

2021年の交通事故統計分析結果 【 確定版(車籍別) 死亡事故編 】

2022年7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. 2021年死亡事故データ(車籍)	25
IV. 2021年死亡事故データ(発生地)	45
V. 2021年死亡事故データ(道路区分)	64
VI. 2021年死亡事故データ(車両区分)	75
VII. 2021年死亡事故データ(車両総重量)	88
VIII. 2021年死亡事故データ(年齢層別)	92
IX. 2021年死亡事故データ(運転免許取得年数別)	98
X. 2021年死亡事故データ(交差点(追突を除く))	106
X I. 2021年死亡事故データ(1万台当たり死亡事故件数)	116
X II. 2021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3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2021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3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（2021年の1～12月）のうち事業用貨物自動車（軽貨物を除く）が第1当事者となった死亡事故

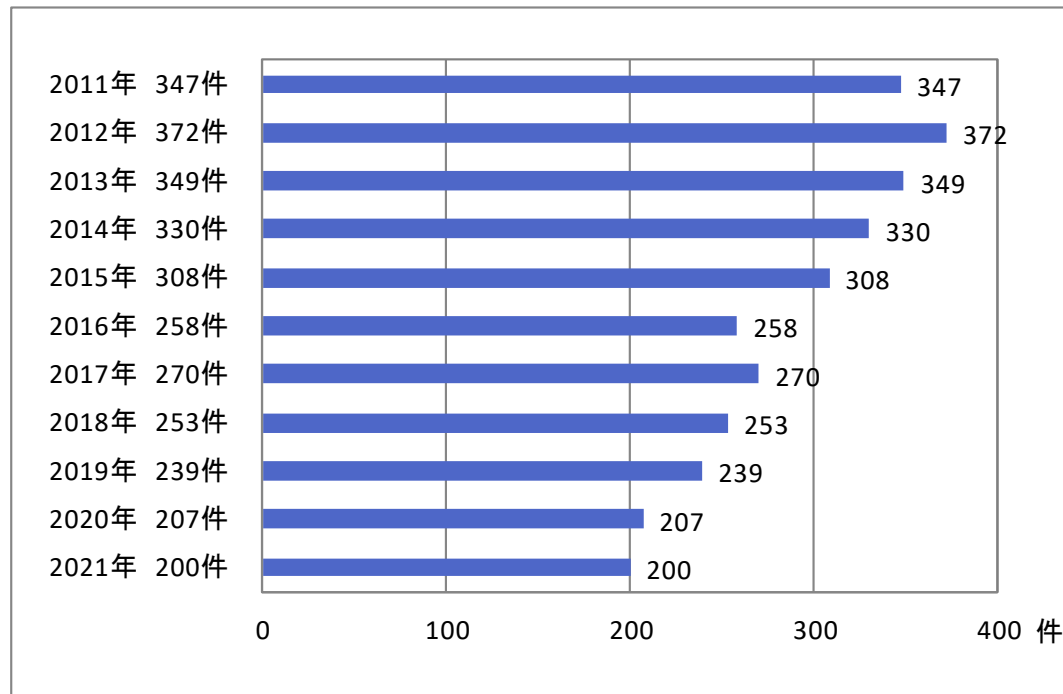
Ⅱ. 死亡事故データの傾向

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

- ・2021年の死亡事故件数は200件で、2020年（前年）より△7件、2011年より△147件となった。
- ・死亡事故件数は近年、減少傾向にある。
- ・営業用トラック1,329,825台（2021年12月末現在、トレーラ及び軽自動車を除く）に対する1万台当たり死亡事故件数は「1.5」となり、全日本トラック協会の旧計画である「トラック事業における総合安全プラン2020」の重点削減目標値であった「1.5」を、1年遅れで達成した。

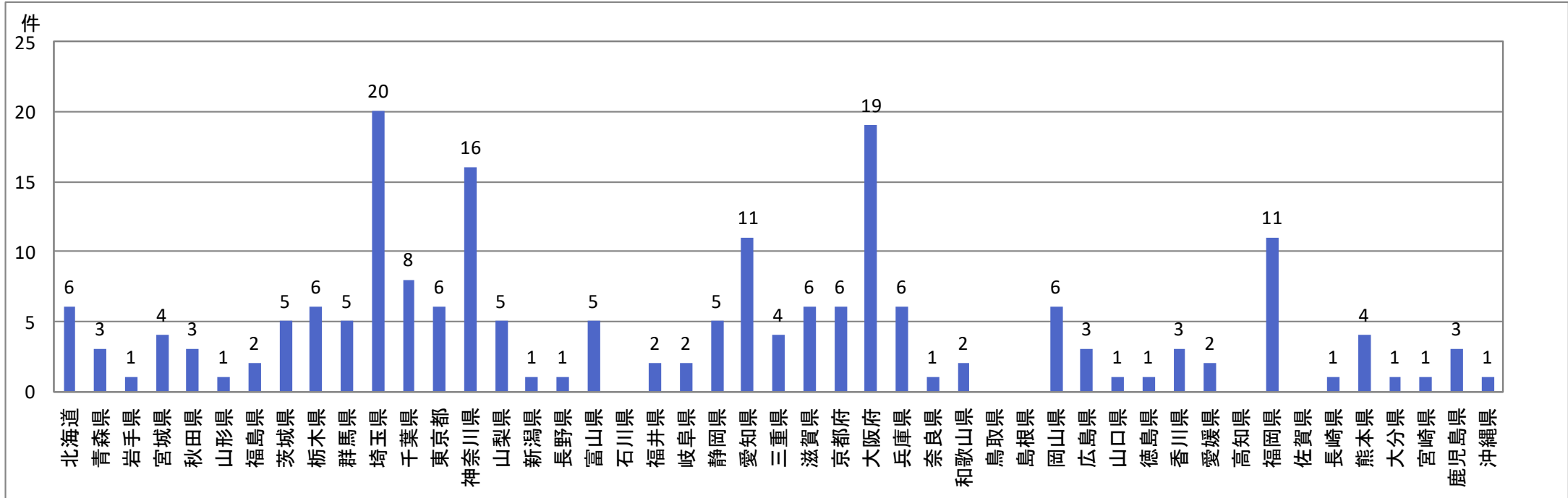


Ⅱ. 死亡事故データの傾向

2. 発生地別

- ・2021年1～12月の発生地別死亡事故件数の多い県をみると、「埼玉県」が最も多く20件、次いで「大阪府」19件、「神奈川県」16件、「愛知県」、「福岡県」がそれぞれ11件、「千葉県」8件と続いている。
- ・2021年の発生地別死亡事故件数の多いトップ10について、2020年比をみると、「埼玉県」、「大阪府」、「神奈川県」、「福岡県」、「千葉県」、「京都府」が増加している。

発生地	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	前年比
1 埼玉	26	29	30	20	14	19	16	22	15	12	20	1.67
2 大阪	21	27	28	24	28	16	21	21	18	15	19	1.27
3 神奈川	9	19	16	17	19	13	13	10	15	11	16	1.45
4 愛知	25	14	22	15	11	16	14	19	13	12	11	0.92
5 福岡	12	14	12	9	6	12	4	14	7	7	11	1.57
6 千葉	15	11	11	18	12	16	10	13	16	4	8	2.00
7 東京	21	24	20	26	25	16	12	15	12	16	6	0.38
8 兵庫	16	14	12	15	12	9	17	12	11	12	6	0.50
9 栃木	10	8	7	6	4	4	3	7	5	11	6	0.55
10 滋賀	9	9	10	6	8	5	5	5	5	9	6	0.67
11 北海道	11	15	10	11	12	18	10	10	11	8	6	0.75
12 岡山	8	11	2	6	9	5	11	2	9	7	6	0.86
13 京都	5	7	4	8	8	4	6	4	2	5	6	1.20

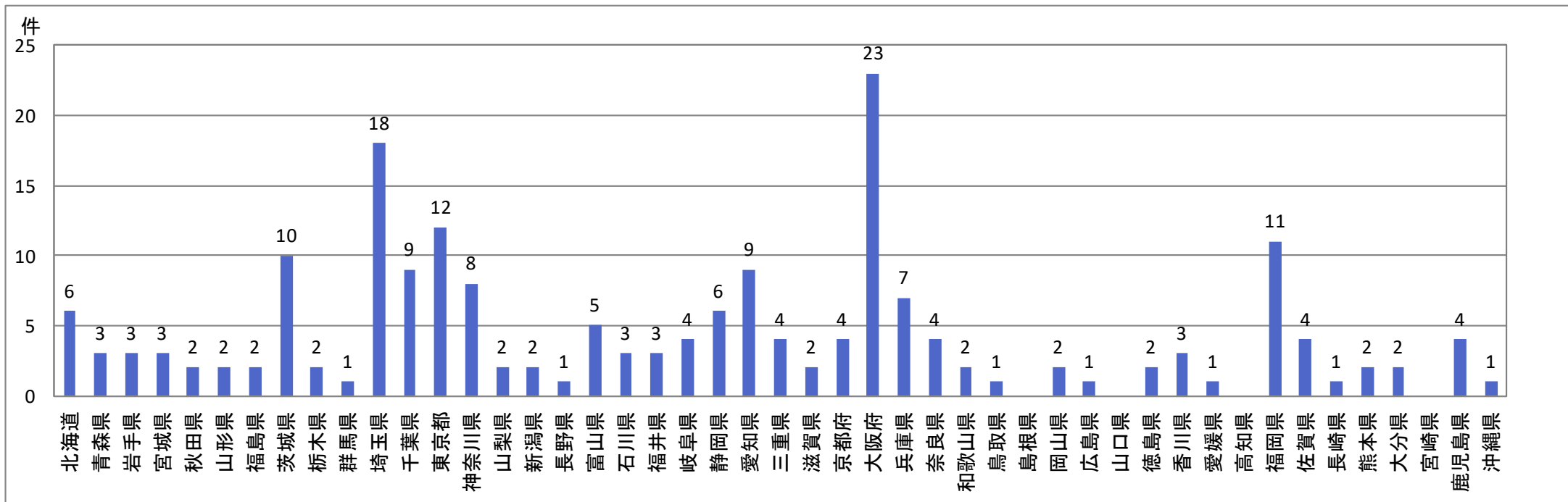


Ⅱ. 死亡事故データの傾向

3. 車籍別

- 2021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23件、次いで「埼玉県」18件、「東京都」12件、「福岡県」11件、「茨城県」10件等と続いている。
- 2021年の車籍別死亡事故件数の多いトップ10について、2020年比をみると、「埼玉県」、「東京都」、「茨城県」、「兵庫県」が増加している。

車籍	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	前年比
1 大阪	23	30	23	24	23	19	36	22	23	24	23	0.96
2 埼玉	34	27	23	26	19	22	13	17	16	9	18	2.00
3 東京	11	18	16	12	16	9	10	7	4	8	12	1.50
4 福岡	17	24	16	14	10	17	13	15	9	11	11	1.00
5 茨城	9	13	20	8	13	5	9	11	12	8	10	1.25
6 千葉	17	11	16	19	11	21	12	16	18	11	9	0.82
7 愛知	30	10	28	16	15	12	11	22	13	9	9	1.00
8 神奈川	8	15	14	16	15	9	12	6	10	9	8	0.89
9 兵庫	12	14	17	12	16	8	14	14	6	6	7	1.17
10 北海道	13	17	14	11	16	18	9	13	10	14	6	0.43
11 静岡	15	17	13	11	10	7	7	9	7	7	6	0.86



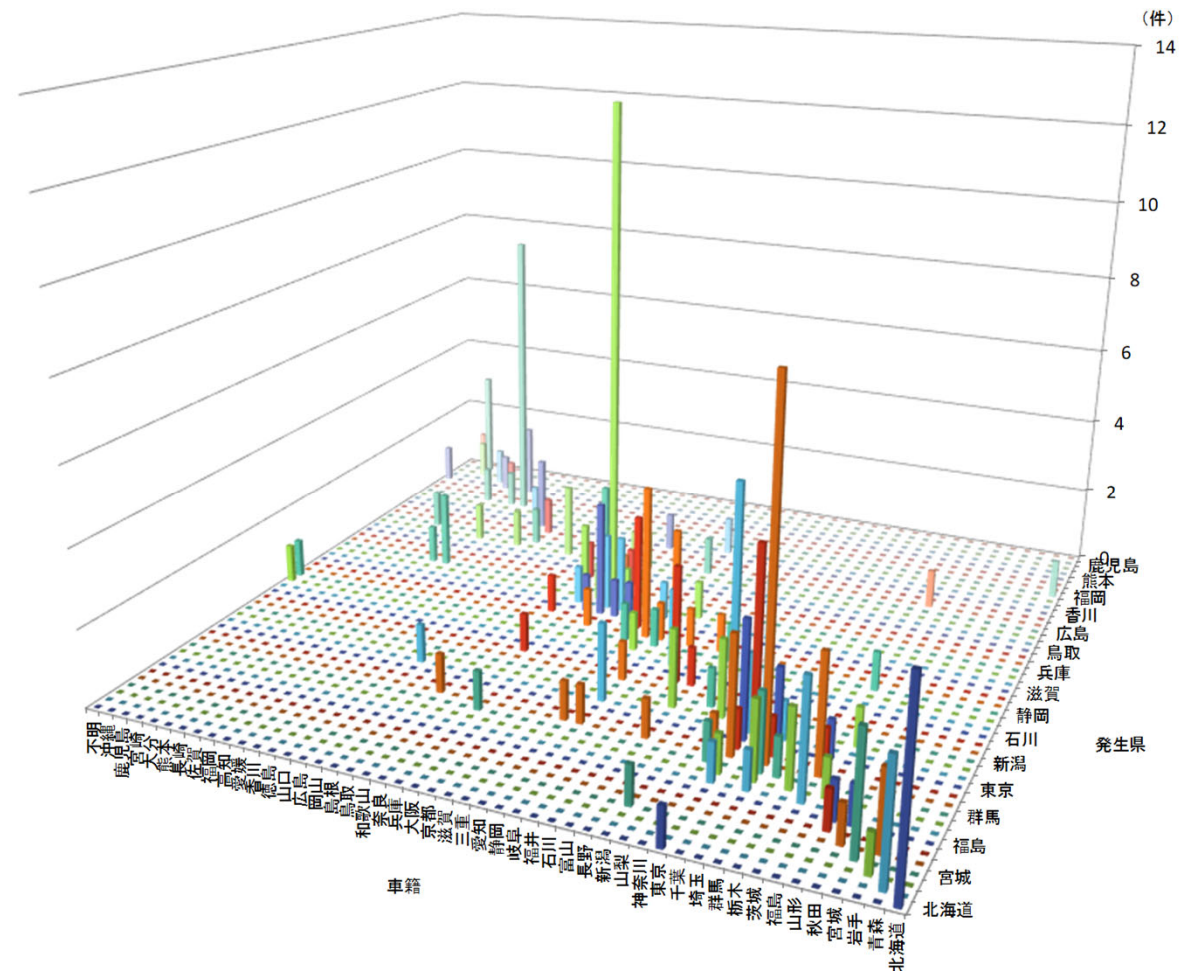
Ⅱ. 死亡事故データの傾向

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98件、他県での事故は102件となった。
- ・車籍地以外の他県での事故が51.0%と5割以上を占めている。
- ・2021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」、「茨城県」、「千葉県」、「愛知県」、「兵庫県」は40%以上が他県で発生している。

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	23	11.5%	13	10	43.5%
2	埼玉	18	9.0%	9	9	50.0%
3	東京	12	6.0%	3	9	75.0%
4	福岡	11	5.5%	8	3	27.3%
5	茨城	10	5.0%	3	7	70.0%
6	千葉	9	4.5%	5	4	44.4%
6	愛知	9	4.5%	4	5	55.6%
8	神奈川	8	4.0%	6	2	25.0%
9	兵庫	7	3.5%	3	4	57.1%
10	北海道	6	3.0%	5	1	16.7%
10	静岡	6	3.0%	1	5	83.3%
12	富山	5	2.5%	1	4	80.0%
13	岐阜	4	2.0%	0	4	100.0%
13	三重	4	2.0%	3	1	25.0%
13	京都	4	2.0%	2	2	50.0%
13	奈良	4	2.0%	0	4	100.0%
13	佐賀	4	2.0%	0	4	100.0%
13	鹿児島	4	2.0%	3	1	25.0%
	その他	52	26.0%	29	23	44.2%
	合計	200	100.0%	98	102	51.0%

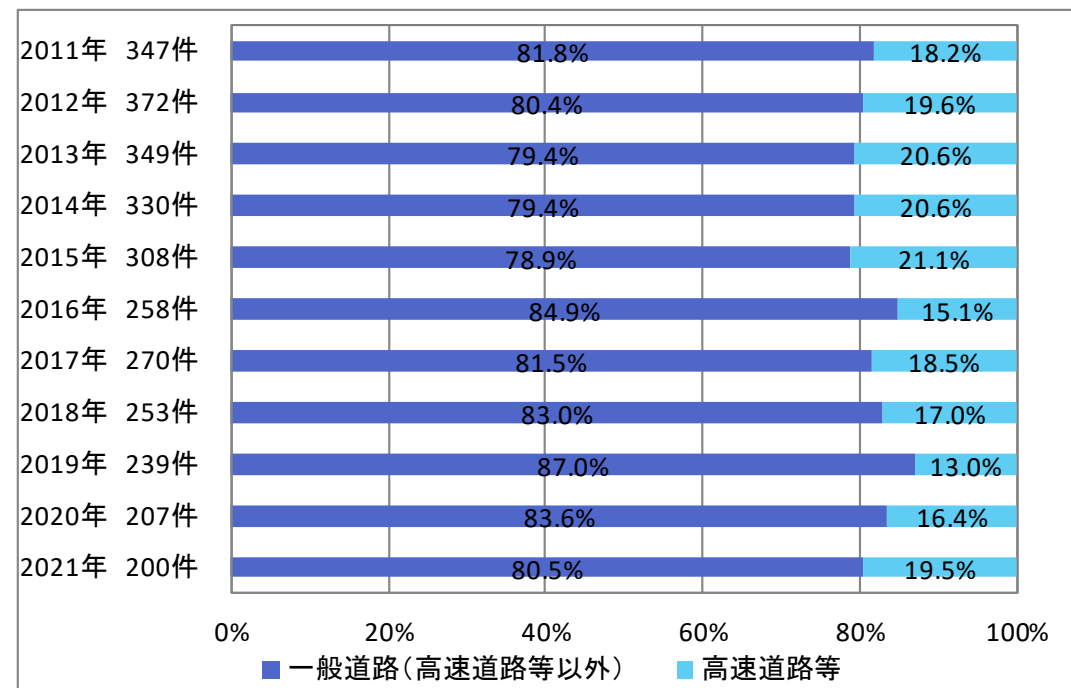
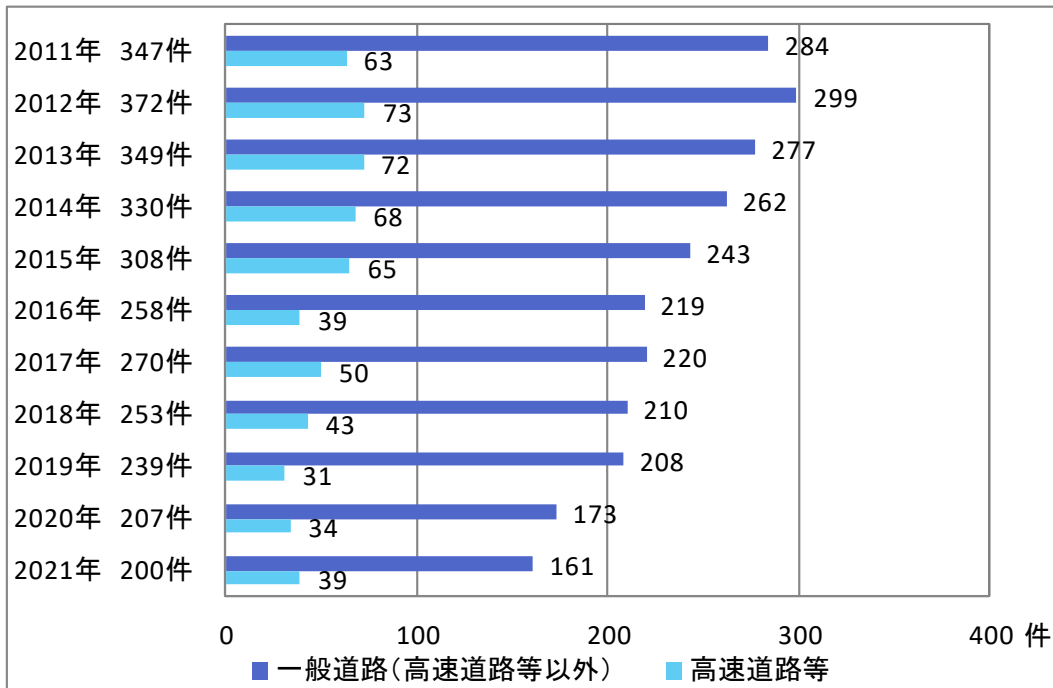
※他県には不明を含む



Ⅱ. 死亡事故データの傾向

5. 道路区分別

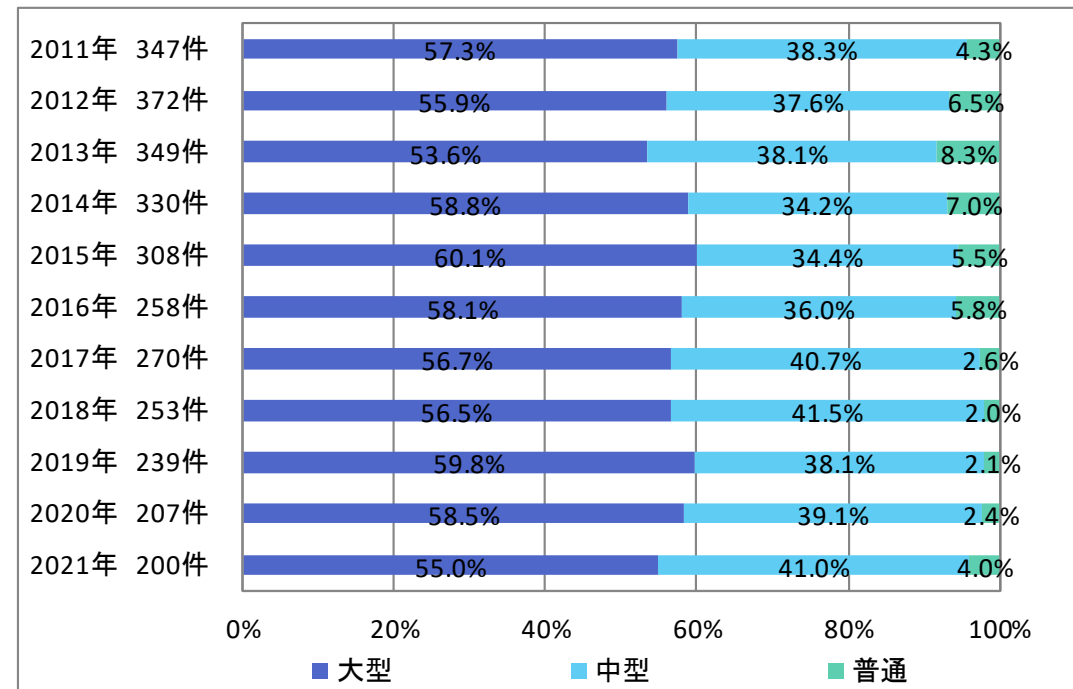
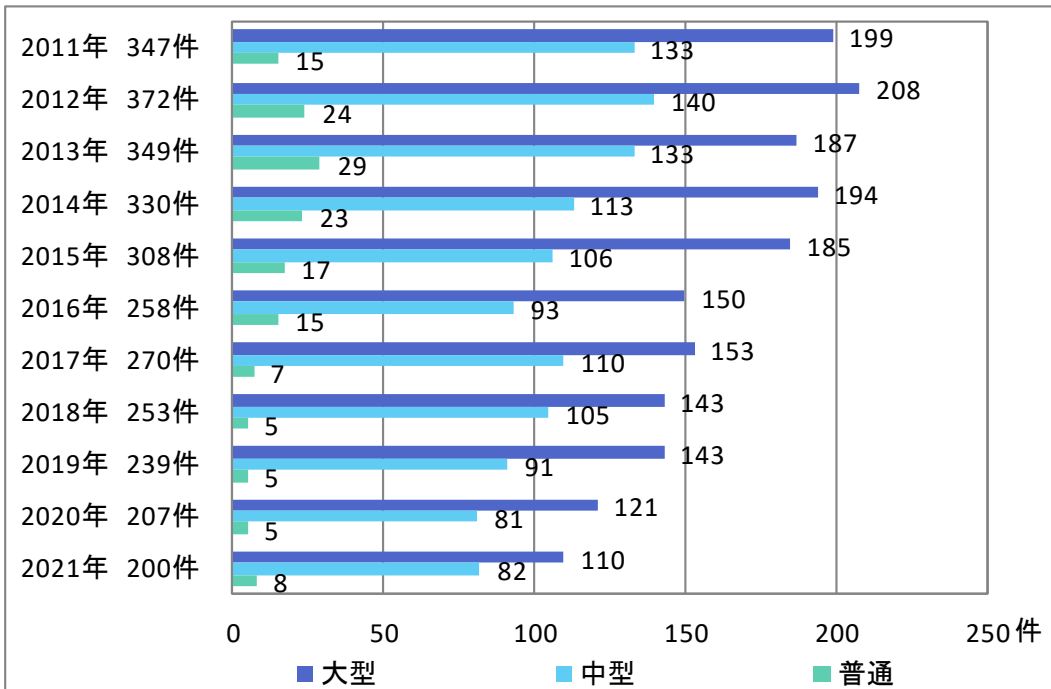
- ・2011年～2021年の傾向をみると、いずれの年も「一般道路（高速道路等以外）」が多く、概ね8～9割程度となっている。
- ・「一般道路（高速道路等以外）」の死亡事故件数は2016年まで減少、2017年に一旦増加したが、その後、再度減少傾向になっている。
- ・2021年の「高速道路等」の死亡事故件数は2020年から増加している。



Ⅱ. 死亡事故データの傾向

6. 車両区分別

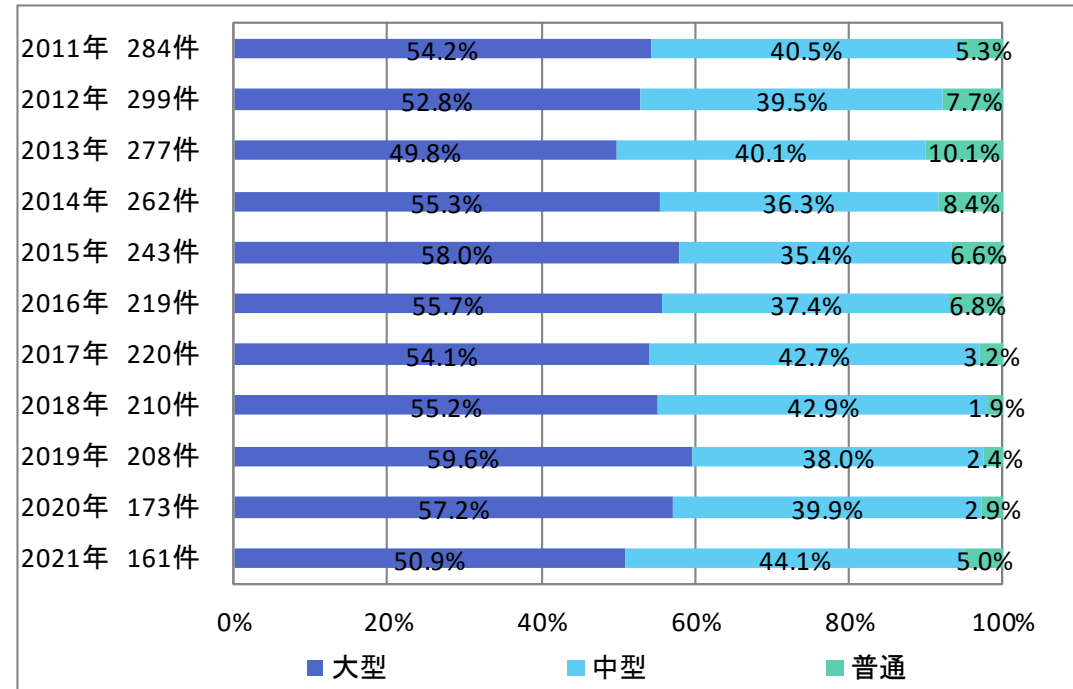
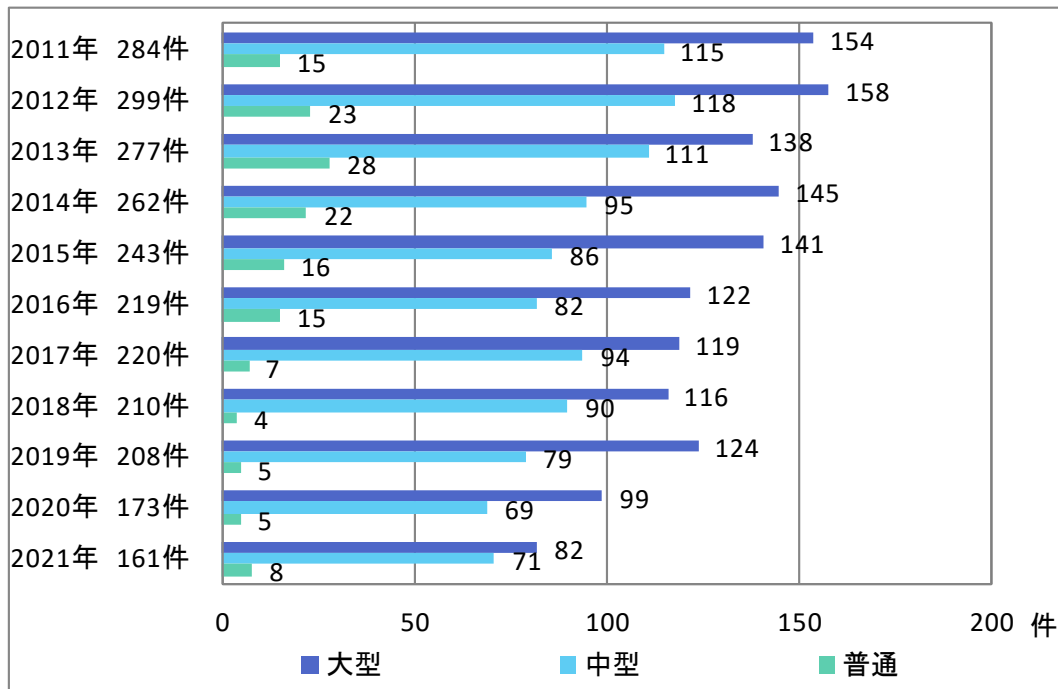
- ・2011年～2021年の傾向をみると、いずれの年も「大型」が多く、概ね5～6割程度を占めている。
- ・「大型」の死亡事故件数は2014年以降、減少傾向にある。
- ・「中型」は2012年以降、2017年及び2018年を除き減少傾向にあったが、2021年は前年に比べて増加している。
- ・「普通」は2013年以降、死亡事故件数は減少傾向にあったが、2021年は前年に比べて増加している。



Ⅱ. 死亡事故データの傾向

(1) 一般道路上での車両区分

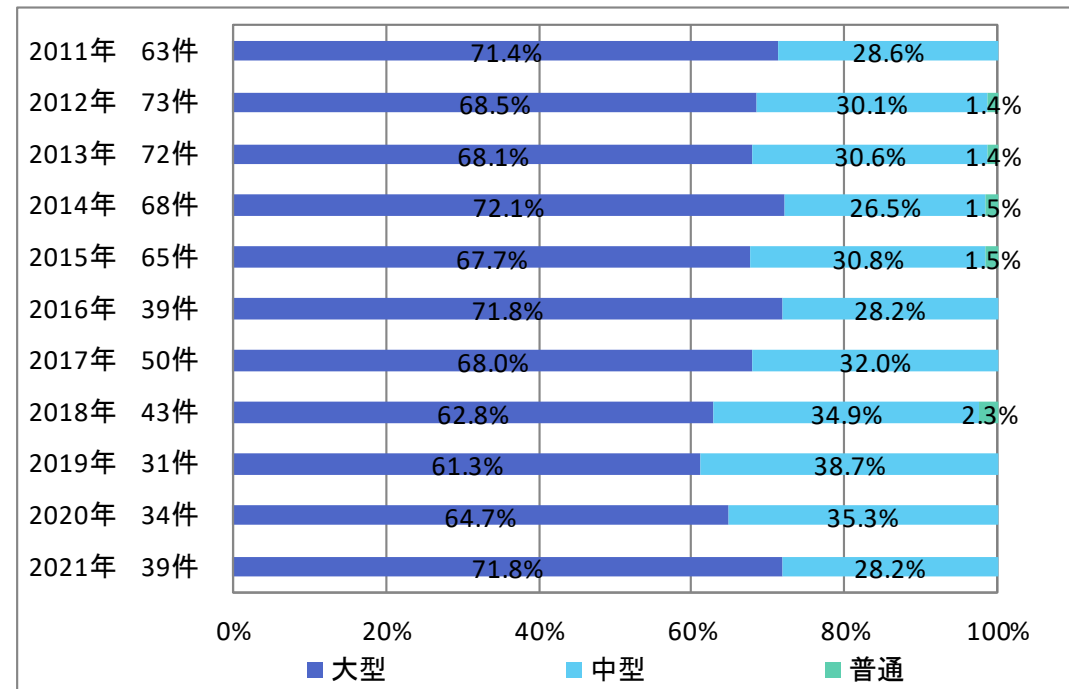
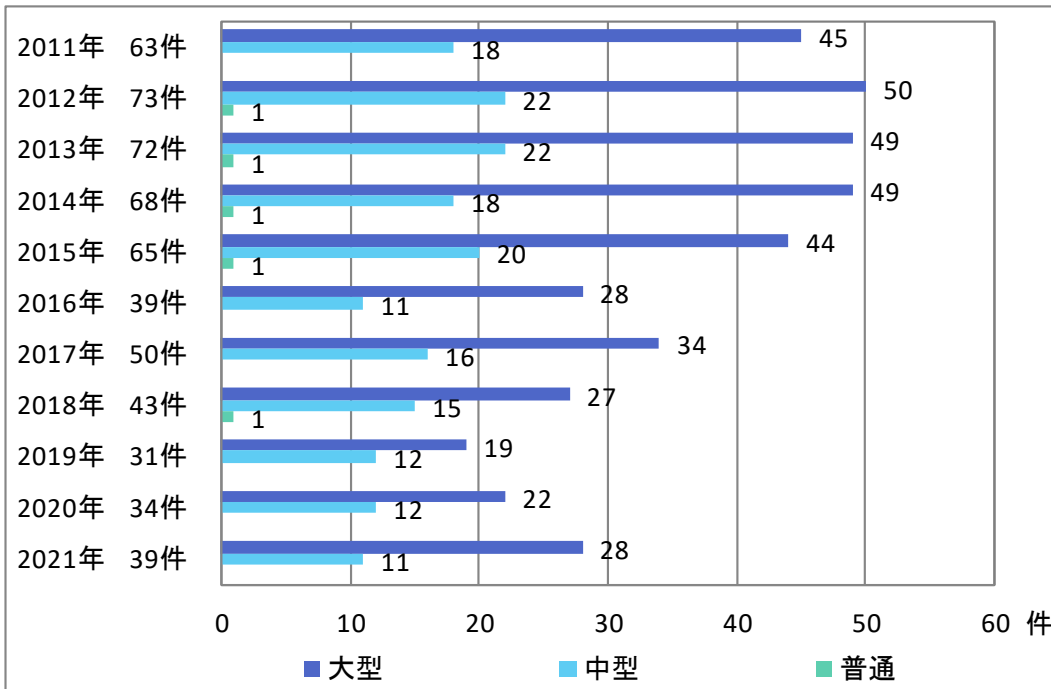
- 2011年～2021年の傾向をみると、いずれの年も「大型」が多く、概ね5～6割程度を占めている。
- 「大型」の死亡事故件数は2014年以降、2019年を除き、減少傾向にある。
- 「中型」は2012年以降、2017年及び2018年を除き減少傾向にあったが、2021年は前年に比べて増加している。
- 「普通」は2013年以降、死亡事故件数は減少傾向にあったが、2021年は前年に比べて増加している。



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



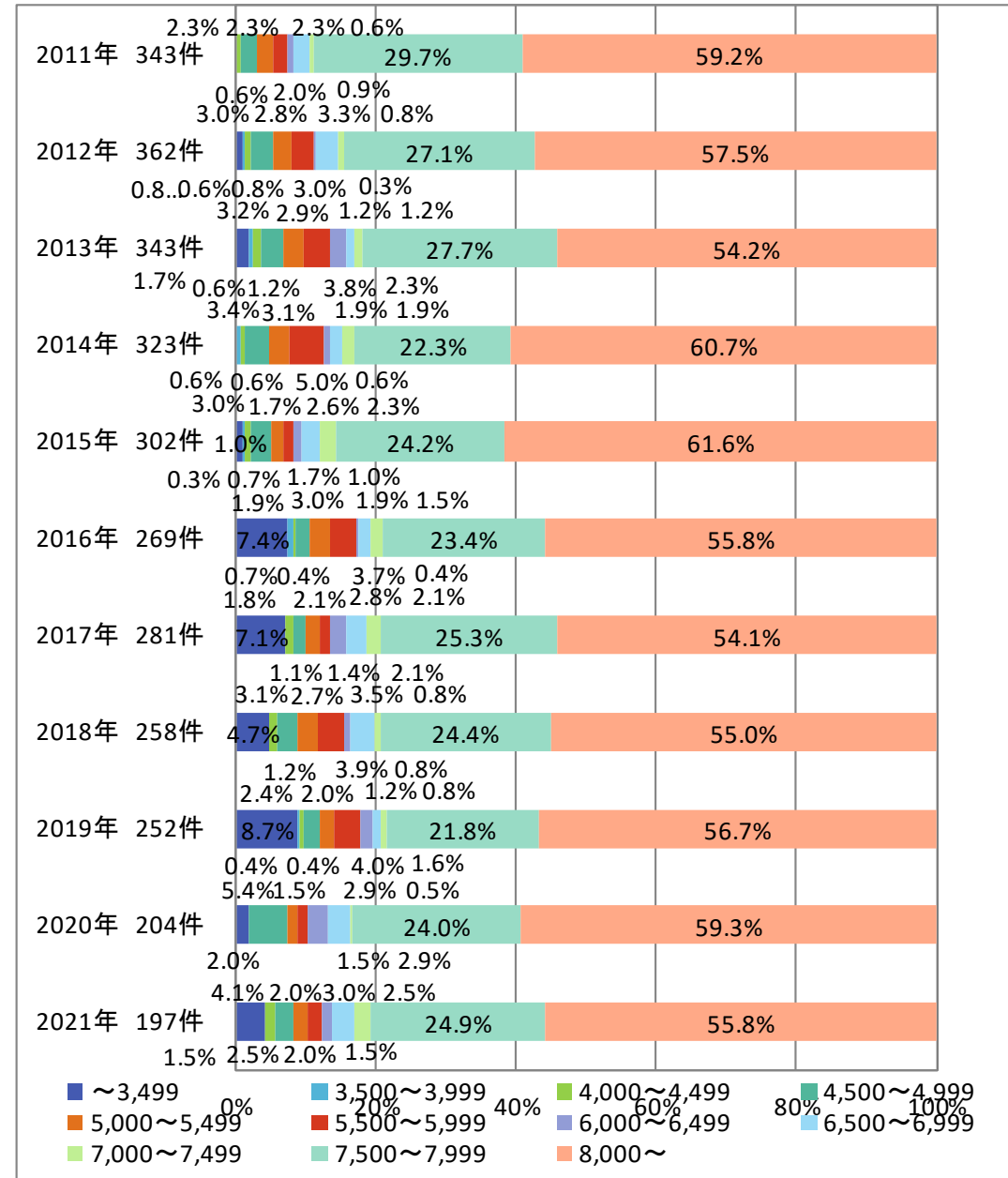
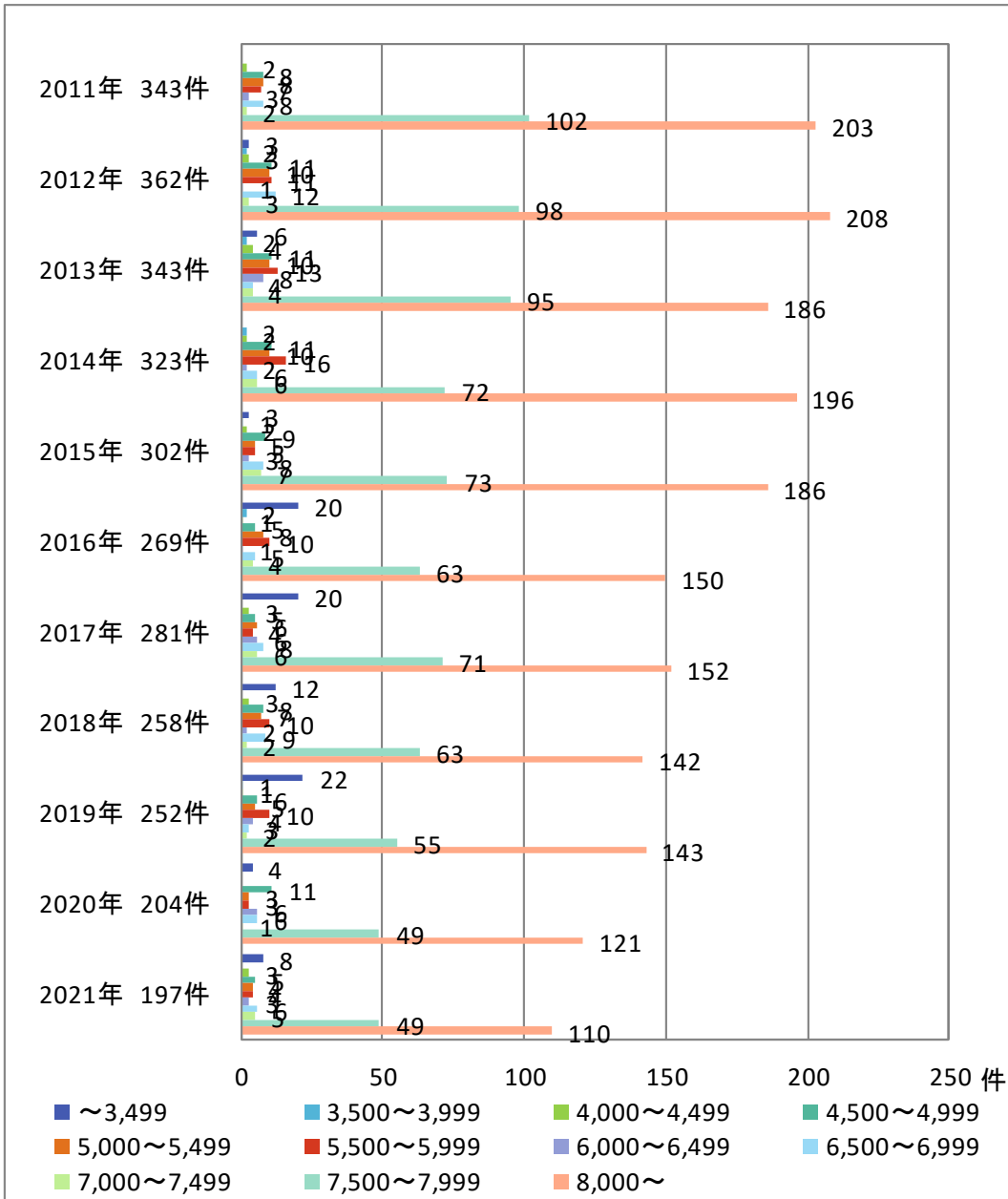
Ⅱ. 死亡事故データの傾向

7. 車両総重量別

- ・ 2011年～2021年の傾向をみると、いずれの年も「8,000kg～」が多く、5～6割程度を占めている。
- ・ 「7,500kg～7,999kg」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。
- ・ 「8,000kg～」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

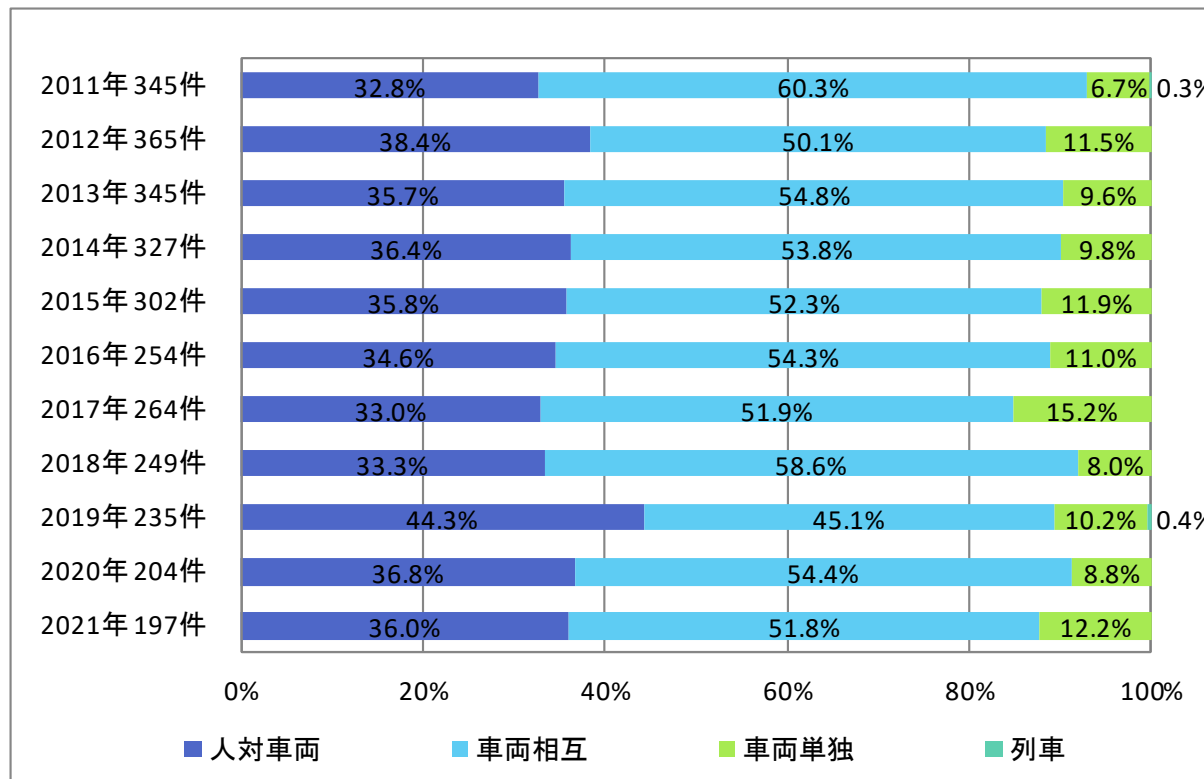


Ⅱ. 死亡事故データの傾向

8. 事故類型別

- ・2011年～2021年の傾向をみると、2019年を除き、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（2021年）で集計した。以下同じ。

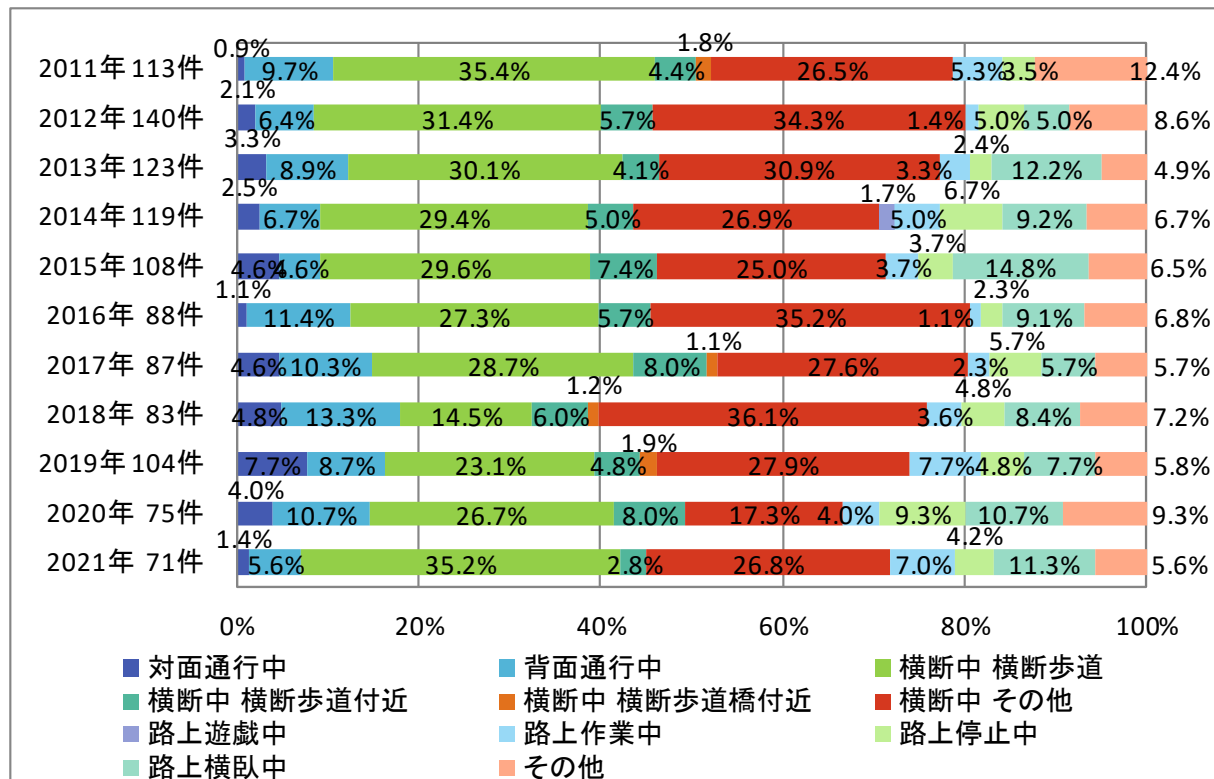


※対自転車事故は、「車両相互」に含まれます。

Ⅱ. 死亡事故データの傾向

(1) 人対車両

- ・2011年～2021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2021年の割合は、対前年に比べて8.5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。

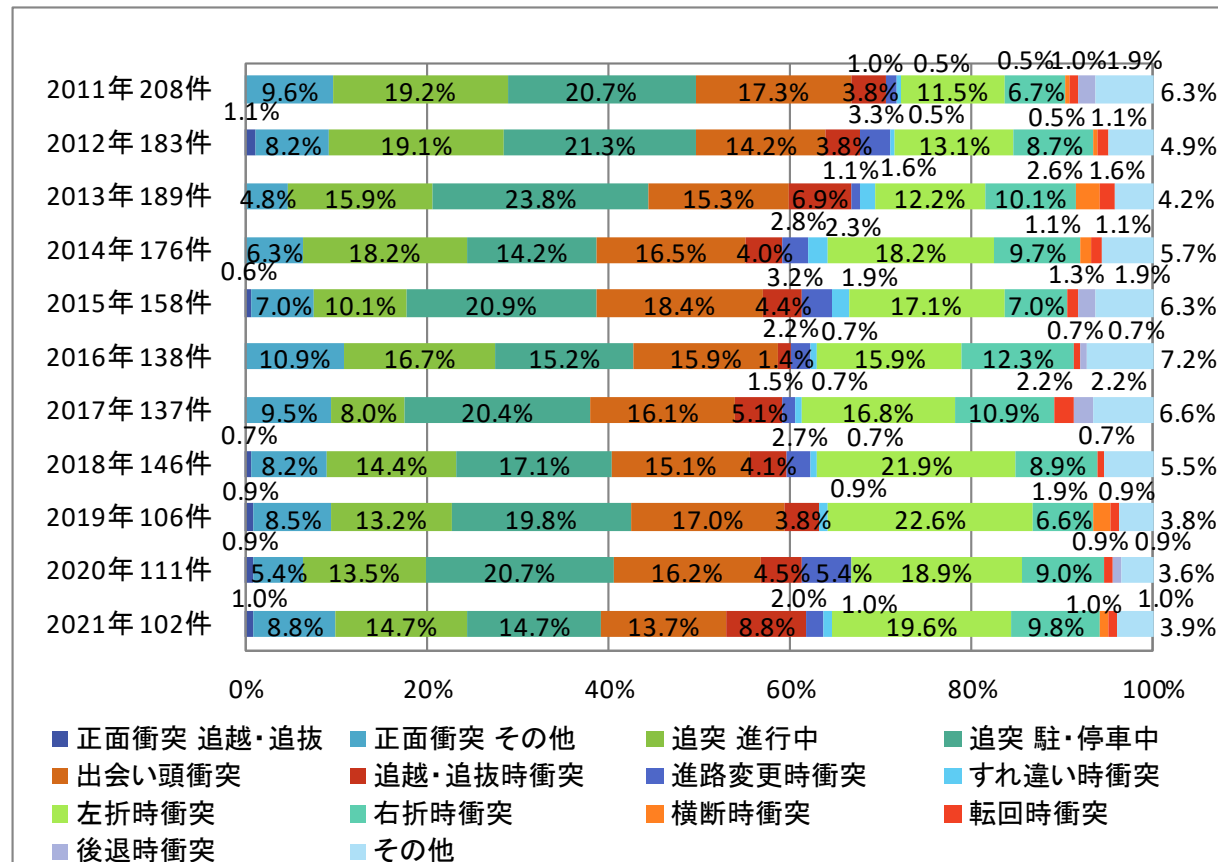


※対自転車事故は、「車両相互」に含まれます。

Ⅱ. 死亡事故データの傾向

(2) 車両相互

- ・2011年～2021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、2021年は2割程度となった。

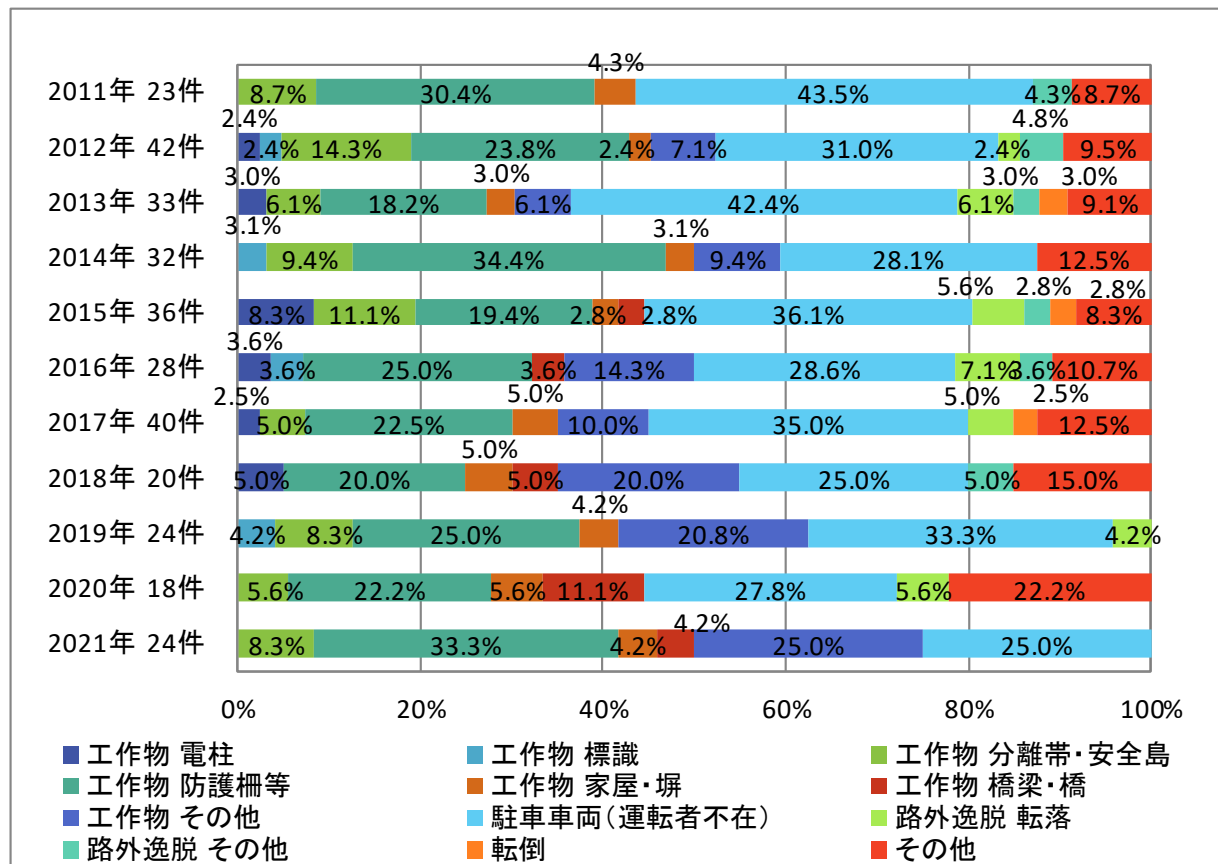


※対自転車事故は、「車両相互」に含まれます。

Ⅱ. 死亡事故データの傾向

(3) 車両単独

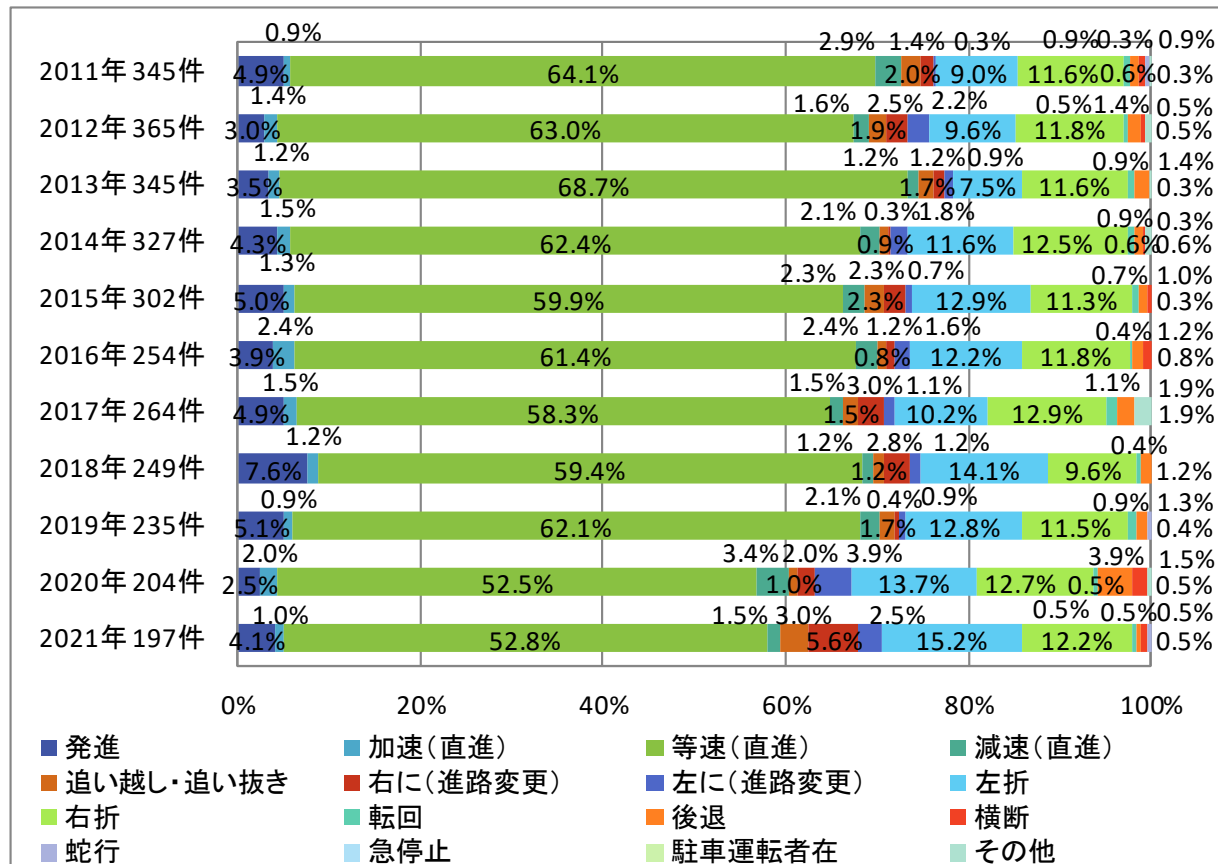
- ・2011年～2021年の傾向をみると、2014年、2021年を除き、「駐車車両（運転者不在）」の割合が多い。
- ・次いで、「工作物 防護柵等」の割合が多い。



Ⅱ. 死亡事故データの傾向

9. 行動類型別

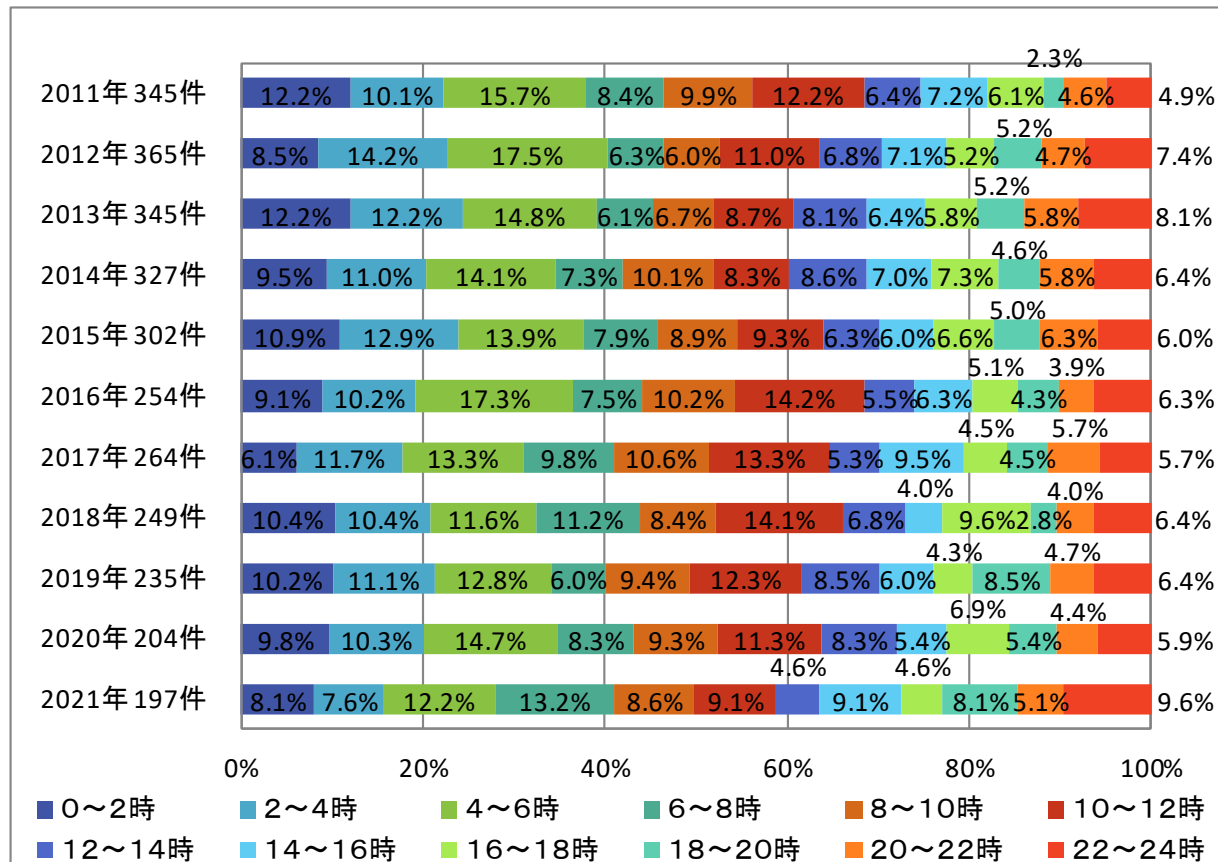
- ・2011年～2021年の傾向をみると、いずれの年も「等速（直進）」が多く、5～7割程度を占めている。
- ・各年の行動類型区分の構成比に大きな違いは見られないが、「左折」が2015年まで増加し、その後、1割程度で推移していたが、2021年は2割程度まで増加している。
- ・「右折」は2014年以降、1割程度で推移している。



Ⅱ. 死亡事故データの傾向

10. 時間帯別

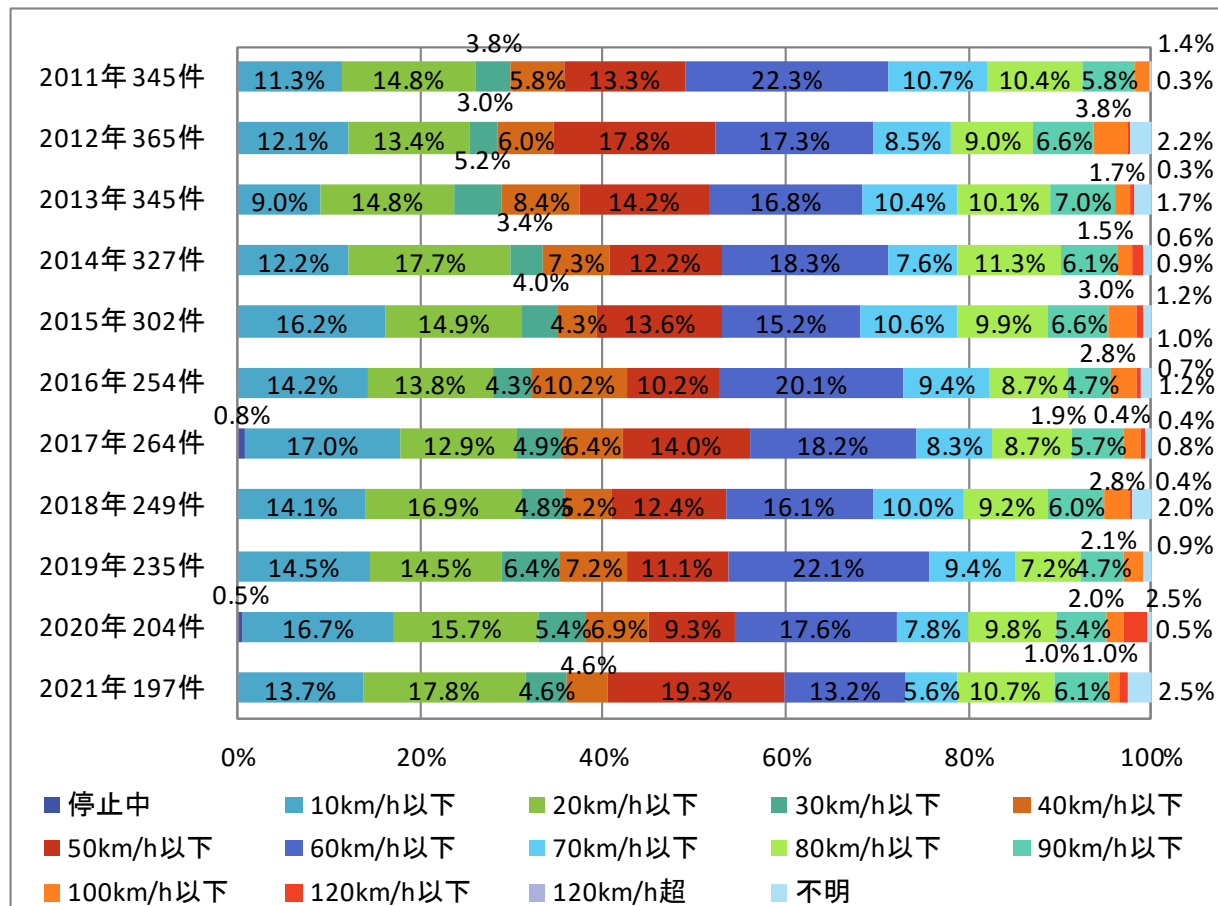
- ・2011年～2021年の傾向をみると、2015年までは「2～4時」、「4～6時」が多かったが、2016年以降は「4～6時」及び「10～12時」が多い。2021年は「4～6時」、「6～8時」が多い。
- ・いわゆる深夜・早朝（22～6時）の時間帯の割合は、2017年からは増加傾向にあったが、2021年は減少している。
- ・2016年以降、午前中（8～12時）の割合が2割を超えていたが、2021年は2割弱となった。



