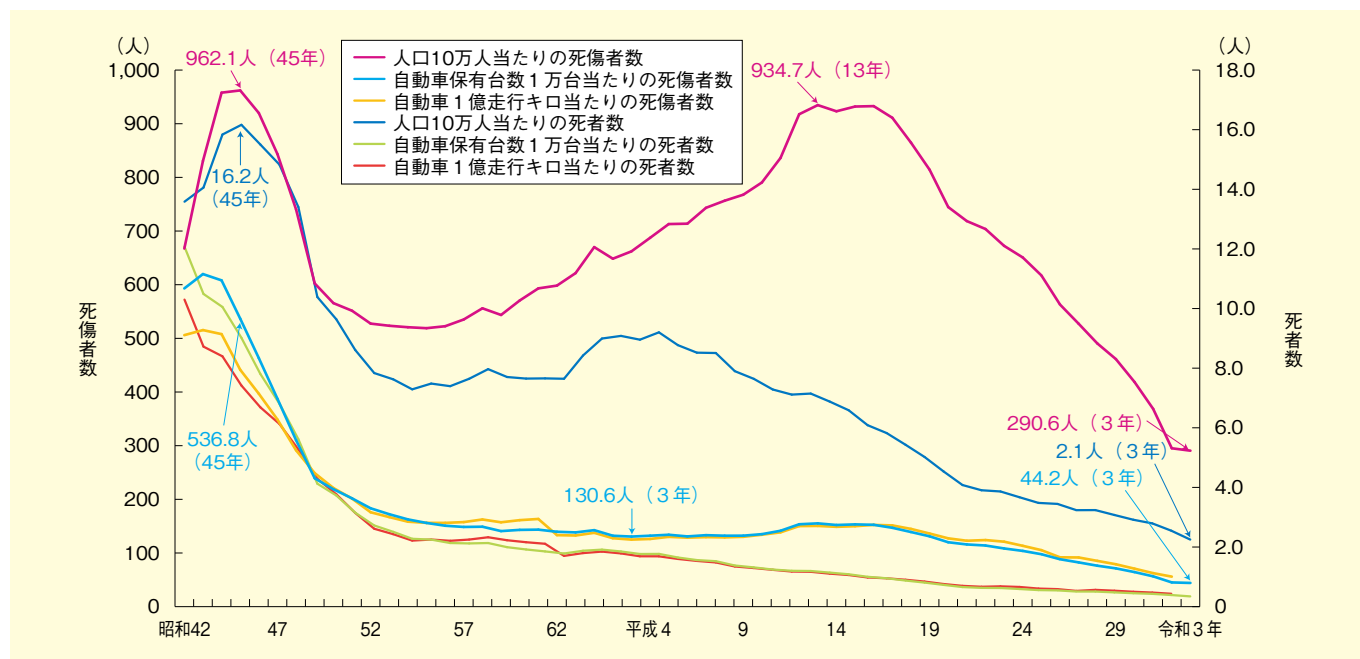


▶第1-3図 人口10万人・自動車保有台数1万台・自動車1億走行キロ当たりの交通事故死傷者数及び死者数の推移



注1 死傷者数及び死者数は警察庁資料による。

2 算出に用いた人口は、該当年の人口であり、総務省統計資料「人口推計」（各年10月1日現在人口（補間補正を行っていないもの。ただし、国勢調査実施年は国勢調査人口による。））による。ただし、令和3年は前年の人口による。

3 自動車保有台数は国土交通省資料により、各年12月末現在の値である。保有台数には第1種及び第2種原動機付自転車並びに小型特殊自動車を含まない。

4 自動車走行キロは国土交通省資料により、各年度の値である。軽自動車によるものは昭和62年度から計上している。

第2節 令和3年中の道路交通事故の状況

1 概況

令和3年中の交通事故発生件数は30万5,196件で、これによる死者数は2,636人、負傷者数は36万2,131人であり（死傷者数は36万4,767人）、負傷者数のうち、重傷者数は2万7,204人（7.5%）、軽傷者数は33万4,927人（92.5%）であった（第1-1図）。

前年と比べると、交通事故発生件数は3,982件（1.3%）、死者数は203人（7.2%）、負傷者数は7,345人（2.0%）減少し（死傷者数は7,548人（2.0%）減少）、負傷者数のうち、重傷者数については571人（2.1%）、軽傷者数については6,774人（2.0%）減少した。

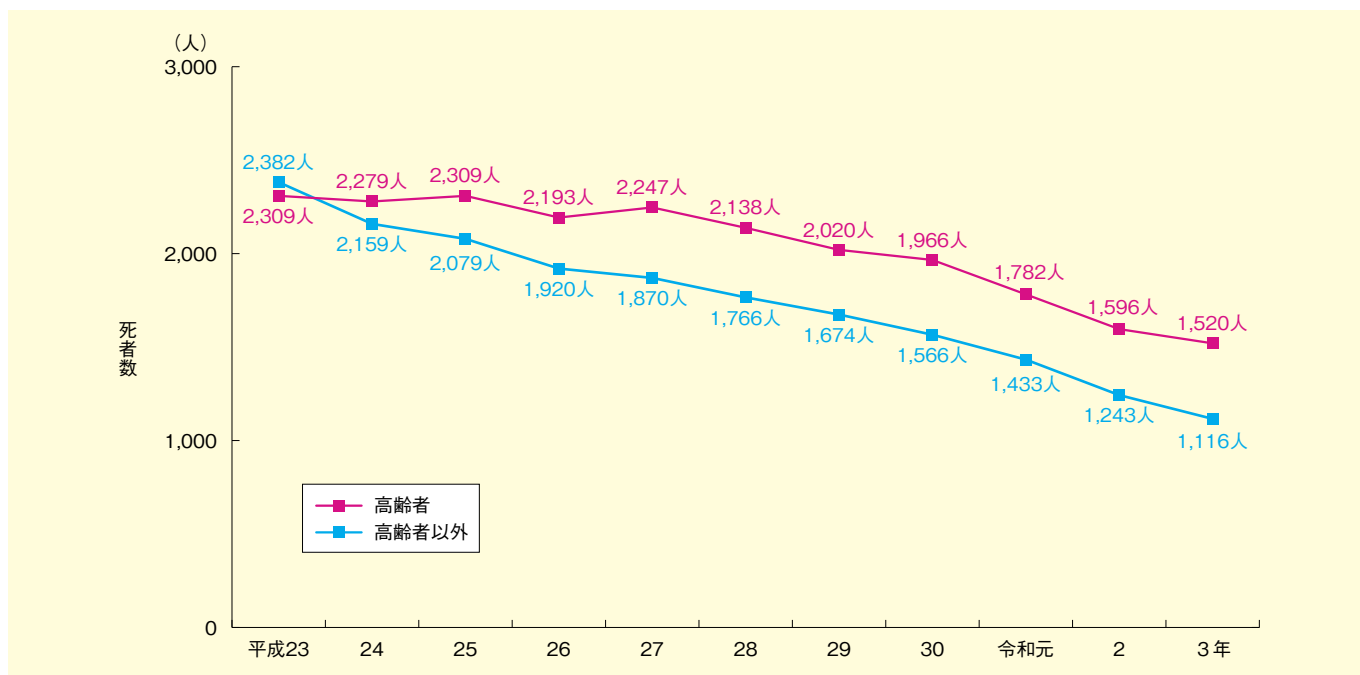
交通事故発生件数及び負傷者数は17年連続で減

少したほか、死者数も減少傾向にあり、現行の交通事故統計となった昭和23年以降で最少となった前年を更に下回った。

65歳以上の高齢者（以下「高齢者」という。）における人口10万人当たりの交通事故死者数は引き続き減少しているものの、交通事故死者のうち高齢者は1,520人であり、その占める割合は、57.7%と依然として高い（第1-4図及び第1-5図）。

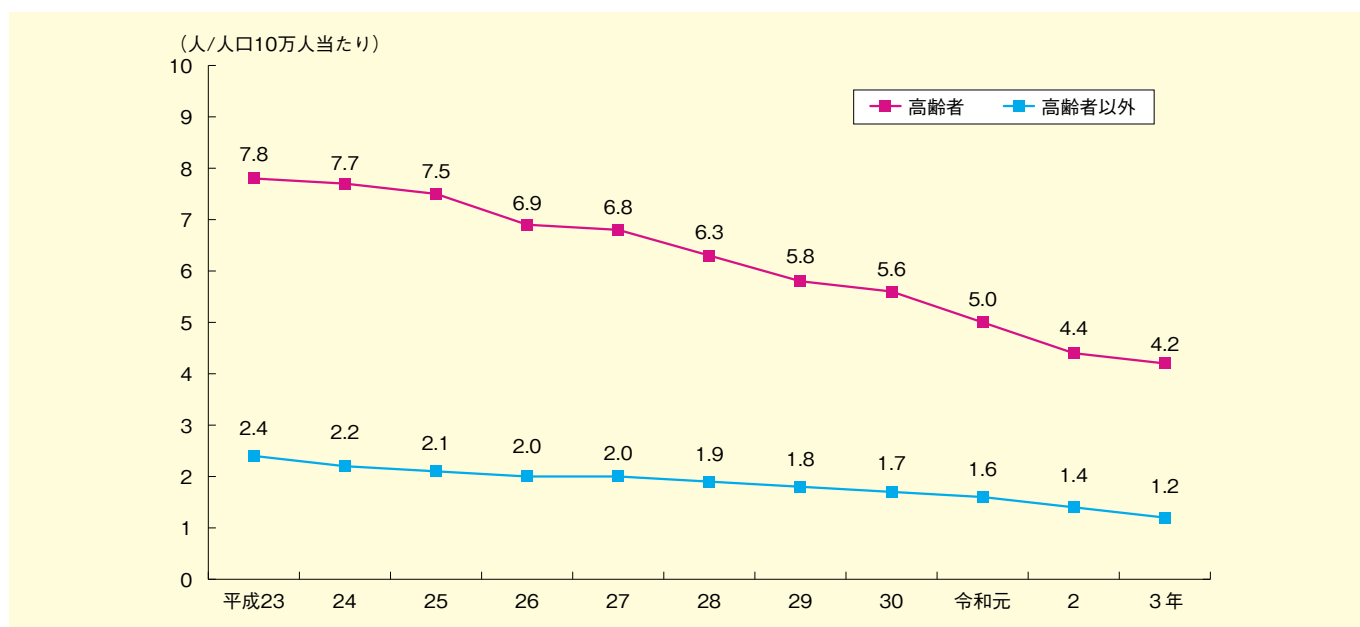
また、致死率については、近年上昇傾向にあるが、この背景には、他の年齢層に比べて致死率が約7倍高い高齢者の人口が増加している一方、その他の年齢層の人口は減少傾向にあることが挙げられる（第1-6図）。

▶ 第1-4図 高齢者及び高齢者以外の交通事故死者数の推移



注 警察庁資料による。

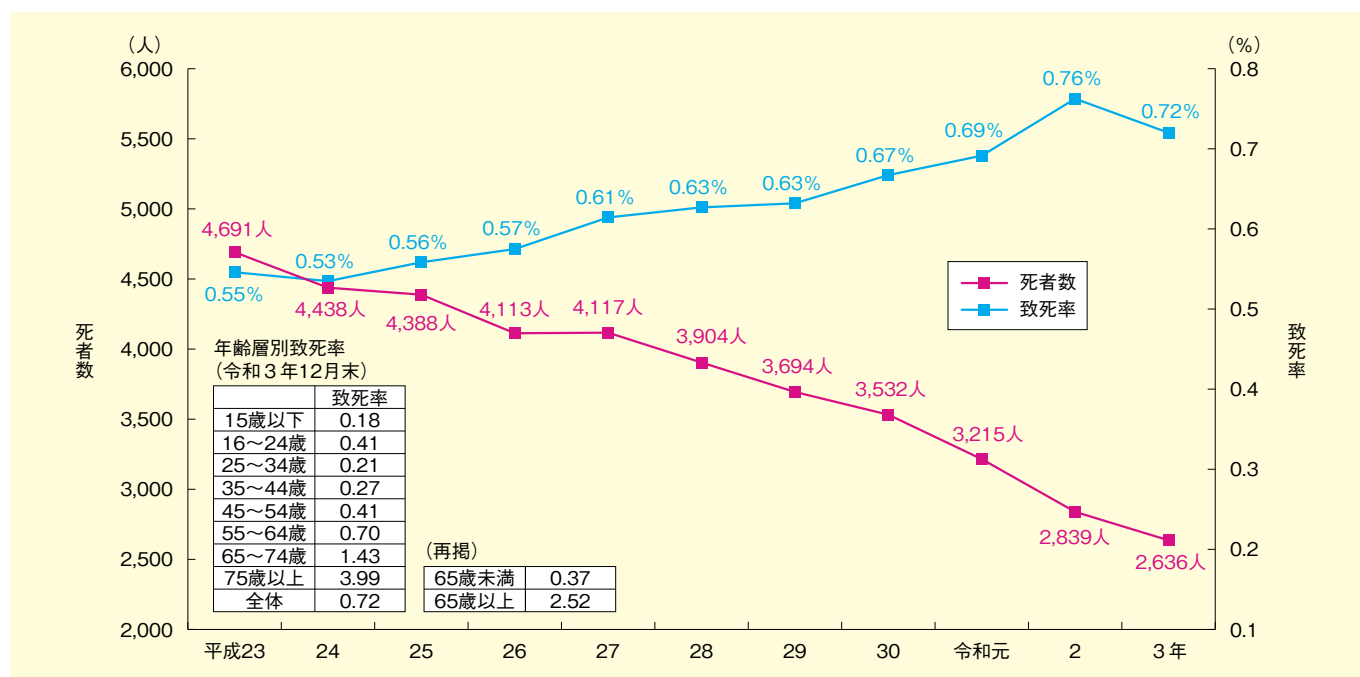
▶ 第1-5図 人口10万人当たり高齢者及び高齢者以外の交通事故死者数の推移



注1 警察庁資料による。

注2 算出に用いた人口は、該当年の前年の人口であり、総務省統計資料「人口推計」（各年10月1日現在人口（補間補正を行っていないもの。ただし、国勢調査実施年は国勢調査人口による。））による。

