

令和4年中における交通人身事故の発生状況について

【令和4年中の交通人身事故概要】

- ・ 交通人身事故件数:13,223件(前年比-311件)
- ・ 死者数:124人(同+3人)【内訳:子供2人、若者16人、その他42人、高齢者64人】
- ・ 負傷者数:15,839人(同-268人)
うち重傷者数:1,488人(同-24人)

[主な特徴]

- ・ 死者数のうち、高齢者が64人で約5割(51.6%)を占めている。
- ・ 歩行中死者が48人で約4割(38.7%)を占めており、このうち高齢者は35人で約7割(72.9%)を占めている。
- ・ 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(27.9%)を占めている。
- ・ 自動車乗車中死者のうち、シートベルト着用者率が約5割(45.5%)と低い。
- ・ 自転車乗用中死者・重傷者のうち、自転車対車両が約9割(94.6%)を占めており、その中でも出会い頭による事故が約5割(52.6%)を占めている。
- ・ 児童(小学生)の歩行中重傷者のうち、登下校中が約4割(38.1%)を占めている。
- ・ 飲酒運転による交通人身事故は123件(前年比+21件)で、このうち死亡事故は7件(同+3件)と増加している。

※飲酒運転詳細分析

- ・ 飲酒先は、飲食店がもっとも多く、全体の約5割を占めている。
- ・ 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割を占めている。
- ・ 飲酒終了から運転開始までの経過時間は、1時間以上経過後に運転を開始している者が約7割を占めている。
- ・ 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。

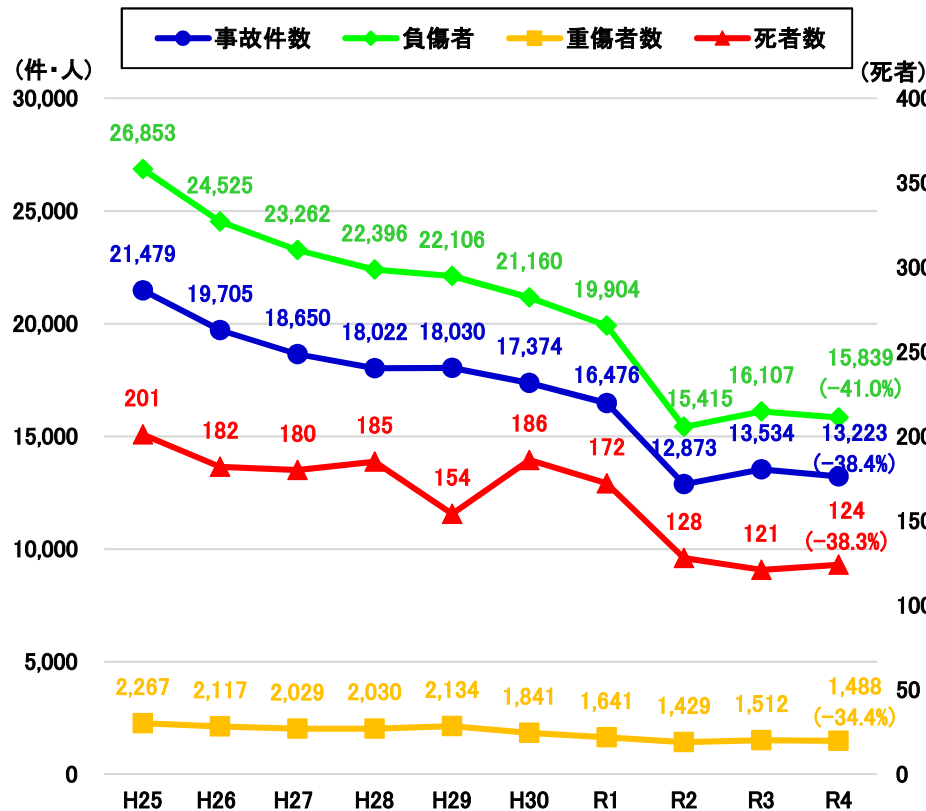
2:「重傷者」とは、交通事故により負傷したものであって、1か月(30日)以上の治療を要する者をいう(医師の診断を基準としている。)

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。

1-1 交通人身事故発生状況の推移

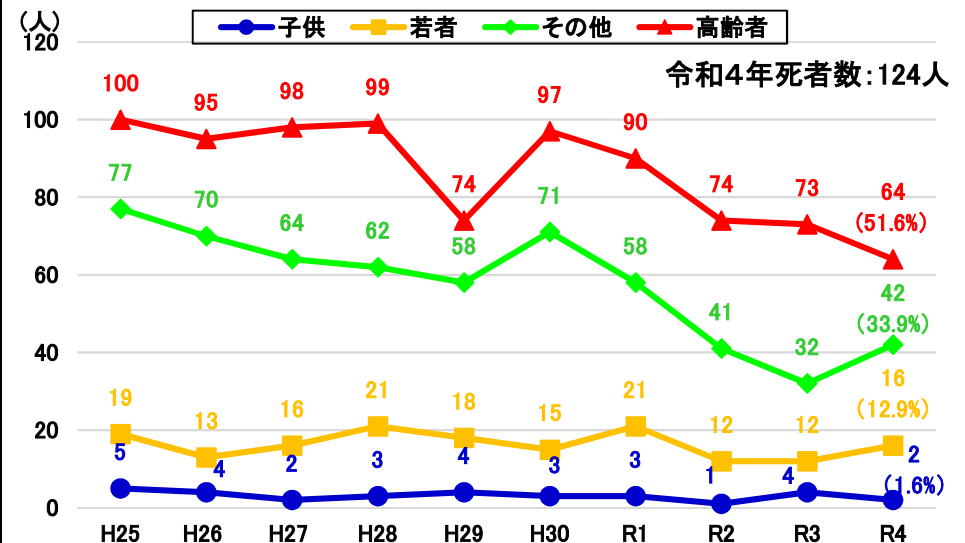
交通人身事故件数・負傷者数・重傷者数・死者数の推移(H25~R4)



注1: 重傷者数は、負傷者数の内数を示す。

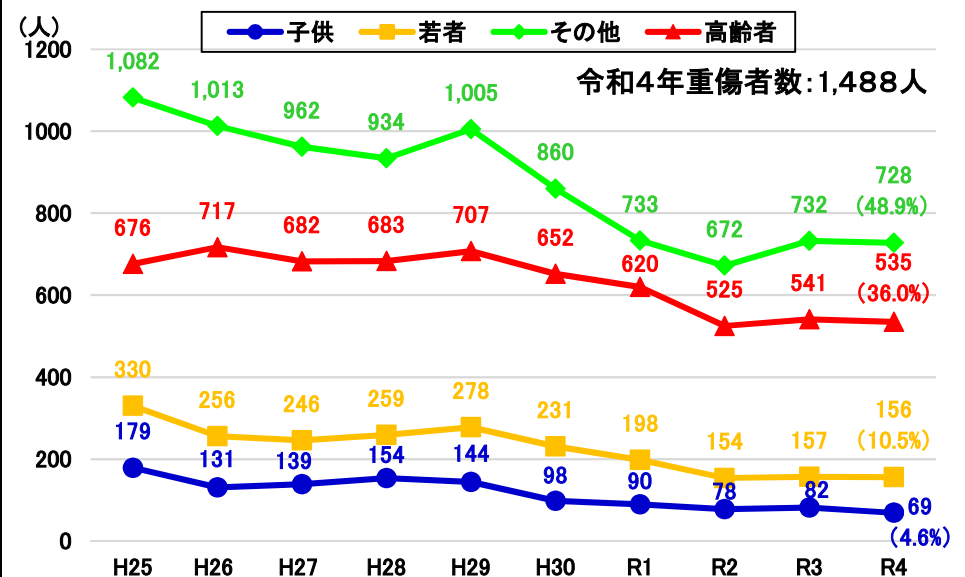
2: ()内の数値は、平成25年からの減少率を示す。

年齢層別死者数の推移(H25~R4)



注: ()内の数値は、令和4年中の死者数の割合を示す。

年齢層別重傷者数の推移(H25~R4)



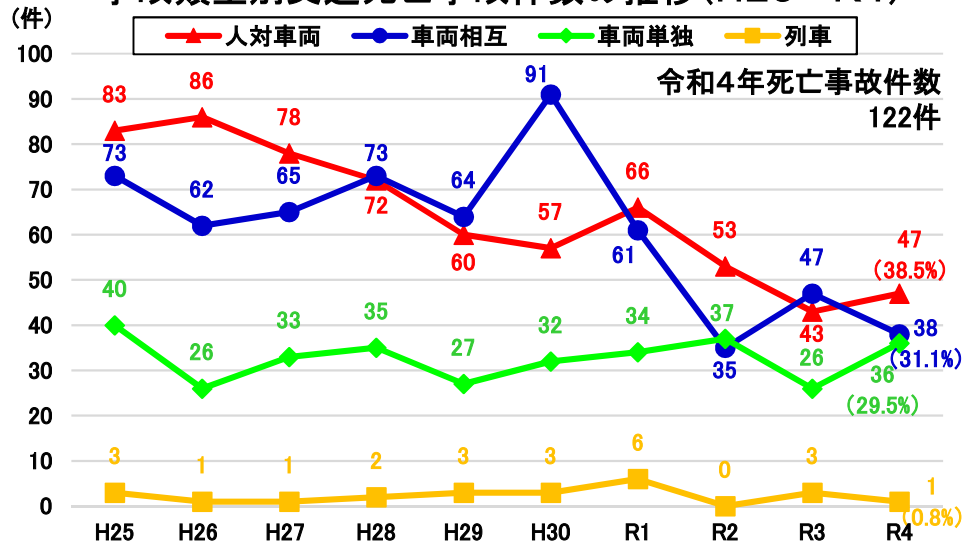
注: ()内の数値は、令和4年中の重傷者数の割合を示す。

【令和4年の特徴】

- ・平成25年以降、交通人身事故件数、死者数、負傷者数、重傷者数は減少傾向で推移している(令和3年と比較すると死者数のみ増加。)
- ・過去10年間で、交通人身事故件数は38.4%減少、死者数は38.3%減少、負傷者数は41.0%減少、重傷者数は34.4%減少している。

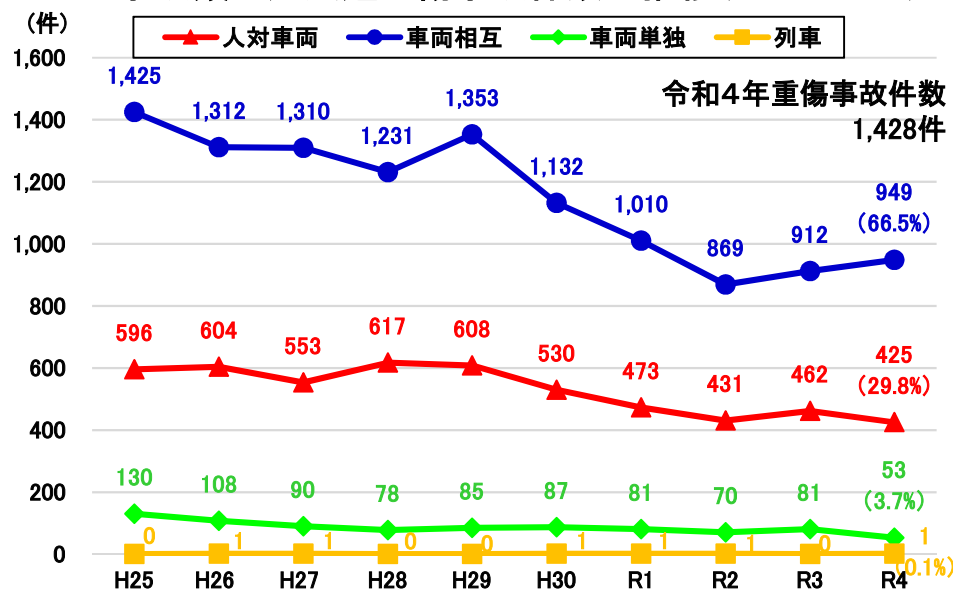
1-2 交通人身事故発生状況の推移

事故類型別交通死亡事故件数の推移(H25~R4)



