

令和5年中における交通人身事故の発生状況について

【令和5年中の交通人身事故概要】(資料1-1)

- ・ 交通人身事故件数: 13, 564件(前年比+341件)
- ・ 死者数: 127人(同+3人)【内訳: 子供2人、若者6人、その他50人、高齢者69人】
- ・ 負傷者数: 16, 259人(同+420人) うち重傷者数: 1, 576人(同+88人)

[主な特徴]

- ・ 死者数のうち、高齢者が69人で約5割(54. 3%)を占めている。(資料1-1)
- ・ 歩行中死者が54人で約4割(42. 5%)を占めており、このうち高齢者は36人で約7割(66. 7%)を占めている。(資料1-2)
- ・ 高齢運転者による死亡・重傷事故は、全年齢層の運転者による死亡・重傷事故の約3割(29. 1%)を占めている。(資料3-2)
- ・ 二輪車が関係する死亡・重傷事故のうち、二輪車対車両が約9割(89. 2%)を占めており、このうち出会い頭が約4割(37. 8%)、右折直進が約3割(31. 6%)と多い。(資料5)
- ・ 自転車に関係する死亡・重傷事故のうち、自転車対車両が約8割(83. 4%)を占めており、このうち出会い頭が約5割(51. 2%)と多い。(資料6-1)
- ・ 自転車乗用中死者・重傷者のヘルメット着用率は13. 8%で、令和4年(7. 6%)と比較して倍増している。(資料6-3)
- ・ 児童(小学生)の死者・重傷者数は減少しており、死者はいなかった。(資料7)
- ・ 飲酒運転による交通人身事故は116件(前年比-7件)で、このうち死亡事故は6件(同-1件)であった。(資料8-1)

※飲酒運転詳細分析(資料8-3、8-4)

- ・ 飲酒先は、飲食店が全体の約5割(50. 9%)を占めている。
- ・ 飲酒終了から、3時間以上経過後に運転を開始している者が約3割(31. 9%)を占めている。
- ・ 運転開始場所は、飲食店駐車場、自宅駐車場及びコインパーキングで約7割(66. 4%)を占めている。
- ・ 飲酒運転に対する主な弁解は、「警察に見つからなければ大丈夫だと思った。」、「アルコールは抜けたと思った。」などであった。

注1:「死亡」とは、交通事故発生から24時間以内に当事者が亡くなった事故をいう。

2:「重傷者」とは、交通事故により負傷したものであって、1か月(30日)以上の治療を要する者をいう(医師の診断を基準としている。)

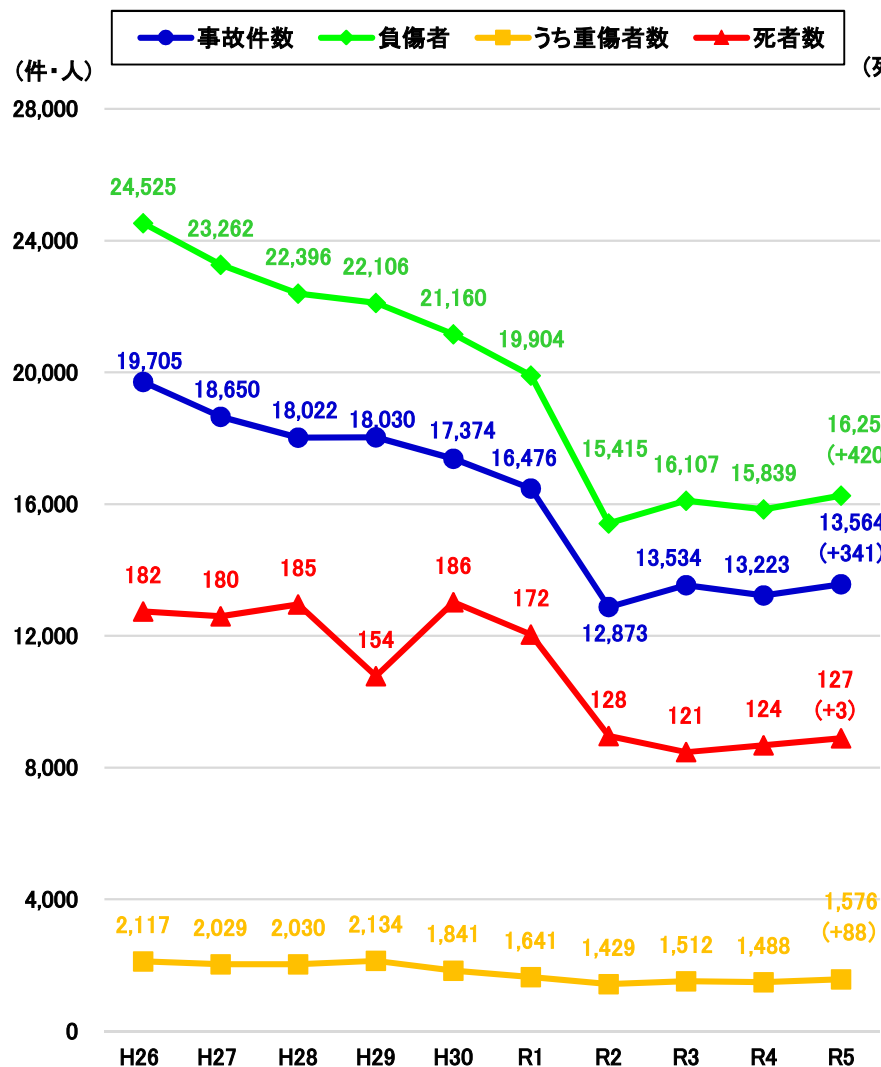
3:「子供」とは、中学生までの者、「若者」とは、15歳以上24歳以下(中学生を除く。)の者、「その他」とは、25歳以上64歳以下の者、「高齢者」とは、65歳以上の者をいう。

4:「飲酒運転による人身事故」とは、原付以上の運転者(自動車、自動二輪車及び原動機付自転車)が飲酒運転で第1当事者となった死傷事故をいう。

5:数値は、単位未満で四捨五入してあるため、合計等が内訳の数値と一致しない場合がある。

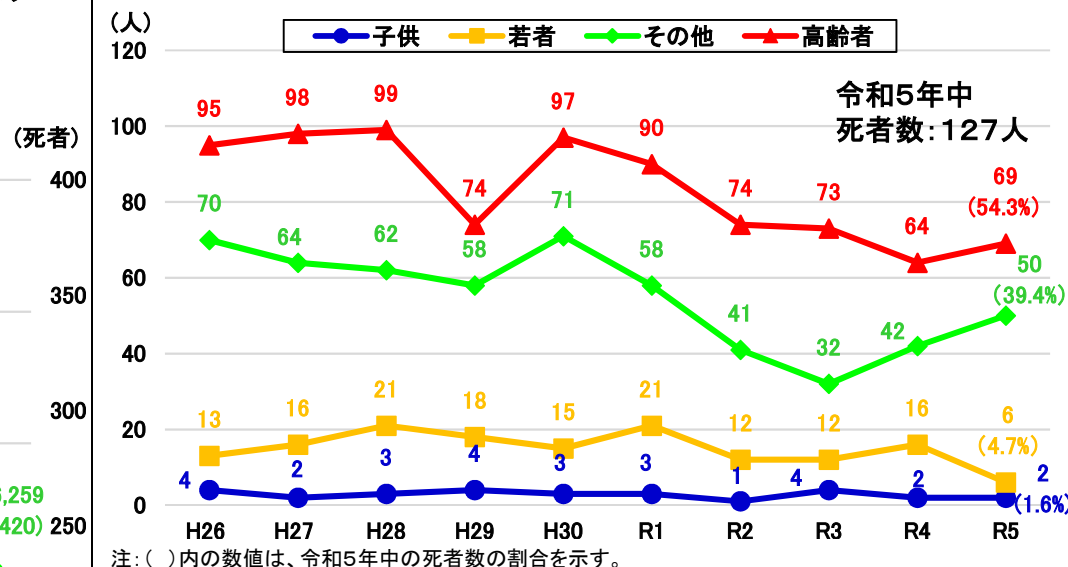
1-1 交通人身事故発生状況

交通人身事故件数・負傷者数・重傷者数・死者数の推移(H26~R5)

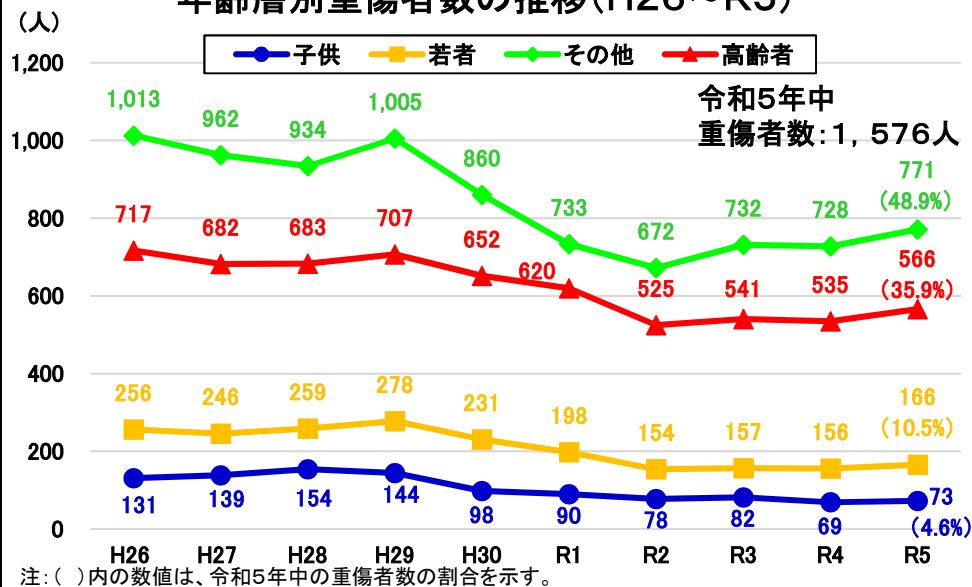


注1: 重傷者数は、負傷者数の内数を示す。
 注2: ()内の数値は、前年比を示す。

年齢層別死者数の推移(H26~R5)



年齢層別重傷者数の推移(H26~R5)

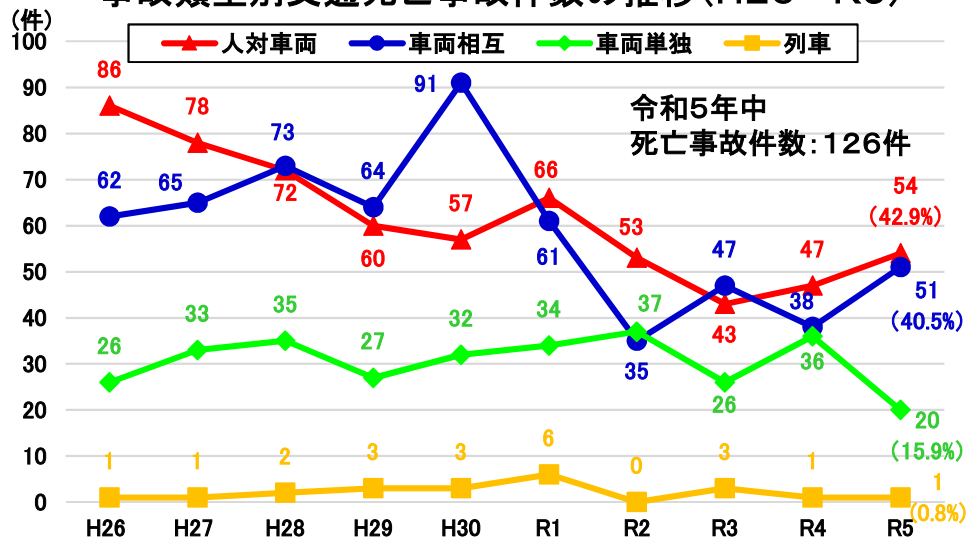


【令和5年の特徴】

- ・平成26年以降、交通人身事故件数、死者数、負傷者数及び重傷者数は減少傾向で推移している。特に、令和2年に大きく減少して以降、横ばいである。
- ・死者数のうち、高齢者が約5割(54.3%)を占めている(重傷者数では、その他の年代が約半数を占める。)

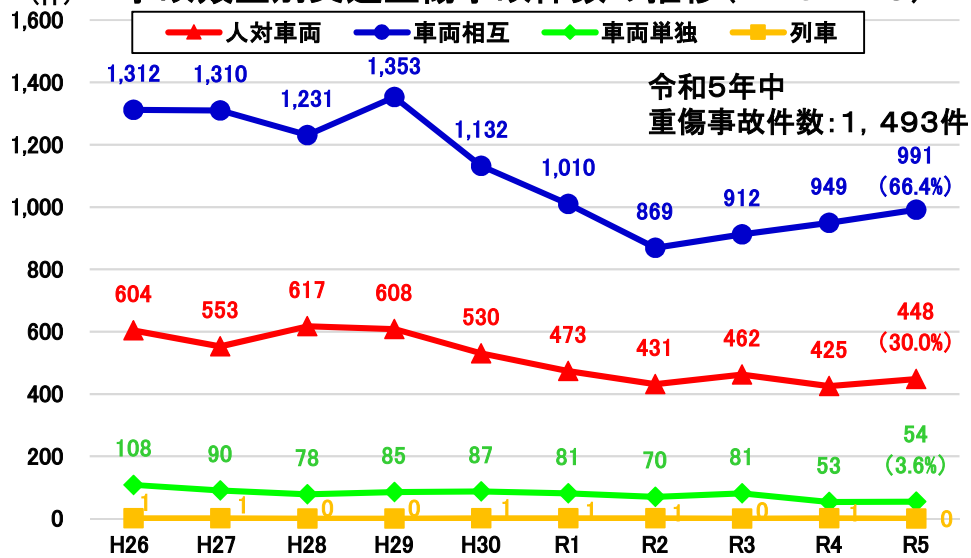
1-2 交通人身事故発生状況

事故類型別交通死亡事故件数の推移(H26~R5)