▶第1-6図 致死率及び死者数の推移



注 1 警察庁資料による。
2 致死率＝死者数÷死傷者数×100

2 交通死亡事故等の特徴

(1)事故類型別交通死亡事故発生件数及び交通事故発生件数

令和3年中の交通死亡事故発生件数を事故類型別にみると、正面衝突等※（791件，構成率30.6%）が最も多く，次いで歩行者横断中（612件，構成率23.7%），出会い頭衝突（332件，構成率12.9%）の順で多くなっており，この3類型を合わせると全体の67.2%を占めている（第1-7図）。過去10年間の交通死亡事故発生件数（人口10万人当たり）を事故類型別にみると，いずれも減少傾向にあるが，正面衝突等に係る交通死亡事故は他に比べ余り減っていない（第1-8図）。

また，令和3年中の交通事故発生件数を事故類型別にみると，追突（9万3,098件，構成率30.5%）が最も多く，次いで出会い頭衝突（7万8,988件，構成率25.9%）が多くなっており，両者を合わせる

と全体の56.4%を占めている（第1-9図，第1-10図）。

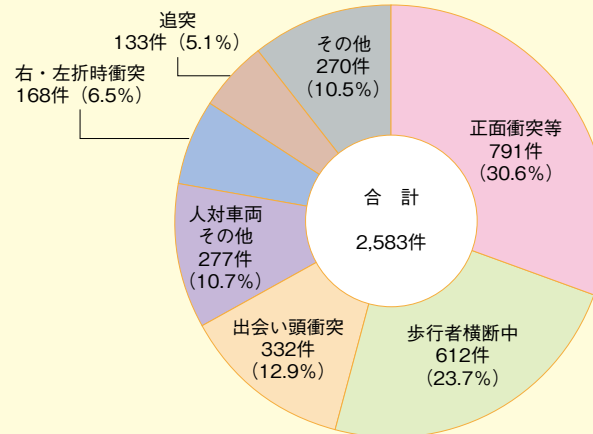
(2)状態別交通事故死者数及び重傷者数

令和3年中の交通事故死者数を状態別にみると，歩行中（941人，構成率35.7%）が最も多く，次いで自動車乗車中（860人，構成率32.6%）が多くなっており，両者を合わせると全体の68.3%を占めている（第1-11図）。過去10年間の交通事故死者数（人口10万人当たり）を状態別にみると，いずれも減少傾向にあるが，自動二輪車乗車中の交通事故死者は他に比べ余り減っていない（第1-12図）。

また，令和3年中の交通事故重傷者数を状態別にみると，歩行中（6,876人，構成率25.3%）が最も多い（第1-13図）。

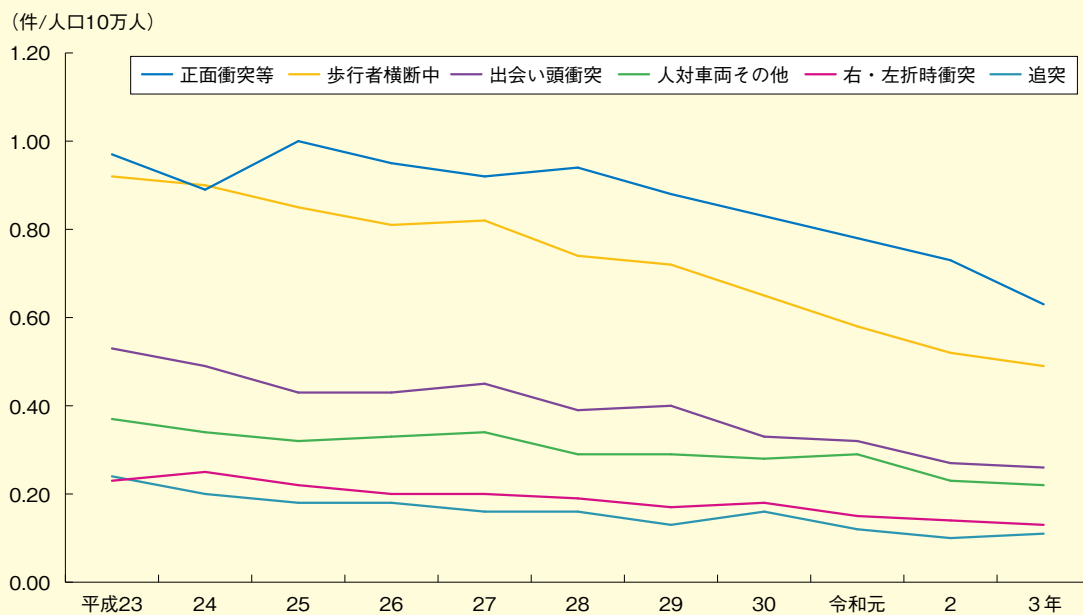
※事故原因が類似する正面衝突，路外逸脱，工作物衝突をまとめたもの。

▶ 第1-7図 事故類型別交通死亡事故発生件数（令和3年）



- 注 1 警察庁資料による。
 2 「人対車両その他」とは、人対車両の事故のうち、歩行者横断中以外の事故をいう（対面通行中、背面通行中、路上横臥等）。
 3 「正面衝突等」とは正面衝突、路外逸脱及び工作物衝突をいう。
 4 () 内は構成率である。

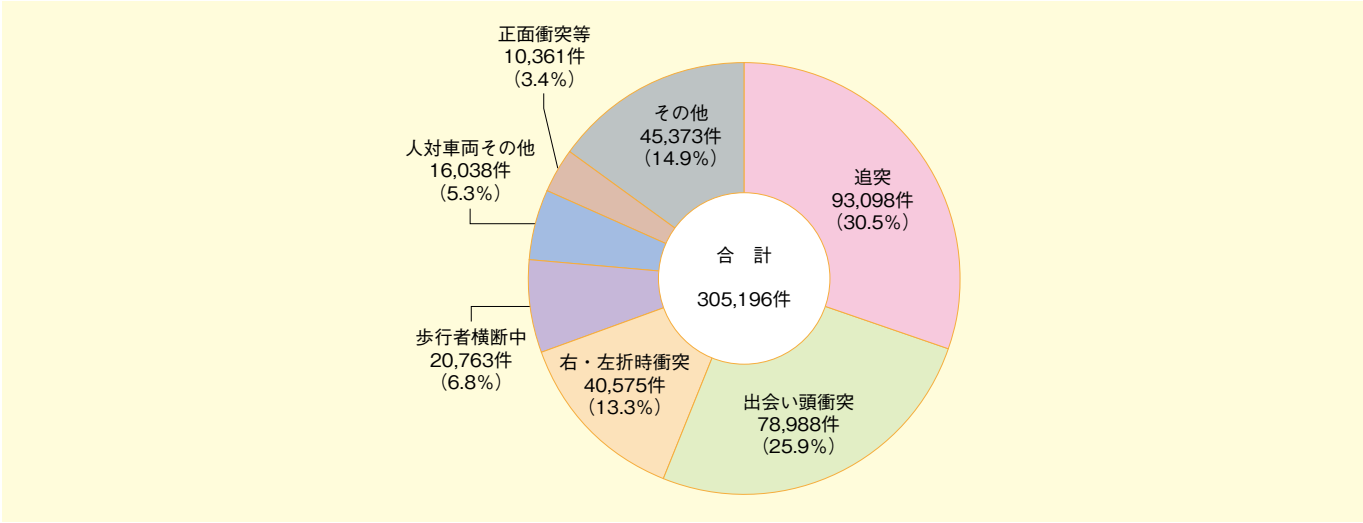
▶ 第1-8図 事故類型別人口10万人当たり交通死亡事故発生件数の推移



	平成23	24	25	26	27	28	29	30	令和元	2	3年	構成率	増減率(23年比)
正面衝突等	0.97	0.89	1.00	0.95	0.92	0.94	0.88	0.83	0.78	0.73	0.63	30.6%	-35.5%
歩行者横断中	0.92	0.90	0.85	0.81	0.82	0.74	0.72	0.65	0.58	0.52	0.49	23.7%	-47.0%
出会い頭衝突	0.53	0.49	0.43	0.43	0.45	0.39	0.40	0.33	0.32	0.27	0.26	12.9%	-50.1%
人対車両その他	0.37	0.34	0.32	0.33	0.34	0.29	0.29	0.28	0.29	0.23	0.22	10.7%	-40.0%
右・左折時衝突	0.23	0.25	0.22	0.20	0.20	0.19	0.17	0.18	0.15	0.14	0.13	6.5%	-42.8%
追突	0.24	0.20	0.18	0.18	0.16	0.16	0.13	0.16	0.12	0.10	0.11	5.1%	-55.3%

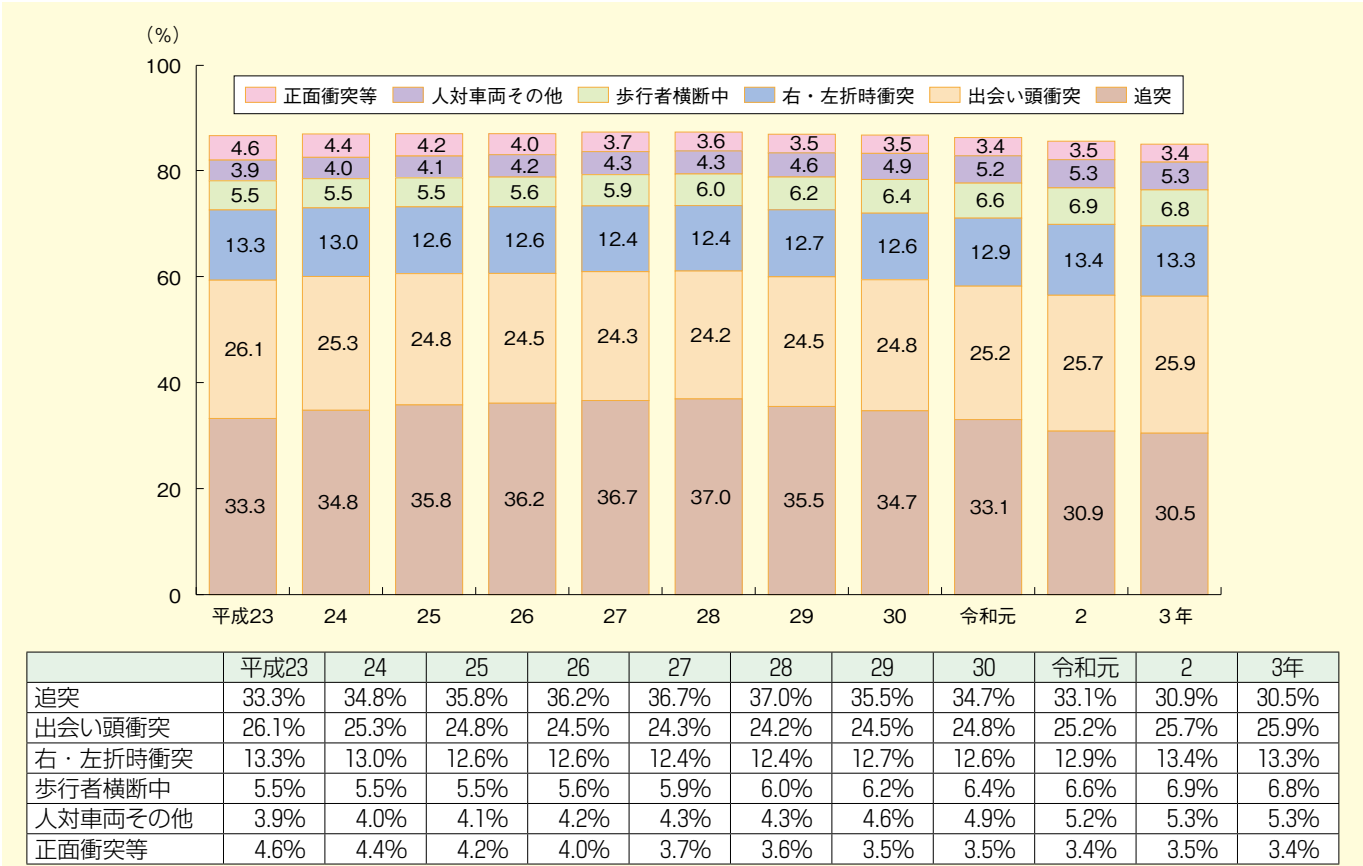
- 注 1 警察庁資料による。ただし、事故類型別「その他」を省略しているため、構成率の合計は必ずしも100%とならない。
 2 「人対車両その他」とは、人対車両の事故のうち、歩行者横断中以外の事故をいう（対面通行中、背面通行中、路上横臥等）。
 3 「正面衝突等」とは正面衝突、路外逸脱及び工作物衝突をいう。
 4 算出に用いた人口は、該当年の前年の人口であり、総務省統計資料「人口推計」（各年10月1日現在人口（補間補正を行っていないもの。ただし、国勢調査実施年は国勢調査人口による。））による。

第1-9図 事故類型別交通事故発生件数（令和3年）



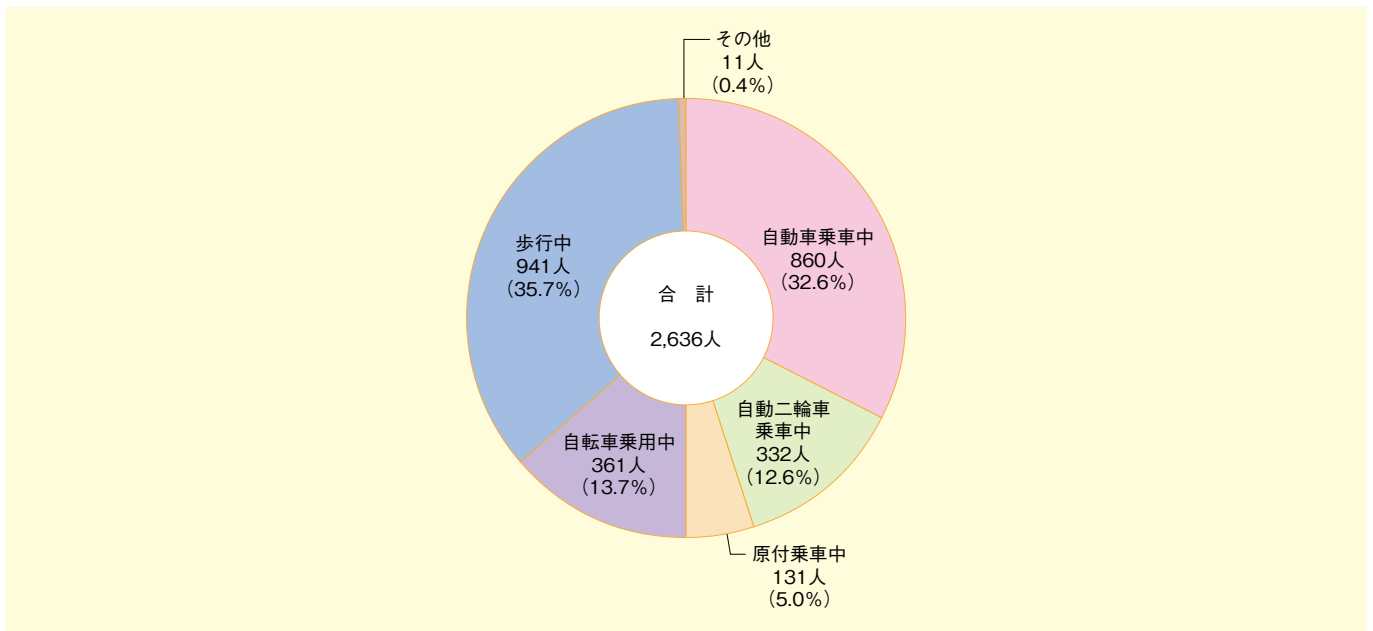
注 1 警察庁資料による。
2 「人対車両その他」とは、人対車両の事故のうち、歩行者横断中以外の事故をいう（対面通行中、背面通行中、路上横隊等）。
3 「正面衝突等」とは正面衝突、路外逸脱及び工作物衝突をいう。
4 （ ）内は構成率である。

