

# 全道2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4年1月11日  
警察本部交通企画課

## 【概況】

- 事故類型は、人対車両が最も多く、次いで出会い頭が多い。  
死亡事故は、人対車両及び正面衝突が最も多く、次いで車両単独が多い。
- 四輪乗車中の死者のうち、3割以上がシートベルト非着用で、非着用のうち約4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10時から12時が多い。  
地形別では市街地交差点が最も多く、次いで市街地直線が多い。
- 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歳以上が突出して多く、全体の5割以上を占めている。
- 正面衝突及び車両単独は、時間帯別では10時から12時が最も多く、次いで8時から10時が多い。  
地形別では非市街地直線が最も多く、次いで非市街地カーブが多い。
- 正面衝突及び車両単独における第1当事者の年齢層別では、65歳以上高齢運転者が最も多く、次いで50歳代が多い。
- 正面衝突及び車両単独における第1当事者の違反別では、操作不適が突出して多く、そのうちスリップが要因となる事故が約9割を占める。  
スリップが要因となる事故の時間帯別では、14時から16時が最も多い。

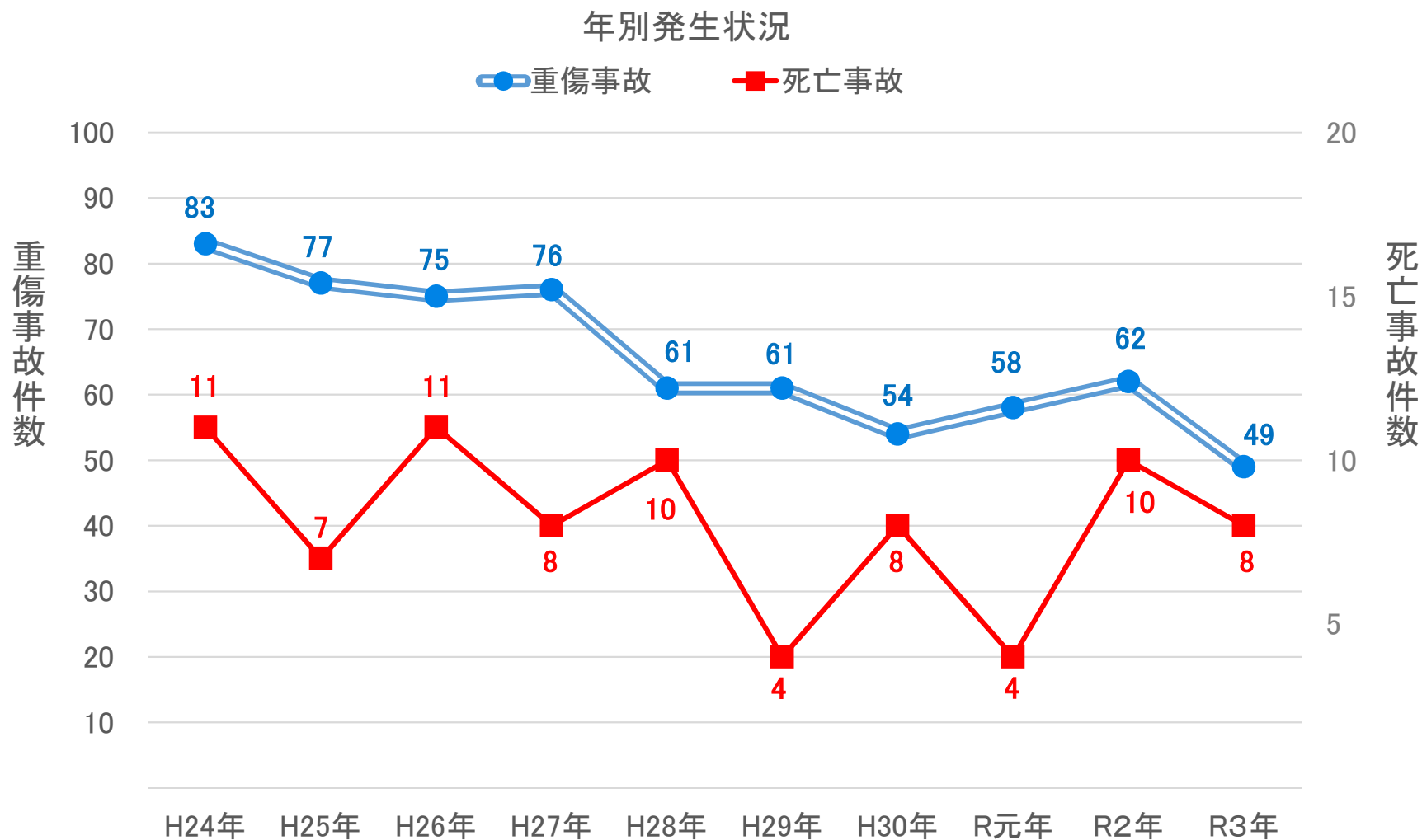
注1 本資料は、令和3年9月末日までに入手した2月中発生 of 事故データにより作成したものである。

