

全道5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4月15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、人対車両が最も多く、次いで自転車対車が多い。
死亡事故は、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割以上がシートベルト非着用で、非着用のうち7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14時から16時が最も多く、次いで、10時～12時が最も多い。
地形別では、市街地交差点及び市街地直線で9割を占めている。
人対車両の第1当事者(車両)の違反別では、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、全体の約5割を占めている。
道路横断中の死者のうち、夜間の死者の横断方向については右から左が約8割である。
また、歩行者側の約9割に信号無視などの法令違反あり。
- 正面衝突及び車両単独は、時間帯別では12時から14時、地形別では死亡事故の7割以上が非市街地を占める。
道路別では、国道での発生が最も多い。
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、また法令違反は前方不注意が最も多い。
- 自転車対車は、時間帯別では死亡事故は全て14時から16時に発生しており、地形別では全て市街地の交差点で発生している。
事故類型別では出会い頭が最も多く、出会い頭のうち、自転車側の4割以上に信号無視などの法令違反がある。
年齢層別死傷者数では、65歳以上の高齢者が突出して多い。

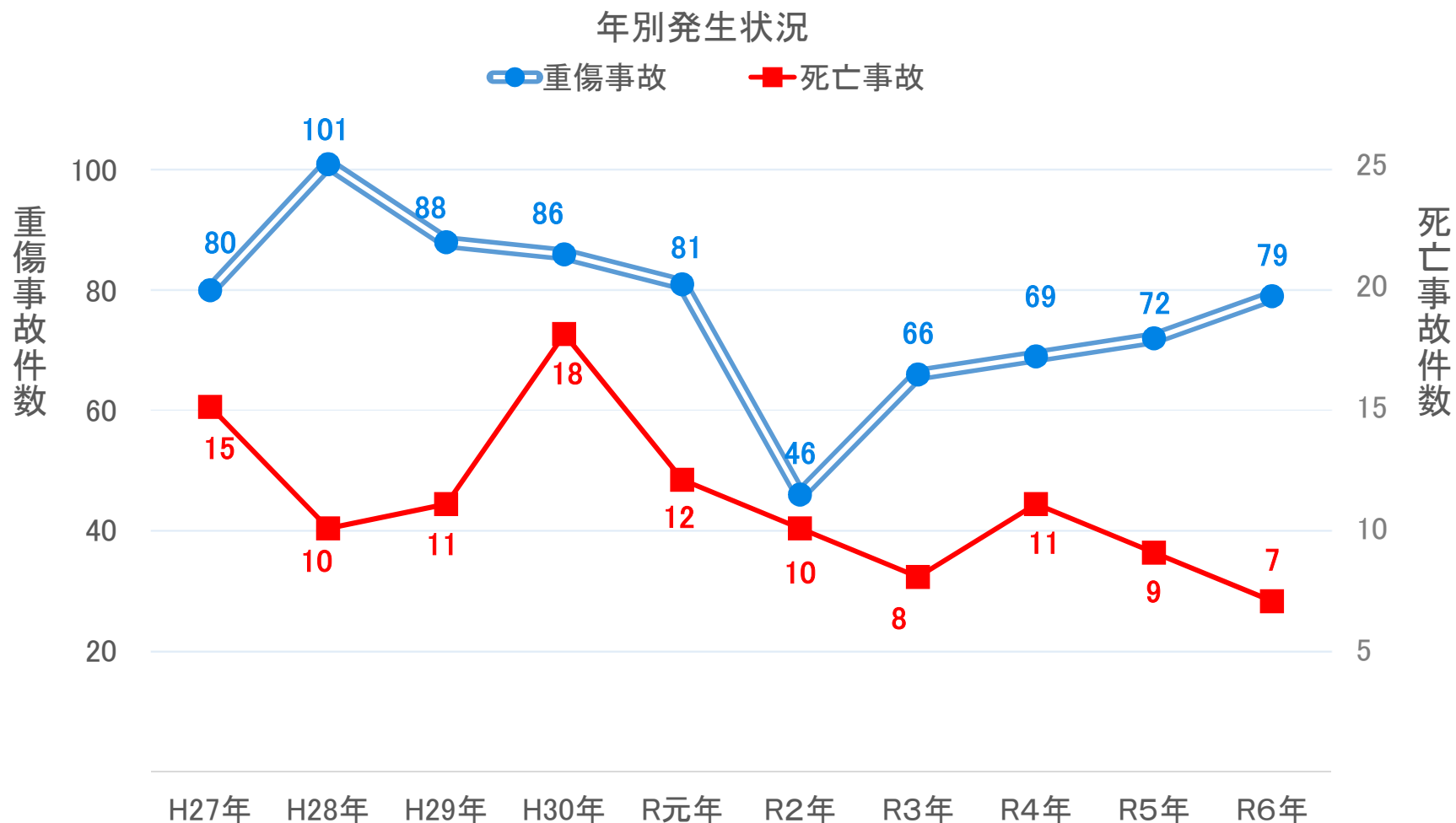
注1 本資料は、令和6年12月末日までに入手した5月中発生の事故データにより作成したものである。

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。

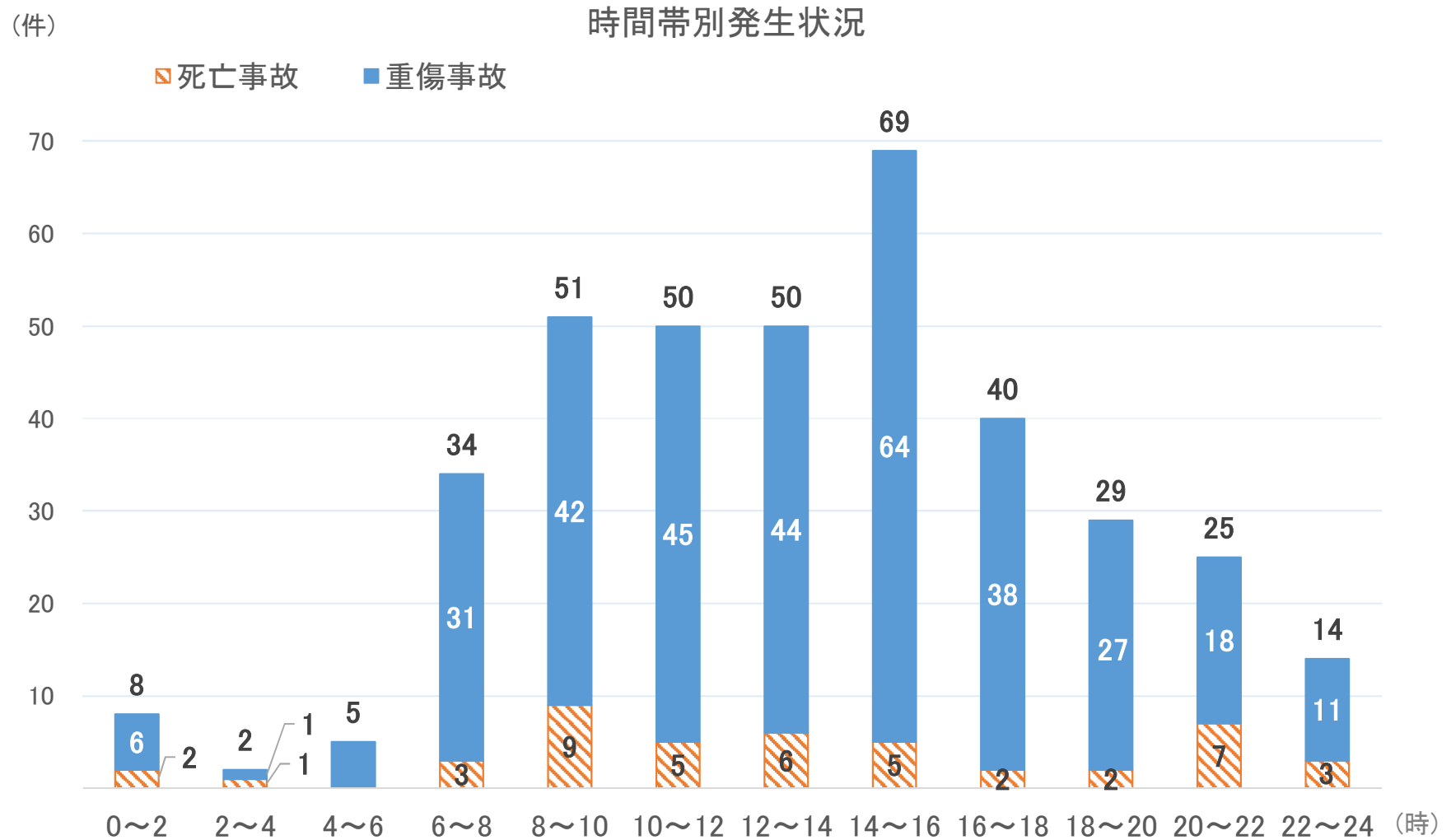
1-1 年別死亡・重傷事故発生状況(過去10年)