Ⅱ. 死亡事故データの傾向

11. 運転者の危険認知速度別

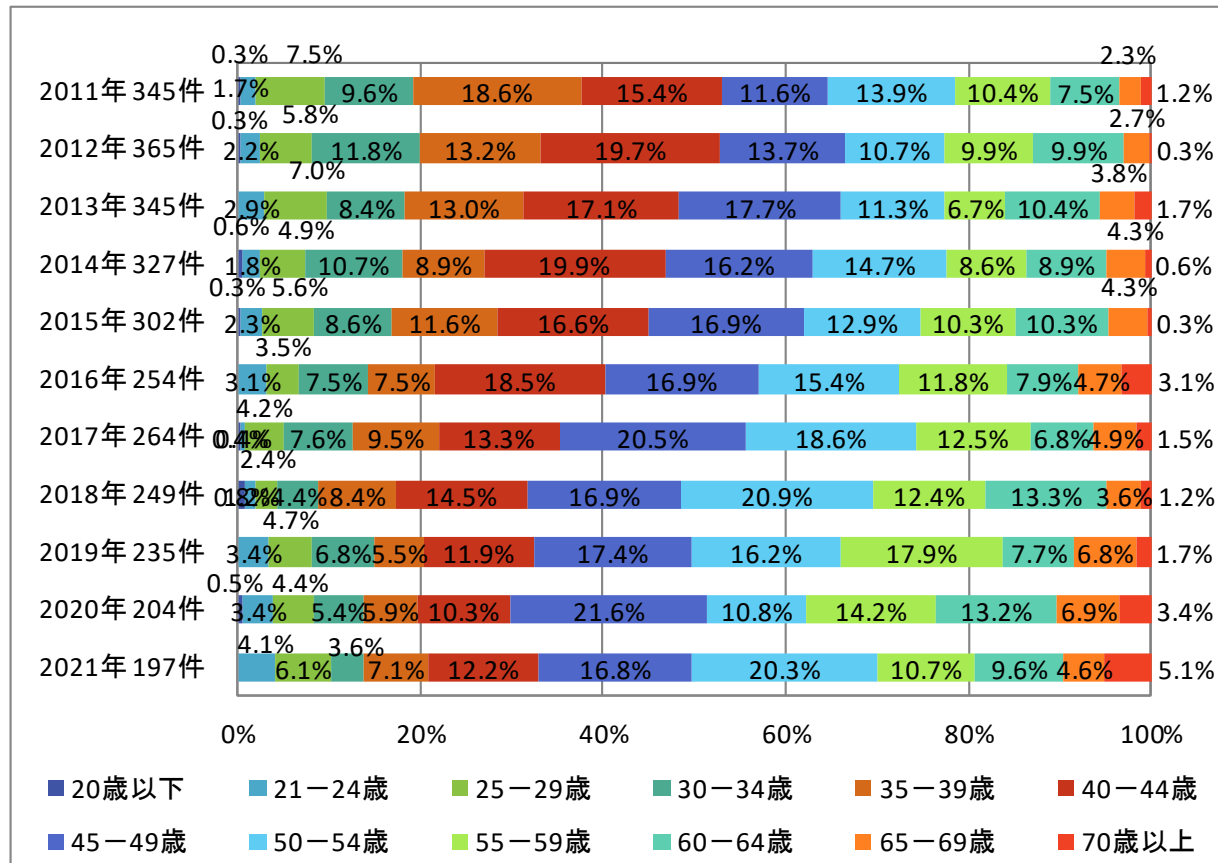
- ・ 2011年～2021年の傾向をみると、2013年までは「10km/h以下」から「20km/h以下」までの割合が減少傾向にあったが、2014年以降、増減を繰り返している。2020年以降は3割を超えている。



Ⅱ. 死亡事故データの傾向

12. 運転者の年齢層別

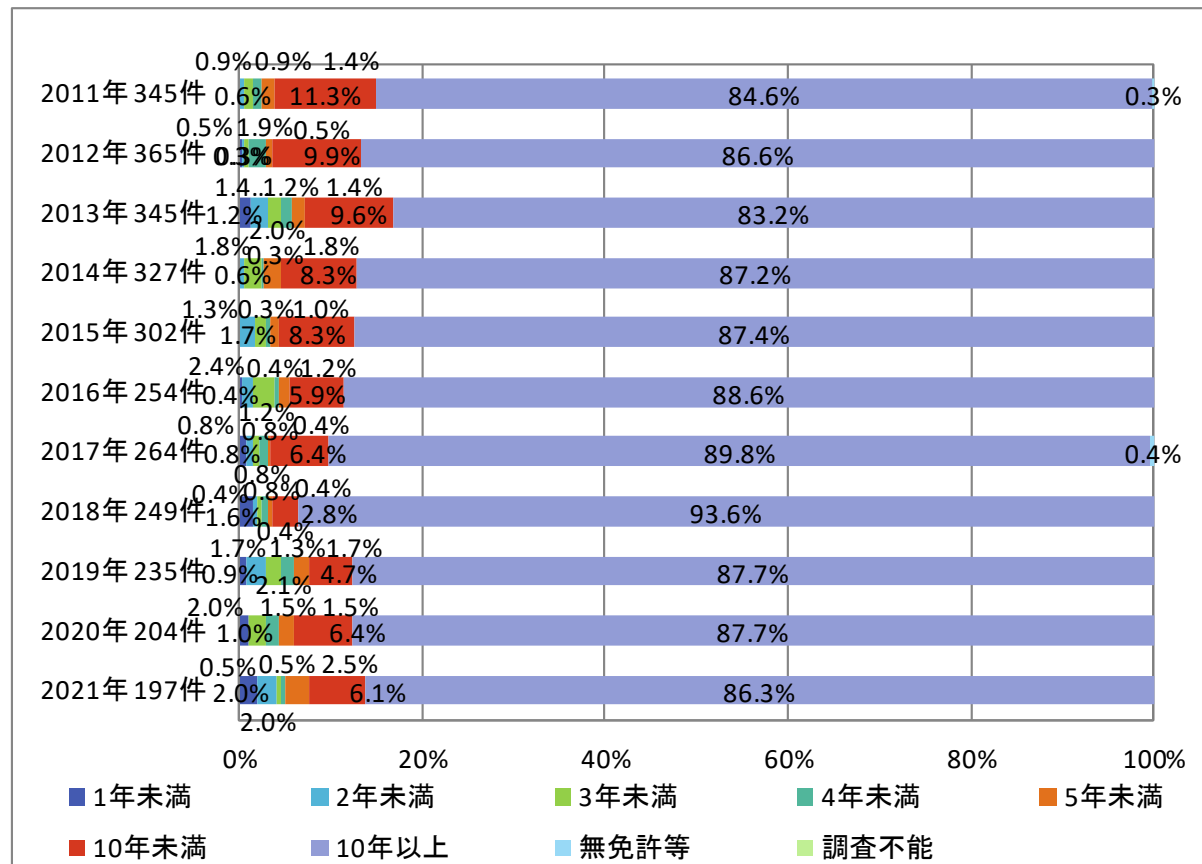
- 2011年～2021年の傾向をみると、全体的に高齢化の傾向が見られる。
- 2021年は50歳以上の割合が5割を超えている。



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～2021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ったが、2019年からは減少している。



メ モ

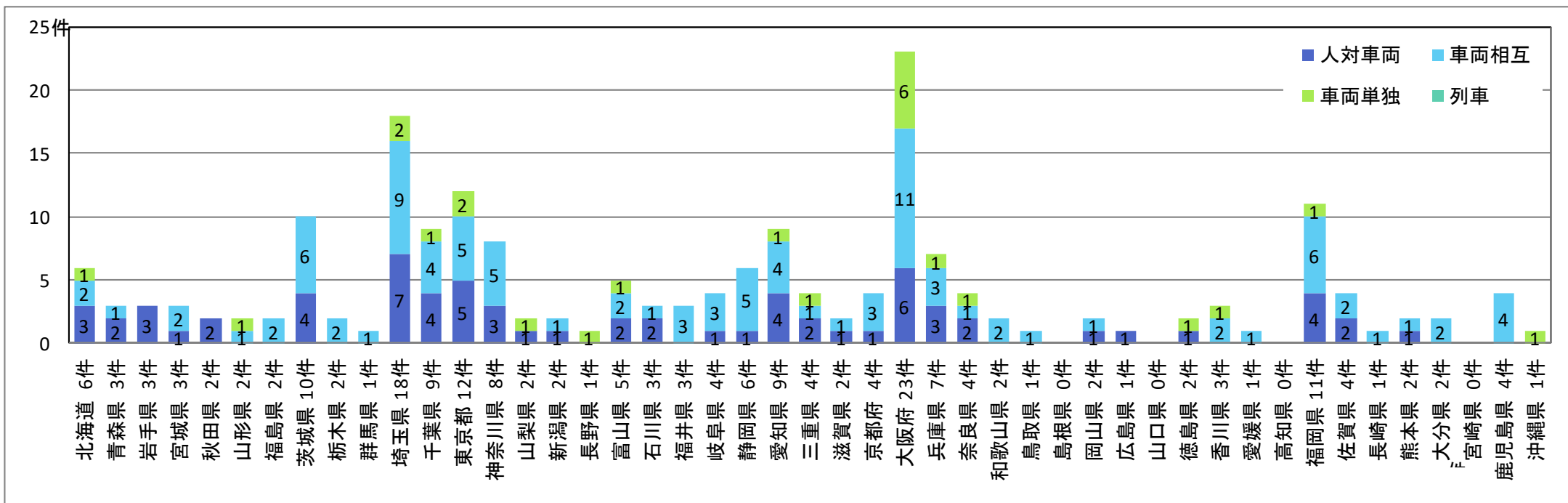
Ⅲ. 2021年死亡事故データ(車籍)

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. 2021年死亡事故データ(車籍)

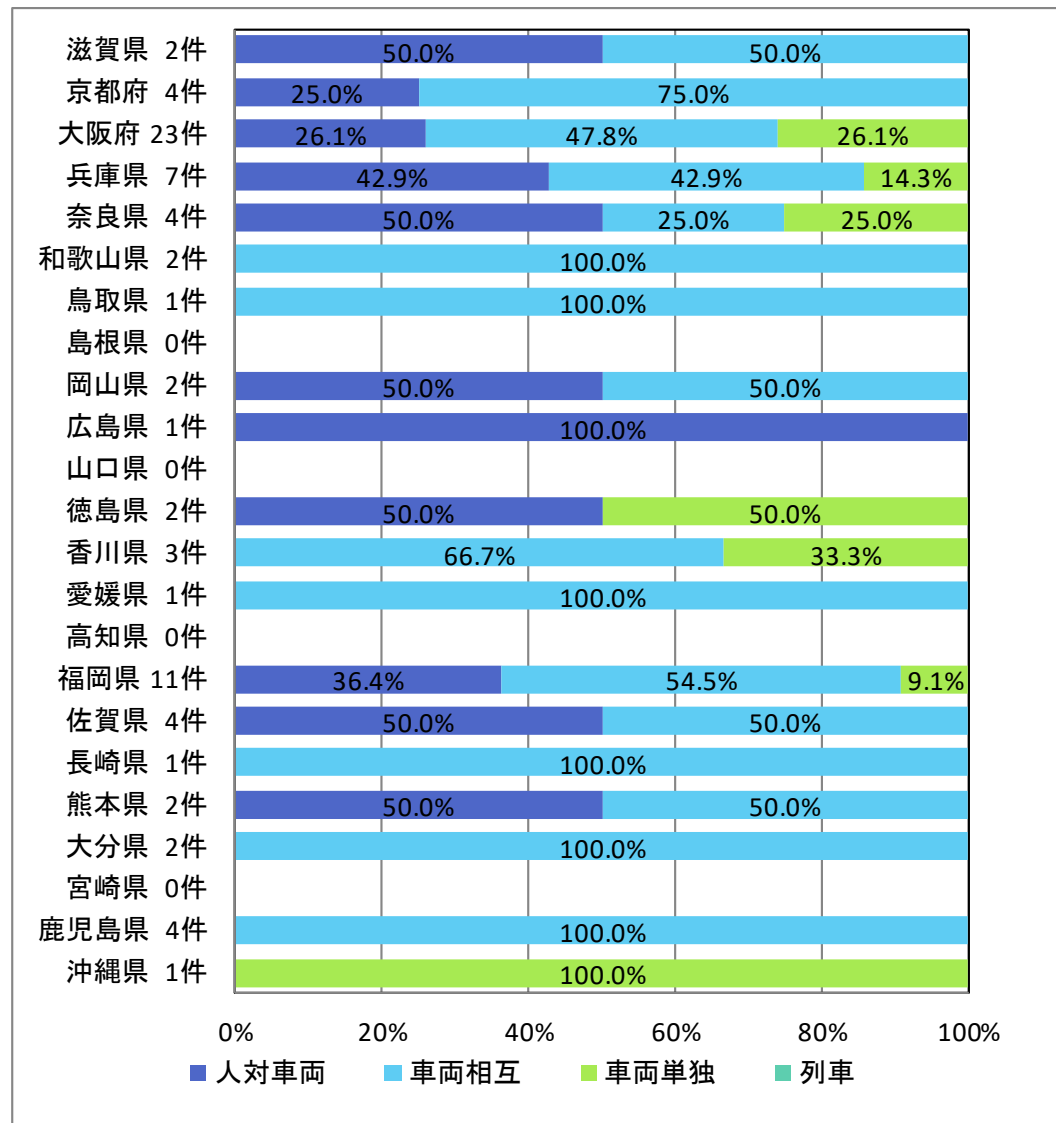
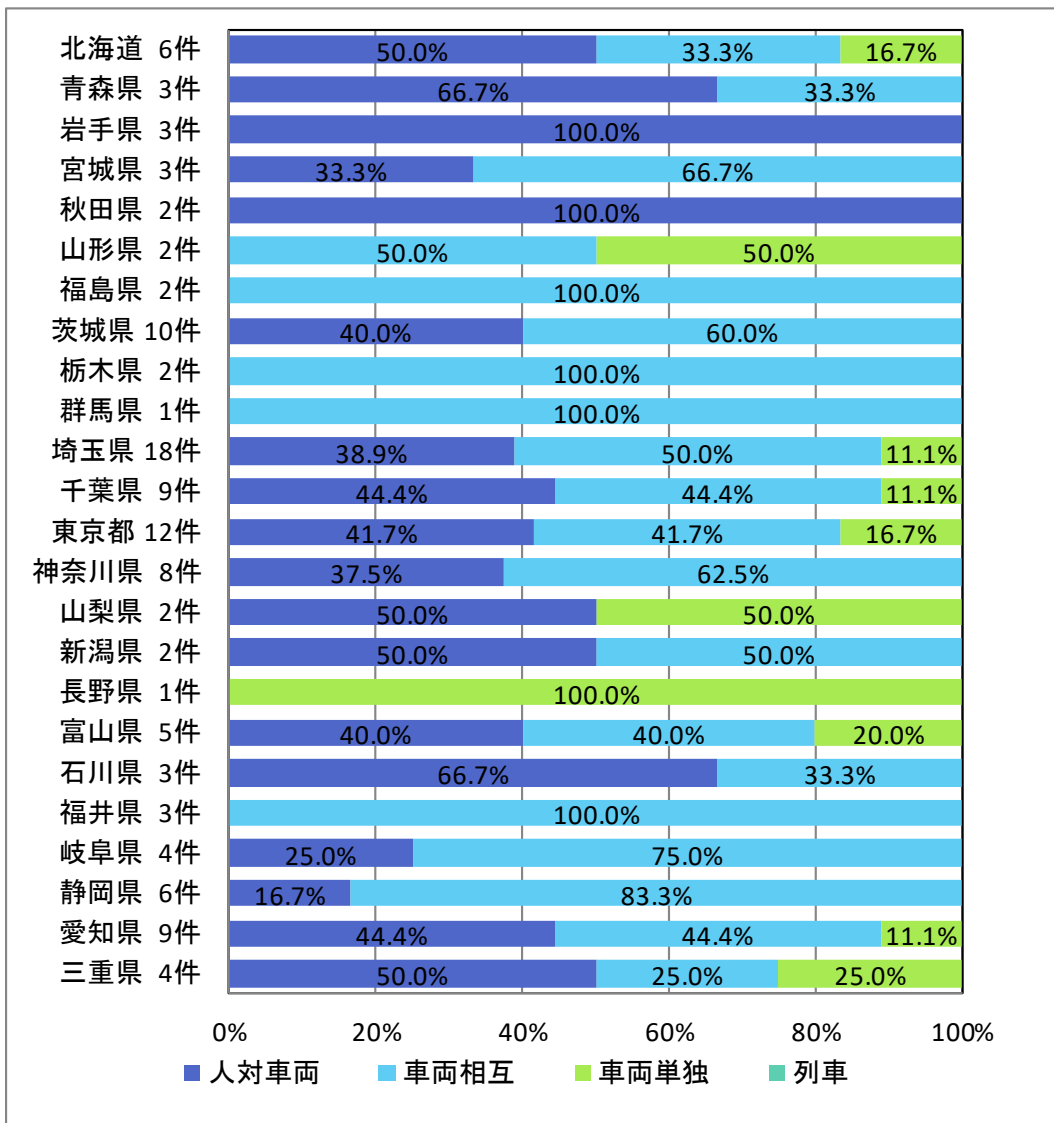
1. 車籍別の事故類型別

- ・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」、「埼玉県」、「福岡県」「茨城県」は「車両相互」が多い。「東京都」は「人対車両」と「車両相互」に分かれる。



※対自転車事故は、「車両相互」に含まれます。

Ⅲ. 2021年死亡事故データ(車籍)

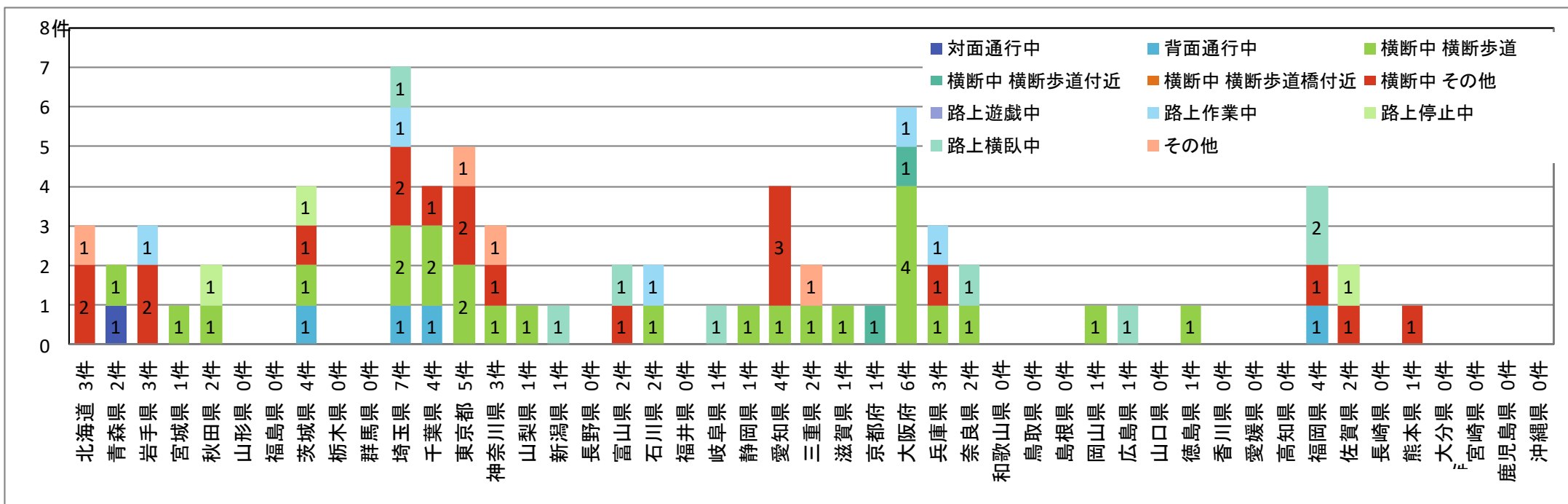


※対自転車事故は、「車両相互」に含まれます。

Ⅲ. 2021年死亡事故データ(車籍)

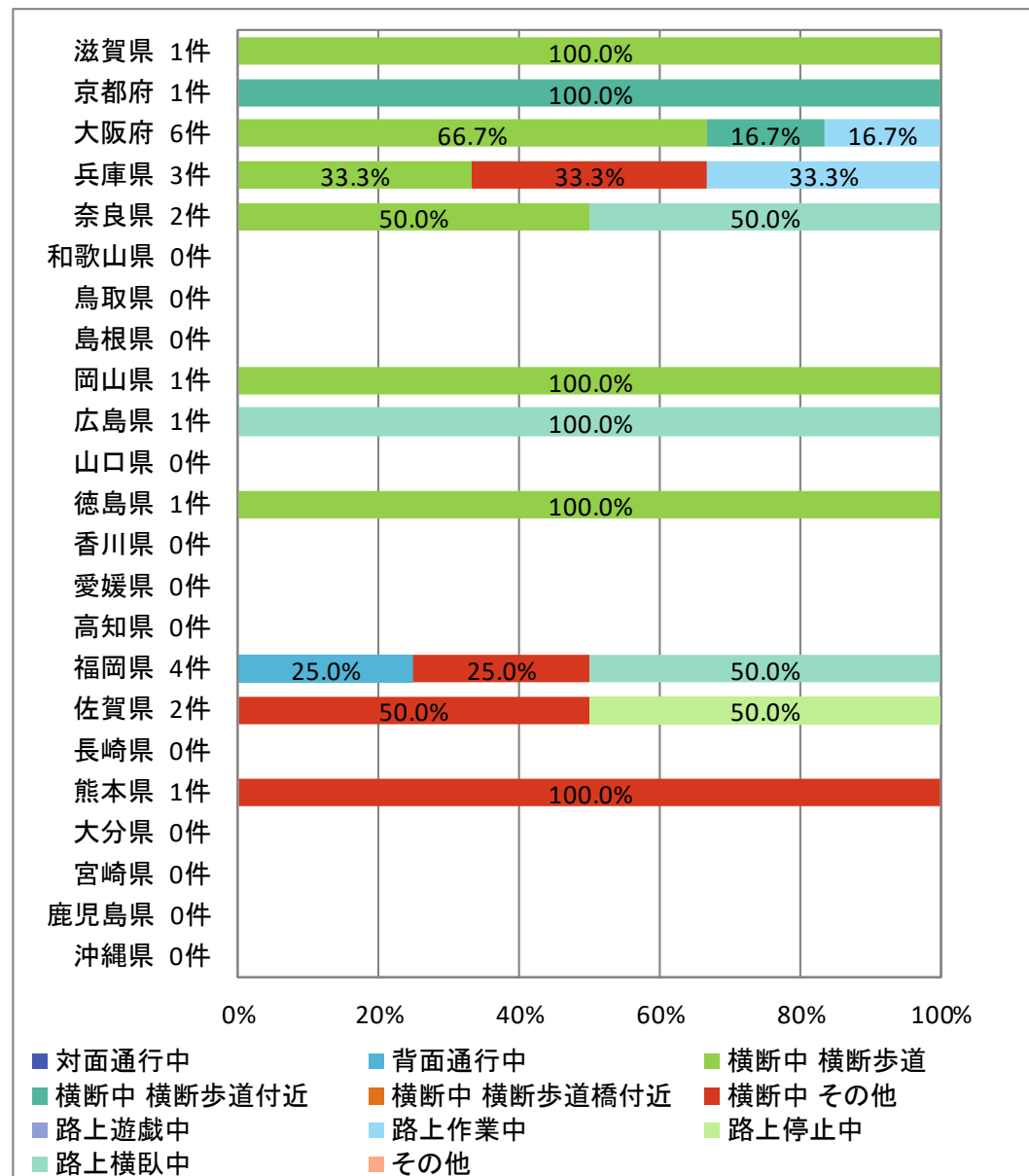
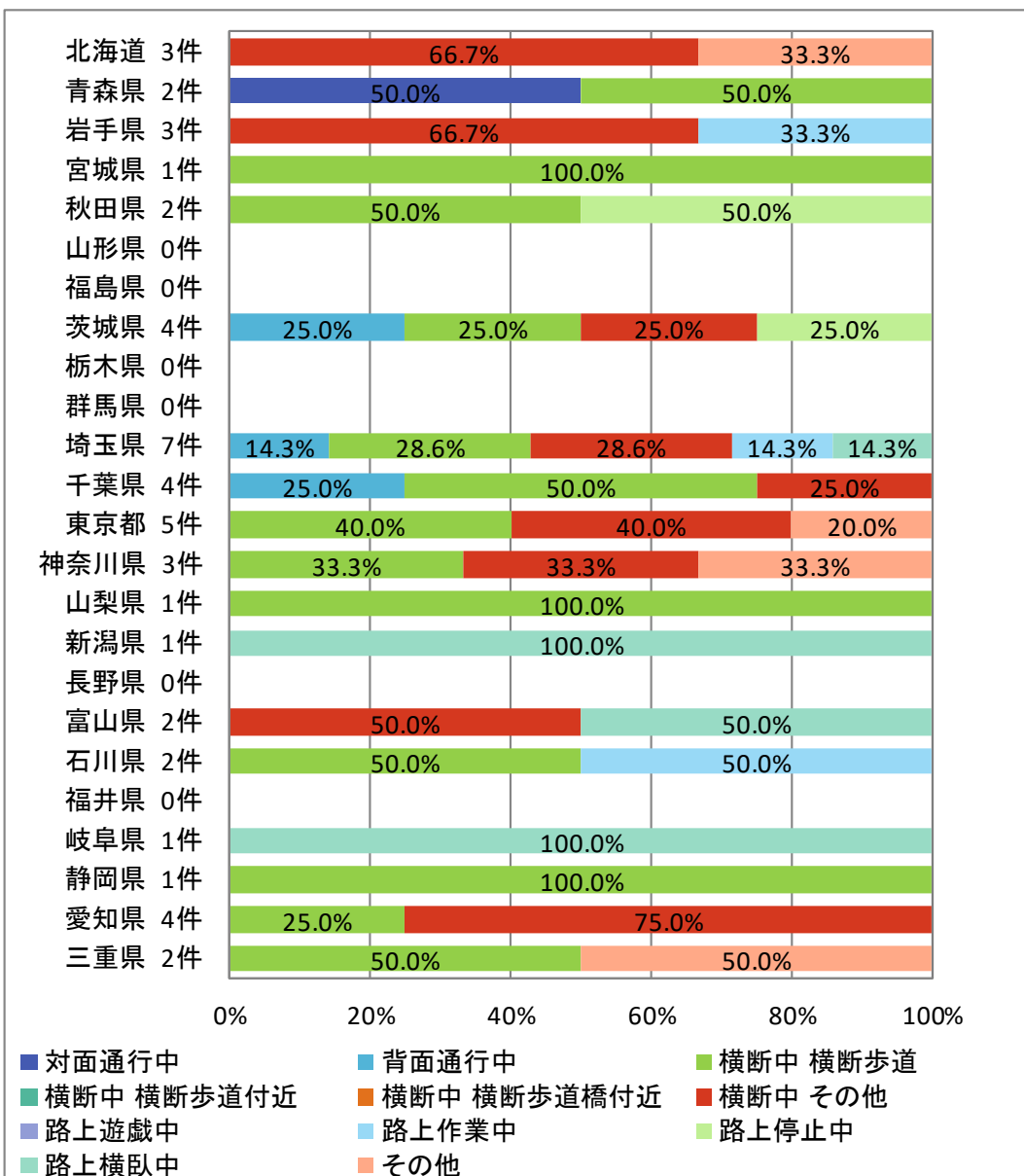
(1) 人对車両

- ・車籍別の事故類型（人对車両）別にみると、概ね「横断中 横断歩道」が多い県と「横断中 その他」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、「埼玉県」、「東京都」では「横断中 横断歩道」と「横断中 その他」に分かれている。
- ・「大阪府」では「横断中 横断歩道」が多い。
- ・「茨城県」では、「背面通行中」、「横断中 横断歩道」、「横断中 その他」、「路上停止中」に分かれている。
- ・「福岡県」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. 2021年死亡事故データ(車籍)

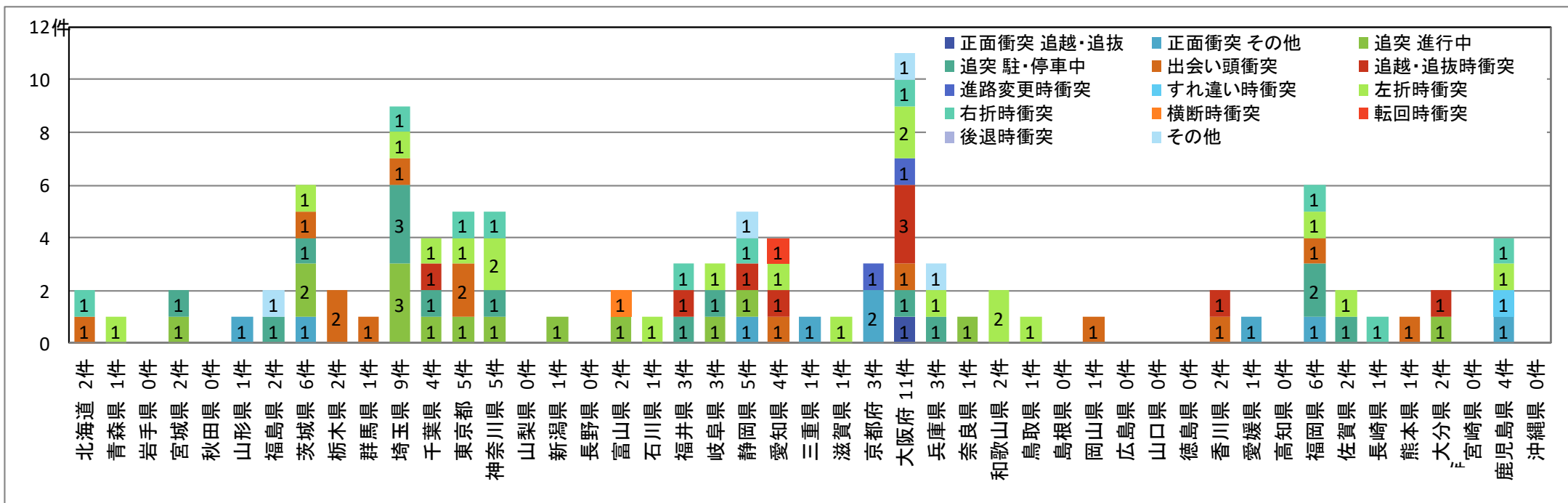


※対自転車事故は、「車両相互」に含まれます。

Ⅲ. 2021年死亡事故データ(車籍)

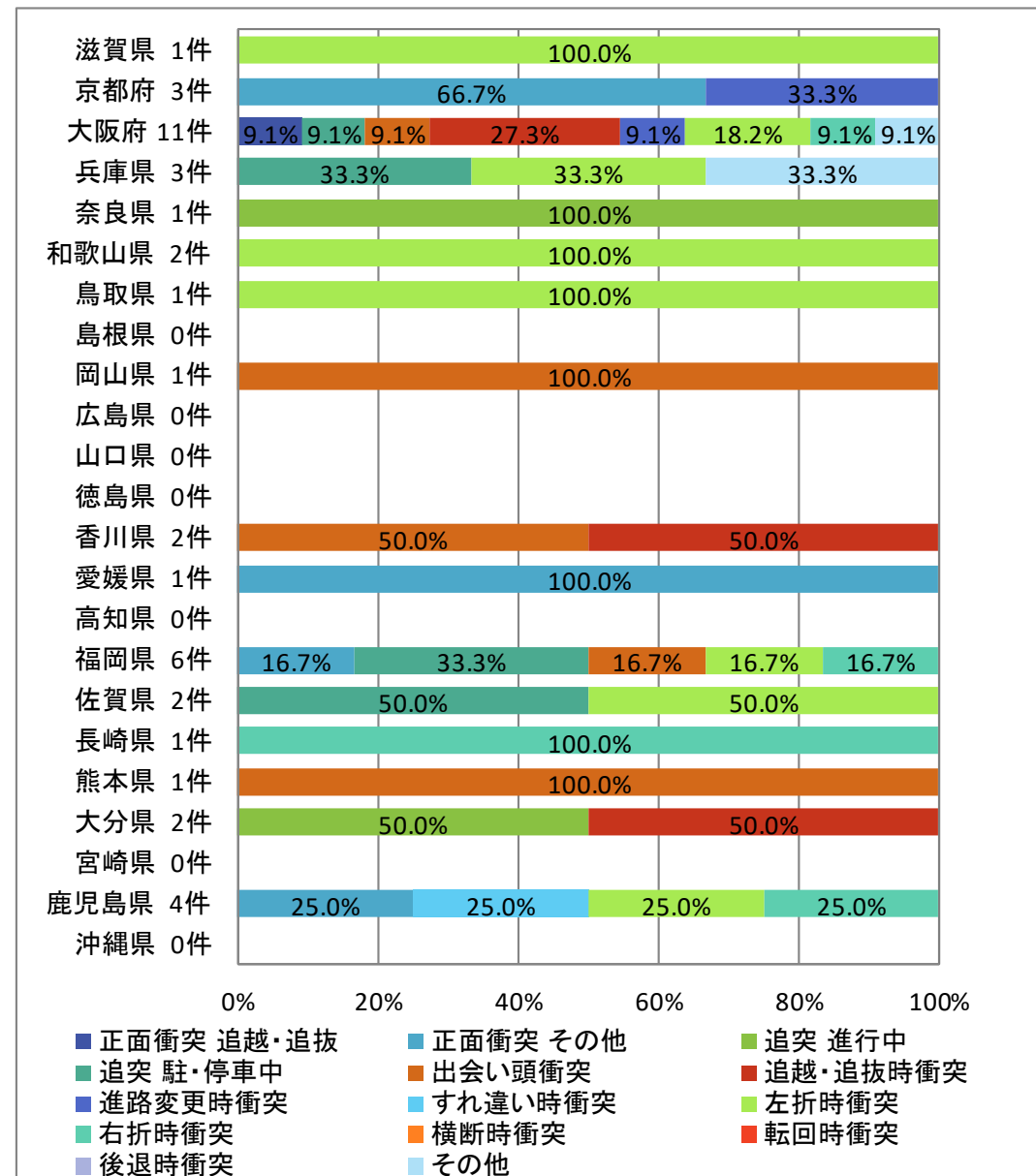
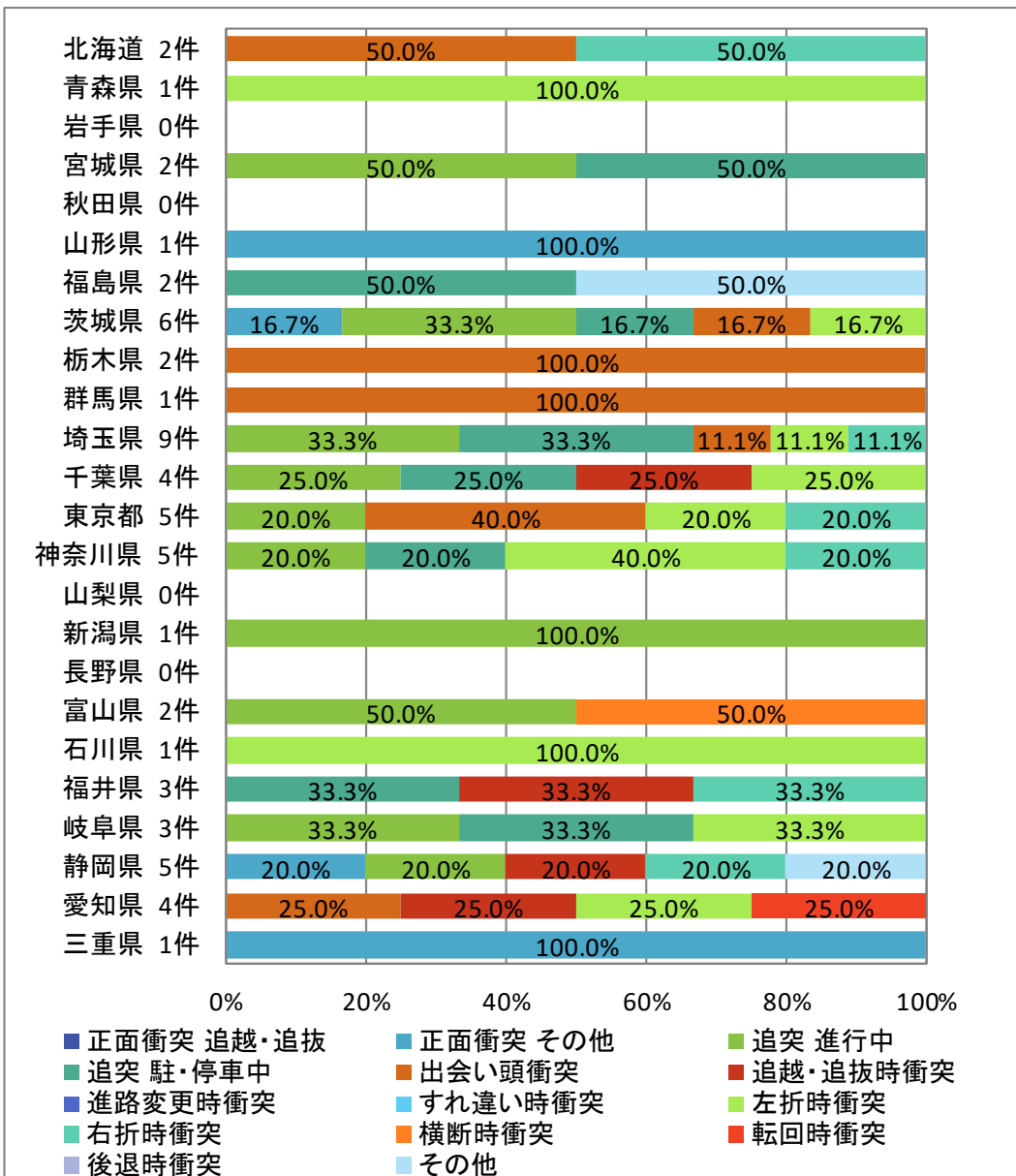
(2) 車両相互

- ・車籍別の事故類型（車両相互）別にみると、各県によって傾向は異なる。
- ・事故発生件数の多い県をみると、「大阪府」では「追越・追抜時衝突」が多い。
- ・「埼玉県」では「追突 進行中」、「追突 駐・停車中」が多い。
- ・「茨城県」では「追突 進行中」、「福岡県」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. 2021年死亡事故データ(車籍)

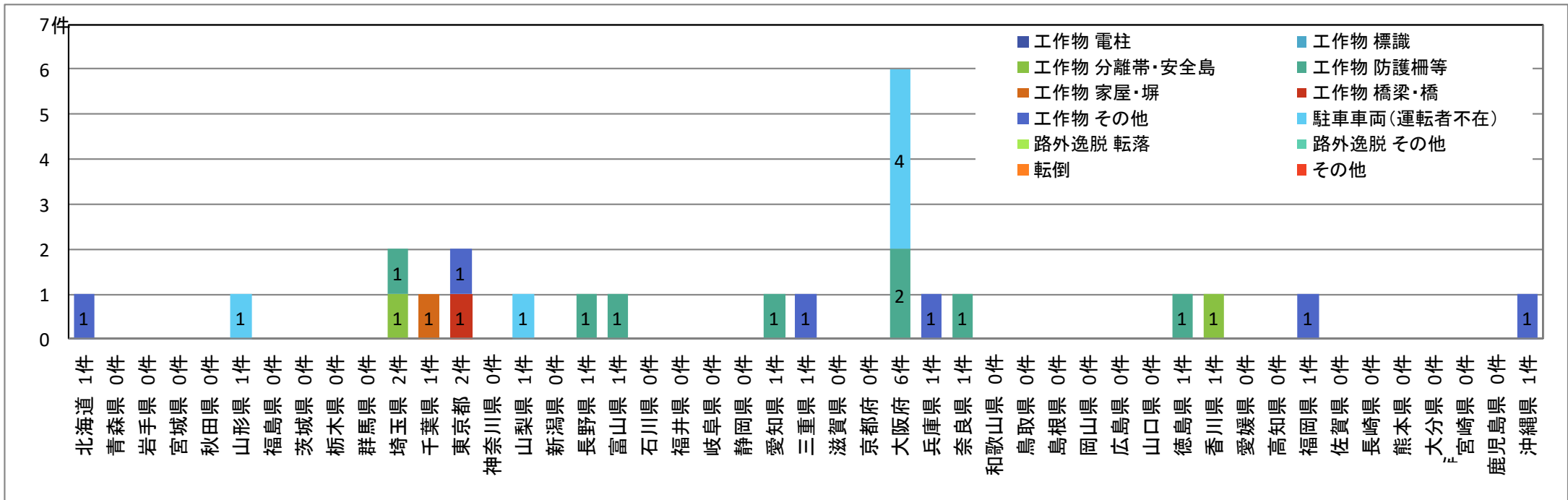


※対自転車事故は、「車両相互」に含まれます。

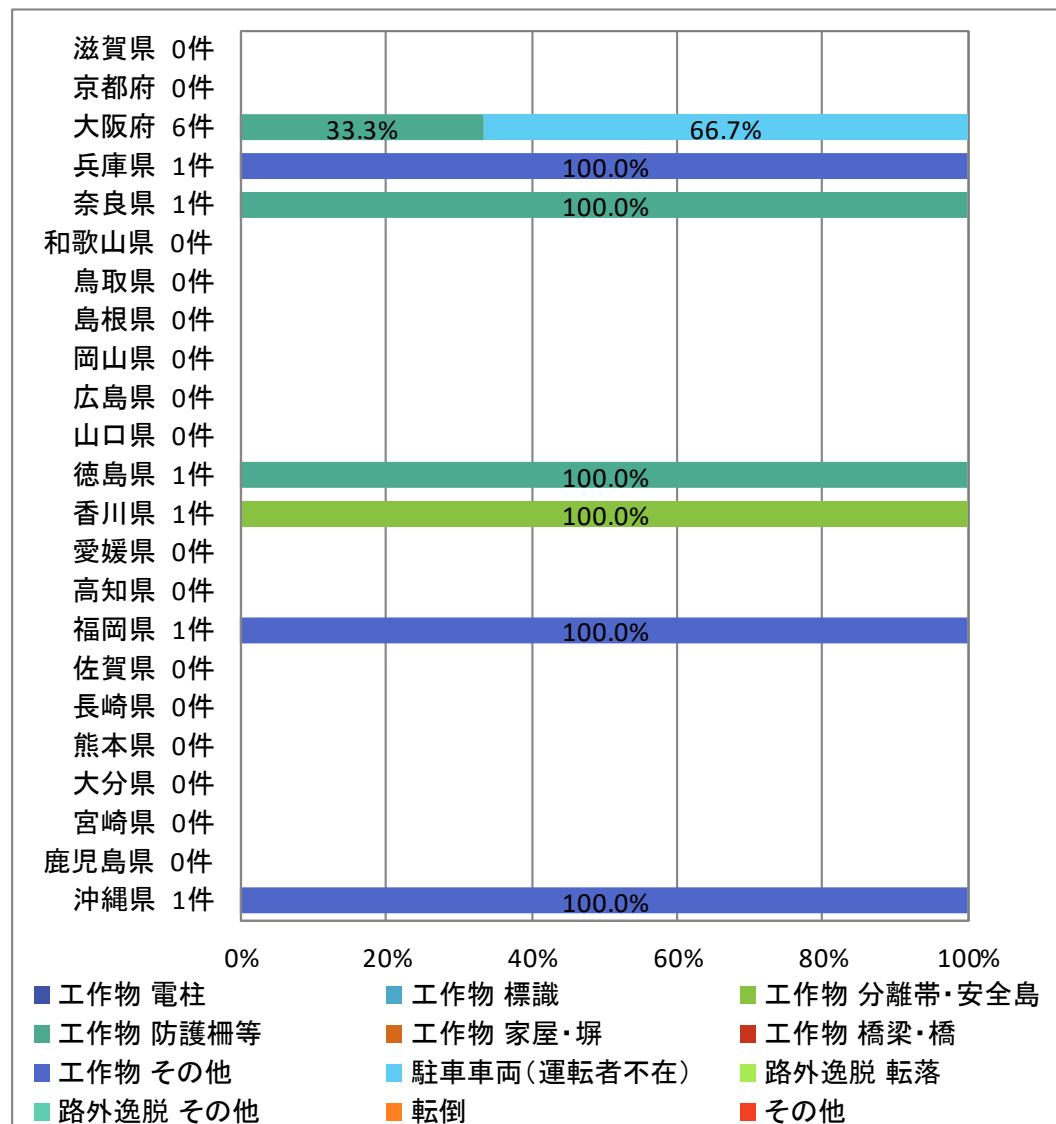
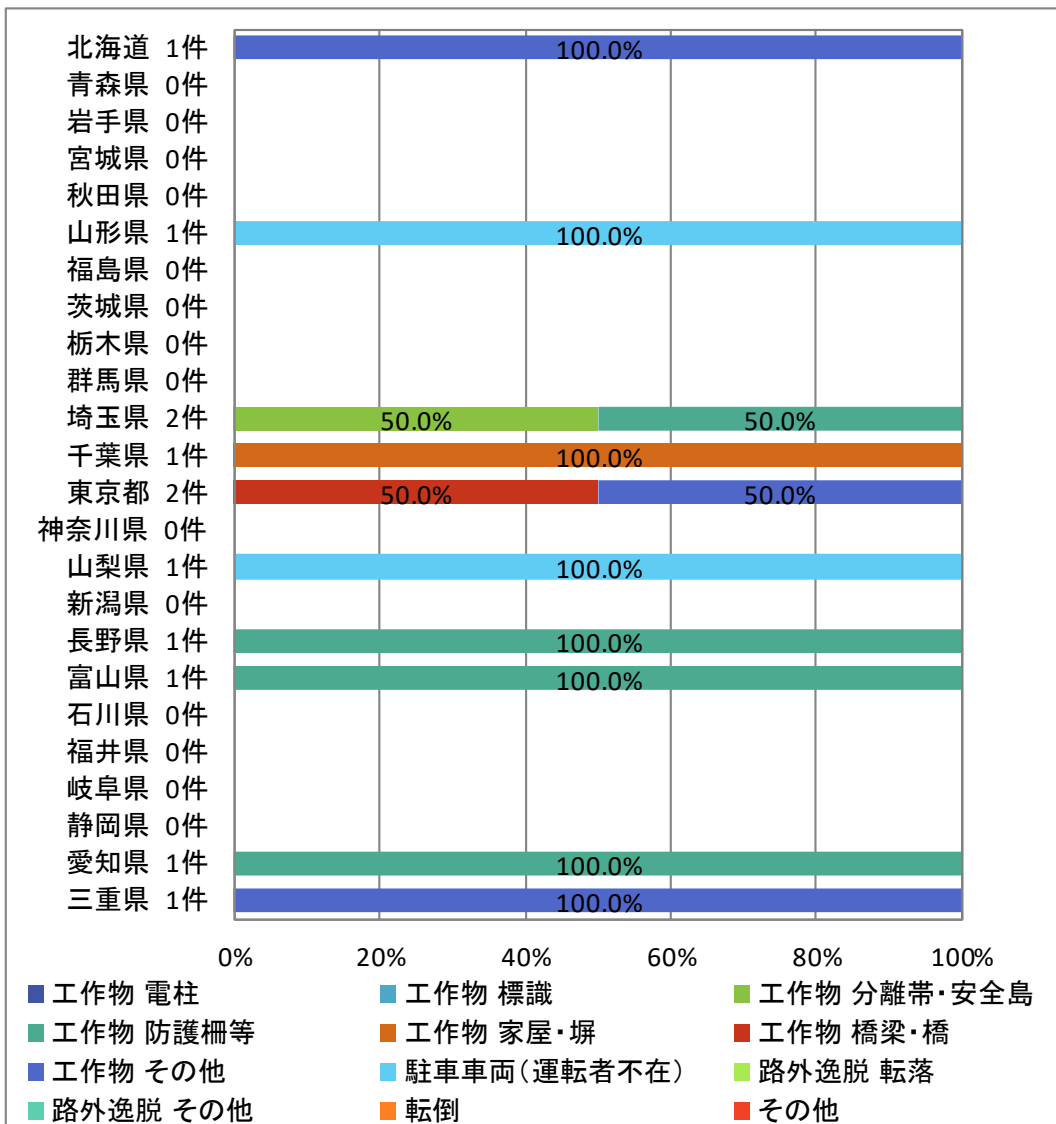
Ⅲ. 2021年死亡事故データ(車籍)

(3) 車両単独

- ・車籍別の事故類型（車両単独）別について事故発生件数の多い県をみると、「大阪府」では「駐車車両（運転者不在）」が多い。



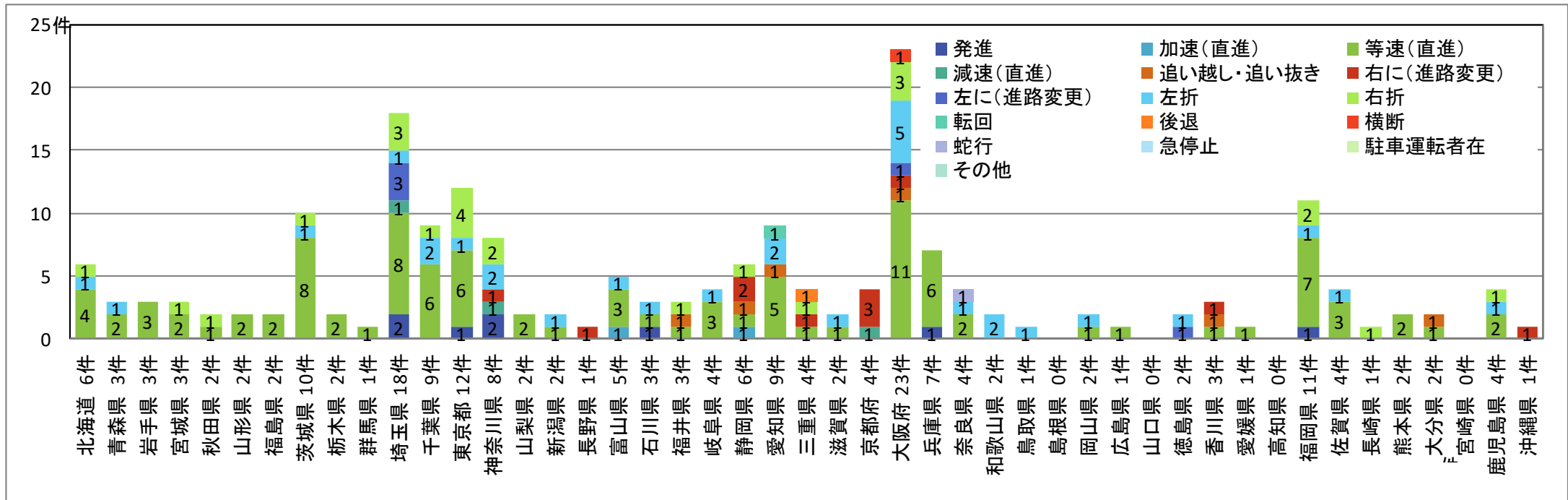
Ⅲ. 2021年死亡事故データ(車籍)



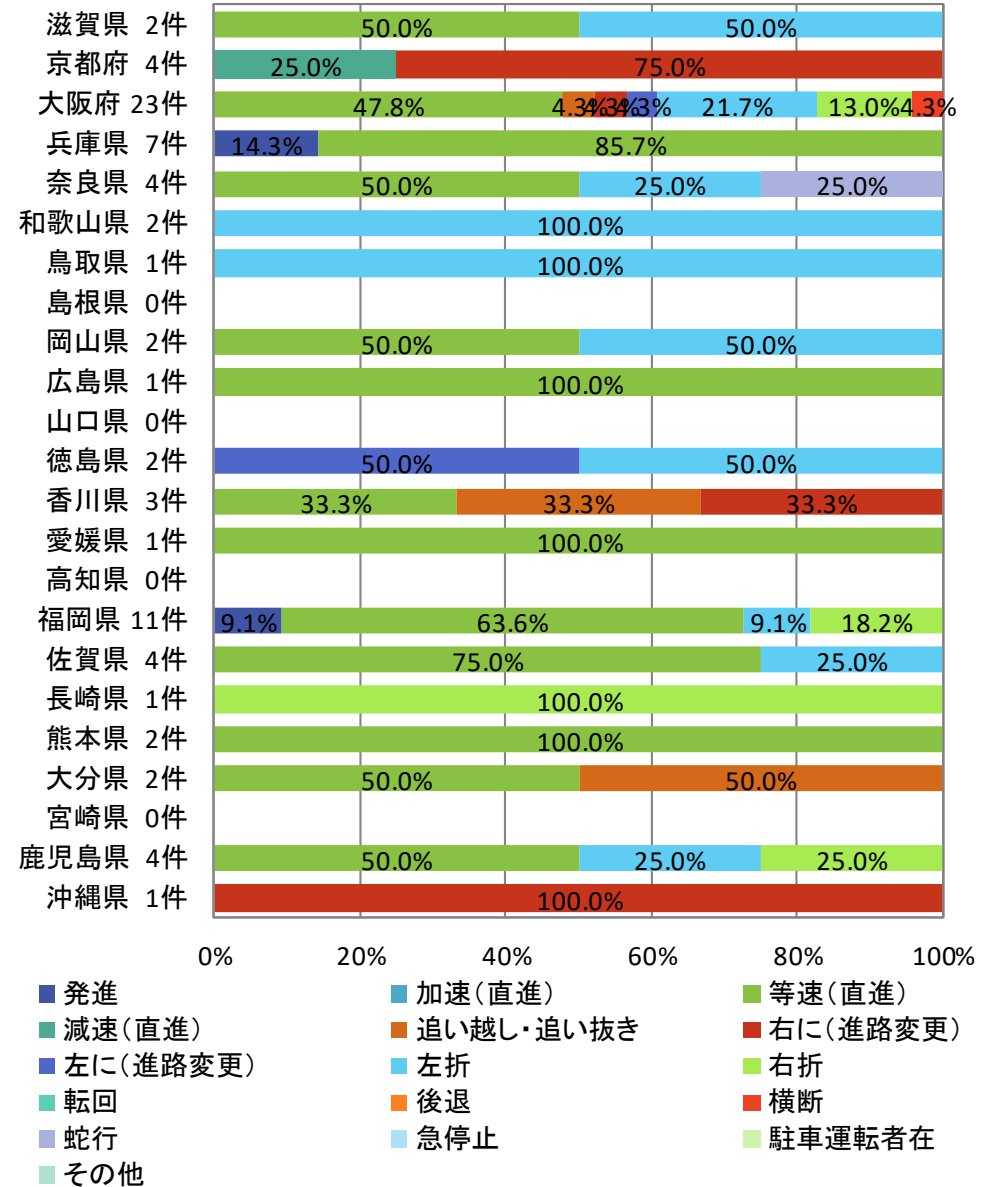
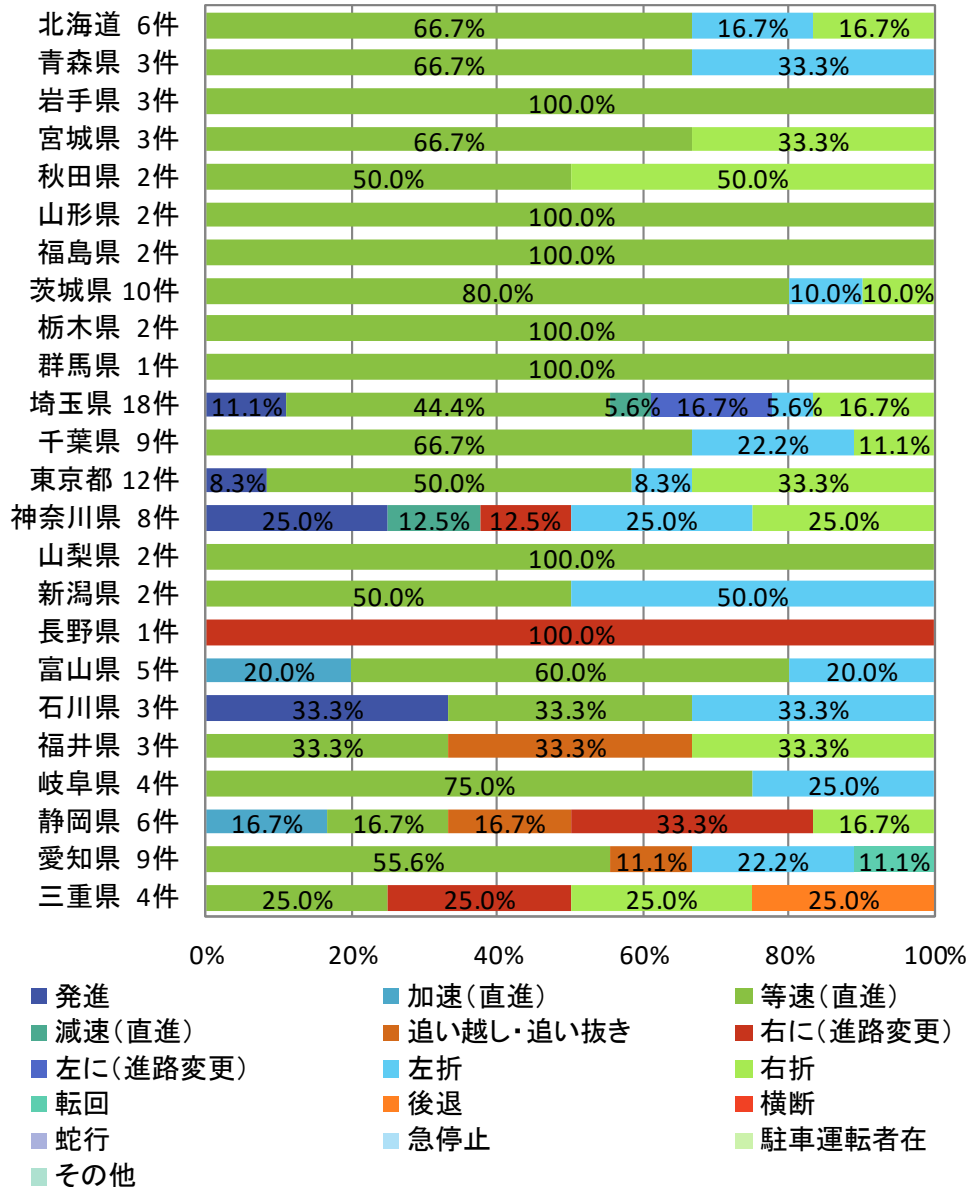
Ⅲ. 2021年死亡事故データ(車籍)

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）」が多い。



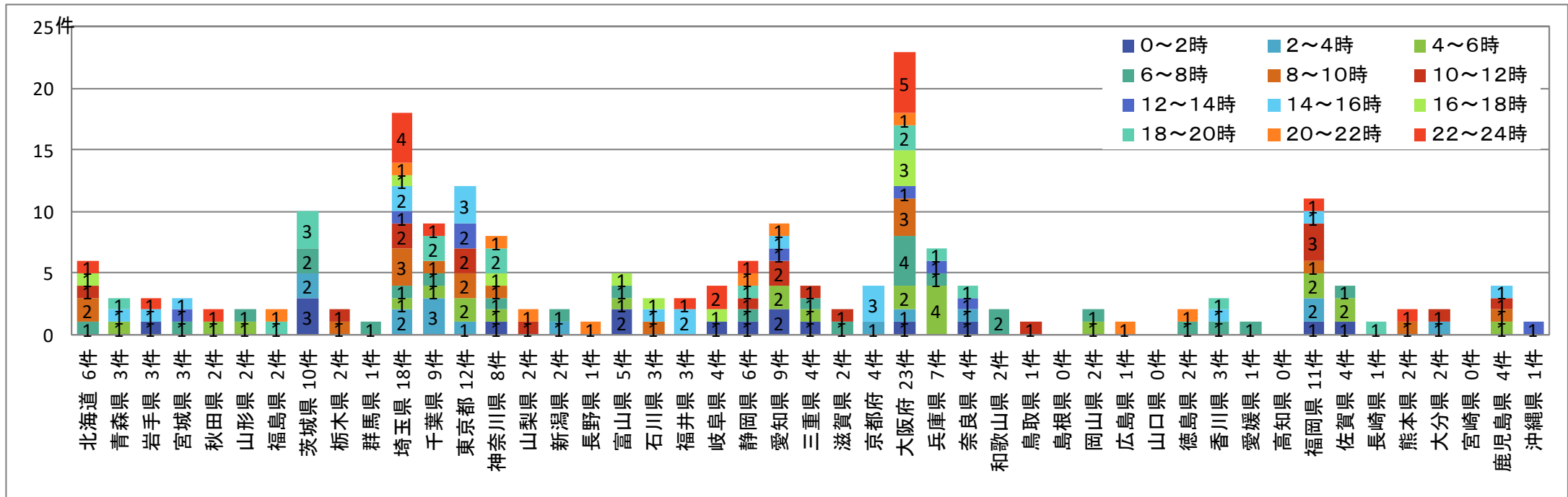
Ⅲ. 2021年死亡事故データ(車籍)



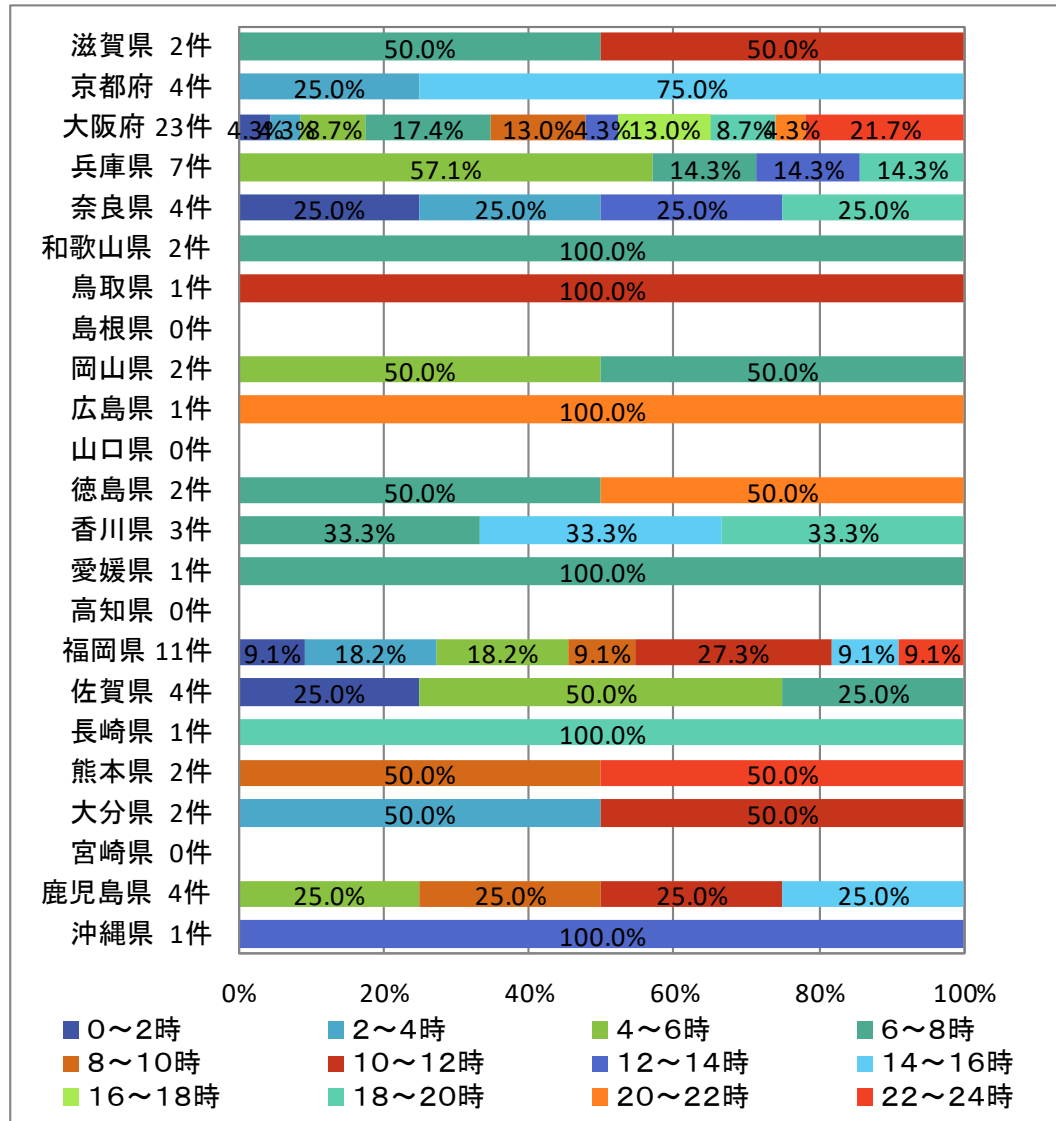
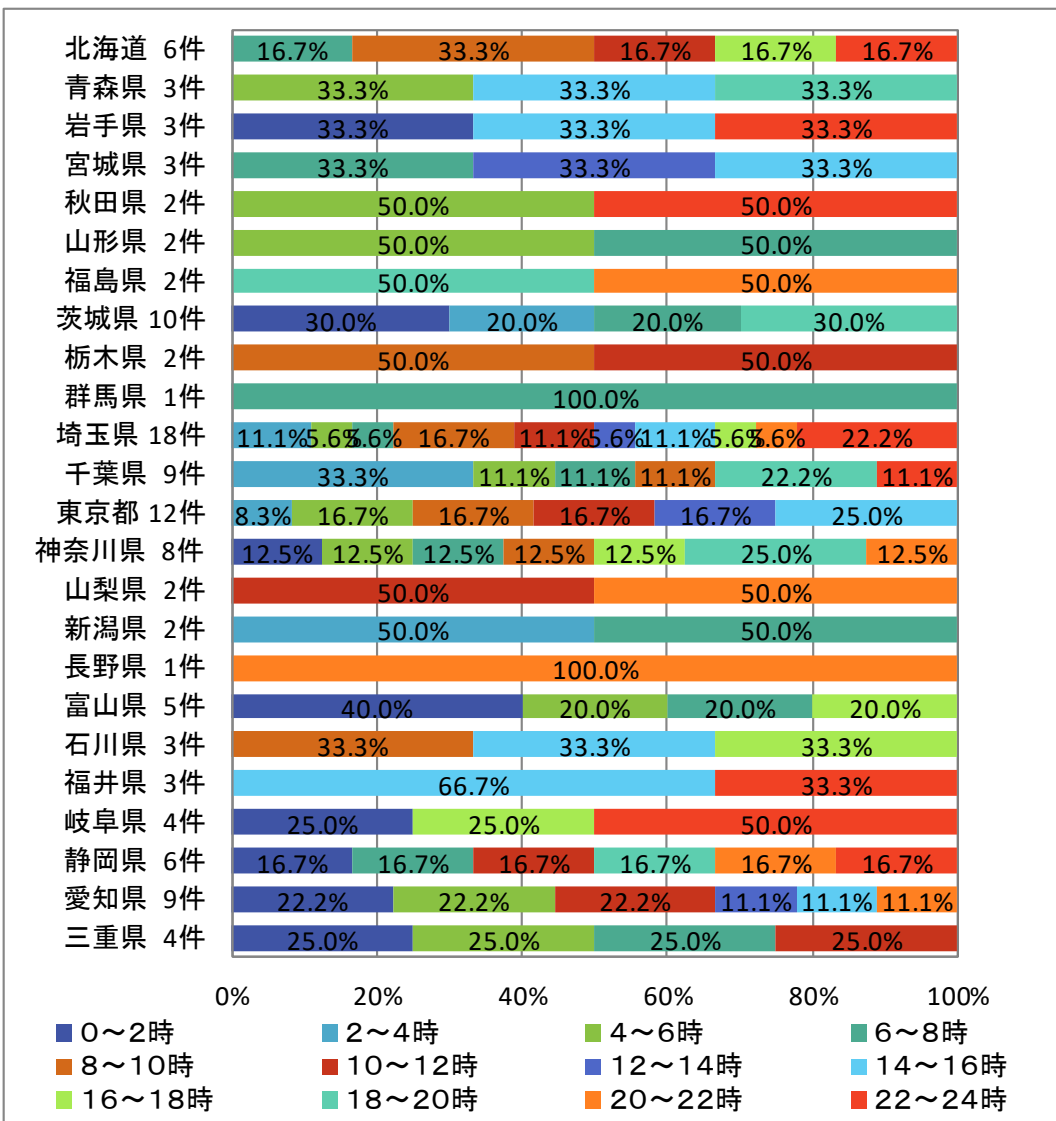
Ⅲ. 2021年死亡事故データ(車籍)

