

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5年4月14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、約4割がシートベルト非着用で、非着用のうち約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、
 - ・ 発生件数全体で見ると、時間帯別では18時から20時が最も多く、死亡事故は、20時～22時が最も多い。
 - ・ 地形別では、市街地交差点・直線で9割以上を占めている。
 - ・ 人対車両の第1当事者(車両)の違反別では、前方不注意が最も多く、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うち、夜間の死者の6割以上が右から横断である。
また、歩行者側の5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、地形別では非市街地直線が最も多く、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、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14時から16時、地形別では市街地の交差点が最も多い。
 - ・ 事故類型別では出会い頭が最も多く、出会い頭のうち、自転車側の約5割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。

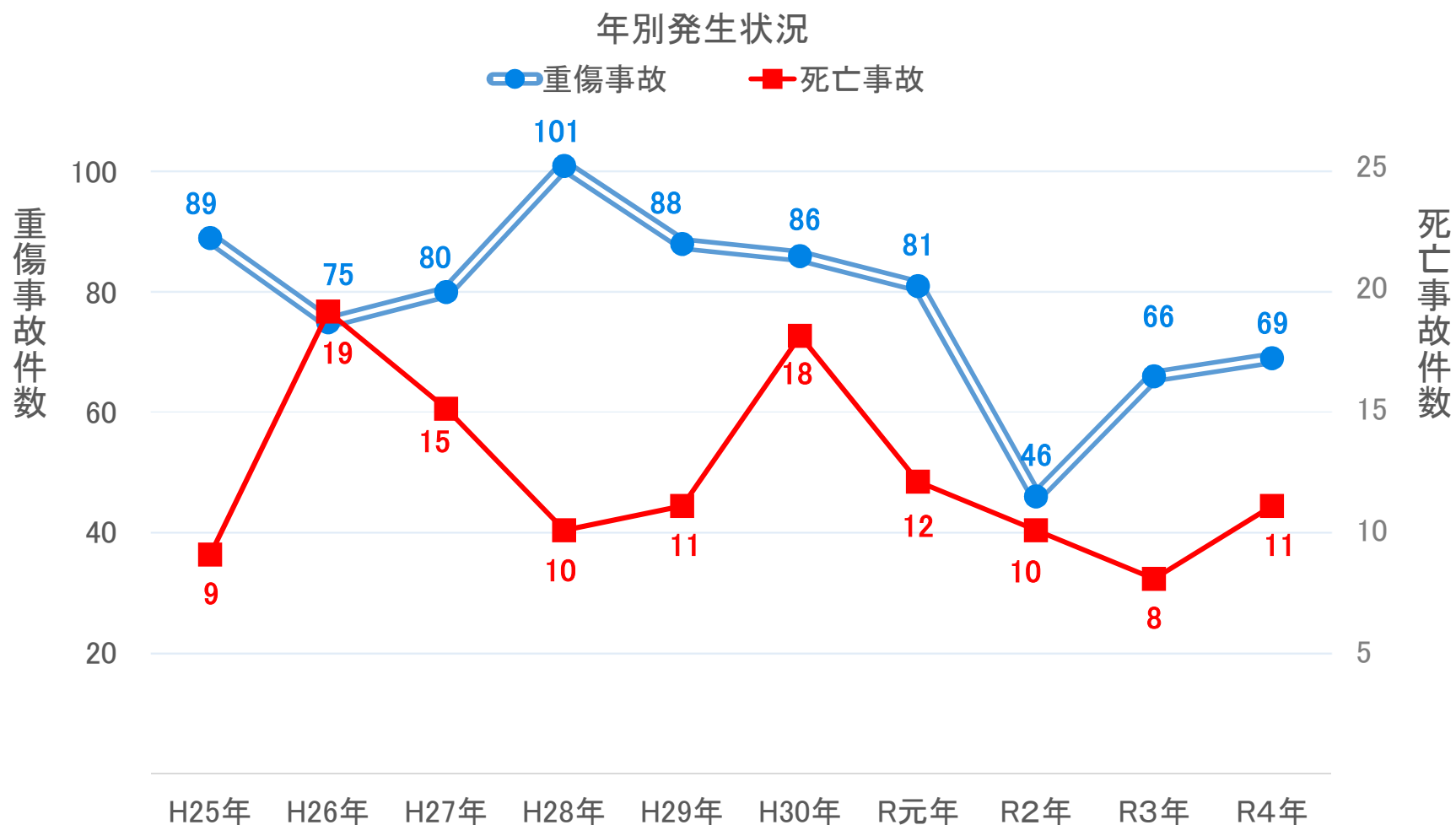
注1 本資料は、令和4年12月末日までに入手した5月中発生 of 事故データにより作成したものである。

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。

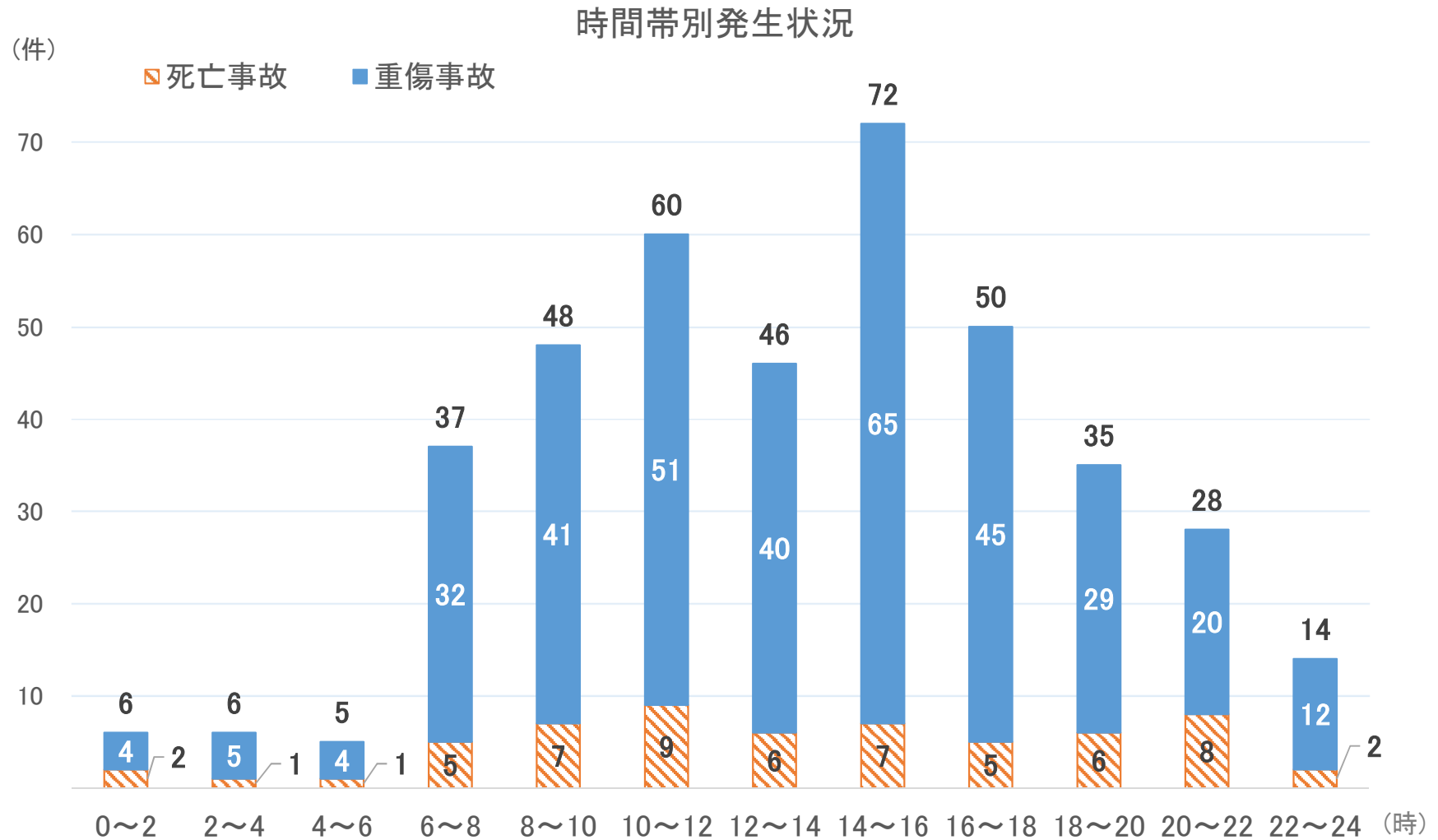
1-1 年別死亡・重傷事故発生状況(過去10年)