死亡事故件数は、平成30年をピークに減少傾向で推移している。
重傷事故件数は、減少傾向で推移しているが、令和3年からは年々増加している。



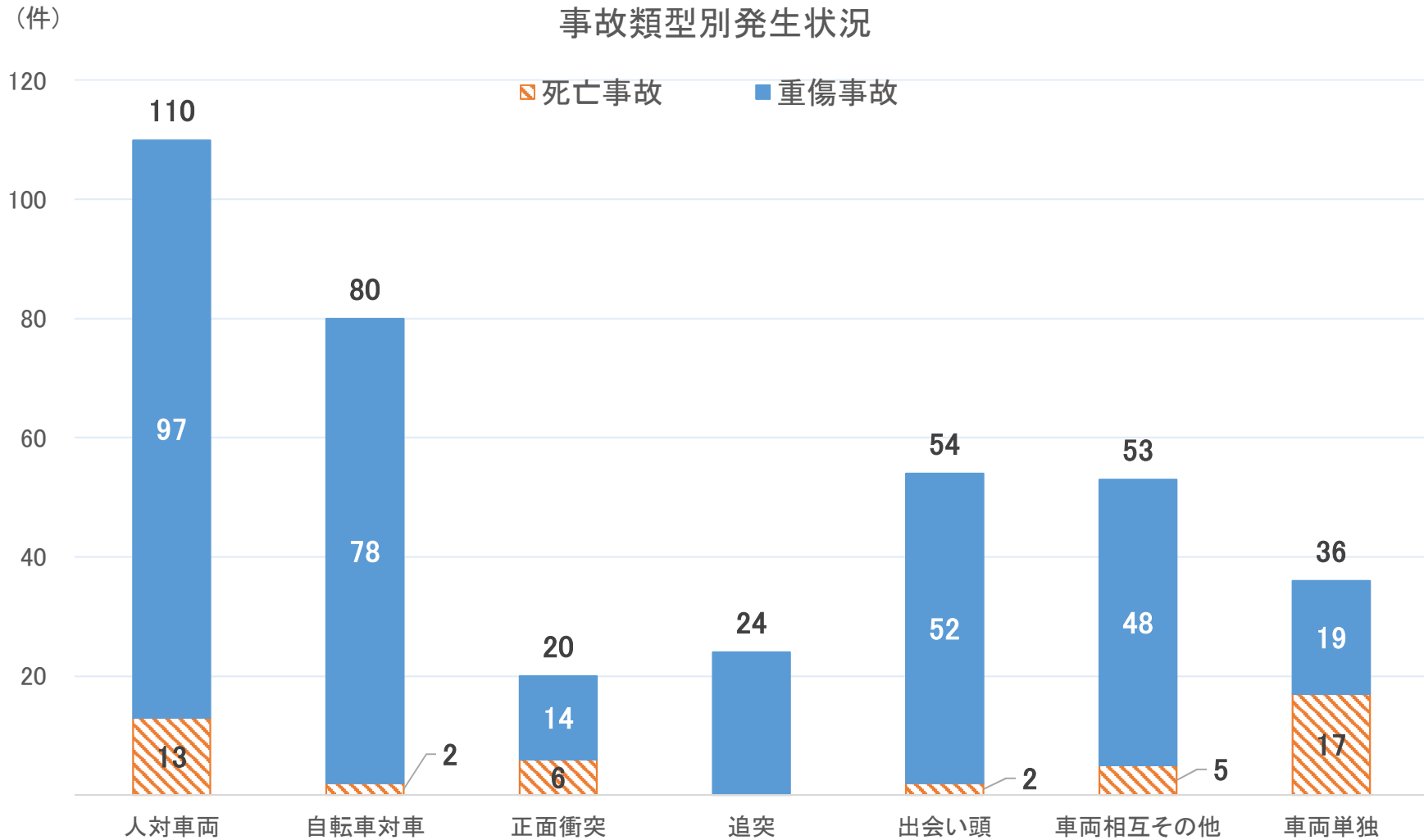
1-2 時間帯別死亡・重傷事故発生状況(過去5年累計)

発生件数全体で見ると、14～16時が最も多く、次いで8～10時が多い。
死亡事故件数は、8～10時が最も多く、次いで20～22時が多い。



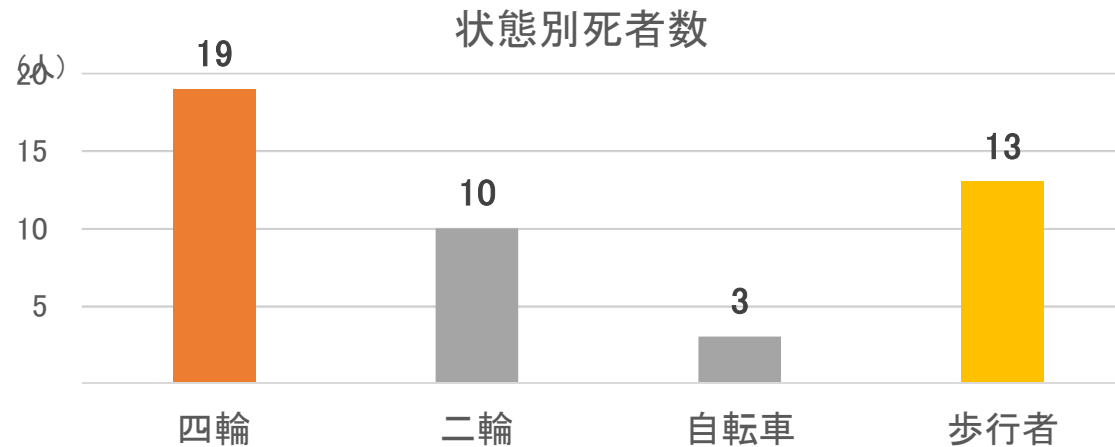
1-3 事故類型別死亡・重傷事故発生状況(過去5年累計)

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

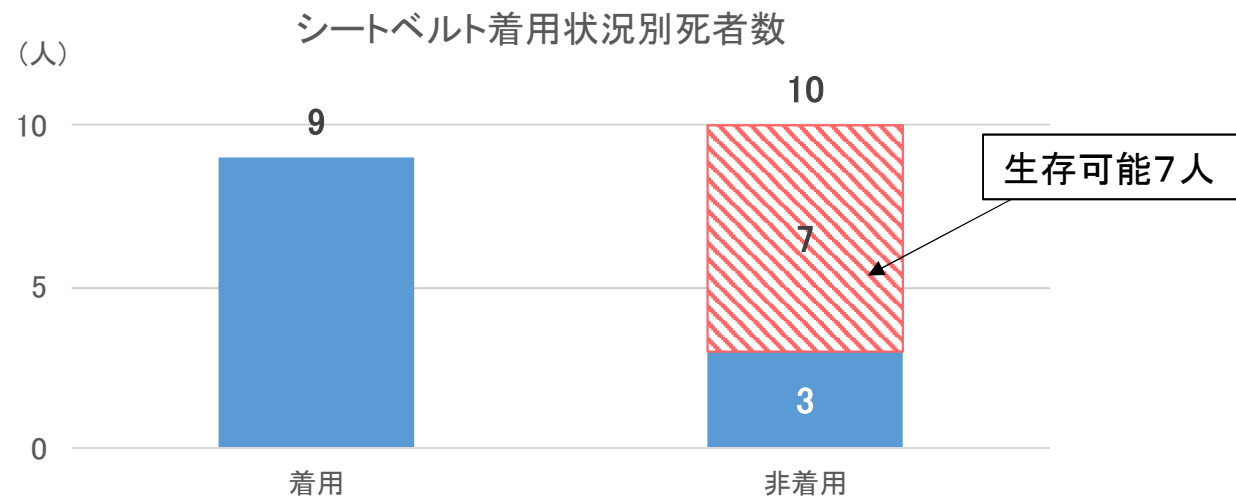


1-4 状態別死者数、シートベルト着用関係(過去5年累計)

