

2022年の交通事故統計分析結果 【確定版(車籍別)死亡・重傷事故編】

2023年8月



公益社団法人

全日本トラック協会

Japan Trucking Association

目次

I. 調査の目的等	2
II. 死亡事故データの傾向	4
III. 2022年死亡・重傷事故データ(車籍)	25
IV. 2022年死亡・重傷事故データ(発生地)	45
V. 2022年死亡・重傷事故データ(道路区分)	64
VI. 2022年死亡・重傷事故データ(車両区分)	75
VII. 2022年死亡・重傷事故データ(車両総重量)	88
VIII. 2022年死亡・重傷事故データ(年齢層別)	92
IX. 2022年死亡・重傷事故データ(運転免許取得年数別)	98
X. 2022年死亡・重傷事故データ(交差点(追突を除く))	106
X I. 2022年死亡・重傷事故データ(1万台当たり死者数・重傷者数)	116
X II. 2022年死亡・重傷事故データ(対自転車)	118

I. 調査の目的等

1. 調査の目的

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

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

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

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

そうした観点から、ここで取りまとめた交通事故統計は、警察庁が公表した2022年までの全国の交通事故のうち死亡・重傷事故データ（※）を基に、車籍別、都道府県別、車両総重量別等多角的な視点から統計・分析したものです。

本資料が、事業用トラックの事故発生状況に即した有効な事故防止対策につながるよう期待申し上げます。

※出所：公益財団法人交通事故総合分析センター

I. 調査の目的等

○「事業用自動車総合安全プラン2025」（国土交通省）

※軽貨物を含む

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

○「トラック事業における総合安全プラン2025」（全ト協）

※軽貨物を含まない

- ・ 死者数と重傷者数の合計 970人以下

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

- ・ 飲酒運転 ゼロ

●運転免許区分別事業用トラックの保有台数（令和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	貨物自動車	476,396
	または最大積載量6.5トン以上	特種（殊）用途車	127,242
		小計	603,638
中型自動車	車両総重量7.5トン以上11トン未満	貨物自動車	234,513
	または最大積載量4.5トン以上6.5トン未満	特種（殊）用途車	91,753
		小計	326,266
準中型自動車	車両総重量3.5トン以上7.5トン未満	貨物自動車	241,743
	または最大積載量2トン以上4.5トン未満	特種（殊）用途車	69,562
		小計	311,305
普通自動車	車両総重量3.5トン未満	貨物自動車	51,348
	または最大積載量2トン未満	特種（殊）用途車	31,159
		小計	82,507
トレーラ（道路運送車両法による分類と同じ）			168,299
合 計			1,492,015
			100.0%

資料：自動車検査登録情報協会データより独自作成 （注）：軽自動車を含まない

2. データの概要

調査対象：交通事故統計（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

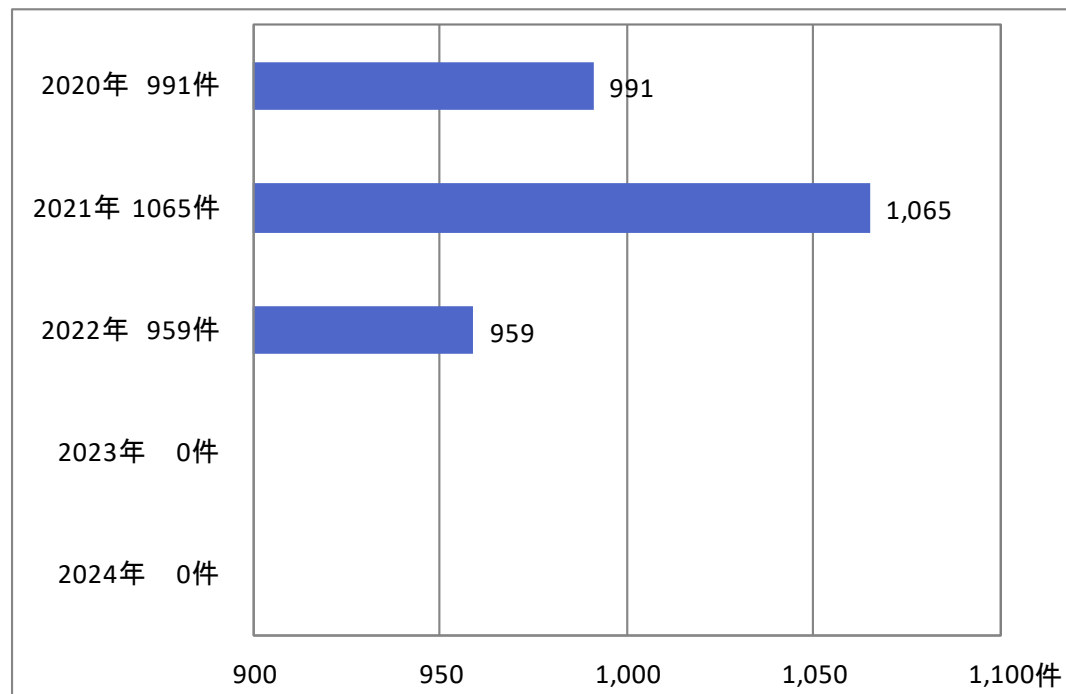
Ⅱ. 死亡・重傷事故データの傾向

1. 事故件数
2. 発生地別
3. 車籍別
4. 車籍別使用の本拠別
5. 道路区分別
6. 車両区分別
7. 車両総重量別
8. 事故類型別
9. 行動類型別
10. 時間帯別
11. 運転者の危険認知速度別
12. 運転者の年齢層別
13. 運転者の免許取得年数別

Ⅱ. 死亡・重傷事故データの傾向

1. 事故件数

- ・2022年の死亡・重傷事故件数は959件で、2021年（対前年）より106件、2020年より32件減少している。
- ・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）に対する1万台当たり死亡・重傷事故件数は「7.2」となり、目標値「6.5」を上回る状況となっている。



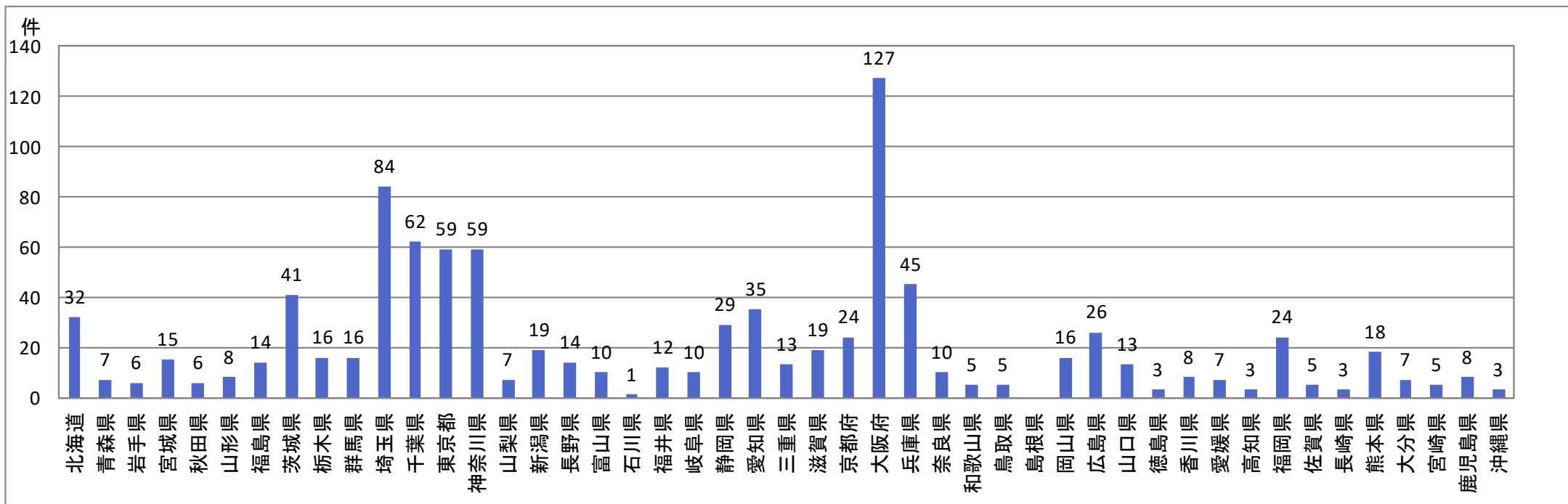
Ⅱ. 死亡・重傷事故データの傾向

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、「兵庫県」45件等と続いている。
- ・2022年の車籍別死亡・重傷事故件数の多いトップ10について、前年比をみると、「愛知県」、「茨城県」、「神奈川県」、「千葉県」が増加している。

発生地	2021	2022	2023	2024	前年比
1 大阪	131	127			0.97
2 埼玉	103	84			0.82
3 千葉	57	62			1.09
4 東京	65	59			0.91
5 神奈川	53	59			1.11
6 兵庫	59	45			0.76
7 茨城	36	41			1.14
8 愛知	24	35			1.46
9 北海道	34	32			0.94
10 静岡	33	29			0.88

2020年についてはデータ未入手

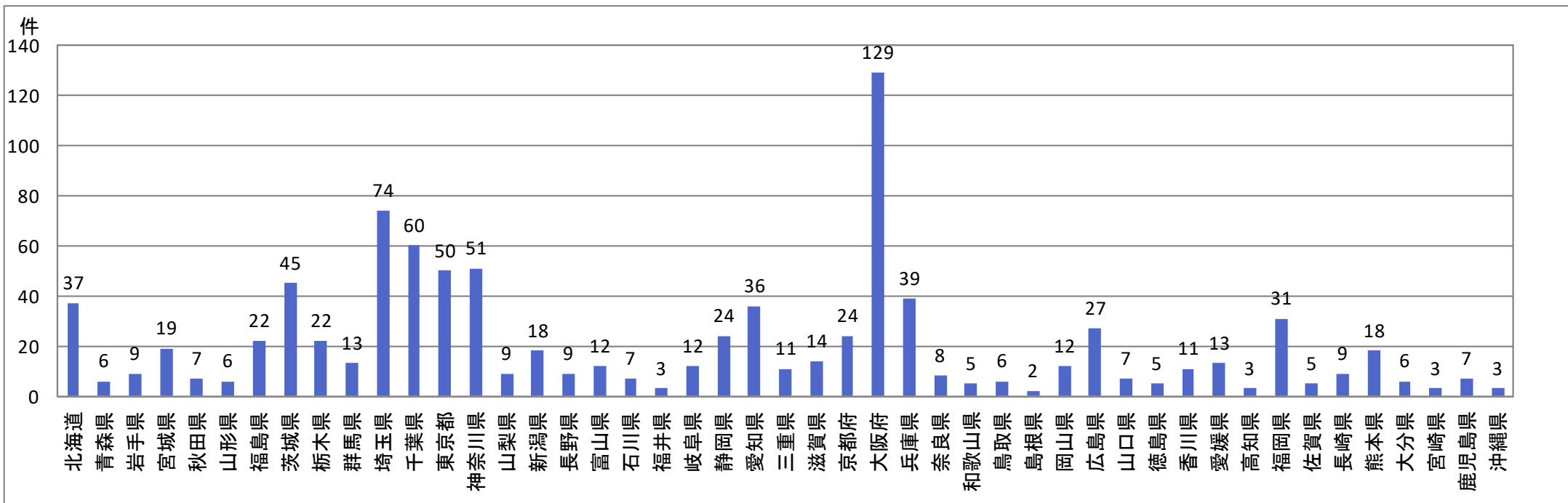


Ⅱ. 死亡・重傷事故データの傾向

3. 車籍別

- ・2022年の車籍別死亡・重傷事故件数の多い県をみると、「大阪府」が最も多く129件、次いで「埼玉県」74件、「千葉県」60件、「神奈川県」51件、「東京都」50件等と続いている。
- ・2022年の車籍別死亡・重傷事故件数の多いトップ10について、前年比をみると、「千葉県」、「神奈川県」が増加している。

車籍	2020	2021	2022	2023	2024	前年比
1 大阪	124	132	129			0.98
2 埼玉	58	87	74			0.85
3 千葉	58	50	60			1.20
4 神奈川	33	43	51			1.19
5 東京	51	59	50			0.85
6 茨城	41	50	45			0.90
7 兵庫	36	47	39			0.83
8 北海道	50	37	37			1.00
9 愛知	33	37	36			0.97
10 福岡	40	43	31			0.72



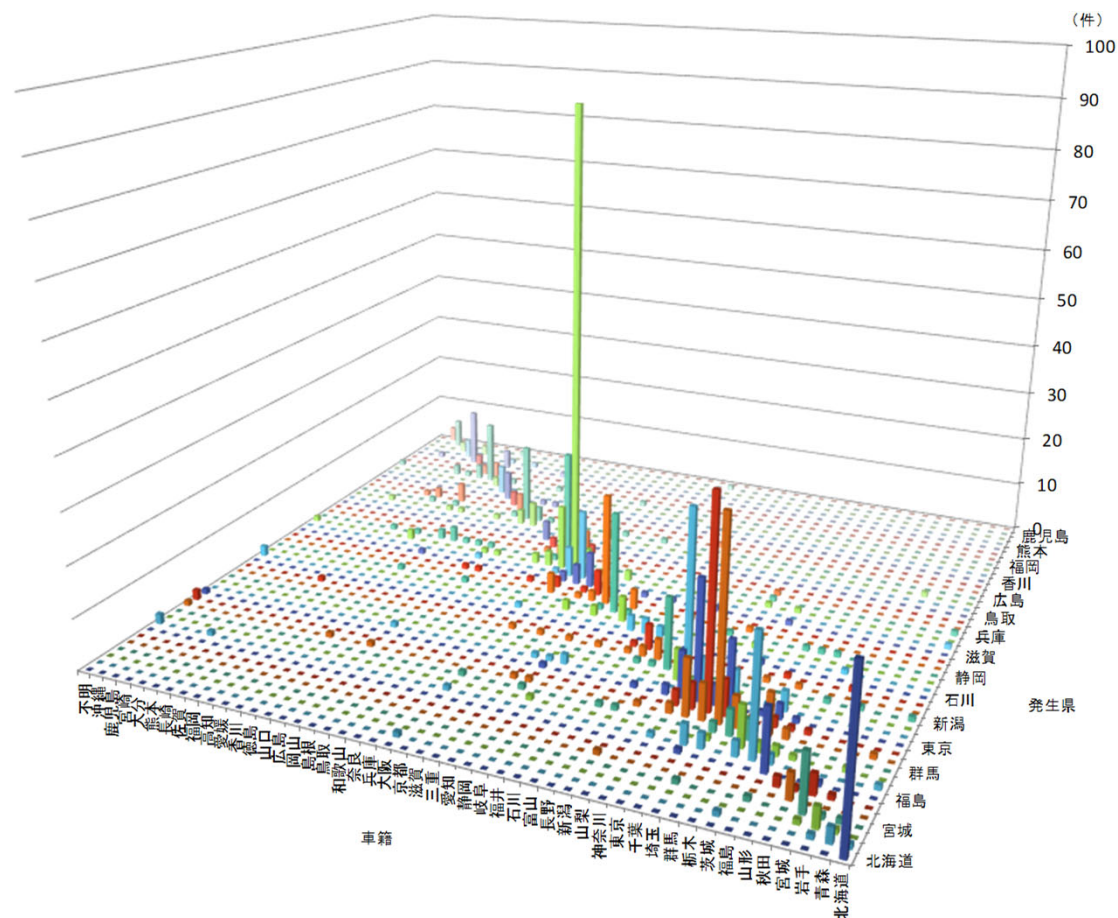
Ⅱ. 死亡・重傷事故データの傾向

4. 車籍別使用の本拠別

- ・車籍別の発生状況では、車籍地（県内）での事故は555件（全体の57.9%）、他県での事故は404件（同42.1%）となっており、車籍地以外の、他県での事故が4割以上を占めている。
- ・2022年の車籍別死亡・重傷事故件数の多いワースト10について県内／他県比をみると、63.6%の「栃木県」をはじめ、「福岡県」、「東京都」、「茨城県」、「埼玉県」、「福島県」、「宮城県」、「京都府」、「兵庫県」、「広島県」では、40%以上が他県での発生となっている。

ワースト 順位	車籍	件数	割合	内訳		他県 発生率
				県内	他県	
1	大阪	129	13.5%	92	37	28.7%
2	埼玉	74	7.7%	38	36	48.6%
3	千葉	60	6.3%	40	20	33.3%
4	神奈川	51	5.3%	34	17	33.3%
5	東京	50	5.2%	23	27	54.0%
6	茨城	45	4.7%	23	22	48.9%
7	兵庫	39	4.1%	23	16	41.0%
8	北海道	37	3.9%	32	5	13.5%
9	愛知	36	3.8%	22	14	38.9%
10	福岡	31	3.2%	13	18	58.1%
11	広島	27	2.8%	16	11	40.7%
12	静岡	24	2.5%	20	4	16.7%
13	京都	24	2.5%	14	10	41.7%
14	福島	22	2.3%	12	10	45.5%
15	栃木	22	2.3%	8	14	63.6%
16	宮城	19	2.0%	11	8	42.1%
	その他	269	28.1%	134	135	50.2%
	合計	959	100.0%	555	404	42.1%

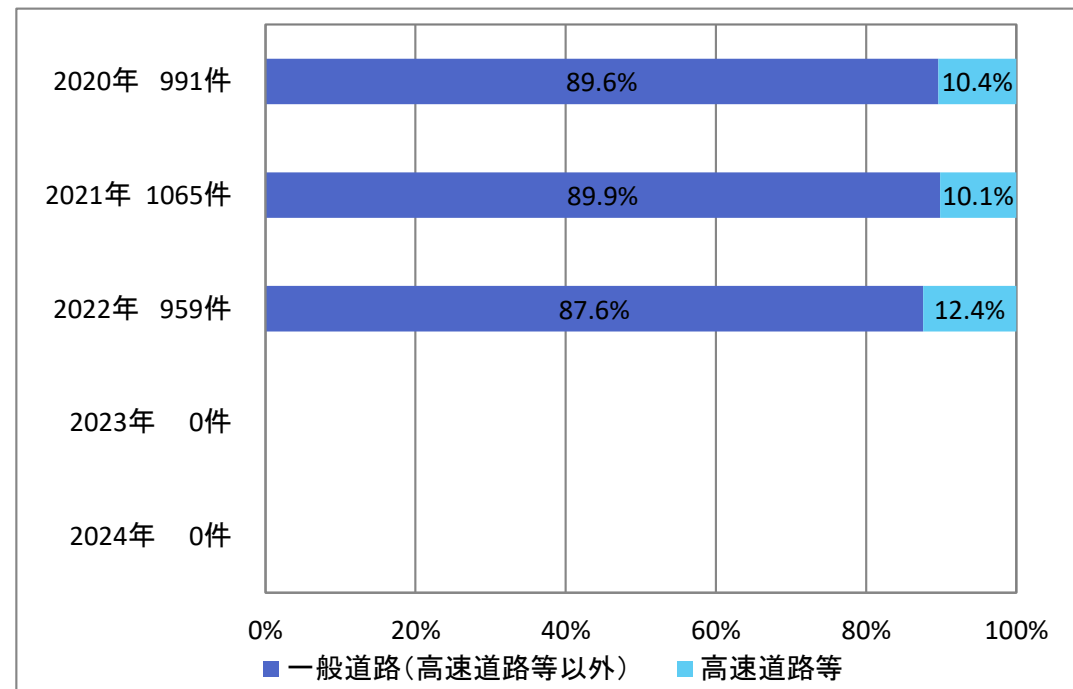
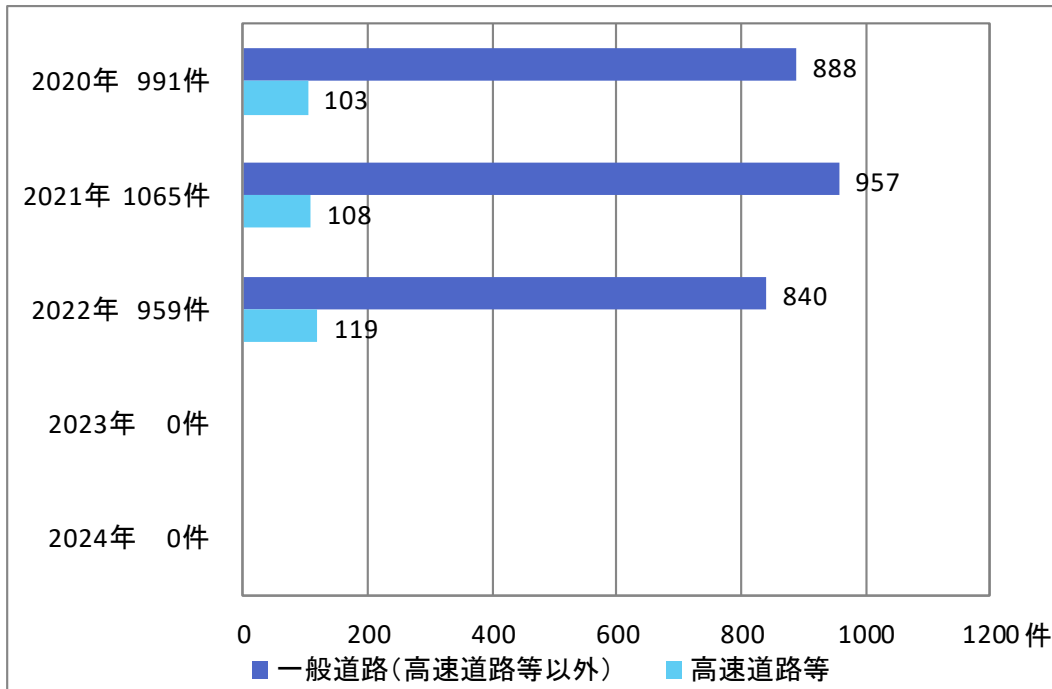
※他県には不明を含む



Ⅱ. 死亡・重傷事故データの傾向

5. 道路区分別

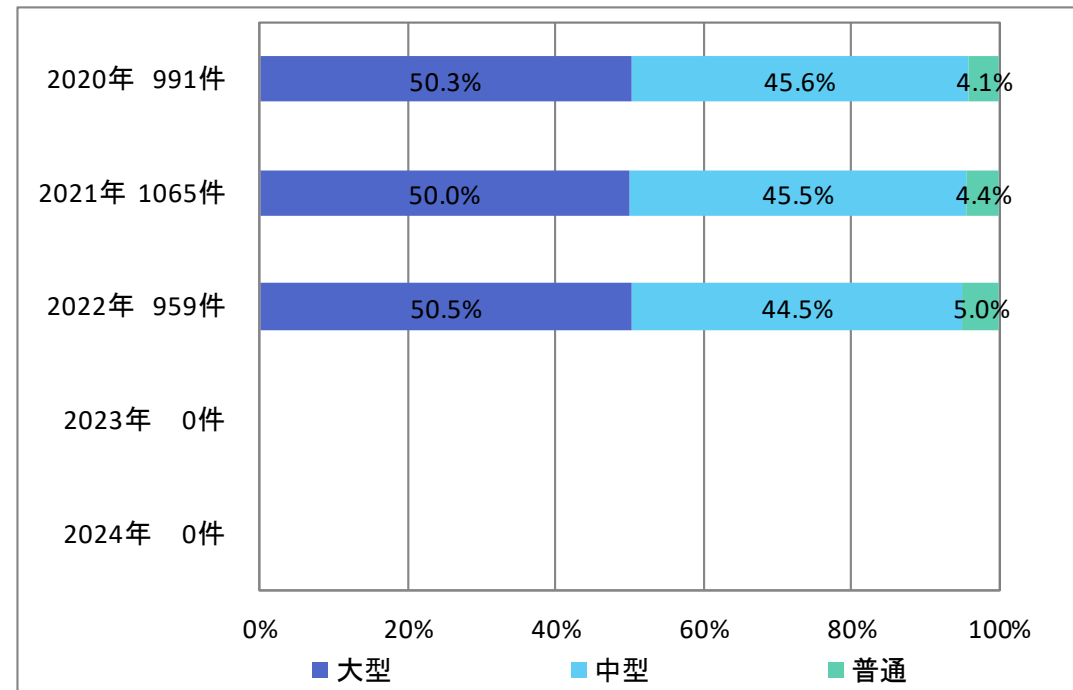
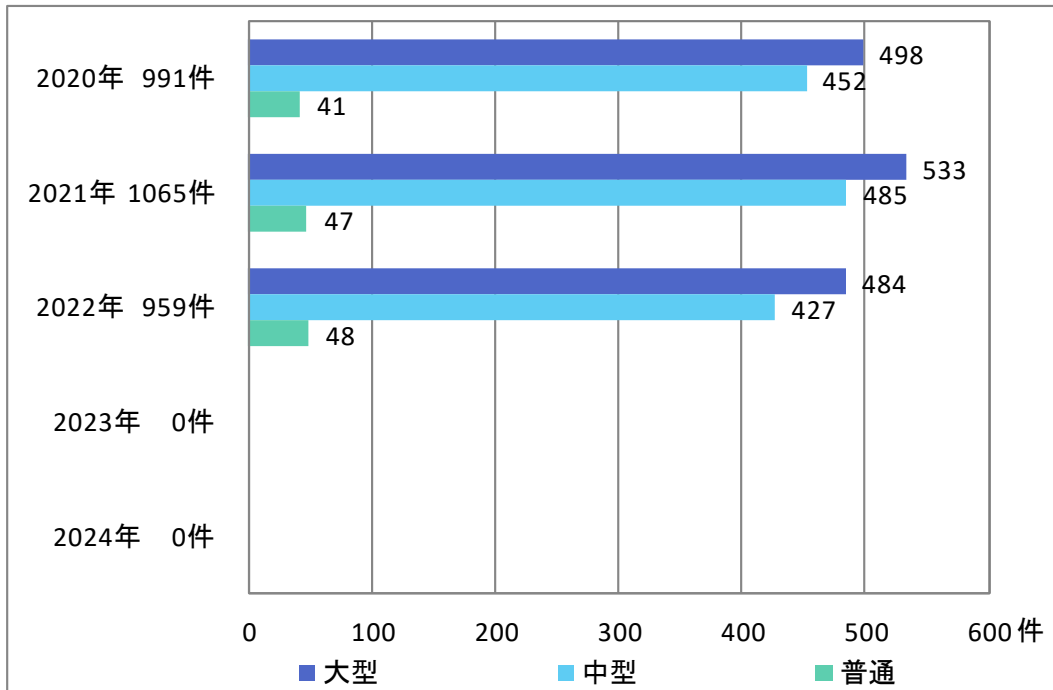
・2020年～2022年の傾向をみると、いずれの年も「一般道路（高速道路等以外）」が多く、概ね9割程度となっている。



Ⅱ. 死亡・重傷事故データの傾向

6. 車両区分別

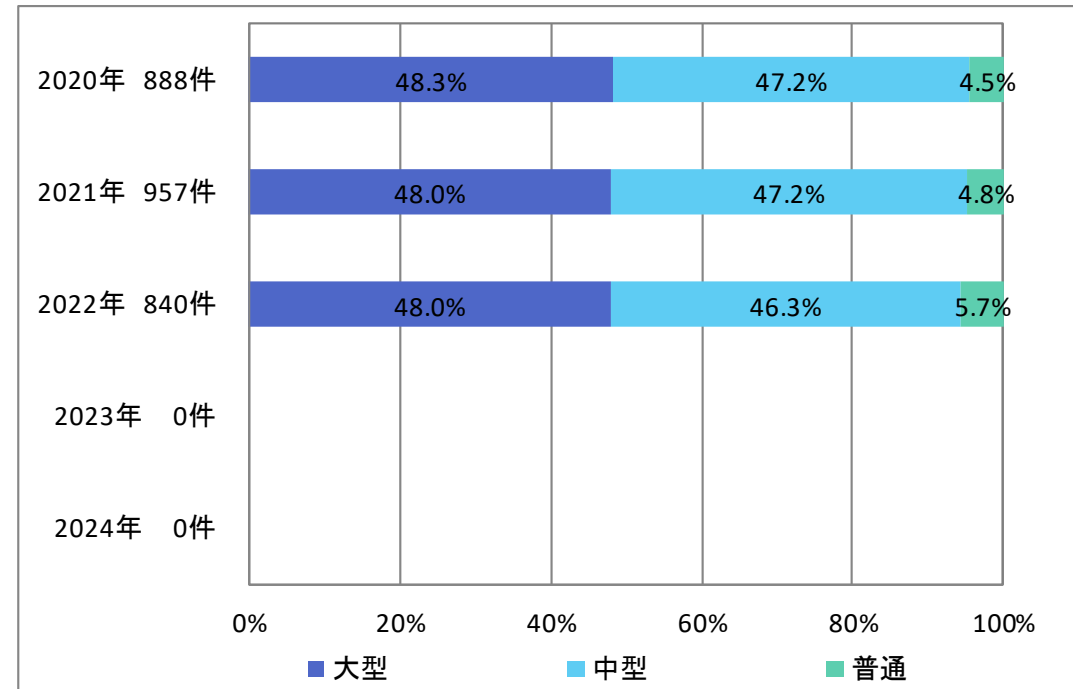
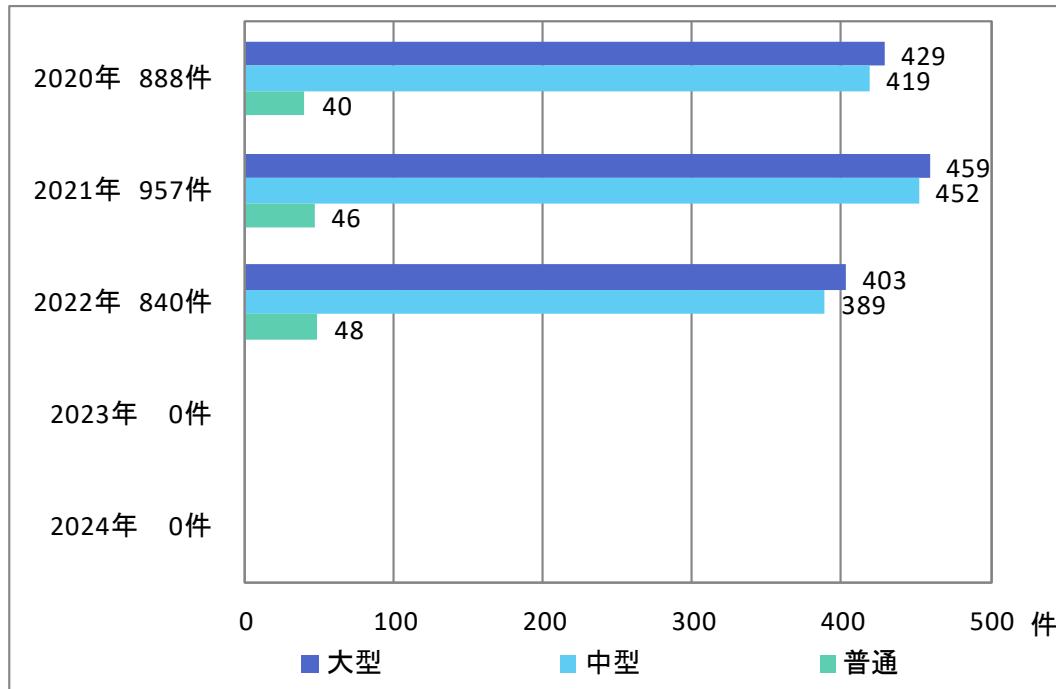
- ・2020年～2022年の傾向をみると、いずれの年も「大型」が多く、概ね5割以上を占めているが、「中型」との差は僅かとなっている。



Ⅱ. 死亡・重傷事故データの傾向

(1) 一般道路上での車両区分

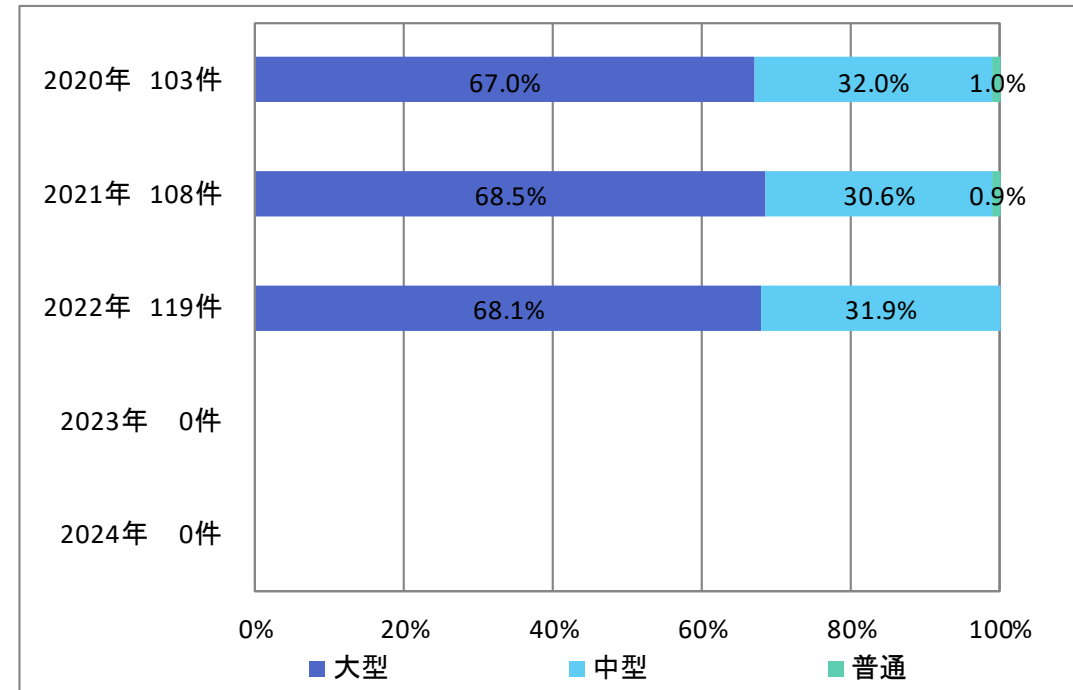
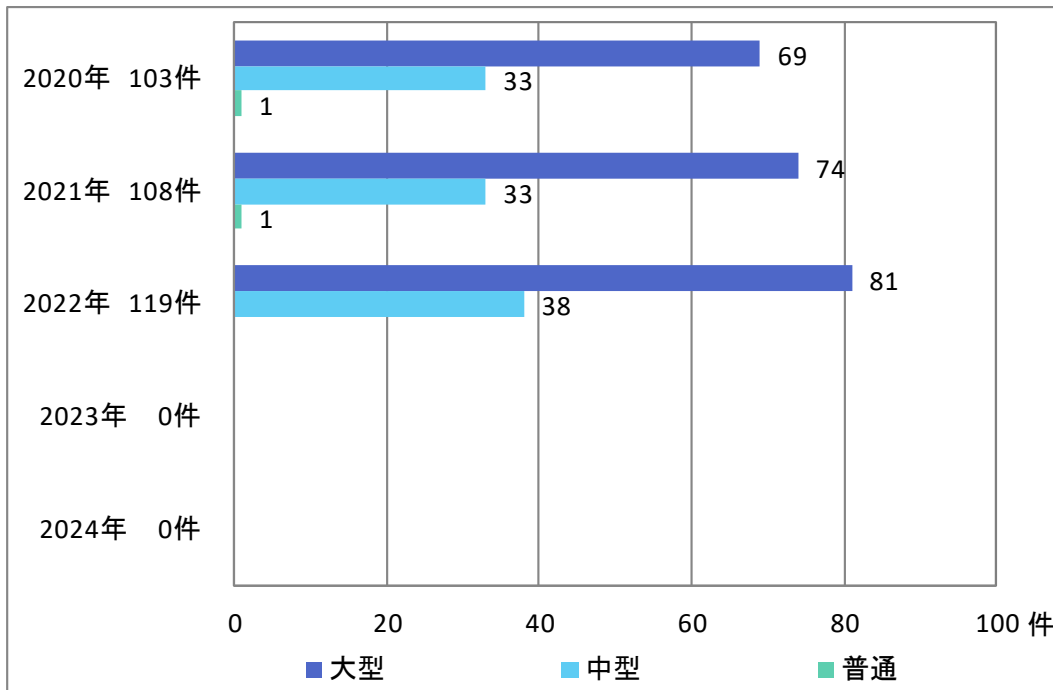
- 2020年～2022年の傾向をみると、いずれの年も「大型」が多く、概ね5割程度を占めているが、「中型」との差は僅かとなっている。



Ⅱ. 死亡・重傷事故データの傾向

(2) 高速道路上での車両区分

- ・2020年～2022年の傾向をみると、いずれの年も「大型」が多く、概ね7割程度を占めている。



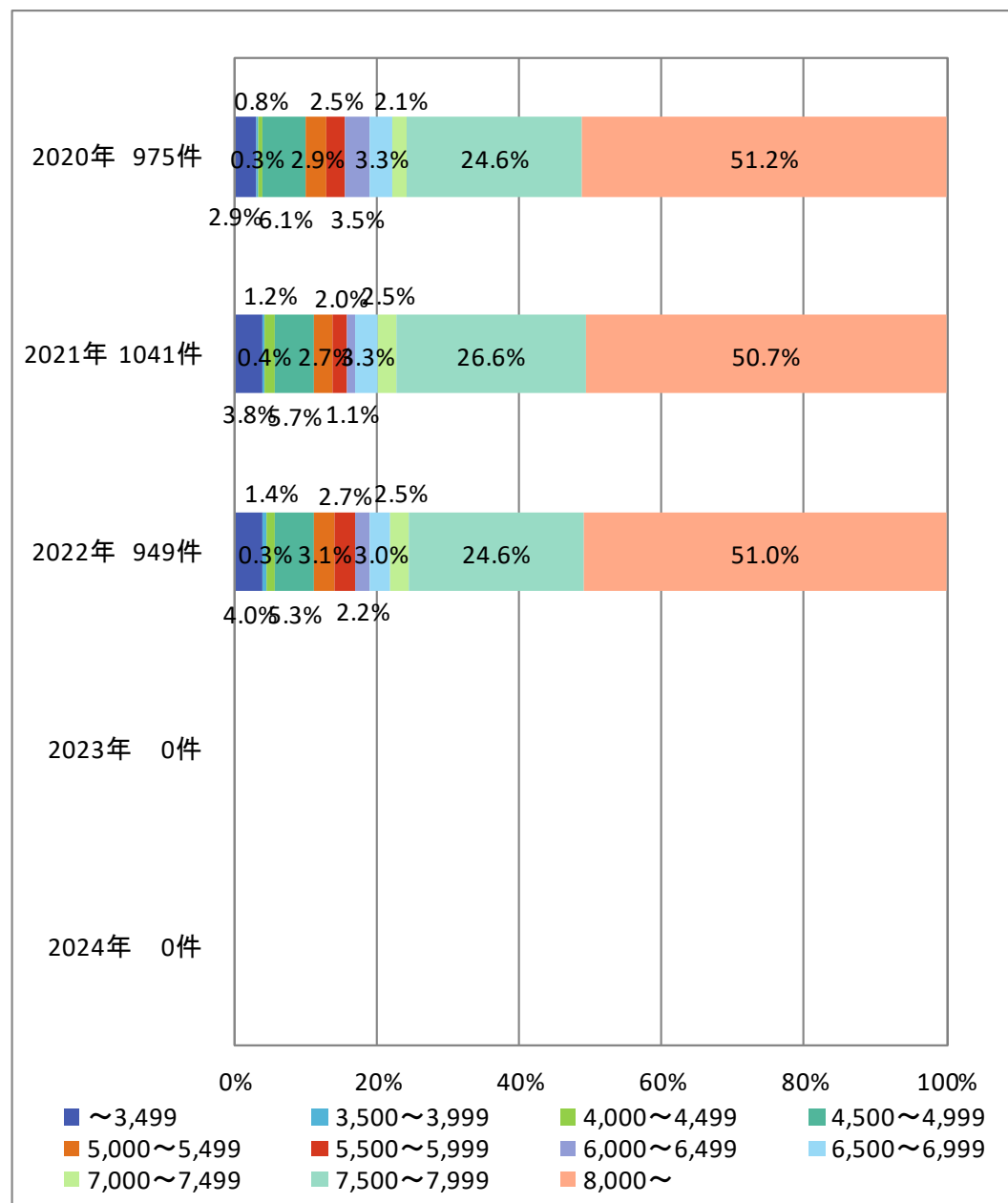
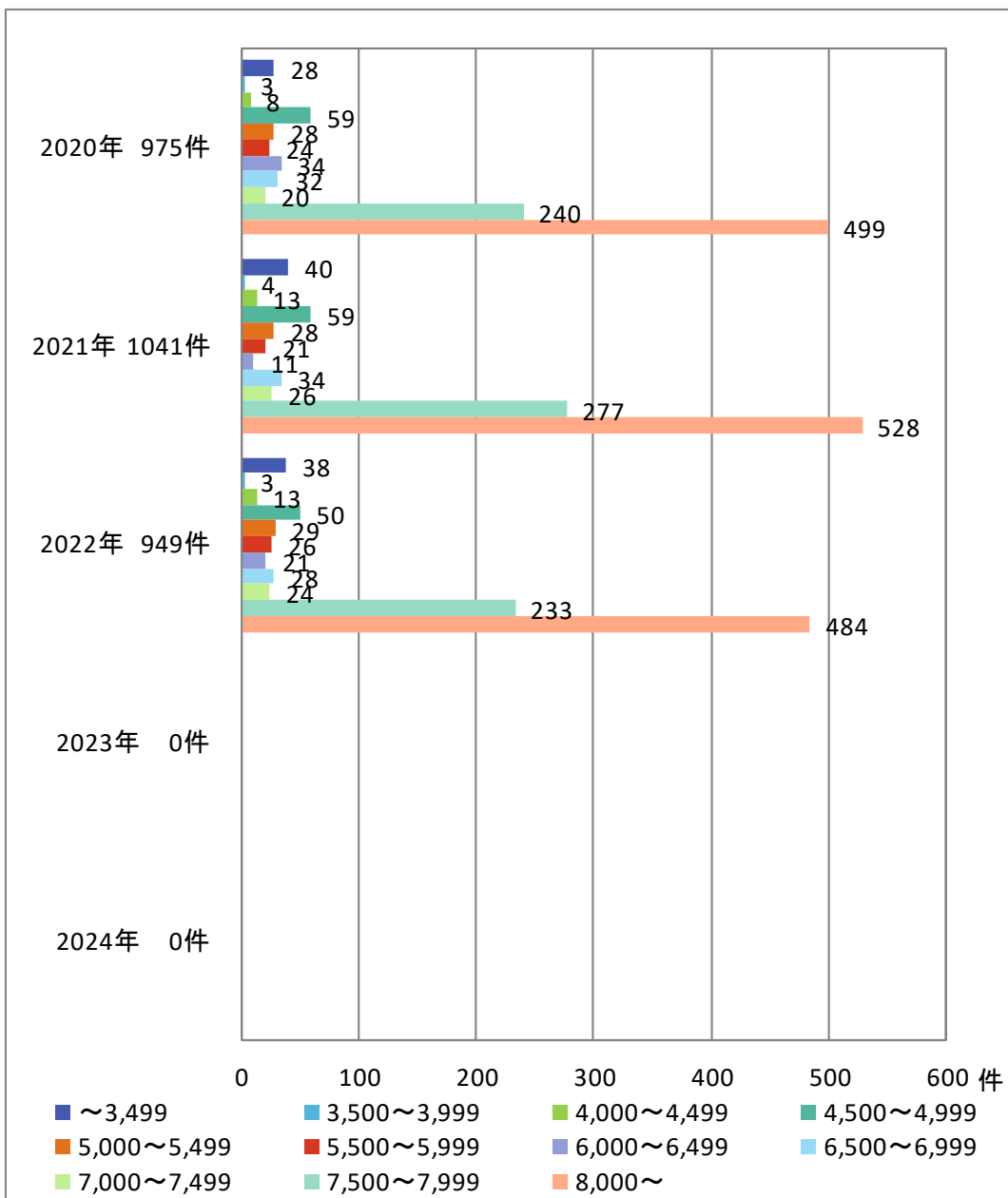
Ⅱ．死亡・重傷事故データの傾向

7. 車両総重量別

- ・ 2020年～2022年の傾向をみると、いずれの年も「8,000～」が多く、5割程度を占めている。
- ・ 「7,500～7,999」は2～3割程度を占めている。

※車両総重量別に係る集計については、軽を含む949件で集計した。以下同じ。

Ⅱ. 死亡・重傷事故データの傾向

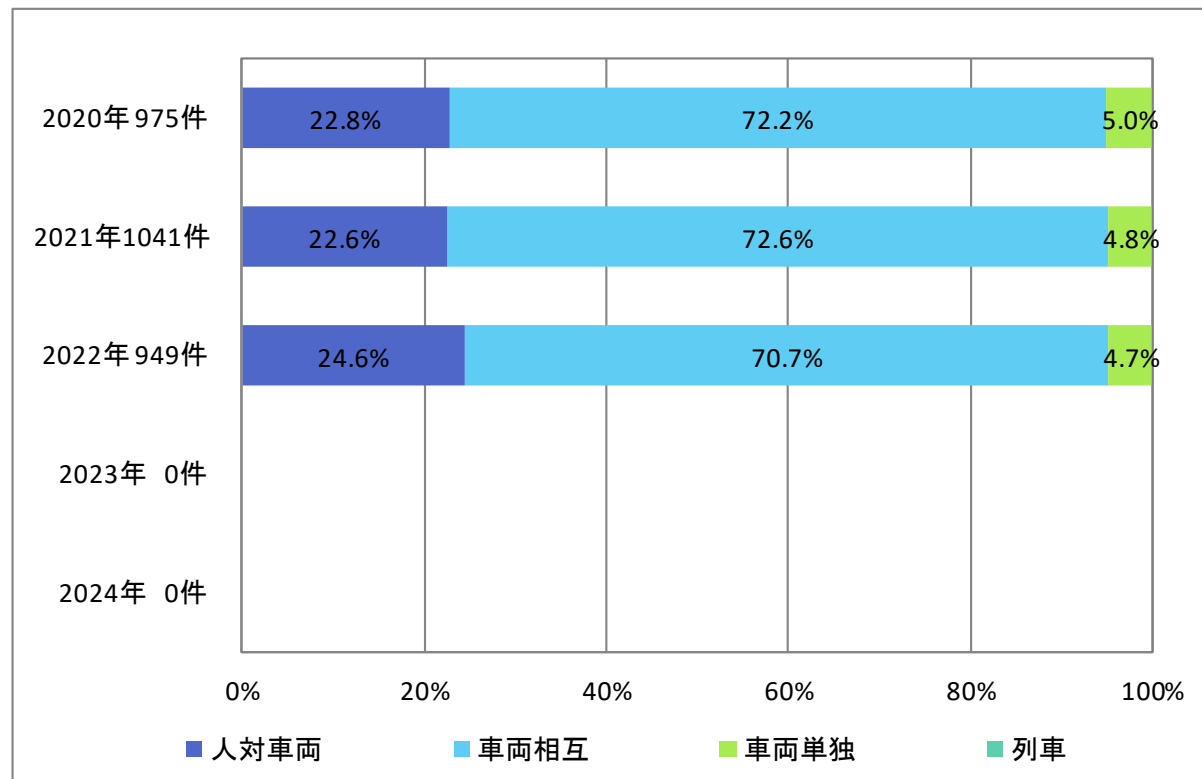


Ⅱ. 死亡・重傷事故データの傾向

8. 事故類型別

・2020年～2022年の傾向をみると、いずれの年も「車両相互」が多く、7割以上を占めている。

※事故類型別、行動類型別、時間帯別、危険認知速度別、年齢層別、運転免許取得年数別に係る集計については、車籍不明16件を除く975件（2022年）で集計した。以下同じ。

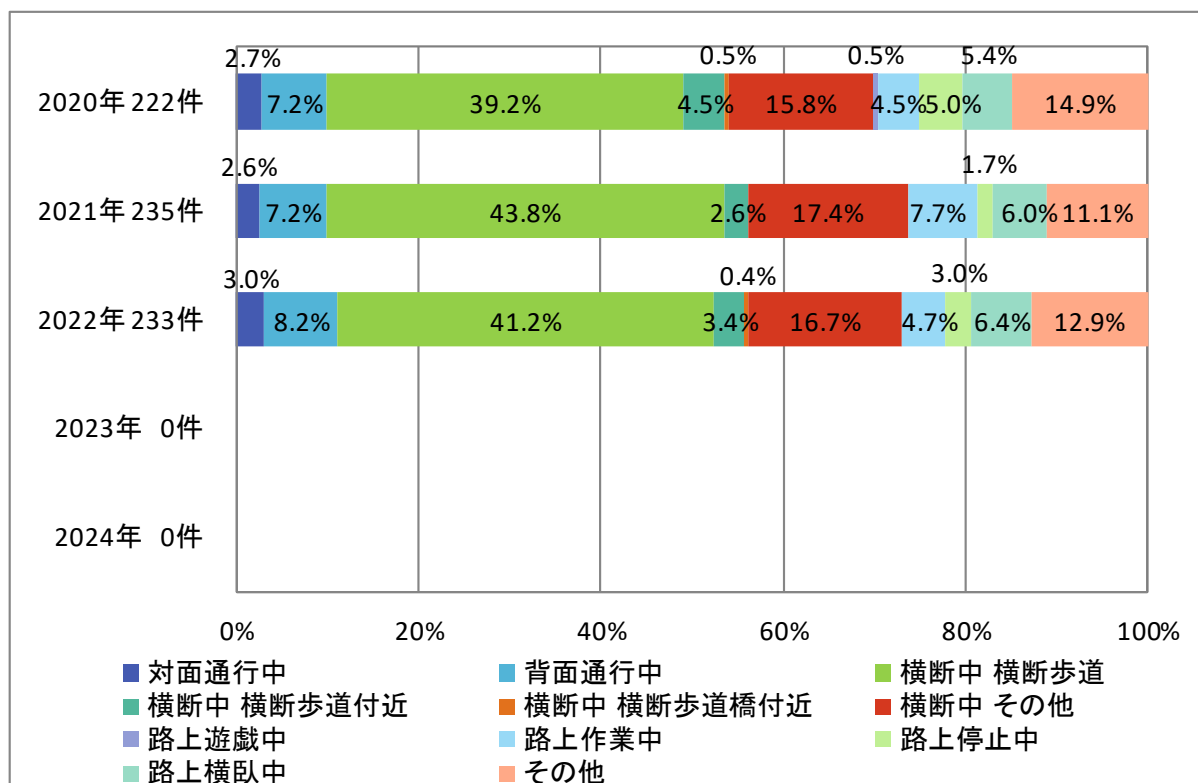


※対自転車事故は、「車両相互」に含まれます。

Ⅱ. 死亡・重傷事故データの傾向

(1) 人对車両

- ・2020年～2022年の傾向をみると、いずれの年も「横断中 横断歩道」及び「横断中 その他」の割合が多く、両者で概ね6割程度を占めている。

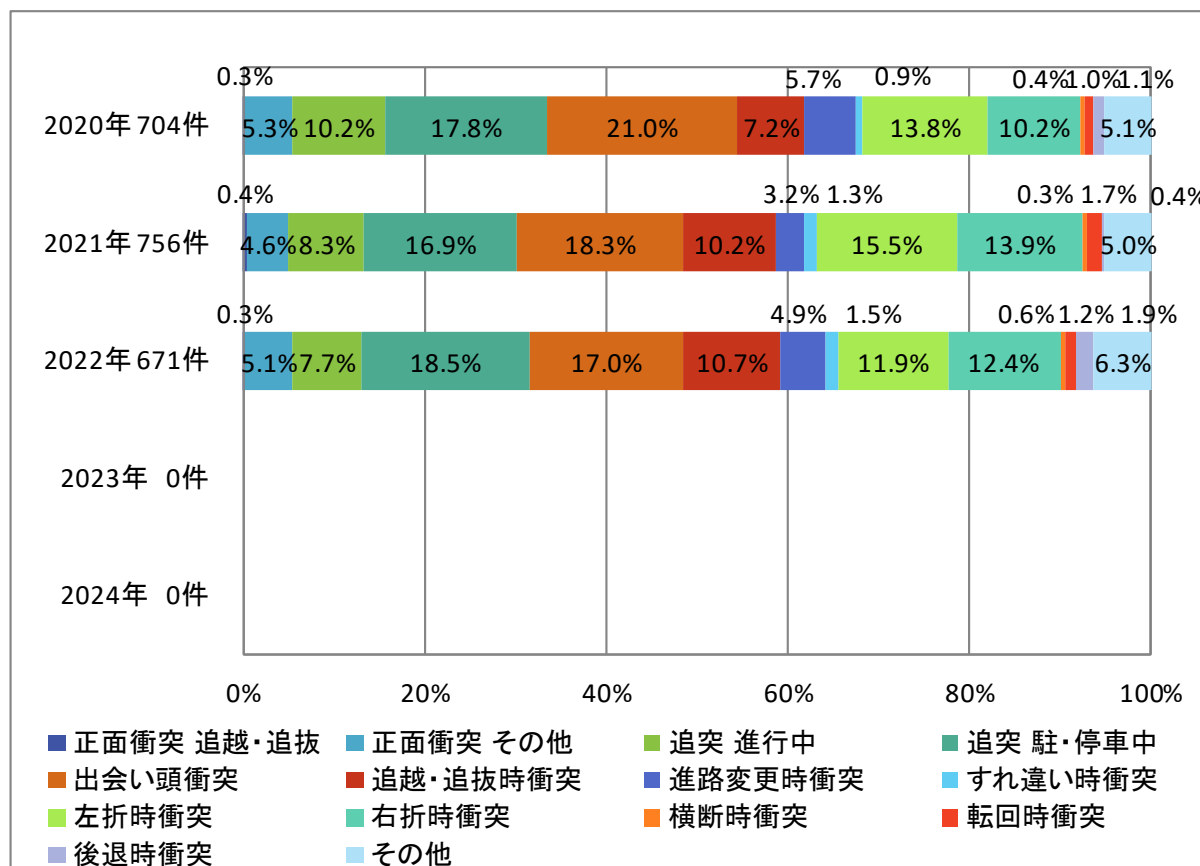


※対自転車事故は、「車両相互」に含まれます。

Ⅱ. 死亡・重傷事故データの傾向

(2) 車両相互

- ・2020年～2022年の傾向をみると、いずれの年も「出会い頭衝突」の割合が多く、概ね2割程度を占めている。
- ・次いで、「追突 駐・停車中」、「左折時衝突」、「右折時衝突」が続いている。

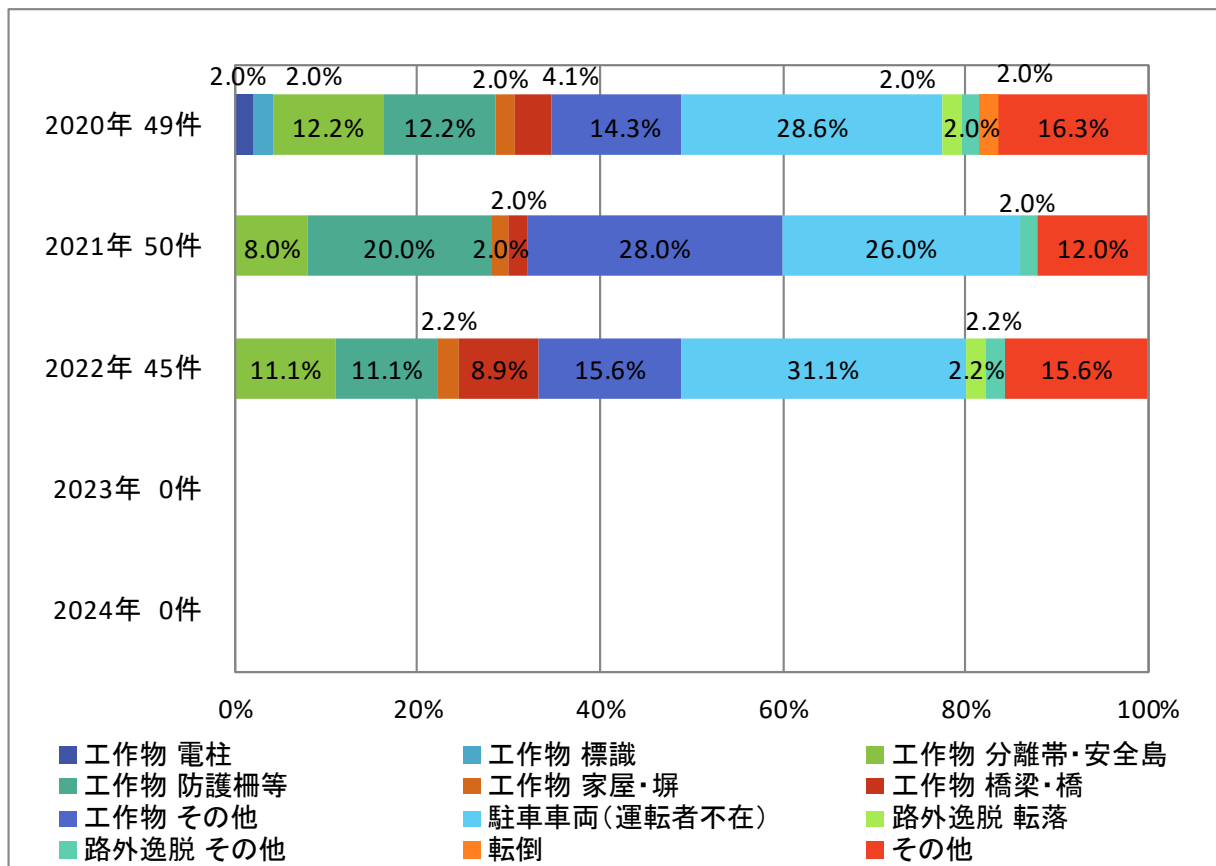


※対自転車事故は、「車両相互」に含まれます。

Ⅱ. 死亡・重傷事故データの傾向

(3) 車両単独

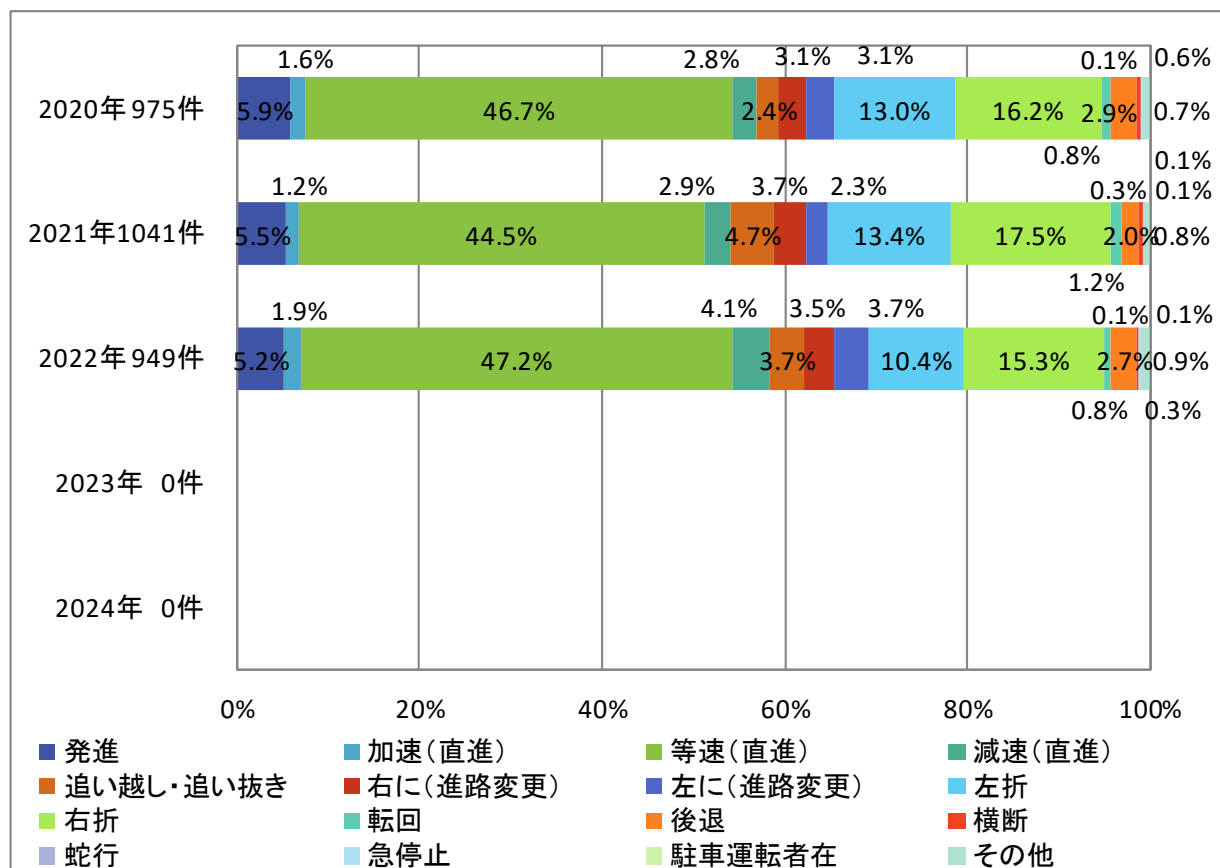
- ・2020年～2022年の傾向をみると、「工作物 その他」、「駐車車両（運転者不在）」の割合が多い。
- ・次いで、「工作物 防護柵等」の割合が多い。



Ⅱ. 死亡・重傷事故データの傾向

9. 行動類型別

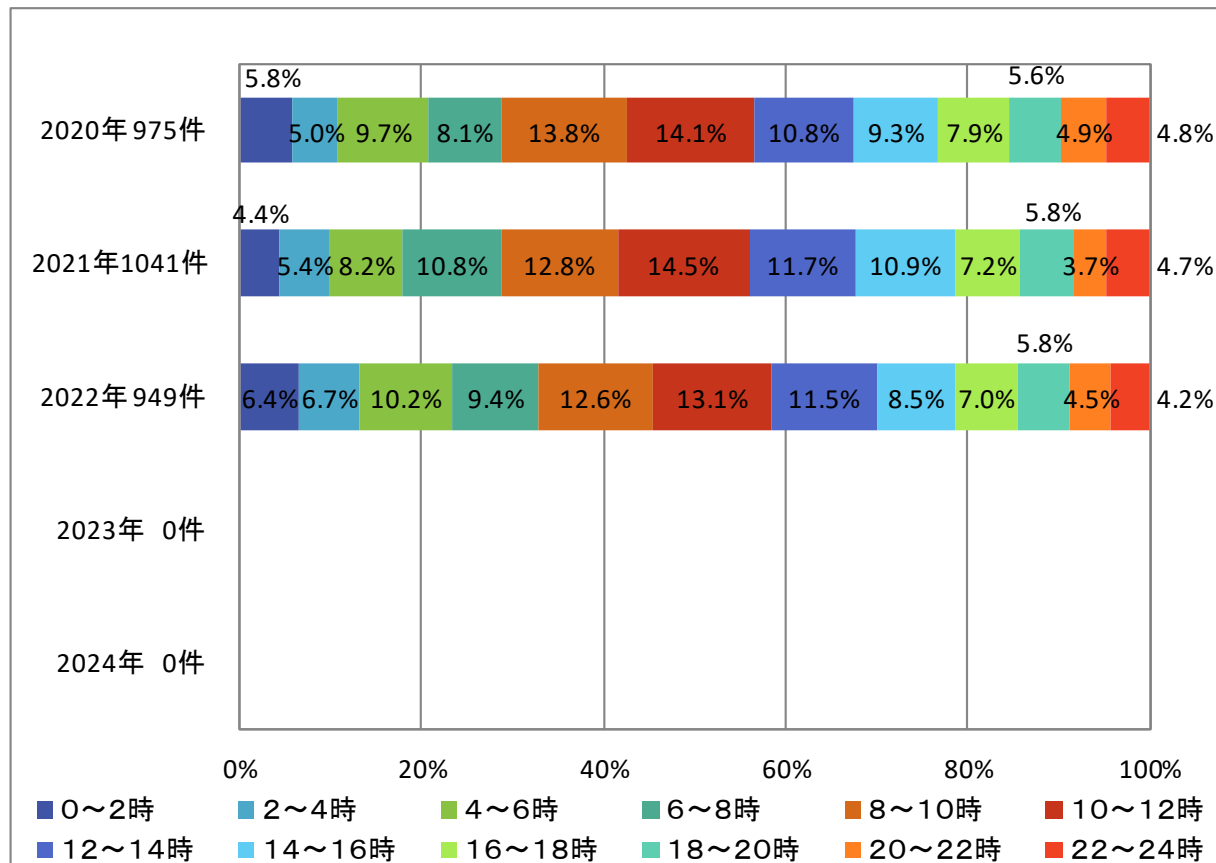
- ・2020年～2022年の傾向をみると、いずれの年も「等速（直進）」が多く、4～5割程度を占めている。
- ・次いで、「右折」、「左折」と続いている。



Ⅱ. 死亡・重傷事故データの傾向

10. 時間帯別

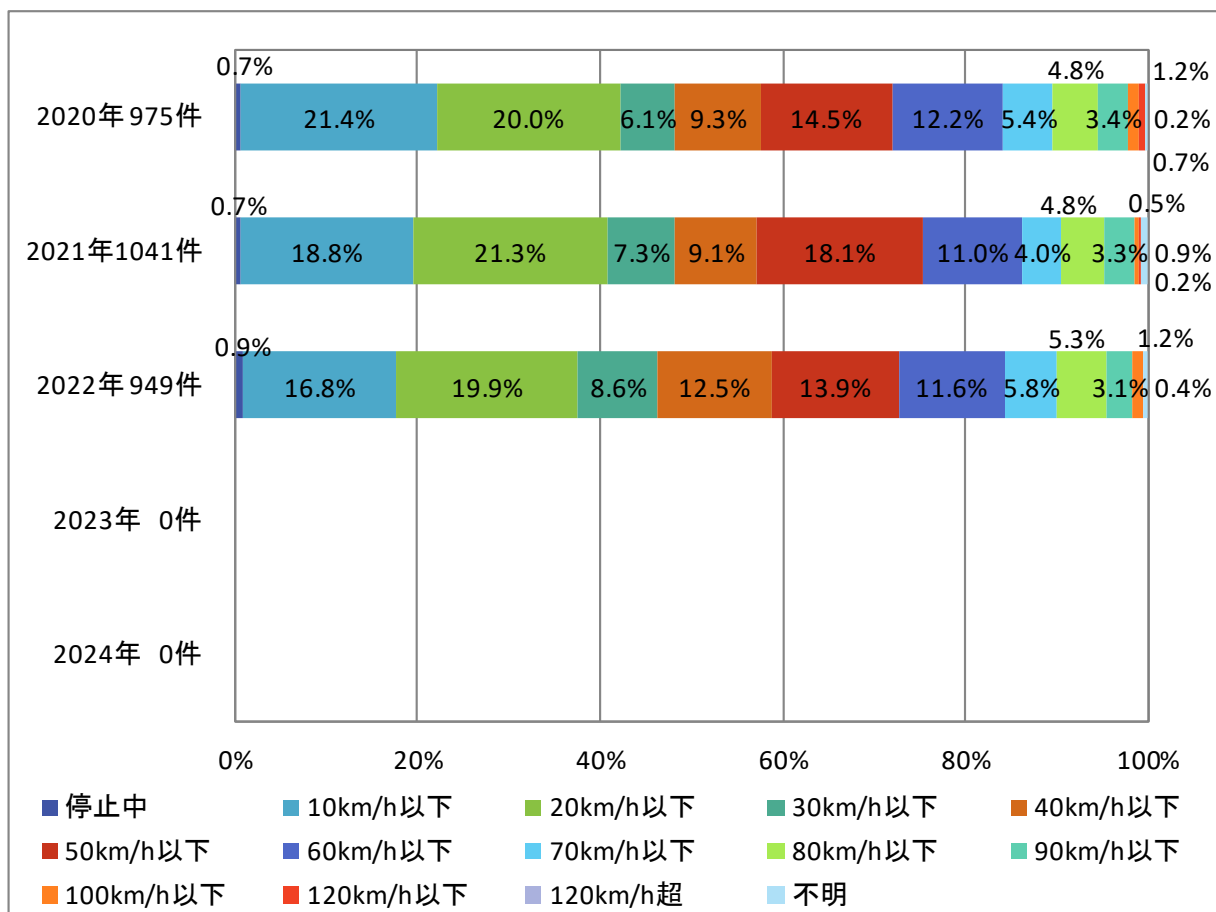
- 2020年～2022年の傾向をみると、いずれの年も「10～12時」が多い。
- 次いで、「8～10時」、「12～14時」と続いており、日中（8～18時）で5～6割近くを占めている。