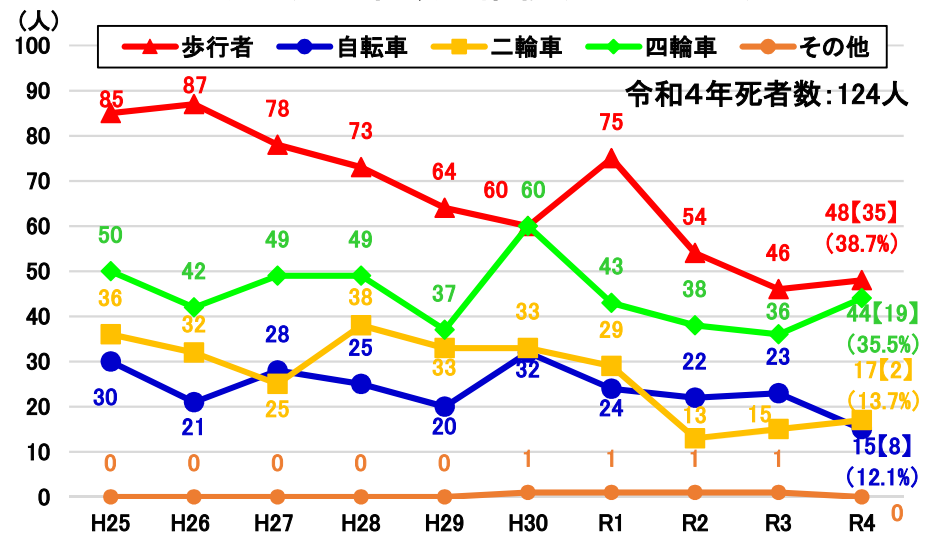
注: ()内の数値は、令和4年中の死亡事故件数の割合を示す。四捨五入のため100%にはならない。

事故類型別交通重傷事故件数の推移(H25~R4)



注: ()内の数値は、令和4年中の重傷事故件数の割合を示す。四捨五入のため100%にはならない。

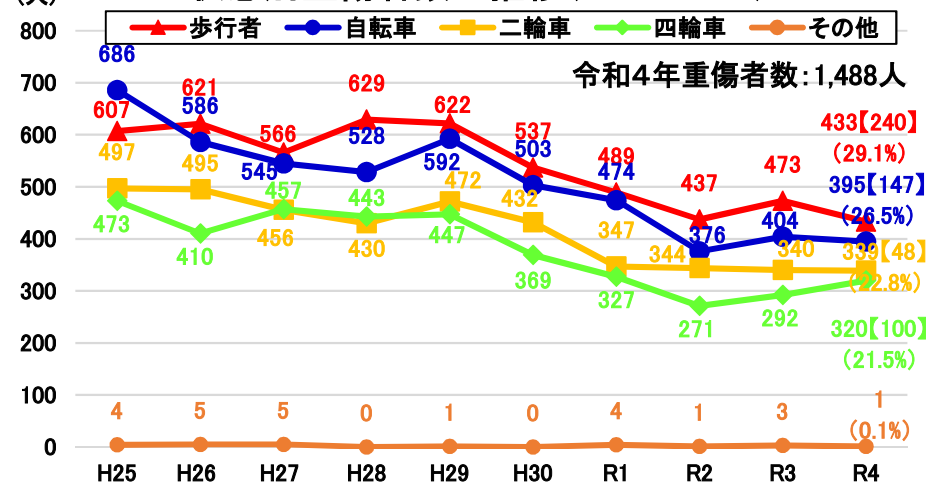
状態別死者数の推移(H25~R4)



注1: []内の数値は、令和4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4年中の死者数の割合を示す。

状態別重傷者数の推移(H25~R4)



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。

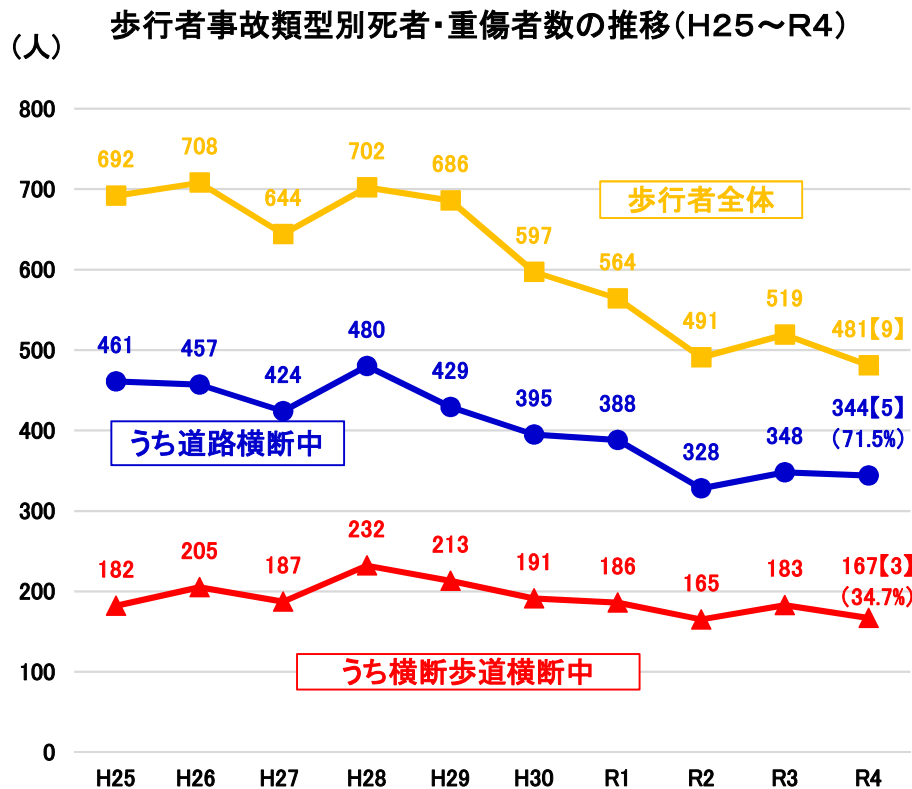
注2: []内の数値は、令和4年中の高齢者の死者数を示し、内数である。

注3: ()内の数値は、令和4年中の重傷者数の割合を示す。四捨五入のため100%にはならない。

【令和4年の特徴】

- ・事故類型別で見ると、全体的に増減を繰り返しつつも減少傾向であるが、車両相互と人対車両の事故が多くを占めている。
- ・状態別で見ると、全体的に増減を繰り返しつつも減少傾向であるが、死者及び重傷者ともに歩行者が最も多い。

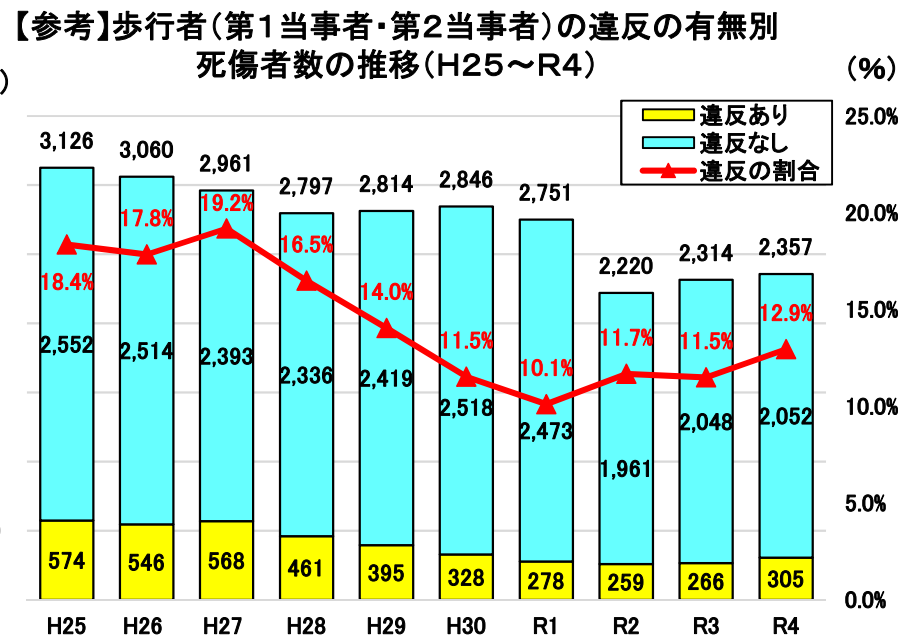
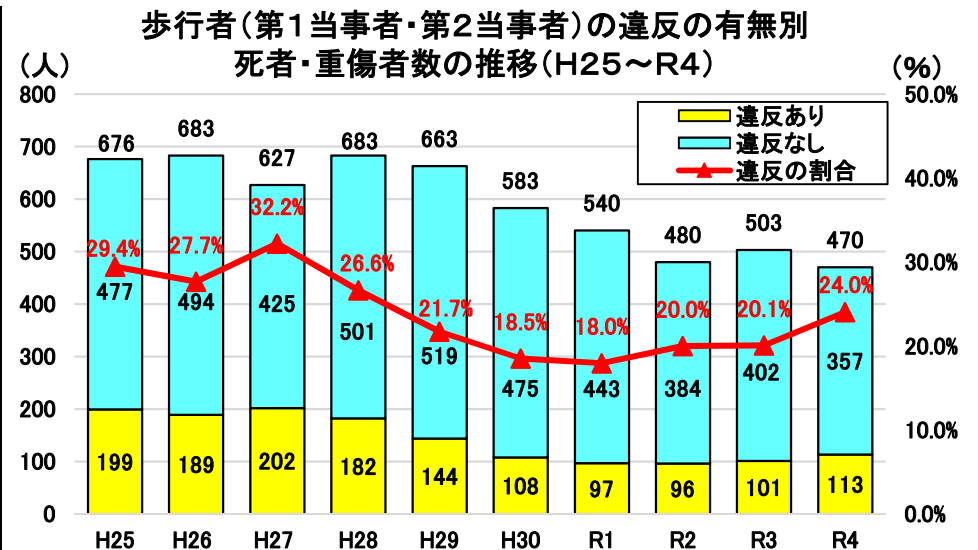
2 歩行者事故の推移



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4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4年中の反射材の着用者数を示し、内数である。

【参考】		H25	H26	H27	H28	H29	H30	R1	R2	R3	R4
死傷者数	道路横断中	969	1,020	964	935	923	916	926	777	796	835
	横断歩道横断中	908	817	817	728	725	735	676	511	538	599
	その他の横断中	1,375	1,362	1,288	1,241	1,275	1,304	1,234	1,005	1,059	996
	道路横断以外	1,375	1,362	1,288	1,241	1,275	1,304	1,234	1,005	1,059	996
	合計	3,252	3,199	3,069	2,904	2,923	2,955	2,836	2,293	2,393	2,430

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。

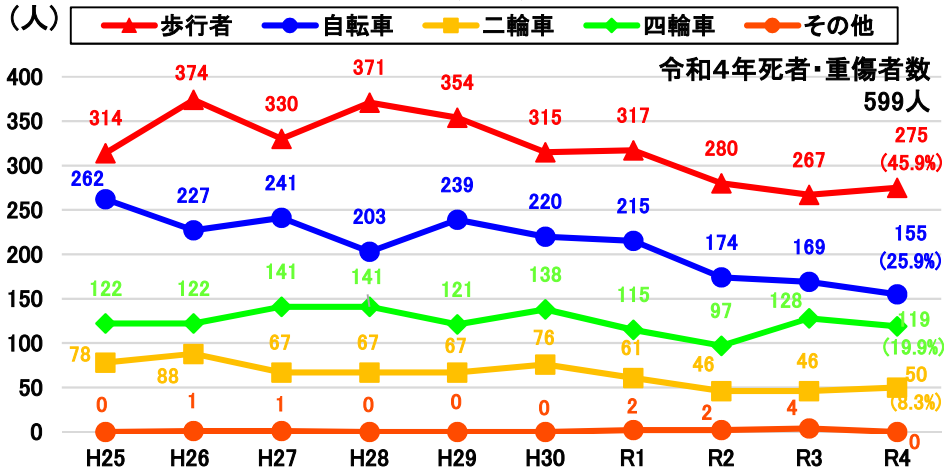


【令和4年の特徴】

- ・歩行中死者・重傷者のうち、横断歩道横断中が34.7%(481人中167人)を占めている。
- ・歩行者側に何らかの違反が認められた割合は、死者・重傷者で24.0%を占めており、死傷者全体の12.9%と比べて違反の割合が高い(平成25年から令和3年も同様の傾向である)。

