

令和6年中における交通人身事故の発生状況について

【令和6年中の交通人身事故概要】

- ・ 交通人身事故件数: 12, 587件(前年比－977件)
- ・ 死者数: 131人(同＋4人)【内訳: 子供2人、若者7人、その他54人、高齢者68人】
- ・ 負傷者数: 14, 963人(同－1, 296人) うち重傷者数: 1, 472人(同－104人)

【主な特徴】

- ・ 死者数のうち、高齢者が68人で約5割を占めている(資料1－2)。
- ・ 75歳以上の高齢運転者による死亡事故は、75歳未満の約2. 5倍と増加傾向にある(資料2)。
- ・ 飲酒運転の死亡事故率は、飲酒なしの場合と比べ約5. 6倍高くなっている(資料3)。
- ・ 携帯電話等使用時の死亡事故率は不使用時の約1. 2倍であり、年齢層別では20歳代から30歳代が全体の約5割を占めている(資料4)。
- ・ チャイルドシート使用率は着用が義務付けられている各年齢層でそれぞれ約8割となっている(資料5)。
- ・ 歩行中死者は65歳未満が増加し、昼夜別では夜間が増加している(資料6)。
- ・ 自転車乗用中死者のうち65歳以上が約6割を占めている(資料7)。
- ・ 飲酒運転自転車関連死亡・重傷事故は、近年は横ばいで推移しており、年齢層別では50歳代が最多となっている(資料7－2)。
- ・ 携帯電話等使用自転車関連死亡・重傷事故は年間0～2件で推移し、年齢層別では19歳以下と20歳代で全体の約8割を占めている(資料7－3)。

【飲酒事故詳細分析】

- ・ 発生時間帯で見ると、21時台と明け方の時間帯(4時台から6時台)に多く発生しており、死亡事故は5件中4件が夜間帯に発生している(平成27年から令和5年の平均でも、21時台が最多)(資料8)。
- ・ 運転者の年齢層は、20歳代が最多となっており、次いで50歳代が多くなっている(資料8－2)。
- ・ 飲酒先は、飲食店が全体の約5割を占めている(資料8－3)。
- ・ 運転の目的別では、飲食と買物、通勤・退社で半数以上を占めている(資料8－3)。
- ・ 飲酒終了から、1時間から2時間経過後に運転を開始している者が約3割を占めている(資料8－4)。
- ・ 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6割を占めている(資料8－4)。

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。)

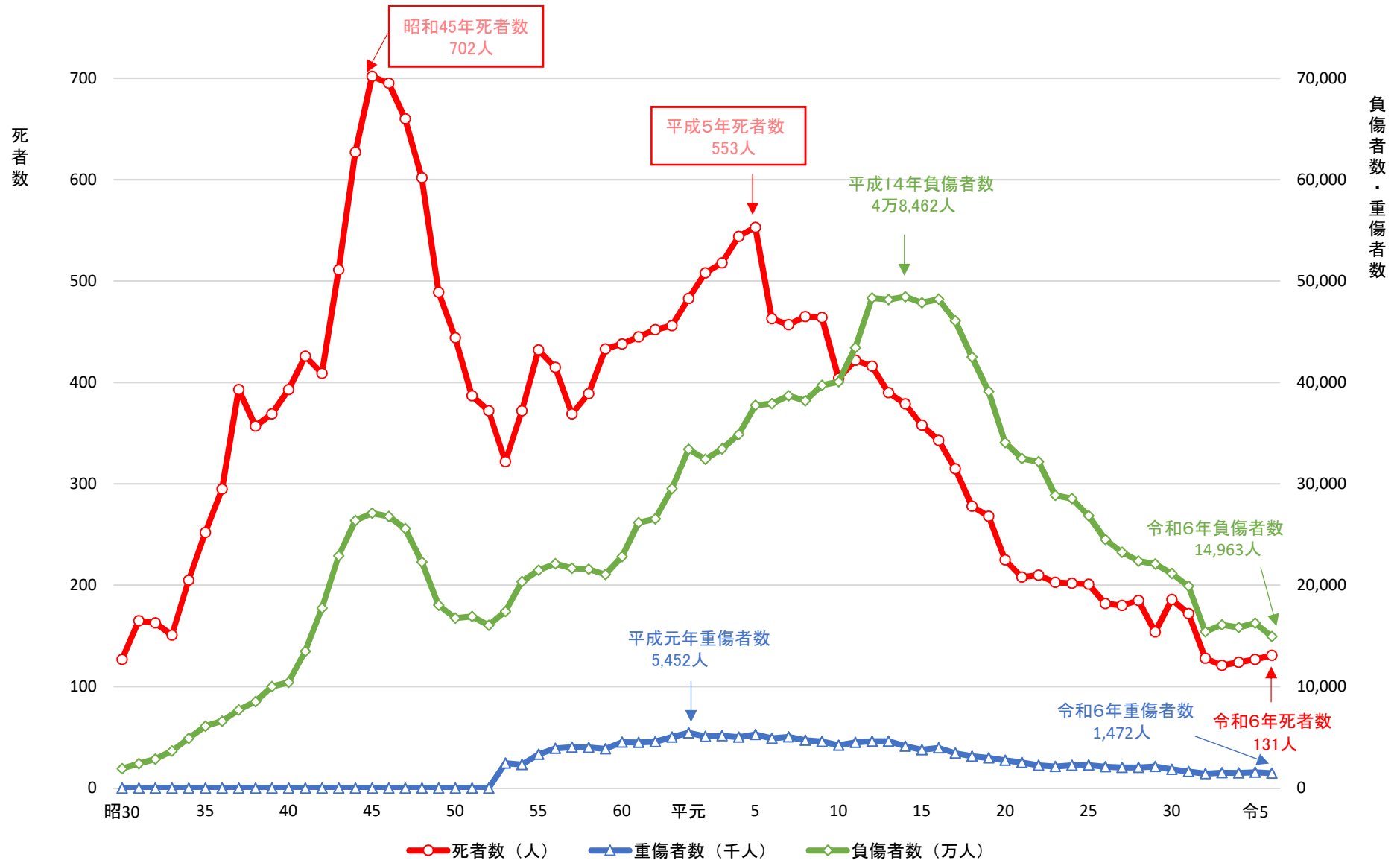
3:「子供」とは、中学生までの者、「若者」とは、15歳以上24歳以下(中学生を除く。)の者、「その他」とは、25歳以上64歳以下の者、「高齢者」とは、65歳以上の者をいう。

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 交通事故発生状況の推移(死者数・重傷者数・負傷者数)

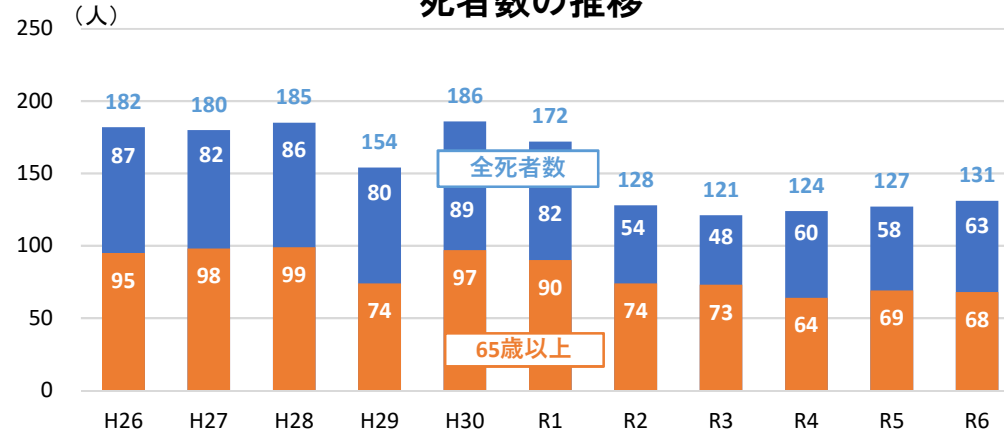
- 令和6年中の死者数は131人で、前年比+4人、3.1%増
- 令和6年中の重傷者数は1,472人で、前年比-104人、6.6%減



1-2 交通事故発生状況の推移(65歳以上の死者数・状態別死者数)

- 65歳以上の死者数は68人で、前年比-1人、2.4%減
- 状態別では、「自動車乗車中」及び「二輪車乗車中」が増加、「歩行中」は減少、「自転車乗用中」は増減なし

