

# 2021年 1～12月の 交通事故統計分析結果(死亡事故) ～ 発生地別 ～

2022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2021年までの全国の交通事故データ（※）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<br>または最大積載量6.5トン以上               | 貨物自動車    | 469,632   | 40.1%  |
|                       |                                              | 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<br>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   | 22.1%  |
|                       |                                              | 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<br>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   | 21.1%  |
|                       |                                              | 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<br>または最大積載量2トン未満                | 貨物自動車    | 50,138    | 5.5%   |
|                       |                                              | 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（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事故

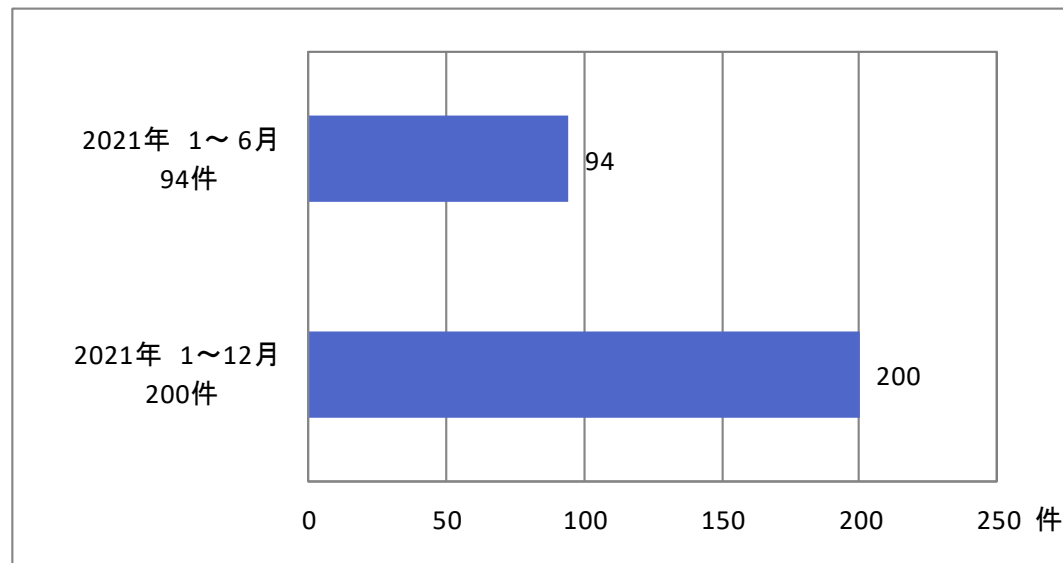
## Ⅱ．2021年1～12月死亡事故データの傾向

1. 事故件数
2. 発生地別
3. 道路区分別
4. 車両区分別
5. 事故類型別
6. 行動類型別
7. 時間帯別
8. 運転者の危険認知速度別
9. 運転者の年齢層別
10. 運転者の免許取得年数別

## Ⅱ. 2021年1～12月死亡事故データの傾向

### 1. 事故件数

- ・ 2021年1～12月の死亡事故件数は200件（死者数は207人）となっている。
- ・ 目標達成年を2020年とした旧計画「トラック事業における総合安全プラン2020」の数値目標のひとつであった死者数「200人以下」は、目標年の1年後においても7人の差で達成できなかった。
- ・ 一方、営業用トラック1,329,825台（2021年12月末現在、トレーラ及び軽自動車を除く）に対する1万台当たり死亡事故件数は1.50となり、同プランの重点削減目標であった「1.5件」を、1年遅れではあるが、達成する結果となった。

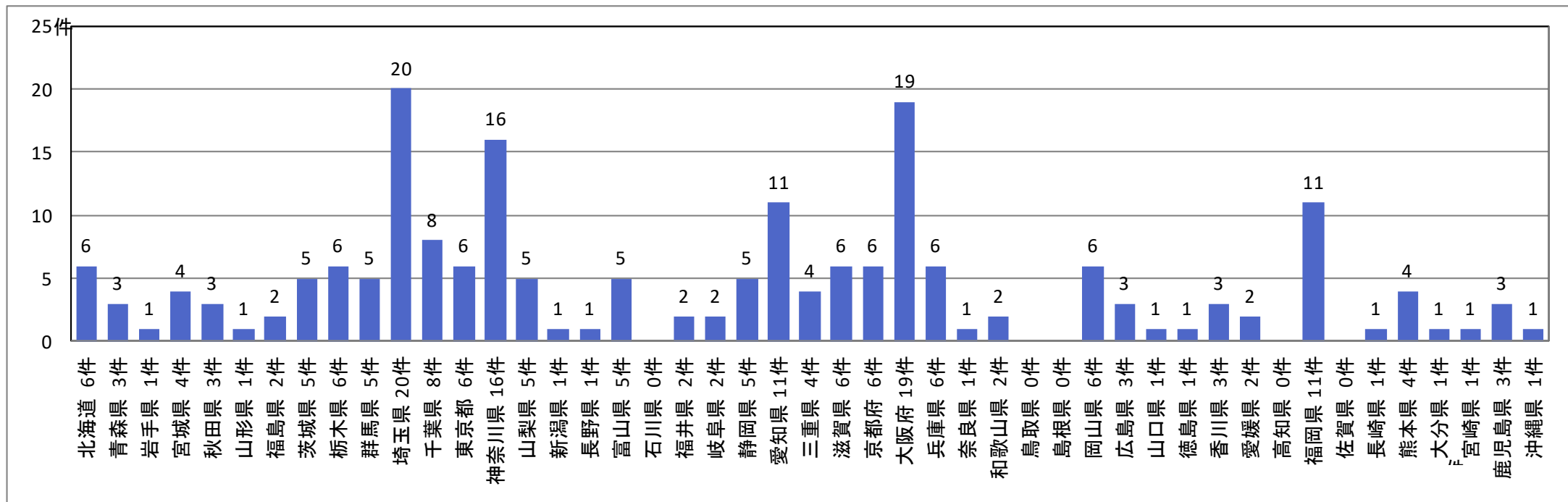


## Ⅱ. 2021年1～12月死亡事故データの傾向

### 2. 発生地別

- ・2021年1～12月の発生地別死亡事故件数の多い県をみると、「埼玉県」が最も多く20件、次いで「大阪府」19件、「神奈川県」16件、「愛知県」、「福岡県」がそれぞれ11件と続いている。

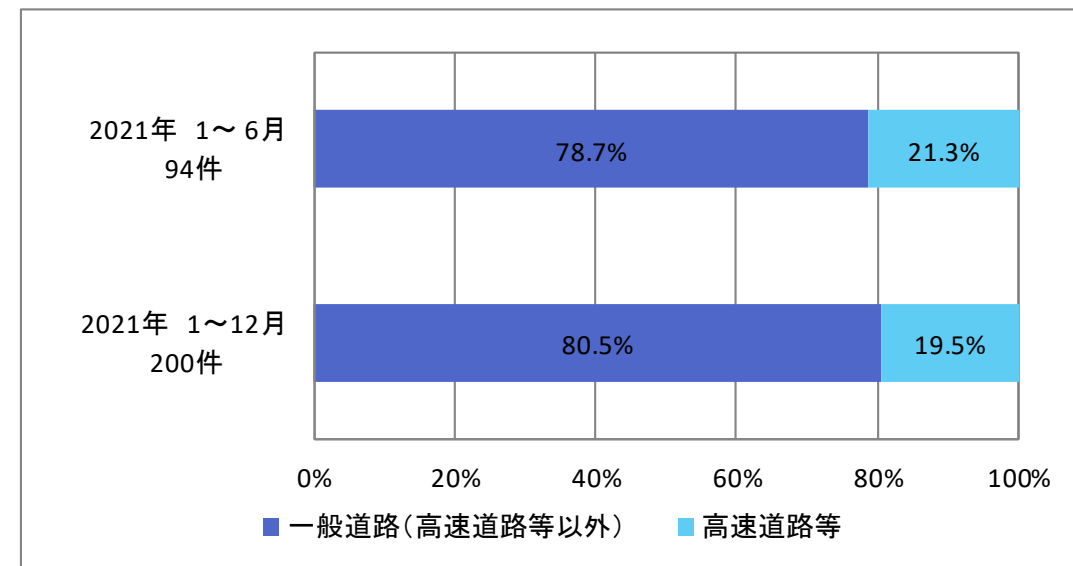
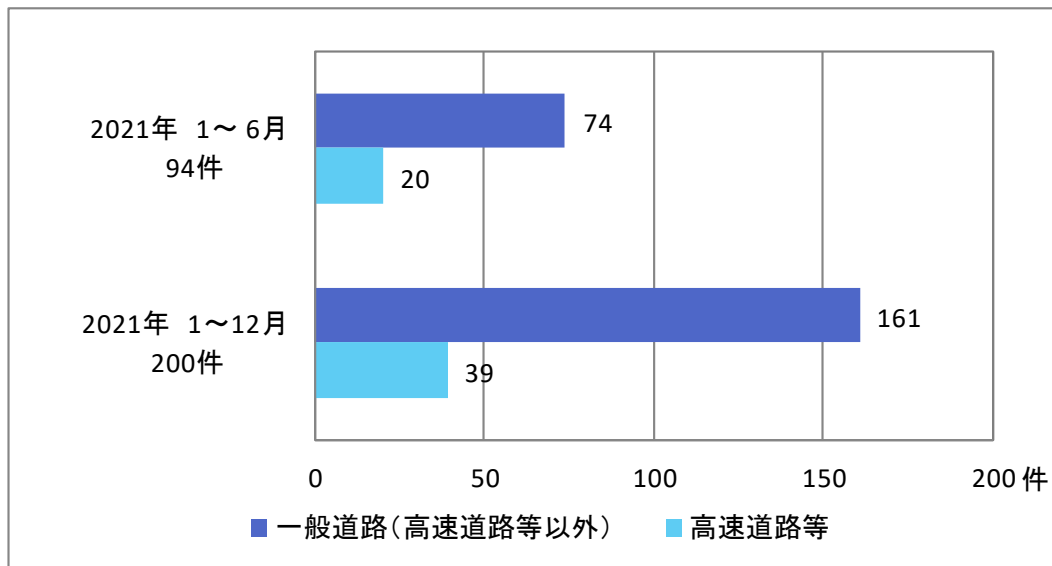
※対自転車の発生地別死亡事故件数については、P87 に別掲。



## Ⅱ. 2021年1～12月死亡事故データの傾向

### 3. 道路区分別

- ・2021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161件（80.5%）と8割以上を占めている。

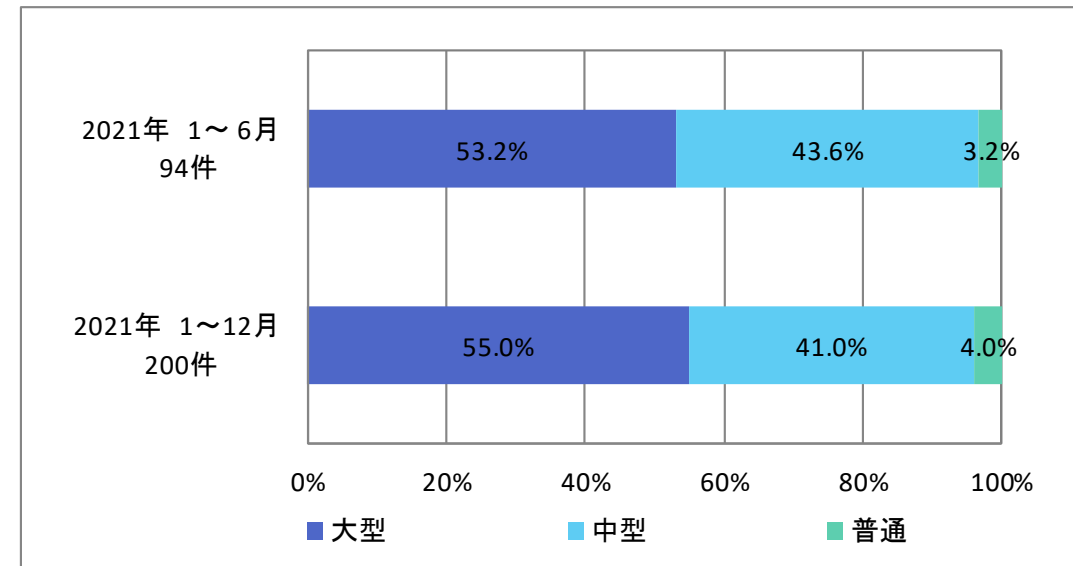
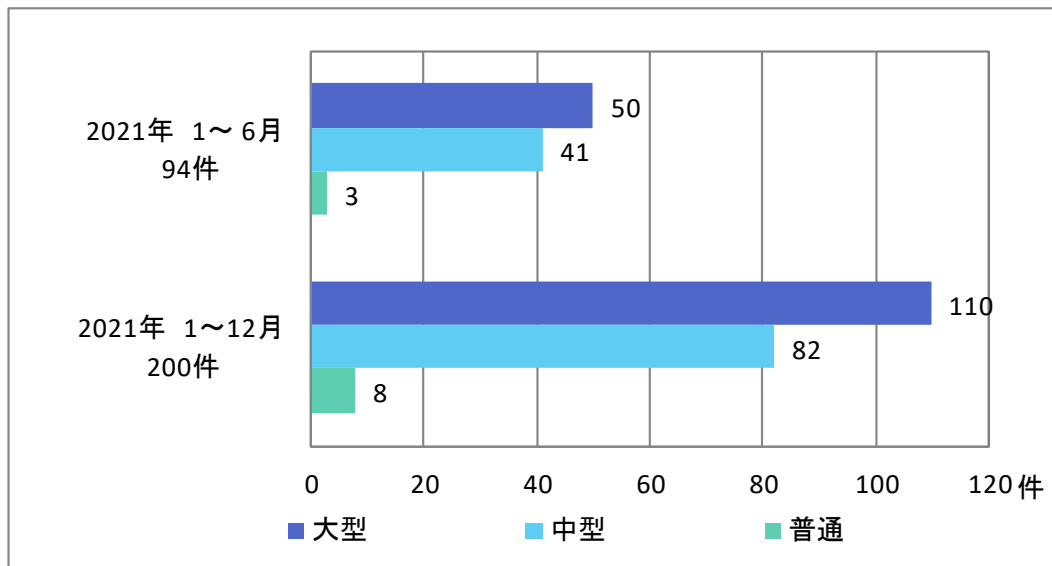


## Ⅱ. 2021年1～12月死亡事故データの傾向

### 4. 車両区分別

- ・2021年1～12月の傾向をみると、「大型」が最も多く110件（55.0%）と6割近くを占めている。
- ・次いで「中型」82件（41.0%）、「普通」8件（4.0%）となっている。

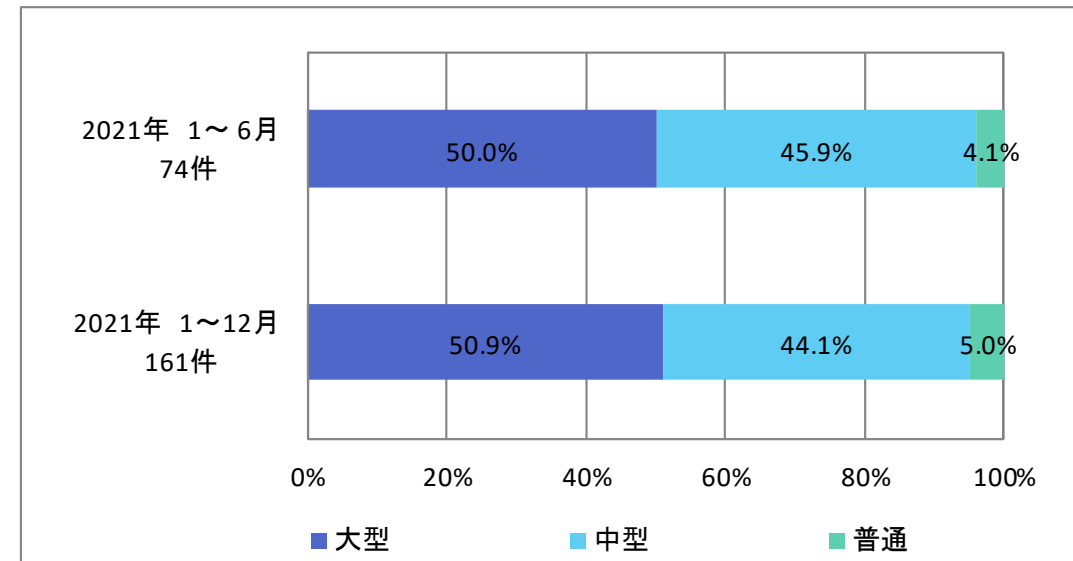
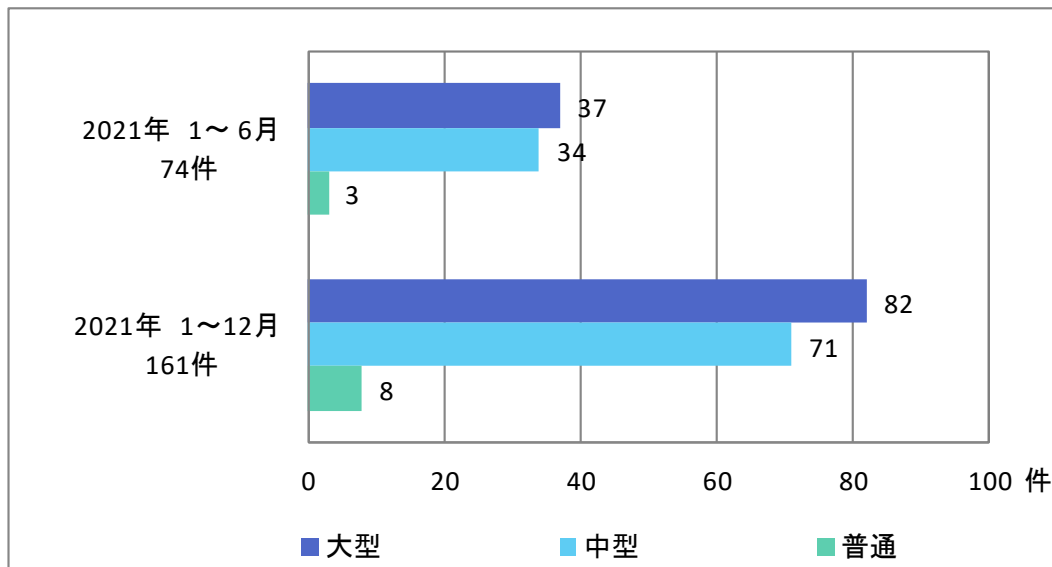
※対自転車の車両区分別死亡事故件数については、P88 に別掲。



## Ⅱ. 2021年1～12月死亡事故データの傾向

### (1) 一般道路での車両区分

- ・ 2021年1～12月の傾向をみると、「大型」が最も多く82件（50.9%）と5割以上を占めている。
- ・ 次いで「中型」71件（44.1%）、「普通」8件（5.0%）となっている。

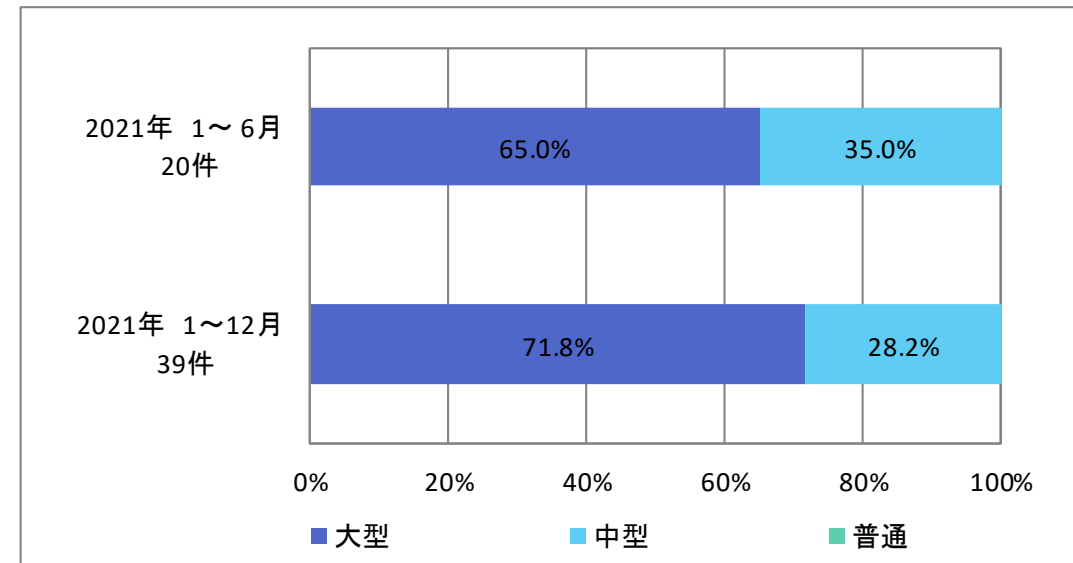
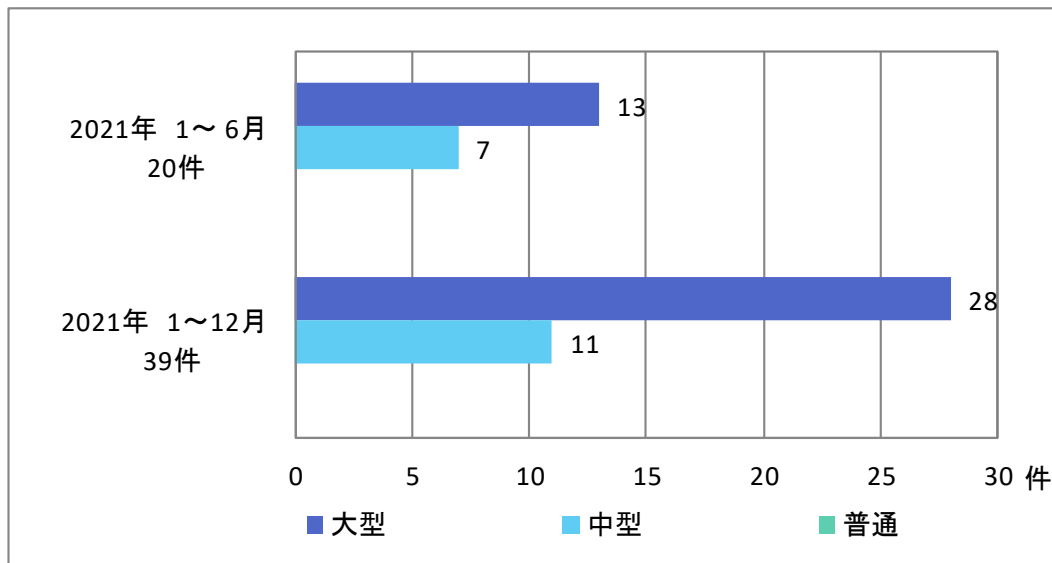




## Ⅱ. 2021年1～12月死亡事故データの傾向

### (2) 高速道路等での車両区分

- ・ 2021年1～12月の傾向をみると、「大型」が最も多く28件（71.8%）と7割以上を占めている。
- ・ 次いで「中型」11件（28.2%）となっている。

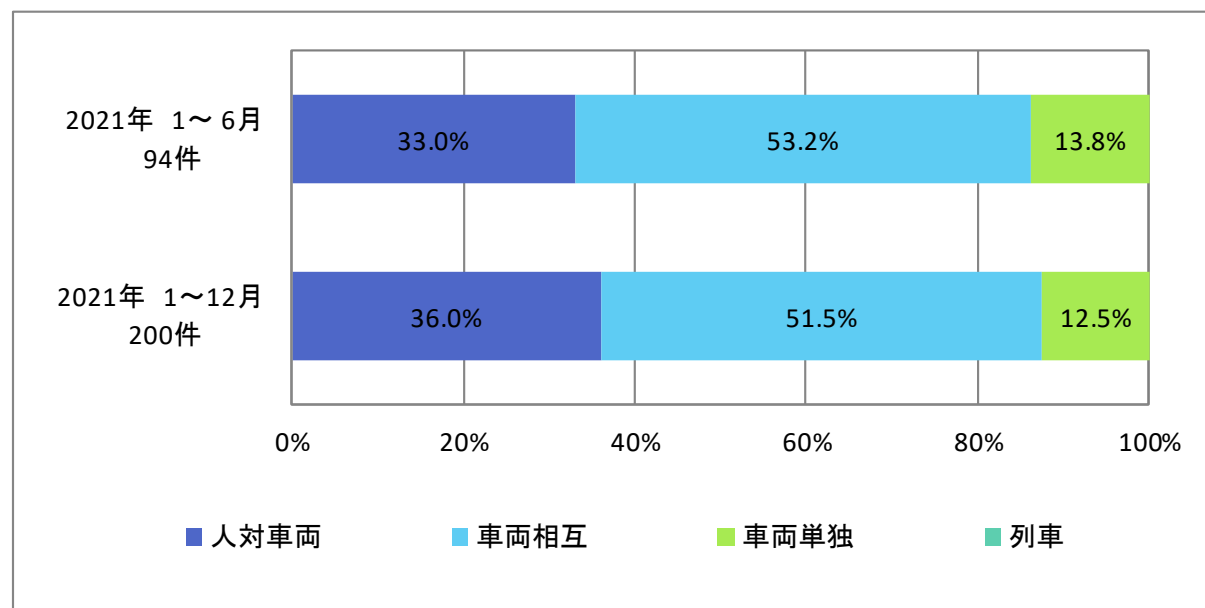
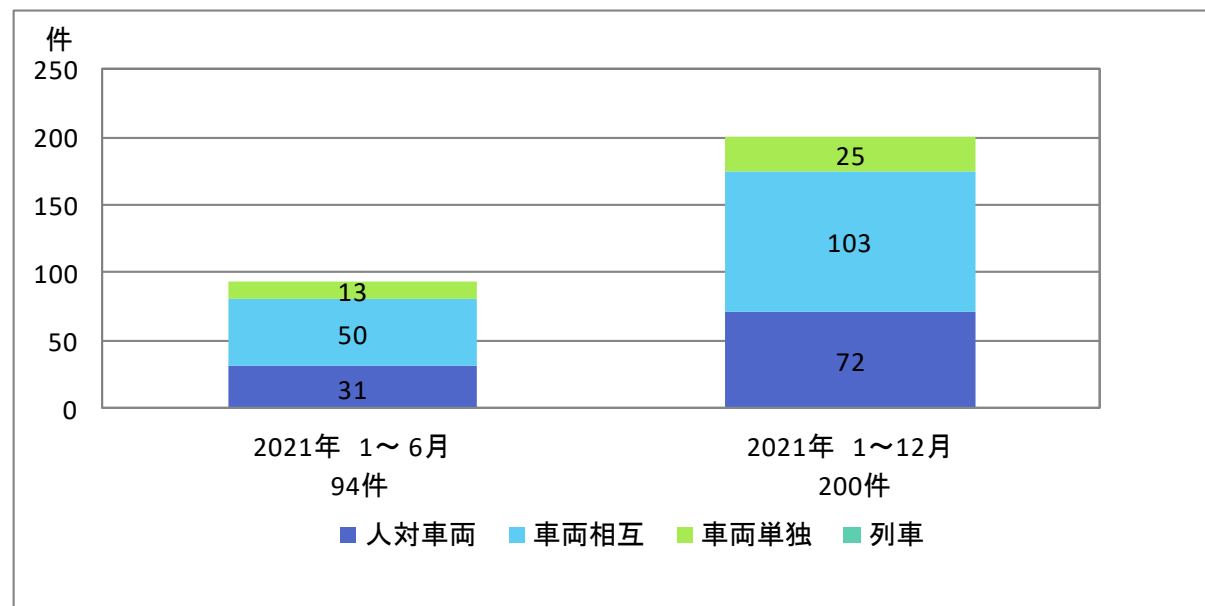


## Ⅱ. 2021年1～12月死亡事故データの傾向

### 5. 事故類型別

- ・2021年1～12月の傾向をみると、「車両相互」が最も多く103件（51.5%）と5割以上を占めている。
- ・次いで「人対車両」72件（36.0%）、「車両単独」25件（12.5%）と続いている。

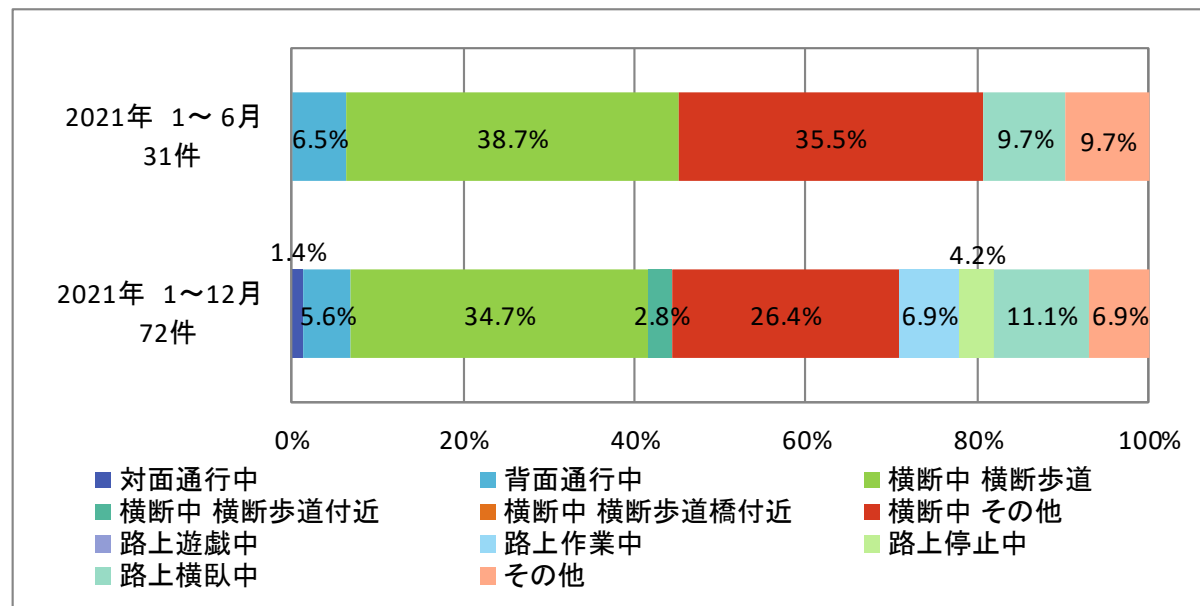
※「車両相互」での第二当事者となる「車両」には、道路交通法上の「軽車両」である自転車等を含む。



## Ⅱ. 2021年1～12月死亡事故データの傾向

### (1) 人対車両

- ・2021年1～12月の傾向をみると、「横断中 横断歩道」が最も多く25件（34.7%）となっている。
- ・次いで「横断中 その他」19件（26.4%）、「路上横臥中」8件（11.1%）、「路上作業中」、「その他」がそれぞれ5件（6.9%）と続いている。
- ・「横断中」の事故が46件（63.8%）と6割以上を占めている。



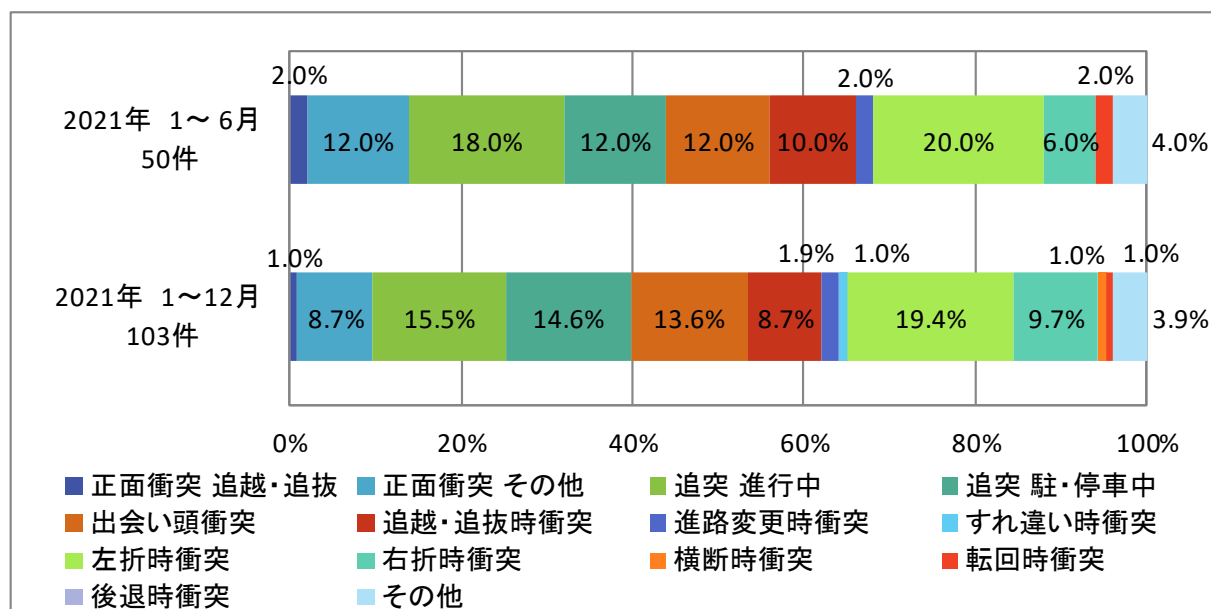
## Ⅱ. 2021年1～12月死亡事故データの傾向

### (2) 車両相互

- ・2021年1～12月の傾向をみると、「左折時衝突」が最も多く20件（19.4%）となっている。
- ・次いで「追突 進行中」16件（15.5%）、「追突 駐・停車中」15件（14.6%）、「出会い頭衝突」14件（13.6%）と続いている。

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

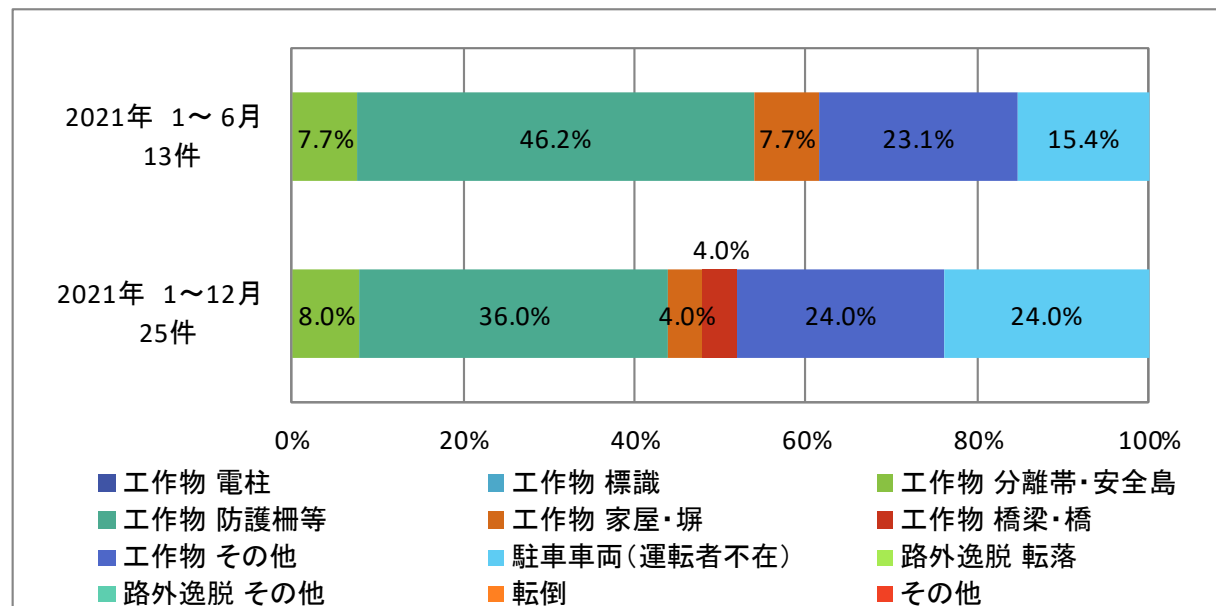
※対自転車の事故類型別死亡事故件数については、P89～P92に別掲。



## Ⅱ. 2021年1～12月死亡事故データの傾向

### (3) 車両単独

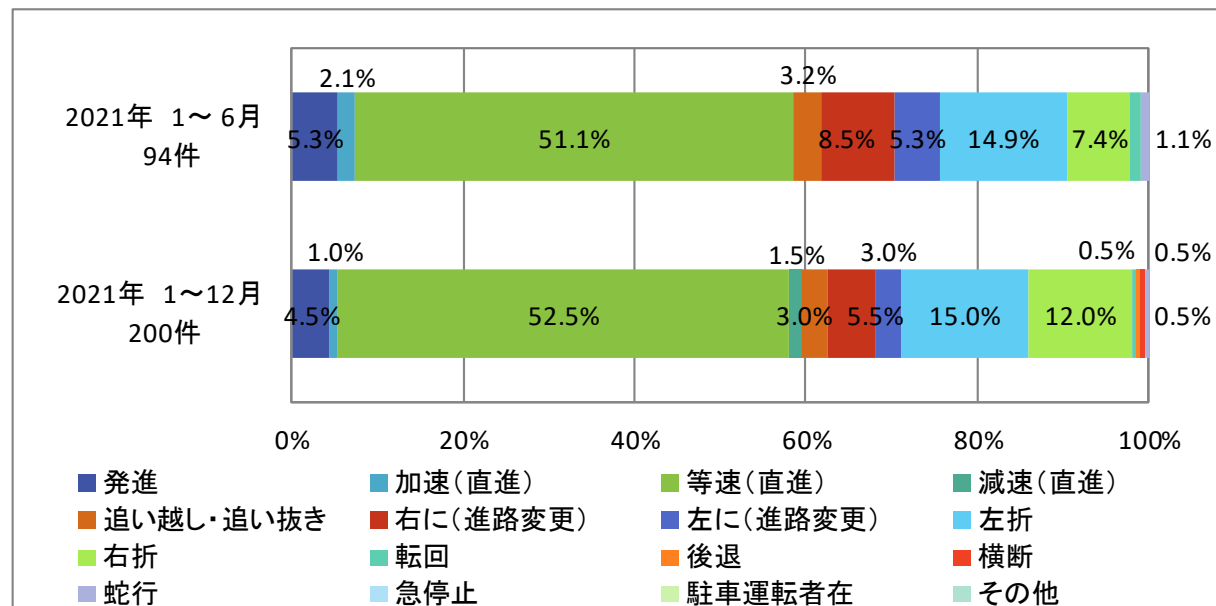
- ・2021年1～12月の傾向をみると「工作物 防護柵等」が最も多く9件（36.0%）となっている。
- ・次いで「工作物 その他」、「駐車車両（運転者不在）」がそれぞれ6件（24.0%）となっている。



## Ⅱ. 2021年1～12月死亡事故データの傾向

### 6. 行動類型別

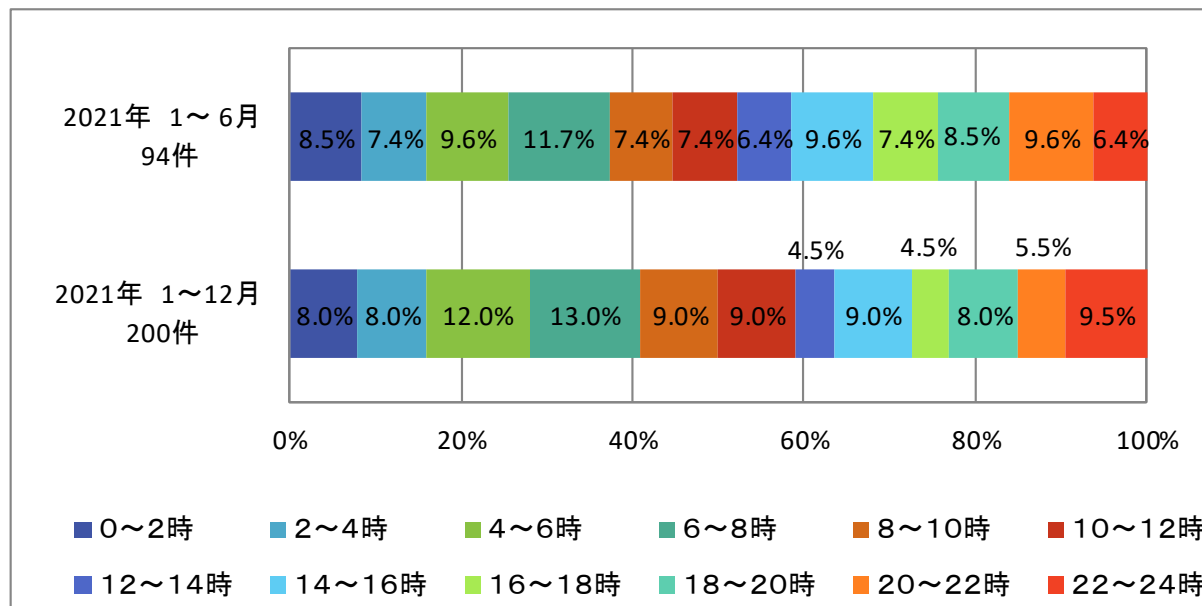
- ・2021年1～12月の傾向をみると、「等速（直進）」が最も多く105件（52.5%）と5割以上を占めている。
- ・次いで「左折」30件（15.0%）、「右折」24件（12.0%）、「右に（進路変更）」11件（5.5%）と続いている。



## Ⅱ. 2021年1～12月死亡事故データの傾向

### 7. 時間帯別

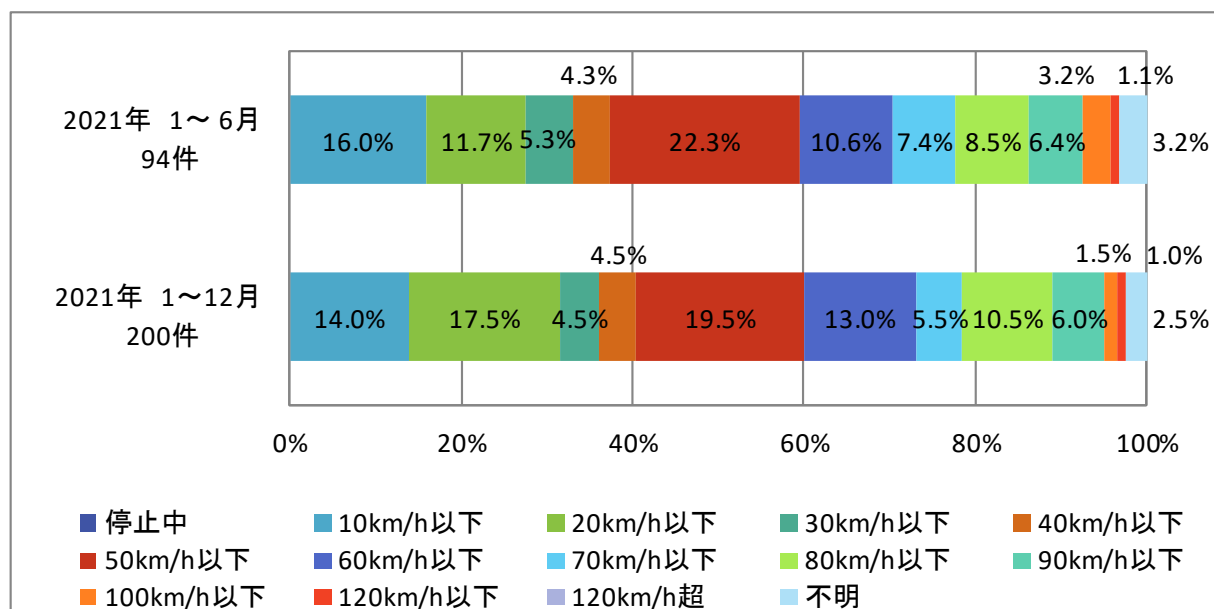
- ・2021年1～12月の傾向をみると、「6～8時」が最も多く26件（13.0%）となっている。
- ・次いで「4～6時」24件（12.0%）、「22～24時」19件（9.5%）、「8～10時」、「10～12時」、「14～16時」がそれぞれ18件（9.0%）と続いている。
- ・「22～6時」までの深夜早朝の時間帯で全体の4割近くを占めている。



## Ⅱ. 2021年1～12月死亡事故データの傾向

### 8. 運転者の危険認知速度別

- ・2021年1～12月の傾向をみると、「(40km/h超)50km/h以下」が最も多く39件（19.5%）となっている。
- ・次いで「(10km/h超)20km/h以下」35件（17.5%）、「10km/h以下」28件（14.0%）、「(50km/h超)60km/h以下」26件（13.0%）と続いている。



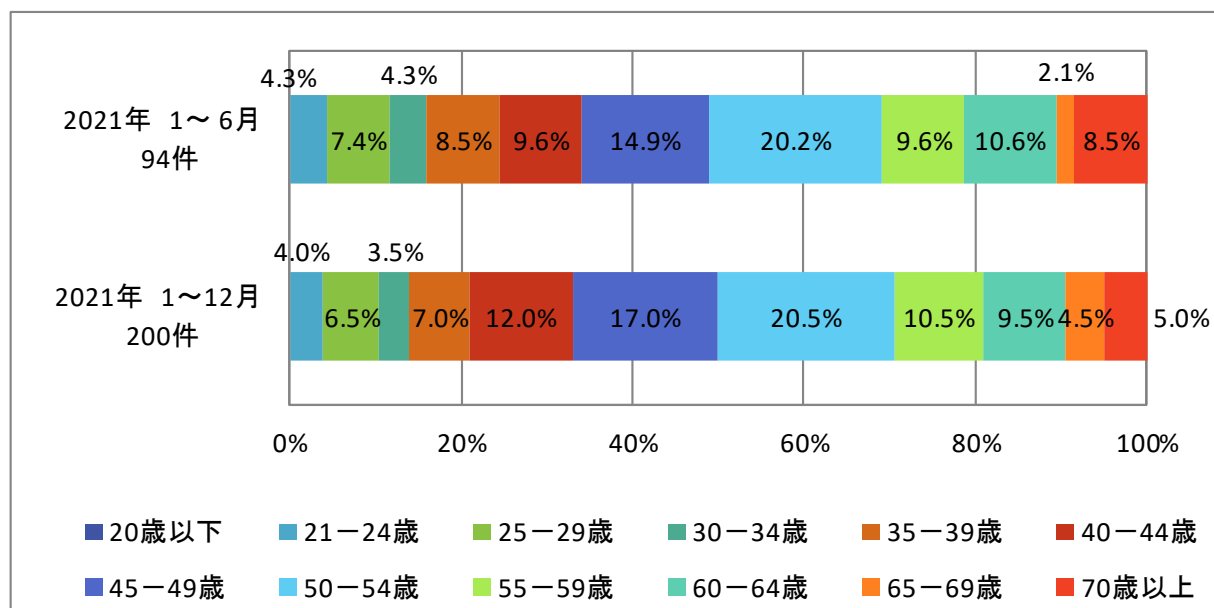


## Ⅱ. 2021年1～12月死亡事故データの傾向

### 9. 運転者の年齢層別

- ・2021年1～12月の傾向をみると、「50～54歳」が最も多く41件（20.5%）となっている。
- ・次いで「45～49歳」34件（17.0%）、「40～44歳」24件（12.0%）と続いている。
- ・「40代」が58件（29.0%）、「50代」が62件（31.0%）、「60歳以上」が38件（19.0%）となっている。