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。

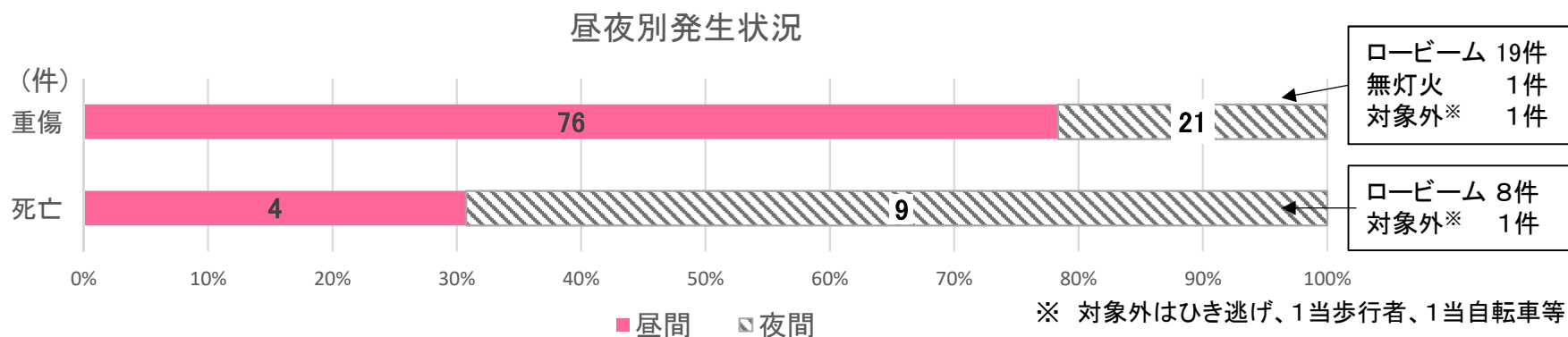
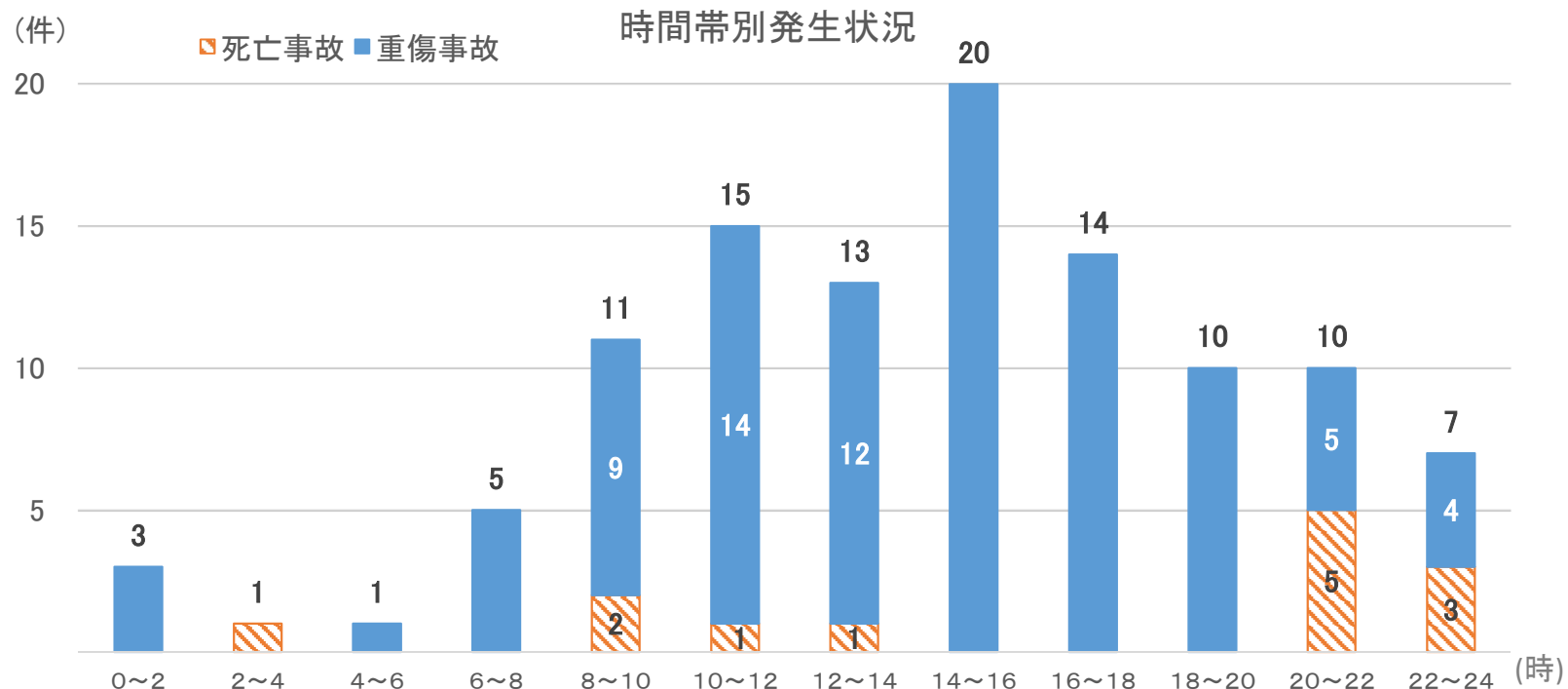


シートベルト着用対象者(四輪)の死者19人中、シートベルト非着用者は10人(52.6%)であり、このうち7人(70.0%)はシートベルトをしていれば助かった可能性が高い。



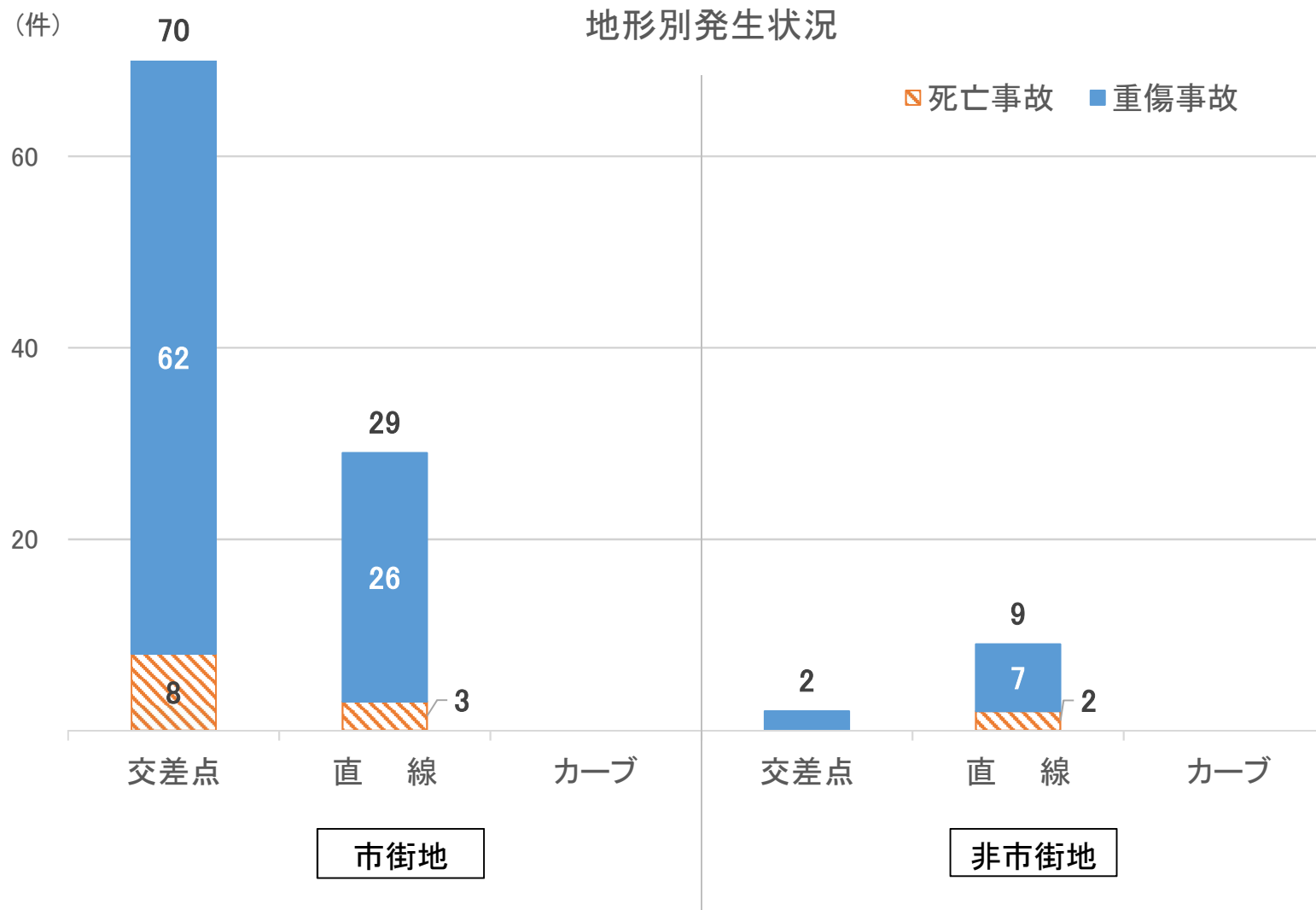
2-1 人对車両における時間帯別発生状況(過去5年累計)

発生件数全体で見ると、14～16時が最も多く、次いで10～12時が多い。
死亡事故件数は、20～22時が最も多く、次いで22～24時が多い。



2-2 人対車両における地形別発生状況(過去5年累計)