死亡事故件数、重傷事故件数はともに増減を繰り返しながらも減少傾向で推移している。



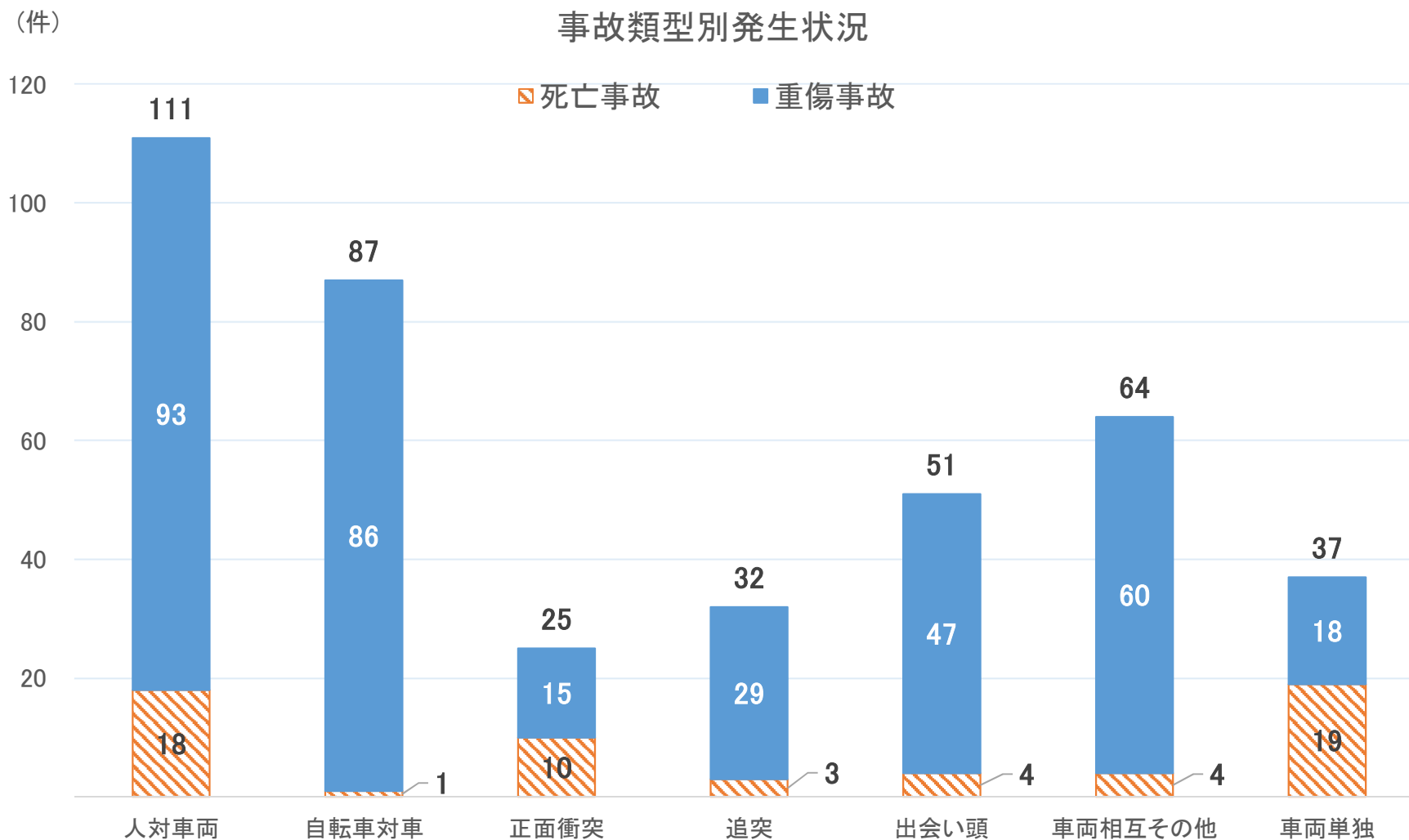
1-2 時間帯別死亡・重傷事故発生状況(過去5年累計)

発生件数全体では、14時～16時が最も多く、次いで10時～12時が多い。
死亡事故は、10時～12時が最も多く、次いで20時～22時が多い。



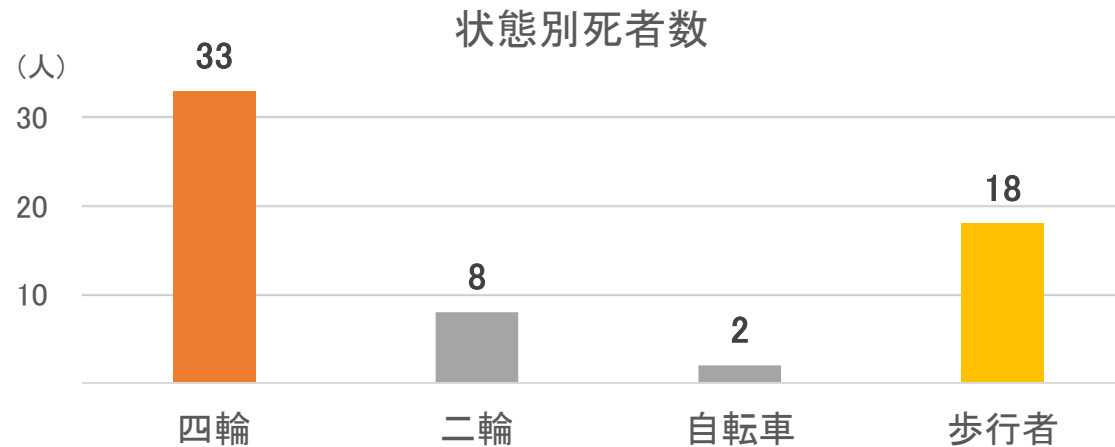
1-3 事故類型別死亡・重傷事故発生状況(過去5年累計)

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。

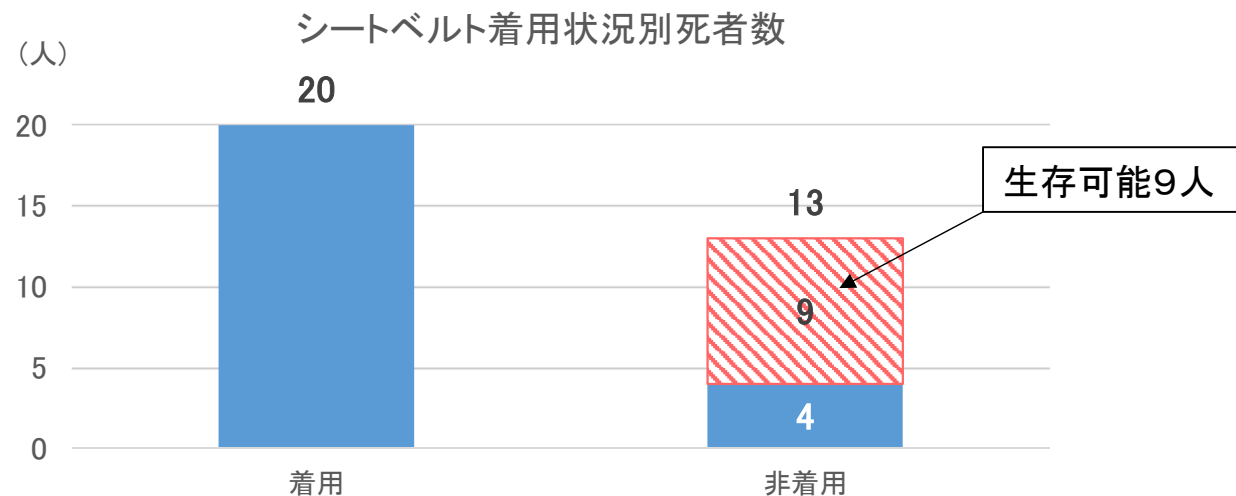


1-4 状態別死者数、シートベルト着用関係(過去5年累計)

