

2021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 ～

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 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 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 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 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

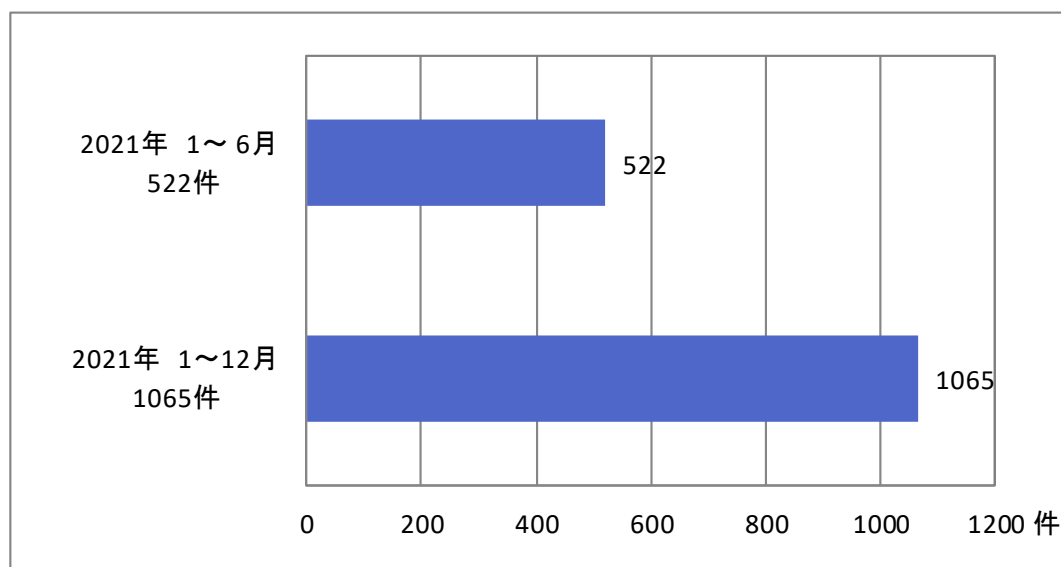
Ⅱ. 2021年1～12月死亡・重傷事故データの傾向

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. 2021年1～12月死亡・重傷事故データの傾向

1. 事故件数

- ・ 2021年1～12月の死亡・重傷事故の合計件数は1,065件（死者・重傷者の合計人数は1,139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8.6人）。
- ・ 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。

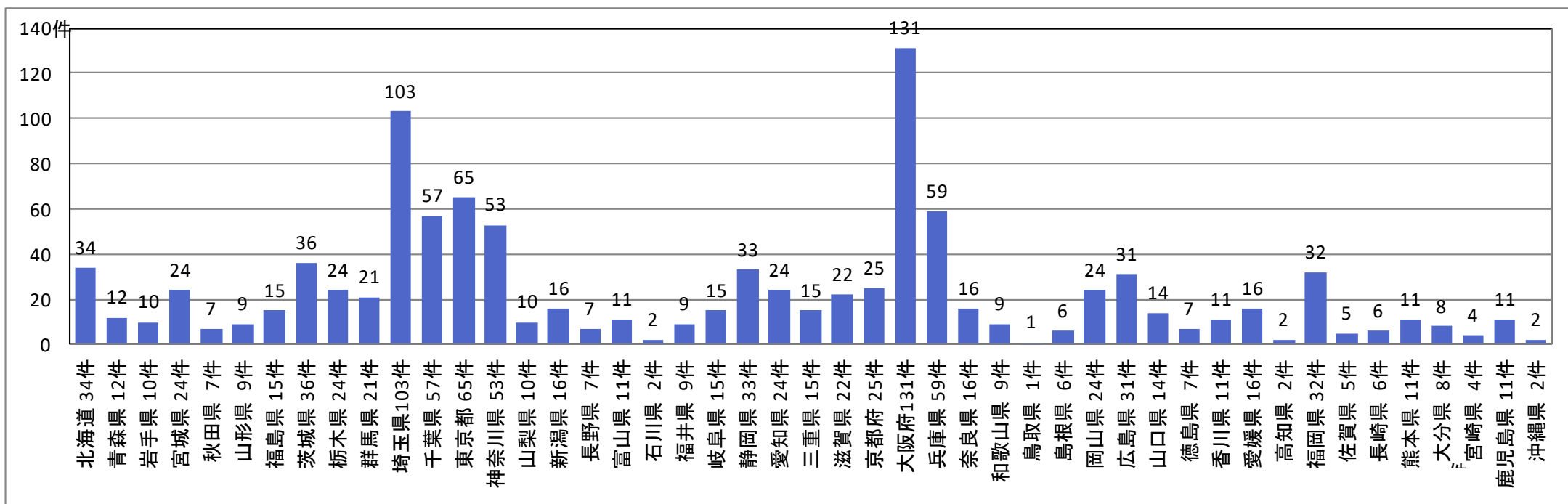


Ⅱ. 2021年1～12月死亡・重傷事故データの傾向

2. 発生地別

- ・2021年1～12月の発生地別死亡・重傷事故件数の多い県をみると、「大阪府」が最も多く131件、次いで「埼玉県」103件、「東京都」65件、「兵庫県」59件、「千葉県」57件、「神奈川県」53件と続いている。

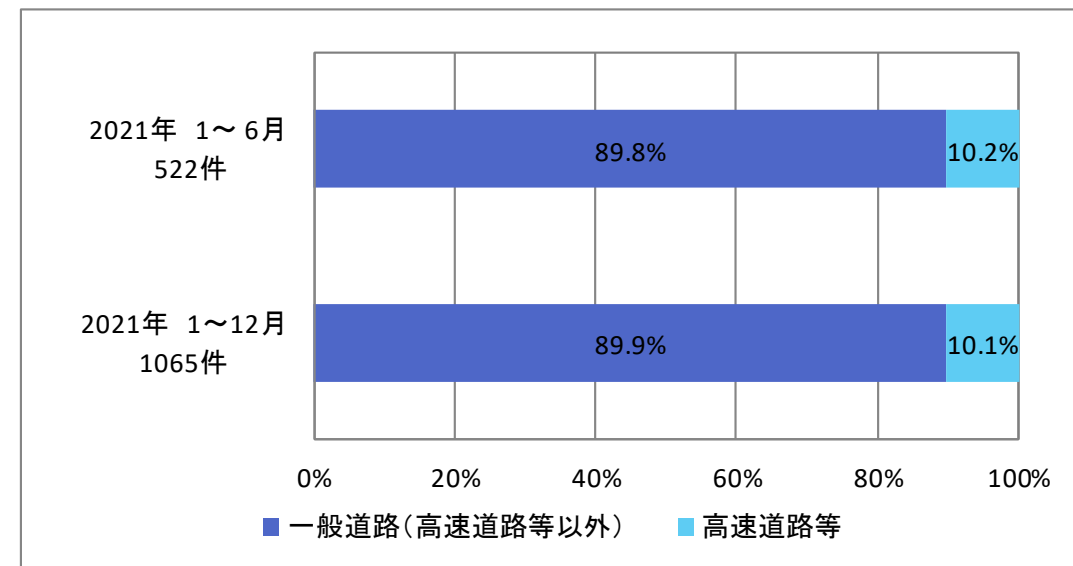
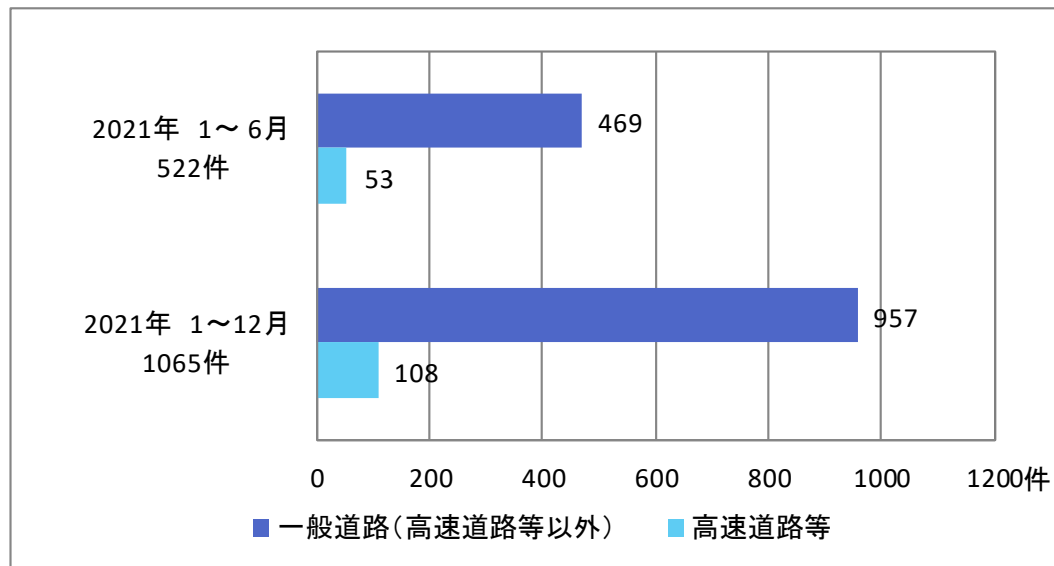
※対自転車の発生地別死亡・重傷事故件数については、P70 に別掲。



Ⅱ. 2021年1～12月死亡・重傷事故データの傾向

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957件（89.9%）と9割近くを占めている。

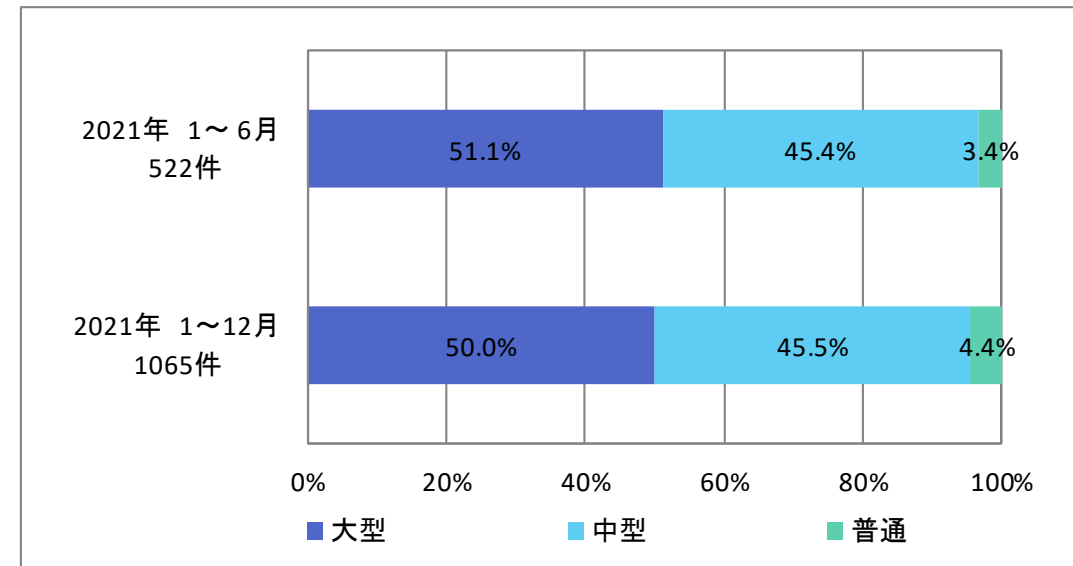
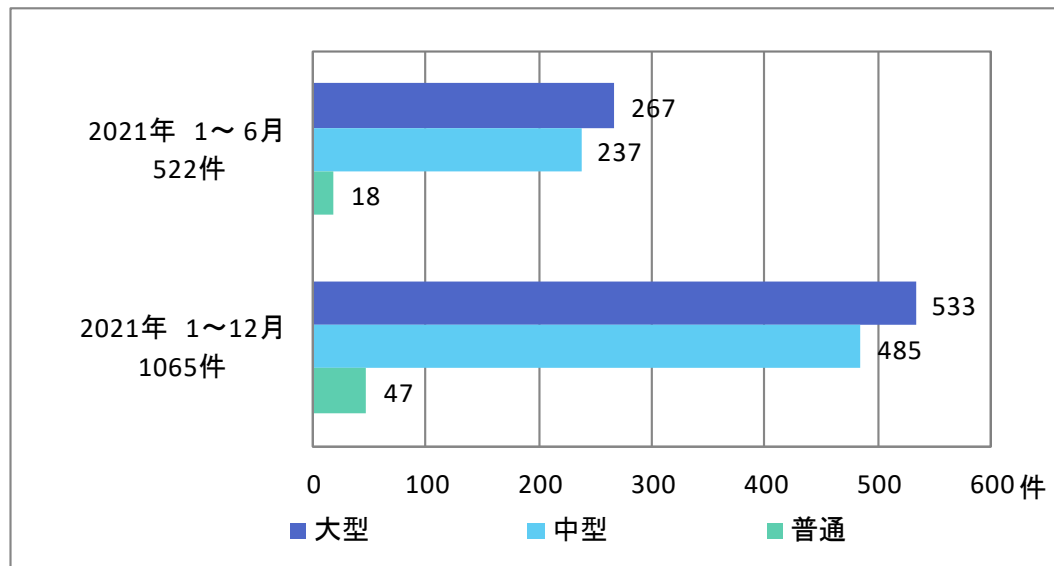


Ⅱ. 2021年1～12月死亡・重傷事故データの傾向

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533件（50.0%）と5割を占めている。
- ・次いで「中型」485件（45.5%）、「普通」47件（4.4%）となっている。

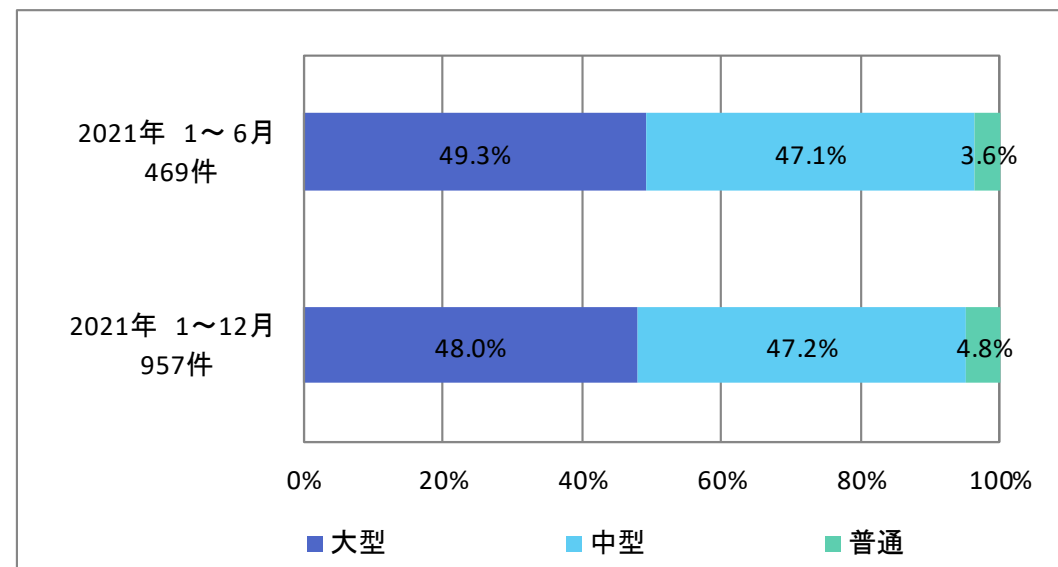
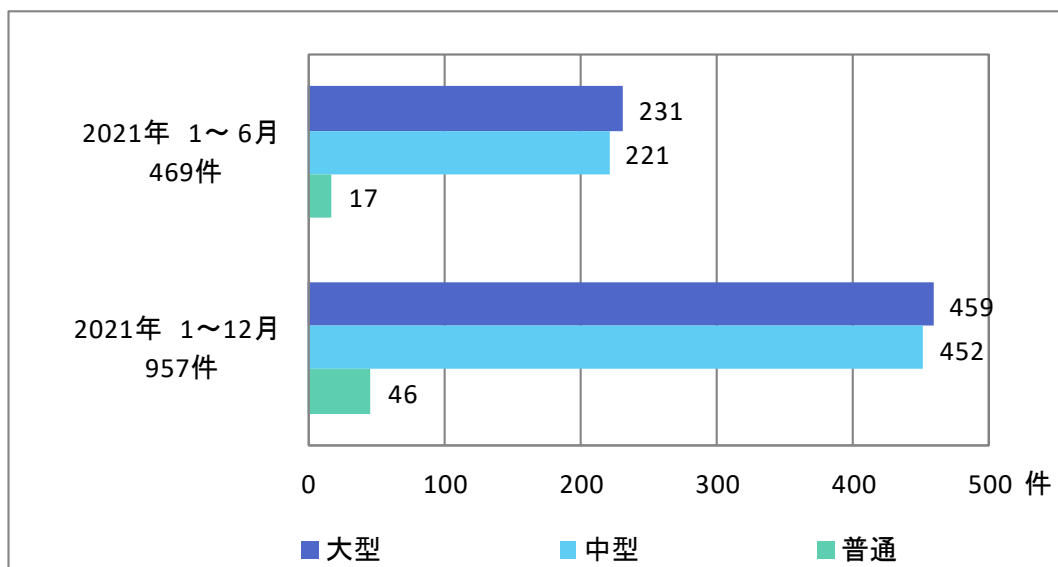
※対自転車の車両区分別死亡・重傷事故件数については、P71 に別掲。



Ⅱ. 2021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

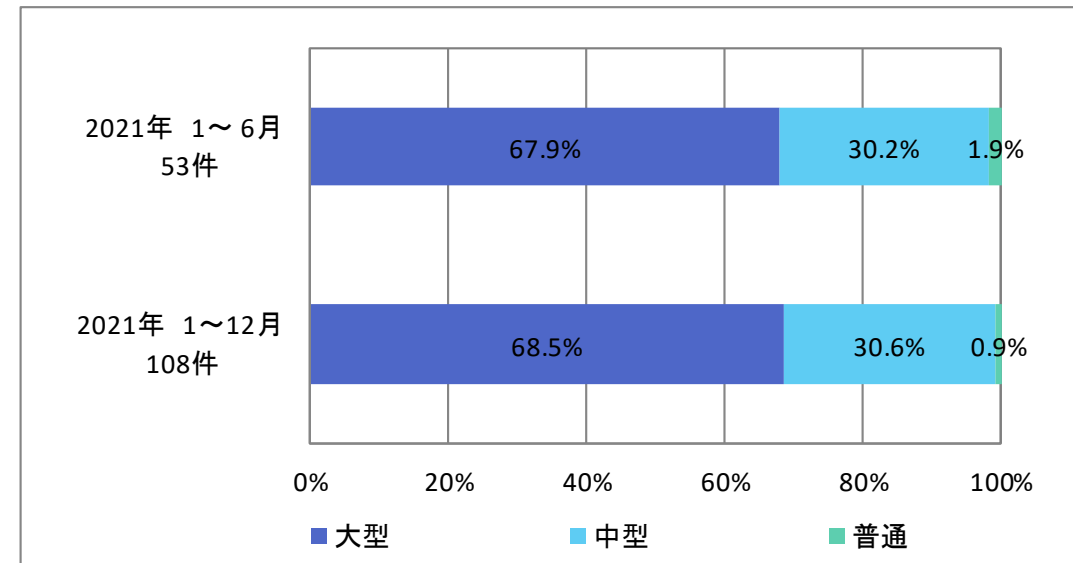
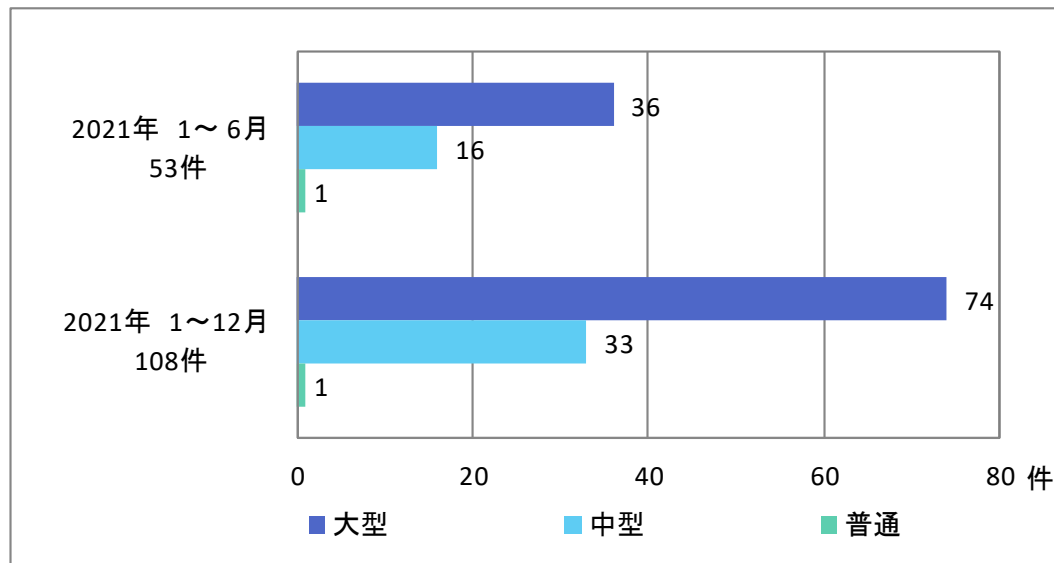
- ・ 2021年1～12月の傾向をみると、「大型」が最も多く459件（48.0%）と5割近くを占めている。
- ・ 次いで「中型」452件（47.2%）、「普通」46件（4.8%）となっている。
- ・ 「大型」と「中型」はほぼ同程度となっている。



Ⅱ. 2021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

- ・ 2021年1～12月の傾向をみると、「大型」が最も多く74件（68.5%）と7割近くを占めている。
- ・ 次いで「中型」33件（30.6%）、「普通」1件（0.9%）となっている。

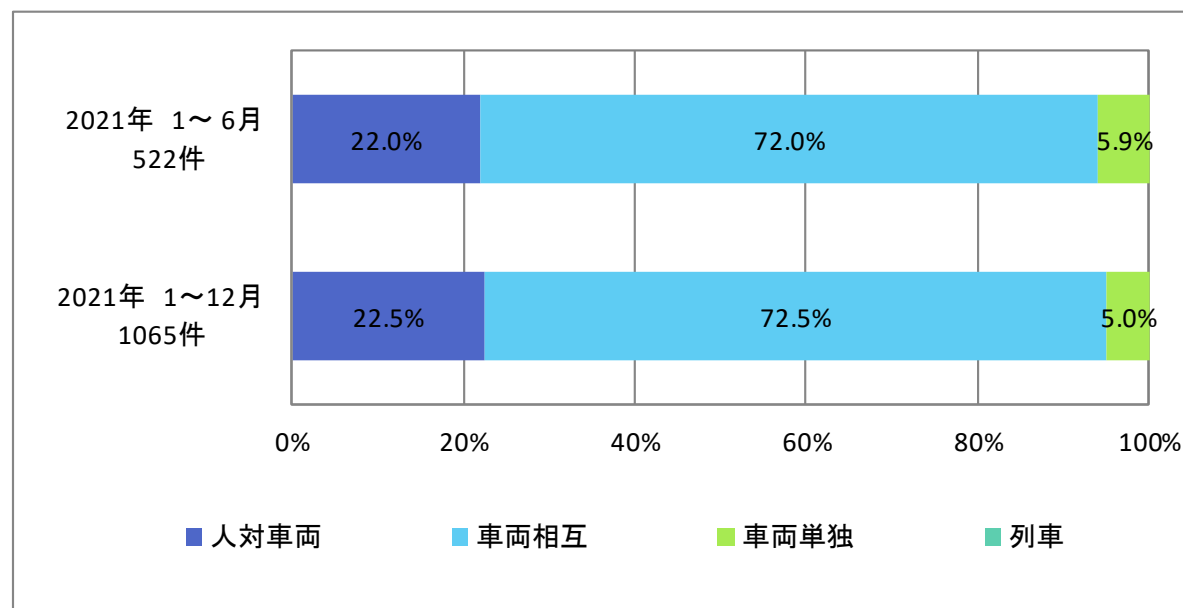
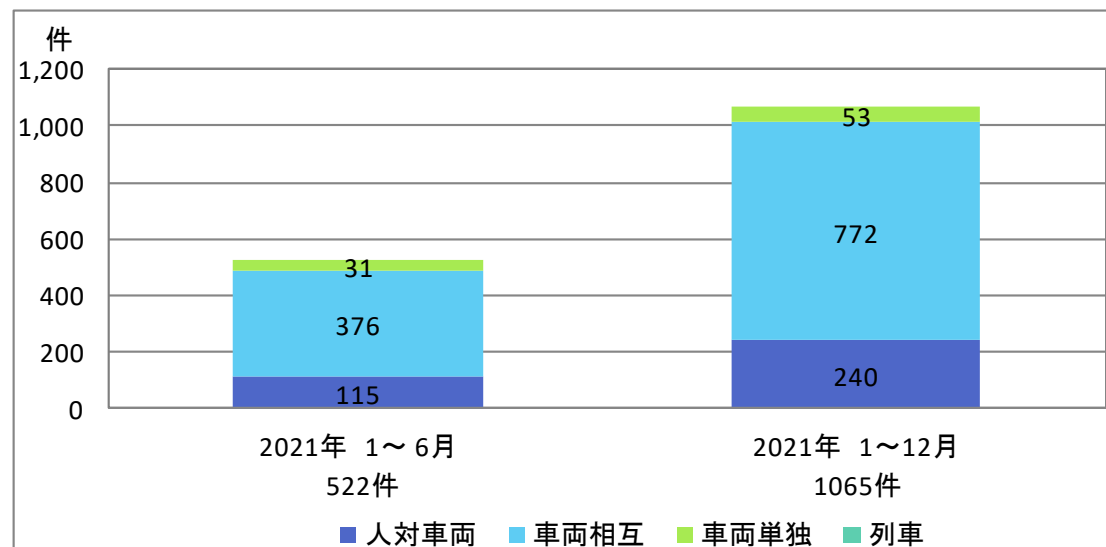


Ⅱ. 2021年1～12月死亡・重傷事故データの傾向

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772件（72.5%）と7割以上を占めている。
- ・次いで「人対車両」240件（22.5%）、「車両単独」53件（5.0%）と続いている。

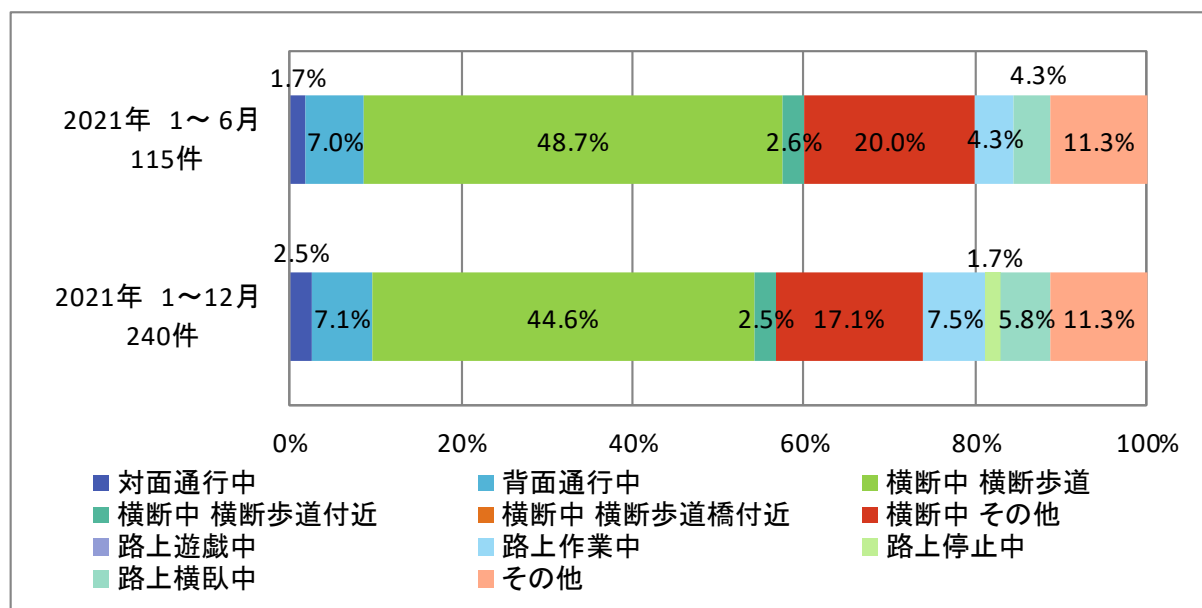
※「車両相互」での第二当事者となる「車両」には、道路交通法上の「軽車両」である自転車等を含む。



Ⅱ. 2021年1～12月死亡・重傷事故データの傾向

(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107件（44.6%）となっている。
- ・次いで「横断中 その他」41件（17.1%）、「その他」27件（11.3%）、「路上作業中」18件（7.5%）、「背面通行中」17件（7.1%）、「路上横臥中」14件（5.8%）と続いている。
- ・「横断中」の事故が154件（64.2%）と6割以上を占めている。



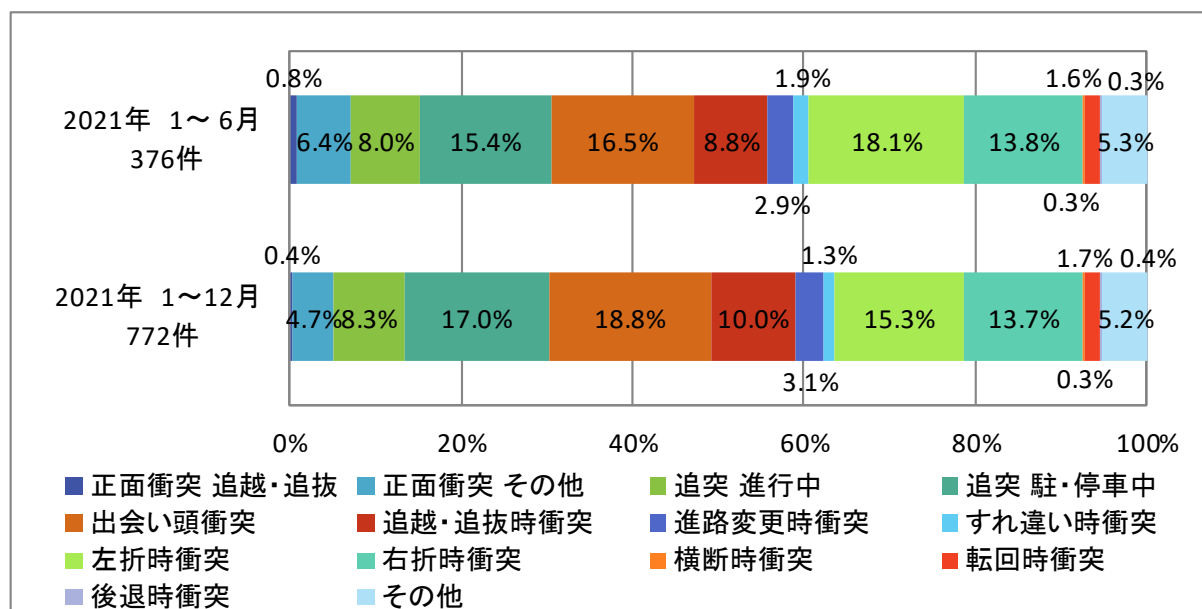
Ⅱ. 2021年1～12月死亡・重傷事故データの傾向

(2) 車両相互

- ・2021年1～12月の傾向をみると、「出会い頭衝突」が最も多く145件（18.8％）となっている。
- ・次いで「追突 駐・停車中」131件（17.0％）、「左折時衝突」118件（15.3％）、「右折時衝突」106件（13.7％）と続いている。

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

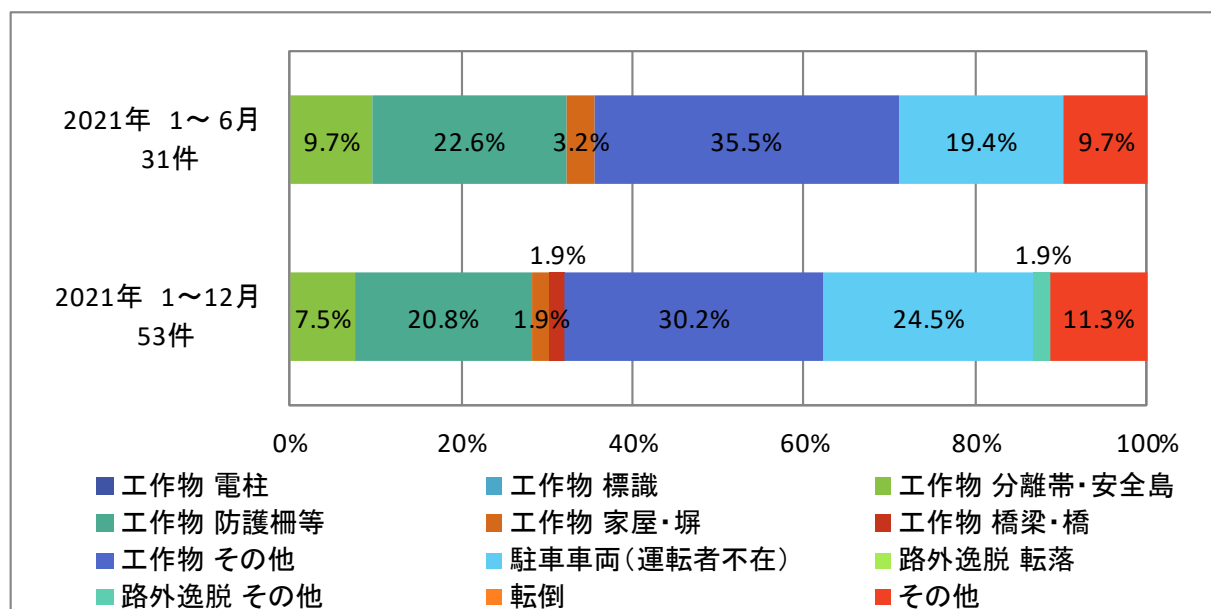
※対自転車の事故類型別死亡・重傷事故件数については、P72～P75に別掲。



Ⅱ. 2021年1～12月死亡・重傷事故データの傾向

(3) 車両単独

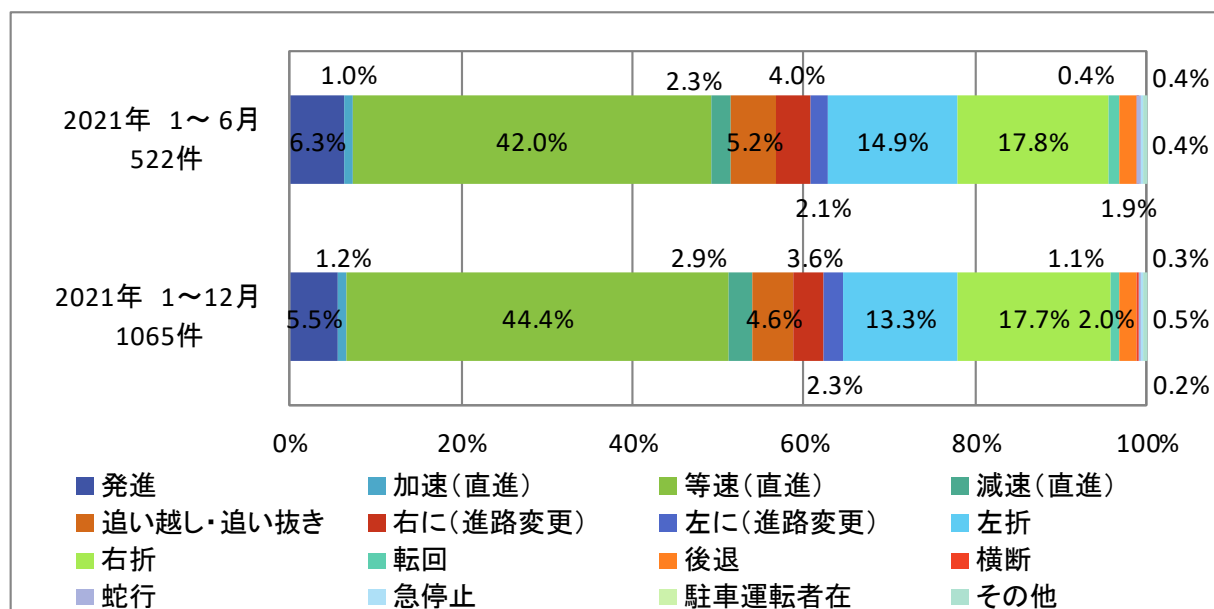
- ・ 2021年1～12月の傾向をみると「工作物 その他」が最も多く16件（30.2%）となっている。
- ・ 次いで「駐車車両（運転者不在）」13件（24.5%）、「工作物 防護柵等」11件（20.8%）と続いている。



Ⅱ. 2021年1～12月死亡・重傷事故データの傾向

6. 行動類型別

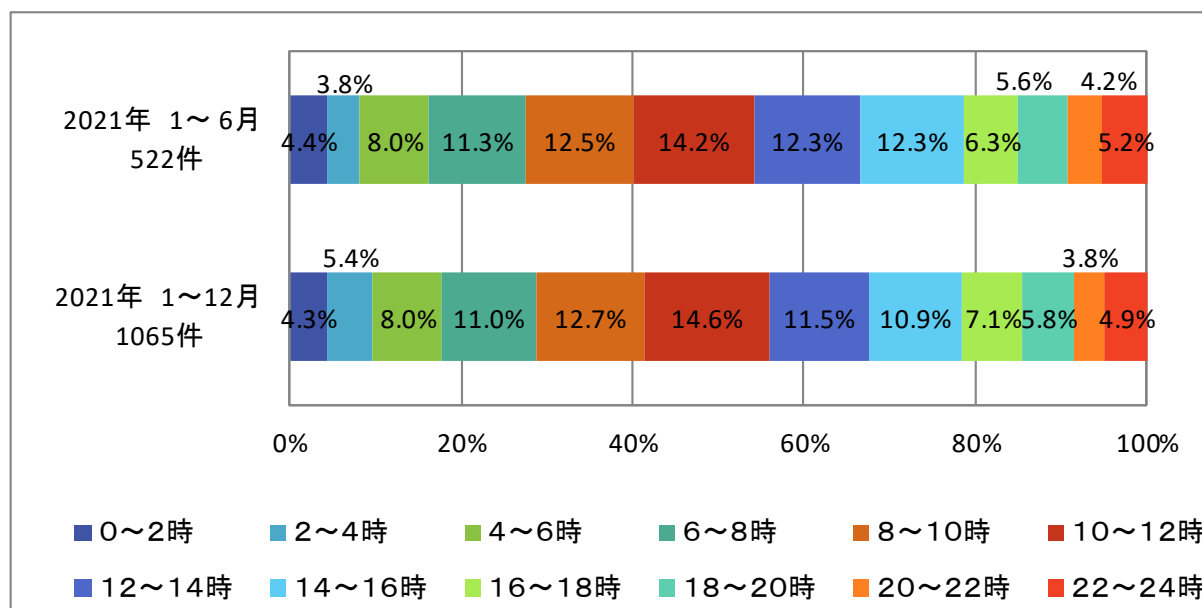
- ・2021年1～12月の傾向をみると、「等速（直進）」が最も多く473件（44.4%）と4割以上を占めている。
- ・次いで「右折」189件（17.7%）、「左折」142件（13.3%）と続いている。



Ⅱ. 2021年1～12月死亡・重傷事故データの傾向

7. 時間帯別

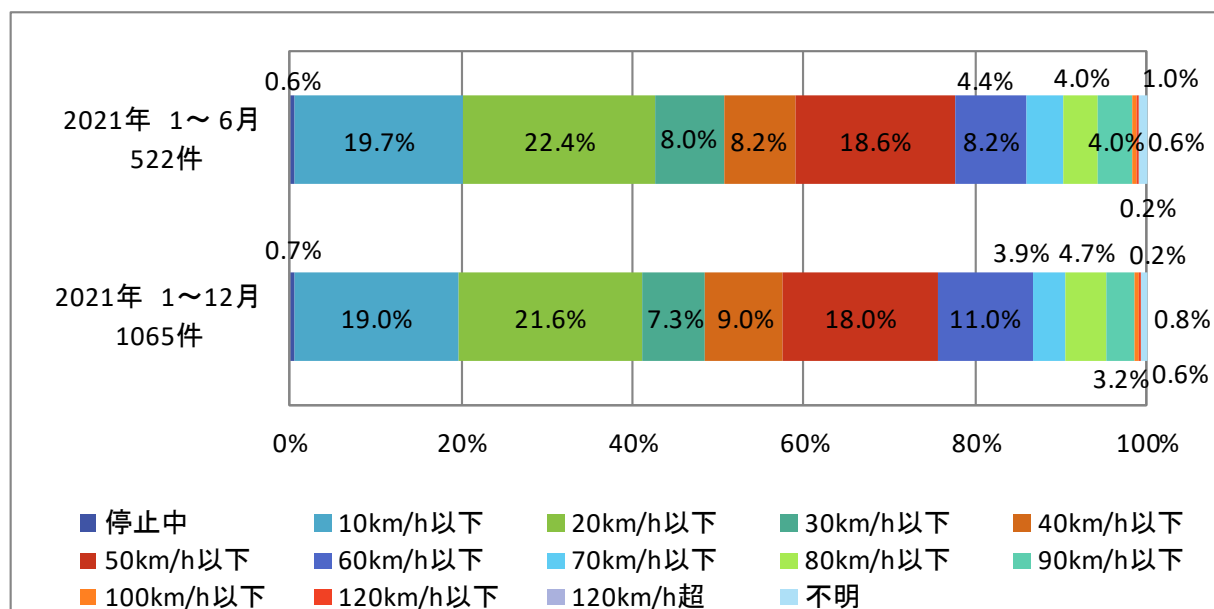
- ・2021年1～12月の傾向をみると、「10～12時」が最も多く155件（14.6%）となっている。
- ・次いで「8～10時」135件（12.7%）、「12～14時」123件（11.5%）、「6～8時」117件（11.0%）、「14～16時」116件（10.9%）と続いている。
- ・「6～18時」までの日中の時間帯で全体の7割近くを占めている。



