

全道4月中の交通事故分析について (過去5か年死亡・重傷事故)

令和7年3月12日
警察本部交通企画課

【概況】

- 発生件数全体の事故類型では、人対車両が突出して多く、次いで自転車対車が多い。
死亡事故では、車両単独が最も多く、次いで人対車両が多い。
- 四輪乗車中の死者のうち、5割がシートベルト非着用で、非着用のうち3割がシートベルトを着用していれば助かった可能性が高い。
- 人対車両は、時間帯別では18時から20時が最も多く、次いで8時から10時が多い。
地形別では、発生件数、死亡事故件数ともに市街地交差点及び市街地直線で9割以上を占めている。
第1当事者(車両)の違反別で見ると、発生件数では、歩行者妨害が最も多く、次いで安全不確認が多い。
年齢層別死傷者数では、65歳以上が最も多く、全体の5割以上を占めている。
道路横断中の死者の横断方向は、右から横断が全体の7割を占めており、夜間は全て右から横断である。
- 正面衝突及び車両単独は、時間帯別では14時から16時が最も多く、次いで16時から18時が多い。
地形別では、非市街地直線及び非市街地カーブで約7割を占めている。
道路別では、国道での発生が最も多く、次いで市町村道が多い。
第1当事者の年齢層別では、65歳以上の高齢運転者が最も多く、全体の約4割を占めている。
第1当事者の違反別では、前方不注意が最も多く、その内約4割が居眠り運転が原因である。
- 自転車対車は、時間帯別では10時から12時が最も多く、次いで14時から16時が多い。
地形別では、市街地交差点及び市街地直線で9割以上を占めている。
事故類型別では、出会い頭が最も多く、その内、自転車側の約6割に信号無視や一時不停止等の法令違反あり。
年齢層別死傷者数では、65歳以上が最も多く、次いで15歳以下及び16歳から19歳が多い。

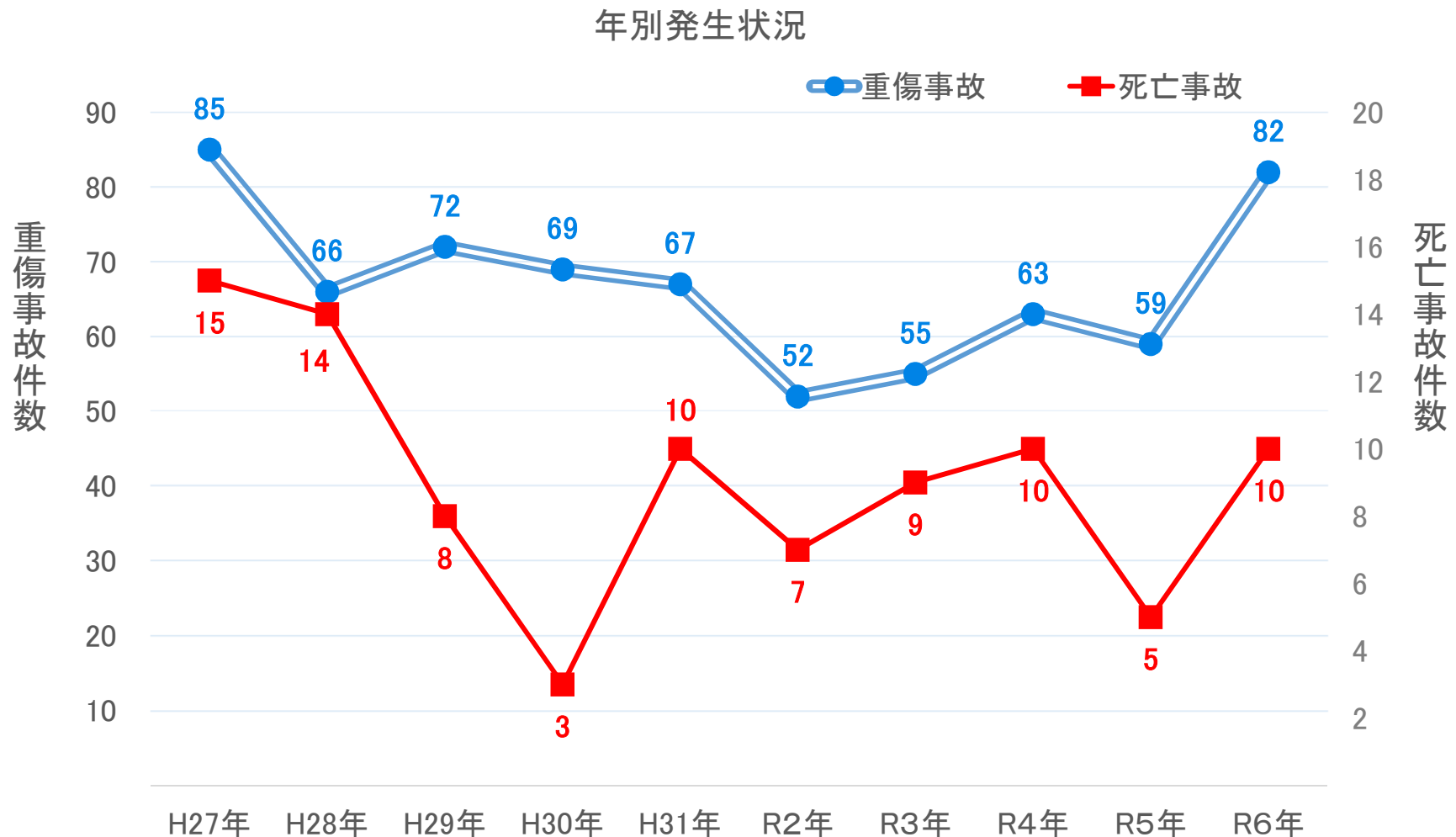
注1 本資料は、令和6年12月末日までに入手した4月中発生 of 事故データにより作成したものである。

注2 「重傷」とは、1か月(30日)以上の治療を要する負傷をいう。

注3 「第1当事者」とは、最初に交通事故に関与した車両等(列車を含む。)の運転者又は歩行者のうち、当該交通事故における過失が重い者、又は過失が同程度の場合には人身損傷程度が軽い者をいい、本資料中の「1当」とは、第1当事者を省略した表記である。

1-1 年別死亡・重傷事故発生状況

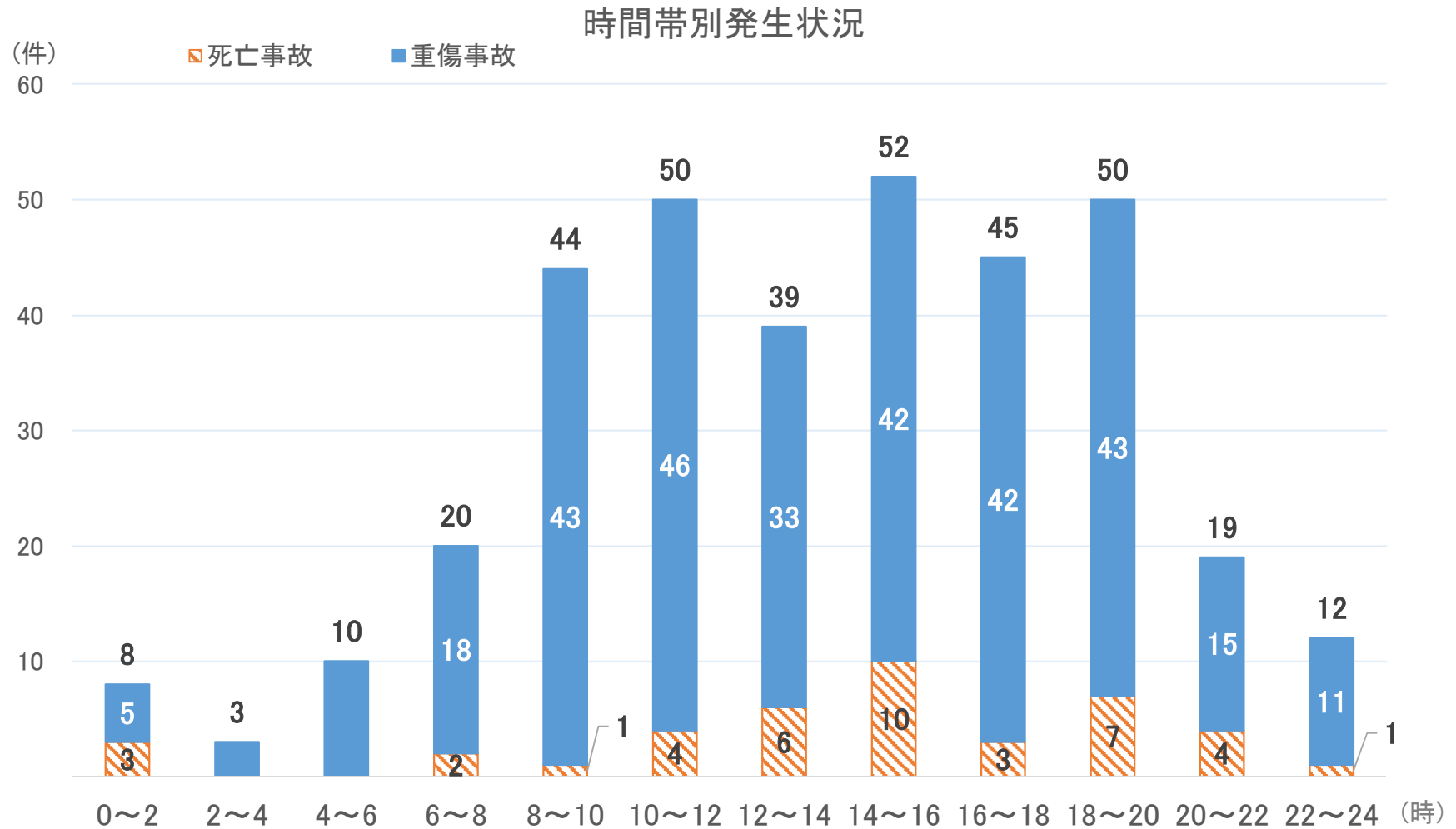
年別の死亡事故件数、重傷事故件数は、増減を繰り返しながら減少傾向で推移しているが、令和6年についてはいずれも前年と比較して大きく増加した。



