

# 2022年の交通事故統計分析結果 【 確定版(車籍別) 死亡事故編 】

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年死亡事故データ(車籍)	25
IV . 2022年死亡事故データ(発生地)	45
V . 2022年死亡事故データ(道路区分)	64
VI . 2022年死亡事故データ(車両区分)	75
VII . 2022年死亡事故データ(車両総重量)	88
VIII . 2022年死亡事故データ(年齢層別)	92
IX . 2022年死亡事故データ(運転免許取得年数別)	98
X . 2022年死亡事故データ(交差点(追突を除く))	106
X I . 2022年死亡事故データ(1万台当たり死亡事故件数)	116
X II . 2022年死亡事故データ(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	40.4%
	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	21.9%
	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	20.9%
	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	5.5%
	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	11.3%
合 計		1,492,015	100.0%

資料：自動車検査登録情報協会データより独自作成 （注）：軽自動車を含まない

## 2. データの概要

調査対象：交通事故統計（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事故

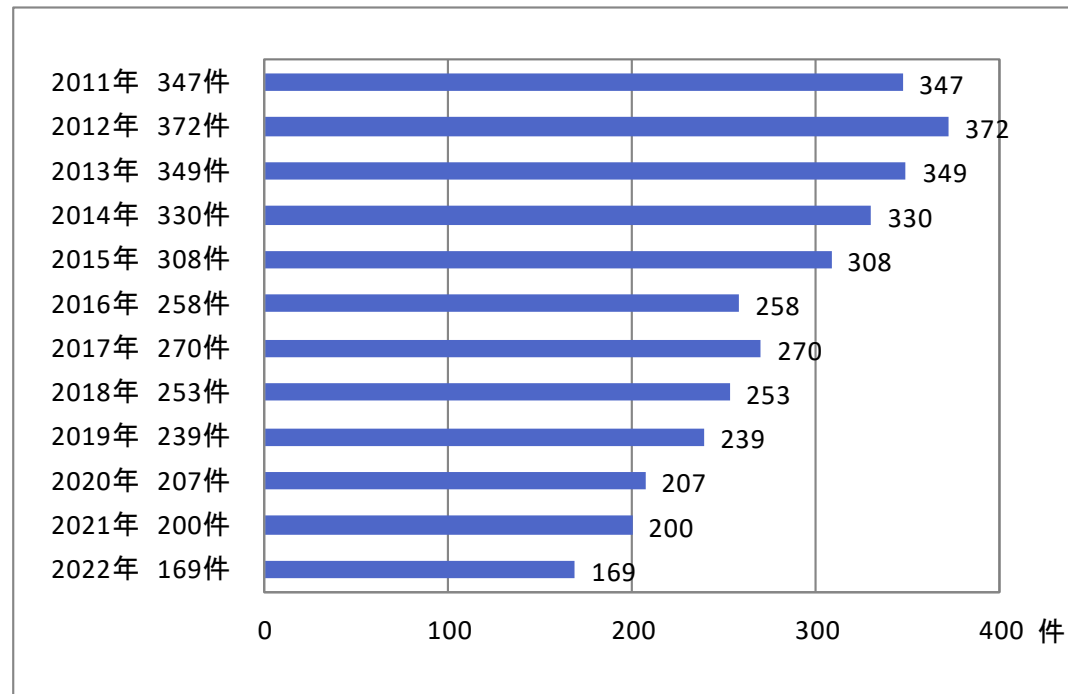
## Ⅱ. 死亡事故データの傾向

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. 死亡事故データの傾向

### 1. 事故件数

- ・2022年の死亡事故件数は169件で、2021年（対前年）より31件、2011年より178件減少している。
- ・死亡事故件数は減少傾向にある。
- ・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1万台当たり死亡事故件数は「1.27」となり、「トラック事業における総合安全プラン2020」（当時）の目標である「1.5」を達成している。

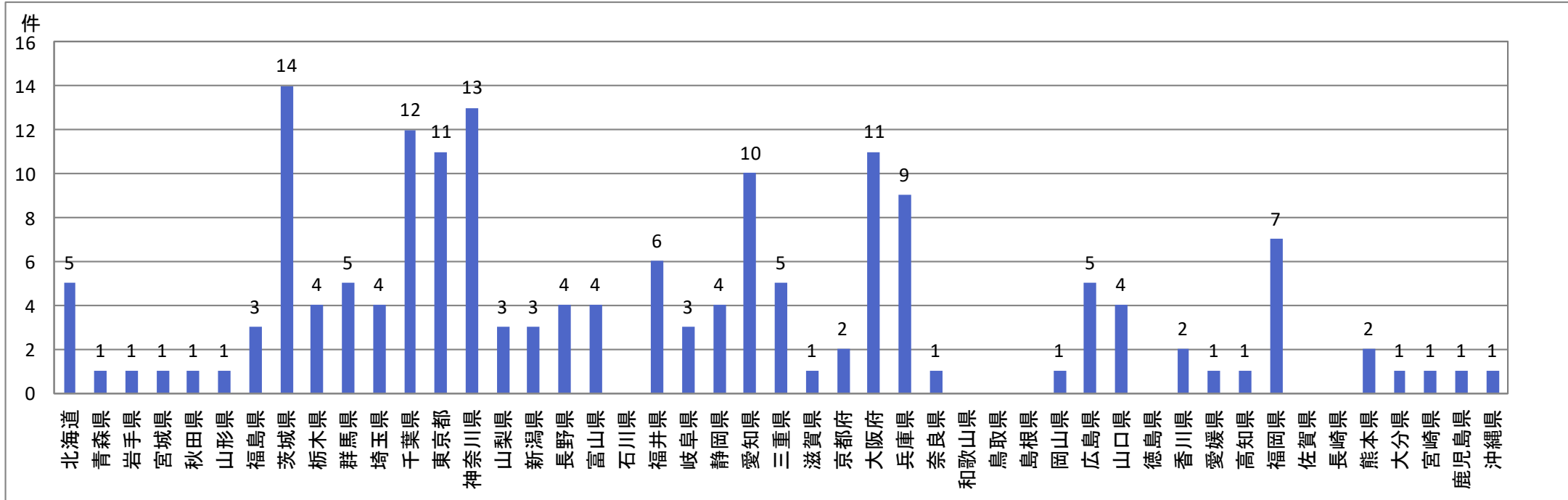


## Ⅱ. 死亡事故データの傾向

### 2. 発生地別

- ・2022年1～12月の発生地別死亡事故件数の多い県をみると、「茨城県」が最も多く14件、次いで「神奈川県」13件、「千葉県」12件、「大阪府」、「東京都」がそれぞれ11件、「愛知県」10件と続いている。
- ・2022年の発生地別死亡事故件数の多いトップ10について、2021年比をみると、「茨城県」、「千葉県」、「東京都」、「兵庫県」、「福井県」、「三重県」、「広島県」が増加している。

発生地	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	前年比
1 茨城	9	15	18	8	12	7	7	10	9	9	5	14	2.80
2 神奈川	9	19	16	17	19	13	13	10	15	11	16	13	0.81
3 千葉	15	11	11	18	12	16	10	13	16	4	8	12	1.50
4 大阪	21	27	28	24	28	16	21	21	18	15	19	11	0.58
5 東京	21	24	20	26	25	16	12	15	12	16	6	11	1.83
6 愛知	25	14	22	15	11	16	14	19	13	12	11	10	0.91
7 兵庫	16	14	12	15	12	9	17	12	11	12	6	9	1.50
8 福岡	12	14	12	9	6	12	4	14	7	7	11	7	0.64
9 福井	5	3	3	4	1	4	2	4	4	1	2	6	3.00
10 北海道	11	15	10	11	12	18	10	10	11	8	6	5	0.83
11 群馬	11	5	11	5	6	2	5	2	3	2	5	5	1.00
12 三重	9	11	7	8	6	9	9	1	3	4	4	5	1.25
13 広島	18	15	6	8	8	6	10	3	5	3	3	5	1.67

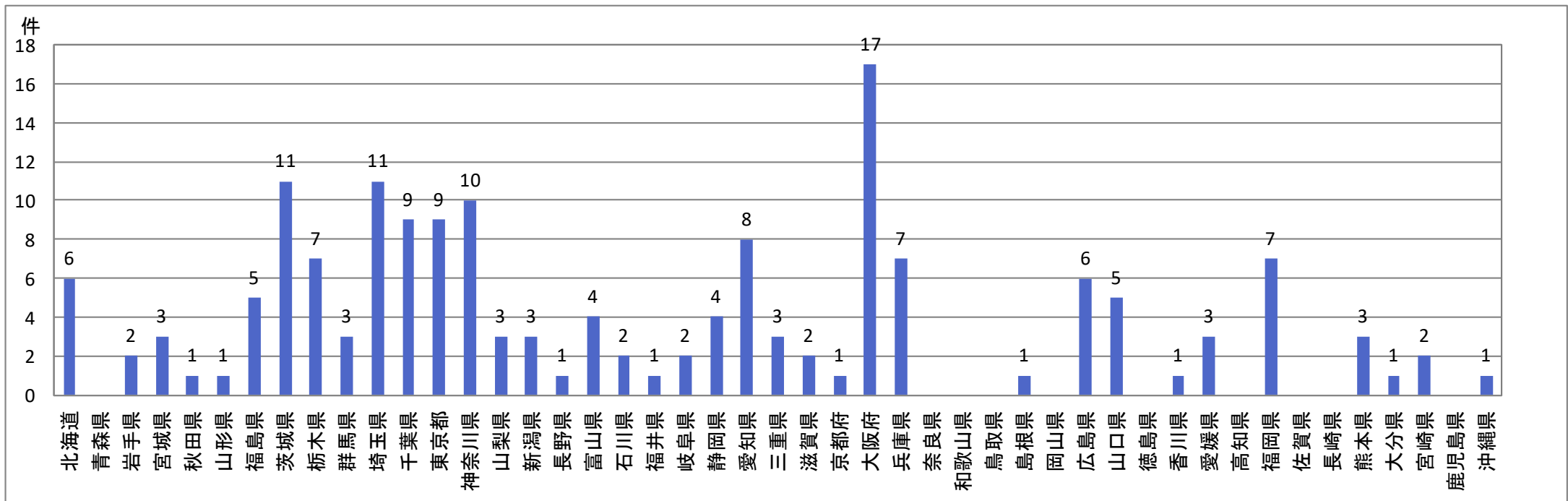


## Ⅱ. 死亡事故データの傾向

### 3. 車籍別

- 2022年の車籍別死亡事故件数の多い県をみると、「大阪府」が最も多く17件、次いで「埼玉県」、「茨城県」がそれぞれ11件、「神奈川県」10件、「東京都」、「千葉県」がそれぞれ9件等と続いている。
- 2022年の車籍別死亡事故件数の多いトップ10について、2021年比をみると、「茨城県」、「神奈川県」、「栃木県」が増加している。

車籍	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	前年比
1 大阪	23	30	23	24	23	19	36	22	23	24	23	17	0.74
2 埼玉	34	27	23	26	19	22	13	17	16	9	18	11	0.61
3 茨城	9	13	20	8	13	5	9	11	12	8	10	11	1.10
4 神奈川	8	15	14	16	15	9	12	6	10	9	8	10	1.25
5 東京	11	18	16	12	16	9	10	7	4	8	12	9	0.75
6 千葉	17	11	16	19	11	21	12	16	18	11	9	9	1.00
7 愛知	30	10	28	16	15	12	11	22	13	9	9	8	0.89
8 福岡	17	24	16	14	10	17	13	15	9	11	11	7	0.64
9 兵庫	12	14	17	12	16	8	14	14	6	6	7	7	1.00
10 栃木	8	6	6	4	3	4	1	9	3	5	2	7	3.50





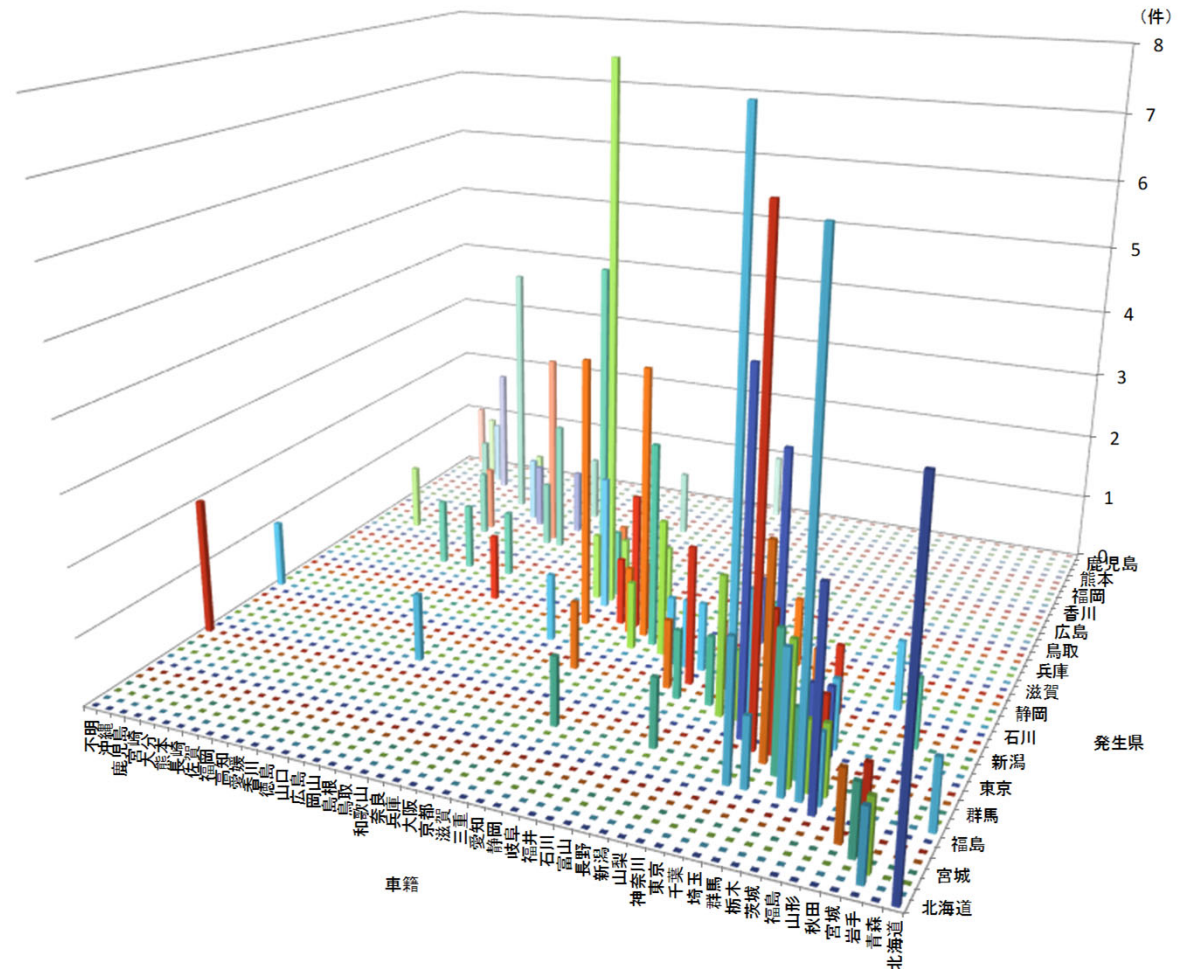
## Ⅱ. 死亡事故データの傾向

### 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91件（53.8%）、他県での事故は78件（46.2%）となっており、車籍地以外の他県での事故が46.2%と5割近くを占めている。
- ・2022年の車籍別死亡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、「大阪府」、「埼玉県」、「東京都」、「愛知県」、「栃木県」、「福岡県」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	17	10.1%	8	9	52.9%
2	茨城	11	6.5%	7	4	36.4%
3	埼玉	11	6.5%	3	8	72.7%
4	神奈川	10	5.9%	8	2	20.0%
5	千葉	9	5.3%	7	2	22.2%
6	東京	9	5.3%	5	4	44.4%
7	愛知	8	4.7%	4	4	50.0%
8	栃木	7	4.1%	2	5	71.4%
9	兵庫	7	4.1%	5	2	28.6%
10	福岡	7	4.1%	4	3	42.9%
11	北海道	6	3.6%	5	1	16.7%
12	広島	6	3.6%	2	4	66.7%
13	福島	5	3.0%	3	2	40.0%
14	山口	5	3.0%	3	2	40.0%
15	富山	4	2.4%	2	2	50.0%
16	静岡	4	2.4%	3	1	25.0%
	その他	43	25.4%	20	23	53.5%
	合計	169	100.0%	91	78	46.2%

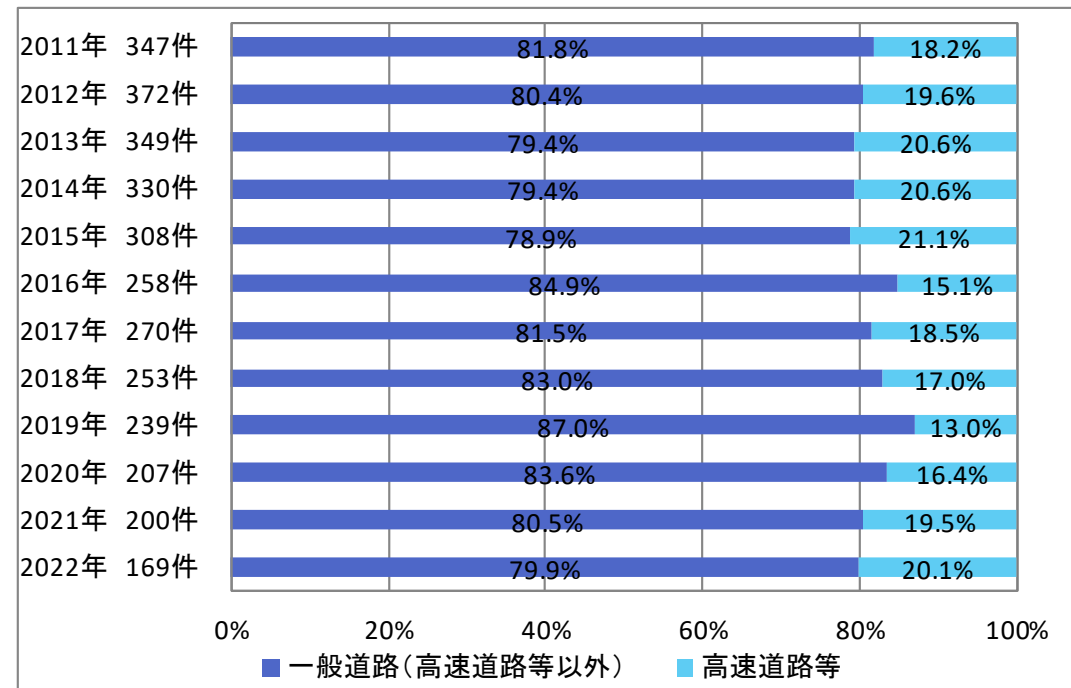
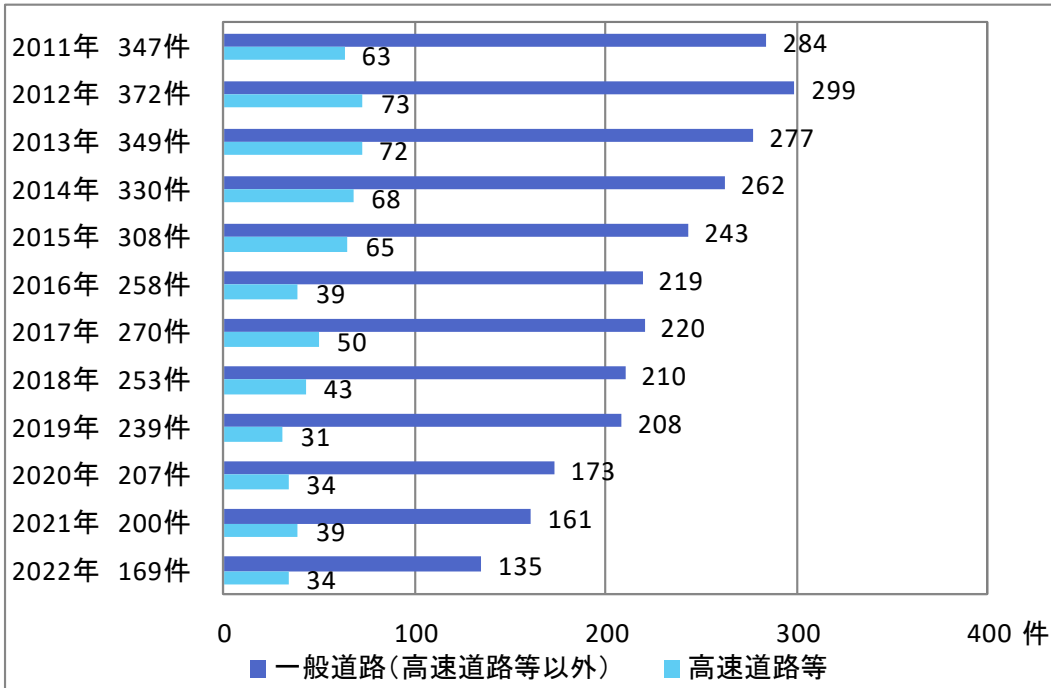
※他県には不明を含む



## Ⅱ. 死亡事故データの傾向

### 5. 道路区分別

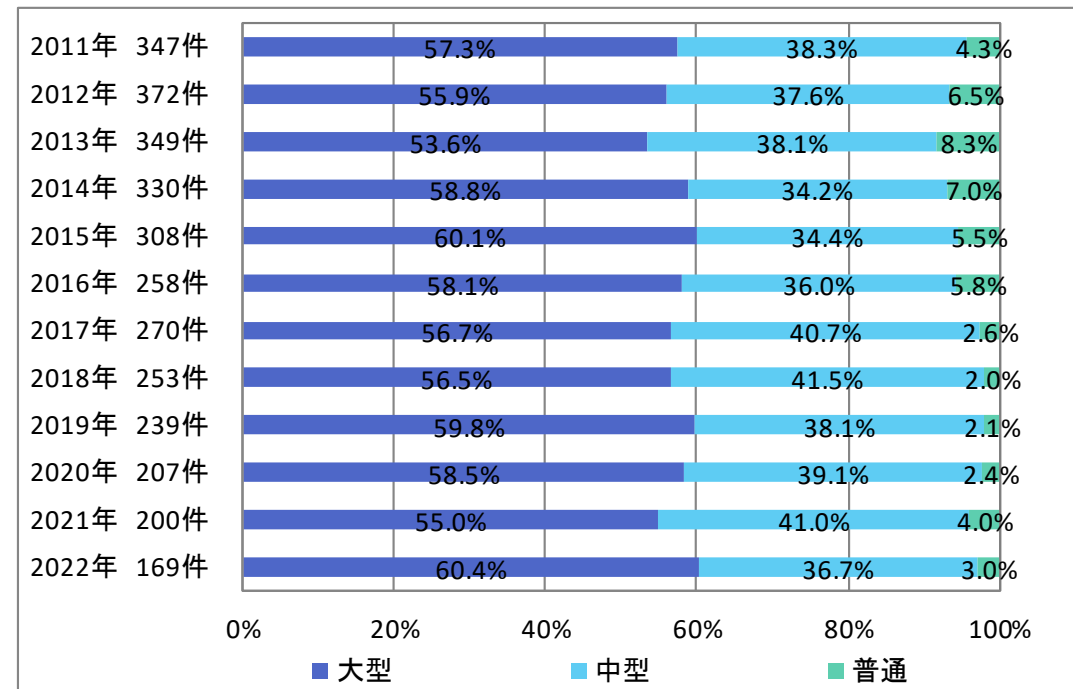
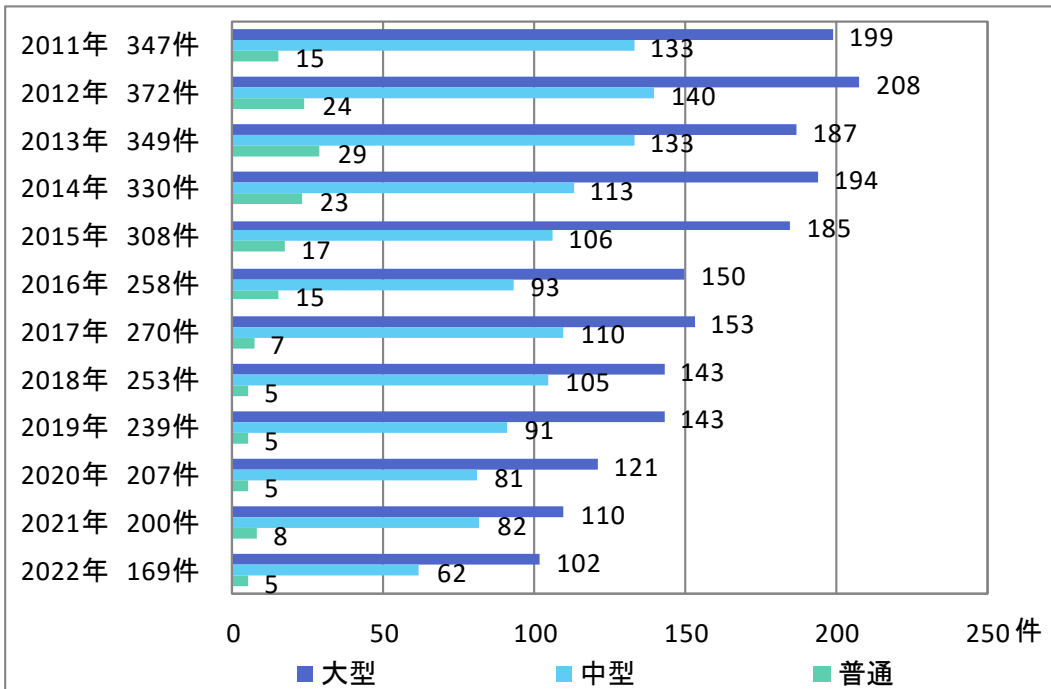
- ・2011年～2022年の傾向をみると、いずれの年も「一般道路（高速道路等以外）」が多く、概ね8～9割程度となっている。
- ・「一般道路（高速道路等以外）」の死亡事故件数は2015年まで減少、2016年に一旦増加したが、その後、再度減少傾向になっている。
- ・2022年の「高速道路等」の死亡事故件数は2020年から増加してしたが、2022年は減少している。



## Ⅱ. 死亡事故データの傾向

### 6. 車両区分別

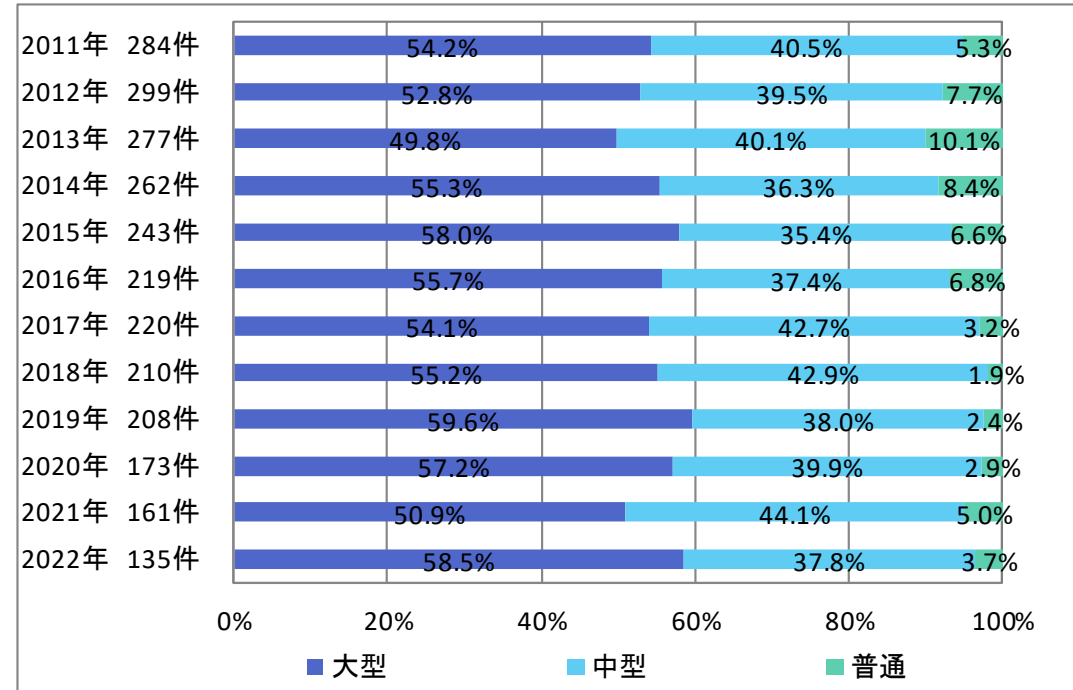
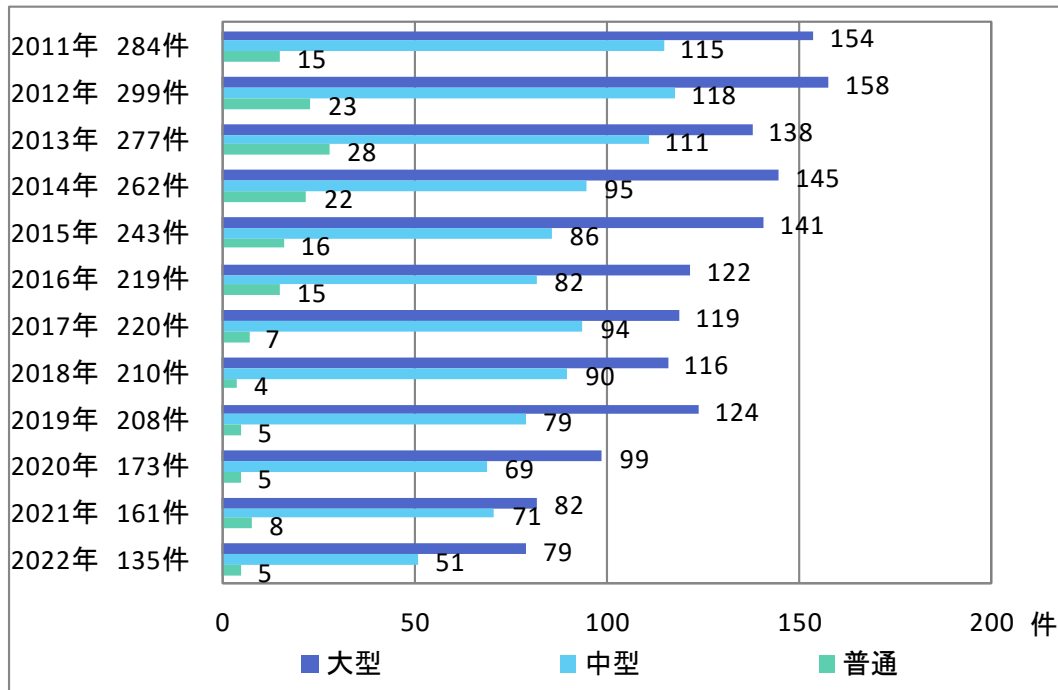
- ・2011年～2022年の傾向をみると、いずれの年も「大型」が多く、概ね5～6割程度を占めている。
- ・「大型」の死亡事故件数は2014年以降、減少傾向にある。
- ・「中型」は2012年以降、2017年及び2018年を除き減少傾向にある。
- ・「普通」は2013年以降、死亡事故件数は減少傾向にあったが、2017年は横ばい傾向にある。



## Ⅱ. 死亡事故データの傾向

### (1) 一般道路上での車両区分

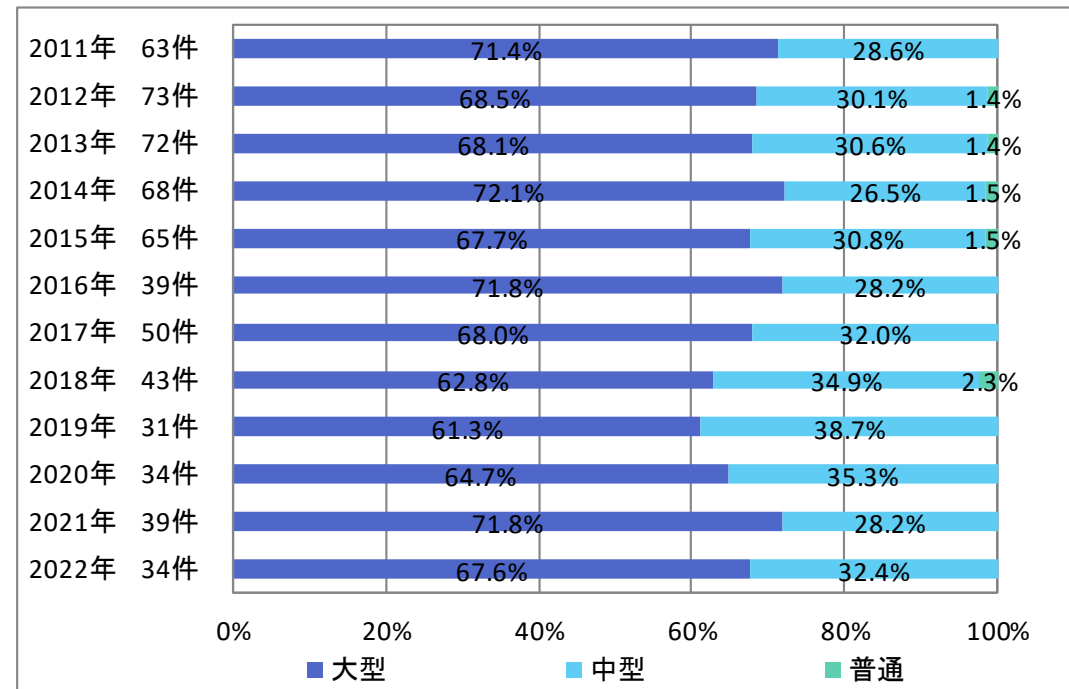
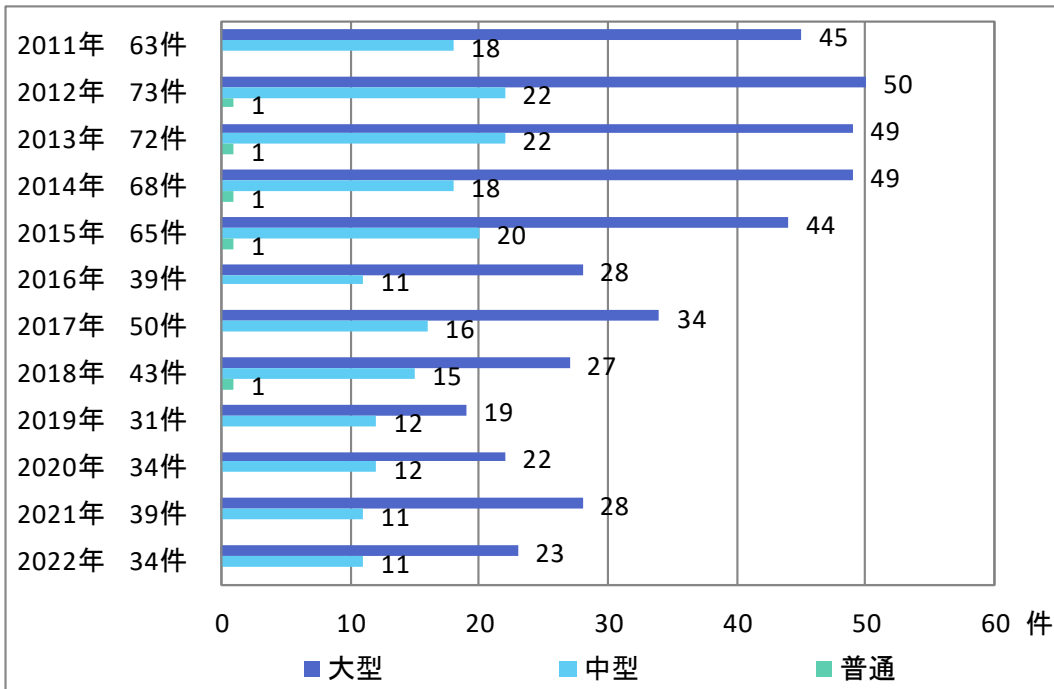
- 2011年～2022年の傾向をみると、いずれの年も「大型」が多く、概ね5～6割程度を占めている。
- 「大型」の死亡事故件数は2014年以降、2019年を除き、減少傾向にある。
- 「中型」は2012年以降、2017年及び2018年を除き減少傾向にある。
- 「普通」は2013年以降、死亡事故件数は減少傾向にあったが、2017年以降は横ばい傾向にある。



## Ⅱ. 死亡事故データの傾向

### (2) 高速道路上での車両区分

- ・ 2011年～2022年の傾向をみると、いずれの年も「大型」が多くを占めている。2016年以降、「大型」の割合は減少傾向にあったが、2020年から2021年まで増加、2022年は減少している。
- ・ 「中型」、「普通」の死亡事故件数は2012年以降、減少傾向にある。



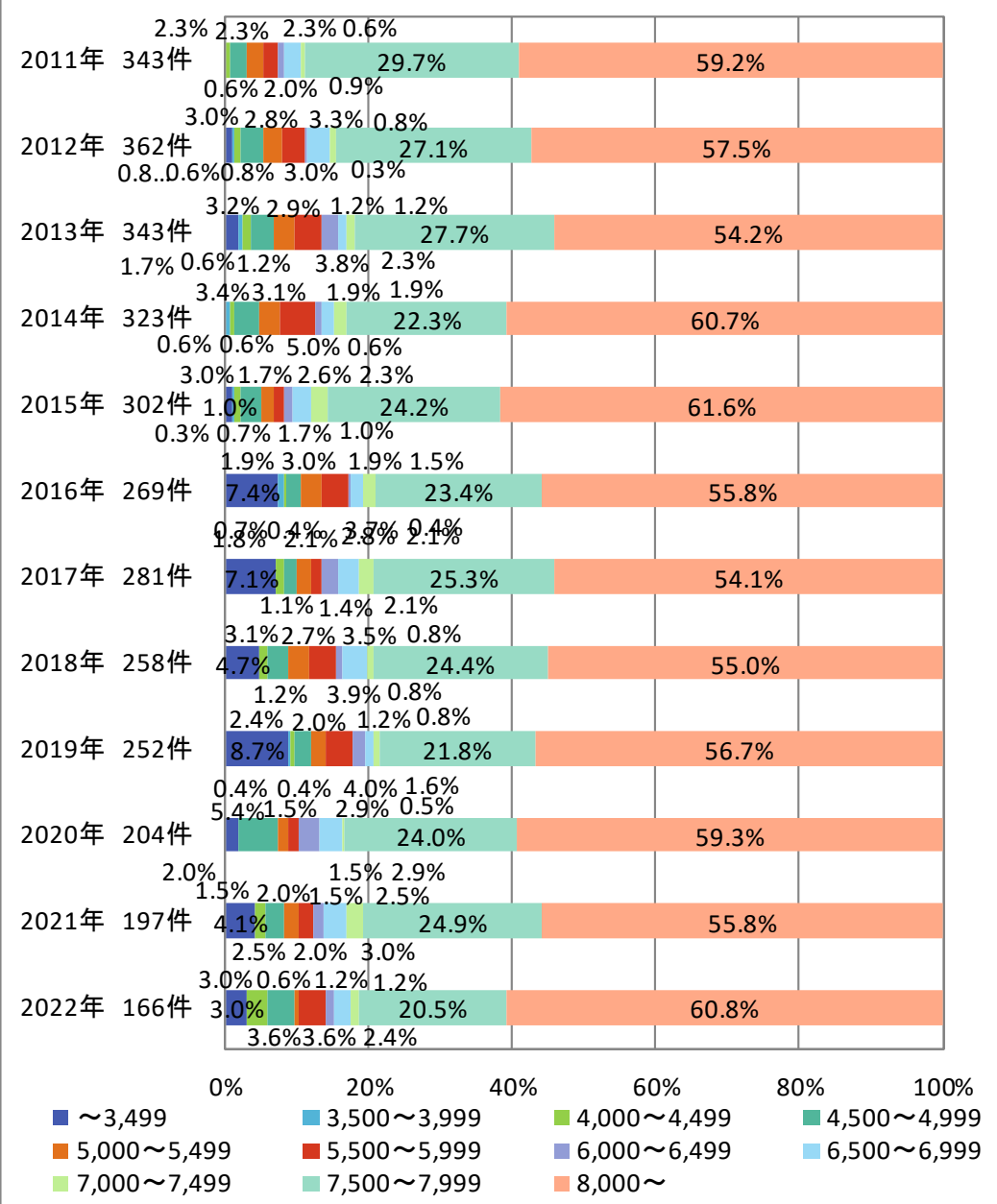
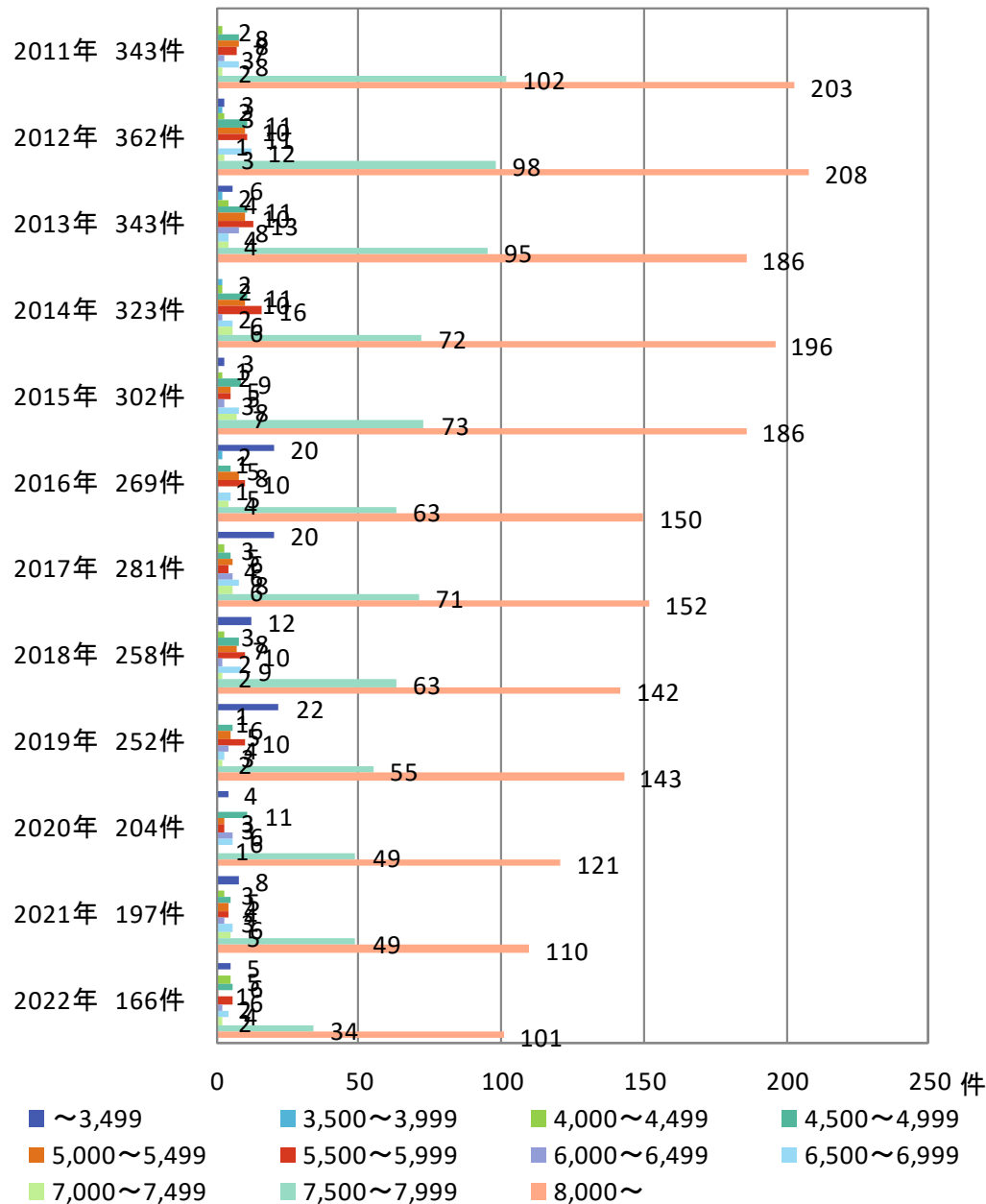
## Ⅱ. 死亡事故データの傾向

### 7. 車両総重量別

- ・ 2011年～2022年の傾向をみると、いずれの年も「8,000～」が多く、5～6割程度を占めている。
- ・ 「7,500～7,999」は2011年～2013年までは3割程度を占めているが、その後、若干減少し2割強で推移している。
- ・ 「8,000～」の死亡事故件数は2012年以降、減少している。

※車両総重量別に係る集計については、軽を含む252件で集計した。以下同じ。

## Ⅱ. 死亡事故データの傾向



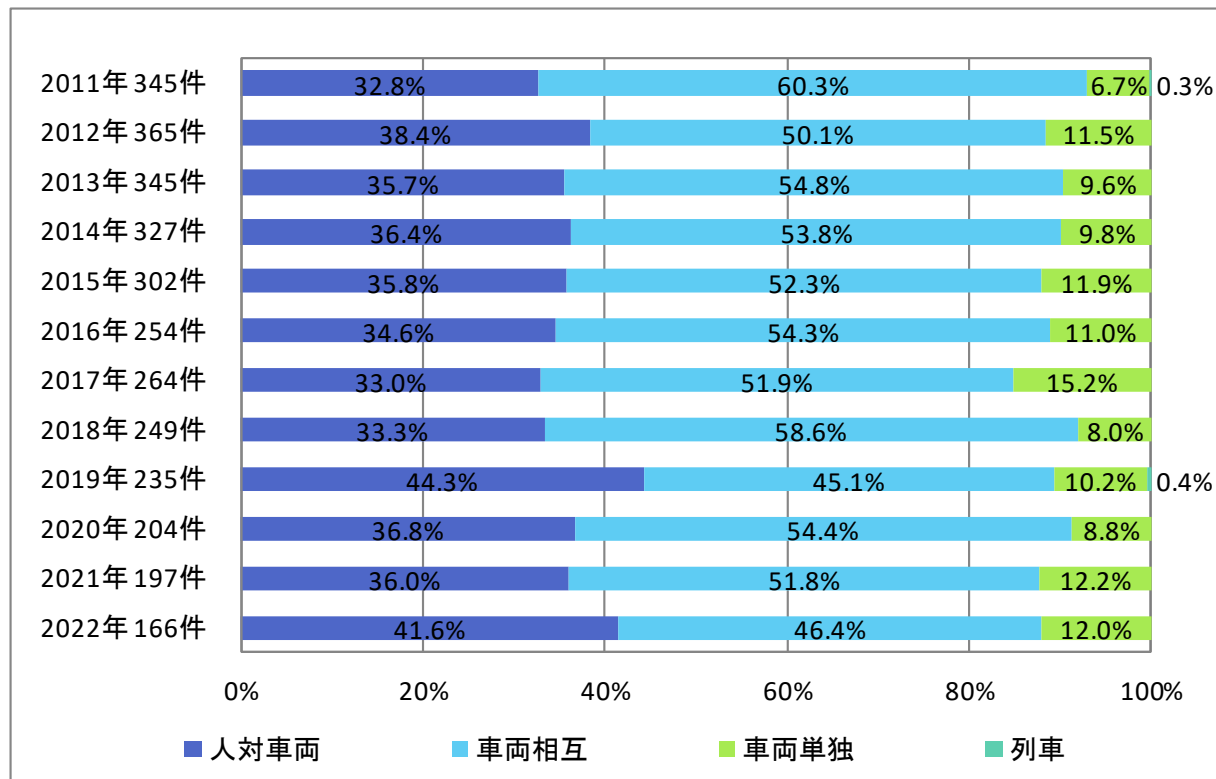


## Ⅱ. 死亡事故データの傾向

### 8. 事故類型別

- ・2011年～2022年の傾向をみると、いずれの年も「車両相互」が多く、5～6割程度を占めている。
- ・「人対車両」の割合は、2019年、2022年が多くなっている。

※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4件を除く235件（2022年）で集計した。以下同じ。



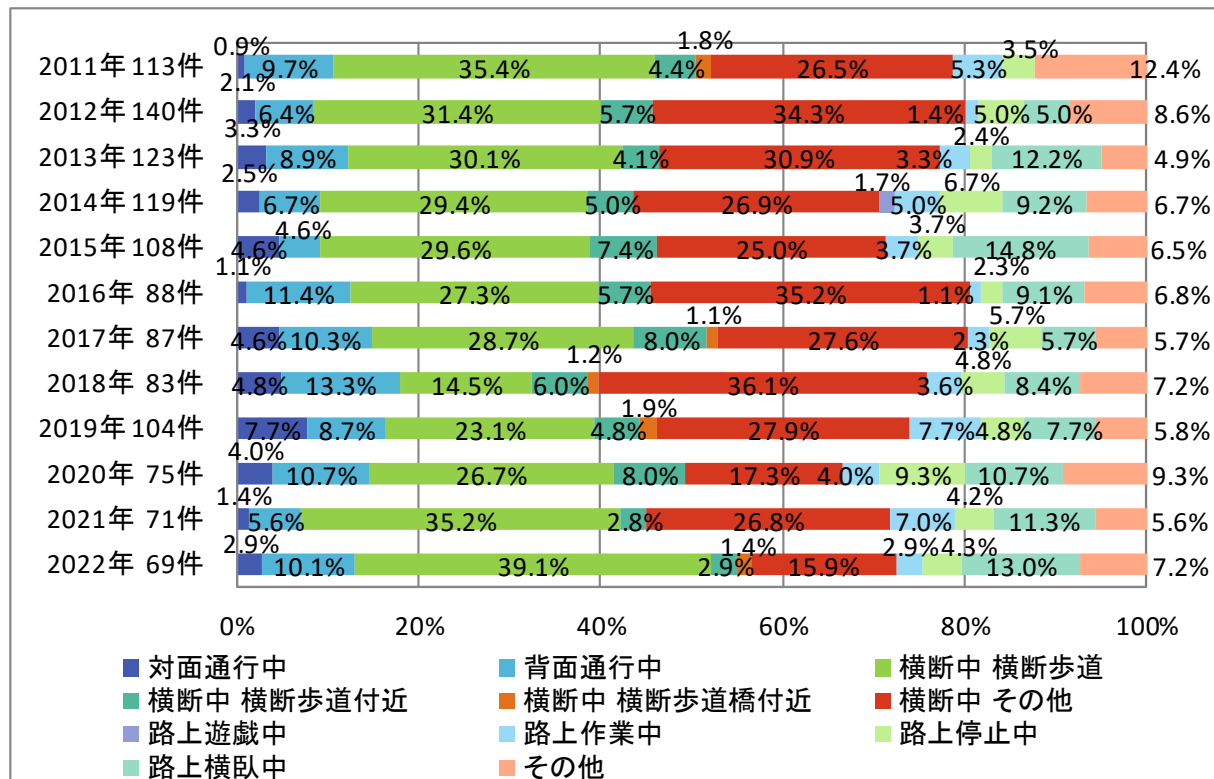
※対自転車事故は、「車両相互」に含まれます。



## Ⅱ. 死亡事故データの傾向

### (1) 人对車両

- 2011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4～6割程度を占めている。
- 「横断中 横断歩道」の2022年の割合は、対前年に比べて3.9ポイント増加している。2018年以降、増加傾向にある。
- 2013年以降「路上横臥中」の割合は、2017年を除き概ね1割程度を占めている。

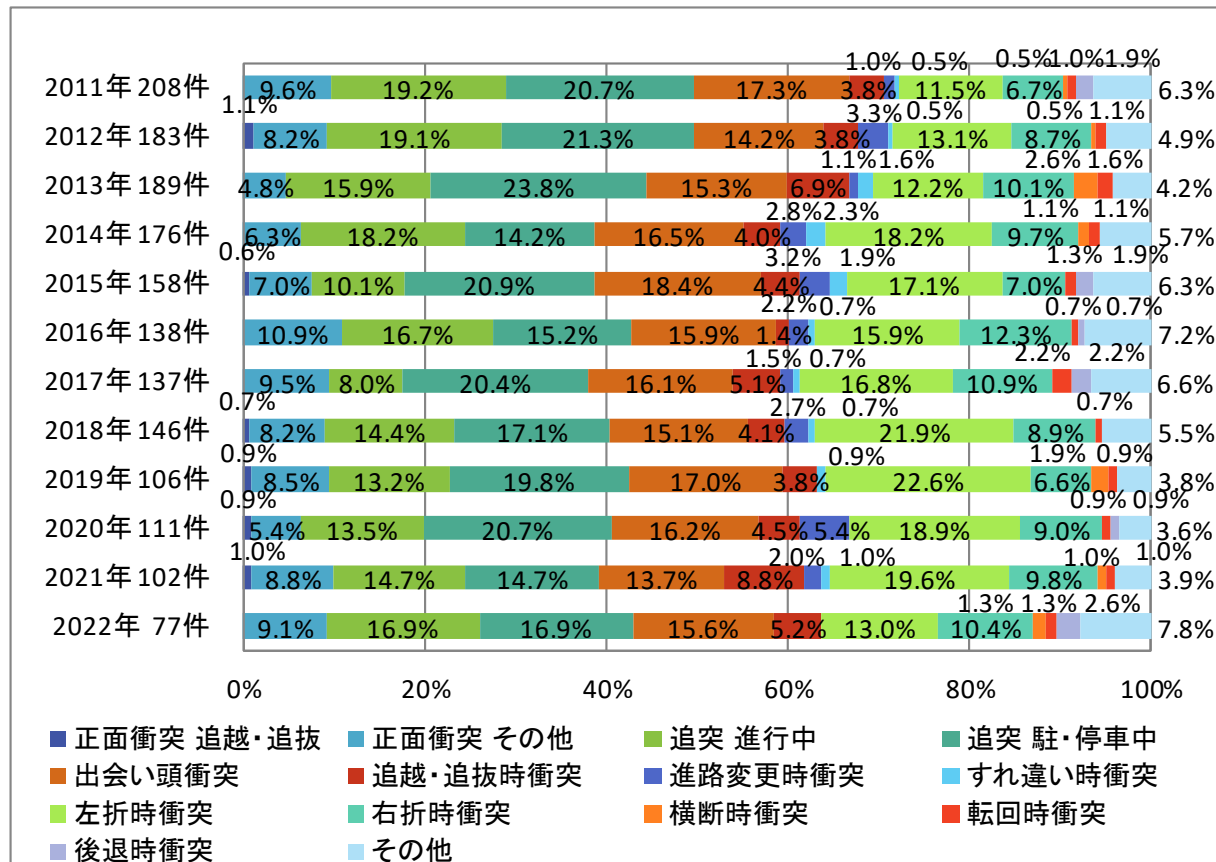


※対自転車事故は、「車両相互」に含まれます。

## Ⅱ. 死亡事故データの傾向

### (2) 車両相互

- ・ 2011年～2022年の傾向をみると、「追突 駐・停車中」と「左折時衝突」の割合が多い。
- ・ 「左折時衝突」の割合は増加傾向を示し、その後、2015年から2016年にかけて一旦減少したものの、2017年からは再び増加傾向に転じたが、2022年は1割強となっている。
- ・ 2019年から「追突 進行中」の割合は増加傾向を示している。

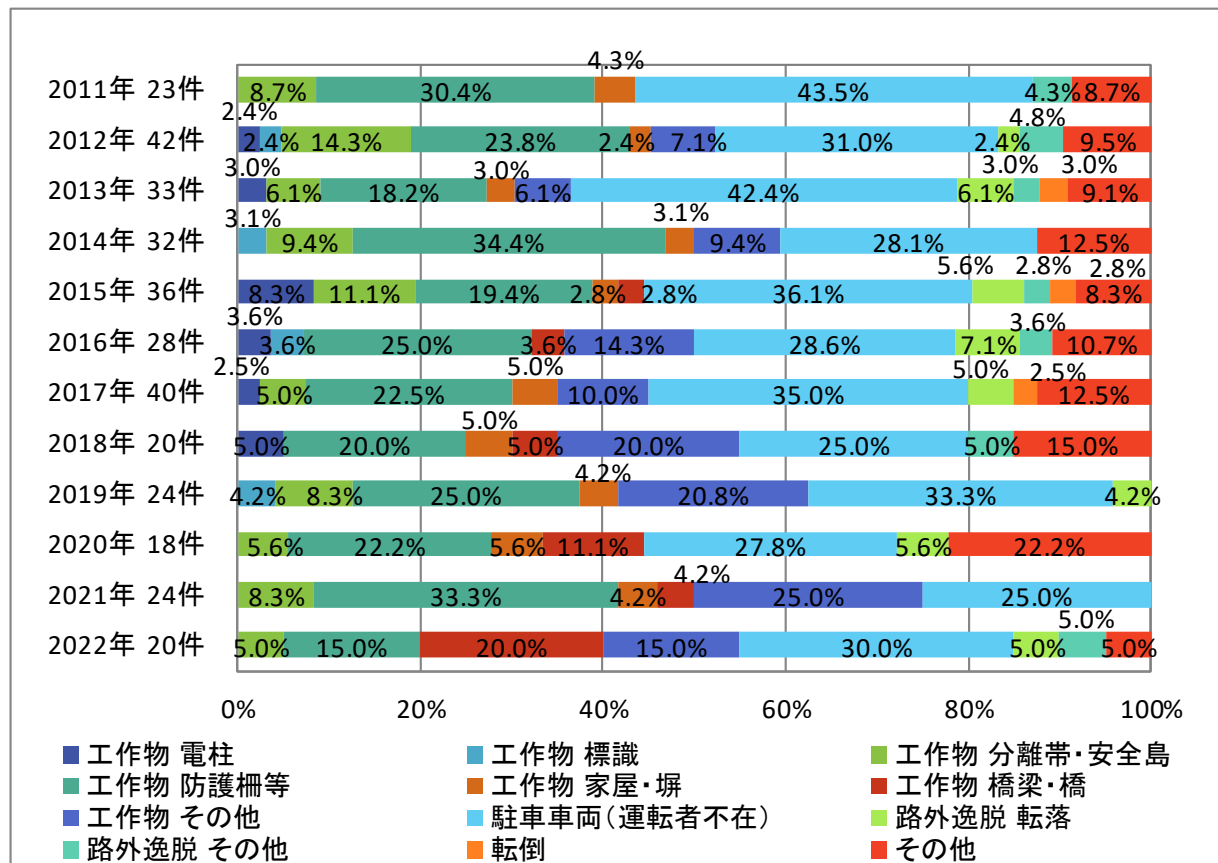


※対自転車事故は、「車両相互」に含まれます。

## Ⅱ. 死亡事故データの傾向

### (3) 車両単独

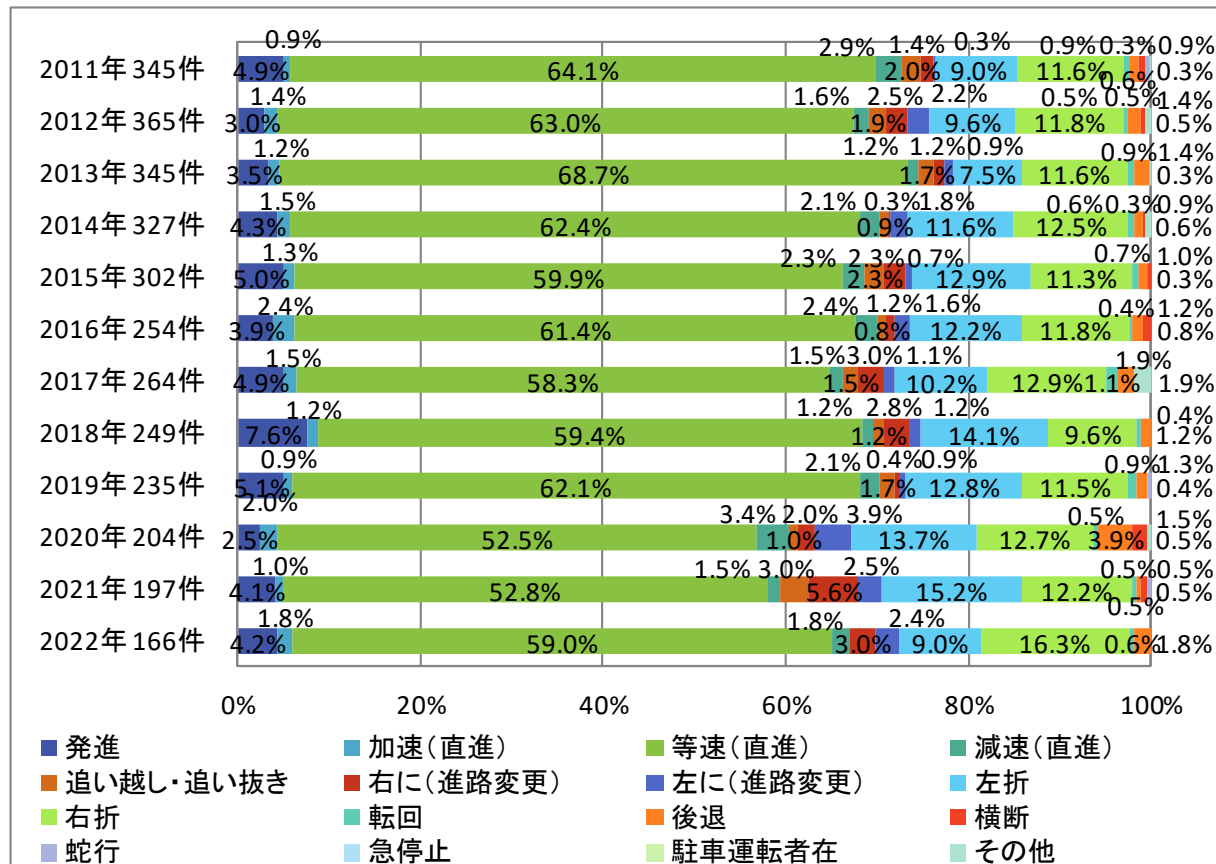
- ・2011年～2022年の傾向をみると、2014年、2021年を除き、「駐車車両（運転者不在）」の割合が多い。
- ・次いで、「工作物 防護柵等」の割合が多い。



## Ⅱ. 死亡事故データの傾向

### 9. 行動類型別

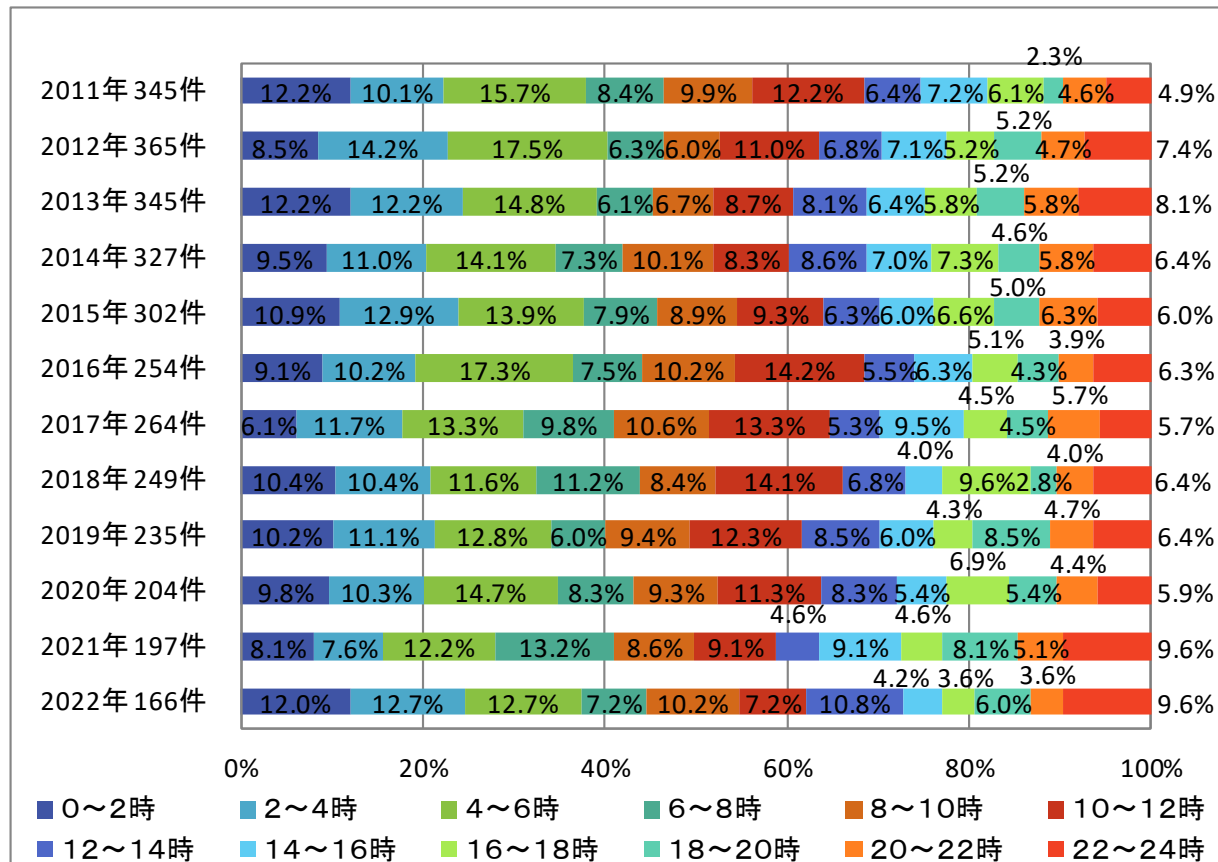
- ・2011年～2022年の傾向をみると、いずれの年も「等速（直進）」が多く、5～7割程度を占めている。
- ・各年の行動類型区分の構成比に大きな違いは見られないが、「左折」が2015年まで増加し、その後、1割程度で推移している。
- ・「右折」は2014年以降、1割程度で推移してたが、2022年は2割近くを占めている。



## Ⅱ. 死亡事故データの傾向

### 10. 時間帯別

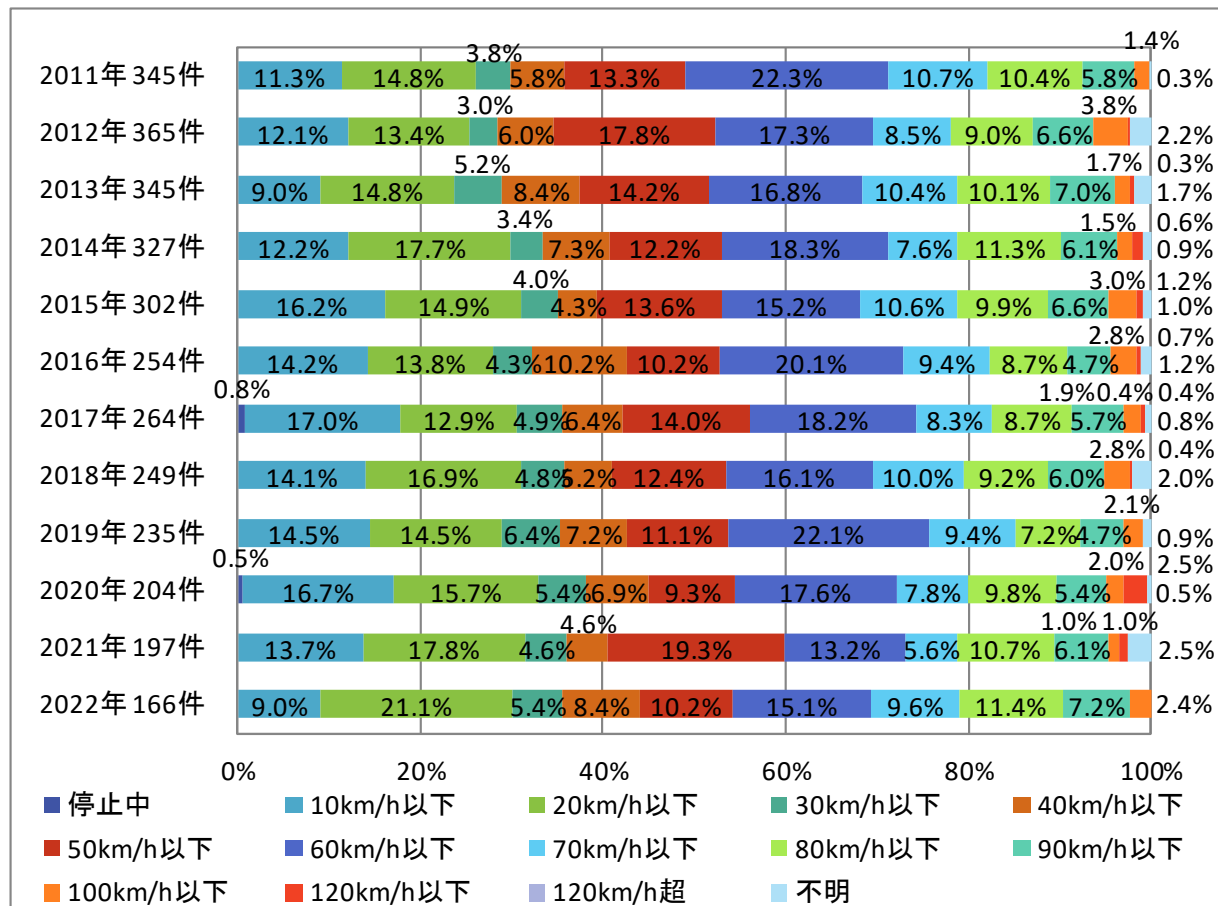
- ・2011年～2022年の傾向をみると、2015年までは「2～4時」、「4～6時」が多かったが、2016年以降は「4～6時」及び「10～12時」が多い。2022年は「0～2時」、「2～4時」、「4～6時」が多い。
- ・いわゆる深夜・早朝（22～6時）の時間帯の割合は、2017年からは増加傾向にあったが、2022年は5割近くを占めている。
- ・2016年以降、午前中（8～12時）の割合が2割を超えていたが、2021年、2022年は2割弱となっている。