Ⅱ. 2021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

- ・2021年1～12月の傾向をみると、「(10km/h超)20km/h以下」が最も多く230件（21.6%）となっている。
- ・次いで「10km/h以下」202件（19.0%）、「(40km/h超)50km/h以下」192件（18.0%）、「(50km/h超)60km/h以下」117件（11.0%）と続いている。
- ・市街地の最高速度に近い30km/h以下の速度帯で全体の5割近くを占めている。

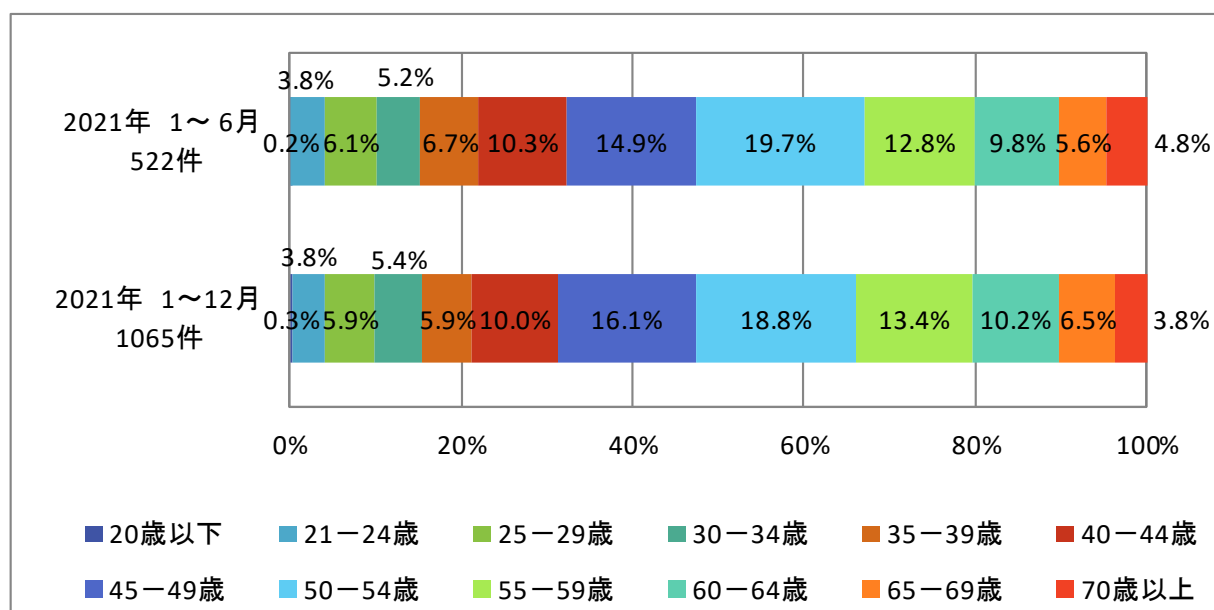


Ⅱ. 2021年1～12月死亡・重傷事故データの傾向

9. 運転者の年齢層別

- ・2021年1～12月の傾向をみると、「50～54歳」が最も多く200件（18.8%）となっている。
- ・次いで「45～49歳」171件（16.1%）、「55～59歳」143件（13.4%）と続いている。
- ・「40代」が277件（26.1%）、「50代」が343件（32.2%）、「60歳以上」は218件（20.5%）となっている。

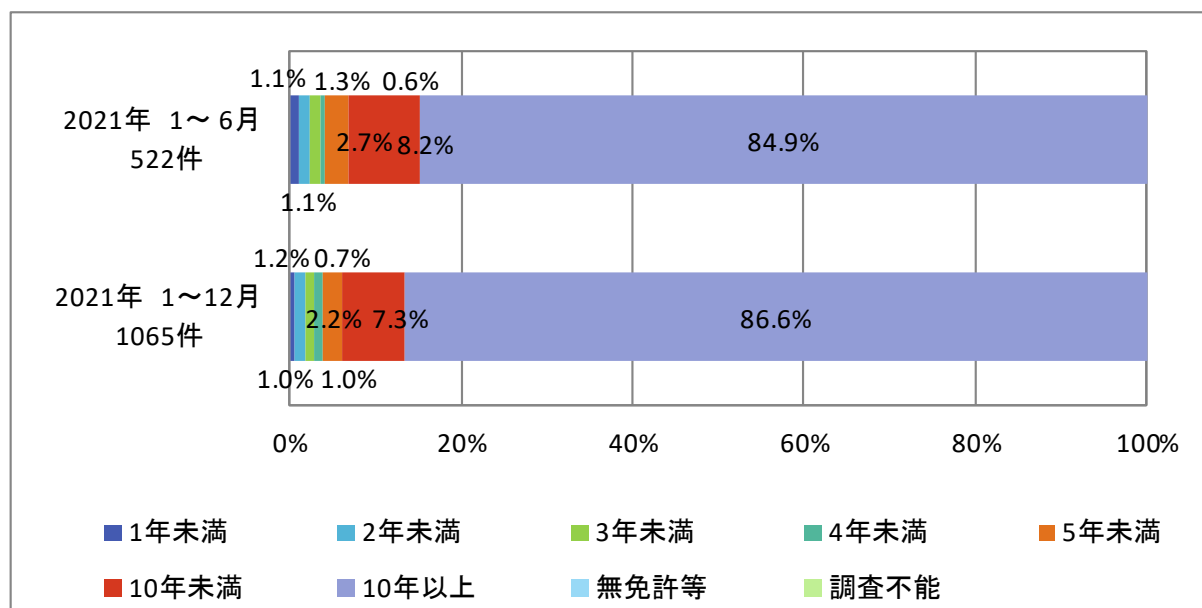
※対自転車の死亡・重傷事故における自転車運転者の年齢別死亡・重傷事故件数については、P76～P79に別掲。



Ⅱ. 2021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

- ・2021年1～12月の傾向をみると、「10年以上」が最も多く922件（86.6%）と9割近くを占めている。



Ⅲ. 2021年1～12月死亡・重傷事故データ(発生地)

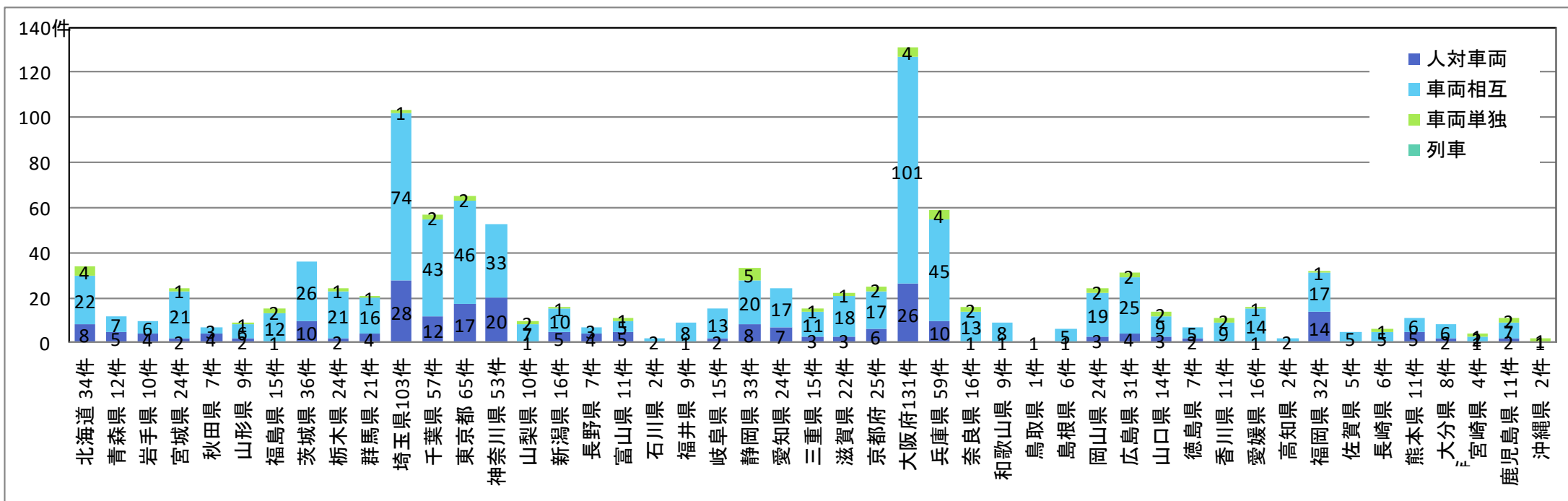
1. 発生地別の事故類型別
2. 発生地別の行動類型別
3. 発生地別の時間帯別
4. 発生地別の運転者の危険認知速度別
5. 発生地別の運転者の年齢層別
6. 発生地別の運転者の免許取得年数別

Ⅲ. 2021年1～12月死亡・重傷事故データ(発生地)

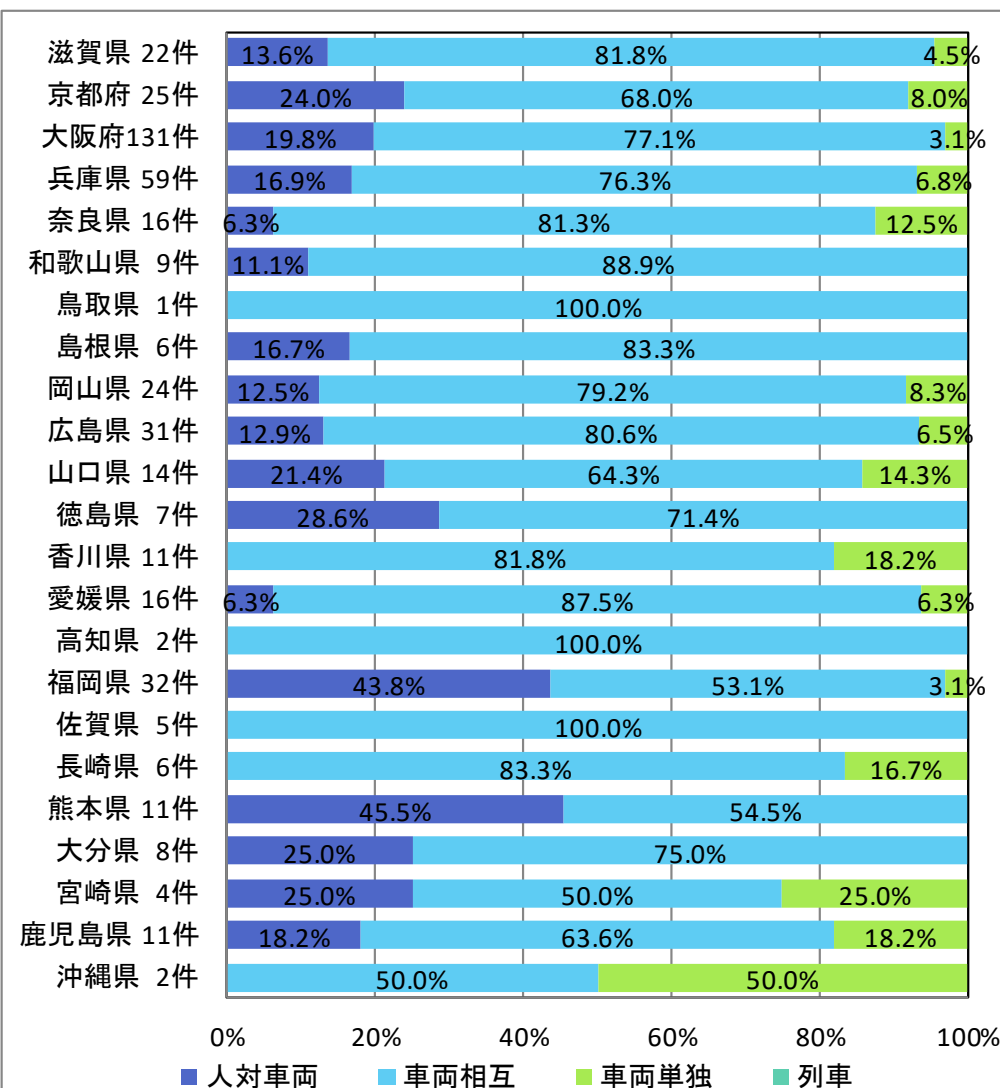
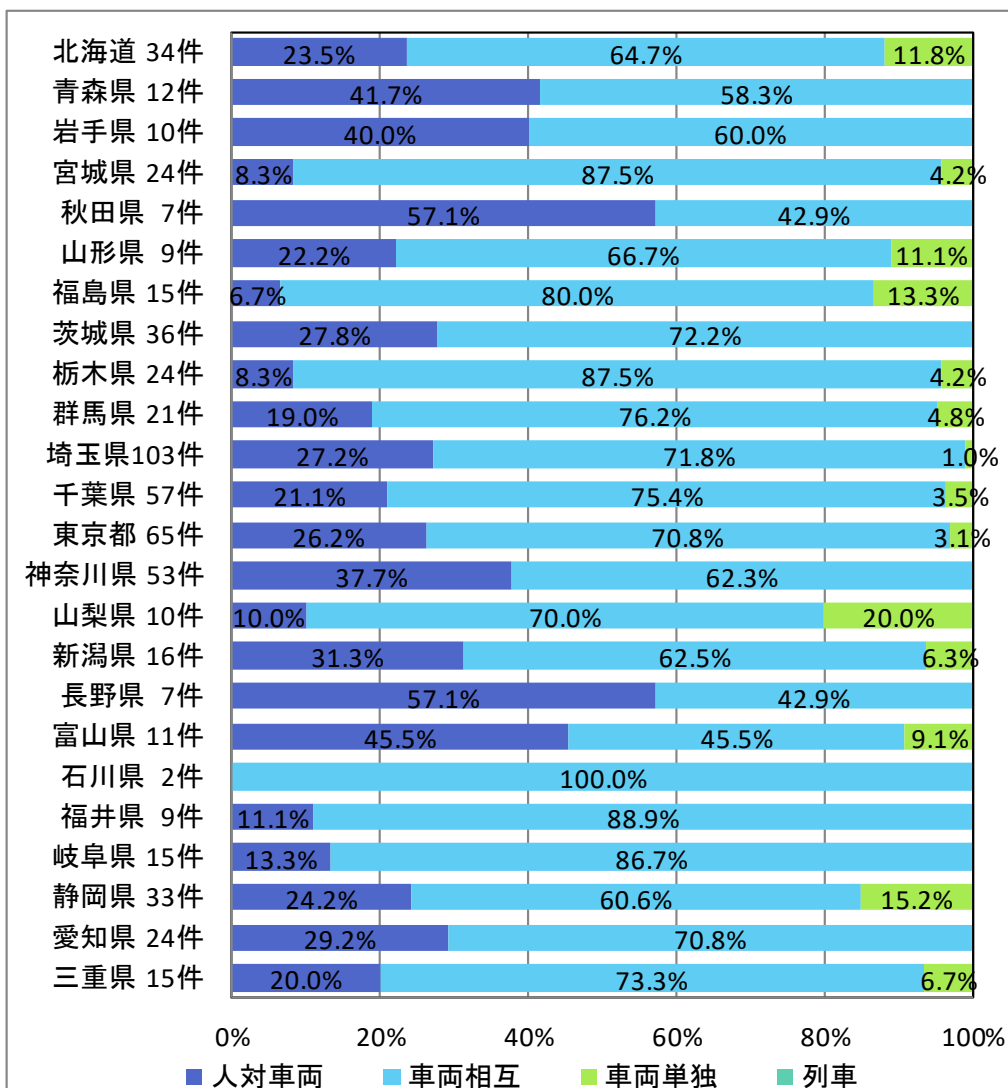
1. 発生地別の事故類型別

- ・発生地別の事故類型別にみると、一部の件を除き「車両相互」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」、「東京都」、「兵庫県」、「千葉県」、「神奈川県」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。



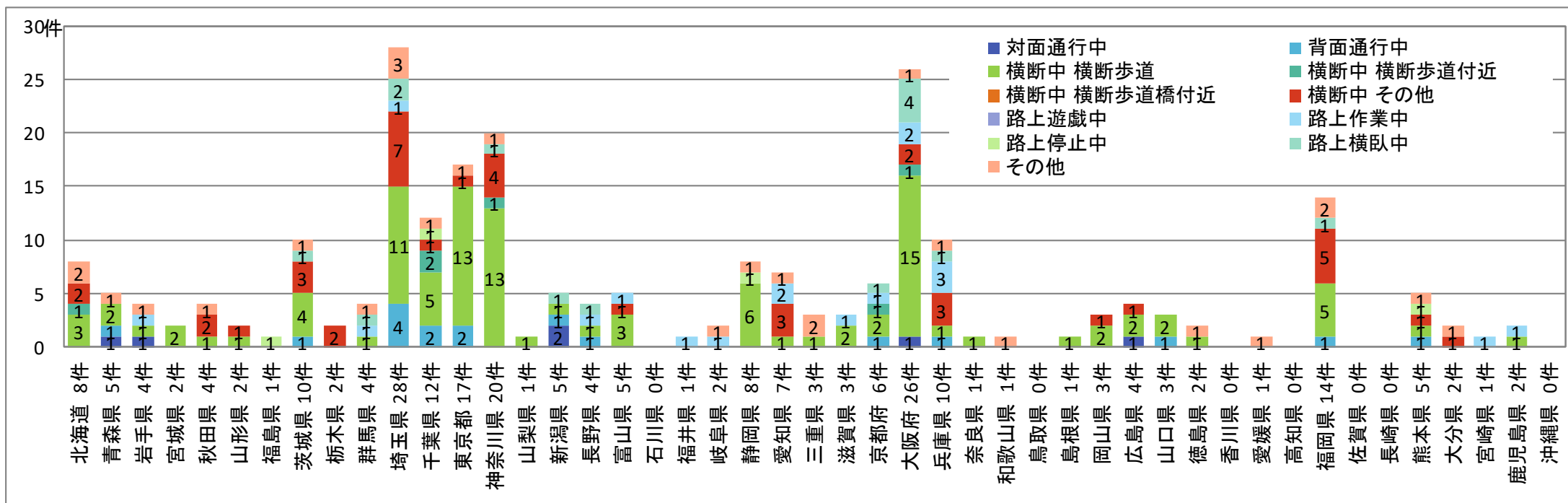
Ⅲ. 2021年1～12月死亡・重傷事故データ(発生地)



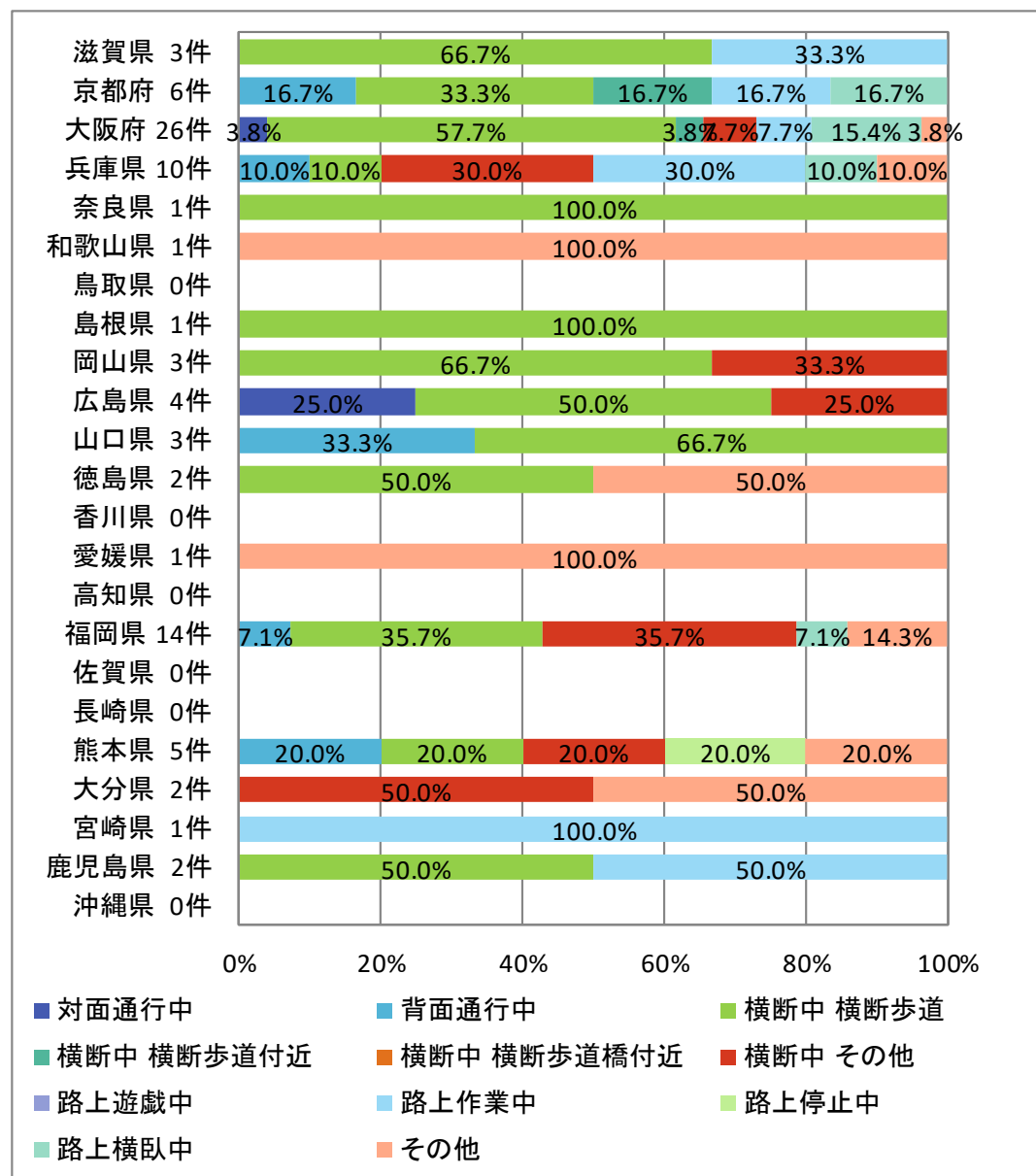
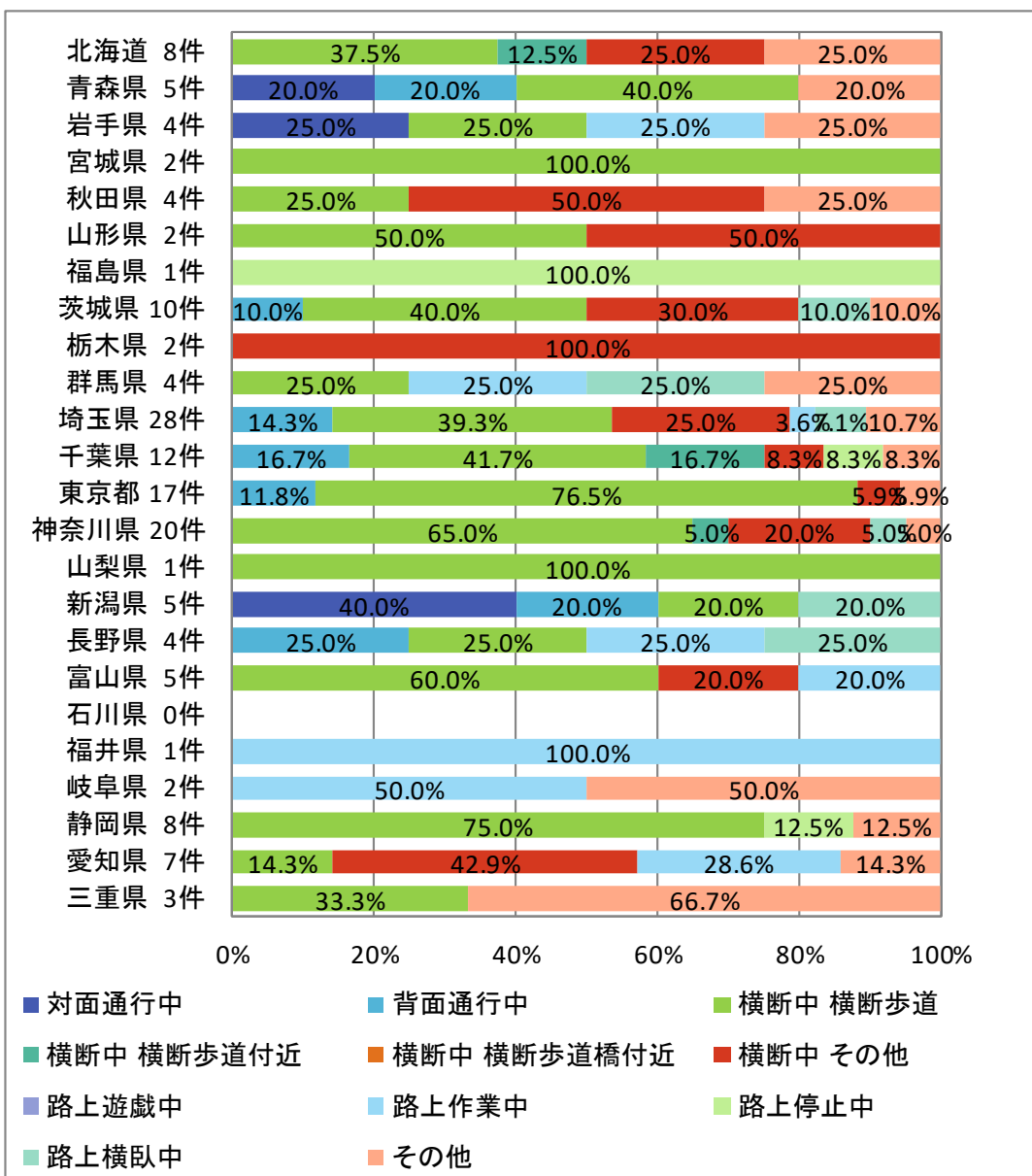
Ⅲ. 2021年1～12月死亡・重傷事故データ(発生地)

(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、「埼玉県」、「大阪府」、「神奈川県」、「東京都」、「千葉県」は「横断中 横断歩道」が最も多くなっている。
- ・「福岡県」では「横断中 横断歩道」、「横断中 その他」が最も多くなっている。



Ⅲ. 2021年1～12月死亡・重傷事故データ(発生地)

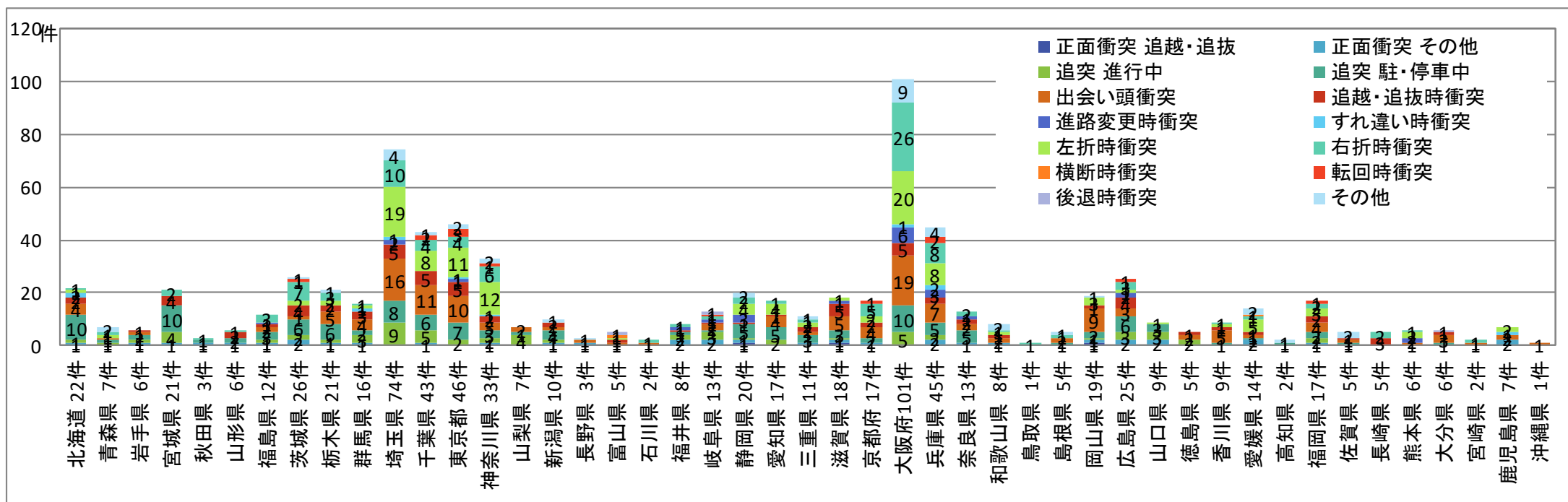


Ⅲ. 2021年1～12月死亡・重傷事故データ(発生地)

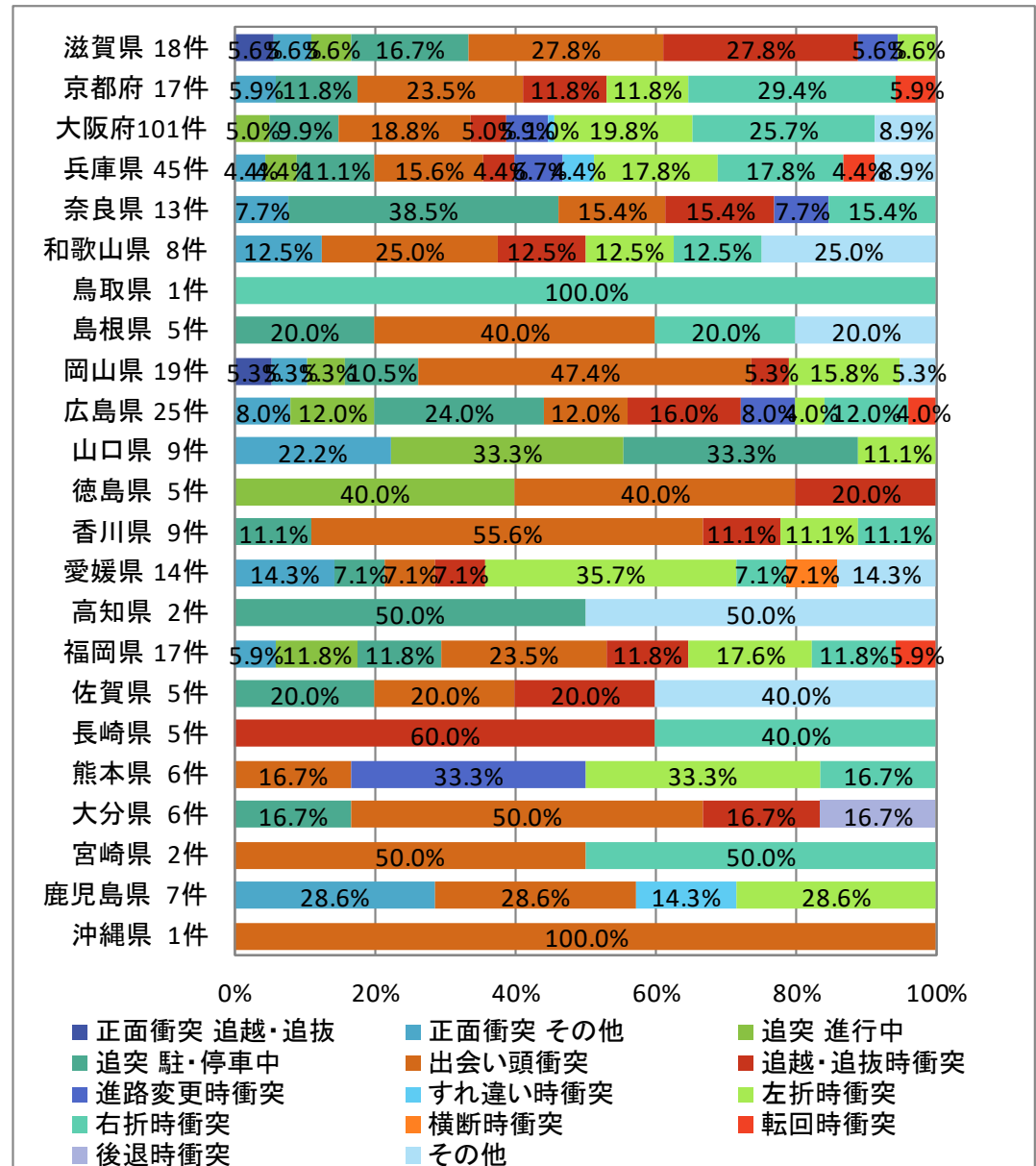
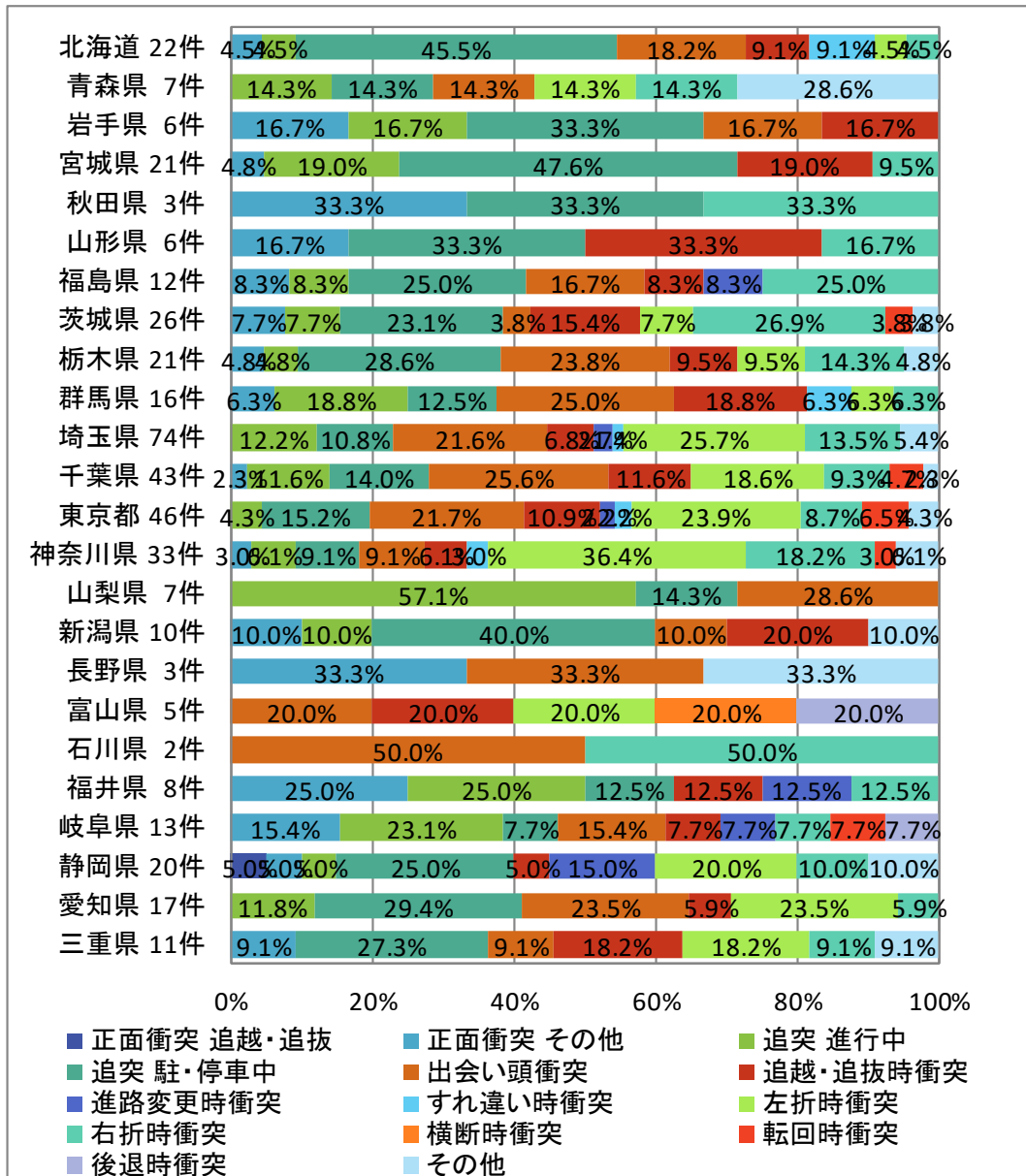
(2) 車両相互

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



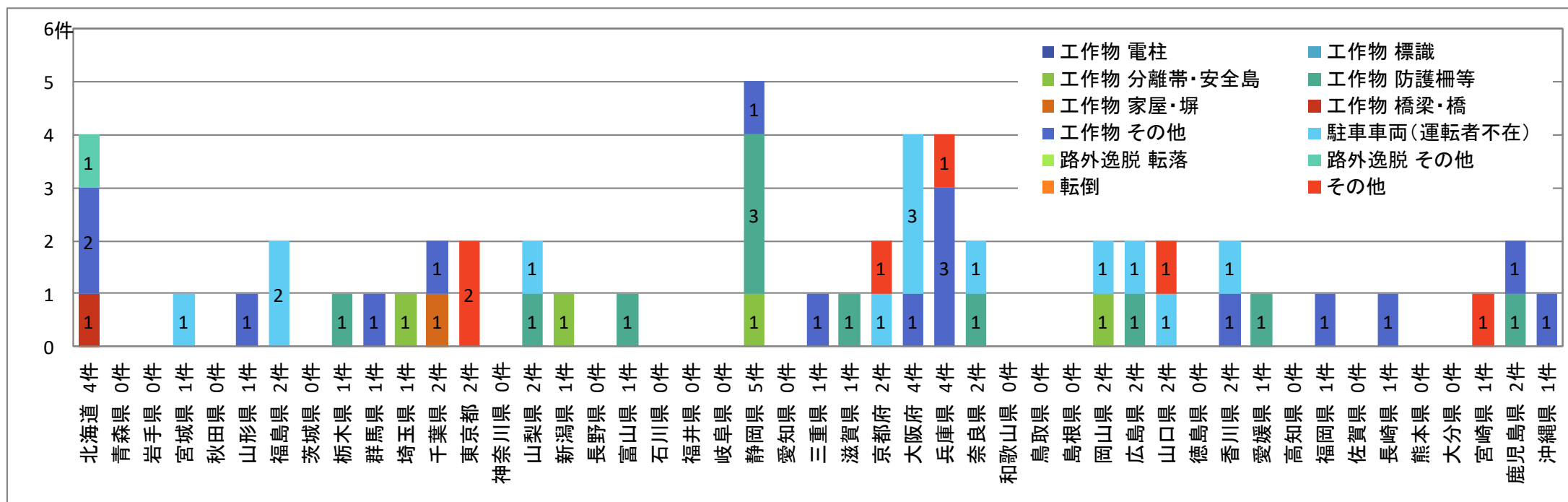
Ⅲ. 2021年1～12月死亡・重傷事故データ(発生地)