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。

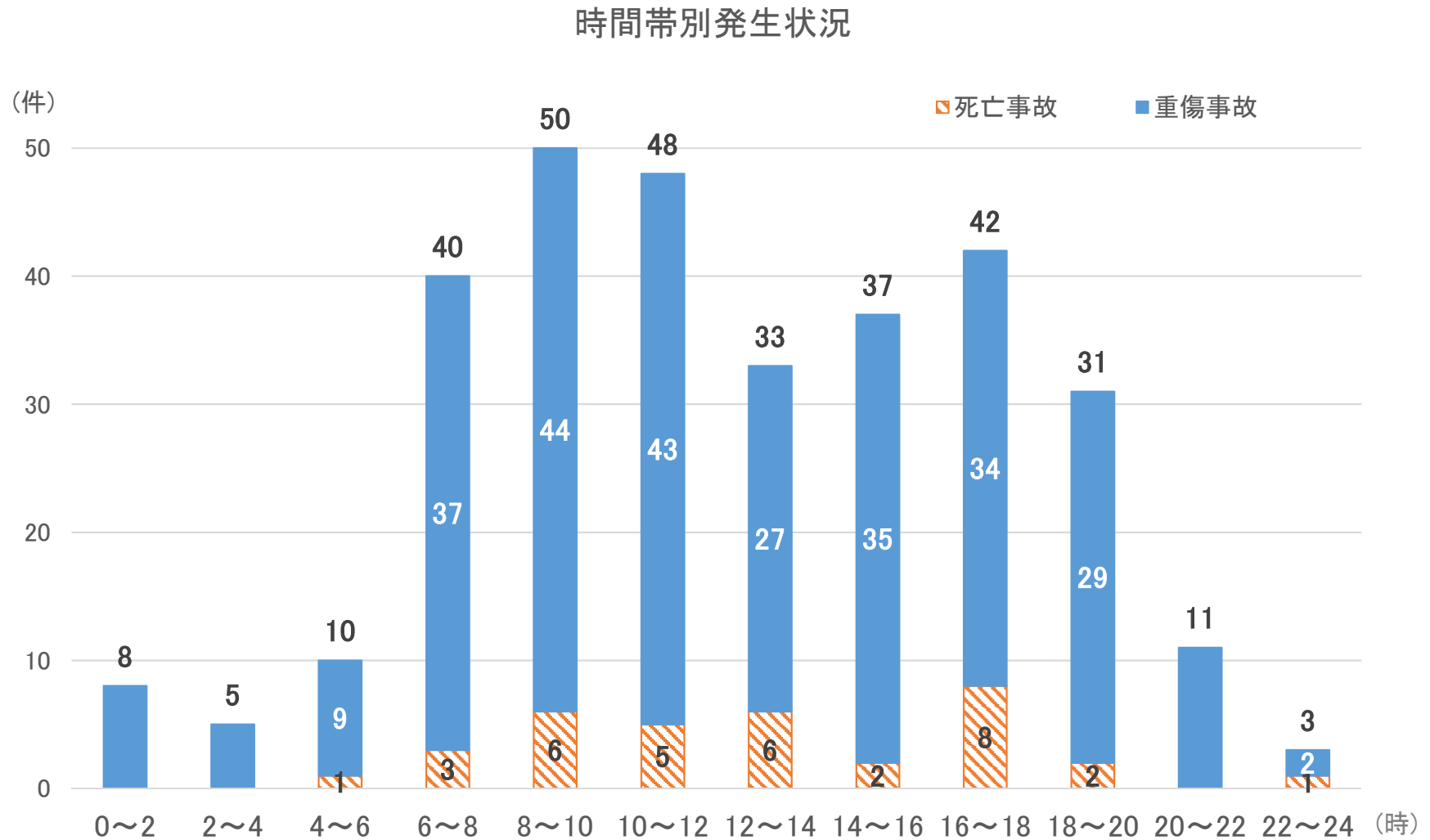
## 1-1 年別死亡・重傷事故発生状況

年別の死亡事故件数については、増減を繰り返し、横ばいとなっている。  
重傷事故件数については減少傾向にあり、令和3年は過去10年で最も少なかった。



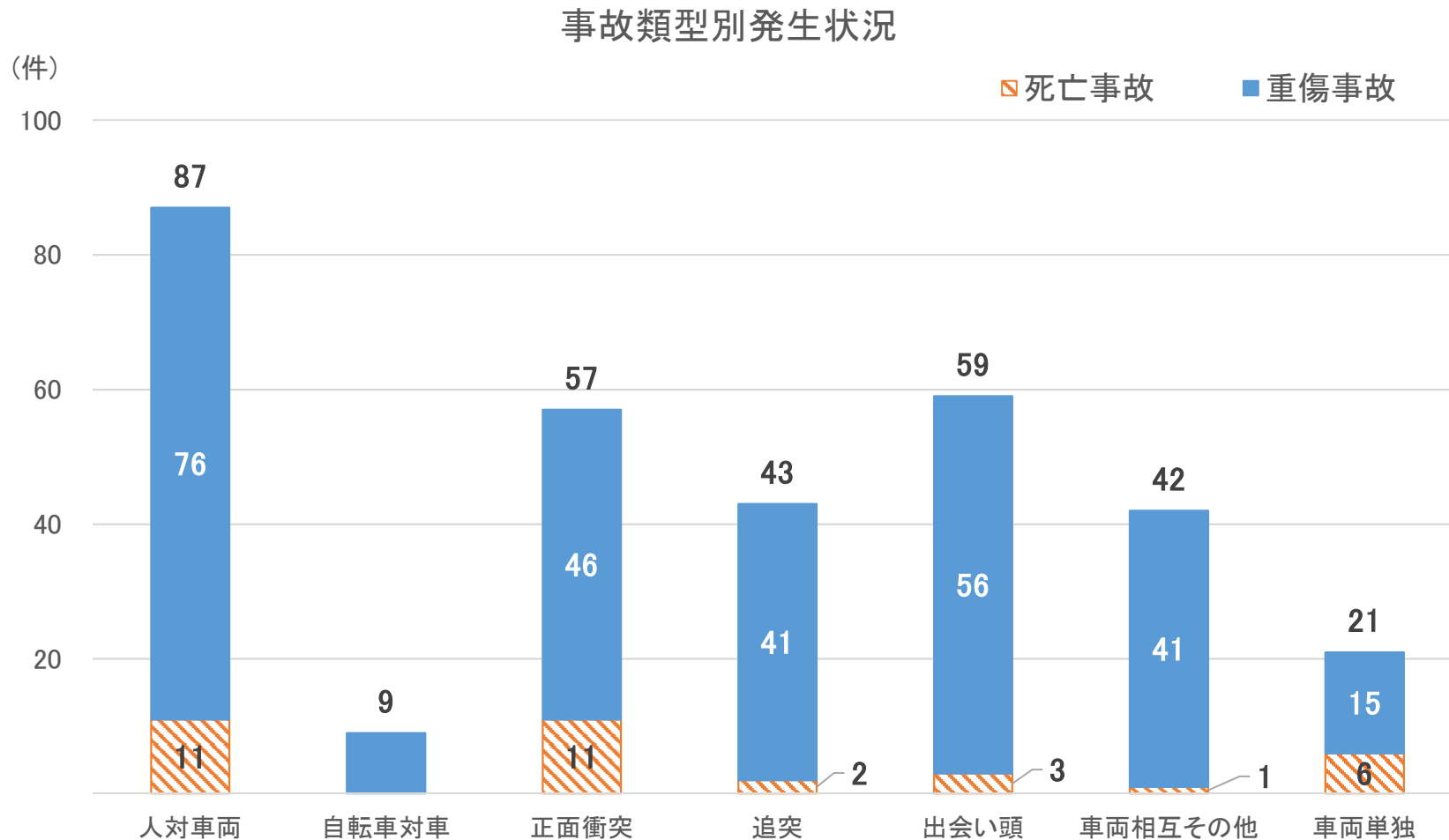
## 1-2 時間帯別死亡・重傷事故発生状況

8時～10時が最も多く、次いで10時～12時が多い。



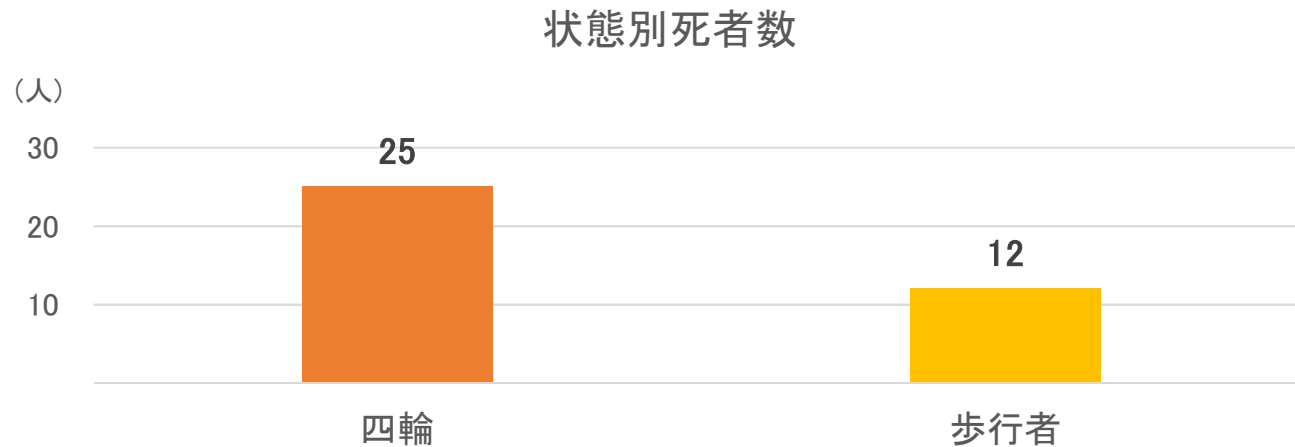