3. 車籍別の時間帯別

- ・車籍別の時間帯別にみると、各県によって傾向は異なる。
- ・事故発生件数の多い県をみると、「大阪府」、「埼玉県」では「22～24時」が多い。
- ・「東京都」では「14～16時」が多い。
- ・「福岡県」では「10～12時」が多い。
- ・「茨城県」では「0～2時」、「18～20時」が多い。



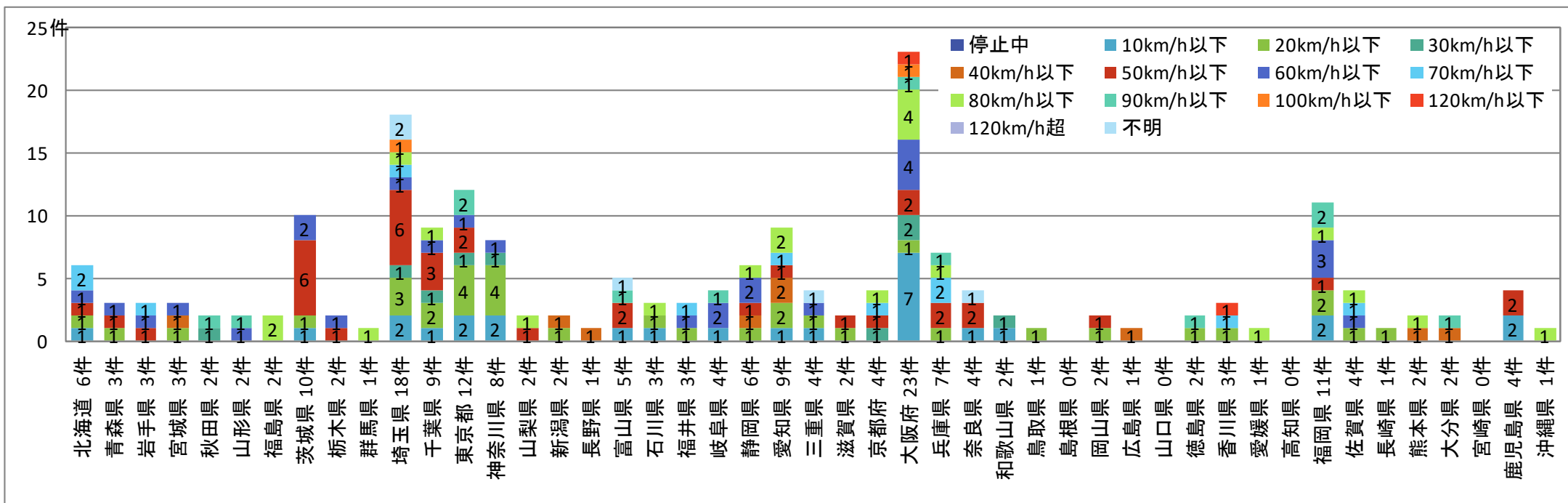
Ⅲ. 2021年死亡事故データ(車籍)



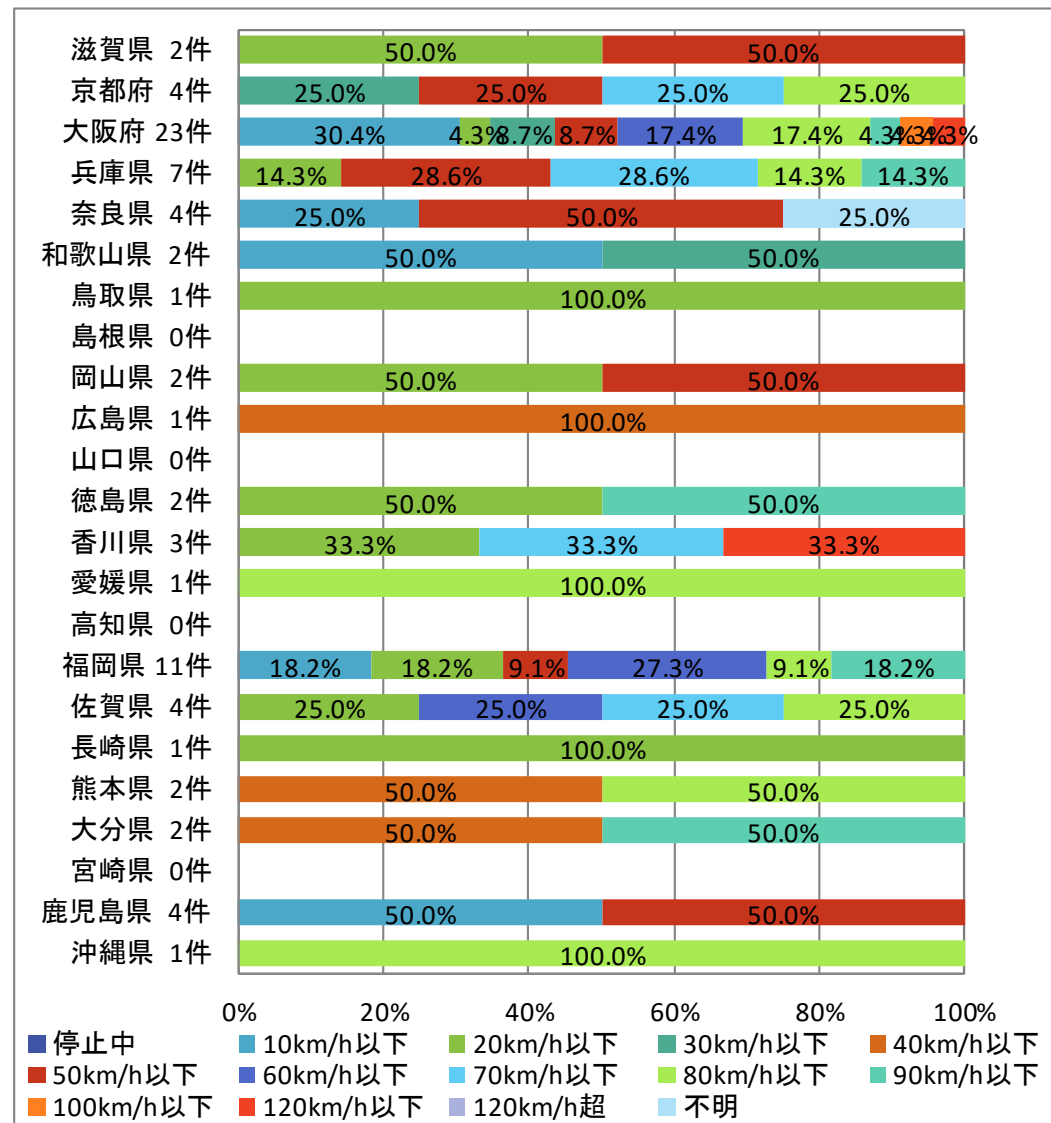
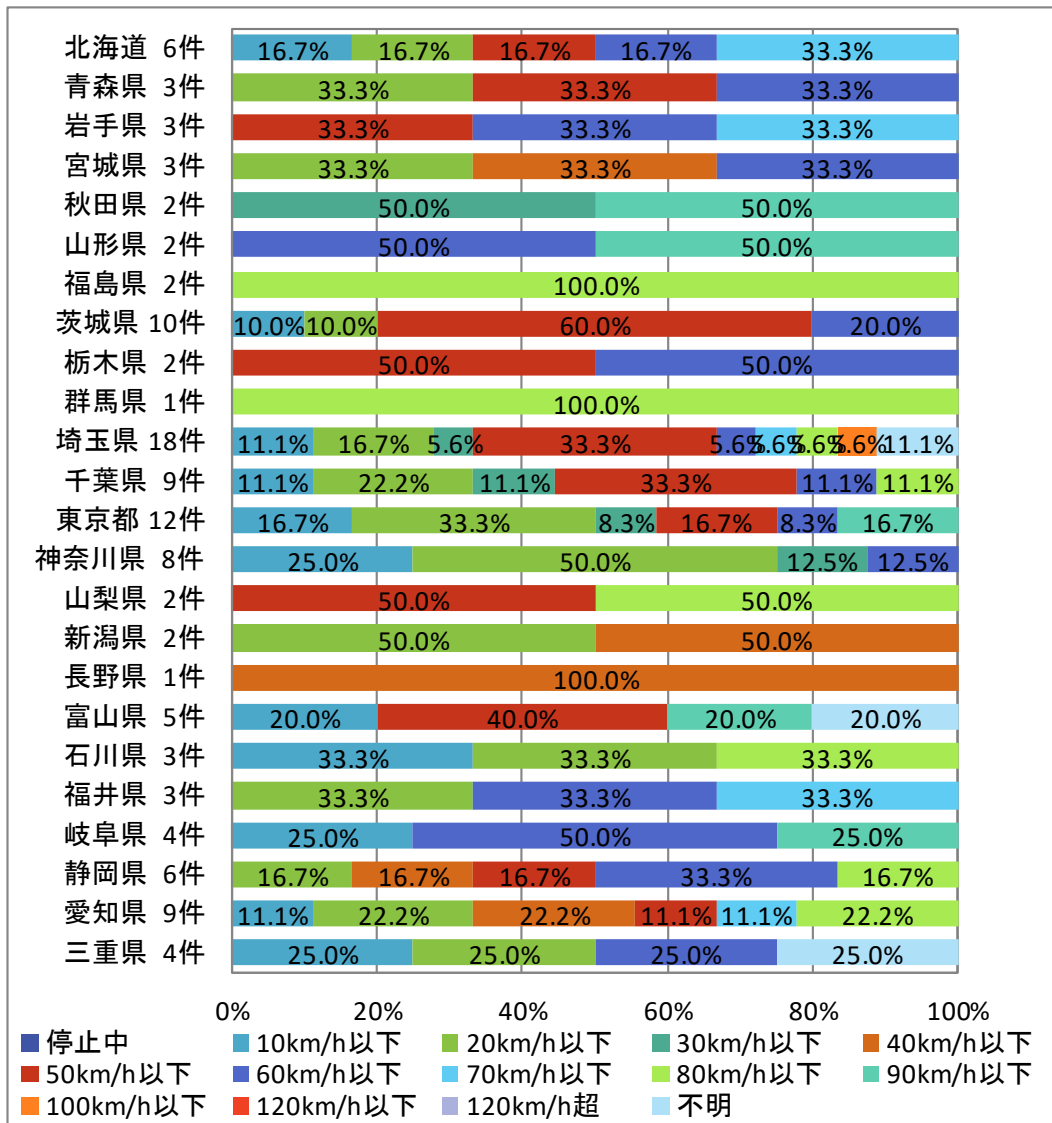
Ⅲ. 2021年死亡事故データ(車籍)

4. 車籍別の運転者の危険認知速度別

- ・車籍別の危険認知速度別にみると、各県によって傾向は異なる。
- ・事故発生件数の多い県をみると、「大阪府」では「10km/h以下」が多い。
- ・「埼玉県」、「茨城県」では「50km/h以下」が多い。
- ・「東京都」では「20km/h以下」が多い。
- ・「福岡県」では「60km/h以下」が多い。



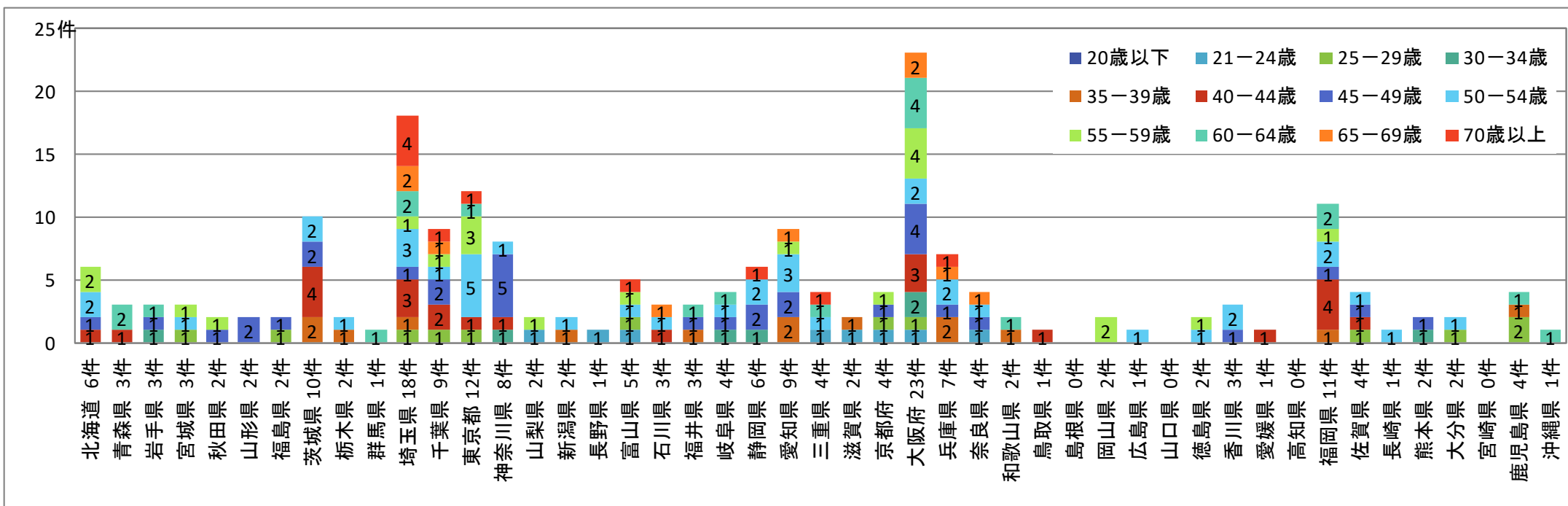
Ⅲ. 2021年死亡事故データ(車籍)



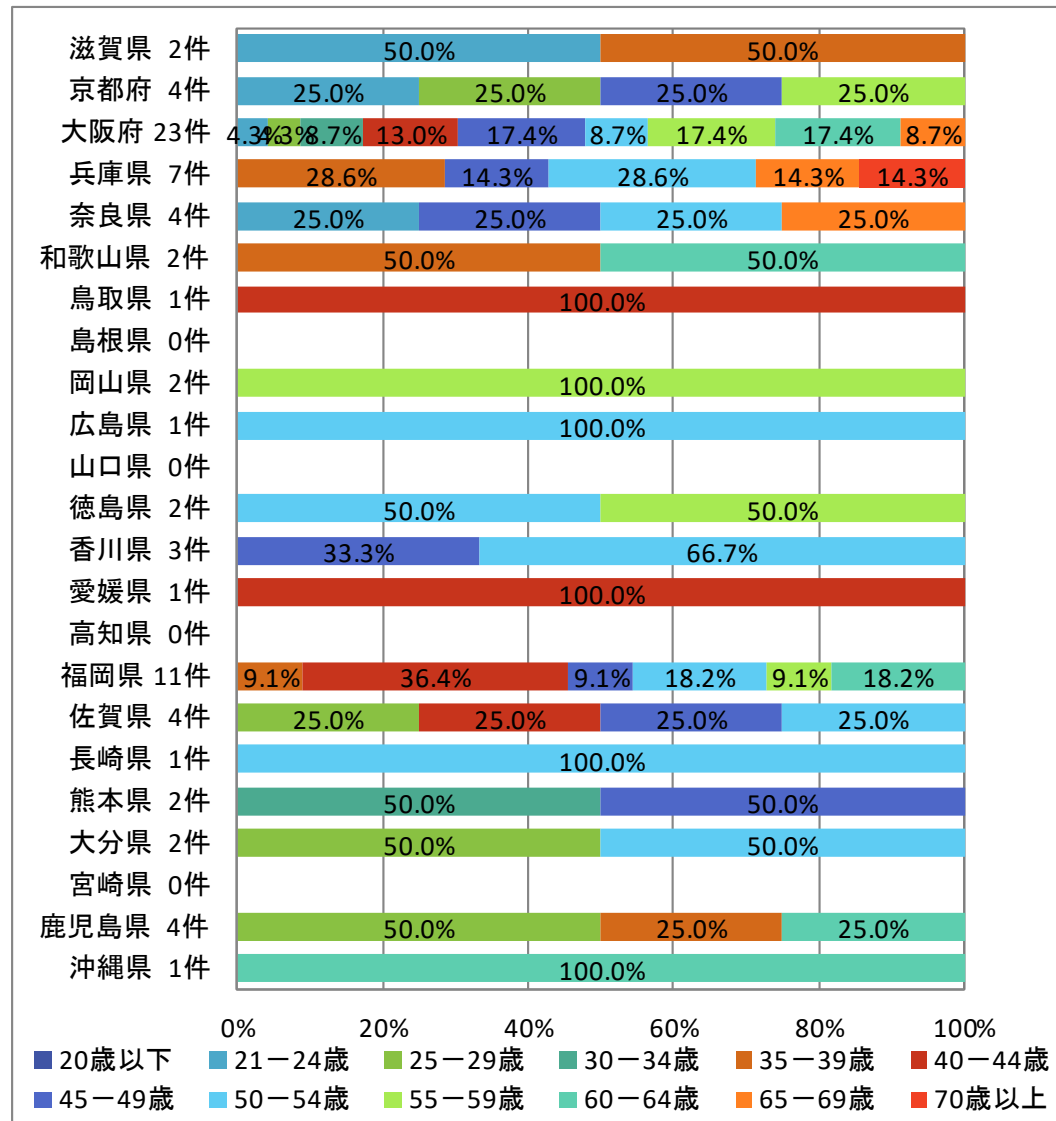
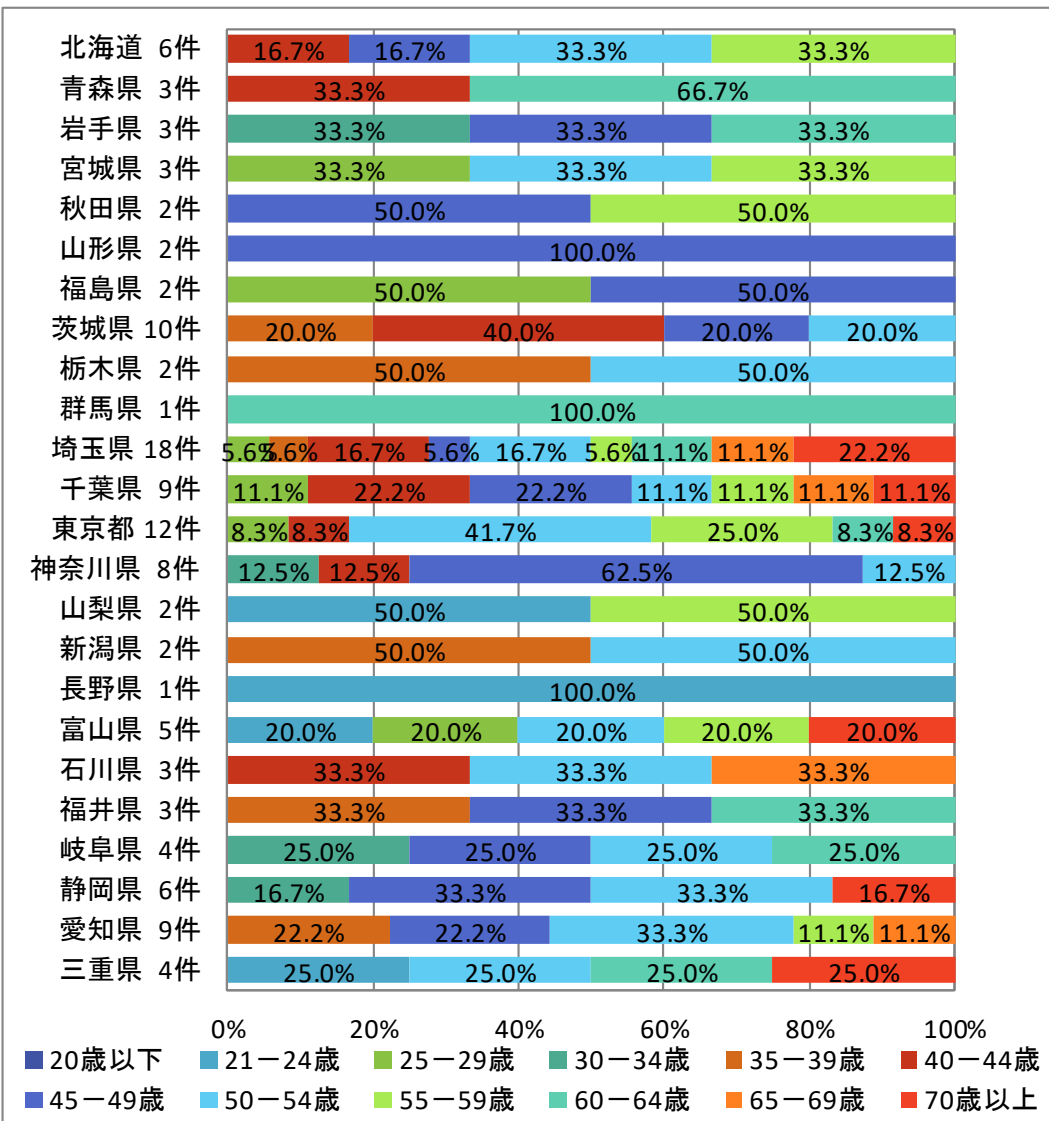
Ⅲ. 2021年死亡事故データ(車籍)

5. 車籍別の運転者の年齢層別

- ・車籍別の年齢層別にみると、各県によって傾向は異なる。
- ・事故発生件数の多い県をみると、「大阪府」では「45-49歳」、「55-59歳」、「60-64歳」が多い。
- ・「埼玉県」では「70歳以上」が多い。
- ・「東京都」では「50-54歳」が多い。
- ・「茨城県」、「福岡県」では「40-44歳」が多い。



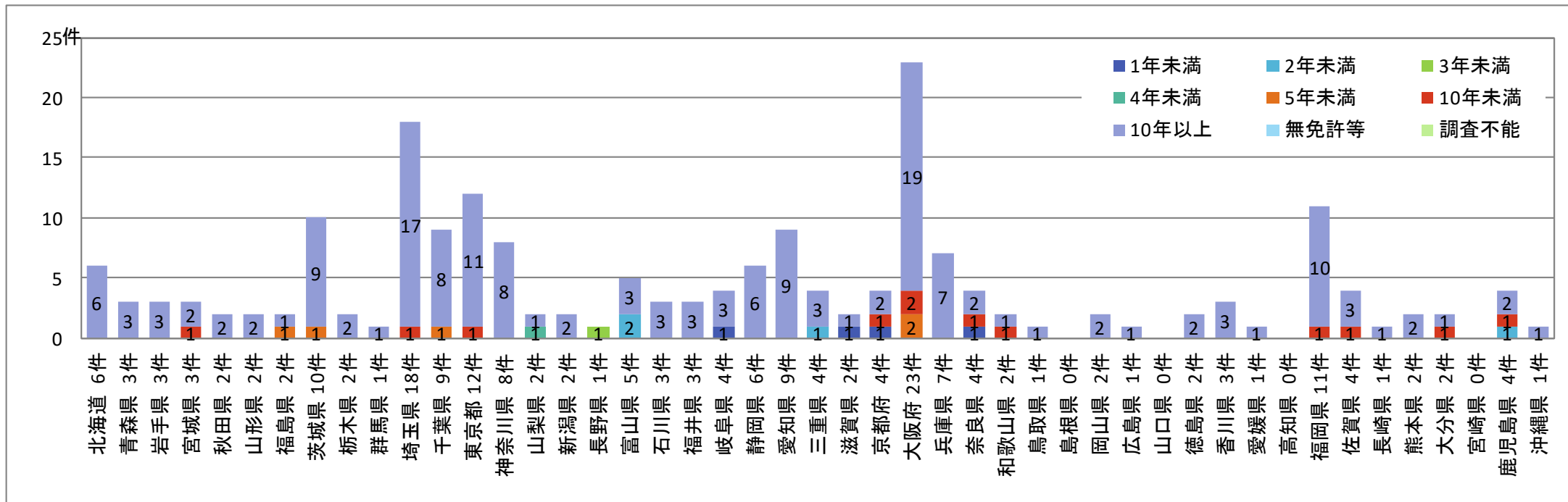
Ⅲ. 2021年死亡事故データ(車籍)



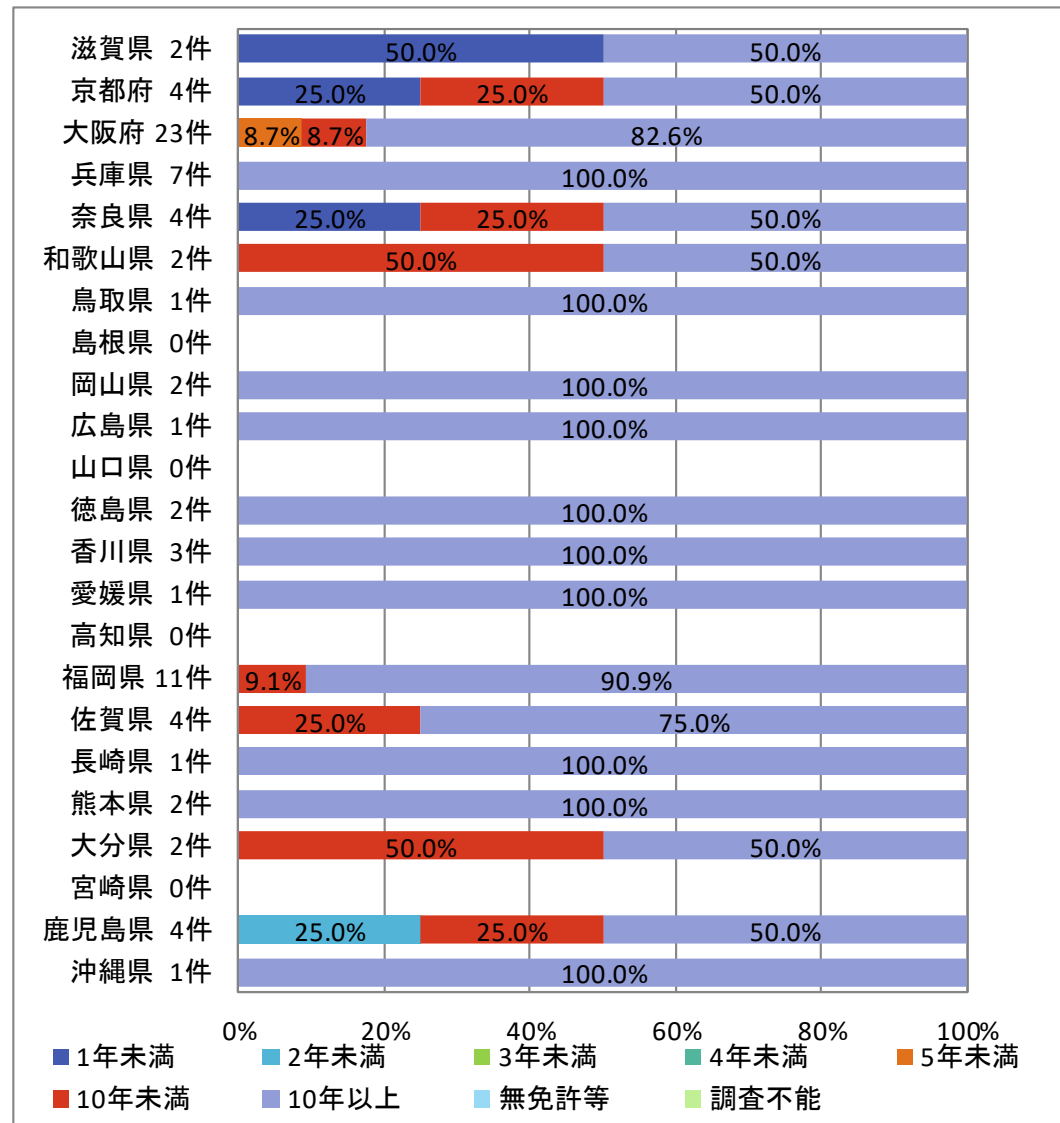
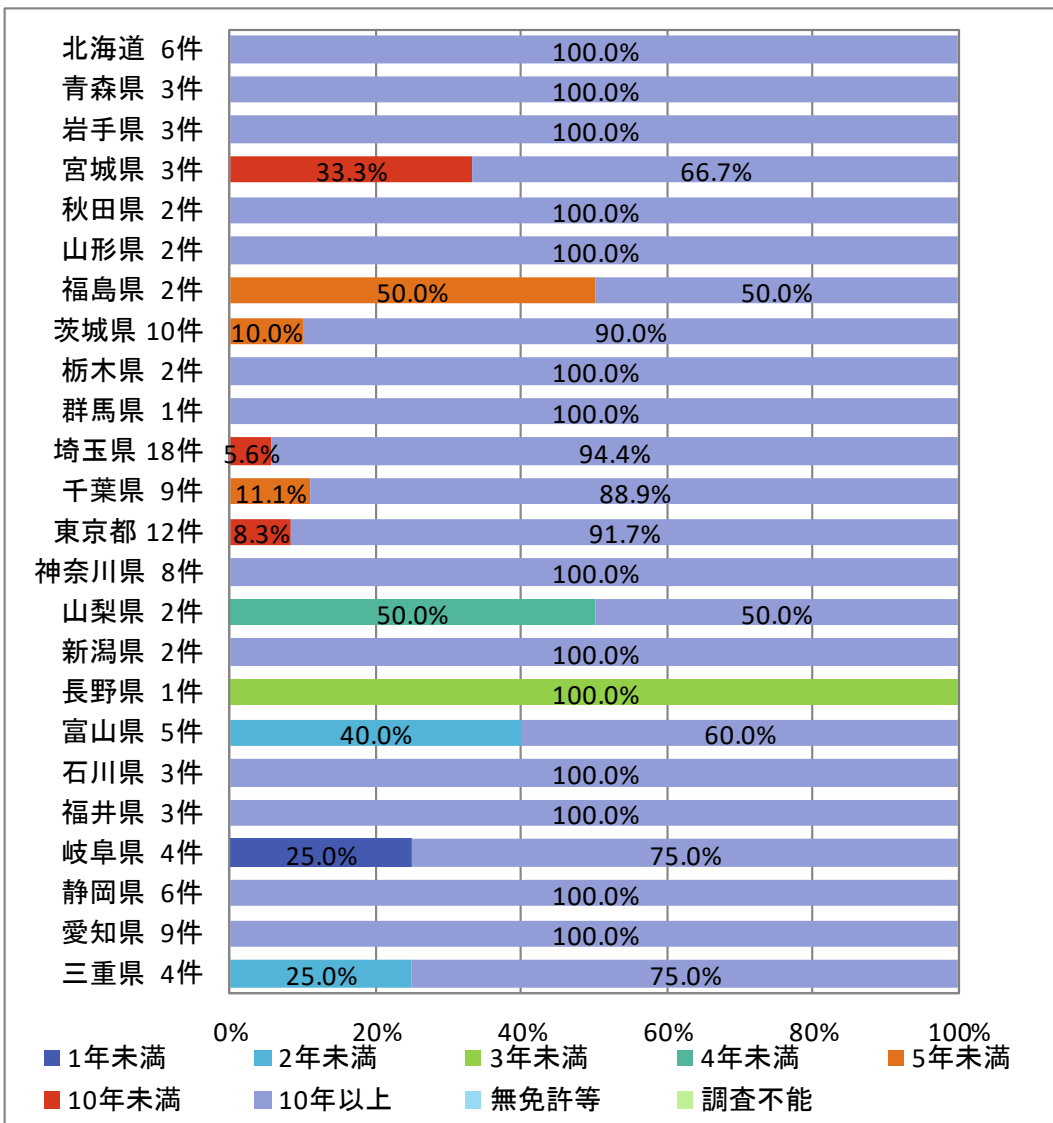
Ⅲ. 2021年死亡事故データ(車籍)

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数別にみると、一部の県を除き「10年以上」が多い。



Ⅲ. 2021年死亡事故データ(車籍)



メ モ

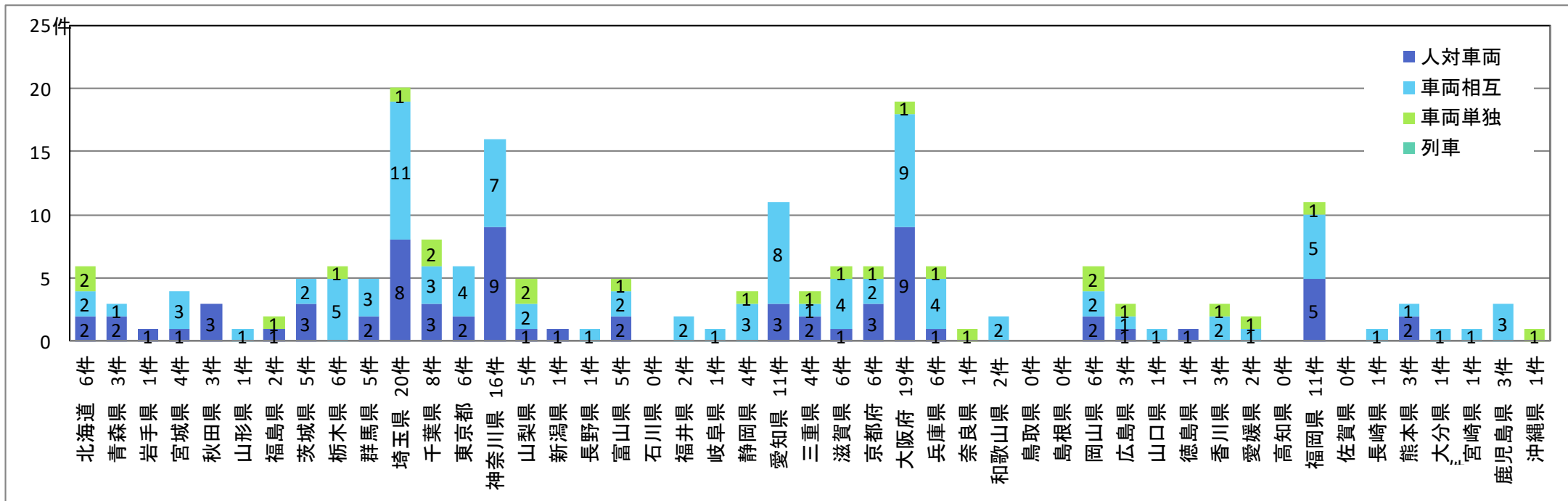
IV. 2021年死亡事故データ(発生地)

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. 2021年死亡事故データ(発生地)

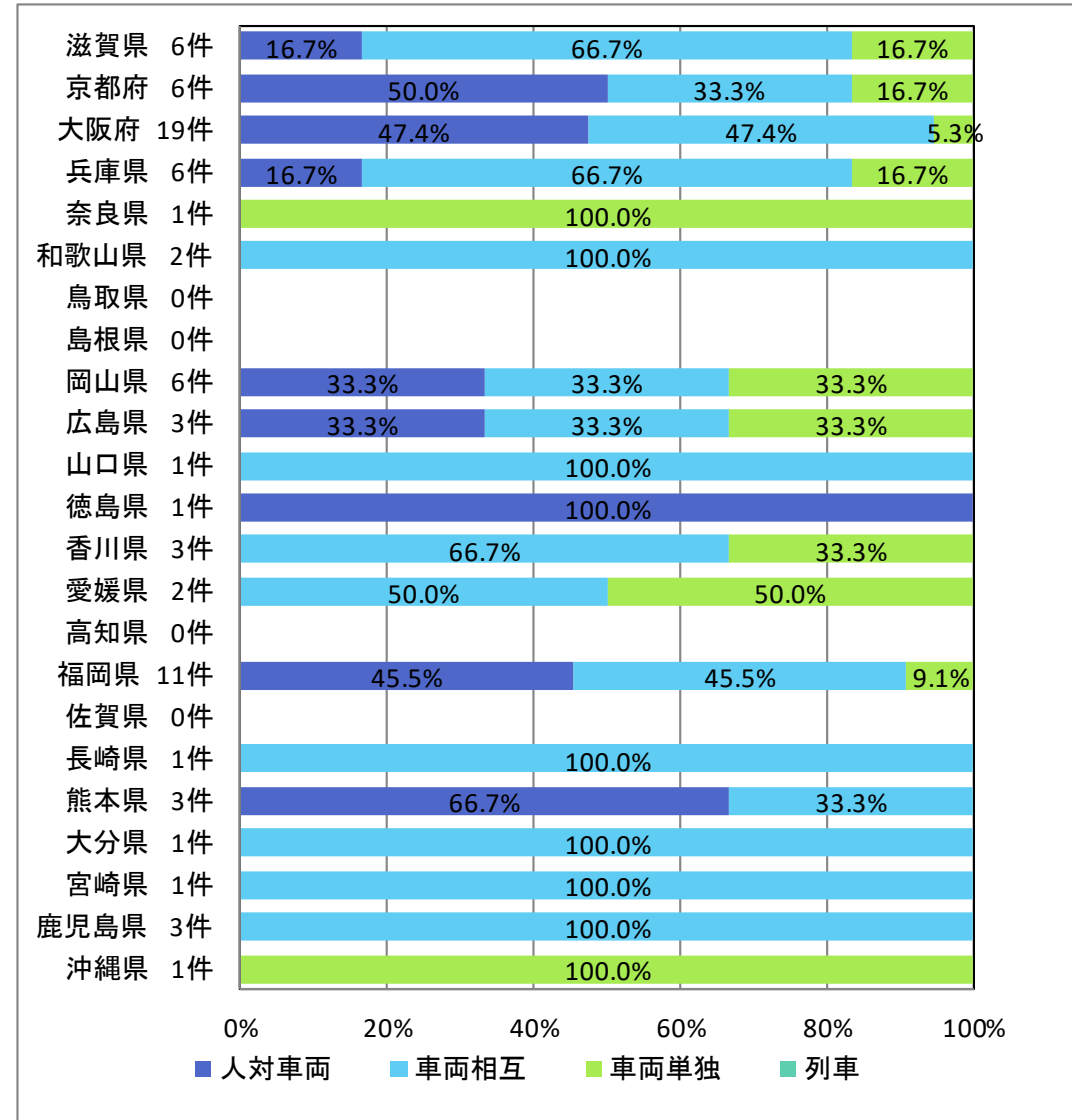
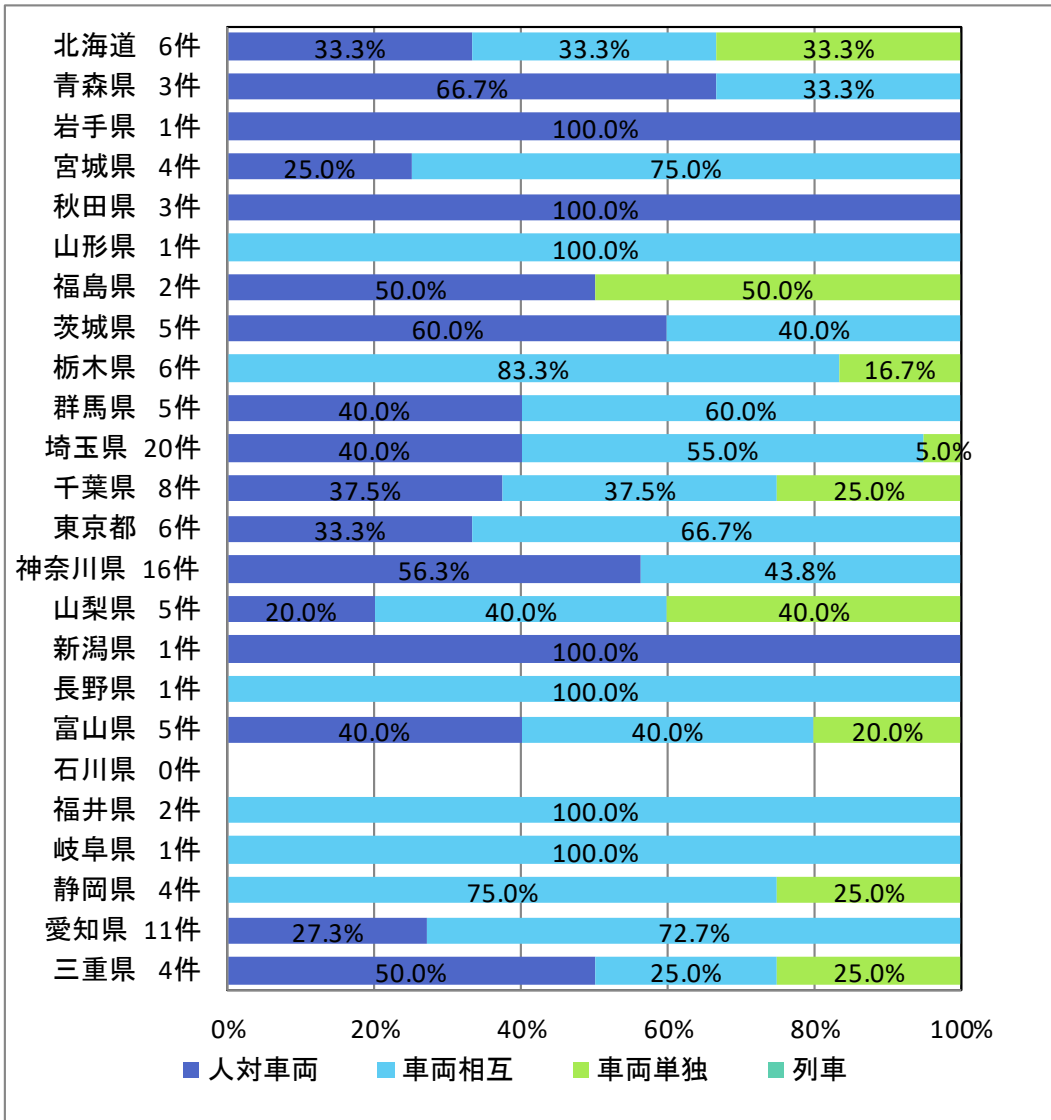
1. 発生地別の事故類型別

- ・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、「埼玉県」、「愛知県」では「車両相互」が多い。
- ・「大阪府」、「福岡県」では「人対車両」と「車両相互」が多い。
- ・「神奈川県」では「人対車両」が多い。



※対自転車事故は、「車両相互」に含まれます。

IV. 2021年死亡事故データ(発生地)

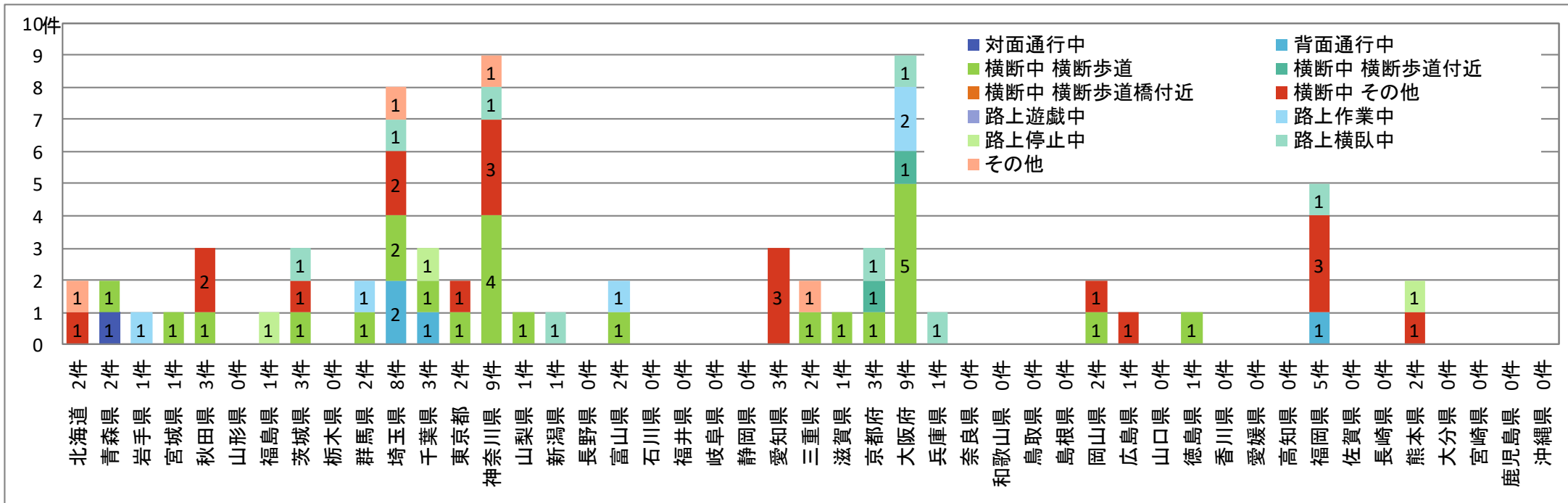


※対自転車事故は、「車両相互」に含まれます。

IV. 2021年死亡事故データ(発生地)

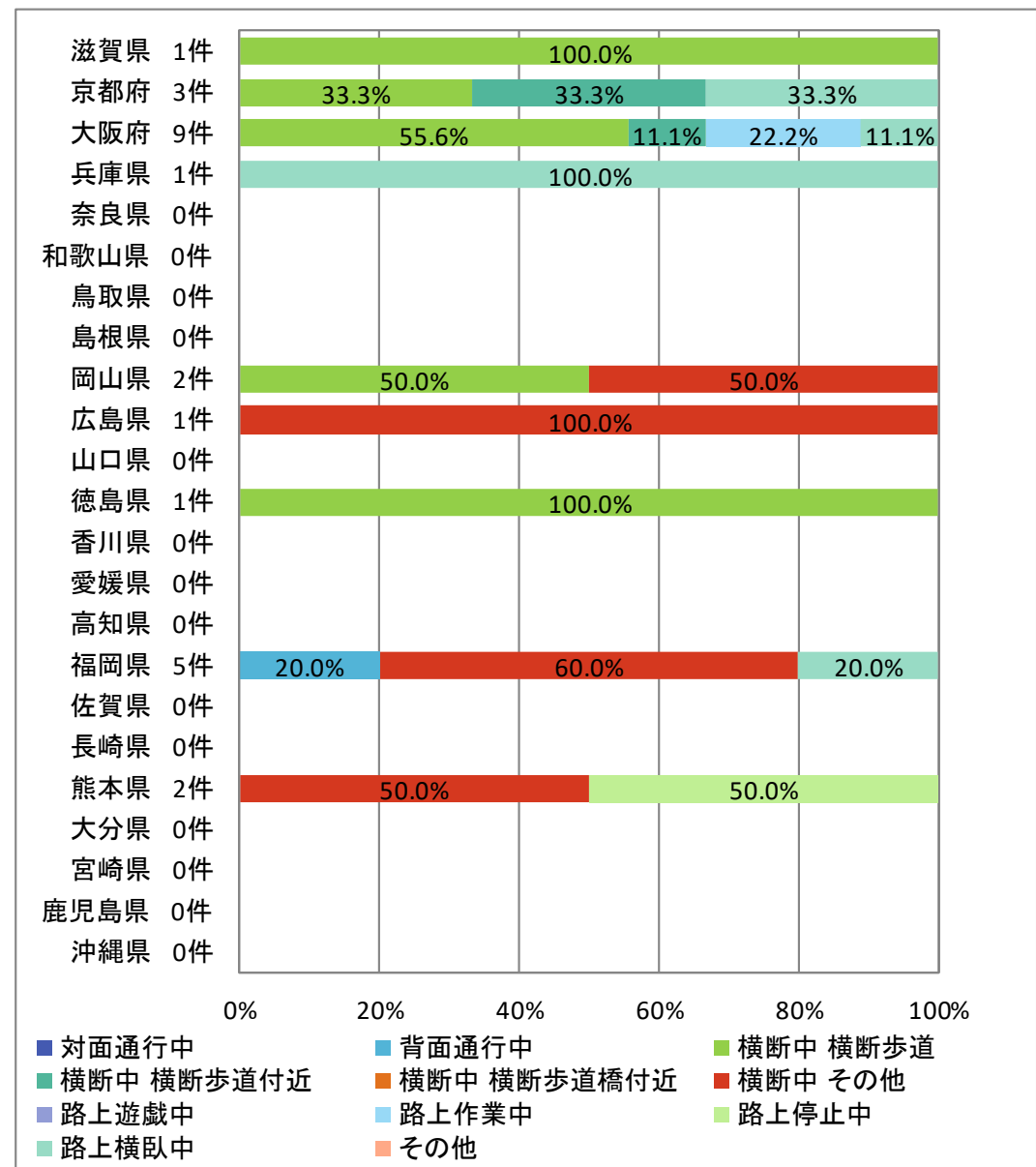
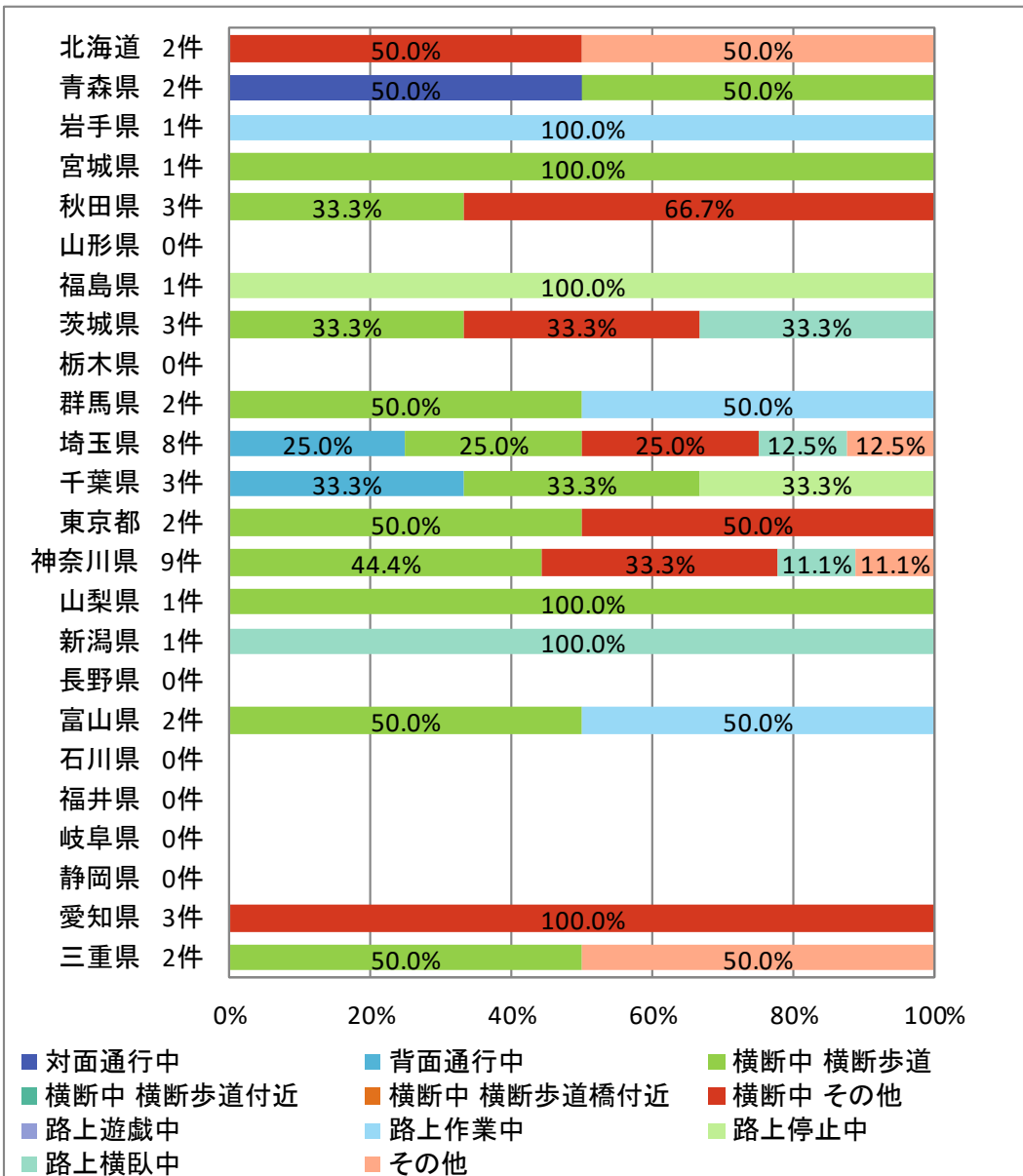
(1) 人対車両

- ・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、「神奈川県」、「大阪府」では「横断中 横断歩道」が多い。
- ・「埼玉県」では「背面通行中」、「横断中 横断歩道」、「横断中 その他」が多い。
- ・「福岡県」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. 2021年死亡事故データ(発生地)

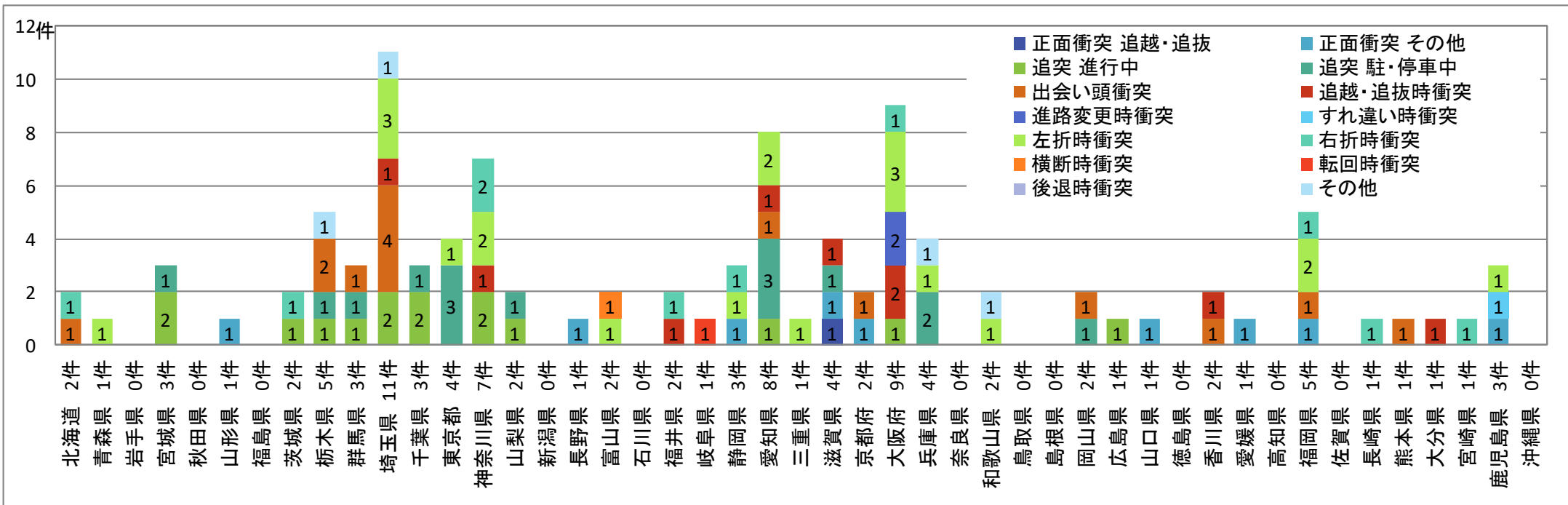


※対自転車事故は、「車両相互」に含まれます。

IV. 2021年死亡事故データ(発生地)

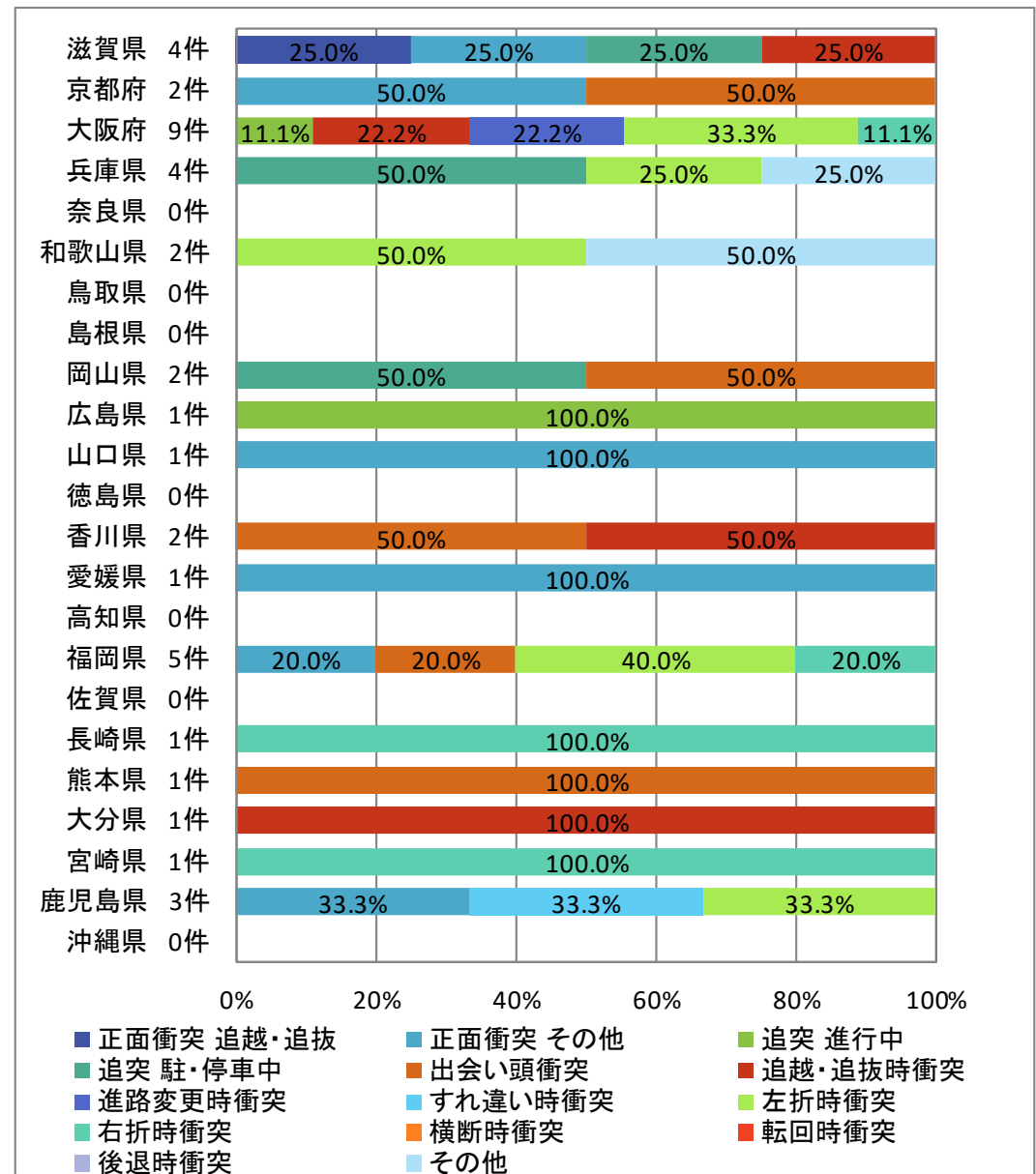
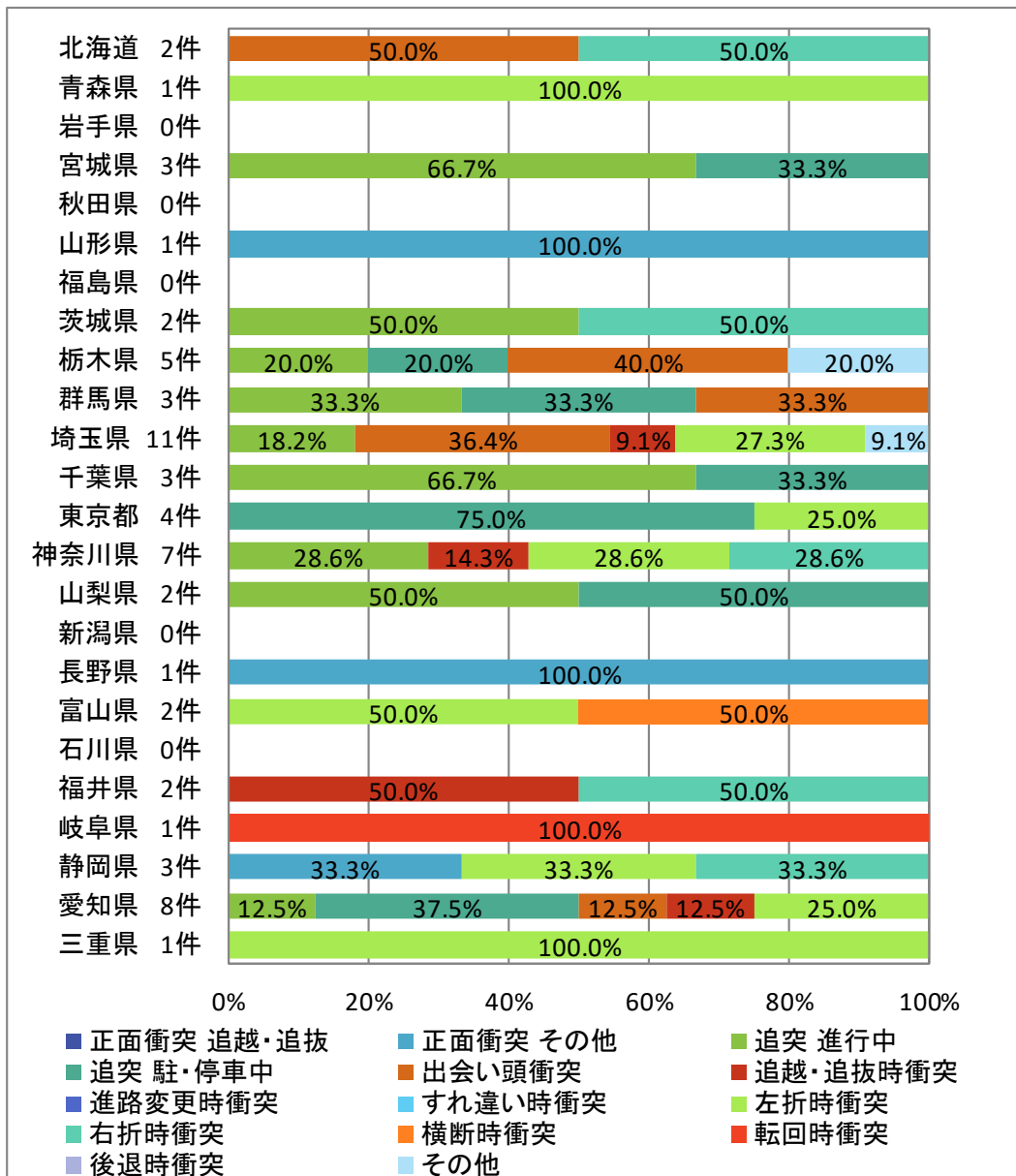
(2) 車両相互

- ・発生地別の事故類型（車両相互）別にみると、各県によって傾向は異なる。
- ・事故発生件数の多い県をみると、「埼玉県」、「栃木県」では「出会い頭衝突」が多い。
- ・「大阪府」、「福岡県」では「左折時衝突」が多い。
- ・「神奈川県」では「追突 進行中」、「左折時衝突」、「右折時衝突」が多い。



※対自転車事故は、「車両相互」に含まれます。

IV. 2021年死亡事故データ(発生地)

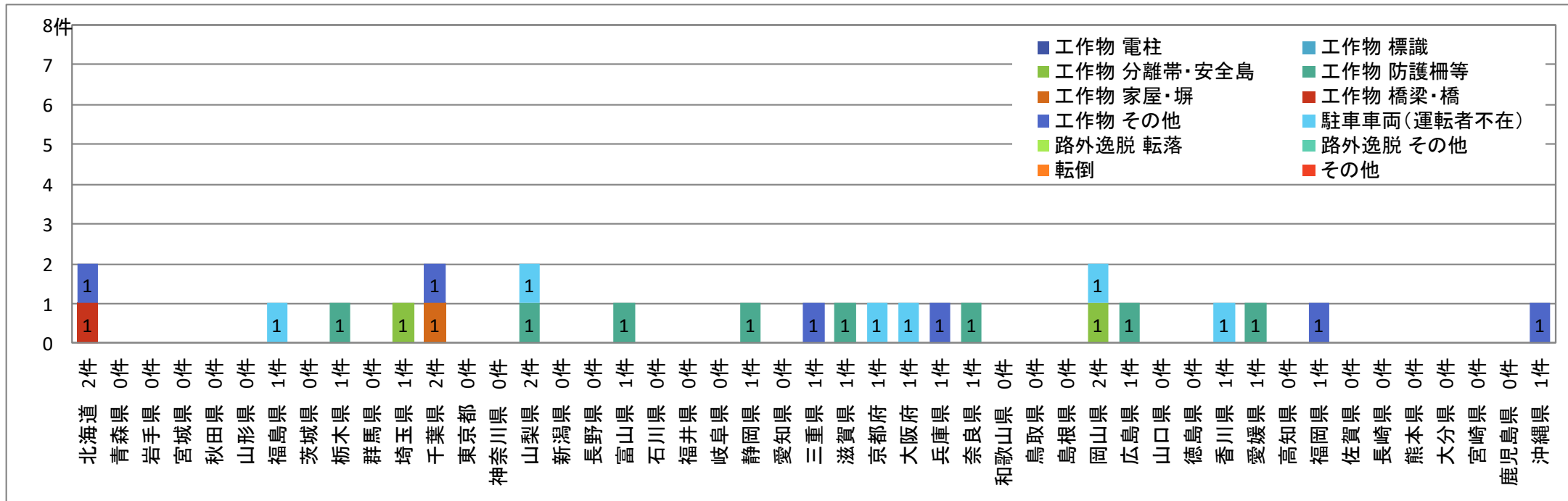


※対自転車事故は、「車両相互」に含まれます。

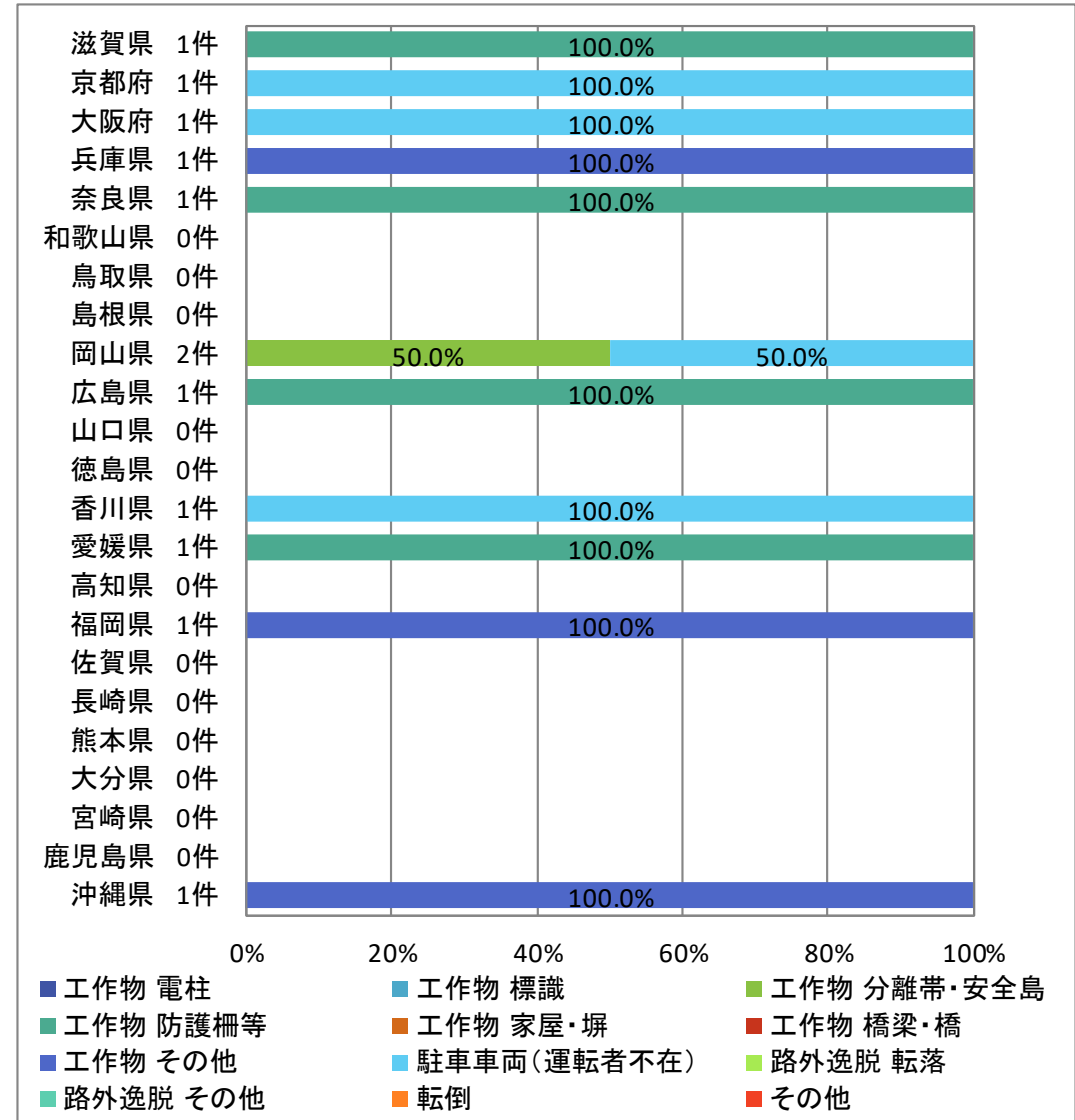
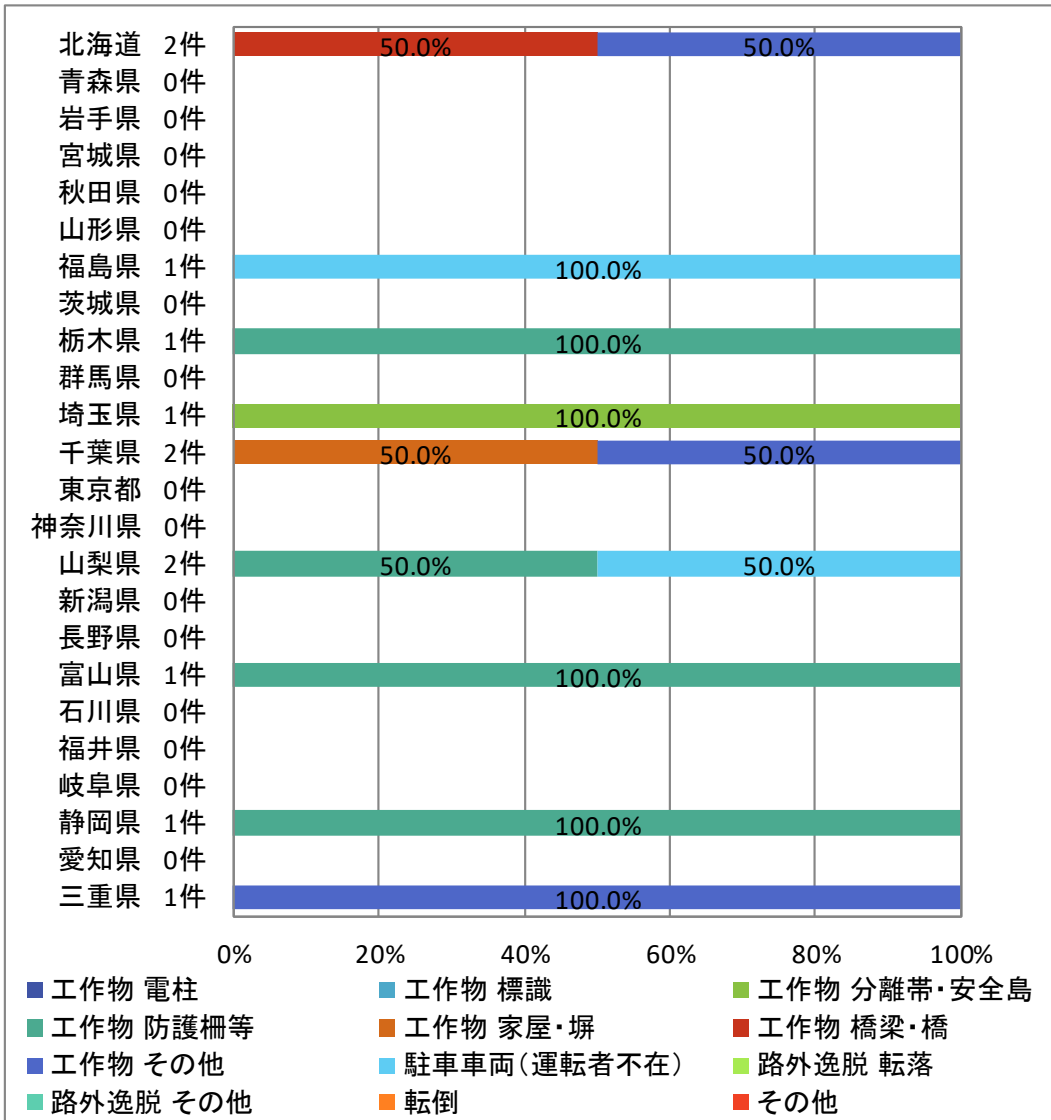
IV. 2021年死亡事故データ(発生地)