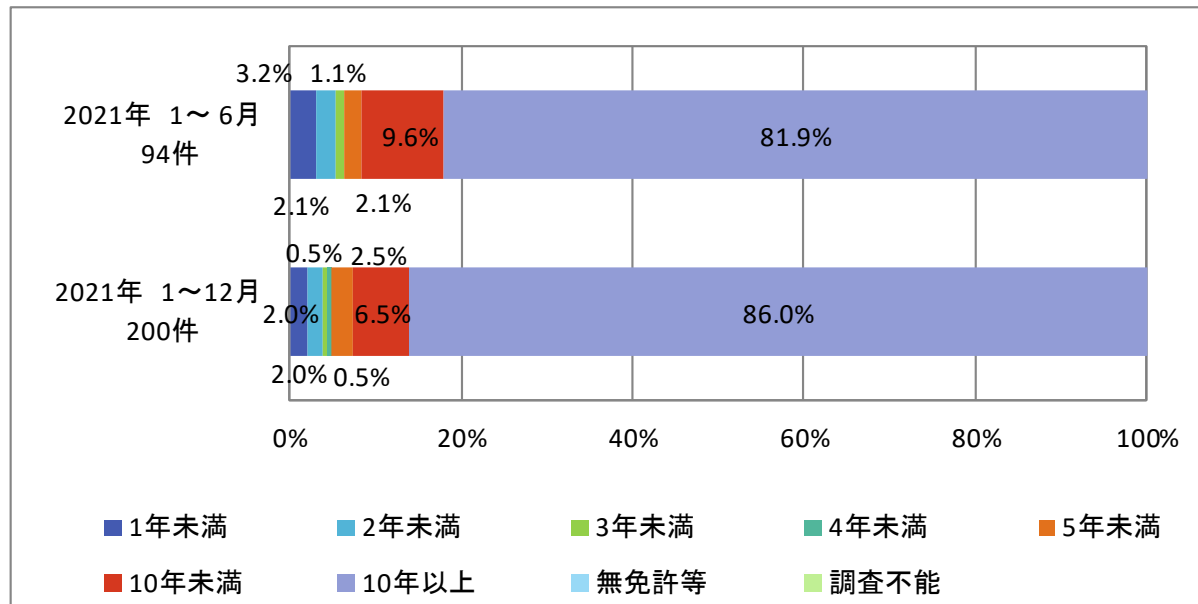
※対自転車の死亡事故における自転車運転者の年齢別死亡事故件数については、P93～P96に別掲。



## Ⅱ. 2021年1～12月死亡事故データの傾向

### 10. 運転者の免許取得年数別

- ・2021年1～12月の傾向をみると、「10年以上」が最も多く172件（86.0%）と9割近くを占めている。



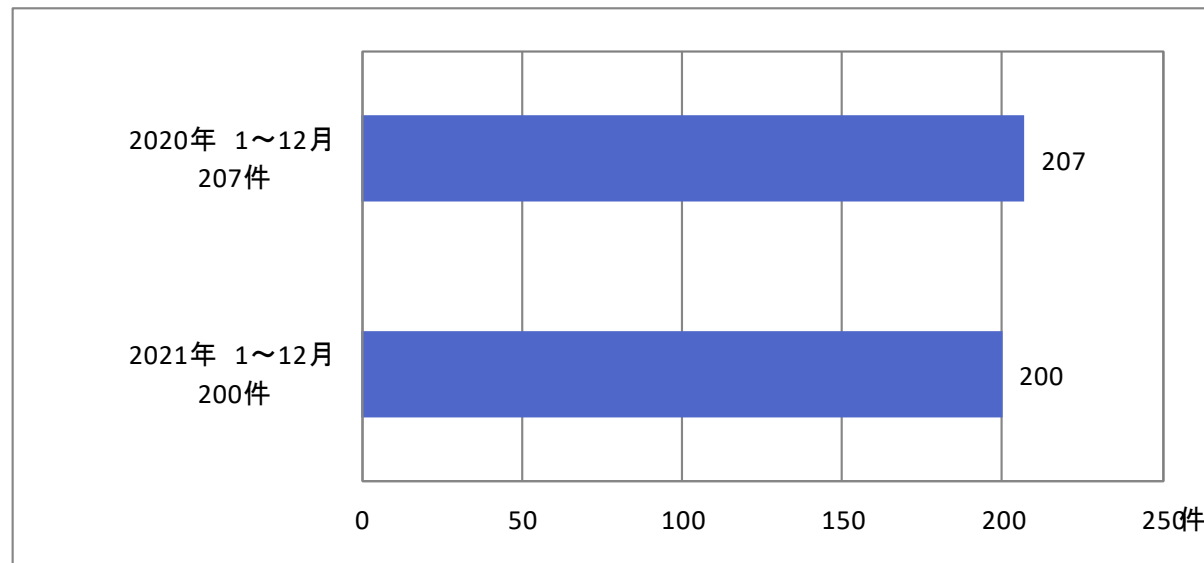
### Ⅲ. 2021年1～12月死亡事故データの傾向(対前年同期比)

1. 事故件数
2. 発生地別
3. 道路区分別
4. 車両区分別
5. 事故類型別
6. 行動類型別
7. 時間帯別
8. 運転者の危険認知速度別
9. 運転者の年齢層別
10. 運転者の免許取得年数別
11. 交差点における信号機の有無別行動類型別第二当事者の状況

### Ⅲ. 2021年1～12月死亡事故データの傾向(対前年同期比)

#### 1. 事故件数

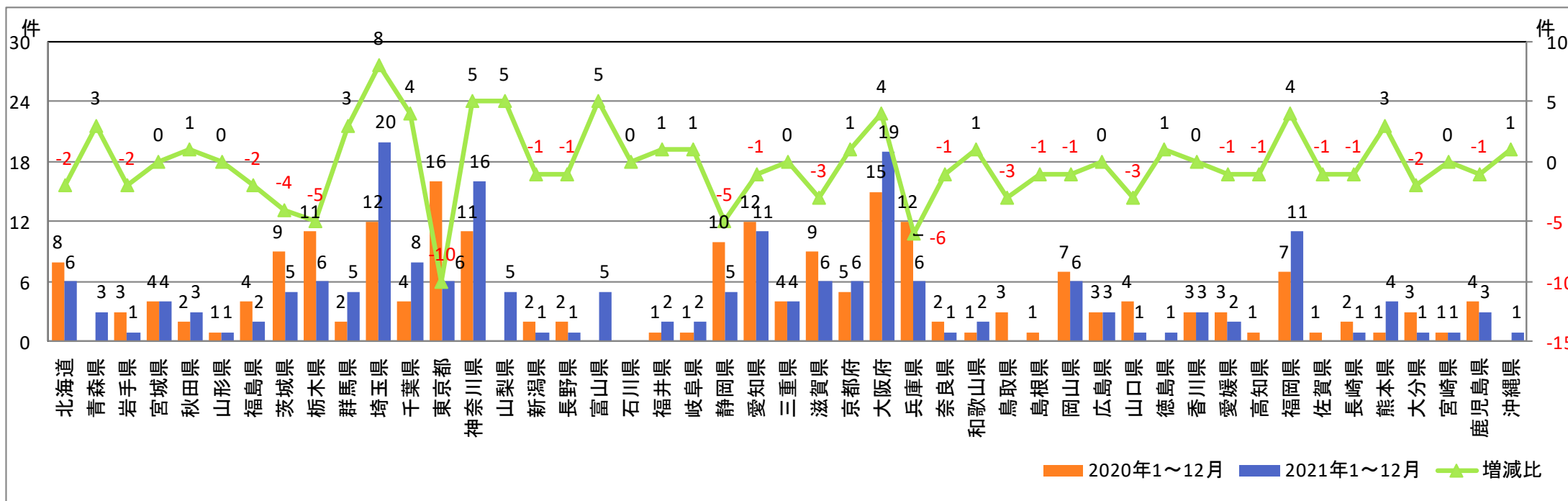
- ・2020年1～12月の死亡事故件数と比較すると△7件となっている。



# Ⅲ. 2021年1～12月死亡事故データの傾向(対前年同期比)

## 2. 発生地別

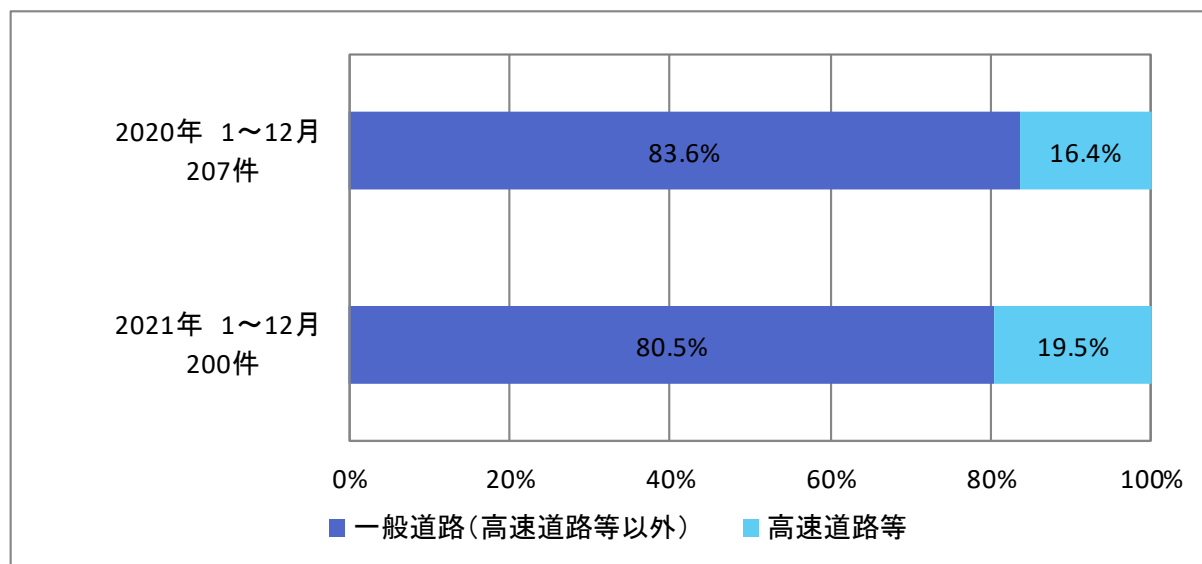
- ・2020年1～12月の発生地別死亡事故件数と比較すると、「埼玉県」が最も多く+8件となっている。次いで「神奈川県」、「山梨県」、「富山県」がそれぞれ5件、「千葉県」、「大阪府」、「福岡県」がそれぞれ+4件となっている。
- ・一方、「東京都」が最も少なくなっており△10件となっている。次いで「兵庫県」は△6件、「栃木県」、「静岡県」はそれぞれ△5件となっている。



## Ⅲ. 2021年1～12月死亡事故データの傾向（対前年同期比）

### 3. 道路区分別

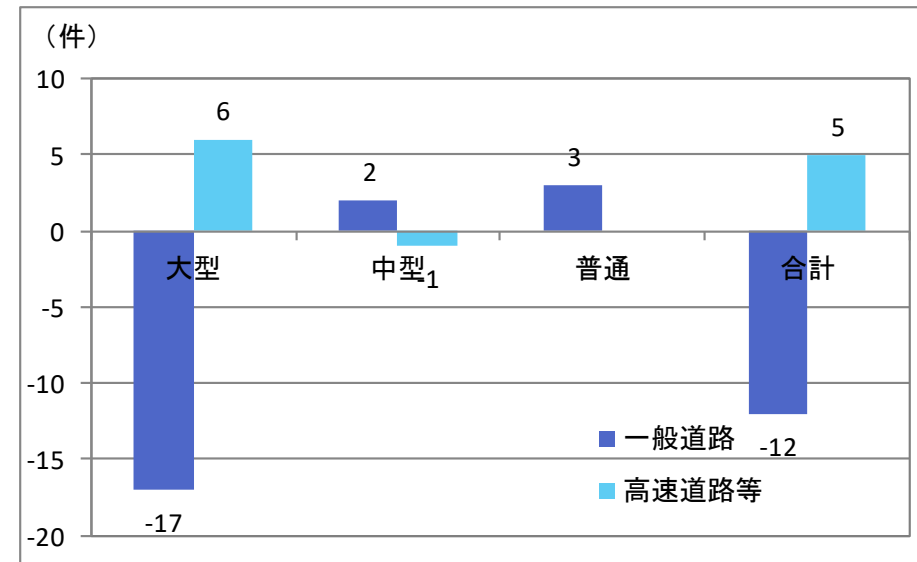
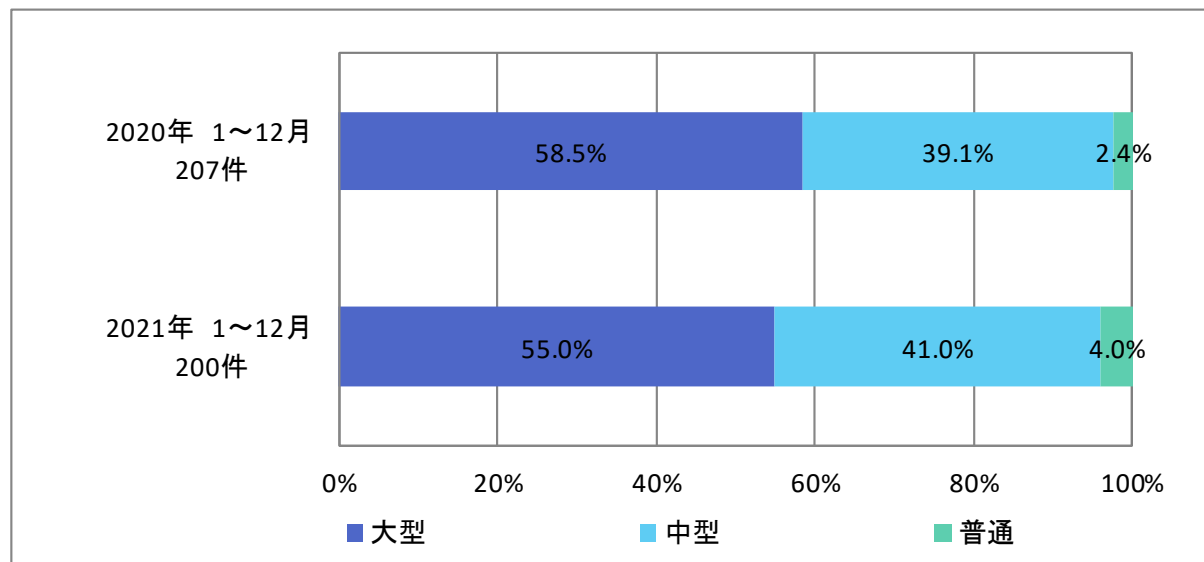
- ・2020年1～12月の死亡事故割合と比較すると、「一般道路（高速道路等以外）」は△3.1ポイントとなっている。



### Ⅲ. 2021年1～12月死亡事故データの傾向(対前年同期比)

#### 4. 車両区分別

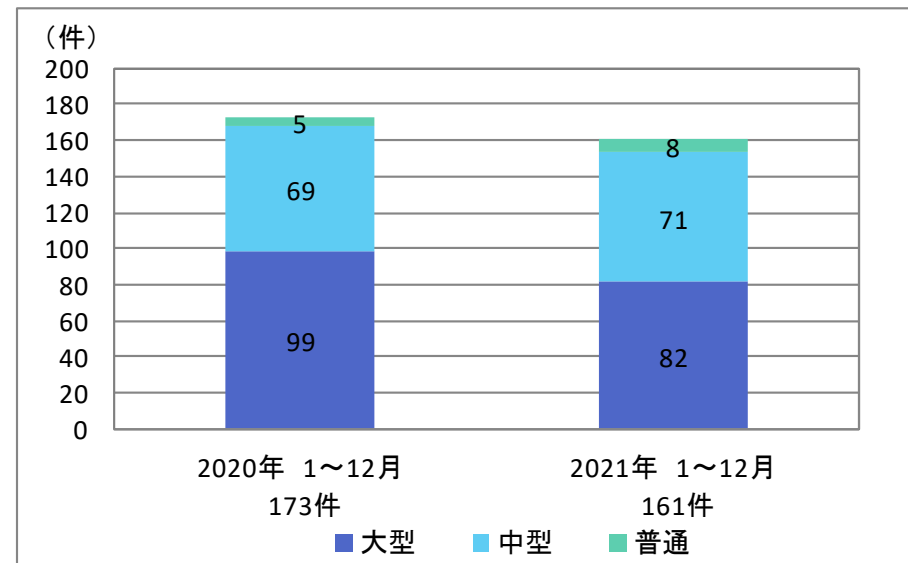
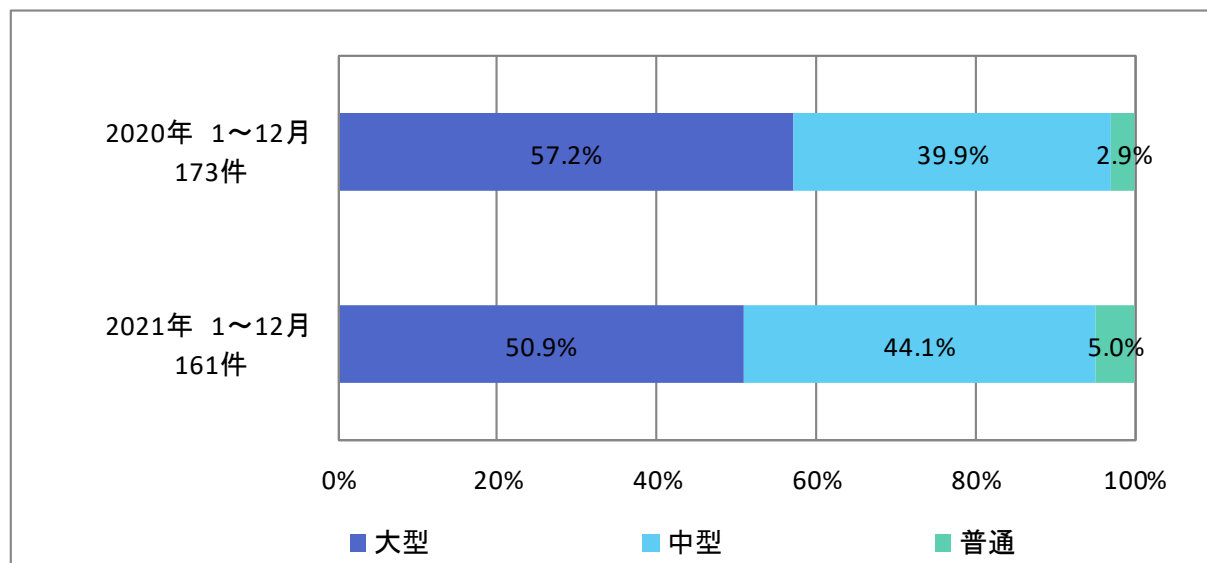
- ・ 2020年1～12月の死亡事故割合と比較すると、「大型」は△3.5ポイント、「中型」は+1.9ポイント、「普通」は+1.6ポイントとなっている。
- ・ 件数の増減をみると、「大型」は「一般道路」で大きく減少しているものの、「高速道路等」で増加している。
- ・ 「中型」は「一般道路」で増加しているものの、「高速道路等」は減少している。
- ・ 「普通」は「一般道路」で増加している。



### Ⅲ. 2021年1～12月死亡事故データの傾向(対前年同期比)

#### (1) 一般道路での車両区分

- ・ 2020年1～12月の死亡事故割合と比較すると、「大型」は△6.3ポイント、「中型」は+4.2ポイント、「普通」は+2.1ポイントとなっている。
- ・ 件数の増減をみると△12件となっており、車両区分別にみると「大型」は△17件、「中型」は+2件、「普通」は+3件となっている。

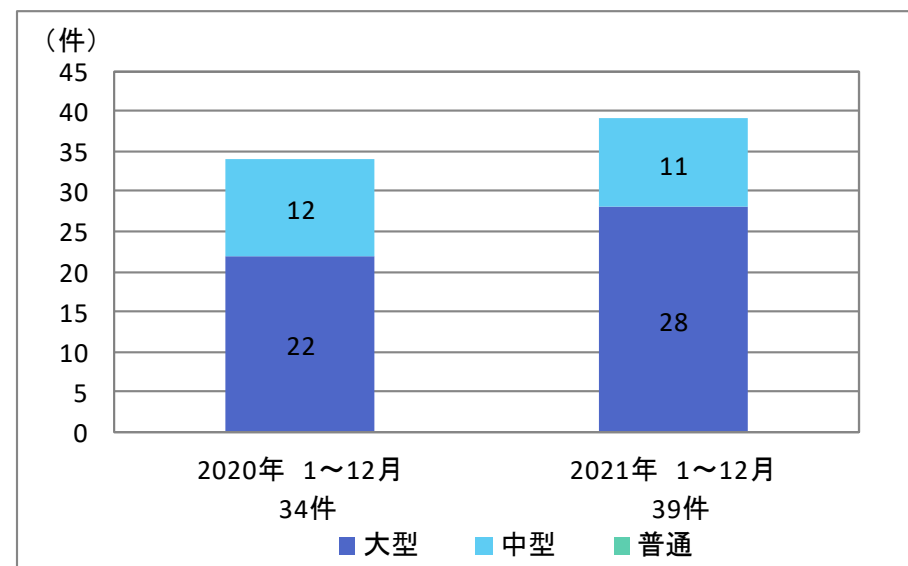
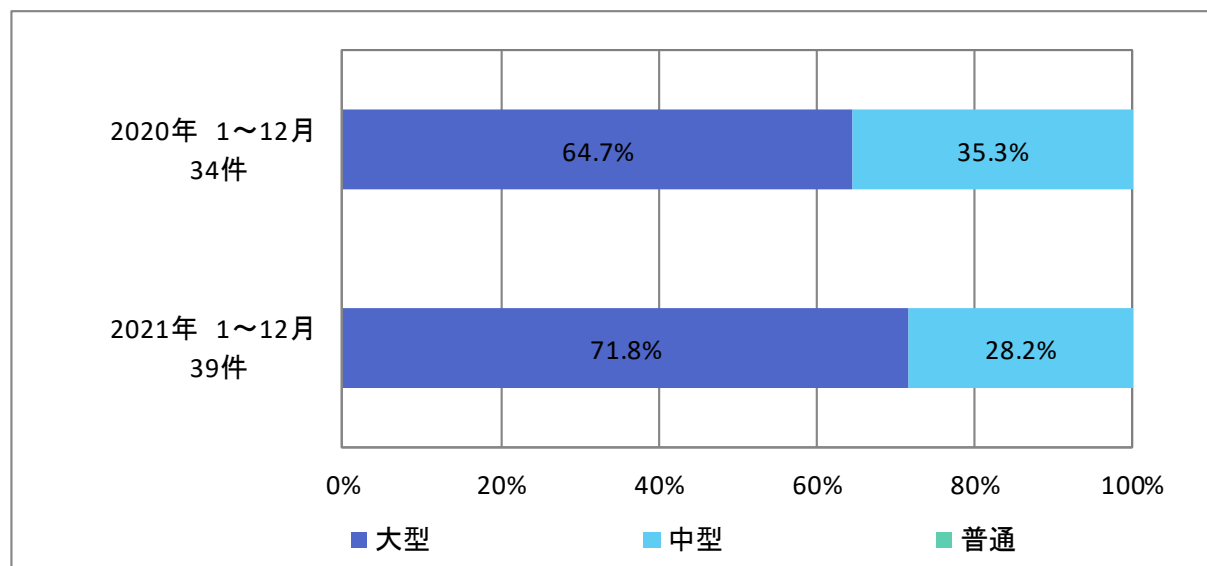




### Ⅲ. 2021年1～12月死亡事故データの傾向(対前年同期比)

#### (2) 高速道路等での車両区分

- ・ 2020年1～12月の死亡事故割合と比較すると、「大型」は+7.1ポイント、「中型」は△7.1ポイント、「普通」は±0.0ポイント（該当無し）となっている。
- ・ 件数の増減をみると+5件となっており、車両区分別にみると「大型」は+6件、「中型」は△1件、「普通」±0件となっている。

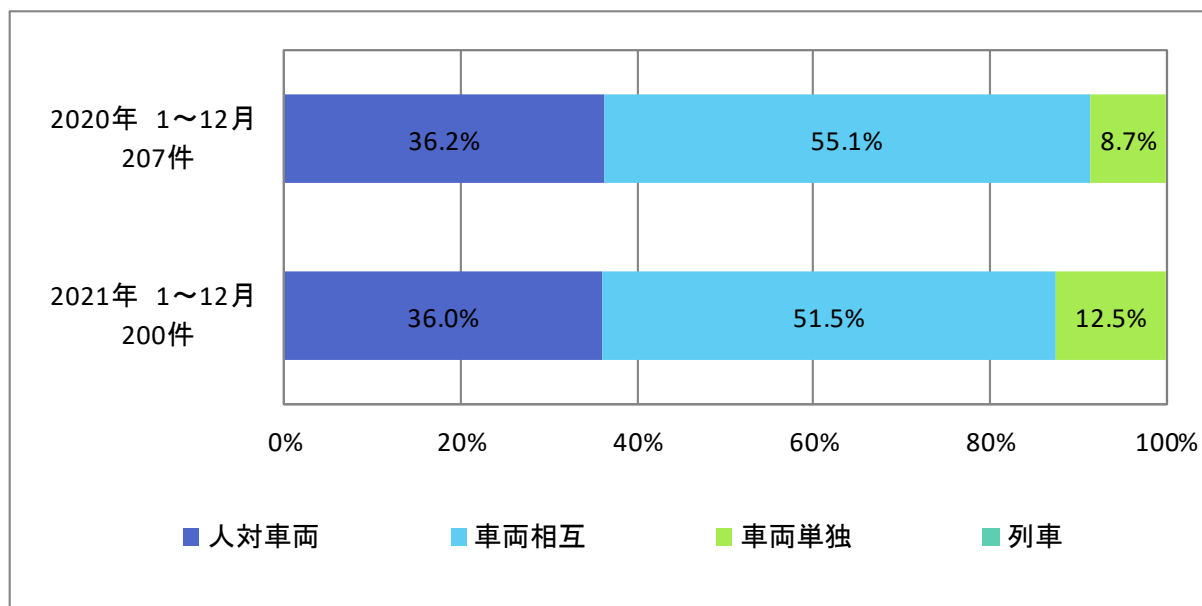


### Ⅲ. 2021年1～12月死亡事故データの傾向（対前年同期比）

#### 5. 事故類型別

- ・2020年1～12月の死亡事故割合と比較すると、「人対車両」△0.2ポイント、「車両相互」は△3.6ポイント、「車両単独」は+3.8ポイント、「列車」は±0.0ポイント（該当無し）となっている。

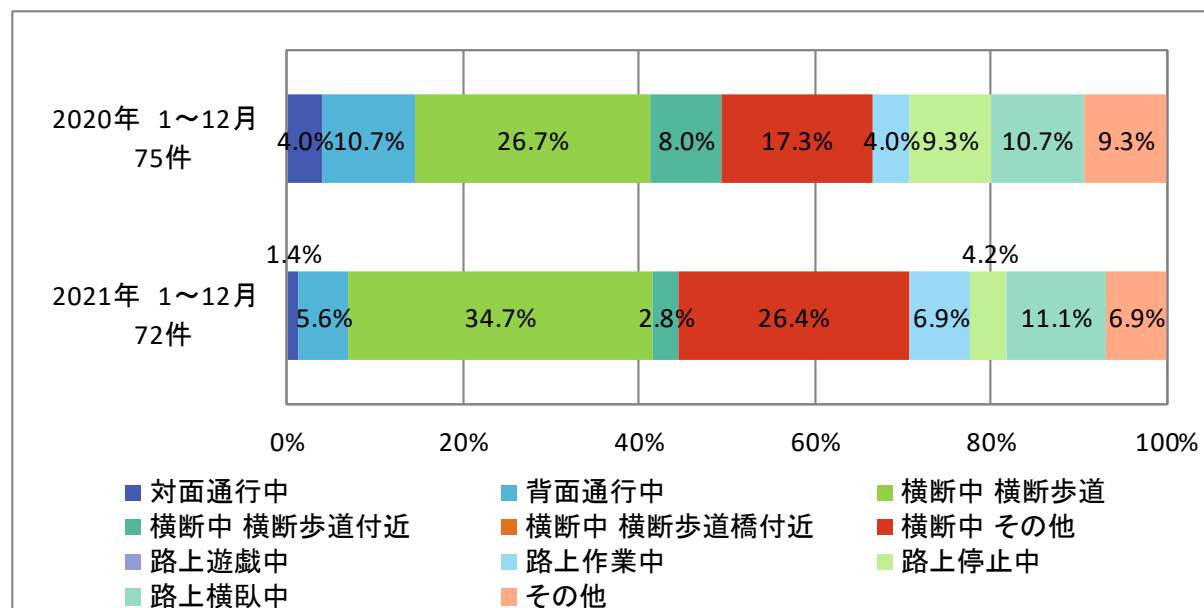
※「車両相互」での第二当事者となる「車両」には、道路交通法上の「軽車両」である自転車等を含む。



### Ⅲ. 2021年1～12月死亡事故データの傾向(対前年同期比)

#### (1) 人対車両

- ・2020年1～12月の死亡事故割合と比較すると、「横断中 その他」は+9.1ポイント、「横断中 横断歩道」は+8.0ポイントとなっている。
- ・「横断中 横断歩道付近」は△5.2ポイント、「背面通行中」、「路上停止中」はそれぞれ△5.1ポイントとなっている。

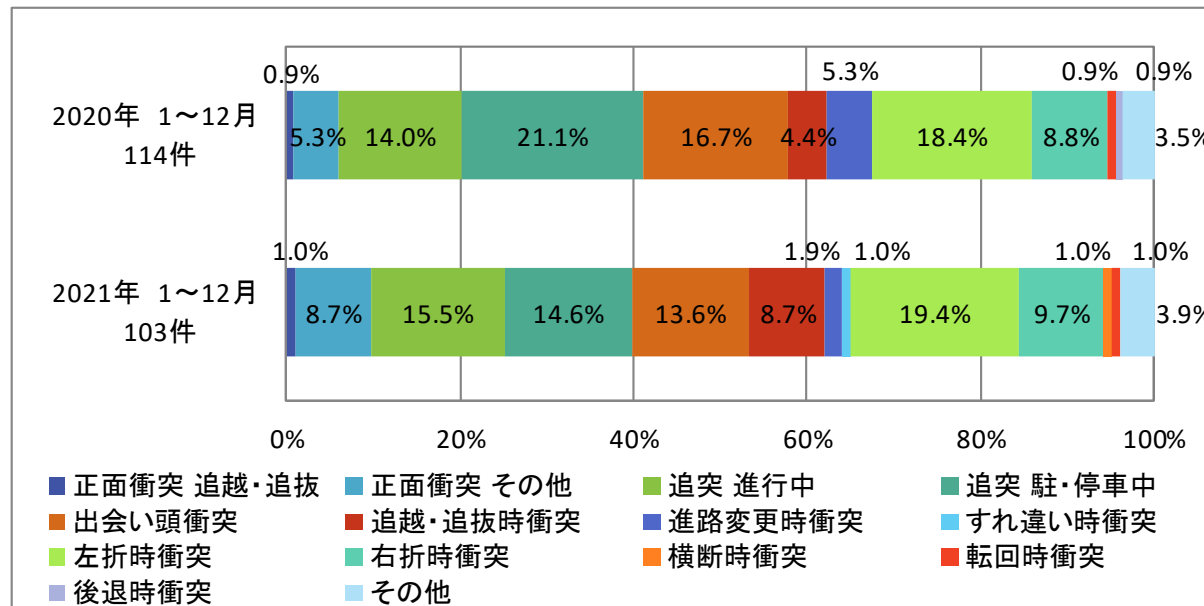


### Ⅲ. 2021年1～12月死亡事故データの傾向(対前年同期比)

#### (2) 車両相互

- ・2020年1～12月の死亡事故割合と比較すると、「追越・追抜時衝突」は+4.3ポイント、「正面衝突 その他」は+3.4ポイントとなっている。
- ・「追突 駐・停車中」は△6.5ポイント、「進路変更時衝突」は△3.4ポイント、「出会い頭衝突」は△3.1ポイントとなっている。

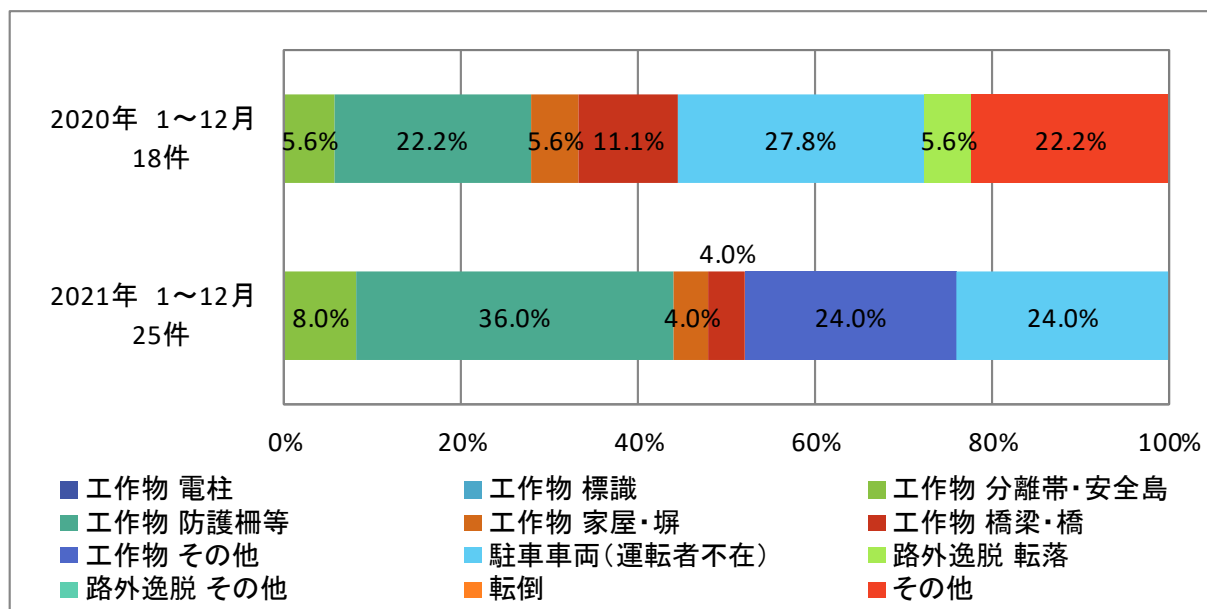
※「車両相互」での第二当事者となる「車両」には、道路交通法上の「軽車両」である自転車等を含む。



### Ⅲ. 2021年1～12月死亡事故データの傾向(対前年同期比)

#### (3) 車両単独

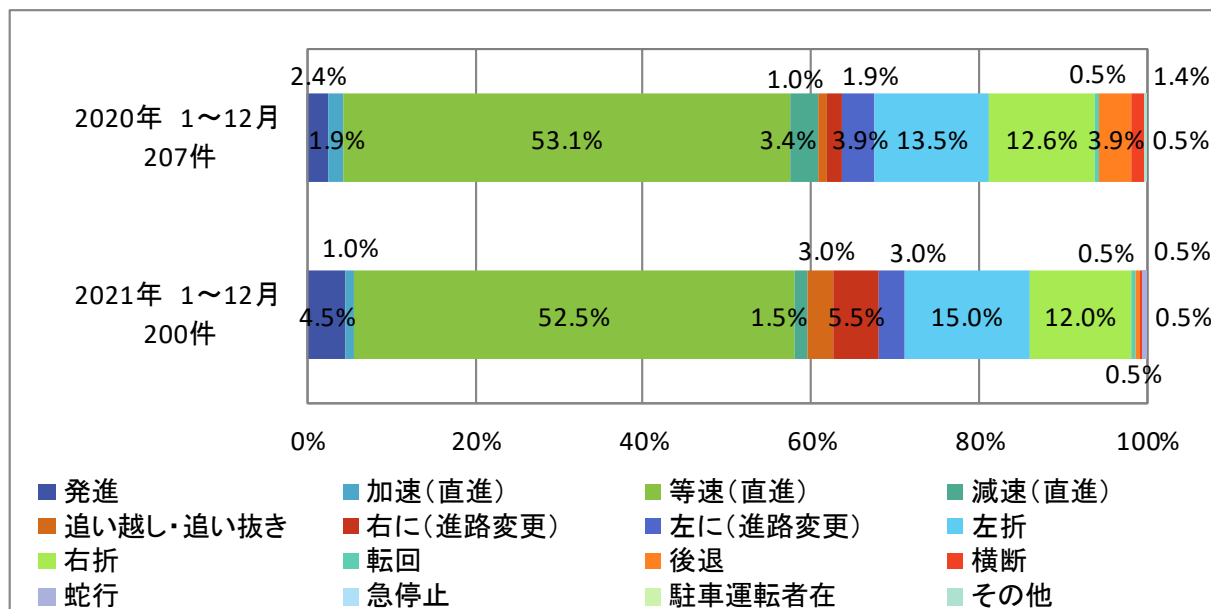
- ・2020年1～12月の死亡事故割合と比較すると、「工作物 その他」は+24.0ポイント、「工作物 防護柵等」は+13.8ポイントとなっている。
- ・「その他」は△22.2ポイント、「工作物 橋梁・橋」は△7.1ポイントとなっている。



### Ⅲ. 2021年1～12月死亡事故データの傾向(対前年同期比)

#### 6. 行動類型別

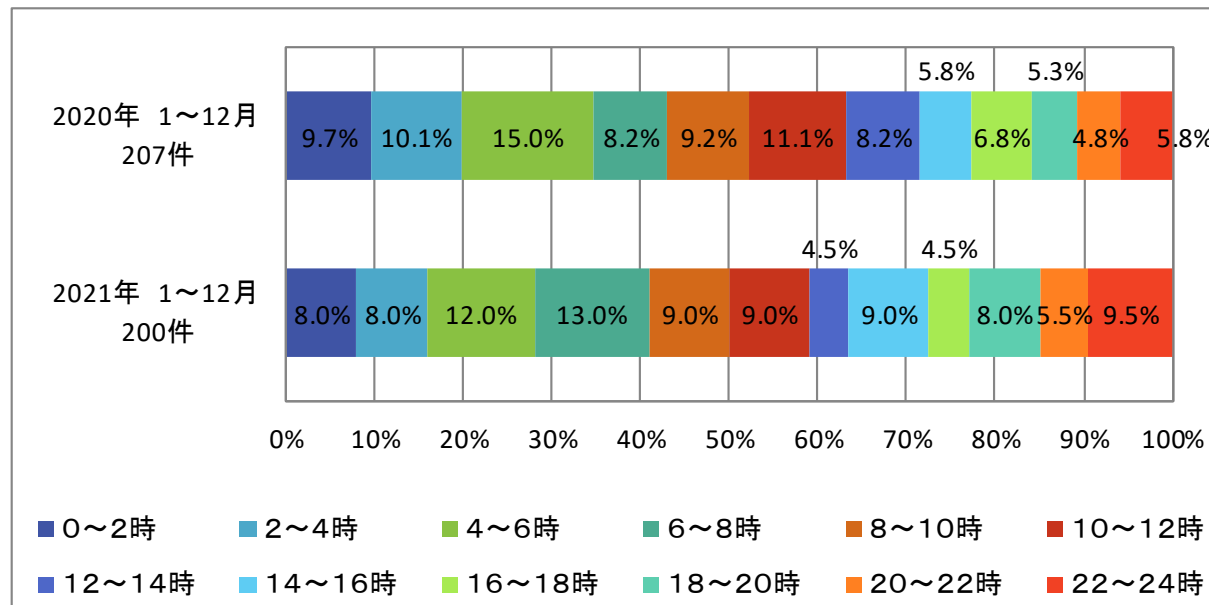
- ・2020年1～12月の死亡事故割合と比較すると、「右に（進路変更）」が+3.6ポイント、「発進」は2.1ポイント、「追い越し・追い抜き」は+2.0ポイントとなっている。
- ・「後退」は△3.4ポイント、「減速（直進）」は△1.9ポイントとなっている。



### Ⅲ. 2021年1～12月死亡事故データの傾向(対前年同期比)

#### 7. 時間帯別

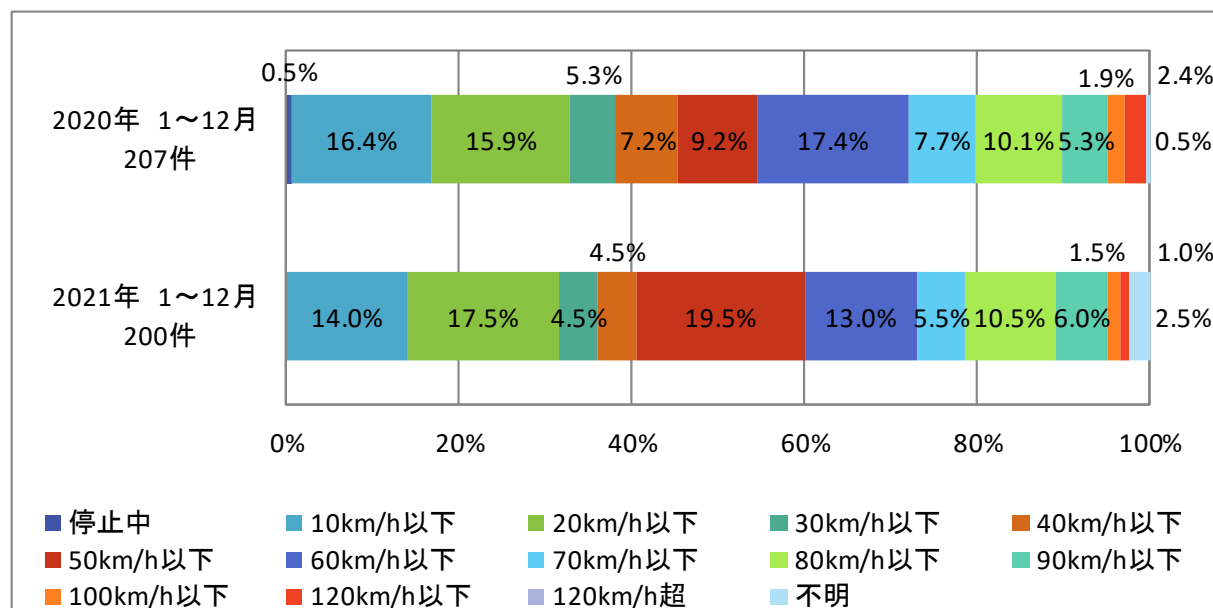
- ・2020年1～12月の死亡事故割合と比較すると、「6～8時」は+4.8ポイント、「22～24時」は+3.7ポイント、「14～16時」は+3.2ポイントとなっている。
- ・「12～14時」は△3.7ポイント、「4～6時」は△3.0ポイント、「16～18時」は△2.3ポイントとなっている。



### Ⅲ. 2021年1～12月死亡事故データの傾向(対前年同期比)

#### 8. 運転者の危険認知速度別

- ・2020年1～12月の死亡事故割合と比較すると、「(40km/h超)50km/h以下」は+10.3ポイント、「(10km/h超)20km/h以下」+1.6ポイントとなっている。
- ・「(50km/h超)60km/h以下」は△4.4ポイント、「(30km/h超)40km/h以下」は△2.7ポイントとなっている。

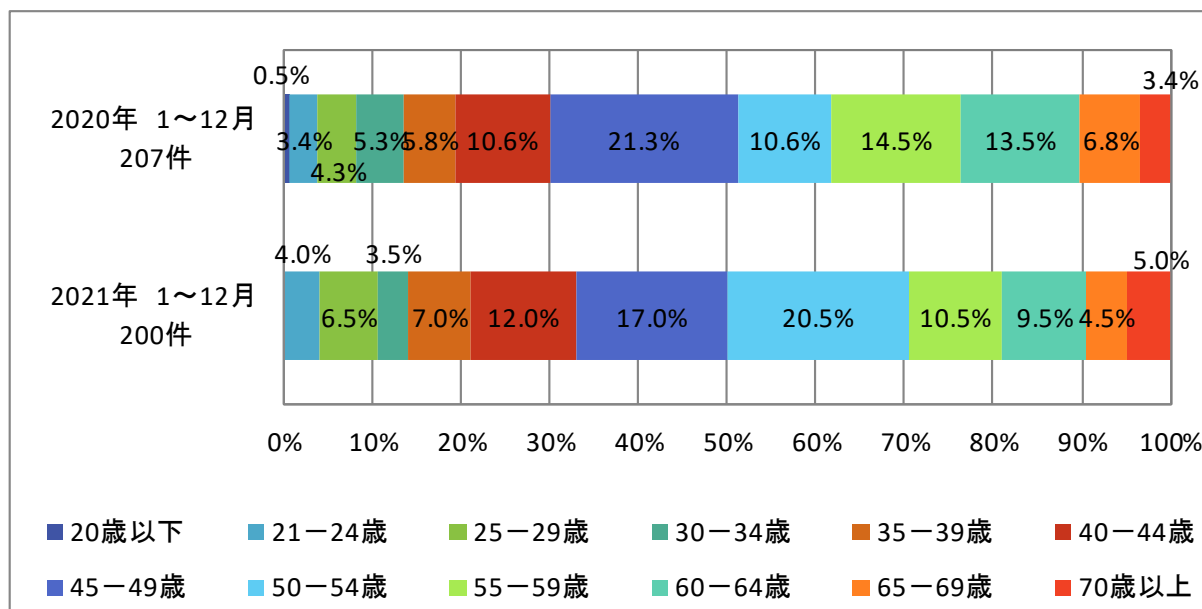




### Ⅲ. 2021年1～12月死亡事故データの傾向(対前年同期比)

#### 9. 運転者の年齢層別

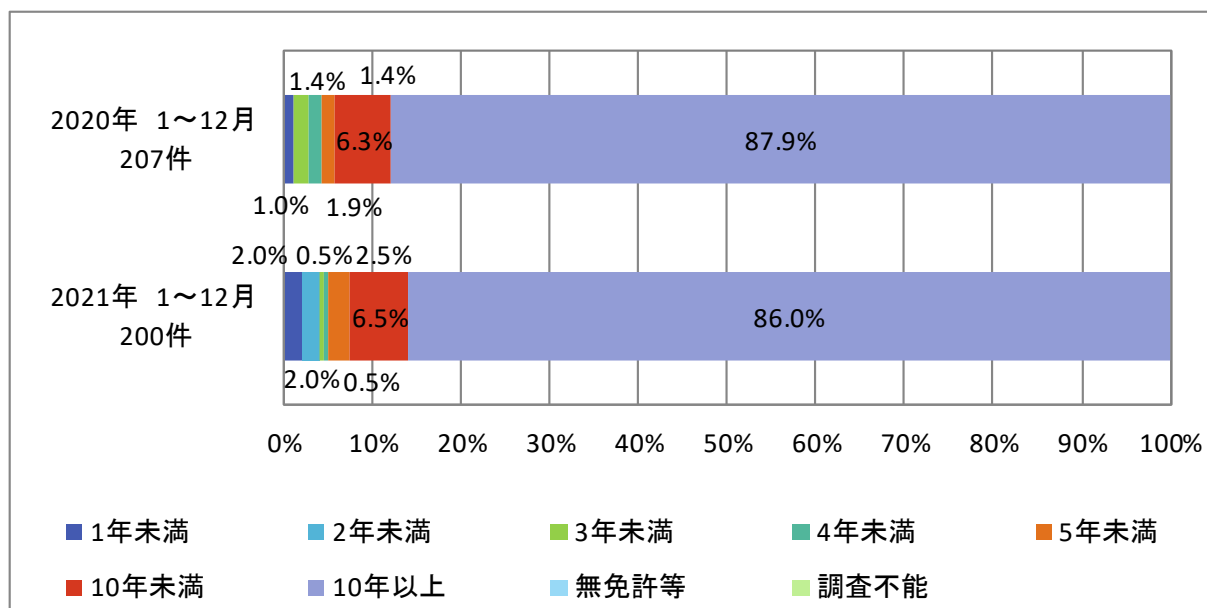
- ・ 2020年1～12月の死亡事故割合と比較すると、「50-54歳」は+9.9ポイント、「25-29歳」は+2.2ポイントとなっている。
- ・ 「45-49歳」は△4.3ポイント、「55-59歳」及び「60-64歳」はそれぞれ△4.0ポイントとなっている。



### Ⅲ. 2021年1～12月死亡事故データの傾向(対前年同期比)

#### 10. 運転者の免許取得年数別

- 2020年1～12月の死亡事故割合と比較すると、「(1年以上)2年未満」は+2.0ポイント、「(4年以上)5年未満」は+1.1ポイント、「10年以上」は△1.9ポイントとなっている。