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。

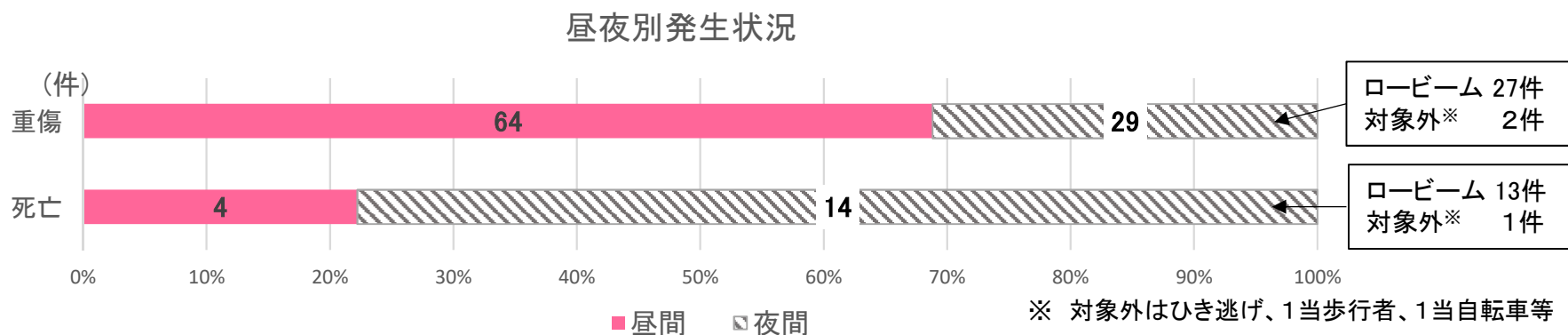
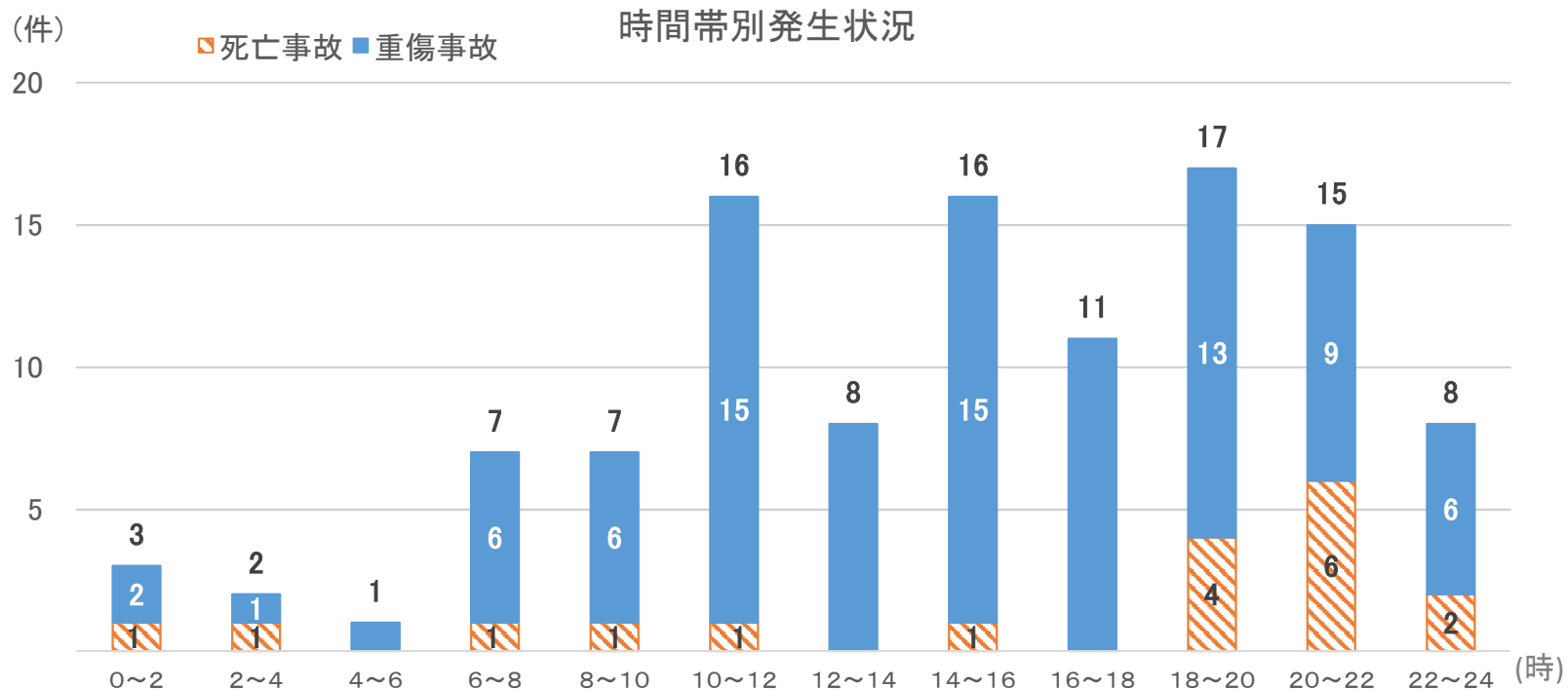


シートベルト着用対象者(四輪)の死者33人中、シートベルト非着用者は13人(39.4%)であり、このうち9人(69.2%)はシートベルトをしていれば助かった可能性が高い。



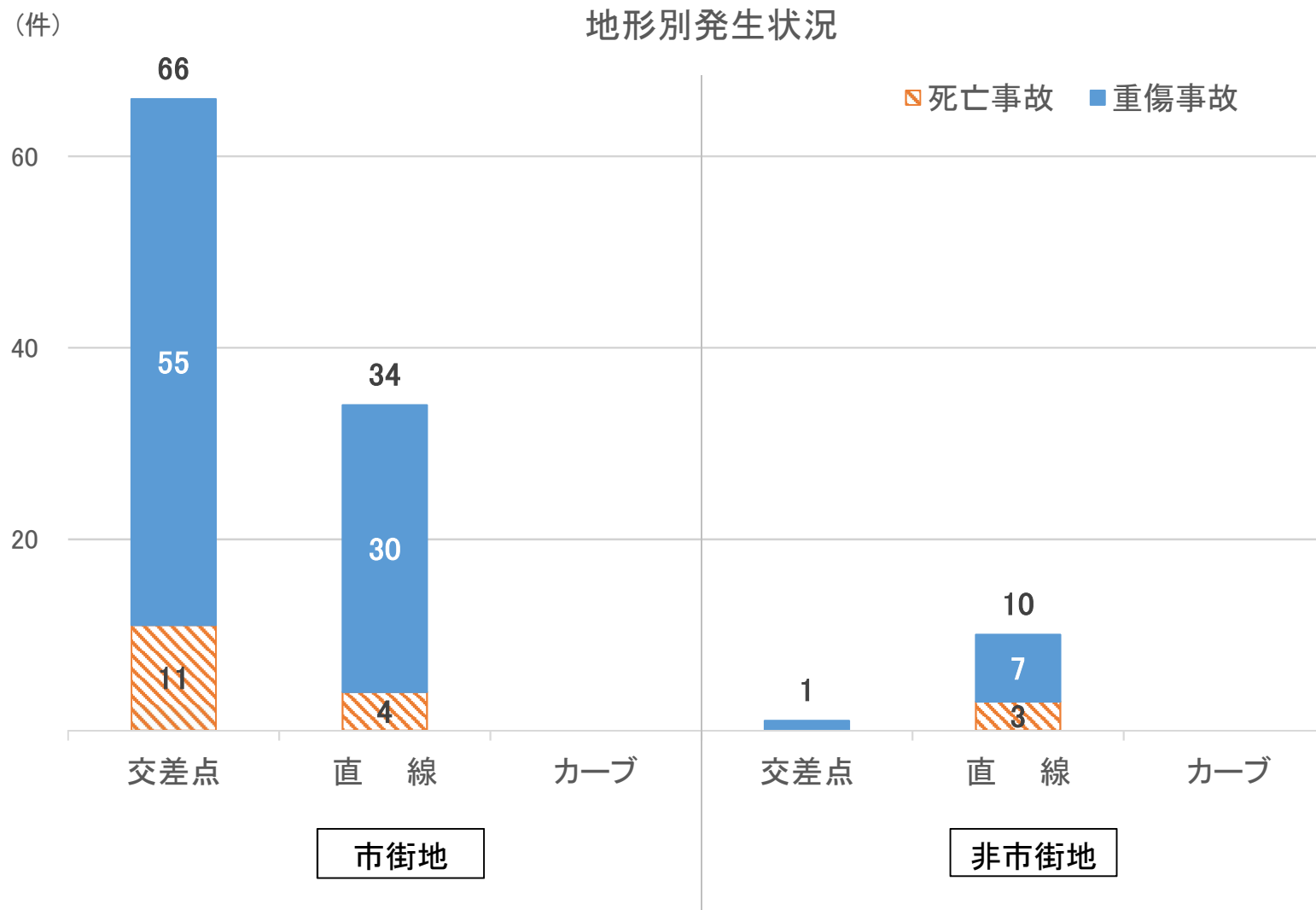
2-1 人対車両における時間帯別発生状況(過去5年累計)