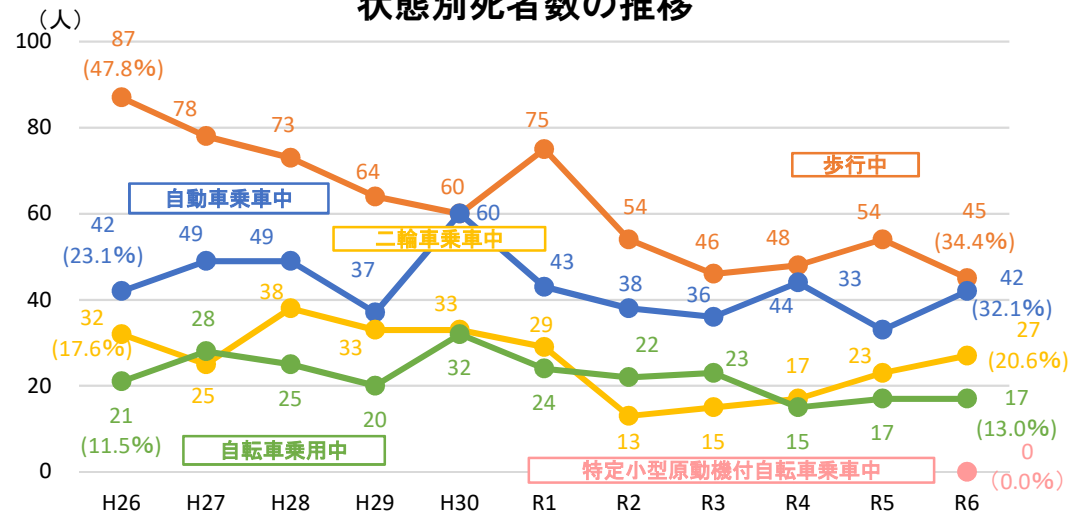
死者数の推移



65歳以上の構成率	52.2%	54.4%	53.5%	48.1%	52.2%	52.3%	57.8%	60.3%	51.6%	54.3%	51.9%
高齢者の人口(千人)	1,487	1,547	1,594	1,631	1,663	1,688	1,708	1,725	1,735	1,737	1,742
全人口に占める高齢者の割合	23.8%	24.7%	25.4%	26.0%	26.4%	26.8%	27.0%	27.3%	27.5%	27.5%	27.6%

(注) 人口は、千葉県統計資料「千葉県年齢別・町丁字別人口」(各年4月1日現在人口(住民基本台帳法に基づき各市町村の住民票に記載された者))による。

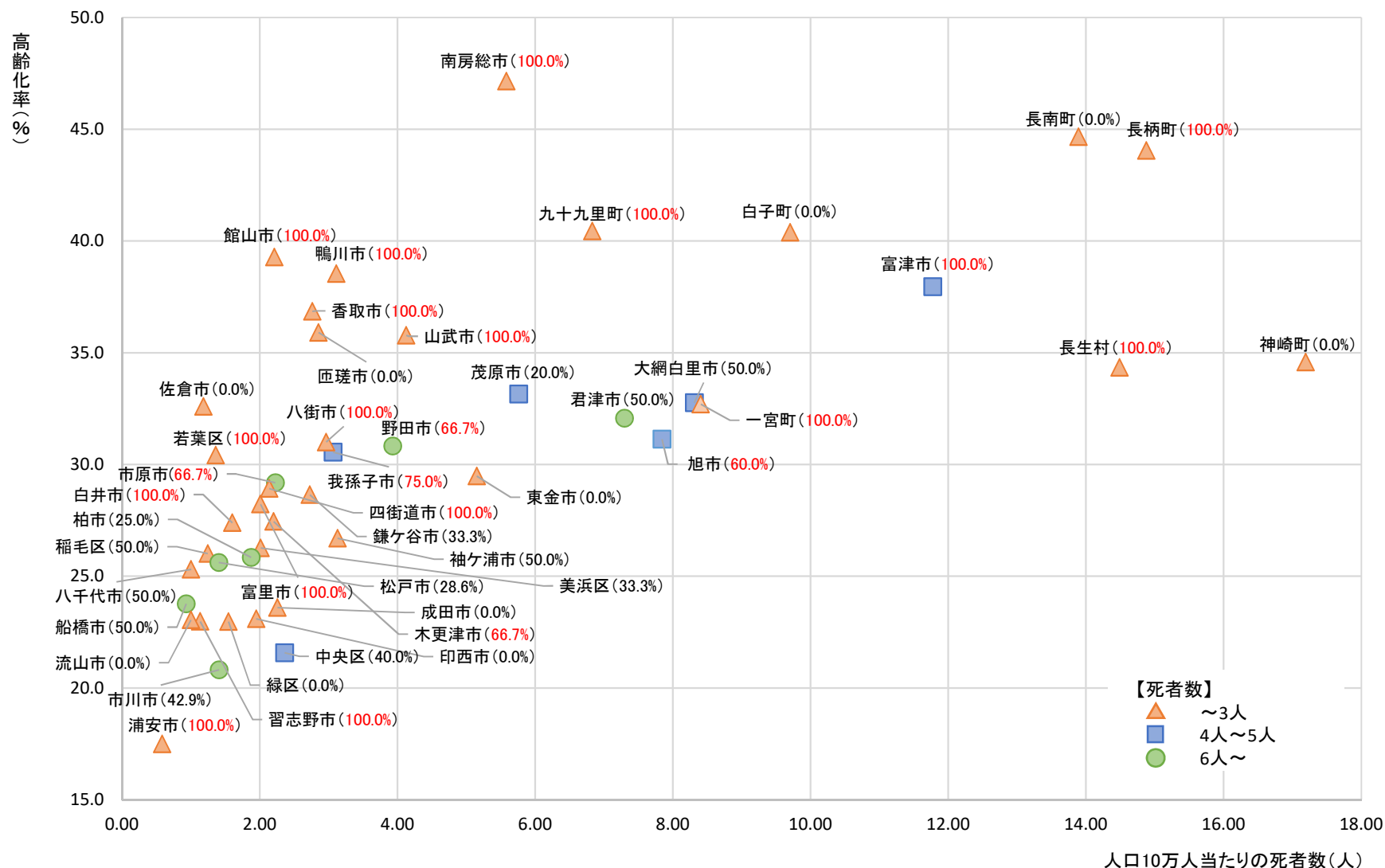
状態別死者数の推移



(注) ()内は全死者数に占める構成率であり、少数点以下第2位を四捨五入している。

〈参考〉市町村別人口10万人当たりの死者数(令和6年)と高齢化率等

- 高齢化率が高い地域は、人口10万人当たりの死者数が多い傾向

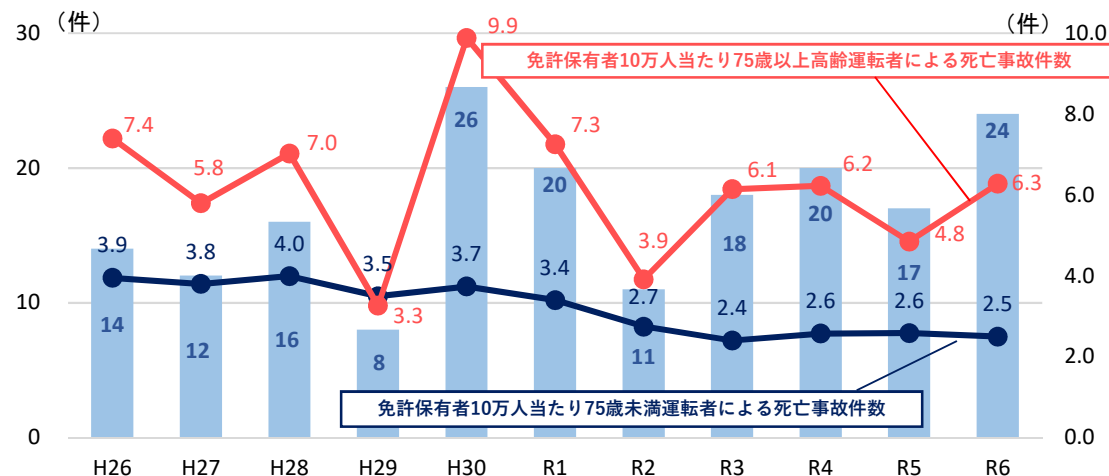


(注) ・「高齢化率」とは、人口に占める65歳以上の人口の構成率をいう。
 ・「人口」、「65歳以上の人口」は、国勢調査(令和2年10月1日現在人口)による。
 ・()内は、各市区町村の死者数(令和6年)に占める65歳以上の構成率であり、赤色は千葉県平均(51.9%)よりも高いものを示す。