## Ⅱ. 死亡事故データの傾向

### 11. 運転者の危険認知速度別

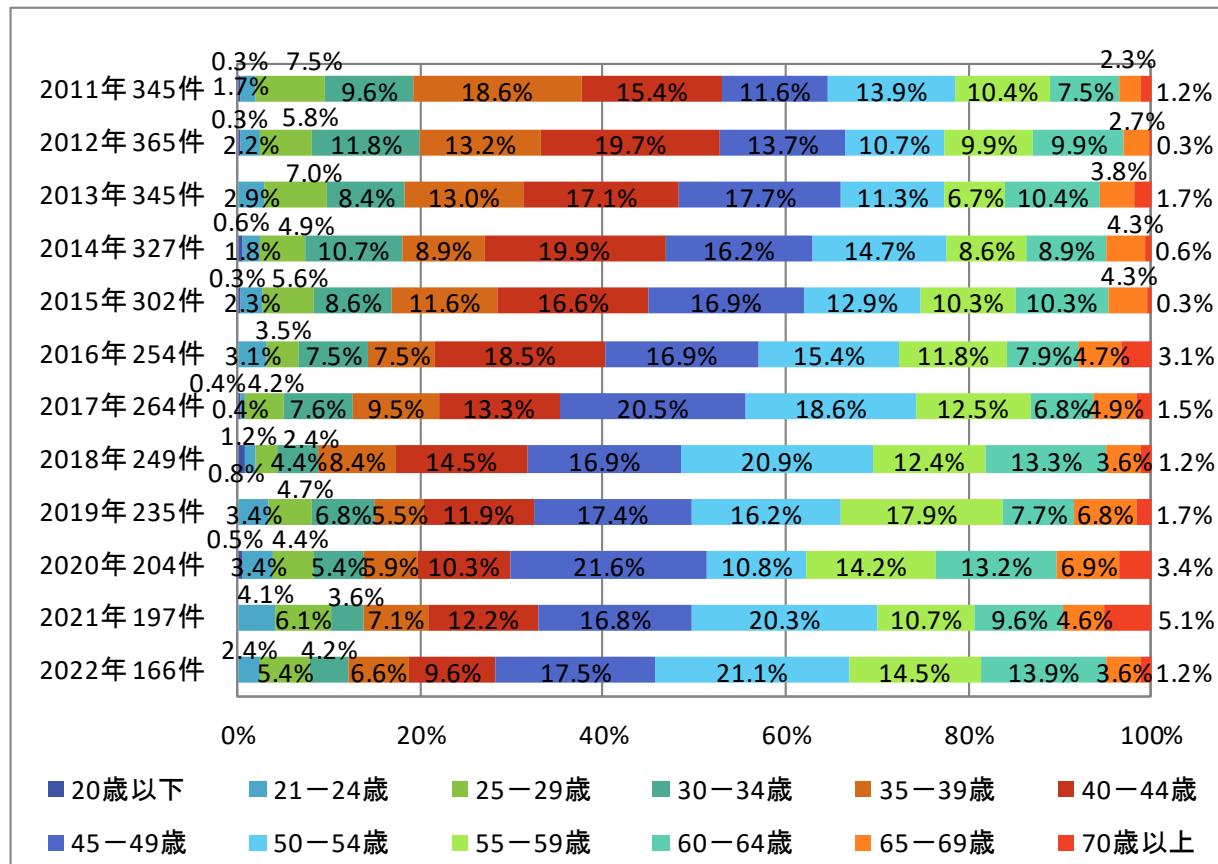
- 2011年～2022年の傾向をみると、2013年までは「10km/h以下」から「20km/h以下」までの割合が減少傾向にあったが、2014年以降、増減を繰り返している。2020年以降は3割を超えている。



## Ⅱ. 死亡事故データの傾向

### 12. 運転者の年齢層別

- 2011年～2022年の傾向をみると、全体的に高齢化の傾向が見られる。
- 2022年は50歳以上の割合が5割を超えている。

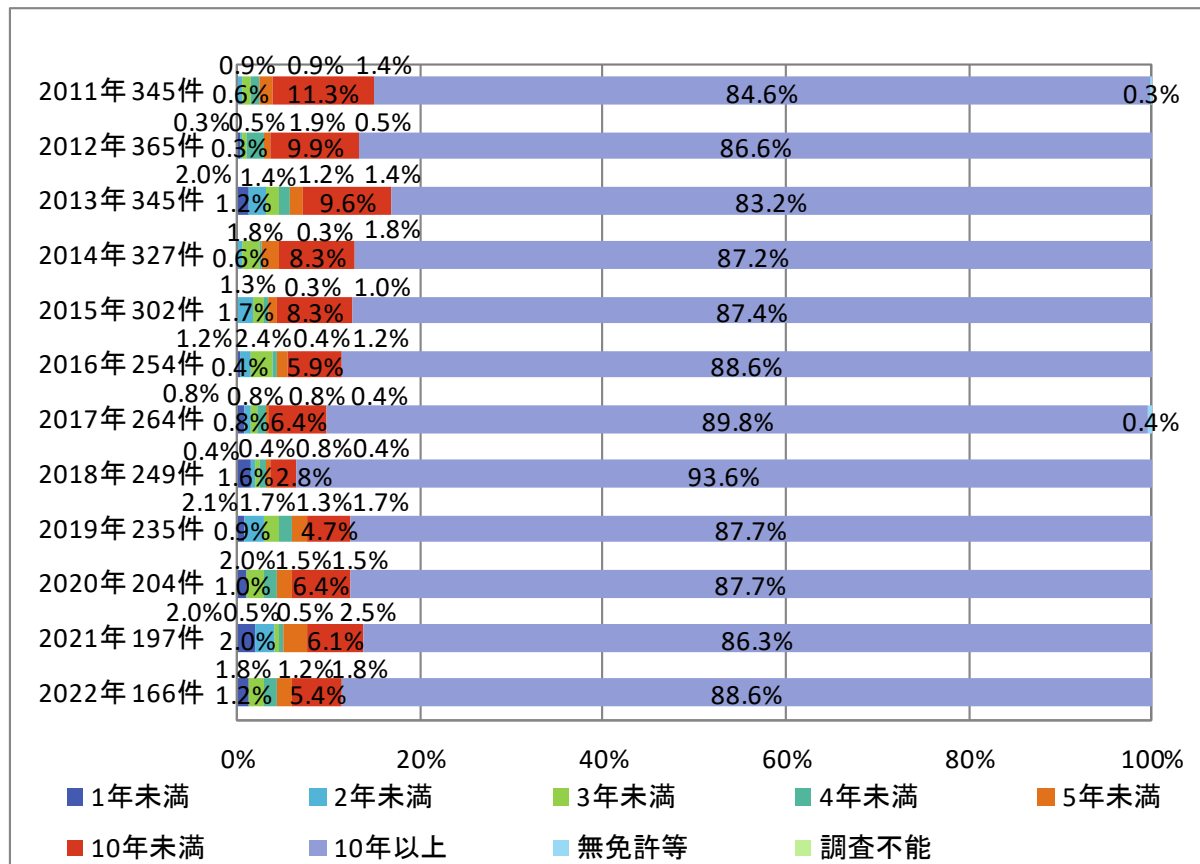




## Ⅱ. 死亡事故データの傾向

### 13. 運転者の免許取得年数別

- 2011年～2022年の傾向をみると、2013年以降、「10年以上」の割合が増加傾向にある。





メ モ

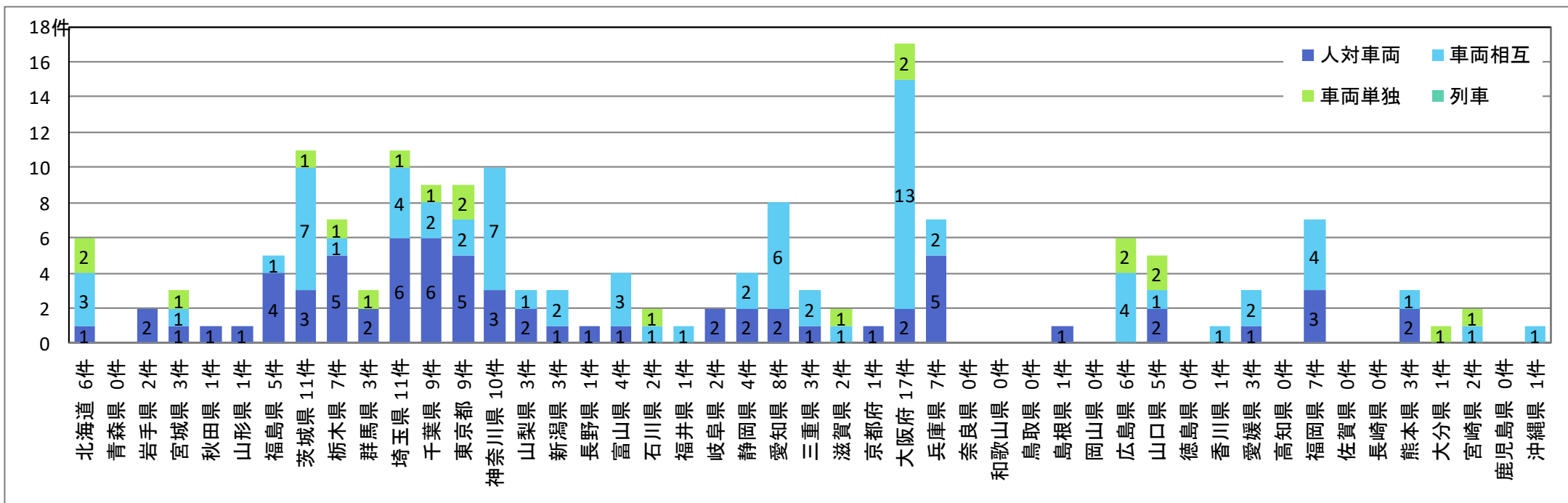
## Ⅲ. 2022年死亡事故データ(車籍)

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)

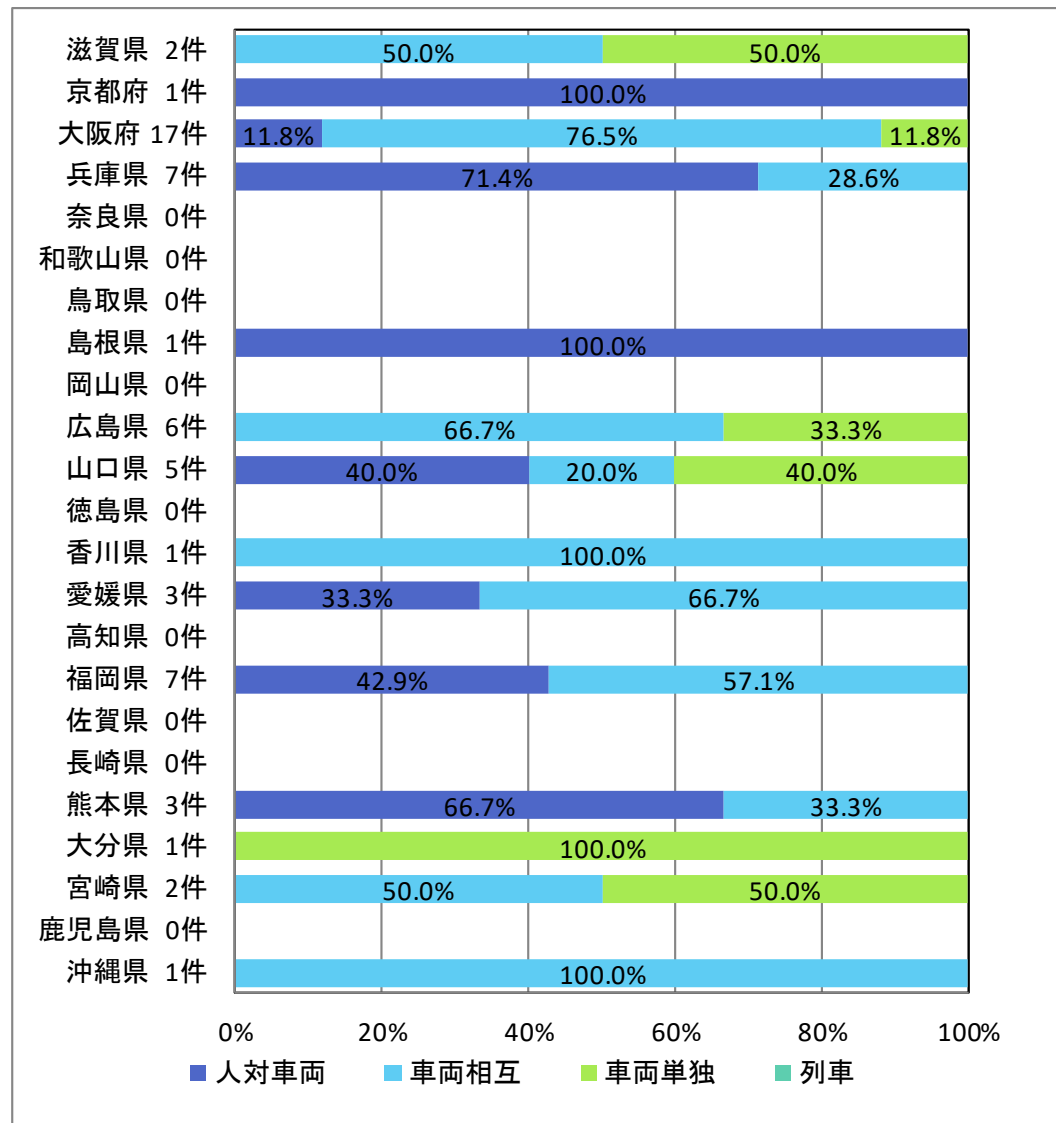
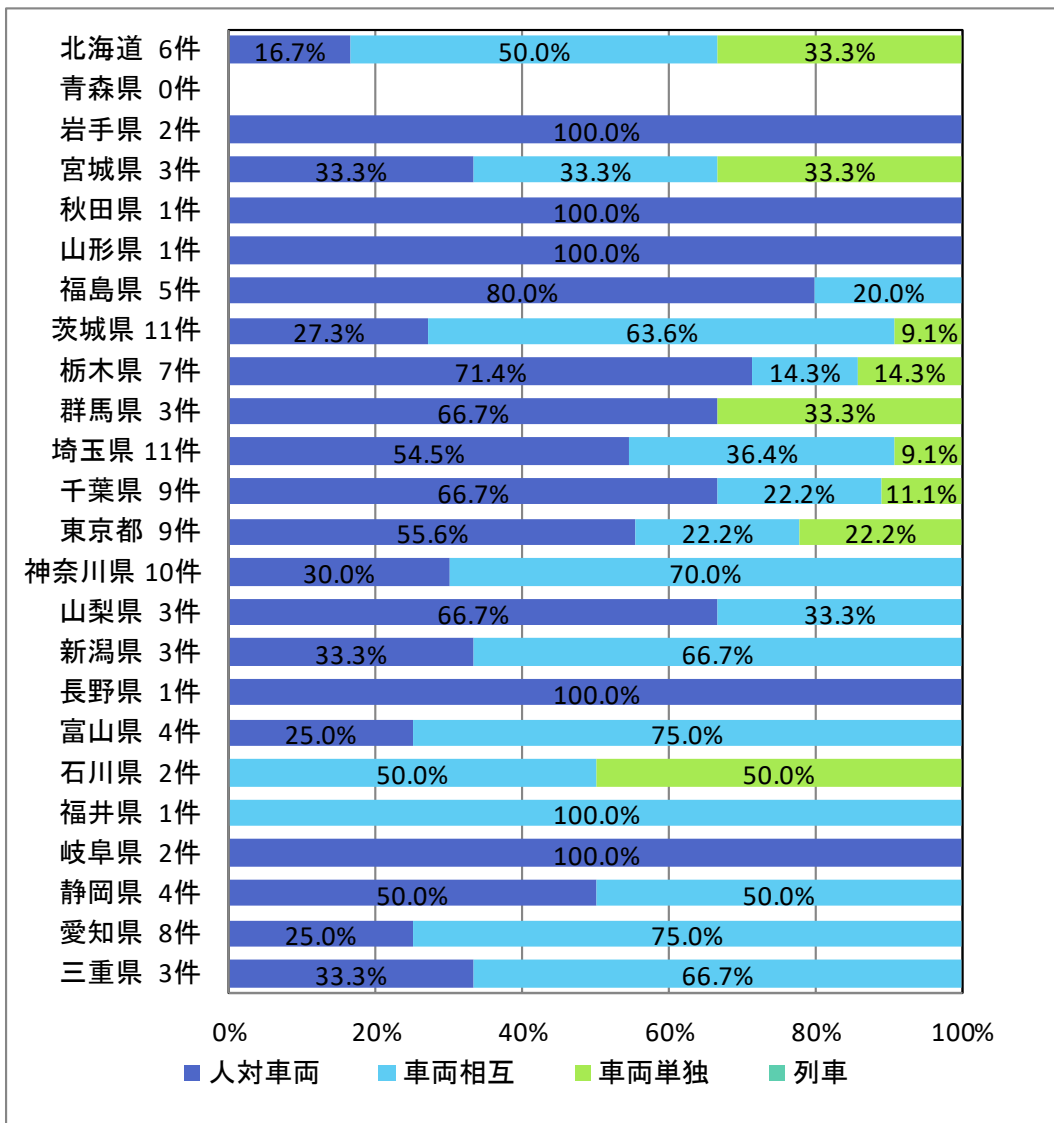
#### 1. 車籍別の事故類型別

- ・車籍別の事故類型別にみると、「人対車両」が多い県と「車両相互」が多い県に分かれる傾向にある。
- ・事故発生件数の多い県をみると、「大阪府」、「茨城県」、「神奈川県」は「車両相互」が多い。「埼玉県」、「千葉県」、「東京都」は「人対車両」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)

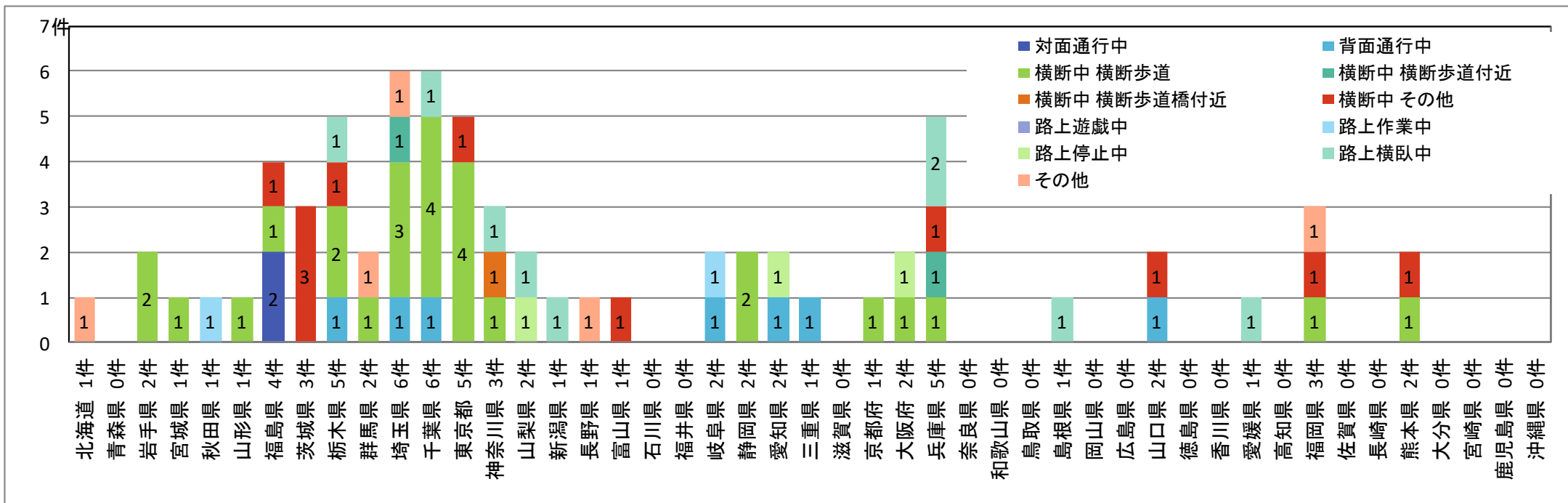


※対自転車事故は、「車両相互」に含まれます。

### Ⅲ. 2022年死亡事故データ(車籍)

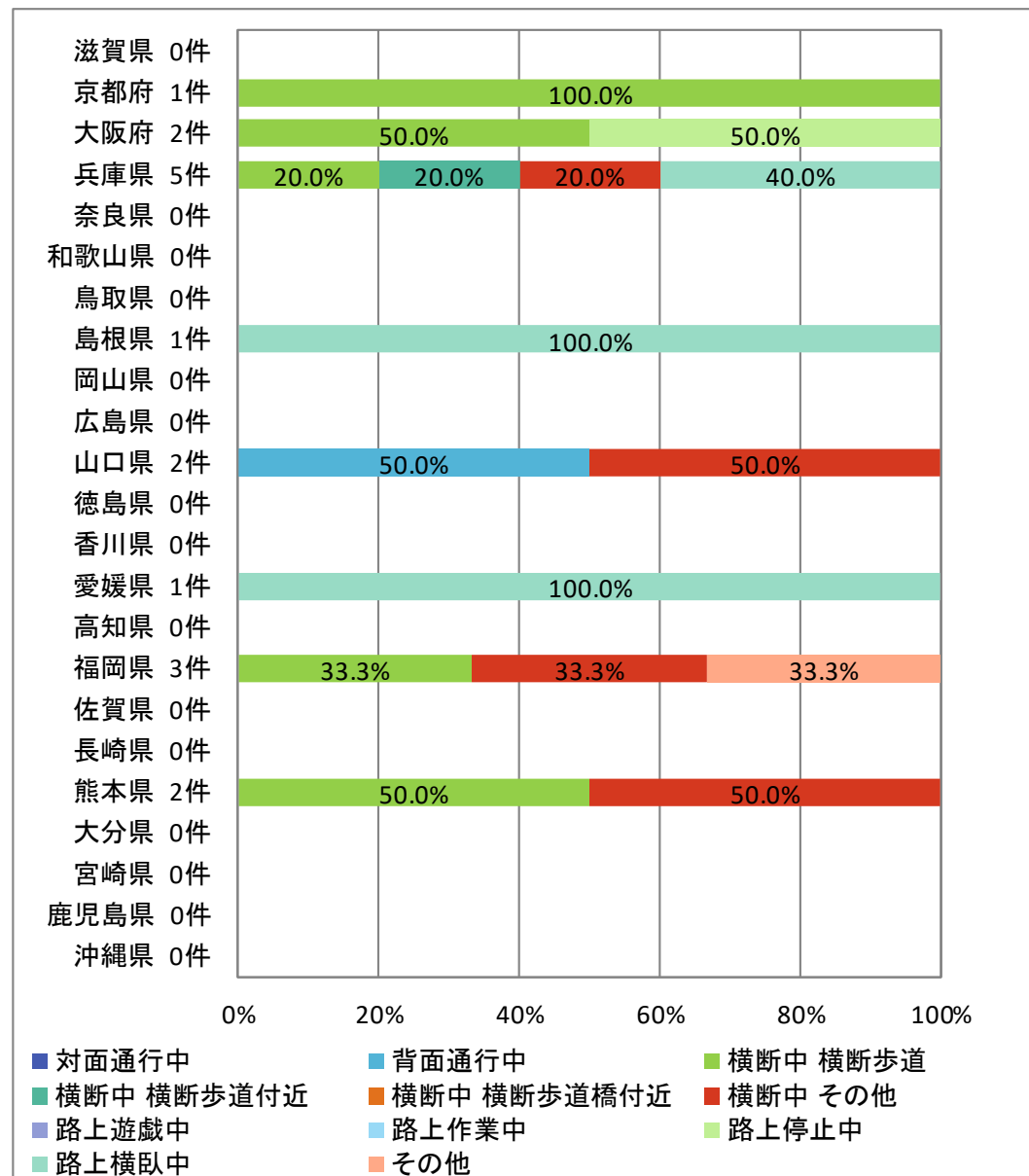
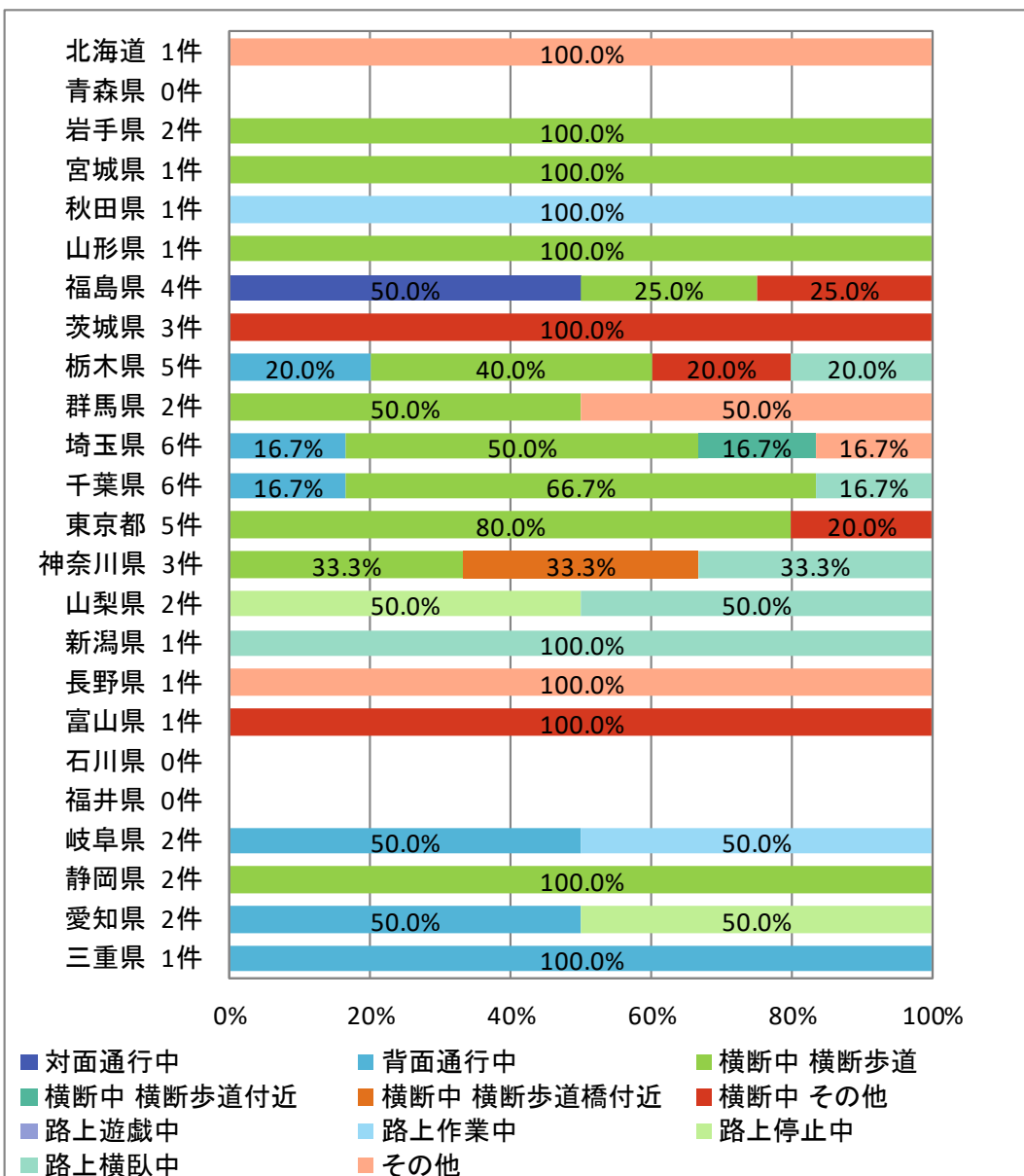
#### (1) 人対車両

- ・ 車籍別の事故類型（人対車両）別にみると、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、「千葉県」、「埼玉県」、「栃木県」、「東京都」では「横断中 横断歩道」が多い。
- ・ 「兵庫県」では、「路上横臥中」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)

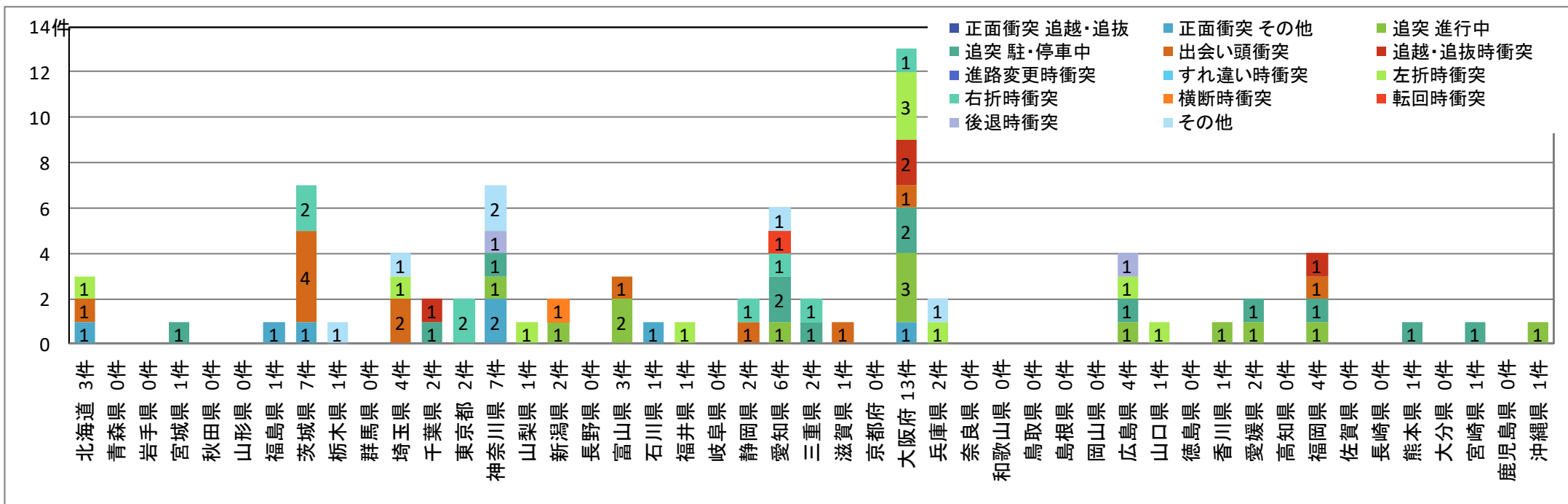


※対自転車事故は、「車両相互」に含まれます。

### Ⅲ. 2022年死亡事故データ(車籍)

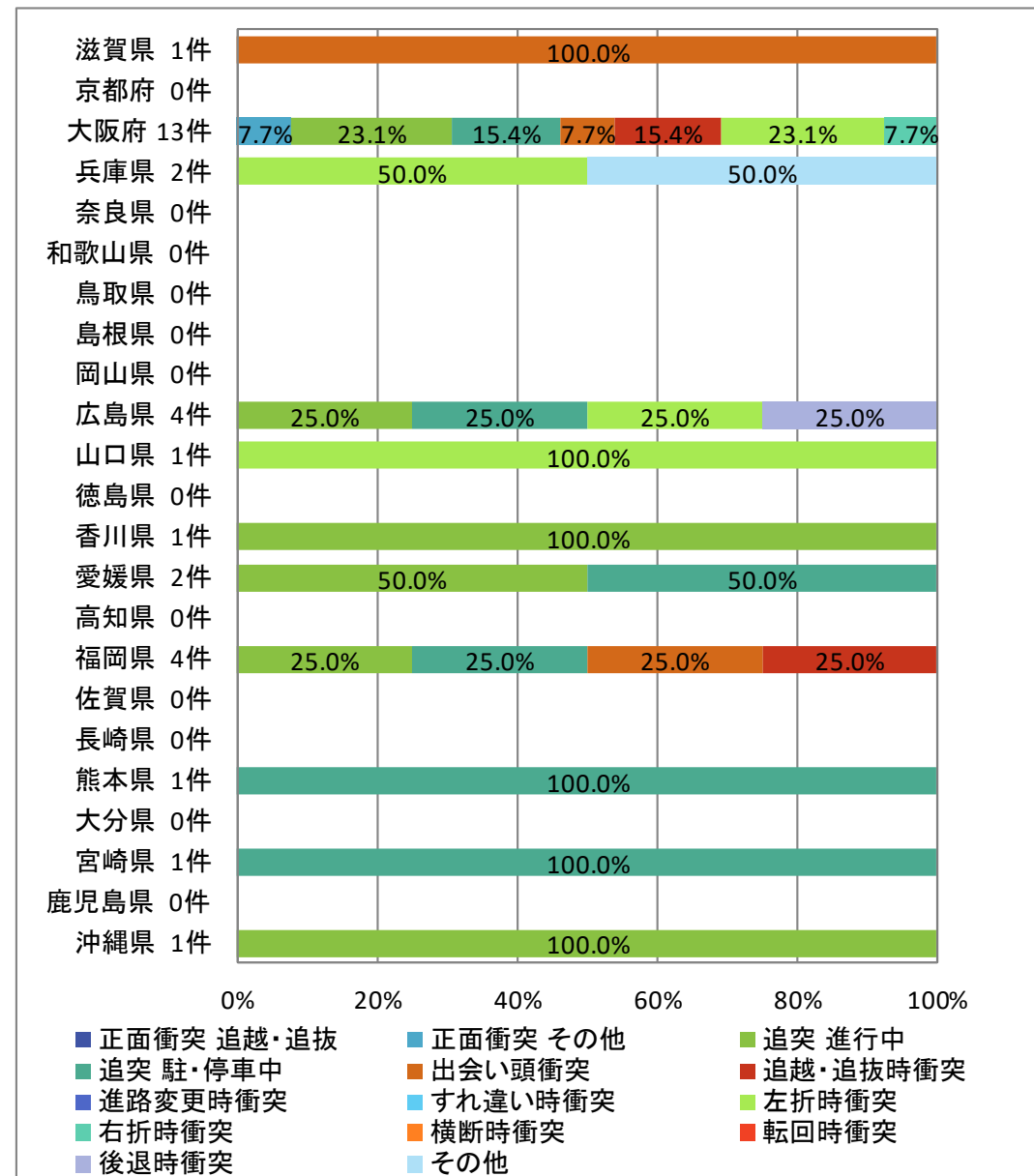
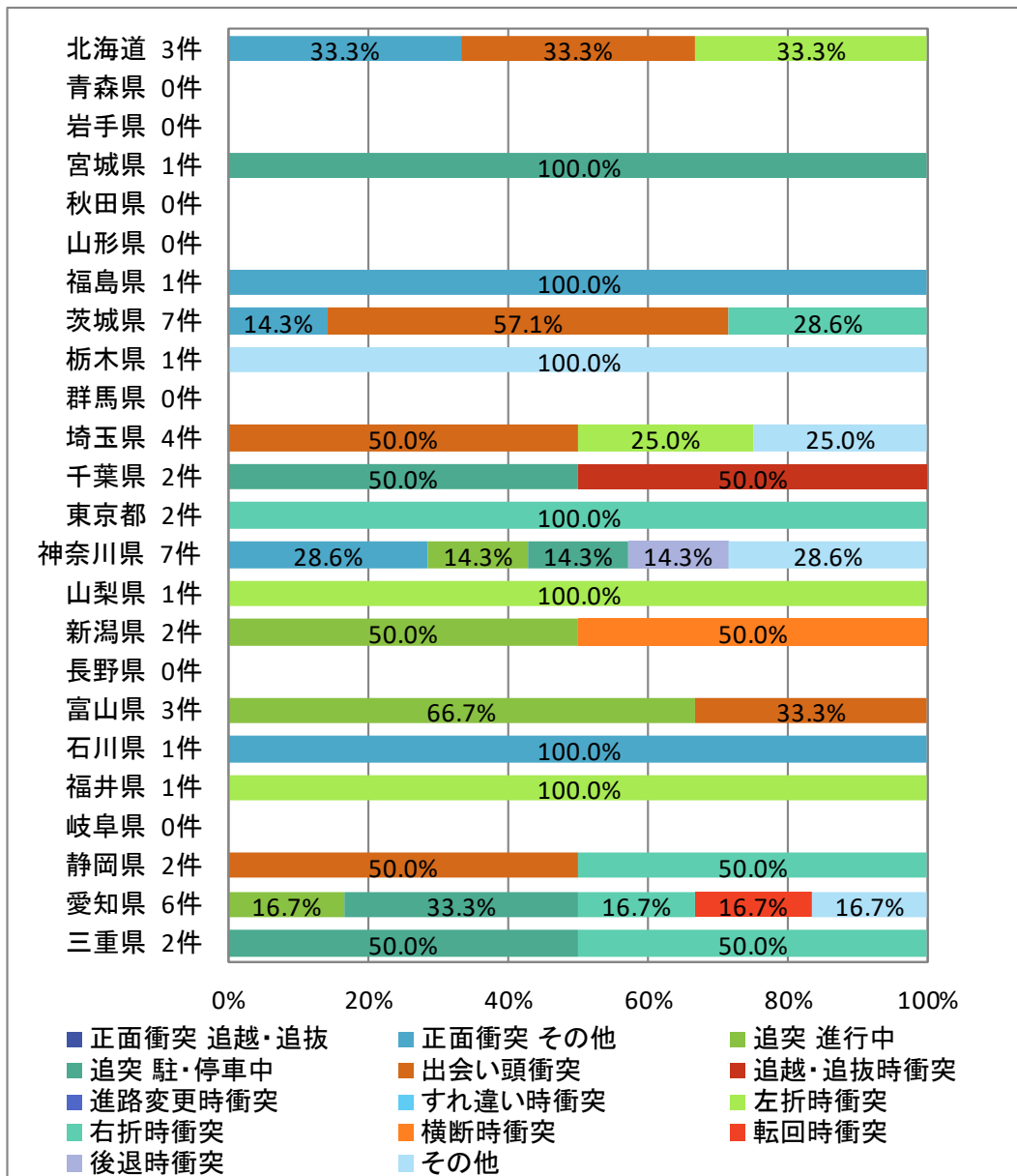
#### (2) 車両相互

- ・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」では「追突 進行中」、「左折時衝突」が多い。
- ・「茨城県」では「出会い頭衝突」が多い。
- ・「神奈川県」では「正面衝突 その他」、「その他」が多い。
- ・「愛知県」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。

### Ⅲ. 2022年死亡事故データ(車籍)



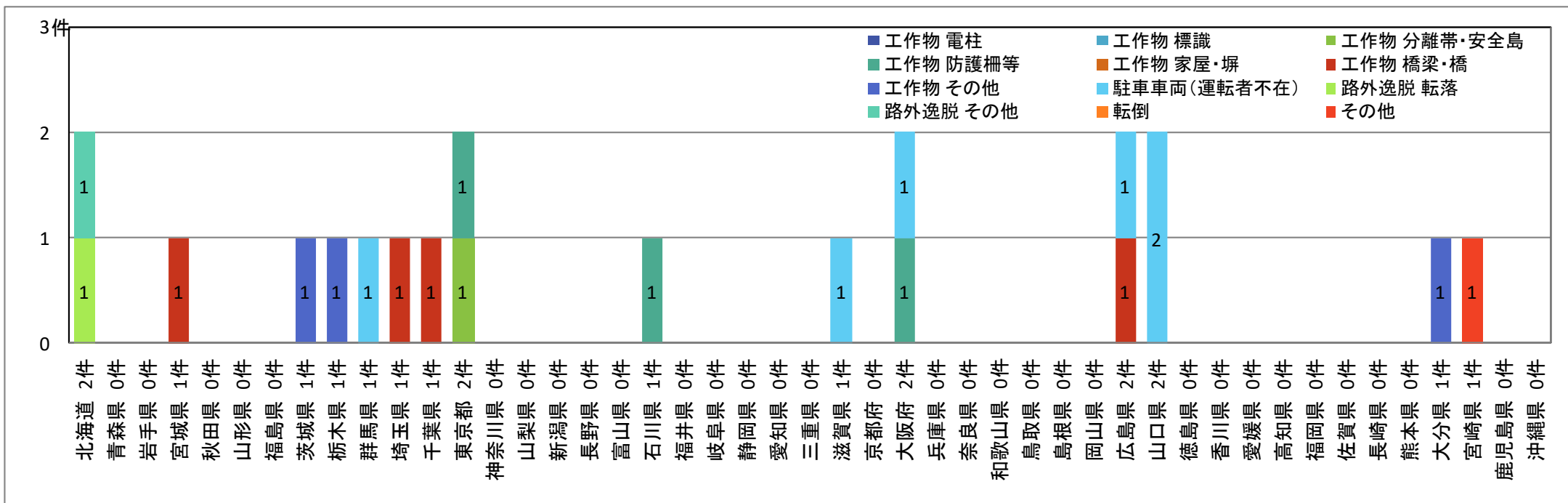
※対自転車事故は、「車両相互」に含まれます。



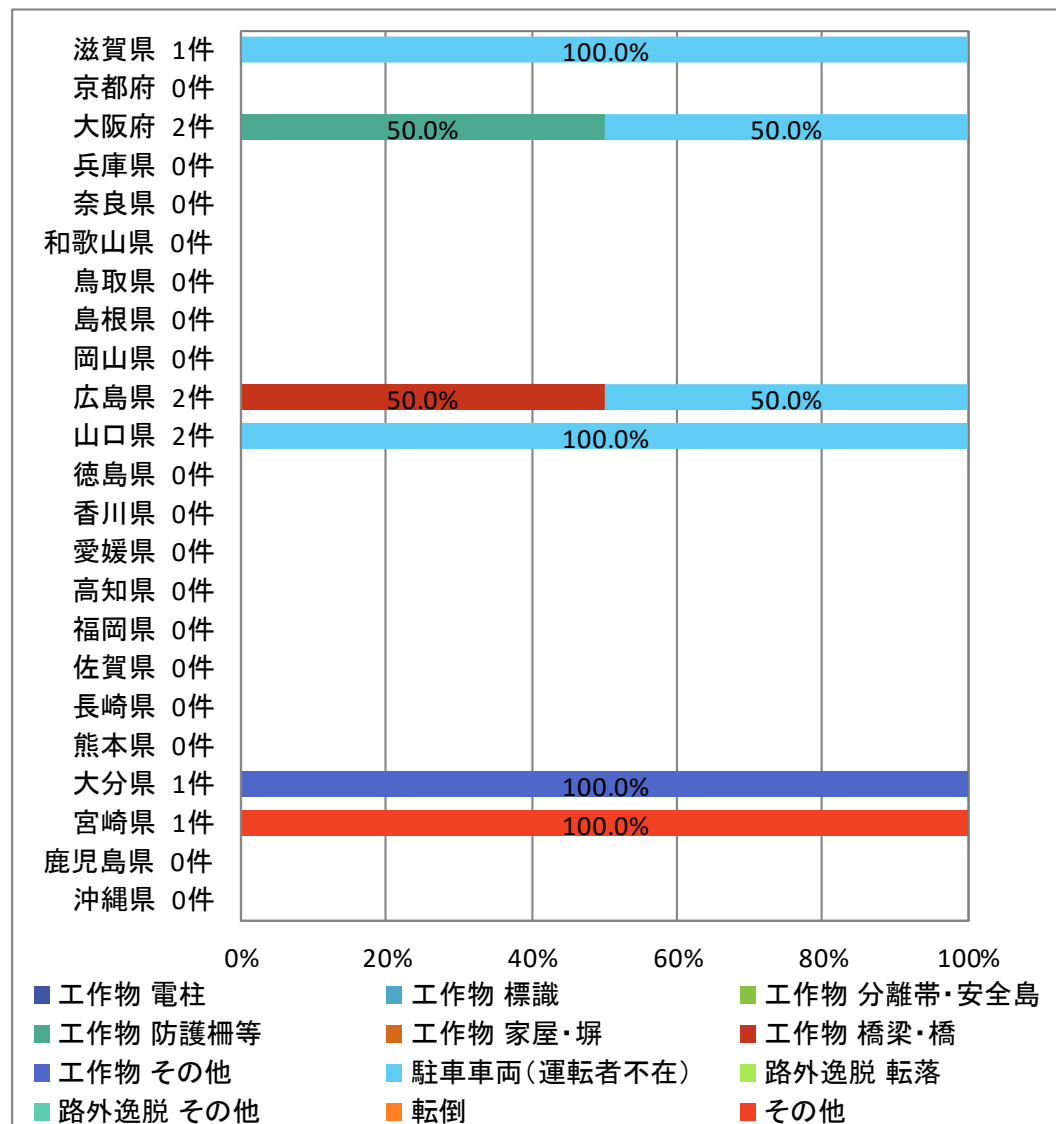
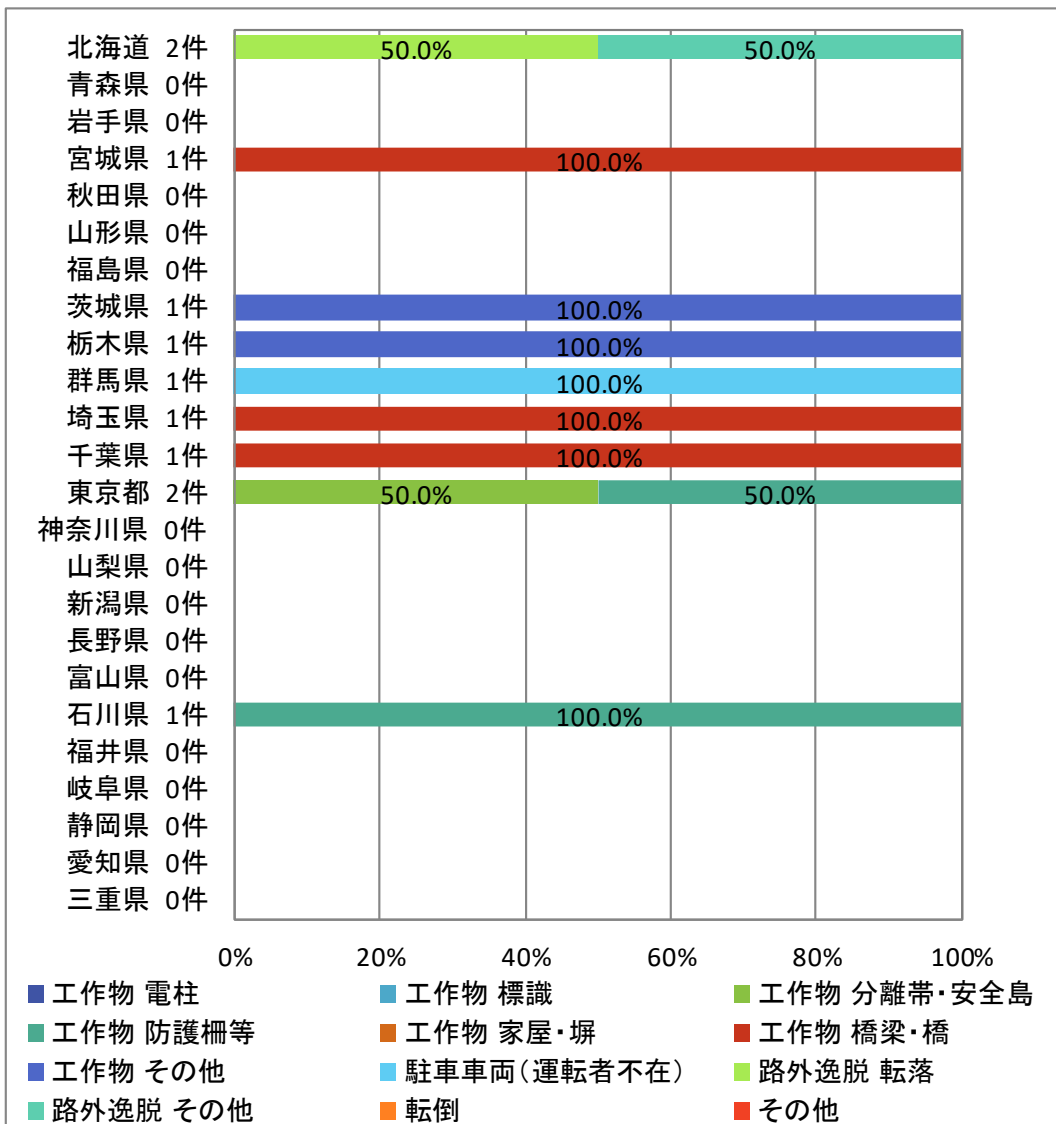
# Ⅲ. 2022年死亡事故データ(車籍)

## (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」となっている。
- ・「東京都」では「工作物 分離帯・安全島」、「交差点 防護柵等」となっている。
- ・「大阪府」では「工作物 防護柵等」、「駐車車両（運転者不在）」となっている。
- ・「広島県」では「工作物 橋梁・橋」、「駐車車両（運転者不在）」となっている。
- ・「山口県」では「駐車車両（運転者不在）」となっている。



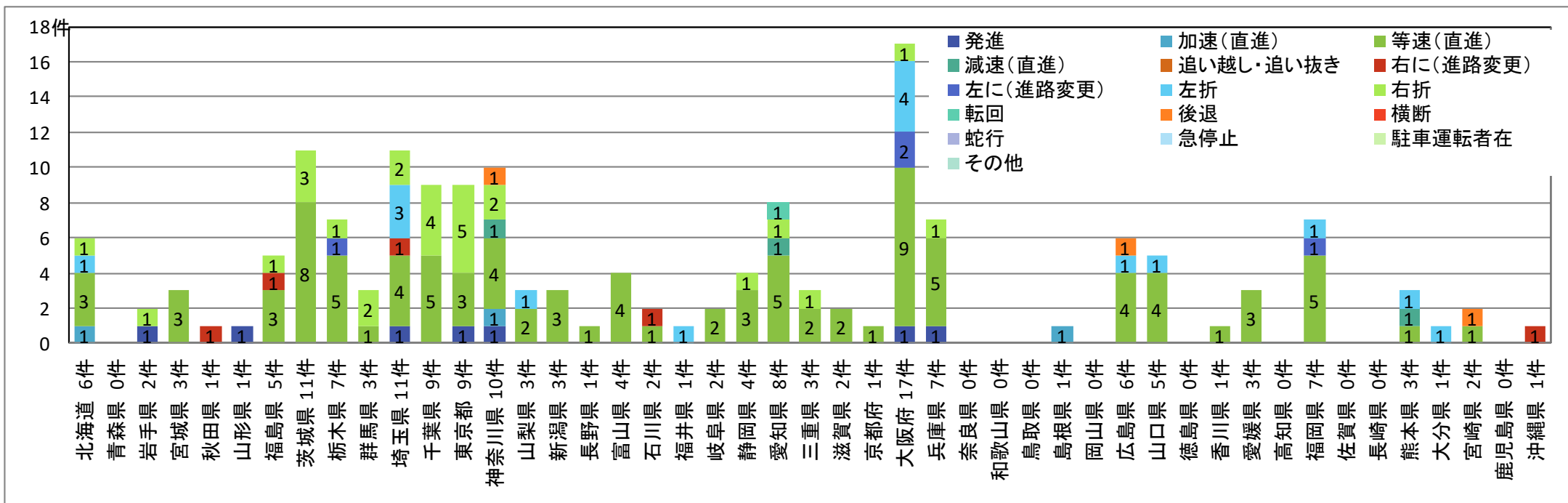
### Ⅲ. 2022年死亡事故データ(車籍)



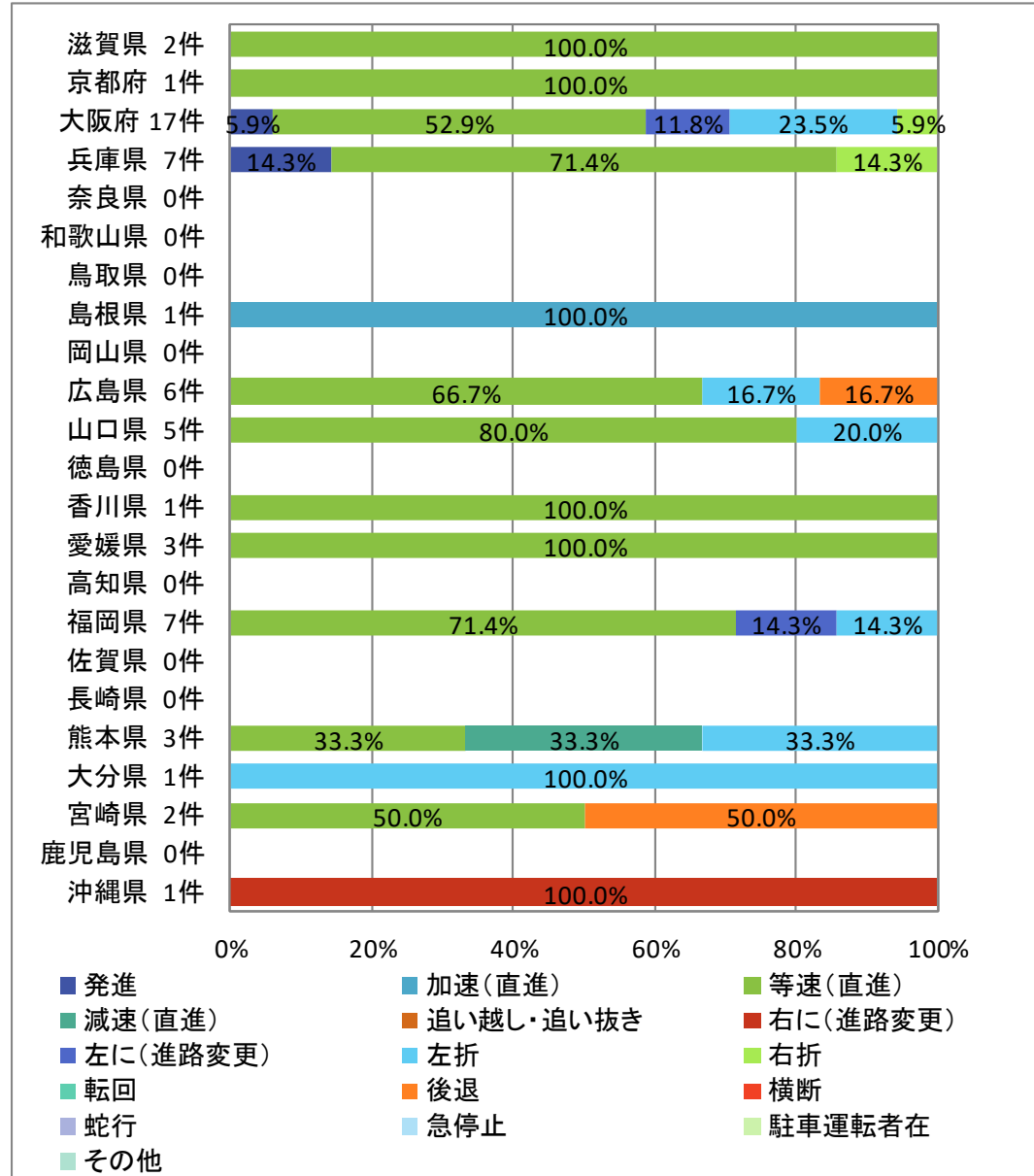
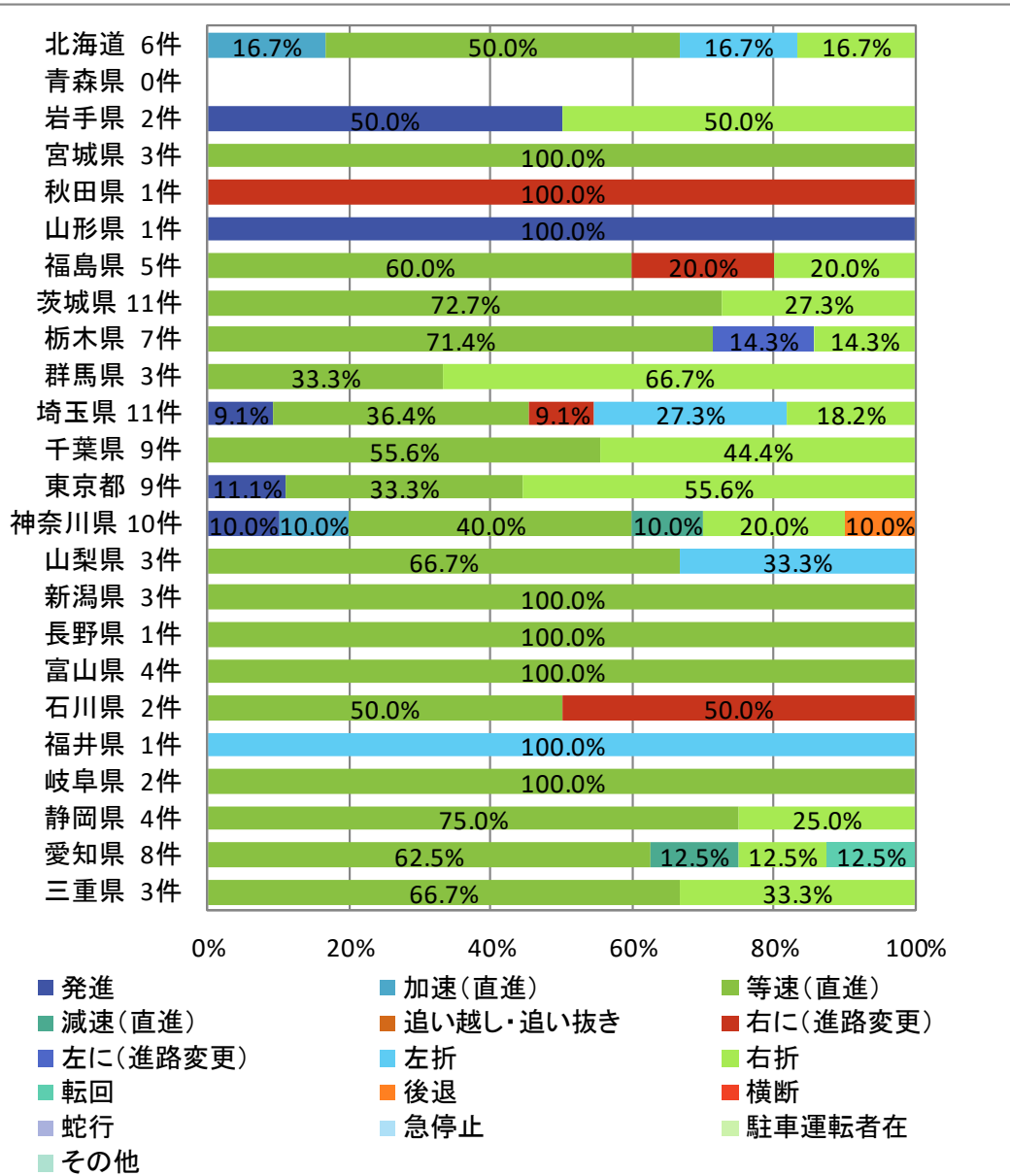
### Ⅲ. 2022年死亡事故データ(車籍)

#### 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。



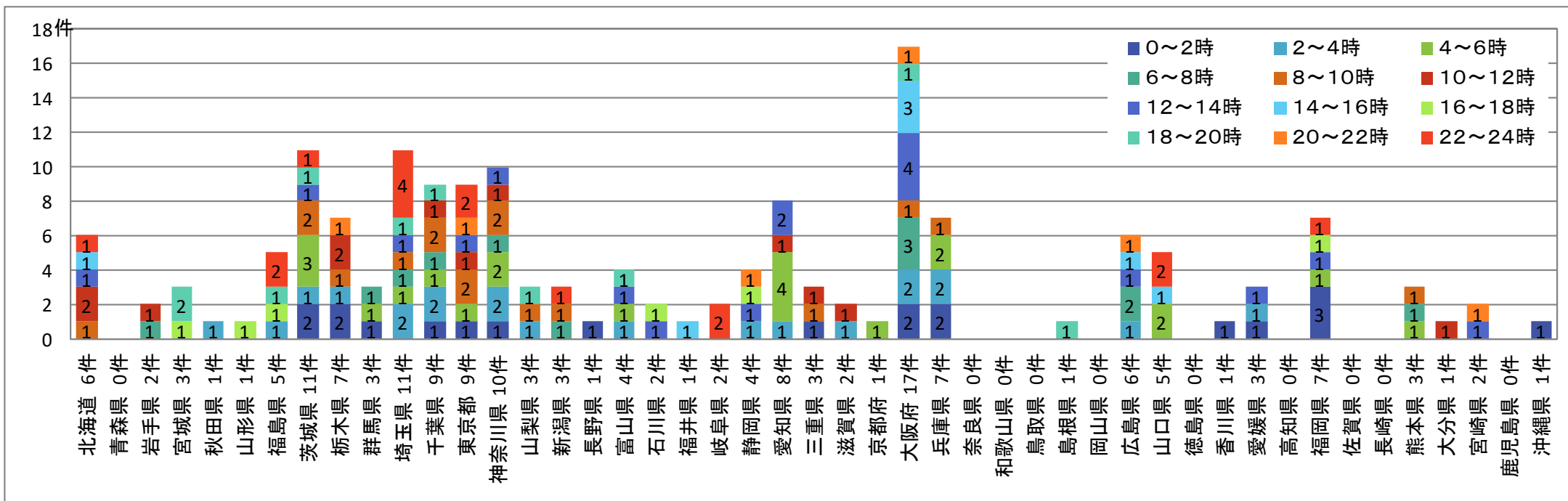
### Ⅲ. 2022年死亡事故データ(車籍)



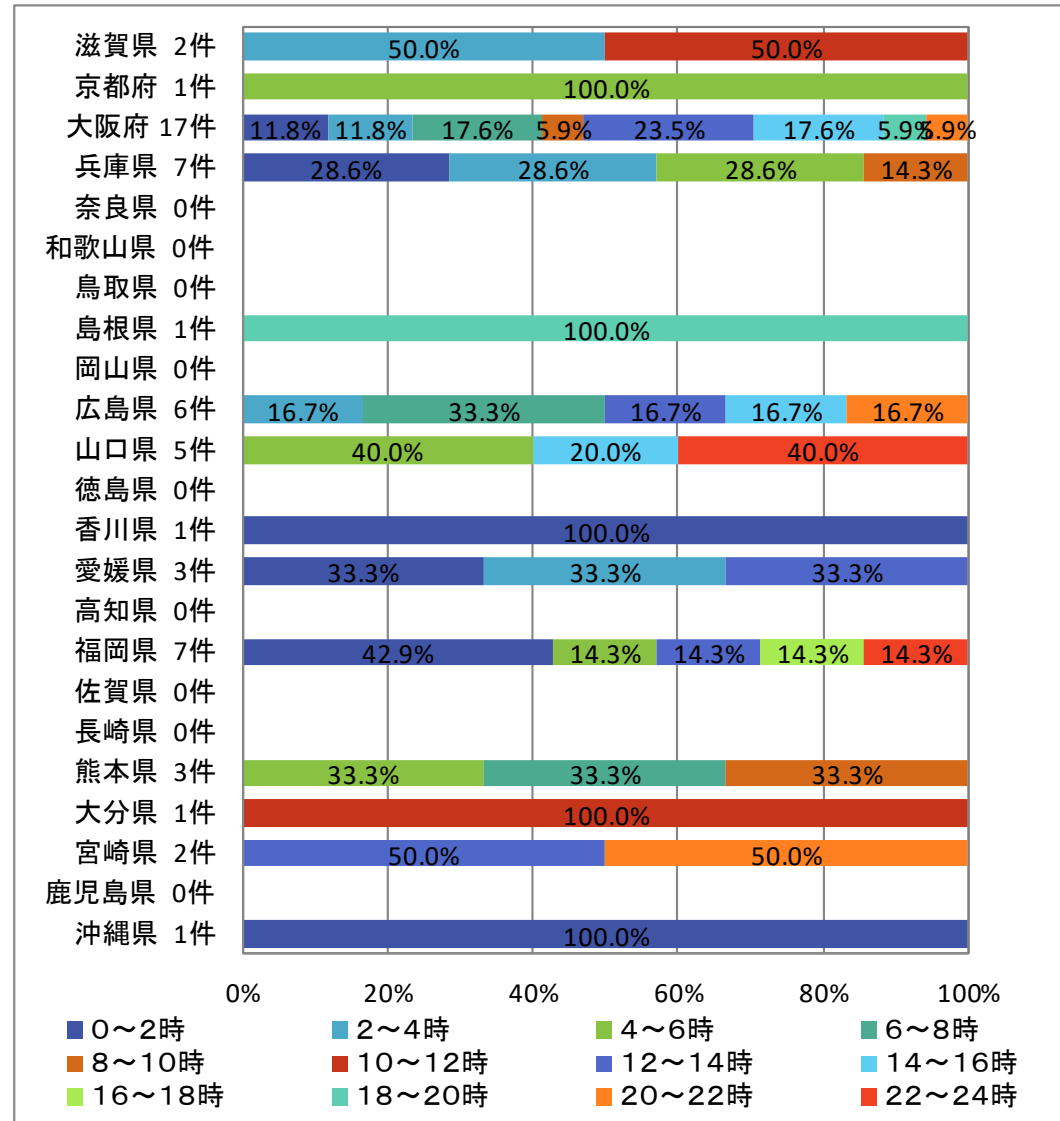
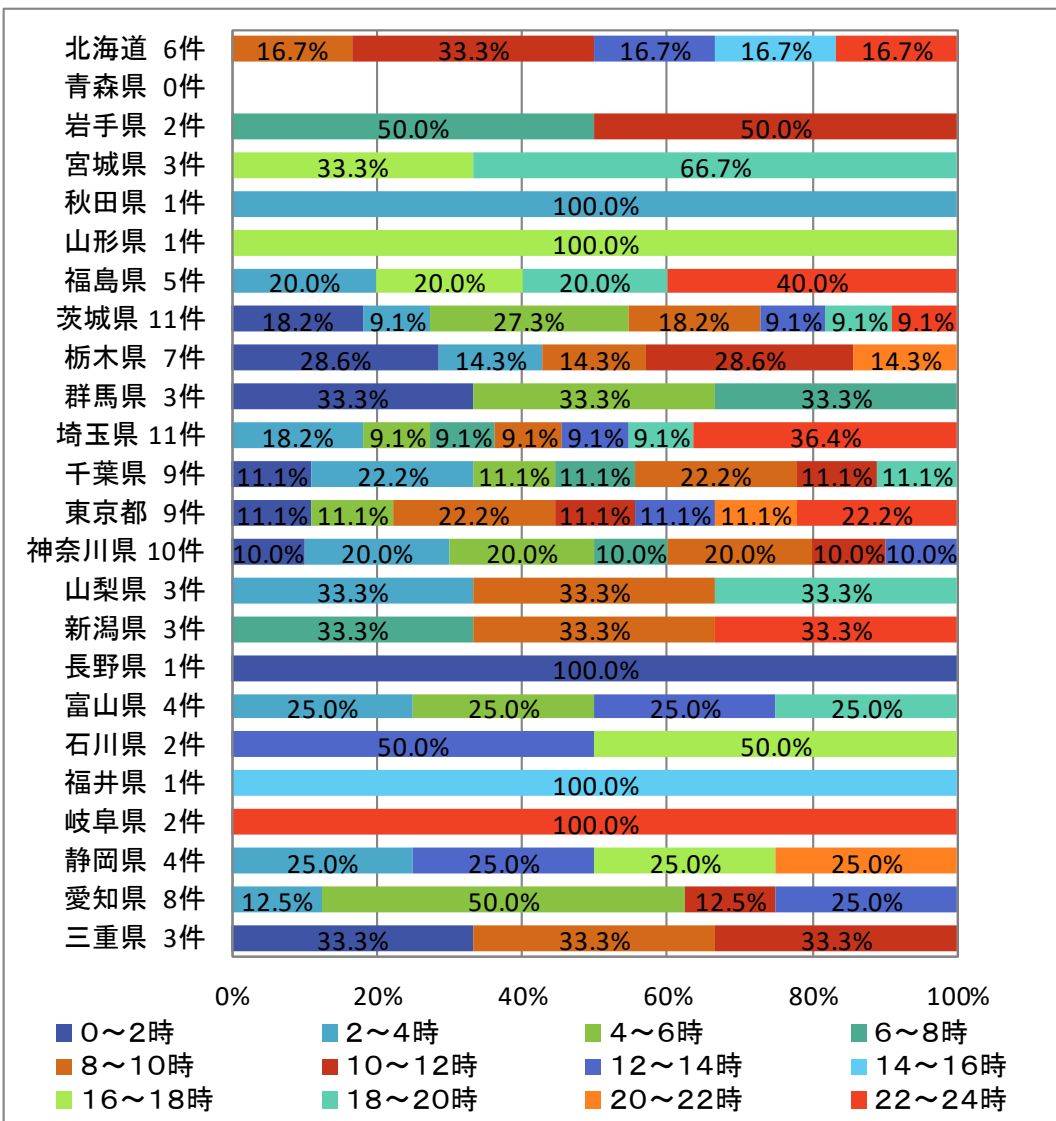
# Ⅲ. 2022年死亡事故データ(車籍)