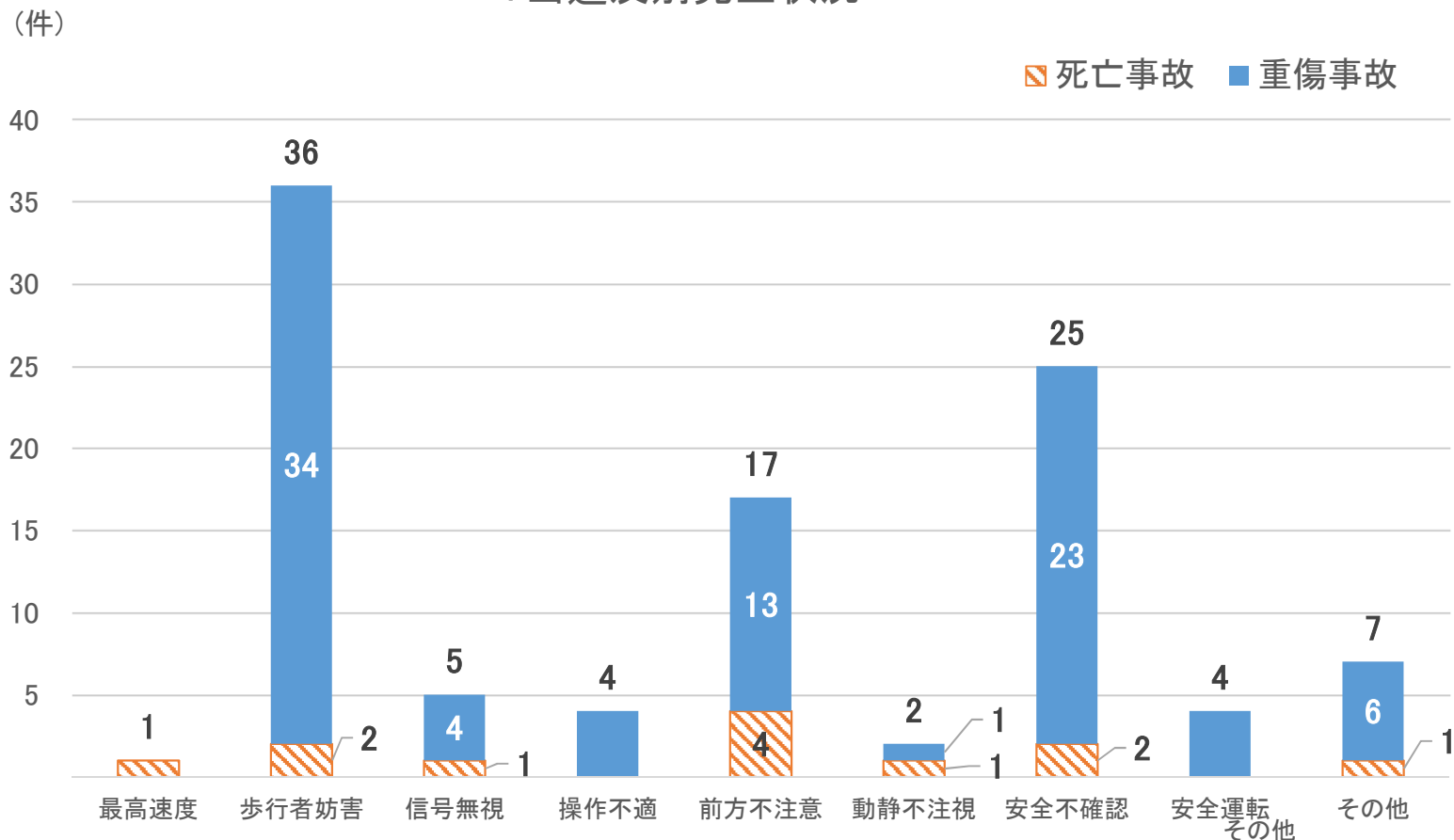
市街地交差点及び市街地直線で9割を占めている。



2-3 人対車両における1当の違反別発生状況(過去5年累計)

発生件数全体では、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、次いで歩行者妨害及び安全不確認が多い。

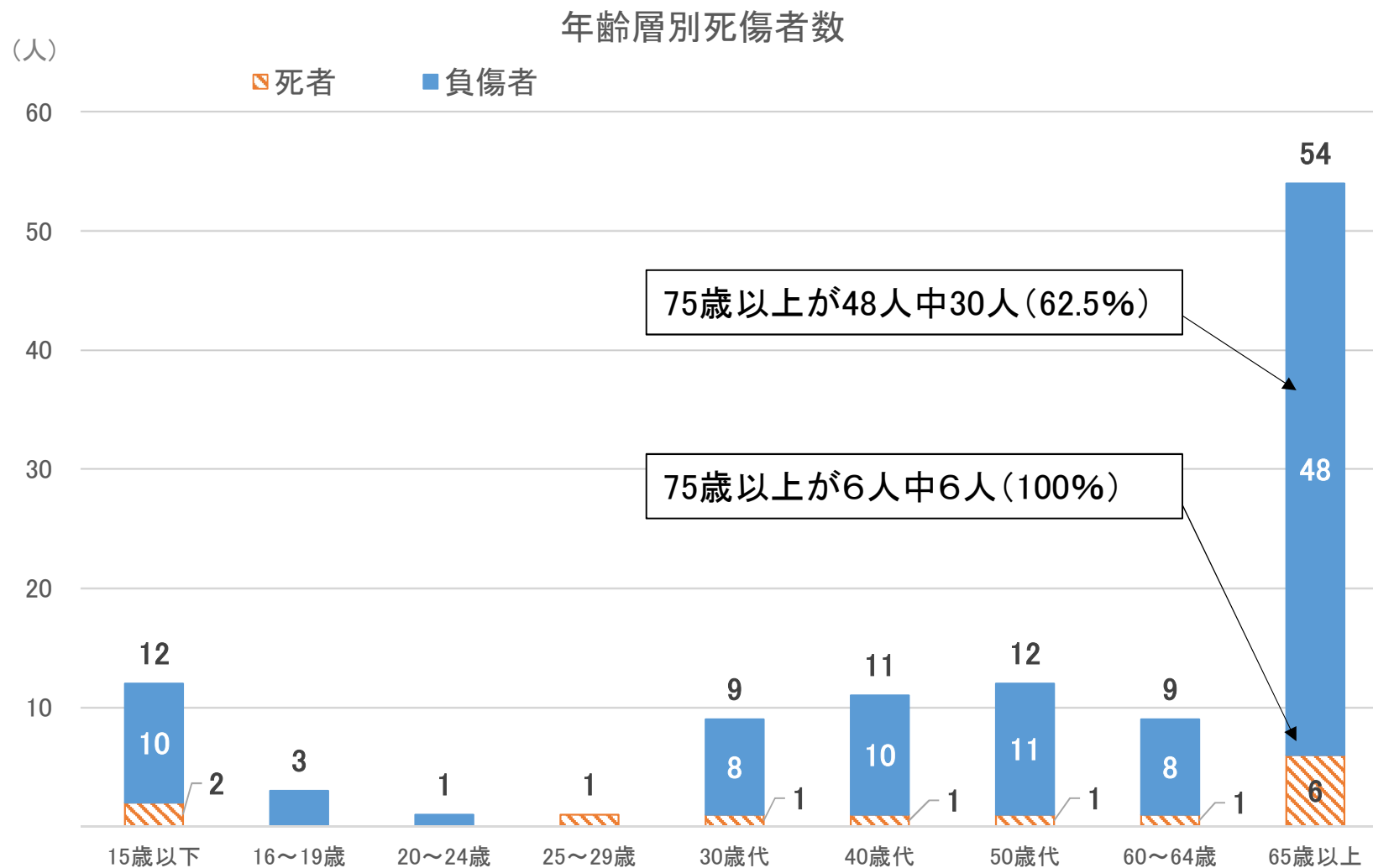
1当違反別発生状況



※ 1当がひき逃げ、歩行者及び自転車の場合を除く

2-4 人対車両における年齢層別死傷者数(過去5年累計)

