

令和 6 年中における交通事故(人身事故)の発生状況について

1 交通事故死者の特徴

- 死者は 23 人で前年より 3 人減少(戦後統計の残る昭和 22 年以降最少)。 【グラフ 1】
- 全死者のうち、高齢者が約 60.9%を占め、人口 10 万人当たりの死者数で見ると、高齢者の死者数は全死者数より約 1.5 人多い。 【グラフ 1・2】
- 状態別では、歩行中が 7 人と最多。 【グラフ 3】

2 交通事故重傷者の特徴

- 重傷者は 370 人で前年より 4 人減少し、高齢者の構成率も約 38.4%と前年より約 3.0 ポイント減少。人口 10 万人当たりの重傷者数で見ると、高齢者の重傷者数は減少傾向にあるが、全重傷者数よりも約 5.1 人多い。 【グラフ 4】
- 状態別では、二輪車乗車中が 128 人と最も多く、次いで歩行中の 91 人が多い。 【グラフ 5】

3 歩行者事故の特徴

- 死傷者数 353 人のうち、道路横断中が 192 人で全体の約 54.4%を占める。また、道路横断中の 192 人のうち、横断歩道横断中が 116 人で約 60.4%を占める。 【グラフ 6・7】
- 死傷者の事故類型別における道路横断中をみると、非高齢者は全体の約 48.9%であることにに対し、高齢者は全体の約 66.1%で非高齢者より約 17.2 ポイント高い。また、死者・重傷者に限ると非高齢者は全体の約 61.9%であることにに対し、高齢者は全体の約 79.2%となり、非高齢者・高齢者とも死傷者の割合と比べてそれぞれ約 13.0 ポイント高い。 【グラフ 8】
- 死傷者の年齢層別では、全死傷者に占める 65 歳以上の高齢者が約 33.7%(353 人中 119 人)に対し、死者・重傷者に限ると約 56.1%(98 人中 55 人)を占める。 【グラフ 9】

4 自転車事故の特徴

- 死傷者の事故類型別をみると、非高齢者・高齢者ともに「出会い頭」が半数以上を占め、死者・重傷者に限ると高齢者は事故類型別の割合に大きな変化がないのに対し、非高齢者は「出会い頭」が約 10.1 ポイント増加。 【グラフ 10】
- 死傷者の年齢別では、全死傷者に占める高齢者が約 22.7%(396 人中 90 人)に対し、死者・重傷者に限ると約 50.6%(77 人中 39 人)に増加。 【グラフ 11】

5 項目別の分析結果

(1) 高齢運転者による交通事故の状況

- 高齢運転者(第 1 当事者)の死亡事故件数は 12 件(前年+2 件)、人身事故件数は 692 件(前年+9 件)でそれぞれ前年より増加。免許人口 10 万人当たりの人身事故件数は 287 件で、65 歳未満の件数(275 件)を 12 件上回る。 【グラフ 12・13】
- 人身事故における高齢運転者が第 1 当事者となる構成率は約 28.8%(前年+1.9 ポイント)となり、10 年前(平成 27 年)から 8.6 ポイント増加。一方、第 2 当事者の構成率は約 14.4%(前年+0.9 ポイント)で、10 年前(平成 27 年)からはほぼ横ばいで推移。 【グラフ 14・15】

(2) 幼児・小学生による交通事故の状況

- 死傷者数は減少傾向にあり、過去 10 年間の登降園(登下校)別で見れば、幼児は登園中に多く、小学生は下校中に多い。 【グラフ 16・17】

(3) 飲酒運転による交通事故の状況

- 飲酒運転による死亡事故は 1 件発生し、死亡事故における飲酒事故比率で見ると、「飲酒有り」の場合は「飲酒無し」の場合より約 3.8 倍高い。 【グラフ 18】

(4) 危険認知速度と交通事故の状況

- 危険認知速度 40km/h 超の場合、負傷事故が全体の約 10.7%であるのに対し、死亡事故では約 30.0%と大幅に増加する。 【グラフ 20】

(5) 薄暮時間帯における交通事故の状況

- 1 時間あたりの人身事故件数で見れば、「薄暮時間」は約 172.5 件となり、「昼間・夜間」の約 100.6 件より約 1.7 倍多い。 【グラフ 21】

令和6年における 交通事故の発生状況について

奈良県警察本部交通企画課

- 1 交通事故死者の状況
- 2 交通事故重傷者の状況
- 3 歩行者事故の状況
- 4 自転車事故の状況
- 5 高齢運転者による交通事故の状況
- 6 幼児・小学生による交通事故の状況
- 7 飲酒運転による交通事故の状況
- 8 危険認知速度と交通事故の状況
- 9 薄暮時における交通事故の状況

交通事故発生状況

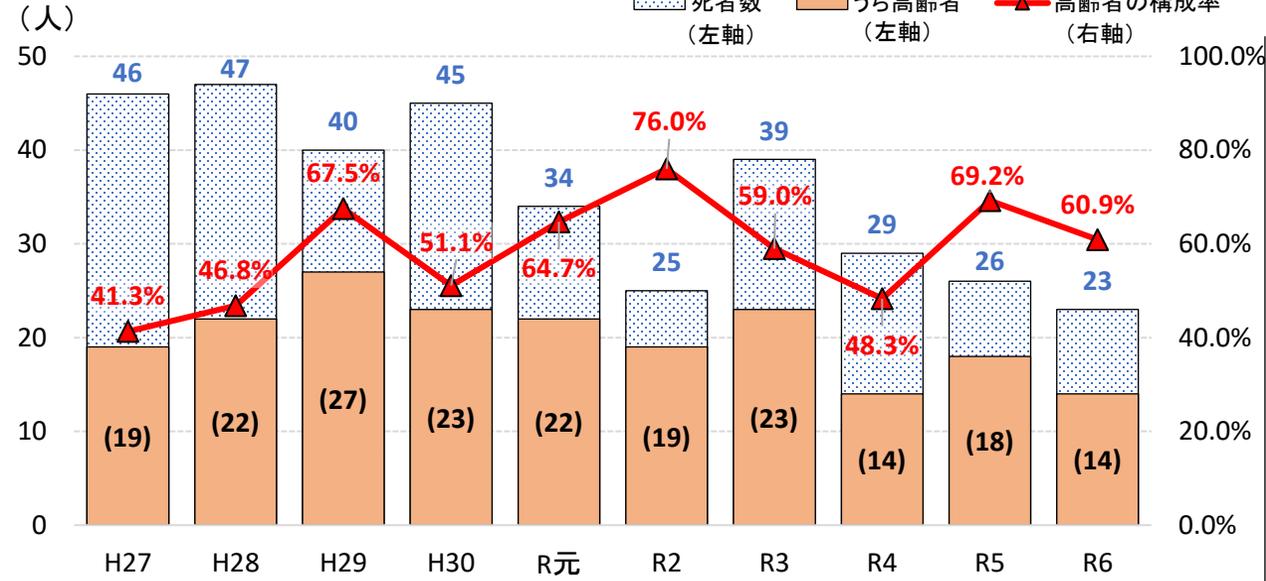
(2024年01月～2024年12月)