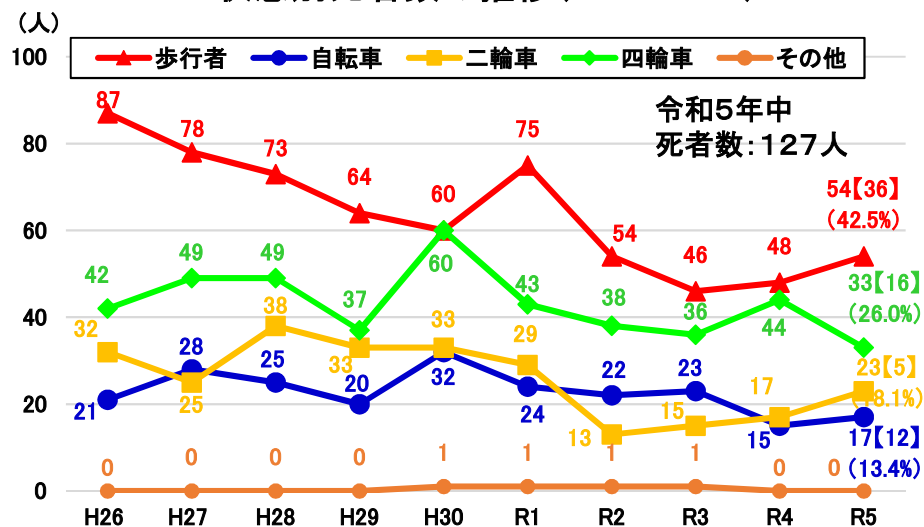
注: ()内の数値は、令和5年中の死亡事故件数の割合を示す。

事故類型別交通重傷事故件数の推移(H26~R5)



注: ()内の数値は、令和5年中の重傷事故件数の割合を示す。

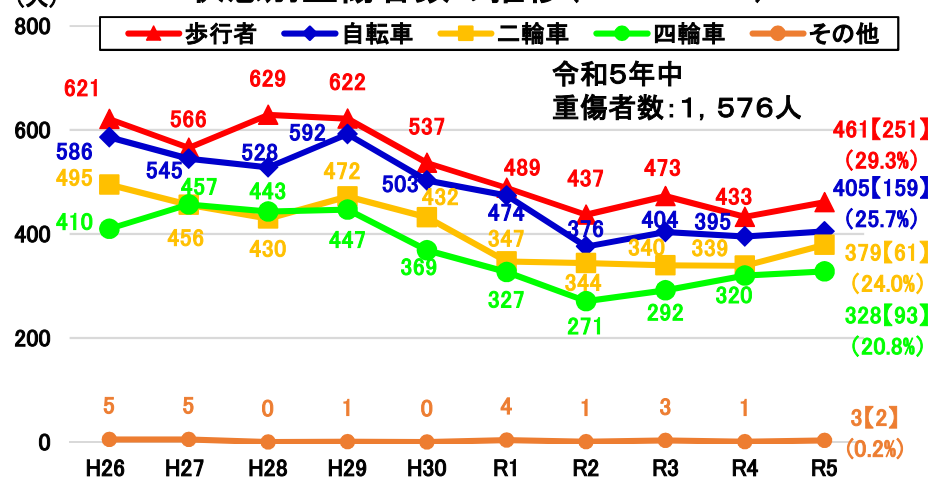
状態別死者数の推移(H26~R5)



注1:【】内の数値は、令和5年中の高齢者の死者数を示し、内数である。

注2: ()内の数値は、令和5年中の死者数の割合を示す。

状態別重傷者数の推移(H26~R5)



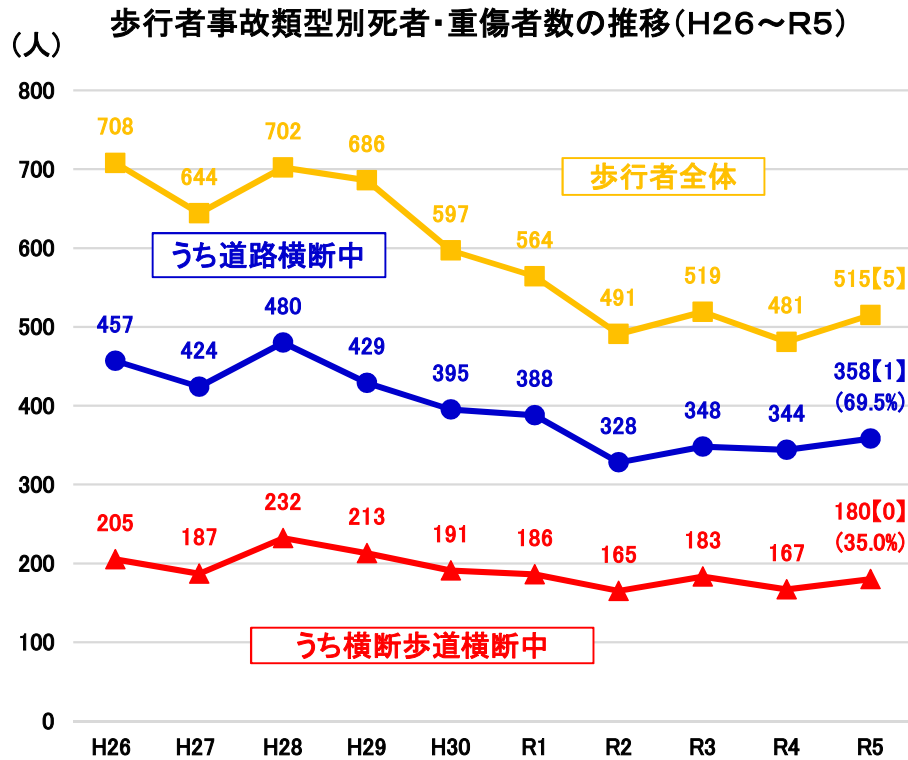
注1:「その他」とは、リヤカー、荷車等人又は動物の力により運転する車で自転車及び駆動補助機付自転車以外のものをいう。

注2:【】内の数値は、令和5年中の高齢者の重傷者数を示し、内数である。

【令和5年の特徴】

- ・事故類型別で見ると、死亡事故では人対車両が約4割(42.9%)と多く、重傷事故では車両相互が約7割(66.4%)と多い。
- ・状態別で見ると、死者及び重傷者ともに歩行者が最も多く、このうち高齢者の占める割合が高い(死者では、自転車乗用中の高齢者の割合も高い)。

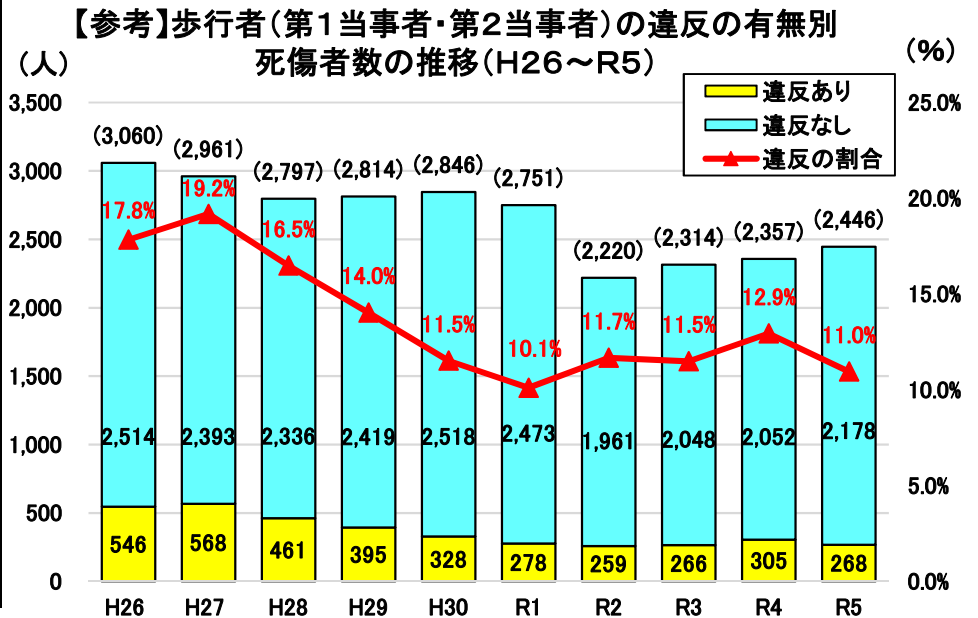
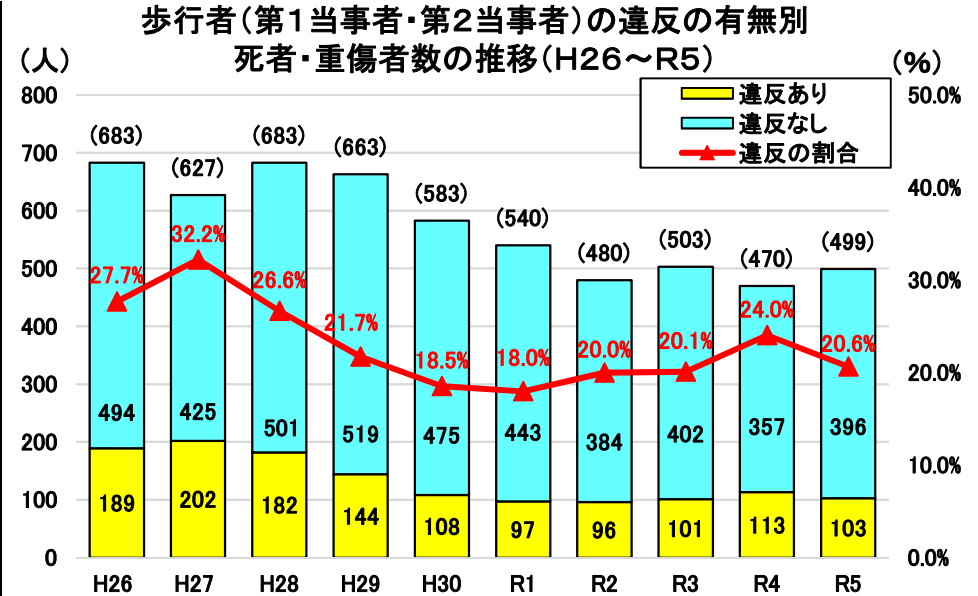
2 歩行者事故の発生状況



注1：歩行者には、第3当事者以下も含む。下表も同じ。
 注2：（ ）内の数値は、令和5年中の歩行者全体に占める割合を示す。
 注3：【 】内の数値は、令和5年中の反射材の着用者数を示し、内数である。

【参考】		H26	H27	H28	H29	H30	R1	R2	R3	R4	R5	
死傷者数	道路横断中	横断歩道横断中	1,020	964	935	923	916	926	777	796	835	874
		その他の横断中	817	817	728	725	735	676	511	538	599	576
	道路横断以外	1,362	1,288	1,241	1,275	1,304	1,234	1,005	1,059	996	1,076	
	合計	3,199	3,069	2,904	2,923	2,955	2,836	2,293	2,393	2,430	2,526	

注：「その他の横断中」とは、横断歩道付近、横断歩道橋付近等を含む。

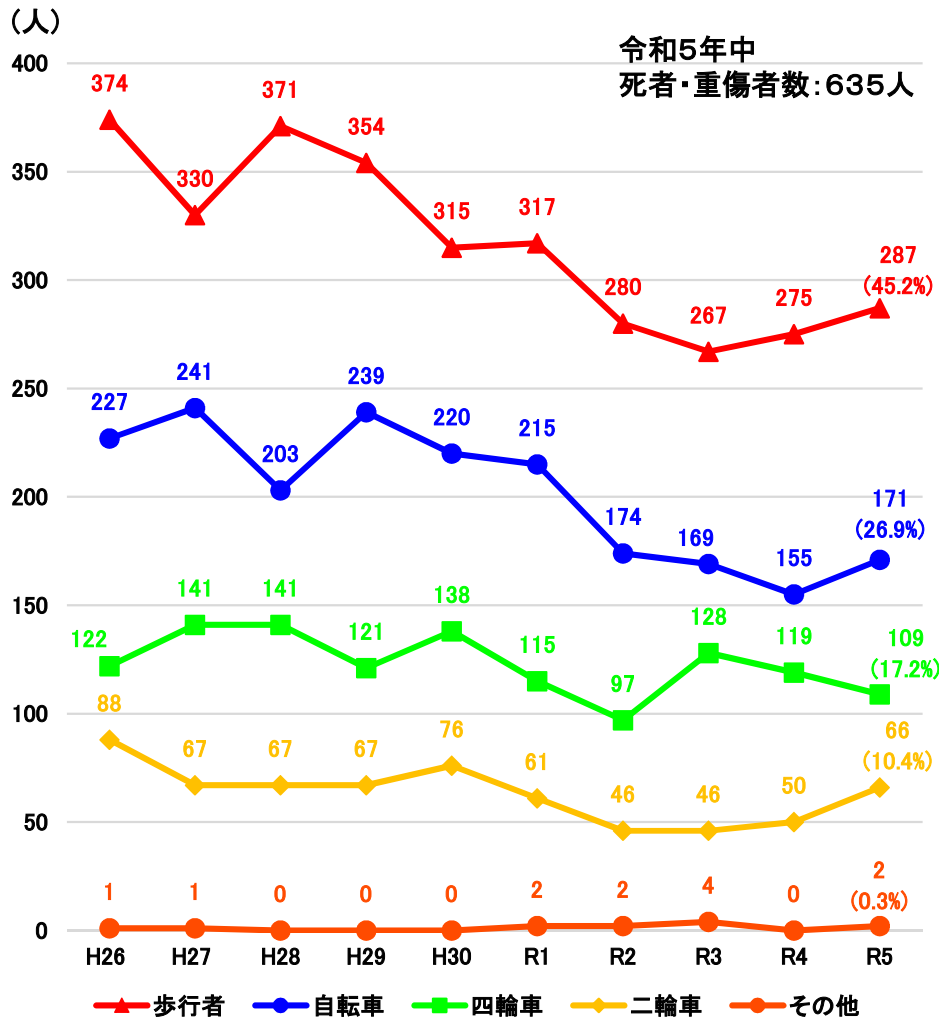


【令和5年の特徴】

- ・歩行中死者・重傷者のうち、横断歩道横断中が約4割(35.0%)を占める。
- ・歩行者側に何らかの違反が認められる割合は、死者・重傷者で約2割(20.6%)を占めており、死傷者全体の割合(11.0%)よりも高い。