1-2 時間帯別死亡・重傷事故発生状況

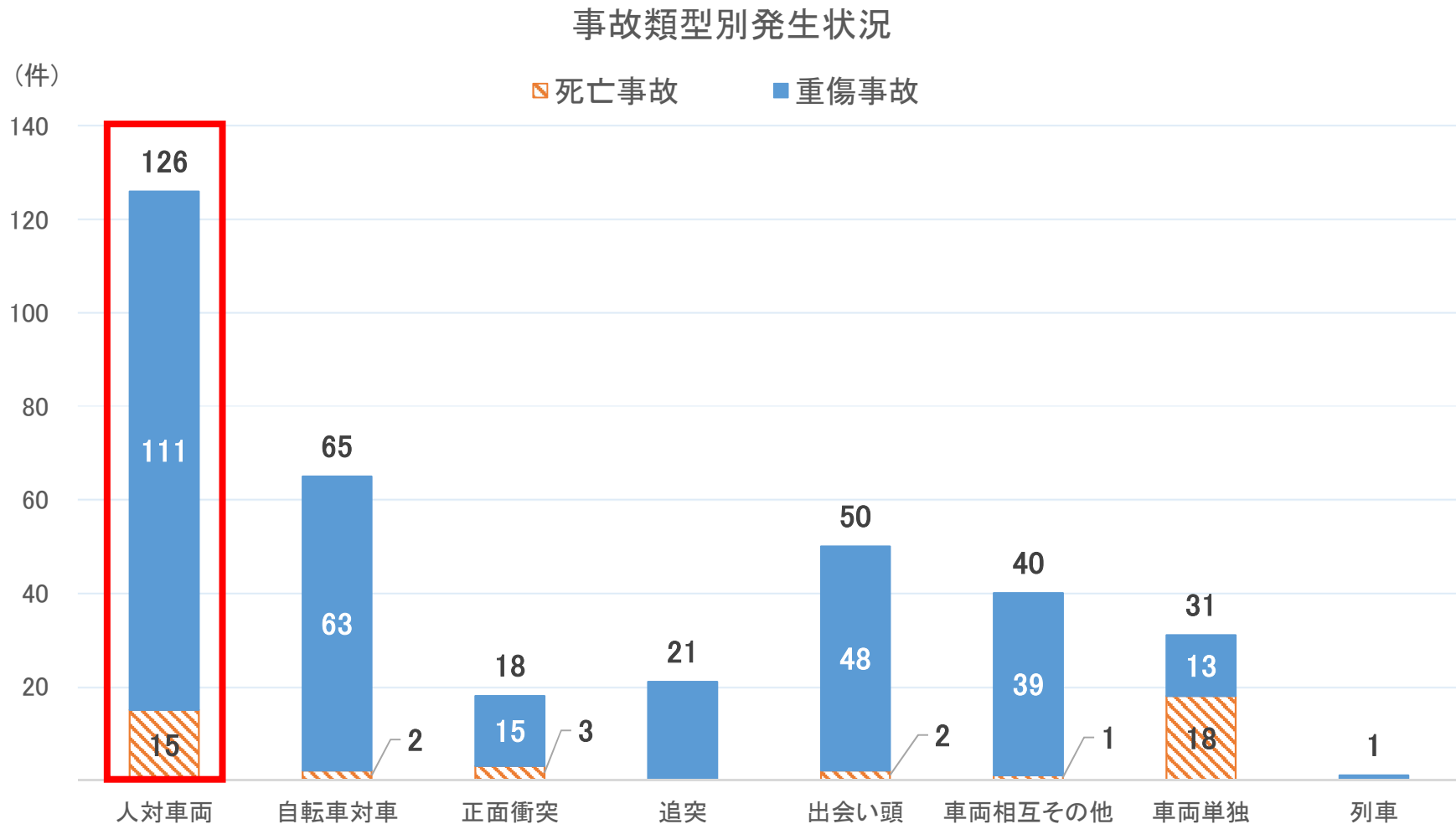
発生件数全体で見ると、14～16時が最も多く、次いで10～12時及び18～20時が多い。