### 1-3 事故類型別死亡・重傷事故発生状況

人対車両が最も多く、次いで出会い頭が多い。  
死亡事故は人対車両及び正面衝突が最も多く、次いで車両単独が多い。

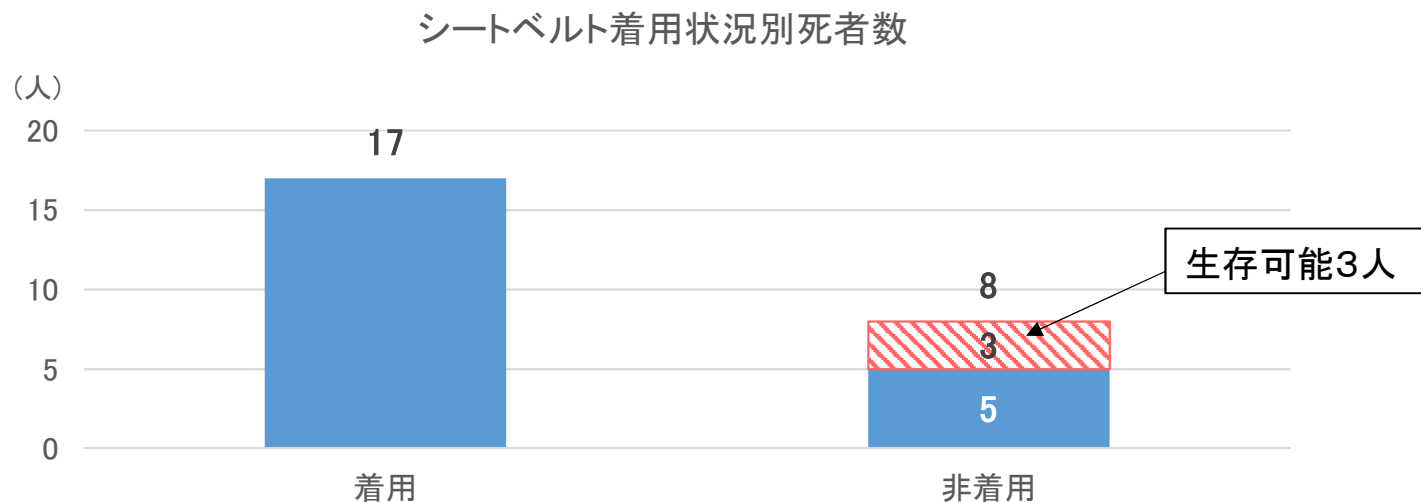


## 1-4 状態別死者数、シートベルト着用関係

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。

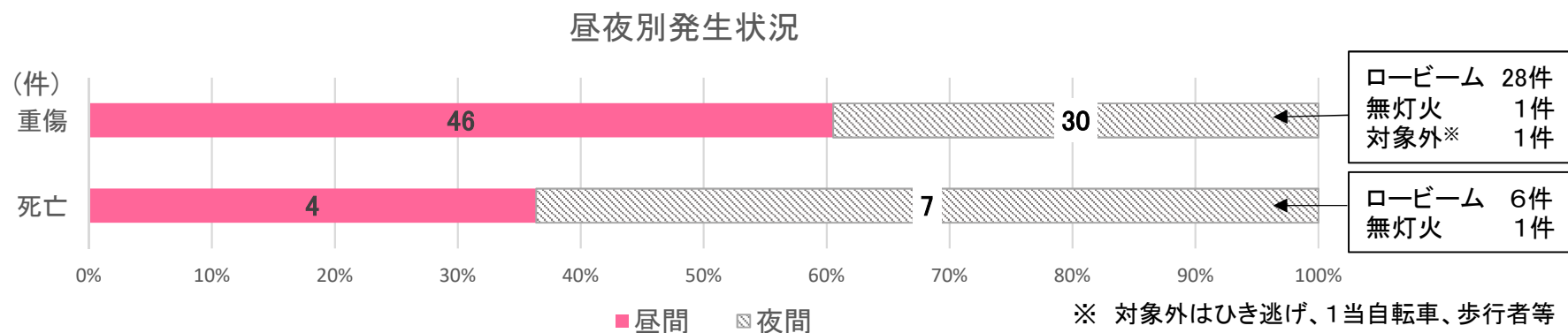
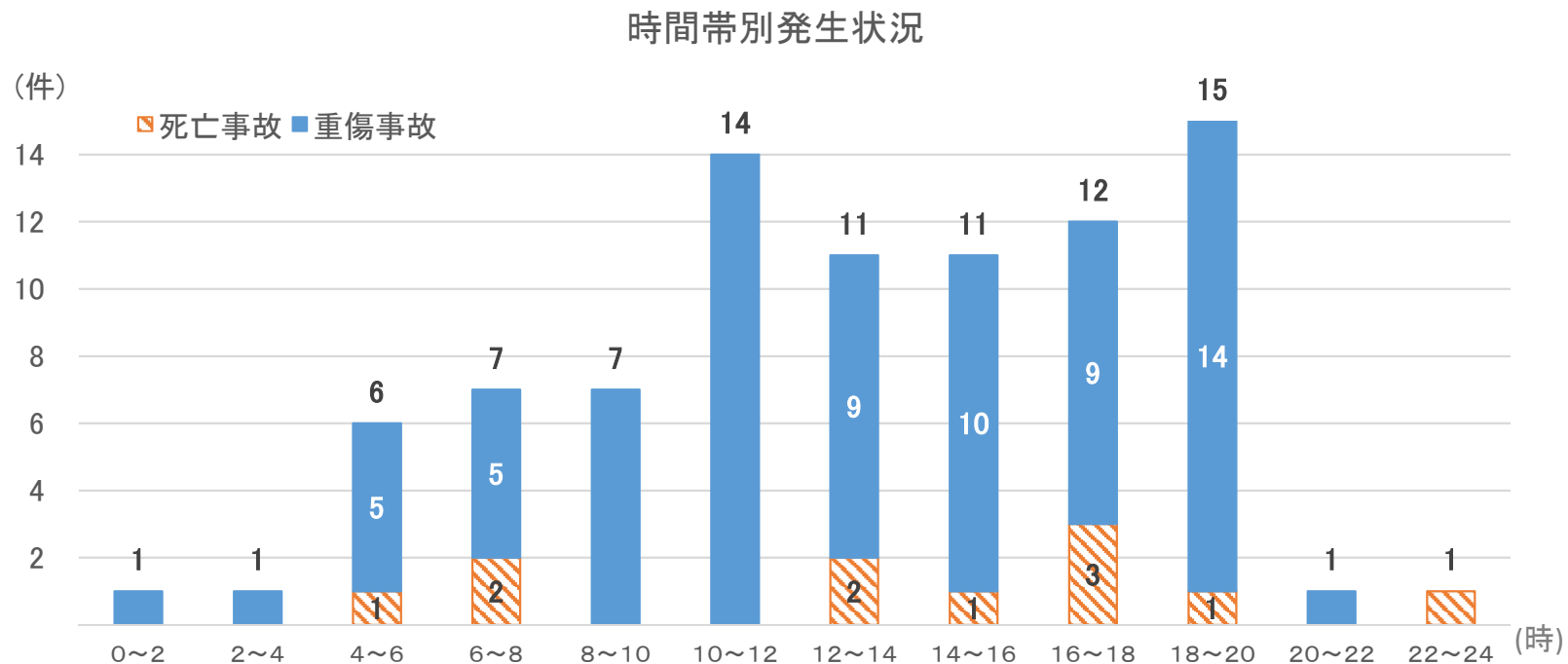


シートベルト着用対象者(四輪)の死者25人中、シートベルト非着用者は8人(32.0%)であり、このうち3人(37.5%)はシートベルトを着用していれば助かった可能性が高い。



