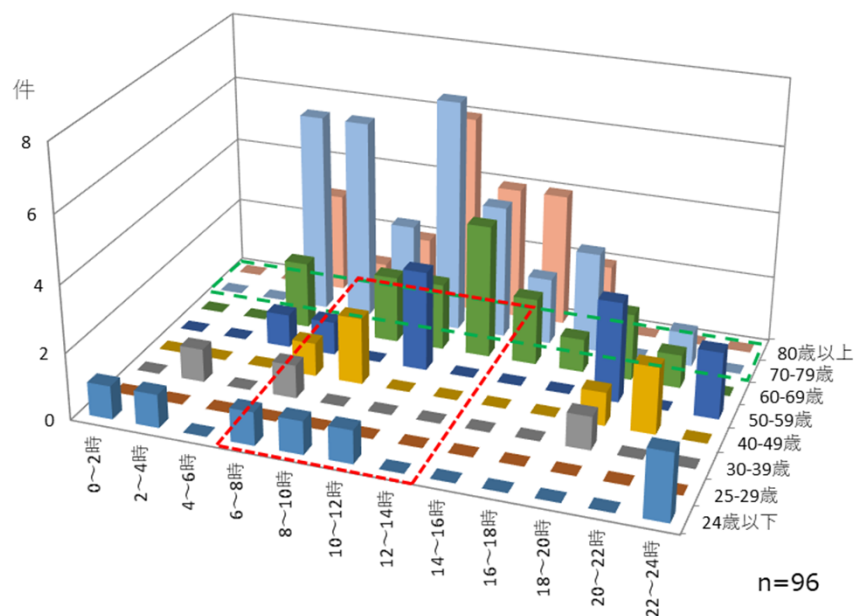


X. 2021年死亡・重傷事故データ(交差点(追突を除く))

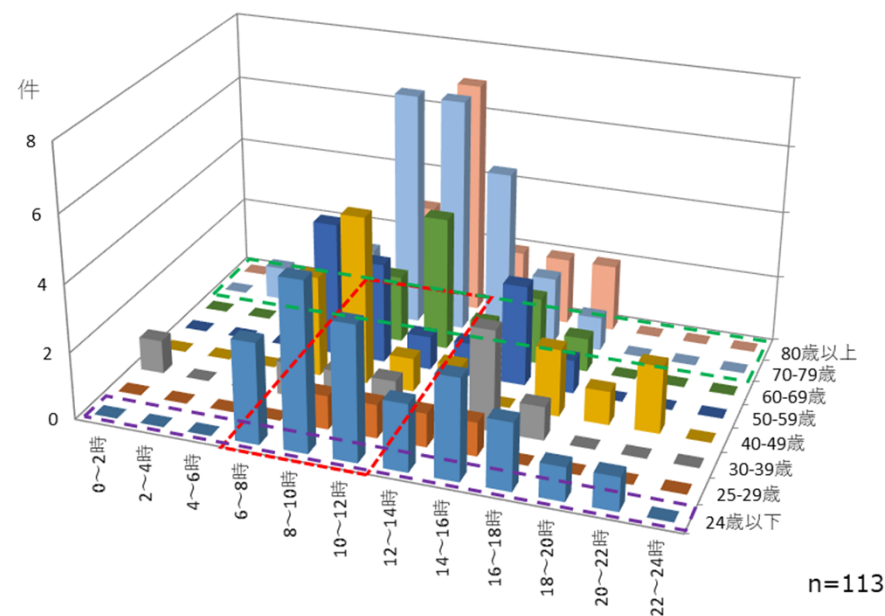
7. 右・左折時の対歩行者・自転車別の第二当事者の年齢層別・発生時間別

- ・ 第二当事者が歩行者の場合、「70歳以上」が54件（56.3%）と6割近くを占めている。また、発生時間帯は52件（54.2%）と5割以上が午前中からお昼過ぎの時間帯（6時～14時）に発生している。
- ・ 一方、第二当事者が自転車の場合、「70-79歳」が25件（22.1%）、「24歳以下」が21件（18.6%）、「80歳以上」が16件（14.2%）となっている。若年層及び高齢層で全体の5割以上を占めている。また、発生時間帯は106件（93.8%）と、9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67件（59.3%）と6割近くを占めている。

【対歩行者】



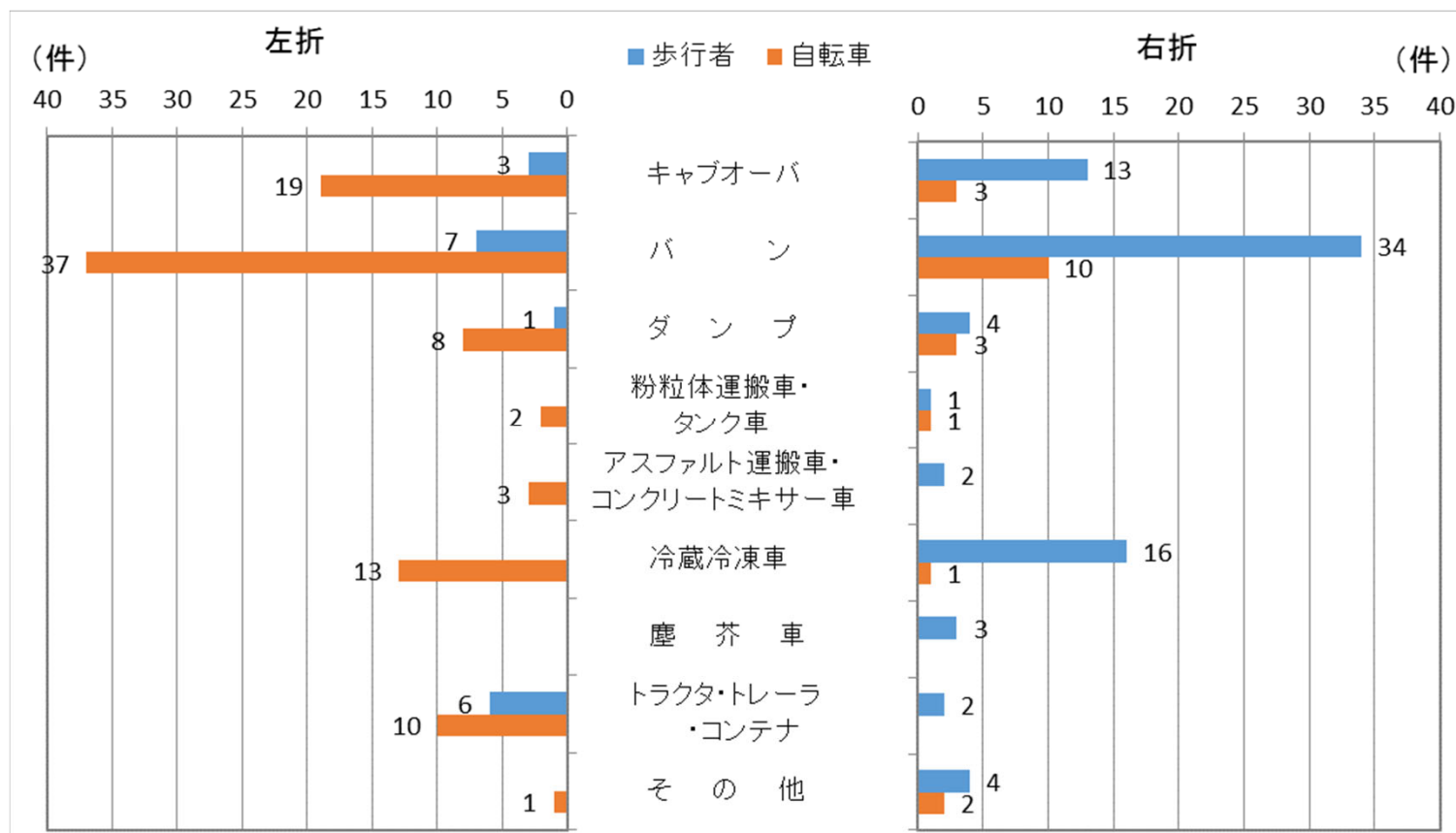
【対自転車】



X. 2021年死亡・重傷事故データ(交差点(追突を除く))

8. 右左折死亡・重傷事故の車体形状別・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37件、次いで、「キャブオーバ」19件、「冷蔵冷凍車」13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34件、次いで、「冷蔵冷凍車」16件、「キャブオーバ」13件等と続いている。



メ モ

X I . 2021年死亡・重傷事故データ(1万台当たり死者数・重傷者数)