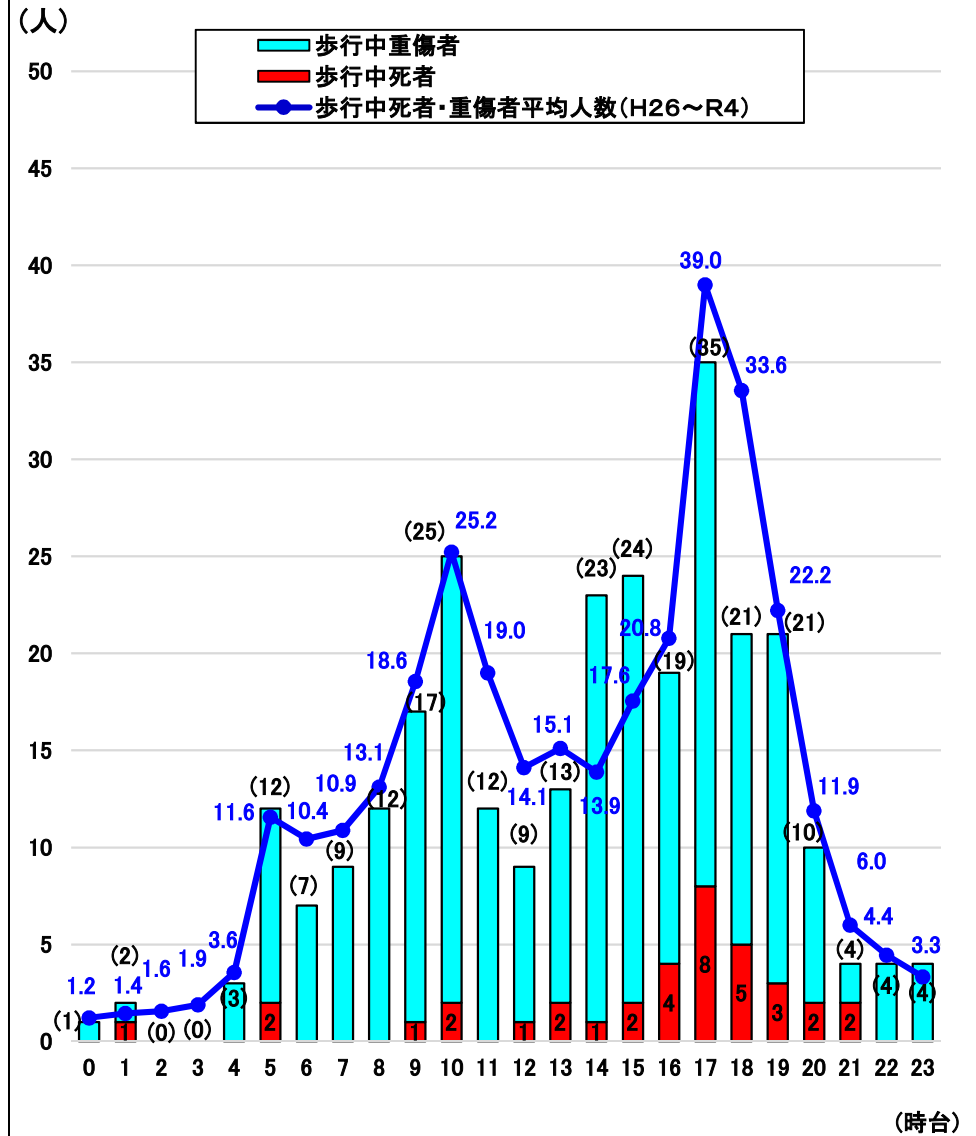
3-1 高齢者が関係する死亡・重傷事故の発生状況

状態別高齢者の死者・重傷者数の推移(H26~R5)



注1:「その他」とは、リヤカー、荷車等人又は動物の力により運転する車で自転車及び駆動補助機付自転車以外のもの等をいう。
 2: ()内の数値は、令和5年中の死者・重傷者数の割合を示す。

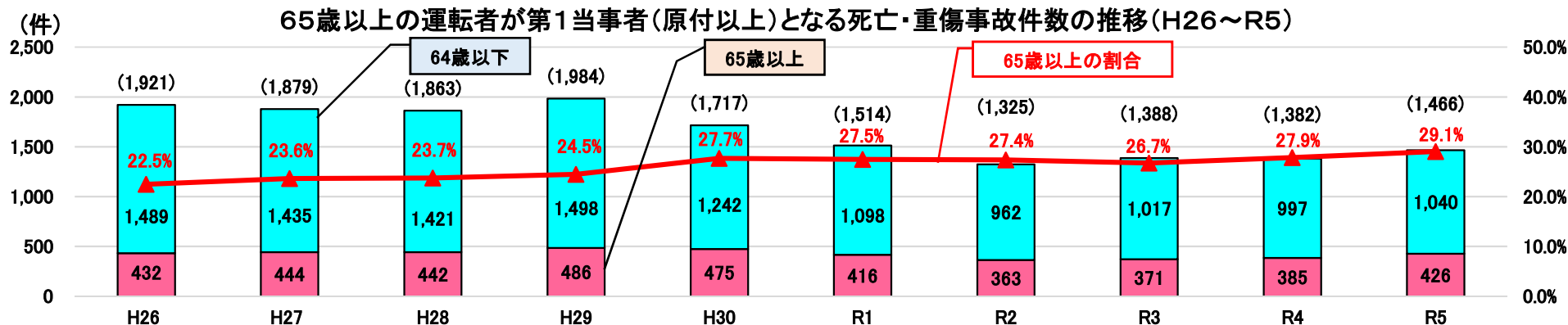
時間帯別歩行中高齢者の死者・重傷者数(令和5年中)



【令和5年の特徴】

- ・高齢者の死者・重傷者は、歩行者が約5割(45.2%)、次いで自転車乗用中が約3割(26.9%)を占めている。
- ・時間帯別歩行中高齢者の死者・重傷者数は、17時台が最も多い(平成26年から令和4年の平均では、17時から18時台が多い。)

3-2 高齢者が関係する死亡・重傷事故の発生状況

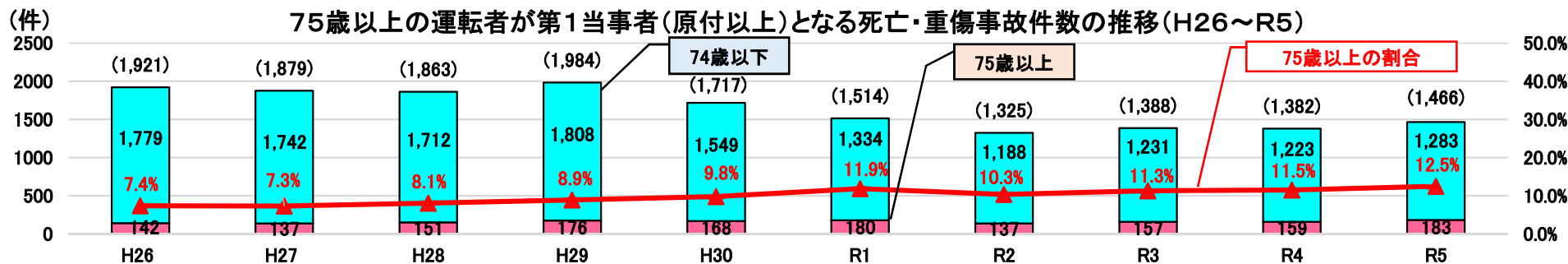


注1: 第1当事者が原付以上の件数である。

注2: 「割合」とは、各年における全年齢層の死亡・重傷事故件数のうち、65歳以上の運転者が占める割合である。

【参考】		H26	H27	H28	H29	H30	R1	R2	R3	R4	R5
事故件数 (1当原付以上)	64歳以下	14,515(127)	13,636(120)	13,049(129)	12,946(111)	12,182(118)	11,452(111)	8,872(78)	9,352(72)	9,004(78)	9,250(82)
	65歳以上	3,749(37)	3,733(36)	3,709(38)	3,839(29)	3,878(49)	3,774(37)	3,014(36)	3,102(36)	3,192(38)	3,375(31)
	65歳以上の割合	20.5%(22.6%)	21.5%(23.1%)	22.1%(22.8%)	22.9%(20.7%)	24.1%(29.3%)	24.8%(25.0%)	25.4%(31.6%)	24.9%(33.3%)	26.2%(32.8%)	26.7%(27.4%)

注: ()内の数値は、死亡事故件数及び死亡事故の割合を示す。



注1: 第1当事者が原付以上の件数である。

注2: 「割合」とは、各年における全年齢層の死亡・重傷事故件数のうち、75歳以上の運転者が占める割合である。

【参考】		H26	H27	H28	H29	H30	R1	R2	R3	R4	R5
事故件数 (1当原付以上)	74歳以下	17,139(150)	16,240(144)	15,603(151)	15,493(132)	14,748(141)	13,837(128)	10,729(103)	11,264(90)	10,855(96)	11,124(96)
	75歳以上	1,125(14)	1,129(12)	1,155(16)	1,292(8)	1,312(26)	1,389(20)	1,157(11)	1,190(18)	1,341(20)	1,501(17)
	75歳以上の割合	6.2%(8.5%)	6.5%(7.7%)	6.9%(9.6%)	7.7%(5.7%)	8.2%(15.6%)	9.1%(13.5%)	9.7%(9.6%)	9.6%(16.7%)	11.0%(17.2%)	11.9%(15.0%)

注: ()内の数値は、死亡事故件数及び死亡事故の割合を示す。

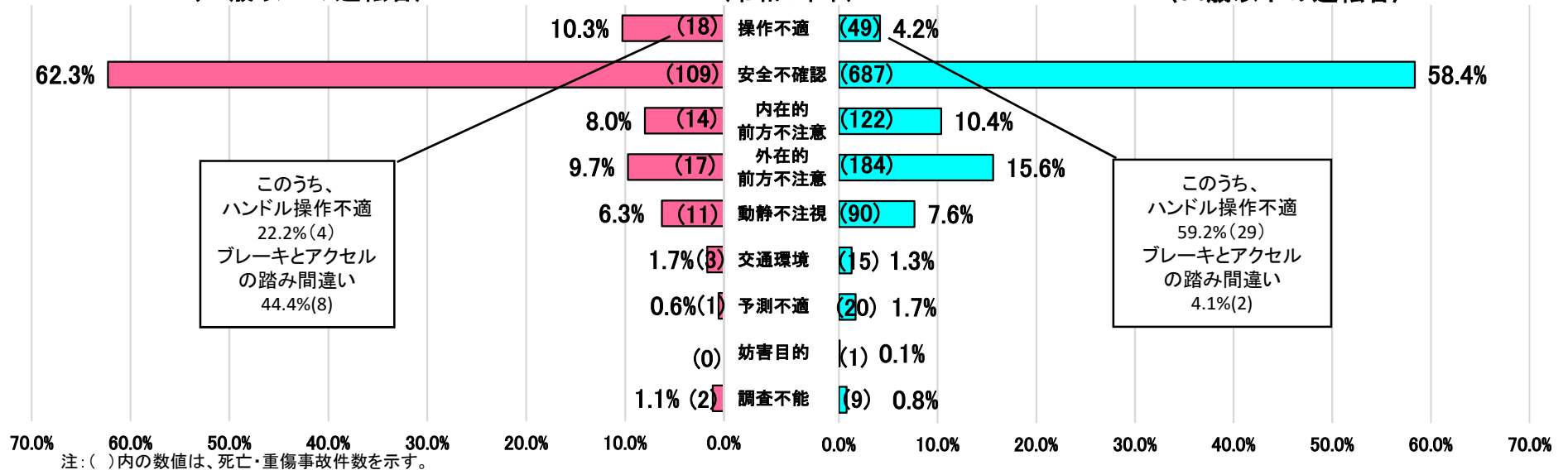
【令和5年の特徴】

・65歳以上の運転者が第1当事者となる死亡・重傷事故の占める割合は約3割(29.1%)、75歳以上は約1割(12.5%)であり、それぞれ平成26年から令和4年の各割合と比較して最も高い。