2 自動車～高齢運転者

- 75歳以上の高齢運転者による死亡事故は、近年増加傾向（免許保有者当たりでは75歳未満の約2.5倍）
- 「車両単独」事故の構成率は75歳未満の約2.5倍

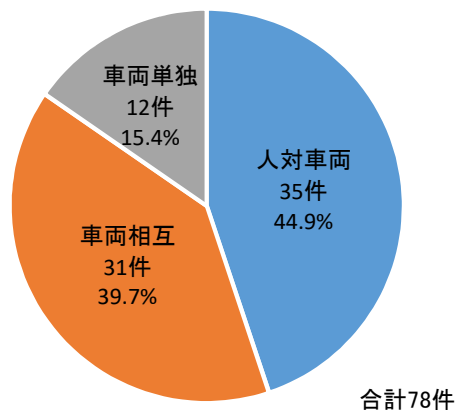
75歳以上の高齢運転者（一般原付以上運転）による死亡事故件数の推移



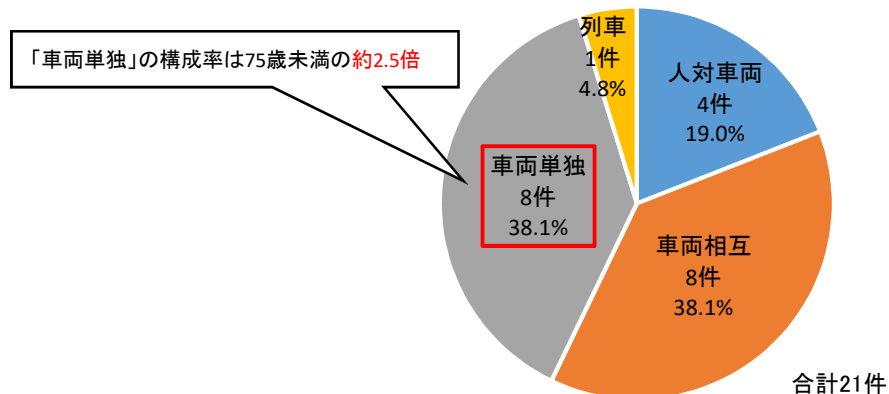
（注）・第1当事者が一般原付以上（令和5年は特定小型原動機付自転車を含む。）の件数である。
 ・運転者の年齢が16歳以上の事故について集計した。
 ・算出に用いた免許保有者数は、各年12月末の値である。

75歳以上の高齢運転者（自動車運転）による事故類型別死亡事故件数
【令和6年】

〈 75歳未満 〉



〈 75歳以上 〉

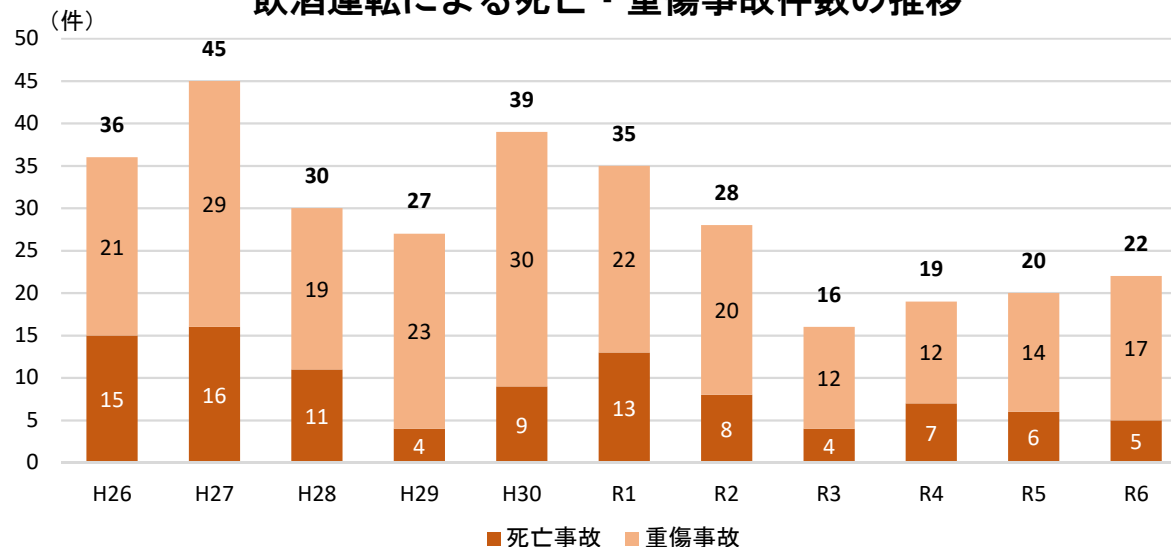


（注）第1当事者が自動車（乗用車、貨物車、特殊車）の件数である。

3 自動車～飲酒運転

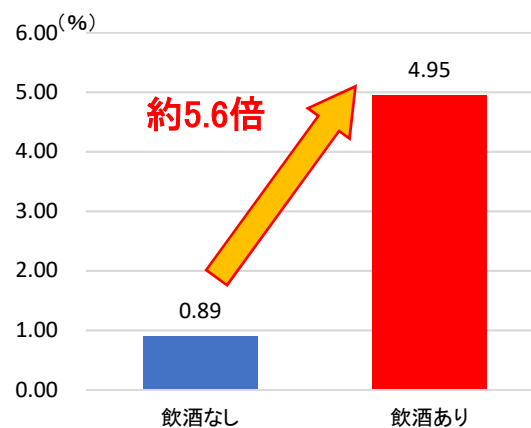
●飲酒運転の死亡事故率は飲酒なしの場合の約5.6倍

飲酒運転による死亡・重傷事故件数の推移



(注) ・ 第1当事者が一般原付以上(令和5年は特定小型原動機付自転車を含む。)の件数である。以下同じ。
・ 「飲酒運転」とは、運転者の飲酒状況が酒酔い、酒気帯び、基準以下、検知不能のいずれかに該当するものをいう。以下同じ。

〈参考〉飲酒有無別死亡事故率比較
【令和2年～6年合計】

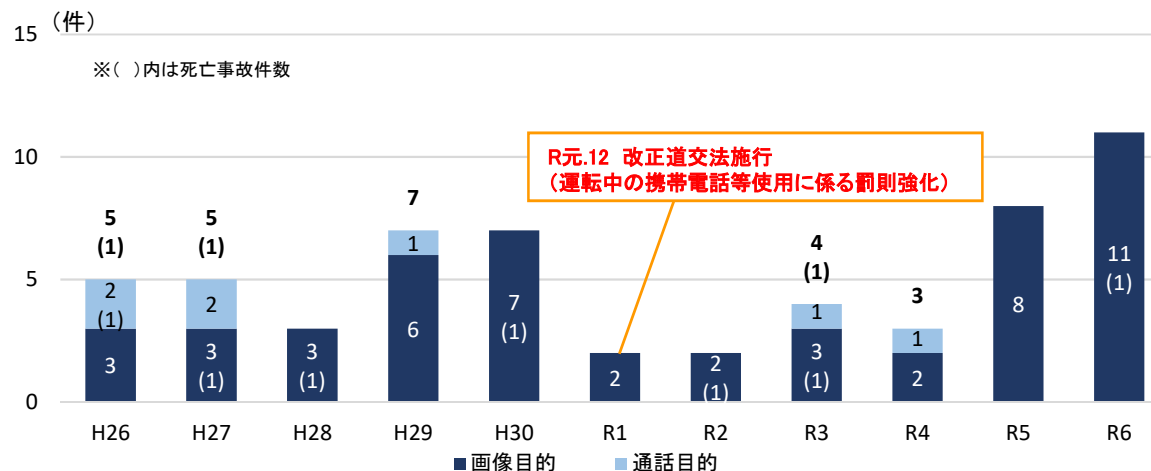


(注) 「死亡事故率」とは、交通事故のうち死亡事故の占める割合をいう。

4 自動車～携帯電話等使用

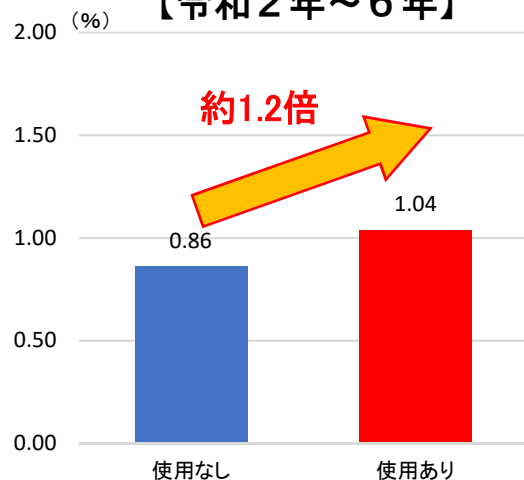
- 携帯電話等使用による重傷事故は、近年増加傾向
- 携帯電話等使用時の死亡事故率は不使用時の約1.2倍
- 年齢層別では、20歳代から30歳代が約5割

携帯電話等使用による死亡・重傷事故件数の推移



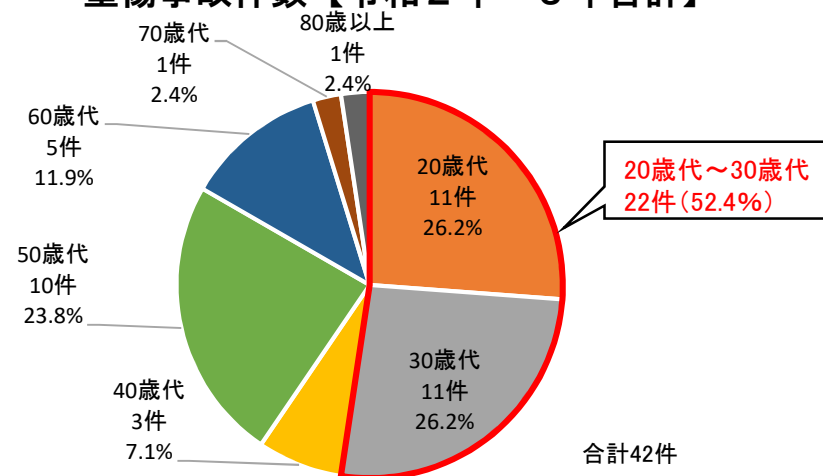
(注) ・第1当事者が自動車(乗用車、貨物車、特殊車)の件数である。以下同じ。
・携帯電話、スマートフォン等の使用が要因となって発生した事故を集計した。以下同じ。