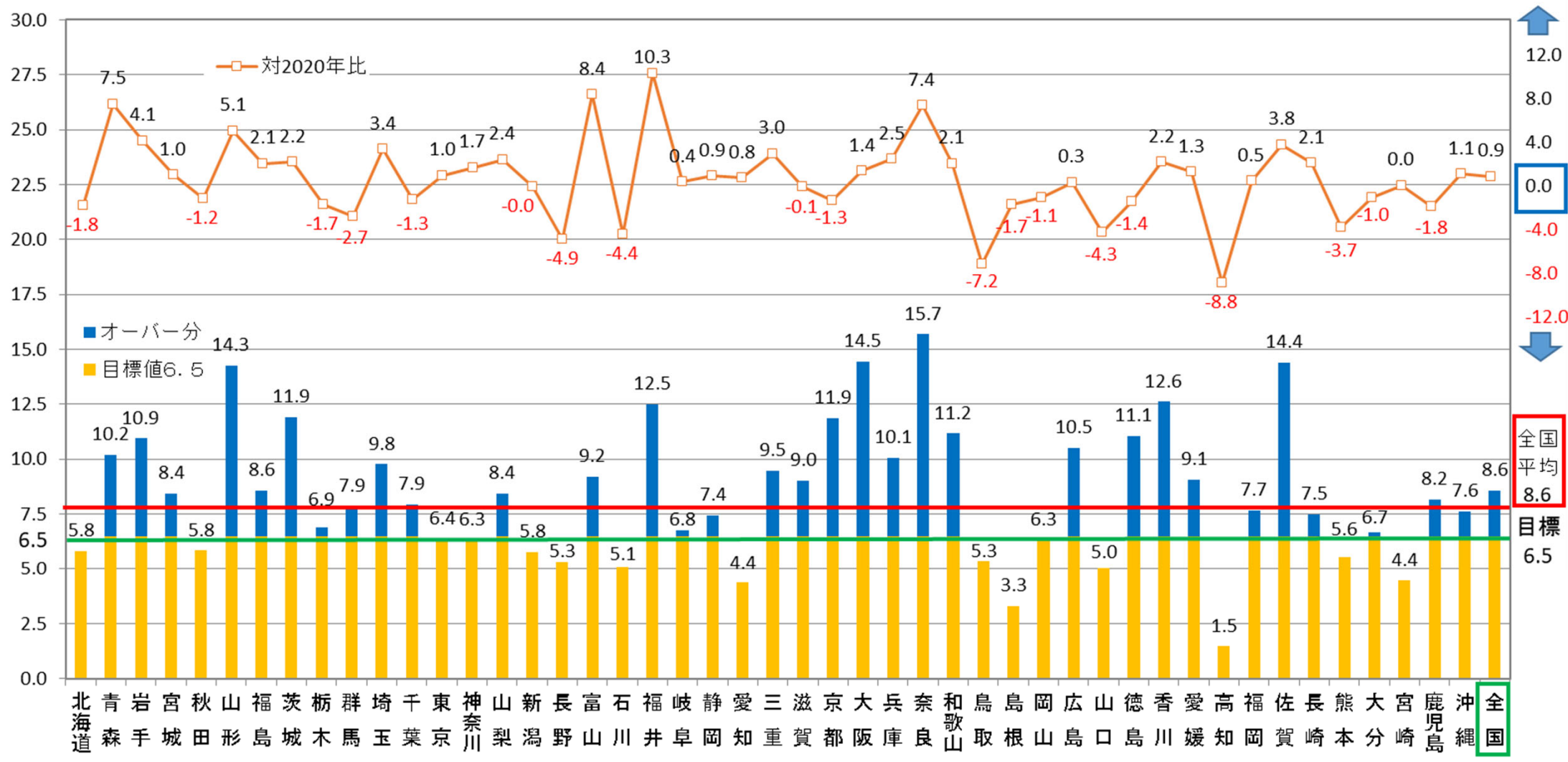
区分	死者数 (人)					重傷者数 (人)					合計 (人)					車両台数 (台)	1万台あたり 死者数+重傷者 数 (人)
	H30	R01	R02	R03	R02比	H30	R01	R02	R03	R02比	H30	R01	R02	R03	R02比		
北海道	14	10	14	6	△ 8	44	44	39	35	△ 4	58	54	53	41	△ 12	70,299	5.8
宮城	5	5	5	3	△ 2	25	25	16	21	5	30	30	21	24	3	28,476	8.4
福島	5	2	3	3	0	27	15	13	18	5	32	17	16	21	5	24,478	8.6
茨城	3	2	2	3	1	13	10	8	13	5	16	12	10	16	6	14,619	10.9
栃木	4	3	2	3	1	10	11	2	12	10	14	14	4	15	11	14,685	10.2
群馬	1	5	2	2	0	10	5	7	12	5	11	10	9	14	5	9,812	14.3
山梨	0	2	2	2	0	4	3	4	3	△ 1	4	5	6	5	△ 1	8,555	5.8
長野	4	4	1	2	1	17	19	13	12	△ 1	21	23	14	14	0	24,214	5.8
新潟	2	6	2	1	△ 1	15	17	17	9	△ 8	17	23	19	10	△ 9	18,764	5.3
石川	0	4	3	3	0	9	5	10	4	△ 6	9	9	13	7	△ 6	13,723	5.1
富山	2	0	0	5	5	10	6	1	7	6	12	6	1	12	11	13,056	9.2
東京	7	4	8	12	4	58	64	43	48	5	65	68	51	60	9	94,453	6.4
神奈川	6	10	9	8	△ 1	34	41	24	37	13	40	51	33	45	12	71,225	6.3
千葉	16	19	11	9	△ 2	61	61	49	43	△ 6	77	80	60	52	△ 8	65,622	7.9
埼玉	17	16	9	18	9	90	92	49	71	22	107	108	58	89	31	91,128	9.8
茨城	11	12	8	10	2	32	35	35	43	8	43	47	43	53	10	44,505	11.9
群馬	5	3	5	1	△ 4	25	12	23	20	△ 3	30	15	28	21	△ 7	26,730	7.9
栃木	9	3	5	2	△ 3	17	25	16	15	△ 1	26	28	21	17	△ 4	24,594	6.9
山梨	1	0	1	2	1	5	5	4	5	1	6	5	5	7	2	8,289	8.4
愛知	22	13	9	9	0	49	35	24	31	7	71	48	33	40	7	91,935	4.4
静岡	9	7	7	6	△ 1	35	24	21	26	5	44	31	28	32	4	42,992	7.4
岐阜	2	3	3	4	1	19	9	10	10	0	21	12	13	14	1	20,655	6.8
三重	4	4	4	5	1	16	16	11	17	6	20	20	15	22	7	23,205	9.5
福井	2	2	0	3	3	6	5	2	8	6	8	7	2	11	9	8,795	12.5
大阪	22	23	26	24	△ 2	130	132	103	119	16	152	155	129	143	14	98,889	14.5
京都	7	2	4	5	1	34	38	28	24	△ 4	41	40	32	29	△ 3	24,460	11.9
兵庫	16	7	6	8	2	55	46	32	43	11	71	53	38	51	13	50,725	10.1
滋賀	2	1	5	2	△ 3	13	5	7	10	3	15	6	12	12	0	13,310	9.0
奈良	9	1	2	4	2	13	10	7	13	6	22	11	9	17	8	10,839	15.7
和歌山	1	3	1	2	1	13	8	9	9	1	14	11	9	11	2	9,844	11.2
鳥取	4	6	5	1	△ 4	30	22	27	32	5	34	28	32	33	1	31,393	10.5
島根	1	4	1	1	0	9	4	6	2	△ 4	10	8	7	3	△ 4	5,615	5.3
岡山	0	1	2	0	△ 2	5	3	1	2	1	5	4	3	2	△ 1	6,069	3.3
山口	2	8	4	2	△ 2	32	28	16	15	△ 1	34	36	20	17	△ 3	26,940	6.3
香川	1	5	2	3	1	13	16	12	14	2	14	21	14	17	3	13,479	12.6
徳島	1	1	4	2	△ 2	7	2	5	6	1	8	3	9	8	△ 1	7,230	11.1
愛媛	4	4	2	1	△ 1	8	7	10	13	3	12	11	12	14	2	15,441	9.1
高知	4	4	2	0	△ 2	6	12	5	1	△ 4	10	16	7	1	△ 6	6,855	1.5
福岡	15	10	11	11	0	37	53	30	33	3	52	63	41	44	3	57,260	7.7
佐賀	2	0	5	4	△ 1	8	6	6	11	5	10	6	11	15	4	10,426	14.4
長崎	3	2	1	1	0	5	9	4	6	2	8	11	5	7	2	9,349	7.5
熊本	6	4	1	2	1	11	17	14	7	△ 7	17	21	15	9	△ 6	16,202	5.6
大分	1	4	3	2	△ 1	13	6	5	5	0	14	10	8	7	△ 1	10,466	6.7
宮崎	0	3	1	0	△ 1	5	3	4	5	1	5	6	5	5	0	11,247	4.4
鹿児島	2	6	3	4	1	12	12	14	10	△ 4	14	18	17	14	△ 3	17,167	8.2
沖縄	0	0	0	2	2	2	6	5	4	△ 1	2	6	5	6	1	7,881	7.6
不明	4	4	3	3	0	14	13	13	22	9	18	17	16	25	9	0	-
合計	260	245	211	206	△ 5	1,116	1,052	814	933	119	1,376	1,297	1,025	1,139	114	1,329,825	8.6

※死者数及び重傷者数は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「ヘーラ及び軽自動車を除く営業用軽自動車の保有車両台数」(2021年12月末現在) 出典：(一財) 自動車検査登録情報協会

X I . 2021年死亡・重傷事故データ(1万台当たり死者数・重傷者数)

※「トラック事業における総合安全プラン2025」における目標値:事業用トラックを第一当事者とする死者数と重傷者数の合計を車両台数1万台当たり「6.5人」以下とする



※死者数・重傷者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(2021.12末現在) 出典:(一財)自動車検査登録情報協会

