

2022年 1～12月の  
交通事故統計分析結果(死亡・重傷事故)  
～ 発生地別 ～

2023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

政府の5カ年計画である「第1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います。こうした背景を踏まえ、国土交通省では、トラック運送事業における令和7年度までに達成すべき目標値を「総合安全プラン2025」として、表1のように公表しました。

これを受け、全日本トラック協会では、表2のとおり「トラック事業における総合安全プラン2025」で定めた令和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。

一方、事業用トラックの保有台数は、令和2年3月末の運転免許区分別で見ますと、表3のとおり、大型トラック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対策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2022年までの全国の交通事故データ（※）を基に、都道府県別、道路区分別、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、事業用トラックによる交通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

<ご参考>

表1 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

表2 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+重傷者数 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

表3 運転免許区分別事業用トラックの保有台数（令和2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	469,632
		特種（殊）用途車	124,978
		小計	594,610
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	236,298
		特種（殊）用途車	90,934
		小計	327,232
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	243,438
		特種（殊）用途車	69,934
		小計	313,372
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	50,138
		特種（殊）用途車	30,865
		小計	81,003
トレーラ（道路運送車両法による分類と同じ）		166,147	11.2%
合計		1,482,364	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（2022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. 2022年1～12月死亡・重傷事故データの傾向

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

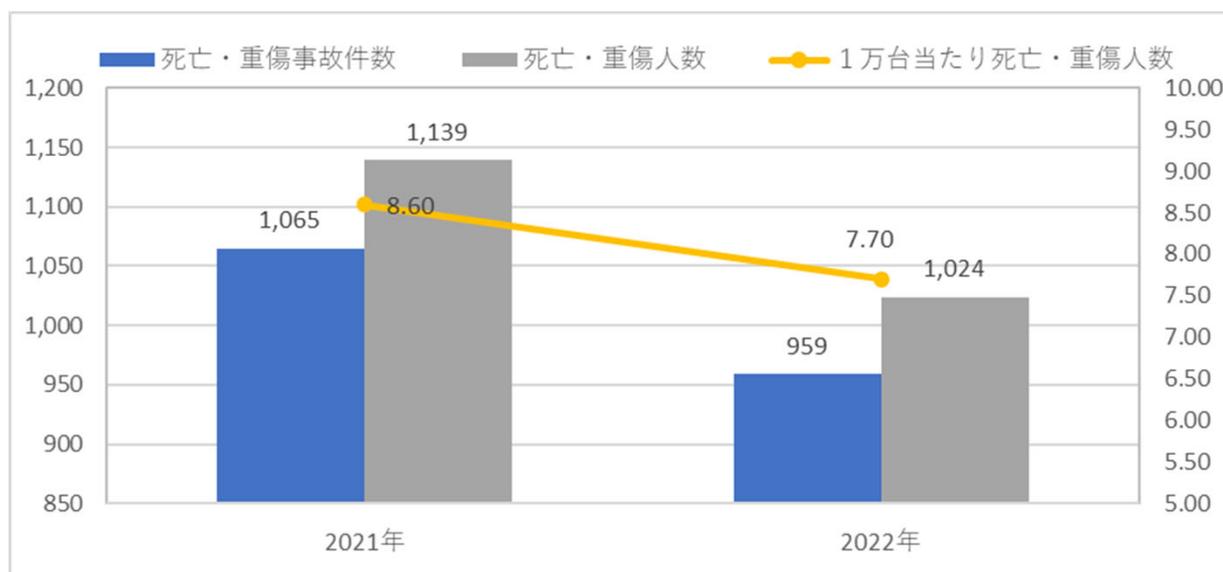
## Ⅱ. 2022年1～12月死亡・重傷事故データの傾向

### 1. 事故件数

- 2022年1～12月の死亡・重傷事故件数は959件（死者・重傷者の合計人数は1,024人）となっている（営業用トラック1万台当たりの死者数と重傷者数の合計は7.7人）。

※営業用トラック1,325,516台（2022年12月末現在、トレーラ及び軽自動車を除く）

- 令和7年までに死者数と重傷者数の合計を970人（営業用トラック1万台当たりの死者数と重傷者数の合計を「6.5人」とする）という「トラック事業における総合安全プラン2025」の目標を達成するためにも、死亡・重傷事故を減少させる具体的な対策の構築が急務である。

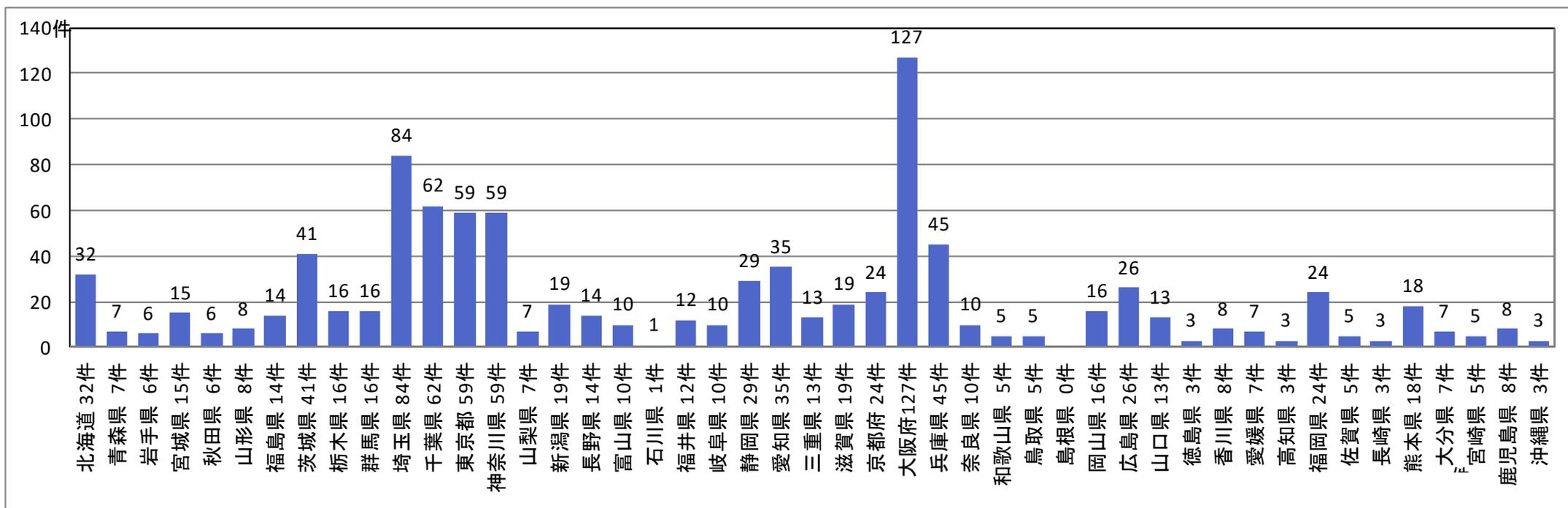


## Ⅱ. 2022年1～12月死亡・重傷事故データの傾向

### 2. 発生地別

- ・2022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127件、次いで「埼玉県」84件、「千葉県」62件、「東京都」、「神奈川県」がそれぞれ59件と続いている。

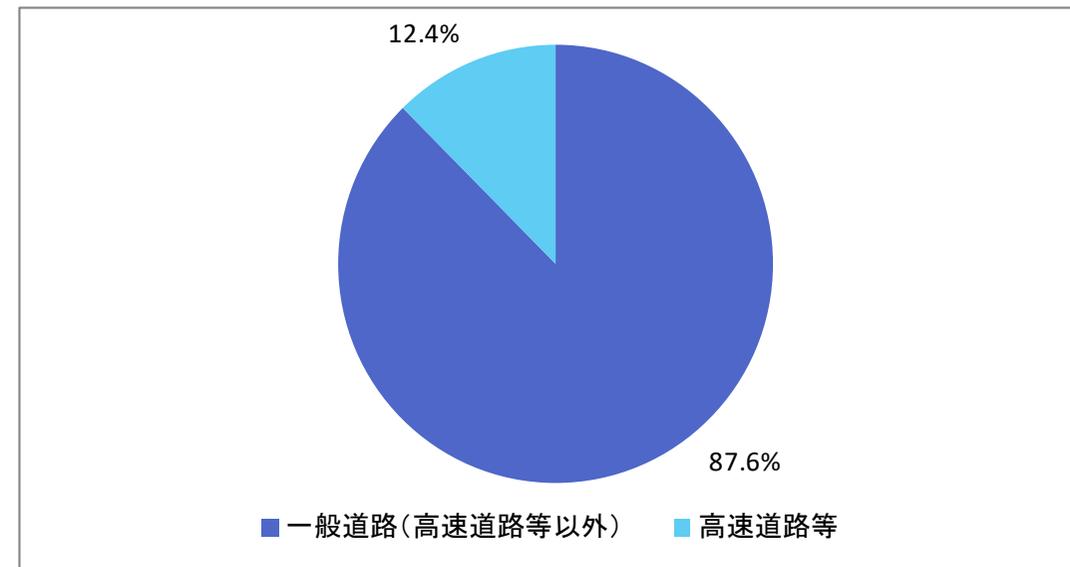
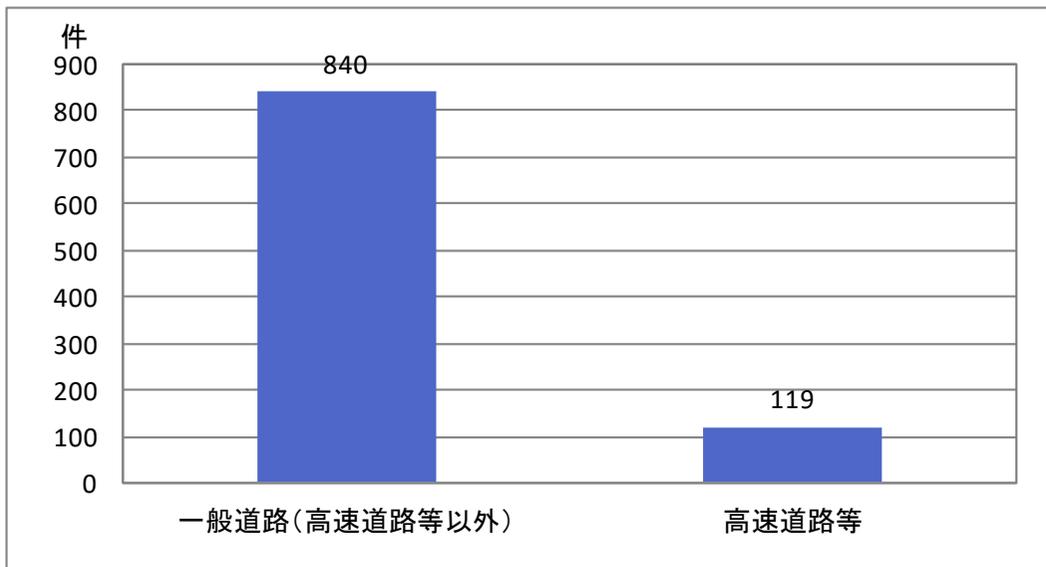
※対自転車の発生地別死亡・重傷事故件数については、P87 に別掲。



## Ⅱ. 2022年1～12月死亡・重傷事故データの傾向

### 3. 道路区分別

- ・2022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840件（87.6%）と9割近くを占めている。

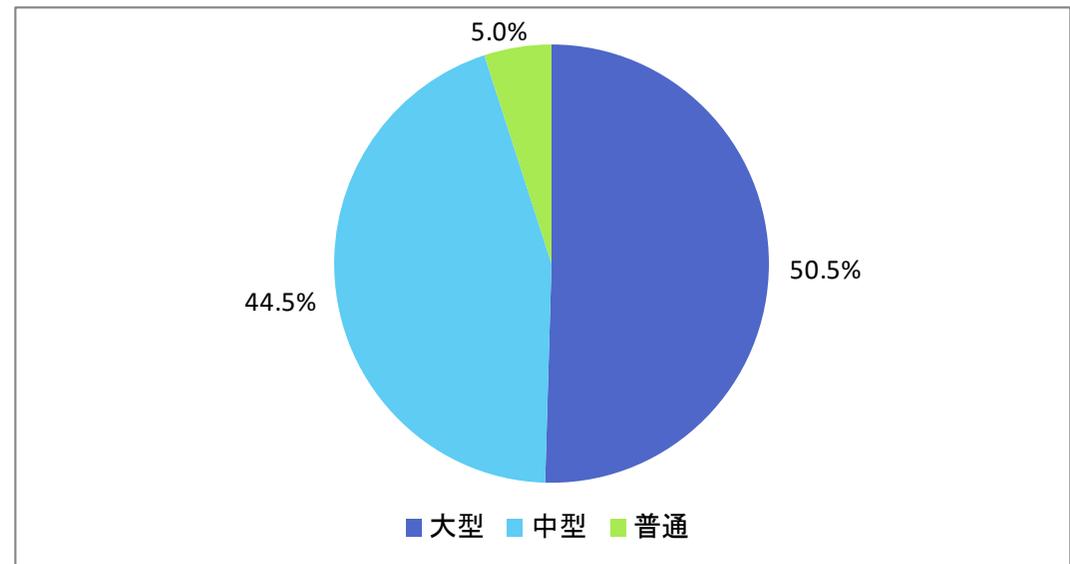
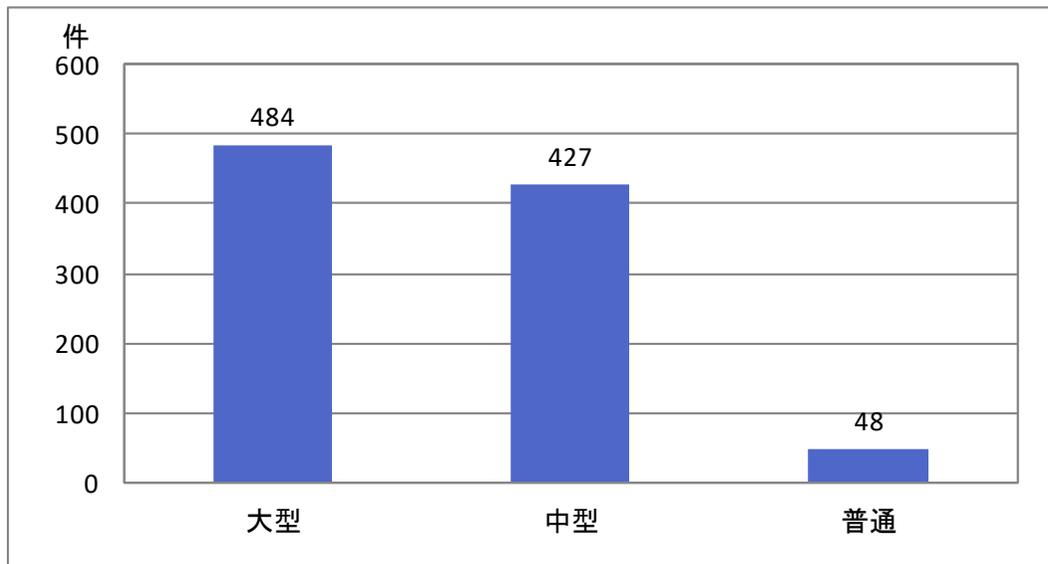


## Ⅱ. 2022年1～12月死亡・重傷事故データの傾向

### 4. 車両区分別

- ・2022年1～12月の傾向をみると、「大型」が最も多く484件（50.5%）と5割以上を占めている。
- ・次いで「中型」427件（44.5%）、「普通」48件（5.0%）となっている。

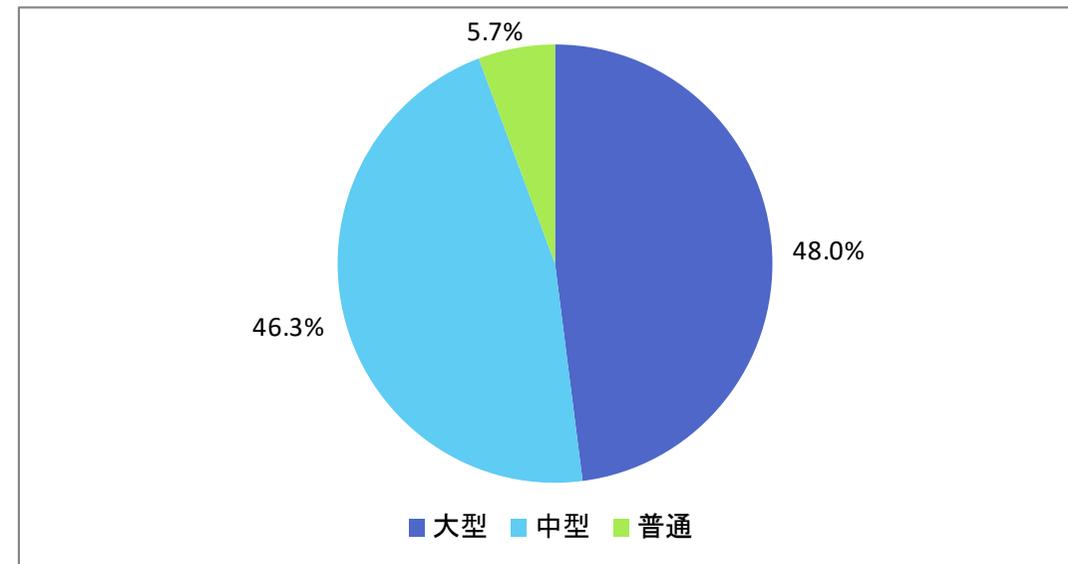
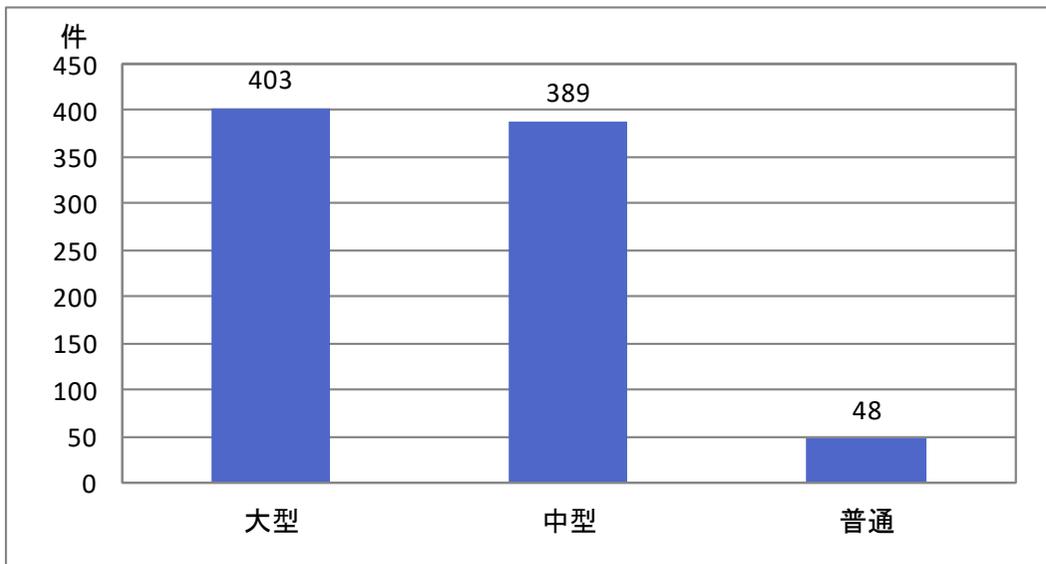
※対自転車の車両区分別死亡・重傷事故件数については、P88 に別掲。



## Ⅱ. 2022年1～12月死亡・重傷事故データの傾向

### (1) 一般道路での車両区分

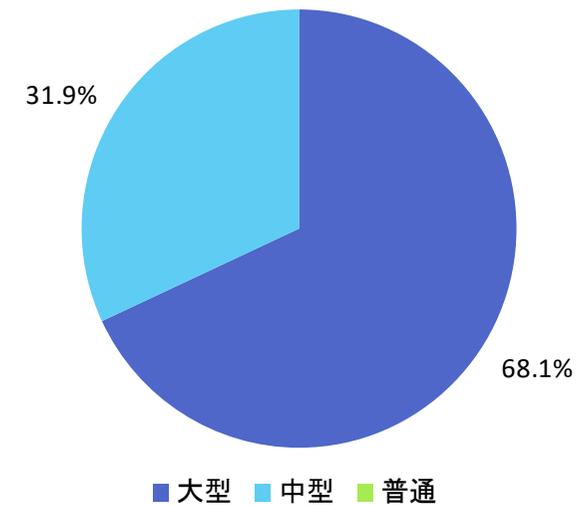
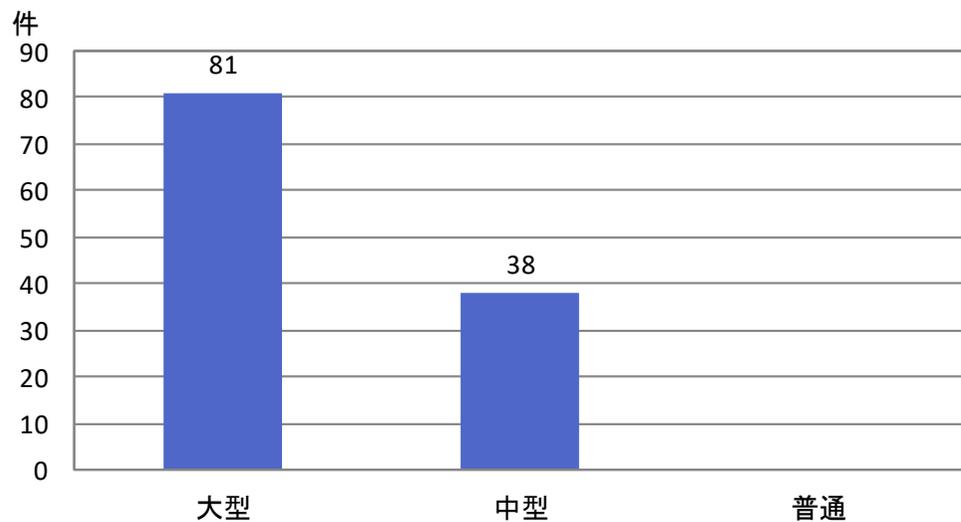
- ・2022年1～12月の傾向をみると、「大型」が最も多く403件（48.0%）と5割近くを占めている。
- ・次いで「中型」389件（46.3%）、「普通」48件（5.7%）となっている。



## Ⅱ. 2022年1～12月死亡・重傷事故データの傾向

### (2) 高速道路等での車両区分

- ・2022年1～12月の傾向をみると、「大型」が最も多く81件（68.1%）と7割近くを占めている。
- ・次いで「中型」38件（31.9%）となっている。

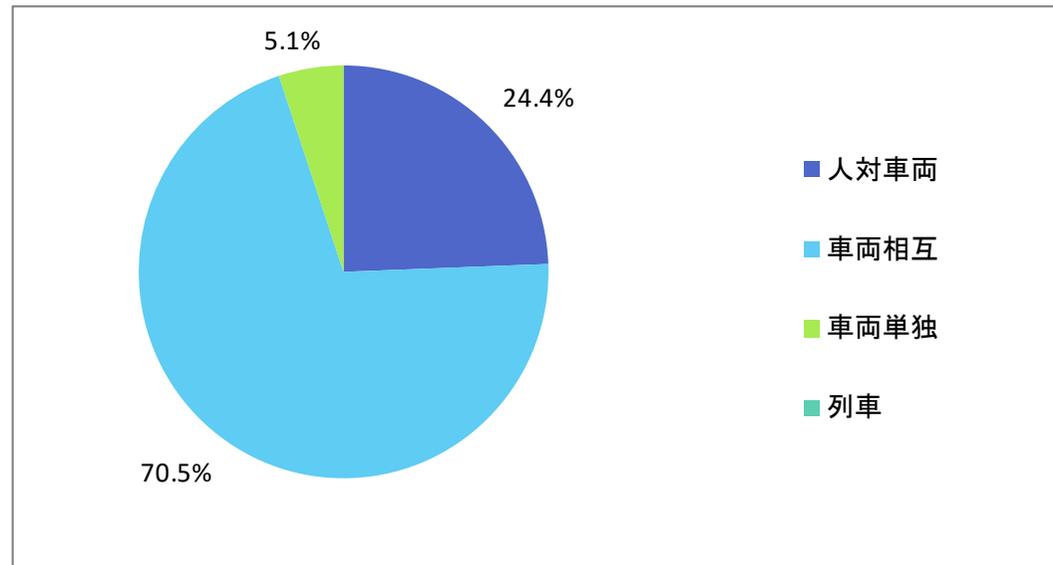
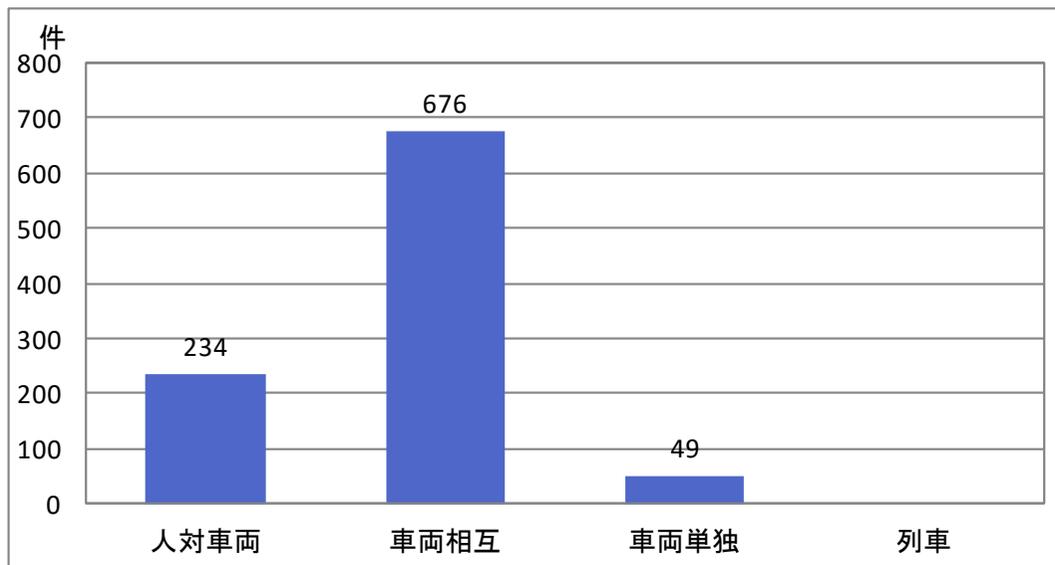


## Ⅱ. 2022年1～12月死亡・重傷事故データの傾向

### 5. 事故類型別

- ・2022年1～12月の傾向をみると、「車両相互」が最も多く676件（70.5%）と7割以上を占めている。
- ・次いで「人対車両」234件（24.4%）、「車両単独」49件（5.1%）と続いている。

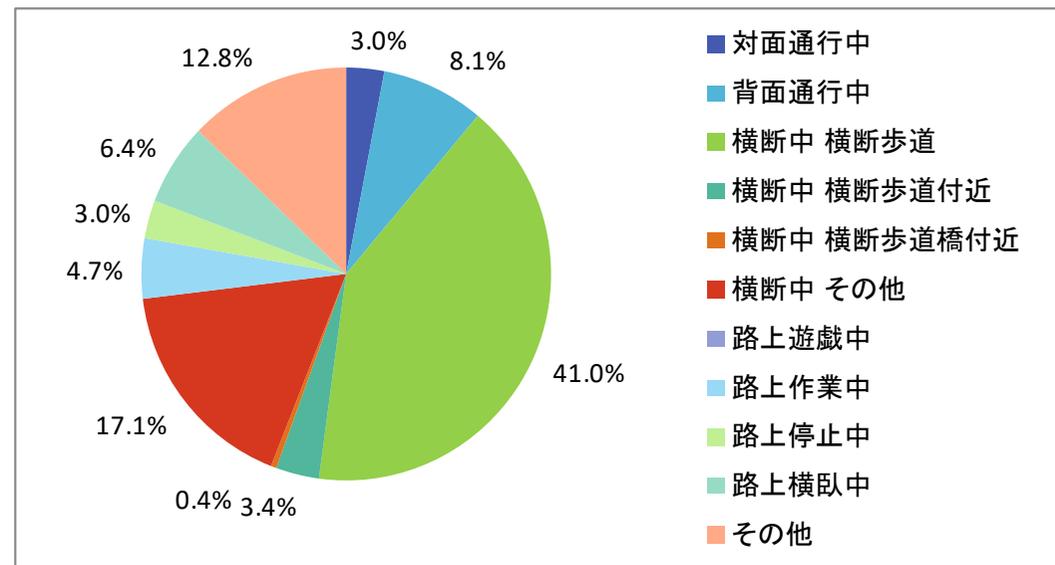
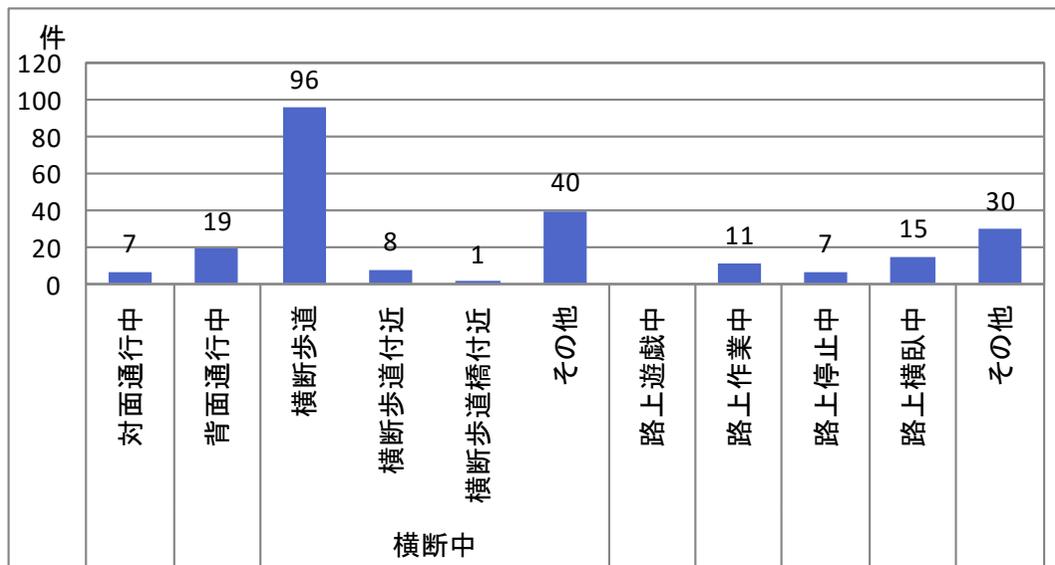
※「車両相互」での第二当事者となる「車両」には、道路交通法上の「軽車両」である自転車等を含む。



## Ⅱ. 2022年1～12月死亡・重傷事故データの傾向

### (1) 人対車両

- ・2022年1～12月の傾向をみると、「横断中 横断歩道」が最も多く96件（41.0%）となっている。
- ・次いで「横断中 その他」40件（17.1%）、「その他」30件（12.8%）、「背面通行中」19件（8.1%）と続いている。
- ・「横断中」の事故が145件（61.9%）と6割以上を占めている。



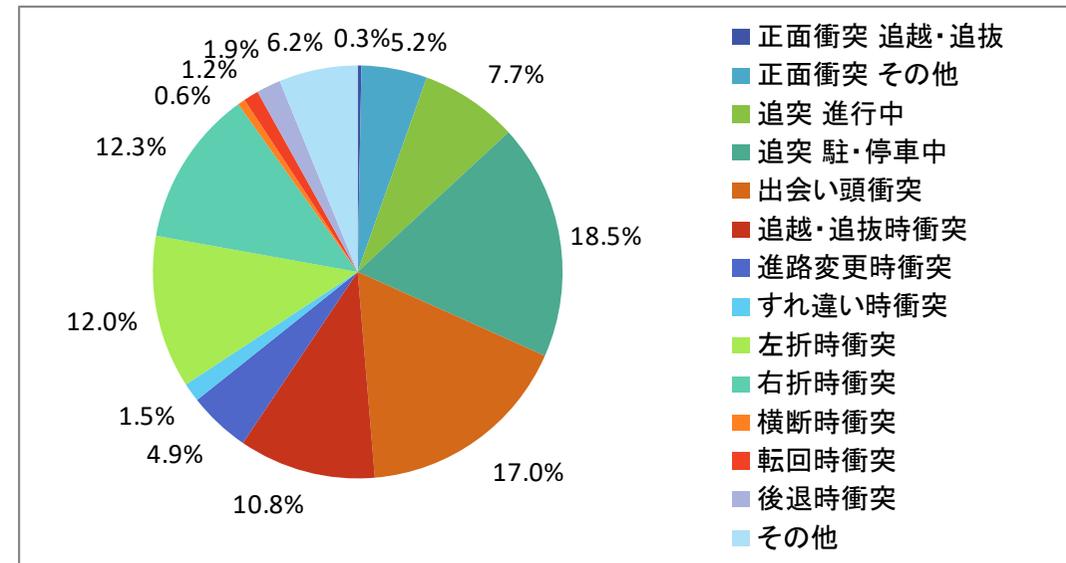
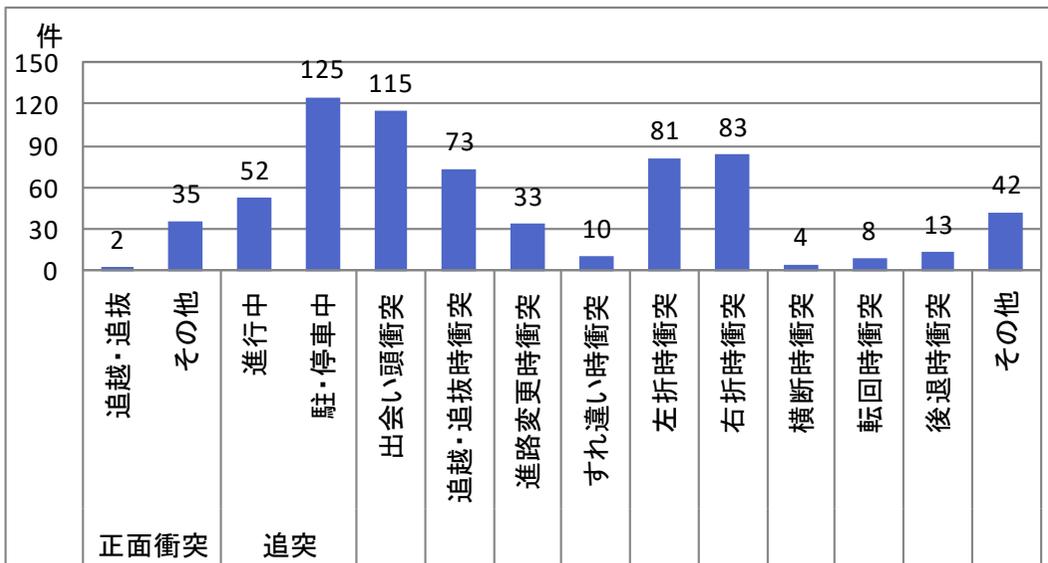
## Ⅱ. 2022年1～12月死亡・重傷事故データの傾向

### (2) 車両相互

- ・2022年1～12月の傾向をみると、「追突 駐・停車中」が最も多く125件（18.5%）となっている。
- ・次いで「出会い頭衝突」115件（17.0%）、「右折時衝突」83件（12.3%）、「左折時衝突」81件（12.0%）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。

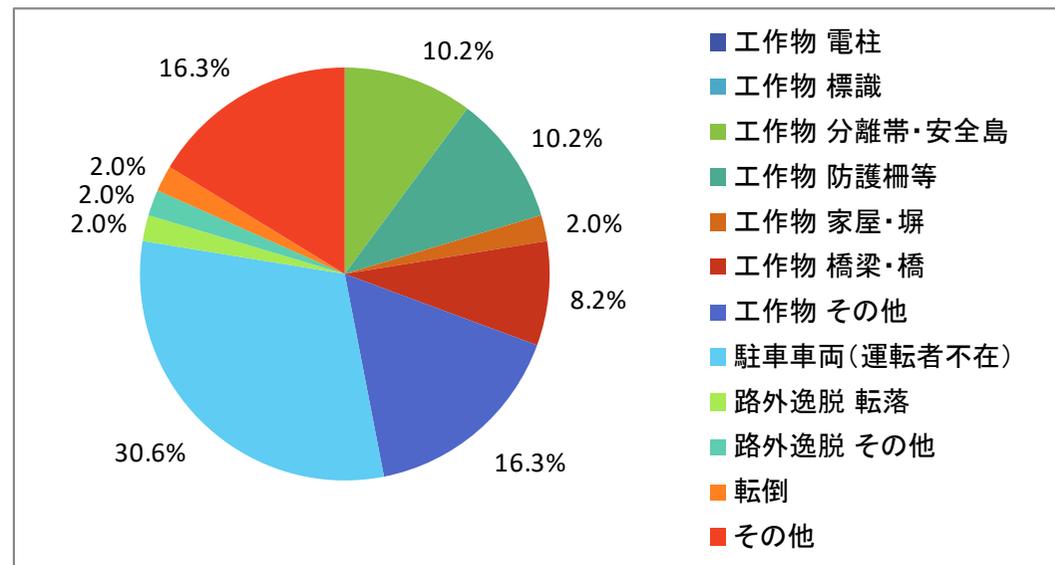
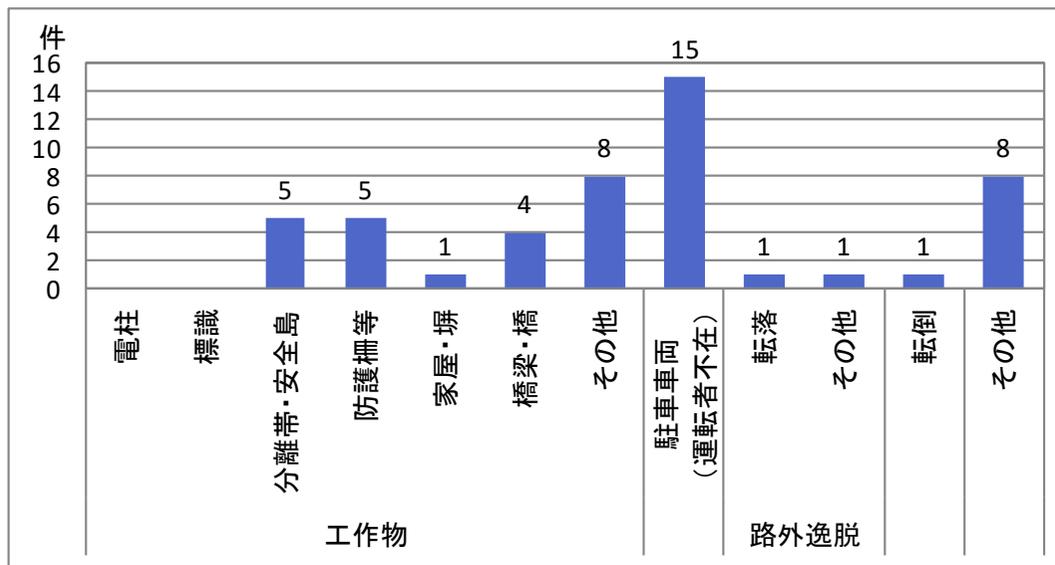
※対自転車の事故類型別死亡・重傷事故件数については、P89～P92に別掲。



## Ⅱ. 2022年1～12月死亡・重傷事故データの傾向

### (3) 車両単独

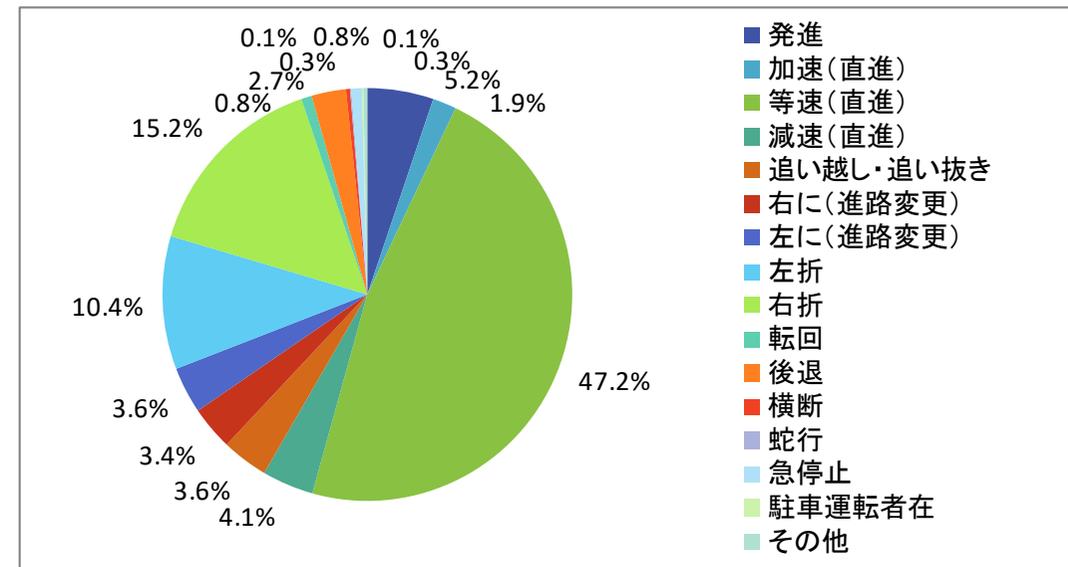
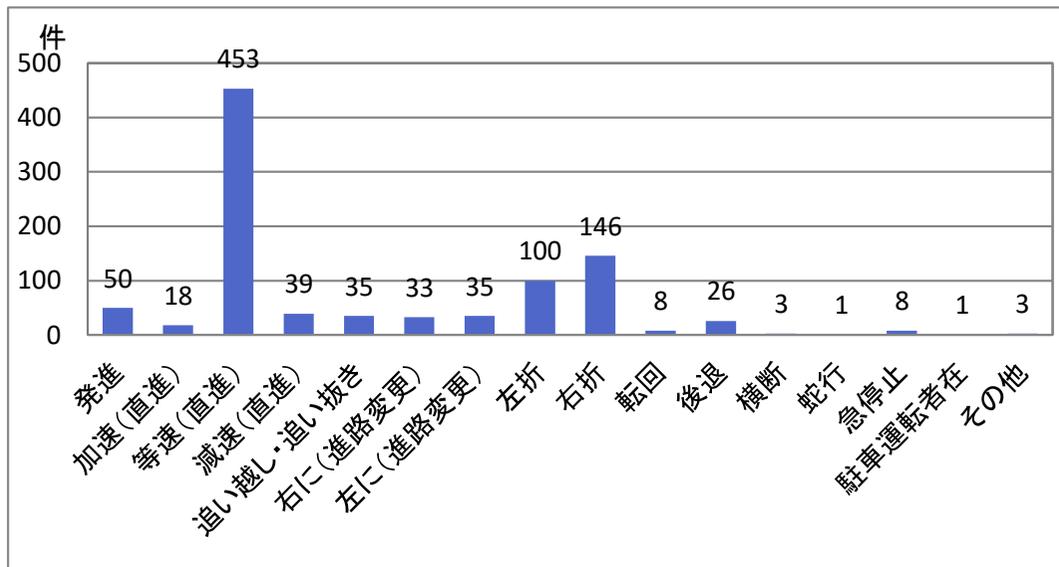
- ・2022年1～12月の傾向をみると「駐車車両（運転者不在）」が最も多く15件（30.6%）となっている。
- ・次いで「工作物 その他」、「その他」がそれぞれ8件（16.3%）と続いている。



## Ⅱ. 2022年1～12月死亡・重傷事故データの傾向

### 6. 行動類型別

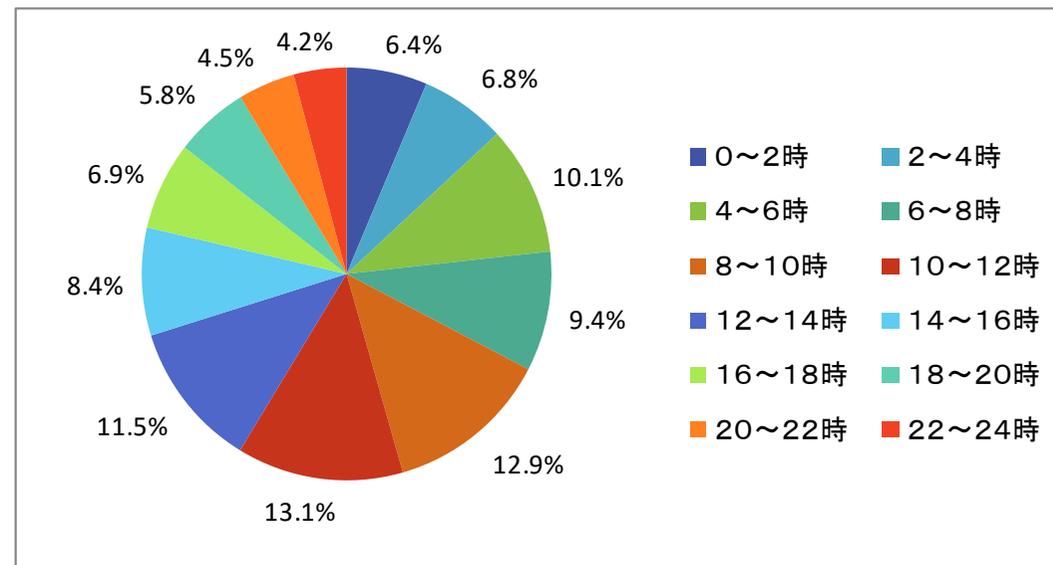
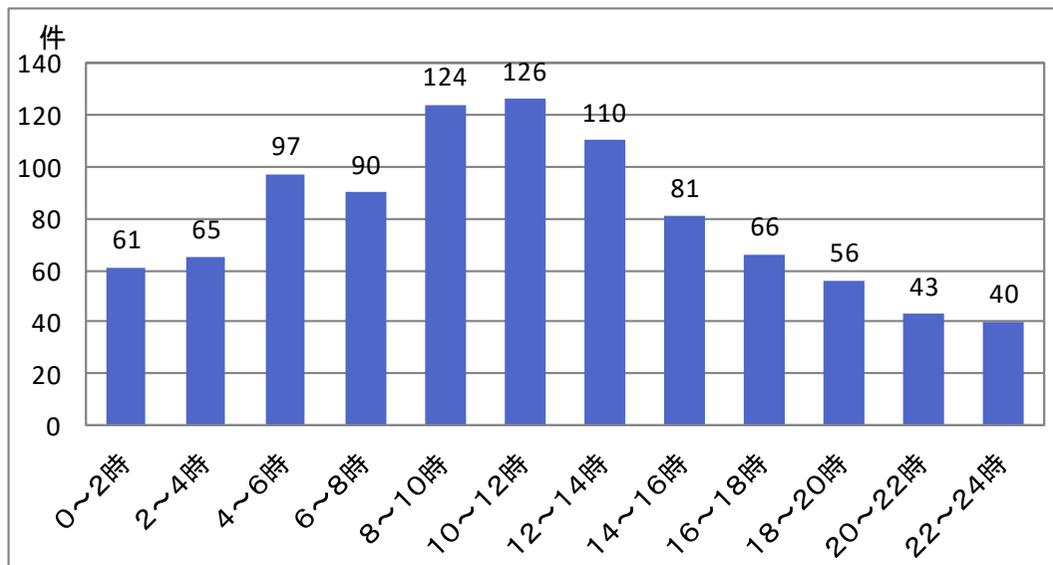
- ・2022年1～12月の傾向をみると、「等速（直進）」が最も多く453件（47.2%）と5割近くを占めている。
- ・次いで「右折」146件（15.2%）、「左折」100件（10.4%）と続いている。



## Ⅱ. 2022年1～12月死亡・重傷事故データの傾向

### 7. 時間帯別

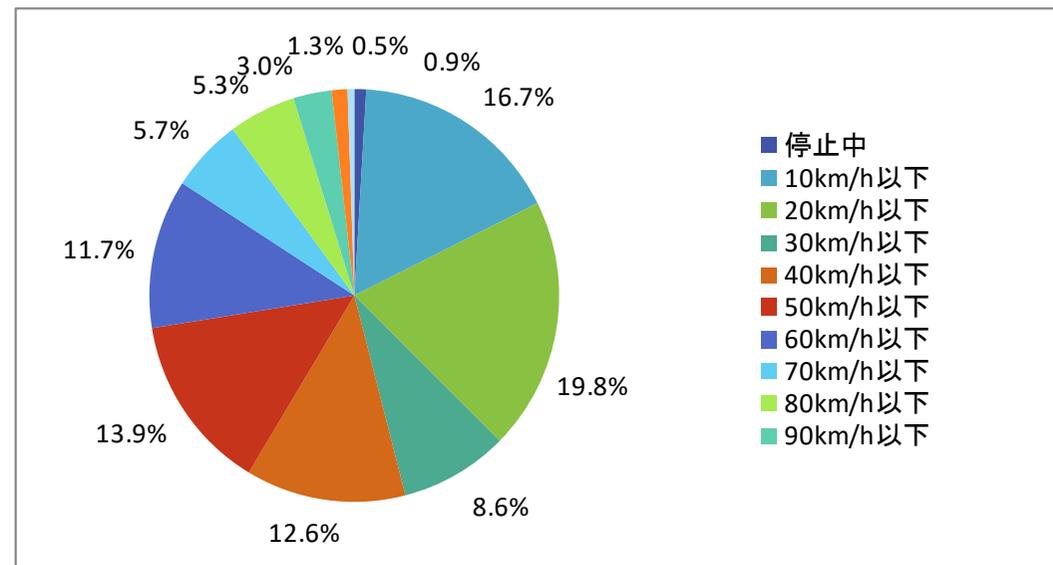
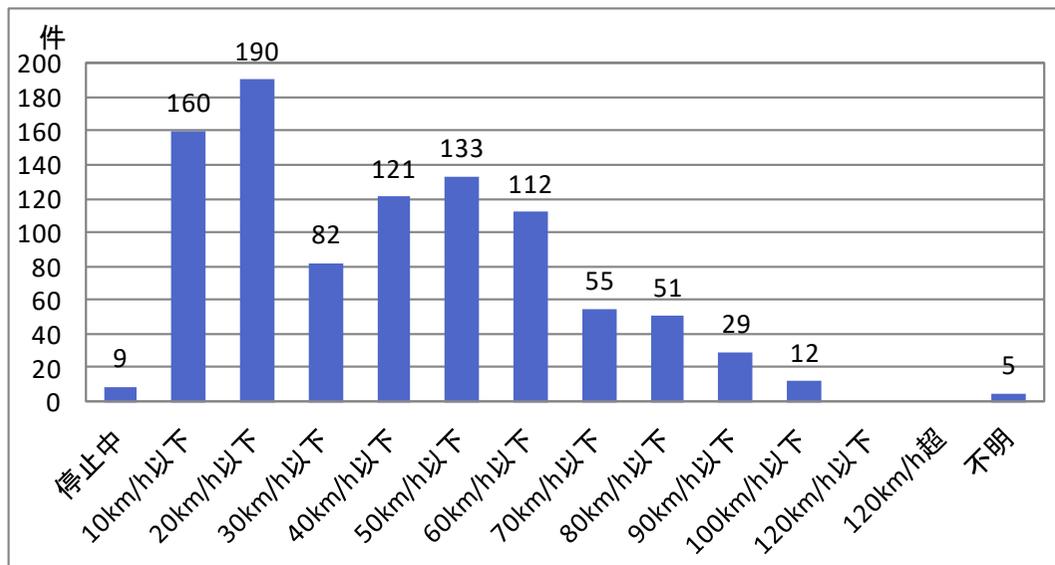
- ・2022年1～12月の傾向をみると、「10～12時」が最も多く126件（13.1%）となっている。
- ・次いで「8～10時」124件（12.9%）、「12～14時」110件（11.5%）、「4～6時」97件（10.1%）と続いている。
- ・「6～12時」までの午前中の時間帯で全体の4割近くを占めている。