Ⅱ. 死亡・重傷事故データの傾向

11. 運転者の危険認知速度別

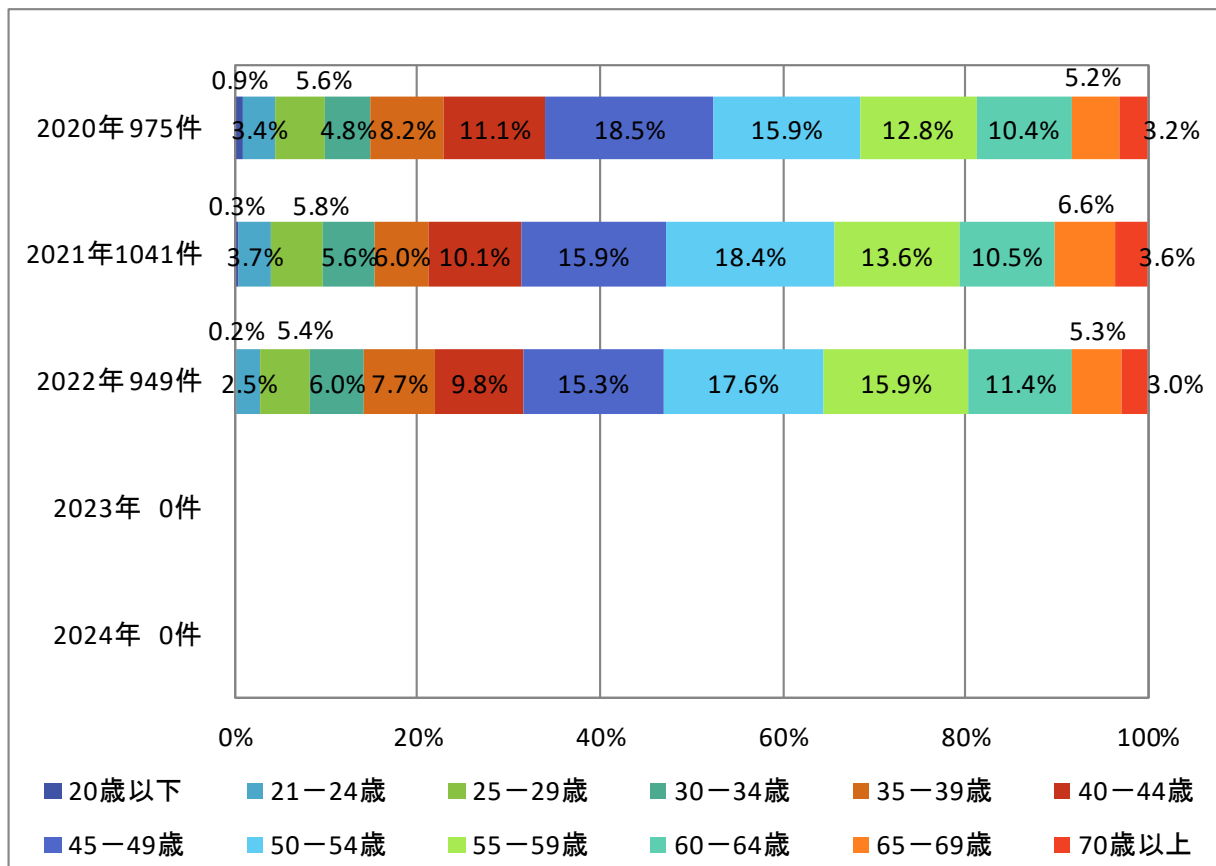
- ・2020年～2022年の傾向をみると、いずれの年も「10km/h以下」及び「20km/h以下」で4割近くを占めている。



Ⅱ. 死亡・重傷事故データの傾向

12. 運転者の年齢層別

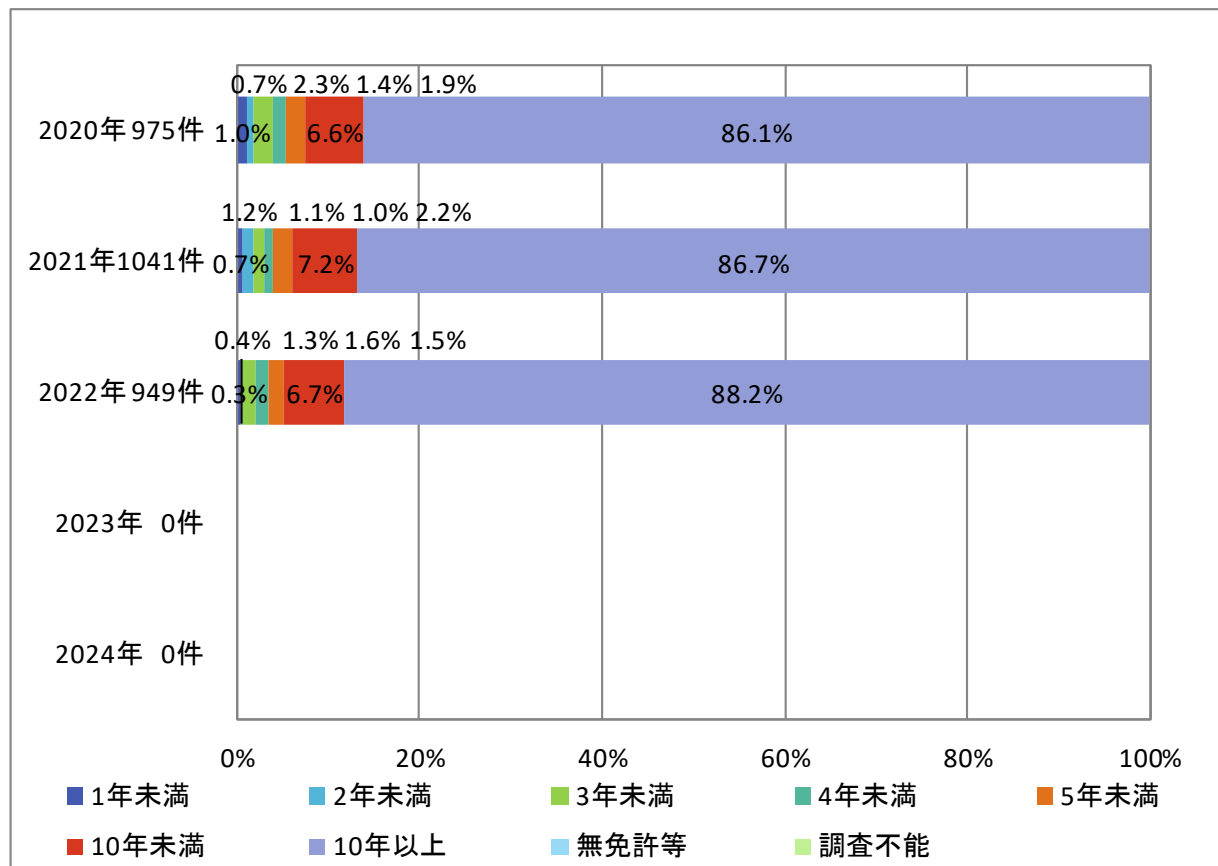
- ・2020年～2022年の傾向をみると、いずれの年も50歳以上の割合が5割程度を占めている。
- ・50歳以上の割合が増加傾向にある。



Ⅱ. 死亡・重傷事故データの傾向

13. 運転者の免許取得年数別

- ・2020年～2022年の傾向をみると、いずれの年も「10年以上」の割合が9割近くを占めている。



メ モ

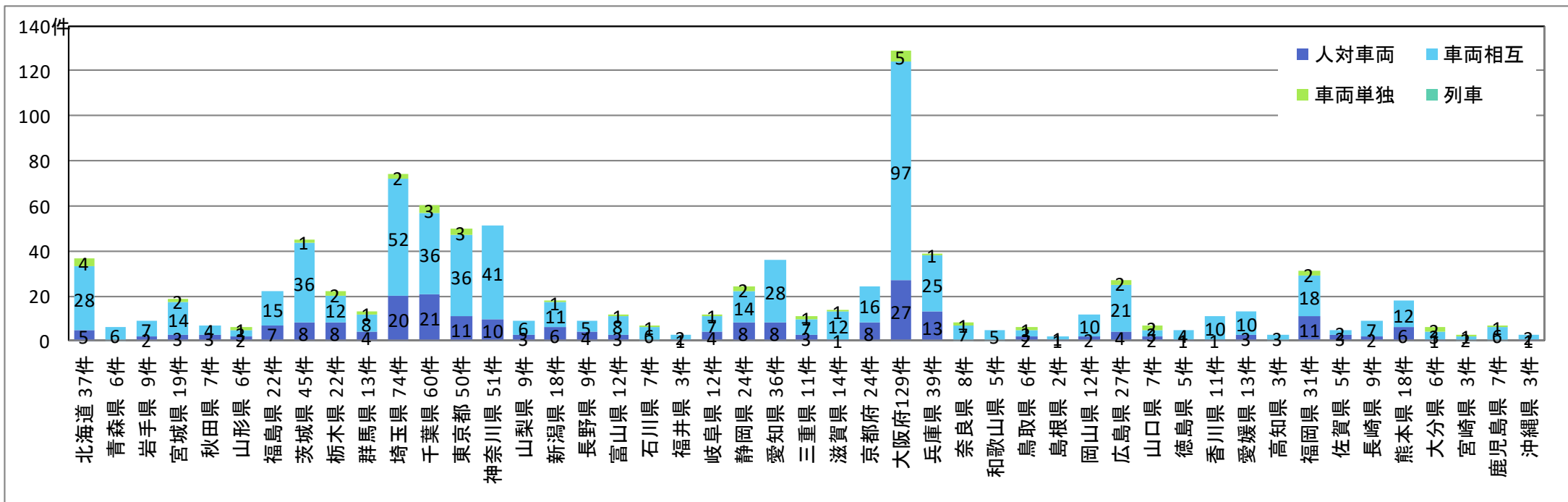
Ⅲ. 2022年死亡・重傷事故データ(車籍)

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

Ⅲ. 2022年死亡・重傷事故データ(車籍)

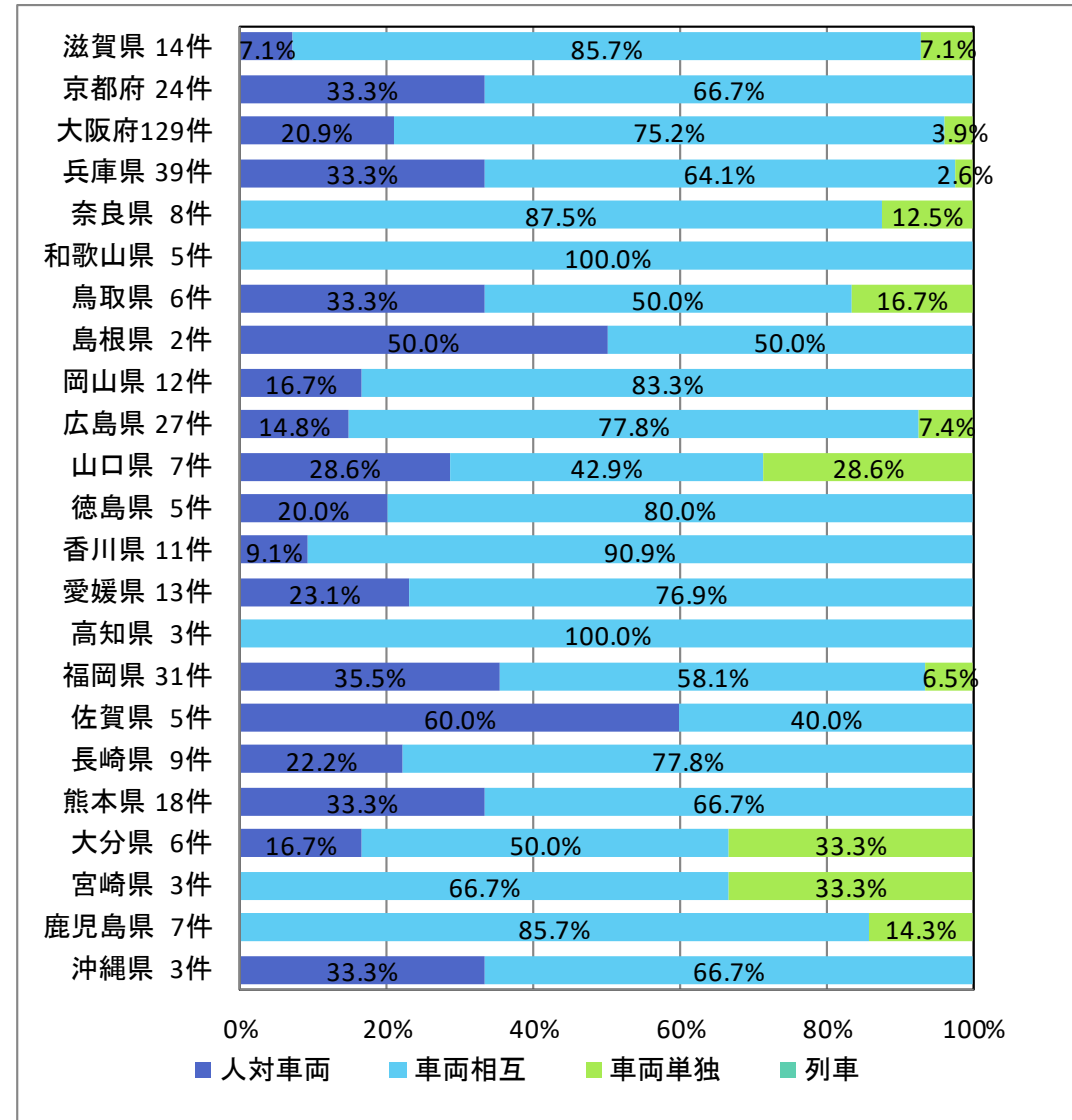
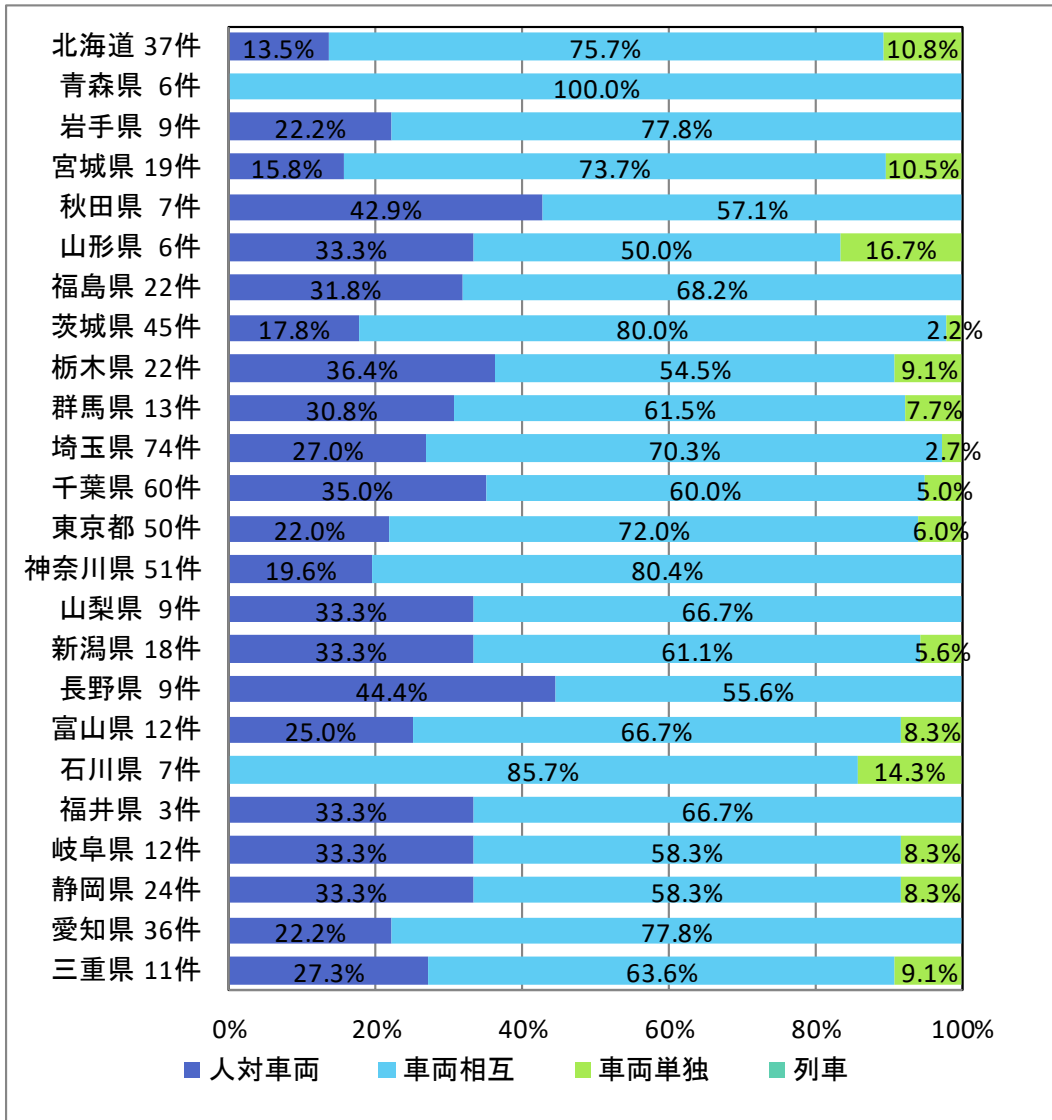
1. 車籍別の事故類型別

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



※対自転車事故は、「車両相互」に含まれます。

Ⅲ. 2022年死亡・重傷事故データ(車籍)

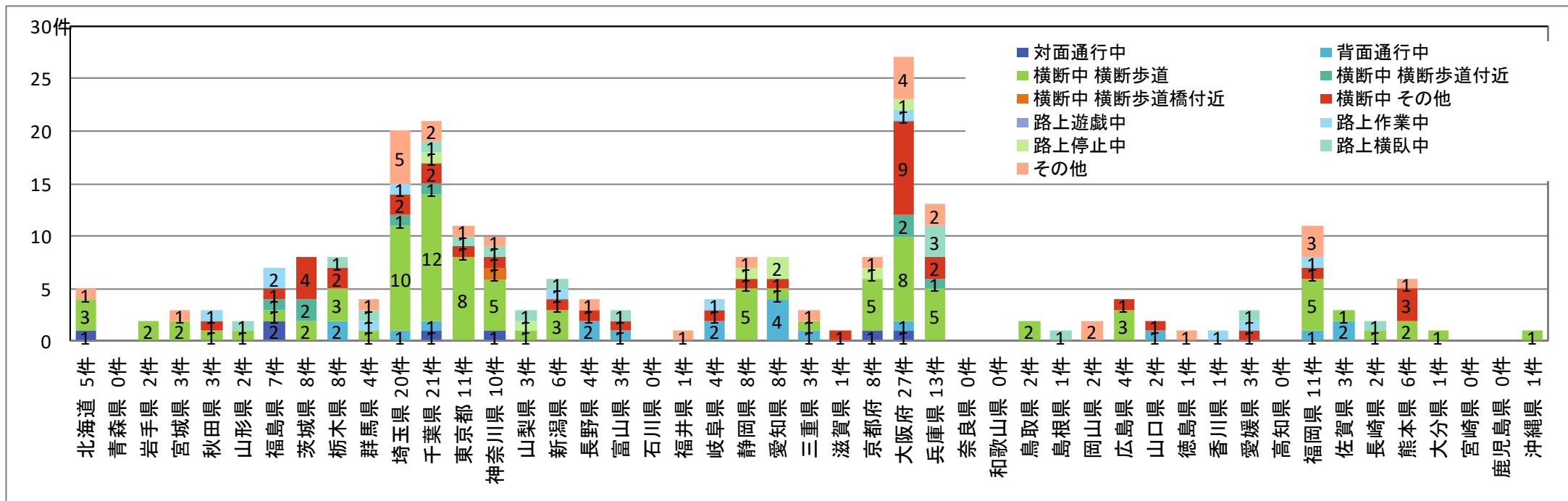


※対自転車事故は、「車両相互」に含まれます。

Ⅲ. 2022年死亡・重傷事故データ(車籍)

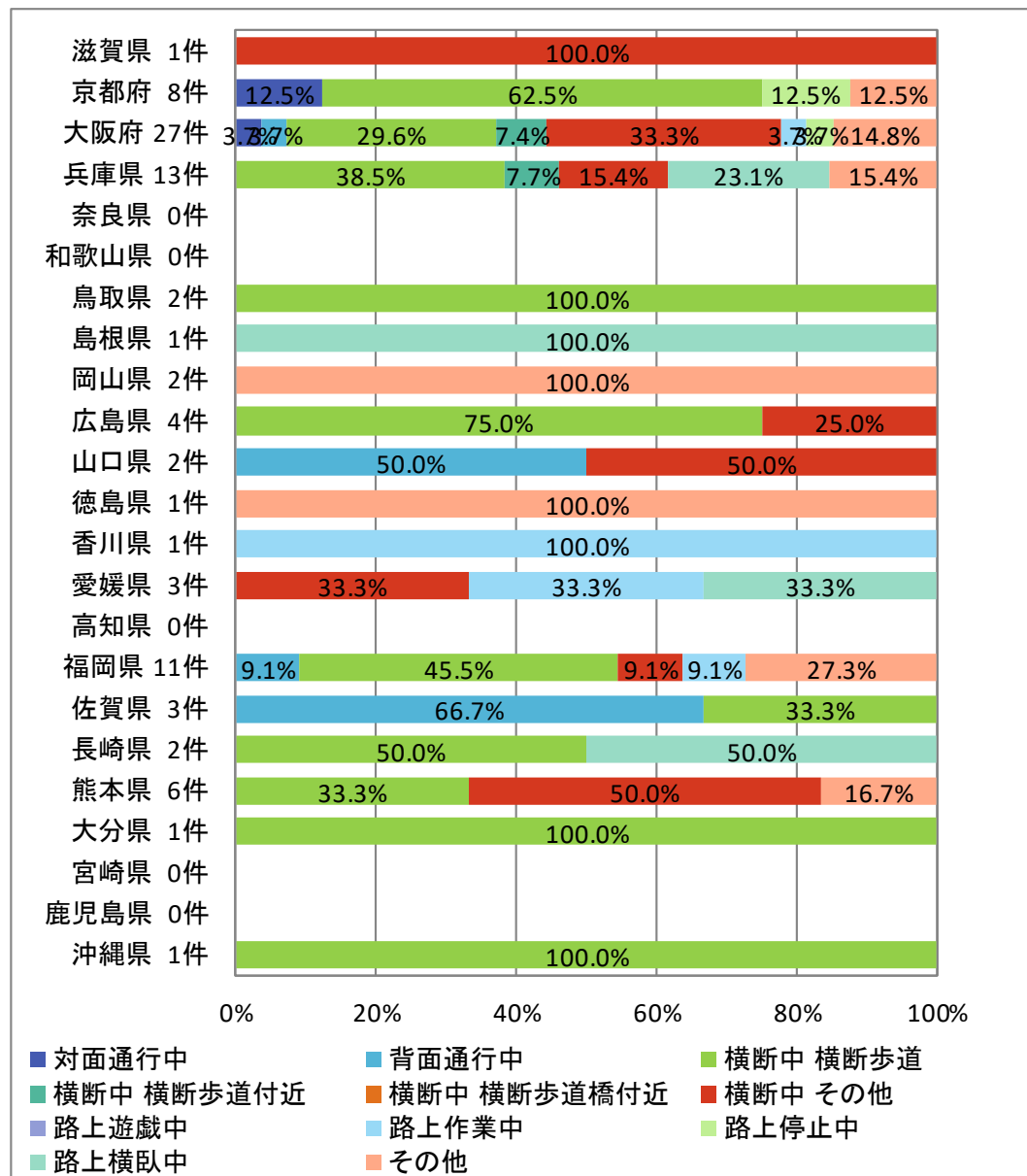
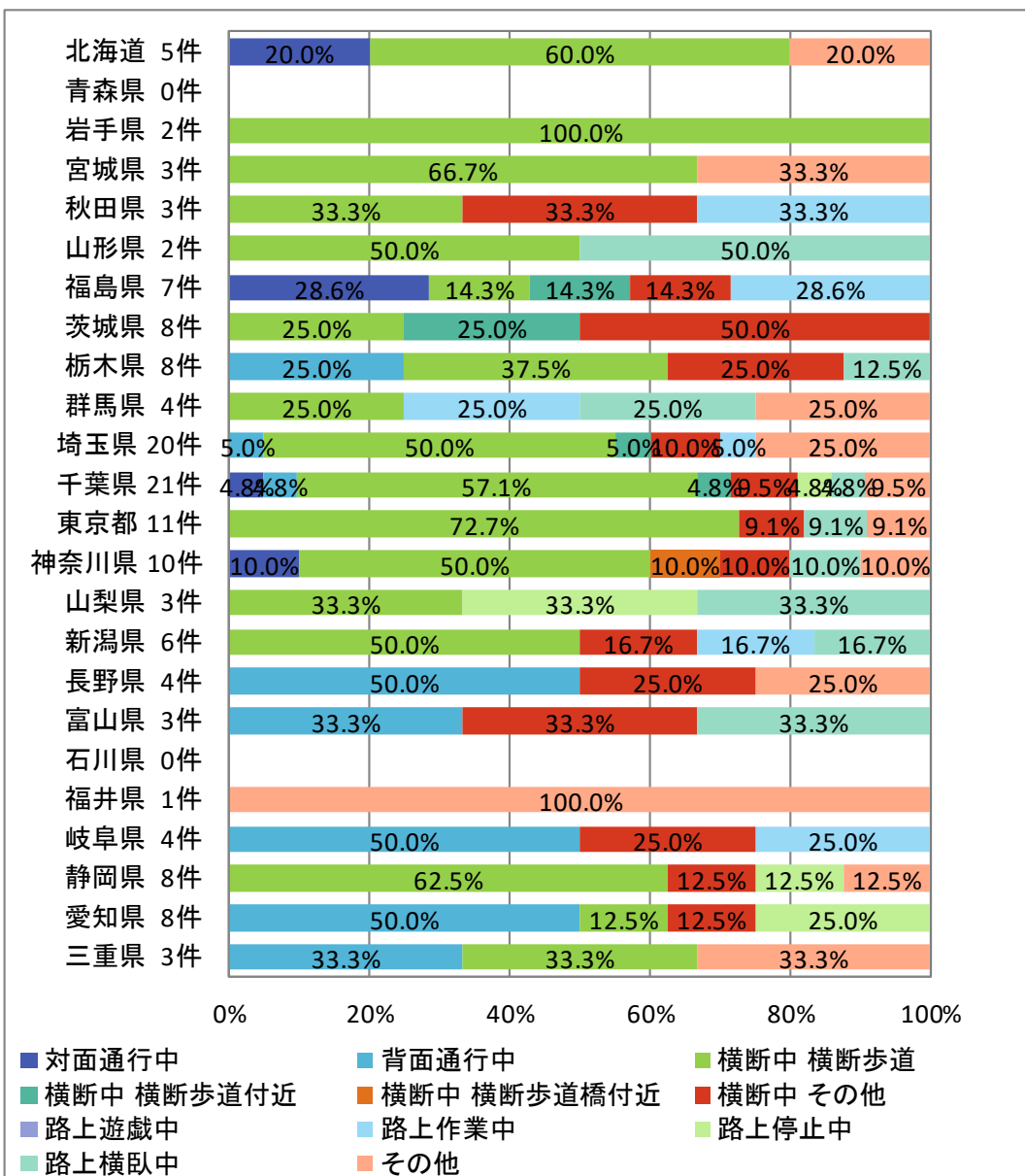
(1) 人対車両

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



※対自転車事故は、「車両相互」に含まれます。

Ⅲ. 2022年死亡・重傷事故データ(車籍)

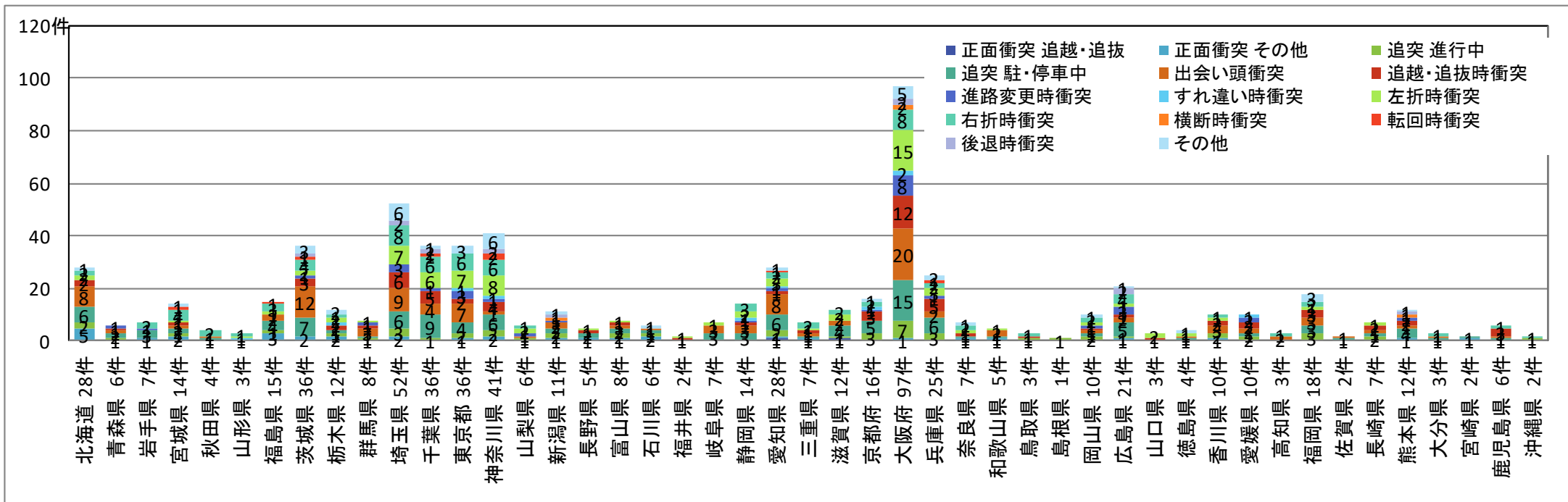


※対自転車事故は、「車両相互」に含まれます。

Ⅲ. 2022年死亡・重傷事故データ(車籍)

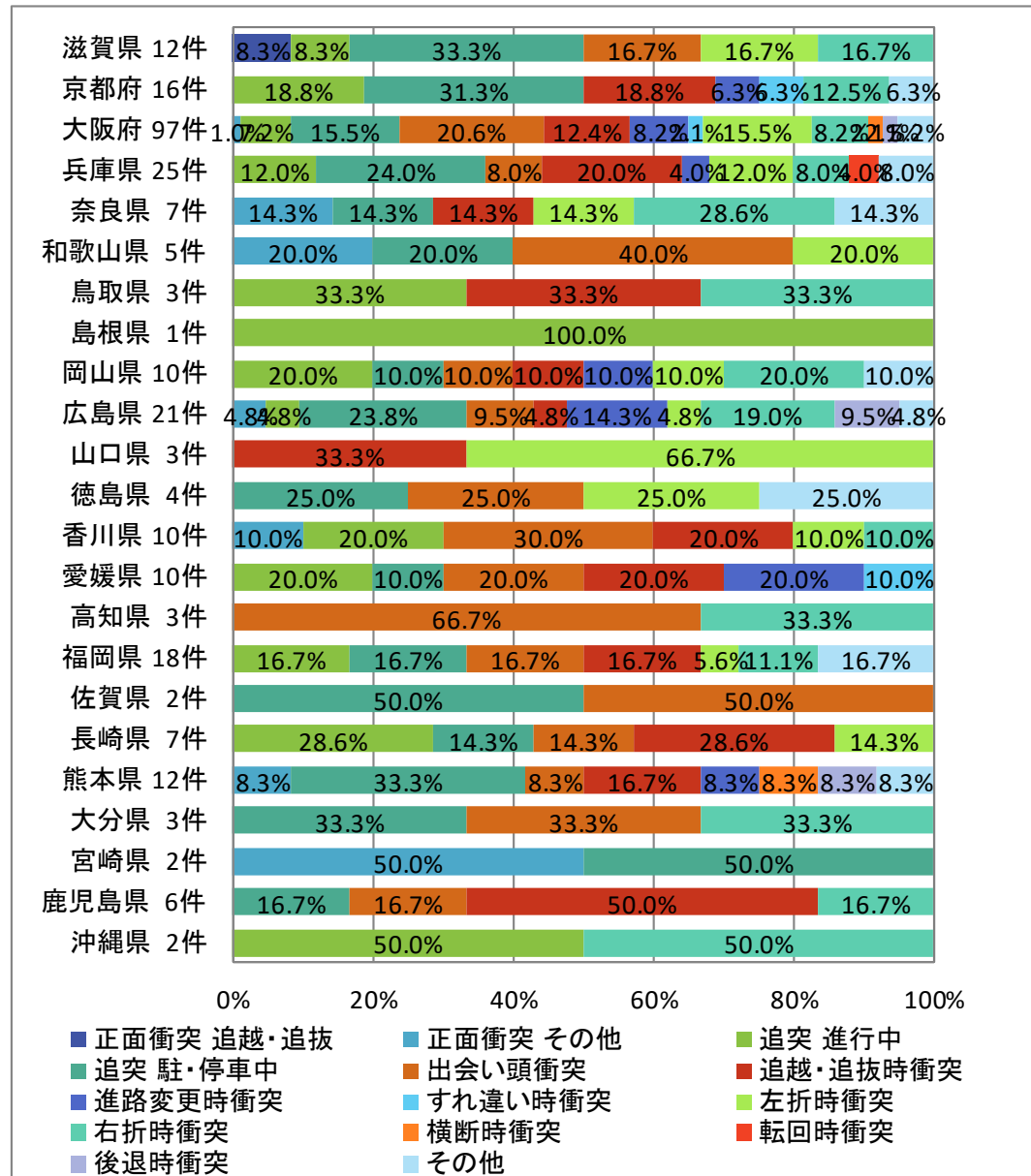
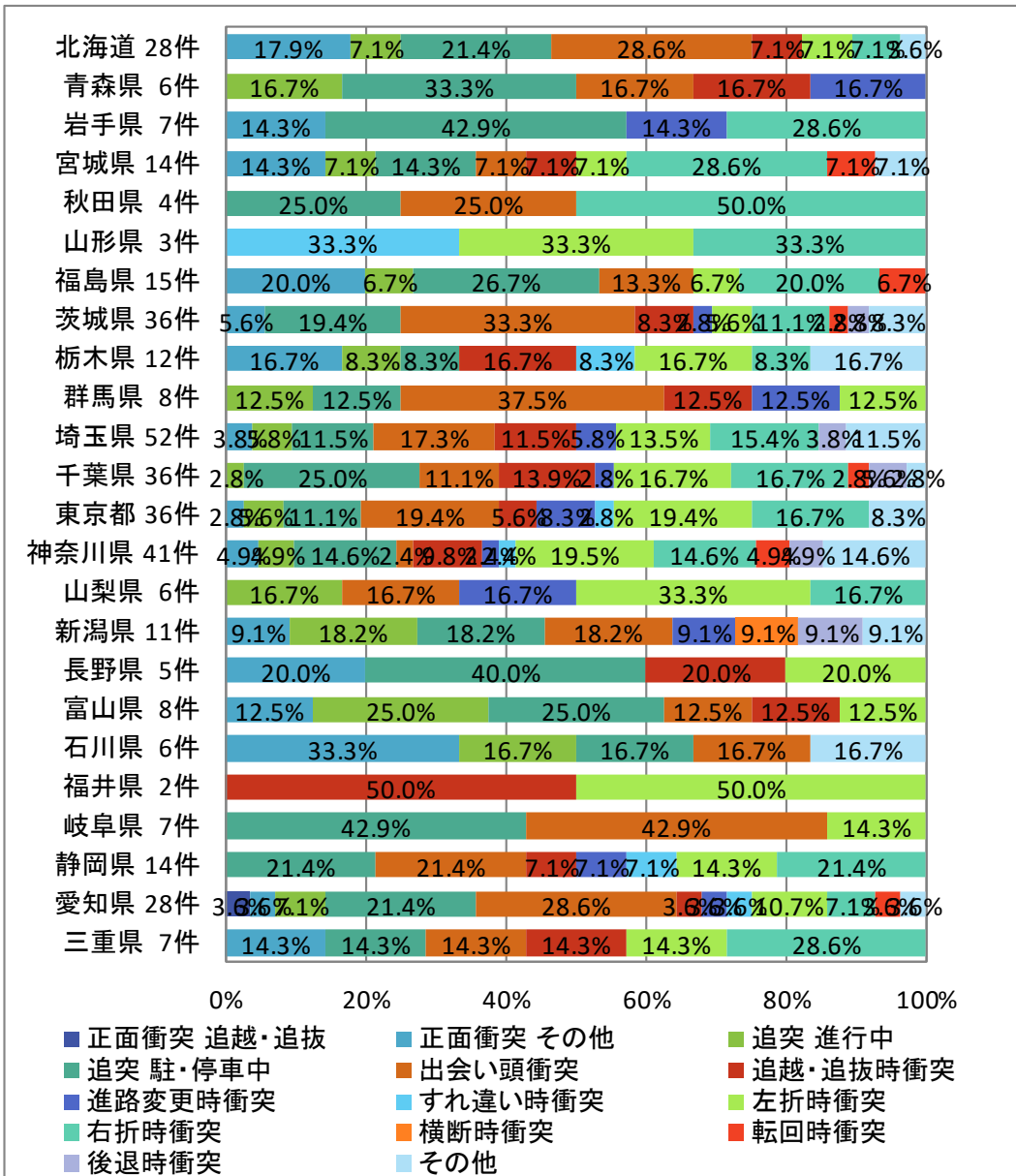
(2) 車両相互

- ・車籍別の事故類型(車両相互)別について事故発生件数の多い県をみると、各県によって傾向は異なる。
- ・「大阪府」、「埼玉県」、「茨城県」、「北海道」、「愛知県」では「出会い頭衝突」が多い。
- ・「神奈川県」では「左折時衝突」が多い。
- ・「千葉県」、「兵庫県」、「広島県」では「追突 駐・停車中」が多い。
- ・「東京都」では「出会い頭衝突」、「左折時衝突」が多い。



※対自転車事故は、「車両相互」に含まれます。

Ⅲ. 2022年死亡・重傷事故データ(車籍)

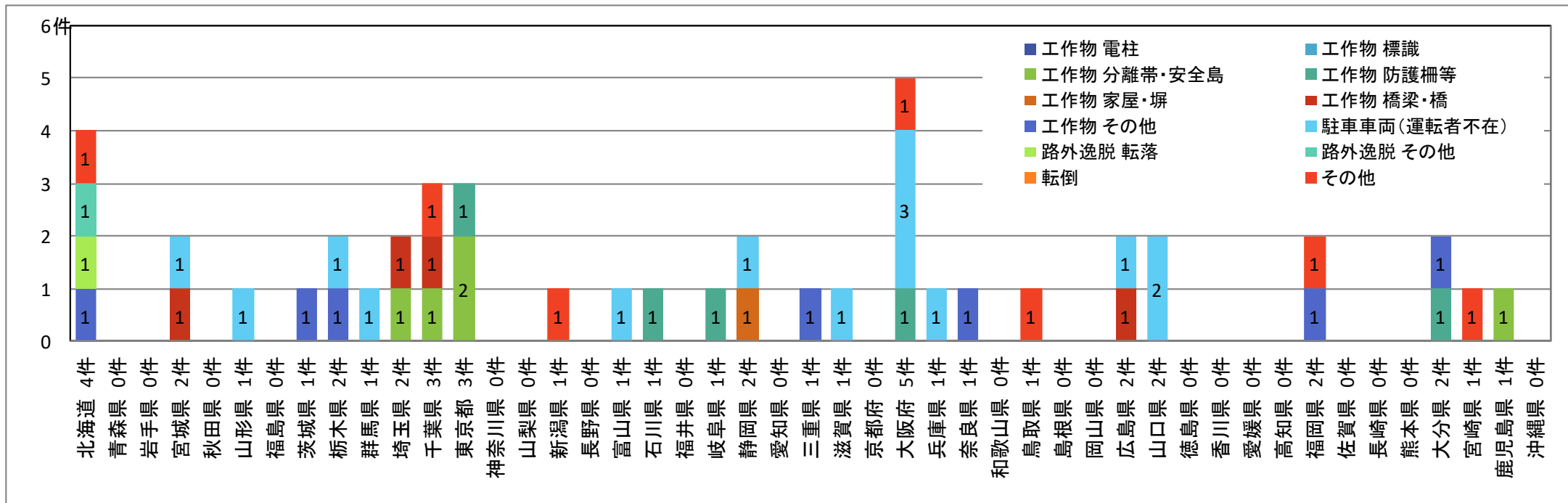


※対自転車事故は、「車両相互」に含まれます。

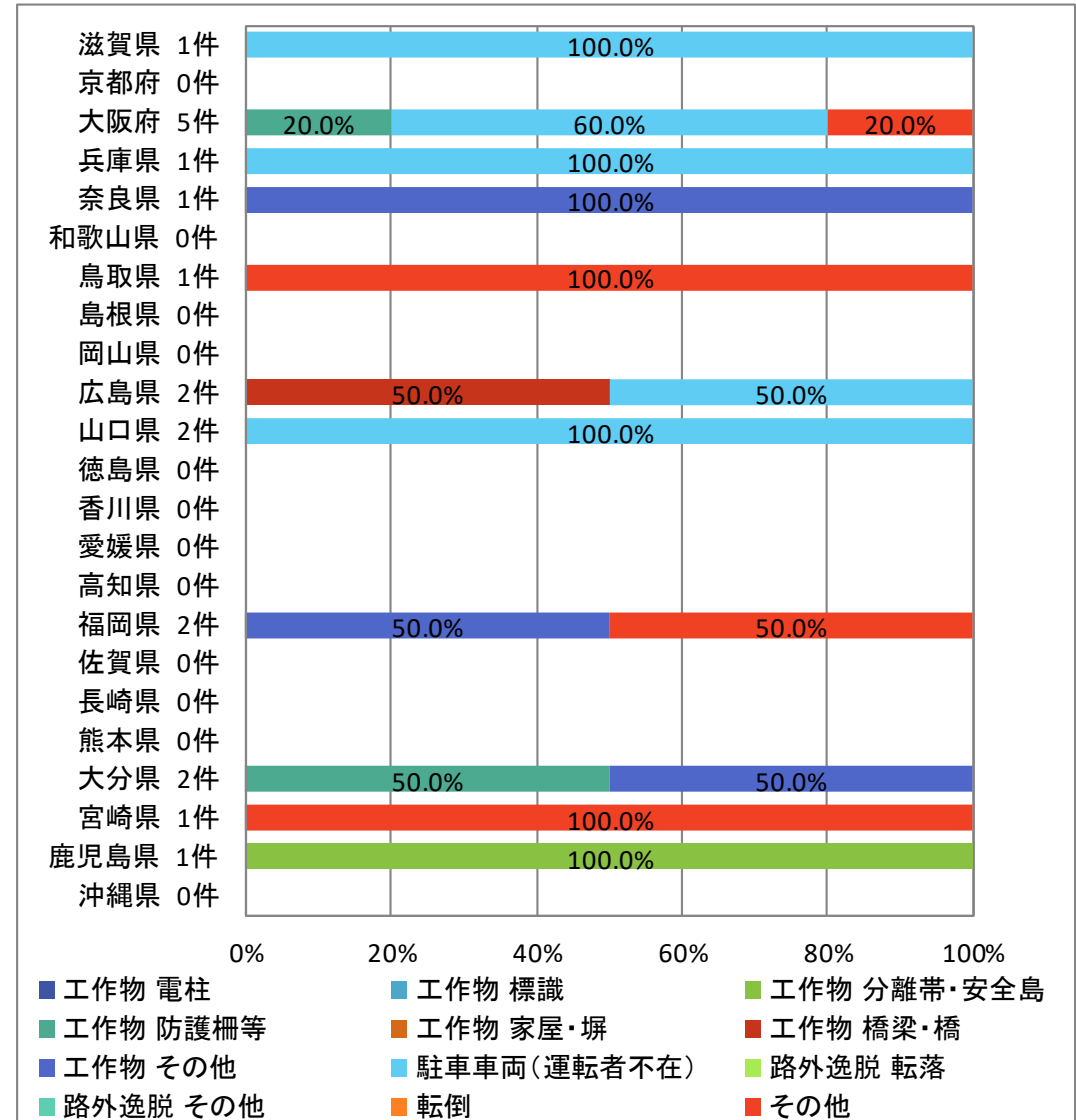
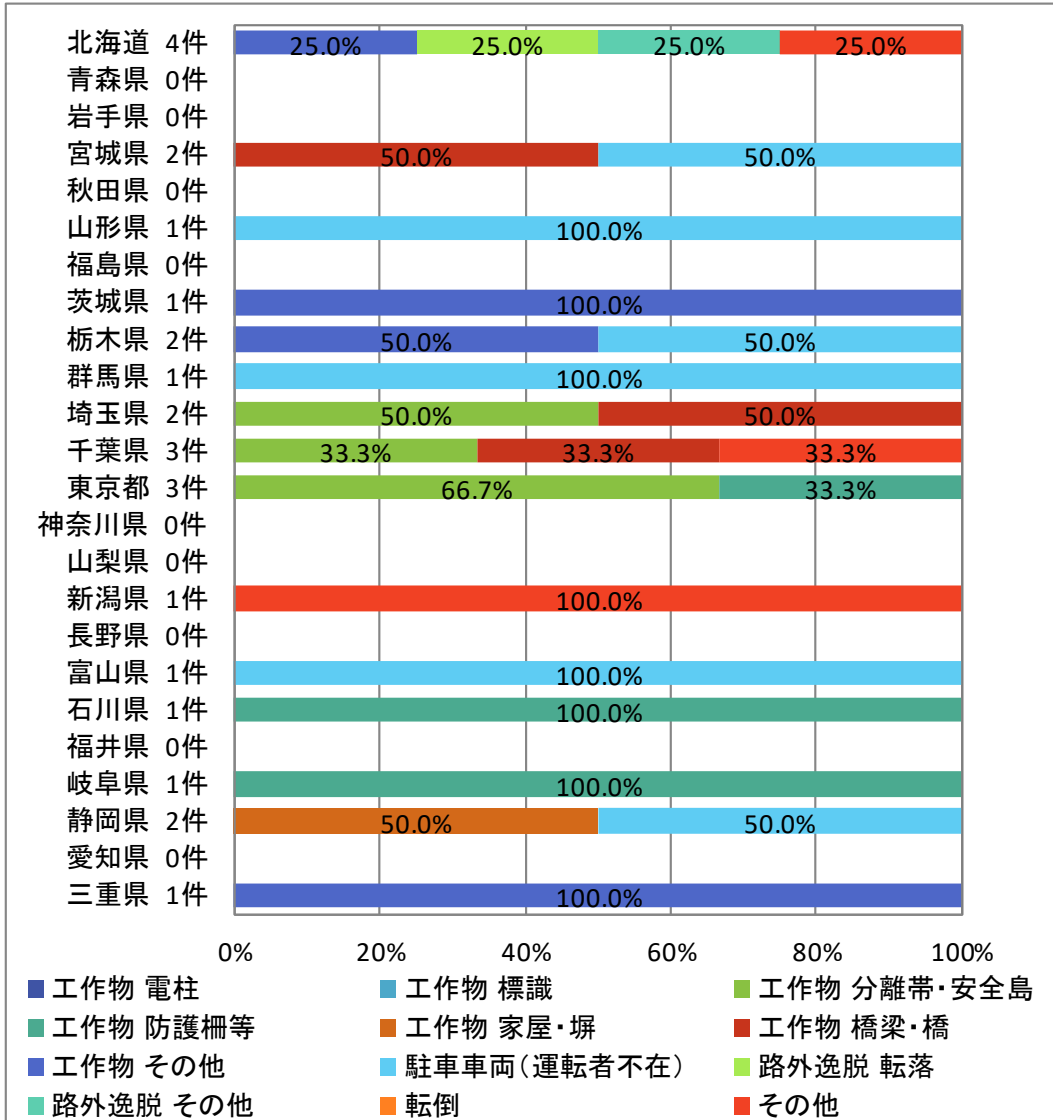
Ⅲ. 2022年死亡・重傷事故データ(車籍)

(3) 車両単独

- ・車籍別の事故類型(車両単独)別について事故発生件数の多い県をみると、各県によって傾向は異なる。
- ・「大阪府」では「駐車車両(運転者不在)」が多い。
- ・「北海道」では「工作物 その他」、「路外逸脱 転落」、「路外逸脱 その他」、「その他」となっている。
- ・「千葉県」では「工作物 分離帯・安全島」、「工作物 橋梁・橋」、「その他」となっている。
- ・「東京都」では「工作物 分離帯・安全島」が多い。



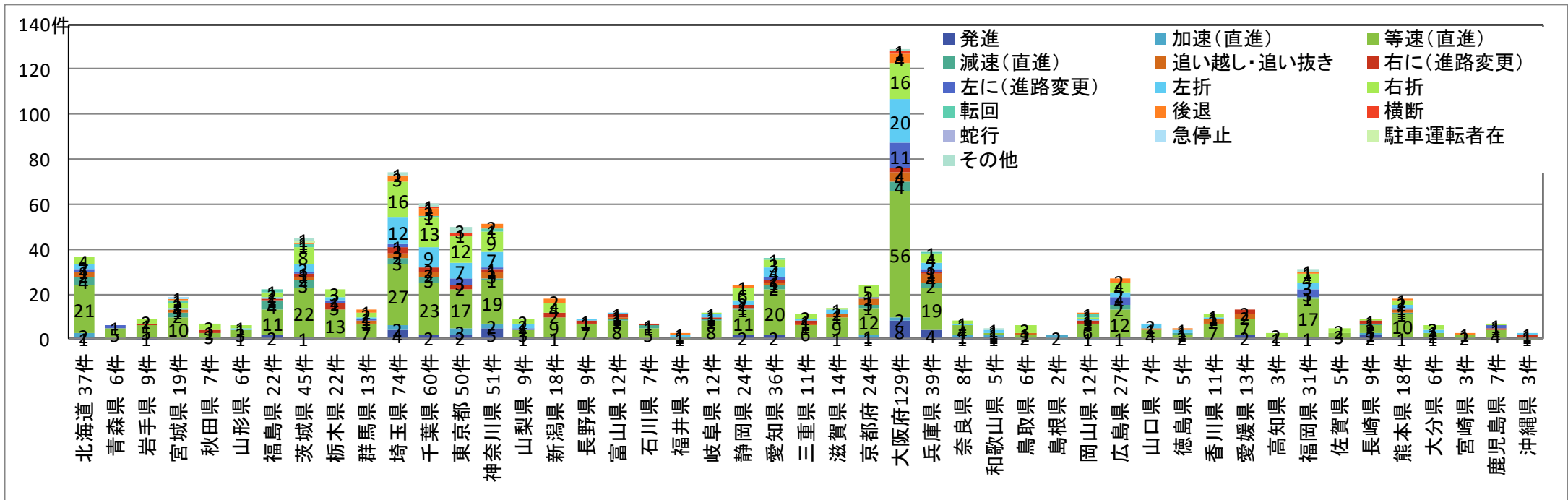
Ⅲ. 2022年死亡・重傷事故データ(車籍)



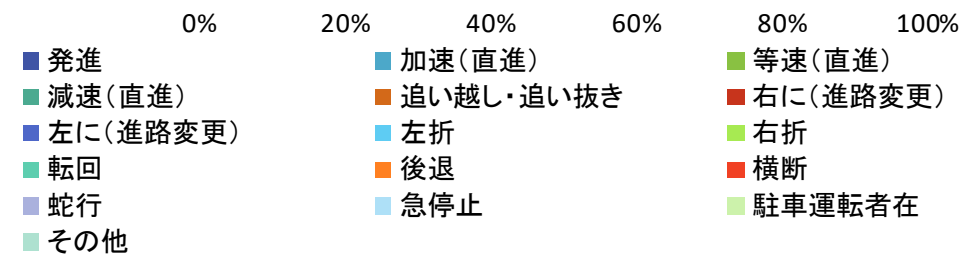
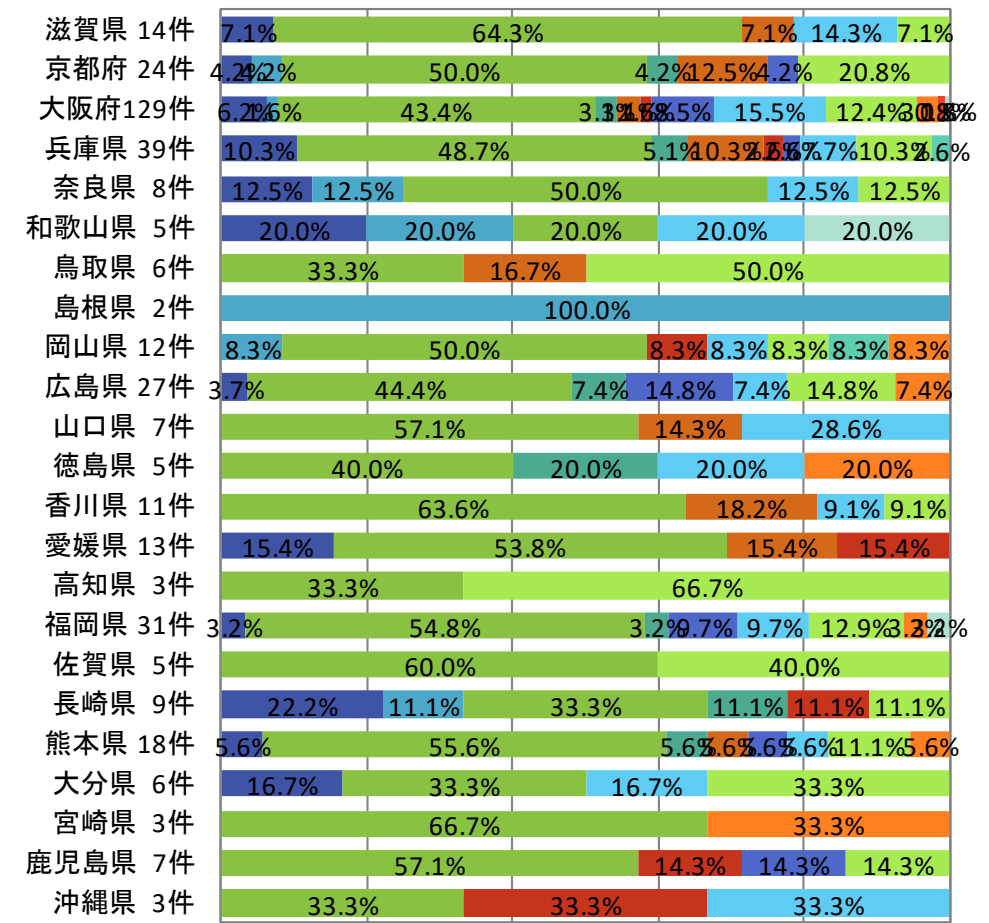
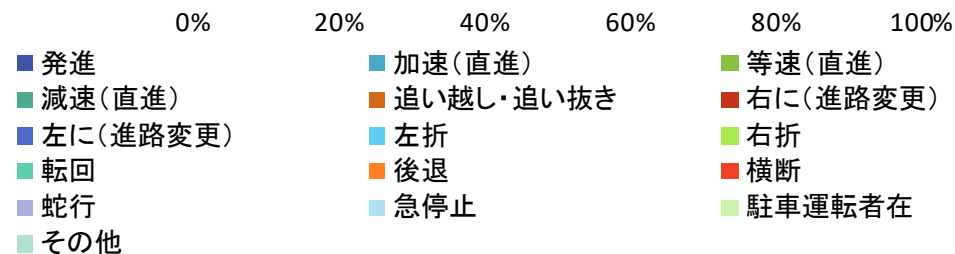
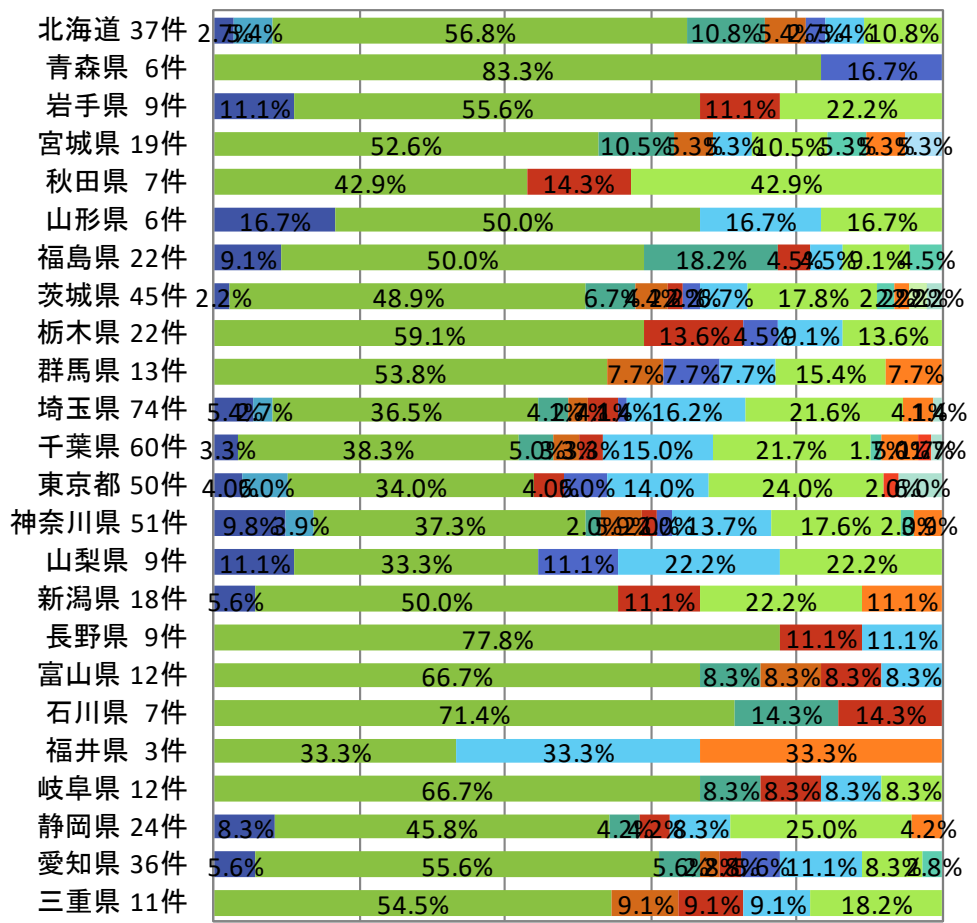
Ⅲ. 2022年死亡・重傷事故データ(車籍)

2. 車籍別の行動類型別

・車籍別の行動類型別にみると、一部の県を除き「等速（直進）」が多くなっている。



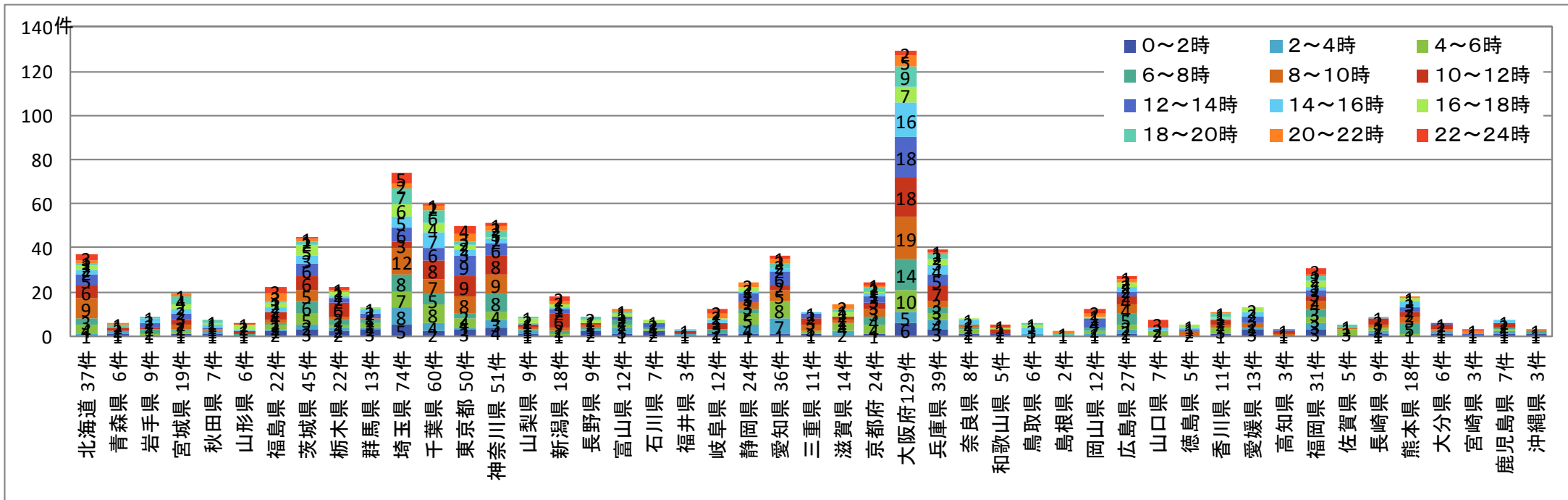
Ⅲ. 2022年死亡・重傷事故データ(車籍)



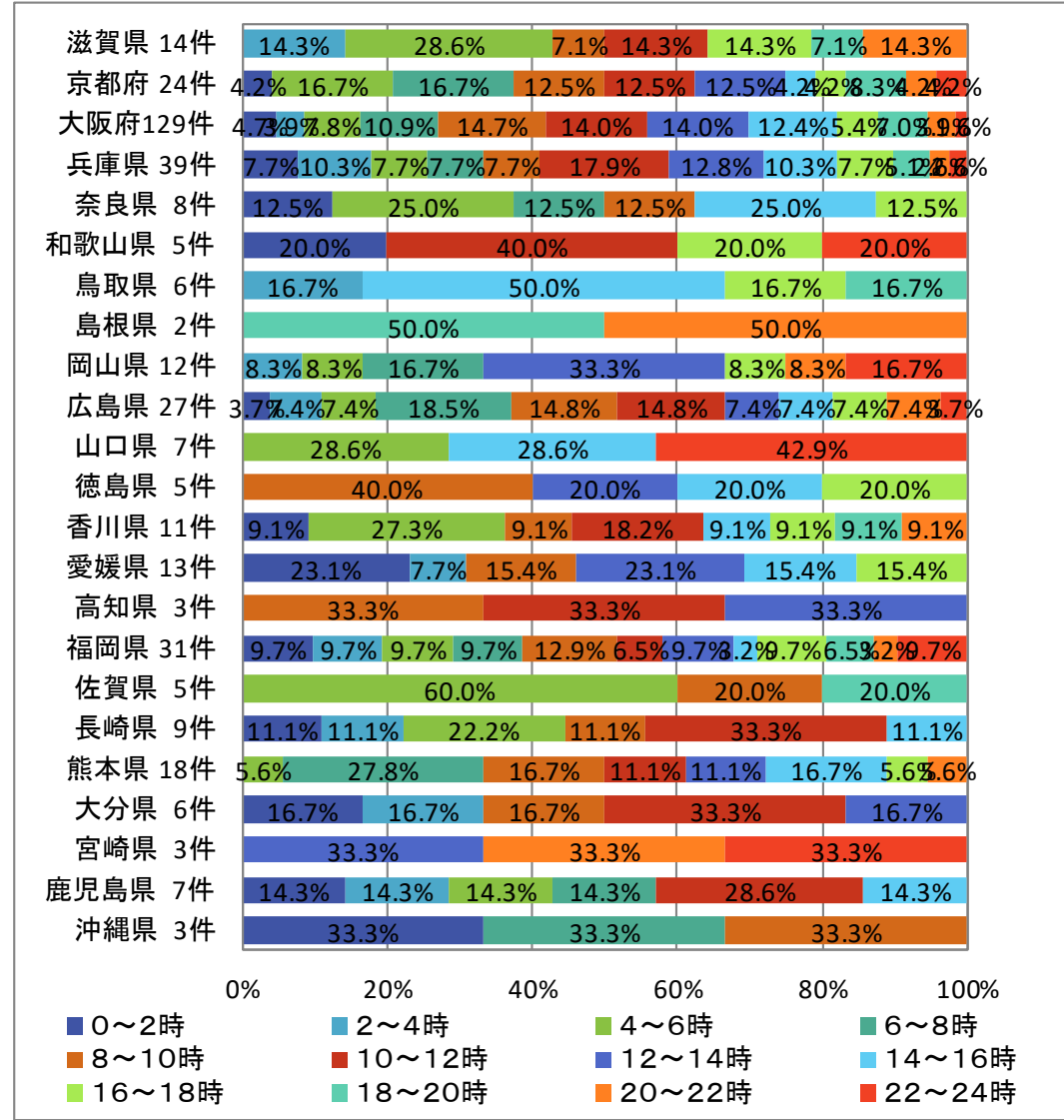
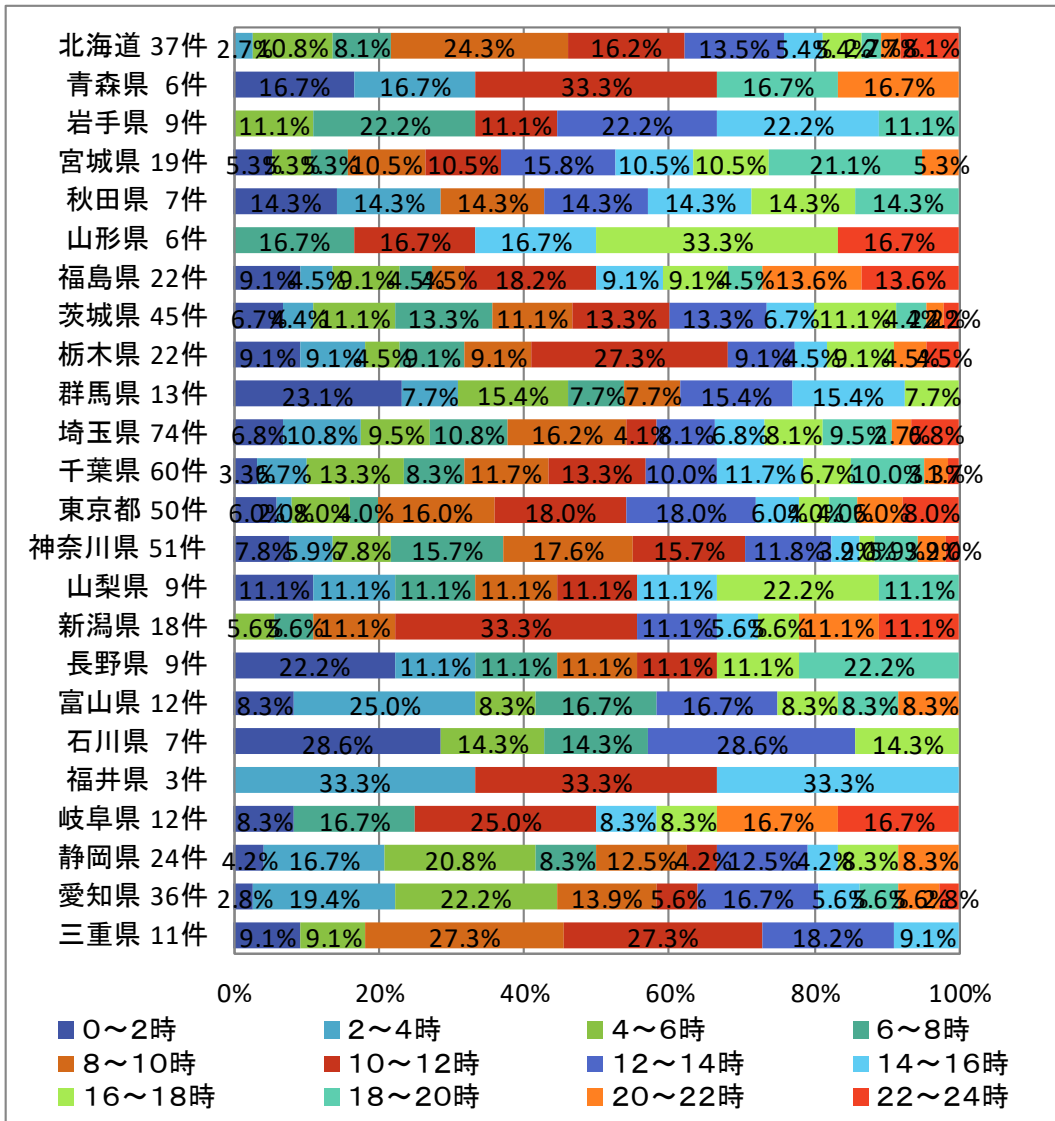
Ⅲ. 2022年死亡・重傷事故データ(車籍)

3. 車籍別の時間帯別

- ・車籍別の時間帯別について事故発生件数の多い県をみると、各県によって傾向は異なる。
- ・「大阪府」、「埼玉県」、「神奈川県」、「北海道」、「福岡県」では「8～10時」が多い。
- ・「千葉県」では「4～6時」、「10～12時」が多い。
- ・「東京都」では「10～12時」、「12～14時」が多い。
- ・「茨城県」では「6～8時」、「10～12時」、「12～14時」が多い。
- ・「兵庫県」では「10～12時」が多い。
- ・「愛知県」では「4～6時」が多い。



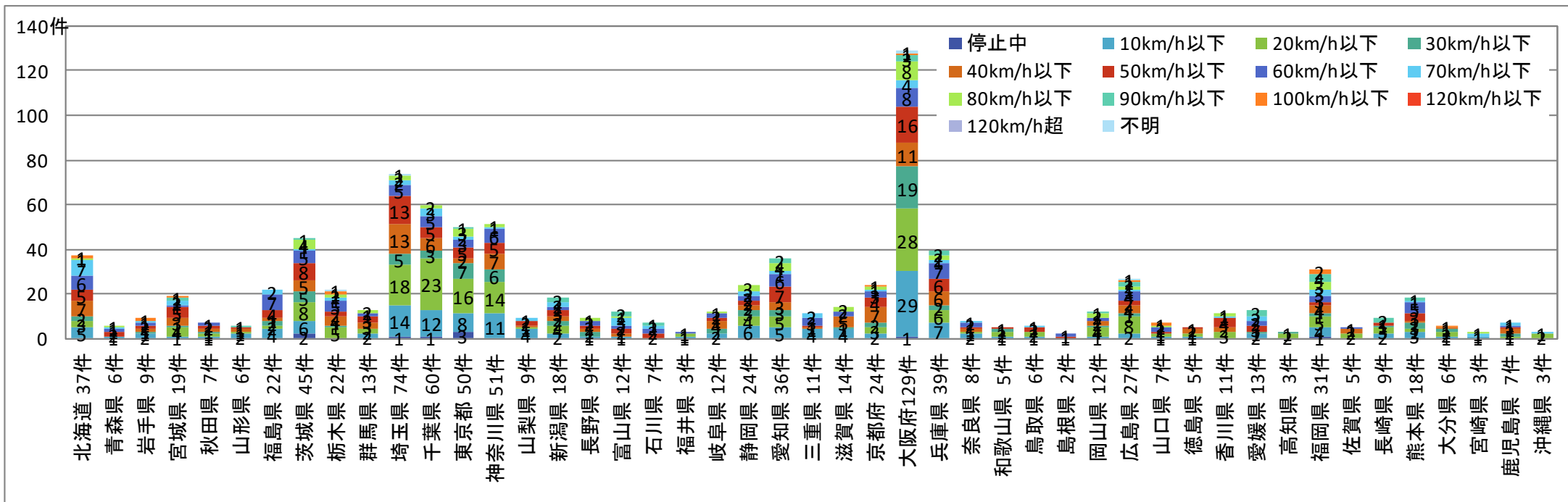
Ⅲ. 2022年死亡・重傷事故データ(車籍)