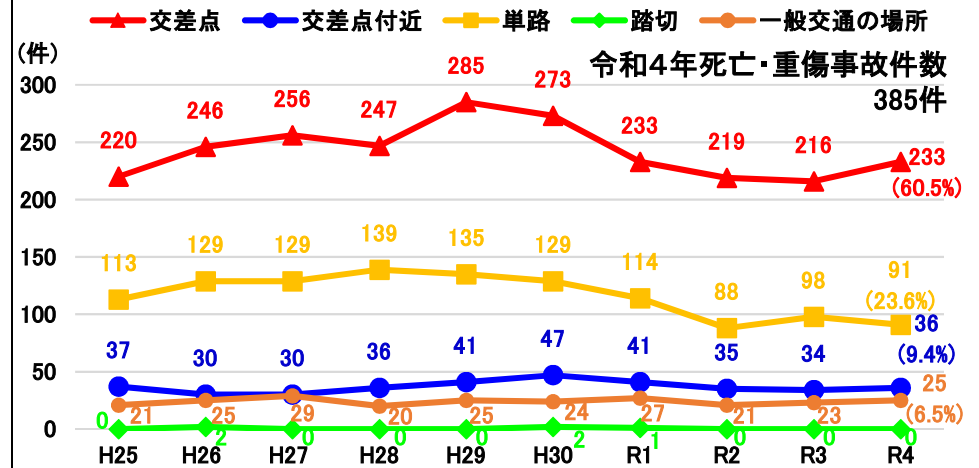
3-1 高齢者が関係する死亡・重傷事故の推移

状態別高齢者の死者・重傷者数の推移(H25~R4)



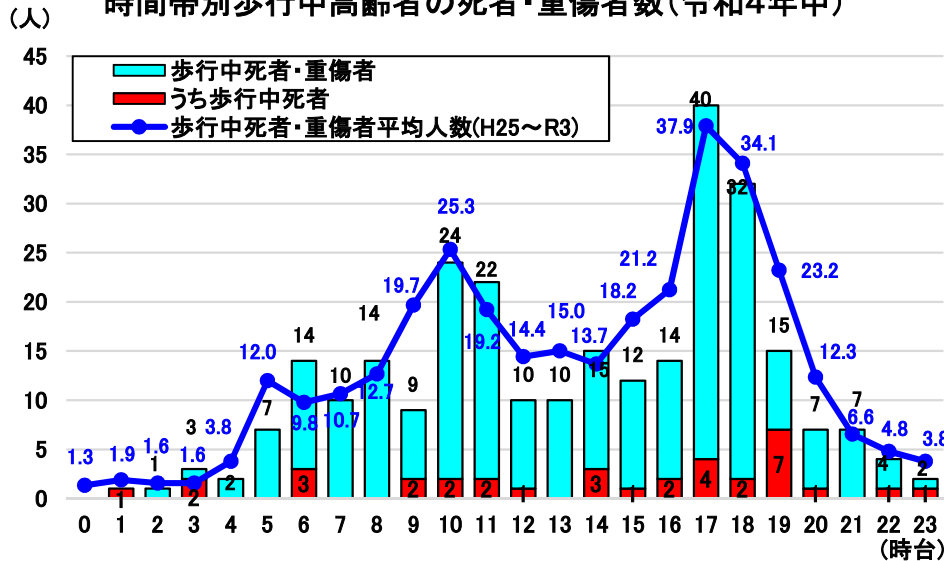
注1:「その他」とは、リヤカー、荷車等人又は動物の力により運転する車で自転車及び駆動補助機付自転車以外のものをいう。
 注2: ()内の数値は、令和4年中の死者・重傷者数の割合を示す。

高齢者が第1当事者(原付以上)となる死亡・重傷事故の道路形状別発生件数の推移(H25~R4)



注:「一般交通の場所」とは、交差点、交差点付近、単路、踏切以外のサービスエリア、パーキングエリア、道の駅等の場所をいう。

時間帯別歩行中高齢者の死者・重傷者数(令和4年中)



【参考】第1当事者原付以上による

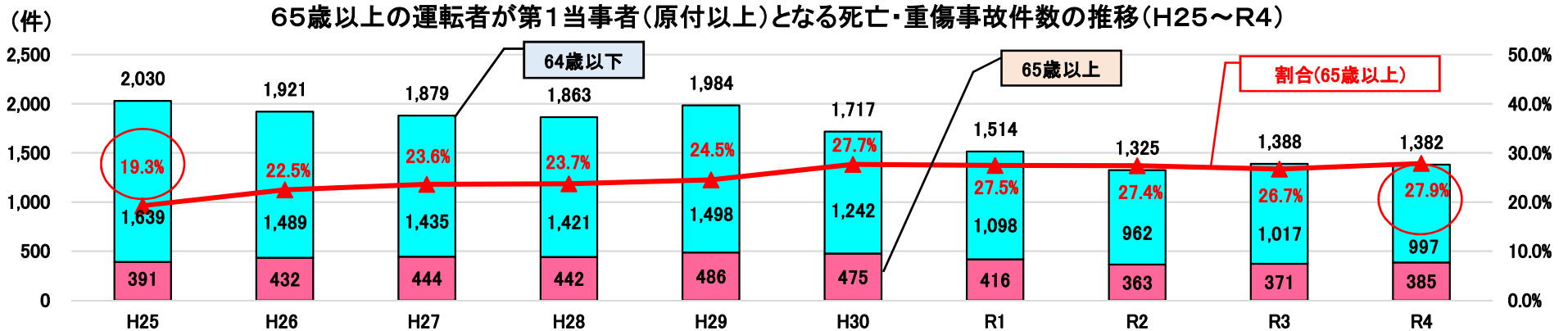
道路形状別交通人身事故発生状況の推移(H25~R4)

【参考】		H25	H26	H27	H28	H29	H30	R1	R2	R3	R4
高齢者以外	交差点	6,525	5,792	5,494	5,170	5,424	5,133	4,791	3,872	4,092	3,963
	構成率	40.5%	39.9%	40.3%	39.6%	41.9%	42.1%	41.8%	43.6%	43.8%	44.0%
	交差点付近	2,432	2,339	1,968	2,035	1,870	2,166	2,216	1,860	1,622	1,598
	単路	6,536	5,859	5,632	5,302	5,141	4,393	3,964	2,777	3,218	3,082
	一般交通の場所	614	520	536	538	508	489	479	358	418	359
高齢者	踏切	10	5	6	4	3	1	2	5	2	2
	交差点	1,822	1,842	1,844	1,819	1,951	1,939	1,841	1,554	1,614	1,622
	構成率	49.5%	49.1%	49.4%	49.0%	50.8%	50.0%	48.8%	51.6%	52.0%	50.8%
	交差点付近	461	450	424	414	443	558	595	477	421	461
	単路	1,195	1,211	1,231	1,245	1,217	1,127	1,054	762	807	874
一般交通の場所	205	243	233	229	225	248	281	220	258	232	
踏切	0	3	1	2	3	6	3	1	2	3	

【令和4年の特徴】

- ・高齢者の死者・重傷者は、歩行者が45.9%(599人中275人)であり、全体の約半数を占めている。
- ・高齢歩行者の死者・重傷者数を時間帯別で見ると、17時台から18時台が他の時間に比べて多くなっている(平成25年から令和3年の平均でも同様の傾向である。)
- ・高齢者による死亡・重傷事故の発生場所は、交差点が60.5%と半数以上を占めている(平成25年から令和3年も同様の傾向である。)

3-2 高齢者が関係する死亡・重傷事故の推移

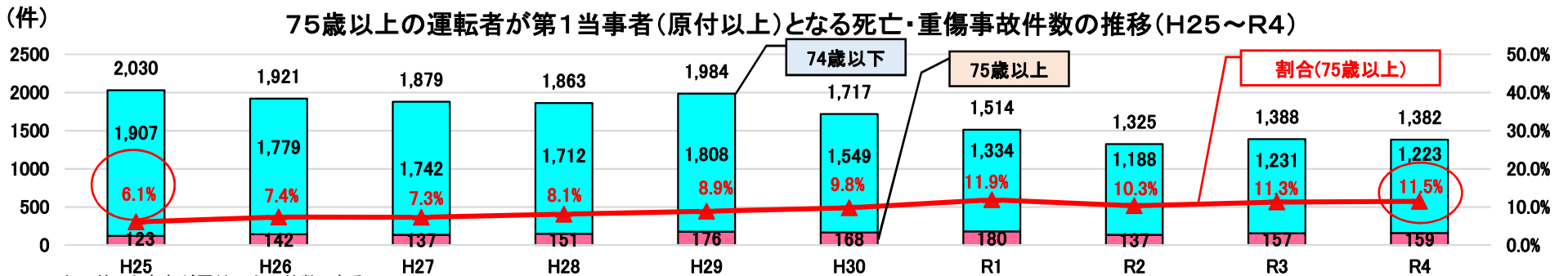


注1: 第1当事者が原付以上の件数である。

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、各年齢層の運転者が占める割合である。

【参考】		H25	H26	H27	H28	H29	H30	R1	R2	R3	R4
事故件数 (1当原付以上)	64歳以下	16,116(146)	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)
	65歳以上	3,683(37)	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)
	割合(65歳以上)	18.6%(20.2%)	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%)

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、各年齢層の運転者が占める割合である。

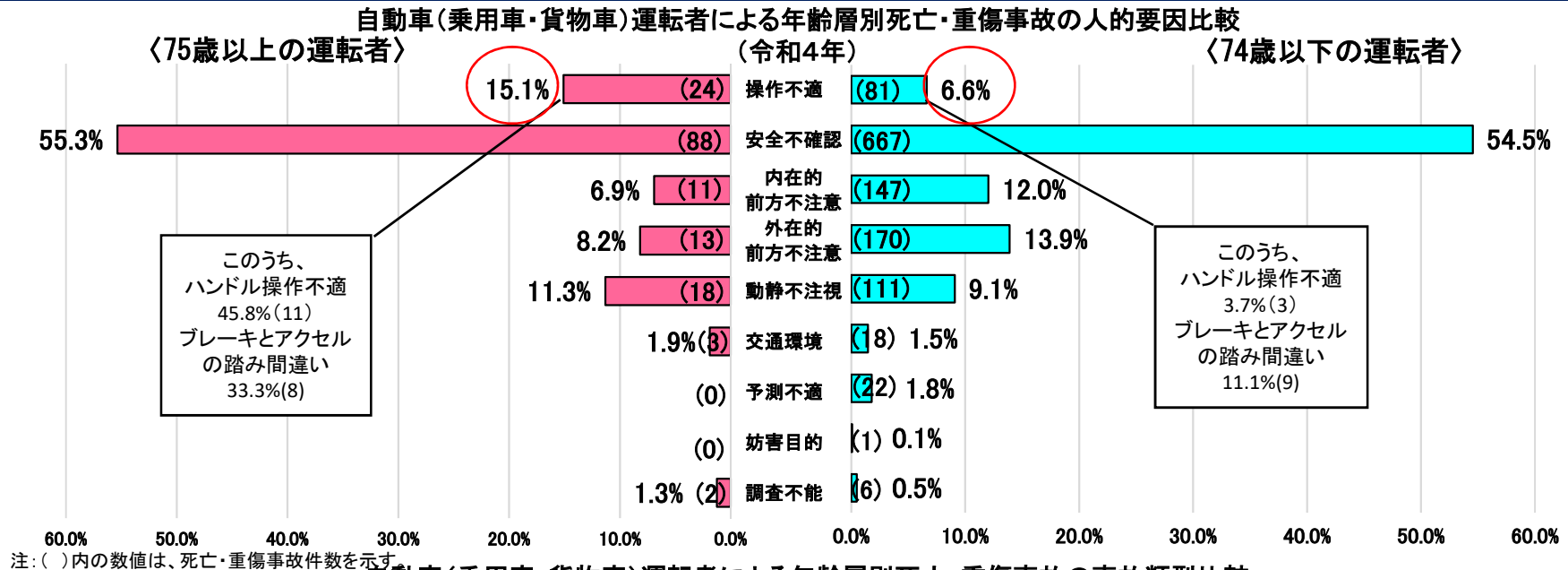
【参考】		H25	H26	H27	H28	H29	H30	R1	R2	R3	R4
事故件数 (1当原付以上)	74歳以下	18,752(165)	17,139(150)	16,240(144)	15,603(151)	15,493(132)	14,748(141)	13,837(128)	10,729(103)	11,264(90)	10,855(96)
	75歳以上	1,047(18)	1,125(14)	1,129(12)	1,155(16)	1,292(8)	1,312(26)	1,389(20)	1,157(11)	1,190(18)	1,341(20)
	割合(75歳以上)	5.3%(9.8%)	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%)