## Ⅱ. 2022年1～12月死亡・重傷事故データの傾向

### 8. 運転者の危険認知速度別

- ・2022年1～12月の傾向をみると、「(10km/h超)20km/h以下」が最も多く190件（19.8%）となっている。
- ・次いで「10km/h以下」160件（16.7%）、「(40km/h超)50km/h以下」133件（13.9%）、「(30km/h超)40km/h以下」121件（12.6%）、「(50km/h超)60km/h以下」112件（11.7%）と続いている。

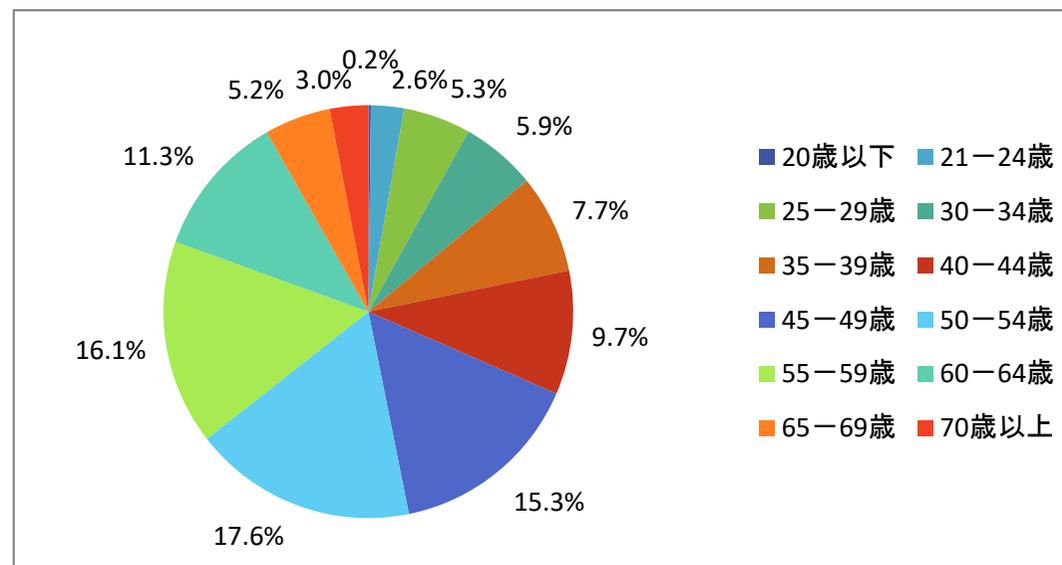
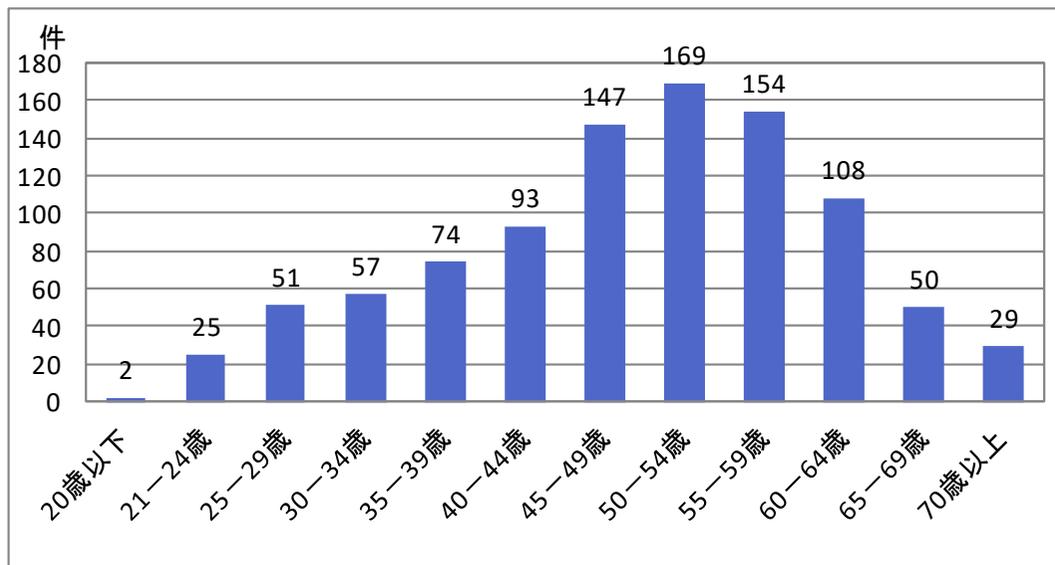


## Ⅱ. 2022年1～12月死亡・重傷事故データの傾向

### 9. 運転者の年齢層別

- ・2022年1～12月の傾向をみると、「50～54歳」が最も多く169件（17.6%）となっている。
- ・次いで「55～59歳」154件（16.1%）、「45～49歳」147件（15.3%）、「60～64歳」108件（11.3%）と続いている。
- ・「40代」が240件（25.0%）、「50代」が323件（33.7%）、「60歳以上」は187件（19.5%）となっている。

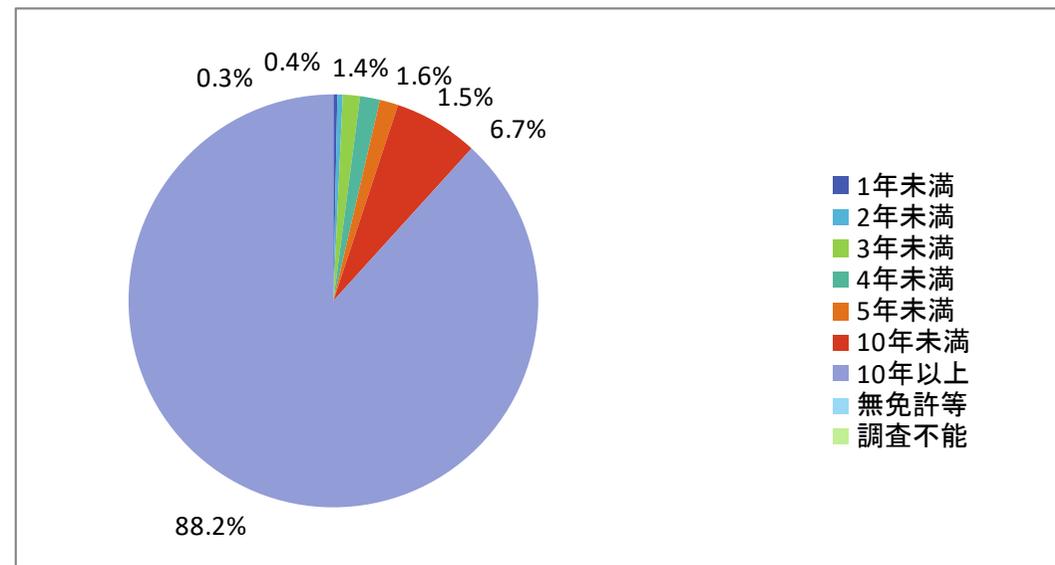
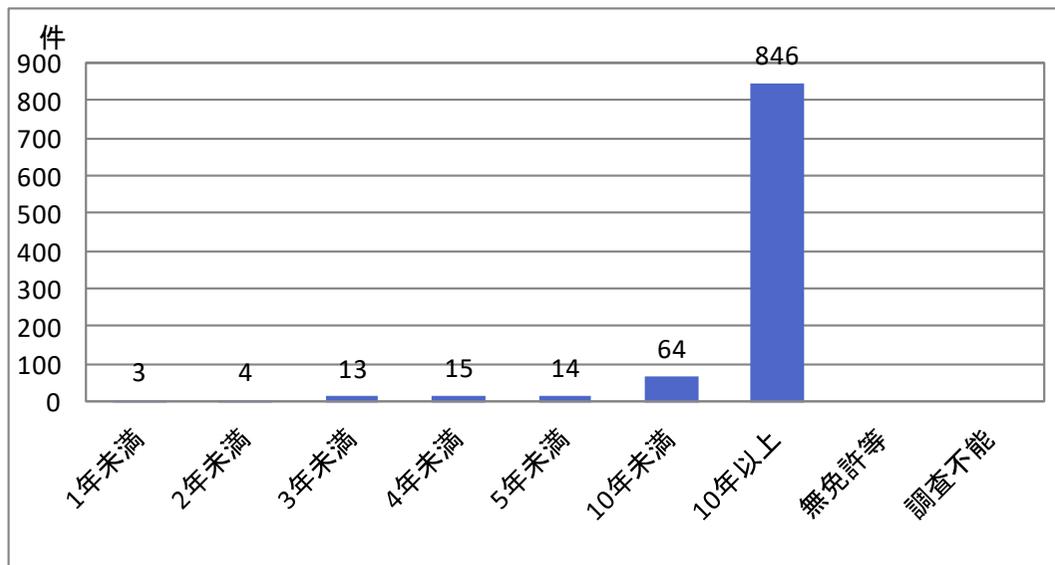
※対自転車の死亡・重傷事故における自転車運転者の年齢別死亡・重傷事故件数については、P93～P96に別掲。



## Ⅱ. 2022年1～12月死亡・重傷事故データの傾向

### 10. 運転者の免許取得年数別

・2022年1～12月の傾向をみると、「10年以上」が最も多く846件（88.2%）と9割近くを占めている。



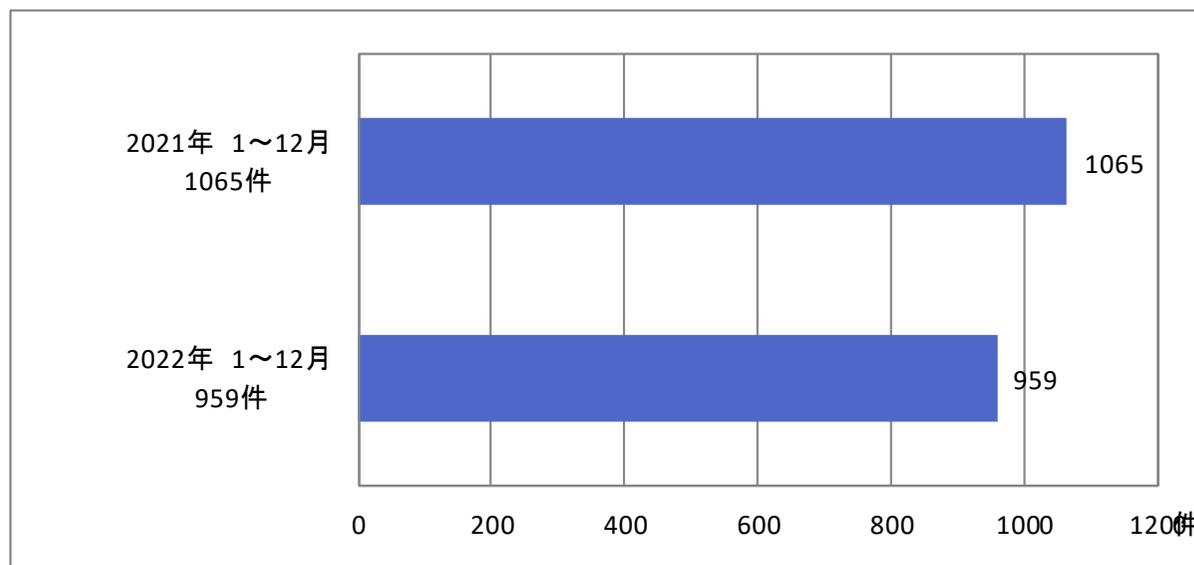
### Ⅲ. 2022年1～12月死亡・重傷事故データの傾向(対前年同期比)

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. 2022年1～12月死亡・重傷事故データの傾向(対前年同期比)

#### 1. 事故件数

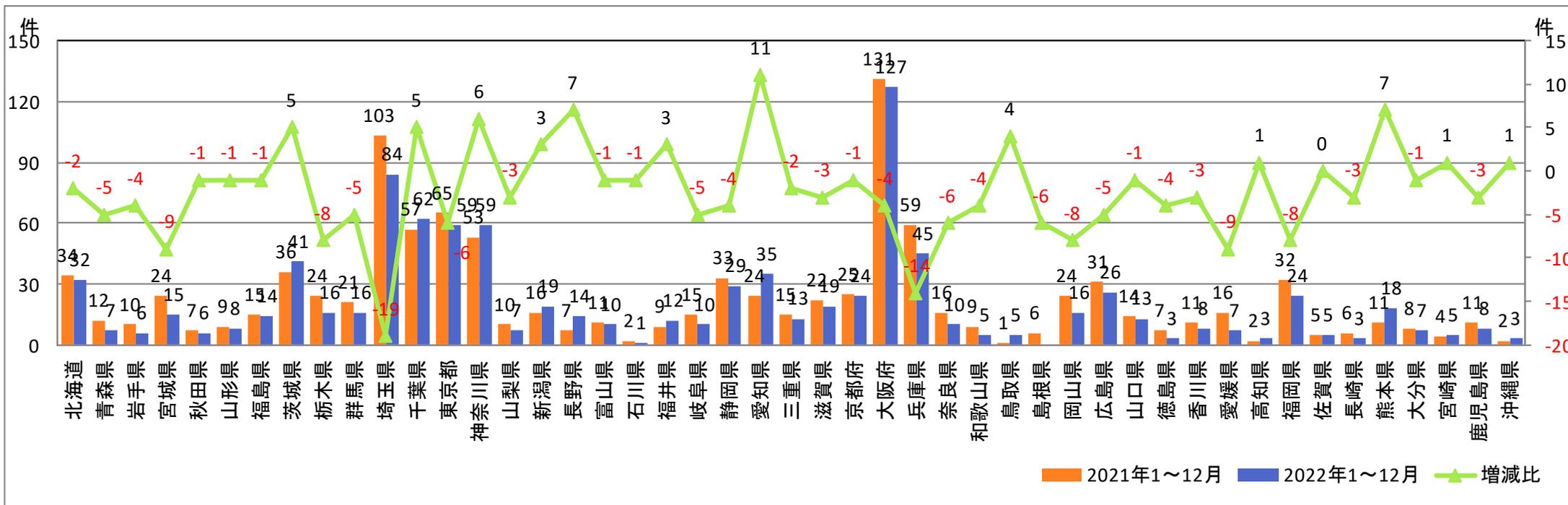
- ・ 2021年1～12月の死亡・重傷事故件数と比較すると△106件となっている。



# Ⅲ. 2022年1～12月死亡・重傷事故データの傾向(対前年同期比)

## 2. 発生地別

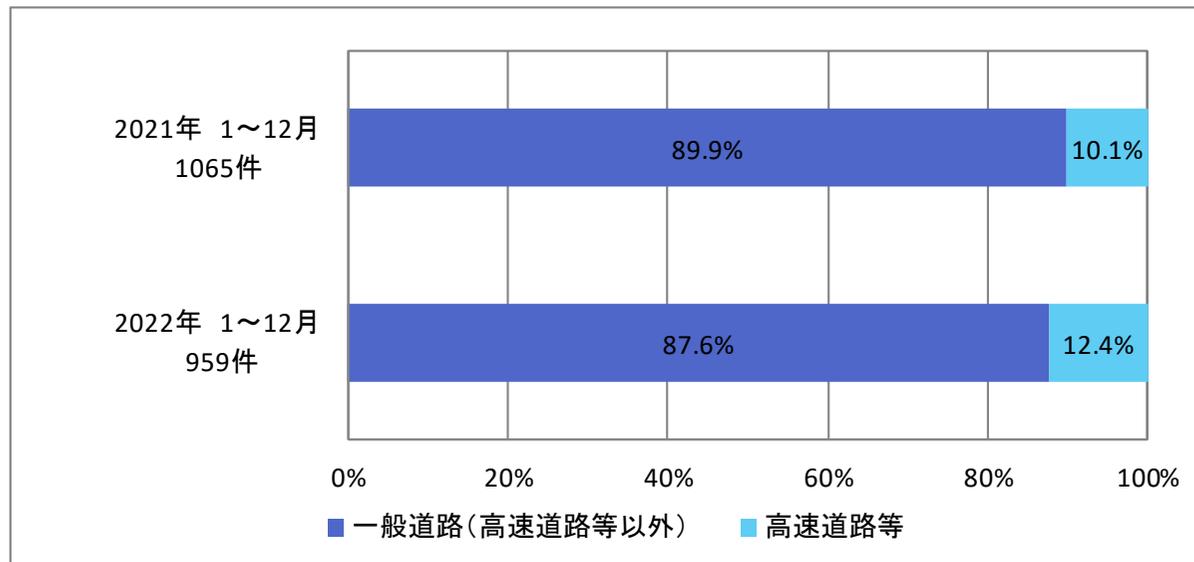
- ・2021年1～12月の発生地別死亡・重傷事故件数と比較すると、「愛知県」が最も多く+11件となっている。次いで「長野県」、「熊本県」がそれぞれ+7件、「神奈川県」+6件、「茨城県」、「千葉県」がそれぞれ+5件となっている。
- ・一方、「埼玉県」が最も少なくなっており△19件となっている。次いで「兵庫県」△14件、「宮城県」、「愛媛県」がそれぞれ△9件、「栃木県」、「岡山県」、「福岡県」がそれぞれ△8件となっている。



# Ⅲ. 2022年1～12月死亡・重傷事故データの傾向(対前年同期比)

## 3. 道路区分別

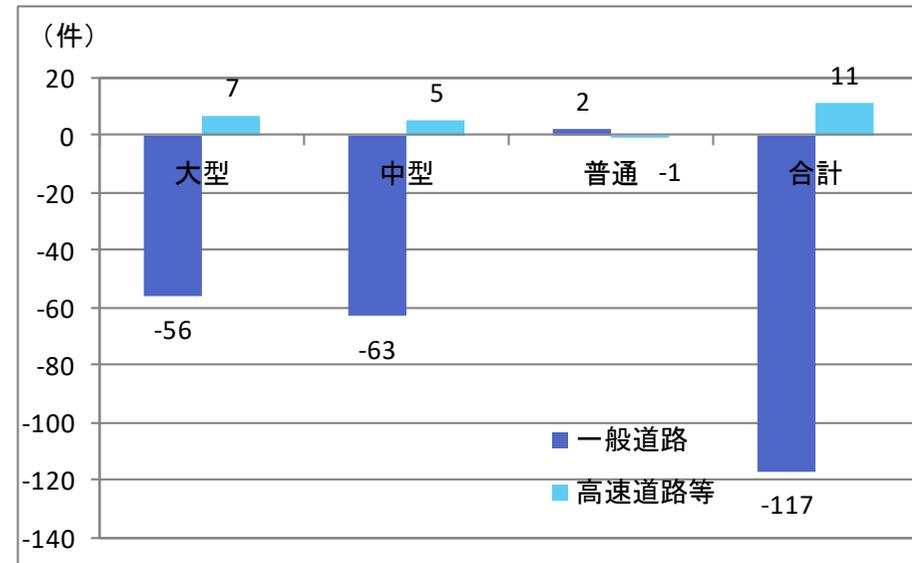
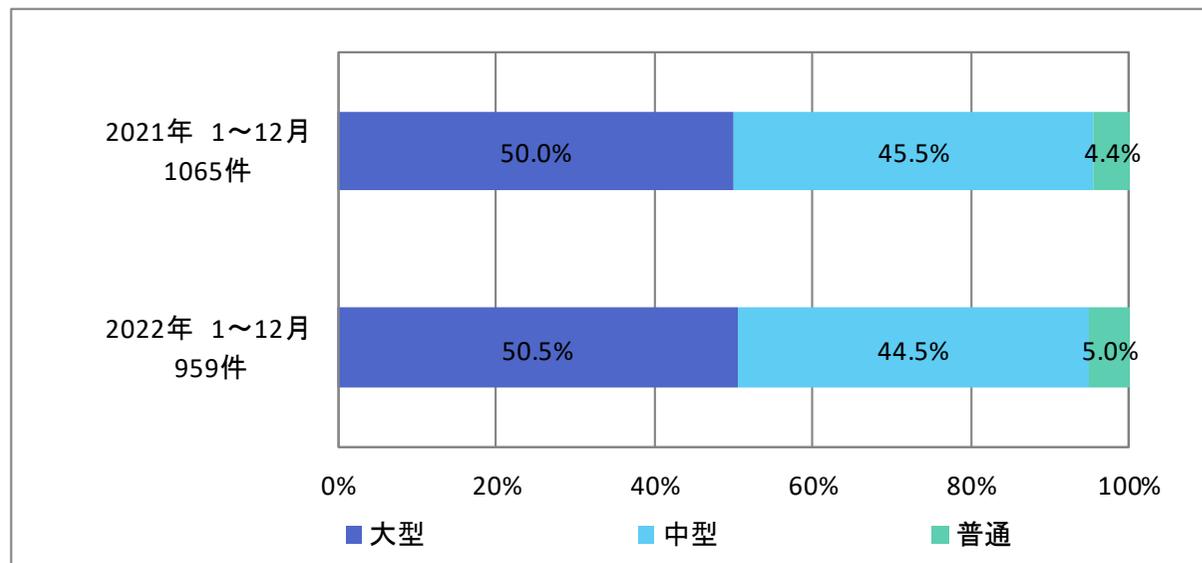
・2021年1～12月の死亡・重傷事故割合と比較すると、「一般道路（高速道路等以外）」は△2.3ポイントとなっている。



### Ⅲ. 2022年1～12月死亡・重傷事故データの傾向（対前年同期比）

#### 4. 車両区分別

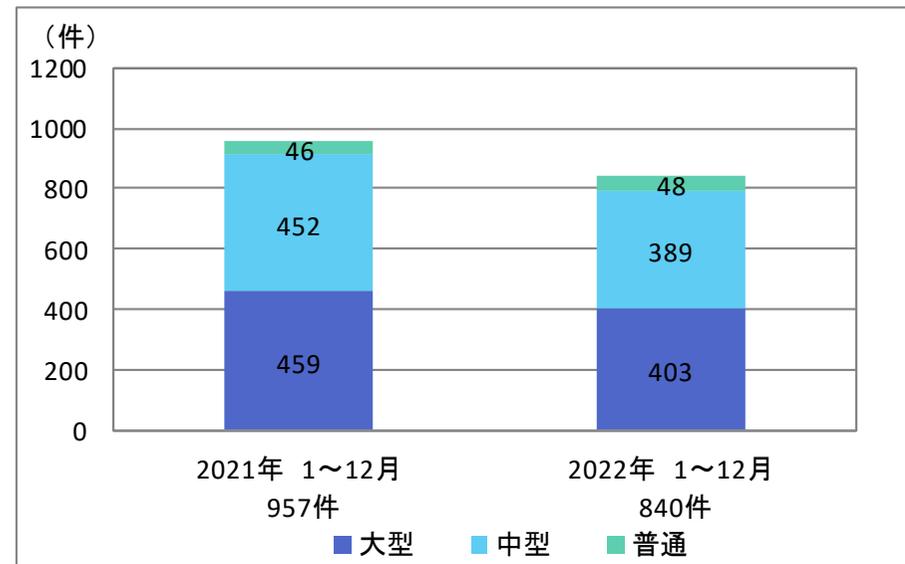
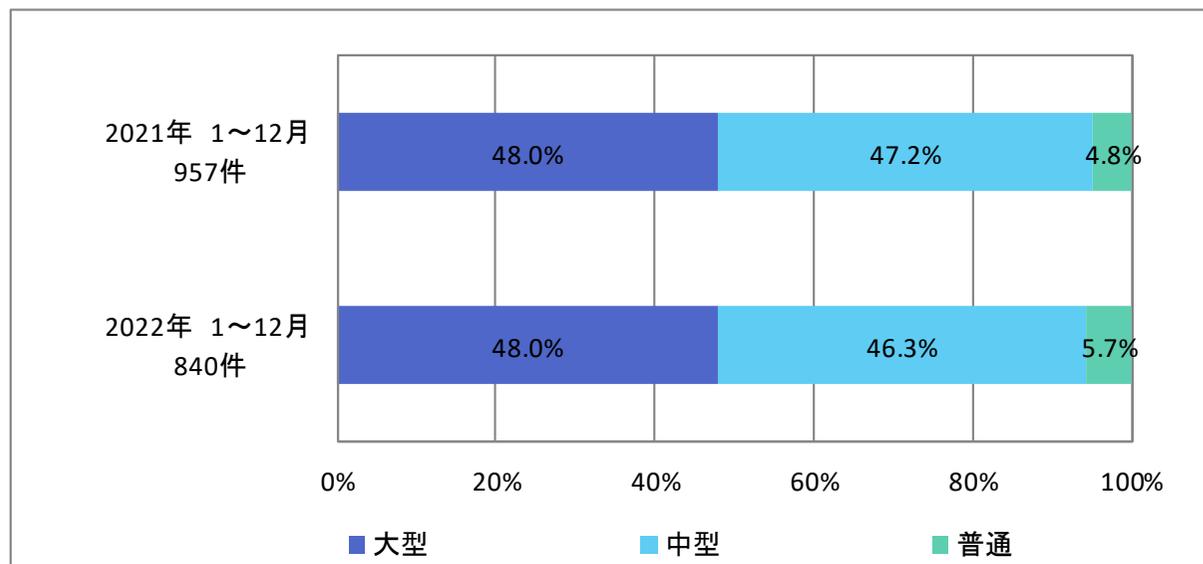
- ・ 2021年1～12月の死亡・重傷事故割合と比較すると、「大型」は+0.5ポイント、「中型」は△1.0ポイント、「普通」は+0.6ポイントとなっている。
- ・ 件数の増減をみると、「大型」、「中型」は「一般道路」は大きく減少しているが、「高速道路等」は増加している。
- ・ 「普通」は「一般道路」は増加、「高速道路等」は減少している。



### Ⅲ. 2022年1～12月死亡・重傷事故データの傾向(対前年同期比)

#### (1) 一般道路での車両区分

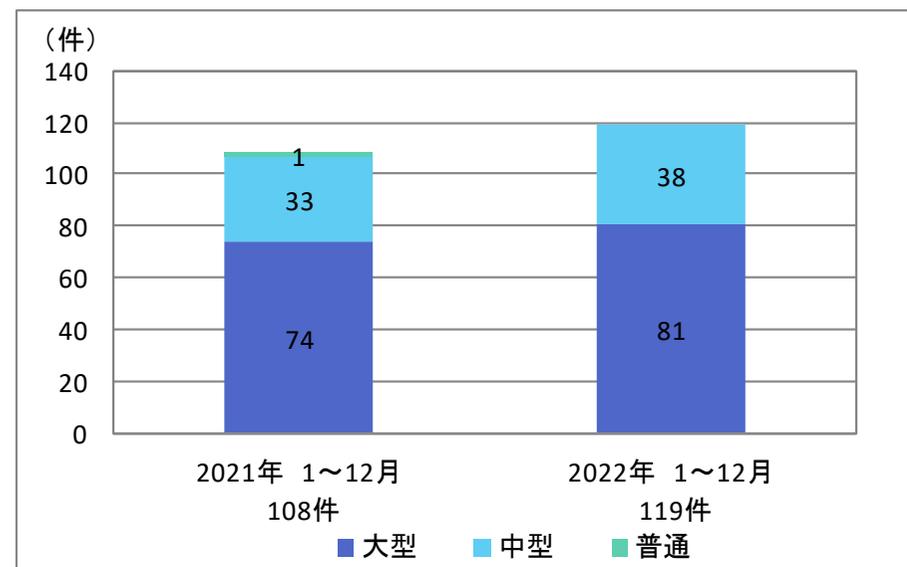
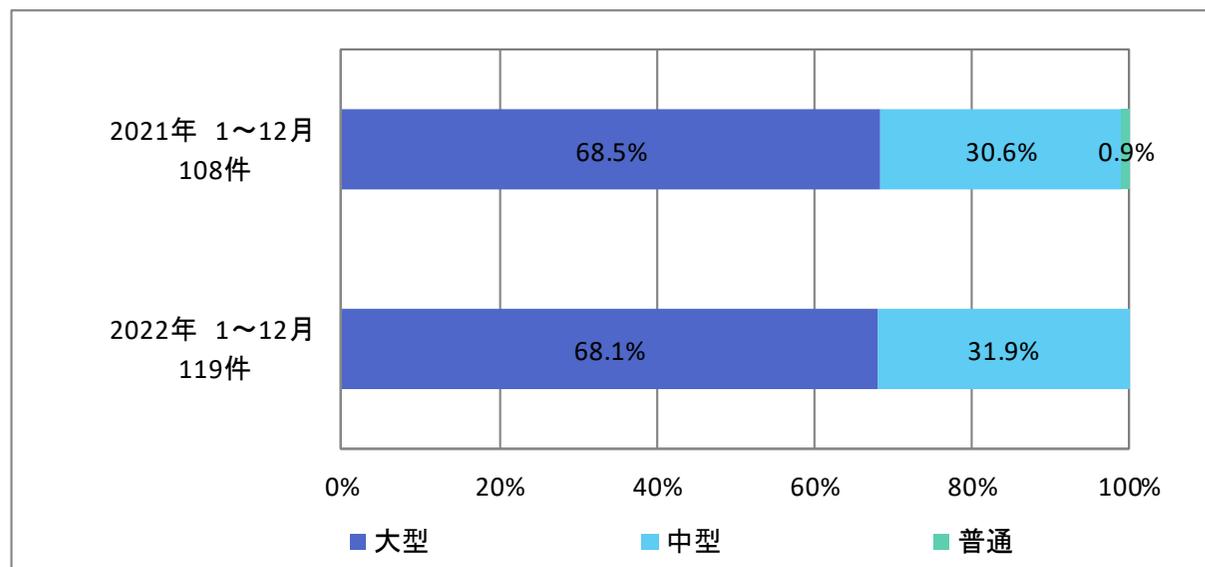
- 2021年1～12月の死亡・重傷事故割合と比較すると、「大型」は±0.0ポイント、「中型」は△0.9ポイント、「普通」は+0.9ポイントとなっている。
- 件数の増減をみると△117件となっており、車両区分別にみると「大型」は△56件、「中型」は△63件、「普通」は+2件となっている。



### Ⅲ. 2022年1～12月死亡・重傷事故データの傾向(対前年同期比)

#### (2) 高速道路等での車両区分

- ・2021年1～12月の死亡・重傷事故割合と比較すると、「大型」は△0.4ポイント、「中型」は+1.3ポイント、「普通」は△0.9ポイントとなっている。
- ・件数の増減をみると+11件となっており、車両区分別にみると「大型」は+7件、「中型」は+5件、「普通」△1件となっている。

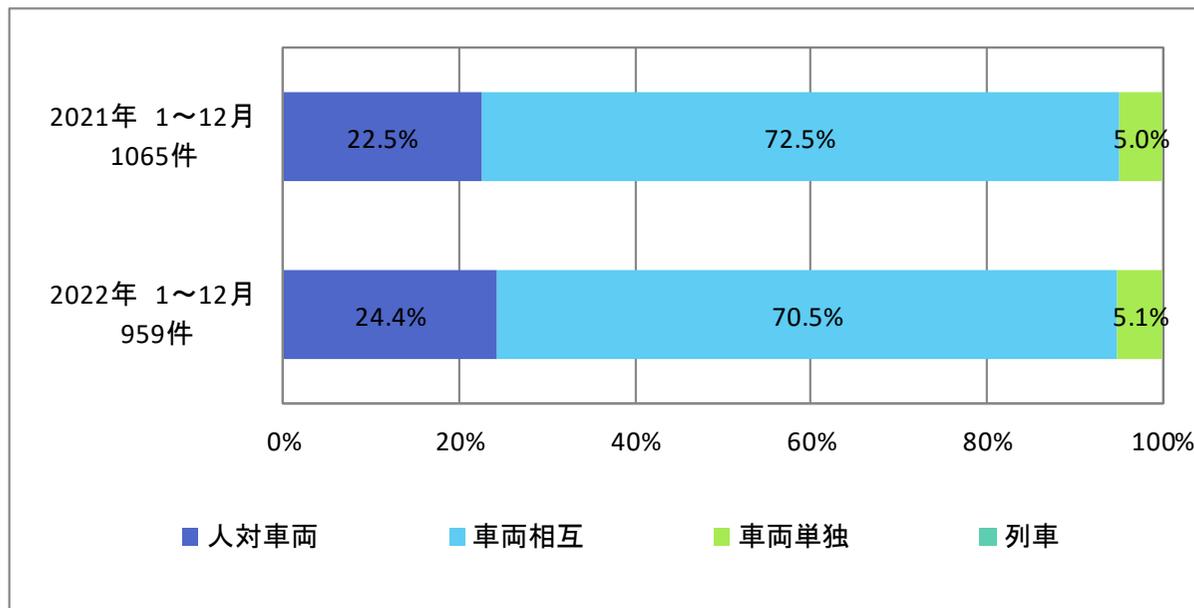


### Ⅲ. 2022年1～12月死亡・重傷事故データの傾向(対前年同期比)

#### 5. 事故類型別

- ・2021年1～12月の死亡・重傷事故割合と比較すると、「人対車両」+1.9ポイント、「車両相互」は△2.0ポイント、「車両単独」は+0.1ポイント、「列車」は±0.0ポイント(該当無し)となっている。

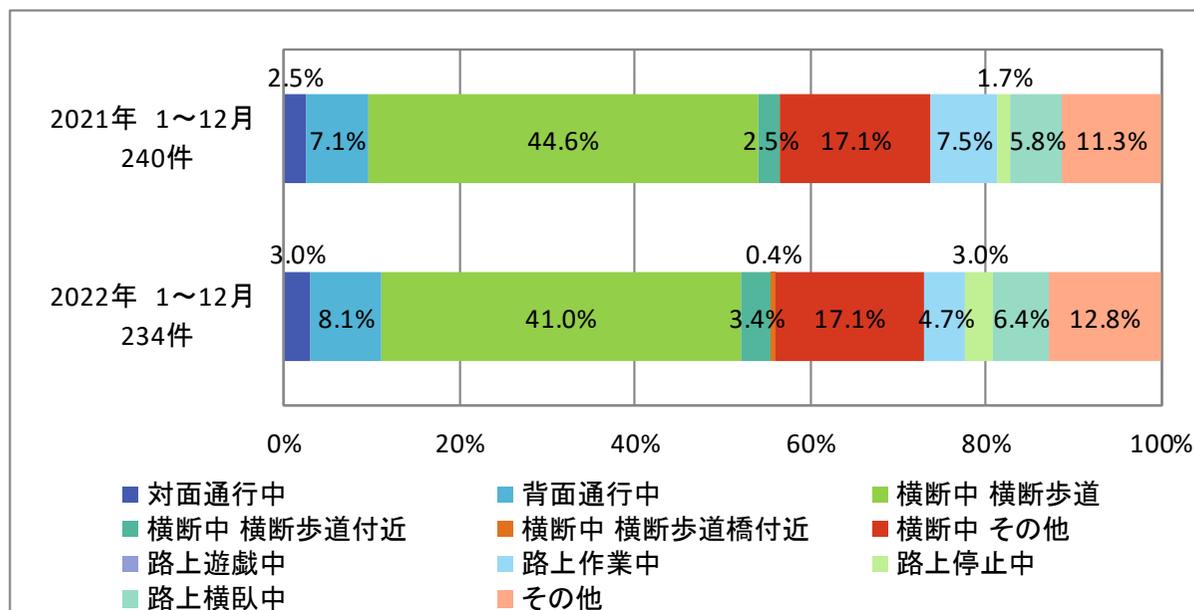
※「車両相互」での第二当事者となる「車両」には、道路交通法上の「軽車両」である自転車等を含む。



### Ⅲ. 2022年1～12月死亡・重傷事故データの傾向(対前年同期比)

#### (1) 人对車両

- ・2021年1～12月の死亡・重傷事故割合と比較すると、「路上停止中」は+1.3ポイント、「背面通行中」は+1.0ポイント、「横断中 横断歩道付近」は+0.9ポイントとなっている。
- ・「横断中 横断歩道」は△3.6ポイント、「路上作業中」△2.8ポイントとなっている。

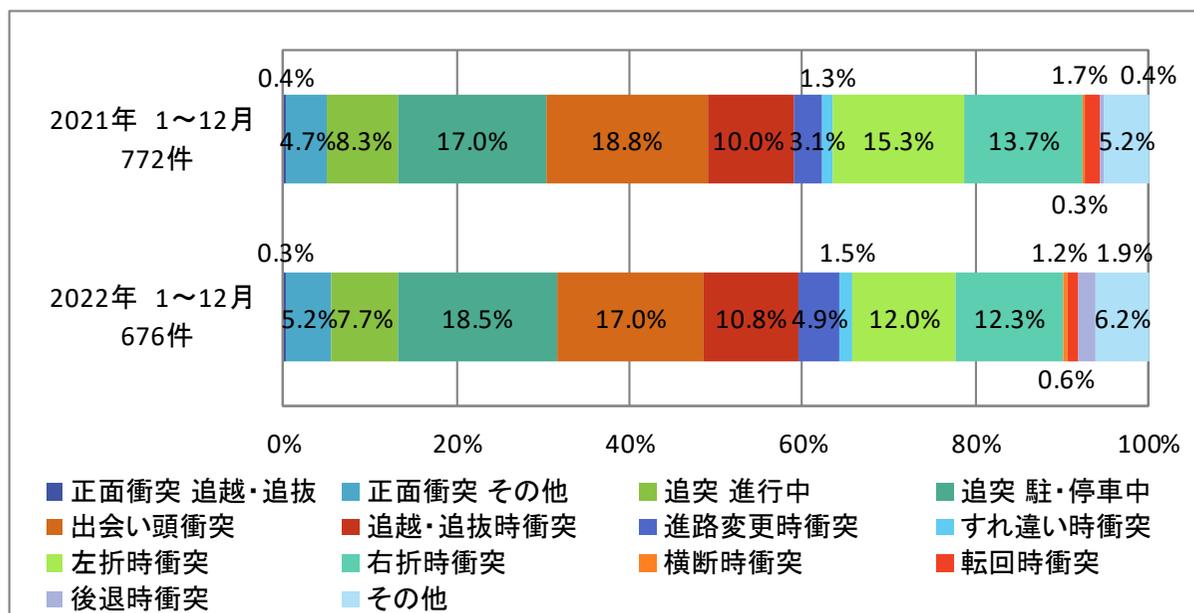


### Ⅲ. 2022年1～12月死亡・重傷事故データの傾向（対前年同期比）

#### (2) 車両相互

- ・2021年1～12月の死亡・重傷事故割合と比較すると、「進路変更時衝突」は+1.8ポイント、「追突 駐・停車中」、「後退時衝突」がそれぞれ+1.5ポイントとなっている。
- ・「左折時衝突」は△3.3ポイント、「出会い頭衝突」は△1.8ポイント、「右折時衝突」は△1.4ポイントとなっている。

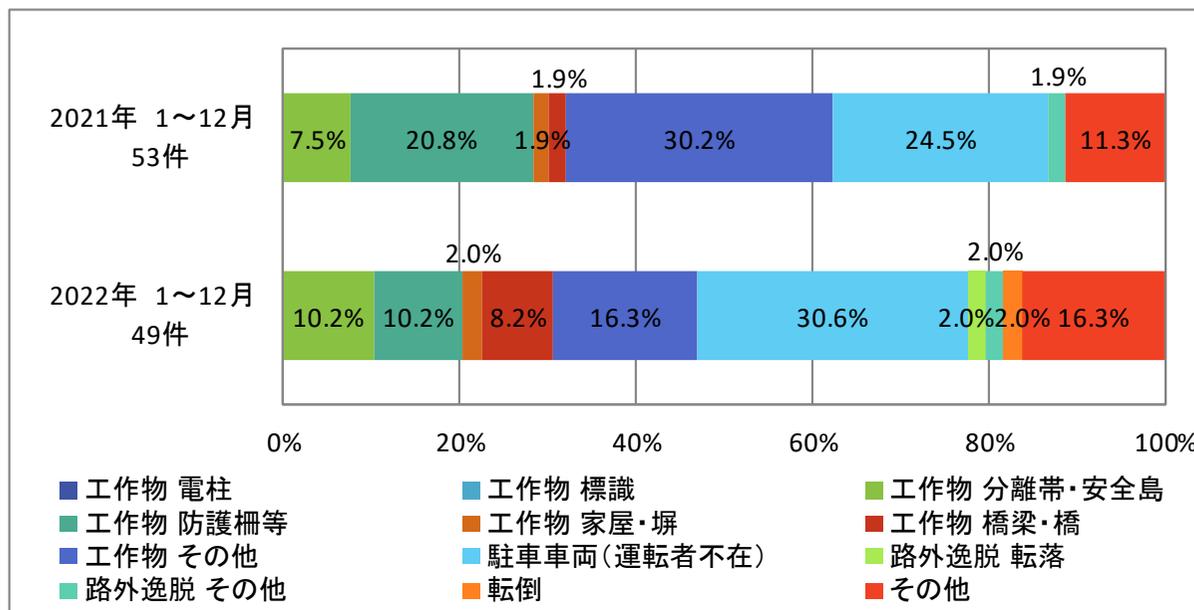
※「車両相互」での第二当事者となる「車両」には、道路交通法上の「軽車両」である自転車等を含む。



# Ⅲ. 2022年1～12月死亡・重傷事故データの傾向(対前年同期比)

## (3) 車両単独

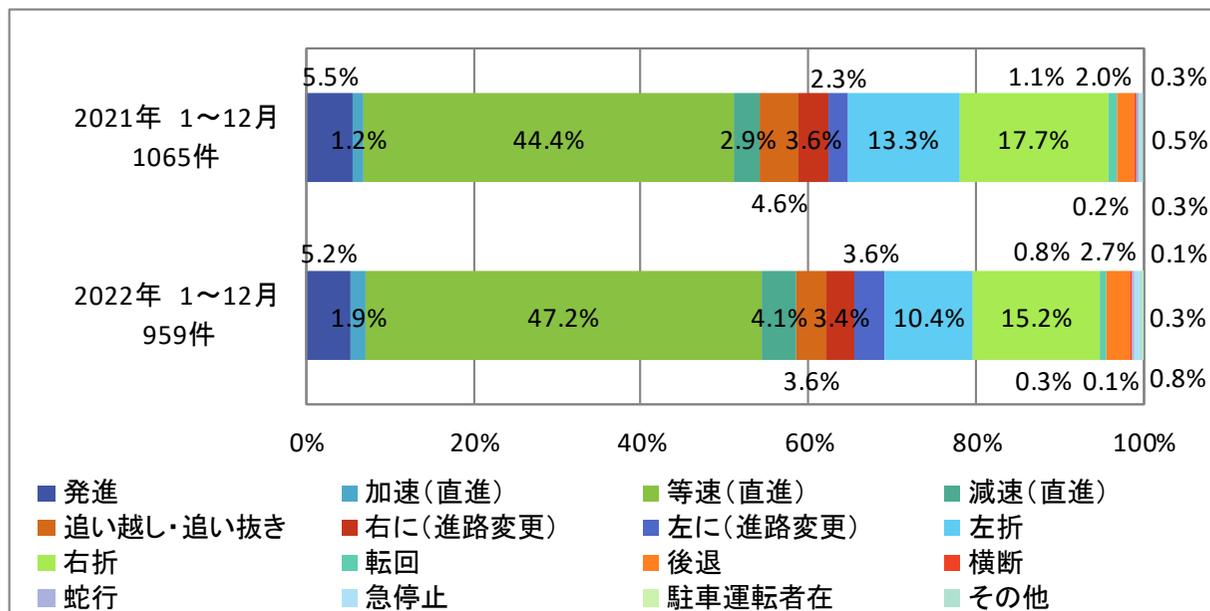
- ・2021年1～12月の死亡・重傷事故割合と比較すると、「工作物 橋梁・橋」は+6.3ポイント、「駐車車両（運転者不在）」は+6.1ポイントとなっている。
- ・「工作物 その他」は△13.9ポイント、「工作物 防護柵等」は△10.6ポイントとなっている。



### Ⅲ. 2022年1～12月死亡・重傷事故データの傾向(対前年同期比)

#### 6. 行動類型別

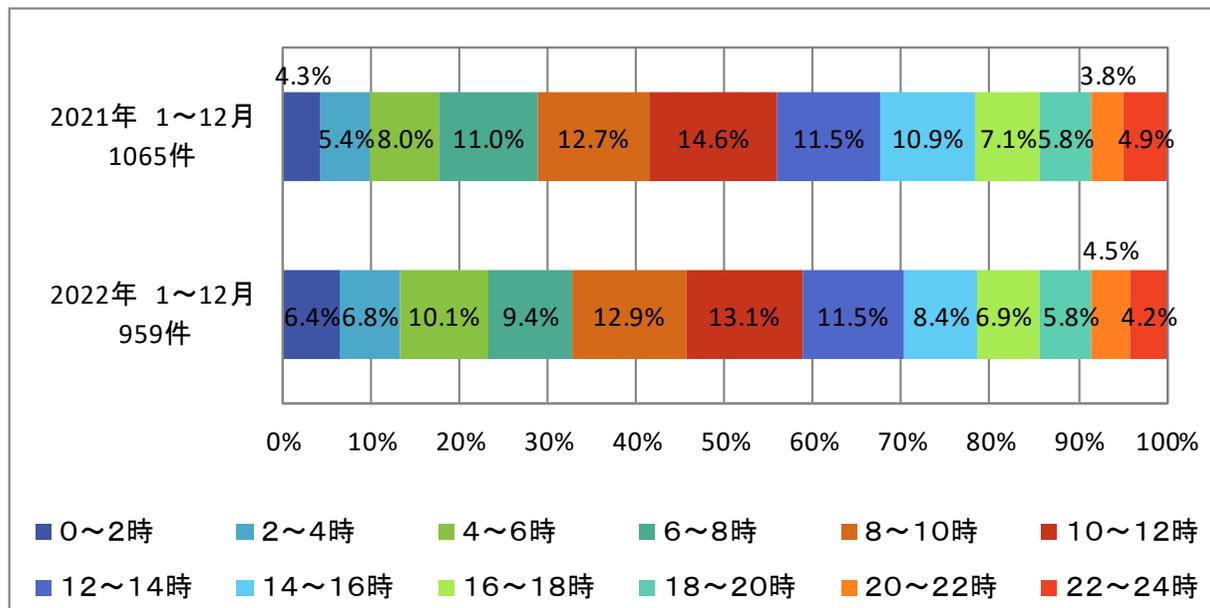
- ・2021年1～12月の死亡・重傷事故割合と比較すると、「等速（直進）」が+2.8ポイント、「左に（進路変更）」は+1.3ポイント、「減速（直進）」は+1.2ポイントとなっている。
- ・「左折」は△2.9ポイント、「右折」は△2.5ポイントとなっている。



### Ⅲ. 2022年1～12月死亡・重傷事故データの傾向(対前年同期比)

#### 7. 時間帯別

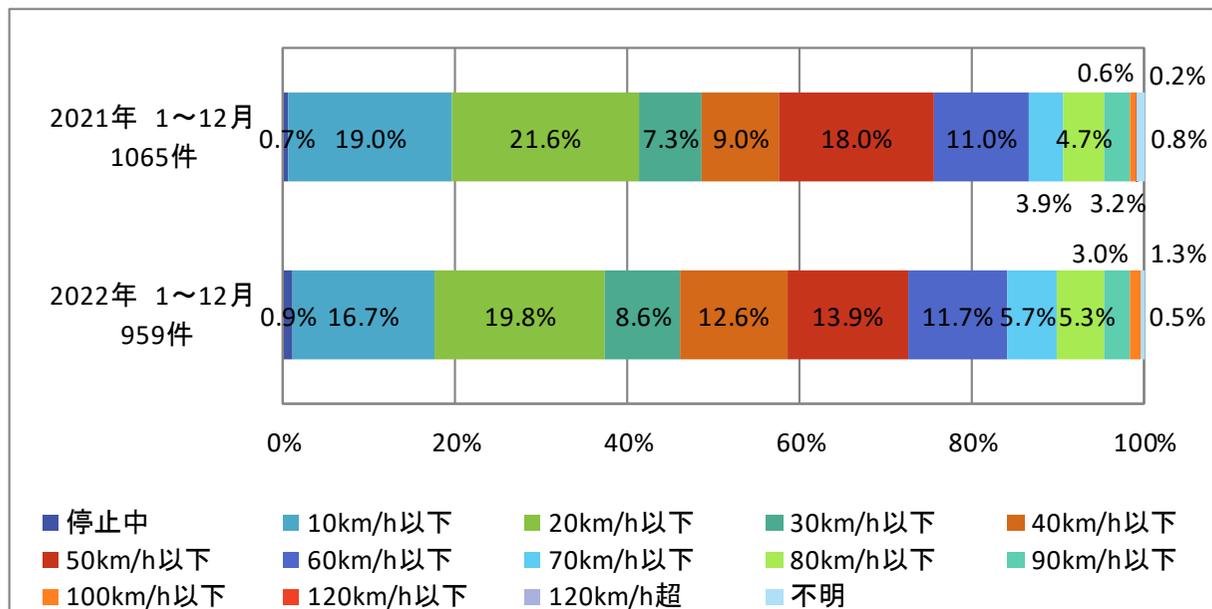
- ・2021年1～12月の死亡・重傷事故割合と比較すると、「0～2時」、「4～6時」がそれぞれ+2.1ポイント、「2～4時」は+1.4ポイントとなっている。
- ・「14～16時」は△2.5ポイント、「6～8時」は△1.6ポイント、「10～12時」は△1.5ポイントとなっている。