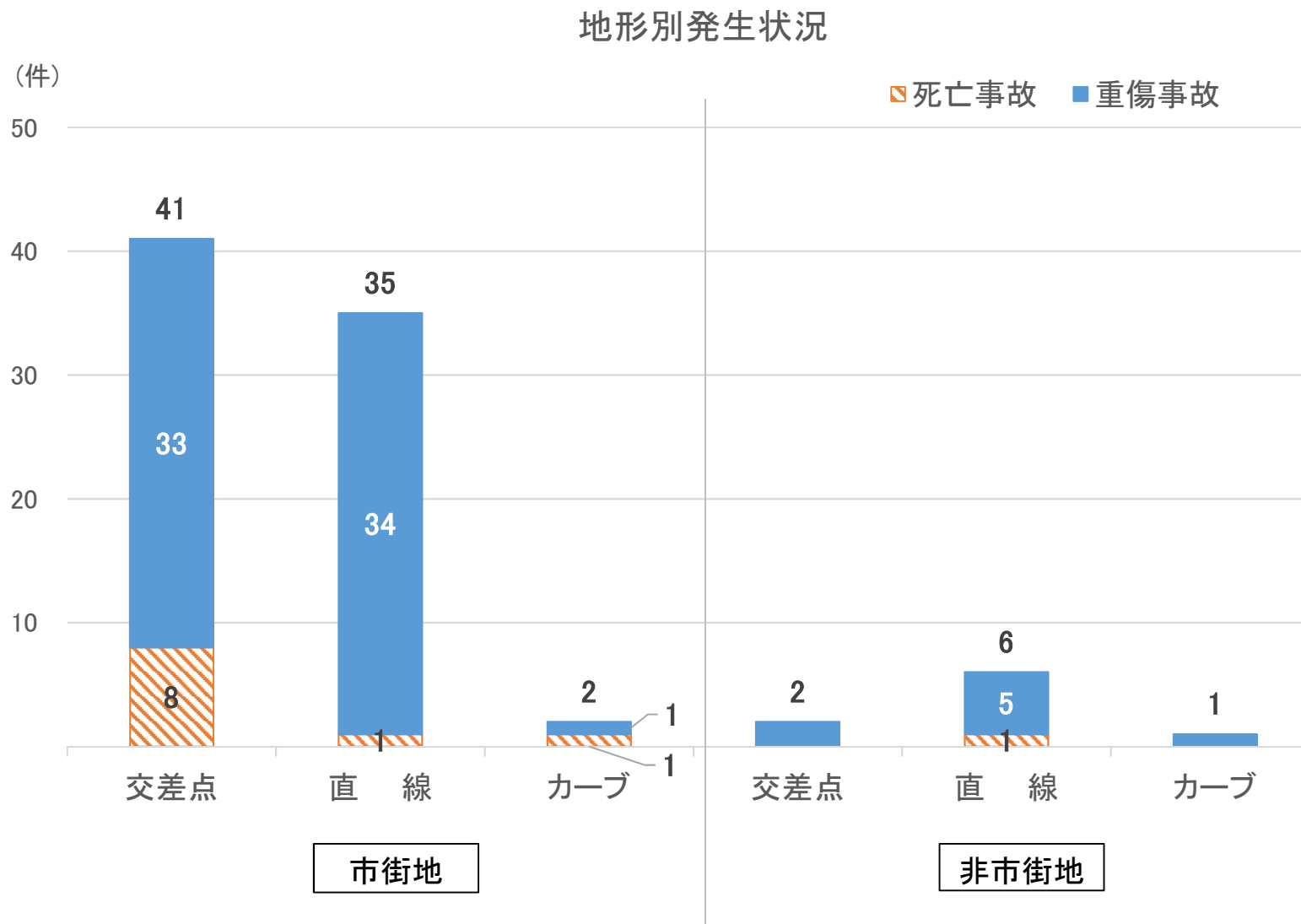
## 2-1 人对車両における時間帯別発生状況

18～20時が最も多く、次いで10時～12時が多い。



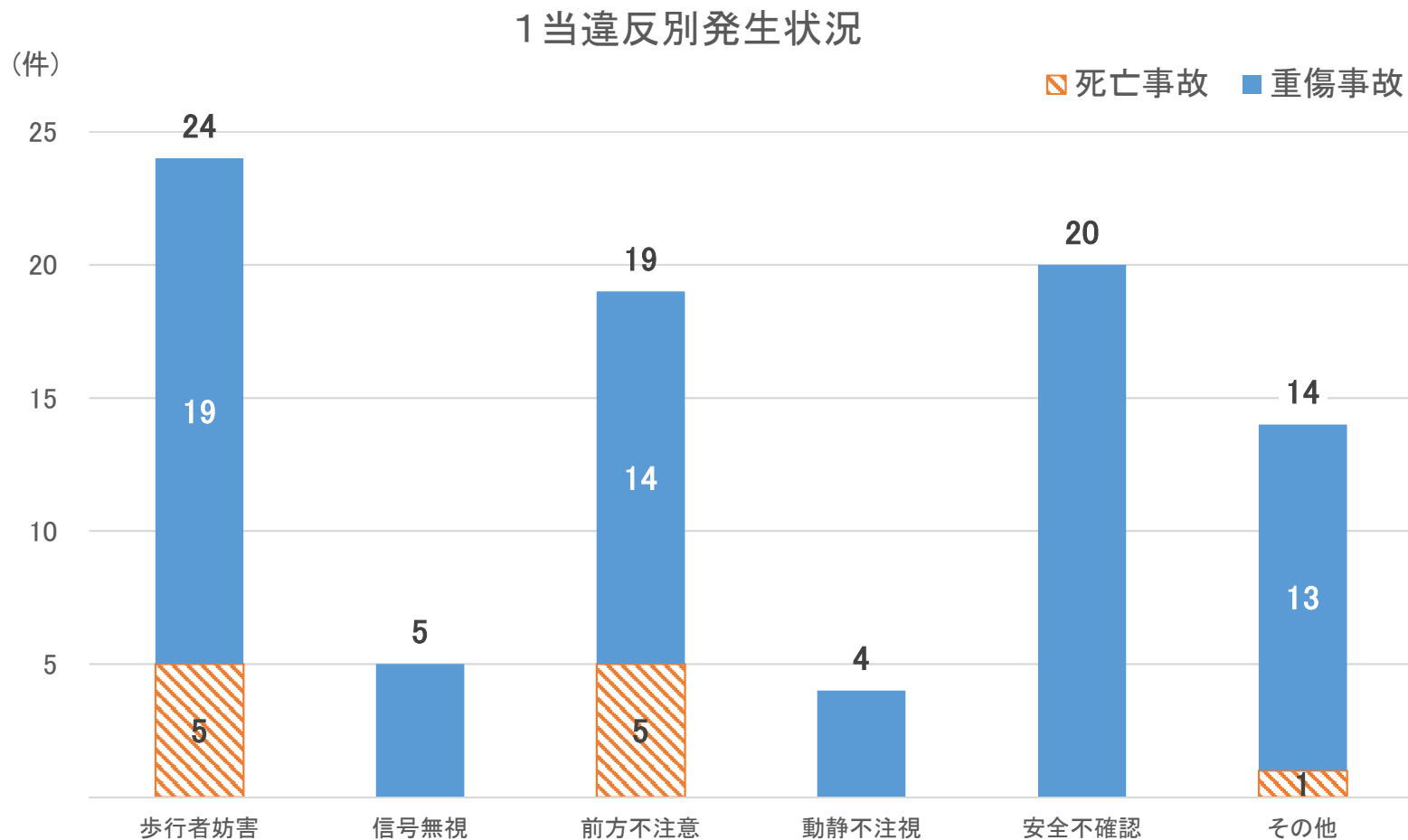
## 2-2 人对車両における地形別発生状況

市街地交差点及び市街地直線で約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

歩行者妨害が最も多く、次いで安全不確認が多い。

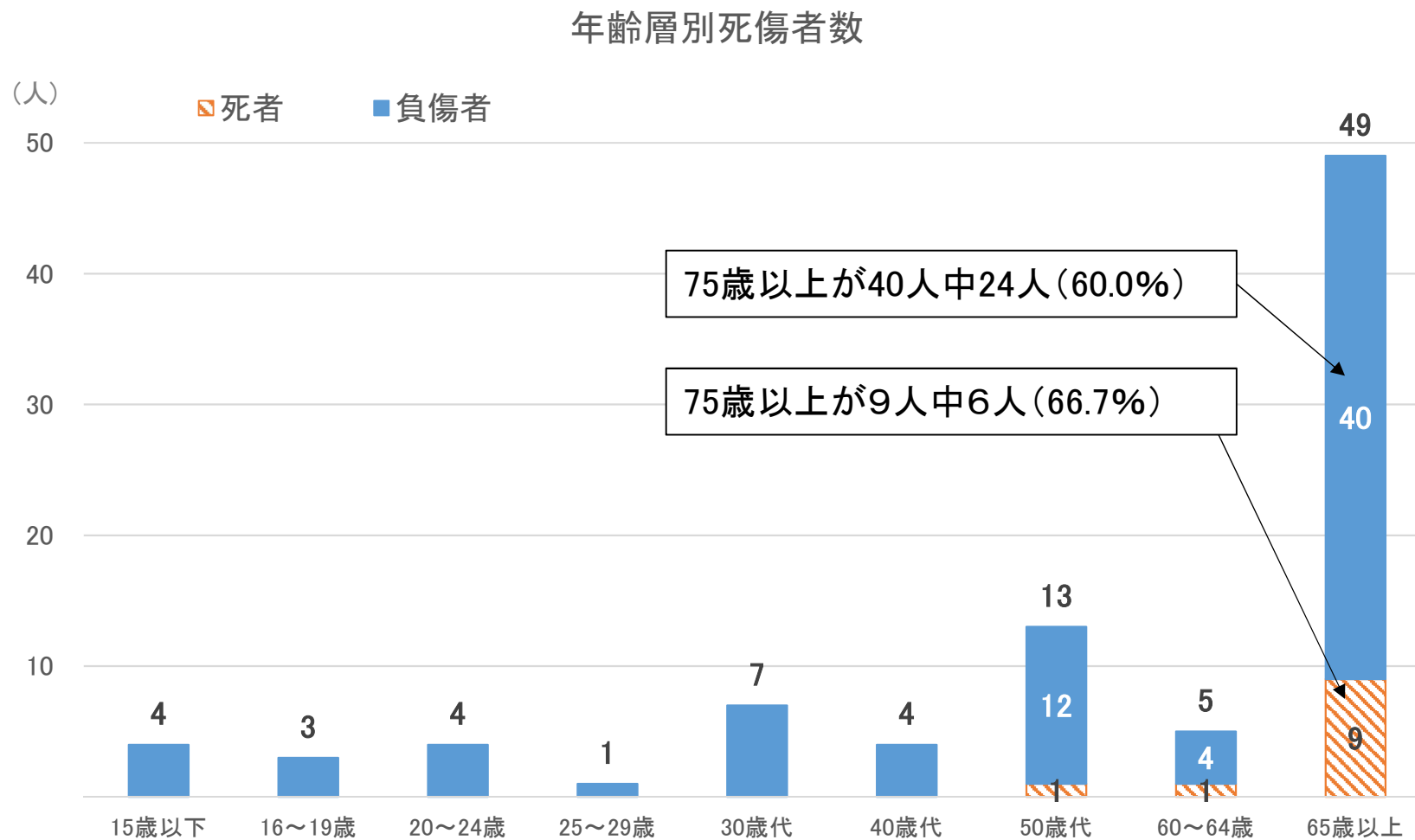