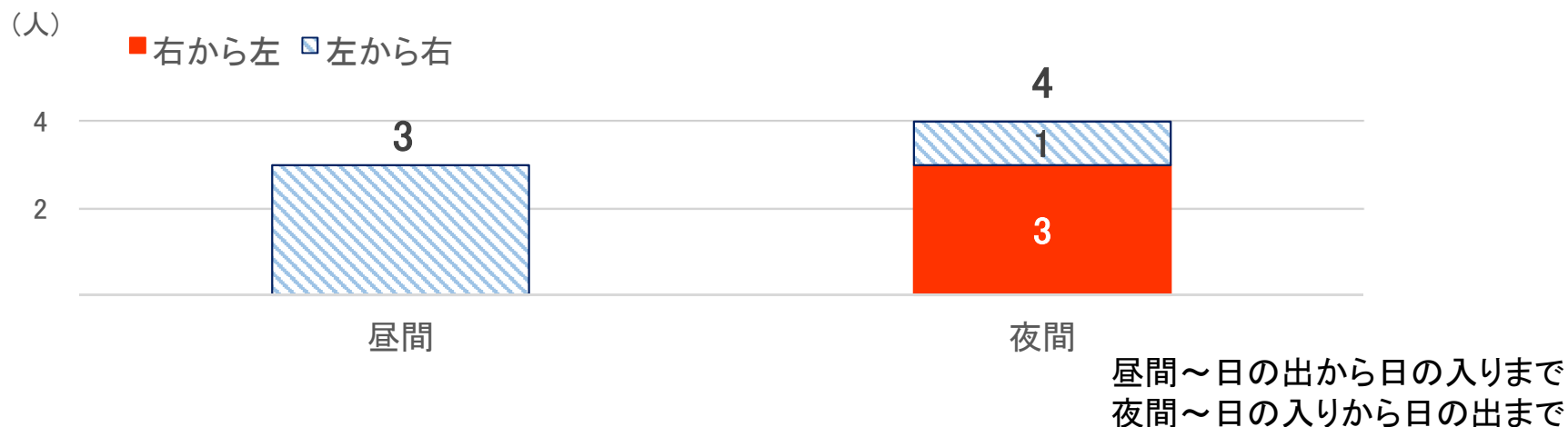
65歳以上が最も多く、全体の約5割を占めている。



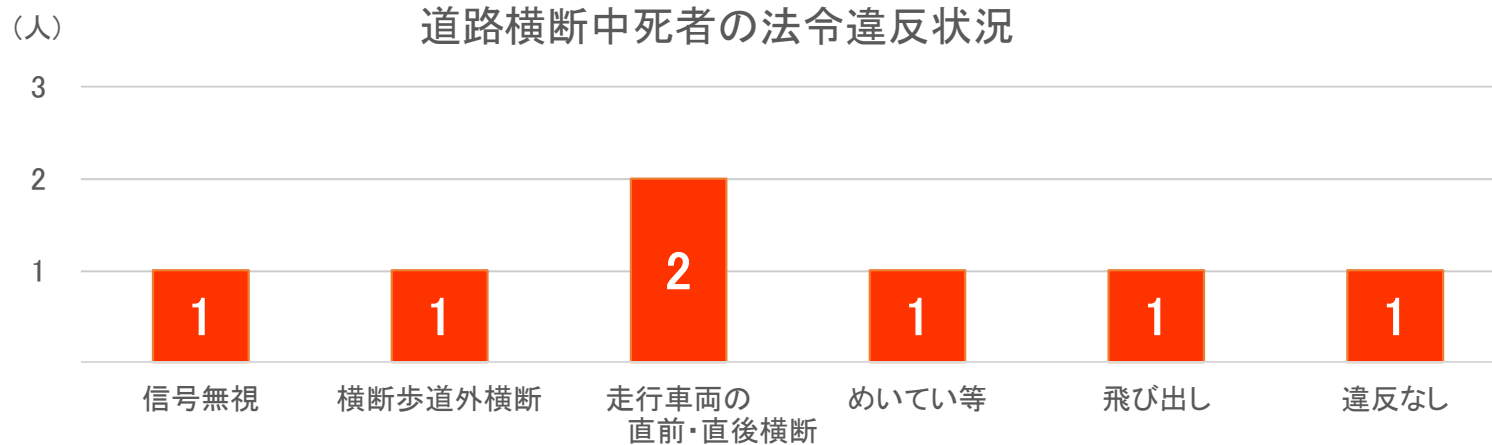
2-5 人対車両における歩行者の横断方向別死者数・法令違反状況(過去5年累計)

道路横断中の死者7人のうち、昼間が3人、夜間は4人となっている。
夜間の道路横断中の死者4人のうち3人が右から左への横断である。

道路横断中死者の横断方向(昼夜別)



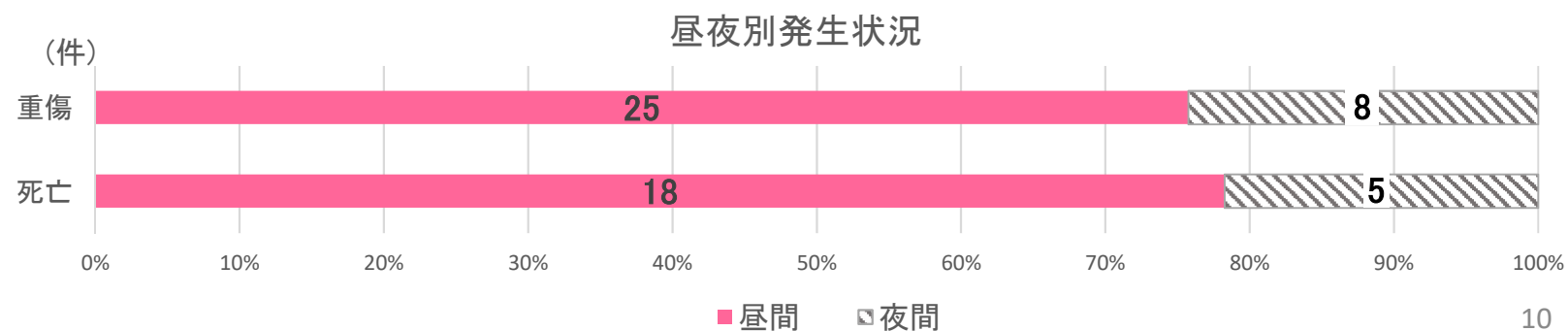
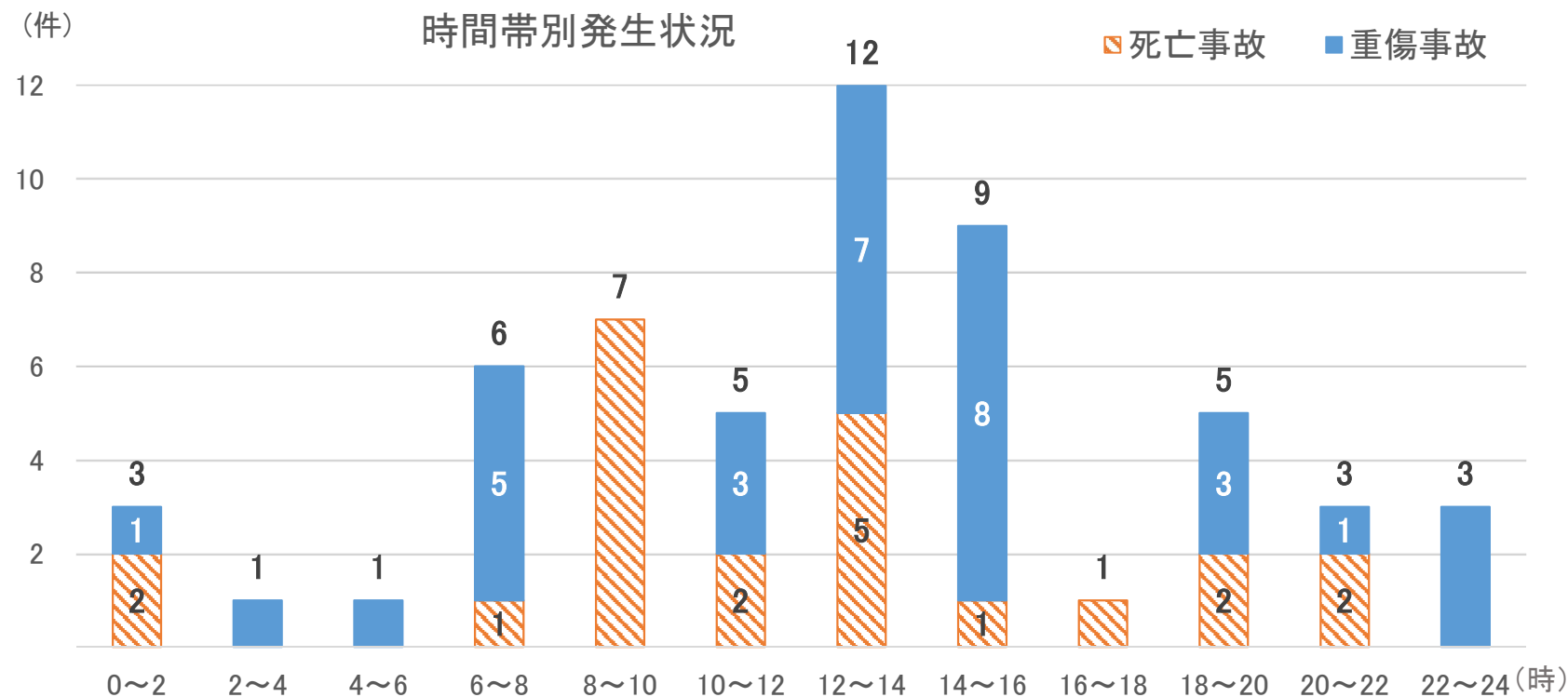
道路横断中死者の法令違反状況