### Ⅲ. 2022年1～12月死亡・重傷事故データの傾向(対前年同期比)

#### 8. 運転者の危険認知速度別

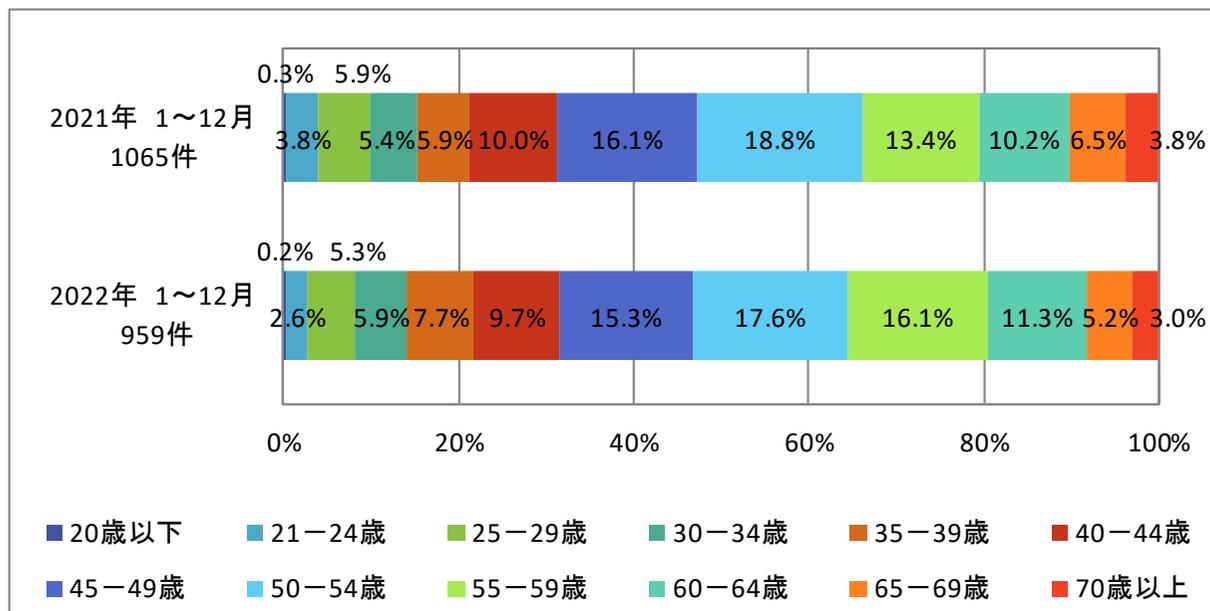
- ・2021年1～12月の死亡・重傷事故割合と比較すると、「(30km/h超)40km/h以下」は+3.6ポイント、「(60km/h超)70km/h以下」+1.8ポイントとなっている。
- ・「(40km/h超)50km/h以下」は△4.1ポイント、「10km/h以下」は△2.3ポイントとなっている。



### Ⅲ. 2022年1～12月死亡・重傷事故データの傾向(対前年同期比)

#### 9. 運転者の年齢層別

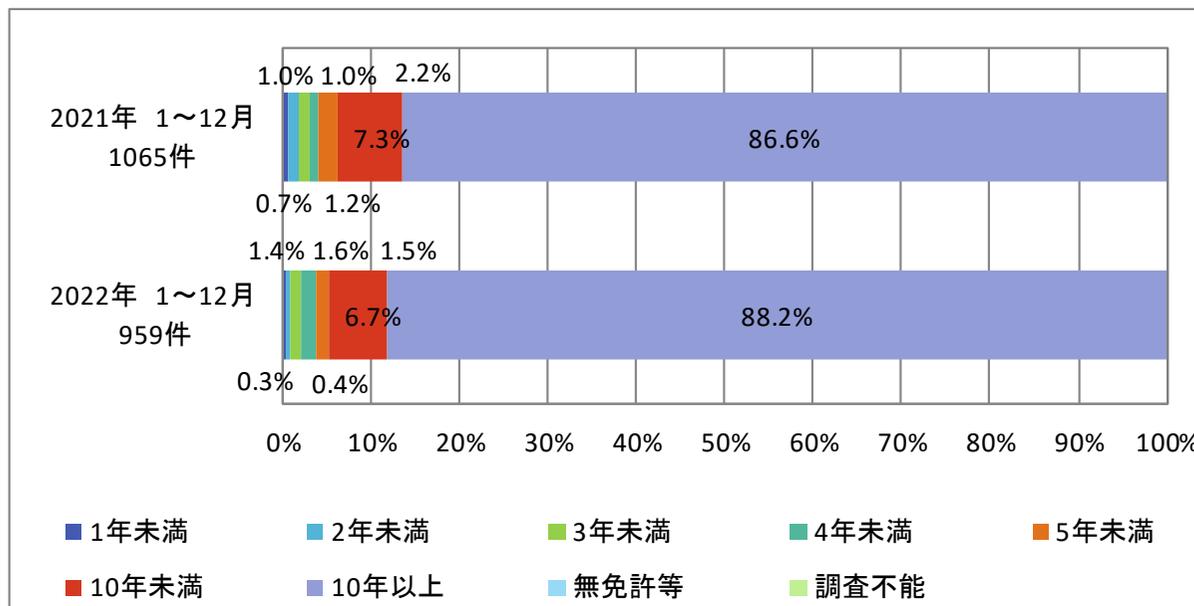
- ・2021年1～12月の死亡・重傷事故割合と比較すると、「55～59歳」は+2.7ポイント、「35～39歳」は+1.8ポイントとなっている。
- ・「65～69歳」は△1.3ポイント、「21～24歳」及び「50～54歳」はそれぞれ△1.2ポイントとなっている。



### Ⅲ. 2022年1～12月死亡・重傷事故データの傾向(対前年同期比)

#### 10. 運転者の免許取得年数別

- ・2021年1～12月の死亡・重傷事故割合と比較すると、「10年以上」は+1.6ポイントとなっている。
- ・「(1年以上)2年未満」は△0.8ポイント、「(4年以上)5年未満」は△0.7ポイントとなっている。

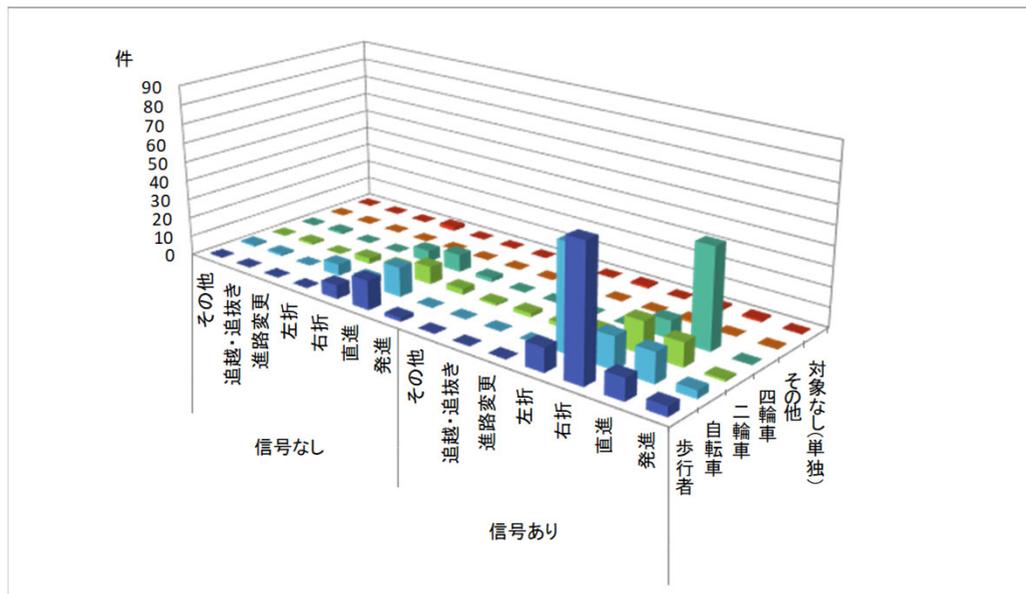


# Ⅲ. 2022年1～12月死亡・重傷事故データの傾向(対前年同期比)

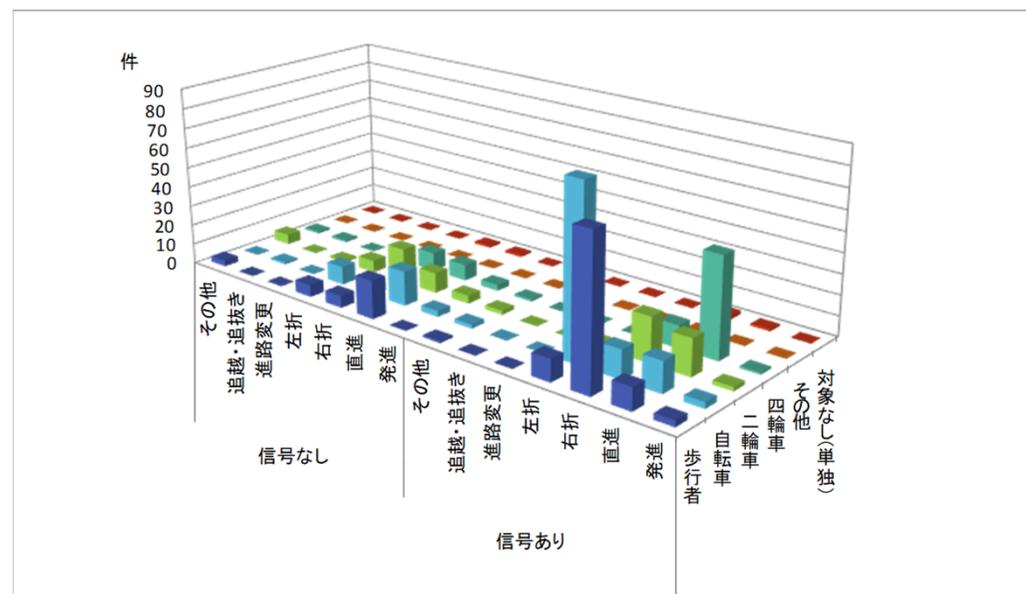
## 11. 交差点における信号機の有無別行動類型別第二当事者の状況

- ・2021年1～12月の死亡・重傷事故件数と比較すると、信号機ありでは、「左折」の「自転車」が△31件、「右折」の「歩行者」が△7件、「直進」の「二輪車」、「右折」の「二輪車」がそれぞれ△6件となっている。一方、「左折」の「二輪車」が+3件、「発進」の「歩行者」、「右折」の「自転車」、「進路変更」の「二輪車」、「追越・追抜き」の「二輪車」がそれぞれ+2件となっている。
- ・信号機なしでは、「右折」の「二輪車」が△13件、「左折」の「歩行者」が△6件、一方、「発進」の「歩行者」、「左折」の「対象者なし(単独)」がそれぞれ+2件となっている。

【2022年1～12月】



【2021年1～12月】



## IV. 2022年1～12月死亡・重傷事故データ(発生地)

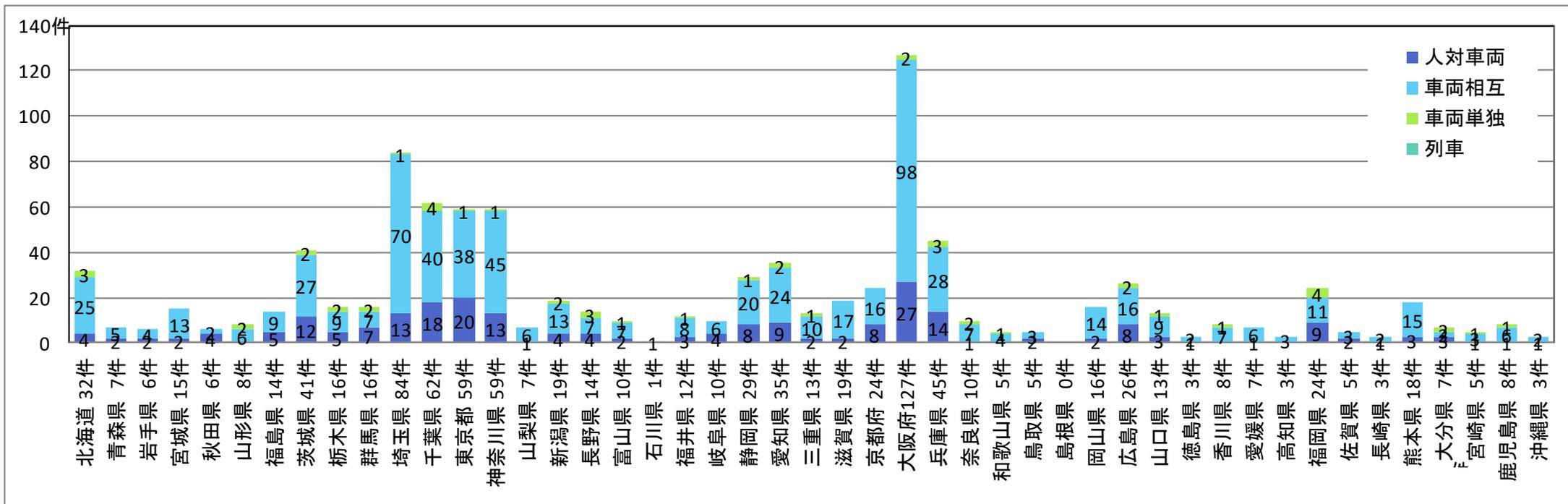
1. 発生地別の事故類型別
2. 発生地別の行動類型別
3. 発生地別の時間帯別
4. 発生地別の運転者の危険認知速度別
5. 発生地別の運転者の年齢層別
6. 発生地別の運転者の免許取得年数別

# IV. 2022年1～12月死亡・重傷事故データ(発生地)

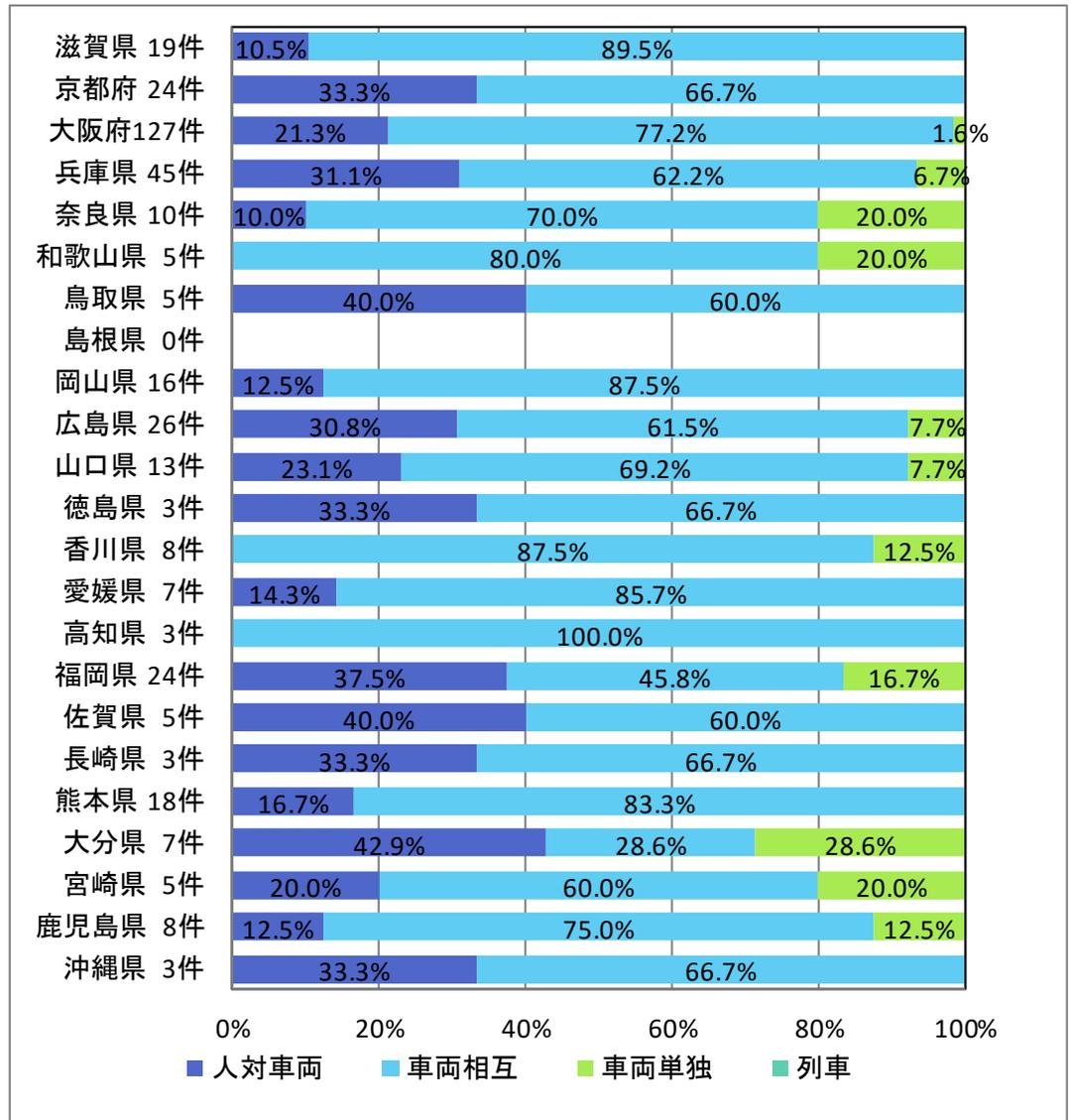
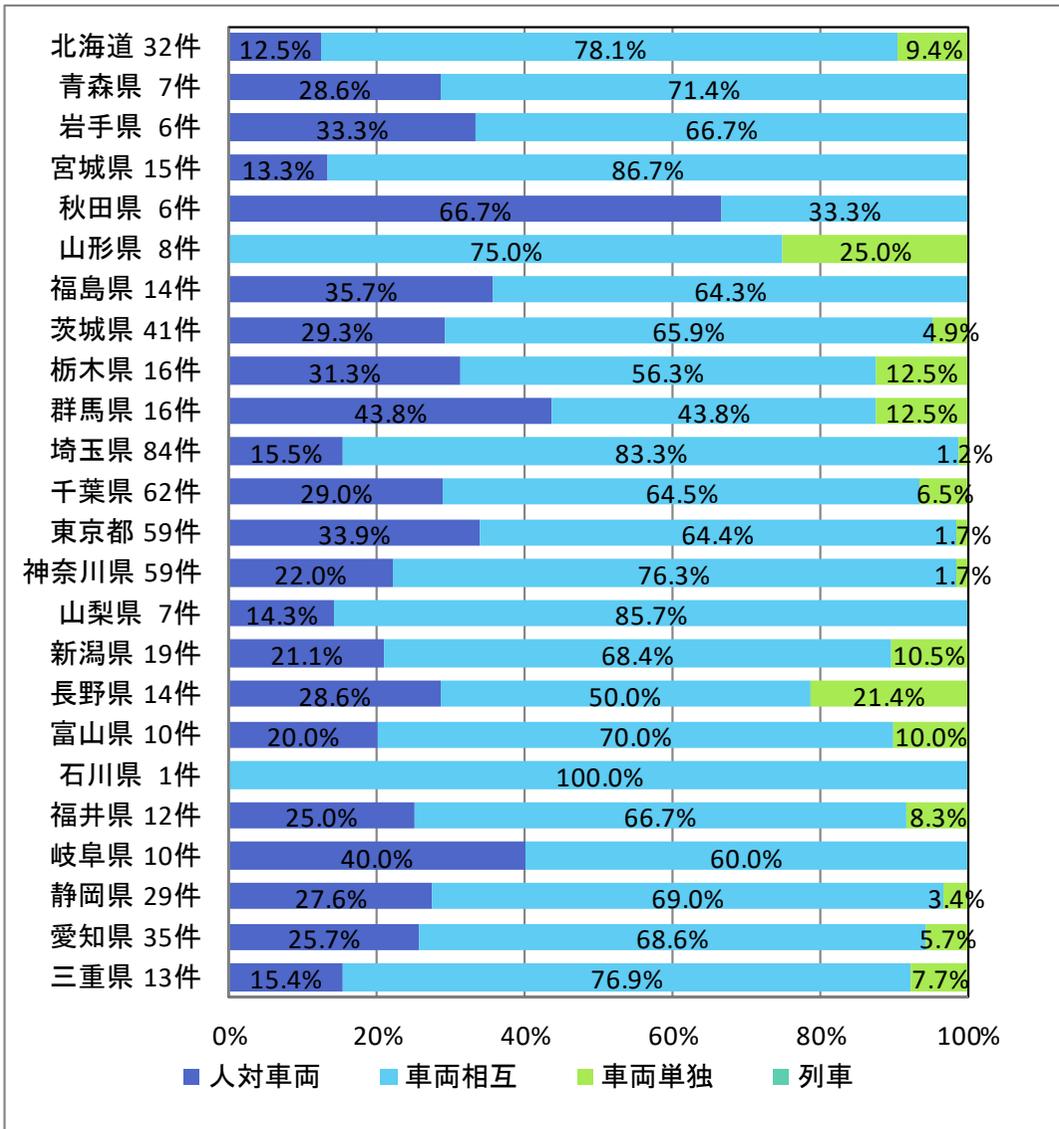
## 1. 発生地別の事故類型別

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



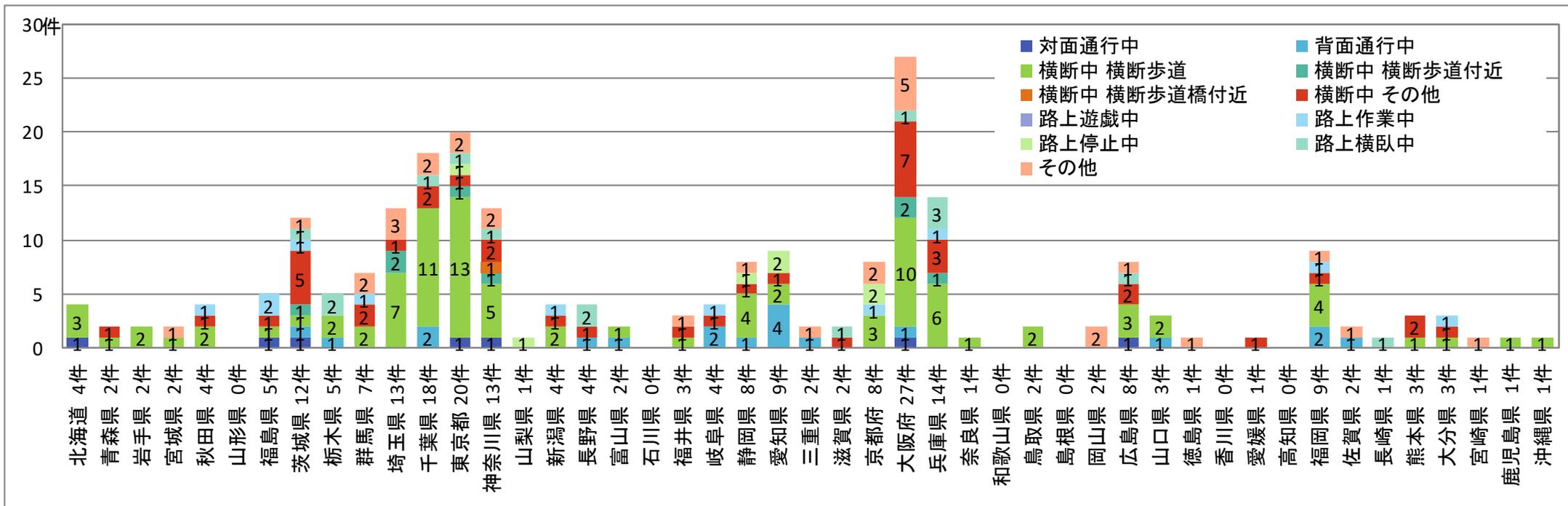
# IV. 2022年1～12月死亡・重傷事故データ(発生地)



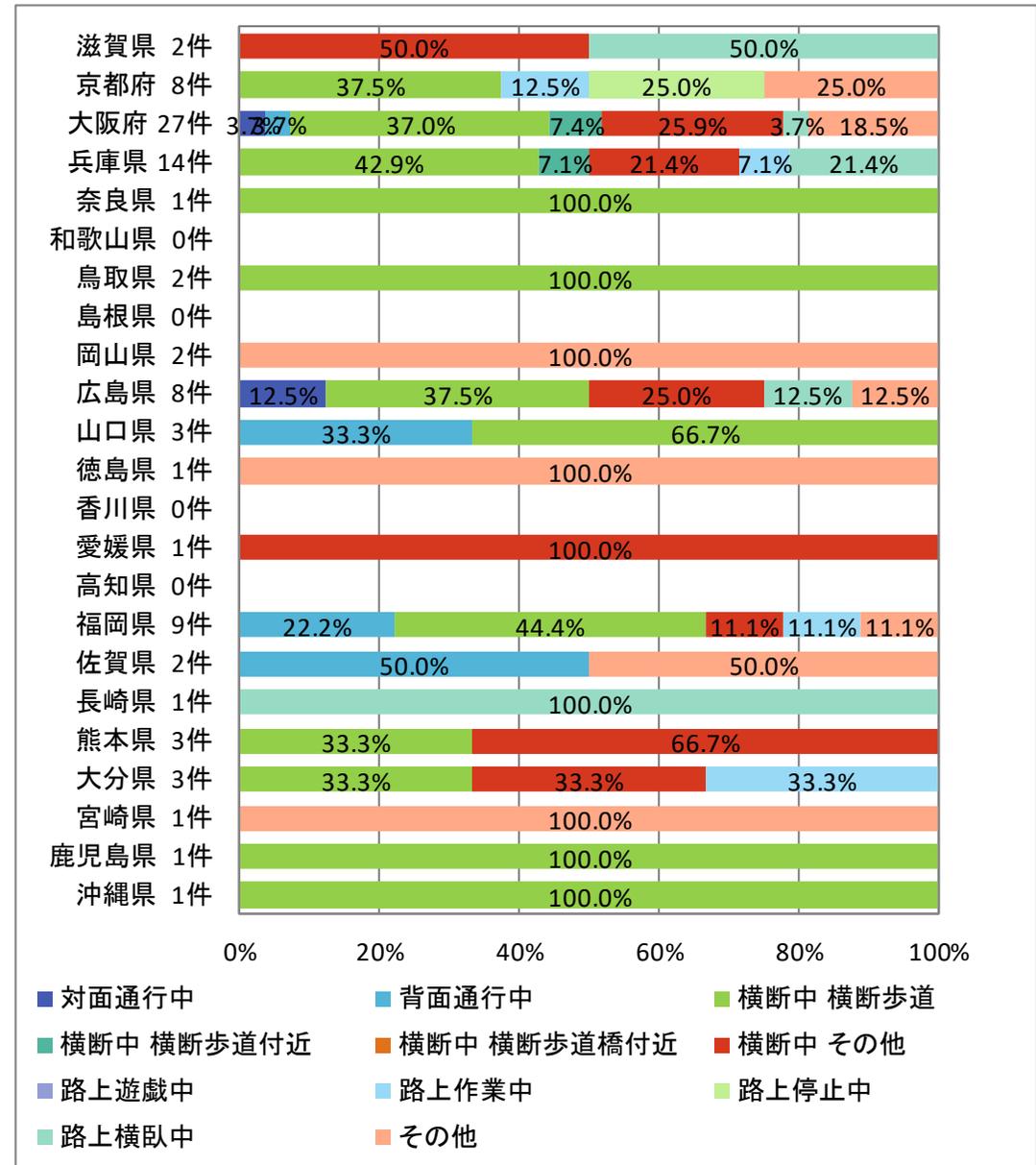
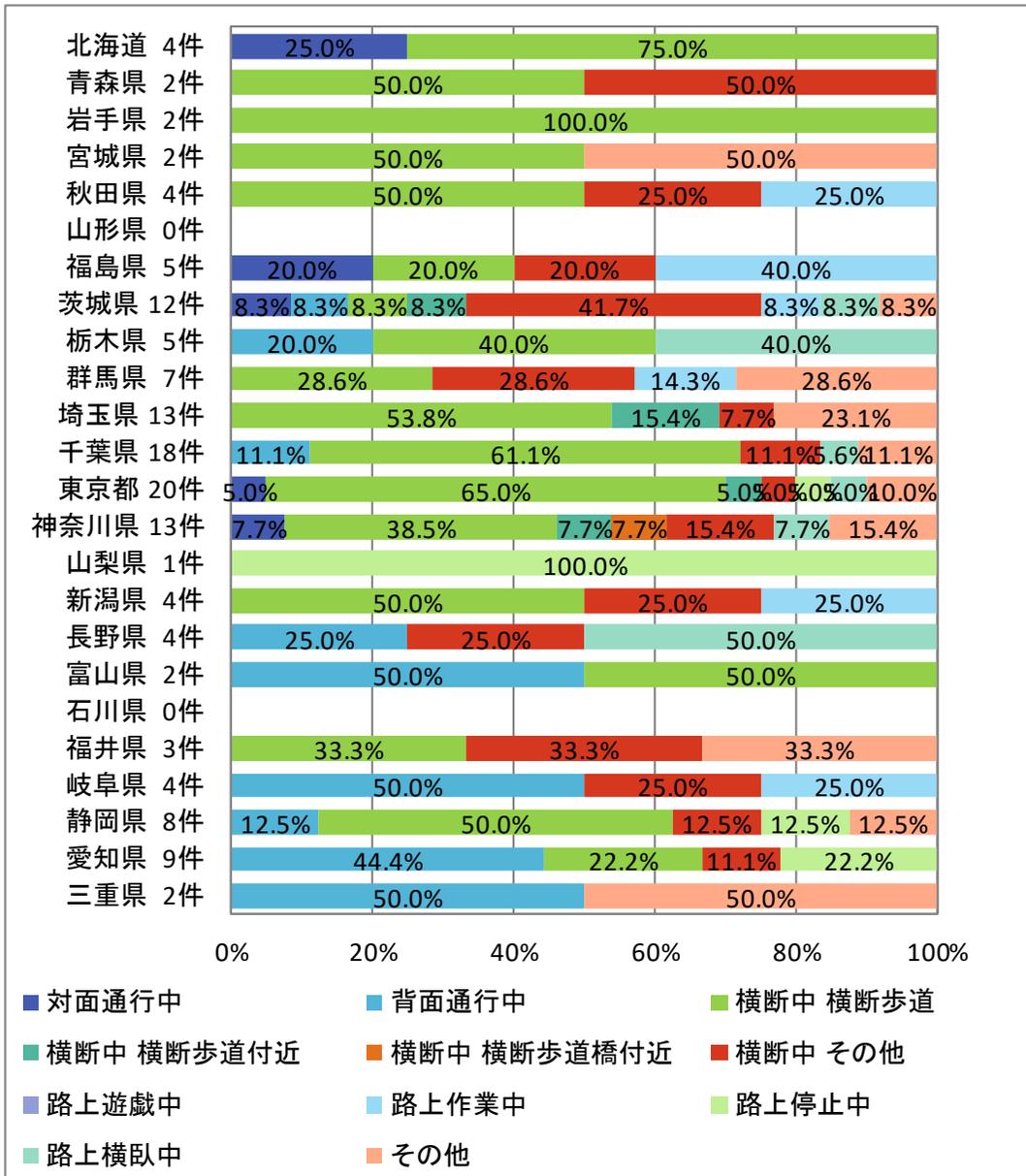
# IV. 2022年1～12月死亡・重傷事故データ(発生地)

## (1) 人対車両

- ・発生地別の事故類型（人対車両）別にみると、各県によって傾向は異なる。
- ・事故発生件数の多い県をみると、「大阪府」、「東京都」、「千葉県」、「兵庫県」、「埼玉県」、「神奈川県」では「横断中 横断歩道」が最も多くなっている。
- ・「茨城県」では「横断中 その他」が最も多くなっている。



# IV. 2022年1～12月死亡・重傷事故データ(発生地)

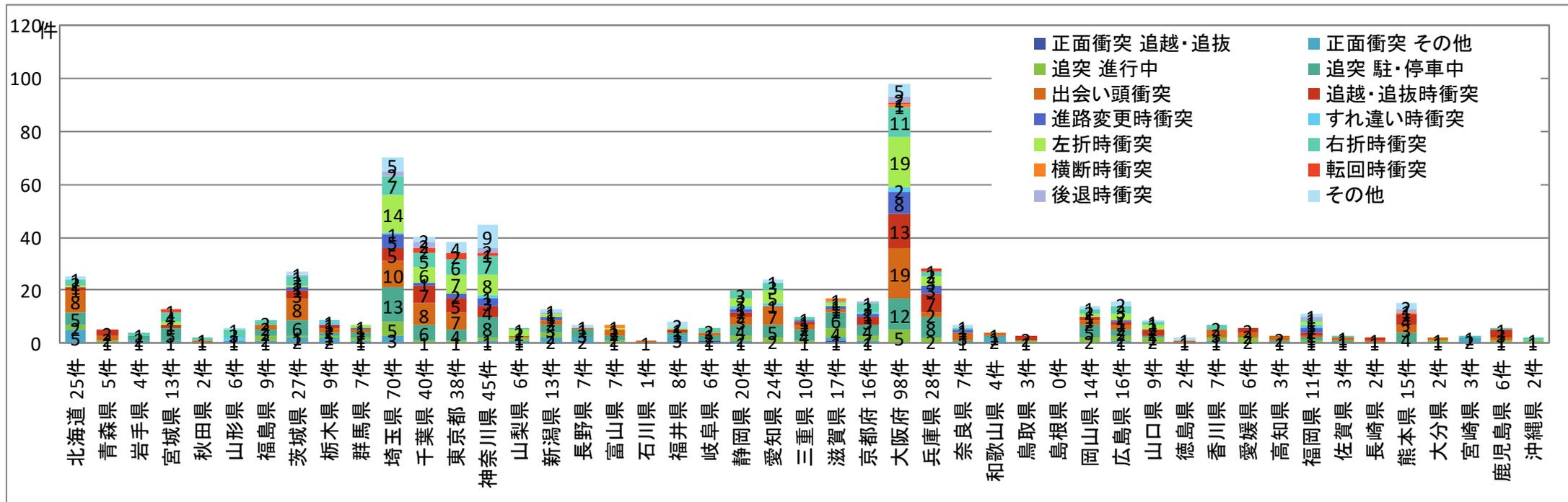


# IV. 2022年1～12月死亡・重傷事故データ(発生地)

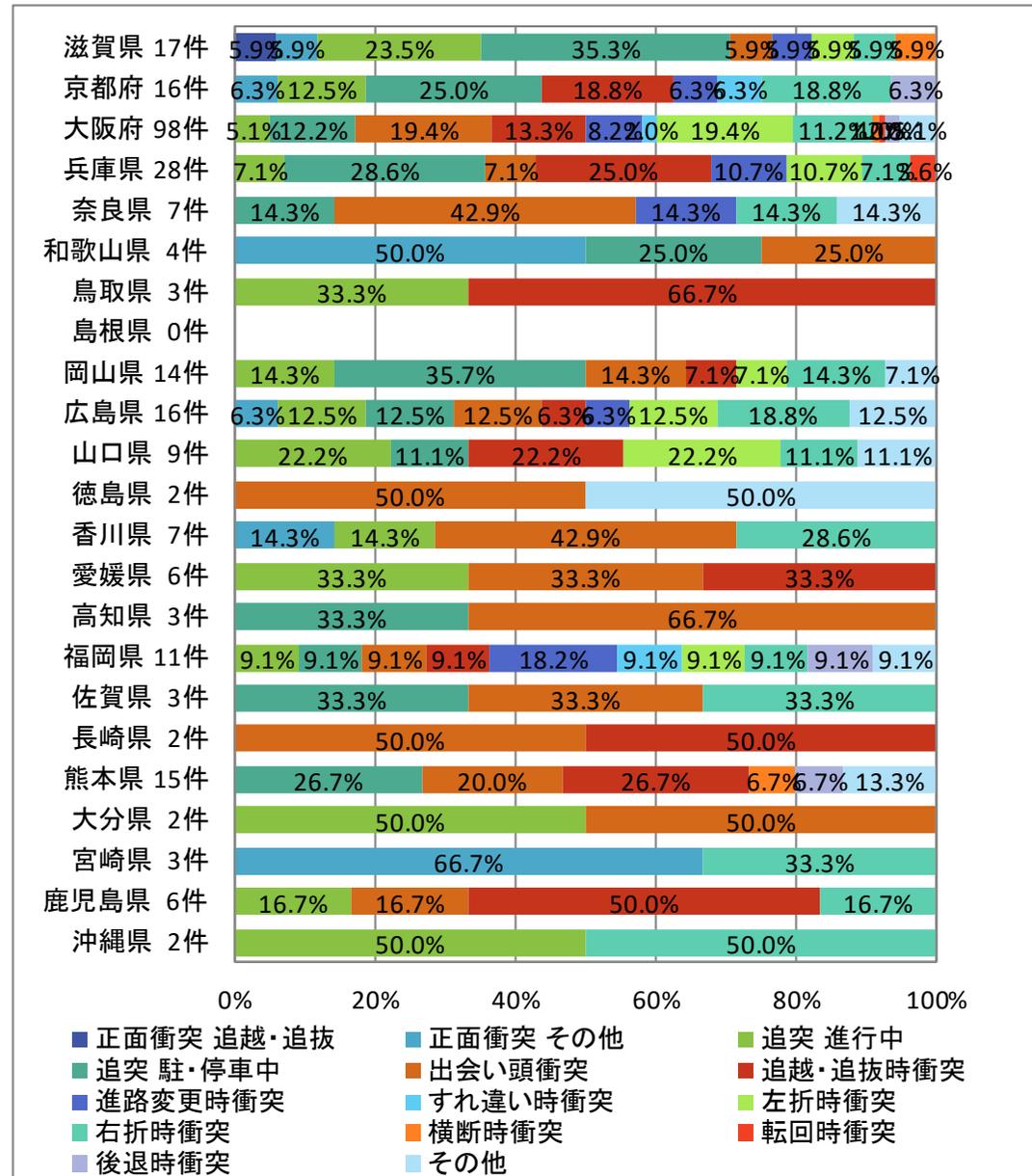
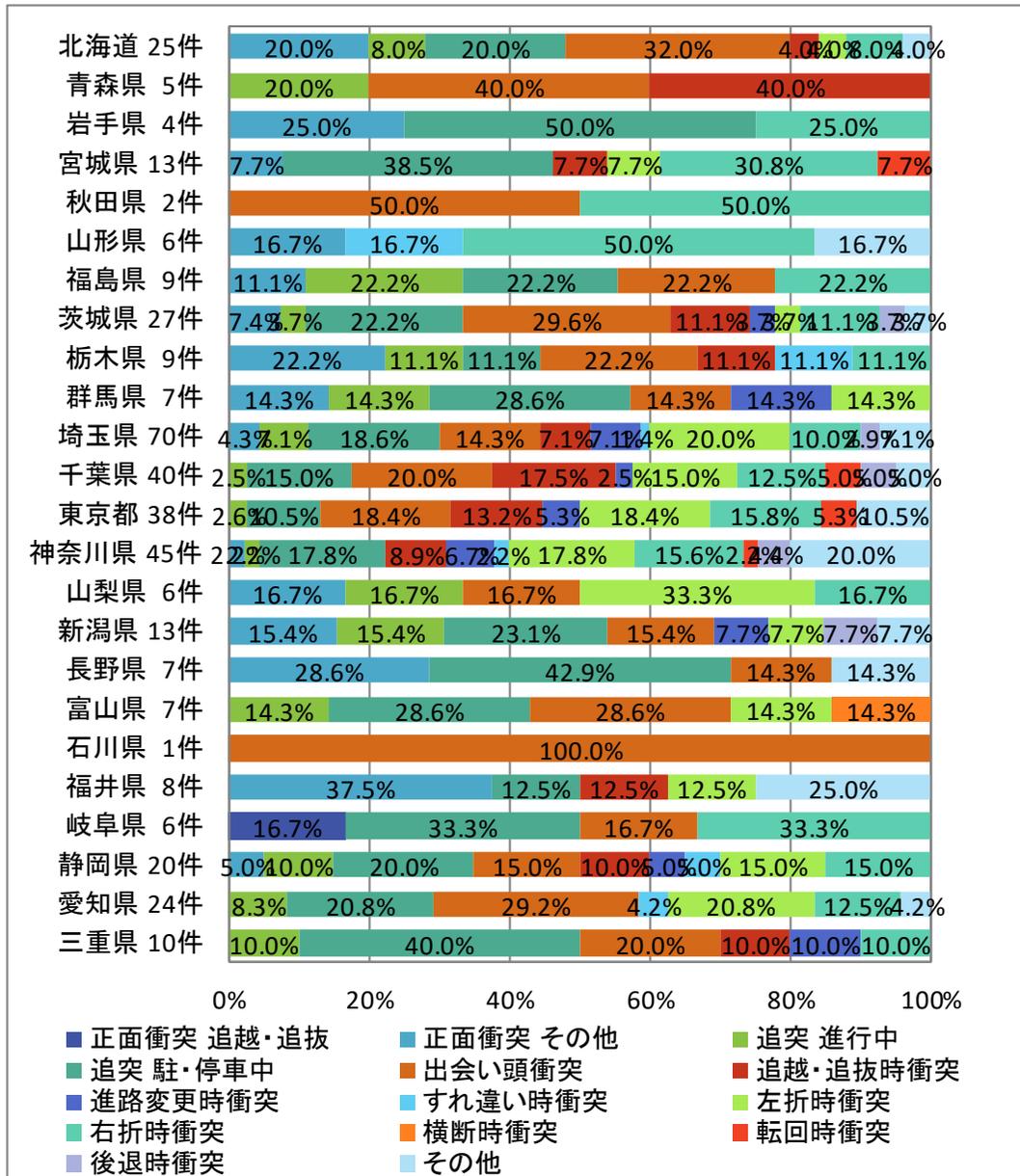
## (2) 車両相互

- ・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」、「東京都」では「出会い頭衝突」、「左折時衝突」、「埼玉県」では「左折時衝突」、「神奈川県」では「その他」、「千葉県」では「出会い頭衝突」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。



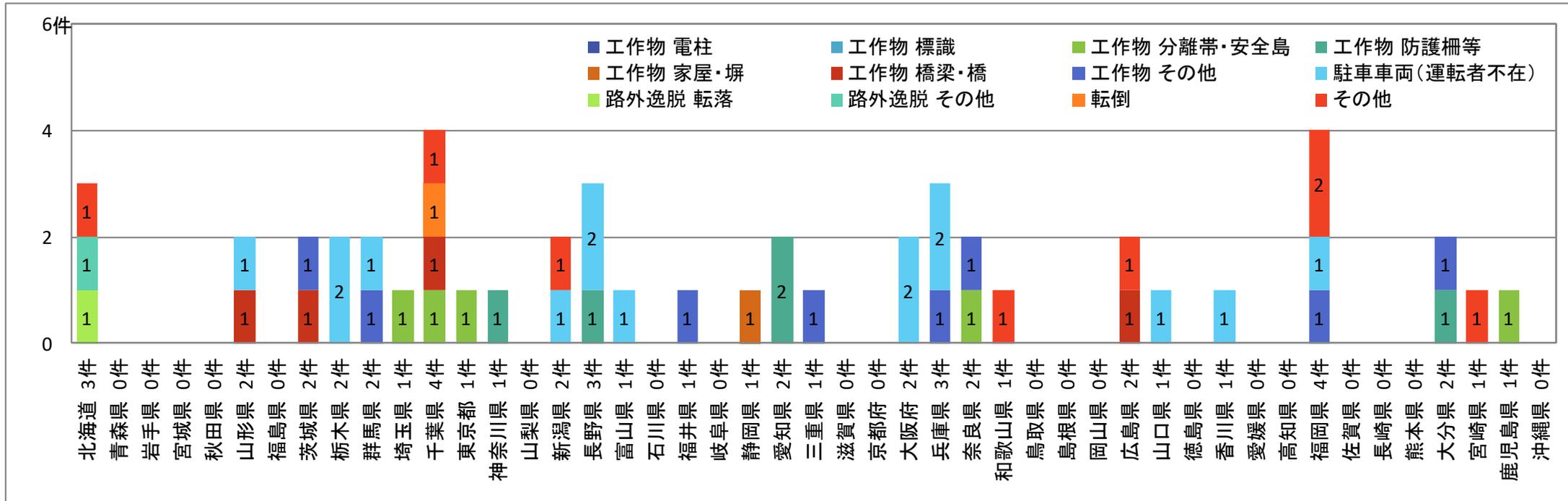
# IV. 2022年1～12月死亡・重傷事故データ(発生地)



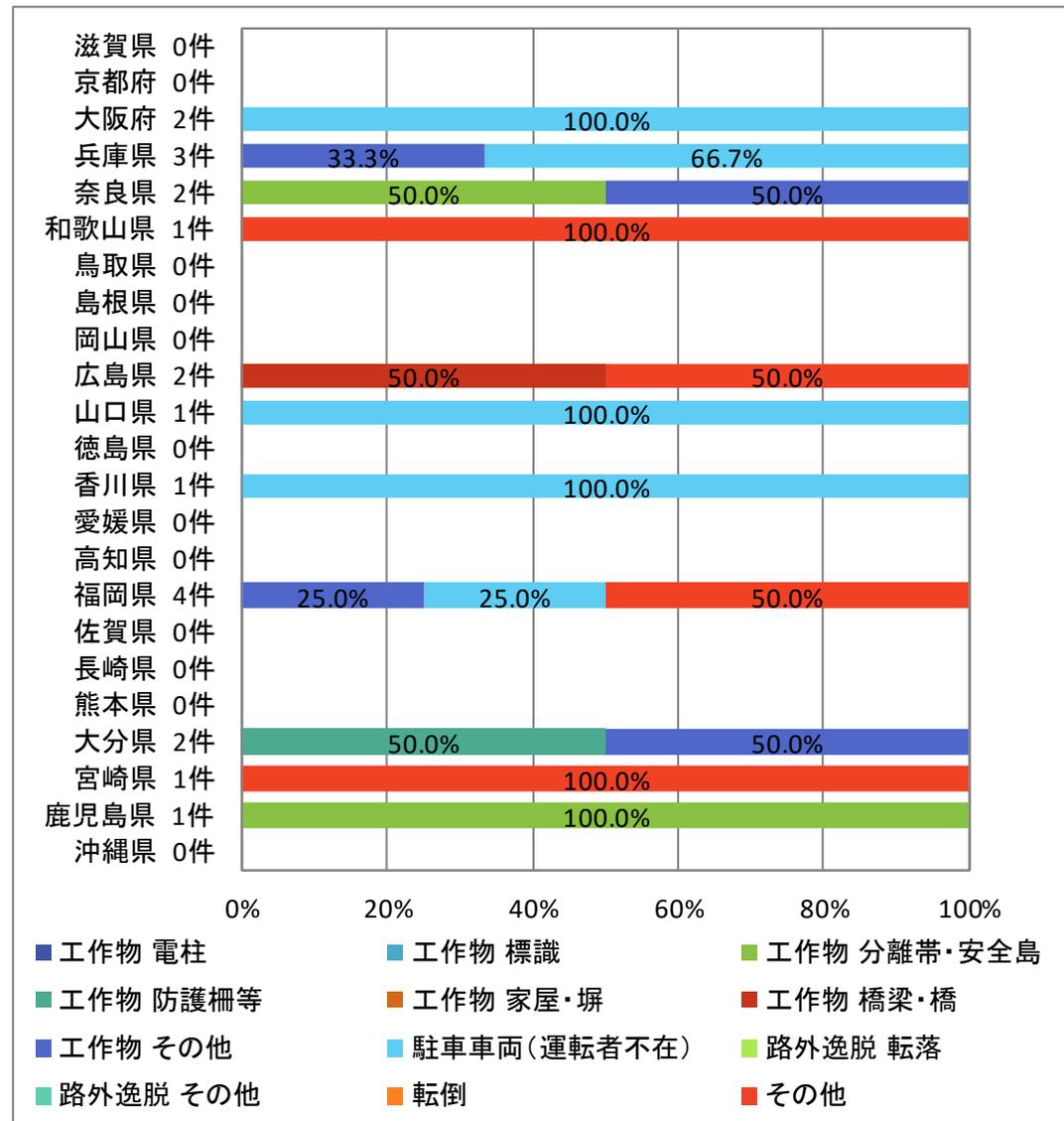
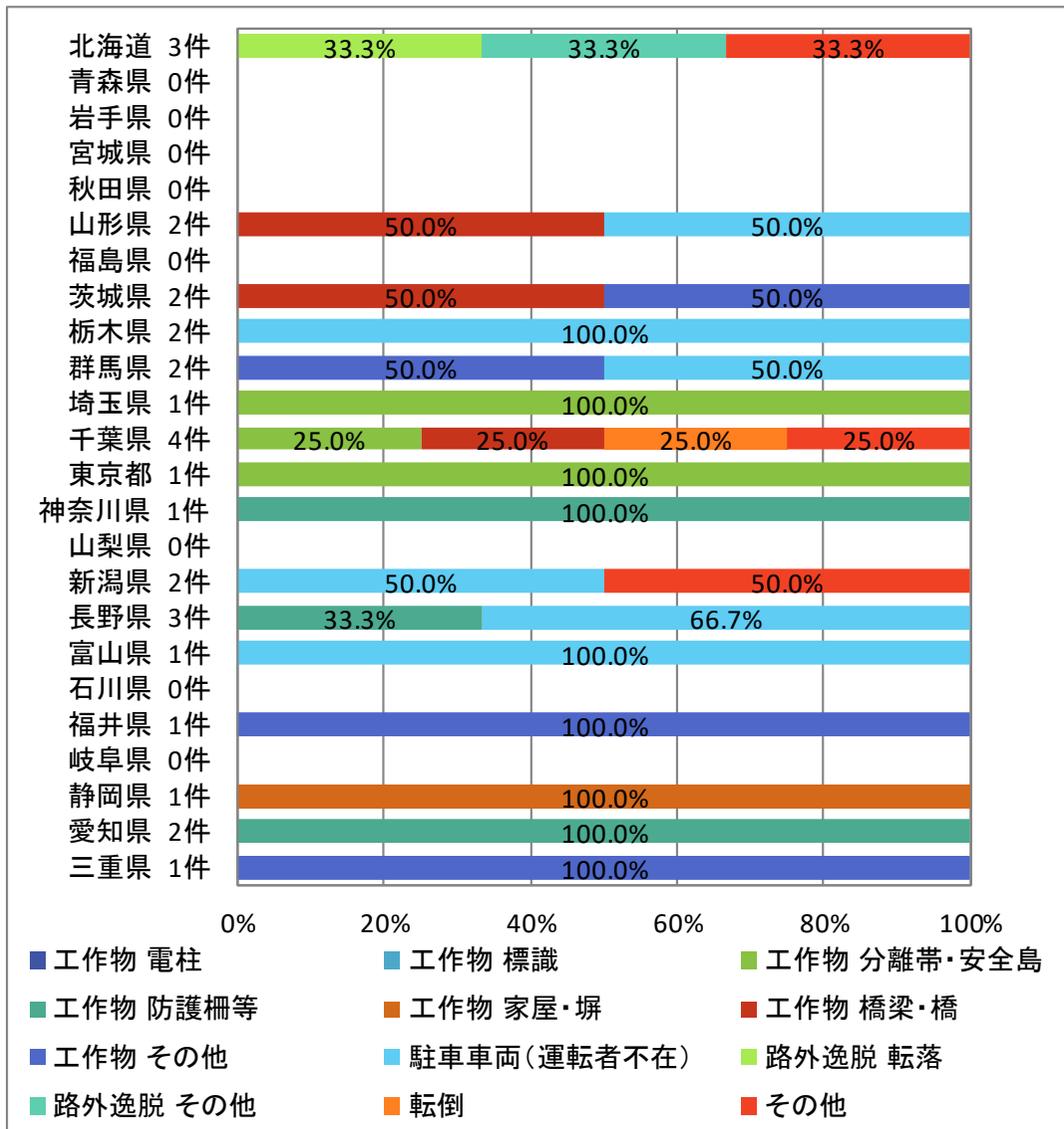
# IV. 2022年1～12月死亡・重傷事故データ(発生地)