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4年の特徴】

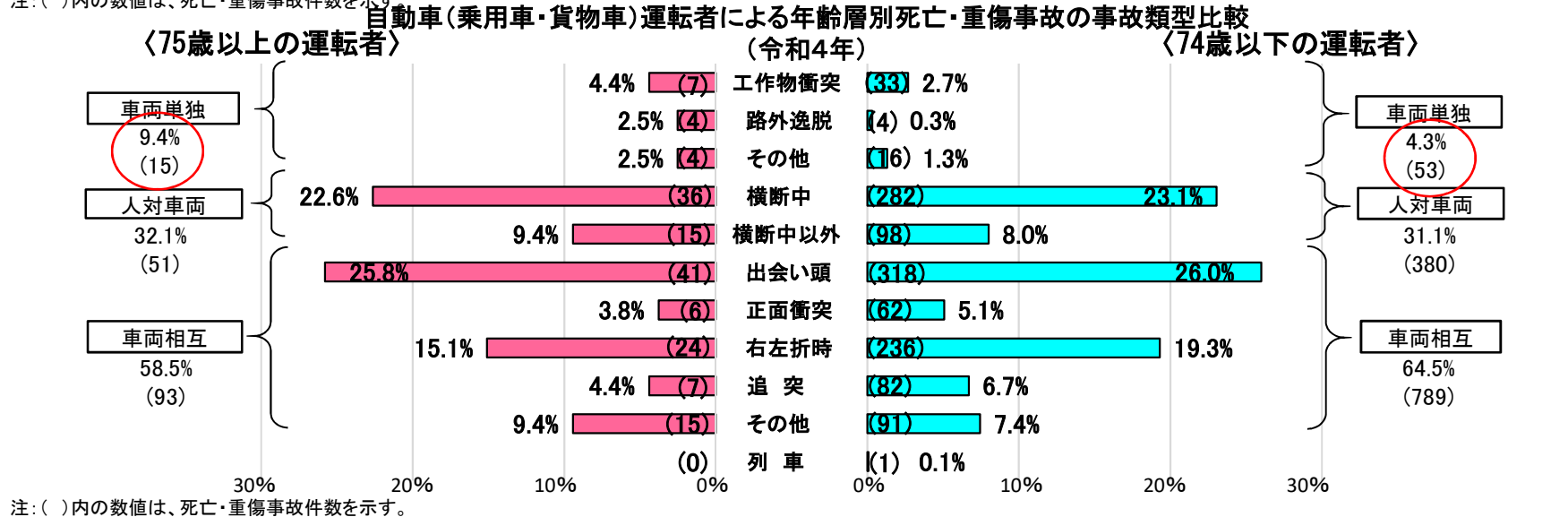
・全体の交通事故件数が減少している中で、65歳以上の運転者が第1当事者となる死亡・重傷事故の占める割合は平成25年の19.3%から令和4年の27.9%と約1.5倍(1.45倍)に増加している。とくに、75歳以上の運転者が第1当事者となる死亡・重傷事故の占める割合は、平成25年の6.1%から令和4年の11.0%と約2倍(1.89倍)増加している(平成25年から令和4年の死傷者全体でも同様の傾向である。)

3-3 高齢者が関係する死亡・重傷事故の推移



このうち、
ハンドル操作不適
45.8%(11)
ブレーキとアクセル
の踏み間違い
33.3%(8)

このうち、
ハンドル操作不適
3.7%(3)
ブレーキとアクセル
の踏み間違い
11.1%(9)

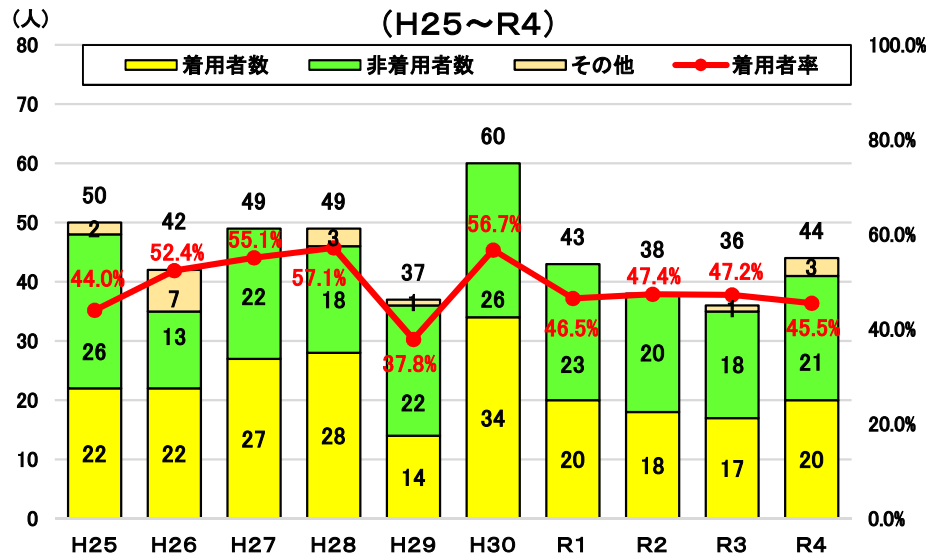


【令和4年の特徴】

- ・人的要因比較では、いずれの年齢層別でも安全不確認が5割を超えているが、操作不適については、74歳以下の運転者は6.6%であるのに対し、75歳以上の運転者は15.1%と割合が高い。
- ・事故類型比較では、いずれの年齢層別でも車両相互、対人対車両、車両単独の順に多いが、車両単独については、74歳以下の運転者は4.3%であるのに対し、75歳以上の運転者は9.4%と割合が高い。

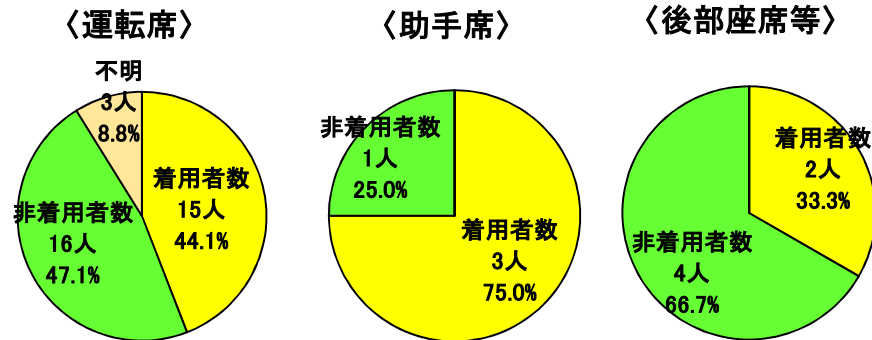
4 自動車乗車中死者の状況

自動車乗車中死者のシートベルト着用者率の推移 (H25~R4)



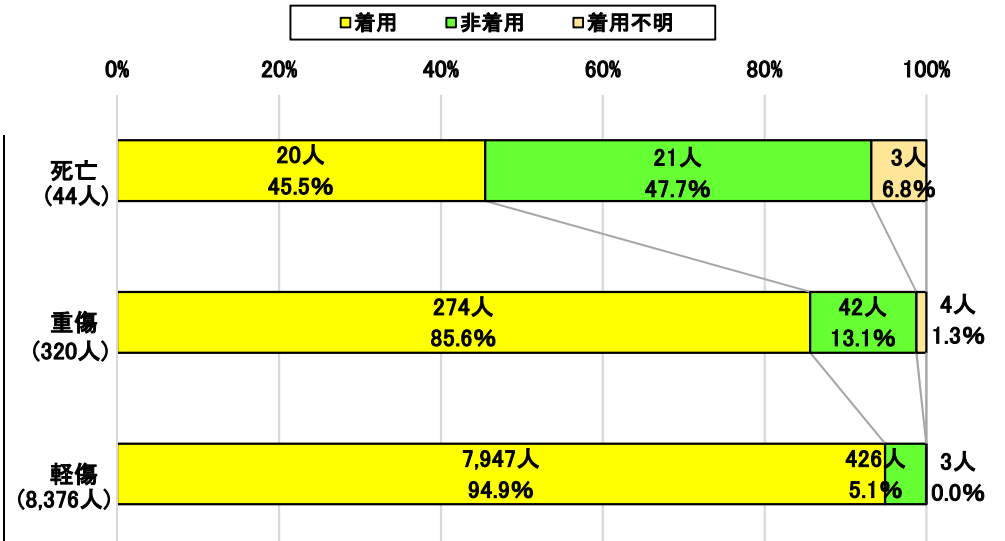
注：「シートベルト着用者率」とは、自動車乗車中死者のうちシートベルト着用者の割合をいう。

自動車乗車中死者の座席別シートベルト着用者率(令和4年)

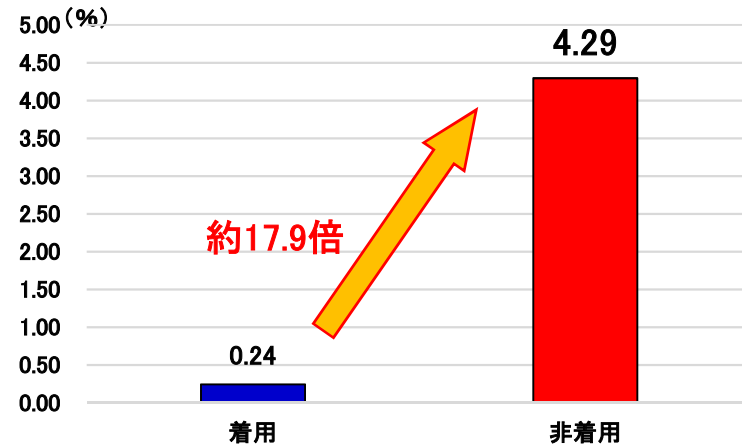


注：「後部座席等」には「準同乗者」（車両等にぶら下がり又は車両等に乗降しようとしていた者）1人を含む。

自動車乗車中の人身損傷程度別シートベルト使用状況 (令和4年)



自動車乗車中のシートベルト使用別致死率比較(令和4年)



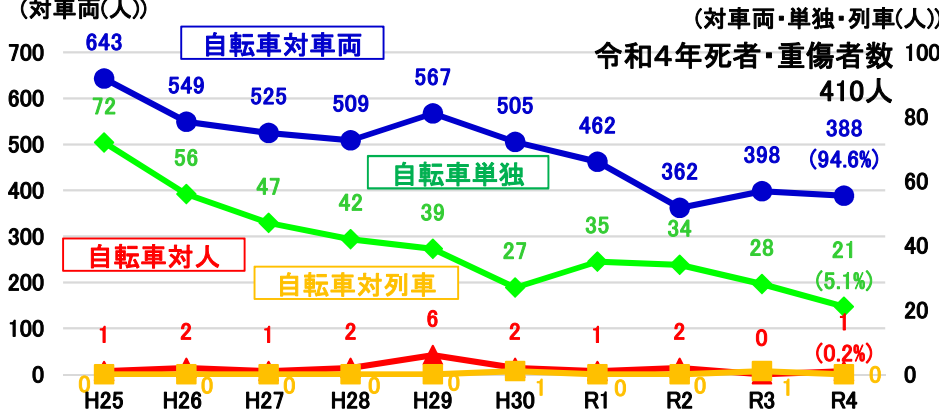
注：「致死率」とは、死傷者のうち死者の占める割合をいう。

【令和4年の特徴】

- ・自動車乗車中死者のうち、45.5% (44人中20人) がシートベルト着用である (平成25年から令和3年も同様の傾向である。)
- ・座席別では、運転席と後部座席等での着用率が、50%未滿となっている。
- ・損傷程度別では、軽傷での着用率が94.9%であるのに対して、死亡での着用率は45.5%と低くなっている。