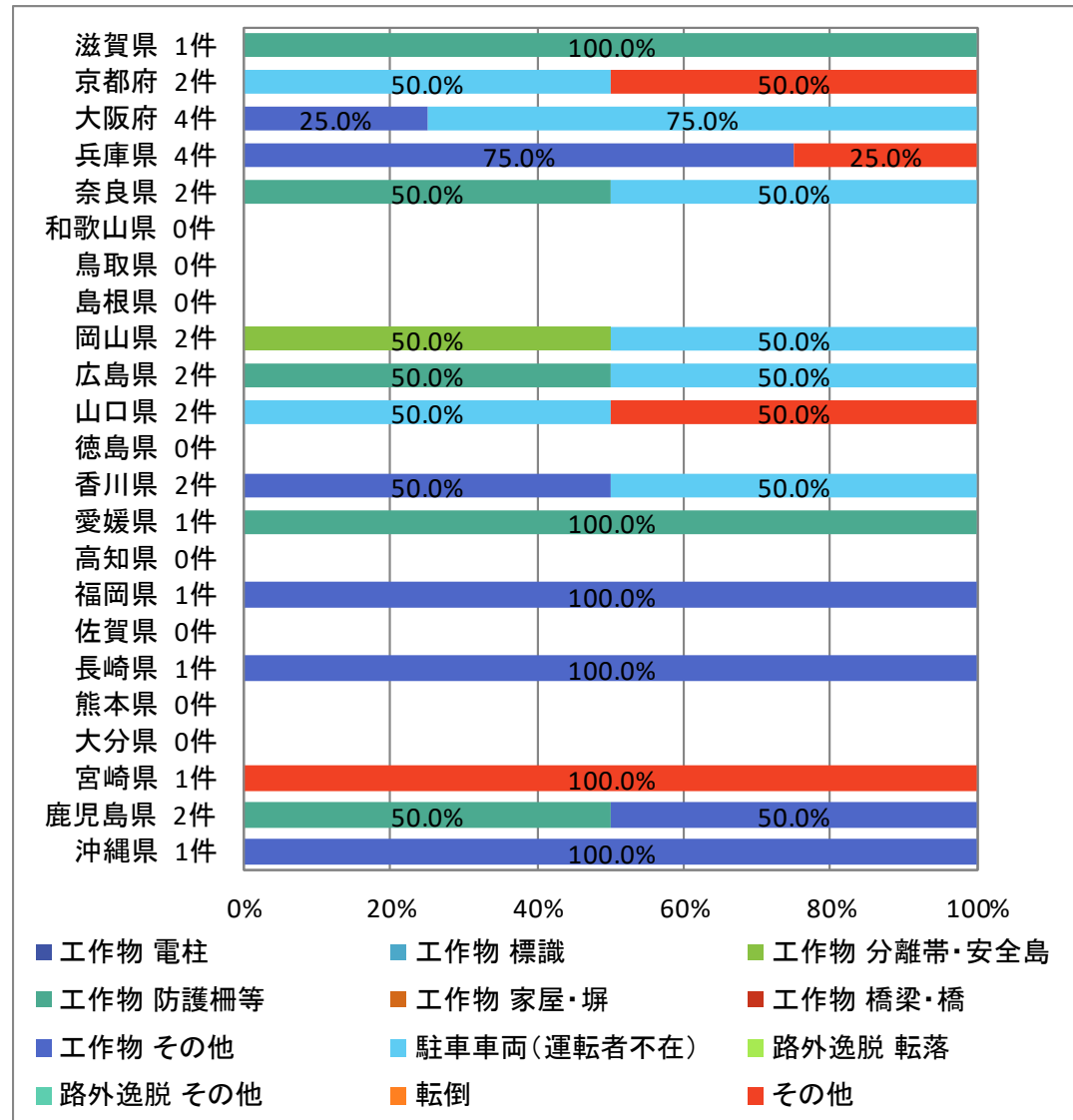
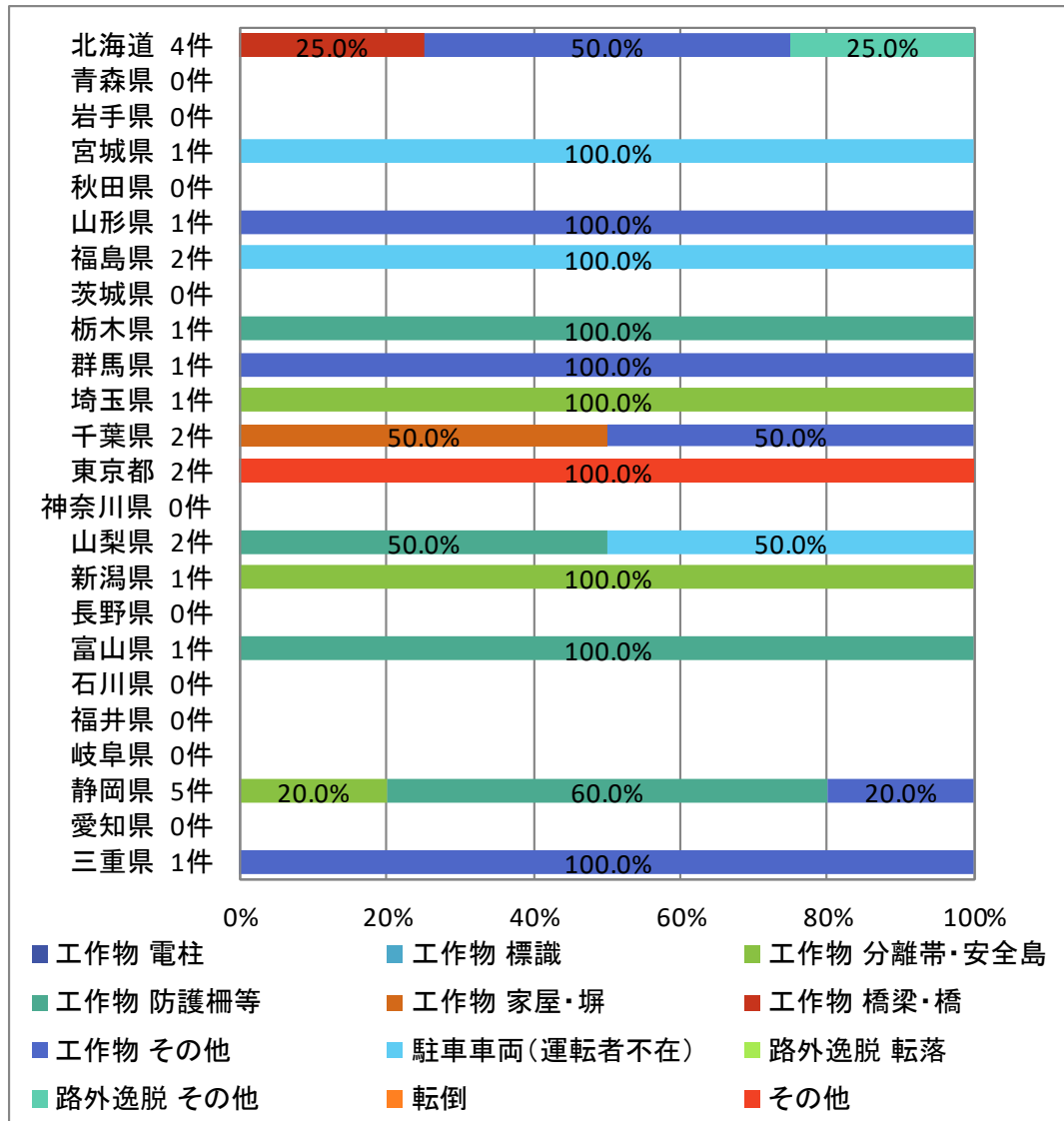
Ⅲ. 2021年1～12月死亡・重傷事故データ(発生地)

(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、「静岡県」では「工作物 防護柵等」、「北海道」、「兵庫県」では「工作物 その他」、「大阪府」では「駐車車両（運転者不在）」が最も多くなっている。



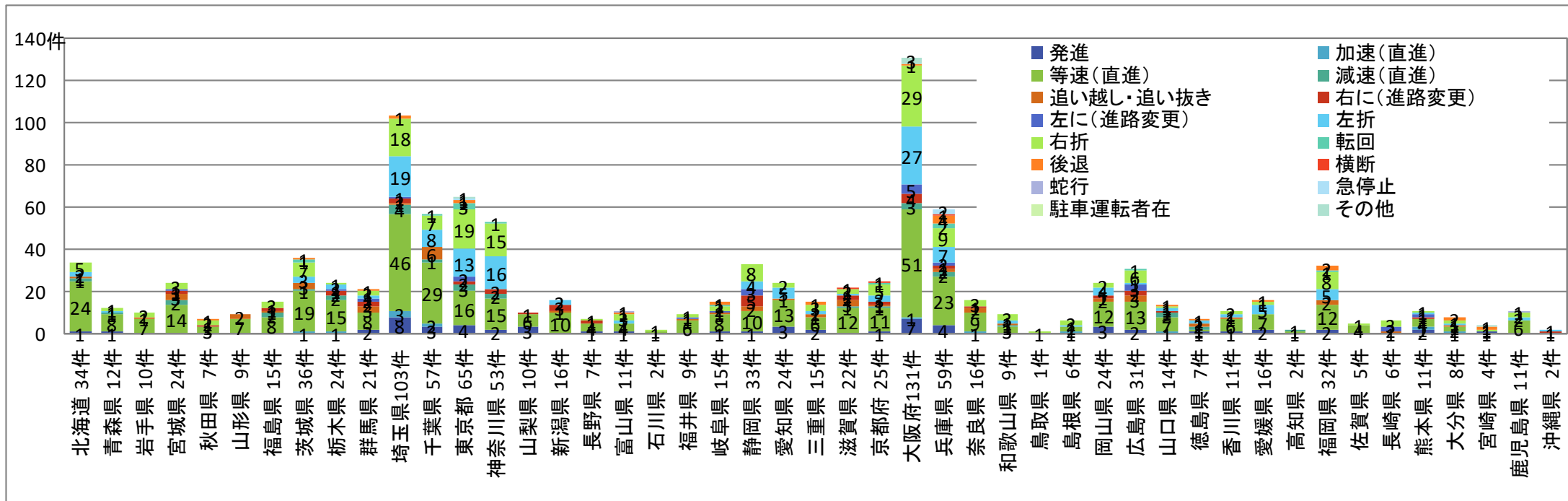
Ⅲ. 2021年1～12月死亡・重傷事故データ(発生地)



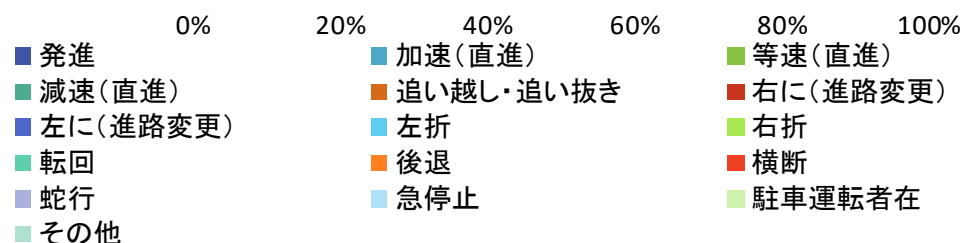
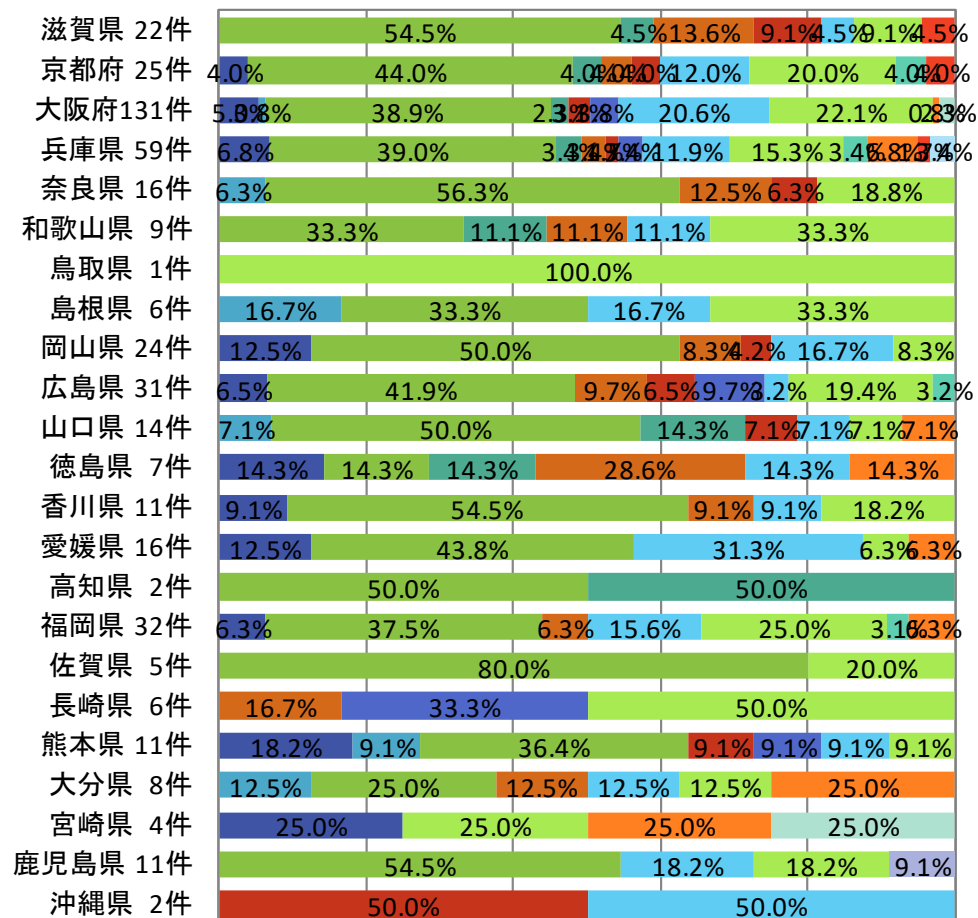
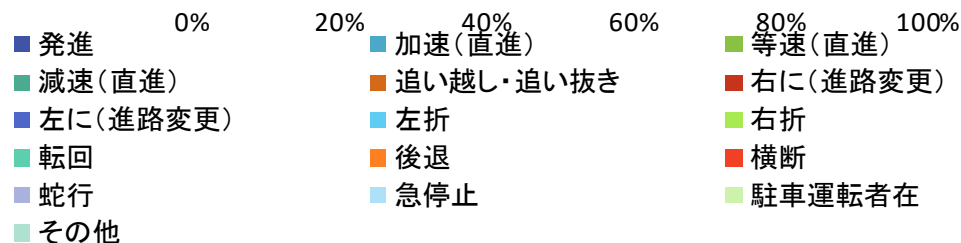
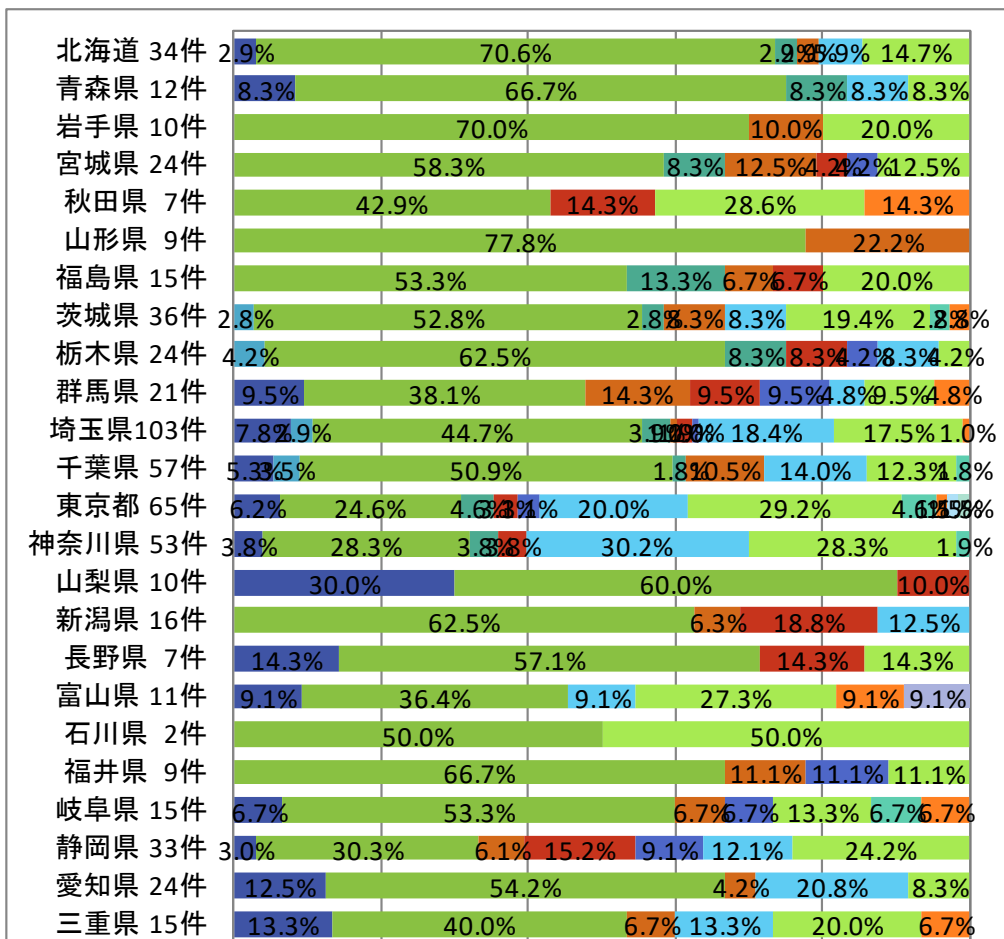
Ⅲ. 2021年1～12月死亡・重傷事故データ(発生地)

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



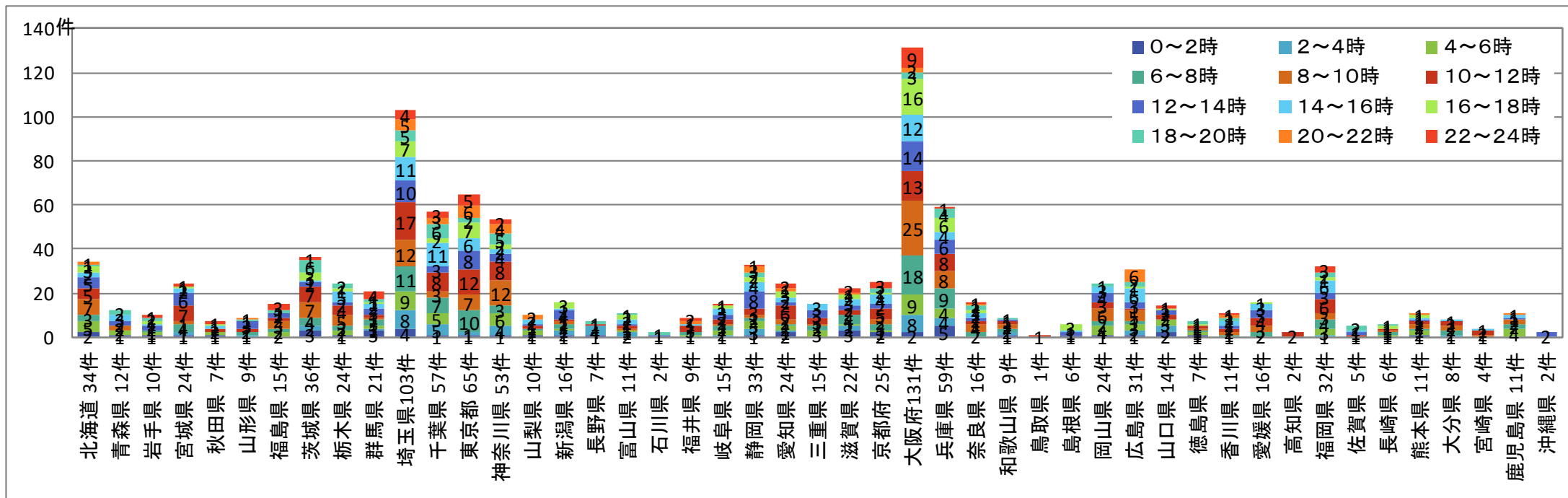
Ⅲ. 2021年1～12月死亡・重傷事故データ(発生地)



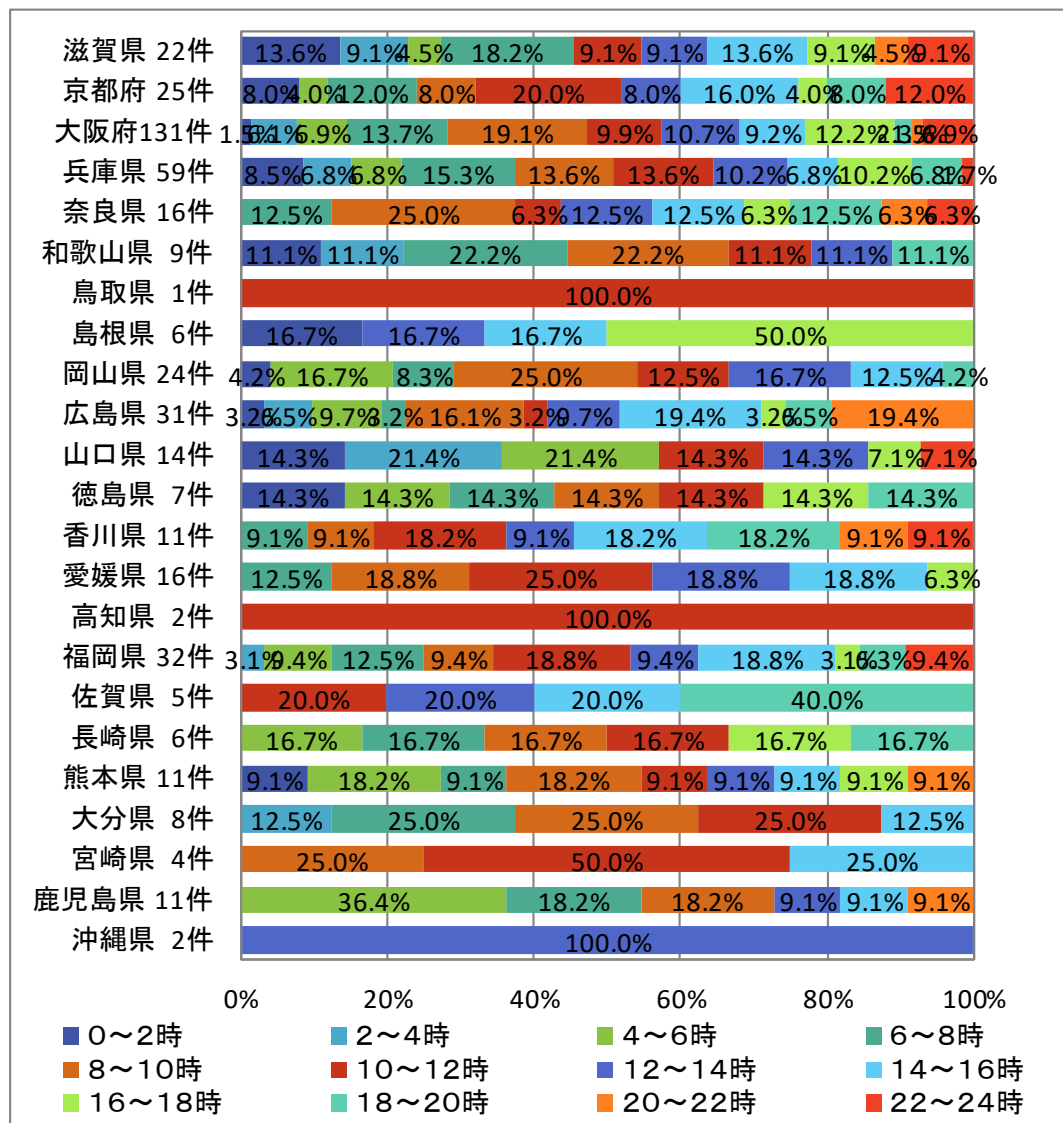
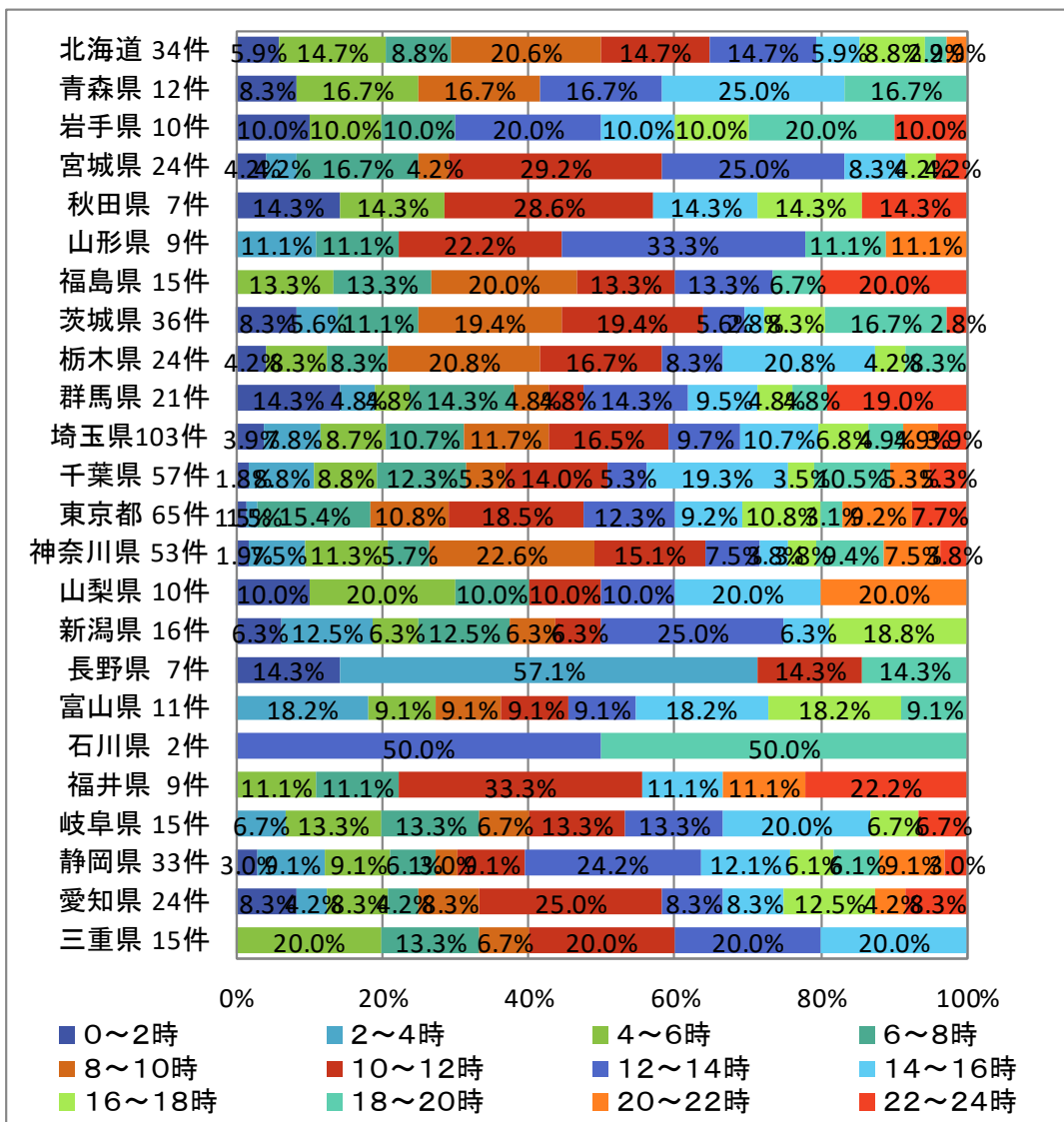
Ⅲ. 2021年1～12月死亡・重傷事故データ(発生地)

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」、「神奈川県」では「8～10時」、「埼玉県」、「東京都」では「10～12時」、「兵庫県」では「6～8時」、「千葉県」では「14～16時」が最も多くなっている。



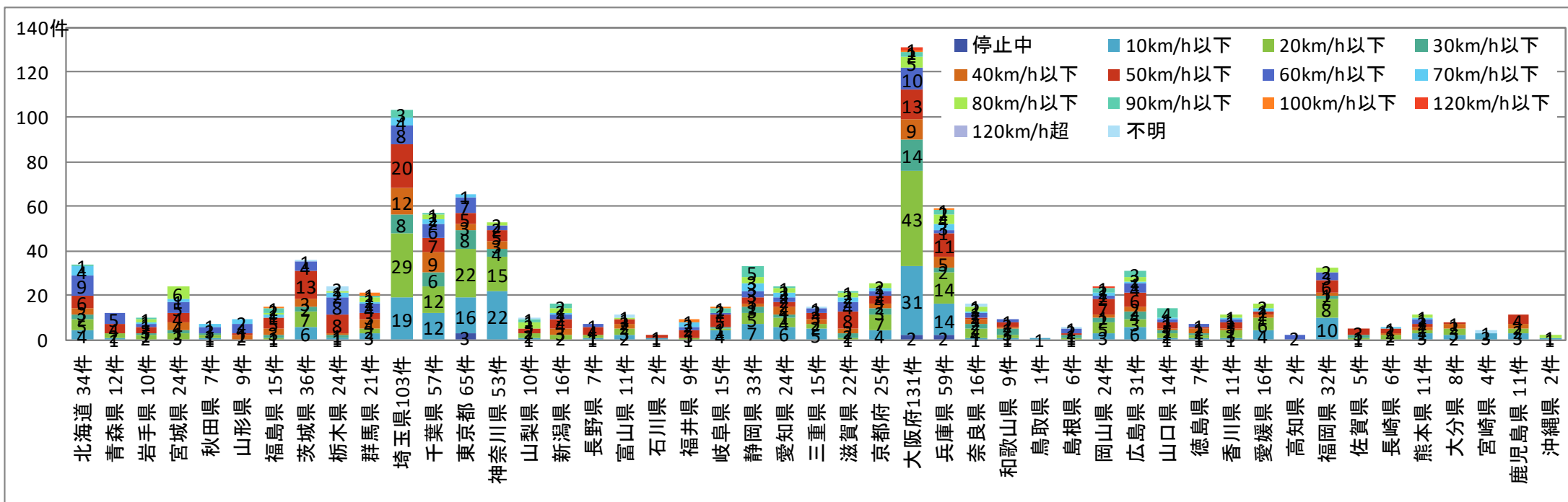
Ⅲ. 2021年1～12月死亡・重傷事故データ(発生地)



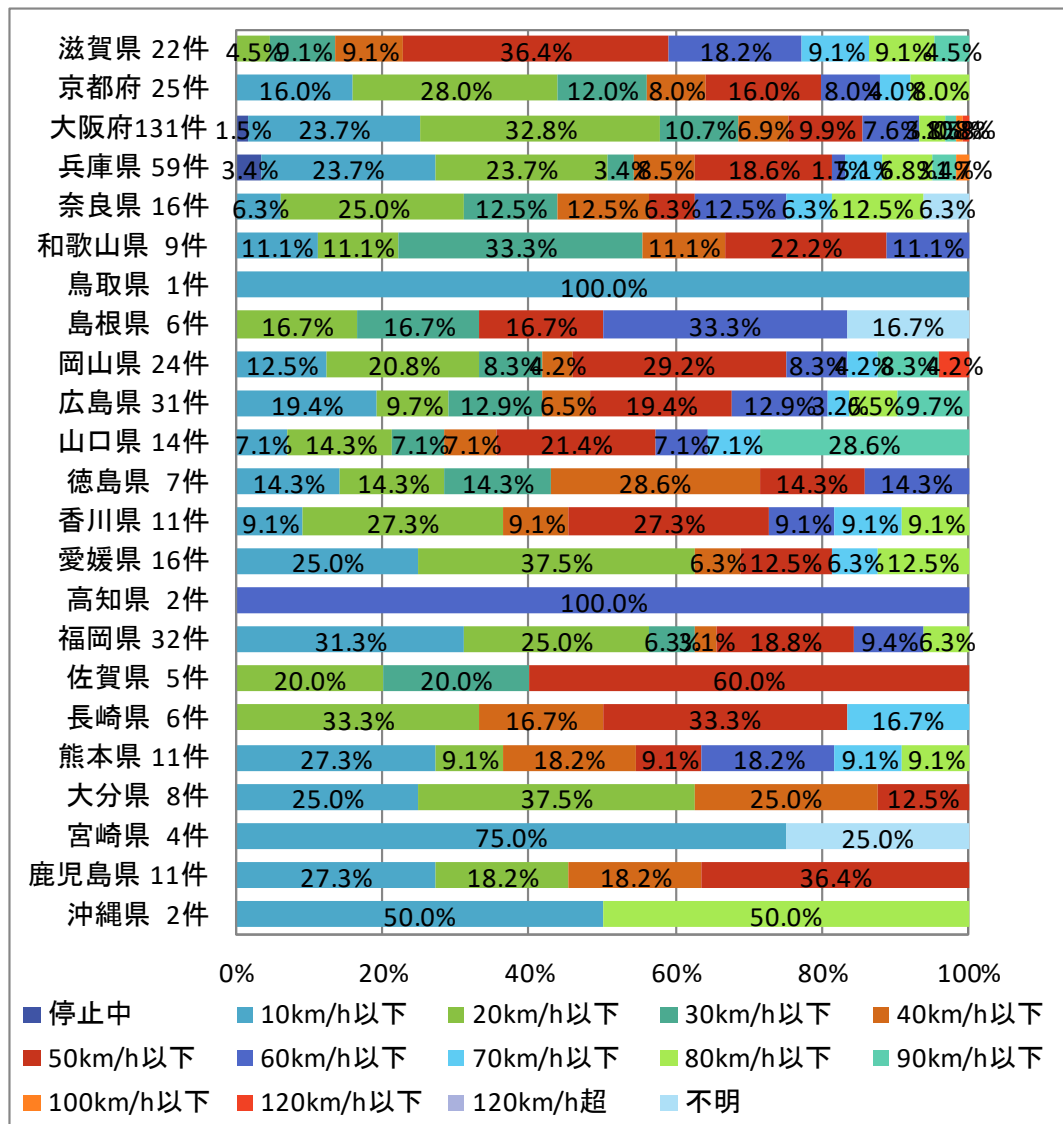
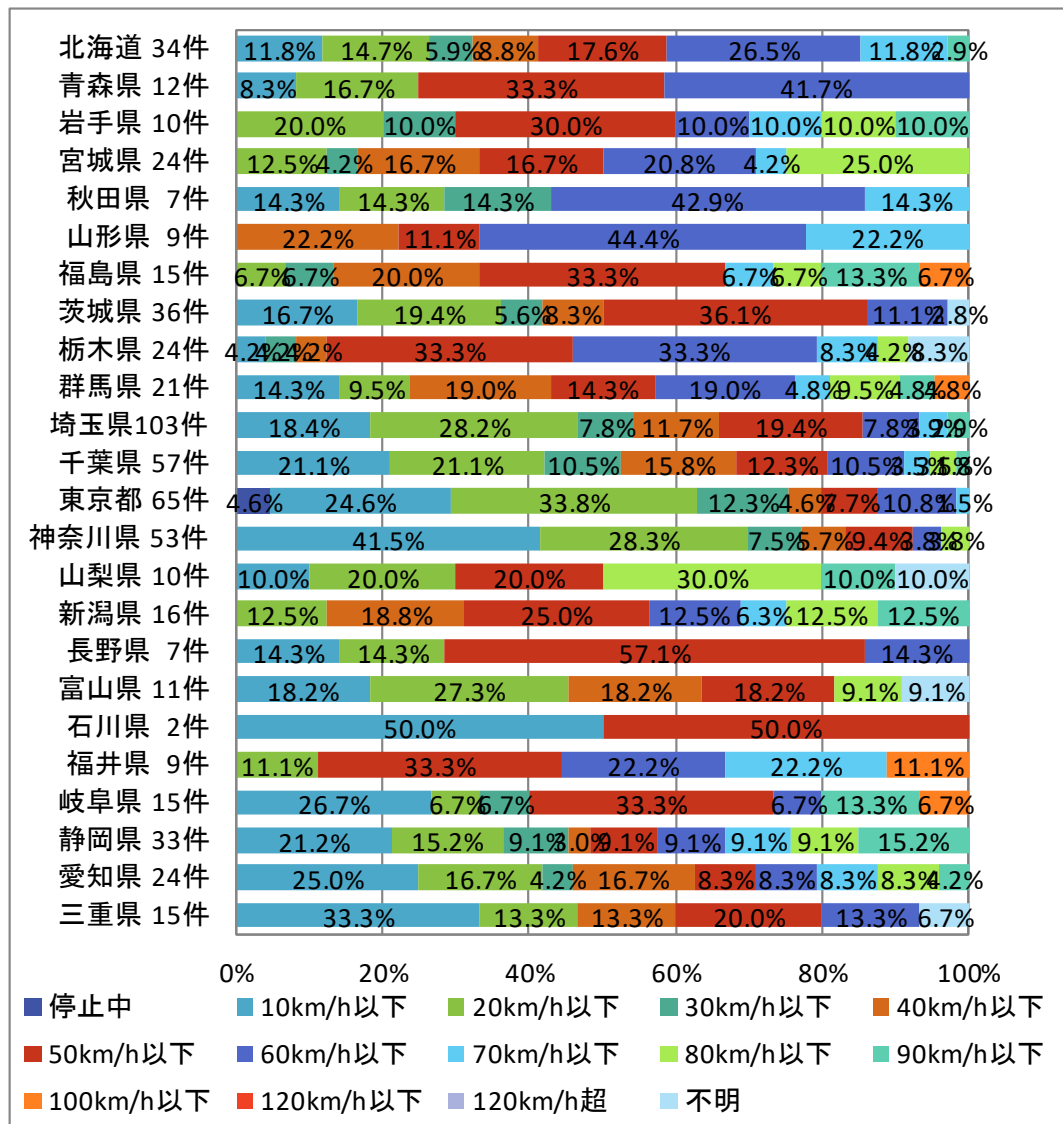
Ⅲ. 2021年1～12月死亡・重傷事故データ(発生地)

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」、「東京都」では「(10km/h超)20km/h以下」、「兵庫県」、「千葉県」では「10km/h以下」、「(10km/h超)20km/h以下」、「神奈川県」では「10km/h以下」が最も多くなっている。



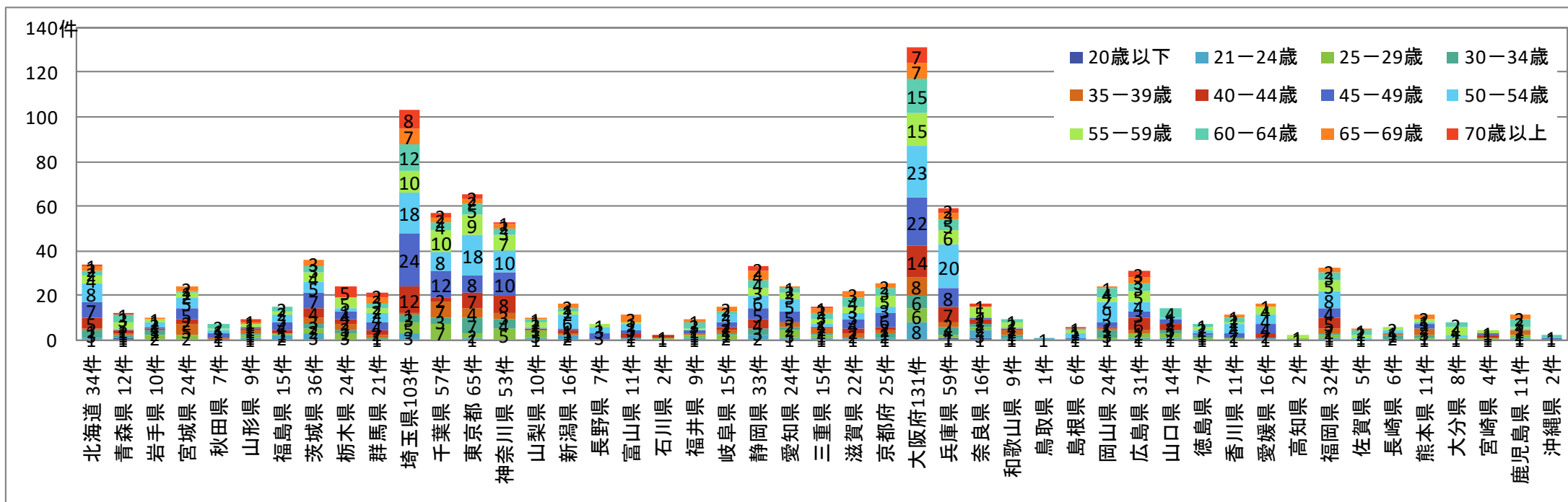
Ⅲ. 2021年1～12月死亡・重傷事故データ(発生地)