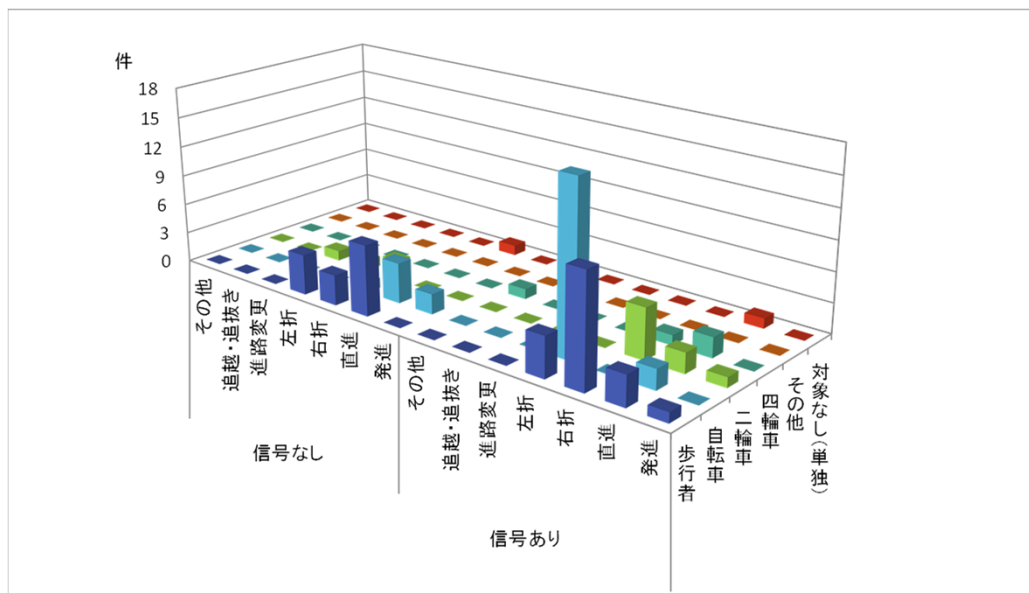


# Ⅲ. 2021年1～12月死亡事故データの傾向(対前年同期比)

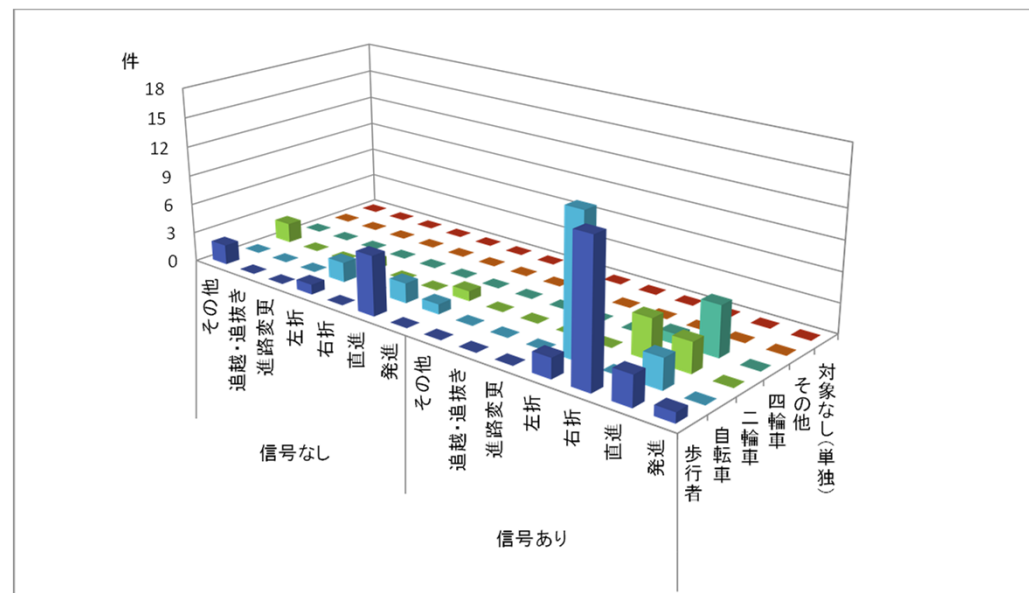
## 11. 交差点における信号機の有無別行動類型別第二当事者の状況

- ・2020年1～12月の死亡事故件数と比較すると、信号機ありでは、「右折」の「歩行者」が△4件、「直進」の「四輪車車」が△3件となっている。一方、「左折」の「自転車」が+3件、「左折」の「歩行者」が+2件となっている。
- ・信号機なしでは、「左折」の「自転車」、「その他」の「歩行者」、「その他」の「二輪車」がそれぞれ△2件、一方、「左折」の「歩行者」が+4件、「右折」の「歩行者」が+3件となっている。

【2021年1～12月】



【2020年1～12月】



## IV. 2021年1～12月死亡事故データ(発生地)

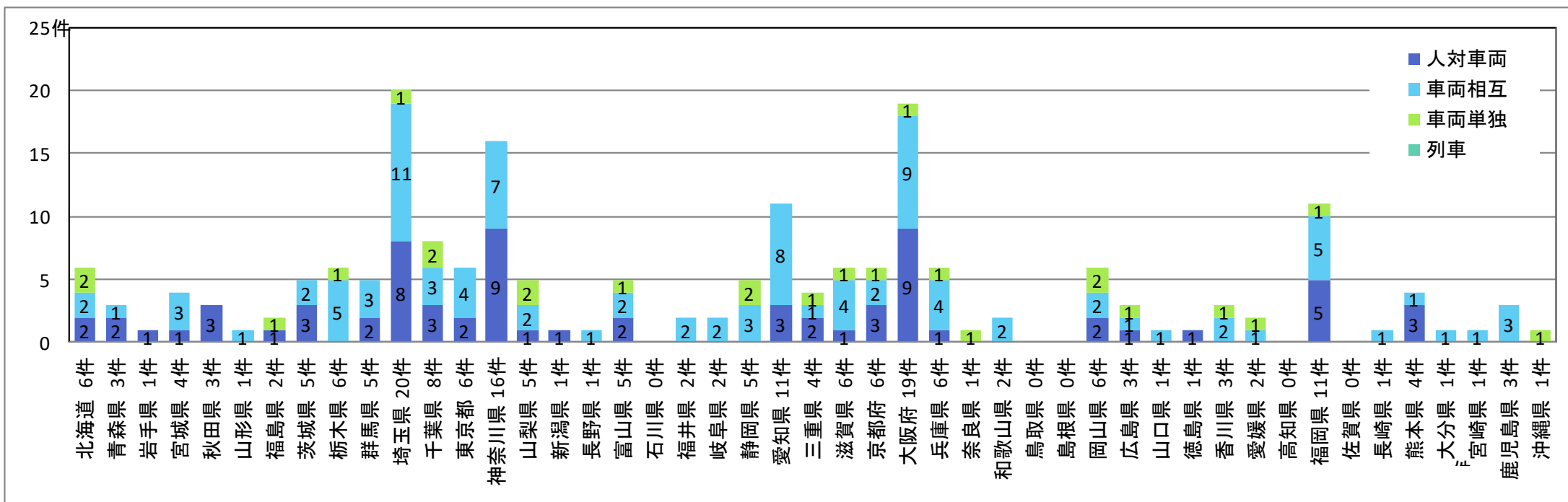
1. 発生地別の事故類型別
2. 発生地別の行動類型別
3. 発生地別の時間帯別
4. 発生地別の運転者の危険認知速度別
5. 発生地別の運転者の年齢層別
6. 発生地別の運転者の免許取得年数別

## IV. 2021年1～12月死亡事故データ(発生地)

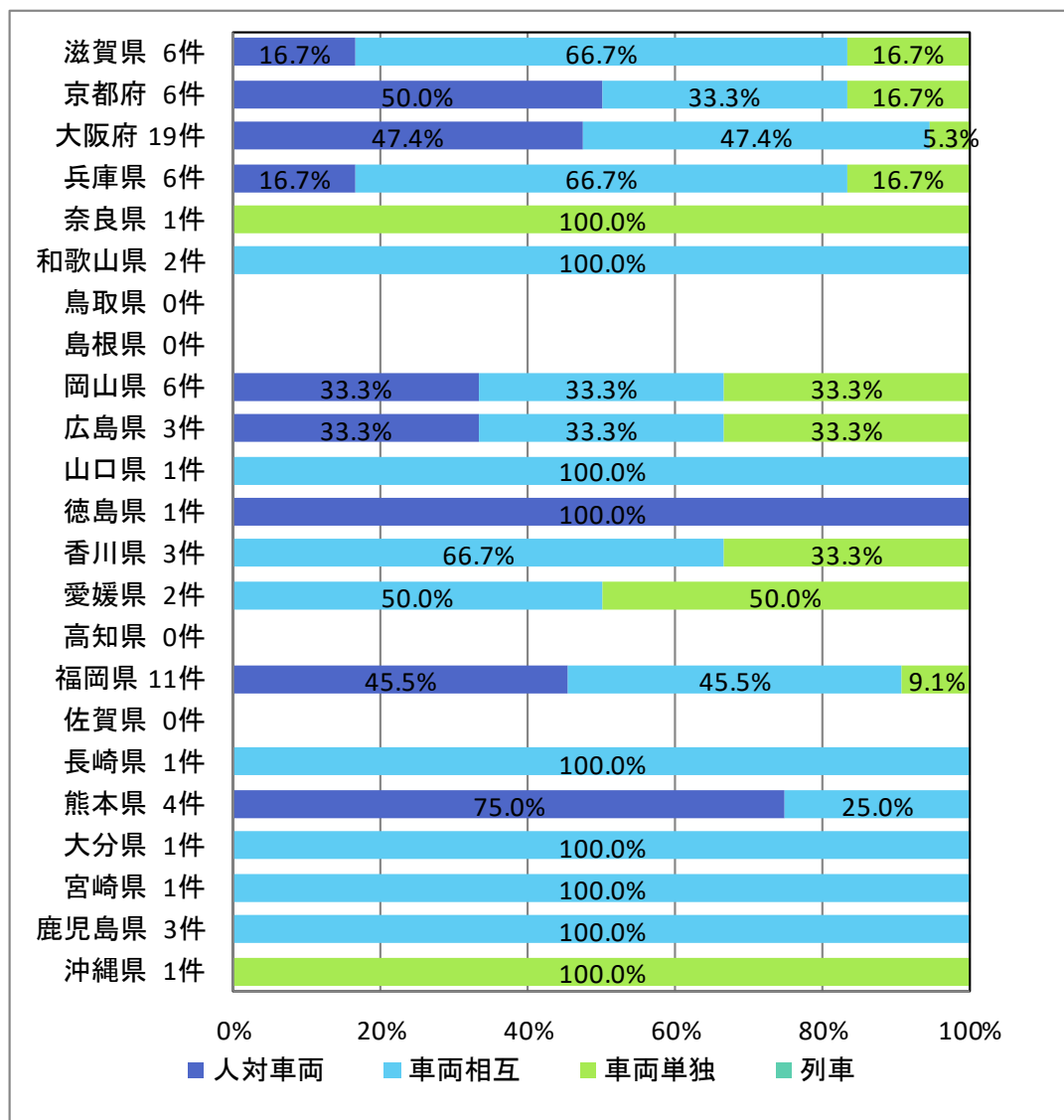
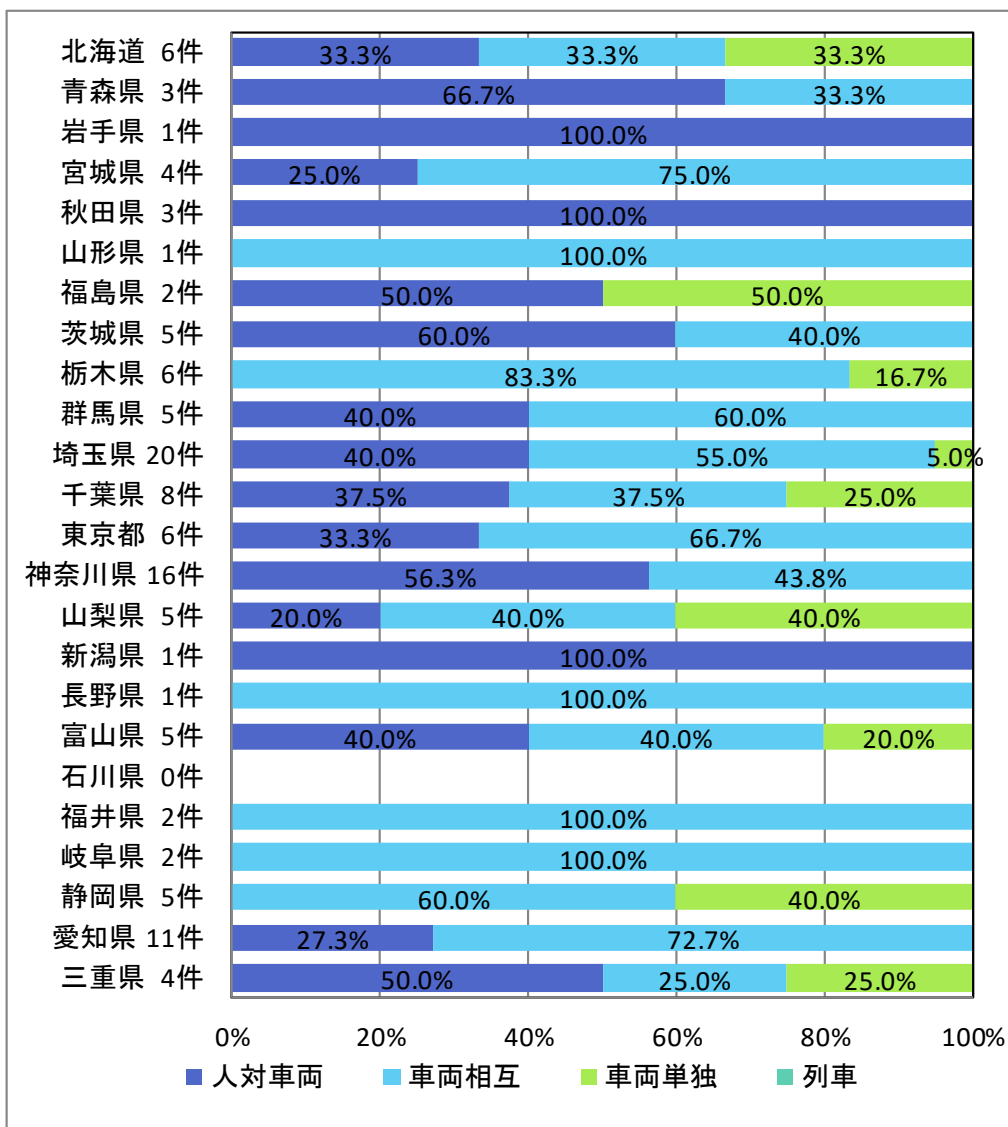
### 1. 発生地別の事故類型別

- ・発生地別の事故類型別にみると、「車両相互」が多い県と「人対車両」が多い県に分かれる傾向がある。
- ・事故発生件数の多い県をみると、「埼玉県」、「愛知県」は「車両相互」が最も多く、「神奈川県」は「人対車両」が最も多くなっている。
- ・「大阪府」、「福岡県」は「人対車両」と「車両相互」がそれぞれ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。



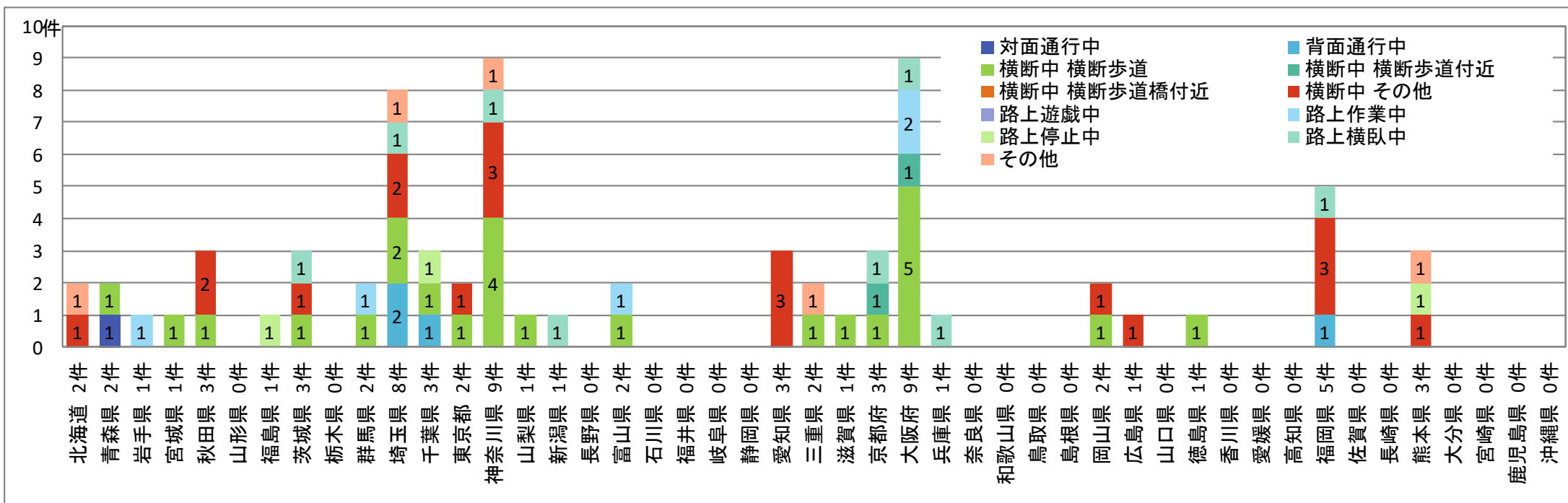
## IV. 2021年1～12月死亡事故データ(発生地)



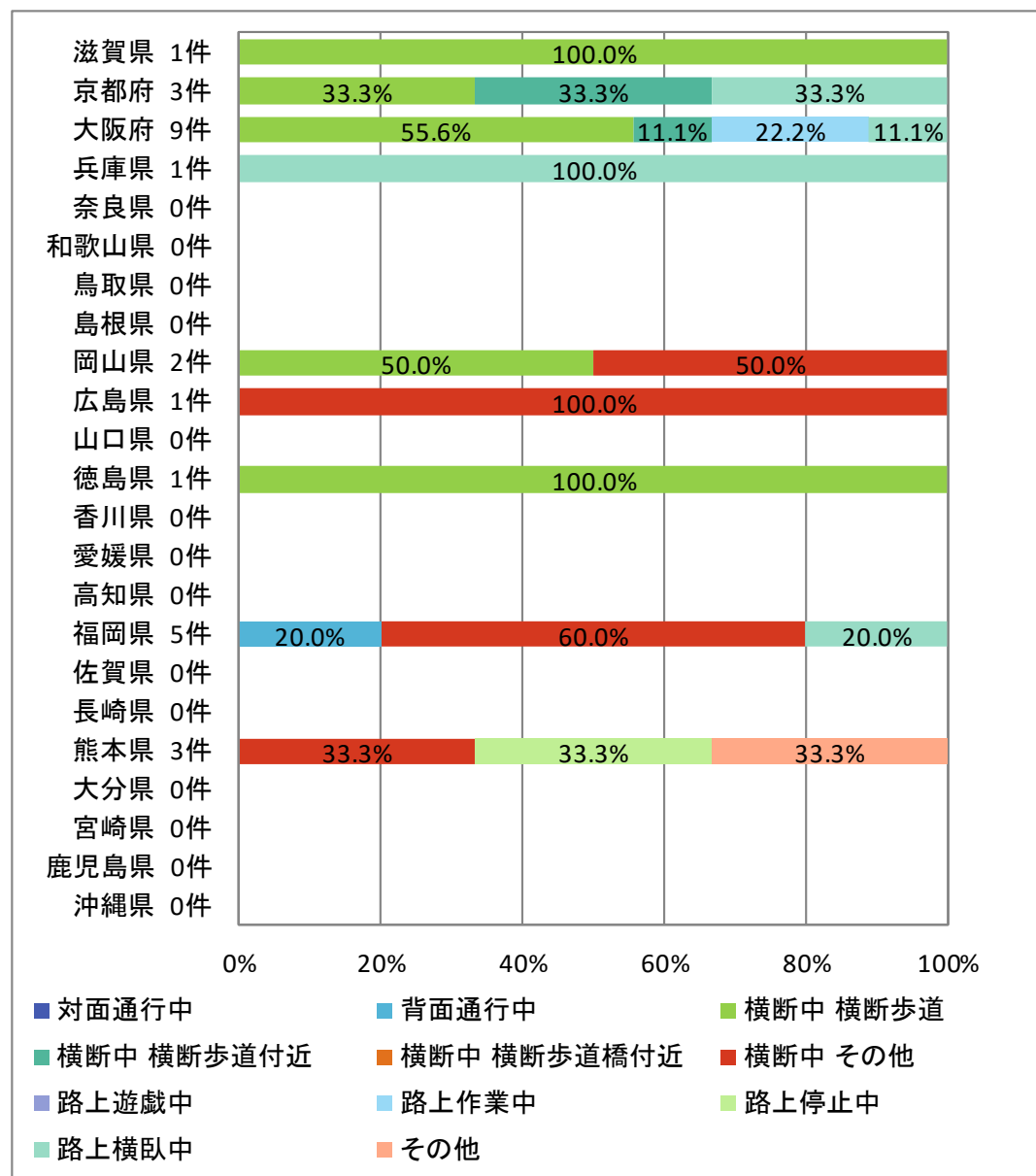
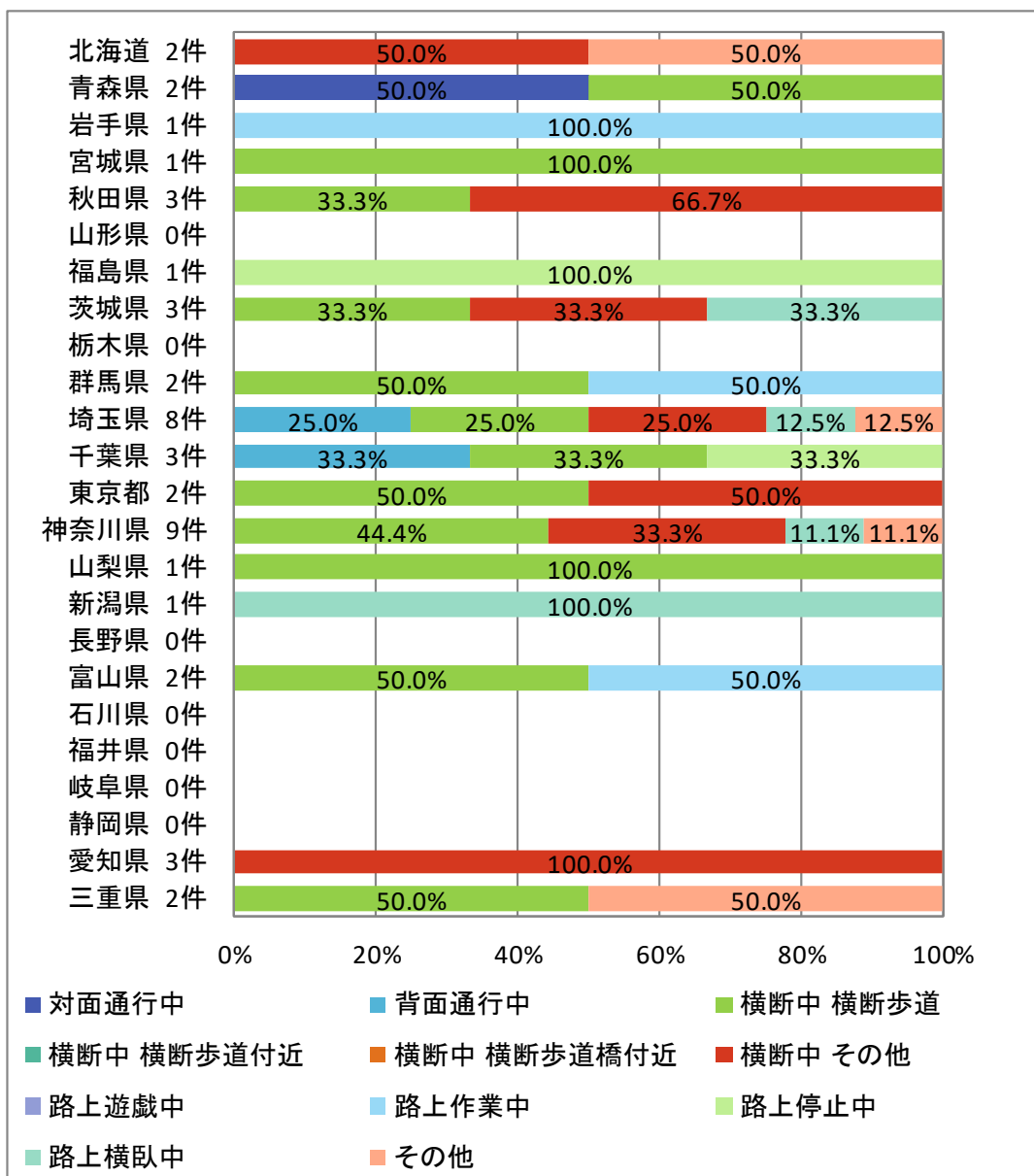
## IV. 2021年1～12月死亡事故データ(発生地)

### (1) 人対車両

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



## IV. 2021年1～12月死亡事故データ(発生地)



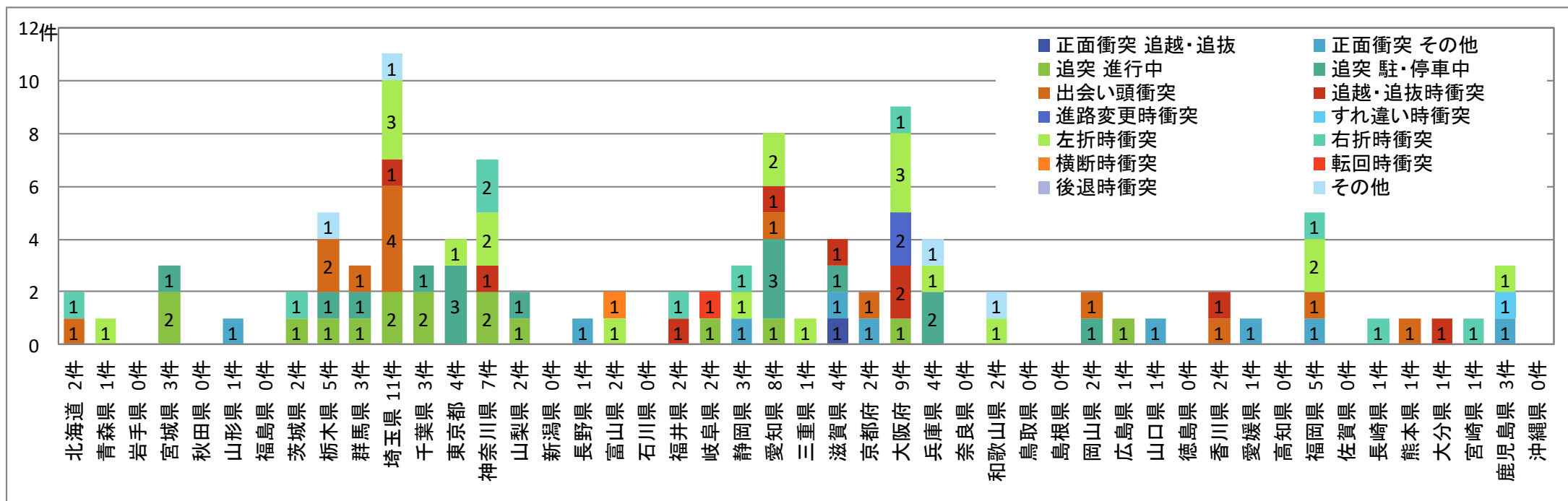


## IV. 2021年1～12月死亡事故データ(発生地)

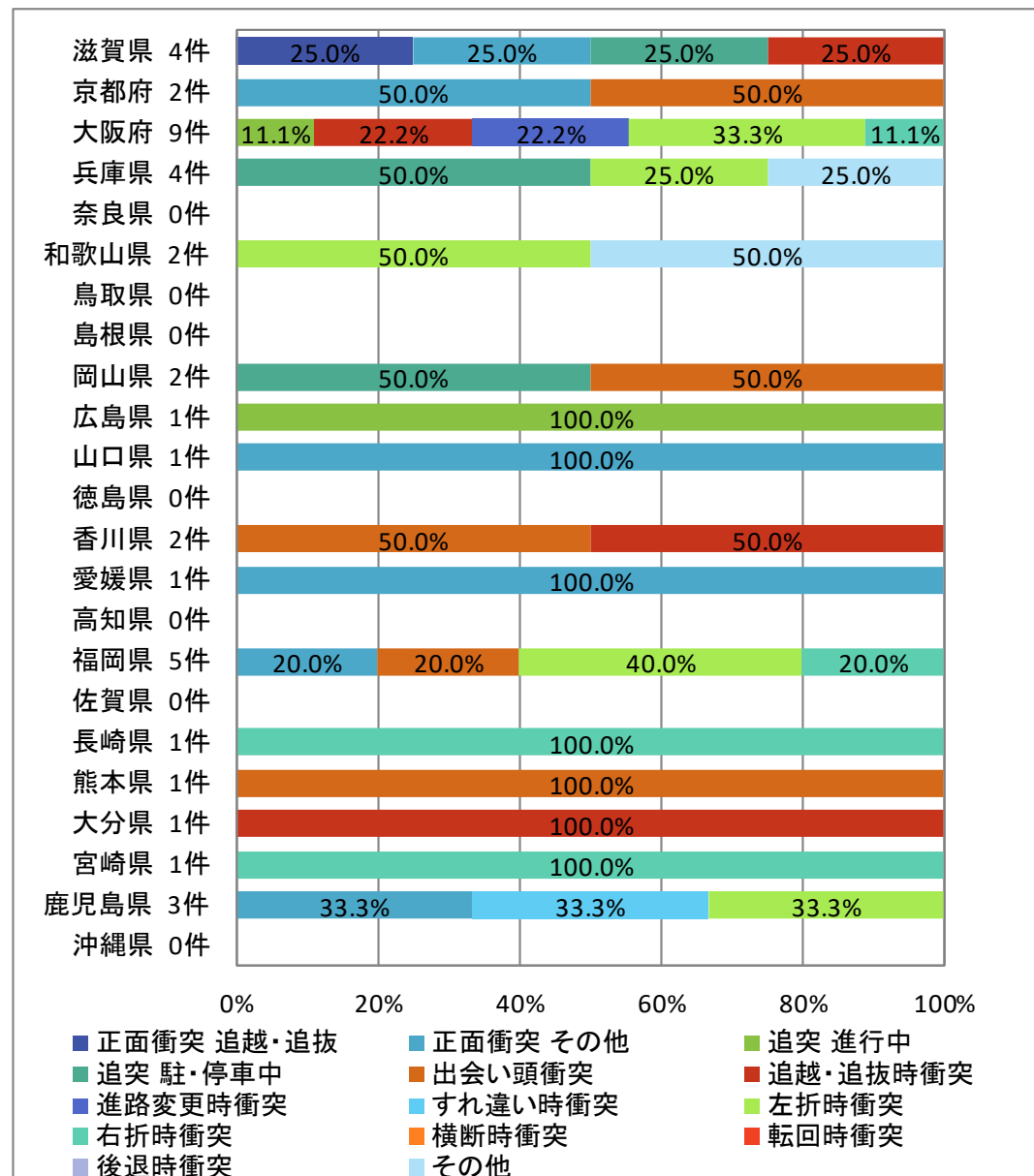
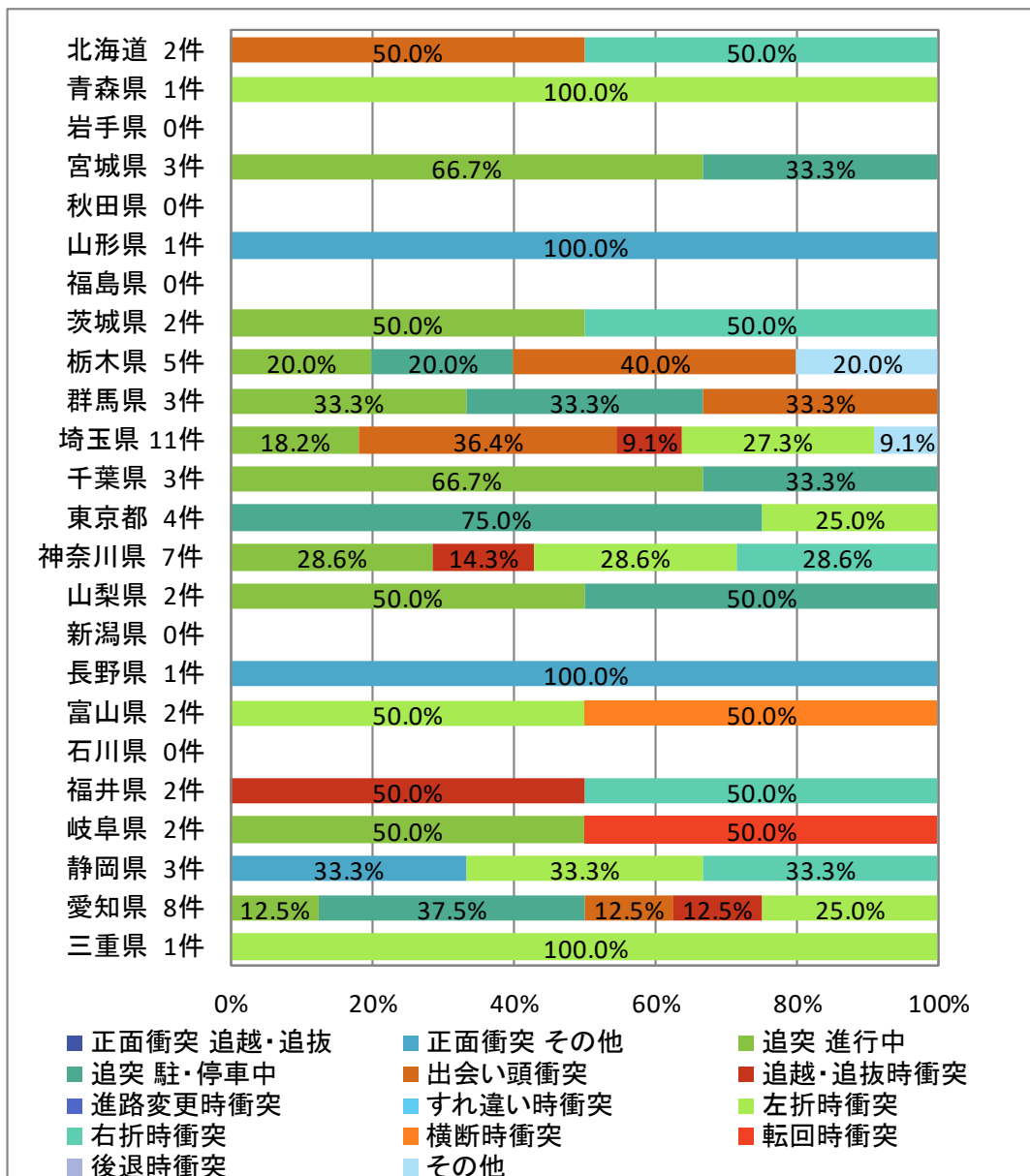
### (2) 車両相互

- ・発生地別の事故類型（車両相互）別にみると、各県によって傾向は異なる。
- ・事故発生件数の多い県をみると、「埼玉県」では「出会い頭衝突」、「大阪府」では「左折時衝突」、「愛知県」では「追突 駐・停車中」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。



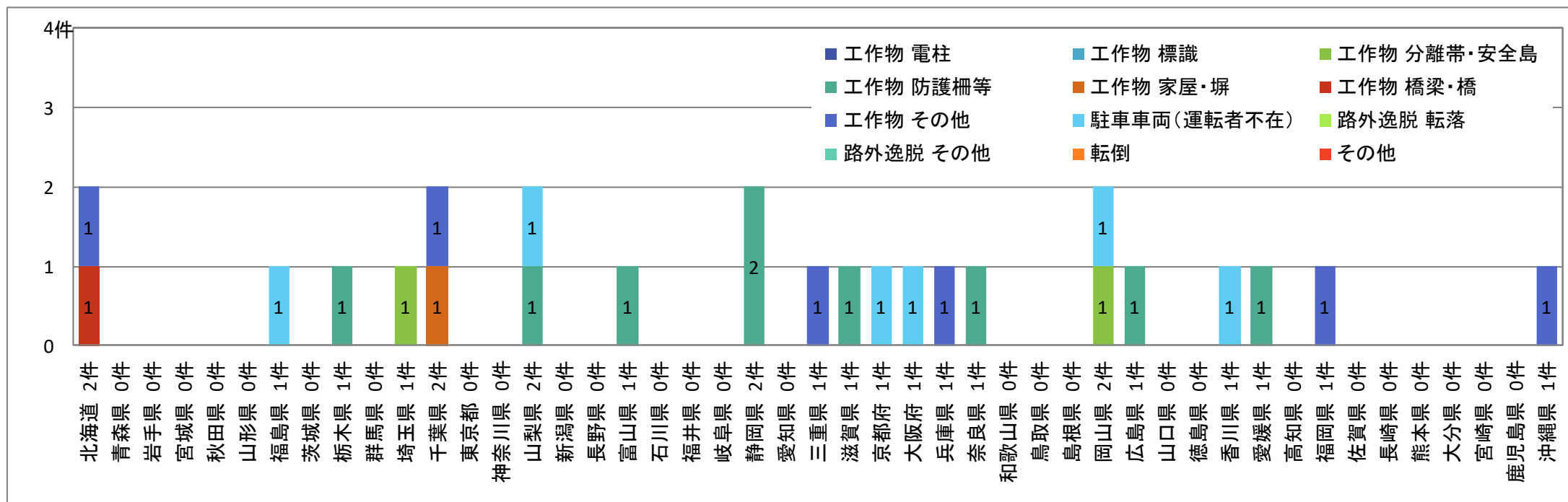
## IV. 2021年1～12月死亡事故データ(発生地)



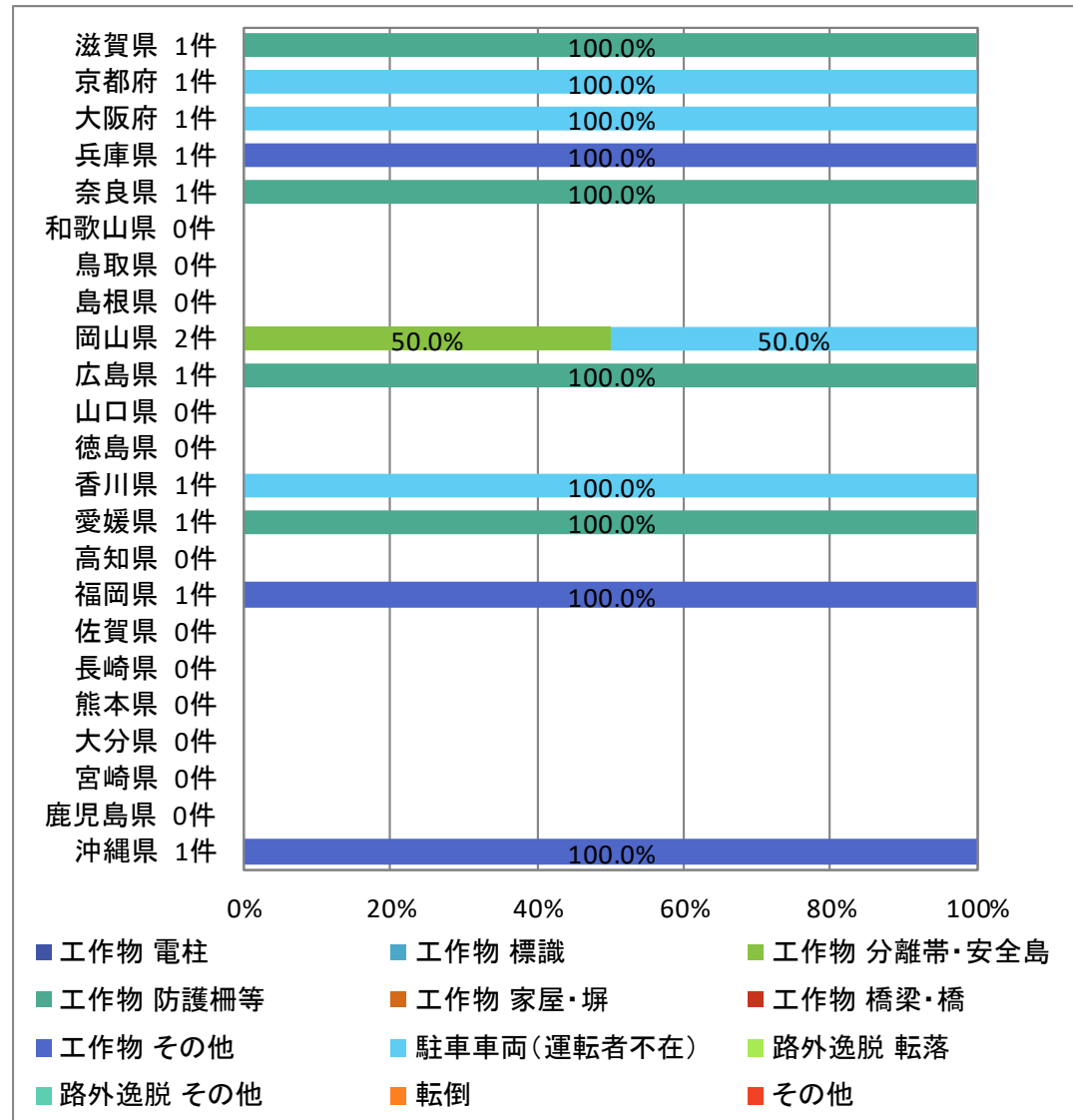
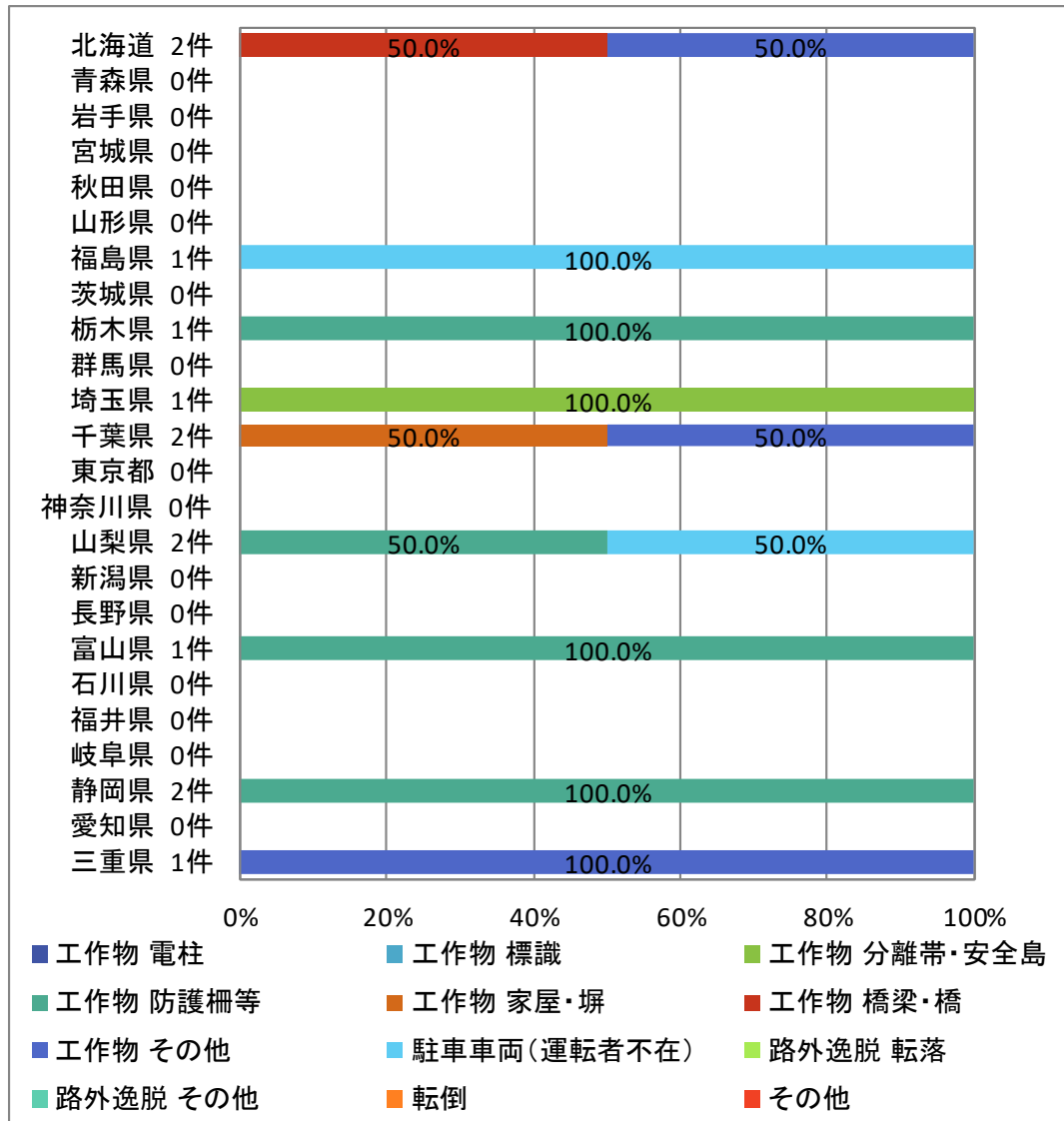
## IV. 2021年1～12月死亡事故データ(発生地)

### (3) 車両単独

- ・発生地別の事故類型（車両単独）別にみると、各県によって傾向は異なる。
- ・事故発生件数の多い県をみると、「静岡県」では「工作物 防護柵等」が最も多くなっている。



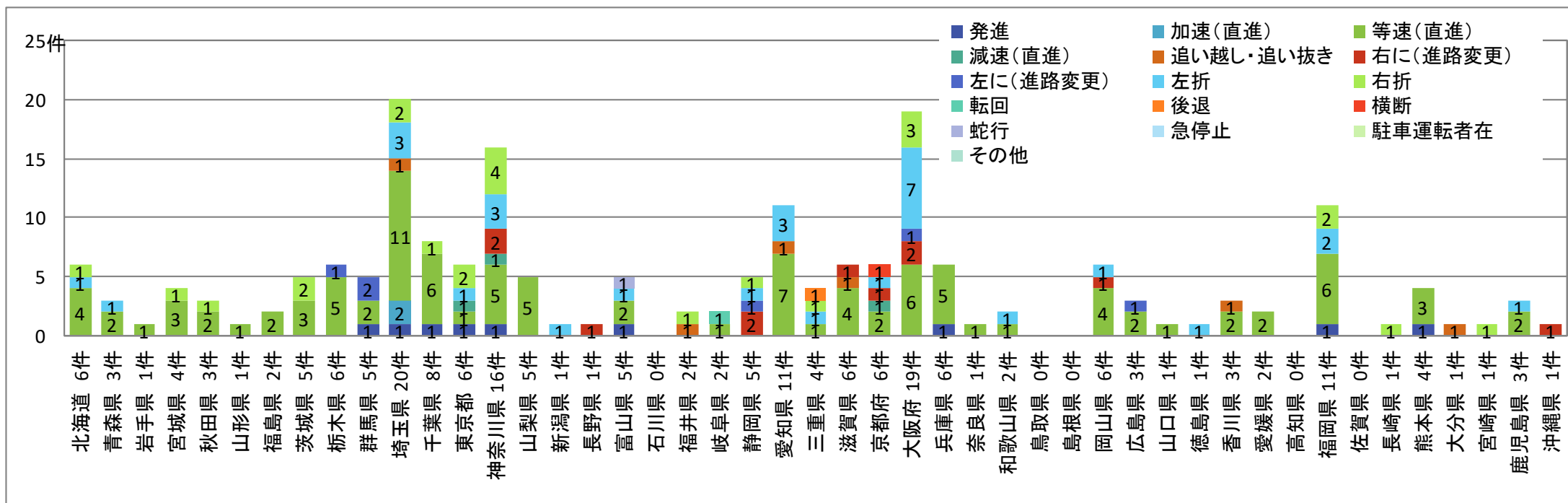
## IV. 2021年1～12月死亡事故データ(発生地)