区 分 年 別		発生件数	死者	負傷者数		
				重傷	軽傷	計
本 年		2,450	23	370	2,577	2,947
前 年 同 期		2,600	26	374	2,791	3,165
前 年 比	増減数	-150	-3	-4	-214	-218
	増減率	-5.8	-11.5	-1.1	-7.7	-6.9

1 交通事故死者の状況

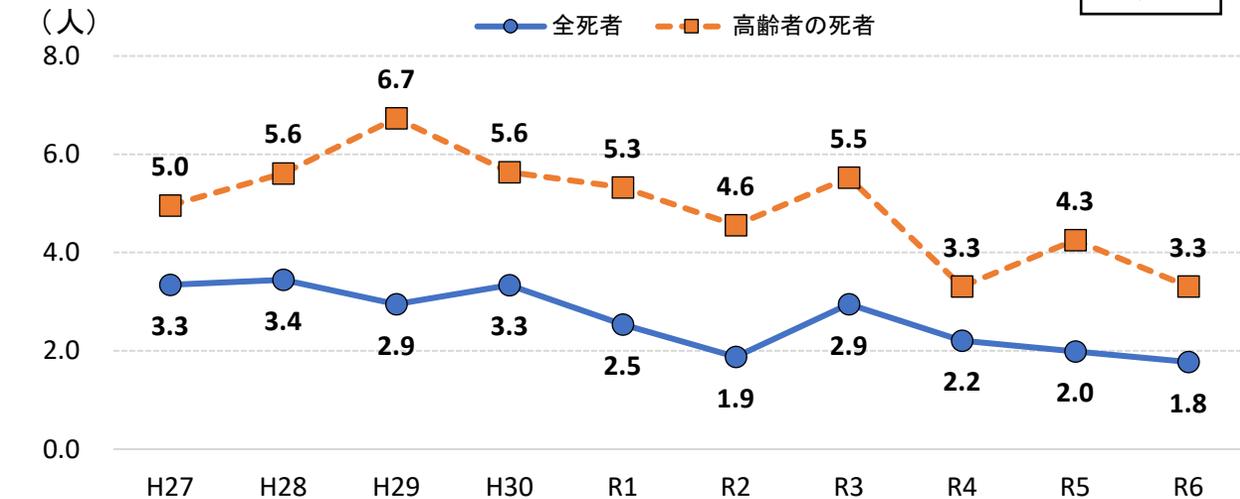
死者数の推移

グラフ1



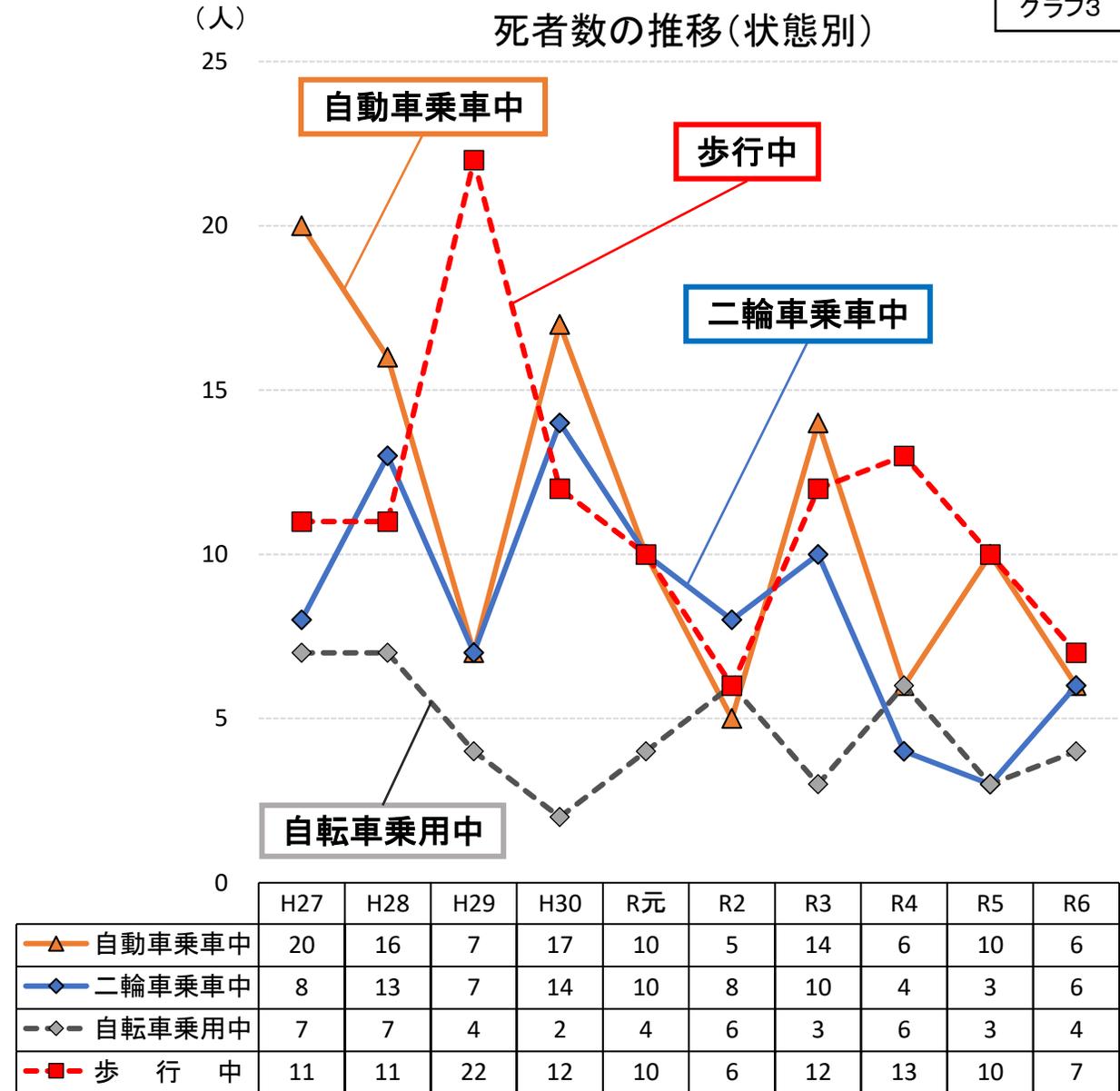
人口10万人当たりの死者数の推移

グラフ2



死者数の推移(状態別)