※ 1当が歩行者及び不明の場合を除く



## 2-4 人对車両における年齢層別死傷者数

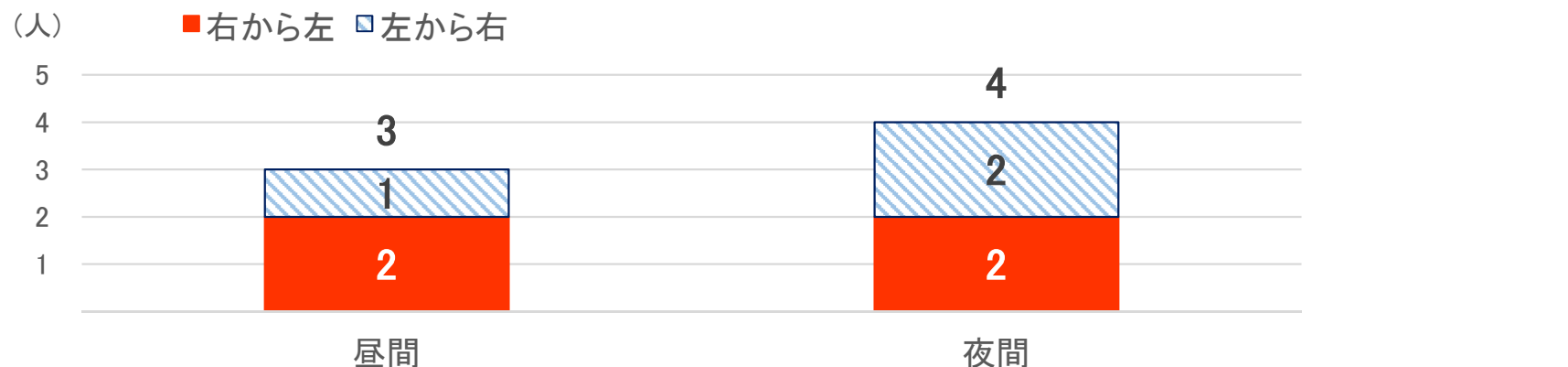
65歳以上が突出して多く、全体の5割以上を占めている。



## 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

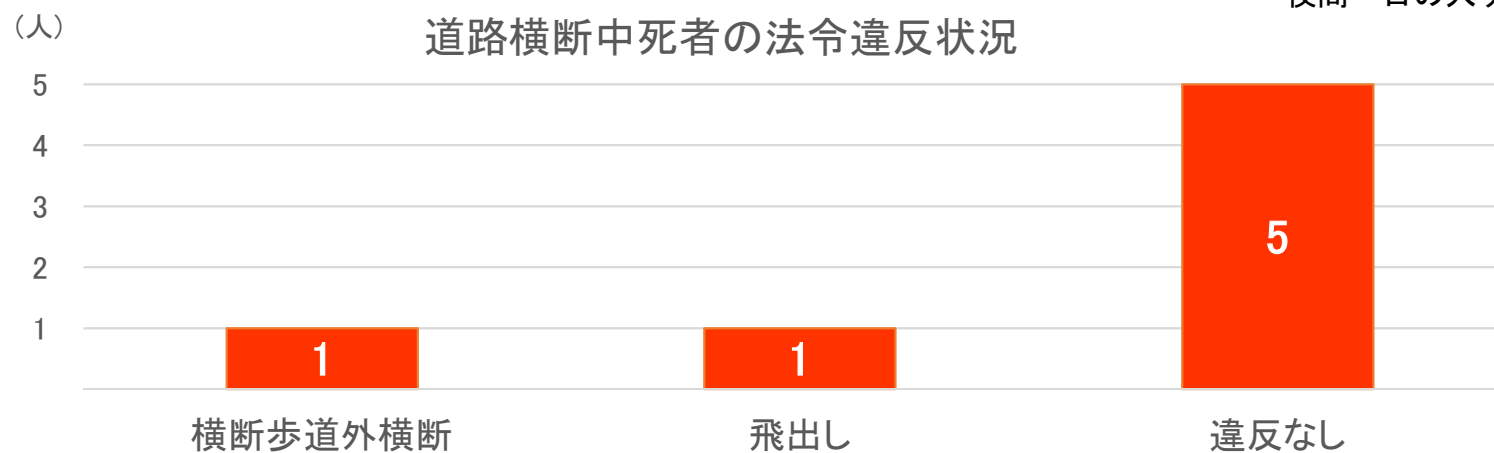
人対車両における道路横断中の死者7人中、昼間が3人、夜間が4人であり、4人(57.1%)が右から左へ横断中の事故である。