〈参考〉携帯電話等使用有無別死亡事故率比較 【令和2年～6年】



(注) 「死亡事故率」とは、交通事故のうち死亡事故の占める割合をいう。

〈参考〉運転者年齢層別携帯電話等使用による死亡・重傷事故件数【令和2年～6年合計】

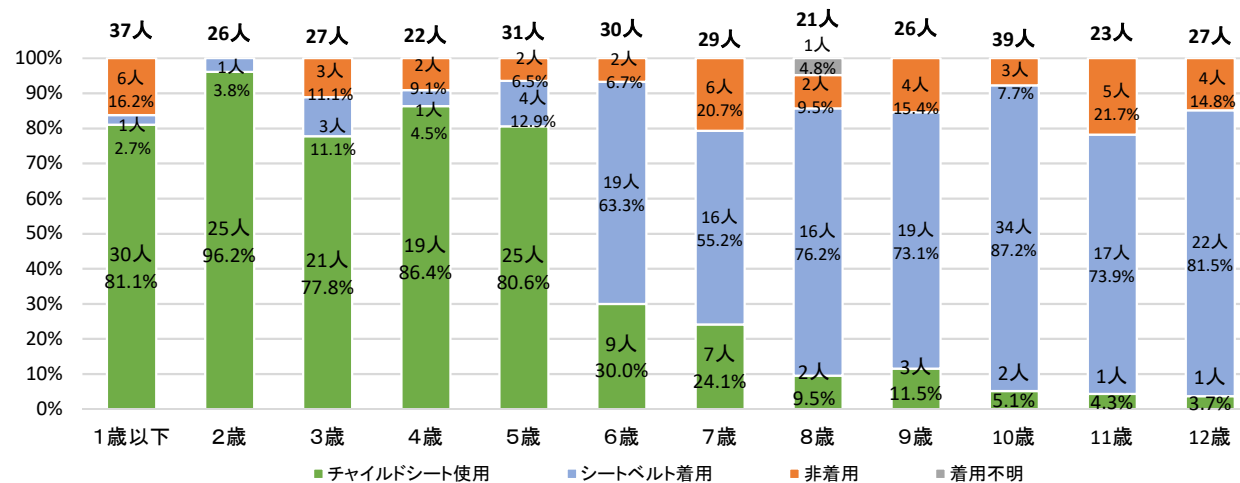


(注) 自動車運転者(第1当事者)の年齢層により区分して集計した。

5 自動車～チャイルドシート

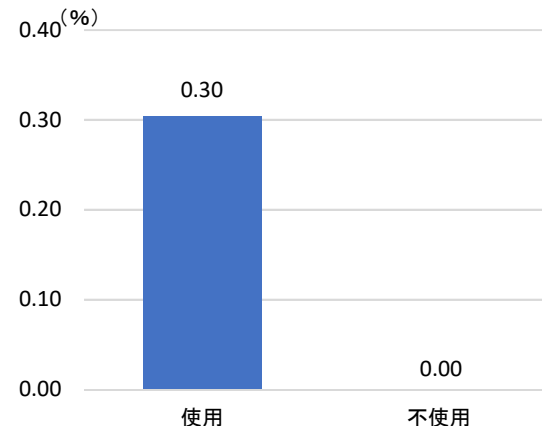
●チャイルドシート使用率は着用が義務付けられている各年齢層でそれぞれ約8割となっている。

自動車同乗中幼児・児童のチャイルドシート使用状況別死傷者数
【令和6年】



(注) 「幼児」とは6歳未満の者、「児童」とは6歳以上12歳以下の者をいう。以下同じ。

〈参考〉自動車同乗中幼児のチャイルドシート使用有無別
致死率比較【令和2年～6年合計】

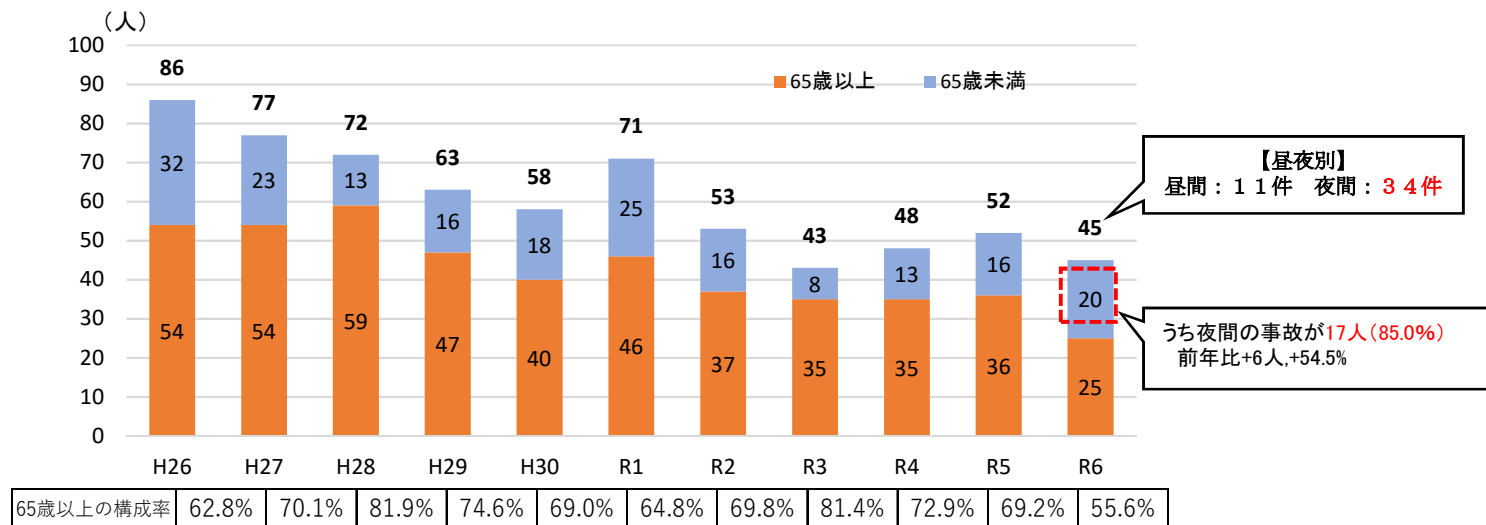


(注) ・ 「致死率」とは、死傷者のうち死者の占める割合をいう。
・ 「不使用」とは、シートベルトを使用していた者及びチャイルドシート・シートベルトいずれも使用・着用していなかった者をいう。

6 歩行者

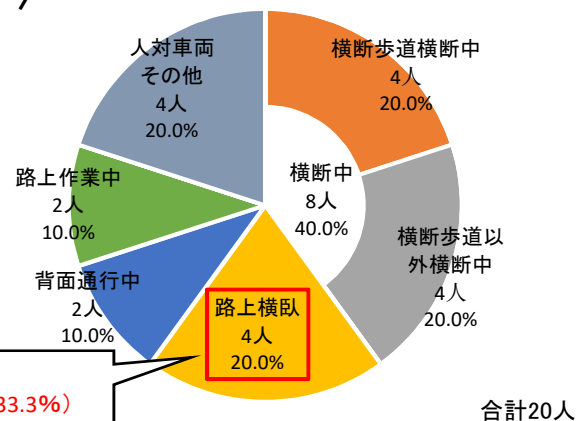
- 65歳未満の死者数が増加し、昼夜別では夜間が増加
- 事故類型別では、65歳以上は65歳未満に比べて「横断歩道以外横断中」の割合が高い。