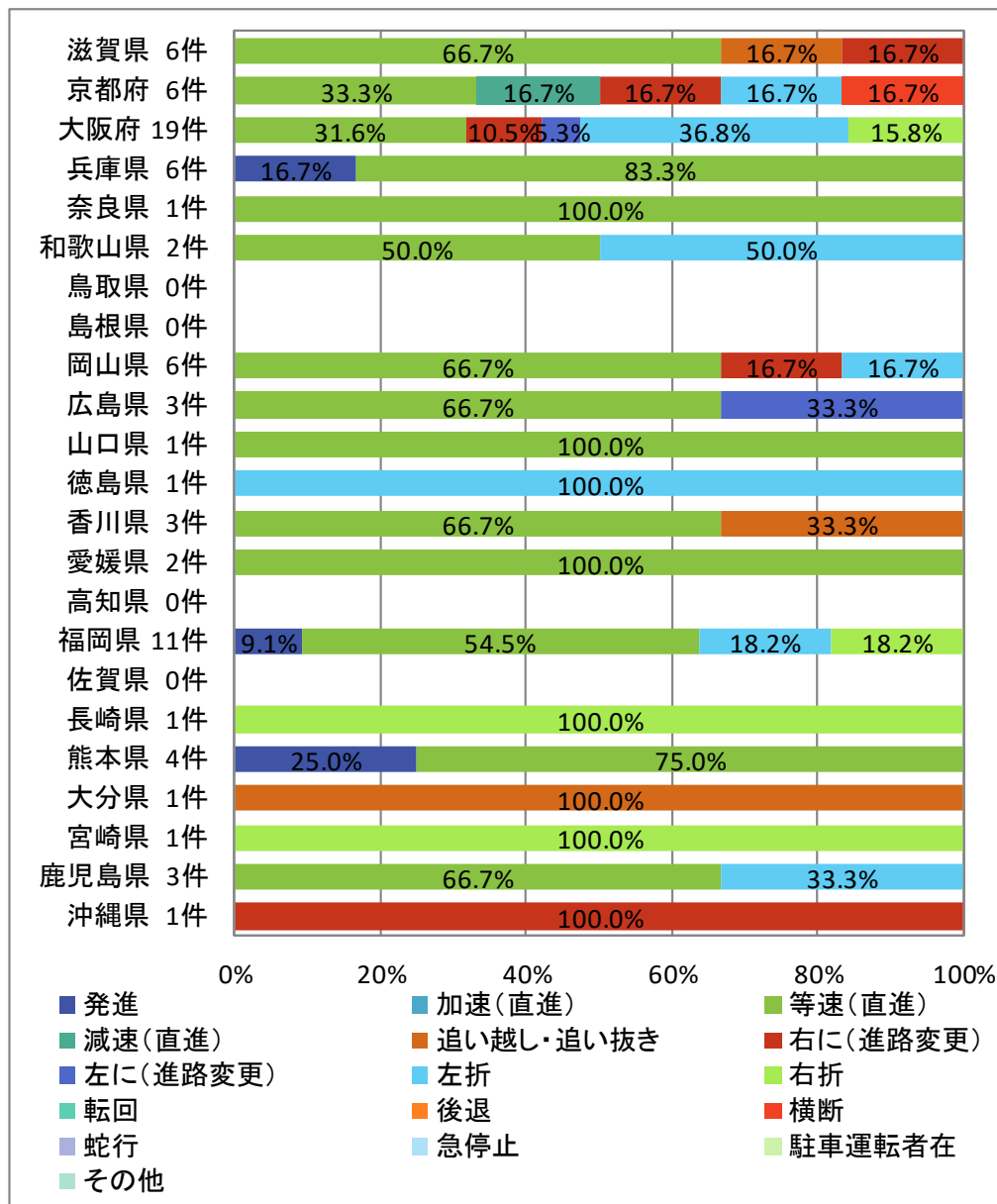
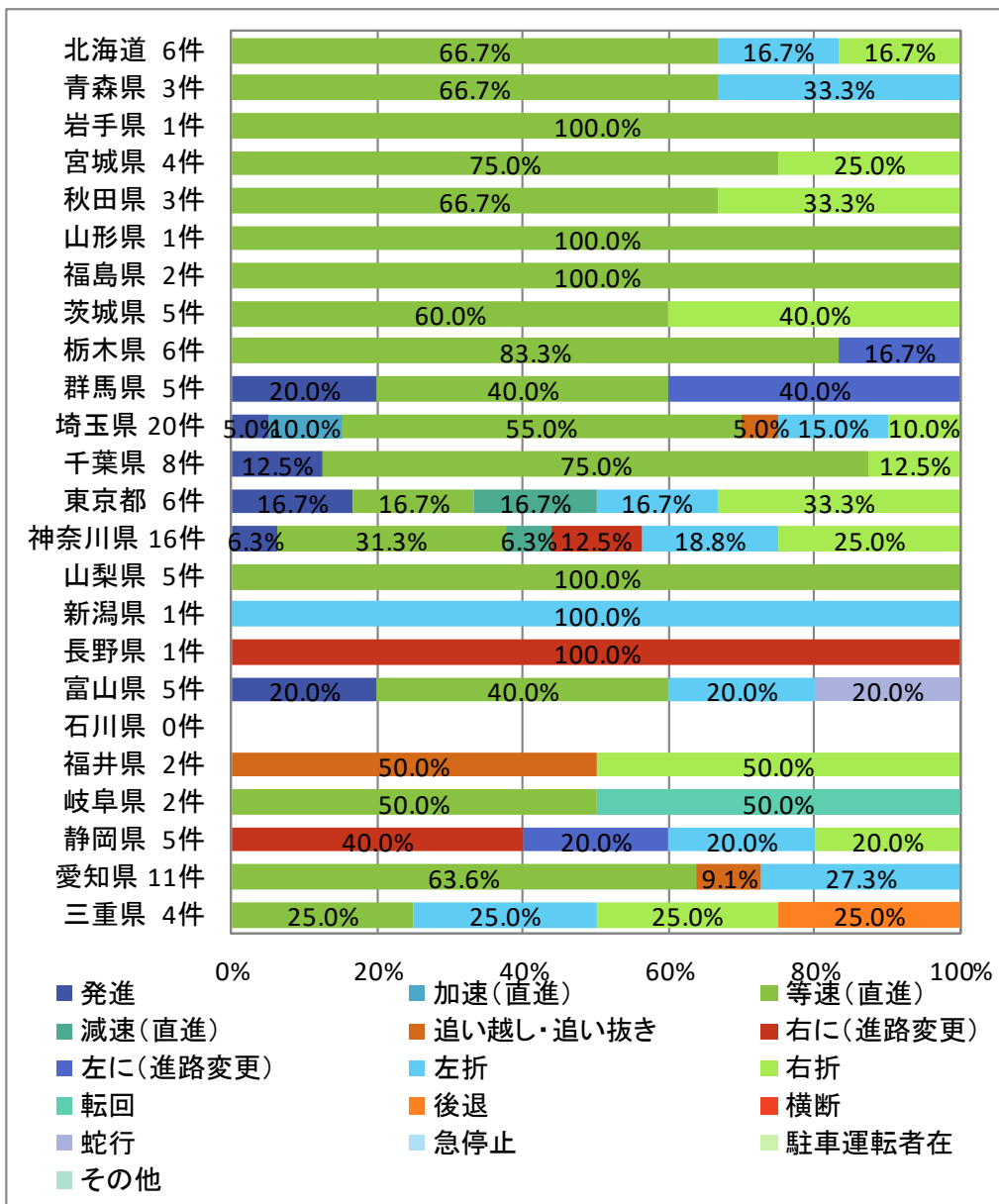
## IV. 2021年1～12月死亡事故データ(発生地)

### 2. 発生地別の行動類型別

- ・発生地別の行動類型別にみると、一部の県を除き「等速（直進）」が多くなっている。
- ・事故発生件数の多い県をみると、「埼玉県」、「神奈川県」、「愛知県」、「福岡県」では「等速（直進）」、「大阪府」では「左折」が最も多くなっている。



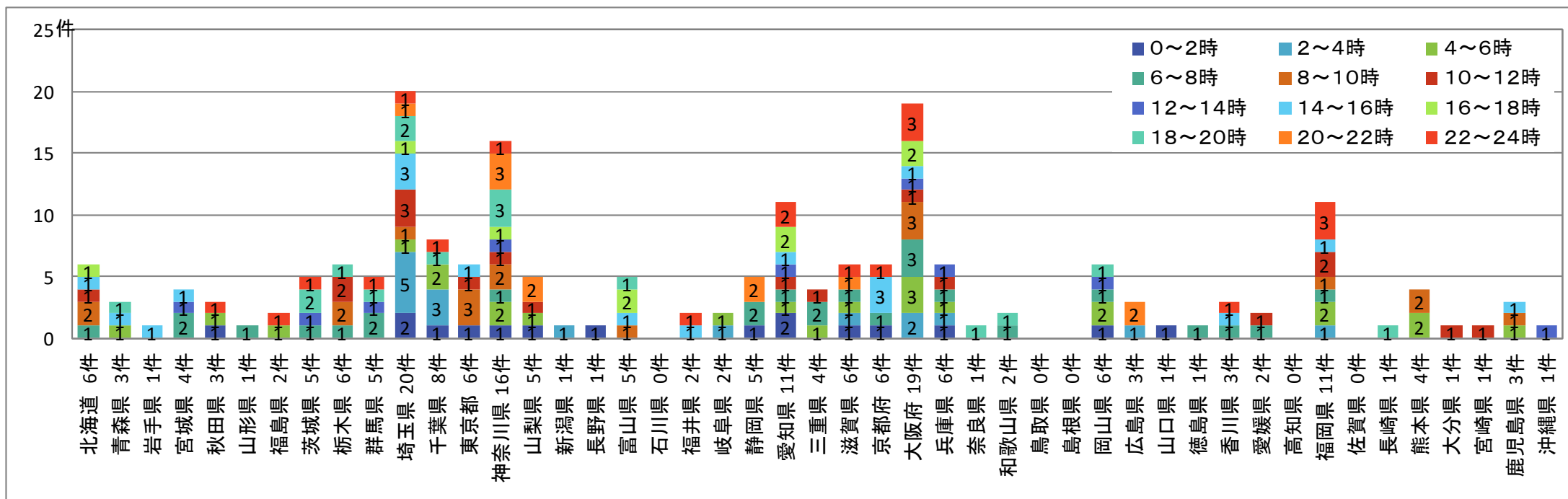
## IV. 2021年1～12月死亡事故データ(発生地)



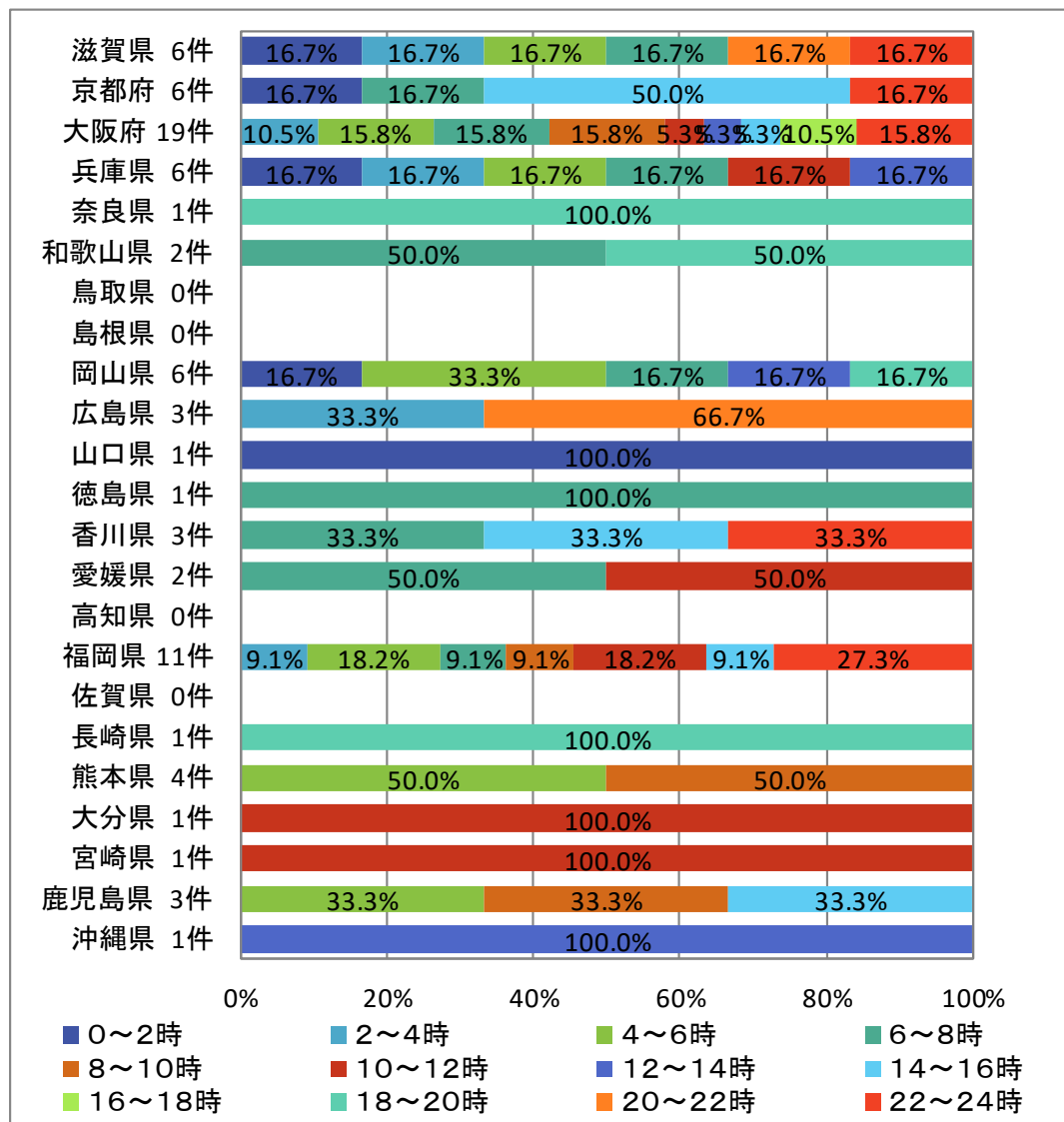
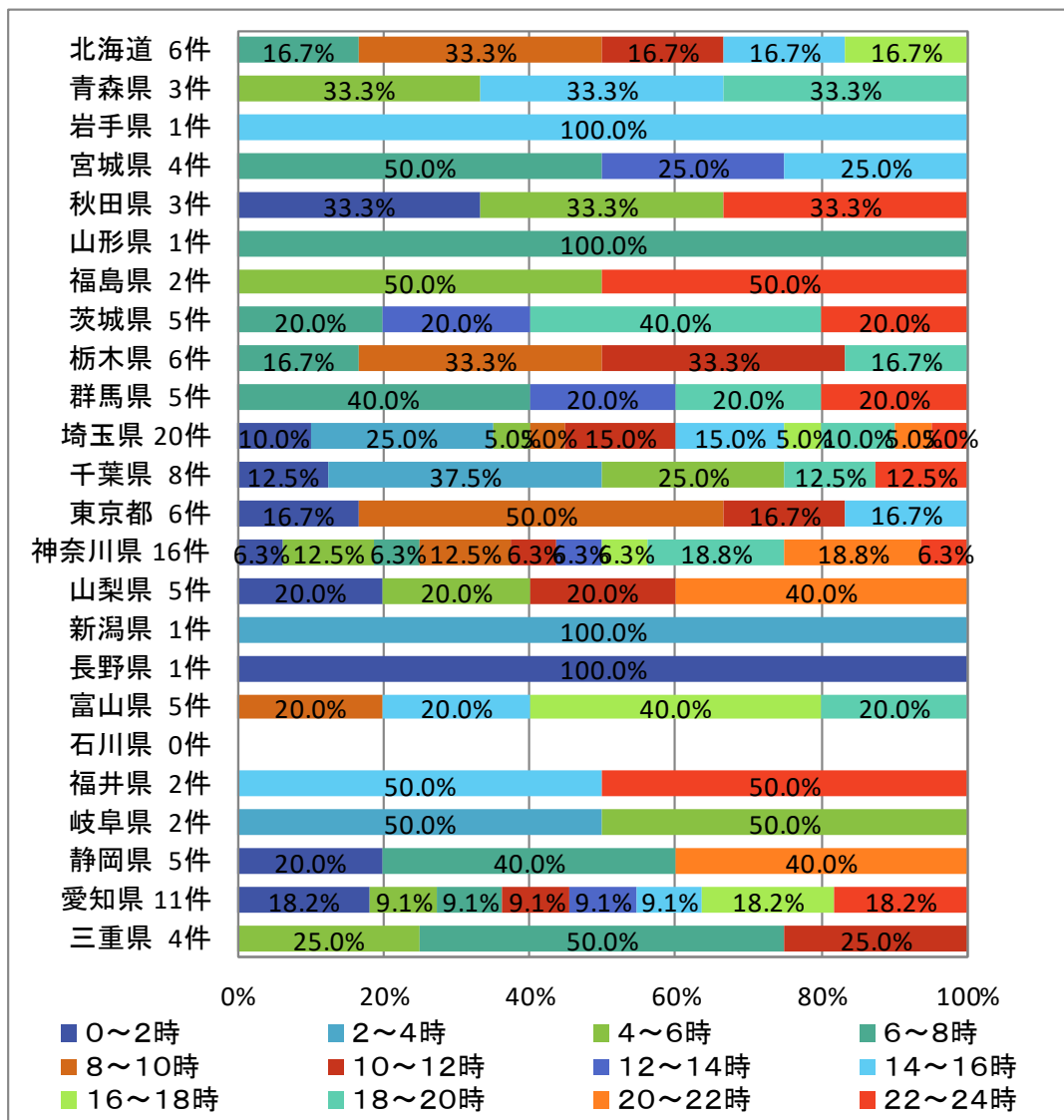
## IV. 2021年1～12月死亡事故データ(発生地)

### 3. 発生地別の時間帯別

- ・発生地別の時間帯別にみると、各県によって傾向は異なる。
- ・事故発生件数の多い県をみると、「埼玉県」では「2～4時」、「大阪府」では「4～6時」、「6～8時」、「8～10時」、「12～14時」、「22～24時」、「神奈川県」では「18～20時」、「20～22時」、「愛知県」では「0～2時」、「16～18時」、「22～24時」が最も多くなっている。



## IV. 2021年1～12月死亡事故データ(発生地)

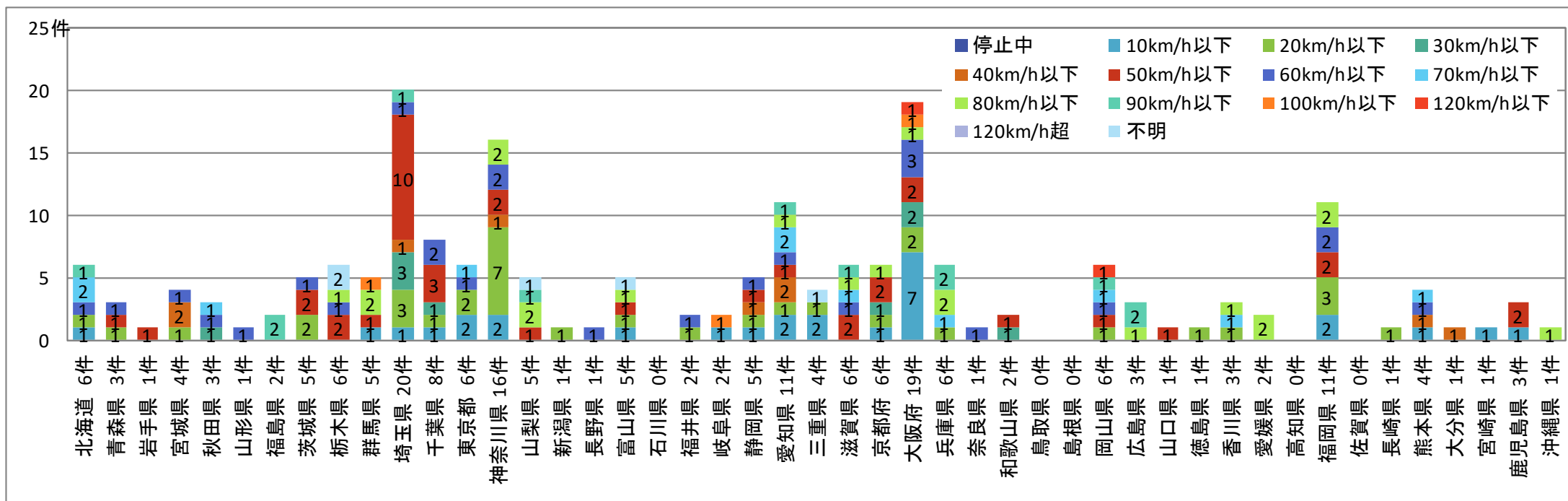




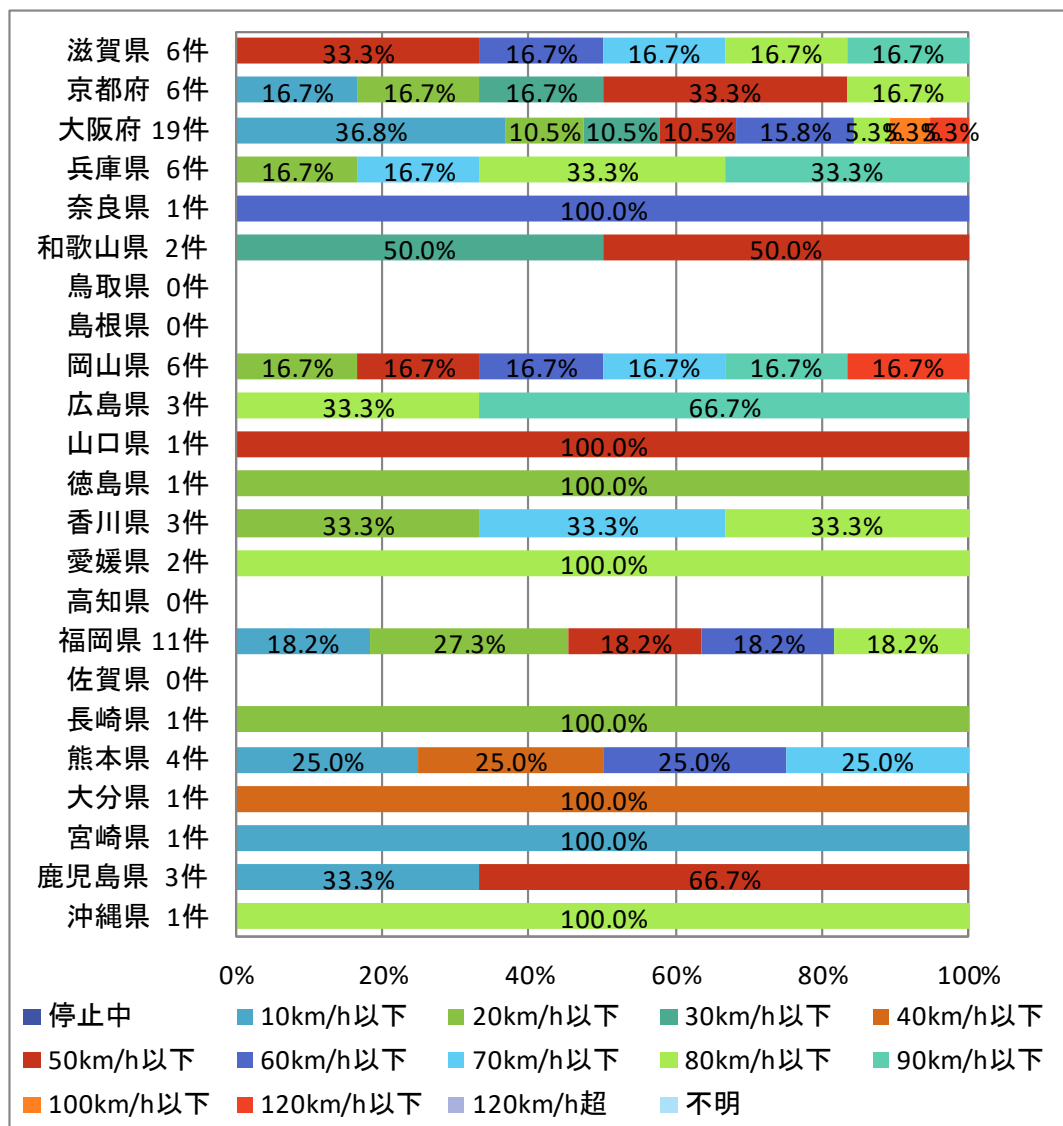
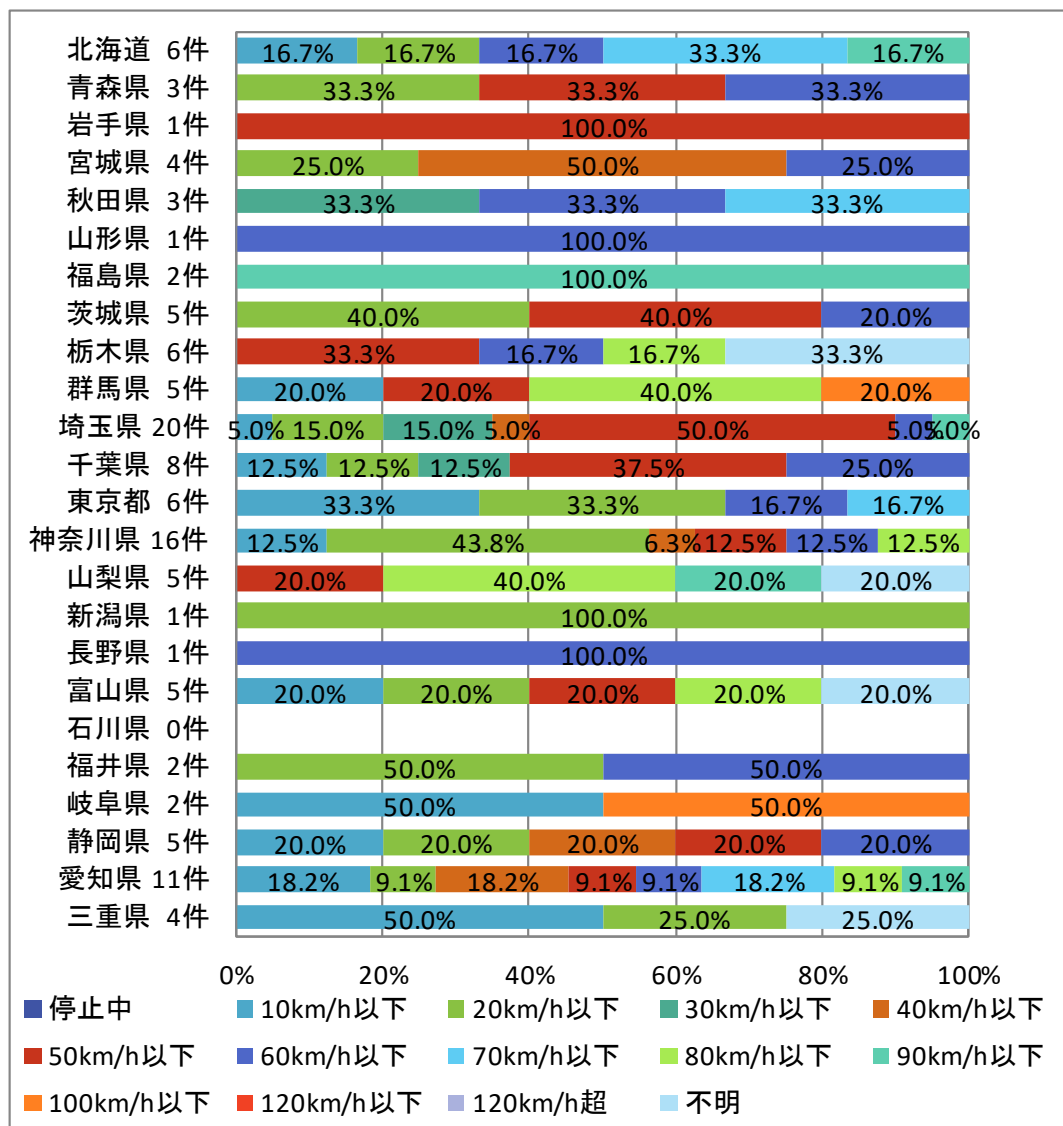
## IV. 2021年1～12月死亡事故データ(発生地)

### 4. 発生地別の運転者の危険認知速度別

- ・発生地別の運転者の危険認知速度別にみると、各県によって傾向は異なる。
- ・事故発生件数の多い県をみると、「埼玉県」では「(40km/h超)50km/h以下」、「大阪府」では「10km/h以下」、「神奈川県」、「福岡県」では「(10km/h超)20km/h以下」、「愛知県」では「10km/h以下」、「(30km/h超)40km/h以下」、「(60km/h超)70km/h以下」が最も多くなっている。



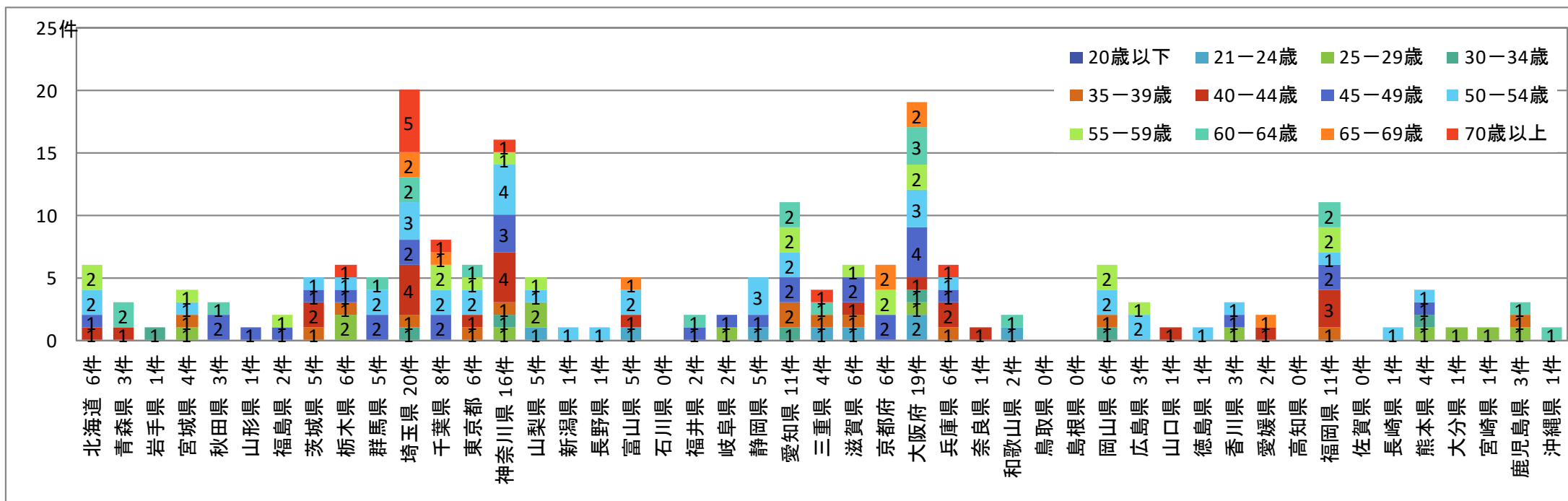
## IV. 2021年1～12月死亡事故データ(発生地)



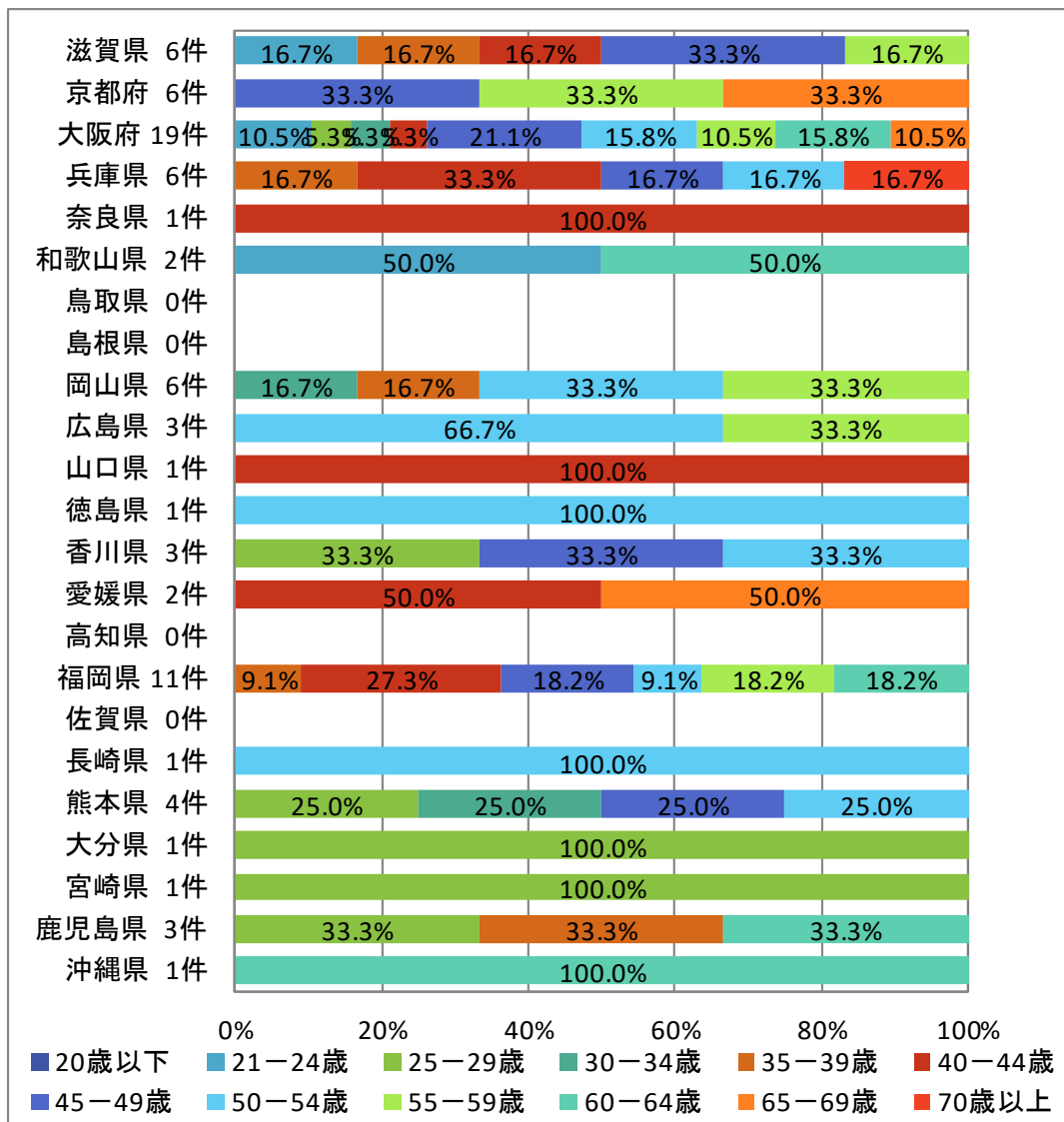
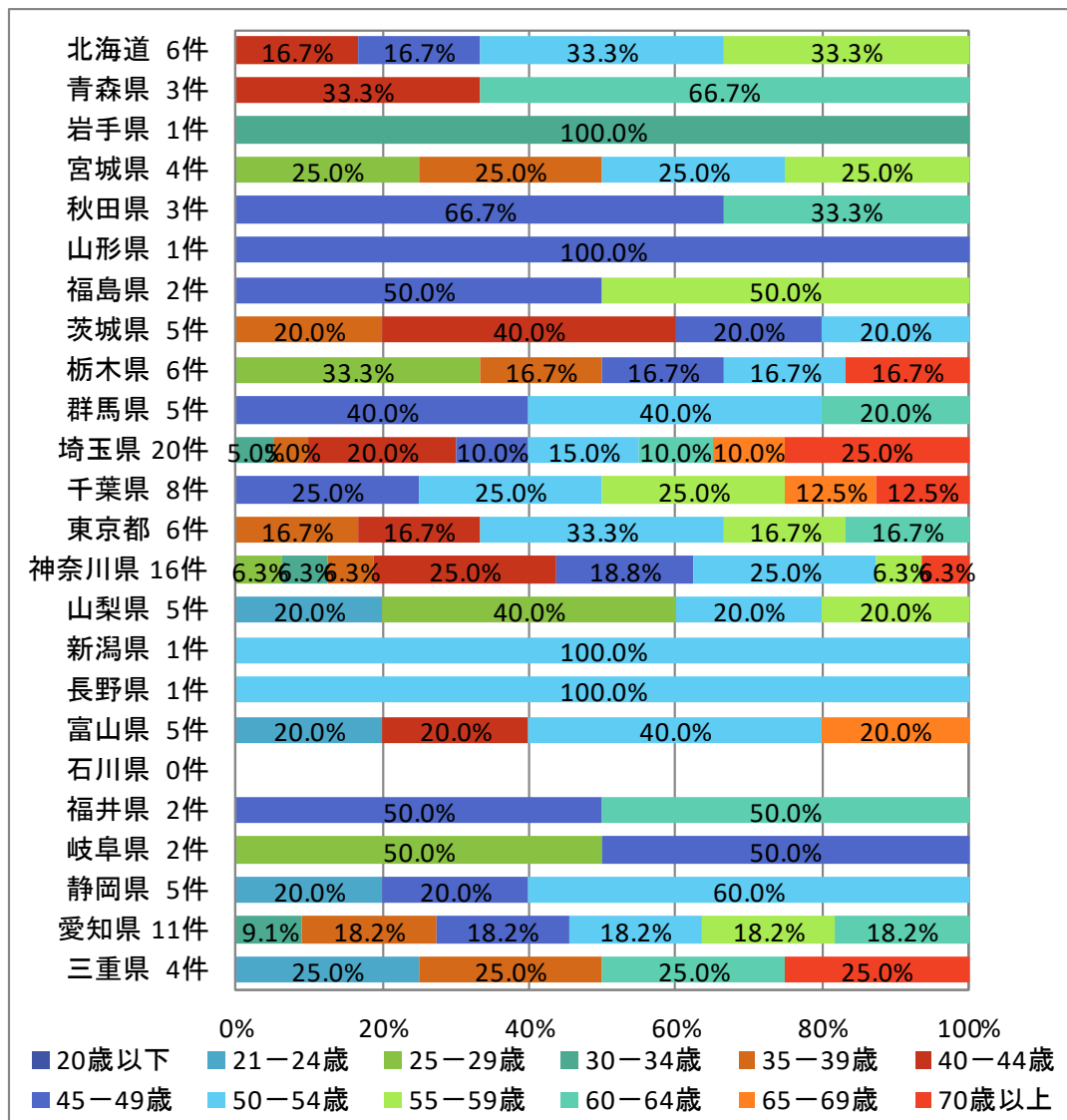
## IV. 2021年1～12月死亡事故データ(発生地)

### 5. 発生地別の運転者の年齢層別

- ・発生地別の運転者の年齢層別にみると、各県によって傾向は異なる。
- ・事故発生件数の多い県をみると、「埼玉県」では「70歳以上」、「大阪府」では「45-49歳」、「神奈川県」では「40-44歳」、「50-54歳」、「愛知県」では「35-39歳」、「45-49歳」、「50-54歳」、「55-59歳」、「60-64歳」、「福岡県」では「40-44歳」が最も多くなっている。



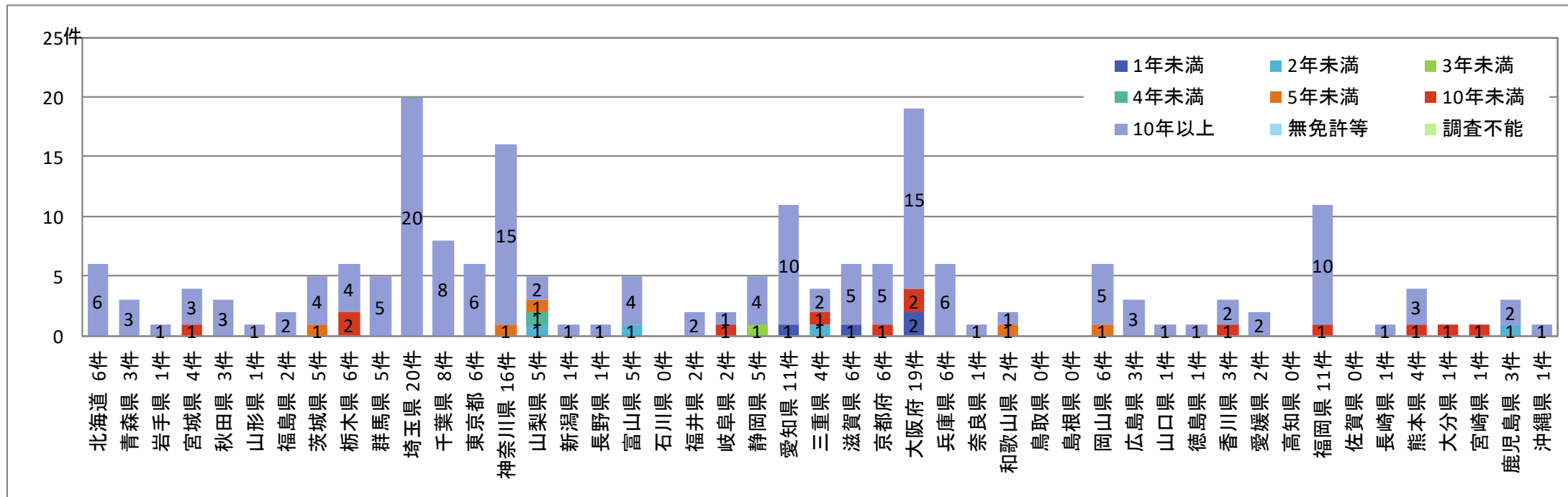
## IV. 2021年1～12月死亡事故データ(発生地)



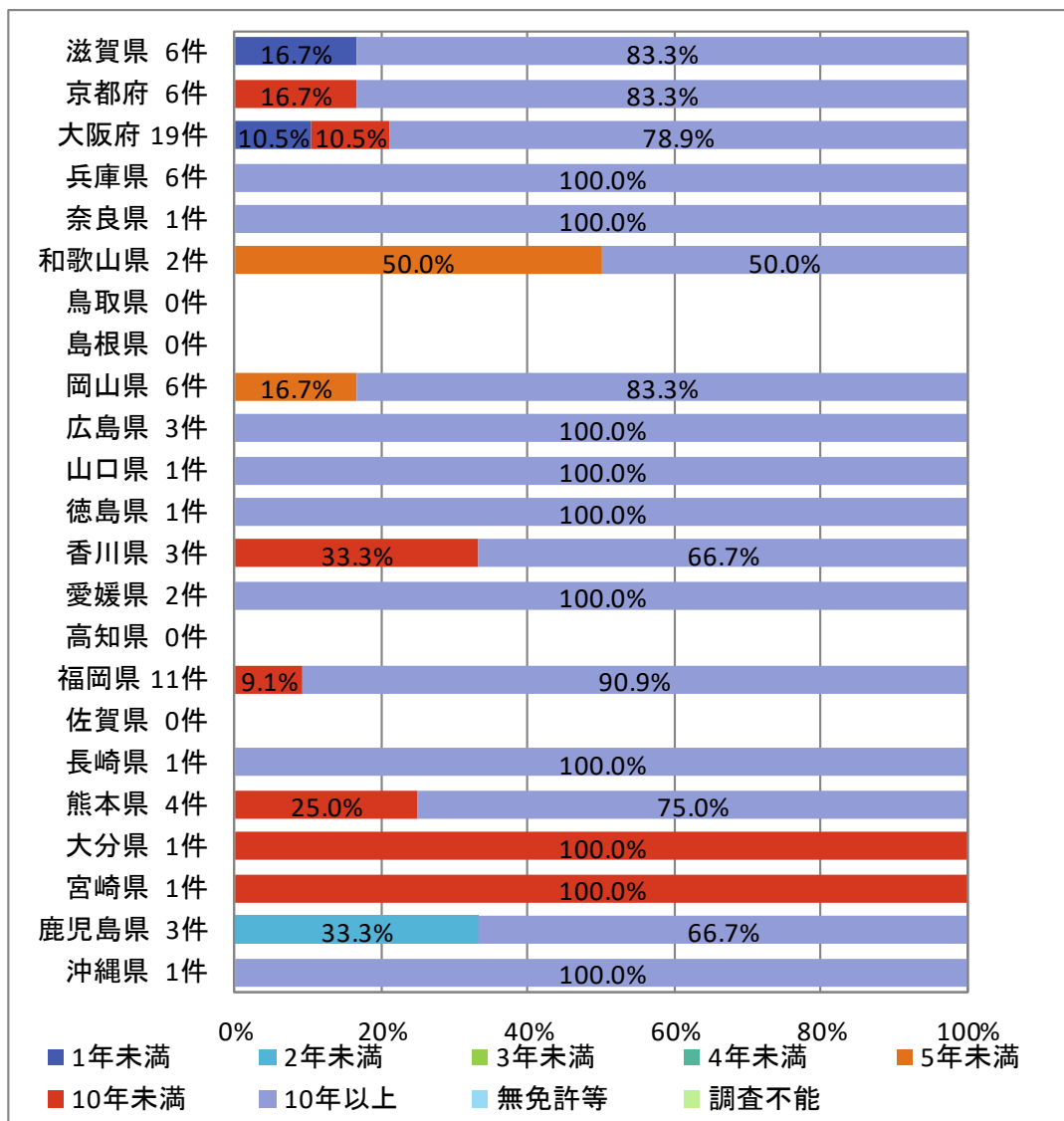
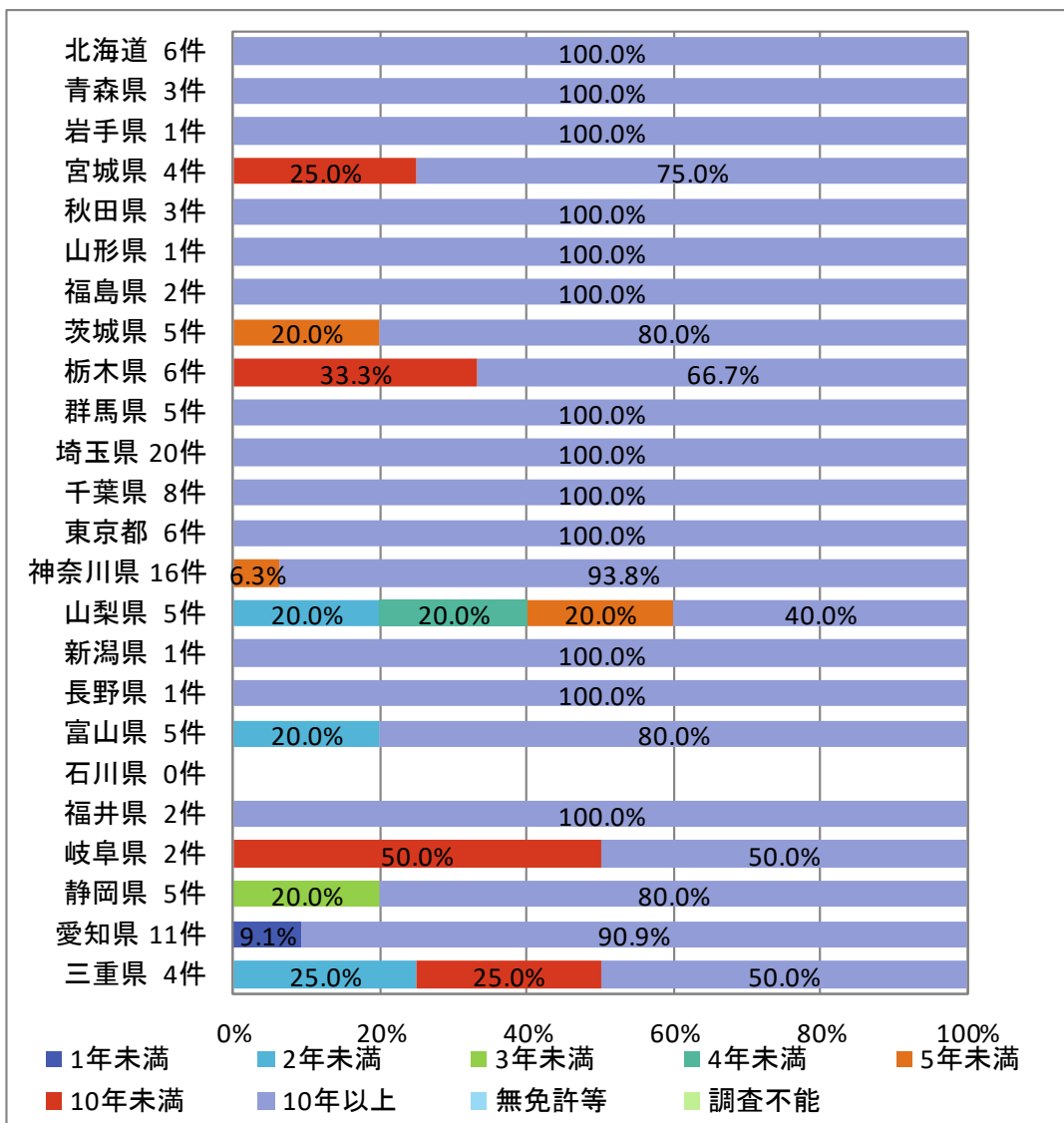
## IV. 2021年1～12月死亡事故データ(発生地)