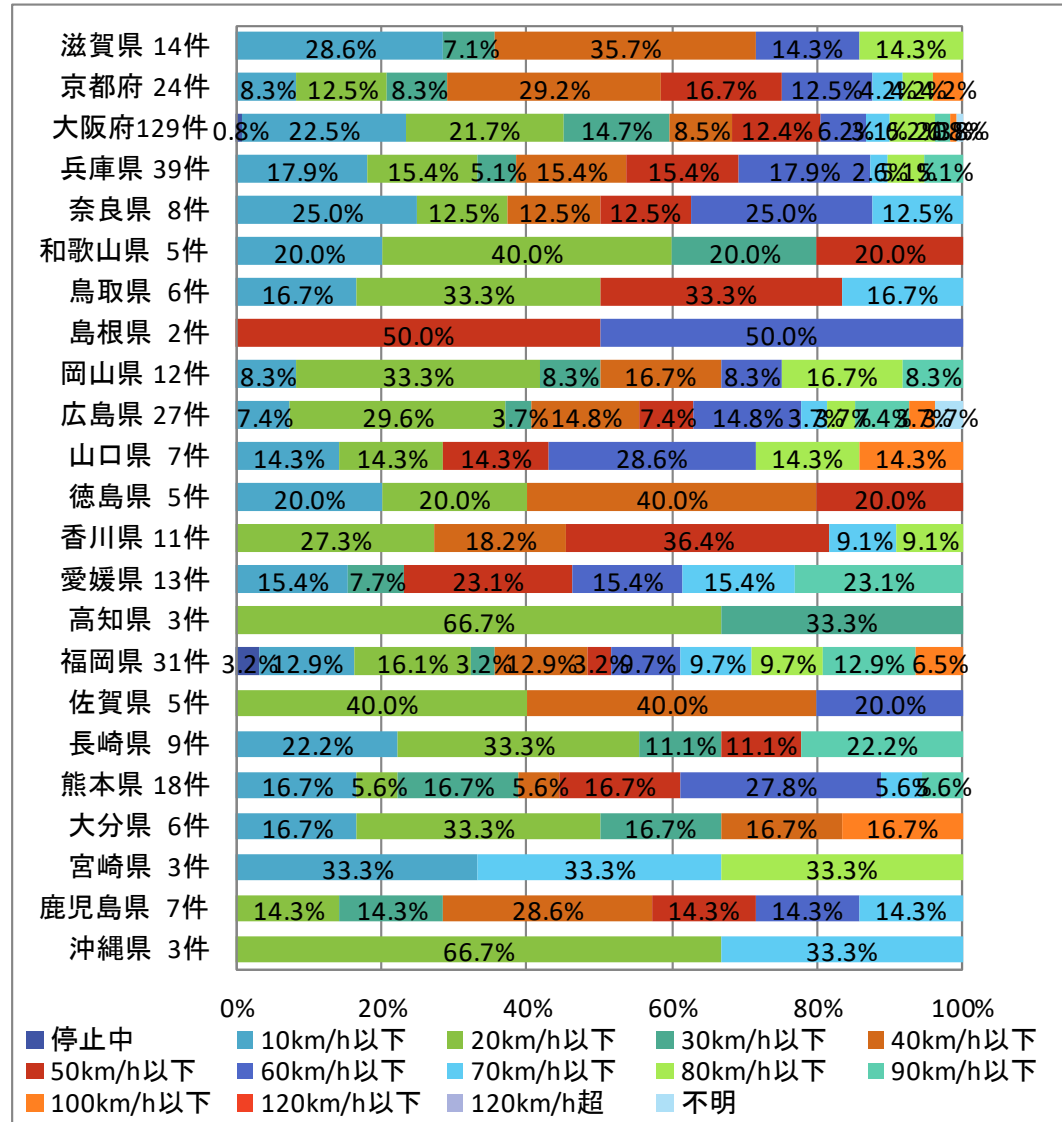
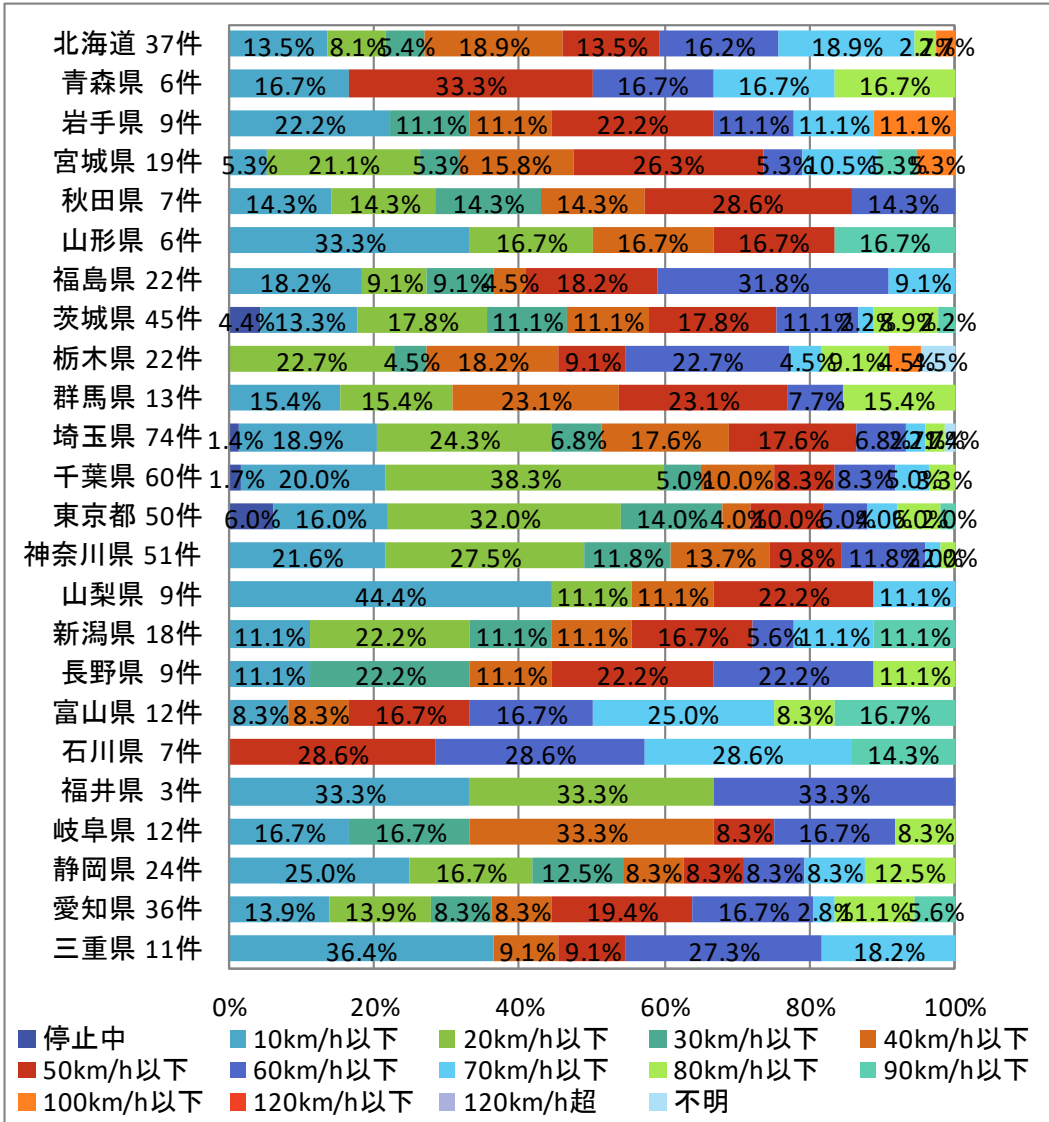
Ⅲ. 2022年死亡・重傷事故データ(車籍)

4. 車籍別の運転者の危険認知速度別

- ・車籍別の運転者の危険認知速度別について事故発生件数の多い県をみると、各県によって傾向は異なる。
- ・「大阪府」では「10km/h以下」が多い。
- ・「埼玉県」、「千葉県」、「神奈川県」、「東京都」、「福岡県」では「20km/h以下」が多い。
- ・「茨城県」では「20km/h以下」、「50km/h以下」が多い。
- ・「兵庫県」では「10km/h以下」、「60km/h以下」が多い。
- ・「北海道」では「40km/h以下」、「70km/h以下」、「愛知県」では「50km/h以下」が多い。



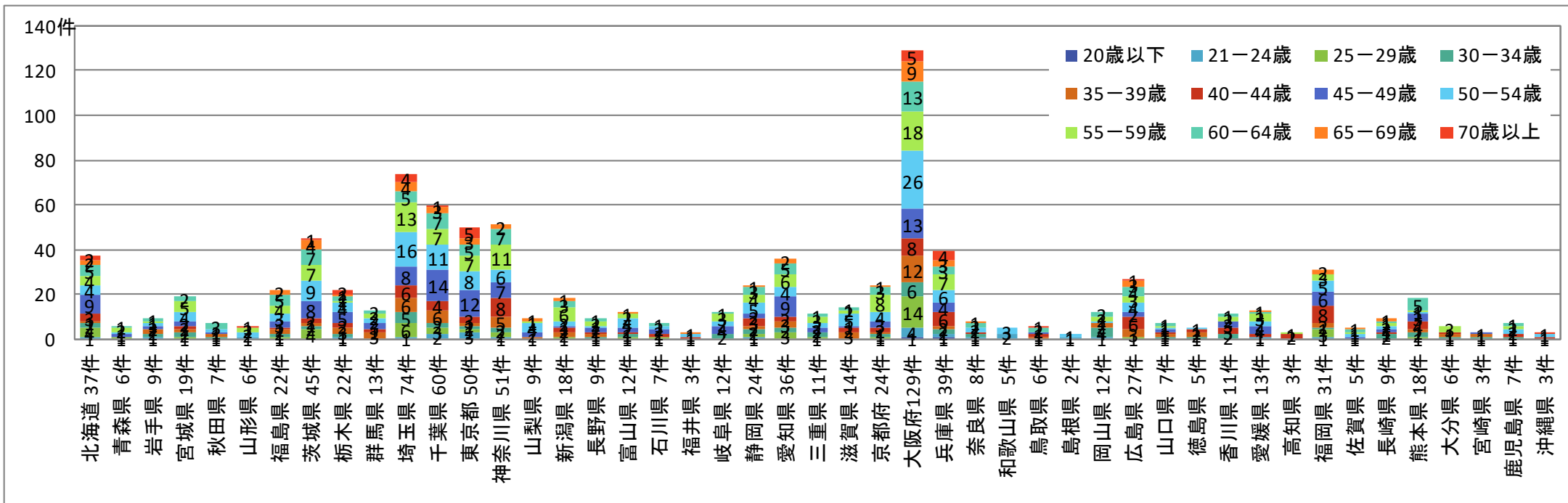
Ⅲ. 2022年死亡・重傷事故データ(車籍)



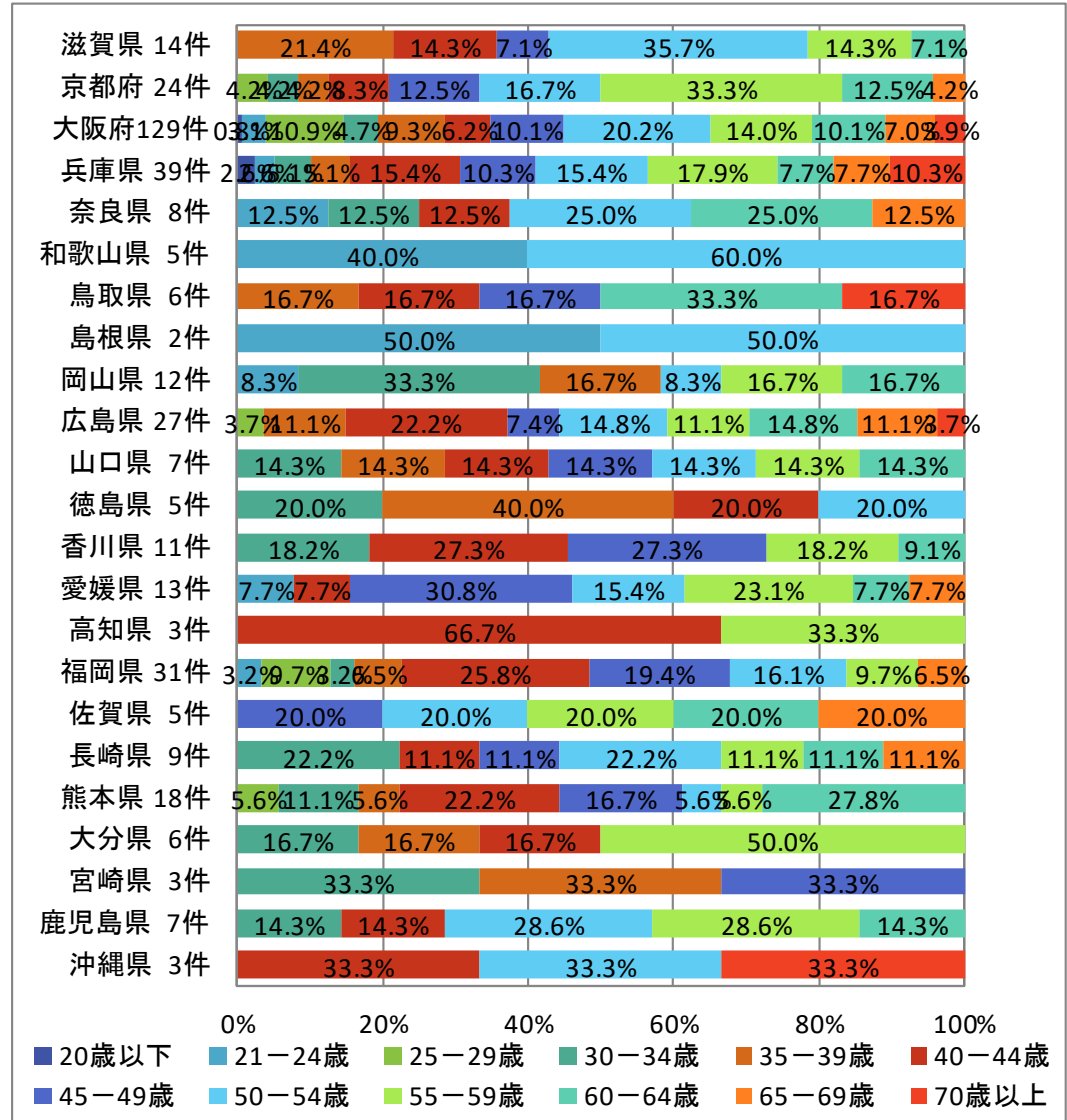
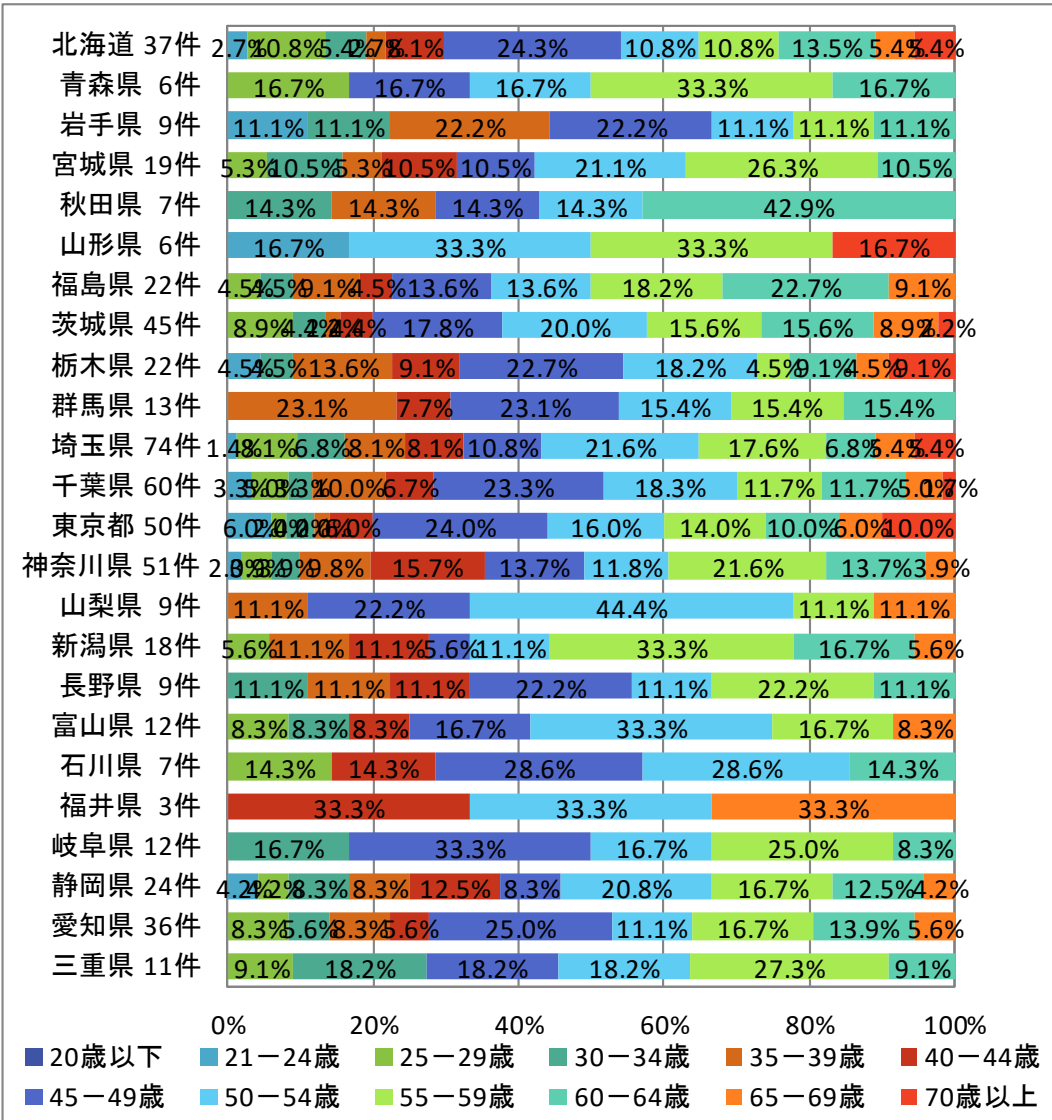
Ⅲ. 2022年死亡・重傷事故データ(車籍)

5. 車籍別の運転者の年齢層別

- ・車籍別の運転者の年齢層別について事故発生件数の多い県をみると、各県によって傾向は異なる。
- ・「大阪府」、「埼玉県」、「茨城県」では「50-54歳」が多い。
- ・「千葉県」、「東京都」、「北海道」、「愛知県」では「45-49歳」が多い。
- ・「神奈川県」、「兵庫県」では「55-59歳」が多い。
- ・「福岡県」では「40-44歳」が多い。



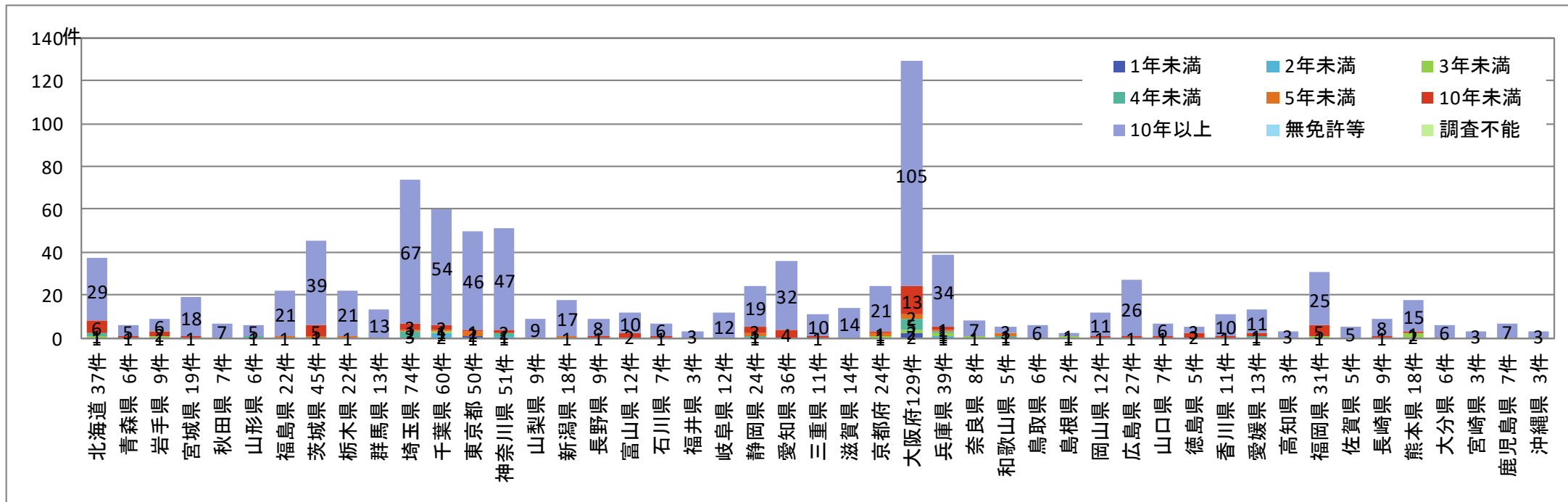
Ⅲ. 2022年死亡・重傷事故データ(車籍)



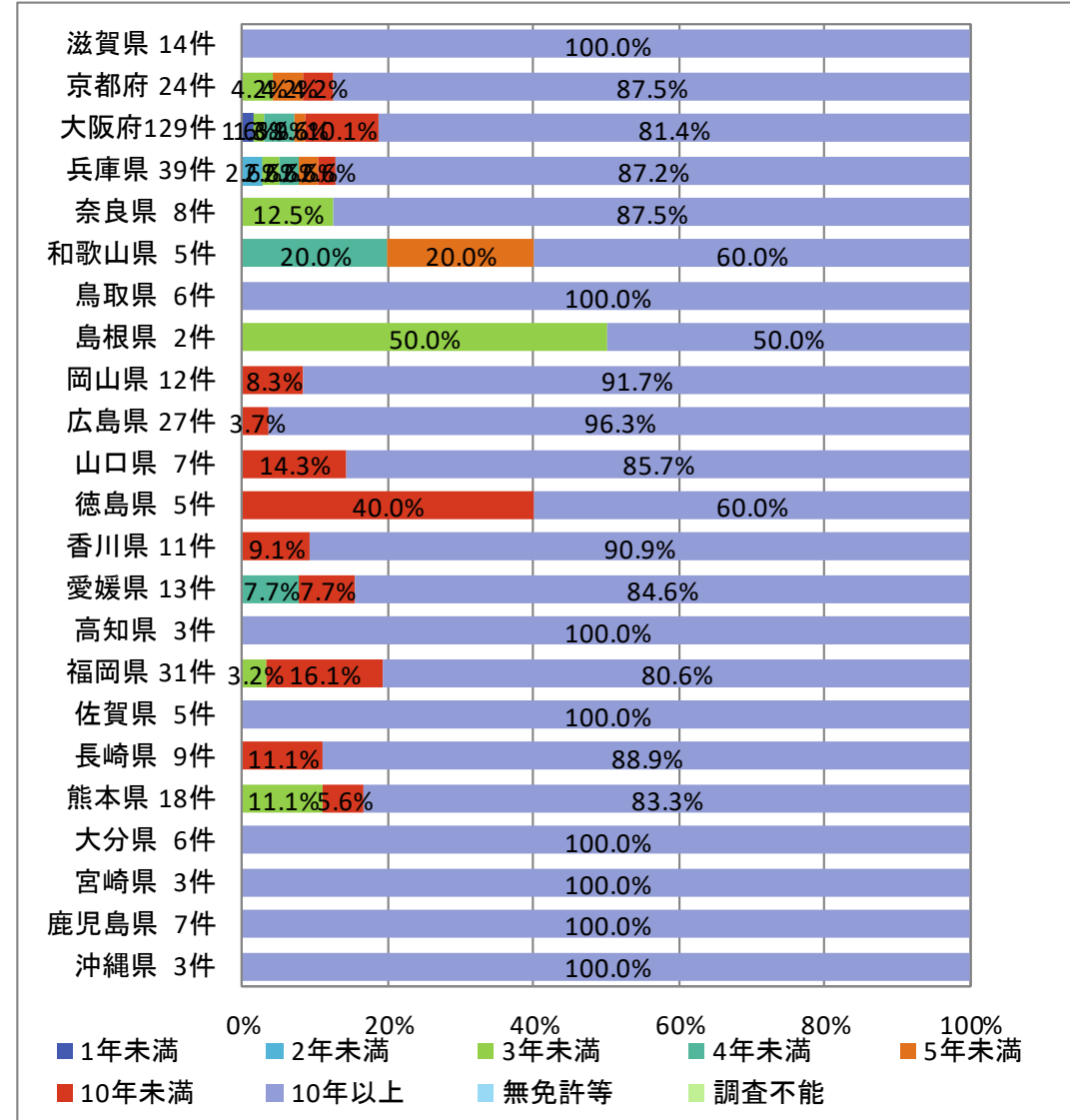
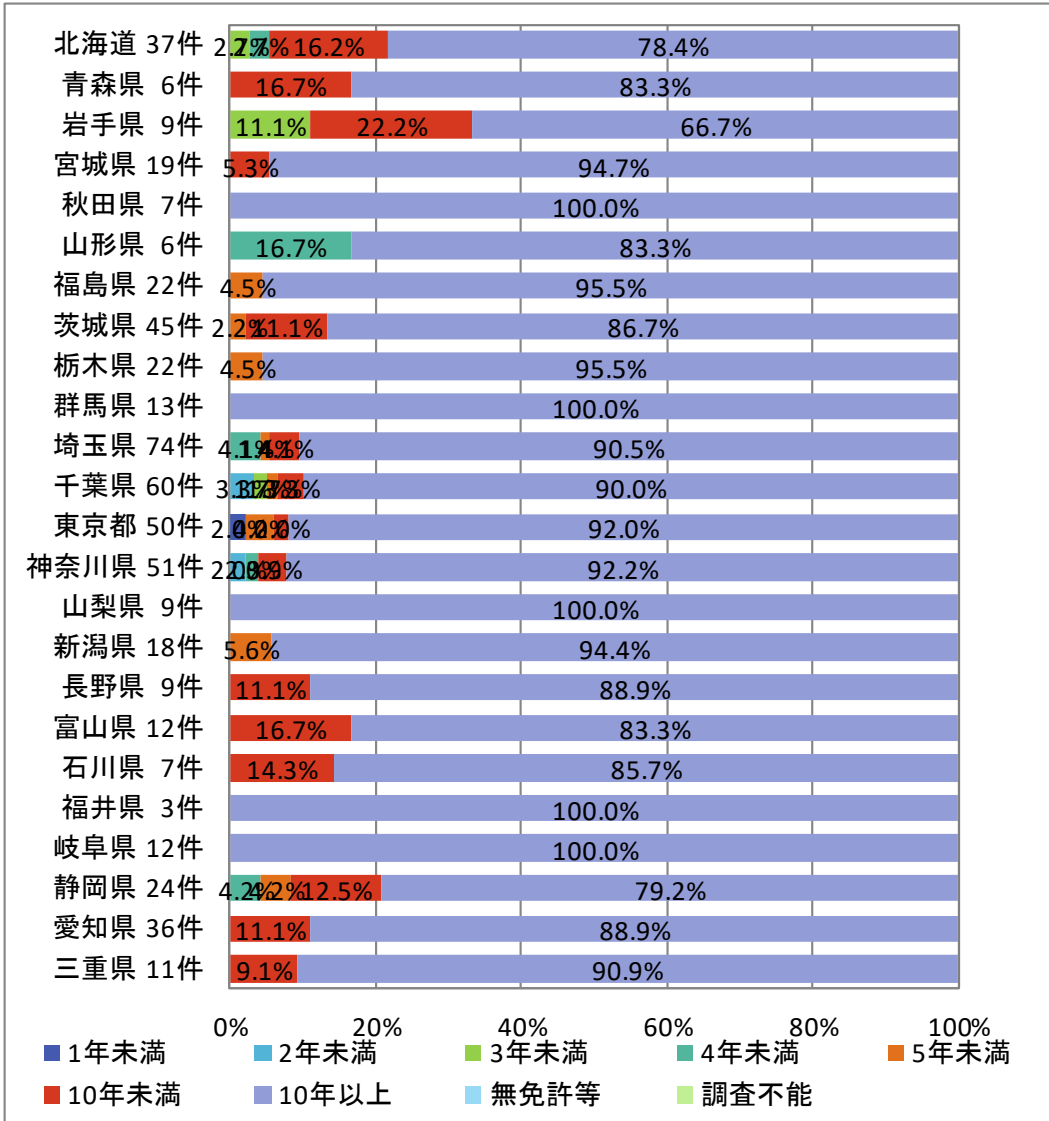
Ⅲ. 2022年死亡・重傷事故データ(車籍)

6. 車籍別の運転者の免許取得年数別

・車籍別の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. 2022年死亡・重傷事故データ(車籍)



メ モ

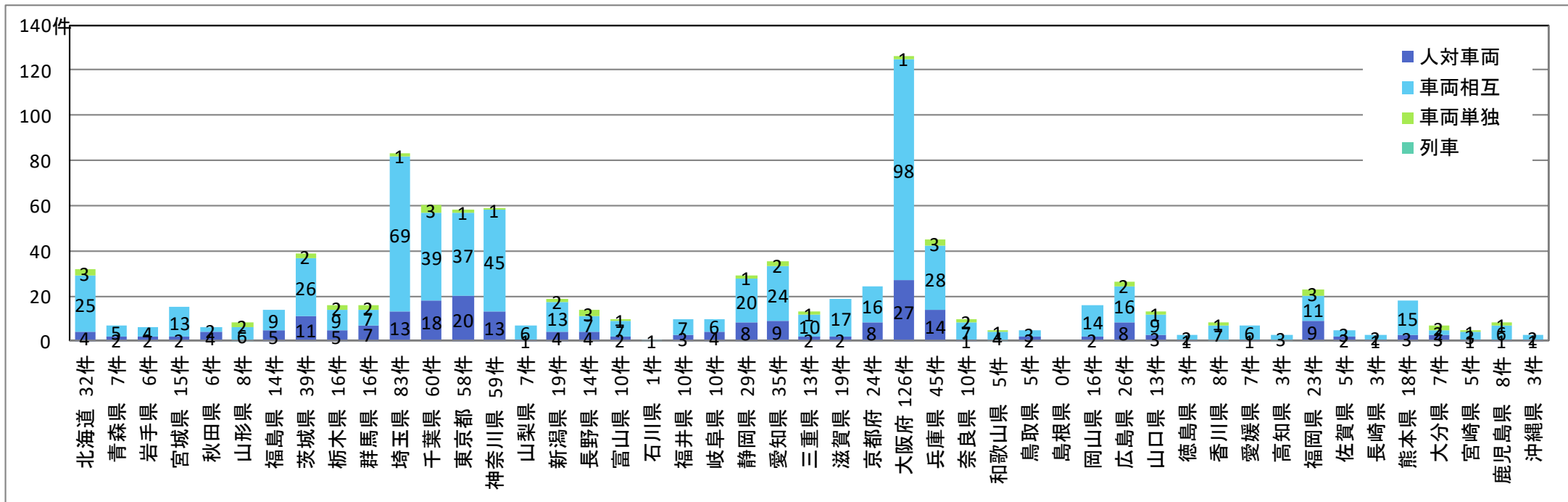
IV. 2022年死亡・重傷事故データ(発生地)

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

IV. 2022年死亡・重傷事故データ(発生地)

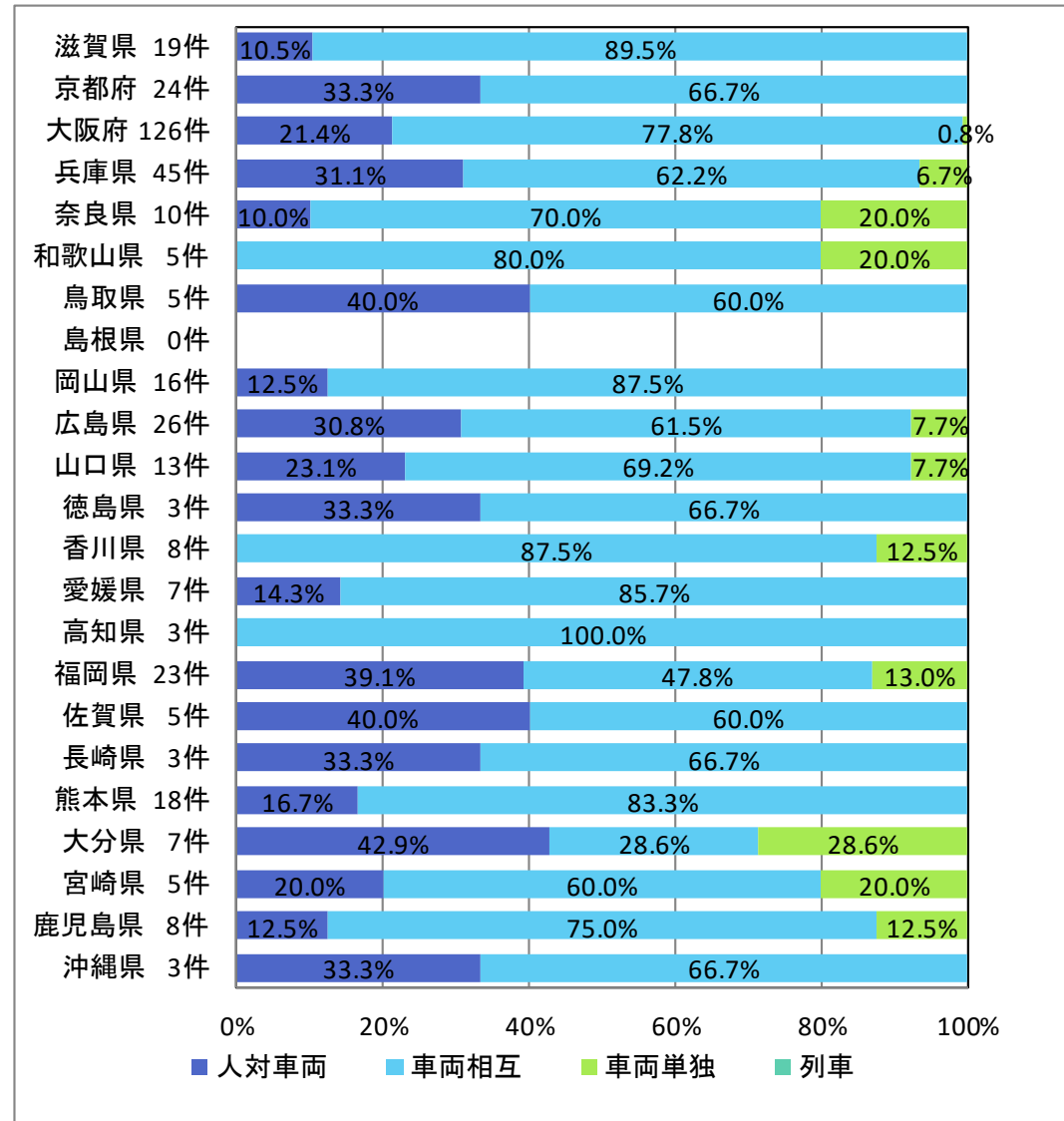
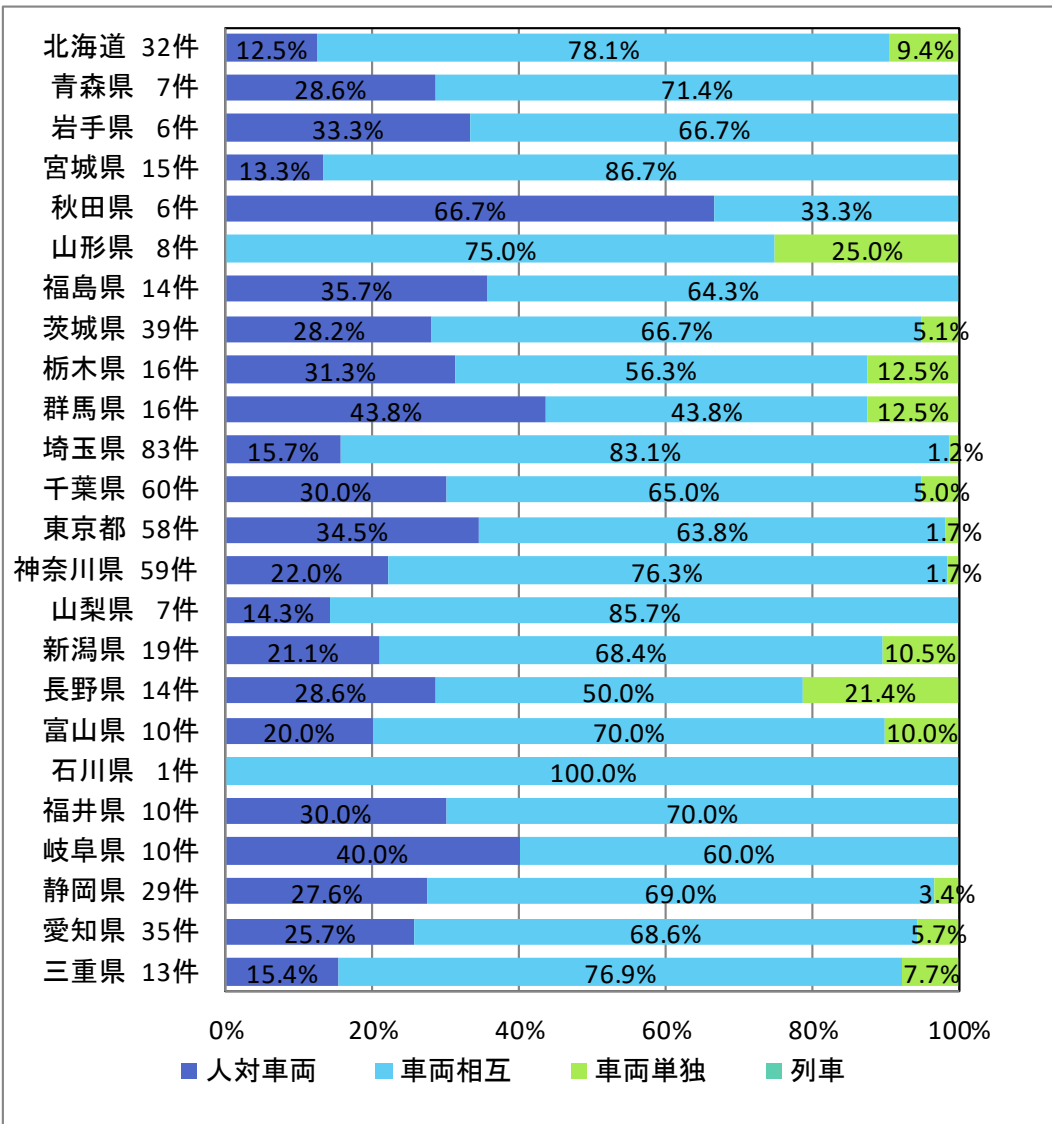
1. 発生地別の事故類型別

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



※対自転車事故は、「車両相互」に含まれます。

IV. 2022年死亡・重傷事故データ(発生地)

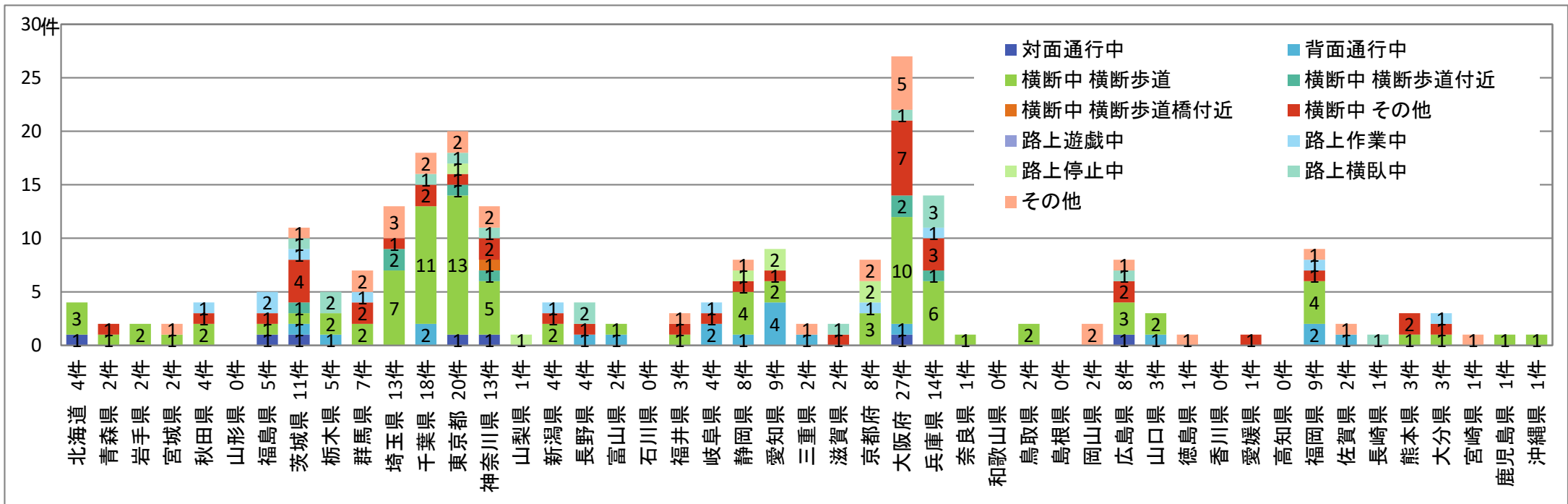


※対自転車事故は、「車両相互」に含まれます。

IV. 2022年死亡・重傷事故データ(発生地)

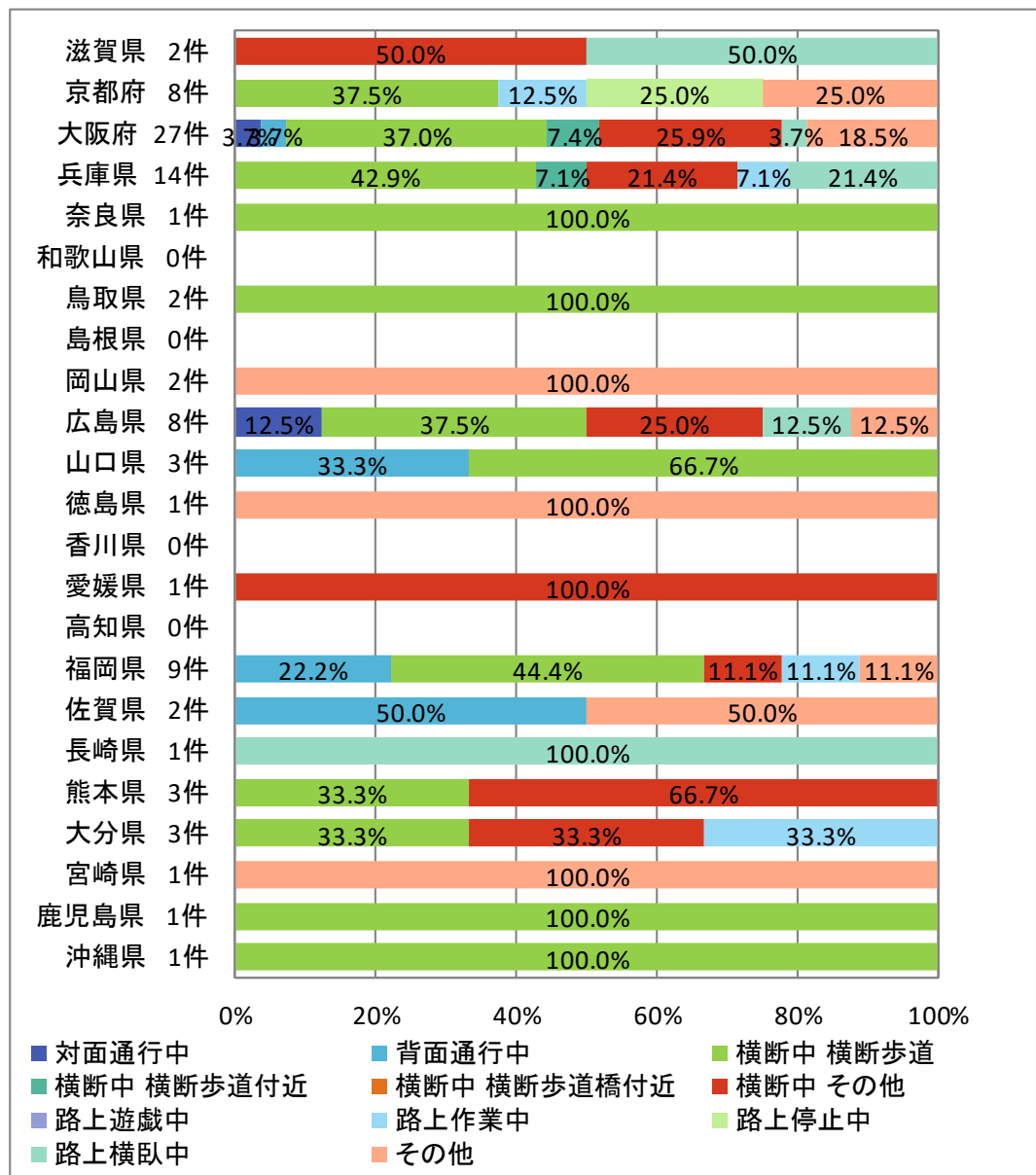
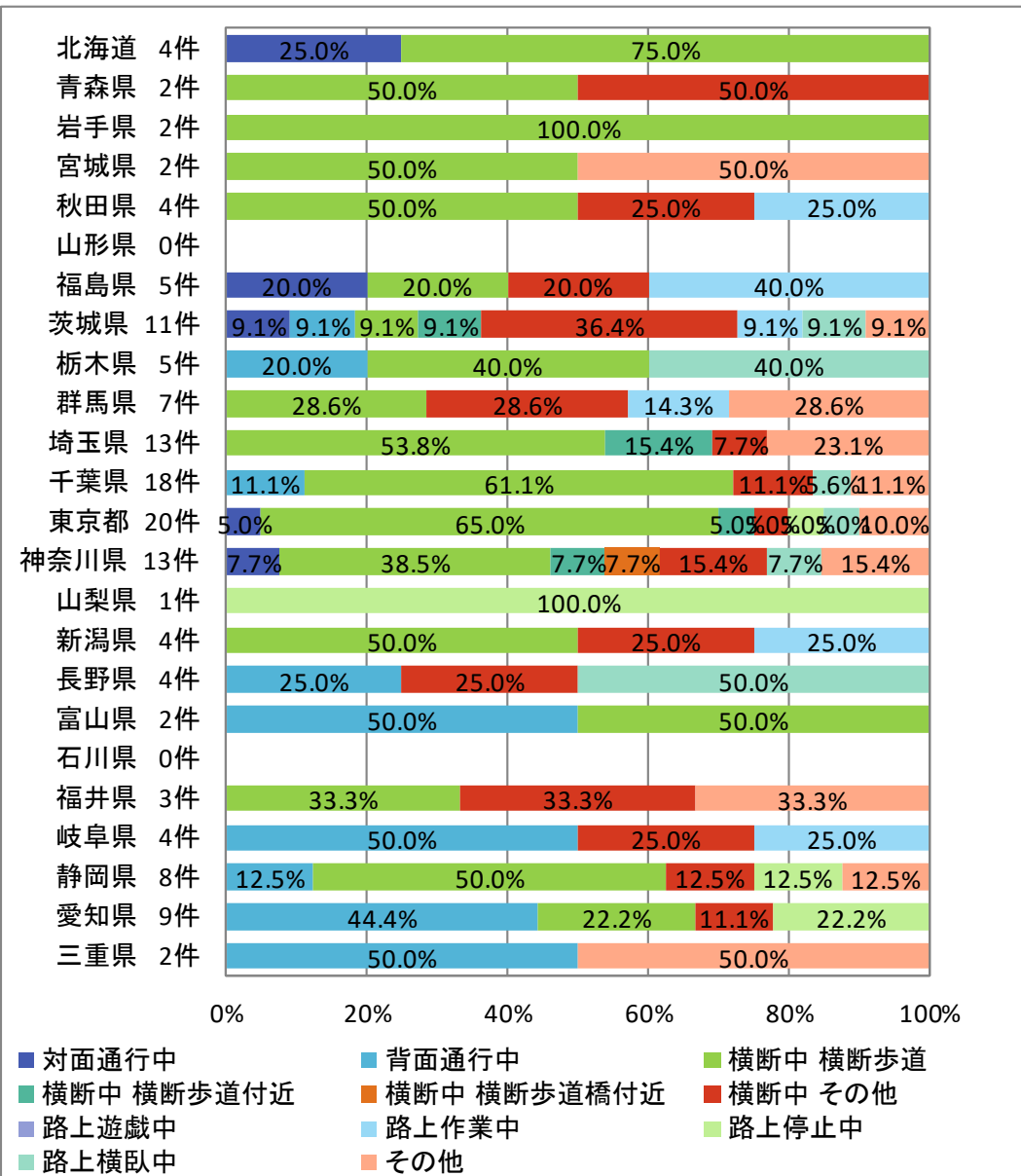
(1) 人対車両

- ・発生地別の事故類型（人対車両）別にみると、一部の県を除き「横断中 横断歩道」、「横断中 その他」が多い。
- ・事故発生件数の多い県をみると、「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」が多い。
- ・「茨城県」では「横断中 その他」が多い。



※対自転車事故は、「車両相互」に含まれます。

IV. 2022年死亡・重傷事故データ(発生地)

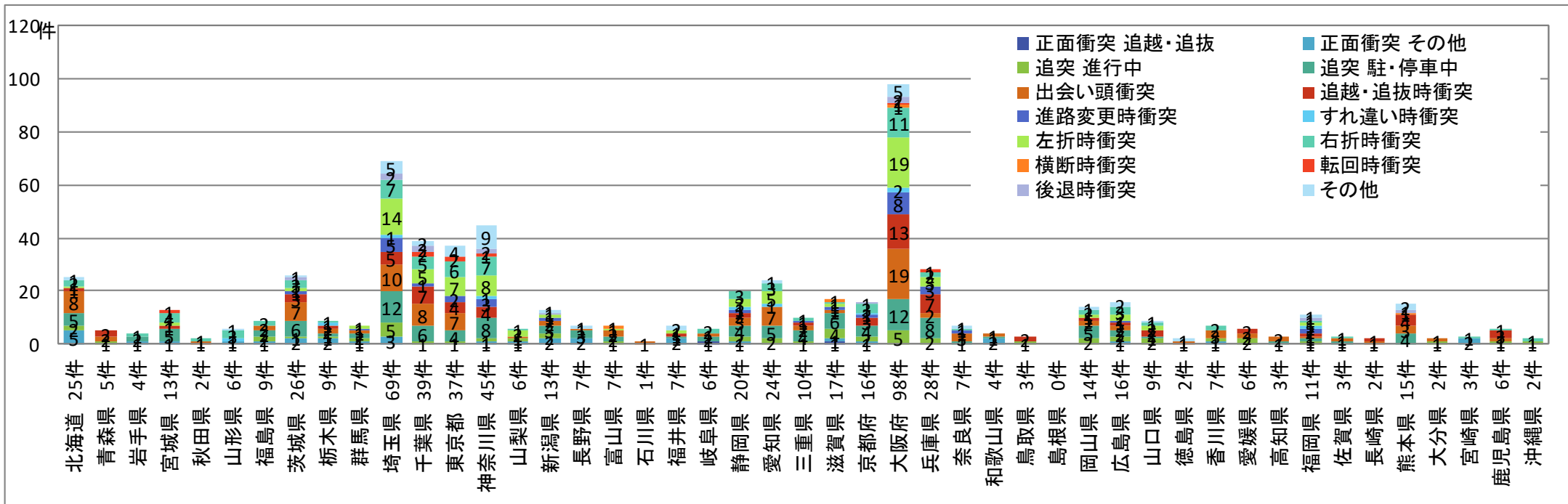


※対自転車事故は、「車両相互」に含まれます。

IV. 2022年死亡・重傷事故データ(発生地)

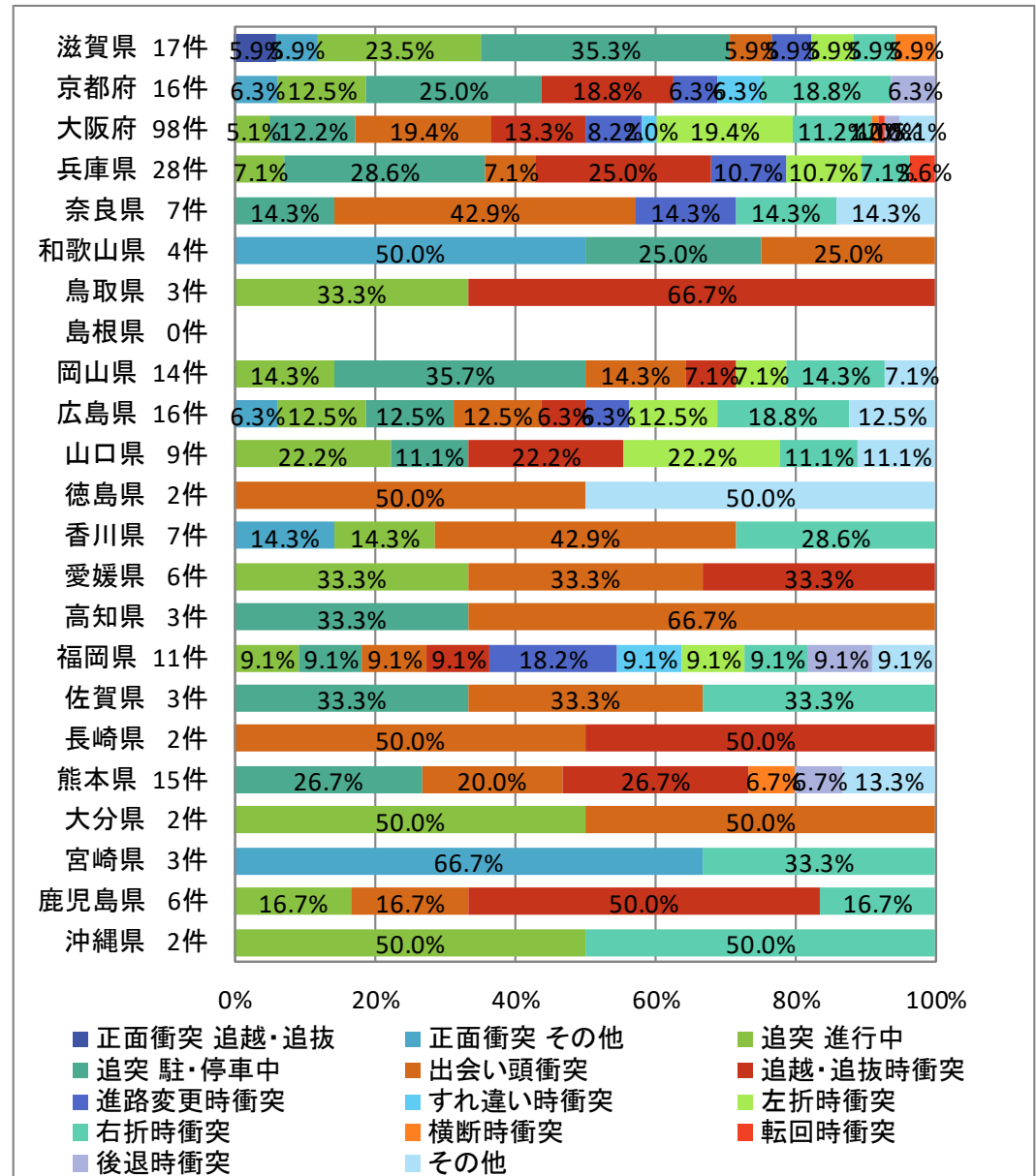
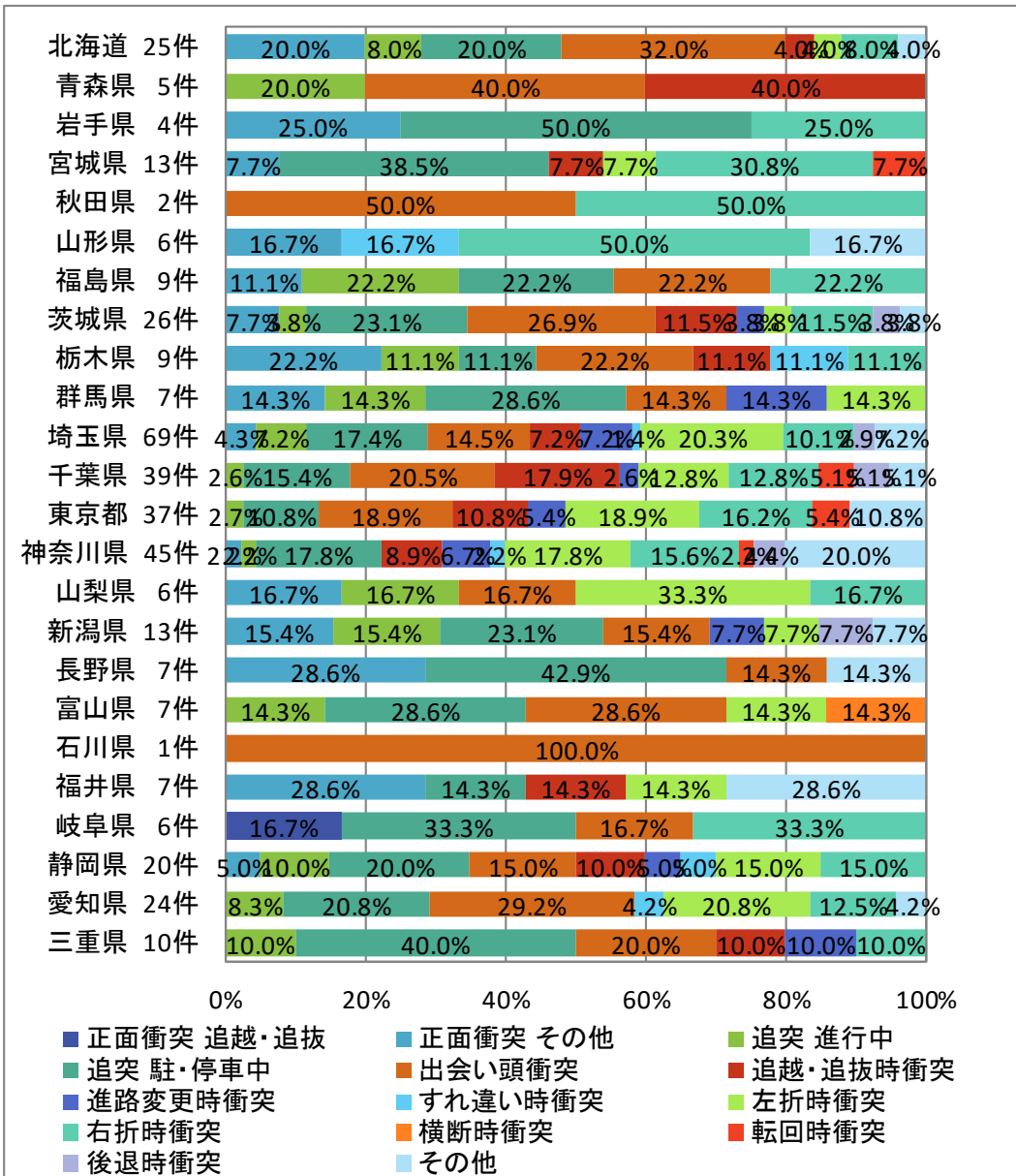
(2) 車両相互

- ・発生地別の事故類型（車両相互）別について事故発生件数の多い県をみると、各県によって傾向は異なる。
- ・「大阪府」、「東京都」では「出会い頭衝突」、「左折時衝突」が多い。
- ・「埼玉県」では「左折時衝突」が多い。
- ・「神奈川県」では「追突 駐・停車中」、「左折時衝突」、「その他」が多い。
- ・「千葉県」、「茨城県」、「北海道」、「愛知県」では「出会い頭衝突」が多い。
- ・「兵庫県」では「追突 駐・停車中」が多い。



※対自転車事故は、「車両相互」に含まれます。

IV. 2022年死亡・重傷事故データ(発生地)

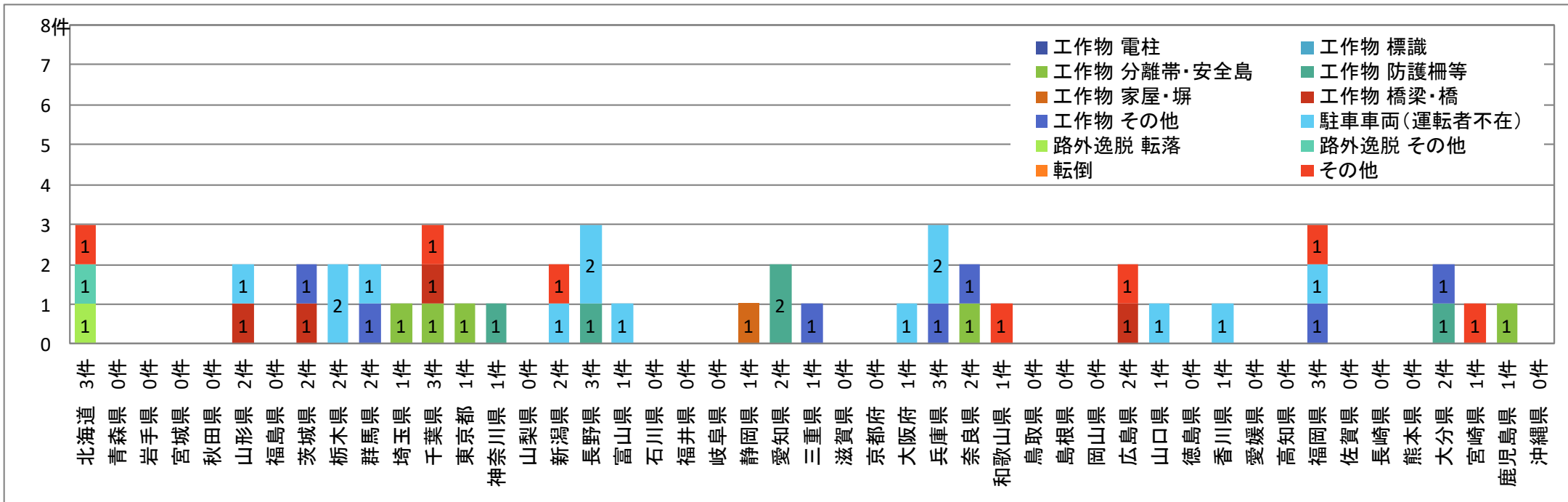


※対自転車事故は、「車両相互」に含まれます。

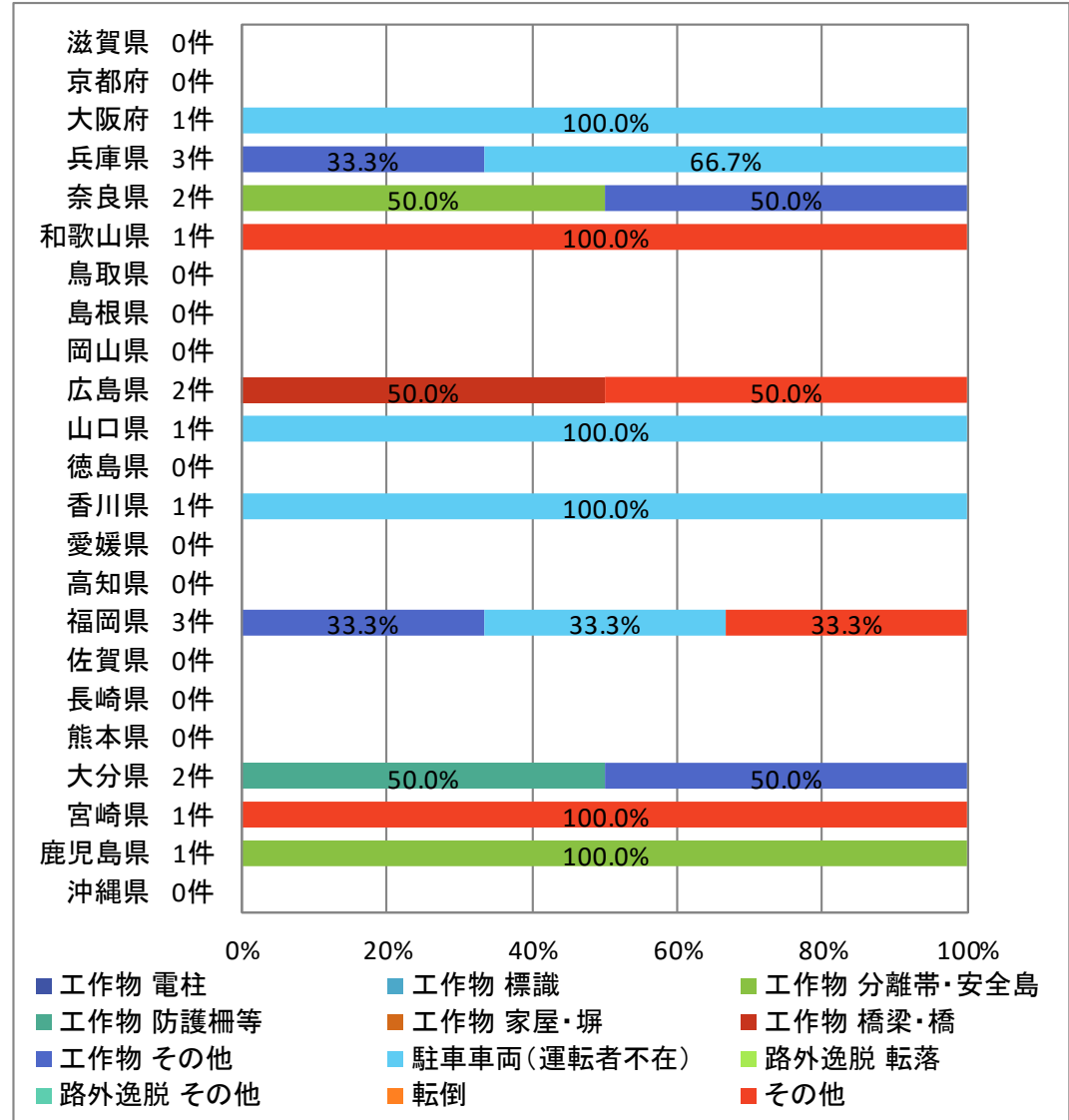
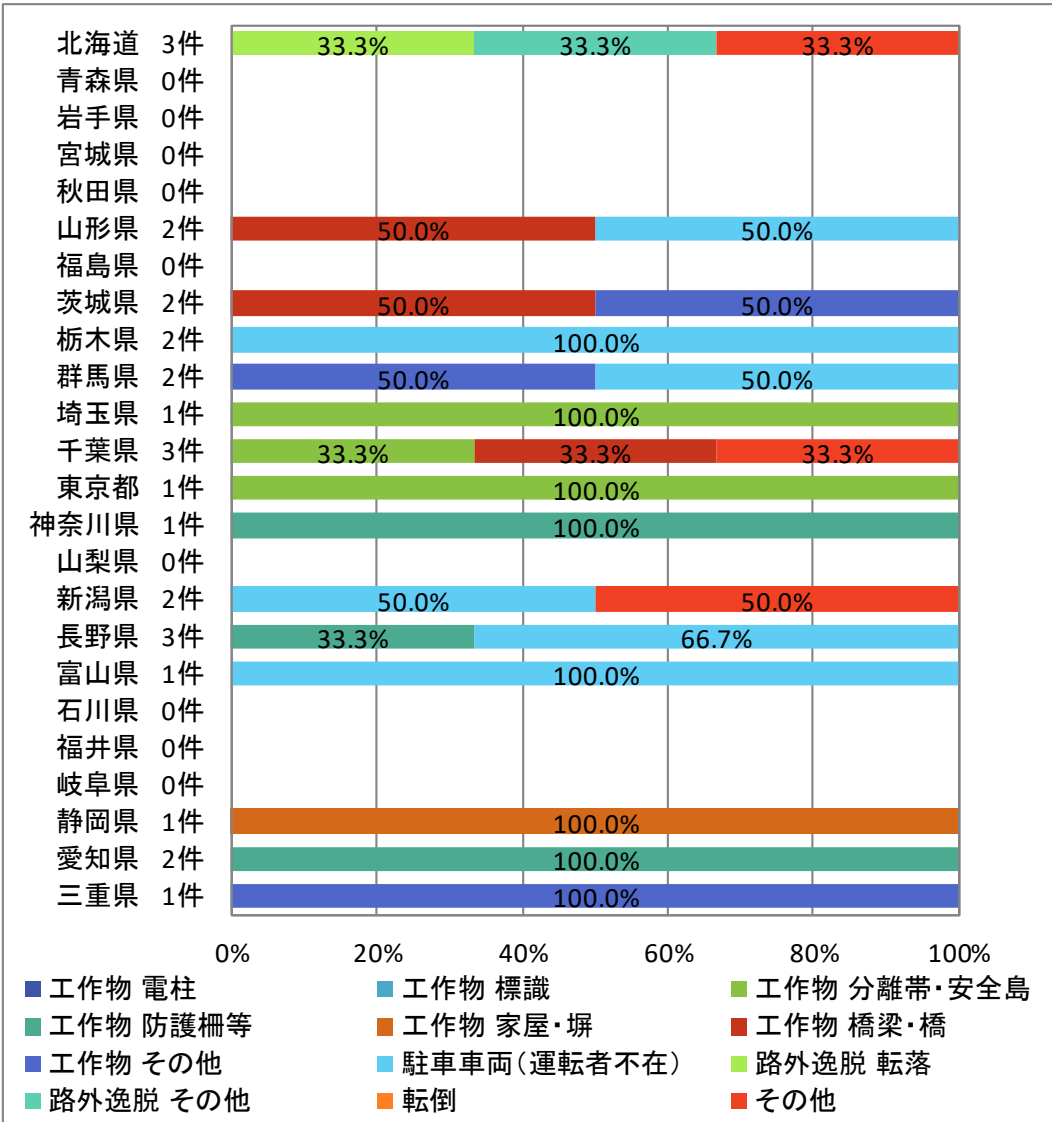
IV. 2022年死亡・重傷事故データ(発生地)