## 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」では「12～14時」が多い。
- ・「茨城県」では「4～6時」、「埼玉県」では「22～24時」が多い。
- ・「神奈川県」では「2～4時」、「4～6時」、「8～10時」が多い。
- ・「千葉県」では「2～4時」、「8～10時」が多い。
- ・「東京都」では「8～10時」、「22～24時」が多い。



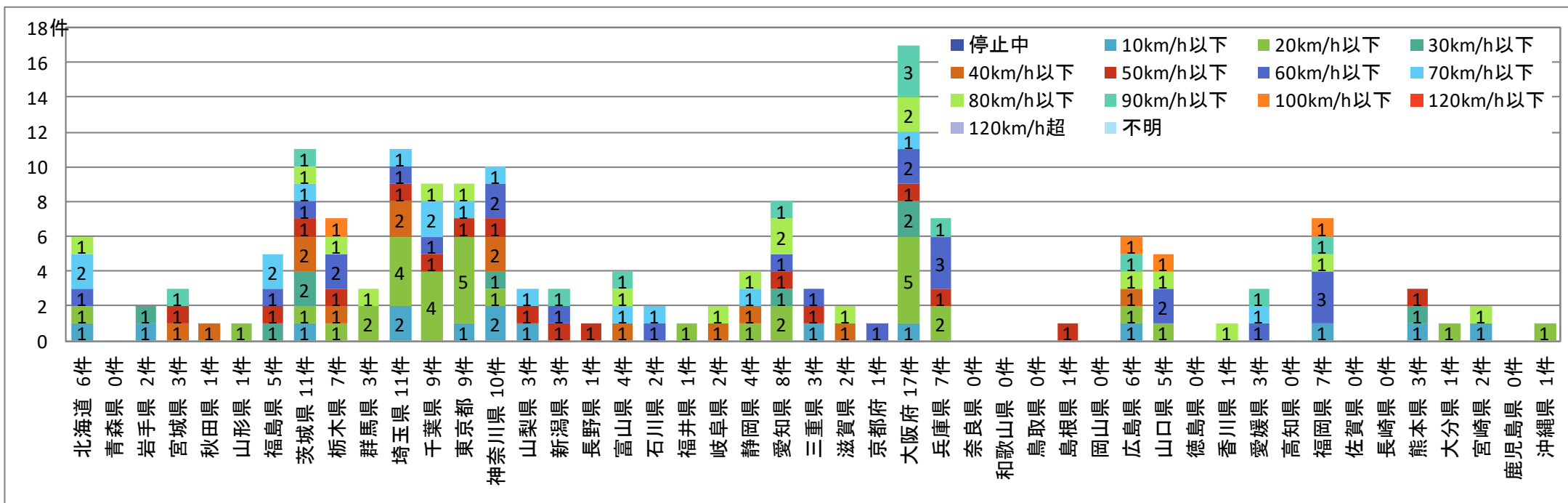
# Ⅲ. 2022年死亡事故データ(車籍)



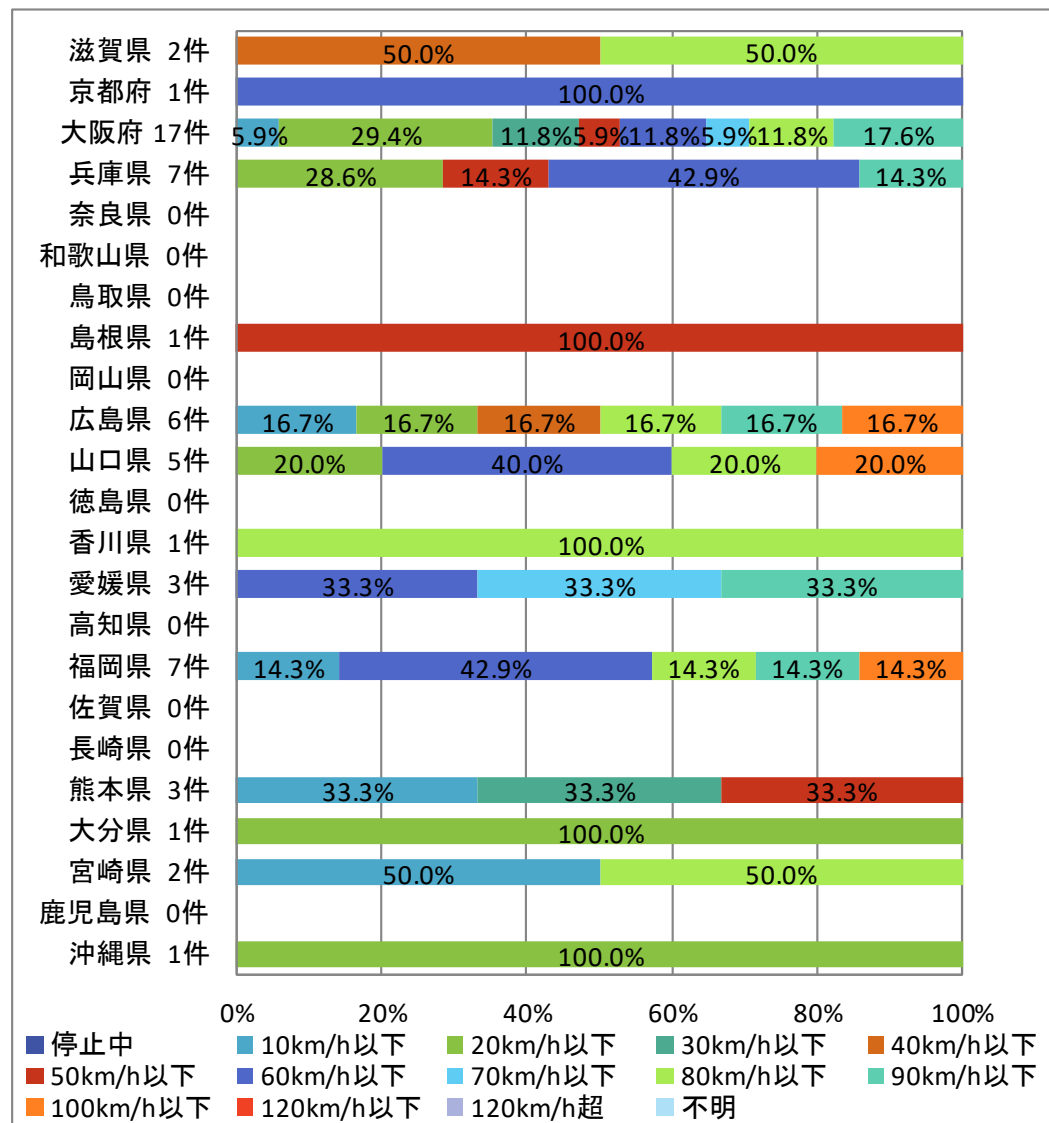
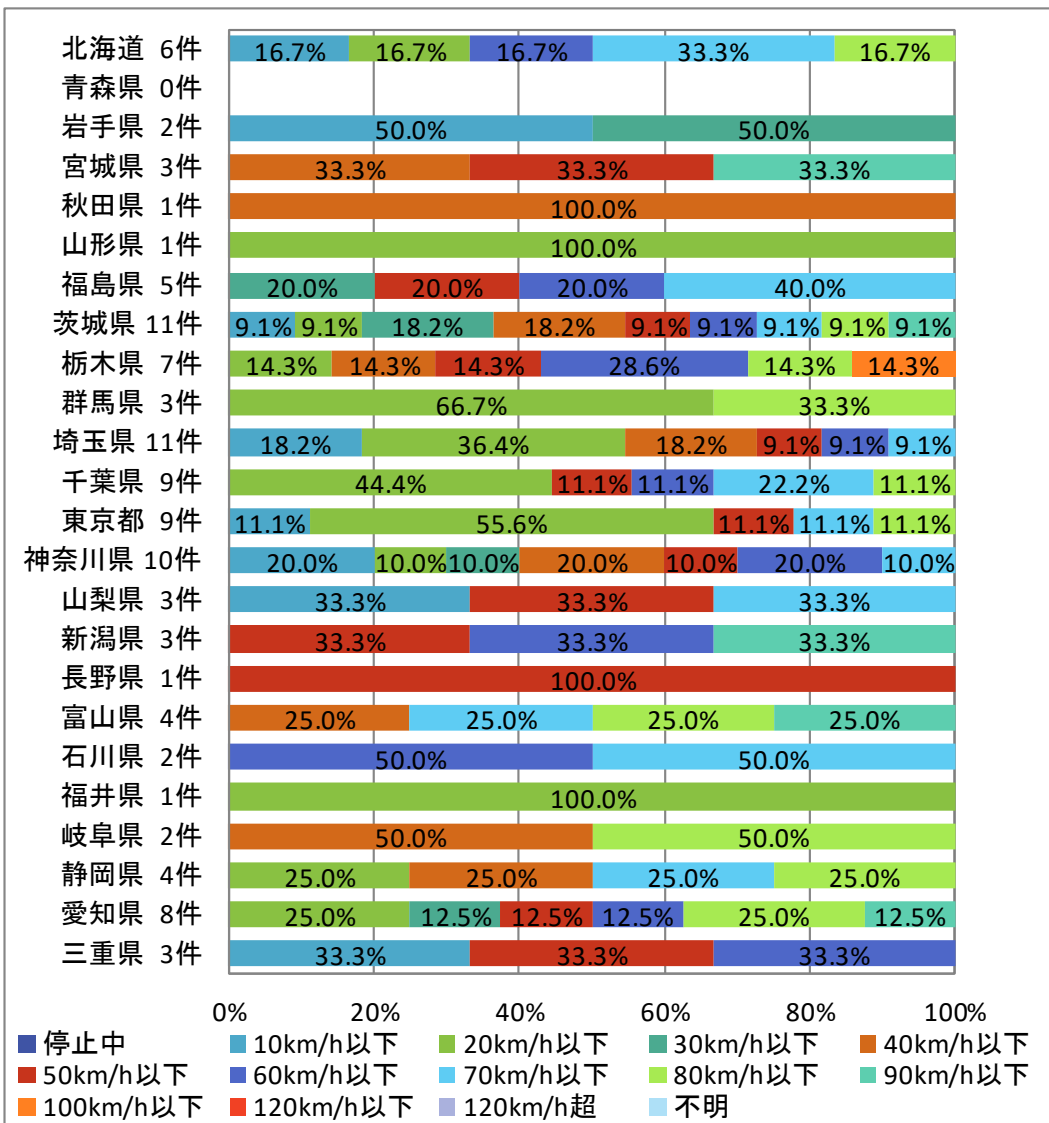
### Ⅲ. 2022年死亡事故データ(車籍)

#### 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」、「埼玉県」、「千葉県」、「東京都」では「20km/h以下」が多い。
- ・「茨城県」では「30km/h以下」、「40km/h以下」が多い。
- ・「神奈川県」では「10km/h以下」、「40km/h以下」、「60km/h以下」が多い。



### Ⅲ. 2022年死亡事故データ(車籍)

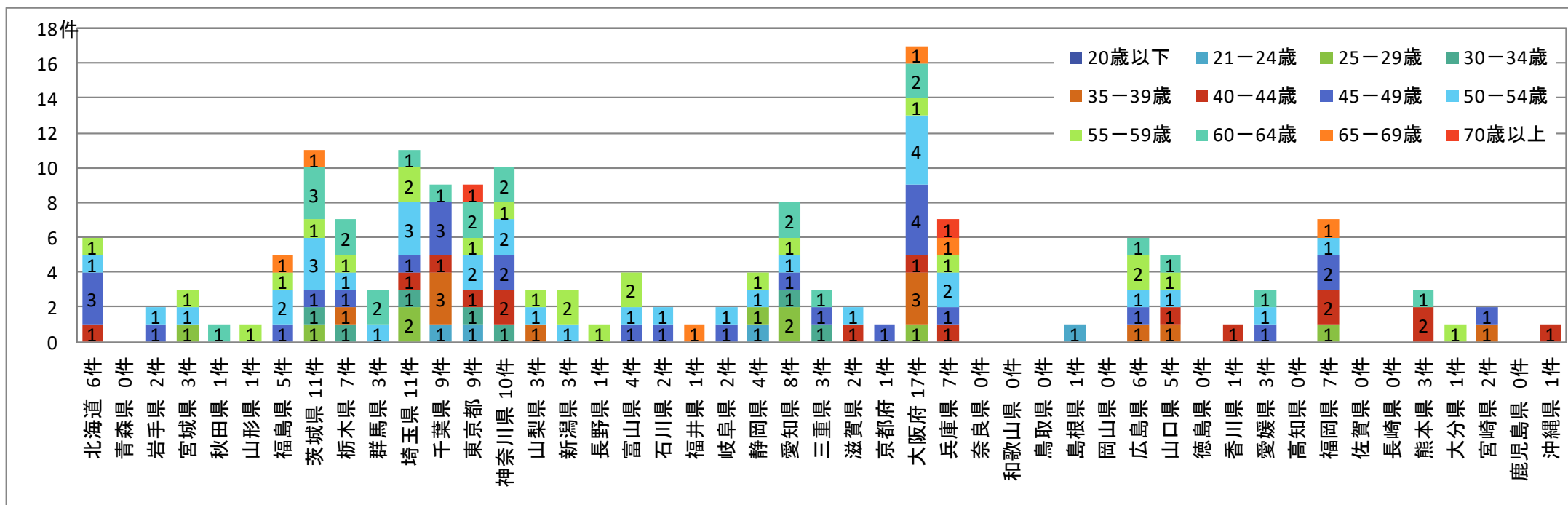




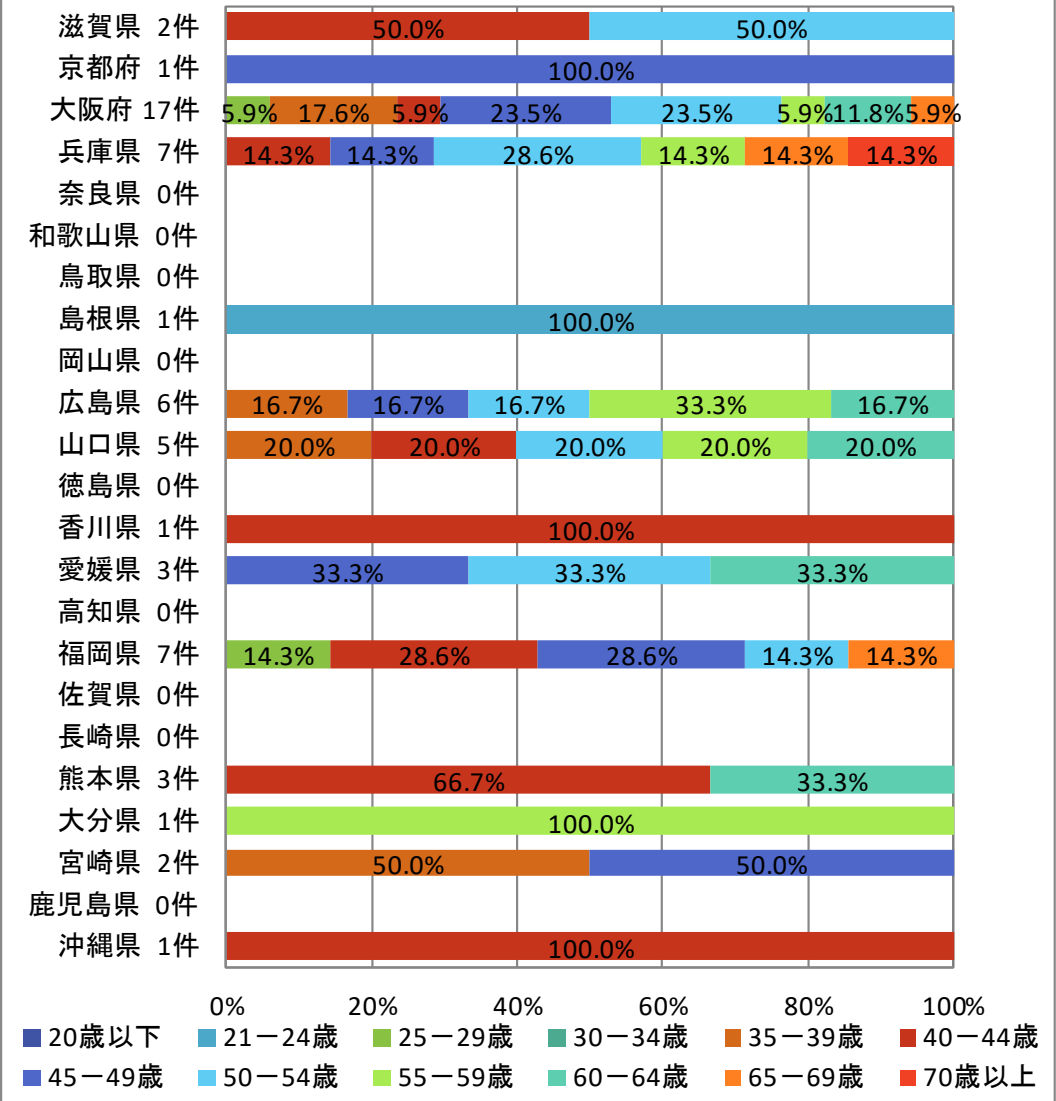
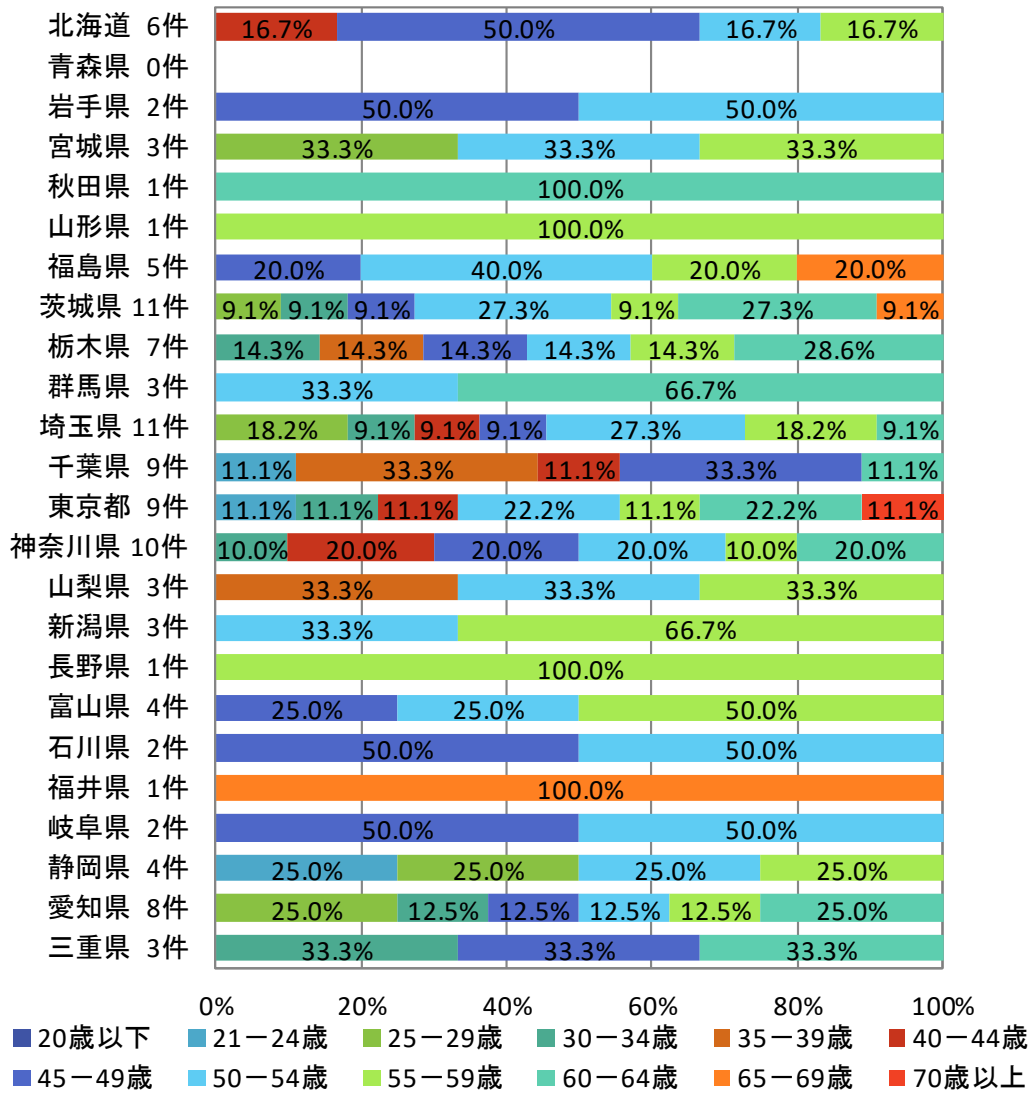
### Ⅲ. 2022年死亡事故データ(車籍)

#### 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」では「45-49歳」、「50-54歳」が多い。
- ・「茨城県」、「東京都」では「50-54歳」、「60-64歳」が多い。
- ・「埼玉県」では「50-54歳」が多い。
- ・「神奈川県」では「40-44歳」、「45-49歳」、「50-54歳」、「60-64歳」が多い。



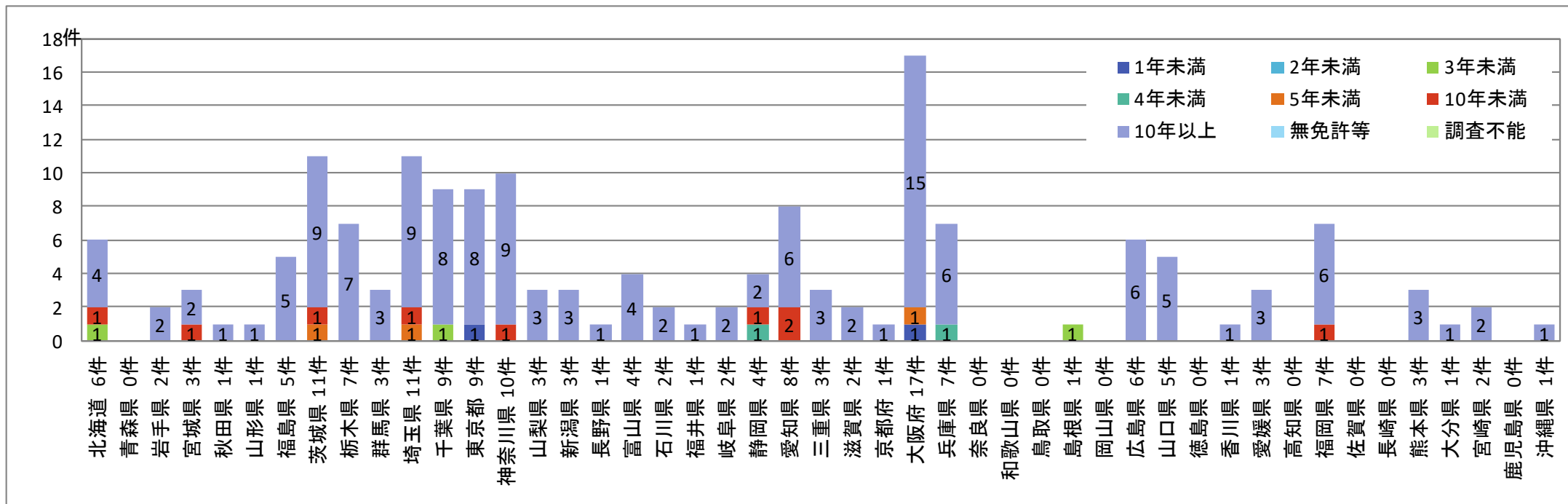
### Ⅲ. 2022年死亡事故データ(車籍)



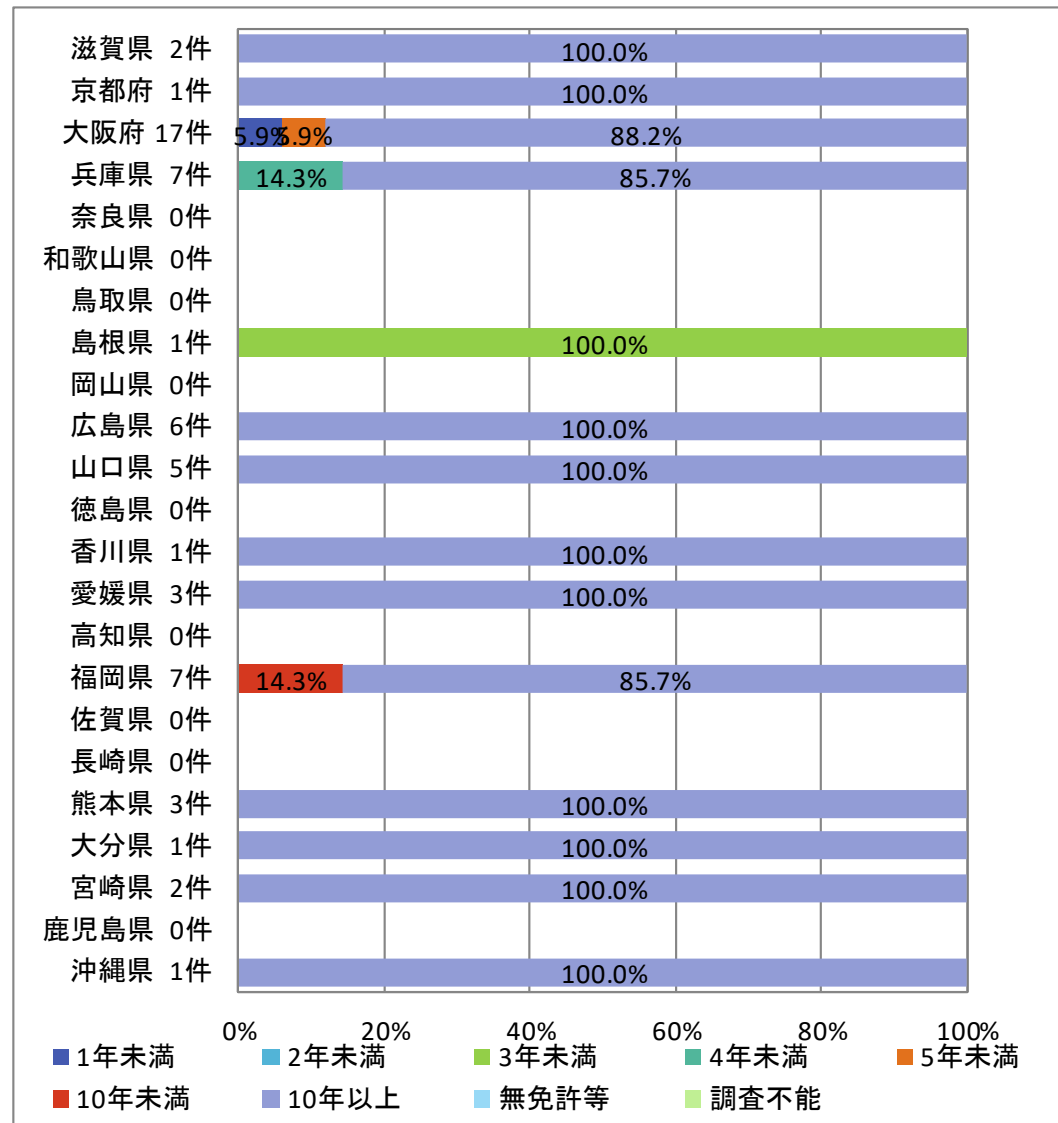
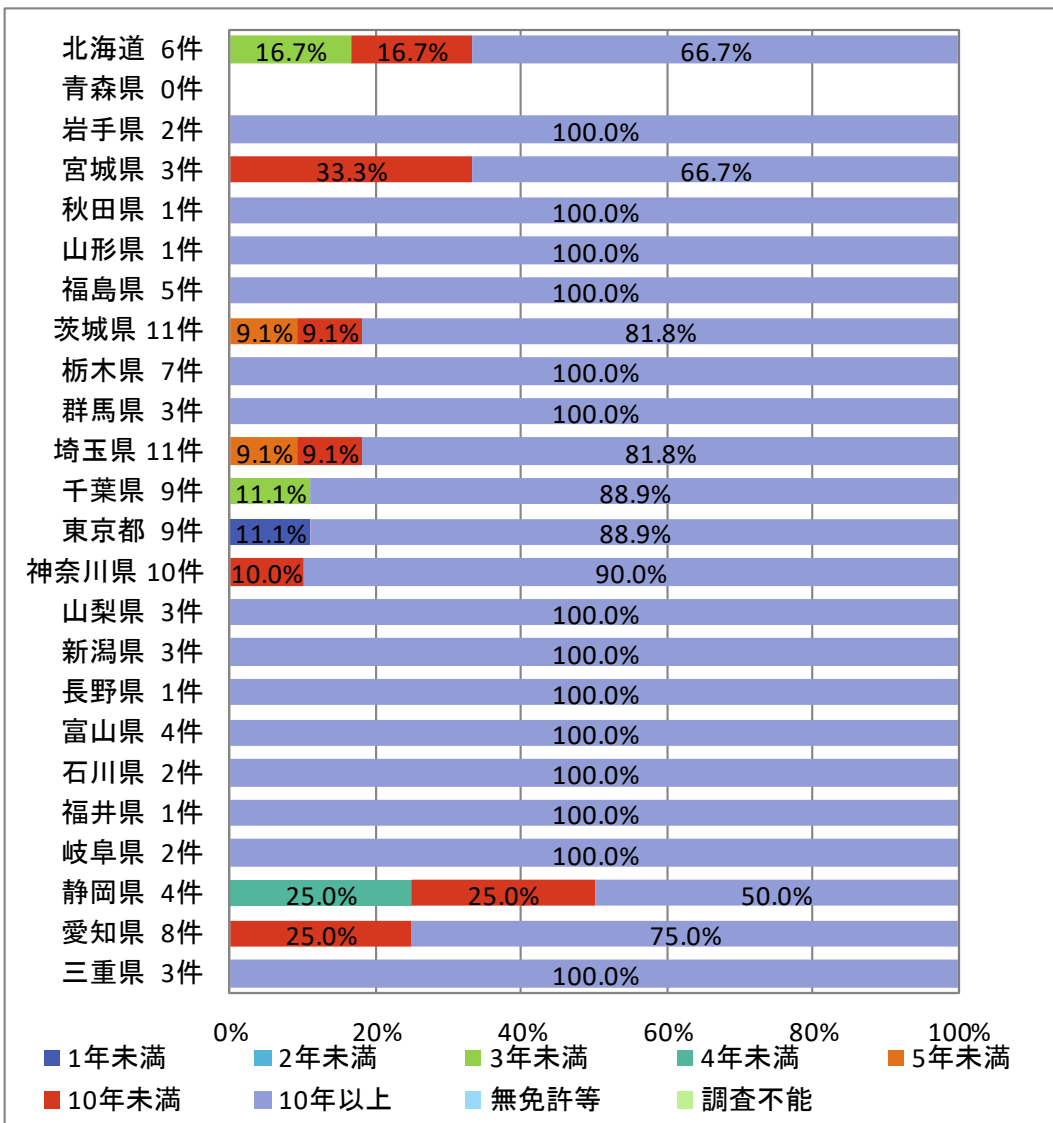
### Ⅲ. 2022年死亡事故データ(車籍)

#### 6. 車籍別の運転者の免許取得年数別

・車籍別の免許取得年別にみると、一部の県を除き「10年以上」が多い。



### Ⅲ. 2022年死亡事故データ(車籍)



メ モ

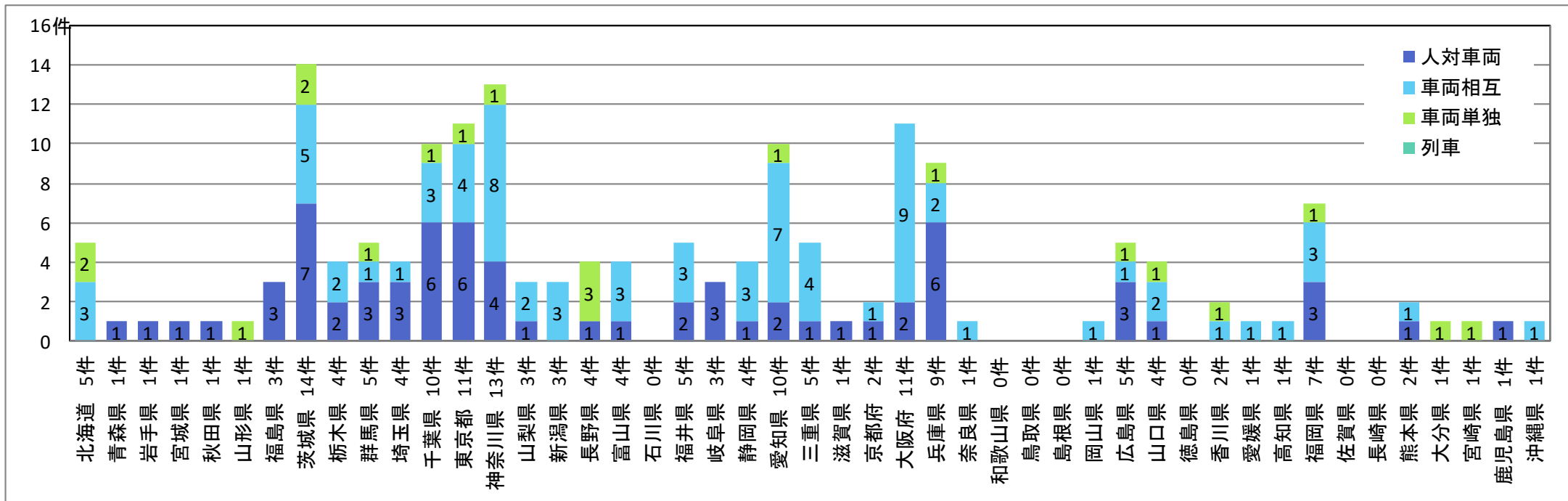
## IV. 2022年死亡事故データ(発生地)

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

# IV. 2022年死亡事故データ(発生地)

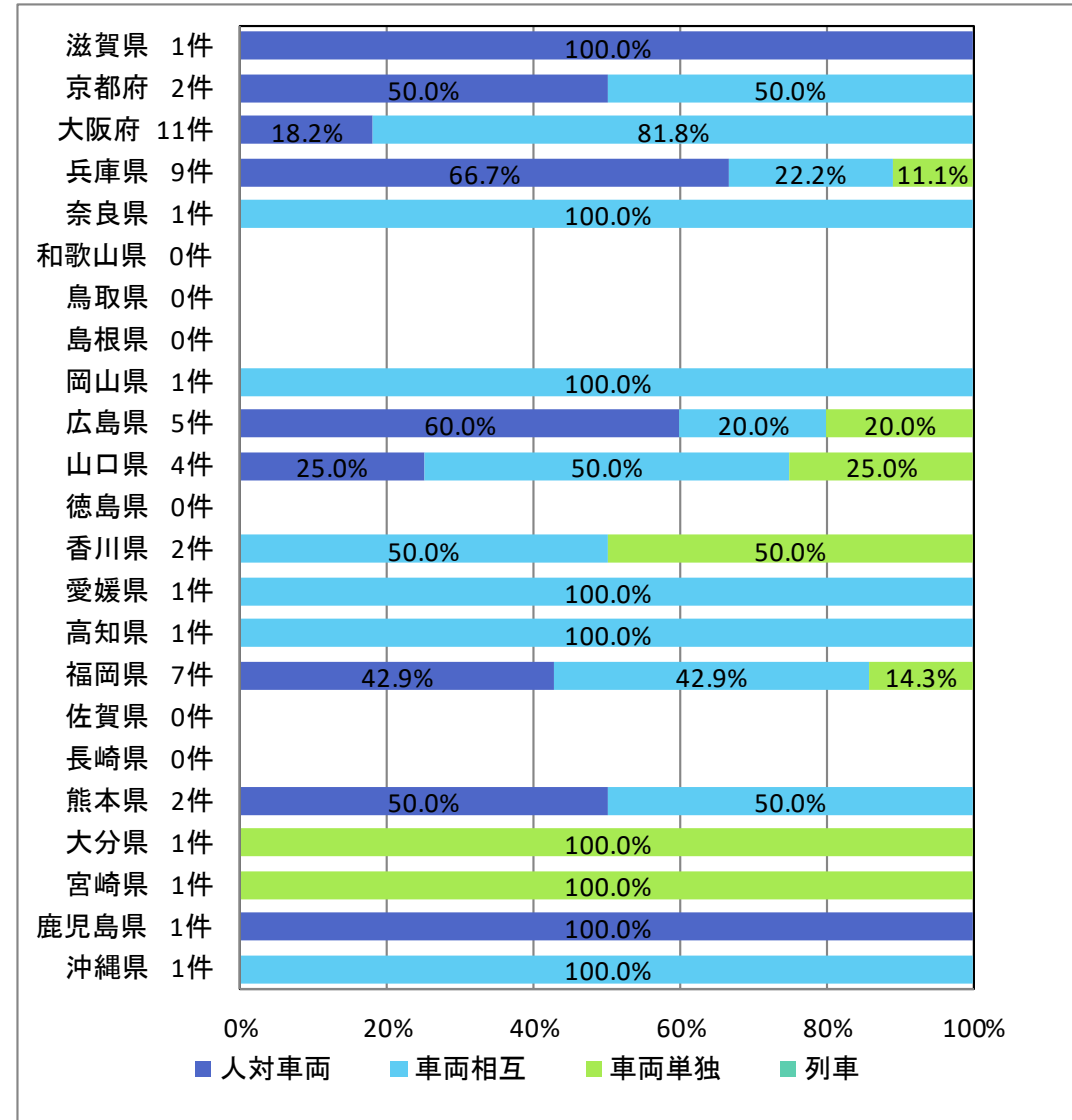
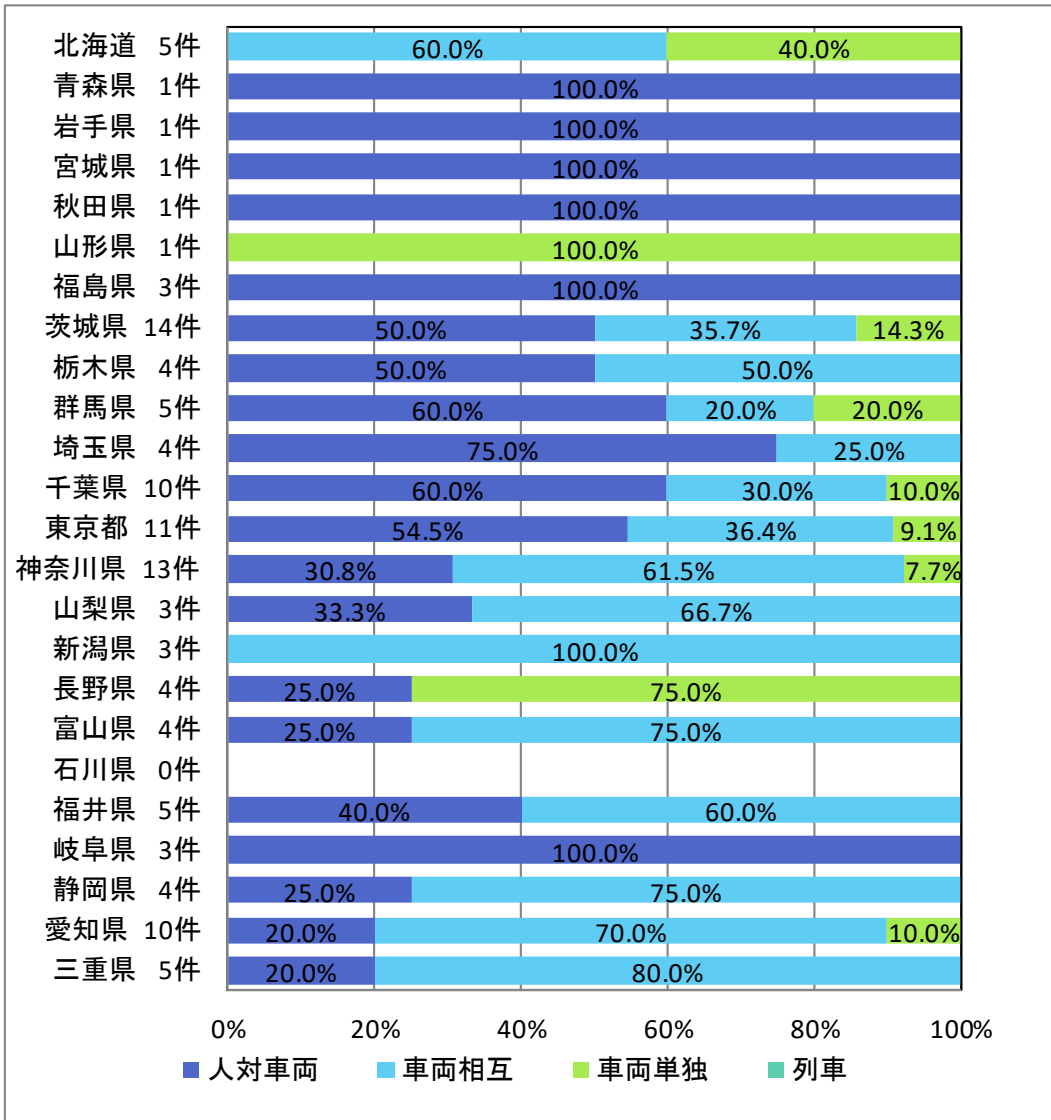
## 1. 発生地別の事故類型別

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



※対自転車事故は、「車両相互」に含まれます。

## IV. 2022年死亡事故データ(発生地)



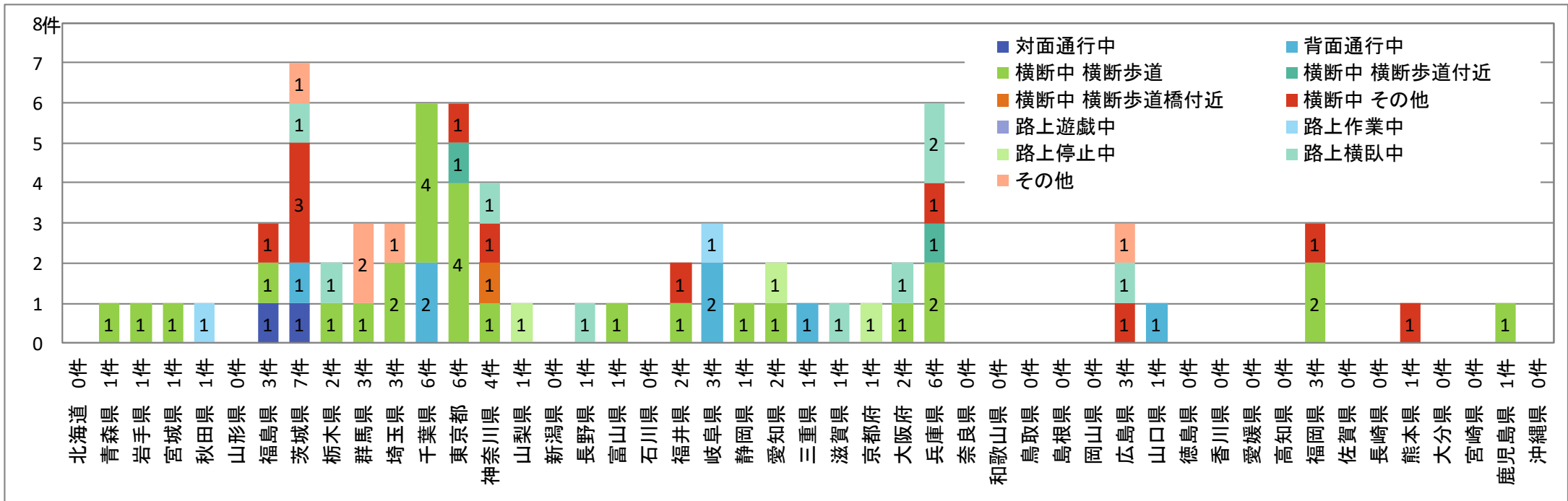
※対自転車事故は、「車両相互」に含まれます。



# IV. 2022年死亡事故データ(発生地)

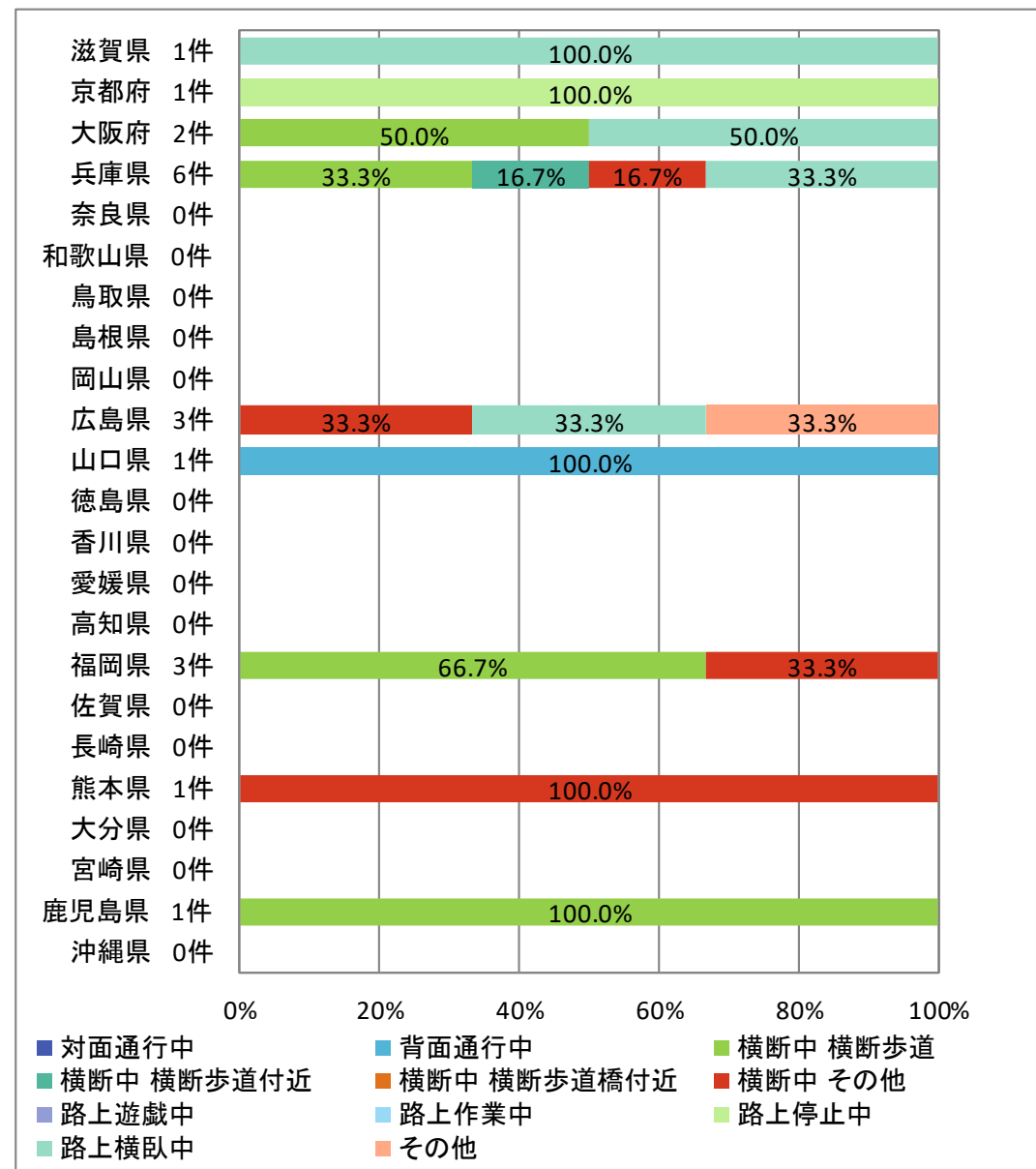
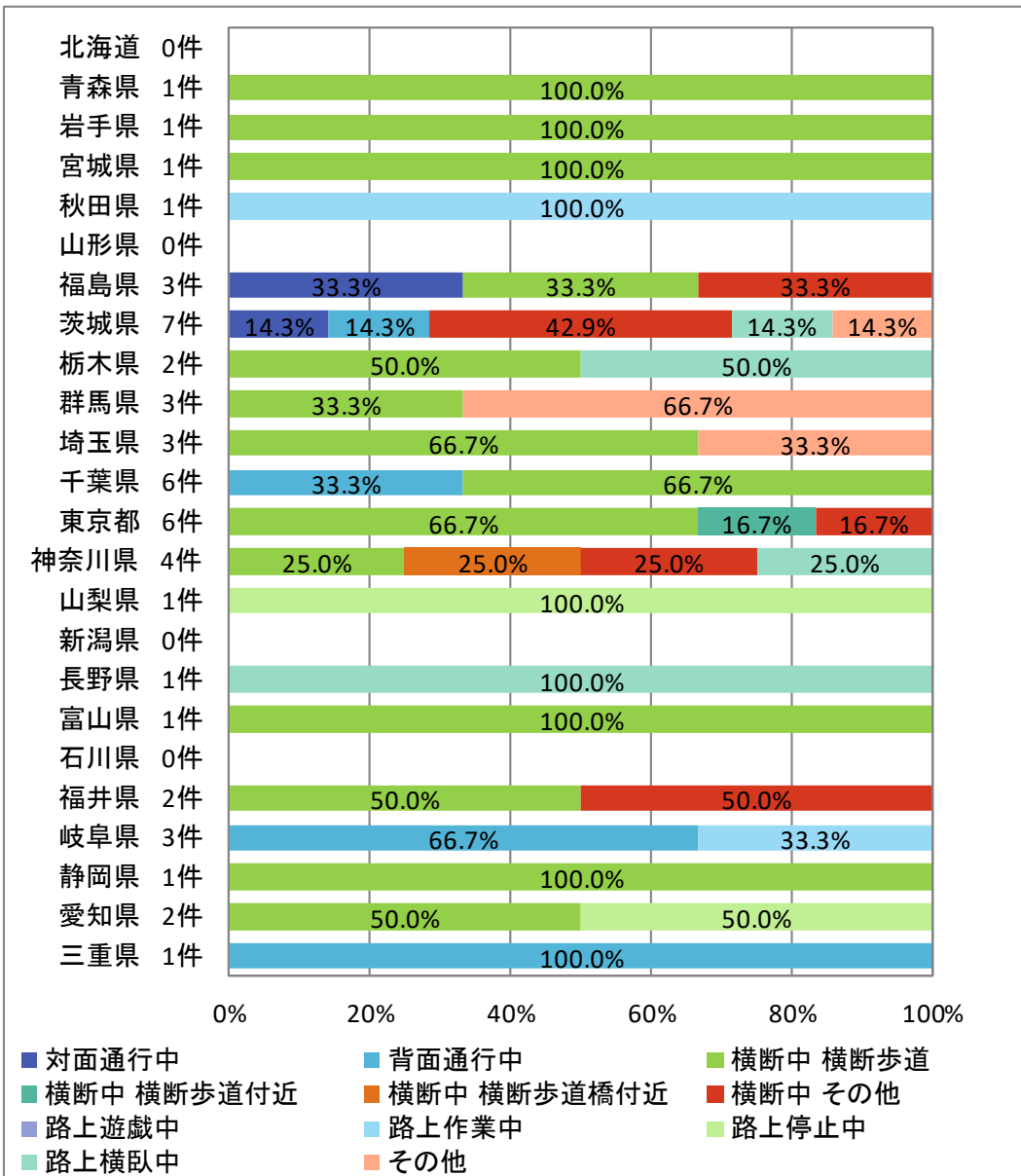
## (1) 人対車両

- ・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、「茨城県」では「横断中 その他」が多い。
- ・「千葉県」、「東京都」では「横断中 横断歩道」が多い。
- ・「兵庫県」では「横断中 横断歩道」、「路上横臥中」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)

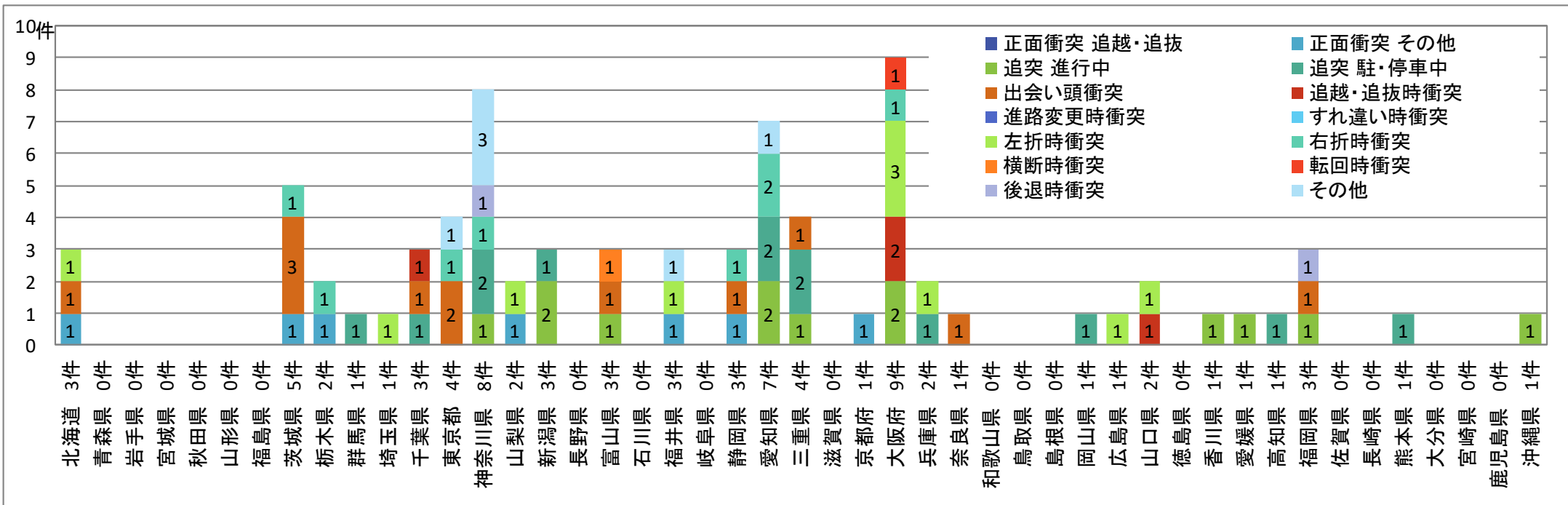


※対自転車事故は、「車両相互」に含まれます。

# IV. 2022年死亡事故データ(発生地)

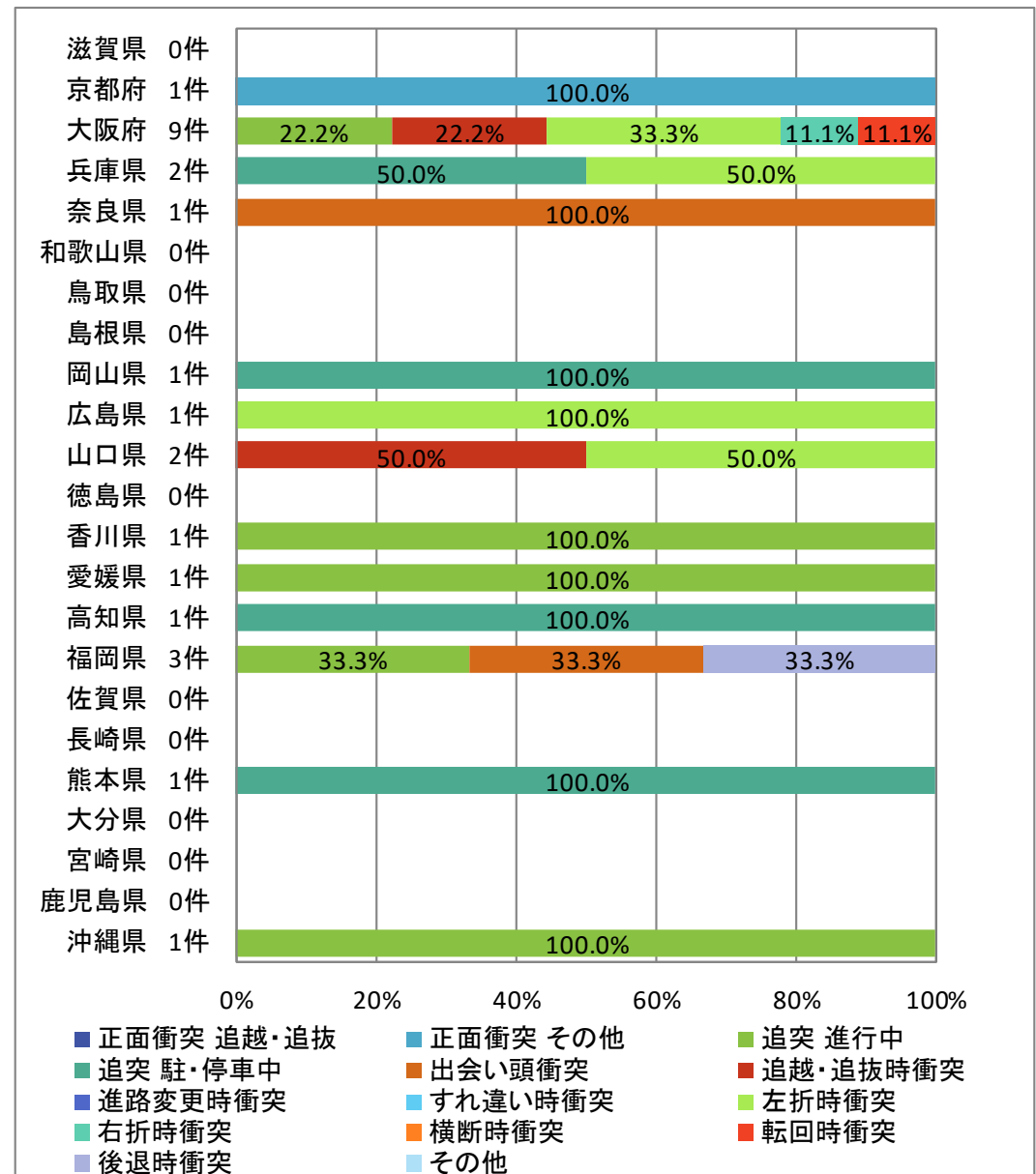
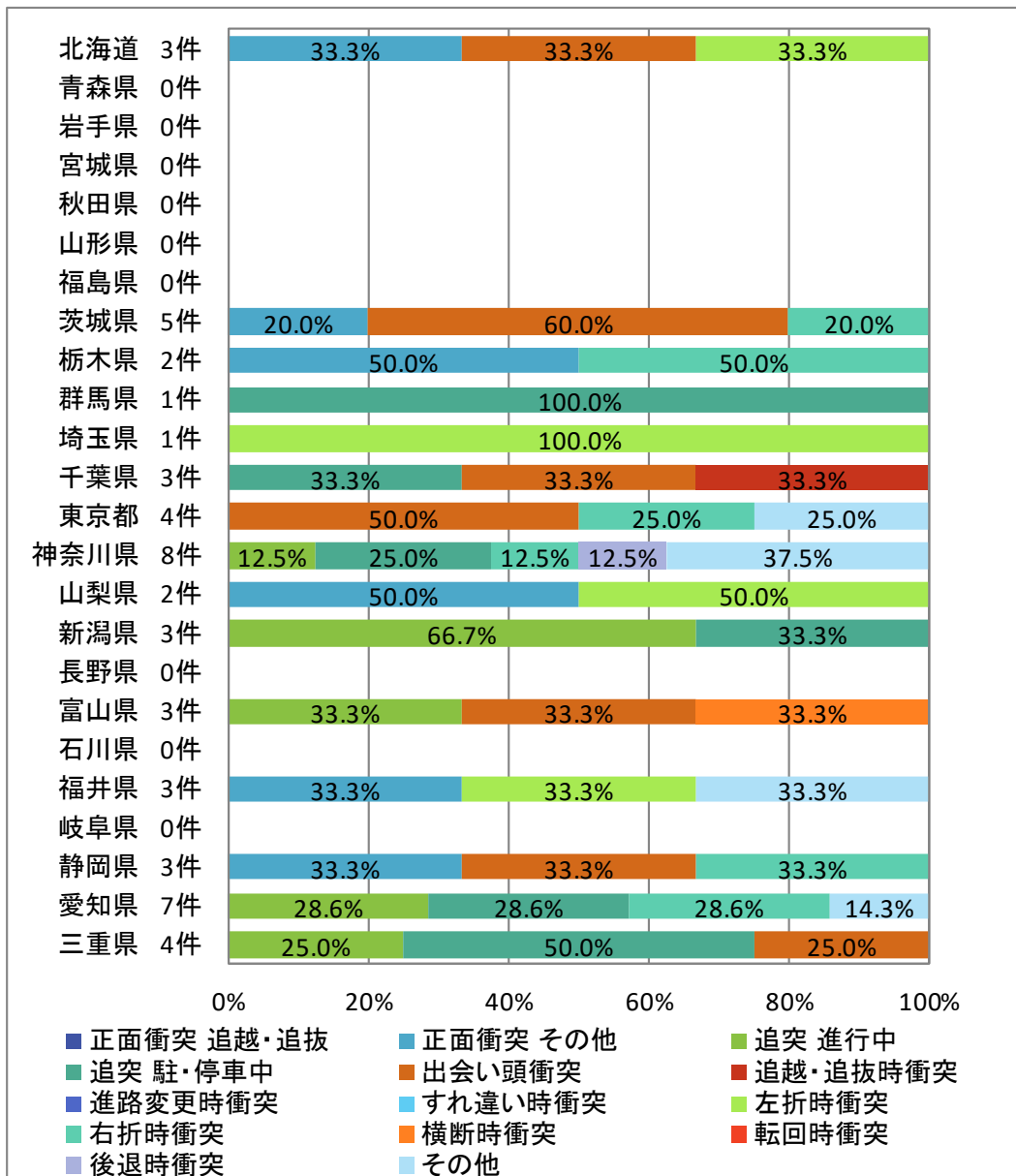
## (2) 車両相互

- ・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」では「左折時衝突」が多い。
- ・「神奈川県」では「その他」が多い。
- ・「愛知県」では「追突 進行中」、「追突 駐・停車中」、「右折時衝突」が多い。
- ・「茨城県」では「出会い頭衝突」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)

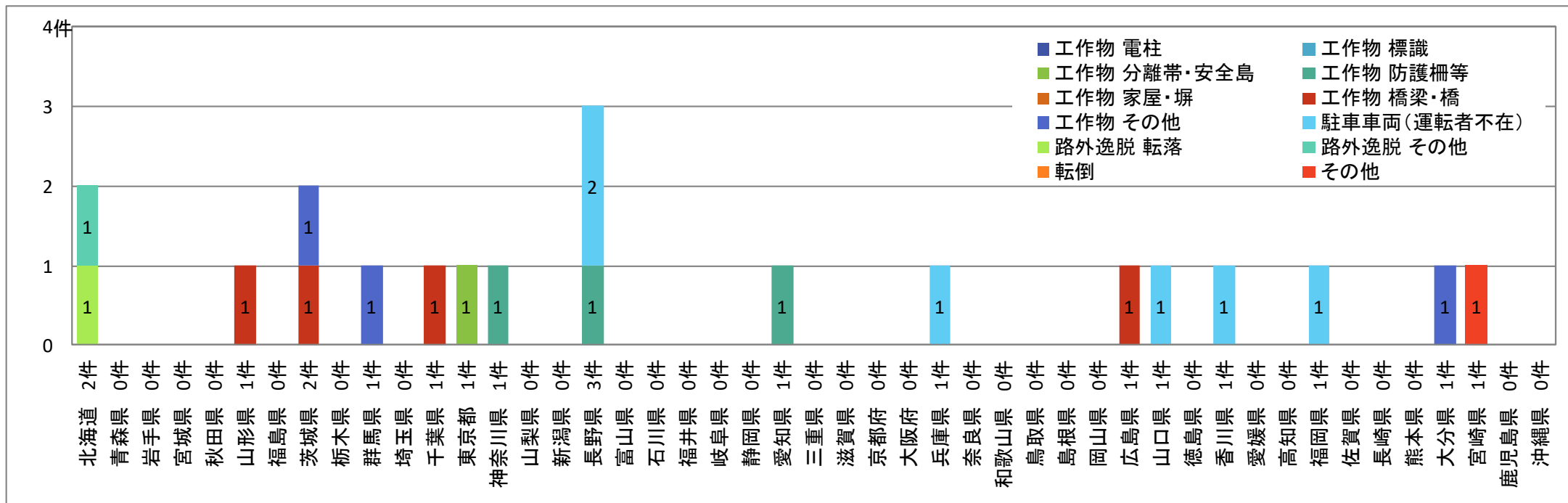


※対自転車事故は、「車両相互」に含まれます。

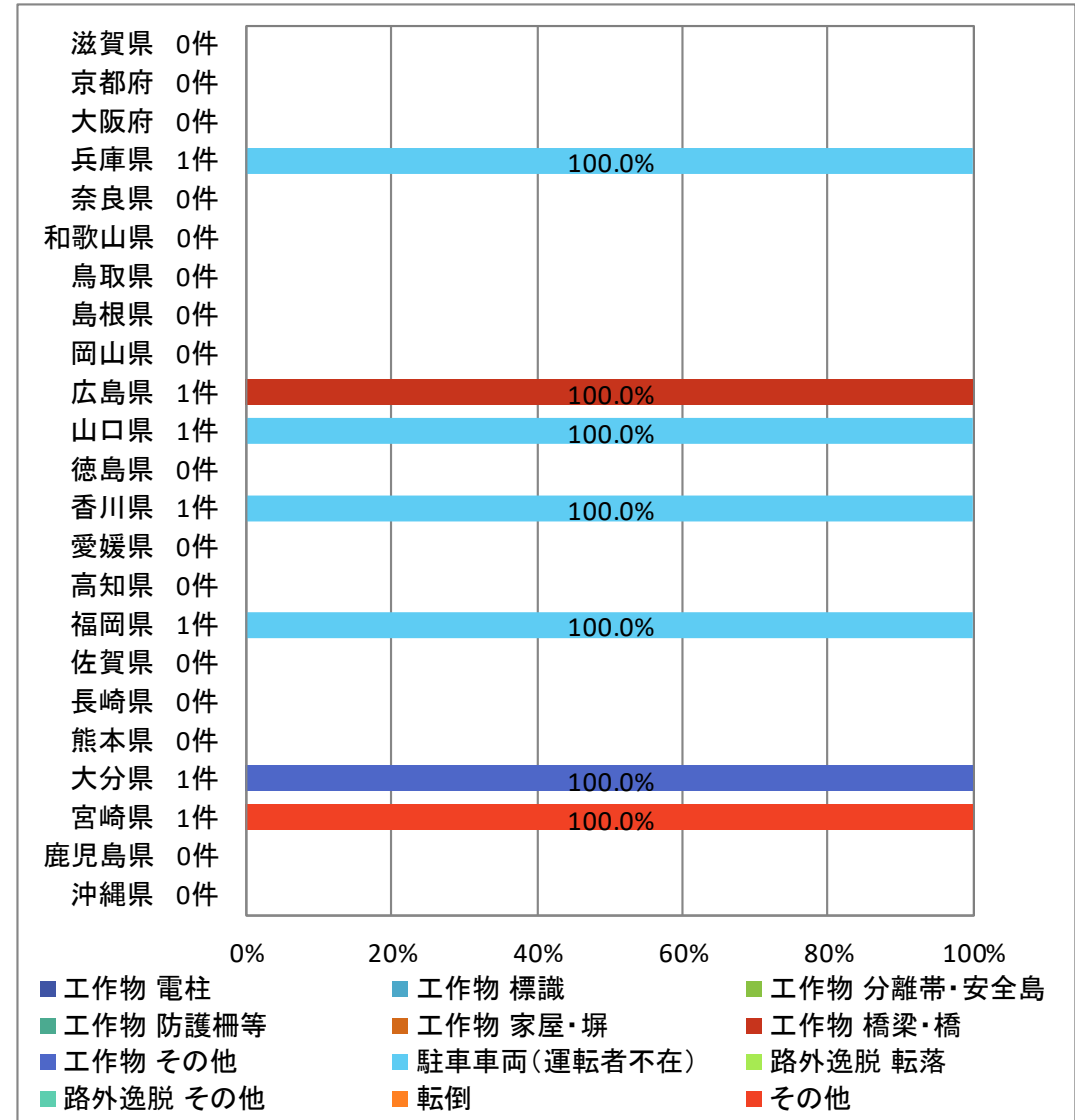
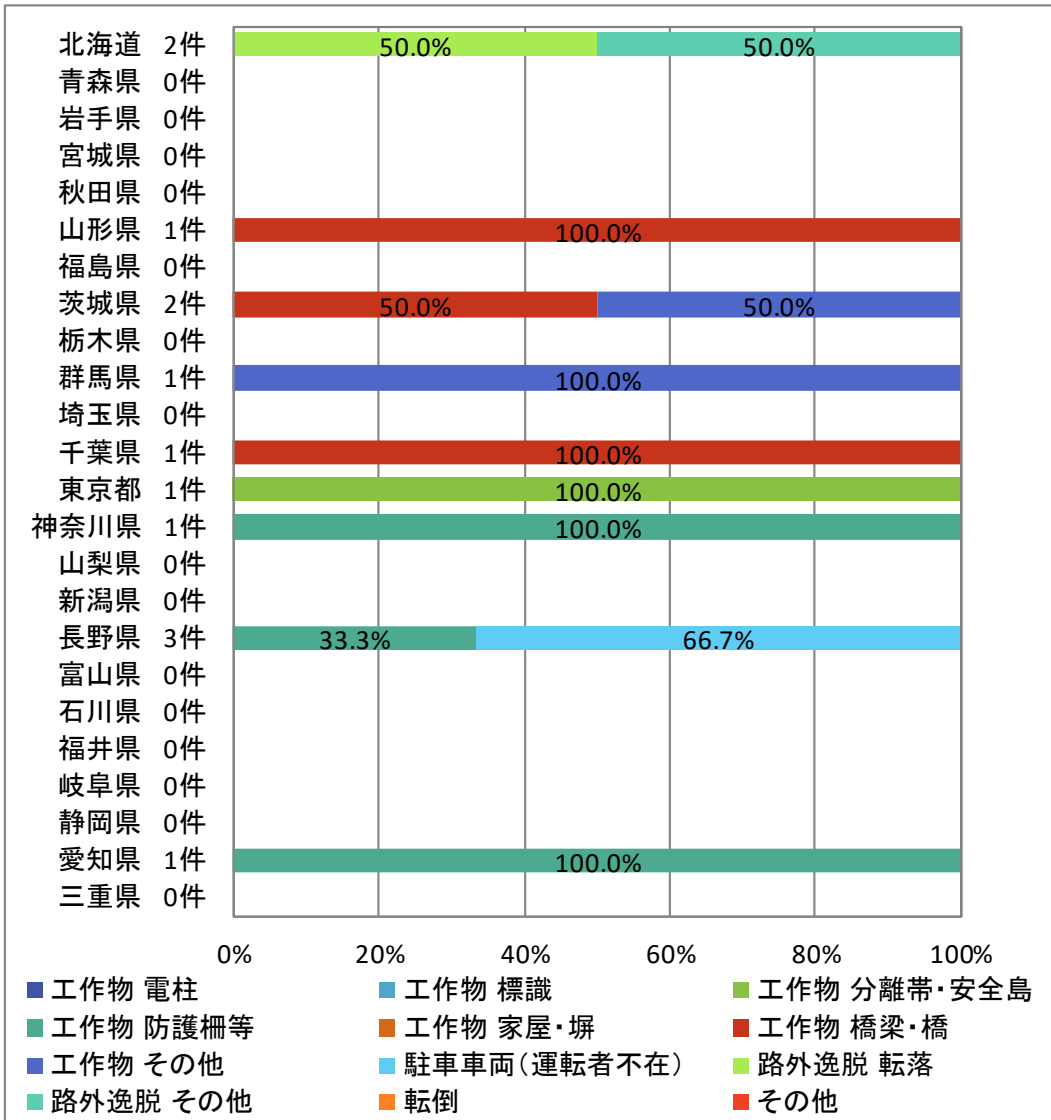
## IV. 2022年死亡事故データ(発生地)