発生件数全体では、18時～20時が最も多い。
死亡事故は、20時～22時が最も多く、次いで18時～20時が多い。



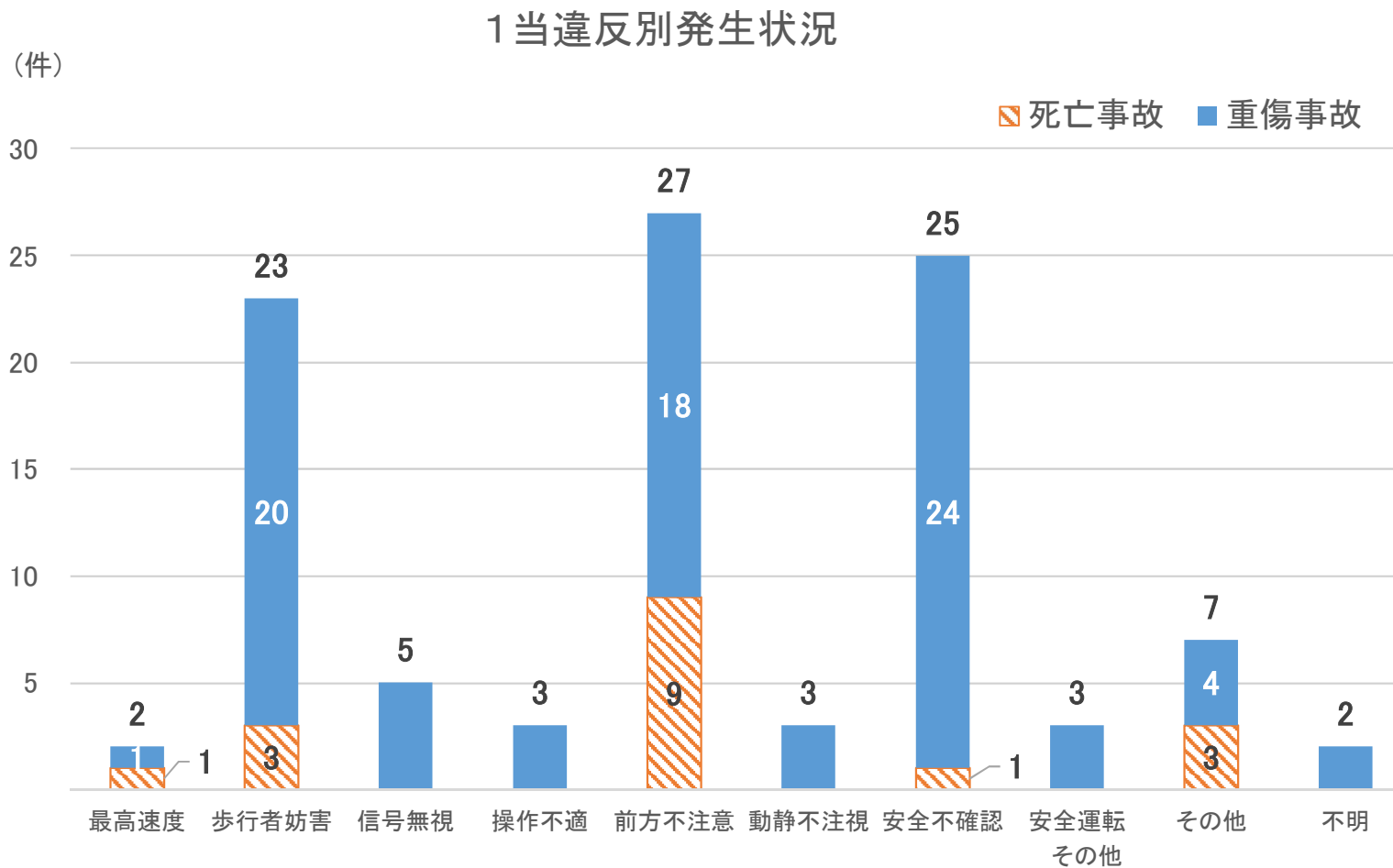
2-2 人対車両における地形別発生状況(過去5年累計)

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(過去5年累計)

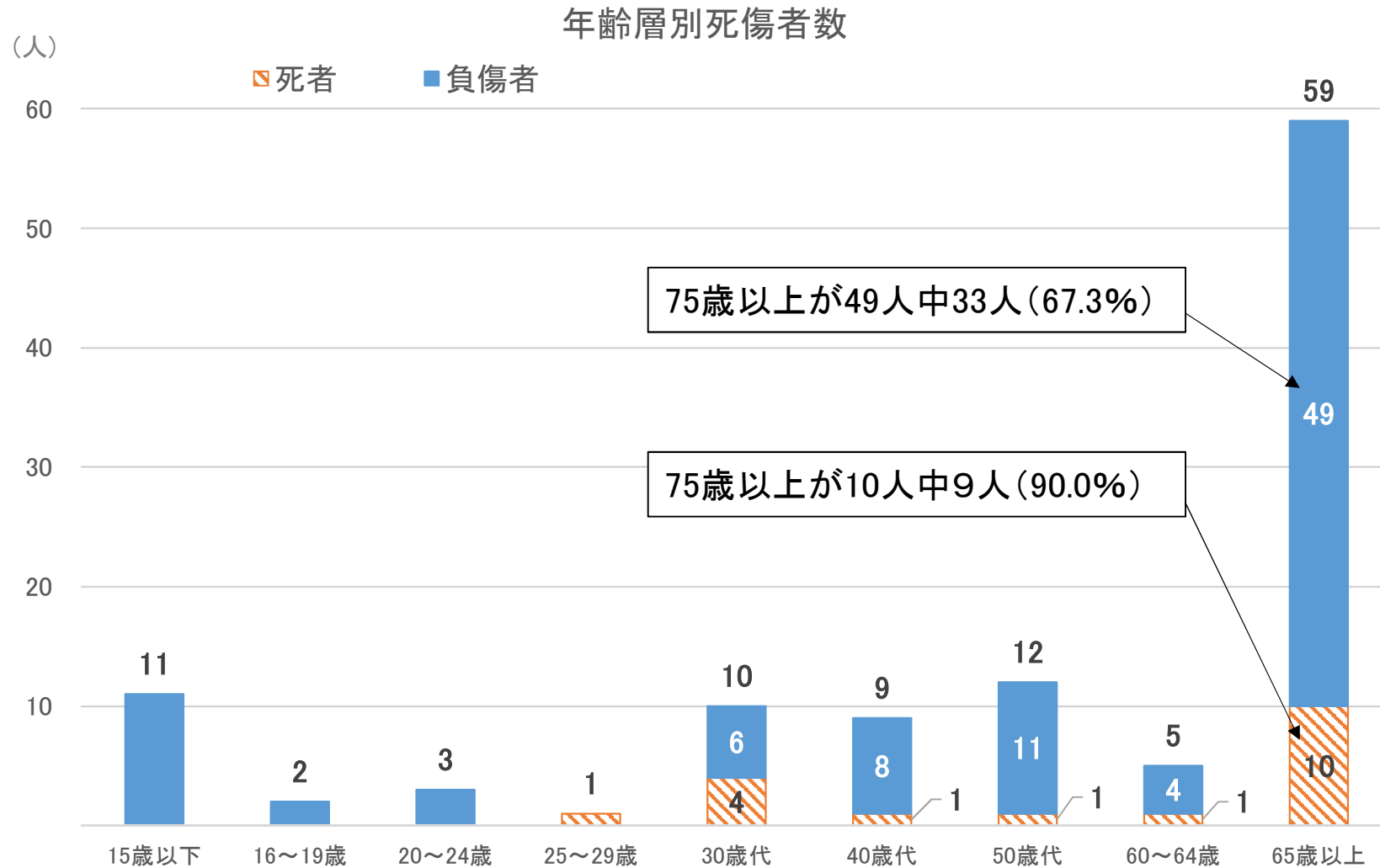
発生件数全体及び死亡事故ともに、前方不注意が最も多い。



※ 1当が歩行者及び自転車の場合を除く

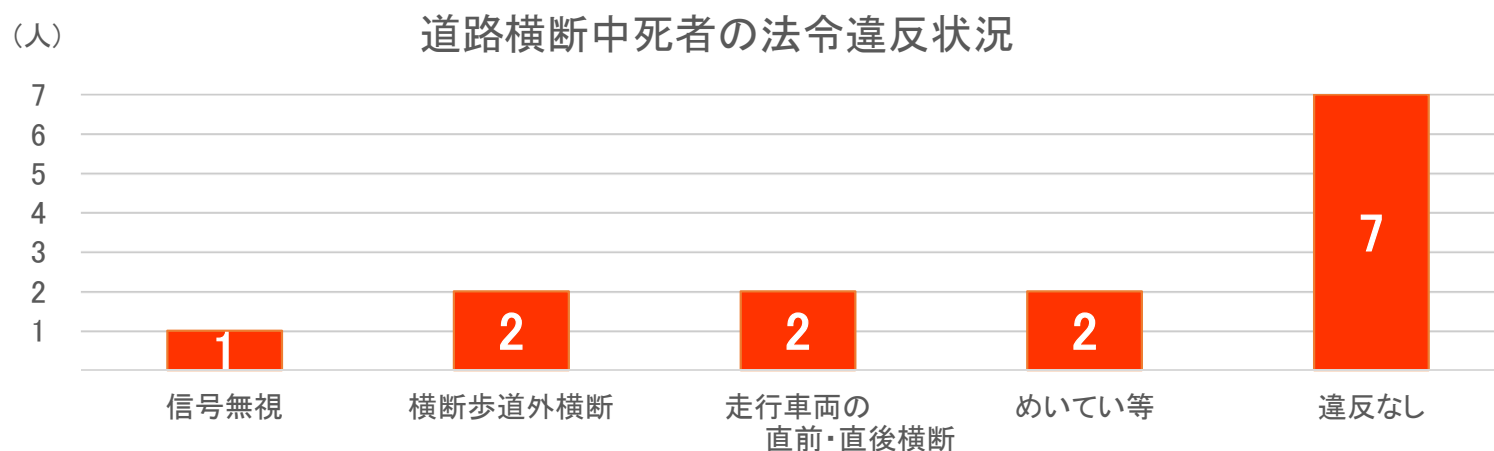
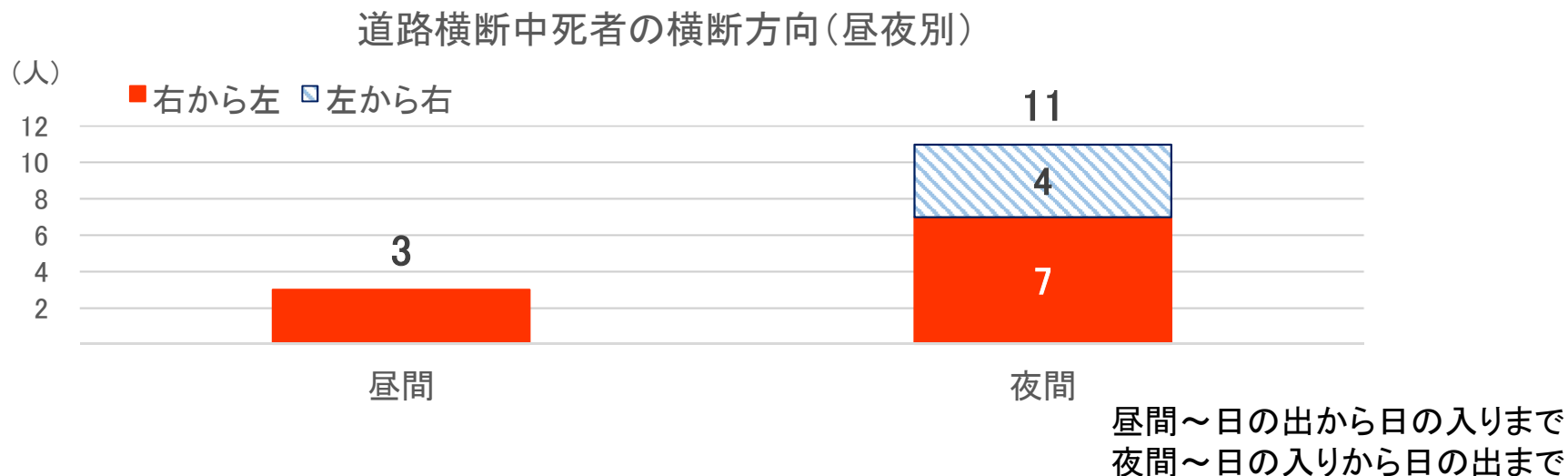
2-4 人対車両における年齢層別死傷者数(過去5年累計)