5-1 自転車関係する死亡・重傷事故の推移

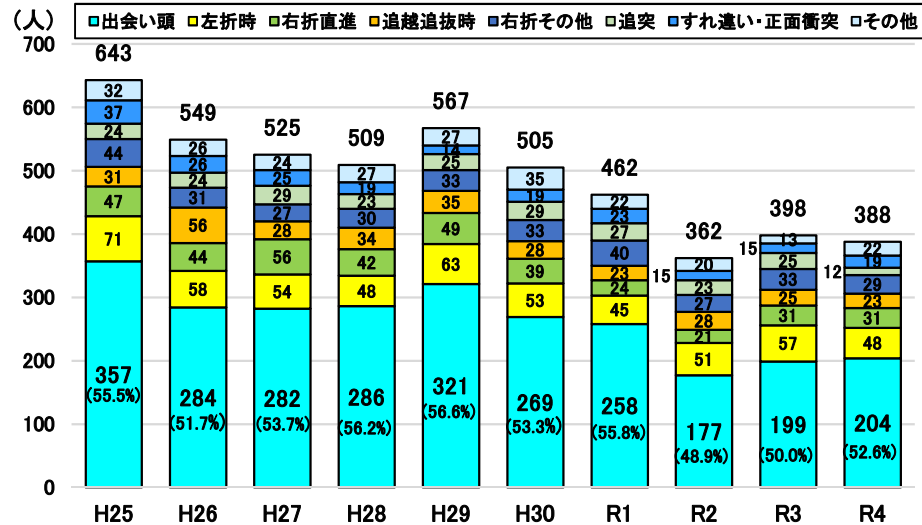
自転車乗用中事故類型別死者・重傷者数の推移(H25~R4)



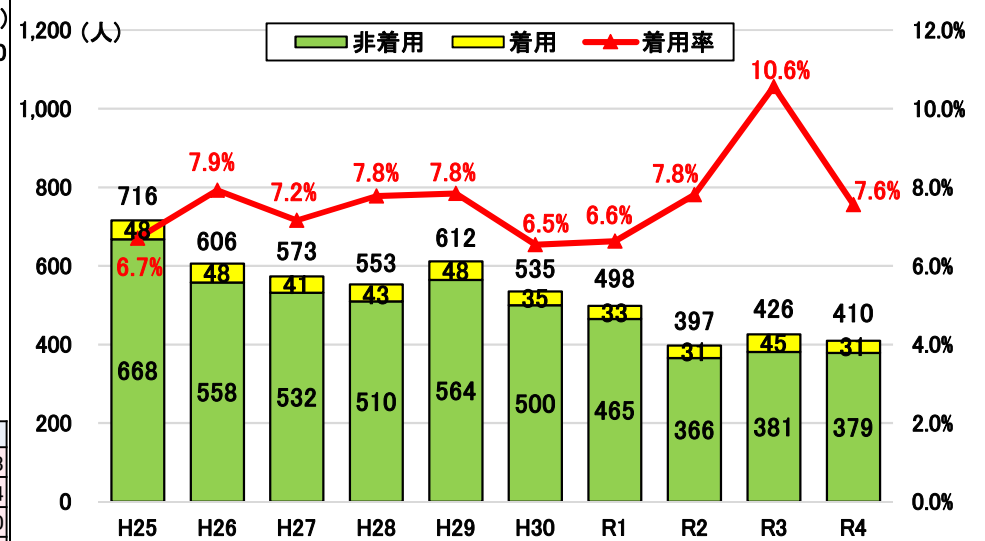
【参考】	H25	H26	H27	H28	H29	H30	R1	R2	R3	R4
死者数	9	7	6	6	7	9	3	5	2	3
重傷者数	5,139	4,526	4,019	4,039	4,183	4,182	3,956	3,156	3,358	3,144
自転車対人	136	99	90	73	66	56	78	66	49	40
自転車対車両	0	0	0	0	0	1	0	0	1	0
自転車対列車	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
合計	5,284	4,632	4,115	4,118	4,256	4,248	4,037	3,227	3,410	3,187

注：()内の数値は、令和4年中の死者・重傷者の割合を示す。四捨五入のため100%にはならない。

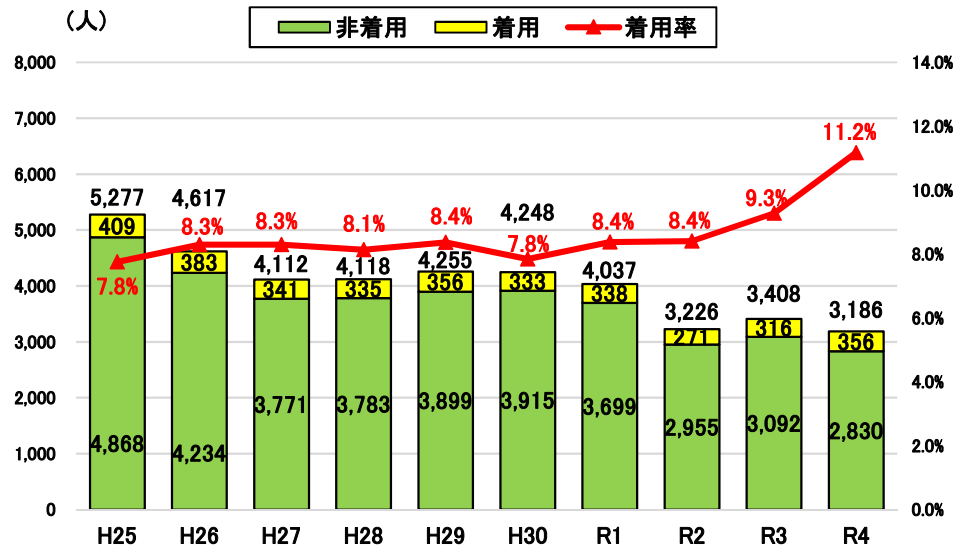
自転車対車両の事故による死者・重傷者数の内訳(H25~R4)



自転車乗用中死者・重傷者のヘルメット着用率の推移(H25~R4)



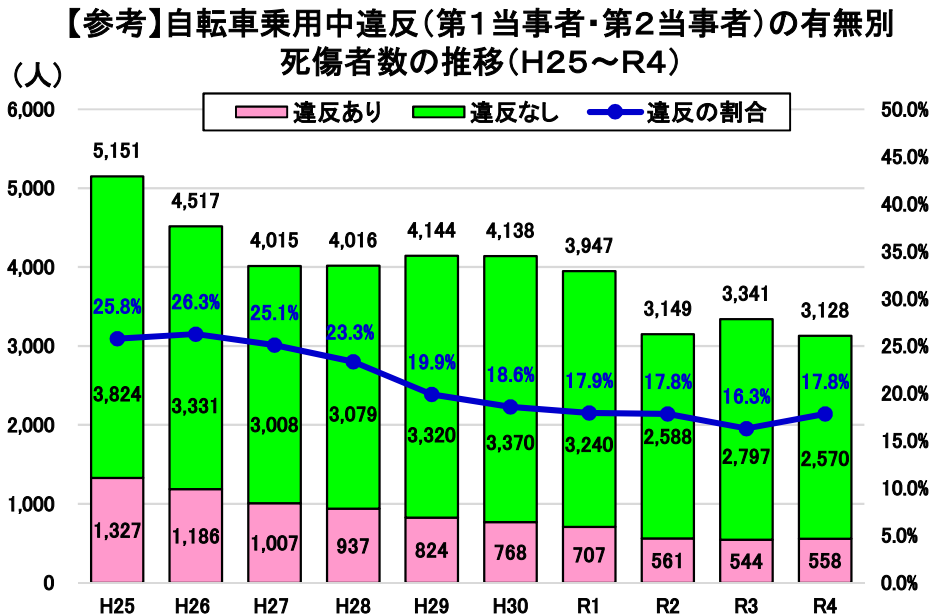
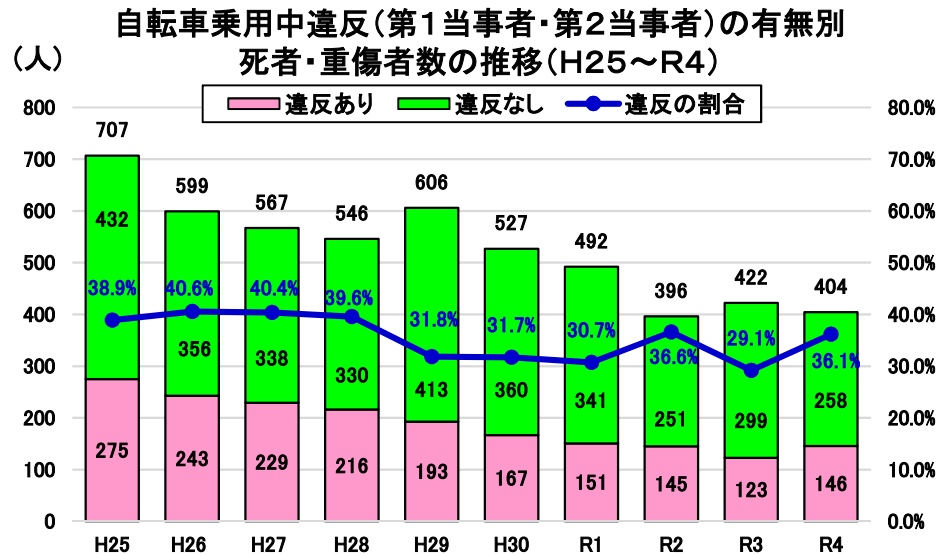
【参考】自転車乗用中死傷者のヘルメット着用率の推移(H25~R4)



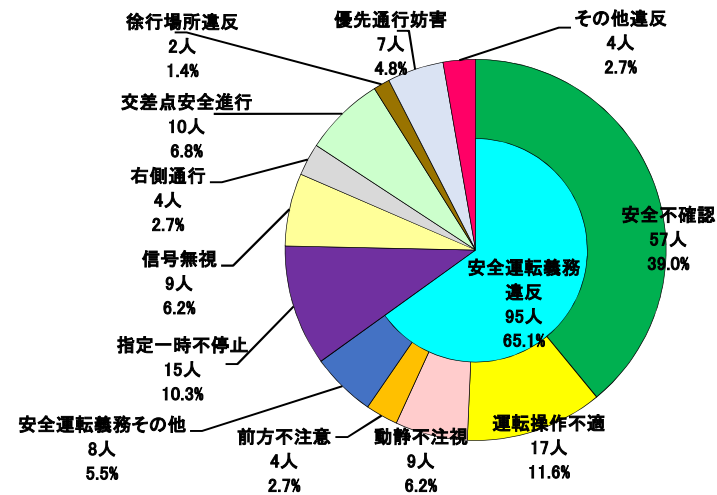
【令和4年の特徴】

- ・自転車乗用中死者・重傷者のうち、自転車対車両が94.6%(410人中388人)を占めており、中でも出会い頭による事故が約半数を占める。
- ・自転車乗用中死者・重傷者のうち、ヘルメットを着用していたのは7.6%(410人中31人)と1割にも満たない(平成25年から令和3年も同様の傾向である。)

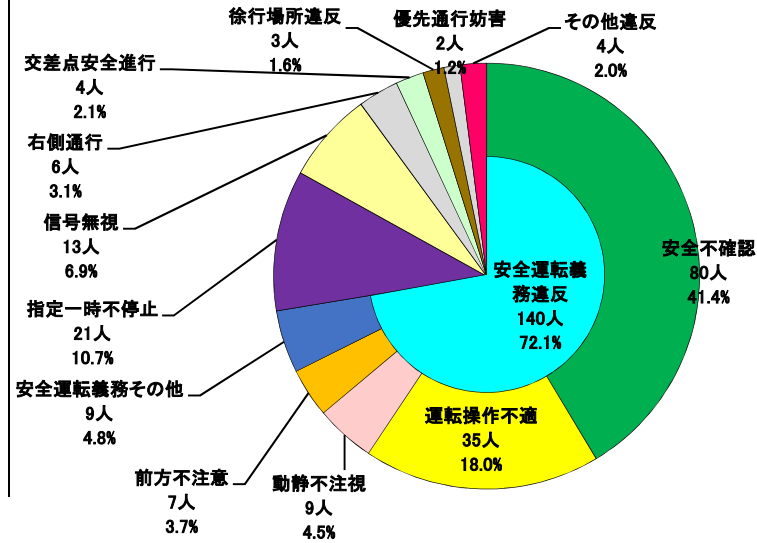
5-2 自転車関係する死亡・重傷事故の推移



自転車乗用中死者・重傷者の違反内訳(令和4年)