### (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。
- ・「長野県」では「駐車車両（運転者不在）」が多くなっている。
- ・「北海道」では「路外逸脱 転落」、「路外逸脱 その他」となっている。
- ・「茨城県」では「工作物 橋梁・橋」、「工作物、その他」となっている。



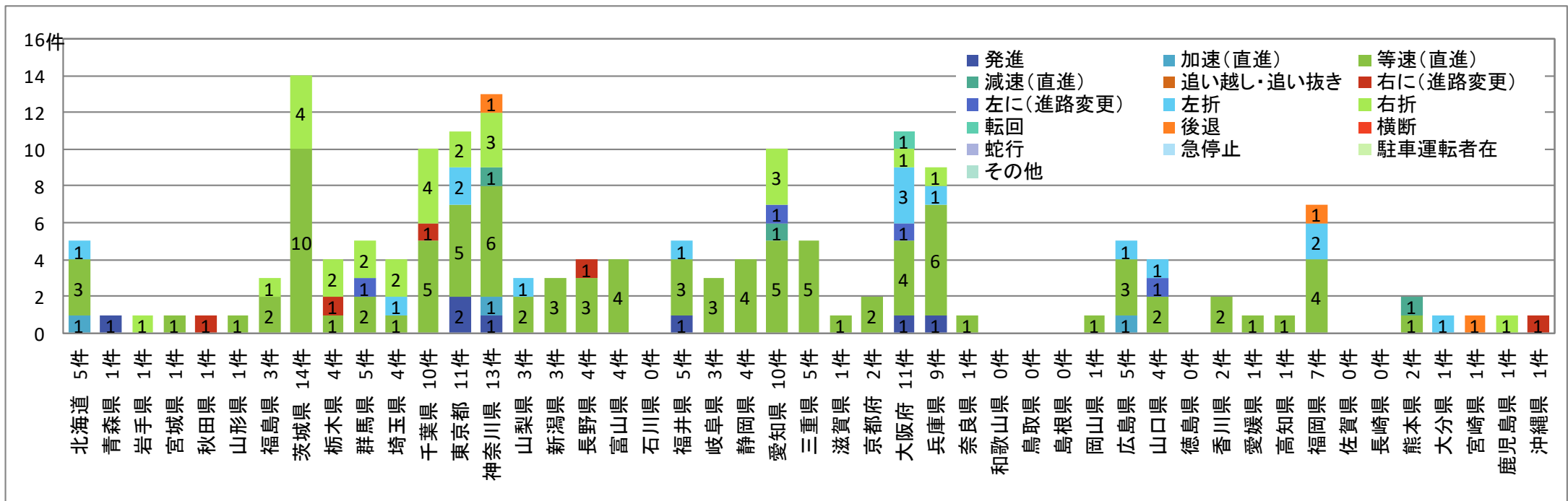
# IV. 2022年死亡事故データ(発生地)



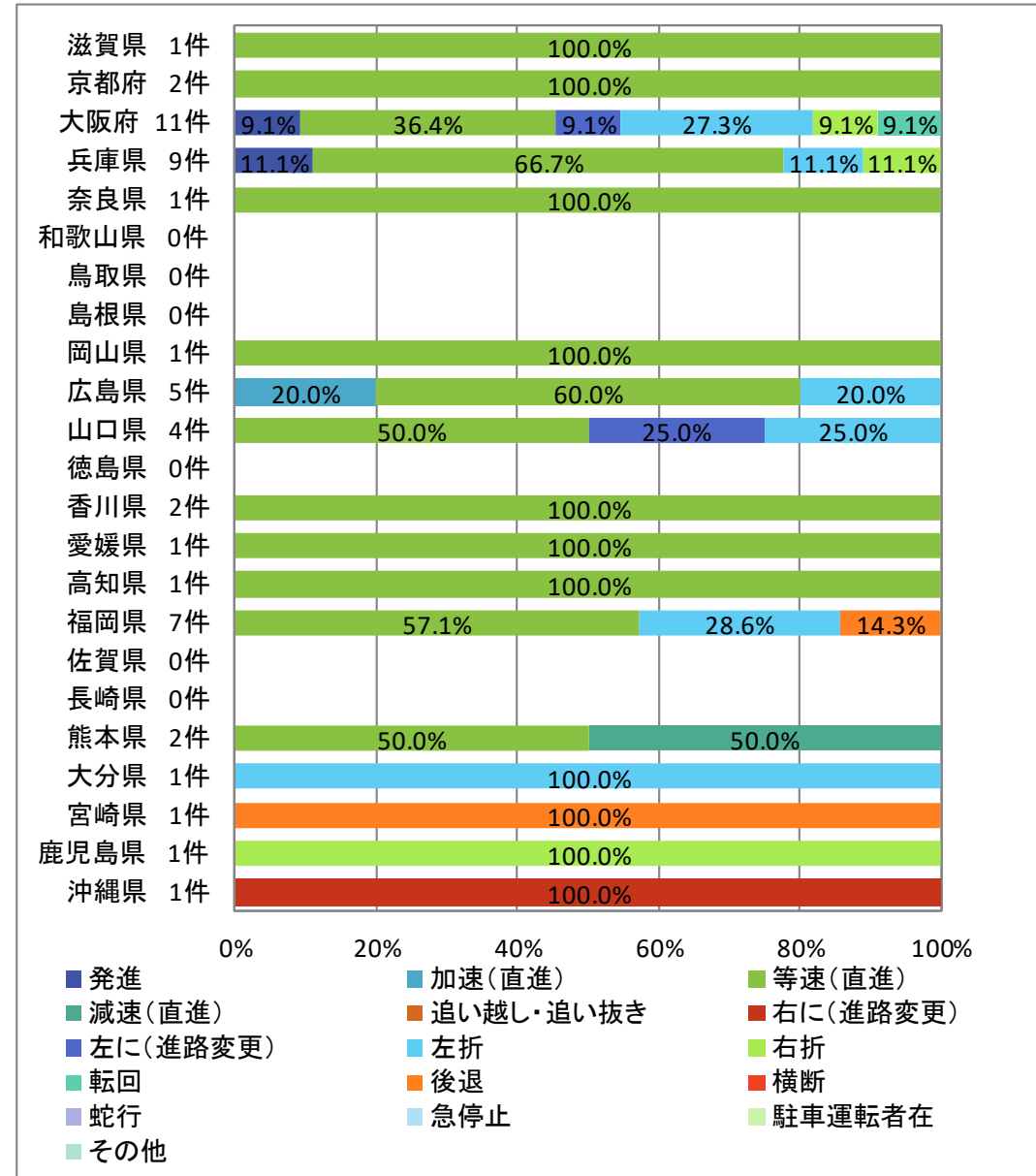
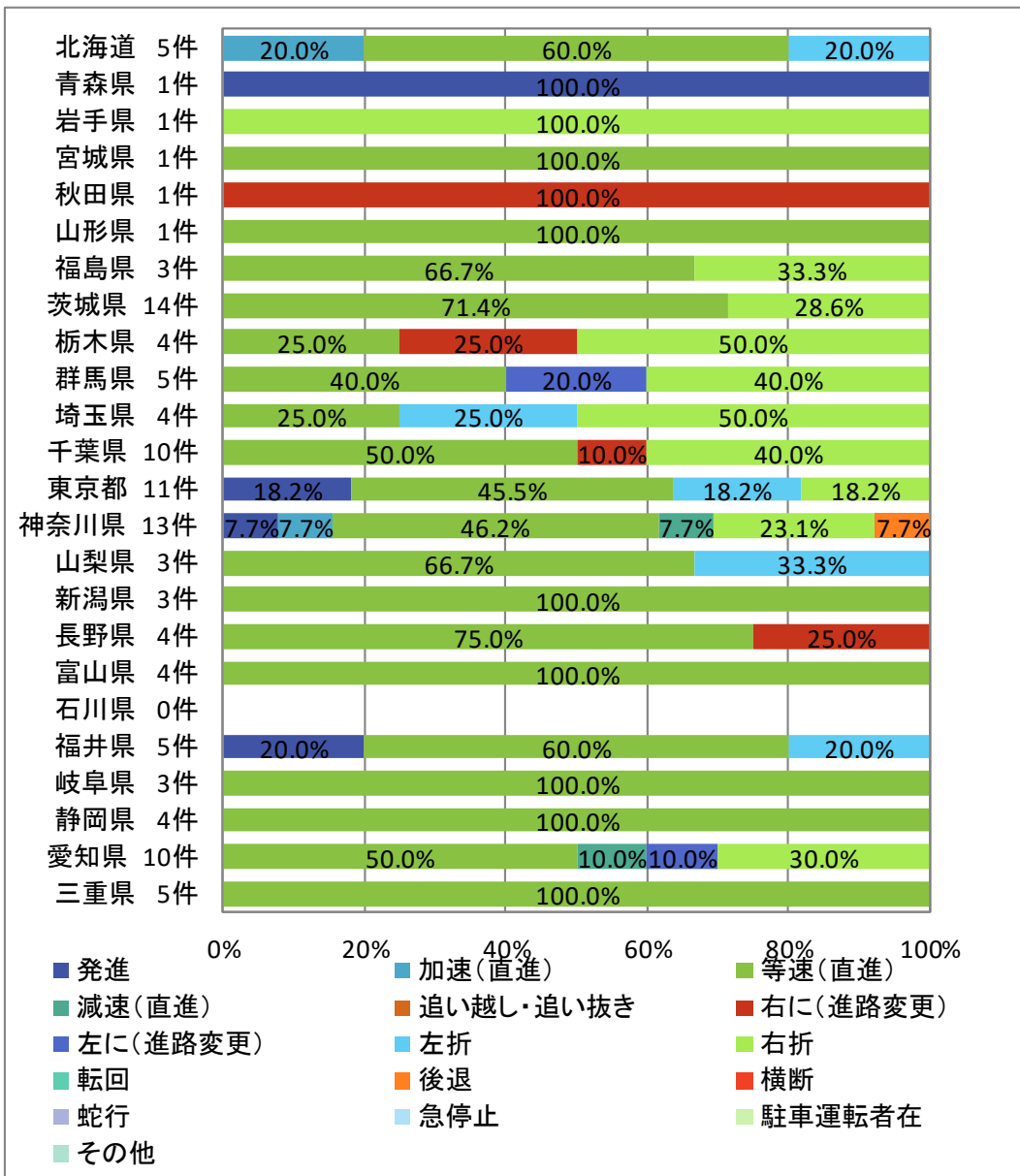
# IV. 2022年死亡事故データ(発生地)

## 2. 発生地別の行動類型別

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



# IV. 2022年死亡事故データ(発生地)

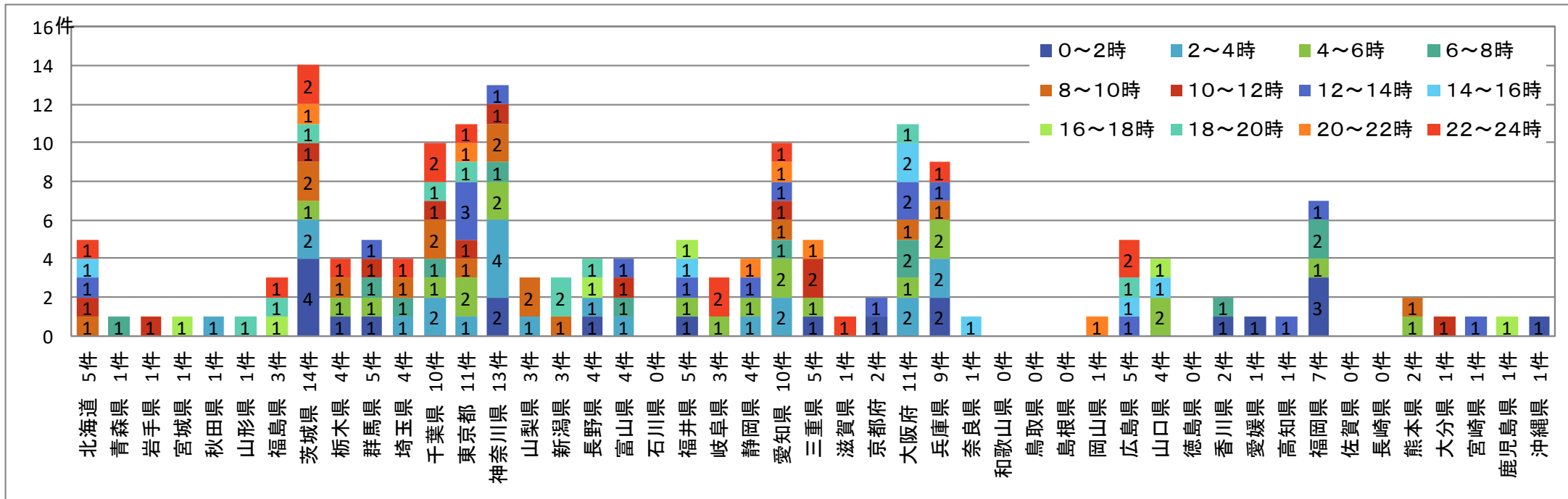




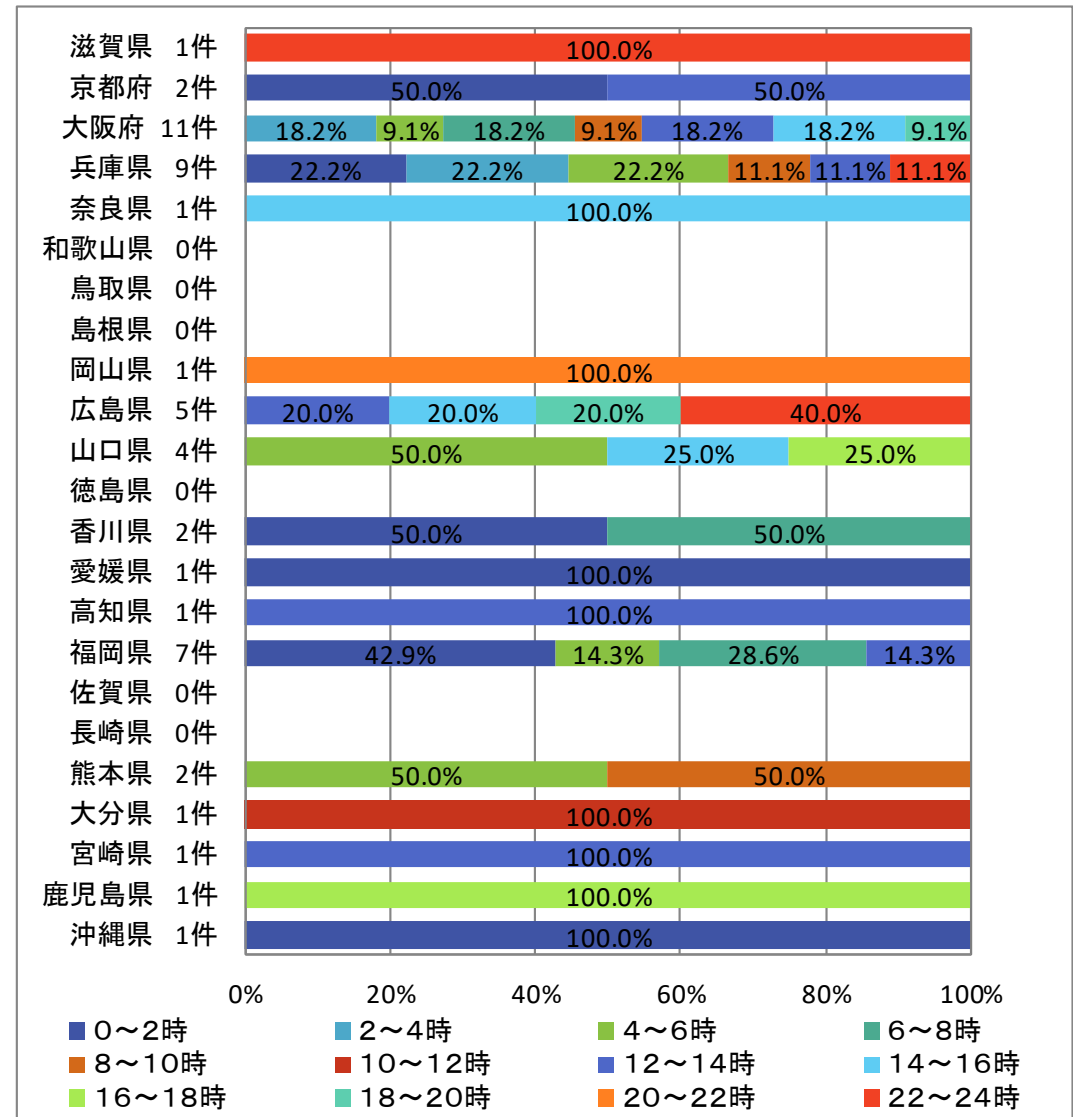
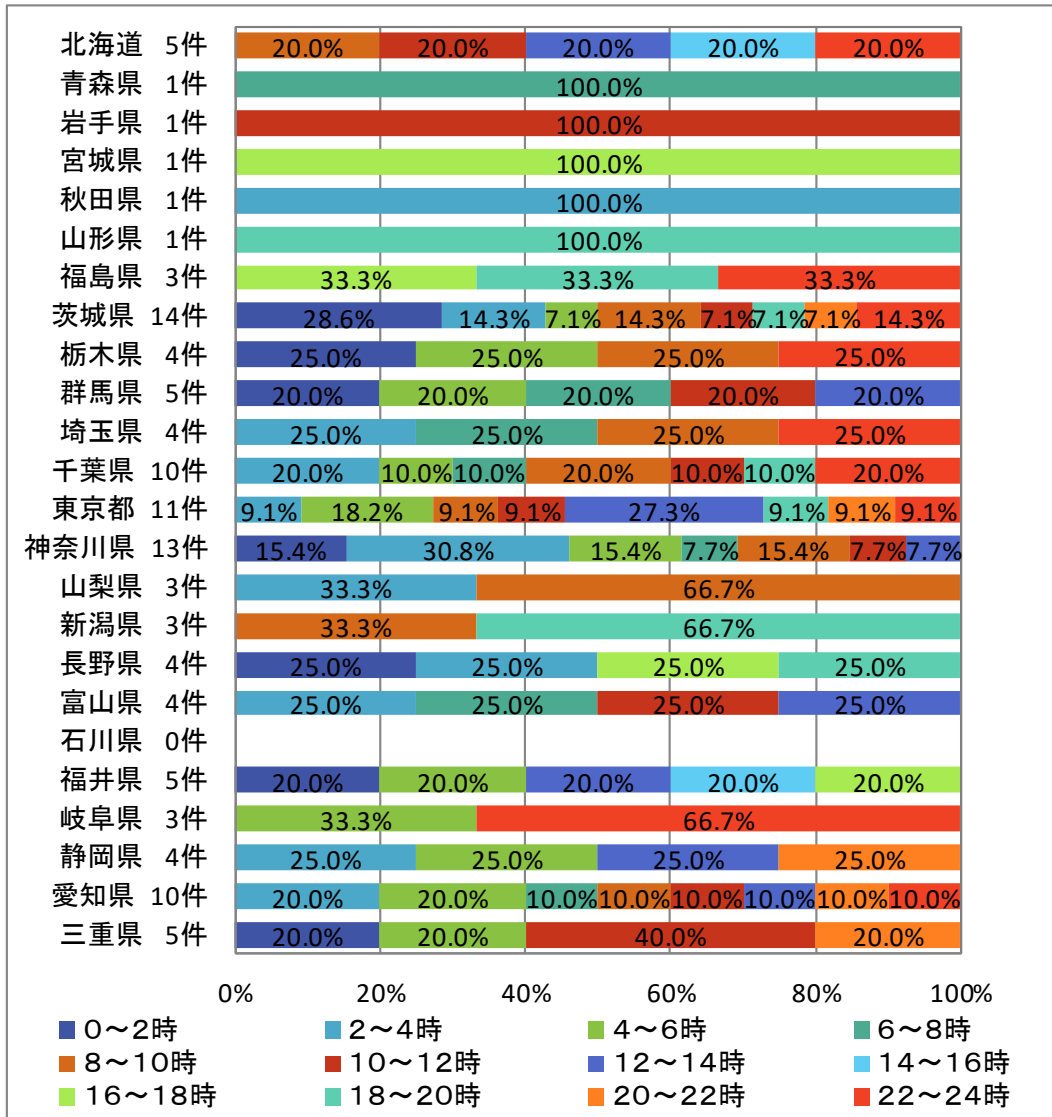
# IV. 2022年死亡事故データ(発生地)

## 3. 発生地別の時間帯別

- ・発生地別の時間帯別に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。
- ・「茨城県」では「0～2時」が多い。
- ・「神奈川県」では「2～4時」、「東京都」では「12～14時」が多い。
- ・「大阪府」では「2～4時」、「6～8時」、「12～14時」、「14～16時」が多い。
- ・「千葉県」では「2～4時」、「8～10時」が多い。
- ・「愛知県」では「2～4時」、「4～6時」が多い。



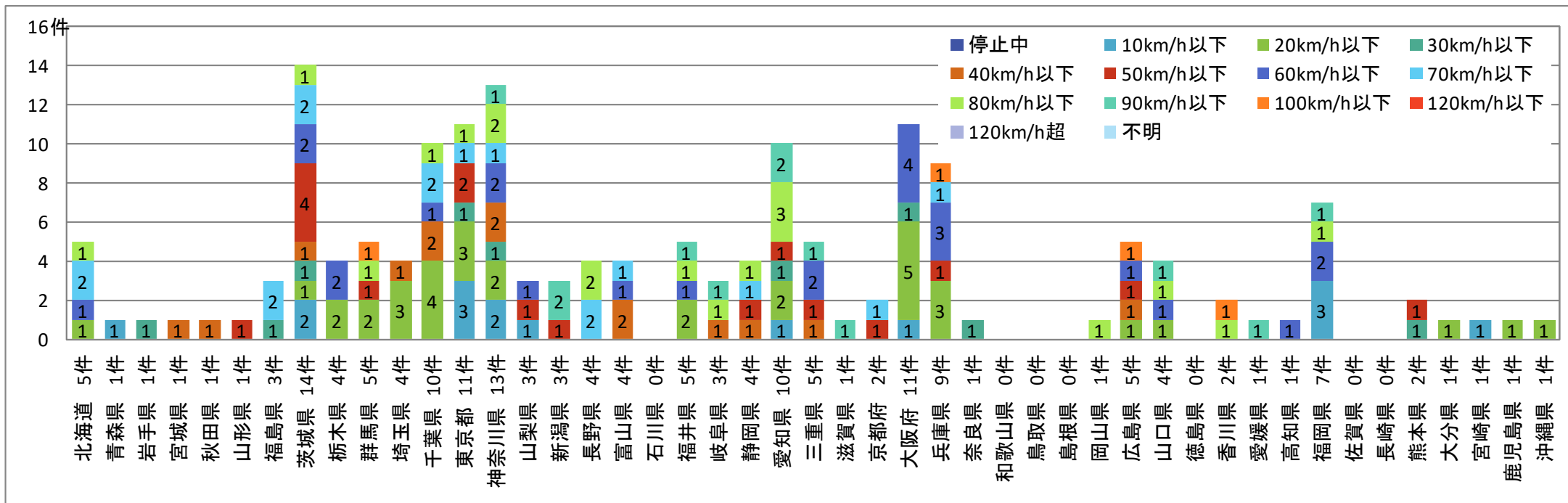
# IV. 2022年死亡事故データ(発生地)



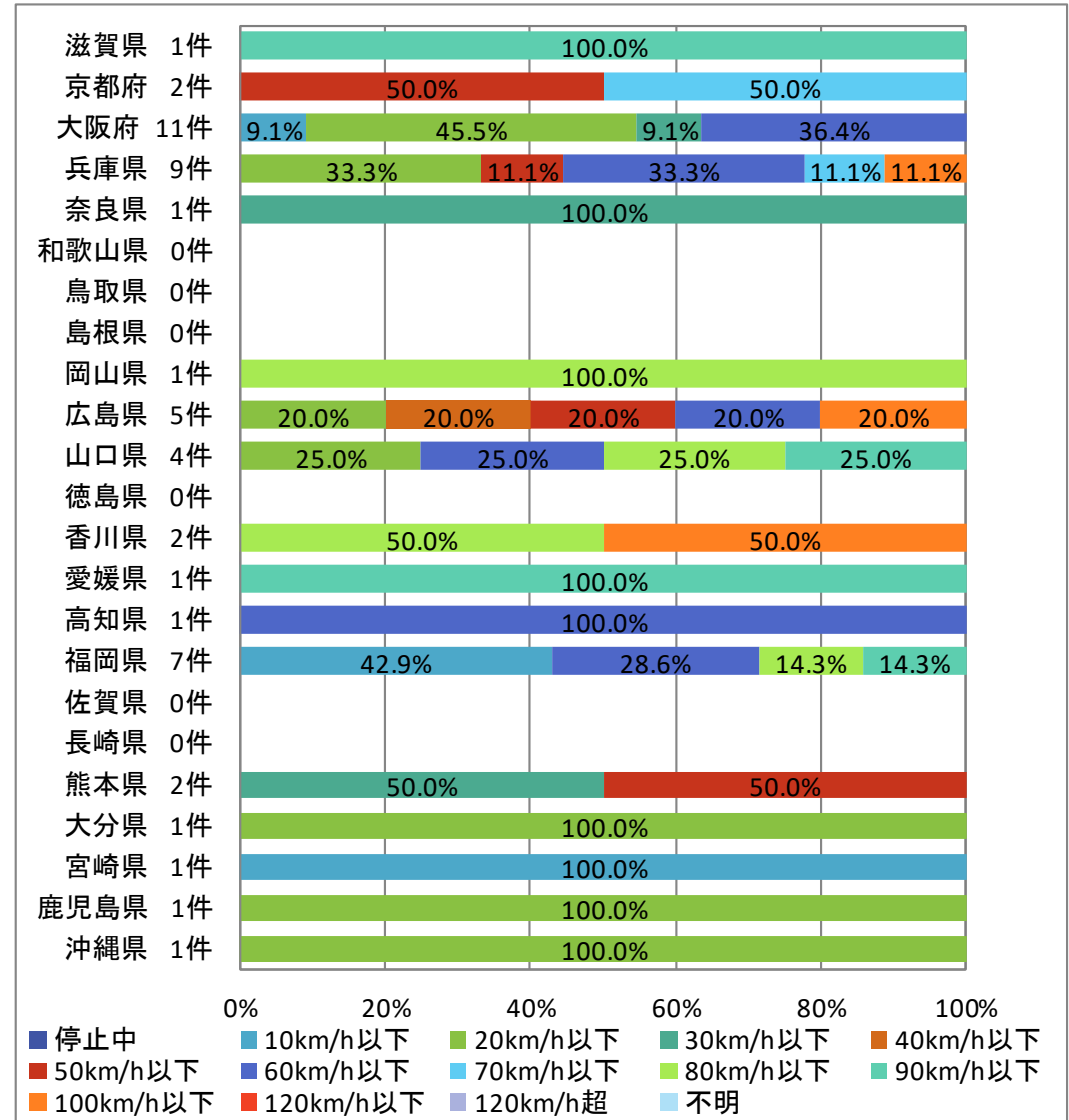
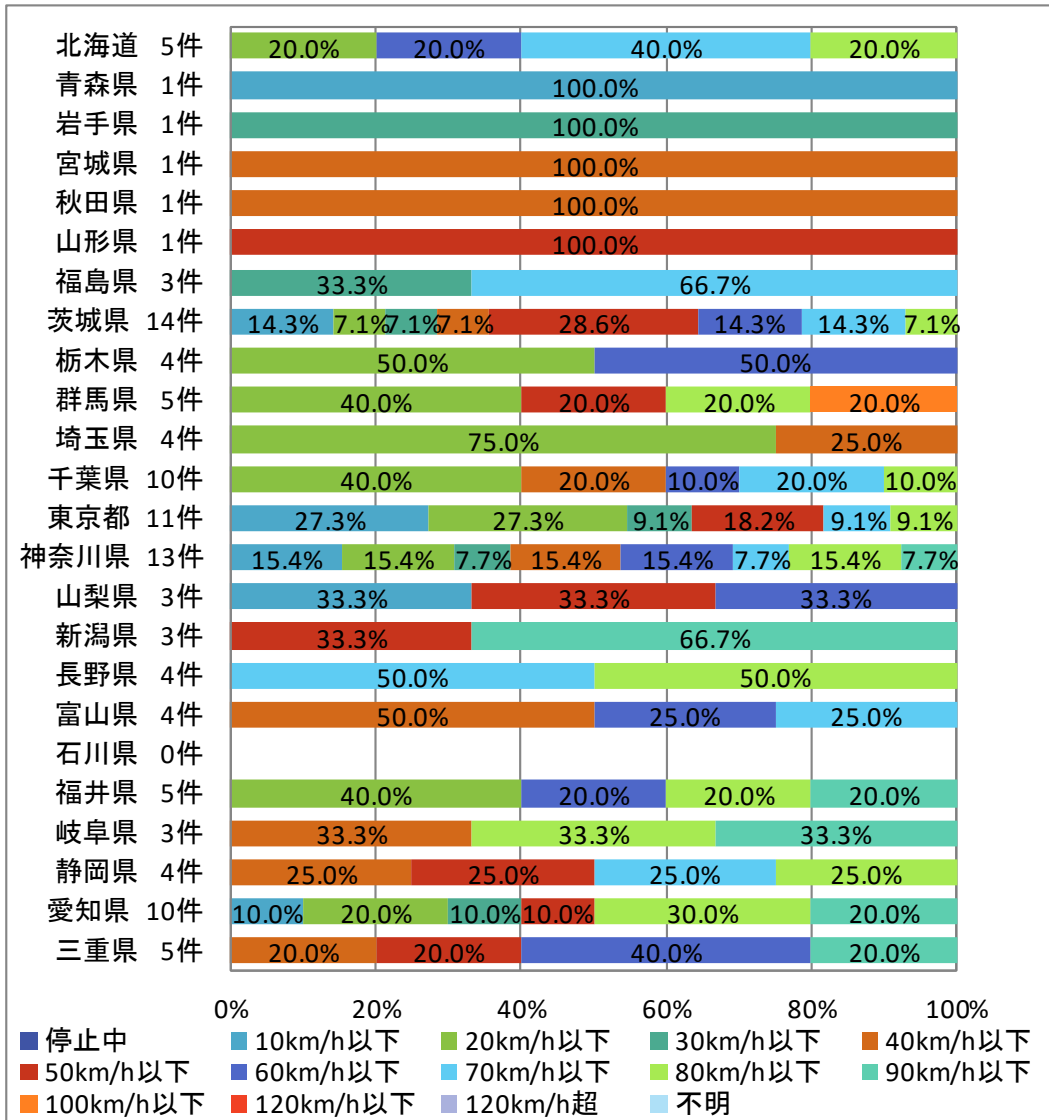
# IV. 2022年死亡事故データ(発生地)

## 4. 発生地別の運転者の危険認知速度別

- ・発生地別の運転者の危険認知速度別に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
- ・「茨城県」では「50km/h以下」が多い。
- ・「神奈川県」では「10km/h以下」、「20km/h以下」、「40km/h以下」、「60km/h以下」、「80km/h以下」が多い。
- ・「東京都」では「10km/h以下」、「20km/h以下」が多い。
- ・「大阪府」、「千葉県」では「20km/h以下」が多い。
- ・「愛知県」では「80km/h以下」が多い。



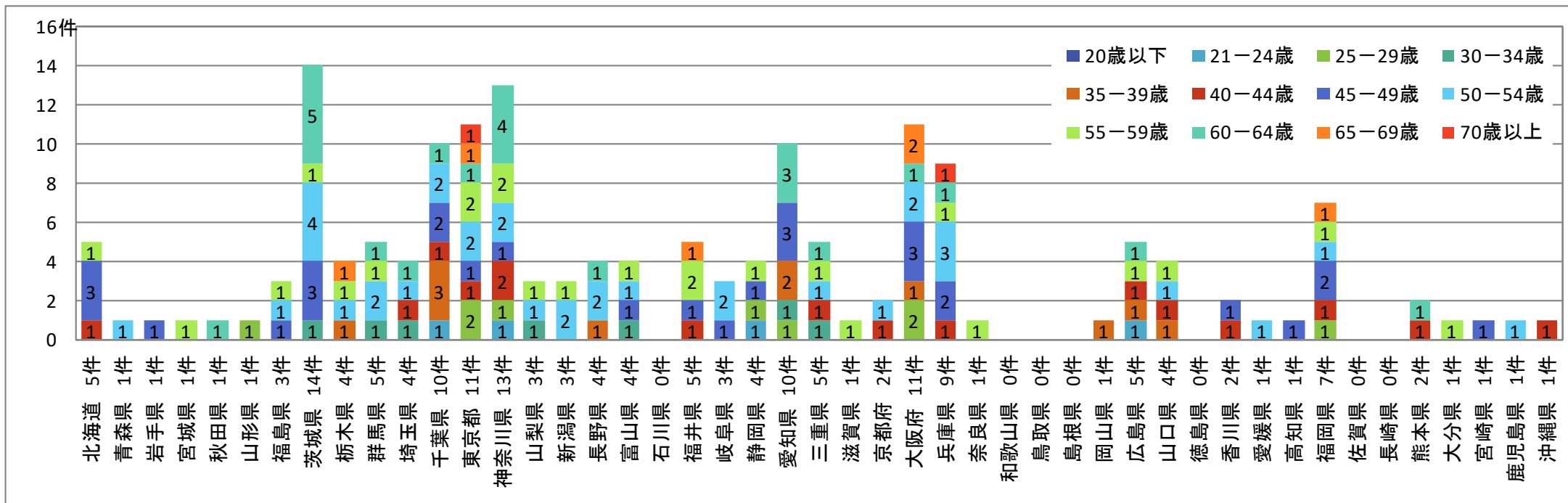
# IV. 2022年死亡事故データ(発生地)



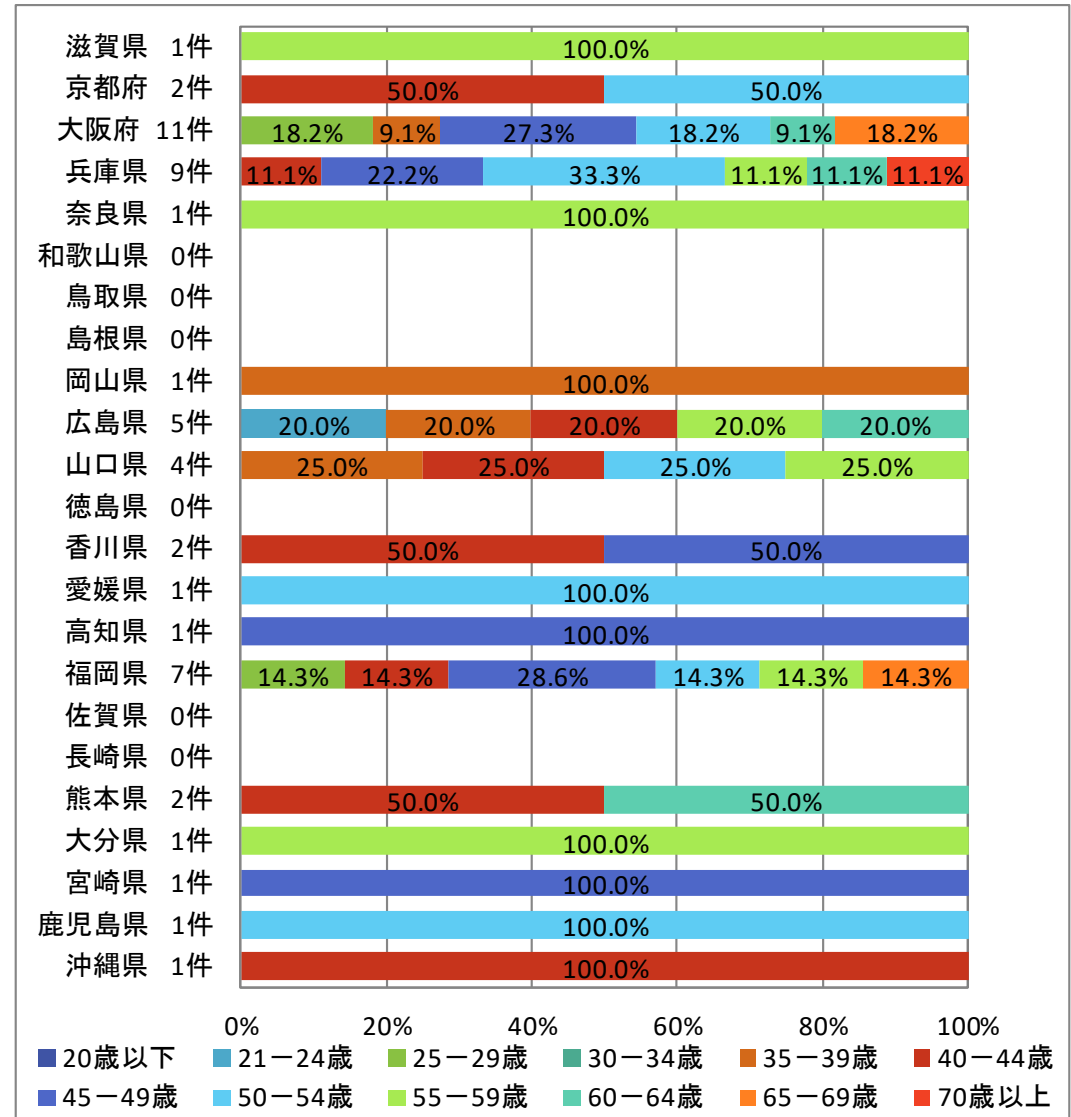
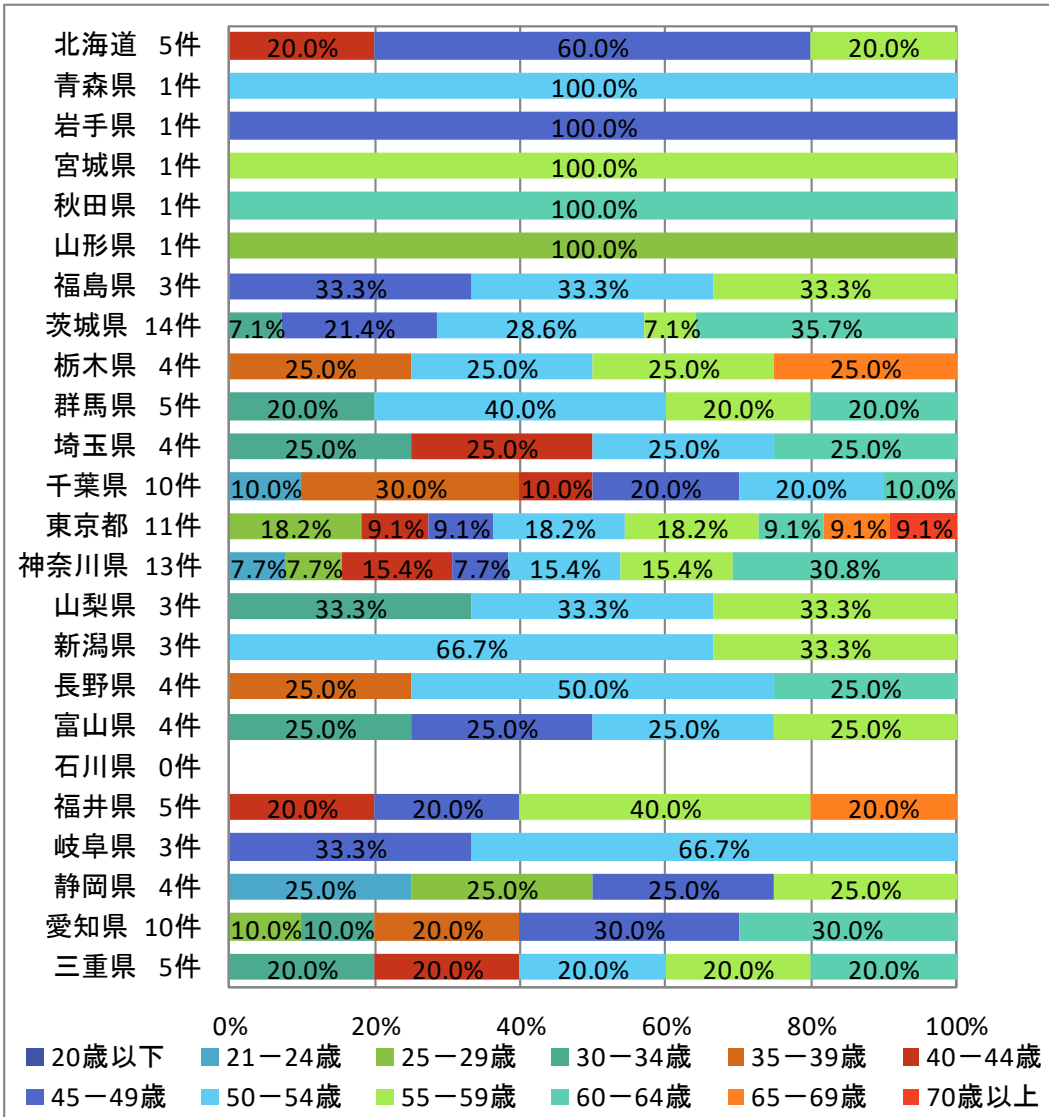
# IV. 2022年死亡事故データ(発生地)

## 5. 発生地別の運転者の年齢層別

- ・発生地別の運転者の年齢層別について、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。
- ・「茨城県」、「神奈川県」では「60-64歳」が多い。
- ・「東京都」では「25-29歳」、「50-54歳」、「55-59歳」が最も多い。
- ・「大阪府」では「45-49歳」が多い。
- ・「千葉県」では「35-39歳」が最も多い。
- ・「愛知県」では「45-49歳」、「60-64歳」が多い。



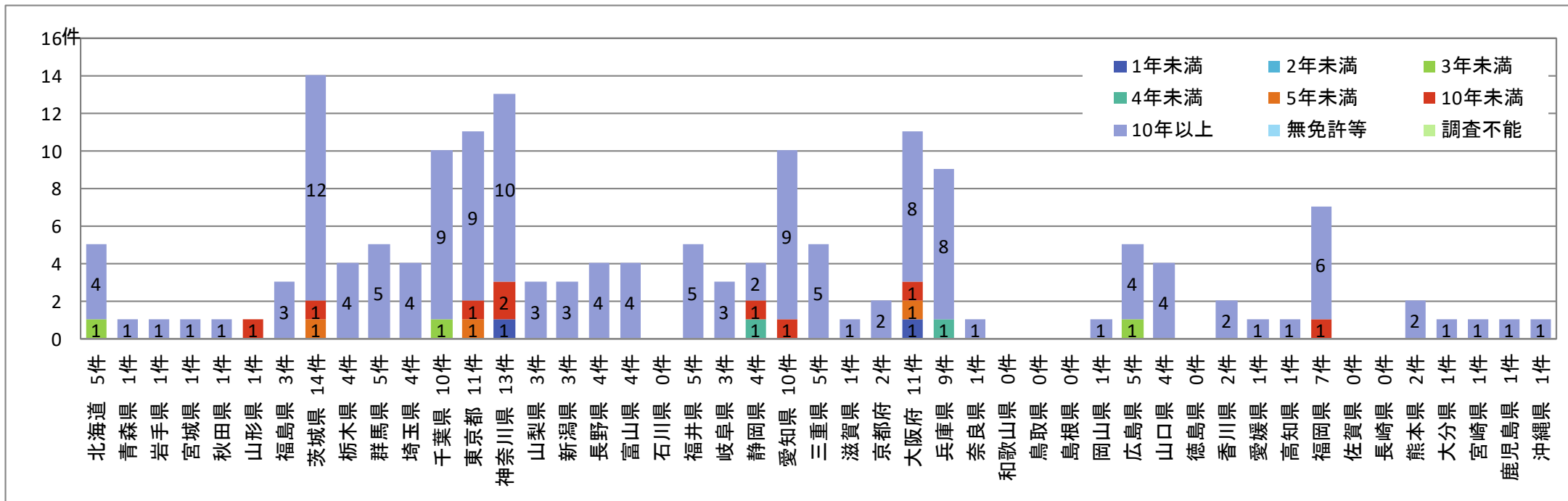
# IV. 2022年死亡事故データ(発生地)



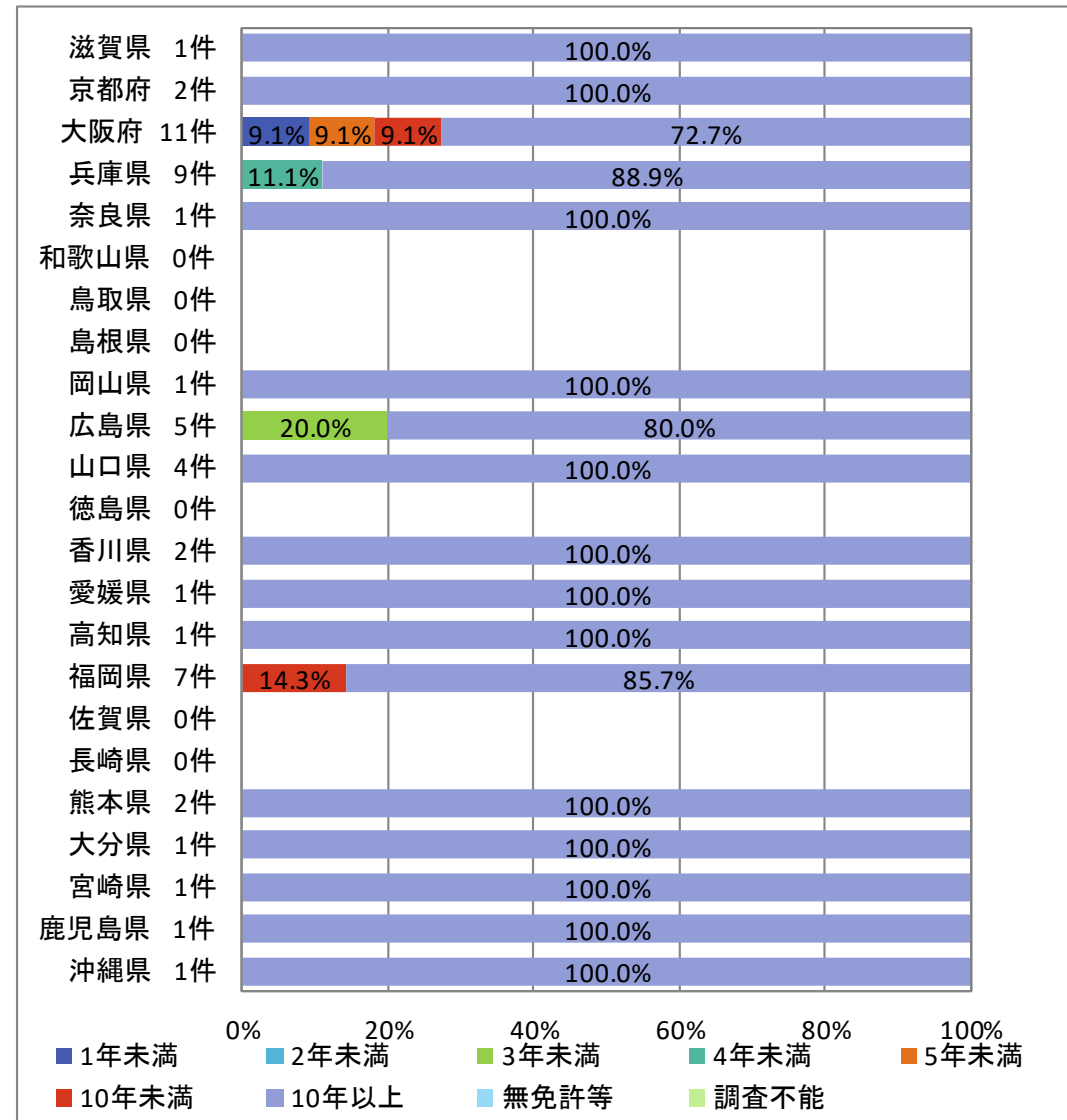
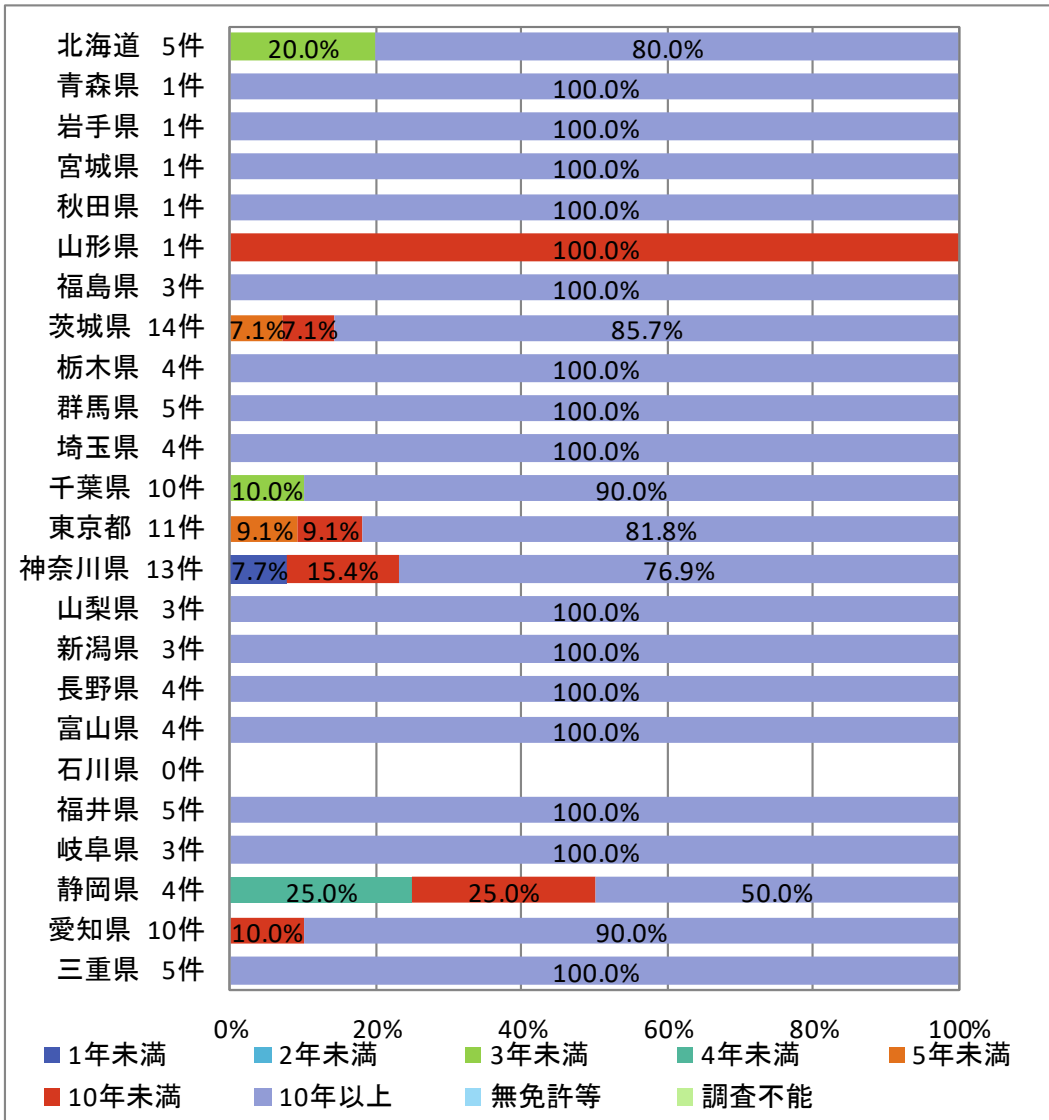
# IV. 2022年死亡事故データ(発生地)

## 6. 発生地別の運転者の免許取得年数別

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



# IV. 2022年死亡事故データ(発生地)





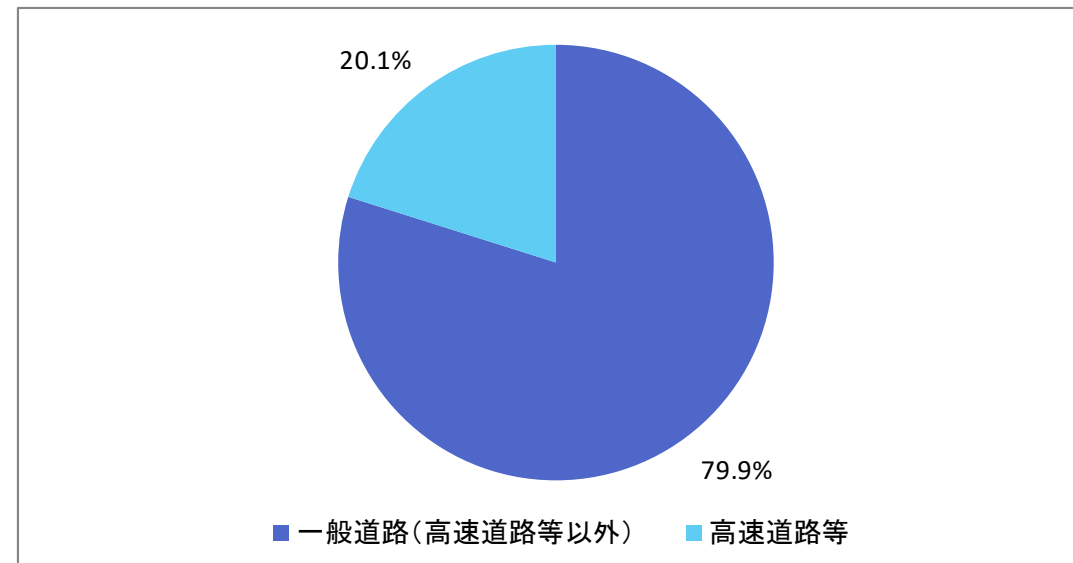
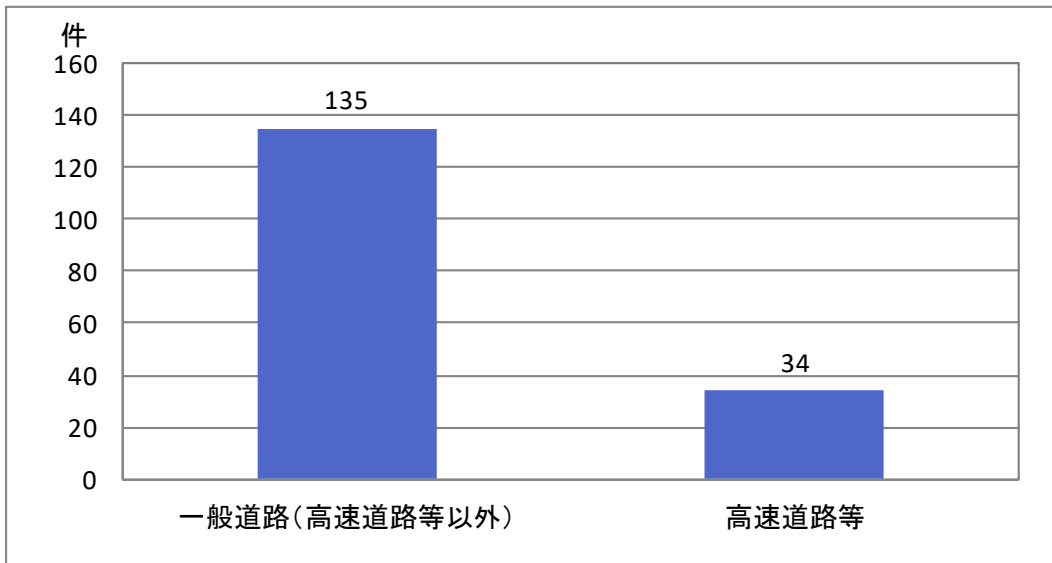
## V. 2022年死亡事故データ(道路区分)

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

# V. 2022年死亡事故データ(道路区分)

## 1. 道路区分別

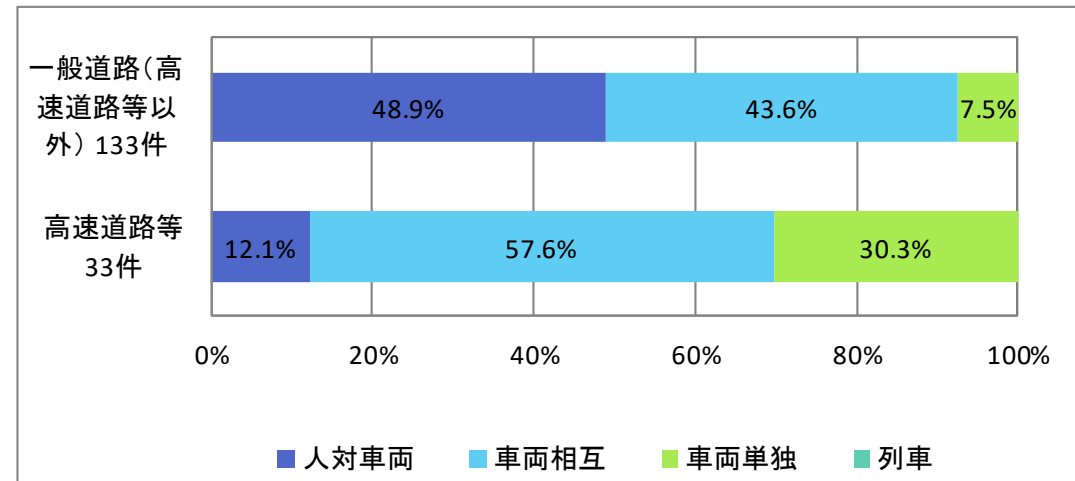
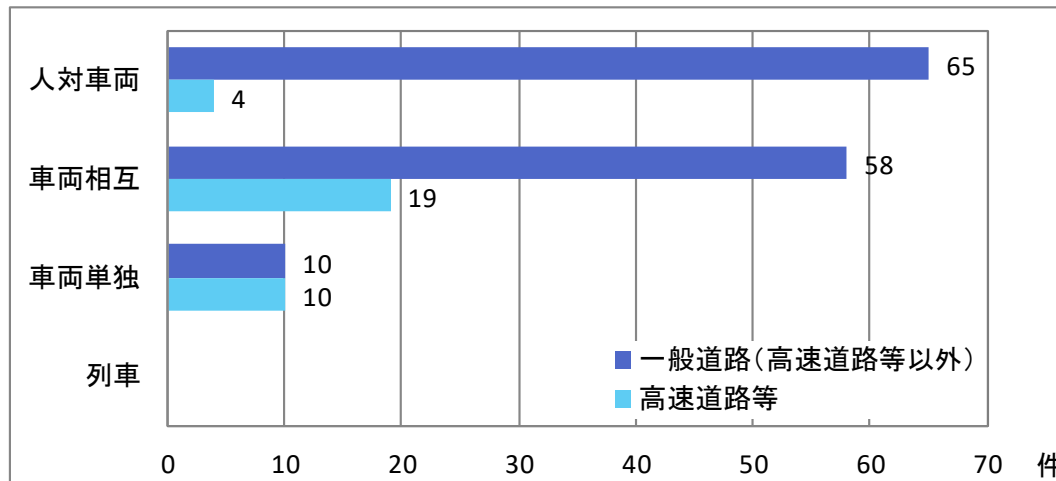
- ・道路区分別にみると、「一般道路」が最も多く135件（79.9%）と8割近くを占めている。



# V. 2022年死亡事故データ(道路区分)

## 2. 道路区分の事故類型別

- ・道路区分の事故類型別にみると、「一般道路」は「人対車両」が最も多く65件（48.9%）となっている。
- ・「高速道路等」は「車両相互」が最も多く19件（57.6%）となっている。

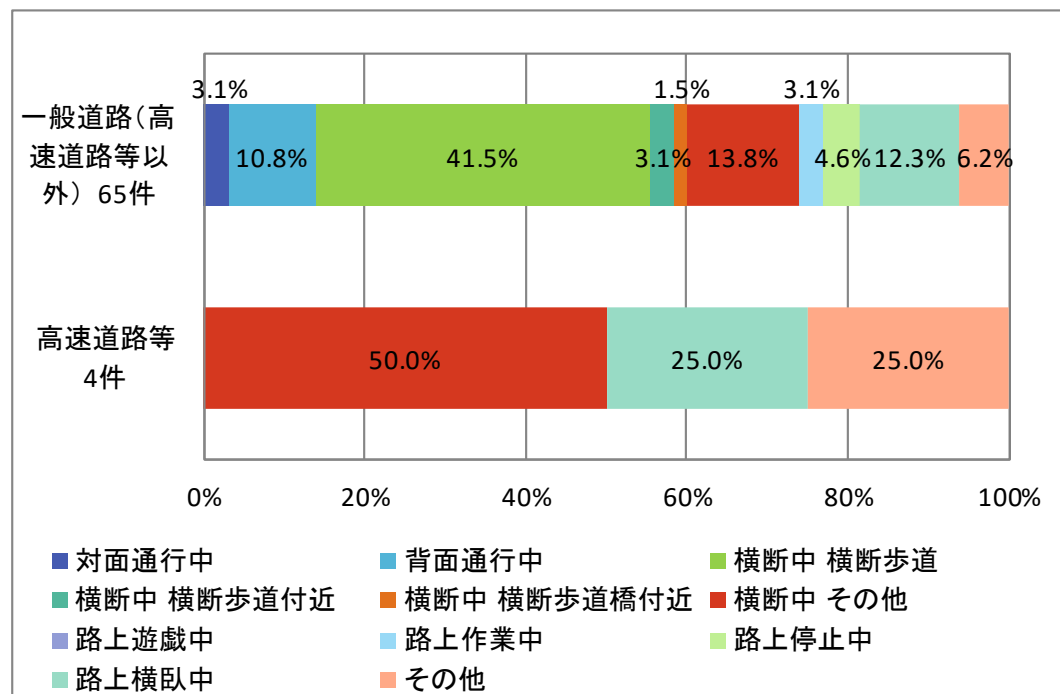
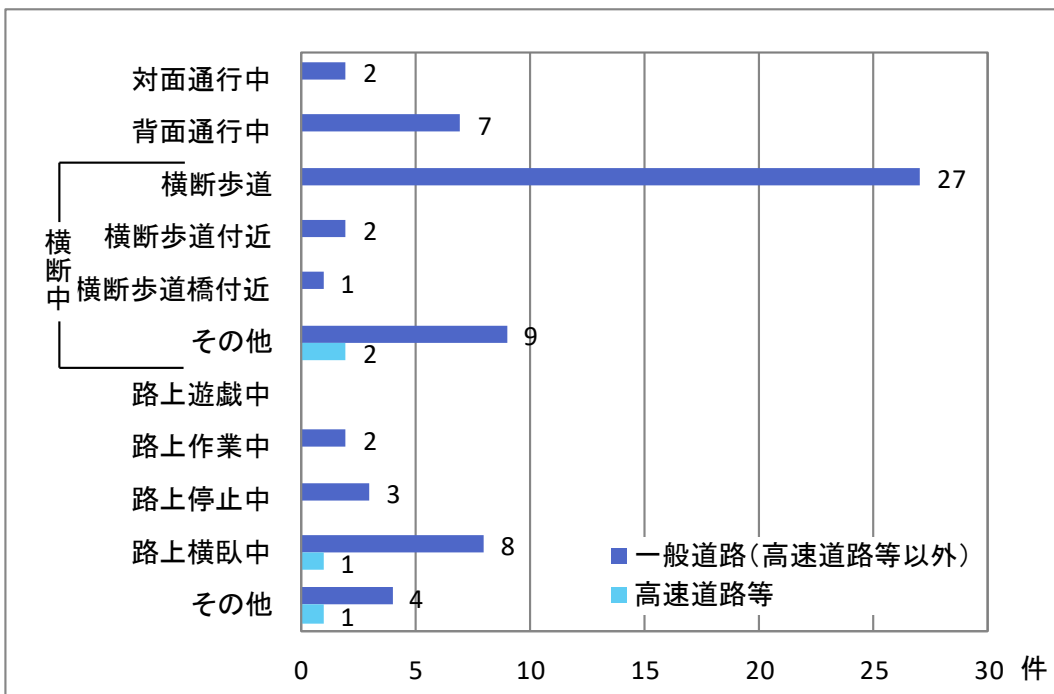


※対自転車事故は、「車両相互」に含まれます。

# V. 2022年死亡事故データ(道路区分)

## (1) 道路区分の事故類型(人対車両)別

- 道路区分の事故類型(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27件(41.5%)となっている。次いで、「横断歩道 その他」9件(13.8%)、「路上横臥中」8件(12.3%)等と続いている。
- 「高速道路」では「横断中 その他」が最も多く2件(50.0%)となっている。次いで、「路上横臥中」、「その他」がそれぞれ1件(25.0%)となっている。