死亡事故件数で見ると、14～16時が最も多く、次いで18～20時が多い。



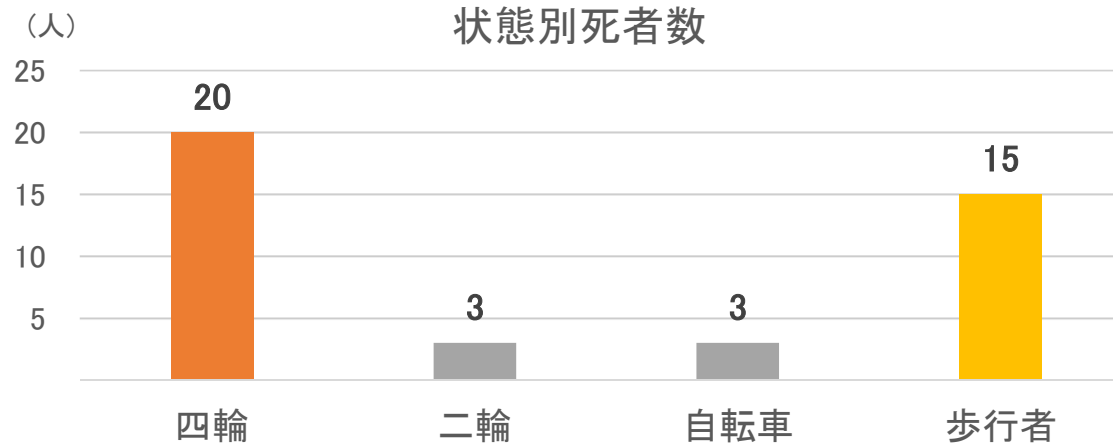
1-3 事故類型別死亡・重傷事故発生状況

発生件数全体で見ると、人対車両が突出して多く、次いで自転車対車が多い。
死亡事故件数で見ると、車両単独が最も多く、次いで人対車両が多い。

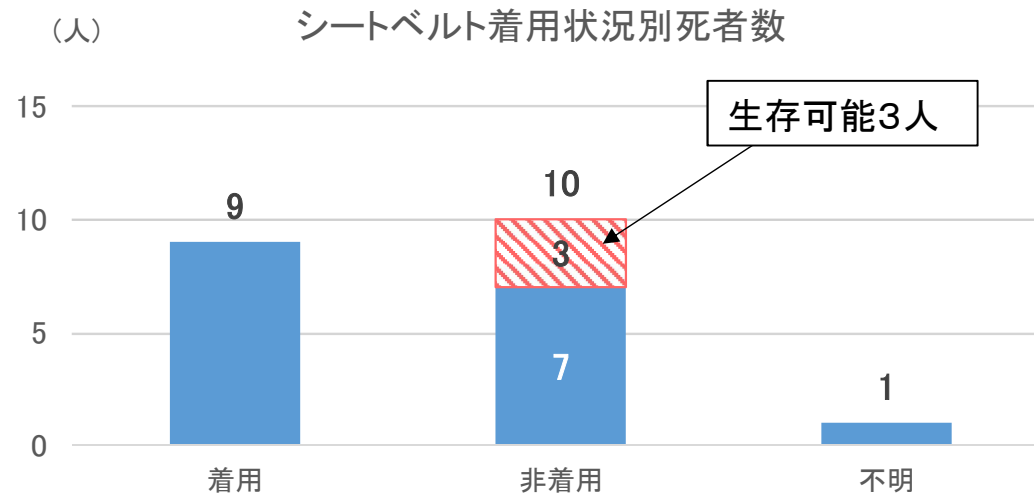


1-4 状態別死者数、シートベルト着用関係

状態別死者数は、四輪乗車中が最も多く、次いで歩行者が多い。

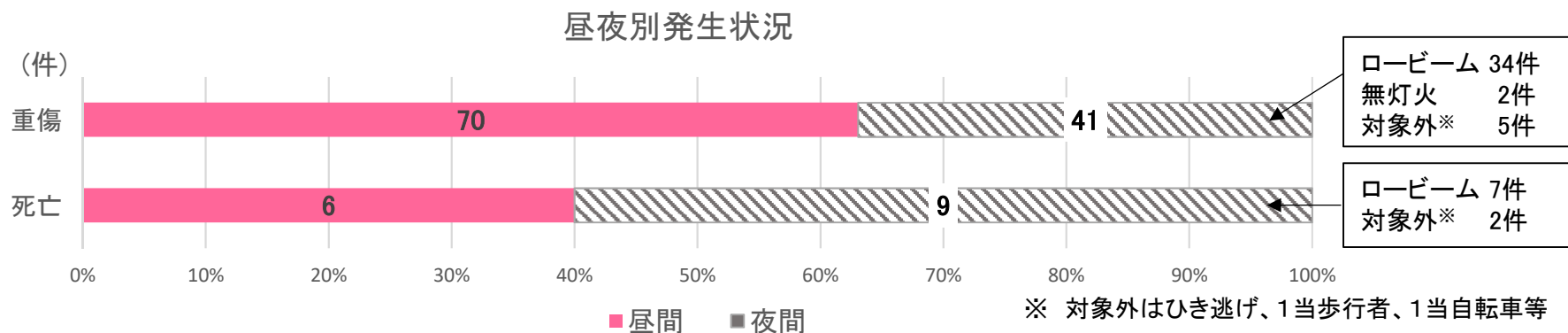
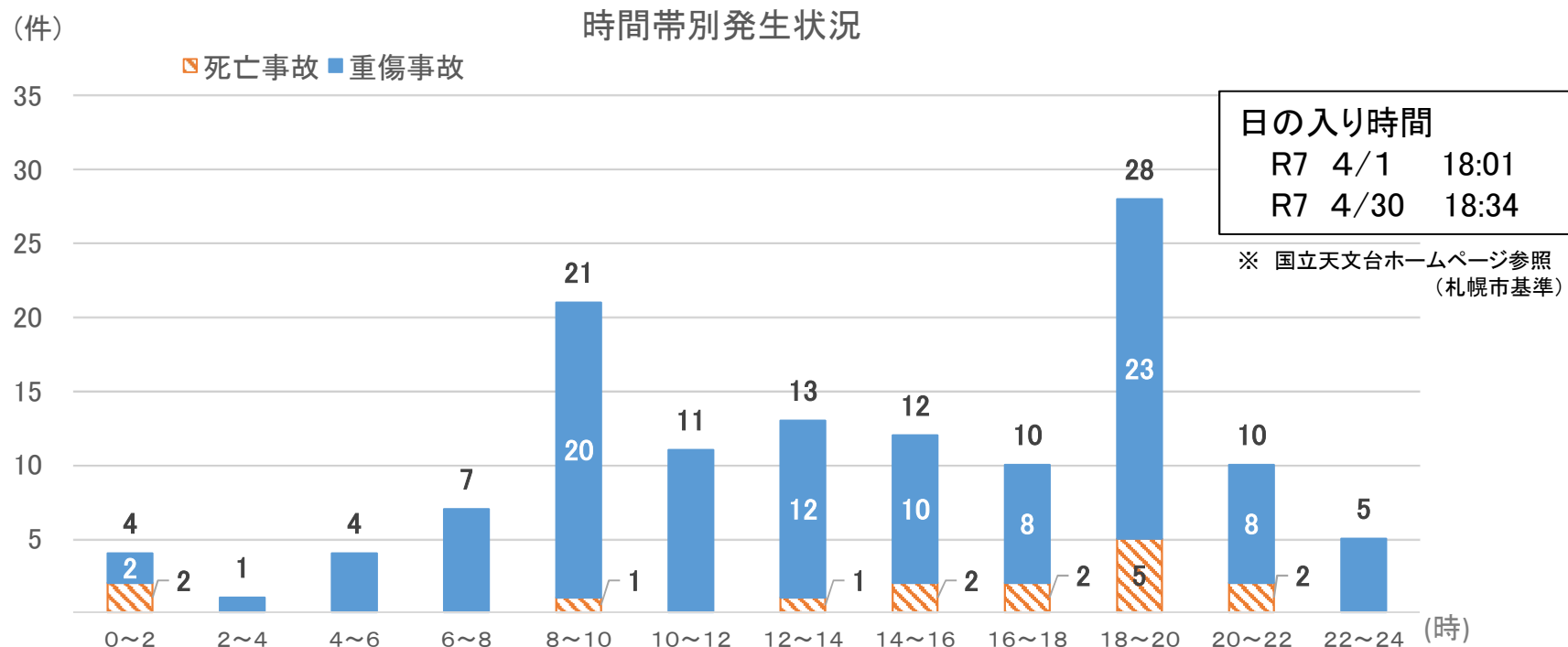


シートベルト着用対象者(四輪)の死者20人中、シートベルト非着用者は10人(50.0%)であり、このうち3人(30.0%)はシートベルトをしていれば助かった可能性が高い。