自転車乗用中死者・重傷者の違反内訳(H25~R3平均)

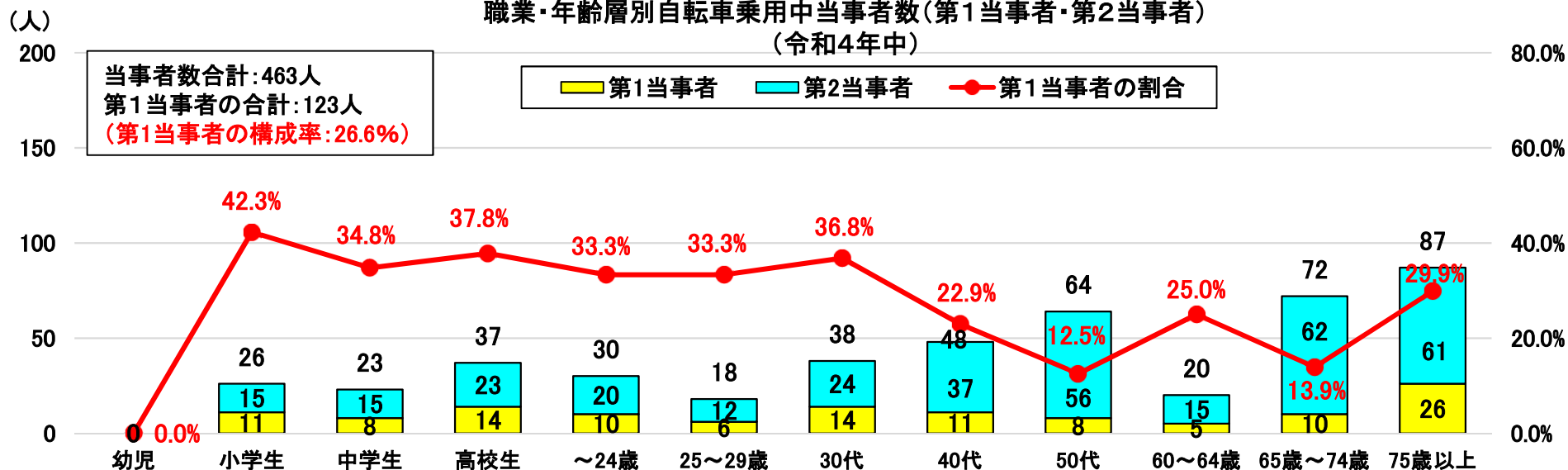


【令和4年の特徴】

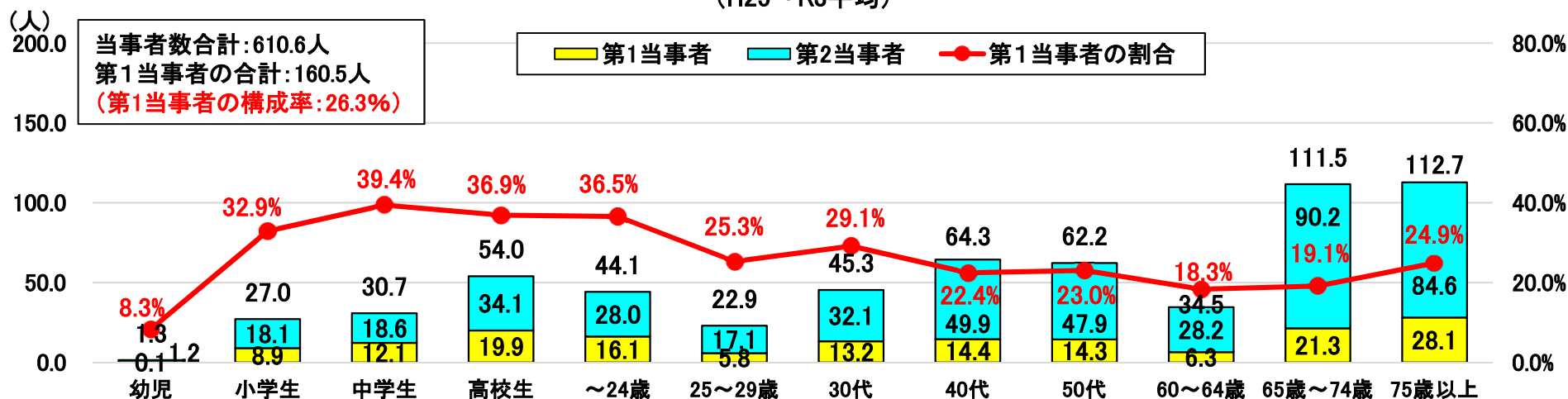
- ・自転車乗用中に何らかの違反が認められたのは、死者・重傷者では36.1%であり、人数は減少傾向にあるも、違反の割合は横ばいの傾向にある。
- ・違反の内訳は、安全運転義務違反が65.1%(146人中95人)を占めており、その中でも安全不確認が4割を占める(平成25年から令和3年の平均でも同様の傾向である。)

5-3 自転車に関する交通人身事故分析

自転車に関する死亡・重傷事故における
職業・年齢層別自転車乗用中当事者数(第1当事者・第2当事者)
(令和4年中)



自転車に関する死亡・重傷事故における
職業・年齢層別自転車乗用中当事者数(第1当事者・第2当事者)
(H25~R3平均)

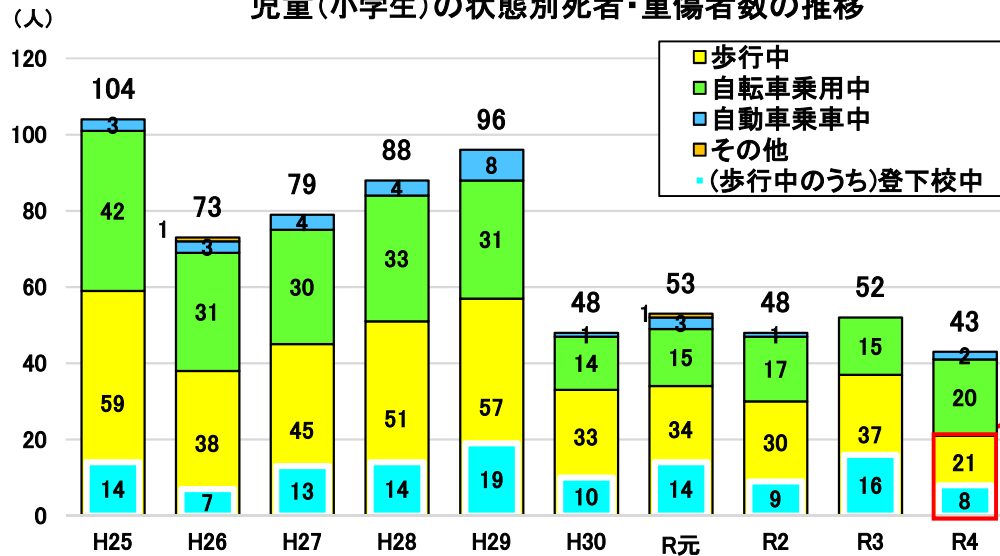


【令和4年の特徴】

- ・75歳以上が最多となっており、次いで、65~74歳が多くなっている(平成25年から令和3年の平均でも同様の傾向である。)
- ・75歳以上は65歳~74歳と比べて、第1当事者の占める割合が高くなっている(平成25年から令和3年の平均でも同様の傾向である。)
- ・小・中・高校生は、他の年齢層と比べて、第1当事者の割合が高くなっている(平成25年から令和3年の平均でも同様の傾向である。)

6 児童(小学生)に関する交通事故発生状況

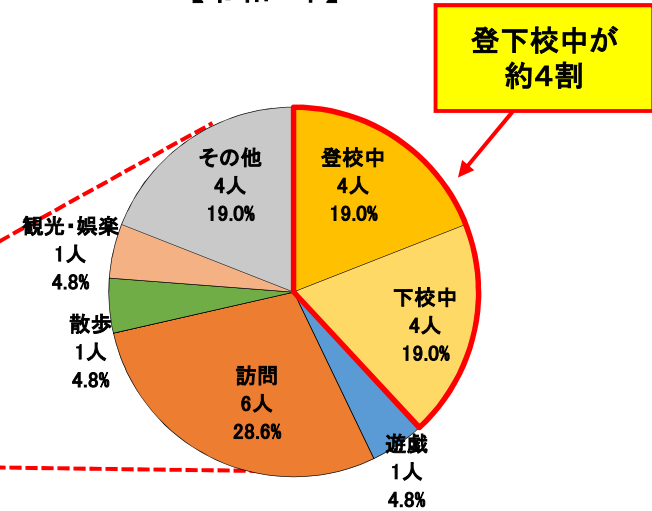
児童(小学生)の状態別死者・重傷者数の推移



【参考】	H25	H26	H27	H28	H29	H30	R1	R2	R3	R4
登下校中の構成率	23.7%	18.4%	28.9%	27.5%	33.3%	30.3%	41.2%	30.0%	43.2%	38.1%

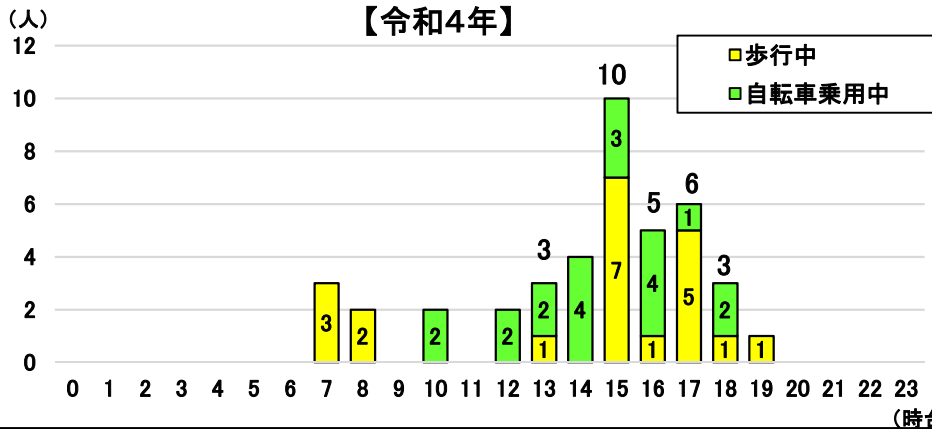
注: 上記表は、児童の歩行中死者・重傷者数のうち、登下校中の死者・重傷者の構成率を示す。

歩行中児童(小学生)の通行目的別重傷者数
【令和4年】

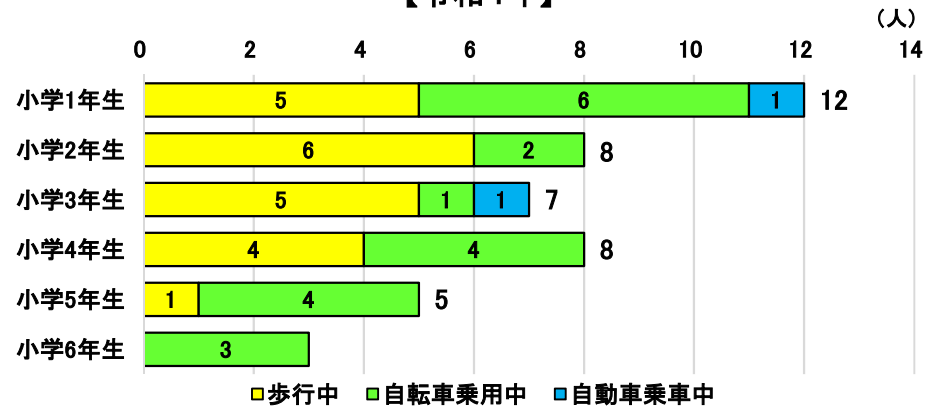


注1: 令和4年中における歩行中児童(小学生)の死者はいなかった。
注2: 上記表は、登校中、下校中それぞれの割合を四捨五入して算出しているため、左図の登下校中の構成率と一致しない。