## (3) 車両単独

- ・発生地別の事故類型（車両単独）別にみると、各県によって傾向は異なる。
- ・事故発生件数の多い県をみると、「千葉県」では「工作物 分離帯・安全島」、「千葉県」では「工作物 橋梁・橋」、「転倒」、「その他」となっている。「福岡県」では「その他」が最も多くなっている。



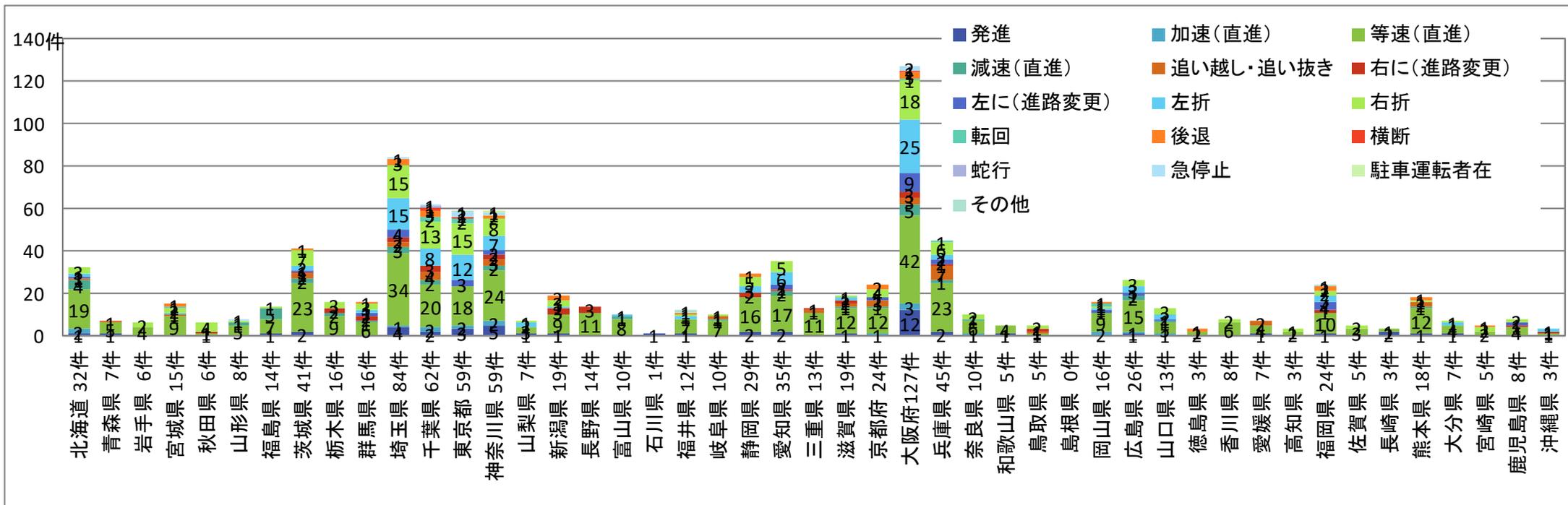
# IV. 2022年1～12月死亡・重傷事故データ(発生地)



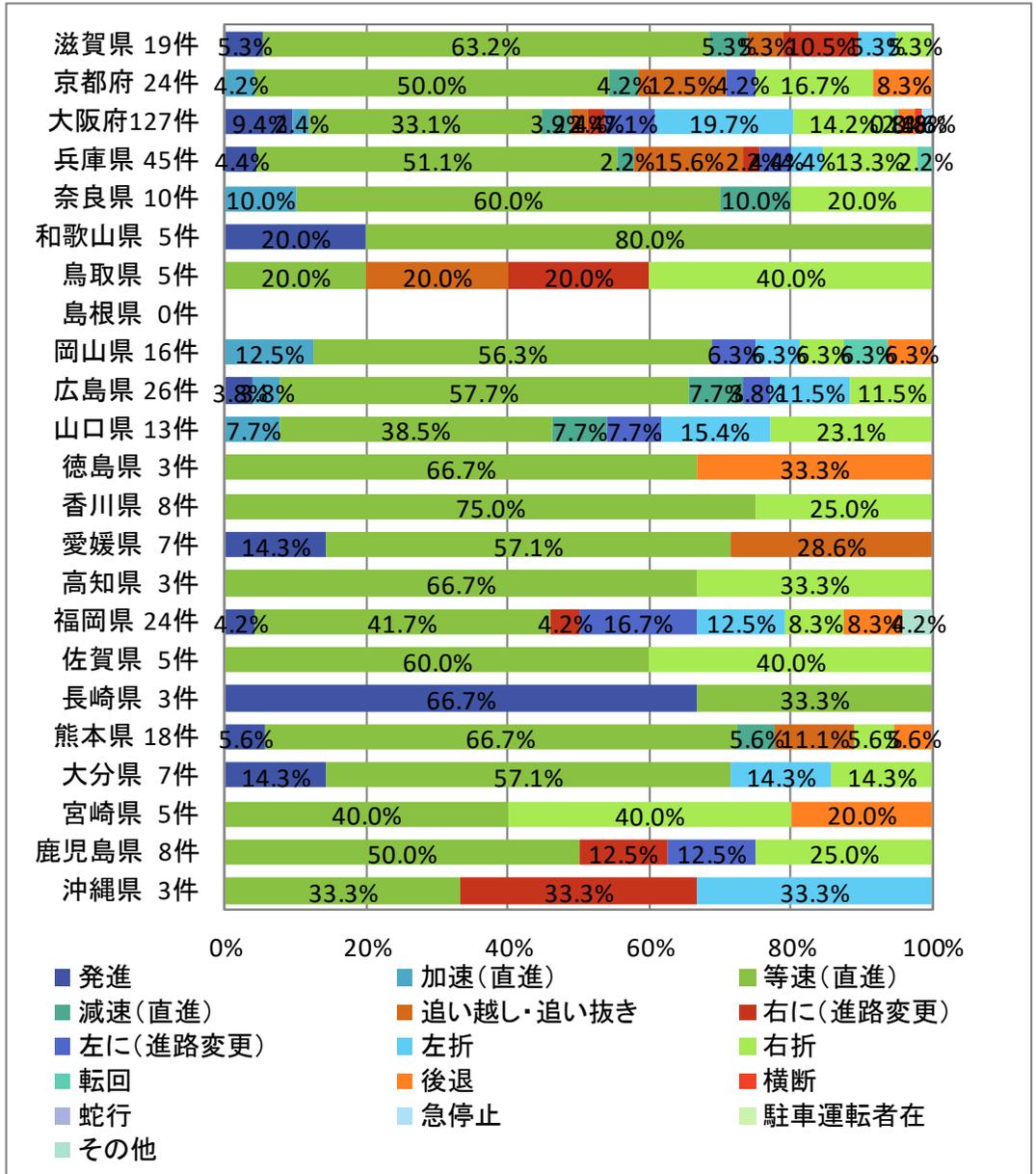
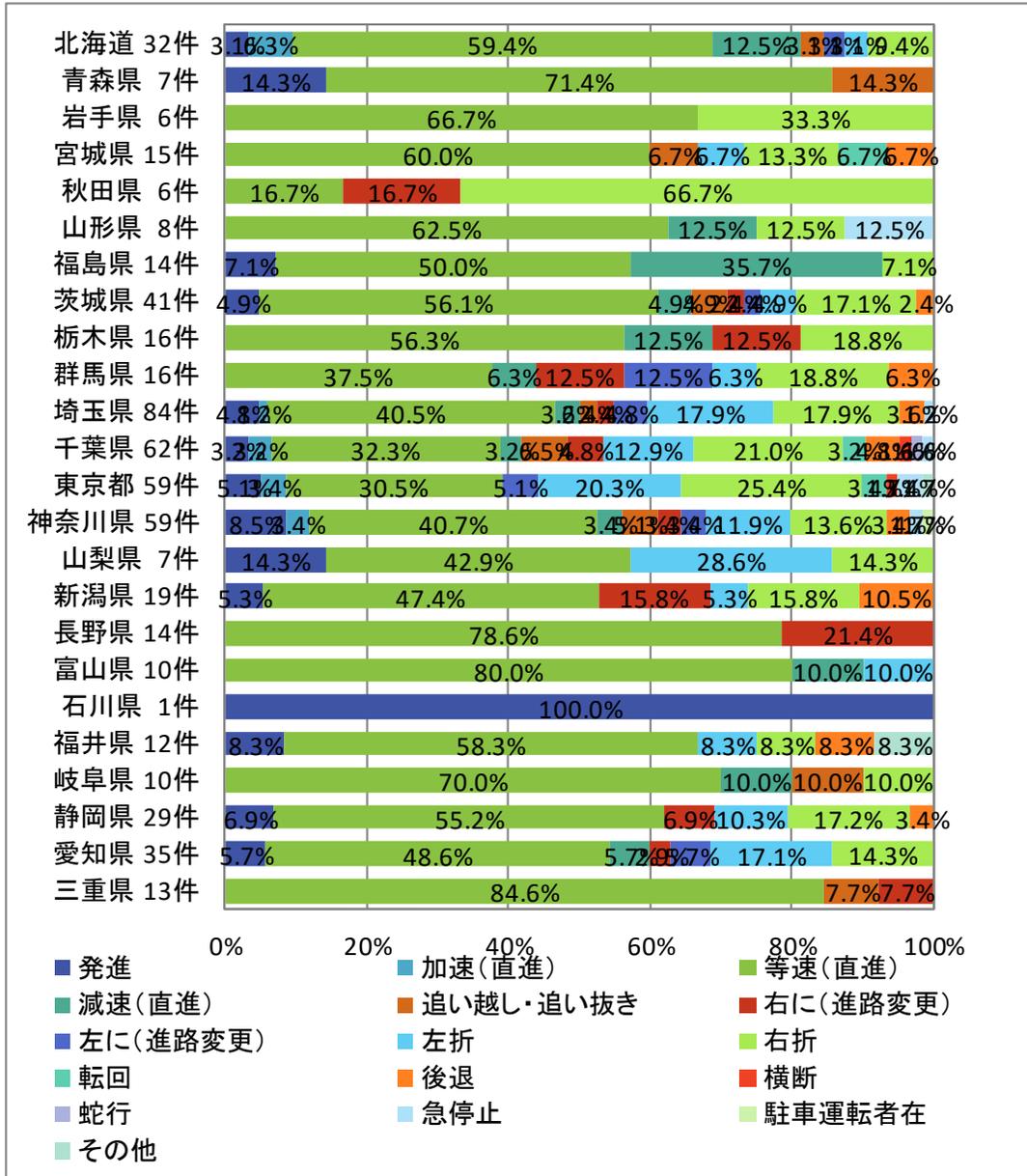
# IV. 2022年1～12月死亡・重傷事故データ(発生地)

## 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」、「千葉県」、「東京都」、「神奈川県」では「等速（直進）」が最も多くなっている。



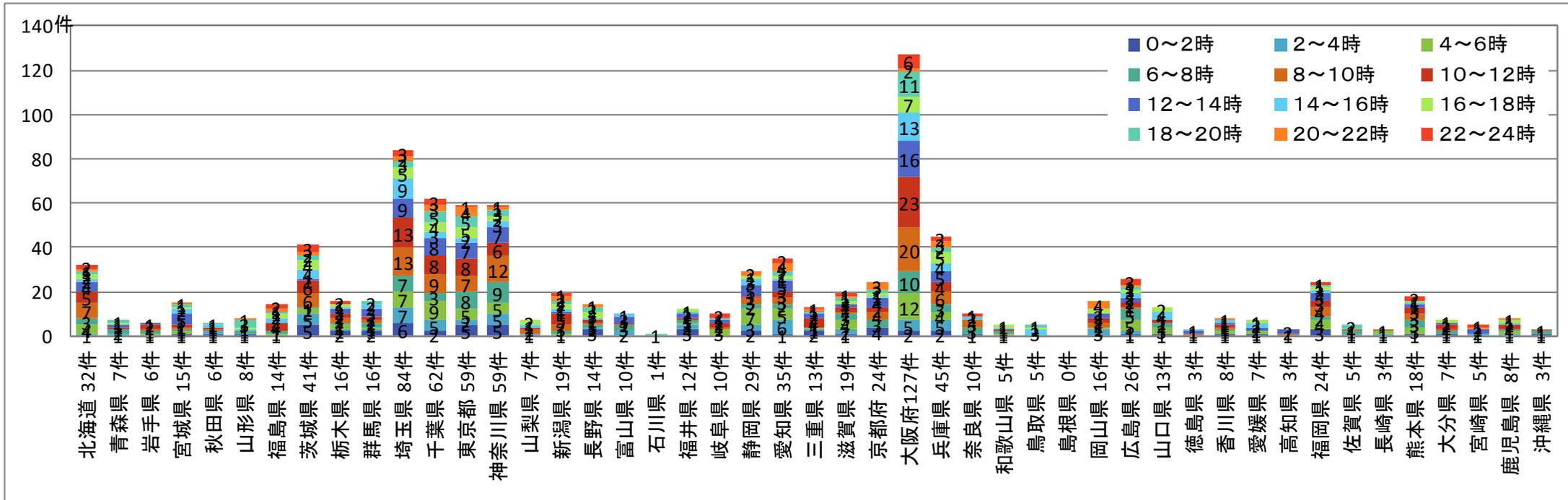
# IV. 2022年1～12月死亡・重傷事故データ(発生地)



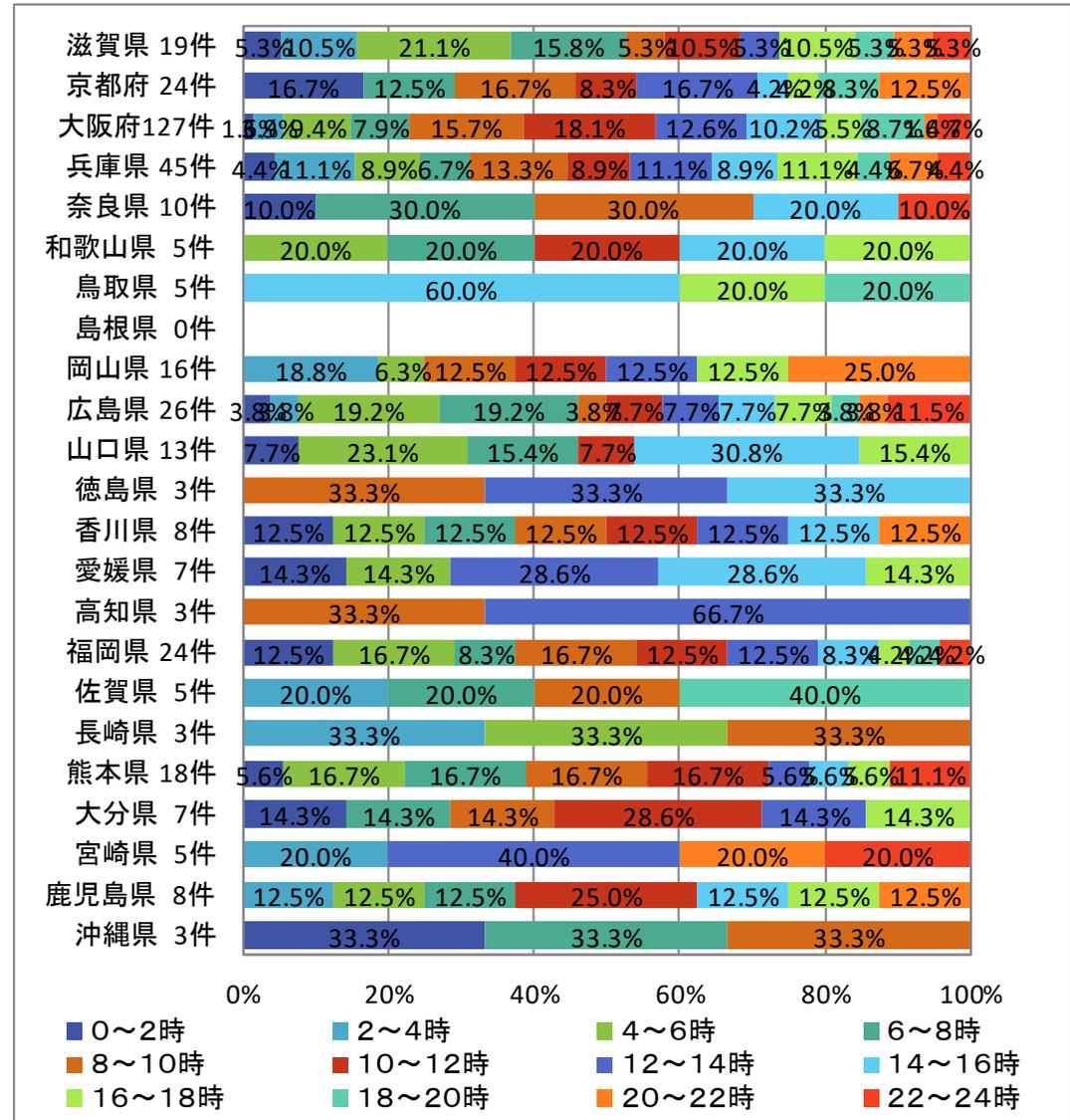
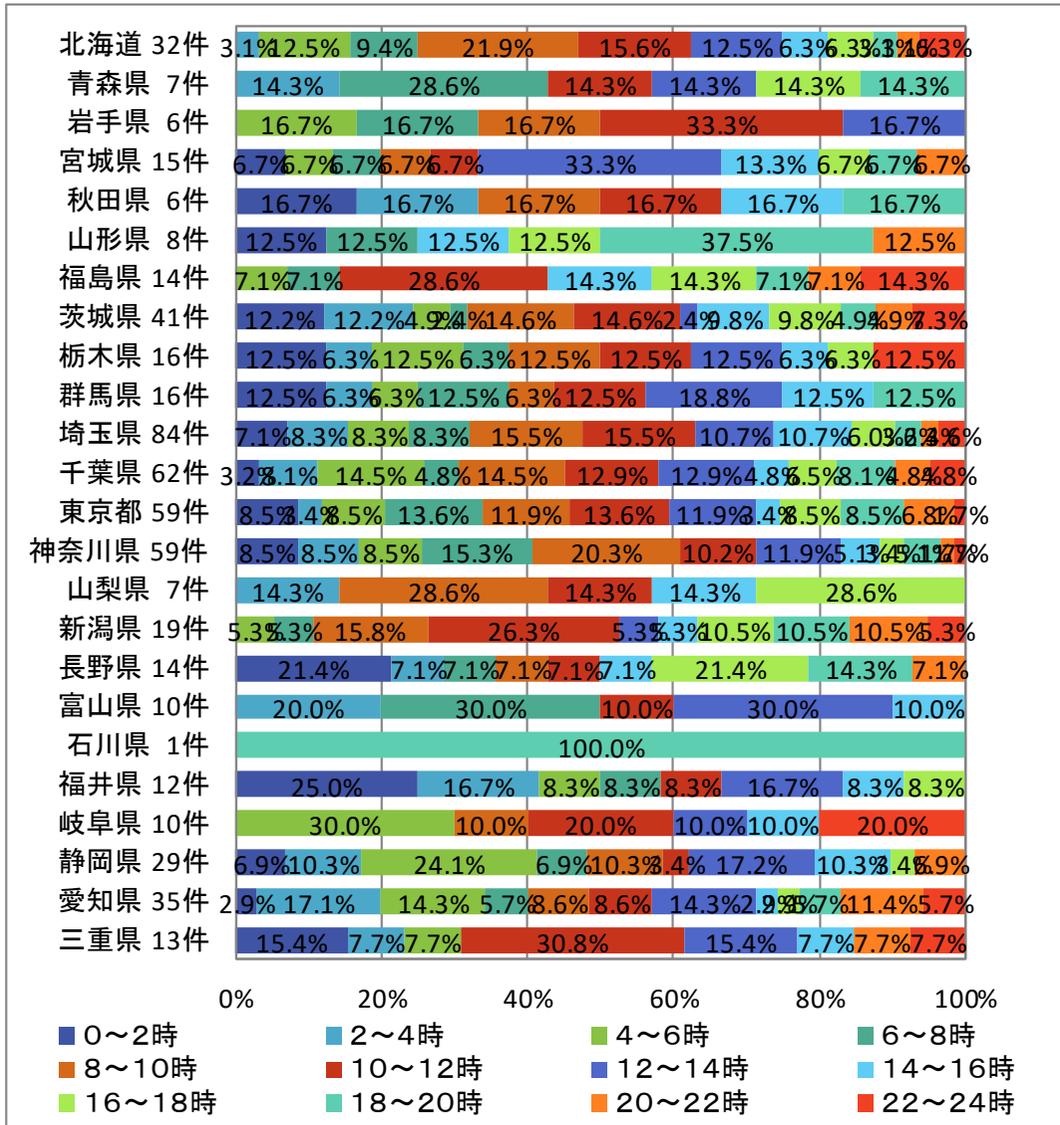
# IV. 2022年1～12月死亡・重傷事故データ(発生地)

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



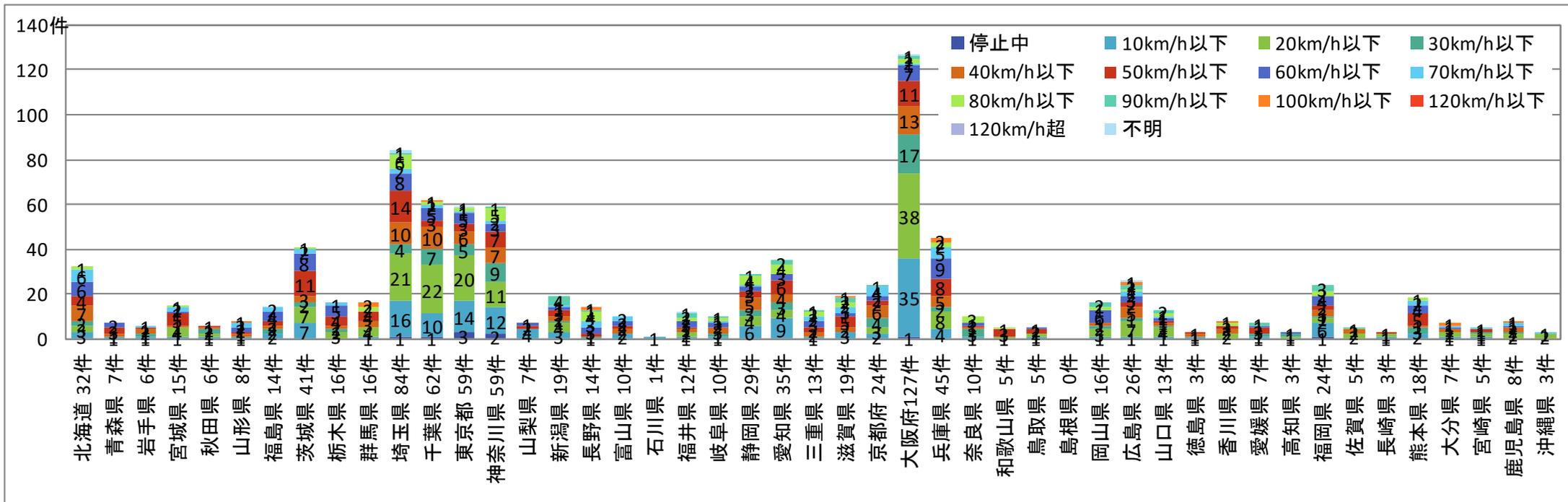
# IV. 2022年1～12月死亡・重傷事故データ(発生地)



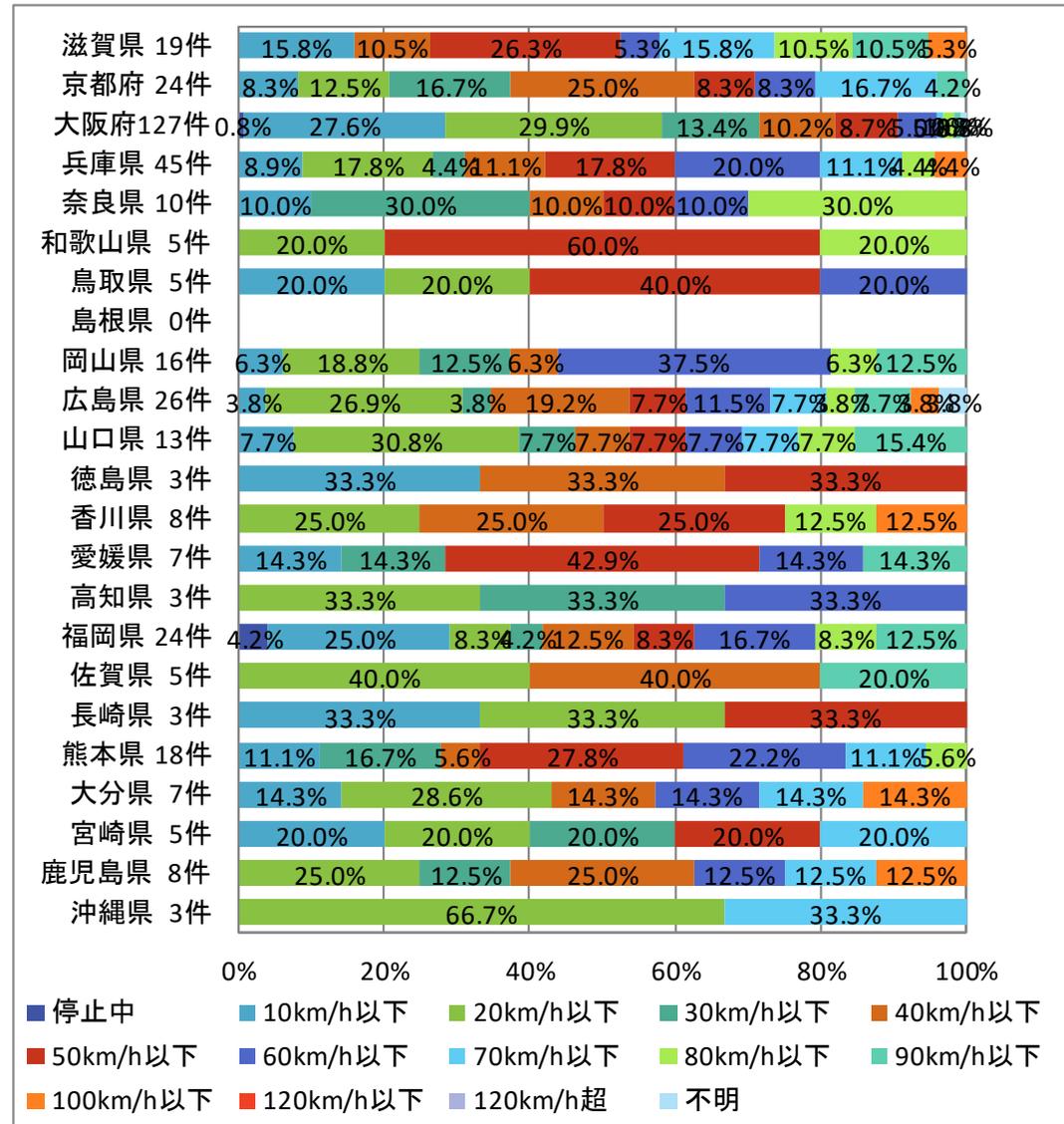
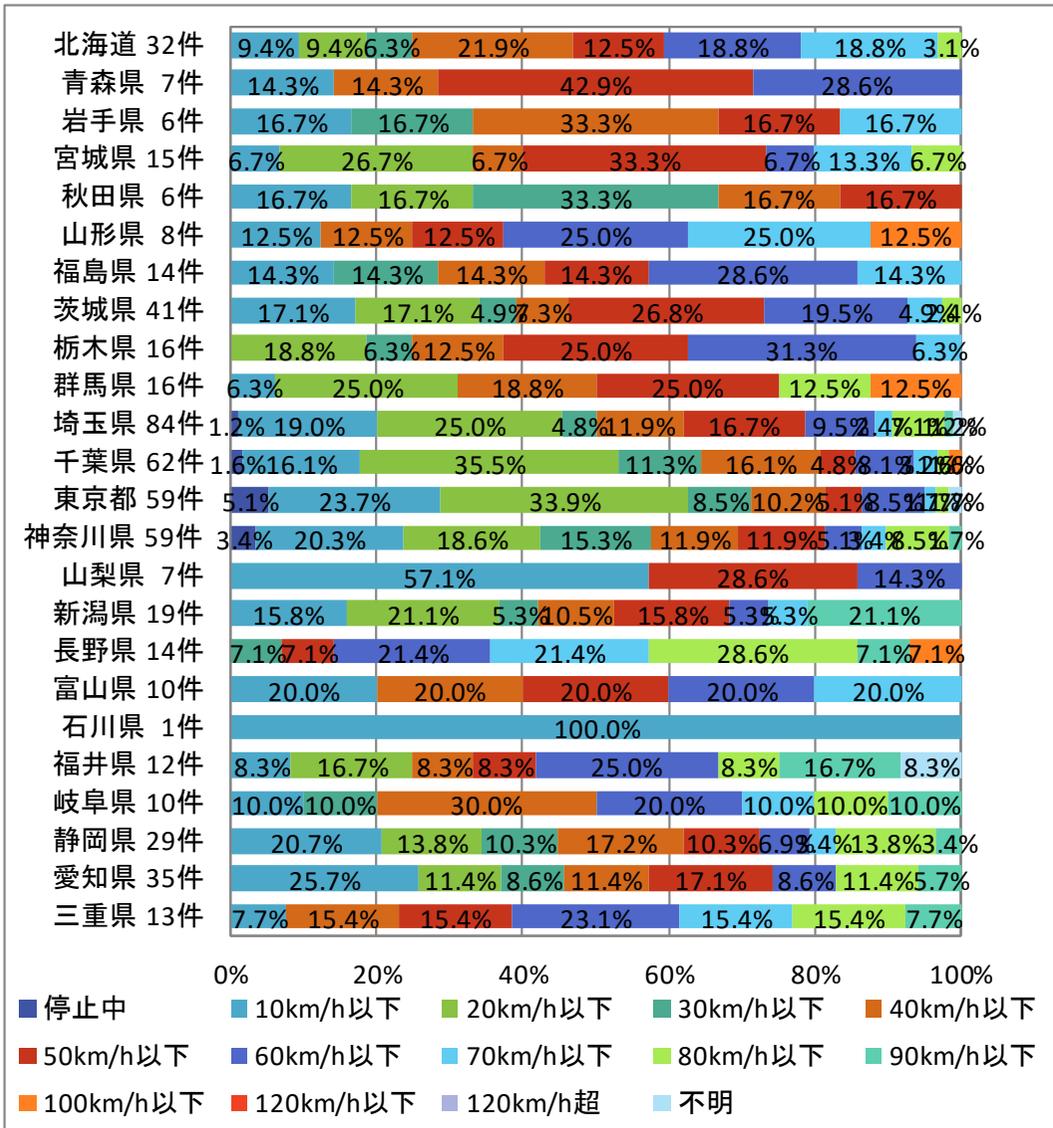
# IV. 2022年1～12月死亡・重傷事故データ(発生地)

## 4. 発生地別の運転者の危険認知速度別

- ・発生地別の運転者の危険認知速度別にみると、各県によって傾向は異なる。
- ・事故発生件数の多い県をみると、「大阪府」、「埼玉県」、「千葉県」、「東京都」、「神奈川県」では「(10km/h超)20km/h以下」が最も多くなっている。



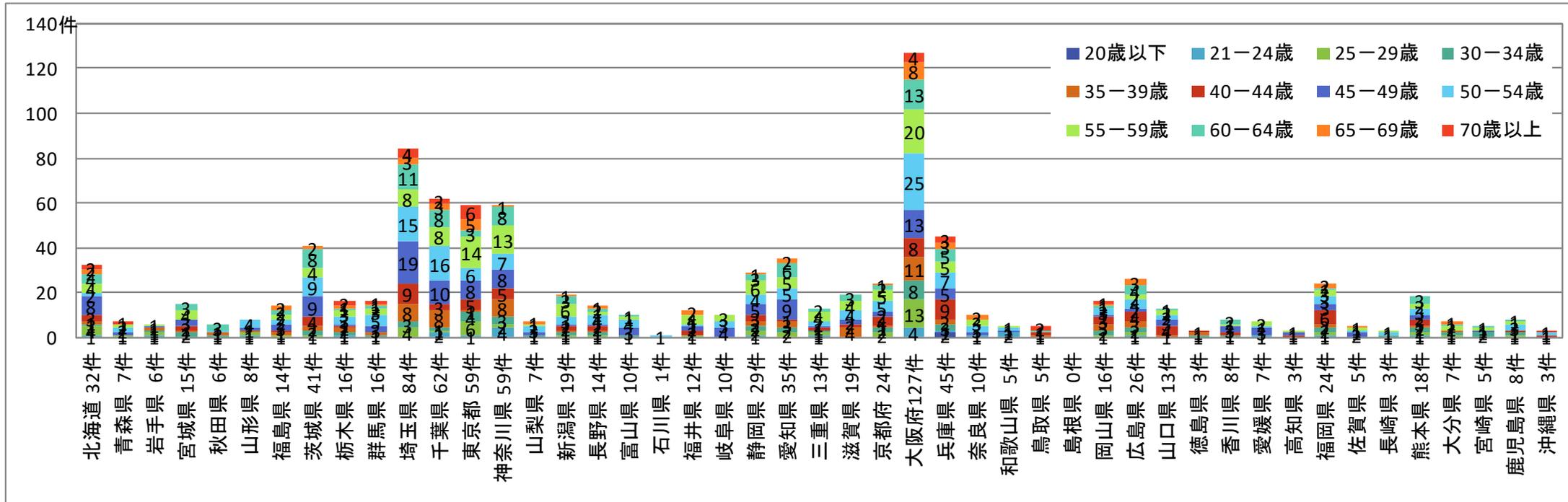
# IV. 2022年1～12月死亡・重傷事故データ(発生地)



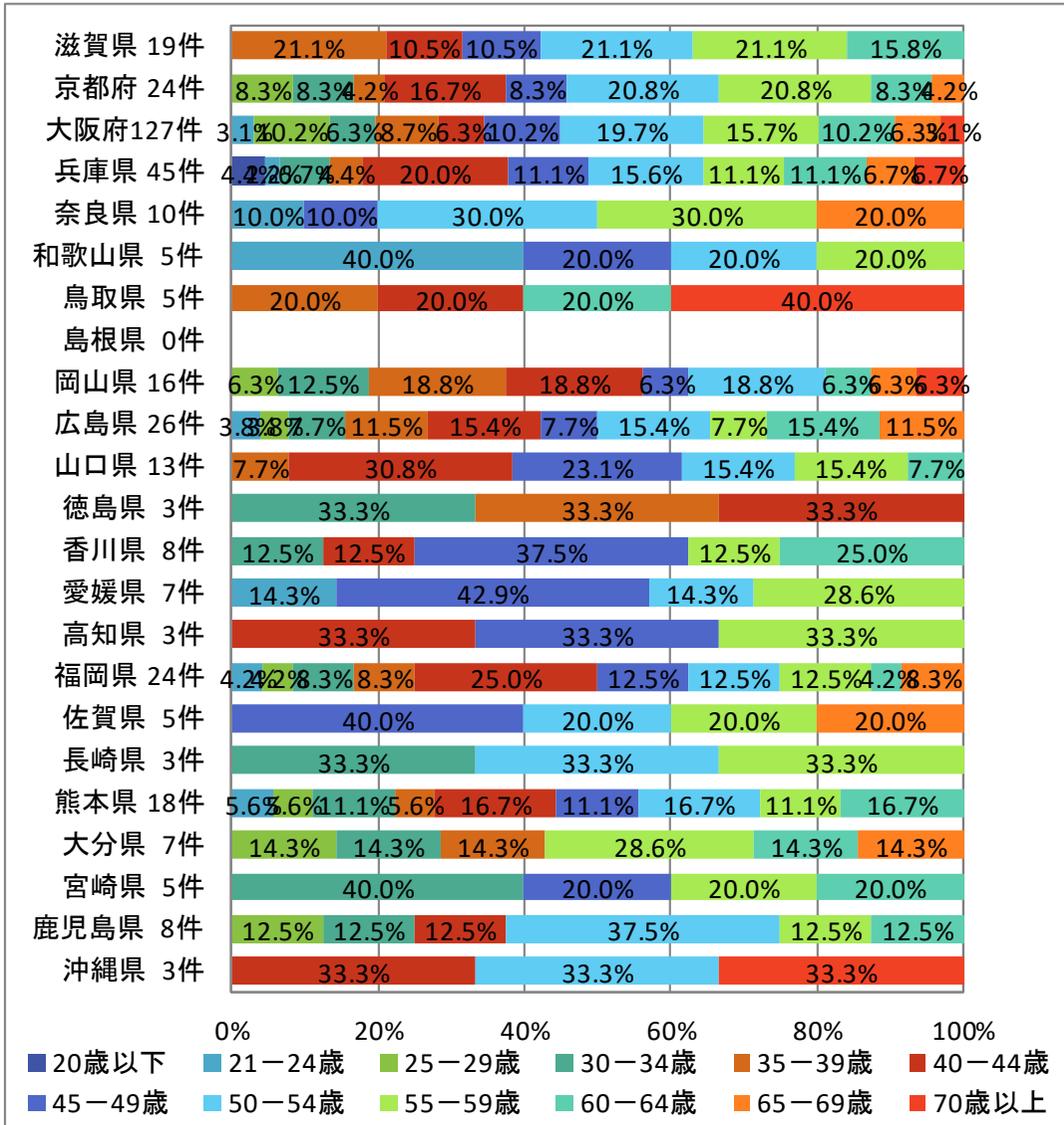
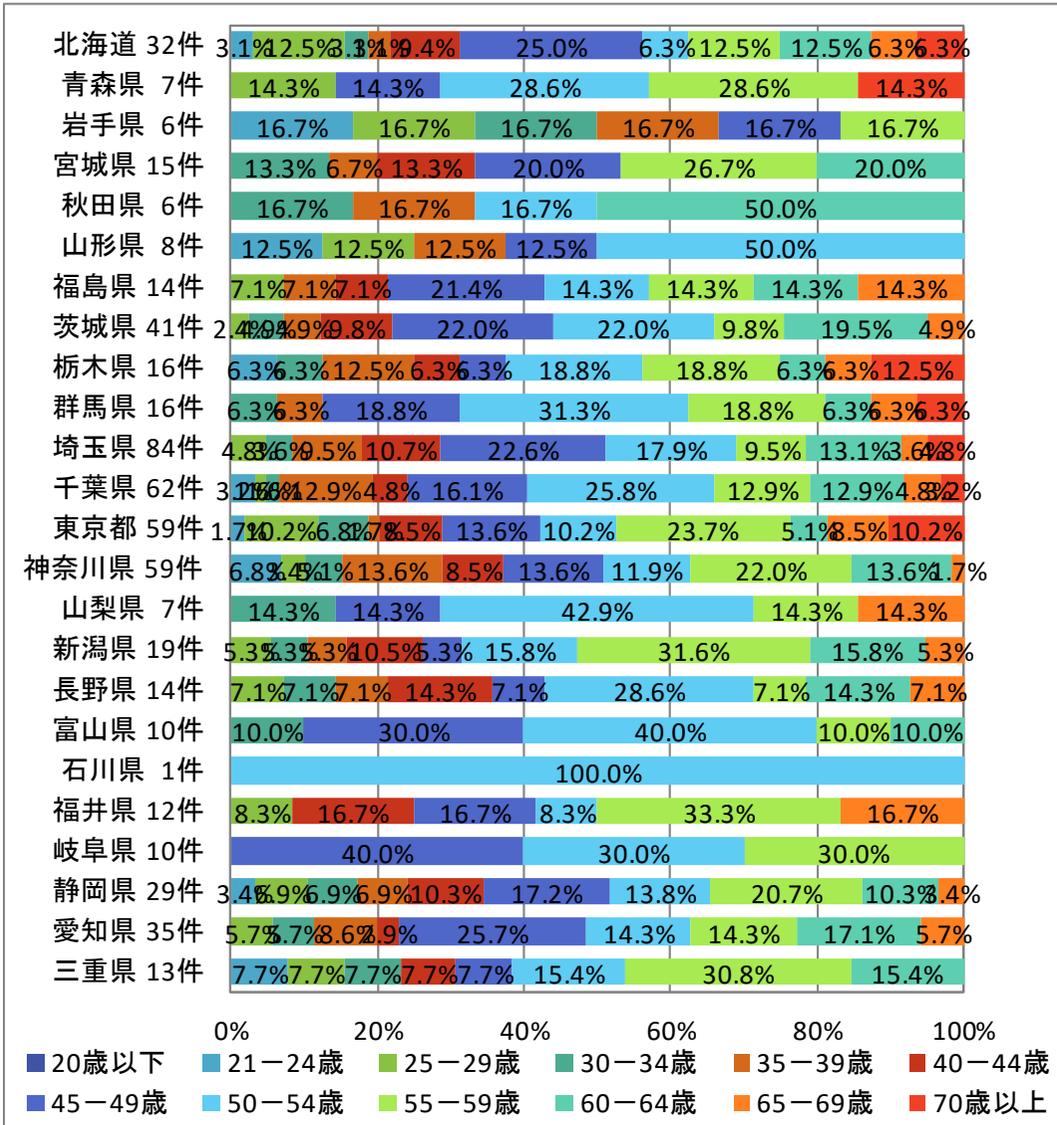
# IV. 2022年1～12月死亡・重傷事故データ(発生地)

## 5. 発生地別の運転者の年齢層別

- ・発生地別の運転者の年齢層別にみると、各県によって傾向は異なる。
- ・事故発生件数の多い県をみると、「大阪府」、「千葉県」では「50－54歳」が最も多くなっている。
- ・「埼玉県」では「45－49歳」、「東京都」、「神奈川県」では「55－59歳」が最も多くなっている。



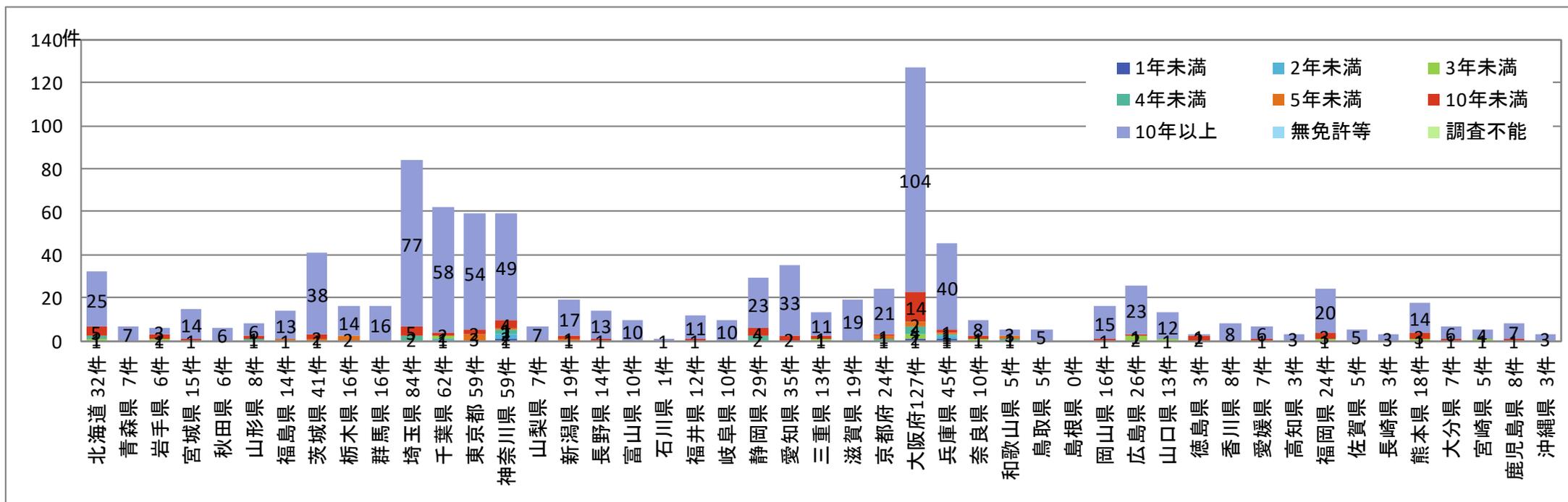
# IV. 2022年1～12月死亡・重傷事故データ(発生地)