(3) 車両単独

- ・発生地別の事故類型（車両単独）別について事故発生件数の多い県をみると、各県によって傾向は異なる。
- ・「北海道」では「路外逸脱 転落」、「路外逸脱 その他」、「その他」となっている。
- ・「千葉県」では「工作物 分離帯・安全島」、「工作物 橋梁・橋」、「その他」となっている。
- ・「長野県」、「兵庫県」では「駐車車両（運転者不在）」が多い。
- ・「福岡県」では「工作物 その他」、「駐車車両（運転者不在）」、「その他」となっている。



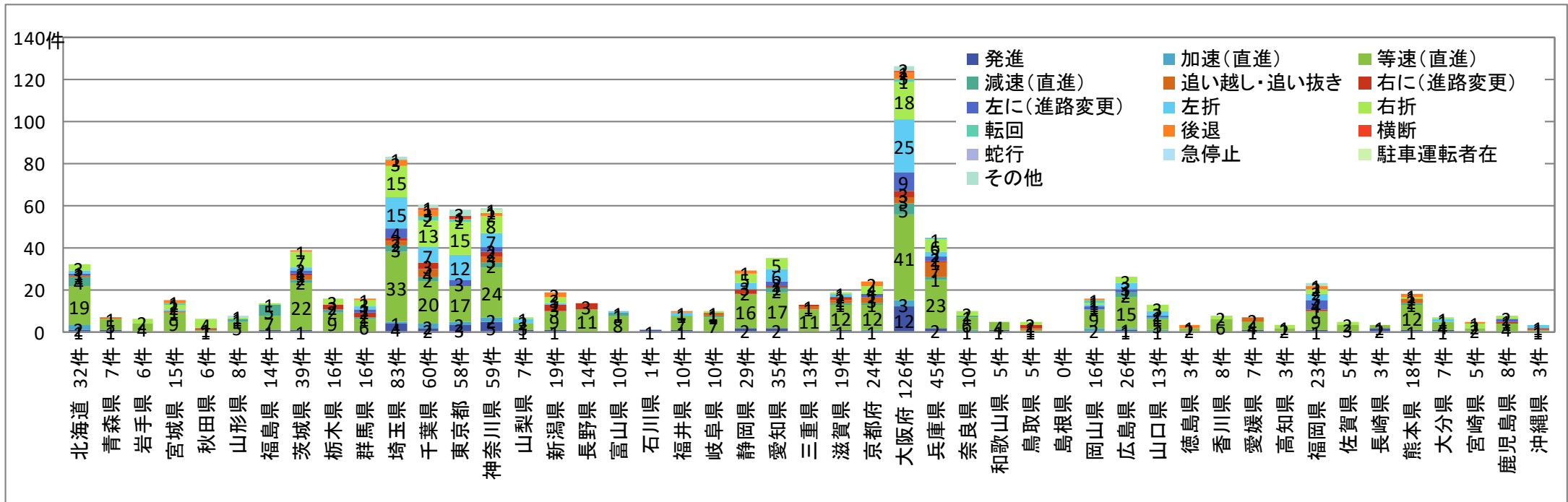
IV. 2022年死亡・重傷事故データ(発生地)



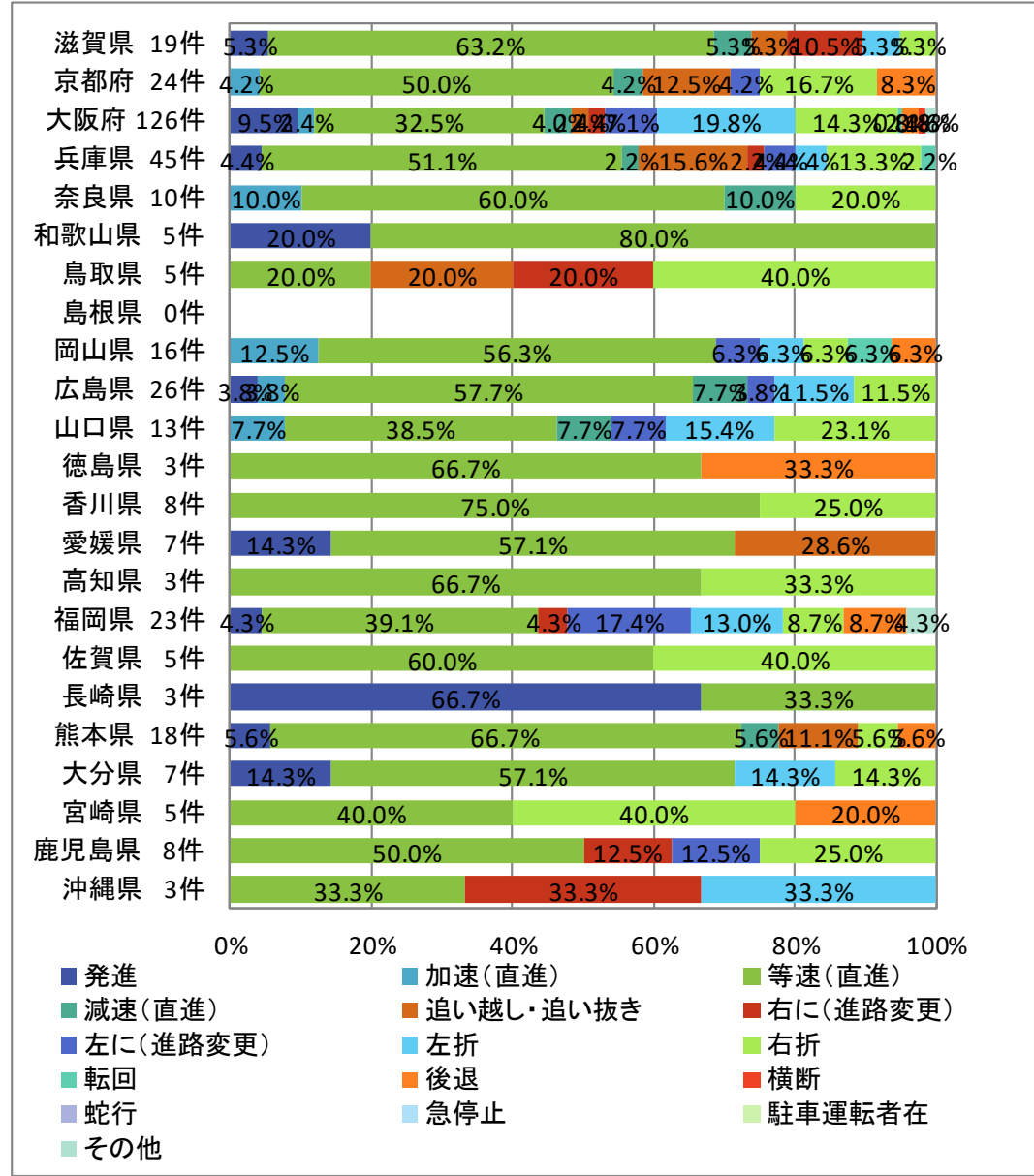
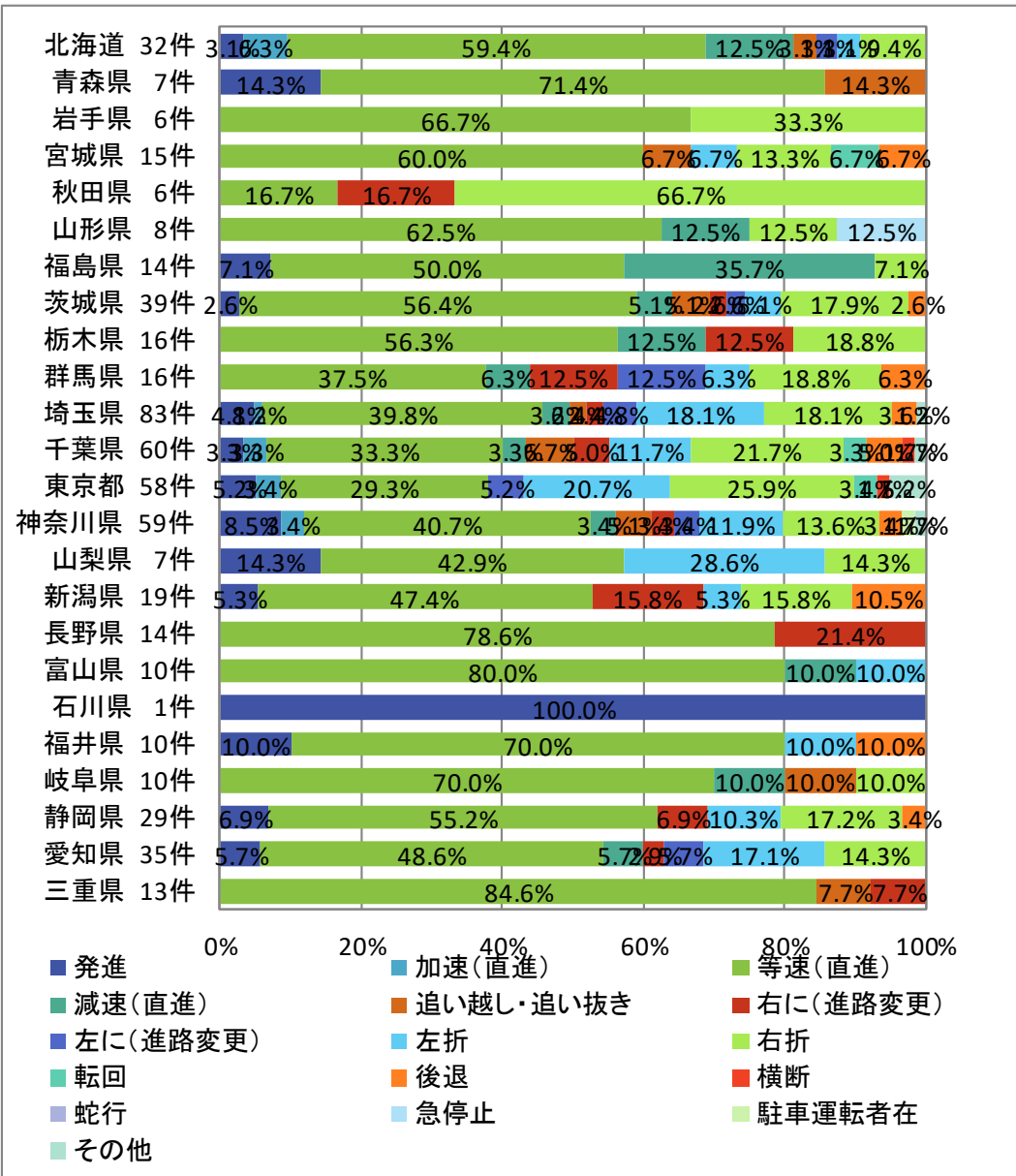
IV. 2022年死亡・重傷事故データ(発生地)

2. 発生地別の行動類型別

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



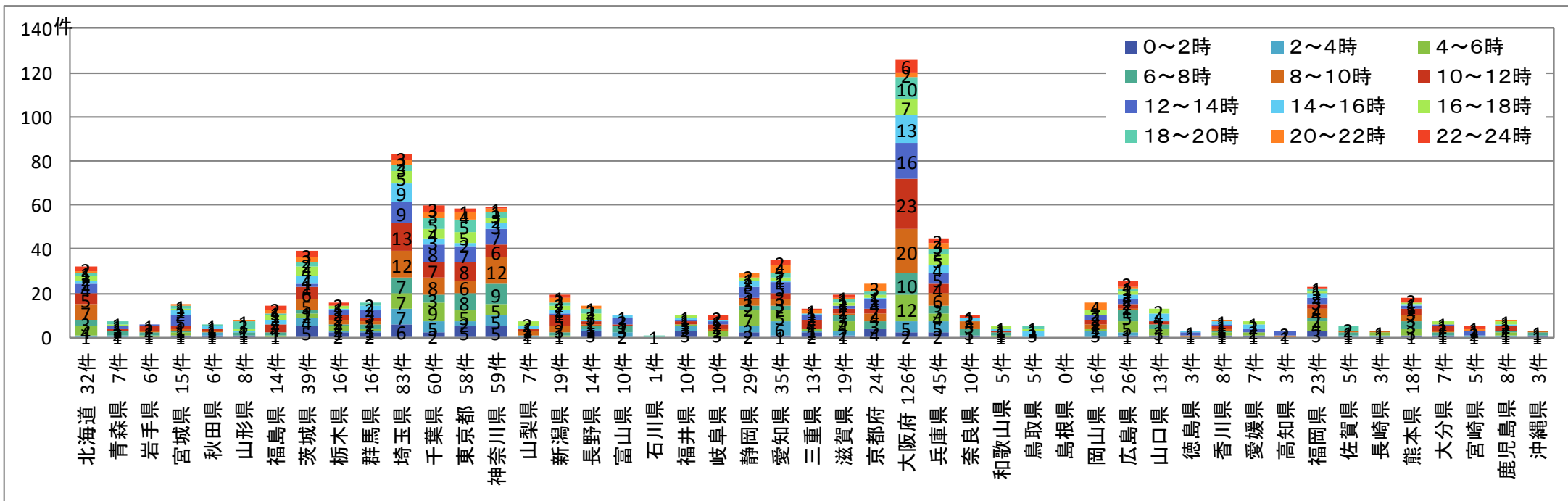
IV. 2022年死亡・重傷事故データ(発生地)



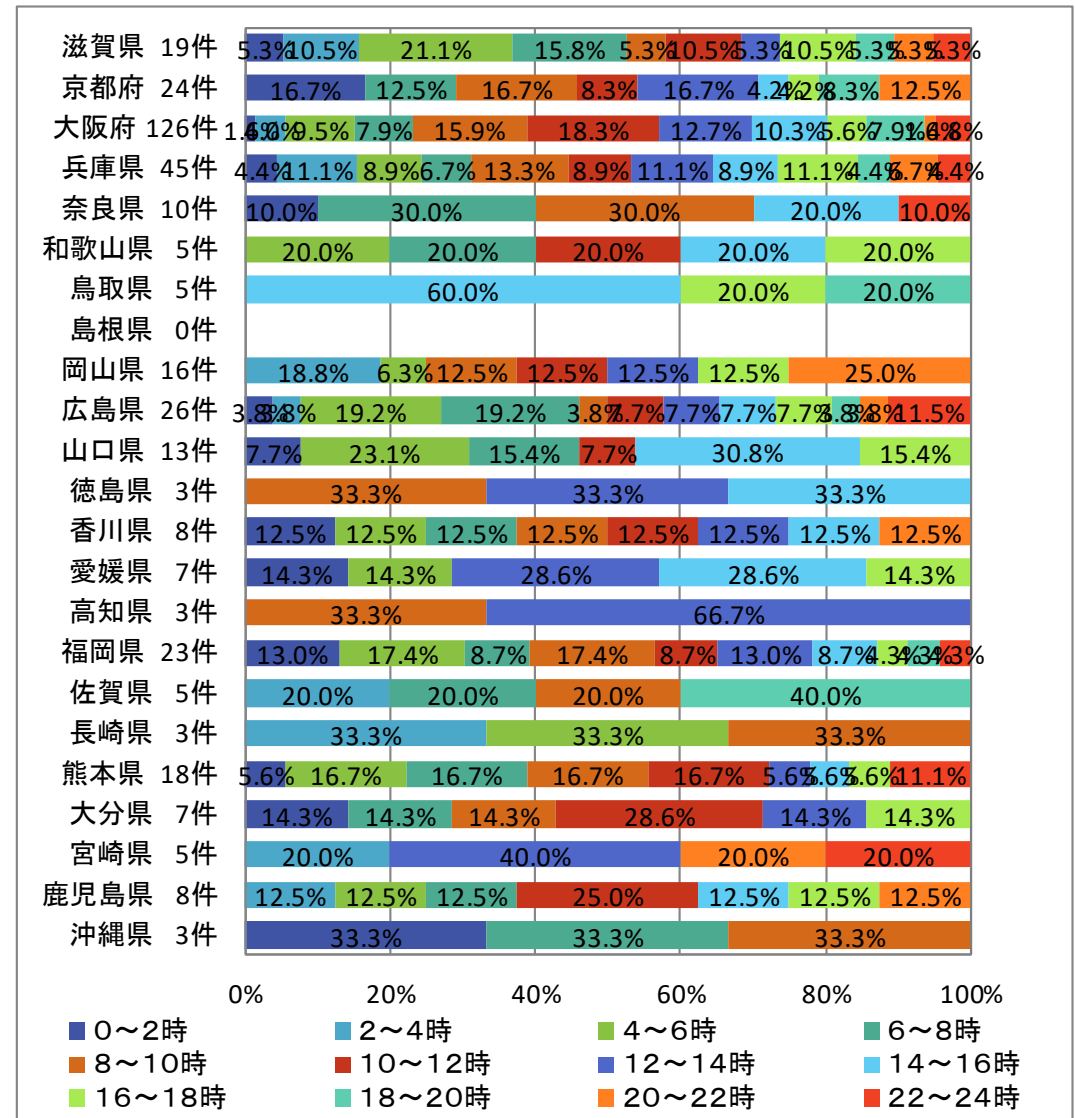
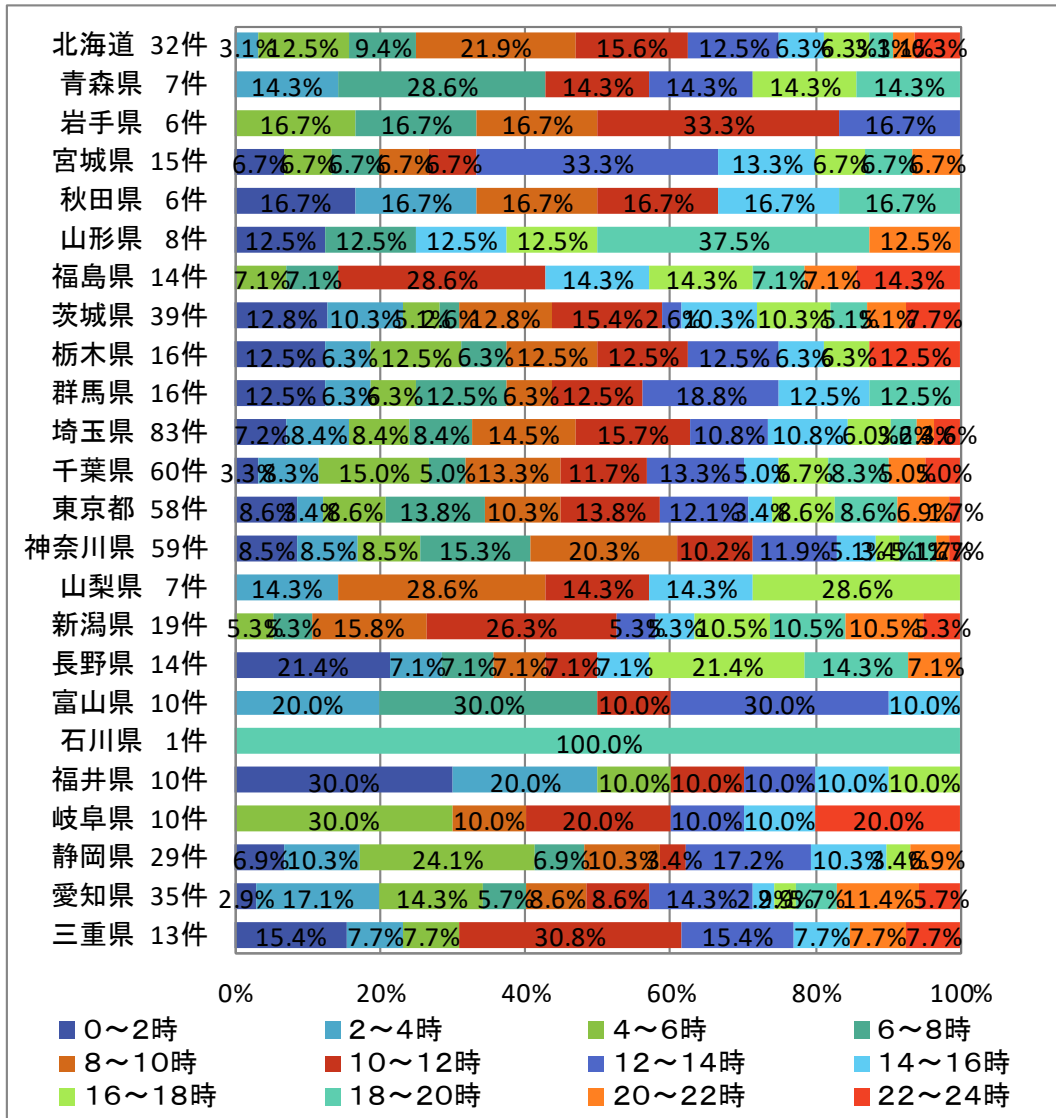
IV. 2022年死亡・重傷事故データ(発生地)

3. 発生地別の時間帯別

- ・発生地別の時間帯別について事故発生件数の多い県をみると、各県によって傾向は異なる。
- ・「大阪府」、「埼玉県」、「茨城県」では「10～12時」が多い。
- ・「千葉県」では「4～6時」が多い。
- ・「神奈川県」、「兵庫県」、「北海道」では「8～10時」が多い。
- ・「東京都」では「6～8時」、「10～12時」が多い。
- ・「愛知県」では「2～4時」が多い。



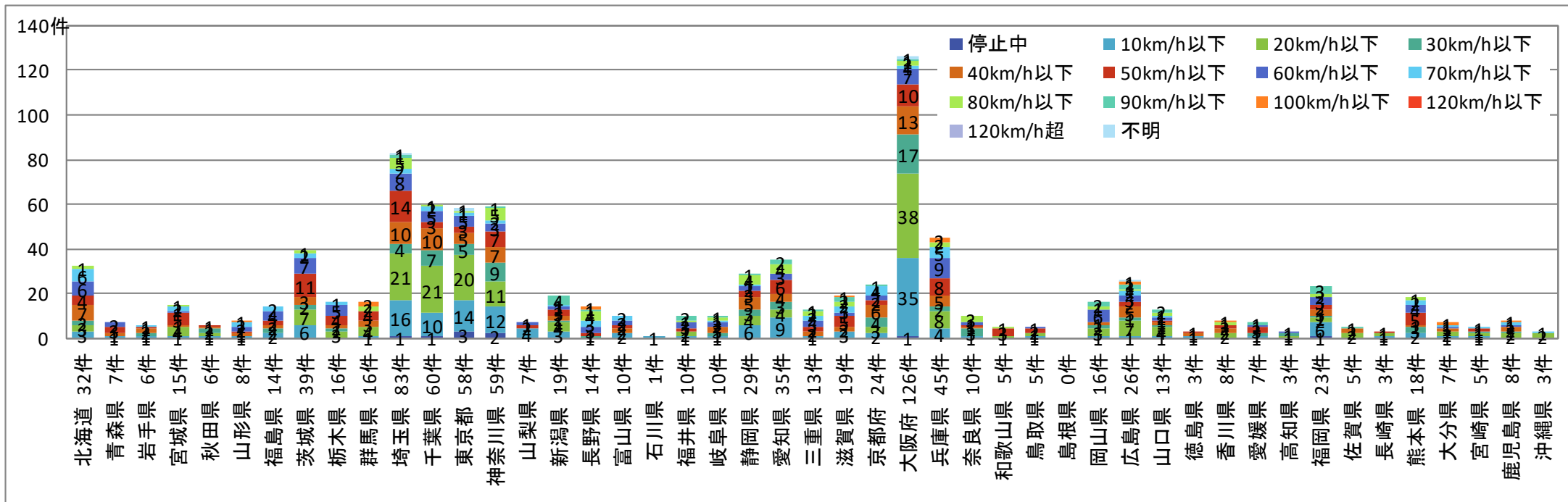
IV. 2022年死亡・重傷事故データ(発生地)



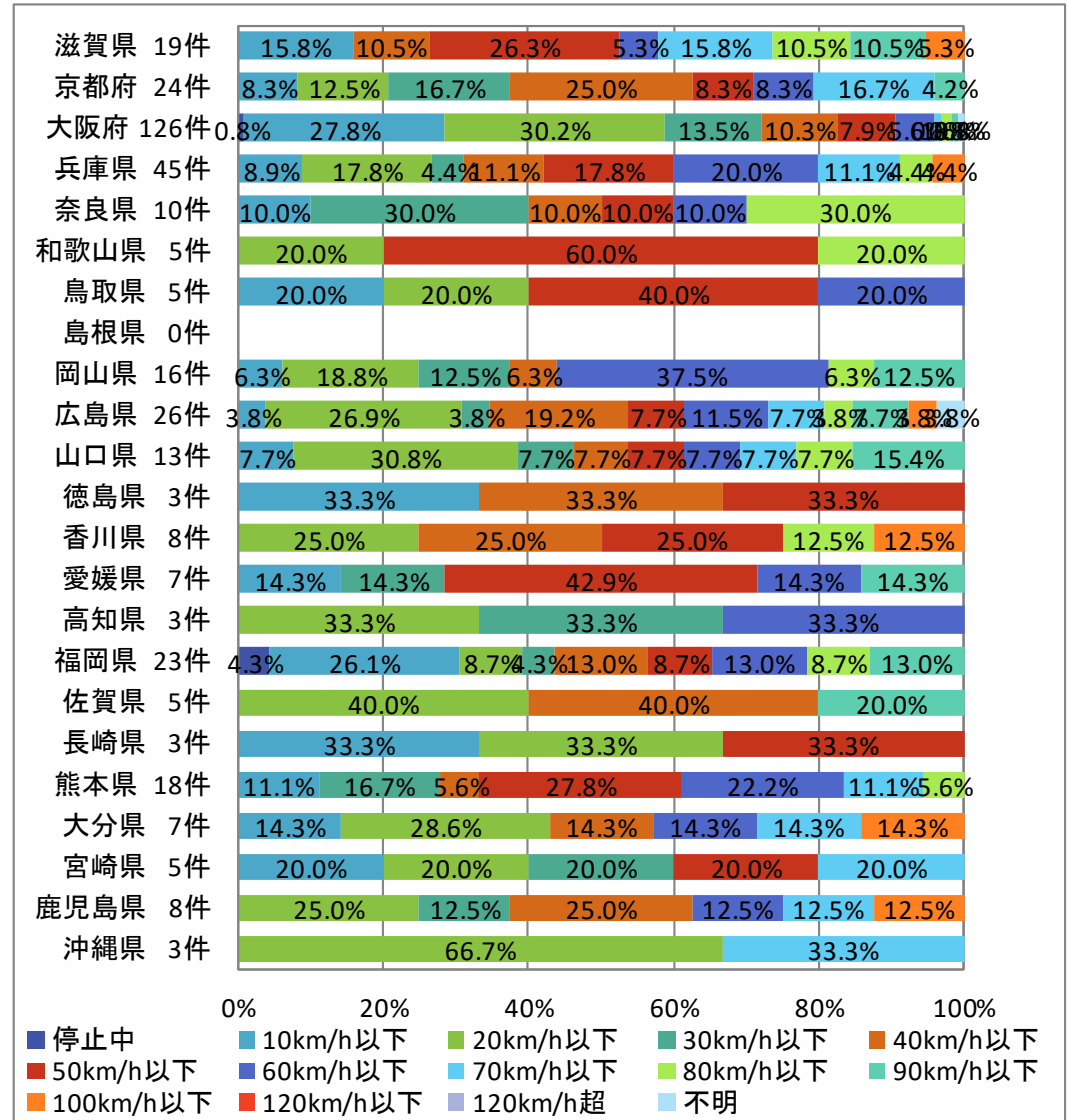
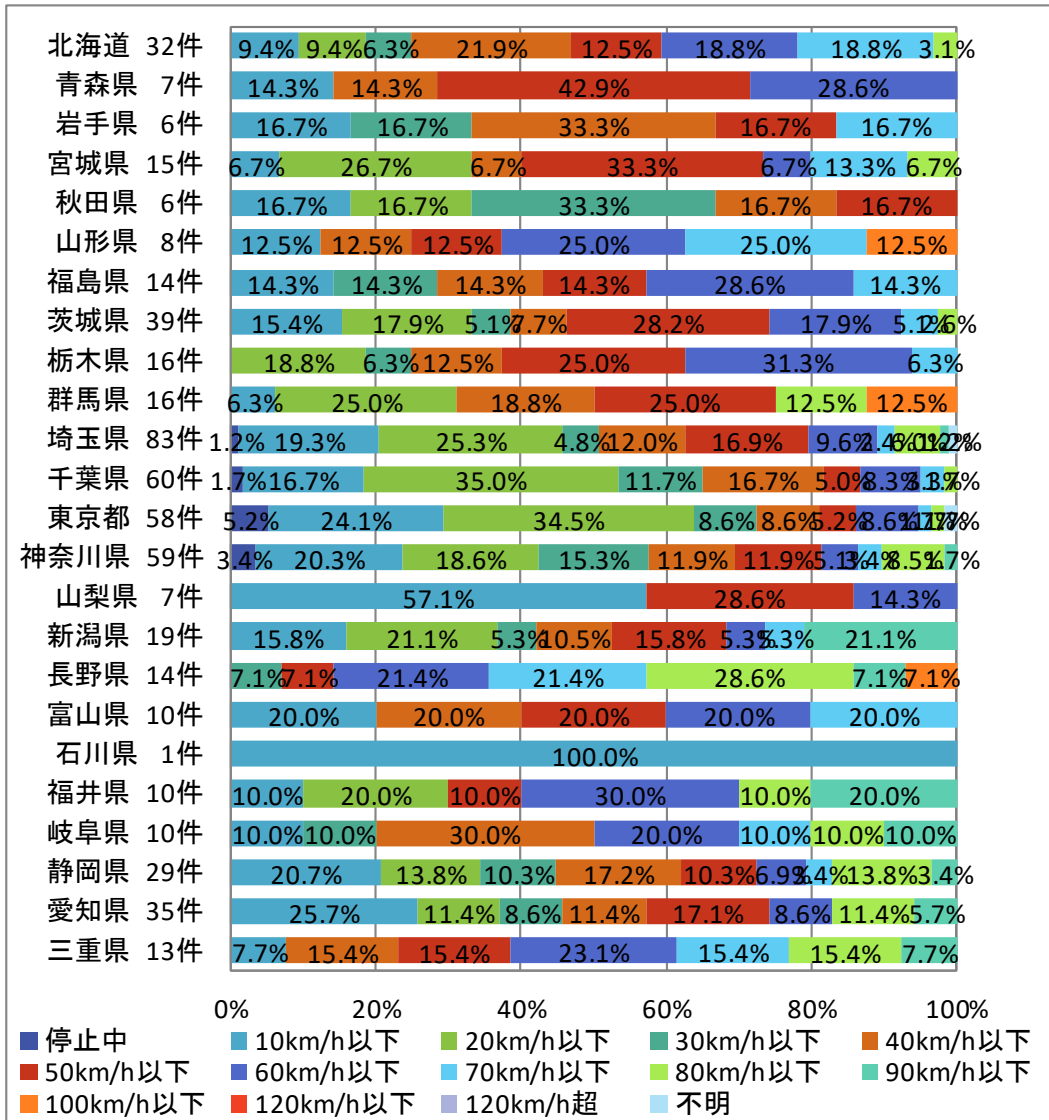
IV. 2022年死亡・重傷事故データ(発生地)

4. 発生地別の運転者の危険認知速度別

- ・発生地別の運転者の危険認知速度別について事故発生件数の多い県をみると、各県によって傾向は異なる。
- ・「大阪府」、「埼玉県」、「千葉県」、「東京都」では「20km/h以下」が多い。
- ・「神奈川県」、「愛知県」では「10km/h以下」が多い。
- ・「兵庫県」では「60km/h以下」が多い。
- ・「茨城県」では「50km/h以下」が多い。
- ・「北海道」では「40km/h以下」が多い。



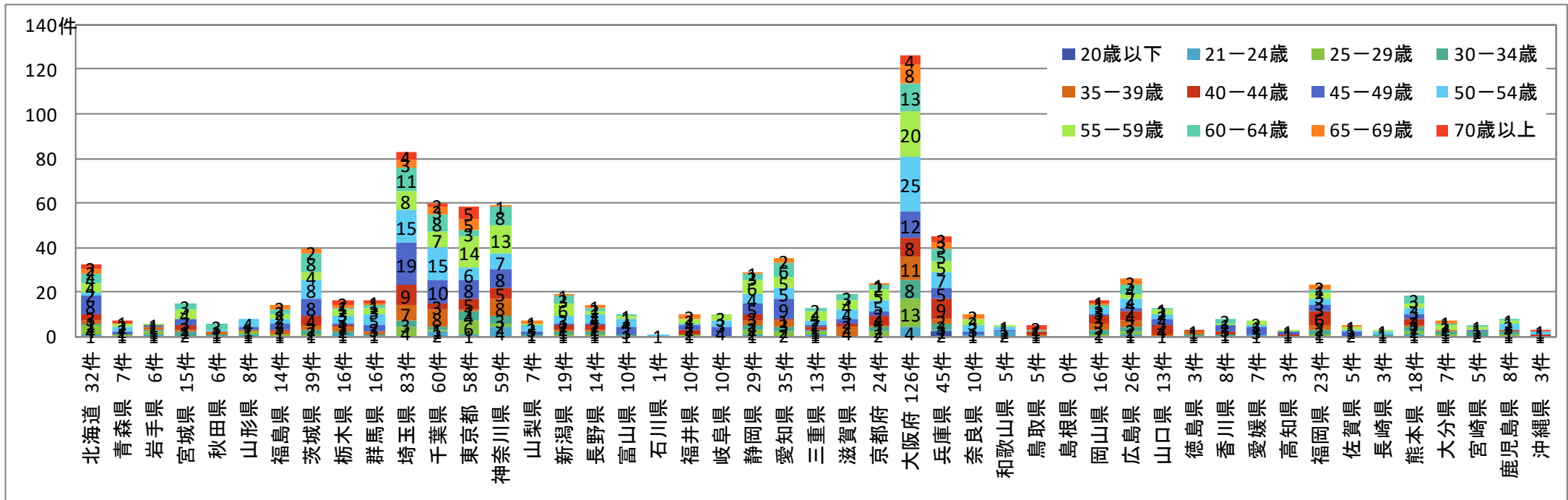
IV. 2022年死亡・重傷事故データ(発生地)



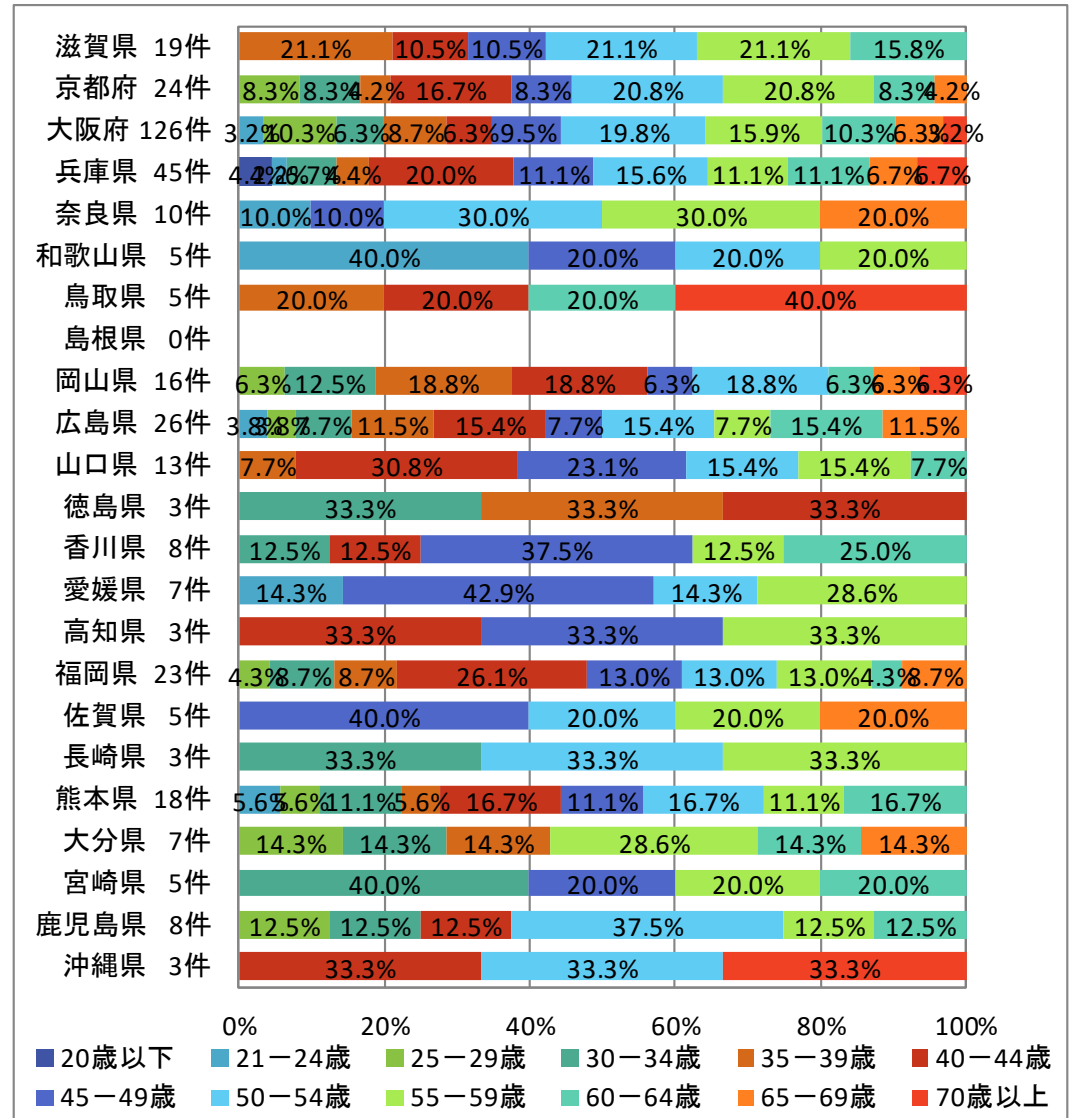
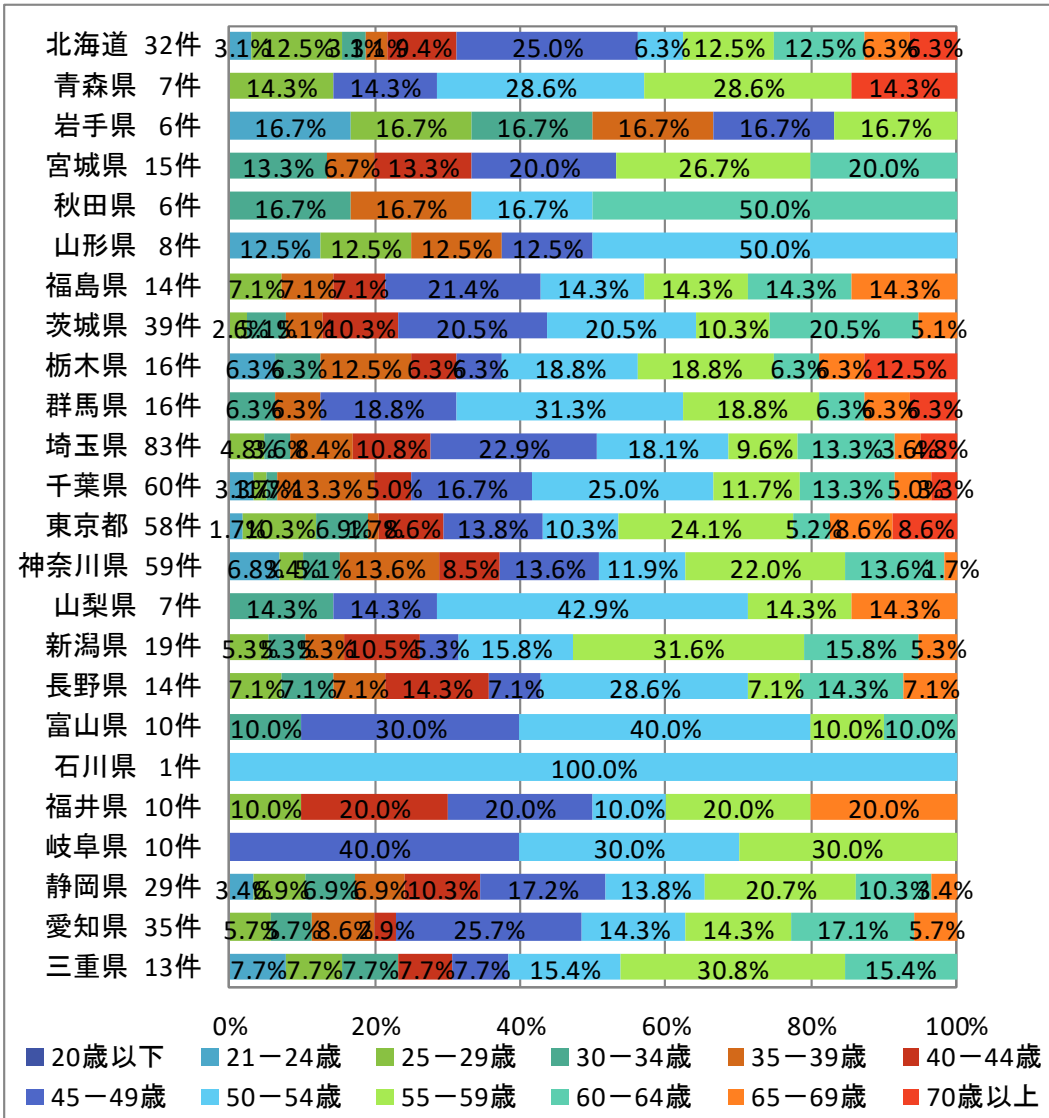
IV. 2022年死亡・重傷事故データ(発生地)

5. 発生地別の運転者の年齢層別

- ・発生地別の運転者の年齢層別について事故発生件数の多い県をみると、各県によって傾向は異なる。
- ・「大阪府」、「千葉県」では「50-54歳」が多い。
- ・「埼玉県」、「愛知県」、「北海道」では「45-49歳」が最も多い。
- ・「神奈川県」、「東京都」では「55-59歳」が多い。
- ・「兵庫県」では「40-44歳」が最も多い。
- ・「茨城県」では「45-49歳」、「50-54歳」、「60-64歳」が多い。



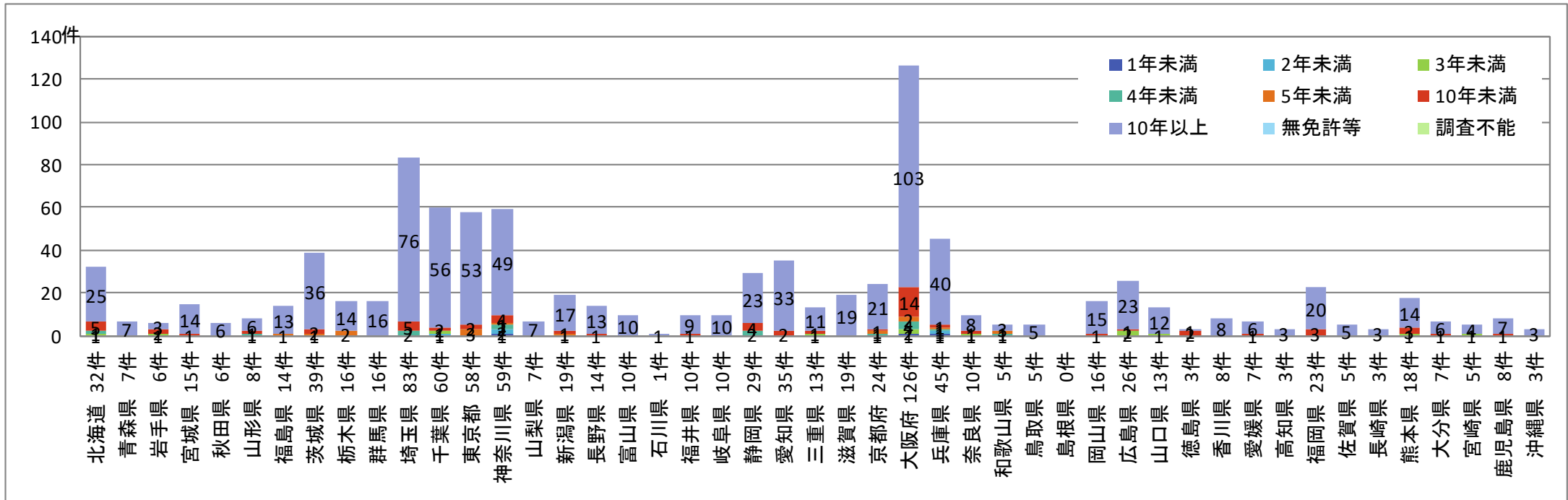
IV. 2022年死亡・重傷事故データ(発生地)



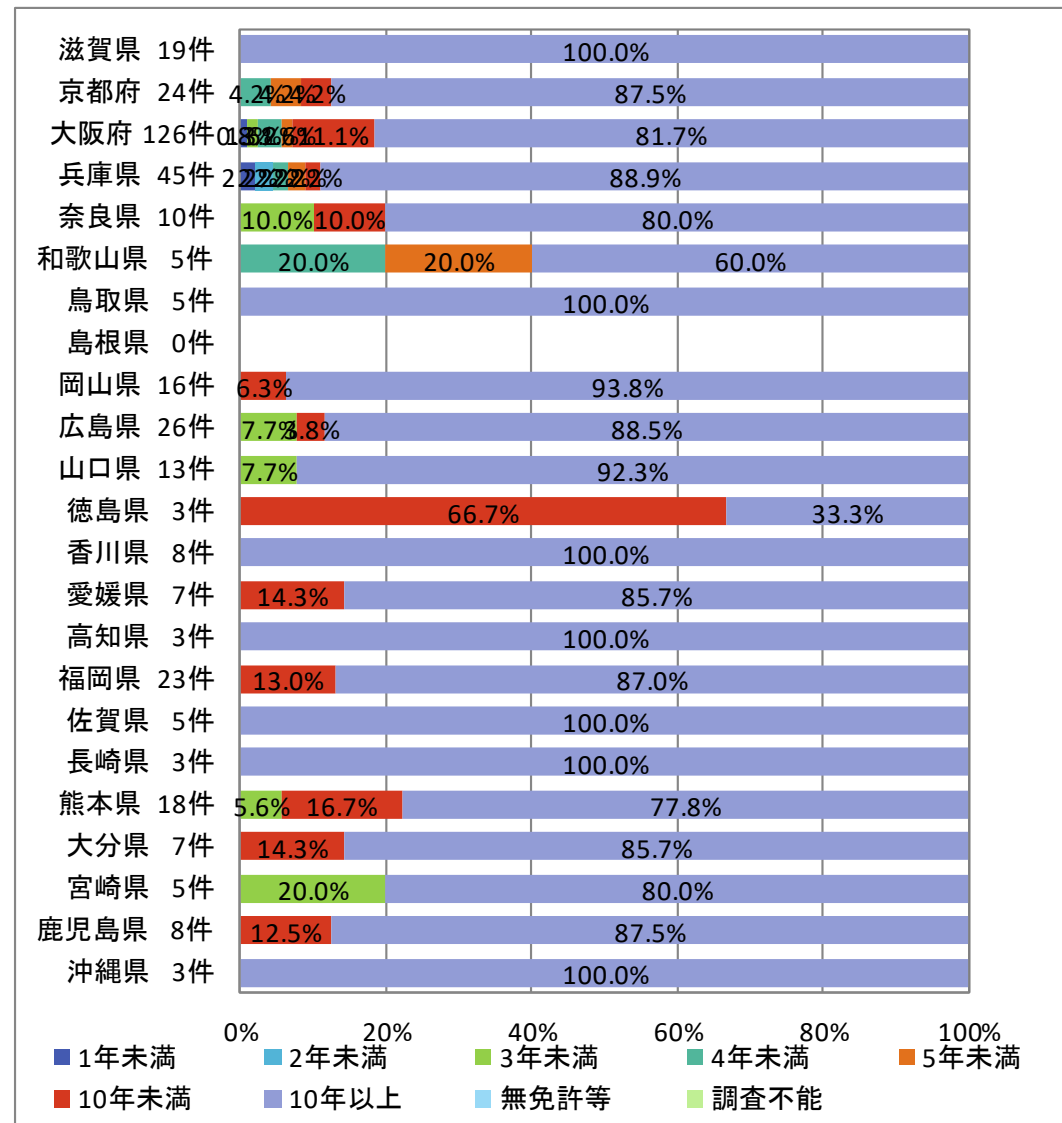
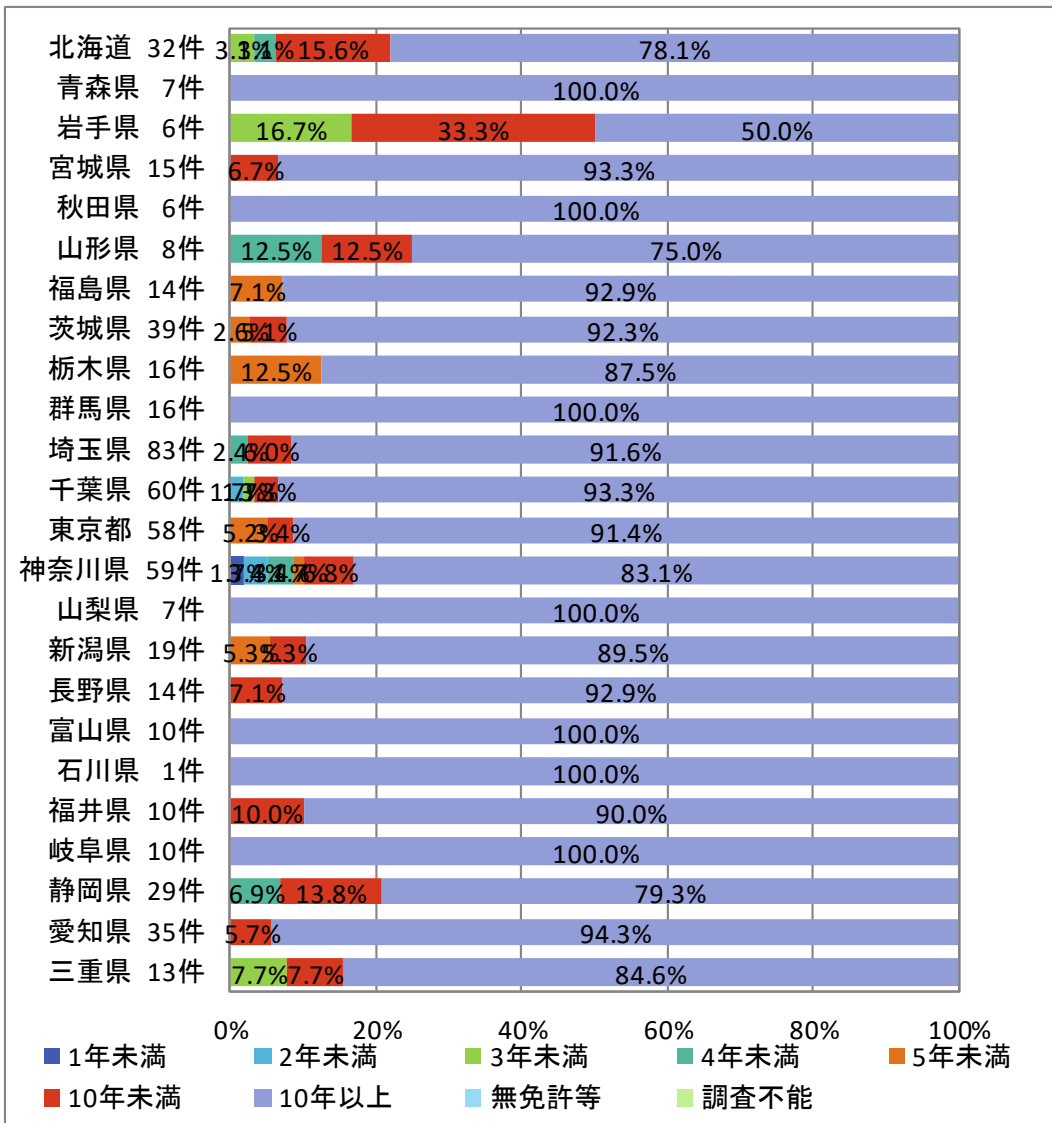
IV. 2022年死亡・重傷事故データ(発生地)

6. 発生地別の運転者の免許取得年数別

・発生地別の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年死亡・重傷事故データ(発生地)



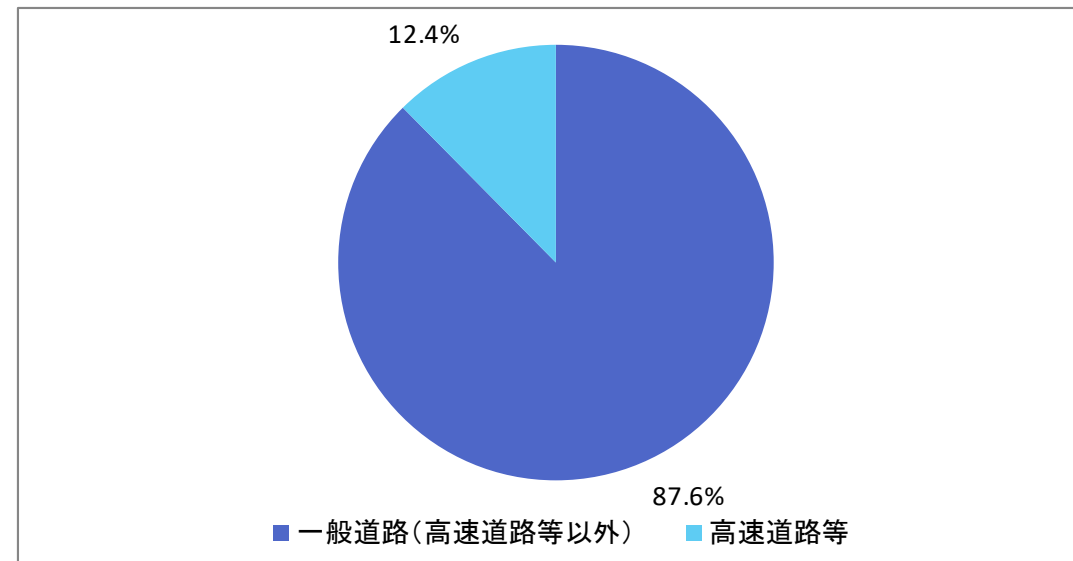
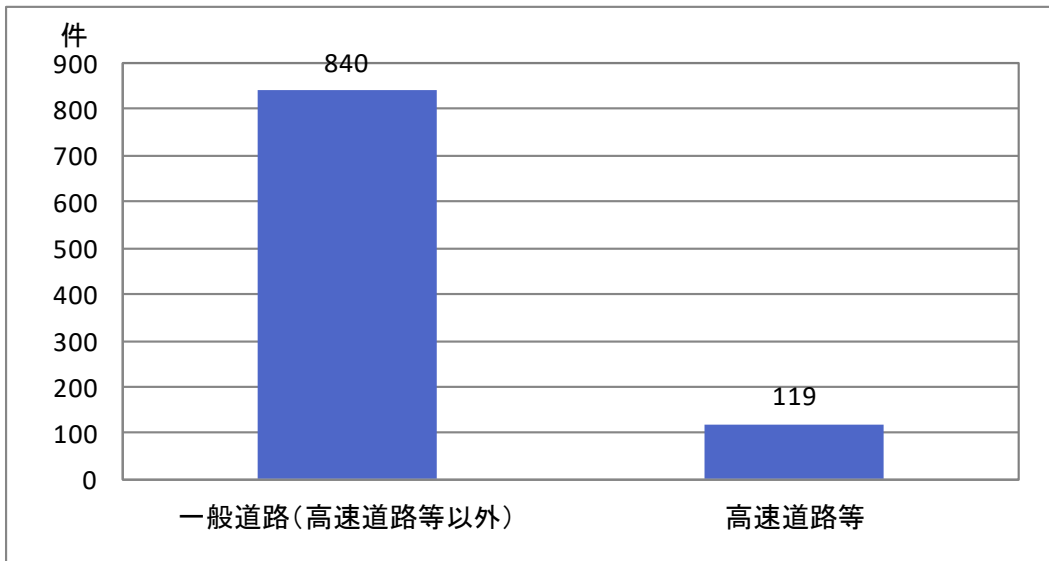
V. 2022年死亡・重傷事故データ(道路区分)

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

V. 2022年死亡・重傷事故データ(道路区分)

1. 道路区分別

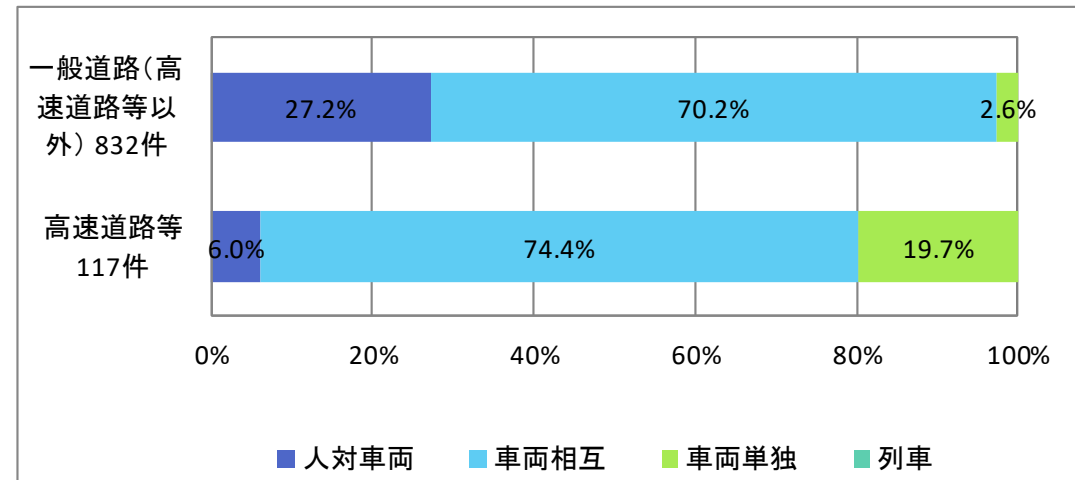
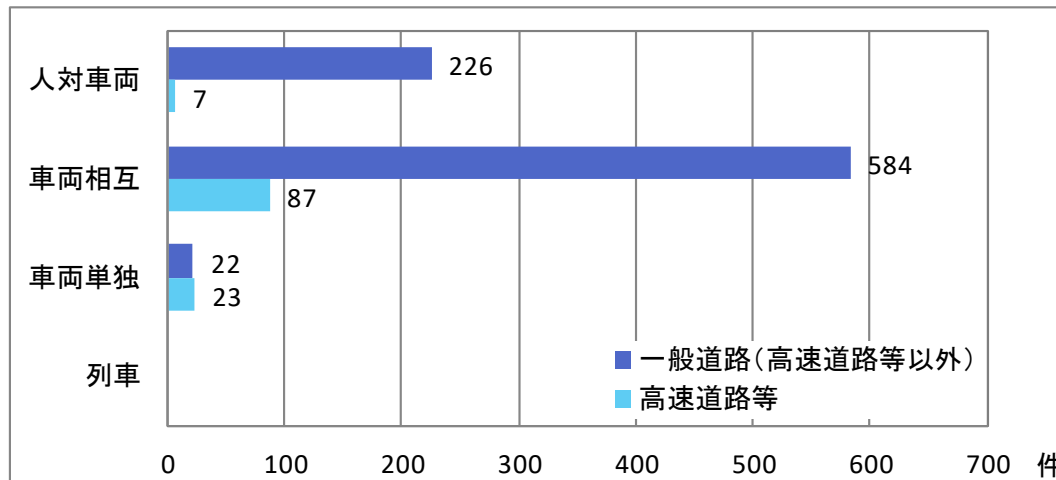
- ・道路区分別にみると、「一般道路」が最も多く840件（87.6%）と9割近くを占めている。



V. 2022年死亡・重傷事故データ(道路区分)

2. 道路区分の事故類型別

- 道路区分の事故類型別にみると、「一般道路」、「高速道路等」とともに「車両相互」が最も多く、それぞれ584件（70.2%）、87件（74.4%）となっている。

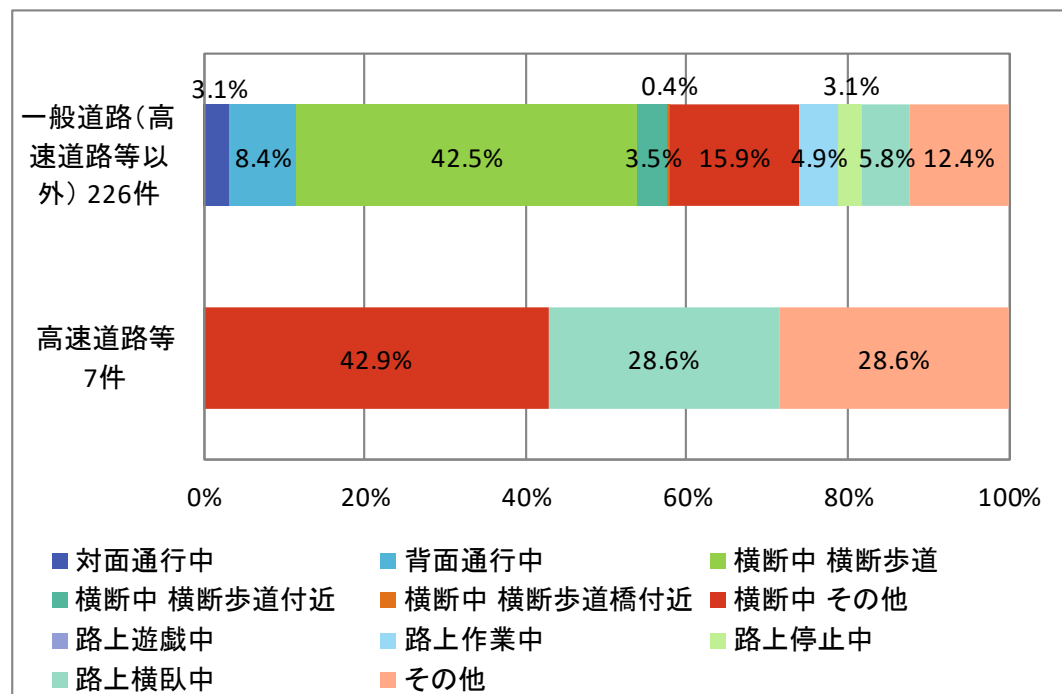
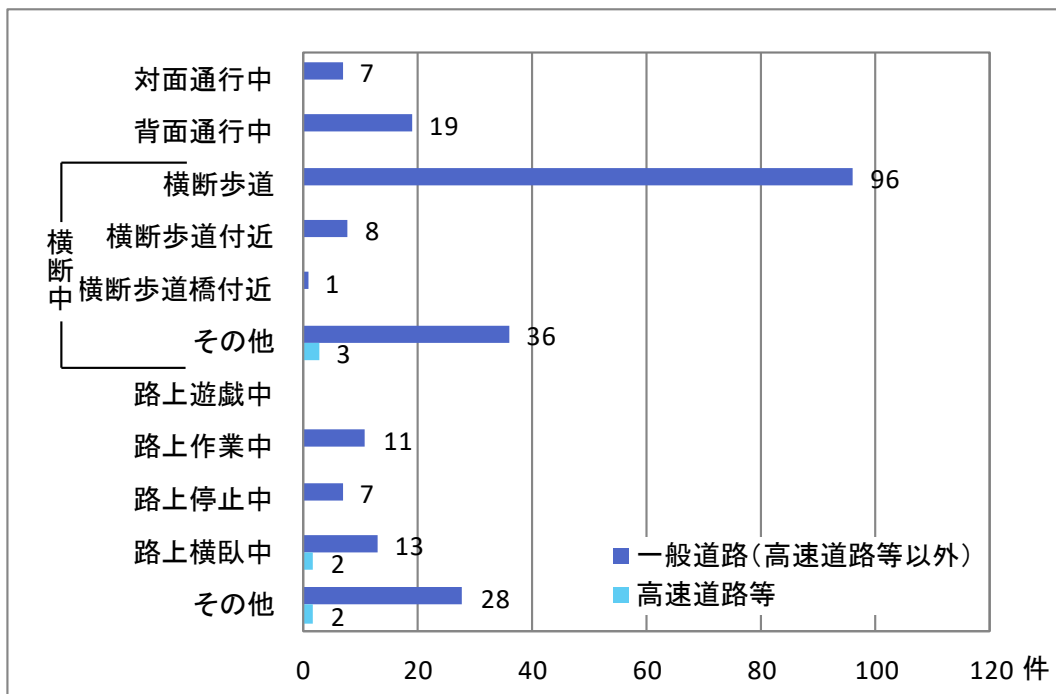


※対自転車事故は、「車両相互」に含まれます。

V. 2022年死亡・重傷事故データ(道路区分)

(1)道路区分の事故類型(人対車両)別

- ・道路区分の事故類型(人対車両)別にみると、「一般道路」では「横断中 横断歩道」が最も多く96件(42.5%)となっている。次いで、「横断歩道 その他」36件(15.9%)等と続いている。
- ・「高速道路」では「横断中 その他」が最も多く3件(42.9%)となっている。

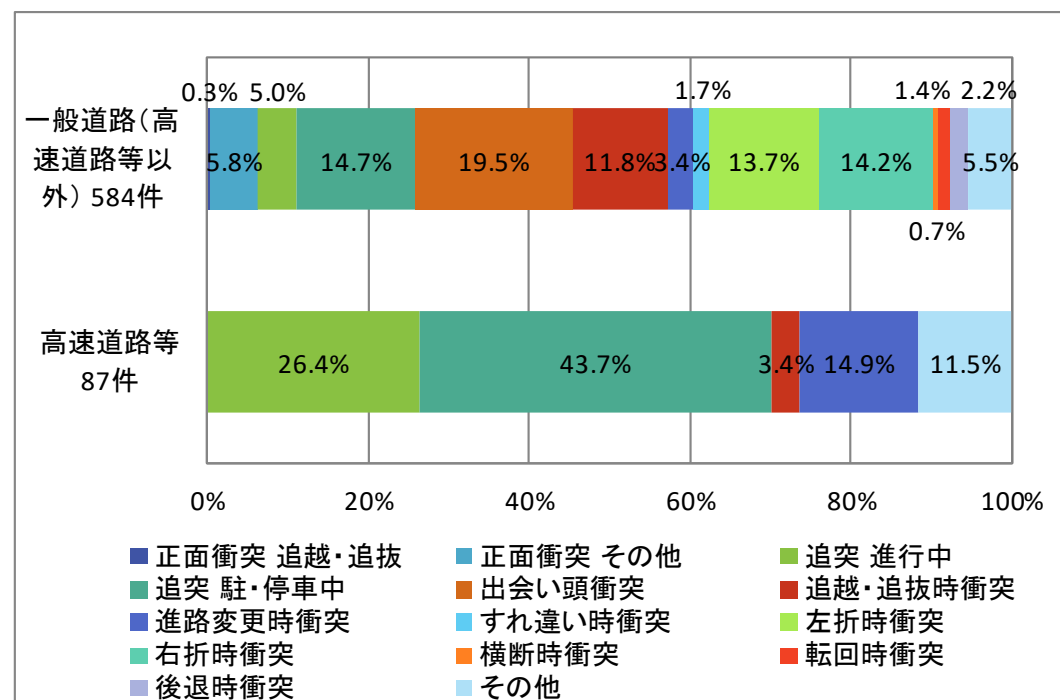
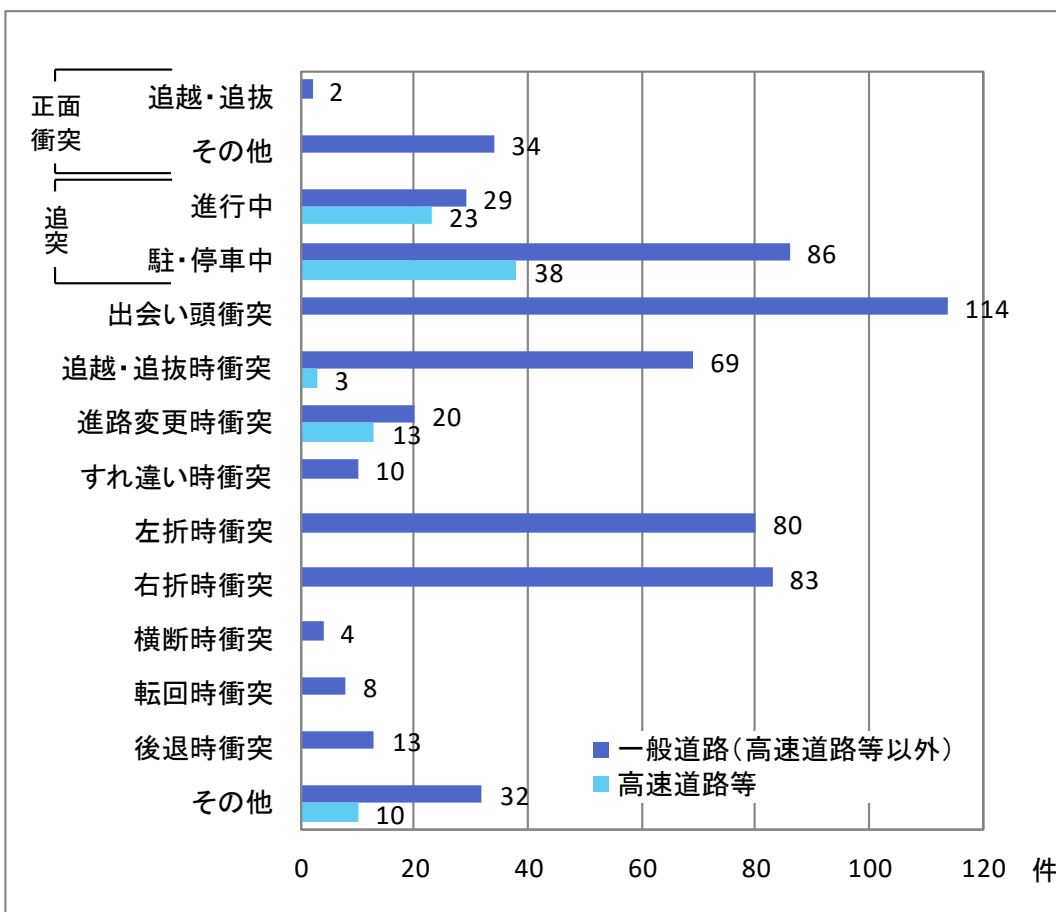