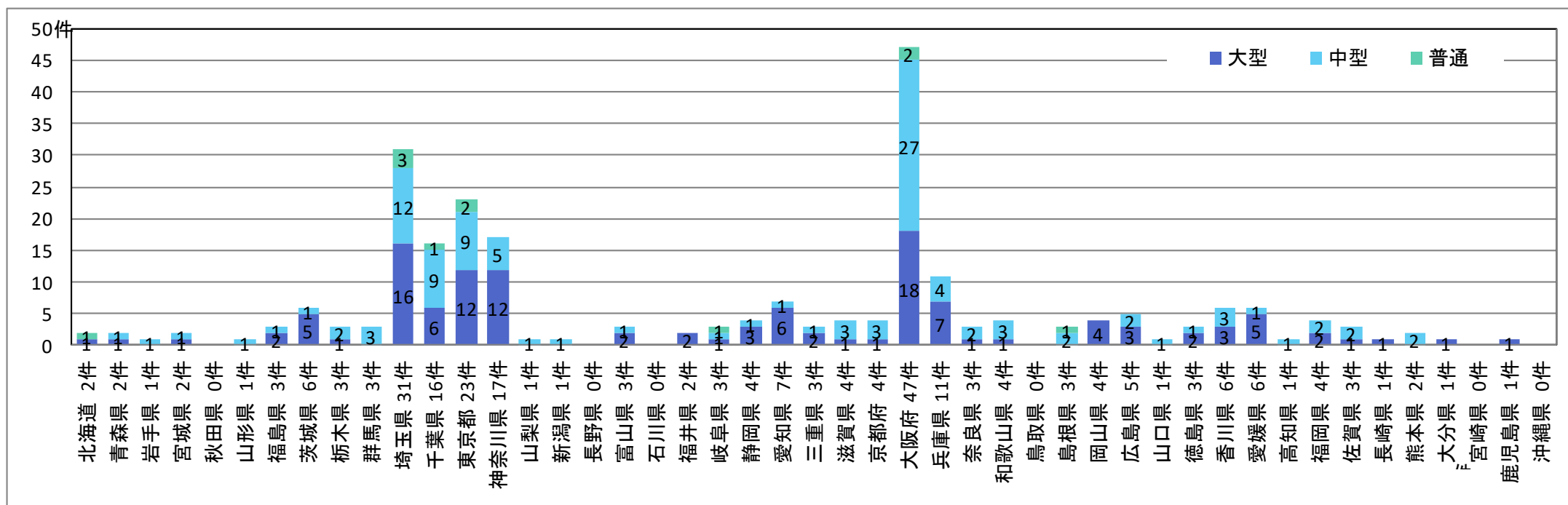
X II . 2021年死亡・重傷事故データ(対自転車)

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

X II. 2021年死亡・重傷事故データ(対自転車)

1. 発生地別

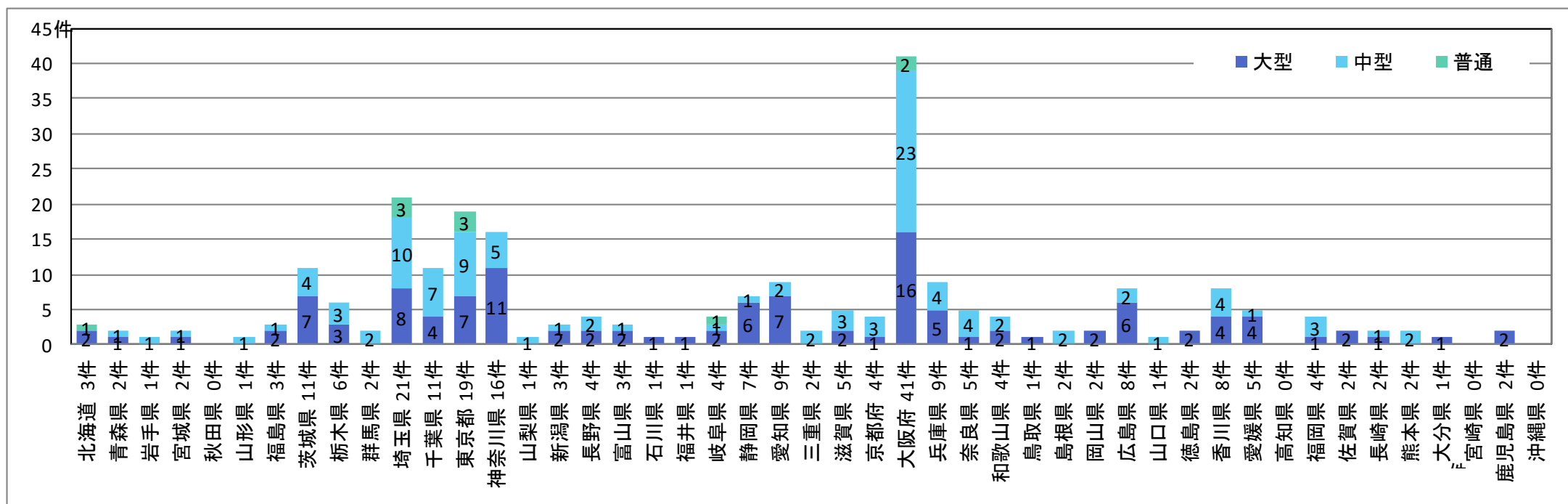
- ・発生地別死亡・重傷事故件数の多い県をみると、「大阪府」が最も多く47件、次いで「埼玉県」31件、「東京都」23件、「神奈川県」17件、「千葉県」16件等と続いている。



XⅡ. 2021年死亡・重傷事故データ(対自転車)

2. 車籍別

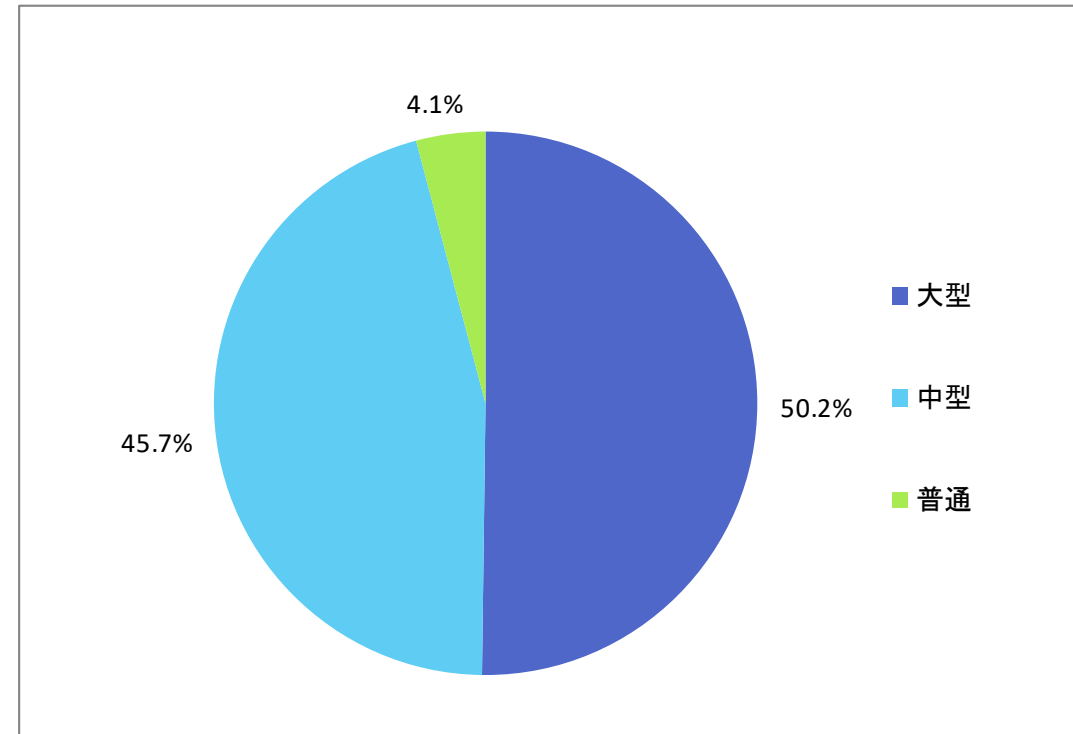
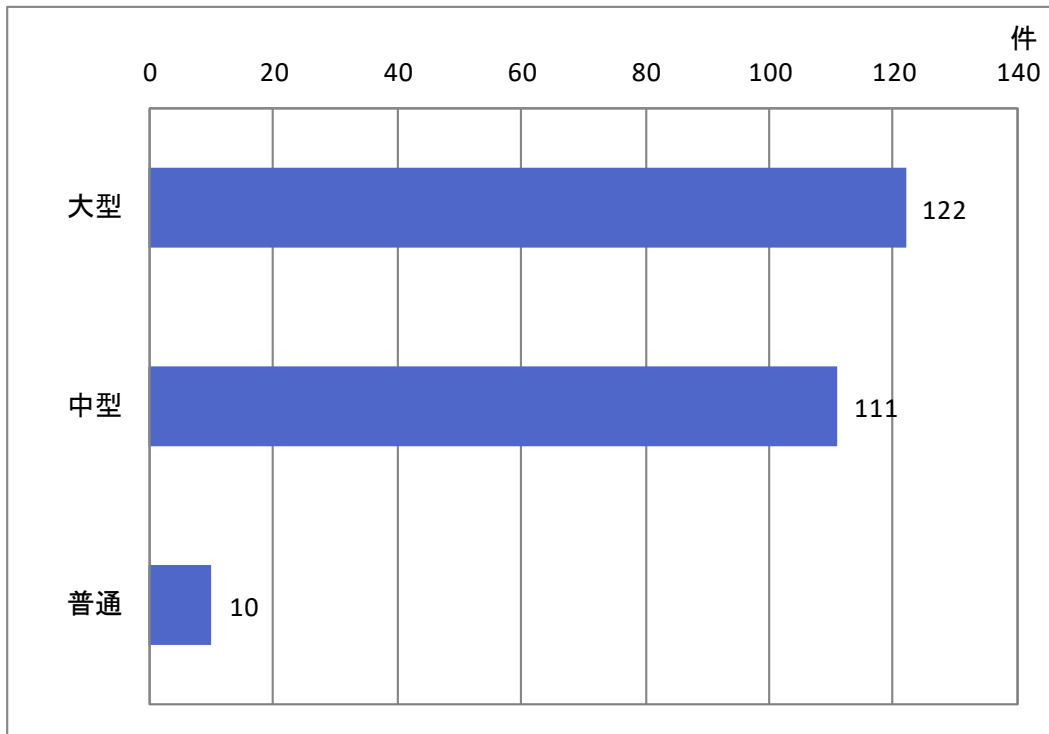
- ・車籍別死亡・重傷事故件数の多い県をみると、「大阪府」が最も多く41件、次いで「埼玉県」21件、「東京都」19件、「神奈川県」16件、「茨城県」、「千葉県」がそれぞれ11件等と続いている。