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4年】



児童(小学生)の学齢別状態別の重傷者数
【令和4年】

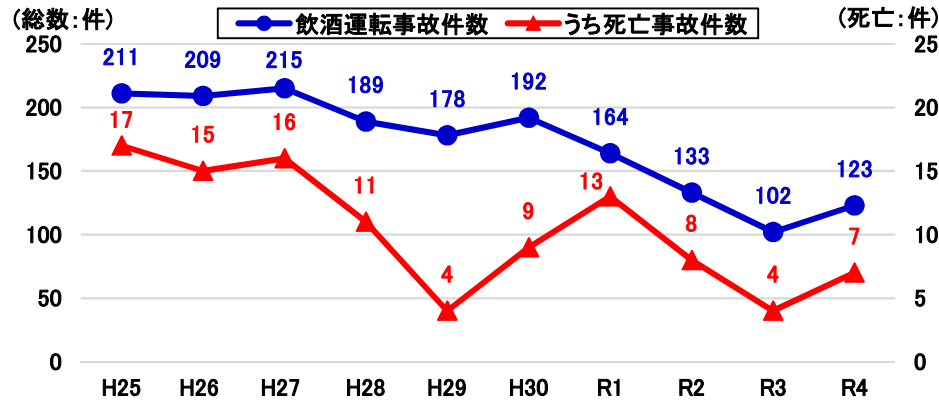


【令和4年の特徴】

- ・児童(小学生)の死者・重傷者数は減少傾向で推移しているが、歩行中重傷者のうち、登下校中の割合は、約4割(38.1%)を占めている。
- ・歩行中重傷者のうち、時間帯別で見ると、15時台が最も多くなっている。
- ・歩行中重傷者では低学年が多いが、高学年になるにつれ、自転車乗用中が多くなる傾向にある。

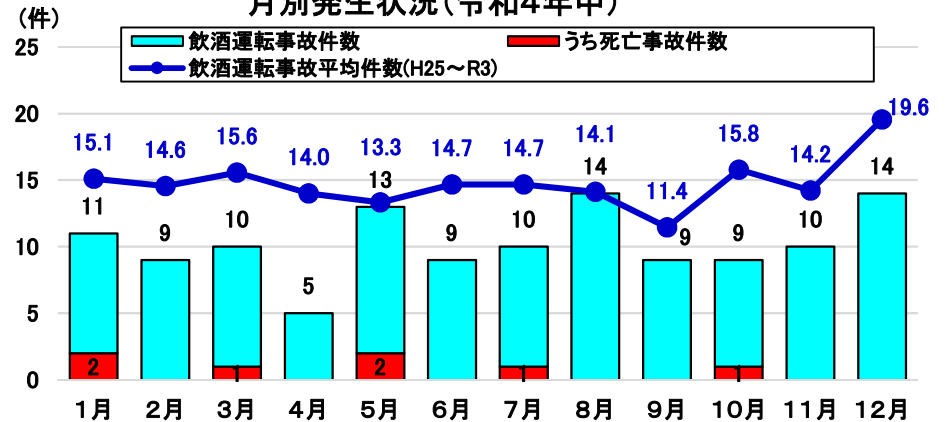
7-1 飲酒運転(原付以上第1当事者)による交通人身事故

年別飲酒運転による人身事故件数の推移(H25~R4)



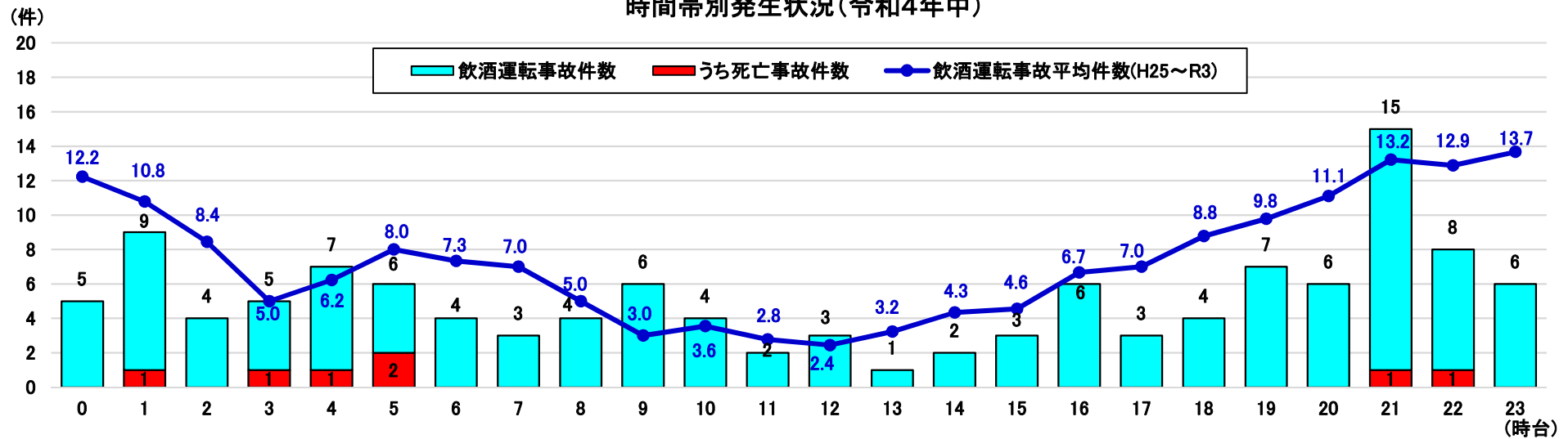
【参考】	H25	H26	H27	H28	H29	H30	R1	R2	R3	R4
飲酒運転事故件数	211	209	215	189	178	192	164	133	102	123
うち死亡事故件数	17	15	16	11	4	9	13	8	4	7
飲酒運転による死者数	17	18	17	11	4	9	13	8	5	7
飲酒運転による負傷者数	282	292	300	263	269	265	218	176	117	168

月別発生状況(令和4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	11	9	10	5	13	9	10	14	9	9	10	14
うち死亡事故件数	2	0	1	0	2	0	1	0	0	1	0	0
飲酒運転による死者数	2	0	1	0	2	0	1	0	0	1	0	0
飲酒運転による負傷者数	16	11	13	6	18	14	12	20	11	9	17	21

時間帯別発生状況(令和4年中)

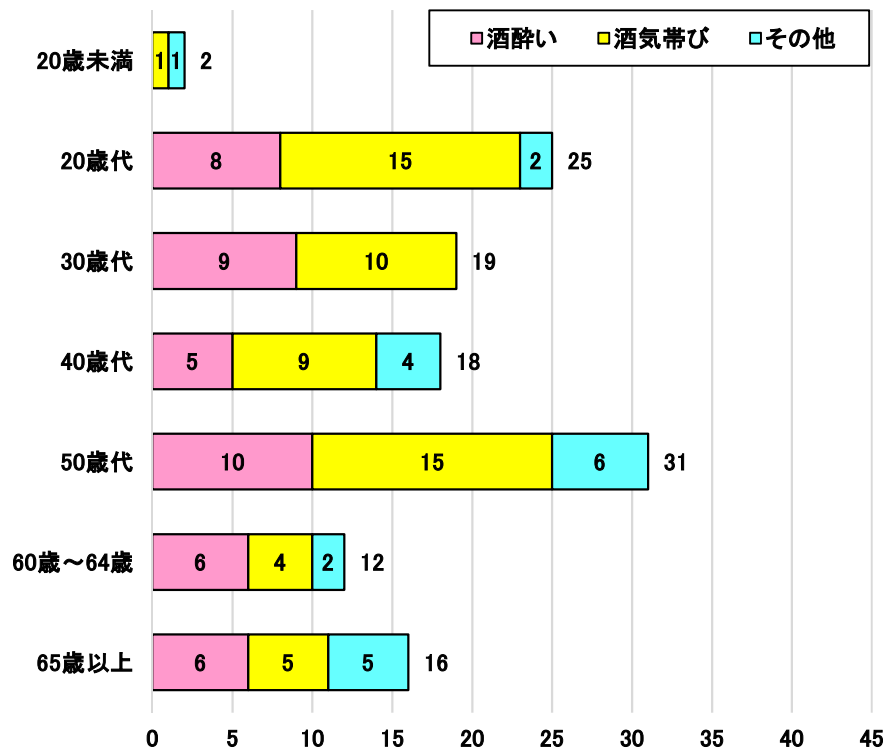


【令和4年の特徴】

- ・飲酒運転による人身事故は、10年間で減少傾向にあるが、依然として年間100件以上発生している。
- ・月別で見ると、8月と12月が最多となっている(平成25年から令和3年の平均では、12月が最多である。)
- ・発生時間帯で見ると、21時台が最多となっている(平成25年から令和3年の平均では、23時台が最多である。)

7-2 飲酒運転(原付以上第1当事者)による交通人身事故分析

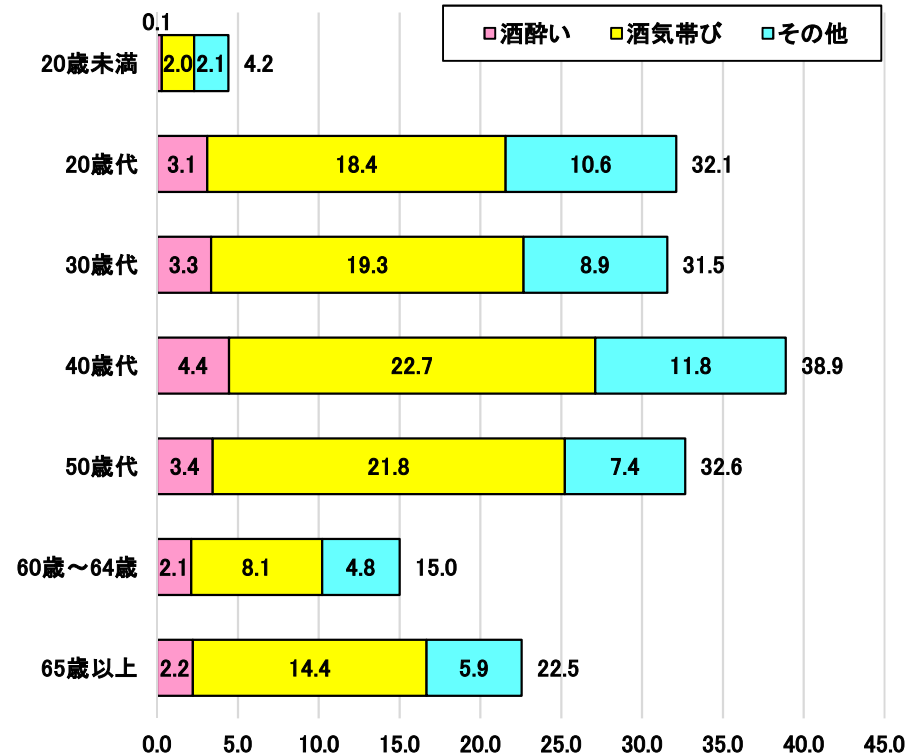
飲酒状況別・年齢層別飲酒運転による人身事故件数
(令和4年)



注：「その他」は、基準値以下及び検知不能を示す。

酒酔い件数：44件 (35.8%)
 酒気帯び件数：59件 (48.0%)
 基準値以下・検知不能：20件 (16.3%)
 合計：123件
 ※()内の数値は、割合を示す。四捨五入のため、100%にならない。

【参考】飲酒状況別・年齢層別飲酒運転による人身事故件数
(H25～R3平均)



注：「その他」は、基準値以下及び検知不能を示す。

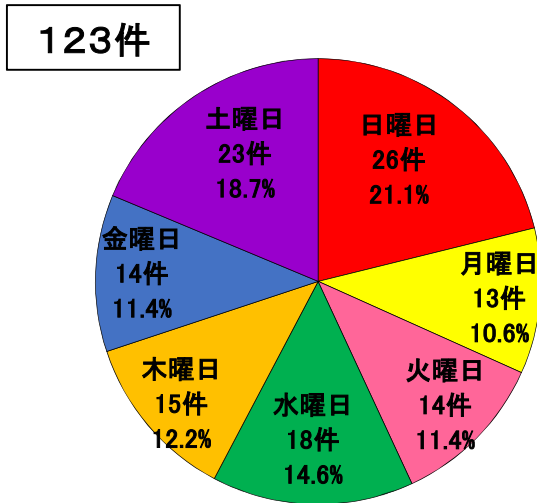
酒酔い件数：18.6件 (10.5%)
 酒気帯び件数：106.7件 (60.4%)
 基準値以下・検知不能：51.5件 (29.1%)
 合計：176.8件
 ※()の数値は、割合を示す。