※対自転車事故は、「車両相互」に含まれます。

V. 2022年死亡・重傷事故データ(道路区分)

(2) 道路区分の事故類型(車両相互)別

- ・道路区分の事故類型(車両相互)別にみると、「一般道路」では「出会い頭衝突」が最も多く114件(19.5%)となっている。次いで、「追突 駐・停車中」86件(14.7%)、「右折時衝突」83件(14.2%)、「左折時衝突」80件(13.7%)等と続いている。
- ・「高速道路」では「追突 駐・停車中」が最も多く38件(43.7%)、次いで、「追突 進行中」23件(26.4%)、「進路変更時衝突」13件(14.9%)等と続いている。

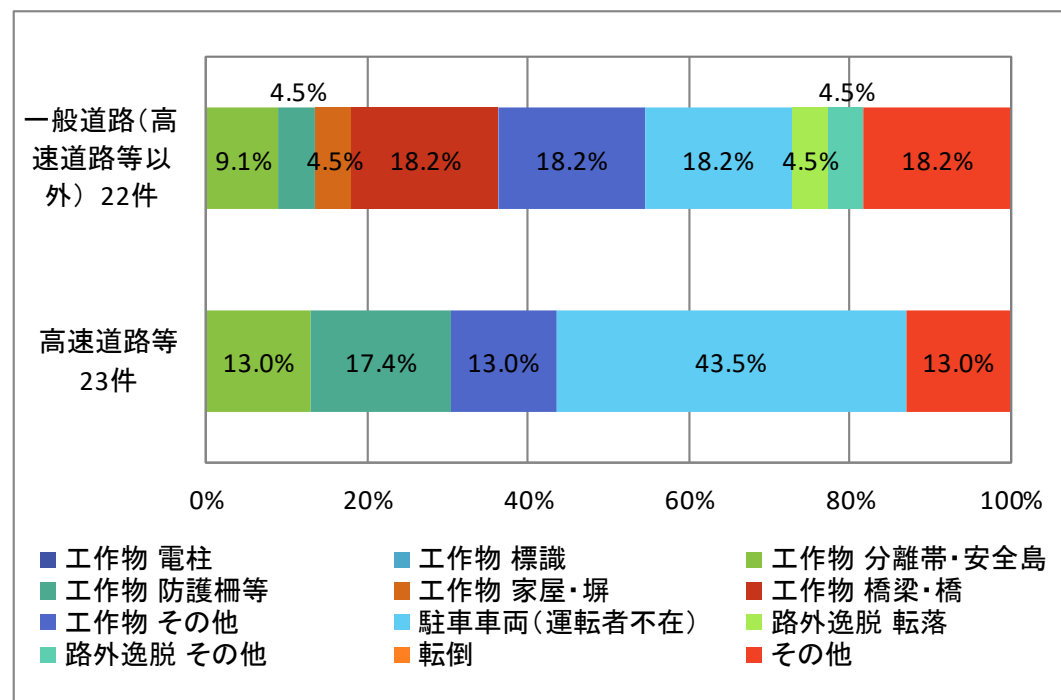
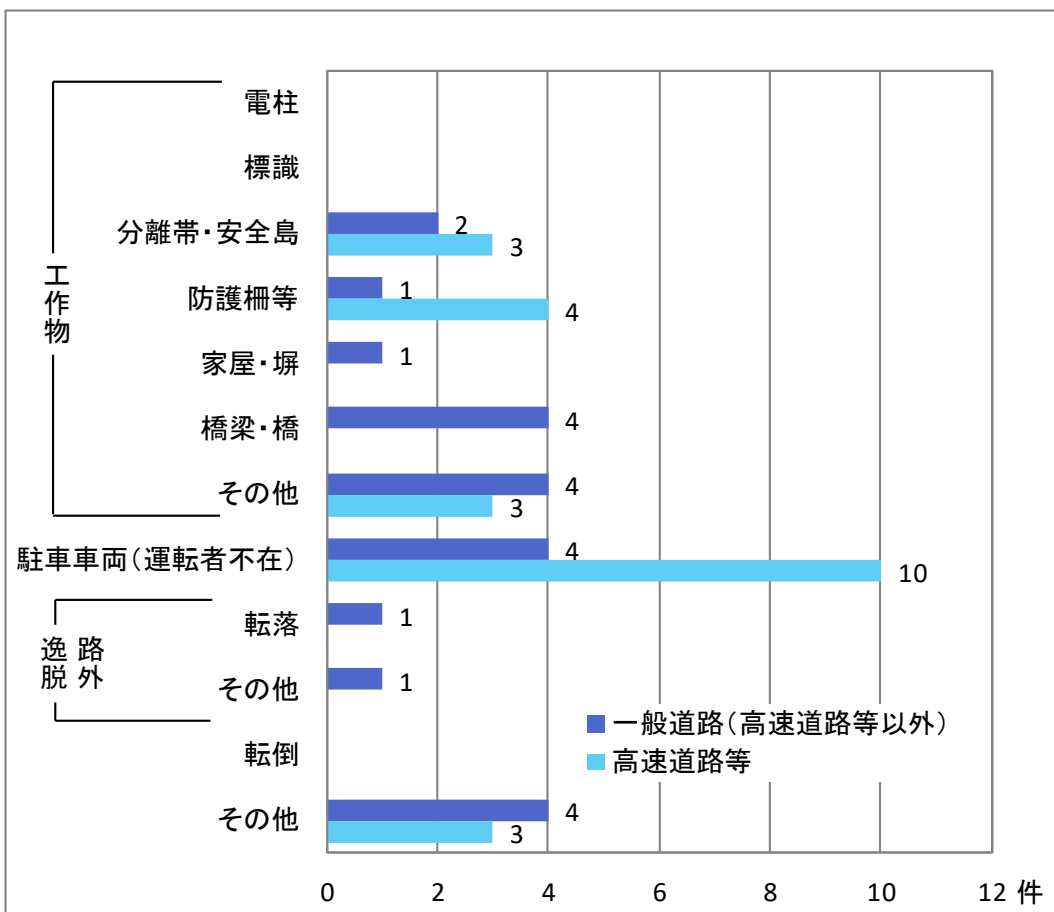


※対自転車事故は、「車両相互」に含まれます。

V. 2022年死亡・重傷事故データ(道路区分)

(3)道路区分の事故類型(車両単独)別

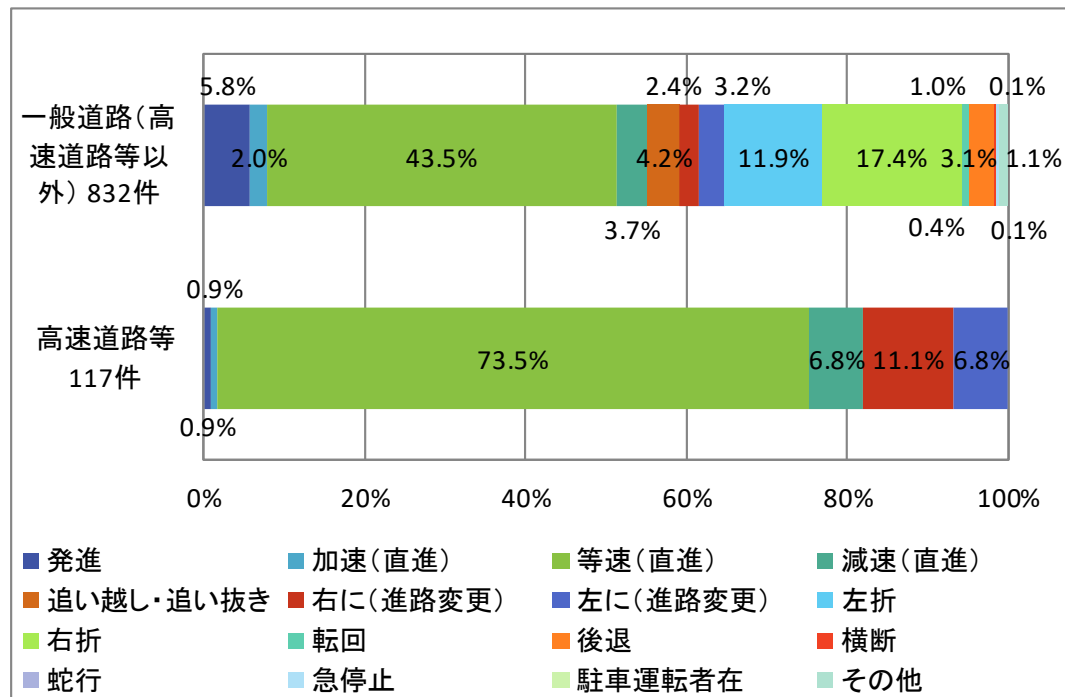
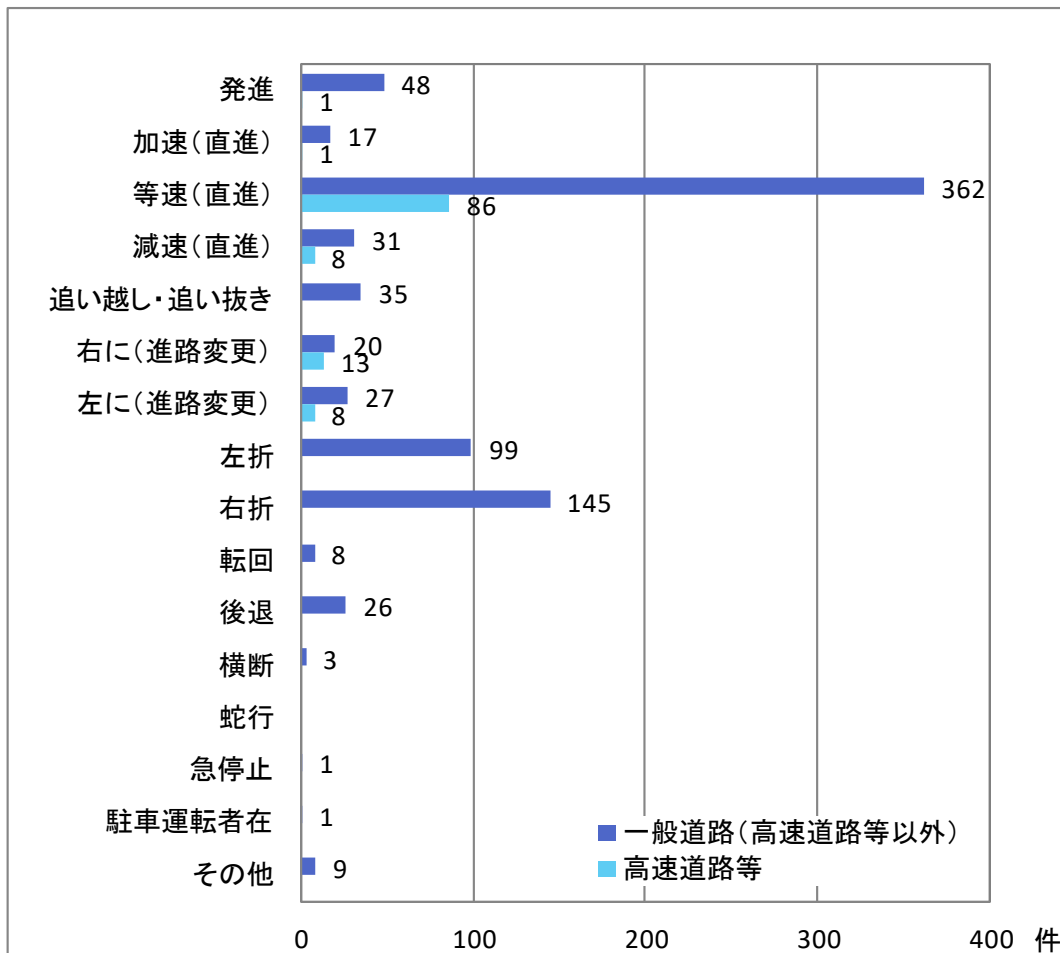
- ・道路区分の事故類型(車両単独)別にみると、「一般道路」では「工作物 橋梁・橋」、「工作物 その他」、「駐車車両(運転者不在)」、「その他」が最も多くそれぞれ4件(18.2%)となっている。
- ・「高速道路」では「駐車車両(運転者不在)」が最も多く10件(43.5%)、次いで、「工作物 防護柵等」4件(17.4%)、「工作物 分離帯・安全島」、「工作物 その他」、「その他」がそれぞれ3件(13.0%)と続いている。



V. 2022年死亡・重傷事故データ(道路区分)

3. 道路区分別の行動類型別

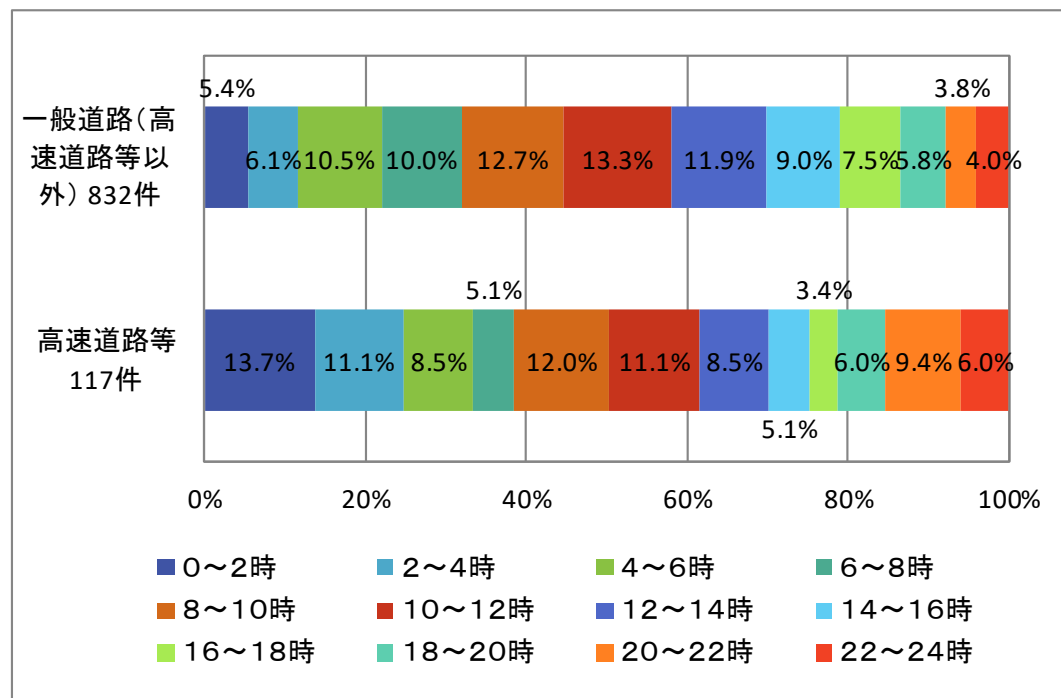
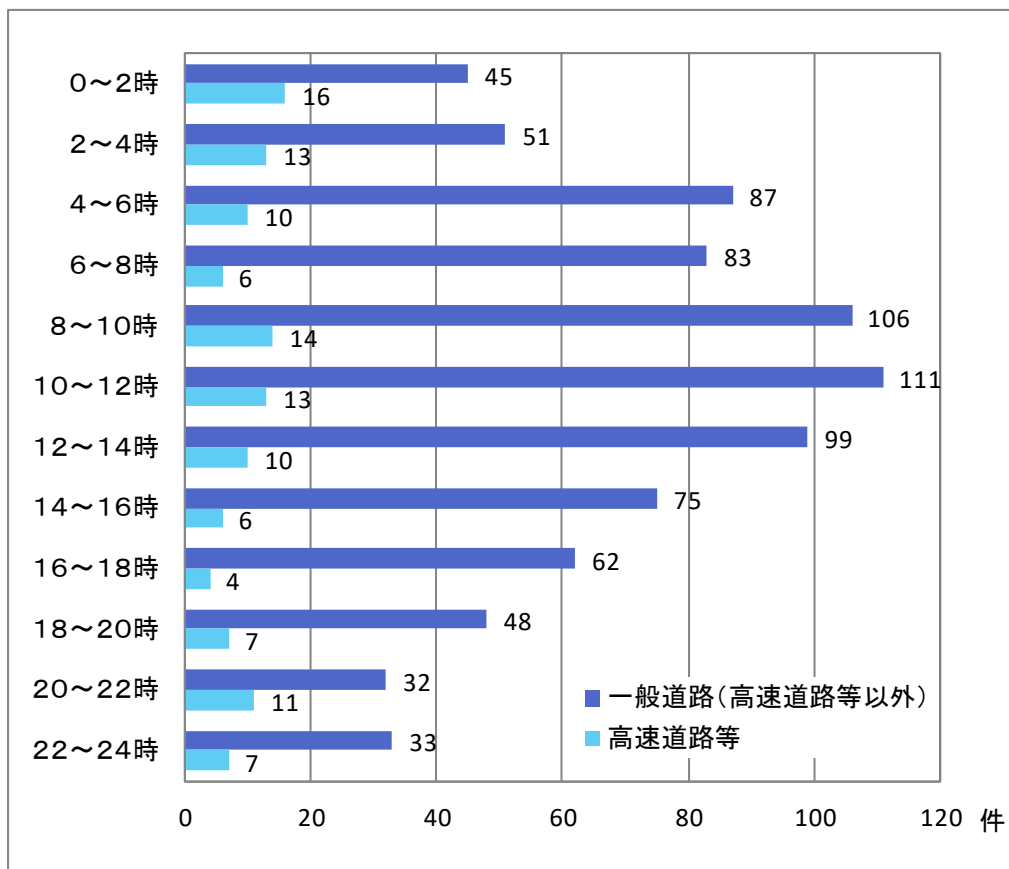
・道路区分別の行動類型別にみると、「一般道路」及び「高速道路」のいずれも「等速（直進）」が最も多く、それぞれ362件（43.5%）、86件（73.5%）となっている。



V. 2022年死亡・重傷事故データ(道路区分)

4. 道路区分別の時間帯別

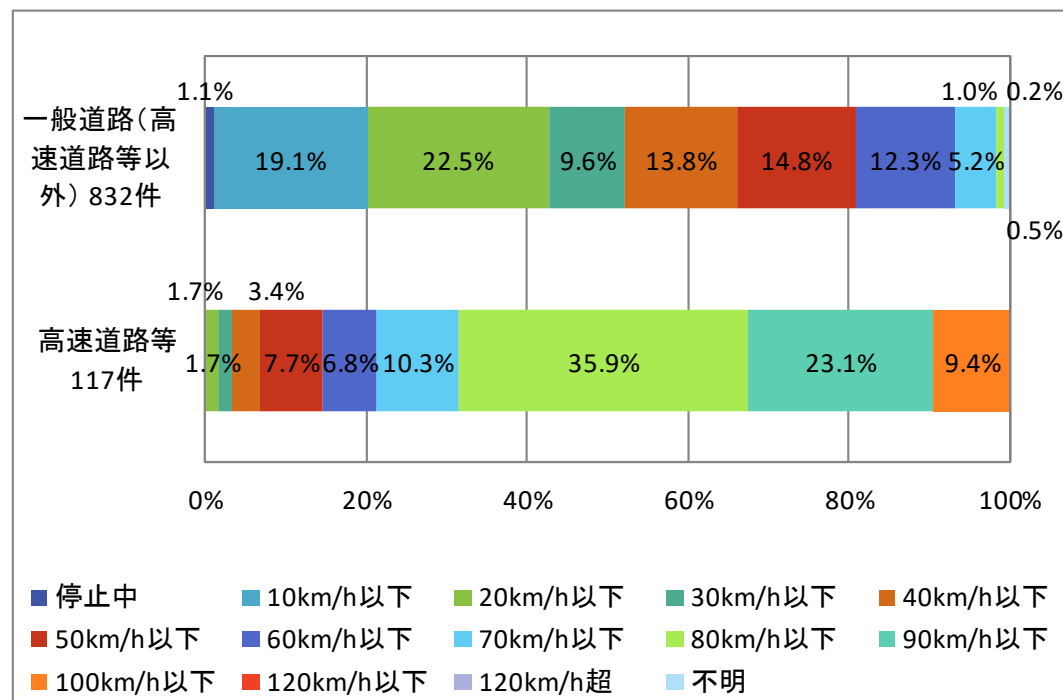
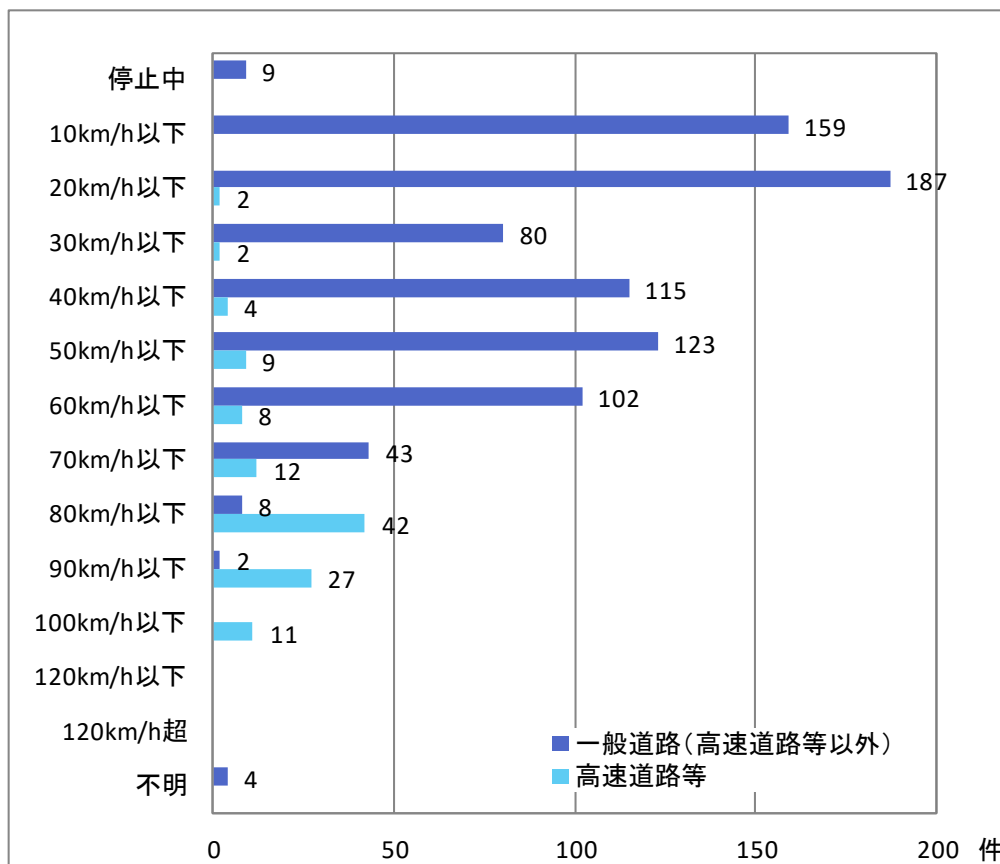
- 道路区分別の時間帯別にみると、「一般道路」では「10～12時」が最も多く111件（13.3%）となっている。次いで、「8～10時」106件（12.7%）、「12～14時」99件（11.9%）、「4～6時」87件（10.5%）、「6～8時」83件（10.0%）等と続いている。6時～12時までの午前中時間帯で4割近く、22～6時までの深夜早朝時間帯で3割近くを占めている。
- 「高速道路」では「0～2時」が最も多く16件（13.7%）となっている。次いで、「8～10時」14件（12.0%）、「2～4時」13件（11.1%）、「10～12時」11件（9.4%）等と続き、22時～6時までの深夜早朝時間帯で4割近くを占めている。



V. 2022年死亡・重傷事故データ(道路区分)

5. 道路区分別の運転者の危険認知速度別

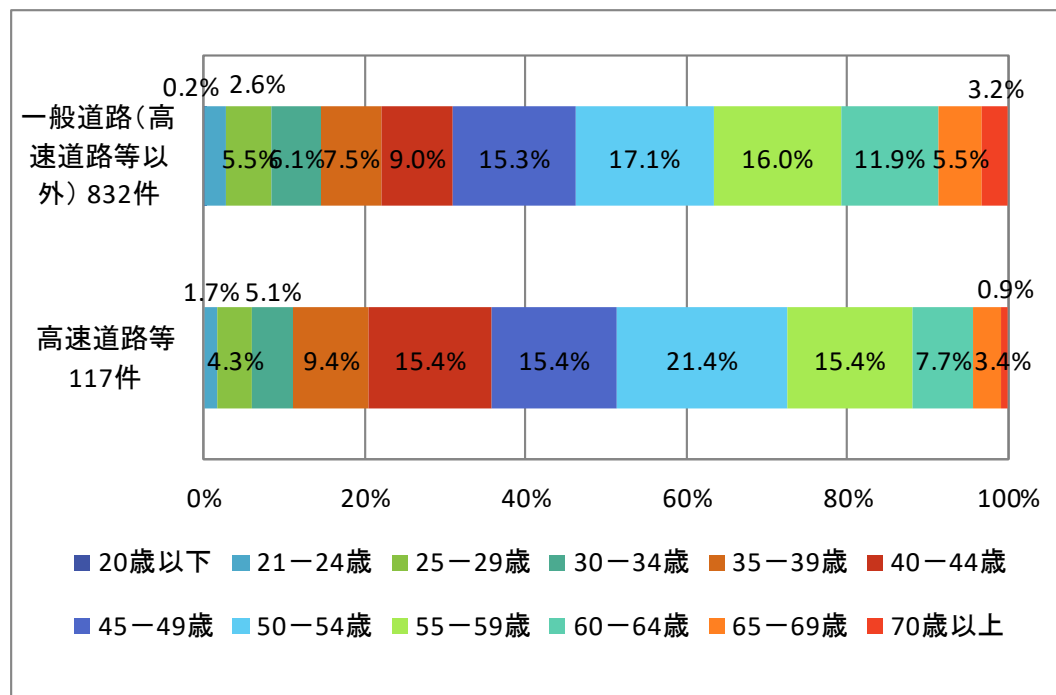
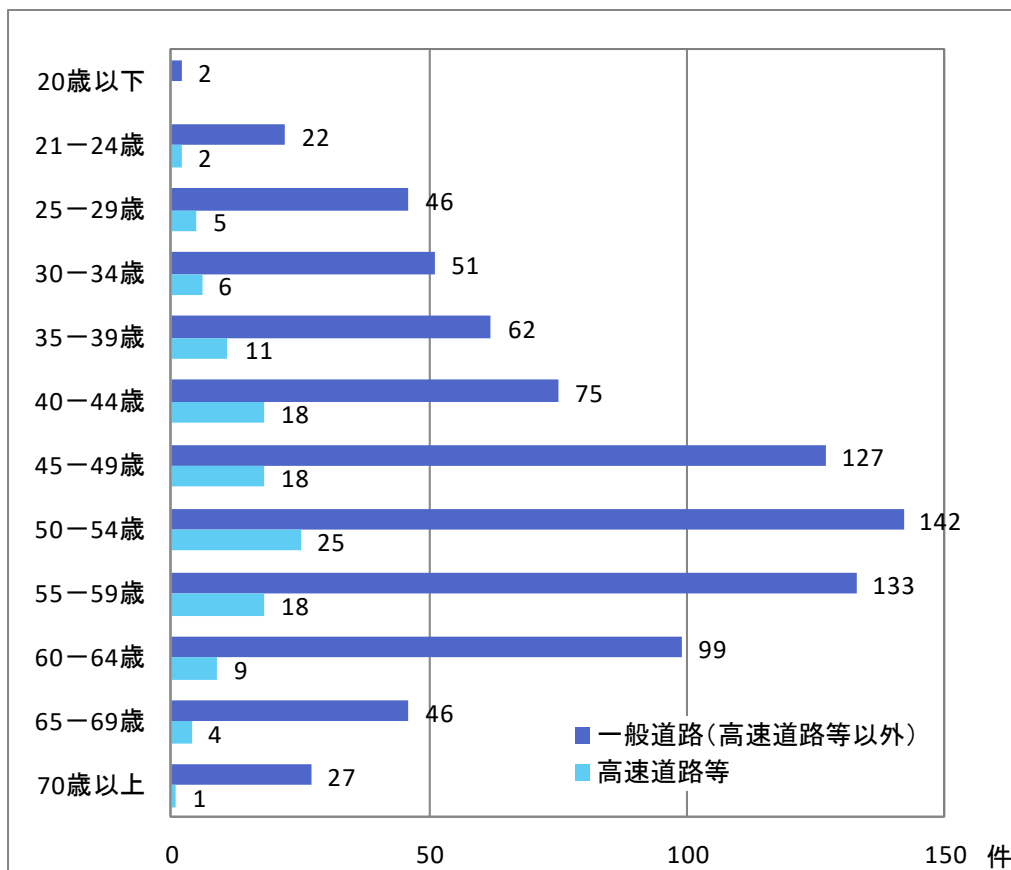
- 道路区分別の運転者の危険認知速度別にみると、「一般道路」では「20km/h以下」が最も多く187件（22.5%）となっている。次いで、「10km/h以下」159件（19.1%）、「50km/h以下」123件（14.8%）、「40km/h以下」115件（13.8%）、「60km/h以下」102件（12.3%）等と続いている。市街地の最高速度に近い10～20km/h程度の速度帯と幹線道路の最高速度に近い60km/hの速度帯に分布がわかれている。
- 「高速道路」では「80km/h以下」が最も多く42件（35.9%）となっている。次いで、「90km/h以下」27件（23.1%）等と続いている。



V. 2022年死亡・重傷事故データ(道路区分)

6. 道路区分別の運転者の年齢層別

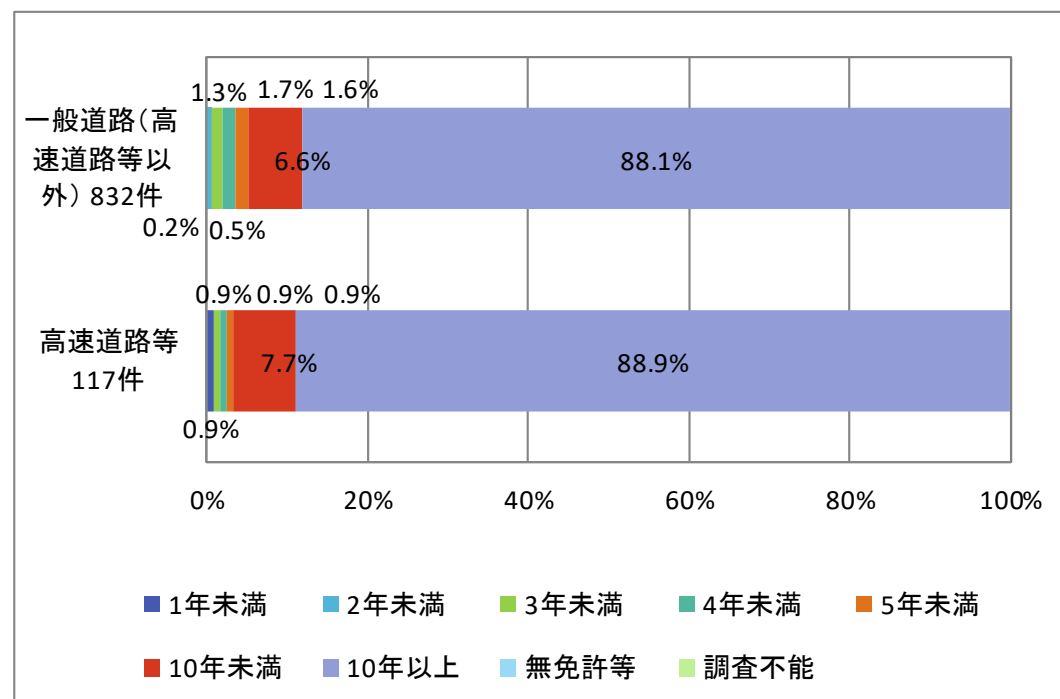
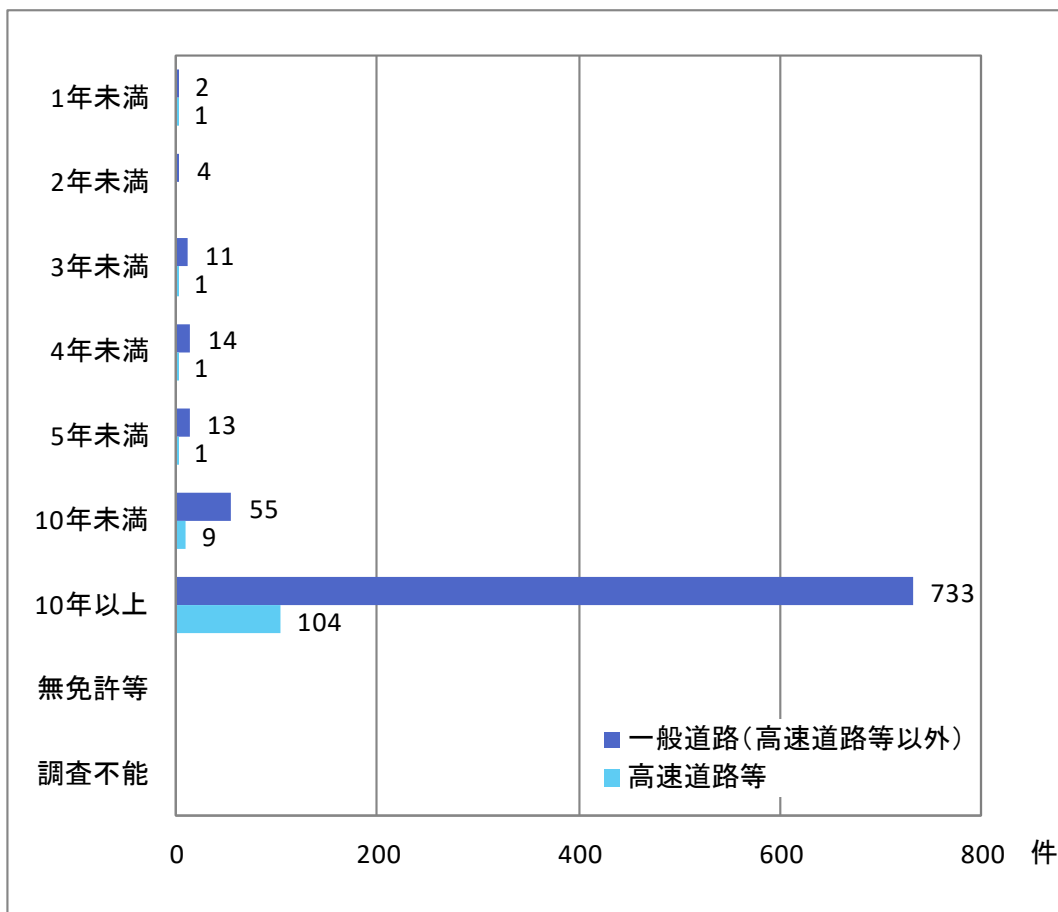
- ・道路区分別の運転者の年齢層別にみると、「一般道路」では「50-54歳」が最も多く142件（17.1%）となっている。次いで、「55-59歳」133件（16.0%）、「45-49歳」127件（15.3%）、「60-64歳」99件（11.9%）等と続いている。
- ・「高速道路」では「50-54歳」が最も多く25件（21.4%）となっている。次いで、「40-44歳」、「45-49歳」、「55-59歳」がそれぞれ18件（15.4%）等と続いている。
- ・「一般道路」では60歳以上の死亡・重傷事故割合が全体の2割以上となっている。



V. 2022年死亡・重傷事故データ(道路区分)

7. 道路区分別の運転者の免許取得年数別

- 道路区分別の運転者の免許取得年数別にみると、「一般道路」及び「高速道路」のいずれも「10年以上」が最も多く、それぞれ733件（88.1%）、104件（88.9%）と9割近くを占めている。



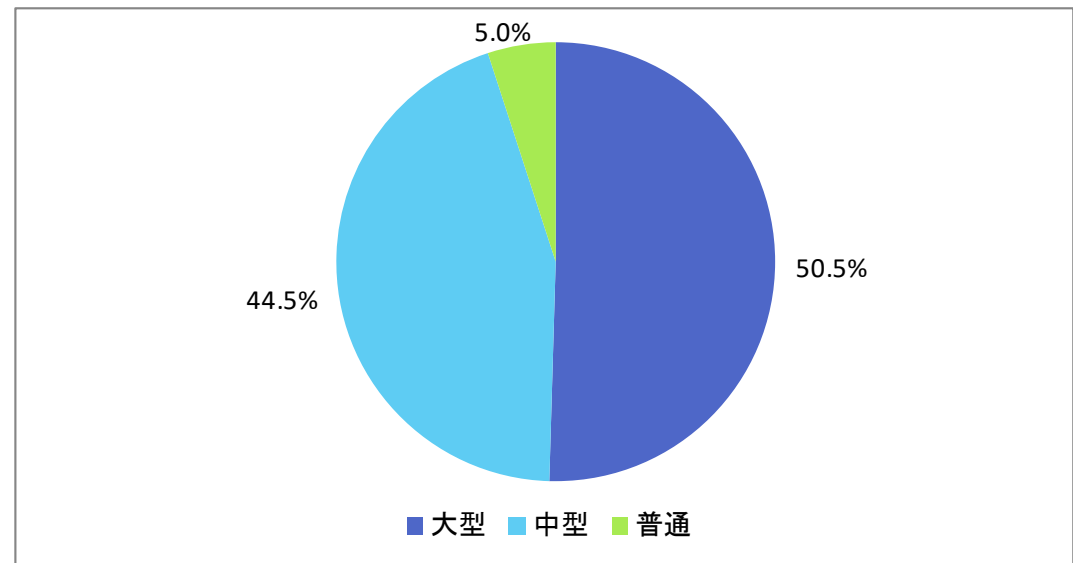
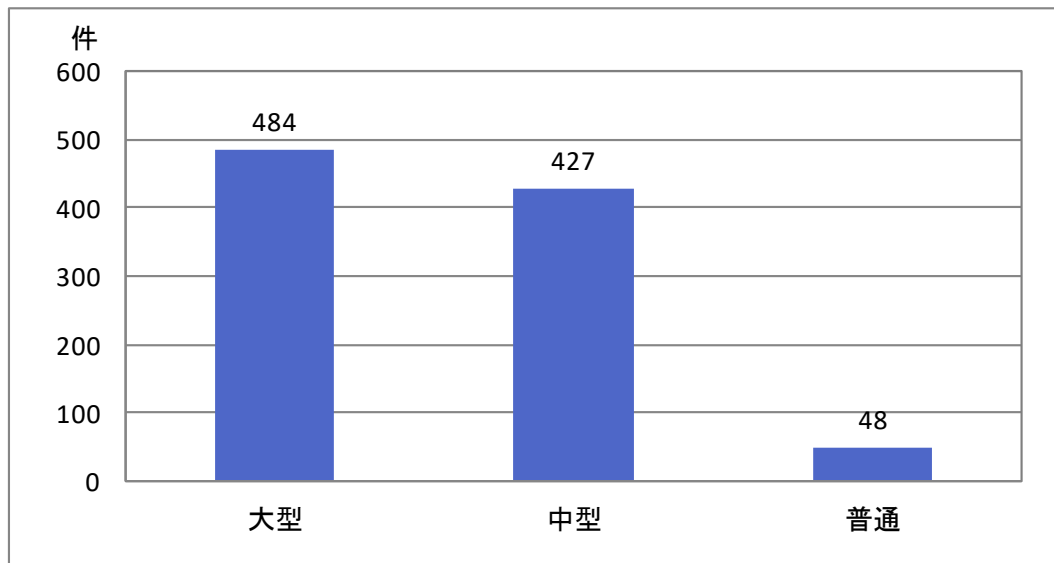
VI. 2022年死亡・重傷事故データ(車両区分)

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

VI. 2022年死亡・重傷事故データ(車両区分)

1. 車両区分別

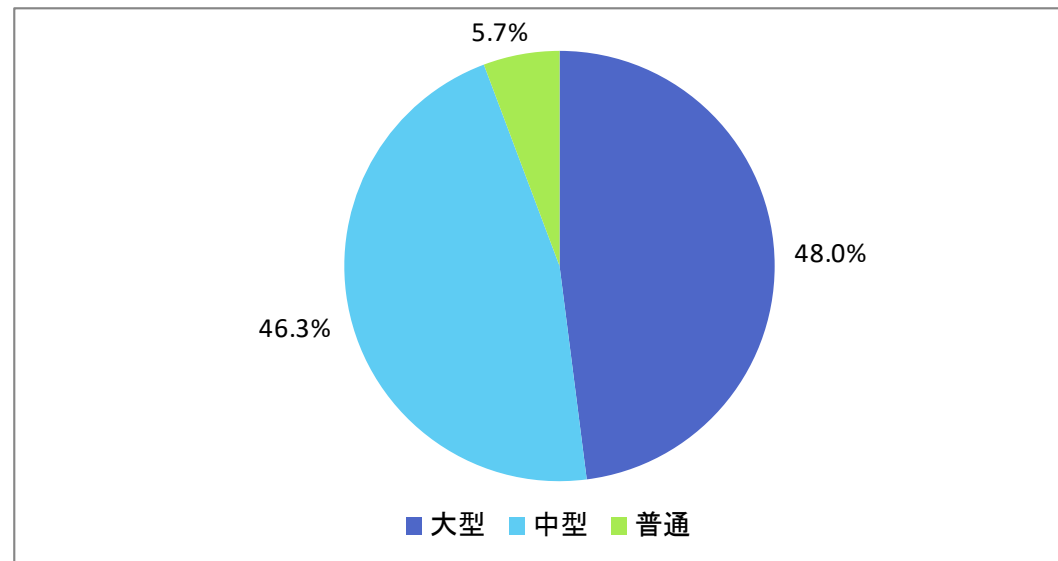
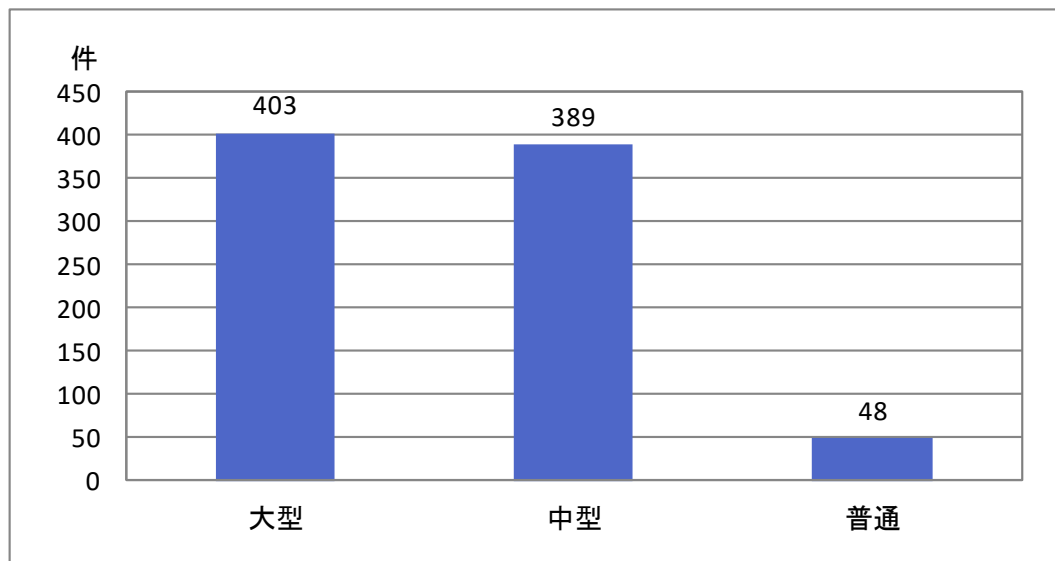
- ・車両区分別にみると、「大型」が最も多く484件（50.5%）と5割以上を占めている。
- ・次いで、「中型」427件（44.5%）、「普通」48件（5.0%）と続いている。



VI. 2022年死亡・重傷事故データ(車両区分)

(1) 一般道路上での車両区分

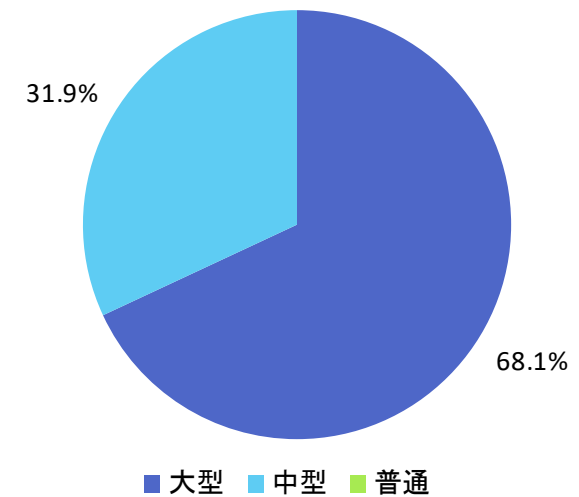
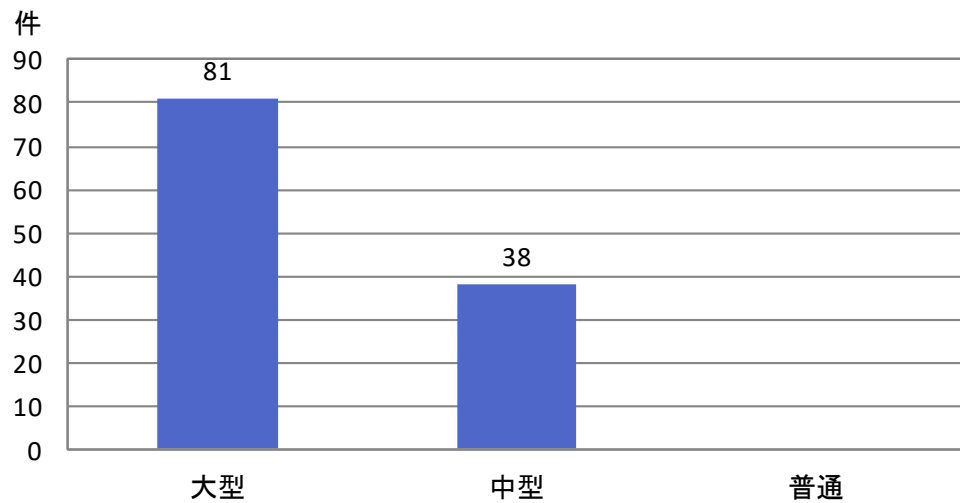
- ・一般道路上での車両区分をみると、「大型」が最も多く403件（48.0%）と5割近くを占めている。
- ・次いで、「中型」389件（46.3%）、「普通」48件（5.7%）と続いている。
- ・「大型」と「中型」はほぼ同じ割合となっている。



VI. 2022年死亡・重傷事故データ(車両区分)

(2) 高速道路上での車両区分

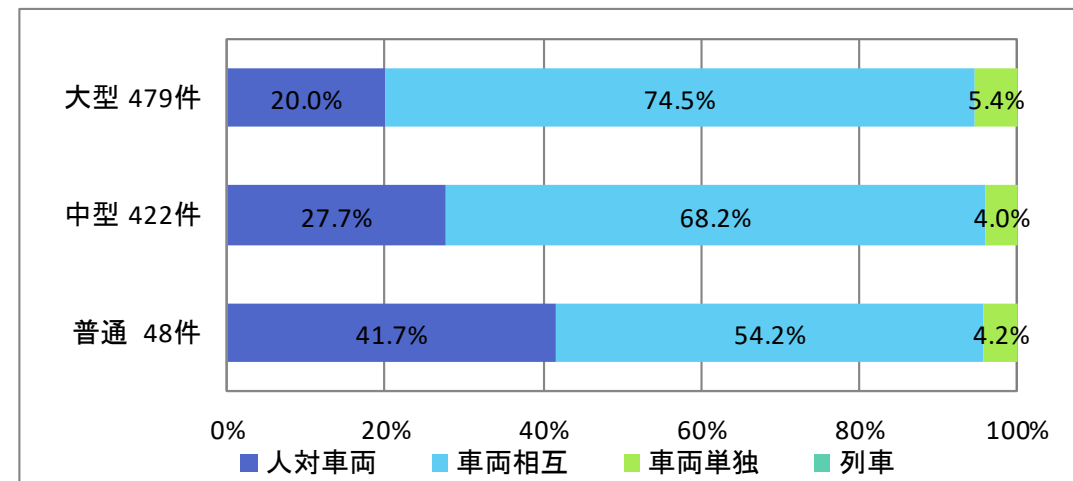
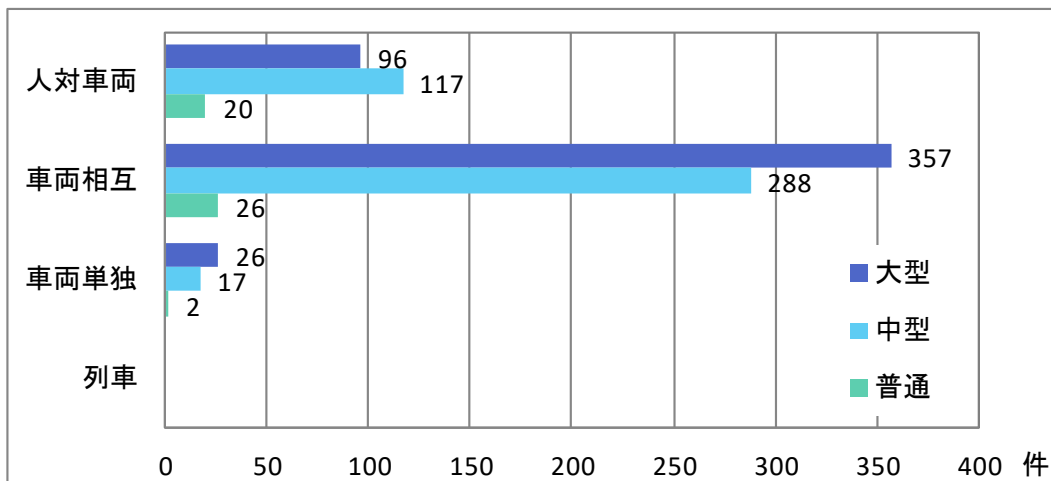
- ・ 高速道路上での車両区分をみると、「大型」が最も多く81件（68.1%）と7割近くを占めている。
- ・ 次いで、「中型」38件（31.9%）と続いている。



VI. 2022年死亡・重傷事故データ(車両区分)

2. 車両区分の事故類型別

- ・車両区分の事故類型別にみると、「大型」から「普通」までのいずれも「車両相互」が最も多く、それぞれ357件（74.5%）、288件（68.2%）、26件（54.2%）となっている。
- ・車両が小さくなるほど、「人対車両」の割合が多い傾向にある。

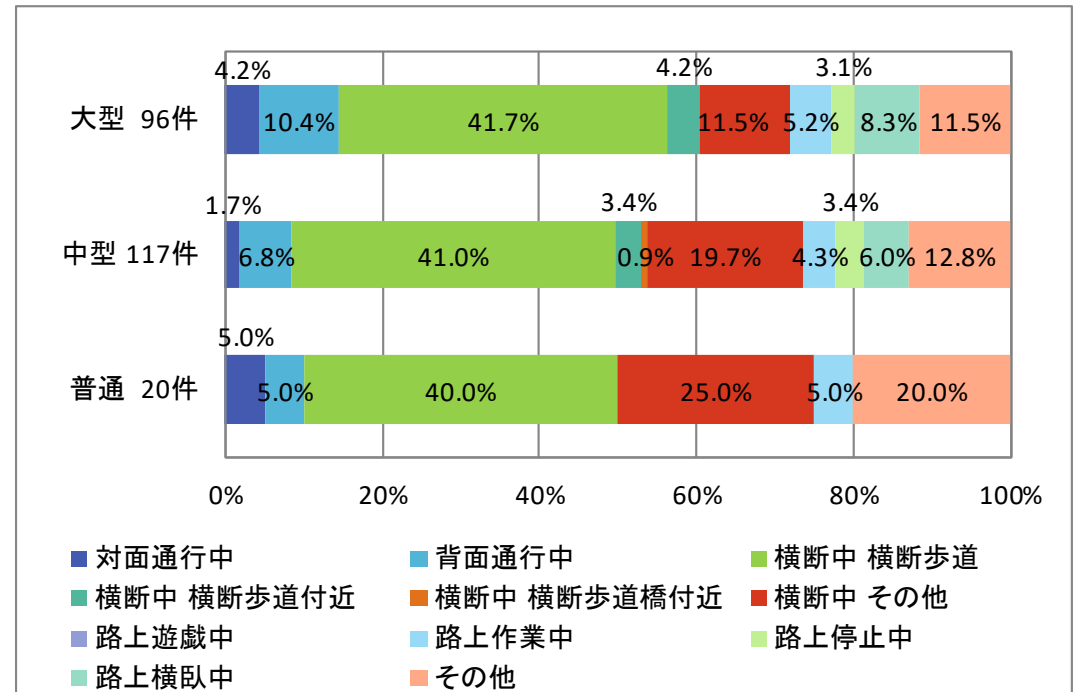
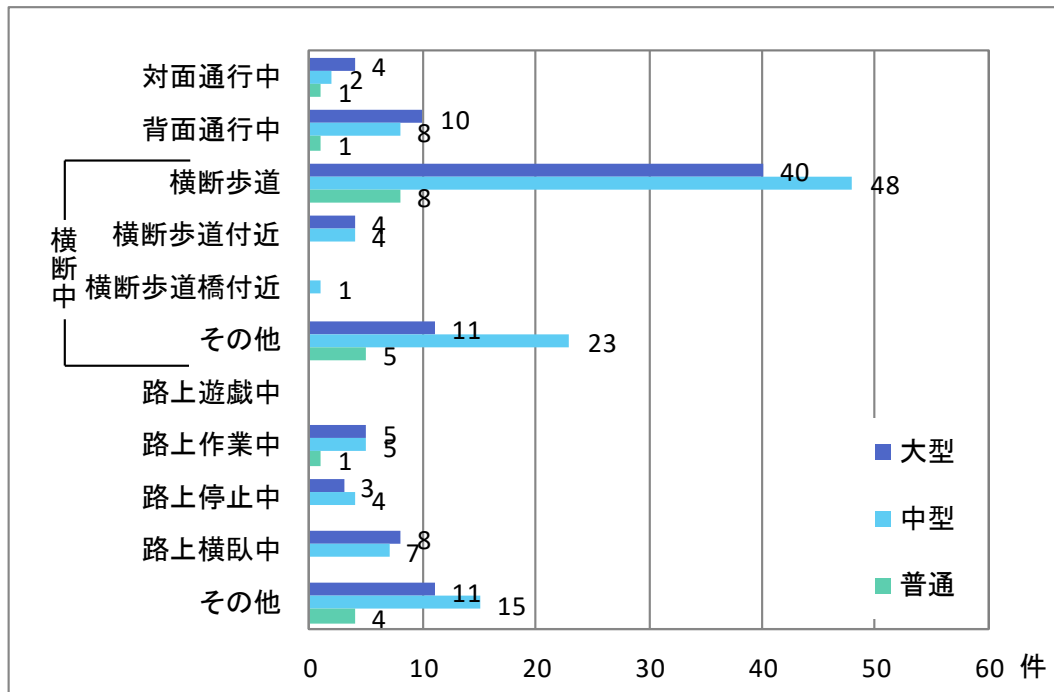


※対自転車事故は、「車両相互」に含まれます。

VI. 2022年死亡・重傷事故データ(車両区分)

(1) 車両区分の事故類型(人対車両)別

- ・ 車両区分の事故類型(人対車両)別にみると、「大型」から「普通」までのいずれも「横断中 横断歩道」が最も多く、それぞれ40件(41.7%)、48件(41.0%)、8件(40.0%)となっている。

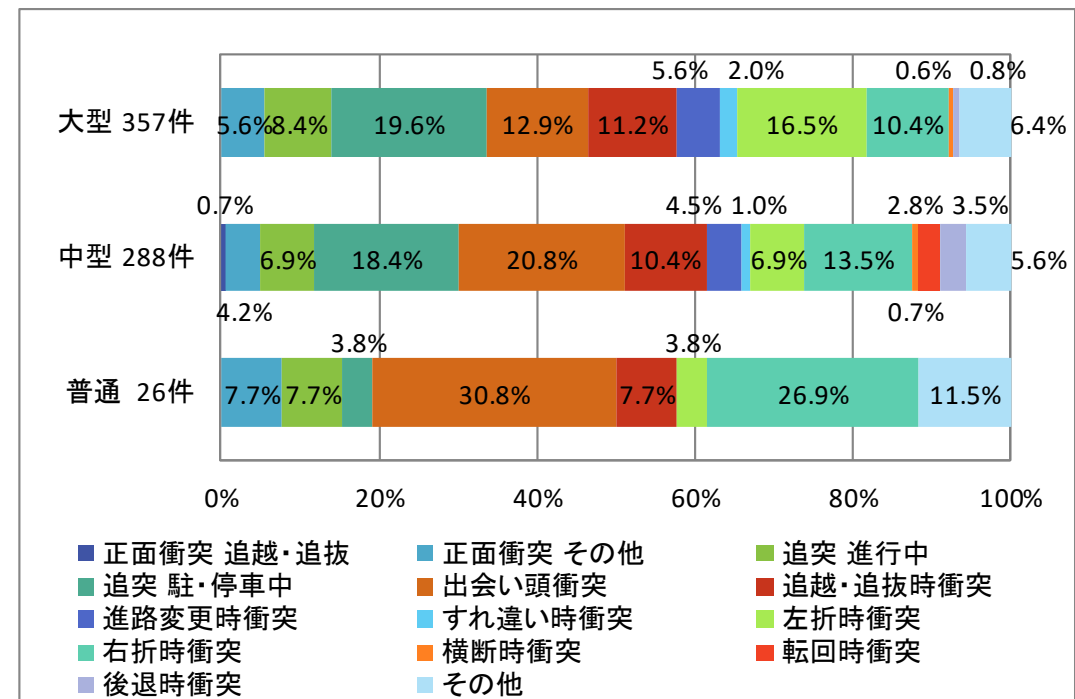
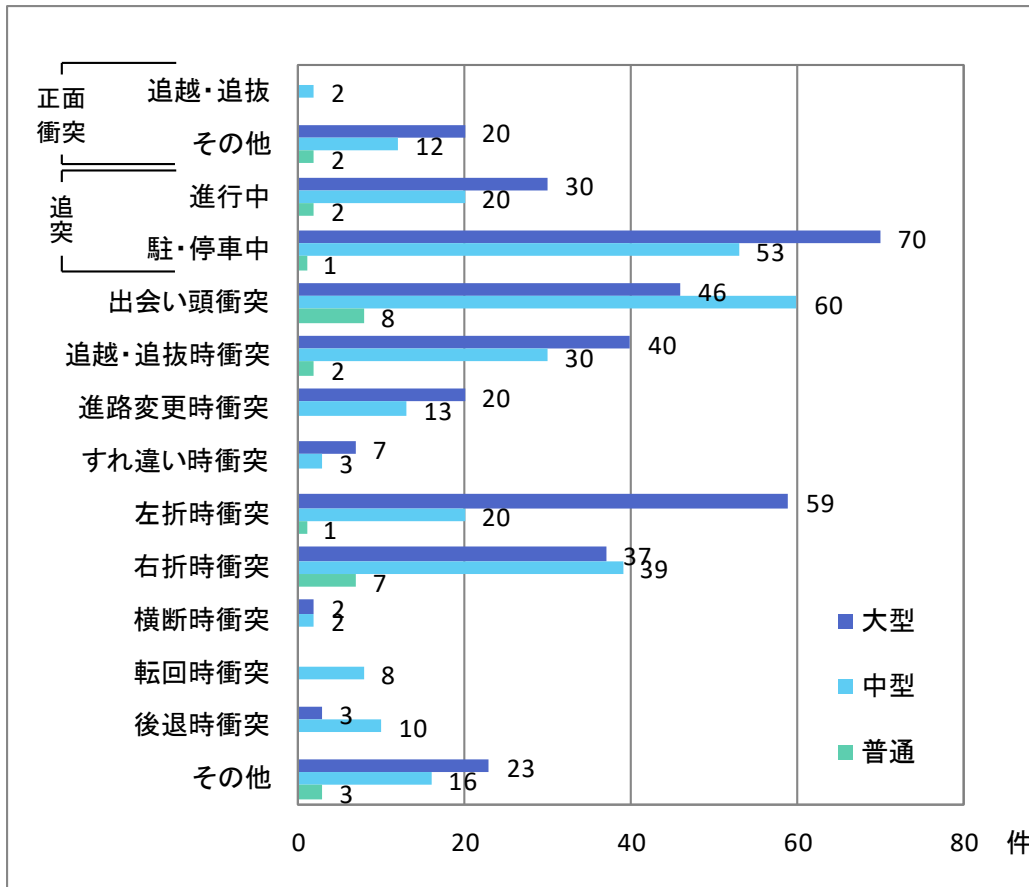


※対自転車事故は、「車両相互」に含まれます。

VI. 2022年死亡・重傷事故データ(車両区分)

(2) 車両区分の事故類型(車両相互)別

- ・車両区分の事故類型(車両相互)別にみると、「大型」は「追突 駐・停車中」が最も多く70件(19.6%)となっている。次いで、「左折時衝突」59件(16.5%)、「出会い頭衝突」46件(12.9%)、「追越・追抜時衝突」40件(11.2%)、「右折時衝突」37件(10.4%)等と続いている。
- ・「中型」は「出会い頭衝突」が最も多く60件(20.8%)となっている。次いで、「追突 駐・停車中」53件(18.4%)、「右折時衝突」39件(13.5%)等と続いている。
- ・「普通」は「出会い頭衝突」が8件(30.8%)となっている。次いで、「右折時衝突」7件(26.9%)等と続いている。

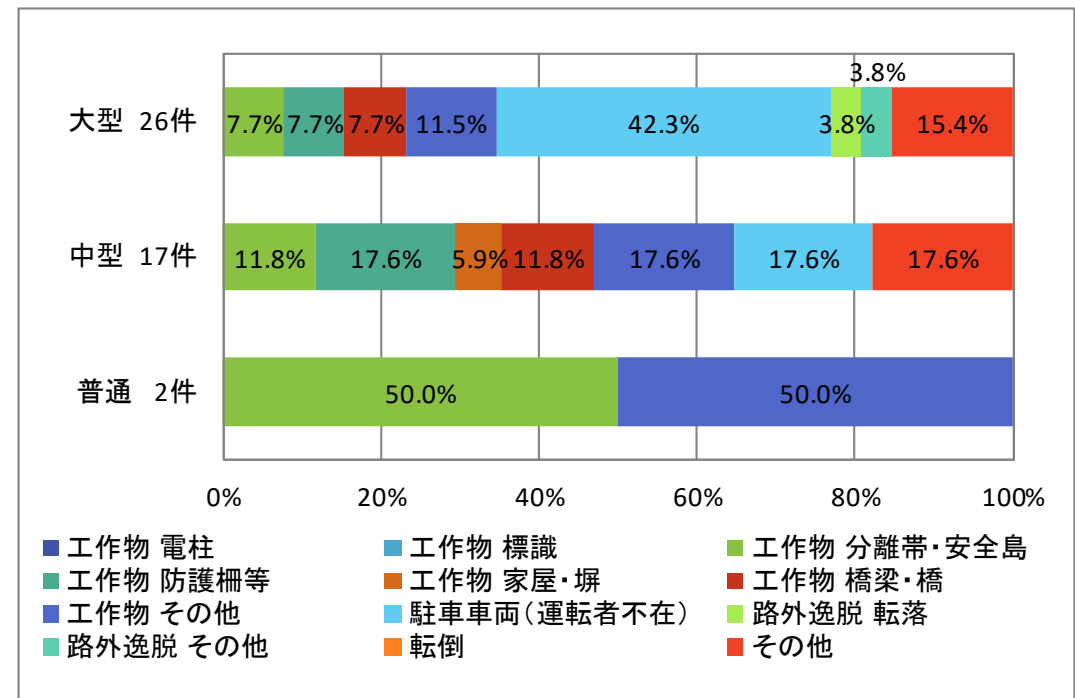
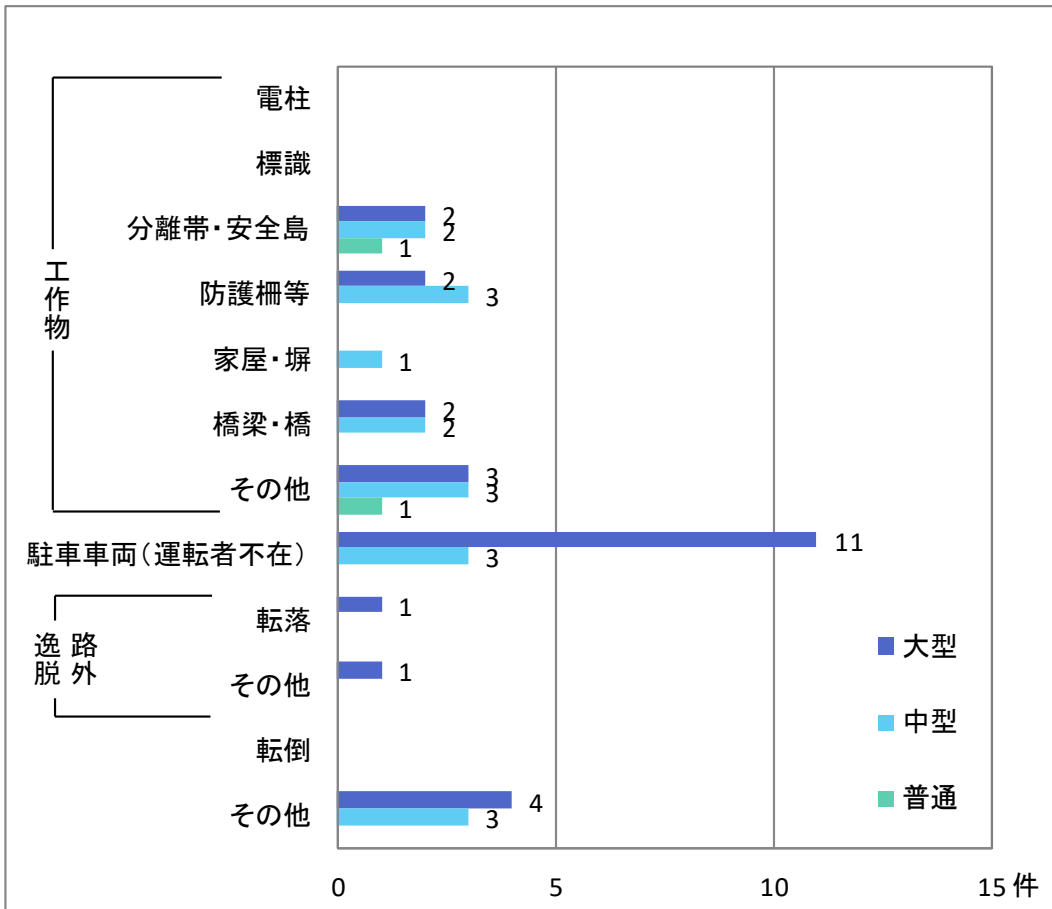