グラフ3



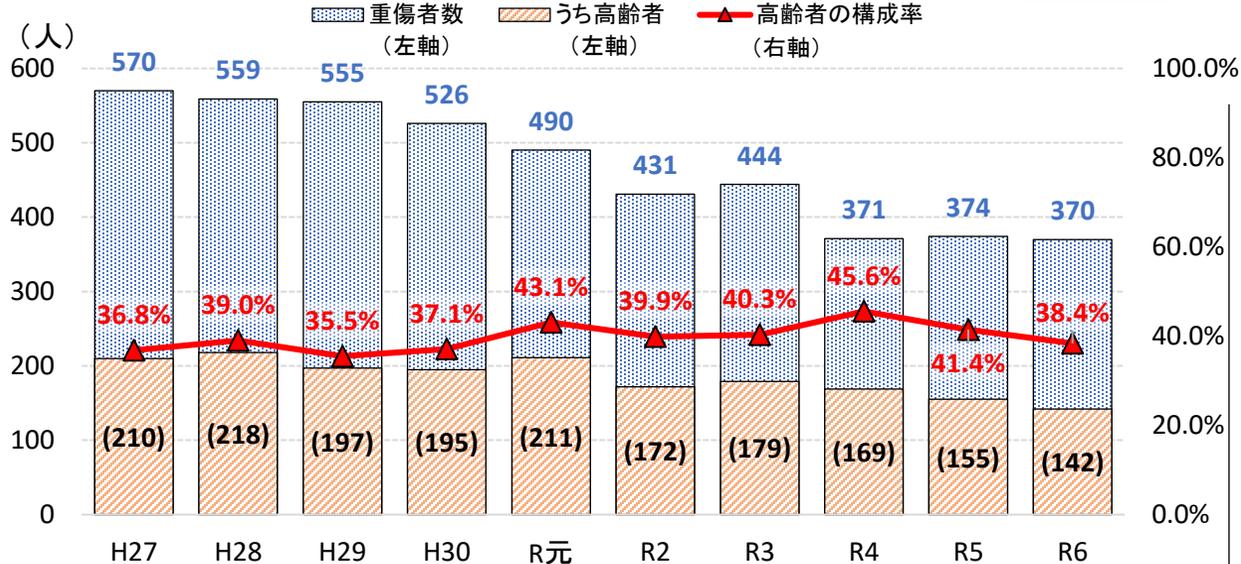
(注) 算出に用いた人口は、各年の前年10月1日現在の人口であり、総務省統計資料「国勢調査」又は「人口統計」による(千人以下は省略)。
 (注) 「高齢者」とは、65歳以上の者をいう。

(注) 自動車とは「乗用車」「貨物車」「特殊車」をいう。「歩行者」には「歩行者以外の道路上の人」を含む。

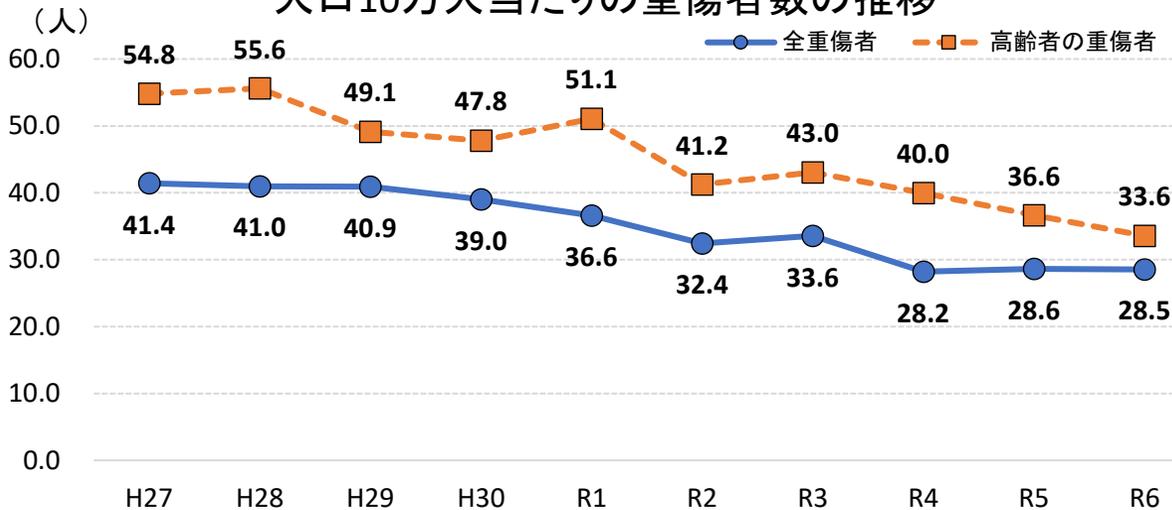
2 交通事故重傷者の状況

重傷者数の推移

グラフ4

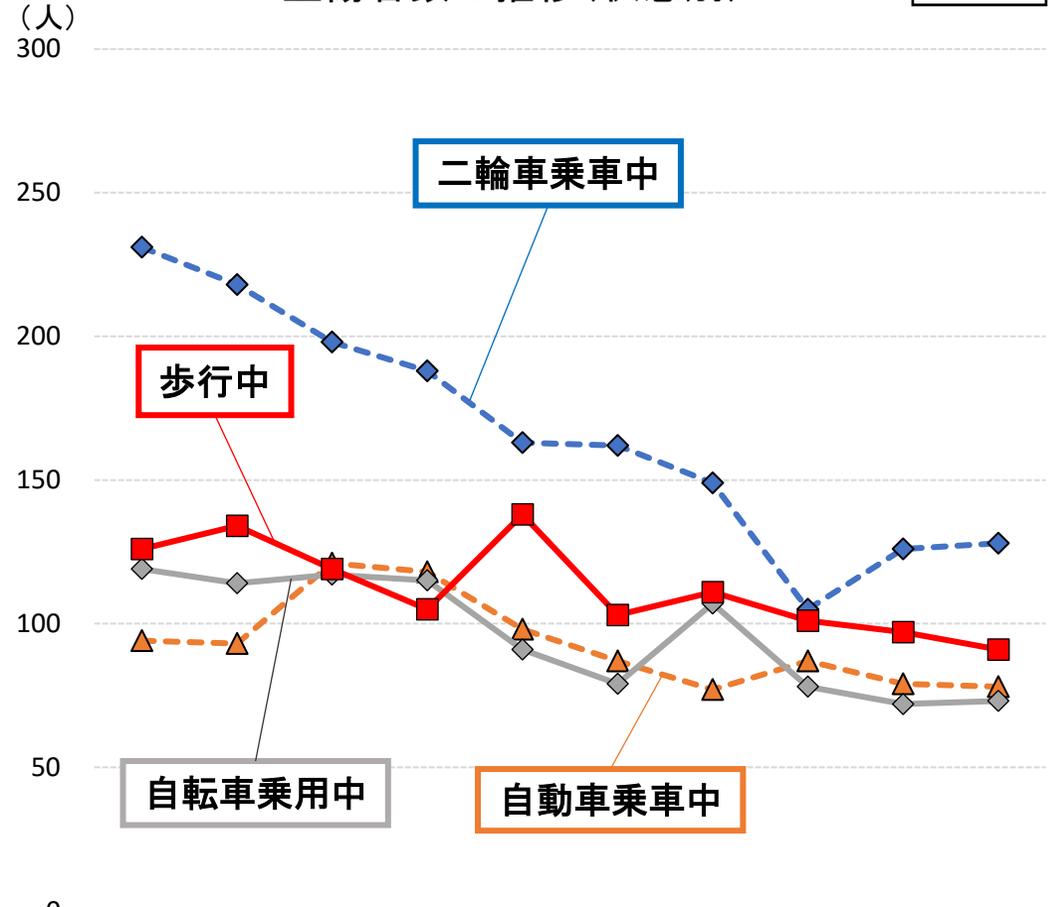


人口10万人当たりの重傷者数の推移



重傷者数の推移(状態別)