XⅡ. 2021年死亡・重傷事故データ(対自転車)

3. 車種別

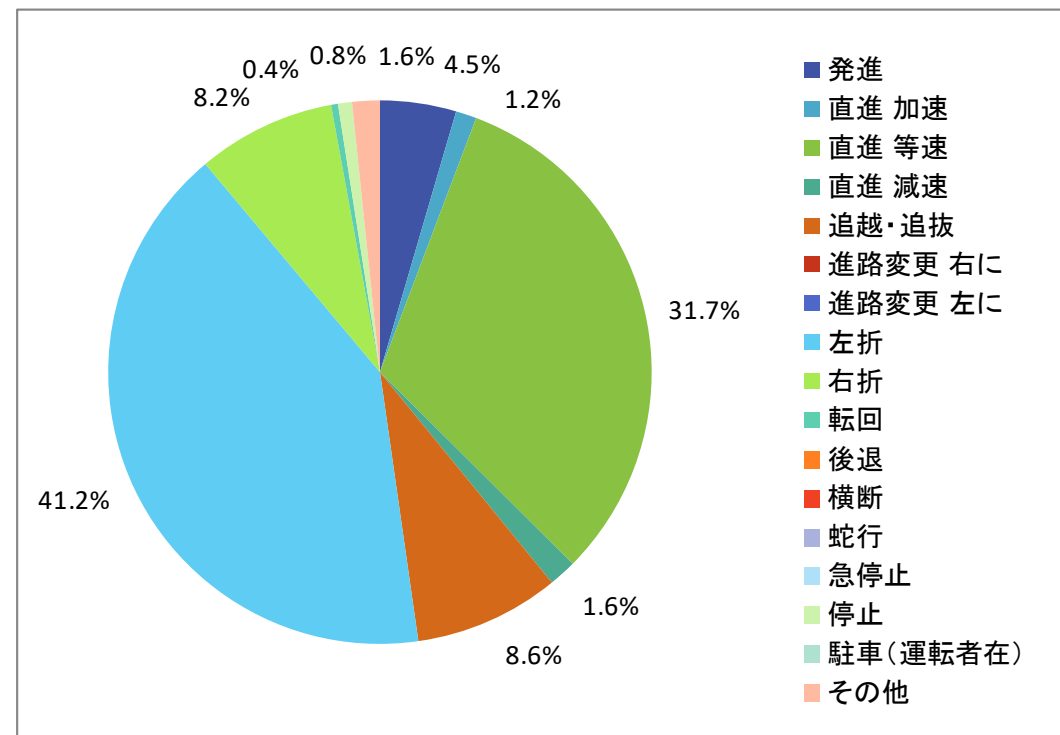
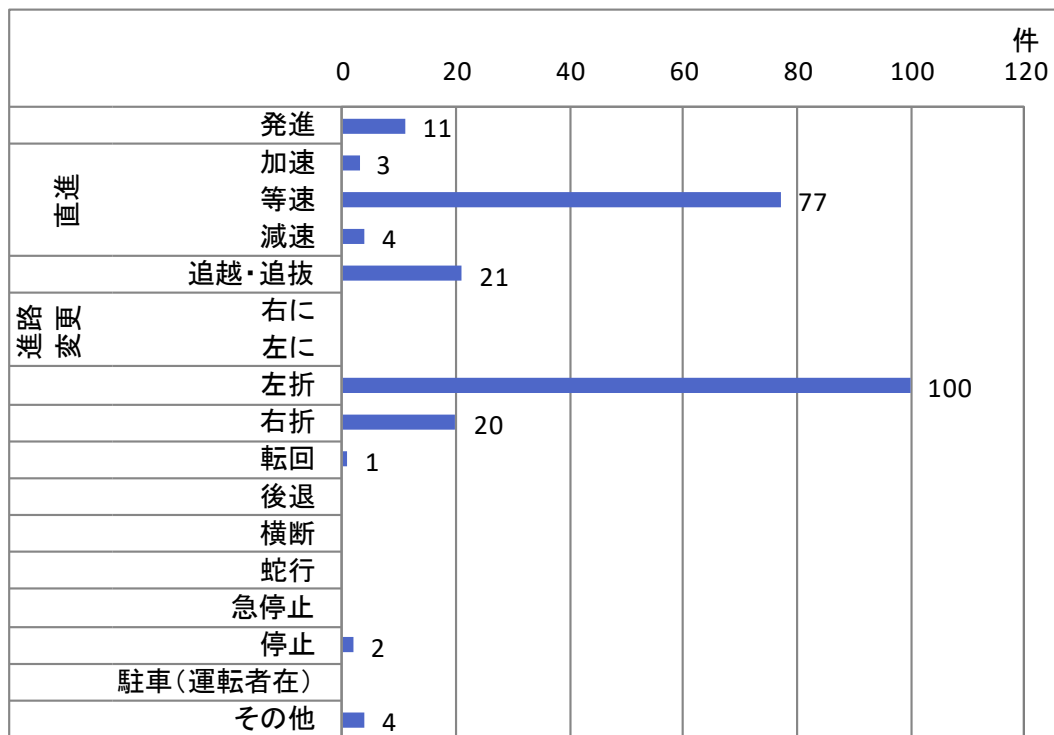
- ・死亡・重傷事故件数を車種別にみると、「大型」が最も多く122件（50.2%）と5割以上を占めている。
- ・次いで「中型」111件（45.7%）と続いている。



X II. 2021年死亡・重傷事故データ(対自転車)

4. 事故類型別

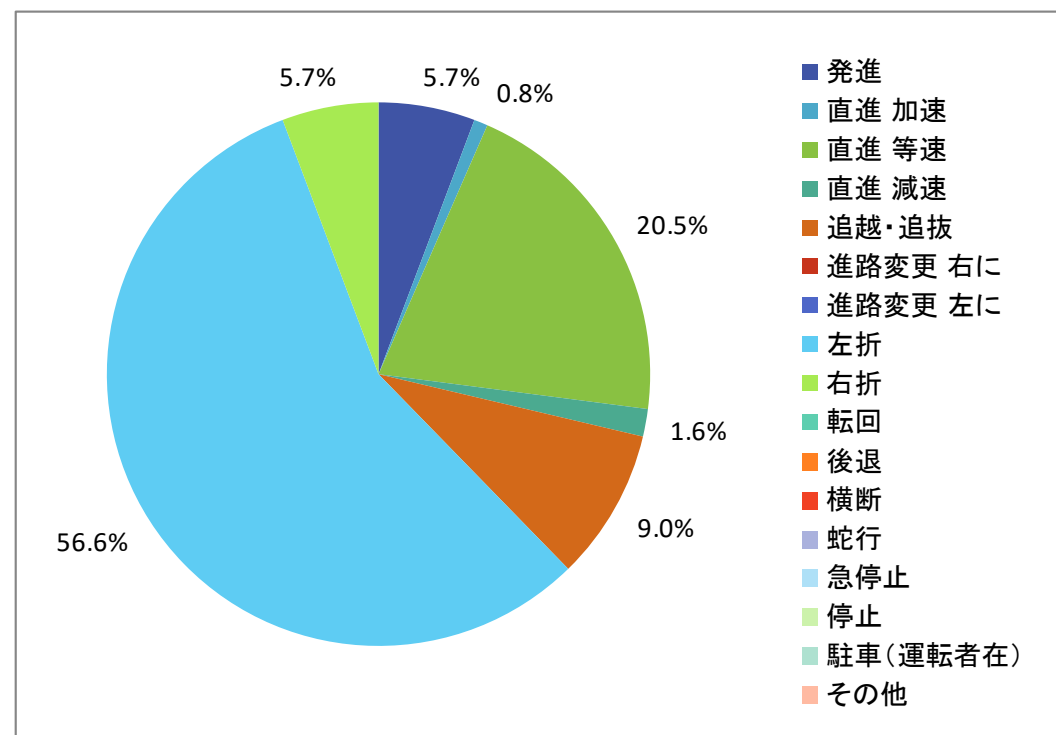
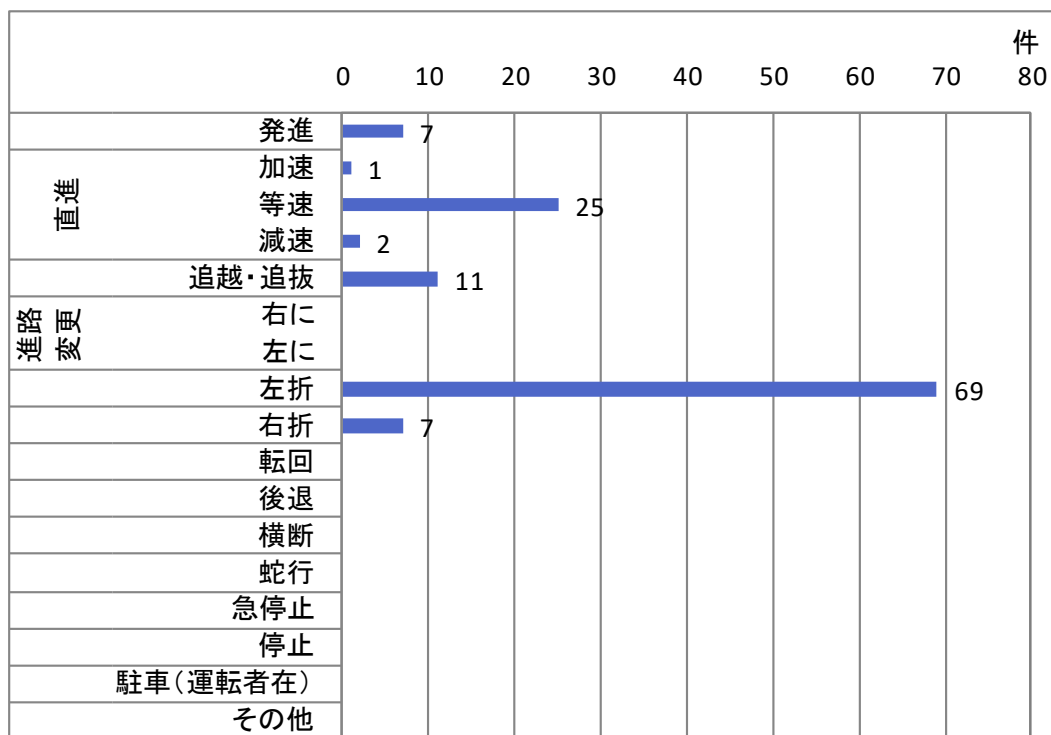
- ・死亡・重傷事故件数を事故類型別にみると、「左折」が最も多く100件（41.2%）となっている。
- ・次いで「直進 等速」77件（31.7%）等と続いている。