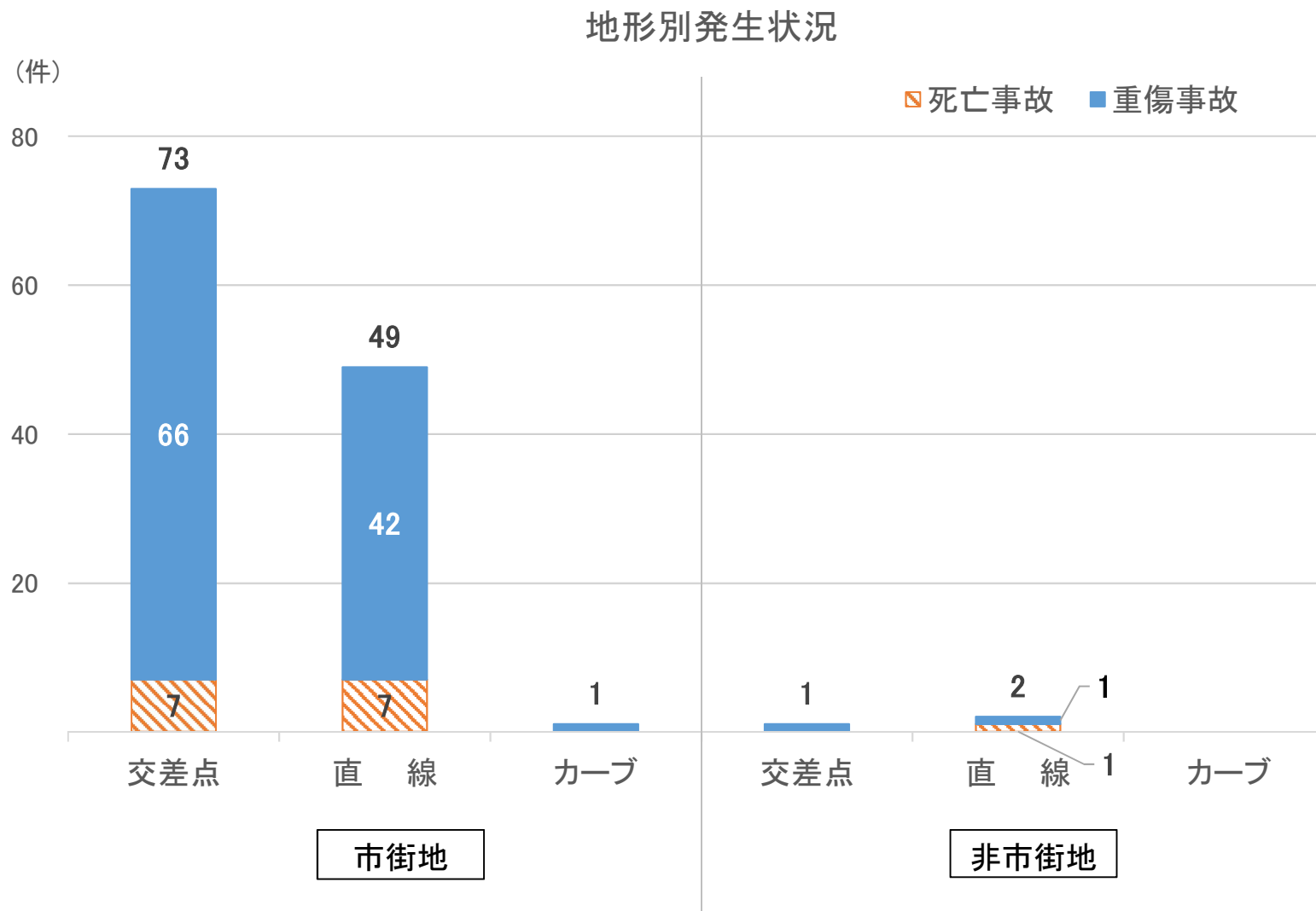
2-1 人対車両における時間帯別発生状況

発生件数全体で見ると、18～20時が最も多く、次いで8～10時が多い。
死亡事故件数で見ると、18～20時が最も多い。



2-2 人対車両における地形別発生状況

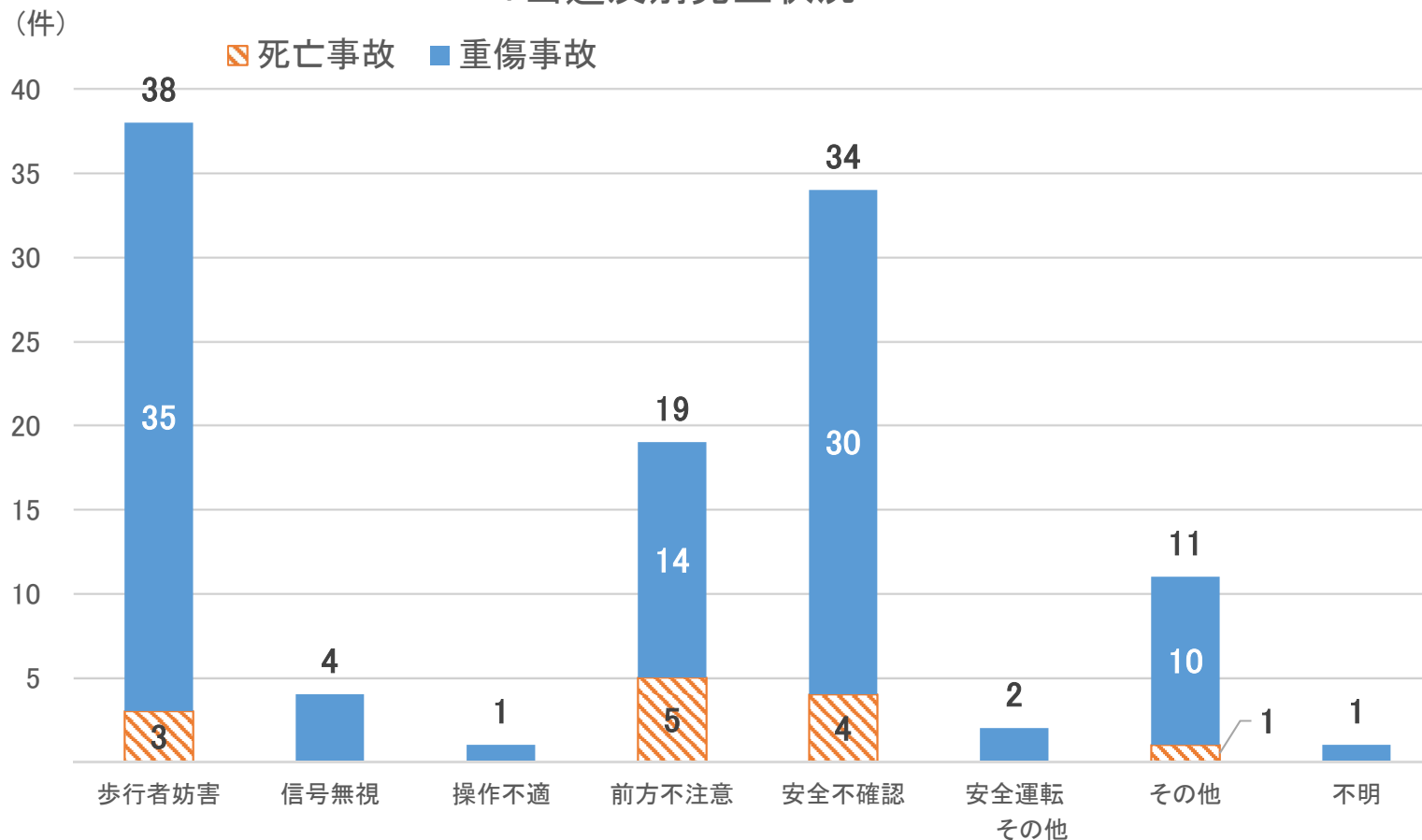
発生件数及び死亡事故件数ともに、市街地交差点及び市街地直線で9割以上を占めている。