※対自転車事故は、「車両相互」に含まれます。

VI. 2022年死亡・重傷事故データ(車両区分)

(3) 車両区分の事故類型(車両単独)別

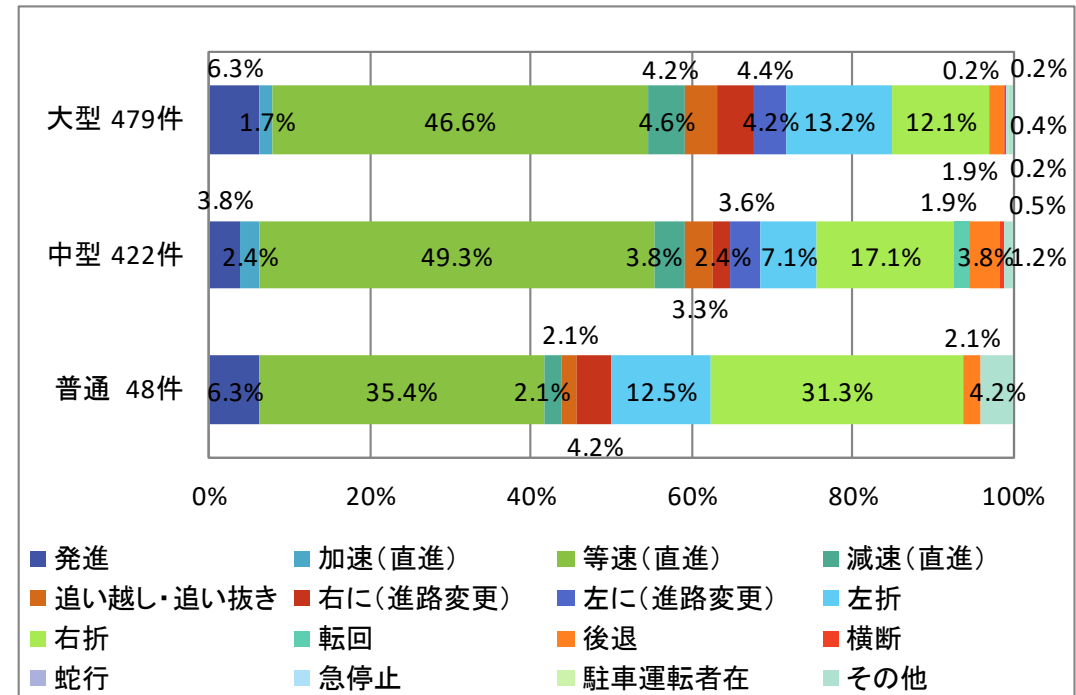
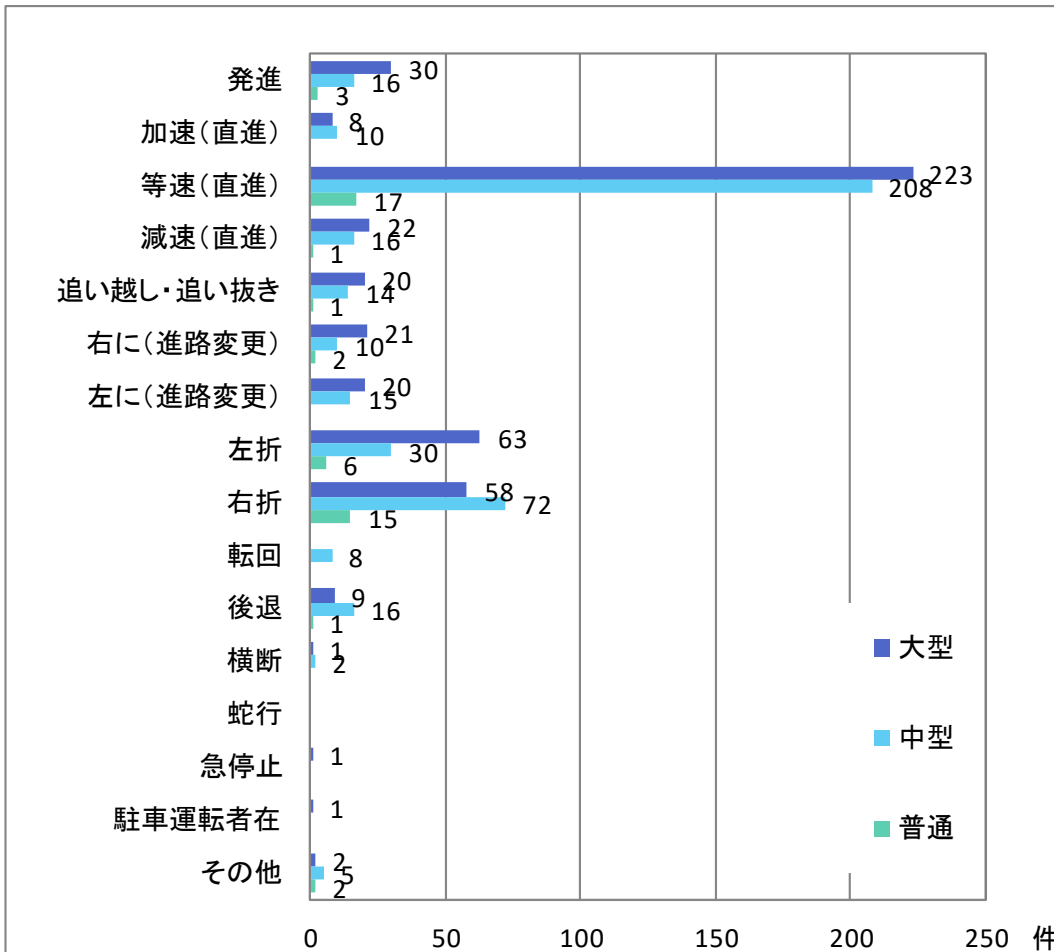
- ・車両区分の事故類型(車両単独)別にみると、「大型」は「駐車車両(運転者不在)」が最も多く11件(42.3%)となっている。
- ・「中型」は「工作物 防護柵等」、「工作物 その他」、「駐車車両(運転者不在)」、「その他」が最も多くそれぞれ3件(17.6%)となっている。
- ・「普通」は「工作物 分離帯・安全島」、「工作物 その他」がそれぞれ1件(50.0%)となっている。



VI. 2022年死亡・重傷事故データ(車両区分)

3. 車両区分別の行動類型別

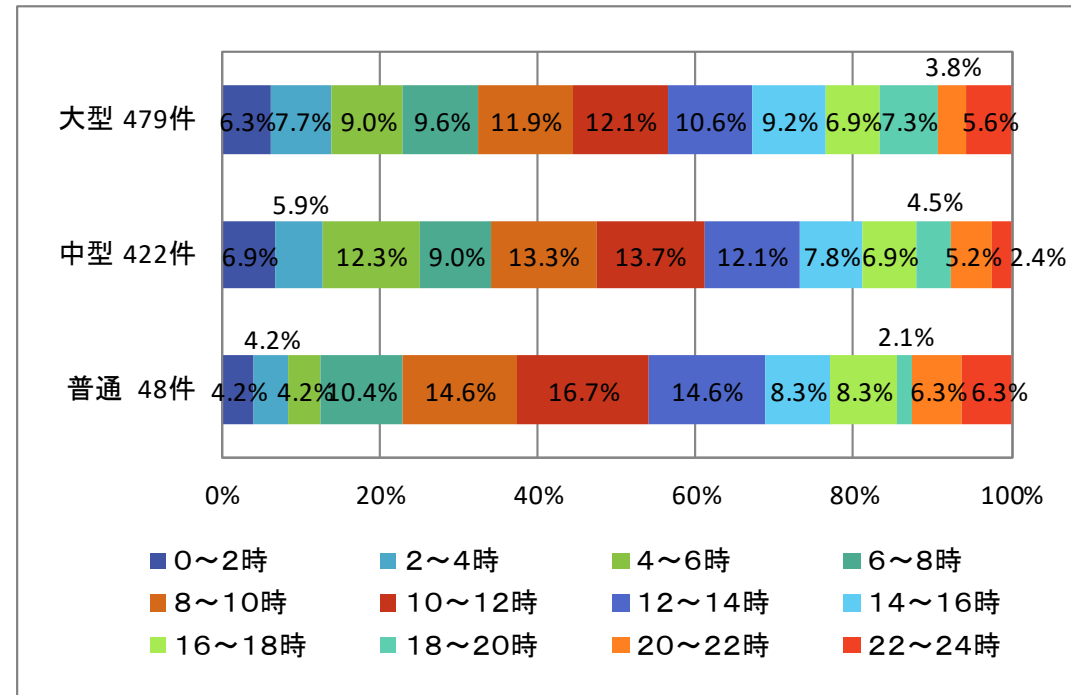
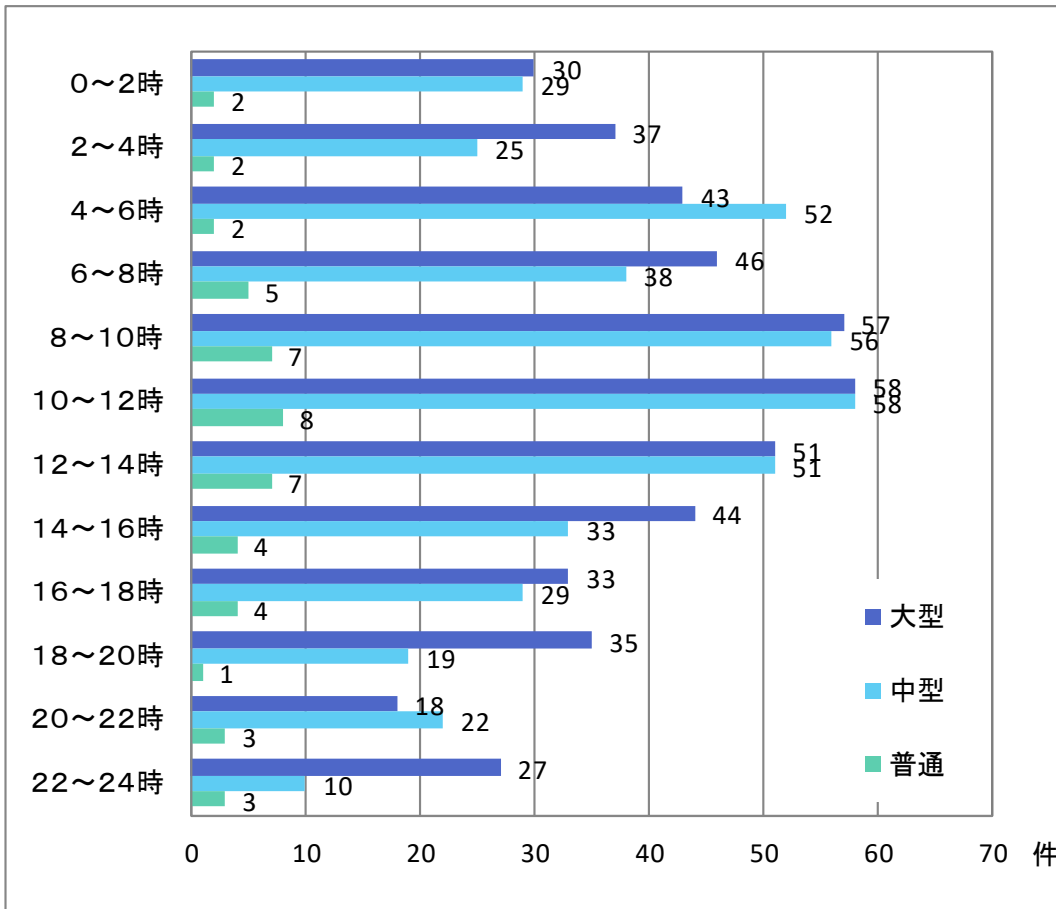
- ・車両区分別の行動類型別にみると、「大型」から「普通」までのいずれも「等速（直進）」が最も多く、それぞれ223件（46.6%）、208件（49.3%）、17件（35.4%）となっている。
- ・次いで、「大型」は「左折」63件（13.2%）、「右折」58件（12.1%）となっている。「中型」、「普通」は「右折」となっており、それぞれ72件（17.1%）、15件（31.3%）となっている。



VI. 2022年死亡・重傷事故データ(車両区分)

4. 車両区分別の時間帯別

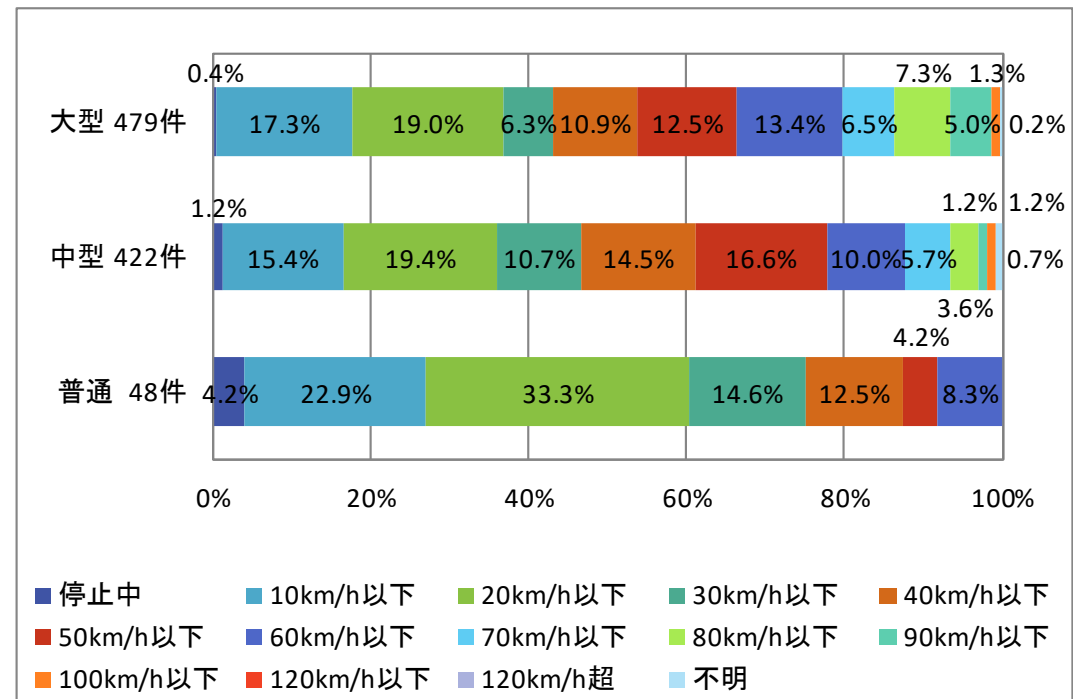
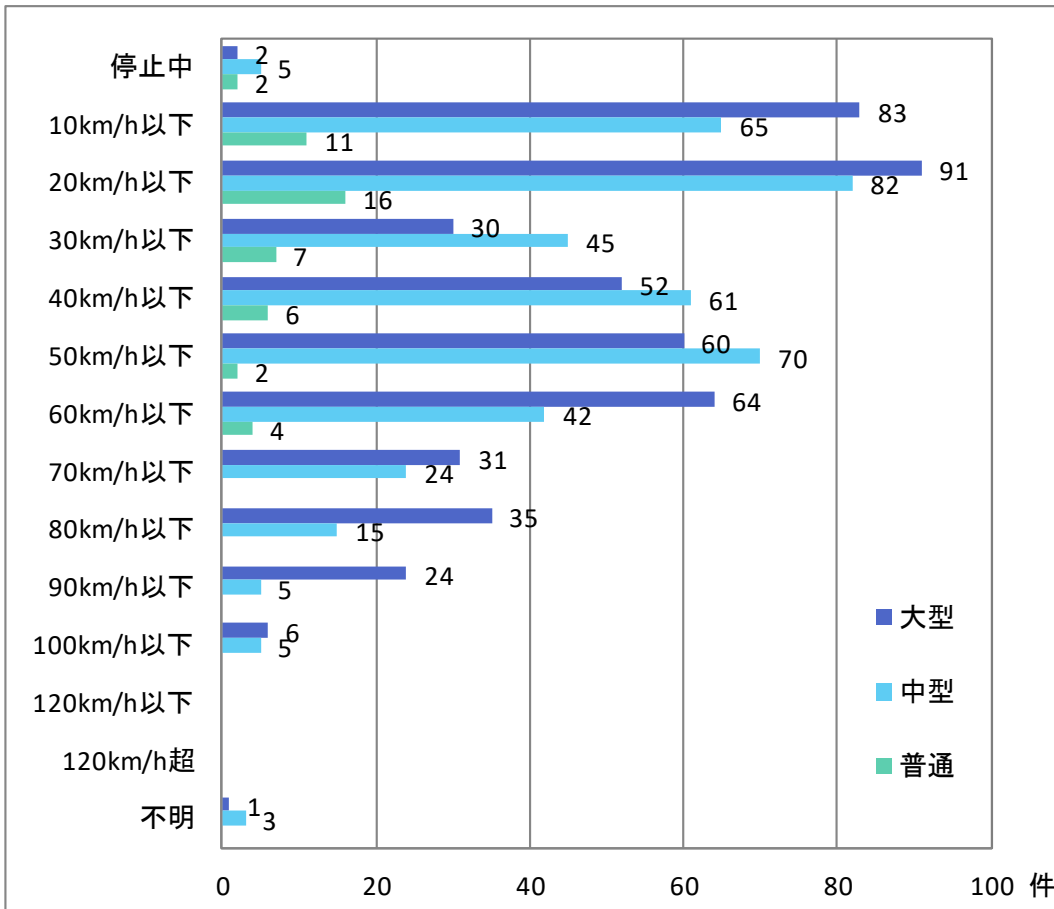
- ・車両区分別の時間帯別にみると、「大型」から「普通」までのいずれも「10～12時」が最も多く、それぞれ58件(12.1%)、58件(13.7%)、8件(16.7%)となっている。
- ・次いで、「大型」は「8～10時」が57件(11.9%)、「12～14時」が51件(10.6%)等と続いている。「中型」は「8～10時」が56件(13.3%)、「4～6時」が52件(12.3%)等と続いている。「普通」は「8～10時」、「12～14時」がそれぞれ7件(14.6%)等と続いている。



VI. 2022年死亡・重傷事故データ(車両区分)

5. 車両区分別の運転者の危険認知速度別

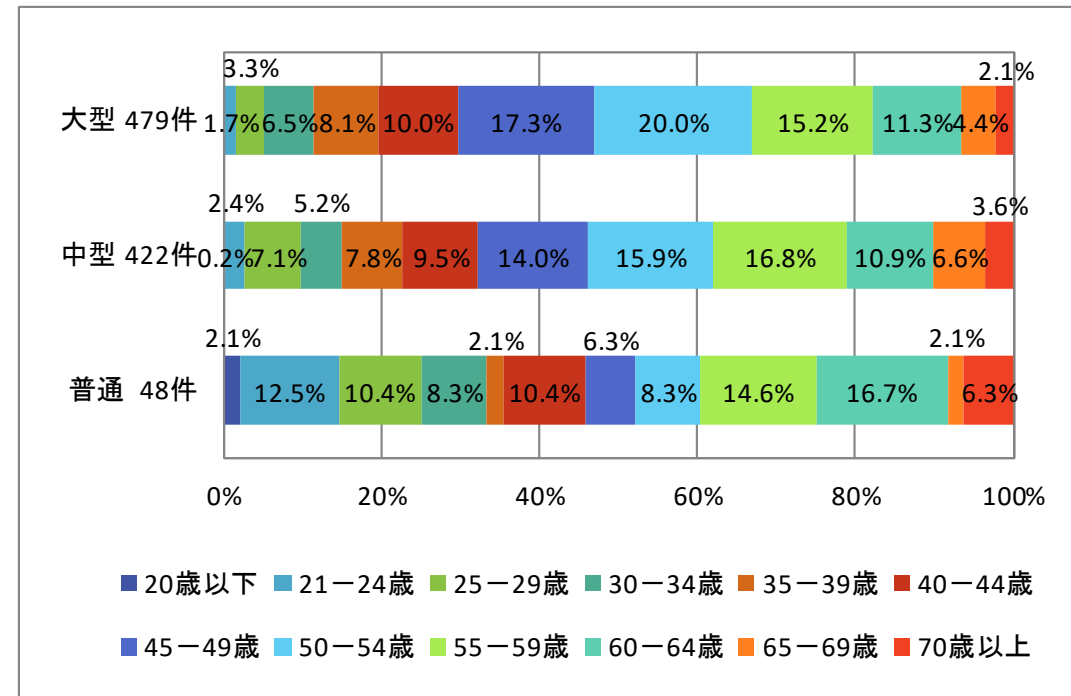
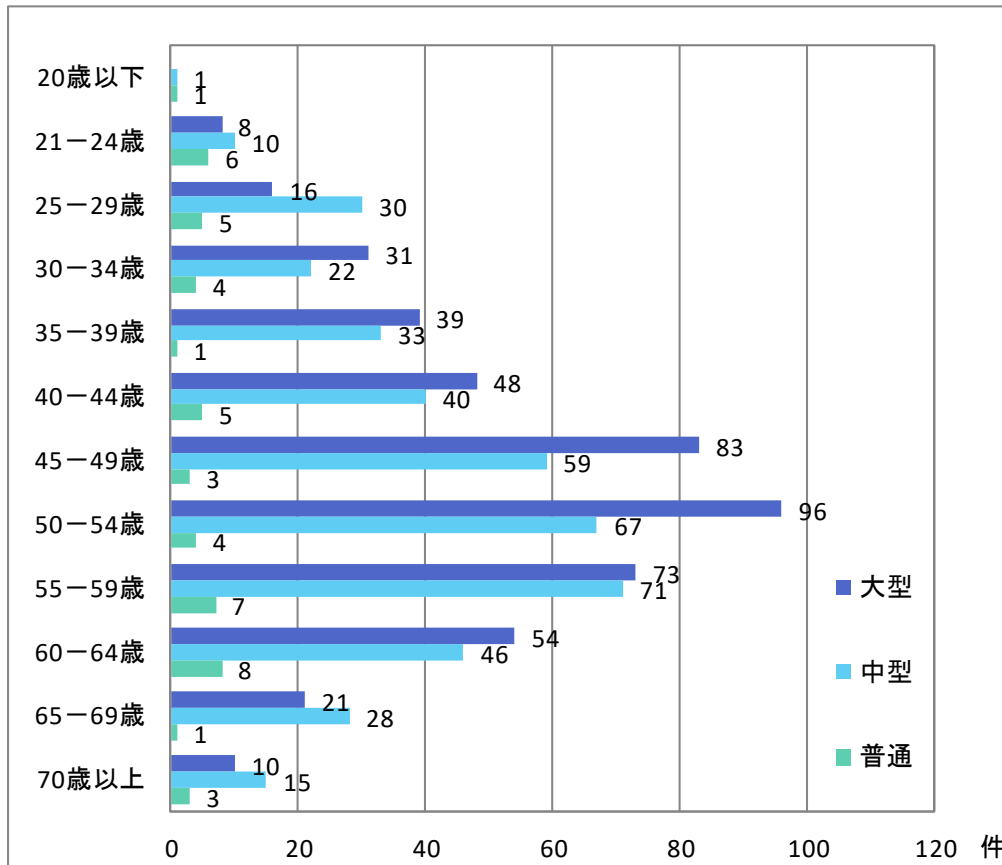
- ・車両区分別の運転者の危険認知速度別にみると、「大型」は「20km/h以下」が最も多く91件（19.0%）となっている。次いで、「10km/h以下」83件（17.3%）、「60km/h以下」64件（13.4%）、「50km/h以下」60件（12.5%）等と続いている。
- ・「中型」は「20km/h以下」が最も多く82件（19.4%）となっている。次いで、「50km/h以下」70件（16.6%）、「10km/h以下」65件（15.4%）、「40km/h以下」61件（14.5%）等と続いている。
- ・「普通」は「20km/h以下」が最も多く16件（33.3%）、次いで、「10km/h以下」11件（22.9%）等と続いている。



VI. 2022年死亡・重傷事故データ(車両区分)

6. 車両区分別の運転者の年齢層別

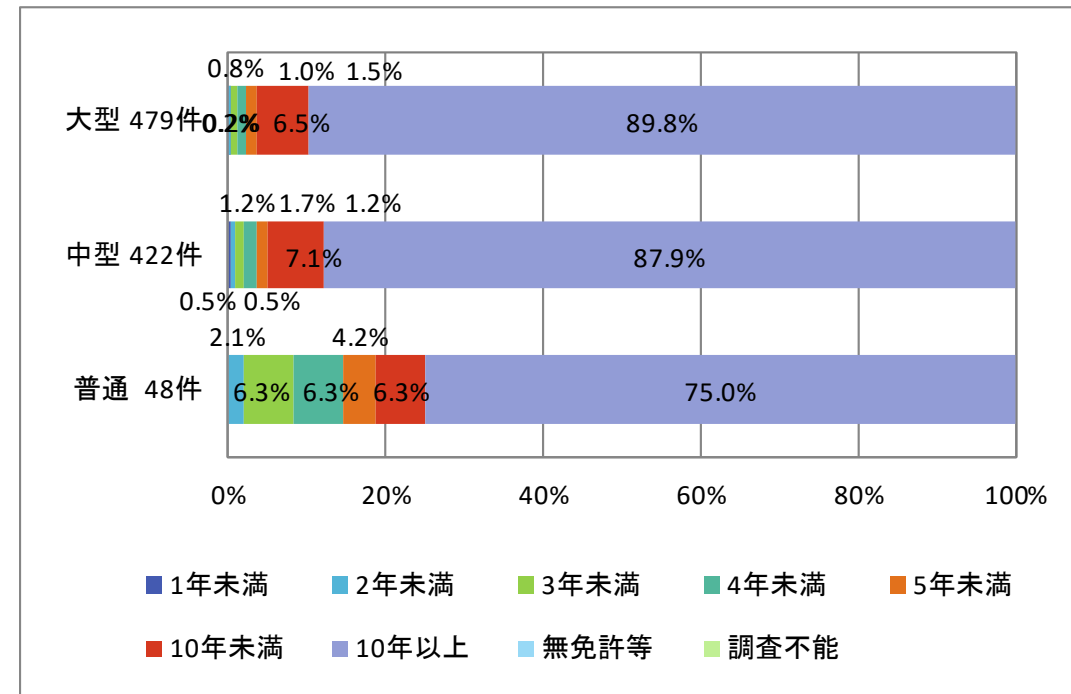
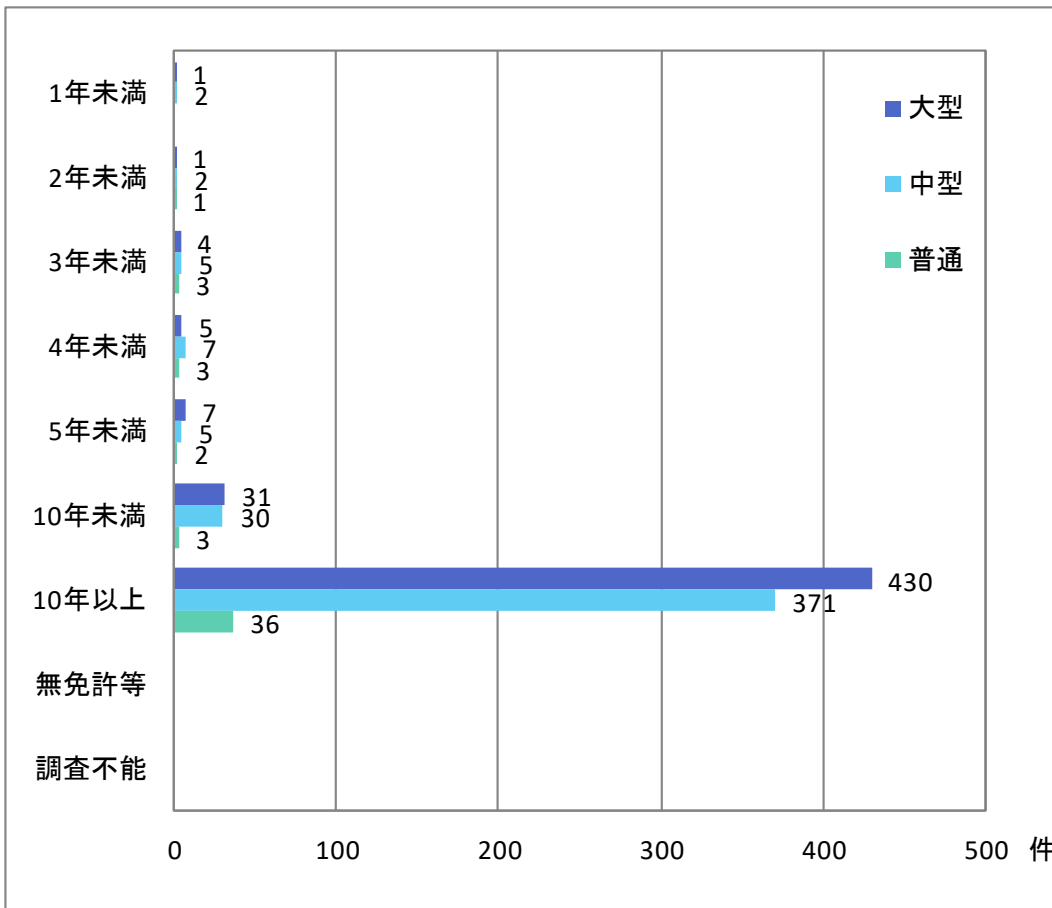
- ・車両区分別の運転者の年齢層別にみると、「大型」は「50-54歳」が最も多く96件（20.0%）となっている。次いで、「45-49歳」83件（17.3%）、「55-59歳」73件（15.2%）等と続いている。
- ・「中型」は「55-59歳」が最も多く71件（16.8%）となっている。次いで、「50-54歳」67件（15.9%）、「45-49歳」59件（14.0%）等と続いている。
- ・「普通」は「60-64歳」が最も多く8件（16.7%）、次いで、「55-59歳」7件（14.6%）、「21-24歳」6件（12.5%）等と続いている。



VI. 2022年死亡・重傷事故データ(車両区分)

7. 車両区分別の運転者の免許取得年数別

・道路区分別の運転者の免許取得年数別にみると、いずれの車両も「10年以上」が最も多くなっている。



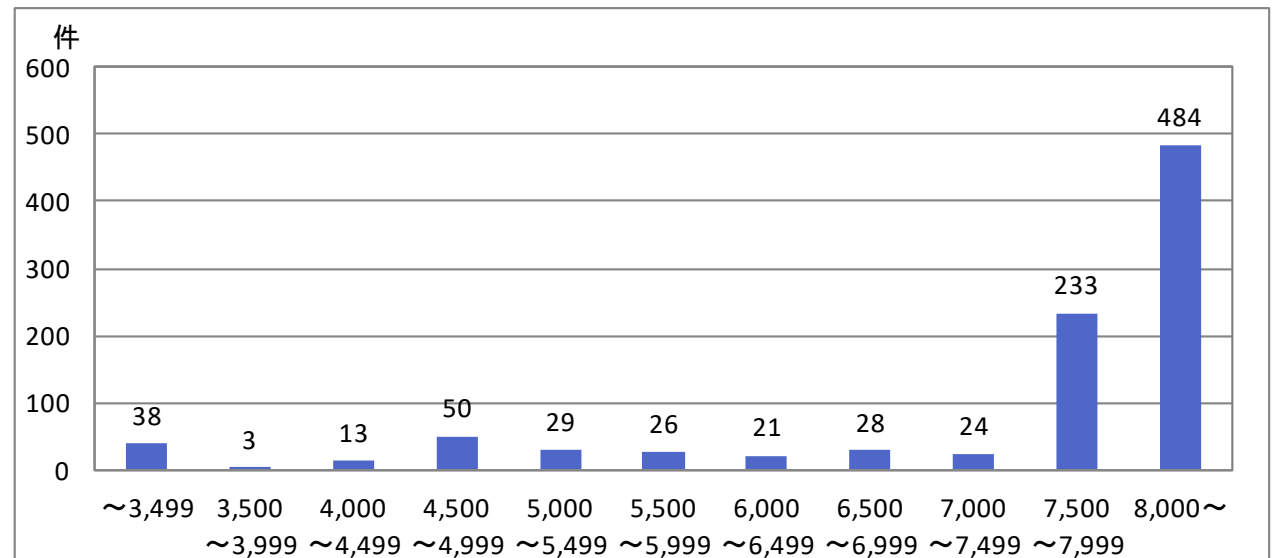
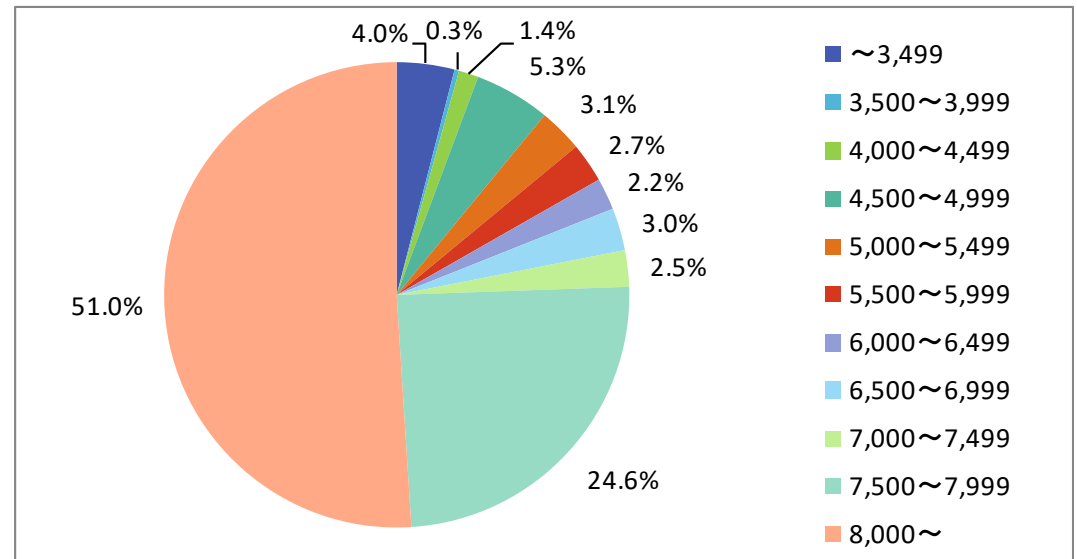
VII. 2022年死亡・重傷事故データ(車両総重量)

1. 車両総重量別

VII. 2022年死亡・重傷事故データ(車両総重量)

1. 車両総重量別

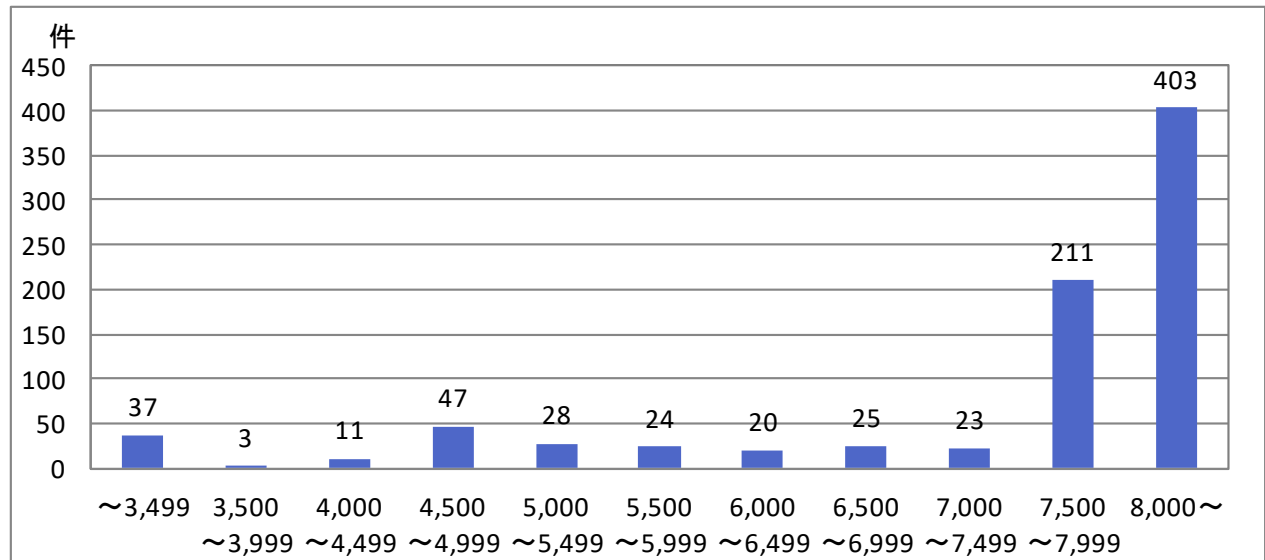
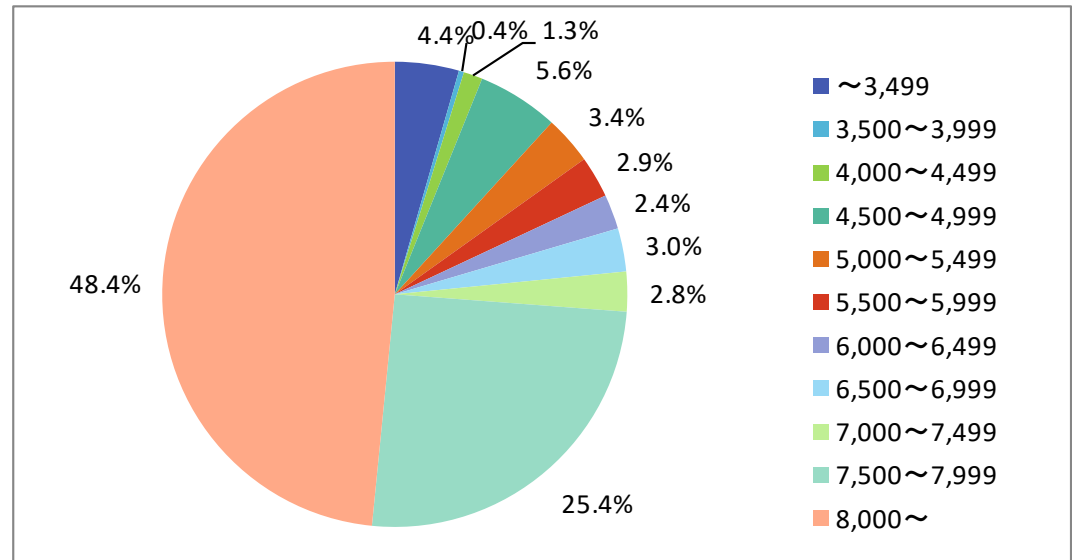
- ・車両総重量別にみると、「8,000～」が最も多く484件（51.0%）と5割以上を占めている。
- ・次いで、「7,500～7,999」233件（24.6%）等と続いており、両者で8割近くを占めている。



VII. 2022年死亡・重傷事故データ(車両総重量)

(1) 一般道路上での車両総重量別

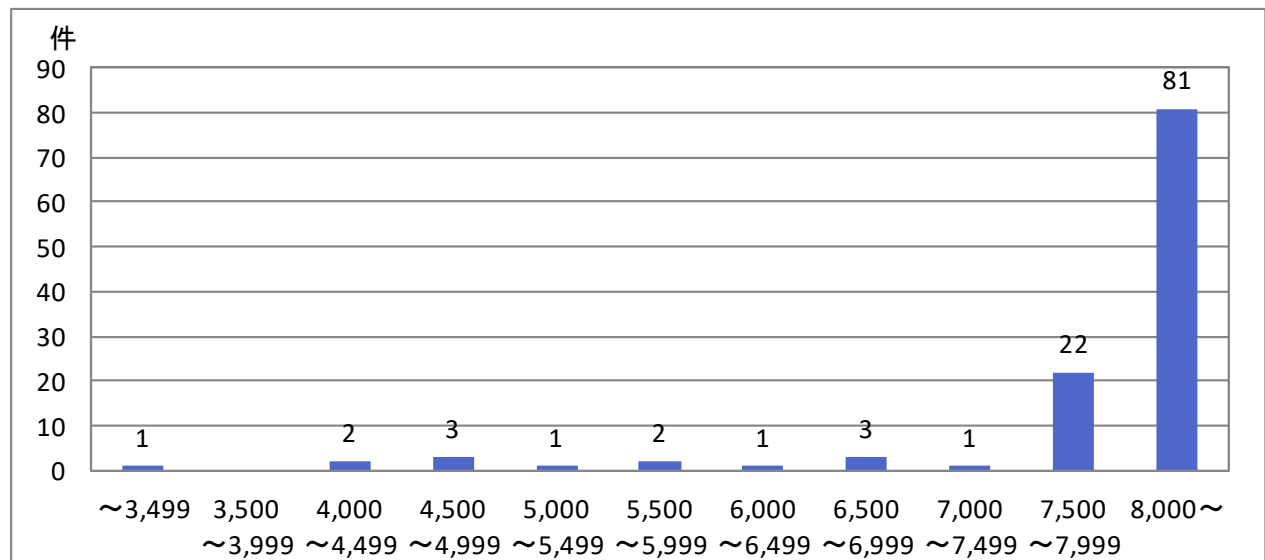
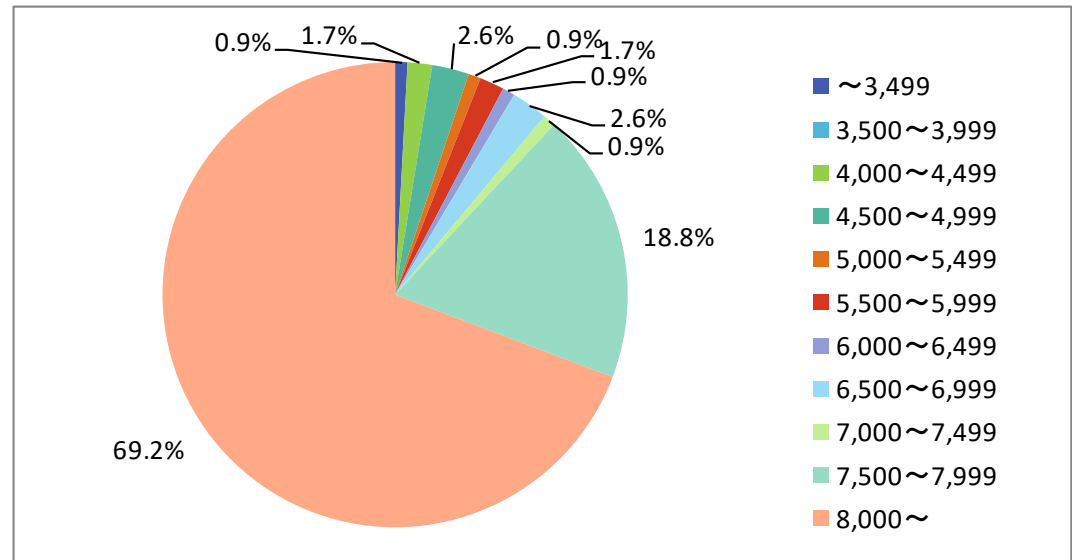
- 一般道路上での車両総重量別をみると、「8,000～」が最も多く403件(48.4%)と5割近くを占めている。
- 次いで、「7,500～7,999」211件(25.4%)等と続いており、両者で7割以上を占めている。



VII. 2022年死亡・重傷事故データ(車両総重量)

(2) 高速道路上での車両総重量別

- ・ 高速道路上での車両総重量別をみると、「8,000～」が最も多く81件(69.2%)と7割近くを占めている。
- ・ 次いで、「7,500～7,999」22件(18.8%)等と続き、両者で9割近くを占めている。



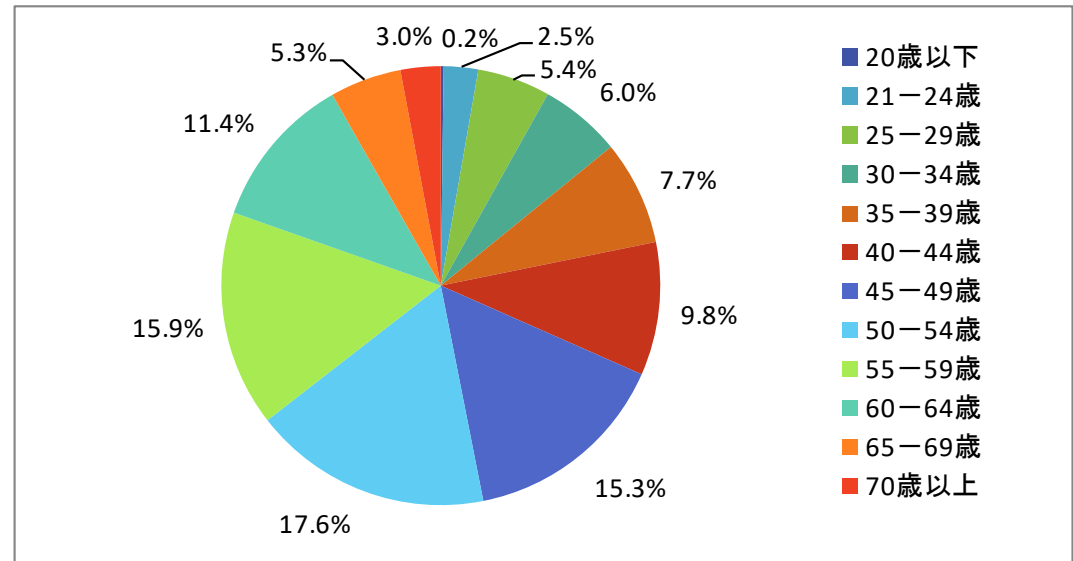
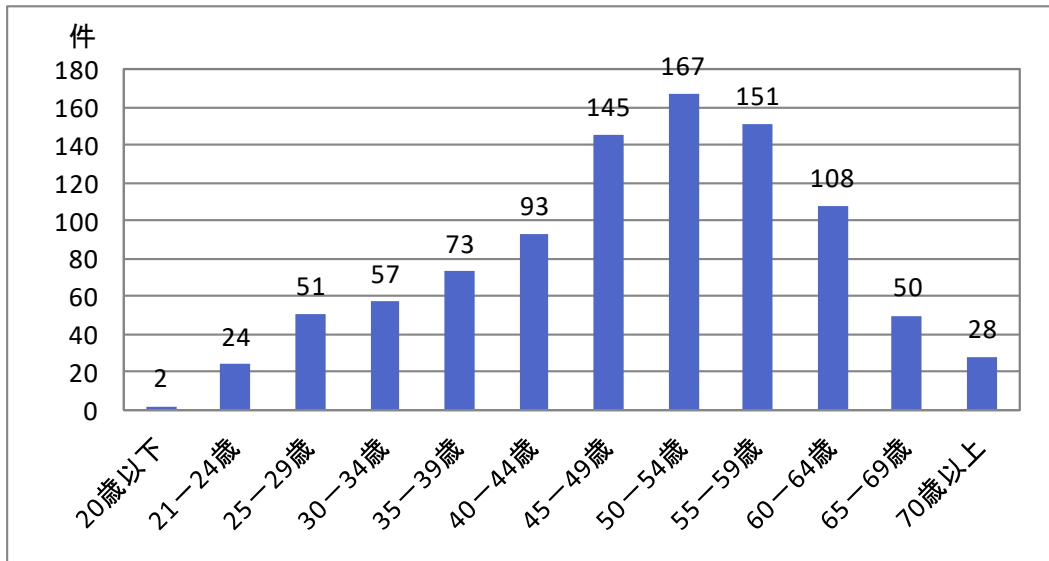
VIII. 2022年死亡・重傷事故データ(年齢層別)

1. 第一当事者の年齢層別
2. 第一当事者の年齢層別の事故類型別

VIII. 2022年死亡・重傷事故データ(年齢層別)

1. 第一当事者の年齢層別

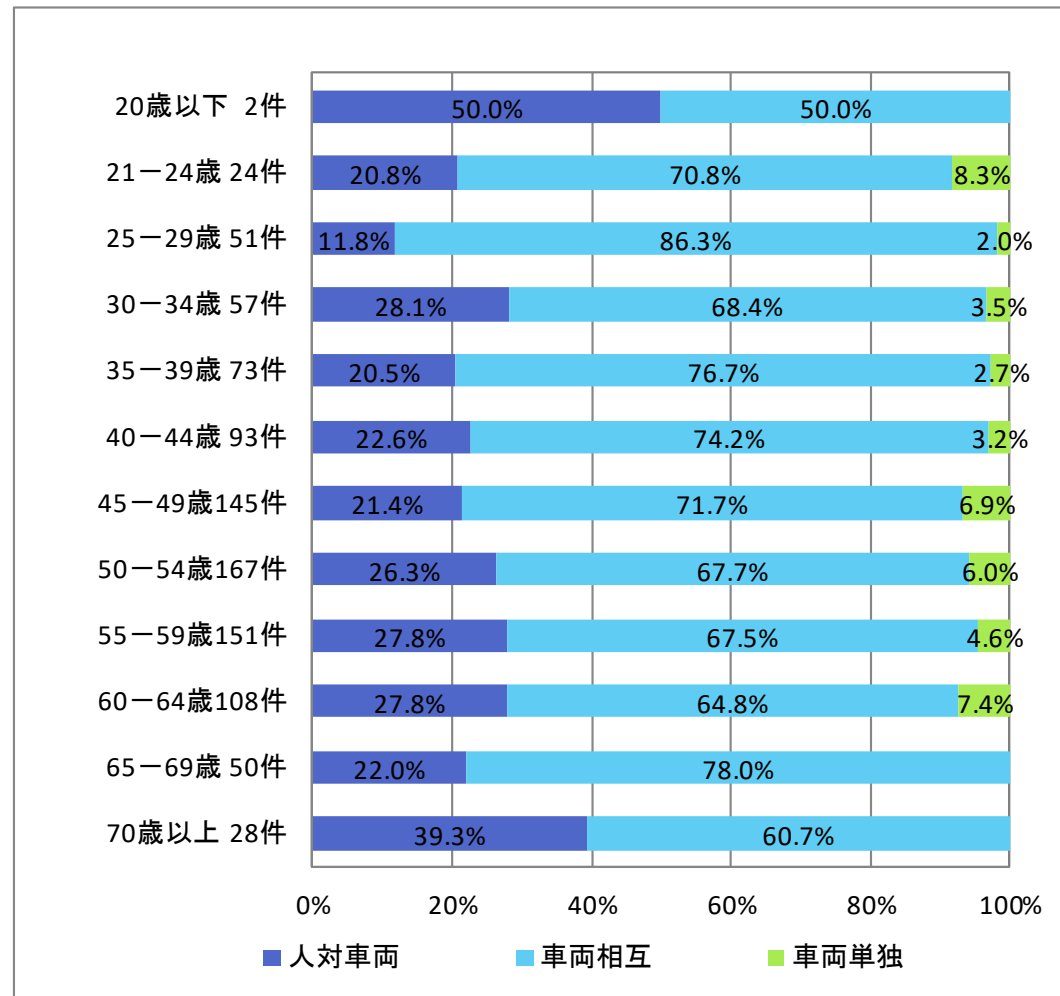
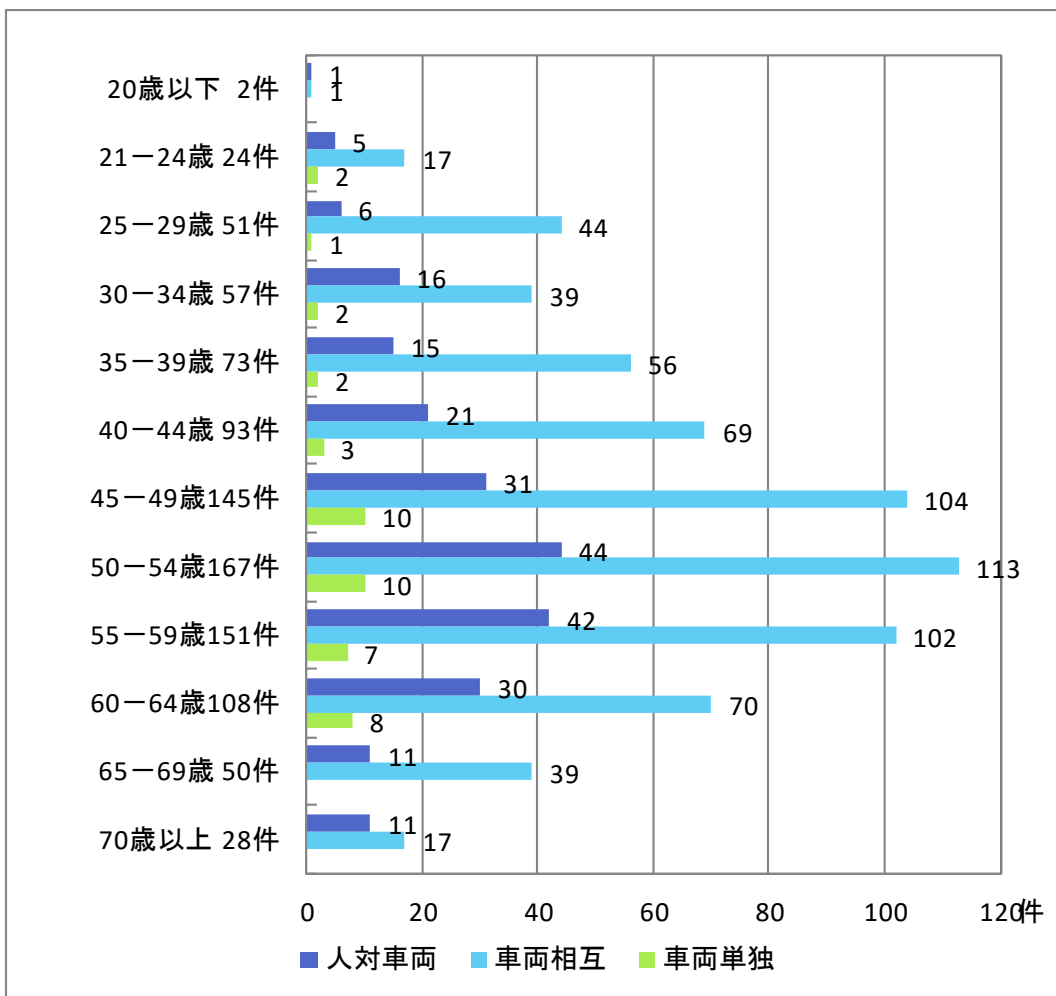
- ・ 第一当事者の年齢層別にみると、「50-54歳」が最も多く167件（17.6%）となっている。
- ・ 次いで、「55-59歳」151件（15.9%）、「45-49歳」145件（15.3%）等と続いている。



VIII. 2022年死亡・重傷事故データ(年齢層別)

2. 第一当事者の年齢層別の事故類型別

- ・第一当事者の年齢層別の事故類型別にみると、いずれの年齢層も「車両相互」の割合が多い。
- ・「20歳以下」、「70歳以上」は他の年代に比べて「人対車両」の割合が多い傾向にある。

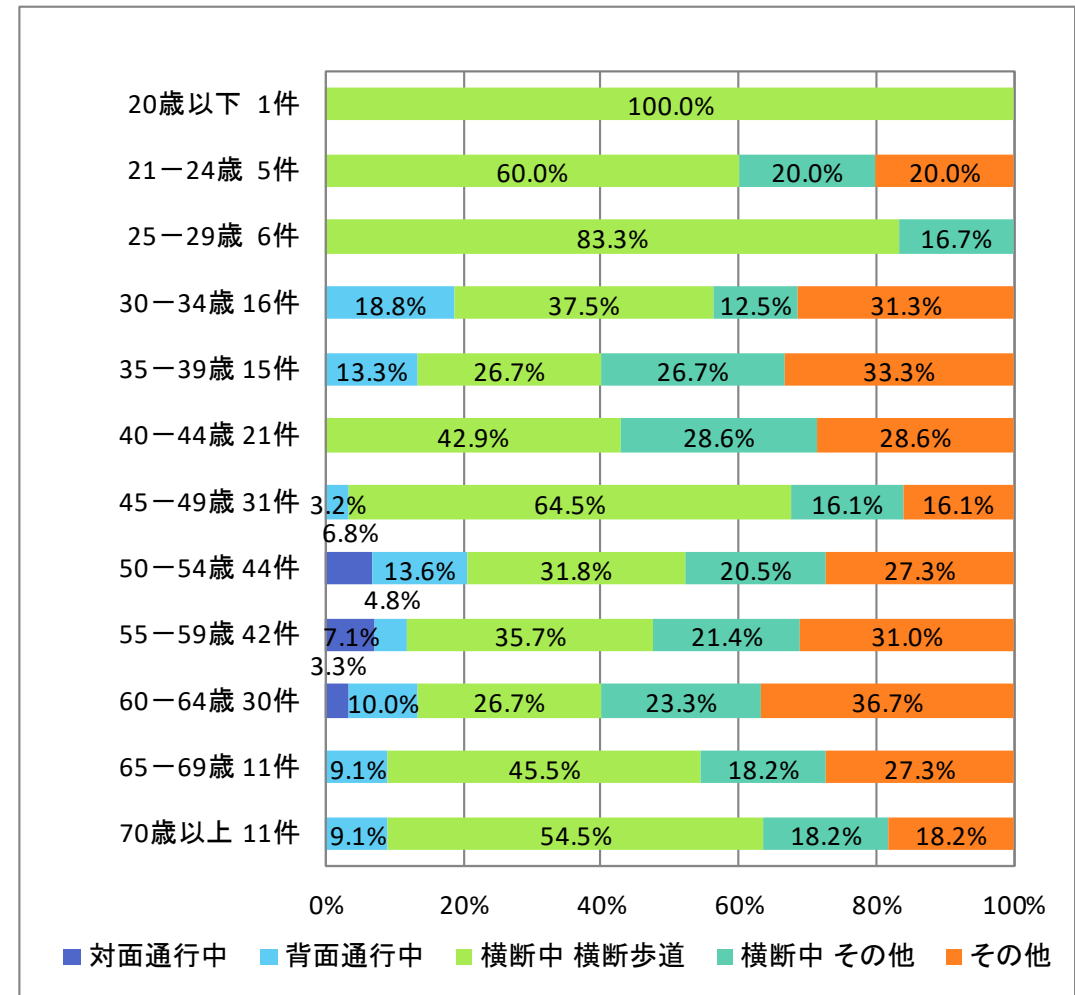
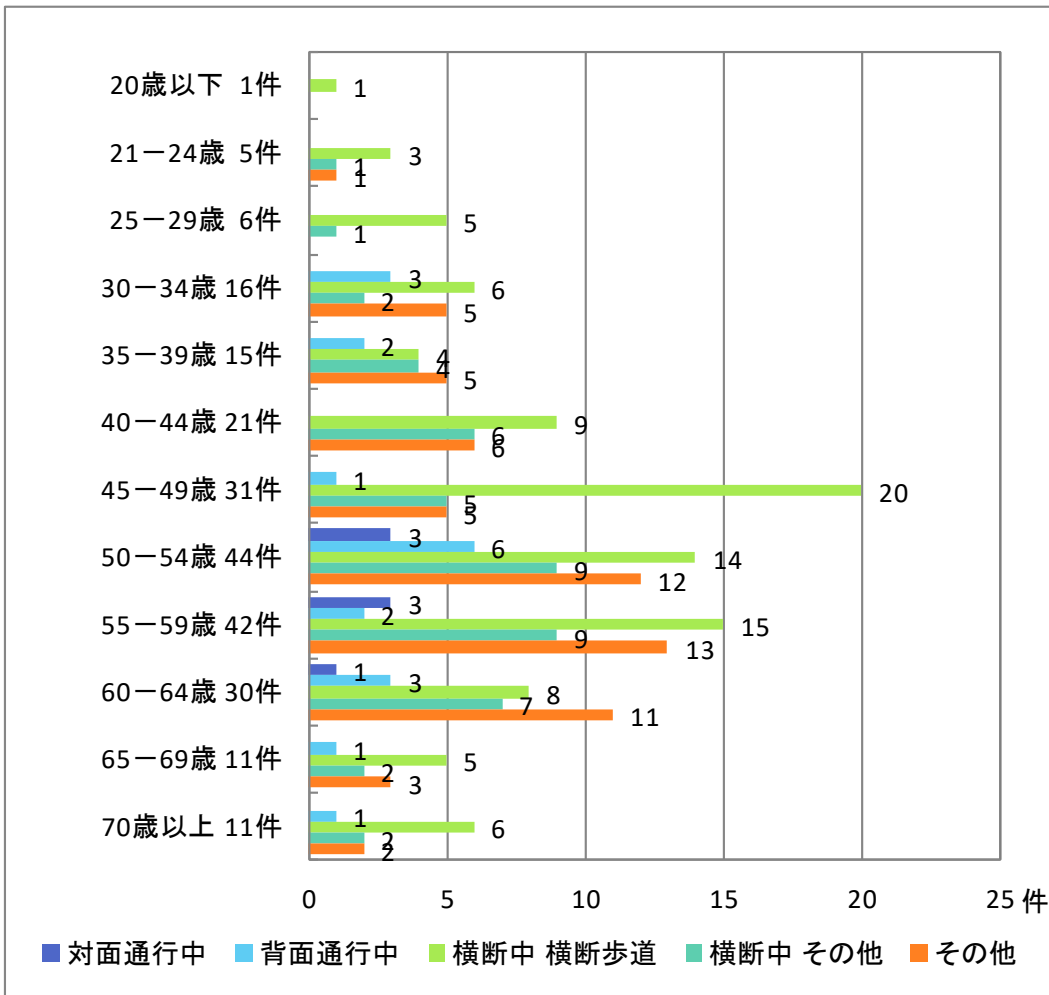


※対自転車事故は、「車両相互」に含まれます。

Ⅷ. 2022年死亡・重傷事故データ(年齢層別)

(1) 第一当事者の年齢層別の事故類型(人対車両)別

- ・ 第一当事者の年齢層別の事故類型(人対車両)別にみると、年齢層によって傾向は異なる。
- ・ 多くの世代で「横断中 横断歩道」の割合が多い傾向にある。

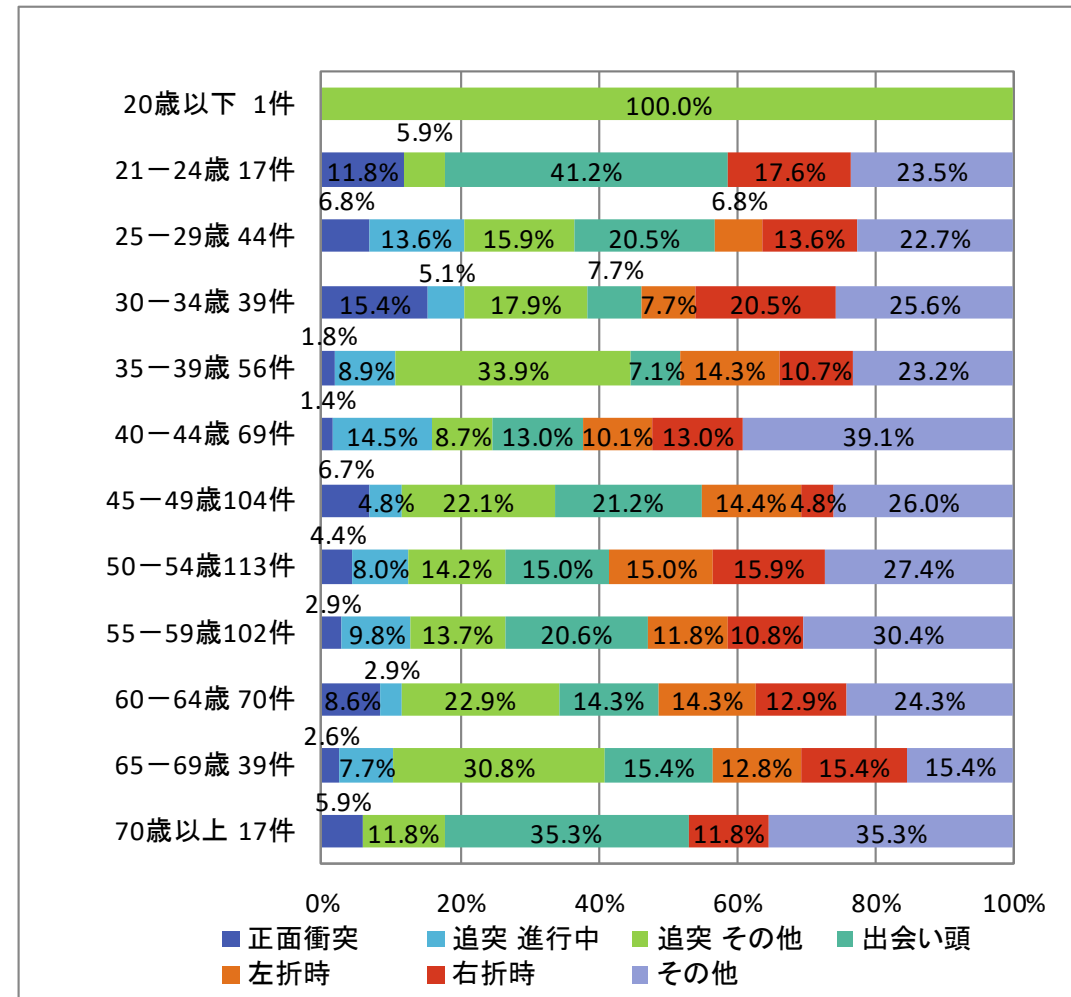
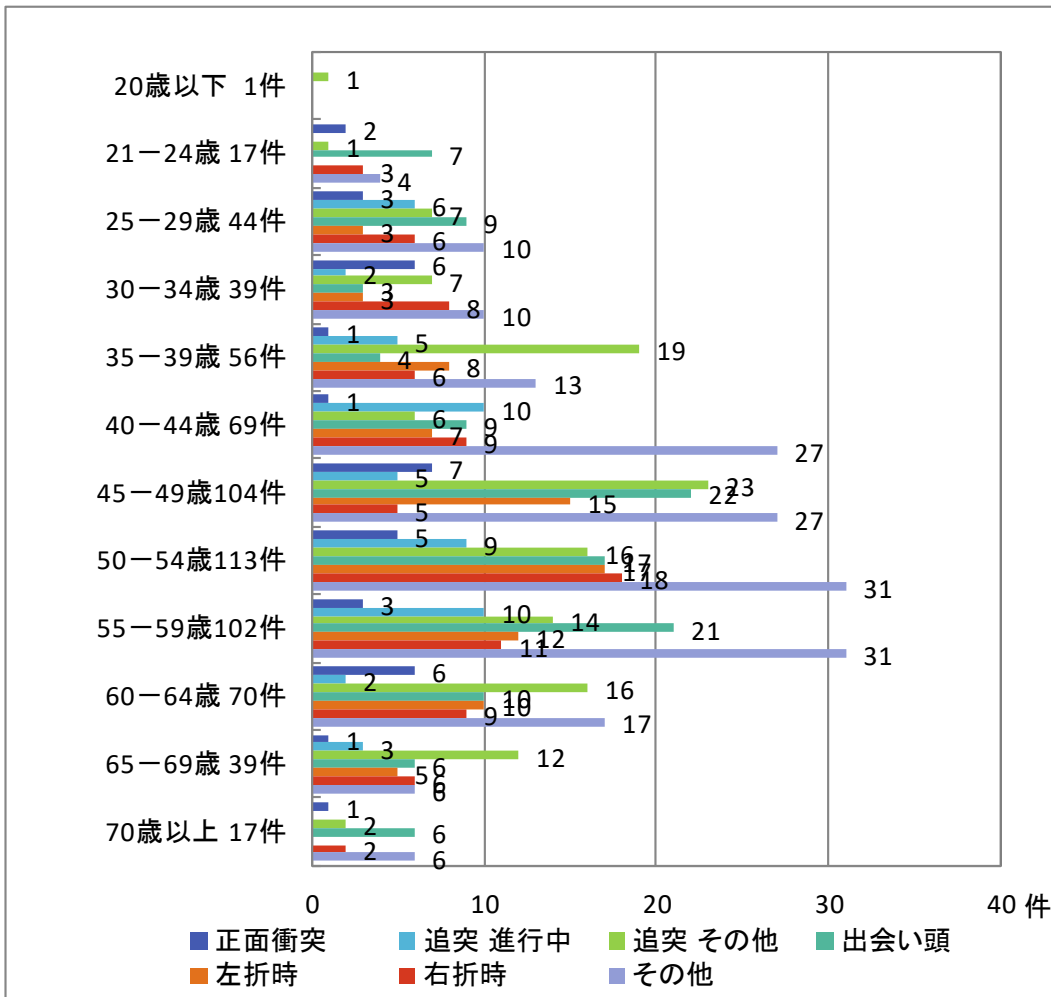


※対自転車事故は、「車両相互」に含まれます。

VIII. 2022年死亡・重傷事故データ(年齢層別)

(2) 第一当事者の年齢層別の事故類型(車両相互)別

- ・ 第一当事者の年齢層別の事故類型(車両相互)別にみると、年齢層によって傾向は異なる。
- ・ 「21-24歳」、「70歳以上」は「出会い頭」の割合が多い傾向にある。