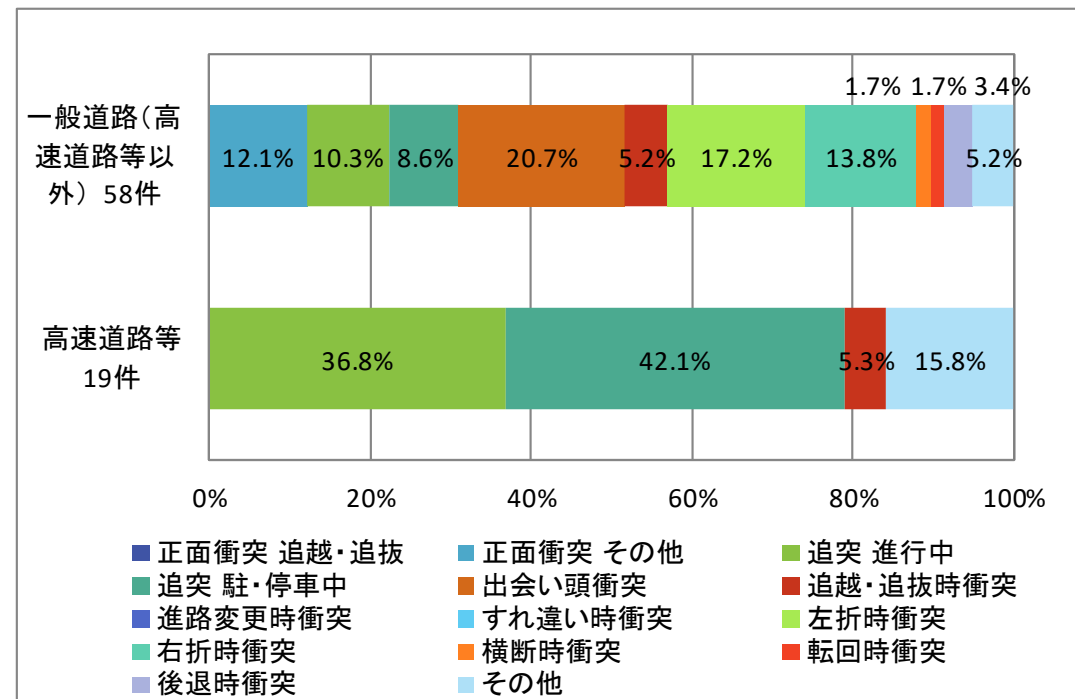
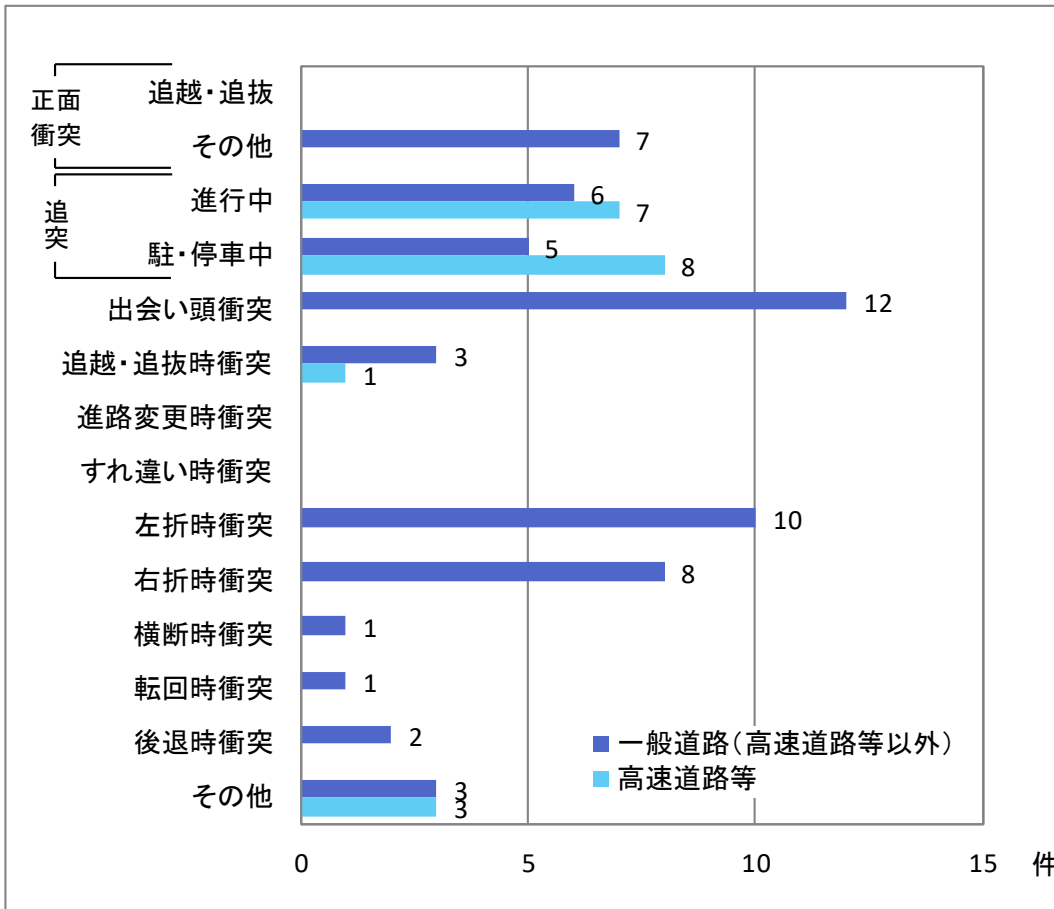


※対自転車事故は、「車両相互」に含まれます。

# 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12件(20.7%)となっている。次いで、「左折時衝突」10件(17.2%)、「右折時衝突」8件(13.8%)、「正面衝突 その他」7件(12.1%)、「追突 進行中」6件(10.3%)等と続いている。
- ・「高速道路」では「追突 駐・停車中」が最も多く8件(42.1%)、次いで、「追突 進行中」7件(36.8%)となっており、両者で8割近くを占めている。

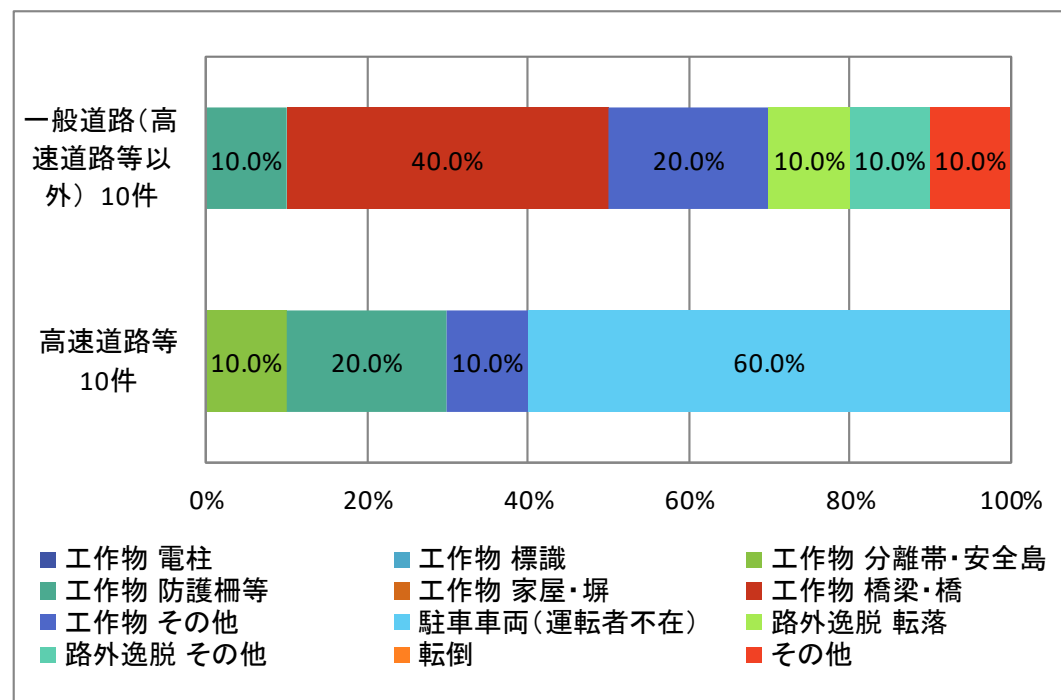
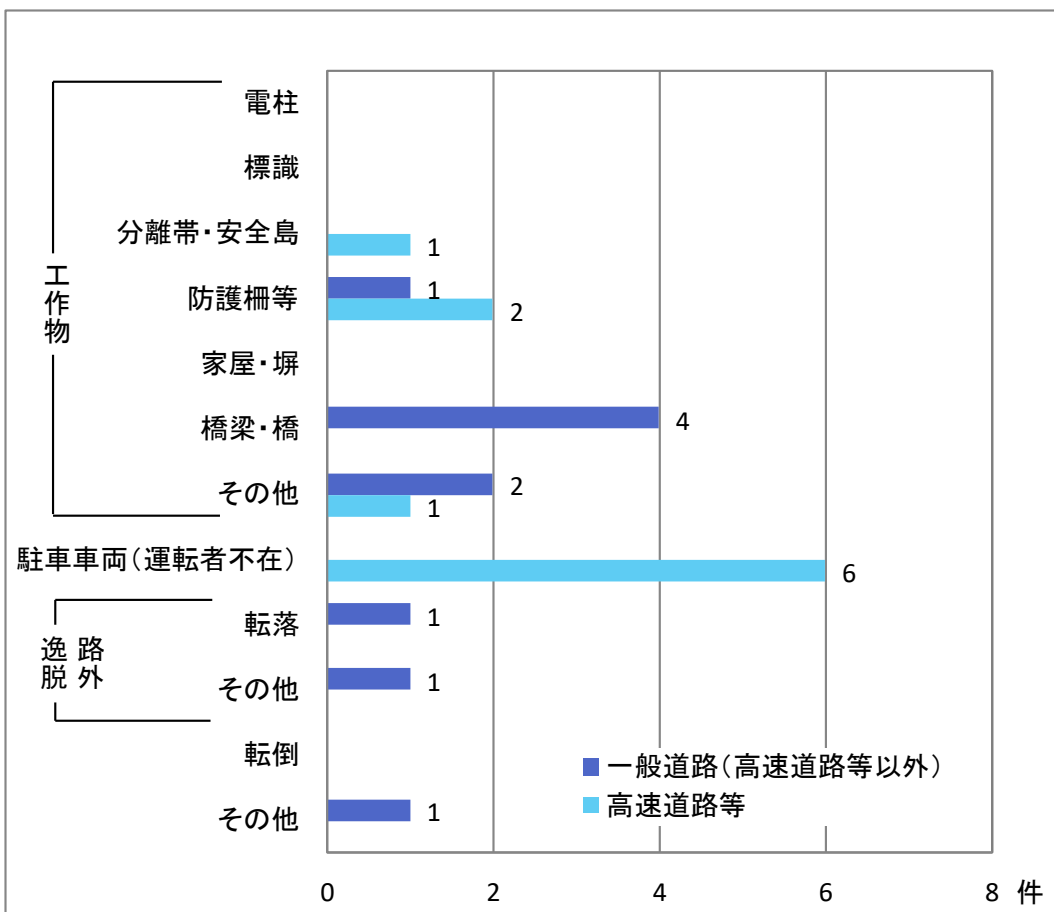


※対自転車事故は、「車両相互」に含まれます。

# 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

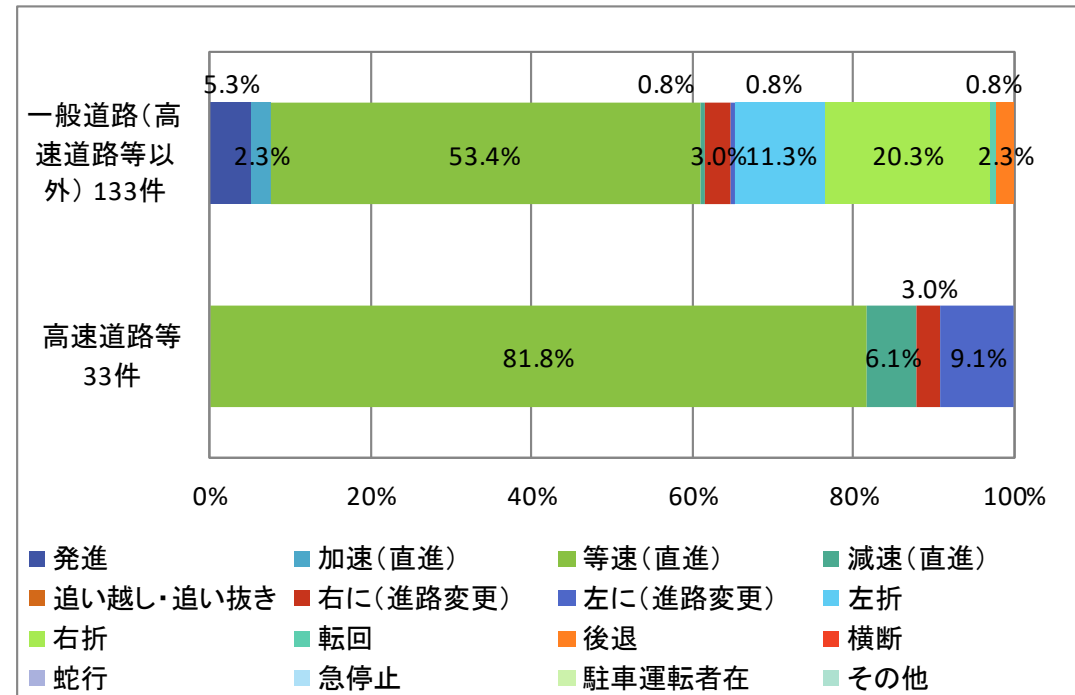
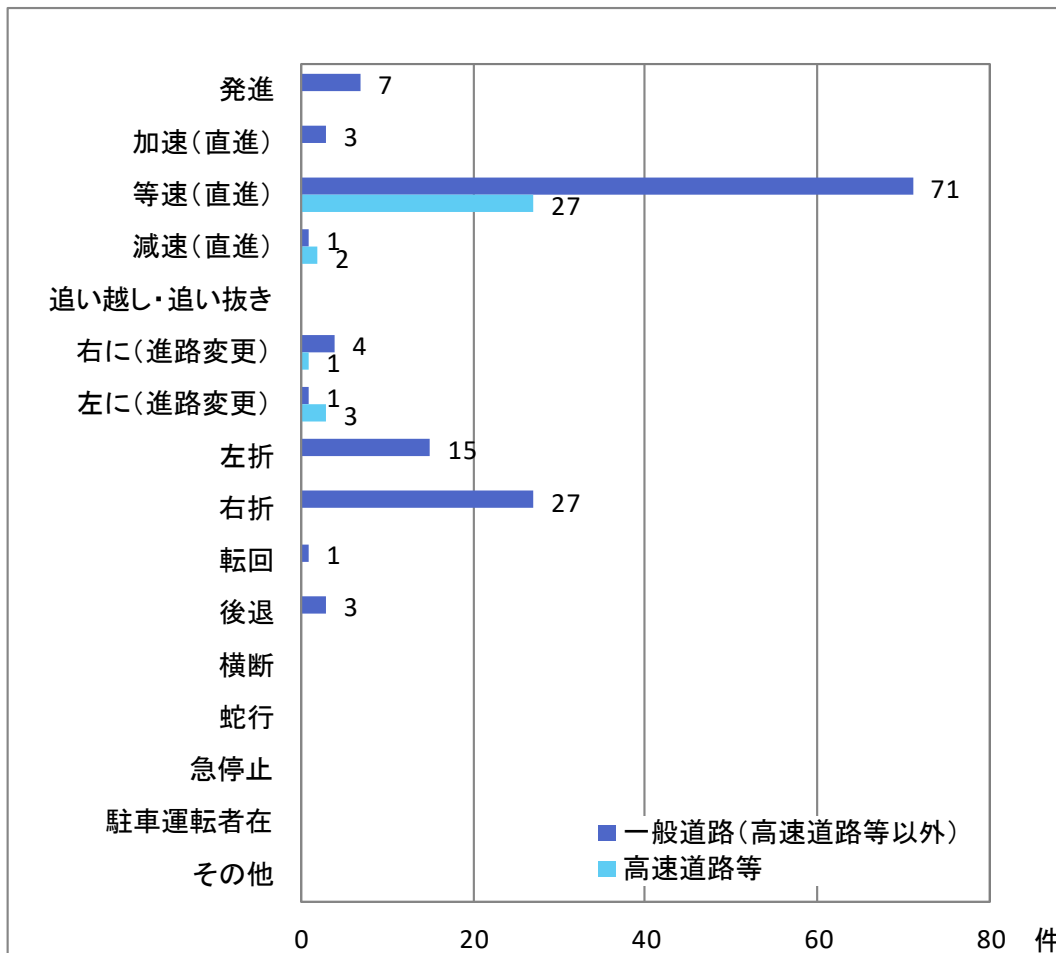
- ・道路区分の事故類型(車両単独)別にみると、「一般道路」では「工作物 橋梁・橋」が最も多く4件(40.0%)、次いで、「工作物 その他」2件(20.0%)等と続いている。
- ・「高速道路」では「駐車車両(運転者不在)」が最も多く6件(60.0%)、次いで、「工作物 防護柵等」2件(20.0%)等と続いている。



# V. 2022年死亡事故データ(道路区分)

## 3. 道路区分別の行動類型別

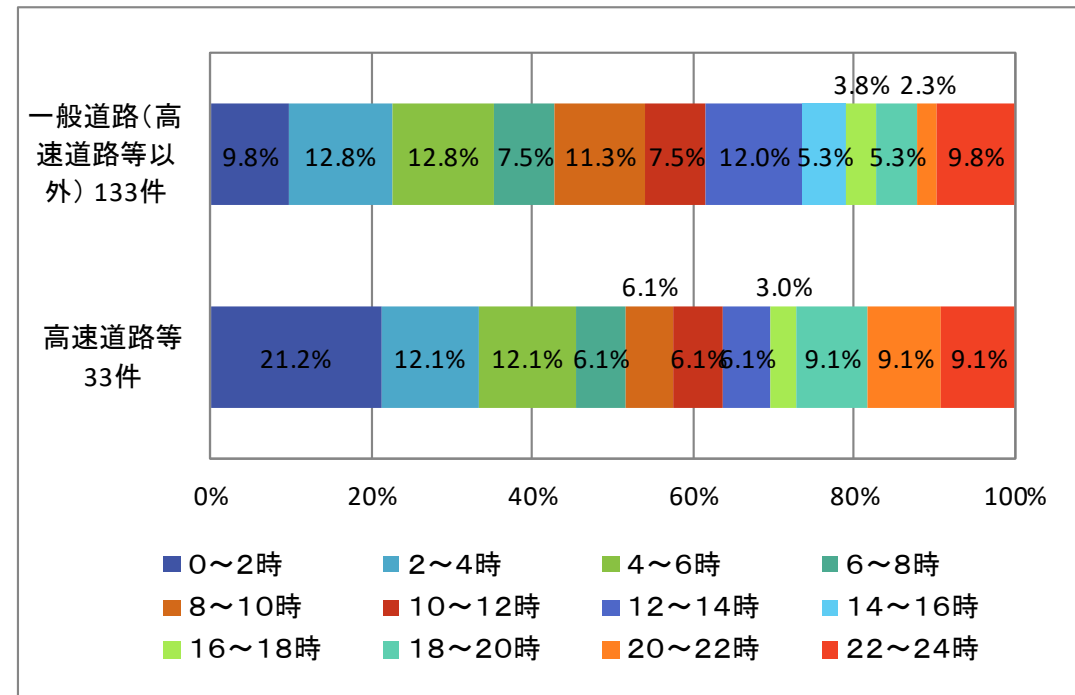
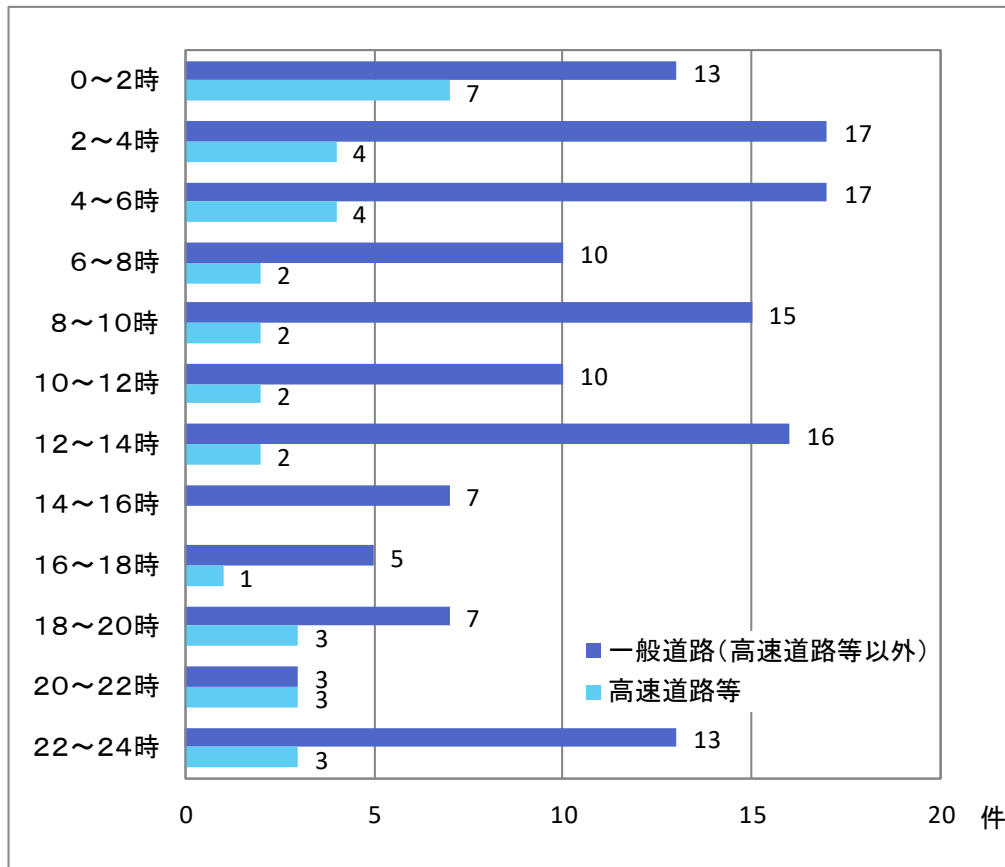
・道路区分別の行動類型別にみると、「一般道路」及び「高速道路」のいずれも「等速（直進）」が最も多く、それぞれ71件（53.4%）、27件（81.8%）となっている。



# V. 2022年死亡事故データ(道路区分)

## 4. 道路区分別の時間帯別

- 道路区分別の時間帯別にみると、「一般道路」では「2～4時」、「4～6時」が最も多く、それぞれ17件（12.8%）となっている。次いで、「12～14時」16件（12.0%）、「8～10時」15件（11.3%）、「0～2時」、「22～24時」がそれぞれ13件（9.8%）等と続いている。22時～6時までの深夜早朝時間帯で5割近くを占めている。
- 「高速道路」では「0～2時」が最も多く7件（21.2%）となっている。次いで、「2～4時」、「4～6時」がそれぞれ4件（12.1%）、「18～20時」、「20～22時」、「22～24時」がそれぞれ3件（9.1%）等と続いている。22時～6時までの深夜早朝時間帯で5割以上を占めている。

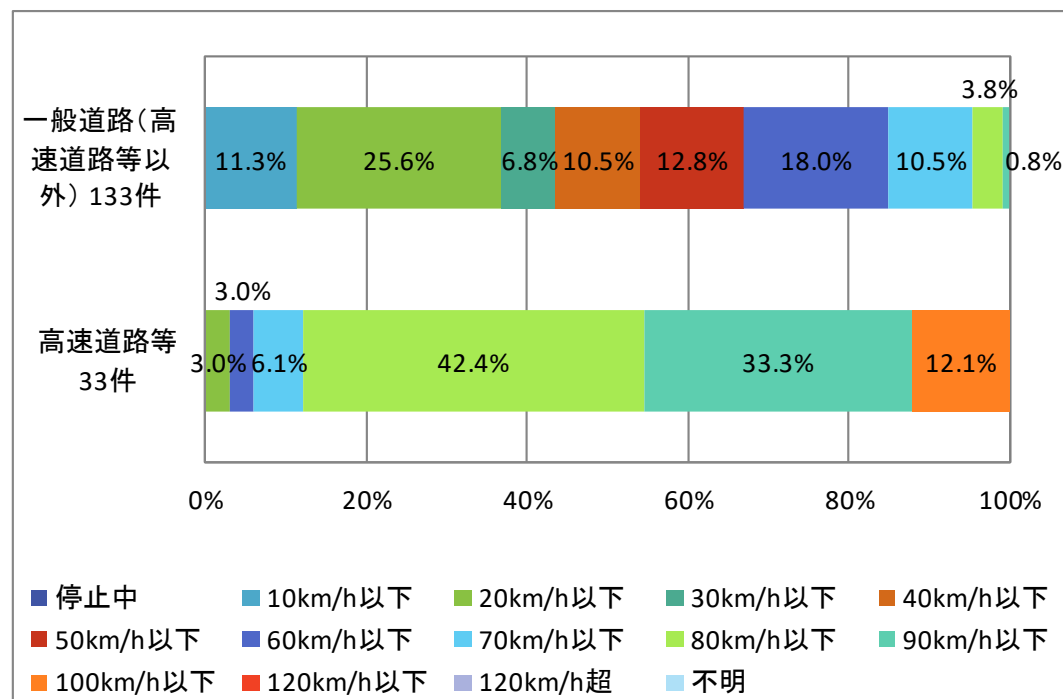
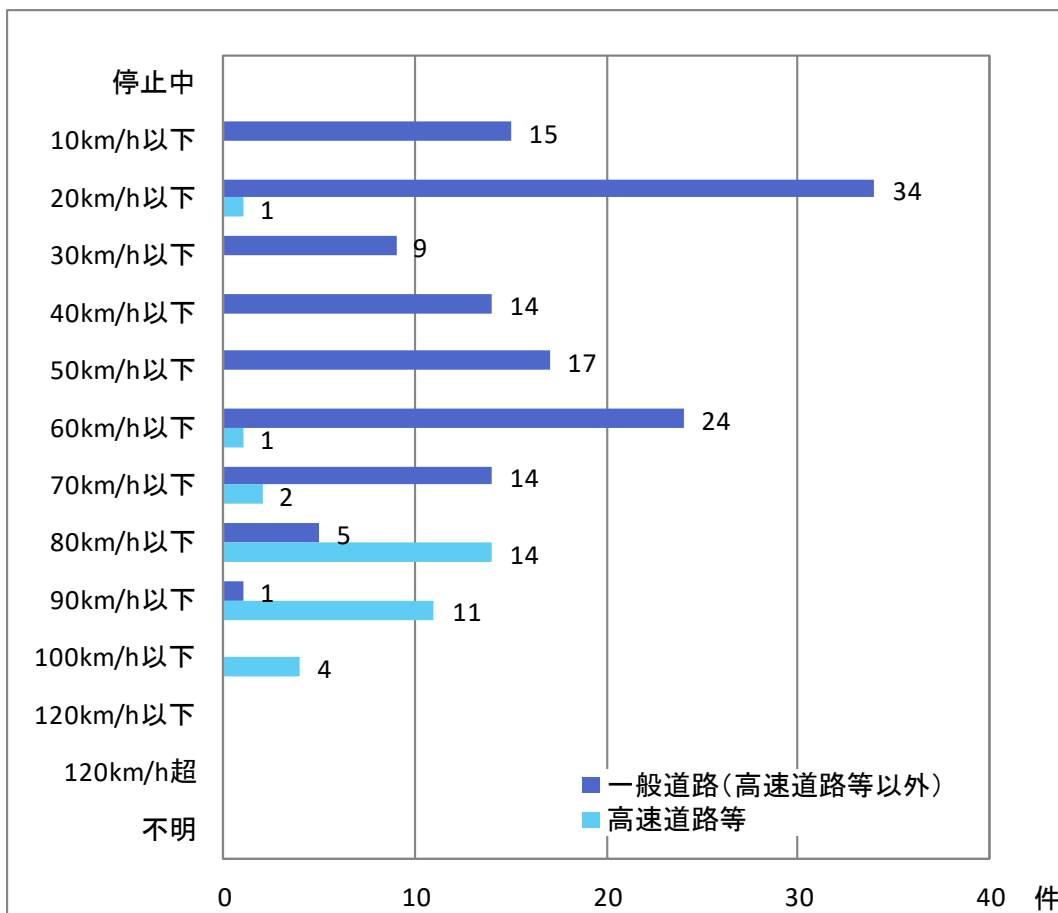




# V. 2022年死亡事故データ(道路区分)

## 5. 道路区分別の運転者の危険認知速度別

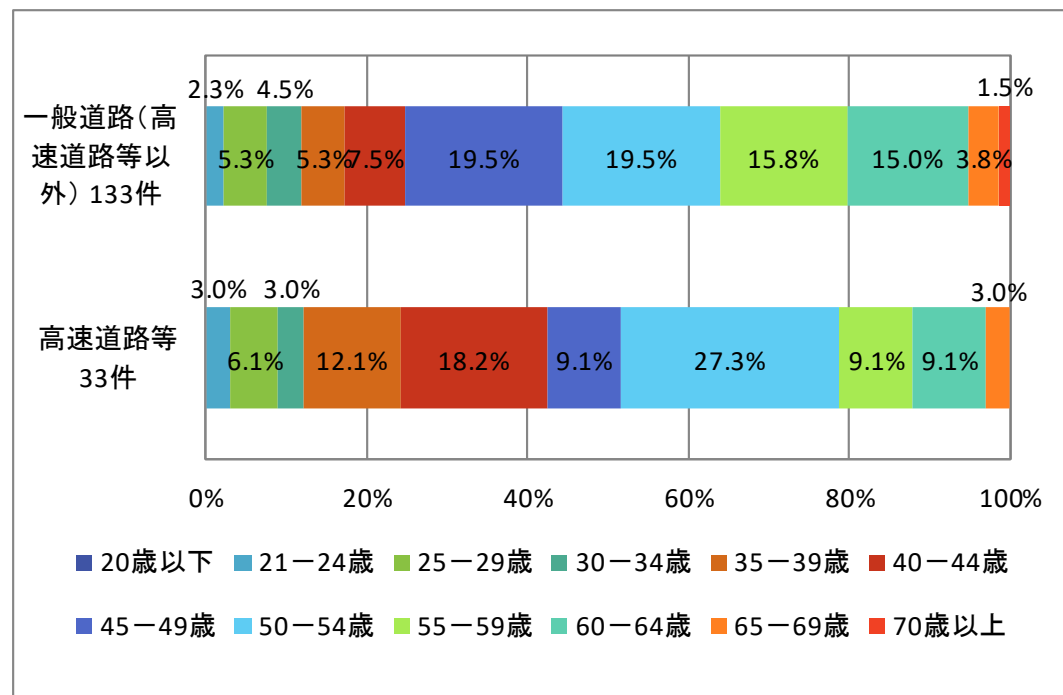
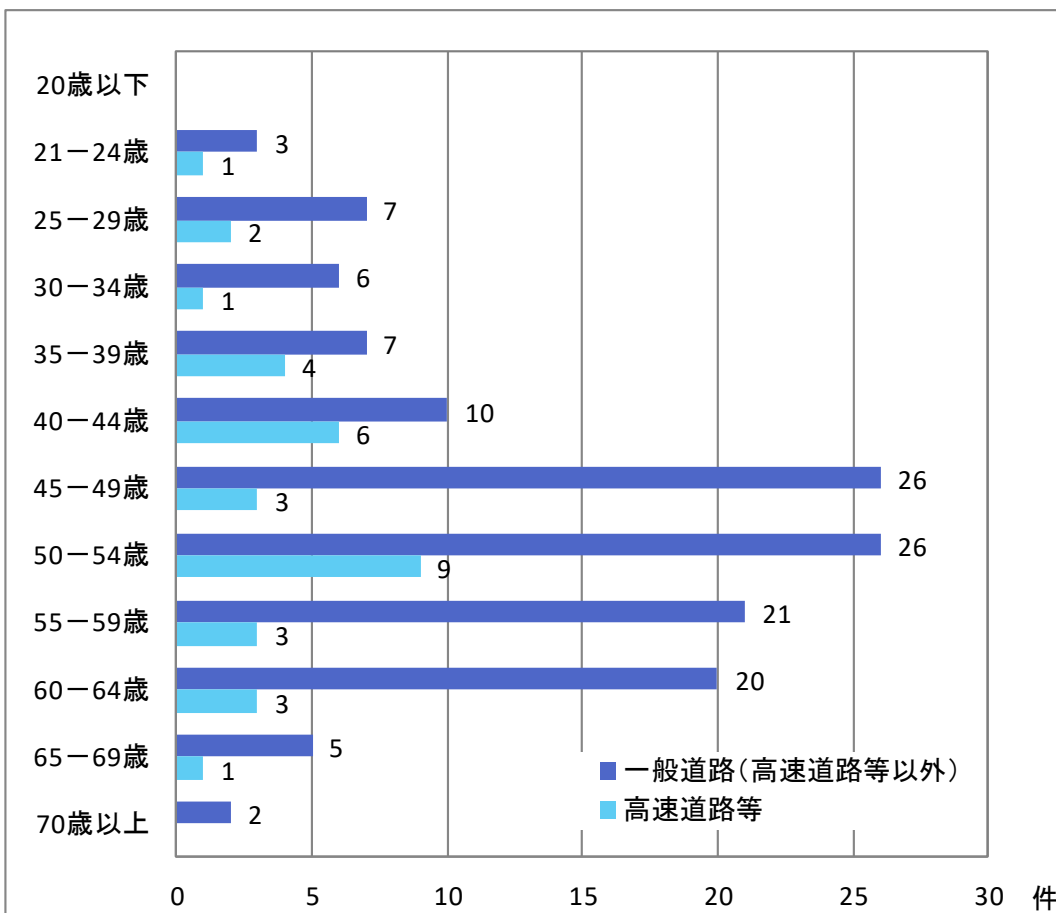
- 道路区分別の運転者の危険認知速度別にみると、「一般道路」では「20km/h以下」が最も多く34件（25.6%）となっている。次いで、「60km/h以下」24件（18.0%）、「50km/h以下」17件（12.8%）、「10km/h以下」15件（11.3%）等と続いている。市街地の最高速度に近い10～20km/h程度の速度帯と幹線道路の最高速度に近い60km/hの速度帯に分布がわかれている。
- 「高速道路」では「80km/h以下」が最も多く14件（42.4%）となっている。次いで、「90km/h以下」11件（33.3%）等と続いている。



# V. 2022年死亡事故データ(道路区分)

## 6. 道路区分別の運転者の年齢層別

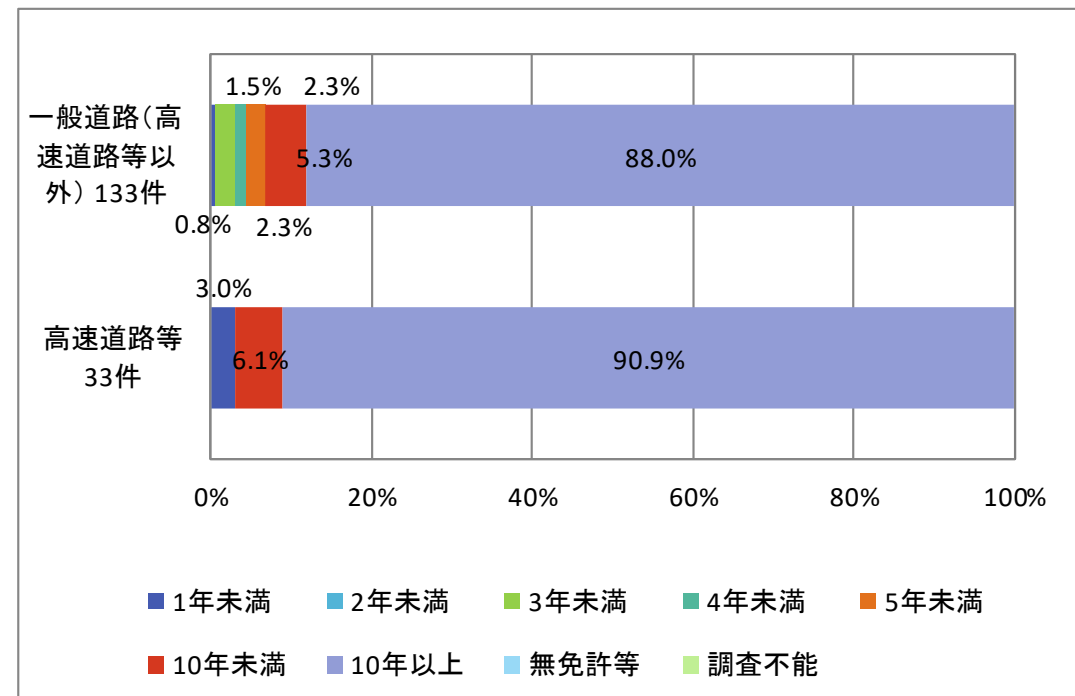
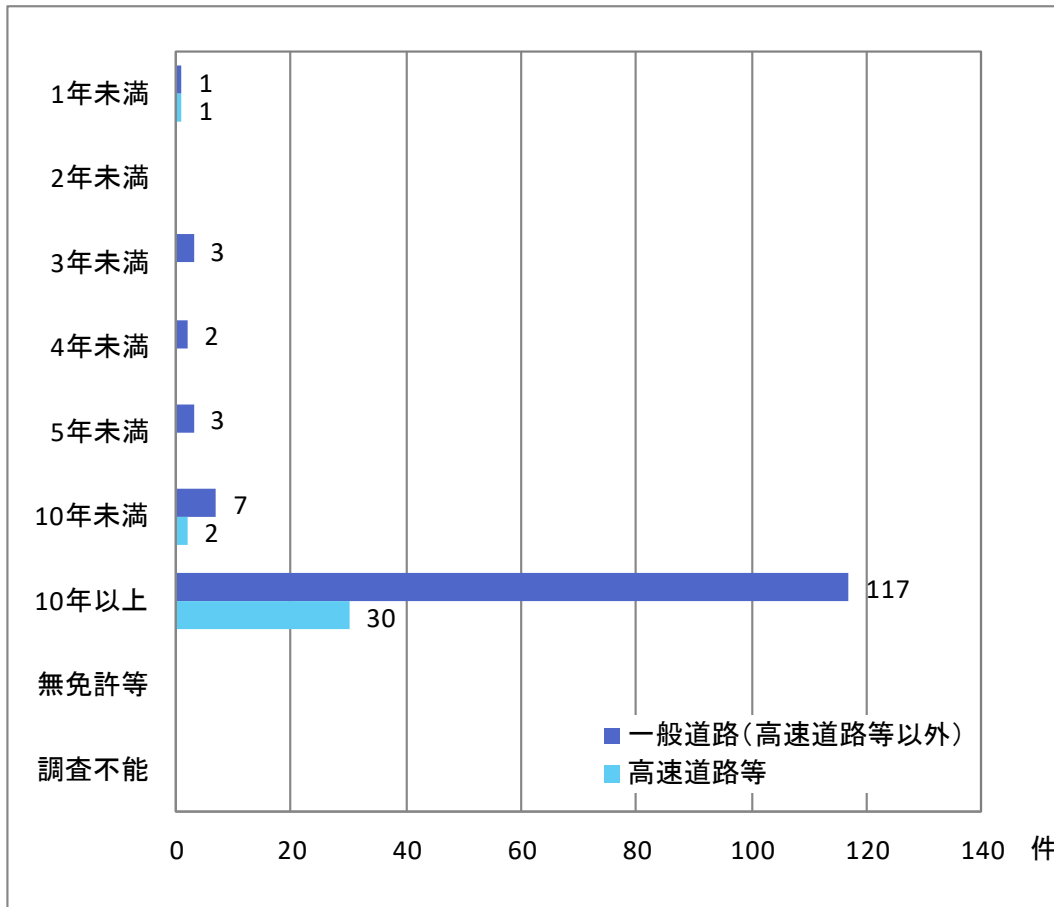
- ・道路区分別の運転者の年齢層別にみると、「一般道路」では「45-49歳」、「50-54歳」が最も多く、それぞれ26件（19.5%）となっている。次いで、「55-59歳」21件（15.8%）、「60-64歳」20件（15.0%）等と続いている。
- ・「高速道路」では「50-54歳」が最も多く9件（27.3%）となっている。次いで、「40-44歳」6件（18.2%）、「35-39歳」4件（12.1%）等と続いている。
- ・「一般道路」では60歳以上の死亡事故割合が全体の2割以上となっている。



# V. 2022年死亡事故データ(道路区分)

## 7. 道路区分別の運転者の免許取得年数別

- 道路区分別の運転者の免許取得年数別にみると、「一般道路」及び「高速道路」のいずれも「10年以上」が最も多く、それぞれ117件（88.0%）、30件（90.9%）と9割程度を占めている。



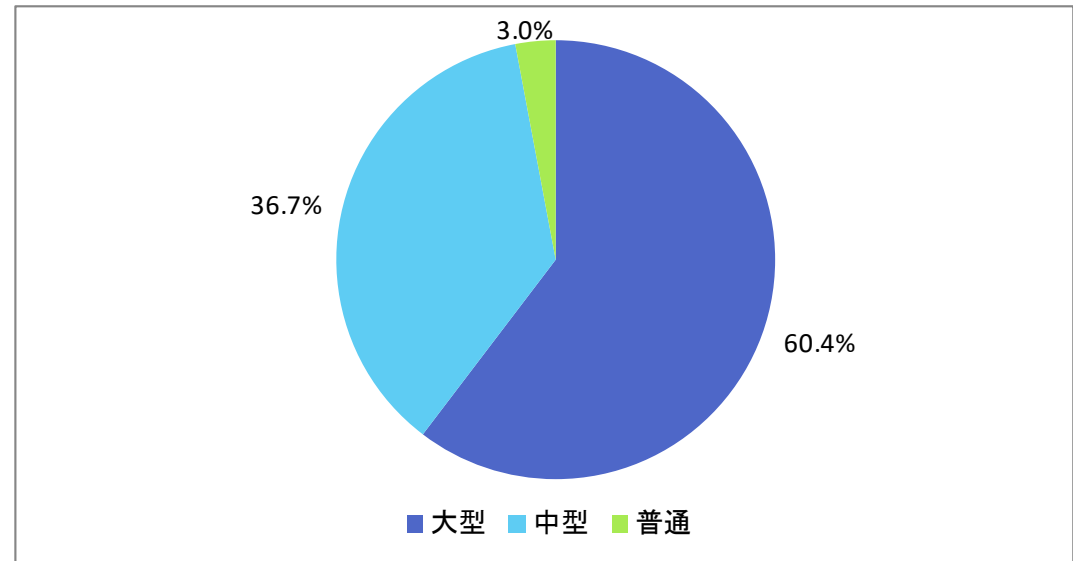
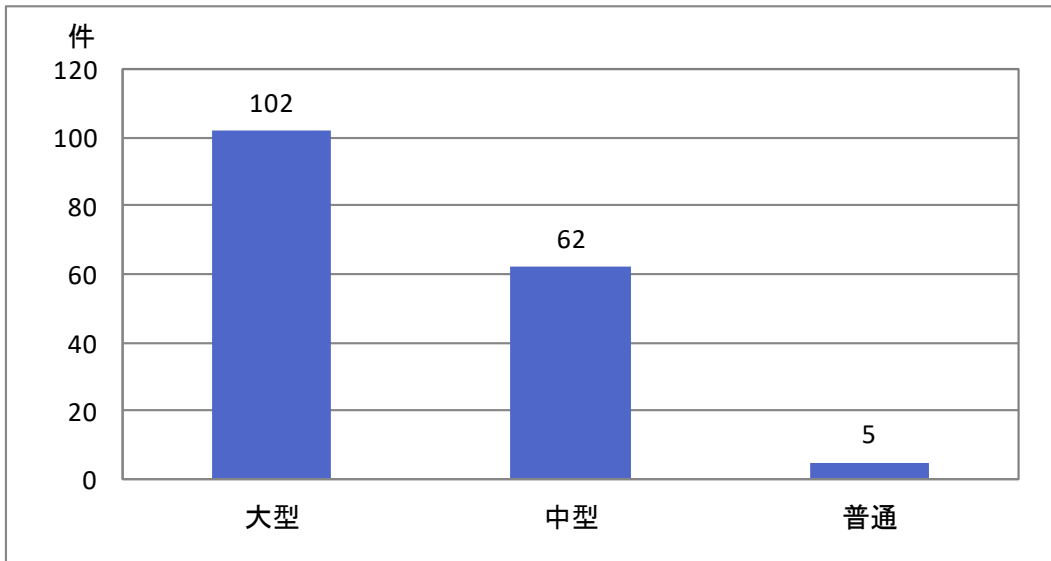
## VI. 2022年死亡事故データ(車両区分)

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

## VI. 2022年死亡事故データ(車両区分)

### 1. 車両区分別

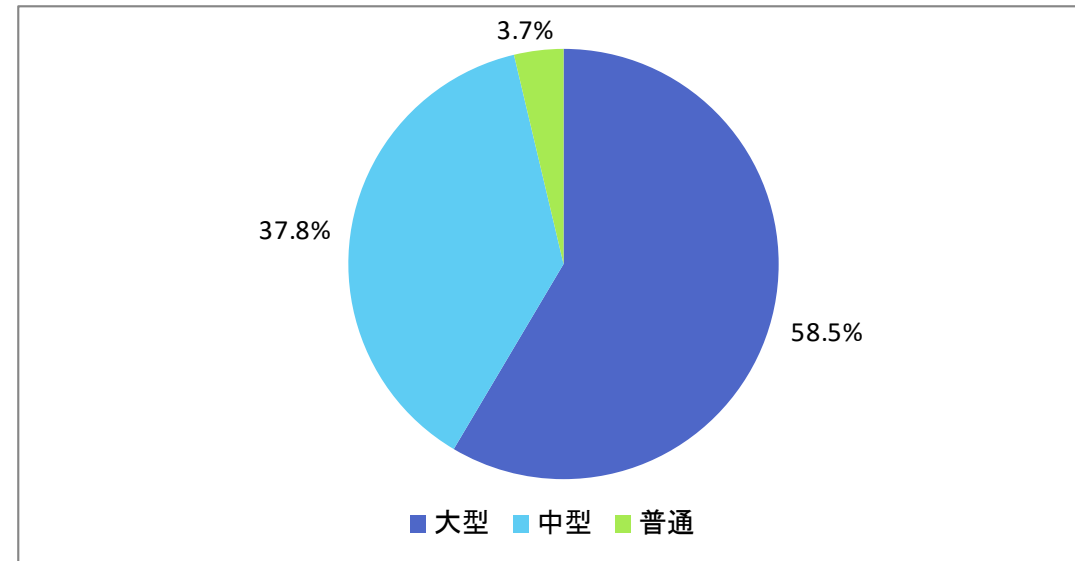
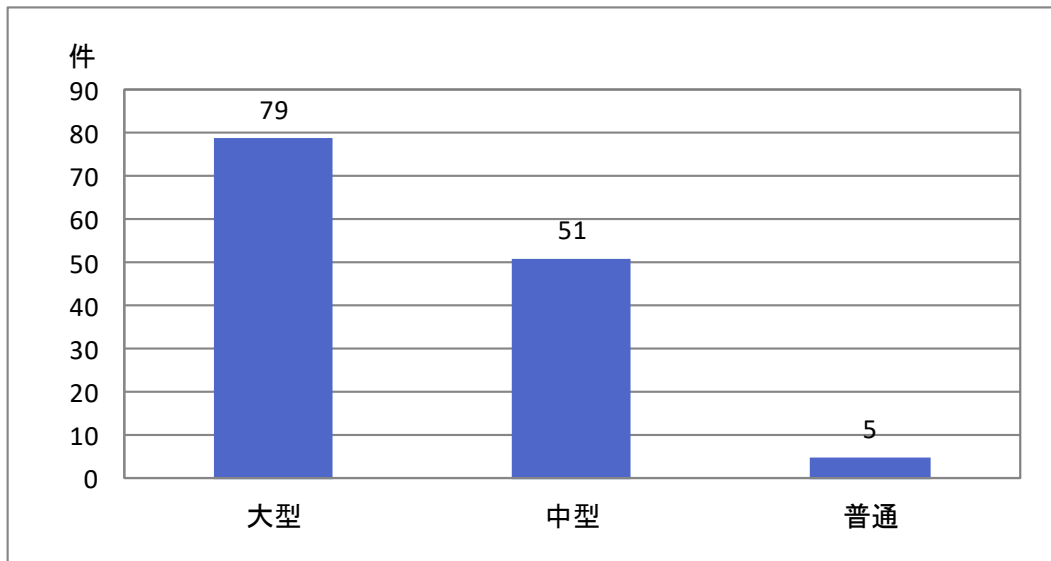
- ・車両区分別にみると、「大型」が最も多く102件（60.4%）と6割以上を占めている。
- ・次いで、「中型」62件（36.7%）、「普通」5件（3.0%）と続いている。



## VI. 2022年死亡事故データ(車両区分)

### (1) 一般道路上での車両区分

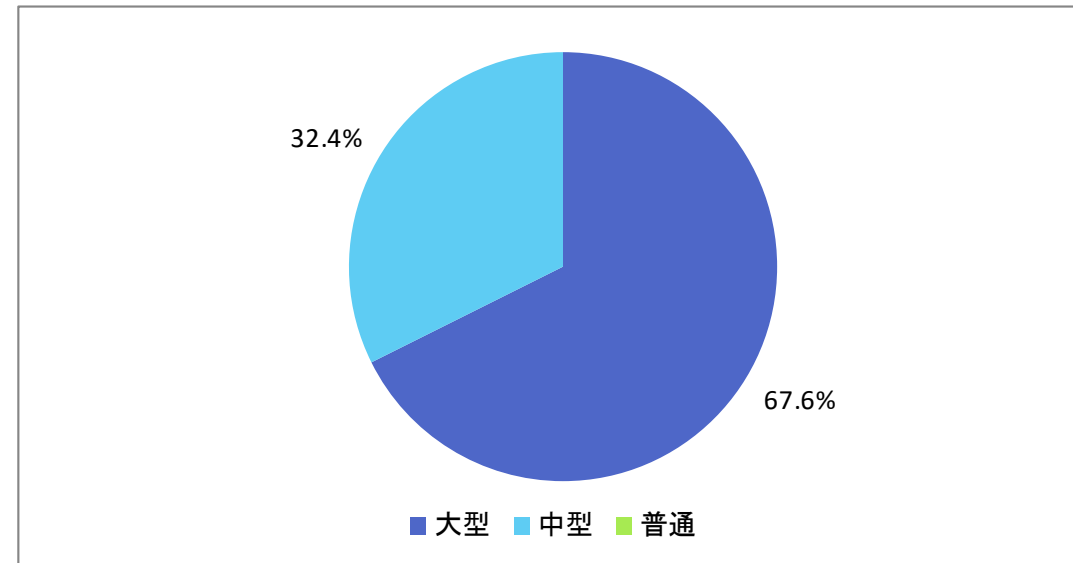
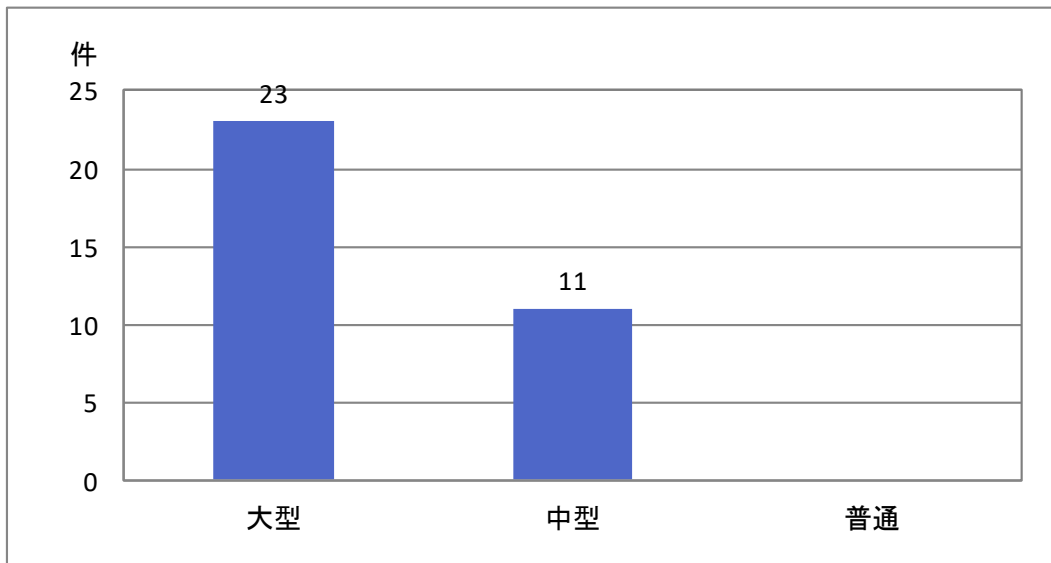
- ・一般道路上での車両区分をみると、「大型」が最も多く79件（58.5%）と6割近くを占めている。
- ・次いで、「中型」51件（37.8%）、「普通」5件（3.7%）と続いている。



## VI. 2022年死亡事故データ(車両区分)

### (2) 高速道路上での車両区分

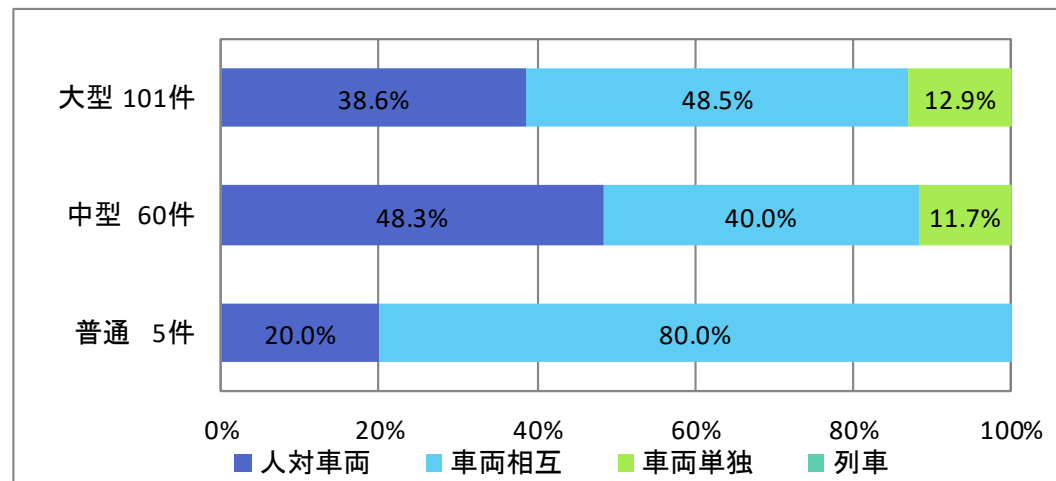
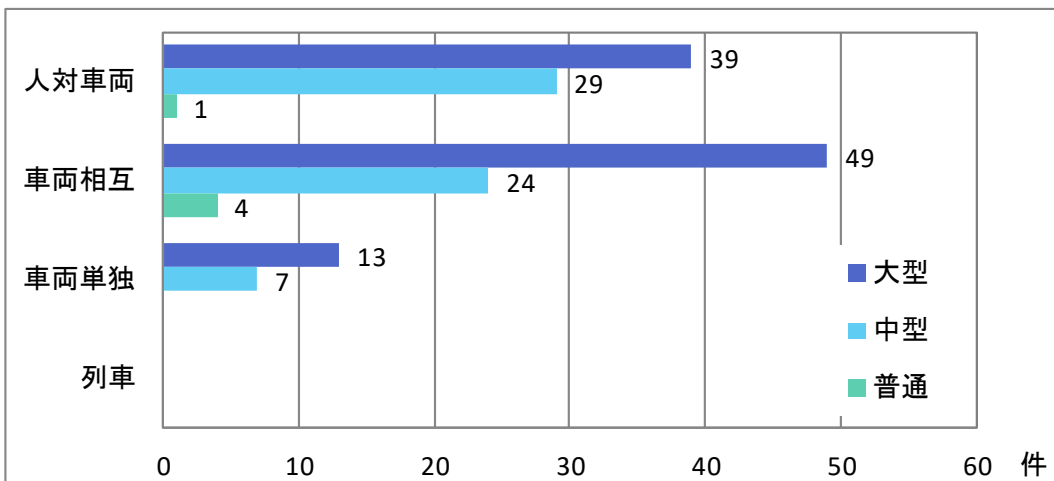
- ・ 高速道路上での車両区分をみると、「大型」が最も多く23件（67.6%）と7割近くを占めている。
- ・ 次いで、「中型」11件（32.4%）、「普通」0件（0.0%）と続いている。



# VI. 2022年死亡事故データ(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」、「普通」は「車両相互」が最も多く、それぞれ49件（48.5%）、4件（80.0%）となっている。
- ・「中型」は「人対車両」が最も多く29件（48.3%）となっている。



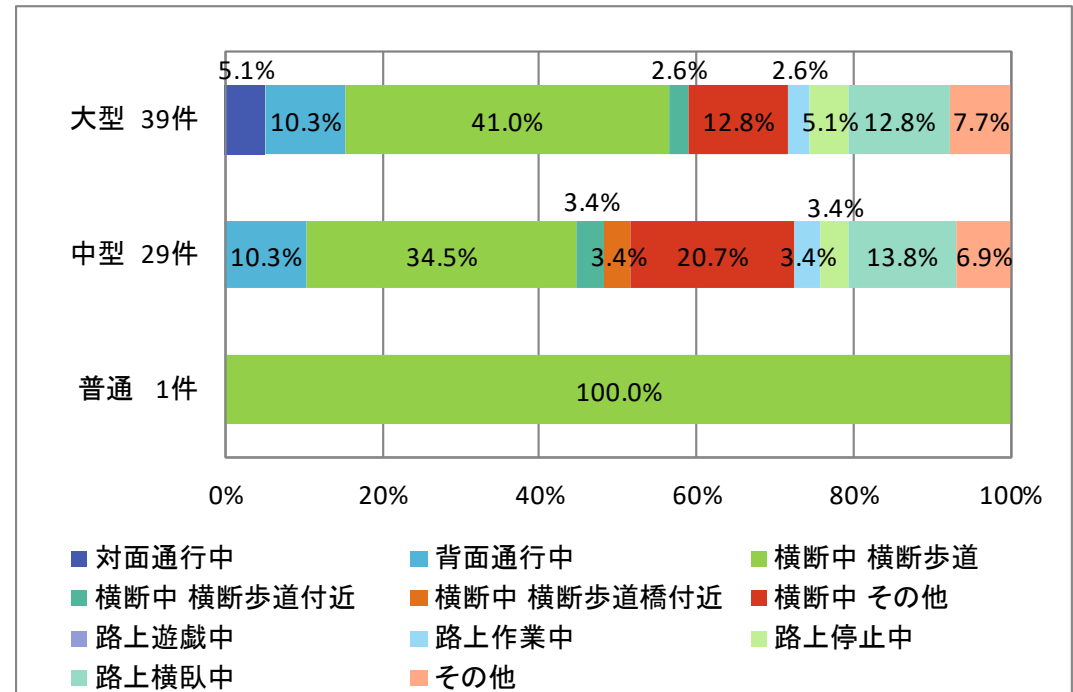
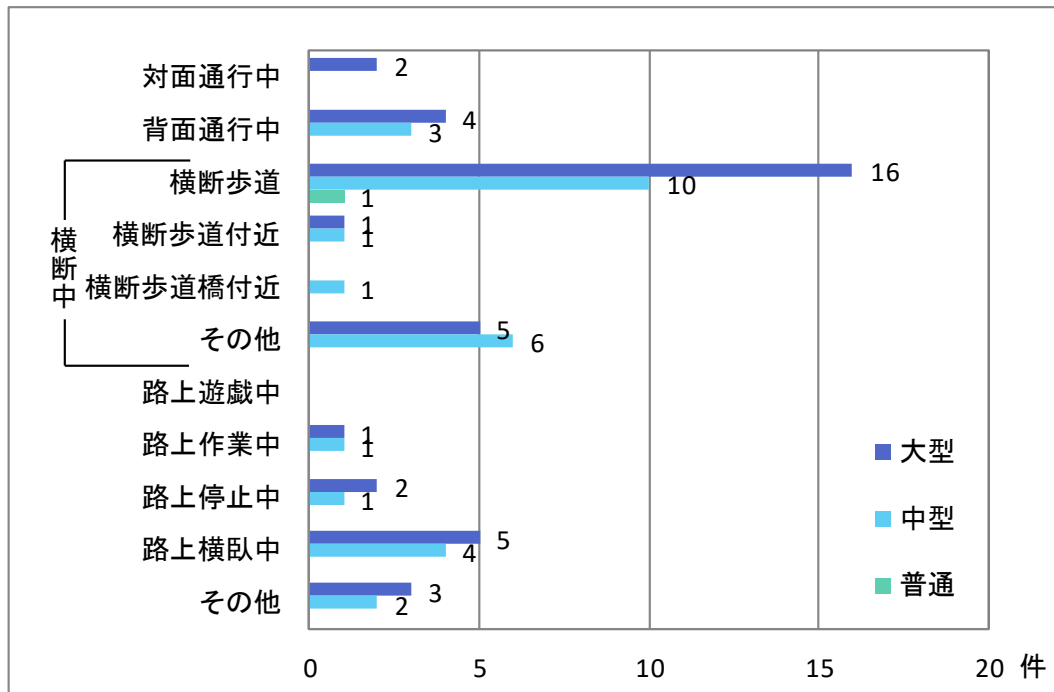
※対自転車事故は、「車両相互」に含まれます。



# 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」、「中型」、「普通」のいずれも「横断中 横断歩道」が最も多く、それぞれ16件(41.0%)、10件(34.5%)、1件(100.0%)となっている。
- ・ 次いで、「大型」は「横断中 その他」、「路上横臥中」がそれぞれ5件(12.8%)、「中型」は「横断中 その他」6件(20.7%)となっている。

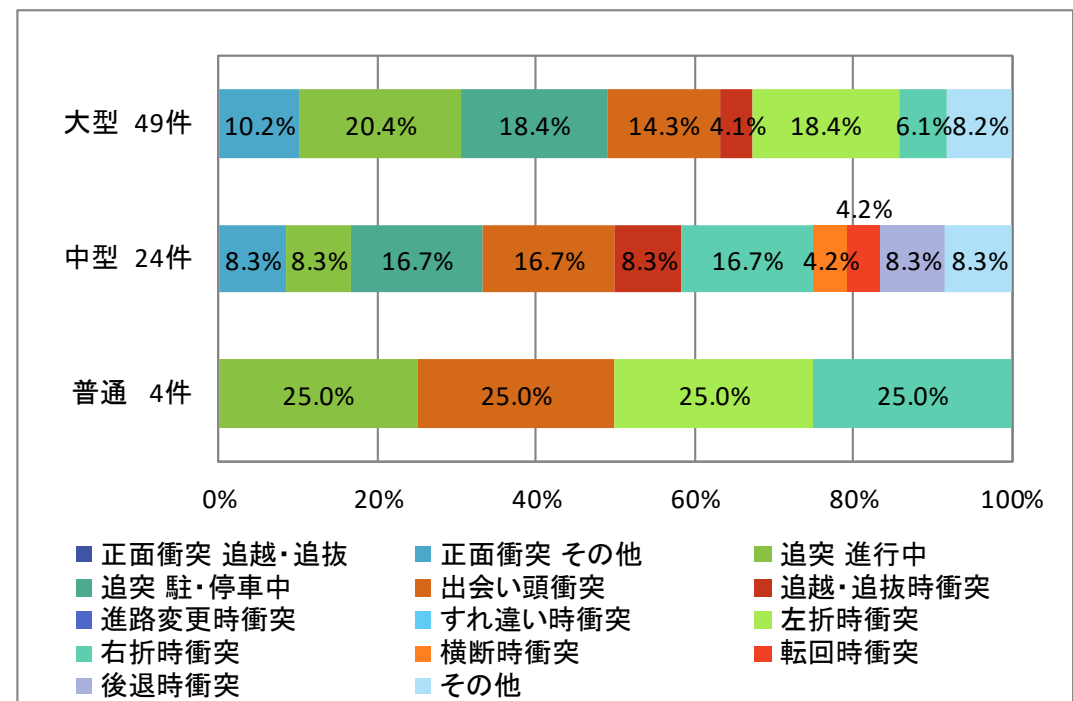
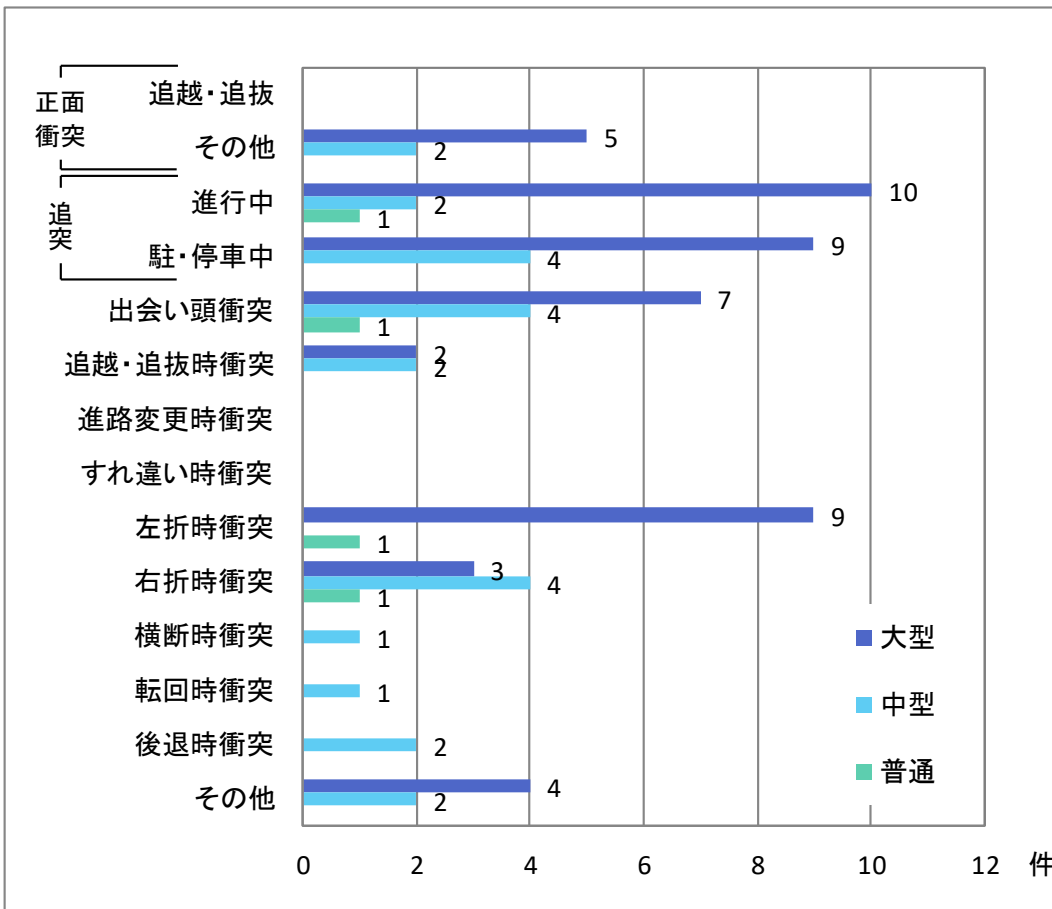


※対自転車事故は、「車両相互」に含まれます。

# 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 進行中」が最も多く10件(20.4%)となっている。次いで、「追突 駐・停車中」、「左折時衝突」がそれぞれ9件(18.4%)等と続いている。
- ・ 「中型」は「追突 駐・停車中」、「出会い頭衝突」、「右折時衝突」が最も多く、それぞれ4件(16.7%)となっている。
- ・ 「普通」は「追突 進行中」、「出会い頭衝突」、「左折時衝突」、「右折時衝突」がそれぞれ1件(25.0%)となっている。