65歳以上が最も多く、全体の5割以上を占めている。



2-5 人对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)

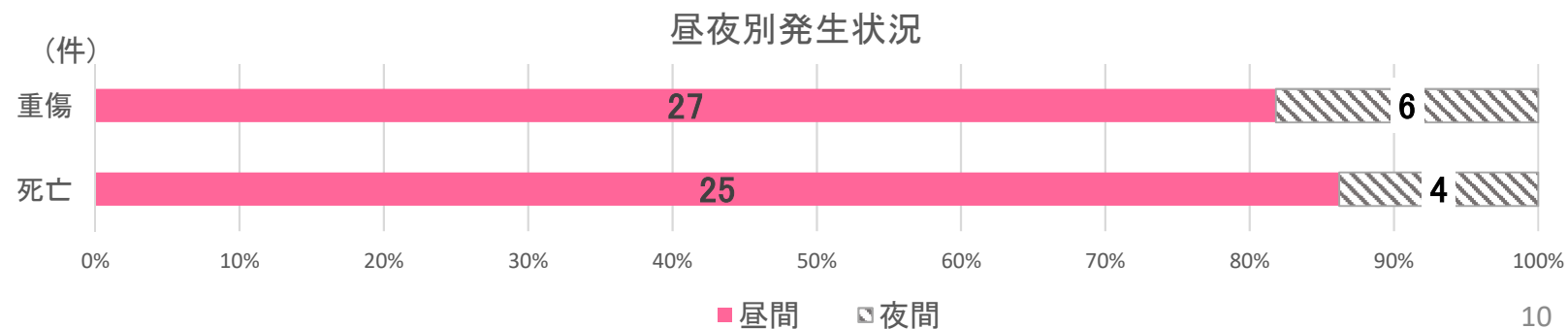
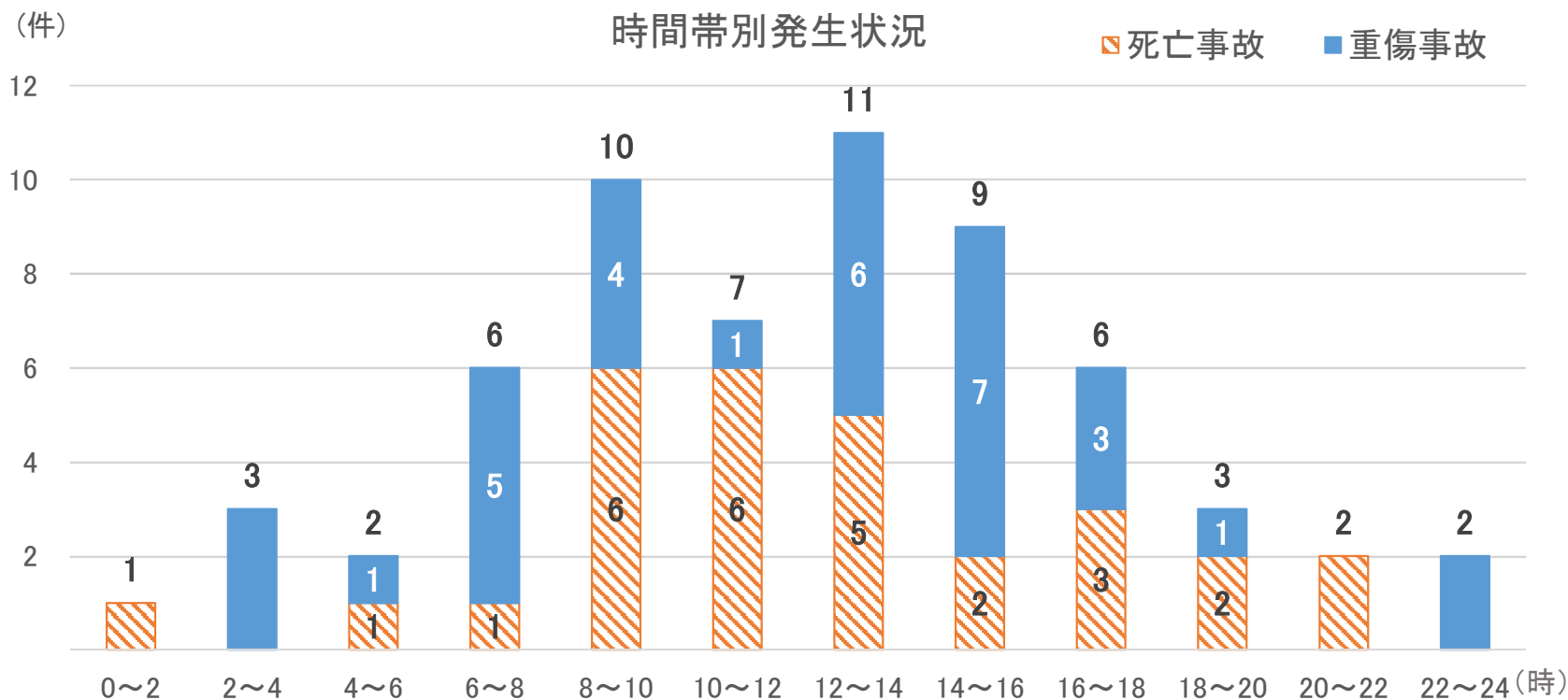
道路横断中の死者14人のうち、昼間が3人、夜間は11人となっており、夜間の死者の6割以上が右から横断中である。