3-3 高齢者が関係する死亡・重傷事故の発生状況

自動車(乗用車・貨物車)運転者による年齢層別死亡・重傷事故の人的要因比較

〈75歳以上の運転者〉 (令和5年中) 〈74歳以下の運転者〉

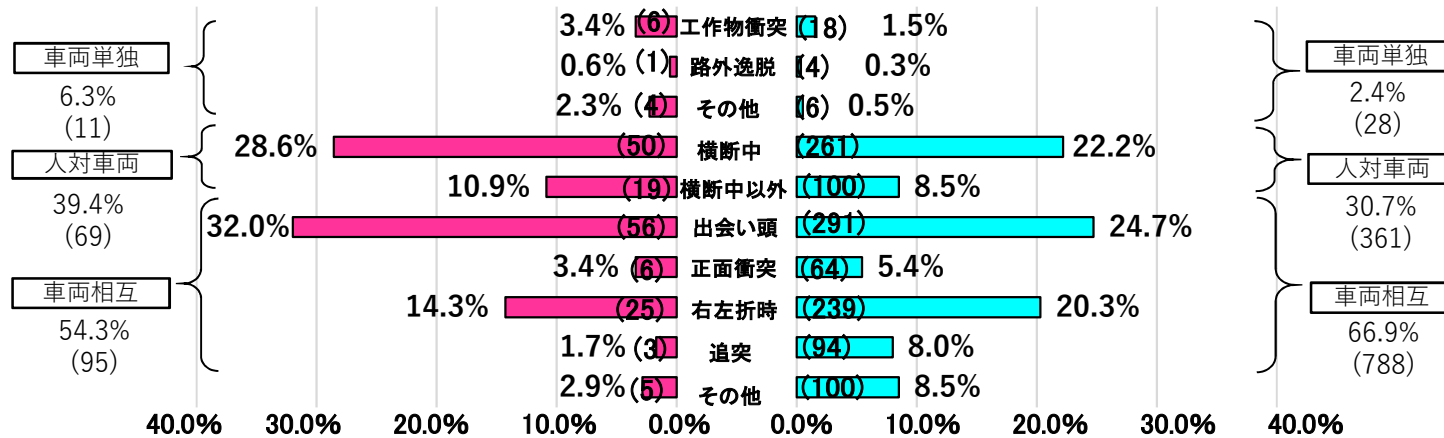


このうち、
ハンドル操作不適
22.2%(4)
ブレーキとアクセル
の踏み間違い
44.4%(8)

このうち、
ハンドル操作不適
59.2%(29)
ブレーキとアクセル
の踏み間違い
4.1%(2)

自動車(乗用車・貨物車)運転者による年齢層別死亡・重傷事故の事故類型比較

〈75歳以上の運転者〉 (令和5年中) 〈74歳以下の運転者〉

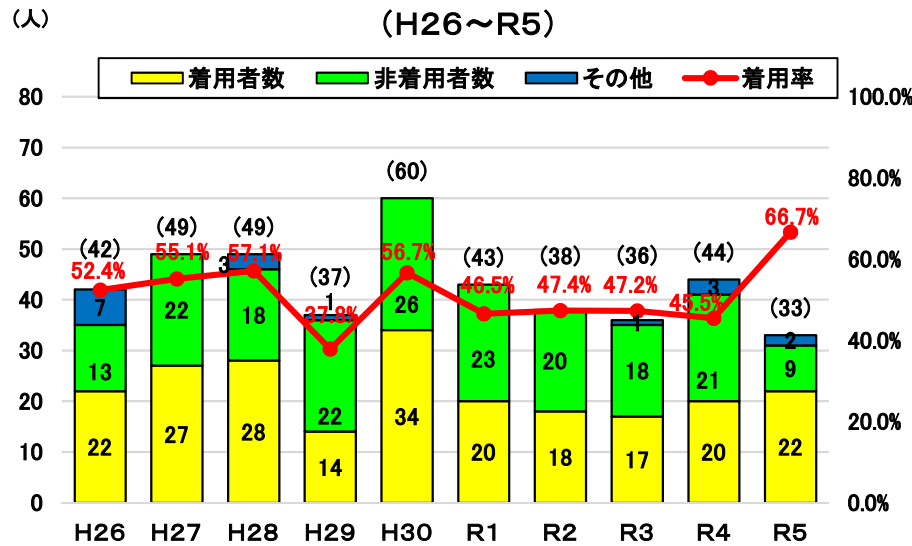


【令和5年の特徴】

・人的要因比較では、75歳以上の運転者は、74歳以下の運転者と比較して、操作不適(10.3%、+6.1ポイント)、安全確認不足(62.3%、+3.9ポイント)の割合が高い。
 ・事故類型比較では、75歳以上の運転者は、74歳以下の運転者と比較して、車両単独事故(6.3%、+3.9ポイント)、人対車両(39.4%、+8.7ポイント)、車両相互における出会い頭(32.0%、+7.3ポイント)の割合が高い。

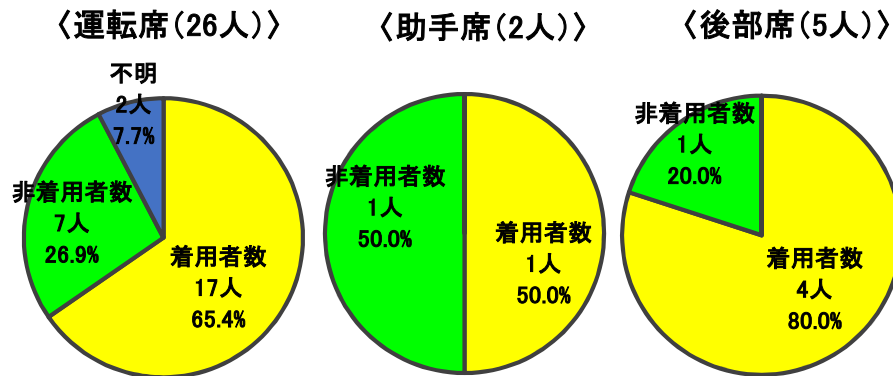
4 四輪車乗車中死者の状況

四輪車乗車中死者のシートベルト着用率の推移 (H26~R5)

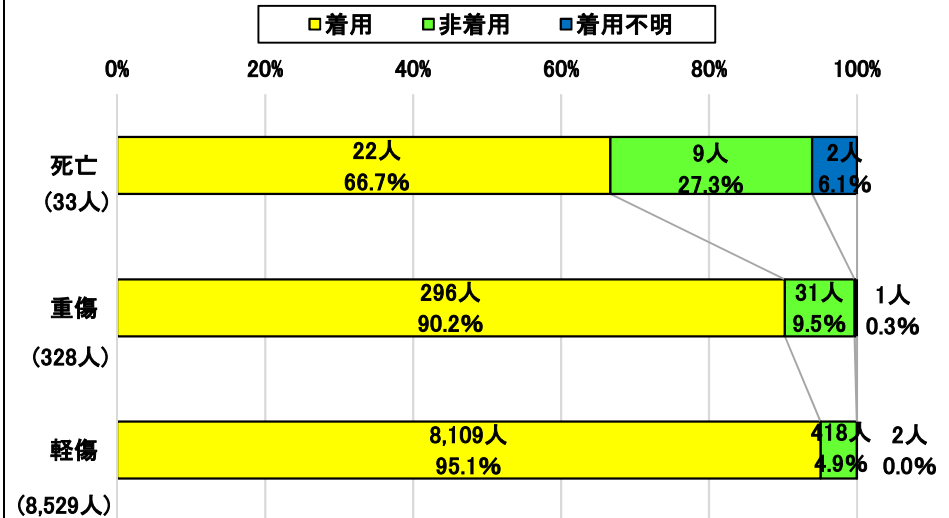


注：「シートベルト着用率」とは、四輪車乗車中死者のうちシートベルト着用者（チャイルドシート使用者を含む。）の割合をいう。

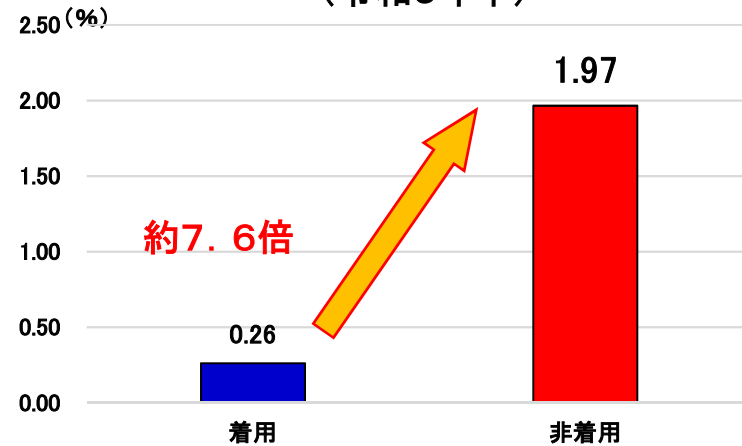
四輪車乗車中死者の座席別シートベルト着用率 (令和5年中)



四輪車乗車中の人身損傷程度別シートベルト使用状況 (令和5年中)



四輪車乗車中のシートベルト使用別致死率比較 (令和5年中)



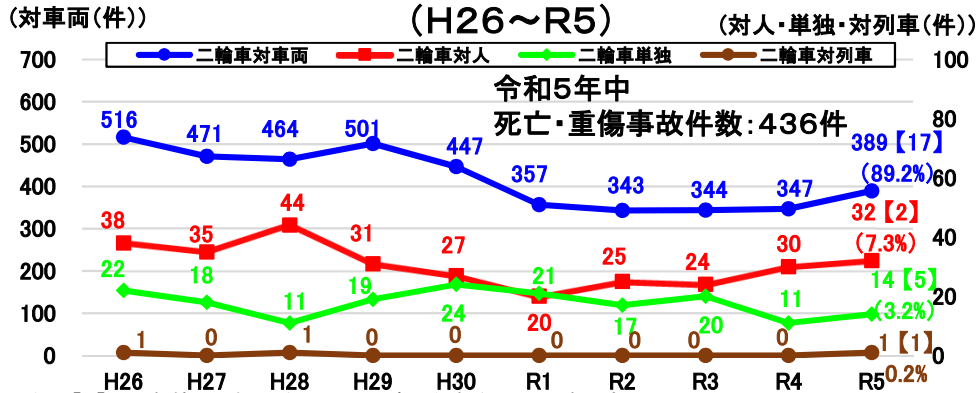
注：「致死率」とは、死傷者のうち死者の占める割合をいう。

【令和5年の特徴】

- ・四輪車乗車中死者の座席別では、運転席が26人（うち非着用7人、26.9%）、助手席が2人（うち非着用1人、50.0%）、後部座席が5人（うち非着用1人、20.0%）であった。
- ・四輪乗車中死傷者のうち、死亡に至る非着用の占める割合が、重、軽傷より高い。

5 二輪車が関係する死亡・重傷事故の発生状況

二輪車が関係する類型別死亡・重傷事故件数の推移

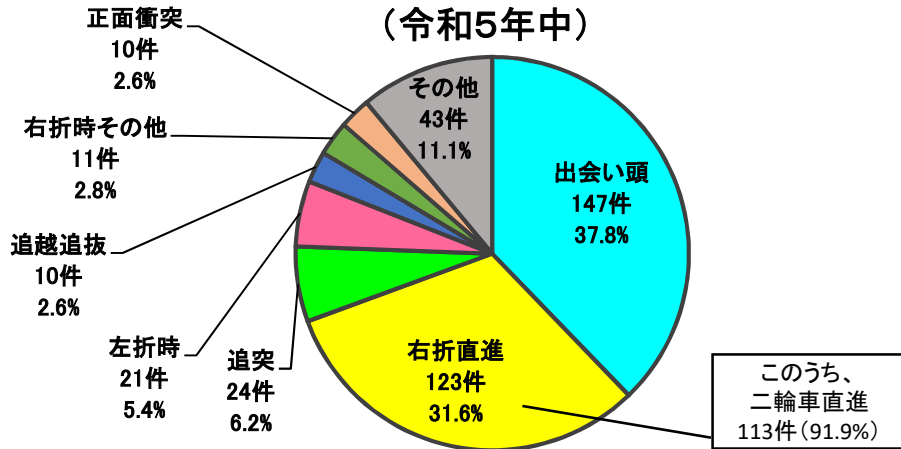


注1: []内の数値は、令和5年中の死亡事故件数を示し、内数である。
 2: ()内の数値は、令和5年中の死亡・重傷事故件数の割合を示す。
 3: 「二輪車対車両」とは、「二輪車対四輪車」、「二輪車同士」、「二輪車対自転車」の事故等を示す。

【参考】	H26	H27	H28	H29	H30	R1	R2	R3	R4	R5
二輪車対車両	2,526	2,307	2,203	2,332	2,191	2,017	1,703	1,759	1,686	1,775
二輪車対人	148	143	132	142	107	104	82	81	100	97
二輪車単独	26	27	18	23	28	26	21	28	15	16
二輪車対列車	1	0	1	0	0	0	0	0	0	1
合計	2,701	2,477	2,354	2,497	2,326	2,147	1,806	1,868	1,801	1,889

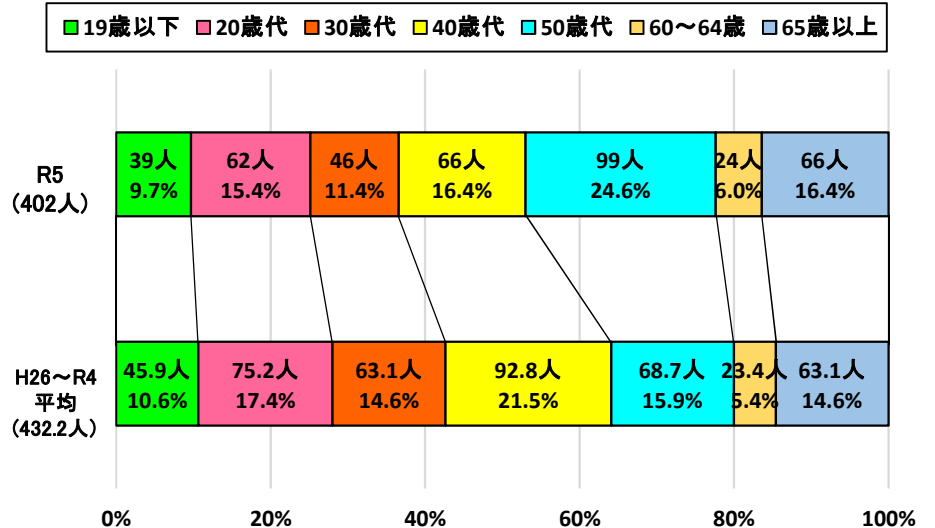
二輪車対車両の死亡・重傷事故の内訳

(令和5年中)