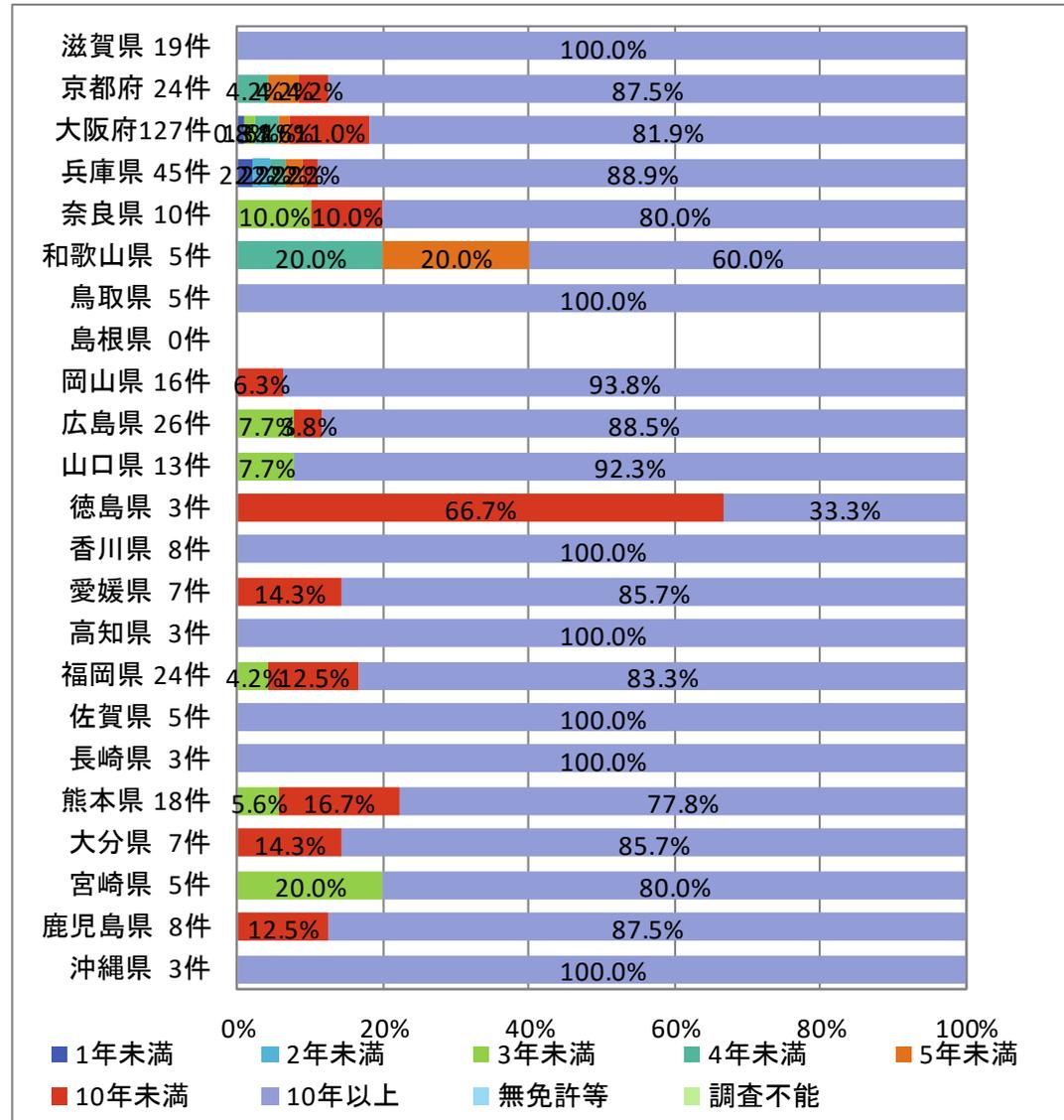
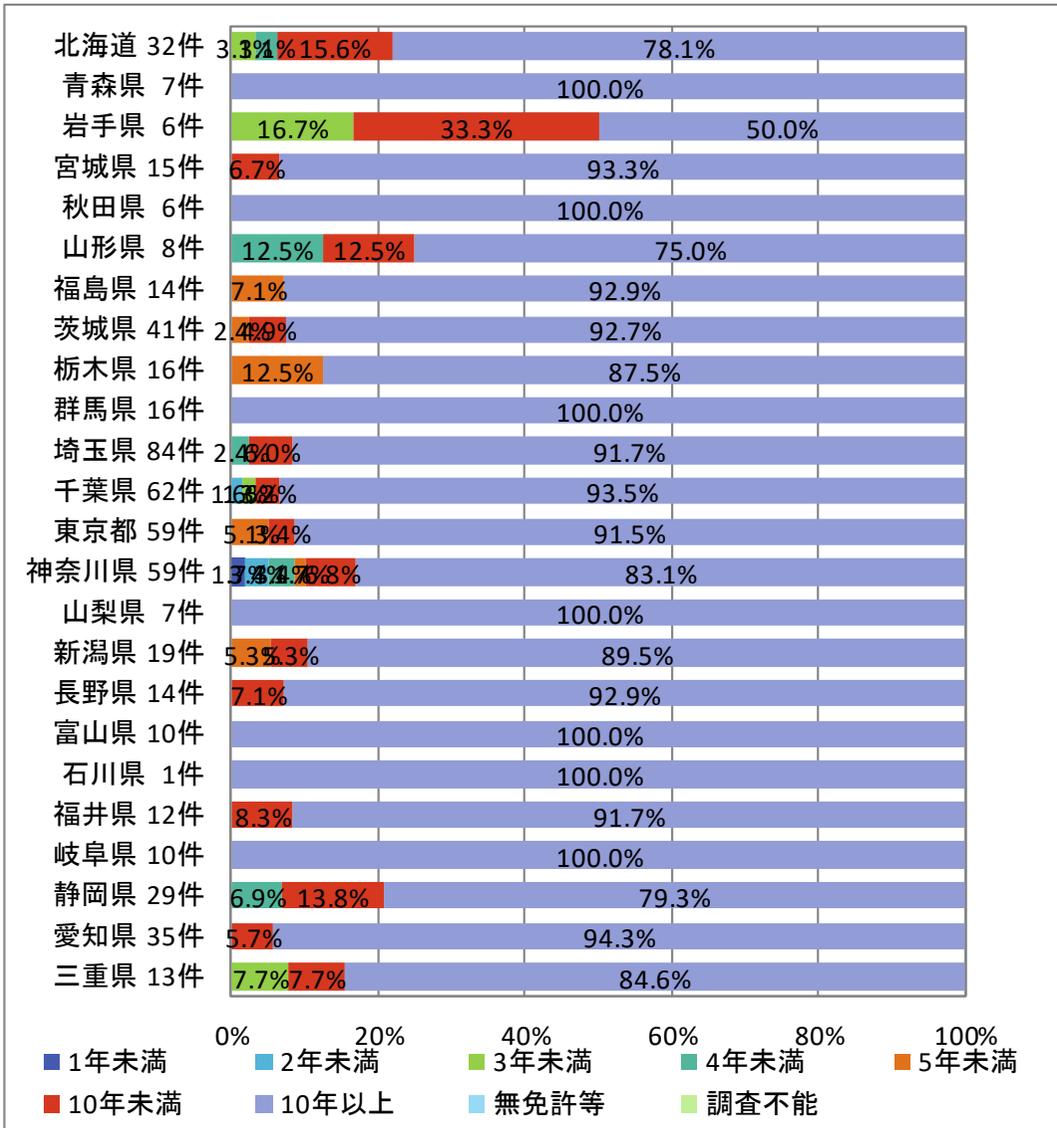
# IV. 2022年1～12月死亡・重傷事故データ(発生地)

## 6. 発生地別の運転者の免許取得年数別

- 発生地別の運転者の免許取得年数別にみると、一部の県を除き「10年以上」が多い。



# IV. 2022年1～12月死亡・重傷事故データ(発生地)



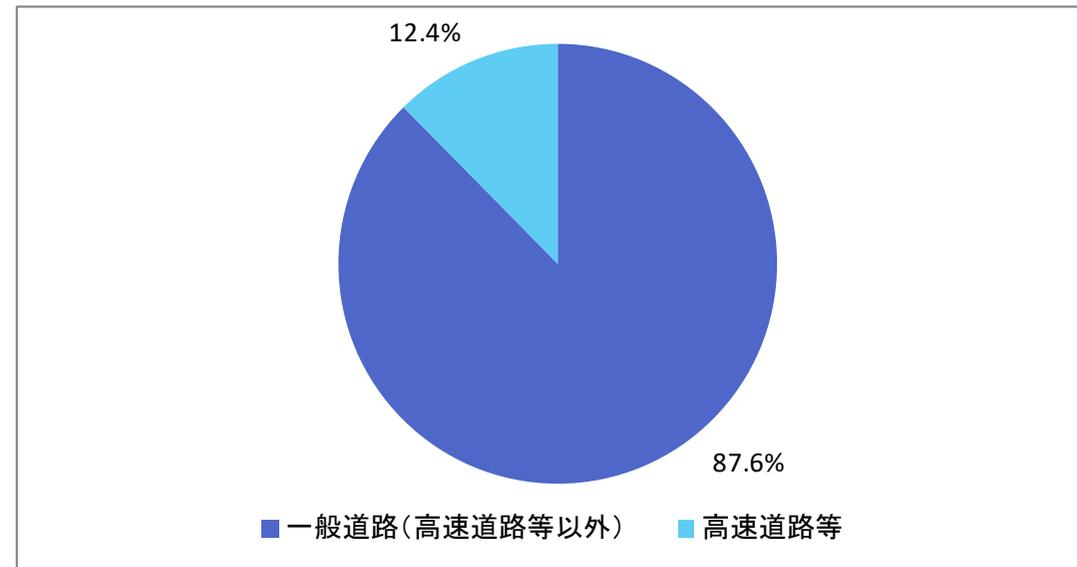
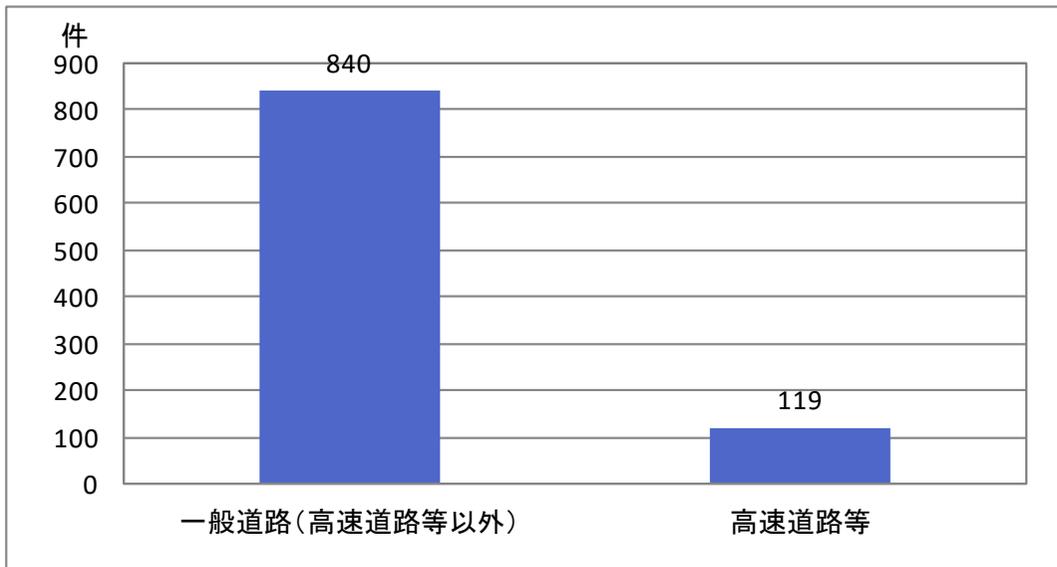
## V. 2022年1～12月死亡・重傷事故データ(道路区分)

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. 2022年1～12月死亡・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840件（87.6%）と9割近くを占めている。
- ・「一般道路」での死亡・重傷事故件数は「高速道路等」と比較して約7.1倍となっている。

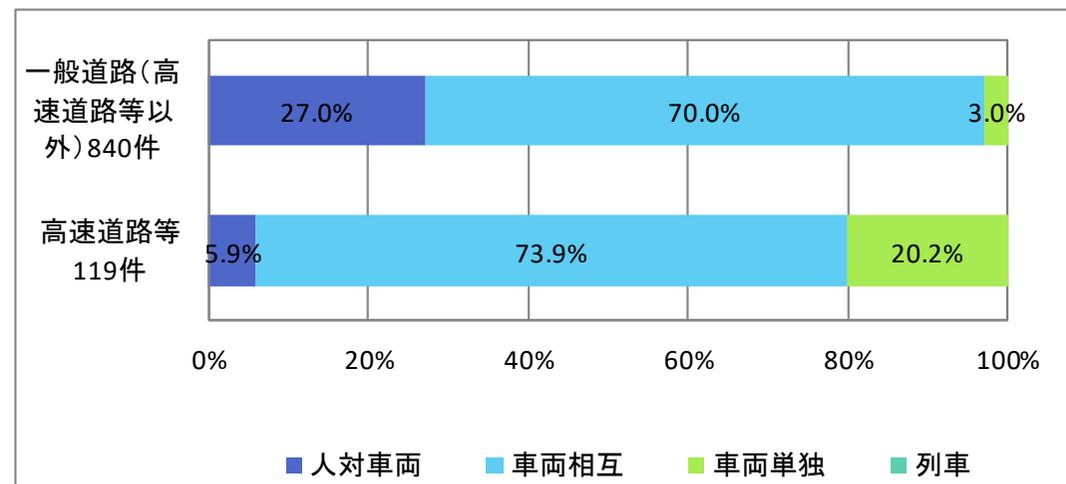
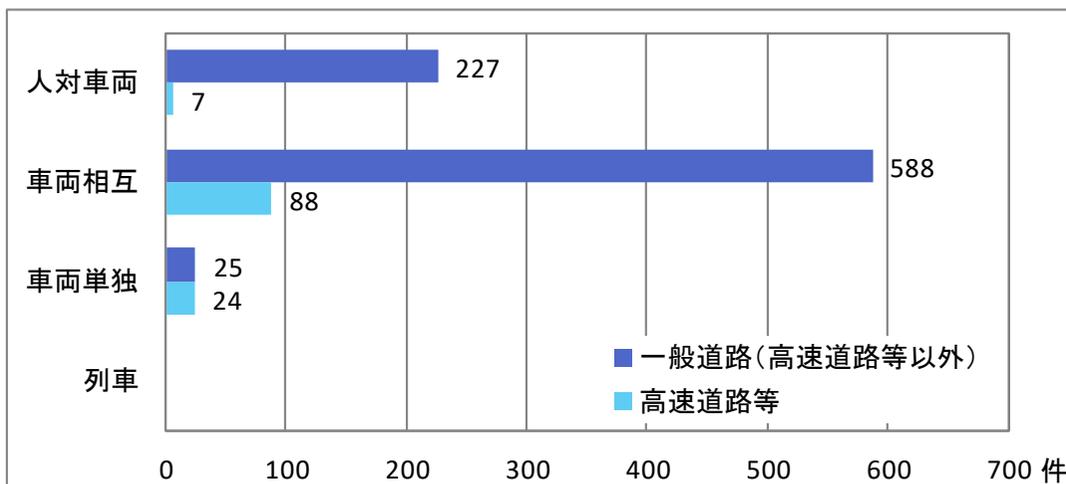


# V. 2022年1～12月死亡・重傷事故データ(道路区分)

## 2. 道路区分の事故類型別

- ・道路区分別の事故類型別にみると、「一般道路」、「高速道路等」のいずれも「車両相互」が最も多く、それぞれ588件(70.0%)、88件(73.9%)となっている。

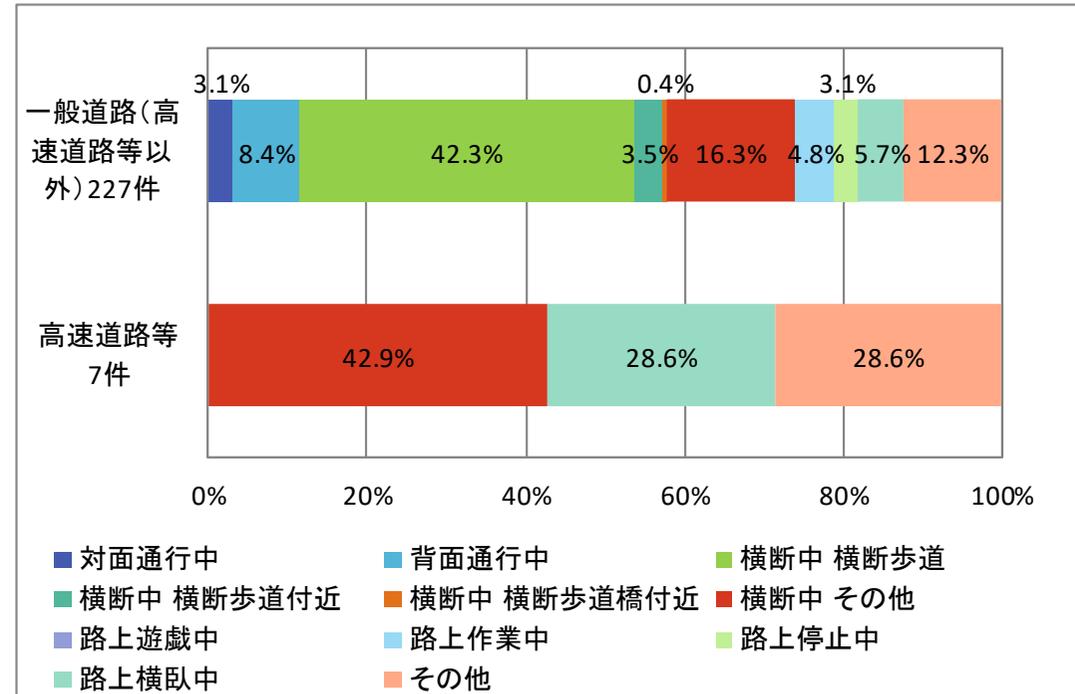
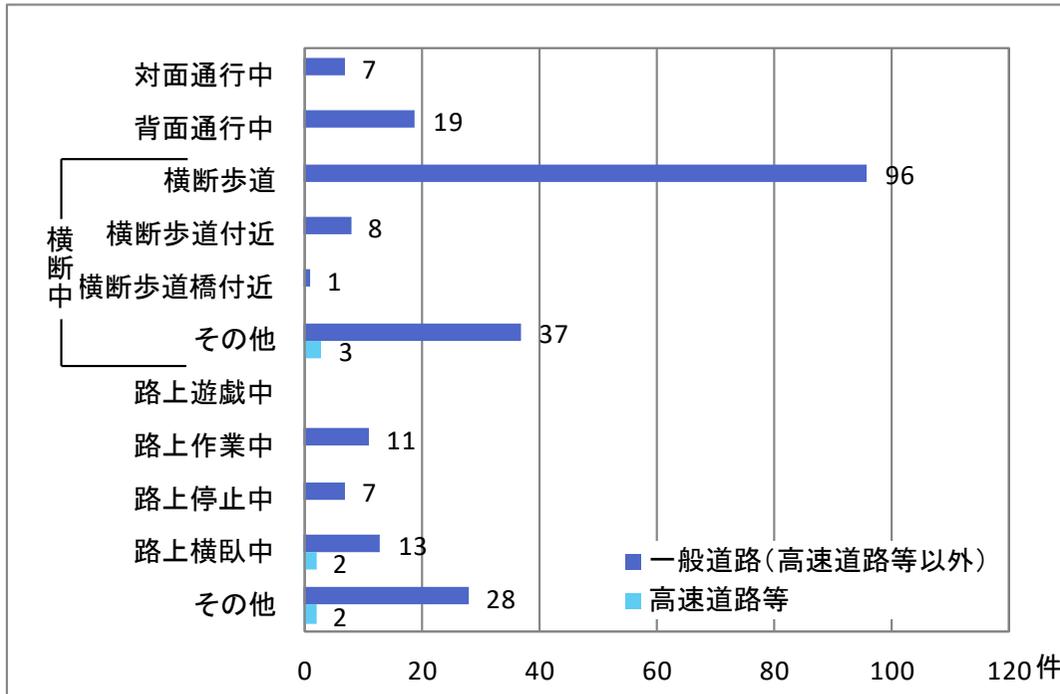
※「車両相互」での第二当事者となる「車両」には、道路交通法上の「軽車両」である自転車等を含む。



# V. 2022年1～12月死亡・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96件(42.3%)となっている。次いで「横断中 その他」37件(16.3%)と続いている。
- 「高速道路等」では「横断中 その他」が最も多く3件(42.9%)となっている。次いで「路上横臥中」、「その他」がそれぞれ2件(28.6%)と続いている。

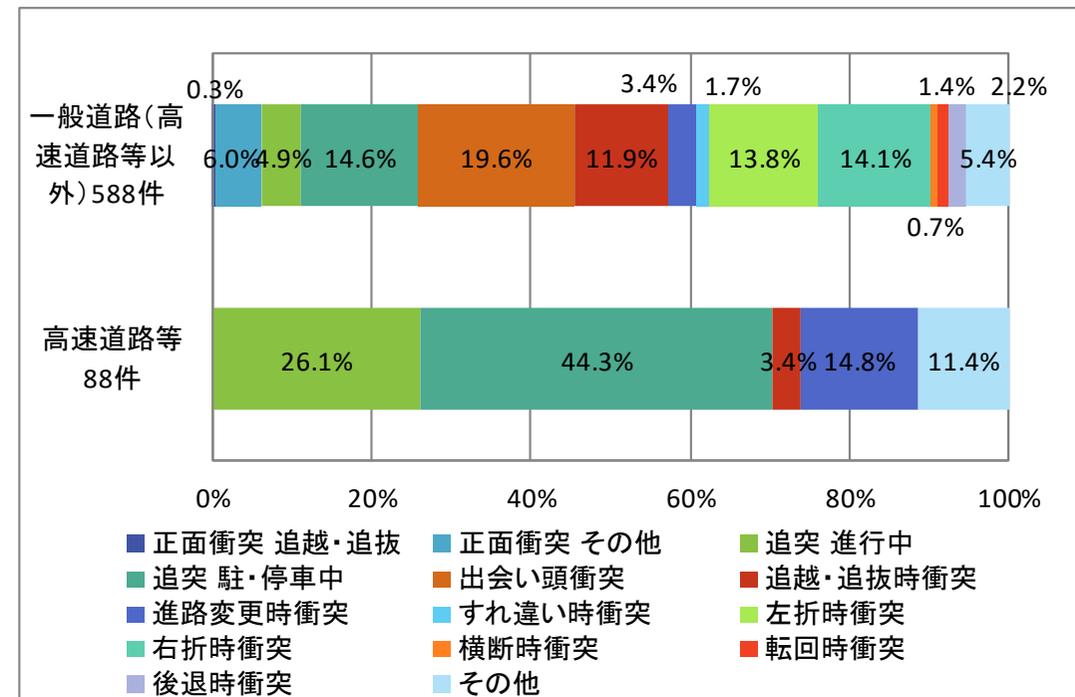
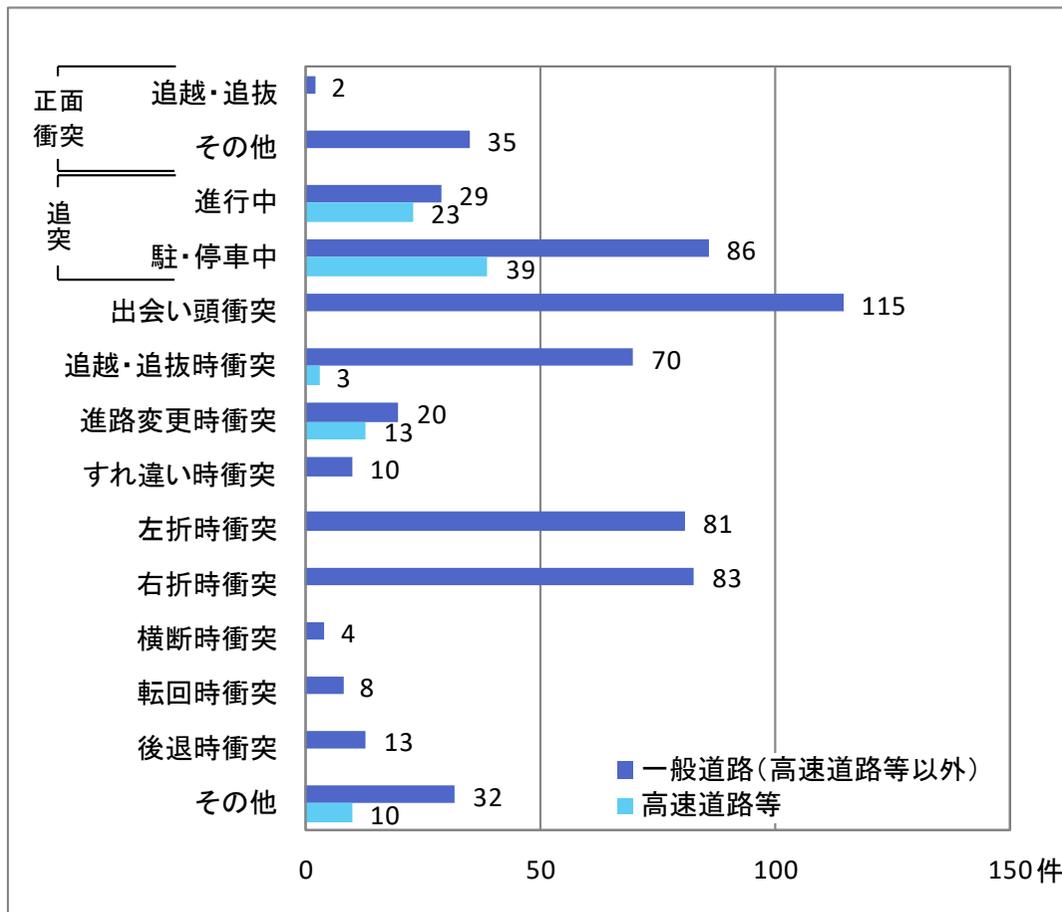


# V. 2022年1～12月死亡・重傷事故データ(道路区分)

## (2) 道路区分の事故類型(車両相互)別

- 道路区分別の事故類型(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115件(19.6%)となっている。次いで「追突 駐・停車中」86件(14.6%)、「右折時衝突」83件(14.1%)、「左折時衝突」81件(13.8%)と続いている。
- 「高速道路等」では「追突 駐・停車中」が最も多く39件(44.3%)、次いで「追突 進行中」23件(26.1%)と続いている。

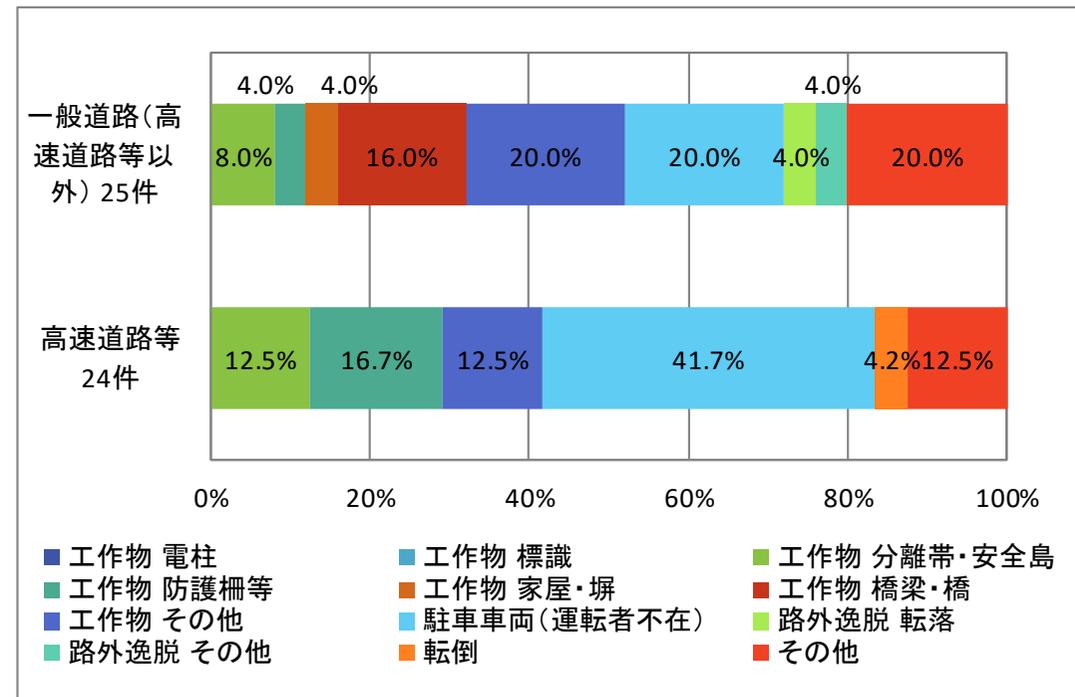
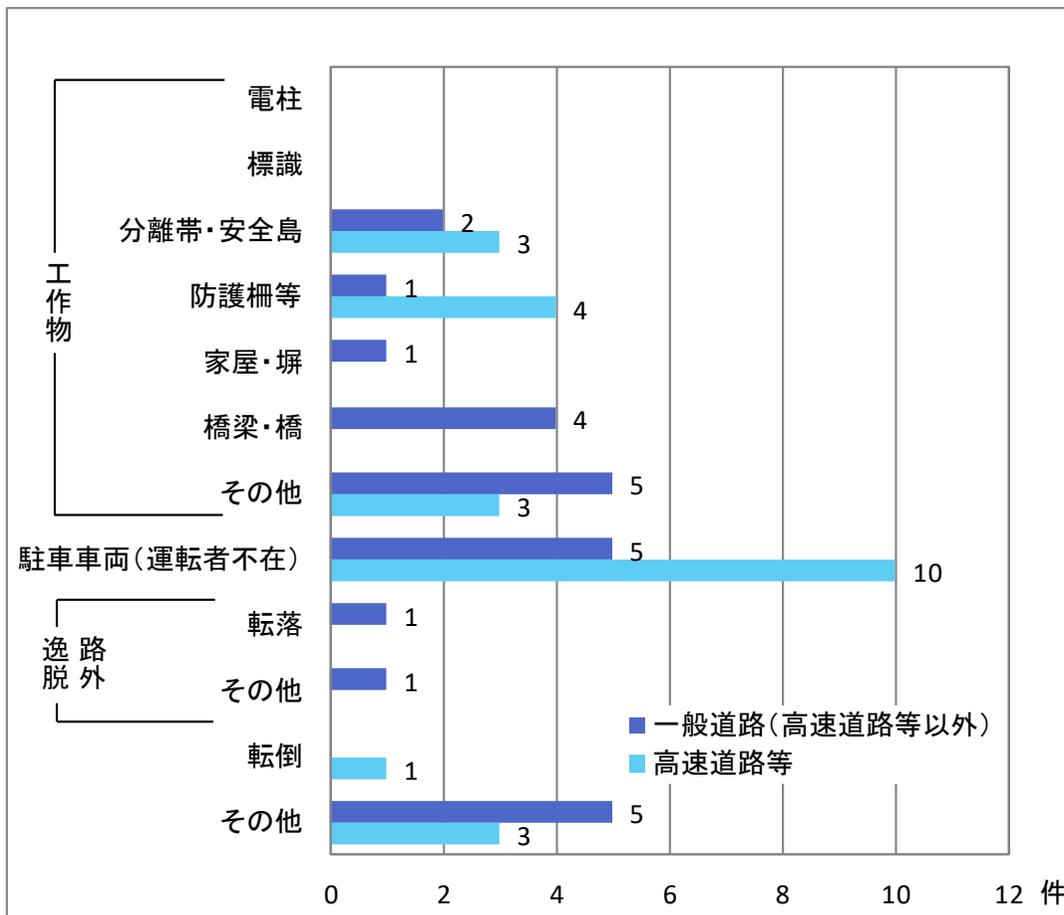
※「車両相互」での第二当事者となる「車両」には、道路交通法上の「軽車両」である自転車等を含む。



# V. 2022年1～12月死亡・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

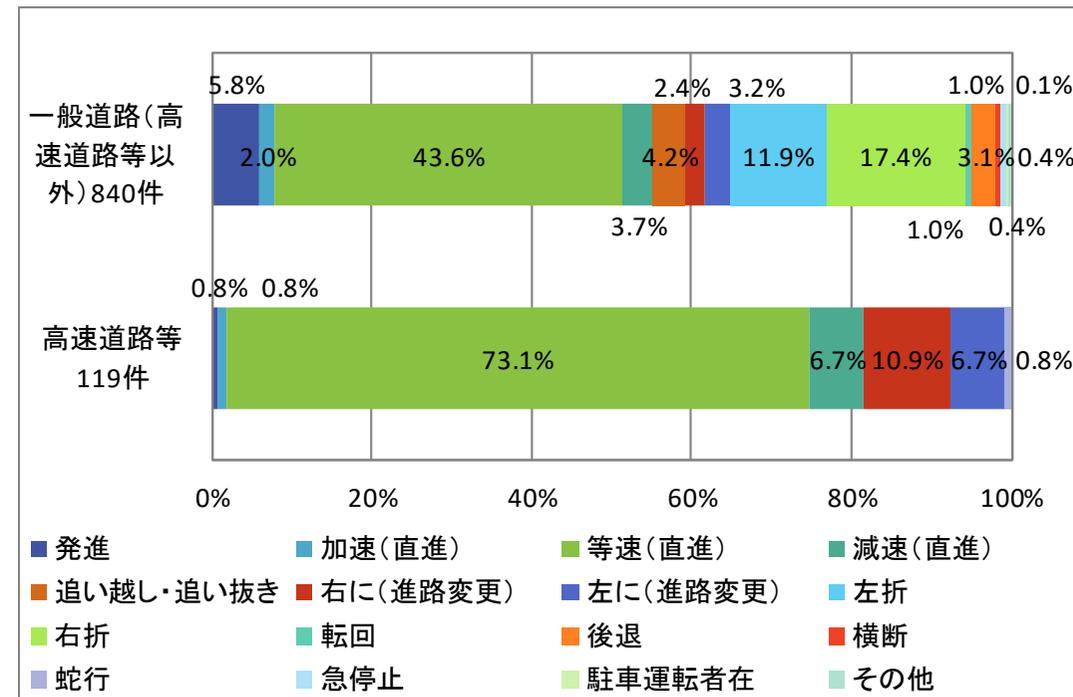
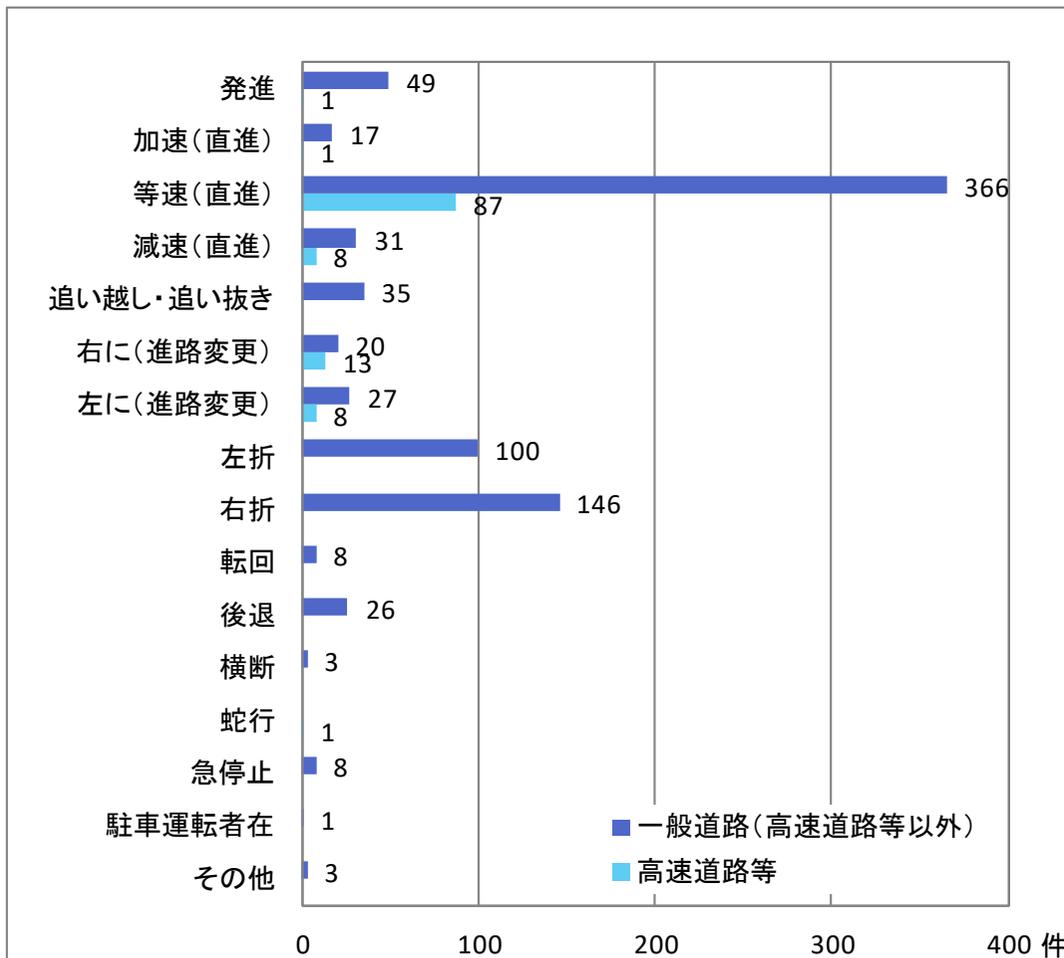
- ・道路区別の事故類型(車両単独)別にみると、「一般道路」では「工作物 その他」、「駐車車両(運転者不在)」、「その他」が最も多くそれぞれ5件(20.0%)、次いで「工作物 橋梁・橋」4件(16.0%)と続いている。
- ・「高速道路等」では「駐車車両(運転者不在)」が最も多く10件(41.7%)、次いで「工作物 防護柵等」4件(16.7%)と続いている。



# V. 2022年1～12月死亡・重傷事故データ(道路区分)

## 3. 道路区分別の行動類型別

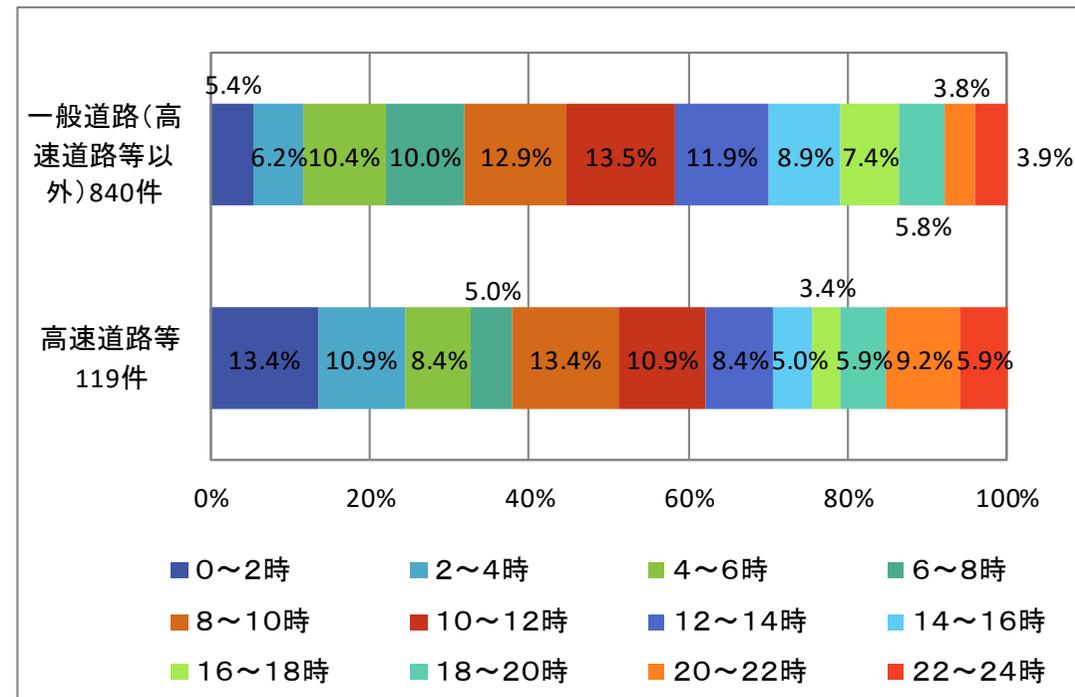
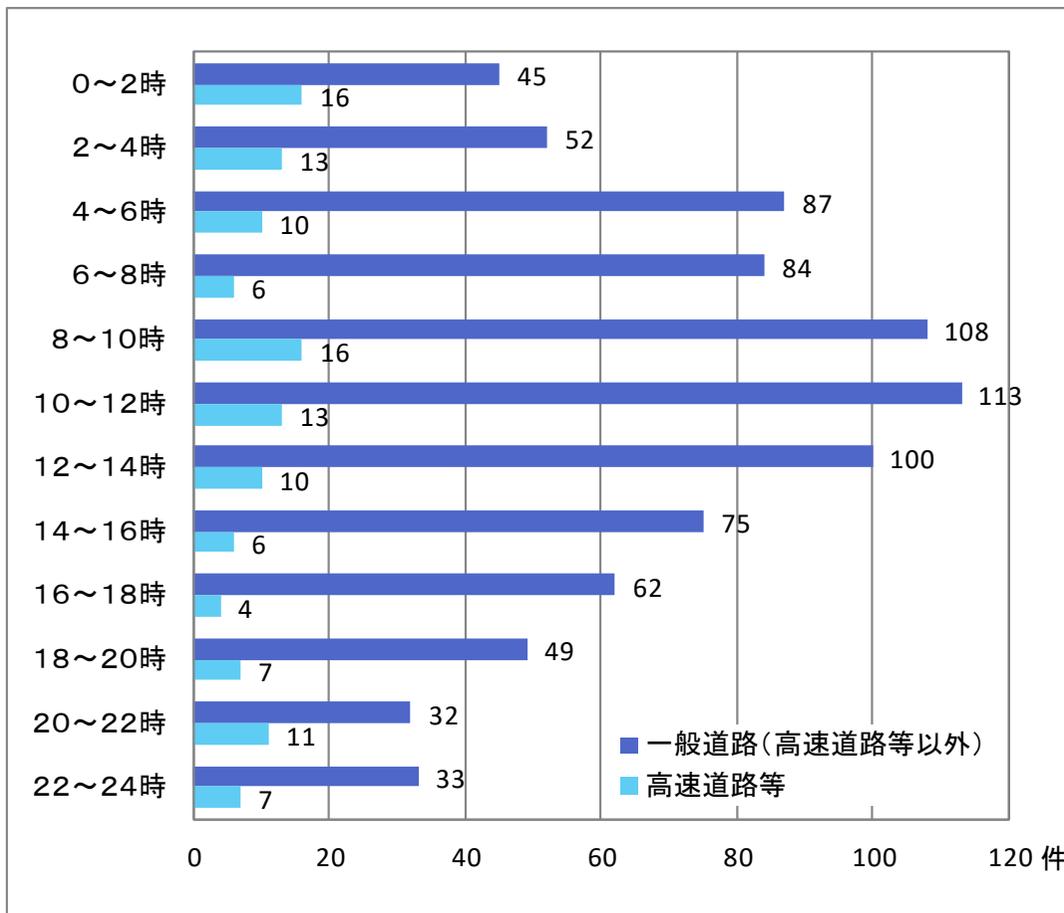
- ・道路区分別の行動類型別にみると、「一般道路」では「等速（直進）」が最も多く366件（43.6％）となっている。次いで「右折」146件（17.4％）、「左折」100（11.9％）と続いている。
- ・「高速道路等」では「等速（直進）」が最も多く87件（73.1％）となっている。次いで「右に（進路変更）」13件（10.9％）と続いている。



# V. 2022年1～12月死亡・重傷事故データ(道路区分)

## 4. 道路区分別の時間帯別

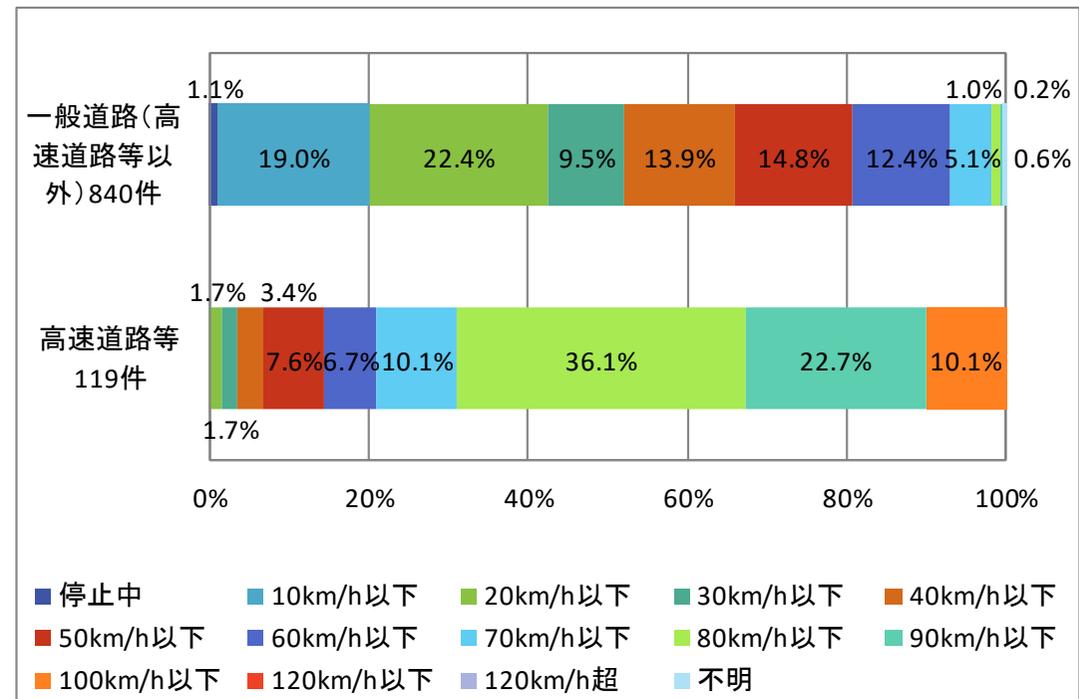
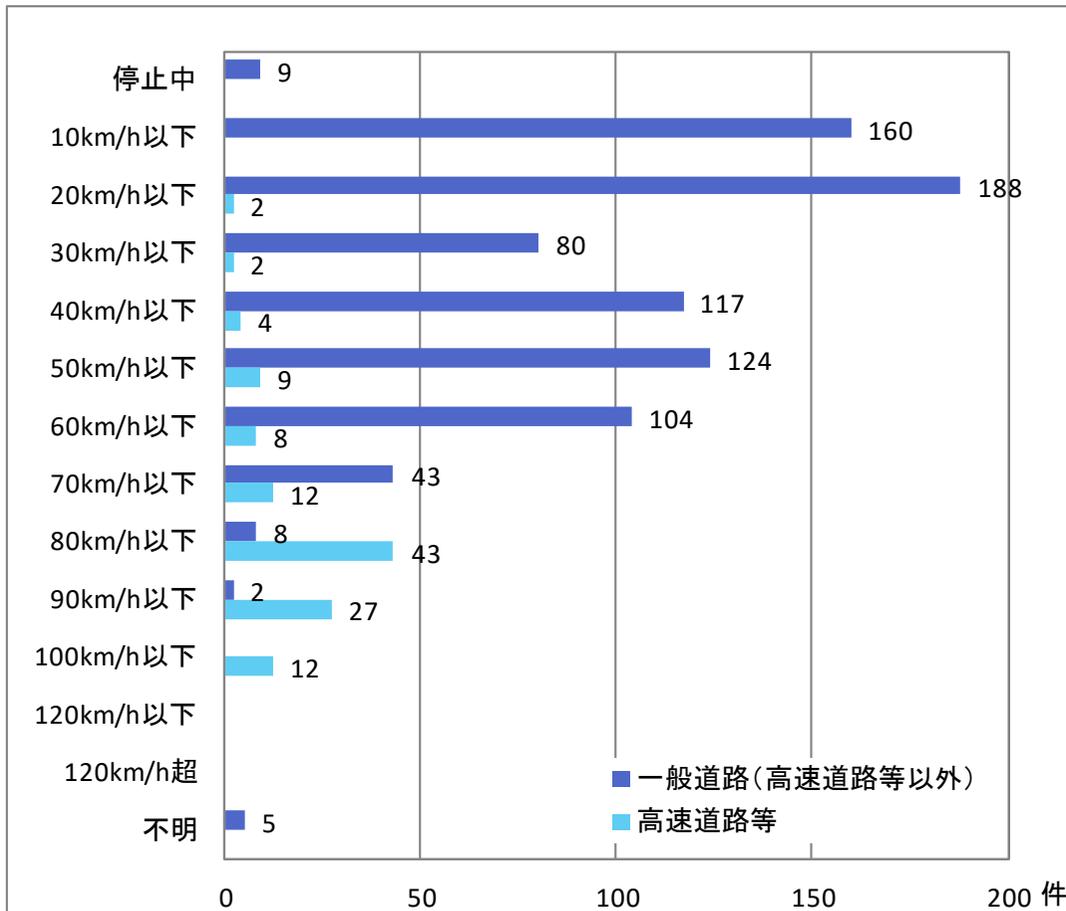
- 道路区分別の時間帯別にみると、「一般道路」では「10～12時」が最も多く113件（13.5%）となっている。次いで「8～10時」108件（12.9%）、「12～14時」100件（11.9%）と続いている。午前中（6～12時）の時間帯で4割近く占めている。
- 「高速道路等」では「0～2時」、「8～10時」が最も多く、それぞれ16件（13.4%）となっている。次いで「2～4時」、「10～12時」がそれぞれ13件（10.9%）と続いている。深夜早朝（22～6時）の時間帯で4割近くを占めている。



# V. 2022年1～12月死亡・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

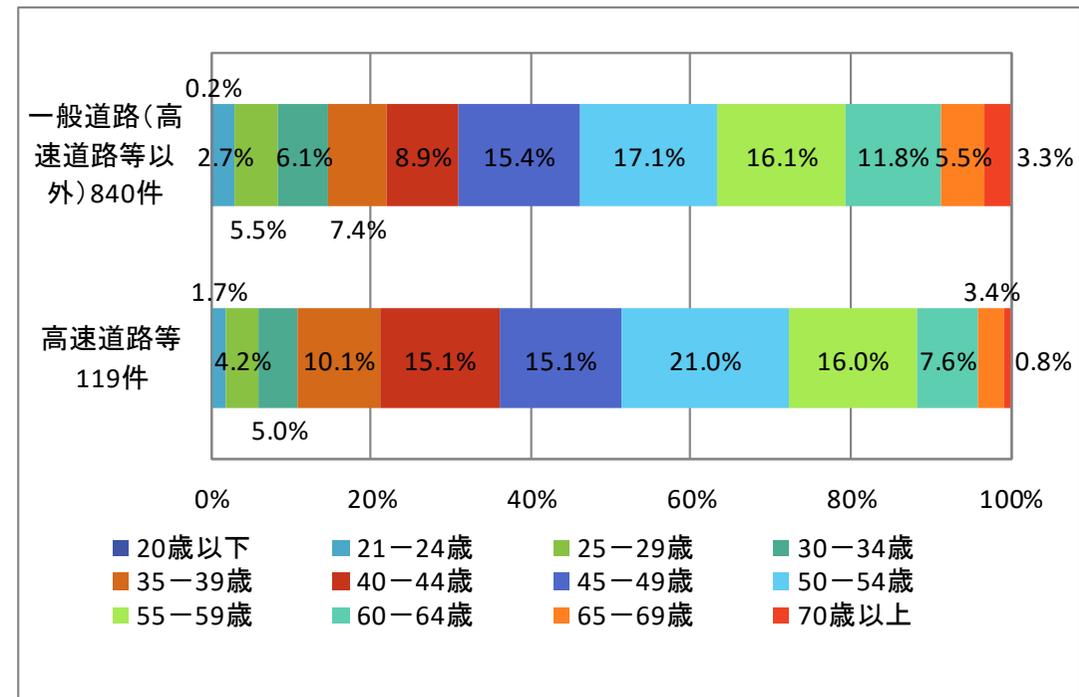
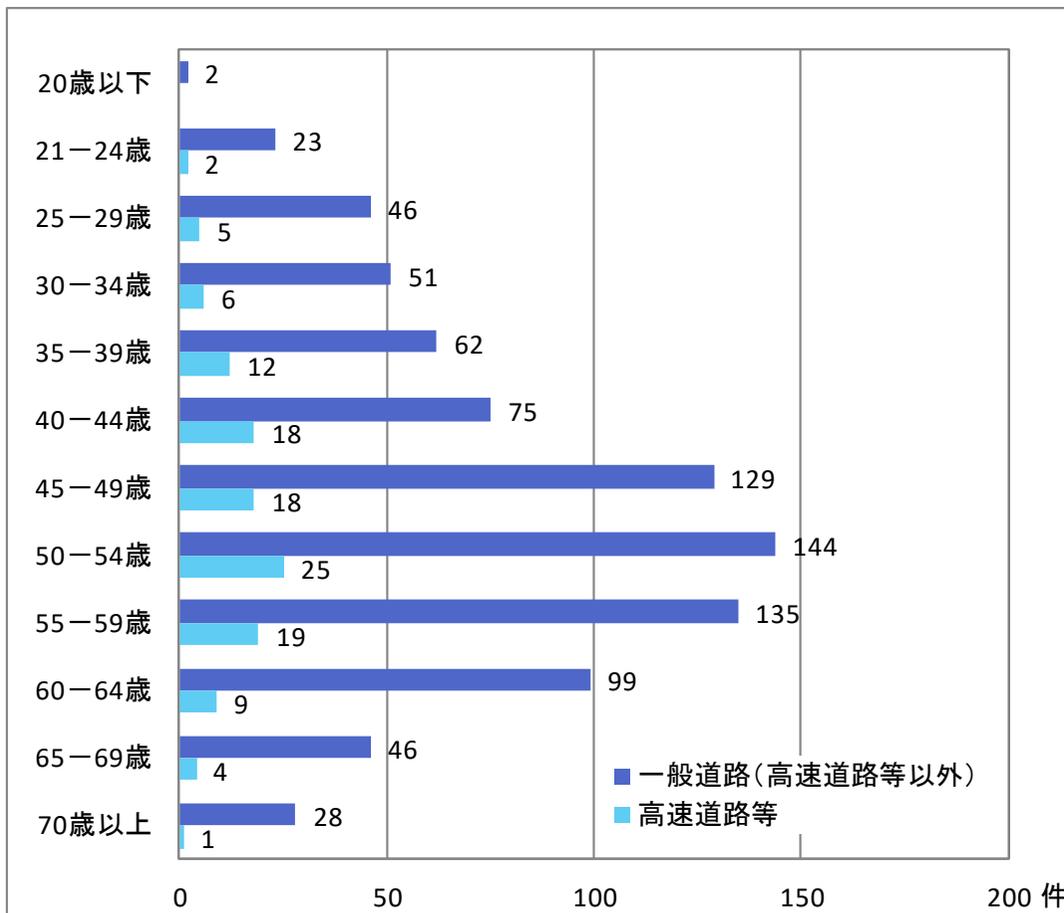
- 道路区分別の運転者の危険認知速度別にみると、「一般道路」では「(10km/h超)20km/h以下」が最も多く188件(22.4%)となっている。次いで「10km/h以下」160件(19.0%)、「(40km/h超)50km/h以下」124件(14.8%)、「(30km/h超)40km/h以下」117件(13.9%)、「(50km/h超)60km/h以下」104件(12.4%)と続いている。幹線道路の最高速度に近い速度帯と市街地の最高速度に近い20km/h程度の速度帯に分布がわかれている。
- 「高速道路等」では「(70km/h超)80km/h以下」が最も多く43件(36.1%)となっている。次いで「(80km/h超)90km/h以下」27件(22.7%)、「(60km/h超)70km/h以下」、「(90km/h超)100km/h以下」がそれぞれ12件(10.1%)と続いている。