グラフ5



	H27	H28	H29	H30	R元	R2	R3	R4	R5	R6
自動車乗車中	94	93	121	118	98	87	77	87	79	78
二輪車乗車中	231	218	198	188	163	162	149	105	126	128
自転車乗用中	119	114	117	115	91	79	107	78	72	73
歩行中	126	134	119	105	138	103	111	101	97	91

(注)算出に用いた人口は、各年の前年10月1日現在の人口であり、総務省統計資料「国勢調査」又は「人口統計」による(千人以下は省略)。

(注)「高齢者」とは、65歳以上の者をいう。

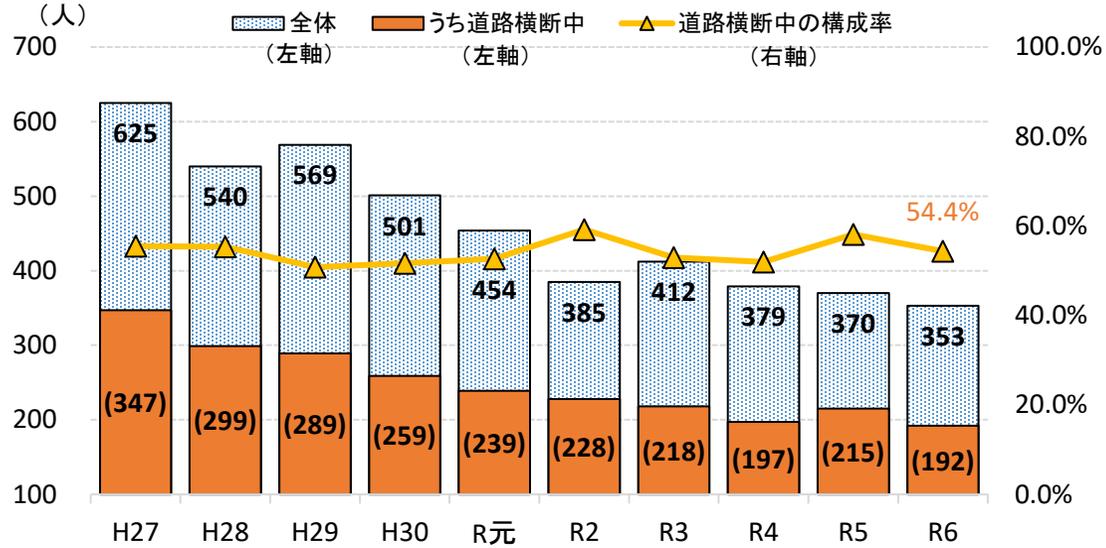
(注)「重傷」とは、交通事故により負傷し、1箇月(30日)以上の治療を要する場合をいう。

(注)自動車とは「乗用車」「貨物車」「特殊車」をいう。「歩行者」には「歩行者以外の道路上の人」を含む。

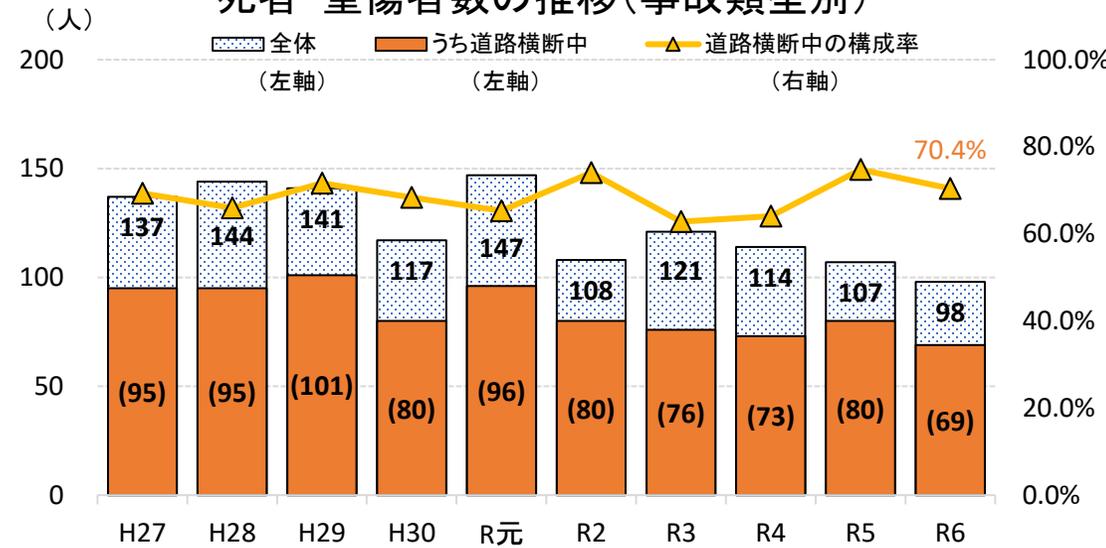
3-1 歩行者事故の状況

死傷者数の推移(事故類型別)