道路横断中の死者のうち、歩行者側の5割に信号無視などの法令違反あり。

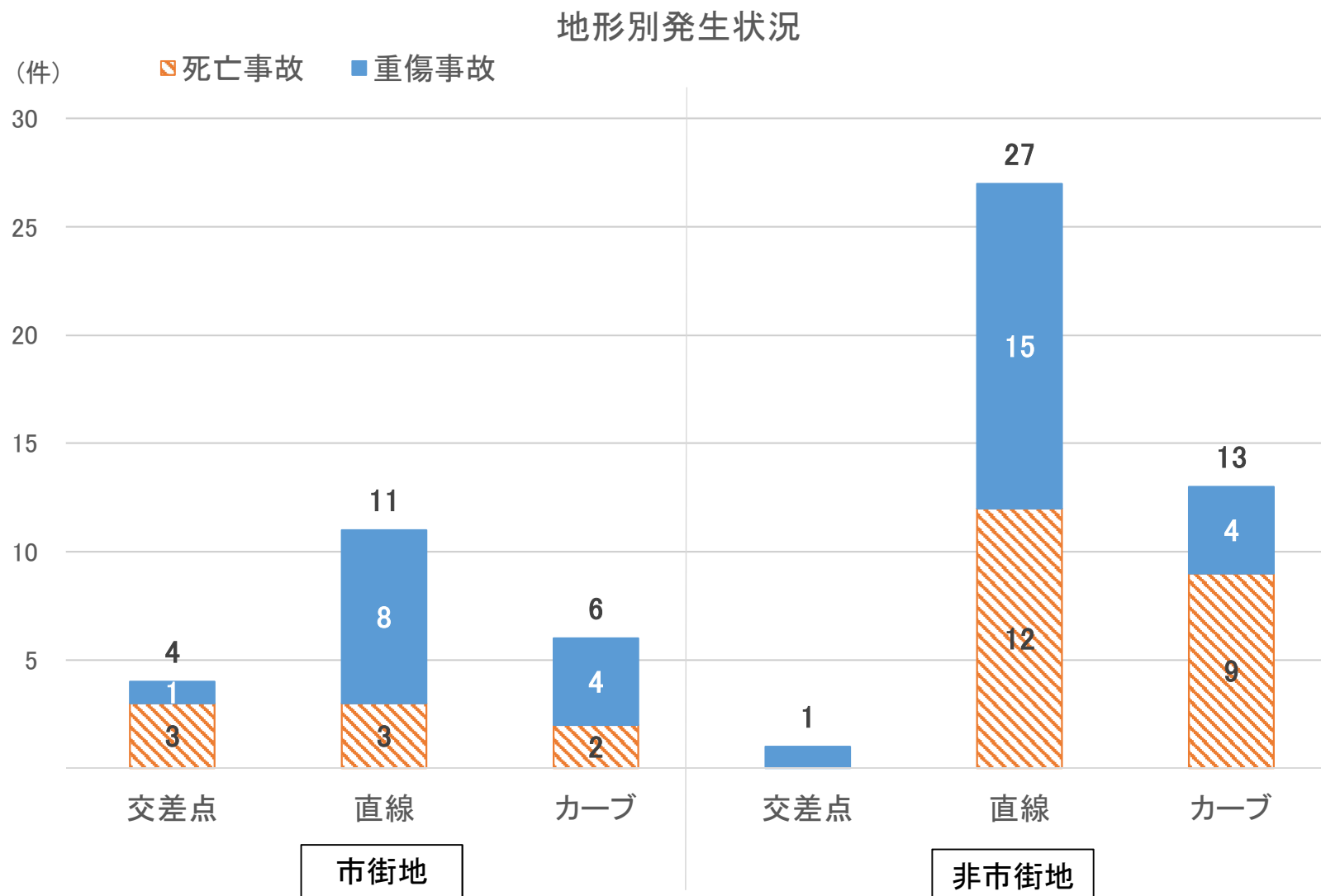
3-1 正面衝突・車両単独における時間帯別発生状況(過去5年累計)

発生件数全体では、12時～14時が最も多く、次いで8時～10時が多い。
死亡事故は、8時～10時及び10時～12時の発生が最も多い。



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)

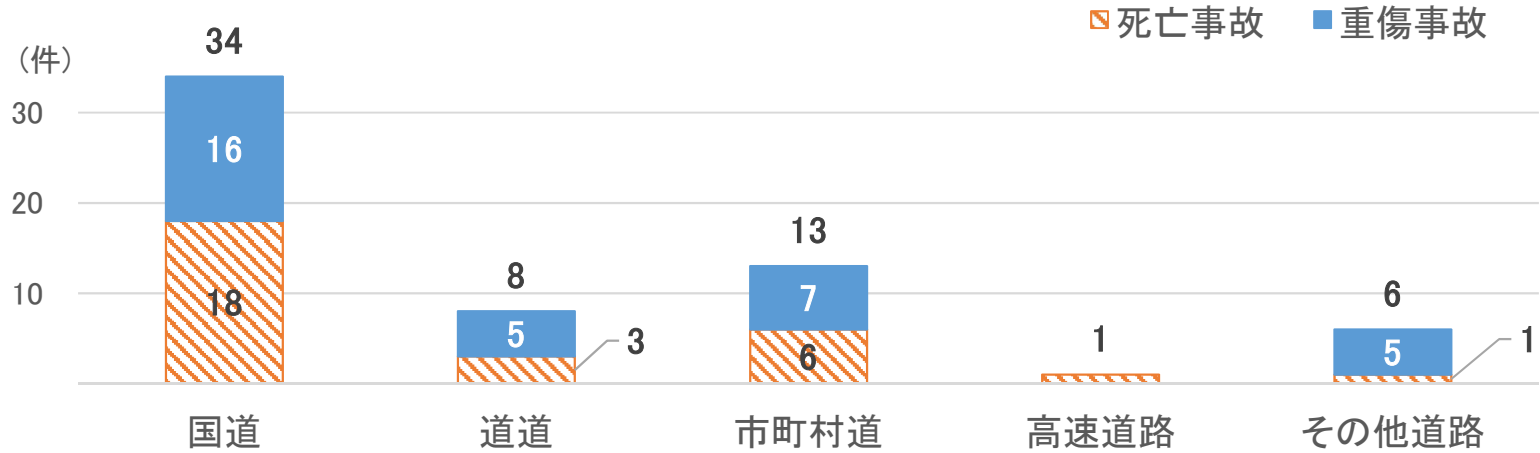
発生件数全体及び死亡事故ともに、非市街地直線が最も多い。



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)