歩行中死者数の推移（第1・第2当事者）

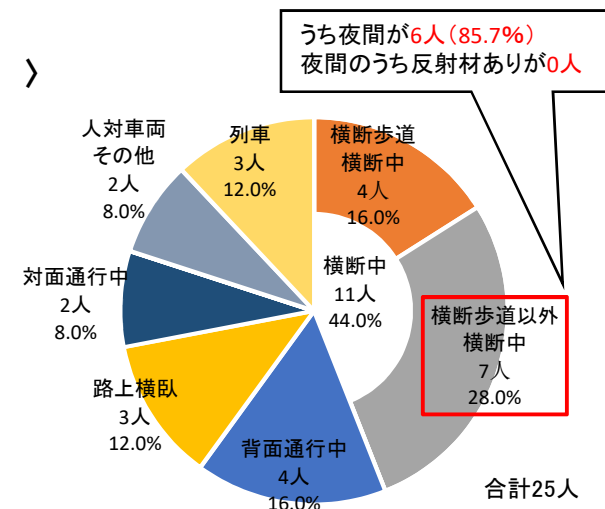


事故類型別歩行中死者数（第1・第2当事者）
【令和6年】

〈 65歳未満 〉



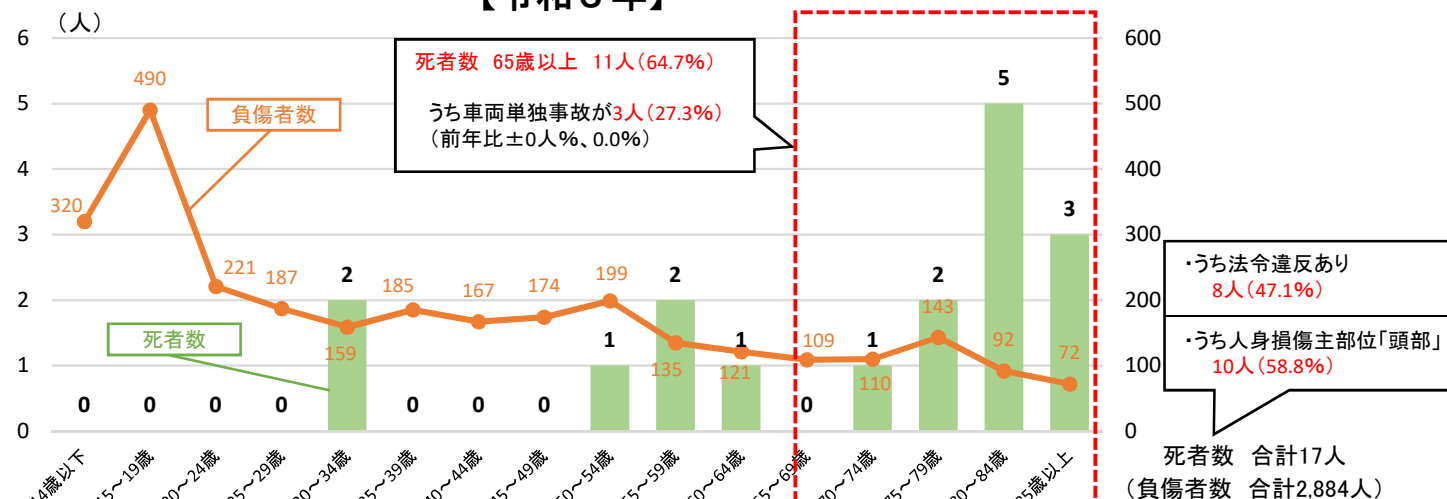
〈 65歳以上 〉



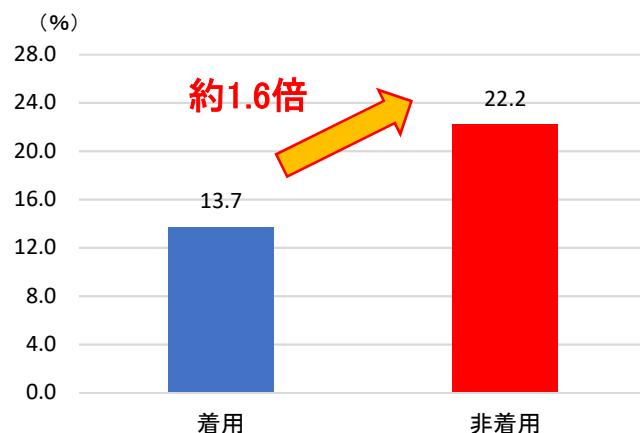
7 自転車～年齢層別死傷者数

- 自転車乗用中死者のうち65歳以上が約6割
- 自転車乗用中死者の約5割に法令違反あり、約6割が頭部負傷
- ヘルメット着用率は前年比で0.1ポイント上昇

年齢層別自転車乗用中死傷者数（第1・第2当事者）
【令和6年】

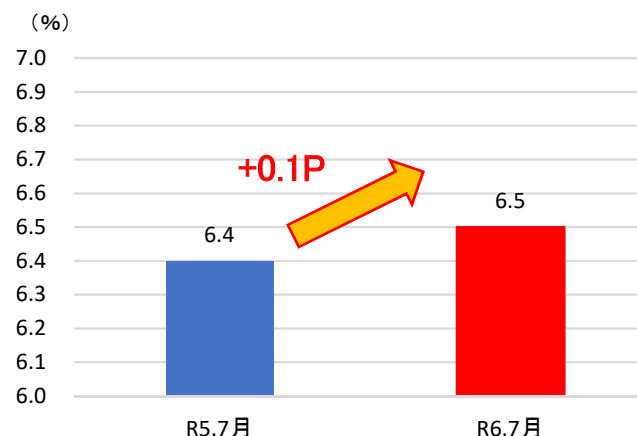


〈参考〉ヘルメット着用有無別人身損傷主部位「頭部」
構成率比較【令和2年～6年合計】



(注) 自転車乗用中の死者・重傷者における人身損傷主部位が「頭部」であった者の構成率を比較した。

ヘルメットの着用状況（街頭調査結果）

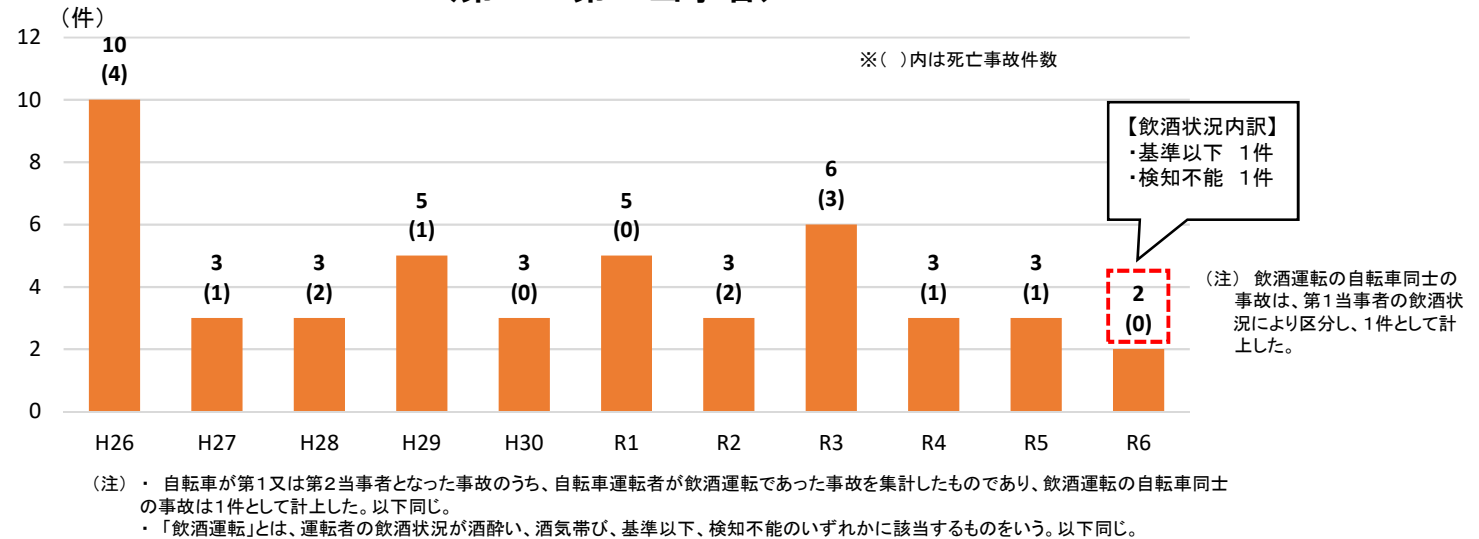


(注) 警察庁が47都道府県で実施した令和5年7月の調査結果と令和6年7月の調査結果を比較したものである。

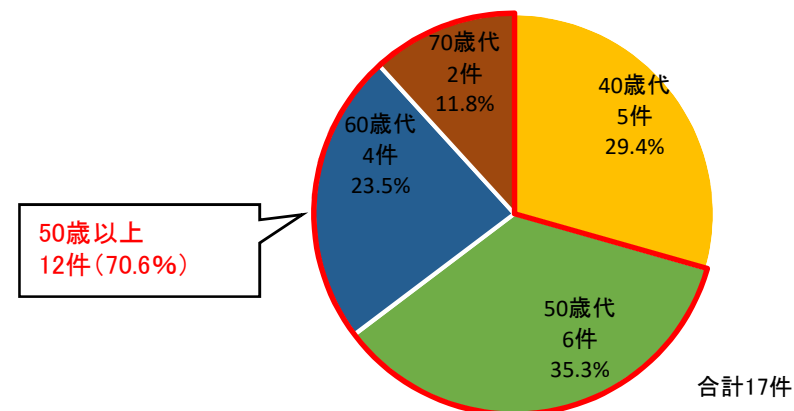
7-2 自転車～飲酒運転

- 飲酒運転自転車関連死亡・重傷事故は、近年はほぼ横ばいで推移
- 年齢層別では、50歳代が35.3%で最多、50歳以上が約7割

飲酒運転自転車関連死亡・重傷事故件数の推移
(第1・第2当事者)