第1-10図 事故類型別交通事故発生件数の構成率の推移



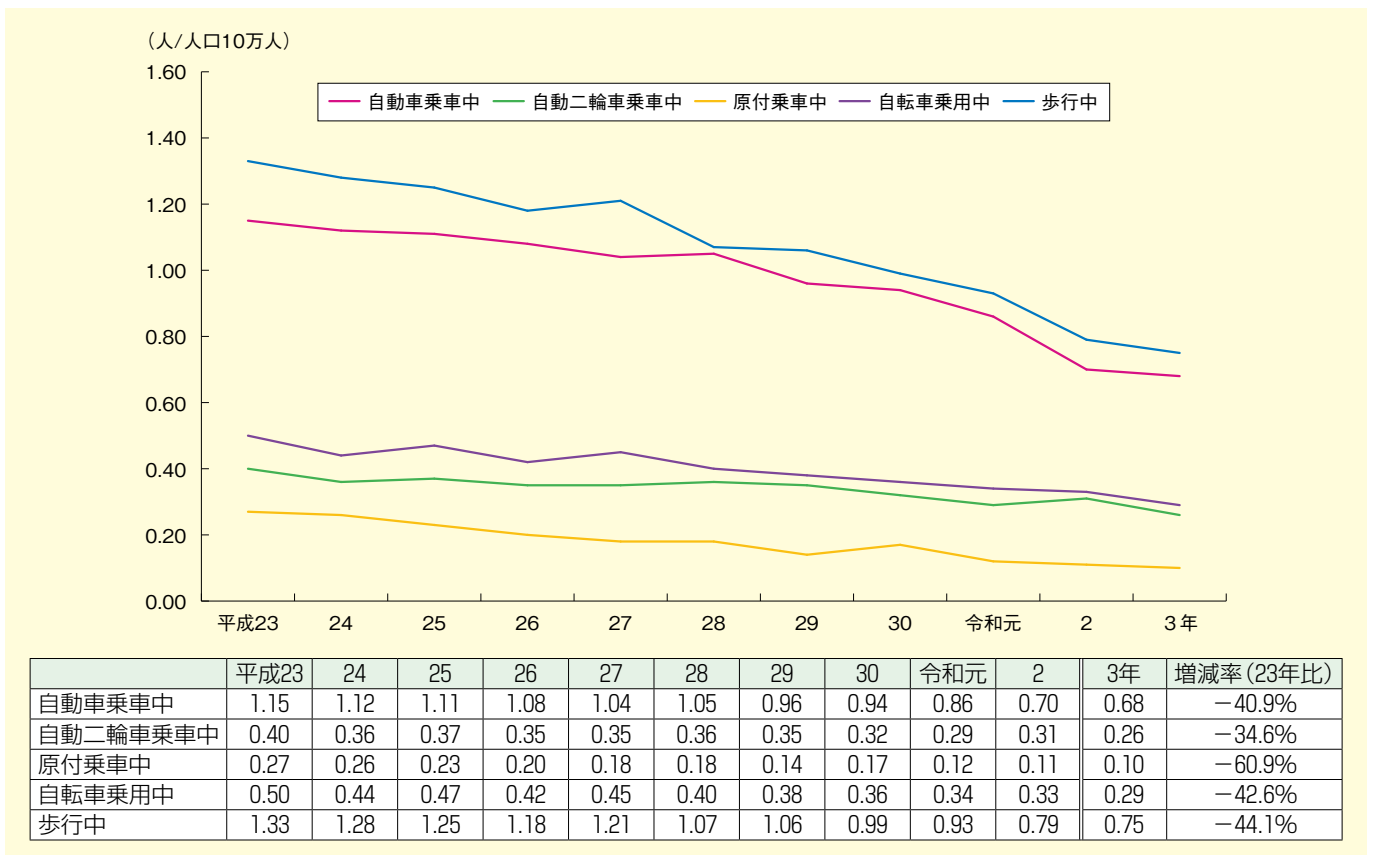
注 1 警察庁資料による。ただし、事故類型別「その他」を省略しているため、構成率の合計は必ずしも100%とならない。
2 「人対車両その他」とは、人対車両の事故のうち、歩行者横断中以外の事故をいう（対面通行中、背面通行中、路上横隊等）。
3 「正面衝突等」とは正面衝突、路外逸脱及び工作物衝突をいう。

▶ 第1-11図 状態別交通事故死者数（令和3年）



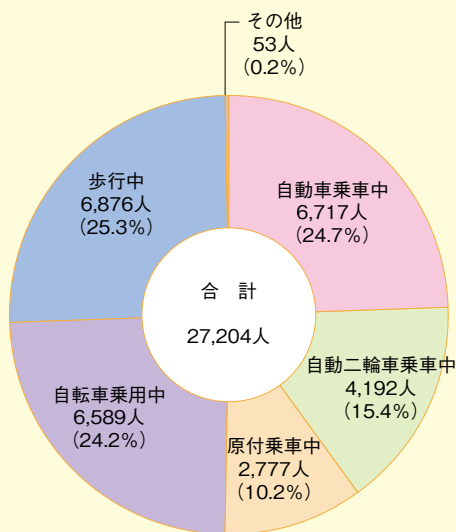
注 1 警察庁資料による。
 2 () 内は構成率である。

▶ 第1-12図 状態別人口10万人当たり交通事故死者数の推移



注 1 警察庁資料による。ただし、状態別「その他」は省略している。
 2 算出に用いた人口は、該当年の前年の人口であり、総務省統計資料「人口推計」（各年10月1日現在人口（補間補正を行っていないもの。ただし、国勢調査実施年は国勢調査人口による。））による。

▶第1-13図 状態別交通事故重傷者数（令和3年）



注 1 警察庁資料による。
 2 () 内は構成率である。

(3)年齢層別交通事故死者数・重傷者数等

令和3年中の交通事故死者数を年齢層別にみると、各層人口10万人当たりでは、80歳以上（6.3人）が最も多く、次いで70～79歳（3.8人）、60～69歳（2.1人）の順で多くなっており（第1-14図）、この3つの年齢層の死者数を合わせると全体の63.5%を占めている（第1-15図）。65歳以上の高齢者の人口10万人当たりの死者数は引き続き減少しているものの（第1-5図）、交通事故死者数に占める高齢者の割合は57.7%である（第1-15図）。

また、令和3年中の交通事故重傷者数を年齢層別にみると、各層人口10万人当たりでは、80歳以上（30.6人）が最も多い（第1-16図）。

さらに、交通事故負傷者数の構成率の推移を年齢層別にみると、80歳以上が増加し続けている（第1-17図）。

(4)年齢層別・状態別人口10万人当たり交通事故死者数（令和3年）

状態別でみた過去10年間の交通事故死者数（人口10万人当たり）の推移については、いずれも減少傾向にあるが（第1-12図）、令和3年の歩行中死者数（人口10万人当たり）については、高齢者で多く、特に80歳以上（3.42人）では全年齢層（0.75人）の約5倍の水準となっているほか、40歳代以降は、年齢が高くなるにつれて、歩行中、自動車

乗車中、自転車乗用中で増加している（第1-18図）。

(5)年齢層別・状態別・男女別交通事故死者数（令和3年）

交通事故死者数を年齢層別・状態別・男女別にみると、16～24歳の女性及び25～64歳の女性では自動車乗車中、15歳以下の男女及び65歳以上の男女では歩行中の占める割合が高いほか、16～24歳の男性では自動二輪車乗車中の割合が高くなっている（第1-19図）。

(6)昼夜別・状態別交通事故死者数及び重傷者数（令和3年）

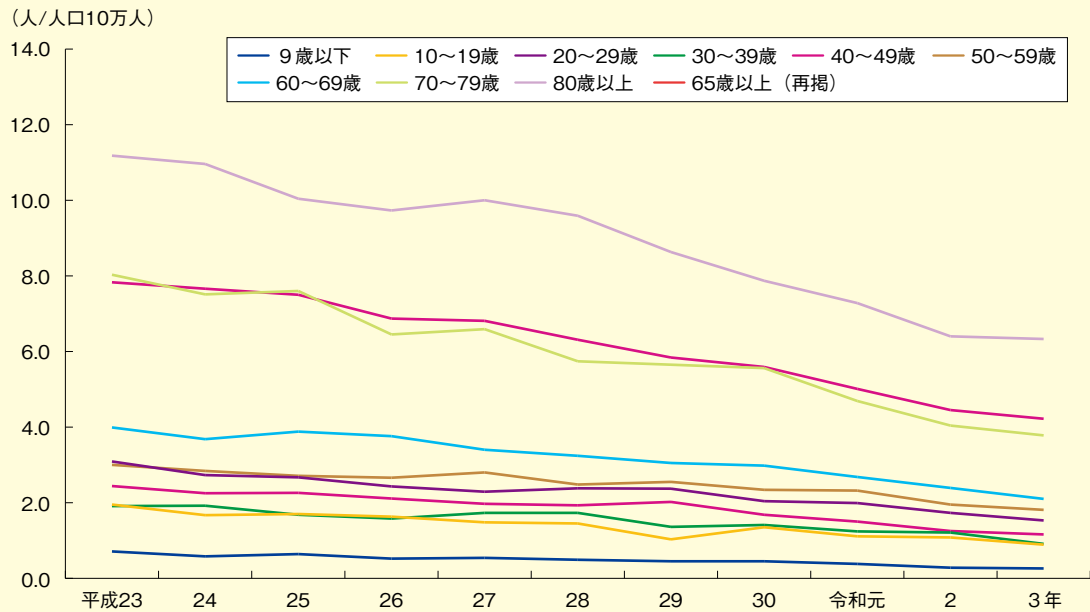
交通事故死者数を昼夜別・状態別にみると、原付乗車中（昼間69.5%）、自動車乗車中（昼間64.9%）、自転車乗用中（昼間63.2%）、自動二輪車乗車中（昼間61.1%）については昼間の割合が6割以上と高いのに対して、歩行中（夜間63.0%）については、夜間の割合が高くなっている（第1-20図）。

重傷者数を昼夜別・状態別にみると、自転車乗用中（昼間80.0%）、自動車乗車中（昼間74.1%）、原付乗車中（昼間71.7%）、自動二輪車乗車中（昼間66.9%）と、歩行中（昼間58.4%）を除きいずれも昼間の割合が6割以上と高い（第1-20図）。

(7)道路形状別交通死亡事故発生件数（令和3年）

令和3年中の交通死亡事故発生件数を道路形状別にみると、交差点内（34.8%）が最も多く、次

▶ 第1-14図 年齢層別人口10万人当たり交通事故死者数の推移

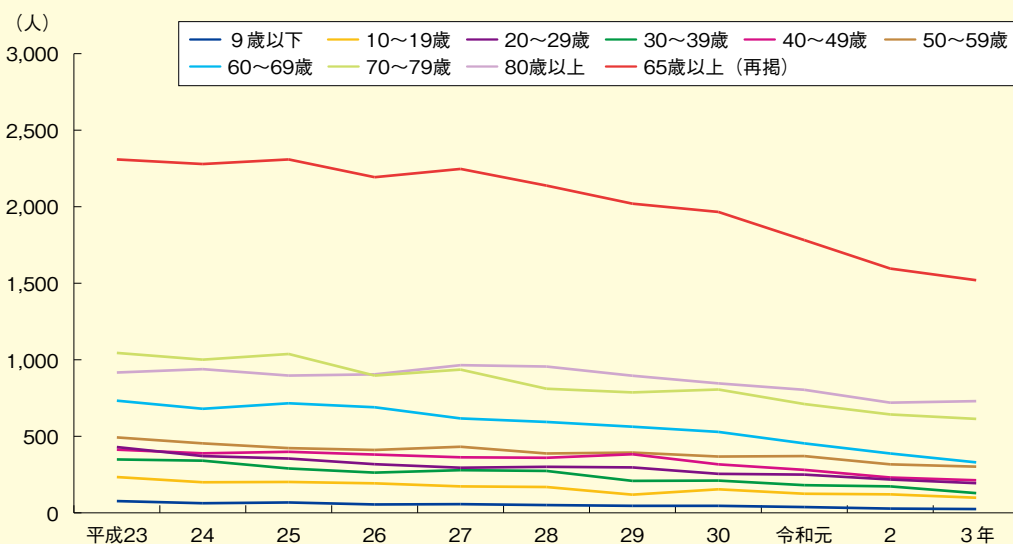


	平成23	24	25	26	27	28	29	30	令和元	2	3年	増減率(23年比)
9歳以下	0.7	0.6	0.6	0.5	0.5	0.5	0.4	0.5	0.4	0.3	0.3	-63.3%
10～19歳	1.9	1.7	1.7	1.6	1.5	1.4	1.0	1.3	1.1	1.1	0.9	-54.1%
20～29歳	3.1	2.7	2.7	2.4	2.3	2.4	2.4	2.0	2.0	1.7	1.5	-50.6%
30～39歳	1.9	1.9	1.7	1.6	1.7	1.7	1.4	1.4	1.2	1.2	0.9	-52.5%
40～49歳	2.4	2.3	2.3	2.1	2.0	1.9	2.0	1.7	1.5	1.2	1.2	-52.5%
50～59歳	3.0	2.8	2.7	2.7	2.8	2.5	2.6	2.3	2.3	1.9	1.8	-39.7%
60～69歳	4.0	3.7	3.9	3.8	3.4	3.2	3.1	3.0	2.7	2.4	2.1	-47.2%
70～79歳	8.0	7.5	7.6	6.5	6.6	5.7	5.6	5.6	4.7	4.0	3.8	-53.0%
80歳以上	11.2	11.0	10.0	9.7	10.0	9.6	8.6	7.9	7.3	6.4	6.3	-43.4%
65歳以上（再掲）	7.8	7.7	7.5	6.9	6.8	6.3	5.8	5.6	5.0	4.4	4.2	-46.1%
全年齢層	3.7	3.5	3.4	3.2	3.2	3.1	2.9	2.8	2.5	2.3	2.1	-43.0%