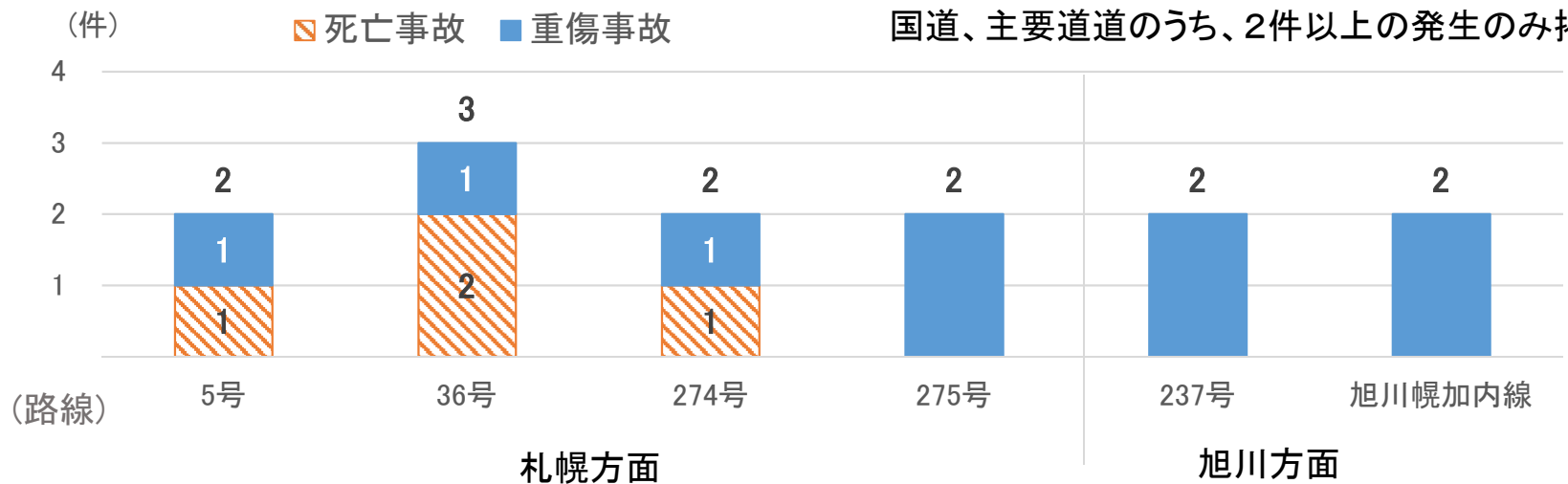
国道での発生が最も多く、次いで市町村道が多い。

道路別発生状況



路線別発生状況

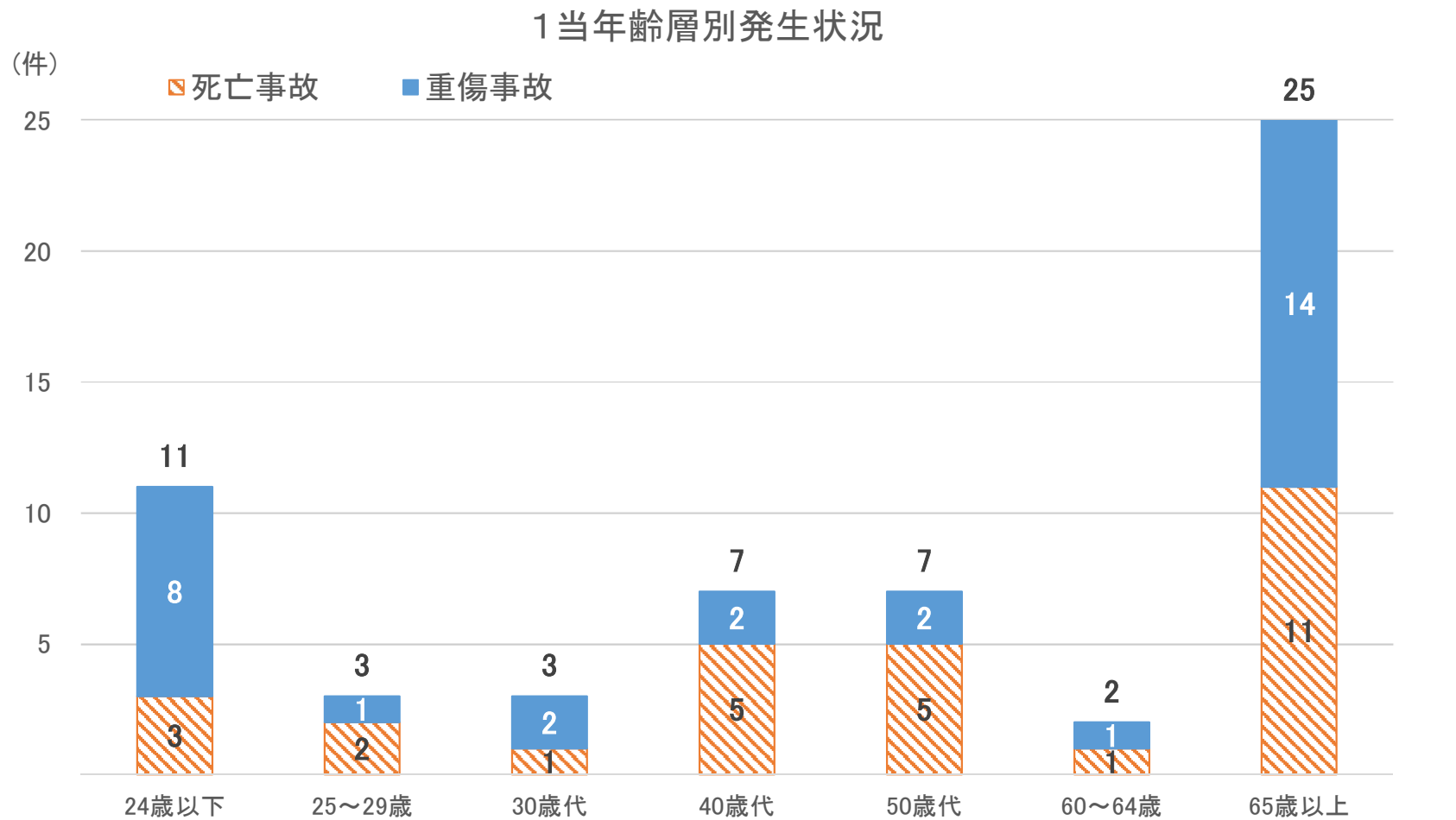
国道、主要道道のうち、2件以上の発生のみ掲載



※ 函館・釧路・北見方面は該当路線なし¹²

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)

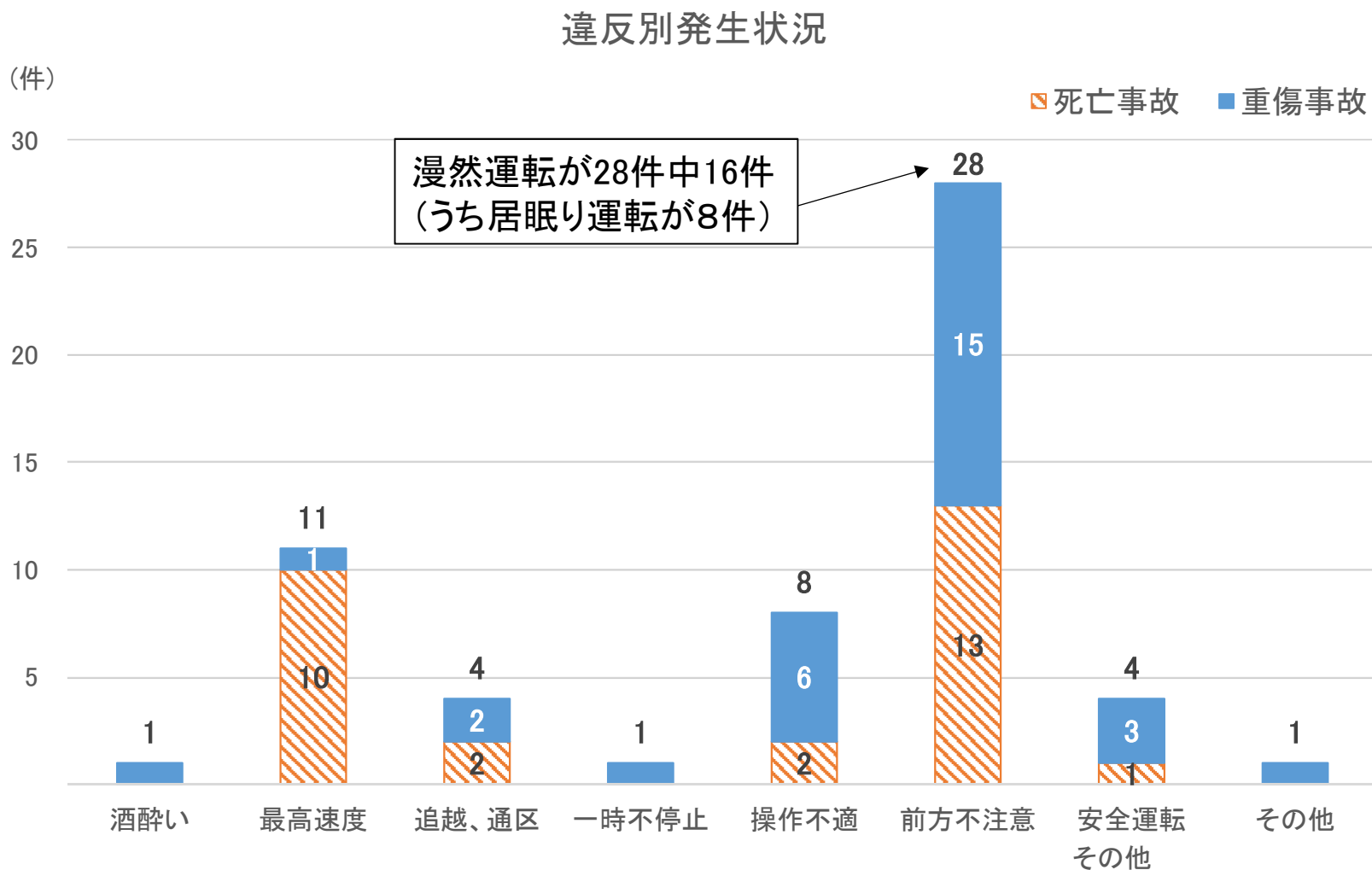
65歳以上の高齢運転者が最も多く、全体の4割以上を占めている。



※ 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(過去5年累計)