〈参考〉年齢層別飲酒運転自転車関連死亡・重傷事故件数
(第1・第2当事者) 【令和2年～6年合計】

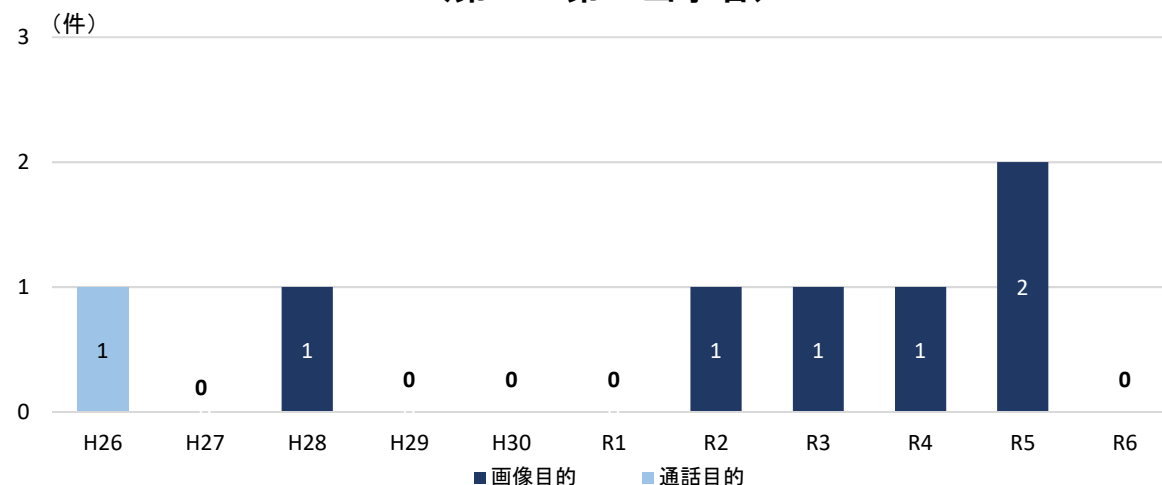


(注) 自転車運転者の年齢層により区分して集計したものであり、飲酒運転の自転車同士の事故は、第1当事者の年齢により区分し、1件として計上した。

7-3 自転車～携帯電話等使用

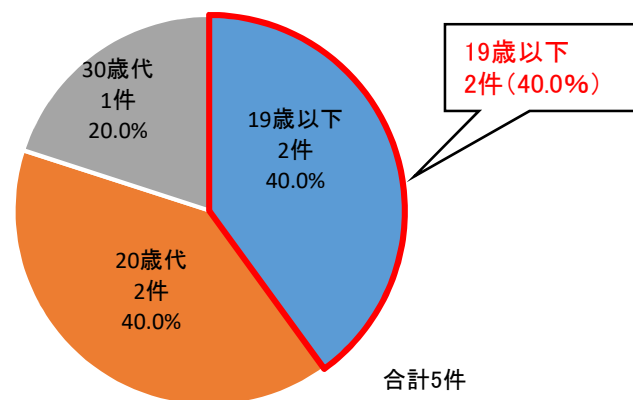
- 携帯電話等使用自転車関連死亡・重傷事故は、年間0～2件で推移
- 年齢層別では、19歳以下と20歳代がそれぞれ4割

携帯電話等使用自転車関連死亡・重傷事故件数の推移
(第1・第2当事者)



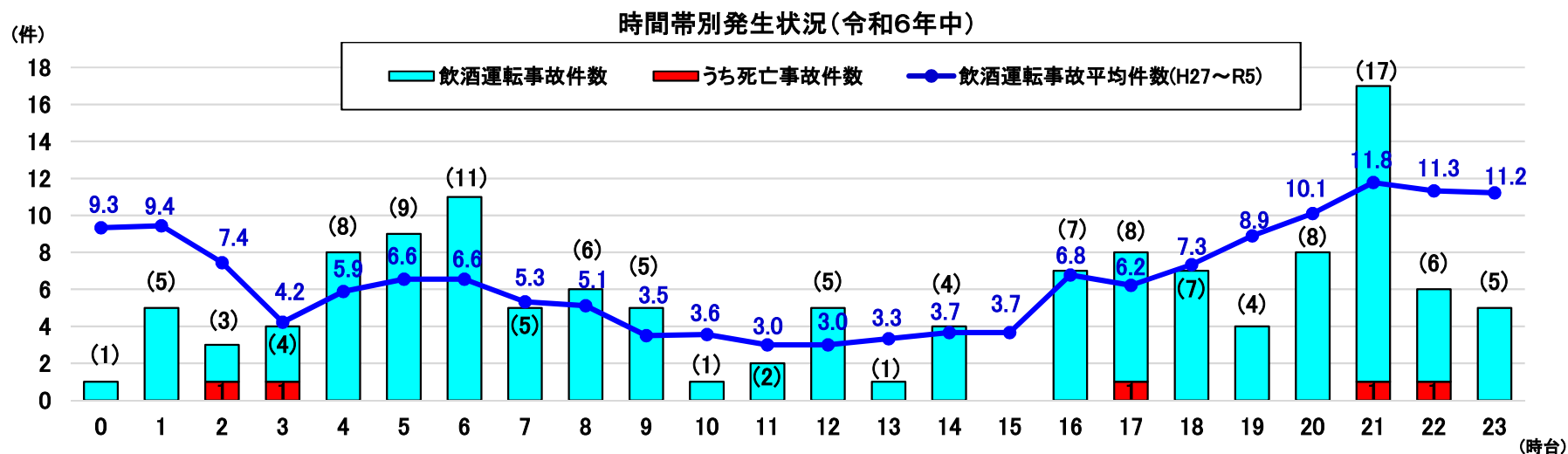
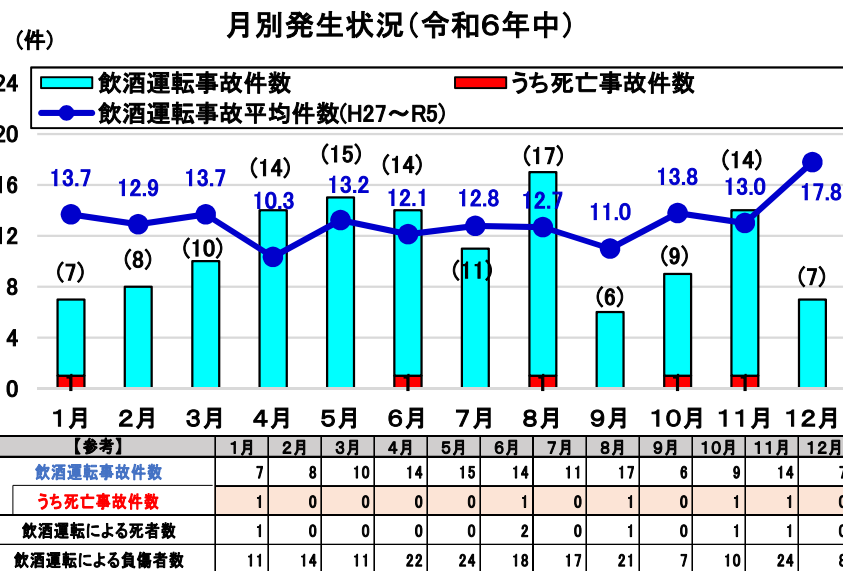
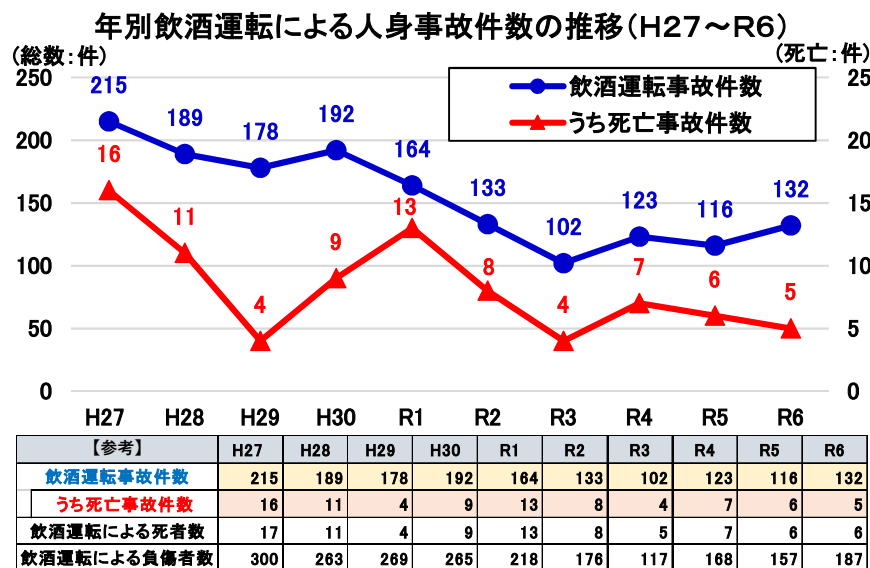
(注) 自転車が第1又は第2当事者となった事故のうち、自転車運転者の携帯電話、スマートフォン等の使用が要因となって発生した事故を集計した。
以下同じ。