### 6. 発生地別の運転者の免許取得年数別

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



## IV. 2021年1～12月死亡事故データ(発生地)



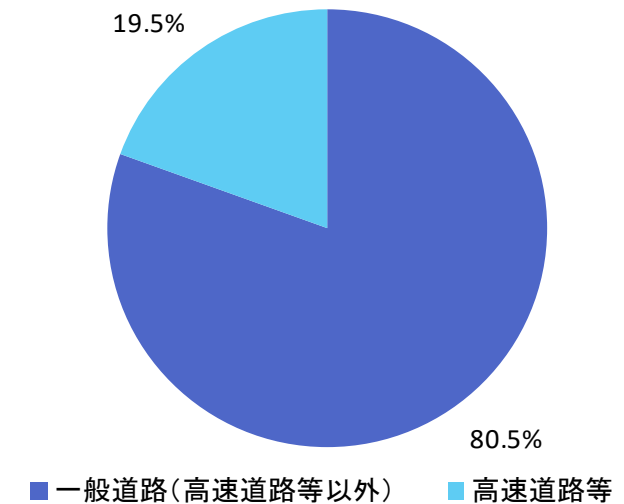
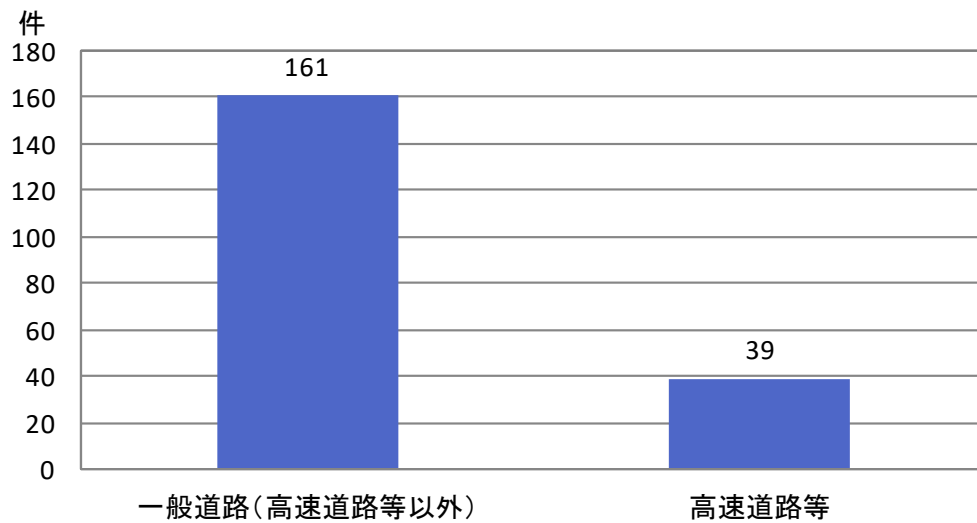
## V. 2021年1～12月死亡事故データ(道路区分)

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

## V. 2021年1～12月死亡事故データ(道路区分)

### 1. 道路区分別

- ・道路区分別にみると、「一般道路」が最も多く161件（80.5%）と8割以上を占めている。
- ・「一般道路」での死亡事故件数は「高速道路等」と比較して約4.1倍となっている。



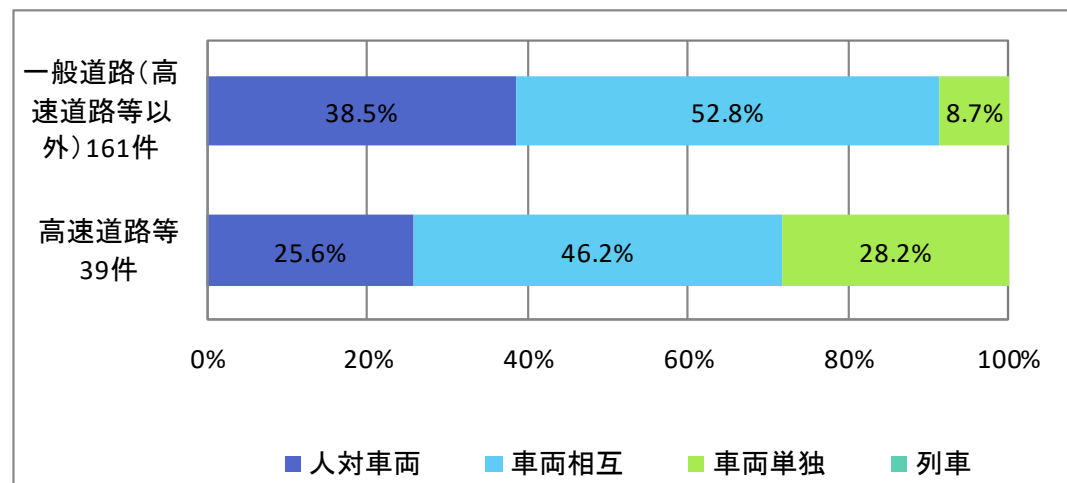
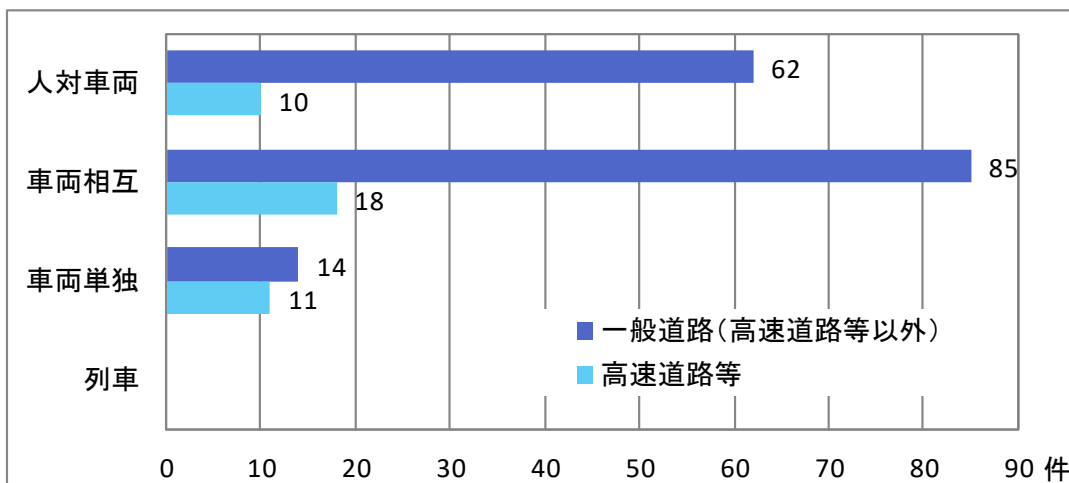


## V. 2021年1～12月死亡事故データ(道路区分)

### 2. 道路区分の事故類型別

- 道路区分別の事故類型別にみると、「一般道路」、「高速道路等」とともに「車両相互」が最も多くそれぞれ85件（52.8%）、18件（46.2%）となっている。

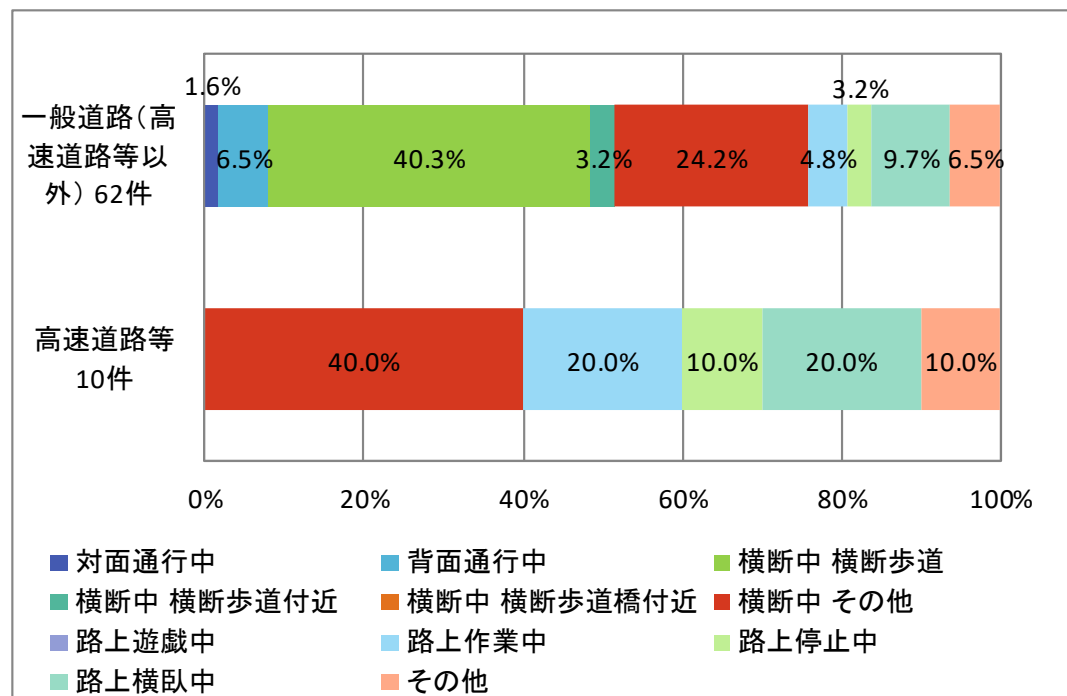
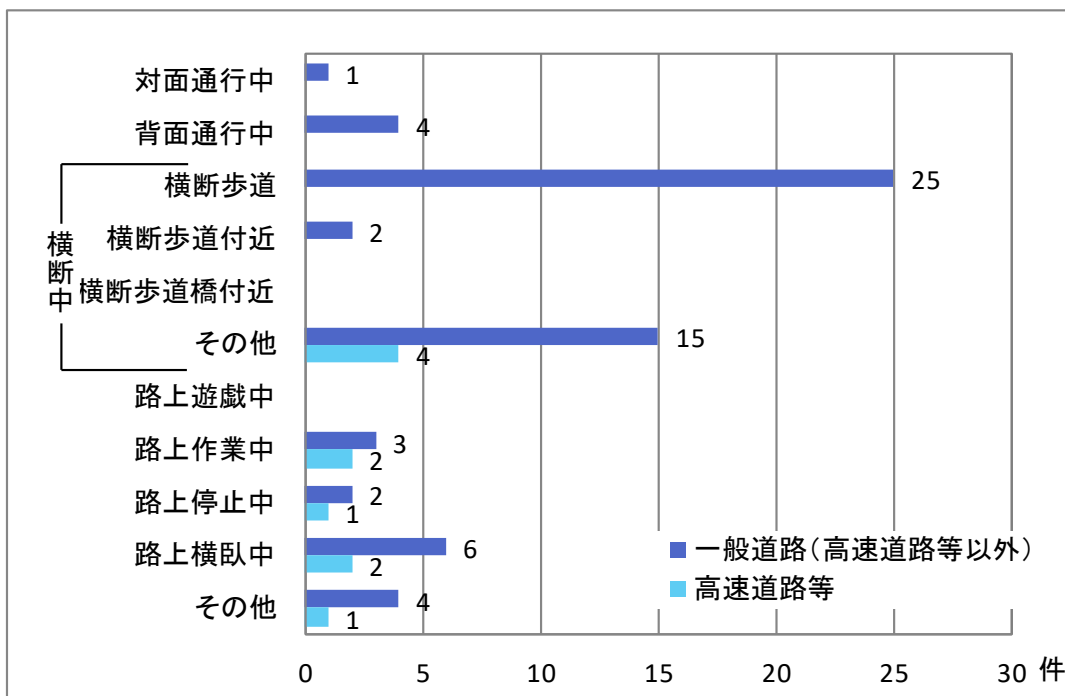
※「車両相互」での第二当事者となる「車両」には、道路交通法上の「軽車両」である自転車等を含む。



## V. 2021年1～12月死亡事故データ(道路区分)

### (1) 道路区分の事故類型(人対車両)別

- 道路区分別の事故類型(人対車両)別にみると、「一般道路」では「横断中 横断歩道」が最も多く25件(40.3%)となっている。次いで「横断中 その他」15件(24.2%)、「路上横臥中」は6件(9.7%)と続いている。
- 「高速道路等」では「横断中 その他」が最も多く4件(40.0%)となっている。次いで「路上作業中」、「路上横臥中」がそれぞれ2件(20.0%)と続いている。

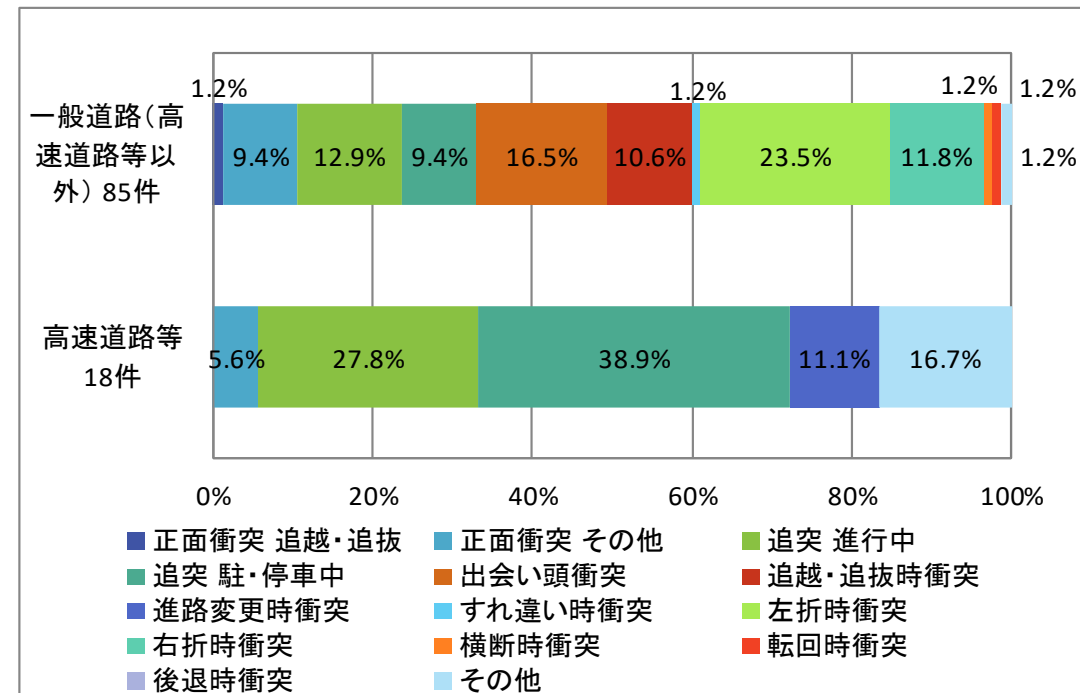
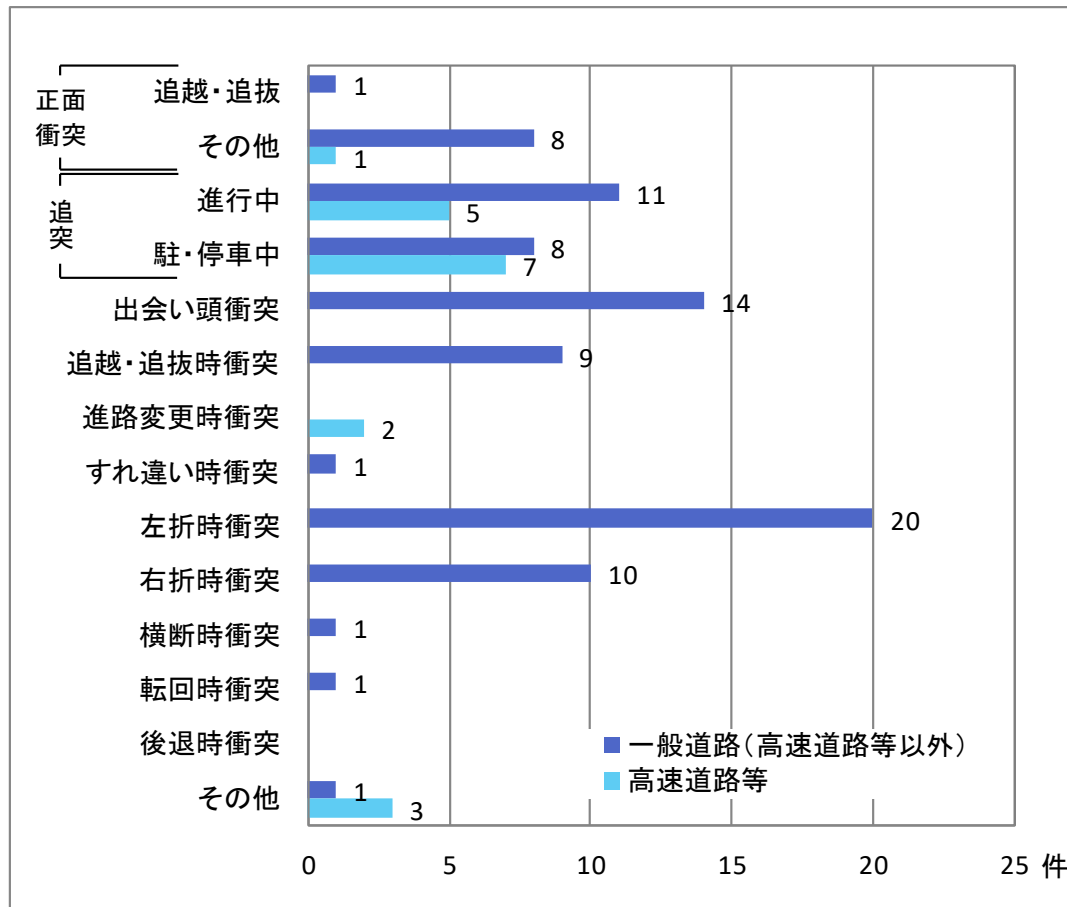


## V. 2021年1～12月死亡事故データ(道路区分)

### (2) 道路区分の事故類型(車両相互)別

- ・道路区分別の事故類型(車両相互)別にみると、「一般道路」では「左折時衝突」が最も多く20件(23.5%)となっている。次いで「出会い頭衝突」14件(16.5%)、「追突 進行中」11件(12.9%)、「右折時衝突」10件(11.8%)と続いている。
- ・「高速道路等」では「追突 駐・停車中」が最も多く7件(38.9%)、次いで「追突 進行中」5件(27.8%)と続いている。

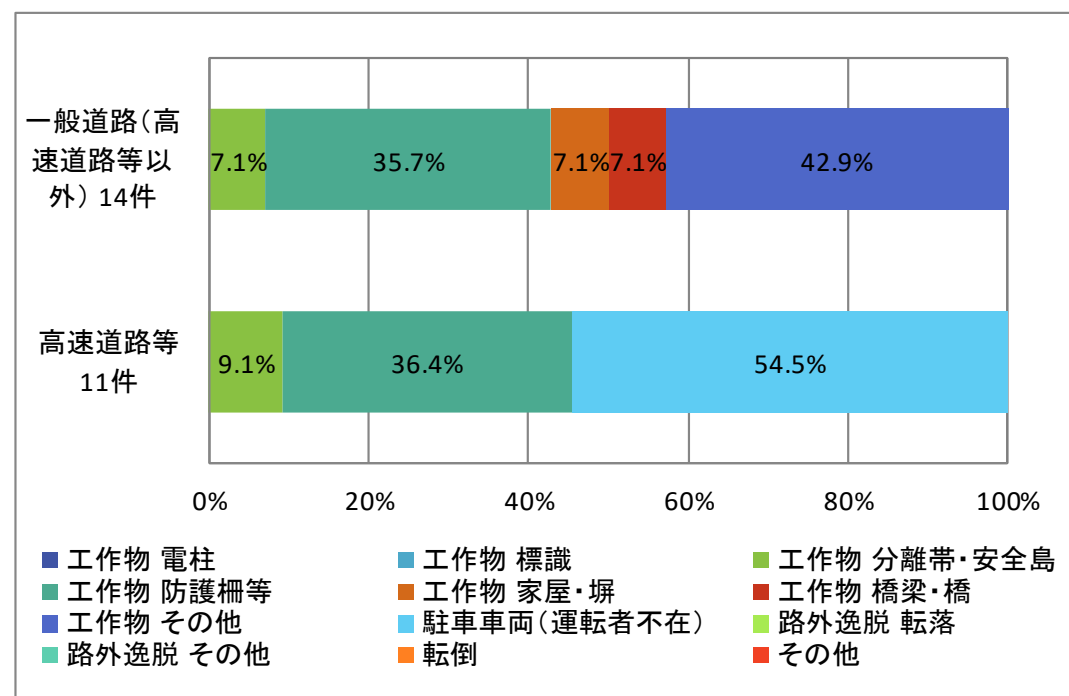
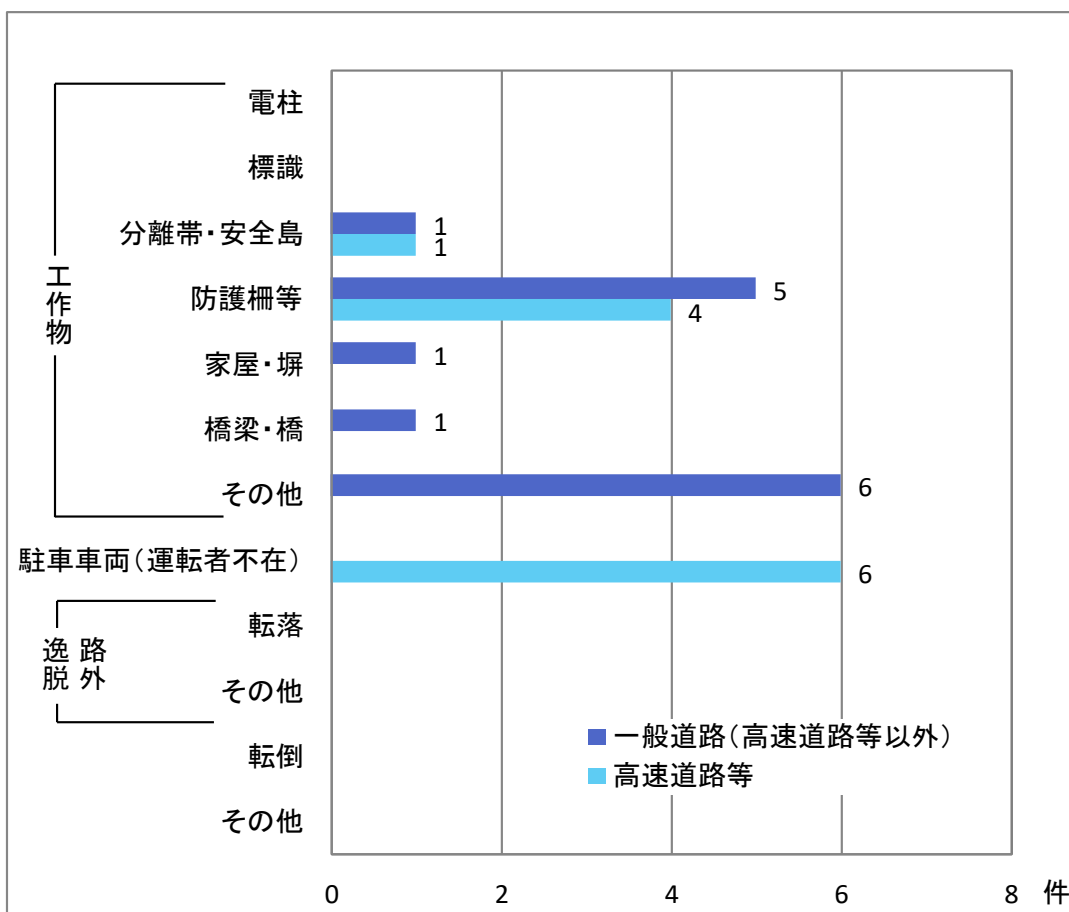
※「車両相互」での第二当事者となる「車両」には、道路交通法上の「軽車両」である自転車等を含む。



## V. 2021年1～12月死亡事故データ(道路区分)

### (3) 道路区分の事故類型(車両単独)別

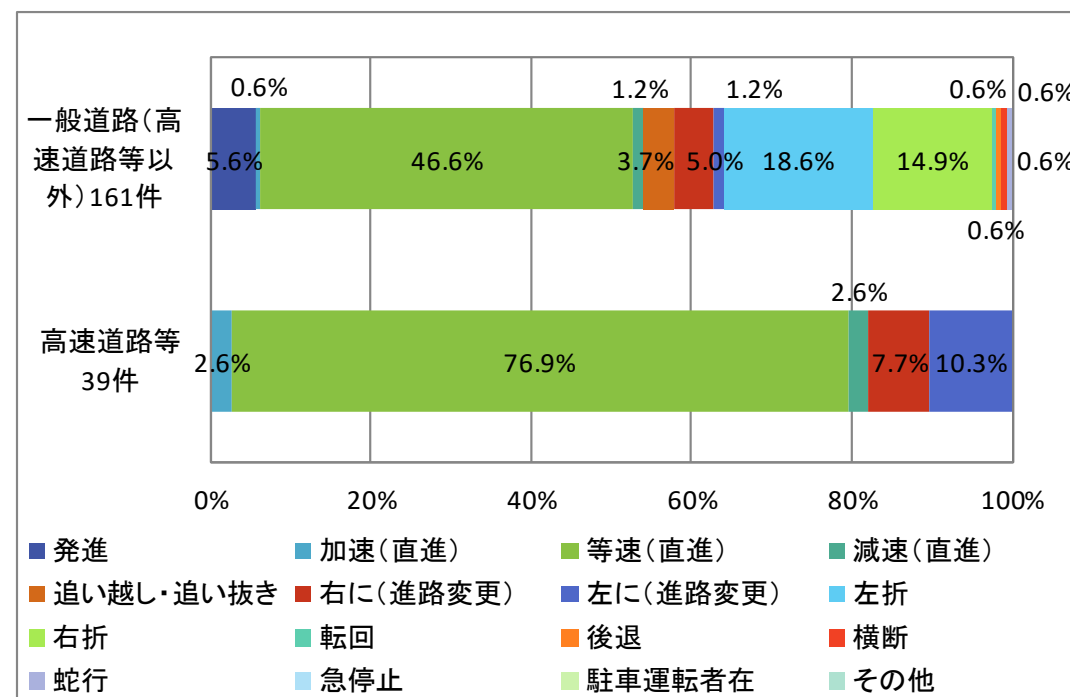
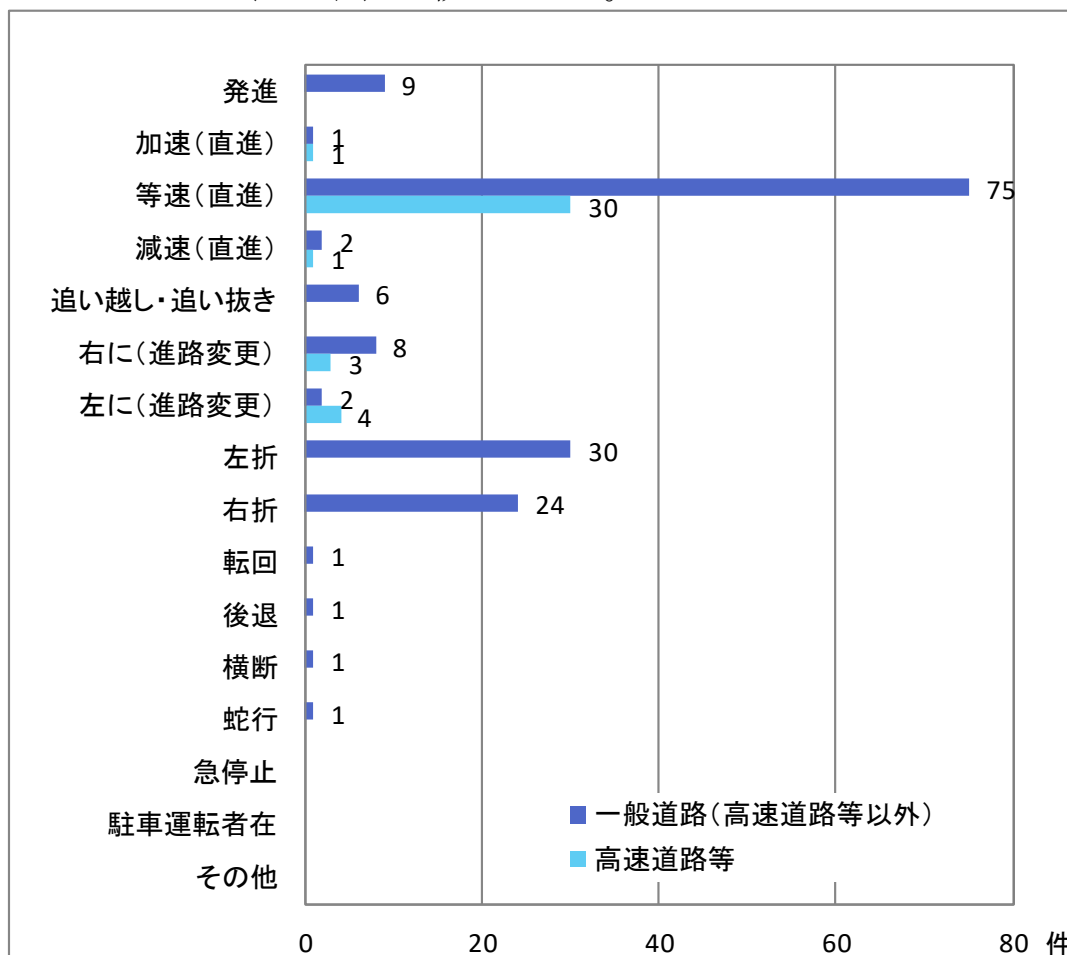
- ・道路区分別の事故類型(車両単独)別にみると、「一般道路」では「工作物 その他」が最も多く6件(42.9%)、次いで「工作物 防護柵等」5件(35.7%)と続いている。
- ・「高速道路等」では「駐車車両(運転者不在)」が最も多く6件(54.5%)、次いで「工作物 防護柵等」4件(36.4%)、「工作物 分離帯・安全島」1件(9.1%)となっている。



## V. 2021年1～12月死亡事故データ(道路区分)

### 3. 道路区分別の行動類型別

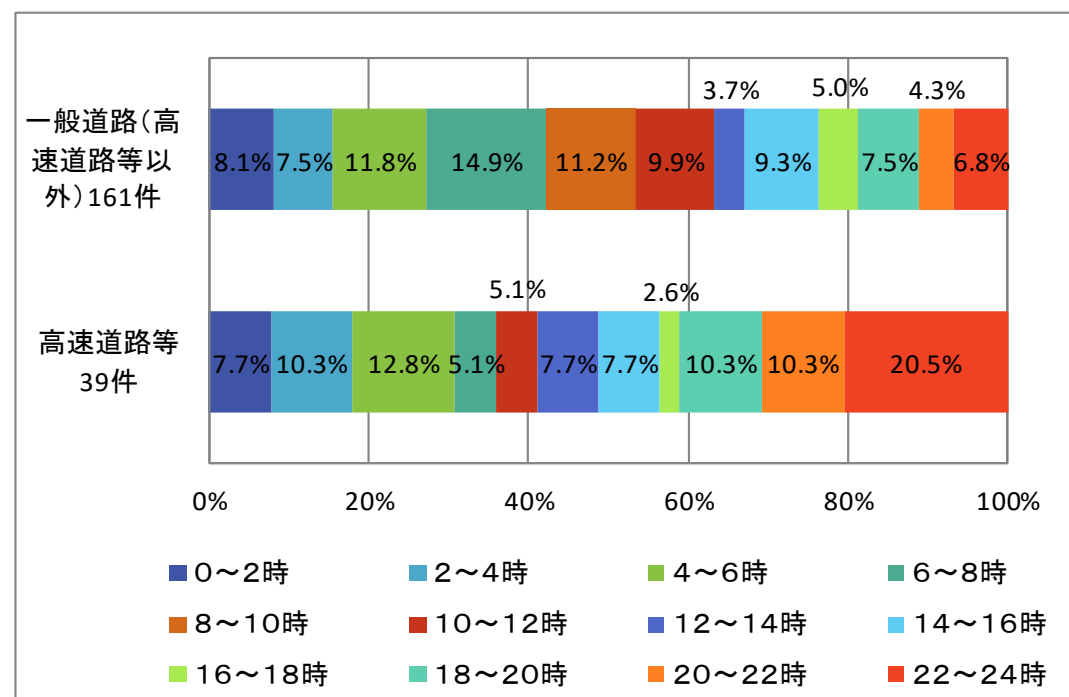
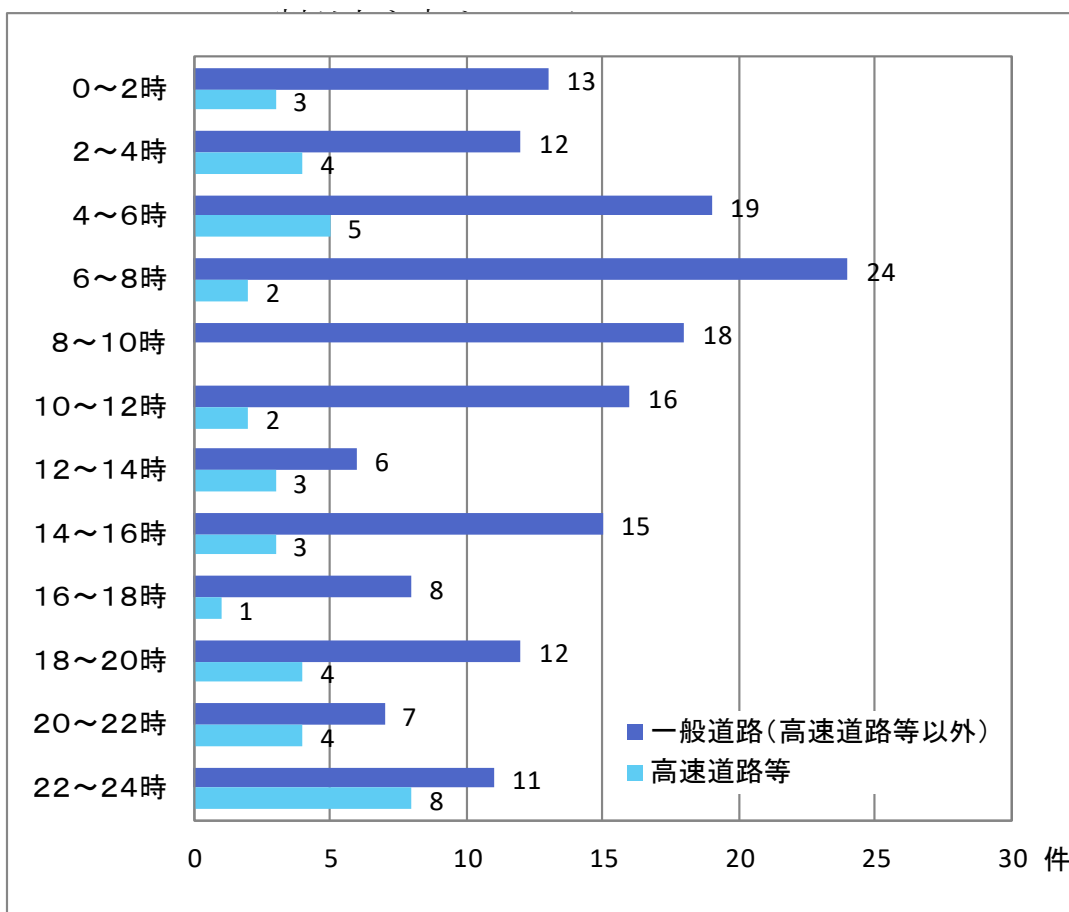
- ・道路区分別の行動類型別にみると、「一般道路」では「等速（直進）」が最も多く75件（46.6％）となっている。次いで「左折」30件（18.6％）、「右折」24件（14.9％）と続いている。
- ・「高速道路等」では「等速（直進）」が最も多く30件（76.9％）となっている。次いで「左に（進路変更）」4件（10.3％）と続いている。



## V. 2021年1～12月死亡事故データ(道路区分)

### 4. 道路区分別の時間帯別

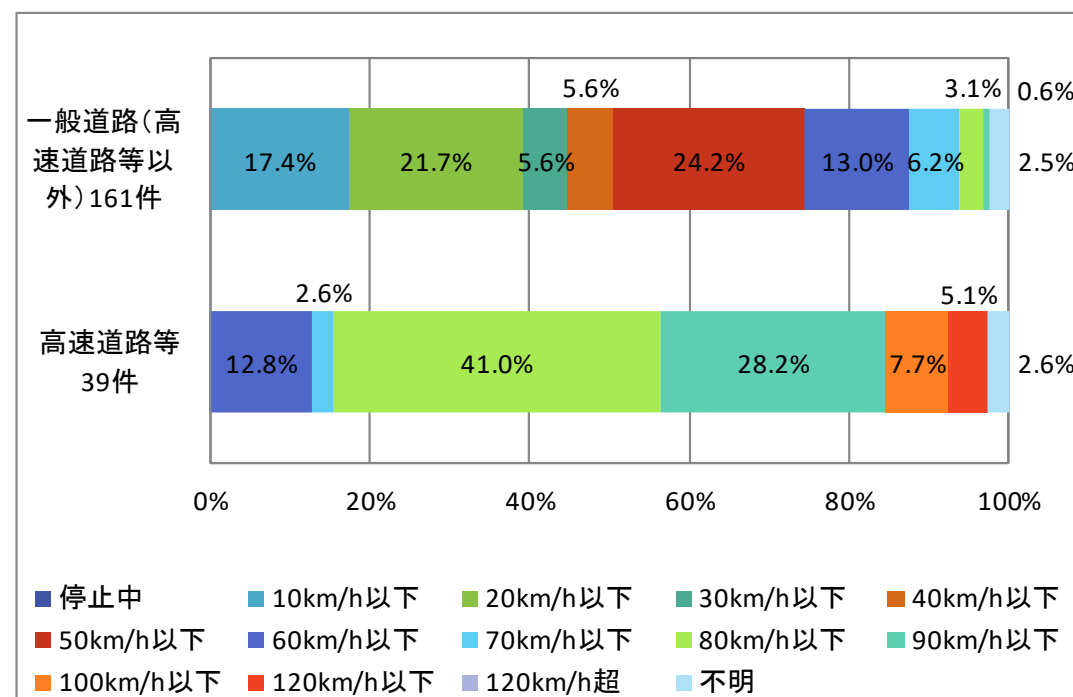
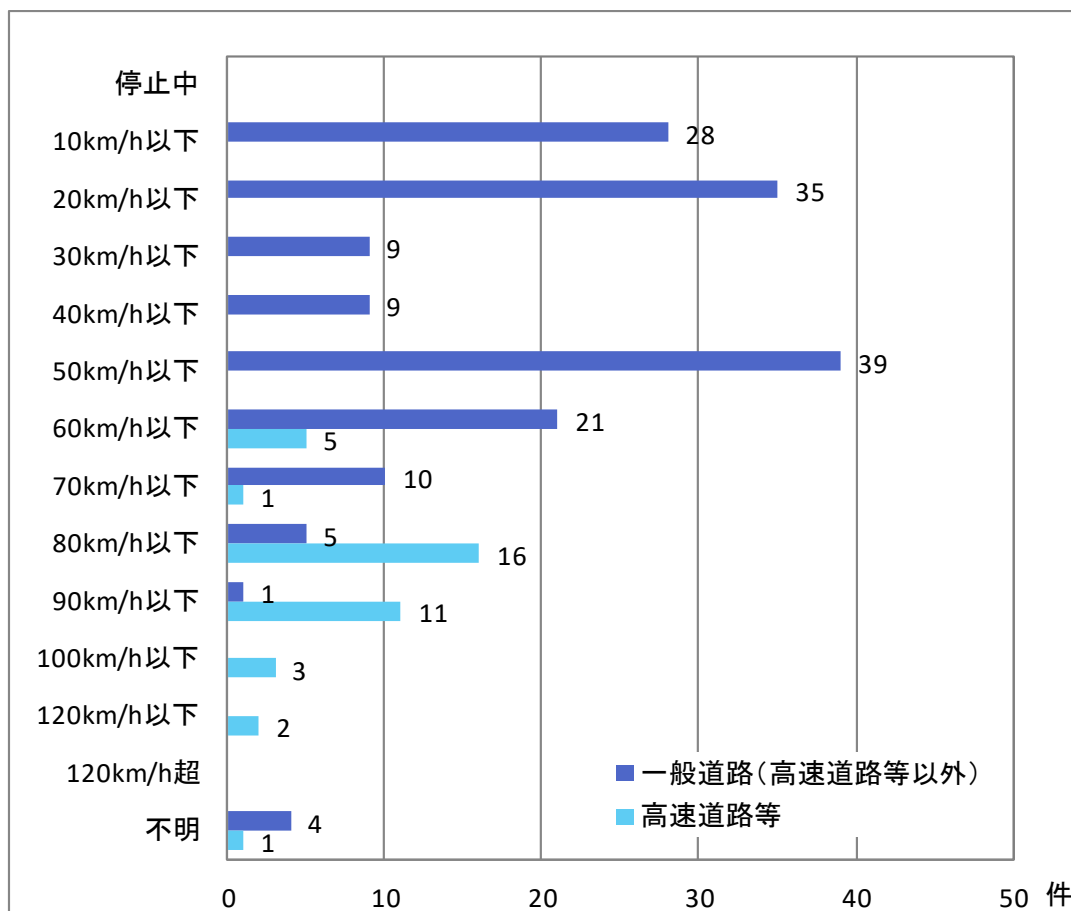
- 道路区分別の時間帯別にみると、「一般道路」では「6～8時」が最も多く24件（14.9%）となっている。次いで「4～6時」19件（11.8%）、「8～10時」18件（11.2%）と続いている。午前中（6～12時）の時間帯で4割近くを占めている。
- 「高速道路等」では「22～24時」が最も多く8件（20.5%）となっている。次いで「4～6時」5件（12.8%）、「2～4時」5件（12.8%）、「18～20時」4件（10.3%）と続いている。深夜早朝（22～6時）の時間帯



## V. 2021年1～12月死亡事故データ(道路区分)

### 5. 道路区分別の運転者の危険認知速度別

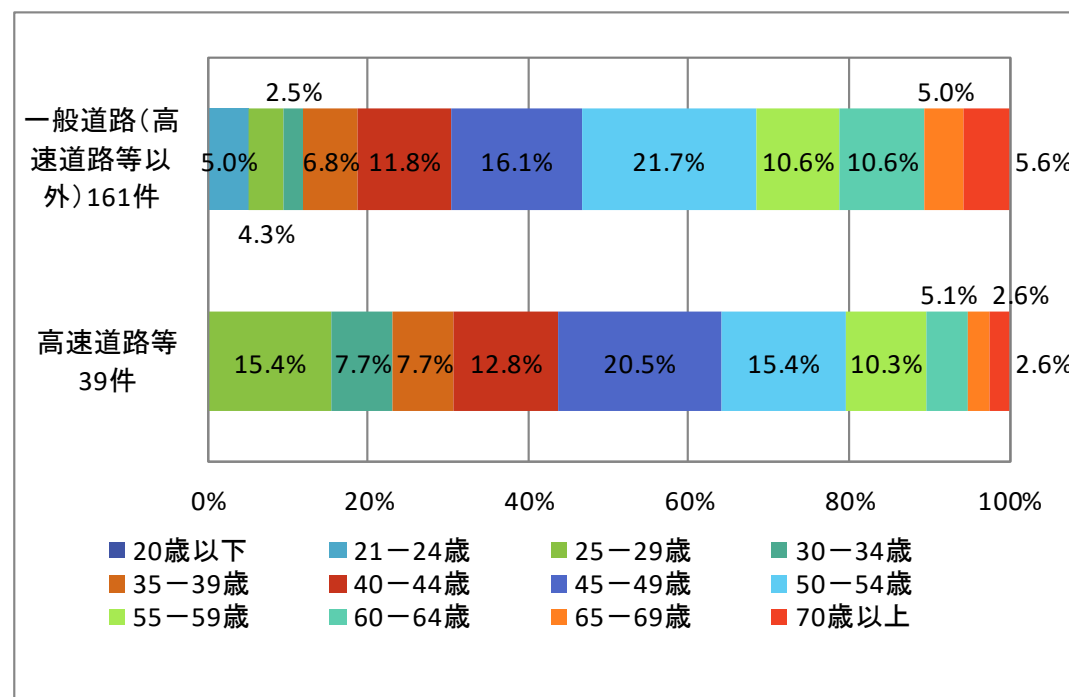
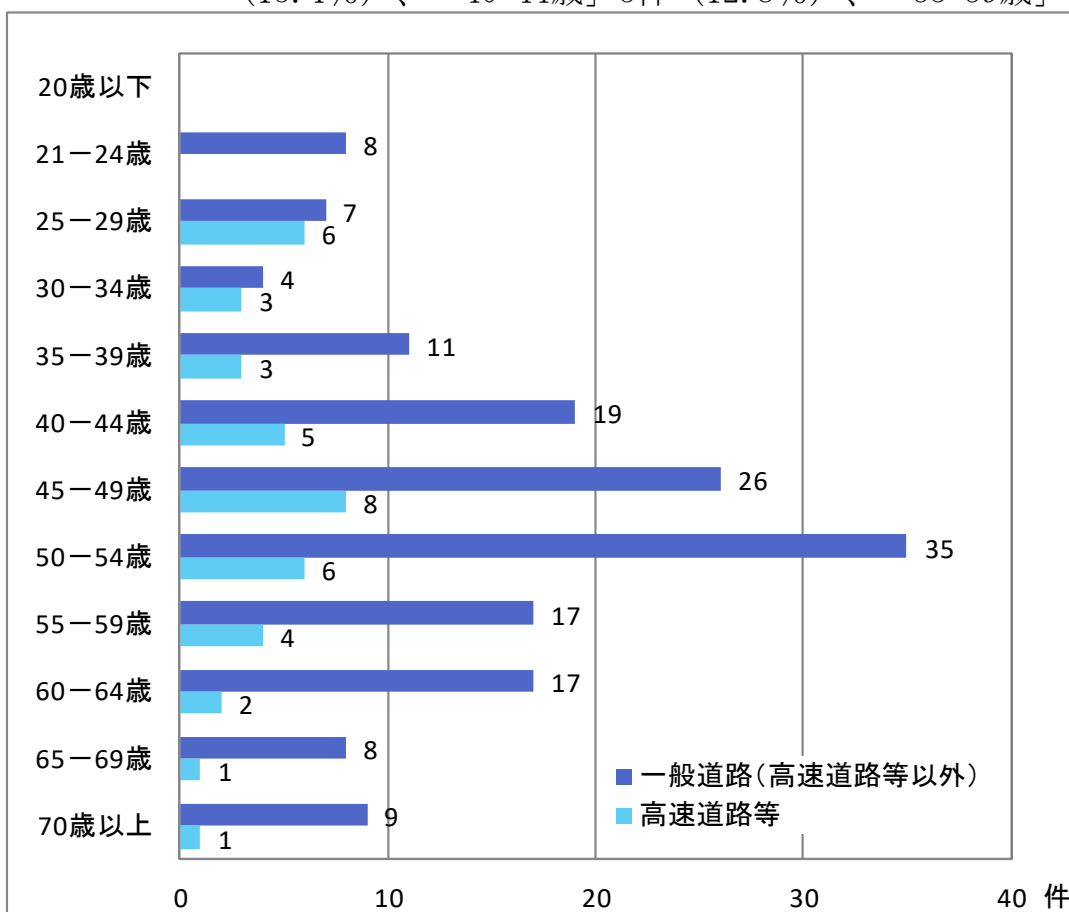
- 道路区分別の運転者の危険認知速度別にみると、「一般道路」では「(40km/h超)50km/h以下」が最も多く39件(24.2%)となっている。次いで「(10km/h超)20km/h以下」35件(21.7%)、「10km/h以下」28件(17.4%)、「(50km/h超)60km/h以下」21件(13.0%)と続いている。幹線道路の最高速度に近い速度帯と市街地の最高速度に近い20km/h程度の速度帯に分布がわかれている。
- 「高速道路等」では「(70km/h超)80km/h以下」が最も多く16件(41.0%)となっている。次いで「(80km/h超)90km/h以下」11件(28.2%)、「(50km/h超)60km/h以下」5件(12.8%)と続いている。