X II . 2021年死亡・重傷事故データ(対自転車)

(1)大型

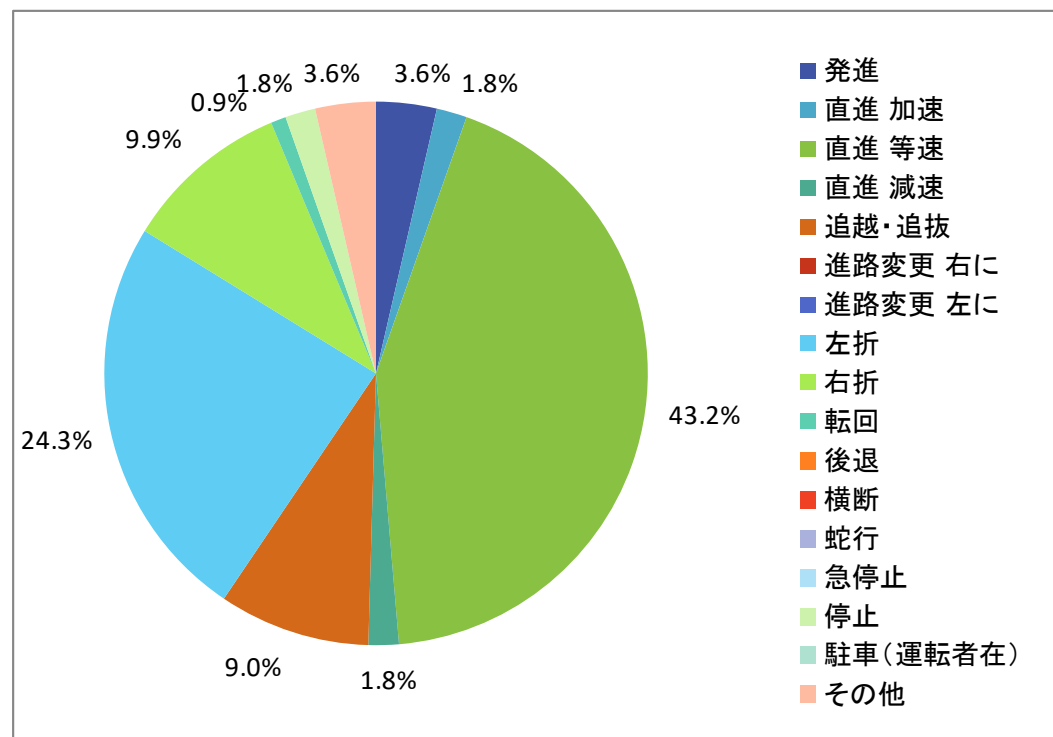
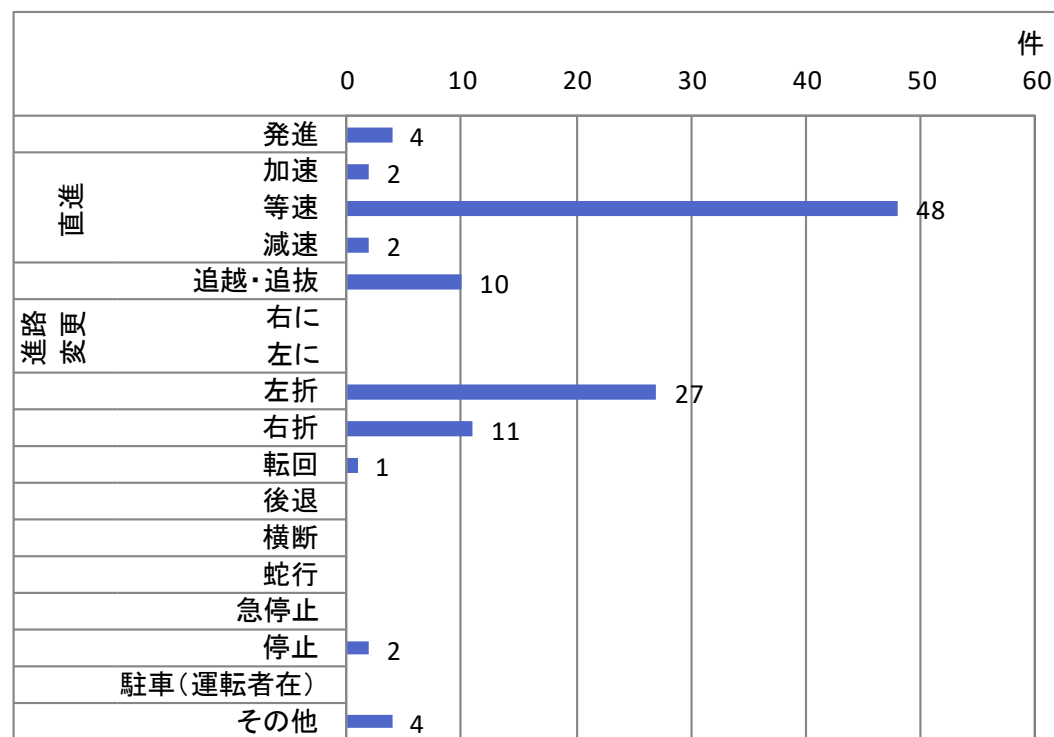
- ・死亡・重傷事故件数の事故類型別を車種別にみると、「大型」は「左折」が最も多く69件（56.6%）と6割近くを占めている。
- ・次いで「直進 等速」25件（20.5%）等と続いている。



XⅡ. 2021年死亡・重傷事故データ(対自転車)

(2) 中型

- ・死亡・重傷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48件（43.2％）となっている。
- ・次いで「左折」27件（24.3％）、「右折」11件（9.9％）と続いている。