〈参考〉年齢層別携帯電話等使用自転車関連死亡・重傷事故件数
(第1・第2当事者)【令和2年～6年合計】



(注) 自転車運転者の年齢層により区分して集計した。

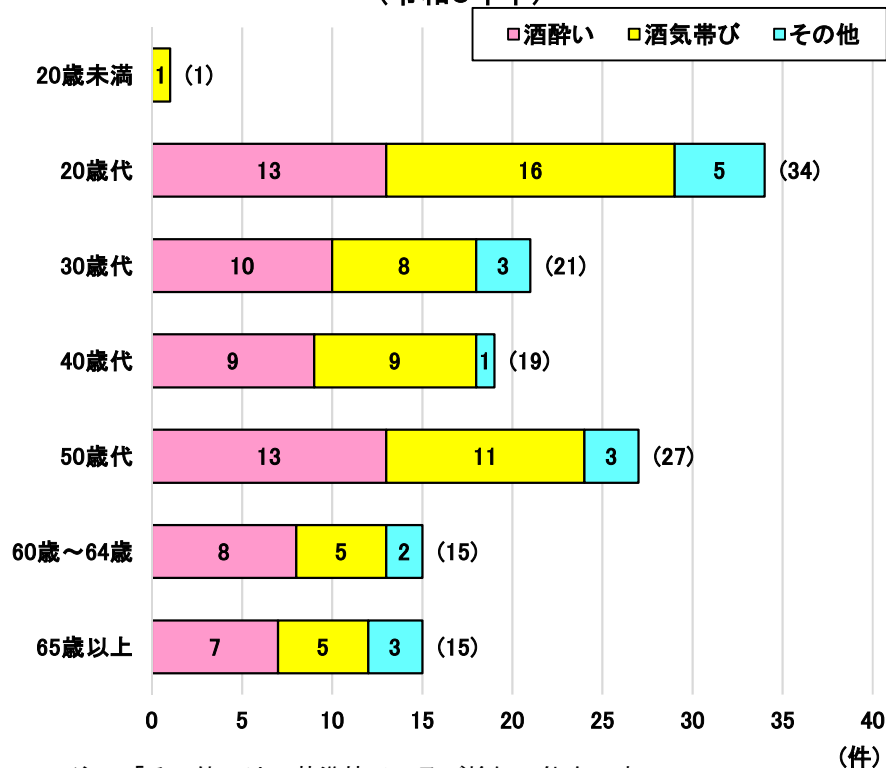
8 飲酒運転による交通人身事故発生状況(年別・月別・時間帯別)



- 飲酒運転による人身事故は、10年間で減少傾向にあるものの、ここ5年ほどは横ばい状態が続いている。
- 月別で見ると、8月が最多となっている。
- 発生時間帯で見ると、21時台が最も多く、明け方の時間帯(4時台から6時台)も多く発生しており、死亡事故は5件中4件が夜間帯に発生している(平成27年から令和5年の平均でも、21時台が最多である)。

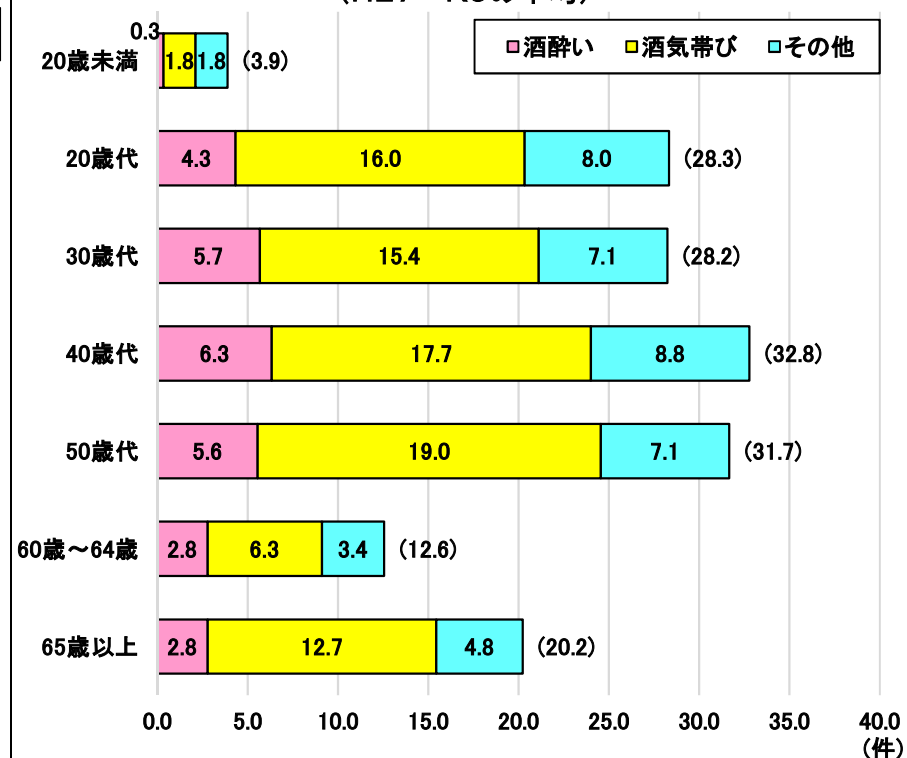
8-2 飲酒運転による交通人身事故発生状況(飲酒状況別・年齢層別)

飲酒状況別・年齢層別飲酒運転による人身事故件数
(令和6年中)



酒酔い件数: 60件 (45.5%)
 酒気帯び件数: 55件 (41.7%)
 基準値以下・検知不能: 17件 (12.9%)
 合計: 132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
(H27～R5の平均)



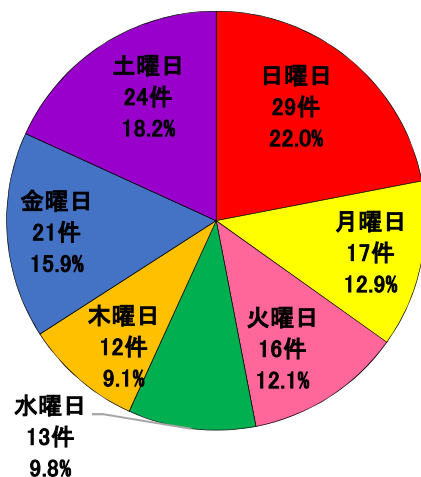
酒酔い件数: 27.8件 (17.6%)
 酒気帯び件数: 88.9件 (56.4%)
 基準値以下・検知不能: 41.0件 (26.0%)
 合計: 157.7件
 ※()の数値は、割合を示す。

- 20歳代が最多となっており、次いで50歳代が多くなっている。
- 酒酔い運転の割合(45.5%)が、平成27年から令和5年の平均(17.6%)と比較して約3倍増加した

8-3 飲酒運転による交通人身事故発生状況(曜日別・飲酒先別・運転目的別)

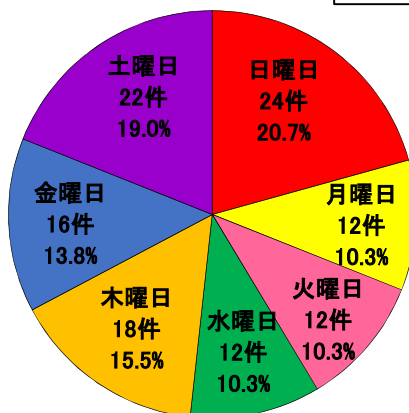
曜日別発生件数(令和6年中)

132件



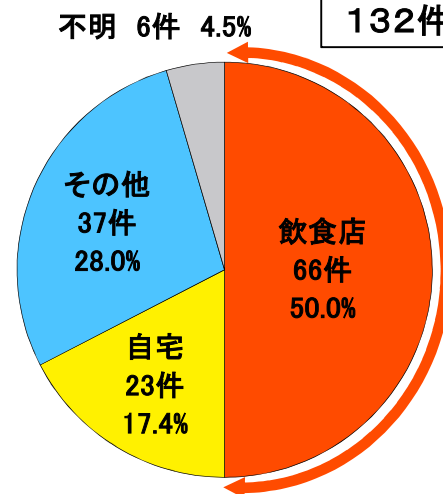
曜日別発生件数(令和5年中)