# V. 2022年1～12月死亡・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

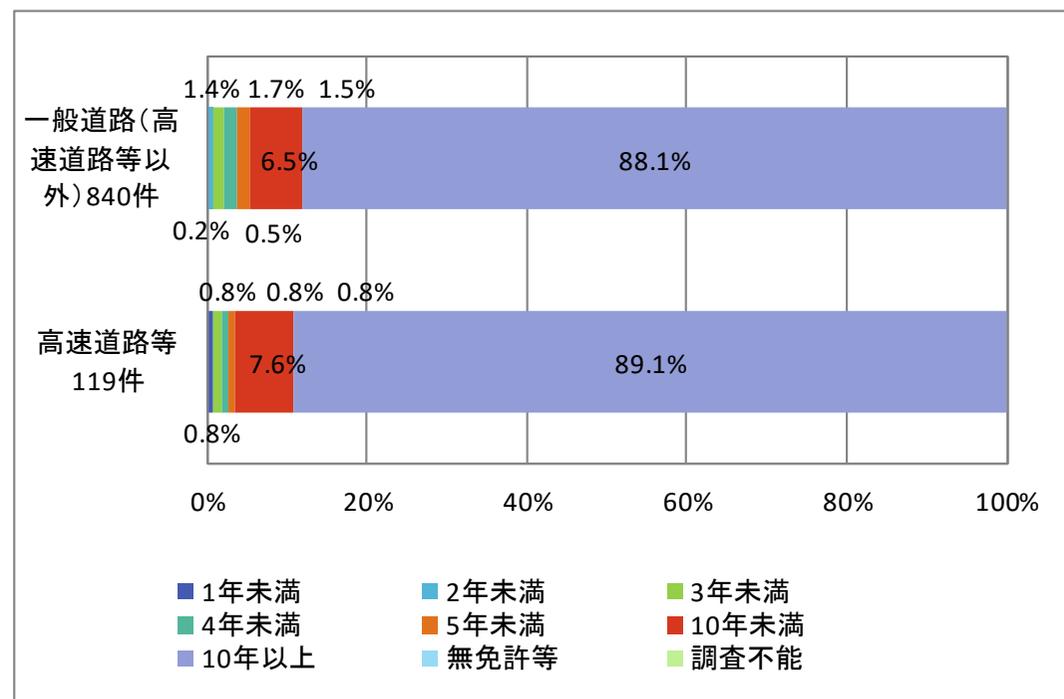
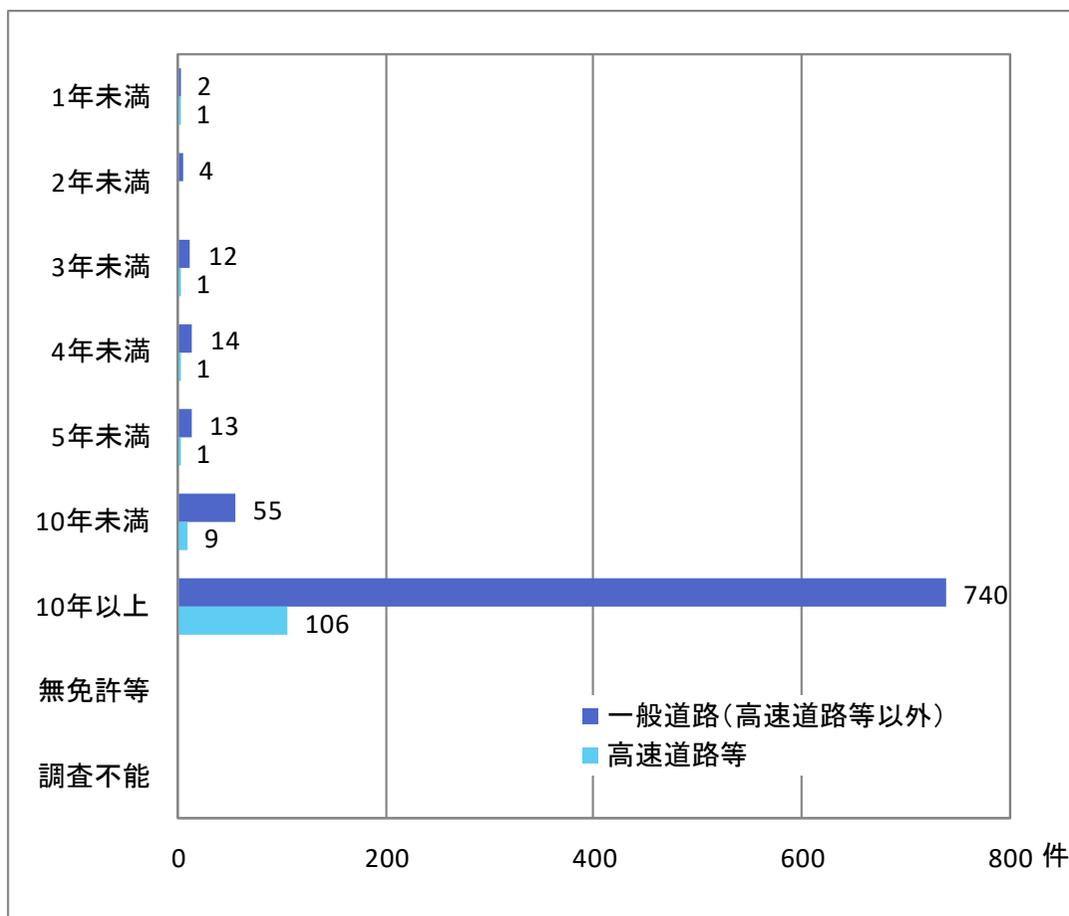
- ・道路区分別の運転者の年齢層別にみると、「一般道路」では「50～54歳」が最も多く144件（17.1%）となっている。次いで「55～59歳」135件（16.1%）、「45～49歳」129件（15.4%）、「60～64歳」99件（11.8%）と続いている。
- ・「高速道路等」では「50～54歳」が最も多く25件（21.0%）となっている。次いで「55～59歳」19件（16.0%）、「40～44歳」、「45～49歳」がそれぞれ18件（15.1%）と続いている。



# V. 2022年1～12月死亡・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740件（88.1%）、106件（89.1%）となっている。



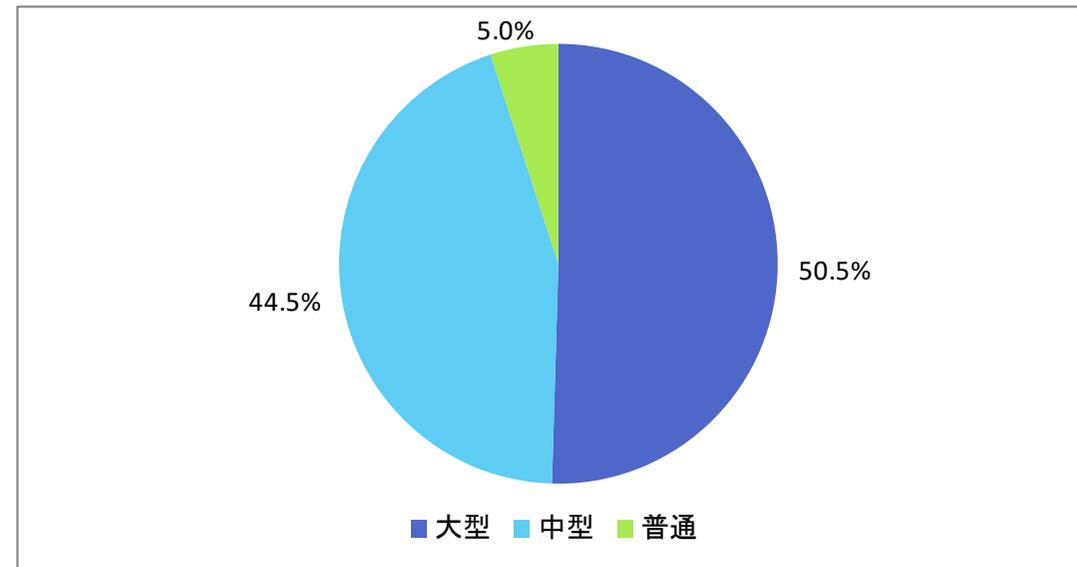
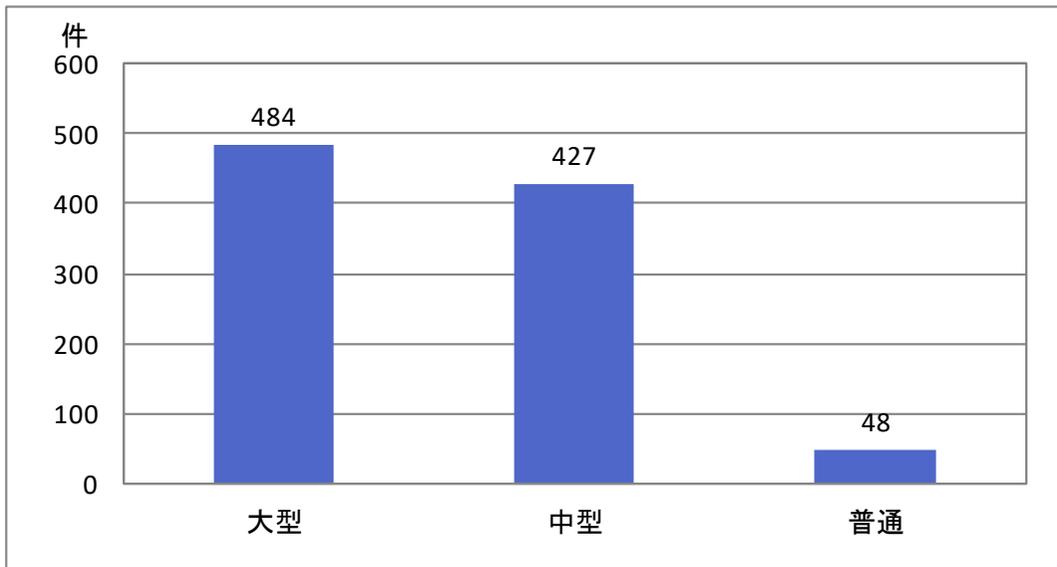
## VI. 2022年1～12月死亡・重傷事故データ(車両区分)

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. 2022年1～12月死亡・重傷事故データ(車両区分)

## 1. 車両区分別

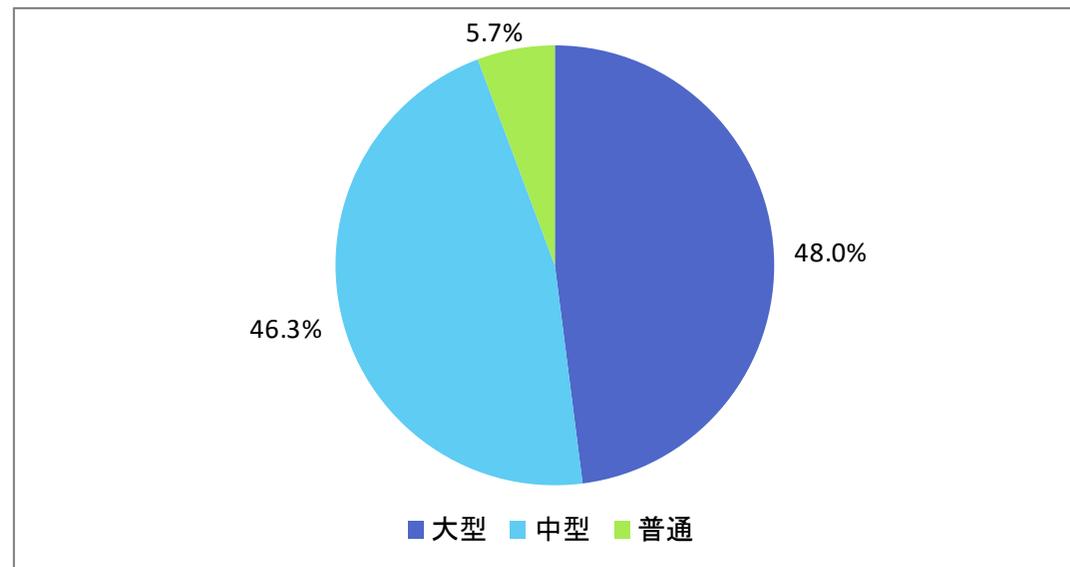
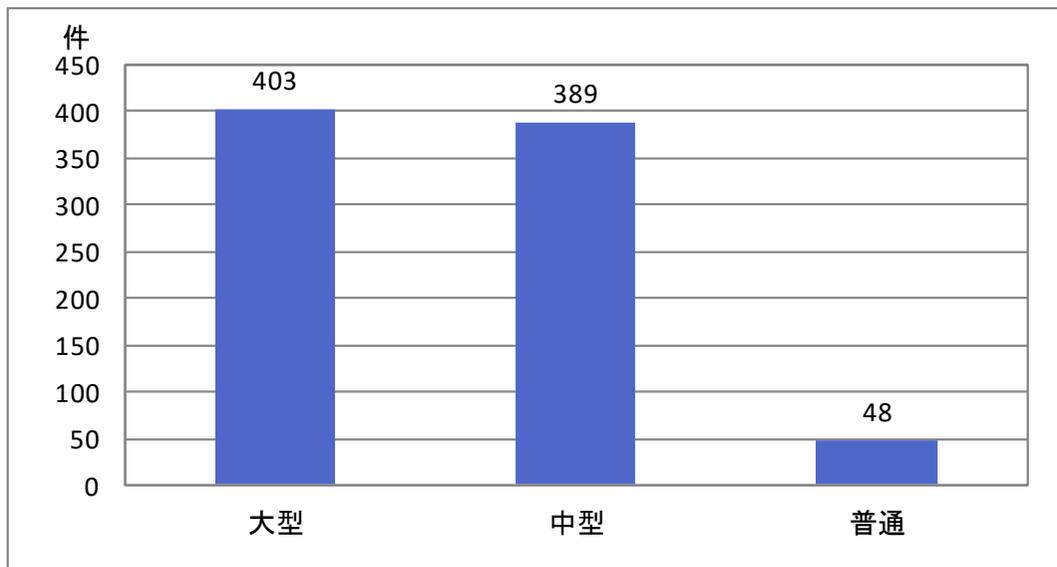
- ・車両区分別にみると、「大型」が最も多く484件（50.5％）となっている。
- ・次いで「中型」427件（44.5％）、「普通」48件（5.0％）となっている。



## VI. 2022年1～12月死亡・重傷事故データ(車両区分)

### (1) 一般道路での車両区分

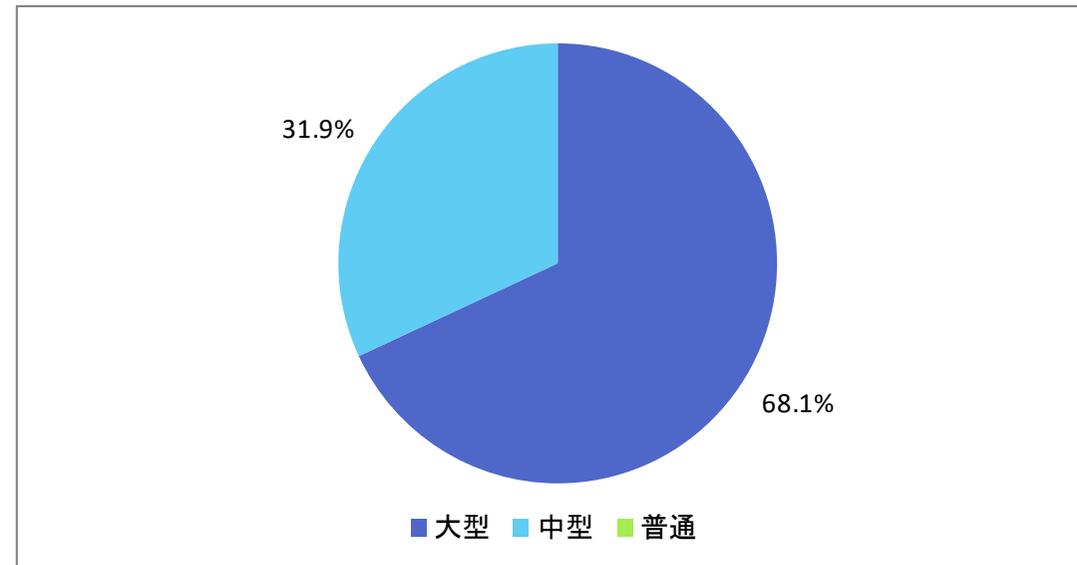
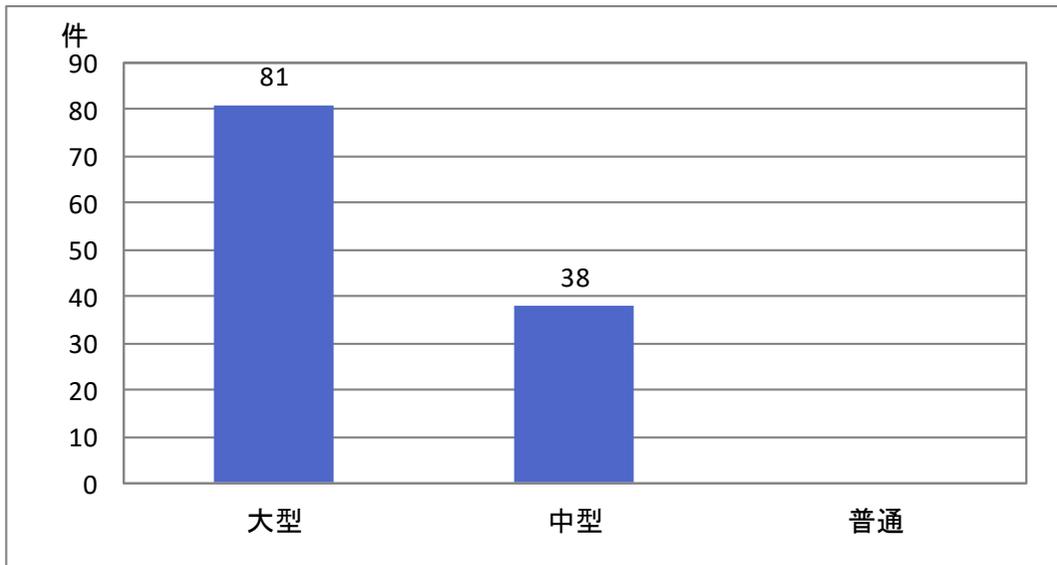
- ・一般道路での車両区分をみると、「大型」が最も多く403件（48.0%）となっている。
- ・次いで「中型」389件（46.3%）、「普通」48件（5.7%）と続いている。
- ・「大型」と「中型」はほぼ同じ割合となっている。



## VI. 2022年1～12月死亡・重傷事故データ(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81件（68.1%）となっている。
- ・次いで「中型」38件（31.9%）と続いている。



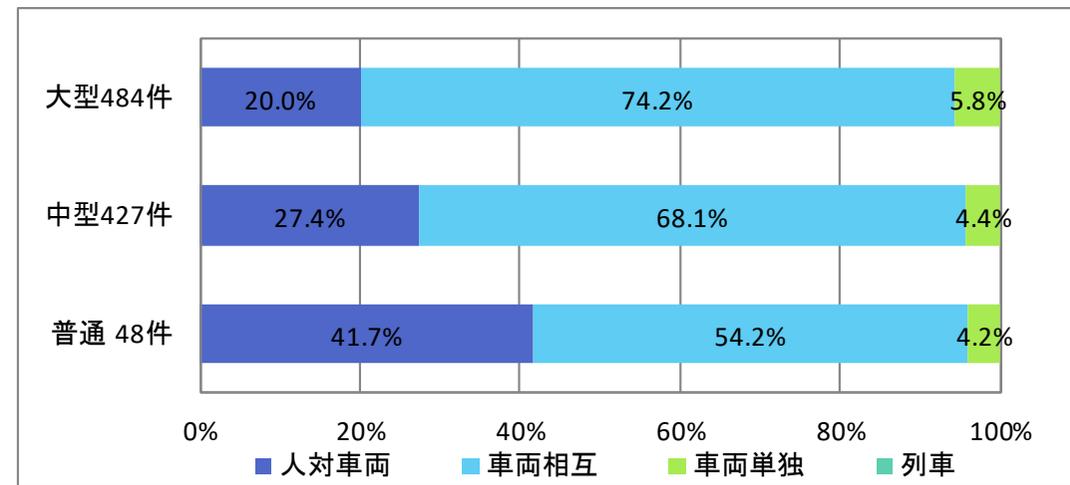
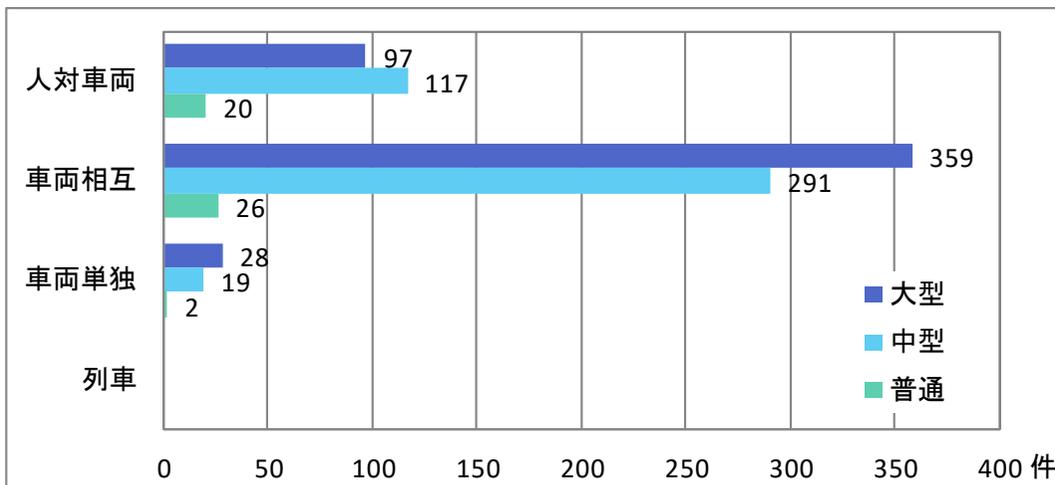
# VI. 2022年1～12月死亡・重傷事故データ(車両区分)

## 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」、「普通」のいずれも「車両相互」が最も多く、それぞれ359件(74.2%)、291件(68.1%)、26件(54.2%)となっている。
- ・車種が小さくなるほど「車両相互」の割合が小さく、「人対車両」の割合が大きくなる傾向にある。

※「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。

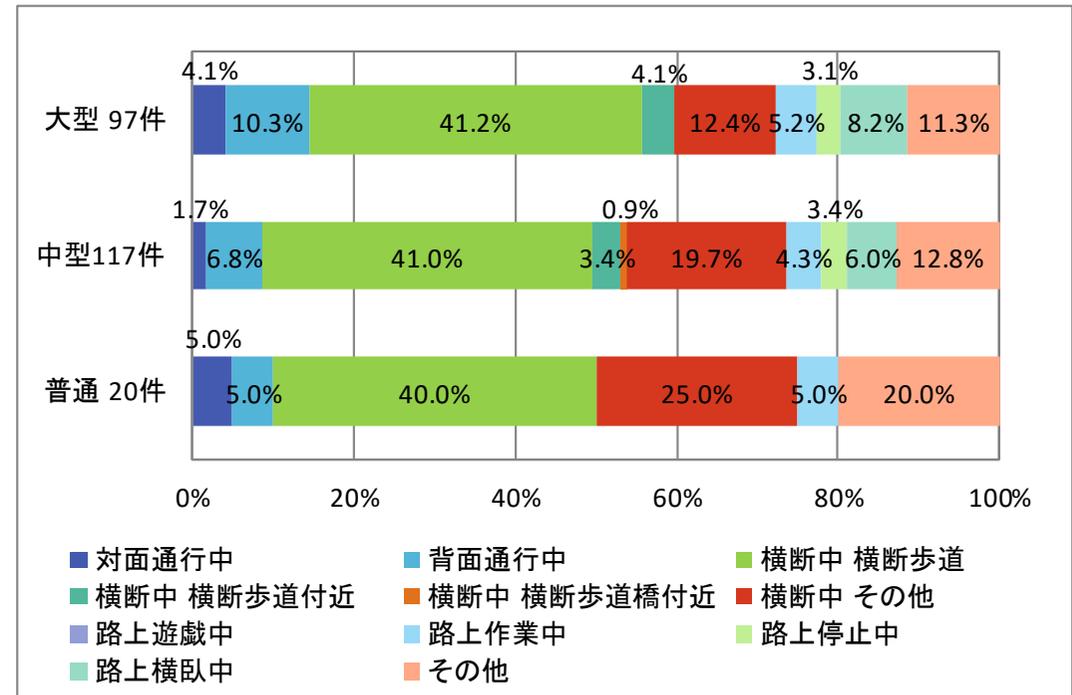
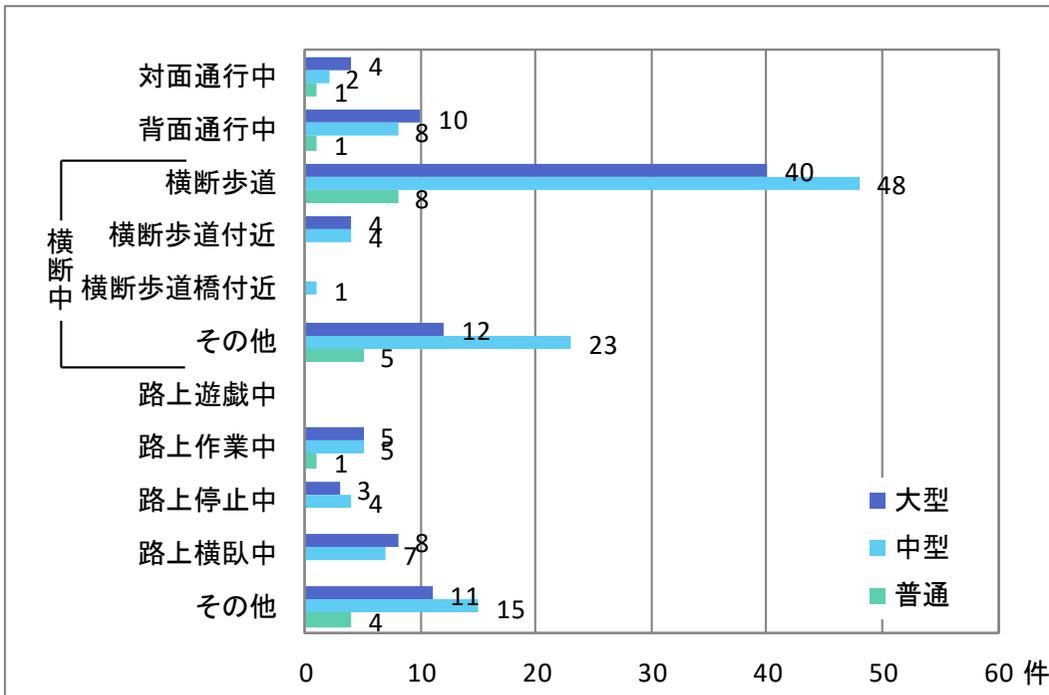
※対自転車の死亡・重傷事故件数についてはP86～P97に別掲。このうち車両区分別の事故類型別の詳細は、P89～P92に掲載。



# VI. 2022年1～12月死亡・重傷事故データ(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」、「普通」のいずれも「横断中 横断歩道」が最も多く、それぞれ40件(41.2%)、48件(41.0%)、8件(40.0%)となっている。
- ・「横断中 横断歩道」に次いで「横断中 その他」が多い。

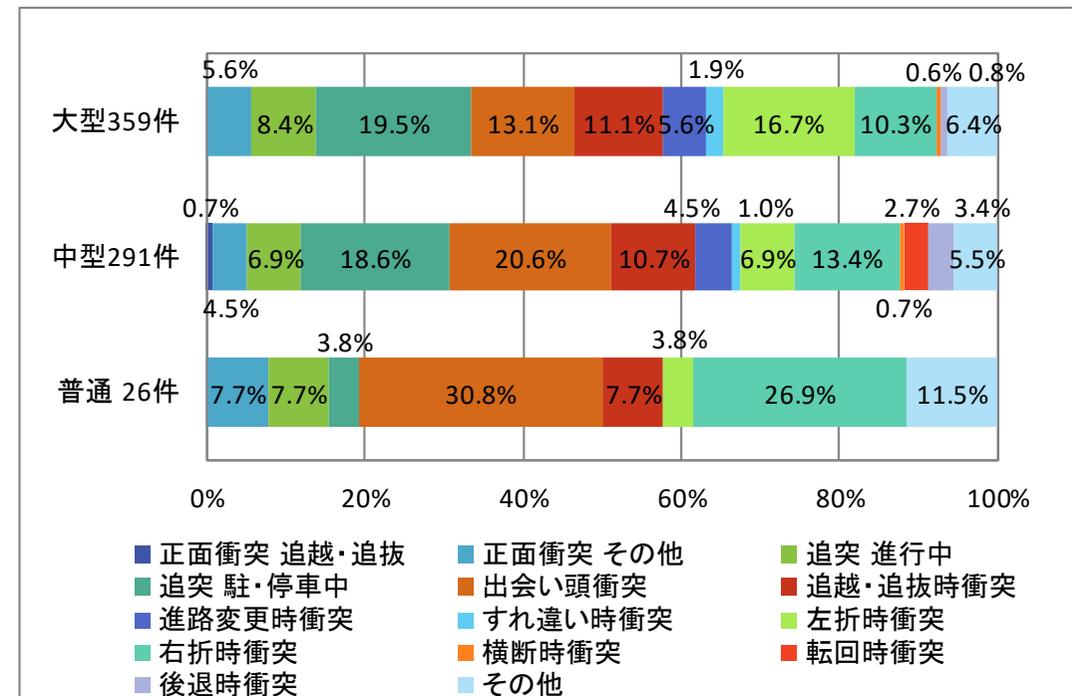
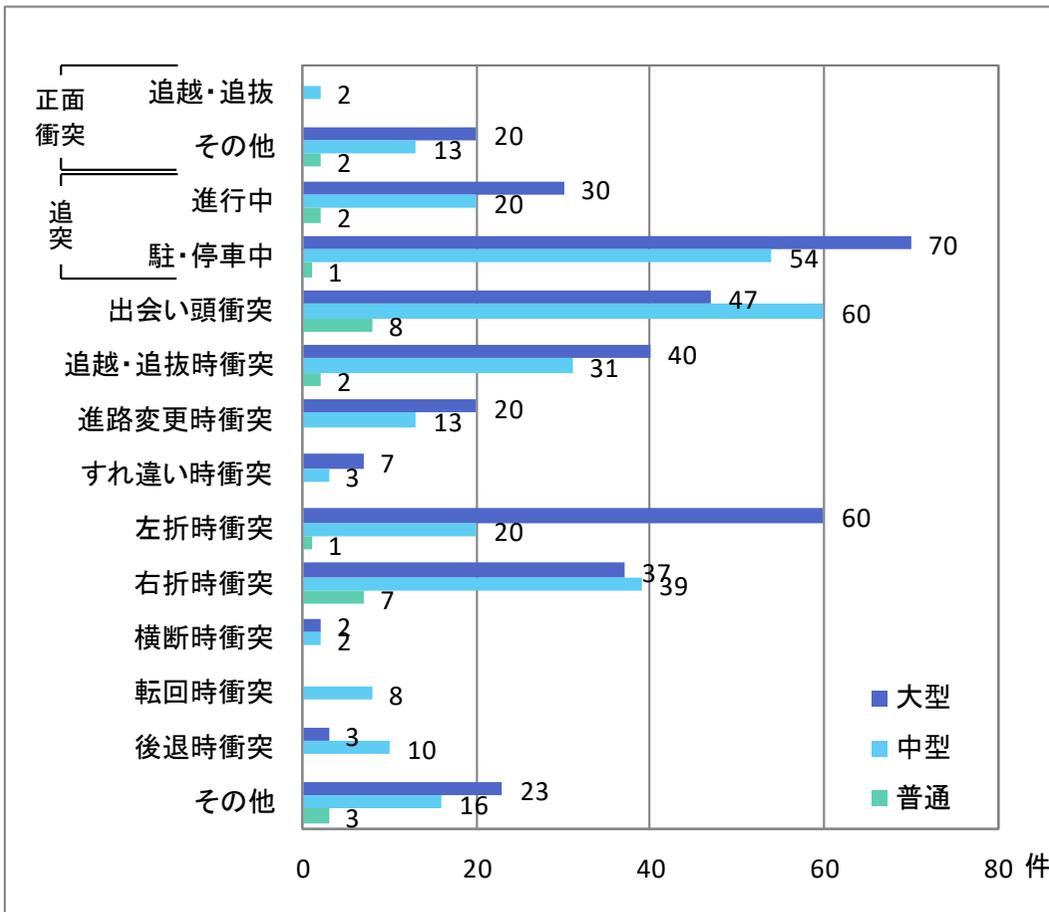


# VI. 2022年1～12月死亡・重傷事故データ(車両区分)

## (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)別みると、「大型」は「追突 駐・停車中」が最も多く70件(19.5%)、次いで「左折時衝突」60件(16.7%)、「出会い頭衝突」47件(13.1%)、「追越・追抜時衝突」40件(11.1%)と続いている。
- ・「中型」は「出会い頭衝突」が最も多く60件(20.6%)、次いで「追突 駐・停車中」54件(18.6%)、「右折時衝突」39件(13.4%)、「追越・追抜時衝突」31件(10.7%)と続いている。
- ・「普通」は「出会い頭衝突」が最も多く8件(30.8%)、次いで「右折時衝突」7件(26.9%)と続いている。

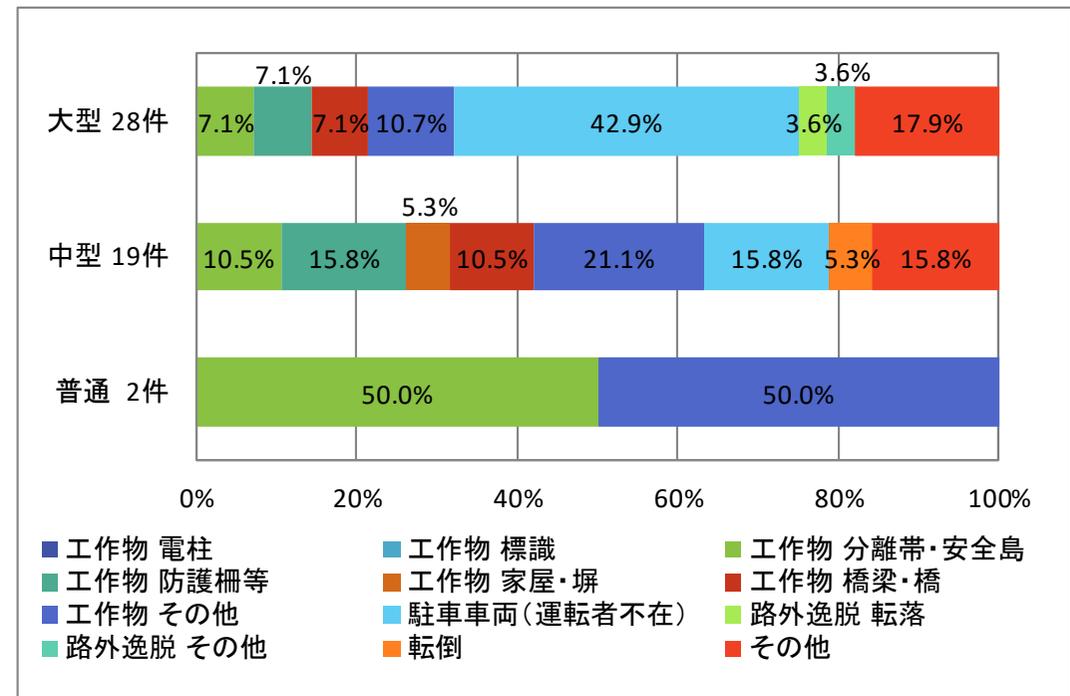
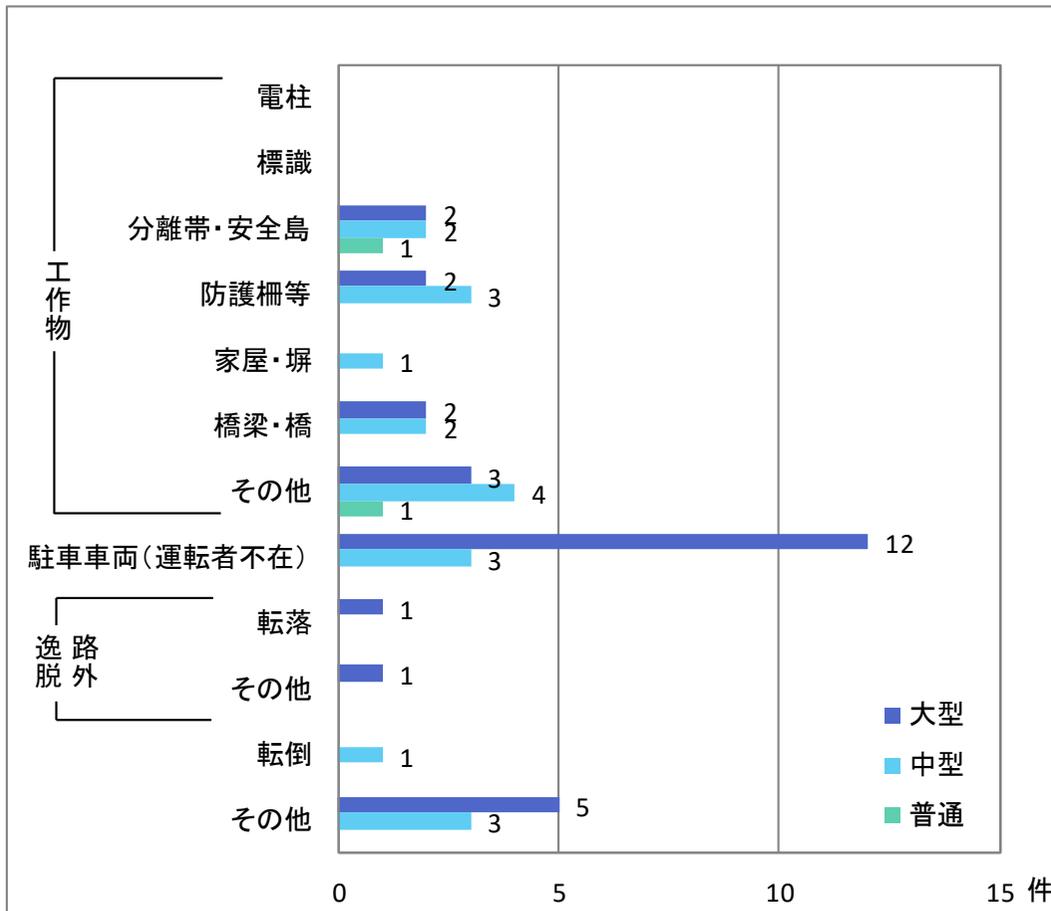
※「車両相互」での第二当事者となる「車両」には、道路交通法上の「軽車両」である自転車等を含む。



# VI. 2022年1～12月死亡・重傷事故データ(車両区分)

## (3) 車両区分別の事故類型(車両単独)別

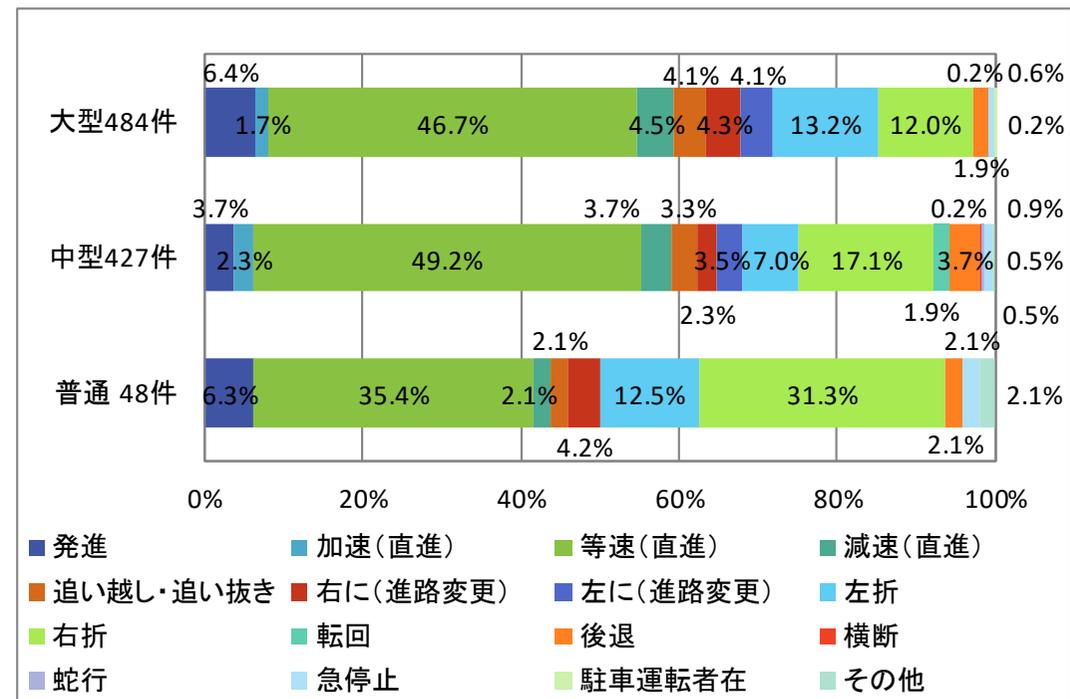
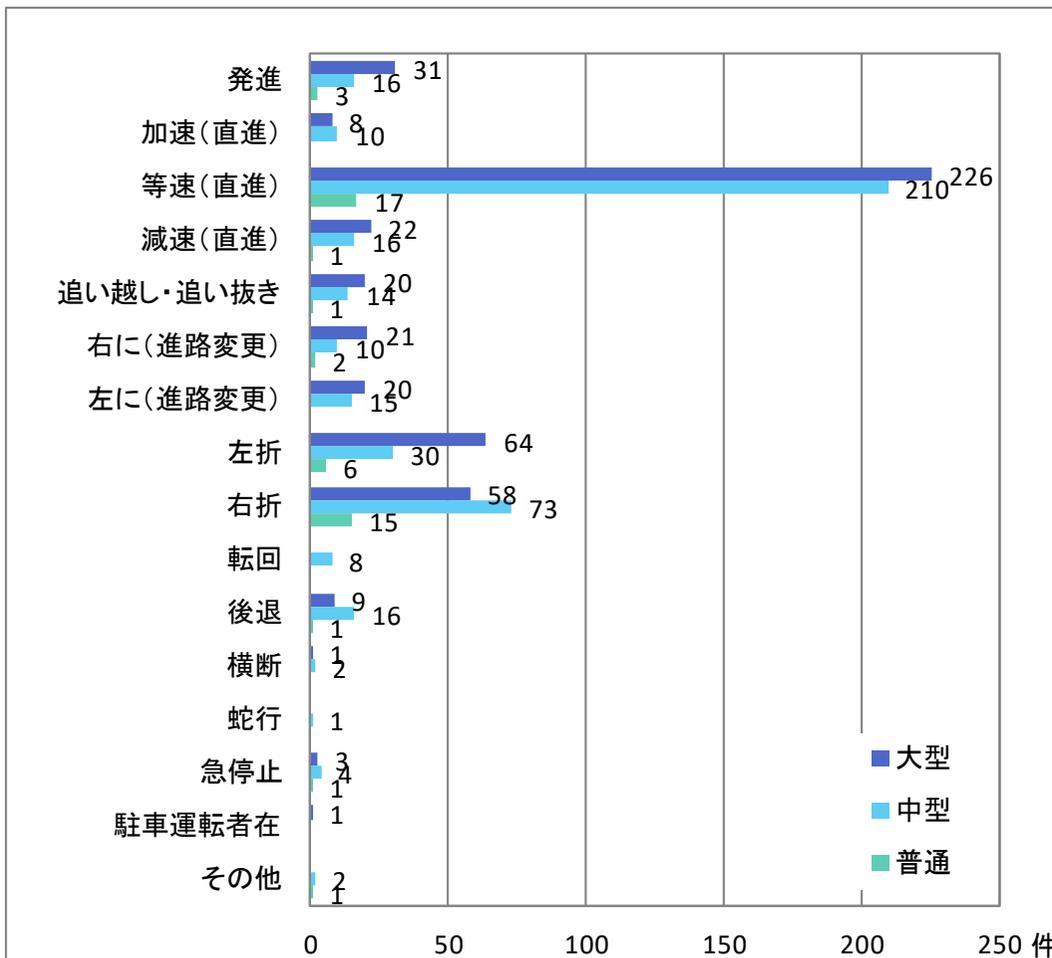
- 車両区分別の事故類型(車両単独)別みると、「大型」は「駐車車両(運転者不在)」が最も多く12件(42.9%)、次いで「その他」5件(17.9%)、「工作物 その他」3件(10.7%)と続いている。
- 「中型」は「工作物 その他」が最も多く4件(21.1%)、次いで「工作物 防護柵等」、「駐車車両(運転者不在)」、「その他」がそれぞれ3件(15.8%)となっている。
- 「普通」は「工作物 分離帯・安全島」、「工作物 その他」がそれぞれ1件(50.0%)となっている。