## V. 2021年1～12月死亡事故データ(道路区分)

### 6. 道路区分別の運転者の年齢層別

- 道路区分別の運転者の年齢層別にみると、「一般道路」では「50-54歳」が最も多く35件（21.7%）となっている。次いで「45-49歳」26件（16.1%）、「40-44歳」19件（11.8%）、「55-59歳」、「60-64歳」がそれぞれ17件（10.6%）と続いている。
- 「高速道路等」では「45-49歳」が最も多く8件（20.5%）となっている。次いで「25-29歳」、「50-54歳」がそれぞれ6件（15.4%）、「40-44歳」5件（12.8%）、「55-59歳」4件（10.3%）と続いている。

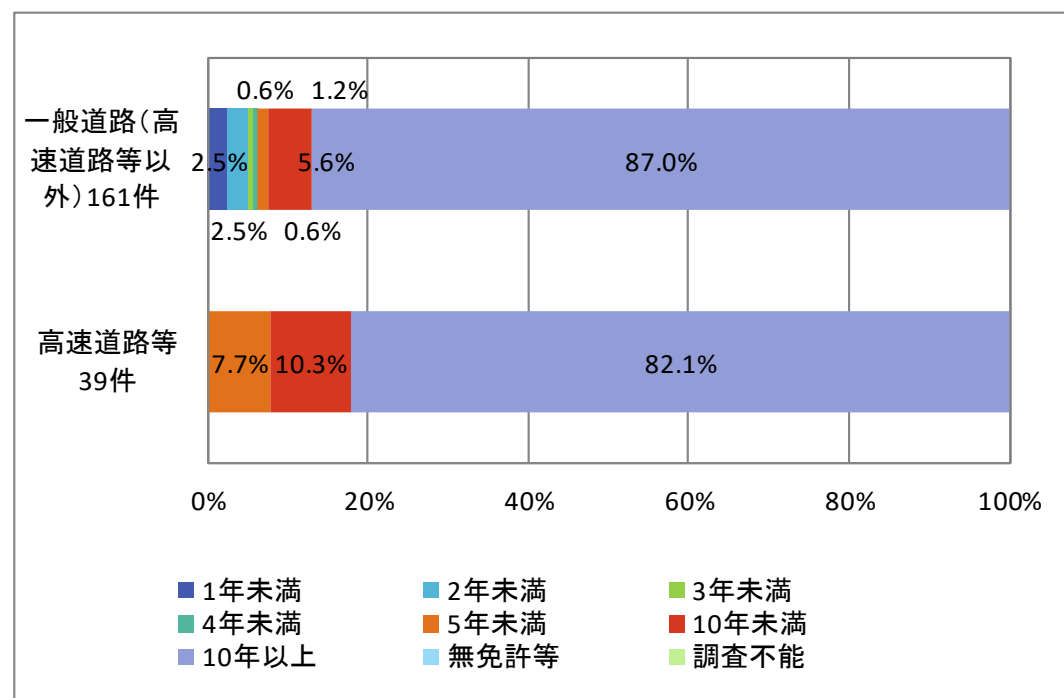
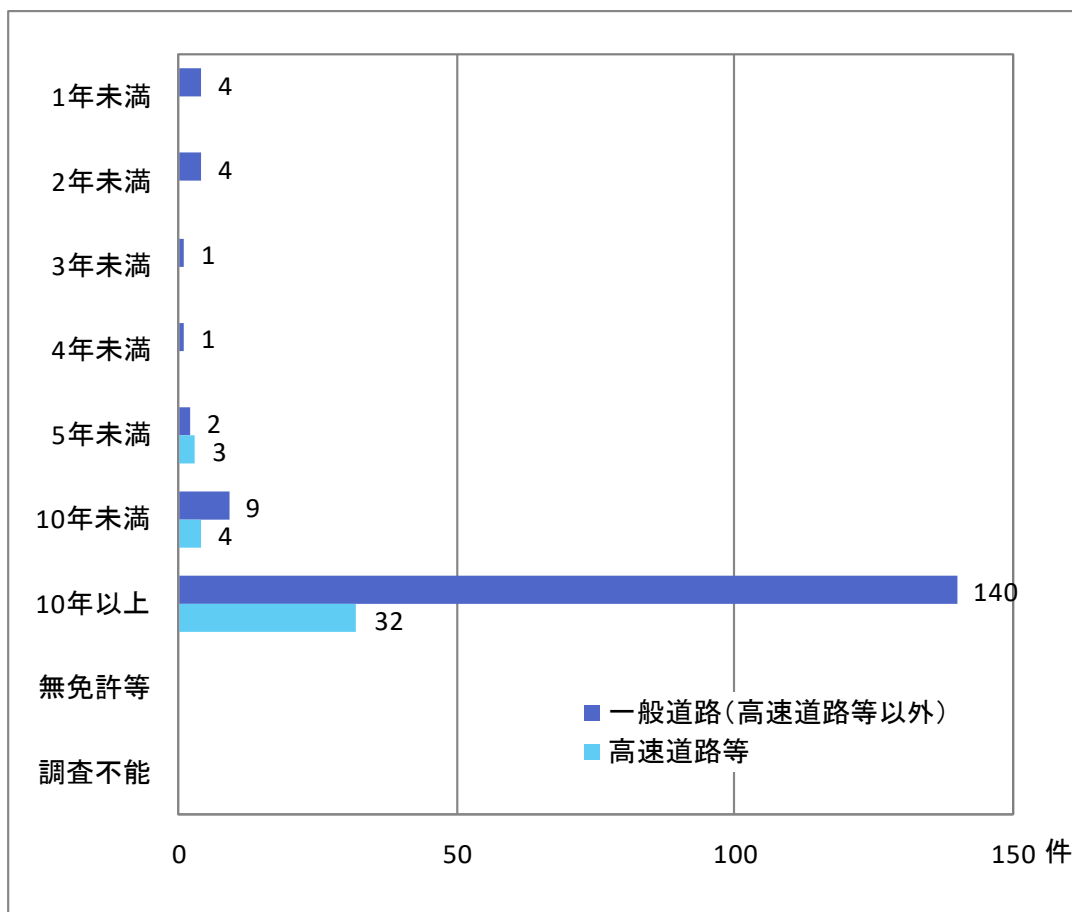




## V. 2021年1～12月死亡事故データ(道路区分)

### 7. 道路区分別の運転者の免許取得年数別

- 道路区分別の運転者の免許取得年数別にみると、「一般道路」、「高速道路等」のいずれも「10年以上」が最も多くそれぞれ140件（87.0%）、32件（82.1%）となっている。



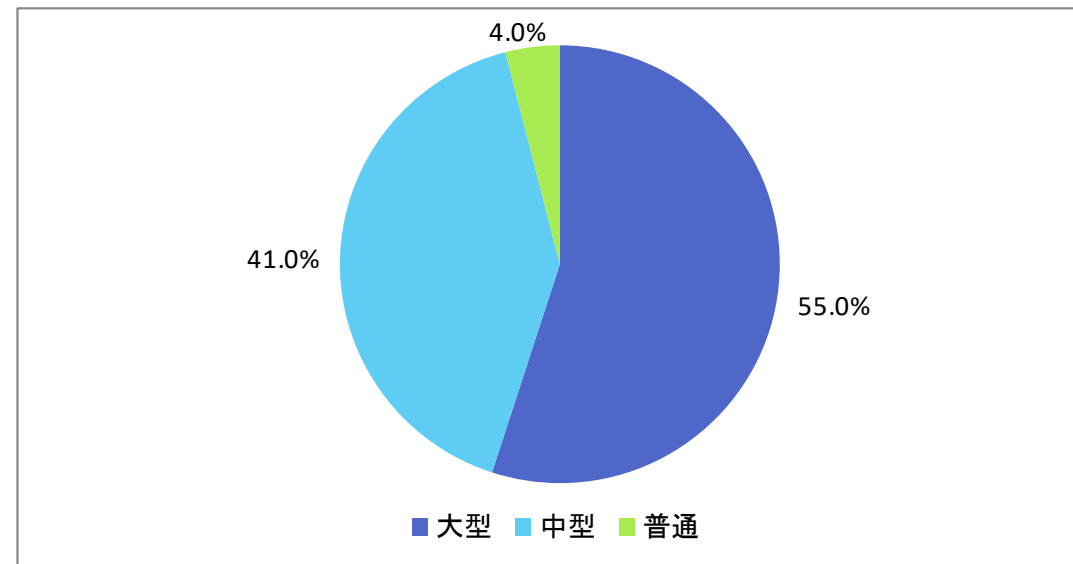
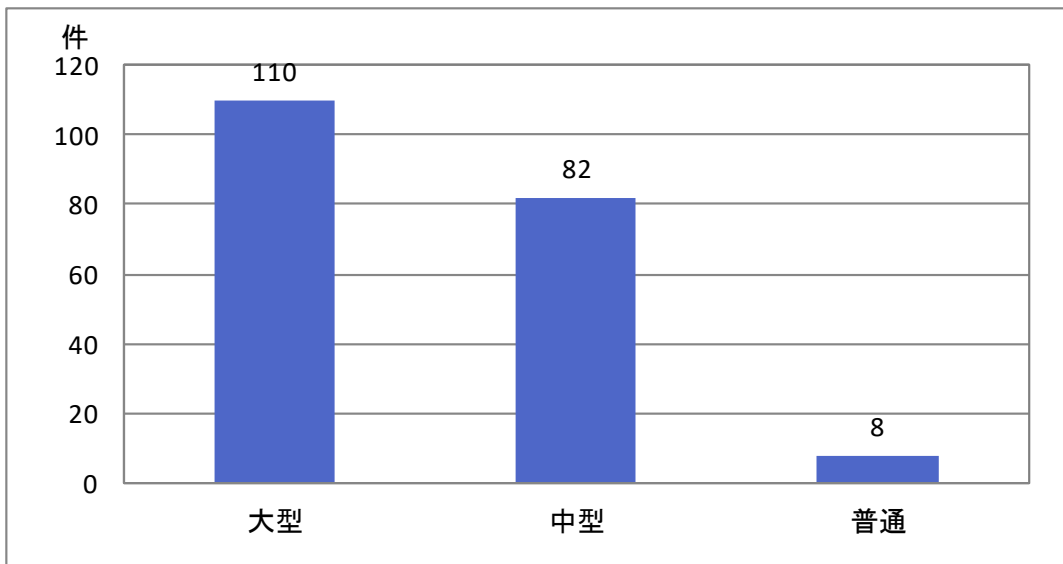
## VI. 2021年1～12月死亡事故データ(車両区分)

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

## VI. 2021年1～12月死亡事故データ(車両区分)

### 1. 車両区分別

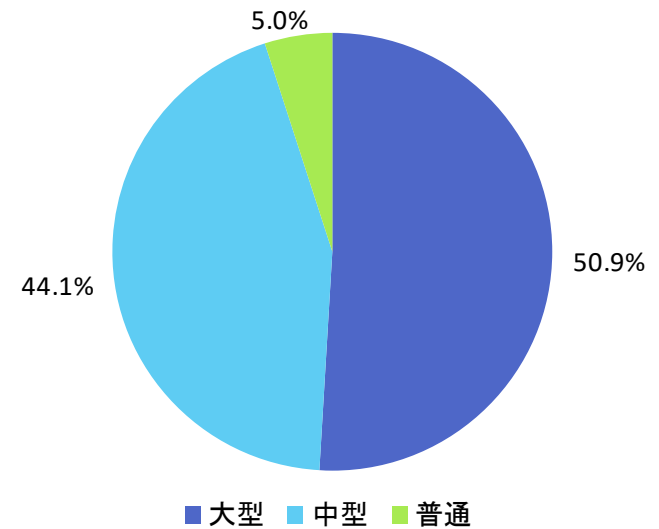
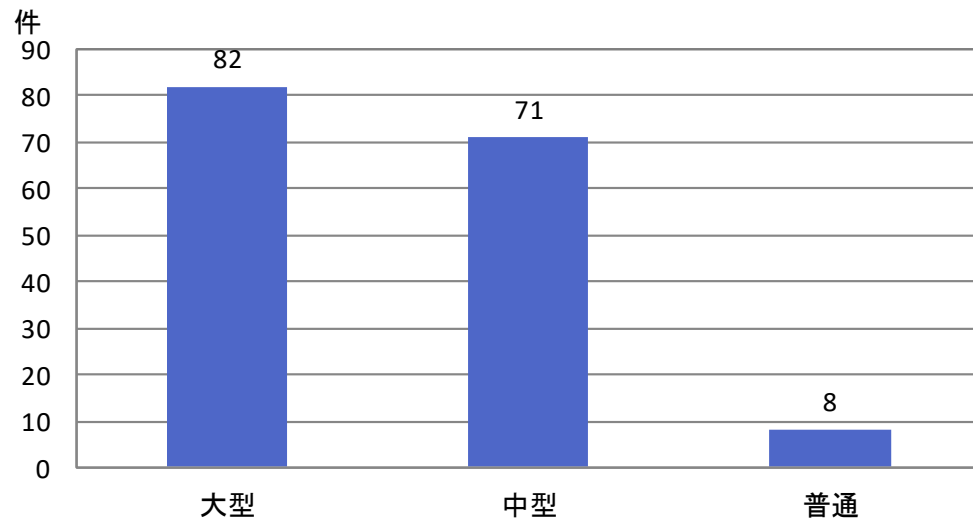
- ・車両区分別にみると、「大型」が最も多く110件（55.0%）となっている。
- ・次いで「中型」82件（41.0%）、「普通」8件（4.0%）となっている。



## VI. 2021年1～12月死亡事故データ(車両区分)

### (1) 一般道路での車両区分

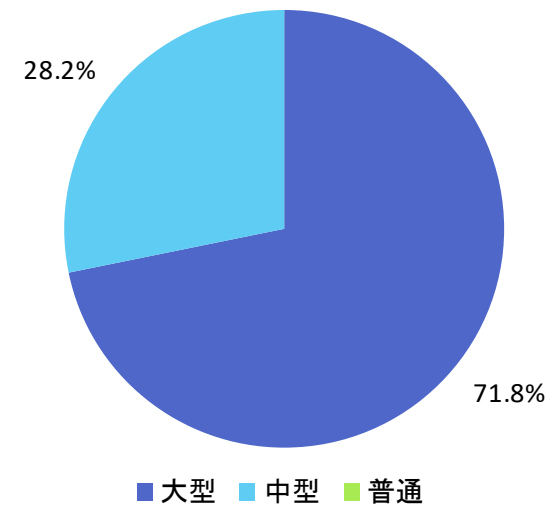
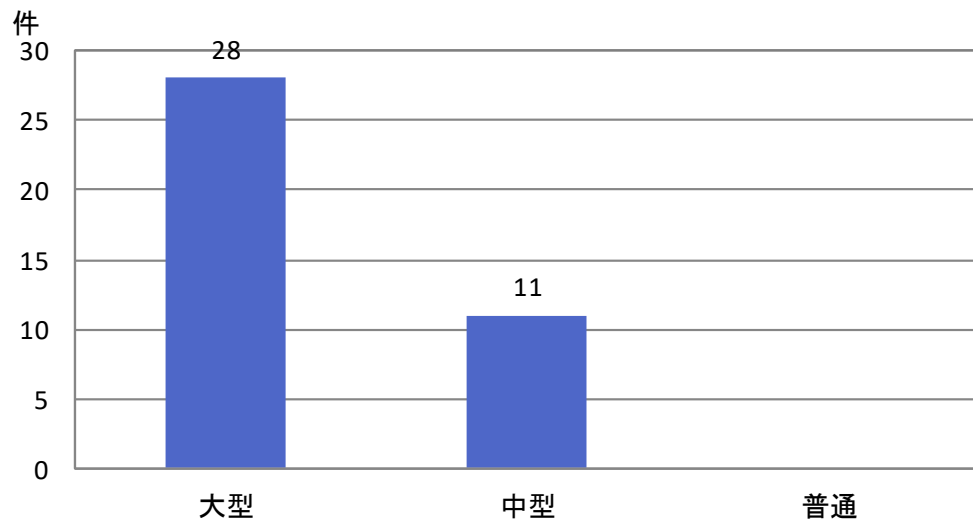
- ・一般道路での車両区分をみると、「大型」が最も多く82件（50.9%）となっている。
- ・次いで「中型」71件（44.1%）、「普通」8件（5.0%）が続いている。
- ・「大型」と「中型」はほぼ同じ割合となっている。



## VI. 2021年1～12月死亡事故データ(車両区分)

### (2) 高速道路等での車両区分

- ・ 高速道路等での車両区分をみると、「大型」が最も多く28件（71.8％）となっている。
- ・ 次いで「中型」11件（28.2％）と続いている。



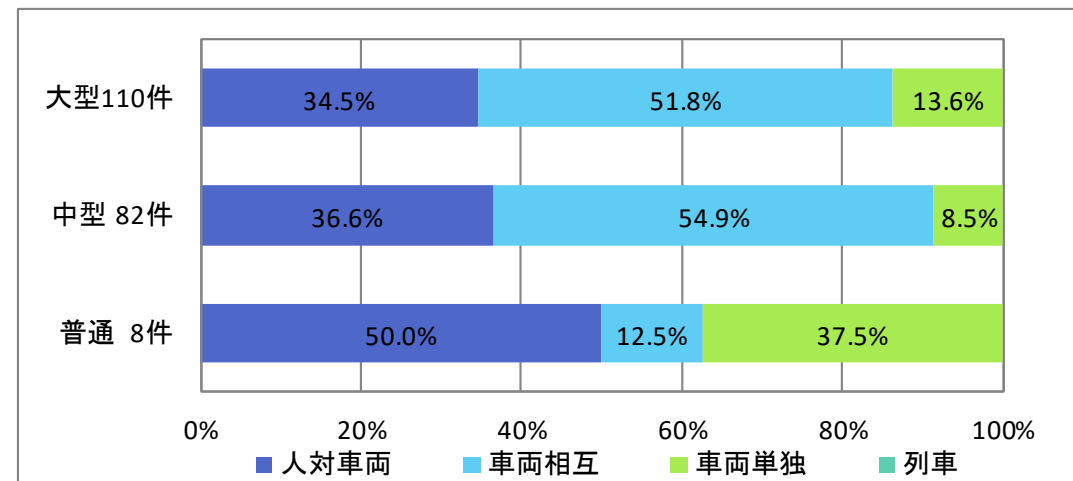
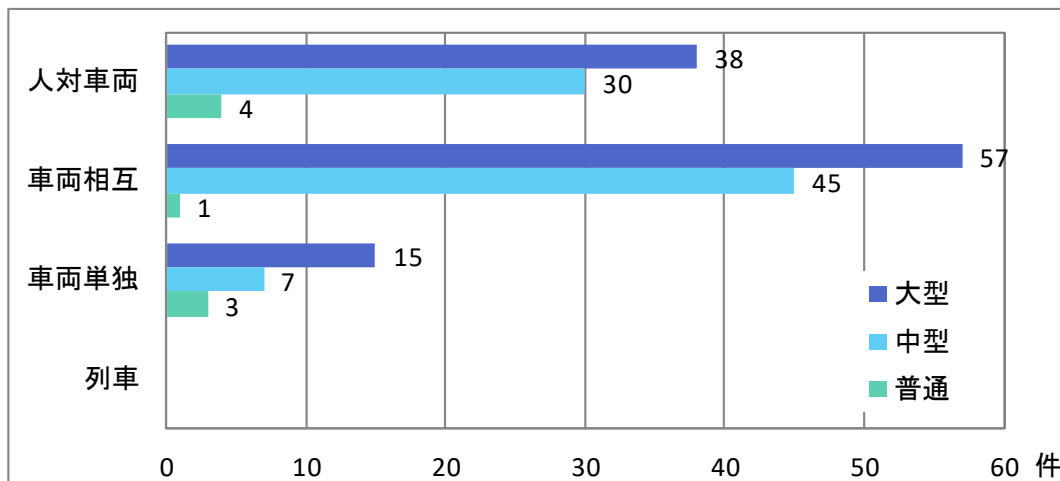
## VI. 2021年1～12月死亡事故データ(車両区分)

### 2. 車両区分別の事故類型別

- ・車両区分別の事故類型別にみると、「大型」、「中型」は「車両相互」が最も多く、それぞれ57件（51.8%）、45件（54.9%）となっている。
- ・「普通」は「人対車両」が最も多く4件（50.0%）となっている。

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

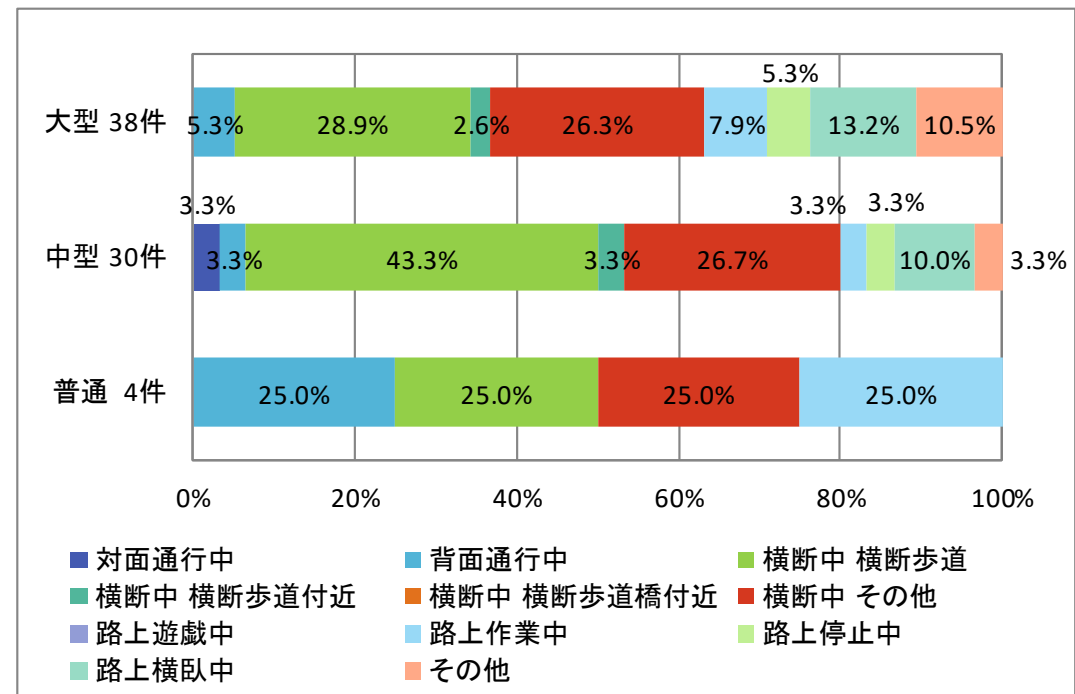
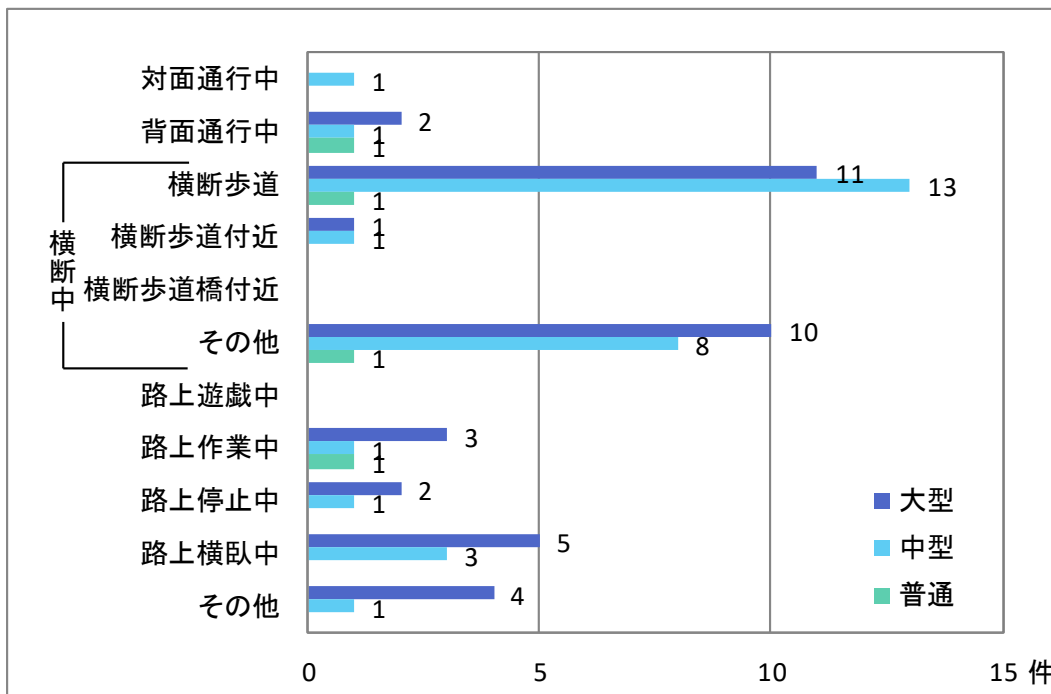
※対自転車の死亡事故件数についてはP86～P97に別掲。このうち車両区分別の事故類型別の詳細は、P89～P92に掲載。



## VI. 2021年1～12月死亡事故データ(車両区分)

### (1) 車両区分別の事故類型(人対車両)別

- ・車両区分別の事故類型(人対車両)別にみると、「大型」、「中型」は「横断中 横断歩道」が最も多く、それぞれ11件(28.9%)、13件(43.3%)となっている。
- ・「普通」は「背面通行中」、「横断中 横断歩道」、「横断中 その他」、「路上作業中」がそれぞれ1件(25.0%)となっている。

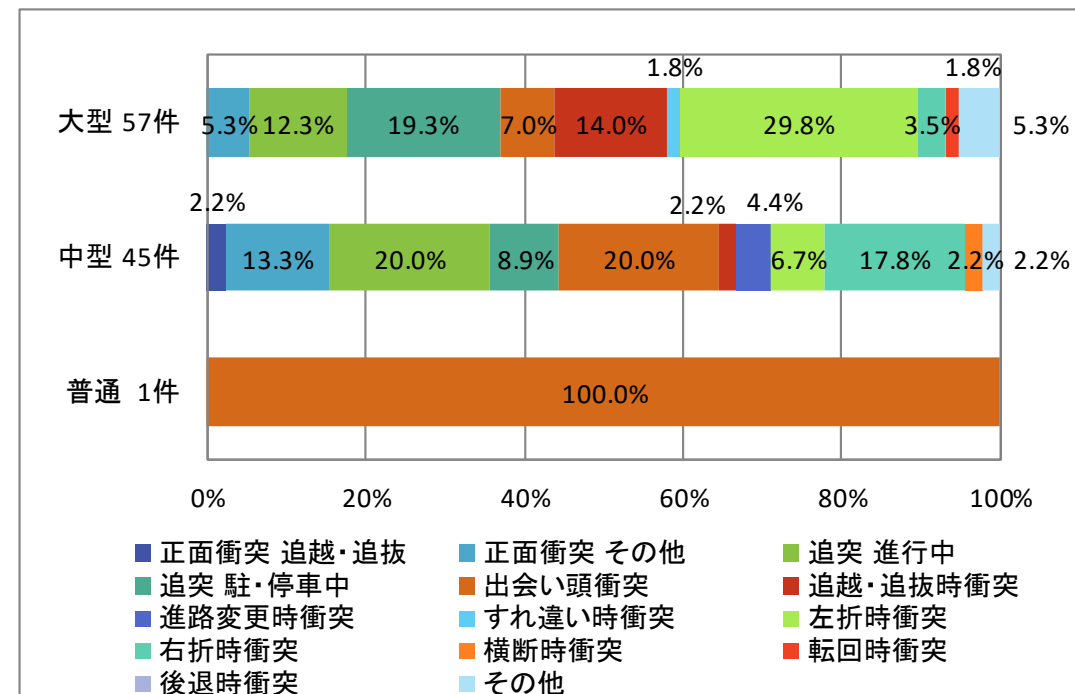
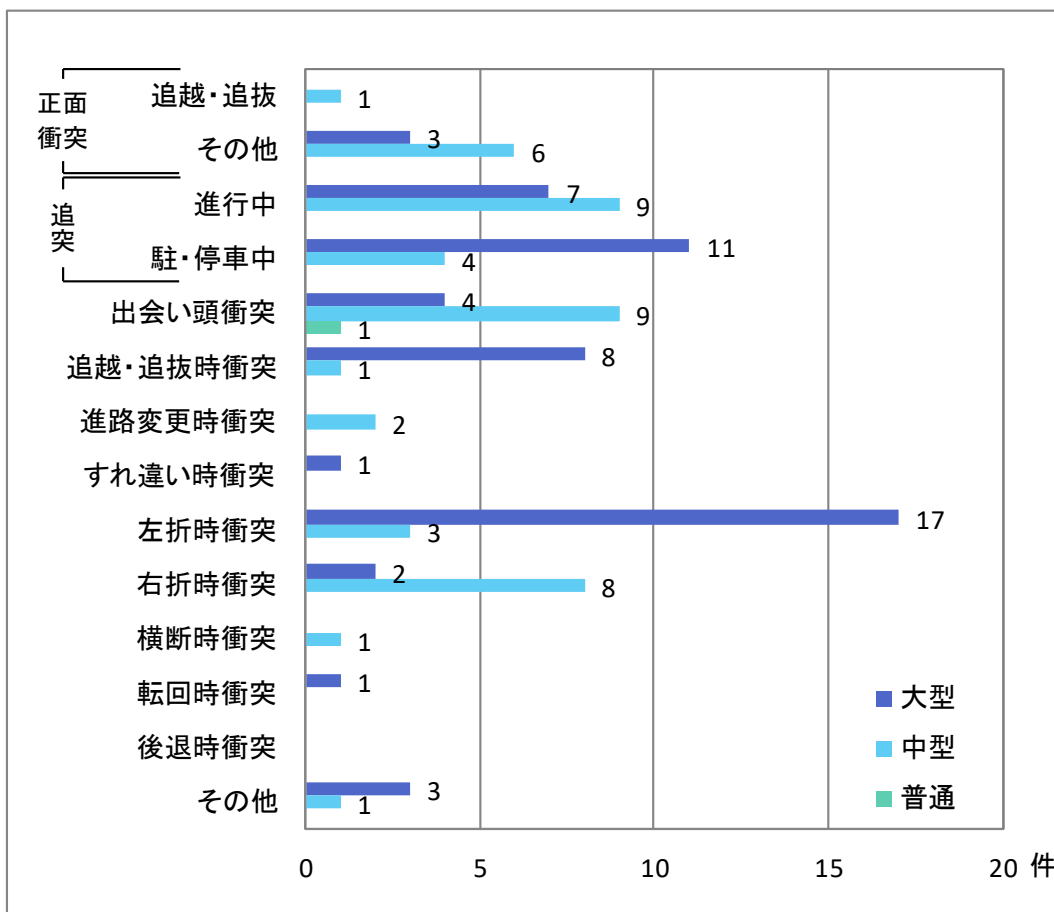


## VI. 2021年1～12月死亡事故データ(車両区分)

### (2) 車両区分別の事故類型(車両相互)別

- ・車両区分別の事故類型(車両相互)別にみると、「大型」は「左折時衝突」が最も多く17件(29.8%)、次いで「追突 駐・停車中」11件(19.3%)、「追越・追抜時衝突」8件(14.0%)と続いている。
- ・「中型」は「追突 進行中」、「出会い頭衝突」が最も多く、それぞれ9件(20.0%)、次いで「右折時衝突」8件(17.8%)、「正面衝突 その他」6件(13.3%)と続いている。
- ・「普通」は「出会い頭衝突」1件(100.0%)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。

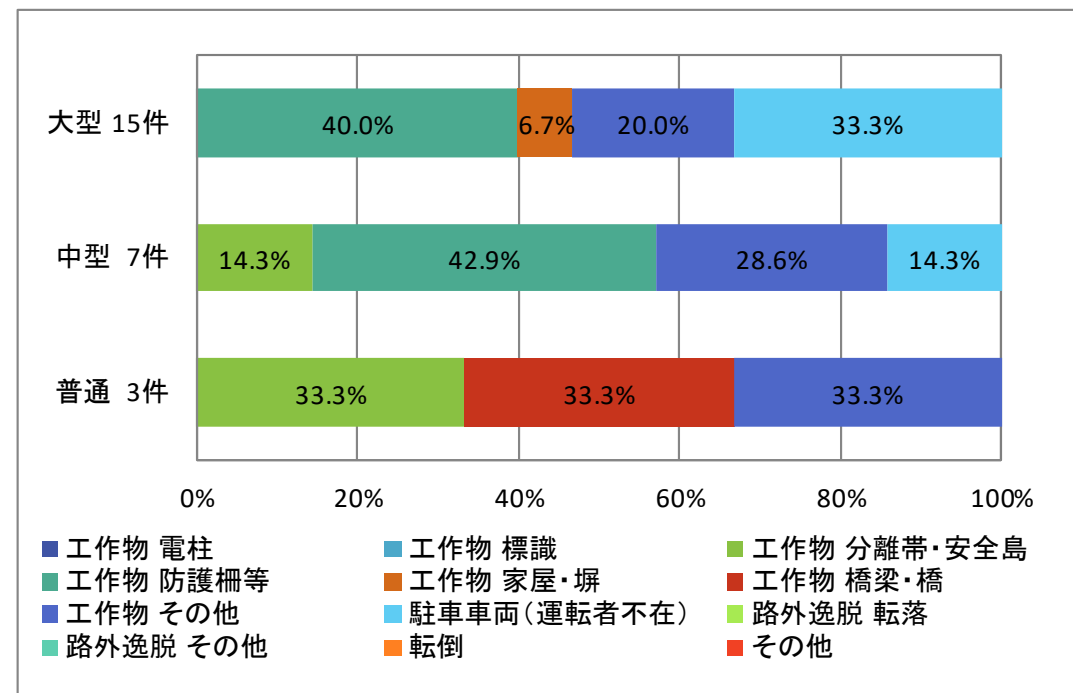
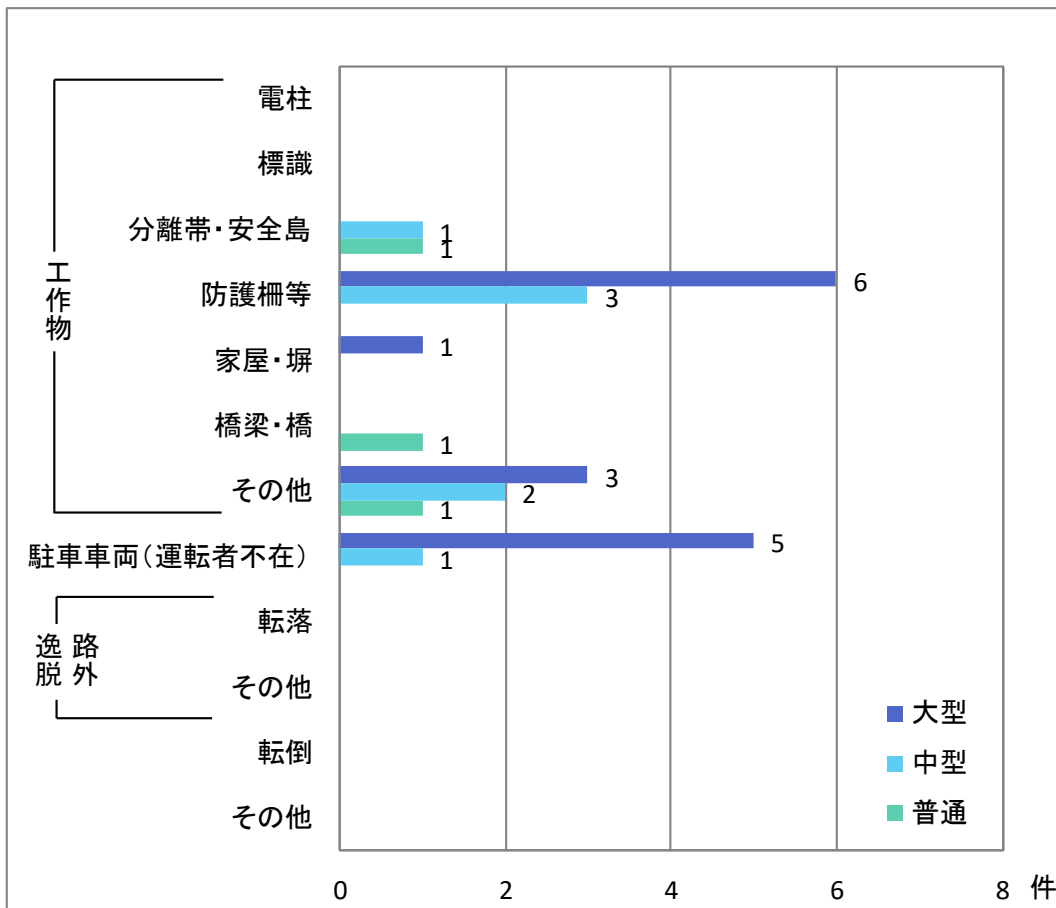




## VI. 2021年1～12月死亡事故データ(車両区分)

### (3) 車両区分別の事故類型(車両単独)別

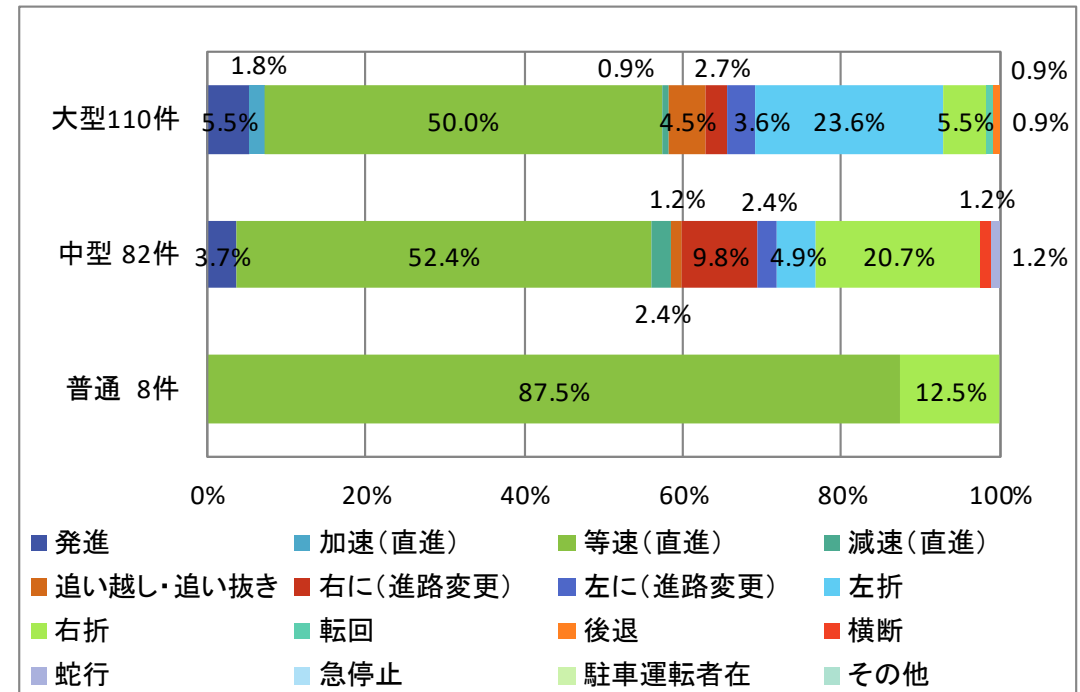
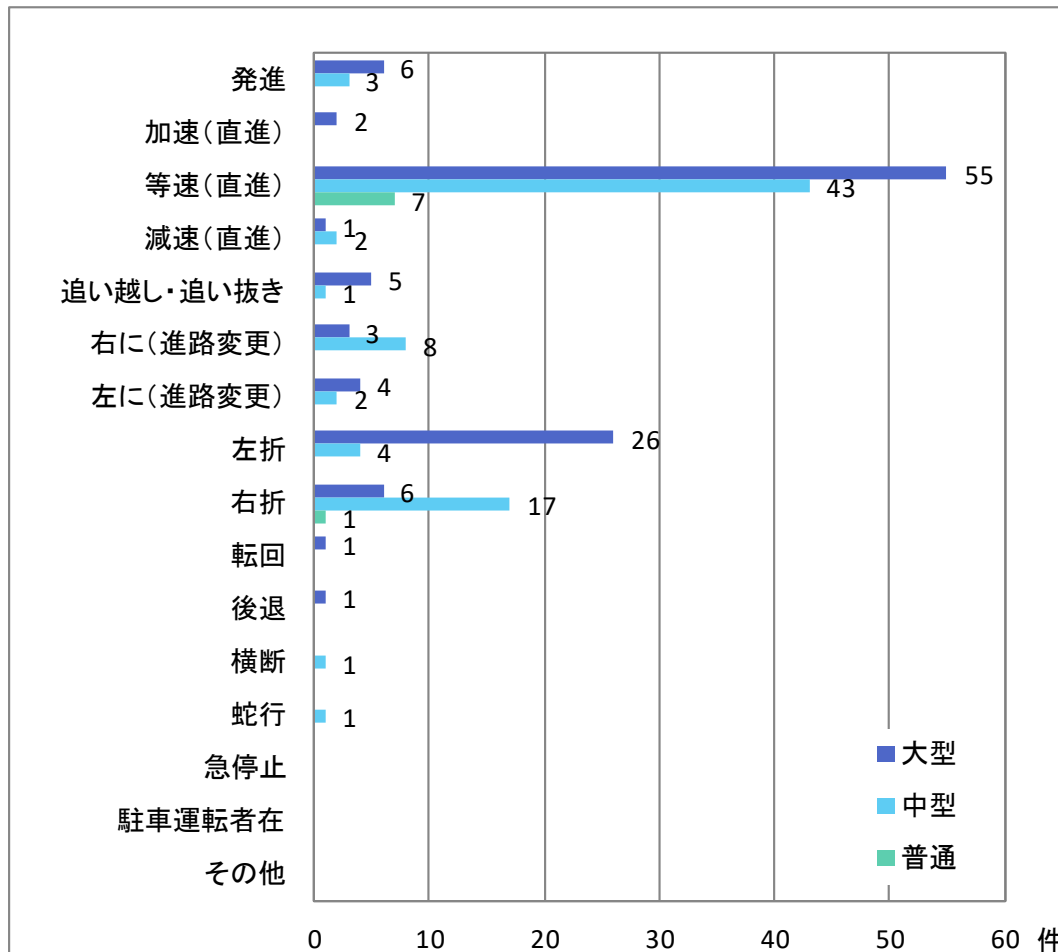
- ・車両区分別の事故類型(車両単独)別にみると、「大型」は「工作物 防護柵」が最も多く6件(40.0%)、次いで「駐車車両(運転者不在)」5件(33.3%)、「工作物 その他」3件(20.0%)と続いている。
- ・「中型」は「工作物 防護柵等」が最も多く3件(42.9%)、次いで「工作物 その他」2件(28.6%)、「分離帯・安全島」1件(14.3%)となっている。
- ・「普通」は「工作物 分離帯・安全島」、「工作物 橋梁・橋」、「工作物 その他」がそれぞれ1件(33.3%)となっている。



## VI. 2021年1～12月死亡事故データ(車両区分)

### 3. 車両区分別の行動類型別

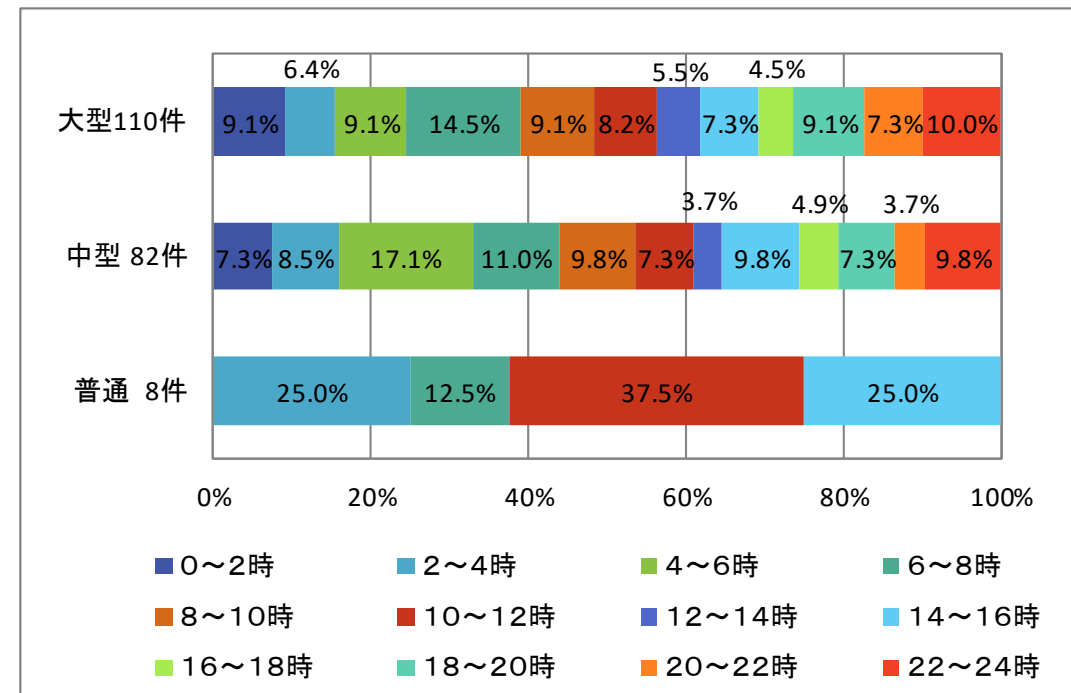
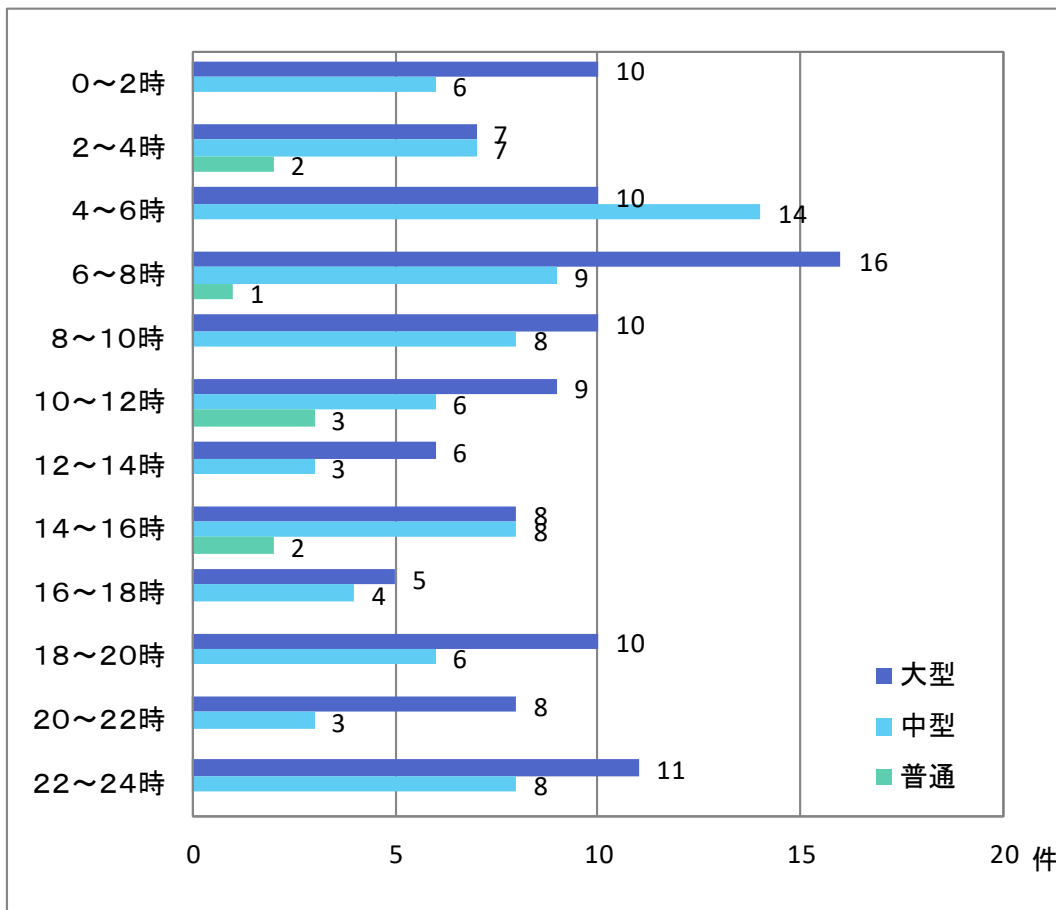
- ・車両区分別の行動類型別にみると、「大型」、「中型」、「準中型」、「普通」のいずれも「等速（直進）」が最も多く、それぞれ55件（50.0%）、43件（52.4%）、7件（87.5%）となっている。
- ・「等速（直進）」に次いで「左折」や「右折」が多い。