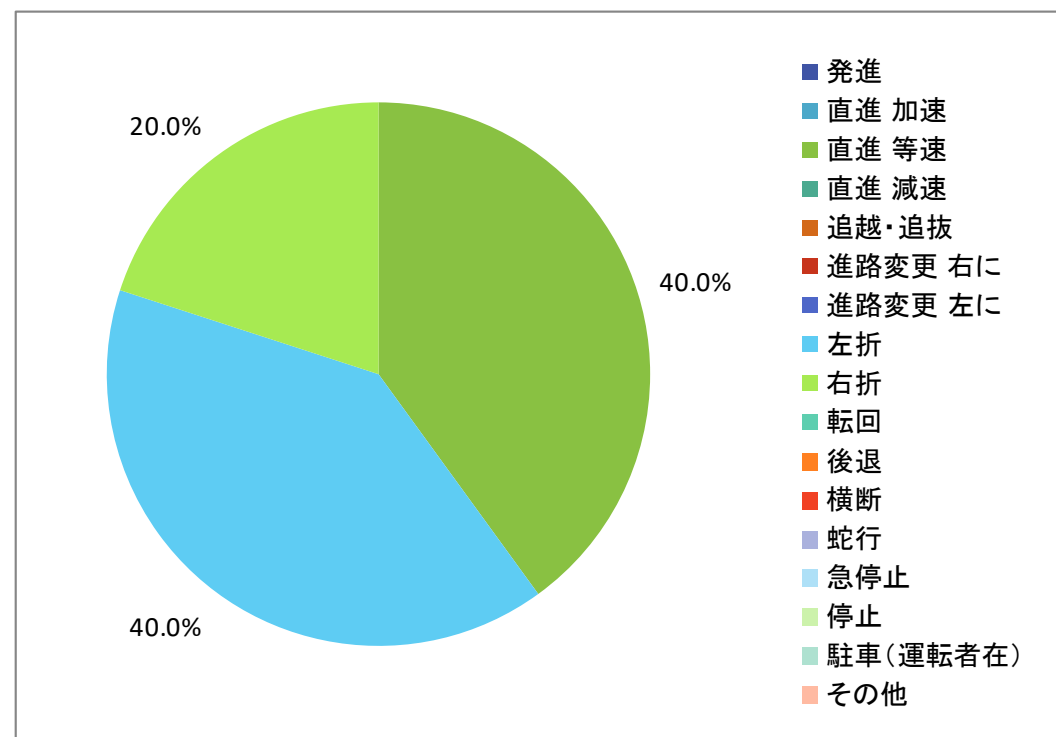


X II . 2021年死亡・重傷事故データ(対自転車)

(3) 普通

- ・死亡・重傷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」、「左折」が最も多く、それぞれ4件（40.0%）となっている。
- ・次いで「右折」2件（20.0%）と続いている。

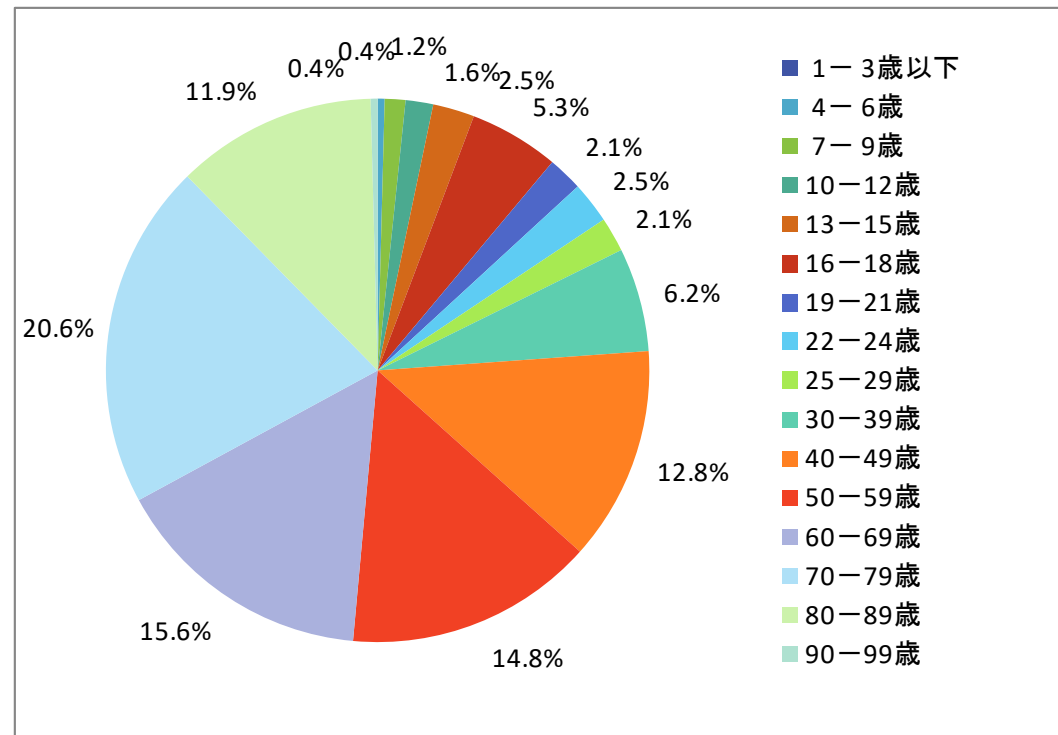
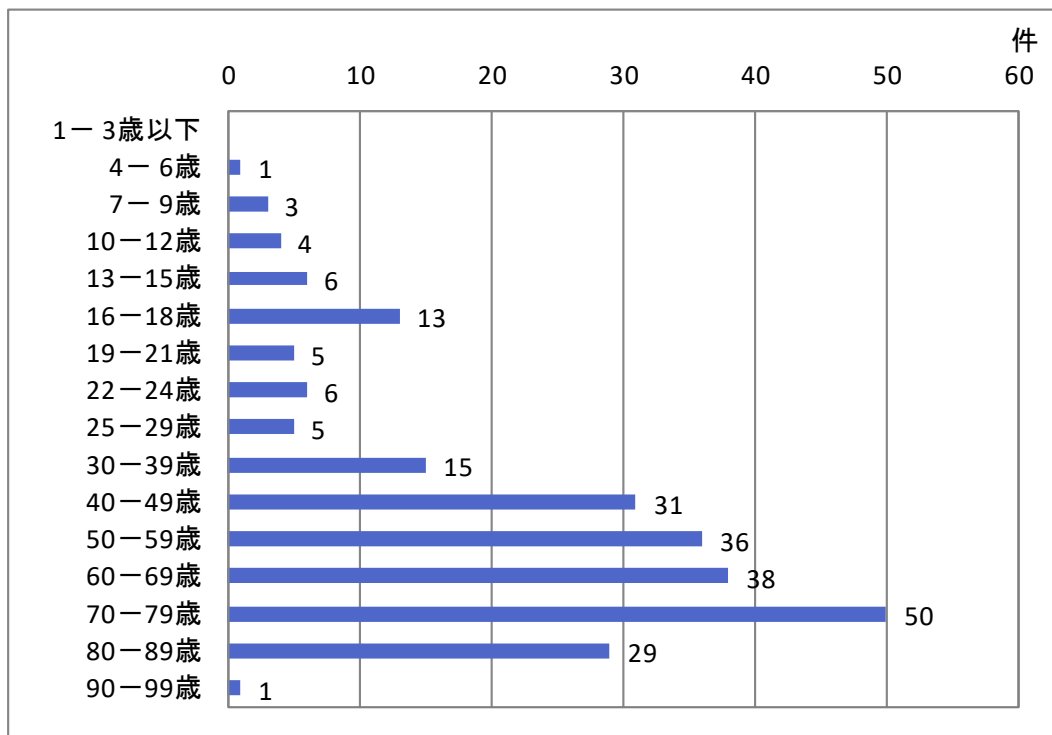
		0	1	2	3	4	5
直進	発進						
	加速						
	等速					4	
	減速						
進路変更	追越・追抜						
	右に						
	左に						
	左折					4	
	右折			2			
	転回						
その他	後退						
	横断						
	蛇行						
	急停止						
	停止						
	駐車(運転者在)						
	その他						



XⅡ. 2021年死亡・重傷事故データ(対自転車)