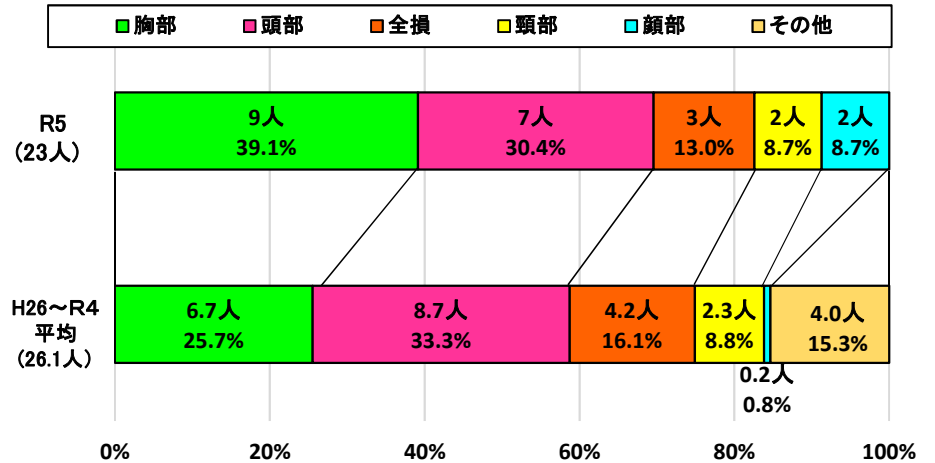
年齢層別二輪車乗車中死者・重傷者数の比較

(H26~R5)



損傷主部位別二輪車乗車中死者数の比較

(H26~R5)

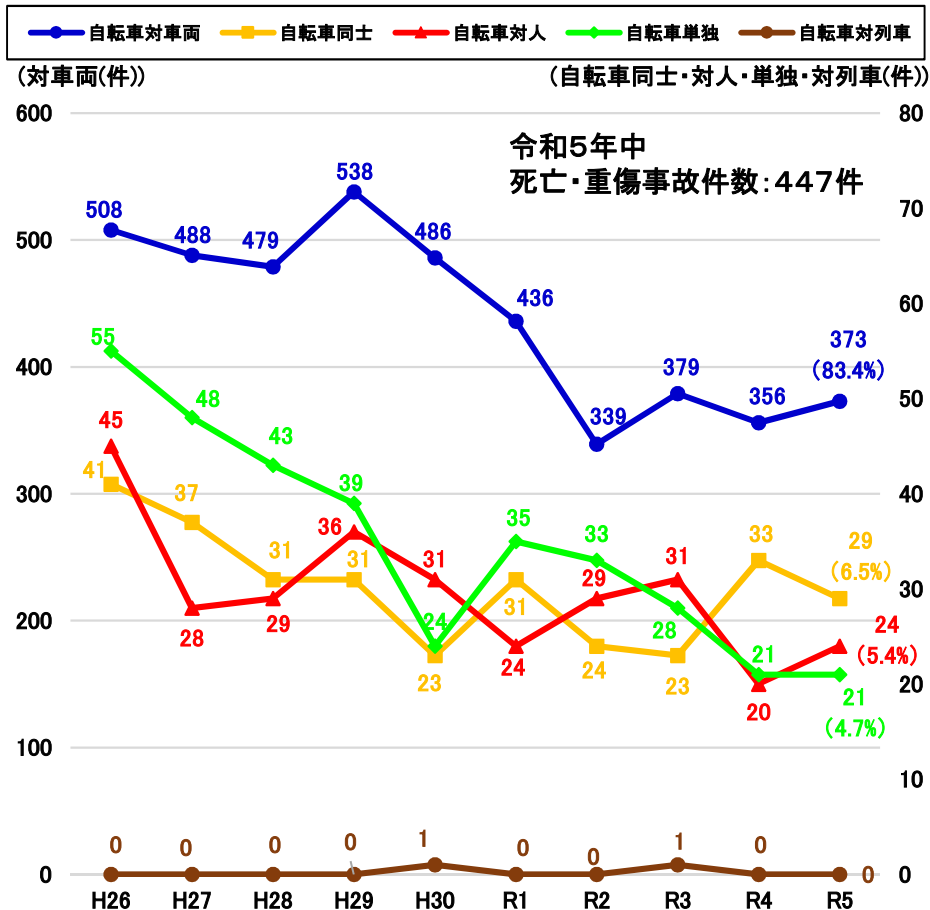


【令和5年の特徴】

- ・二輪車が関係する類型別死亡・重傷事故のうち、二輪車対車両の事故が約9割(89.2%)を占めており、このうち出会い頭が約4割(37.8%)、右折直進が約3割(31.6%)を占めている(右折直進のうち、二輪車の直進が約9割(91.9%)を占めている。)
- ・年齢層別二輪車乗車中死者・重傷者のうち、50歳代が四分の一(24.6%)を占めている(平成26年から令和4年の平均(15.9%)と比較すると1.5倍以上増加している。)
- ・損傷主部位別二輪車乗車中死者のうち、胸部と頭部で約7割(69.5%)を占めている(平成26年から令和4年の平均では約6割(59.0%)を占めている。)

6-1 自転車関係する死亡・重傷事故の発生状況

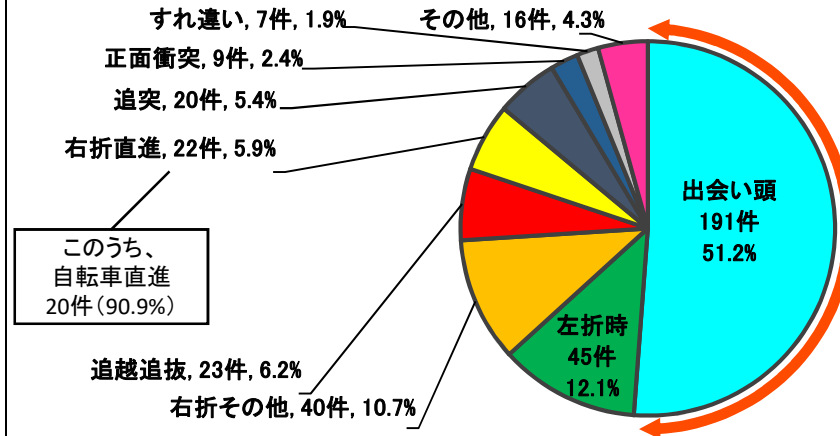
自転車関係する類型別死亡・重傷事故件数の推移(H26~R5)



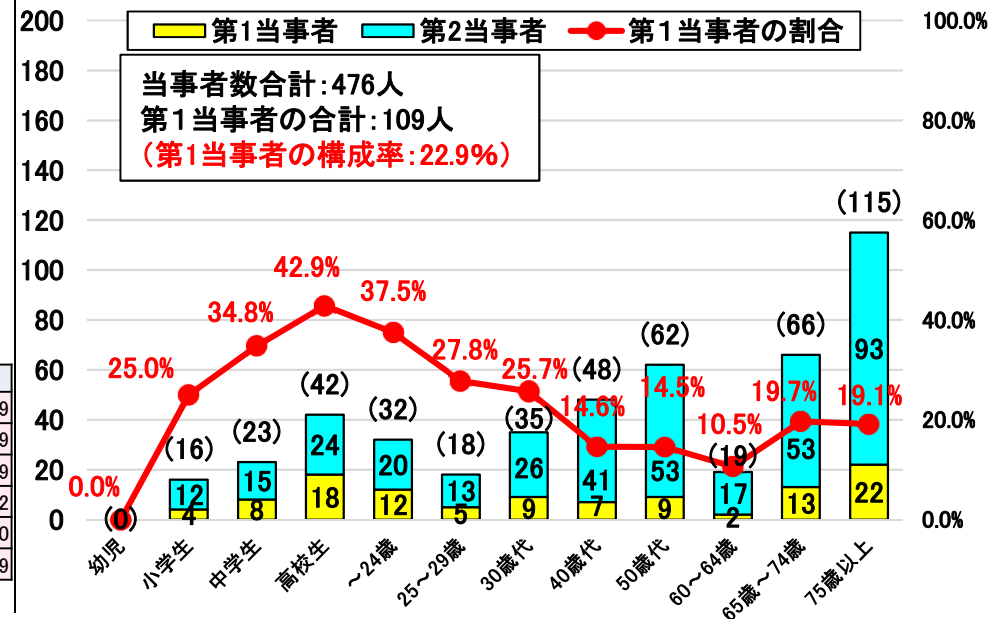
【参考】	H26	H27	H28	H29	H30	R1	R2	R3	R4	R5
死傷事故										
自転車対人	153	119	115	119	143	129	99	114	122	119
自転車対車両	4,249	3,818	3,836	3,983	3,974	3,753	2,980	3,209	3,001	3,059
自転車同士	162	108	116	102	118	120	94	90	91	79
自転車単独	98	89	72	63	51	73	64	48	39	32
自転車対列車	0	0	0	0	1	0	0	1	0	0
合計	4,662	4,134	4,139	4,267	4,287	4,075	3,237	3,462	3,253	3,289

注:「自転車対車両」とは、「自転車対四輪車」や「自転車対二輪車」の事故等を示す。

自転車対車両の死亡・重傷事故の内訳(令和5年中)



自転車関係する死亡・重傷事故における職業・年齢層別自転車乗中当事者数(第1当事者・第2当事者)(令和5年中)

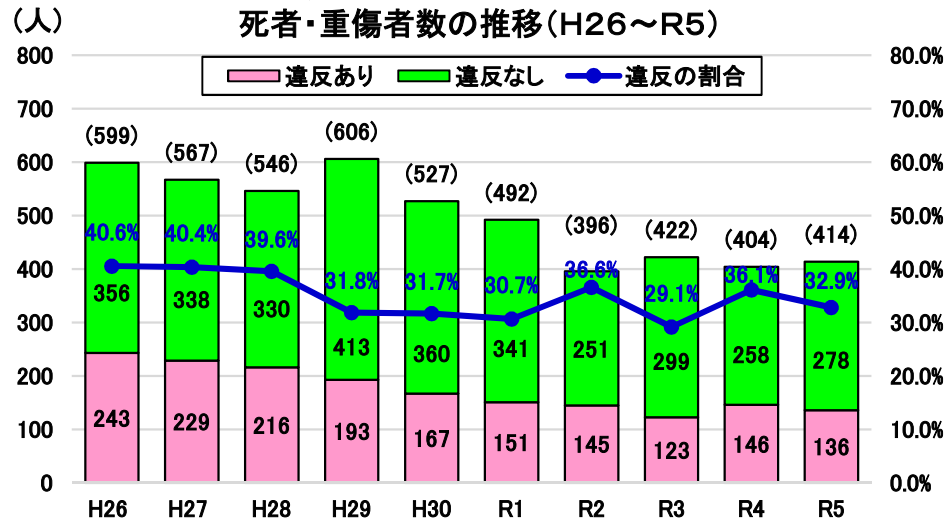


【令和5年の特徴】

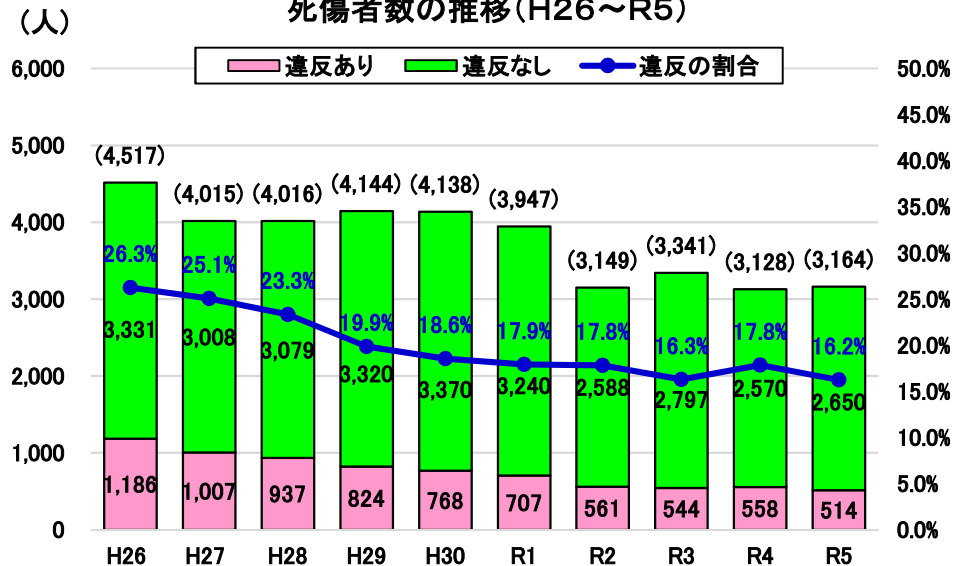
- ・自転車関係する類型別死亡・重傷事故のうち、自転車対車両の事故が約8割(83.4%)を占めており、このうち出会い頭が約5割(51.2%)を占めている。
- ・死亡・重傷事故における自転車乗中当事者は75歳以上が最多である。
- ・小学生から30歳代までは、他の年齢層と比較して第1当事者の割合が高い。