注 1 警察庁資料による。

2 算出に用いた人口は、該当年の前年の人口であり、総務省統計資料「人口推計」（各年10月1日現在人口（補間補正を行っていないもの。ただし、国勢調査実施年は国勢調査人口による。））による。

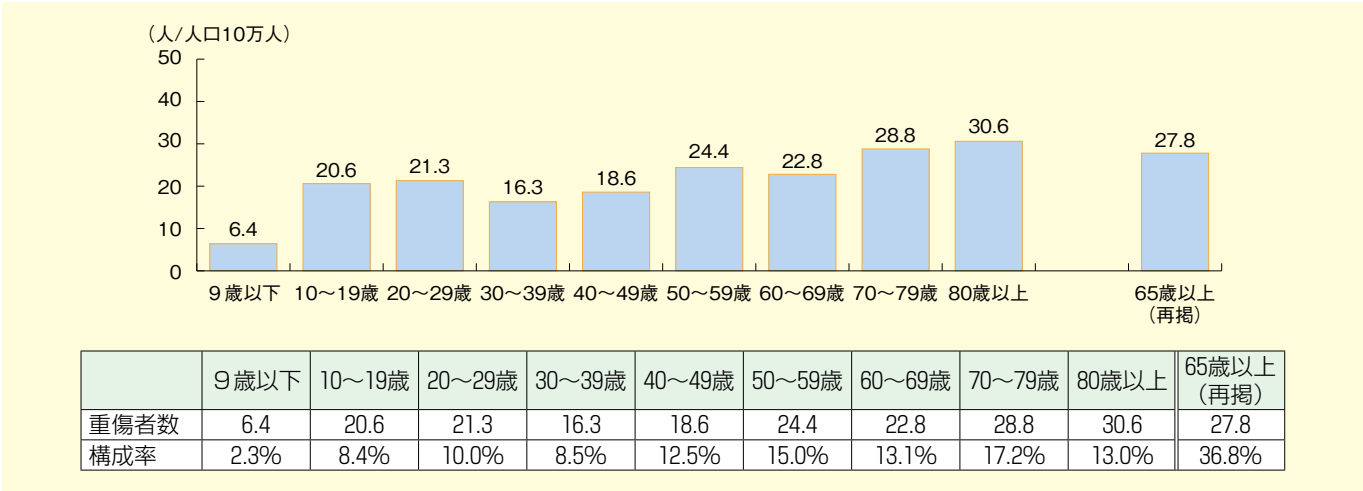
▶ 第1-15図 年齢層別交通事故死者数の推移



	令和3年	
	死者数	構成率
9歳以下	25	0.9%
10～19歳	99	3.8%
20～29歳	194	7.4%
30～39歳	129	4.9%
40～49歳	213	8.1%
50～59歳	302	11.5%
60～69歳	330	12.5%
70～79歳	614	23.3%
80歳以上	730	27.7%
65歳以上（再掲）	1,520	57.7%

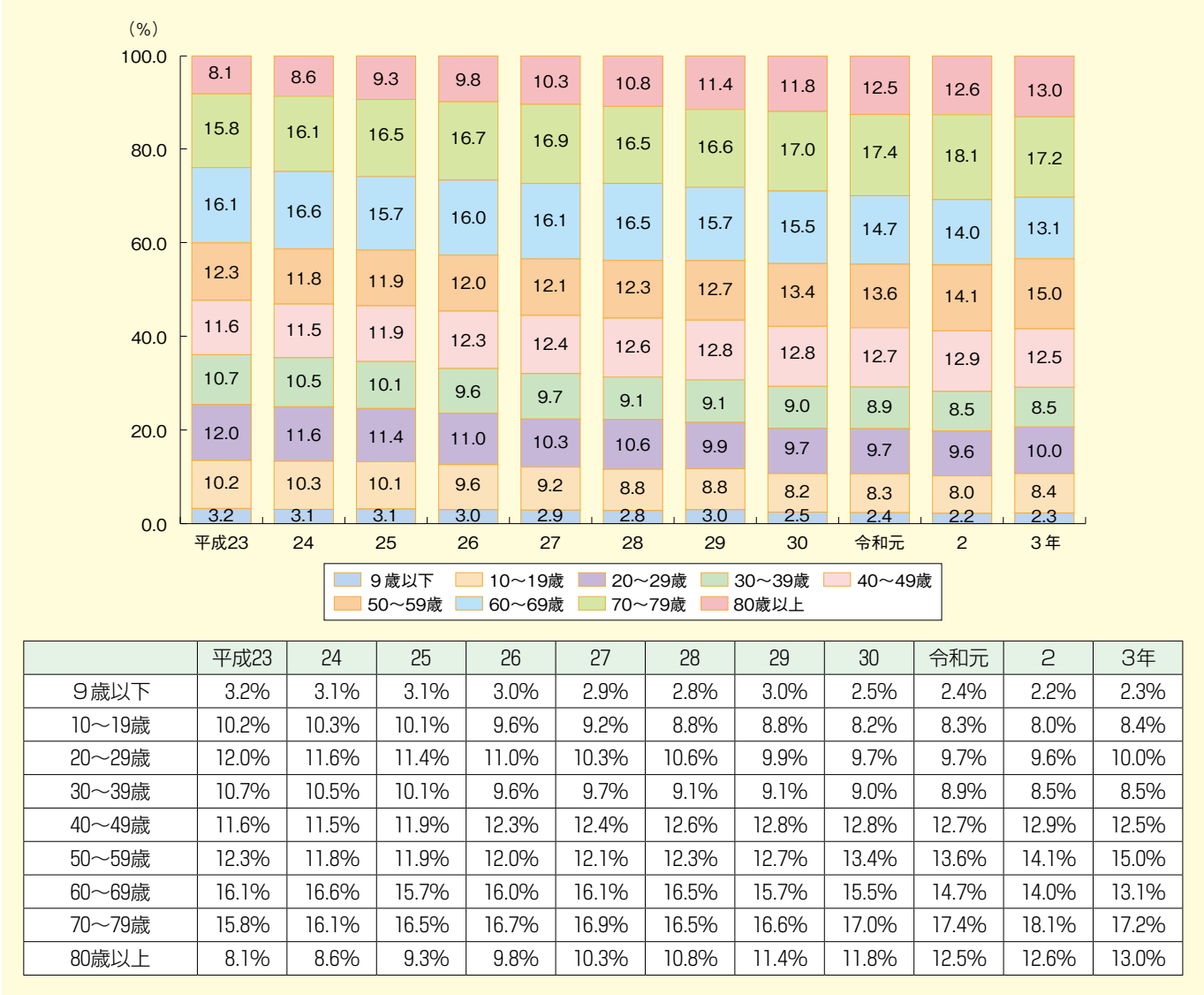
注 警察庁資料による。

第1-16図 年齢層別人口10万人当たり交通事故重傷者数（令和3年）



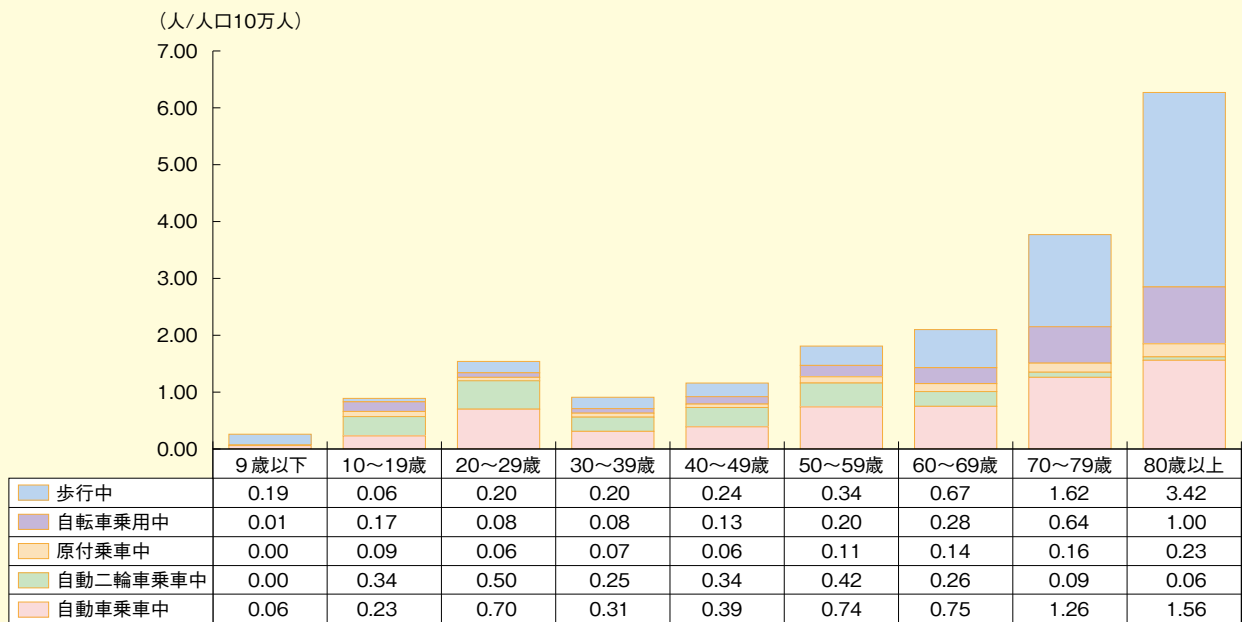
注 1 警察庁資料による。
2 算出に用いた人口は、総務省統計資料「人口推計」（令和2年10月1日現在）による。

第1-17図 年齢層別交通事故負傷者数の構成率の推移



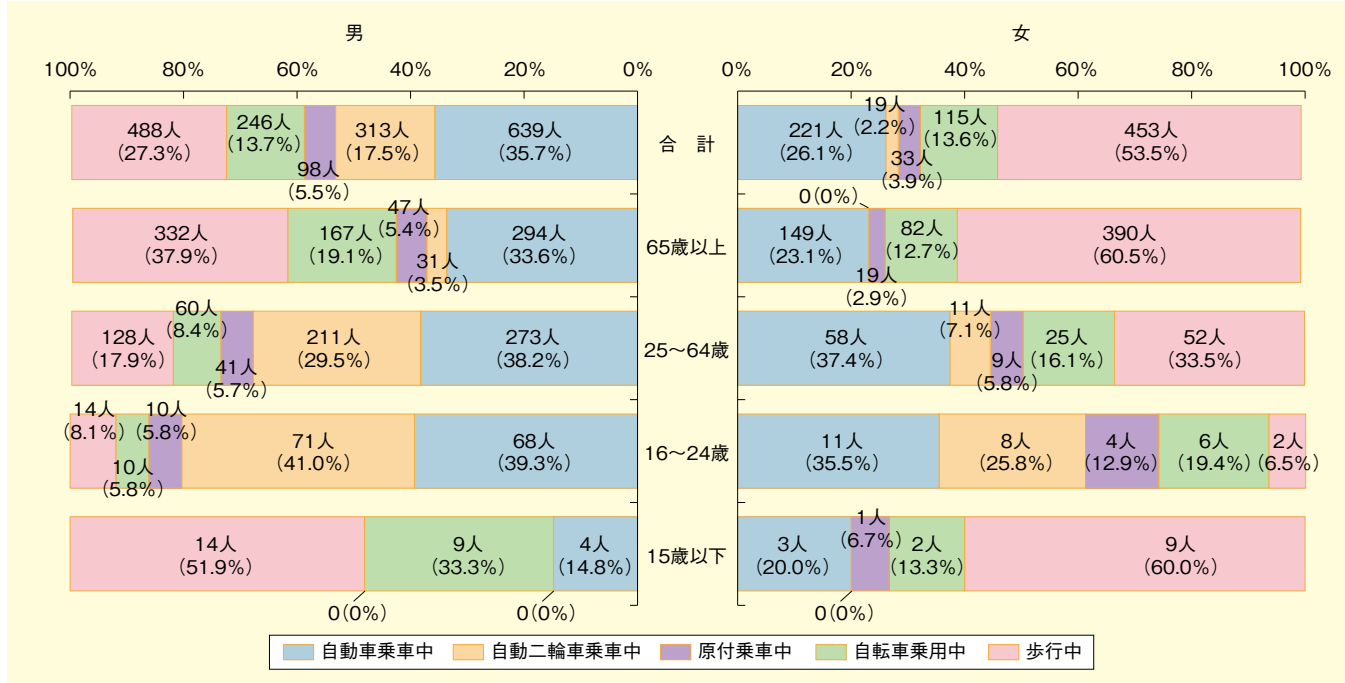
注 警察庁資料による。

▶ 第1-18図 年齢層別・状態別人口10万人当たり交通事故死者数（令和3年）



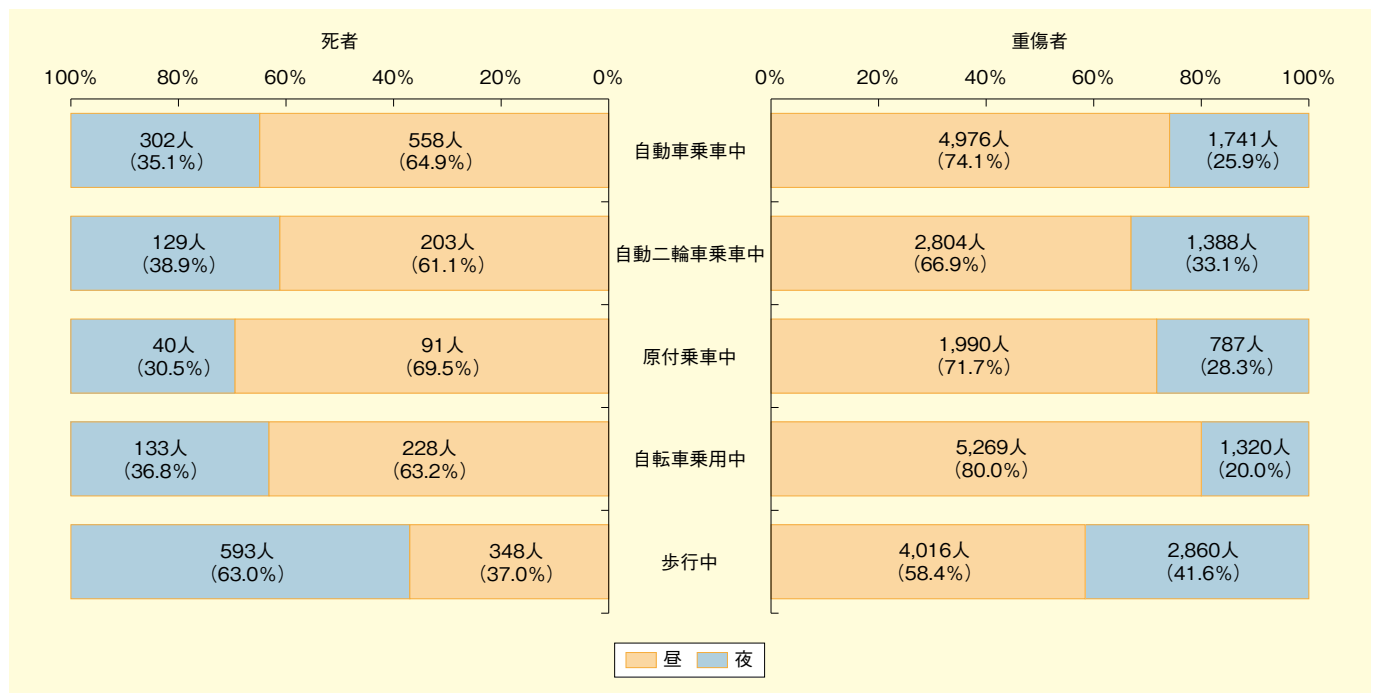
- 注 1 警察庁資料による。
 2 算出に用いた人口は、総務省統計資料「人口推計」（令和2年10月1日現在）による。