5. 自転車運転者の年齢層別

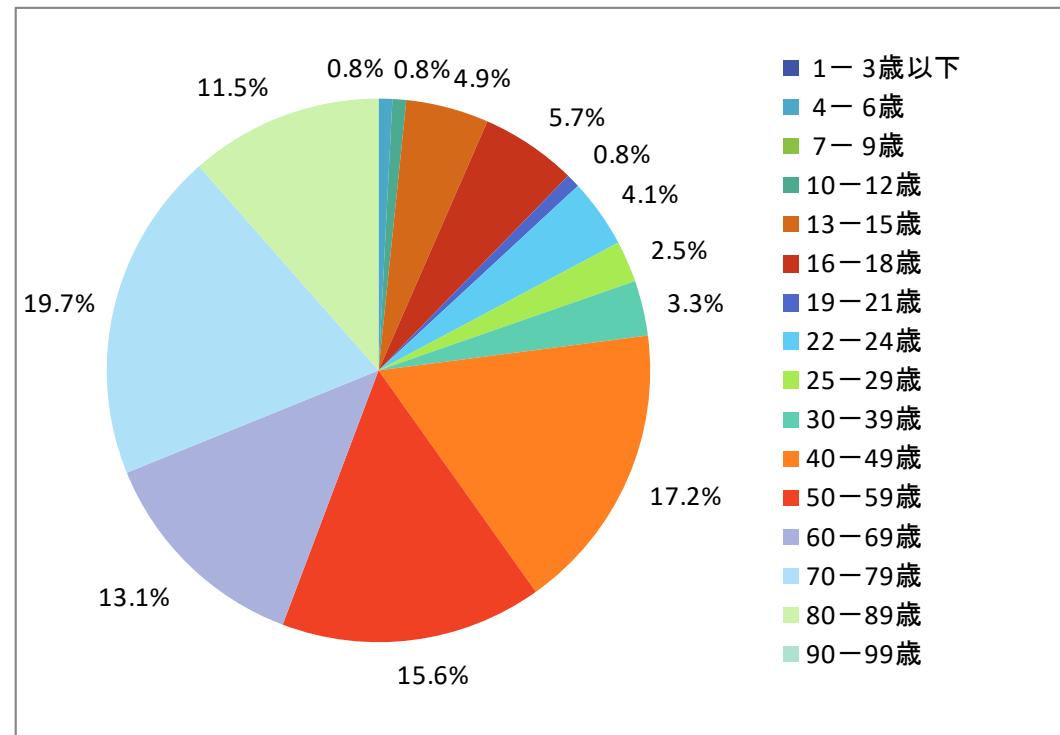
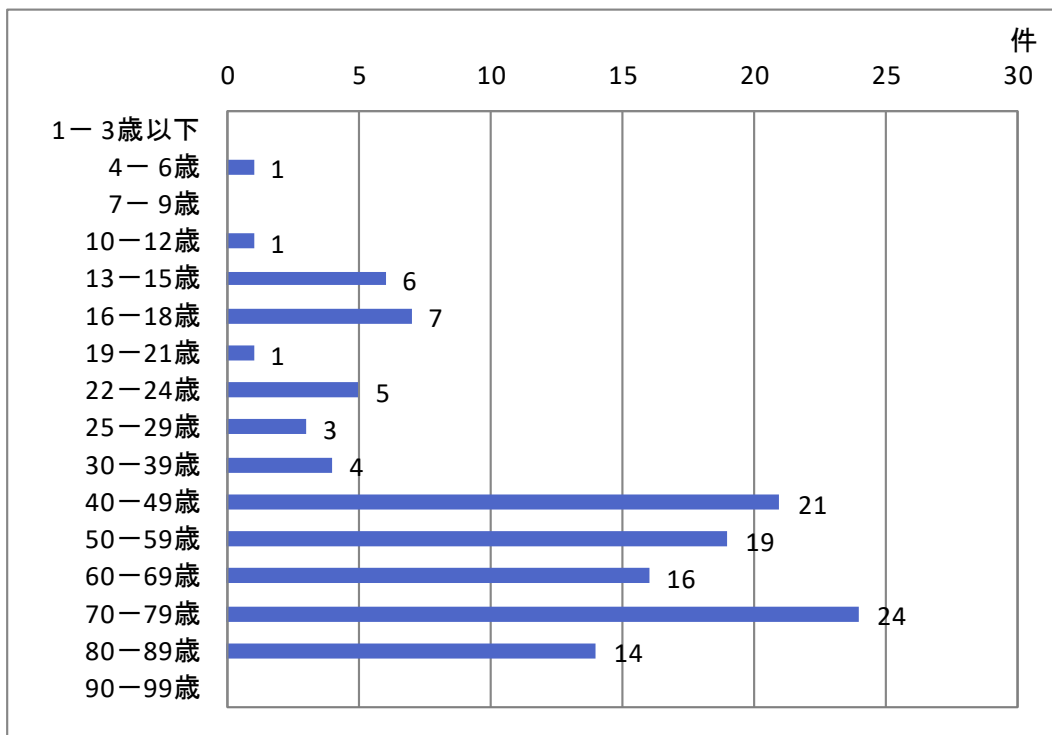
- ・ 死亡・重傷事故件数を自転車運転者の年齢層別にみると、「70-79歳」が最も多く50件（20.6％）となっている。
- ・ 次いで「60-69歳」38件（15.6％）、「50-59歳」36件（14.8％）等と続いている。
- ・ 60歳代以上で5割近くを占めている。



XⅡ. 2021年死亡・重傷事故データ(対自転車)

(1) 大型

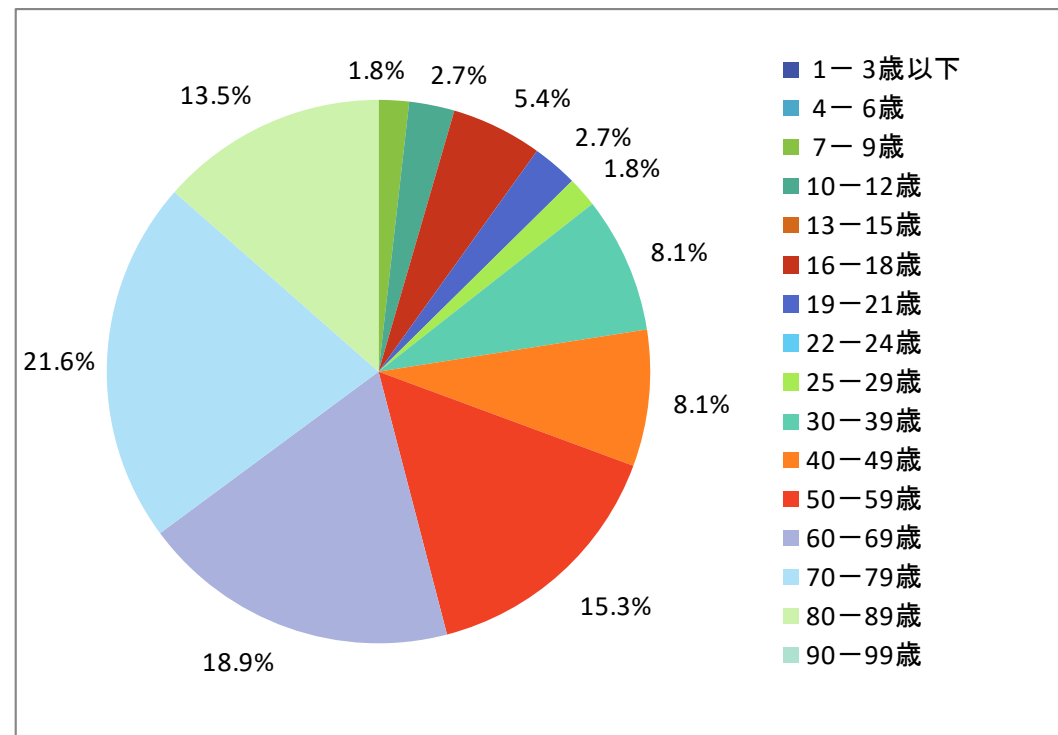
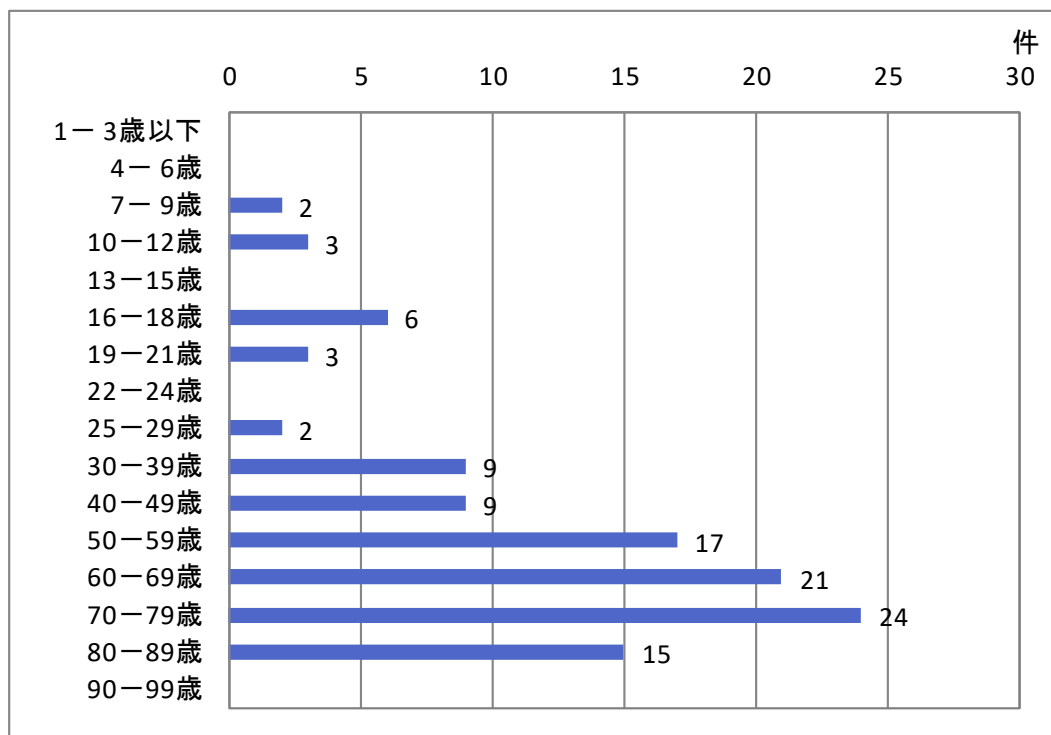
- ・ 死亡・重傷事故件数の自転車運転者の年齢層別を車種別にみると、「大型」は「70-79歳」が最も多く24件（19.7%）となっている。
- ・ 次いで「40-49歳」21件（17.2%）、「50-59歳」19件（15.6%）等と続いている。



XⅡ. 2021年死亡・重傷事故データ(対自転車)