6-2 自転車関係する死亡・重傷事故の発生状況

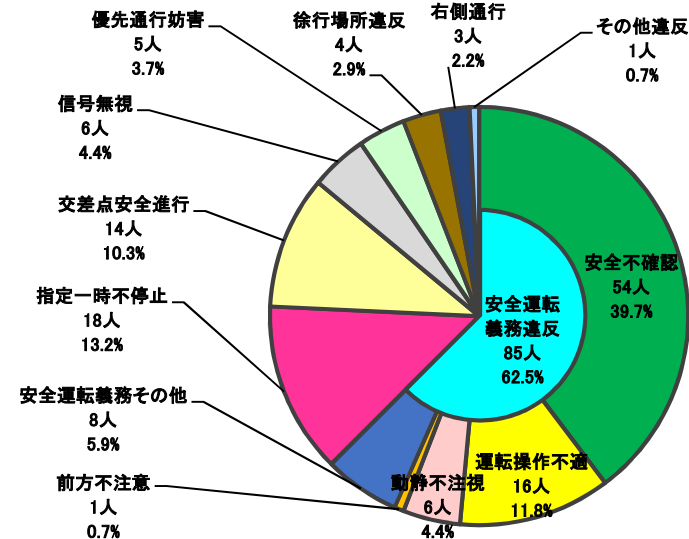
自転車乗用中違反(第1当事者・第2当事者)の有無別
死者・重傷者数の推移(H26~R5)



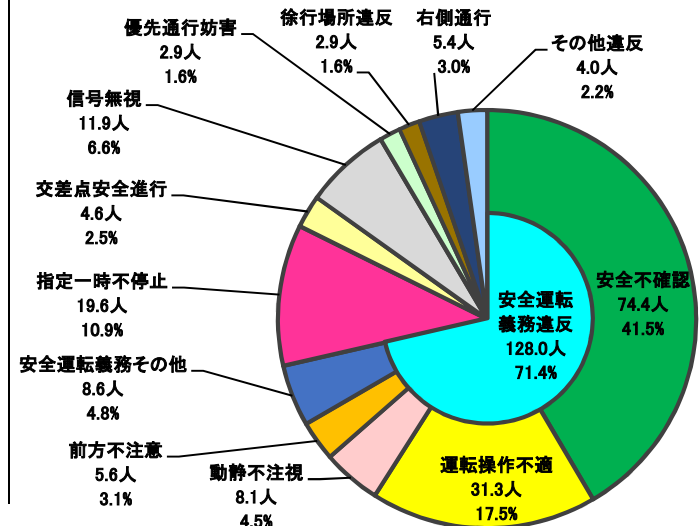
【参考】自転車乗用中違反(第1当事者・第2当事者)の有無別
死傷者数の推移(H26~R5)



自転車乗用中死者・重傷者の違反内訳(令和5年中)



自転車乗用中死者・重傷者の違反内訳(H26~R4平均)



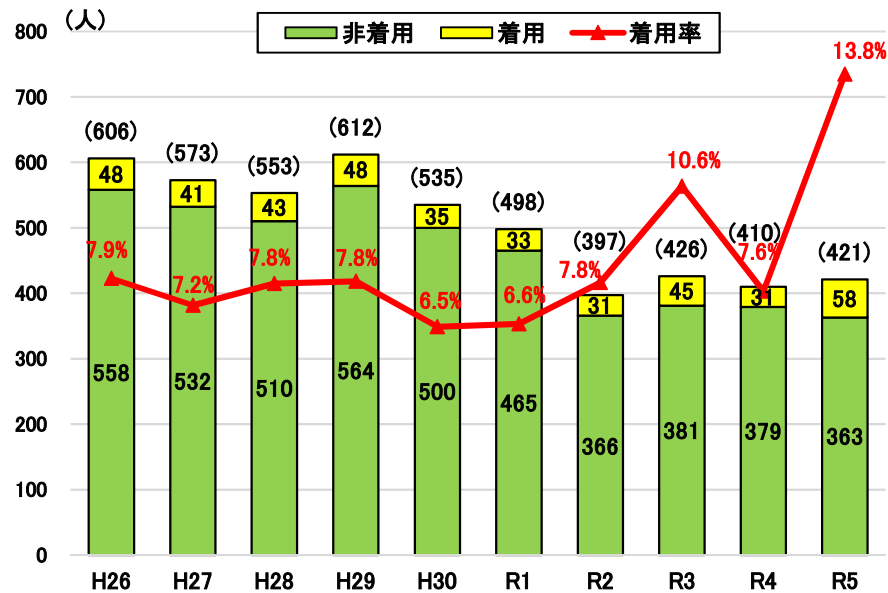
注:「調査不能」、「対象外当事者」を除く。

【令和5年の特徴】

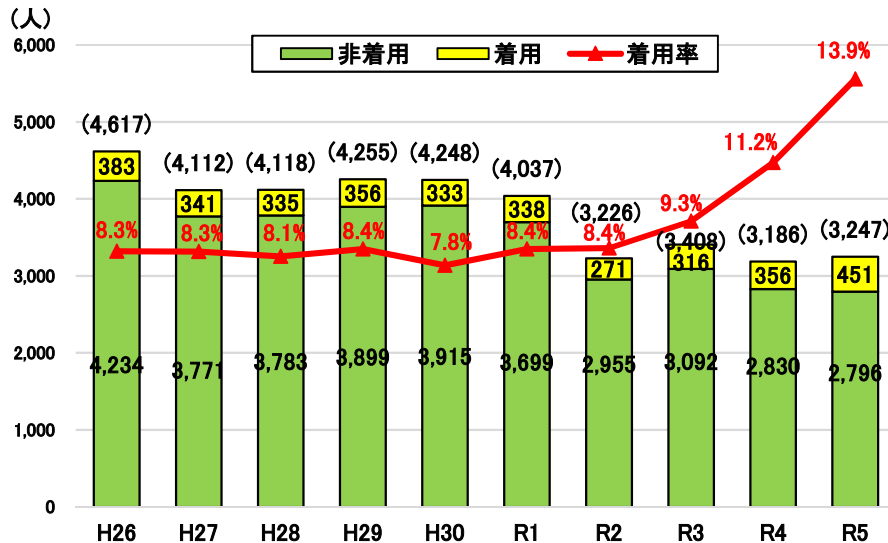
- ・自転車乗用中に何らかの違反が認められる割合は、死者・重傷者で約3割(32.9%)を占めており、死傷者全体の約2割(16.2%)と比較して高い(平成26年から令和4年の各割合においても同様の傾向である。)
- ・自転車乗用中死者・重傷者の違反内訳では、安全不確認が約4割(39.7%)を占めている。

6-3 自転車関係する死亡・重傷事故の発生状況

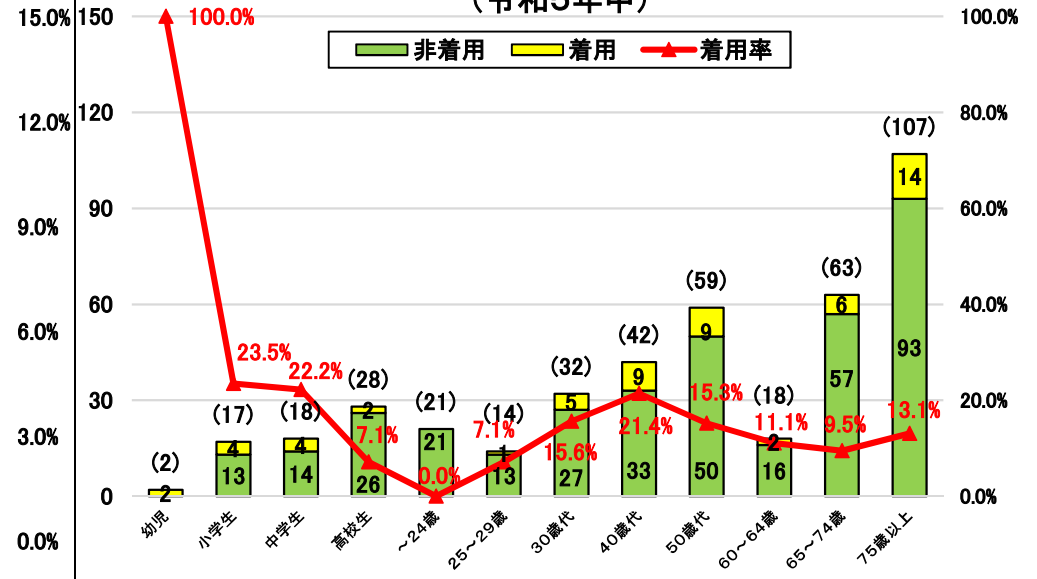
自転車乗用中死者・重傷者のヘルメット着用率の推移(H26~R5)



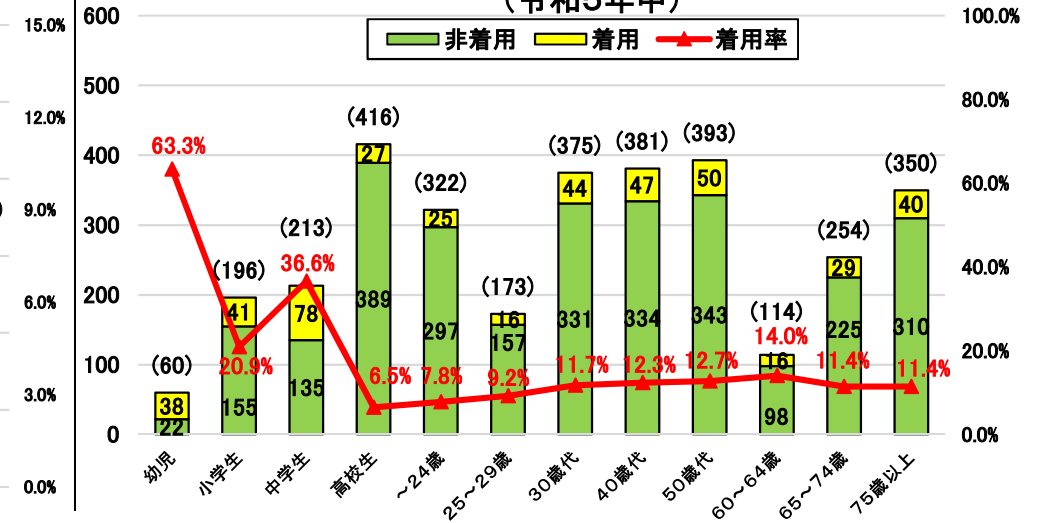
【参考】自転車乗用中死傷者のヘルメット着用率の推移(H26~R5)



職業・年齢層別自転車乗用中死者・重傷者のヘルメット着用率 (令和5年中)



職業・年齢層別自転車乗用中死傷者のヘルメット着用率 (令和5年中)

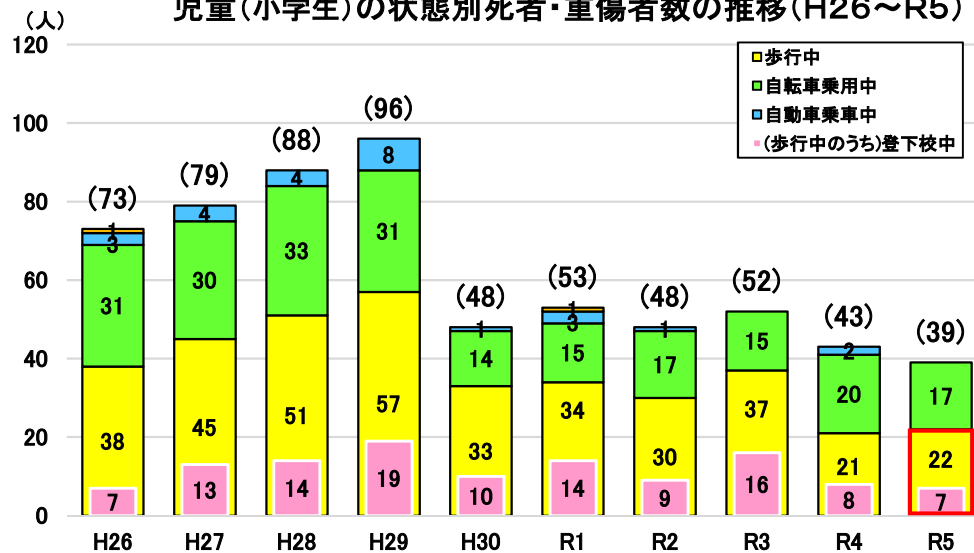


【令和5年の特徴】

- ・自転車乗用中死者・重傷者のヘルメット着用率は13.8%で、令和4年(7.6%)と比較して倍増している。
- ・職業・年齢層別自転車乗用中死者・重傷者のヘルメット着用率は、小学生(23.5%)、中学生(22.2%)及び40歳代(21.4%)が約2割と高く、死傷者では中学生以下(幼児: 63.3%、小学生: 20.9%、中学生: 36.6%)が高い。

7 児童(小学生)が関係する交通事故発生状況

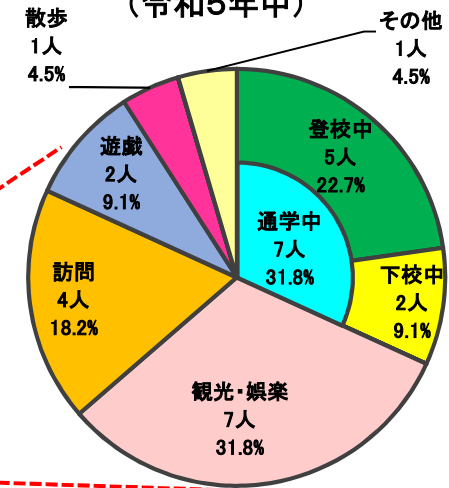
児童(小学生)の状態別死者・重傷者数の推移(H26~R5)