(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。
- 「北海道」では「工作物 橋梁・橋」、「工作物、その他」。
- 「千葉県」では「工作物 家屋・塀」、「工作物、その他」。
- 「山梨県」では「工作物 防護柵等」、「駐車車両（運転者不在）」。
- 「岡山県」では「工作物 分離帯・安全島」、「駐車車両（運転者不在）」。



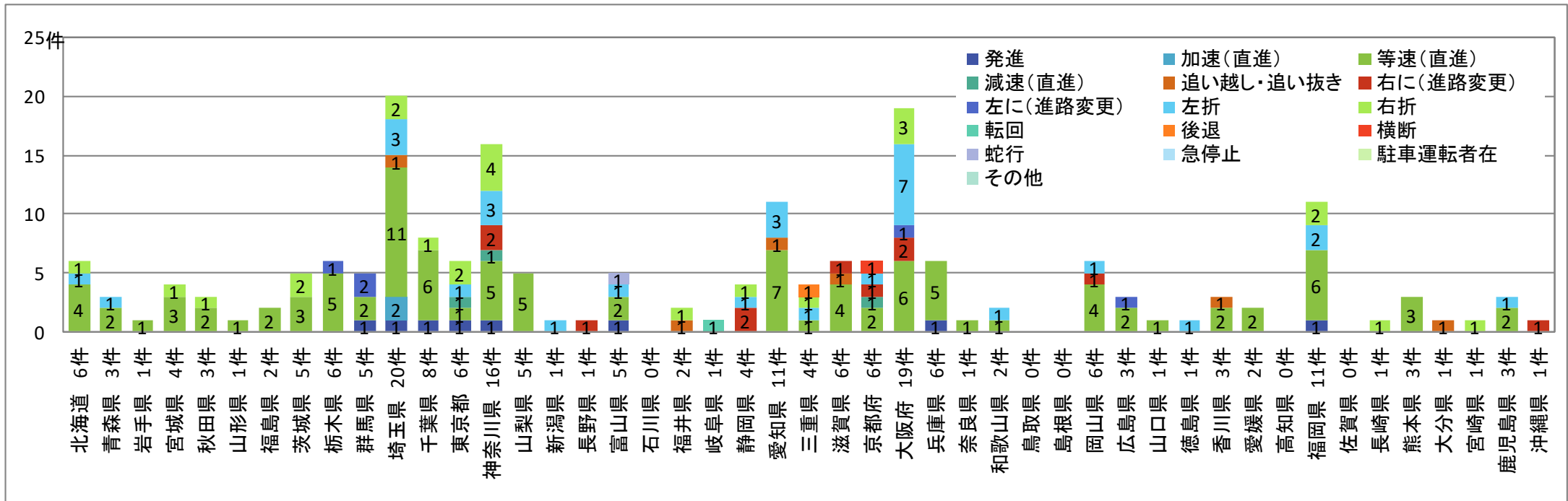
IV. 2021年死亡事故データ(発生地)



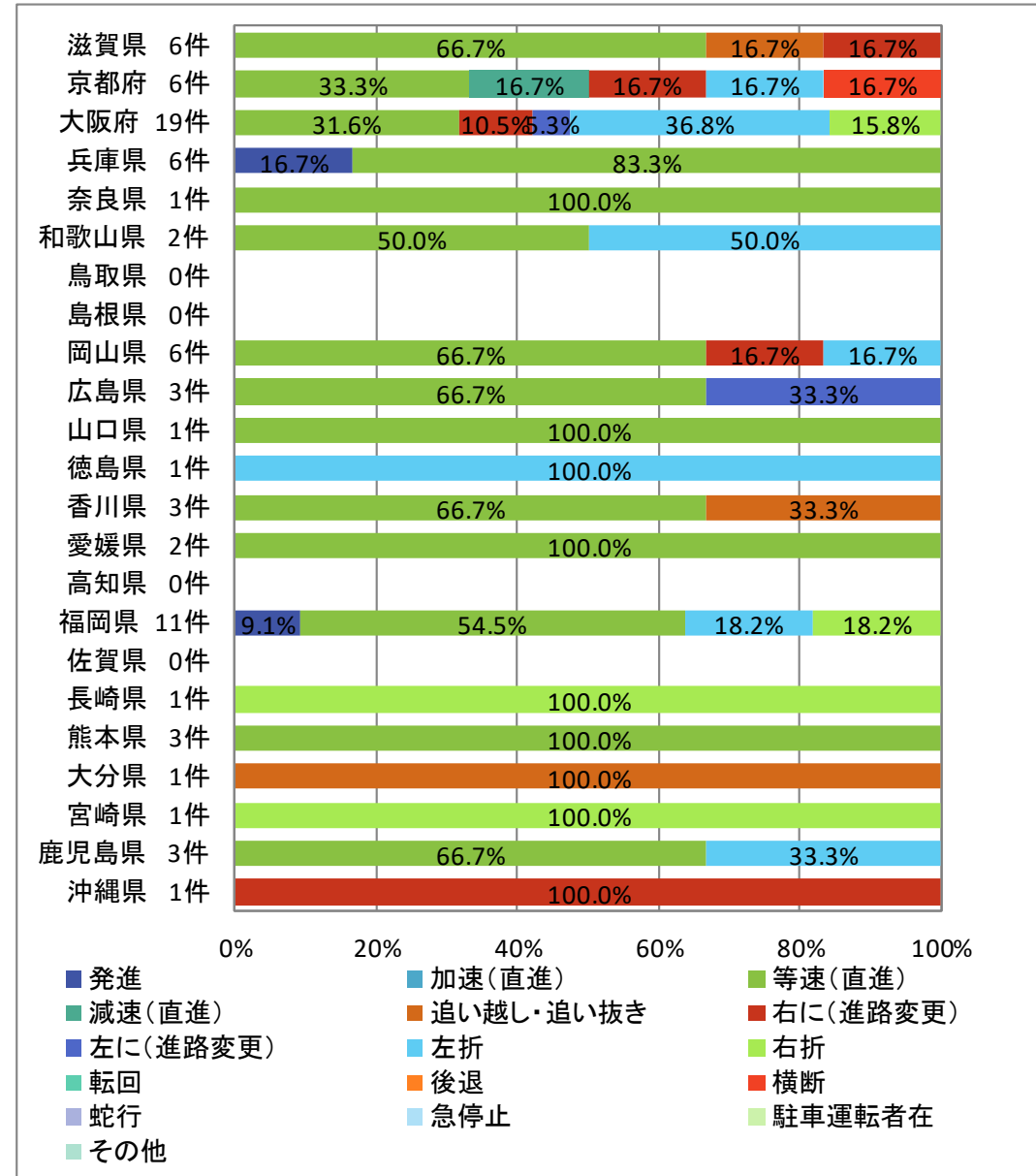
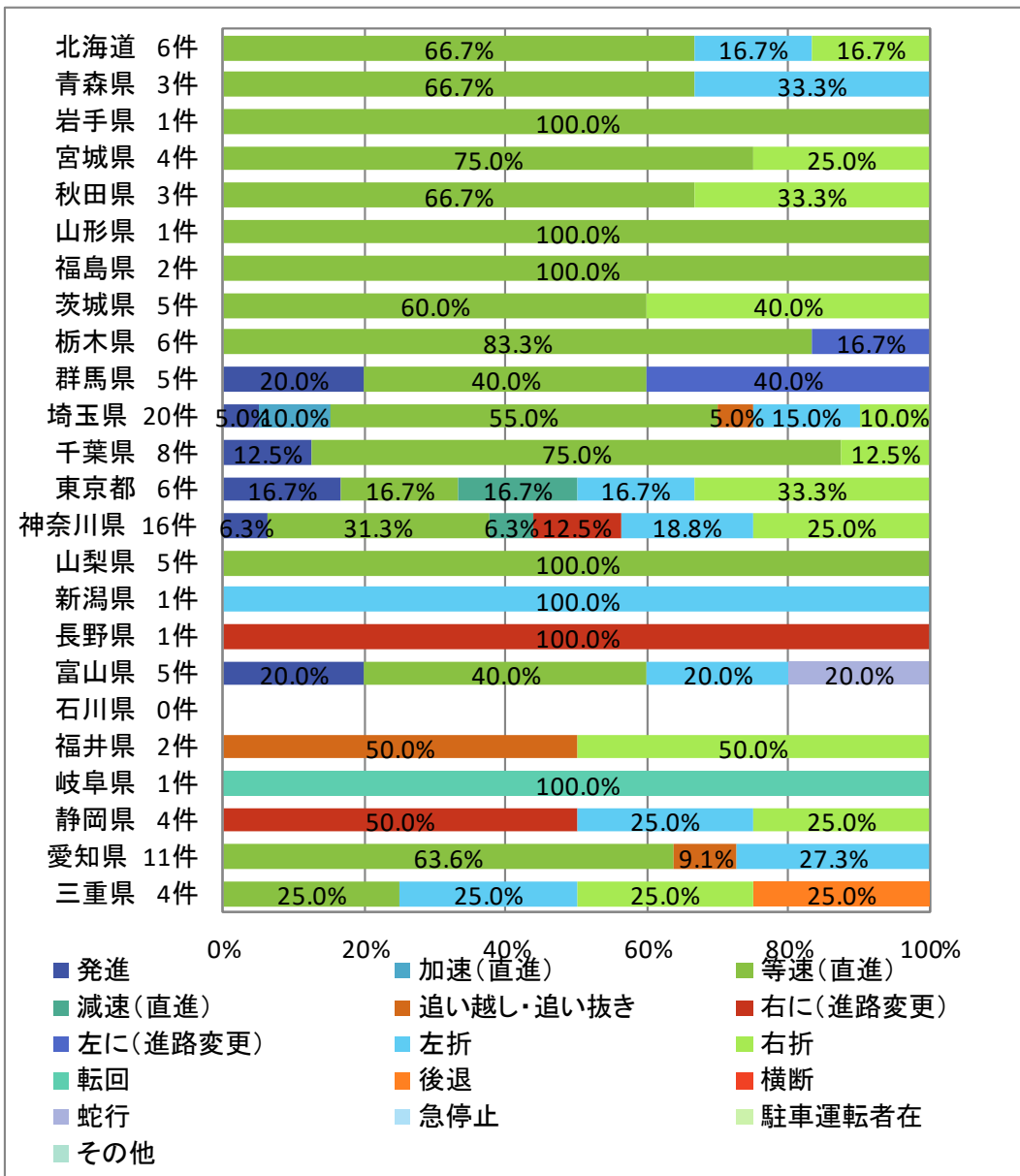
IV. 2021年死亡事故データ(発生地)

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）」が多い。
- ・事故発生件数の多い県をみると、「埼玉県」、「神奈川県」、「愛知県」、「福岡県」では「等速（直進）」が多い。
- ・「大阪府」では「左折」が多い。



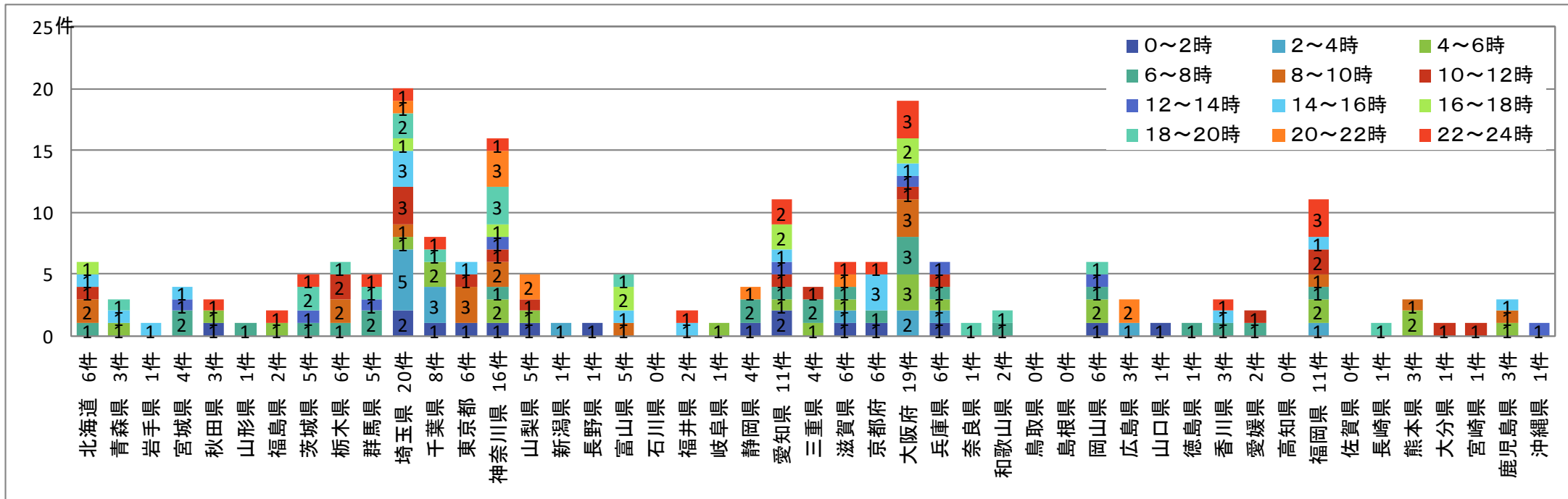
IV. 2021年死亡事故データ(発生地)



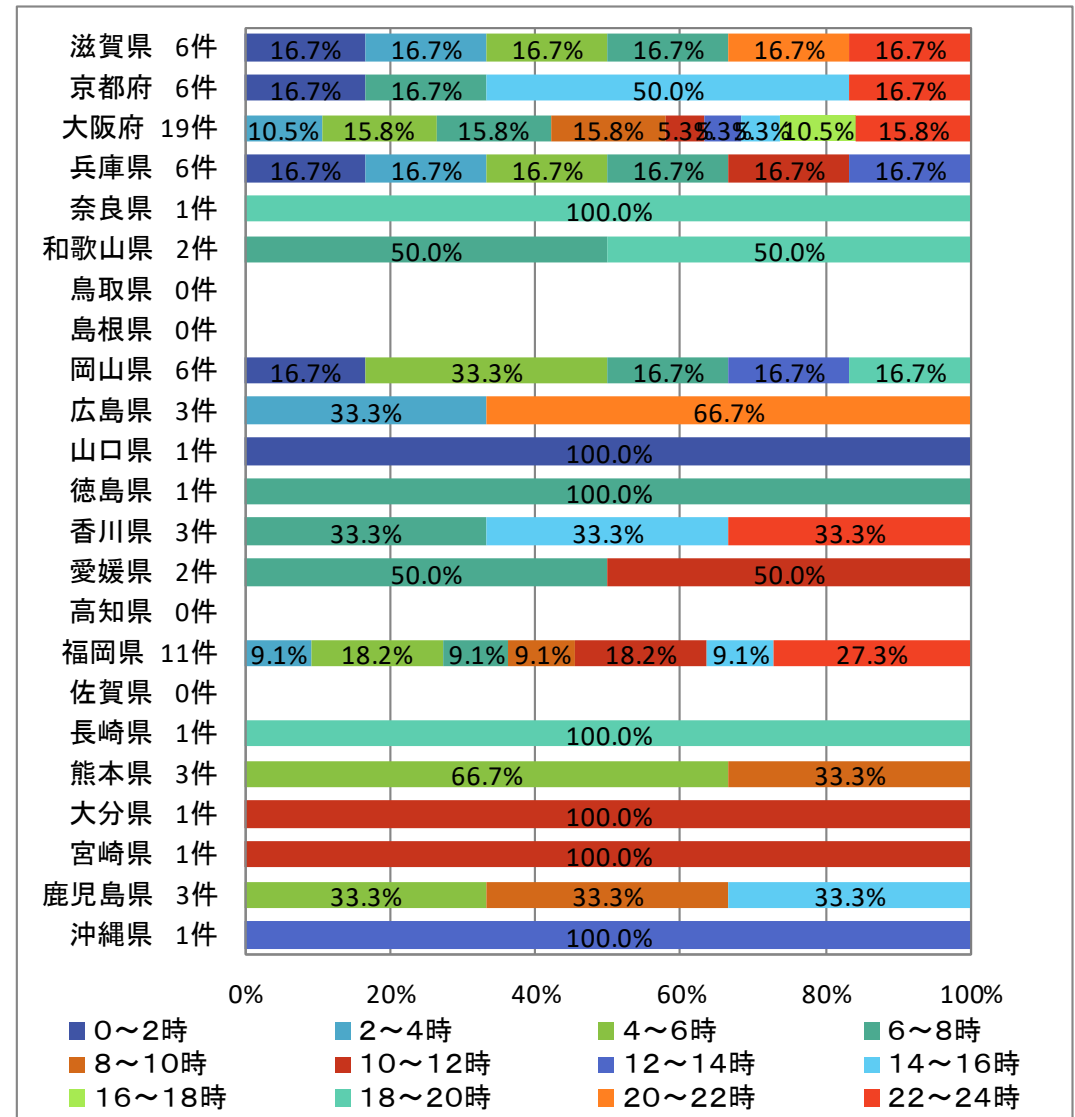
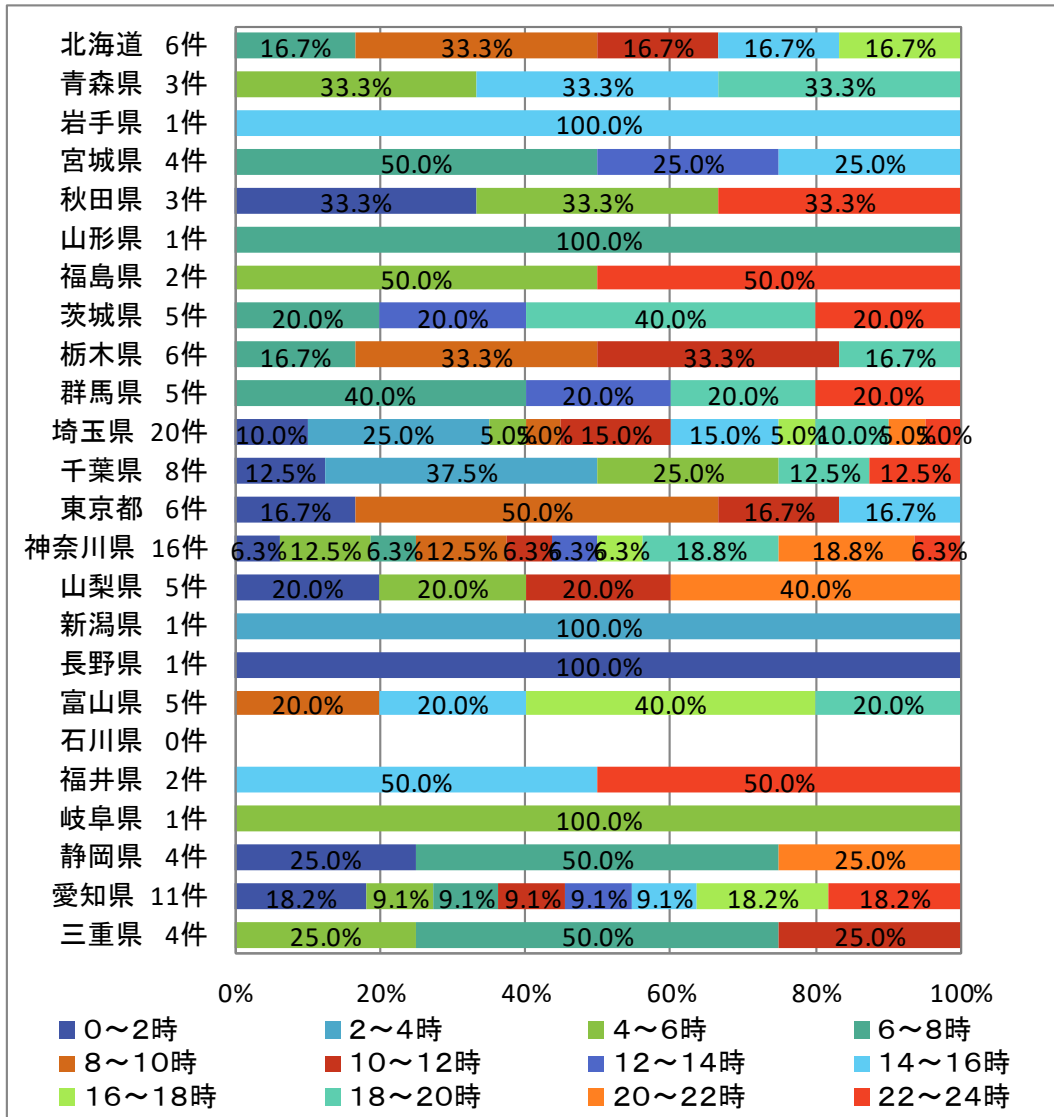
IV. 2021年死亡事故データ(発生地)

3. 発生地別の時間帯別

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



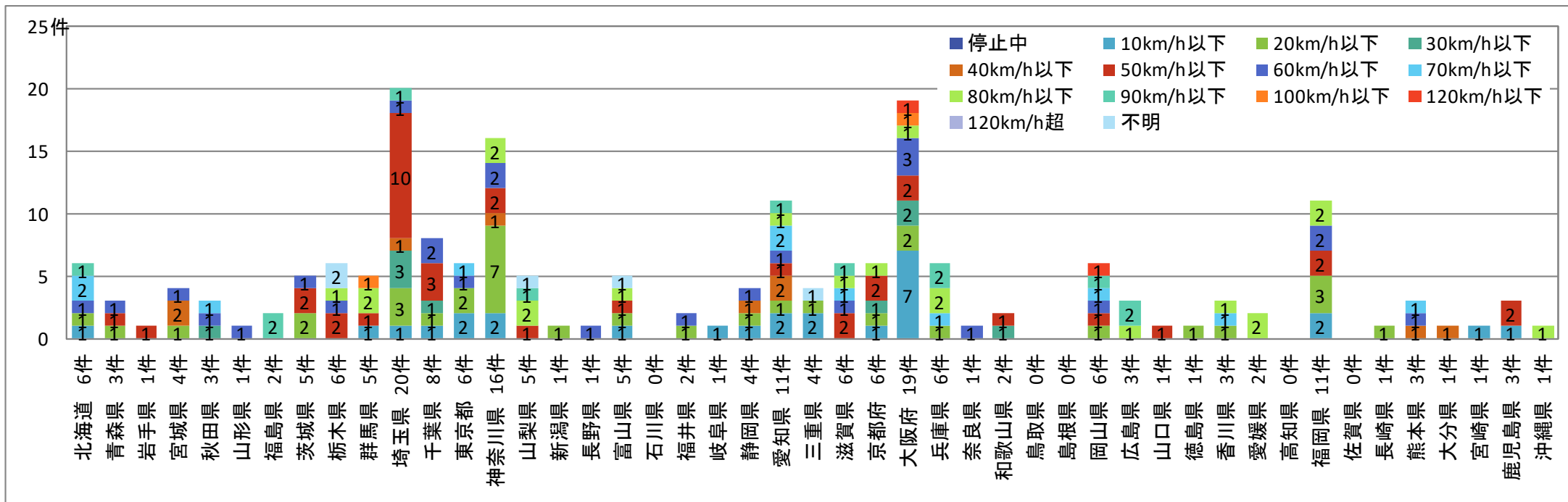
IV. 2021年死亡事故データ(発生地)



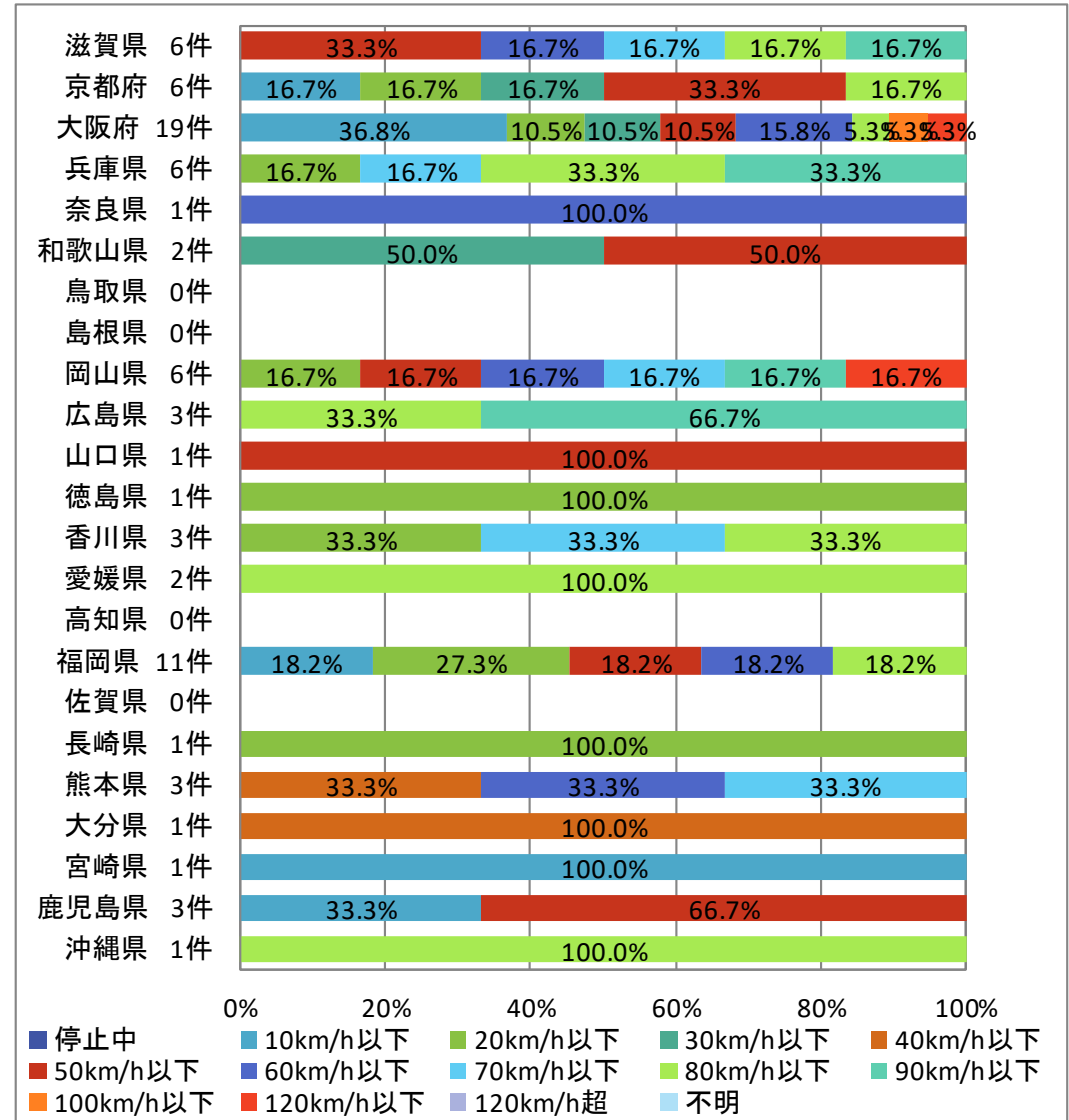
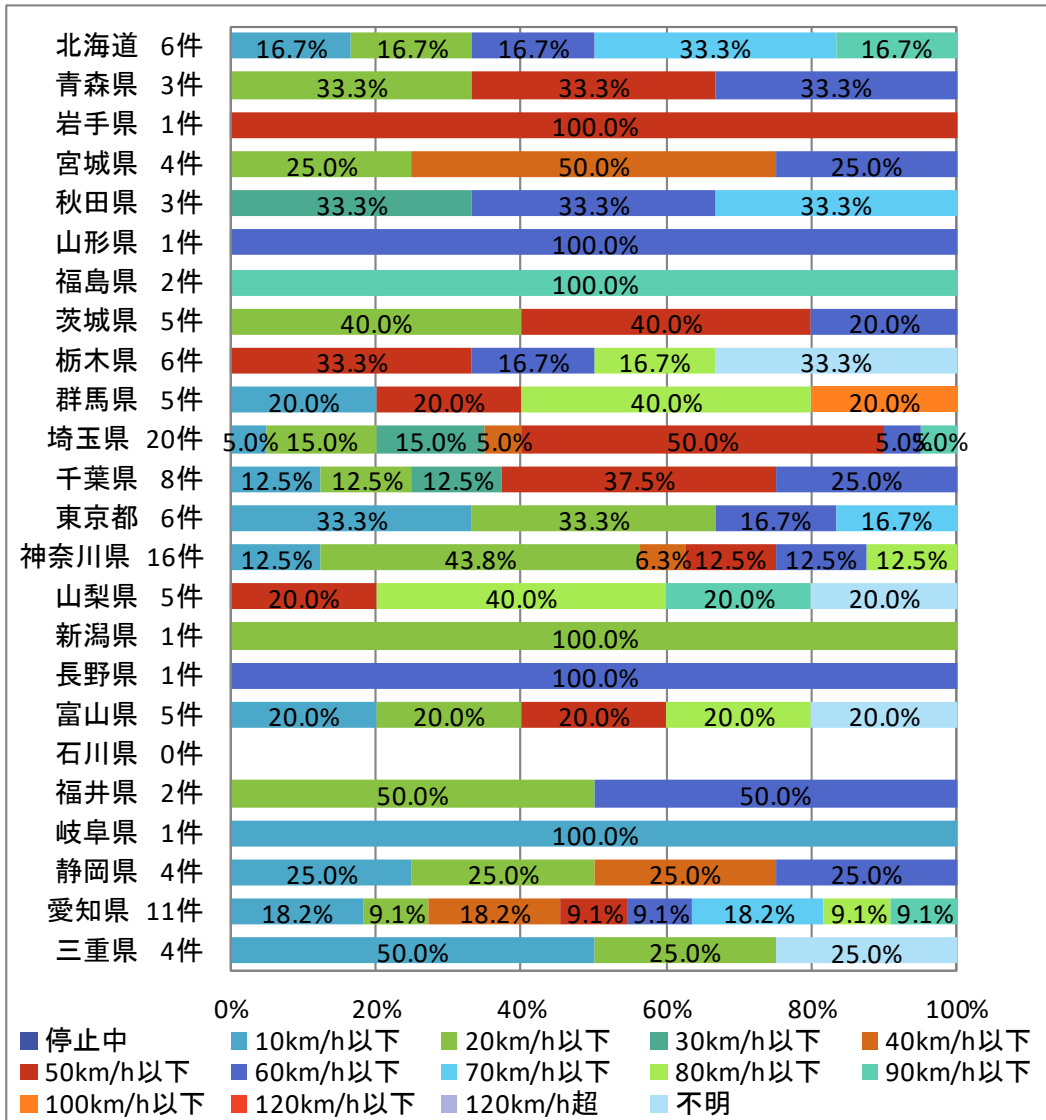
IV. 2021年死亡事故データ(発生地)

4. 発生地別の運転者の危険認知速度別

- ・発生地別の危険認知速度別にみると、各県によって傾向は異なる。
- ・事故発生件数の多い県をみると、「埼玉県」では「50km/h以下」が多い。
- ・「大阪府」では「10km/h以下」が多い。
- ・「神奈川県」、「福岡県」では「20km/h以下」が多い。
- ・「愛知県」では「10km/h以下」、「40km/h以下」、「70km/h以下」が多い。



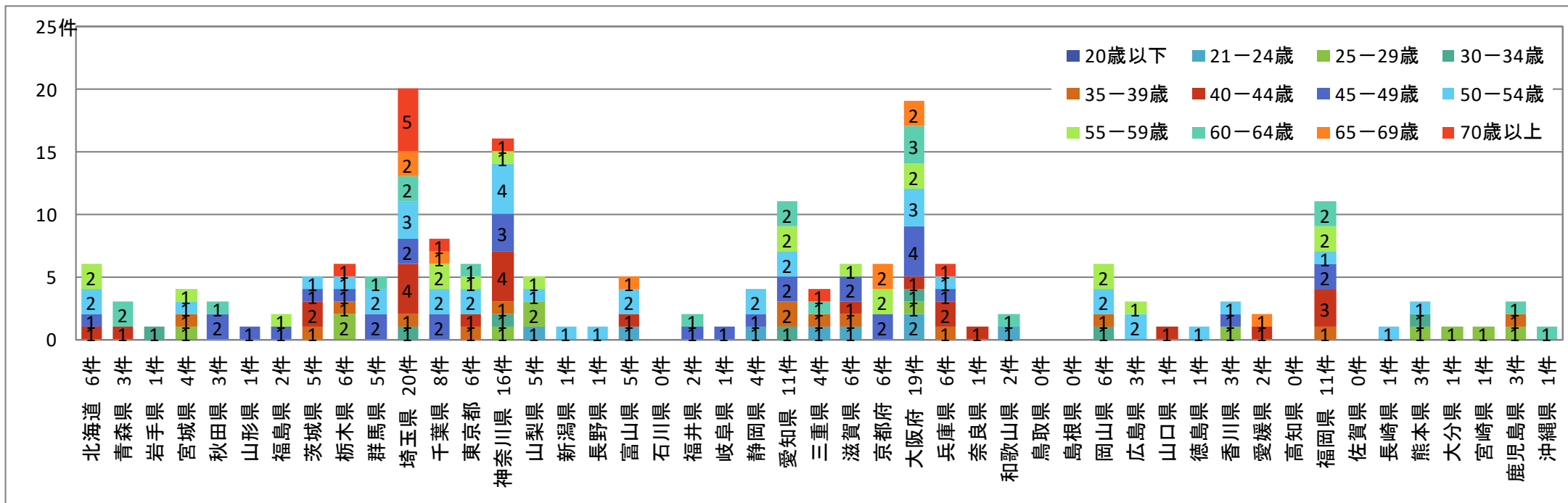
IV. 2021年死亡事故データ(発生地)



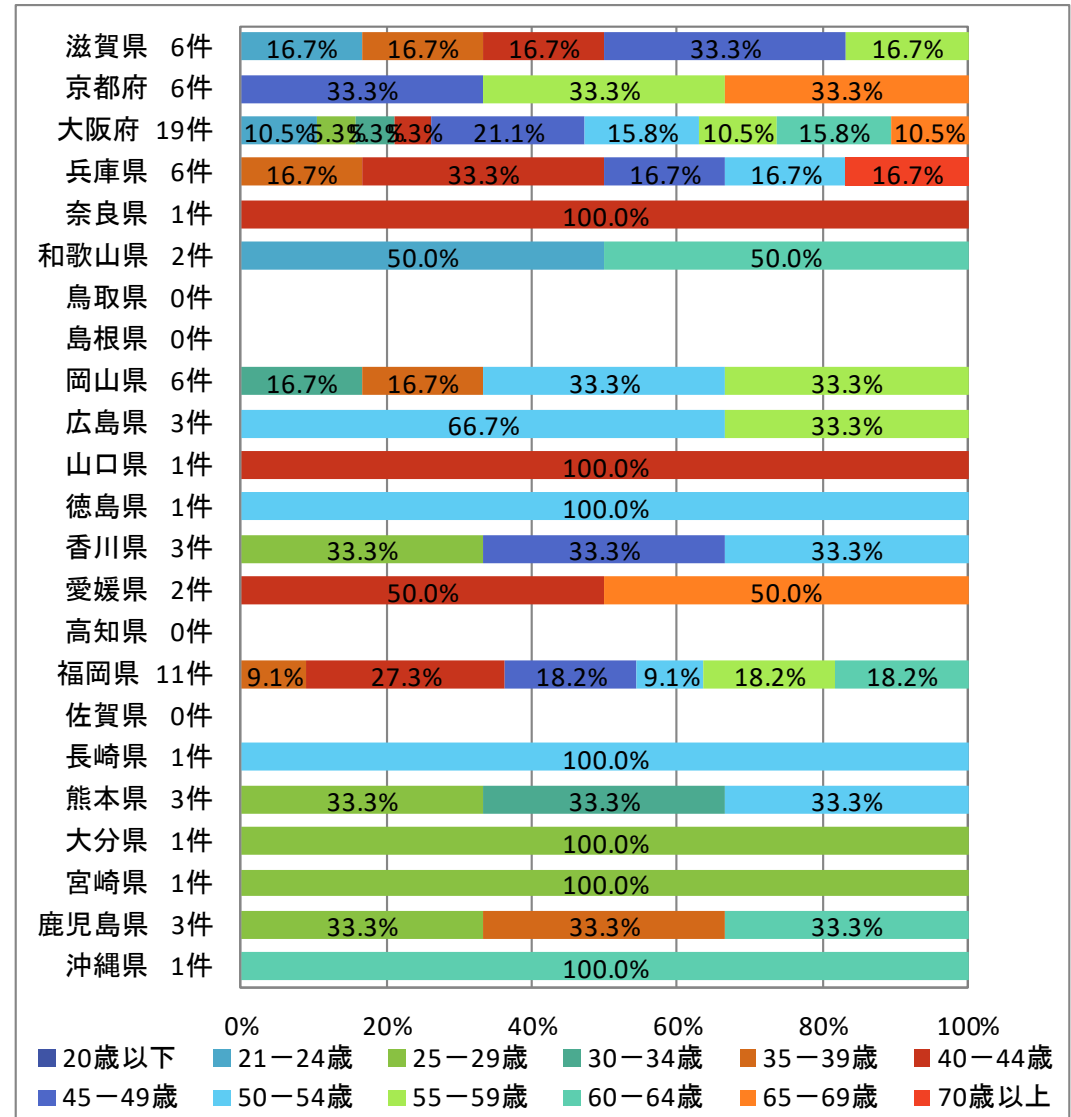
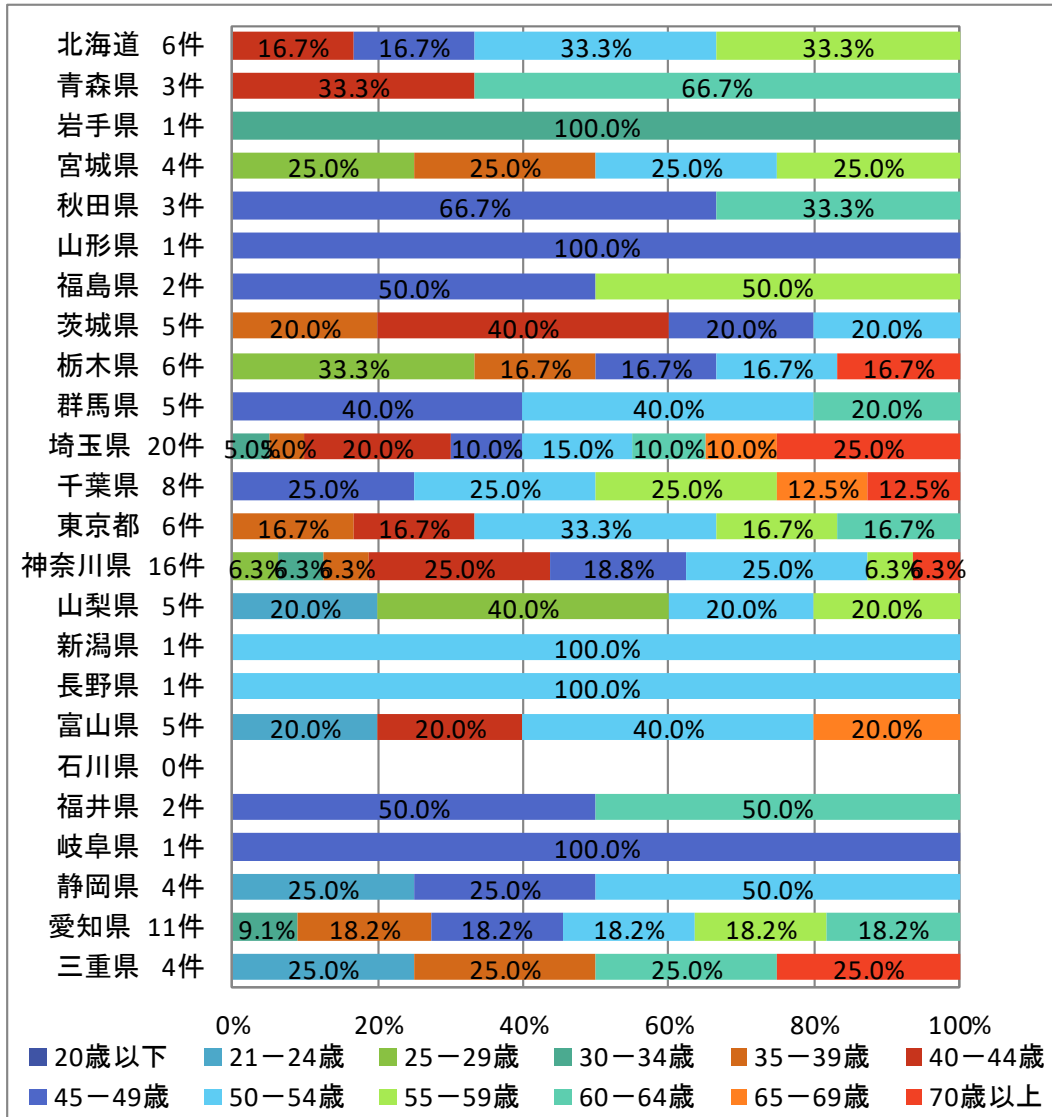
IV. 2021年死亡事故データ(発生地)

5. 発生地別の運転者の年齢層別

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



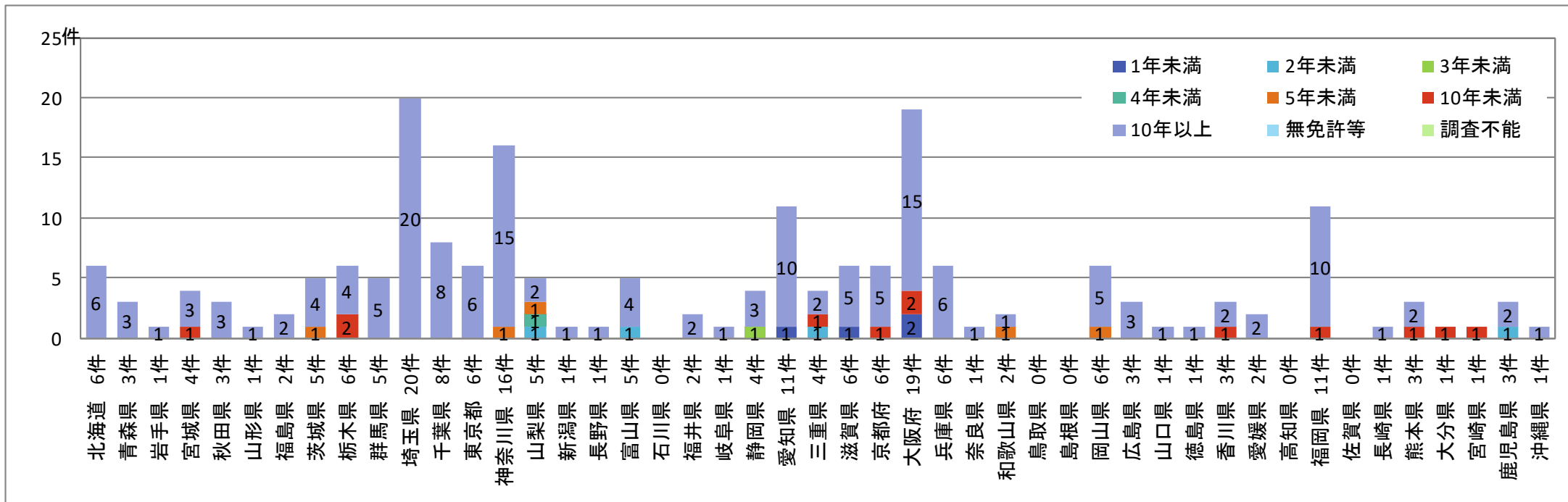
IV. 2021年死亡事故データ(発生地)



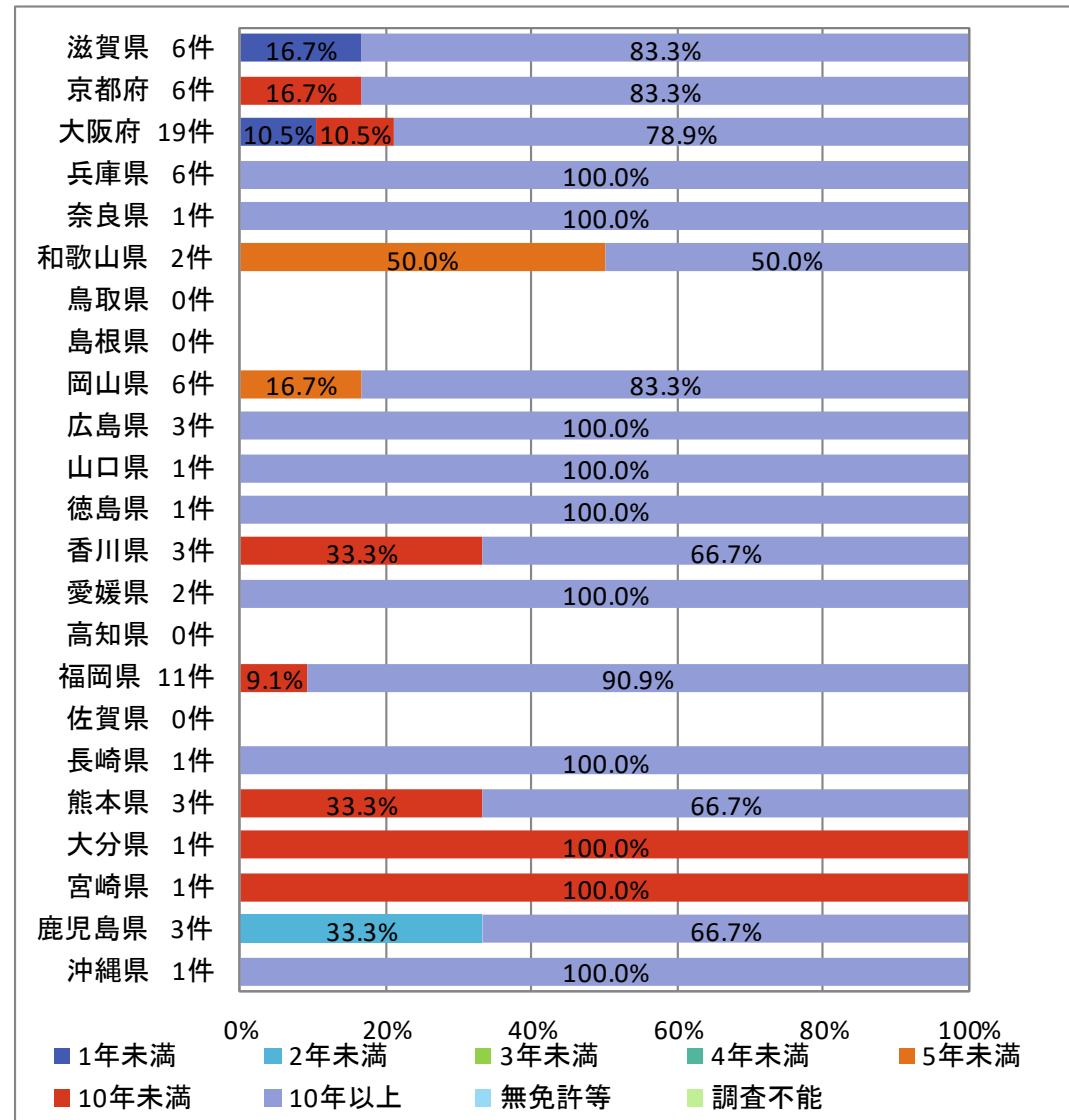
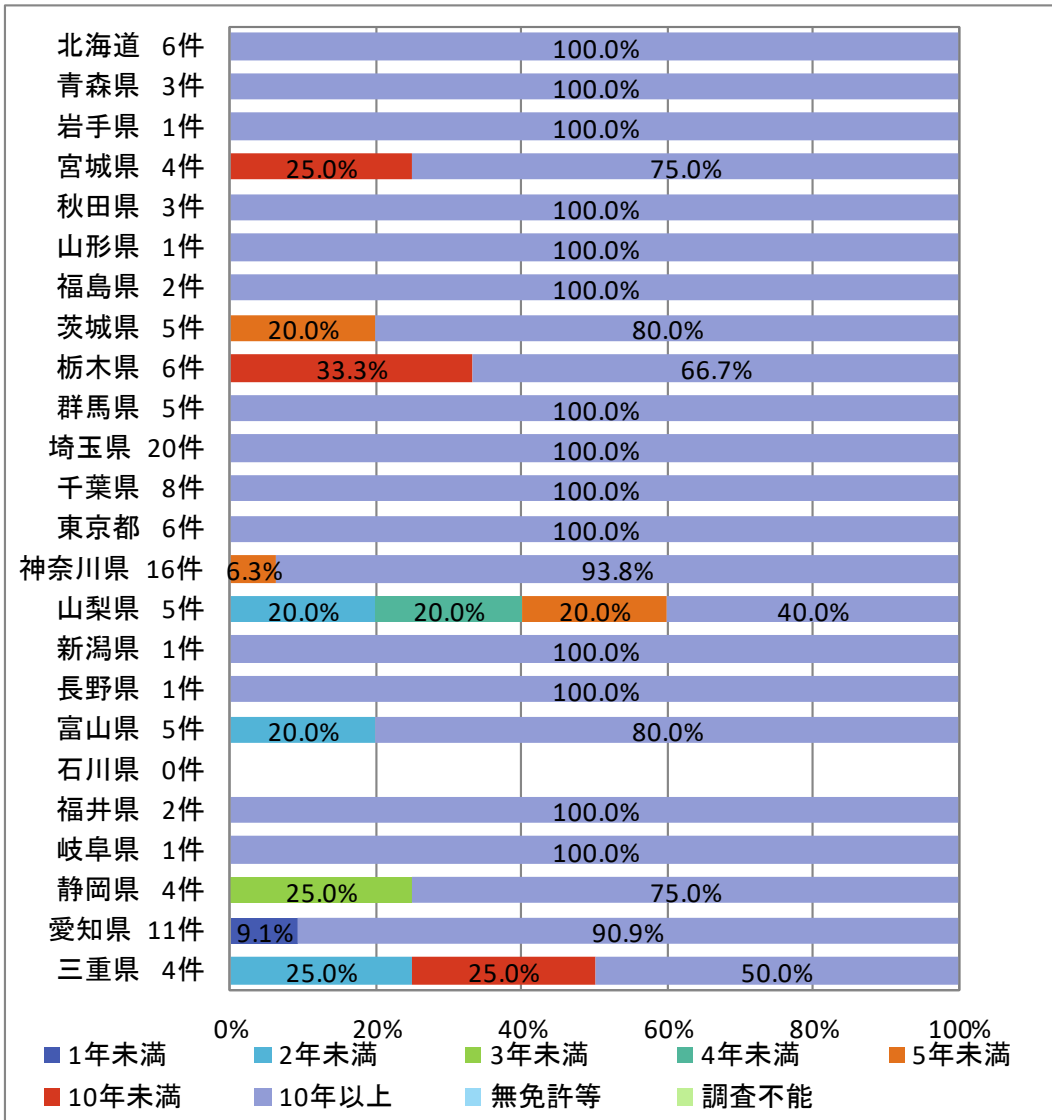
IV. 2021年死亡事故データ(発生地)

6. 発生地別の運転者の免許取得年数別

・発生地別の免許取得年数別にみると、一部の県を除き「10年以上」が多い。



IV. 2021年死亡事故データ(発生地)



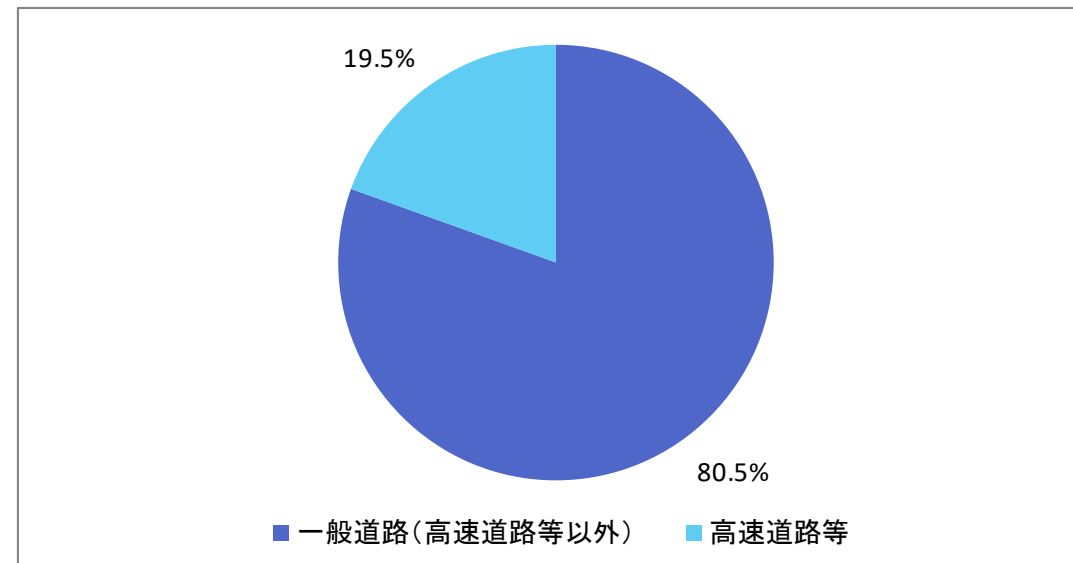
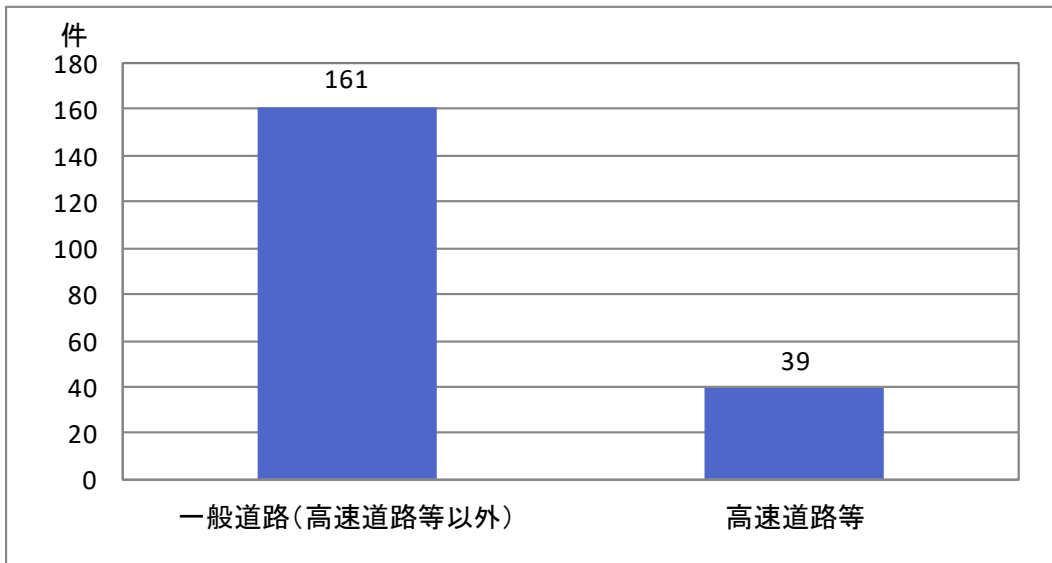
V. 2021年死亡事故データ(道路区分)

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. 2021年死亡事故データ(道路区分)

1. 道路区分別

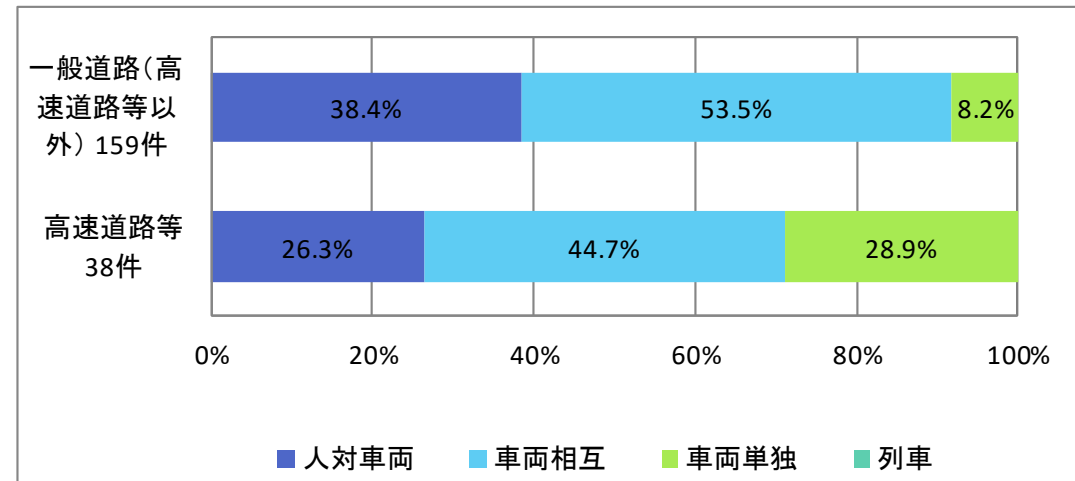
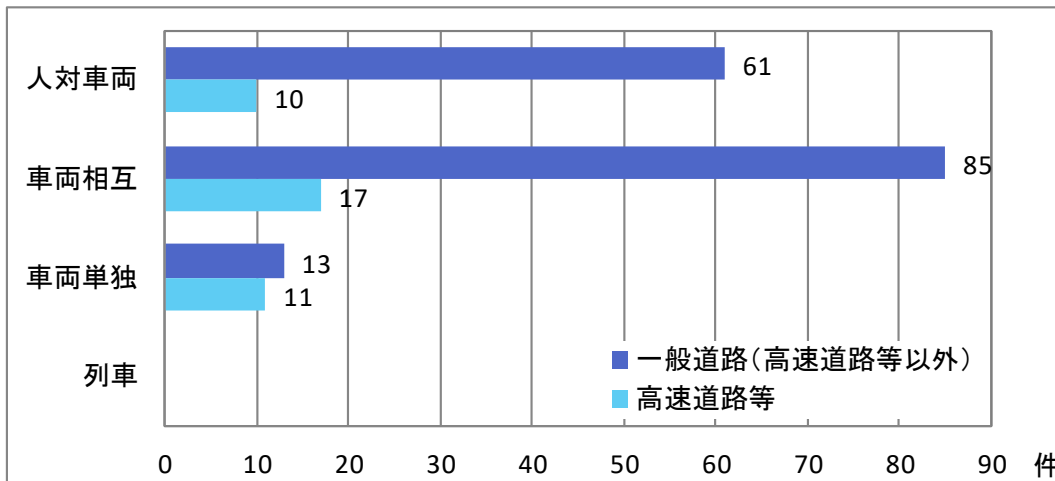
- ・道路区分別にみると、「一般道路」が最も多く161件（80.5%）と8割以上を占めている。



V. 2021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」、「高速道路等」とともに「車両相互」が最も多く、それぞれ85件(53.5%)、17件(44.7%)となっている。

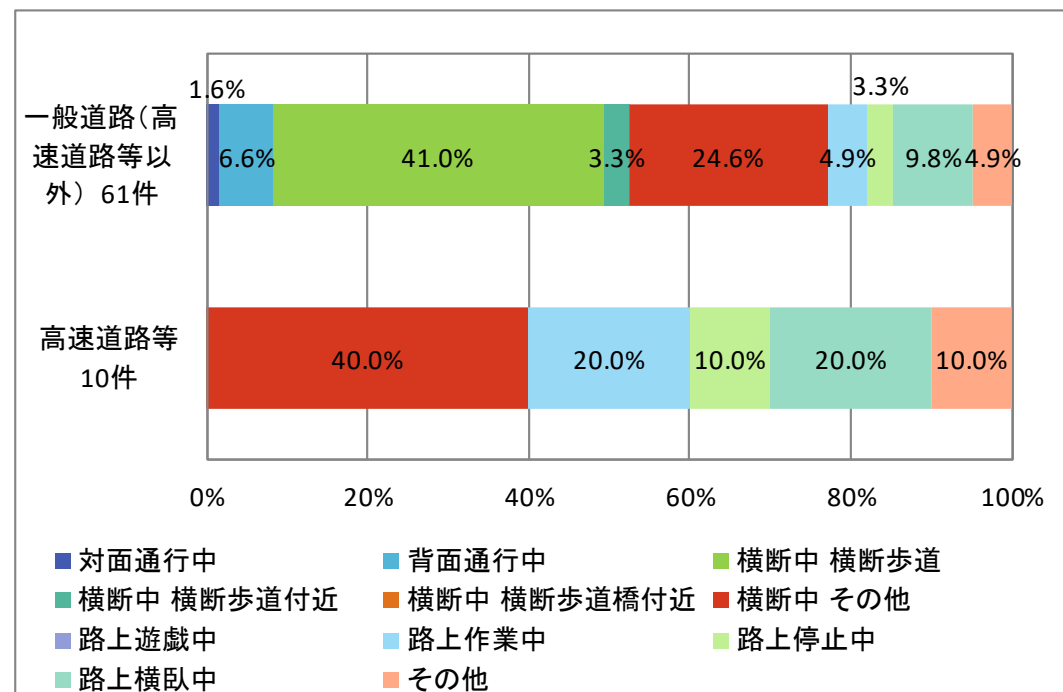
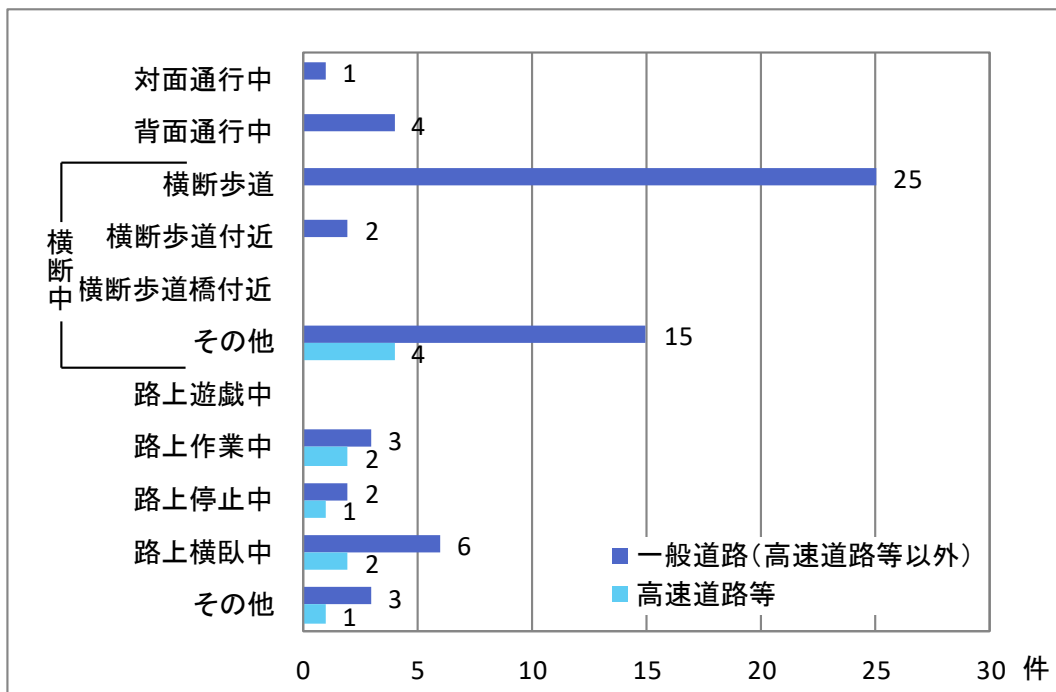


※対自転車事故は、「車両相互」に含まれます。

V. 2021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25件(41.0%)となっている。次いで、「横断歩道 その他」15件(24.6%)、「路上横臥中」6件(9.8%)等と続いている。
- ・「高速道路」では「横断中 その他」が最も多く4件(40.0%)となっている。次いで、「路上作業中」、「路上横臥中」がそれぞれ2件(20.0%)、「路上停止中」、「その他」がそれぞれ1件(10.0%)となっている。