116件



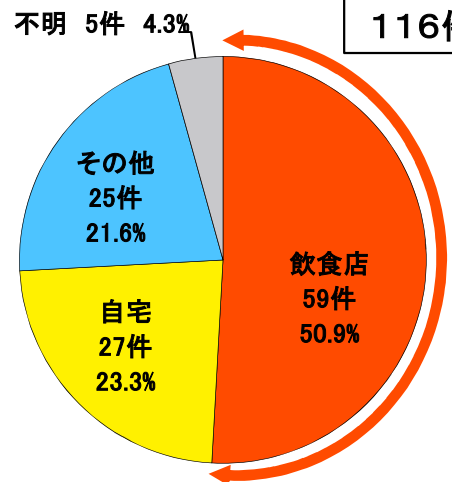
飲酒運転者の飲酒先(令和6年中)

132件



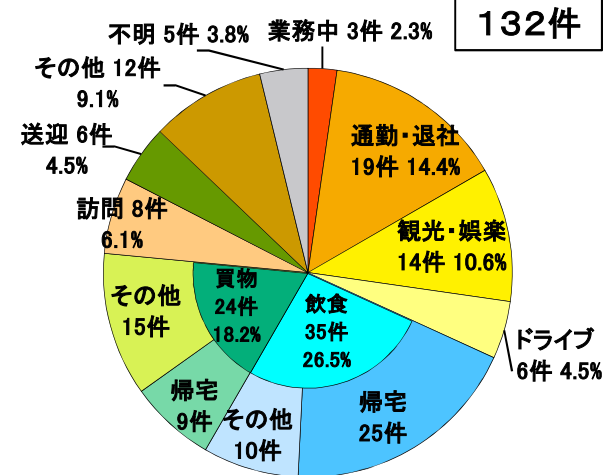
飲酒運転者の飲酒先(令和5年中)

116件



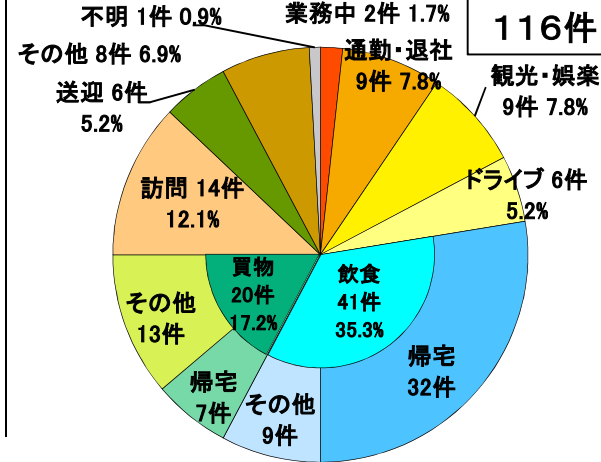
運転の目的(令和6年中)

132件



運転の目的(令和5年中)

116件



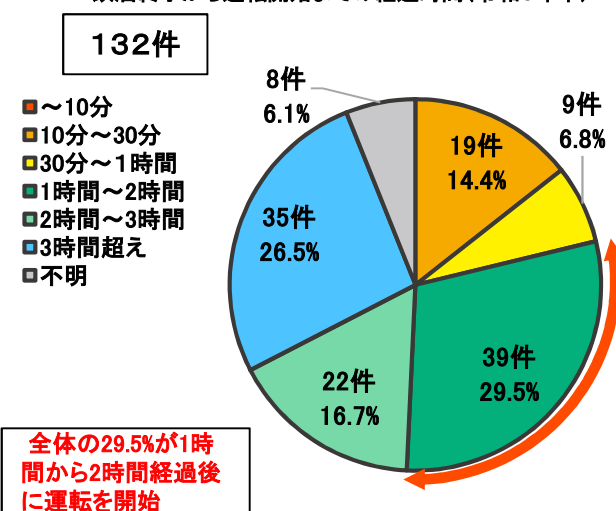
●曜日別では、土曜日及び日曜日で約4割(40.2%)と多いが、曜日にかかわらず発生している(令和5年も同じ傾向であった)。

●飲酒先は、飲食店が約5割(66件、50.0%)を占めている。

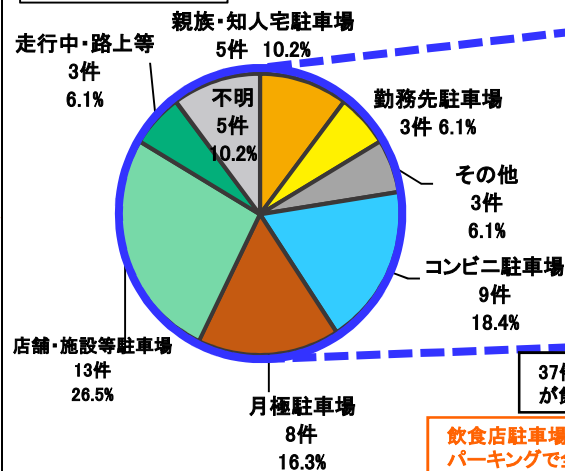
●運転の目的別では、飲食と買物、通勤・退社で半数以上(78件、59.1%)を占めている。

8-4 飲酒運転による交通人身事故発生状況(経過時間別・運転開始場所別)

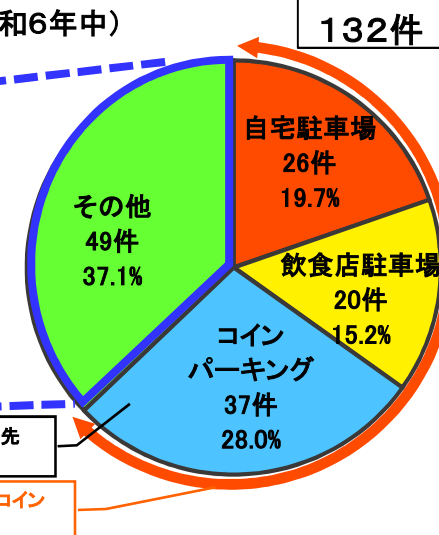
飲酒終了から運転開始までの経過時間(令和6年中)



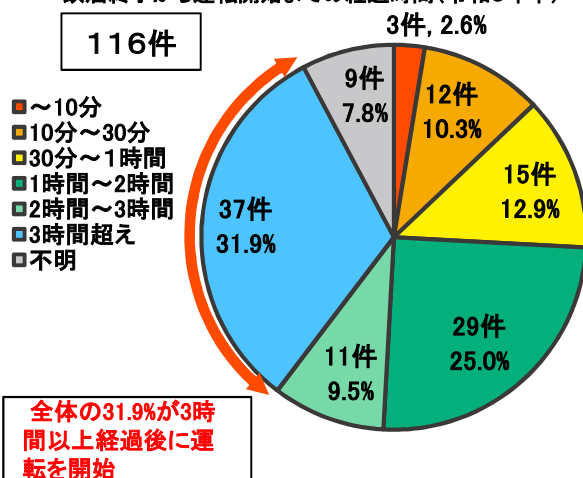
その他の内訳



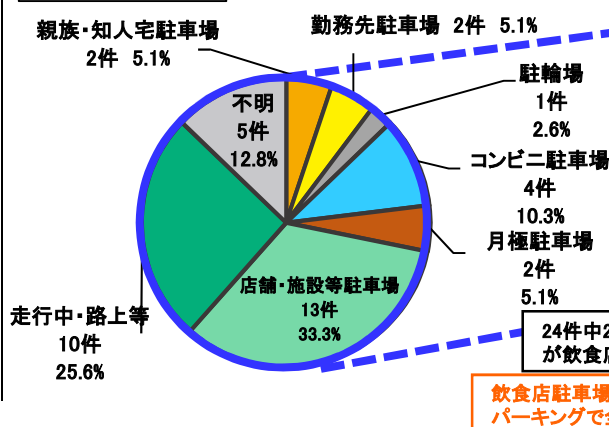
飲酒運転開始場所(令和6年中)



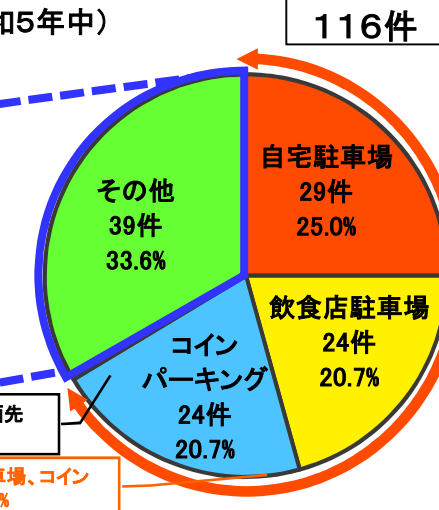
飲酒終了から運転開始までの経過時間(令和5年中)



その他の内訳



飲酒運転開始場所(令和5年中)



- 飲酒終了から運転開始までの経過時間のうち、1時間から2時間経過後での運転開始が約3割(39件、29.5%)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6割(83件、62.9%)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。