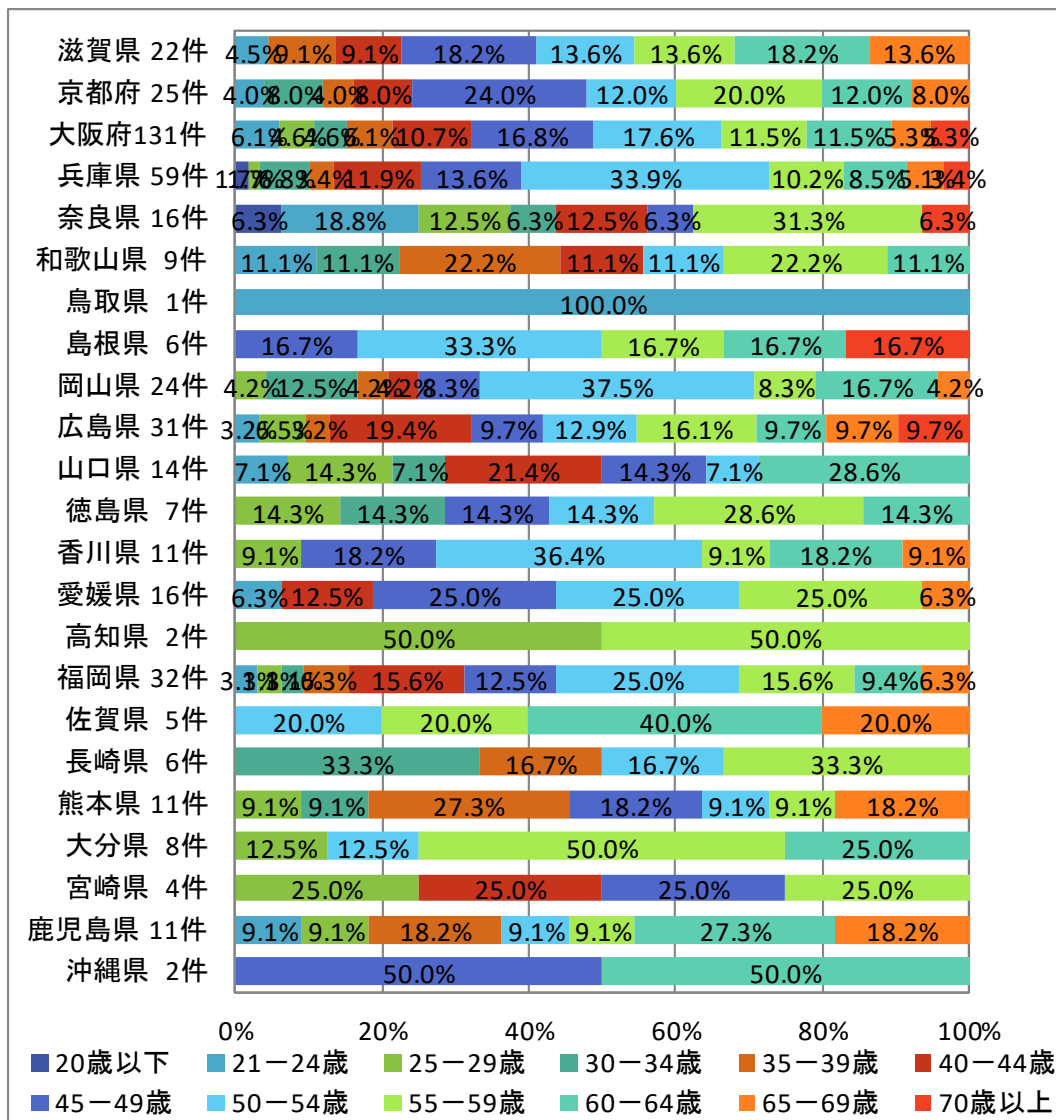
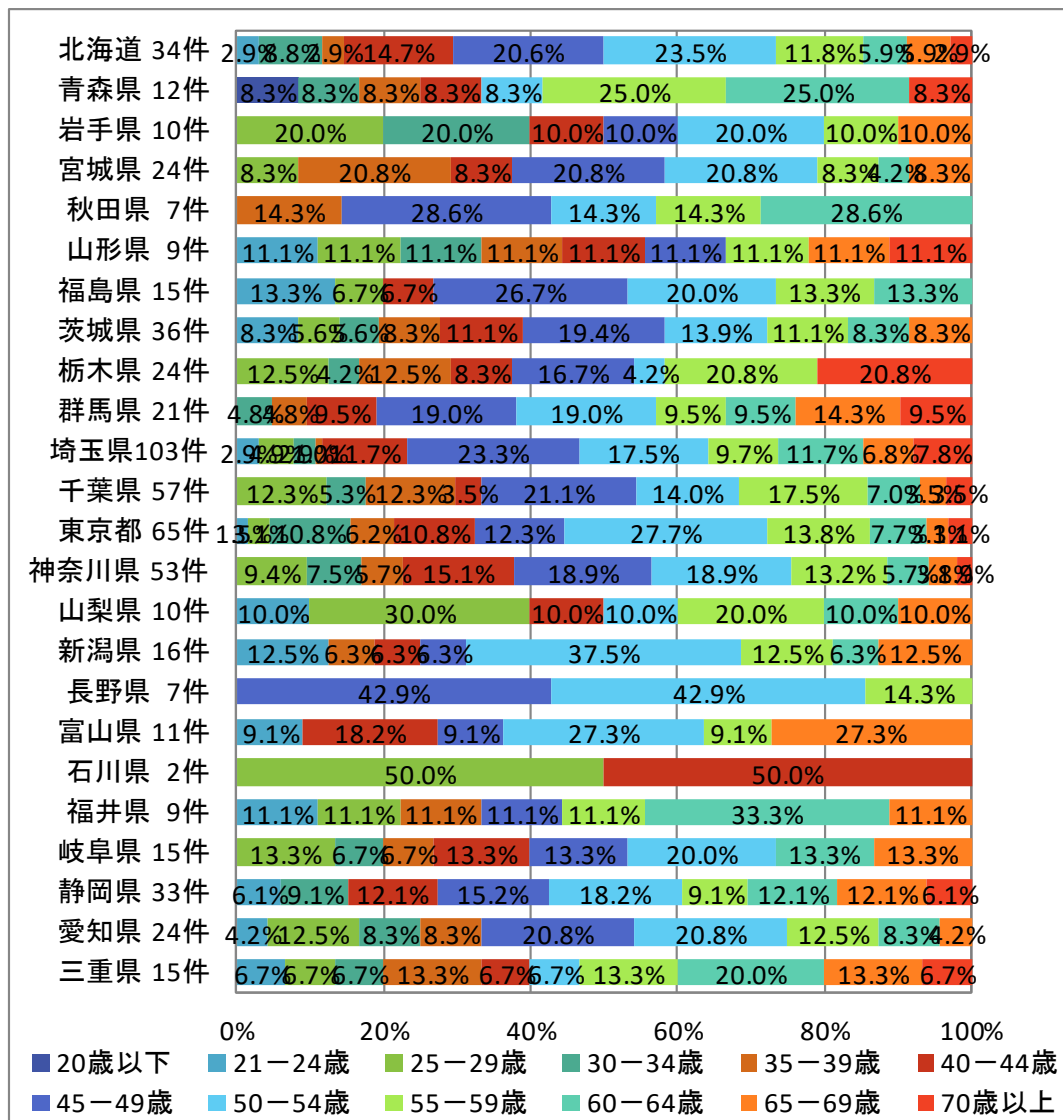
Ⅲ. 2021年1～12月死亡・重傷事故データ(発生地)

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」、「東京都」、「兵庫県」では「50-54歳」、「埼玉県」、「千葉県」では「45-49歳」、「神奈川県」では「45-49歳」、「50-54歳」が最も多くなっている。



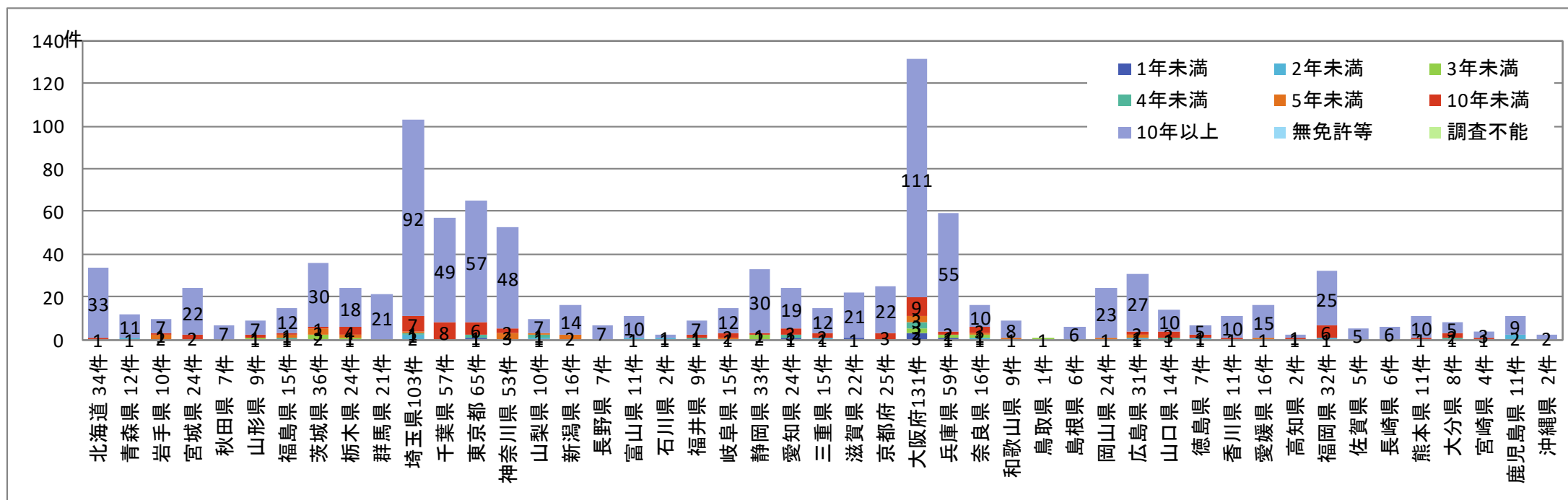
Ⅲ. 2021年1～12月死亡・重傷事故データ(発生地)



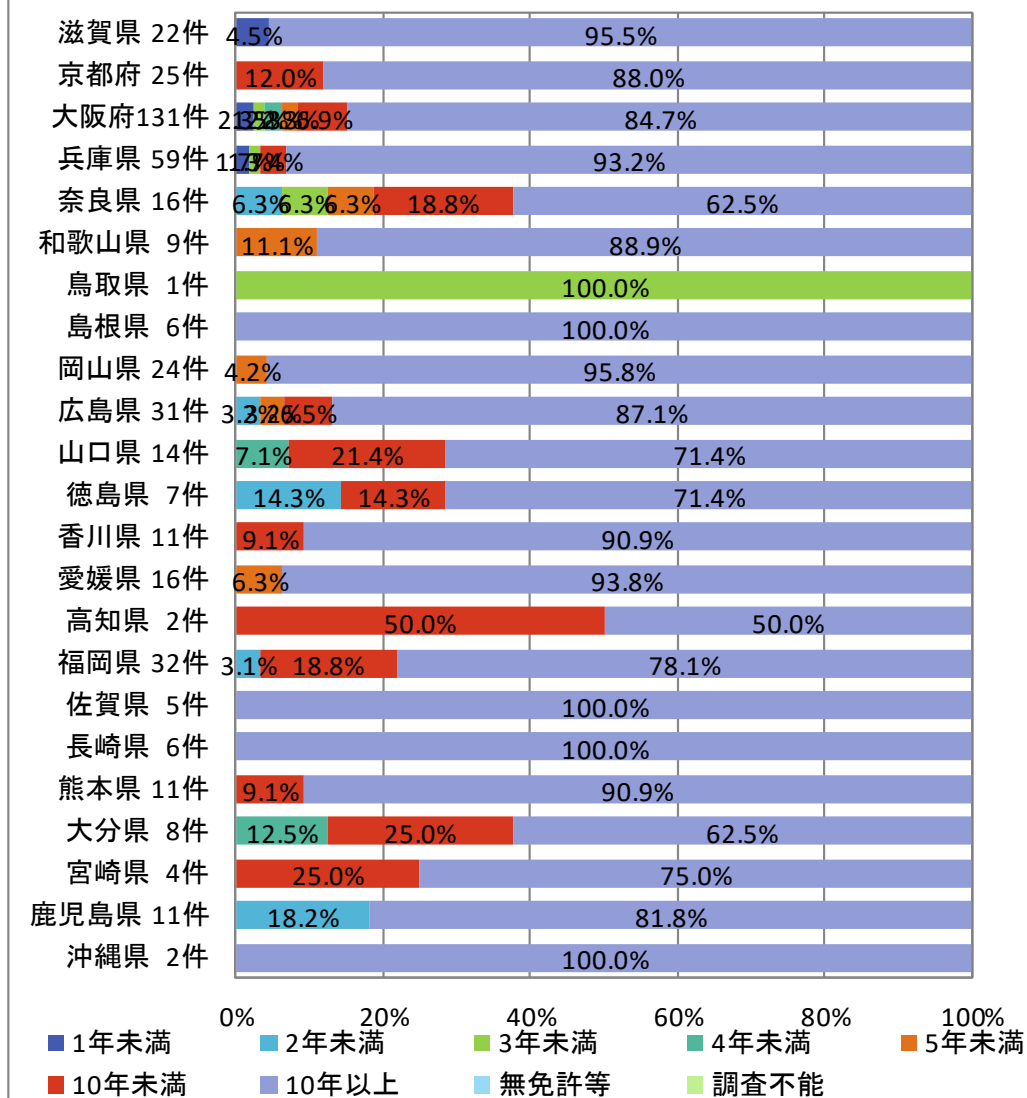
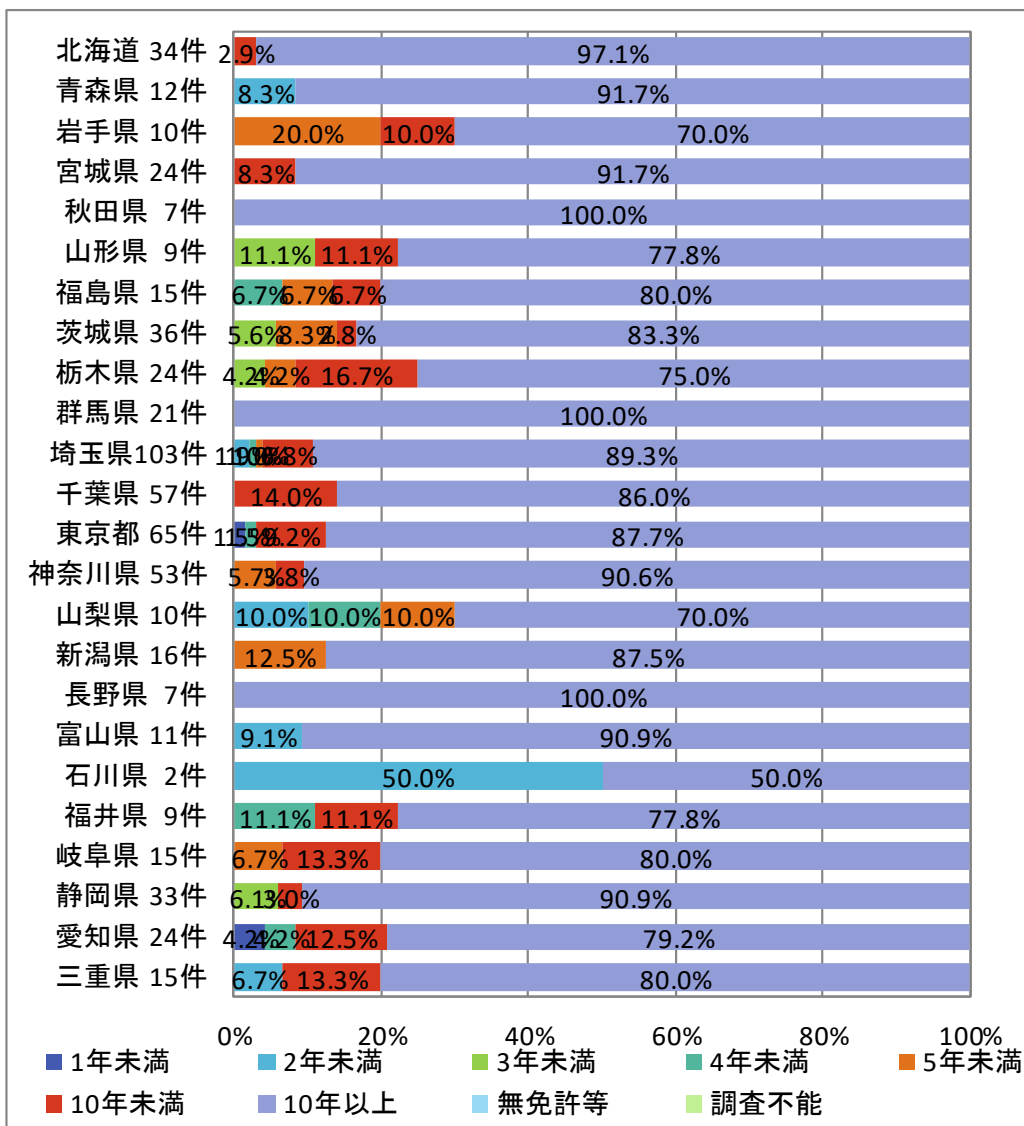
Ⅲ. 2021年1～12月死亡・重傷事故データ(発生地)

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。



Ⅲ. 2021年1～12月死亡・重傷事故データ(発生地)



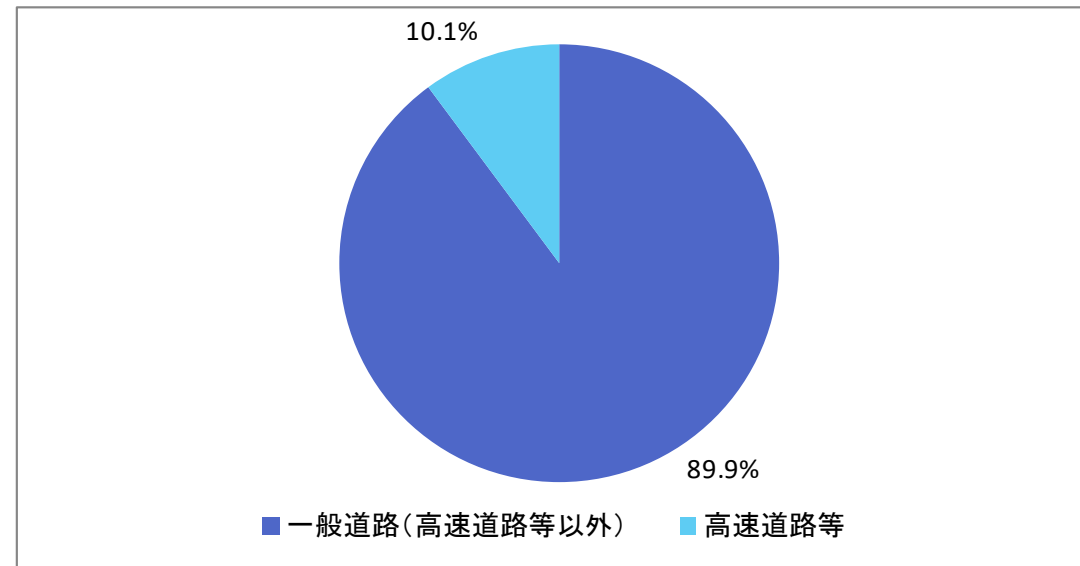
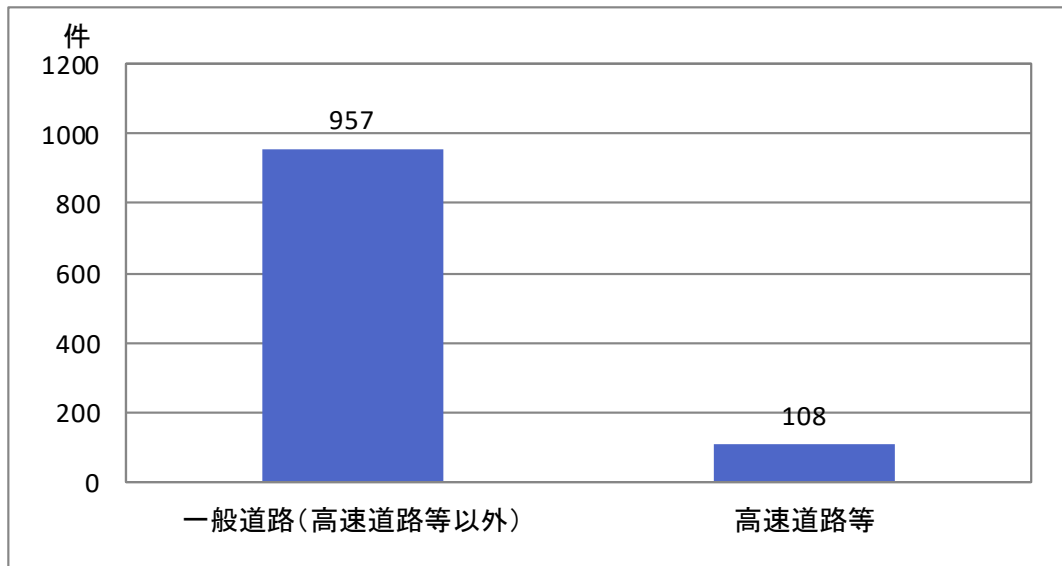
IV. 2021年1～12月死亡・重傷事故データ(道路区分)

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

IV. 2021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957件（89.9％）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8.9倍となっている。

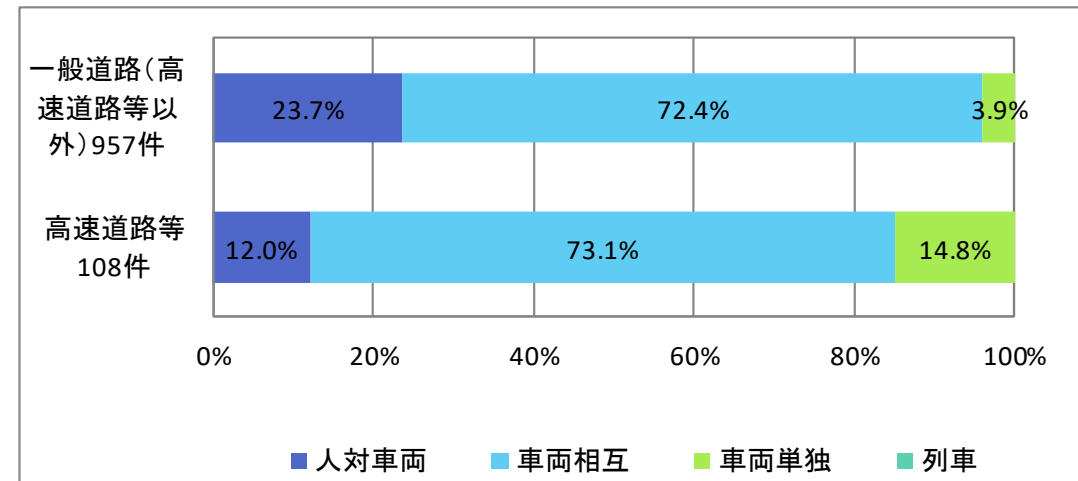
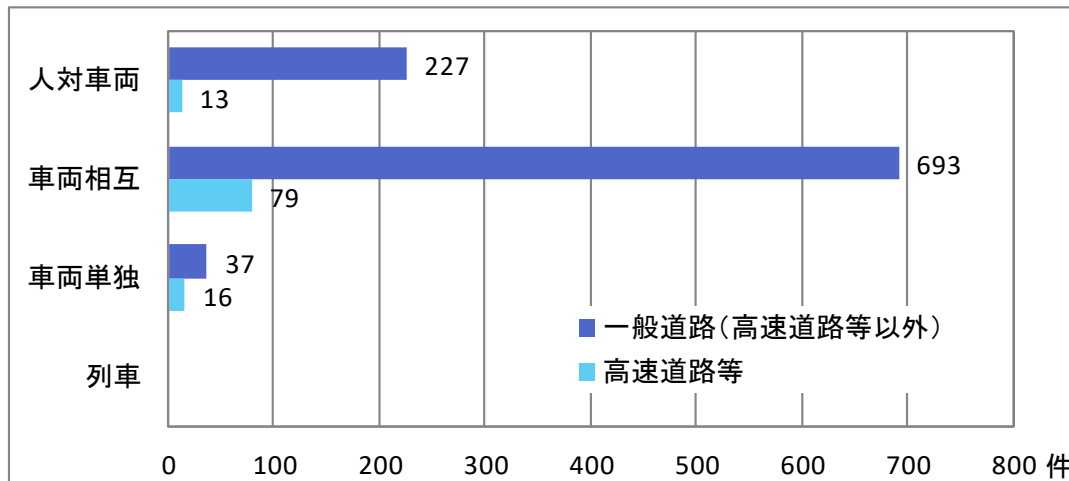


IV. 2021年1～12月死亡・重傷事故データ(道路区分)

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」とともに「車両相互」が最も多くそれぞれ693件（72.4%）、79件（73.1%）となっている。

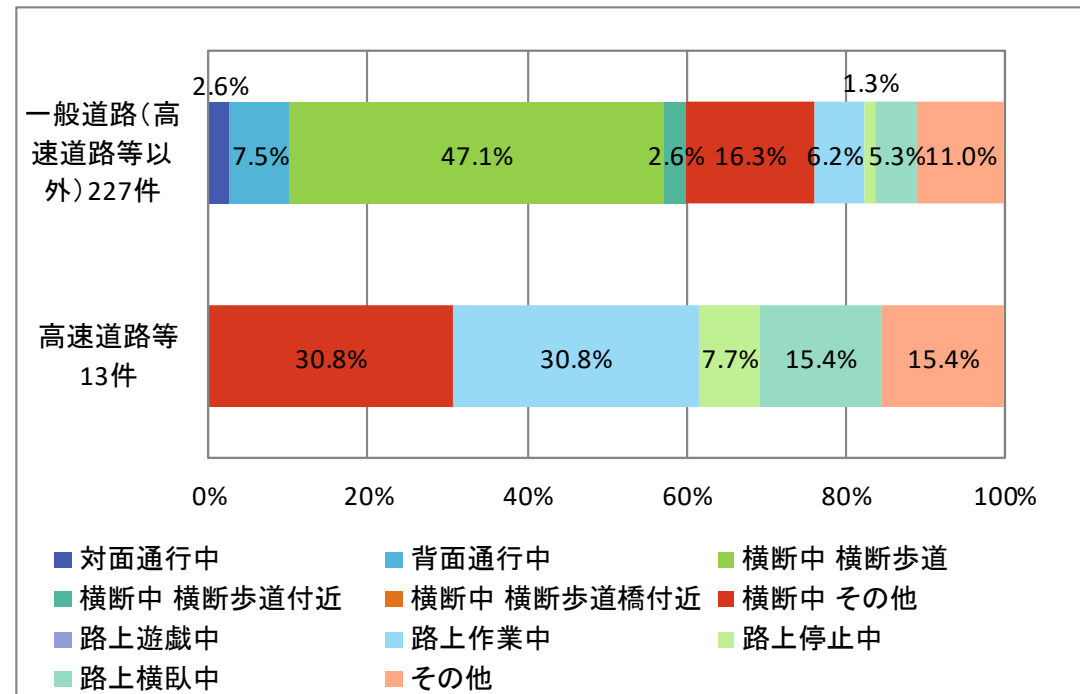
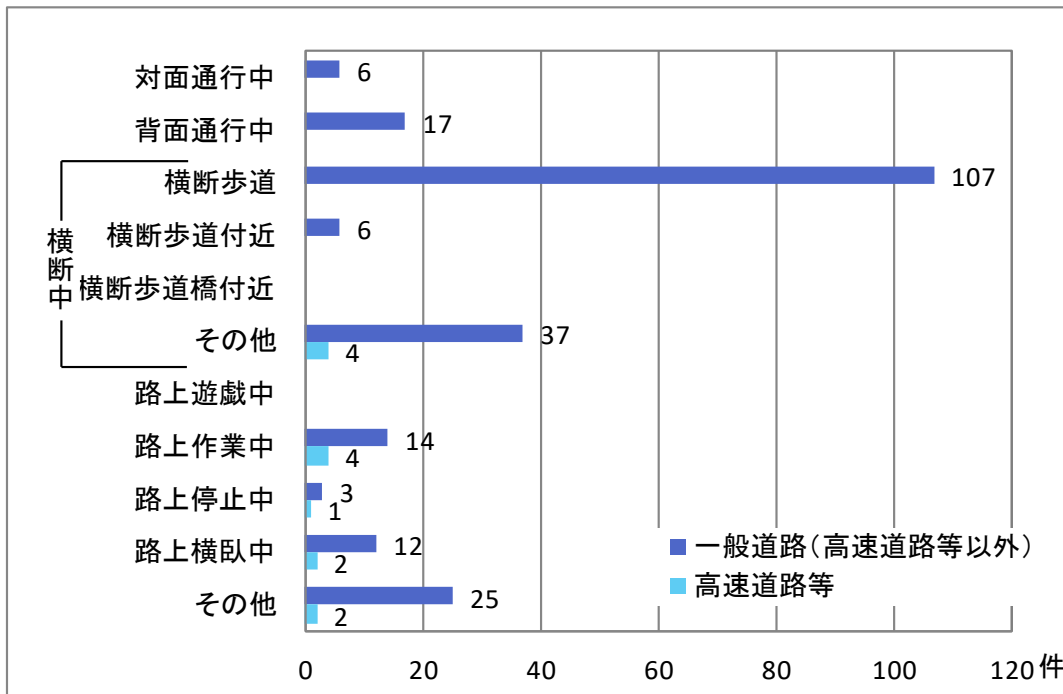
※「車両相互」での第二当事者となる「車両」には、道路交通法上の「軽車両」である自転車等を含む。



IV. 2021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107件(47.1%)となっている。次いで「横断中 その他」37件(16.3%)、「その他」25件(11.0%)と続いている。
- 「高速道路等」では「横断中 その他」、路上作業中が最も多く、それぞれ4件(30.8%)となっている。次いで「路上横臥中」、「その他」がそれぞれ2件(15.4%)と続いている。

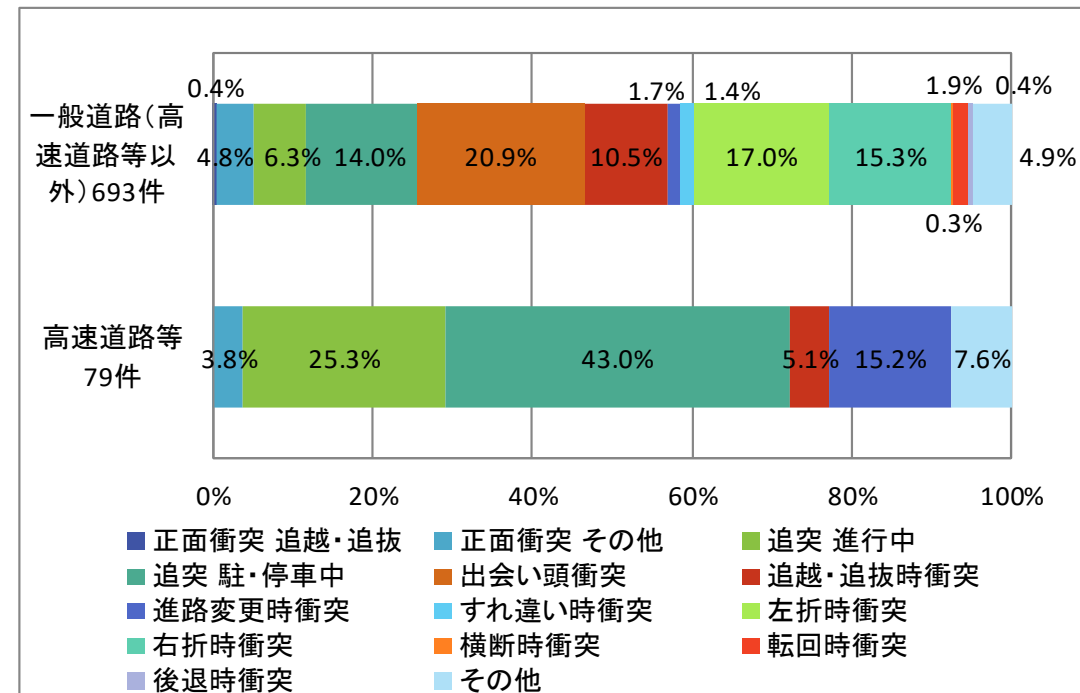
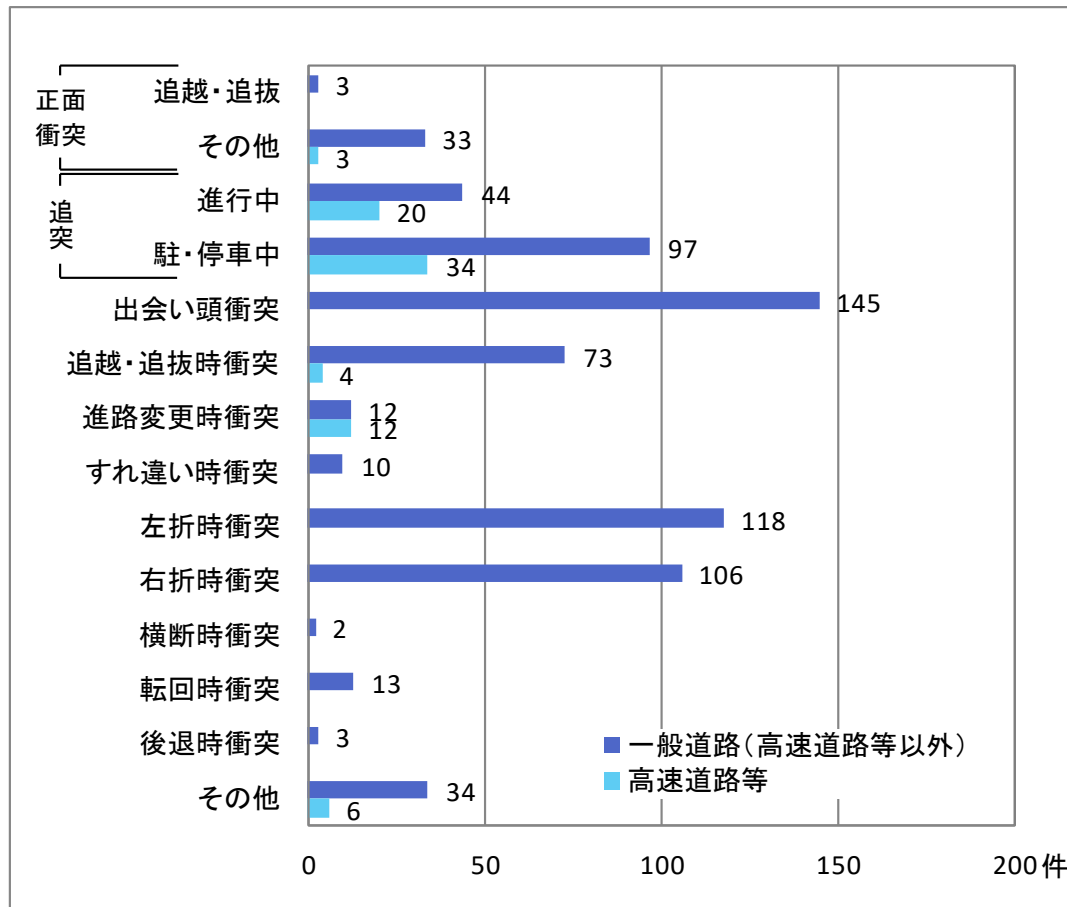


IV. 2021年1～12月死亡・重傷事故データ(道路区分)

(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145件(20.9%)となっている。次いで「左折時衝突」118件(17.0%)、「右折時衝突」106件(15.3%)、「追突 駐・停車中」97件(14.0%)、「追越・追抜時衝突」73件(10.5%)と続いている。
- ・「高速道路等」では「追突 駐・停車中」が最も多く34件(43.0%)、次いで「追突 進行中」20件(25.3%)、「進路変更時衝突」12件(15.2%)と続いている。

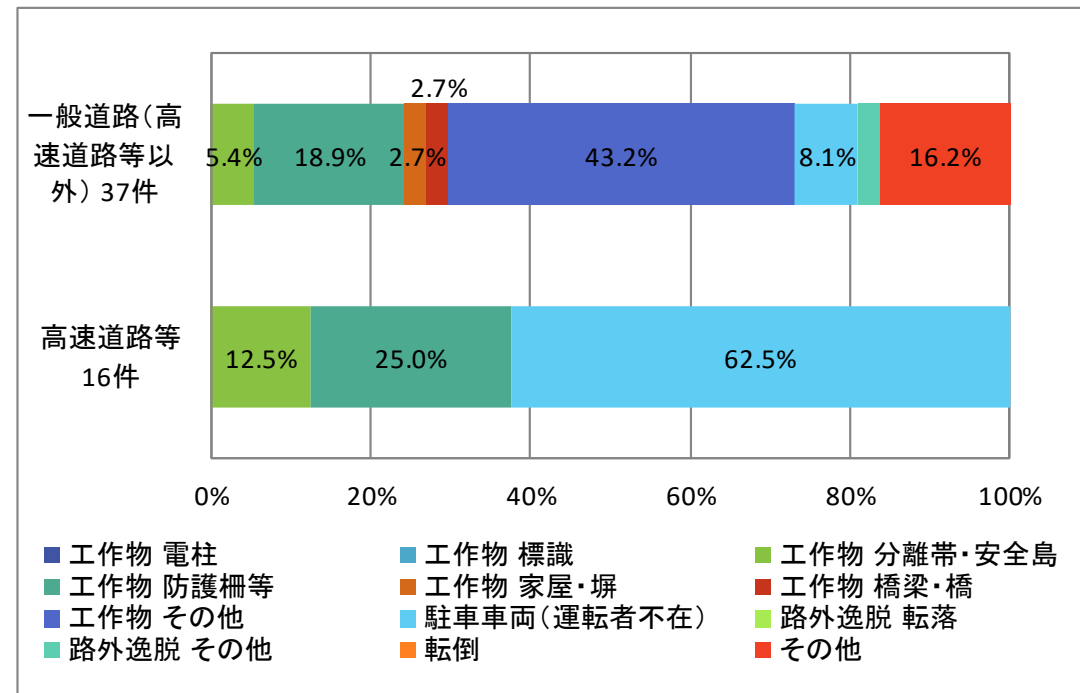
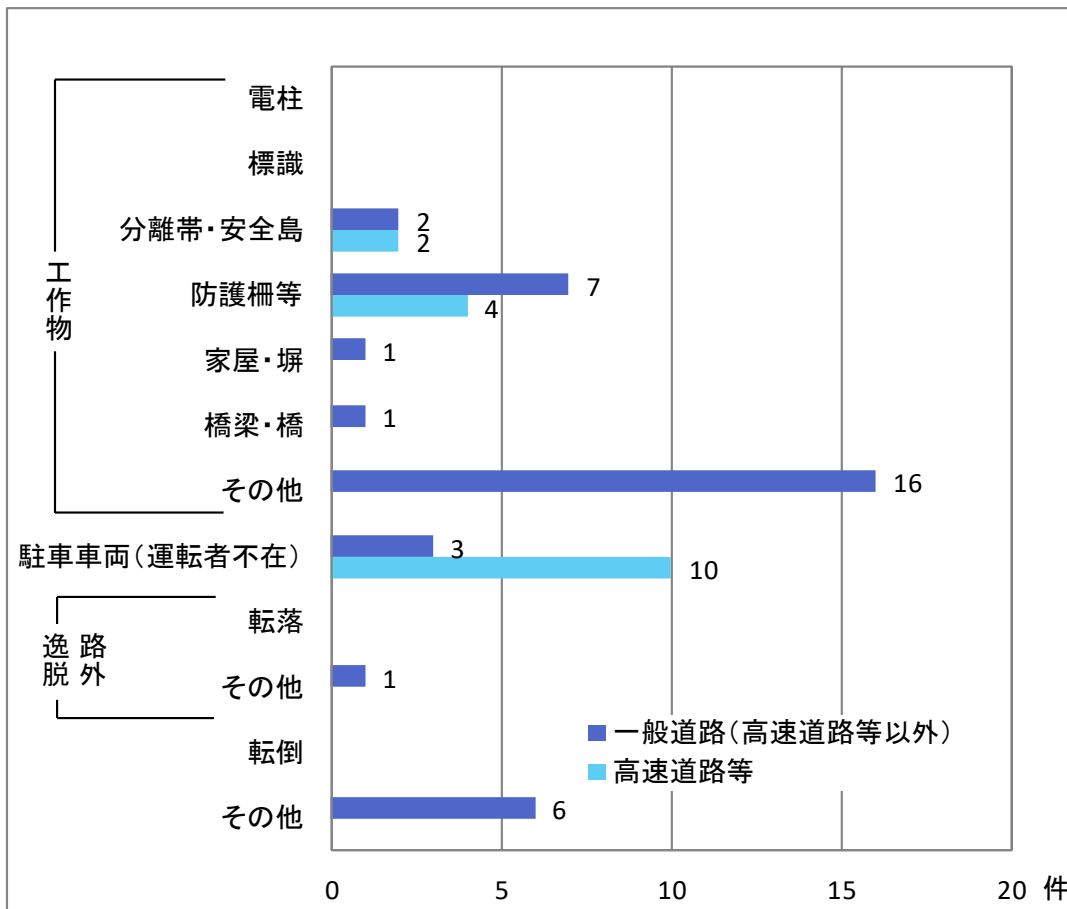
※「車両相互」での第二当事者となる「車両」には、道路交通法上の「軽車両」である自転車等を含む。