▶ 第1-19図 年齢層別・状態別・男女別交通事故死者数（令和3年）



- 注 1 警察庁資料による。ただし、上記の状態別に含まれない事故（列車との事故等）を省略しているため、構成率の合計は必ずしも100%とならない。
 2 () 内は構成率である。

▶第1-20図 昼夜別・状態別交通事故死者数及び重傷者数（令和3年）



注 1 警察庁資料による。
 2 昼夜別の「昼間」とは日の出から日没までの間をいい、「夜間」とは、日没から日の出までの間をいう。
 3 日の出及び日没の時刻は、各日ごとの各都道府県の都道府県庁所在地（北海道は各方面本部所在地を含む。）の国立天文台天文情報センター暦計算室の計算による日の出入り時刻による。

いで一般単路（交差点、カーブ、トンネル、踏切等を除いた道路形状をいう。）(31.7%)が多くなっている（第1-21図）。

(8)第1当事者別の交通死亡事故発生件数（令和3年）

自動車、自動二輪車又は原動機付自転車（以下「自動車等」という。）の運転者が第1当事者となる交通死亡事故発生件数（免許保有者10万人当たり）を過去10年間の推移で年齢層別にみると、16～19歳、80歳以上が他に比べ多くなっており、令和3年中については、16～19歳（9.7件）が最も多く、次いで80歳以上（8.2件）が多くなっている（第1-22図）。

令和3年中の交通死亡事故発生件数を法令違反別（第1当事者）にみると、安全運転義務違反が53.6%を占め、中でも漫然運転（13.7%）、運転操作不適（12.9%）、安全不確認（11.5%）、脇見運転（9.9%）が多い（第1-23図）。

当事者別（第1当事者）にみると、自家用乗用車（48.6%）及び自家用貨物車（17.0%）で全体の7割弱を占めている（第1-24図）。

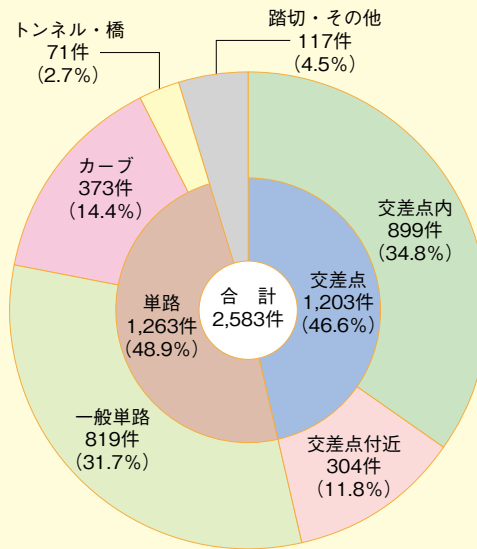
(9)歩行中、自転車乗用中の交通死亡事故における法令違反の有無

歩行中の交通事故死者数は減少傾向にあるものの、状態別交通事故死者数では最も多くなっている（第1-25図）。令和3年中における歩行中死者数の法令違反の有無を高齢者と高齢者以外に分けてみると、ともに5割以上に法令違反があるが（第1-26図）、法令違反別では、高齢者は横断歩道外横断や走行車両の直前直後横断など「横断違反」の割合が約29%を占めており、高齢者以外と比べて多くなっている（第1-27図）。また、令和3年中の自転車乗用中死者数について、高齢者と高齢者以外に分けてみると、高齢者は前年から減少しているが、自転車側に法令違反があった割合が約77%と多くを占めている（第1-28図）。

(10)飲酒運転による交通事故発生状況（令和3年）

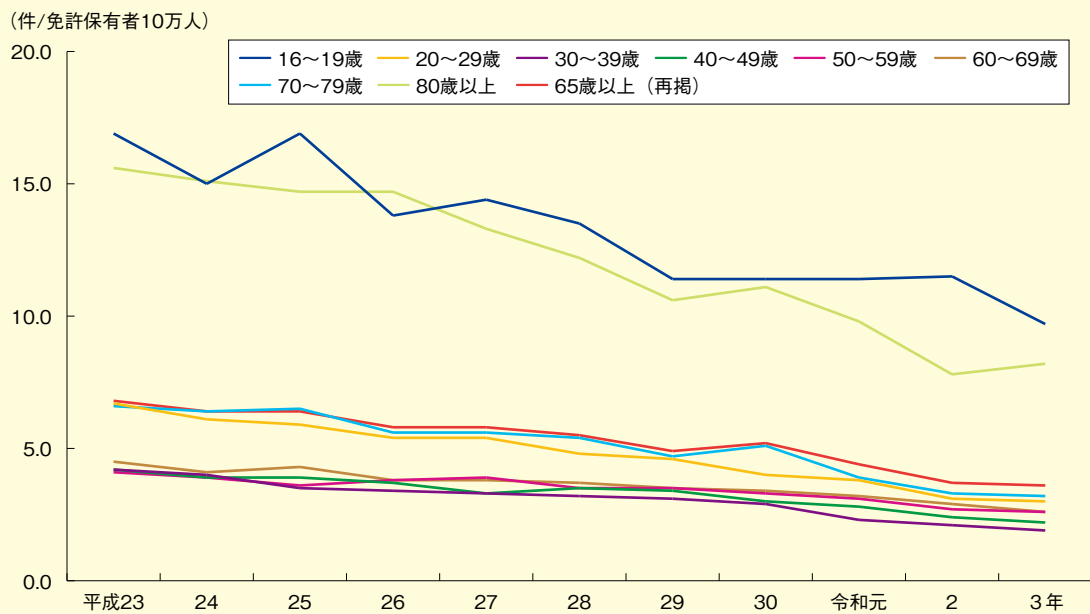
令和3年中の自動車等の運転者（第1当事者）の飲酒運転による交通事故発生件数は2,198件で、前年に比べると324件減少した。飲酒運転による死亡事故は、平成14年以降、累次の飲酒運転の厳罰化、飲酒運転根絶の社会的気運の高まりにより

▶ 第1-21図 道路形状別交通死亡事故発生件数（令和3年）



注 1 警察庁資料による。
2 () 内は構成率である。

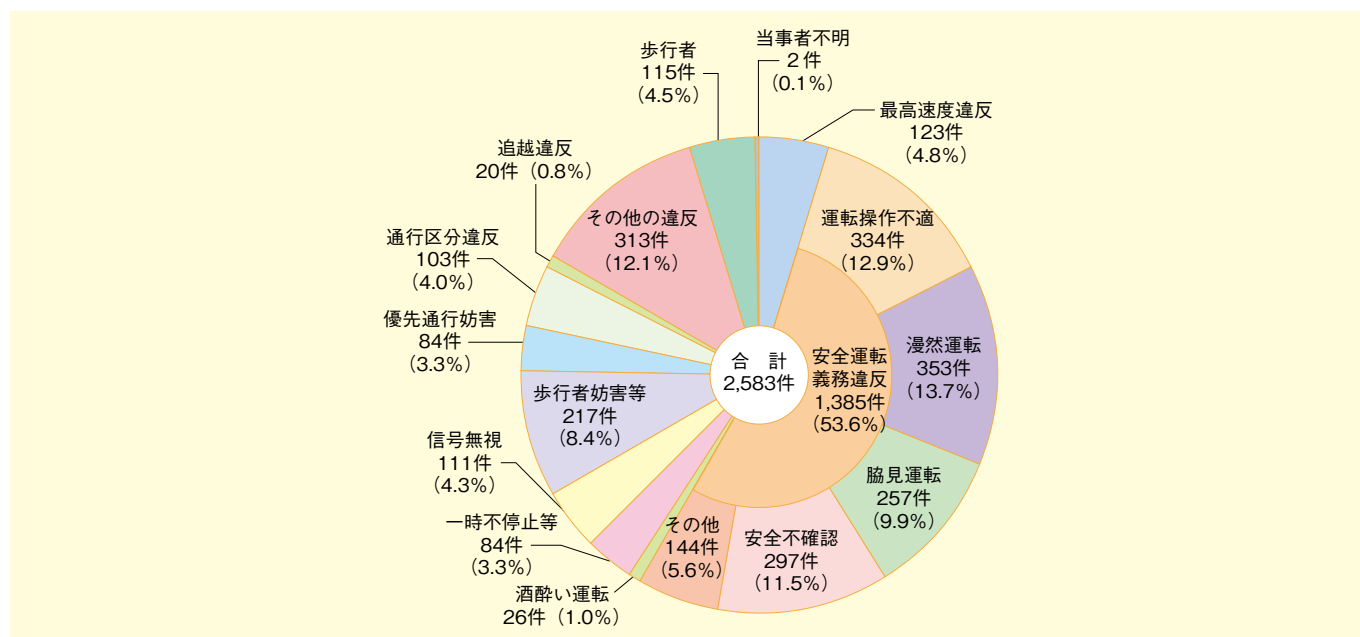
▶ 第1-22図 自動車、自動二輪車又は原動機付自転車運転者（第1当事者）の年齢層別免許保有者10万人当たり交通死亡事故発生件数の推移



	平成23	24	25	26	27	28	29	30	令和元	2	3年
16～19歳	16.9	15.0	16.9	13.8	14.4	13.5	11.4	11.4	11.4	11.5	9.7
20～29歳	6.7	6.1	5.9	5.4	5.4	4.8	4.6	4.0	3.8	3.1	3.0
30～39歳	4.2	4.0	3.5	3.4	3.3	3.2	3.1	2.9	2.3	2.1	1.9
40～49歳	4.2	3.9	3.9	3.7	3.3	3.5	3.4	3.0	2.8	2.4	2.2
50～59歳	4.1	3.9	3.6	3.8	3.9	3.5	3.5	3.3	3.1	2.7	2.6
60～69歳	4.5	4.1	4.3	3.8	3.8	3.7	3.5	3.4	3.2	2.9	2.6
70～79歳	6.6	6.4	6.5	5.6	5.6	5.4	4.7	5.1	3.9	3.3	3.2
80歳以上	15.6	15.1	14.7	14.7	13.3	12.2	10.6	11.1	9.8	7.8	8.2
65歳以上（再掲）	6.8	6.4	6.4	5.8	5.8	5.5	4.9	5.2	4.4	3.7	3.6