道路横断中死者の横断方向(昼夜別)



昼間～日の出から日の入りまで  
夜間～日の入りから日の出まで

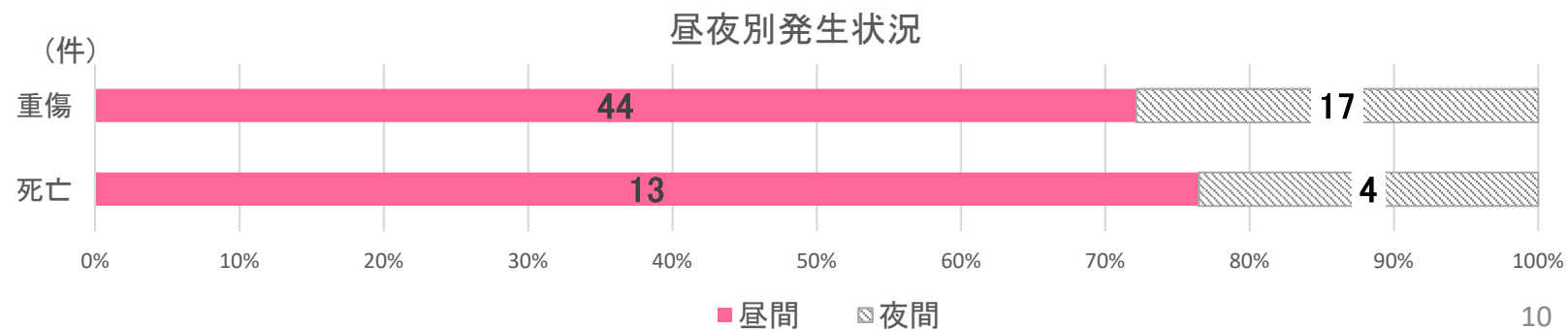
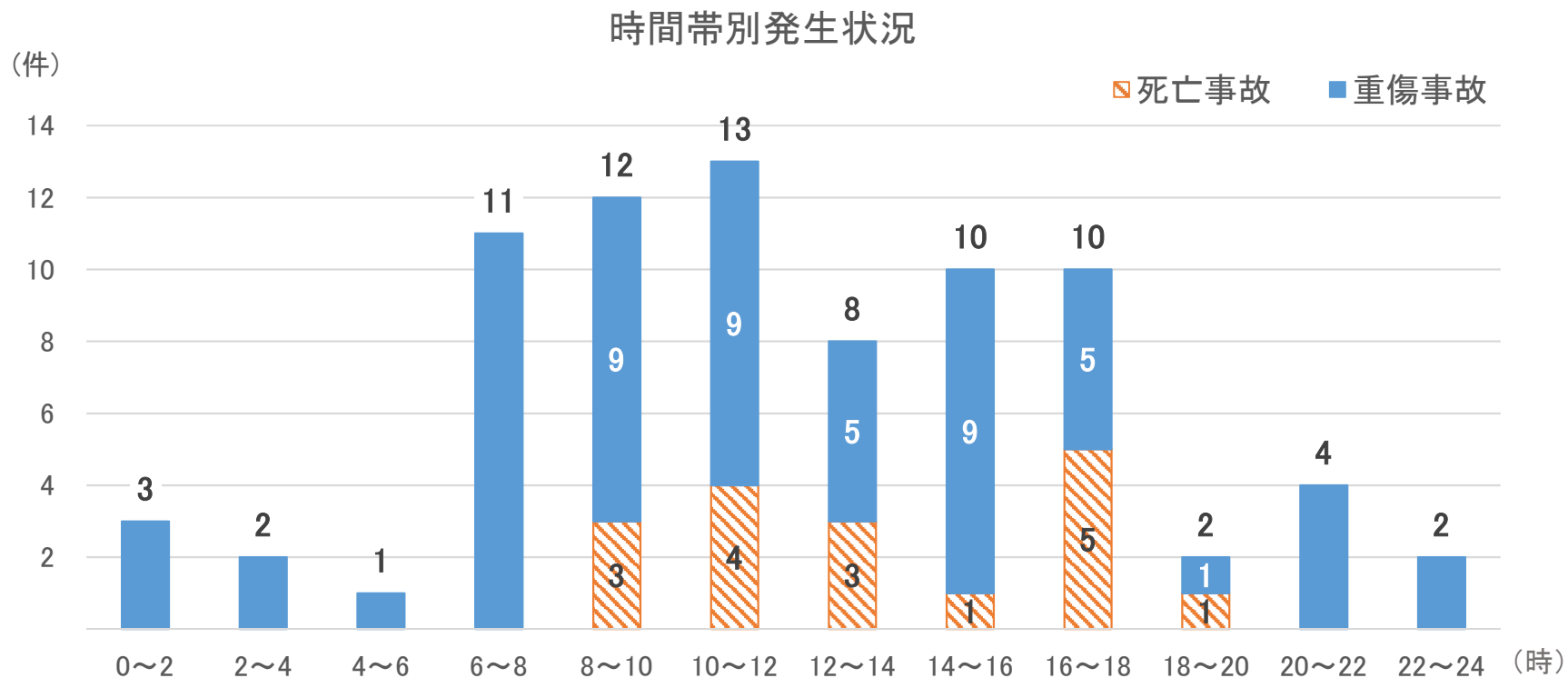
道路横断中死者の法令違反状況