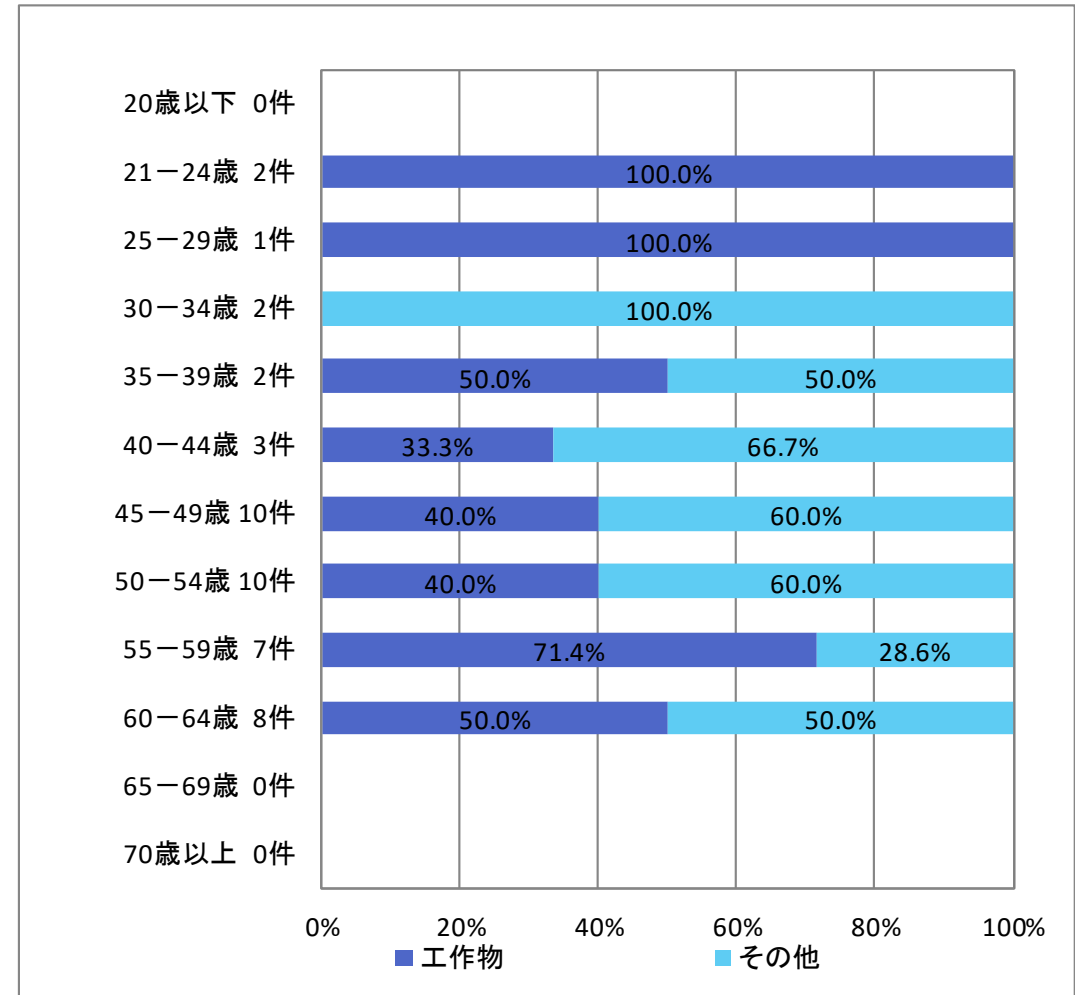
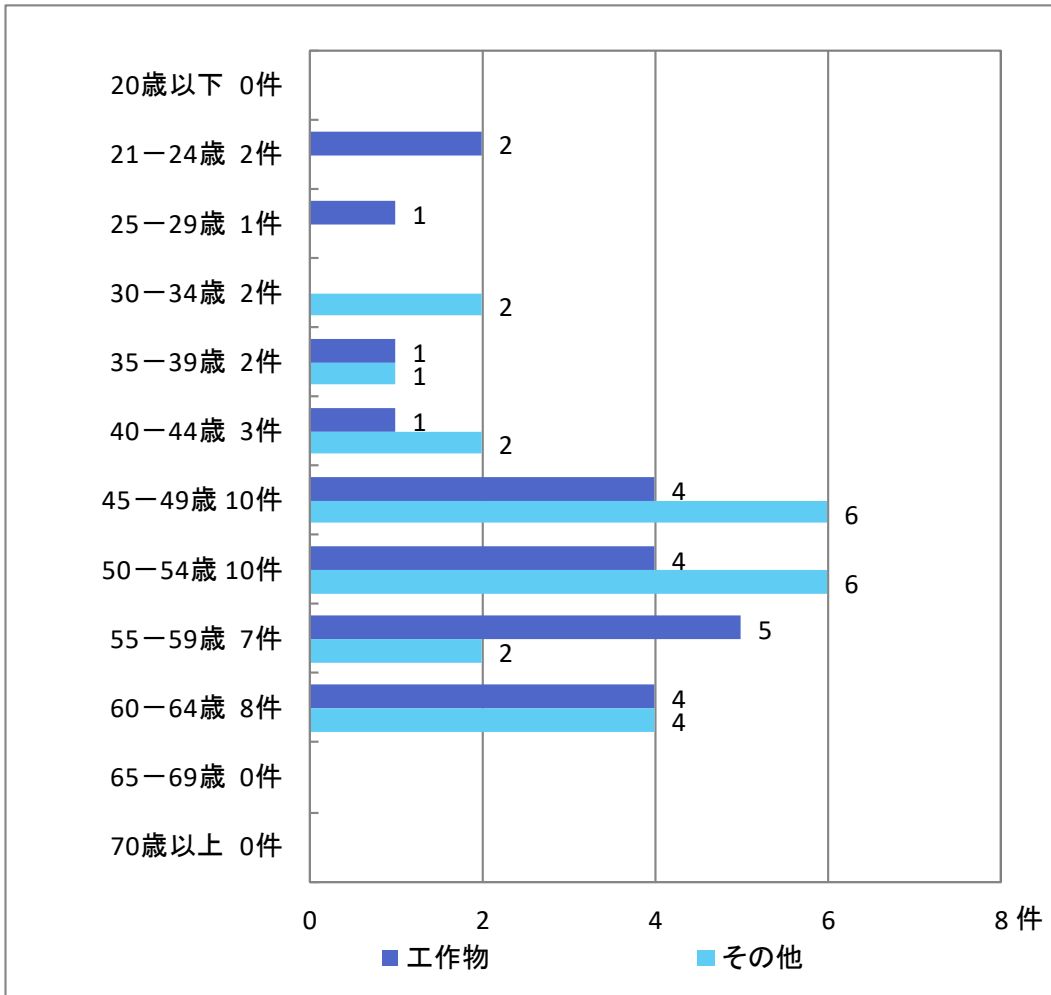


※対自転車事故は、「車両相互」に含まれます。

VIII. 2022年死亡・重傷事故データ(年齢層別)

(3) 第一当事者の年齢層別の事故類型(車両単独)別

・第一当事者の年齢層別の事故類型(車両単独)別にみると、年齢層によって傾向は異なる。



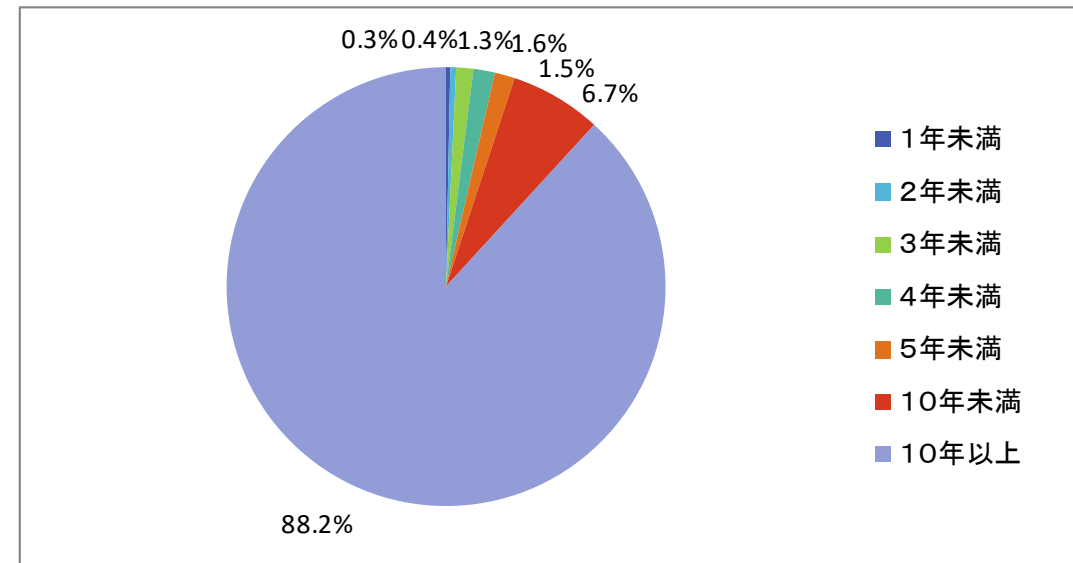
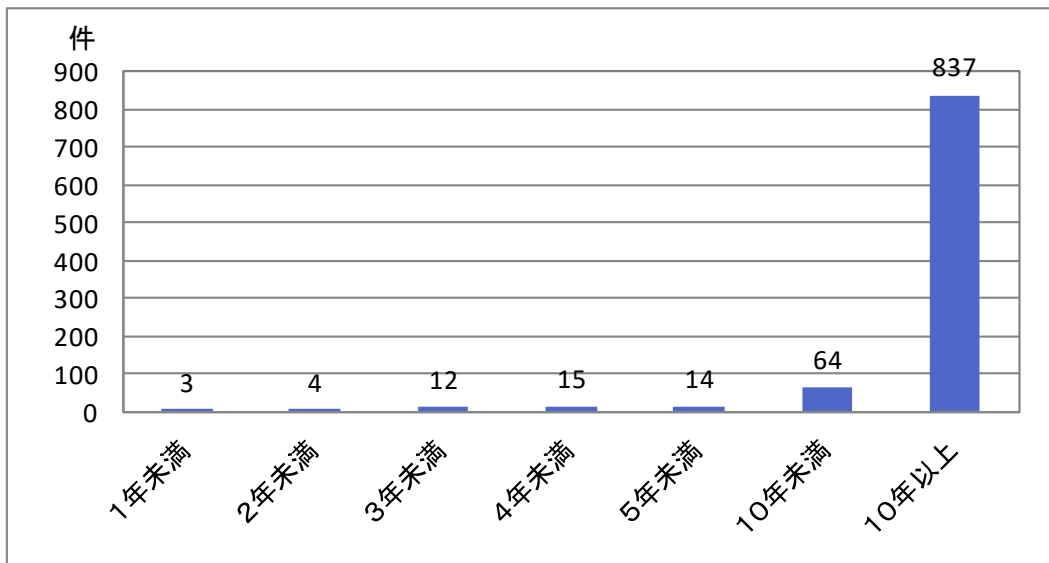
Ⅸ. 2022年死亡・重傷事故データ(運転免許取得年数別)

1. 運転者の免許取得年数別
2. 運転者の免許取得年数別の事故類型別

Ⅸ. 2022年死亡・重傷事故データ(運転免許取得年数別)

1. 運転者の免許取得年数別

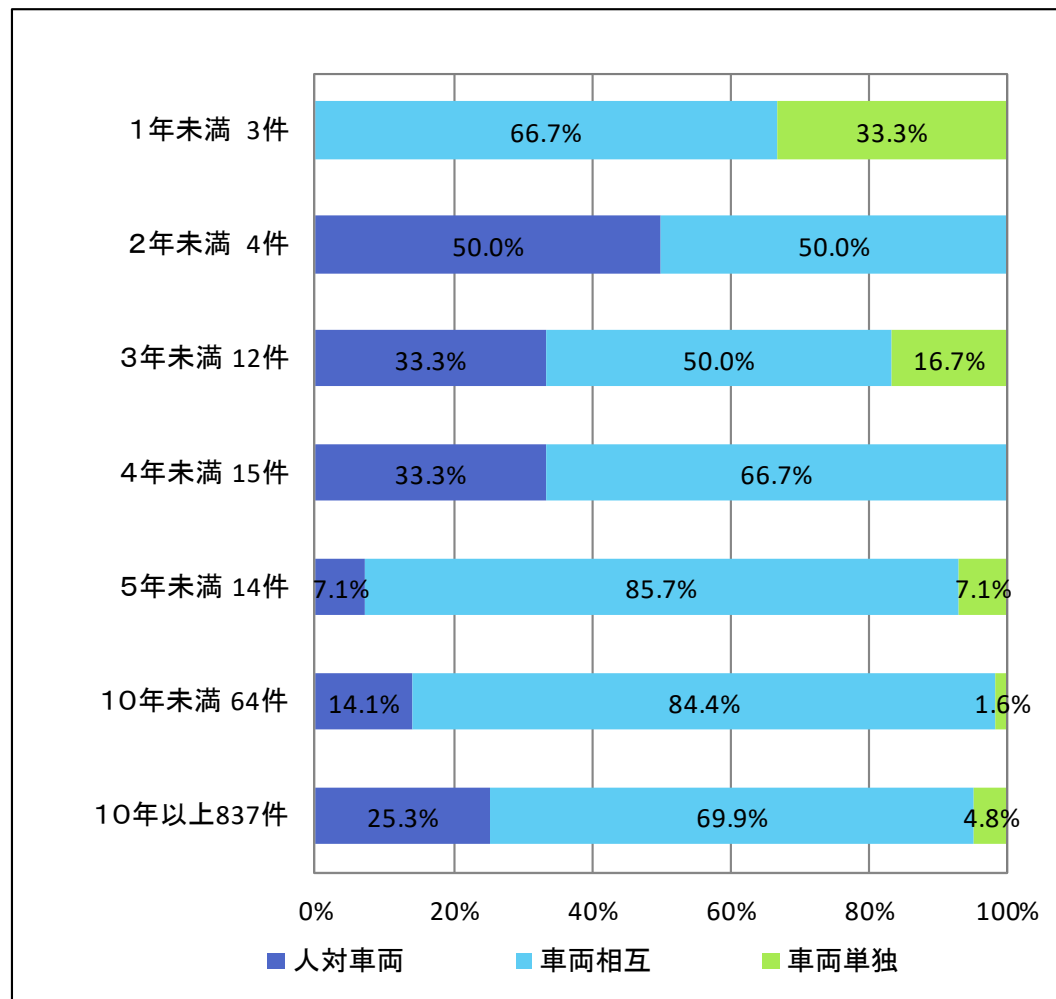
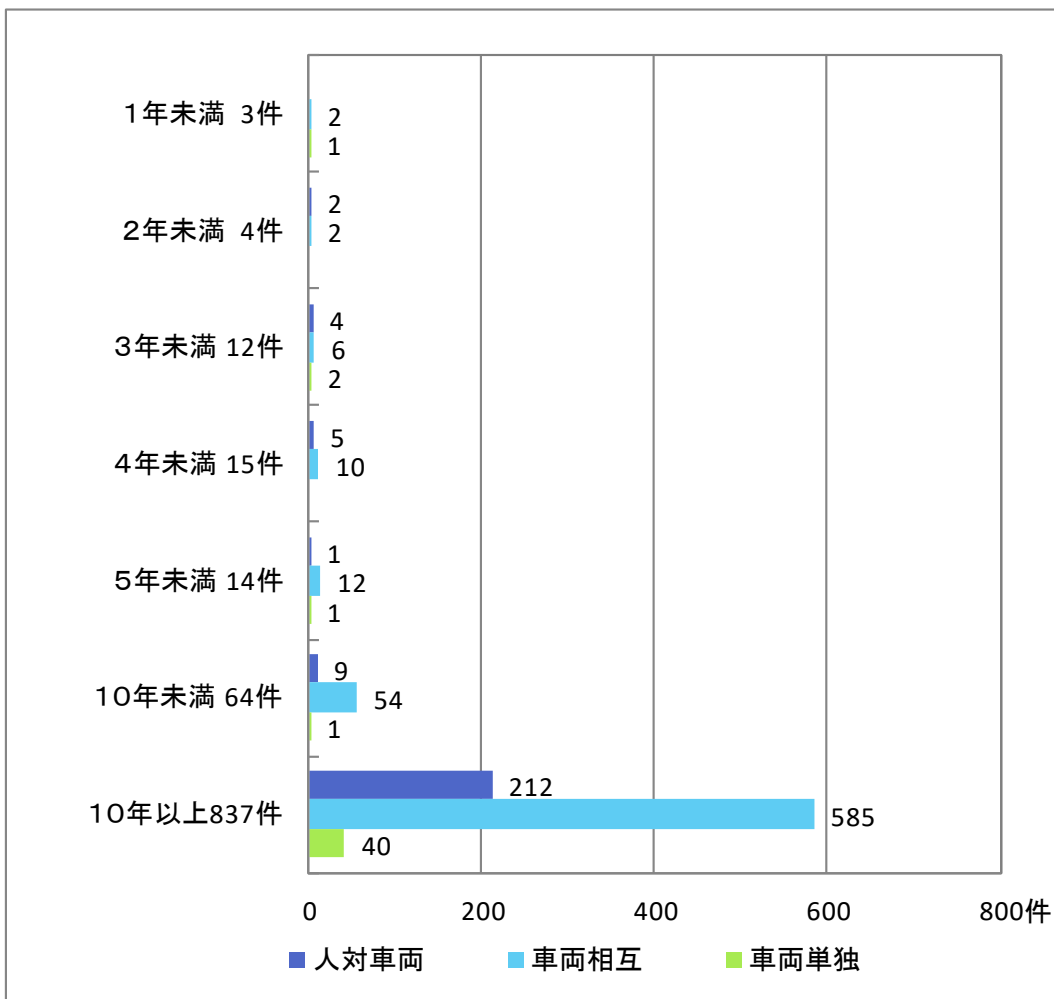
・運転者の免許取得年数別にみると、「10年以上」が最も多く837件（88.2%）と9割近く以上を占めている。



Ⅸ. 2022年死亡・重傷事故データ(運転免許取得年数別)

2. 運転者の免許取得年数別の事故類型別

・運転者の免許取得年数別の事故類型別にみると、いずれの年齢層も「車両相互」の割合が多い。

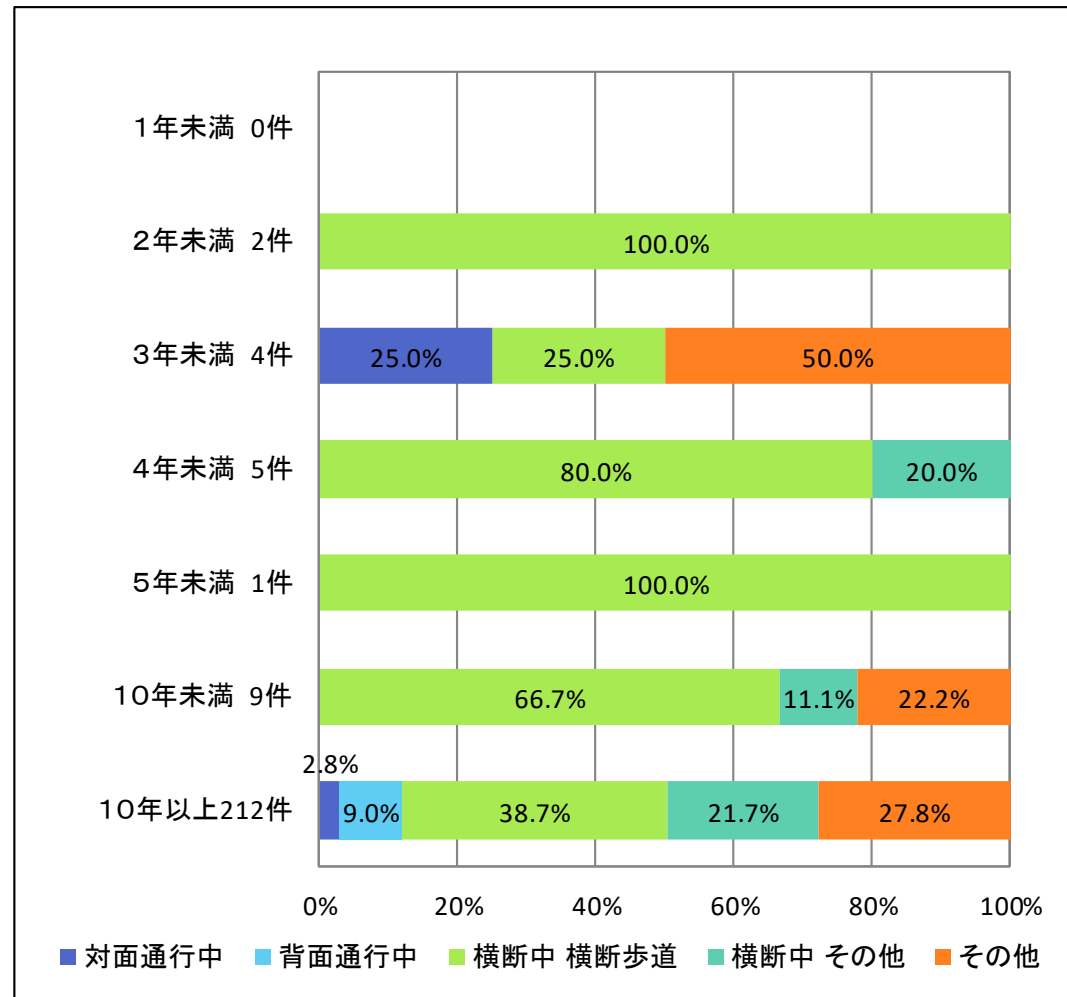
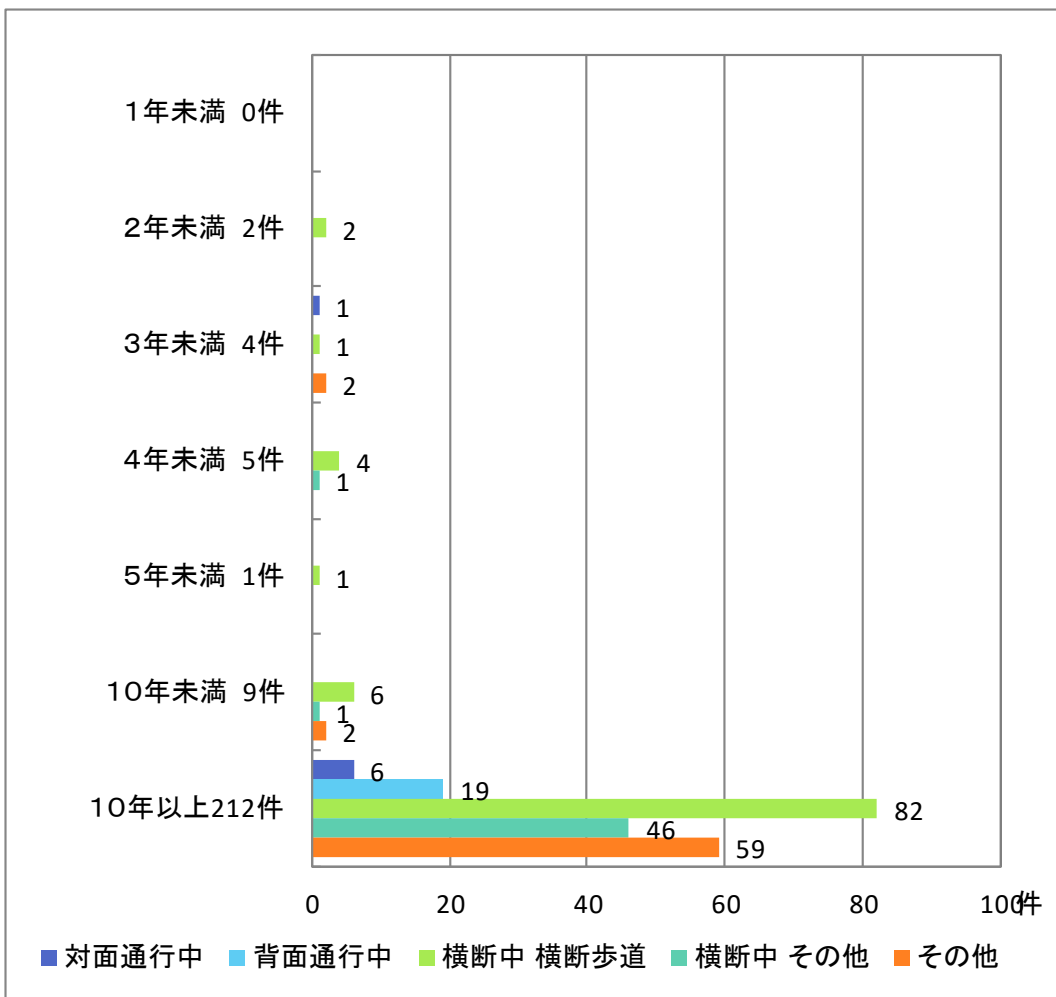


※対自転車事故は、「車両相互」に含まれます。

Ⅸ. 2022年死亡・重傷事故データ(運転免許取得年数別)

(1) 運転者の免許取得年数別の事故類型(人対車両)別

- ・ 運転者の免許取得年数別の事故類型(人対車両)別にみると、年数によって傾向は異なる。
- ・ 「10年以上」は「横断中 横断歩道」の割合が多い。

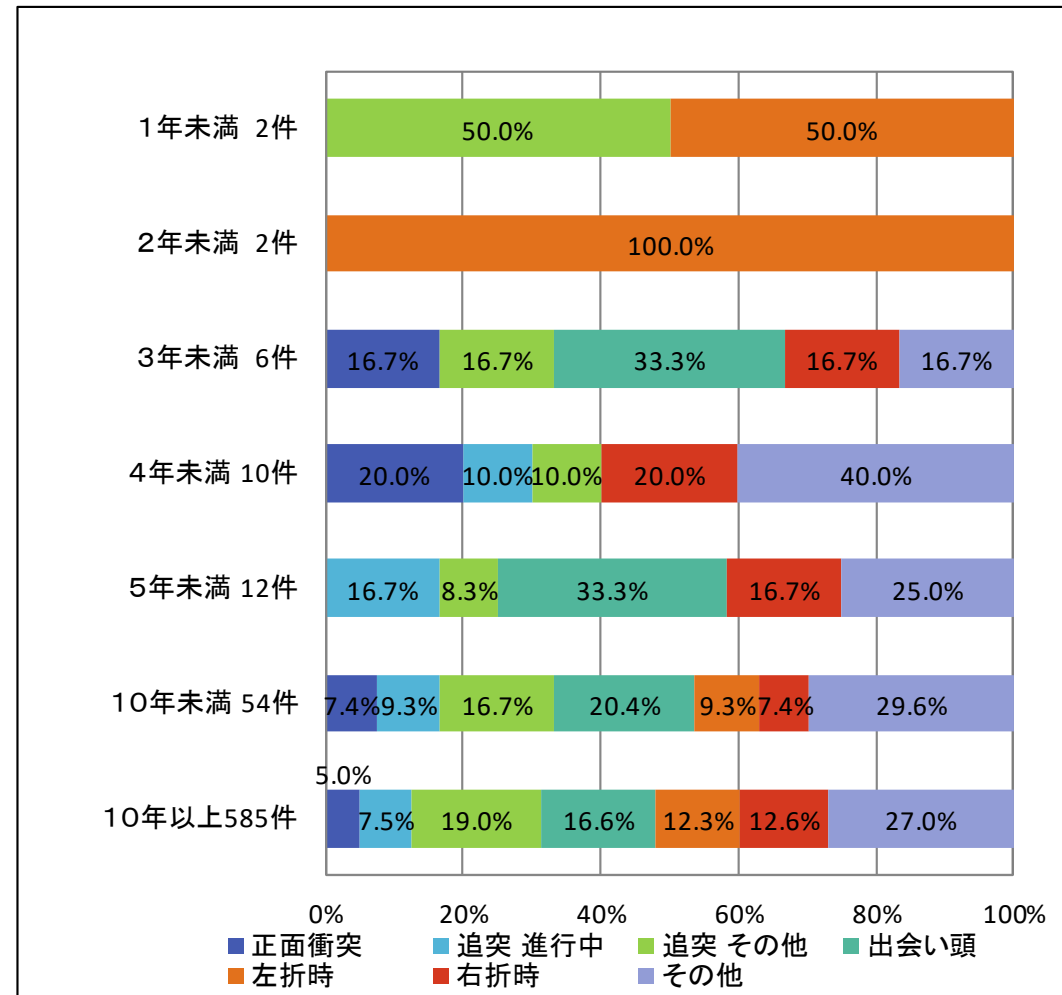
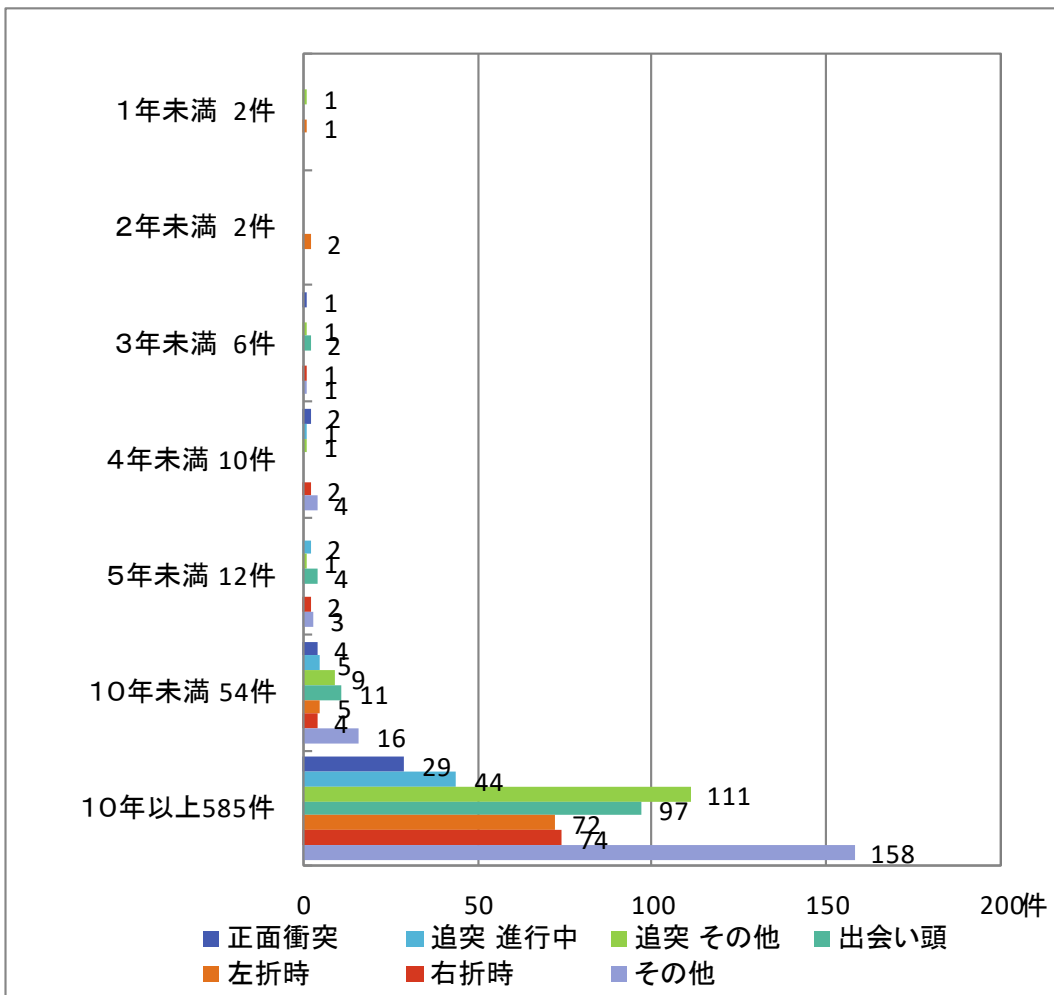


※対自転車事故は、「車両相互」に含まれます。

Ⅸ. 2022年死亡・重傷事故データ(運転免許取得年数別)

(2) 運転者の免許取得年数別の事故類型(車両相互)別

・運転者の免許取得年数別の事故類型(車両相互)別にみると、年数によって傾向は異なる。

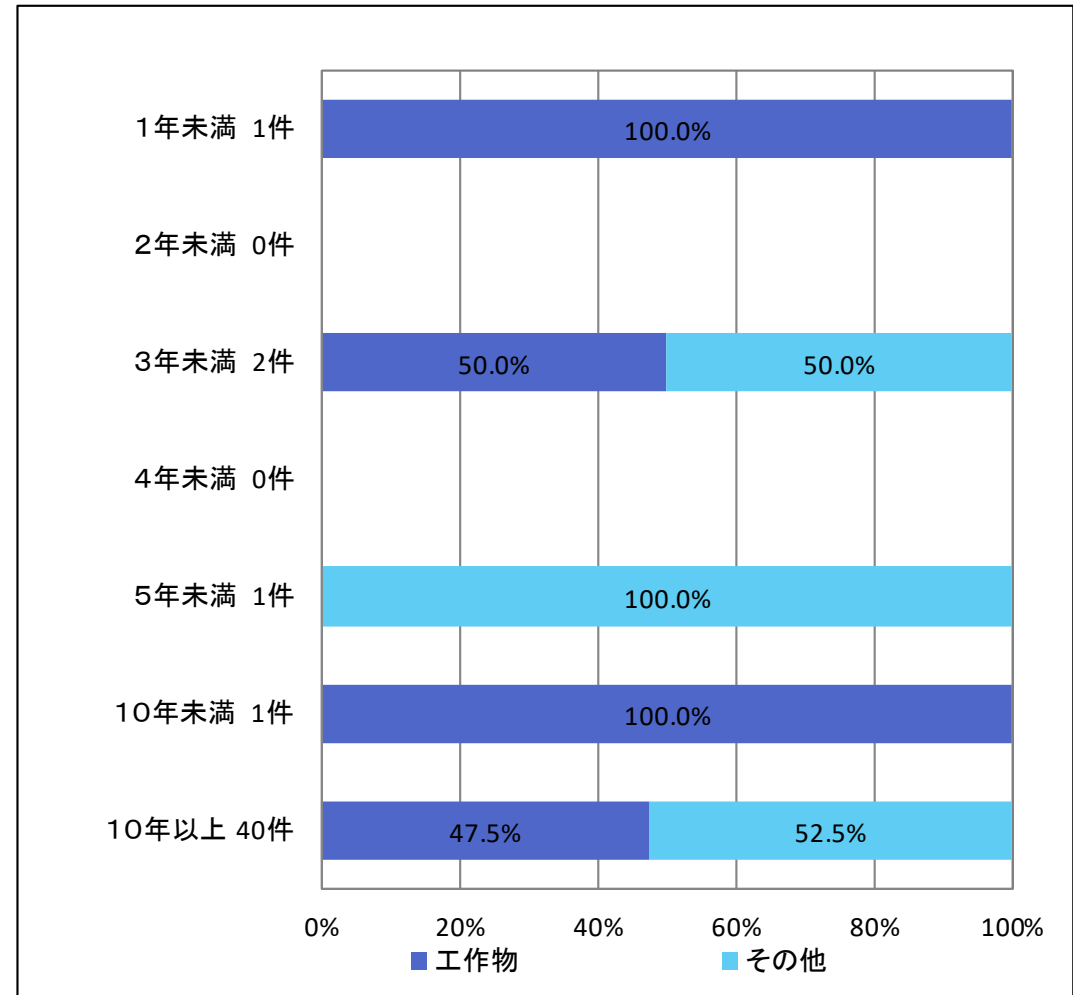
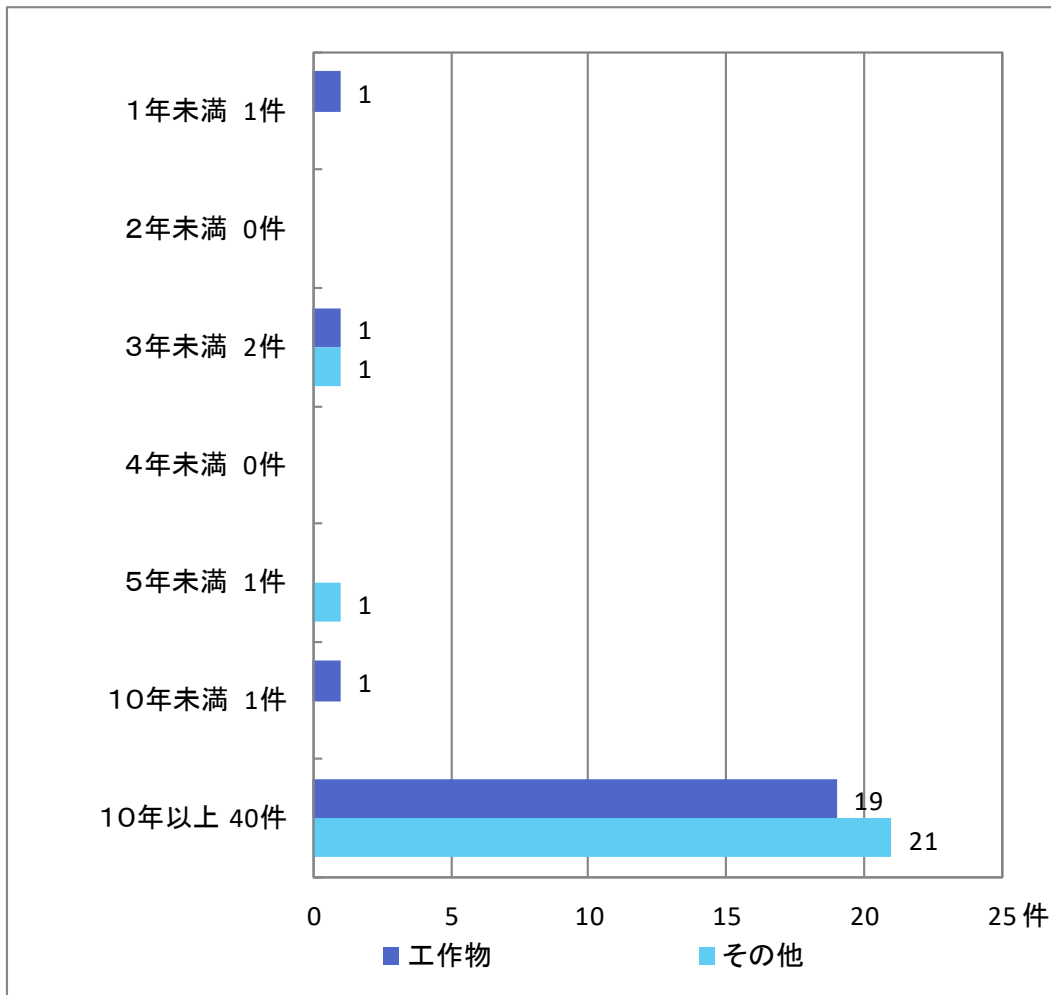


※対自転車事故は、「車両相互」に含まれます。

Ⅸ. 2022年死亡・重傷事故データ(運転免許取得年数別)

(3) 運転者の免許取得年数別の事故類型(車両単独)別

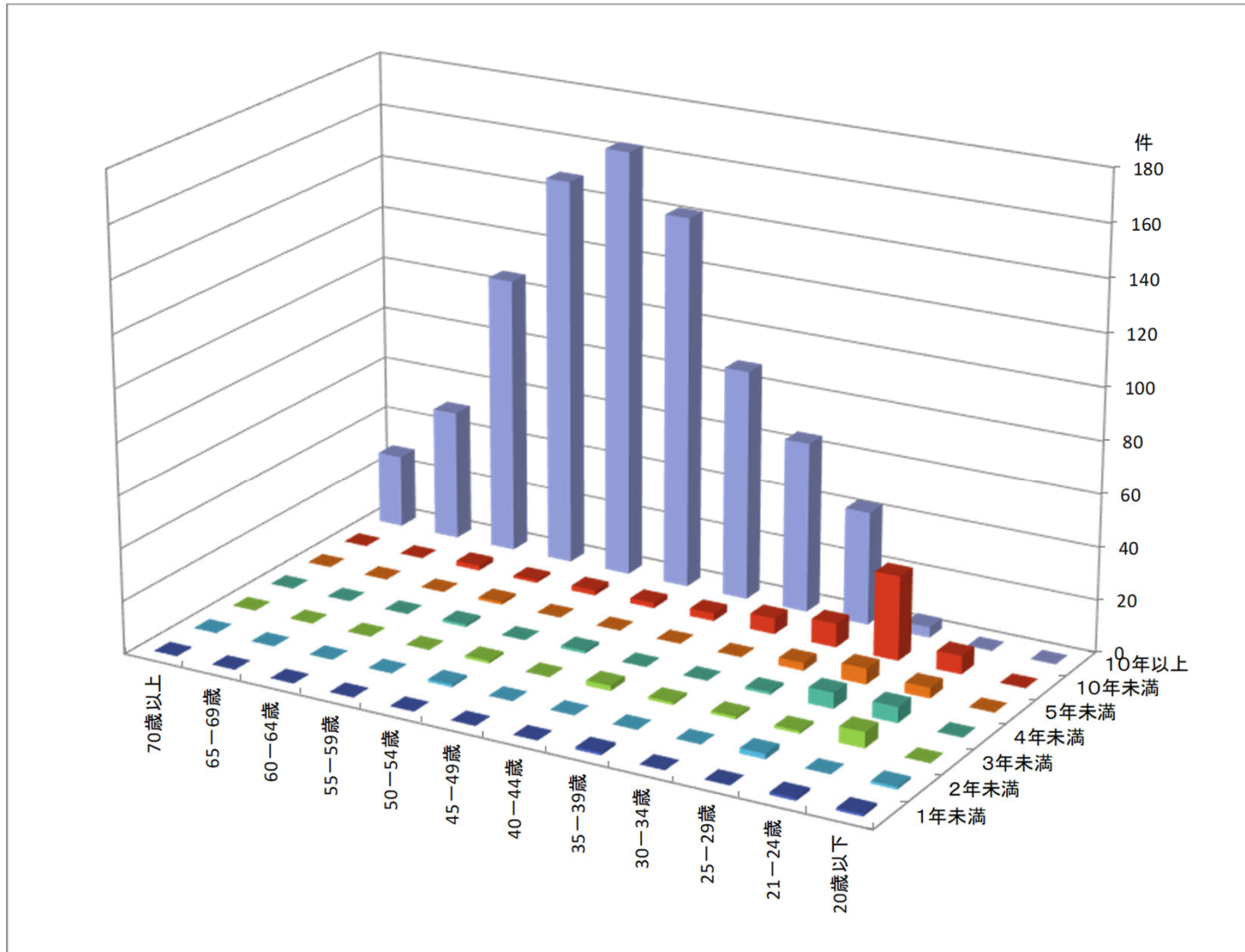
・運転者の免許取得年数別の事故類型(車両単独)別にみると、「10年以上」は「その他」の割合が多い。



Ⅸ. 2022年死亡・重傷事故データ(運転免許取得年数別)

(4) 運転者の年齢層別の免許取得年数別

・30歳以上は免許取得年数「10年以上」の件数が多い。



メ モ

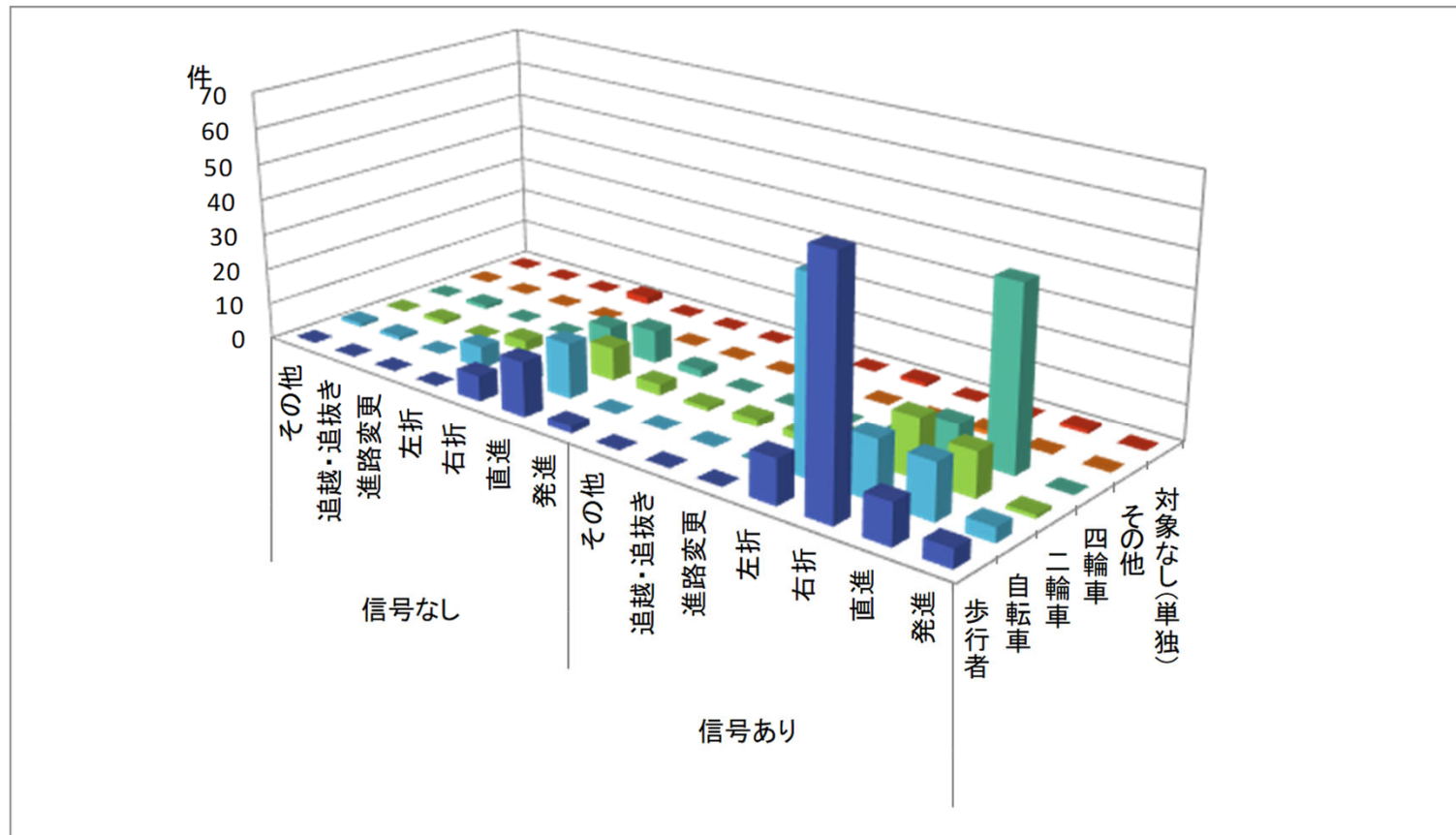
X. 2022年死亡・重傷事故データ(交差点(追突を除く))

1. 第一当事者行動類型別の第二当事者別
2. 発生地別
3. 車籍別
4. 対歩行者・自転車別
5. 対歩行者・自転車別の第二当事者の年齢層別
6. 右・左折別の第二当事者の年齢層別・発生時間別
7. 右・左折時の対歩行者・自転車別の第二当事者の年齢層別・発生時間別
8. 右左折死亡・重傷事故の車体形状別・第二当事者別

X. 2022年死亡・重傷事故データ(交差点(追突を除く))

1. 第一当事者行動類型別の第二当事者別

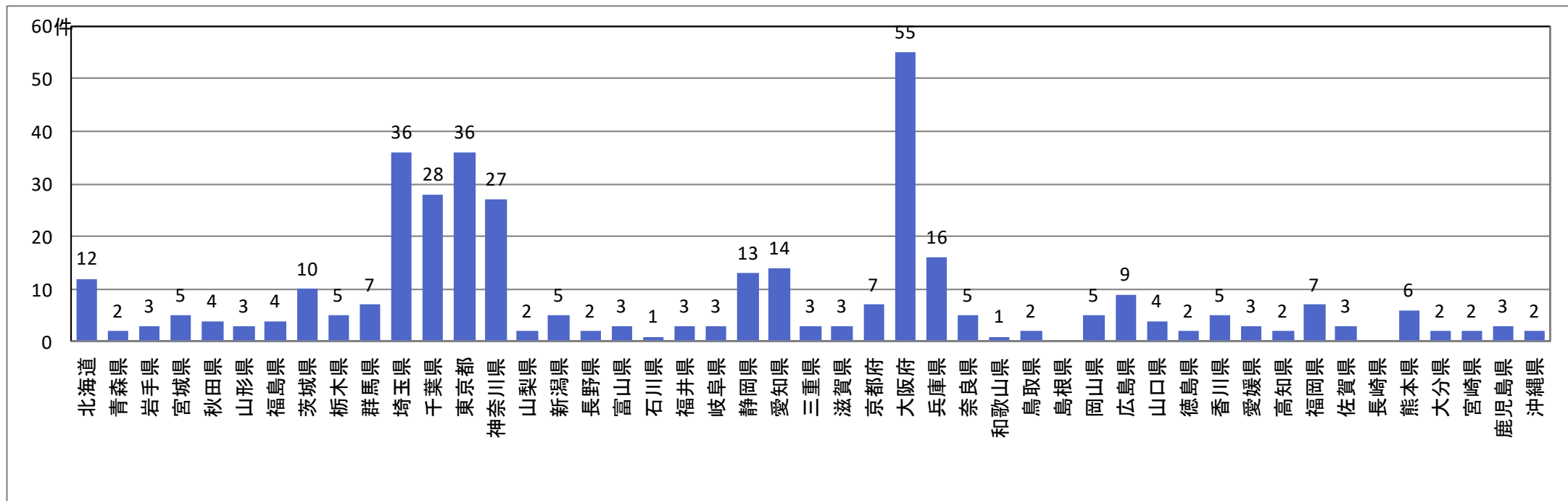
- ・信号機のある交差点での事故が多くなっている。
- ・信号機のある交差点では、左折は「自転車」、右折は「歩行者」、直進は「四輪車」の事故が多い。
- ・信号機のない交差点では、左折は「自転車」、右折は「歩行者」、直進は「歩行者」、「自転車」の事故が多い。



X. 2022年死亡・重傷事故データ(交差点(追突を除く))

2. 発生地別

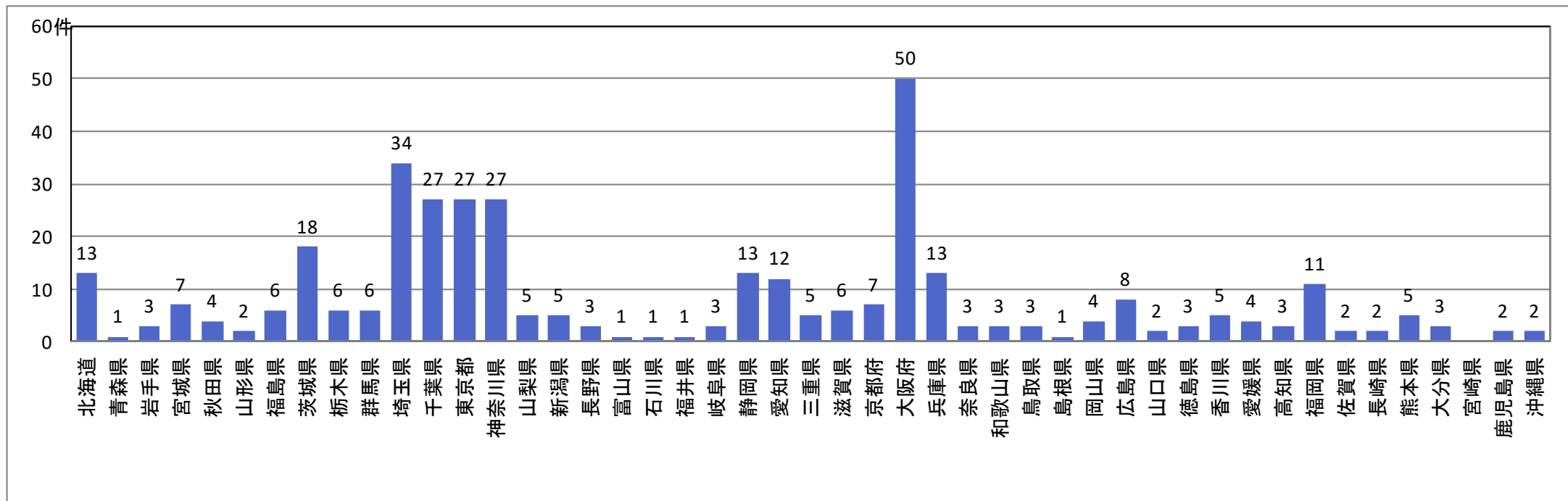
- 発生地別の交差点事故件数をみると、「大阪府」が最も多く55件、次いで「埼玉県」、「東京都」がそれぞれ36件、「千葉県」28件、「神奈川県」27件等と続いている。



X. 2022年死亡・重傷事故データ(交差点(追突を除く))

3. 車籍別

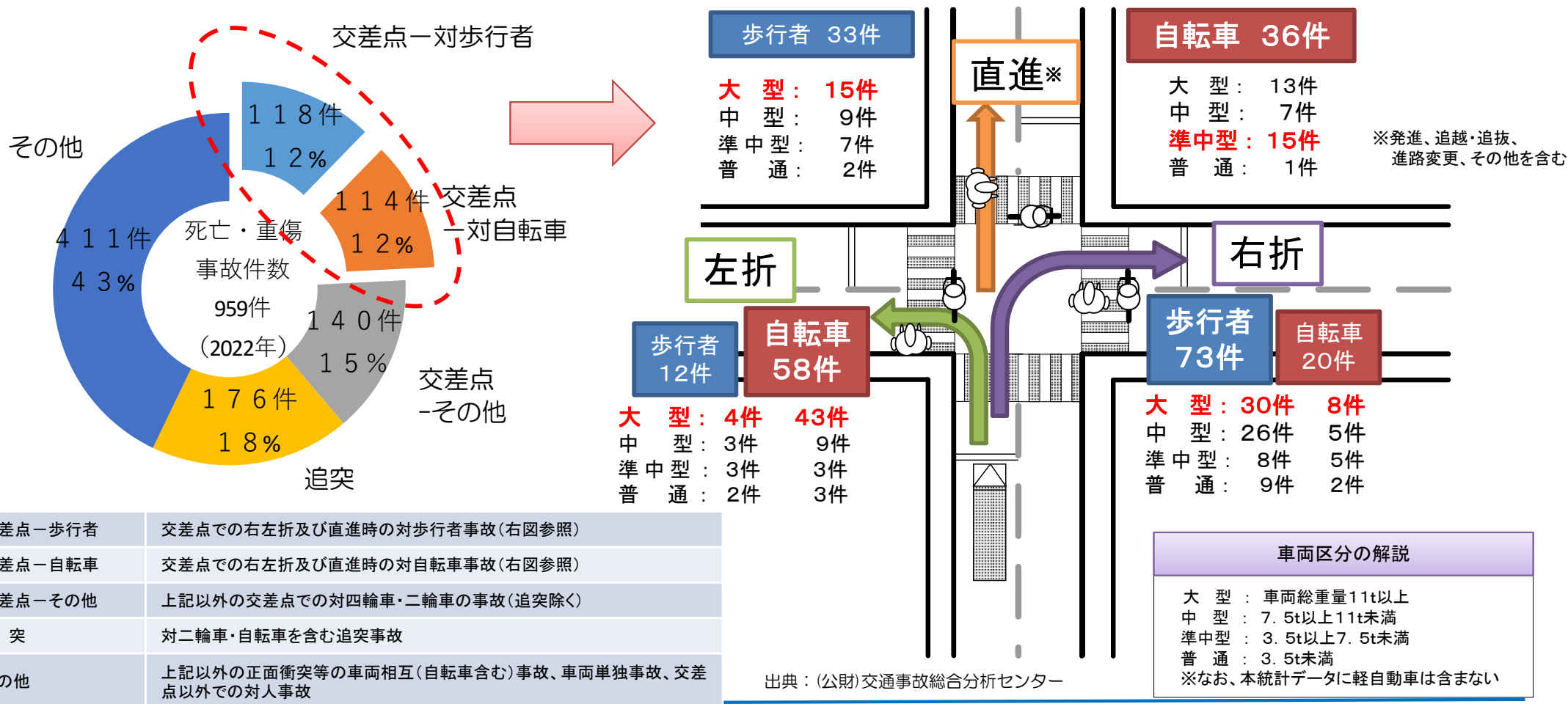
- ・車籍別の交差点事故件数をみると、「大阪府」が最も多く50件、次いで「埼玉県」34件、「千葉県」、「東京都」、「神奈川県」がそれぞれ27件等と続いている。



X. 2022年死亡・重傷事故データ(交差点(追突を除く))

4. 対歩行者・自転車別

- ・事業用トラックが第1当事者となる交差点における対歩行者、対自転車の死亡・重傷事故(232件)は、追突事故(176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)**で、**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(58件)**で、**大型車が多く、対歩行者の3割以上、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(73件)**で、**大型車が多く、対歩行者の4割以上、対自転車は4割**。

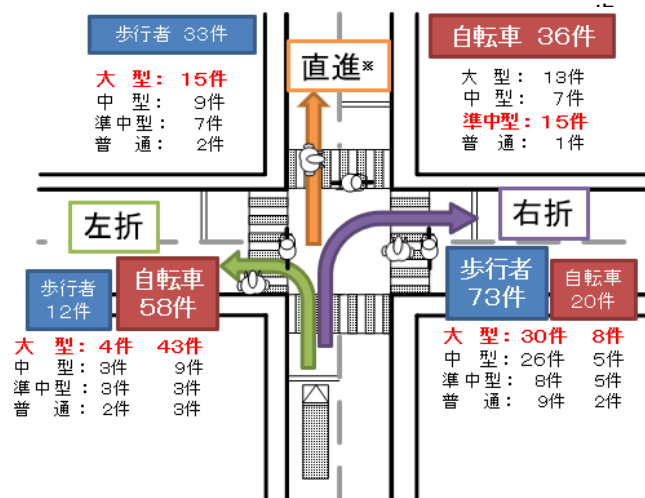
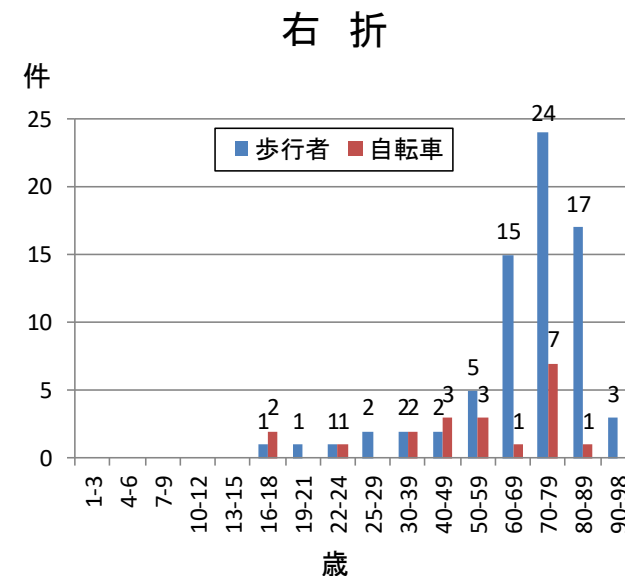
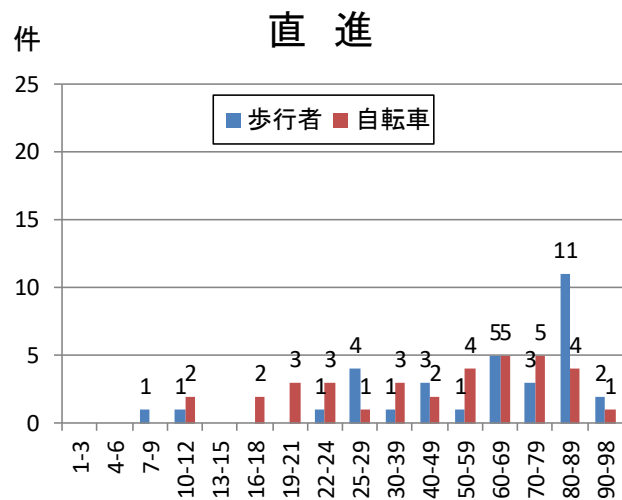
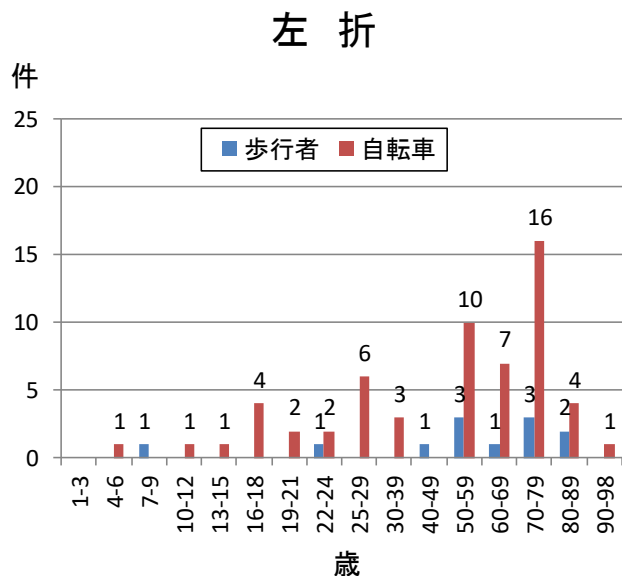


交差点-歩行者	交差点での右左折及び直進時の対歩行者事故(右図参照)
交差点-自転車	交差点での右左折及び直進時の対自転車事故(右図参照)
交差点-その他	上記以外の交差点での対四輪車・二輪車の事故(追突除く)
追突	対二輪車・自転車を含む追突事故
その他	上記以外の正面衝突等の車両相互(自転車含む)事故、車両単独事故、交差点以外での対人事故

X. 2022年死亡・重傷事故データ(交差点(追突を除く))

5. 対歩行者・自転車別の第二当事者の年齢層別

- ・直進時の死亡・重傷事故: 対歩行者は**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**。

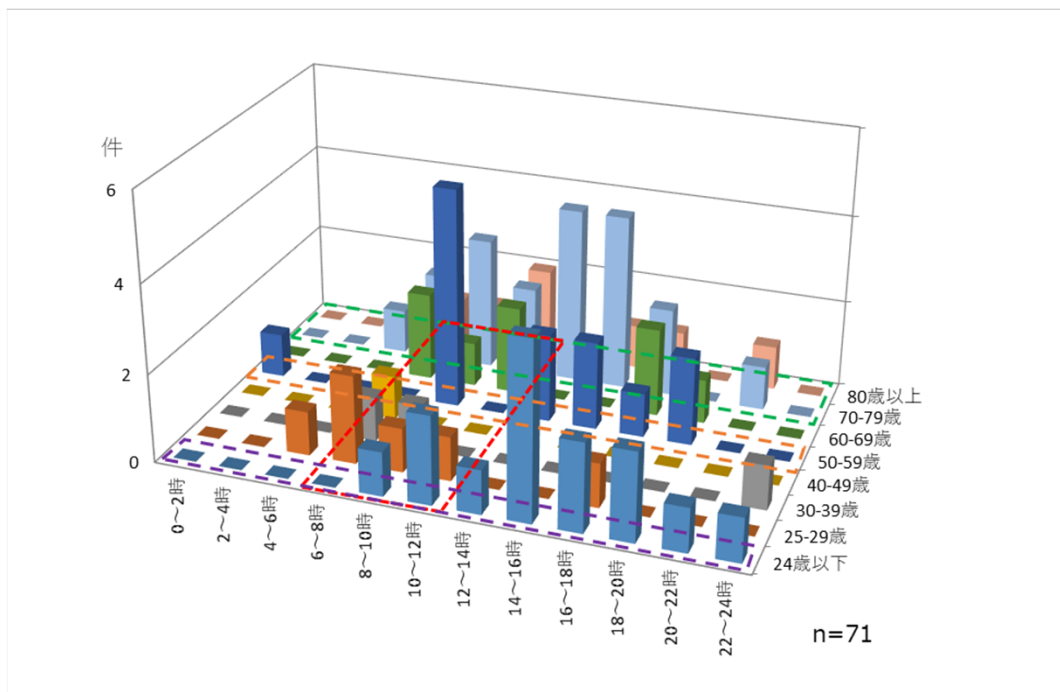


VII. 2022年1～12月死亡・重傷事故データ(交差点(追突を除く))

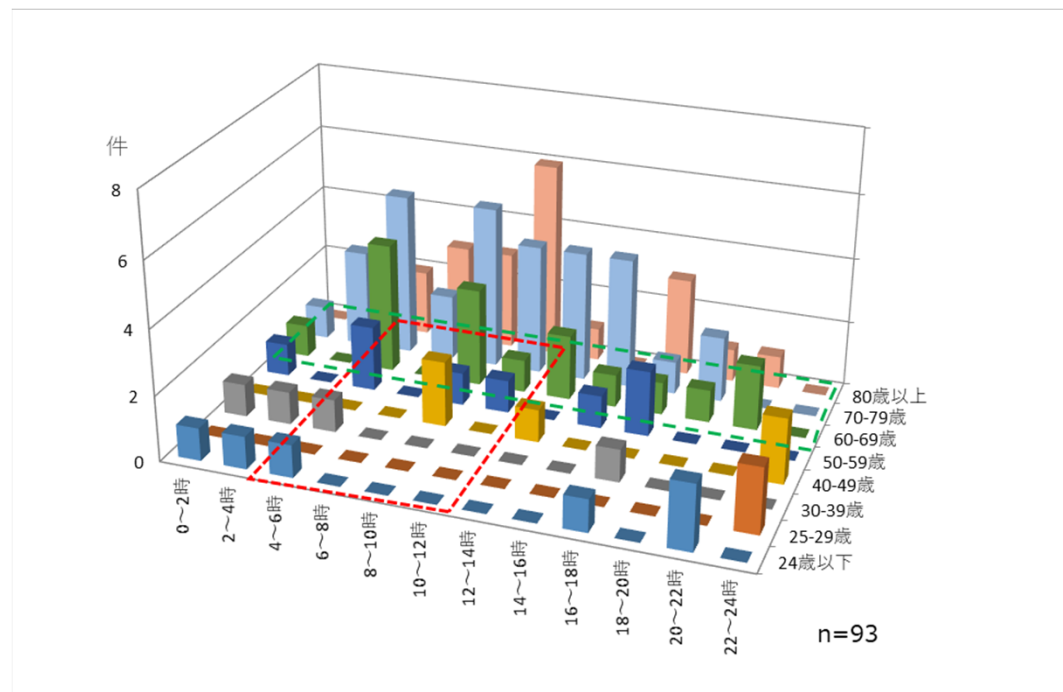
6. 右・左折別の第二当事者の年齢層別・発生時間別

- ・左折死亡・重傷事故は、「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】

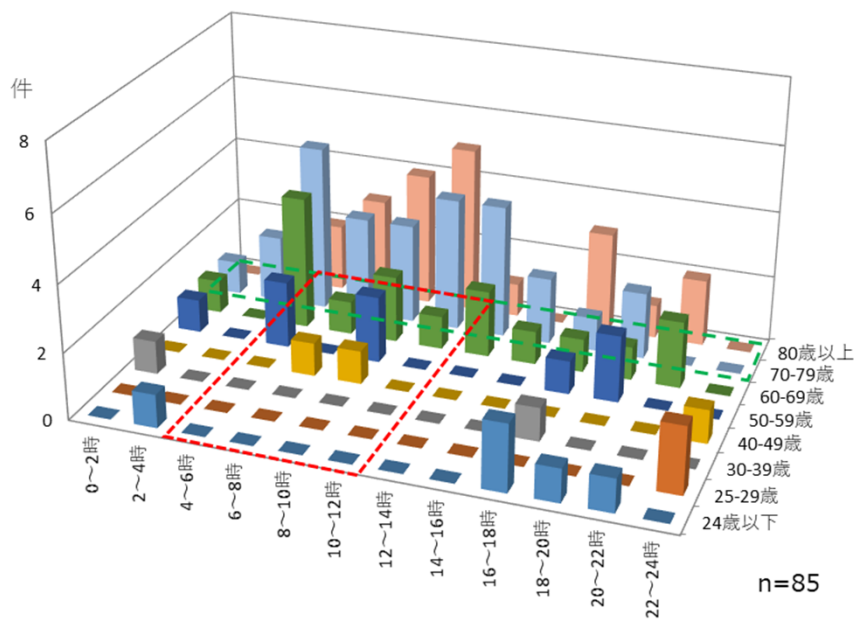


VII. 2022年1～12月死亡・重傷事故データ(交差点(追突を除く))

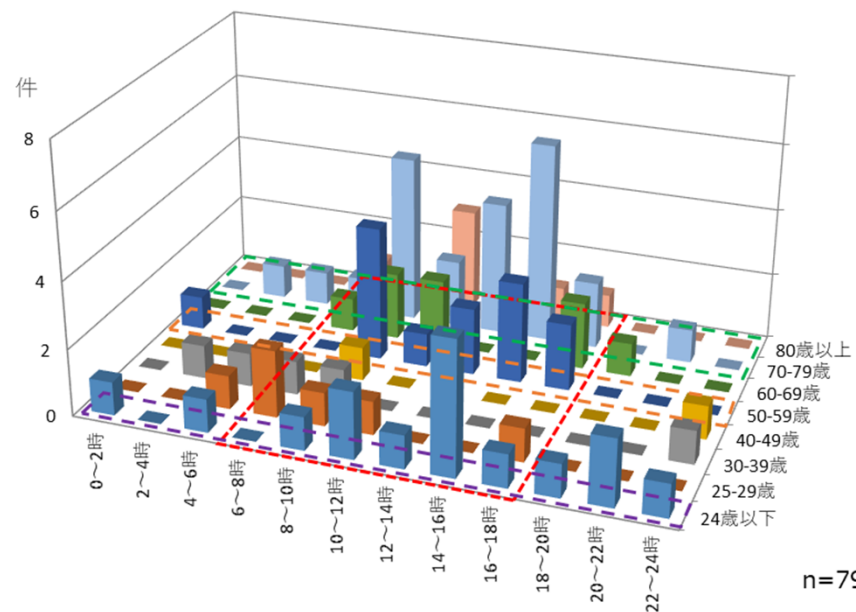
7. 右・左折時の対歩行者・自転車別の第二当事者の年齢層別・発生時間別

- ・第二当事者が歩行者の場合、「70歳以上」が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】



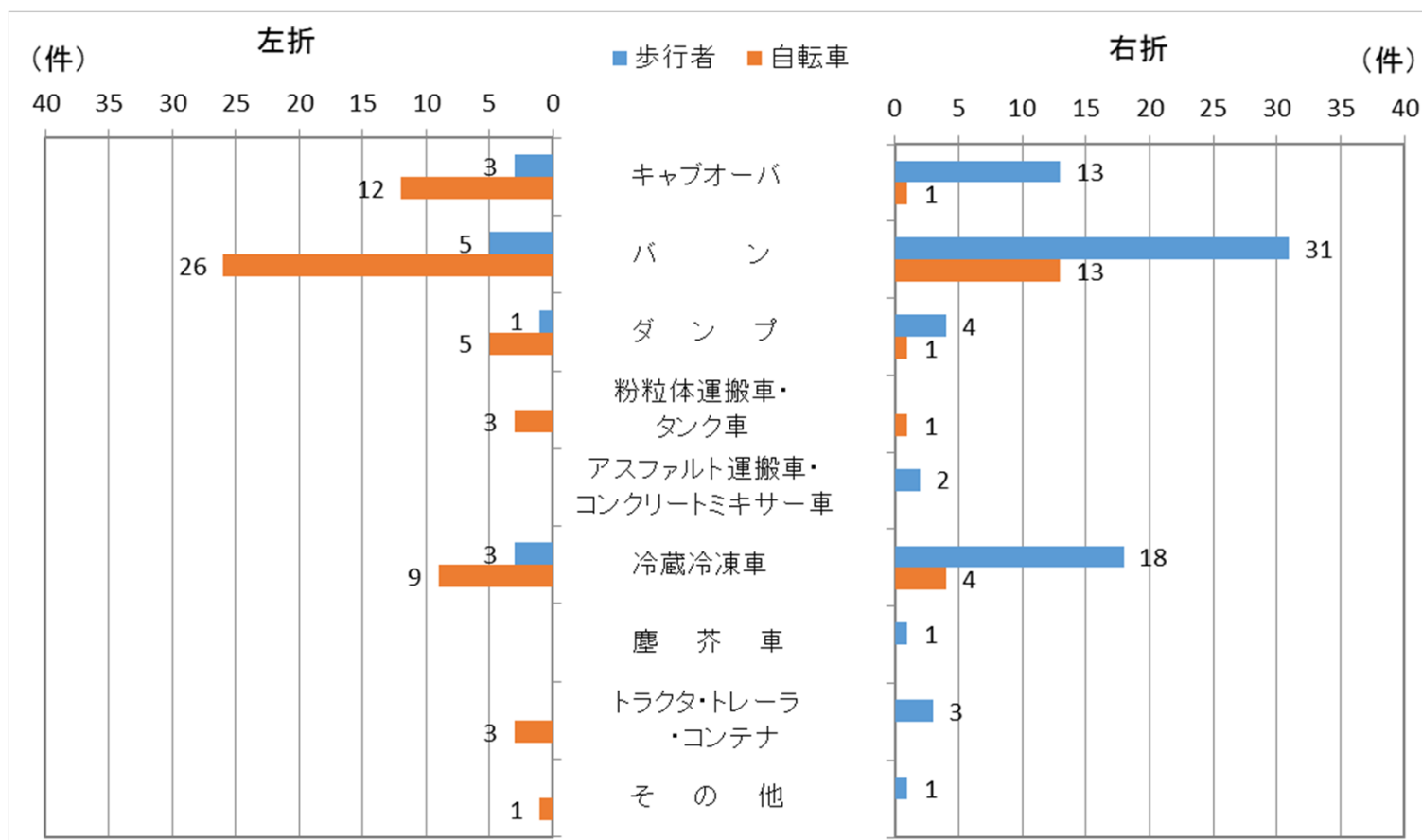
【対自転車】



X. 2022年死亡・重傷事故データ(交差点(追突を除く))

8. 右左折死亡・重傷事故の車体形状別第二当事者別

- ・車体形状別にみると、左折事故で第二当事者が「自転車」の場合は「バン」が最も多く26件、次いで、「キャブオーバ」12件、「冷蔵冷凍車」9件等と続いている。
- ・右折事故で第二当事者が「歩行者」の場合は、「バン」が最も多く31件、次いで、「冷蔵冷凍車」18件、「キャブオーバ」13件等と続いている。