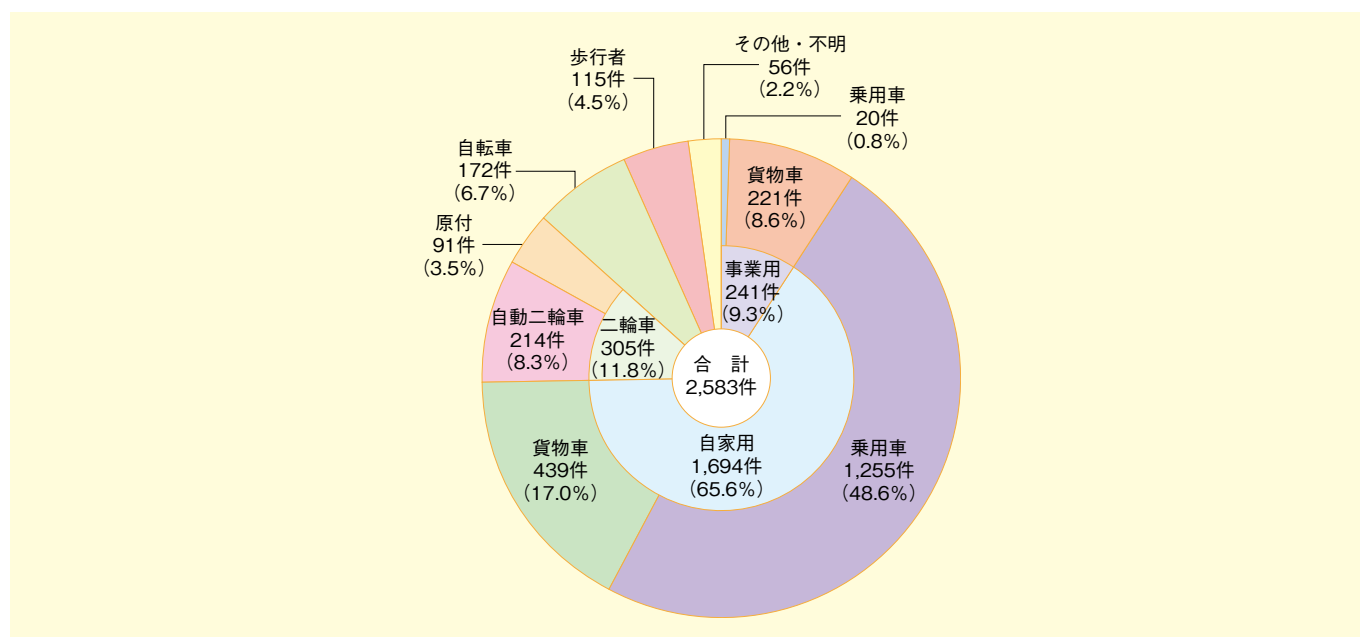
注 警察庁資料による。

▶第1-23図 法令違反別（第1当事者）交通死亡事故発生件数（令和3年）



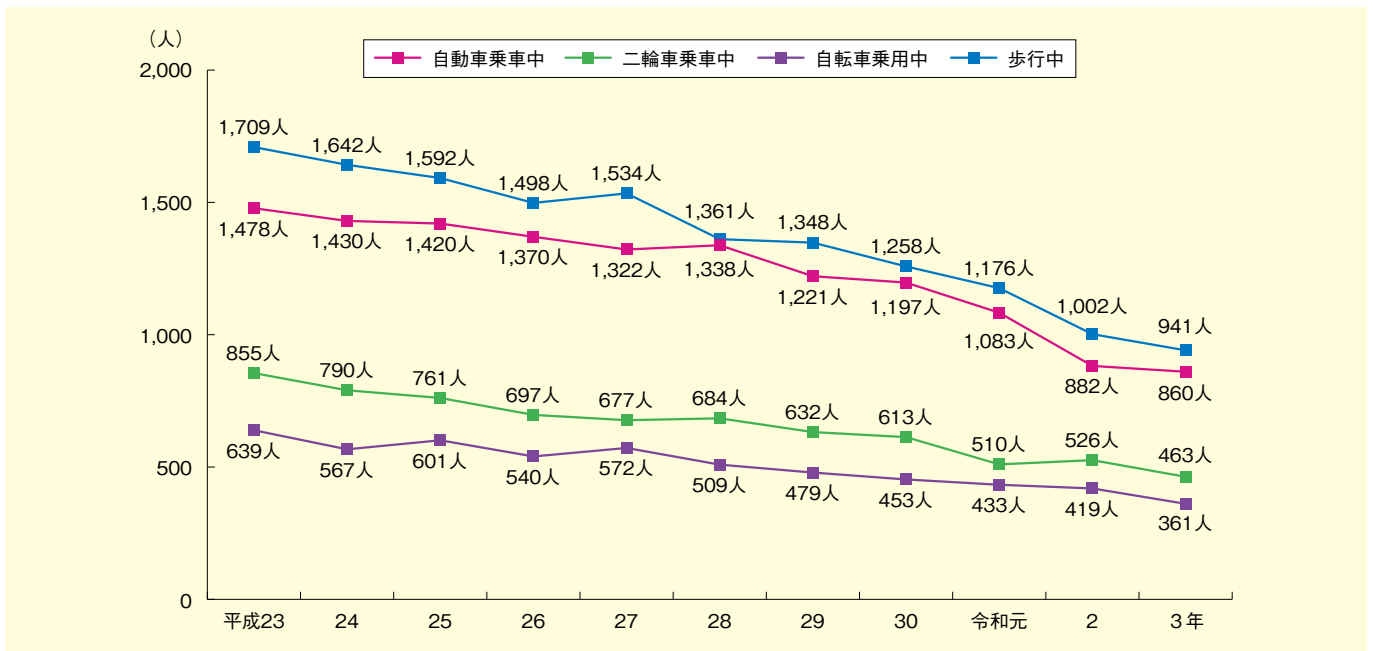
注 1 警察庁資料による。
2 () 内は構成率である。

▶第1-24図 当事者別（第1当事者）交通死亡事故発生件数（令和3年）



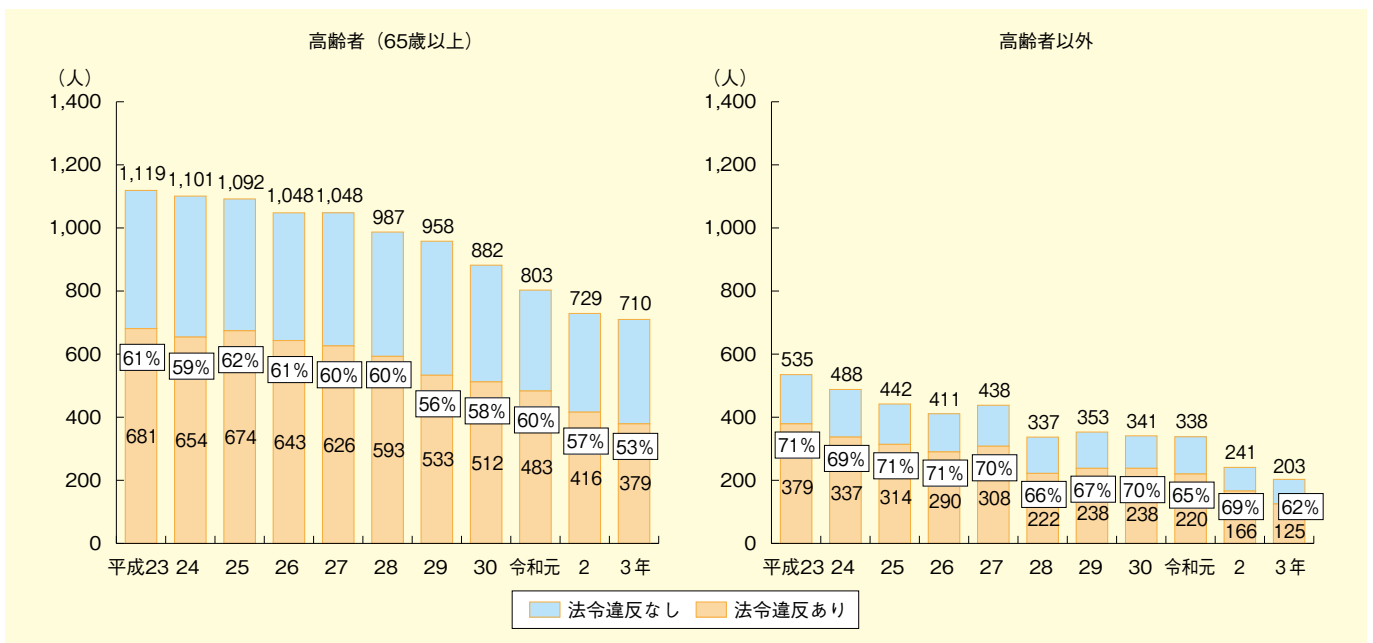
注 1 警察庁資料による。
2 () 内は構成率である。

▶ 第1-25図 状態別交通事故死者数の推移



注 警察庁資料による。

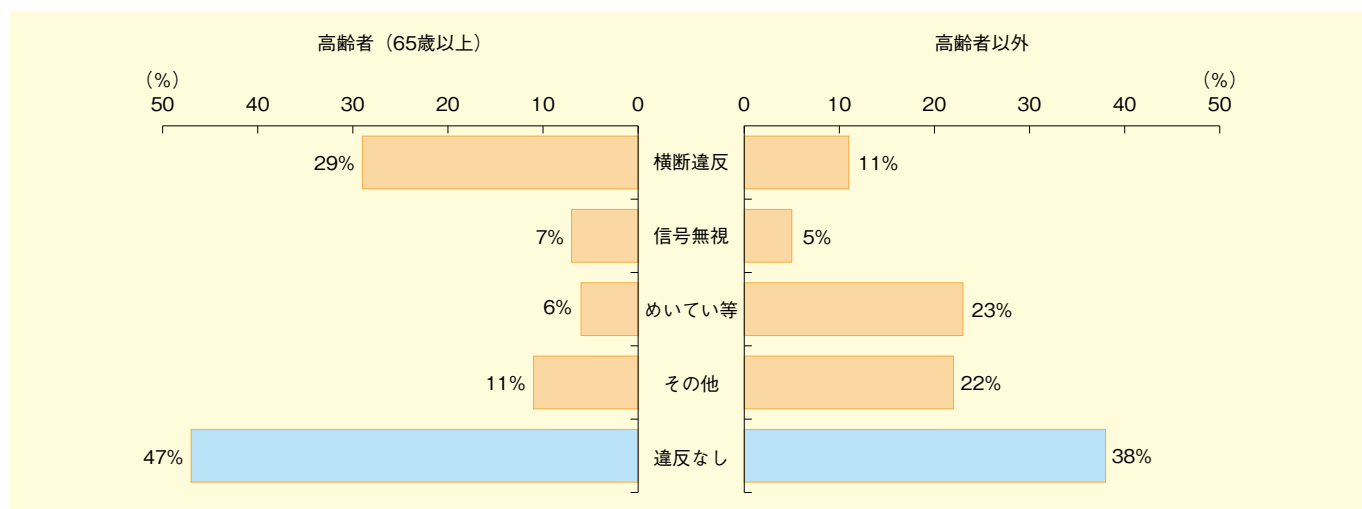
▶ 第1-26図 歩行中死者（第1・第2当事者）の法令違反状況の推移



注 1 警察庁資料による。

2 「違反あり」には、法令に規定のない「飛び出し（安全を確認しないで道路に飛び出したもの）」、「調査不能（違反種別が不明の場合）」等を含む。

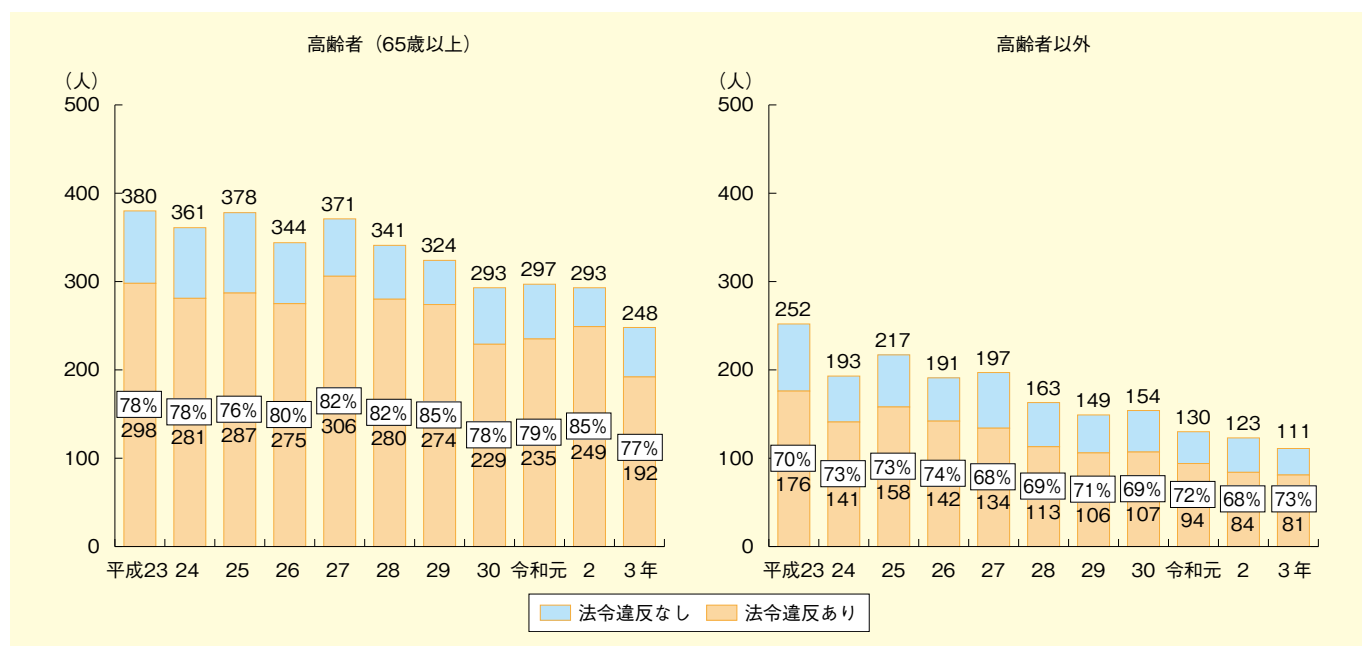
▶第1-27図 歩行中死者（第1・第2当事者）の法令違反別比較（令和3年）



注 1 警察庁資料による。

2 「横断違反」とは、横断歩道外横断、走行車両の直前直後横断等をいう。

▶第1-28図 自転車乗用中死者（第1・第2当事者）の法令違反状況の推移



注 1 警察庁資料による。

2 「違反あり」には、「調査不能（違反種別が不明の場合）」等を含む。

大幅に減少してきたが、近年はその減少幅が縮小している。令和3年中の交通死亡事故発生件数は152件と前年と比べて7件減少した（第1-29図）。

(11)シートベルト着用有無別の交通事故死者数（令和3年）

令和3年中の自動車乗車中の交通事故死者数をシートベルト着用の有無別にみると、非着用は372人で、前年に比べると4人増加したが、全体に占める割合は43.3%で前年（41.7%）とほぼ同水準だった。これまでシートベルト着用者率の向上が自動車乗車中の死者数の減少に大きく寄与していたが、近年はシートベルト着用者率が伸び悩んでいる。3年中のシートベルト着用者率（自動車乗車中死傷者に占めるシートベルト着用の死傷者の割合）は94.8%にとどまっており、自動車乗車中の交通事故死者数をシートベルト着用有無別にみると、シートベルト着用者数はシートベルト非着用者数の1.2倍になっているが、3年中のシートベルト着用有無別の致死率をみると、非着用の致死率は着用の17.0倍と高くなっている（第1-30

図、第1-31図及び第1-32図）。

(12)チャイルドシート使用の有無別死傷者数

令和3年中の6歳未満幼児の自動車同乗中の死者数は、5人（うちチャイルドシート使用は2人。）であり、重傷者数は39人であった（第1-33図）。

チャイルドシートの使用者率（6歳未満幼児の自動車同乗中死傷者に占めるチャイルドシート使用の死傷者の割合）は、79.5%であり、前年とほぼ変わらなかった。また、6歳未満幼児の自動車同乗中の致死率は0.15%、死亡重傷率は1.33%であった（第1-34図）。