道路横断中の死者7人のうち、横断歩道外横断等の「違反あり」が2人(28.6%)となっている。

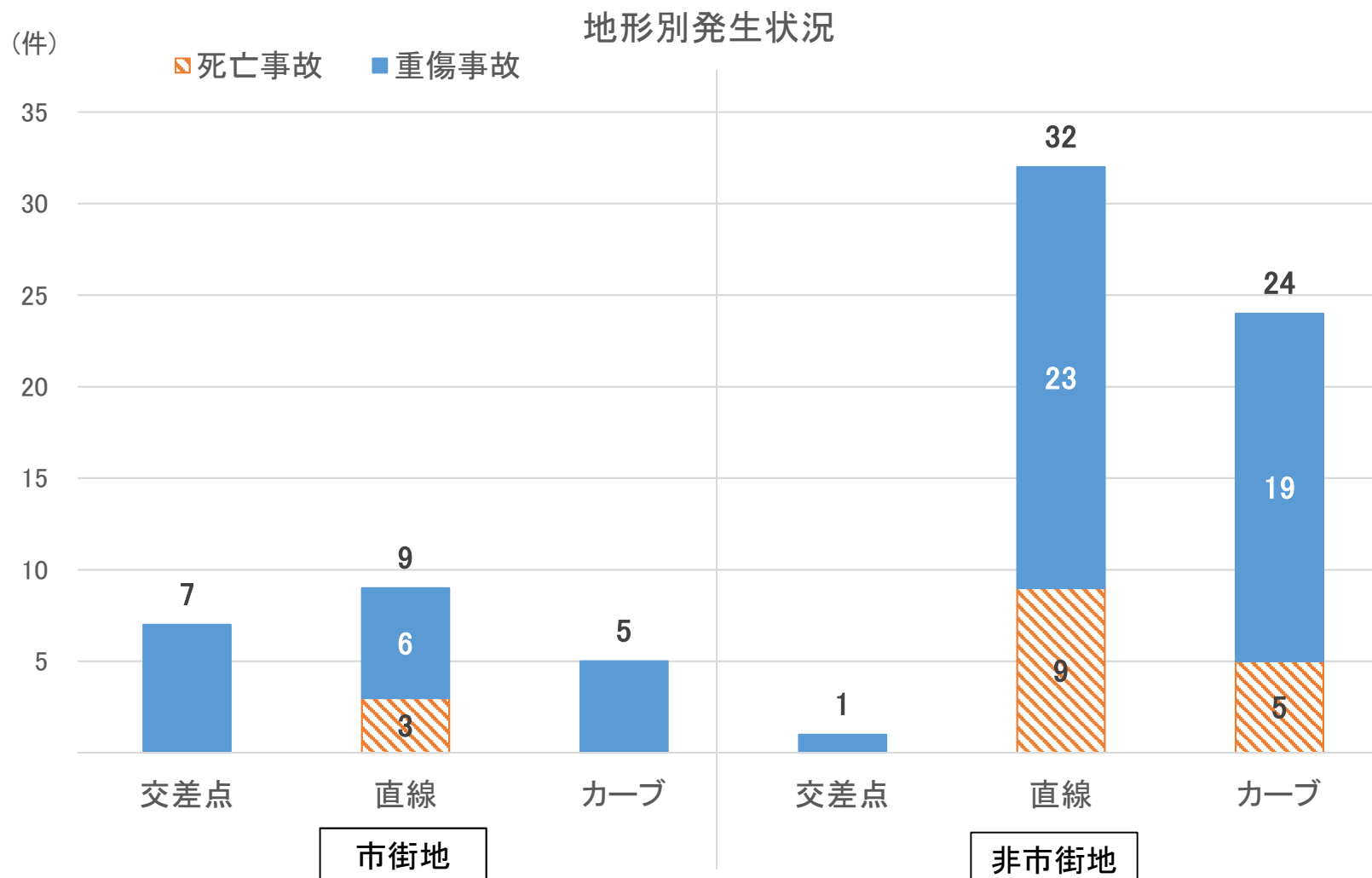
### 3-1 正面衝突・車両単独における時間帯別発生状況

10時～12時が最も多く、次いで8時～10時が多い。



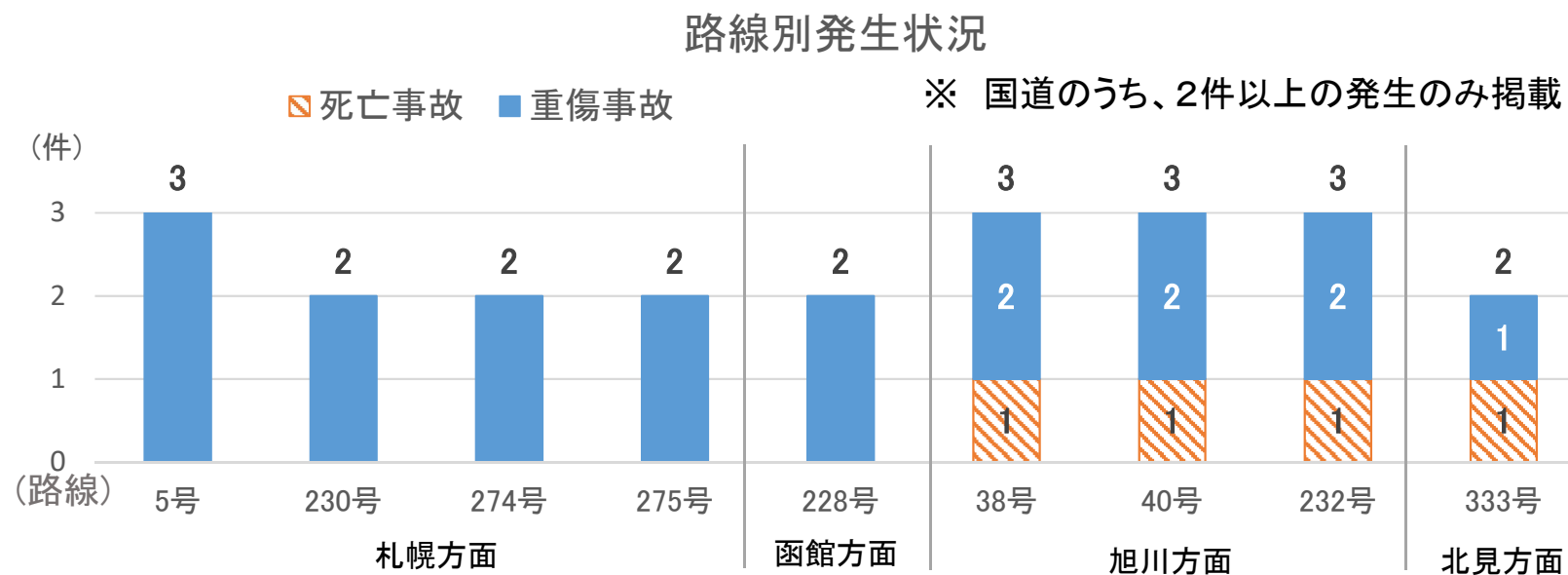
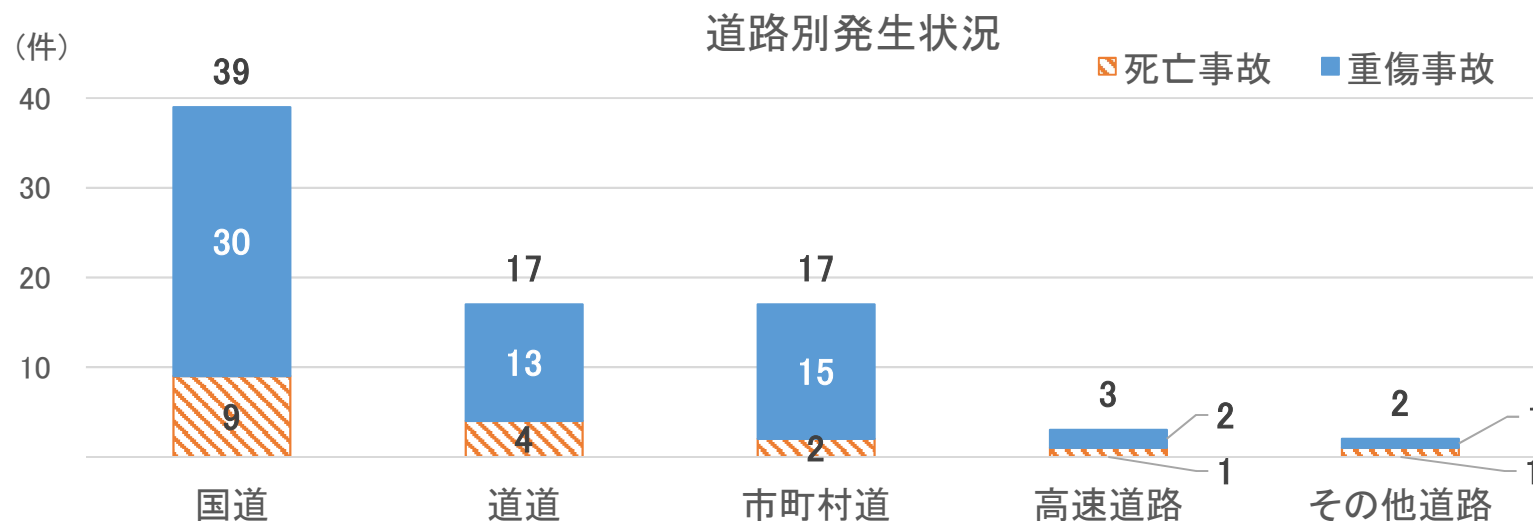
## 3-2 正面衝突・車両単独における地形別発生状況