道路横断中の死者のうち、歩行者側の約9割に信号無視などの法令違反あり。

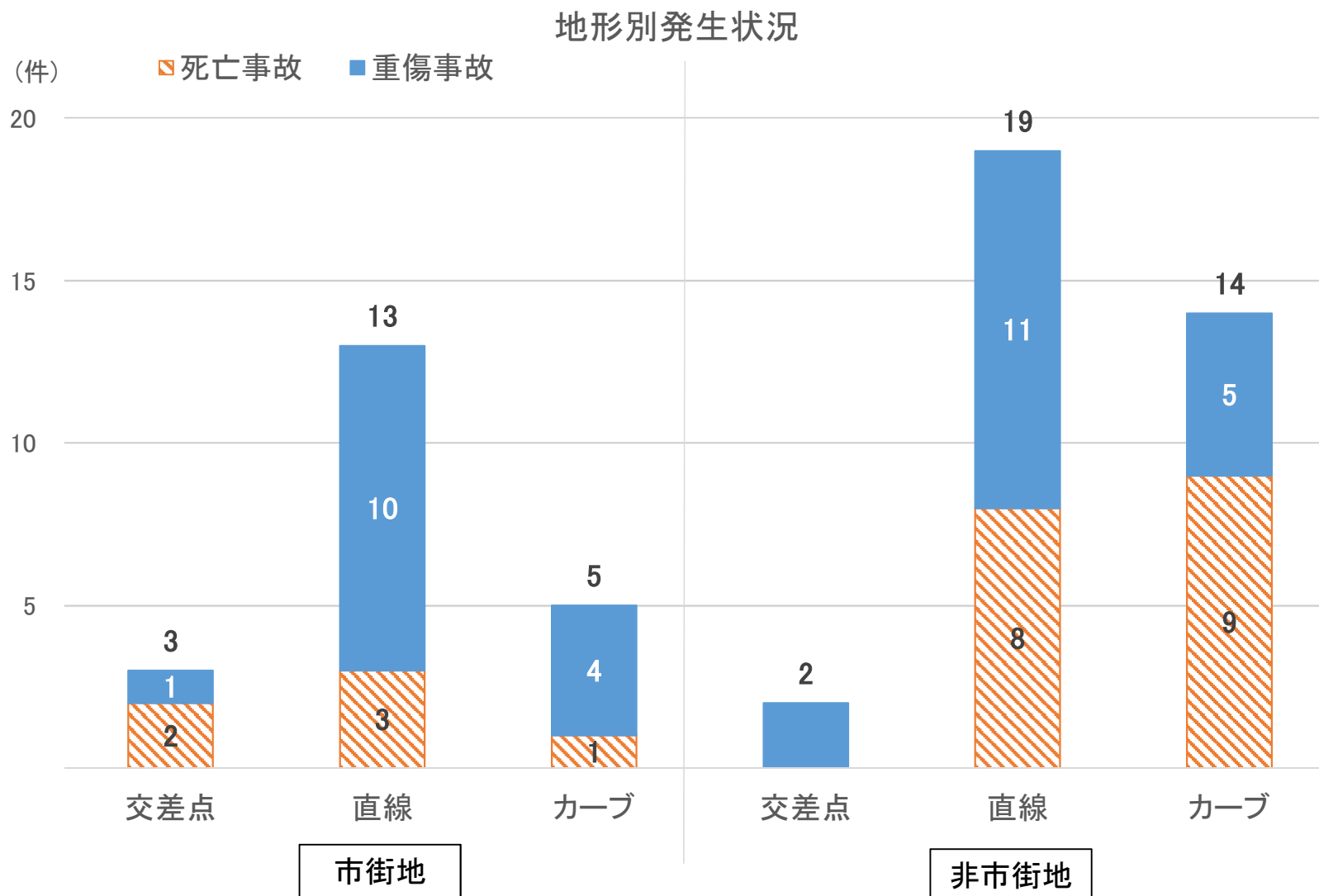
3-1 正面衝突・車両単独における時間帯別発生状況(過去5年累計)

発生件数全体で見ると、12～14時が最も多く、次いで14～16時が多い。
死亡事故件数は、8～10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(過去5年累計)

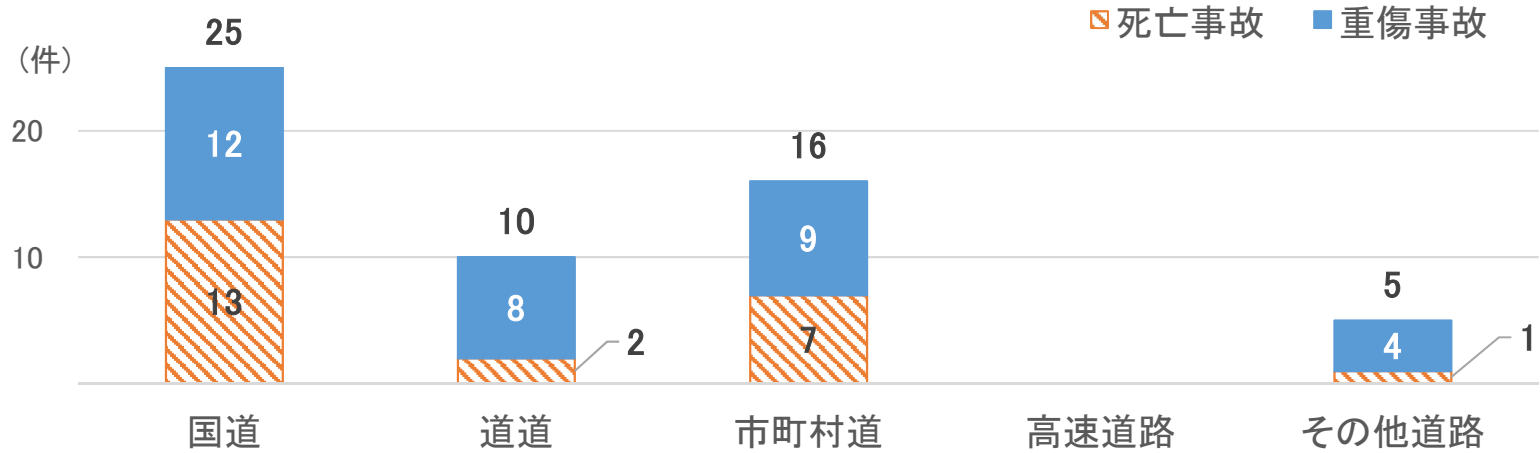
死亡事故件数は、非市街地カーブが最も多く、次いで非市街地直線が多い。
また、死亡事故の7割以上が非市街地である。



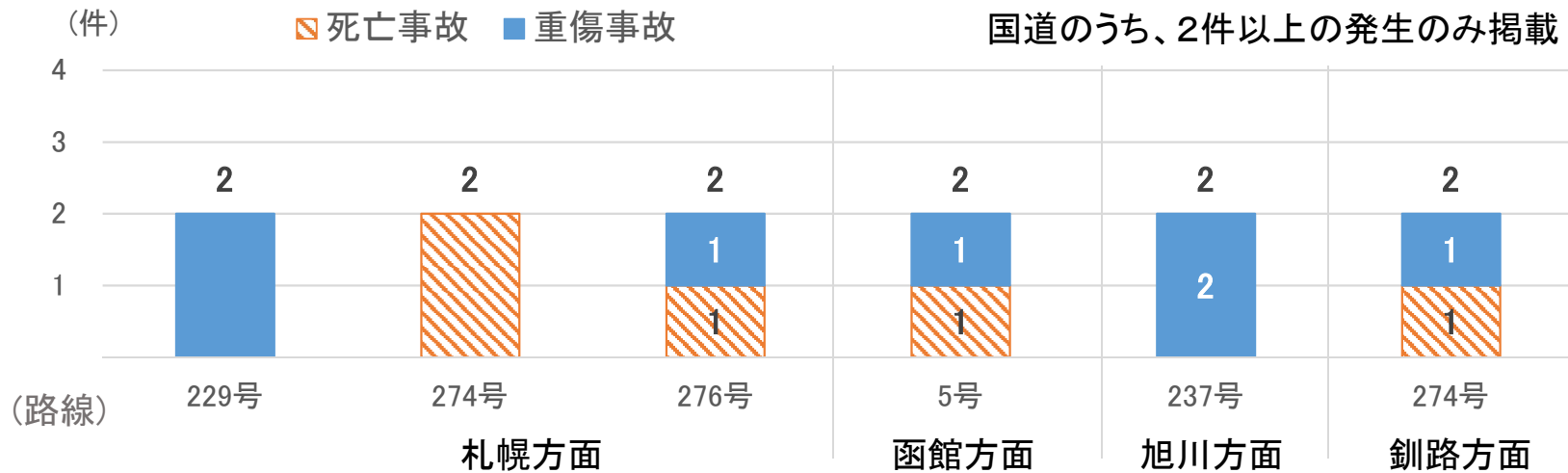
3-3 正面衝突・車両単独における道路別発生状況(過去5年累計)