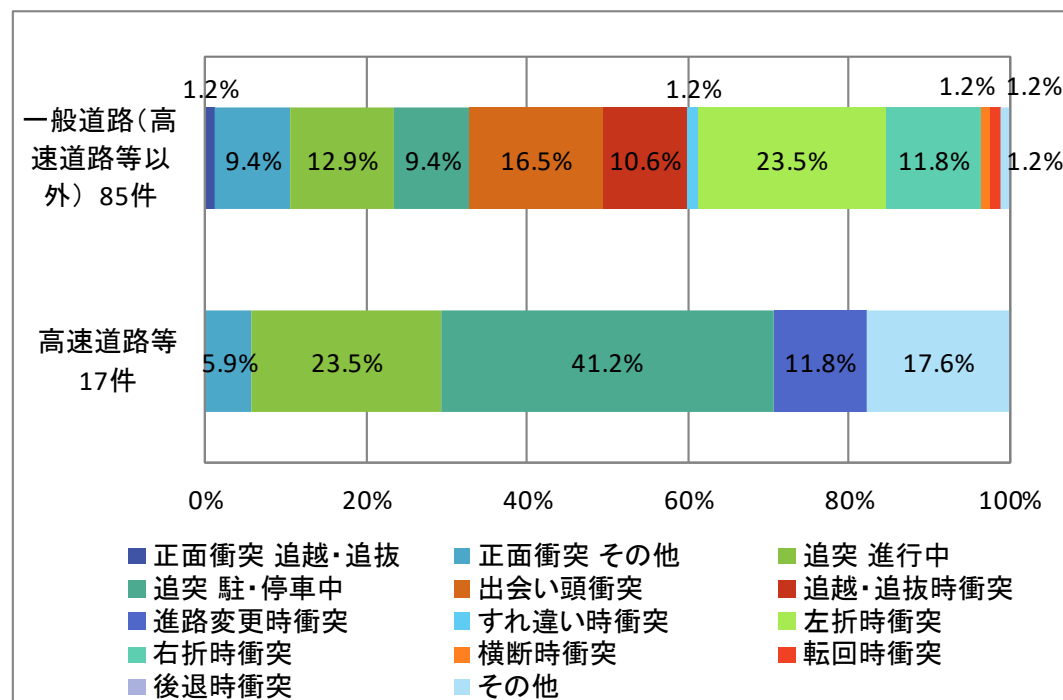
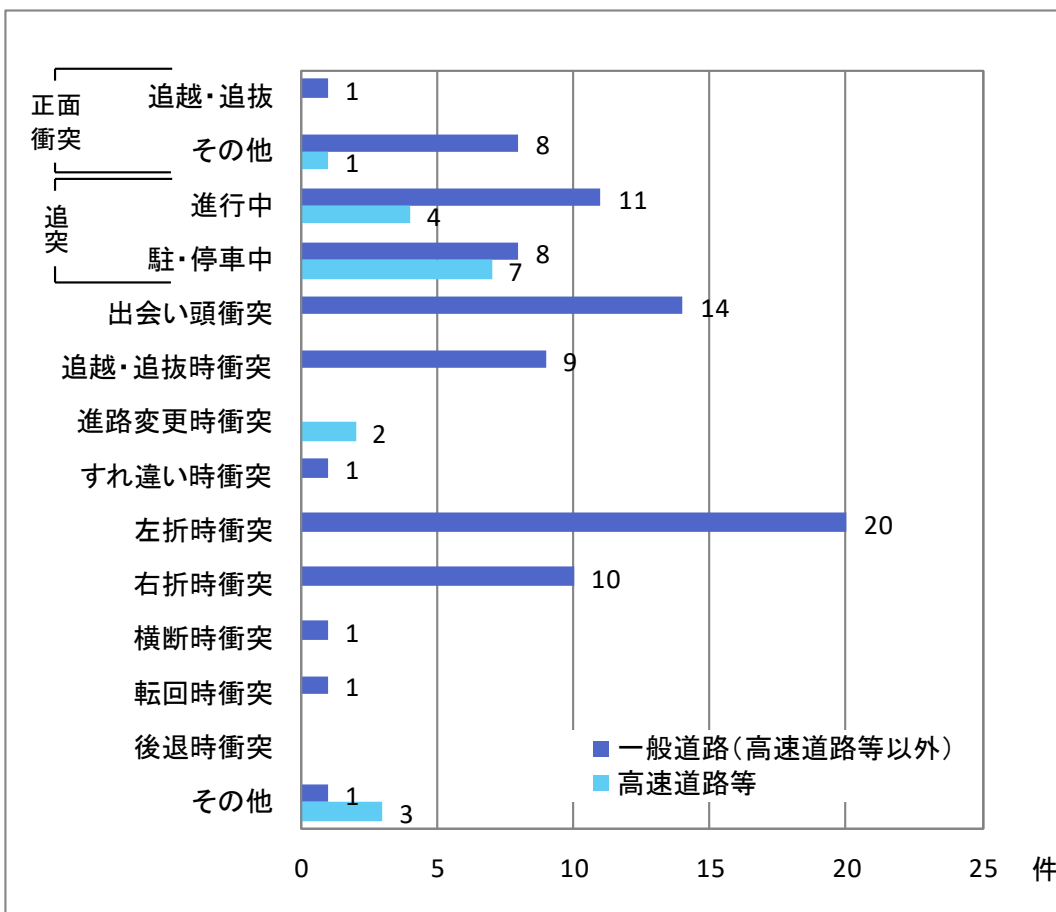


※対自転車事故は、「車両相互」に含まれます。

V. 2021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「左折時衝突」が最も多く20件(23.5%)となっている。次いで、「出会い頭衝突」14件(16.5%)、「追突 進行中」11件(12.9%)、「右折時衝突」10件(11.8%)等と続いている。
- 「高速道路」では「追突 駐・停車中」が最も多く7件(41.2%)、次いで、「追突 進行中」4件(23.5%)となっており、両者で6割以上を占めている。

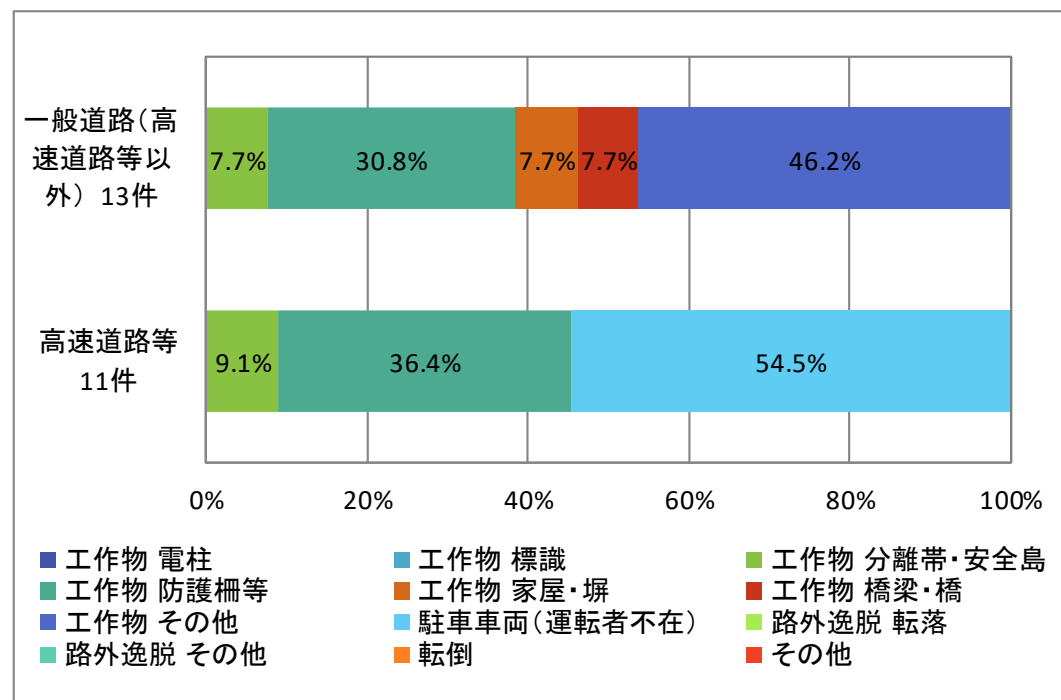
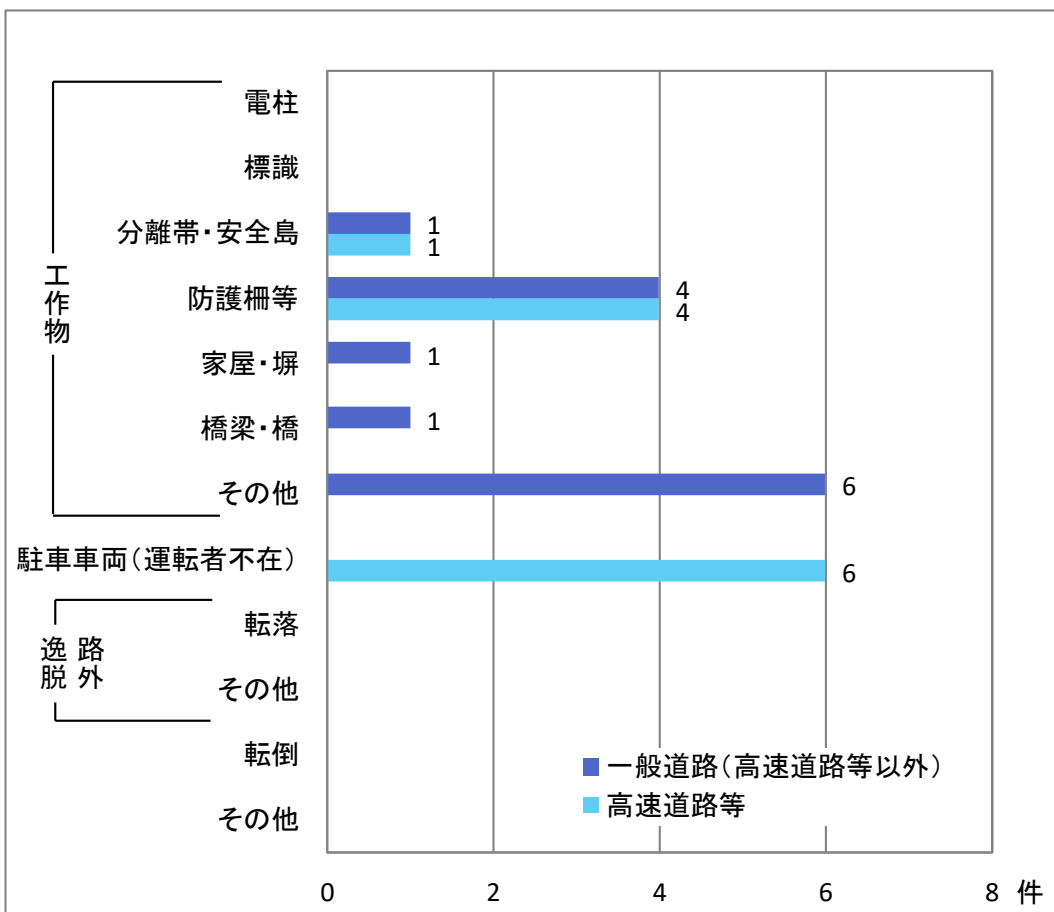


※対自転車事故は、「車両相互」に含まれます。

V. 2021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

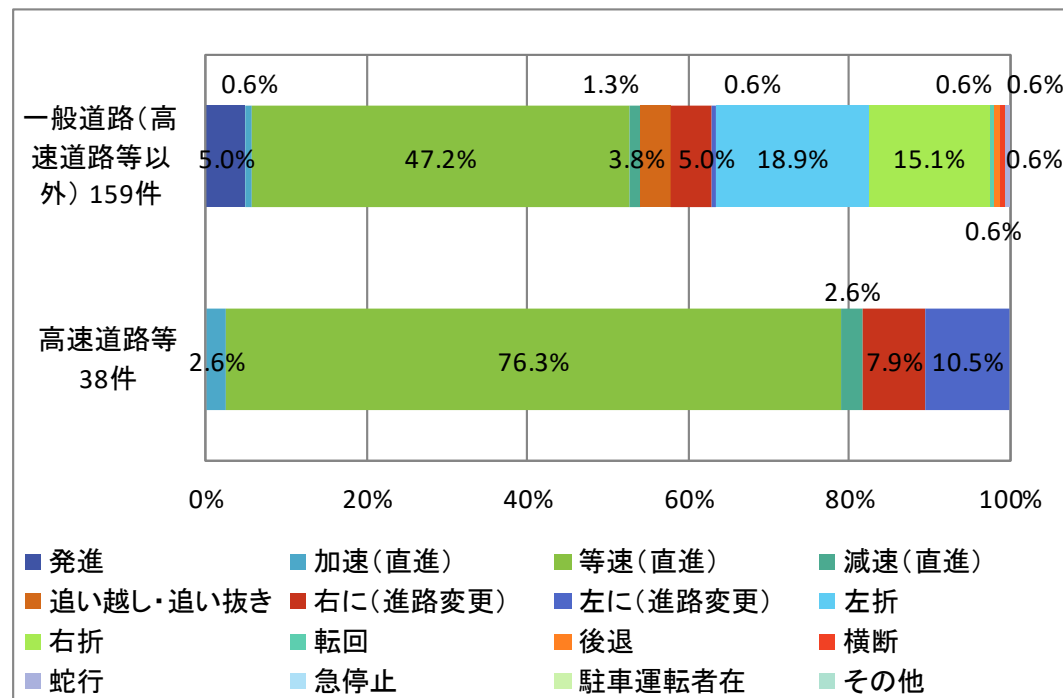
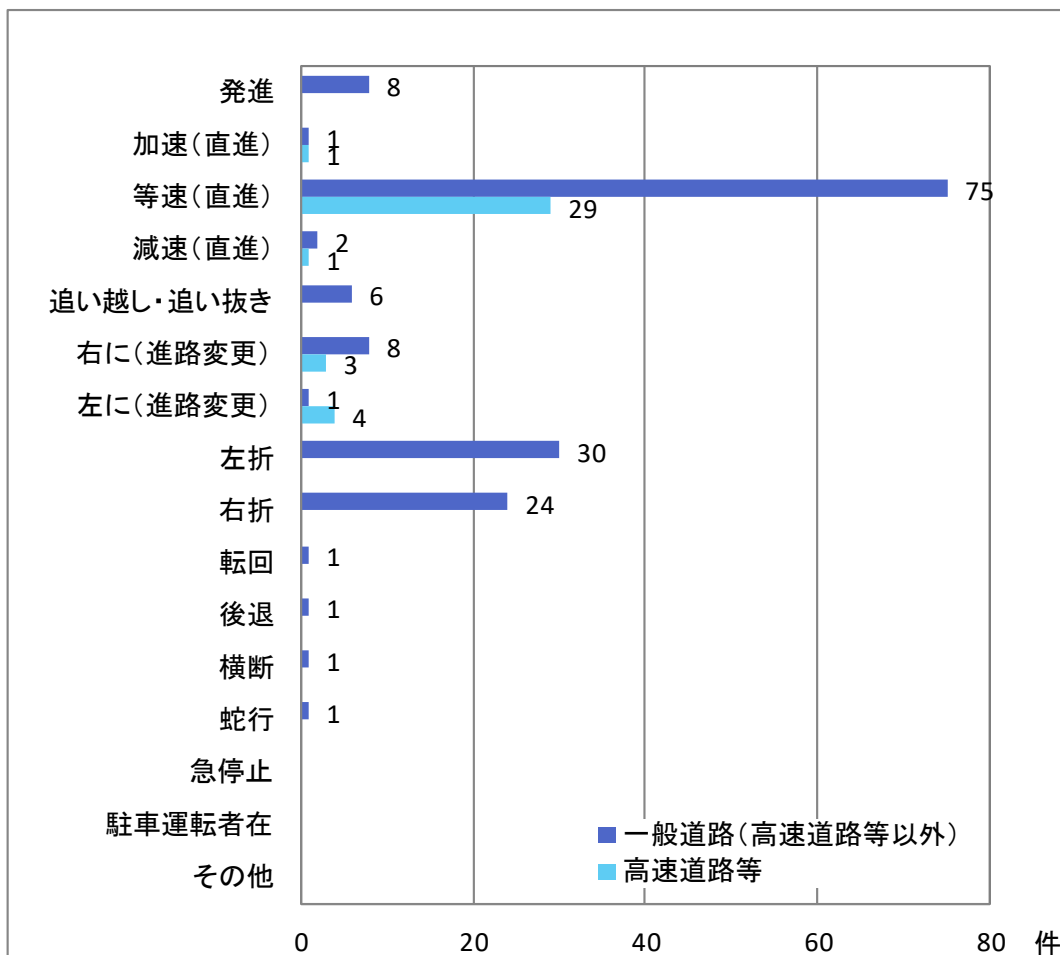
- ・道路区分の事故類型(車両単独)別にみると、「一般道路」では「工作物 その他」が最も多く6件(46.2%)、次いで、「工作物 防護柵等」4件(30.8%)等と続いている。
- ・「高速道路」では「駐車車両(運転者不在)」が最も多く6件(54.5%)、次いで、「工作物 防護柵等」4件(36.4%)等と続いている。



V. 2021年死亡事故データ(道路区分)

3. 道路区分別の行動類型別

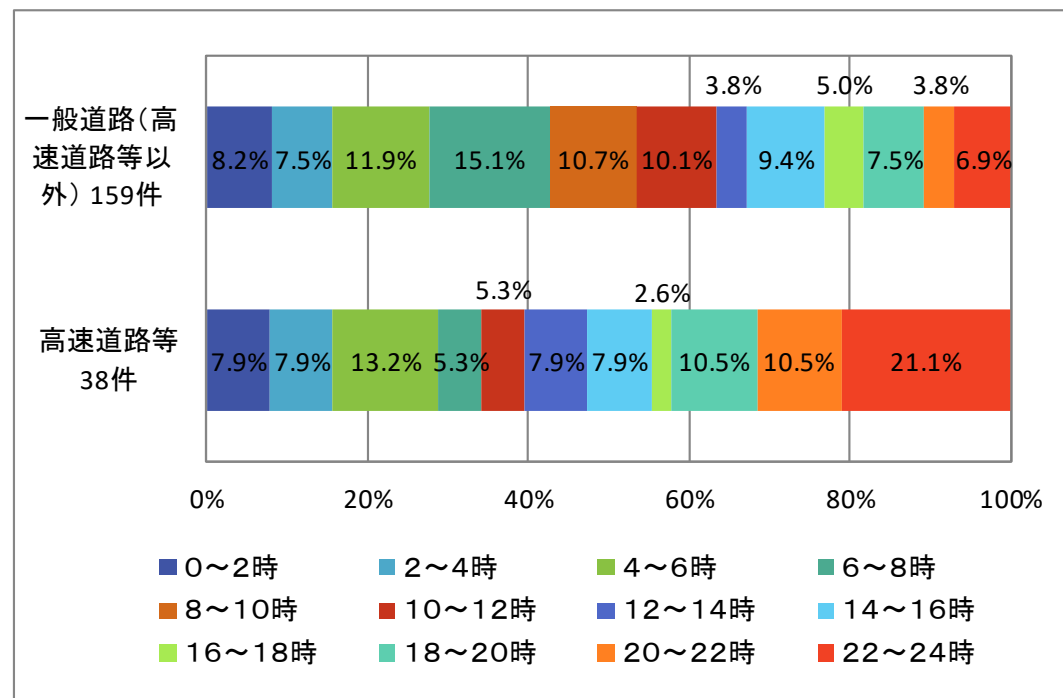
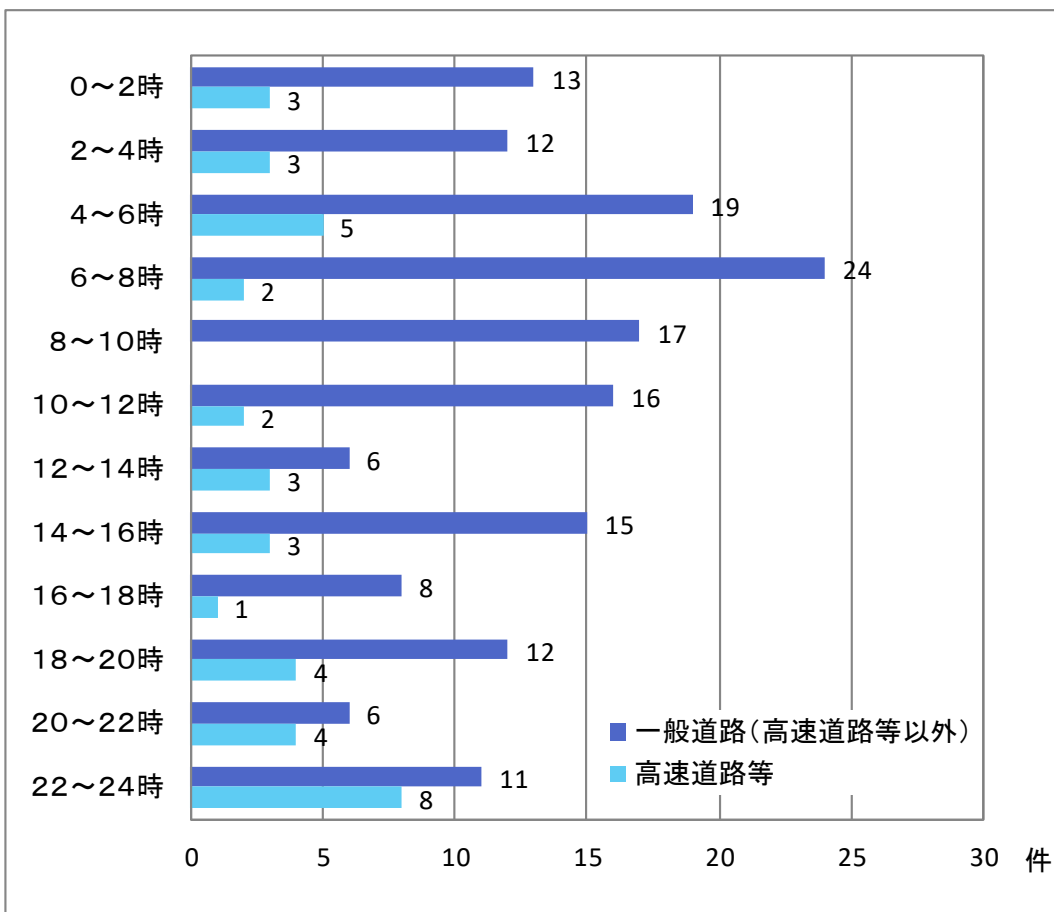
・道路区分別の行動類型別にみると、「一般道路」及び「高速道路」のいずれも「等速（直進）」が最も多く、それぞれ75件（47.2%）、29件（76.3%）となっている。



V. 2021年死亡事故データ(道路区分)

4. 道路区分別の時間帯別

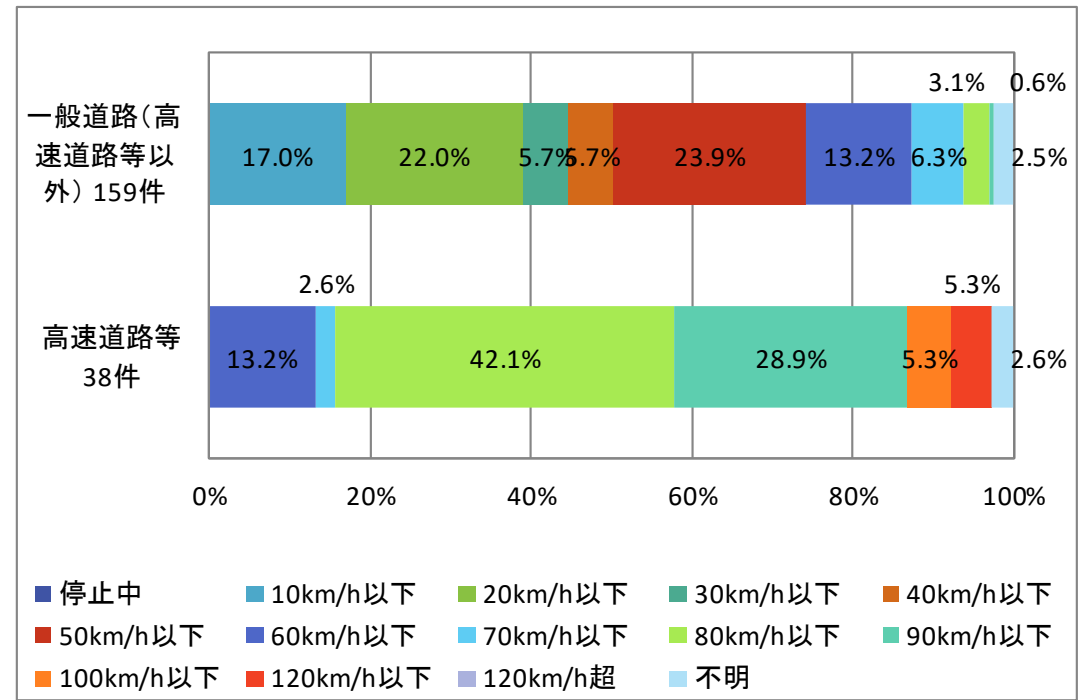
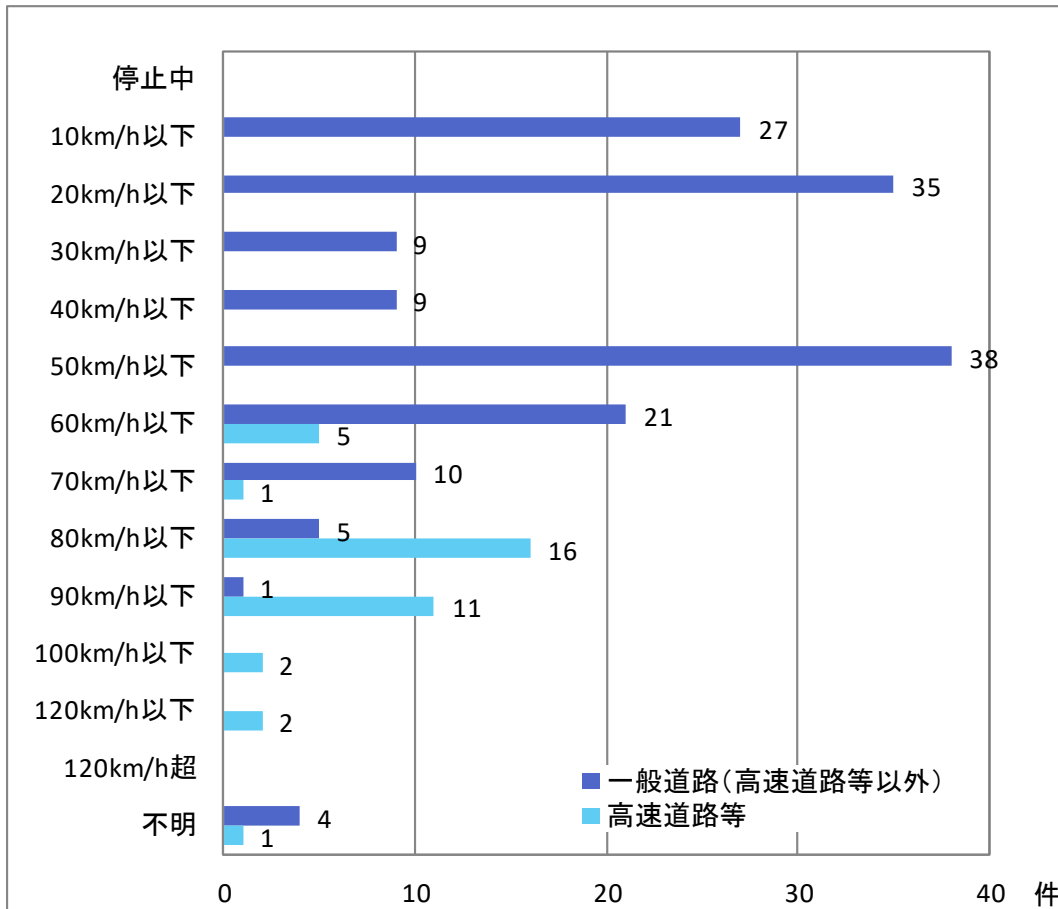
- 道路区分別の時間帯別にみると、「一般道路」では「6～8時」が最も多く24件（15.1%）となっている。次いで、「4～6時」19件（11.9%）、「8～10時」17件（10.7%）、「10～12時」16件（10.1%）等と続いている。6時～12時までの午前中時間帯で4割近く、22～6時までの深夜早朝時間帯で3割以上を占めている。
- 「高速道路」では「22～24時」が最も多く8件（21.1%）となっている。次いで、「4～6時」5件（13.2%）、「18～20時」、「20～22時」がそれぞれ4件（10.5%）等と続いている。22時～6時までの深夜早朝時間帯で5割以上を占めている。



V. 2021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

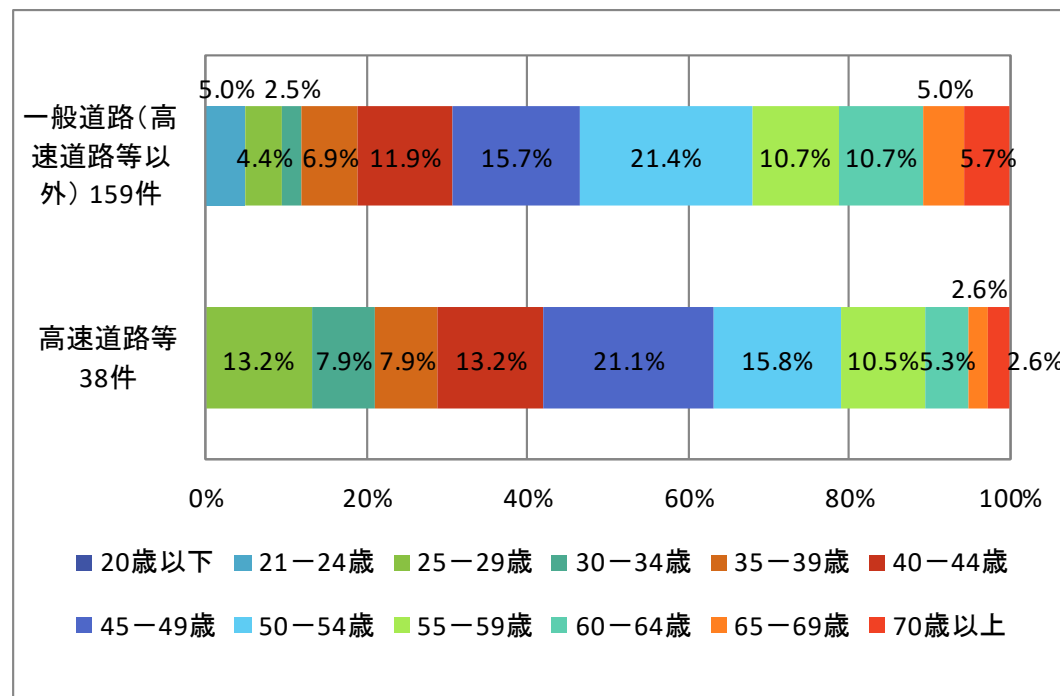
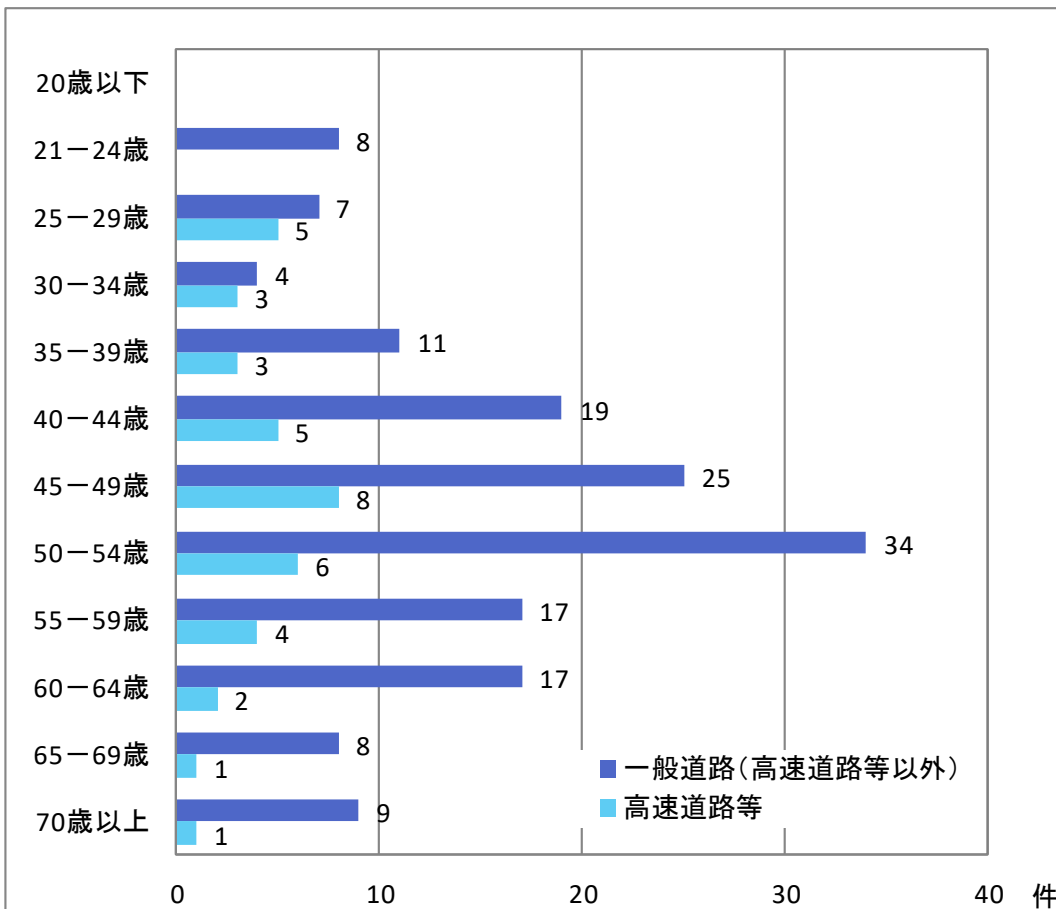
- 道路区分別の危険認知速度別にみると、「一般道路」では「50km/h以下」が最も多く38件（23.9%）となっている。次いで、「20km/h以下」35件（22.0%）、「10km/h以下」27件（17.0%）、「60km/h以下」21件（13.2%）等と続いている。市街地の最高速度に近い10~20km/h程度の速度帯と幹線道路の最高速度に近い60km/hの速度帯に分布がわかれている。
- 「高速道路」では「80km/h以下」が最も多く16件（42.1%）となっている。次いで、「90km/h以下」11件（28.9%）等と続いている。



V. 2021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

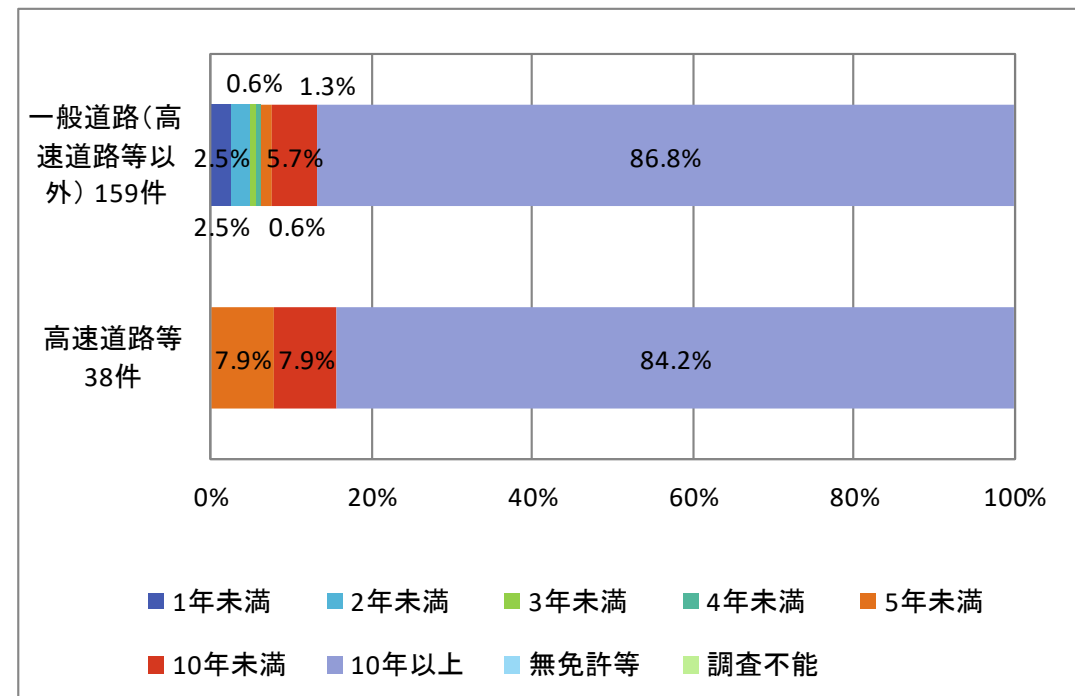
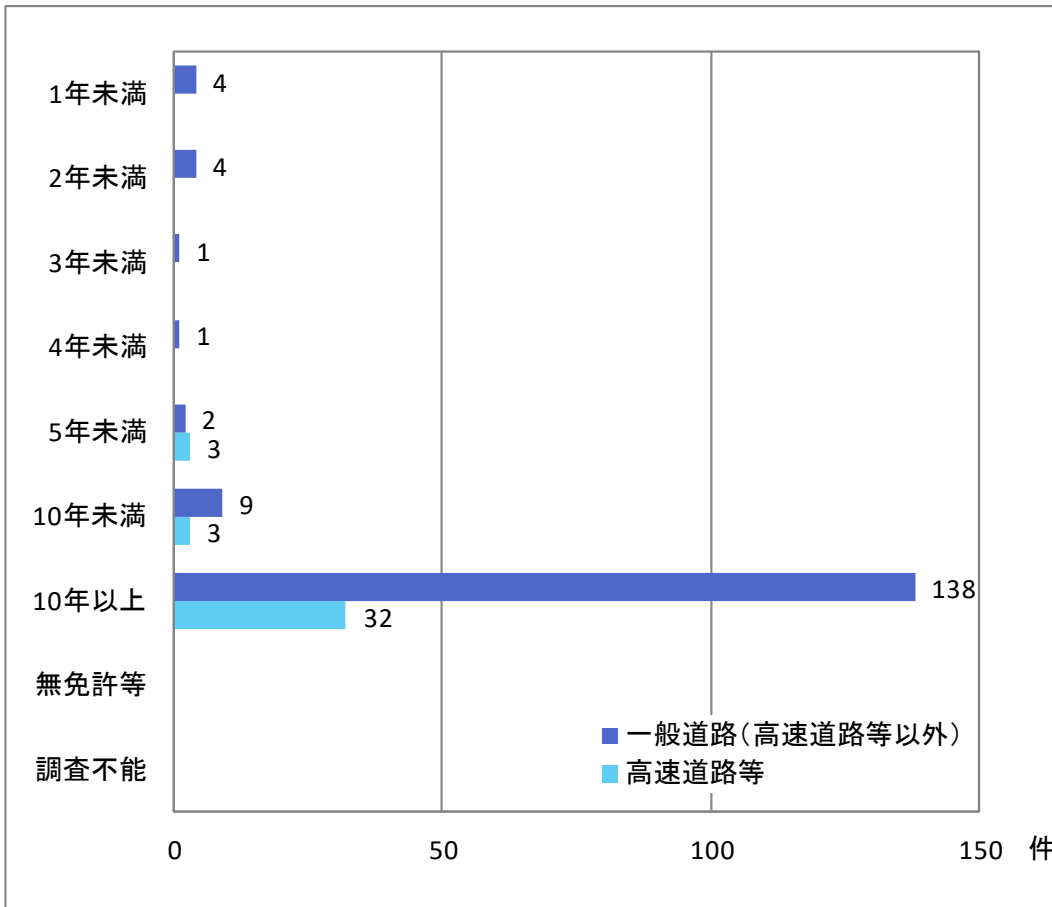
- ・道路区分別の年齢層別にみると、「一般道路」では「50-54歳」が最も多く34件（21.4%）となっている。次いで、「45-49歳」25件（15.7%）、「40-44歳」19件（11.9%）等と続いている。
- ・「高速道路」では「45-49歳」が最も多く8件（21.1%）となっている。次いで、「50-54歳」6件（15.8%）、「25-29歳」、「40-44歳」がそれぞれ4件（13.2%）等と続いている。
- ・「一般道路」では60歳以上の死亡事故割合が全体の2割以上となっている。



V. 2021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138件(86.8%)、32件(84.2%)と8~9割近くを占めている。



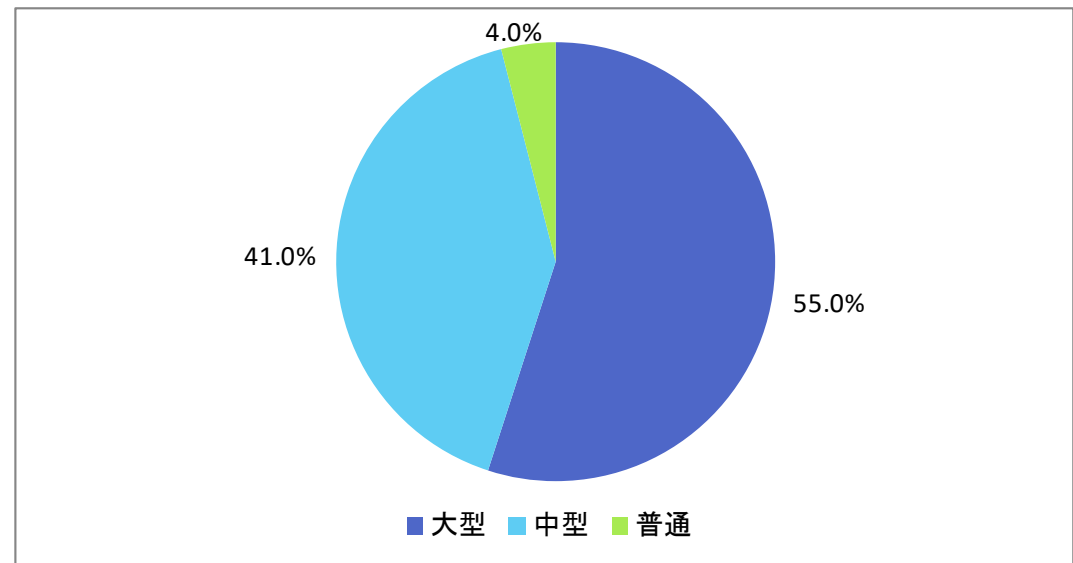
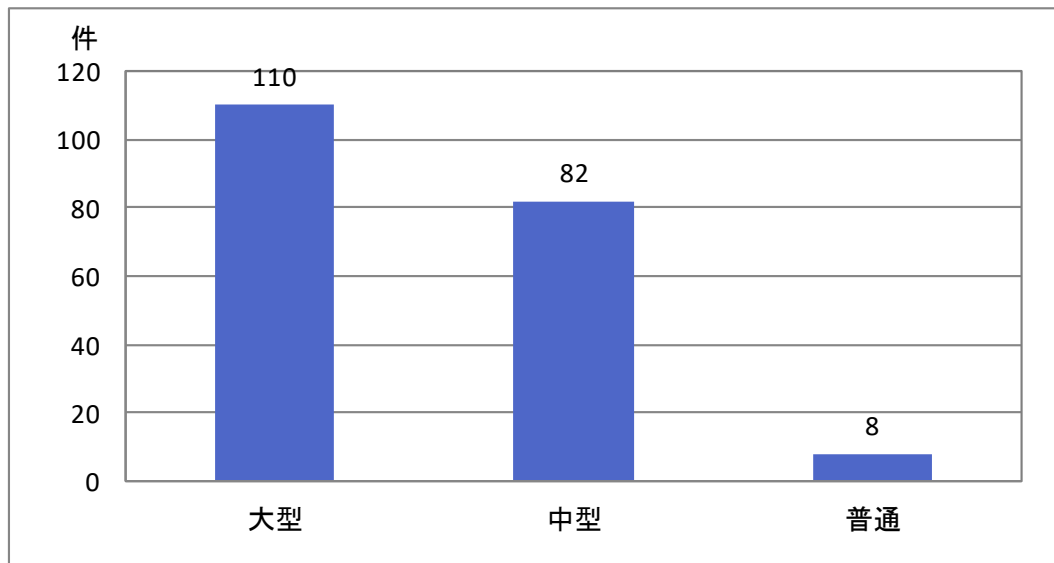
VI. 2021年死亡事故データ(車両区分)

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. 2021年死亡事故データ(車両区分)

1. 車両区分別

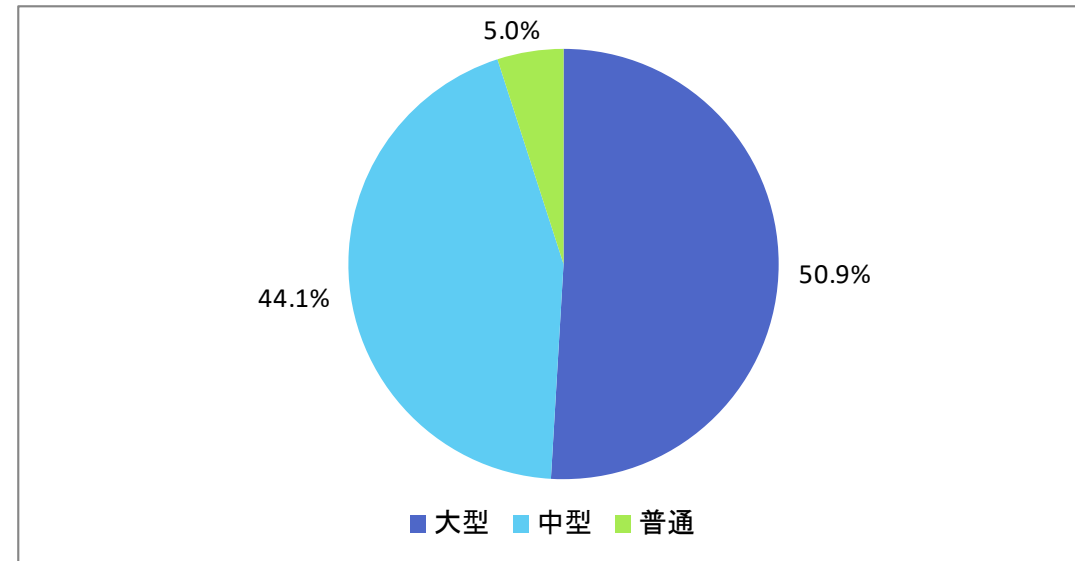
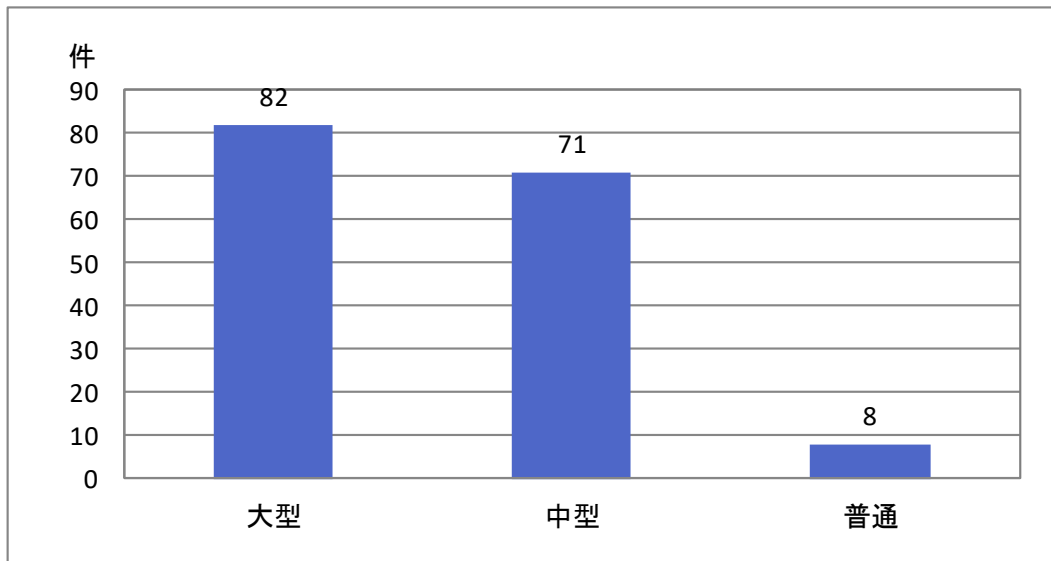
- ・車両区分別にみると、「大型」が最も多く110件（55.0%）と6割近くを占めている。
- ・次いで、「中型」82件（41.0%）、「普通」8件（4.0%）と続いている。



VI. 2021年死亡事故データ(車両区分)

(1) 一般道路上での車両区分

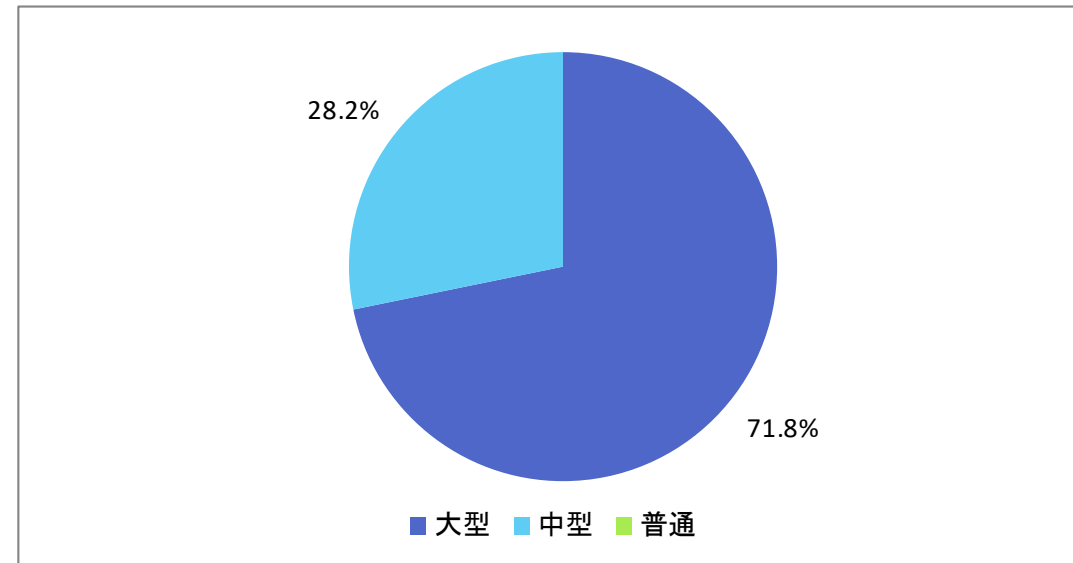
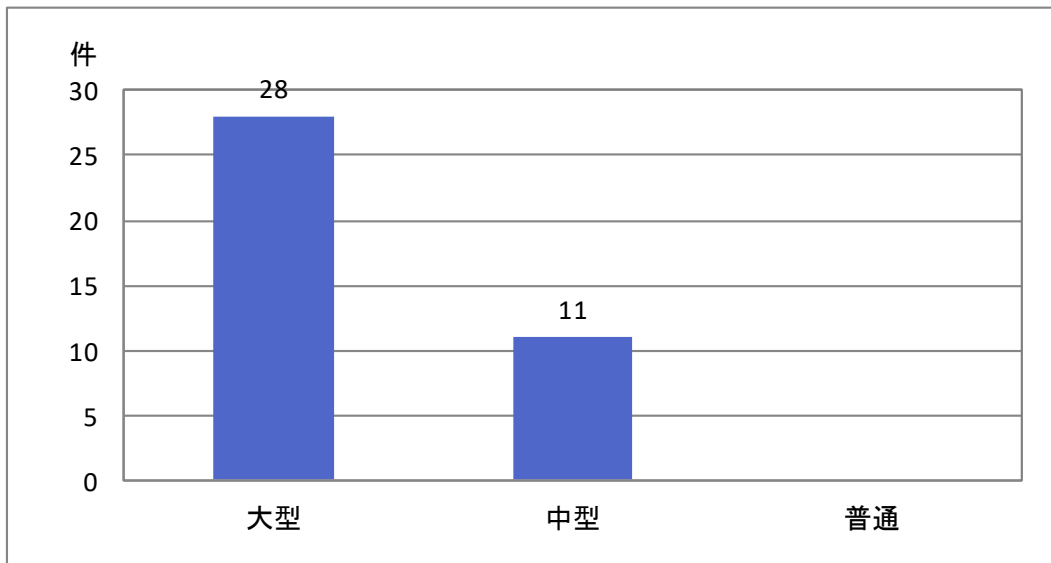
- ・一般道路上での車両区分をみると、「大型」が最も多く82件（50.9%）と5割以上を占めている。
- ・次いで、「中型」71件（44.1%）、「普通」8件（5.0%）と続いている。



VI. 2021年死亡事故データ(車両区分)

(2) 高速道路上での車両区分

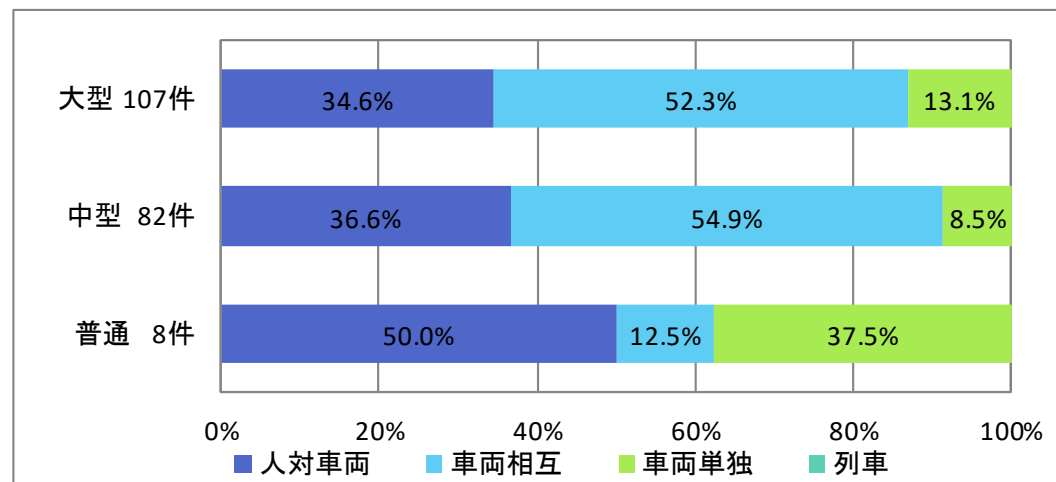
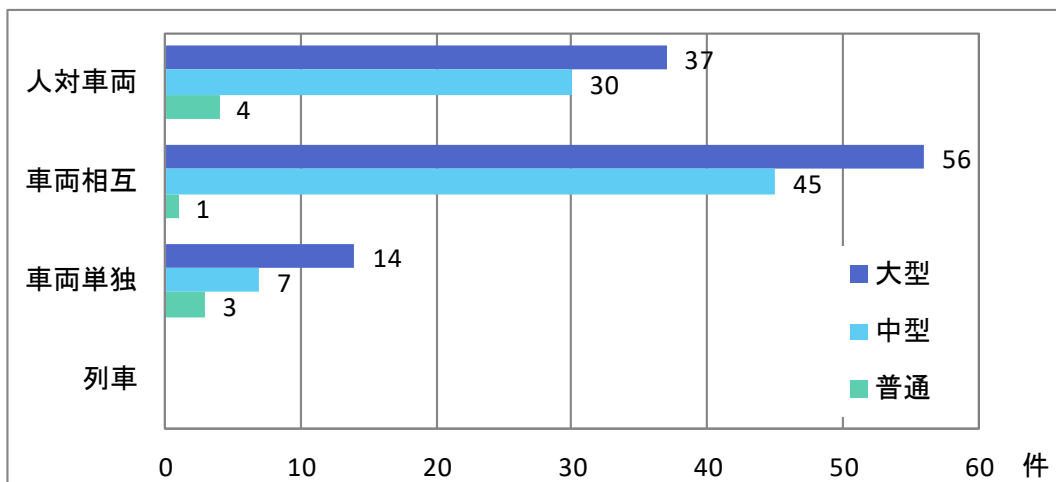
- ・ 高速道路上での車両区分をみると、「大型」が最も多く28件（71.8%）と7割以上を占めている。
- ・ 次いで、「中型」11件（28.2%）、「普通」0件（0.0%）と続いている。



VI. 2021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」、「中型」は「車両相互」が最も多く、それぞれ56件（52.3%）、45件（54.9%）となっている。
- ・「普通」は「人対車両」が最も多く4件（50.0%）となっている。

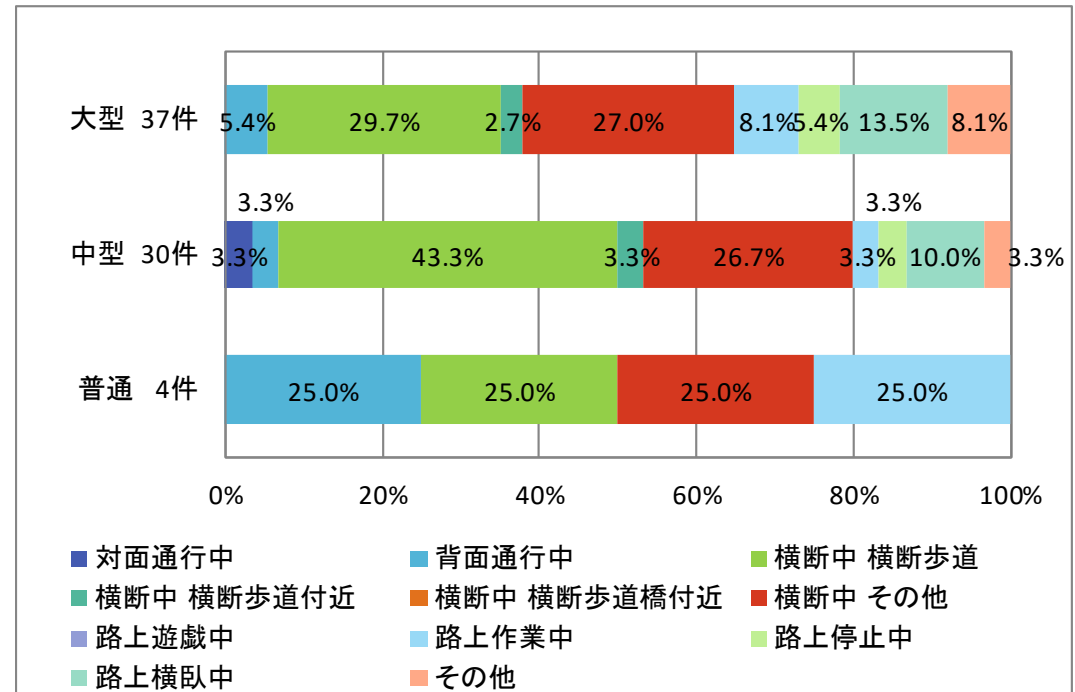
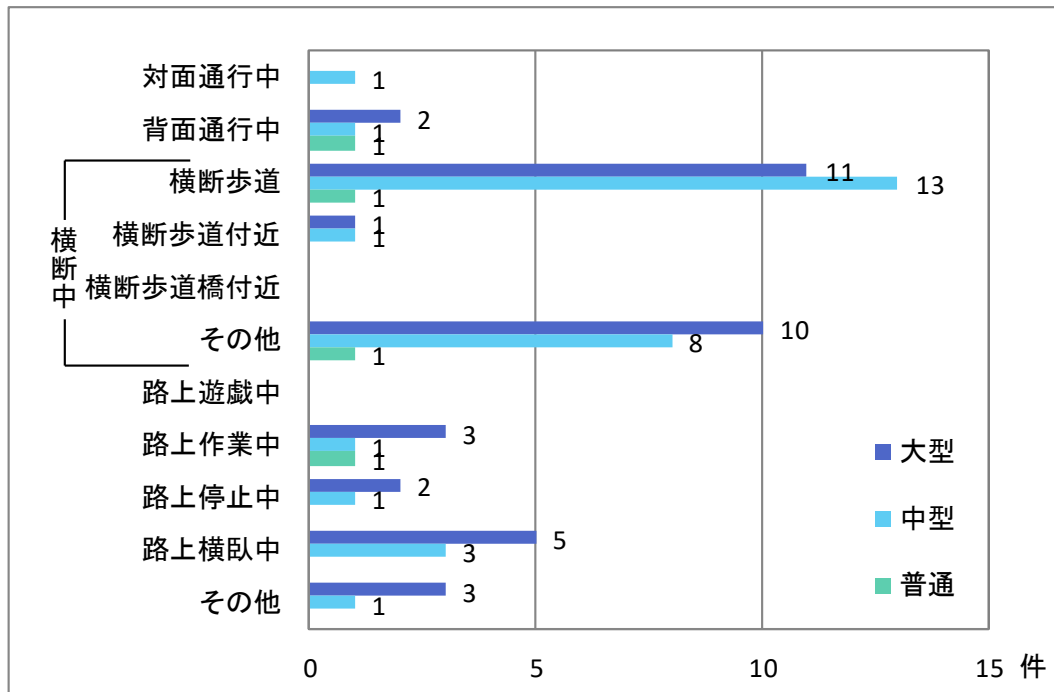


※対自転車事故は、「車両相互」に含まれます。

VI. 2021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」は「横断中 横断歩道」が最も多く、それぞれ11件(29.7%)、13件(43.3%)となっている。
- ・ 「普通」は「背面通行中」、「横断中 横断歩道」、「横断中 その他」、「路上作業中」がそれぞれ1件(25.0%)となっている。

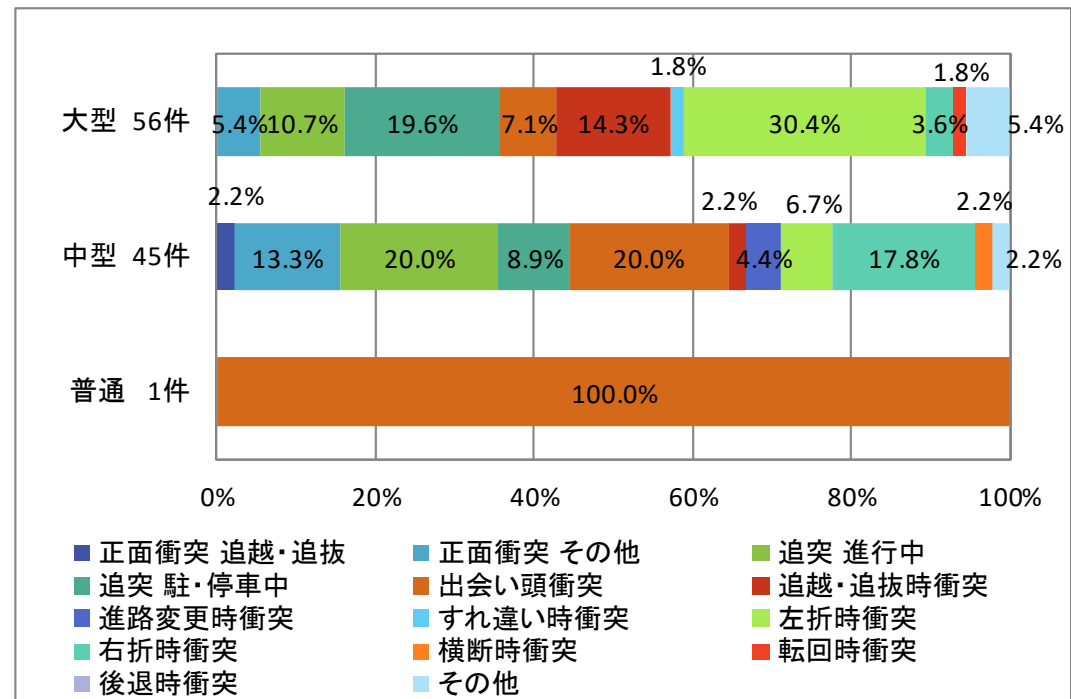
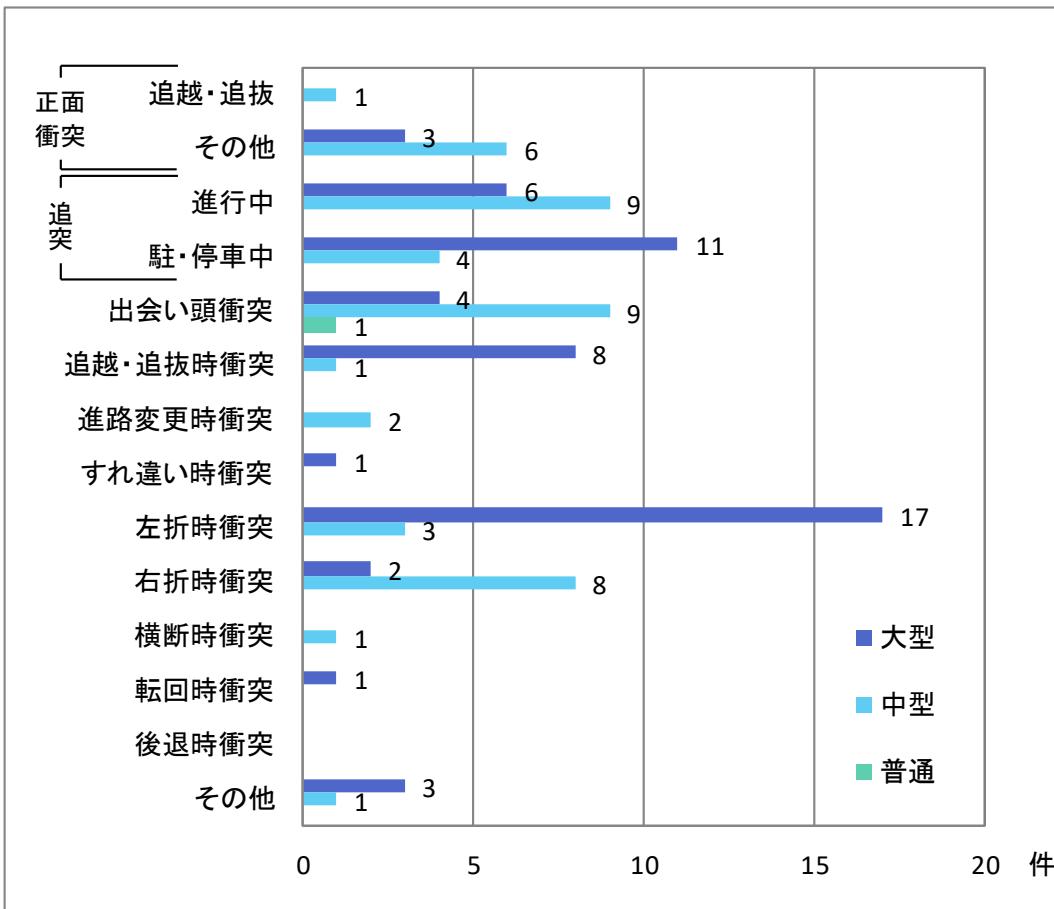


※対自転車事故は、「車両相互」に含まれます。

VI. 2021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「左折時衝突」が最も多く17件(30.4%)となっている。
- ・ 「中型」は「追突 進行中」、「出会い頭衝突」が最も多く、それぞれ9件(20.0%)となっている。
- ・ 「普通」は「出会い頭衝突」が1件(100.0%)となっている。