グラフ6

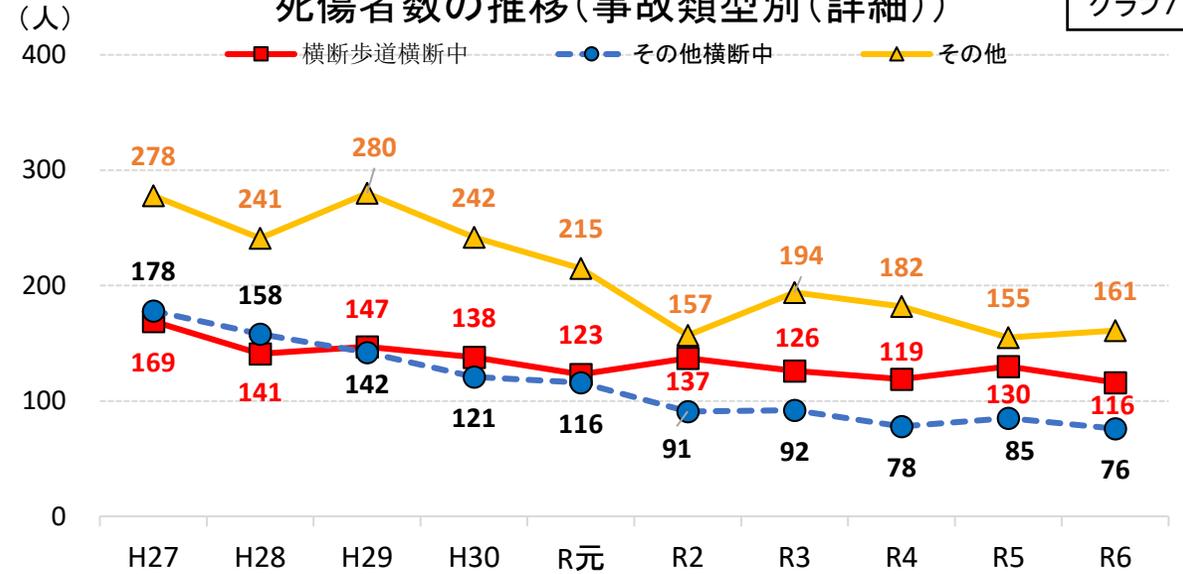


死者・重傷者数の推移(事故類型別)

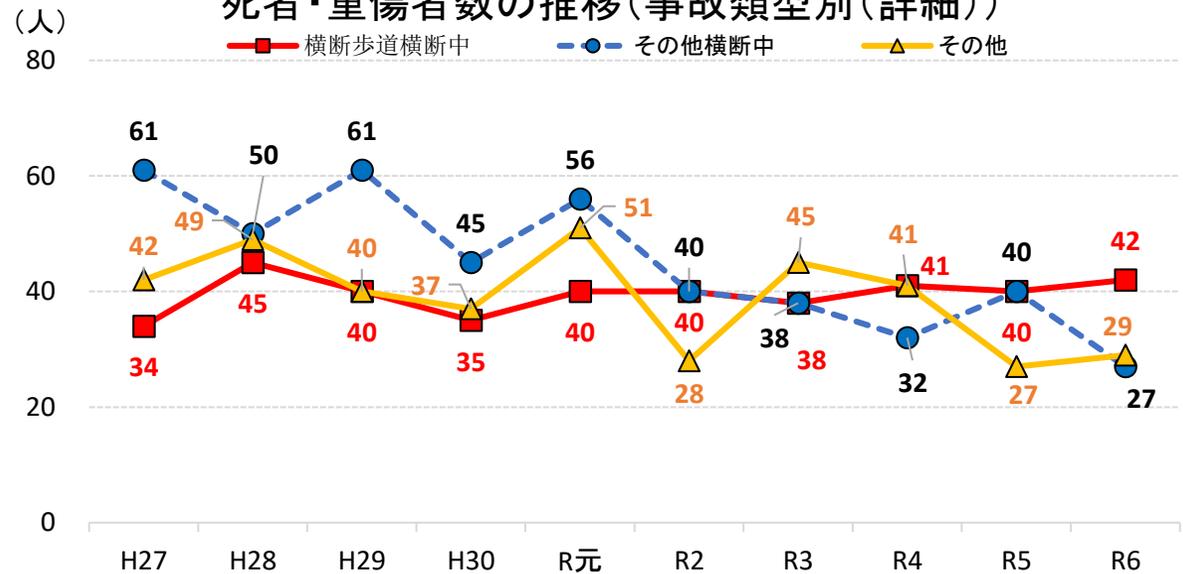


死傷者数の推移(事故類型別(詳細))

グラフ7

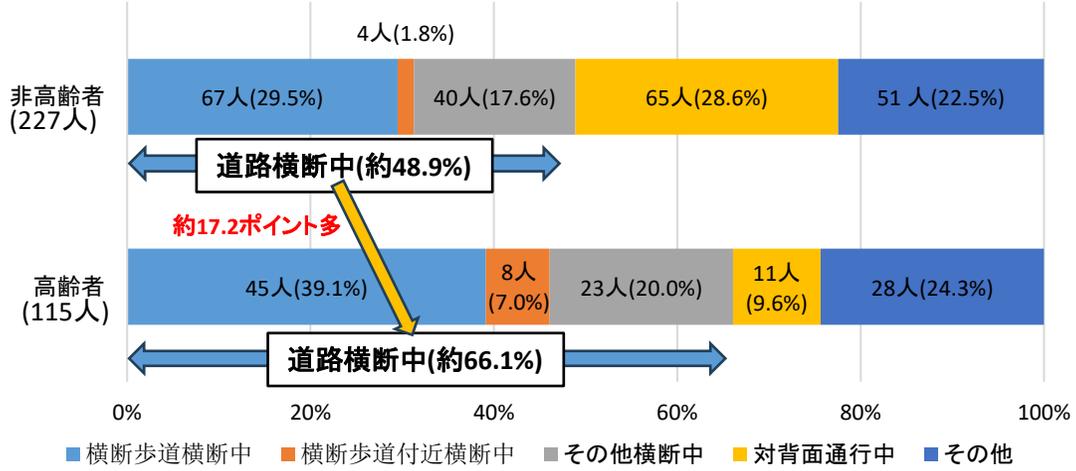


死者・重傷者数の推移(事故類型別(詳細))