(2) 中型

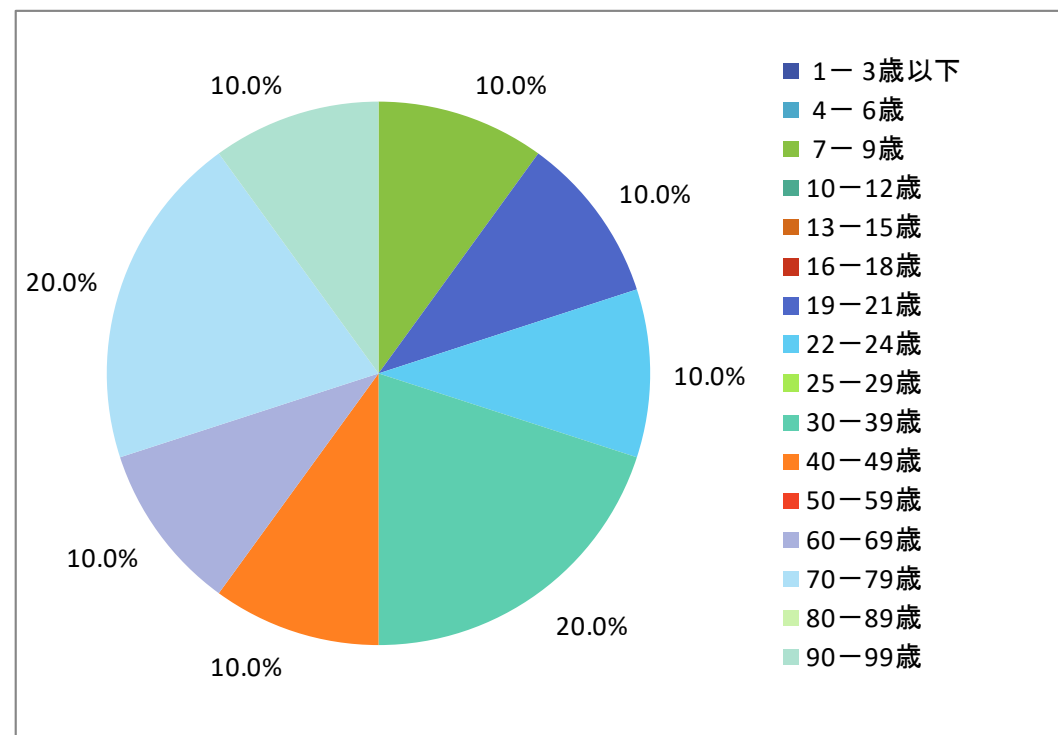
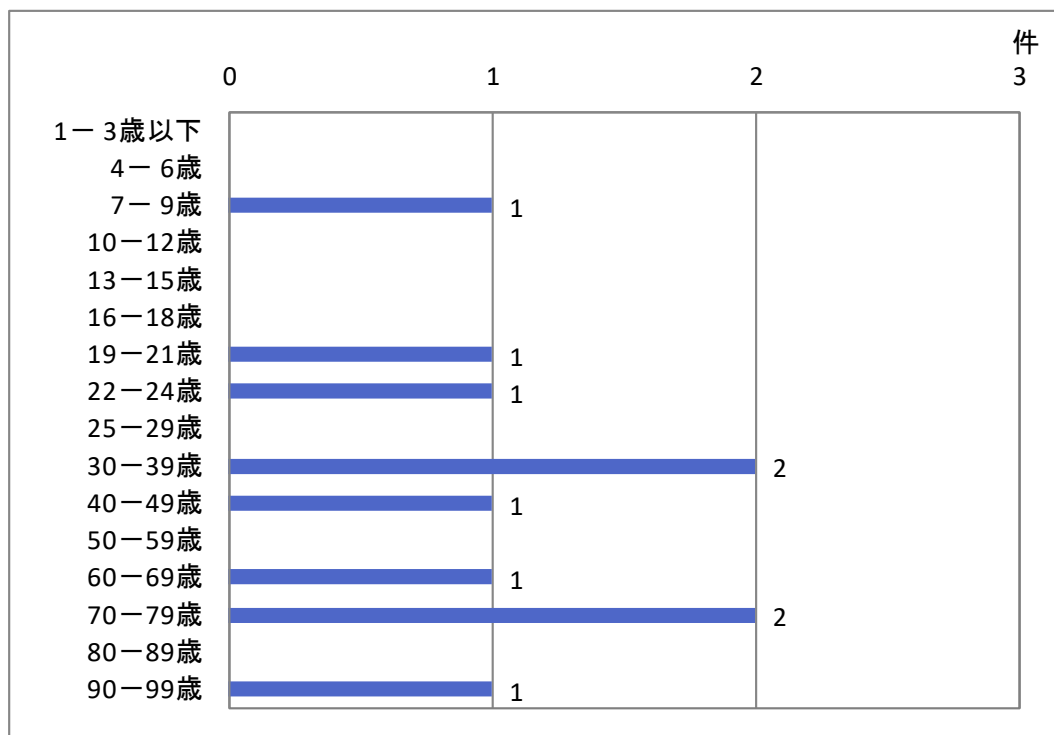
- ・ 死亡・重傷事故件数の自転車運転者の年齢層別を車種別にみると、「中型」は「70-79歳」が最も多く24件（21.6%）となっている。
- ・ 次いで「60-69歳」21件（18.9%）等と続いている。



XⅡ. 2021年死亡・重傷事故データ(対自転車)

(3) 普通

- ・死亡・重傷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「30-39歳」、「70-79歳」が最も多く、それぞれ2件（20.0%）となっている。



XⅡ. 2021年死亡・重傷事故データ(対自転車)

6. 第一当事者事故類型別自転車運転者の年齢層別

- ・死亡・重傷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、

「左折」－「70-79歳」

が最も多く19件となっている。

- ・次いで、

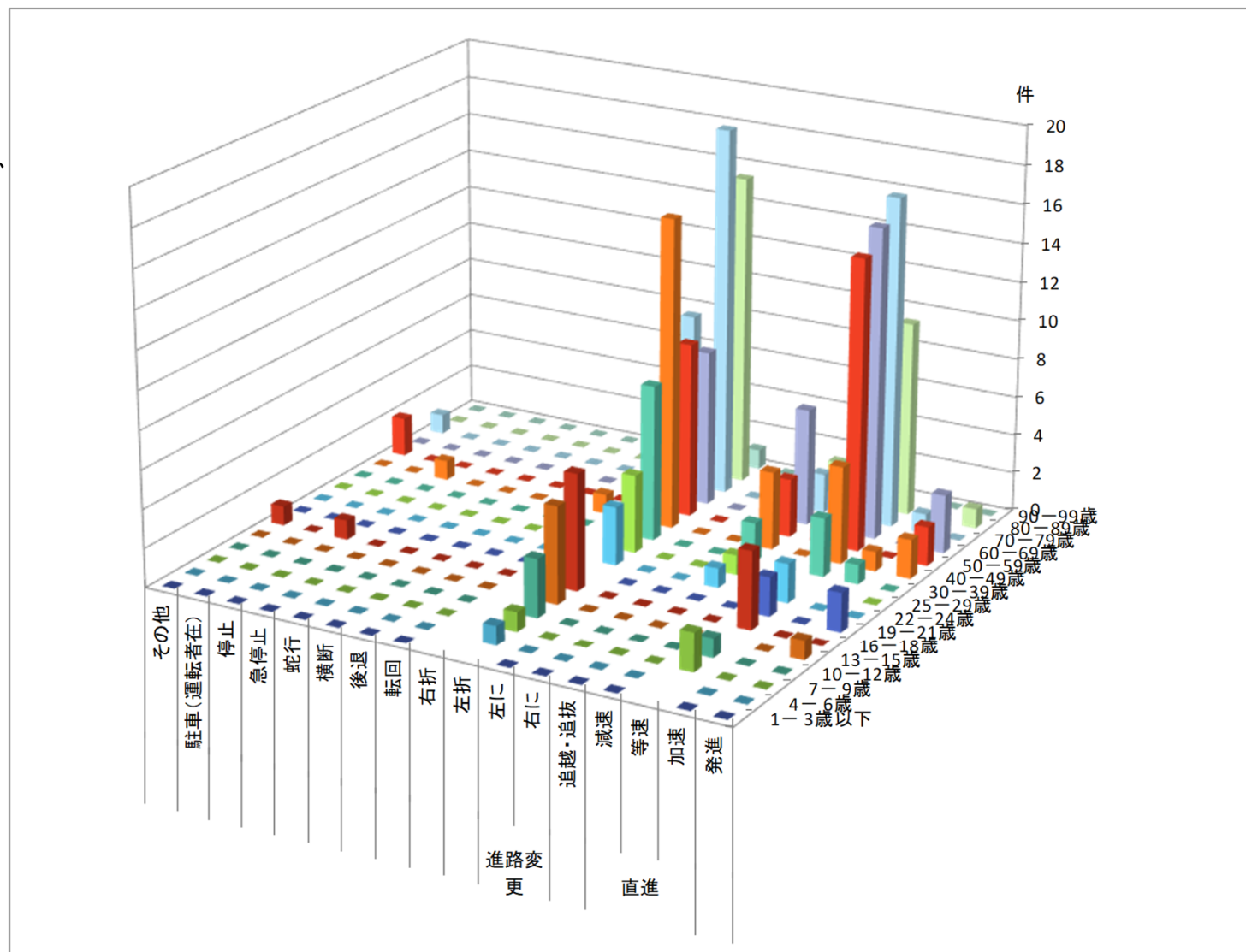
「直進 等速」－「70-79歳」が17件、

「直進 等速」－「60-69歳」、

「左折」－「40-49歳」、

「左折」－「80-89歳」がそれぞれ

16件等と続いている。



XⅡ. 2021年死亡・重傷事故データ(対自転車)

(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・重傷事故件数の「等速 直進」を自転車運転者の年齢層別にみると、「70-79歳」が最も多く17件となっている。次いで、「60-69歳」16件、「50-59歳」15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、「70-79歳」が最も多く19件となっている。次いで、「40-49歳」、「80-89歳」がそれぞれ16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、「70-79歳」が9件となっている。
- ・「等速 直進」、「左折」、「右折」のいずれも70歳以上の高齢の自転車運転者が多い。また、「左折」は未就学児を含む10歳代の自転車運転者も少なからずある。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。