IV. 2021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

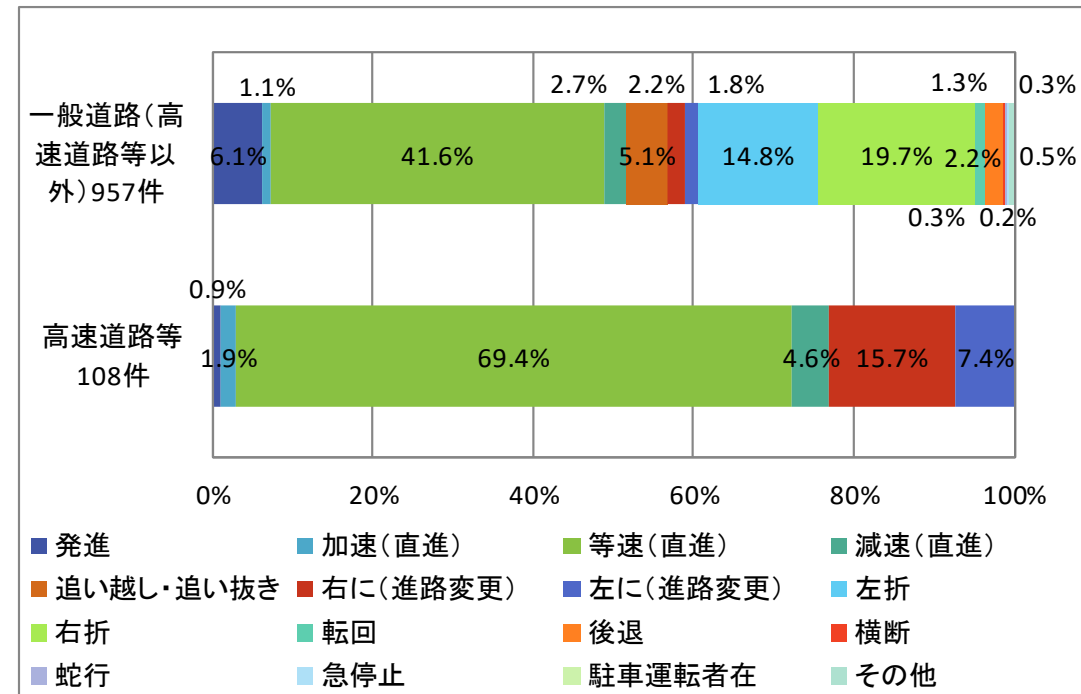
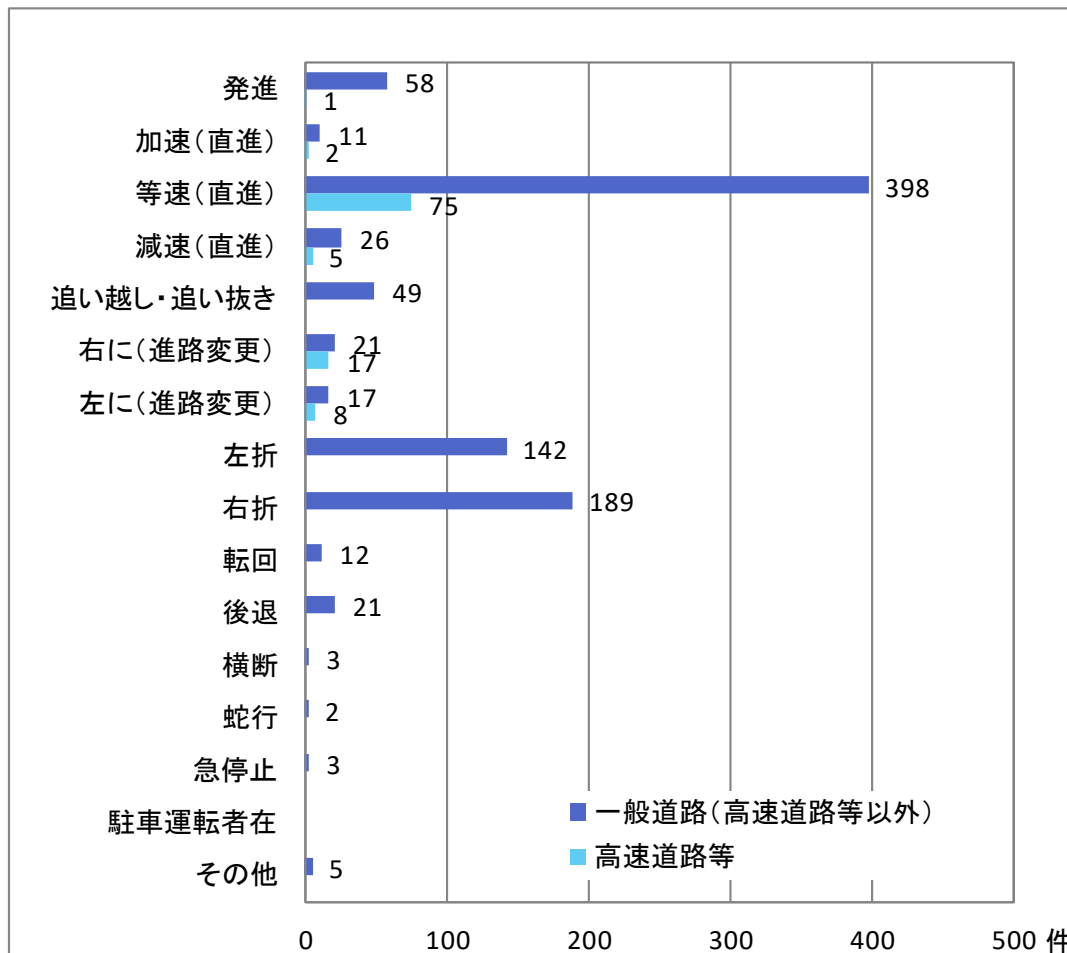
- ・道路区分別の事故類型(車両単独)別にみると、「一般道路」では「工作物 その他」が最も多く16件(43.2%)、次いで「工作物 防護柵等」7件(18.9%)、「その他」6件(16.2%)と続いている。
- ・「高速道路等」では「駐車車両(運転者不在)」が最も多く10件(62.5%)、次いで「工作物 防護柵等」4件(25.0%)、「工作物 分離帯・安全島」2件(12.5%)となっている。



IV. 2021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

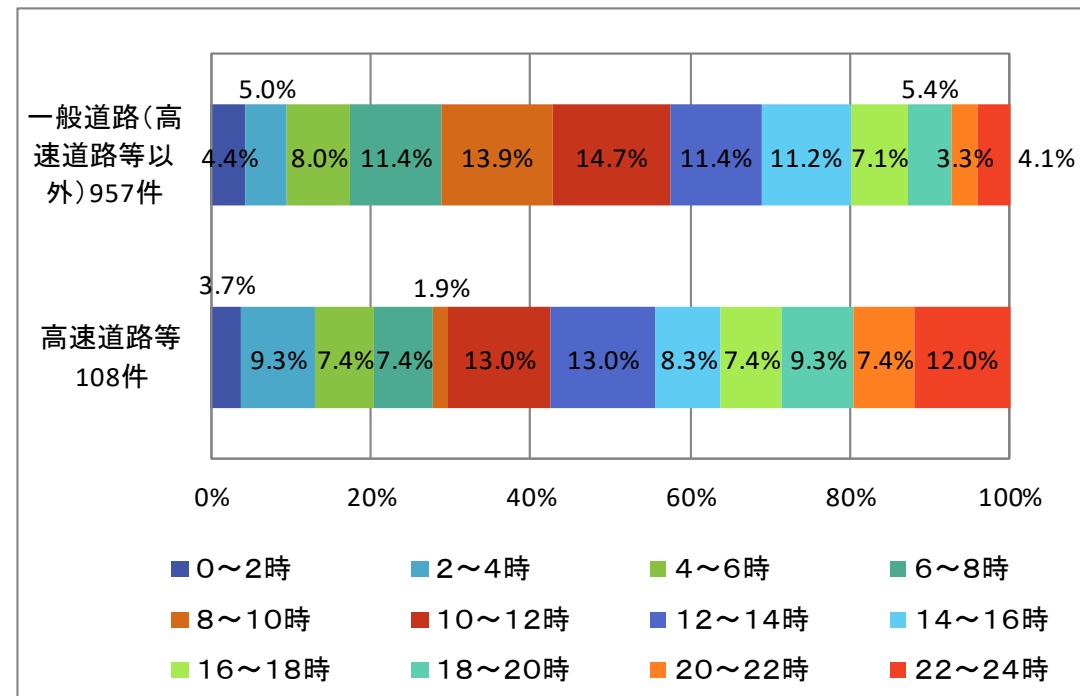
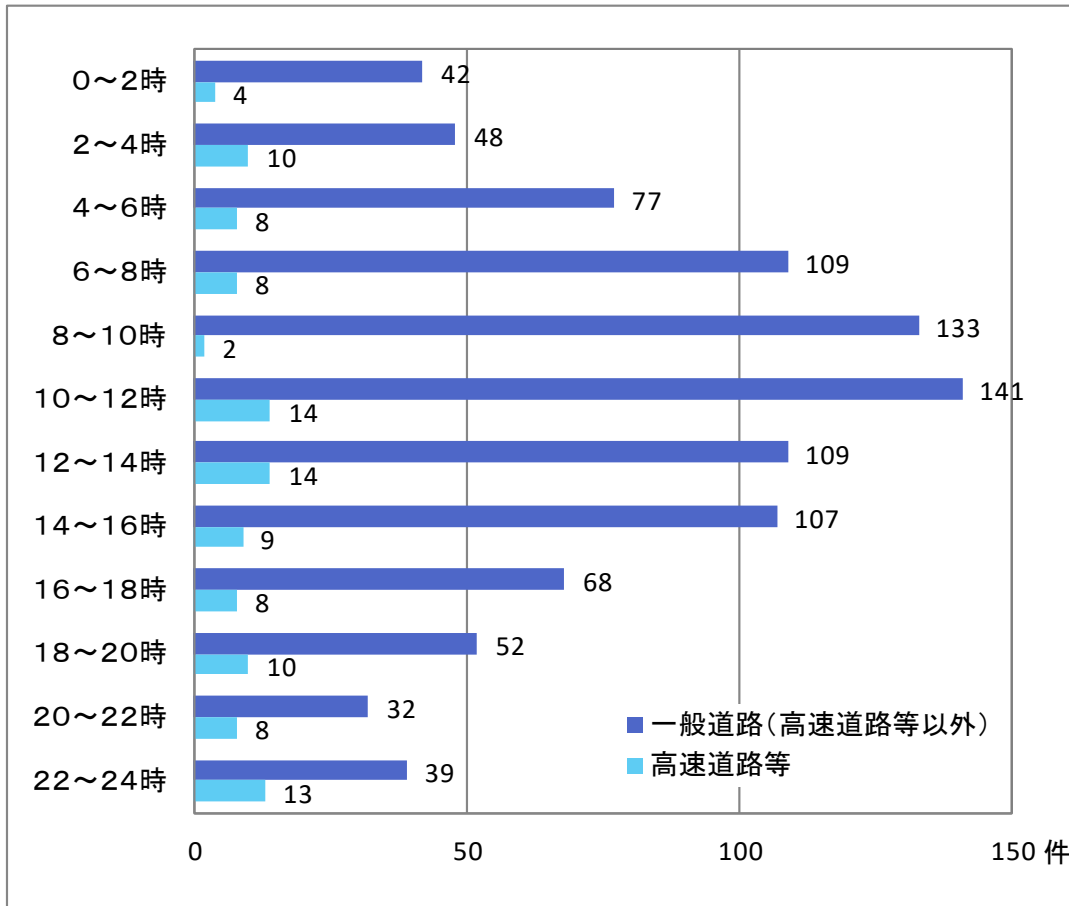
- ・道路区分別の行動類型別にみると、「一般道路」では「等速（直進）」が最も多く398件（41.6％）となっている。次いで「右折」189件（19.7％）、「左折」142件（14.8％）と続いている。
- ・「高速道路等」では「等速（直進）」が最も多く75件（69.4％）となっている。次いで「右に（進路変更）」17件（15.7％）と続いている。



IV. 2021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

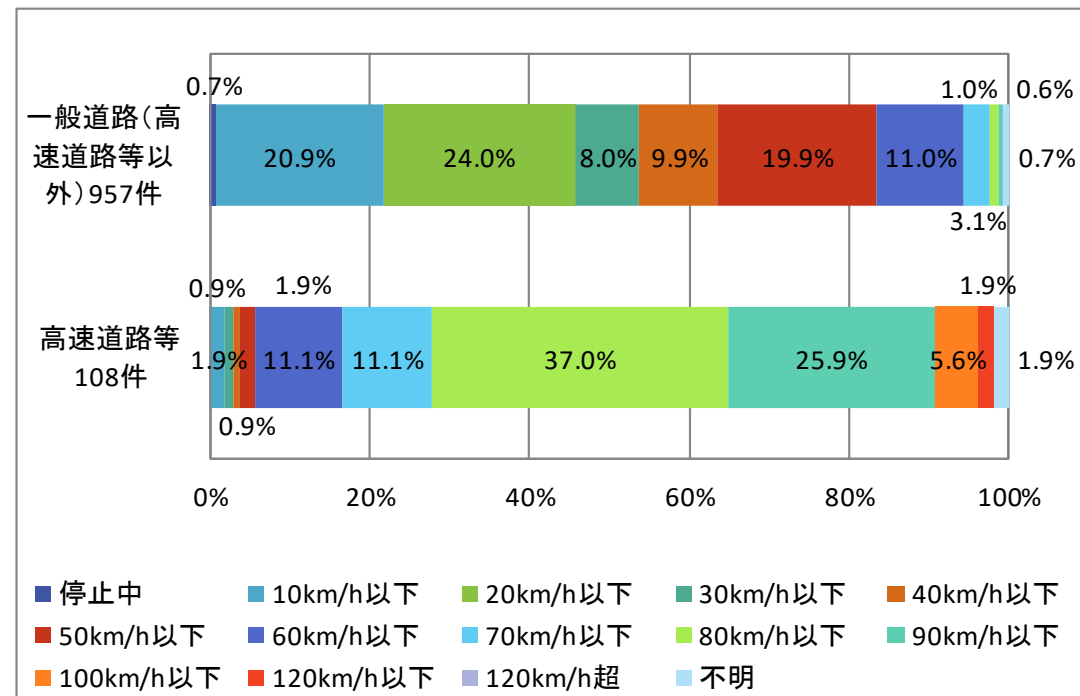
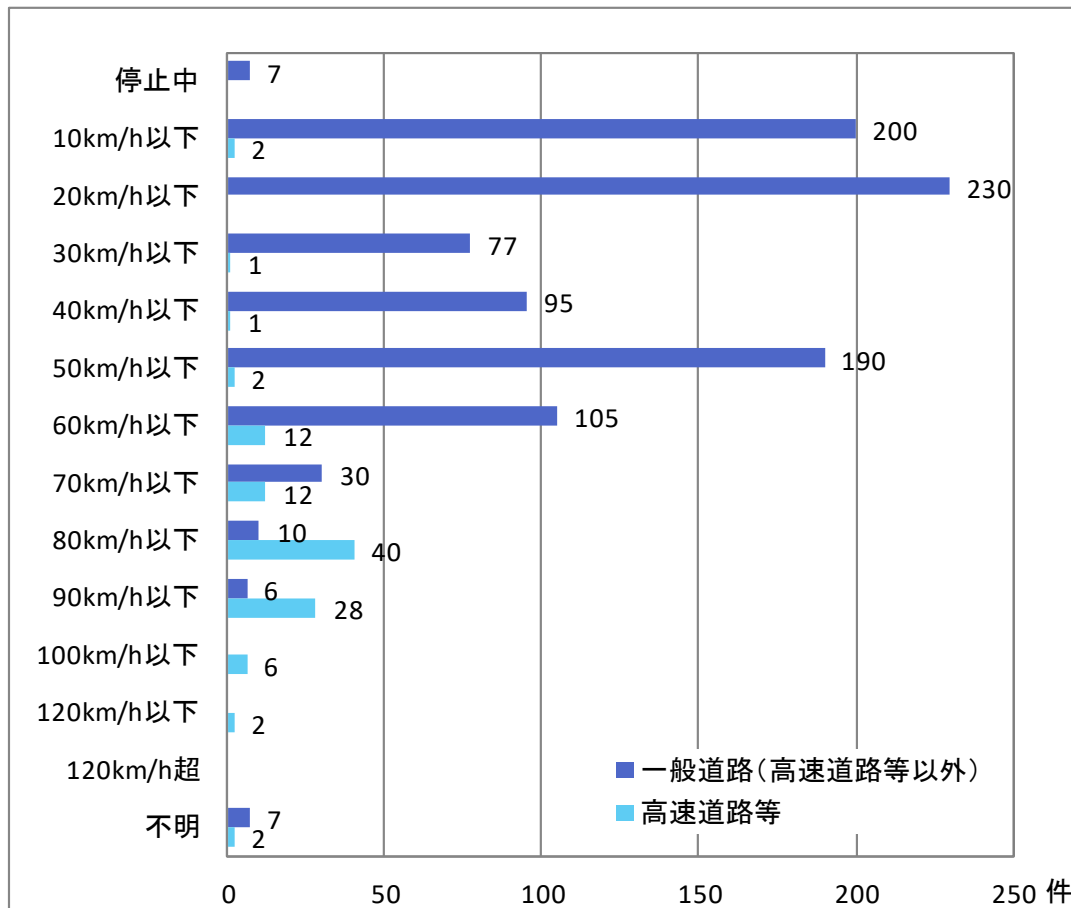
- 道路区分別の時間帯別にみると、「一般道路」では「10～12時」が最も多く141件（14.7%）となっている。次いで「8～10時」133件（13.9%）、「6～8時」、「12～14時」がそれぞれ109件（11.4%）、「14～16時」107件（11.2%）と続いている。午前中（6～12時）の時間帯で4割近くを占めている。
- 「高速道路等」では「10～12時」、「12～14時」が最も多く、それぞれ14件（13.0%）となっている。次いで「22～24時」13件（12.0%）、「2～4時」、「18～20時」がそれぞれ10件（9.3%）と続いている。深夜早朝（22～6時）の時間帯で3割以上を占めている。



IV. 2021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

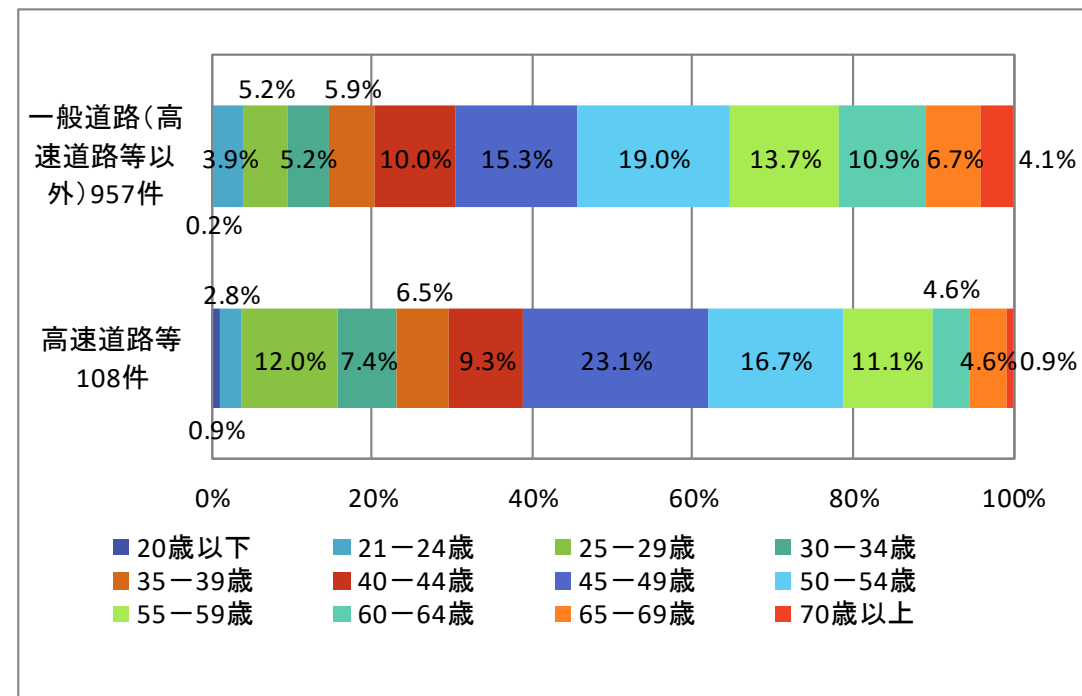
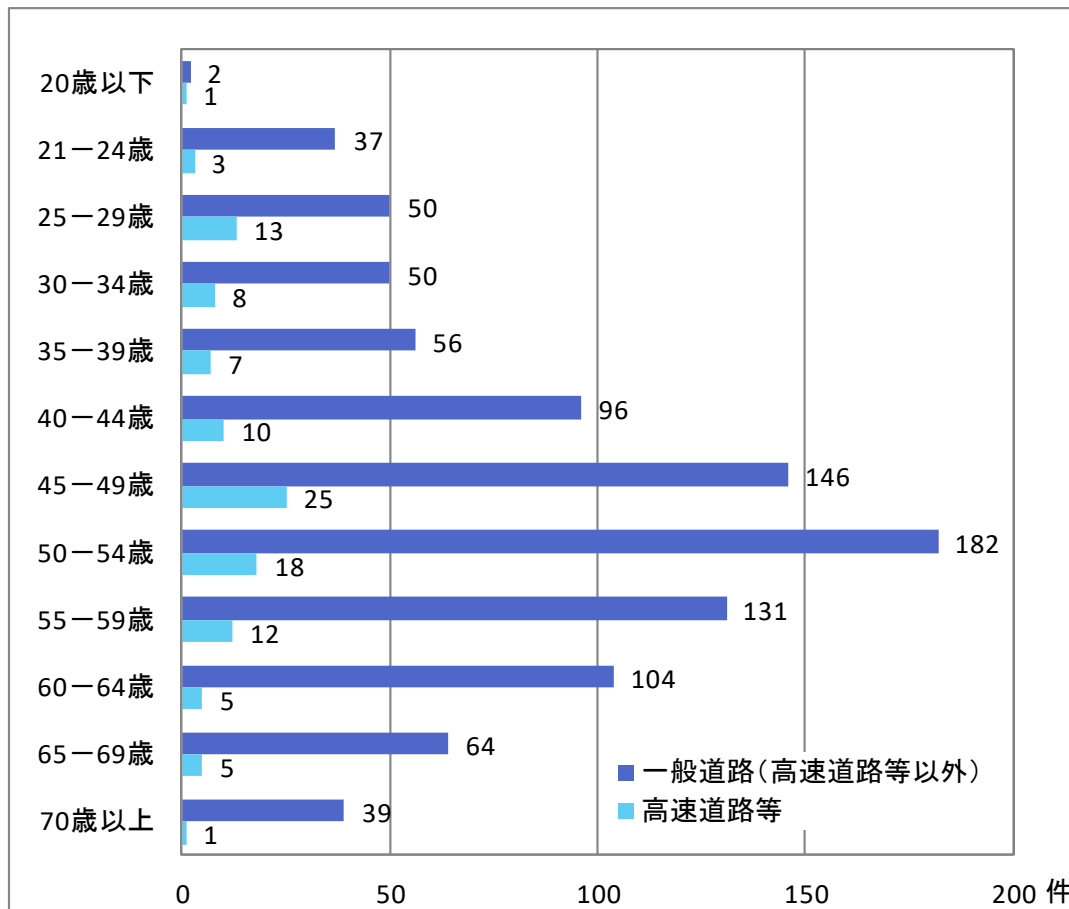
- 道路区分別の運転者の危険認知速度別にみると、「一般道路」では「(10km/h超)20km/h以下」が最も多く230件 (24.0%) となっている。次いで「10km/h以下」200件 (20.9%)、「(40km/h超)50km/h以下」190件 (19.9%)、「(50km/h超)60km/h以下」105件 (11.0%) と続いている。幹線道路の最高速度に近い速度帯と市街地の最高速度に近い30km/h程度の速度帯に分布がわかれている。
- 「高速道路等」では「(70km/h超)80km/h以下」が最も多く40件 (37.0%) となっている。次いで「(80km/h超)90km/h以下」28件 (25.9%)、「(50km/h超)60km/h以下」、「(60km/h超)70km/h以下」がそれぞれ12件 (11.1%) と続いている。



IV. 2021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

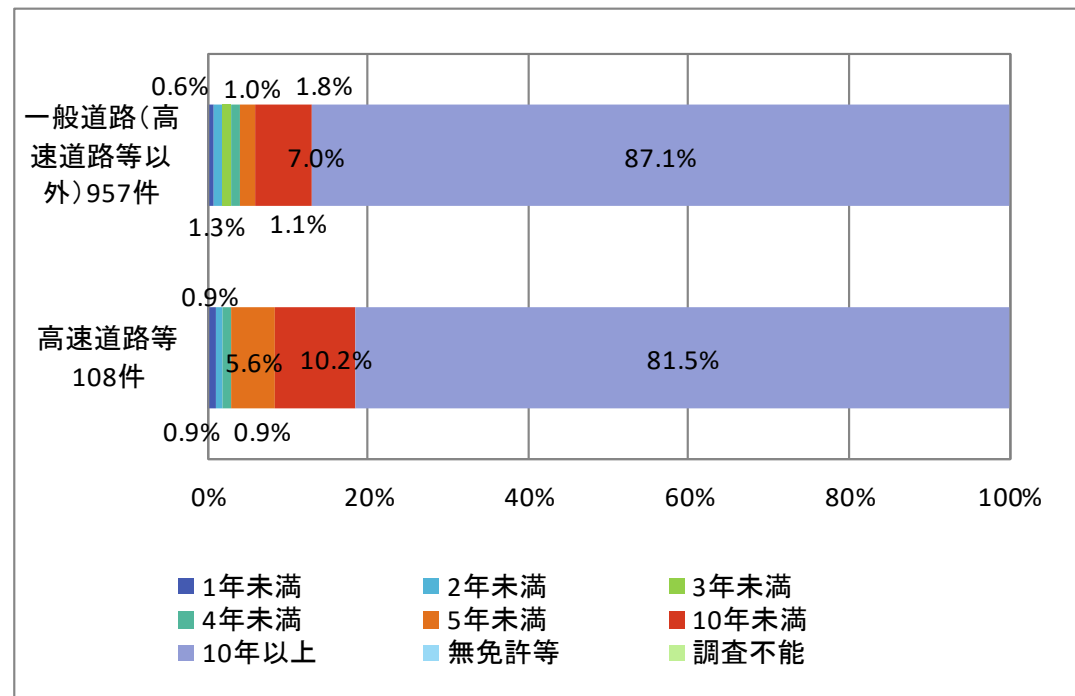
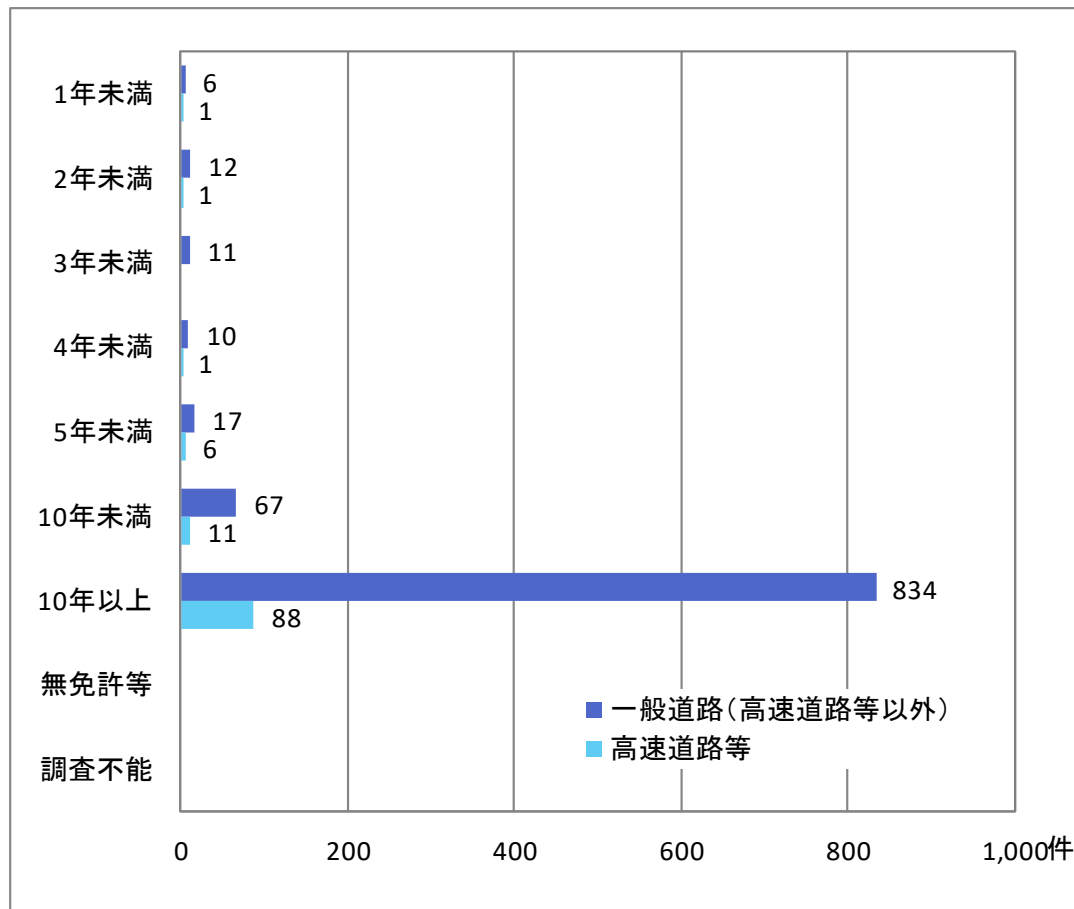
- ・道路区分別の運転者の年齢層別にみると、「一般道路」では「50-54歳」が最も多く182件（19.0％）となっている。次いで「45-49歳」146件（15.3％）、「50-59歳」131件（13.7％）、「60-64歳」104件（10.9％）、「40-44歳」96件（10.0％）と続いている。
- ・「高速道路等」では「45-49歳」が最も多く25件（23.1％）となっている。次いで「50-54歳」18件（16.7％）、「25-29歳」13件（12.0％）と続いている。



IV. 2021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834件（87.1%）、88件（81.5%）となっている。



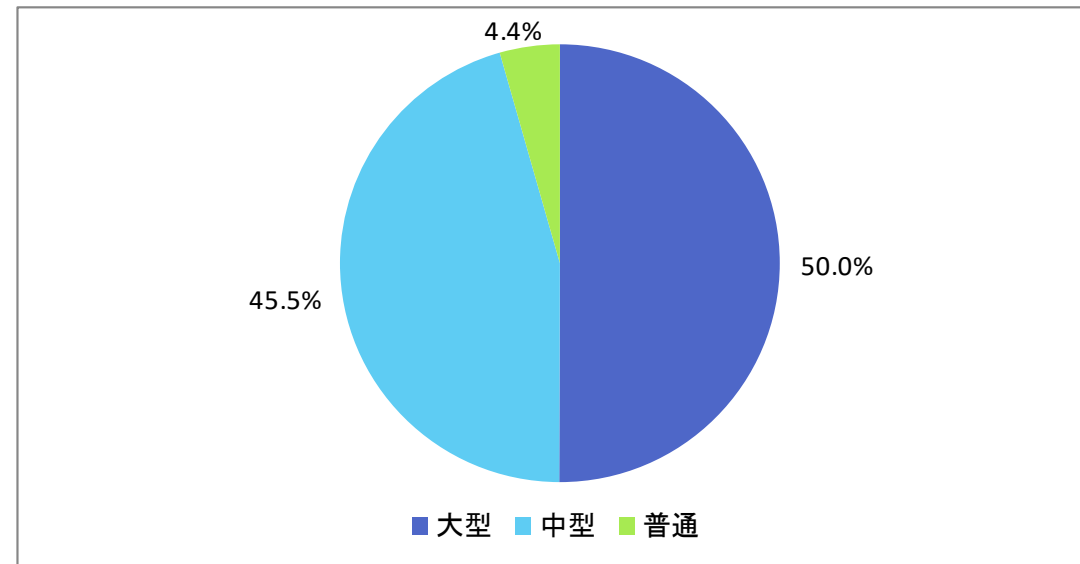
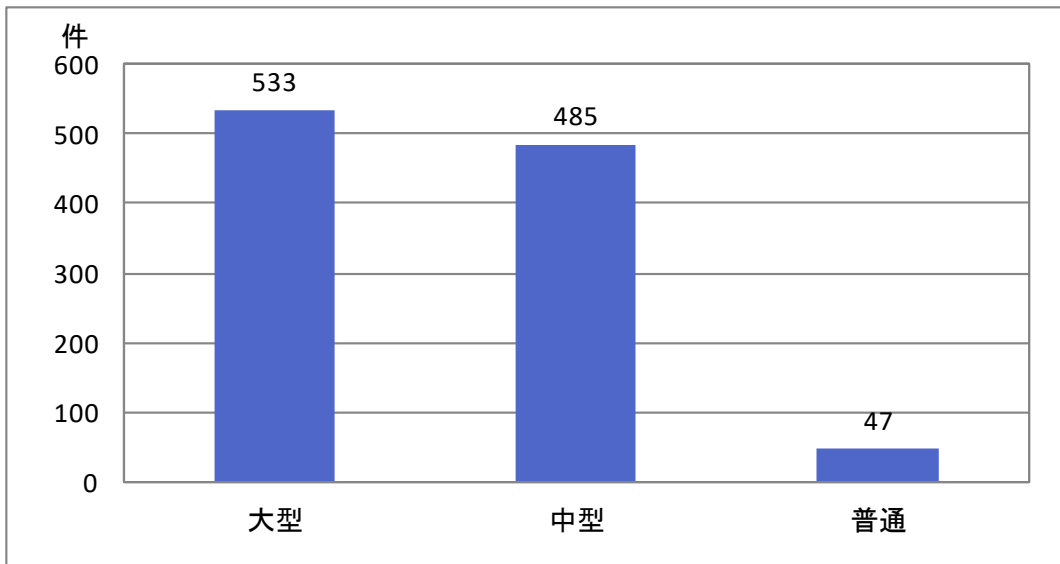
V. 2021年1～12月死亡・重傷事故データ(車両区分)

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

V. 2021年1～12月死亡・重傷事故データ(車両区分)

1. 車両区分別

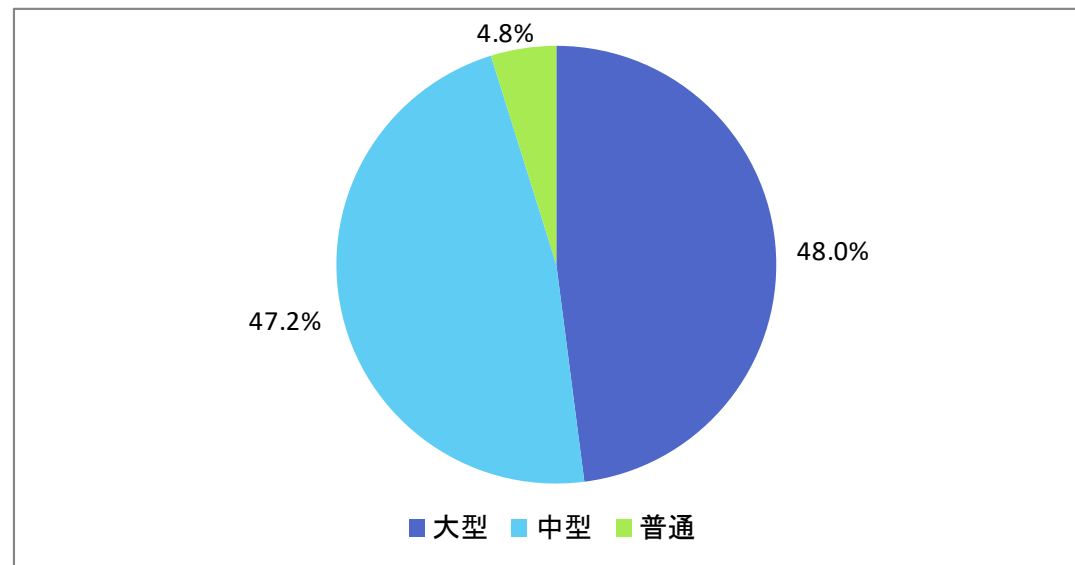
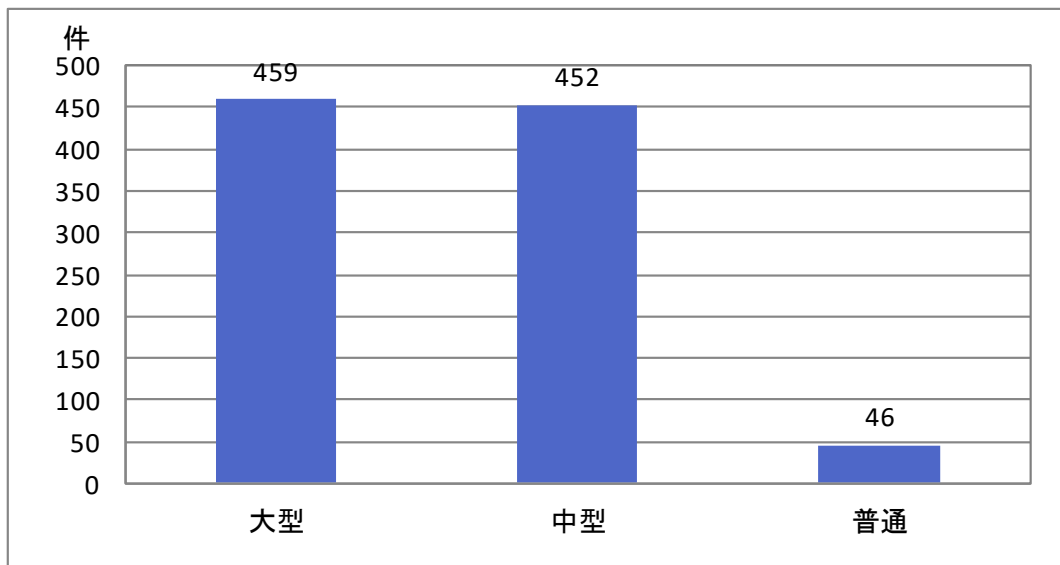
- ・車両区分別にみると、「大型」が最も多く533件（50.0％）となっている。
- ・次いで「中型」485件（45.5％）、「普通」47件（4.4％）となっている。
- ・「大型」と「中型」はほぼ同じ割合となっている。



V. 2021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

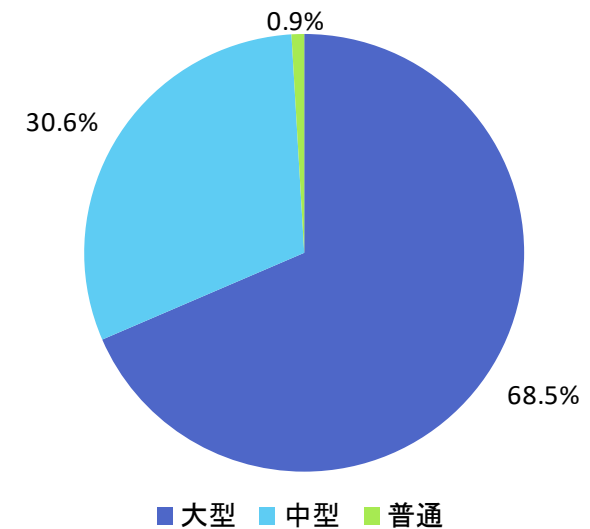
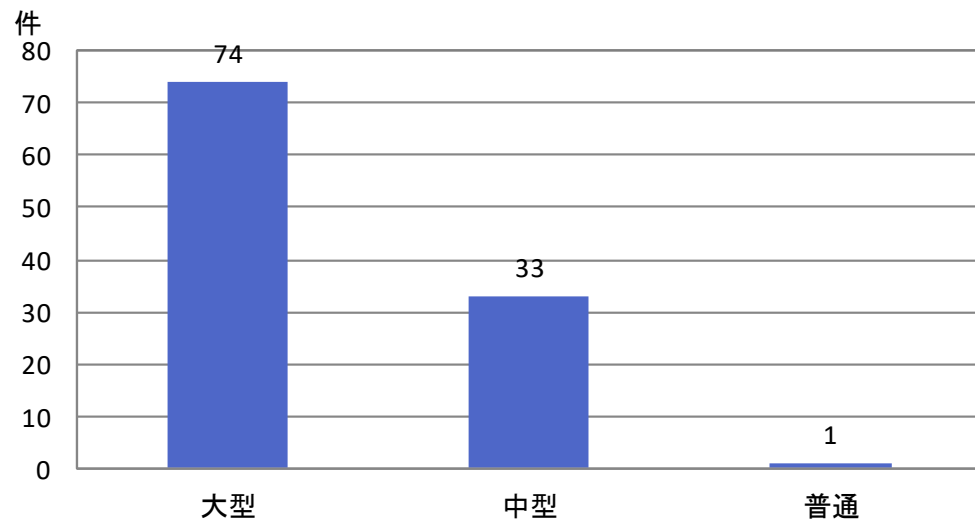
- ・一般道路での車両区分をみると、「大型」が最も多く459件（48.0%）となっている。
- ・次いで「中型」452件（47.2%）、「普通」46件（4.8%）が続いている。
- ・「大型」と「中型」はほぼ同じ割合となっている。



V. 2021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74件（68.5％）となっている。
- ・ 次いで「中型」33件（30.6％）、「普通」1件（0.9％）と続いている。



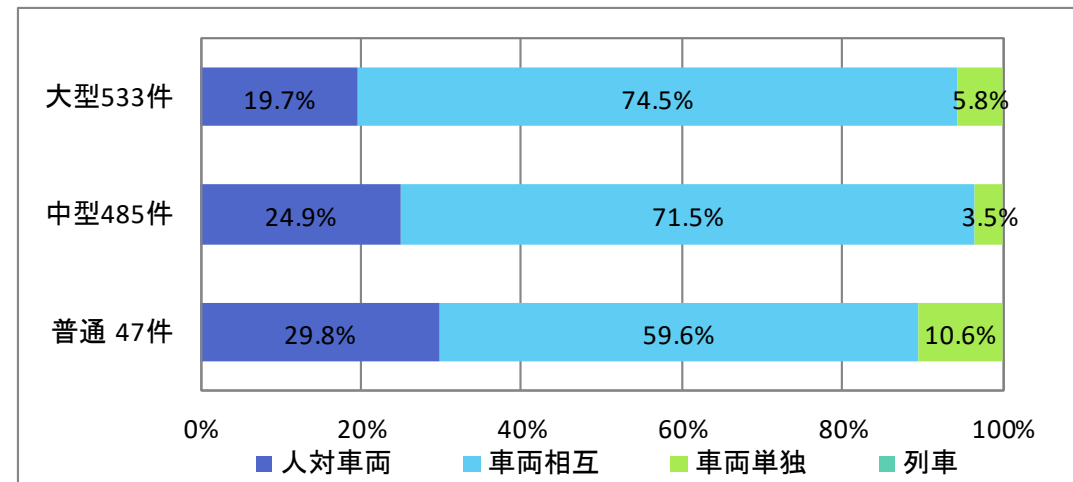
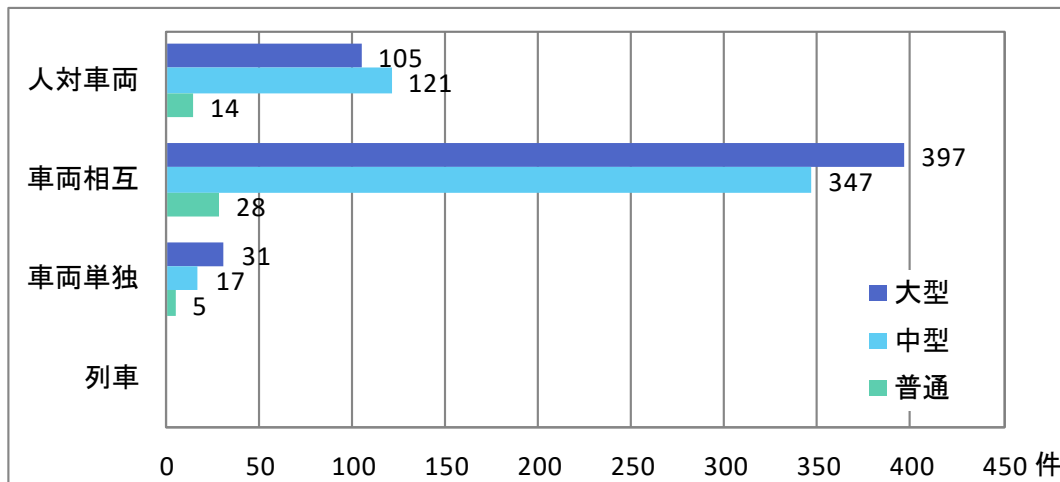
V. 2021年1～12月死亡・重傷事故データ(車両区分)