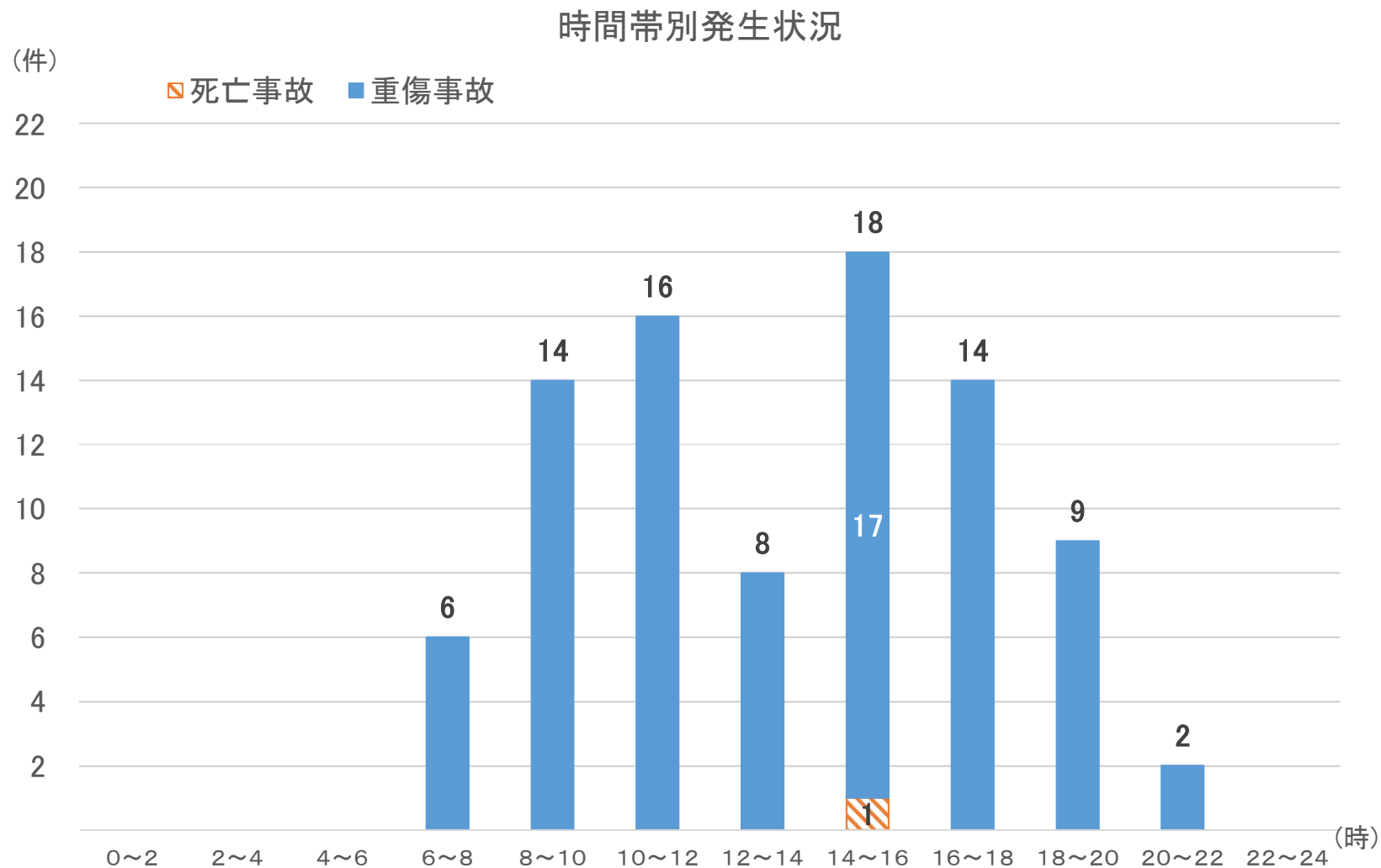
発生件数全体及び死亡事故ともに、前方不注意が最も多く、次いで最高速度が多い。



※ 1当が自転車の場合を除く 14

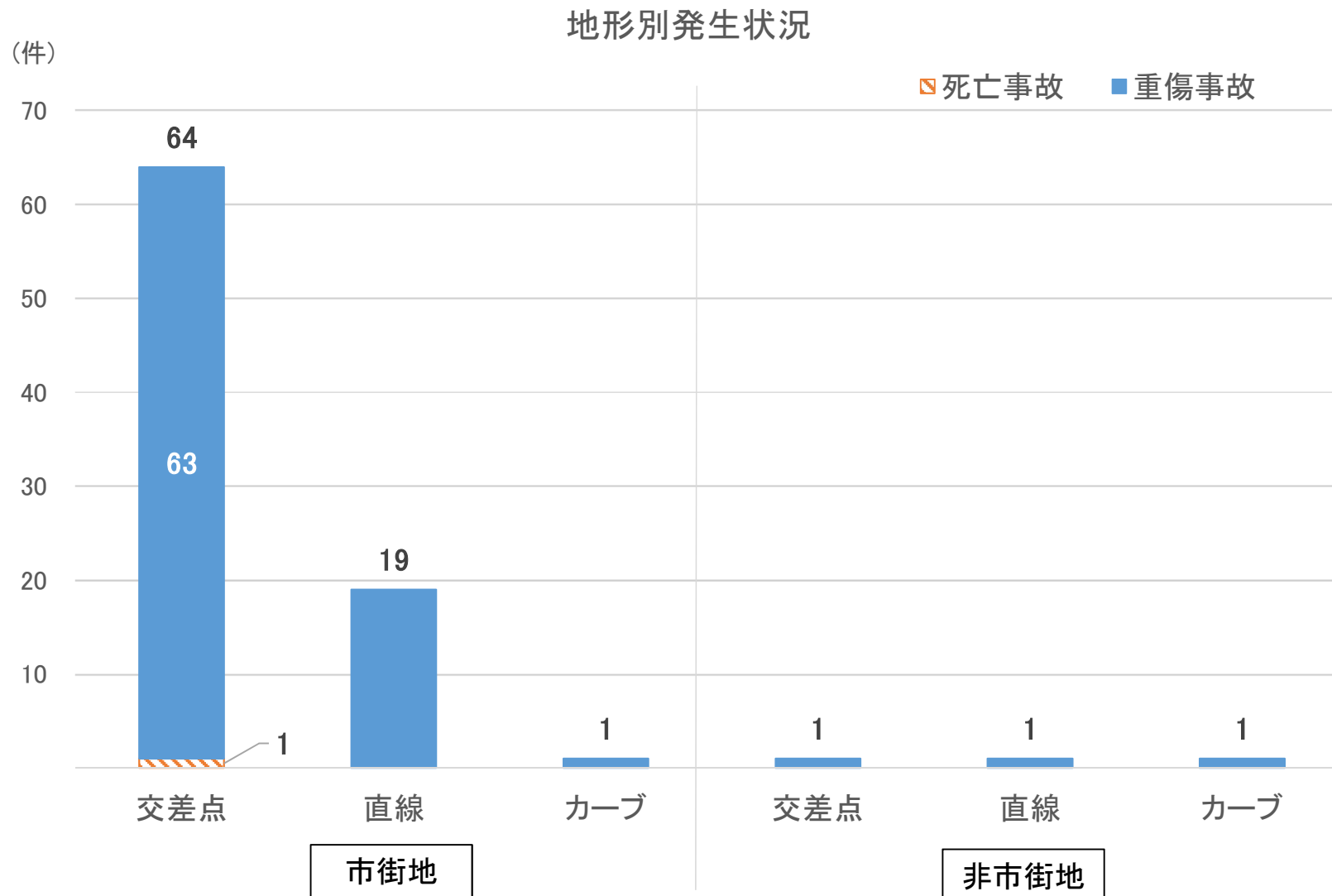
4-1 自転車対車における時間帯別発生状況(過去5年累計)

14～16時が最も多く、次いで10時～12時が多い。



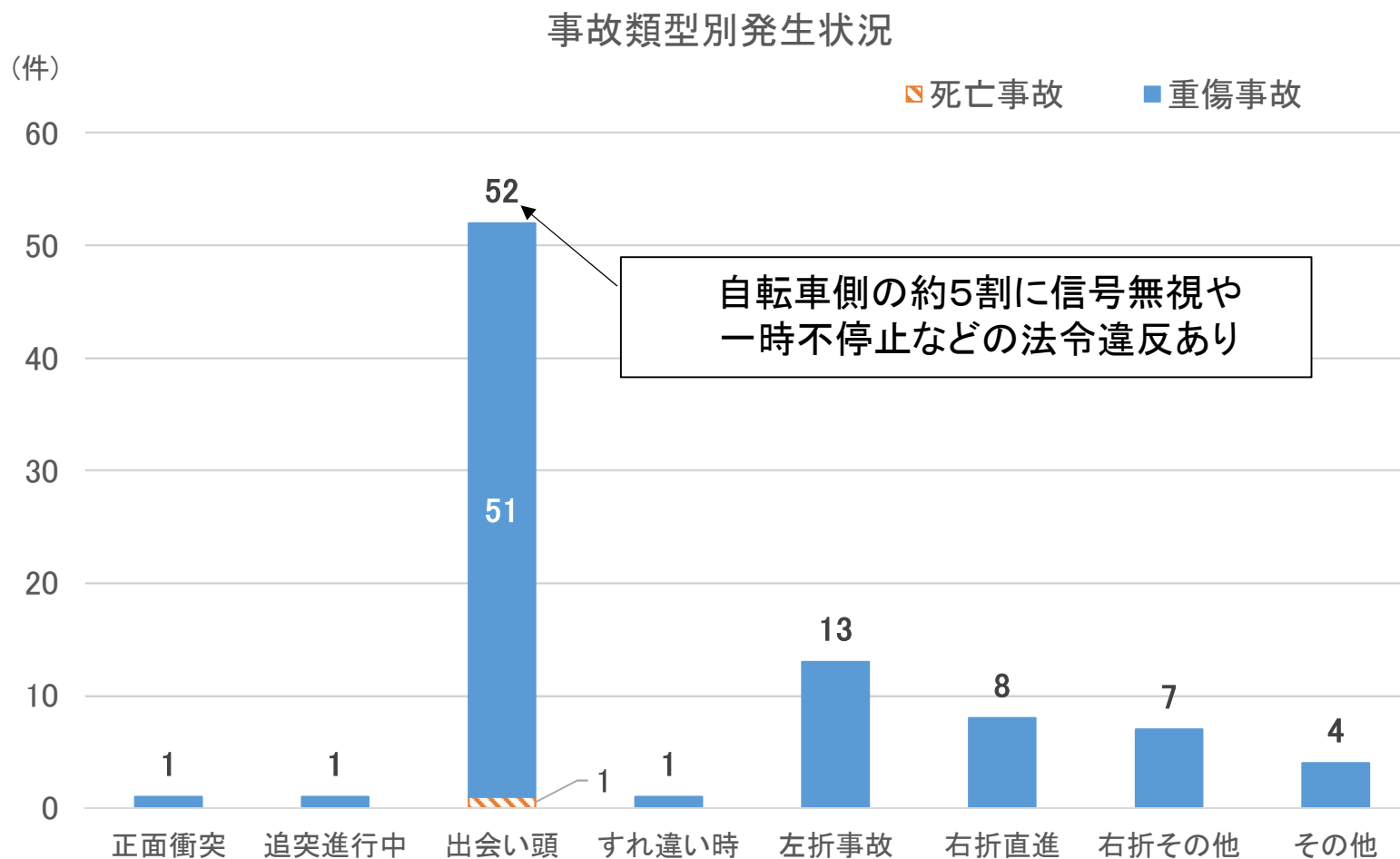
4-2 自転車対車における地形別発生状況(過去5年累計)

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)

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)

65歳以上の高齢者が突出して多い。