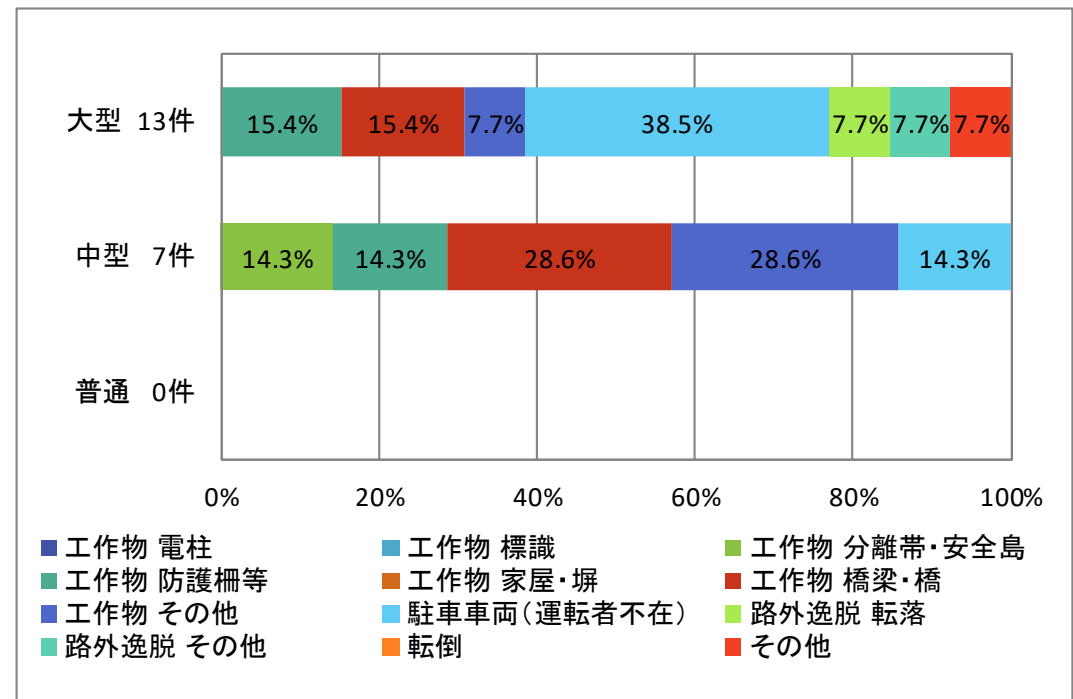
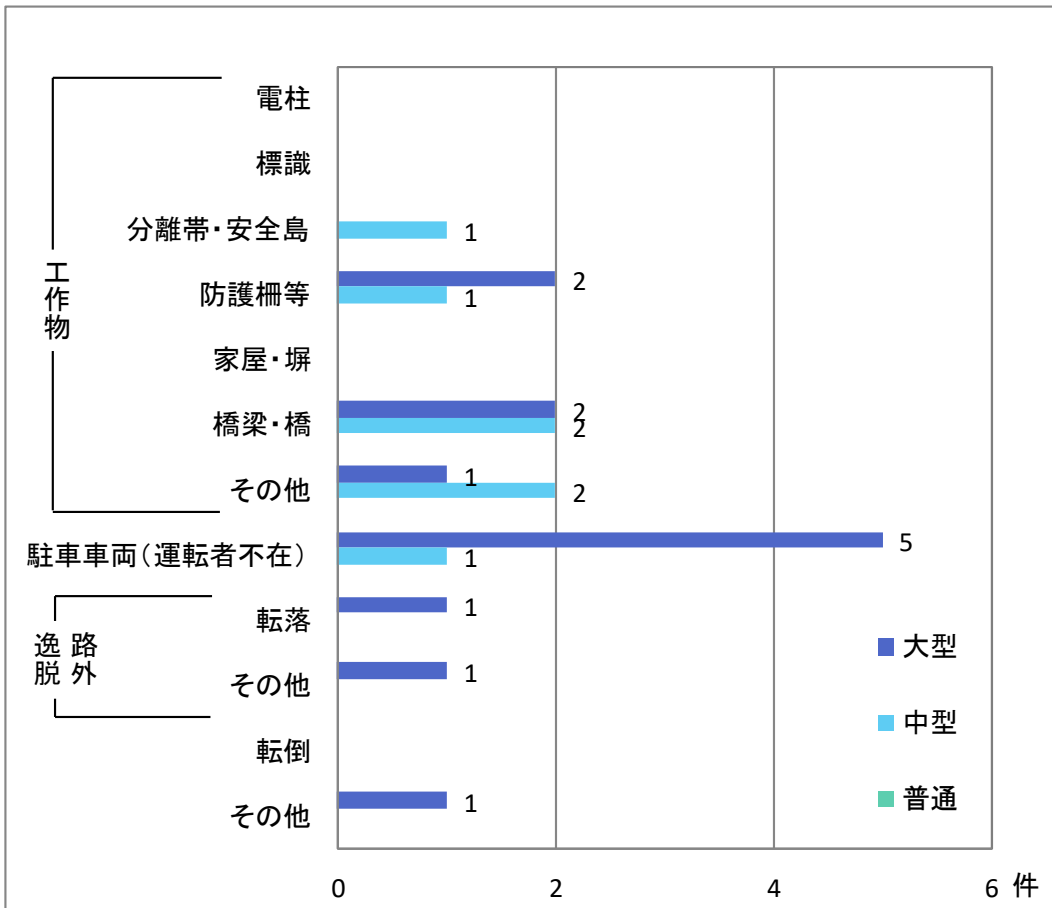


※対自転車事故は、「車両相互」に含まれます。

# 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

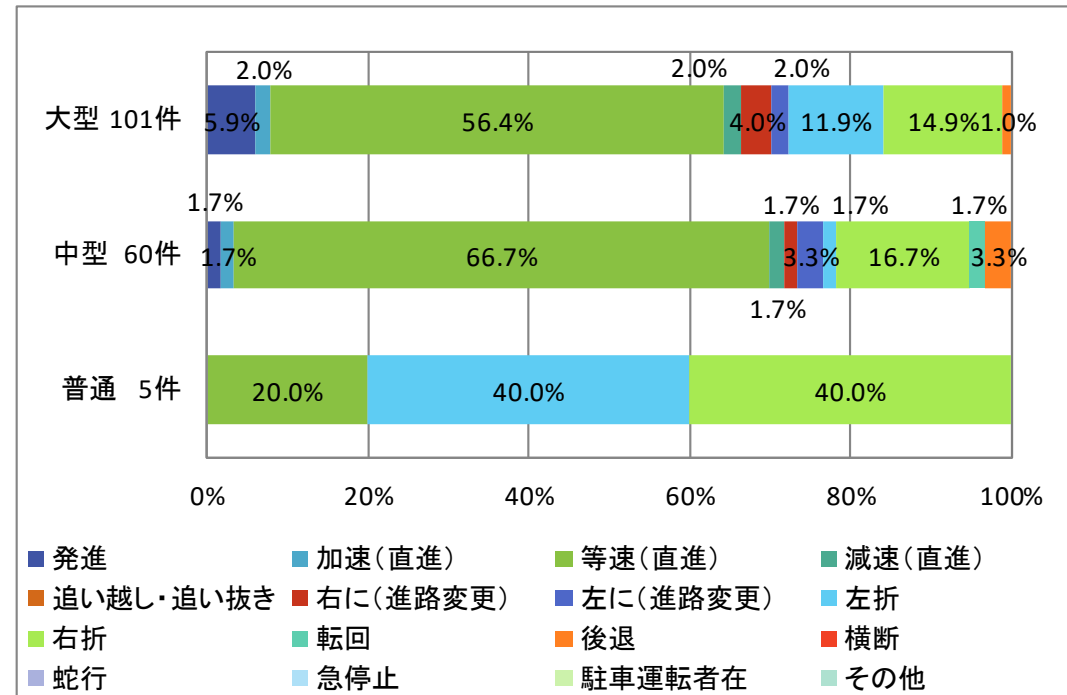
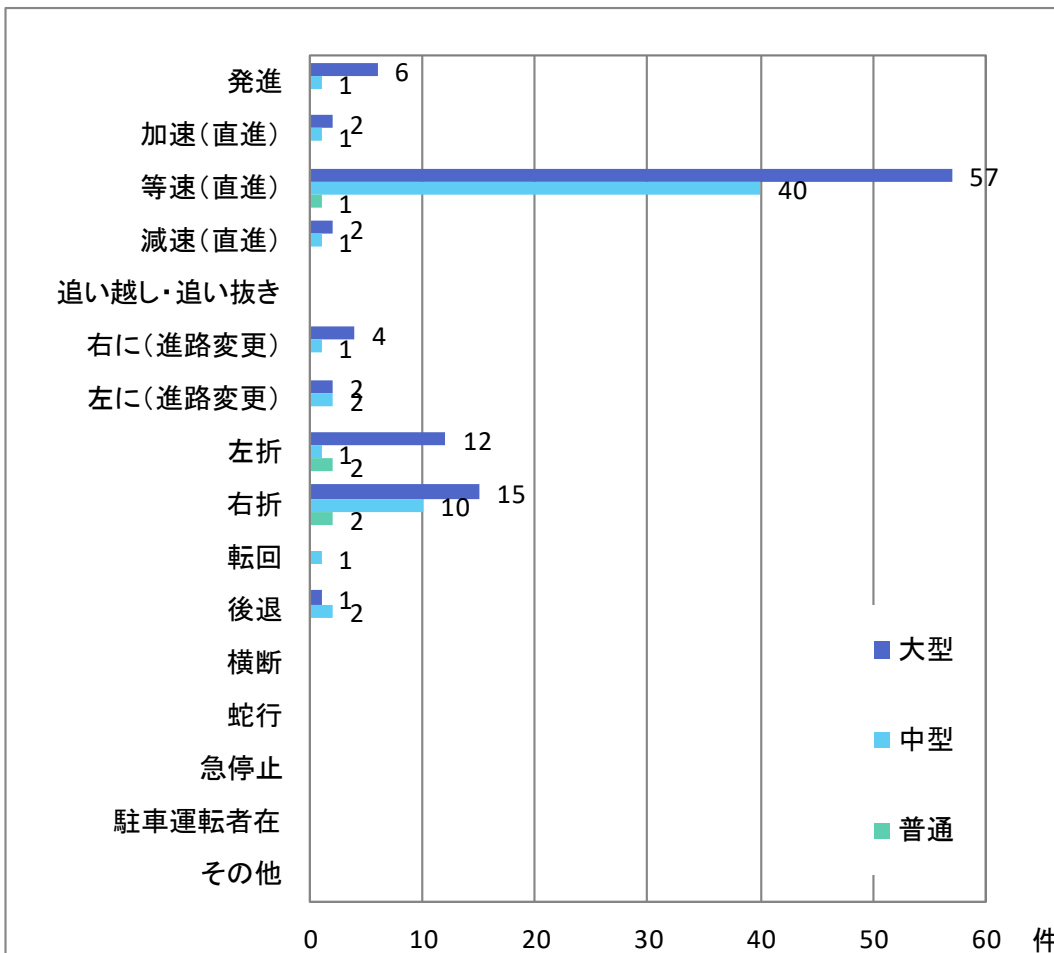
- ・ 車両区分の事故類型(車両単独)別にみると、「大型」は「駐車車両(運転者不在)」が最も多く5件(38.5%)となっている。
- ・ 「中型」は「工作物 橋梁・橋」、「工作物 その他」が最も多く、それぞれ2件(28.6%)となっている。



# VI. 2022年死亡事故データ(車両区分)

## 3. 車両区分別の行動類型別

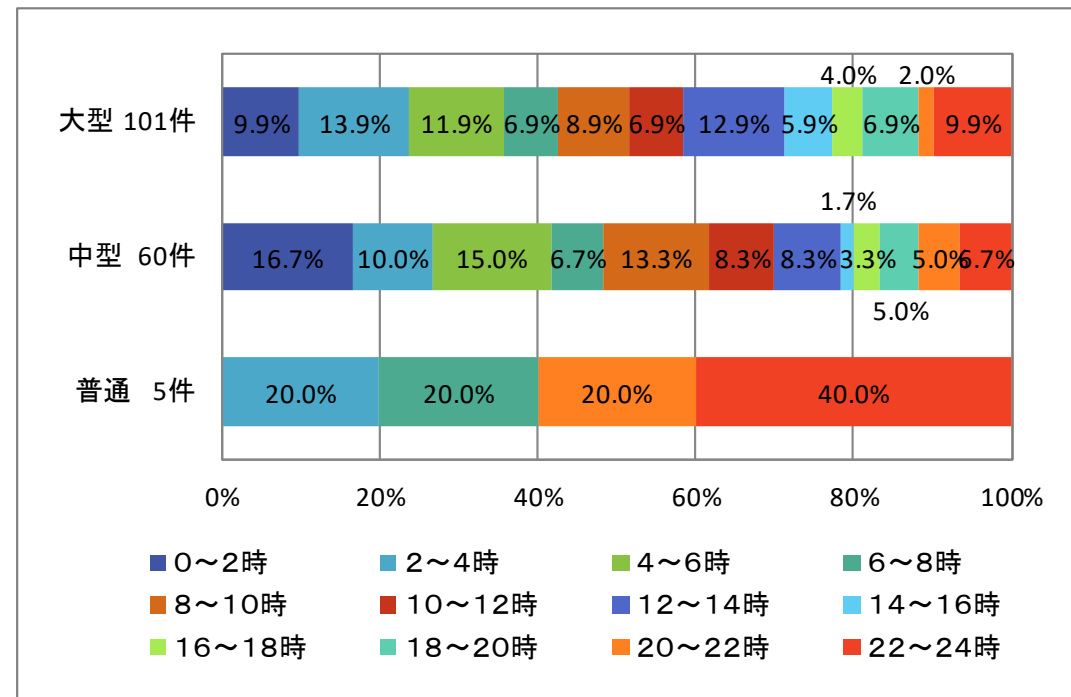
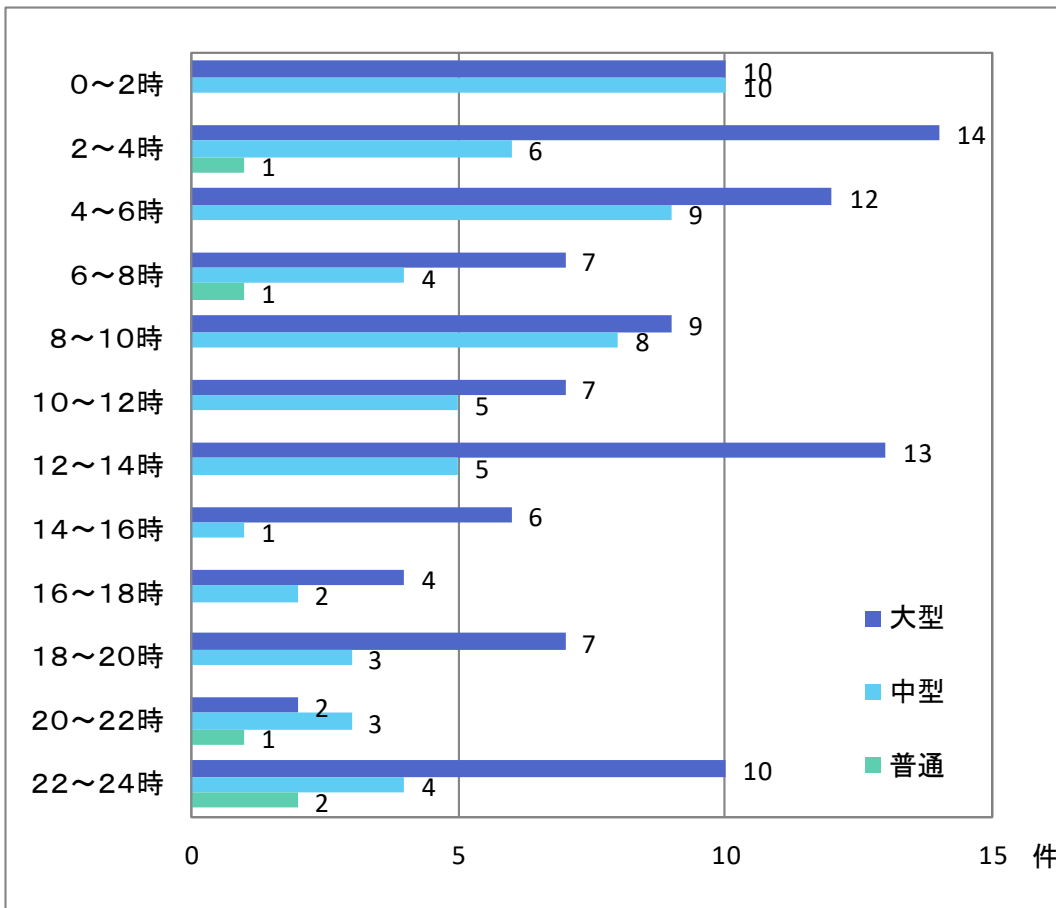
- ・車両区分別の行動類型別にみると、「大型」、「中型」は「等速（直進）」が最も多く、それぞれ57件（56.4%）、40件（66.7%）となっている。「普通」は「左折」、「右折」が最も多く、それぞれ2件（40.0%）となっている。
- ・次いで、「大型」は「右折」15件（14.9%）、「左折」12件（11.9%）等と続いている。「中型」は「右折」10件（16.7%）等と続いている。



# VI. 2022年死亡事故データ(車両区分)

## 4. 車両区分別の時間帯別

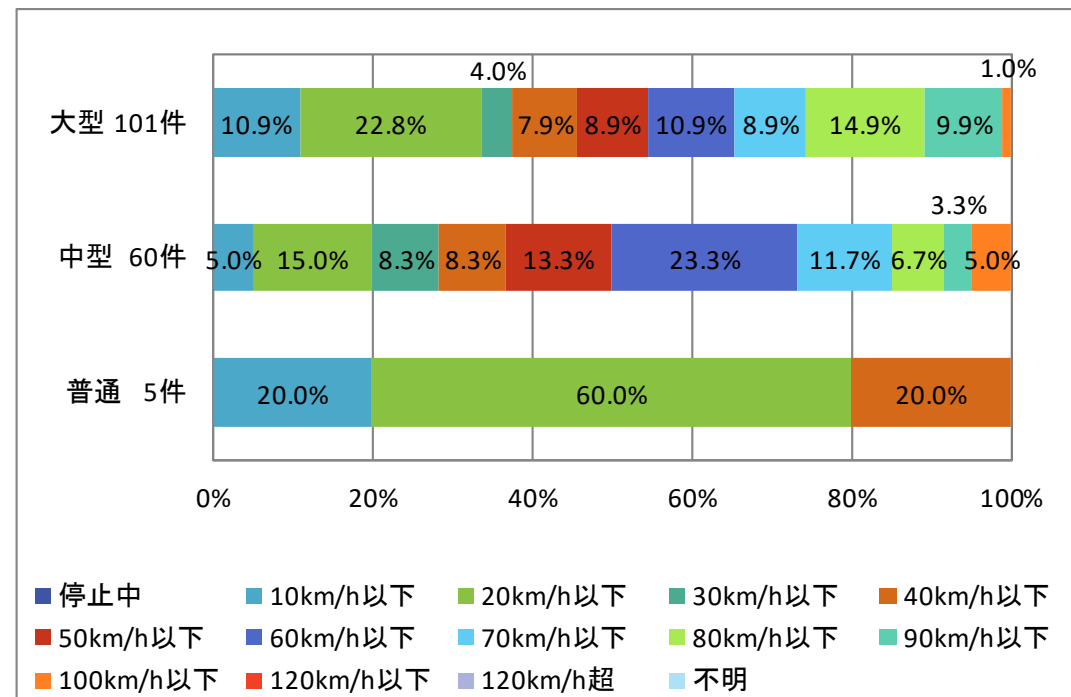
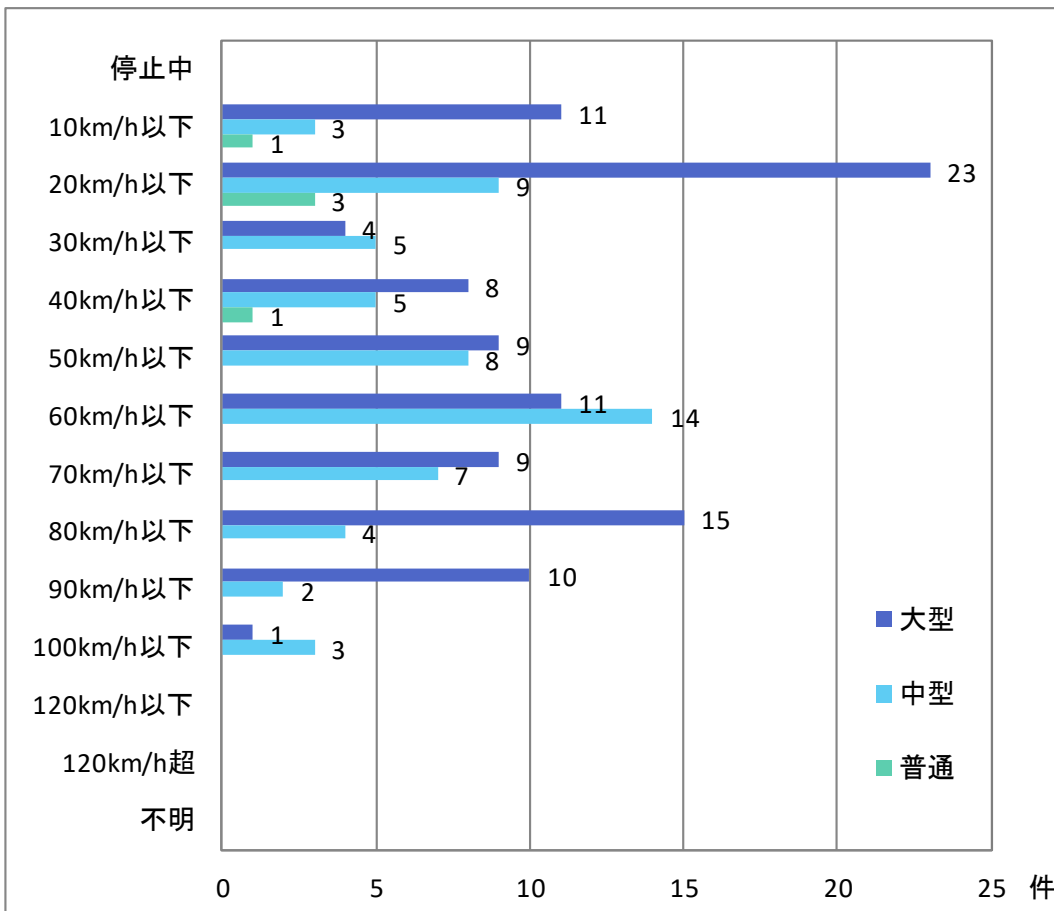
- ・車両区分別の時間帯別にみると、「大型」は「2～4時」が最も多く14件（13.9%）となっている。次いで、「12～14時」13件（12.9%）、「4～6時」12件（11.9%）等と続いている。
- ・「中型」は「0～2時」が最も多く10件（16.7%）となっている。次いで、「4～6時」9件（15.0%）、「8～10時」8件（13.3%）等と続いている。
- ・「普通」は「22～24時」が最も多く2件（40.0%）となっている。



# VI. 2022年死亡事故データ(車両区分)

## 5. 車両区分別の運転者の危険認知速度別

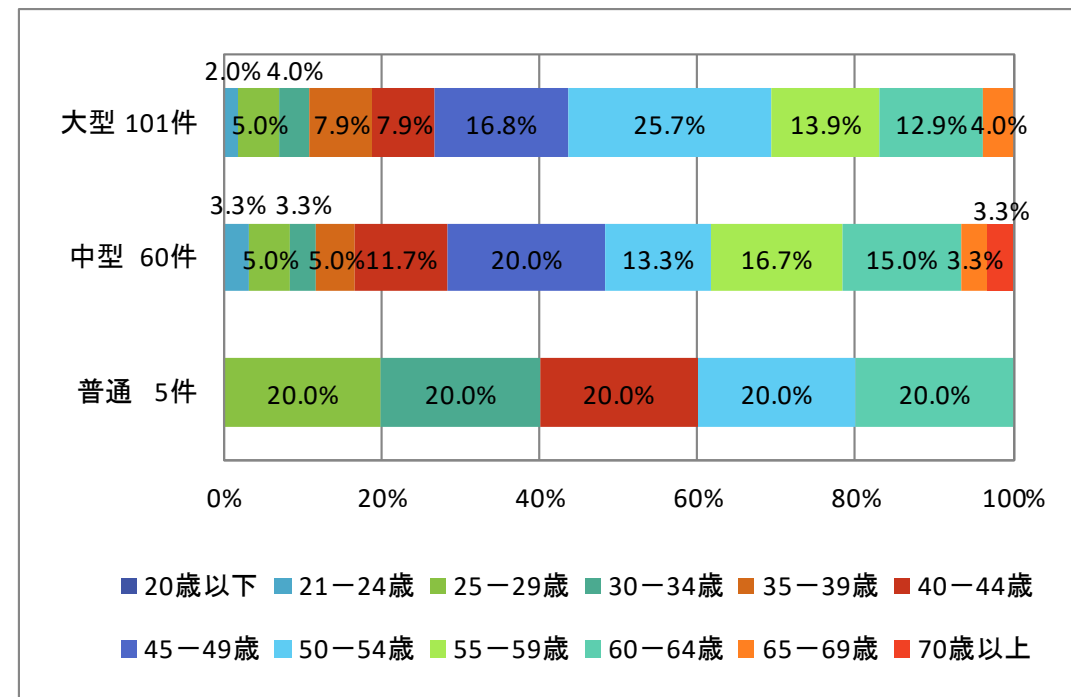
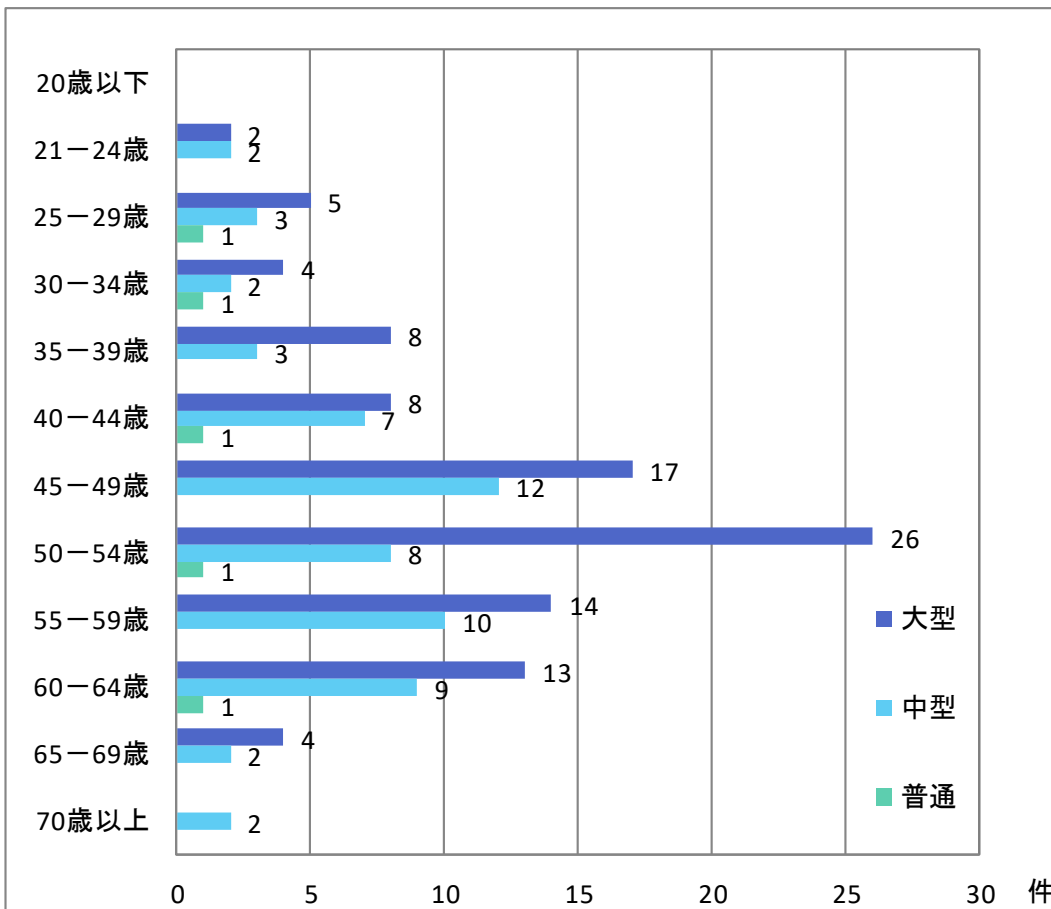
- ・車両区分別の運転者の危険認知速度別にみると、「大型」は「20km/h以下」が最も多く23件（22.8%）となっている。次いで、「80km/h以下」15件（14.9%）、「10km/h以下」、「60km/h以下」がそれぞれ11件（10.9%）等と続いている。
- ・「中型」は「60km/h以下」が最も多く14件（23.3%）となっている。次いで、「20km/h以下」9件（15.0%）等と続いている。
- ・「普通」は「20km/h以下」が最も多く3件（60.0%）となっている。



# VI. 2022年死亡事故データ(車両区分)

## 6. 車両区分別の運転者の年齢層別

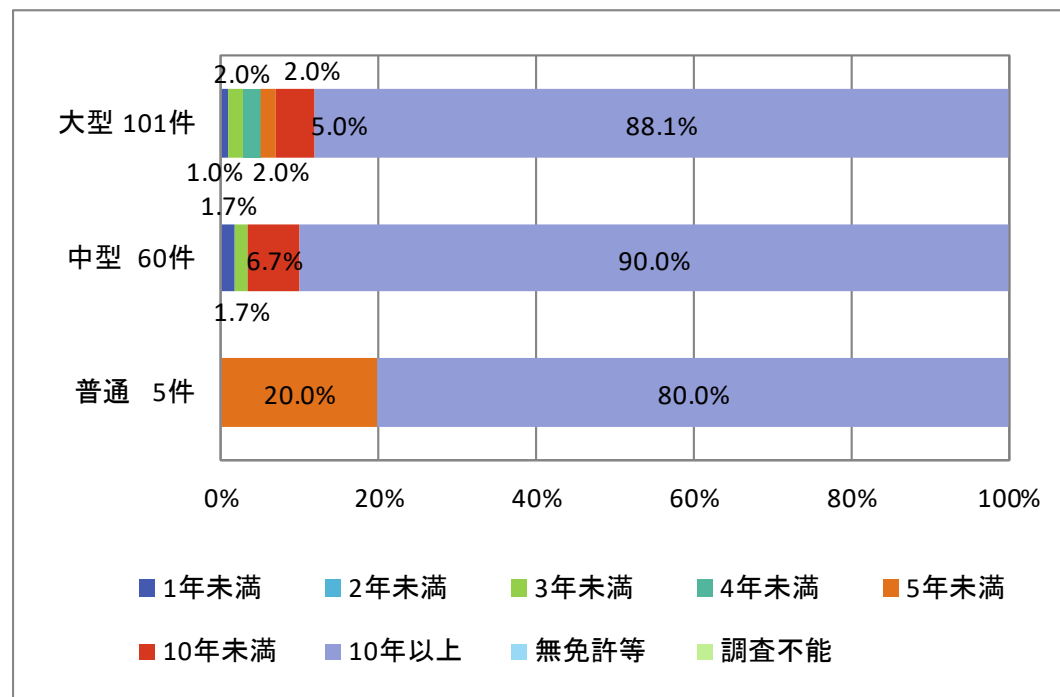
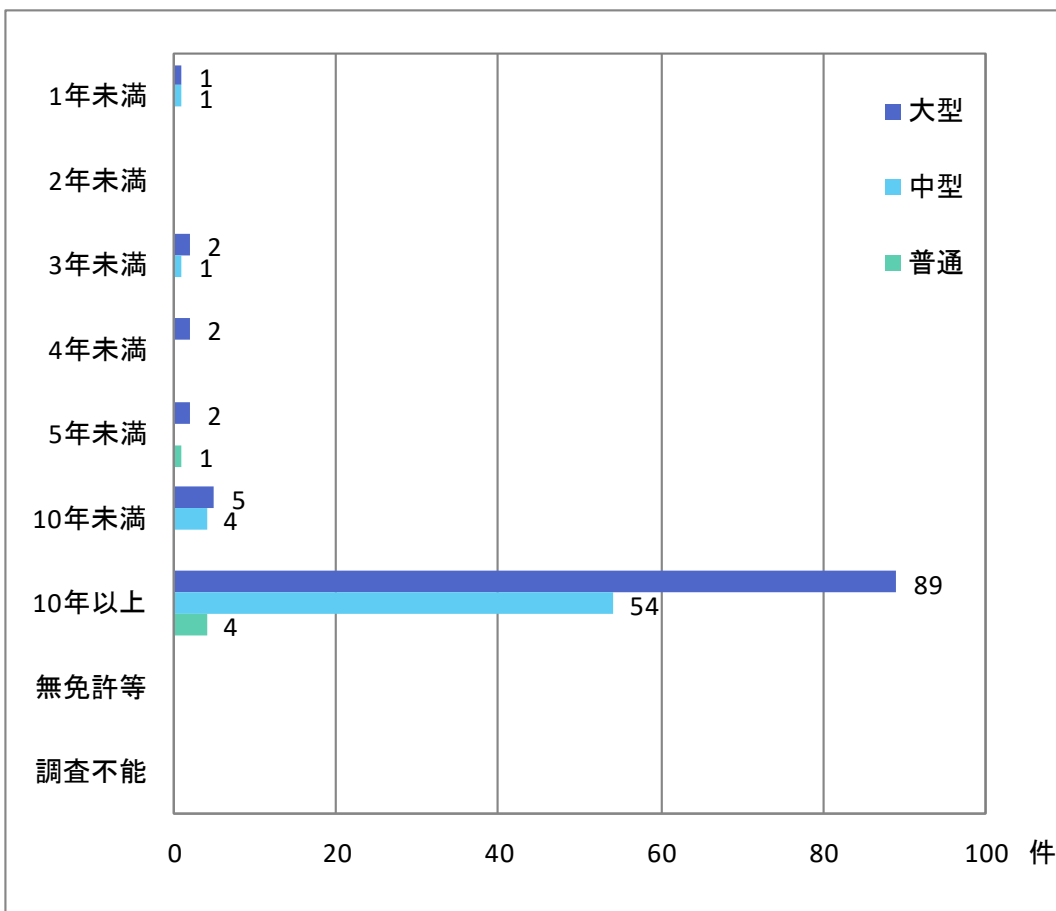
- ・車両区分別の運転者の年齢層別にみると、「大型」は「50-54歳」が最も多く26件（25.7%）となっている。次いで、「45-49歳」17件（16.8%）、「55-59歳」14件（13.9%）、「60-64歳」13件（12.9%）等と続いている。
- ・「中型」は「45-49歳」が最も多く12件（20.0%）となっている。次いで、「55-59歳」10件（16.7%）、「60-64歳」9件（15.0%）、「50-54歳」8件（13.3%）、「40-44歳」7件（11.7%）等と続いている。
- ・「普通」は「25-29歳」、「30-34歳」、「40-44歳」、「50-54歳」、「60-64歳」がそれぞれ1件（20.0%）となっている。



# VI. 2022年死亡事故データ(車両区分)

## 7. 車両区分別の運転者の免許取得年数別

・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。





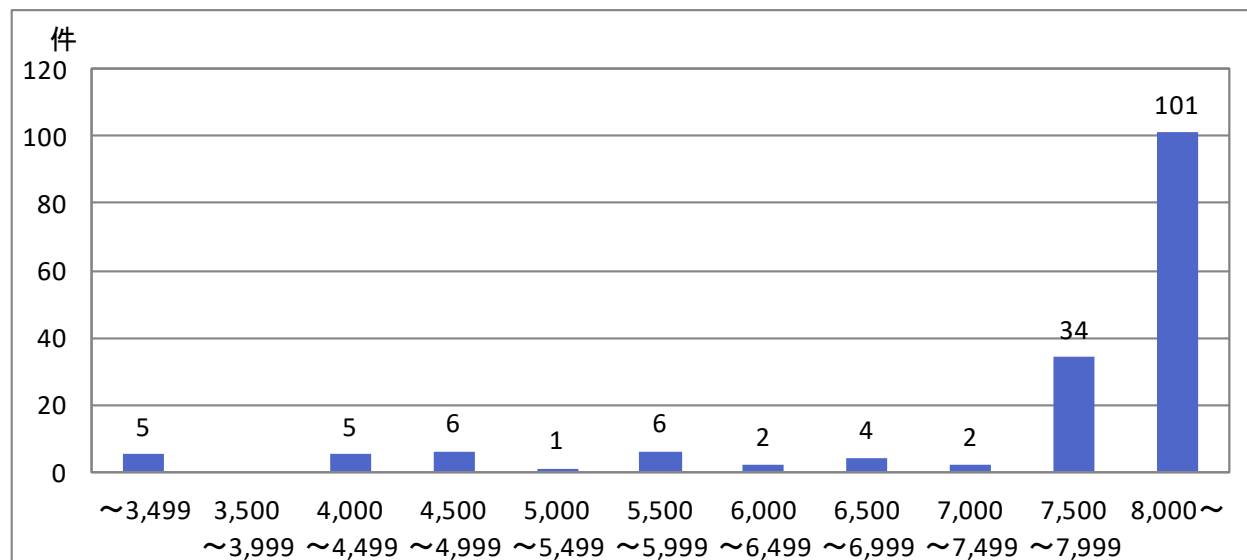
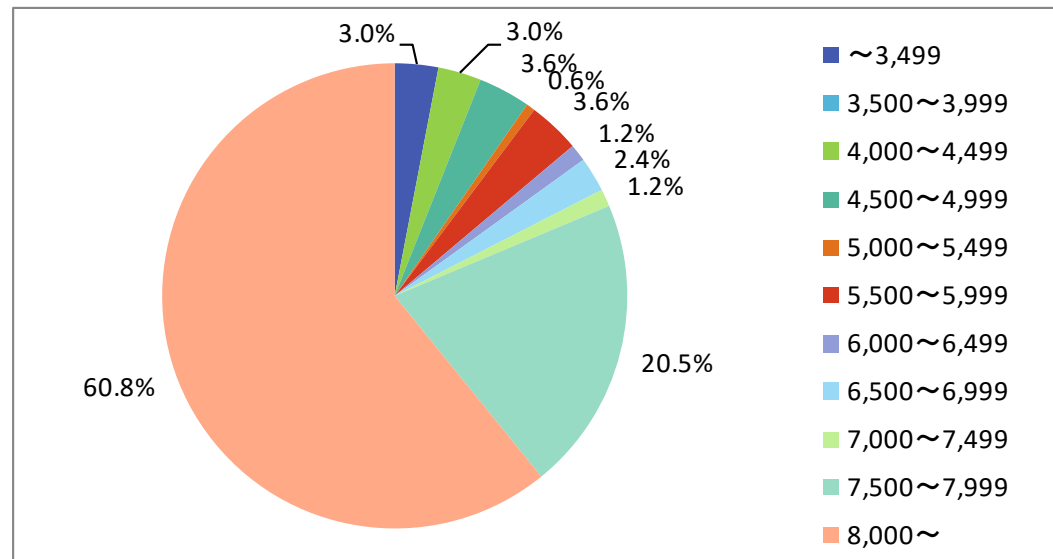
## Ⅶ. 2022年死亡事故データ(車両総重量)

### 1. 車両総重量別

## Ⅶ. 2022年死亡事故データ(車両総重量)

### 1. 車両総重量別

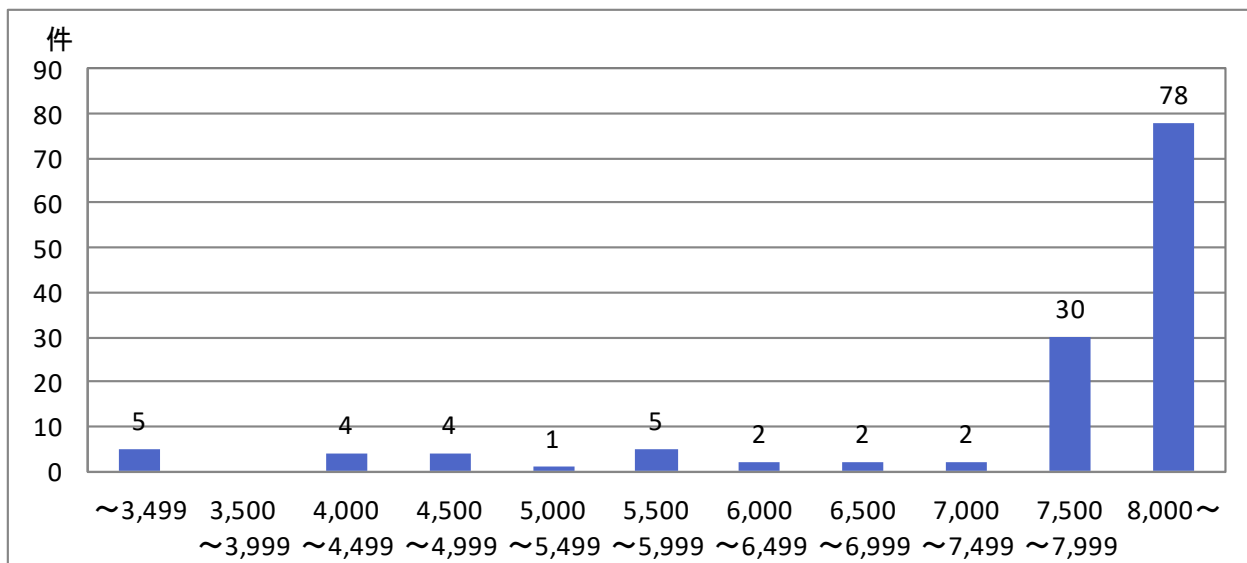
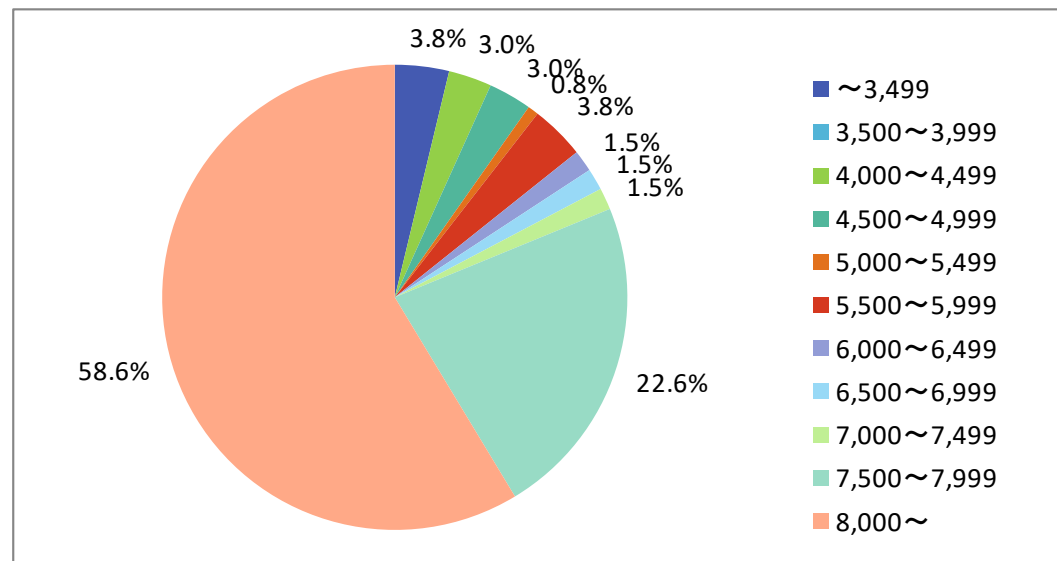
- ・車両総重量別にみると、「8,000～」が最も多く101件(60.8%)と6割以上を占めている。
- ・次いで、「7,500～7,999」34件(20.5%)等と続いており、両者で8割以上を占めている。



## VII. 2022年死亡事故データ(車両総重量)

### (1) 一般道路上での車両総重量別

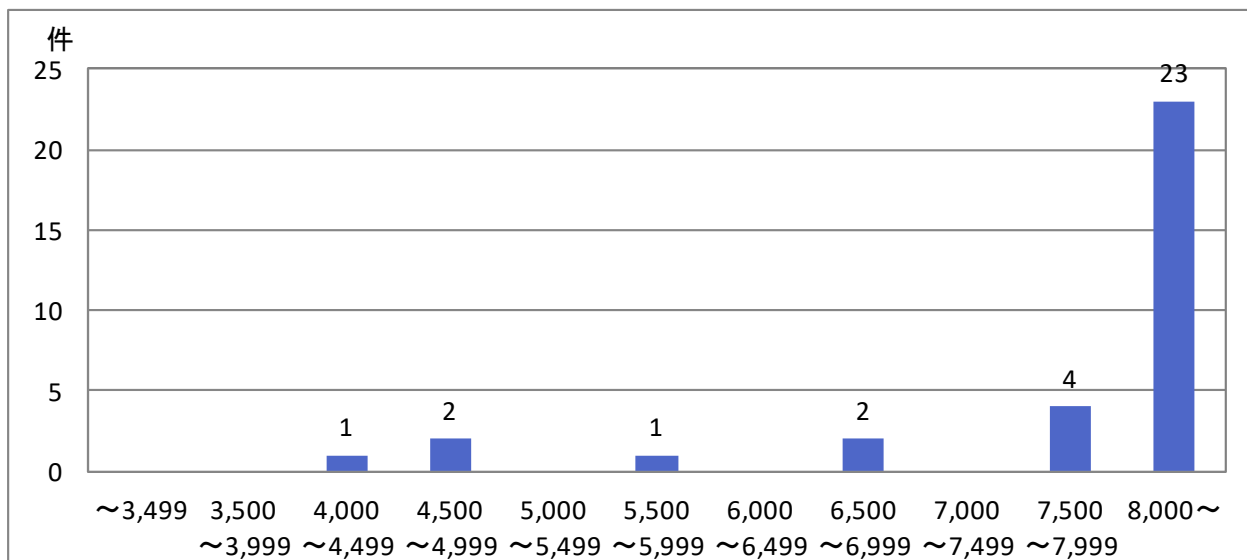
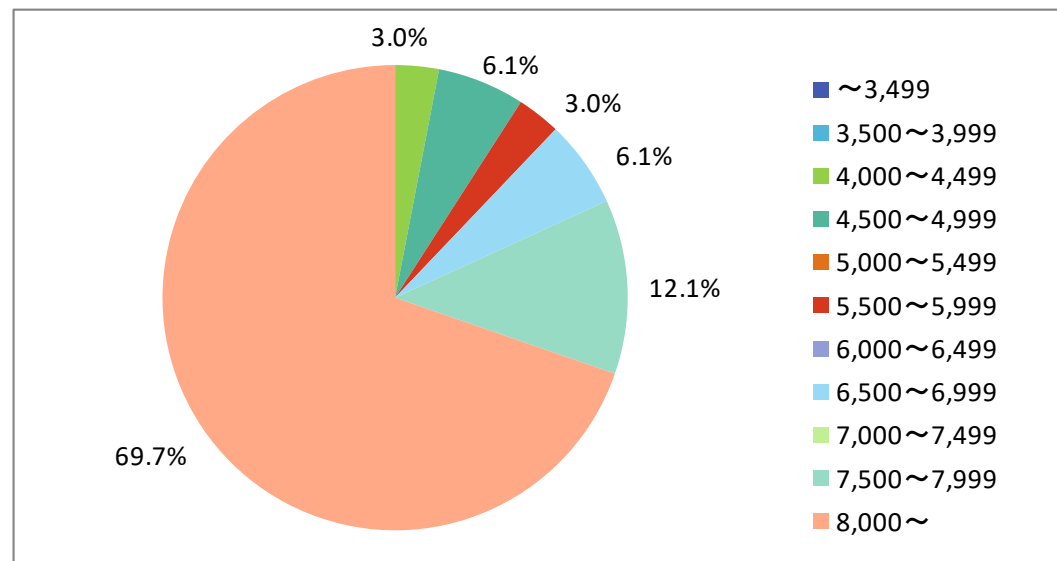
- ・一般道路上での車両総重量別をみると、「8,000～」が最も多く78件(58.6%)と6割近くを占めている。
- ・次いで、「7,500～7,999」30件(22.6%)等と続いており、両者で8割以上を占めている。



## VII. 2022年死亡事故データ(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23件(69.7%)と7割近くを占めている。
- ・ 次いで、「7,500～7,999」4件(12.1%)等と続いており、両者で8割以上を占めている。



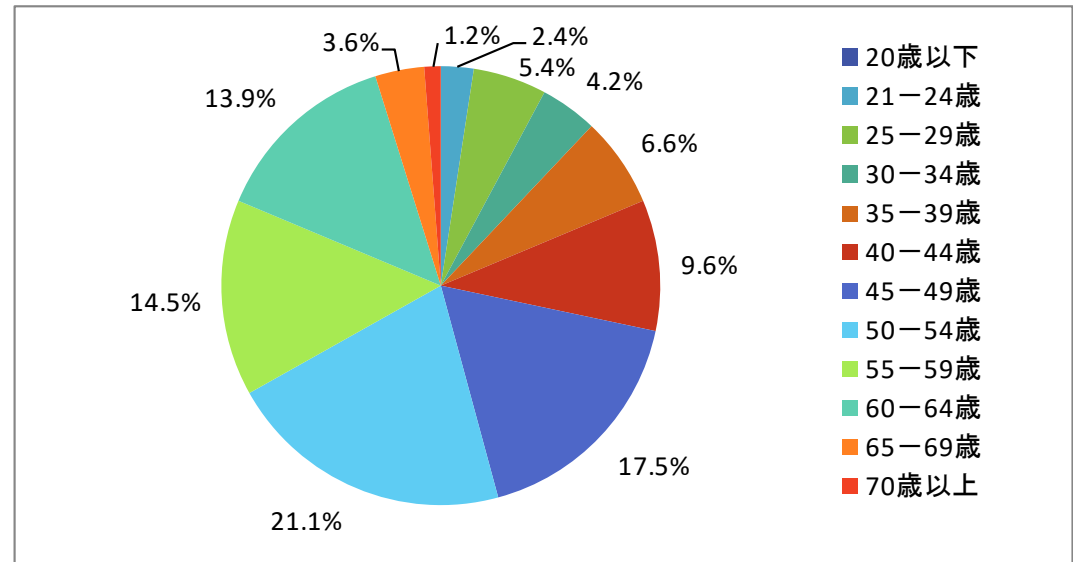
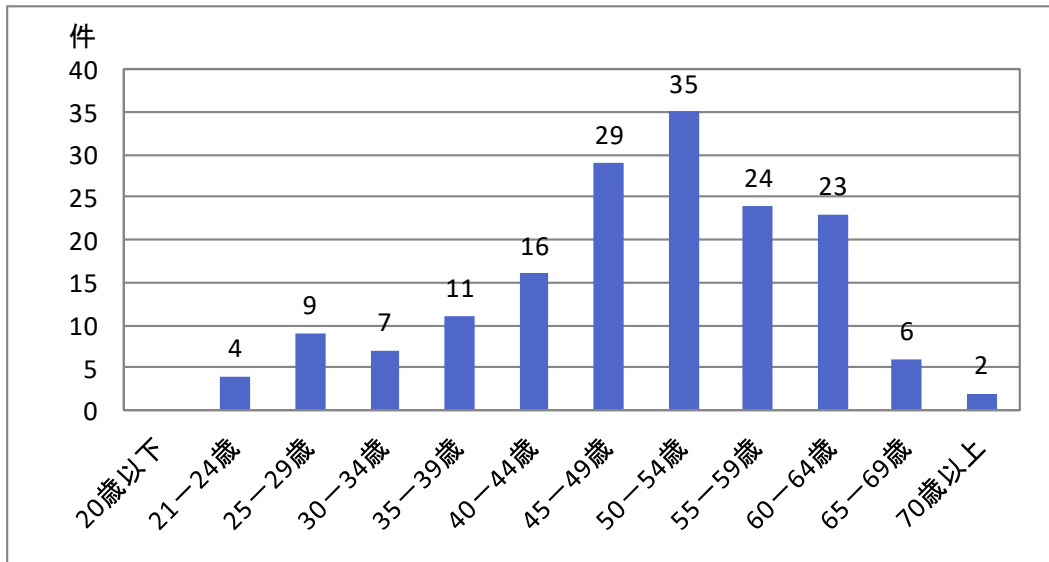
## Ⅷ. 2022年死亡事故データ(年齢層別)

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

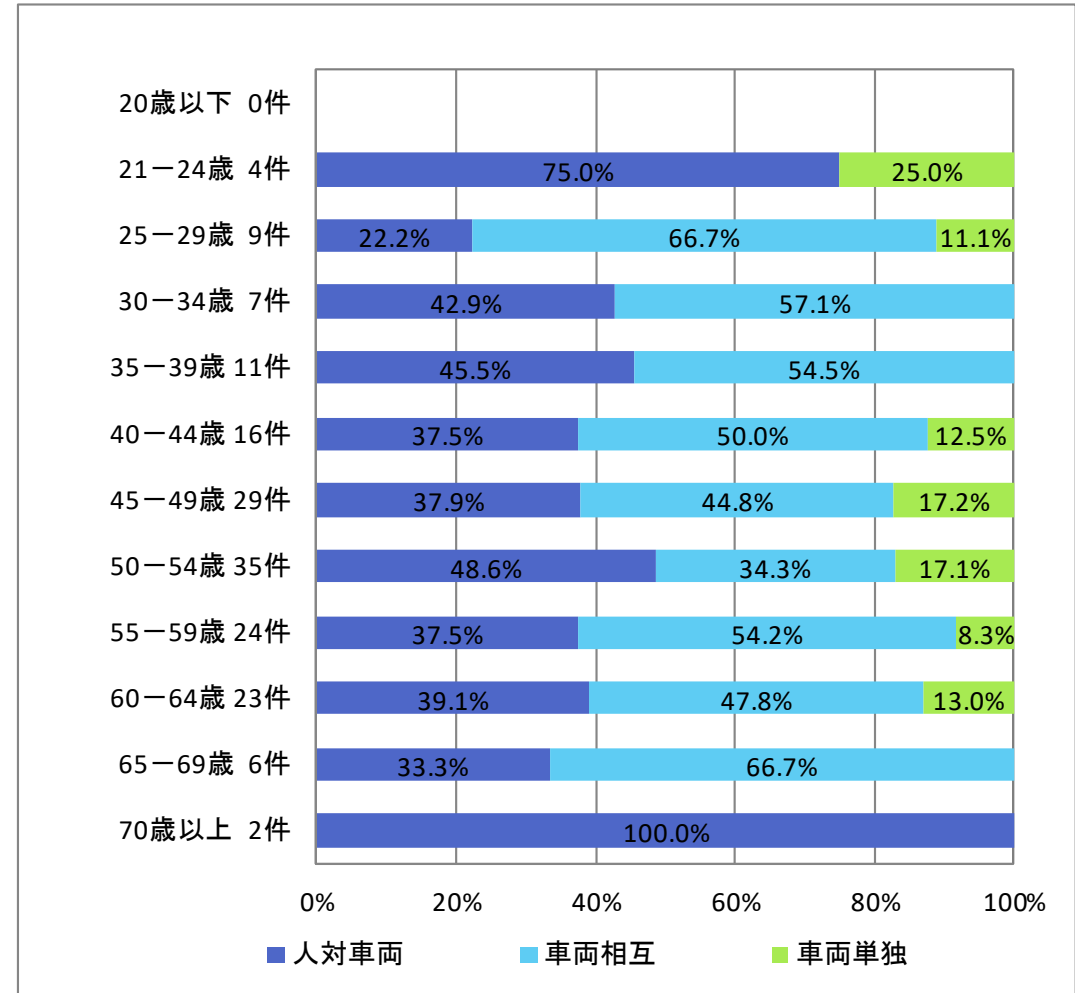
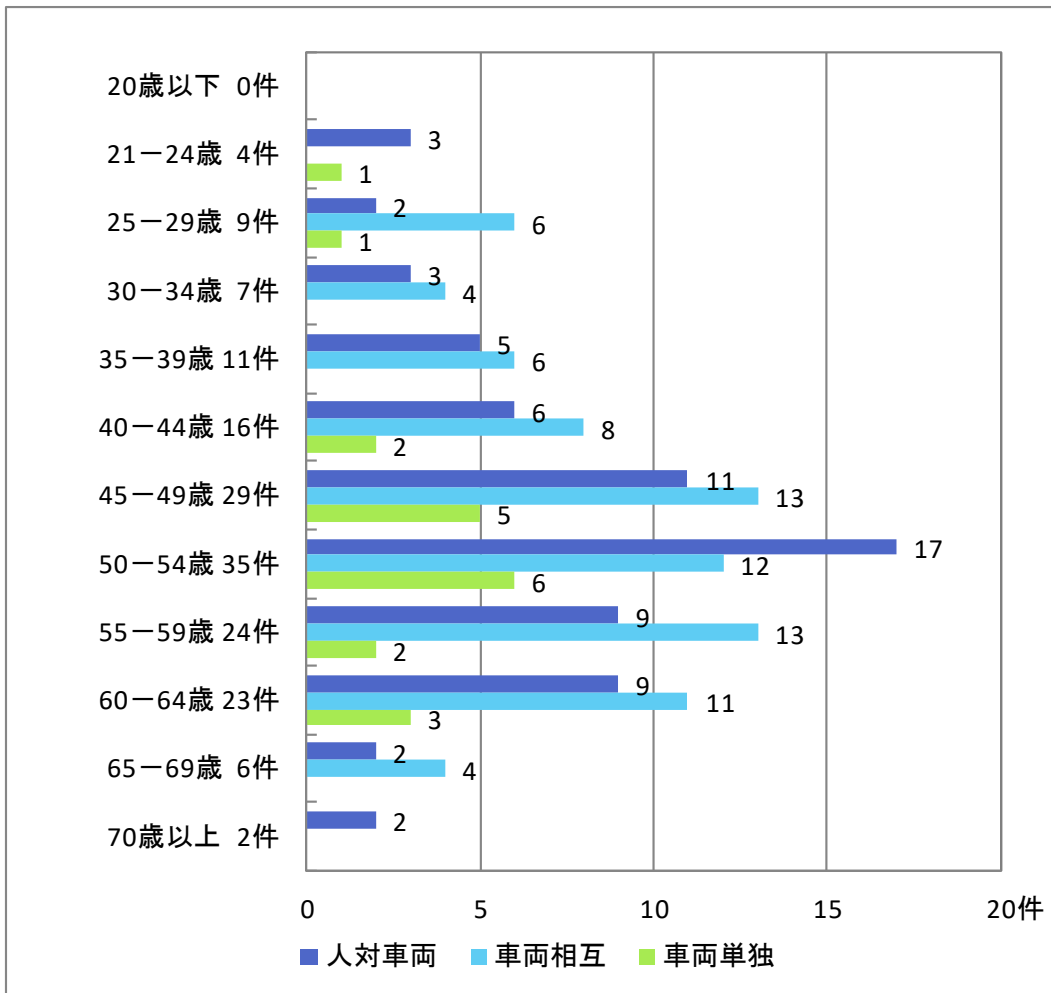
- ・ 第一当事者の年齢層別にみると、「50-54歳」が最も多く35件（21.1%）となっている。
- ・ 次いで、「45-49歳」29件（17.5%）、「55-59歳」24件（14.5%）、「60-64歳」23件（13.9%）等と続いている。



# Ⅷ. 2022年死亡事故データ(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、年齢層によって傾向は異なる。

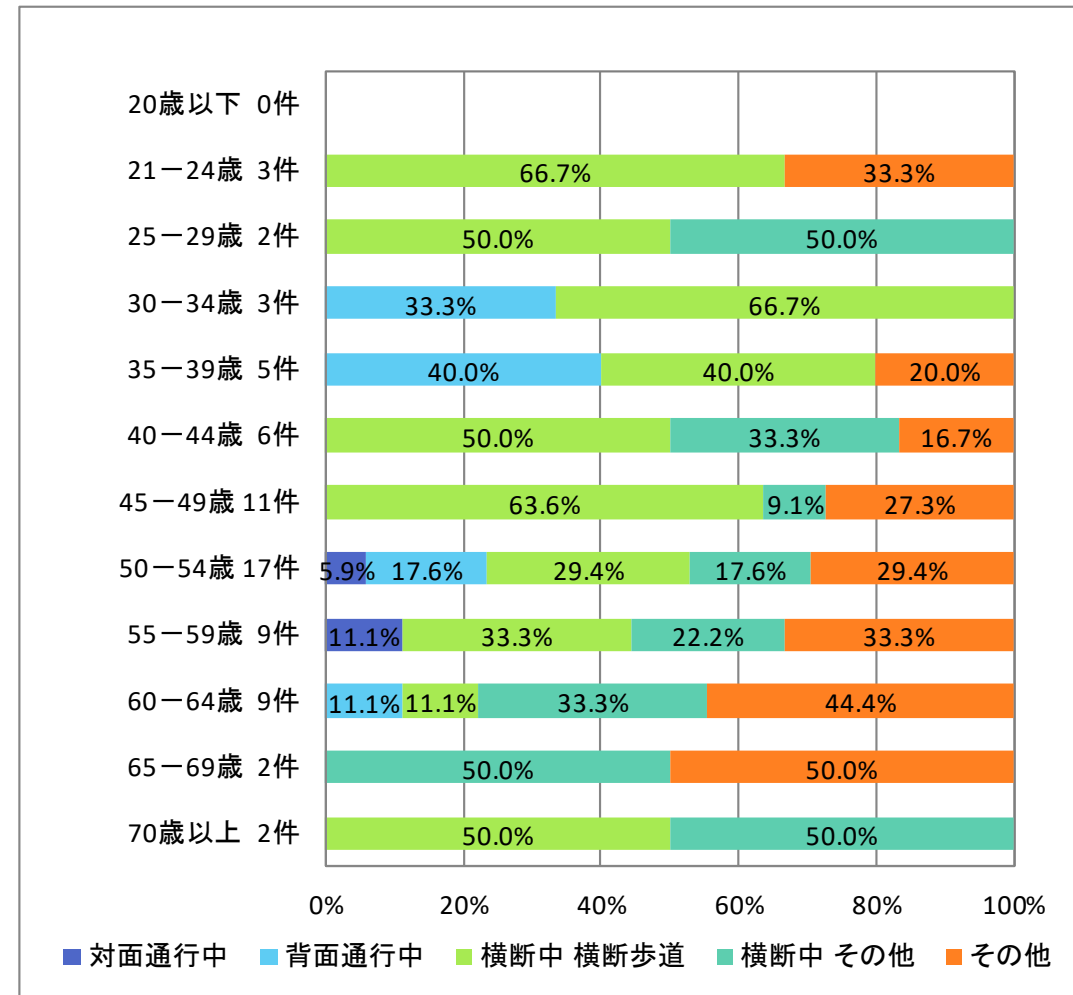
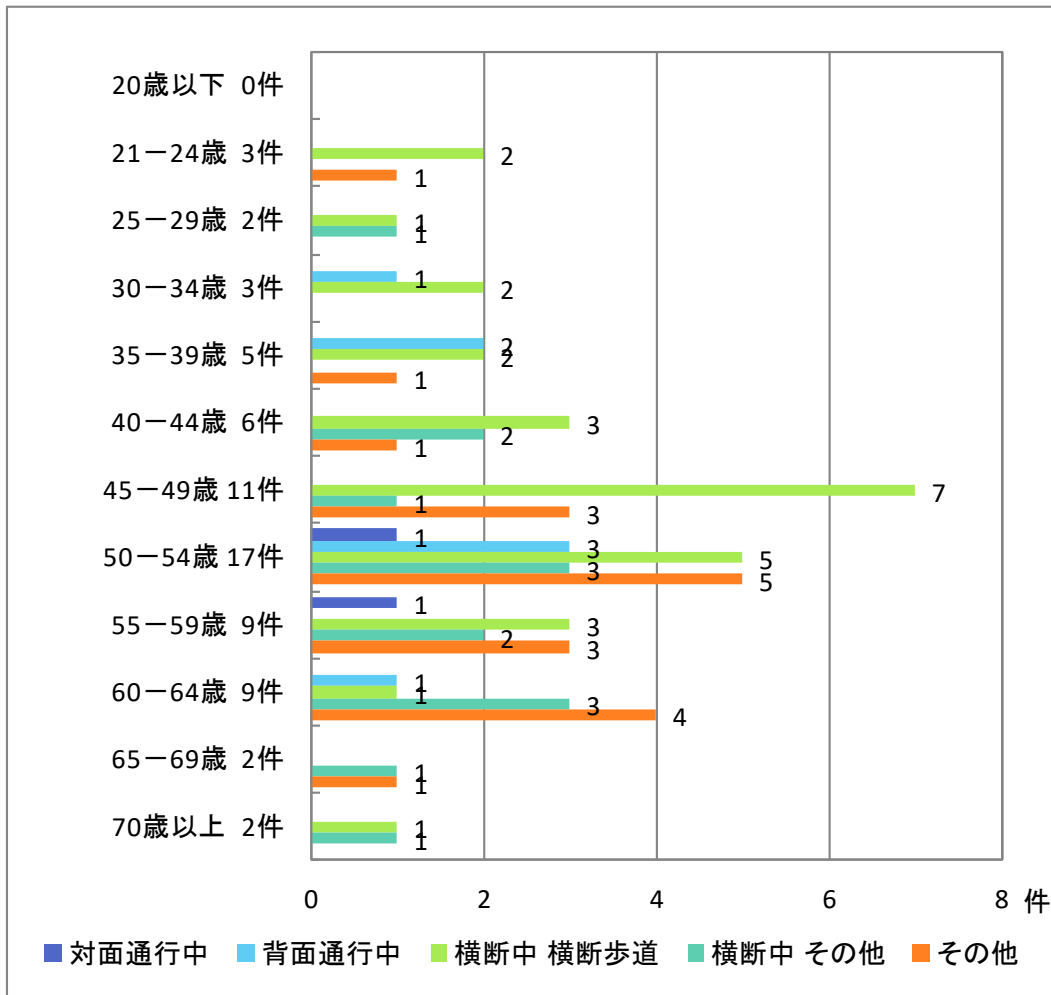