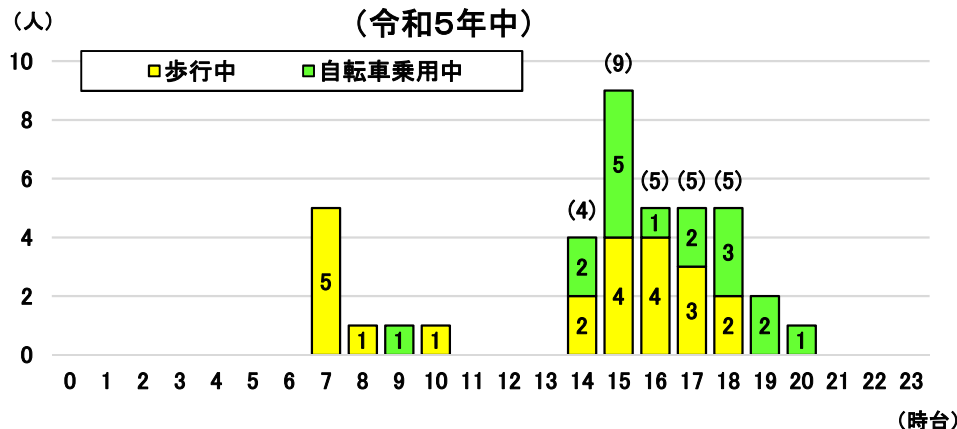
【参考】	H26	H27	H28	H29	H30	R1	R2	R3	R4	R5
登下校中の構成率	18.4%	28.9%	27.5%	33.3%	30.3%	41.2%	30.0%	43.2%	38.1%	31.8%

注:上記表は、児童の歩行中死者・重傷者数のうち、登下校中の死者・重傷者の構成率を示す。

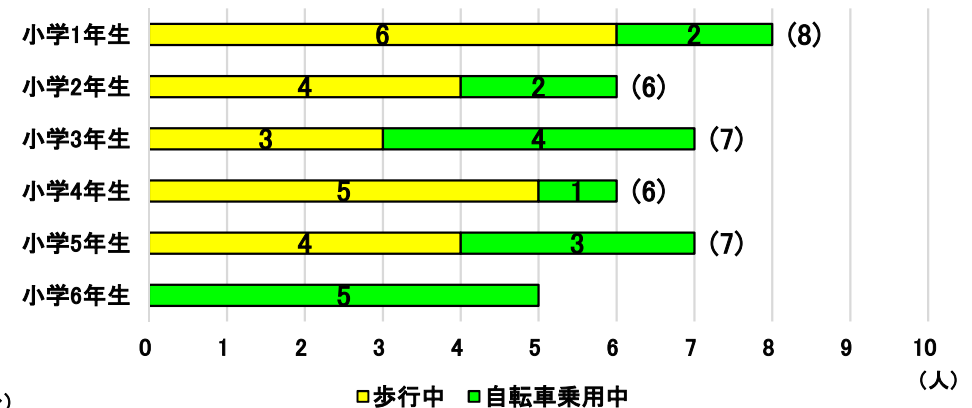
歩行中児童(小学生)の通行目的別重傷者数(令和5年中)



児童(小学生)の歩行中・自転車乗用中の時間帯別重傷者数(令和5年中)



児童(小学生)の学齢別状態別の重傷者数(令和5年中)

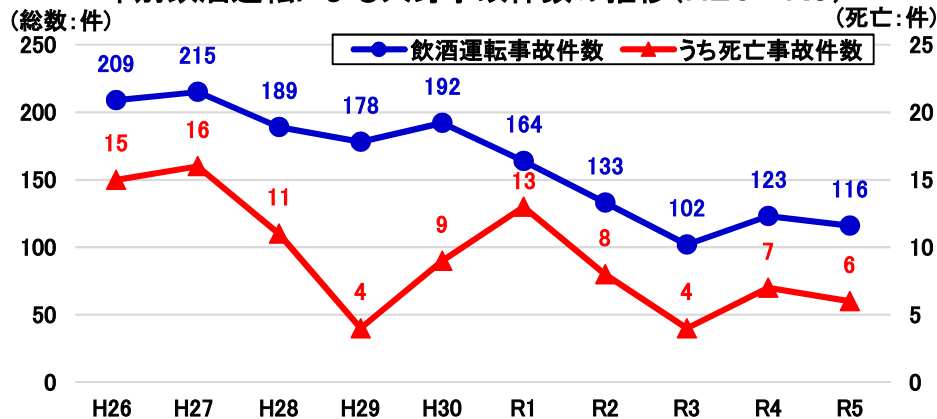


【令和5年の特徴】

- ・児童(小学生)の死者・重傷者数は減少傾向で推移している(令和5年中に死者はいなかった。)
- ・児童(小学生)の重傷者のうち、時間別では15時から18時台に多い。
- ・児童(小学生)の重傷者のうち、小学6年生は自転車乗用中のみであった。

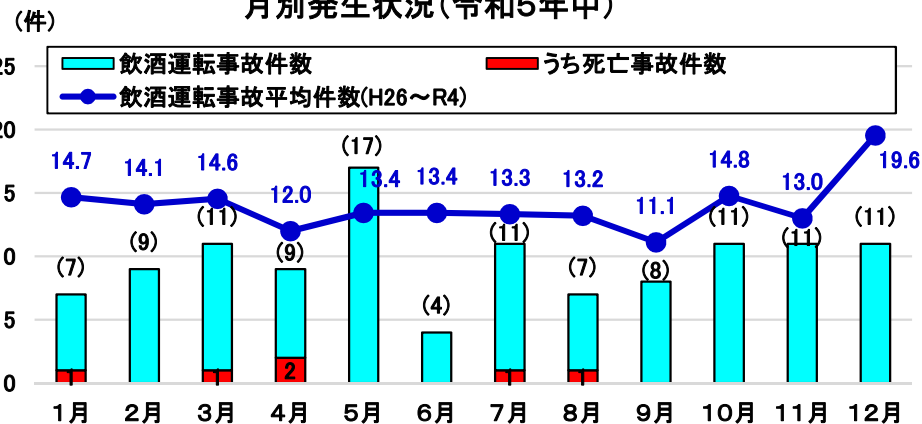
8-1 飲酒運転による交通人身事故発生状況

年別飲酒運転による人身事故件数の推移(H26~R5)



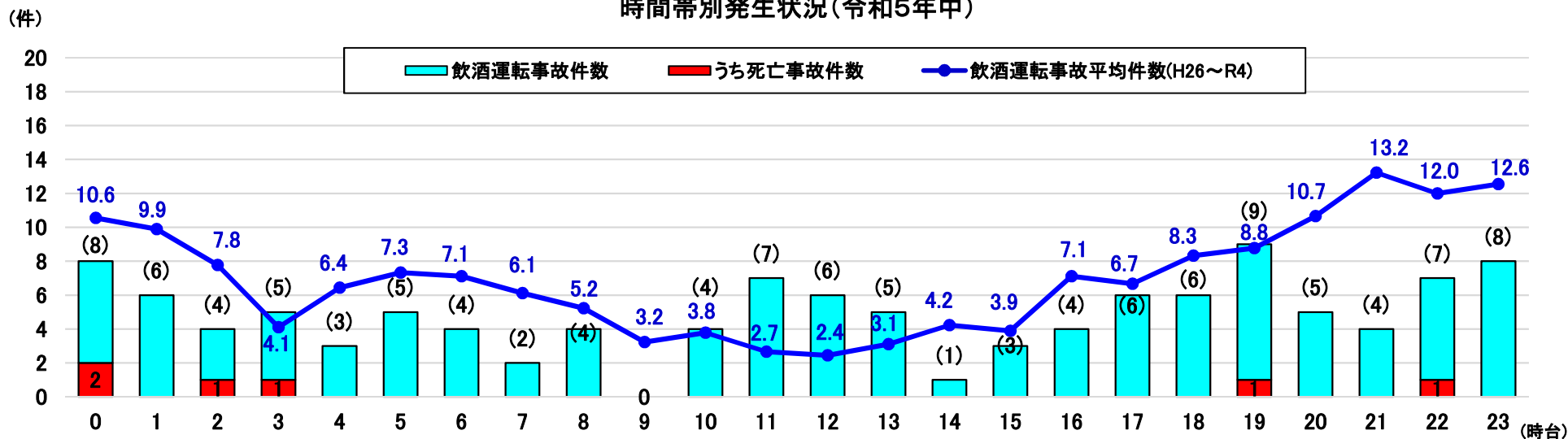
【参考】	H26	H27	H28	H29	H30	R1	R2	R3	R4	R5
飲酒運転事故件数	209	215	189	178	192	164	133	102	123	116
うち死亡事故件数	15	16	11	4	9	13	8	4	7	6
飲酒運転による死者数	18	17	11	4	9	13	8	5	7	6
飲酒運転による負傷者数	292	300	263	269	265	218	176	117	168	157

月別発生状況(令和5年中)



【参考】	1月	2月	3月	4月	5月	6月	7月	8月	9月	10月	11月	12月
飲酒運転事故件数	7	9	11	9	17	4	11	7	8	11	11	11
うち死亡事故件数	1	0	1	2	0	0	1	1	0	0	0	0
飲酒運転による死者数	1	0	1	2	0	0	1	1	0	0	0	0
飲酒運転による負傷者数	10	12	15	9	22	6	14	10	12	19	14	14

時間帯別発生状況(令和5年中)

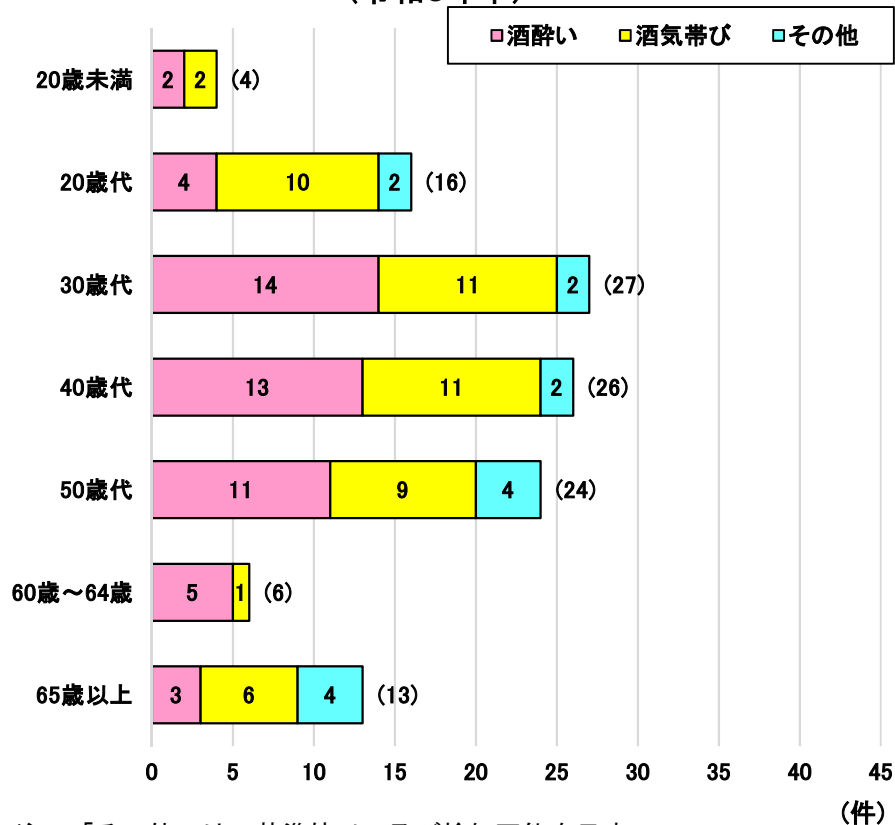


【令和5年の特徴】

- ・飲酒運転による人身事故は、10年間で減少傾向にあり、令和4年と比較すると、人身事故件数及び死亡事故件数ともに減少した。
- ・月別で見ると、5月が最多となっている。
- ・発生時間帯で見ると、夜間帯(19時台及び22時台から0時台)に多く発生しており、死亡事故は全て夜間帯に発生している(平成26年から令和4年の平均では、21時台が最多である。)