# VI. 2022年1～12月死亡・重傷事故データ(車両区分)

## 3. 車両区分別の行動類型別

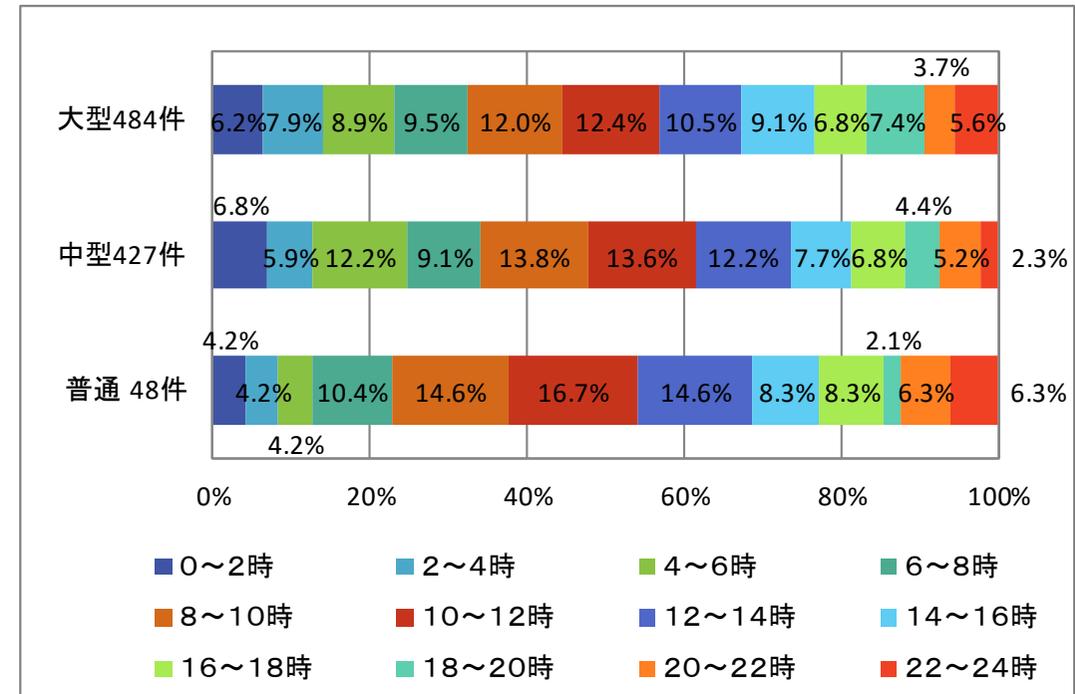
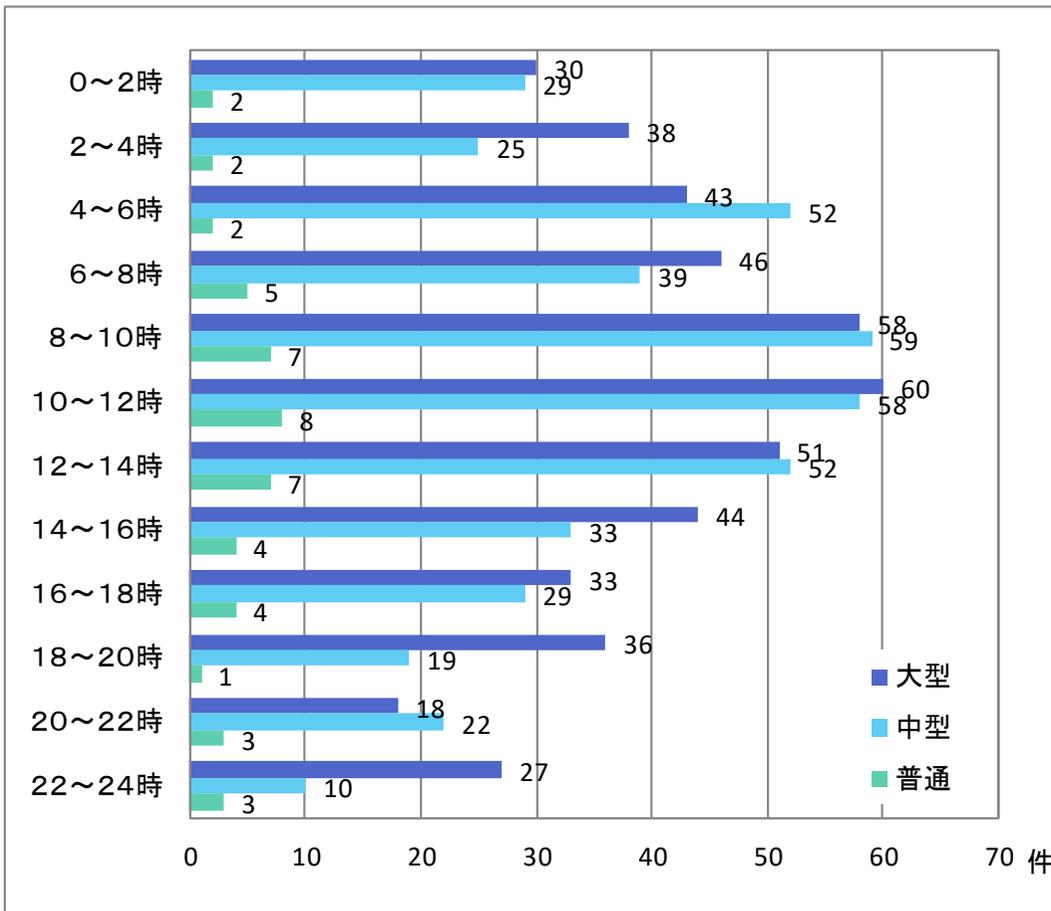
- ・車両区分別の行動類型別にみると、「大型」、「中型」、「普通」のいずれも「等速（直進）」が最も多く、それぞれ226件（46.7%）、210件（49.2%）、17件（35.4%）となっている。
- ・「等速（直進）」に次いで「左折」や「右折」が多い。
- ・車種が小さくなるほど「等速（直進）」の割合が小さく、「右折」の割合が大きくなる傾向にある。



# VI. 2022年1～12月死亡・重傷事故データ(車両区分)

## 4. 車両区分別の時間帯別

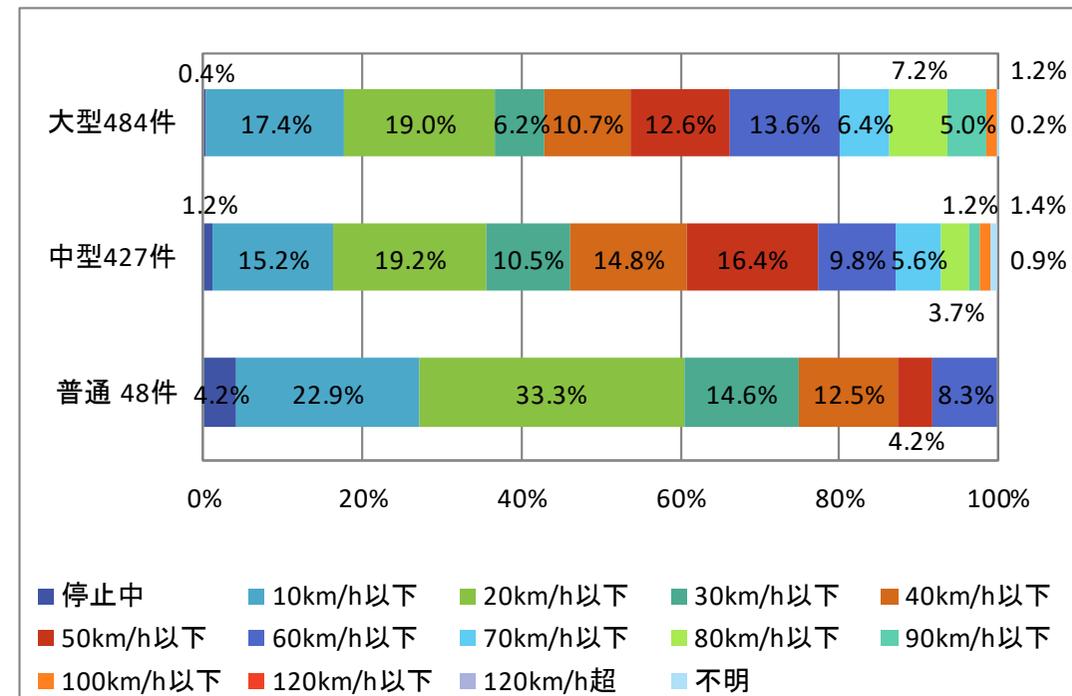
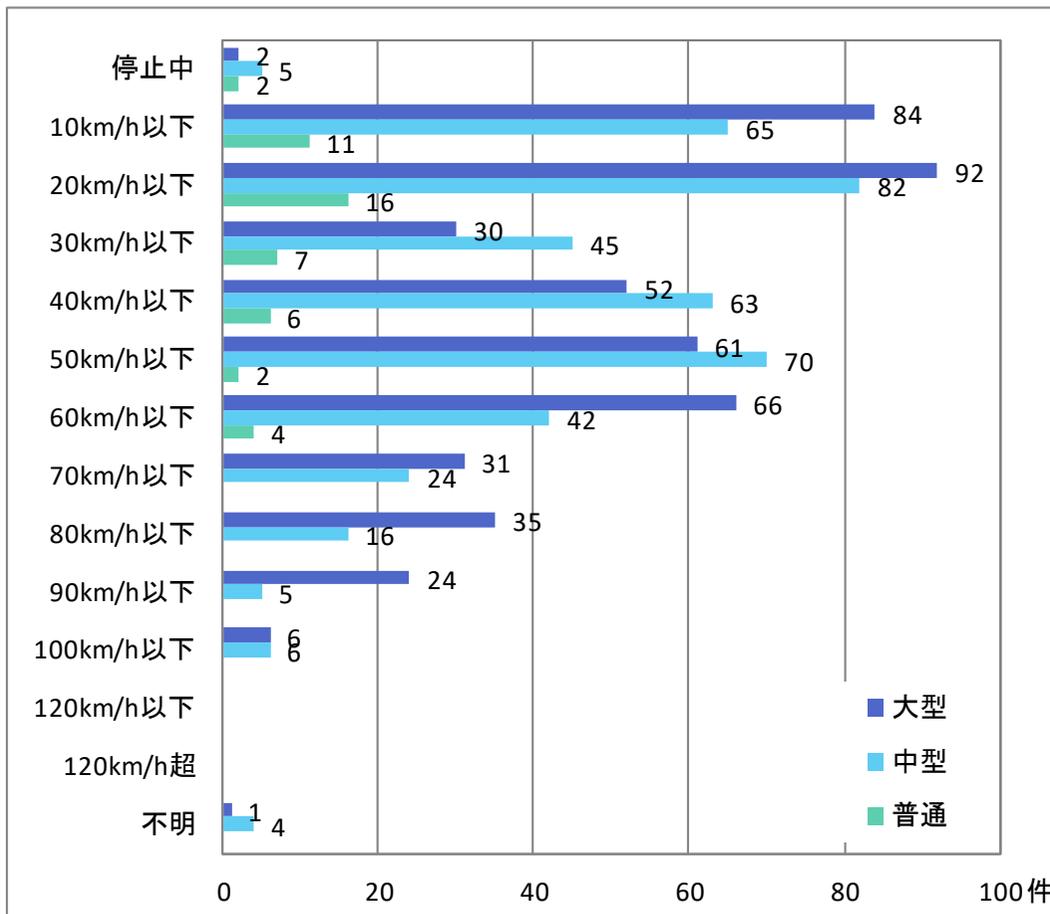
- ・車両区分別の時間帯別にみると、「大型」は「10～12時」が最も多く60件（12.4%）となっている。次いで「8～10時」58件（12.0%）、「12～14時」51件（10.5%）と続いている。午前中（6～12時）の時間帯で3割以上を占めている。
- ・「中型」は「8～10時」が最も多く59件（13.8%）となっている。次いで「10～12時」58件（13.6%）、「4～6時」52件（12.2%）と続いている。午前中（6～12時）の時間帯で4割近くを占めている。
- ・「普通」は「10～12時」が最も多く8件（16.7%）となっている。次いで「8～10時」、「12～14時」がそれぞれ7件（14.6%）と続いている。午前中（6～12時）の時間帯で4割以上を占めている。



# VI. 2022年1～12月死亡・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

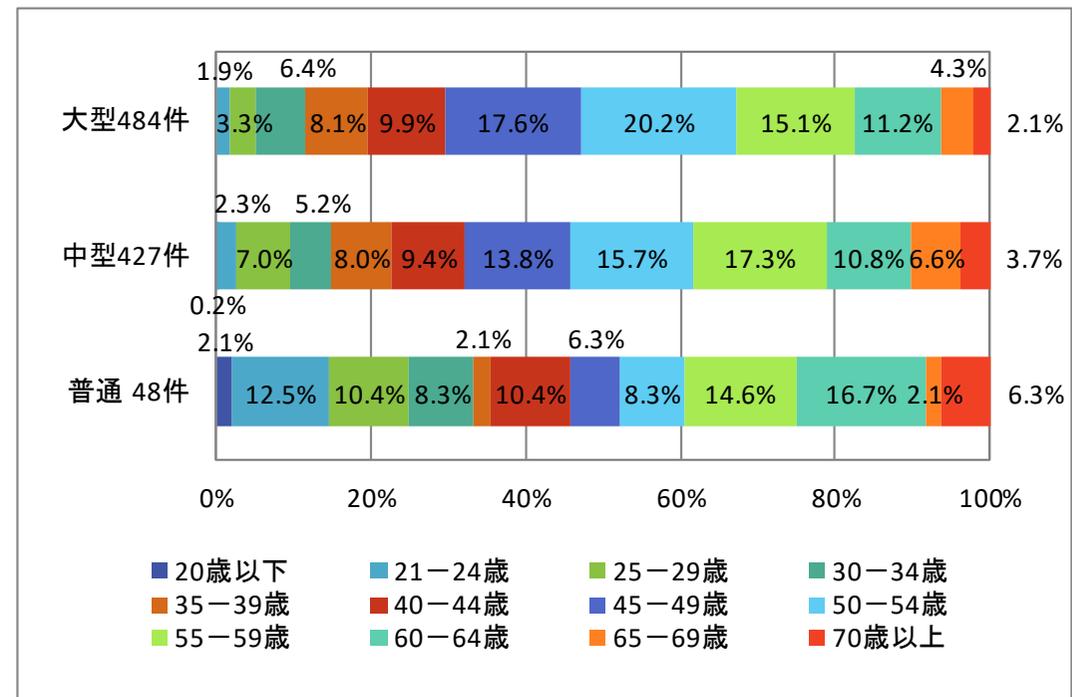
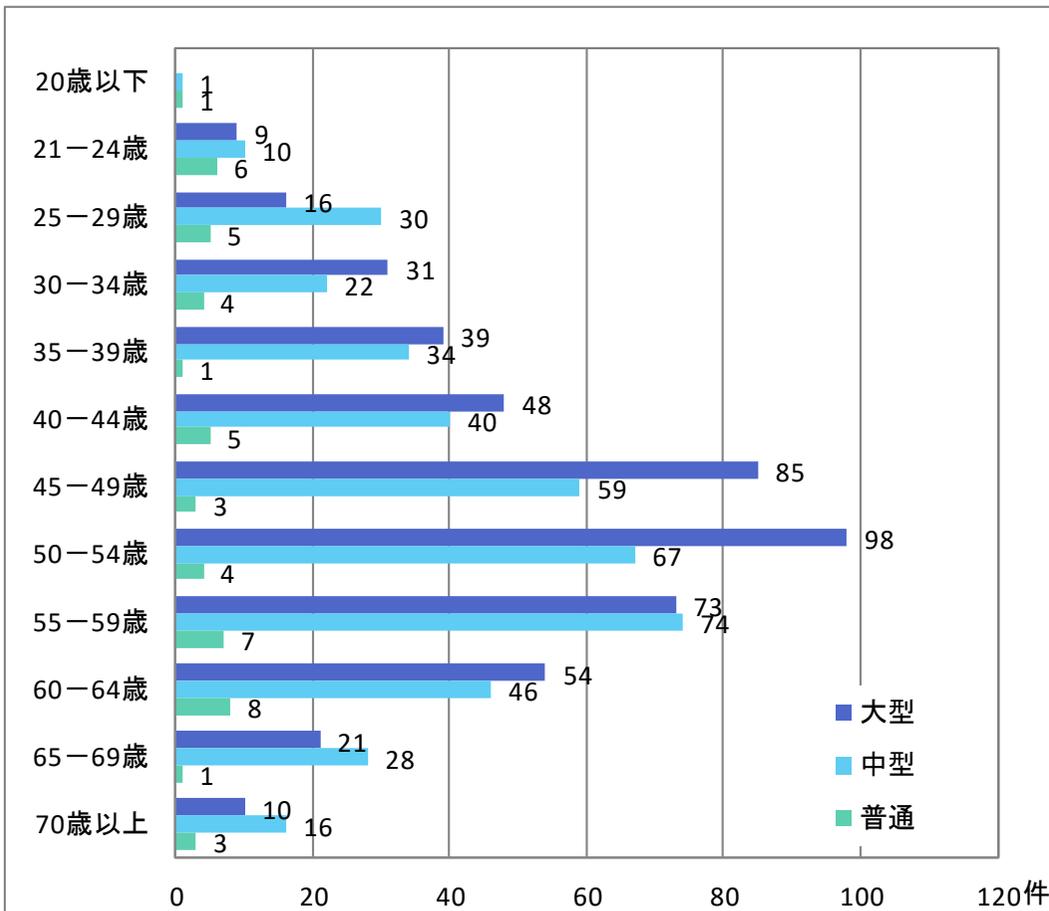
- ・車両区分別の運転者の危険認知速度別にみると、「大型」は「(10km/h超) 20km/h以下」が最も多く92件 (19.0%) となっている。次いで「10km/h以下」84件 (17.4%)、「(50km/h超)60km/h以下」66件 (13.6%)、「(40km/h超)50km/h以下」61件 (12.6%)、「(30km/h超)40km/h以下」52件 (10.7%) と続いている。
- ・「中型」は「(10km/h超)20km/h以下」が最も多く82件 (19.2%) となっている。次いで「(40km/h超)50km/h以下」70件 (16.4%)、「10km/h以下」65件 (15.2%)、「(30km/h超)40km/h以下」63件 (14.8%) と続いている。
- ・「普通」は「(10km/h超)20km/h以下」が最も多く16件 (33.3%)、次いで「10km/h以下」11件 (22.9%)、「(20km/h超)30km/h以下」7件 (14.6%)、「(30km/h超)40km/h以下」6件 (12.5%) と続いている。



# VI. 2022年1～12月死亡・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

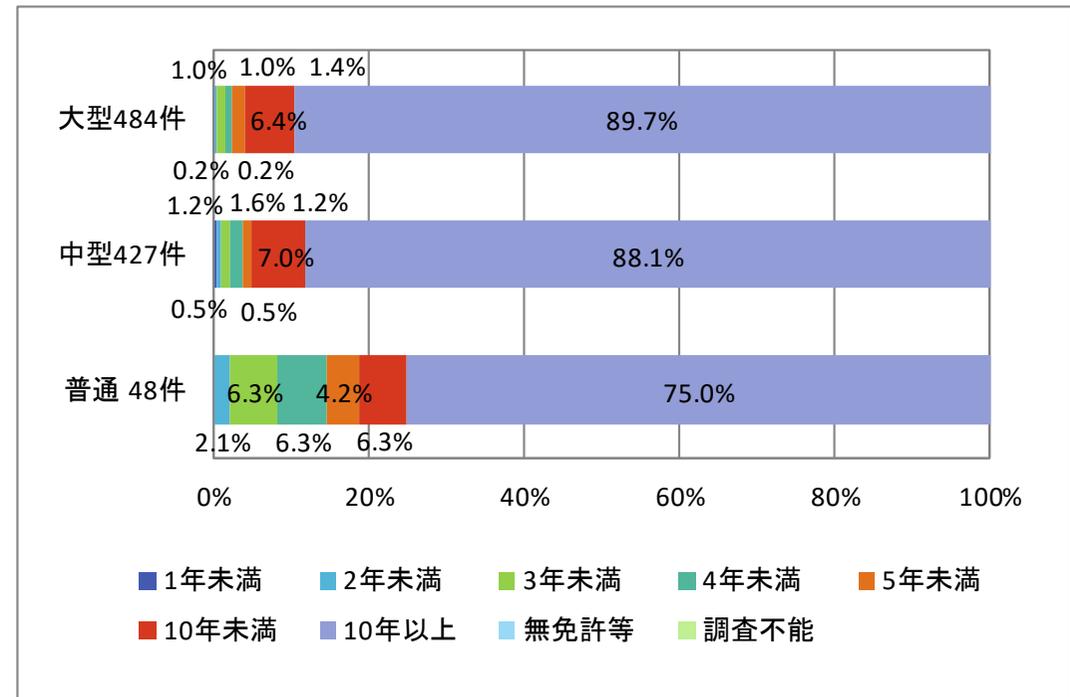
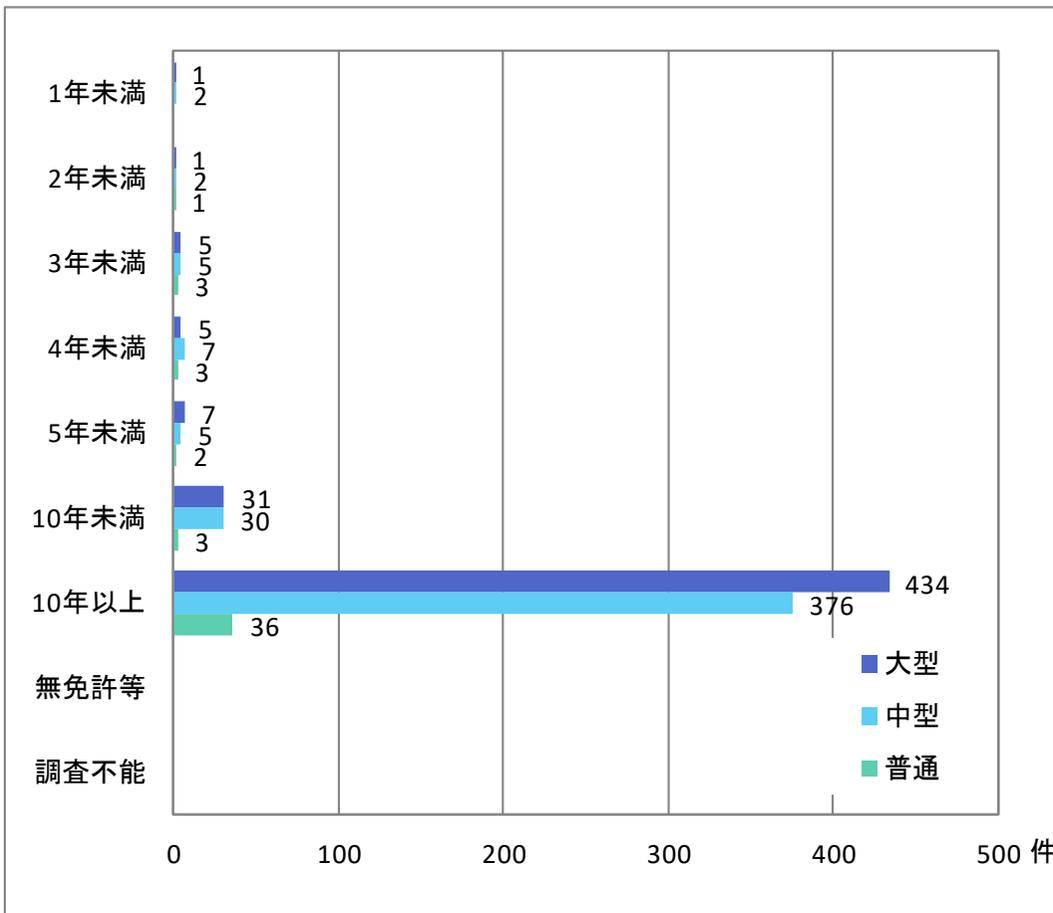
- ・車両区分別の年齢層別にみると、「大型」は「50－54歳」が最も多く98件（20.2%）となっている。次いで「45－49歳」85件（17.6%）、「55－59歳」73件（15.1%）、「60－64歳」54件（11.2%）と続いている。
- ・「中型」は「55－59歳」が最も多く74件（17.3%）となっている。次いで「50－54歳」67件（15.7%）、「45－49歳」59件（13.8%）、「60－64歳」46件（10.8%）と続いている。
- ・「普通」は「60－64歳」が最も多く8件（16.7%）、次いで「55－59歳」7件（14.6%）、「21－24歳」6件（12.5%）、「25－29歳」、「40－44歳」がそれぞれ5件（10.4%）と続いている。



# VI. 2022年1～12月死亡・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

- ・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434件（89.7%）、376件（88.1%）、36件（75.0%）となっている。



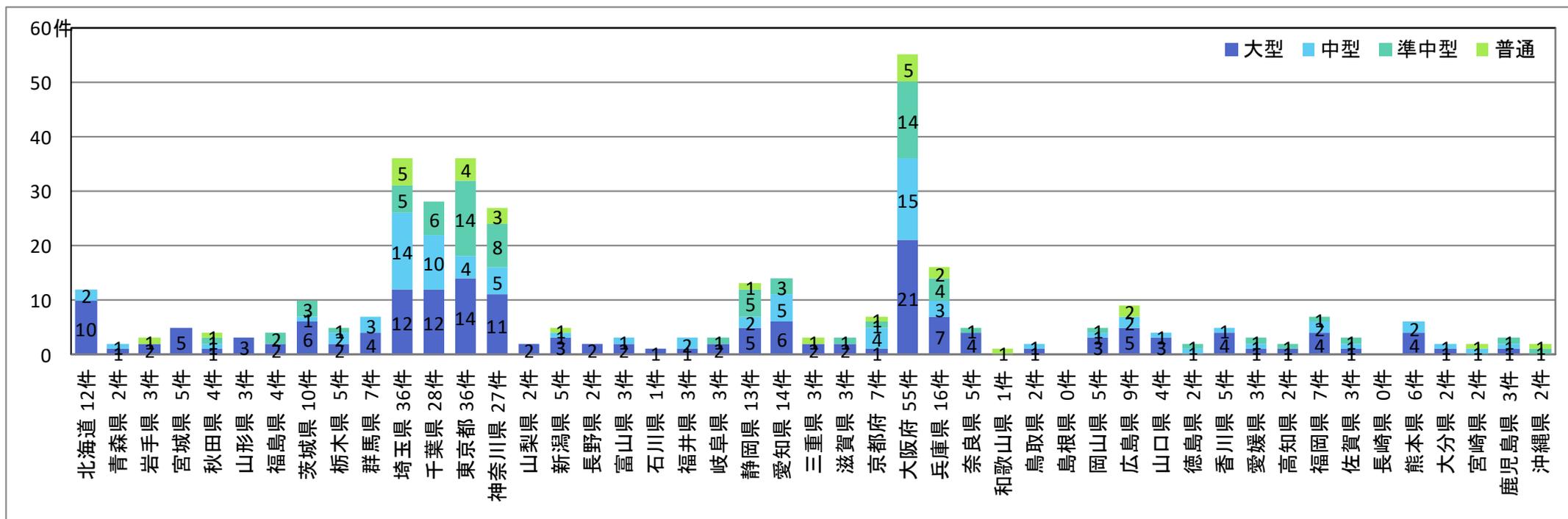
## VII. 2022年1～12月死亡・重傷事故データ(交差点(追突を除く))

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・重傷事故の第二当事者の年齢別・発生時間別

# VII. 2022年1～12月死亡・重傷事故データ(交差点(追突を除く))

## 1. 発生地別

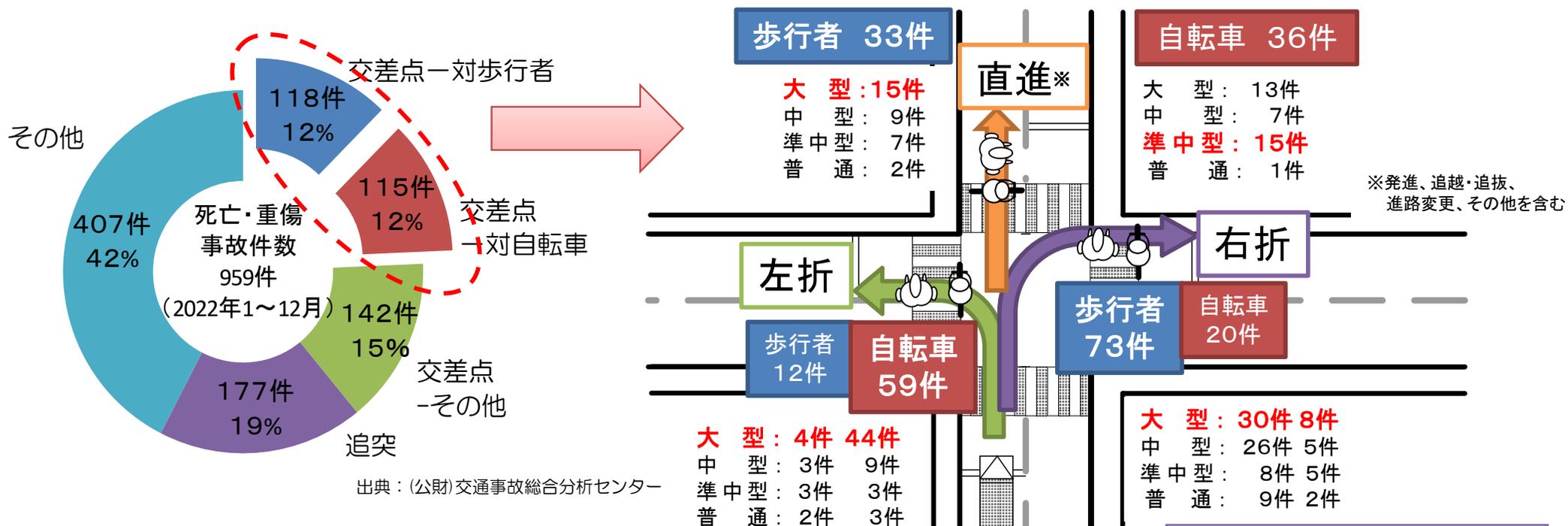
- ・発生地別の交差点事故件数をみると、「大阪府」が最も多く55件となっている。
- ・次いで「埼玉県」、「東京都」がそれぞれ36件、「千葉県」28件、「神奈川県」27件と続いている。



# VII. 2022年1～12月死亡・重傷事故データ(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・重傷事故(233件)は、追突事故(177件)の**1.3倍**。
- ・直進死亡・重傷事故は、**5割以上が対自転車(36件)**。**対歩行者の5割近くが大型車**。**対自転車は4割以上が準中型車**。
- ・左折死亡・重傷事故は、**8割以上が対自転車(59件)**。**大型車が多く、対歩行者の3割以上、対自転車は8割近く**。
- ・右折死亡・重傷事故は、**8割近くが対歩行者(73件)**。**大型車が多く、対歩行者の4割以上、対自転車は4割**。



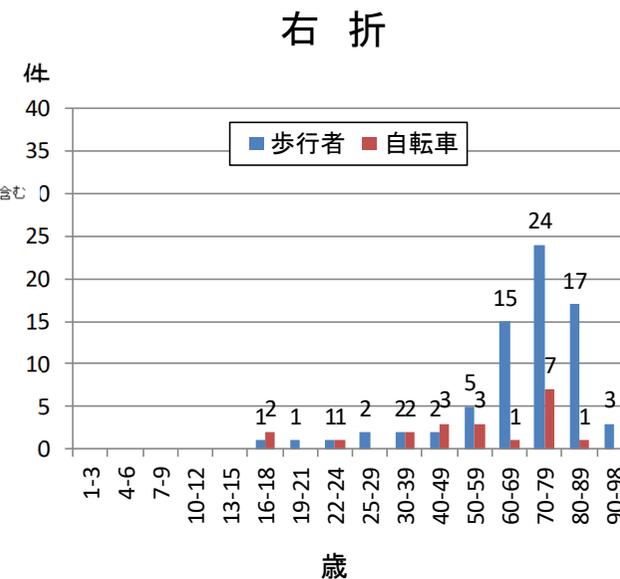
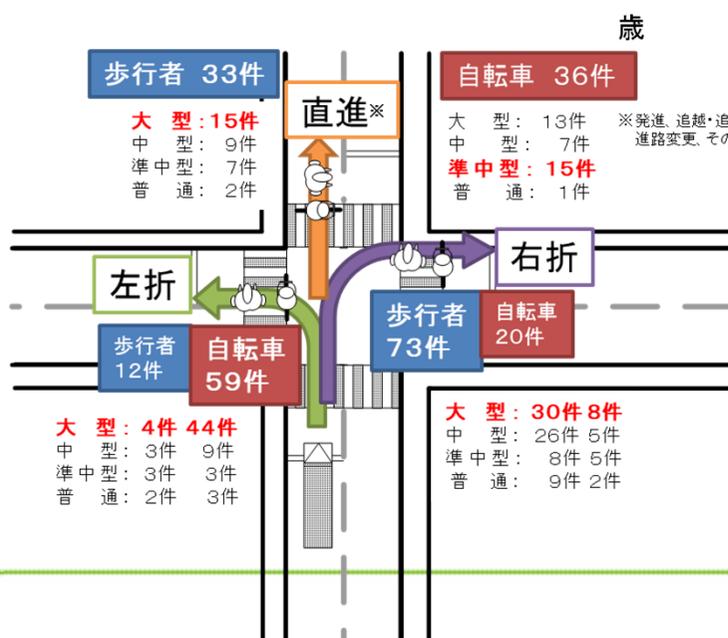
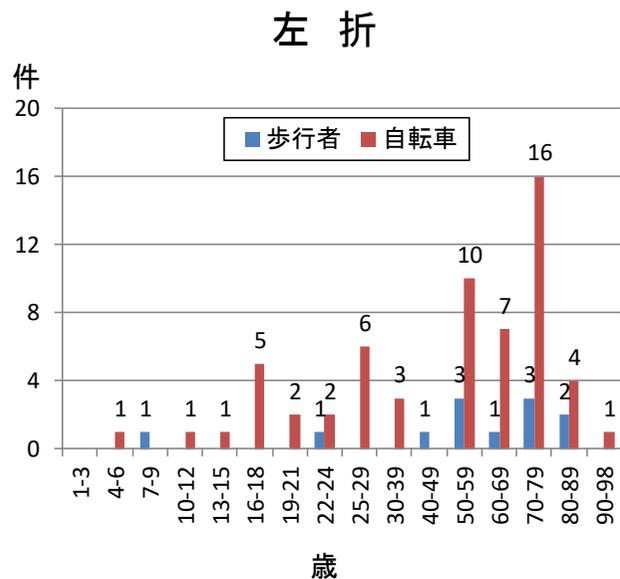
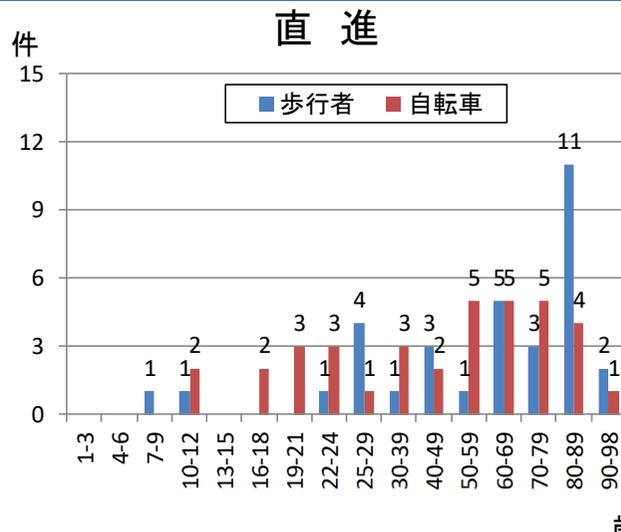
交差点-歩行者	交差点での右左折及び直進時の対歩行者事故(右図参照)
交差点-自転車	交差点での右左折及び直進時の対自転車事故(右図参照)
交差点-その他	上記以外の交差点での対四輪車・二輪車の事故(追突除く)
追突	対二輪車・自転車を含む追突事故
その他	上記以外の正面衝突等の車両相互(自転車含む)事故、車両単独事故、交差点以外での対人事故

車両区分の解説	
大型	車両総重量11t以上
中型	7.5t以上11t未満
準中型	3.5t以上7.5t未満
普通	3.5t未満
※なお、本統計データに軽自動車は含まない	

# VII. 2022年1～12月死亡・重傷事故データ(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

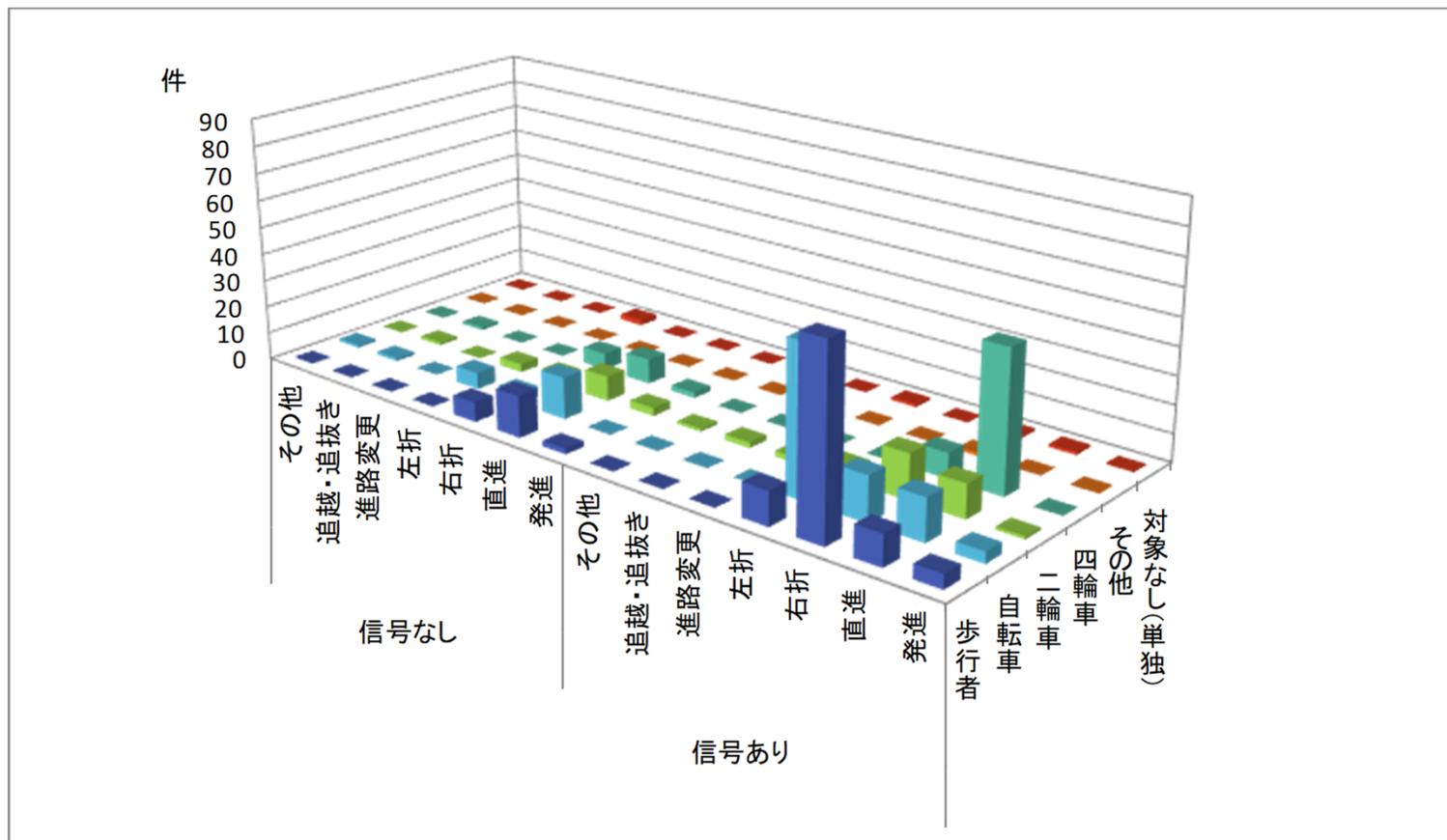
- ・直進時の死亡・重傷事故: 対歩行者は**6割以上が60歳以上**、対自転車は**4割以上が60歳以上**。
- ・左折時の死亡・重傷事故: 対自転車は**幼児から90歳代まで幅広い年齢層で、5割近くが60歳以上**。
- ・右折時の死亡・重傷事故: 対歩行者は**10歳代から90歳代まで幅広い年齢層で、8割以上が60歳以上**。



# VII. 2022年1～12月死亡・重傷事故データ(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」、「右折」は「歩行者」の事故が多い。

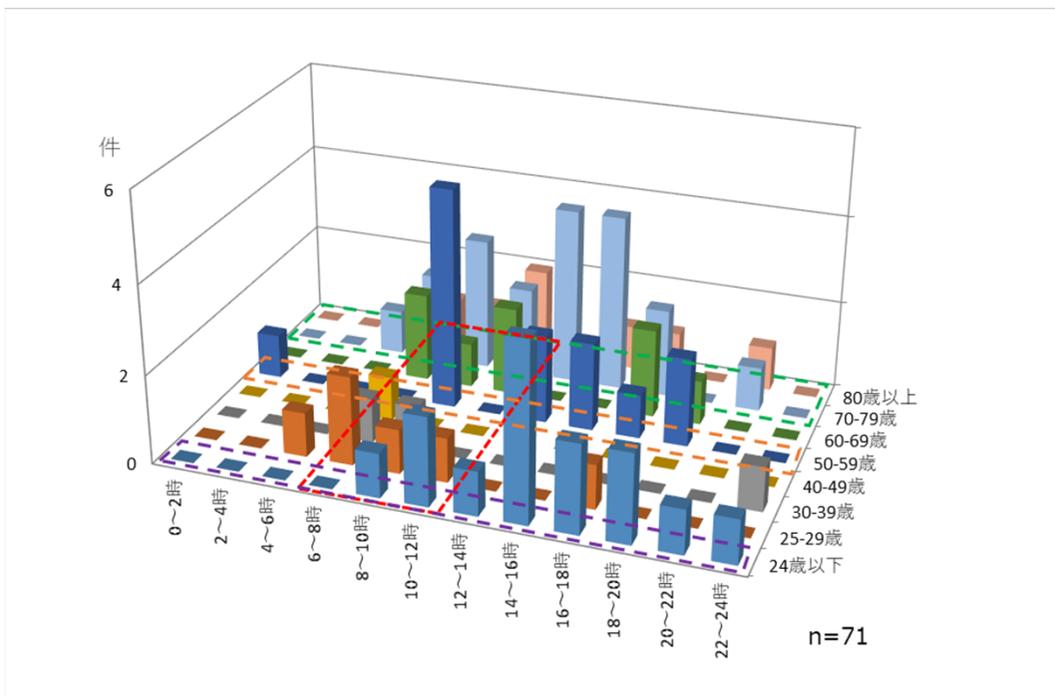


# VII. 2022年1～12月死亡・重傷事故データ(交差点(追突を除く))

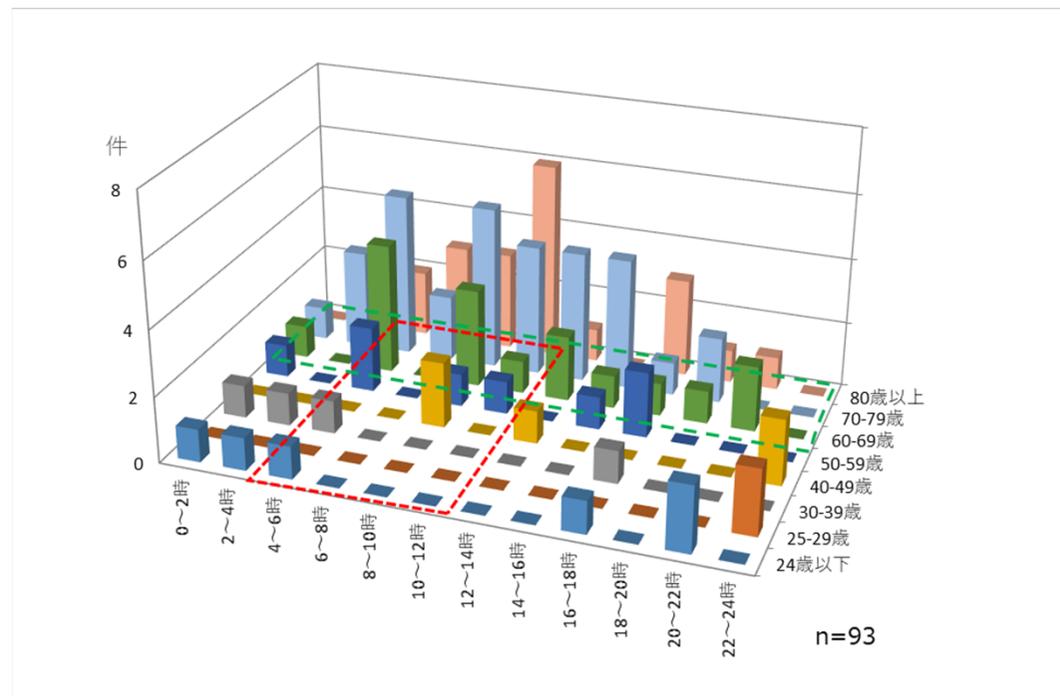
## 5. 右・左折別の第二当事者の年齢別・発生時間別

- ・左折死亡・重傷事故は、「70歳以上」が26件（36.6%）、「24歳以下」が14件（19.7%）、「50-59歳」が13件（18.3%）となっている。また、発生時間帯は31件（43.7%）と4割以上が午前中の時間帯（6時～12時）に発生している。
- ・一方、右折死亡・重傷事故は、「70歳以上」が52件（55.9%）と6割近くを占めている。「60-69歳」を含めると7割以上が高齢層で占めている。また、発生時間帯は46件（49.5%）と5割近くが早朝から午前中の時間帯（4時～12時）に発生している。

【左折】



【右折】

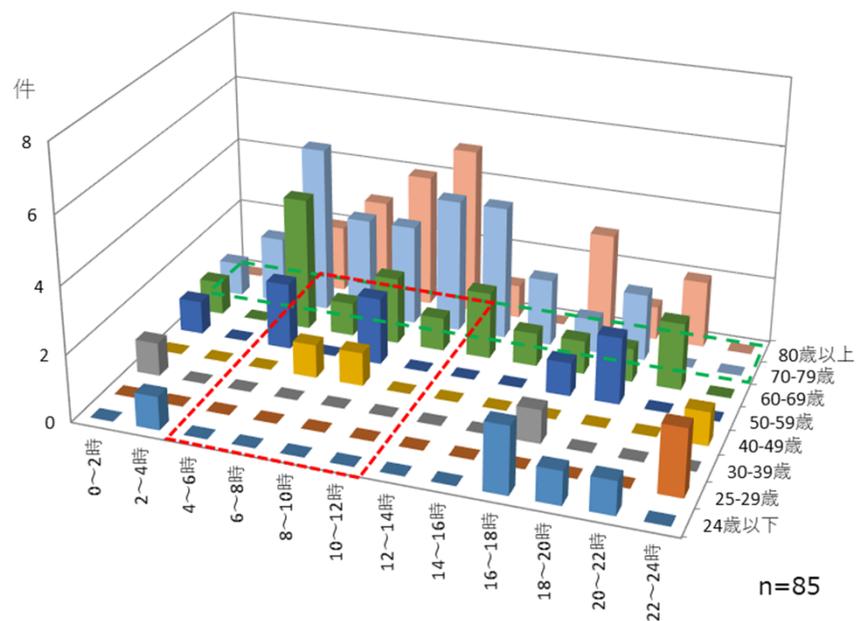


## VII. 2022年1～12月死亡・重傷事故データ(交差点(追突を除く))

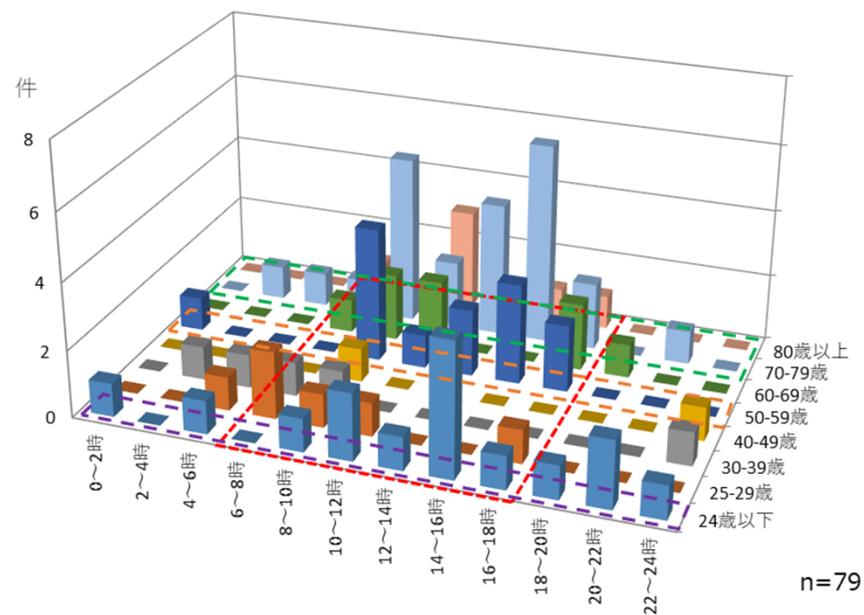
### 6. 右・左折時の対歩行者・自転車別の第二当事者の年齢別・発生時間別

- ・ 第二当事者が歩行者の場合、「70歳以上」が49件（57.6%）と6割近くを占めている。また、発生時間帯は43件（50.6%）と5割以上が早朝から午前中の時間帯（4時～12時）に発生している。
- ・ 一方、第二当事者が自転車の場合、「70歳以上」が29件（36.7%）、「24歳以下」が15件（19.0%）、「50-59歳」が13件（16.5%）となっている。また、発生時間帯は63件（79.7%）と8割近くが日中（6時～18時）に発生している（午前と午後がそれぞれ半数程度）。

【対歩行者】



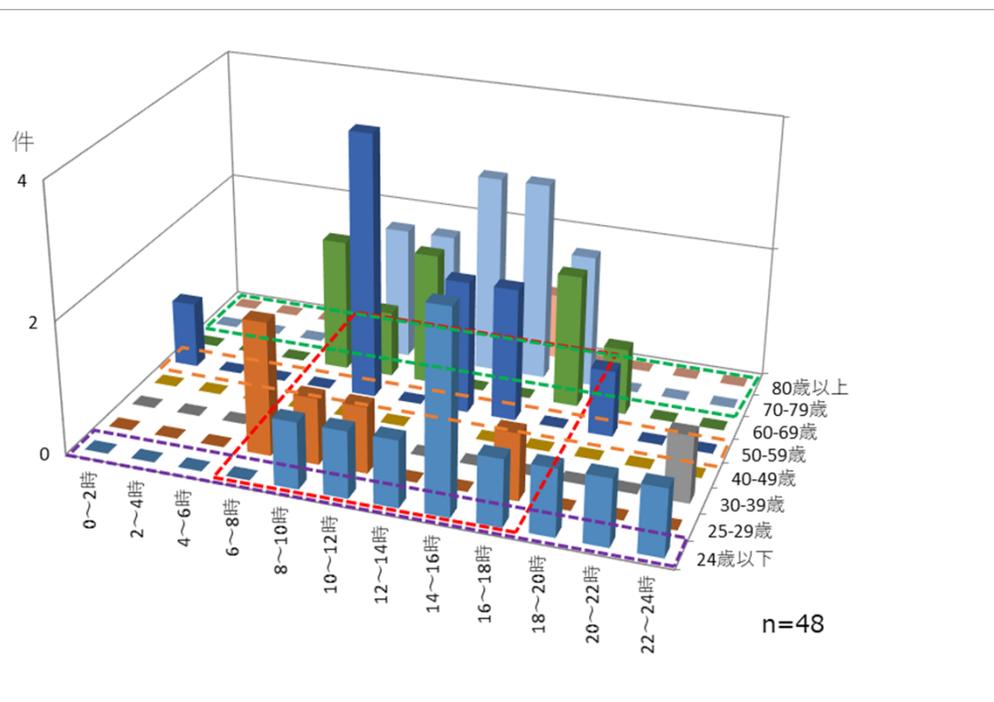
【対自転車】



# VII. 2022年1～12月死亡・重傷事故データ(交差点(追突を除く))

## 7. 大型車・左折死亡・重傷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12.8% (交差点375件中48件) を占める、第一当事者が大型車の左折死亡・重傷事故について、第二当事者の年齢「70歳以上」が14件 (29.2%)、「24歳以下」、「50-59歳」がそれぞれ10件 (20.8%) となっている。
- ・また、発生時間帯は41件 (85.4%) と9割近くが日中 (6時～18時) に発生している (午前と午後がそれぞれ半数程度)。