【令和4年の特徴】

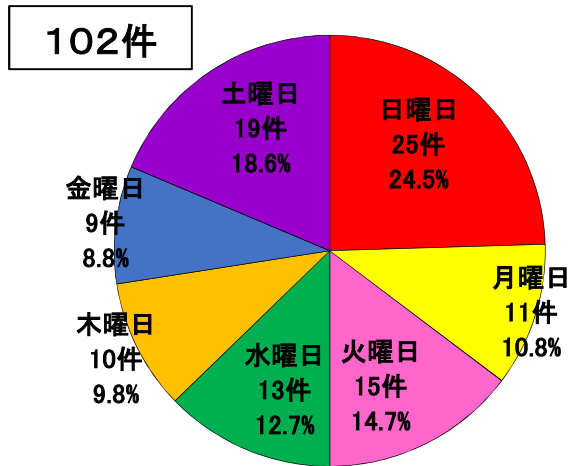
- ・50歳代が最多となっており、次いで20歳代が多くなっている(平成25年から令和3年の平均に比べて、30歳代及び40歳代が少なくなっている。)
- ・酒酔い運転の割合が、平成25年から令和3年の平均と比較して3倍以上増加した。

7-3 飲酒運転による交通人身事故の詳細分析(令和4年中)

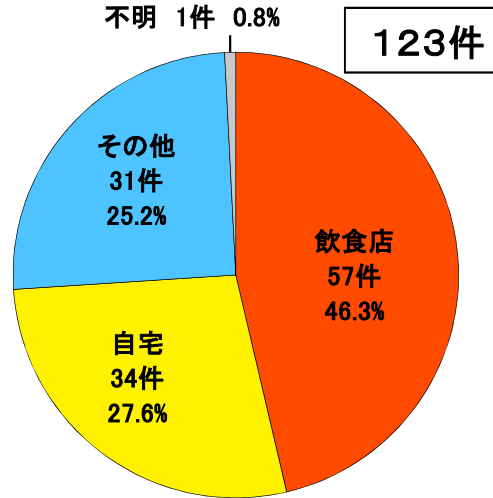
曜日別発生件数【令和4年】



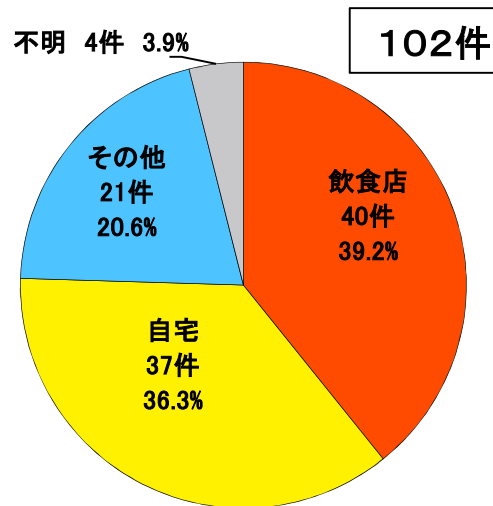
曜日別発生件数【令和3年】



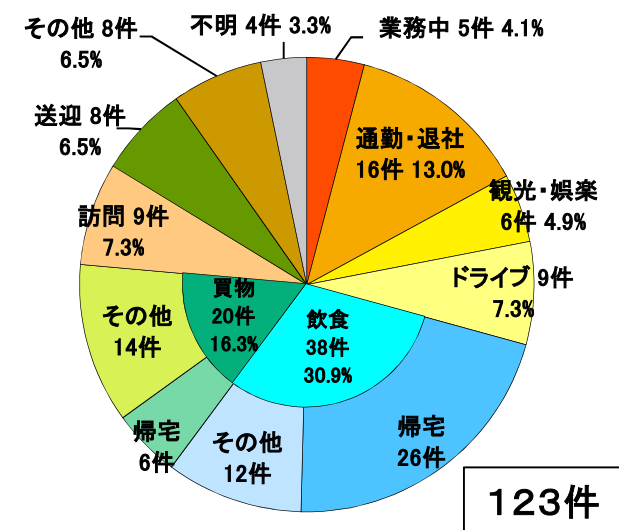
飲酒運転者の飲酒先【令和4年】



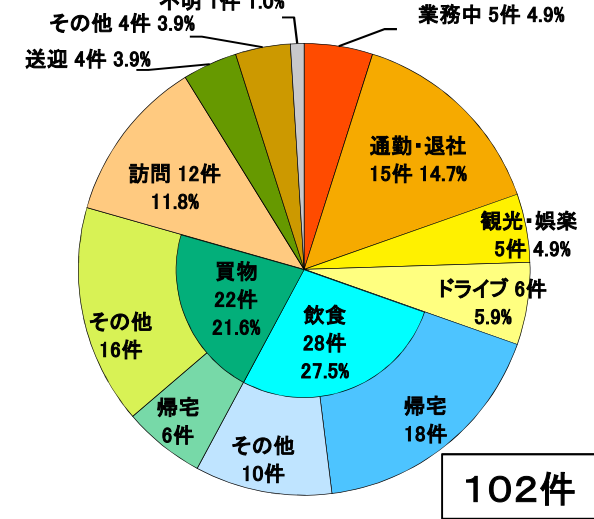
飲酒運転者の飲酒先【令和3年】



運転の目的【令和4年】



運転の目的【令和3年】

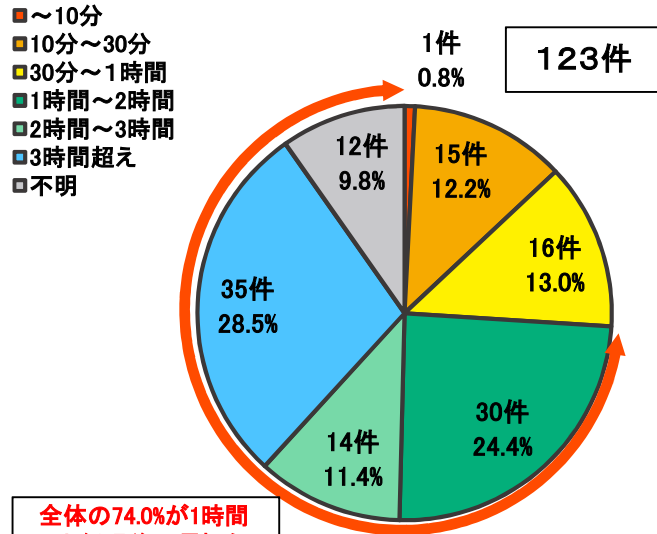


【令和4年の特徴】

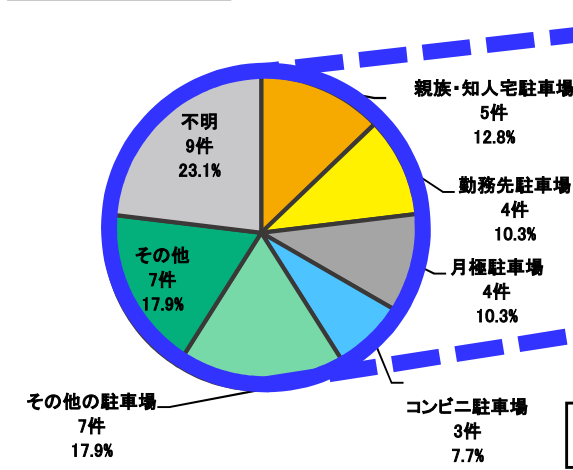
- ・曜日別では、土曜日及び日曜日で約4割(49件、39.8%)を占めている。
- ・飲酒先は、飲食店が全体の約半数(57件、46.3%)を占めている。
- ・運転の目的別では、飲食と買物で約半数(58件、47.2%)を占めている。

7-4 飲酒運転による交通人身事故の詳細分析(令和4年中)

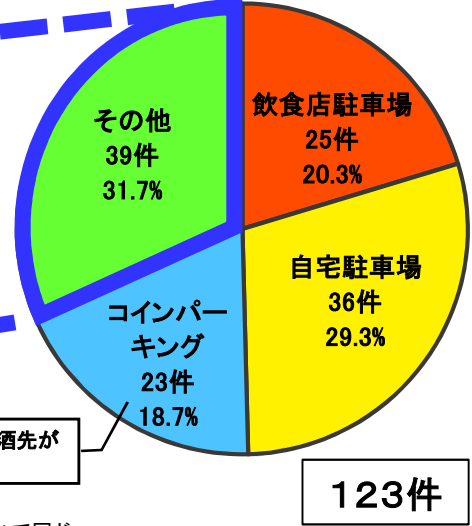
飲酒終了から運転開始までの経過時間【令和4年】



その他の内訳

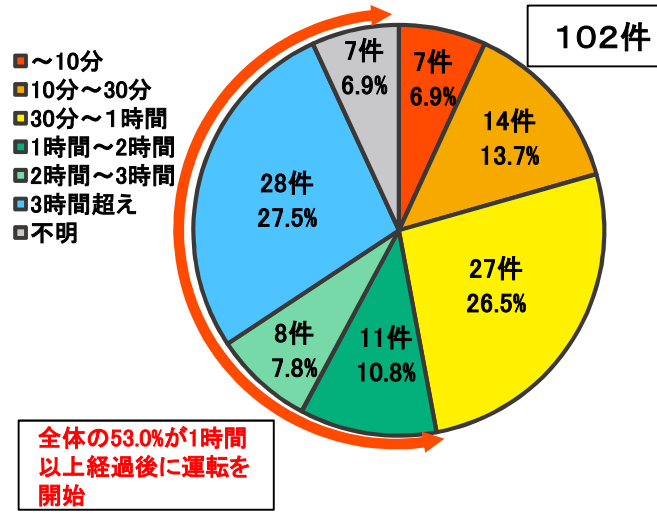


飲酒運転開始場所(令和4年)

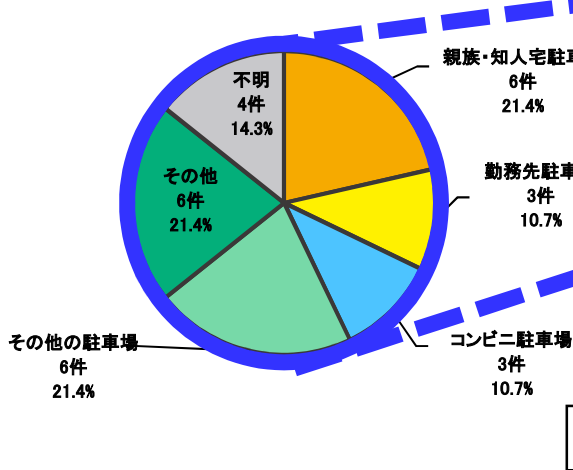


注：上記左図の「その他」は、「走行中」、「路上」等を示す。以下本項において同じ。

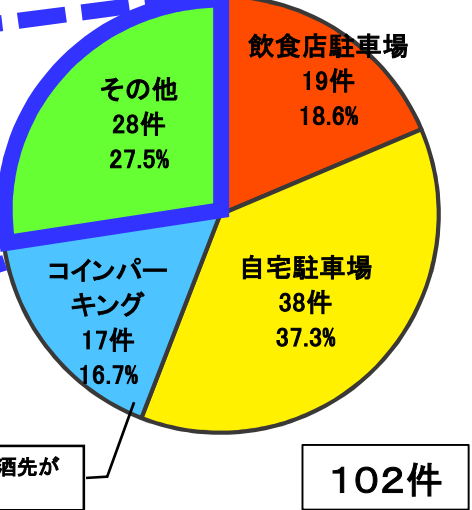
飲酒終了から運転開始までの経過時間【令和3年】



その他の内訳



飲酒運転開始場所(令和3年)



【令和4年の特徴】

- ・飲酒終了から運転開始までの経過時間のうち、1時間以上経過後での運転開始が約7割(91件、74.0%)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が全体の約7割(84件、68.3%)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。」、「早く家に帰りたかった。」、「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。