2-3 人対車両における1当の違反別発生状況

発生件数は、歩行者妨害が最も多く、次いで安全不確認が多い。
死亡事故件数は、前方不注意が最も多く、次いで安全不確認が多い。

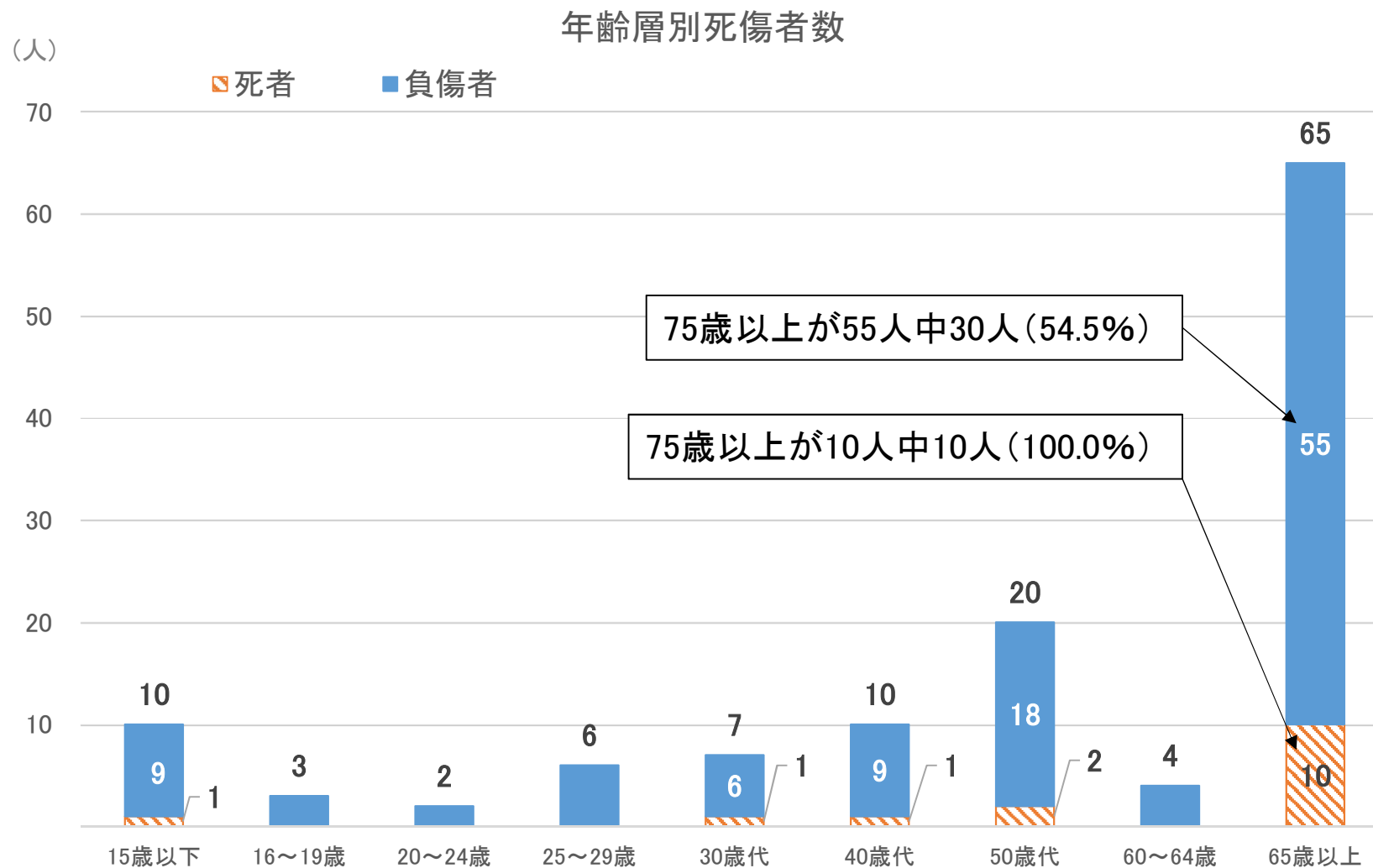
1当違反別発生状況



※ 1当が歩行者及び自転車の場合を除く

2-4 人对車両における年齢層別死傷者数

65歳以上が最も多く、全体の5割以上を占めている。
死者数は、65歳以上が全体の約7割を占めている。

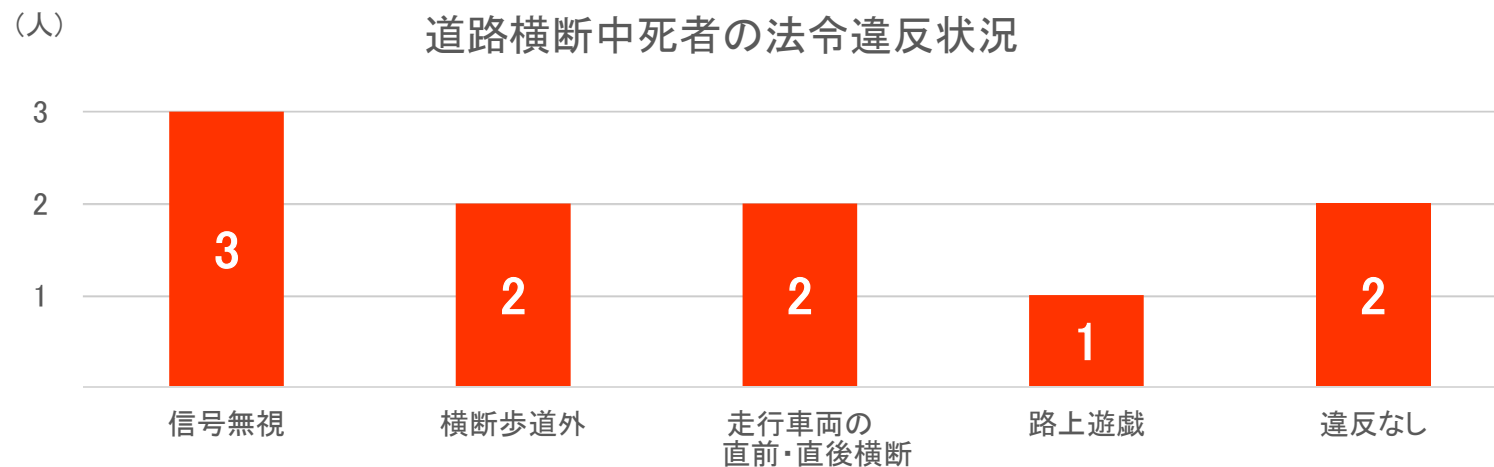


2-5 人対車両における歩行者の横断方向別死者数・法令違反状況

道路横断中の死者10人のうち、昼間が5人、夜間は5人となっており、右から横断が7人と全体の7割を占めている。

また、夜間は全て右から横断となっている。

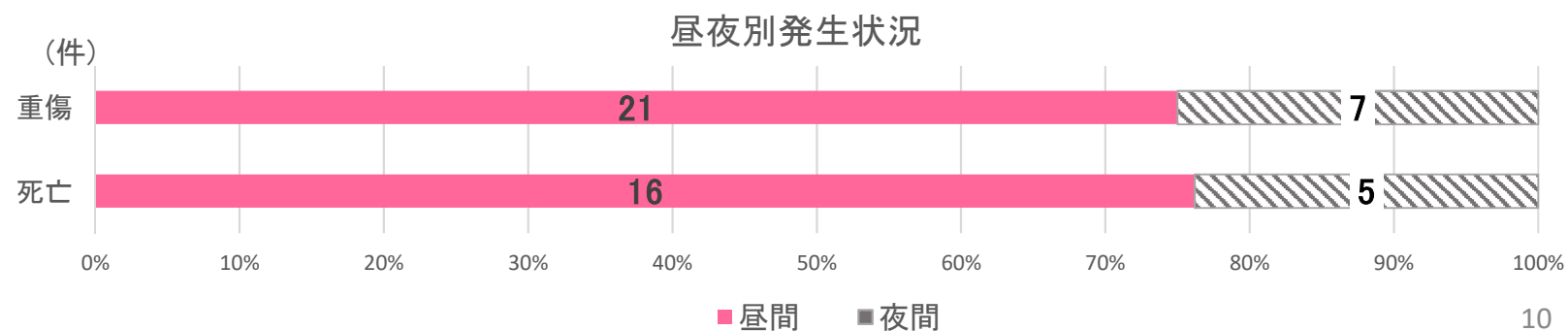
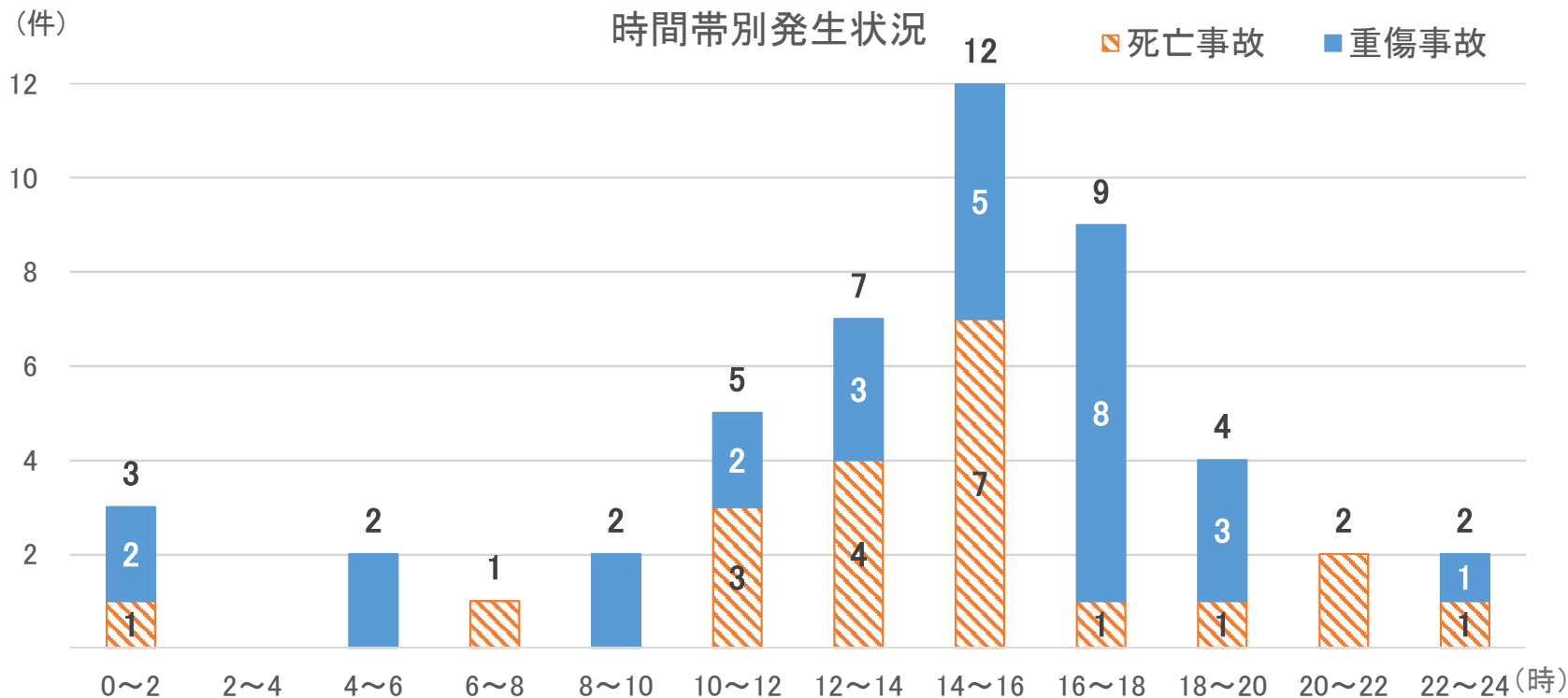
道路横断中死者の横断方向(昼夜別)