	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	1	0	0	0	1	2.1%
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	2	0	0	0	2	0	0	4	8.3%
8～10時	1	1	0	0	4	1	2	0	9	18.8%
10～12時	1	1	0	0	0	2	2	1	7	14.6%
12～14時	1	0	0	0	2	0	3	0	6	12.5%
14～16時	3	0	0	0	2	0	3	1	9	18.8%
16～18時	1	1	0	0	0	2	2	0	6	12.5%
18～20時	1	0	0	0	1	1	0	0	3	6.3%
20～22時	1	0	0	0	0	0	0	0	1	2.1%
22～24時	1	0	1	0	0	0	0	0	2	4.2%
計	10	5	1	0	10	8	12	2	48	100.0%
%	20.8%	10.4%	2.1%	0.0%	20.8%	16.7%	25.0%	4.2%	100.0%	

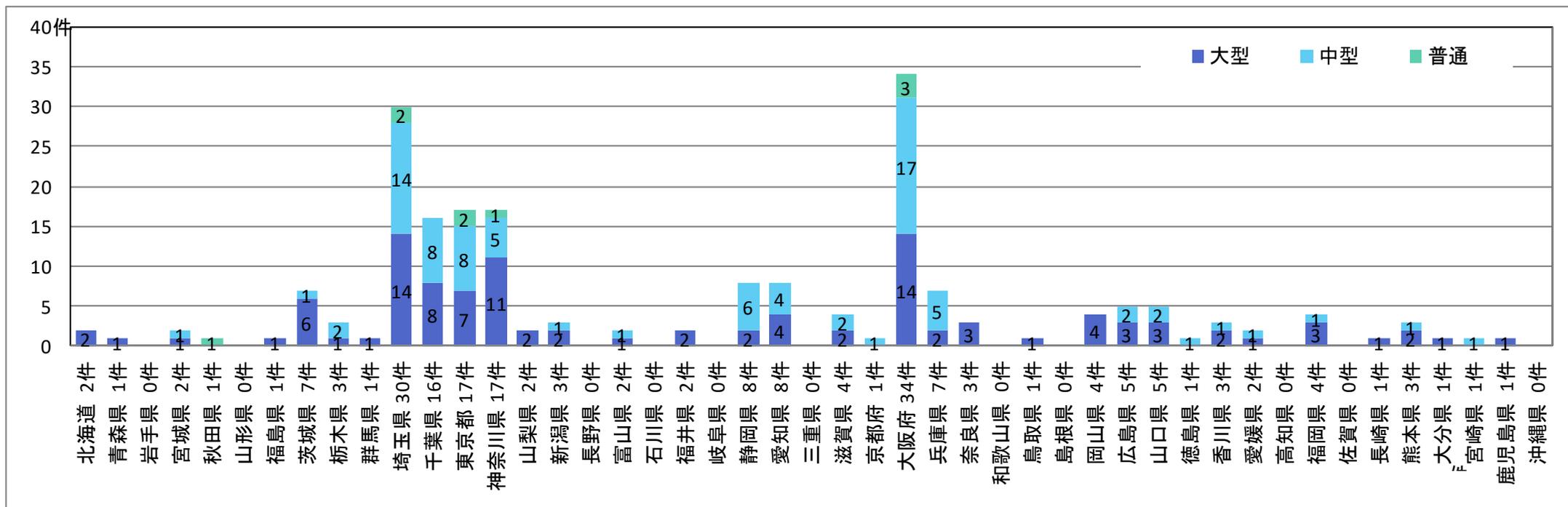
## VIII. 2022年1～12月死亡・重傷事故データ(対自転車死亡・重傷事故(第1当事者))

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. 2022年1～12月死亡・重傷事故データ(対自転車死亡・重傷事故(第1当事者))

## 1. 発生地別

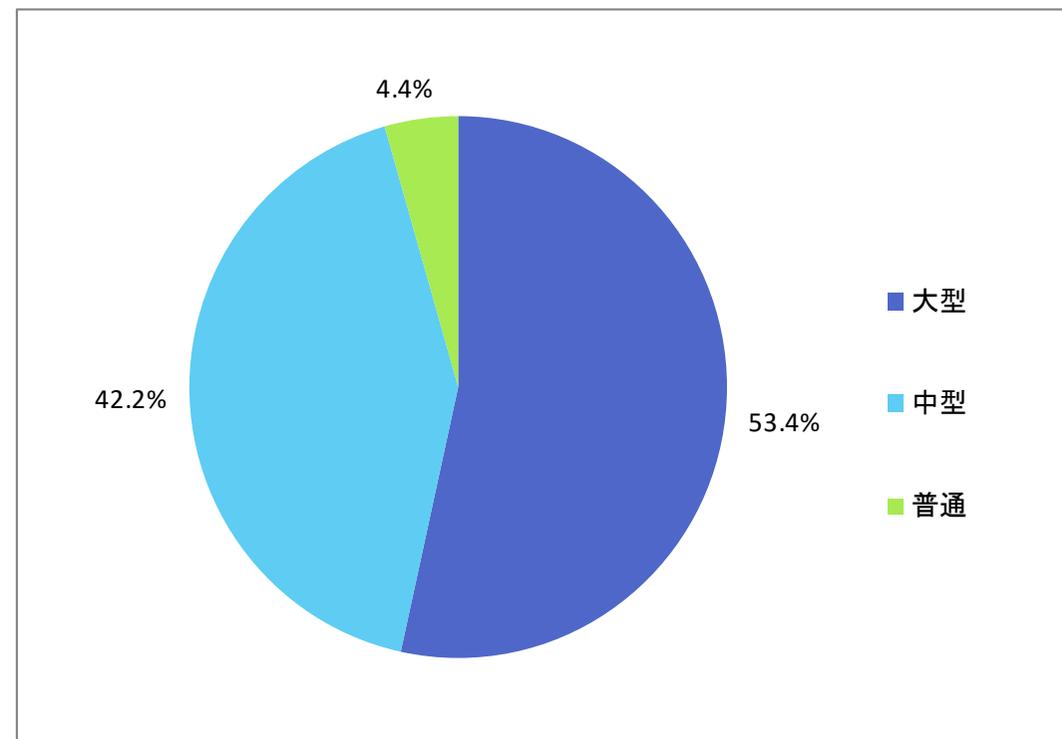
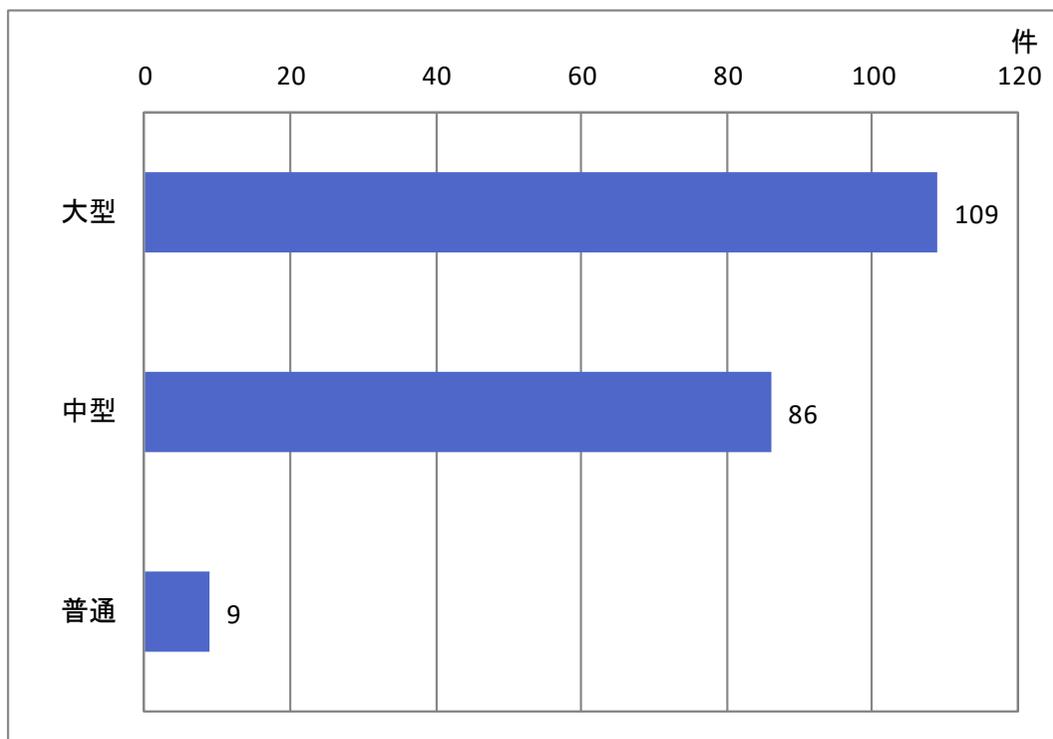
- ・発生地別死亡・重傷事故件数の多い県をみると、「大阪府」が最も多く34件となっている。
- ・次いで「埼玉県」30件、「東京都」、「神奈川県」がそれぞれ17件、「千葉県」16件と続いている。



## VII. 2022年1～12月死亡・重傷事故データ(対自転車死亡・重傷事故(第1当事者))

### 2. 車両区分別

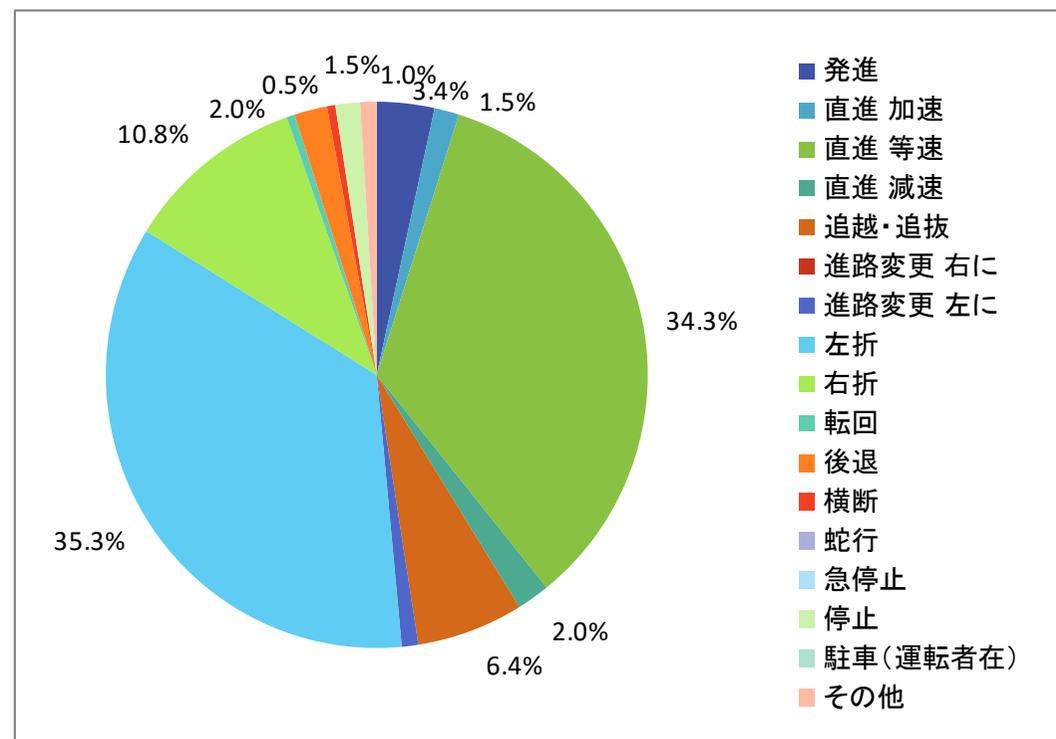
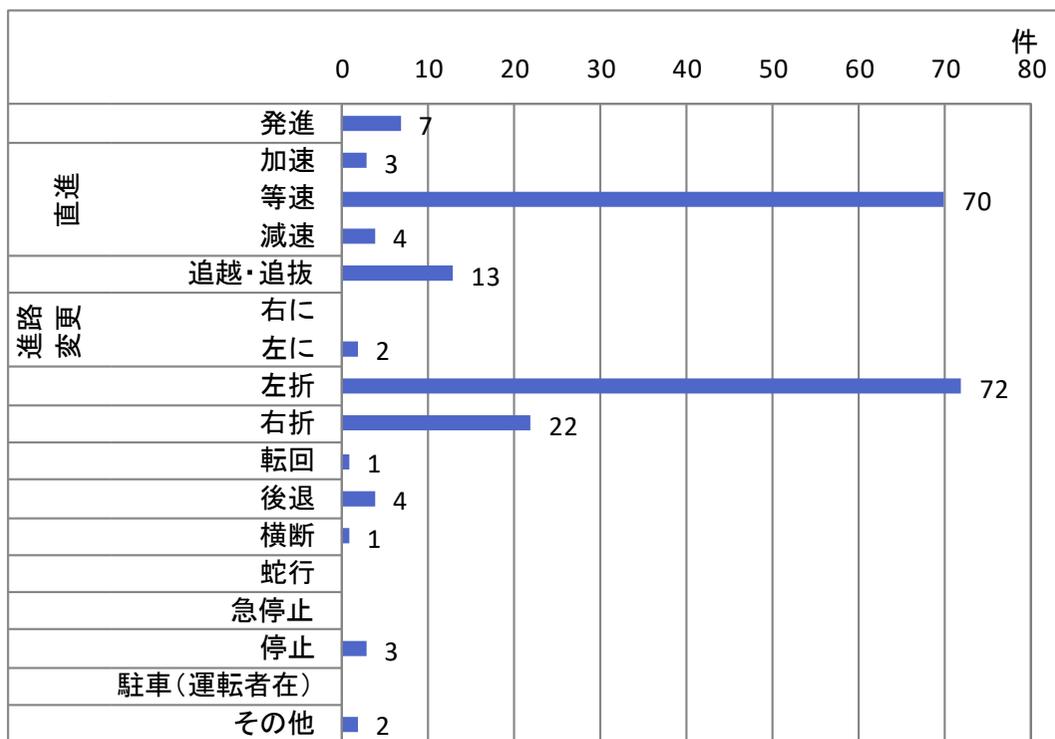
- ・死亡・重傷事故件数を車両区分別にみると、「大型」が最も多く109件（53.4%）と5割以上を占めている。
- ・次いで「中型」86件（42.2%）、「普通」9件（4.4%）となっている。



# VIII. 2022年1～12月死亡・重傷事故データ(対自転車死亡・重傷事故(第1当事者))

## 3. 事故類型別

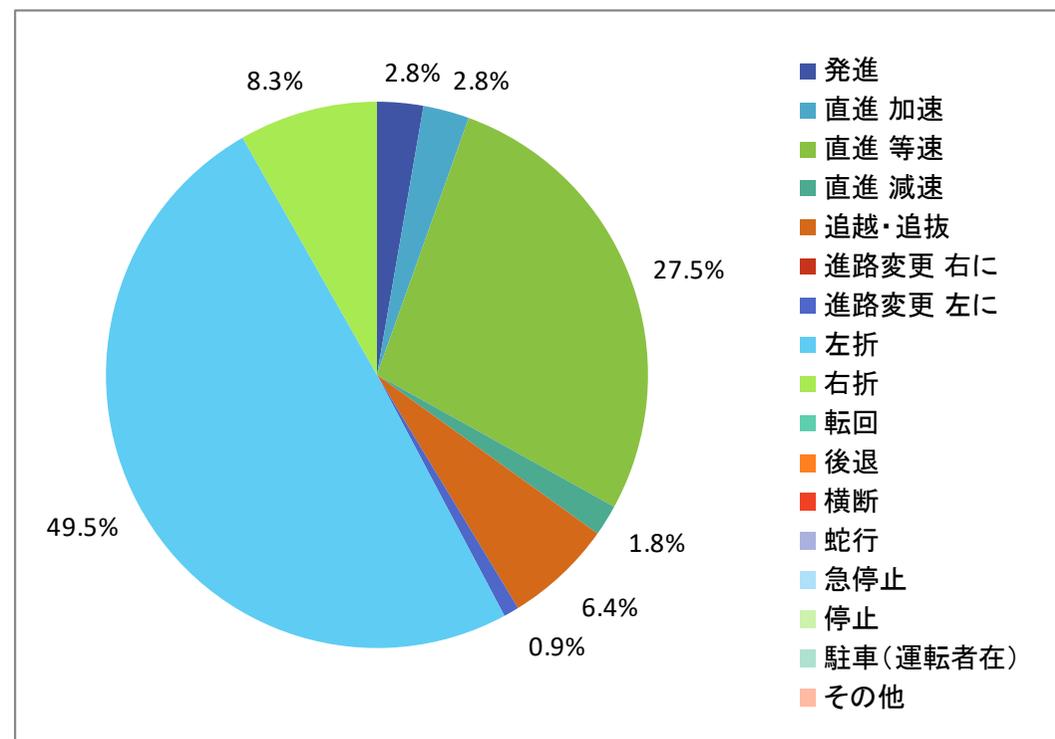
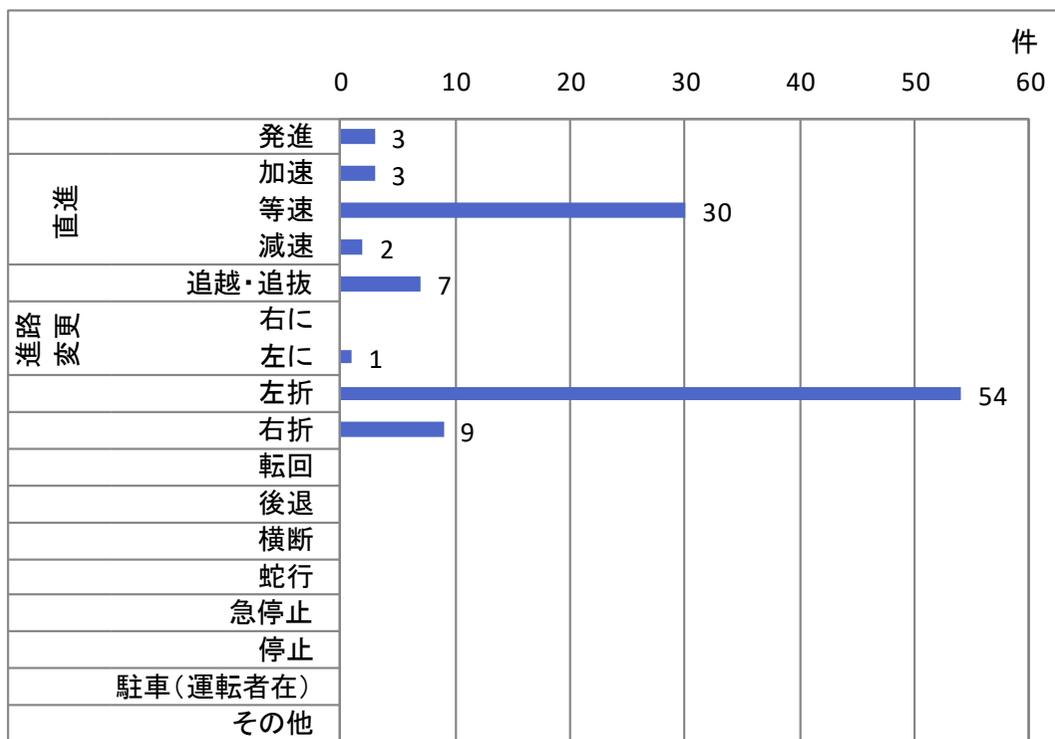
- ・死亡・重傷事故件数を事故類型別にみると、「左折」が最も多く72件(35.3%)となっている。
- ・次いで「直進 等速」70件(34.3%)、「右折」22件(10.8%)となっている。



# VIII. 2022年1～12月死亡・重傷事故データ(対自転車死亡・重傷事故(第1当事者))

## (1) 大型

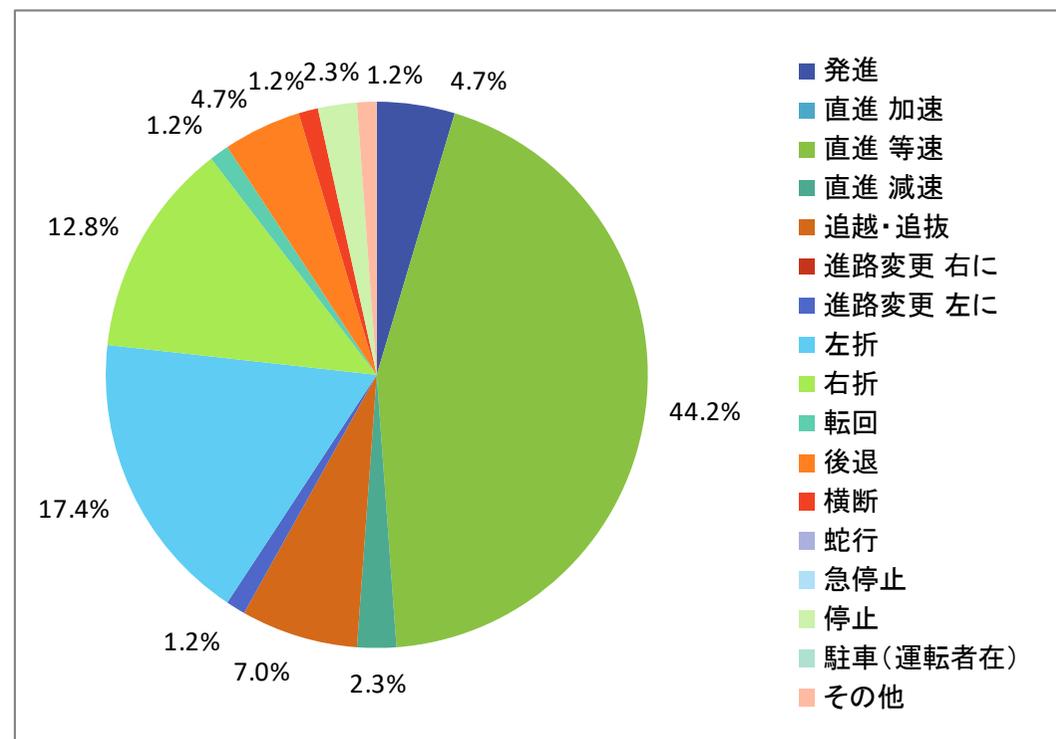
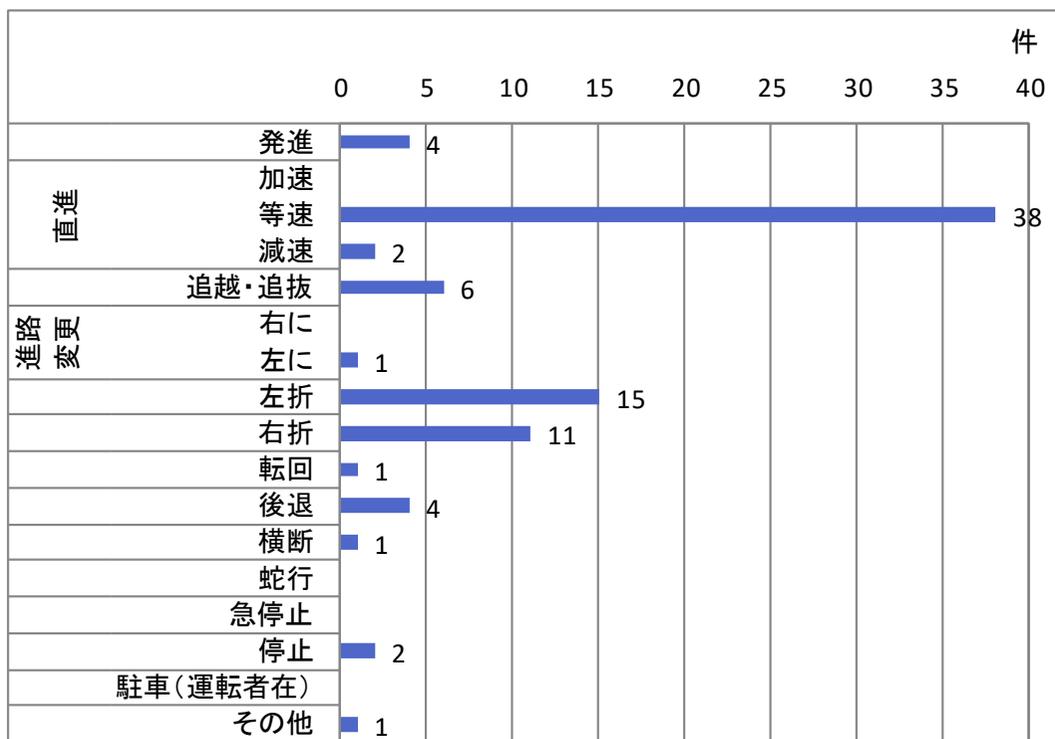
- ・死亡・重傷事故件数の事故類型別を車両区分別にみると、「大型」は「左折」が最も多く54件(49.5%)となっている。
- ・次いで「直進 等速」30件(27.5%)、「右折」9件(8.3%)と続いている。



# VII. 2022年1～12月死亡・重傷事故データ(対自転車死亡・重傷事故(第1当事者))

## (2) 中型

- ・死亡・重傷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38件（44.2%）となっている。
- ・次いで「左折」15件（17.4%）、「右折」11件（12.8%）と続いている。

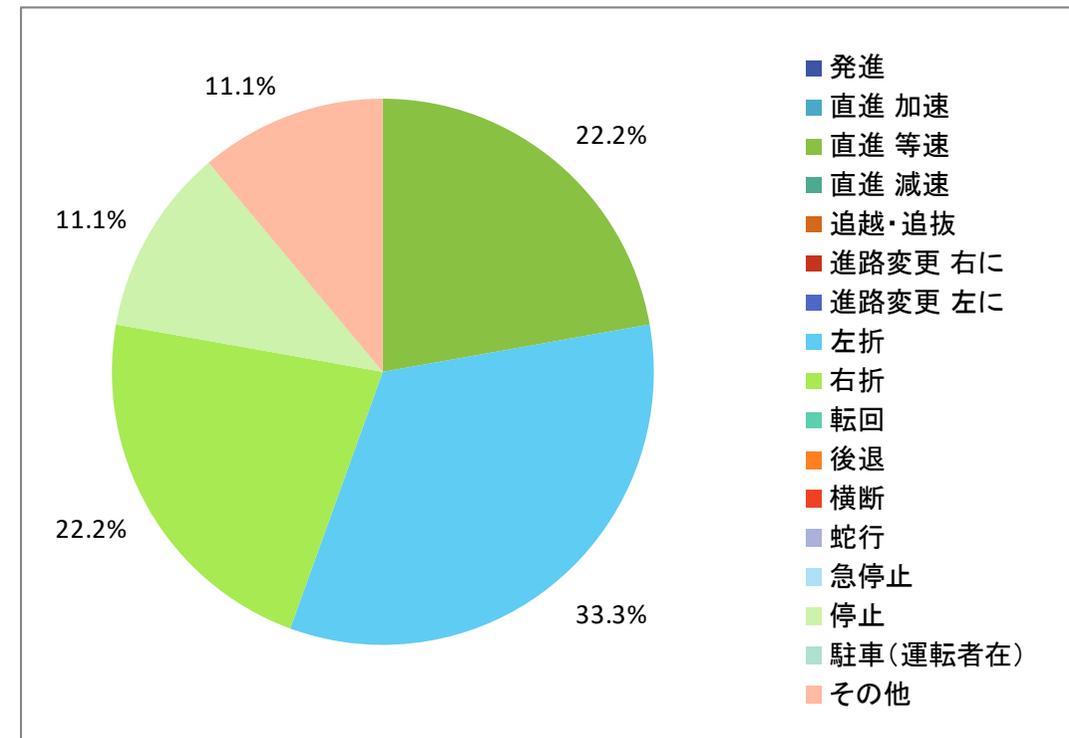


## Ⅷ. 2022年1～12月死亡・重傷事故データ(対自転車死亡・重傷事故(第1当事者))

### (3) 普通

- ・死亡・重傷事故件数の事故類型別を車両区分別にみると、「普通」は「左折」が最も多く3件（33.3%）となっている。
- ・次いで「等速（直進）」、「右折」がそれぞれ2件（22.2%）と続いている。

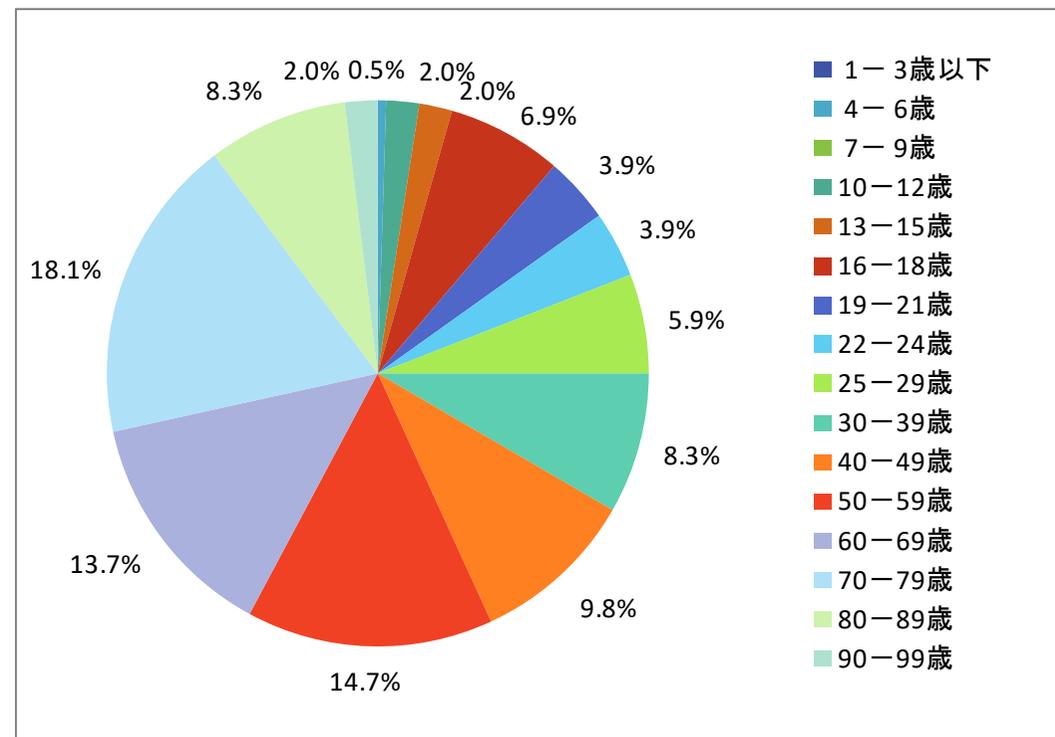
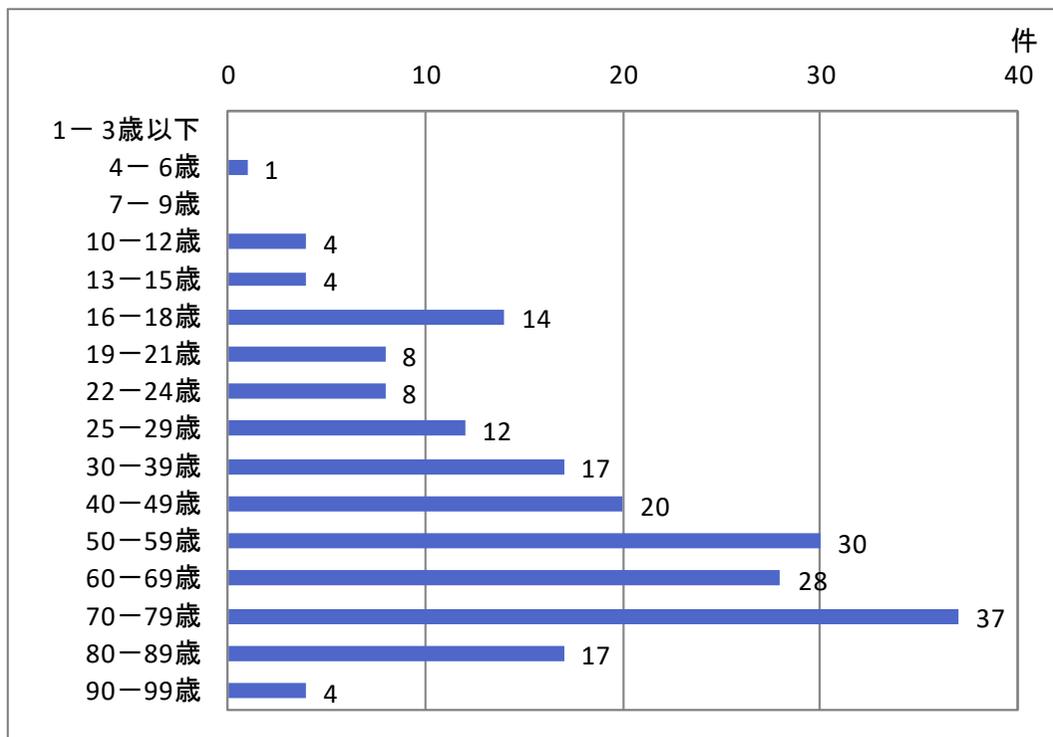
		0	1	2	3	4
直進	発進					
	加速					
	等速			2		
進路変更	減速					
	追越・追抜					
	右に					
	左に					
	左折				3	
	右折			2		
	転回					
	後退					
	横断					
	蛇行					
急停止						
停止		1				
駐車(運転者在)						
その他		1				



## Ⅷ. 2022年1～12月死亡・重傷事故データ(対自転車死亡・重傷事故(第1当事者))

### 4. 自転車運転者の年齢別

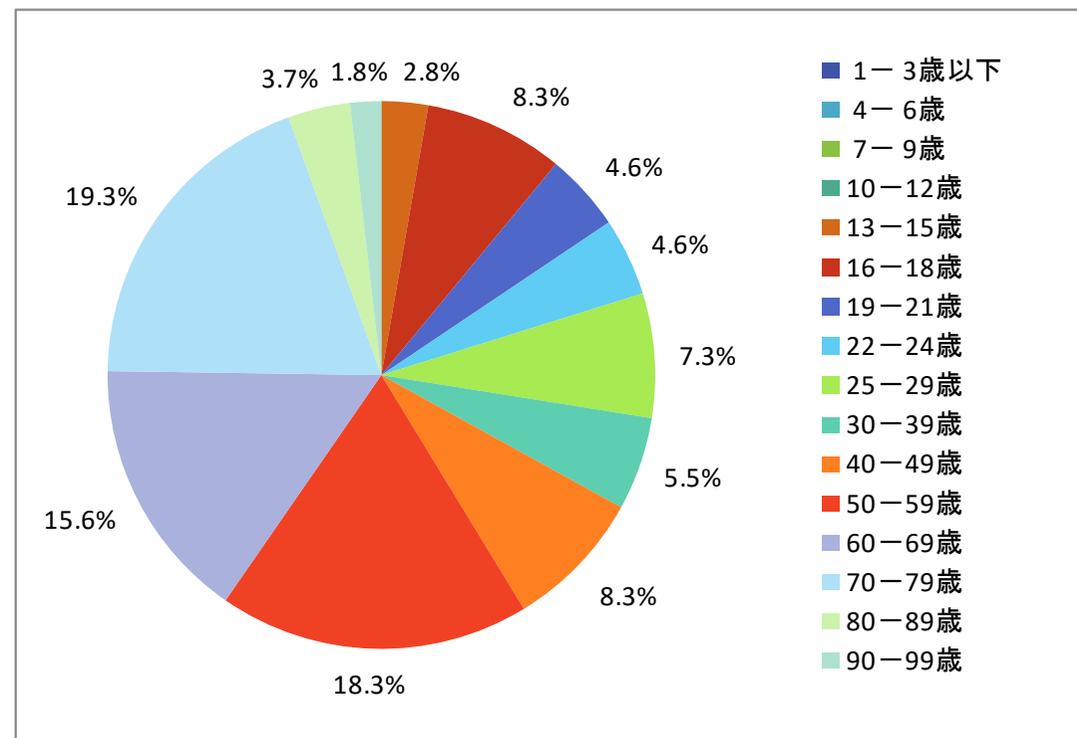
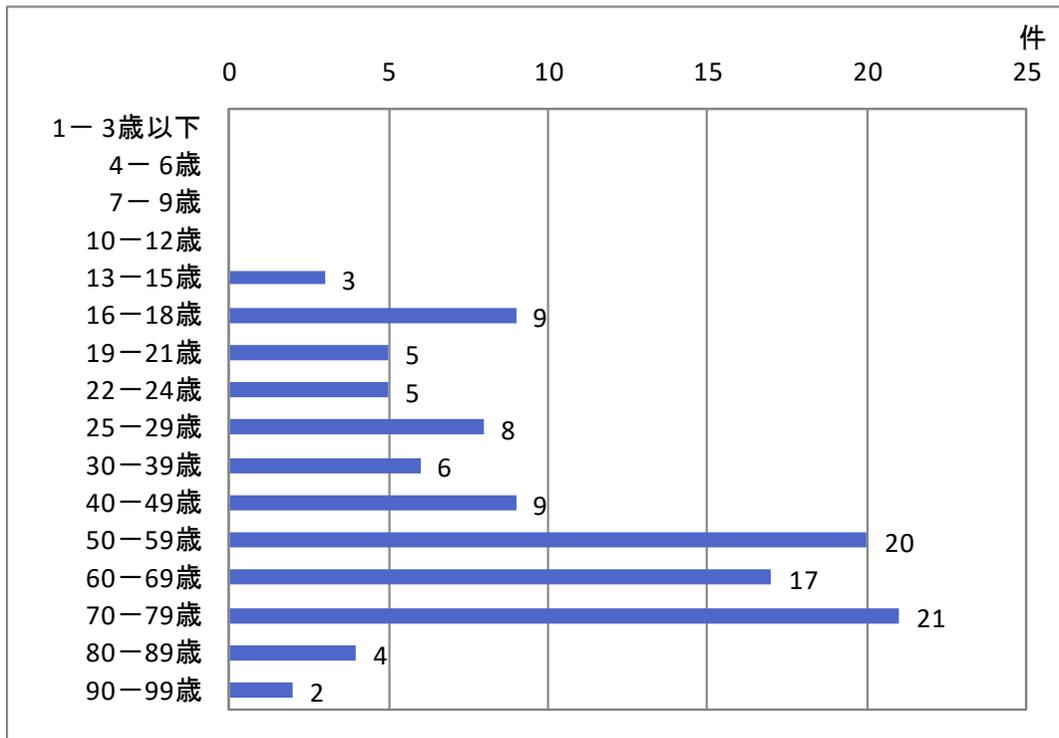
- ・死亡・重傷事故件数を自転車運転者の年齢別にみると、「70～79歳」が最も多く37件（18.1%）となっている。
- ・次いで「50～59歳」30件（14.7%）、「60～69歳」28件（13.7%）と続いている。
- ・60歳以上で全体の4割以上を占めている。



## Ⅷ. 2022年1～12月死亡・重傷事故データ(対自転車死亡・重傷事故(第1当事者))

### (1) 大型

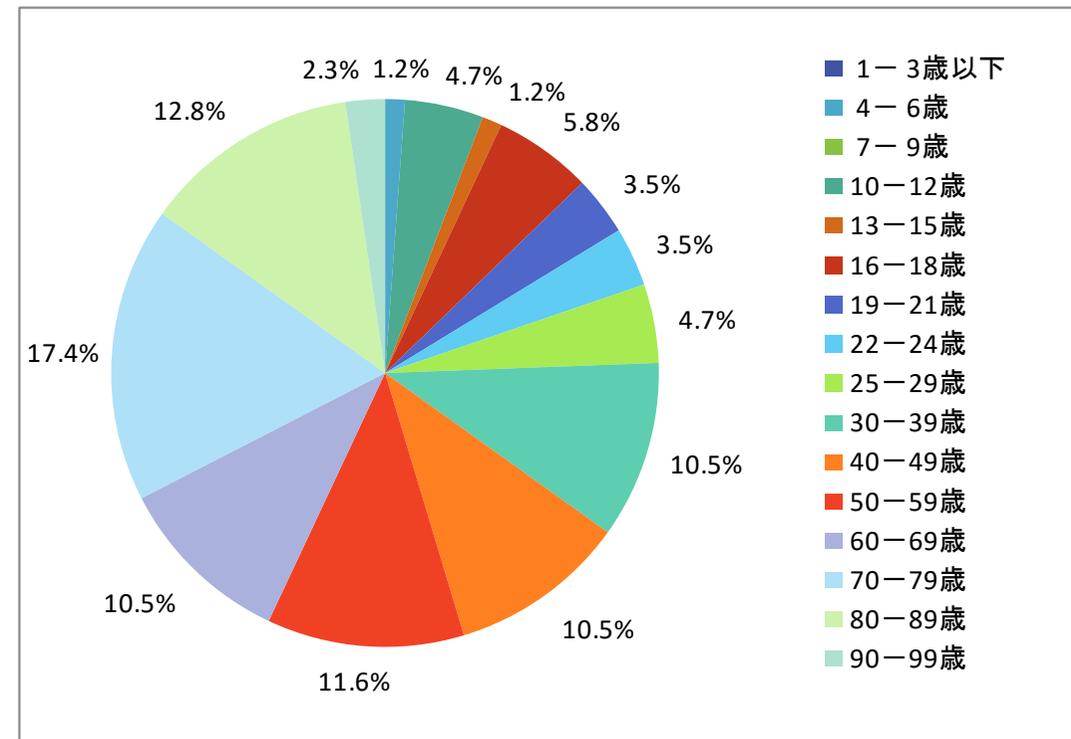
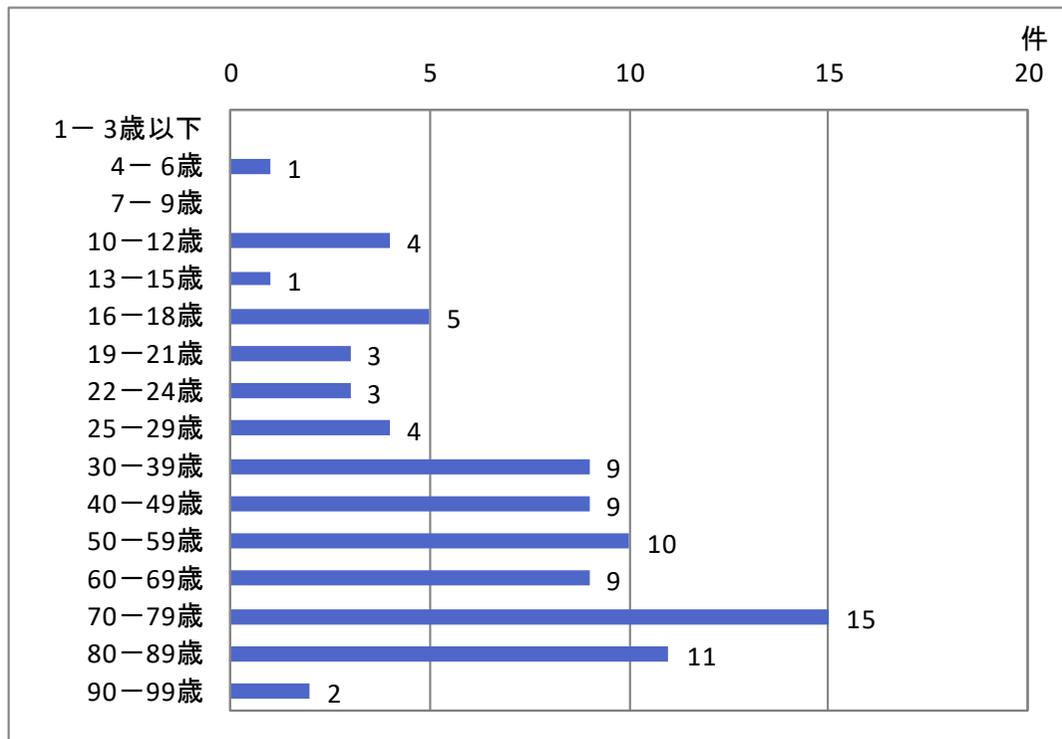
- ・死亡・重傷事故件数の自転車運転者の年齢別を車両区分別にみると、「大型」では「70～79歳」が最も多く21件（19.3%）となっている。
- ・次いで「50～59歳」20件（18.3%）、「60～69歳」17件（15.6%）と続いている。



## Ⅷ. 2022年1～12月死亡・重傷事故データ(対自転車死亡・重傷事故(第1当事者))

### (2) 中型

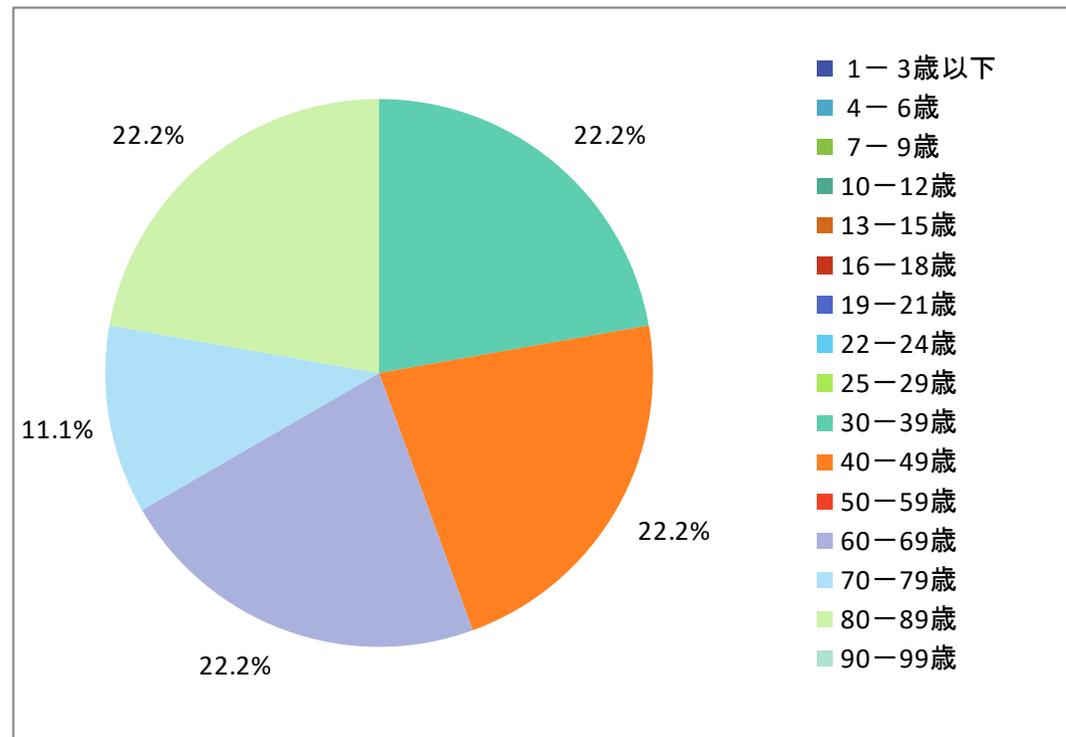
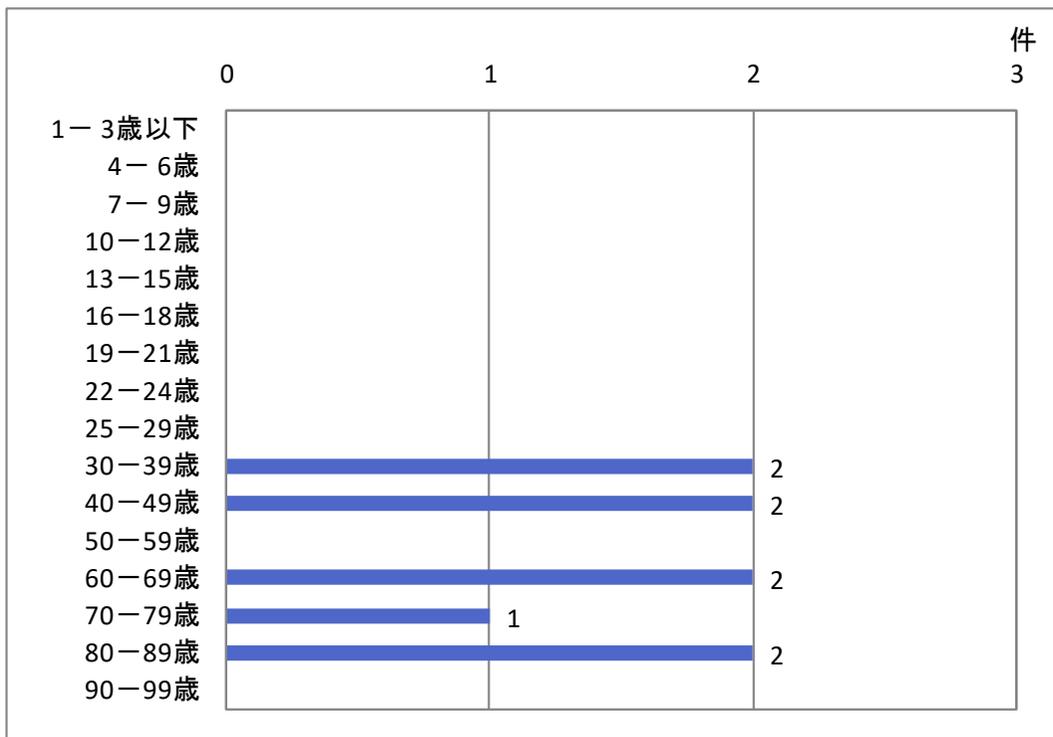
- 死亡・重傷事故件数の自転車運転者の年齢別を車両区分別にみると、「中型」では「70～79歳」が最も多く15件（17.4%）となっている。
- 次いで「80～89歳」11件（12.8%）、「50～59歳」10件（11.6%）、「30～39歳」、「40～49歳」、「60～69歳」がそれぞれ9件（10.5%）と続いている。



## Ⅷ. 2022年1～12月死亡・重傷事故データ(対自転車死亡・重傷事故(第1当事者))

### (3) 普通

- ・死亡・重傷事故件数の自転車運転者の年齢別を車両区分別にみると、「普通」では「30～39歳」、「40～49歳」、「60～69歳」、「80～89歳」が最も多く、それぞれ2件(22.2%)となっている。
- ・次いで「70～79歳」1件(11.1%)となっている。



## Ⅷ. 2022年1～12月死亡・重傷事故データ(対自転車死亡・重傷事故(第1当事者))

### 5. 事故類型別自転車運転者の年齢別

- ・死亡・重傷事故件数を事故類型別自転車運転者の年齢別にみると、「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」－「60－69歳」13件、「左折」－「50－59歳」11件、「直進 等速」－「30－39歳」10件と続いている。