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397件（74.5%）、347件（71.5%）、28件（59.6%）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。

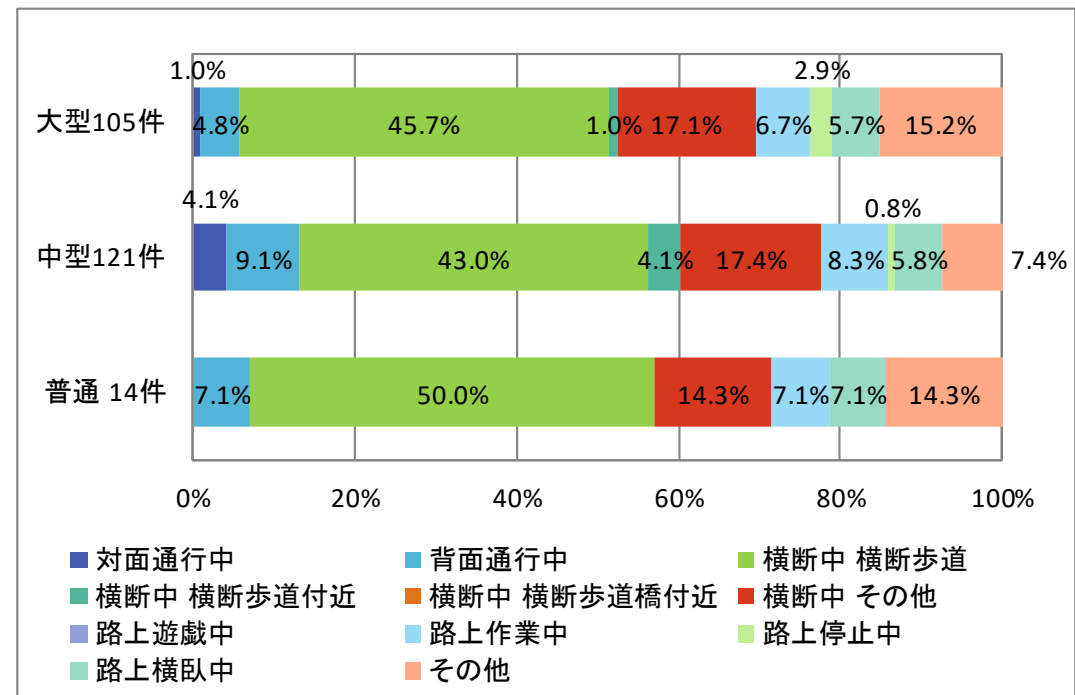
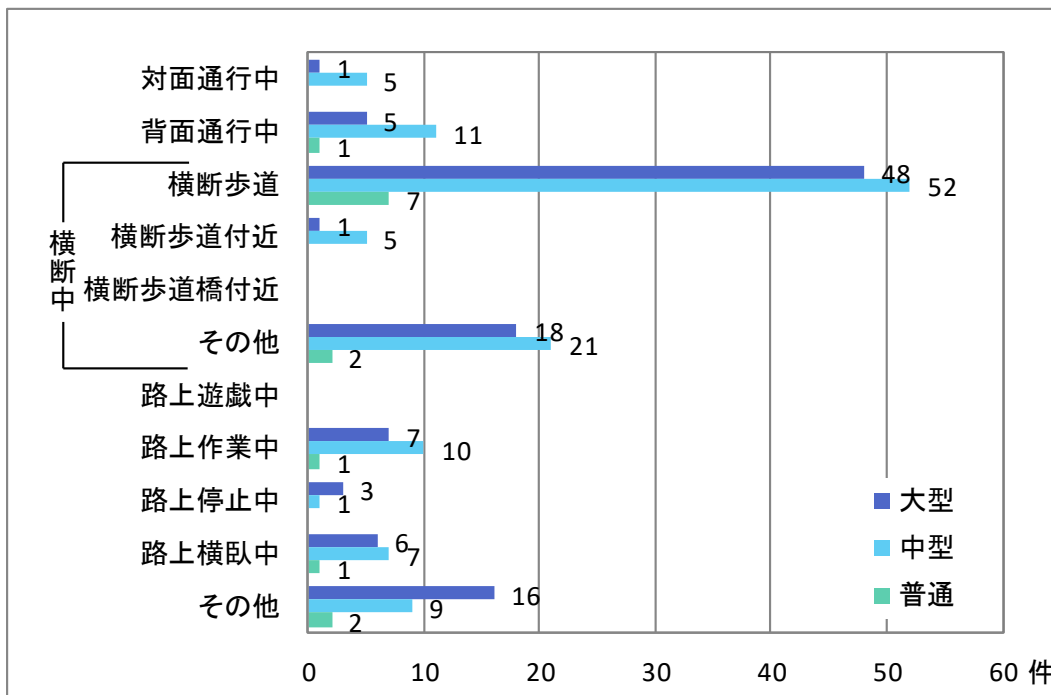
※対自転車の死亡・重傷事故件数についてはP69～P80に別掲。このうち車両区分別の事故類型別の詳細は、P72～P75に掲載。



V. 2021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」のいずれもは「横断中 横断歩道」が最も多く、それぞれ48件(45.7%)、52件(43.0%)、7件(50.0%)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。

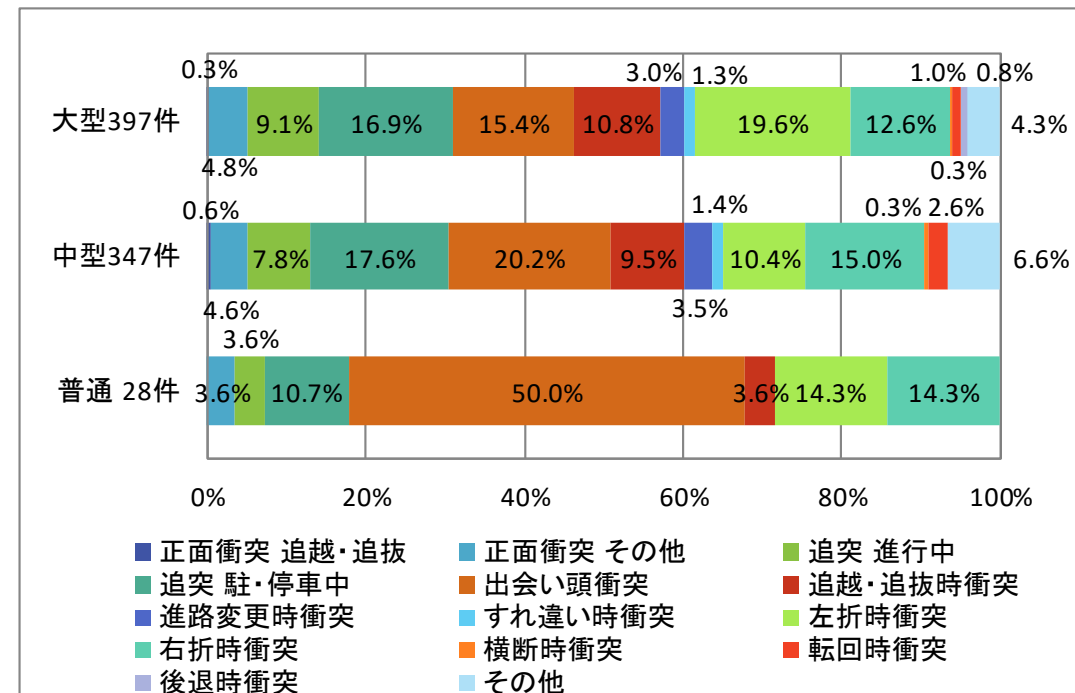
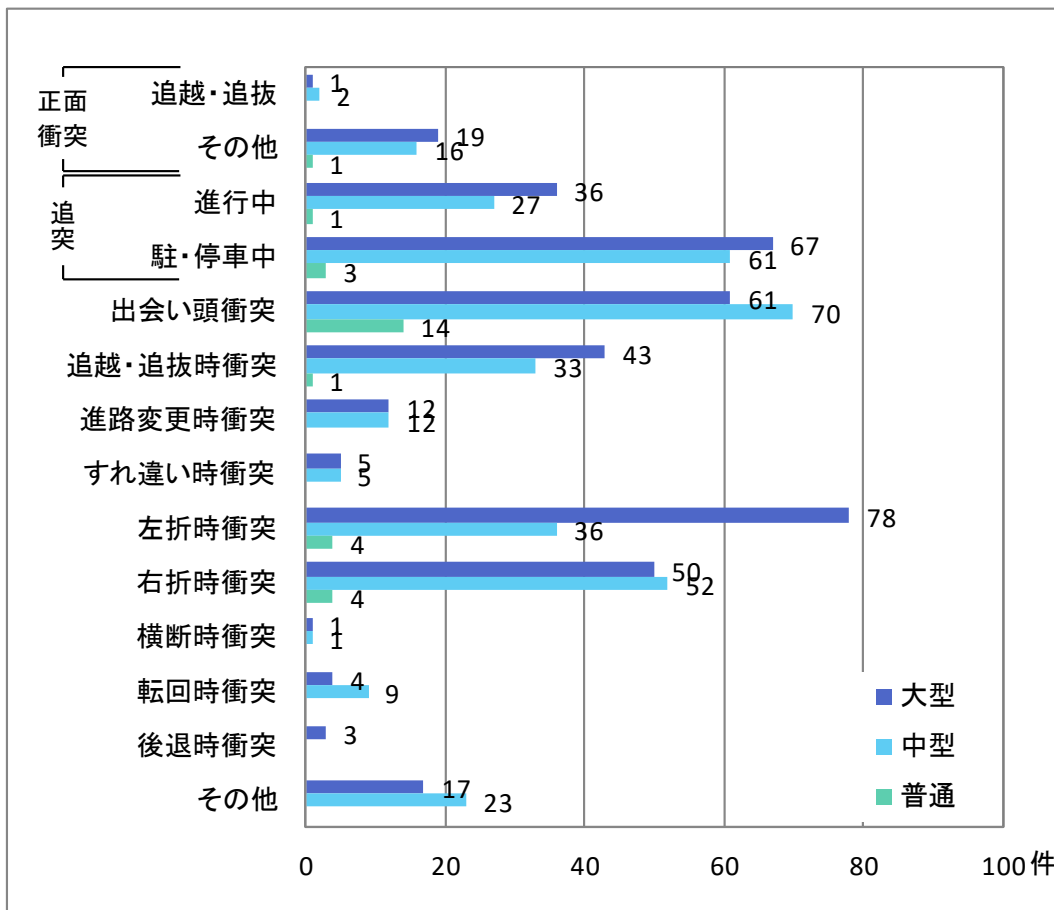


V. 2021年1～12月死亡・重傷事故データ(車両区分)

(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)別にみると、「大型」は「左折時衝突」が最も多く78件(19.6%)、次いで「追突 駐・停車中」67件(16.9%)、「出会い頭衝突」61件(15.4%)、「右折時衝突」50件(12.6%)と続いている。
- ・「中型」は「出会い頭衝突」が最も多く70件(20.2%)、次いで「追突 駐・停車中」61件(17.6%)、「右折時衝突」52件(15.0%)、「左折時衝突」36件(10.4%)と続いている。
- ・「普通」は「出会い頭衝突」14件(50.0%)、次いで「左折時衝突」、「右折時衝突」がそれぞれ4件(14.3%)と続いている。

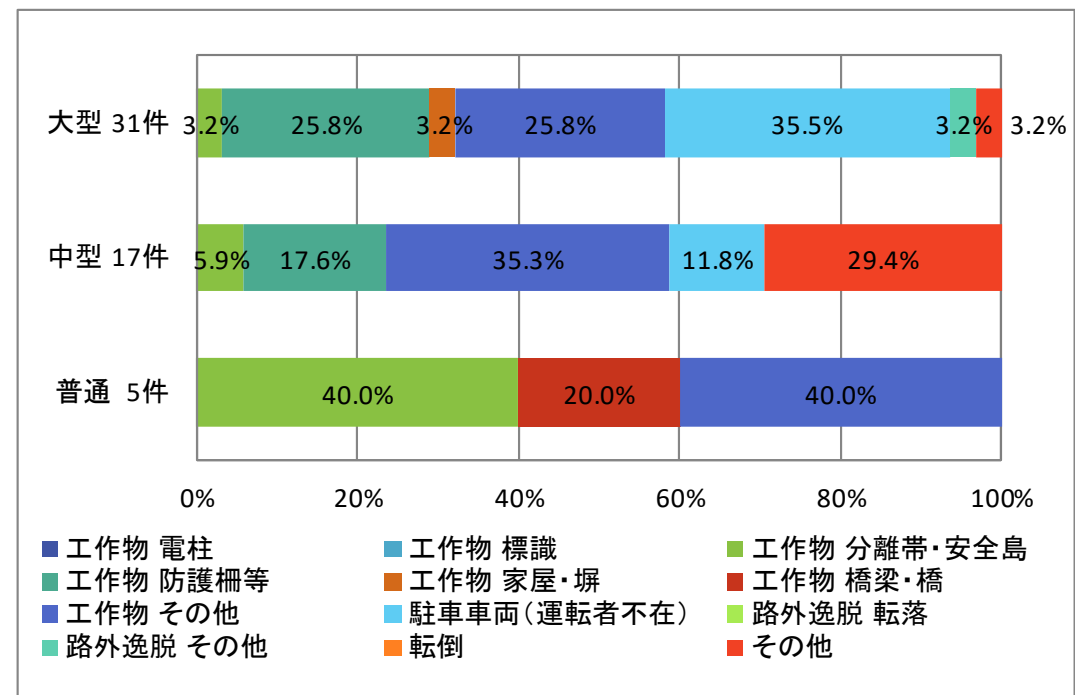
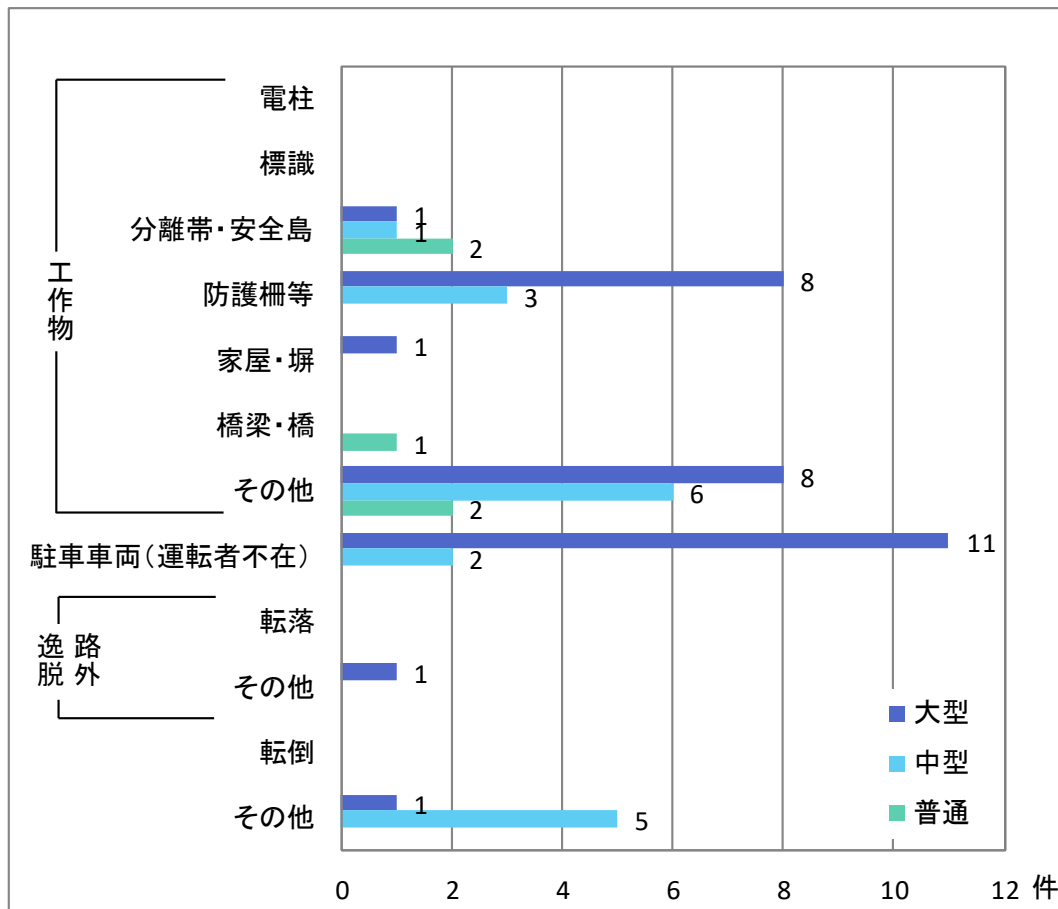
※「車両相互」での第二当事者となる「車両」には、道路交通法上の「軽車両」である自転車等を含む。



V. 2021年1～12月死亡・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

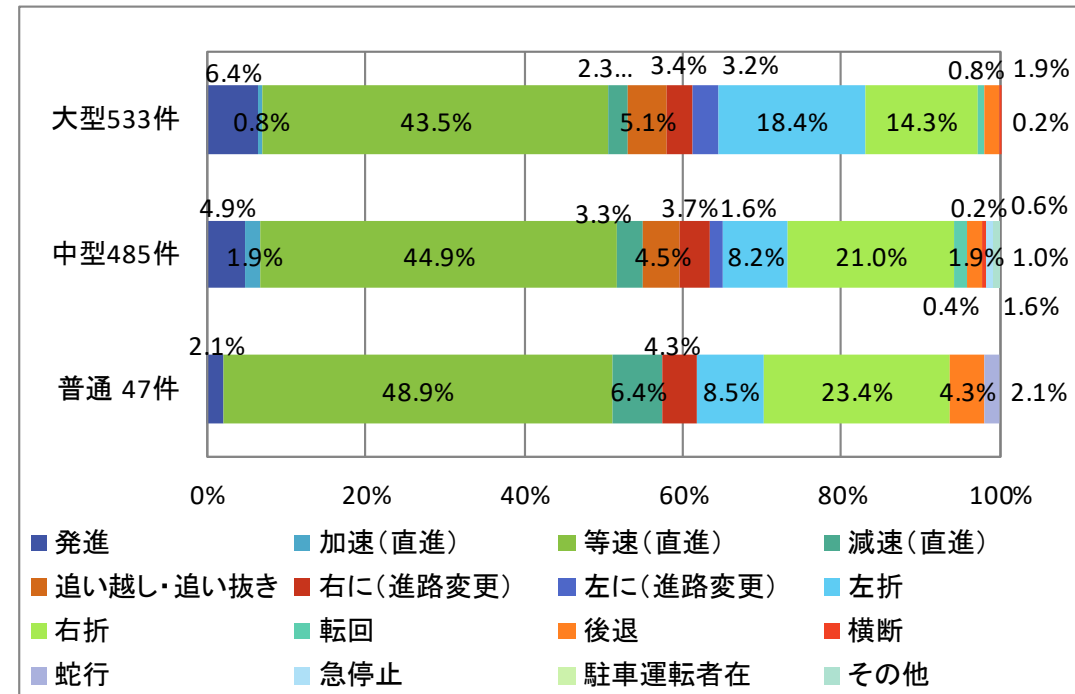
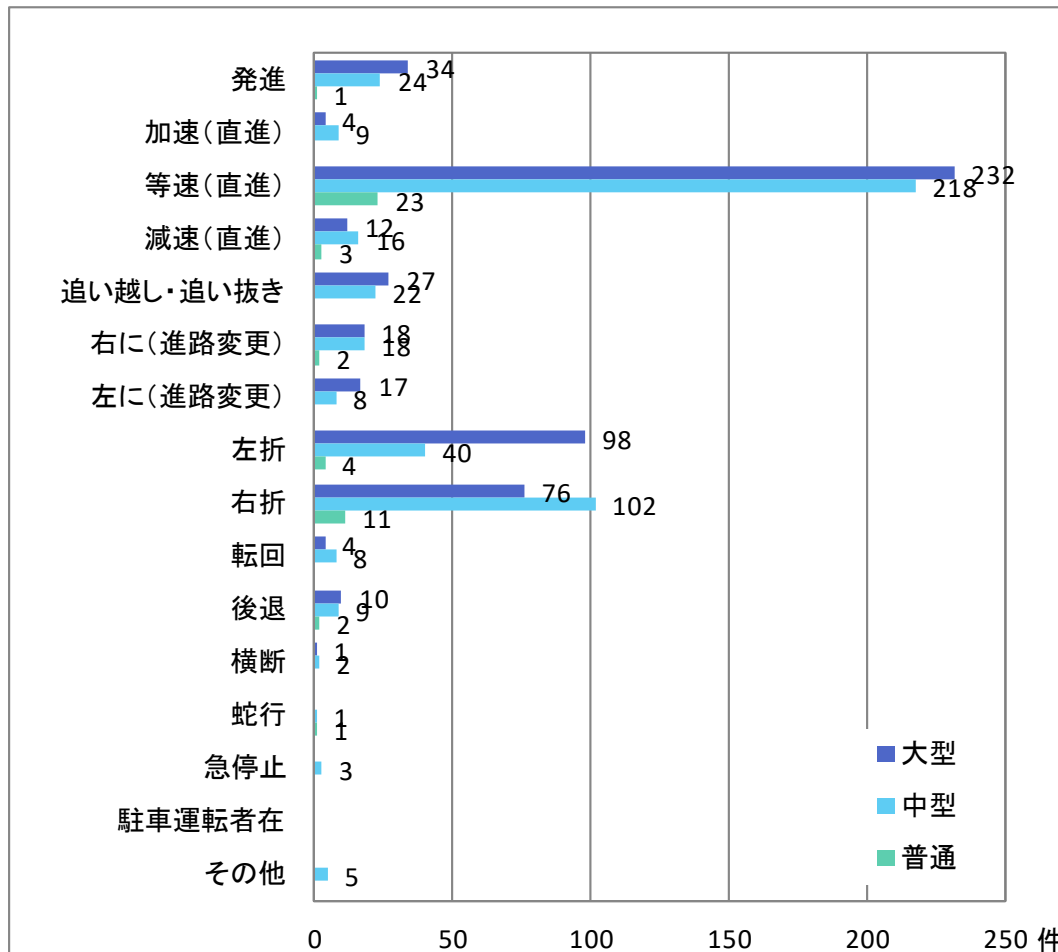
- ・車両区分別の事故類型(車両単独)別にみると、「大型」は「駐車車両(運転者不在)」が最も多く11件(35.5%)、次いで「工作物 防護柵」、「工作物 その他」がそれぞれ8件(25.8%)と続いている。
- ・「中型」は「工作物 その他」が最も多く6件(35.3%)、次いで「その他」5件(29.4%)、「工作物 防護柵等」3件(17.6%)、「駐車車両(運転者不在)」2件(11.8%)となっている。
- ・「普通」は「工作物 分離帯・安全島」、「工作物 その他」が最も多く、それぞれ2件(40.0%)となっている。



V. 2021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

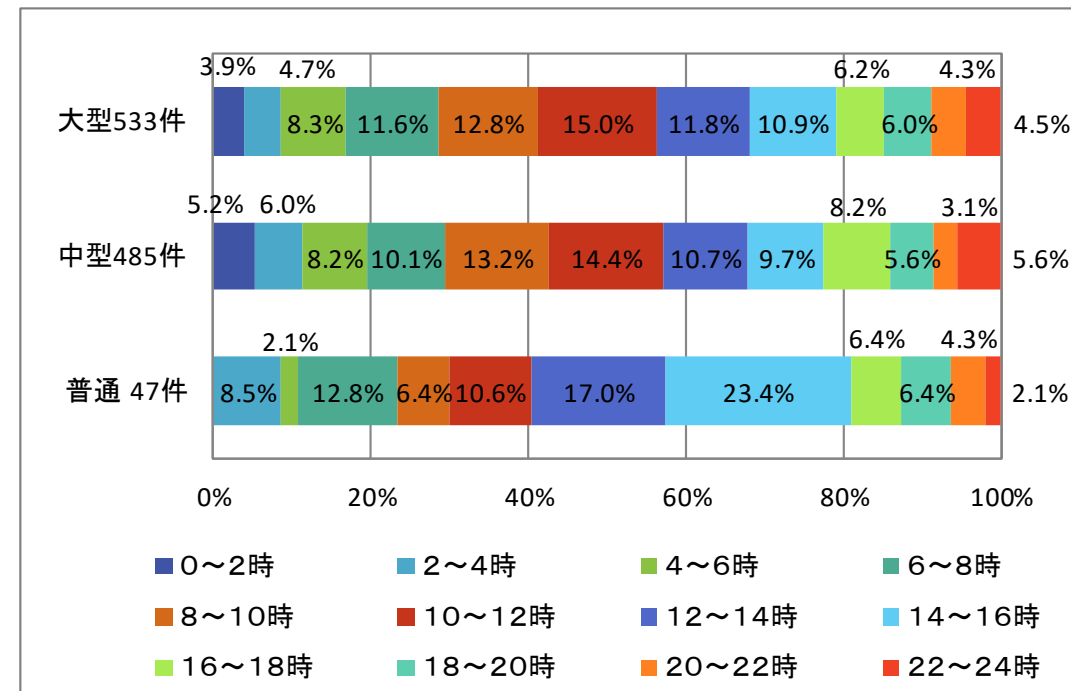
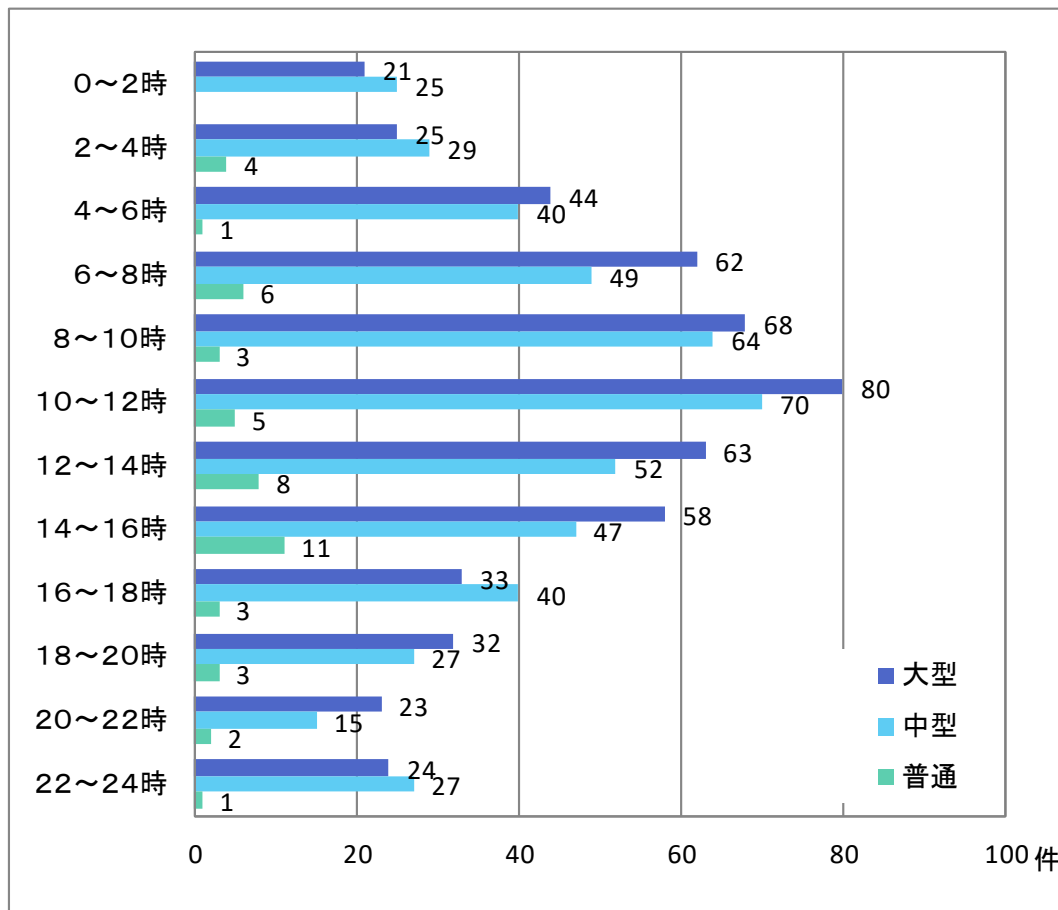
- ・車両区分別の行動類型別にみると、「大型」、「中型」、「普通」のいずれも「等速（直進）」が最も多く、それぞれ232件（43.5%）、218件（44.9%）、23件（48.9%）となっている。
- ・「等速（直進）」に次いで「左折」や「右折」が多い。



V. 2021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

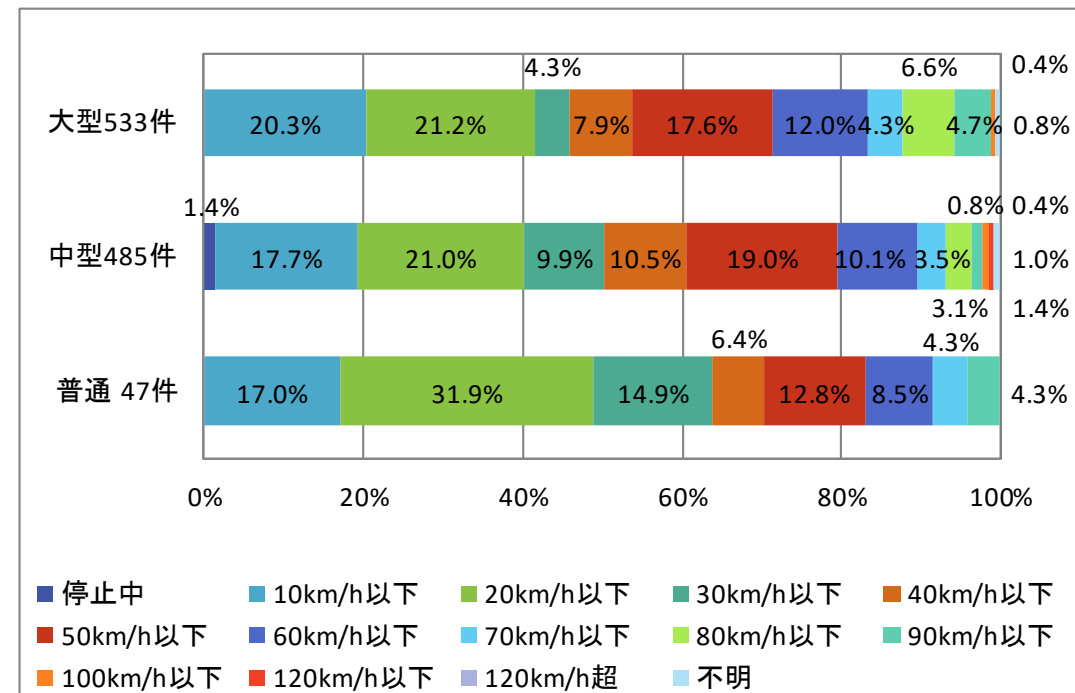
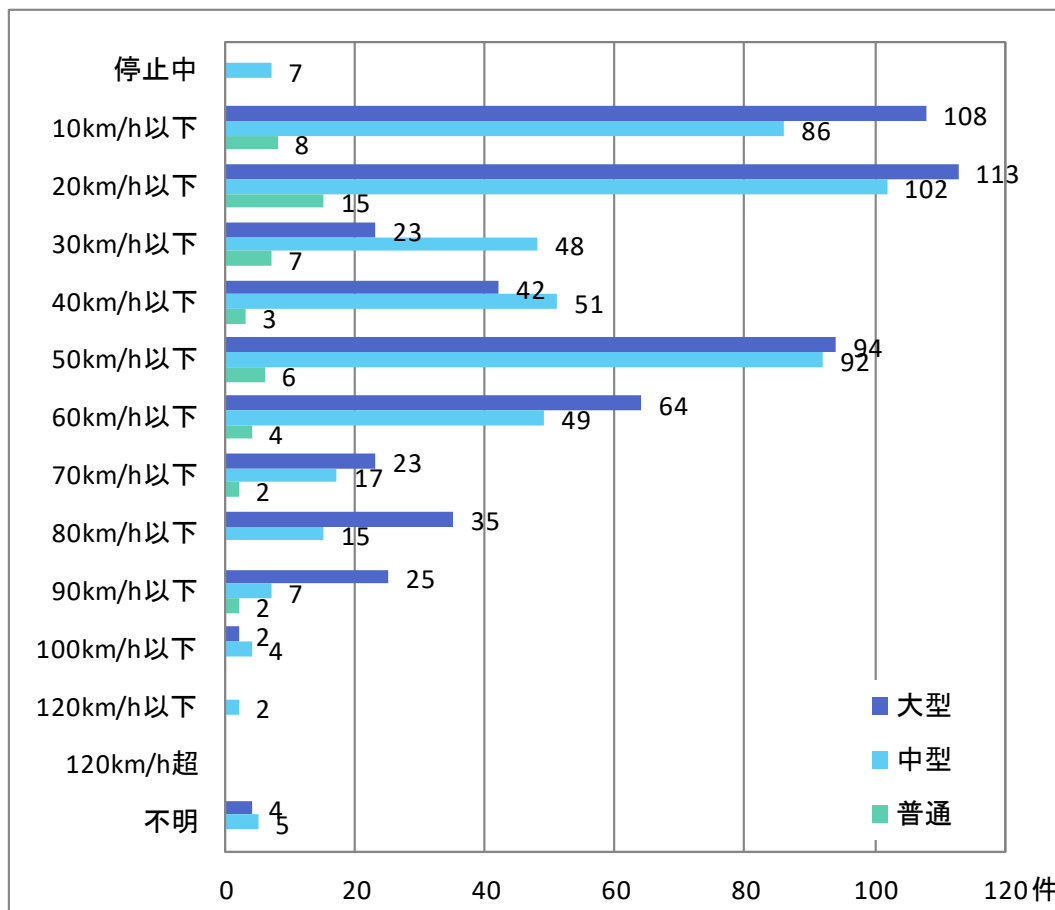
- ・車両区分別の時間帯別にみると、「大型」は「10～12時」が最も多く80件（15.0%）となっている。次いで「8～10時」68件（12.8%）、「12～14時」63件（11.8%）、「6～8時」62件（11.6%）、「14～16時」58件（10.9%）と続いている。午前中（6～12時）の時間帯で4割近くを占めている。
- ・「中型」は「10～12時」が最も多く70件（14.4%）となっている。次いで、「8～10時」64件（13.2%）、「12～14時」52件（10.7%）、「6～8時」49件（10.1%）と続いている。午前中（6～12時）の時間帯で4割近くを占めている。
- ・「普通」は「14～16時」が最も多く11件（23.4%）となっている。次いで、「12～14時」8件（17.0%）、「6～8時」6件（12.8%）、「10～12時」5件（10.6%）と続いている。午後（12～18時）の時間帯で5割近くを占めている。



V. 2021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

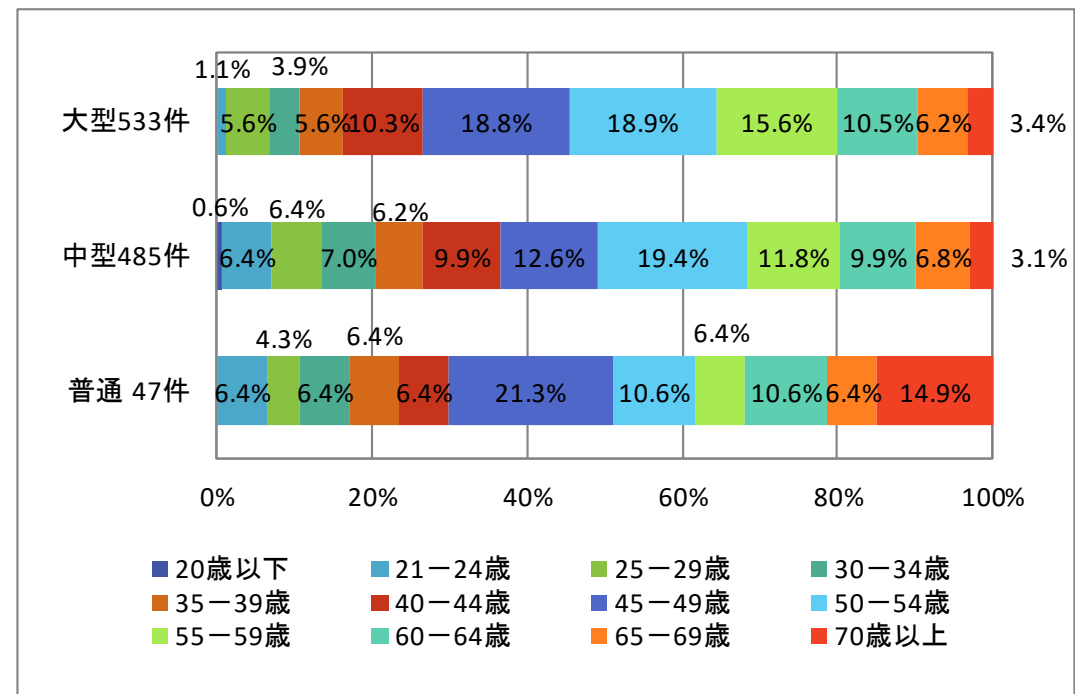
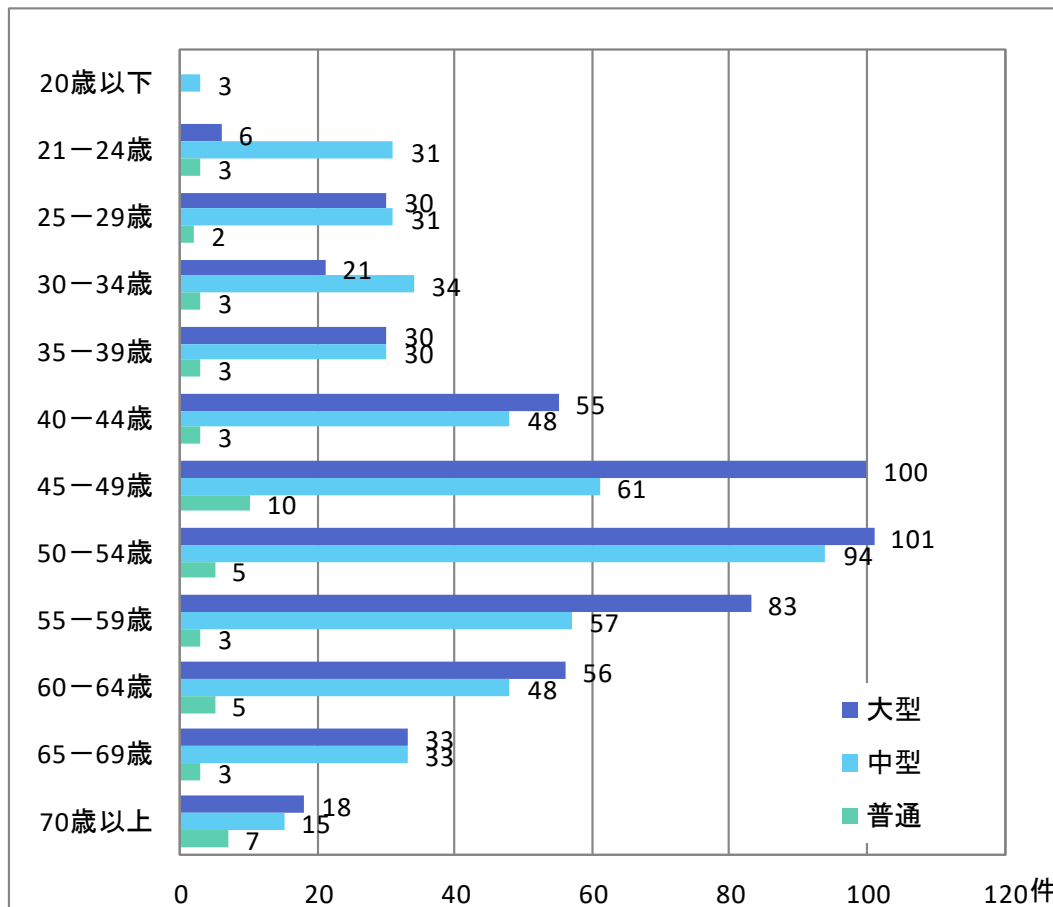
- ・車両区分別の運転者の危険認知速度別にみると、「大型」は「(10km/h超)20km/h以下」が最も多く113件(21.2%)となっている。次いで「10km/h以下」108件(20.3%)、「(40km/h超)50km/h以下」94件(17.6%)、「(50km/h超)60km/h以下」64件(12.0%)と続いている。
- ・「中型」は「(10km/h超)20km/h以下」が最も多く102件(21.0%)となっている。次いで「(40km/h超)50km/h以下」92件(19.0%)、「10km/h以下」86件(17.7%)と続いている。
- ・「普通」は「(10km/h超)20km/h以下」が最も多く15件(31.9%)となっている。次いで「10km/h以下」8件(17.0%)、「(20km/h超)30km/h以下」7件(14.9%)と続いている。
- ・いずれの車種も市街地の最高速度に近い30km/h程度までの速度帯で4～5割程度を占めている。