道路横断中の死者10人のうち、信号無視などの「違反あり」が8人(80.0%)となっている。

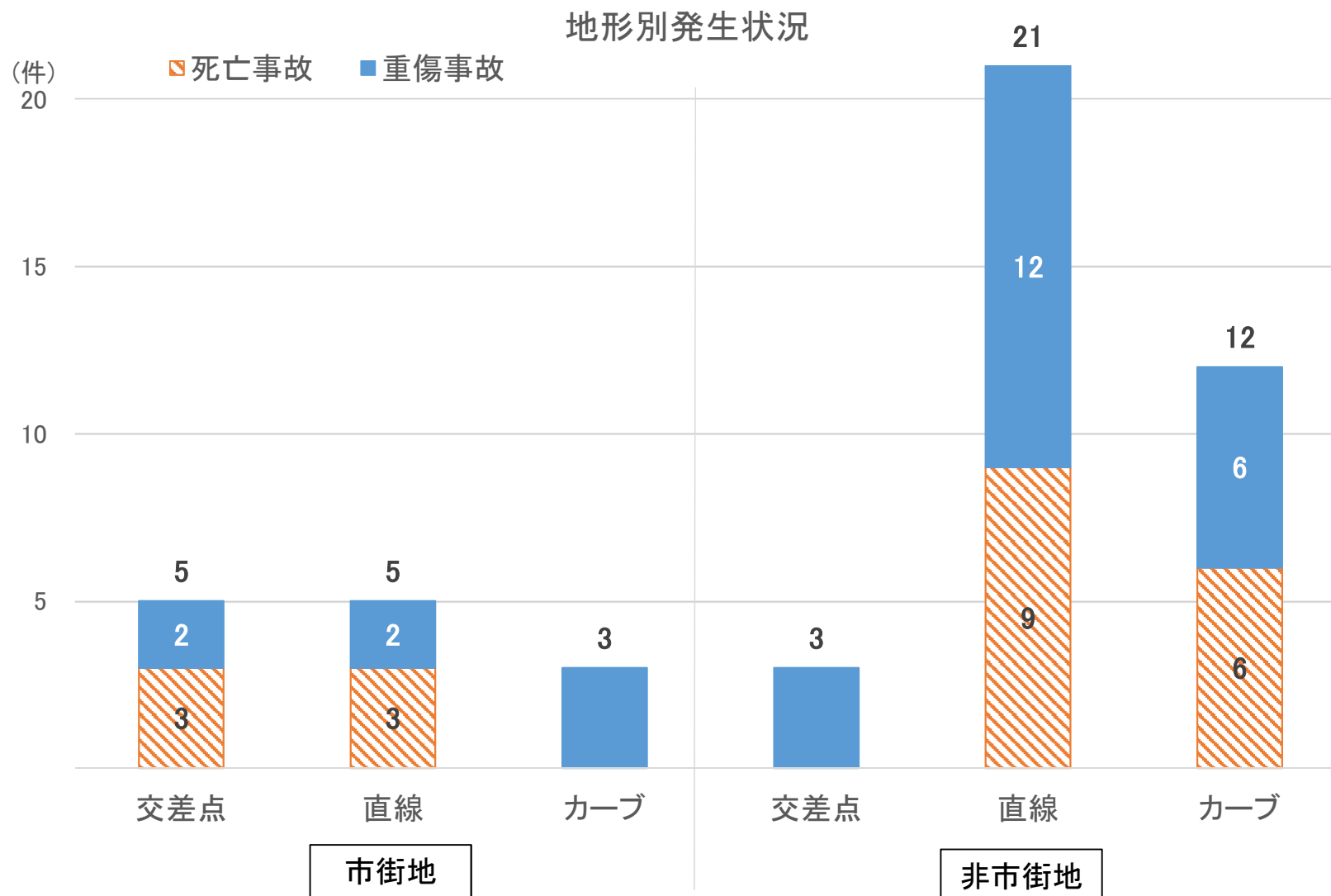
3-1 正面衝突・車両単独における時間帯別発生状況

発生件数全体で見ると、14～16時が最も多く、次いで16～18時が多い。
 死亡事故件数で見ると、14～16時が最も多く、次いで12～14時が多い。



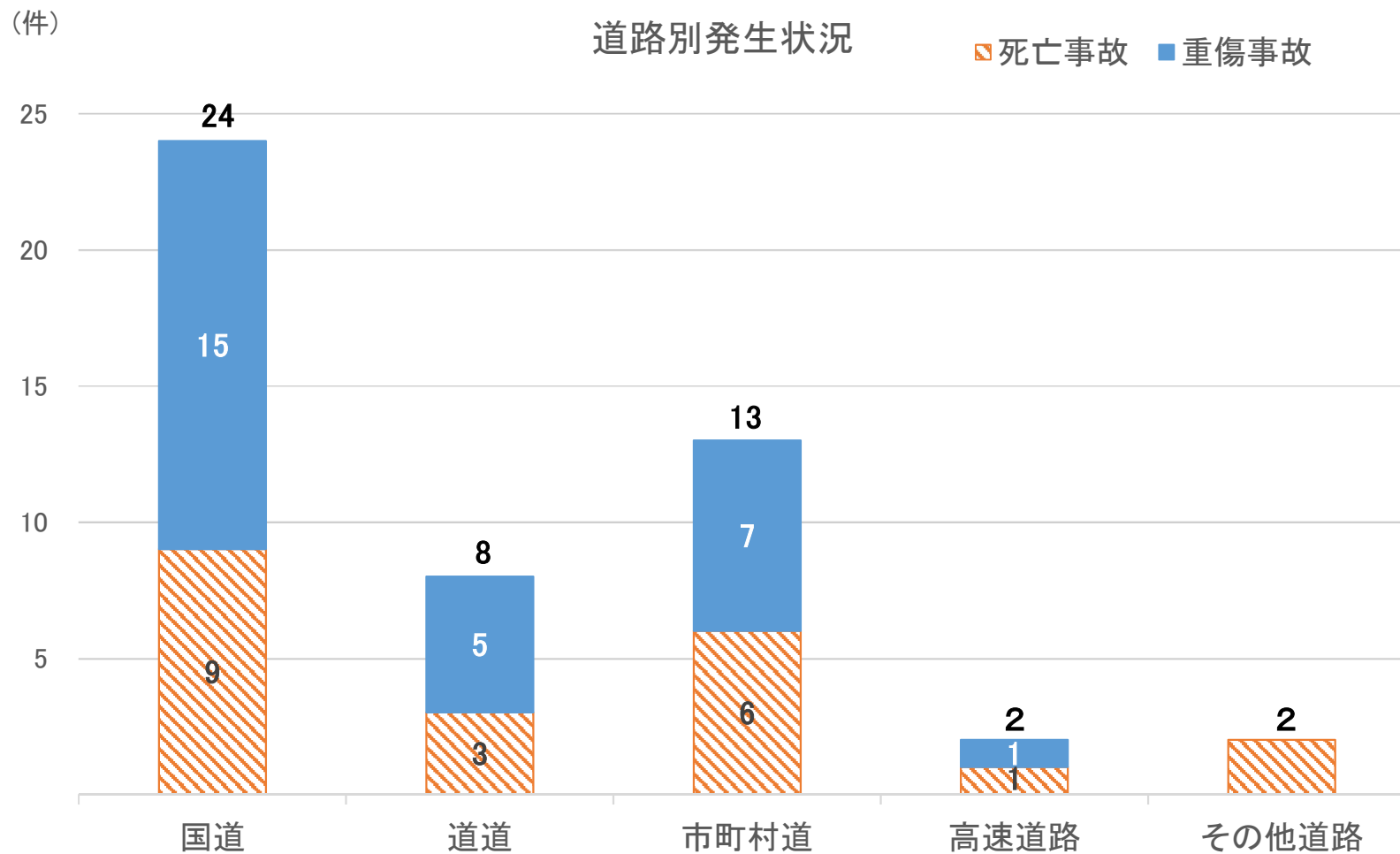
3-2 正面衝突・車両単独における地形別発生状況

非市街地直線及び非市街地カーブで約7割を占めている。



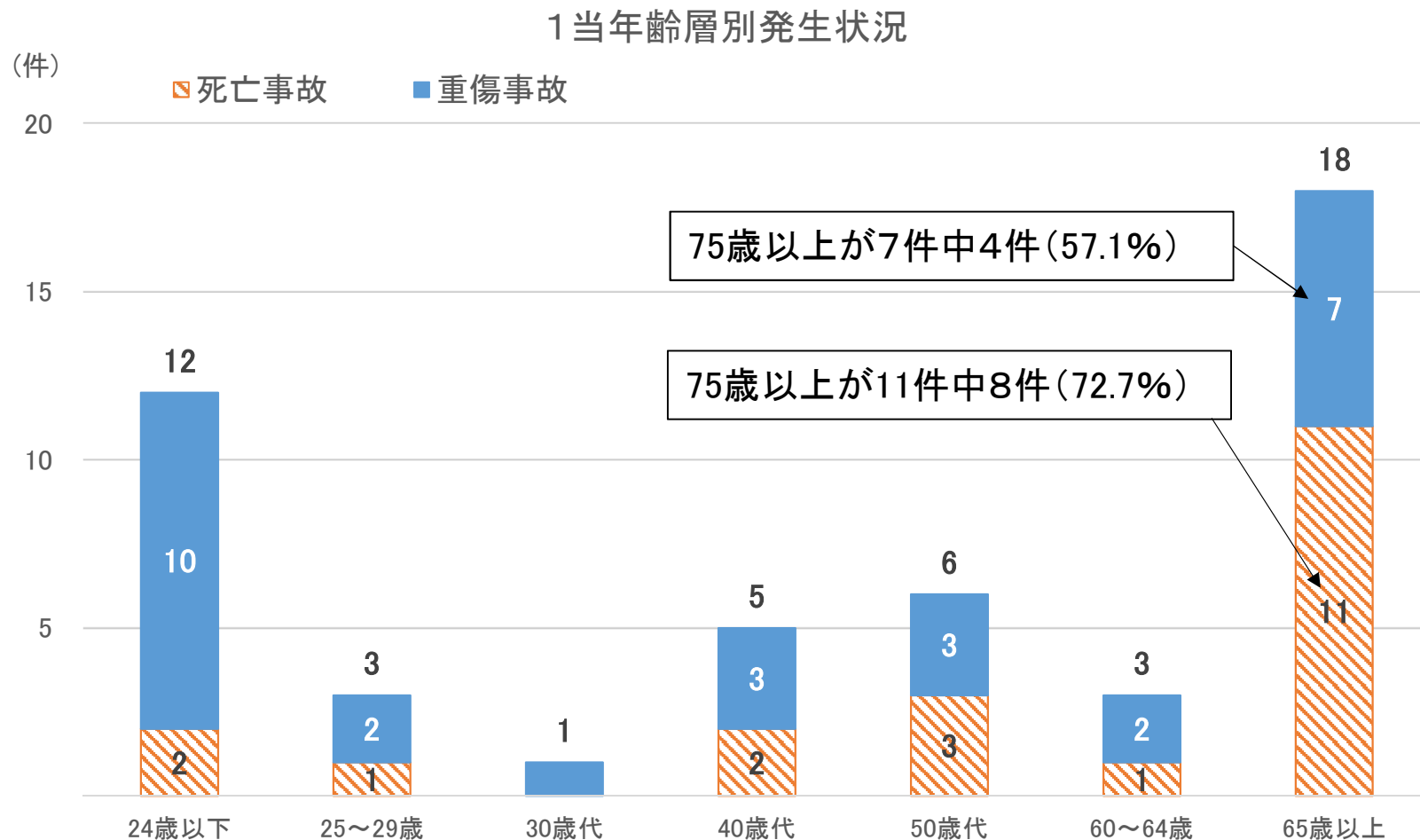
3-3 正面衝突・車両単独における道路別発生状況