8-2 飲酒運転による交通人身事故発生状況

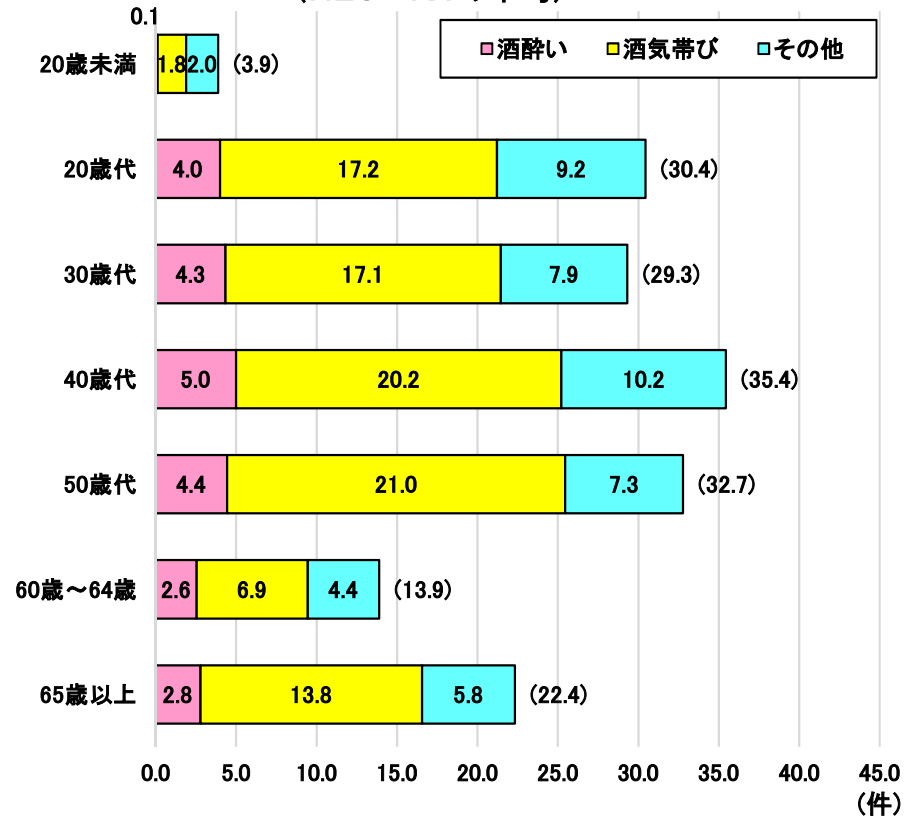
飲酒状況別・年齢層別飲酒運転による人身事故件数
(令和5年中)



注：「その他」は、基準値以下及び検知不能を示す。

酒酔い件数：52件 (44.8%)
 酒気帯び件数：50件 (43.1%)
 基準値以下・検知不能：14件 (12.1%)
 合計：116件
 ※()内の数値は、割合を示す。

【参考】飲酒状況別・年齢層別飲酒運転による人身事故件数
(H26～R4の平均)



注：「その他」は、基準値以下及び検知不能を示す。

酒酔い件数：23.2件 (13.8%)
 酒気帯び件数：98.0件 (58.3%)
 基準値以下・検知不能：46.8件 (27.9%)
 合計：168.0件
 ※()の数値は、割合を示す。

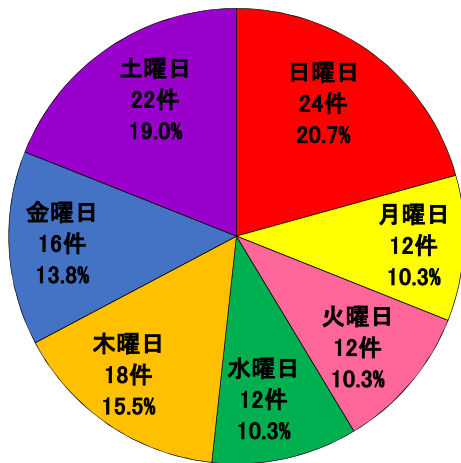
【令和5年の特徴】

- ・30歳代が最多となっており、次いで40歳代が多くなっている。
- ・酒酔い運転の割合(44.8%)が、平成26年から令和4年の平均(13.8%)と比較して3倍以上増加した。

8-3 飲酒運転による交通人身事故発生状況

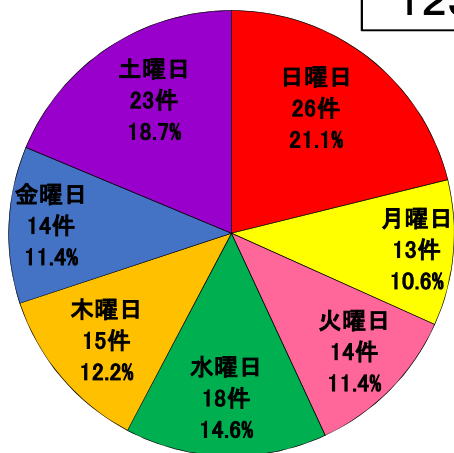
曜日別発生件数(令和5年中)

116件



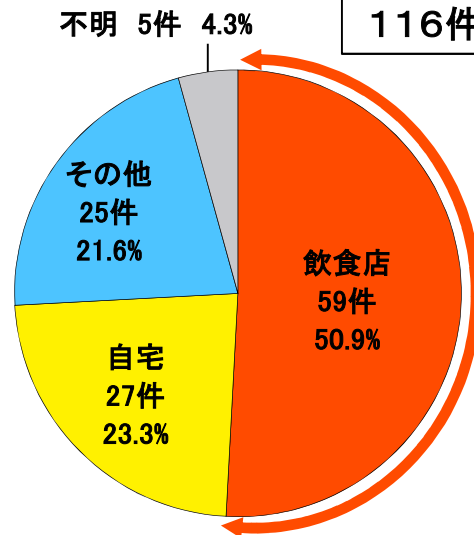
曜日別発生件数(令和4年中)

123件



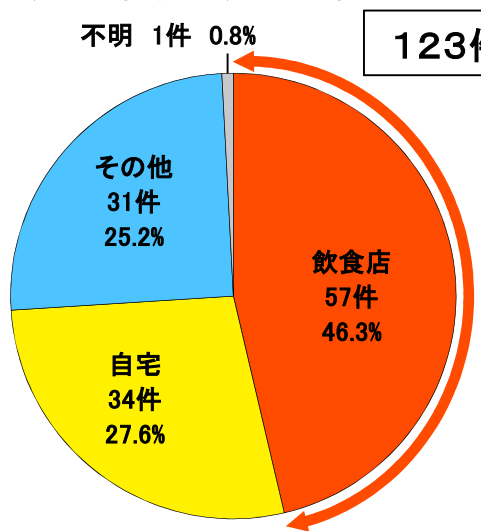
飲酒運転者の飲酒先(令和5年中)

116件



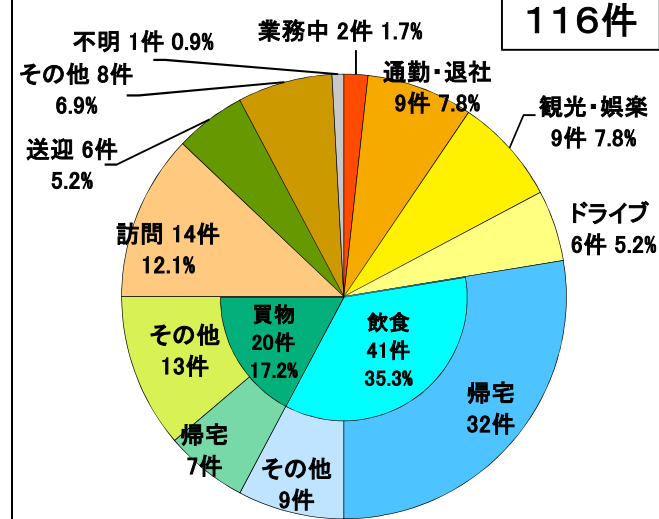
飲酒運転者の飲酒先(令和4年中)

123件



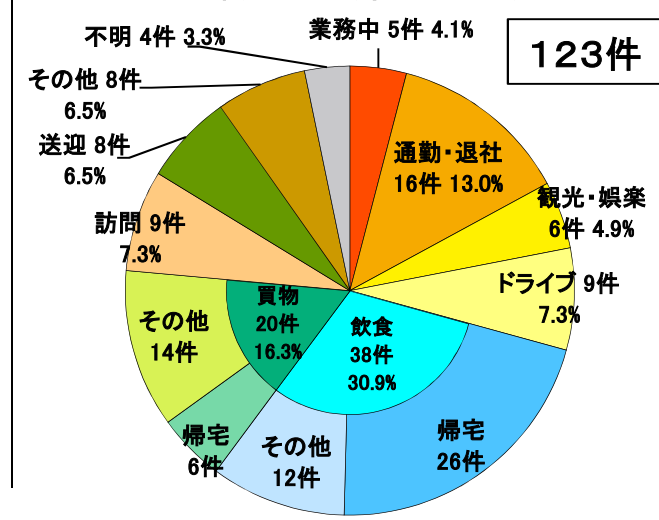
運転の目的(令和5年中)

116件



運転の目的(令和4年中)

123件



【令和5年の特徴】

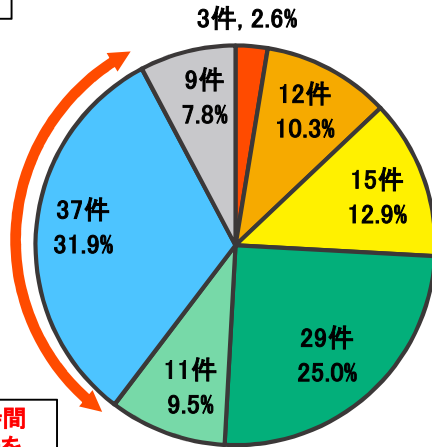
- ・曜日別では、土曜日及び日曜日で約4割(39.7%)と多いが、曜日にかかわらず発生している(令和4年も同じ傾向であった。)
- ・飲酒先は、飲食店が約5割(59件、50.9%)を占めている。
- ・運転の目的別では、飲食と買物で半数以上(61件、52.5%)を占めている。

8-4 飲酒運転による交通人身事故発生状況

飲酒終了から運転開始までの経過時間(令和5年中)

116件

- ~10分
- 10分~30分
- 30分~1時間
- 1時間~2時間
- 2時間~3時間
- 3時間超え
- 不明

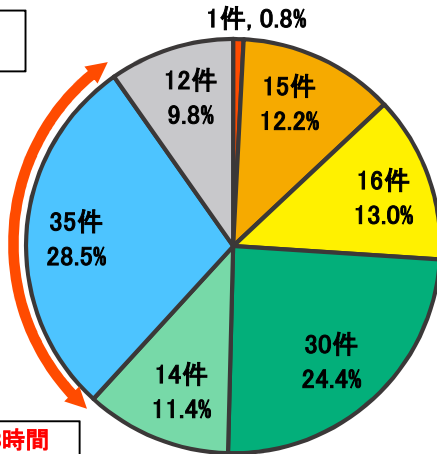


全体の31.9%が3時間以上経過後に運転を開始

飲酒終了から運転開始までの経過時間(令和4年中)

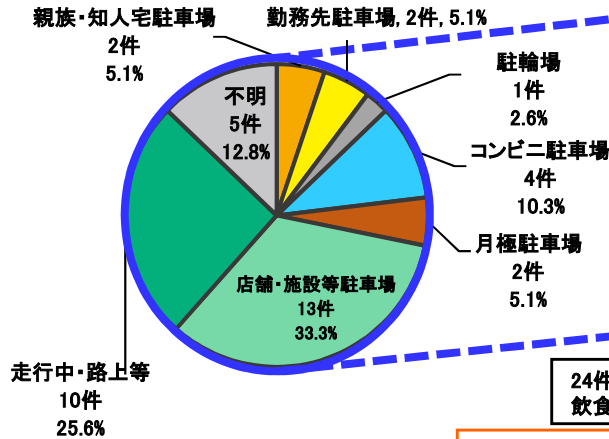
123件

- ~10分
- 10分~30分
- 30分~1時間
- 1時間~2時間
- 2時間~3時間
- 3時間超え
- 不明



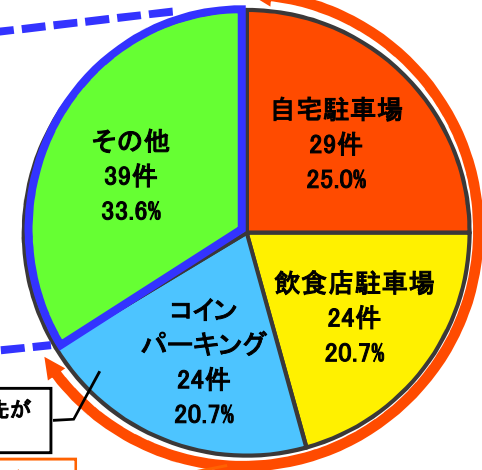
全体の28.5%が3時間以上経過後に運転を開始

その他の内訳



飲酒運転開始場所(令和5年中)

116件



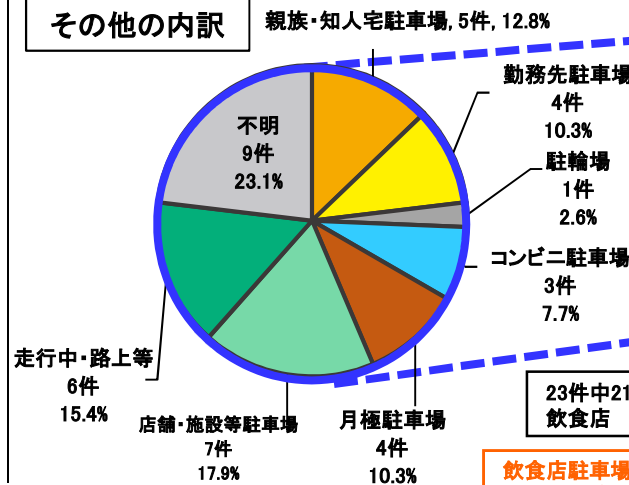
24件中22件の飲酒先が飲食店

飲食店駐車場、自宅駐車場、コインパーキングで全体の66.4%

飲酒運転開始場所(令和4年中)

123件

その他の内訳



23件中21件の飲酒先が飲食店

飲食店駐車場、自宅駐車場、コインパーキングで全体の68.3%

【令和5年の特徴】

- ・飲酒終了から運転開始までの経過時間のうち、3時間以上経過後での運転開始が約3割(37件、31.9%)を占めている。
- ・運転開始場所は、飲食店駐車場、自宅駐車場及びコインパーキングで全体の約7割(77件、66.4%)を占めている。
- ・飲酒運転に対する主な弁解は、「警察に見つからなければ大丈夫だと思った。」、「休憩したのでアルコールは抜けたと思った。」など自分本位な理由であった。