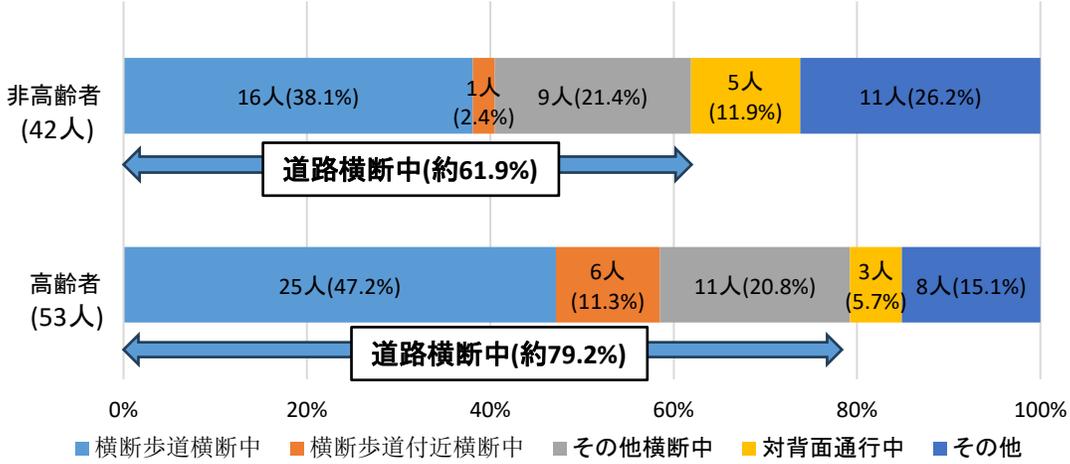


3-2 歩行者事故の状況

死傷者(第1・2当事者)の事故類型別(R6) グラフ8

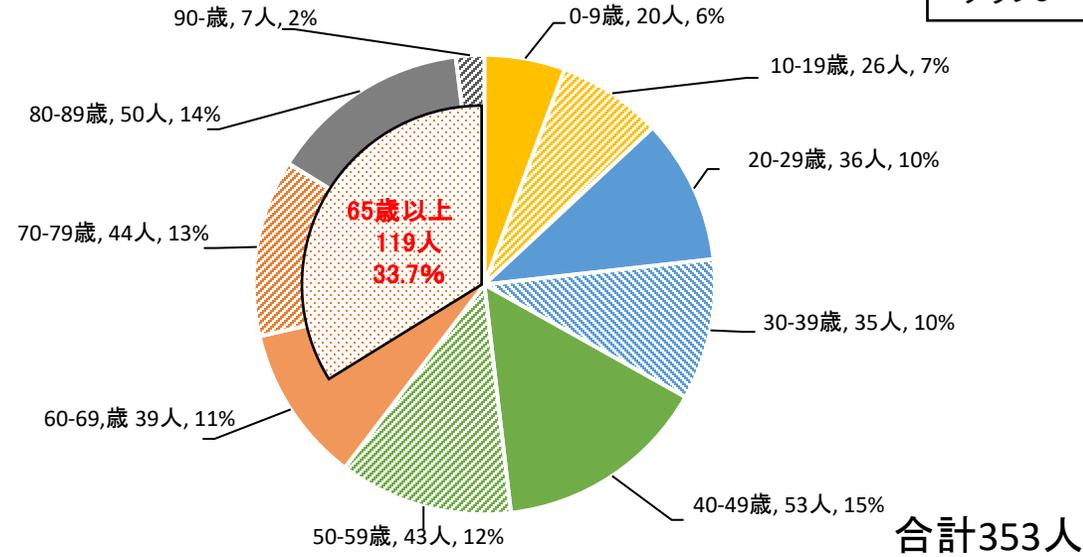


死者・重傷者(第1・2当事者)の事故類型別(R6)

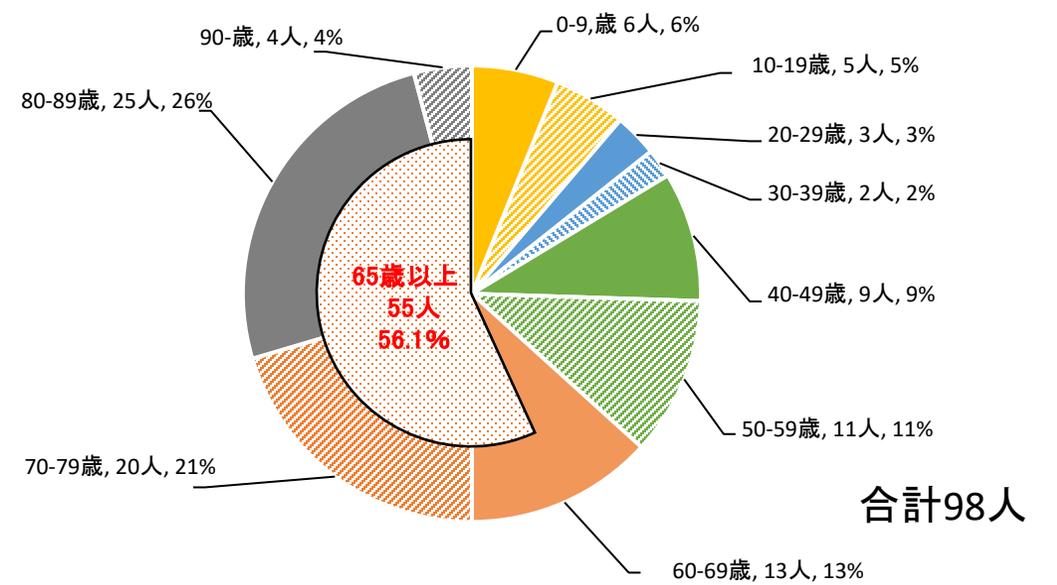


(注)「第1当事者」とは、最初に交通事故に関与した車両等の運転者又は歩行者のうち当該交通事故における過失が重い者をいい、過失が同程度の場合には人身損傷程度が軽い者をいう。
 (注)「第2当事者」とは、最初に交通事故に関与した車両等の運転者、歩行者又は物件のうち、第1当事者以外の者をいう。
 (注)「違反あり」には、法令に規定のない「飛出し(安全を確認しないで道路に飛び出したもの)」、「調査不能(違反種別が不明の場合)」等を含む。

死傷者の状況(年齢層別・R6) グラフ9



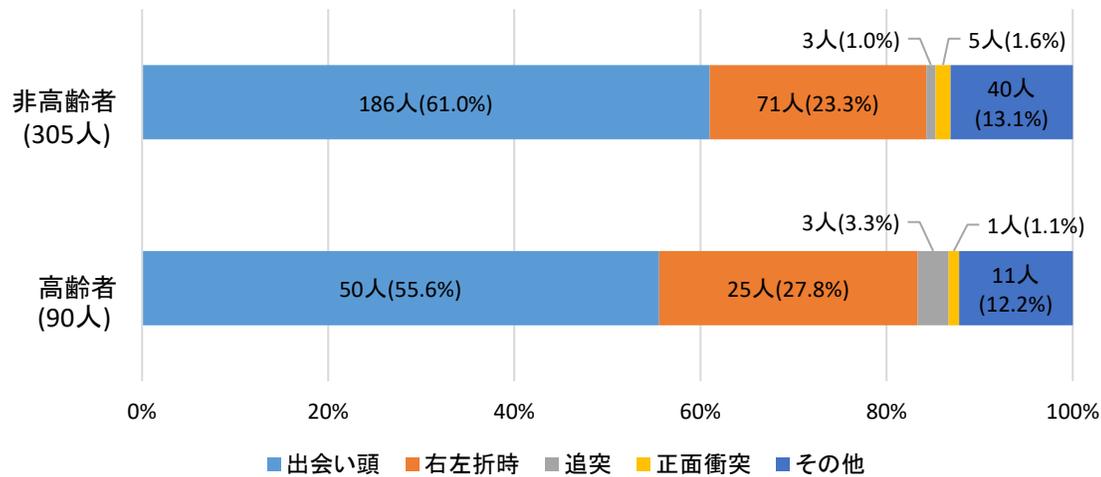
死者・重傷者の状況(年齢層別・R6)