※対自転車事故は、「車両相互」に含まれます。

## Ⅷ. 2022年死亡事故データ(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。



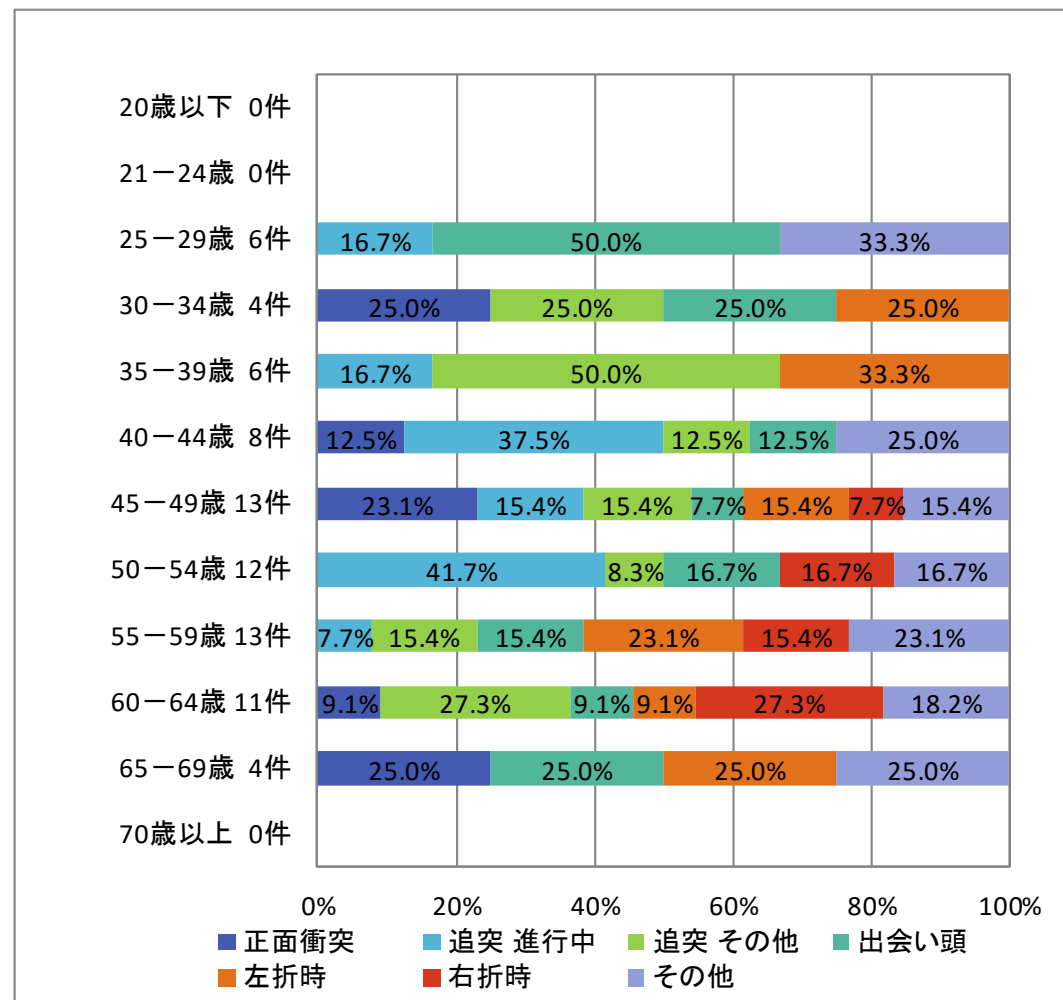
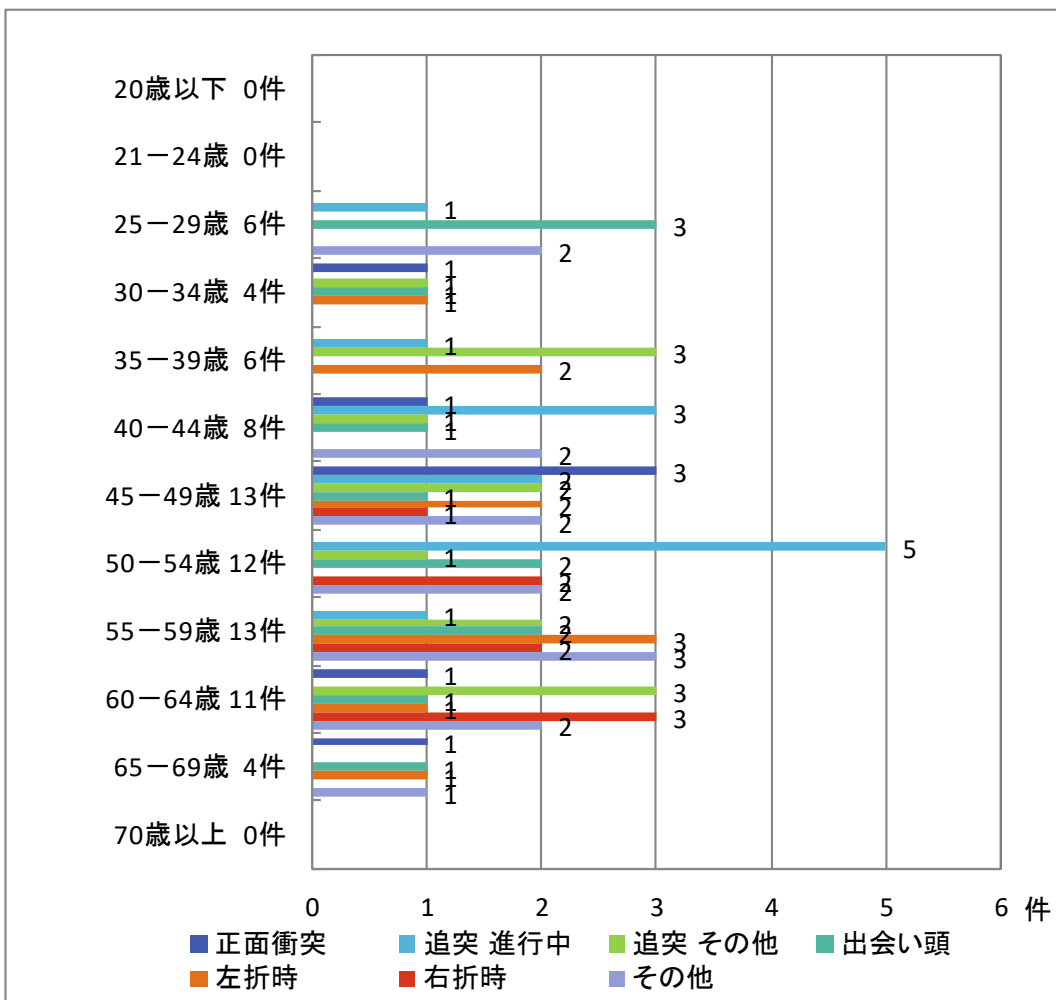
※対自転車事故は、「車両相互」に含まれます。



# Ⅷ. 2022年死亡事故データ(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。

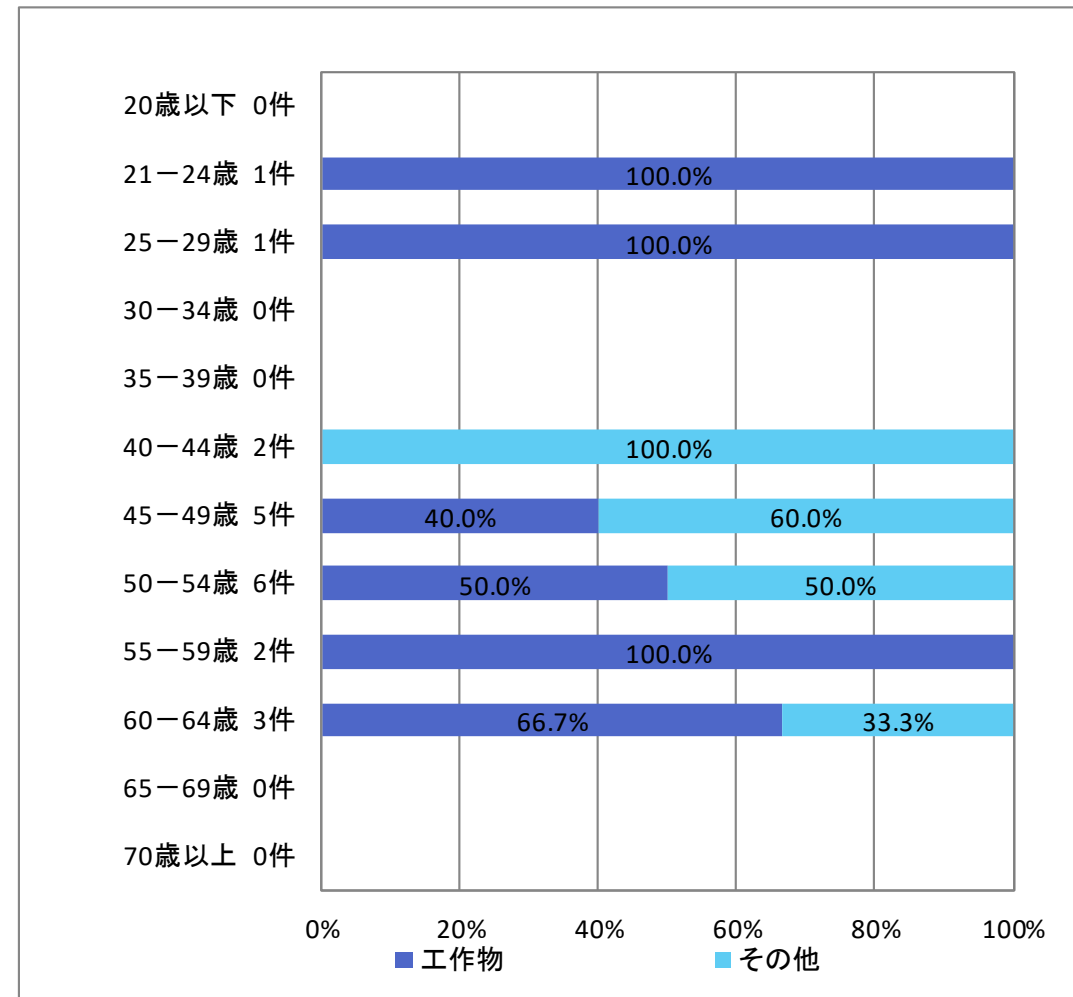
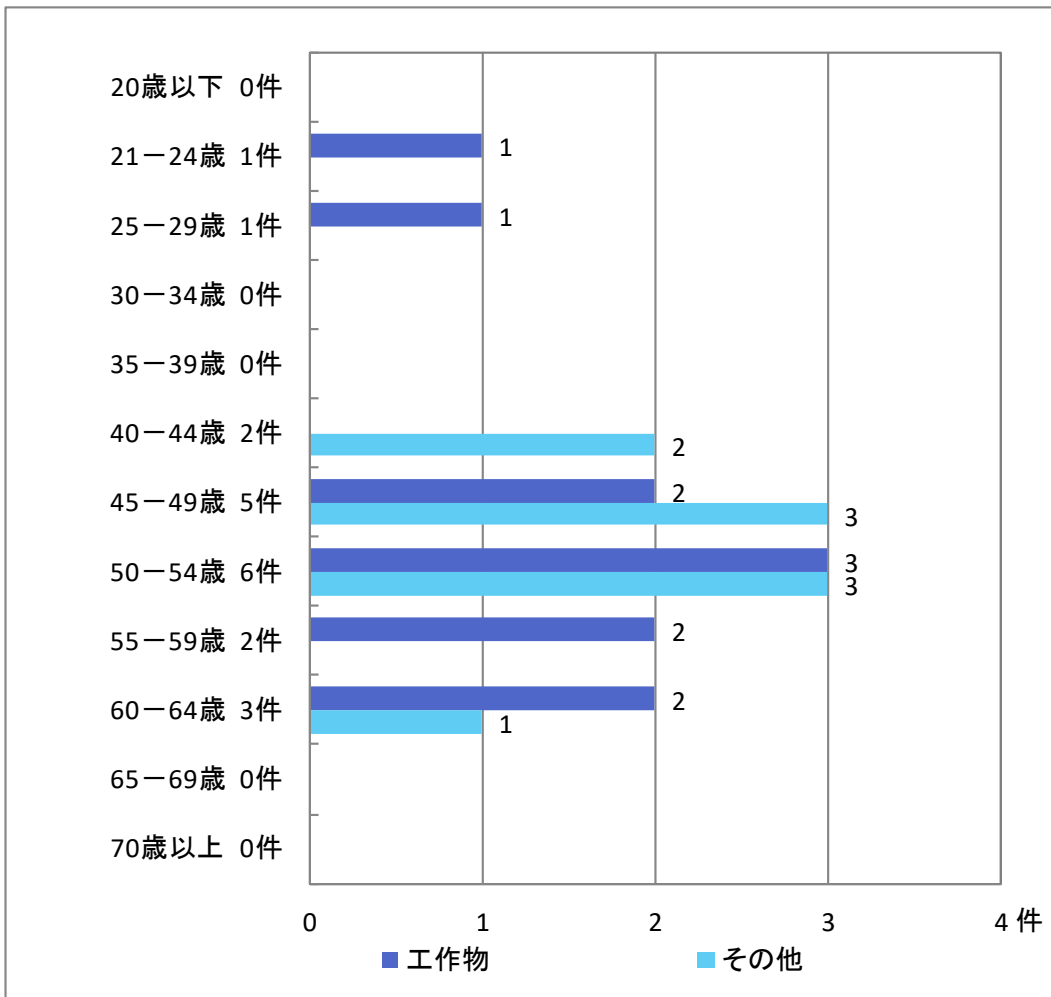


※対自転車事故は、「車両相互」に含まれます。

## Ⅷ. 2022年死亡事故データ(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。



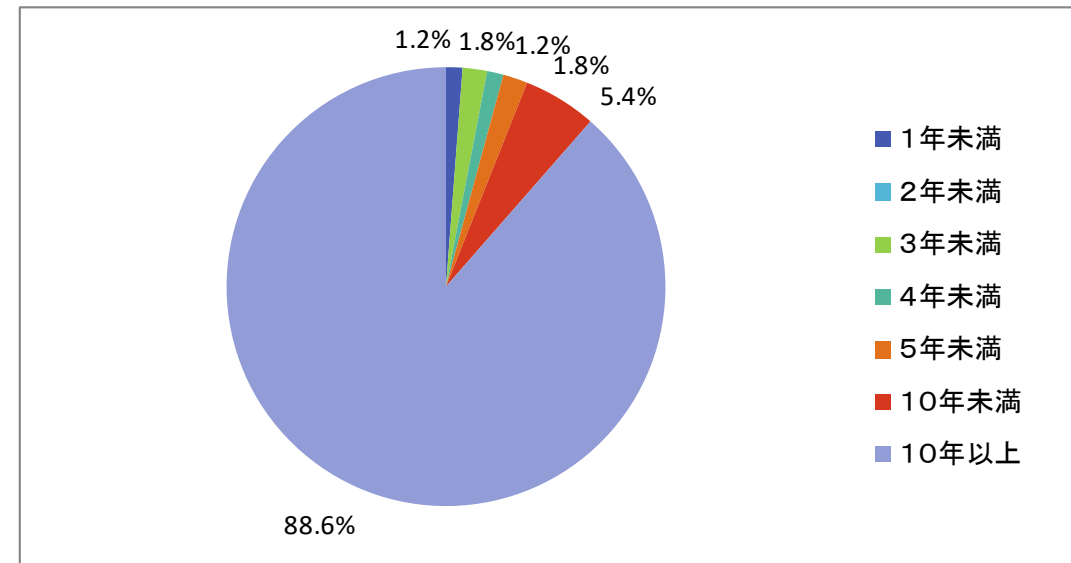
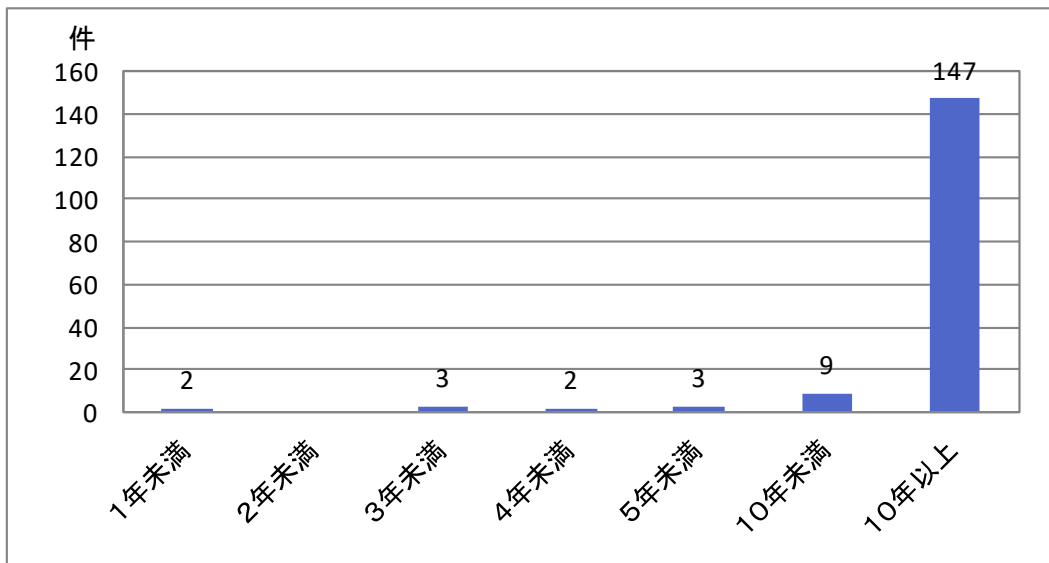
## Ⅸ. 2022年死亡事故データ(運転免許取得年数別)

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

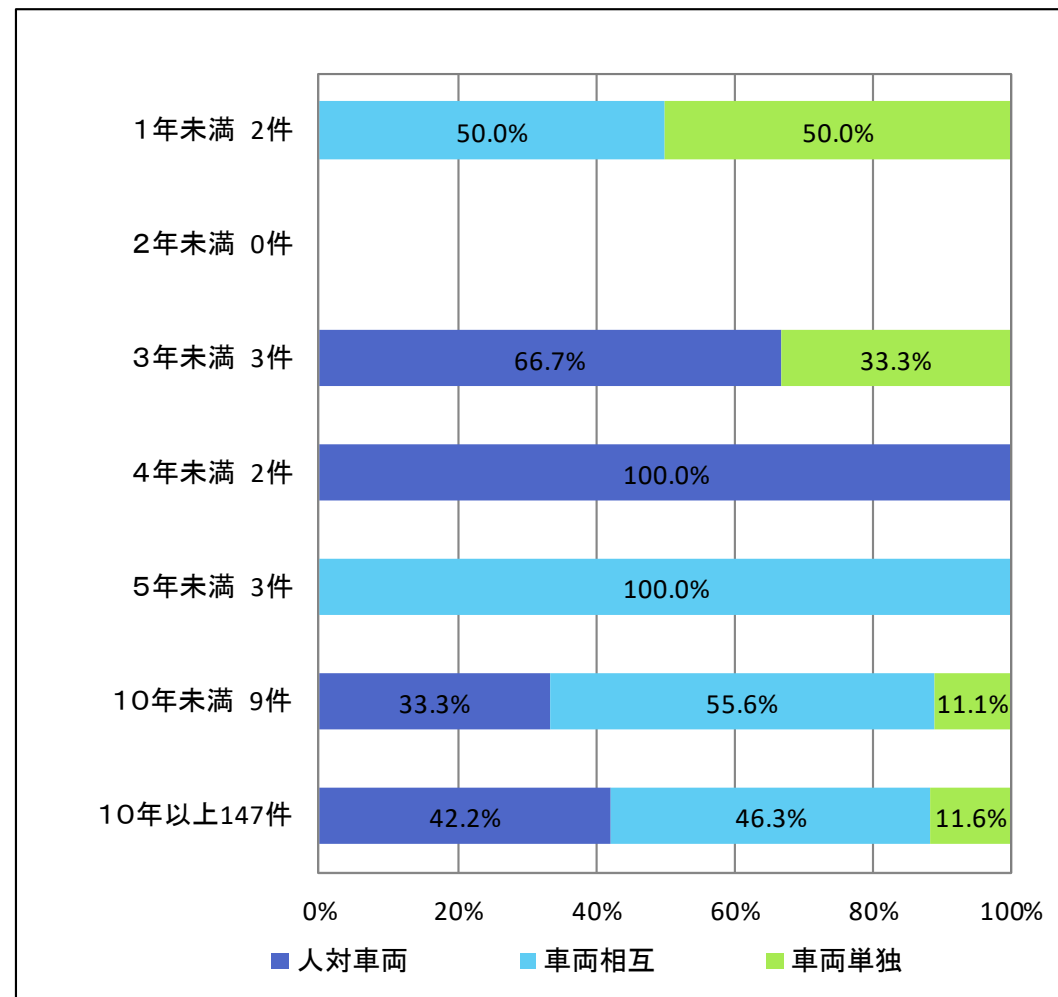
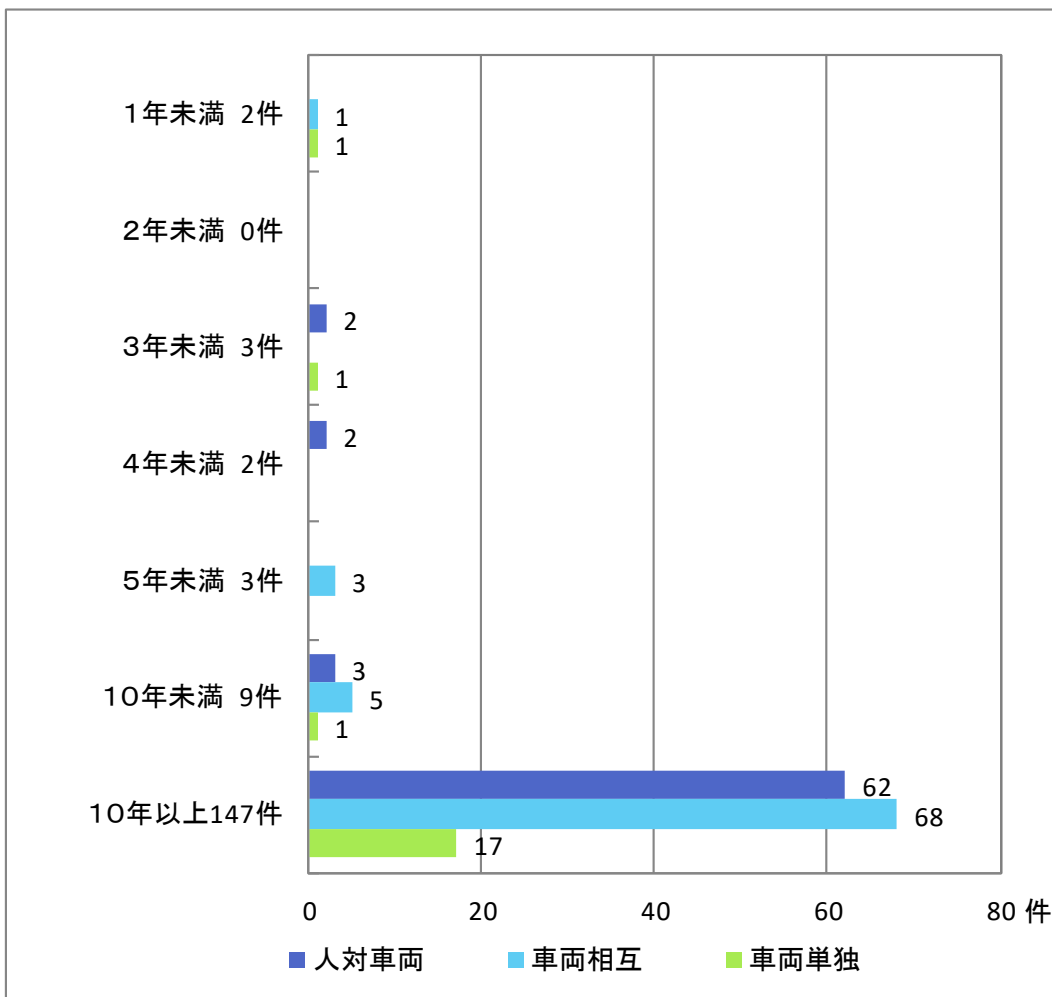
- ・運転者の免許取得年数別にみると、「10年以上」が最も多く147件（88.6%）と9割近く以上を占めている。



# Ⅸ. 2022年死亡事故データ(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、年数によって傾向は異なる。
- ・「10年以上」は「車両相互」の割合が多い。

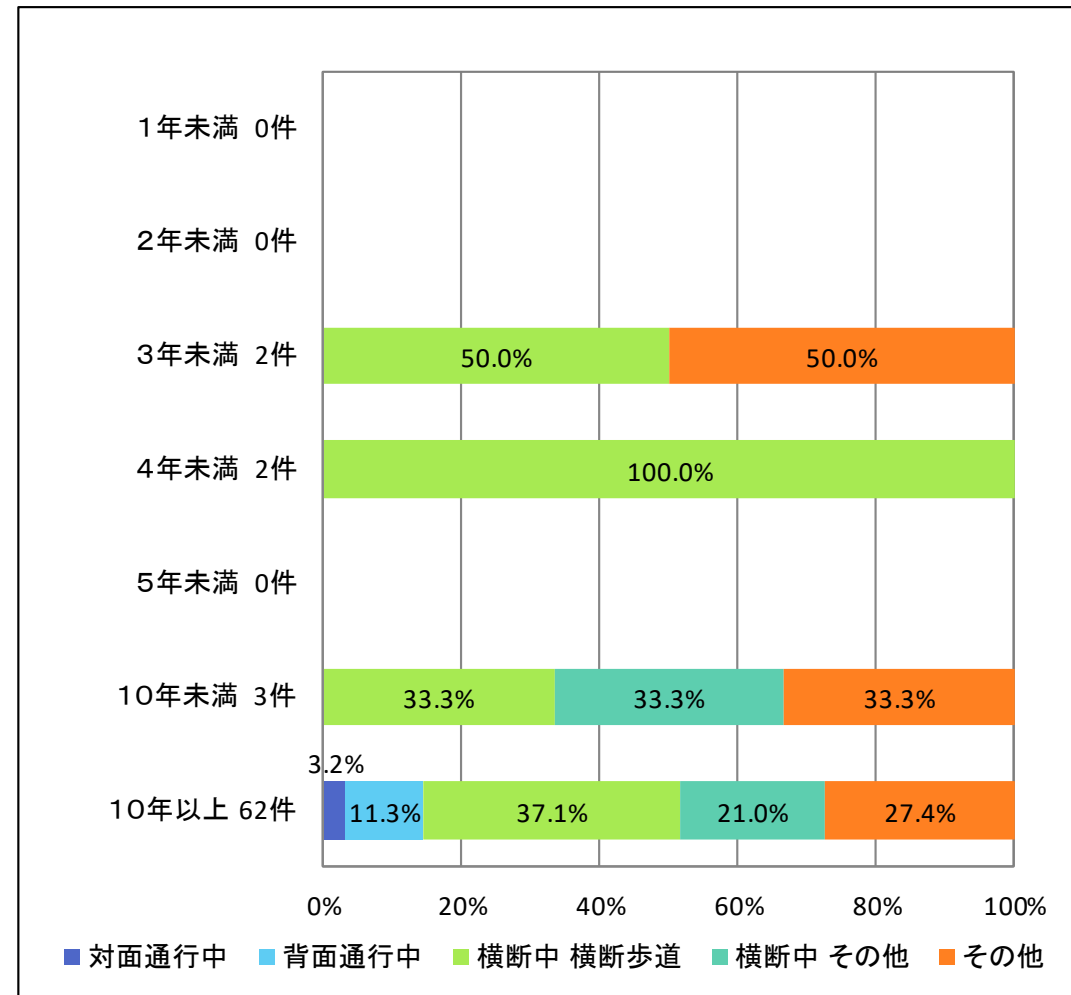
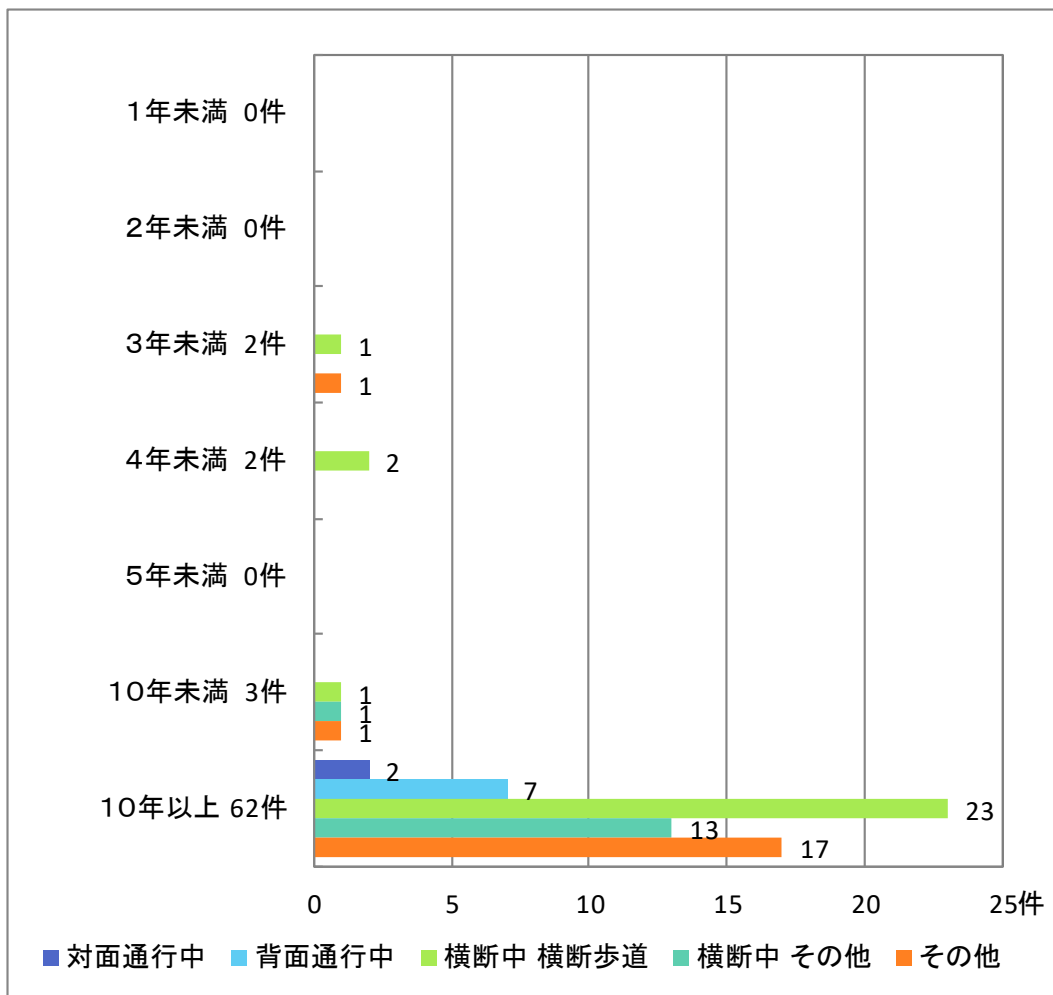


※対自転車事故は、「車両相互」に含まれます。

## 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。

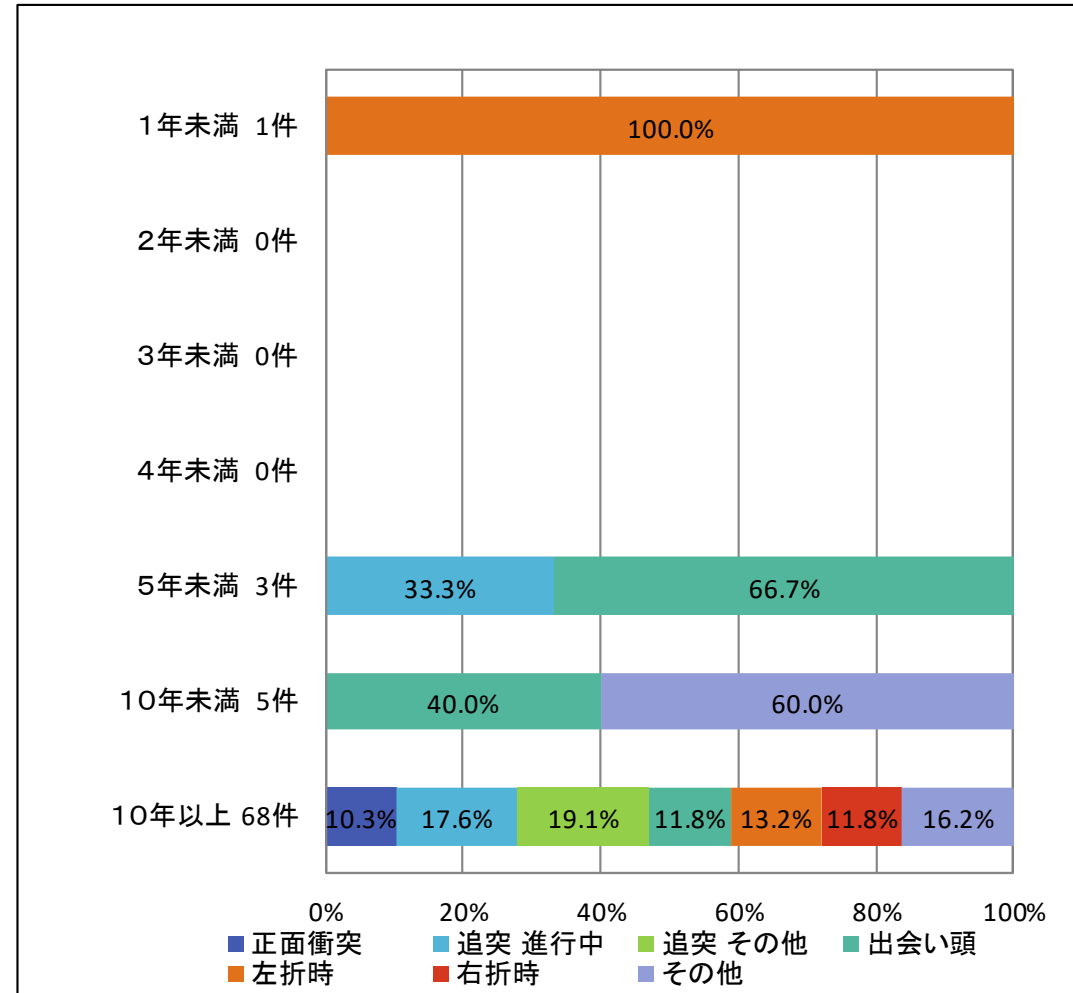
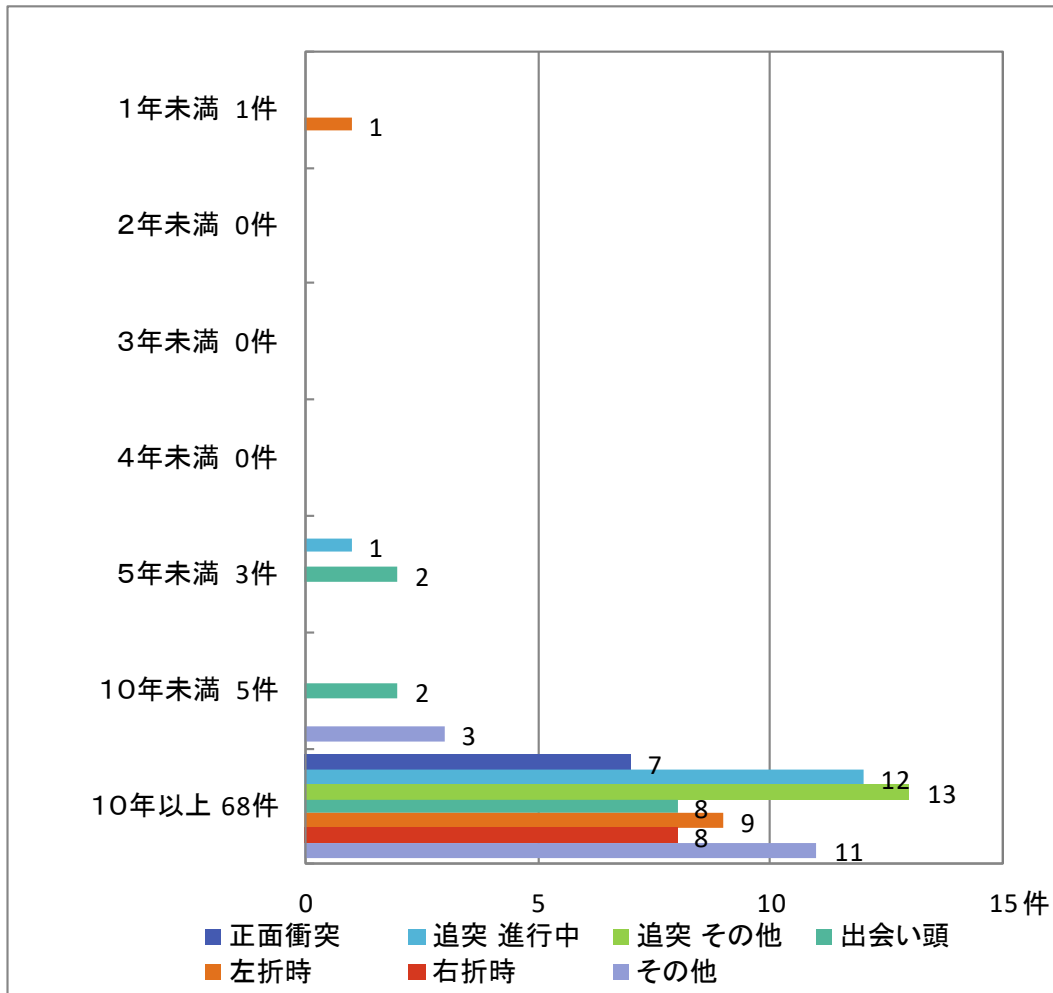


※対自転車事故は、「車両相互」に含まれます。

## 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。
- ・ 「10年以上」は「追突 その他」の割合が多い。

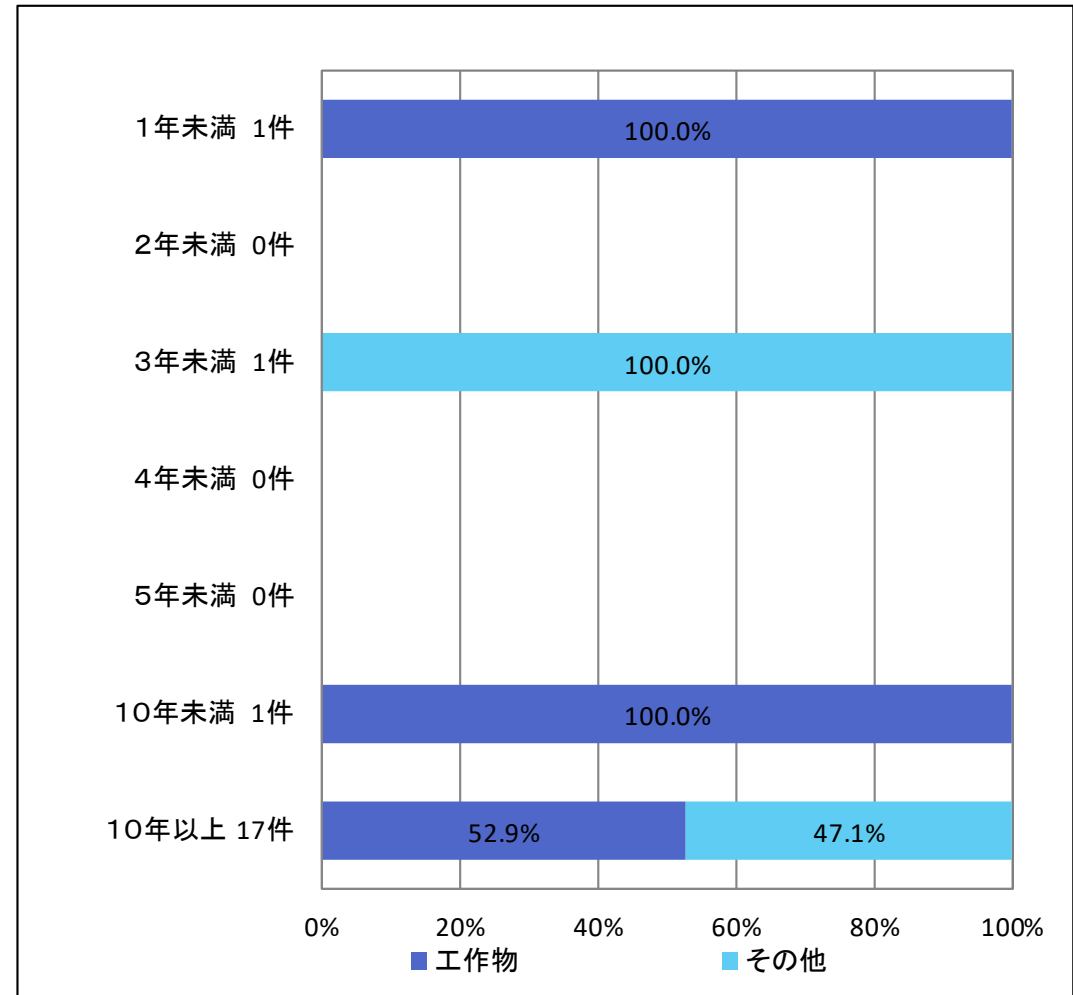
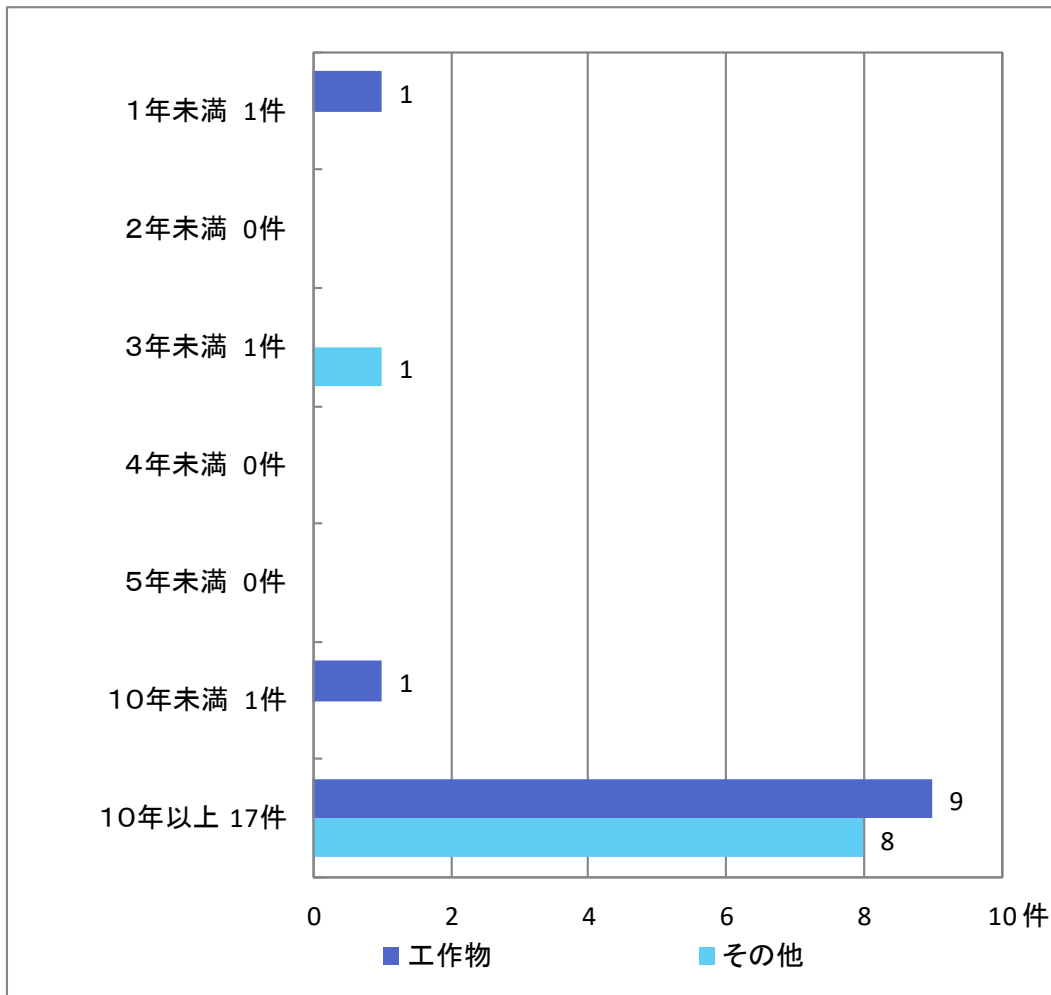


※対自転車事故は、「車両相互」に含まれます。

## 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「工作物」の割合が多い。

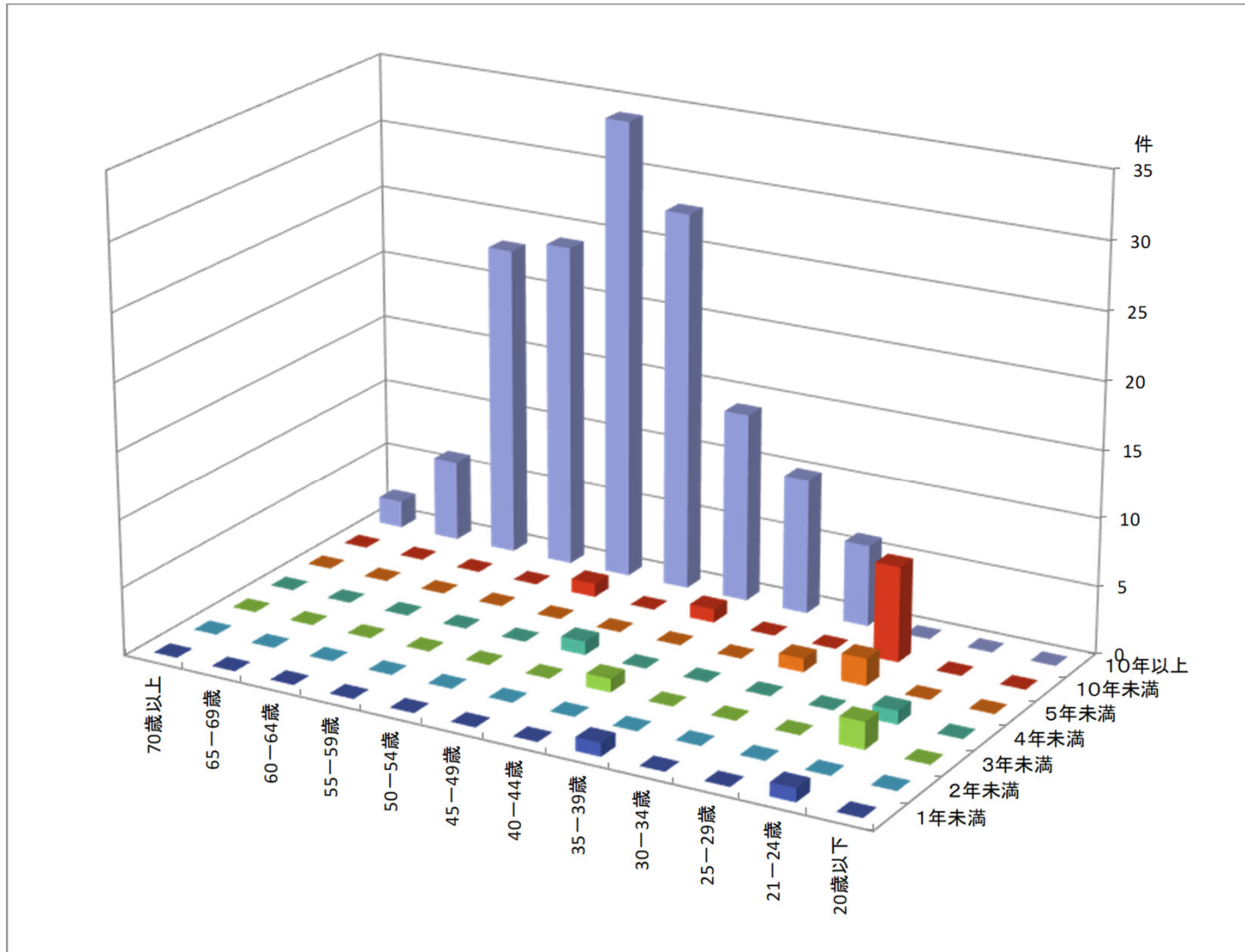




## Ⅸ. 2022年死亡事故データ(運転免許取得年数別)

### (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

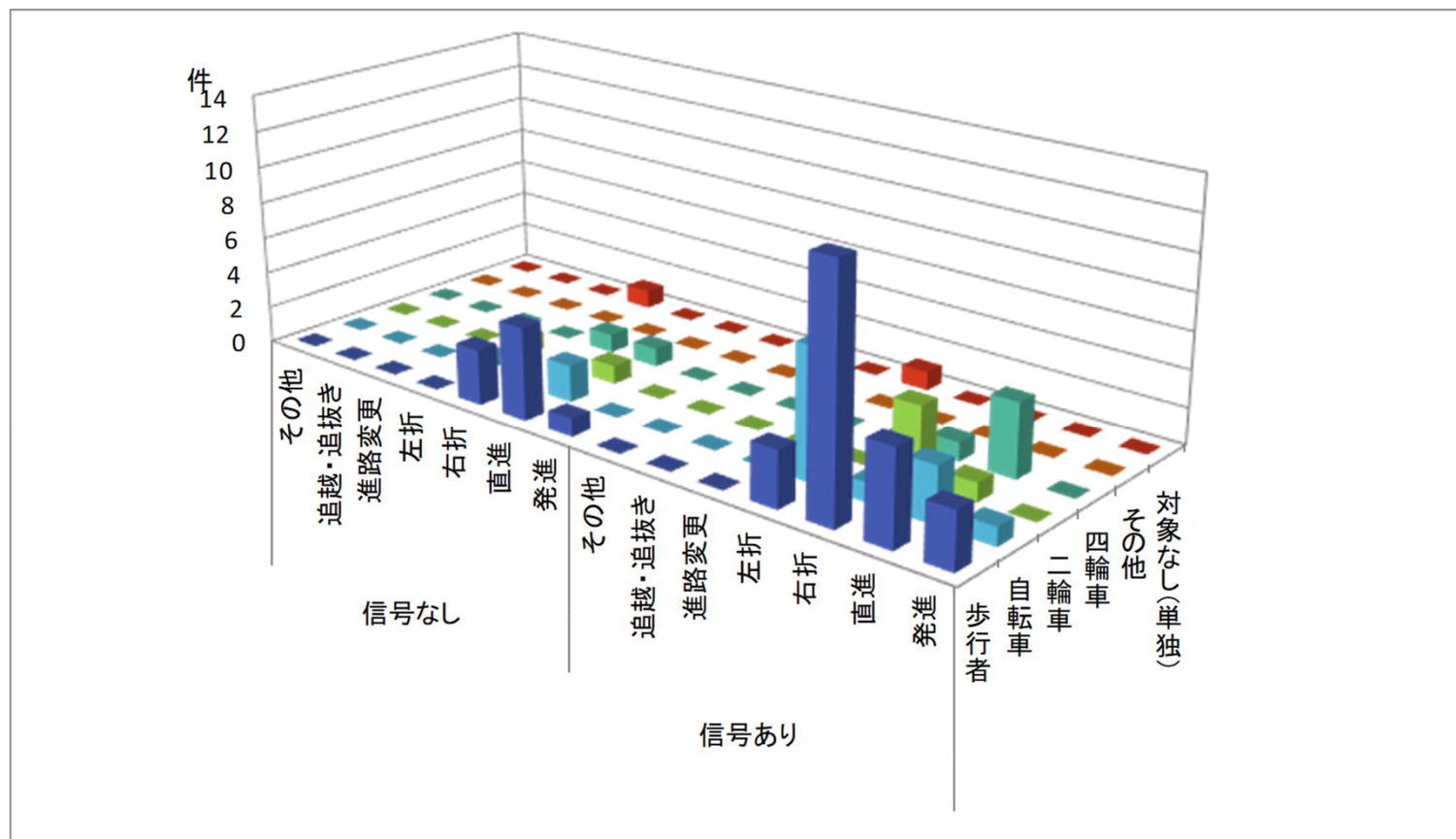
## X. 2022年死亡事故データ(交差点(追突を除く))

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

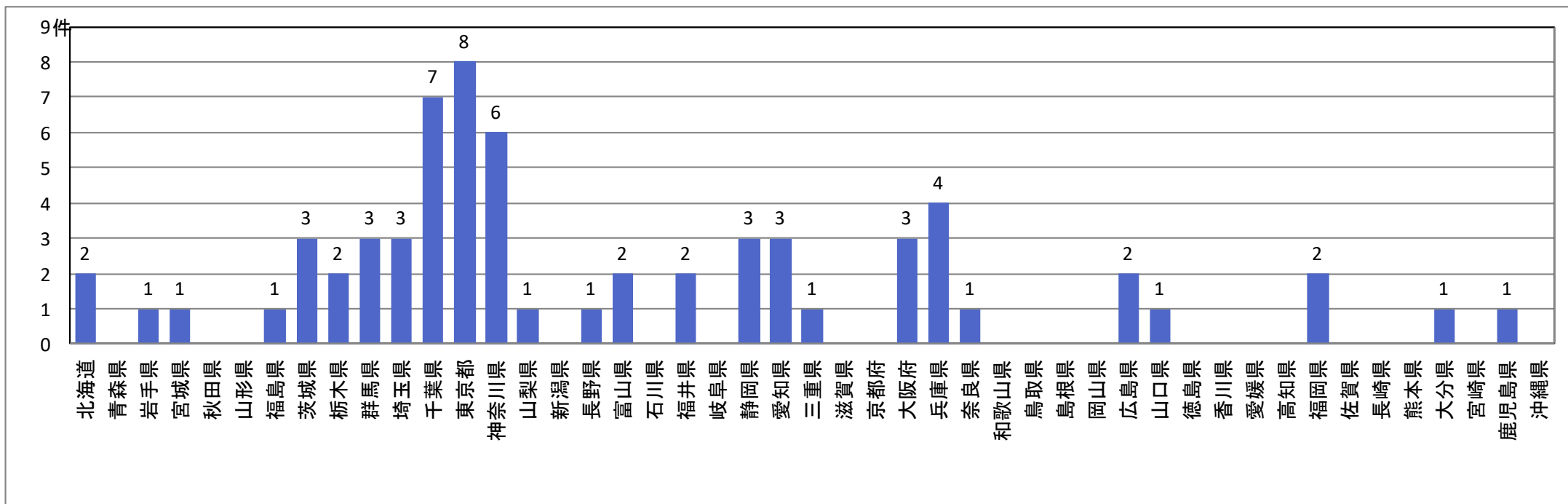
- ・信号機のある交差点での事故が多くなっている。
- ・信号機のある交差点では、左折は「自転車」、右折、直進は「歩行者」の事故が多い。
- ・信号機のない交差点では、直進、右折ともに「歩行者」の事故が多い。



# X. 2022年死亡事故データ(交差点(追突を除く))

## 2. 発生地別

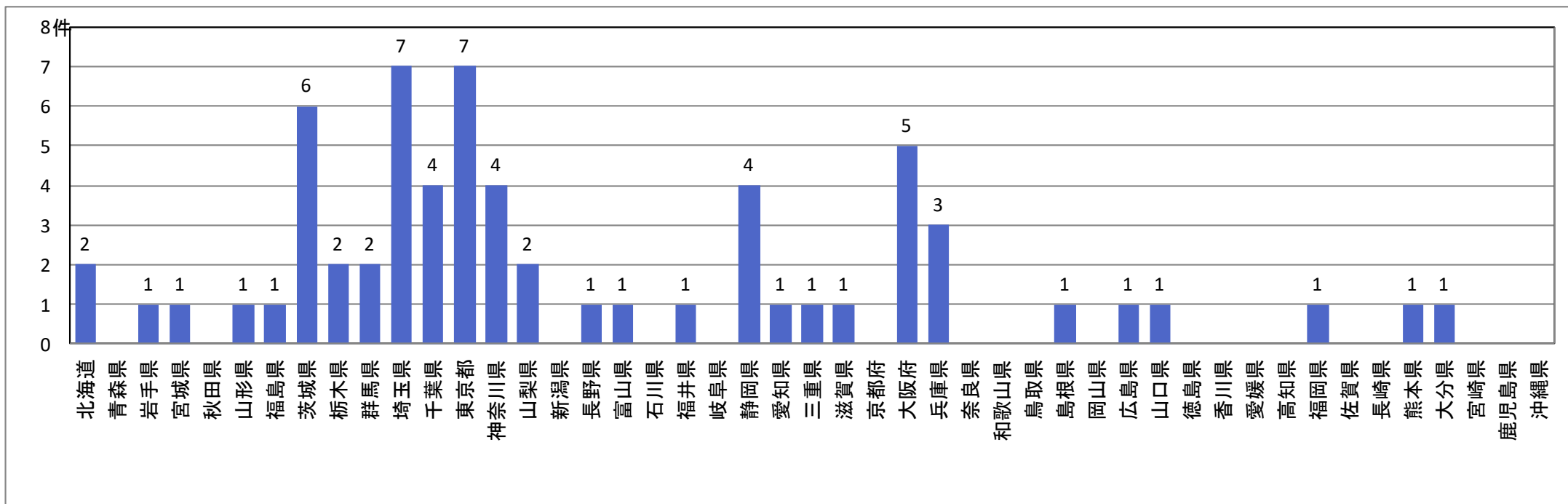
- 発生地別の交差点事故件数をみると、「東京都」が最も多く8件、次いで「千葉県」7件、「神奈川県」6件、「兵庫県」4件等と続いている。



## X. 2022年死亡事故データ(交差点(追突を除く))

### 3. 車籍別

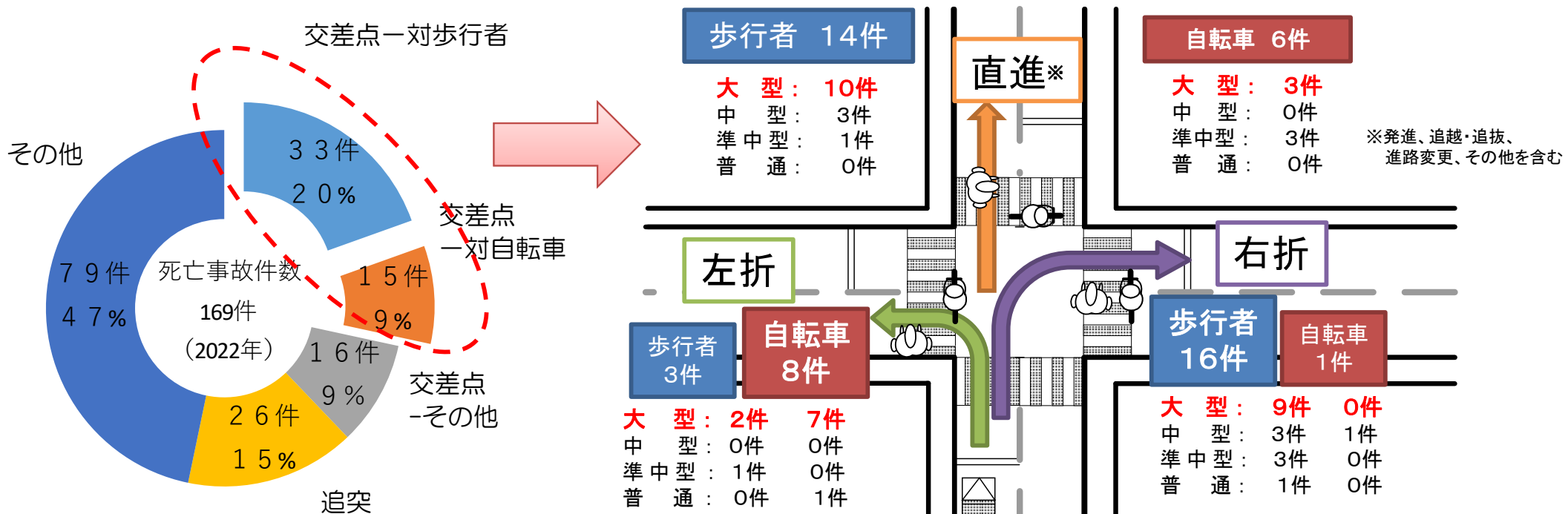
- ・車籍別の交差点事故件数をみると、「埼玉県」、「東京都」が最も多くそれぞれ7件、次いで「茨城県」6件、「大阪府」5件、「千葉県」、「神奈川県」、「静岡県」がそれぞれ4件等と続いている。



# X. 2022年死亡事故データ(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、対自転車の死亡事故(48件)は、追突事故(26件)の**1.8倍**。
- ・直進死亡事故は、**7割が対歩行者(14件)**であり、**対歩行者の7割以上が大型車**。
- ・左折死亡事故は、**7割以上が対自転車(8件)**であり、**対自転車の9割近くが大型車**。
- ・右折死亡事故は、**9割以上が対歩行者(16件)**であり、**対歩行者の6割近くが大型車**。



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

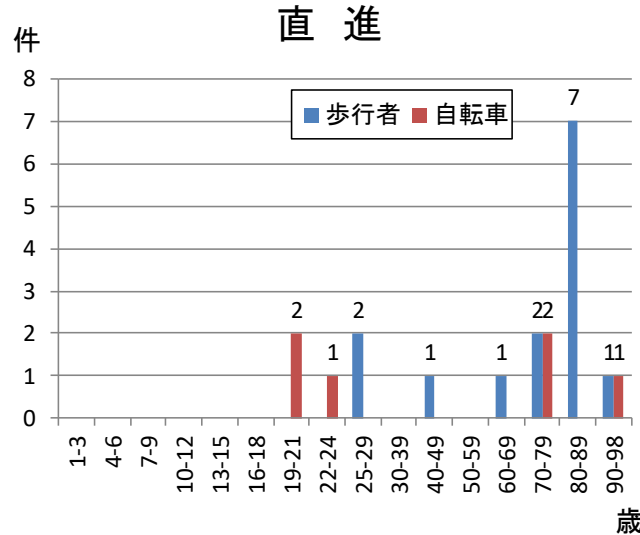
車両区分の解説	
大型	車両総重量11t以上
中型	7.5t以上11t未満
準中型	3.5t以上7.5t未満
普通	3.5t未満
※なお、本統計データに軽自動車は含まない	

出典：(公財)交通事故総合分析センター

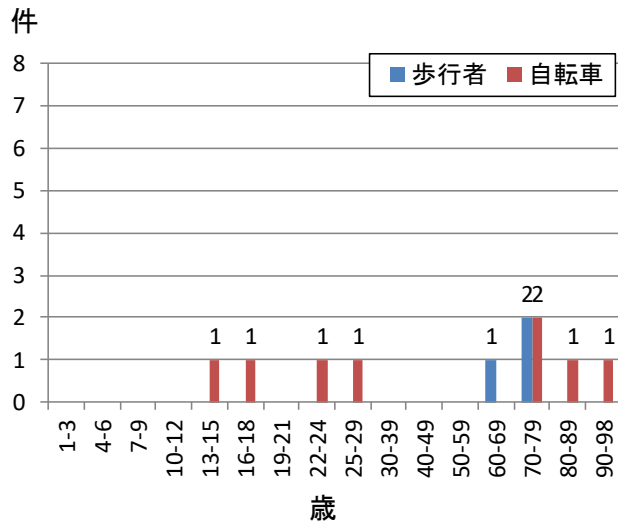
# X. 2022年死亡事故データ(交差点(追突を除く))

## 5. 対歩行者・自転車別の第二当事者の年齢別

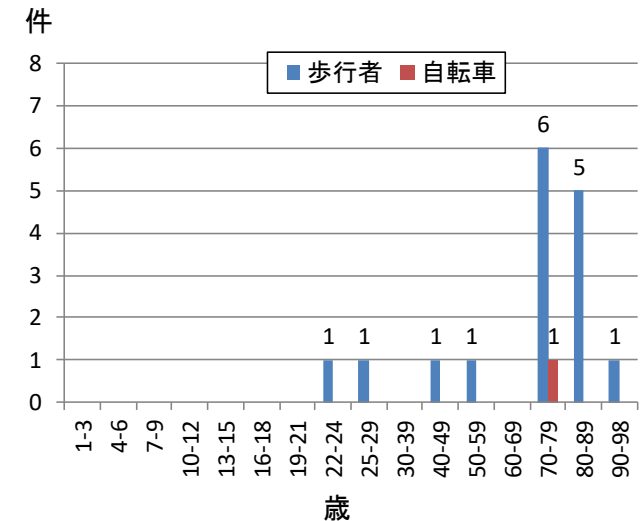
- ・直進時の死亡事故: 対歩行者は7割以上が70歳以上、対自転車は5割が70歳以上。
- ・左折時の死亡事故: 対自転車は10歳代から90歳代まで幅広い年齢層で3割近くが10歳代、5割が70歳以上。
- ・右折時の死亡事故: 対歩行者は20歳代から90歳代まで幅広い年齢層で8割近くが70歳以上。



### 左折



### 右折



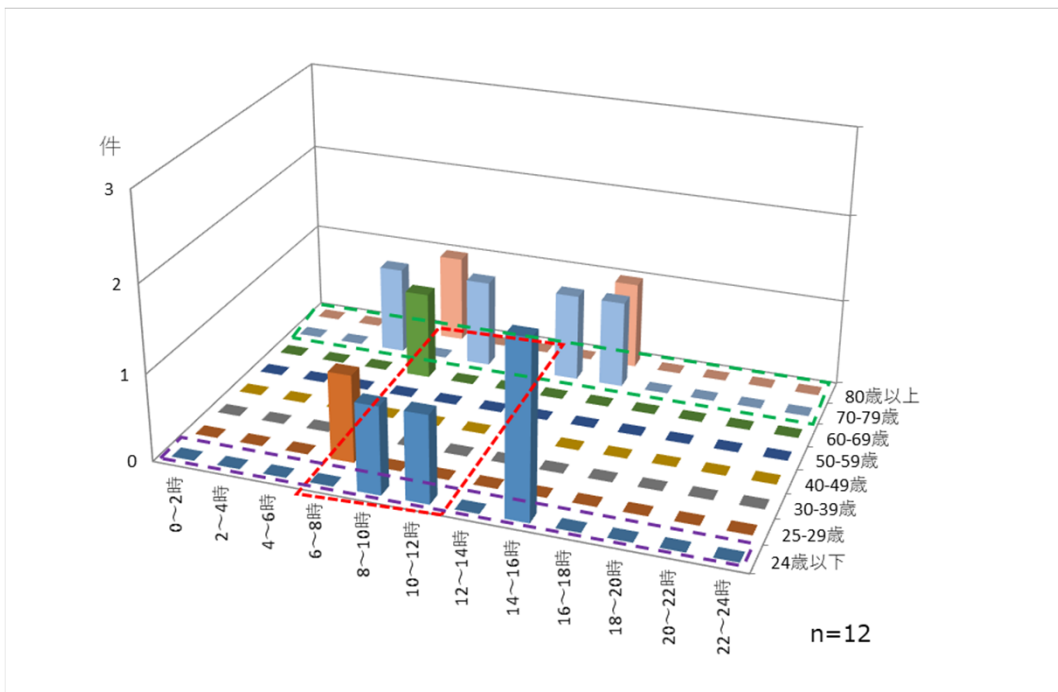


## Ⅶ. 2022年1～12月死亡事故データ(交差点(追突を除く))

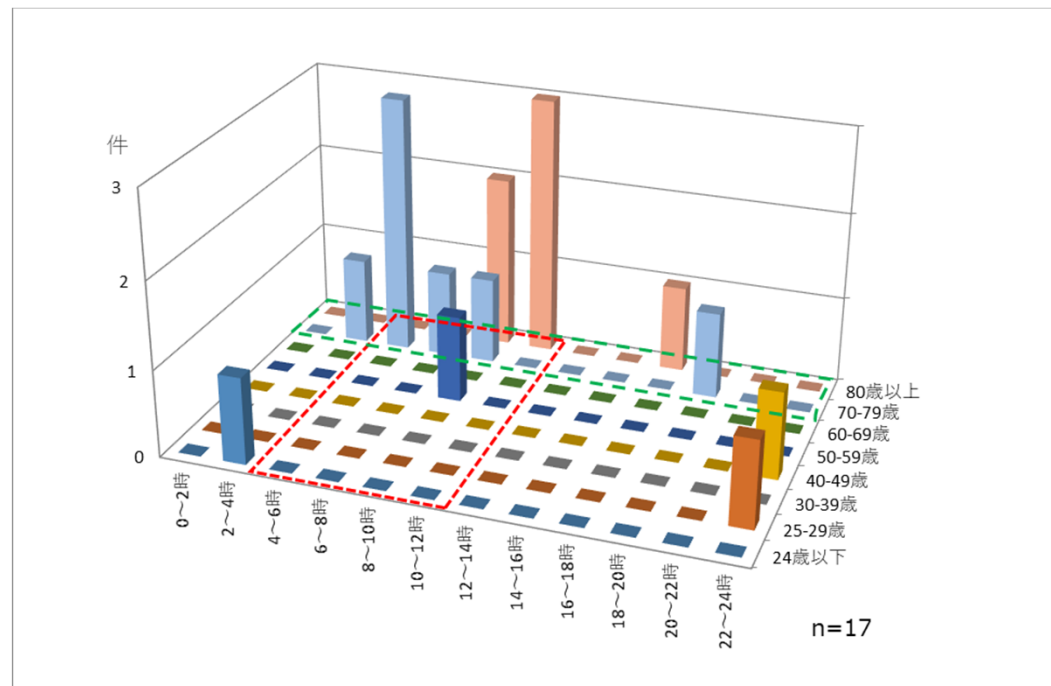
### 6. 右・左折別の第二当事者の年齢別・発生時間別

- ・左折死亡事故は、「70歳以上」が6件（50.0%）、「24歳以下」が4件（33.3%）となっている。若年層及び高齢層で全体の8割以上を占めている。また、発生時間帯は6件（50.0%）と5割が午前中の時間帯（6時～12時）に発生している。
- ・一方、右折死亡事故は、「70歳以上」が13件（76.5%）と8割近くを占めている。また、発生時間帯は11件（64.7%）と6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。