令和3年中のチャイルドシート使用有無別の死亡重傷率をみると、不使用は使用の1.7倍、致死率をみると、不使用は使用の4.2倍となる（第1-35図）。

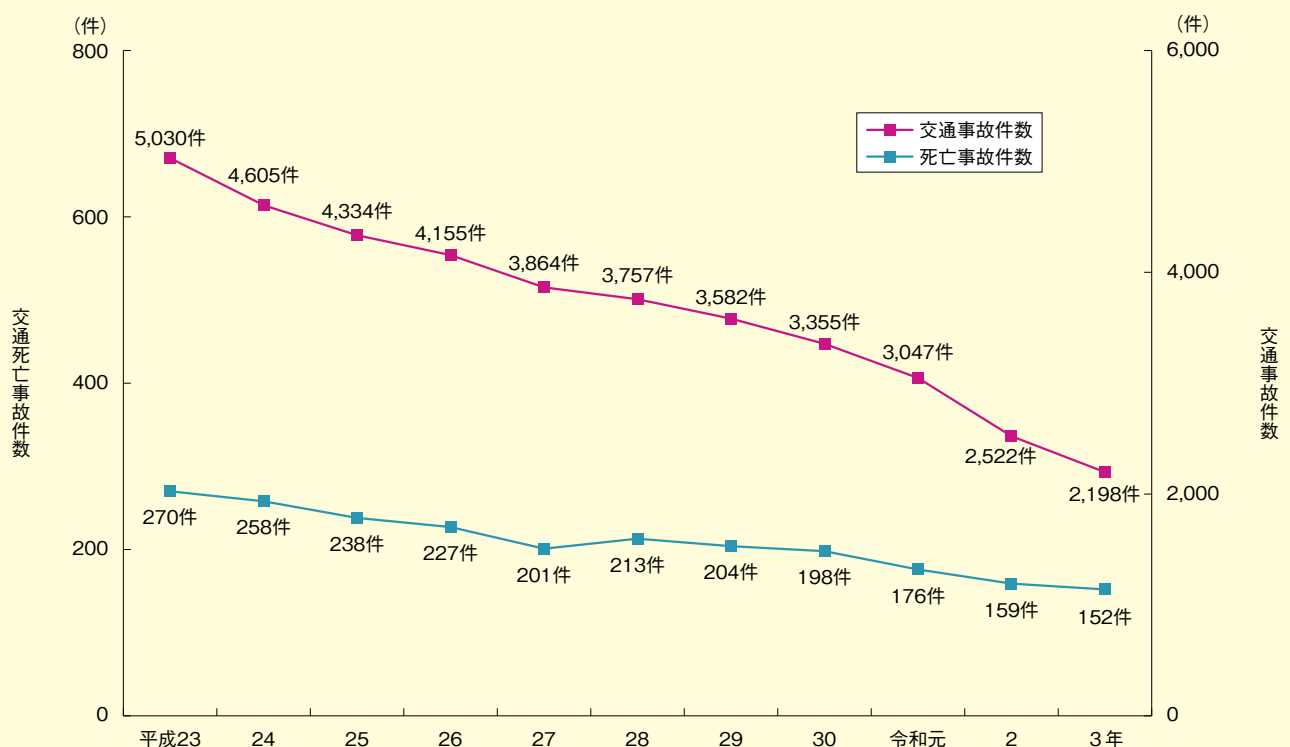
3 高速道路における交通事故発生状況

(1)概況

令和3年中の高速道路（高速自動車国道法（昭32法79）第4条第1項に規定する高速自動車国道及び道路交通法（昭35法105）第110条第1項の規

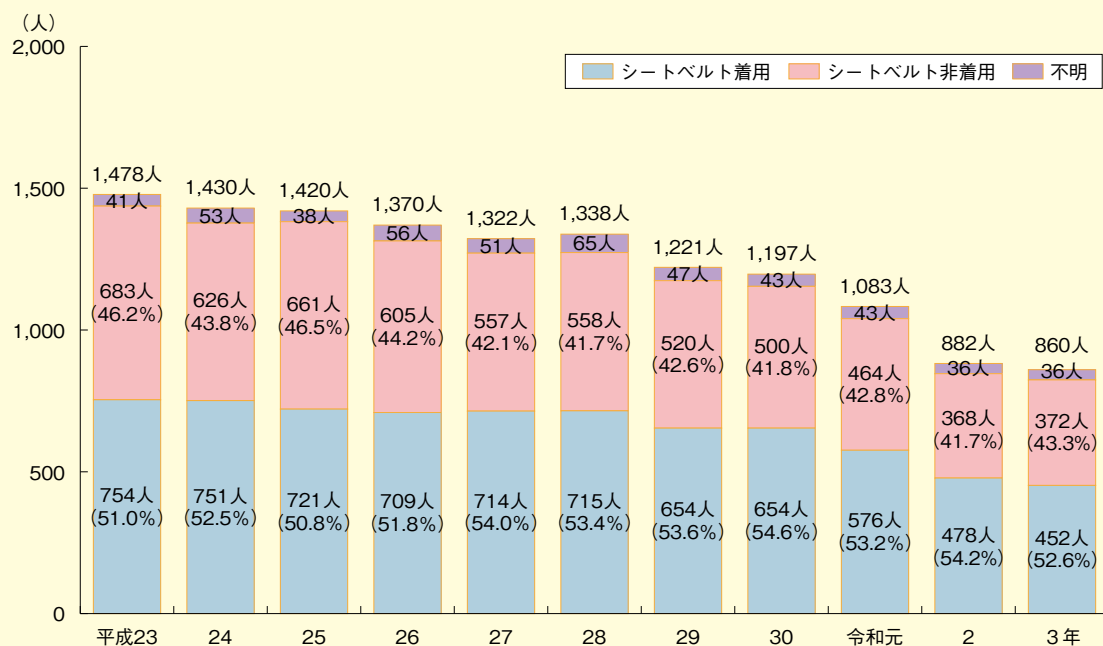
▶ 第1-29図

自動車、自動二輪車又は原動機付自転車運転者（第1当事者）の飲酒運転による交通事故発生件数及び交通死亡事故件数の推移



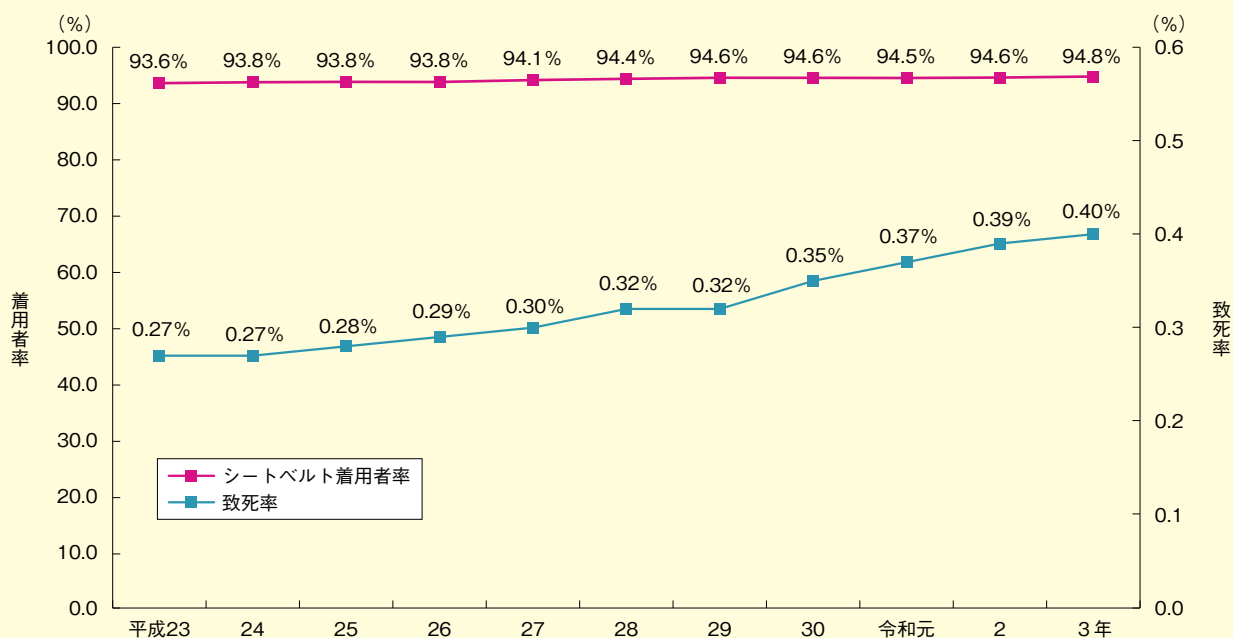
注 警察庁資料による。

▶第1-30図 自動車乗車中の交通事故におけるシートベルト着用有無別死者数の推移



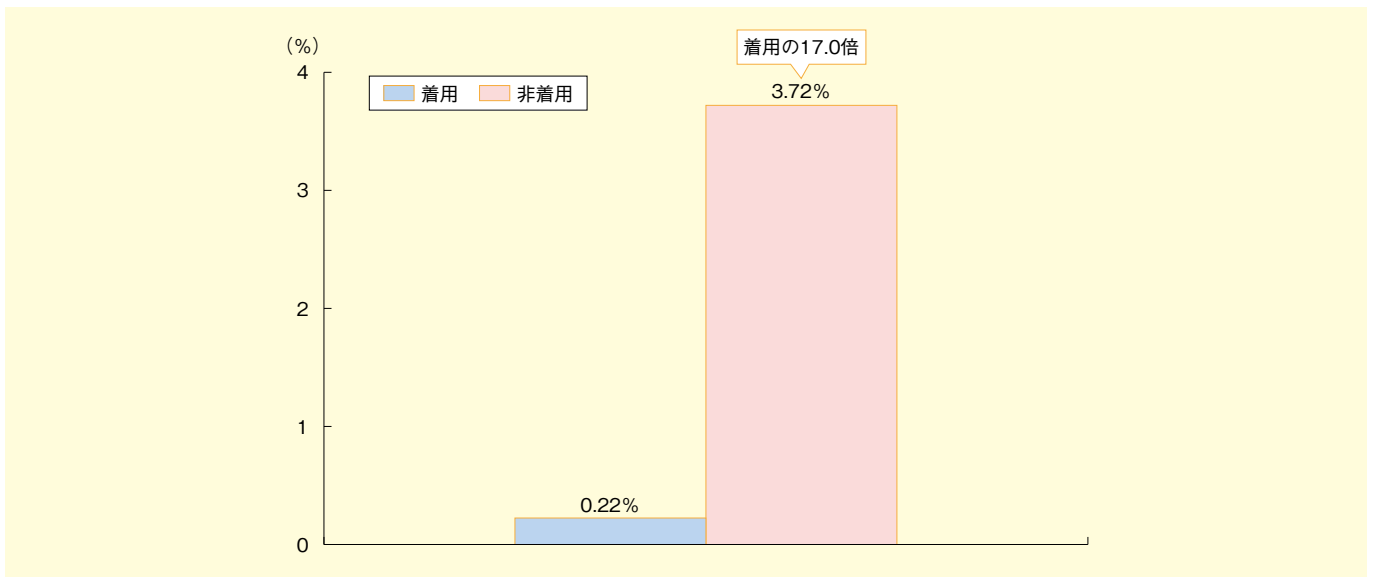
注 1 警察庁資料による。
2 () 内は構成率である。

▶第1-31図 自動車乗車中の交通事故におけるシートベルト着用者率及び致死率の推移



注 1 警察庁資料による。
2 シートベルト着用者率＝シートベルト着用死傷者数（自動車乗車中）÷死傷者数（自動車乗車中）×100
3 致死率＝死者数（自動車乗車中）÷死傷者数（自動車乗車中）×100

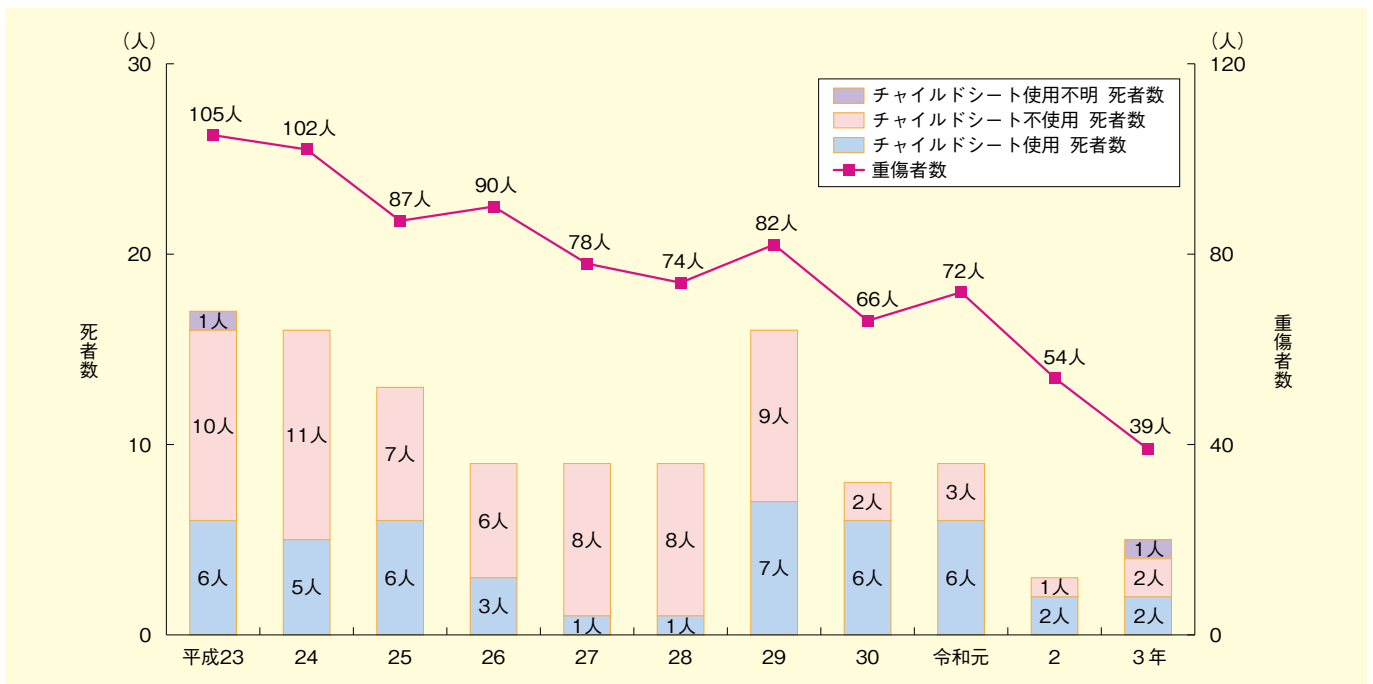
▶ 第1-32図 自動車乗車中の交通事故におけるシートベルト着用有無別致死率（令和3年）