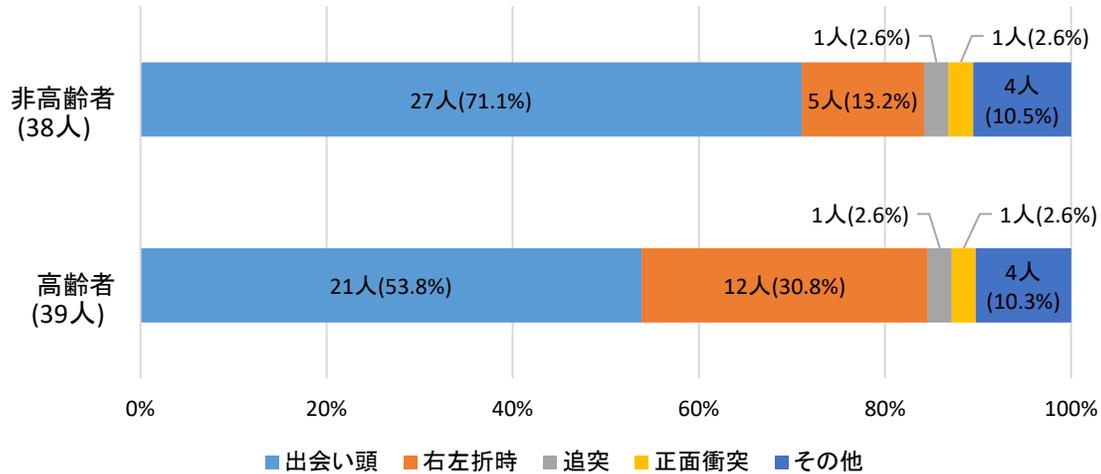
4 自転車事故の状況

死傷者(第1・2当事者)の事故類型別(R6)

グラフ10

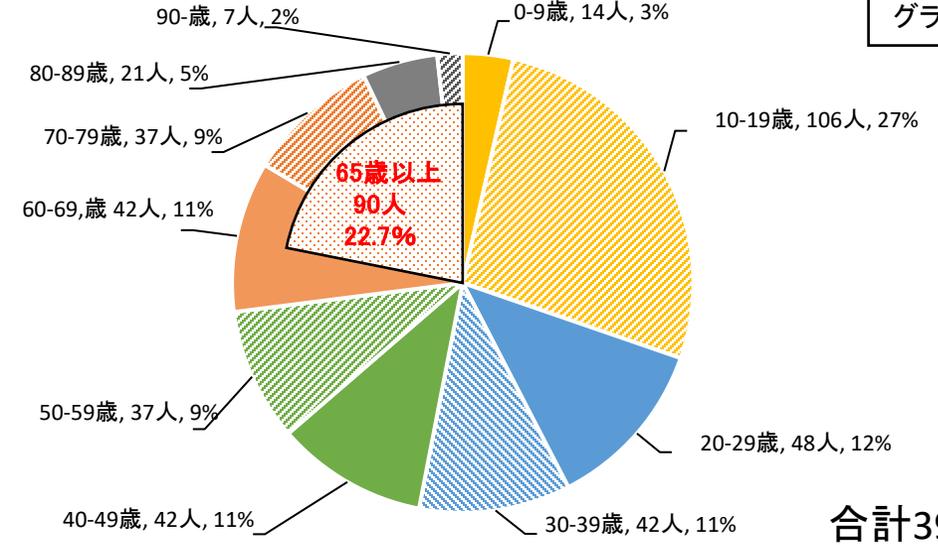


死者・重傷者(第1・2当事者)の事故類型別(R6)

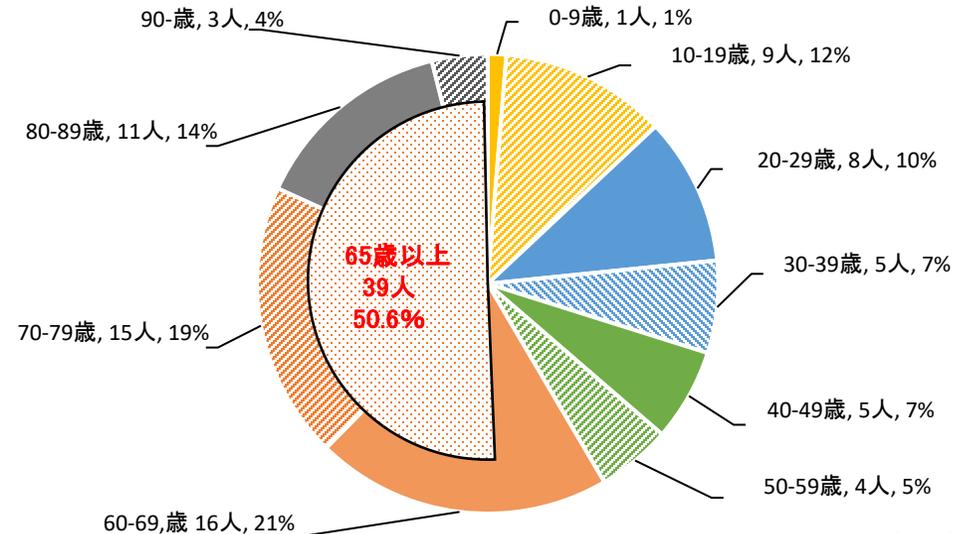


死傷者の状況(年齢層別・R6)

グラフ11



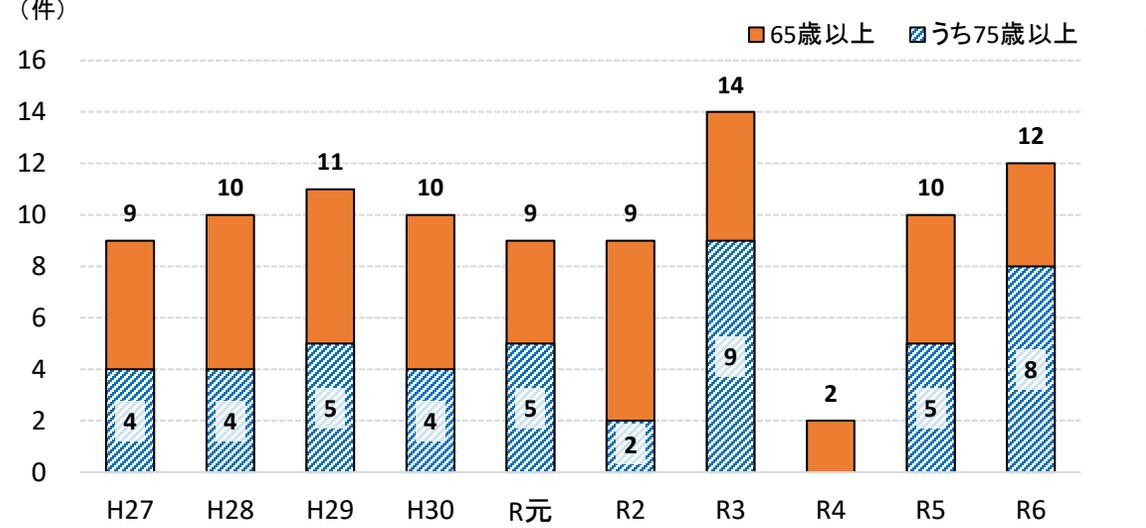
死者・重傷者の状況(年齢層別・R6)