## VI. 2021年1～12月死亡事故データ(車両区分)

### 4. 車両区分別の時間帯別

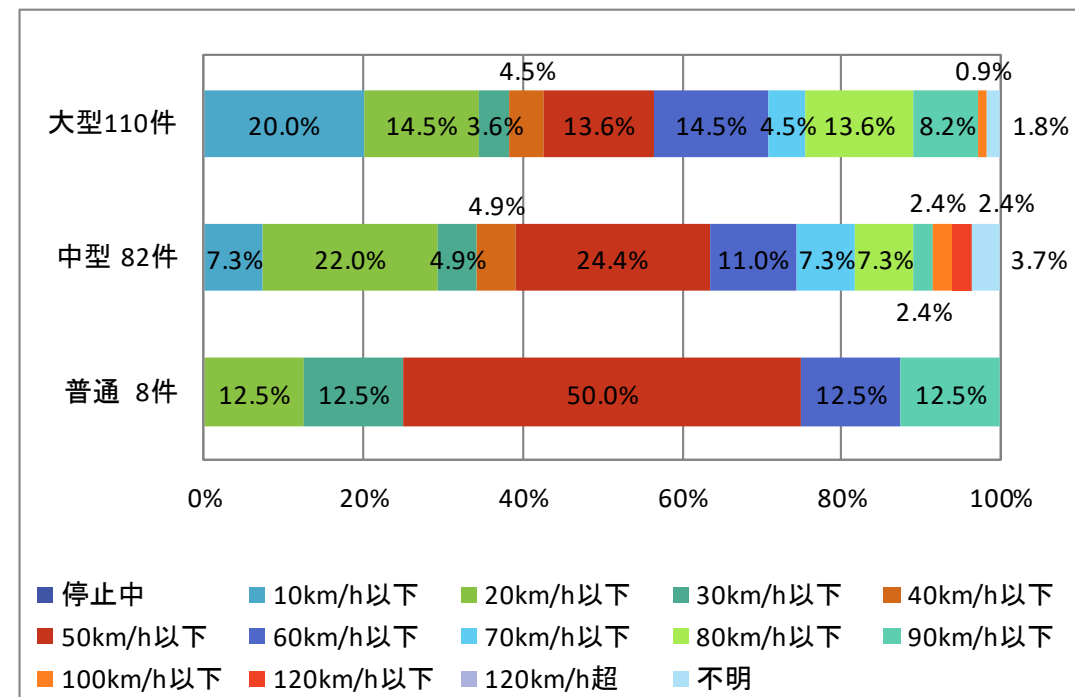
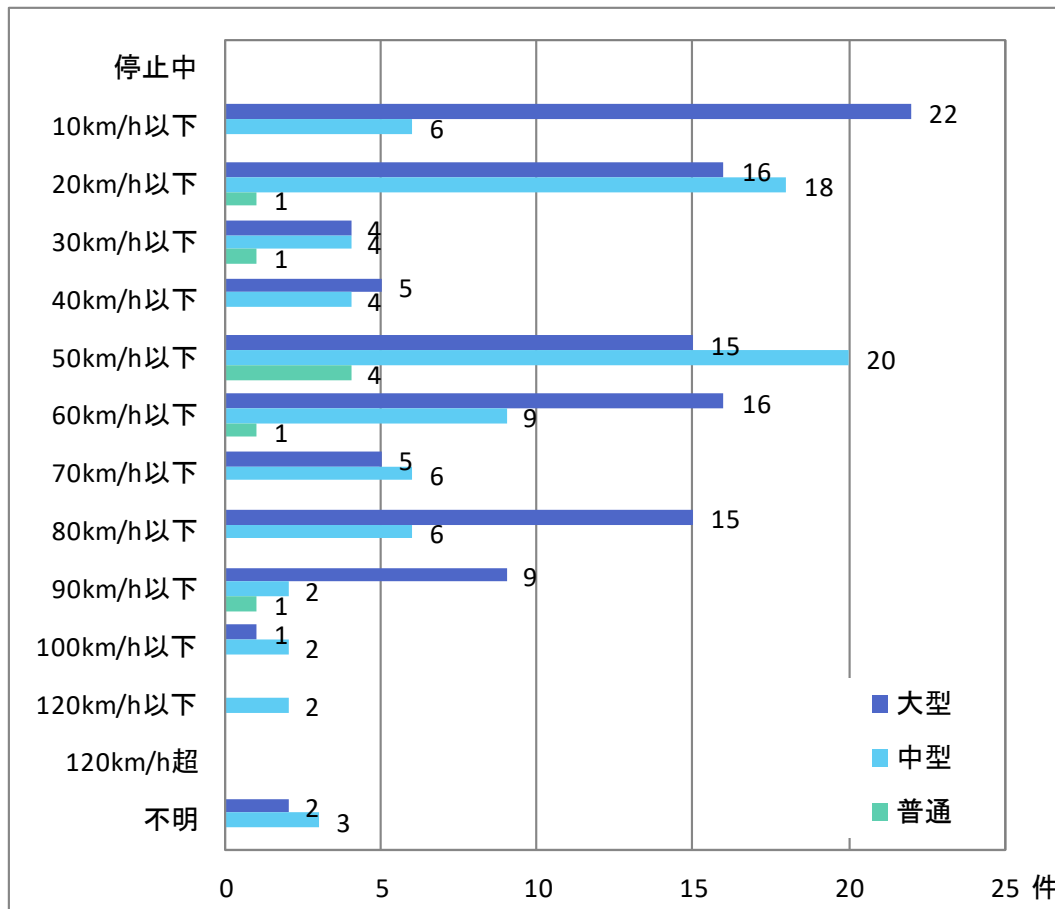
- ・車両区分別の時間帯別にみると、「大型」は「6～8時」が最も多く16件（14.5%）となっている。次いで「22～24時」11件（10.0%）、「0～2時」、「4～6時」、「8～10時」、「18～20時」がそれぞれ10件（9.1%）と続いている。深夜早朝（22～6時）、午前中（6～12時）の時間帯で、それぞれ3割以上を占めている。
- ・「中型」は「4～6時」が最も多く14件（17.1%）となっている。次いで、「6～8時」9件（11.0%）、「8～10時」、「14～16時」、「22～24時」がそれぞれ8件（9.8%）と続いている。深夜早朝（22～6時）の時間帯で4割以上を占めている。
- ・「普通」は「10～12時」が最も多く3件（37.5%）となっている。次いで、「2～4時」、「14～16時」がそれぞれ2件（25.0%）と続いている。



## VI. 2021年1～12月死亡事故データ(車両区分)

### 5. 車両区分別の運転者の危険認知速度別

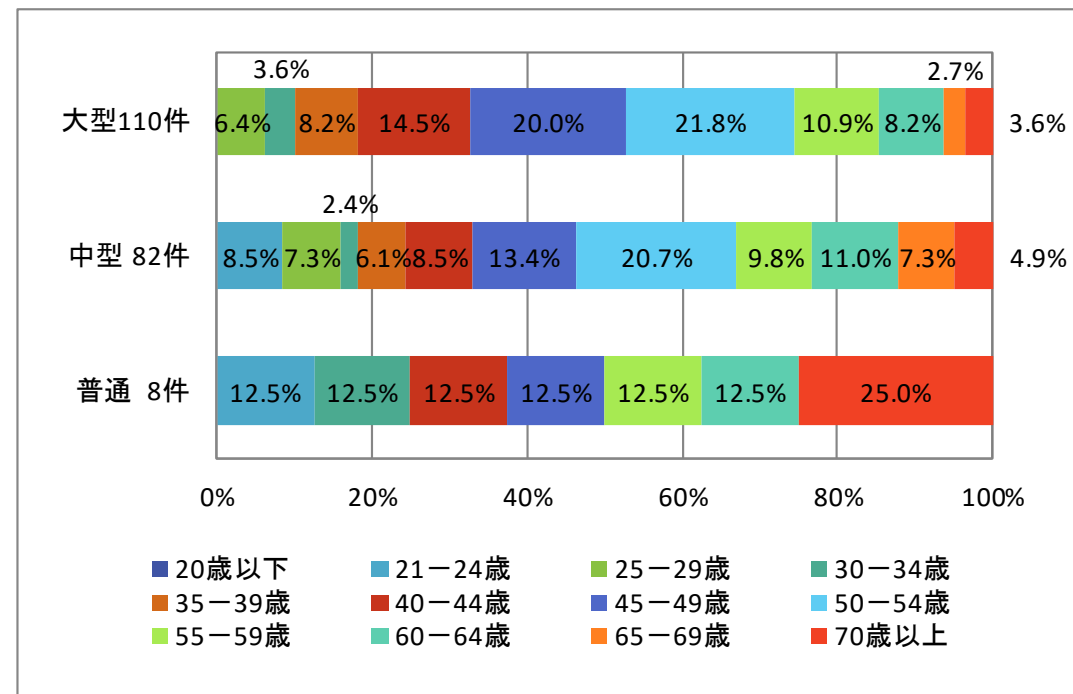
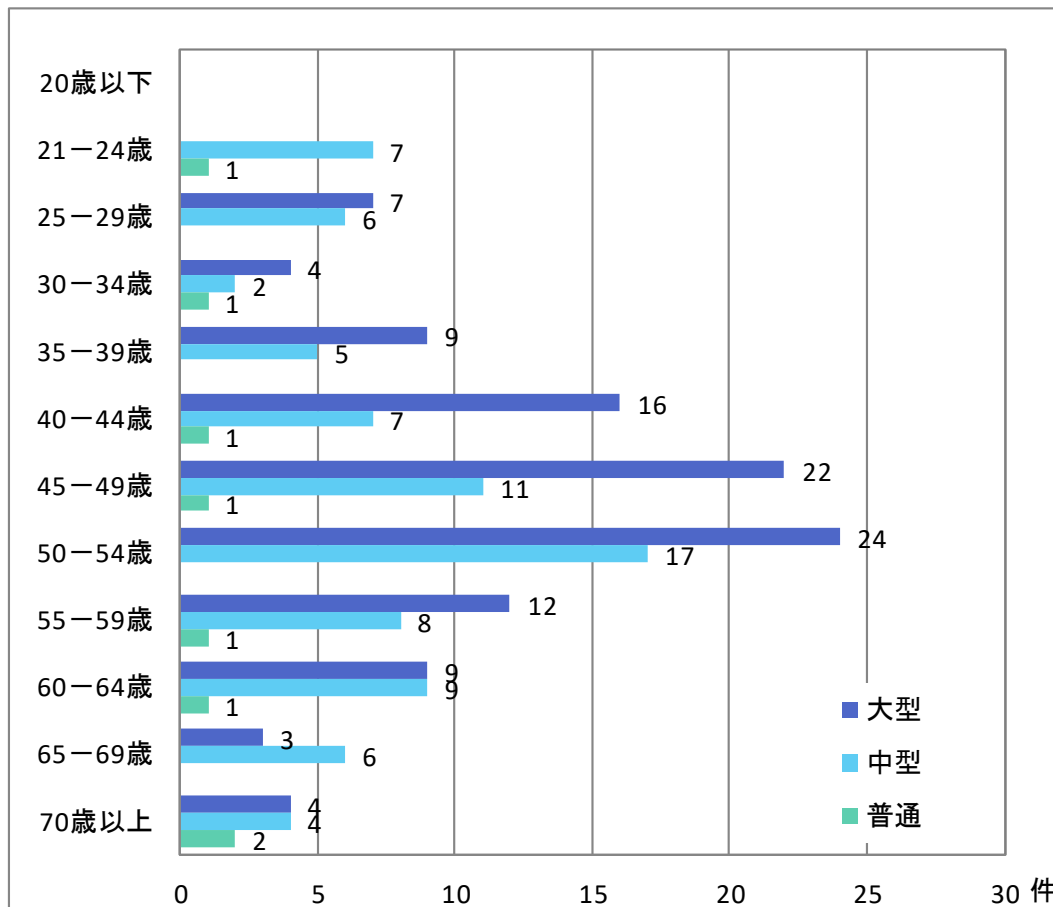
- ・車両区分別の運転者の危険認知速度別にみると、「大型」は「10km/h以下」が最も多く22件（20.0%）となっている。次いで「(10km/h超)20km/h以下」、「(50km/h超)60km/h以下」がそれぞれ16件（14.5%）、「(40km/h超)50km/h以下」、「(70km/h超)80km/h以下」がそれぞれ15件（13.6%）と続いている。
- ・「中型」は「(40km/h超)50km/h以下」が最も多く20件（24.4%）となっている。次いで「(10km/h超)20km/h以下」18件（22.0%）、「(50km/h超)60km/h以下」9件（11.0%）と続いている。
- ・「普通」は「(40km/h超)50km/h以下」が最も多く4件（50.0%）となっている。



## VI. 2021年1～12月死亡事故データ(車両区分)

### 6. 車両区分別の運転者の年齢層別

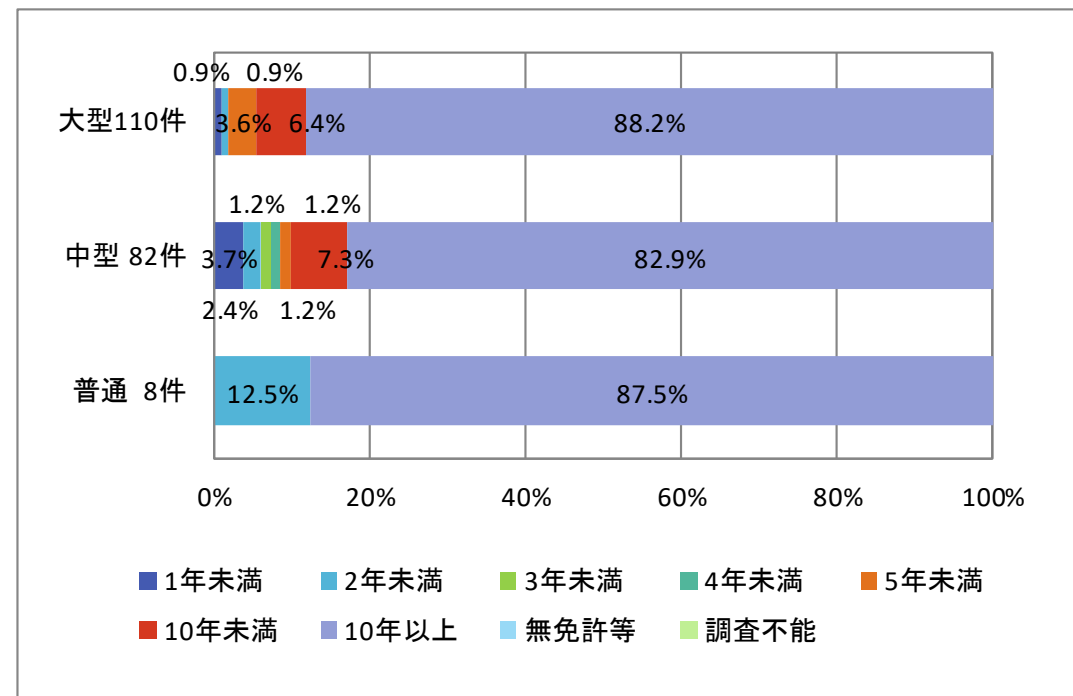
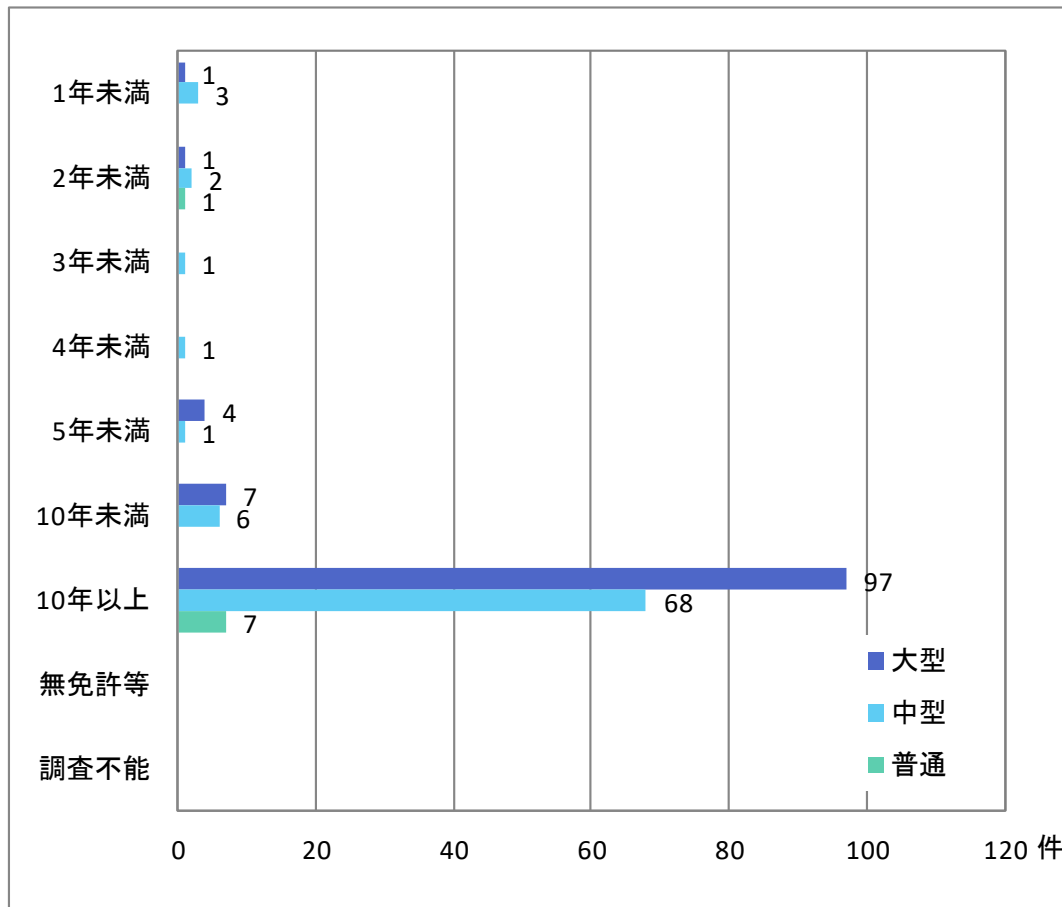
- ・車両区分別の年齢層別にみると、「大型」は「50-54歳」が最も多く24件（21.8%）となっている。次いで「45-49歳」22件（20.0%）、「40-44歳」16件（14.5%）と続いている。
- ・「中型」は「50-54歳」が最も多く17件（20.7%）となっている。次いで「45-49歳」11件（13.4%）、「60-64歳」9件（11.0%）と続いている。
- ・「普通」は「70歳以上」が最も多く2件（25.0%）となっている。



## VI. 2021年1～12月死亡事故データ(車両区分)

### 7. 車両区分別の運転者の免許取得年数別

- ・車両区分別の運転免許取得年数別にみると、いずれの車両も「10年以上」が最も多く、それぞれ97件（88.2%）、68件（82.9%）、7件（87.5%）となっている。



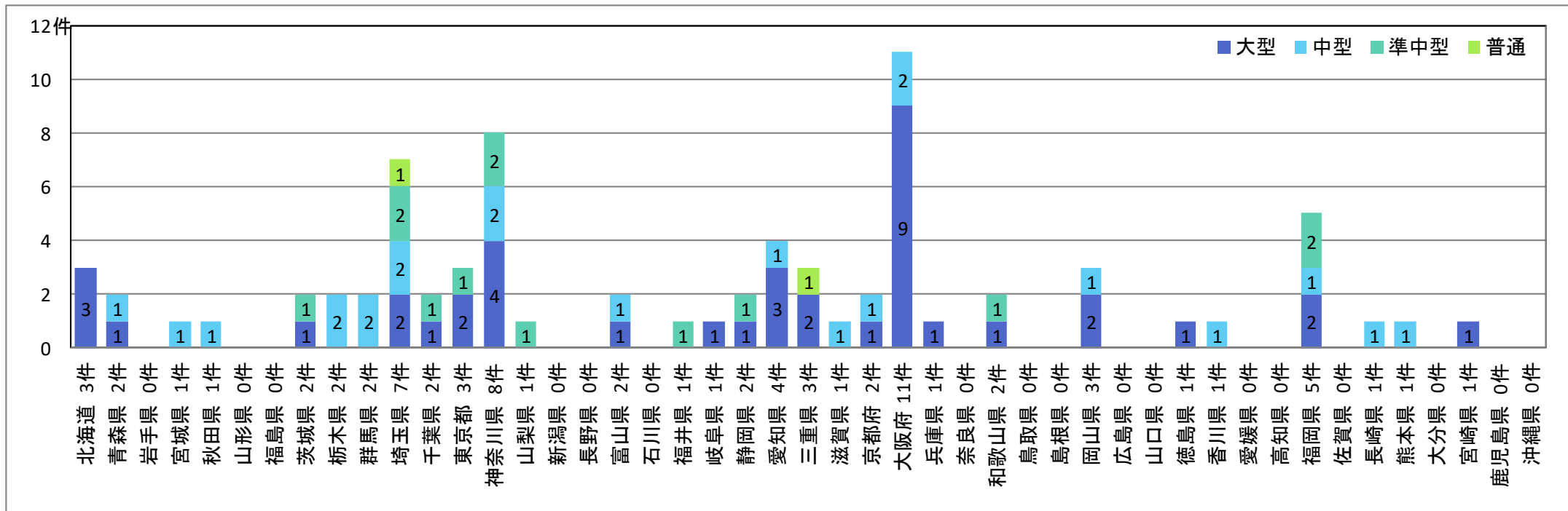
## VII. 2021年1～12月死亡事故データ(交差点(追突を除く))

1. 発生地別
2. 対歩行者・自転車別
3. 対歩行者・自転車別の第二当事者の年齢別
4. 行動類型別の第二当事者別
5. 右・左折別の第二当事者の年齢別・発生時間別
6. 右・左折時の対歩行者・自転車別の年齢別・発生時間別
7. 大型車・左折死亡事故の第二当事者の年齢別・発生時間別

## VII. 2021年1～12月死亡事故データ(交差点(追突を除く))

### 1. 発生地別

- ・発生地別の交差点事故件数をみると、「大阪府」が最も多く11件となっている。
- ・次いで「神奈川県」8件、「埼玉県」7件、「福岡県」5件、「愛知県」4件と続いている。

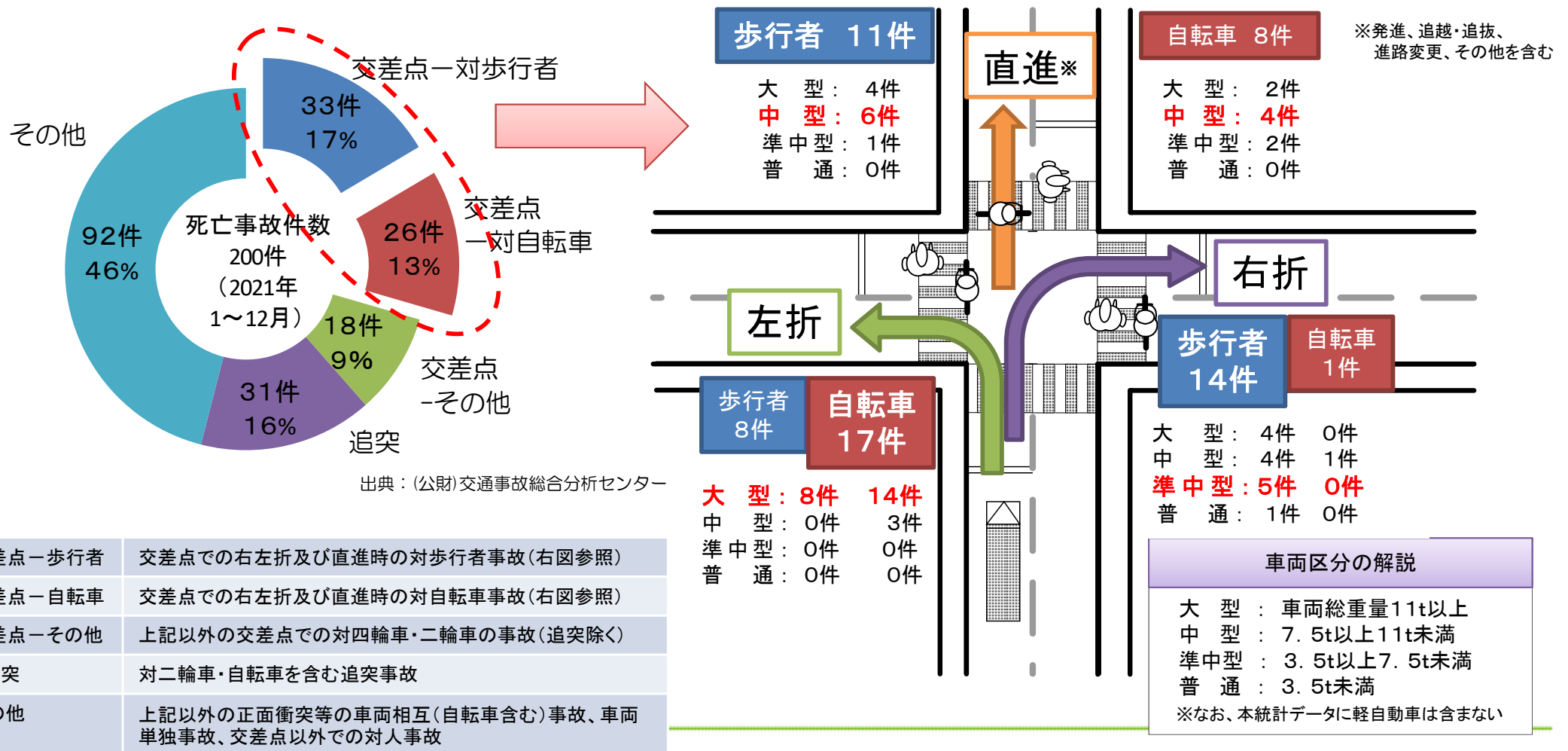




## VII. 2021年1～12月死亡事故データ(交差点(追突を除く))

### 2. 対歩行者・自転車別

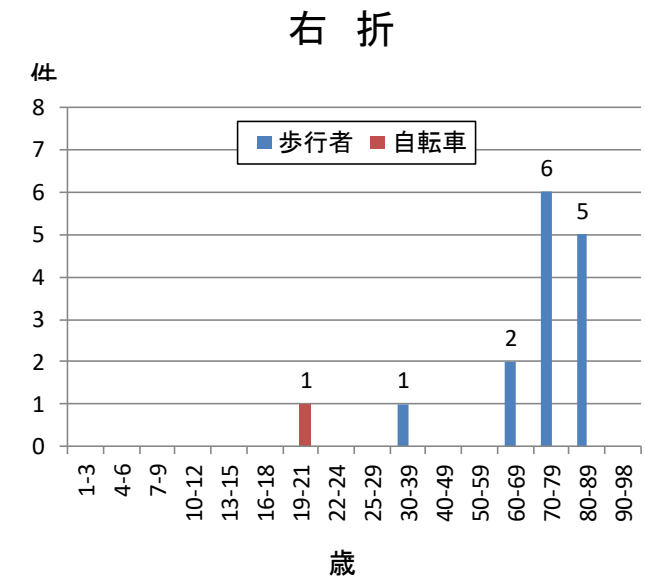
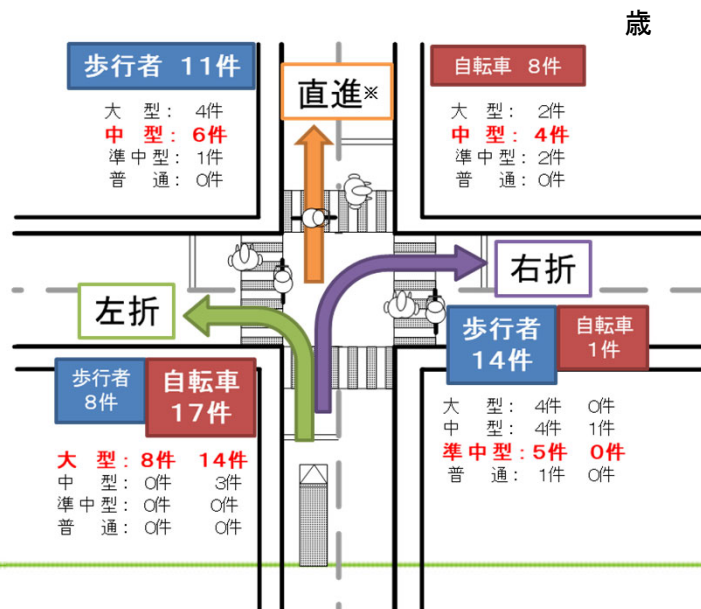
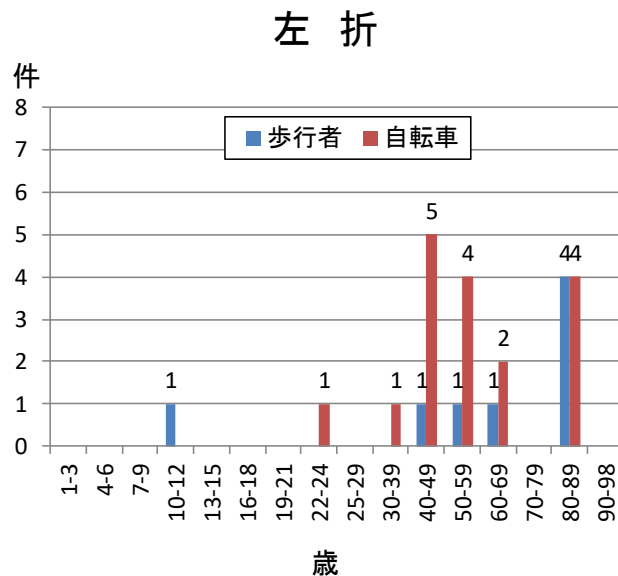
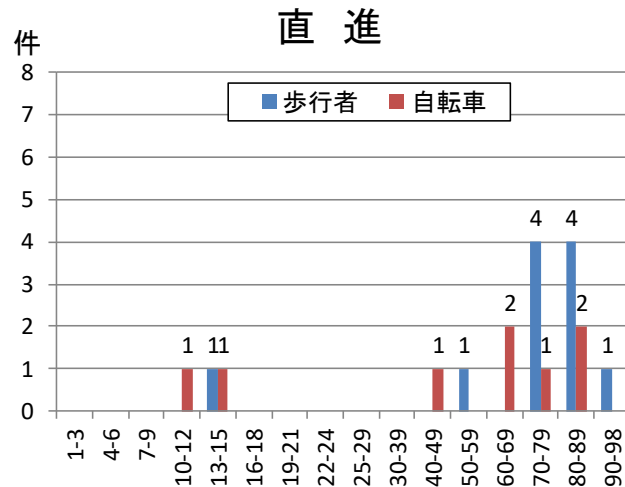
- ・事業用トラックが第1当事者となる交差点における対歩行者、対自転車の死亡事故(59件)は、追突事故(31件)の**1.9倍**。
- ・直進死亡事故は、**6割近くが対歩行者(11件)**であり、**対歩行者の5割以上が中型車**。
- ・左折死亡事故は、**7割近くが対自転車(17件)**であり、**対自転車の8割以上が大型車**。
- ・右折死亡事故は、**9割以上が対歩行者(14件)**であり、**対歩行者の4割近くが準中型車**。



## Ⅶ. 2021年1～12月死亡事故データ(交差点(追突を除く))

### 3. 対歩行者・自転車別の第二当事者の年齢別

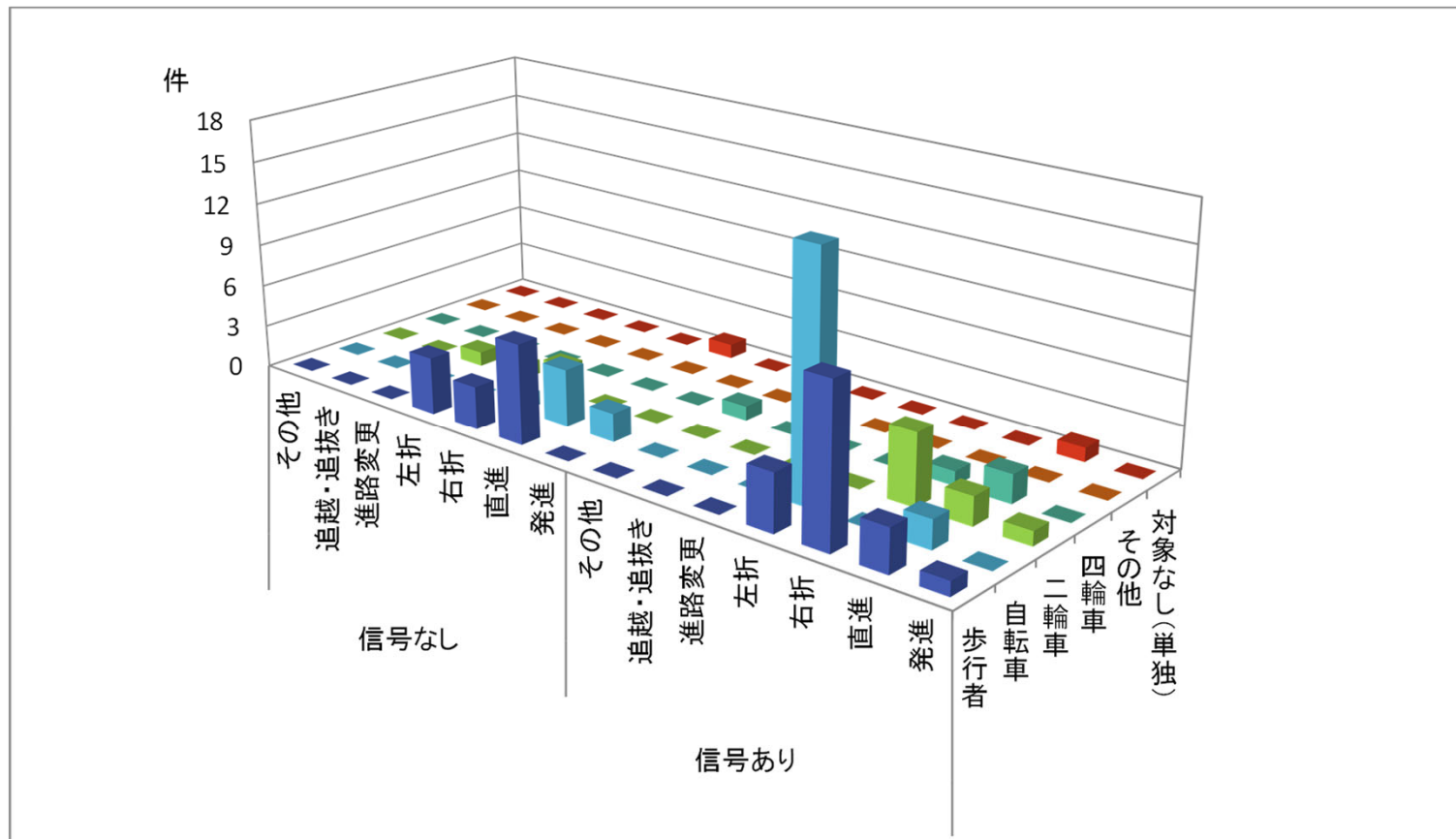
- ・直進時の死亡事故: 対歩行者は8割以上が70歳以上、対自転車は6割以上が60歳以上。
- ・左折時の死亡事故: 対自転車は20歳代から80歳代まで幅広い年齢層で、5割以上が40～50代、2割以上が80歳以上。
- ・右折時の死亡事故: 対歩行者は9割以上が60歳以上。



## VII. 2021年1～12月死亡事故データ(交差点(追突を除く))

### 4. 行動類型別の第二当事者別

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

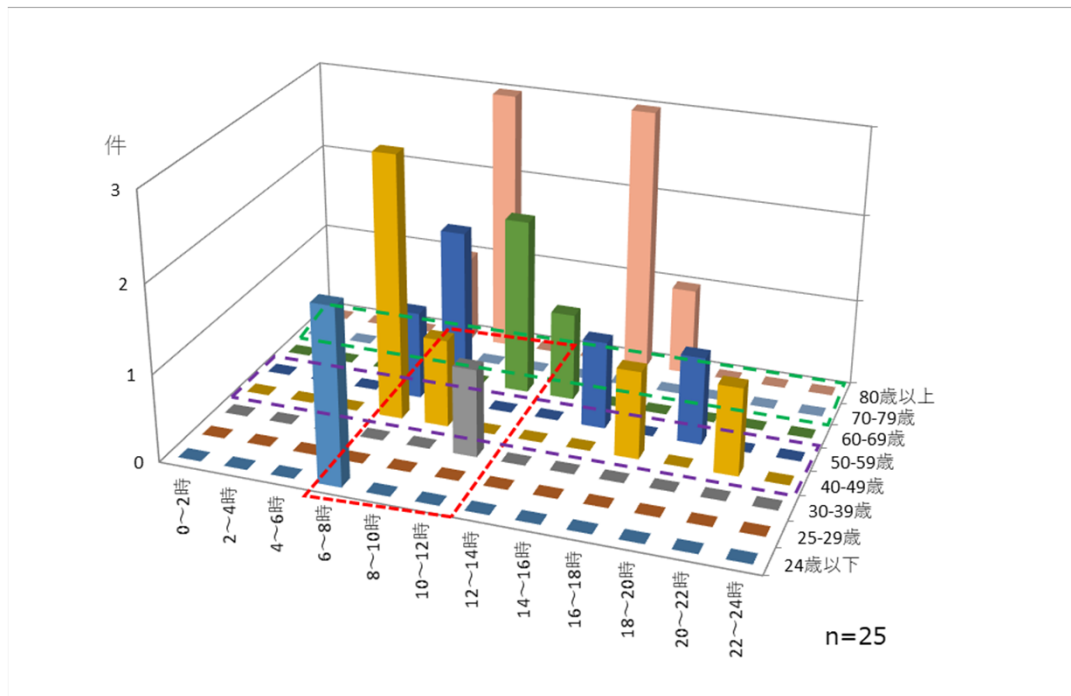


## VII. 2021年1～12月死亡事故データ(交差点(追突を除く))

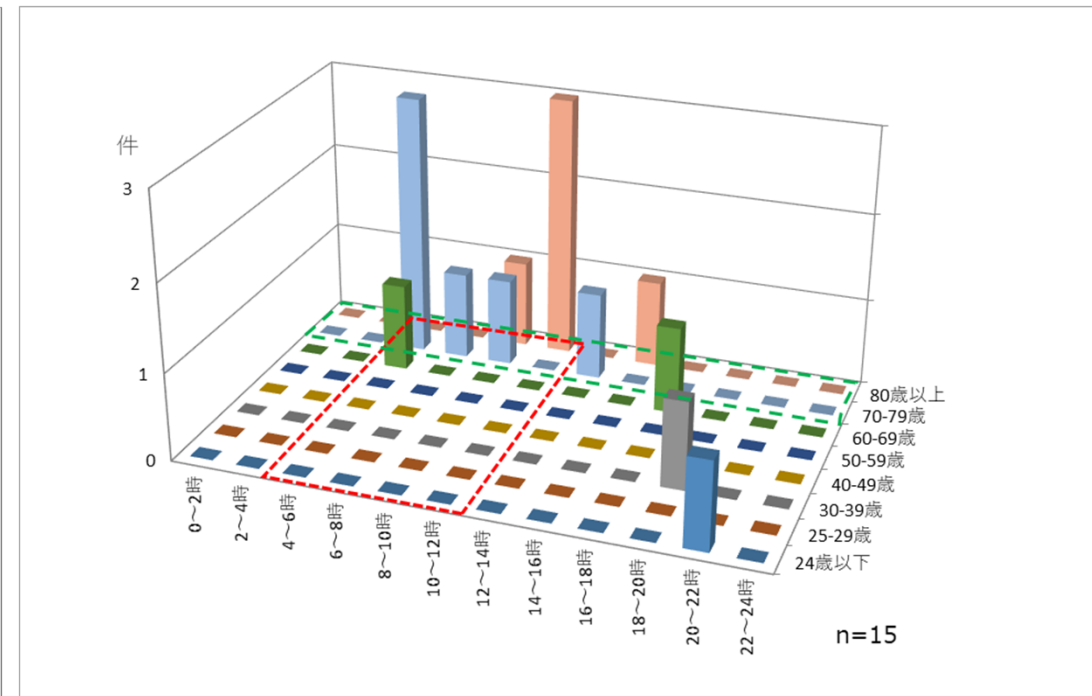
### 5. 右・左折別の第二当事者の年齢別・発生時間別

- ・左折死亡事故は、「80歳以上」が8件（32.0%）、「40-49歳」が6件（24.0%）、「50-59歳」が5件（20.0%）となっている。中間層及び高齢層で全体の8割近くを占めている。また、発生時間帯は16件（64.0%）と6割以上が午前中の時間帯（6時～12時）に発生している。
- ・一方、右折死亡事故は、「70歳以上」が11件（73.3%）と7割以上を占めている。また、発生時間帯は10件（66.7%）と7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】

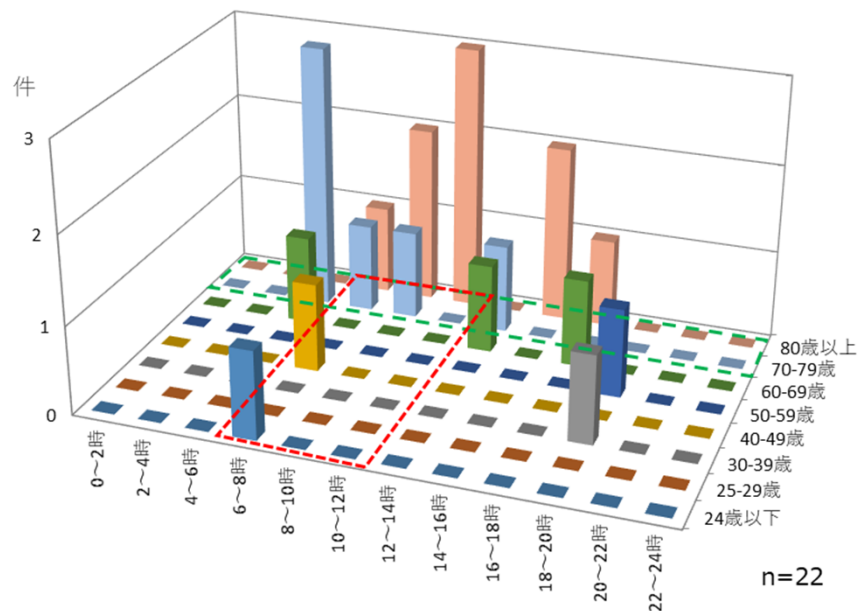


## Ⅶ. 2021年1～12月死亡事故データ(交差点(追突を除く))

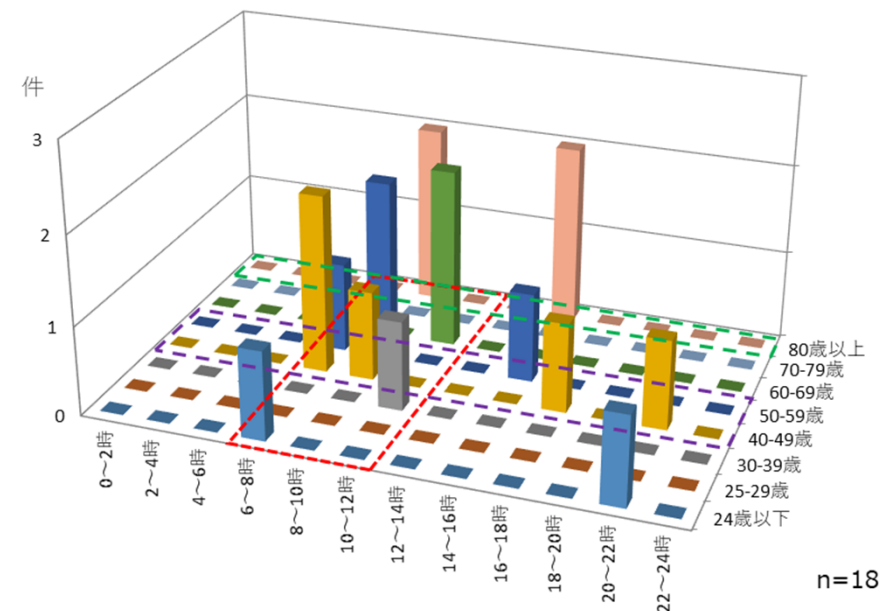
### 6. 右・左折時の対歩行者・自転車別の第二当事者の年齢別・発生時間別

- ・第二当事者が歩行者の場合、「70歳以上」が15件（68.2%）と7割近くを占めている。また、発生時間帯は10件（45.5%）と5割近くが午前中の時間帯（6時～12時）に発生している。
- ・一方、第二当事者が自転車の場合、「40-49歳」が5件（27.8%）、「50-59歳」、「80歳以上」がそれぞれ4件（22.2%）となっている。中間層及び高齢層で全体の7割以上を占めている。また、発生時間帯は12件（66.7%）と7割近くが午前中の時間帯（6時～12時）に発生している。