国道での発生が最も多く、次いで市町村道が多い。



3-4 正面衝突・車両単独における1当の年齢層別発生状況

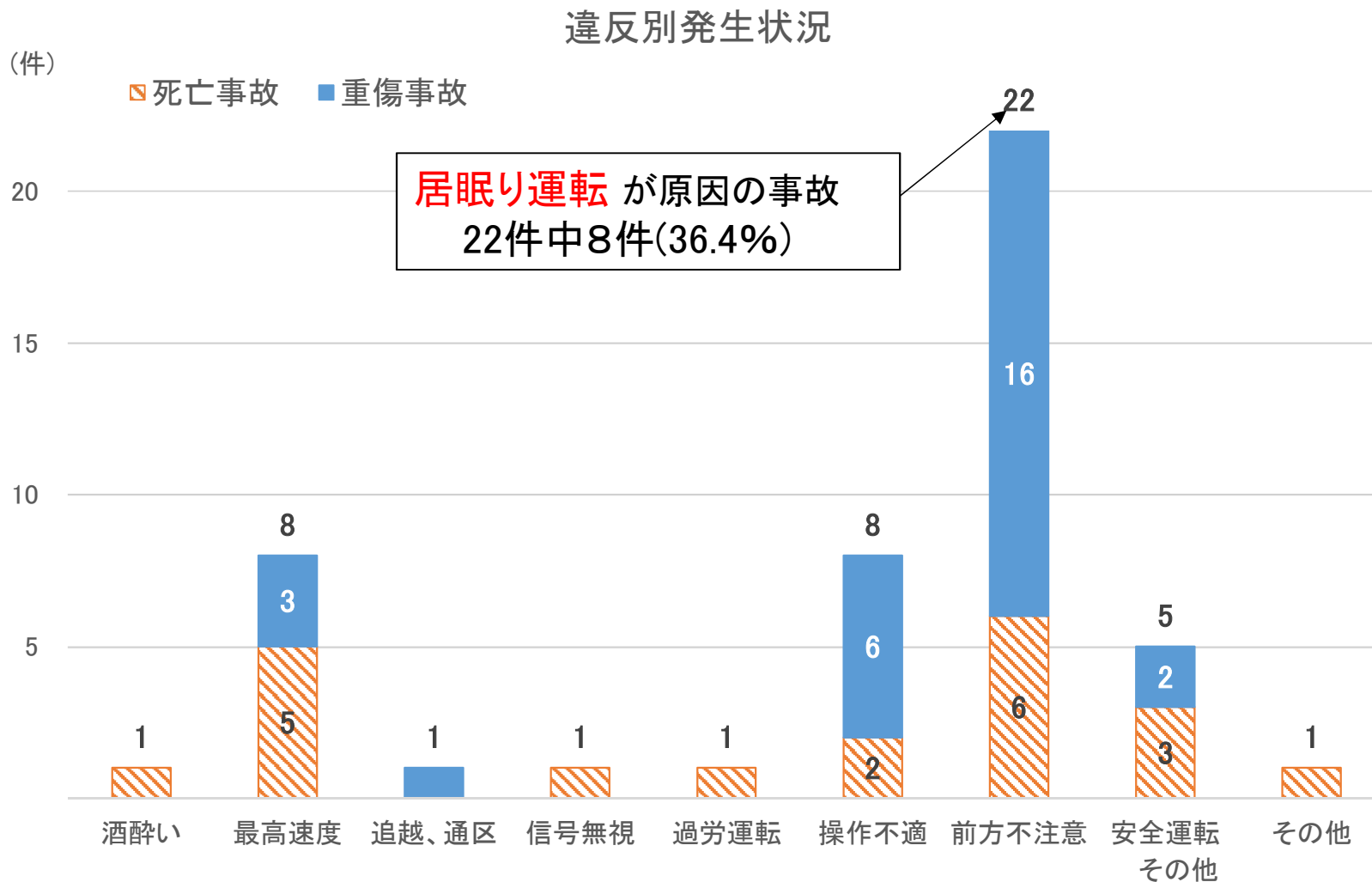
65歳以上の高齢運転者が最も多く、全体の約4割を占めている。



※ 1当が自転車の場合を除く

3-5 正面衝突・車両単独における1当の違反別発生状況

発生件数全体で見ると、前方不注意が最も多く、次いで最高速度及び操作不適が多い。
死亡事故件数で見ると、前方不注意が最も多く、次いで最高速度が多い。

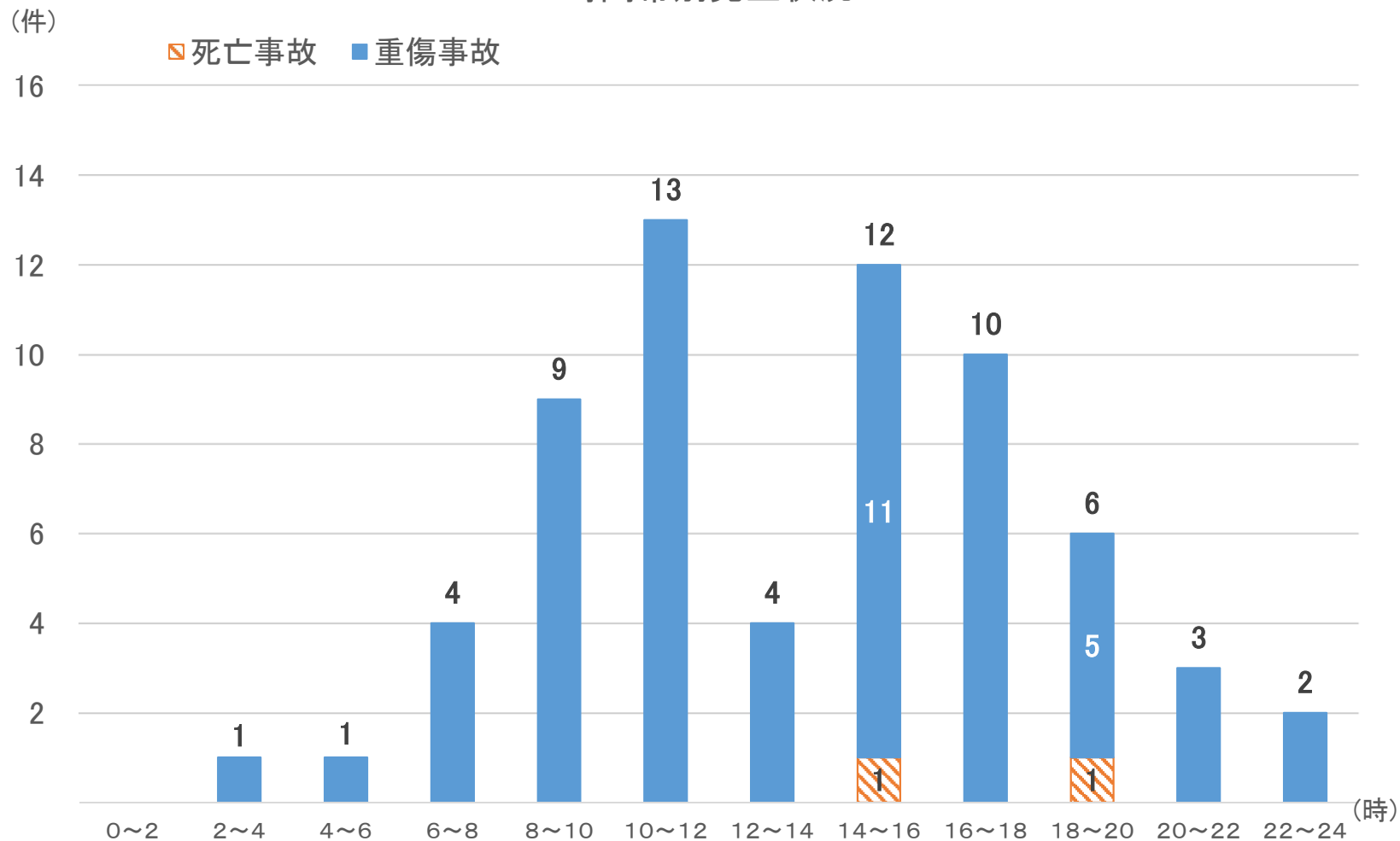


※ 1当が自転車の場合を除く

4-1 自転車対車における時間帯別発生状況

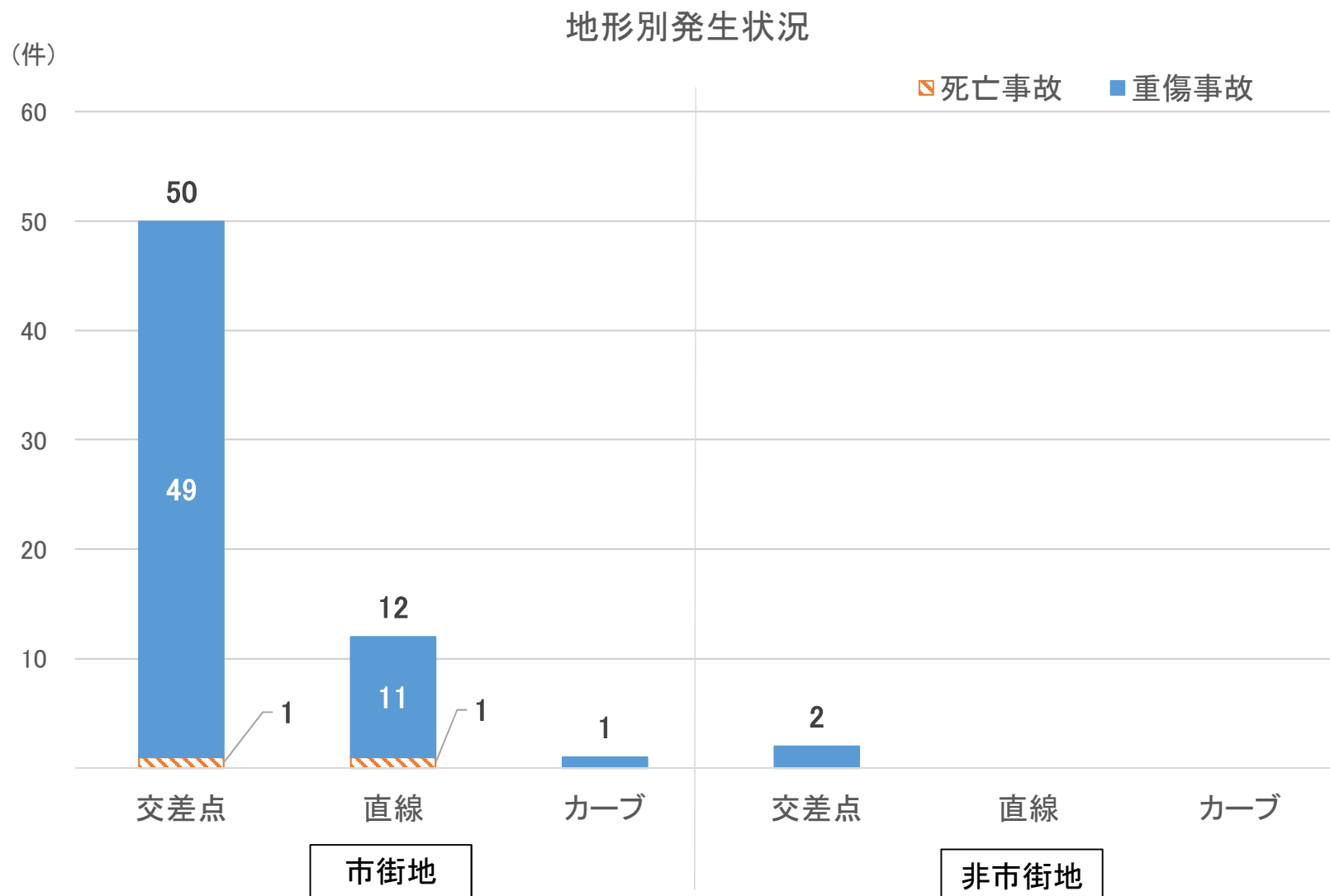