V. 2021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

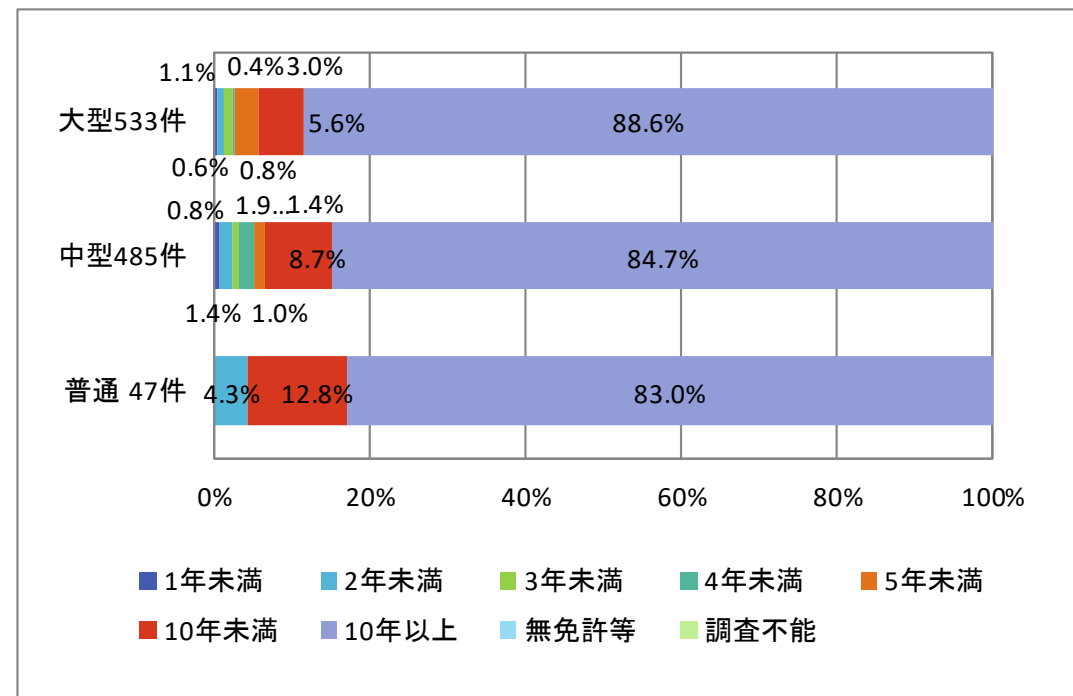
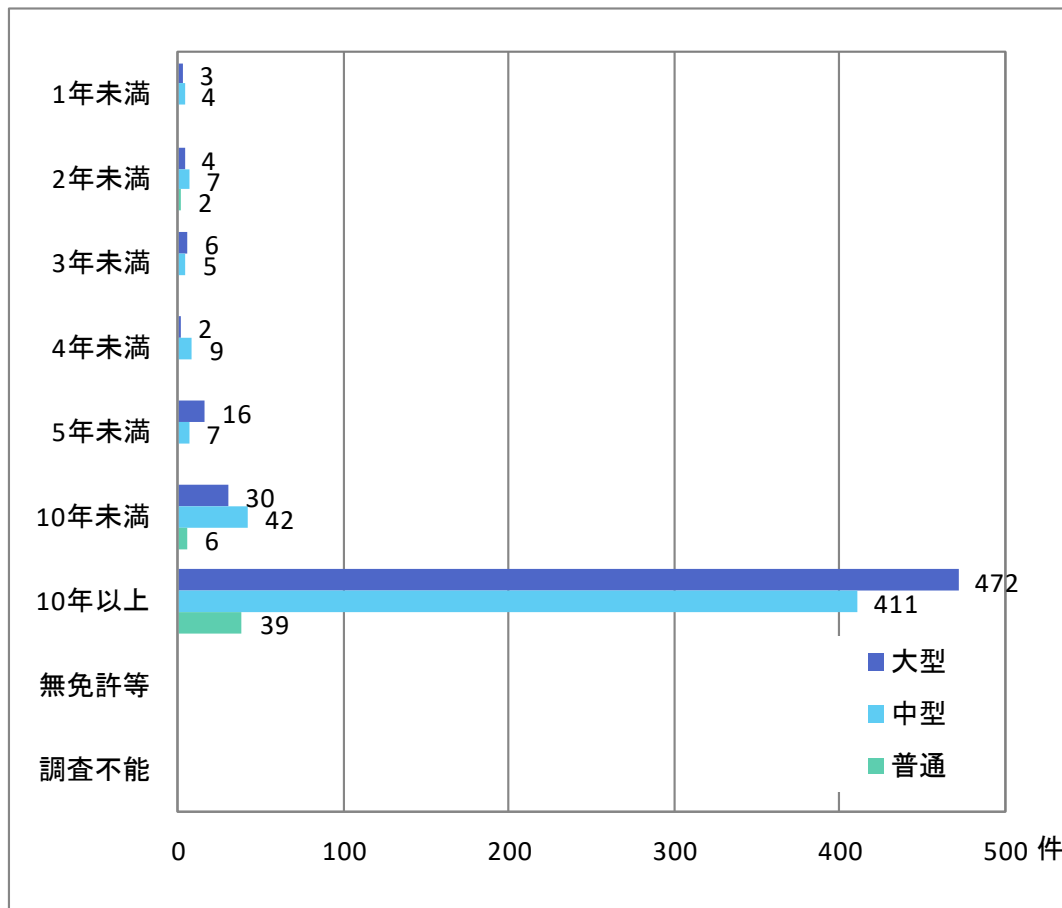
- ・車両区分別の年齢層別にみると、「大型」は「50-54歳」が最も多く101件（18.9%）となっている。次いで「45-49歳」100件（18.8%）、「55-59歳」83件（15.6%）と続いている。
- ・「中型」は「50-54歳」が最も多く94件（19.4%）となっている。次いで「45-49歳」61件（12.6%）、「55-59歳」57件（11.8%）と続いている。
- ・「普通」は「45-49歳」が最も多く10件（21.3%）となっている。次いで「70歳以上」7件（14.9%）と続いている。



V. 2021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472件（88.6%）、411件（84.7%）、39件（83.0%）となっている。



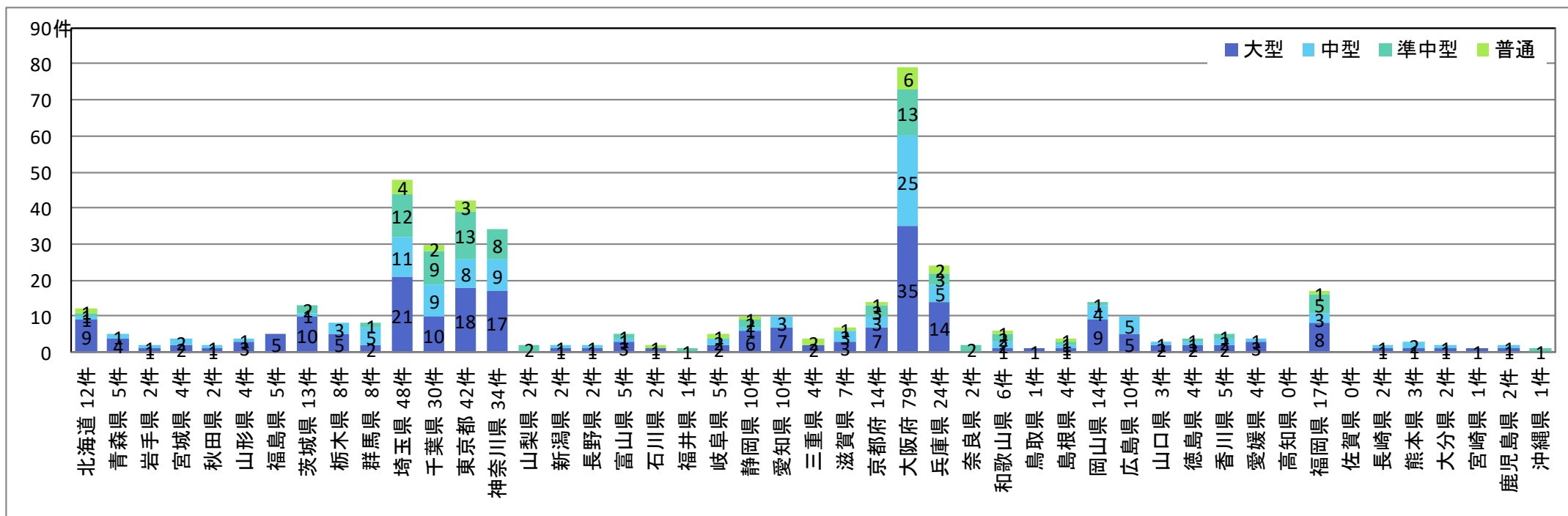
VI. 2021年1～12月死亡・重傷事故データ(交差点(追突を除く))

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

VI. 2021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

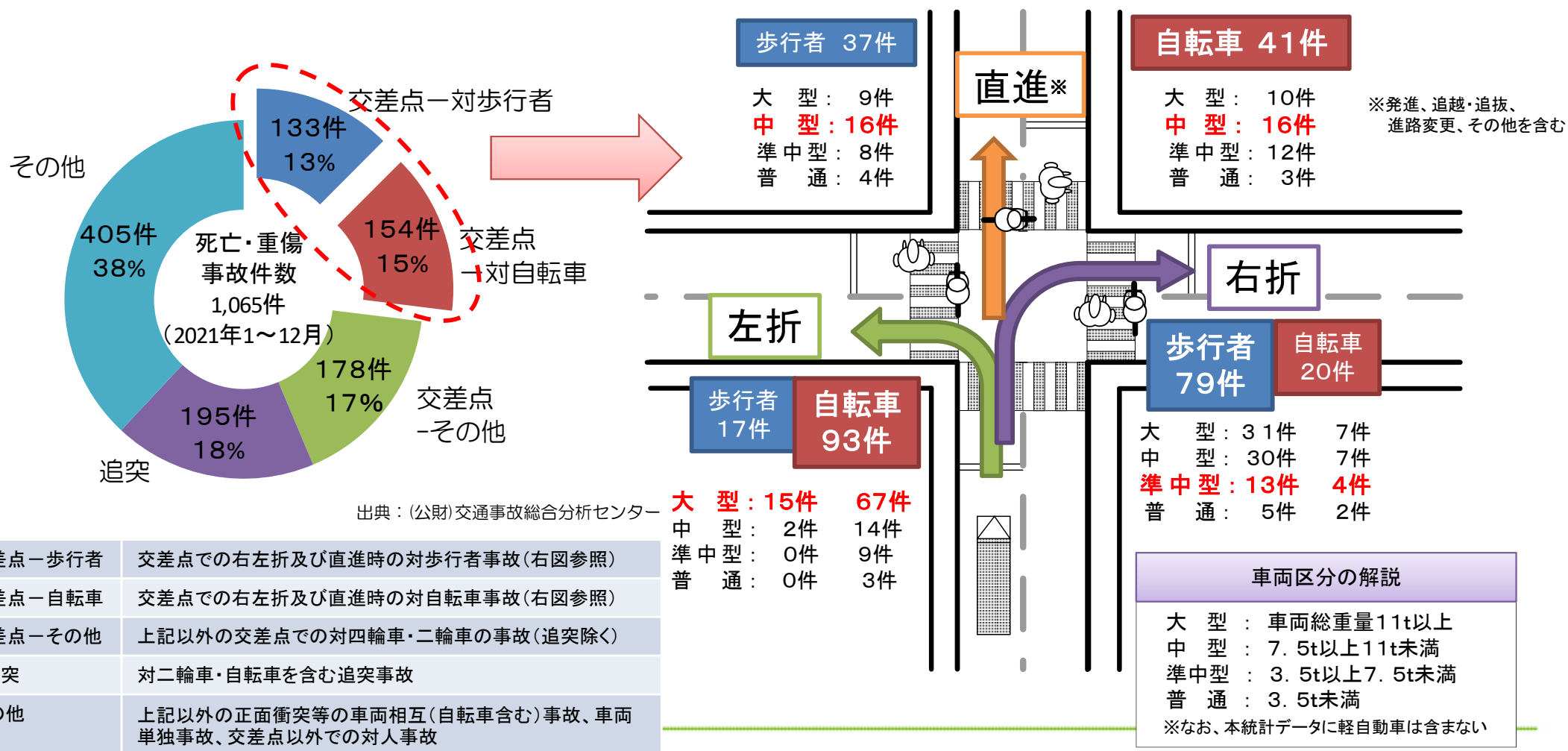
- ・発生地別の交差点事故件数をみると、「大阪府」が最も多く79件となっている。
- ・次いで「埼玉県」48件、「東京都」42件、「神奈川県」34件、「千葉県」30件と続いている。



VI. 2021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

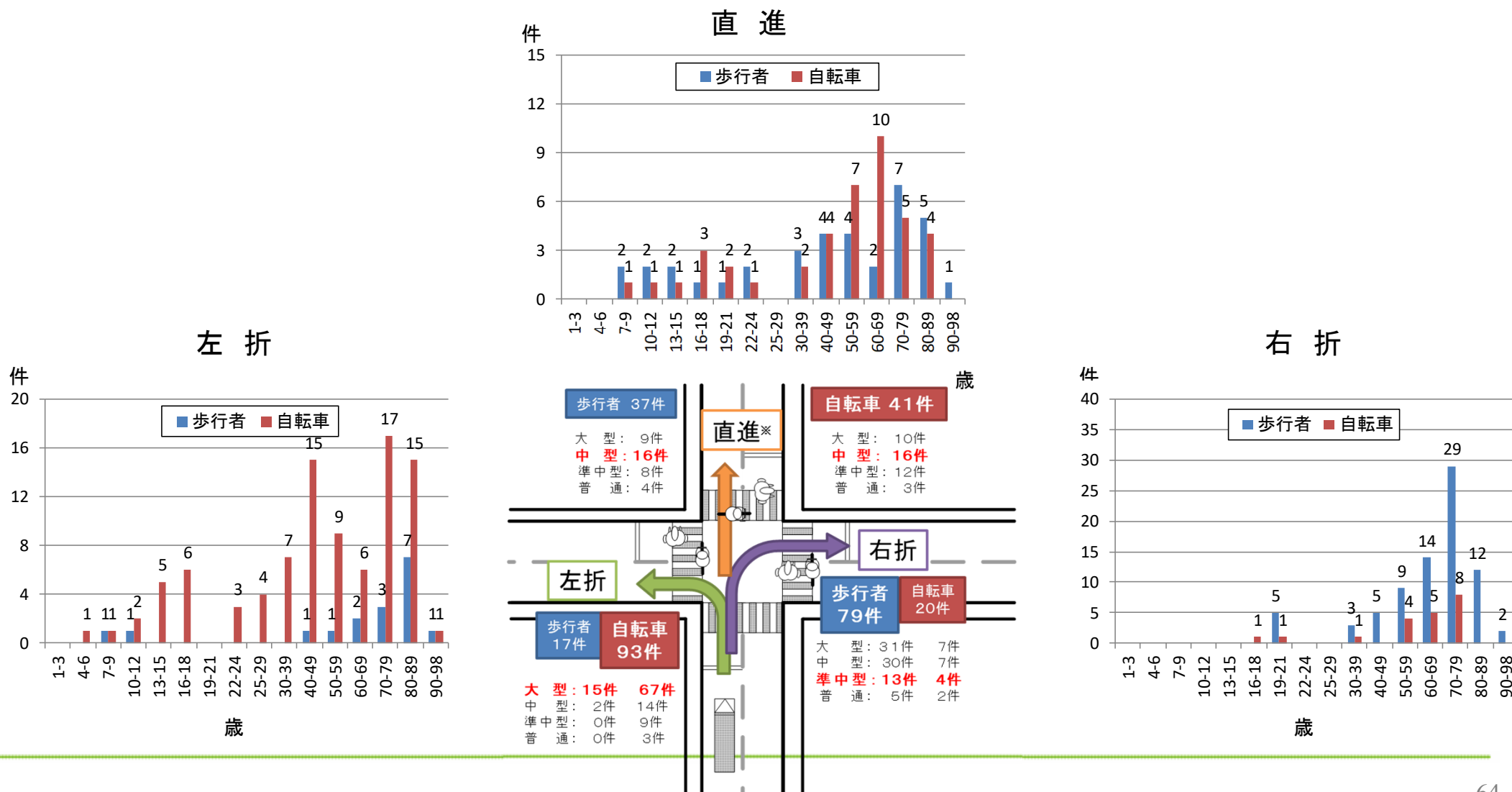
- ・事業用トラックが第1当事者となる交差点における対歩行者、対自転車の死亡・重傷事故(287件)は、追突事故(195件)の**1.5倍**。
- ・直進死亡・重傷事故は、**5割以上が対自転車(41件)**。**中型車が多く、対歩行者は4割以上、対自転車は4割近く**。
- ・左折死亡・重傷事故は、**8割以上が対自転車(93件)**。**大型車が多く、対歩行者は9割近く、対自転車は7割以上**。
- ・右折死亡・重傷事故は、**8割近くが対歩行者(79件)**。**大型車及び中型車が多く、対歩行者、対自転車ともにそれぞれ4割近く**。



VI. 2021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

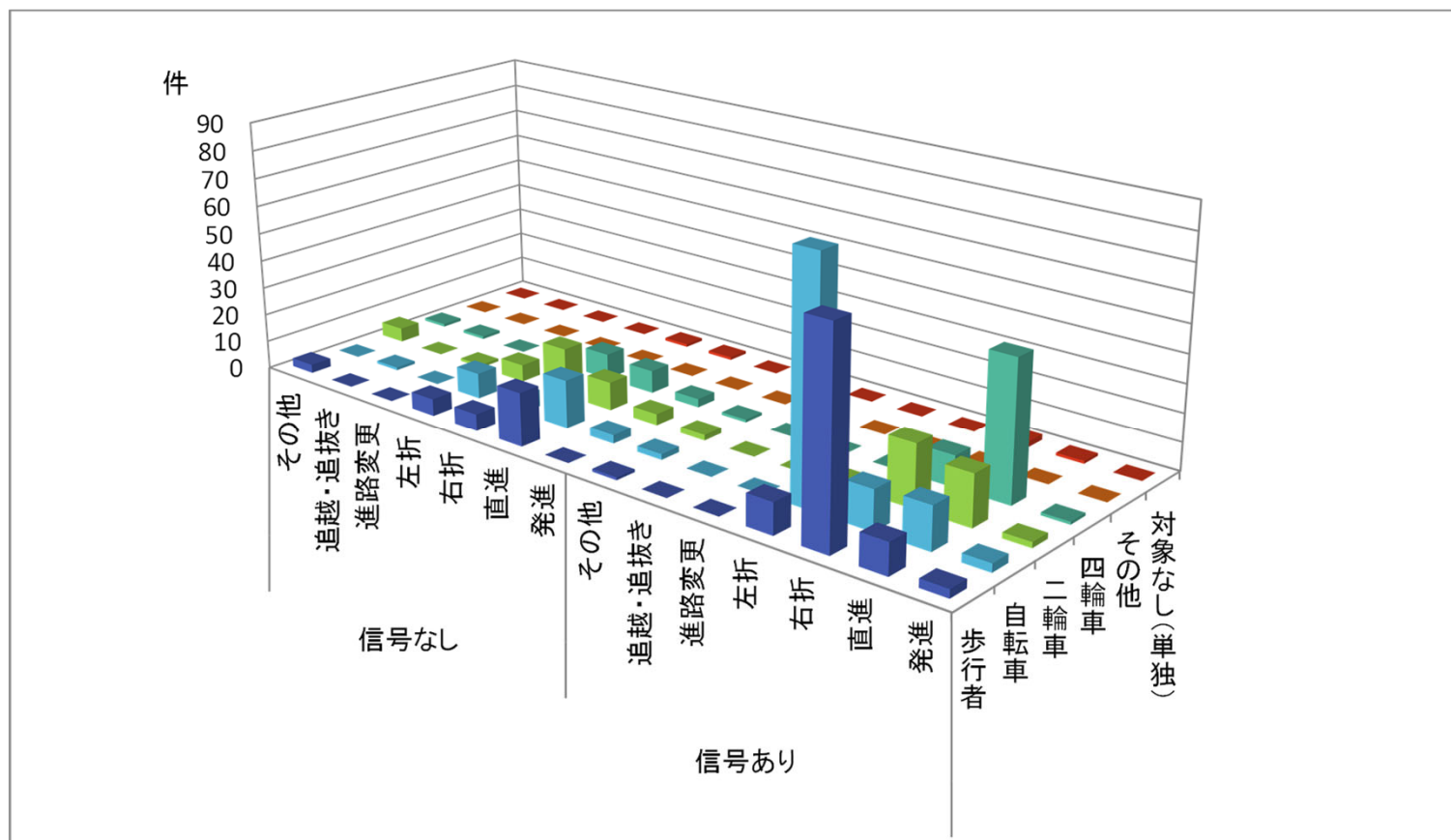
- ・直進時の死亡・重傷事故: 対歩行者は4割以上が60歳以上、対自転車は5割近くが60歳以上。
- ・左折時の死亡・重傷事故: 対自転車は幼児から90歳代まで幅広い年齢層で4割以上が60歳以上。
- ・右折時の死亡・重傷事故: 対歩行者は7割以上が60歳以上。



VI. 2021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」の事故が多い。

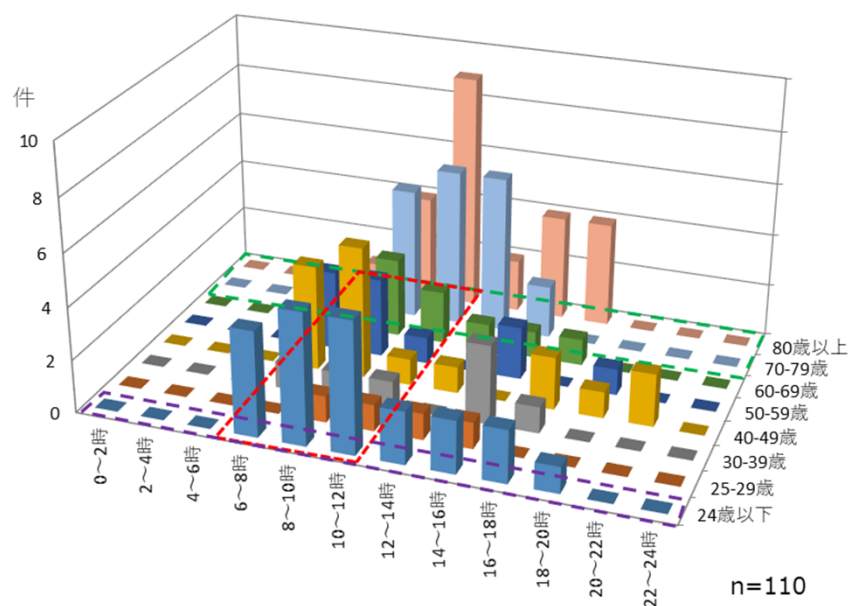


VI. 2021年1～12月死亡・重傷事故データ(交差点(追突を除く))

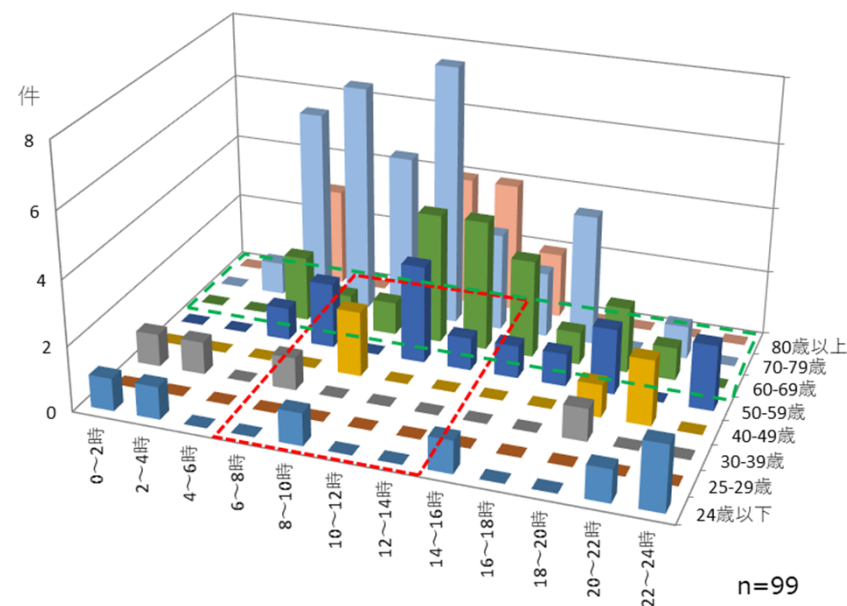
5. 右・左折別の第二当事者の年齢別・発生時間別

- ・左折死亡・重傷事故は、「80歳以上」が24件（21.8%）、「24歳以下」が21件（19.1%）、「70歳以上」が20件（18.2%）となっている。若年層及び高齢層で全体の6割近くを占めている。また、発生時間帯は105件（95.5%）と9割以上が日中の時間帯（6時～18時）であり、そのうち、午前中（6時～12時）が67件（60.9%）と6割以上を占めている。
- ・一方、右折死亡・重傷事故は、「60歳以上」が70件（70.7%）と7割以上を占めている。また、発生時間帯は52件（52.5%）と5割以上が午前中からお昼過ぎの時間帯（6時～14時）に発生している。

【左折】



【右折】

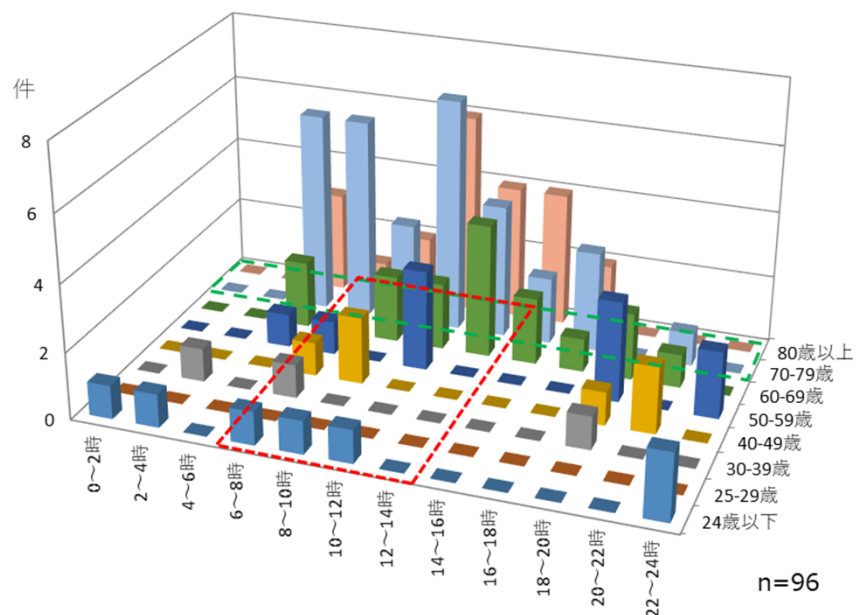


VI. 2021年1～12月死亡・重傷事故データ(交差点(追突を除く))

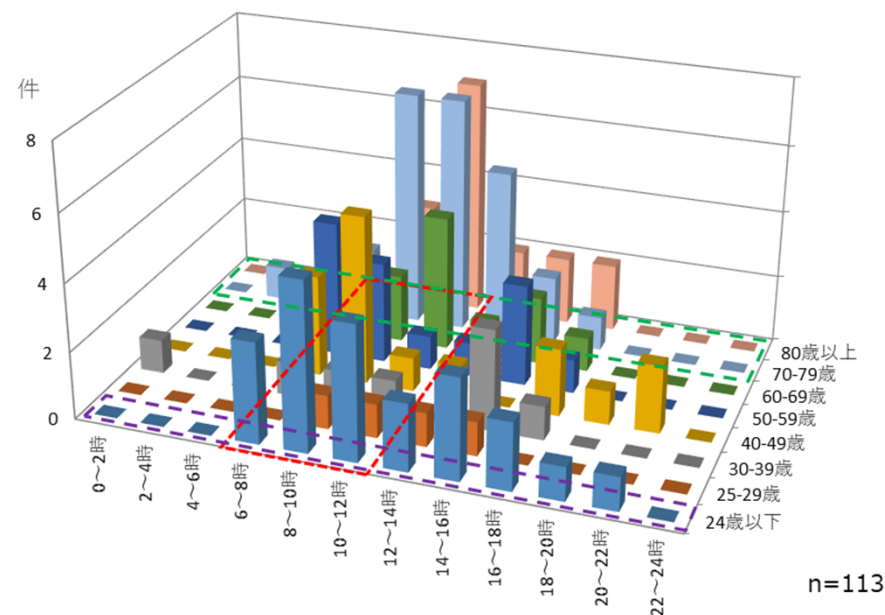
6. 右・左折時の対歩行者・自転車別の第二当事者の年齢別・発生時間別

- ・第二当事者が歩行者の場合、「70歳以上」が54件（56.3%）と6割近くを占めている。また、発生時間帯は52件（54.2%）と5割以上が午前中からお昼過ぎの時間帯（6時～14時）に発生している。
- ・一方、第二当事者が自転車の場合、「70～79歳」が25件（22.1%）、「24歳以下」が21件（18.6%）、「80歳以上」が16件（14.2%）となっている。若年層及び高齢層で全体の5割以上を占めている。また、発生時間帯は106件（93.8%）と9割以上が日中の時間帯（6時～18時）であり、そのうち、午前中（6時～12時）が67件（59.3%）と6割近くを占めている。

【対歩行者】



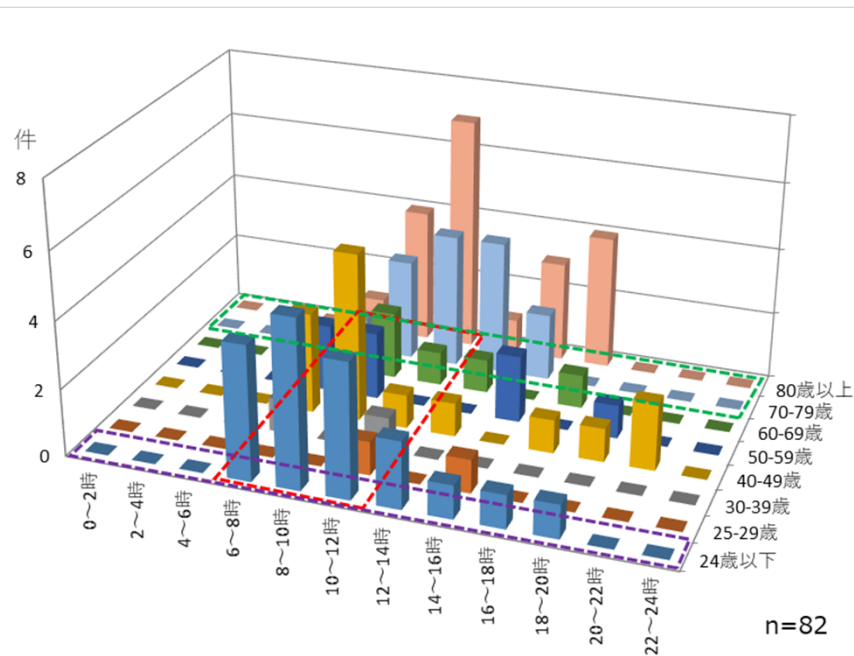
【対自転車】



VI. 2021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17.6%（交差点465件中82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「80歳以上」が20件（24.4%）、「24歳以下」が18件（22.0%）、「70歳以上」が14件（17.1%）となっている。若年層及び高齢層で全体の6割以上を占めている。
- ・また、発生時間帯は77件（93.9%）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52件（63.4%）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	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.0%
8～10時	1	0	0	0	2	0	1	0	4	25.0%
10～12時	2	0	0	0	0	0	1	1	4	25.0%
12～14時	0	0	0	1	1	0	0	1	3	18.8%
14～16時	0	0	0	1	0	0	0	1	2	12.5%
16～18時	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.0%
18～20時	1	0	0	0	0	0	0	0	1	6.3%
20～22時	0	0	1	0	0	0	0	0	1	6.3%
22～24時	1	0	0	0	0	0	0	0	1	6.3%
計	5	0	1	2	3	0	2	3	16	100.0%
%	31.3%	0.0%	6.3%	12.5%	18.8%	0.0%	12.5%	18.8%	100.0%	

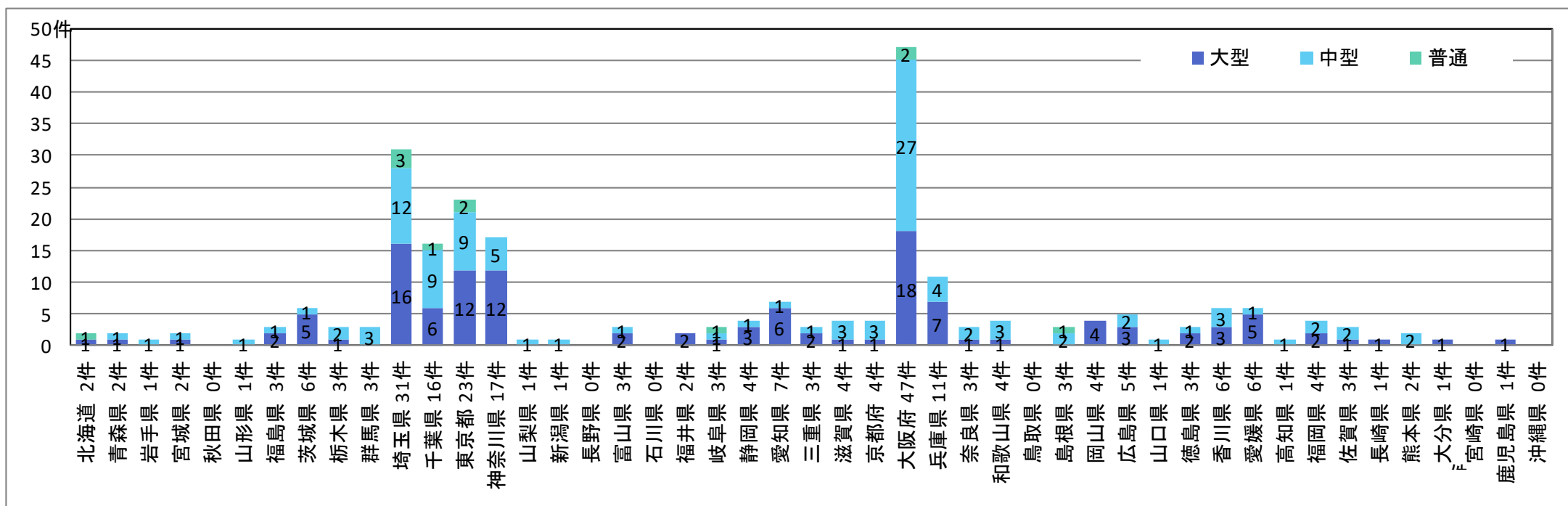
Ⅶ. 2021年1～12月死亡・重傷事故データ(対自転車死亡・重傷事故(第1当事者))

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

Ⅶ. 2021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

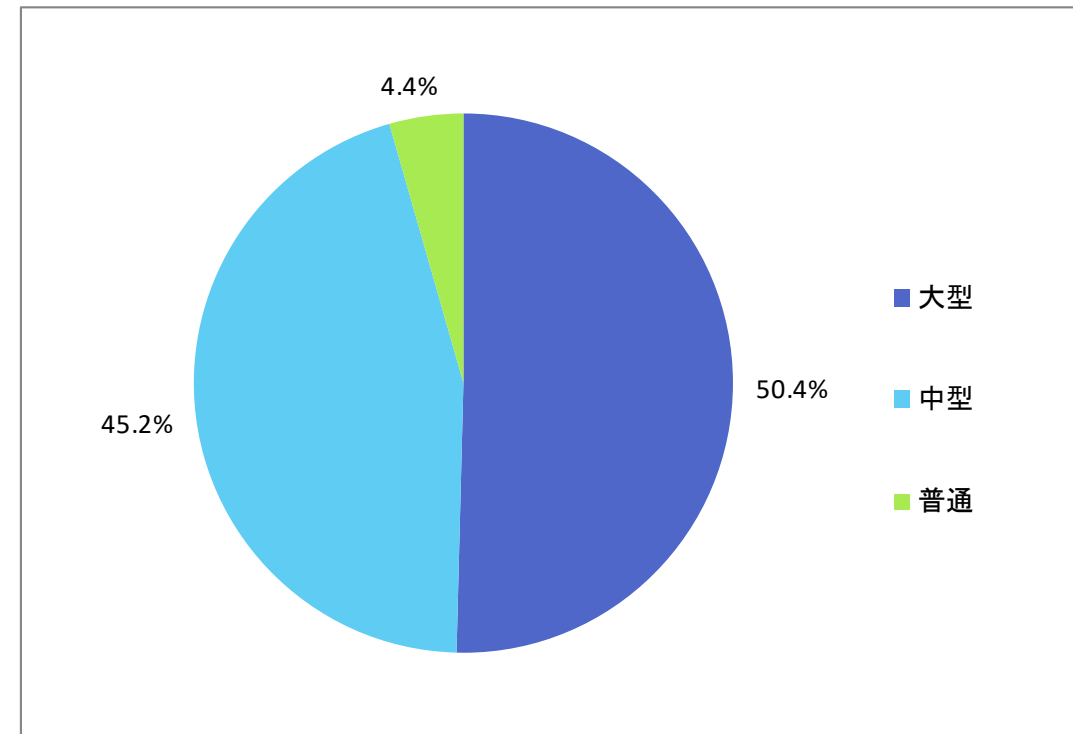
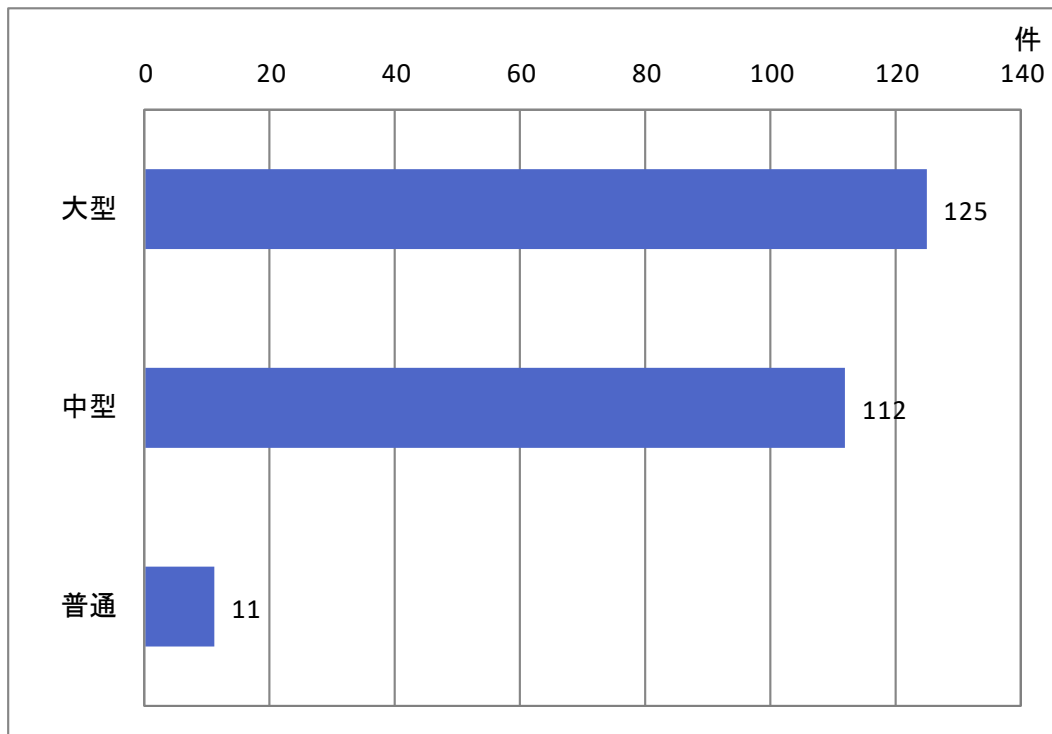
- ・発生地別死亡・重傷事故件数の多い県をみると、「大阪府」が最も多く47件となっている。
- ・次いで「埼玉県」31件、「東京都」23件、「神奈川県」17件、「千葉県」16件と続いている。