メ モ

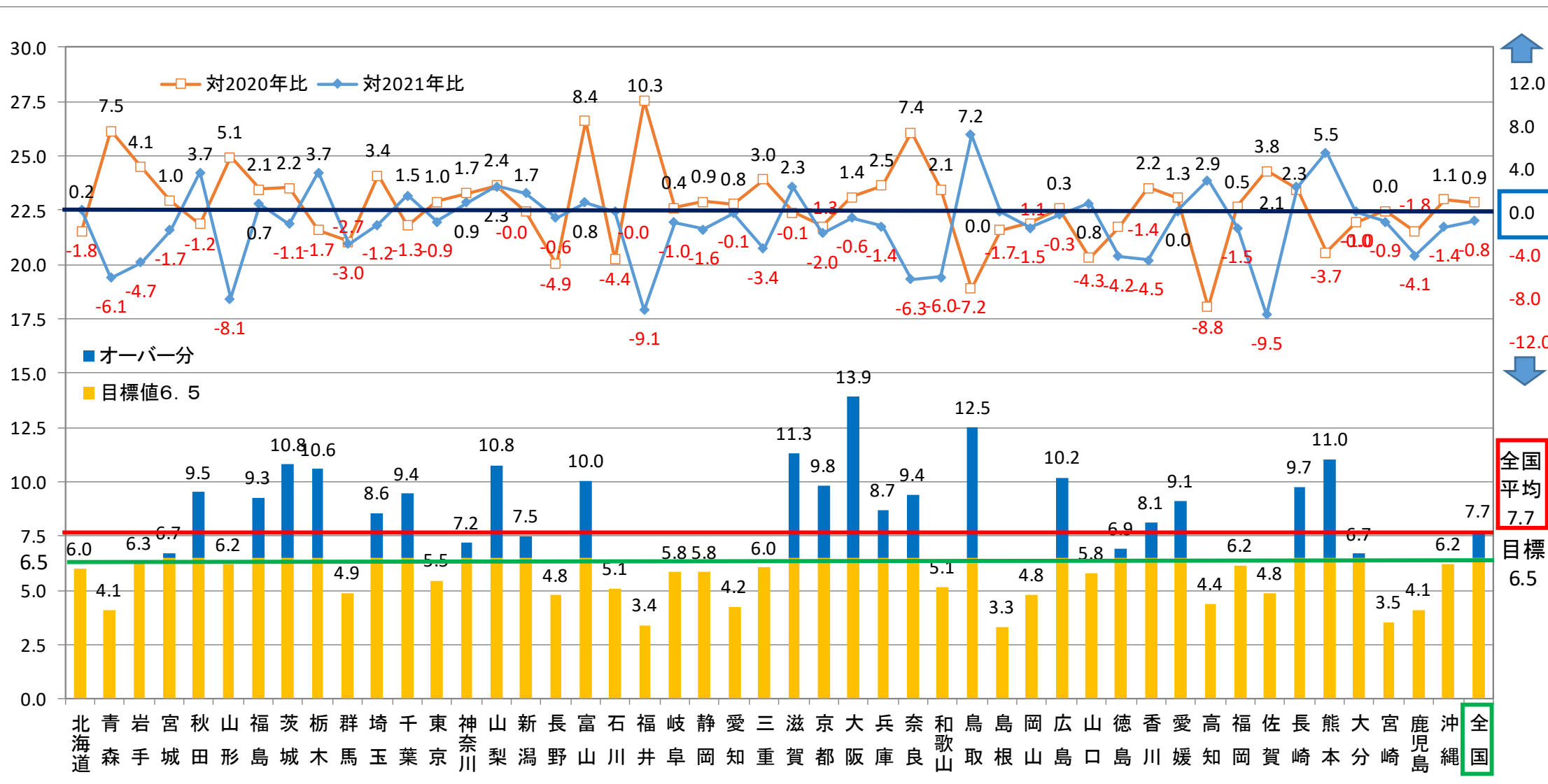
X I . 2022年死亡・重傷事故データ(1万台当たり死者数・重傷者数)

区分	死者数(人)					重傷者数(人)					合計(人)					車両台数 (台)	1万台あたり 死者数+重傷者 数(人)
	R01	R02	R03	R04	R03比	R01	R02	R03	R04	R03比	R01	R02	R03	R04	R03比		
北海道	10	14	6	6	0	44	39	35	36	1	54	53	41	42	1	70,107	6.0
宮城	5	5	3	3	0	25	16	21	16	△5	30	21	24	19	△5	28,218	6.7
福島	2	3	3	5	2	15	13	18	17	△1	17	16	21	22	1	23,719	9.3
茨城	2	2	3	2	△1	10	8	13	7	△6	12	10	16	9	△7	14,390	6.3
群馬	3	2	3	0	△3	11	2	12	6	△6	14	4	15	6	△9	14,635	4.1
山梨	5	2	2	1	△1	5	7	12	5	△7	10	9	14	6	△8	9,714	6.2
北陸	2	2	2	1	△1	3	4	3	7	4	5	6	5	8	3	8,416	9.5
新潟	4	1	2	3	1	19	13	12	15	3	23	14	14	18	4	24,041	7.5
長野	6	2	1	1	0	17	17	9	8	△1	23	19	10	9	△1	18,884	4.8
北陸・信越	4	3	3	2	△1	5	10	4	5	1	9	13	7	7	0	13,744	5.1
石川	4	0	0	4	△1	6	1	7	9	2	6	1	12	13	1	12,954	10.0
富山	0	0	5	4	△1	6	7	7	9	2	6	1	12	13	1	93,441	5.5
東京	4	8	12	9	△3	64	43	48	42	△6	68	51	60	51	△9	71,066	7.2
神奈川	10	9	8	10	2	41	24	37	41	4	51	33	45	51	6	65,730	9.4
千葉	19	11	9	9	0	61	49	43	53	10	80	60	52	62	10	44,533	10.8
埼玉	16	9	18	11	△7	92	49	71	67	△4	108	58	89	78	△11	91,174	8.6
群馬	12	8	10	11	1	35	35	43	37	△6	47	43	53	48	△5	26,643	4.9
茨城	3	5	1	3	2	12	23	20	10	△10	15	28	21	13	△8	24,610	10.6
群馬	3	5	2	7	5	25	16	15	19	4	28	21	17	26	9	8,359	10.8
栃木	0	1	2	3	1	5	4	5	6	1	5	5	7	9	2	92,011	4.2
山梨	13	9	9	8	△1	35	24	31	31	0	48	33	40	39	△1	42,862	5.8
愛知	7	7	6	4	△2	24	21	26	21	△5	31	28	32	25	△7	20,635	5.8
中部	3	3	4	2	△2	9	10	10	10	0	12	13	14	12	△2	23,208	6.0
岐阜	3	3	4	3	△2	16	11	17	11	△6	20	15	22	14	△8	8,817	3.4
三重	4	4	5	3	△2	5	2	8	2	△6	7	2	11	3	△8	98,489	13.9
近畿	23	26	24	18	△6	132	103	119	119	0	155	129	143	137	△6	24,422	9.8
大阪	2	4	5	1	△4	38	28	24	23	△1	40	32	29	24	△5	50,589	8.7
京都	7	6	8	7	△1	46	32	43	37	△6	53	38	51	44	△7	13,292	11.3
兵庫	1	5	2	2	0	5	7	10	13	3	6	12	12	15	3	10,646	9.4
滋賀	1	2	4	0	△4	10	7	13	10	△3	11	9	17	10	△7	9,742	5.1
奈良	1	1	2	0	△2	8	8	9	5	△4	11	9	11	5	△6	31,375	10.2
和歌山	3	1	1	9	8	22	27	32	23	△9	28	32	33	32	△1	5,602	12.5
中国	6	5	1	0	△1	4	6	2	7	5	8	7	3	7	4	6,034	3.3
広島	4	1	2	1	1	3	1	2	1	△1	4	3	2	2	0	27,059	4.8
岡山	1	2	0	0	△2	28	16	15	13	△2	36	20	17	13	△4	13,783	5.8
山口	8	4	2	5	5	10	11	7	3	△4	13	13	7	8	1	13,549	8.1
香川	5	2	3	1	△2	16	12	14	10	△4	21	14	17	11	△6	7,239	6.9
徳島	1	4	2	0	△2	2	5	6	5	△1	3	9	8	5	△3	15,372	9.1
愛媛	4	2	1	3	2	7	10	13	11	△2	11	12	14	14	0	6,833	4.4
高知	4	2	0	0	0	12	5	1	3	2	16	7	1	3	2	56,855	6.2
四国	10	11	11	8	△3	53	30	33	27	△6	63	41	44	35	△9	10,322	4.8
福岡	0	5	4	0	△4	6	6	11	5	△6	6	11	15	5	△10	9,239	9.7
佐賀	2	1	1	0	△1	9	4	6	9	3	11	5	7	9	2	16,292	11.0
長崎	4	1	2	3	1	17	14	7	15	8	21	15	9	18	9	10,487	6.7
熊本	4	3	2	1	△1	6	5	5	6	1	10	8	7	7	0	11,290	3.5
大分	3	1	0	2	2	3	4	5	2	△3	6	5	5	4	△1	17,058	4.1
宮崎	6	3	4	0	△4	12	14	10	7	△3	18	17	14	7	△7	8,036	6.2
鹿児島	0	0	2	1	△1	6	5	4	4	0	6	5	6	5	△1	0	-
沖縄	4	3	3	3	0	13	13	22	11	△11	17	16	25	14	△11	1,325,516	7.7
不明	4	3	3	3	0	6	5	4	4	0	6	5	6	5	△1	0	-
合計	245	211	206	174	△32	1,052	814	933	850	△83	1,297	1,025	1,139	1,024	△115		

※死者数及び重傷者数は軽自動車によるものを除く 出典：(公財)交通事故総合分析センター

※車両台数はハイブリッド及び軽自動車を除く営業用貨物自動車の保有車両台数(令和4年12月末現在) 出典：(一財)自動車検査登録情報協会

X I . 2022年死亡・重傷事故データ(1万台当たり死者数・重傷者数)



※死亡・重傷事故件数は事業用貨物自動車^が第一当事者となるものであり、軽自動車によるものを除く 出典:(公財)交通事故総合分析センター
 ※車両台数はトレーラ及び軽自動車を除く営業用貨物自動車の保有台数(2022.12末現在) 出典:(一財)自動車検査登録情報協会

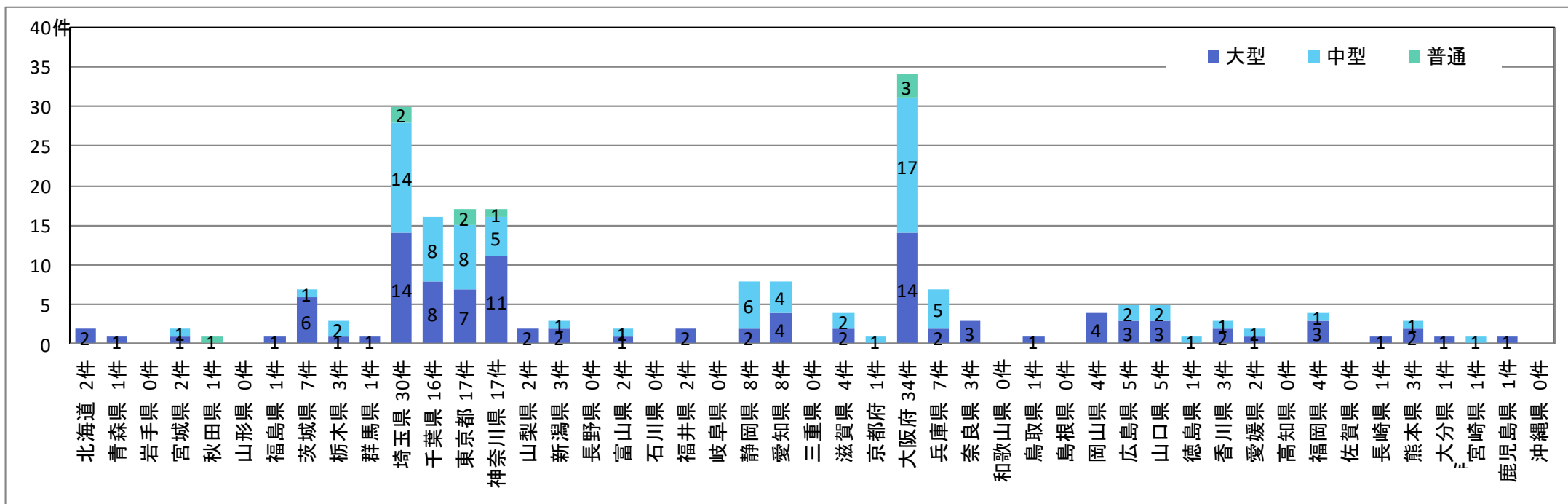
X II . 2022年死亡・重傷事故データ(対自転車)

1. 発生地別
2. 車籍別
3. 車種別
4. 事故類型別
5. 自転車運転者の年齢層別
6. 第一当事者事故類型別自転車運転者の年齢層別

X II . 2022年死亡・重傷事故データ(対自転車死亡・重傷事故(第一当事者))

1. 発生地別

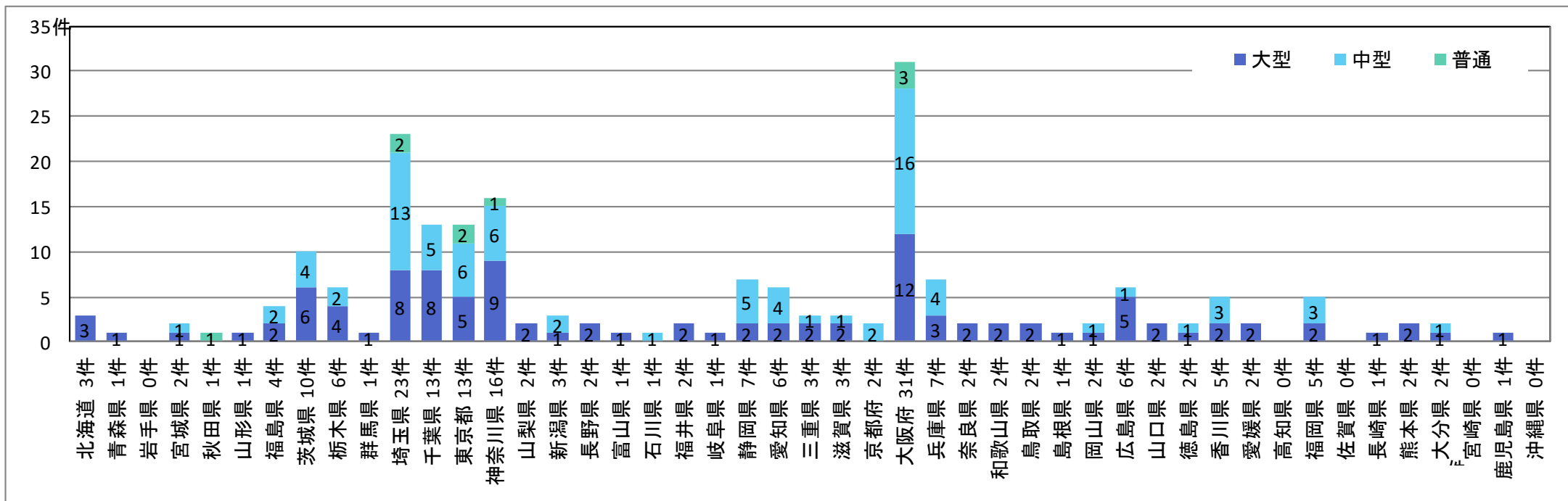
・発生地別死亡・重傷事故件数の多い県をみると、「大阪府」が最も多く34件、次いで「埼玉県」30件、「東京都」、「神奈川県」がそれぞれ17件、「千葉県」16件等と続いている。



X II . 2022年死亡・重傷事故データ(対自転車)

2. 車籍別

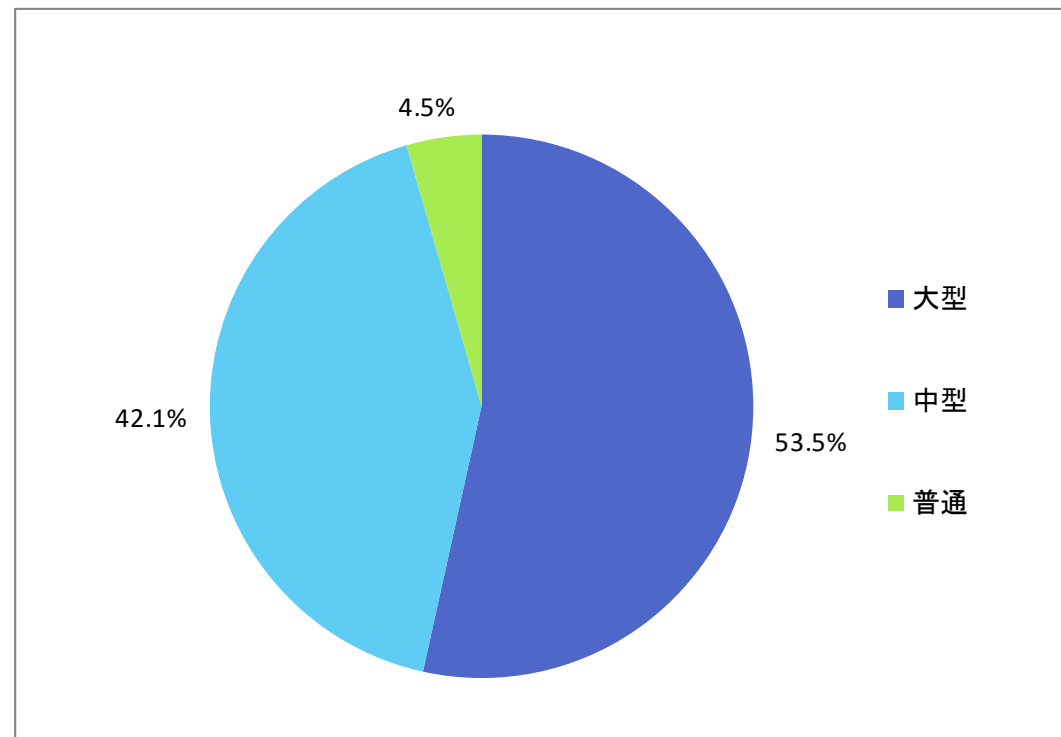
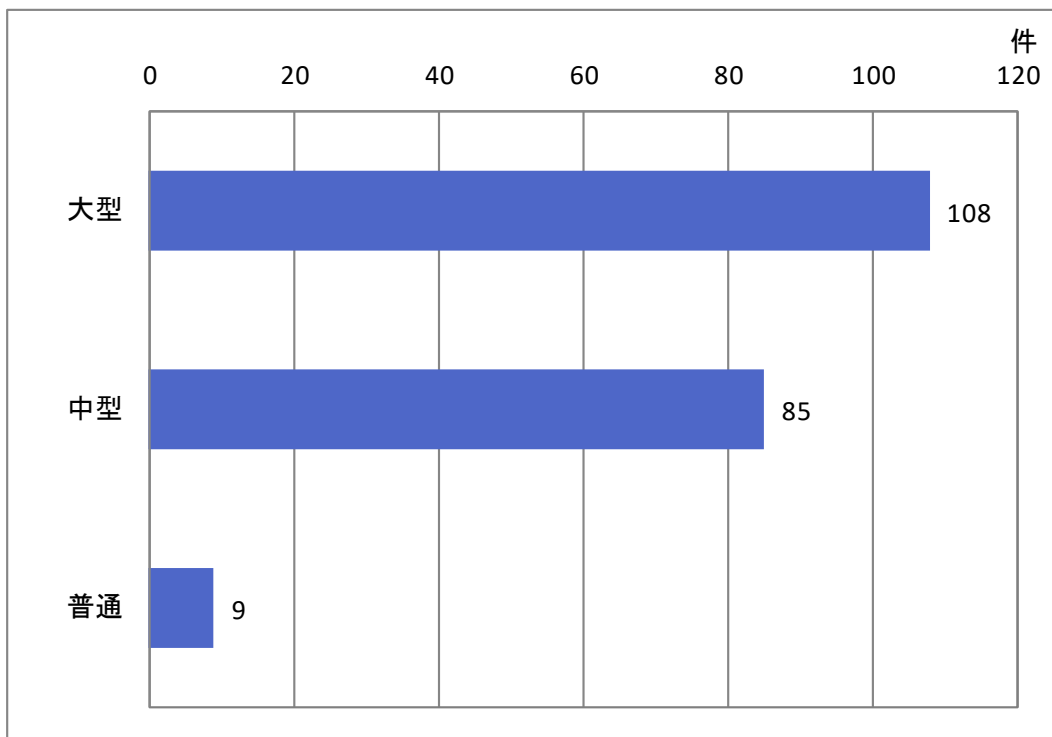
- ・車籍別死亡・重傷事故件数の多い県をみると、「大阪府」が最も多く31件、次いで「埼玉県」23件、「神奈川県」16件、「千葉県」、「東京都」がそれぞれ13件等と続いている。



X II . 2022年死亡・重傷事故データ(対自転車)

3. 車種別

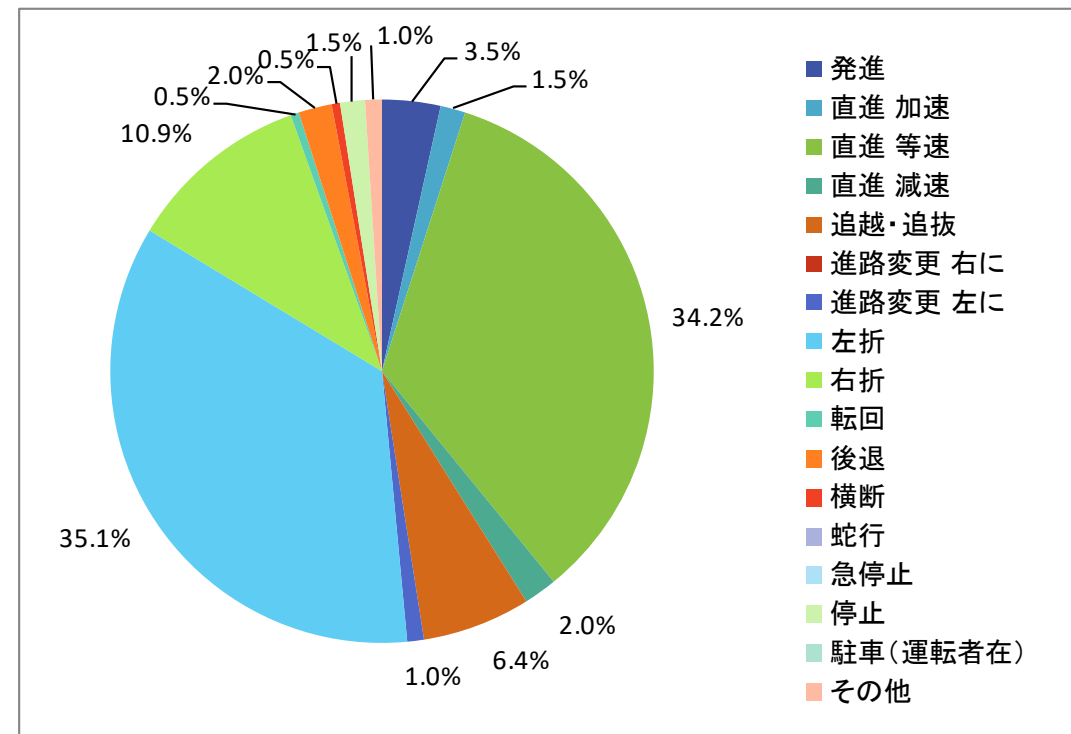
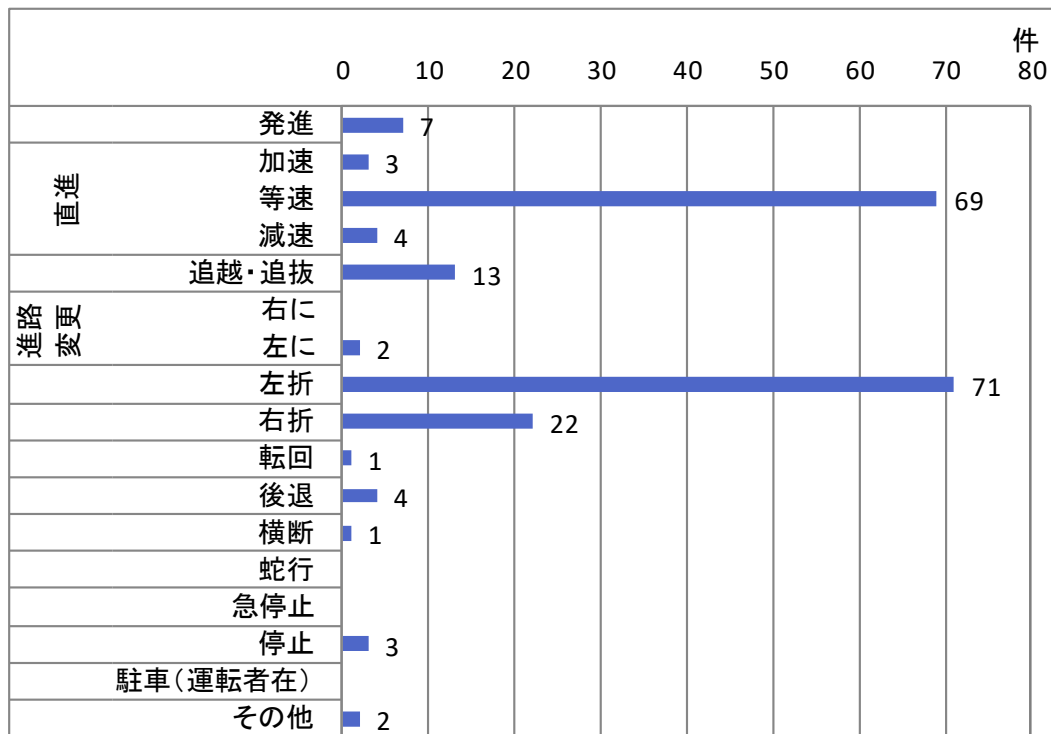
- ・死亡・重傷事故件数を車種別にみると、「大型」が最も多く108件（53.5%）と5割以上を占めている。
- ・次いで「中型」85件（42.1%）、「普通」9件（4.5%）と続いている。



X II . 2022年死亡・重傷事故データ(対自転車)

4. 事故類型別

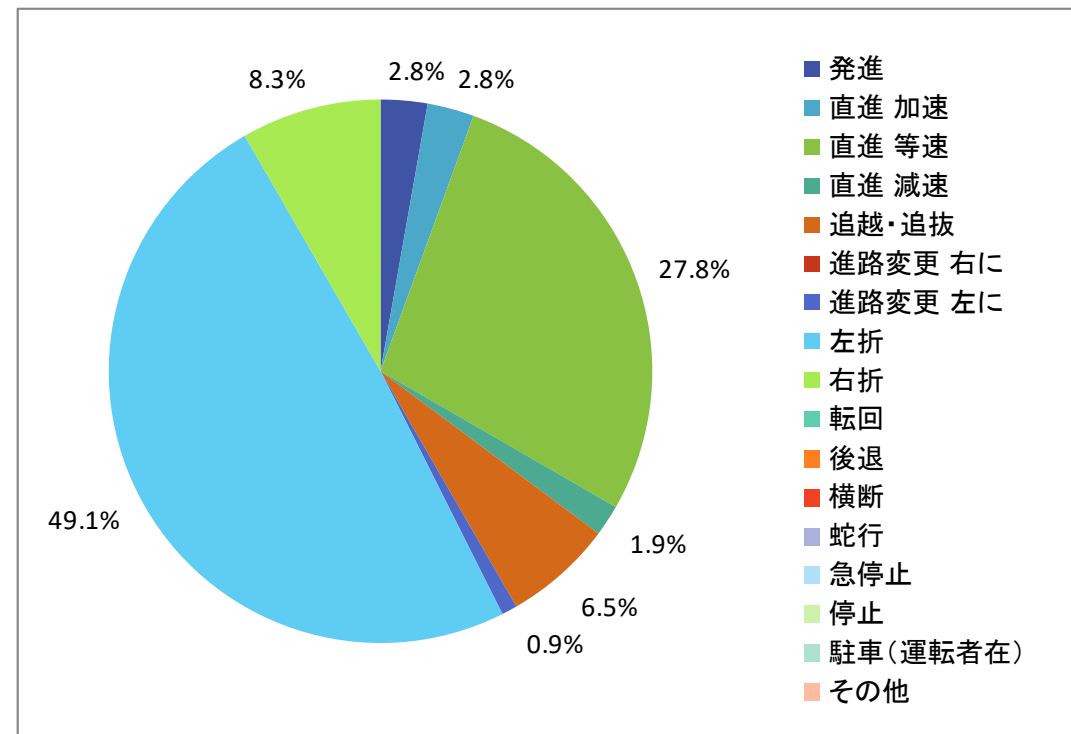
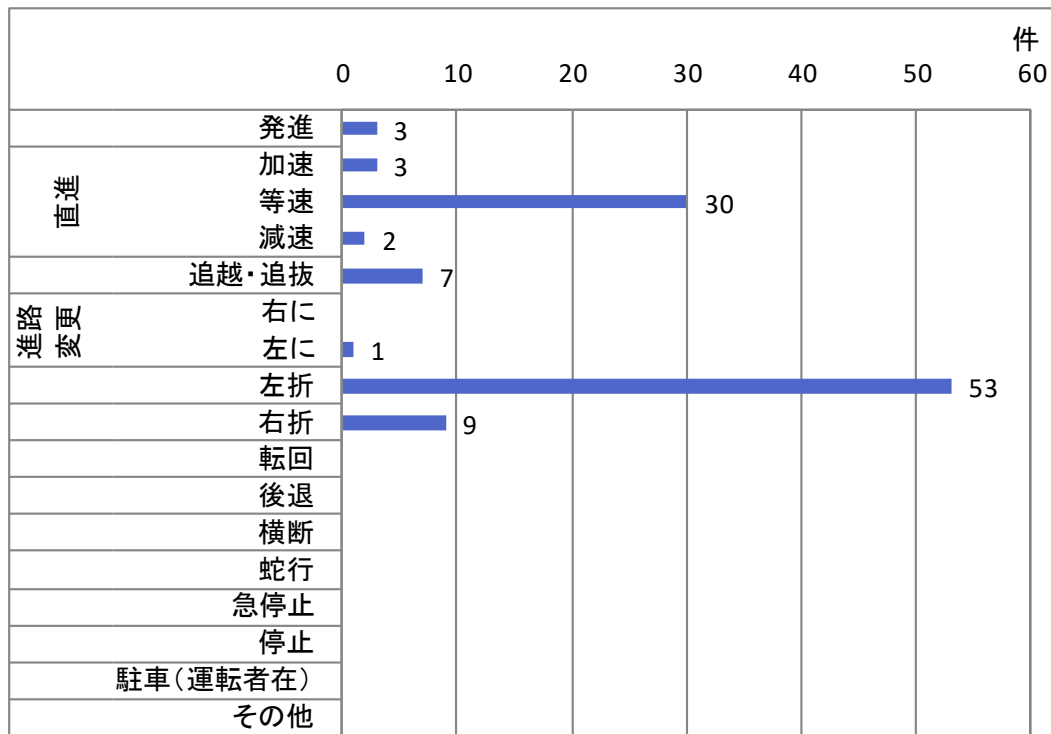
- ・死亡・重傷事故件数を事故類型別にみると、「左折」が最も多く71件（35.1%）となっている。
- ・次いで「直進 等速」69件（34.2%）等と続いている。



X II . 2022年死亡・重傷事故データ(対自転車)

(1)大型

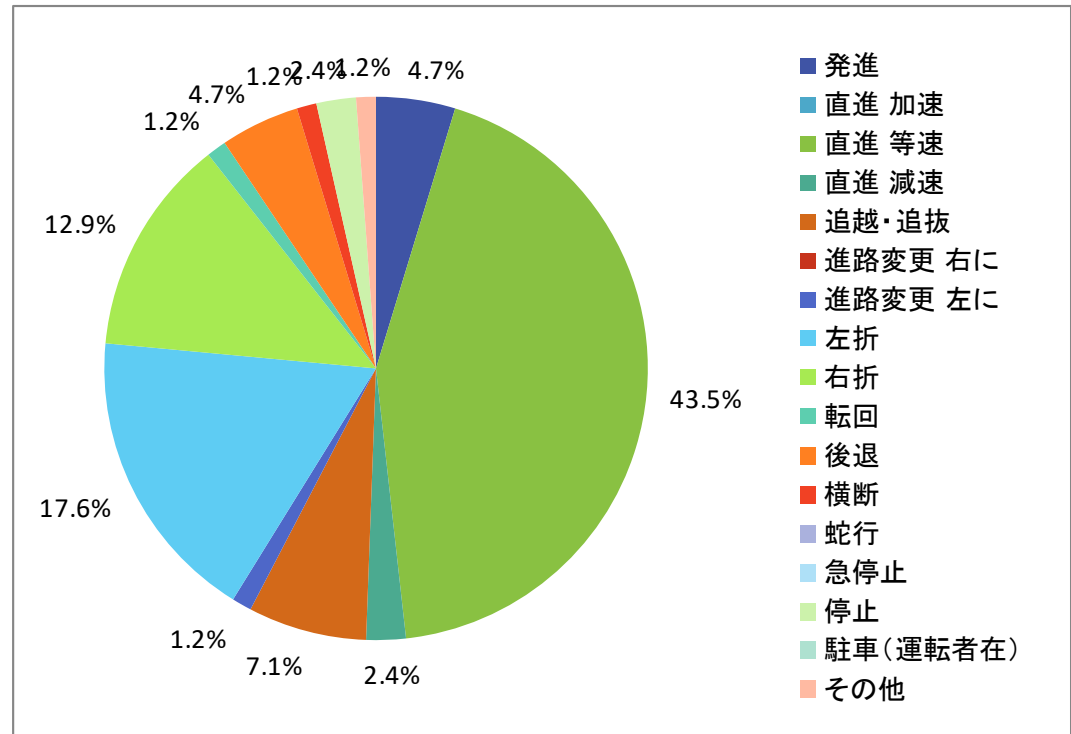
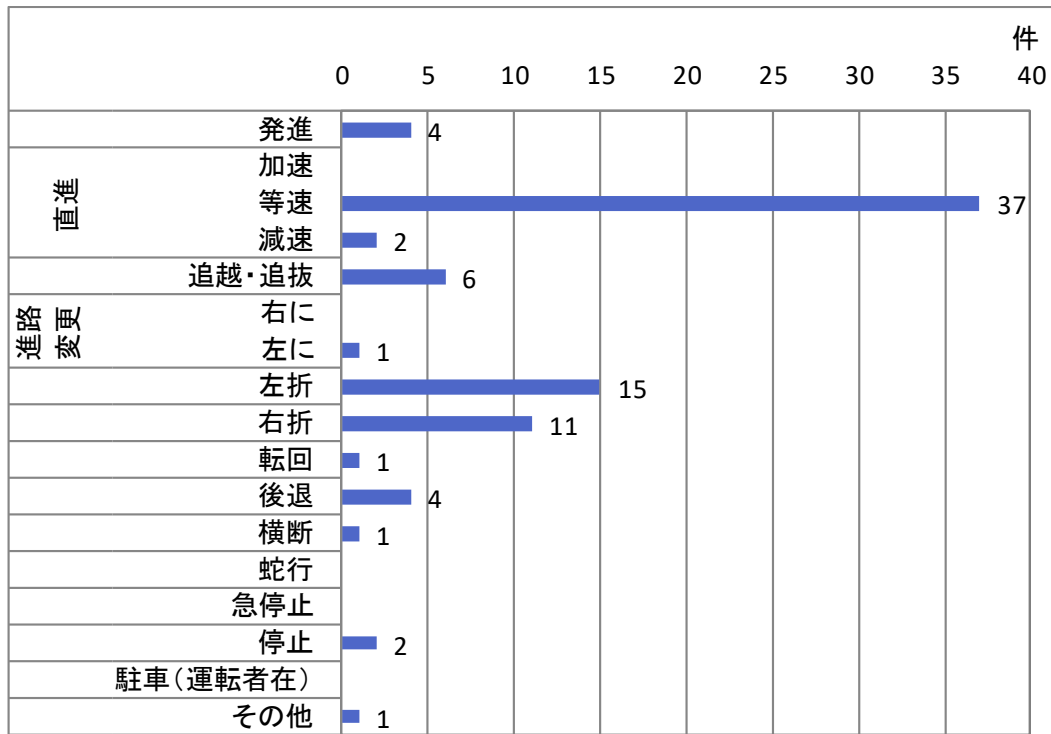
- ・死亡・重傷事故件数の事故類型別を車種別にみると、「大型」は「左折」が最も多く53件（49.1%）と5割近くを占めている。
- ・次いで「直進 等速」30件（27.8%）等と続いている。



X II . 2022年死亡・重傷事故データ(対自転車)

(2) 中型

- ・死亡・重傷事故件数の事故類型別を車種別にみると、「中型」は「直進 等速」が最も多く37件（43.5%）となっている。
- ・次いで「左折」15件（17.6%）、「右折」11件（12.9%）と続いている。

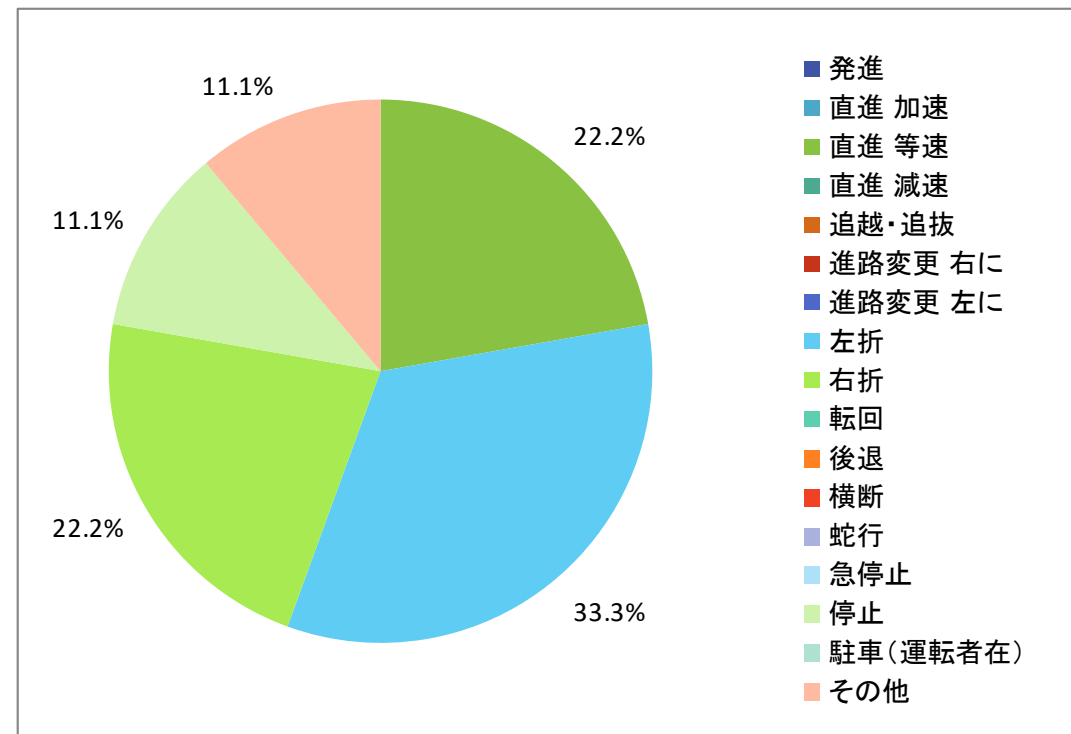


X II . 2022年死亡・重傷事故データ(対自転車)

(3) 普通

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

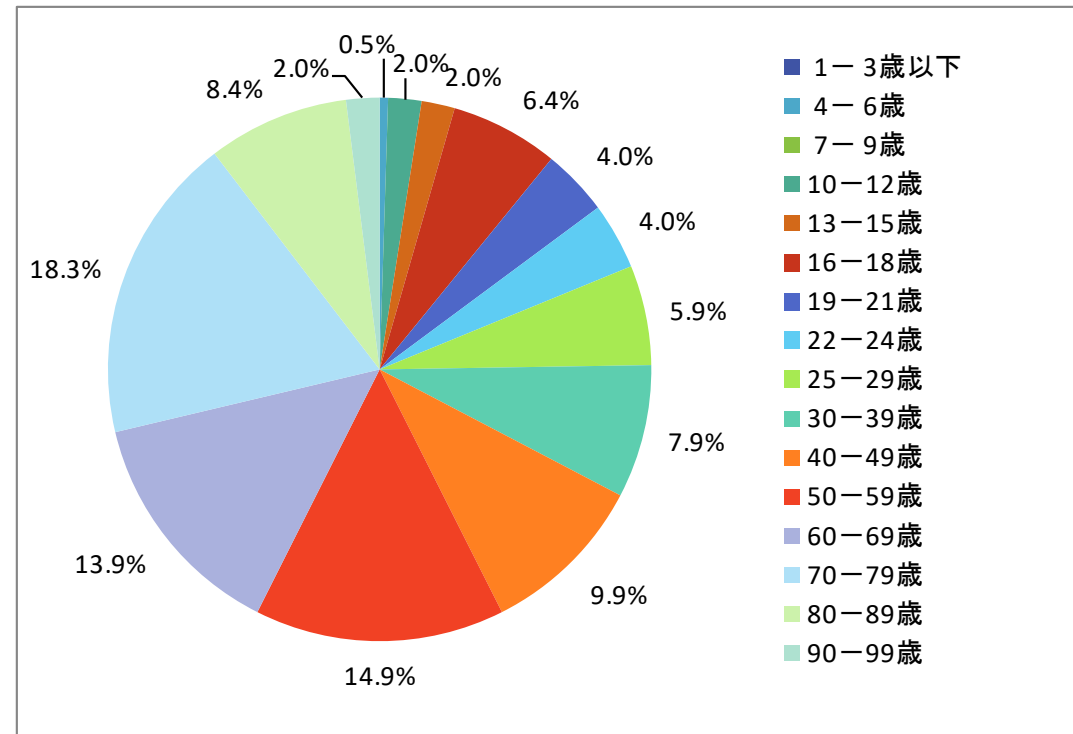
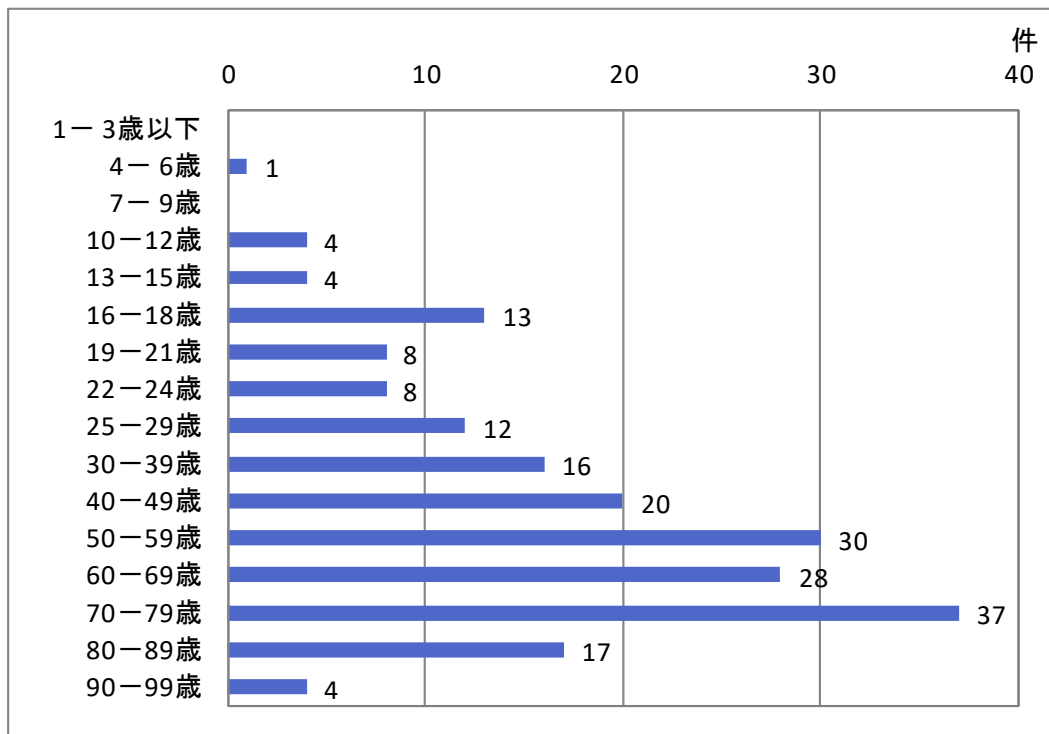
		0	1	2	3	4
直進	発進					
	加速					
	等速			2		
	減速					
進路変更	追越・追抜					
	右に					
	左に					
	左折				3	
	右折			2		
	転回					
	後退					
	横断					
	蛇行					
	急停止					
停止		1				
駐車(運転者在)						
その他		1				



X II . 2022年死亡・重傷事故データ(対自転車)

5. 自転車運転者の年齢層別

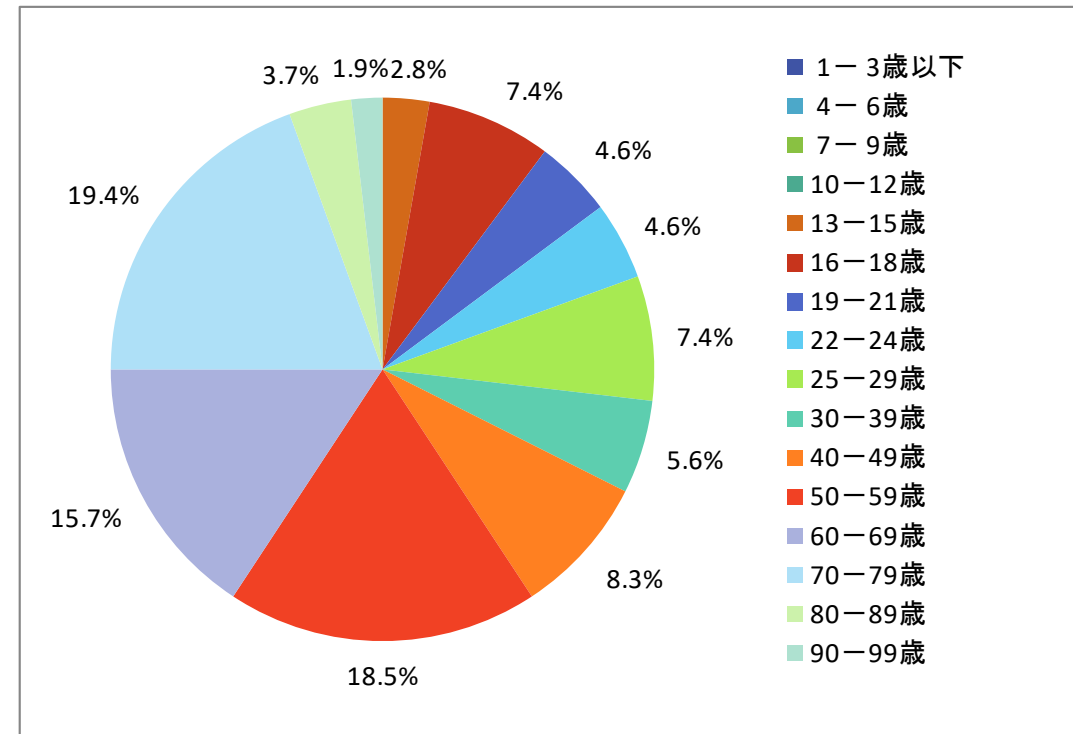
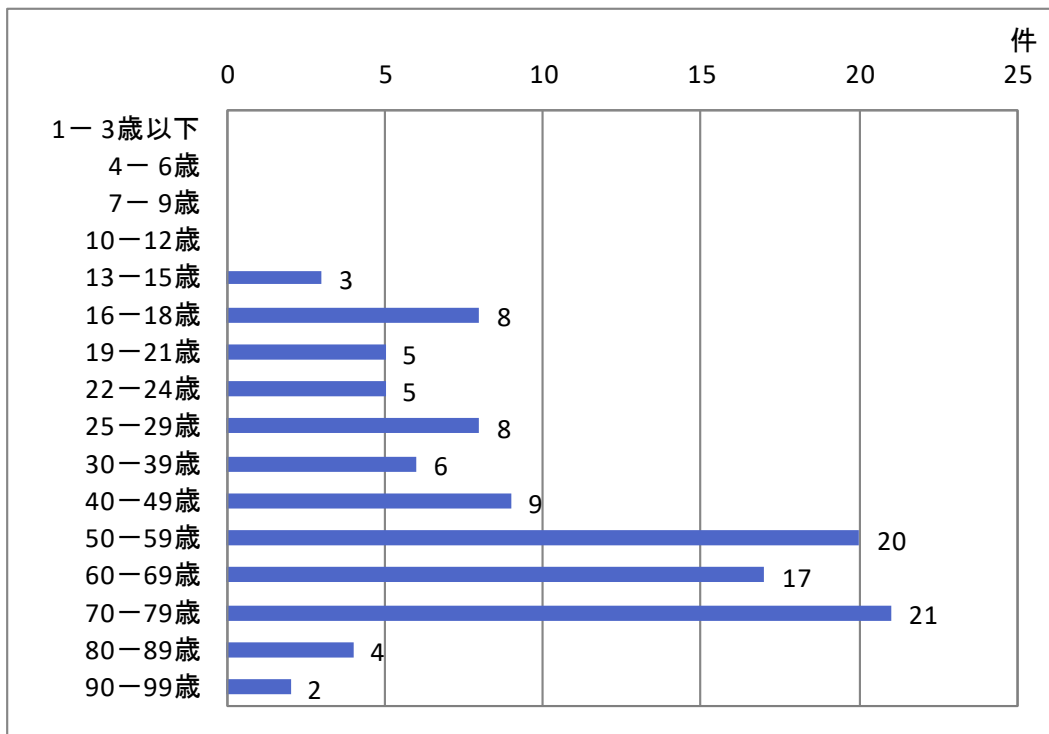
- ・死亡・重傷事故件数を自転車運転者の年齢層別にみると、「70-79歳」が最も多く37件（18.3%）となっている。
- ・次いで「50-59歳」30件（14.9%）、「60-69歳」28件（13.9%）等と続いている。
- ・60歳代以上で4割以上を占めている。



X II . 2022年死亡・重傷事故データ(対自転車)

(1)大型

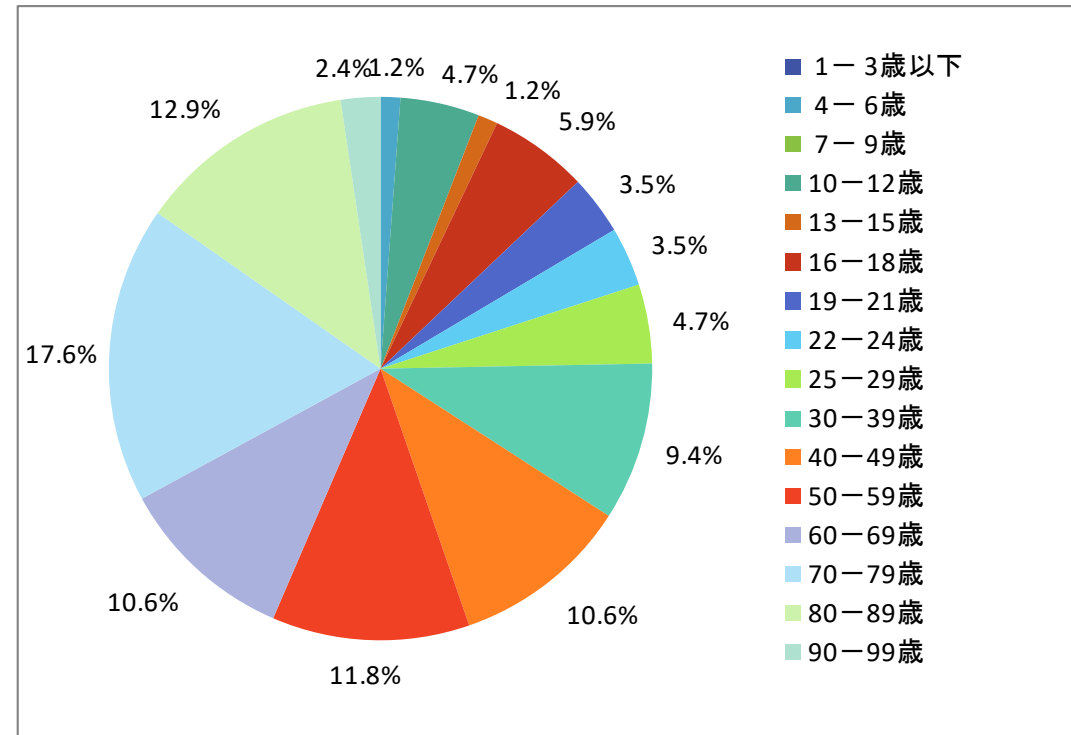
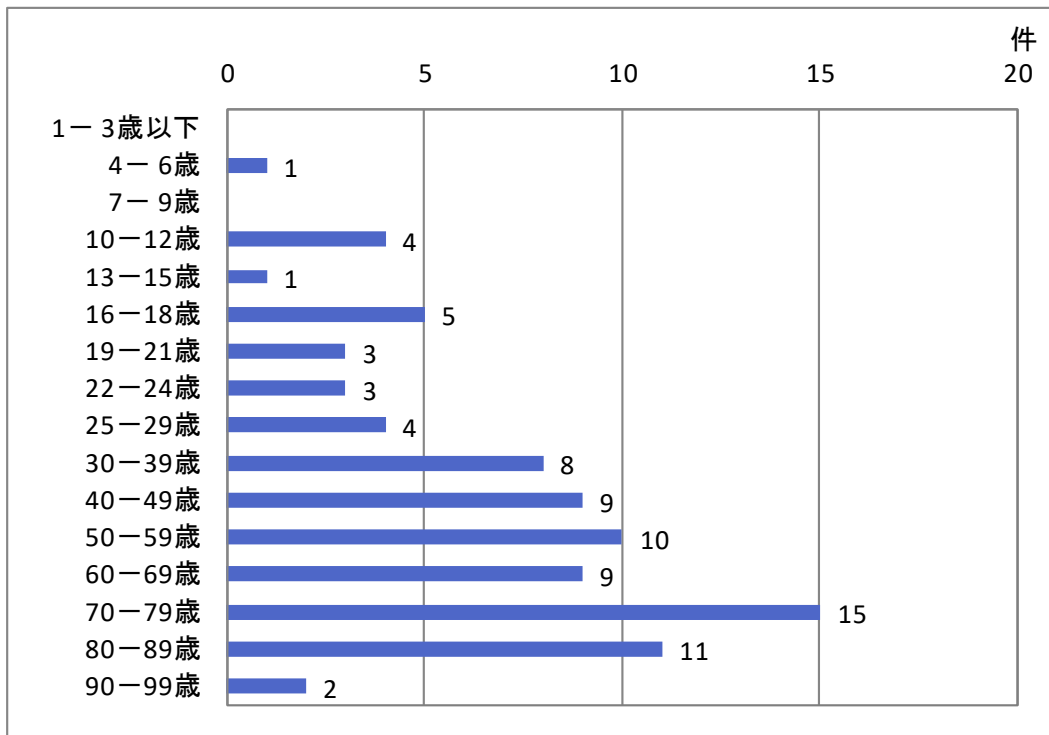
- ・死亡・重傷事故件数の自転車運転者の年齢層別を車種別にみると、「大型」は「70-79歳」が最も多く21件（19.4%）となっている。
- ・次いで「50-59歳」20件（18.5%）、「60-69歳」17件（15.7%）等と続いている。



X II . 2022年死亡・重傷事故データ(対自転車)

(2) 中型

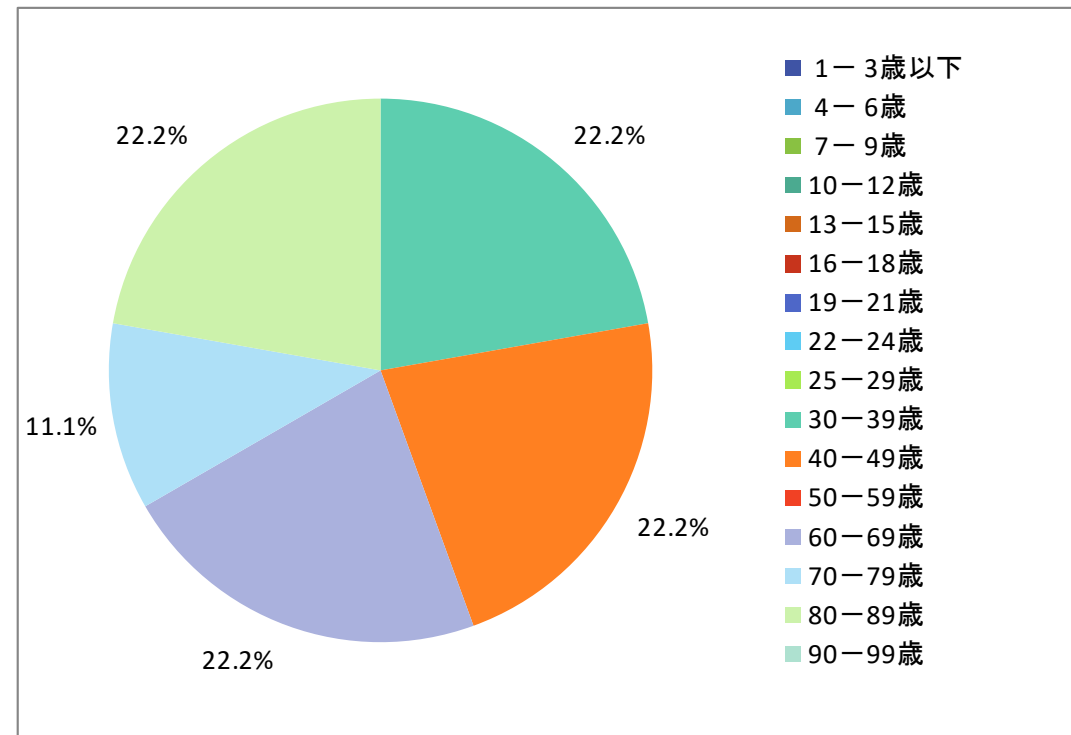
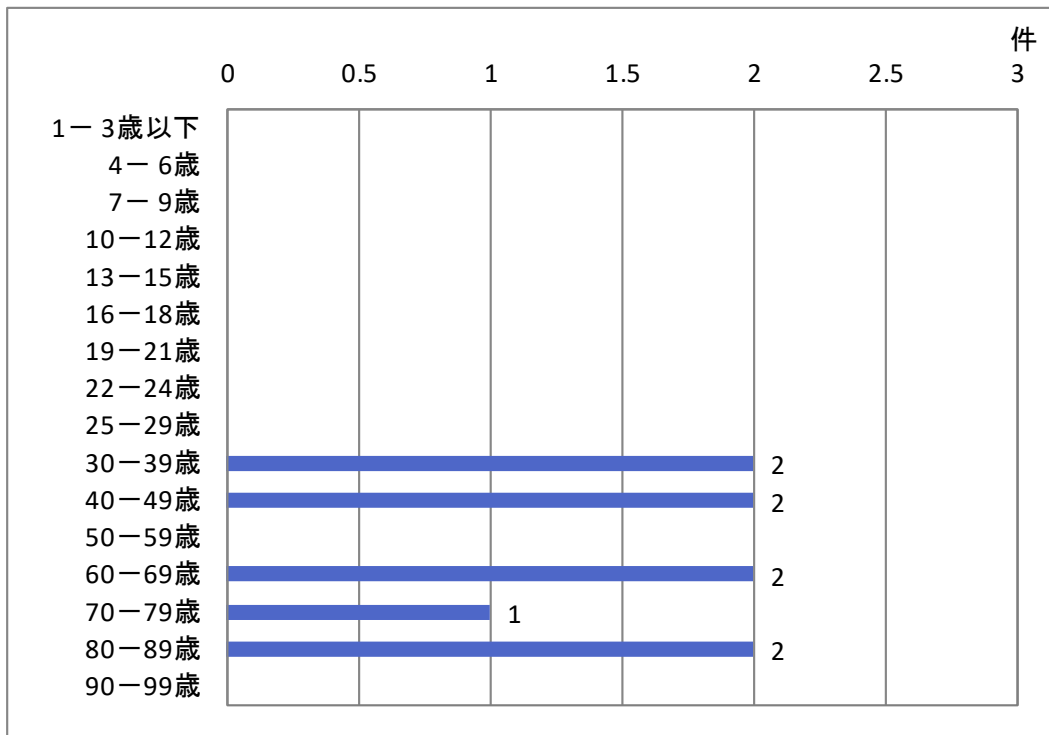
- ・死亡・重傷事故件数の自転車運転者の年齢層別を車種別にみると、「中型」は「70-79歳」が最も多く15件（17.6%）となっている。
- ・次いで「80-89歳」11件（12.9%）、「50-59歳」10件（11.8%）等と続いている。



X II . 2022年死亡・重傷事故データ(対自転車)

(3) 普通

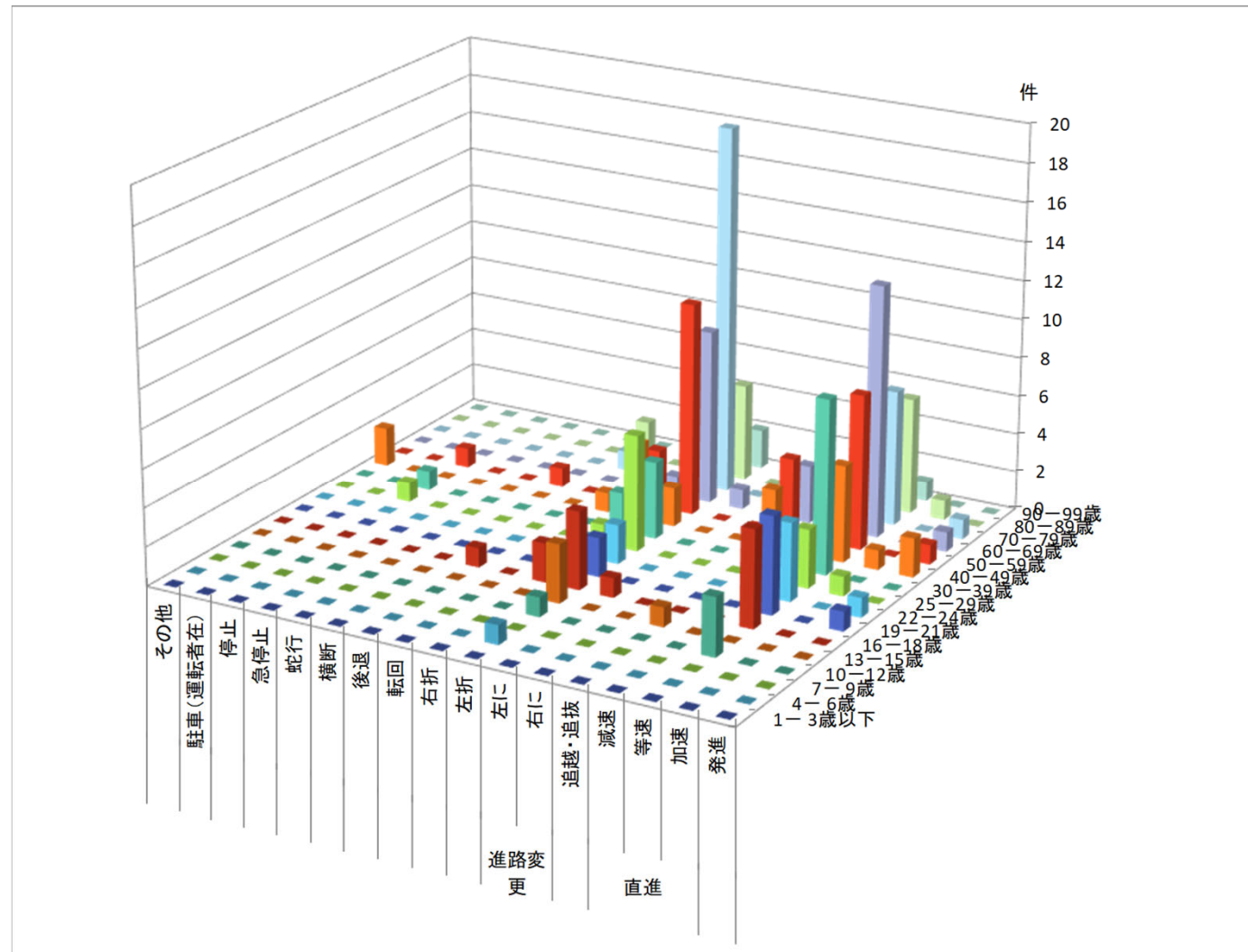
・死亡・重傷事故件数の自転車運転者の年齢層別を車種別にみると、「普通」は「30-39歳」、「40-49歳」、「60-69歳」、「80-89歳」が最も多く、それぞれ2件(22.2%)となっている。



X II . 2022年死亡・重傷事故データ(対自転車)

6. 第一当事者事故類型別自転車運転者の年齢層別

- ・死亡・重傷事故件数を事故類型別自転車運転者の年齢層別にみると、「左折」－「70-79歳」が最も多く19件となっている。
- ・次いで「直進 等速」－「60-69歳」が13件、「左折」－「50-59歳」が11件等と続いている。



X II . 2022年死亡・重傷事故データ(対自転車)

(1)「等速 直進」、「左折」及び「右折」の自転車運転者の年齢層別

- ・死亡・重傷事故件数の「等速 直進」を自転車運転者の年齢層別にみると、「60-69歳」が最も多く13件となっている。次いで、「30-39歳」9件、「50-59歳」8件等と続いている。
- ・「左折」を自転車運転者の年齢層別にみると、「70-79歳」が最も多く19件となっている。次いで、「50-59歳」11件、「60-69歳」9件等と続いている。
- ・「右折」を自転車運転者の年齢層別にみると、「70-79歳」が最も多く7件となっている。
- ・「等速 直進」、「左折」、「右折」のいずれも60歳以上の高齢の自転車運転者が多く、4~5割を占める。また、「左折」は未就学児を含む10歳代までの自転車運転者も少なからずある。運転者は相手自転車の動静により注意して進行する必要がある。

「等速 直進」 n=69

「左折」 n=71

「右折」 n=22