発生件数で見ると、10～12時が最も多く、次いで14～16時が多い。
死亡事故件数で見ると、14～16時、18～20時にそれぞれ発生している。

時間帯別発生状況



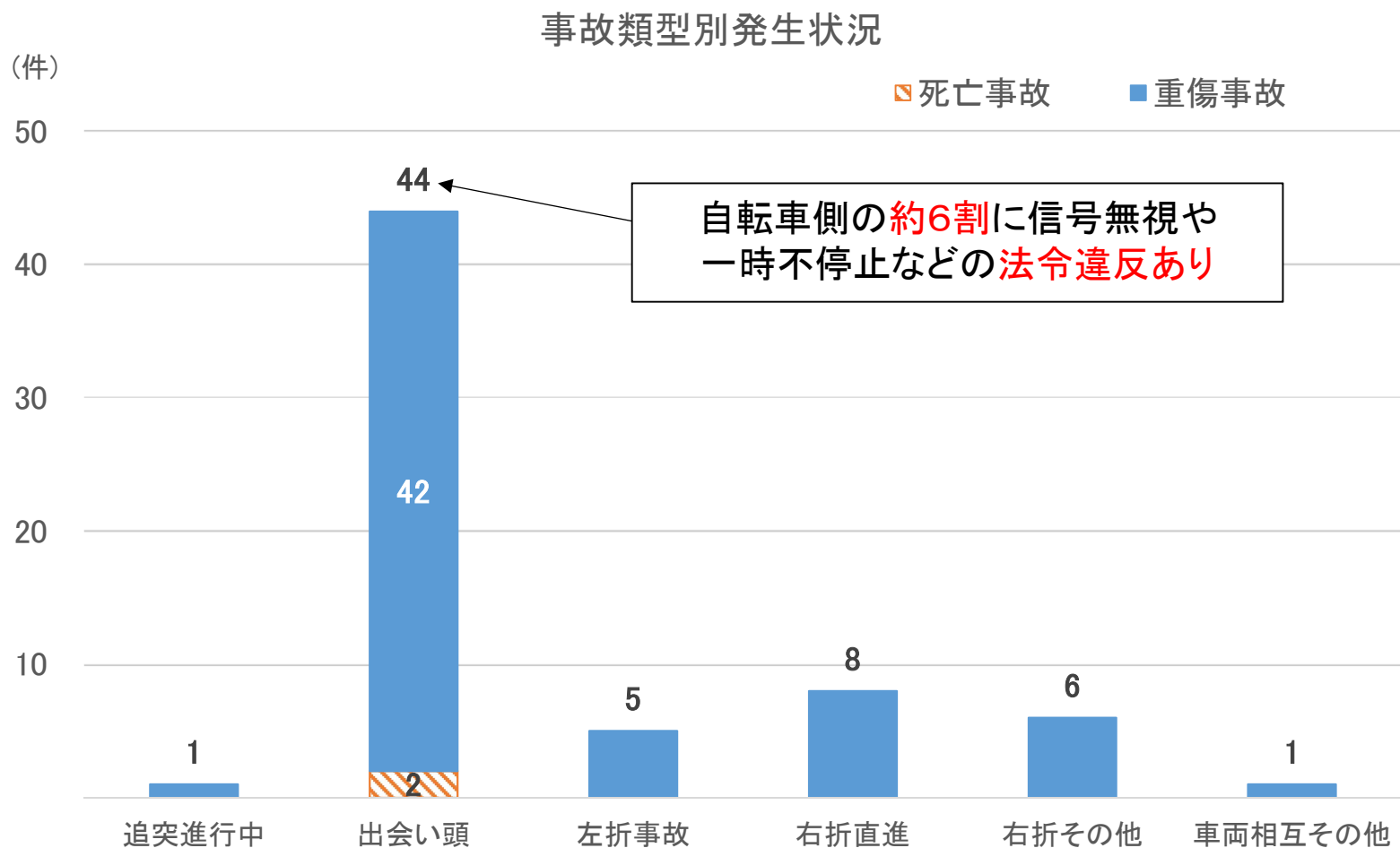
4-2 自転車対車における地形別発生状況

市街地交差点及び市街地直線で9割以上を占めている。



4-3 自転車対車における事故類型別発生状況

出会い頭が突出して多く、次いで右折直進が多い。



(注)「左折事故」、「右折その他」とは一方の車両等が、左折、右折時に発生した事故をいう。

4-4 自転車対車における自転車乗用中の年齢層別死傷者数

65歳以上の高齢者が最も多く、次いで15歳以下及び16～19歳が多い。