【左折】



【右折】

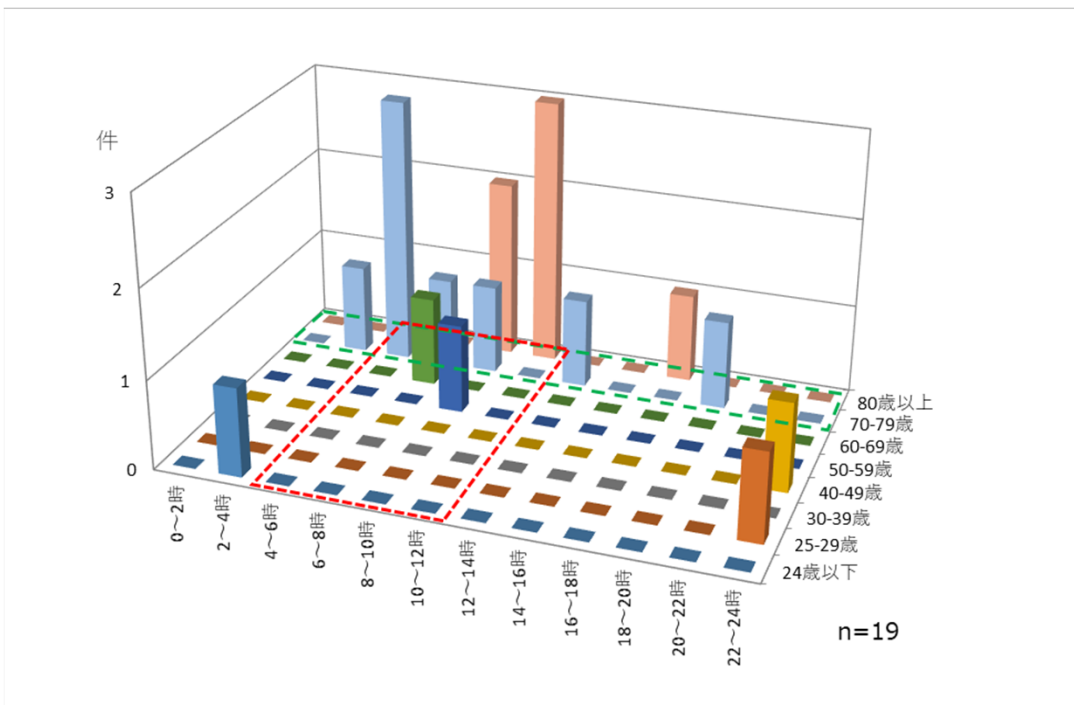


## Ⅶ. 2022年1～12月死亡事故データ(交差点(追突を除く))

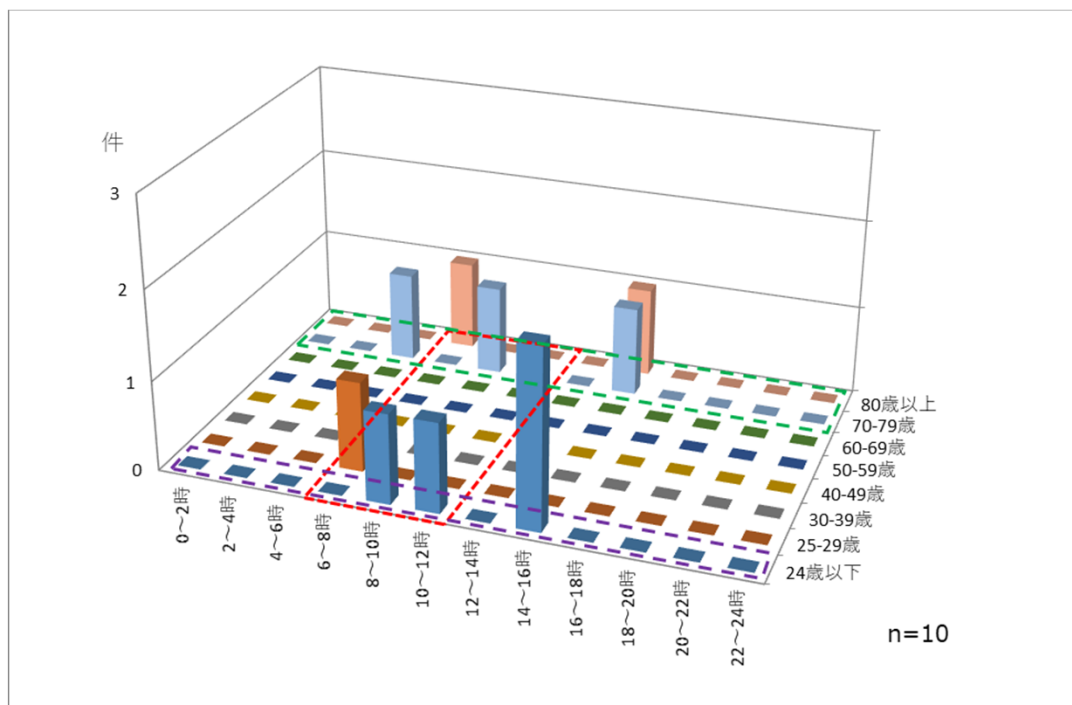
### 7. 右・左折時の対歩行者・自転車別の第二当事者の年齢別・発生時間別

- ・第二当事者が歩行者の場合、「70歳以上」が14件（73.7%）と7割以上を占めている。また、発生時間帯は12件（63.2%）と6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5件（50.0%）、「24歳以下」が4件（40.0%）となっている。若年層及び高齢層で全体の9割を占めている。また、発生時間帯は全て日中（6時～18時）となっており、そのうち、5件（50.0%）と5割が午前中の時間帯（6時～12時）に発生している。

【対歩行者】



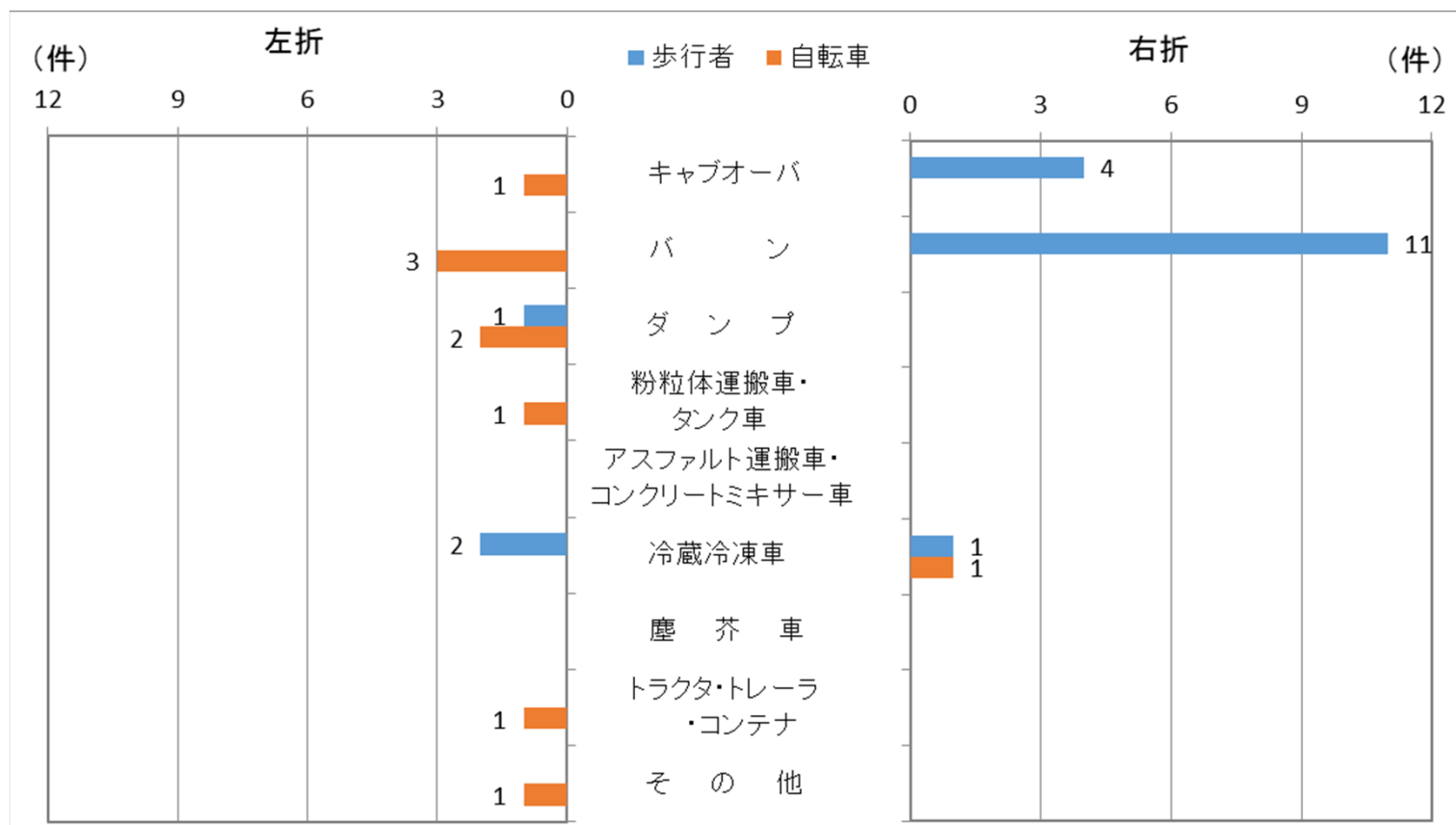
【対自転車】



# X. 2022年死亡事故データ(交差点(追突を除く))

## 8. 右左折死亡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」3件、次いで「ダンプ」2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11件となっている。



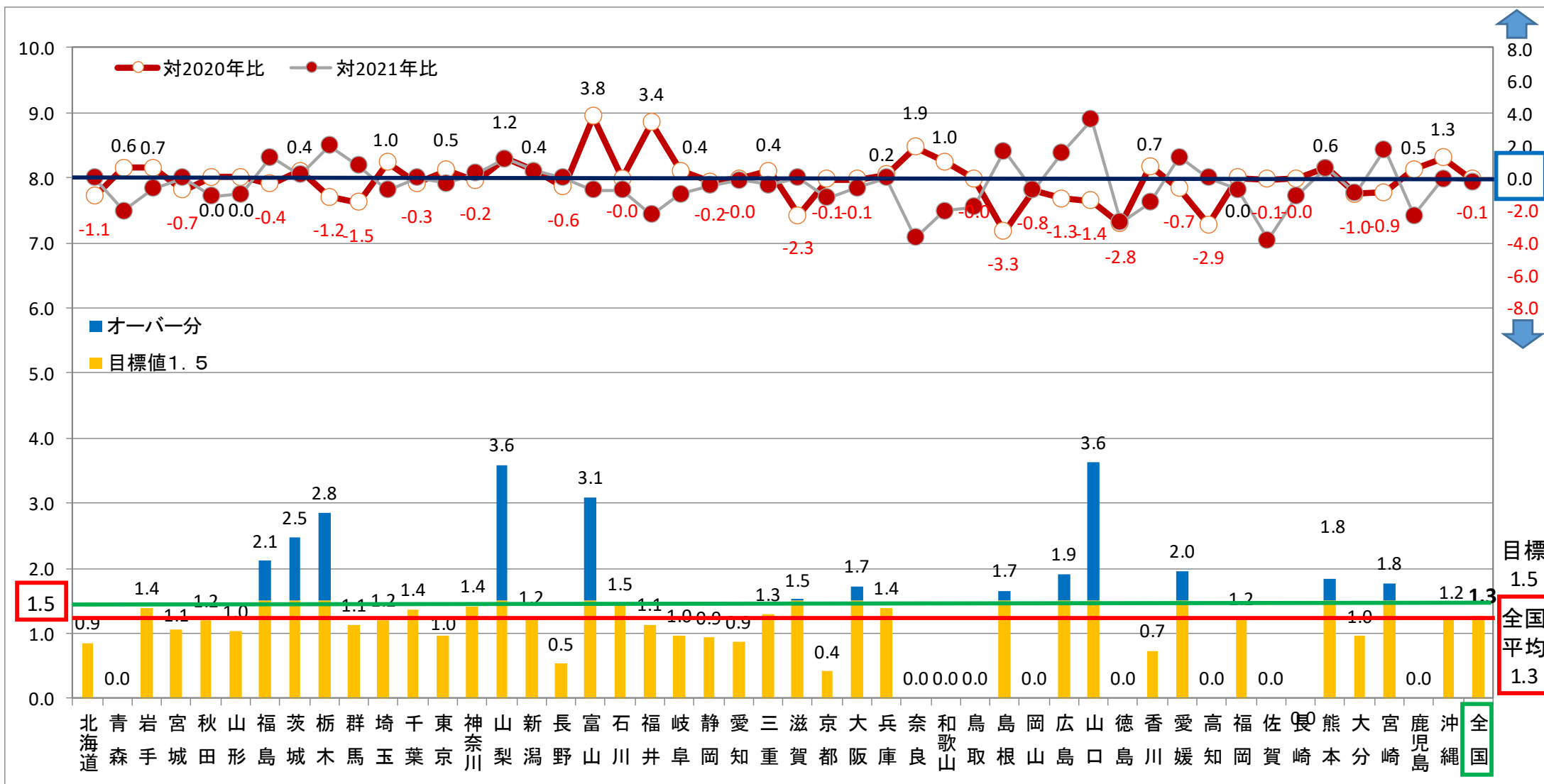
メ モ

# X I . 2022年死亡事故データ(1万台当たり死亡事故件数)

区分	死亡事故件数 (件)					死者数 (人)					車両台数 (台)	1万台当たり死亡事故件数 (件)
	R01	R02	R03	R04	R03比	R01	R02	R03	R04	R03比		
北海道	10	14	6	6	0	10	14	6	6	0	70,107	0.9
都道府県	宮城	5	5	3	3	0	5	3	3	0	28,218	1.1
	福島	2	3	2	5	3	2	3	5	2	23,719	2.1
	岩手	2	2	3	2	△1	2	2	2	△1	14,390	1.4
	青森	3	2	3	0	△3	3	3	0	△3	14,635	0.0
東北	山形	3	2	2	1	△1	2	2	1	△1	9,714	1.0
	秋田	2	2	2	1	△1	2	2	1	△1	8,416	1.2
北陸・信越	新潟	4	1	2	3	1	4	2	3	1	24,041	1.2
	長野	6	2	1	1	0	6	2	1	0	18,884	0.5
	石川	4	3	3	2	△1	4	3	2	△1	13,744	1.5
	富山	0	0	5	4	△1	0	0	4	△1	12,954	3.1
関東	東京	4	8	12	9	△3	4	8	12	△3	93,441	1.0
	神奈川	10	9	8	10	2	10	9	10	2	71,066	1.4
	千葉	18	11	9	9	0	19	11	9	0	65,730	1.4
	埼玉	16	9	18	11	△7	16	9	18	△7	91,174	1.2
	群馬	12	8	10	11	1	12	8	10	1	44,533	2.5
	馬場	3	5	1	3	2	3	5	1	2	26,643	1.1
	栃木	3	5	2	7	5	3	5	2	5	24,610	2.8
	群馬	0	1	2	3	1	0	1	2	1	8,359	3.6
	山梨	0	1	2	3	1	0	1	2	1	8,359	3.6
	梨	0	1	2	3	1	0	1	2	1	8,359	3.6
中部	愛知	13	9	9	8	△1	13	9	9	△1	92,011	0.9
	静岡	7	7	6	4	△2	7	7	6	△2	42,862	0.9
	岐阜	3	3	4	2	△2	3	3	4	△2	20,635	1.0
	三重	3	3	4	3	△1	4	4	3	△2	23,208	1.3
近畿	大阪	23	24	23	17	△6	23	26	24	△6	98,489	1.7
	京都	2	4	4	1	△3	2	4	5	△4	24,422	0.4
	兵庫	6	6	7	7	0	7	6	8	△1	50,589	1.4
	滋賀	1	5	2	2	0	1	5	2	0	13,292	1.5
中国	奈良	1	2	4	0	△4	1	2	4	△4	10,646	0.0
	和歌山	3	1	2	0	△2	3	1	2	△2	9,742	0.0
	鳥取	6	5	1	6	5	6	5	9	8	31,375	1.9
	岡山	4	1	1	0	△1	4	1	1	0	5,602	0.0
四国	香川	5	2	3	1	△2	5	2	3	△2	13,549	0.7
	徳島	1	4	2	0	△2	1	4	2	△2	7,239	0.0
	愛媛	4	2	1	3	2	4	2	1	2	15,372	2.0
	高知	4	2	0	0	0	4	2	0	0	6,833	0.0
九州	福岡	9	11	11	7	△4	10	11	11	△3	56,855	1.2
	佐賀	0	4	4	0	△4	0	5	4	△4	10,322	0.0
	熊本	2	1	1	0	△1	2	1	1	△1	9,239	0.0
	鹿児島	4	1	2	3	1	4	1	2	1	16,292	1.8
	大分	4	3	2	1	△1	4	3	2	△1	10,487	1.0
	宮崎	3	1	0	2	2	3	1	0	2	11,290	1.8
	鹿児嶋	6	3	4	0	△4	6	3	4	△4	17,058	0.0
沖縄	0	0	1	1	0	0	0	2	△1	8,036	1.2	
不明	4	3	3	3	0	4	3	3	0	0	-	-
合計	239	207	200	169	△31	245	211	206	174	△32	1,325,516	1.3

※死亡事故件数及び死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  
 ※車両台数はトラック及び軽自動車を除く営業用貨物車の保有車両台数(2022年12月末現在) 出典：(一財) 自動車検査登録情報協会

# X I . 2022年死亡事故データ(1万台当たり死亡事故件数)



※死亡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

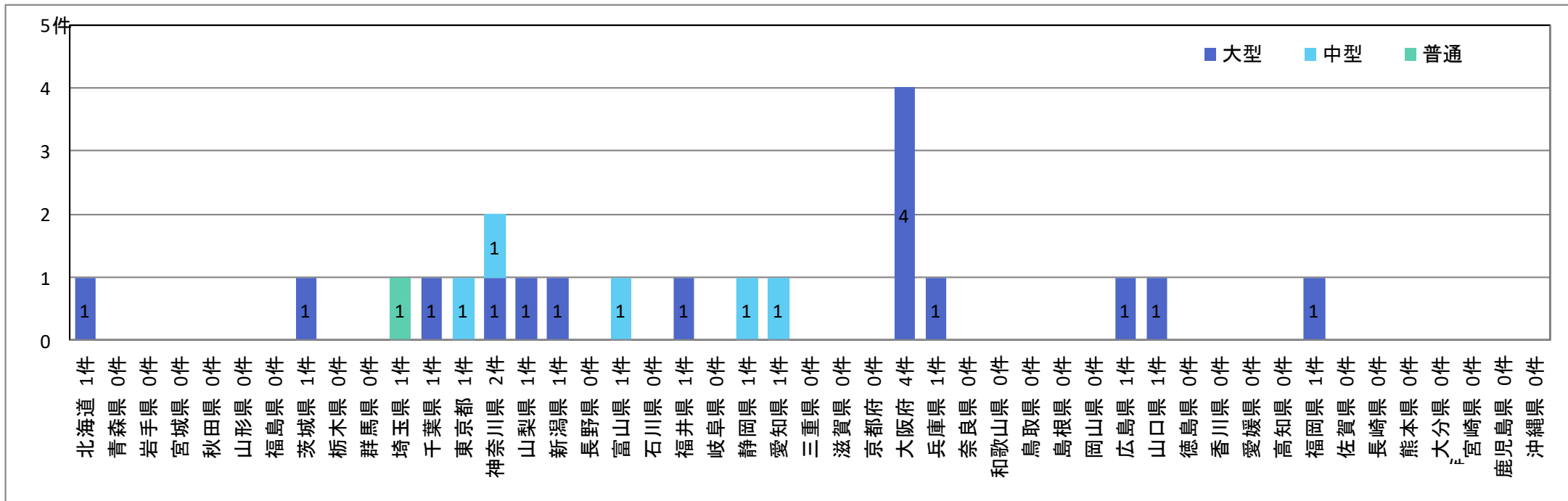
## X II . 2022年死亡事故データ(対自転車)

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年死亡事故データ(対自転車)

### 1. 発生地別

- 発生地別死亡事故件数の多い県をみると、「大阪府」が最も多く4件、次いで「神奈川県」2件等と続いている。

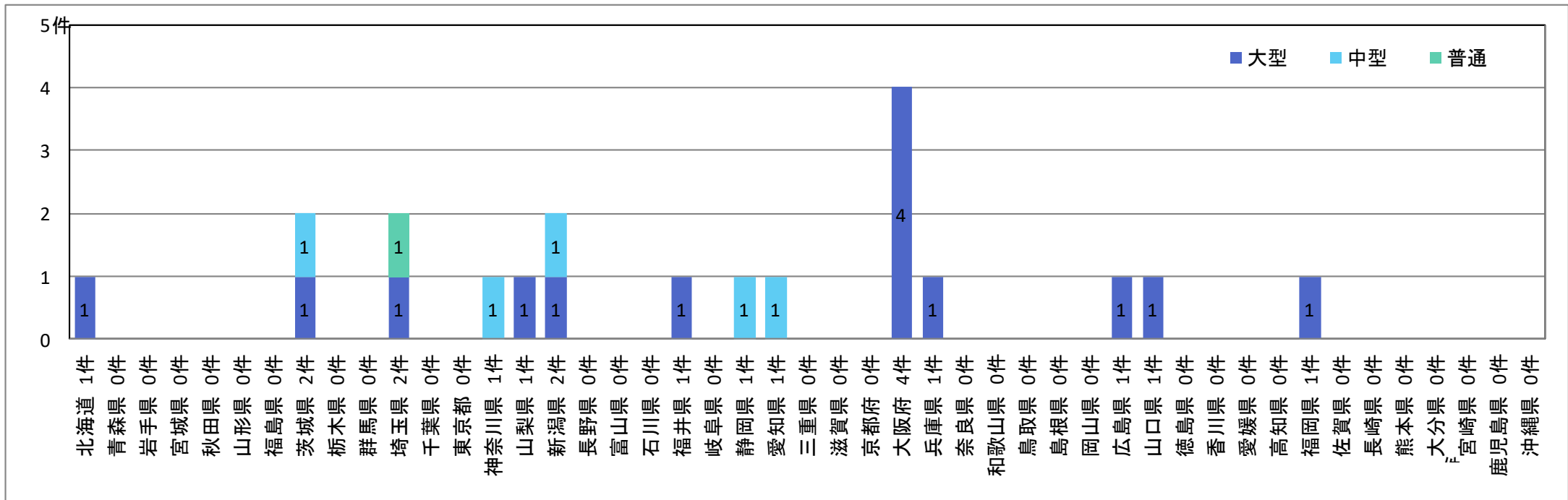




## X II . 2022年死亡事故データ(対自転車)

### 2. 車籍別

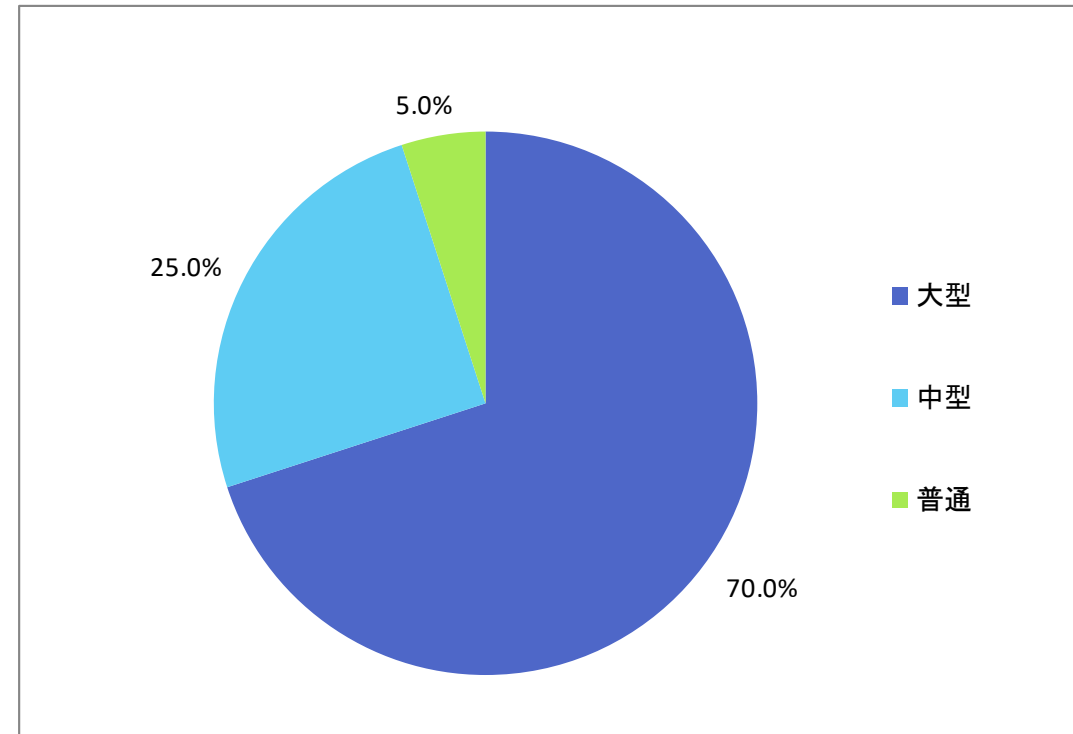
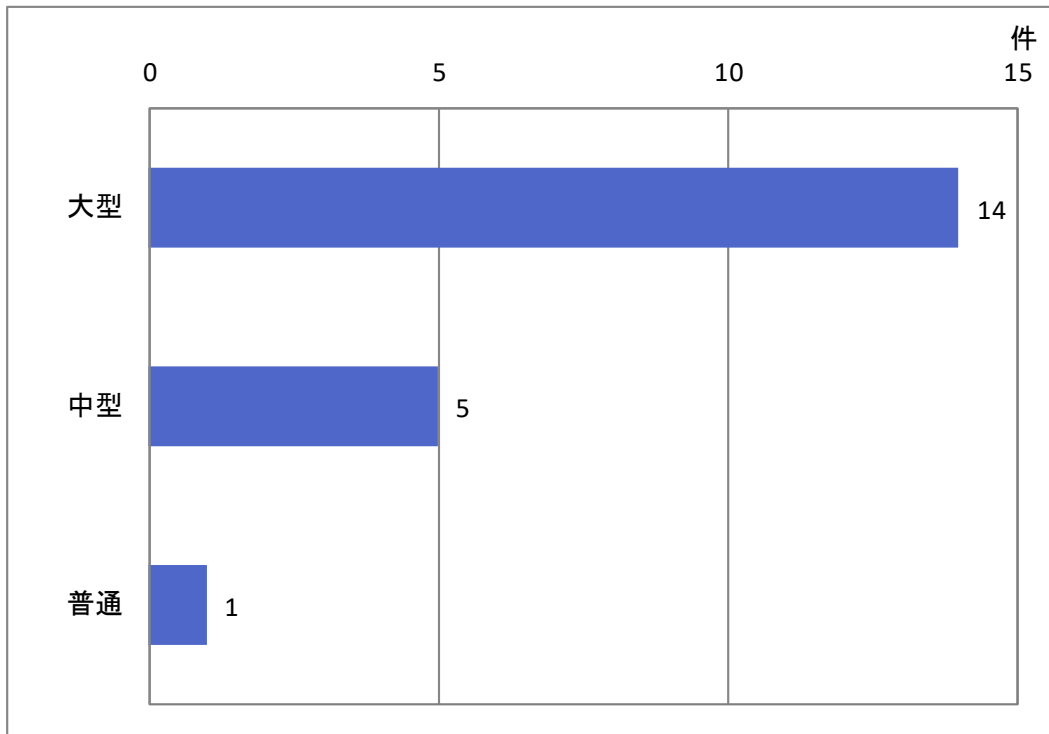
- ・車籍別死亡事故件数の多い県をみると、「大阪府」が最も多く4件、次いで「茨城県」、「埼玉県」、「新潟県」がそれぞれ2件等と続いている。



## X II . 2022年死亡事故データ(対自転車)

### 3. 車種別

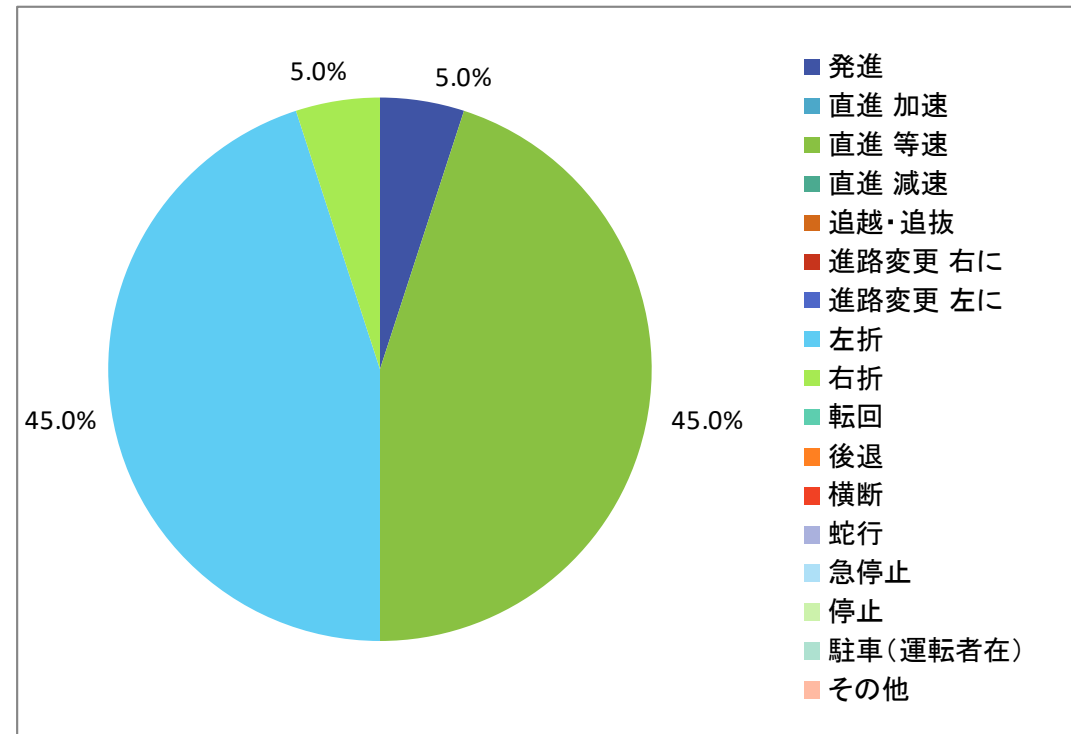
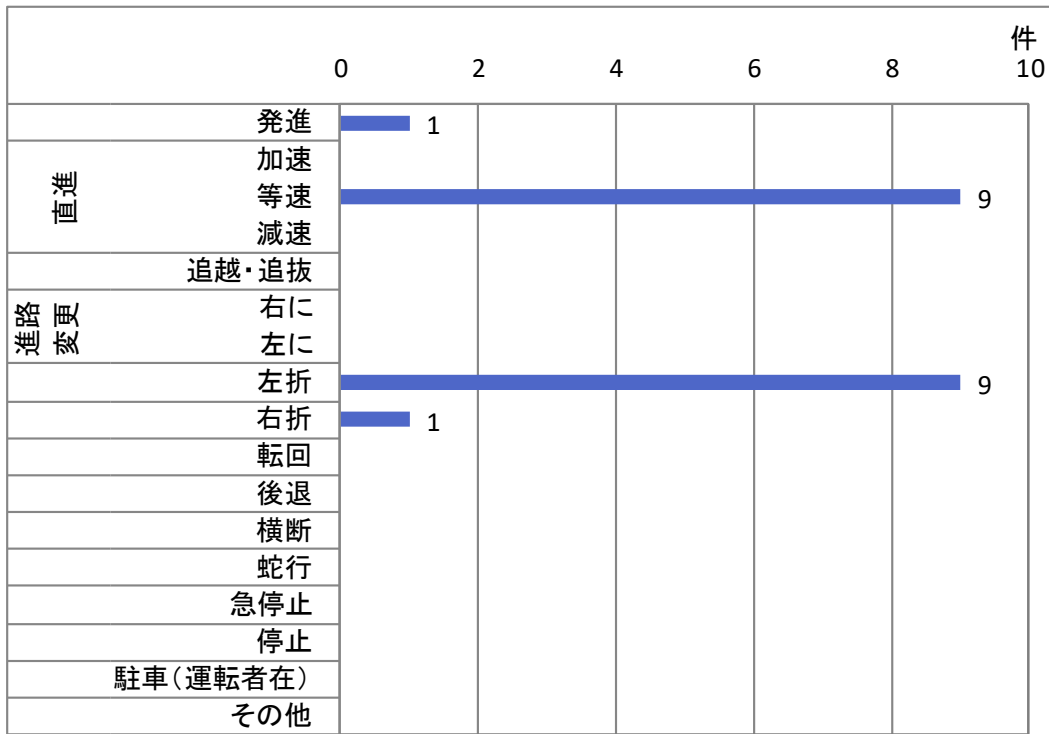
- ・死亡事故件数を車種別にみると、「大型」が最も多く14件（70.0%）と7割を占めている。
- ・次いで「中型」5件（25.0%）と続いている。



## ⅩⅡ. 2022年死亡事故データ(対自転車)

### 4. 事故類型別

- ・死亡事故件数を事故類型別にみると、「直進 等速」、「左折」が最も多くそれぞれ9件（45.0%）となっている。
- ・次いで「発進」、「右折」がそれぞれ1件（5.0%）と続いている。

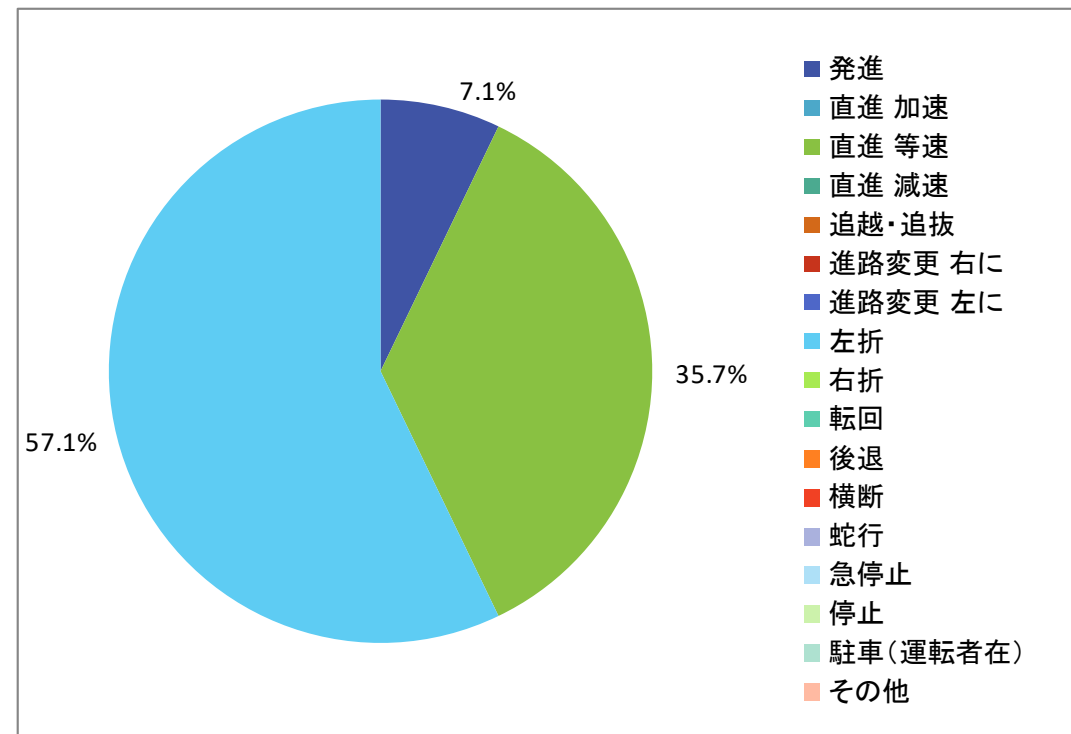


## X II . 2022年死亡事故データ(対自転車)

### (1)大型

- ・死亡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8件（57.1%）と6割近くを占めている。
- ・次いで「直進 等速」5件（35.7%）、「発進」1件（7.1%）と続いている。

		0	1	2	3	4	5	6	7	8	9	件
直進	発進		1									1
	加速											
	等速						5					5
進路変更	減速											
	追越・追抜											
	右に											
	左に											
	左折									8		8
	右折											
	転回											
	後退											
	横断											
	蛇行											
駐車(運転者在)	急停止											
	停止											
	駐車(運転者在)											
	その他											

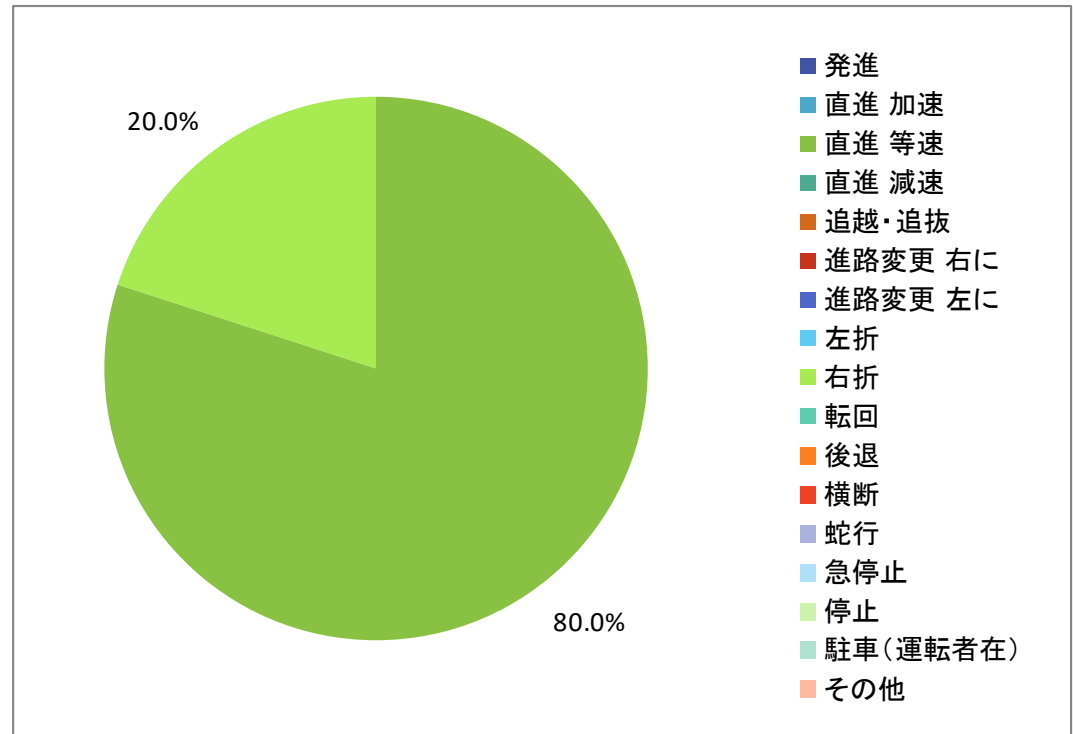


## X II . 2022年死亡事故データ(対自転車)

### (2) 中型

- ・死亡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4件（80.0%）となっている。
- ・次いで「右折」1件（20.0%）と続いている。

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

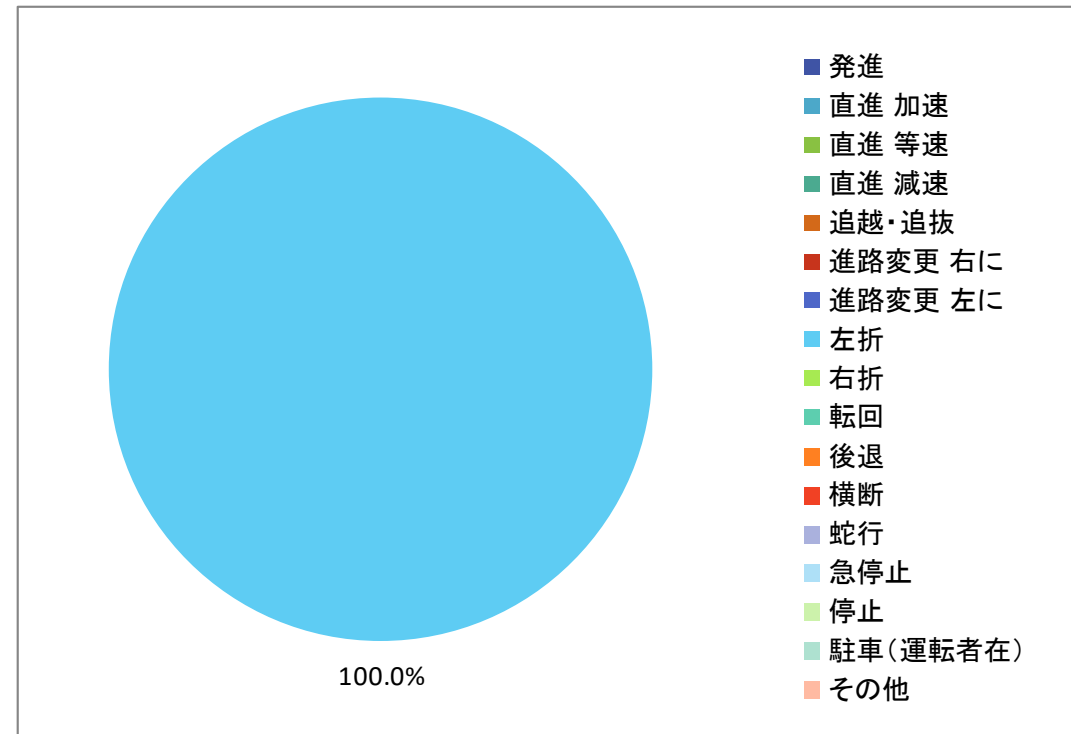


## X II . 2022年死亡事故データ(対自転車)

### (3) 普通

・死亡事故件数の事故類型別を車種別にみると、「普通」は「左折」1件（100.0%）となっている。

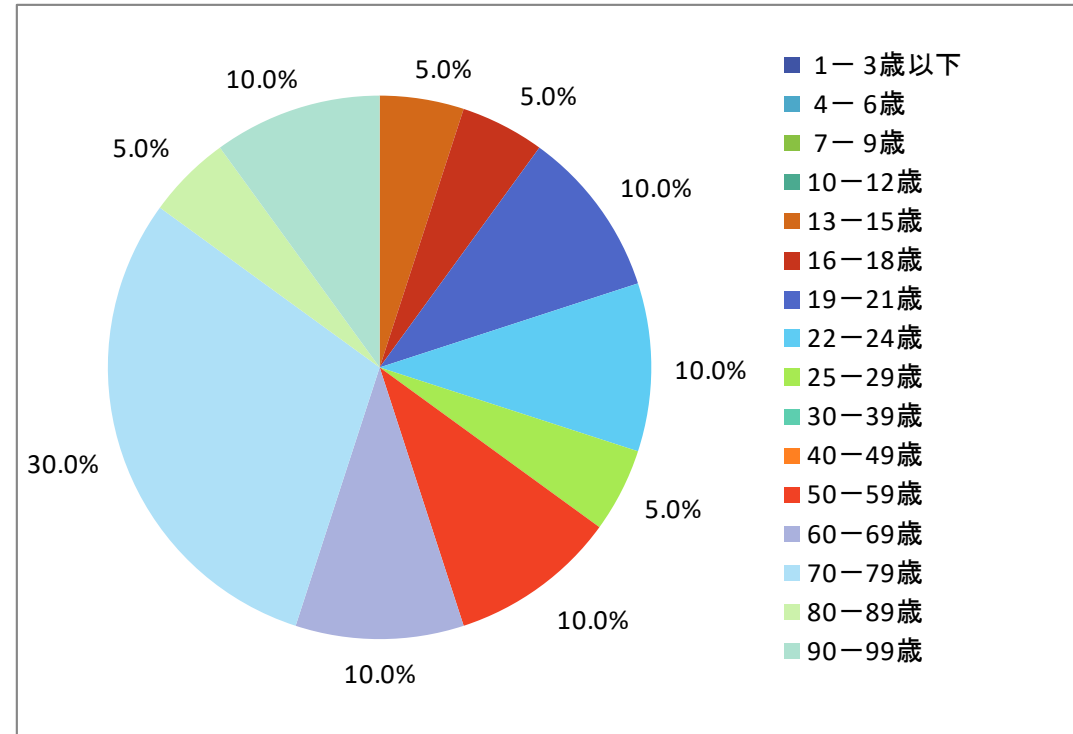
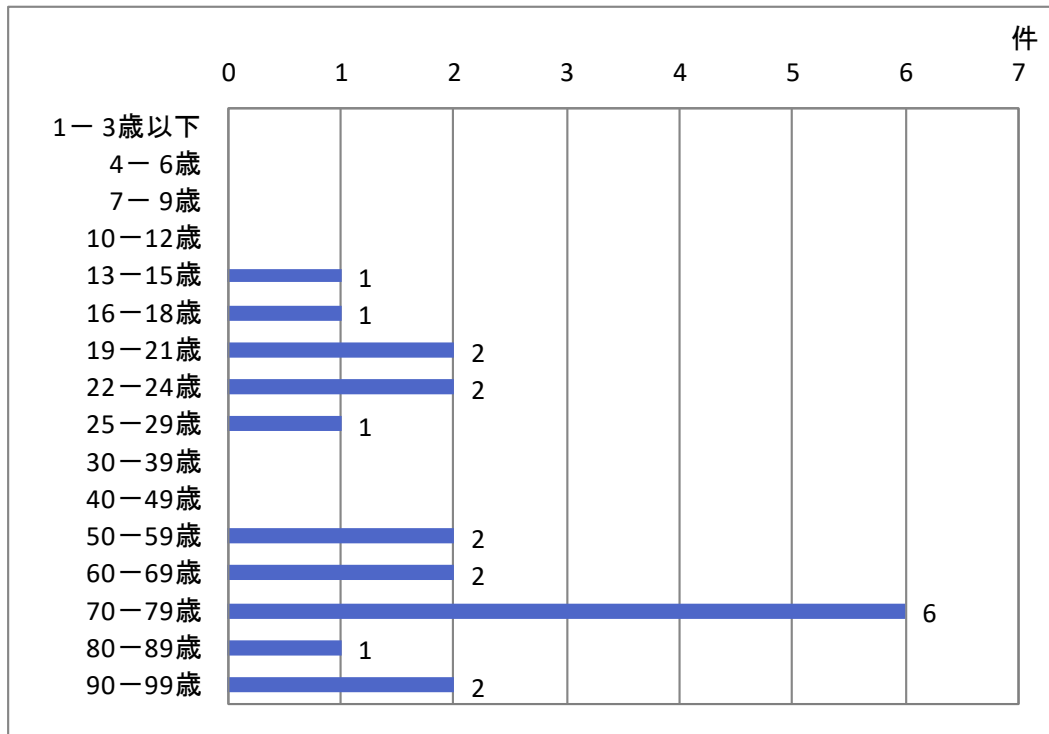
		0	1	2
直進	発進			
	加速			
	等速			
	減速			
	追越・追抜			
進路変更	右に			
	左に			
	左折		1	
	右折			
	転回			
	後退			
	横断			
	蛇行			
	急停止			
	停止			
	駐車(運転者在)			
	その他			



## X II . 2022年死亡事故データ(対自転車)

### 5. 自転車運転者の年齢層別

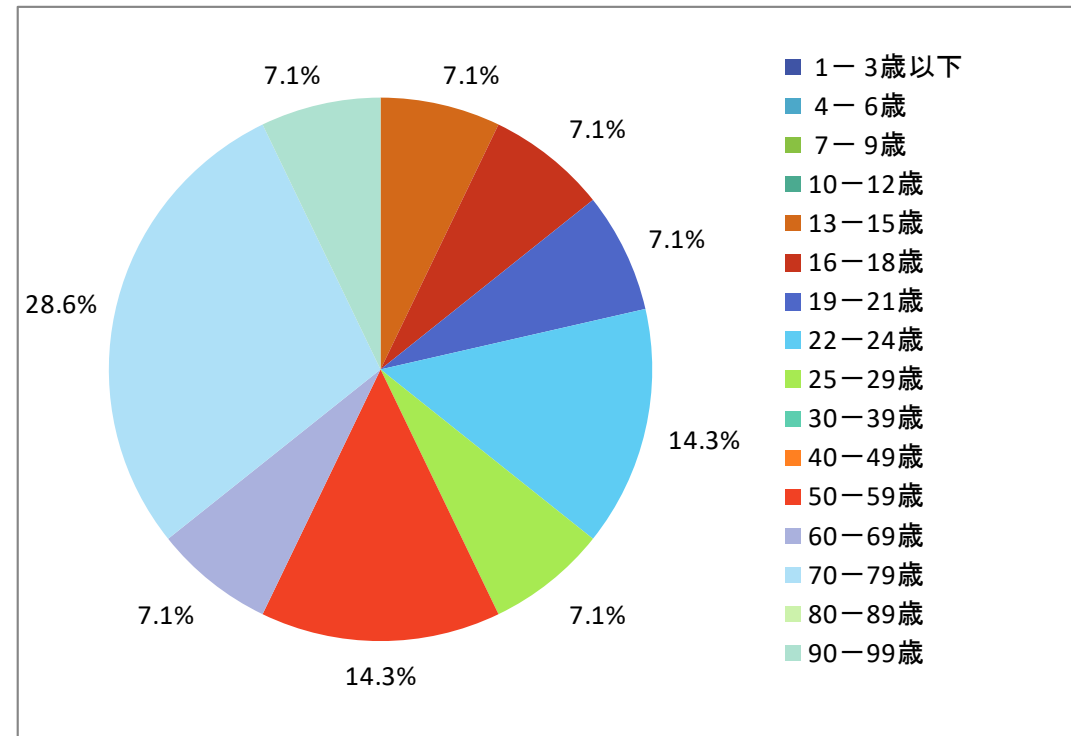
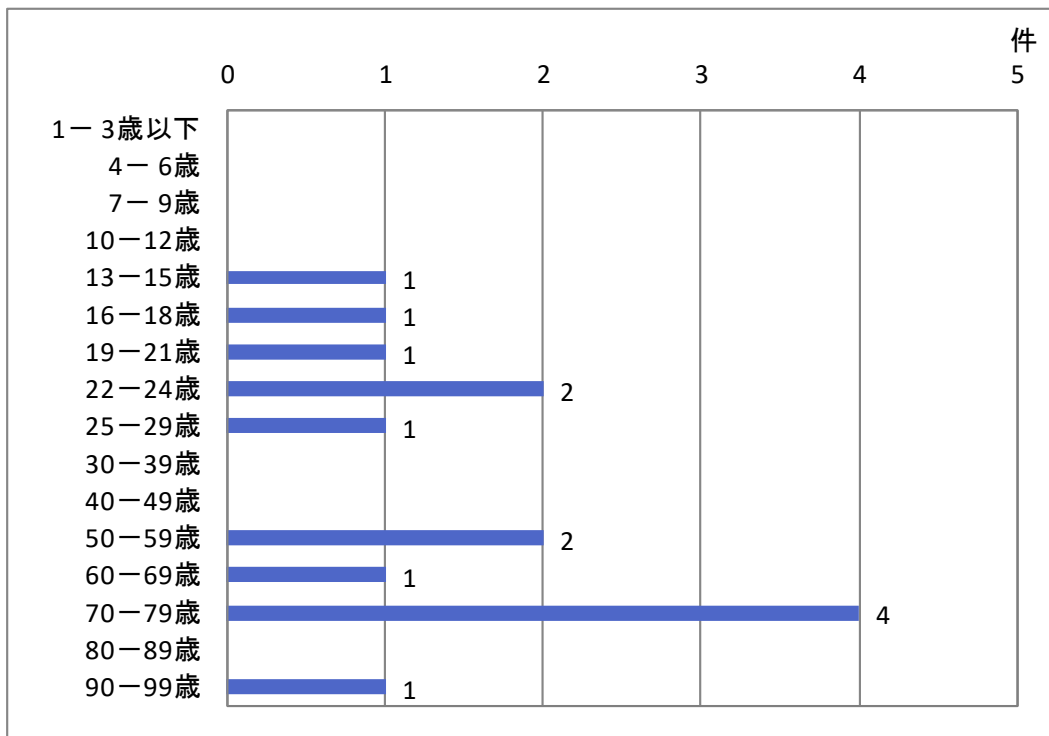
- ・死亡事故件数を自転車運転者の年齢層別にみると、「70-79歳」が最も多く6件（30.0%）となっている。
- ・次いで「19-21歳」、「22-24歳」、「50-59歳」、「60-69歳」、「90-99歳」がそれぞれ2件（10.0%）等と続いている。
- ・60歳代以上で6割近くを占めている。



## ⅩⅡ. 2022年死亡事故データ(対自転車)

### (1) 大型

- ・死亡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4件（28.6%）となっている。
- ・次いで「22-24歳」、「50-59歳」がそれぞれ2件（14.3%）等と続いている。

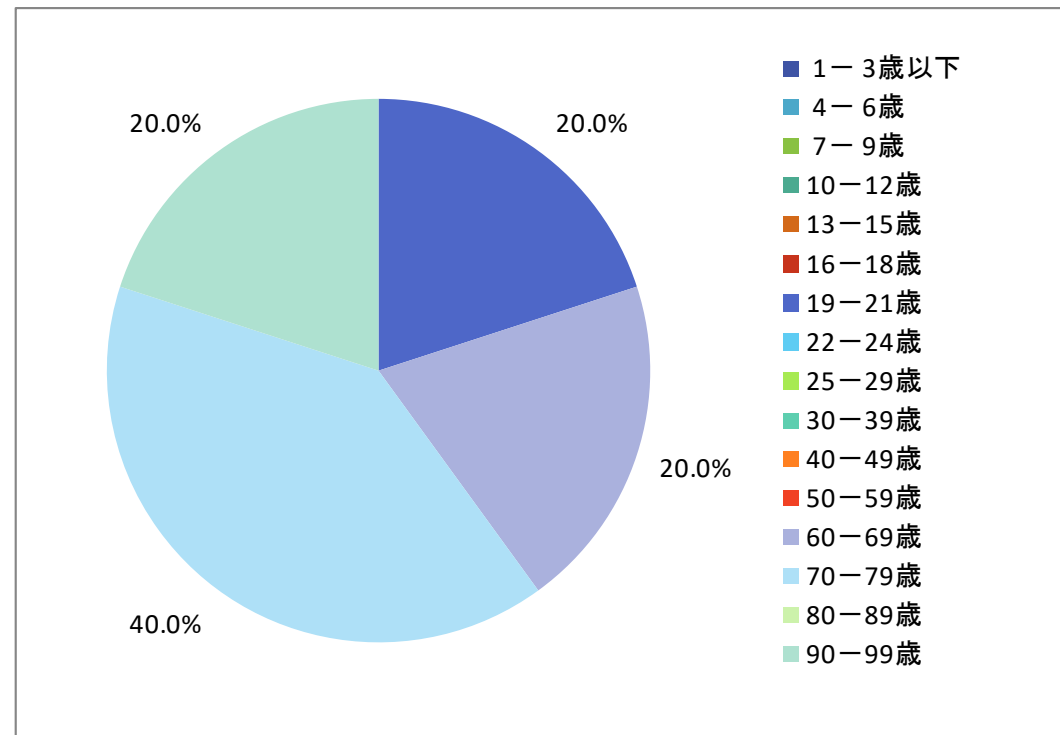
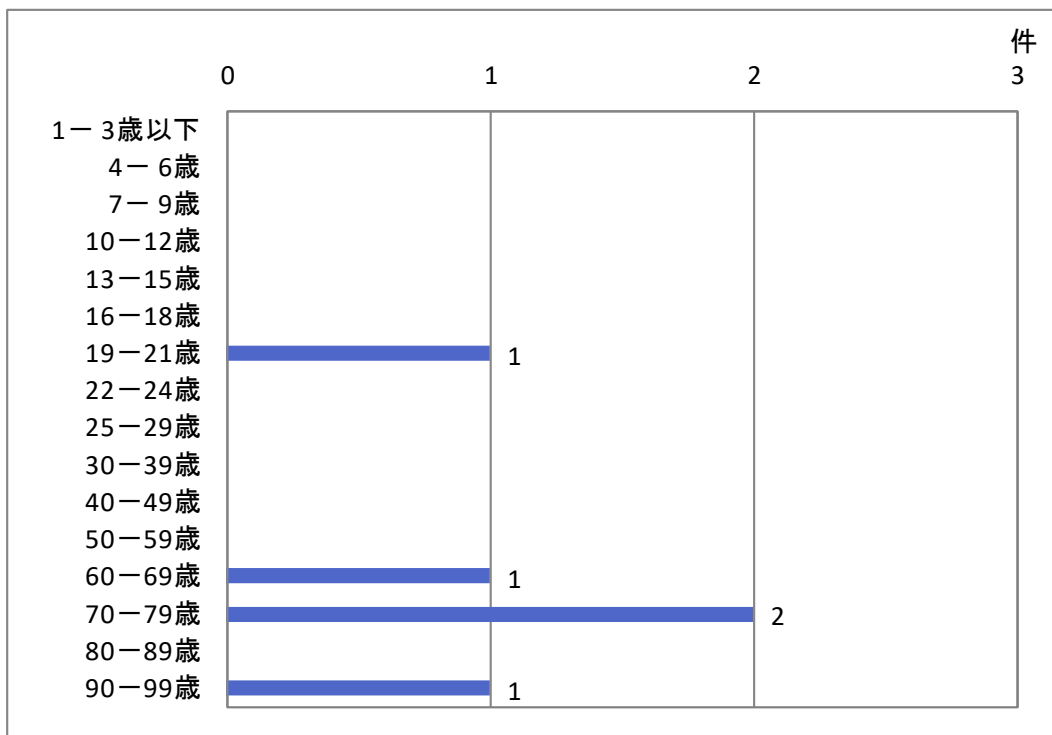




## X II . 2022年死亡事故データ(対自転車)

### (2) 中型

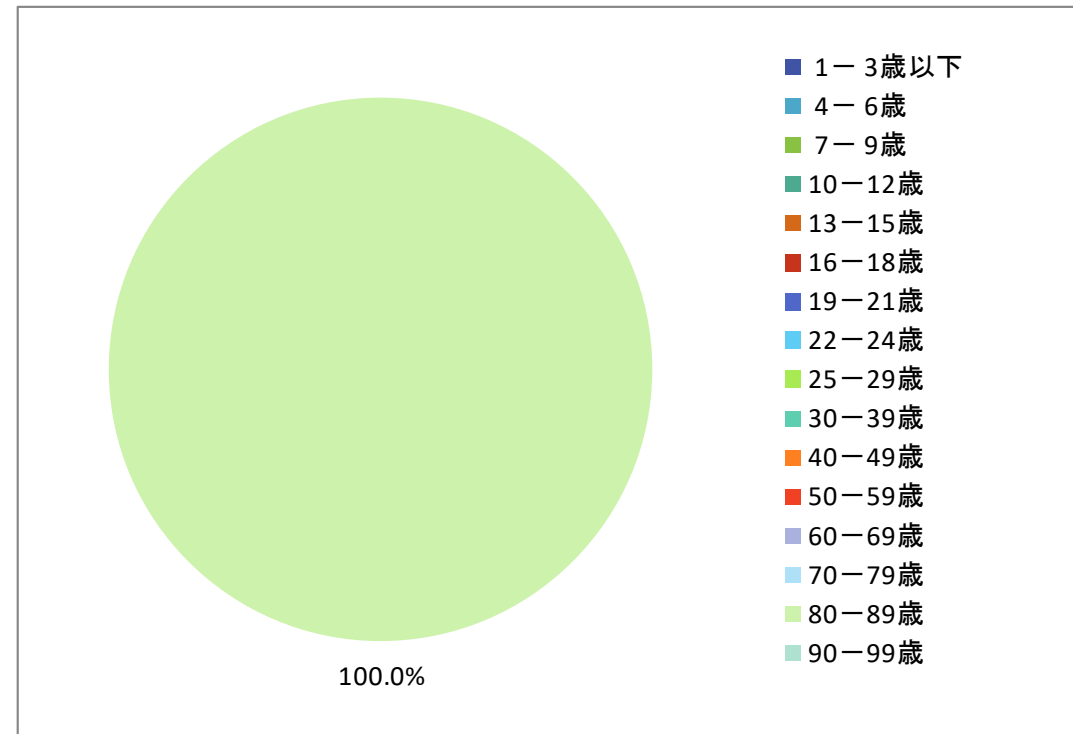
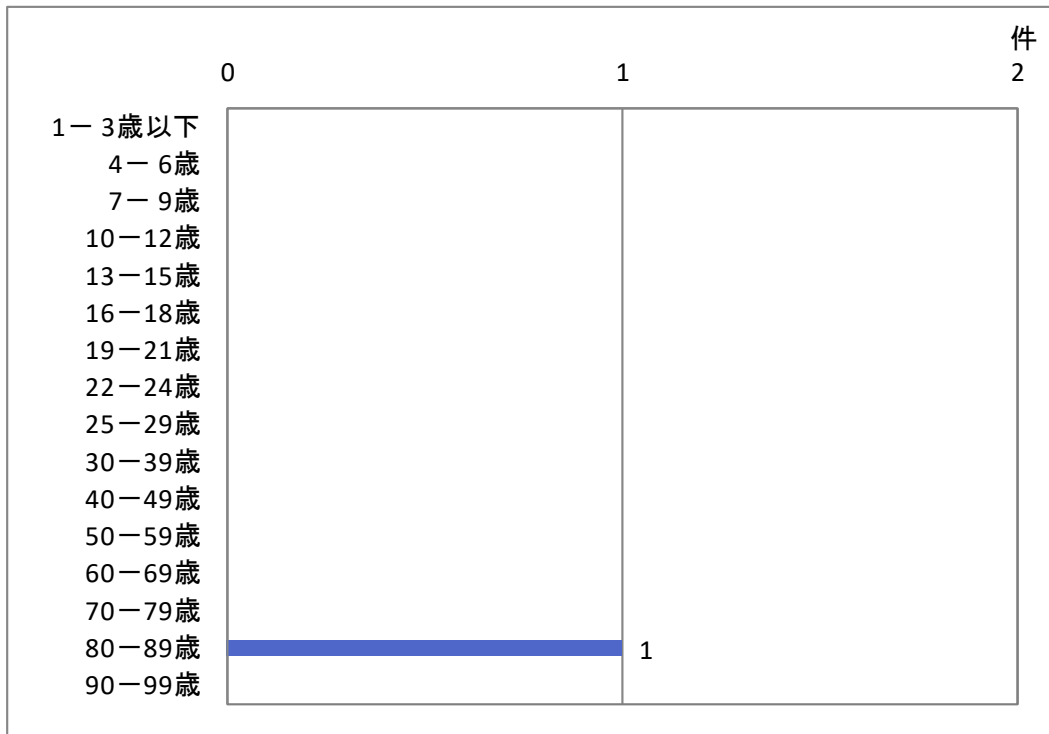
- ・死亡事故件数の自転車運転者の年齢層別を車種別にみると、「中型」は「70-79歳」が最も多く2件（40.0%）となっている。
- ・次いで「19-21歳」、「60-69歳」、「90-99歳」がそれぞれ1件（20.0%）と続いている。



## X II . 2022年死亡事故データ(対自転車)

### (3) 普通

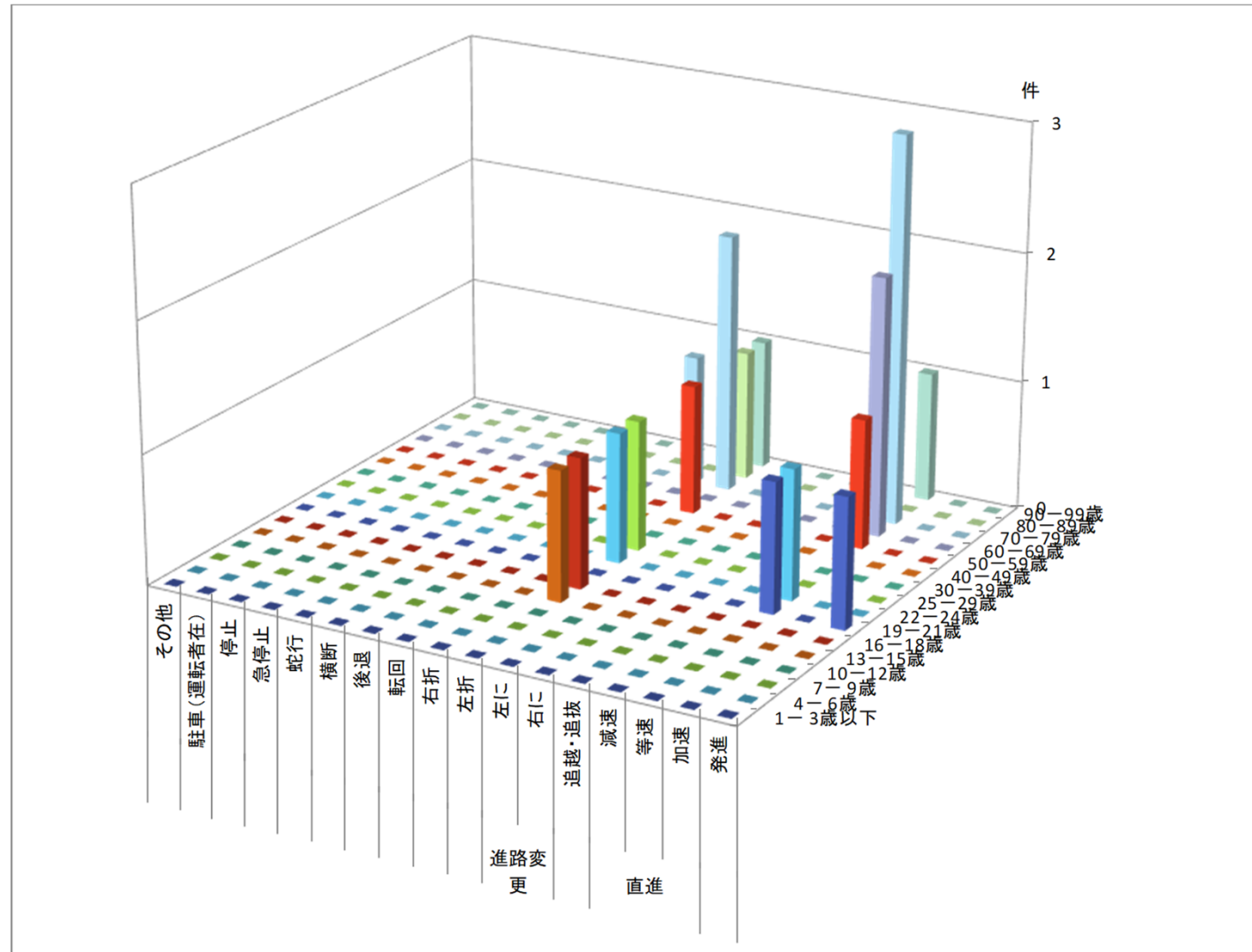
- ・死亡事故件数の自転車運転者の年齢層別を車種別にみると、「普通」は「80-89歳」1件（100.0%）となっている。



## X II . 2022年死亡事故データ(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、  
「直進 等速」－「70-79歳」が最も多く3件となっている。
- ・ 次いで「直進 等速」－「60-69歳」、  
「左折」－「70-79歳」がそれぞれ2件等と続いている。

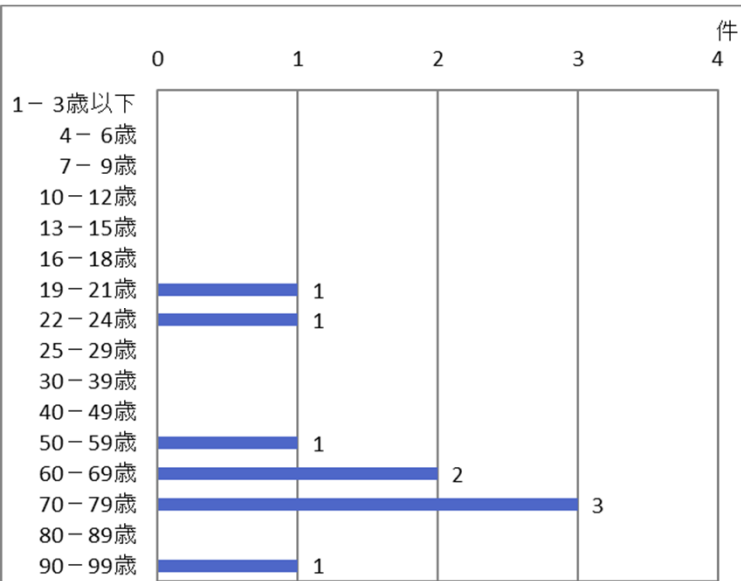


## X II . 2022年死亡事故データ(対自転車)

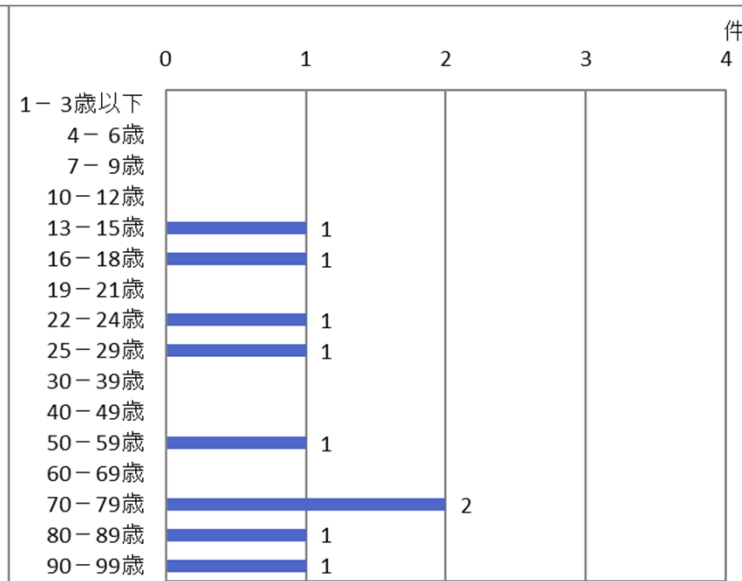
### (1)「等速 直進」、「左折」及び「右折」の自転車運転者の年齢層別

- 死亡事故件数の「等速 直進」を自転車運転者の年齢層別にみると、「70-79歳」が最も多く3件となっている。次いで、「60-69歳」2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2件となっている。
- 「右折」を自転車運転者の年齢層別にみると、「70-79歳」が1件となっている。
- いずれも高齢の自転車運転者が多い。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=9



「左折」 n=9



「右折」 n=1