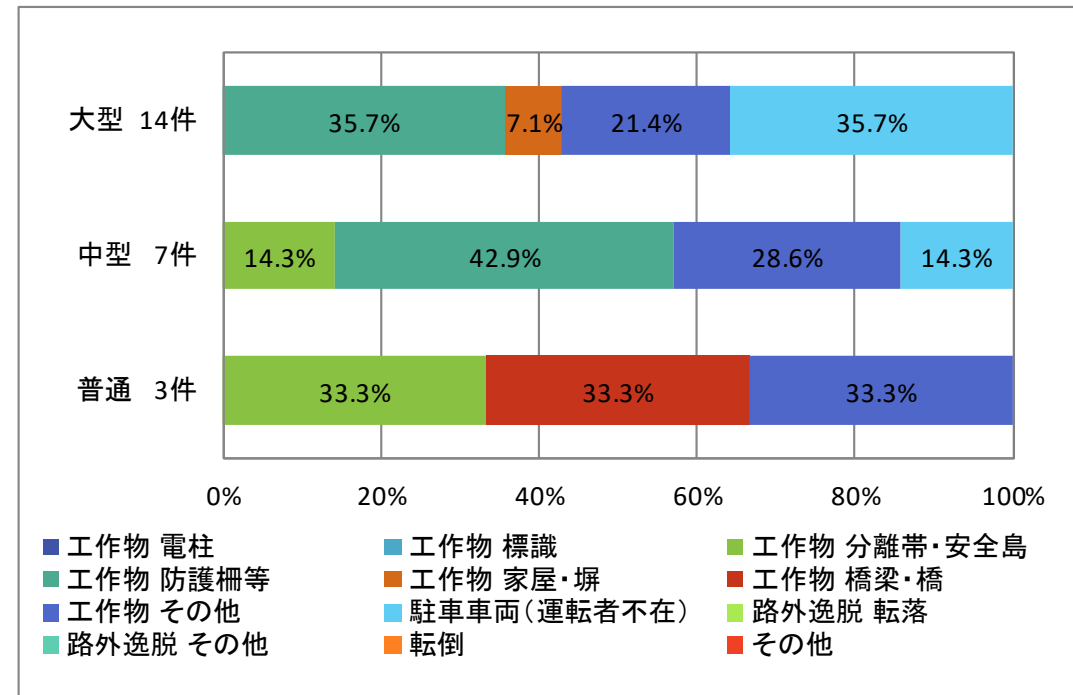
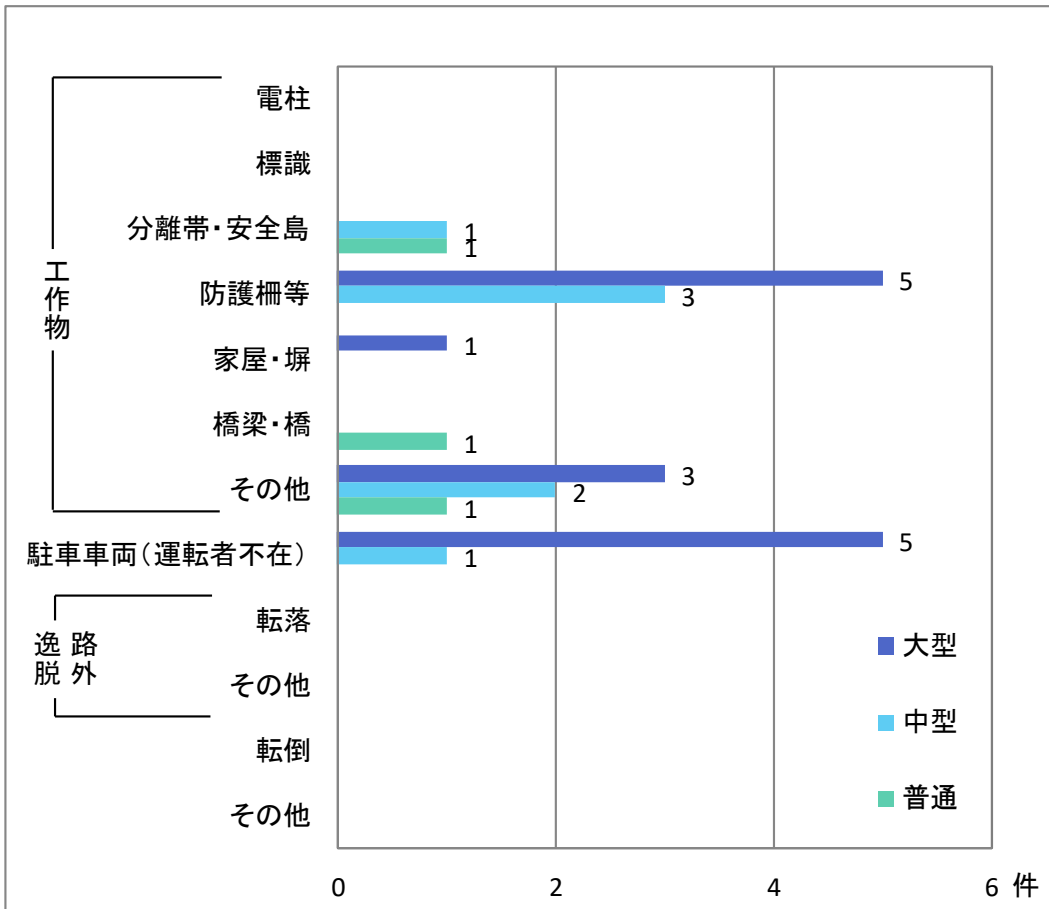


※対自転車事故は、「車両相互」に含まれます。

VI. 2021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

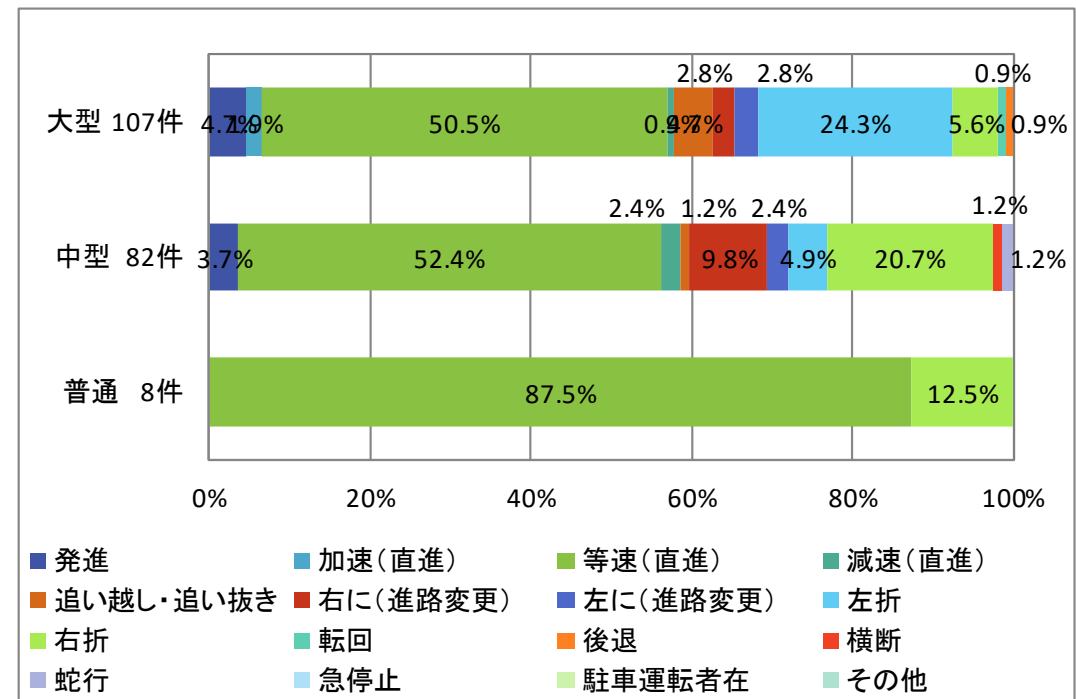
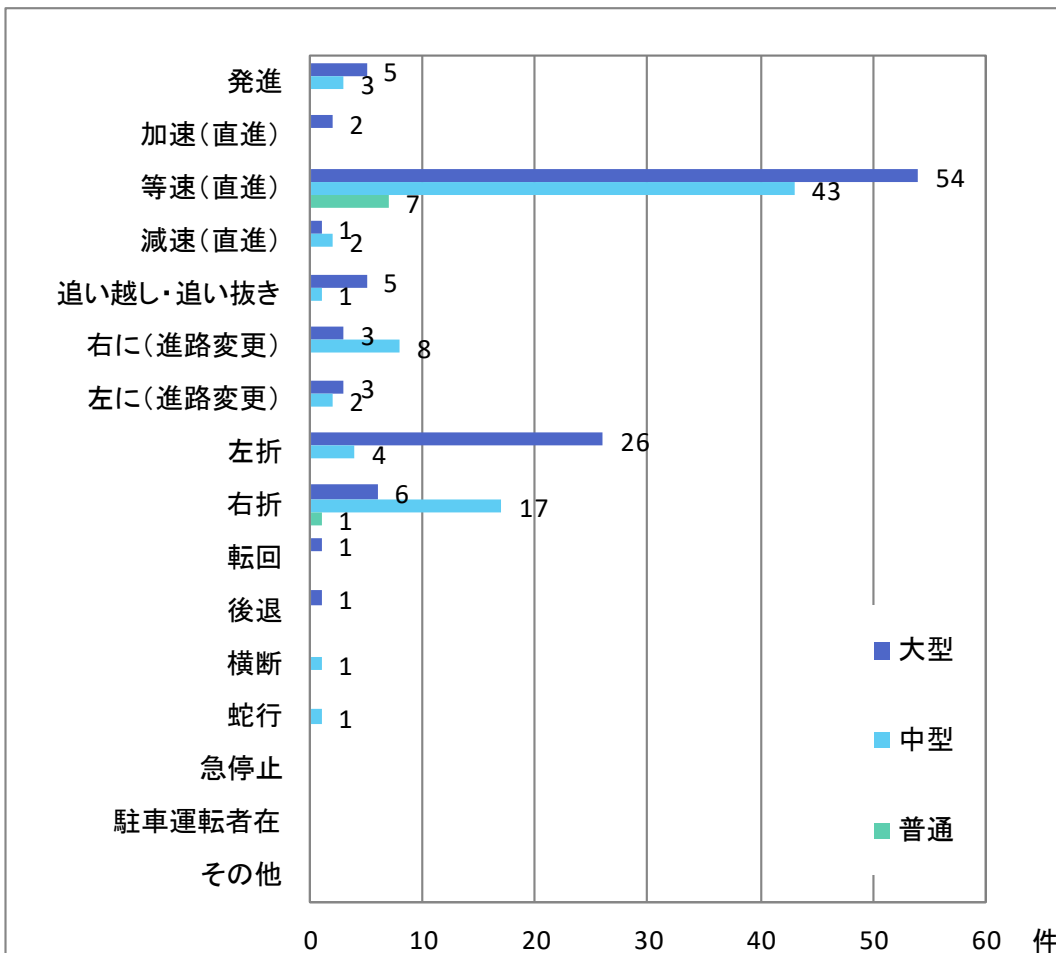
- ・車両区分の事故類型(車両単独)別にみると、「大型」は「工作物 防護柵等」、「駐車車両(運転者不在)」が最も多く、それぞれ5件(35.7%)となっている。
- ・「中型」は「工作物 防護柵等」が最も多く3件(42.9%)となっている。
- ・「普通」は「工作物 分離帯・安全島」、「工作物 橋梁・橋」、「工作物 その他」がそれぞれ1件(33.3%)となっている。



VI. 2021年死亡事故データ(車両区分)

3. 車両区分別の行動類型別

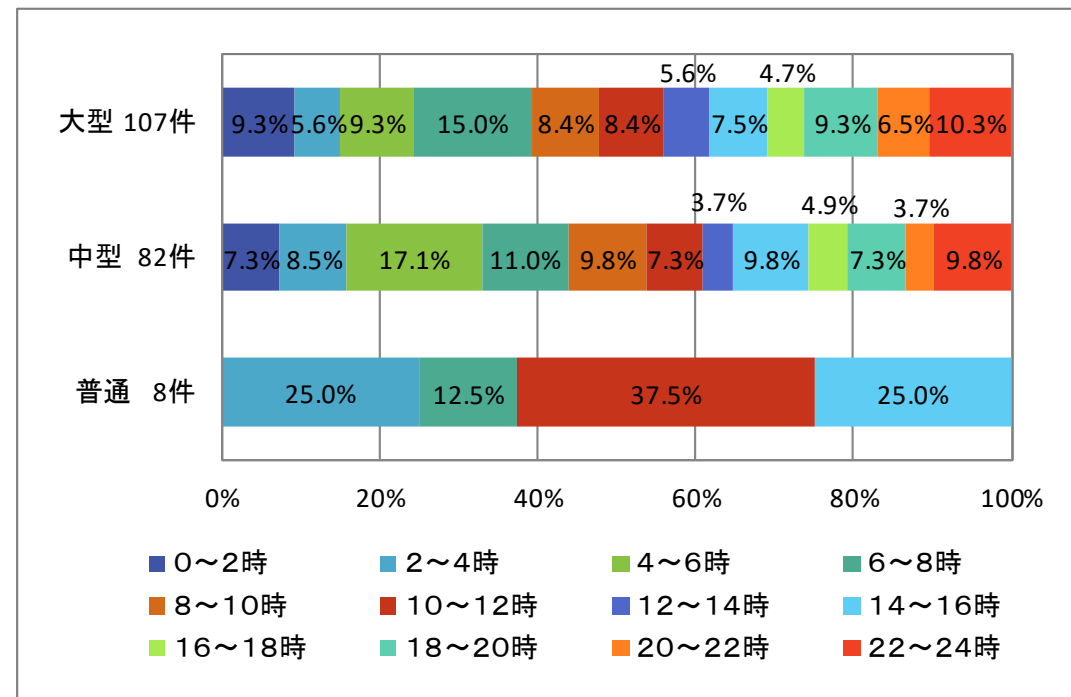
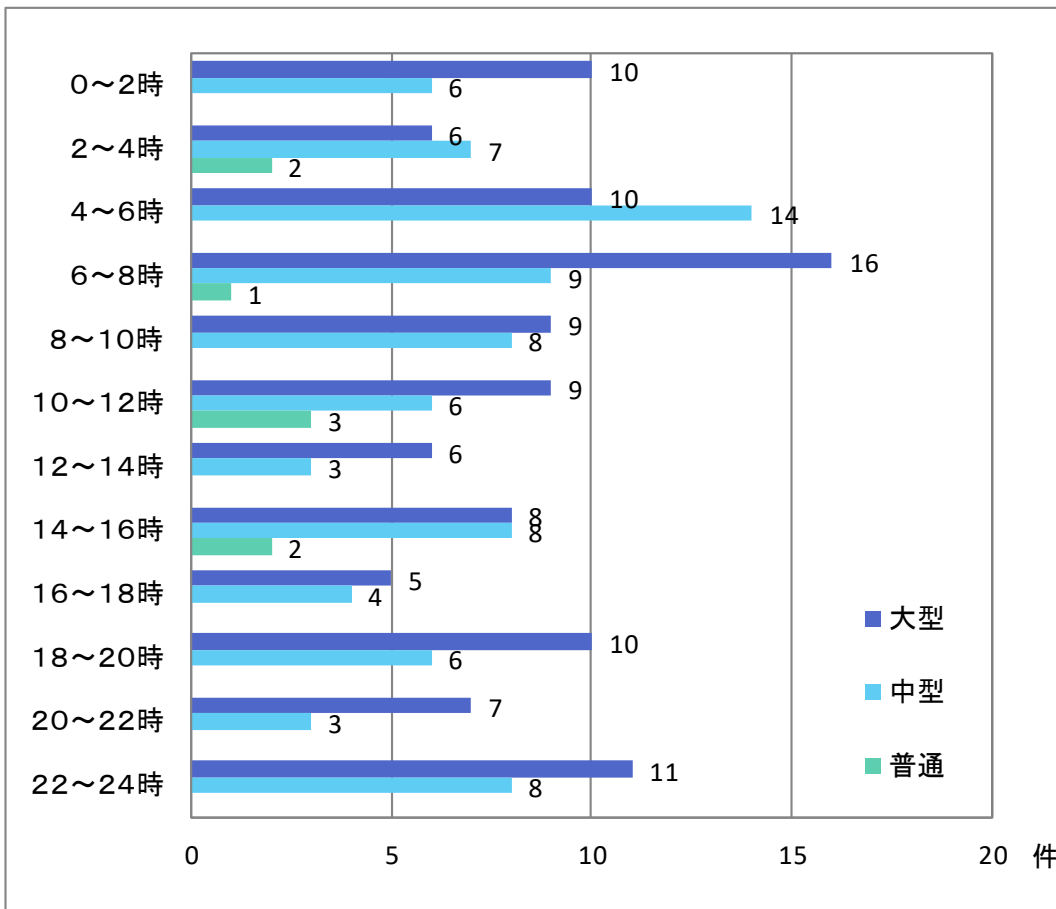
- ・車両区分別の行動類型別にみると、「大型」から「普通」までのいずれも「等速（直進）」が最も多く、それぞれ54件（50.5%）、43件（52.4%）、7件（87.5%）となっている。
- ・次いで、「大型」は「左折」26件（24.3%）となっている。「中型」、「普通」は「右折」となっており、それぞれ17件（20.7%）、1件（12.5%）となっている。



VI. 2021年死亡事故データ(車両区分)

4. 車両区分別の時間帯別

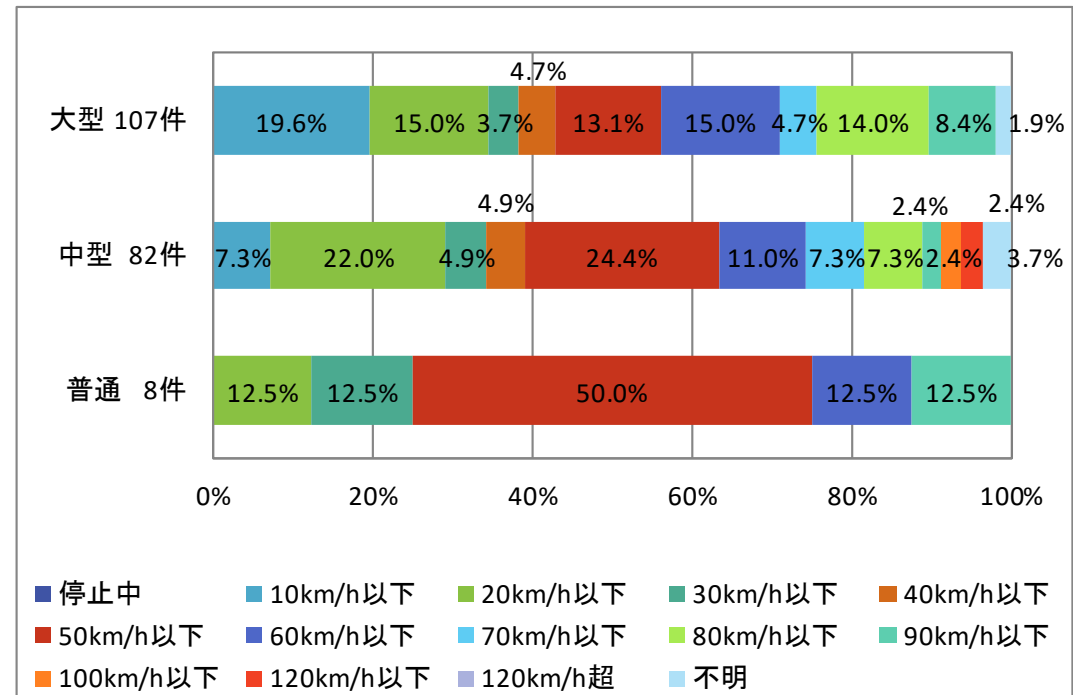
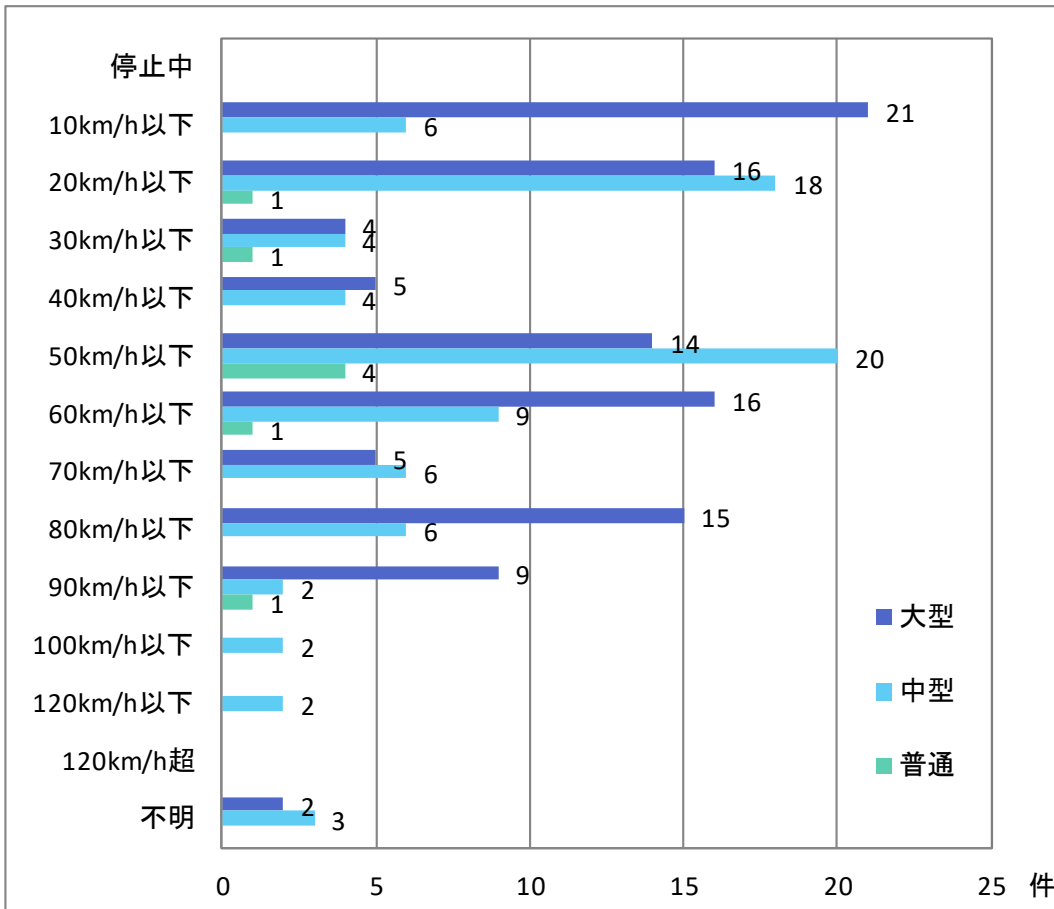
- ・車両区分別の時間帯別にみると、「大型」は「6～8時」が最も多く16件（15.0%）となっている。次いで、「22～24時」11件（10.3%）等と続いている。
- ・「中型」は「4～6時」が最も多く14件（17.1%）となっている。次いで、「6～8時」9件（11.0%）等と続いている。
- ・「普通」は「10～12時」が最も多く3件（37.5%）となっている。次いで、「2～4時」、「14～16時」がそれぞれ2件（25.0%）等と続いている。



VI. 2021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

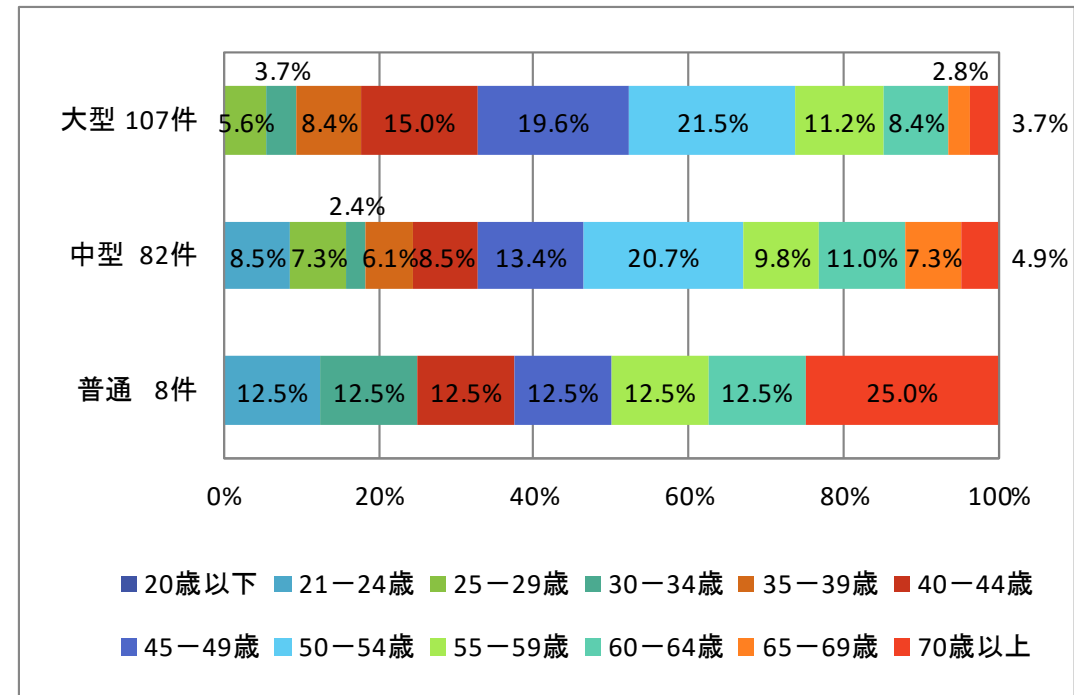
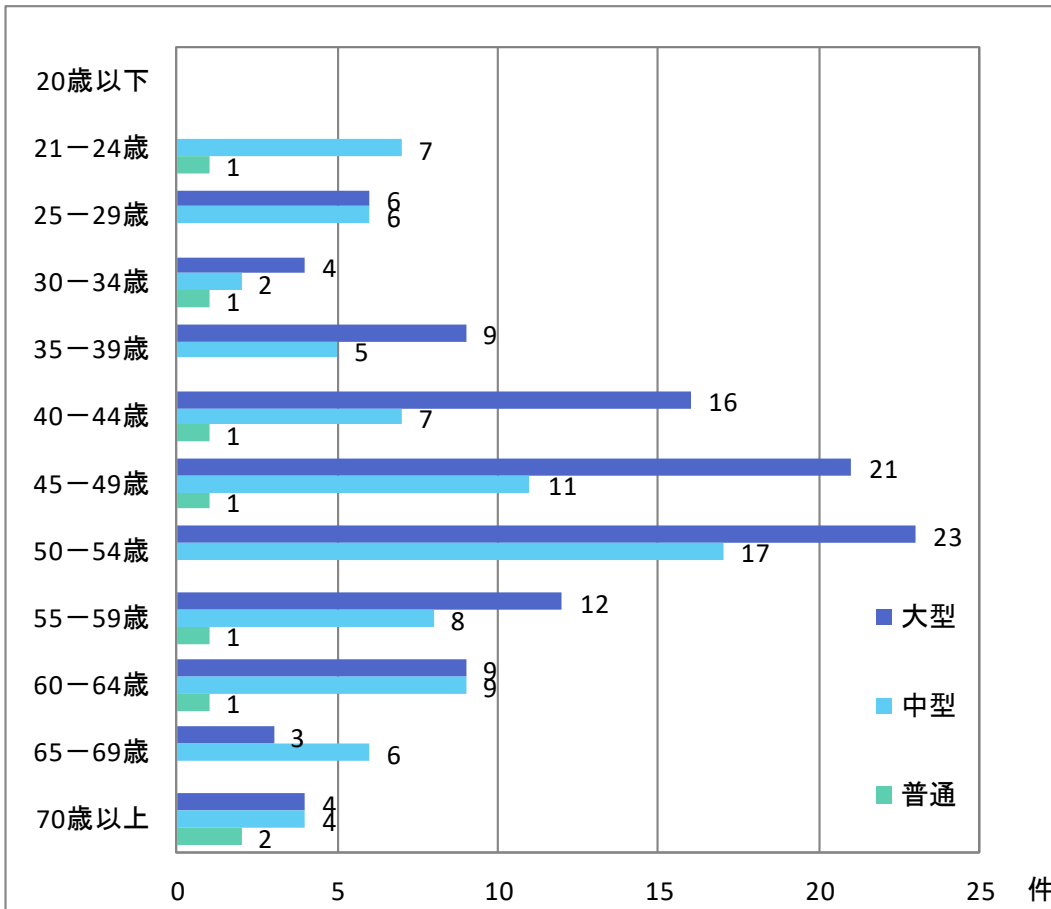
- ・車両区分別の危険認知速度別にみると、「大型」は「10km/h以下」が最も多く21件（19.6%）となっている。次いで、「20km/h以下」、「60km/h以下」がそれぞれ16件（15.0%）、「80km/h以下」15件（14.0%）、「50km/h以下」14件（13.1%）等と続いている。
- ・「中型」は「50km/h以下」が最も多く20件（24.4%）となっている。次いで、「20km/h以下」18件（22.0%）等と続いている。
- ・「普通」は「50km/h以下」が最も多く4件（50.0%）となっている。



VI. 2021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

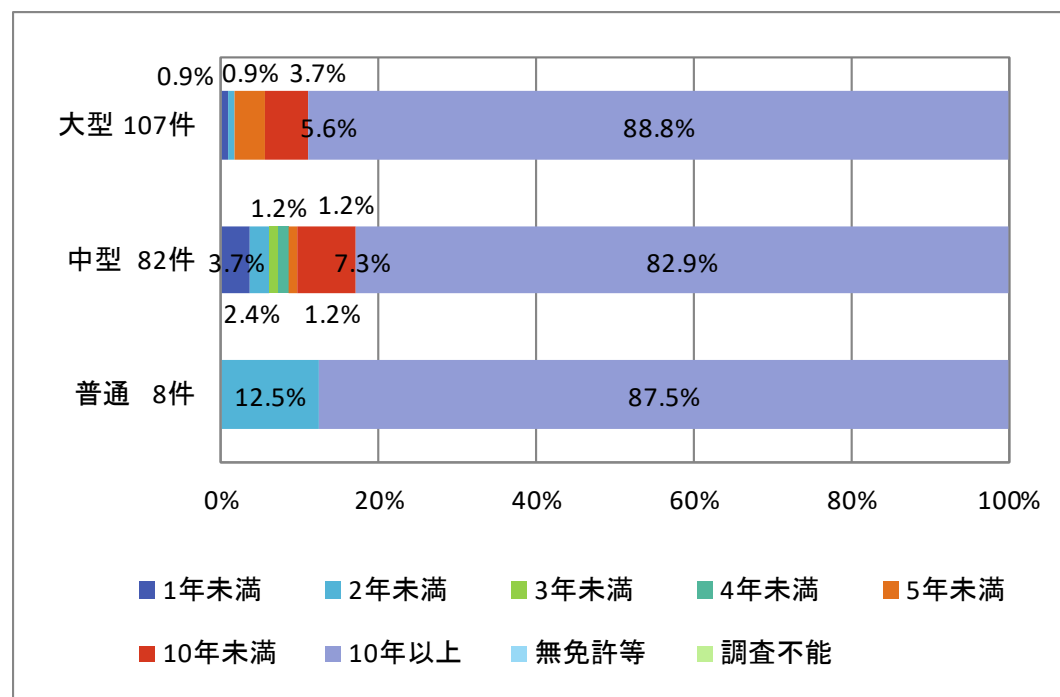
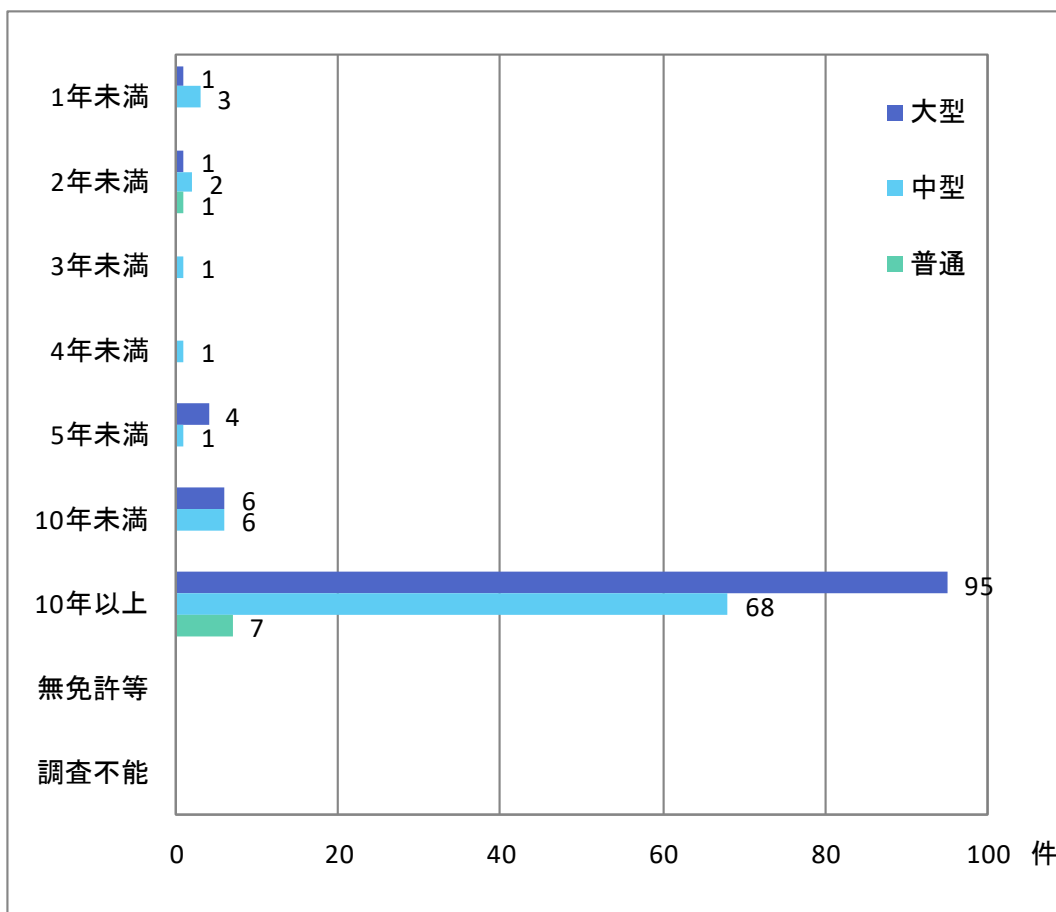
- ・車両区分別の年齢層別にみると、「大型」は「50-54歳」が最も多く23件（21.5%）となっている。次いで、「45-49歳」21件（19.6%）、「40-44歳」16件（15.0%）等と続いている。
- ・「中型」は「50-54歳」が最も多く17件（20.7%）となっている。次いで、「45-49歳」11件（13.4%）、「60-64歳」9件（11.0%）等と続いている。
- ・「普通」は「70歳以上」が最も多く2件（25.0%）となっている。



VI. 2021年死亡事故データ(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。



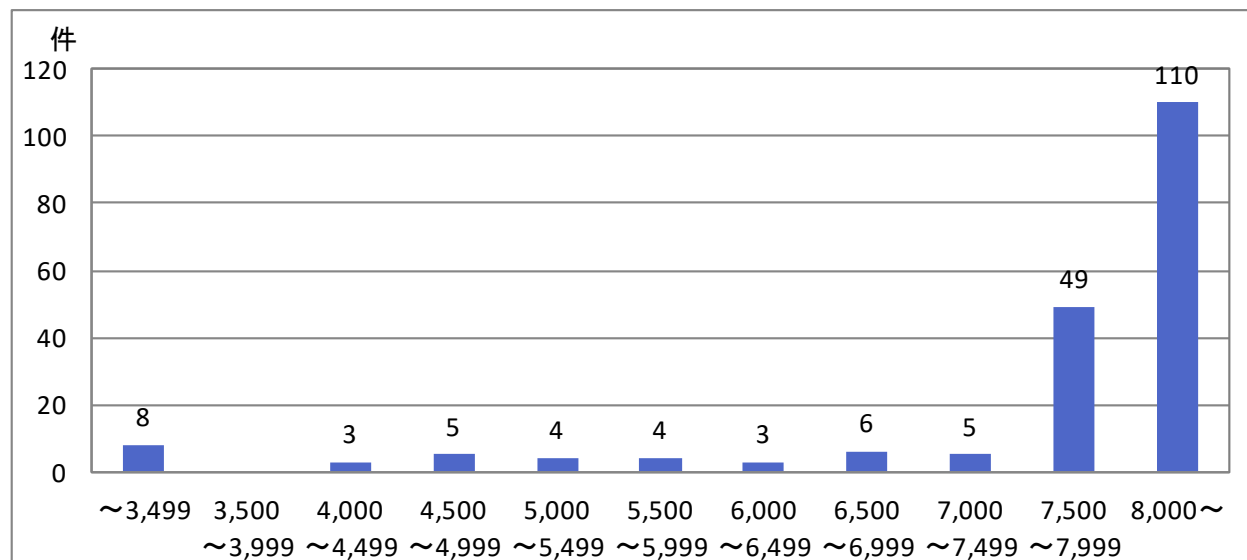
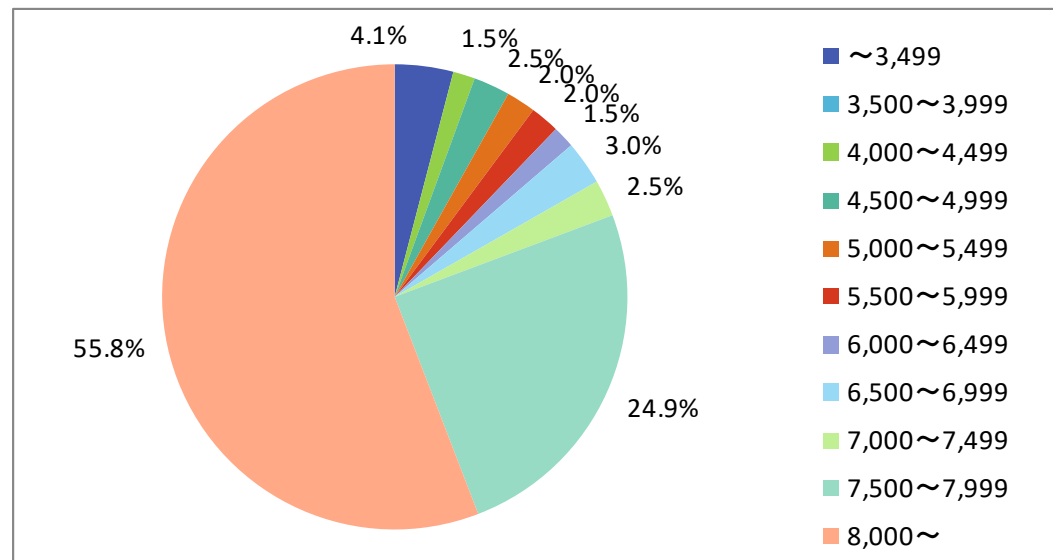
Ⅶ. 2021年死亡事故データ(車両総重量)

1. 車両総重量別

Ⅶ. 2021年死亡事故データ(車両総重量)

1. 車両総重量別

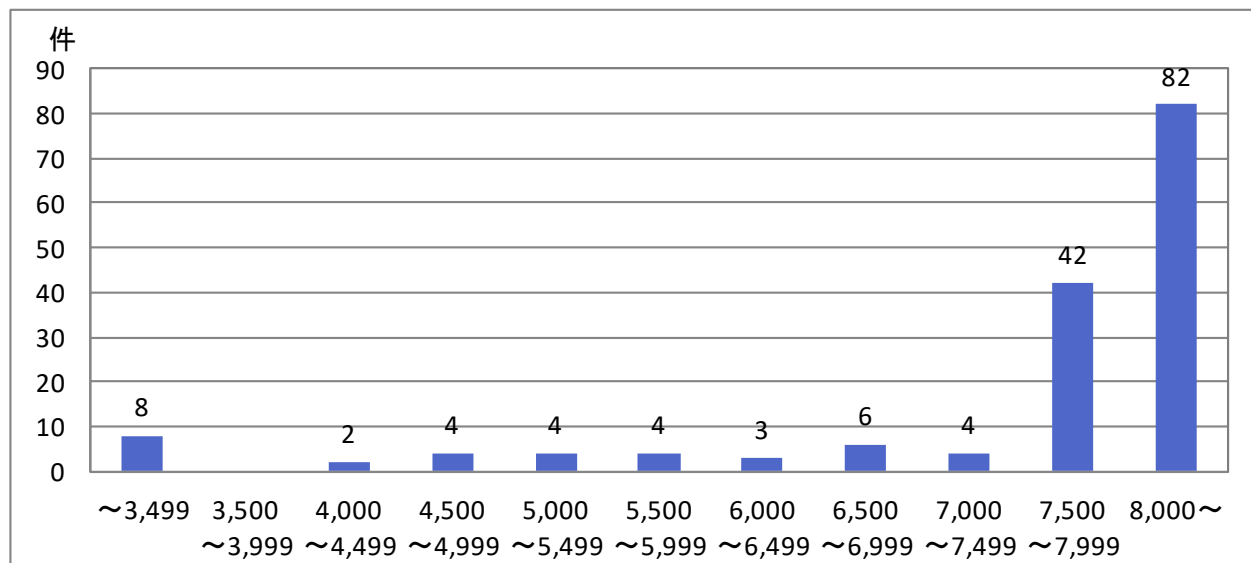
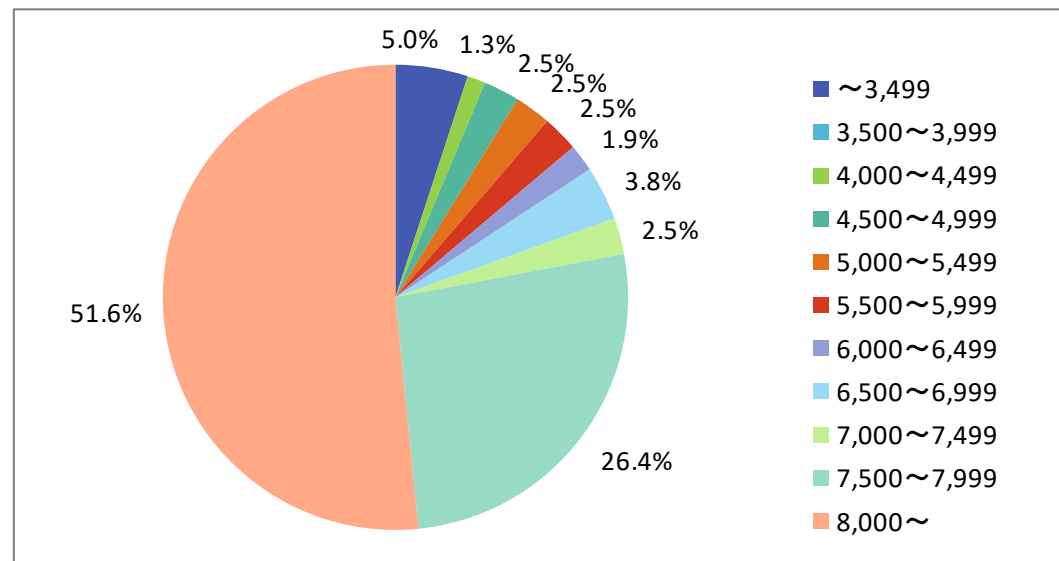
- ・車両総重量別にみると、「8,000kg～」が最も多く110件(55.8%)と5割以上を占めている。
- ・次いで、「7,500kg～7,999kg」49件(24.9%)等と続いており、両者で8割以上を占めている。



VII. 2021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

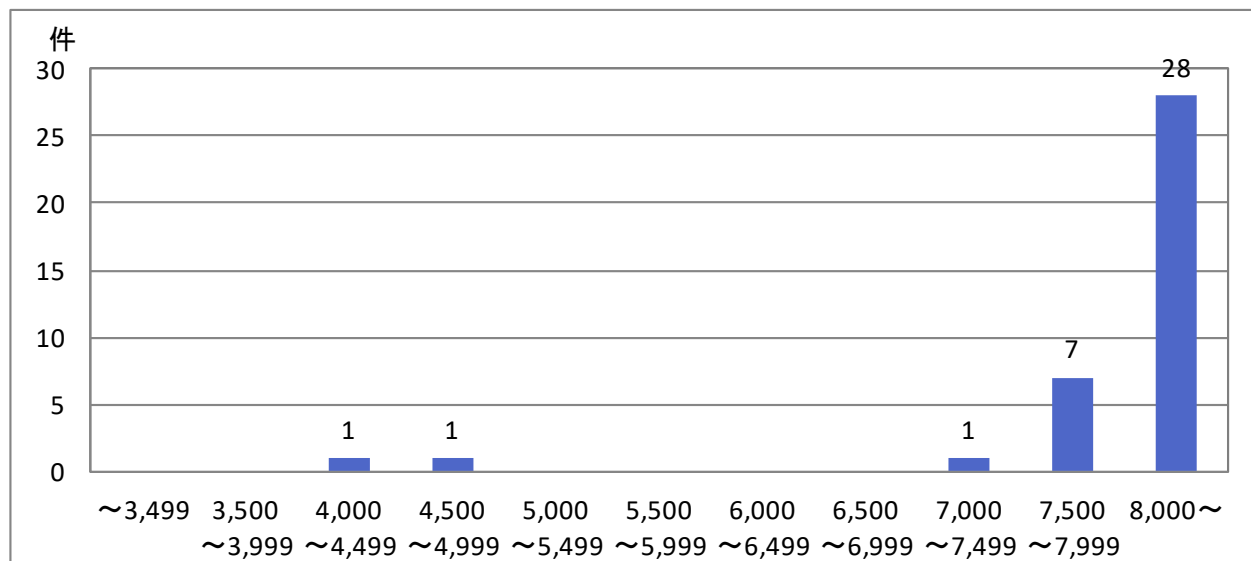
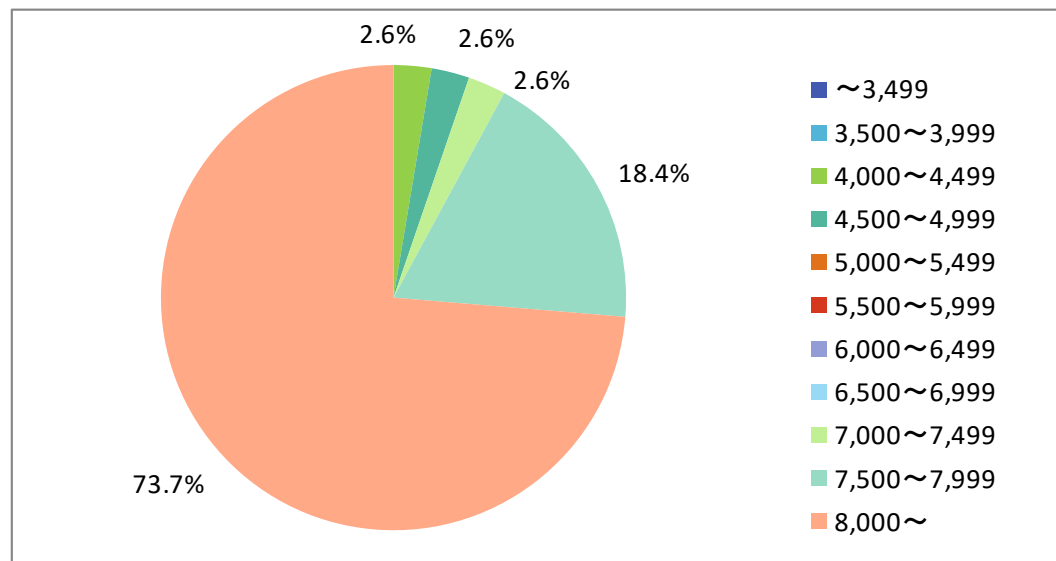
- 一般道路上での車両総重量別をみると、「8,000kg～」が最も多く82件(51.6%)と5割以上を占めている。
- 次いで、「7,500kg～7,999kg」42件(26.4%)等と続いており、両者で8割近くを占めている。



VII. 2021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、「8,000kg～」が最も多く28件(73.7%)と7割以上を占めている。
- ・ 次いで、「7,500kg～7,999kg」7件(18.4%)等と続いており、両者で9割以上を占めている。



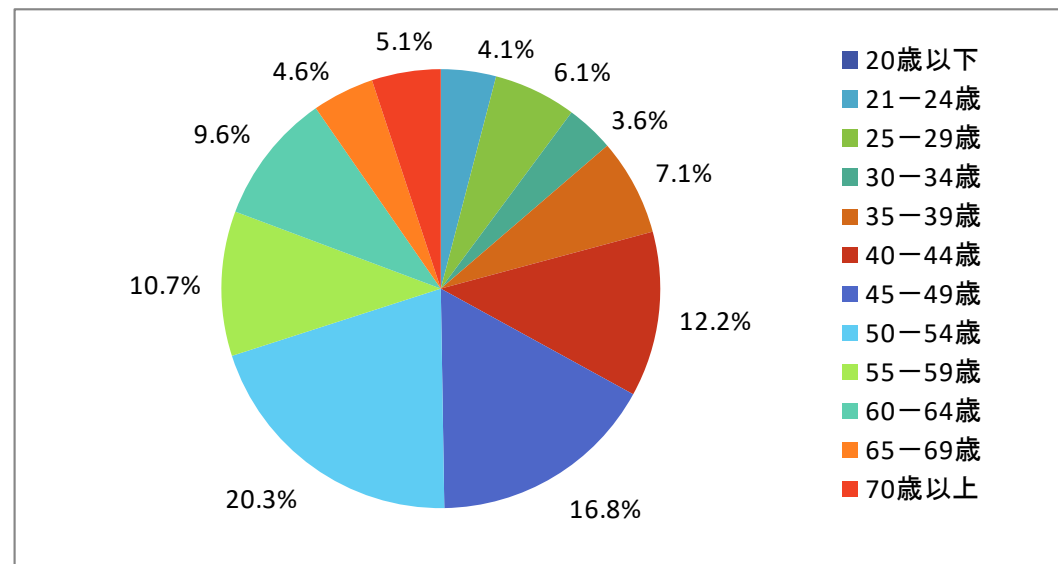
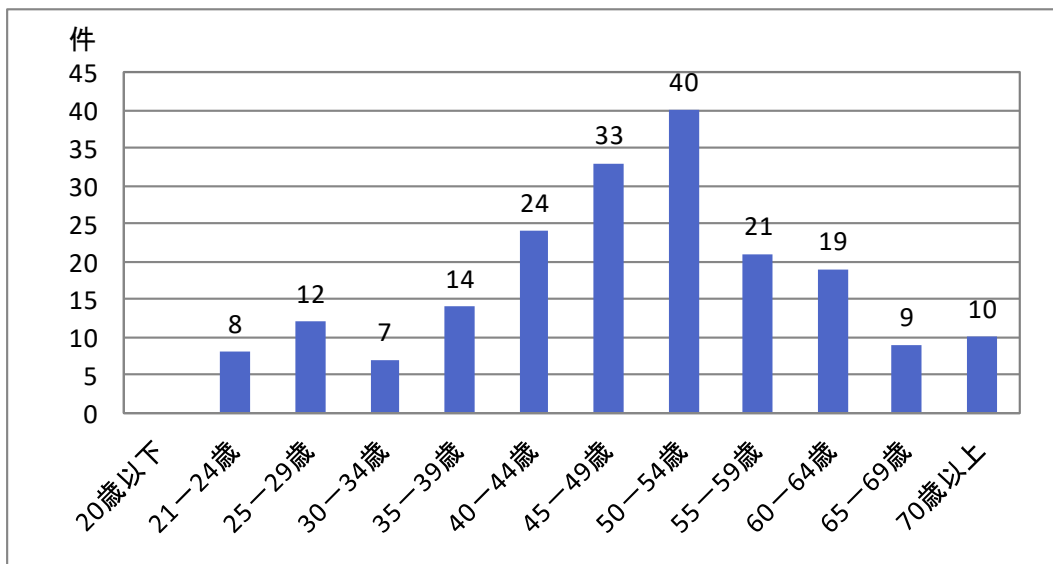
Ⅷ. 2021年死亡事故データ(年齢層別)

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. 2021年死亡事故データ(年齢層別)

1. 第一当事者の年齢層別

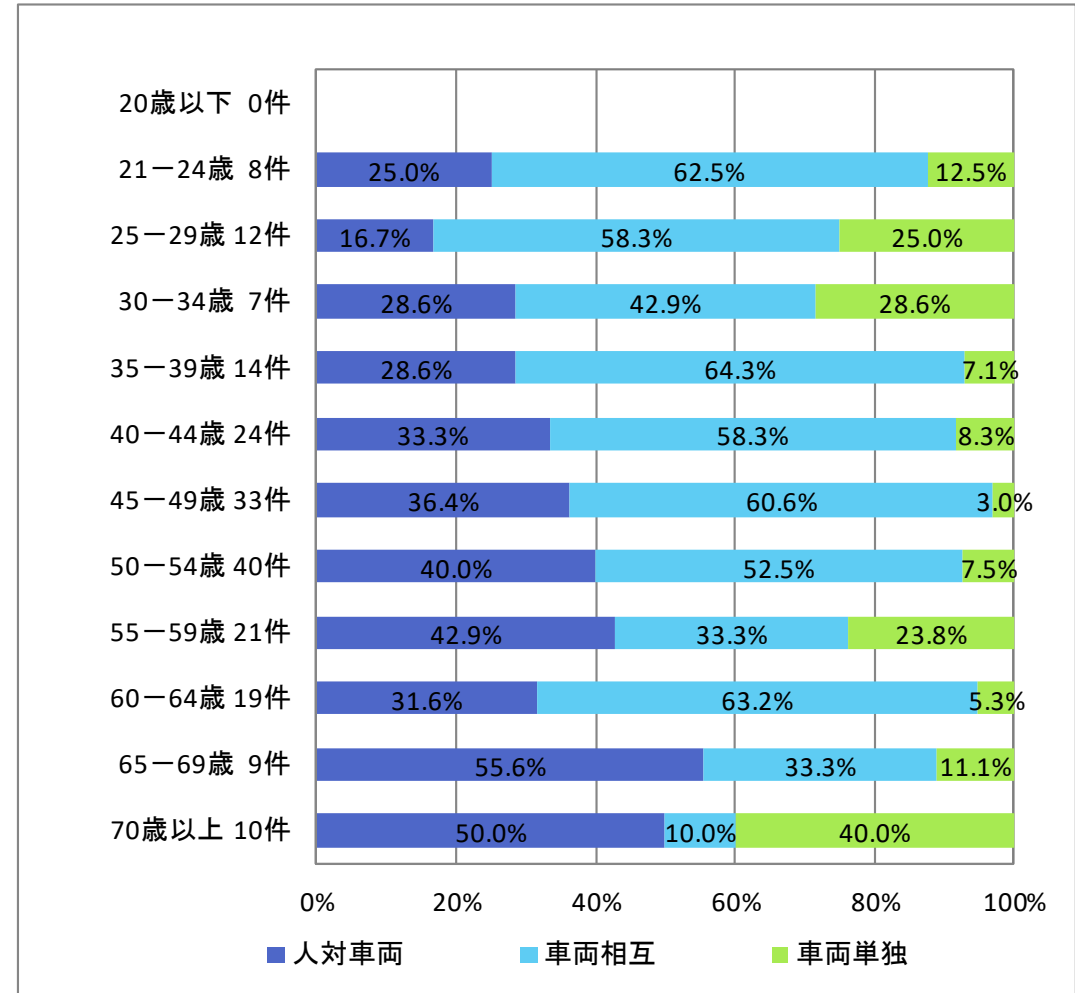
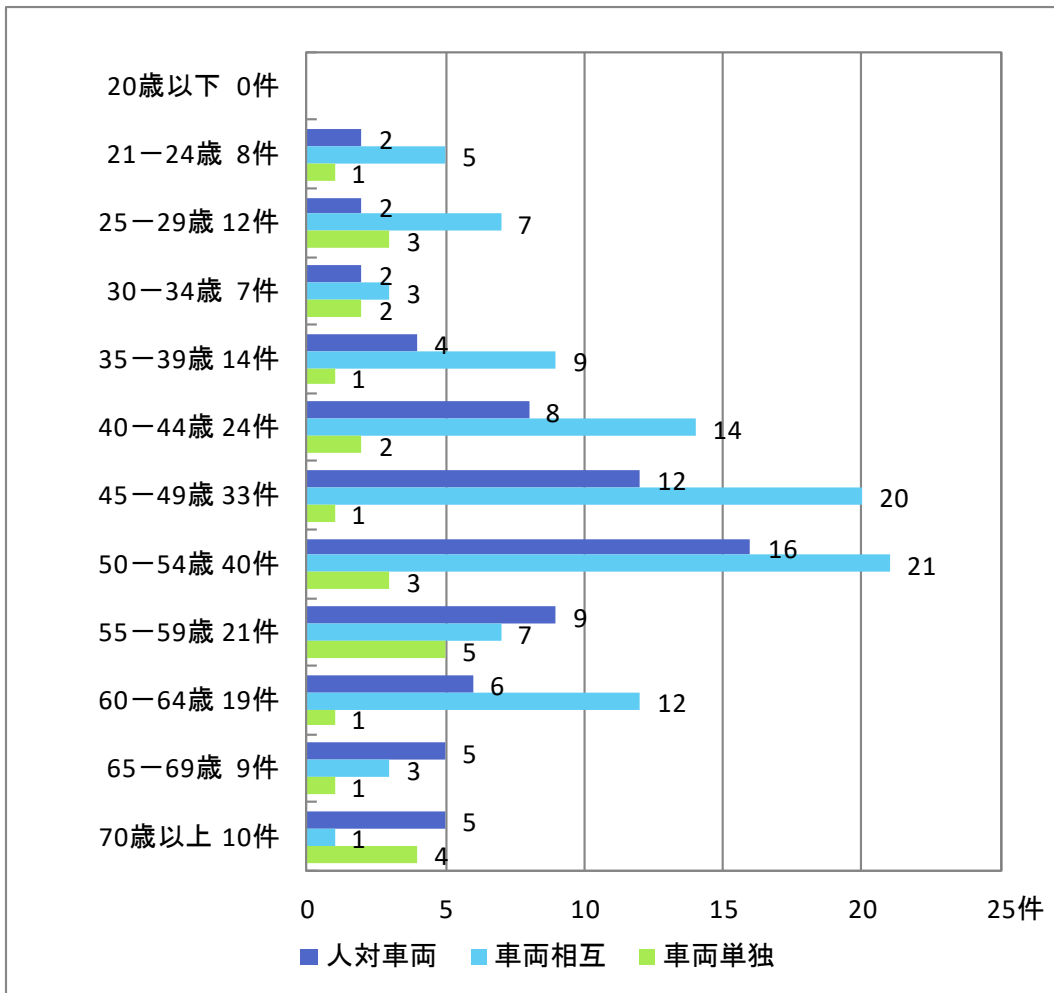
- ・年齢層別にみると、「50-54歳」が最も多く40件（20.3%）となっている。
- ・次いで、「45-49歳」33件（16.8%）、「40-44歳」24件（12.2%）等と続いている。



Ⅷ. 2021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

- ・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。
- ・「70歳以上」は他の年齢層に比べ、「車両単独」の割合が多い。

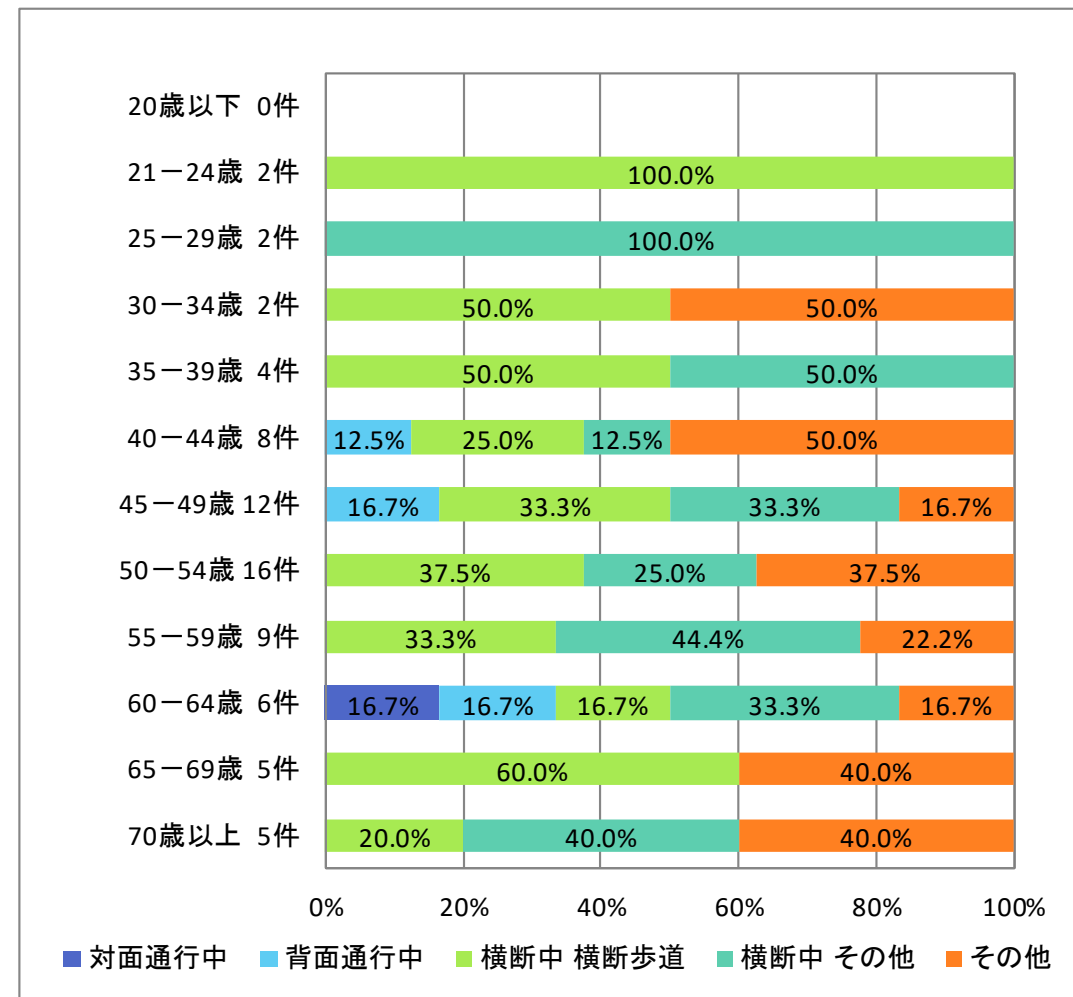
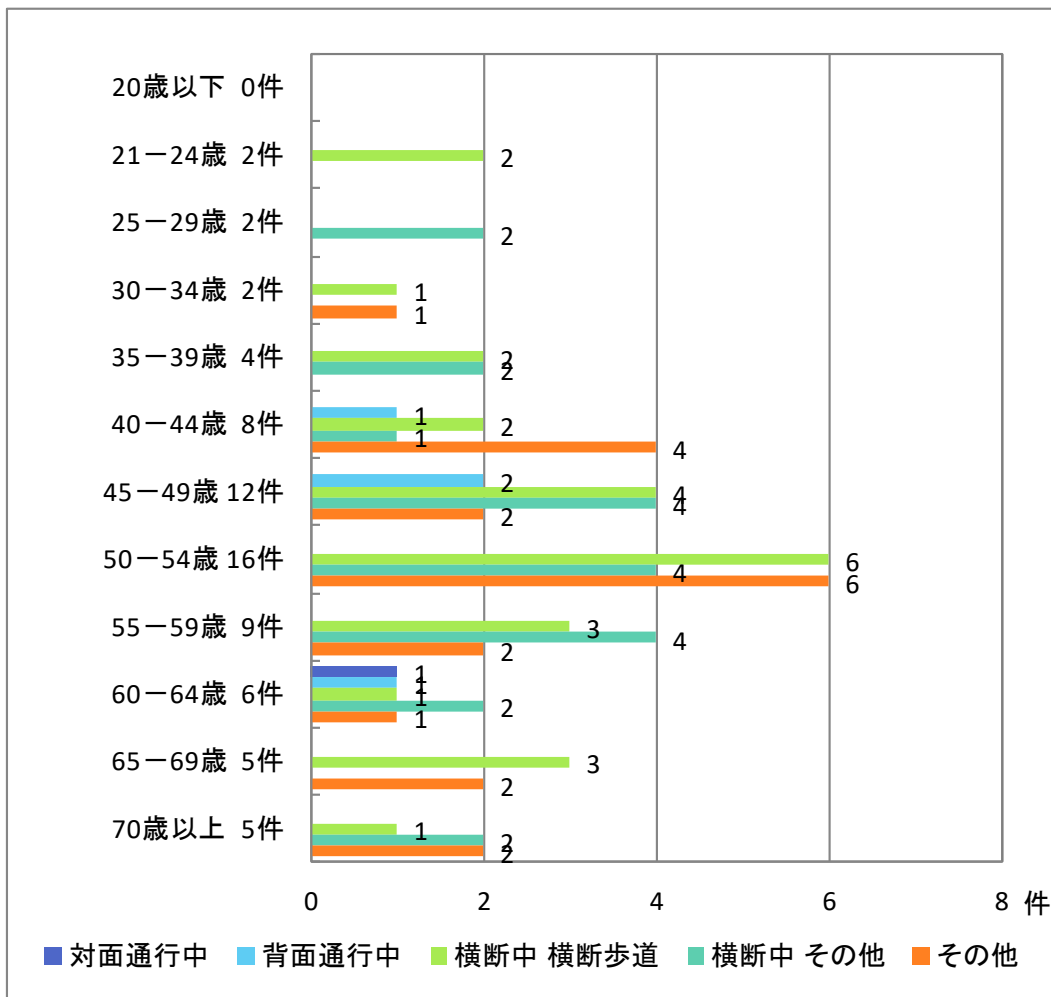


※対自転車事故は、「車両相互」に含まれます。

Ⅷ. 2021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

・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。

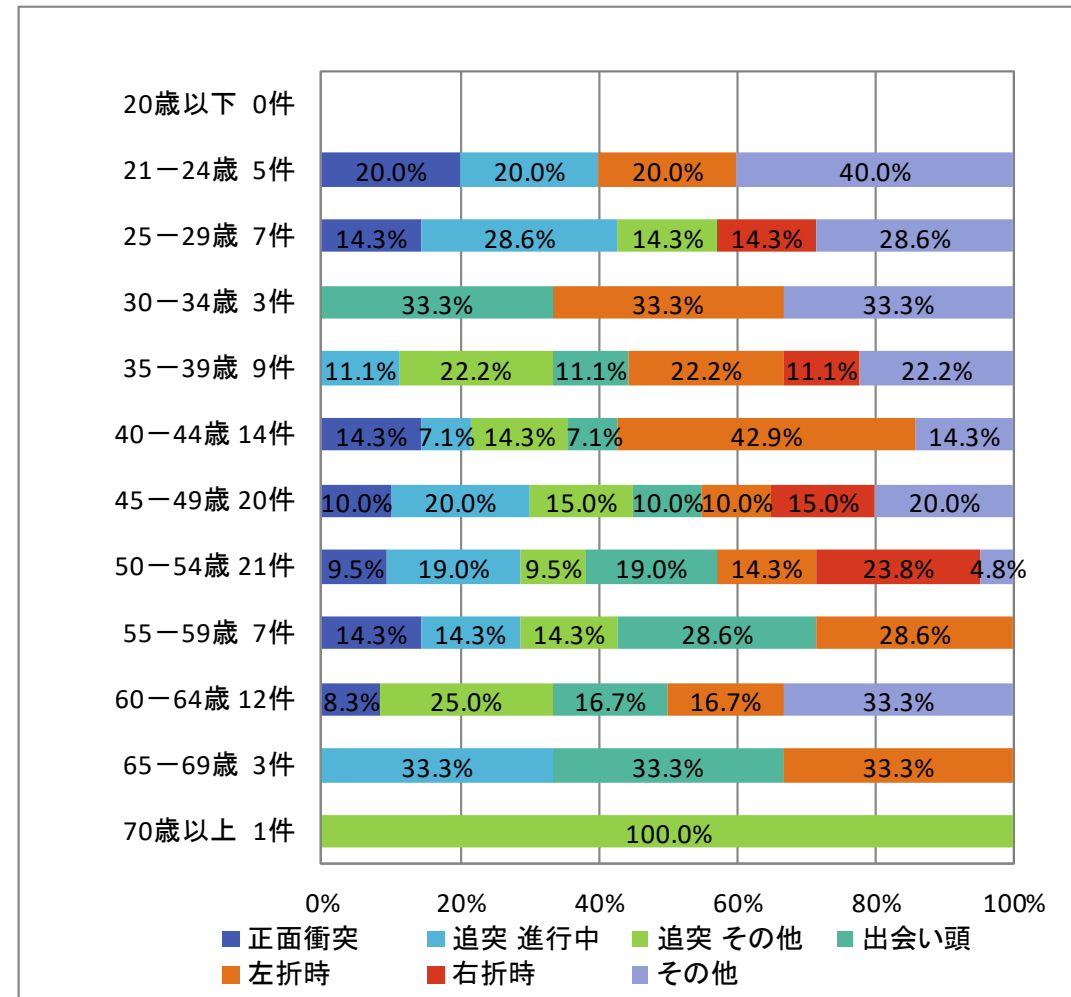
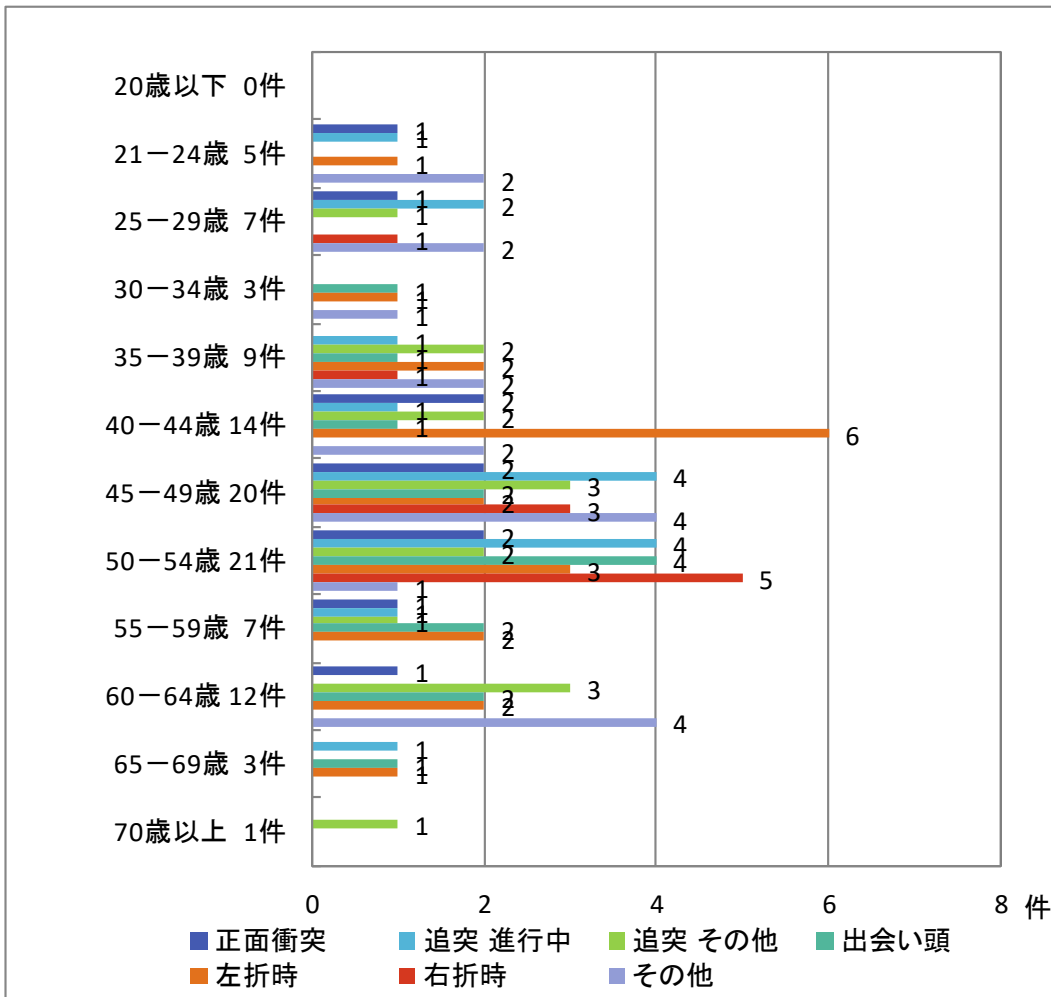