注 1 警察庁資料による。

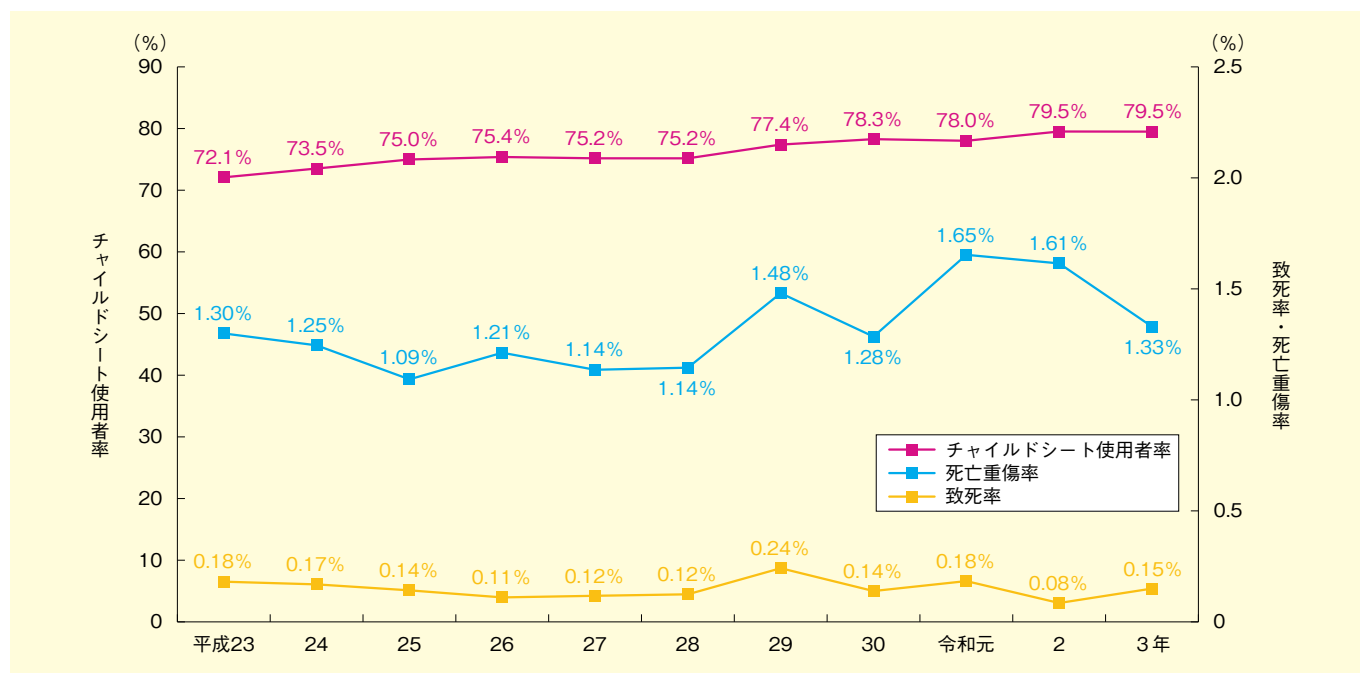
2 致死率 = 死者数（自動車乗車中）÷ 死傷者数（自動車乗車中）× 100

▶ 第1-33図 自動車同乗中の交通事故におけるチャイルドシート使用有無別6歳未満死者数及び6歳未満重傷者数の推移



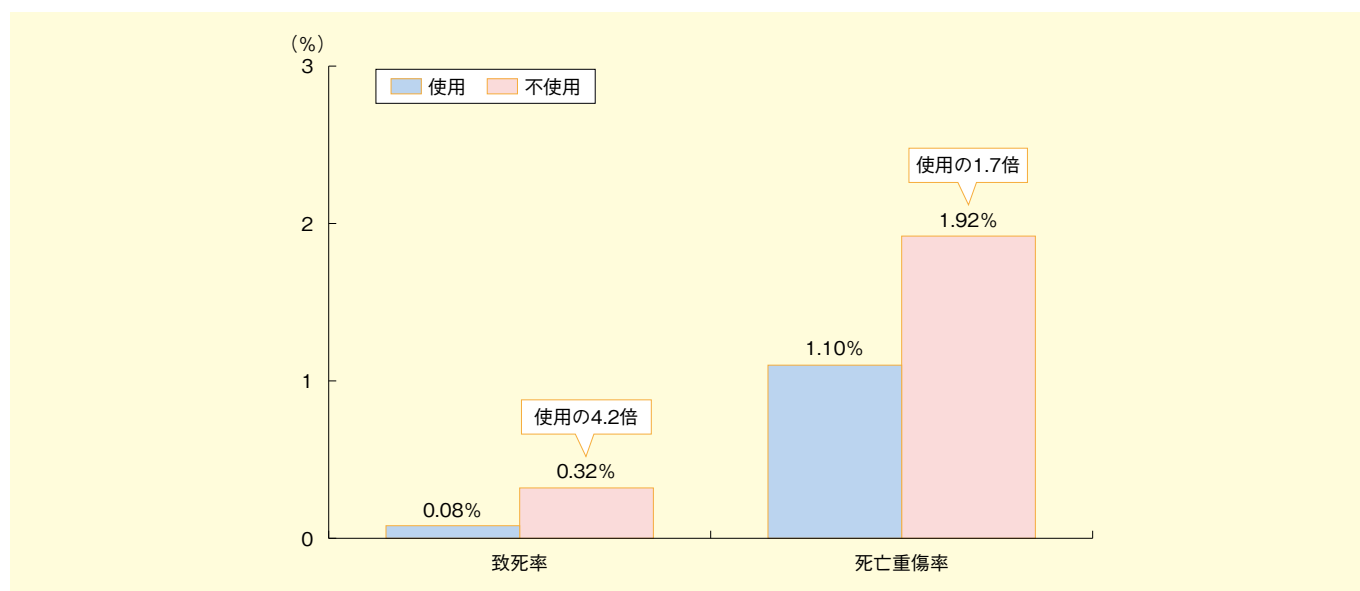
注 警察庁資料による。

▶第1-34図 自動車同乗中の交通事故における6歳未満チャイルドシート使用者率、致死率及び死亡重傷率の推移



- 注 1 警察庁資料による。
 2 $\text{チャイルドシート使用者率} = \frac{\text{チャイルドシート着用死傷者数 (6歳未満自動車同乗中)}}{\text{死傷者数 (6歳未満自動車同乗中)}} \times 100$
 3 $\text{致死率} = \frac{\text{死者数 (6歳未満自動車同乗中)}}{\text{死傷者数 (6歳未満自動車同乗中)}} \times 100$
 4 $\text{死亡重傷率} = \frac{\text{死者数 (6歳未満自動車同乗中)} + \text{重傷者数 (6歳未満自動車同乗中)}}{\text{死傷者数 (6歳未満自動車同乗中)}} \times 100$

▶第1-35図 自動車同乗中におけるチャイルドシート使用有無別6歳未満致死率及び6歳未満死亡重傷率（令和3年）



- 注 1 警察庁資料による。
 2 $\text{致死率} = \frac{\text{死者数 (6歳未満自動車同乗中)}}{\text{死傷者数 (6歳未満自動車同乗中)}} \times 100$
 3 $\text{死亡重傷率} = \frac{\text{死者数 (6歳未満自動車同乗中)} + \text{重傷者数 (6歳未満自動車同乗中)}}{\text{死傷者数 (6歳未満自動車同乗中)}} \times 100$

定により国家公安委員会が指定する自動車専用道路をいう。以下同じ。)における交通事故発生件数は4,863件(うち交通死亡事故129件)で、これによる死者数は136人、負傷者数は7,833人であった(第1-36図)。

前年と比べると、交通事故発生件数及び負傷者数は増加し、死者数も22人(19.3%)増加した。

(2)死亡事故率

高速道路は、歩行者や自転車の通行がなく、原則として平面交差がないものの、高速走行となるため、わずかな運転ミスが交通事故に結びつきやすく、また、事故が発生した場合の被害も大きくなり、関係車両や死者が多数に及ぶ重大事故に発展することが多い。そのため、令和3年中の死亡事故率(交通事故発生件数のうち交通死亡事故の割合)を高速道路と一般道路に分けてみると、高速道路における死亡事故率(2.7%)は、一般道路における死亡事故率(0.8%)に比べ3倍以上となっている。

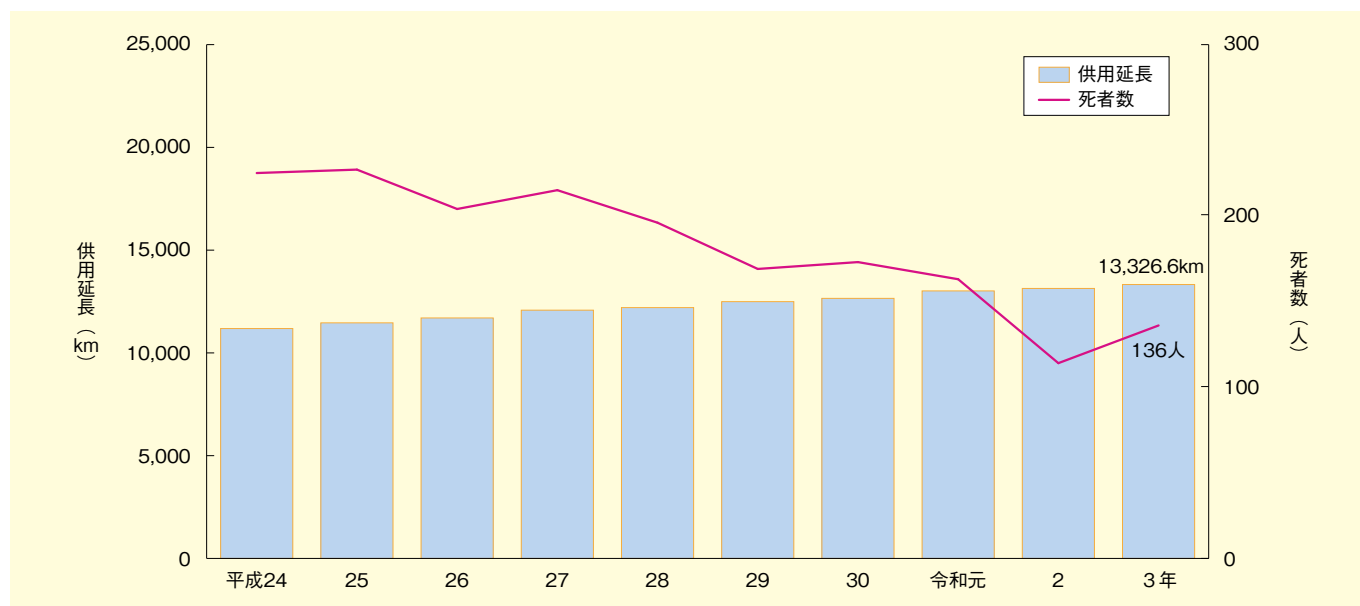
(3)事故類型別及び法令違反別発生状況

令和3年中の高速道路における事故類型別交通事故発生状況をみると、車両相互の事故の割合(91.6%)が最も高く、中でも追突が多い。次いで高いのが車両単独事故の割合(7.0%)で、これは一般道路(3.5%)と比較しても高くなっており、防護柵等への衝突が最も多く、次いで中央分離帯への衝突が多くなっている。また、法令違反別発生状況をみると、安全運転義務違反が92.4%を占めており、その内容は前方不注意(42.9%)、動静不注視(21.3%)、安全不確認(14.5%)の順となっている。

(4)昼夜別交通事故発生状況

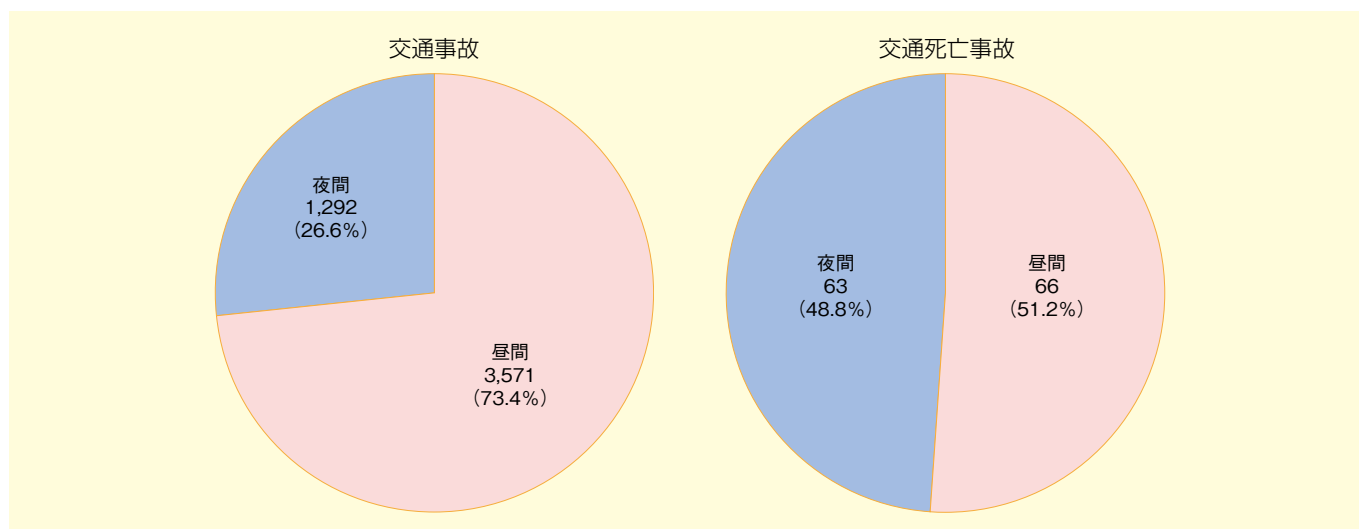
令和3年中の高速道路における昼夜別交通事故発生状況をみると、交通事故全体では昼間の発生(73.4%)が夜間の発生(26.6%)の約2.8倍となっている。交通死亡事故でも、昼間の発生(51.2%)が夜間の発生(48.8%)より多いが、死亡事故率では夜間(4.9%)が昼間(1.8%)を上回っている(第1-37図)。

▶ 第1-36図 高速道路における交通事故発生状況の推移



注 警察庁資料による。

▶第1-37図 高速道路における昼夜別交通事故発生状況



- 注 1 警察庁資料による。
- 2 昼夜別の「昼間」とは日の出から日没までの間をいい、「夜間」とは、日没から日の出までの間をいう。
- 3 日の出及び日没の時刻は、各日ごとの各都道府県の都道府県庁所在地（北海道は各方面本部所在地を含む。）の国立天文台天文情報センター暦計算室の計算による日の出入り時刻による。