国道での発生が最も多く、次いで市町村道が多い。

道路別発生状況



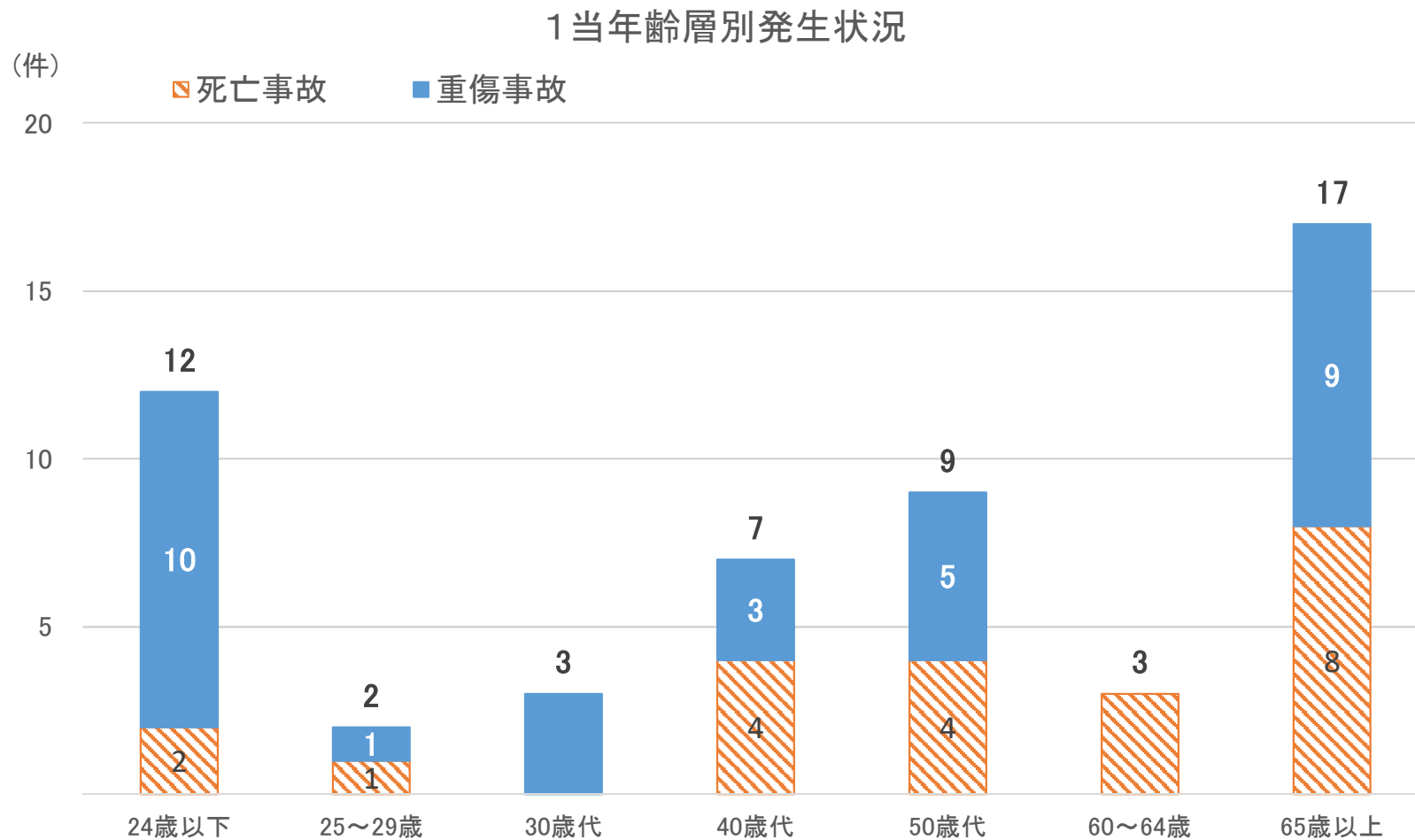
路線別発生状況



※ 北見方面は該当路線なし

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(過去5年累計)

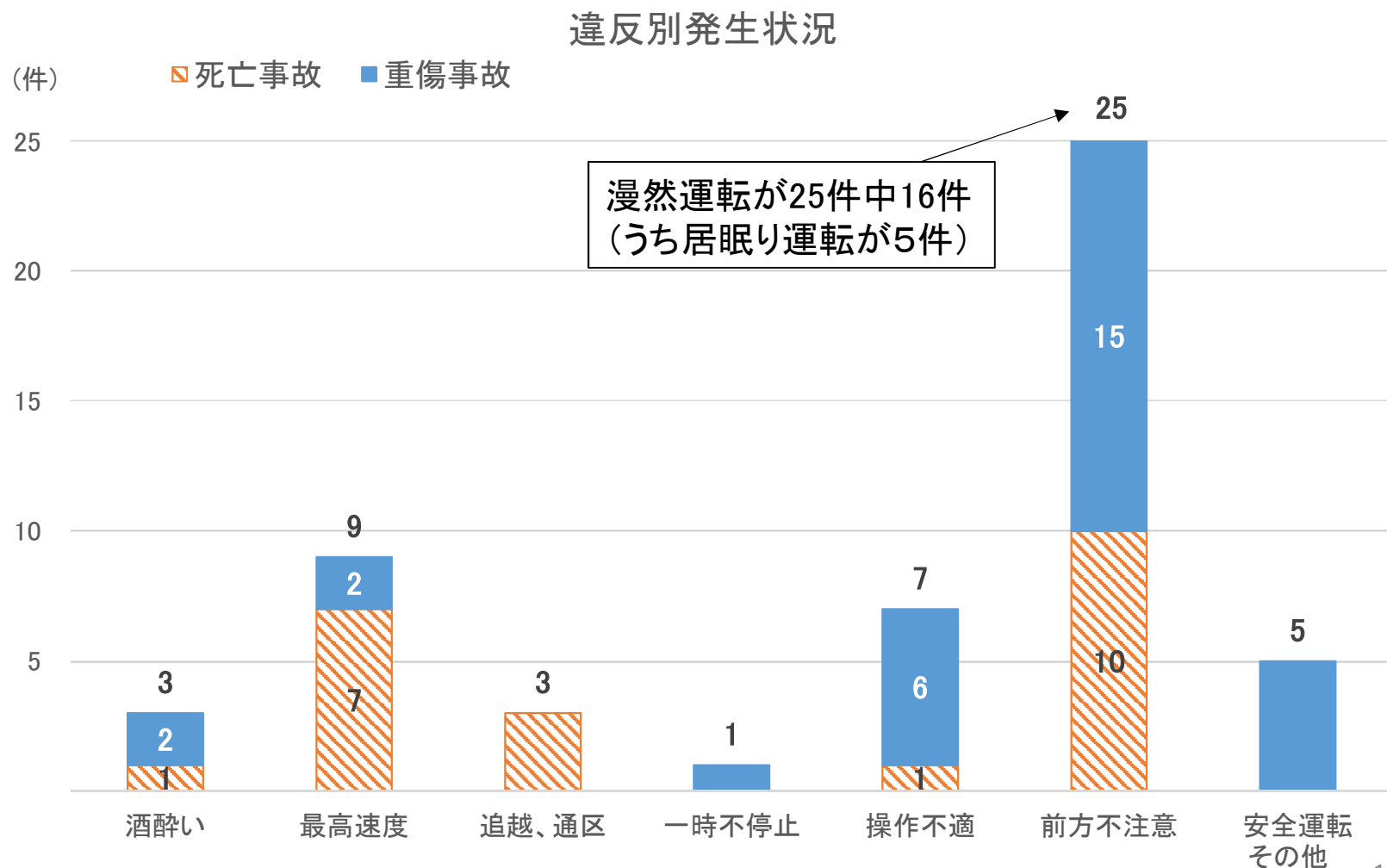
65歳以上の高齢運転者が最も多く、全体の3割以上を占めている。



※ 1当が自転車、歩行者の場合を除く

3-5 正面衝突・車両単独における1当の違反別発生状況(過去5年累計)

死亡事故件数は、前方不注意が最も多く、次いで最高速度が多い。
重傷事故件数は、前方不注意が最も多く、次いで操作不適が多い。



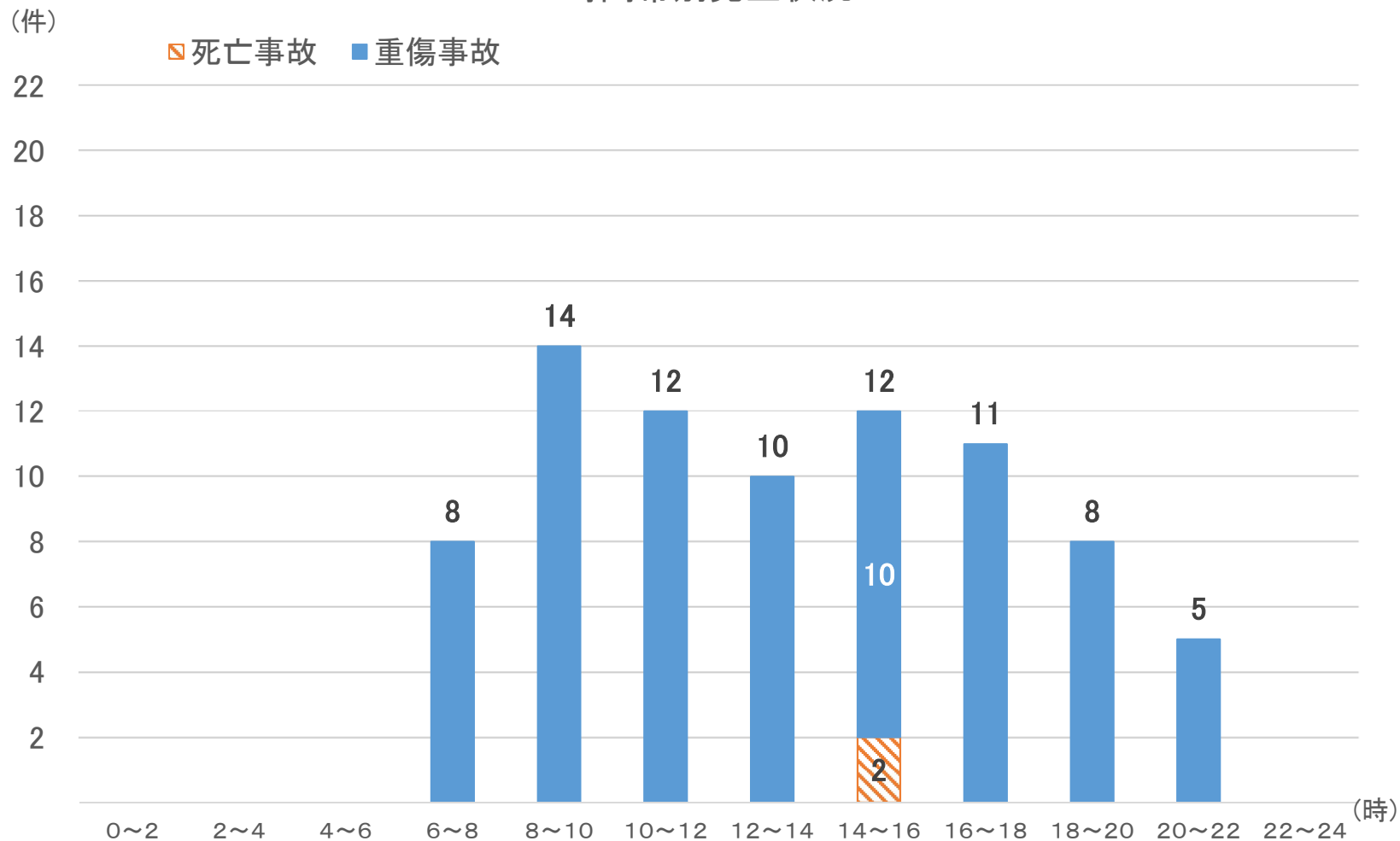
※ 1当が自転車の場合を除く

4-1 自転車対車における時間帯別発生状況(過去5年累計)