※対自転車事故は、「車両相互」に含まれます。

Ⅷ. 2021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

・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。

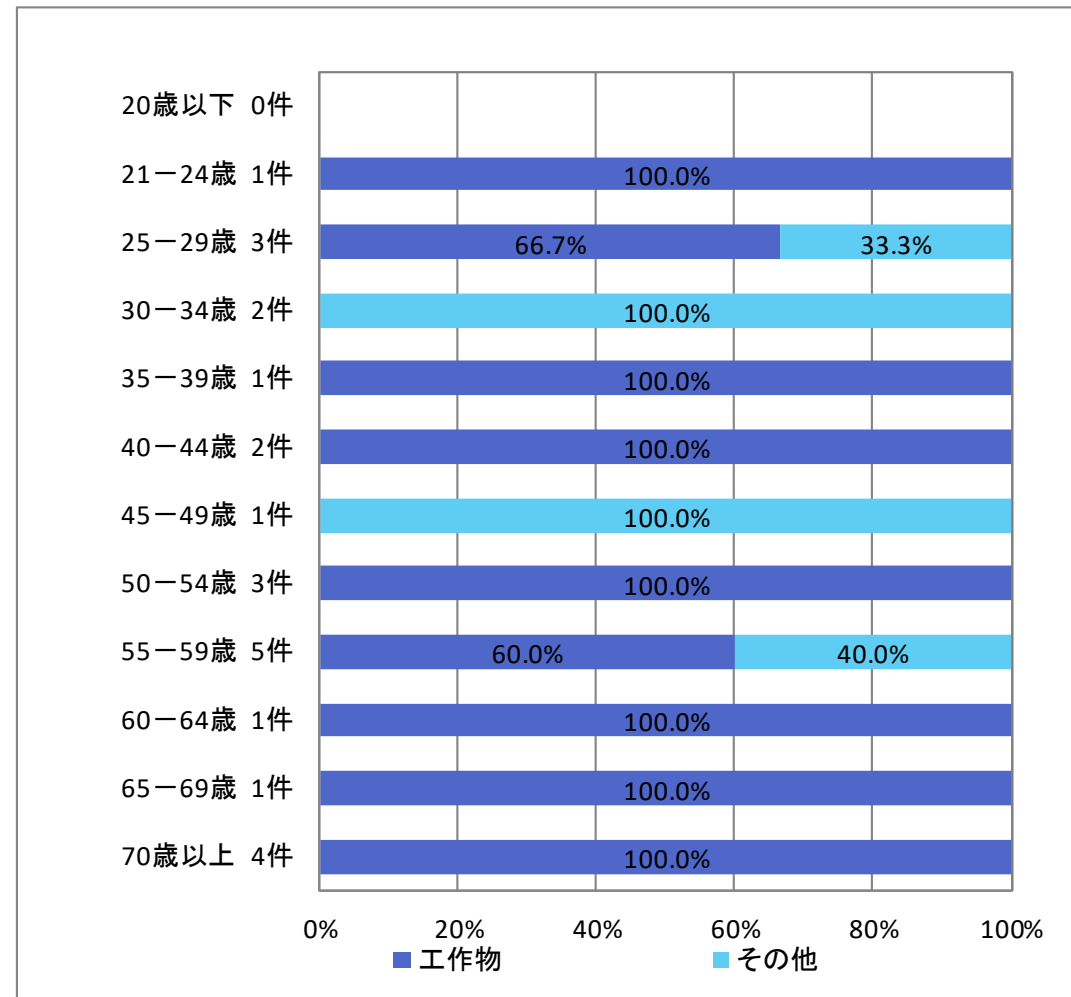
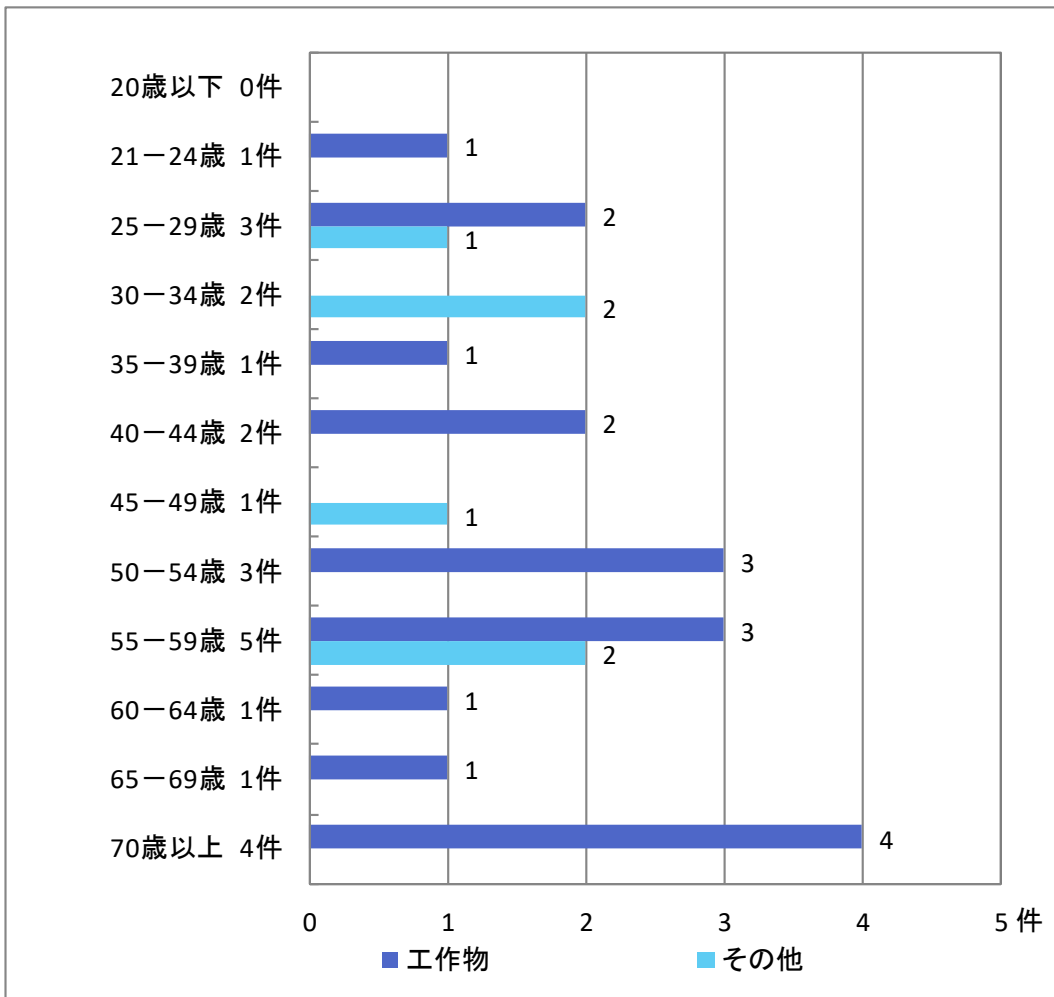


※対自転車事故は、「車両相互」に含まれます。

Ⅷ. 2021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

・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。



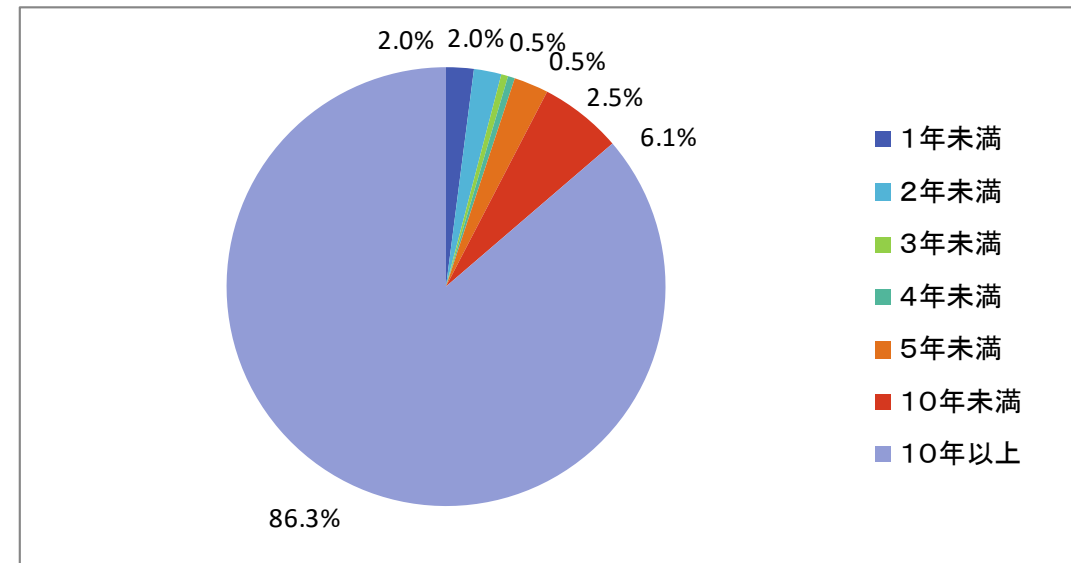
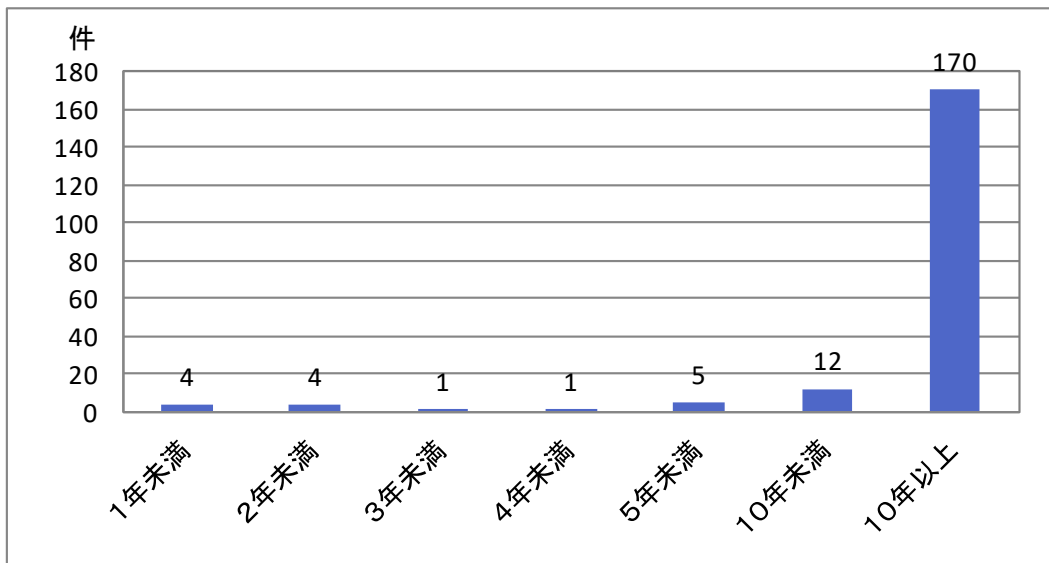
Ⅸ. 2021年死亡事故データ(運転免許取得年数別)

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. 2021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

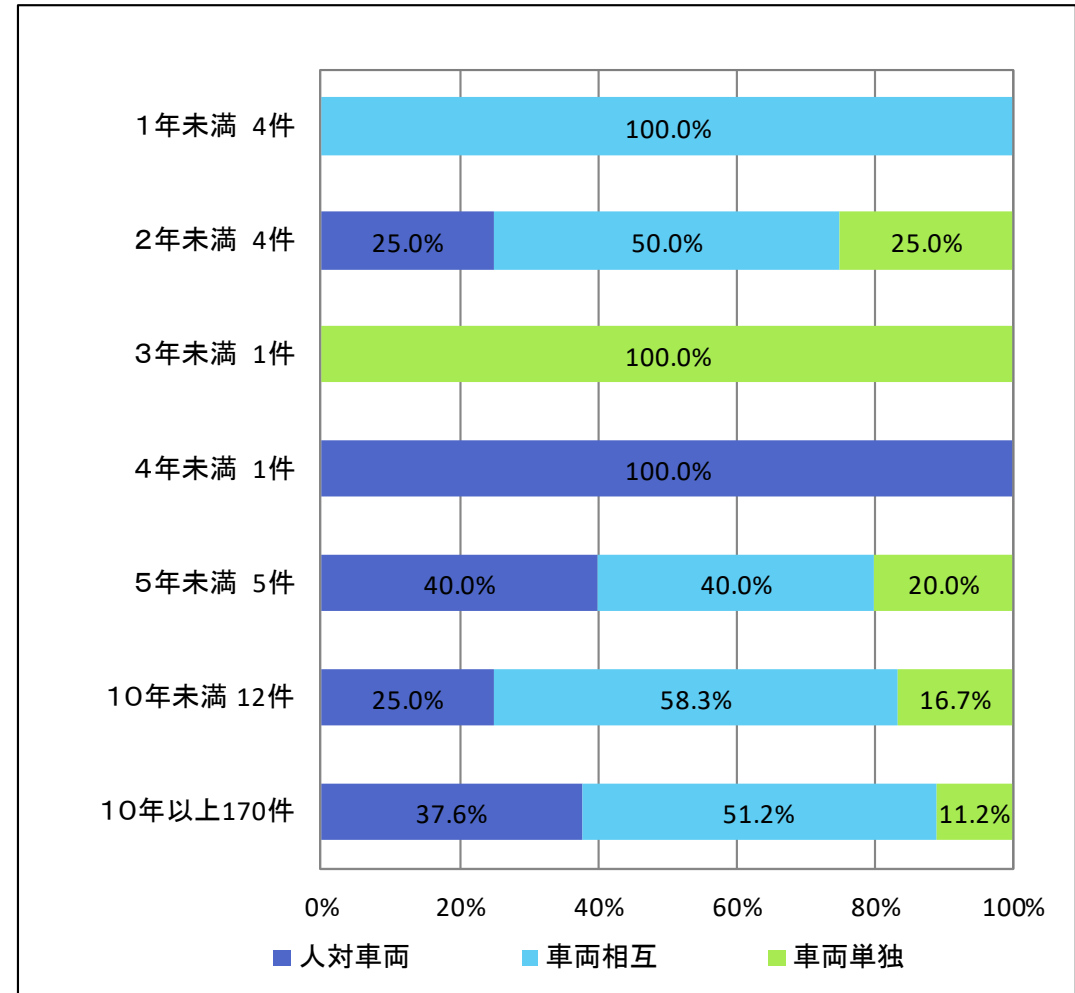
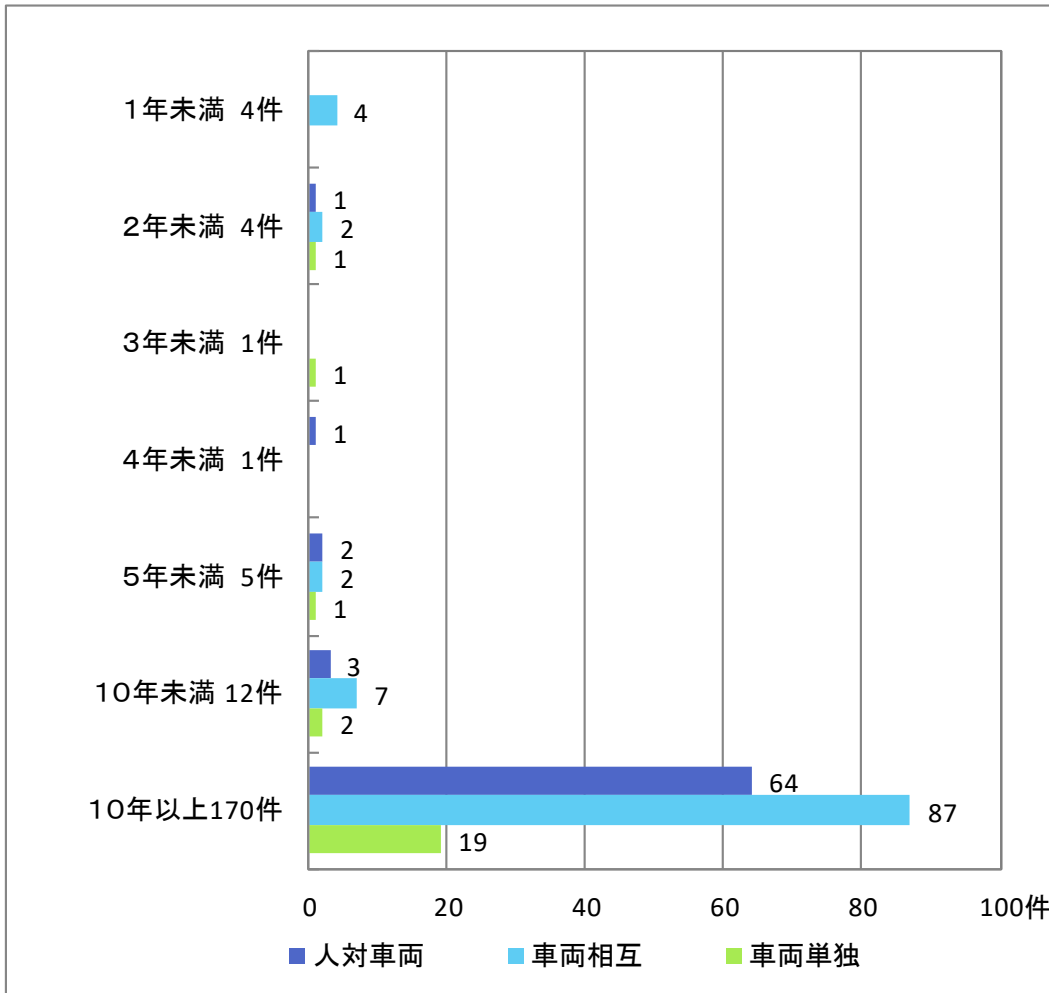
- ・免許取得年数別にみると、「10年以上」が最も多く170件（86.3%）と9割近く以上を占めている。



Ⅸ. 2021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

- ・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。

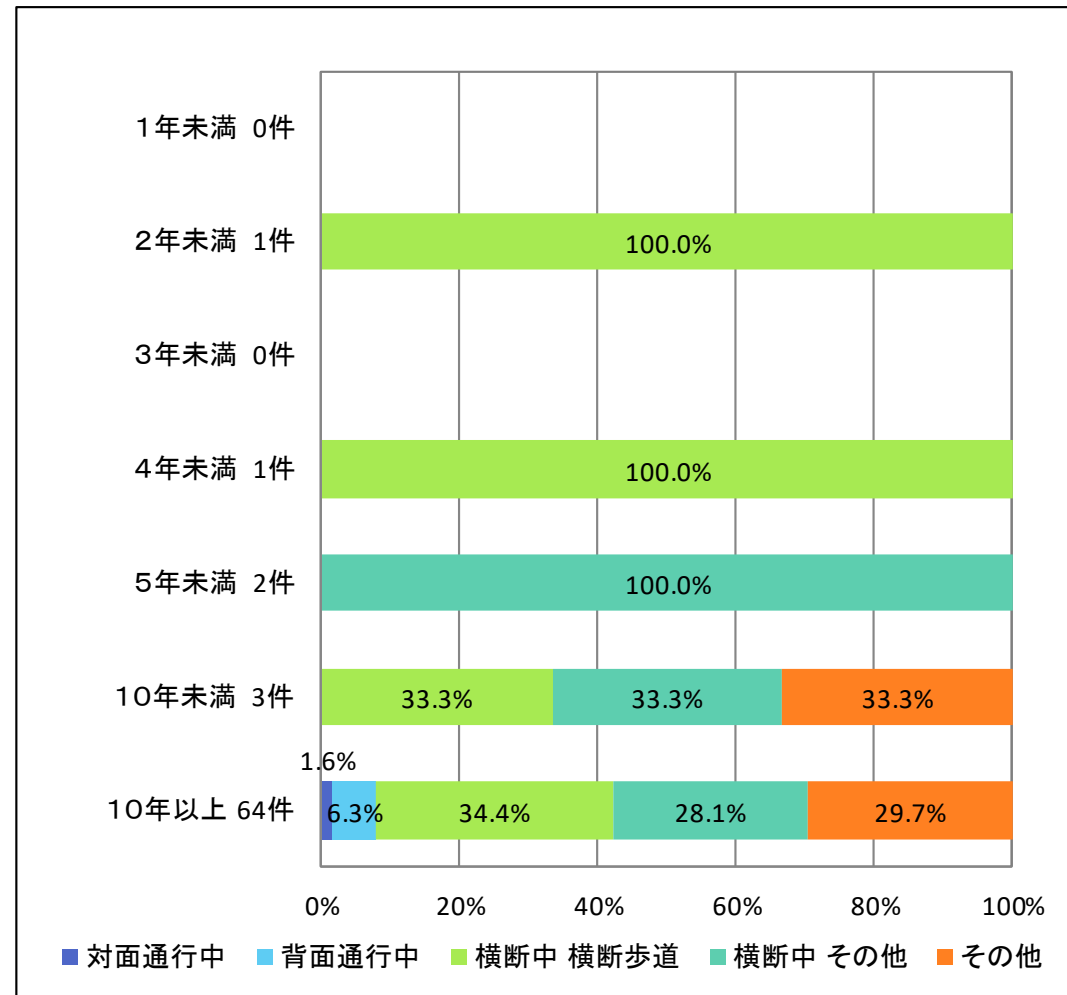
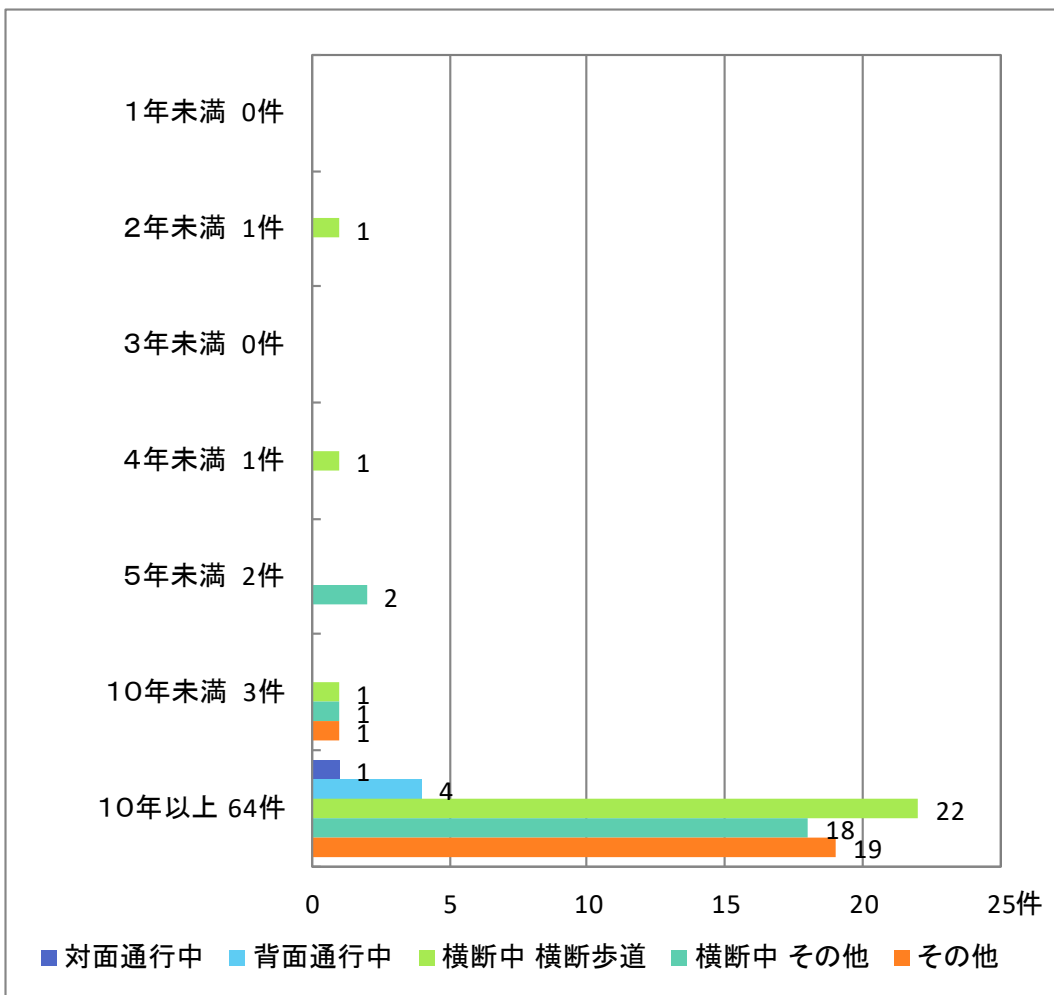


※対自転車事故は、「車両相互」に含まれます。

Ⅸ. 2021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

- ・ 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。

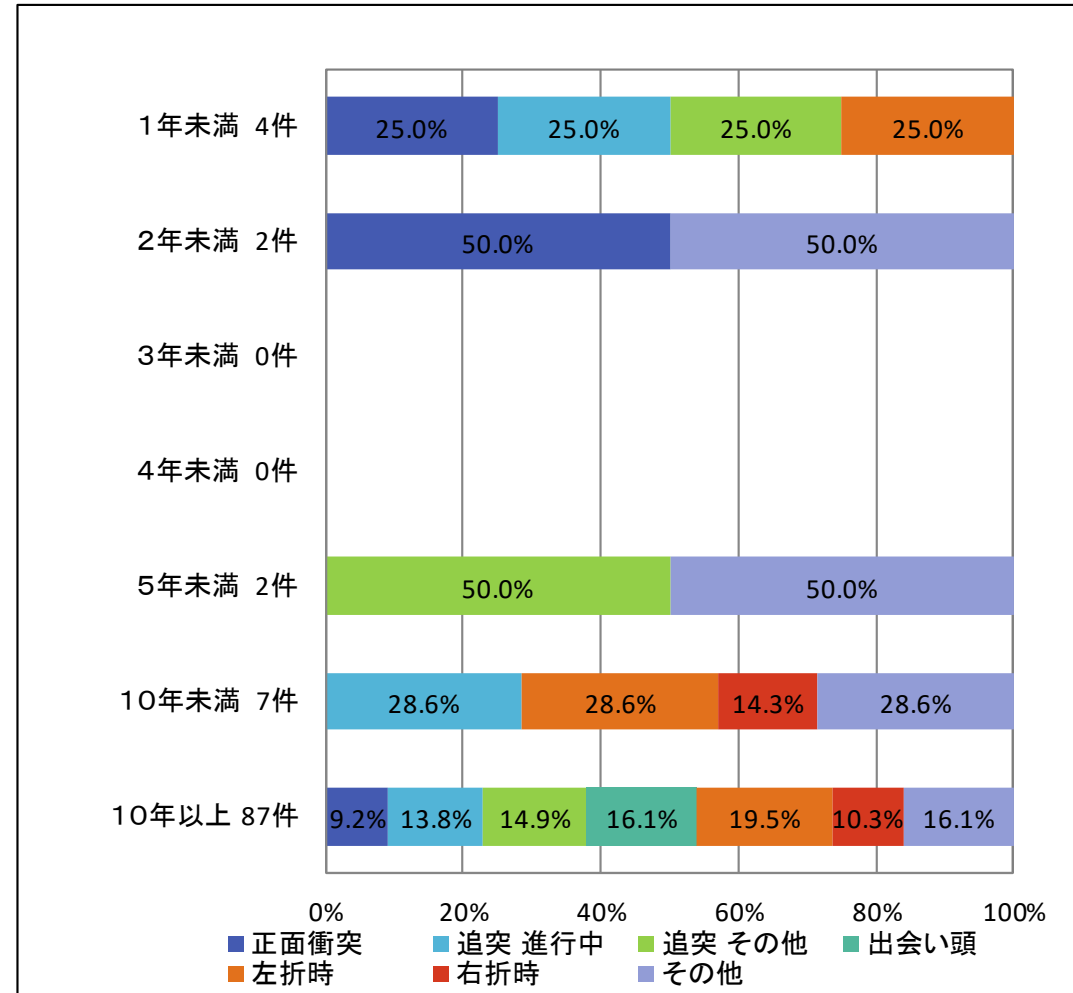
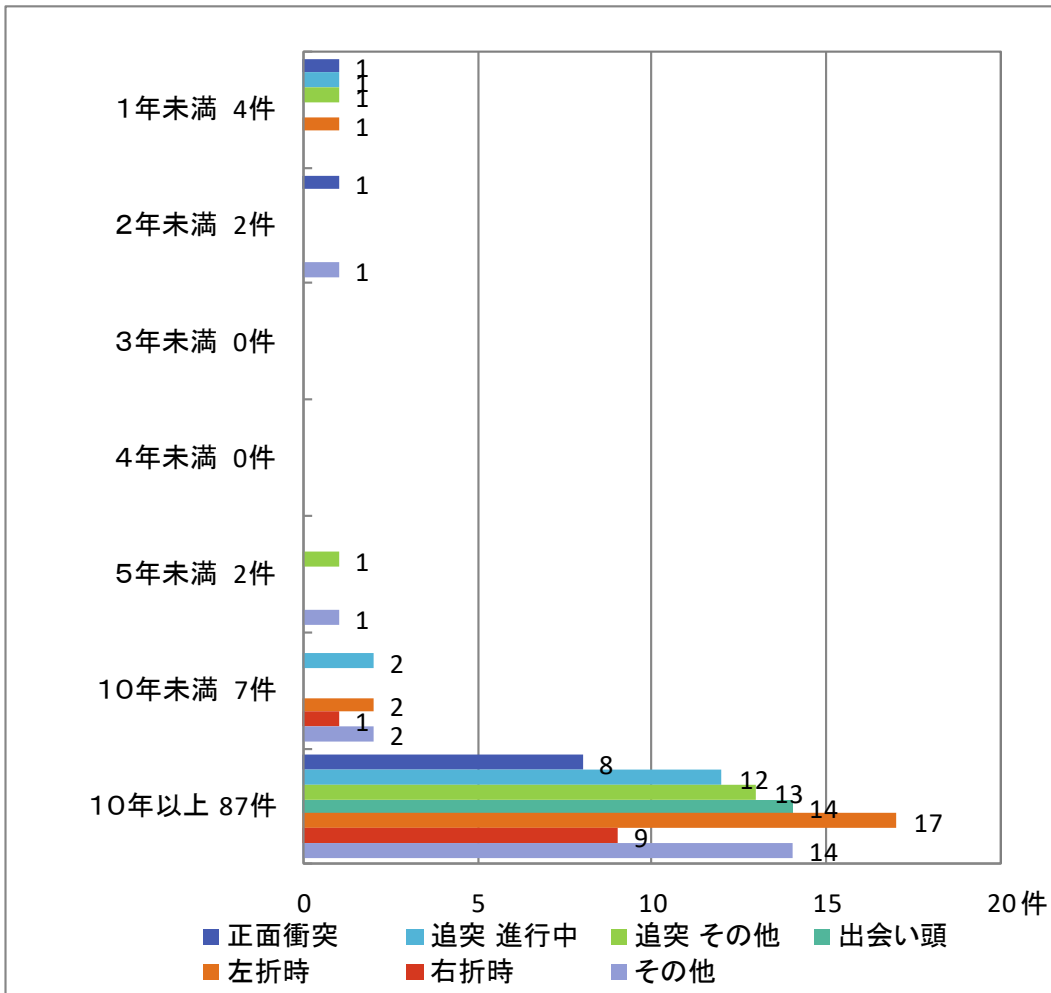


※対自転車事故は、「車両相互」に含まれます。

Ⅸ. 2021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

- ・ 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「左折時」の割合が多い。

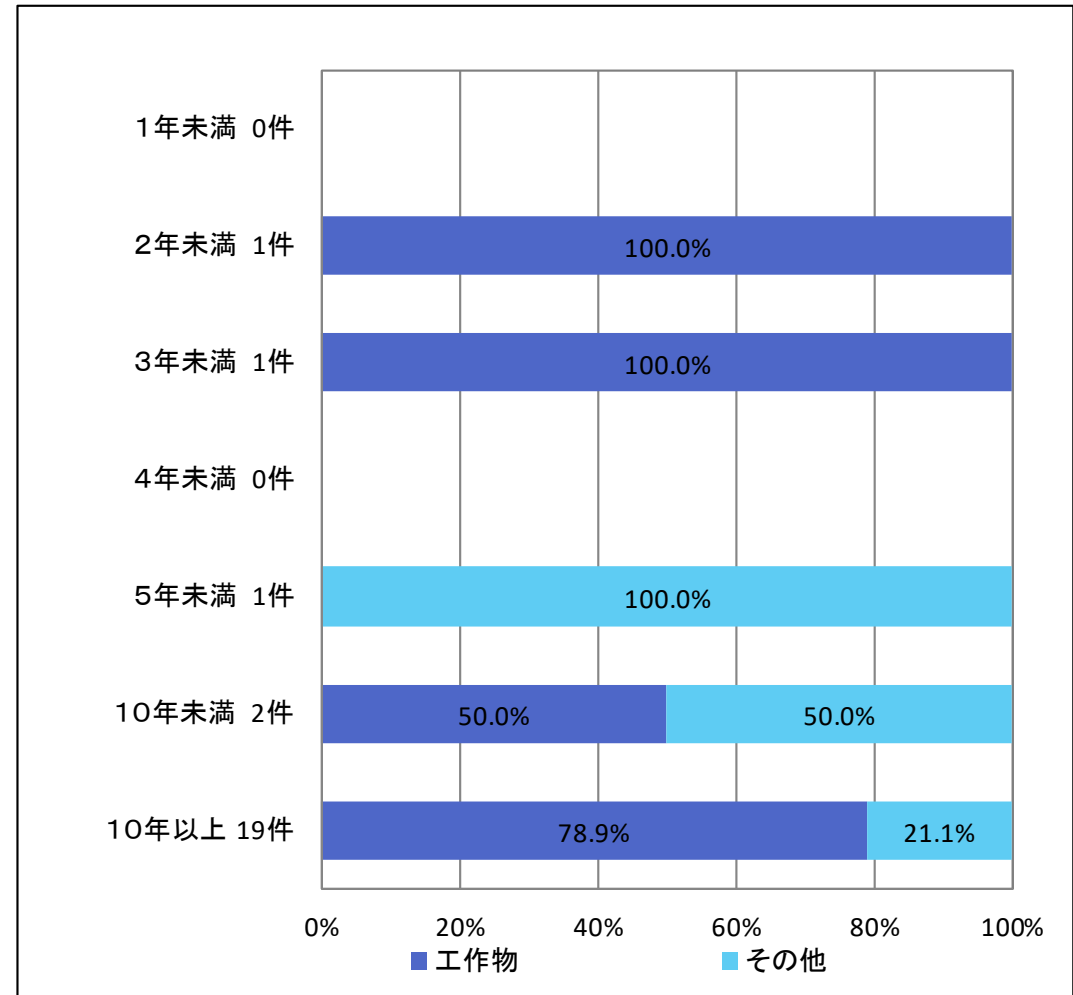
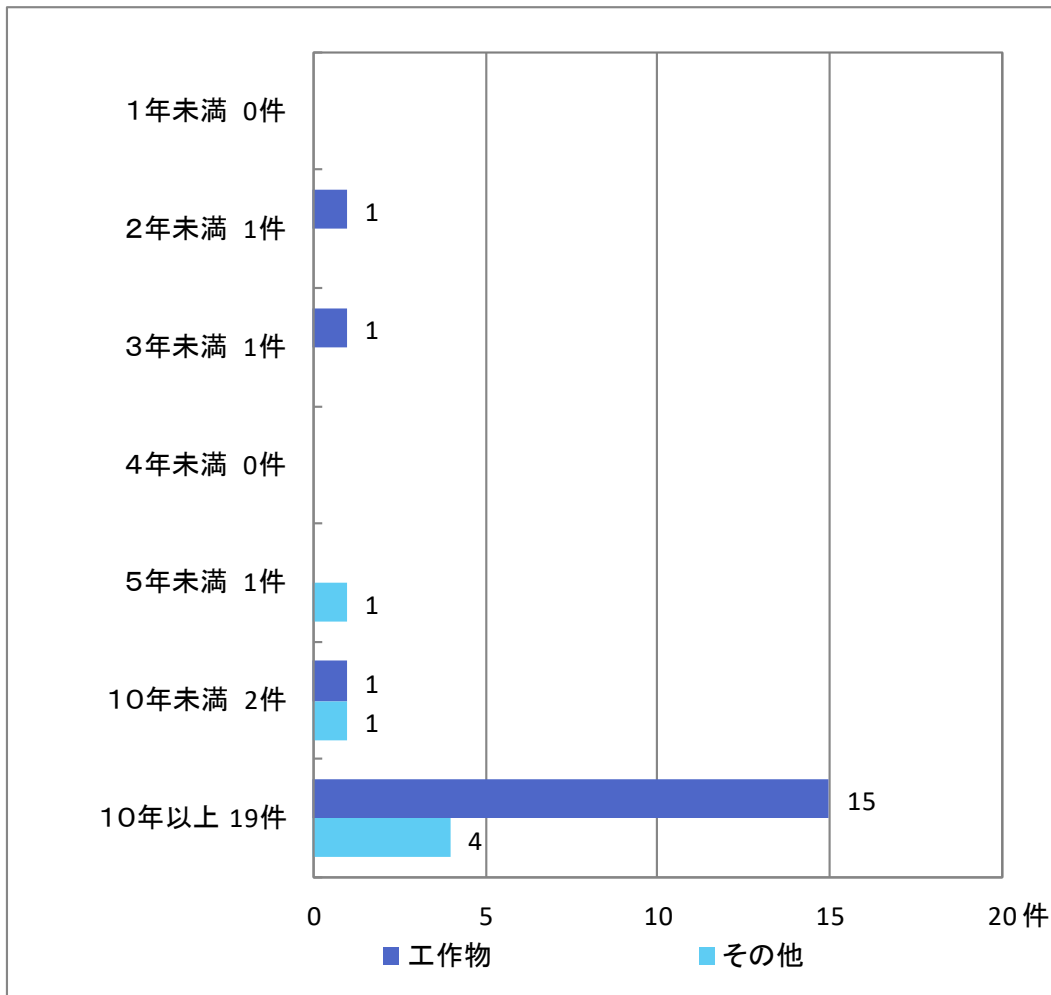


※対自転車事故は、「車両相互」に含まれます。

Ⅸ. 2021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

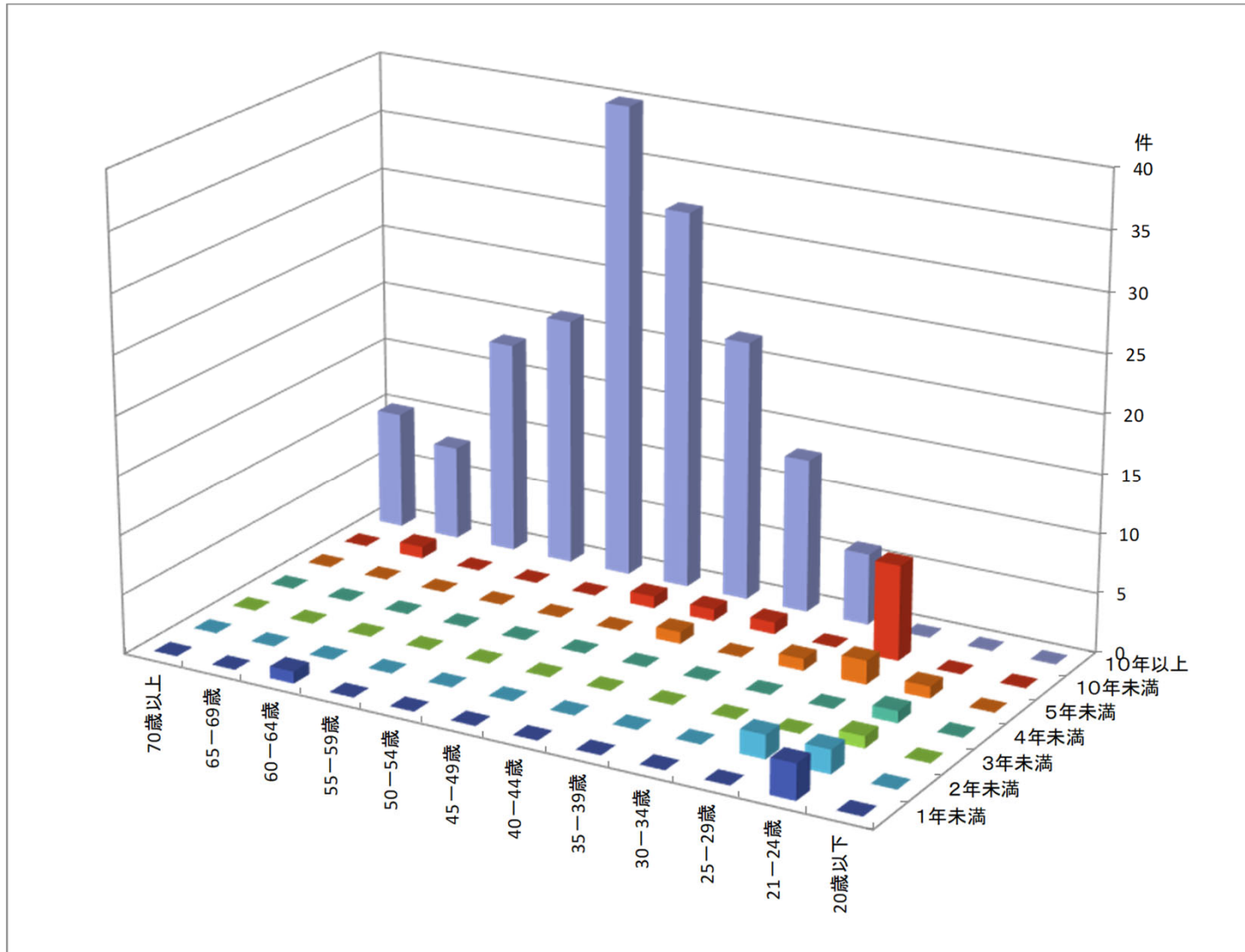
- ・免許取得年数別の事故類型(車両単独)別にみると、「10年以上」は「工作物」の割合が多い。



Ⅸ. 2021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

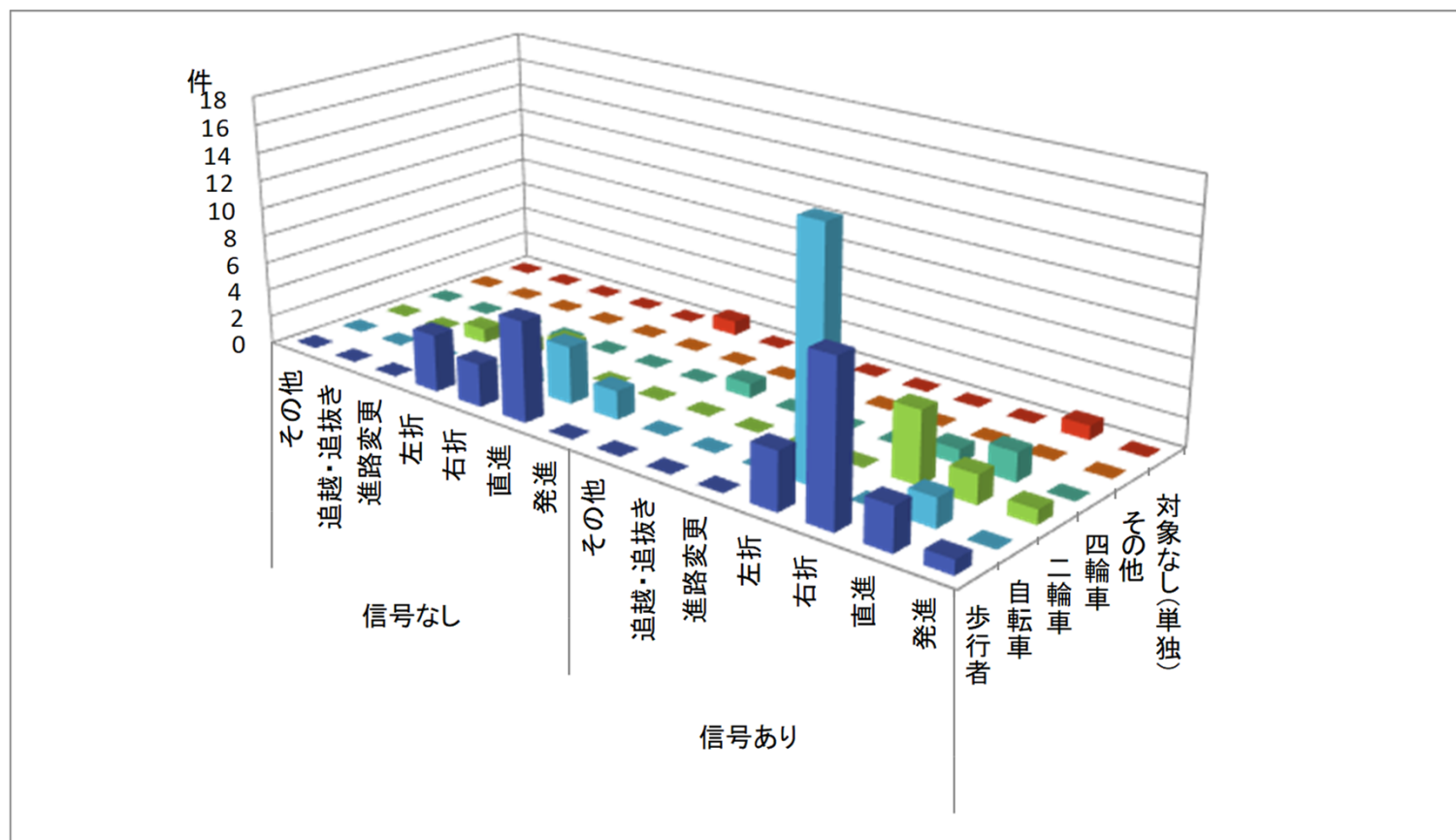
X. 2021年死亡事故データ(交差点(追突を除く))

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. 右左折死亡事故の車体形状別・第二当事者別

X. 2021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

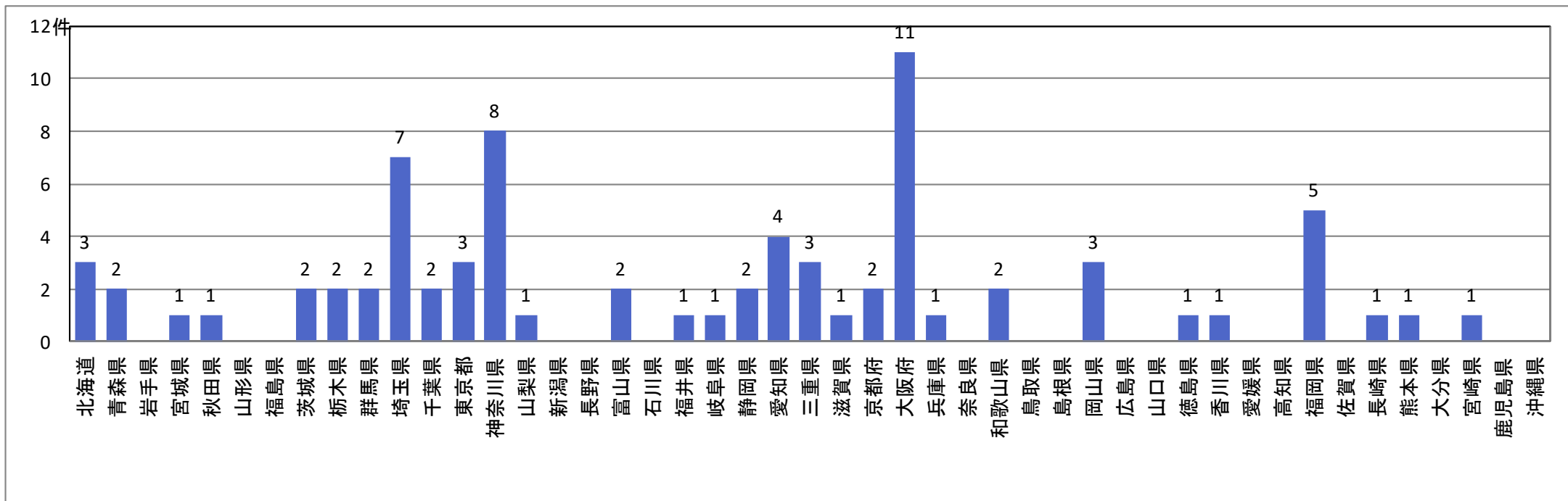
- ・信号機のある交差点での事故が多くなっている。
- ・信号機のある交差点では、左折は「自転車」、右折、直進は「歩行者」の事故が多い。
- ・信号機のない交差点では、直進、右折、左折ともに「歩行者」の事故が多い。



X. 2021年死亡事故データ(交差点(追突を除く))

2. 発生地別

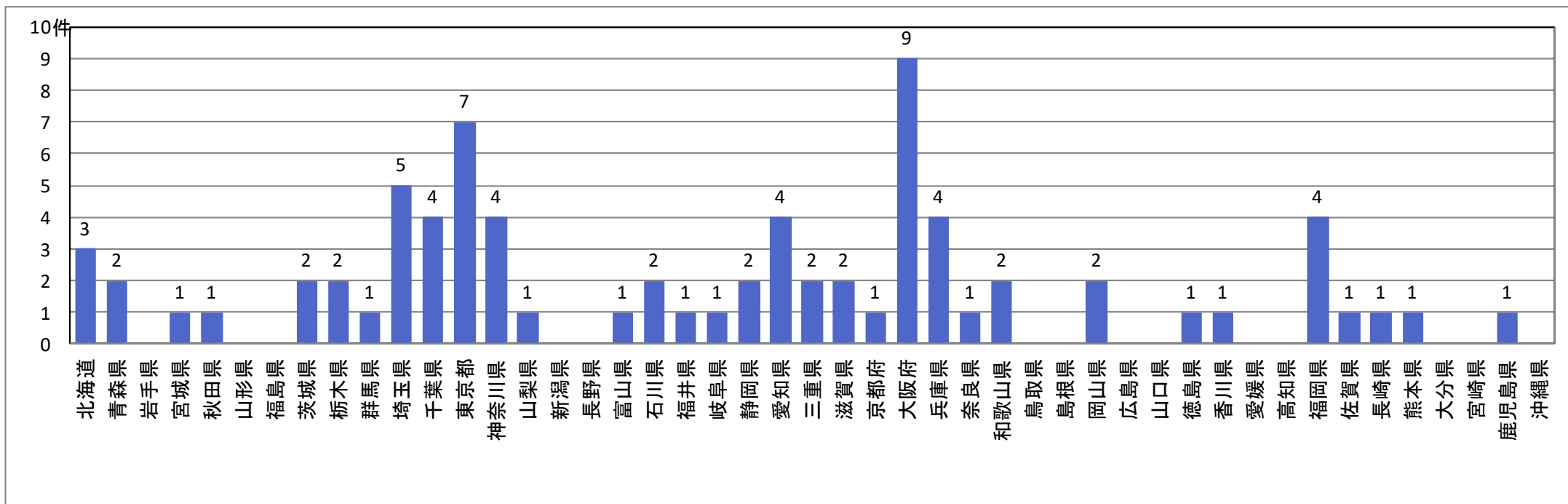
- 発生地別の交差点事故件数をみると、「大阪府」が最も多く11件、次いで「神奈川県」8件、「埼玉県」7件、「福岡県」5件、「愛知県」4件等と続いている。



X. 2021年死亡事故データ(交差点(追突を除く))

3. 車籍別

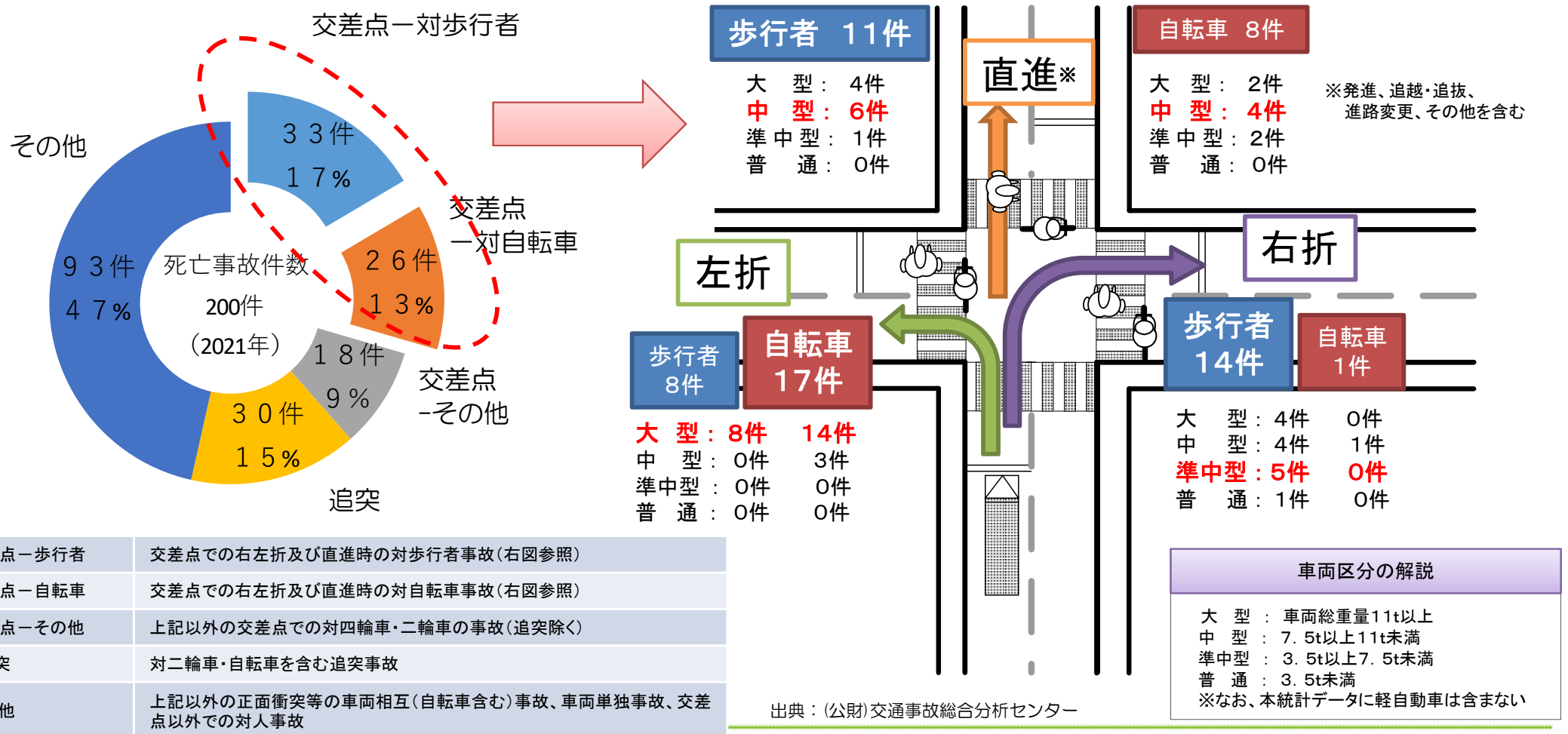
- ・車籍別の交差点事故件数をみると、「大阪府」が最も多く9件、次いで「東京都」7件、「埼玉県」5件、「千葉県」、「神奈川県」、「愛知県」、「兵庫県」、「福岡県」がそれぞれ4件等と続いている。



X. 2021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(59件)は、追突事故(30件)の**2.0倍**。
- ・直進死亡事故は、**6割近くが対歩行者(11件)**で、**対歩行者の5割以上が中型車**。
- ・左折死亡事故は、**7割近くが対自転車(17件)**で、**対自転車の8割以上が大型車**。
- ・右折死亡事故は、**9割近くが対歩行者(14件)**で、**対歩行者の4割近くが準中型車**。

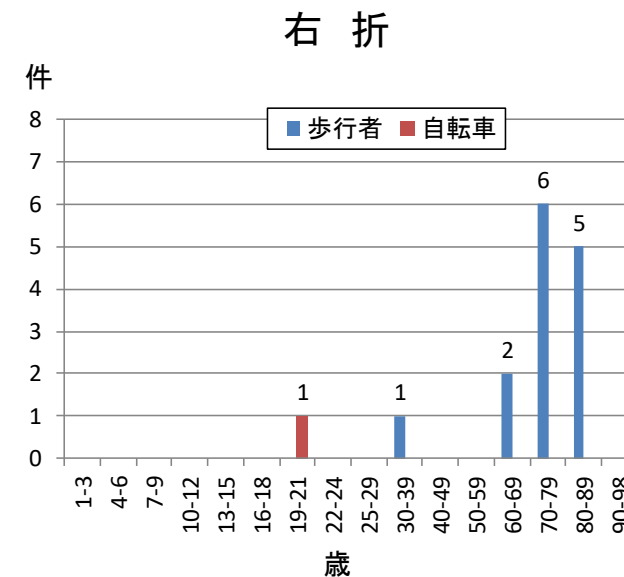
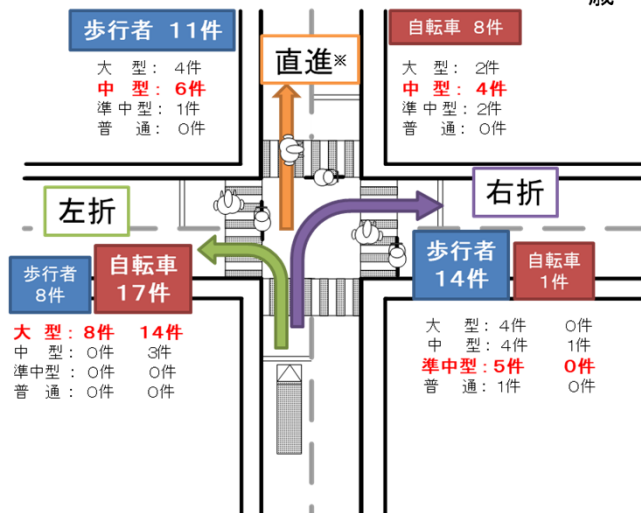
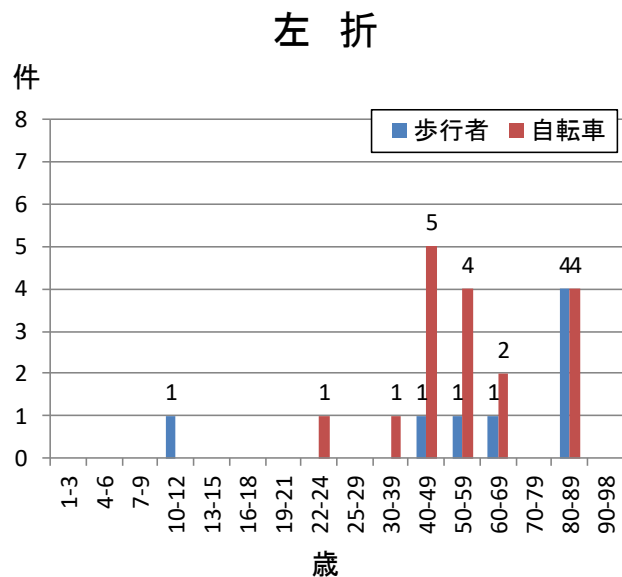
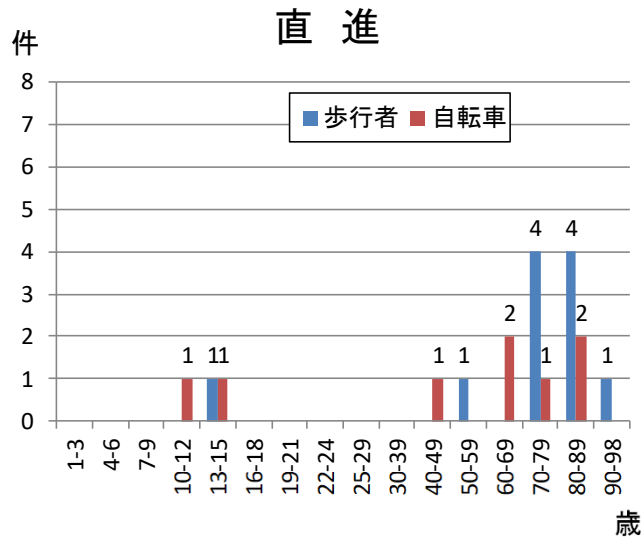


交差点-歩行者	交差点での右左折及び直進時の対歩行者事故(右図参照)
交差点-自転車	交差点での右左折及び直進時の対自転車事故(右図参照)
交差点-その他	上記以外の交差点での対四輪車・二輪車の事故(追突除く)
追突	対二輪車・自転車を含む追突事故
その他	上記以外の正面衝突等の車両相互(自転車含む)事故、車両単独事故、交差点以外での対人事故

X. 2021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層別

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

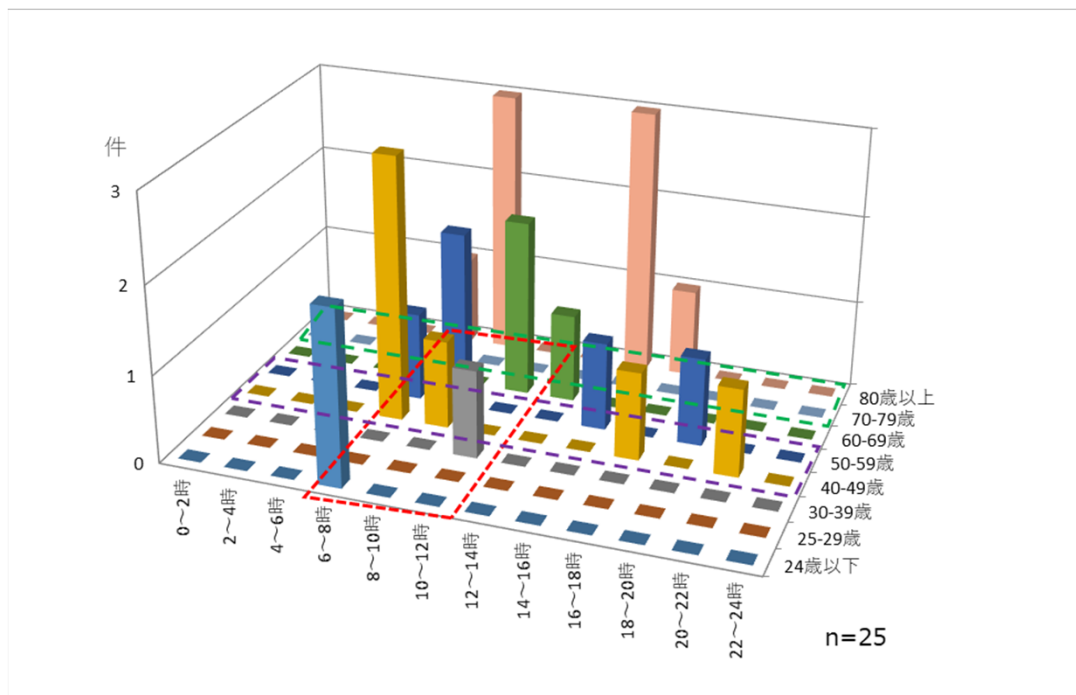


X. 2021年死亡事故データ(交差点(追突を除く))

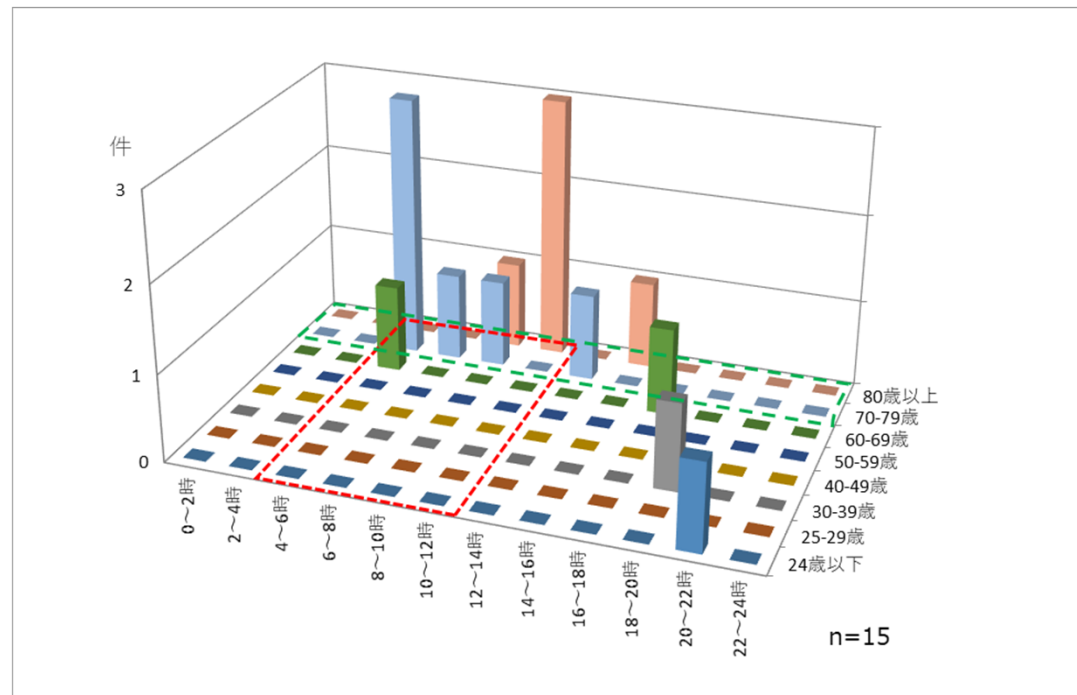
6. 右・左折別の第二当事者の年齢層別・発生時間別

- ・左折死亡事故は、「80歳以上」が8件（32.0%）、「40-49歳」が6件（24.0%）、「50-59歳」が5件（20.0%）となっている。中間層及び高齢層で全体の8割近くを占めている。また、発生時間帯は16件（64.0%）と6割以上が午前中の時間帯（6時～12時）に発生している。
- ・一方、右折死亡事故は、「70歳以上」が11件（73.3%）と7割以上を占めている。また、発生時間帯は10件（66.7%）と7割近くが早朝から午前中の時間帯（4時～12時）に発生している。