Ⅶ. 2021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

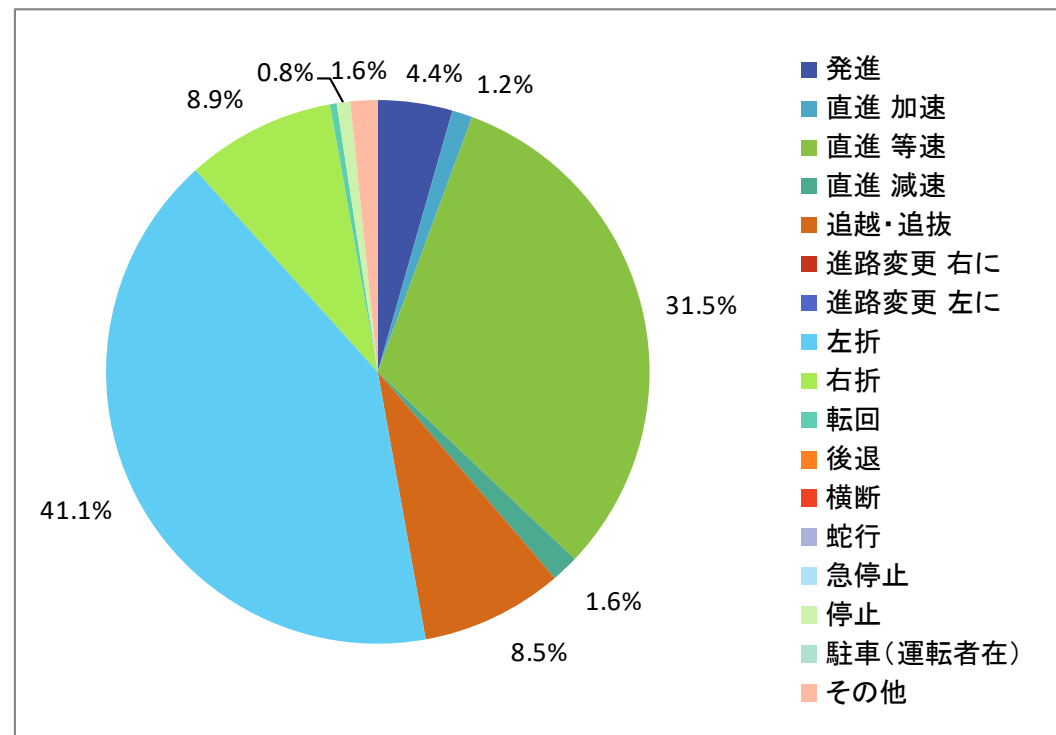
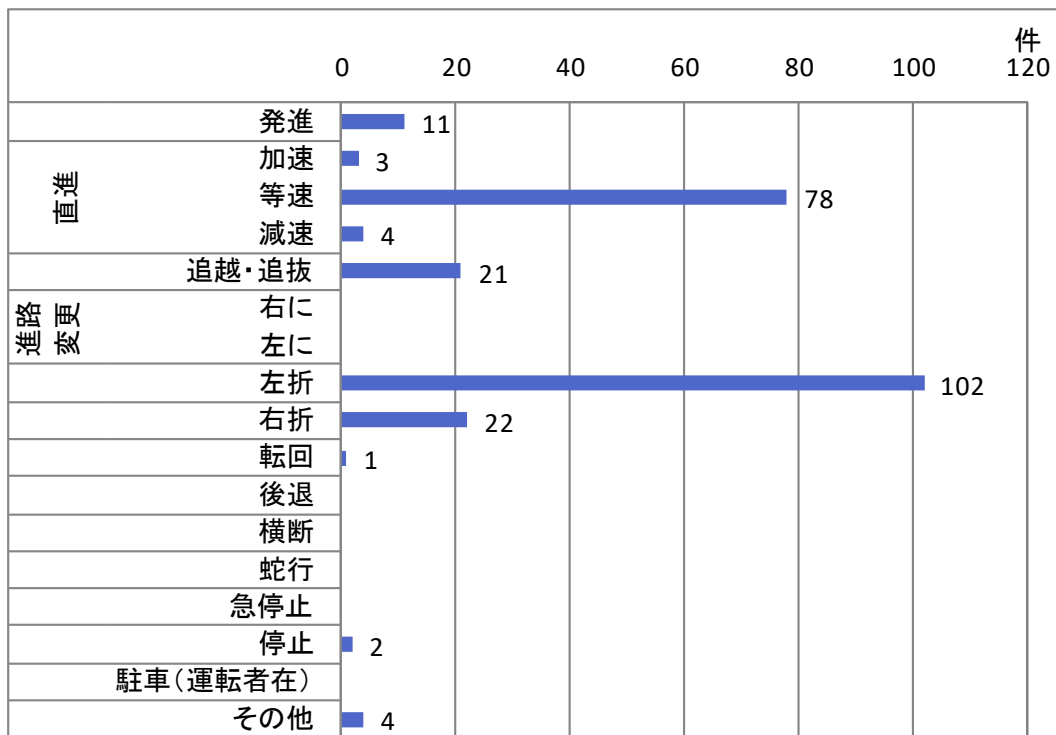
- ・死亡・重傷事故件数を車両区分別にみると、「大型」が最も多く125件（50.4%）と5割以上を占めている。
- ・次いで「中型」112件（45.2%）、「普通」11件（4.4%）と続いている。
- ・「大型」と「中型」はほぼ同じ割合となっている。



VII. 2021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

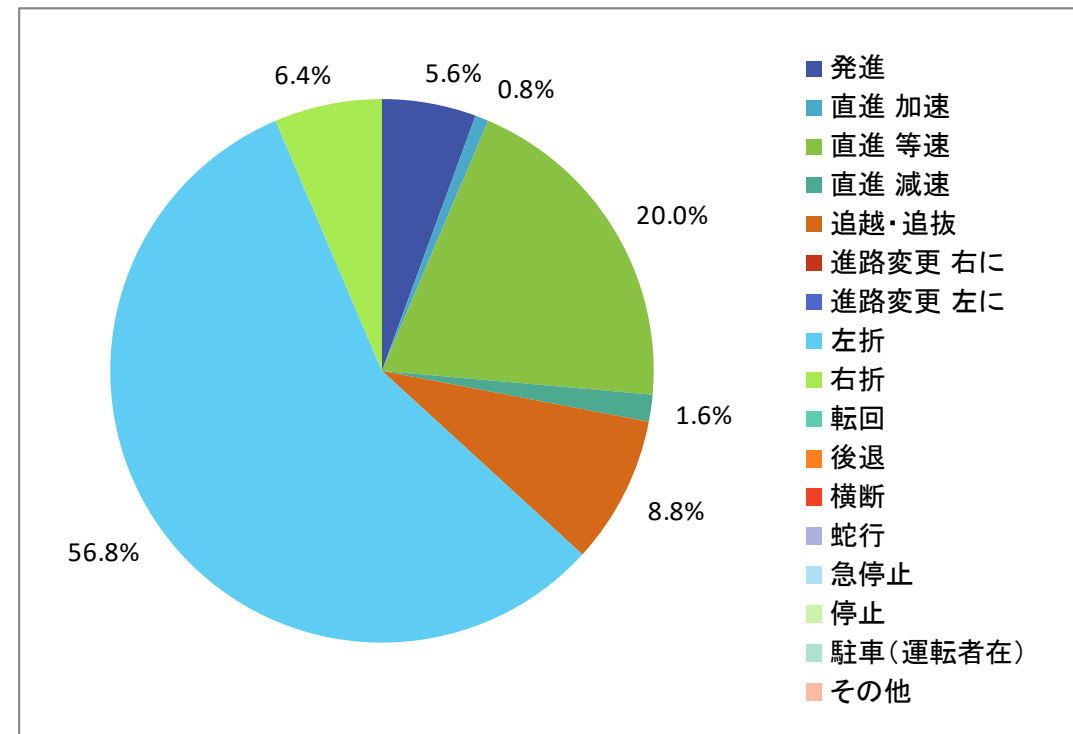
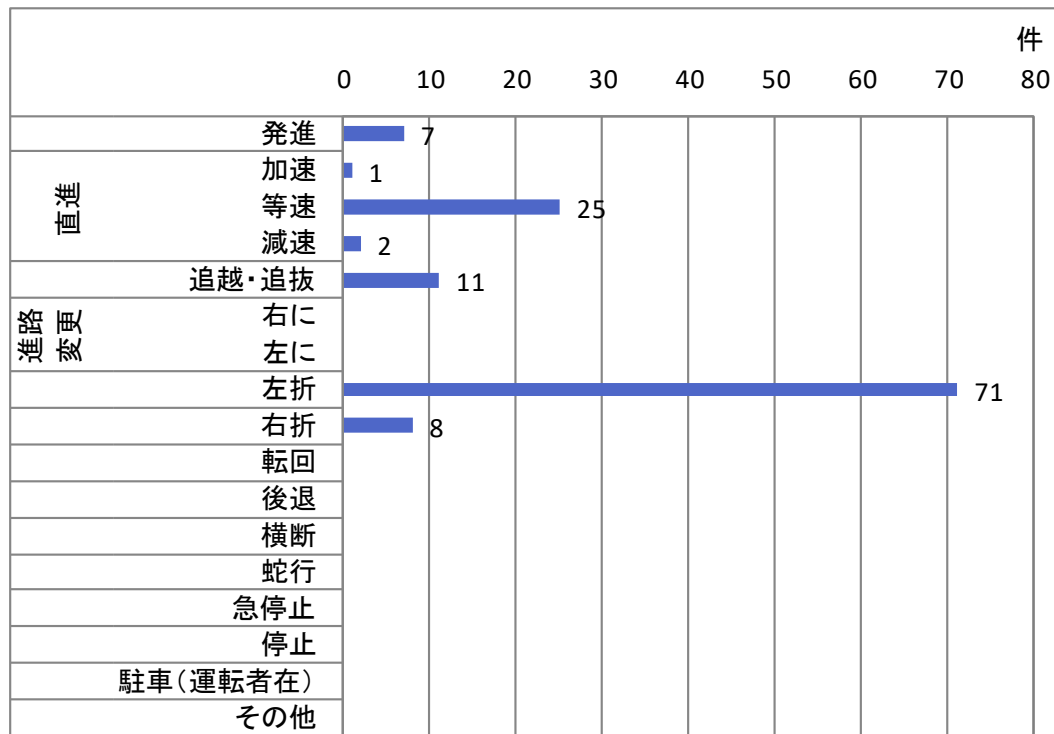
- ・死亡・重傷事故件数を事故類型別にみると、「左折」が最も多く102件（41.1%）となっている。
- ・次いで「直進 等速」78件（31.5%）と続いている。



VII. 2021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

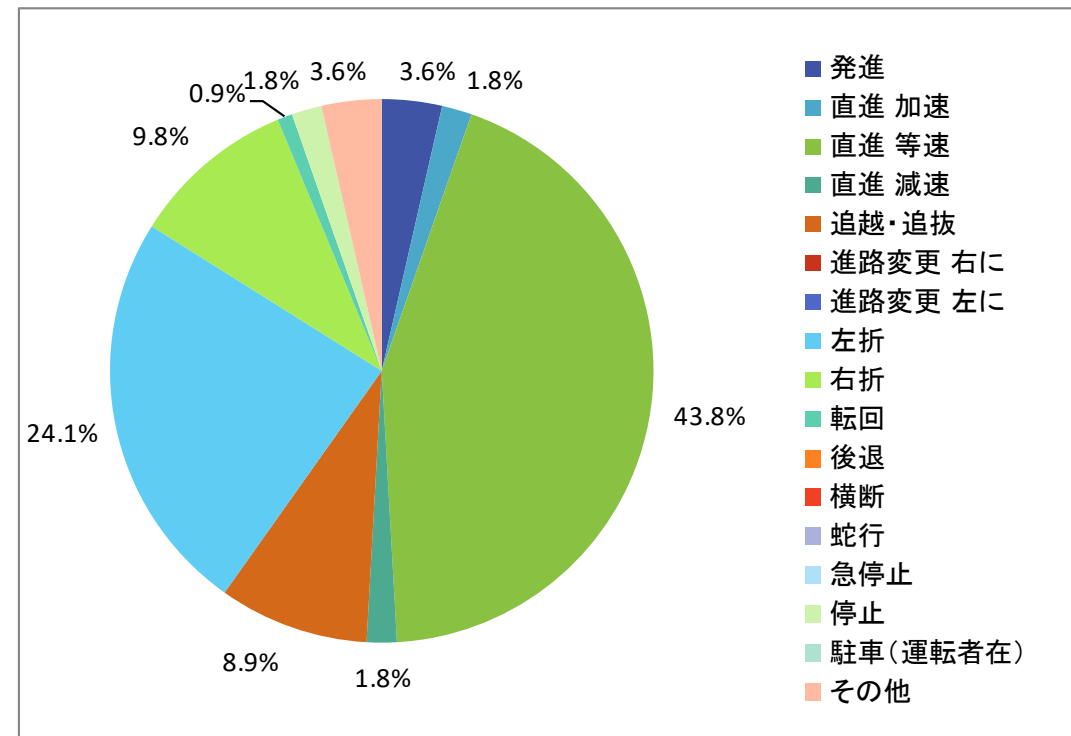
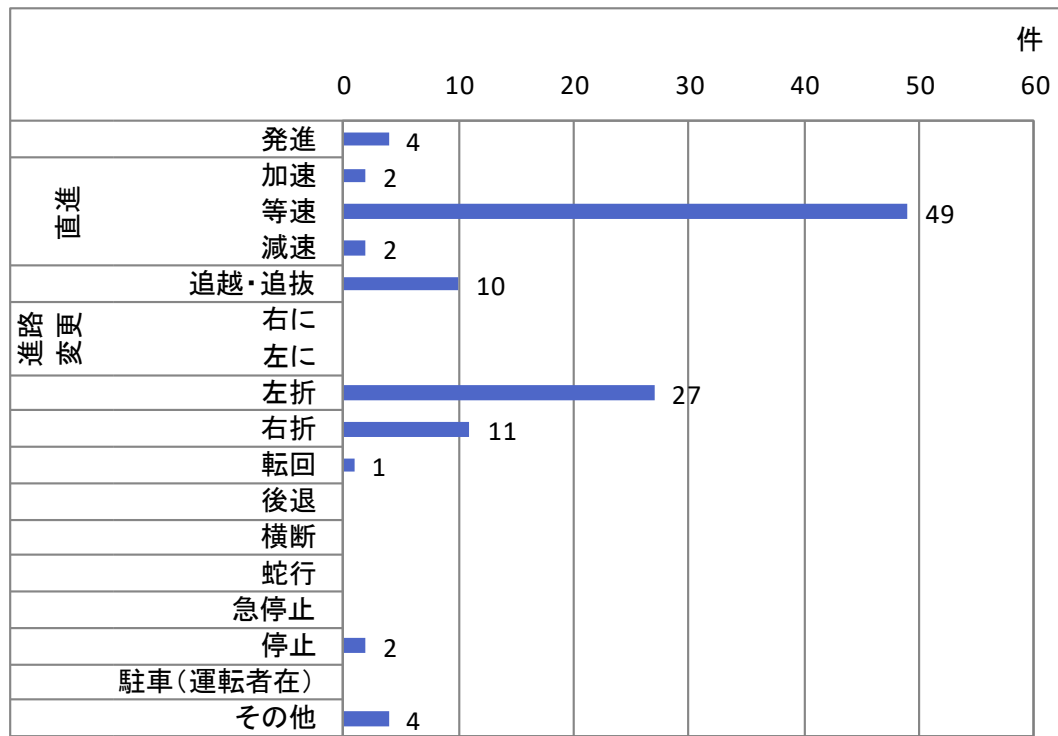
- ・死亡・重傷事故件数の事故類型別を車両区分別にみると、「大型」は「左折」が最も多く71件（56.8％）となっている。
- ・次いで「直進 等速」25件（20.0％）、「追越・追抜」11件（8.8％）と続いている。



VII. 2021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

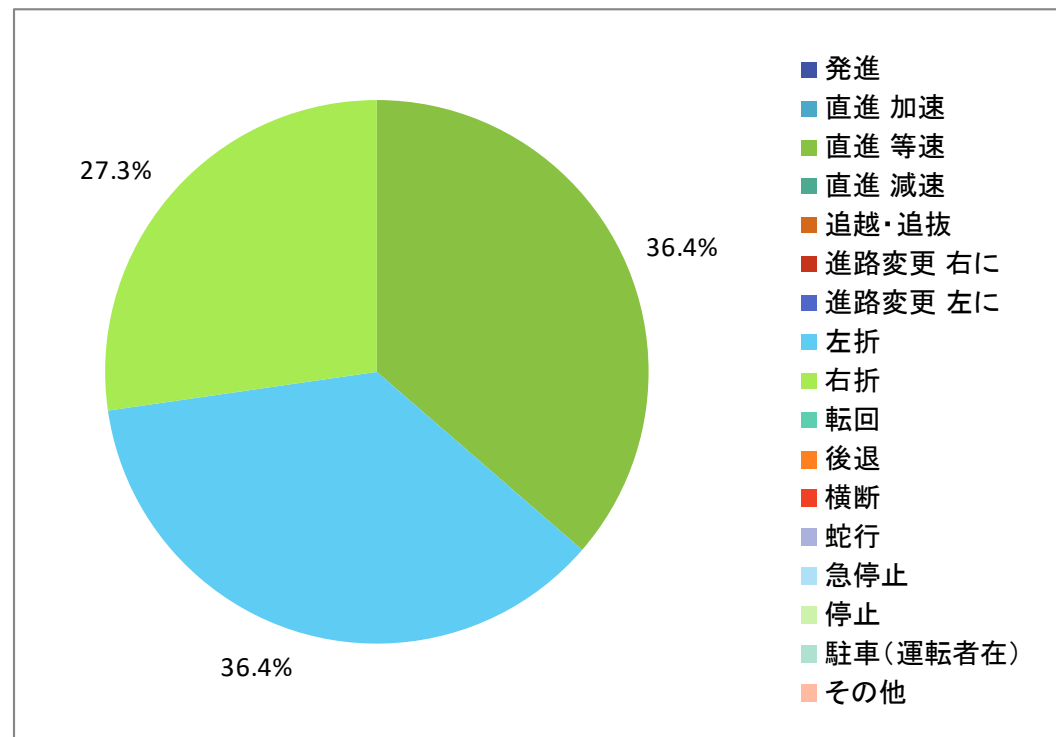
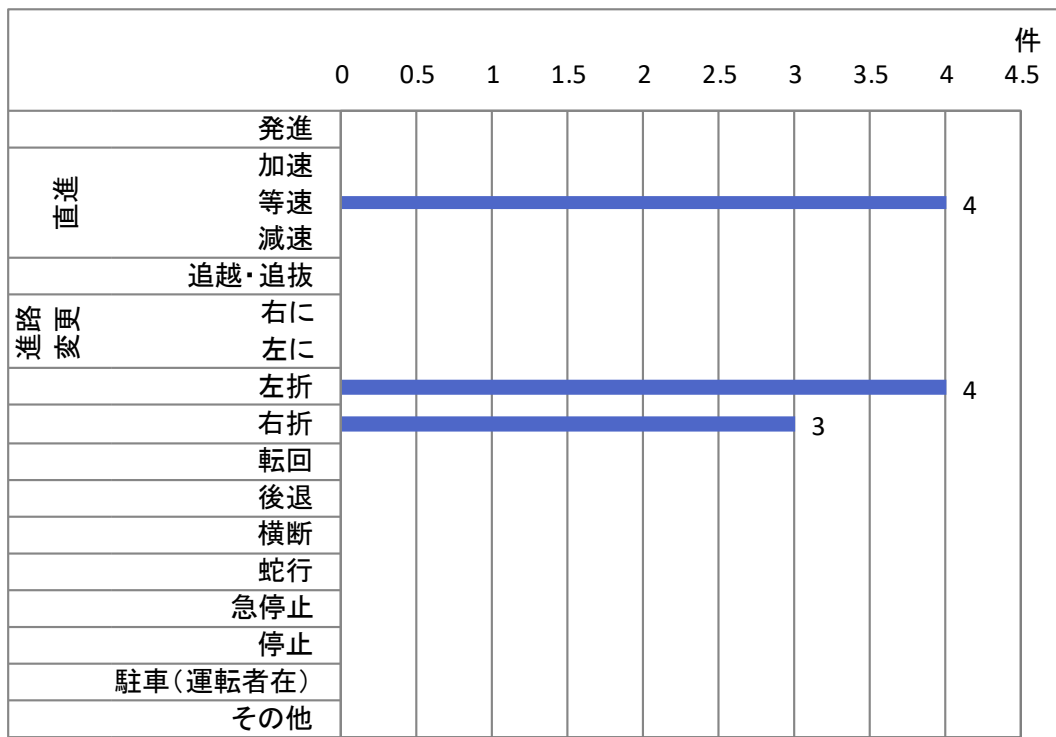
- ・死亡・重傷事故件数の事故類型別を車両区分別にみると、「中型」は「直進 等速」が最も49件（43.8％）となっている。
- ・次いで「左折」27件（24.1％）、「右折」11件（9.8％）となっている。



VII. 2021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

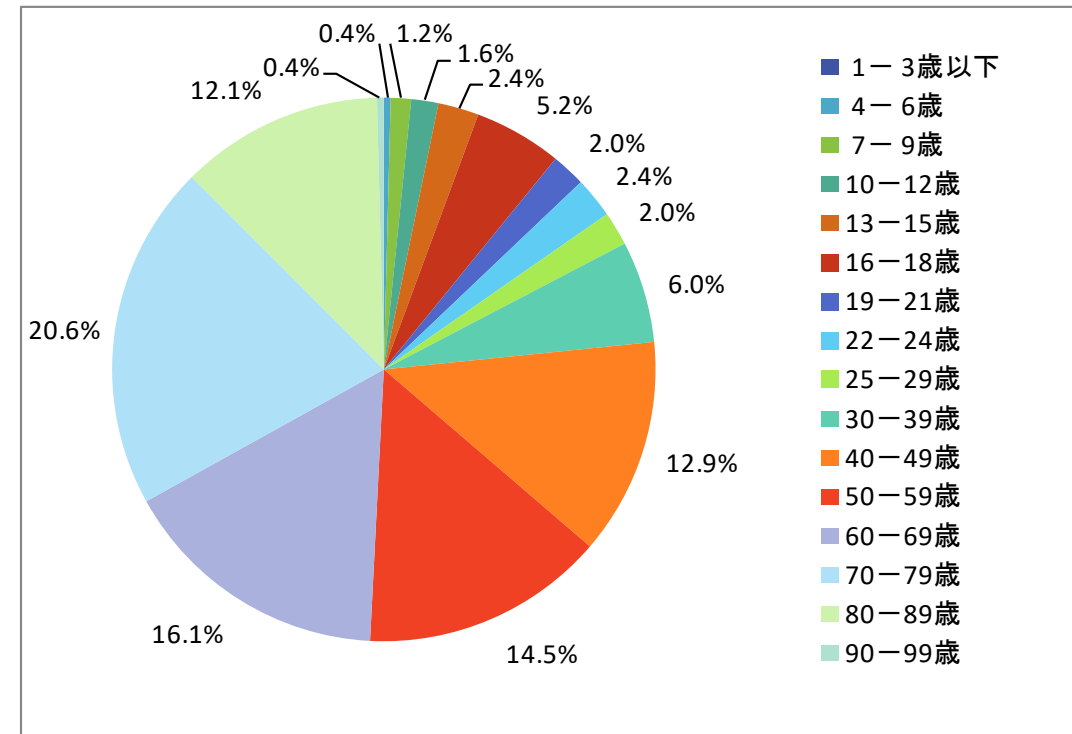
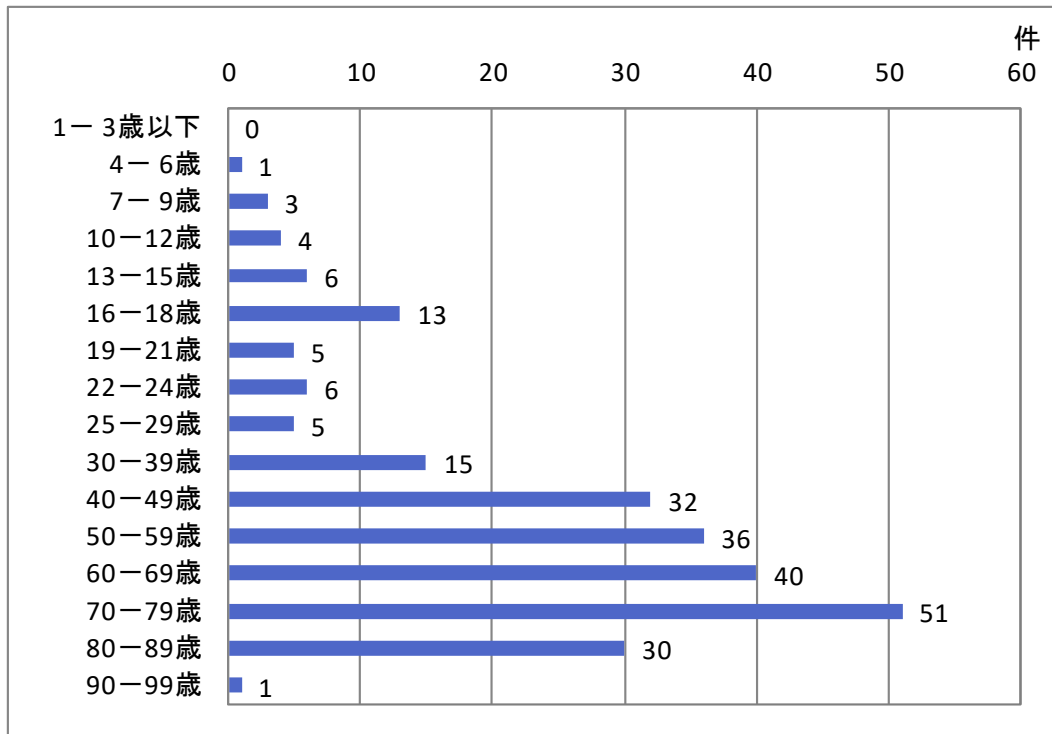
- ・死亡・重傷事故件数の事故類型別を車両区分別にみると、「普通」は「直進 等速」、「左折」が最も多く、それぞれ4件(36.4%)となっている。
- ・次いで「右折」3件(27.3%)となっている。



Ⅶ. 2021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

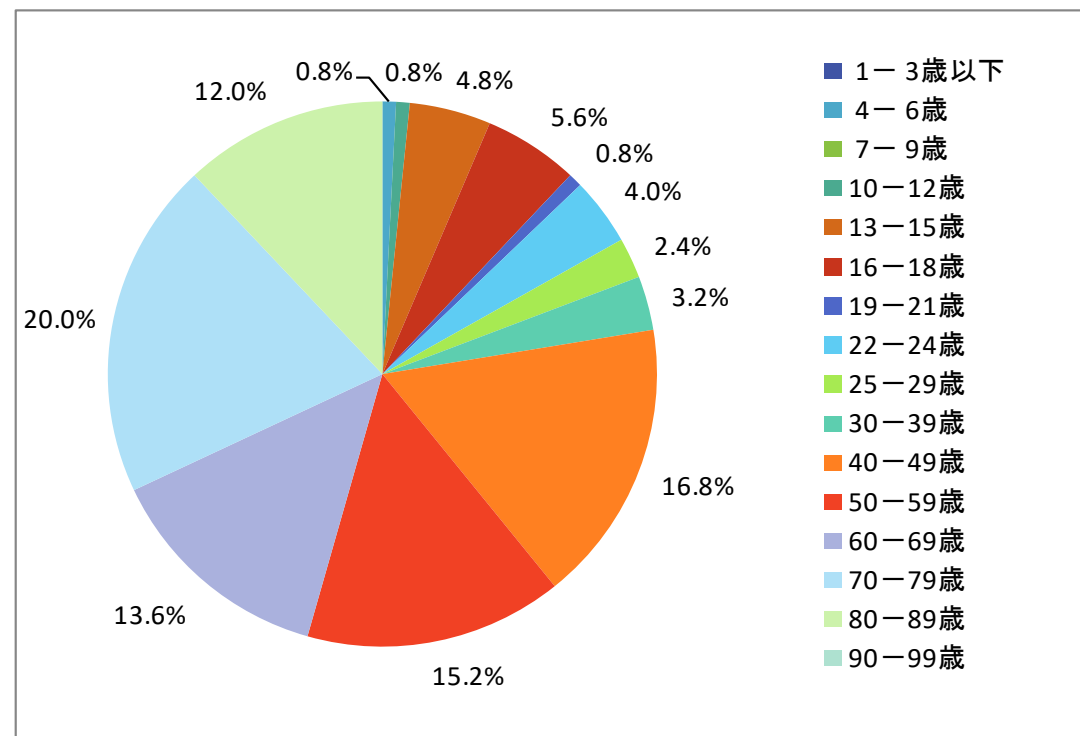
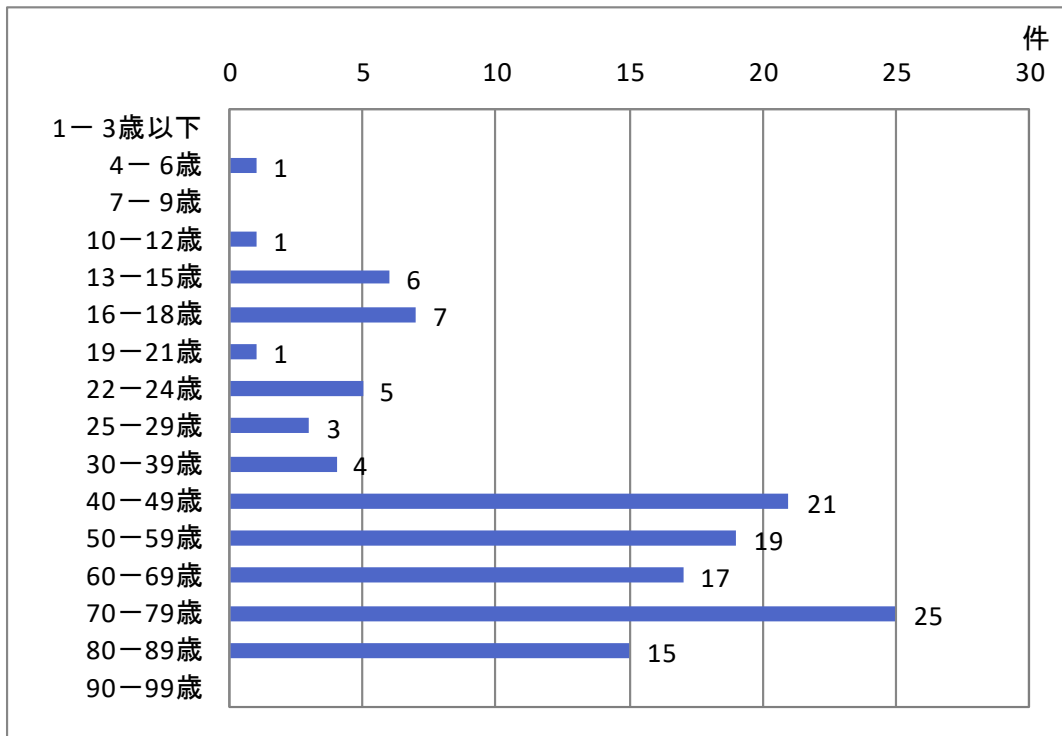
- ・死亡・重傷事故件数を自転車運転者の年齢別にみると、「70-79歳」が最も多く51件（20.6％）となっている。
- ・次いで「60-69歳」40件（16.1％）、「50-59歳」36件（14.5％）、「40-49歳」32件（12.9％）、「80-89歳」30件（12.1％）と続いている。
- ・60歳以上で全体の5割近くを占めている。



Ⅶ. 2021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

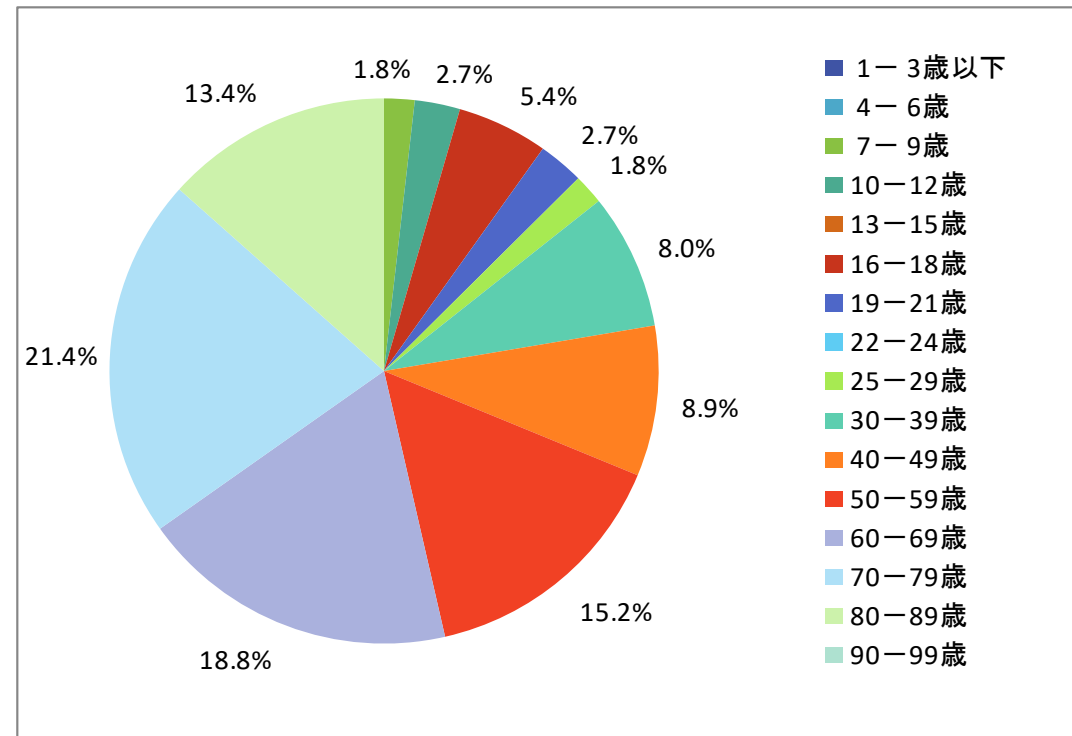
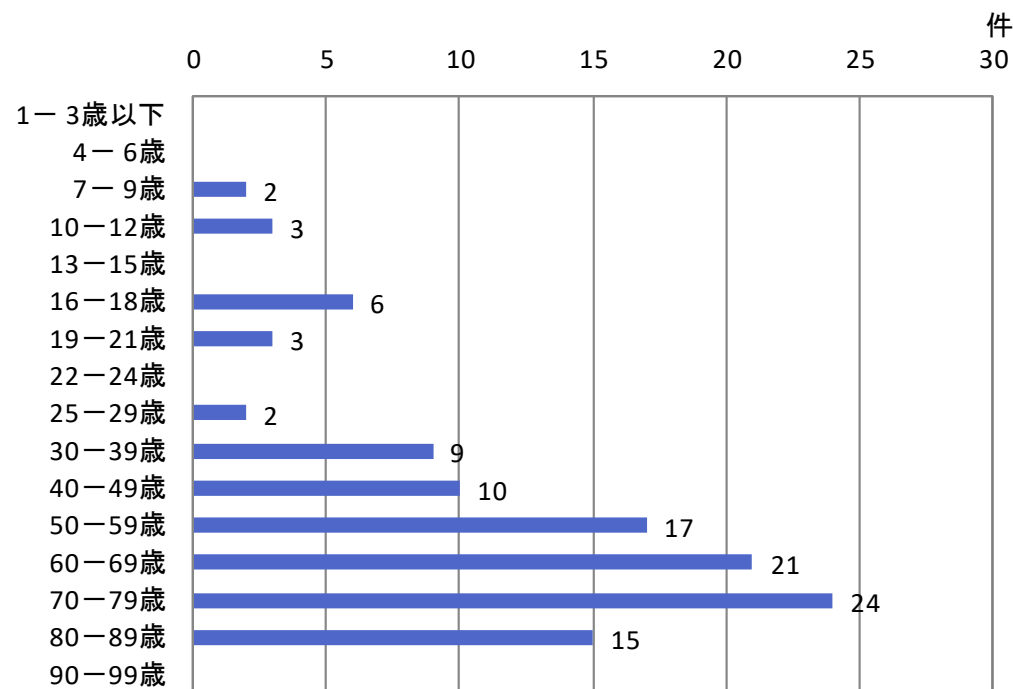
- ・ 死亡・重傷事故件数の自転車運転者の年齢別を車両区分別にみると、「大型」は「70-79歳」が最も多く25件（20.0％）となっている。
- ・ 次いで「40-49歳」21件（16.8％）、「50-59歳」19件（15.2％）、「60-69歳」17件（13.6％）、「80-89歳」15件（12.0％）と続いている。



Ⅶ. 2021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

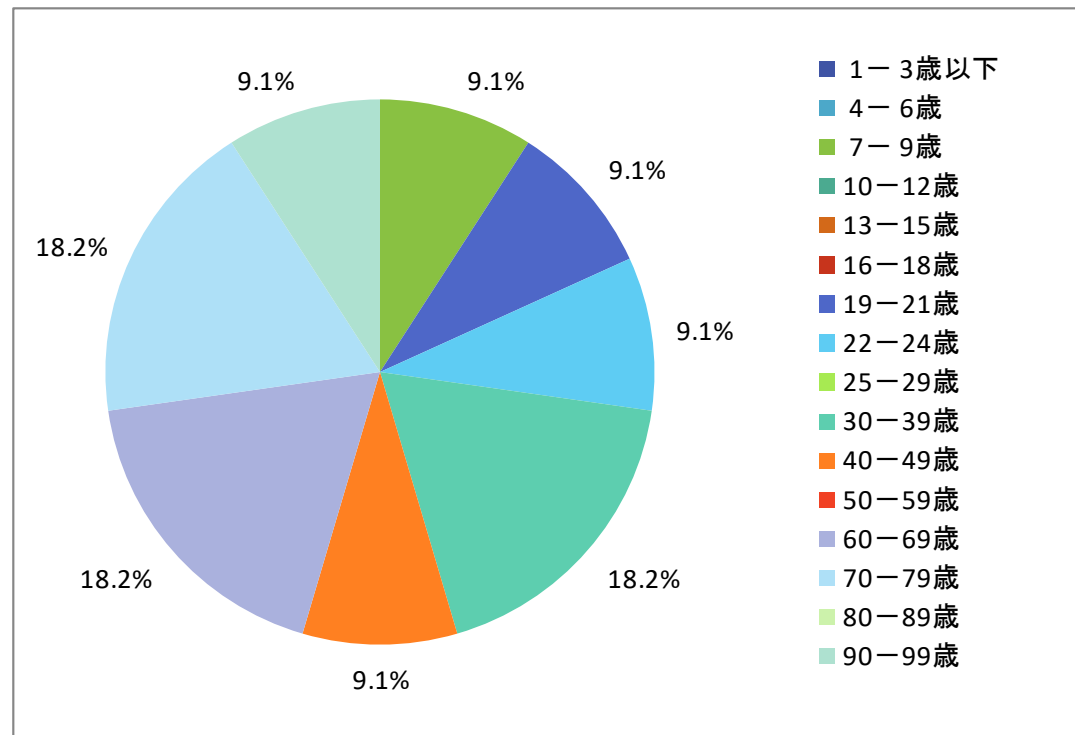
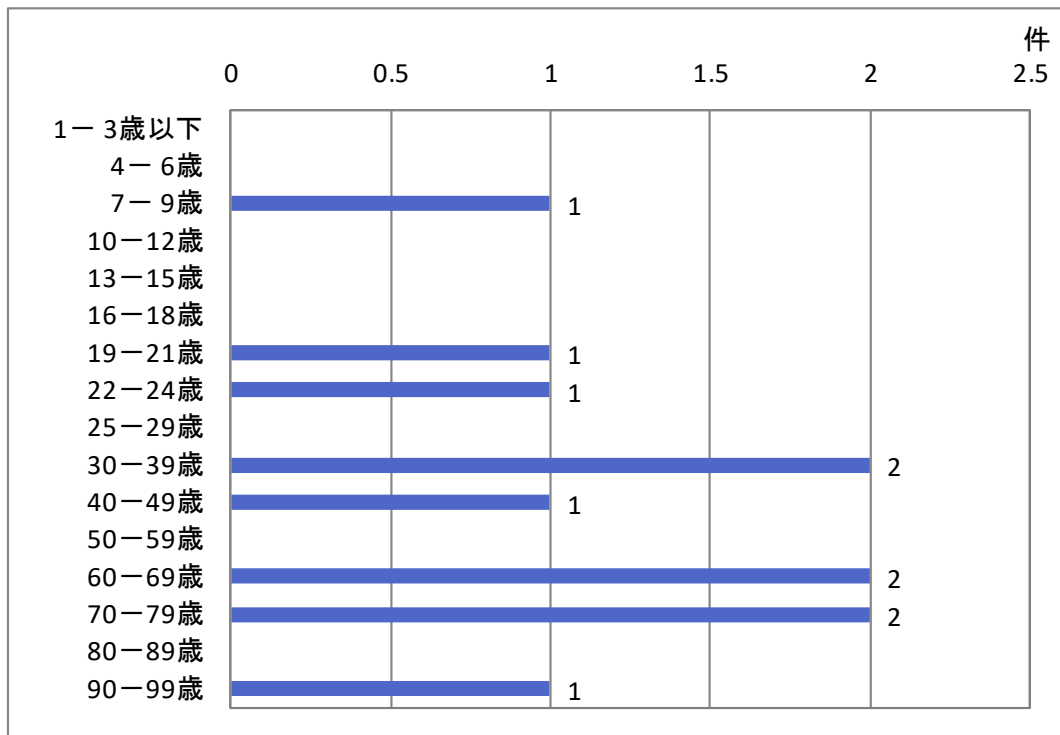
- ・死亡・重傷事故件数の自転車運転者の年齢別を車両区分別にみると、「中型」は「70-79歳」が最も多く24件（21.4%）となっている。
- ・次いで「60-69歳」21件（18.8%）、「50-59歳」17件（15.2%）、「80-89歳」15件（13.4%）と続いている。



VII. 2021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」は「30-39歳」、「60-69歳」、「70-79歳」が最も多く、それぞれ2件（18.2%）となっている。



VII. 2021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20件となっている。次いで「直進 等速」－「70-79歳」、「左折」－「80-89歳」がそれぞれ17件、「直進 等速」－「60-69歳」、「左折」－「40-49歳」がそれぞれ16件と続いている。