非市街地直線が最も多く、次いで非市街地カーブが多い。



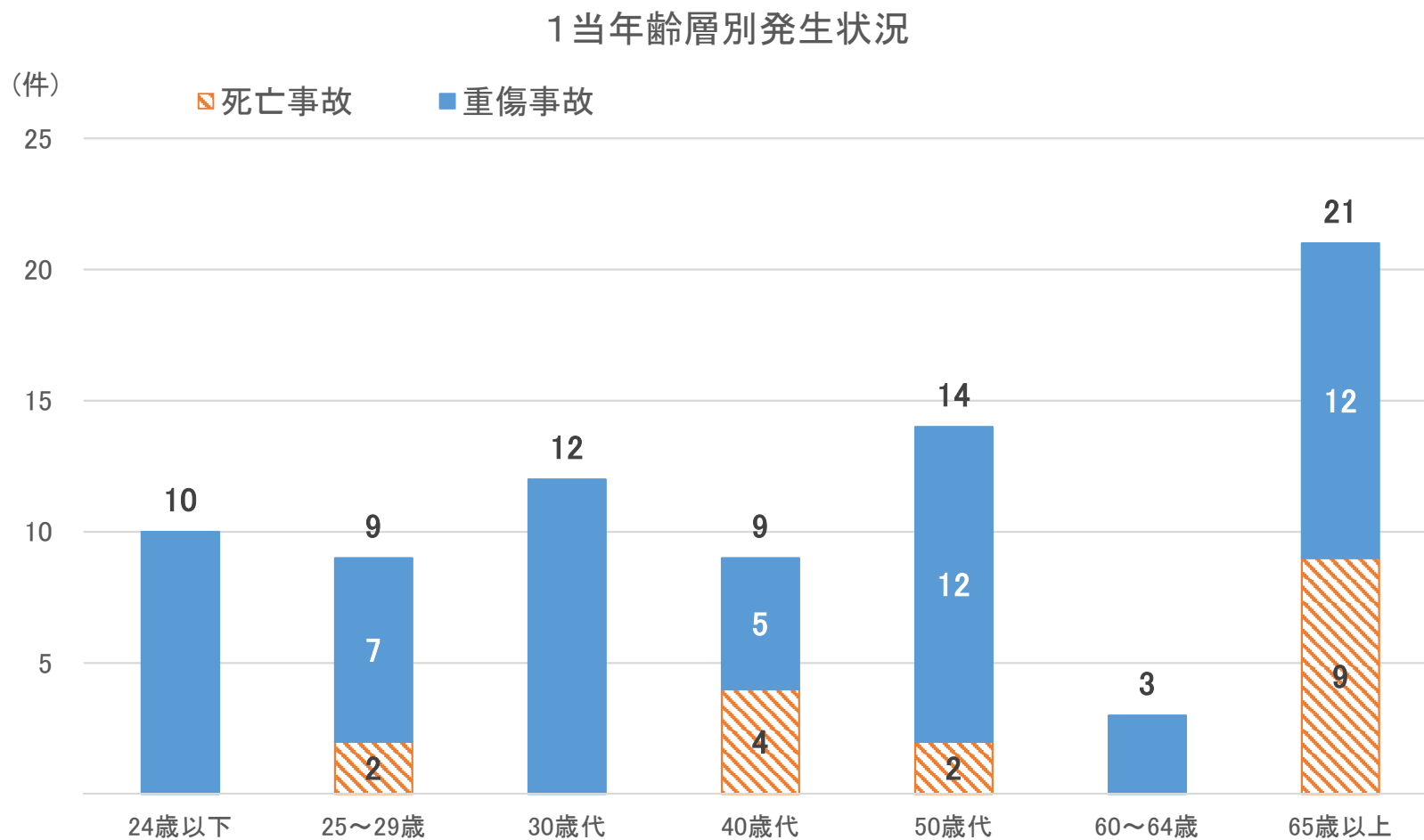
### 3-3 正面衝突・車両単独における道路別発生状況

国道が最も多い。



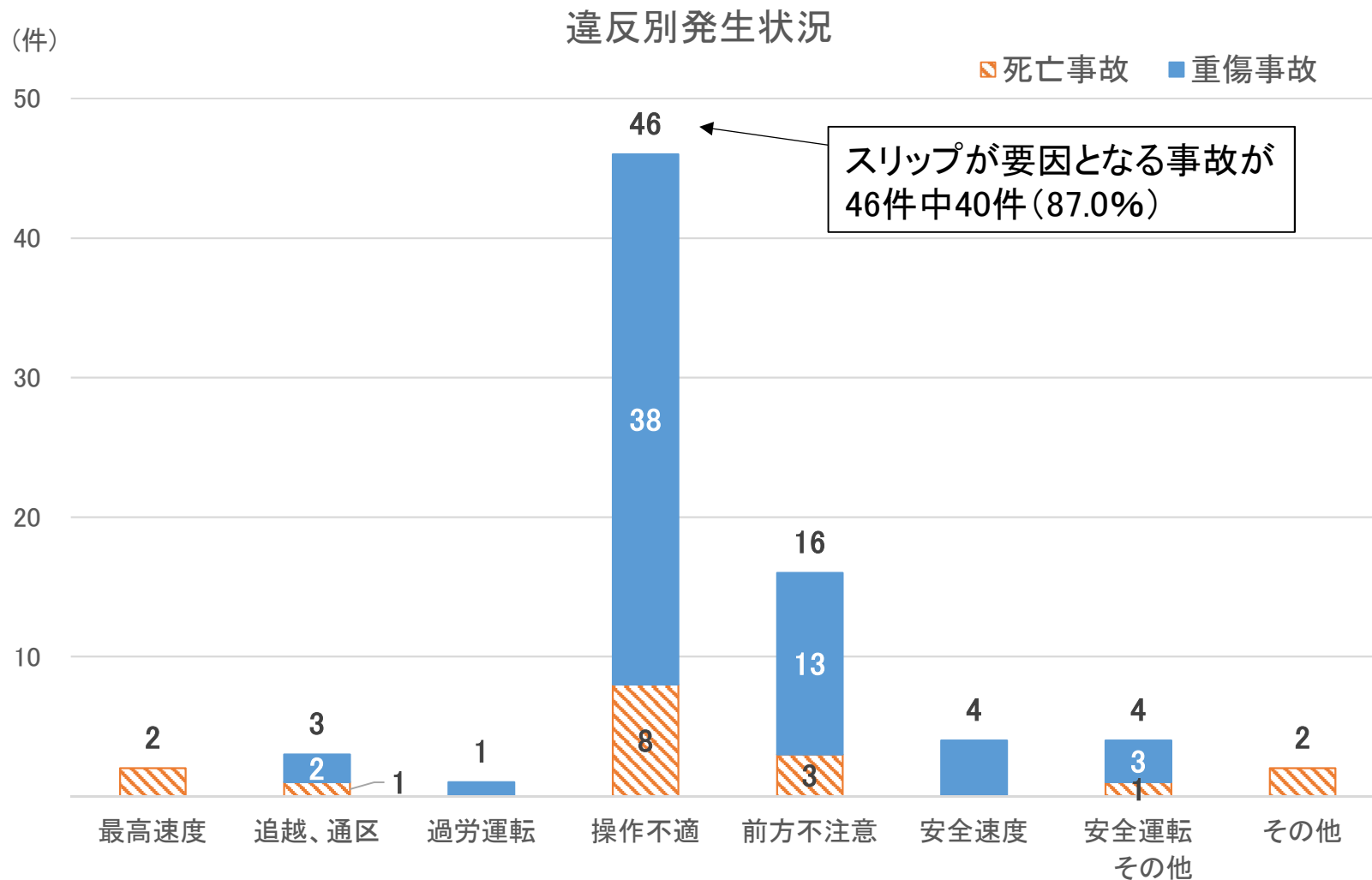
### 3-4 正面衝突・車両単独における1当の年齢層別発生状況

65歳以上が最も多く、次いで50歳代が多い。



### 3-5 正面衝突・車両単独における1当の違反別発生状況

操作不適が突出して多く、次いで前方不注意が多い。



### 3-6 正面衝突・車両単独におけるスリップ事故の時間帯別発生状況

14時～16時が最も多く、次いで8時～10時及び10時～12時が多い。