【左折】



【右折】

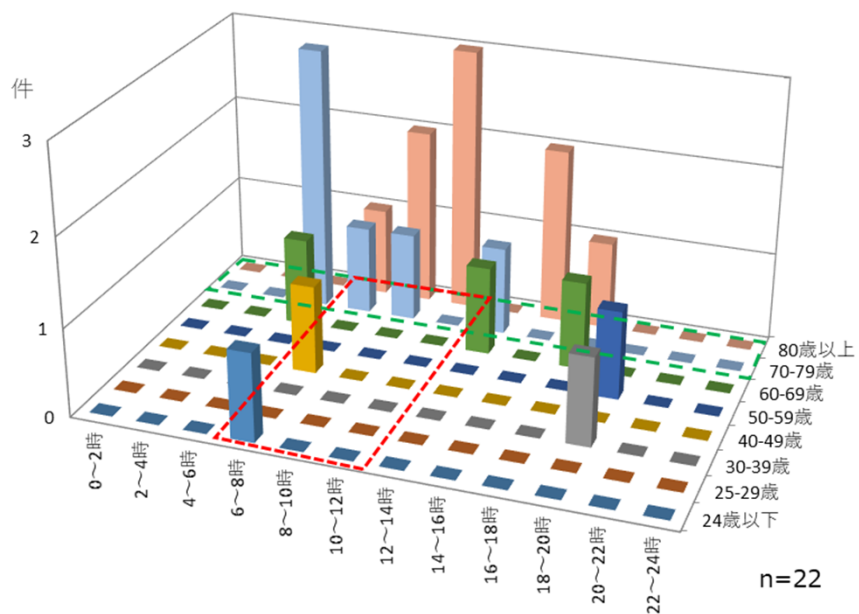


X. 2021年死亡事故データ(交差点(追突を除く))

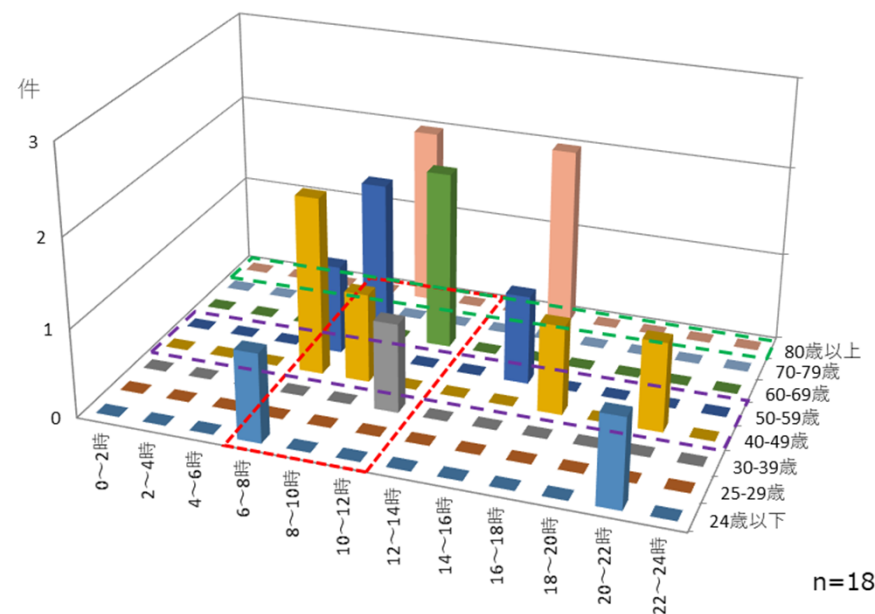
7. 右・左折時の対歩行者・自転車別の第二当事者の年齢層別・発生時間別

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

【対歩行者】



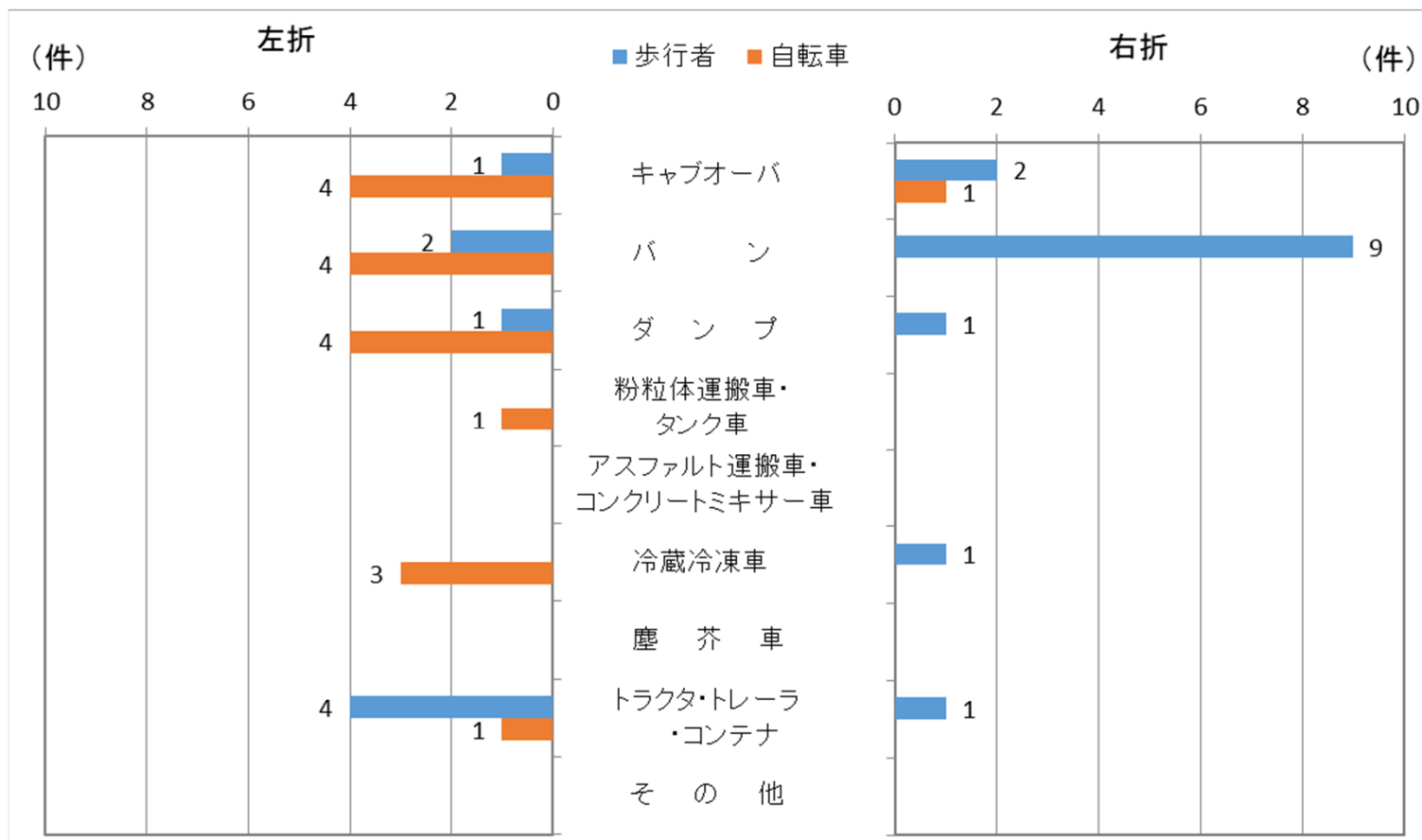
【対自転車】



X. 2021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「キャブオーバ」、「バン」、「ダンプ」が最も多く、それぞれ4件、次いで「冷蔵冷凍車」3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9件となっている。



メ モ

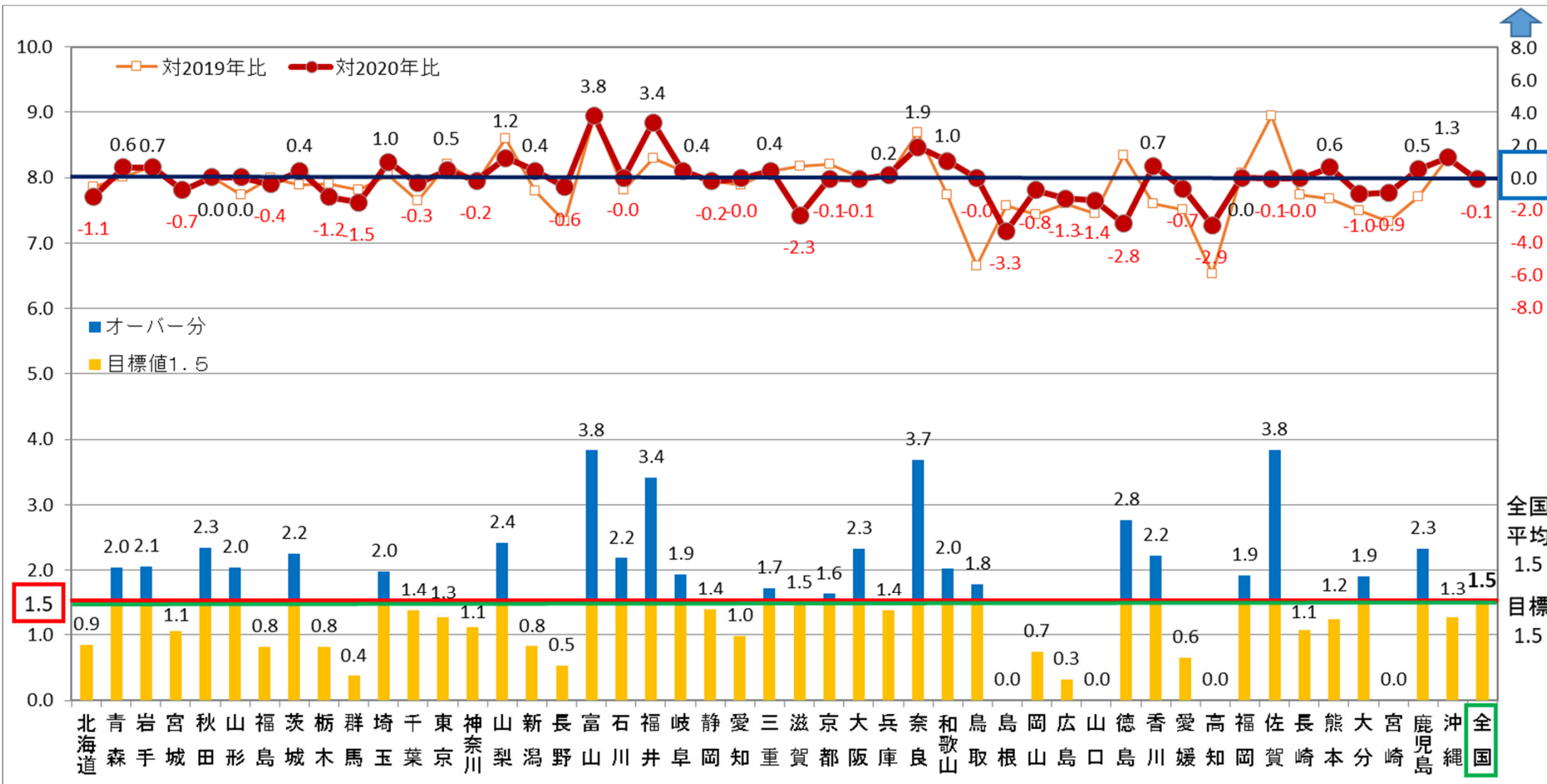
X I . 2021年死亡事故データ(1万台当たり死亡事故件数)

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)
	H30	R01	R02	R03	R02比	H30	R01	R02	R03	R02比		
北海道	13	10	14	6	△8	14	10	14	6	△8	70,299	0.9
都道府県												
宮城	5	5	5	3	△2	5	5	5	3	△2	28,476	1.1
福島	5	2	3	2	△1	5	2	3	3	0	24,478	0.8
岩手	3	2	2	3	1	3	2	2	3	1	14,619	2.1
青森	4	3	2	3	1	4	3	2	3	1	14,685	2.0
山形	1	3	2	2	0	1	5	2	2	0	9,812	2.0
秋田	0	2	2	2	0	0	2	2	2	0	8,555	2.3
北陸・信越												
新潟	4	4	1	2	1	4	4	1	2	1	24,214	0.8
長野	2	6	2	1	△1	2	6	2	1	△1	18,764	0.5
石川	0	4	3	3	0	0	4	3	3	0	13,723	2.2
富山	2	0	0	5	5	2	0	0	5	5	13,056	3.8
関東												
東京	7	4	8	12	4	7	4	8	12	4	94,453	1.3
神奈川	6	10	9	8	△1	6	10	9	8	△1	71,225	1.1
千葉	16	18	11	9	△2	16	19	11	9	△2	65,622	1.4
埼玉	17	16	9	18	9	17	16	9	18	9	91,128	2.0
茨城	11	12	8	10	2	11	12	8	10	2	44,505	2.2
群馬	5	3	5	1	△4	5	3	5	1	△4	26,730	0.4
栃木	9	3	5	2	△3	9	3	5	2	△3	24,594	0.8
山梨	1	0	1	2	1	1	0	1	2	1	8,289	2.4
中部												
愛知	22	13	9	9	0	22	13	9	9	0	91,935	1.0
静岡	9	7	7	6	△1	9	7	7	6	△1	42,992	1.4
岐阜	2	3	3	4	1	2	3	3	4	1	20,655	1.9
三重	4	3	3	4	1	4	4	4	5	1	23,205	1.7
福井	2	2	0	3	3	2	2	0	3	3	8,795	3.4
近畿												
大阪	22	23	24	23	△1	22	23	26	24	△2	98,889	2.3
京都	7	2	4	4	0	7	2	4	5	1	24,460	1.6
兵庫	14	6	6	7	1	16	7	6	8	2	50,725	1.4
滋賀	1	1	5	2	△3	2	1	5	2	△3	13,310	1.5
奈良	8	1	2	4	2	9	1	2	4	2	10,839	3.7
和歌山	1	3	1	2	1	1	3	1	2	1	9,844	2.0
中国												
広島	4	6	5	1	△4	4	6	5	1	△4	31,393	0.3
鳥取	1	4	1	1	0	1	4	1	1	0	5,615	1.8
岡山	0	1	2	0	△2	0	1	2	0	△2	6,069	0.0
山口	2	8	4	2	△2	2	8	4	2	△2	26,940	0.7
四国												
香川	1	5	2	3	1	1	5	2	3	1	13,479	2.2
徳島	1	1	4	2	△2	1	1	4	2	△2	7,230	2.8
愛媛	4	4	2	1	△1	4	4	2	1	△1	15,441	0.6
高知	4	4	2	0	△2	4	4	2	0	△2	6,855	0.0
九州												
福岡	15	9	11	11	0	15	10	11	11	0	57,260	1.9
佐賀	2	0	4	4	0	2	0	5	4	△1	10,426	3.8
熊本	3	2	1	1	0	3	2	1	1	0	9,349	1.1
大分	4	4	1	2	1	6	4	4	2	1	16,202	1.2
宮崎	1	4	3	2	△1	1	4	3	2	△1	10,466	1.9
鹿児島	0	3	1	0	△1	0	3	1	0	△1	11,247	0.0
沖縄	2	6	3	4	1	2	6	3	4	1	17,167	2.3
不明	0	0	0	1	1	0	0	0	2	2	7,881	1.3
合計	253	239	207	200	△7	260	245	211	206	△5	1,329,825	1.5

※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
 ※車両台数はトール及び軽自動車を除く営業用貨物車の保有車両台数 (2021年12月末現在) 出典：(一財) 自動車検査登録情報協会

X I . 2021年死亡事故データ(1万台当たり死亡事故件数)

※「トラック事業における総合安全プラン2020」における重点削減目標値:事業用トラックを第一当事者とする死亡事故件数を車両台数1万台当たり「1.5件」以下とする



※死亡事故件数は事業用貨物自動車(トラック)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(2021.12末現在) 出典:(一財)自動車検査登録情報協会

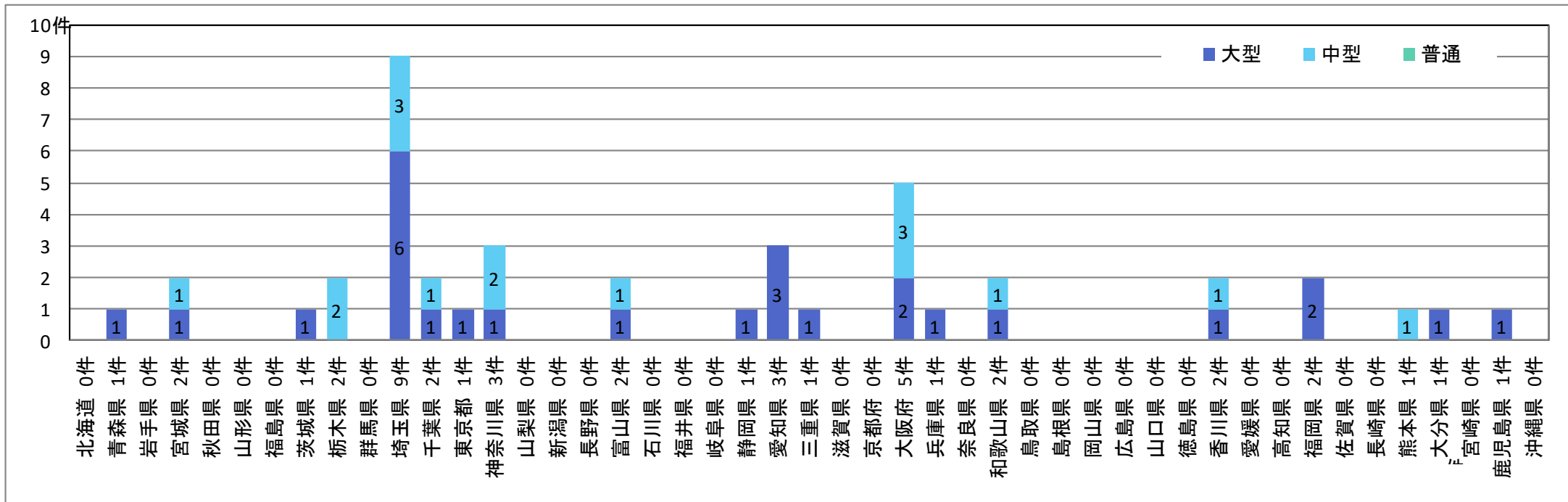
X II . 2021年死亡事故データ(対自転車)

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 . 2021年死亡事故データ(対自転車)

1. 発生地別

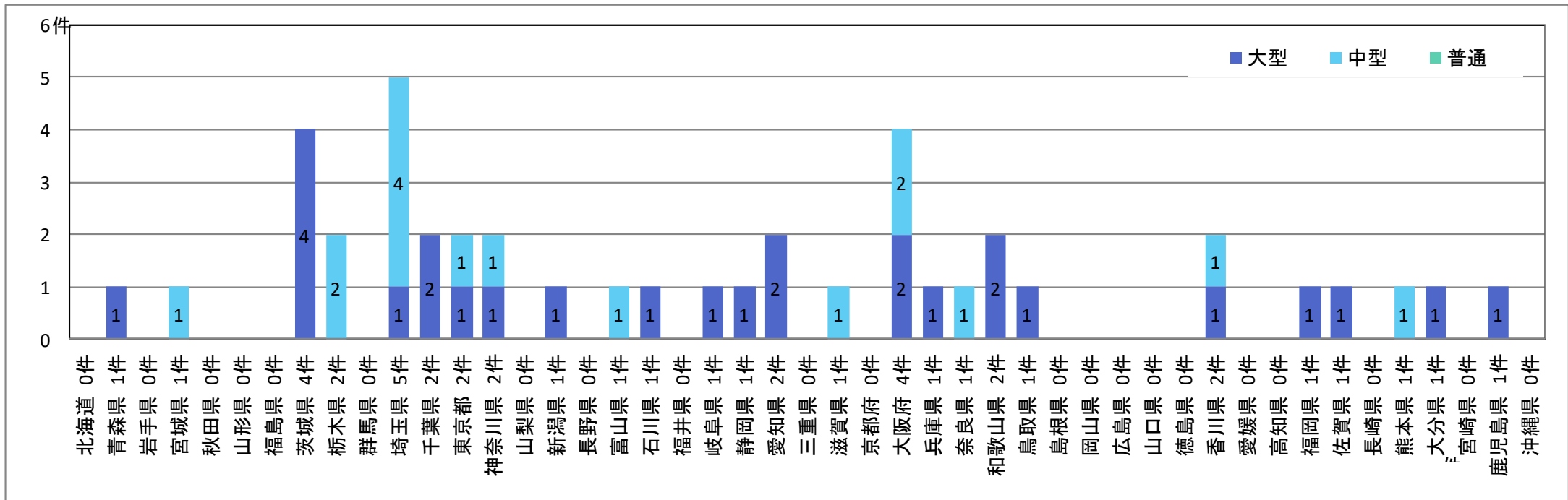
- 発生地別死亡事故件数の多い県をみると、「埼玉県」が最も多く9件、次いで「大阪府」5件、「神奈川県」、「愛知県」がそれぞれ3件等と続いている。



X II . 2021年死亡事故データ(対自転車)

2. 車籍別

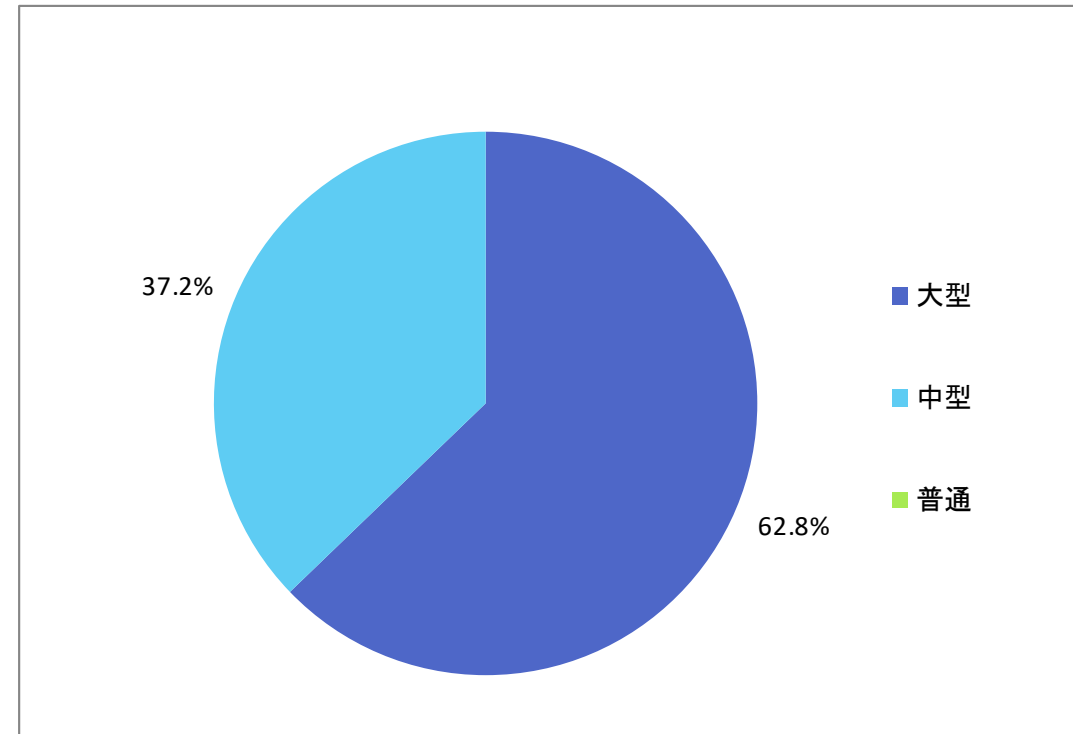
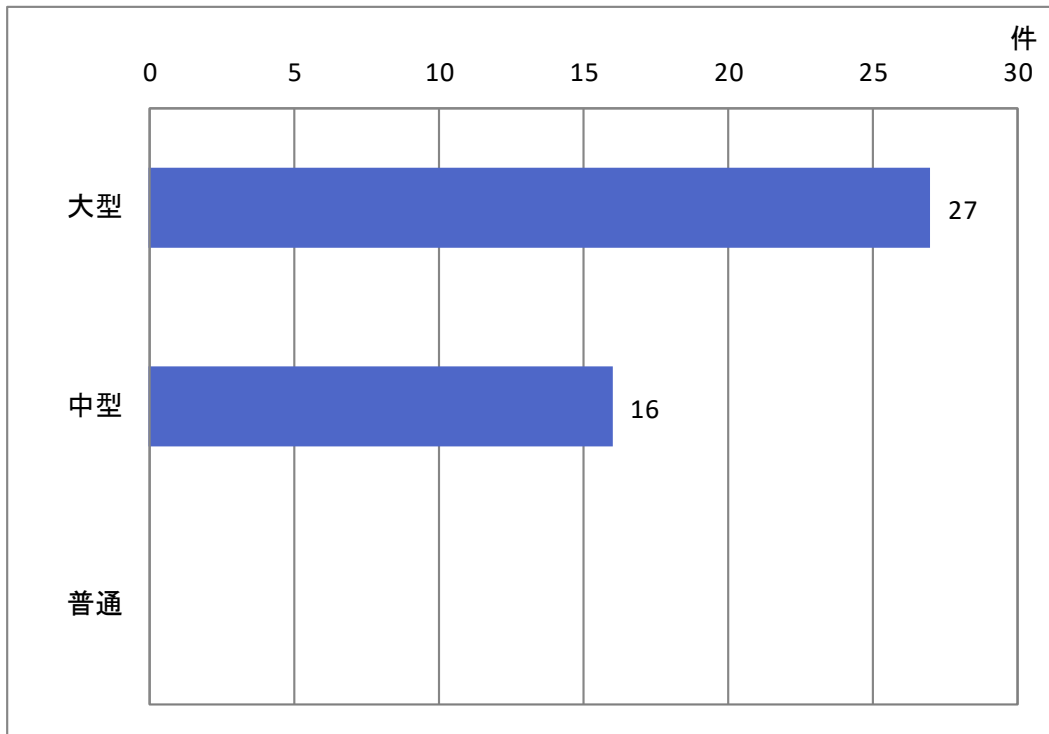
- ・車籍別死亡事故件数の多い県をみると、「埼玉県」が最も多く5件、次いで「茨城県」、「大阪府」がそれぞれ4件等と続いている。



X II . 2021年死亡事故データ(対自転車)

3. 車種別

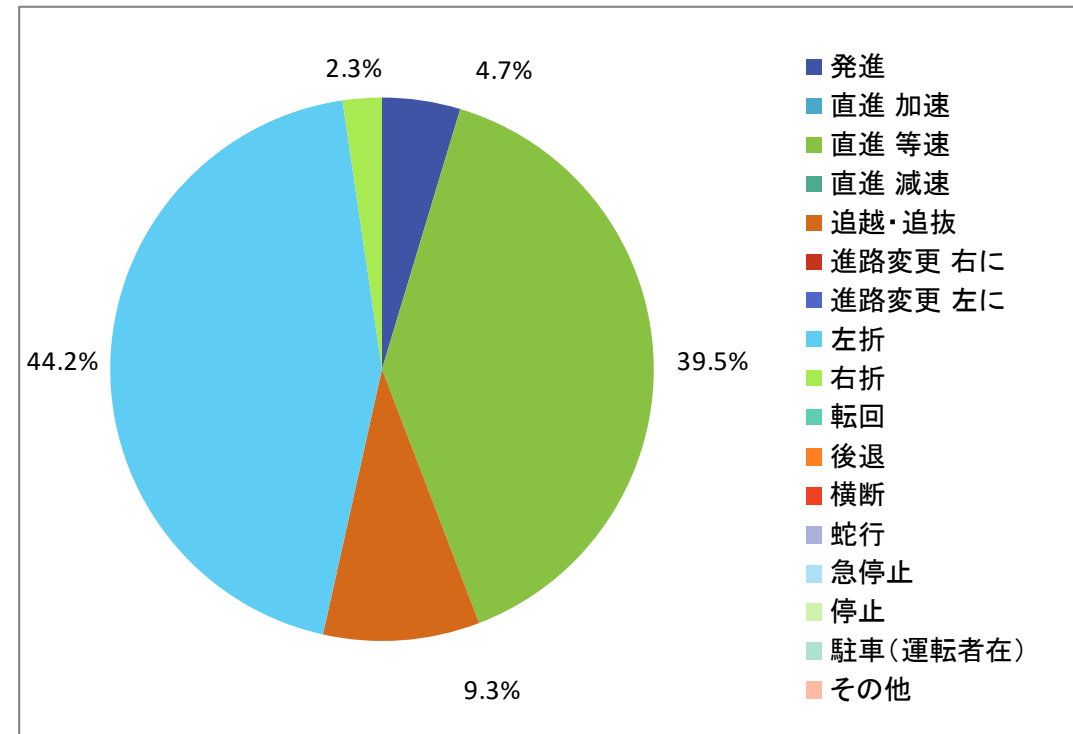
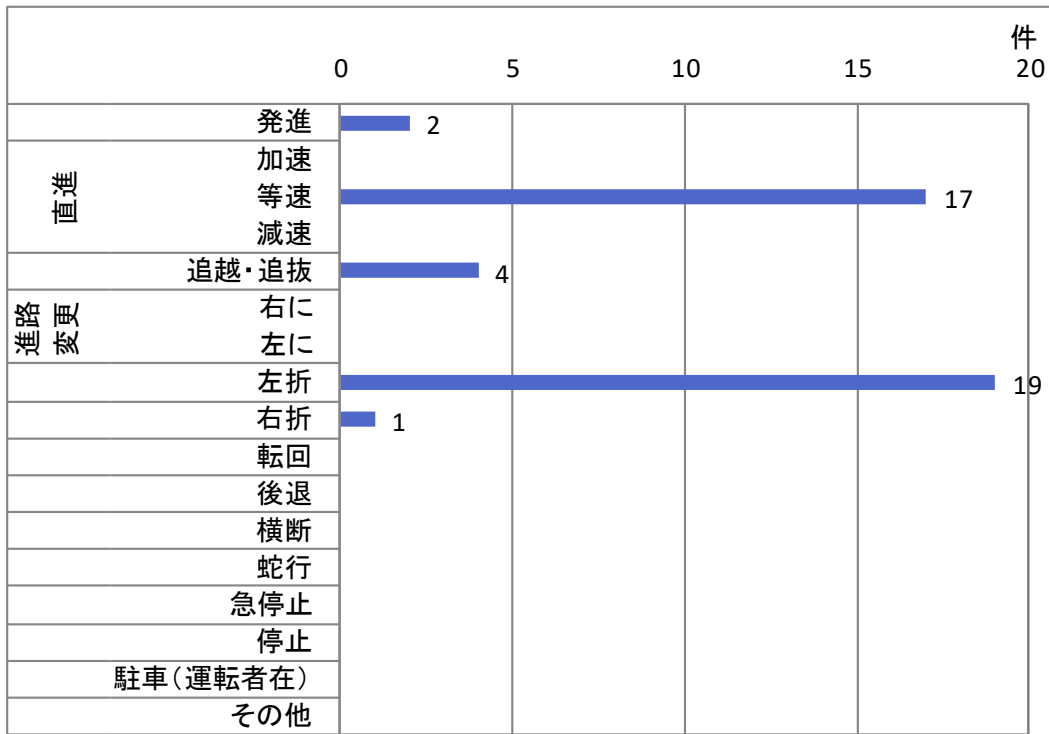
- ・死亡事故件数を車種別にみると、「大型」が最も多く27件（62.8%）と6割以上を占めている。
- ・次いで「中型」16件（37.2%）と続いている。



X II . 2021年死亡事故データ(対自転車)

4. 事故類型別

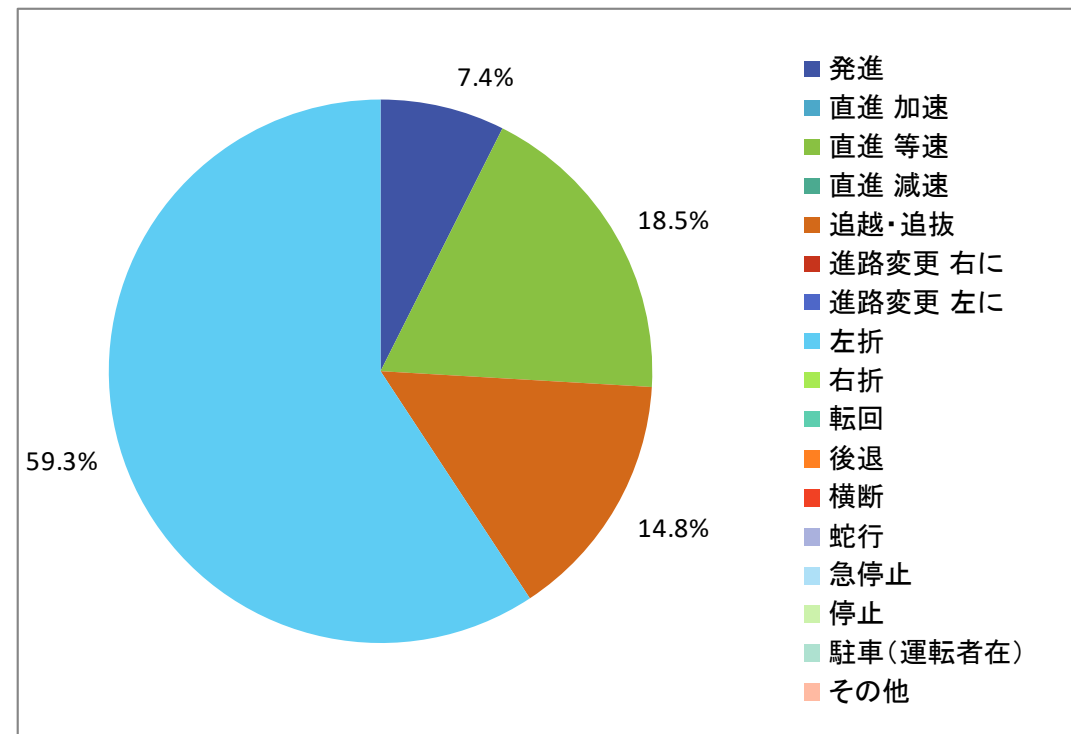
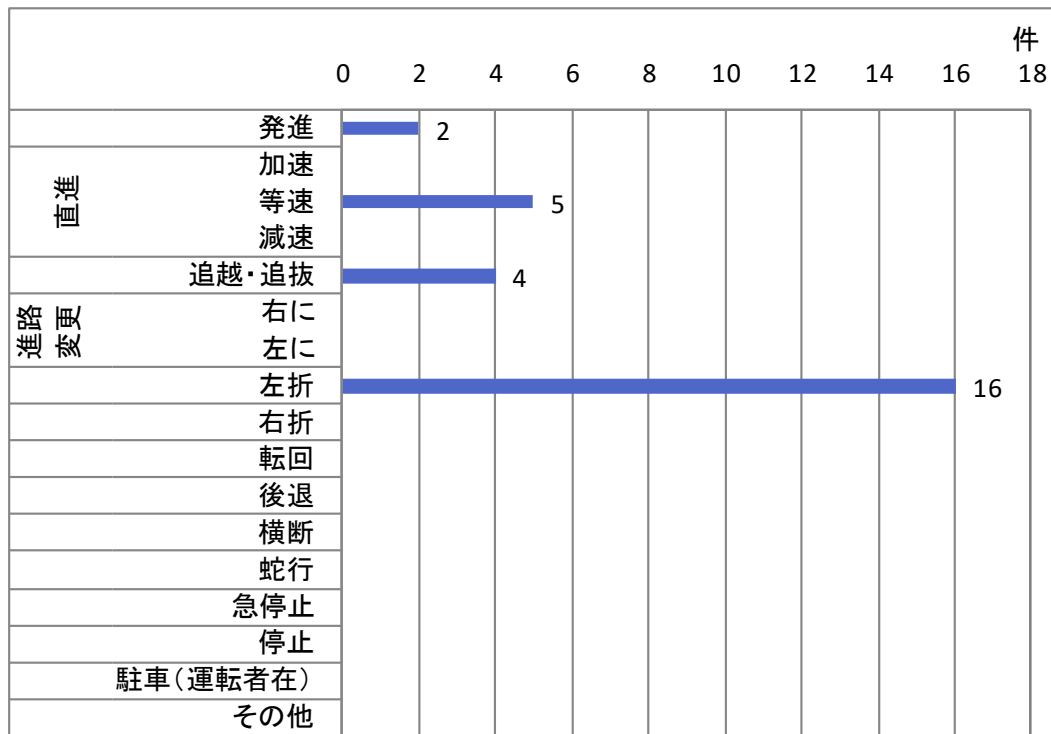
- ・死亡事故件数を事故類型別にみると、「左折」が最も多く19件（44.2%）となっている。
- ・次いで「直進 等速」17件（39.5%）等と続いている。



X II . 2021年死亡事故データ(対自転車)

(1)大型

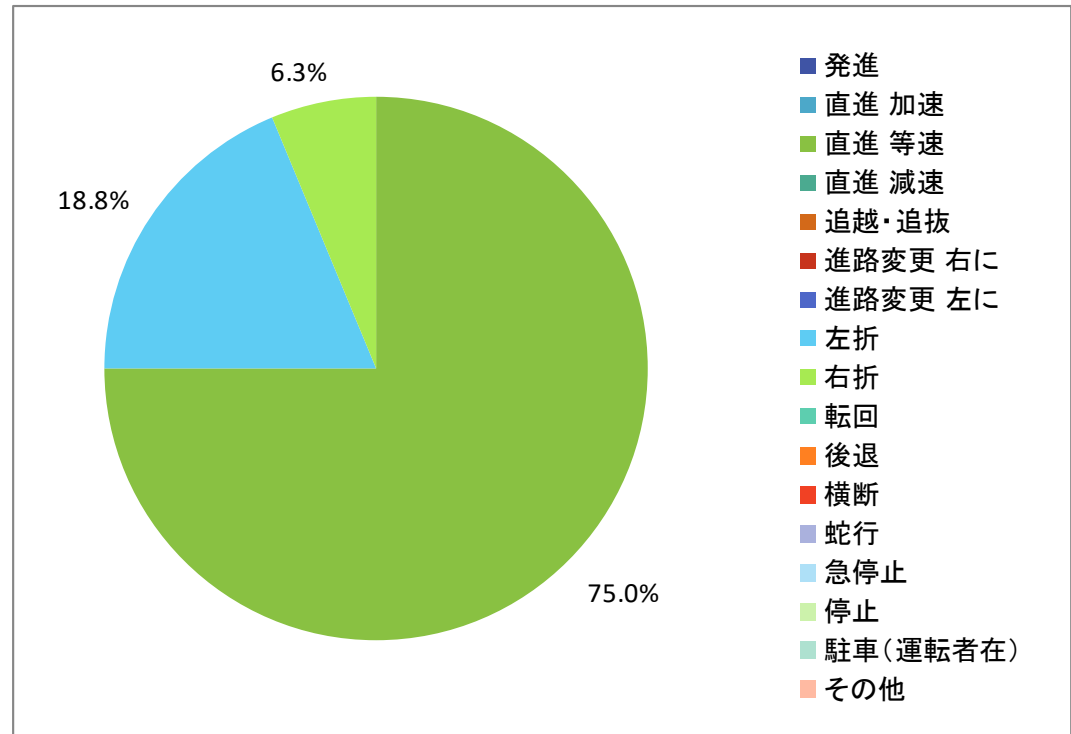
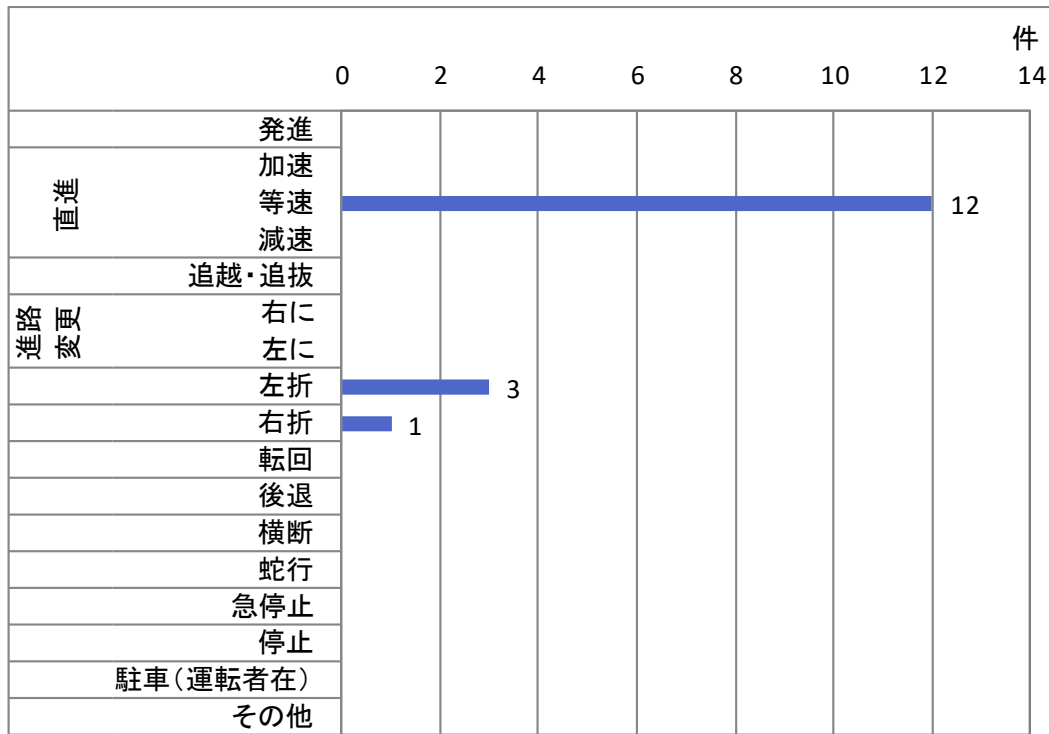
- ・死亡事故件数の事故類型別を車種別にみると、「大型」は「左折」が最も多く16件（59.3%）と6割近くを占めている。
- ・次いで「直進 等速」5件（18.5%）、「追越・追抜」4件（14.8%）等と続いている。



X II . 2021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12件（75.0%）となっている。
- ・次いで「左折」3件（18.8%）、「右折」1件（6.3%）と続いている。



X II . 2021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」は発生していない。

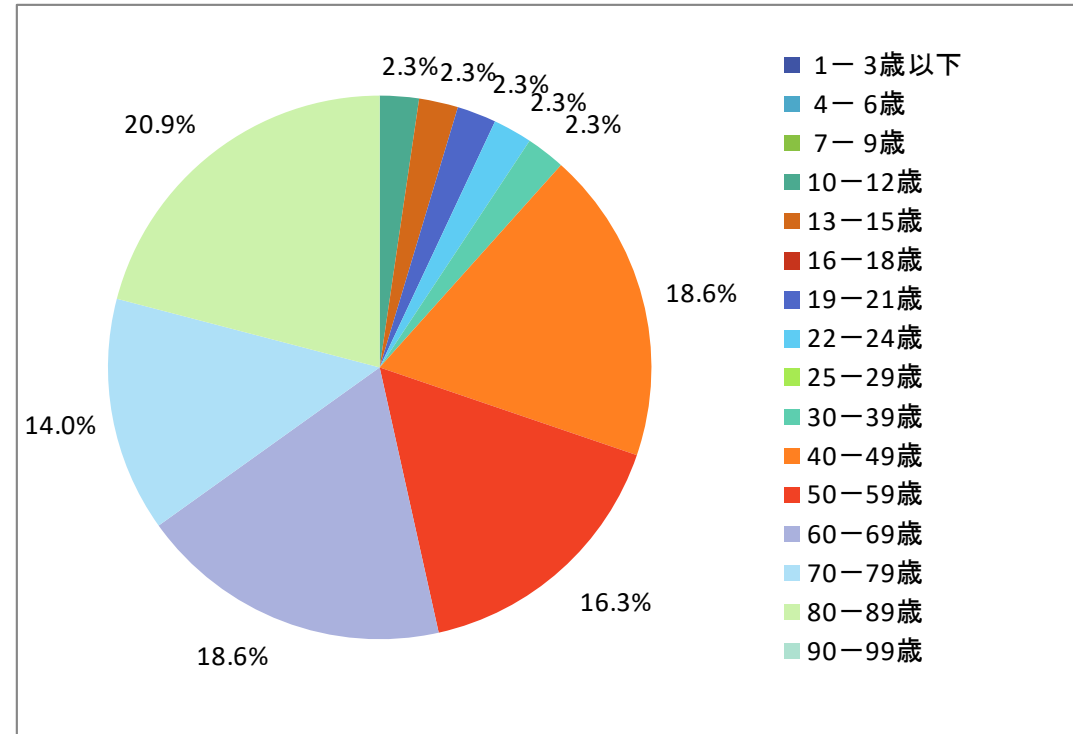
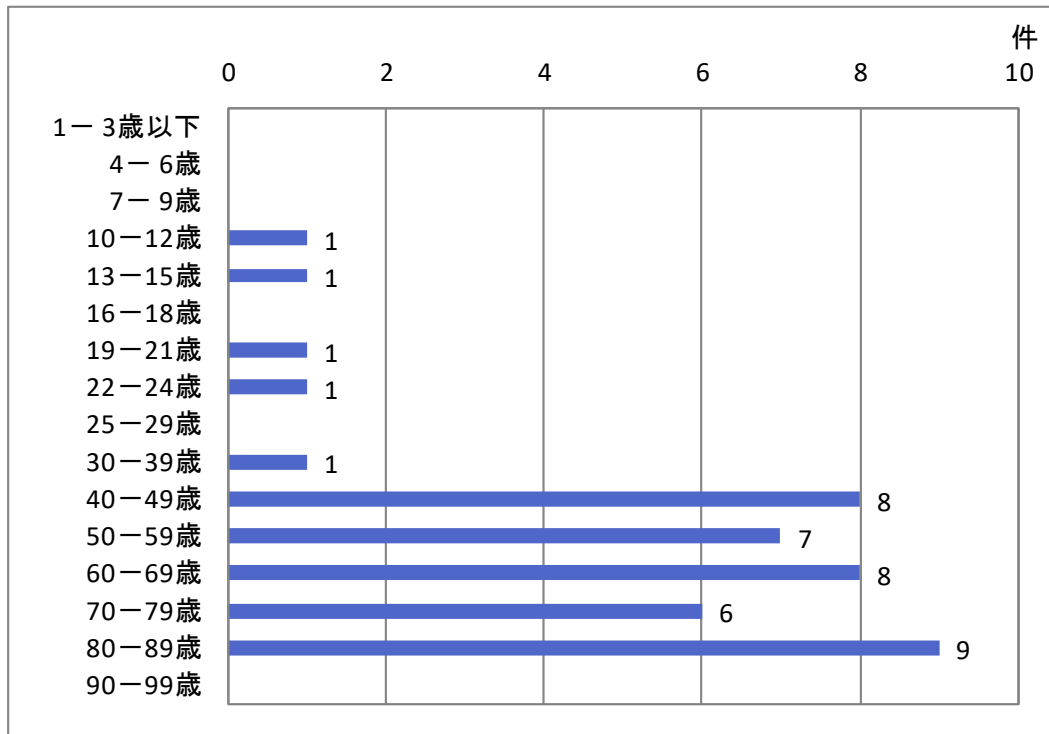
		0	0.2	0.4	0.6	0.8	1	1.2	件
直進	発進								
	加速								
	等速								
	減速								
進路変更	追越・追抜								
	右に								
	左に								
	左折								
	右折								
	転回								
	後退								
	横断								
	蛇行								
	急停止								
	停止								
	駐車(運転者在)								
	その他								

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

XII. 2021年死亡事故データ(対自転車)

5. 自転車運転者の年齢層別

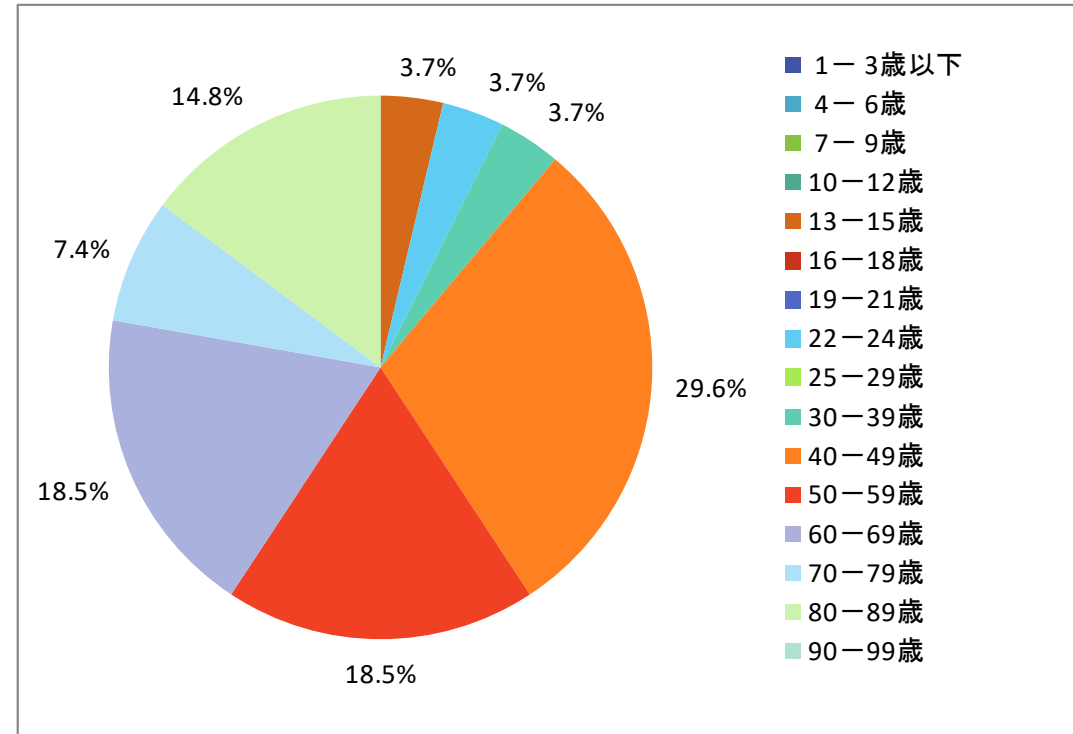
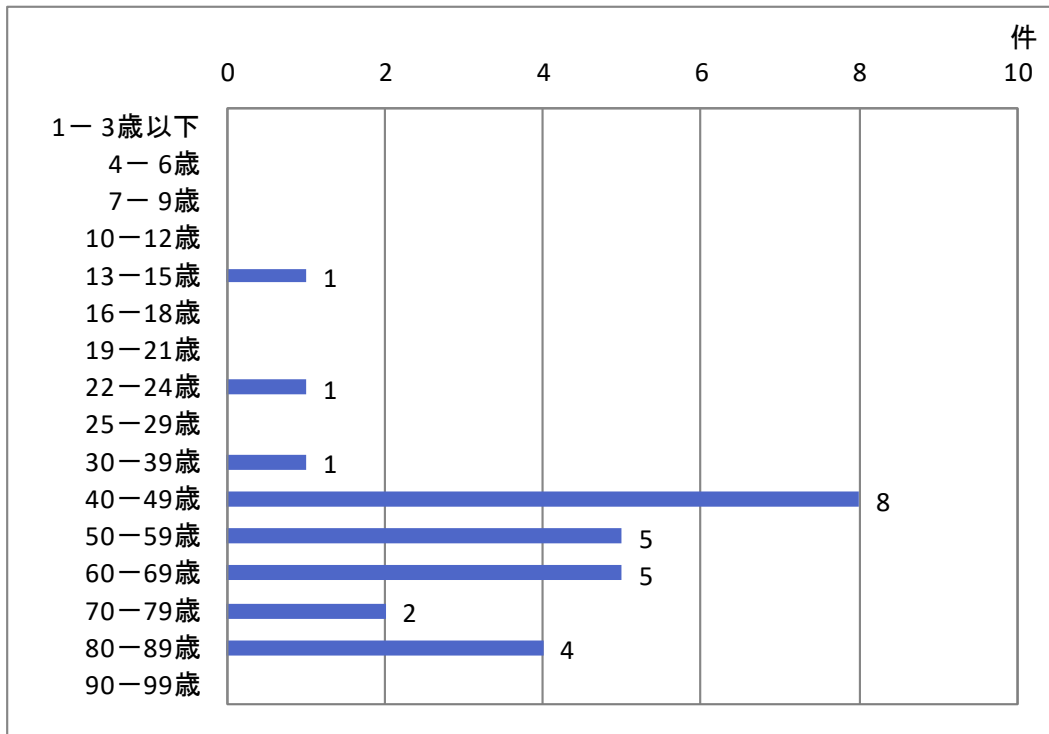
- ・死亡事故件数を自転車運転者の年齢層別にみると、「80-89歳」が最も多く9件（20.9%）となっている。
- ・次いで「40-49歳」、「60-69歳」がそれぞれ8件（18.6%）となっており、60歳代以上で5割以上を占めている。



ⅩⅡ. 2021年死亡事故データ(対自転車)

(1) 大型

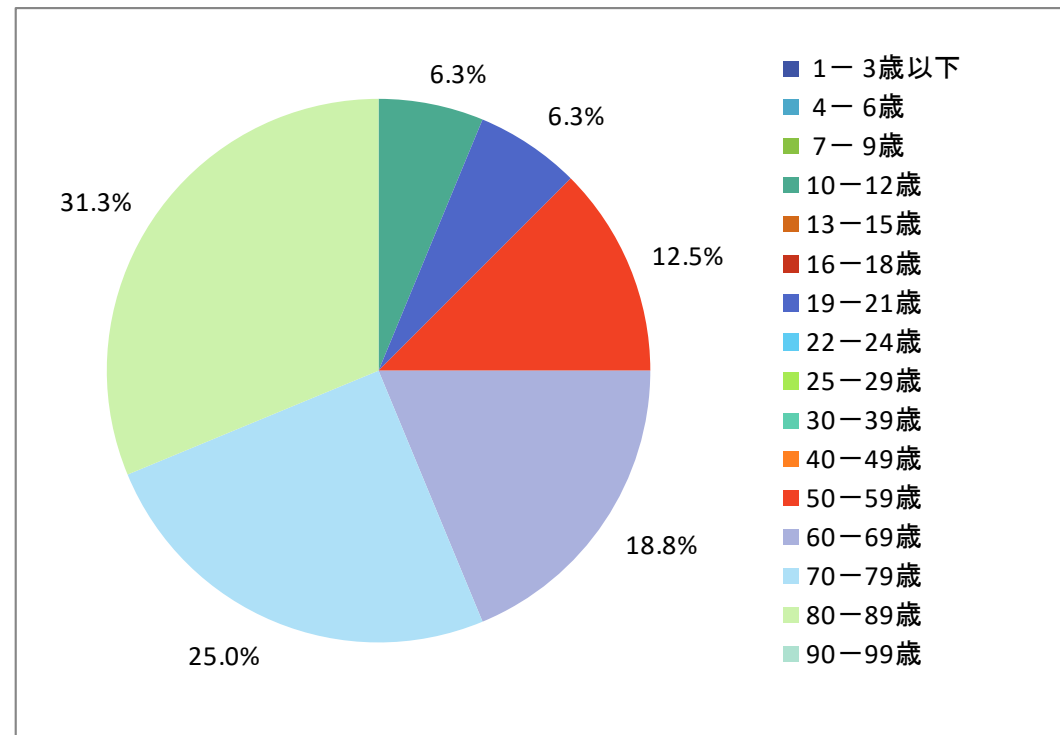
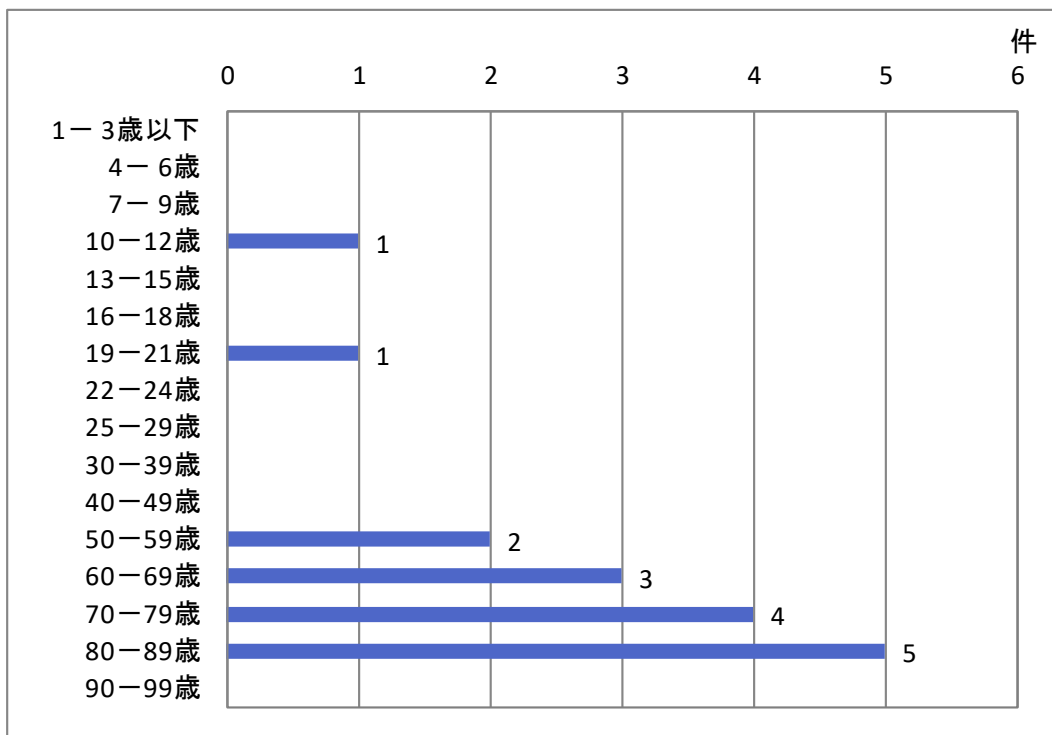
- ・死亡事故件数の自転車運転者の年齢層別を車種別にみると、「大型」は「40-49歳」が最も多く8件（29.6%）となっている。
- ・次いで「50-59歳」、「60-69歳」がそれぞれ4件（18.5%）、「80-89歳」4件（14.8%）等と続いている。



X II . 2021年死亡事故データ(対自転車)

(2) 中型

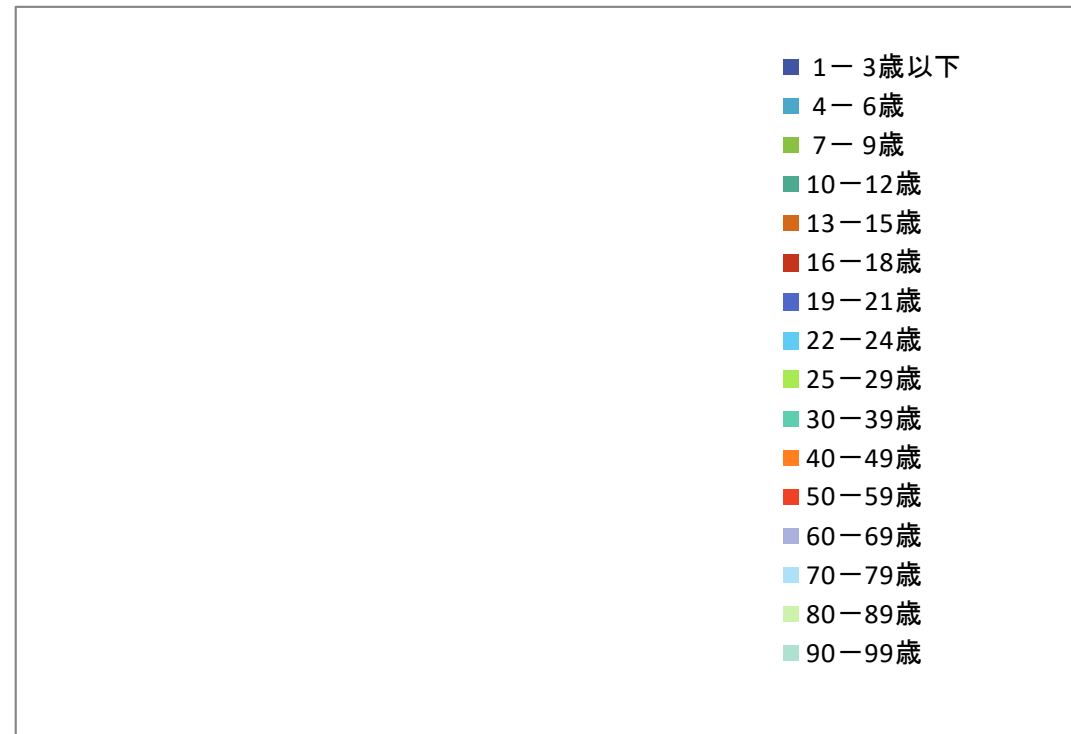
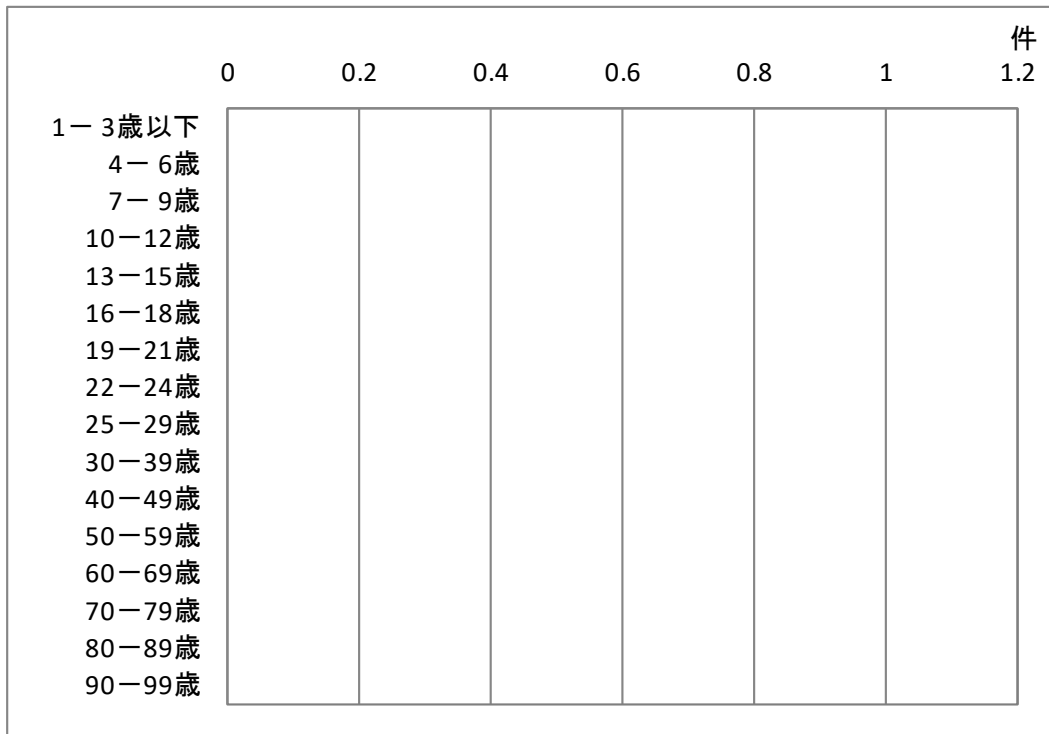
- ・死亡事故件数の自転車運転者の年齢層別を車種別にみると、「中型」は「80-89歳」が最も多く5件（31.3%）となっている。
- ・次いで「70-79歳」4件（25.0%）等と続いている。



X II . 2021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」は発生していない。



X II . 2021年死亡事故データ(対自転車)

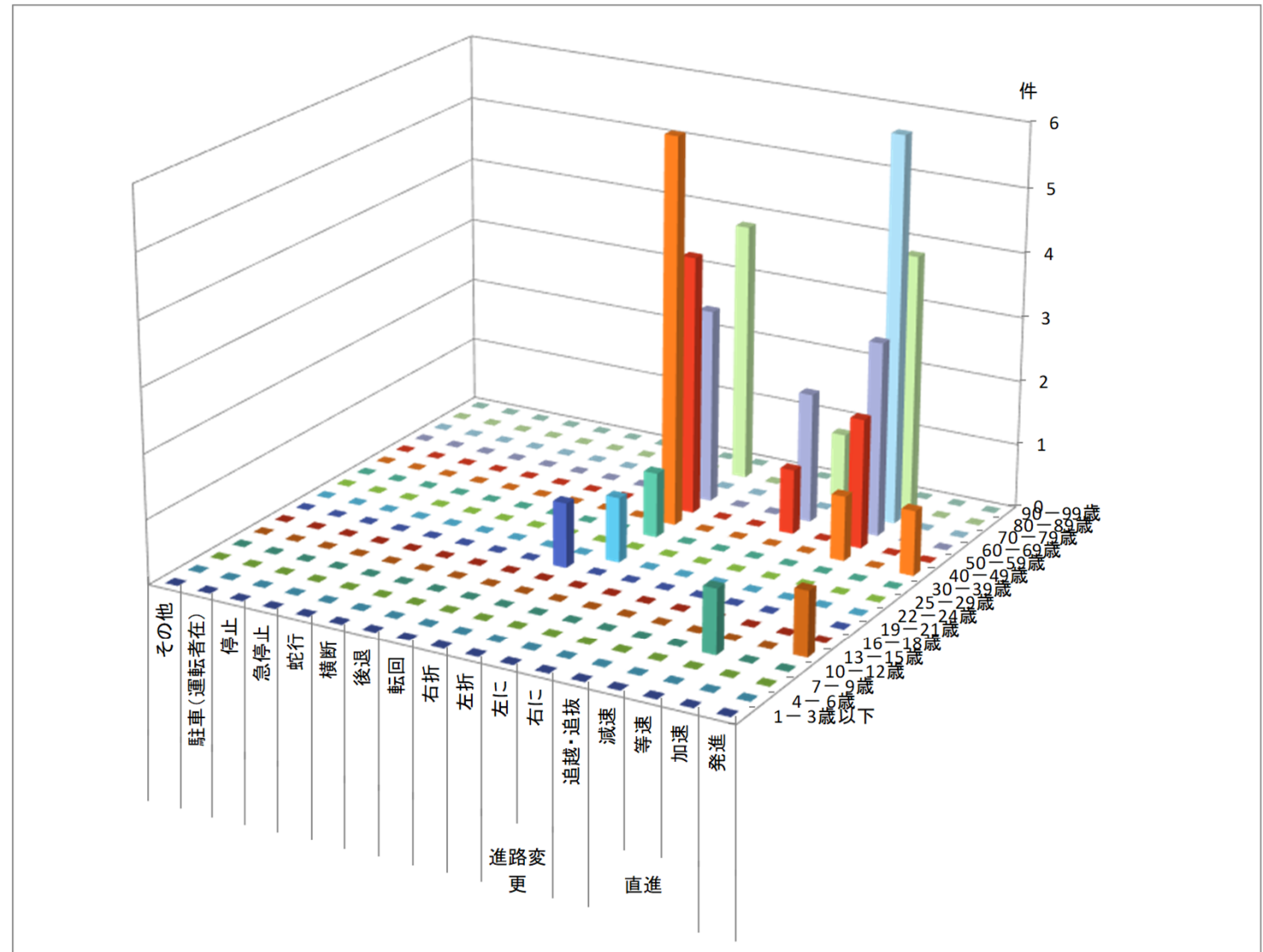
6. 第一当事者事故類型別自転車運転者の年齢層別

- 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」、
「左折」－「40-49歳」
が最も多く、それぞれ6件と
なっている。

- 次いで、

「直進 等速」－「80-89歳」、
「左折」－「50-59歳」、
「左折」－「80-89歳」
がそれぞれ4件等と続いている。



X II . 2021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6件となっている。次いで、「80-89歳」4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、「40-49歳」が最も多く6件となっている。次いで、「50-59歳」、「80-89歳」がそれぞれ4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、「19-21歳」が1件となっている。
- 「等速 直進」は高齢の自転車運転者、「左折」は中間層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。