死亡事故は、全て14~16時に発生している。

重傷事故件数は、8~10時が最も多く、次いで10~12時が多い。

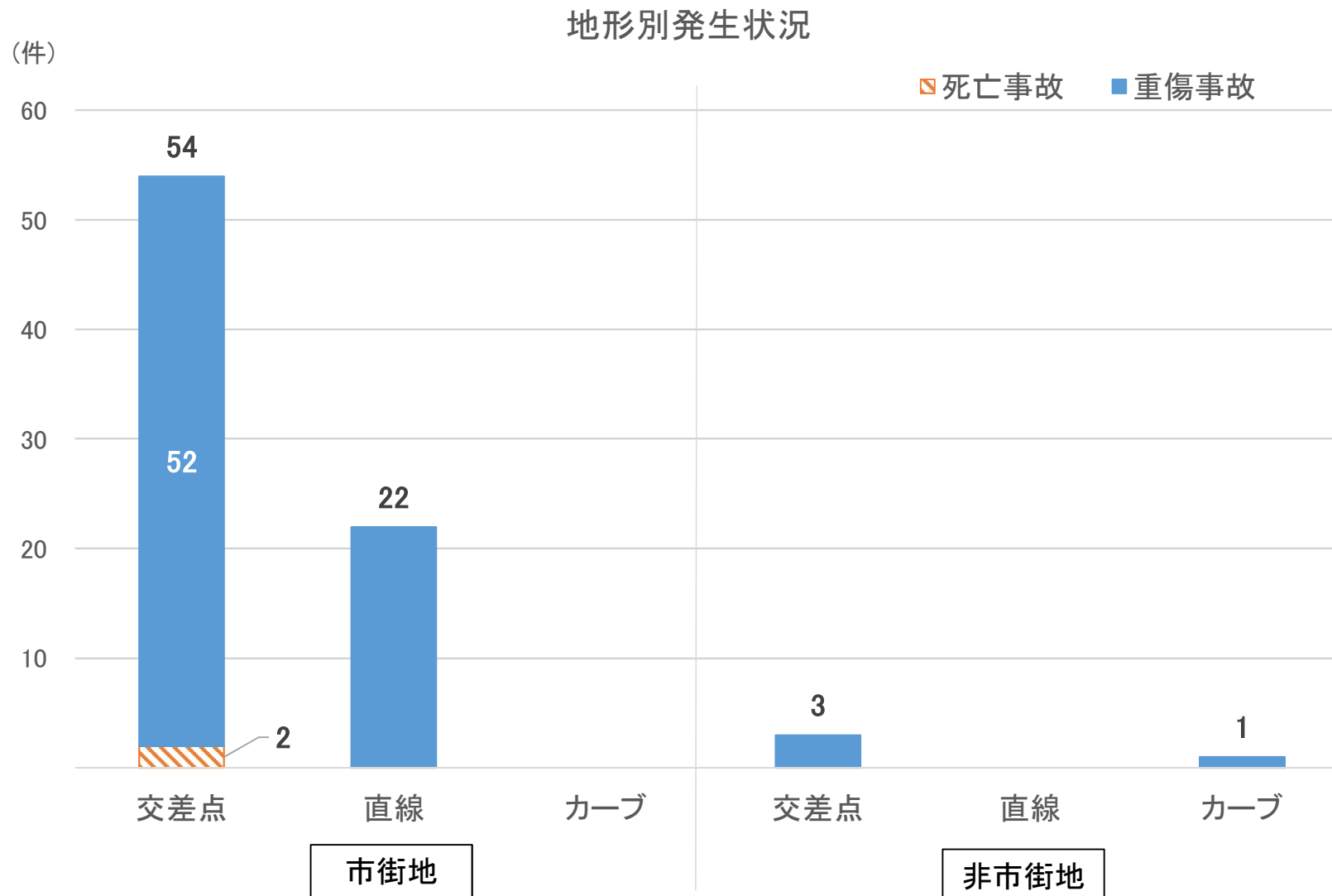
時間帯別発生状況



4-2 自転車対車における地形別発生状況(過去5年累計)

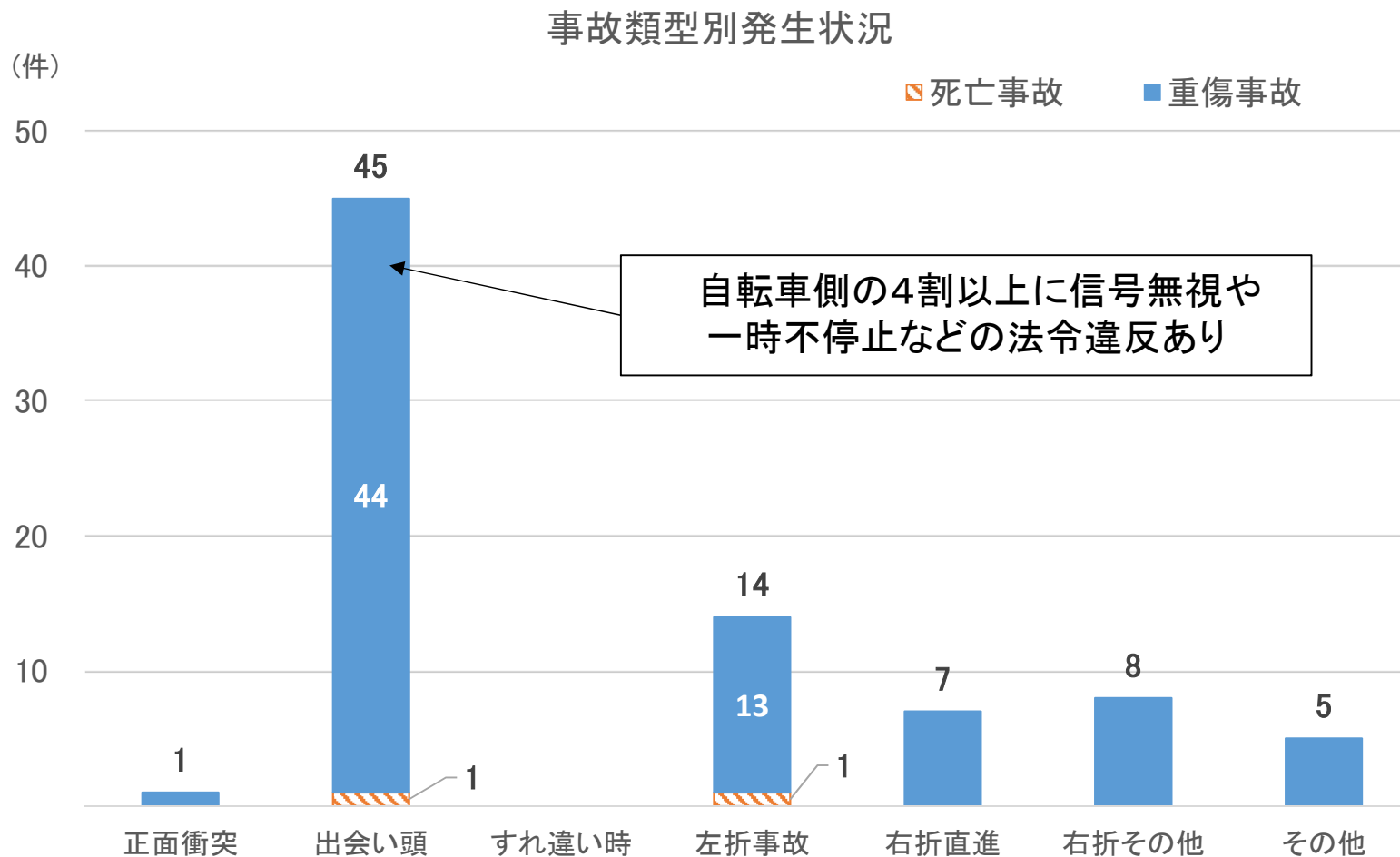
死亡事故は、全て市街地交差点で発生している。

重傷事故件数は、市街地交差点が最も多く、次いで市街地直線が多い。



4-3 自転車対車における事故類型別発生状況(過去5年累計)

死亡事故は、出会い頭、左折事故でそれぞれ1件ずつ発生している。
重傷事故件数は、出会い頭が最も多く、次いで左折事故が多い。



(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(過去5年累計)

負傷者数で見ると、65歳以上の高齢者が突出して多い。
死者は全て65歳以上である。