【対歩行者】



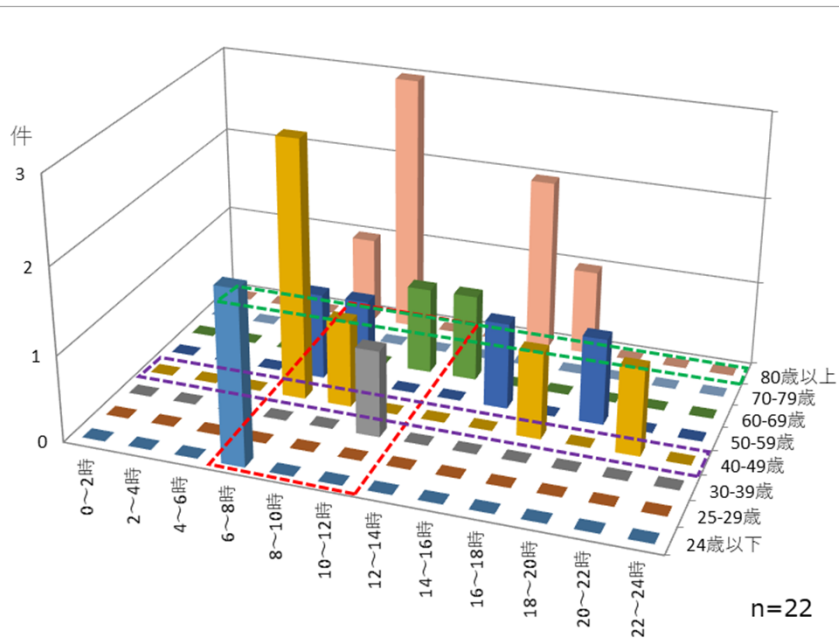
【対自転車】



## VII. 2021年1～12月死亡事故データ(交差点(追突を除く))

### 7. 大型車・左折死亡事故の第二当事者の年齢別・発生時間別

- ・交差点事故全体の28.6%（交差点77件中22件）を占める、第一当事者が大型車の左折死亡事故について、第二当事者の年齢「80歳以上」が7件（31.8%）、「40-49歳」が6件（27.3%）となっている。中間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20件（90.9%）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14件（63.6%）と6割以上を占めている。



|        | 24歳以下 | 25-29歳 | 30-39歳 | 40-49歳 | 50-59歳 | 60-69歳 | 70-79歳 | 80歳以上 | 計      | %      |
|--------|-------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|-------|--------|--------|
| 0～2時   | 0     | 0      | 0      | 0      | 0      | 0      | 0      | 0     | 0      | 0.0%   |
| 2～4時   | 0     | 0      | 0      | 0      | 0      | 0      | 0      | 0     | 0      | 0.0%   |
| 4～6時   | 0     | 0      | 0      | 0      | 0      | 0      | 0      | 0     | 0      | 0.0%   |
| 6～8時   | 2     | 0      | 0      | 3      | 1      | 0      | 0      | 1     | 7      | 31.8%  |
| 8～10時  | 0     | 0      | 0      | 1      | 1      | 0      | 0      | 3     | 5      | 22.7%  |
| 10～12時 | 0     | 0      | 1      | 0      | 0      | 1      | 0      | 0     | 2      | 9.1%   |
| 12～14時 | 0     | 0      | 0      | 0      | 0      | 1      | 0      | 0     | 1      | 4.5%   |
| 14～16時 | 0     | 0      | 0      | 0      | 1      | 0      | 0      | 2     | 3      | 13.6%  |
| 16～18時 | 0     | 0      | 0      | 1      | 0      | 0      | 0      | 1     | 2      | 9.1%   |
| 18～20時 | 0     | 0      | 0      | 0      | 1      | 0      | 0      | 0     | 1      | 4.5%   |
| 20～22時 | 0     | 0      | 0      | 1      | 0      | 0      | 0      | 0     | 1      | 4.5%   |
| 22～24時 | 0     | 0      | 0      | 0      | 0      | 0      | 0      | 0     | 0      | 0.0%   |
| 計      | 2     | 0      | 1      | 6      | 4      | 2      | 0      | 7     | 22     | 100.0% |
| %      | 9.1%  | 0.0%   | 4.5%   | 27.3%  | 18.2%  | 9.1%   | 0.0%   | 31.8% | 100.0% |        |



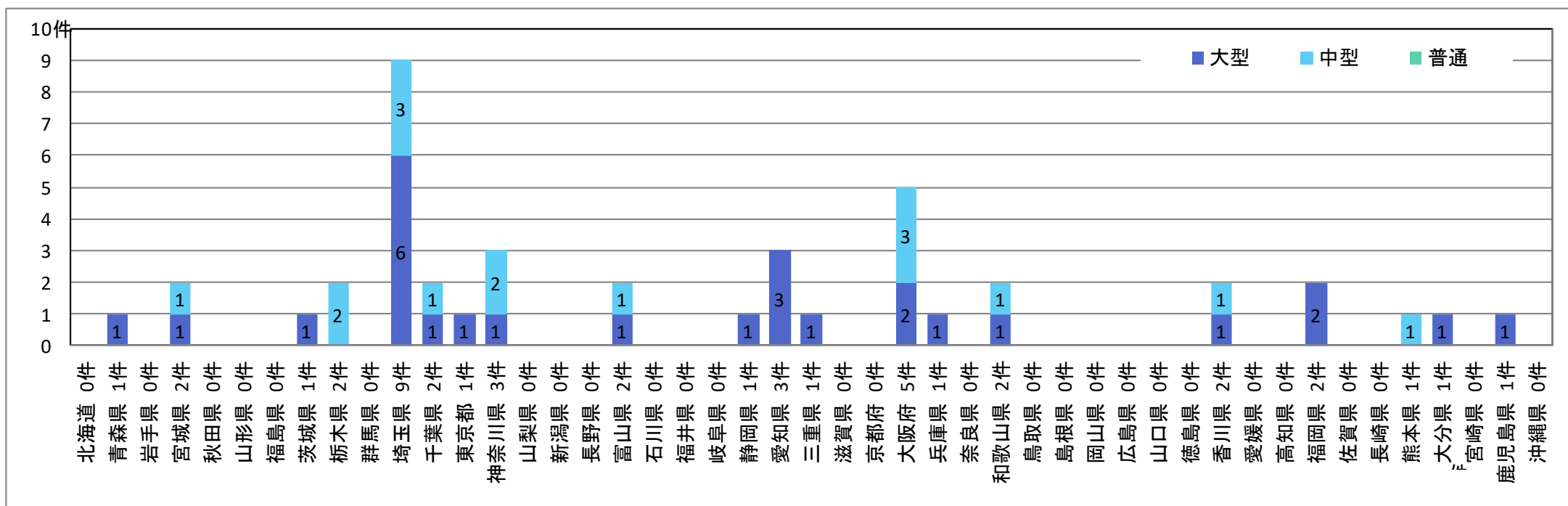
## VIII. 2021年1～12月死亡事故データ(対自転車死亡事故(第1当事者))

1. 発生地別
2. 車両区分別
3. 事故類型別
4. 自転車運転者の年齢別
5. 事故類型別自転車運転者の年齢別

## VIII. 2021年1～12月死亡事故データ(対自転車死亡事故(第1当事者))

### 1. 発生地別

- ・発生地別死亡事故件数の多い県をみると、「埼玉県」が最も多く9件となっている。
- ・次いで「大阪府」5件、「神奈川県」がそれぞれ3件と続いている。

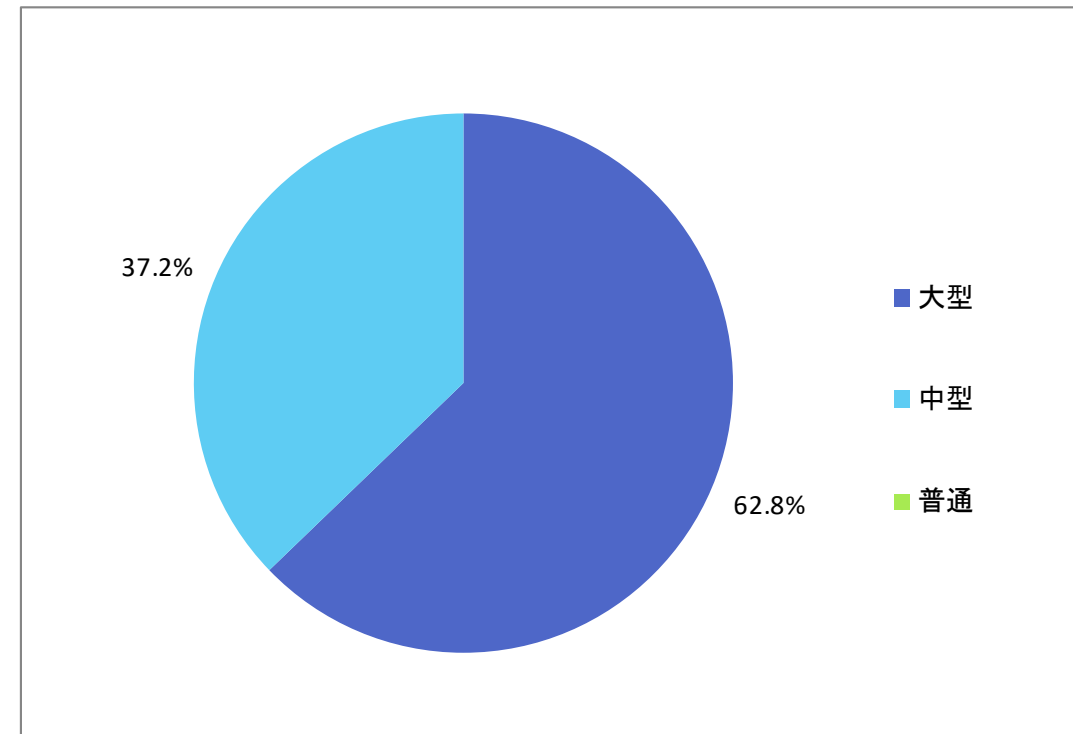
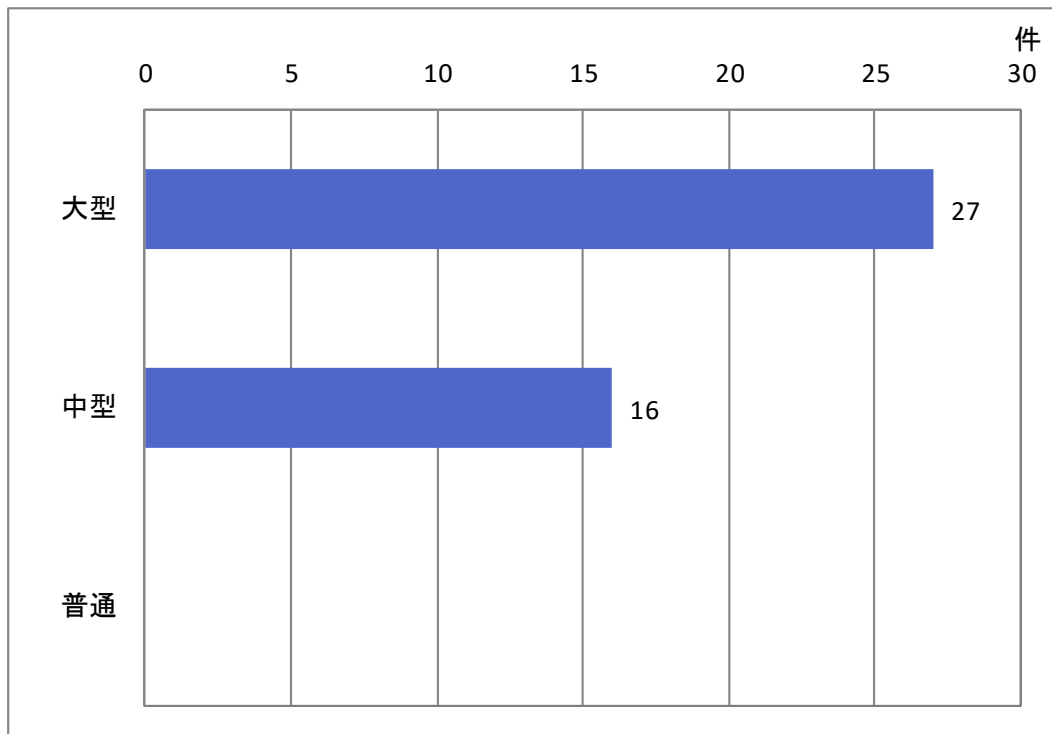




## VIII. 2021年1～12月死亡事故データ(対自転車死亡事故(第1当事者))

### 2. 車両区分別

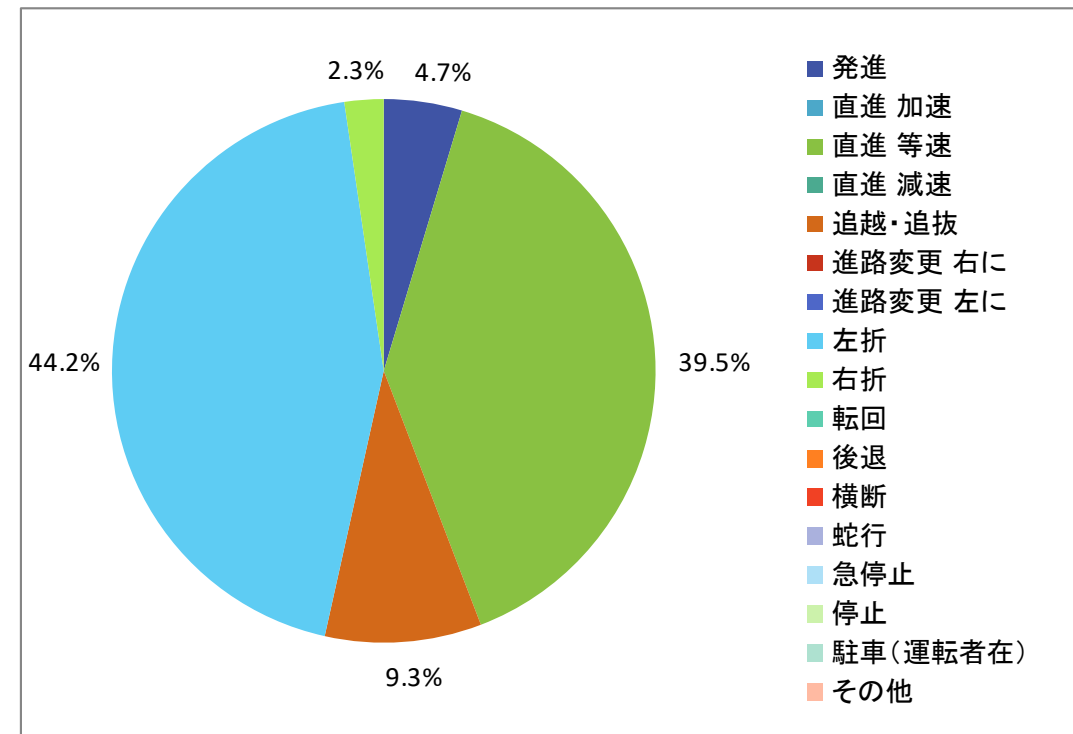
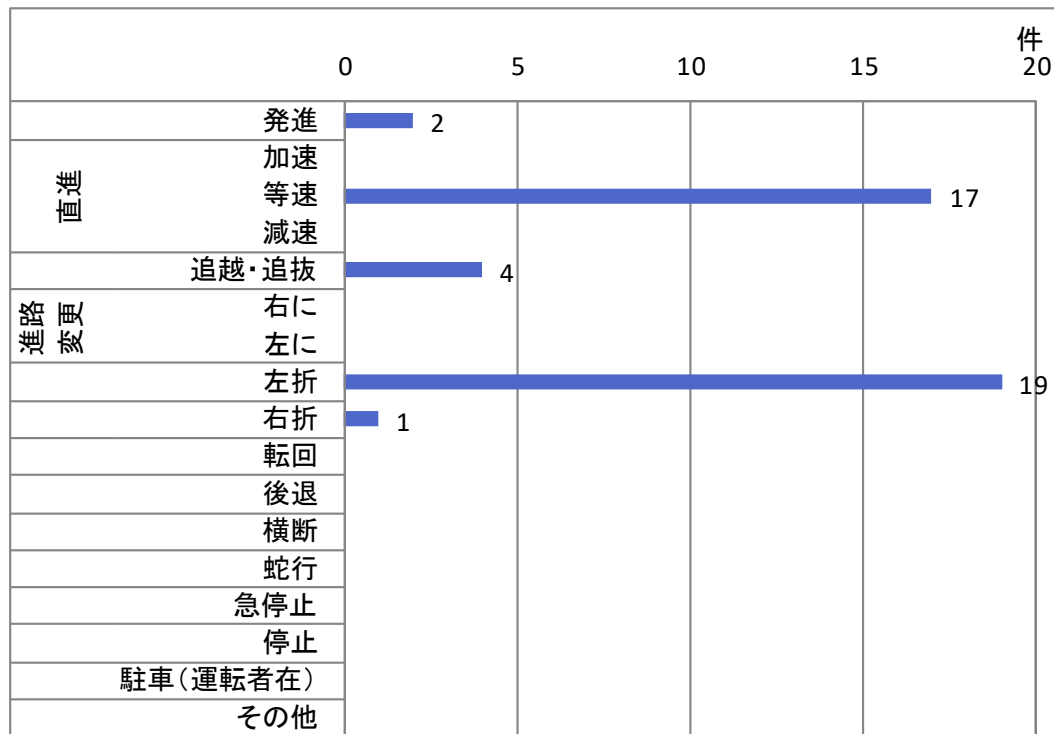
- ・死亡事故件数を車両区分別にみると、「大型」が最も多く27件（62.8%）と6割以上を占めている。
- ・次いで「中型」16件（37.2%）と続いている。



## VIII. 2021年1～12月死亡事故データ(対自転車死亡事故(第1当事者))

### 3. 事故類型別

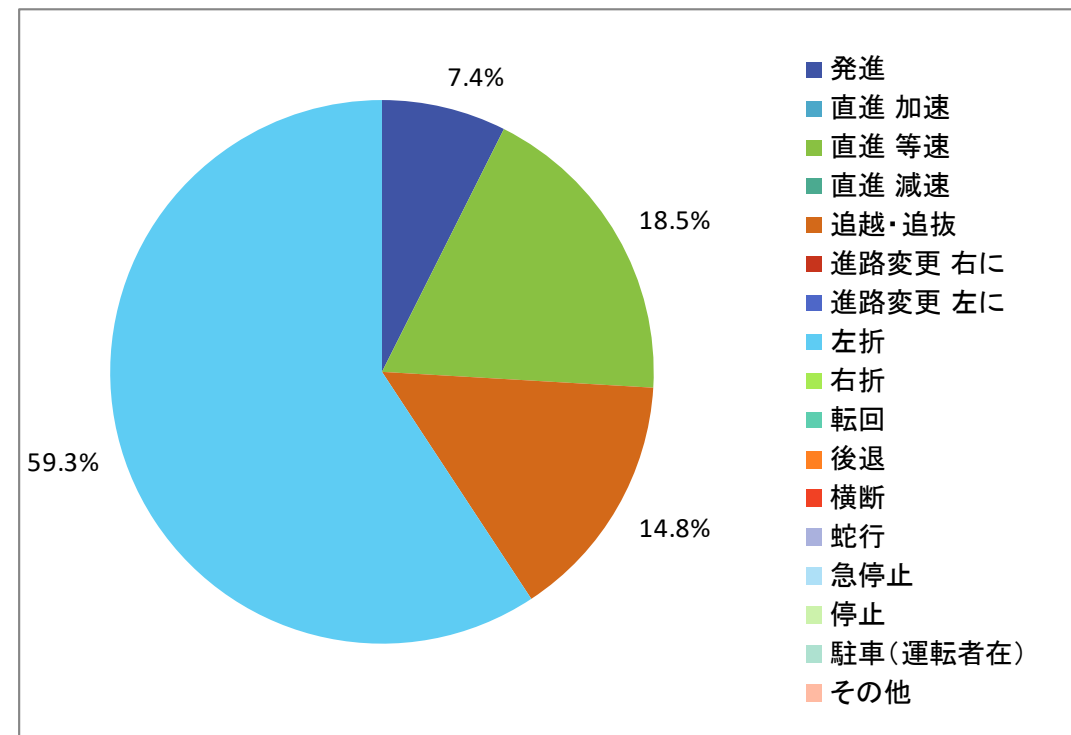
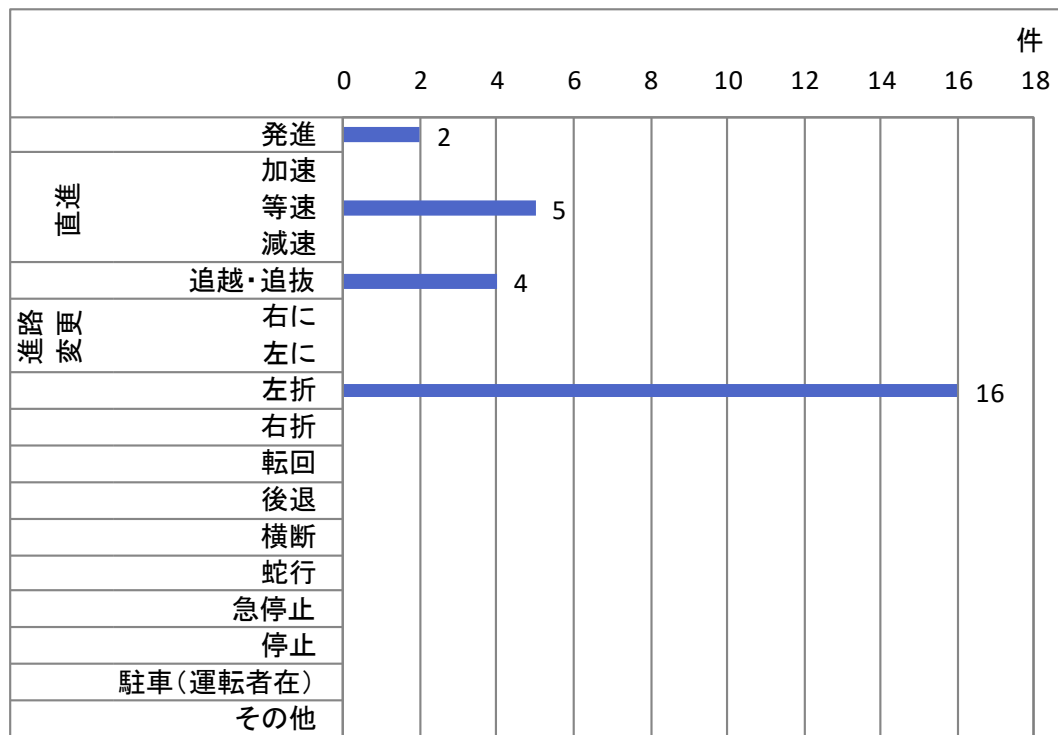
- ・死亡事故件数を事故類型別にみると、「左折」が最も多く19件（44.2%）となっている。
- ・次いで「直進 等速」17件（39.5%）と続いている。



## VIII. 2021年1～12月死亡事故データ(対自転車死亡事故(第1当事者))

### (1) 大型

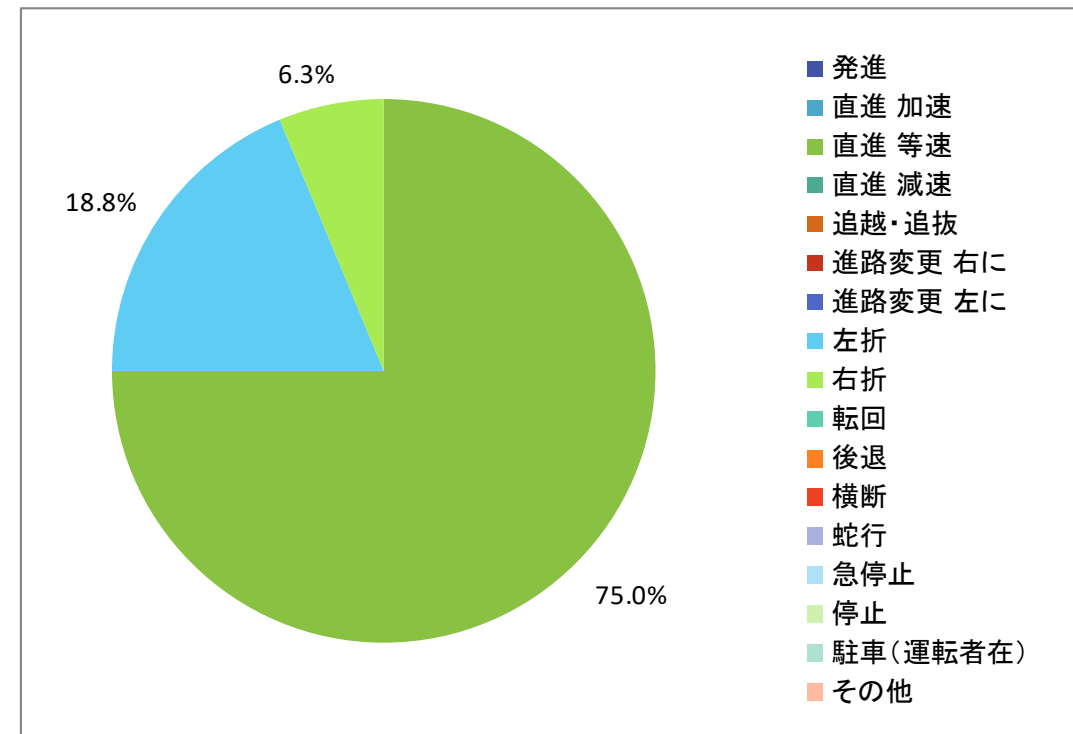
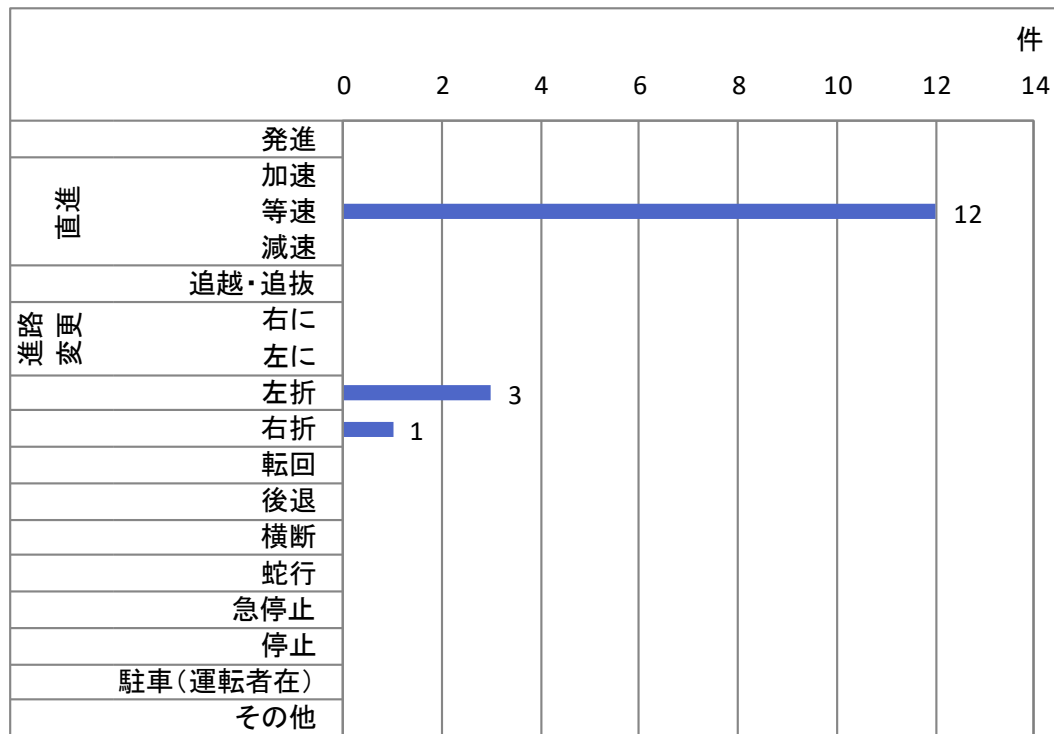
- ・死亡事故件数の事故類型別を車両区分別にみると、「大型」は「左折」が最も多く16件（59.3％）となっている。
- ・次いで「直進 等速」5件（18.5％）、「追越・追抜」4件（14.8％）と続いている。



## VIII. 2021年1～12月死亡事故データ(対自転車死亡事故(第1当事者))

### (2) 中型

- ・ 死亡事故件数の事故類型別を車両区分別にみると、「中型」は「直進 等速」が最も多く12件（75.0%）となっている。
- ・ 次いで「左折」3件（18.8%）、「右折」1件（6.3%）となっている。



## VIII. 2021年1～12月死亡事故データ(対自転車死亡事故(第1当事者))

### (3) 普通

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

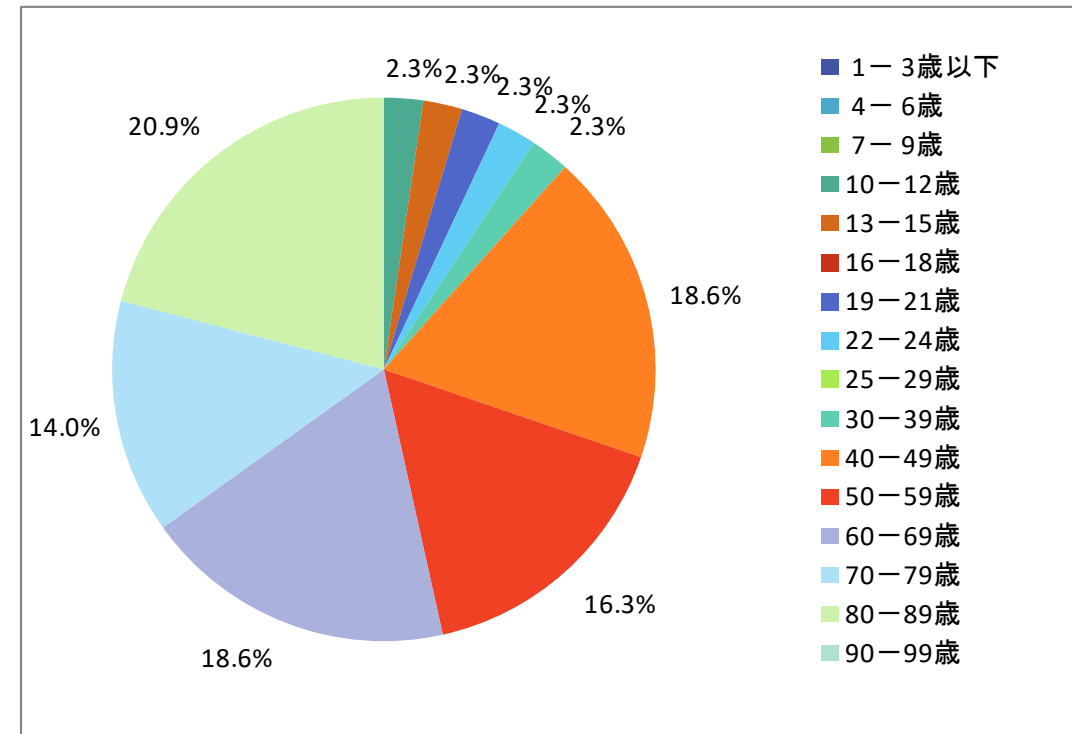
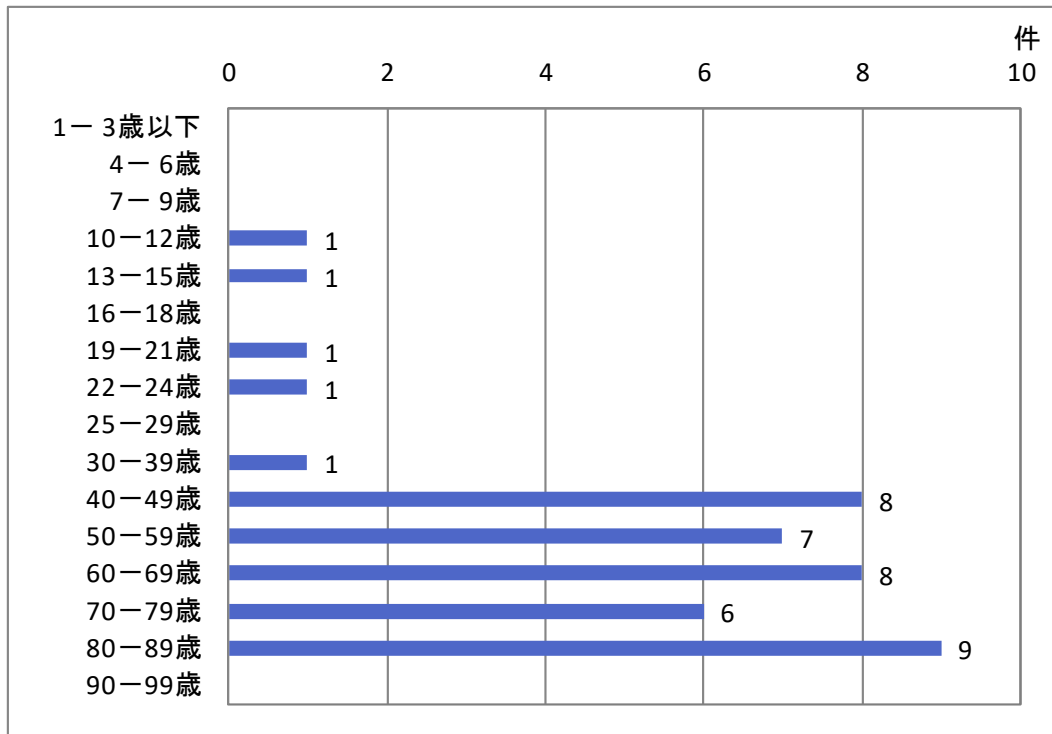
|      |                | 0 | 0.2 | 0.4 | 0.6 | 0.8 | 1 | 件<br>1.2 |
|------|----------------|---|-----|-----|-----|-----|---|----------|
| 直進   | 発進             |   |     |     |     |     |   |          |
|      | 加速<br>等速<br>減速 |   |     |     |     |     |   |          |
| 進路変更 | 追越・追抜          |   |     |     |     |     |   |          |
|      | 右に<br>左に       |   |     |     |     |     |   |          |
|      | 左折             |   |     |     |     |     |   |          |
|      | 右折             |   |     |     |     |     |   |          |
|      | 転回             |   |     |     |     |     |   |          |
|      | 後退             |   |     |     |     |     |   |          |
|      | 横断             |   |     |     |     |     |   |          |
|      | 蛇行             |   |     |     |     |     |   |          |
|      | 急停止            |   |     |     |     |     |   |          |
|      | 停止             |   |     |     |     |     |   |          |
|      | 駐車(運転者在)       |   |     |     |     |     |   |          |
|      | その他            |   |     |     |     |     |   |          |

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

## VIII. 2021年1～12月死亡事故データ(対自転車死亡事故(第1当事者))

### 4. 自転車運転者の年齢別

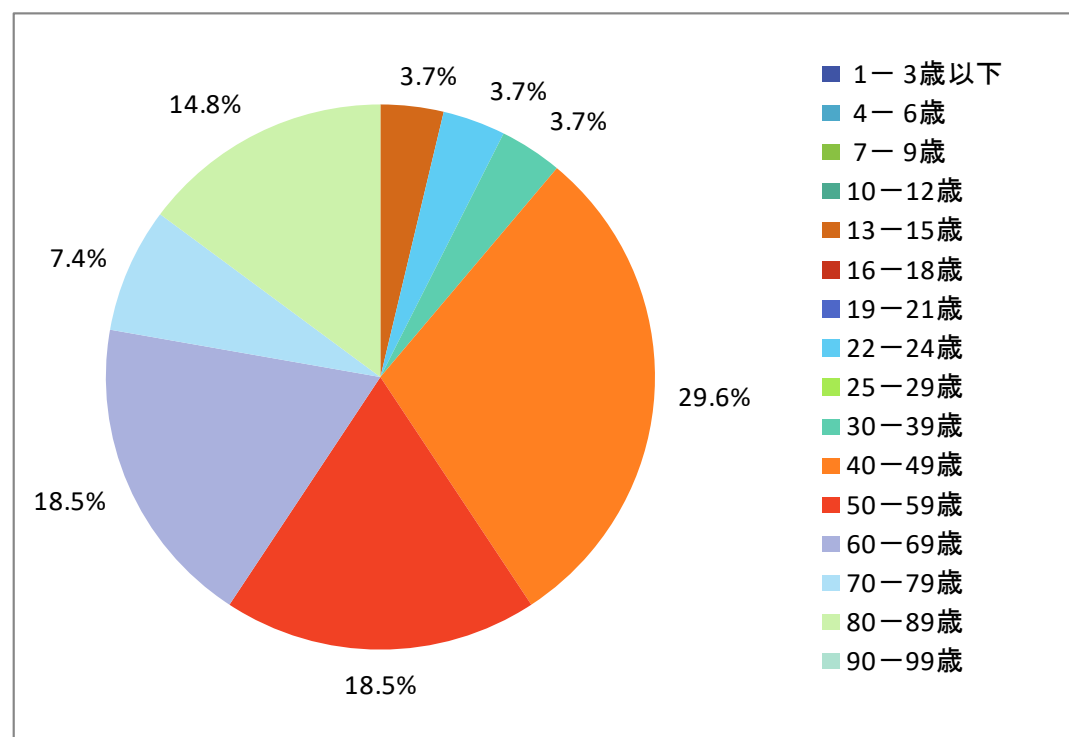
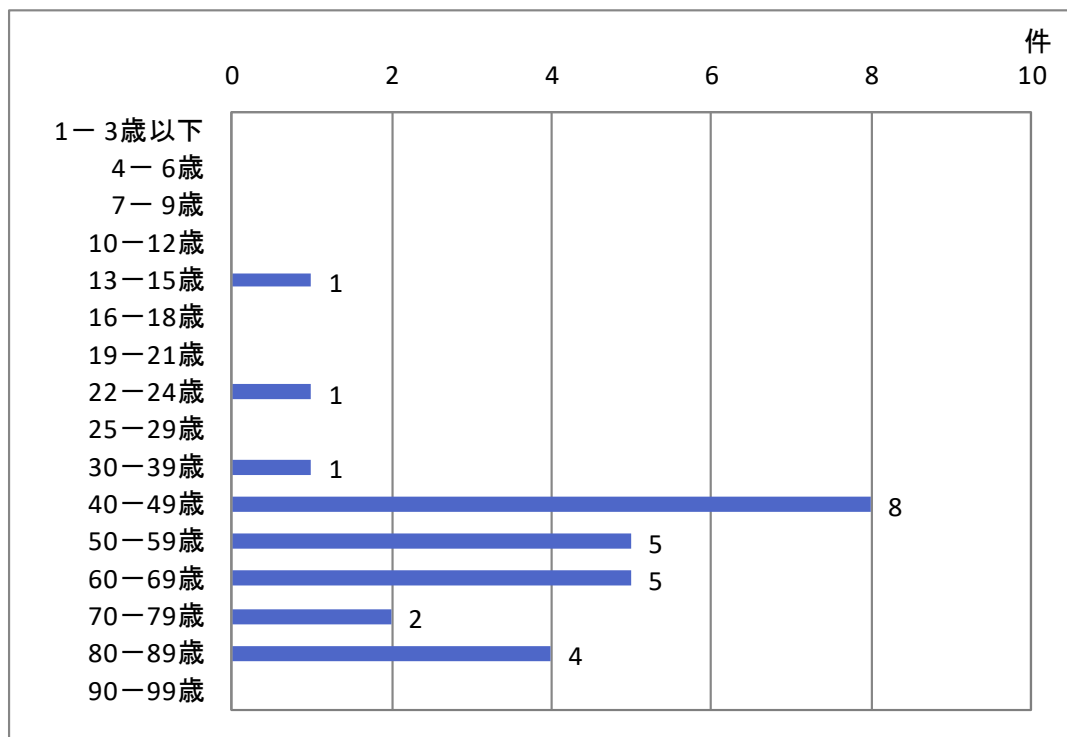
- ・死亡事故件数を自転車運転者の年齢別にみると、「80-89歳」が最も多く9件（20.9%）となっている。
- ・次いで「40-49歳」、「60-69歳」がそれぞれ8件（18.6%）、「50-59歳」7件（16.3%）、「70-79歳」6件（14.0%）と続いている。
- ・60歳以上で全体の5割以上を占めている。



## VIII. 2021年1～12月死亡事故データ(対自転車死亡事故(第1当事者))

### (1) 大型

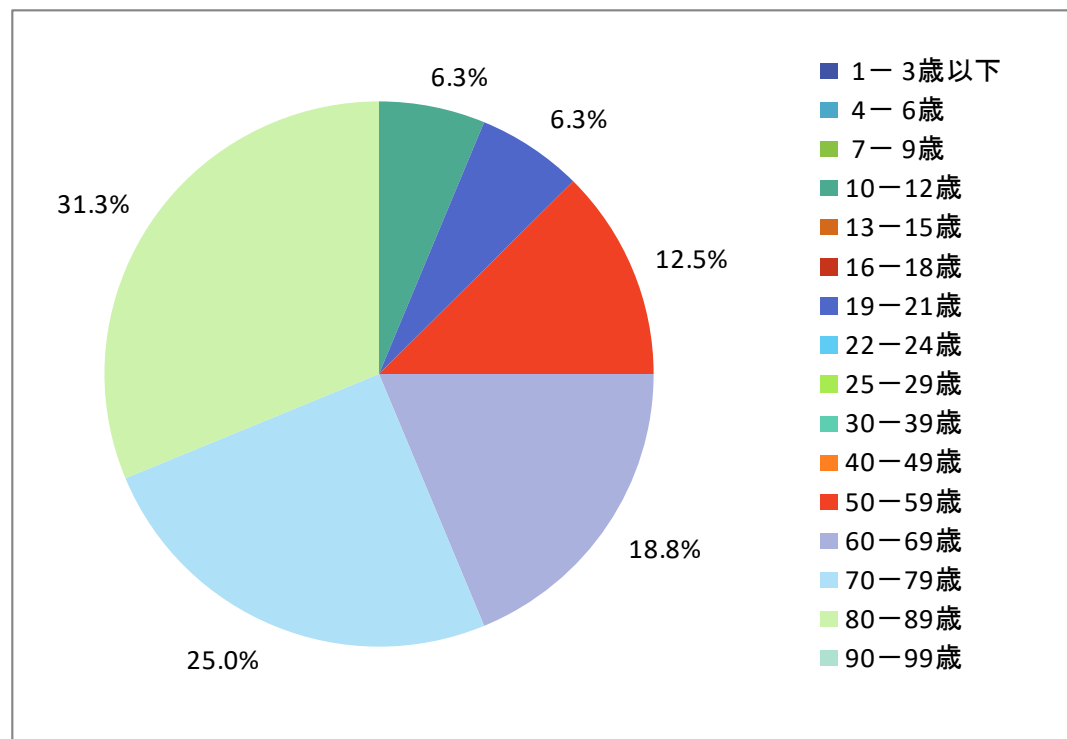
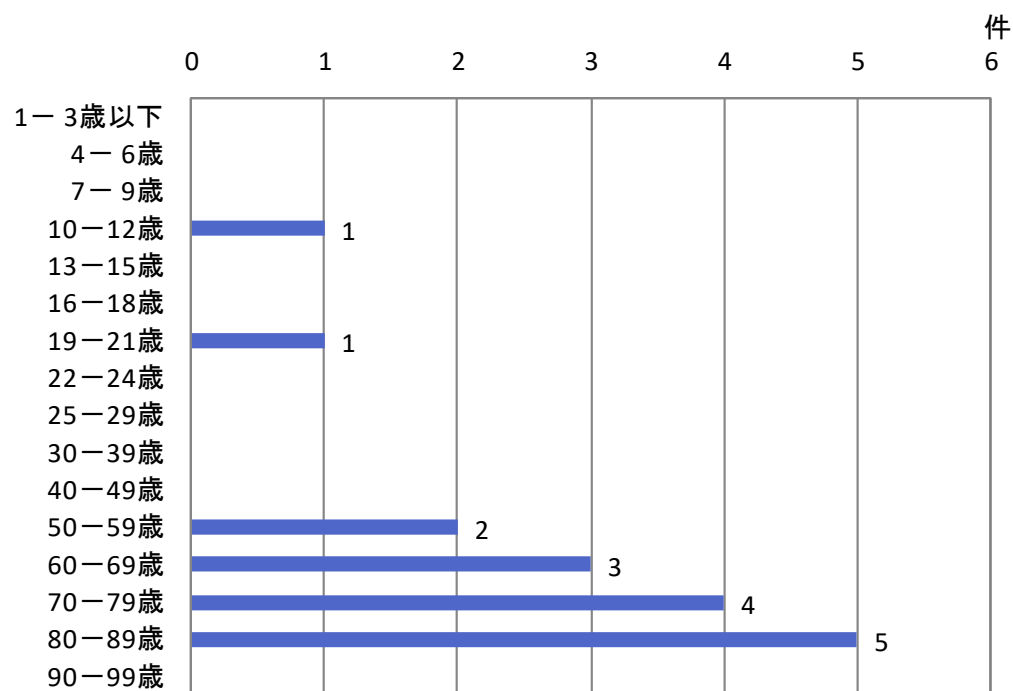
- ・死亡事故件数の自転車運転者の年齢別を車両区分別にみると、「大型」では「40-49歳」が最も多く8件（29.6%）となっている。
- ・次いで「50-59歳」、「60-69歳」がそれぞれ5件（18.5%）、「80-89歳」4件（14.8%）と続いている。



## VIII. 2021年1～12月死亡事故データ(対自転車死亡事故(第1当事者))

### (2) 中型

- ・死亡事故件数の自転車運転者の年齢別を車両区分別にみると、「中型」では「80-89歳」が最も多く5件（31.3%）となっている。
- ・次いで「70-79歳」4件（25.0%）、「60-69歳」3件（18.8%）、「50-59歳」2件（12.5%）と続いている。

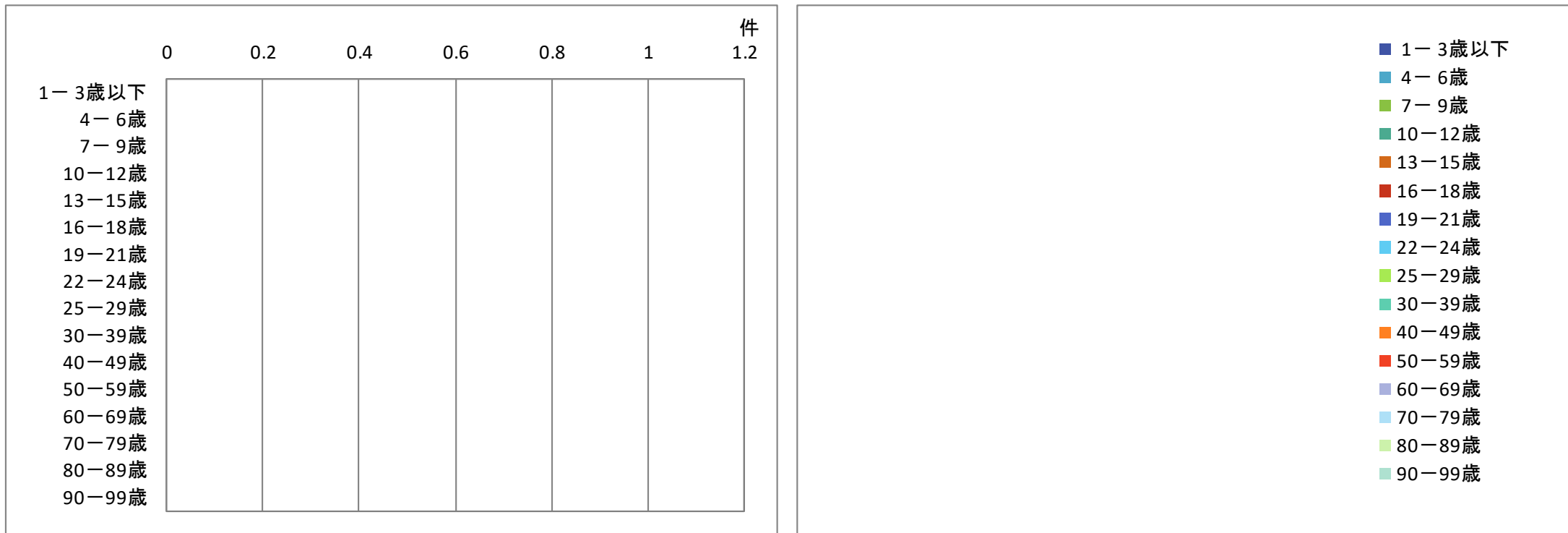




## Ⅷ. 2021年1～12月死亡事故データ(対自転車死亡事故(第1当事者))

### (3) 普通

- ・ 死亡事故件数の自転車運転者の年齢別を車両区分別にみると、「普通」は発生していない。



## VIII. 2021年1～12月死亡事故データ(対自転車死亡事故(第1当事者))

### 5. 事故類型別自転車運転者の年齢別

- 死亡事故件数を事故類型別自転車運転者の年齢別にみると、「直進 等速」－「70-79歳」、「左折」－「40-49歳」が最も多く、それぞれ6件となっている。次いで「直進 等速」－「80-89歳」、「左折」－「50-59歳」、「左折」－「80-89歳」がそれぞれ4件と続いている。