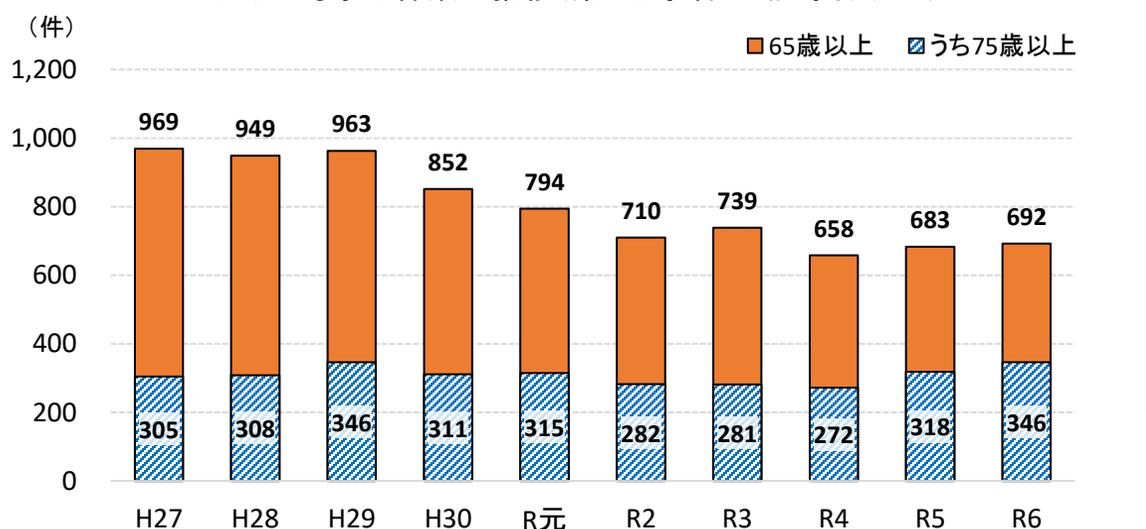
(注)「第1当事者」とは、最初に交通事故に関与した車両等の運転者又は歩行者のうち当該交通事故における過失が重い者をいい、過失が同程度の場合には人身損傷程度が軽い者をいう。
 (注)「第2当事者」とは、最初に交通事故に関与した車両等の運転者、歩行者又は物件のうち、第1当事者以外の者をいう。
 (注)「違反あり」には、「調査不能(違反種別が不明の場合)」等を含む。

5-1 高齢運転者による交通事故の状況

高齢運転者(65歳以上・75歳以上別)による死亡事故件数の推移(第1当事者・一般原付以上) グラフ12

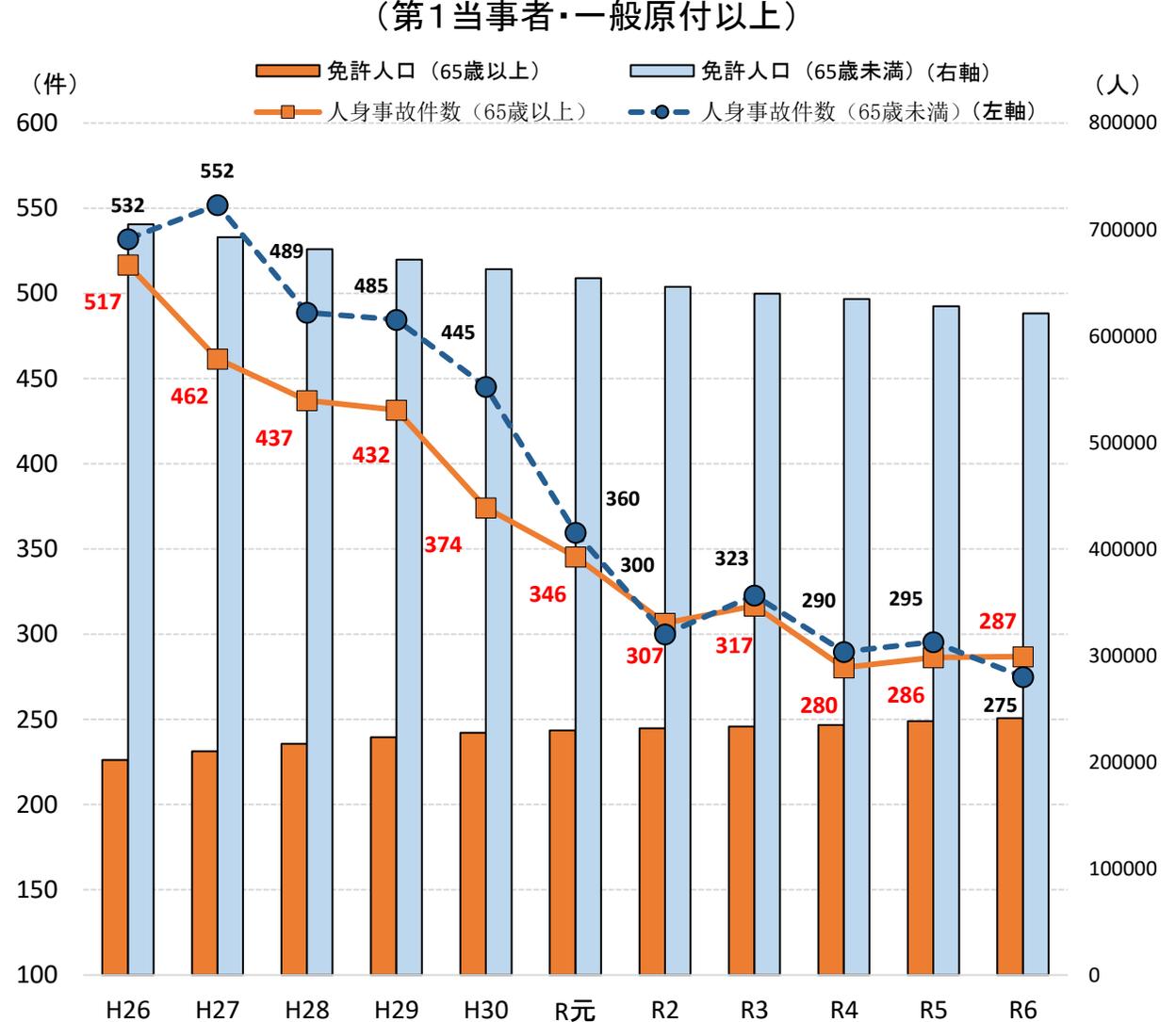


高齢運転者(65歳以上・75歳以上別)による人身事故件数の推移(第1当事者・一般原付以上)



(注)「人身事故」とは、人の死亡又は負傷を伴う事故をいう。

人身事故件数(免許人口10万人当たり)の推移(第1当事者・一般原付以上) グラフ13



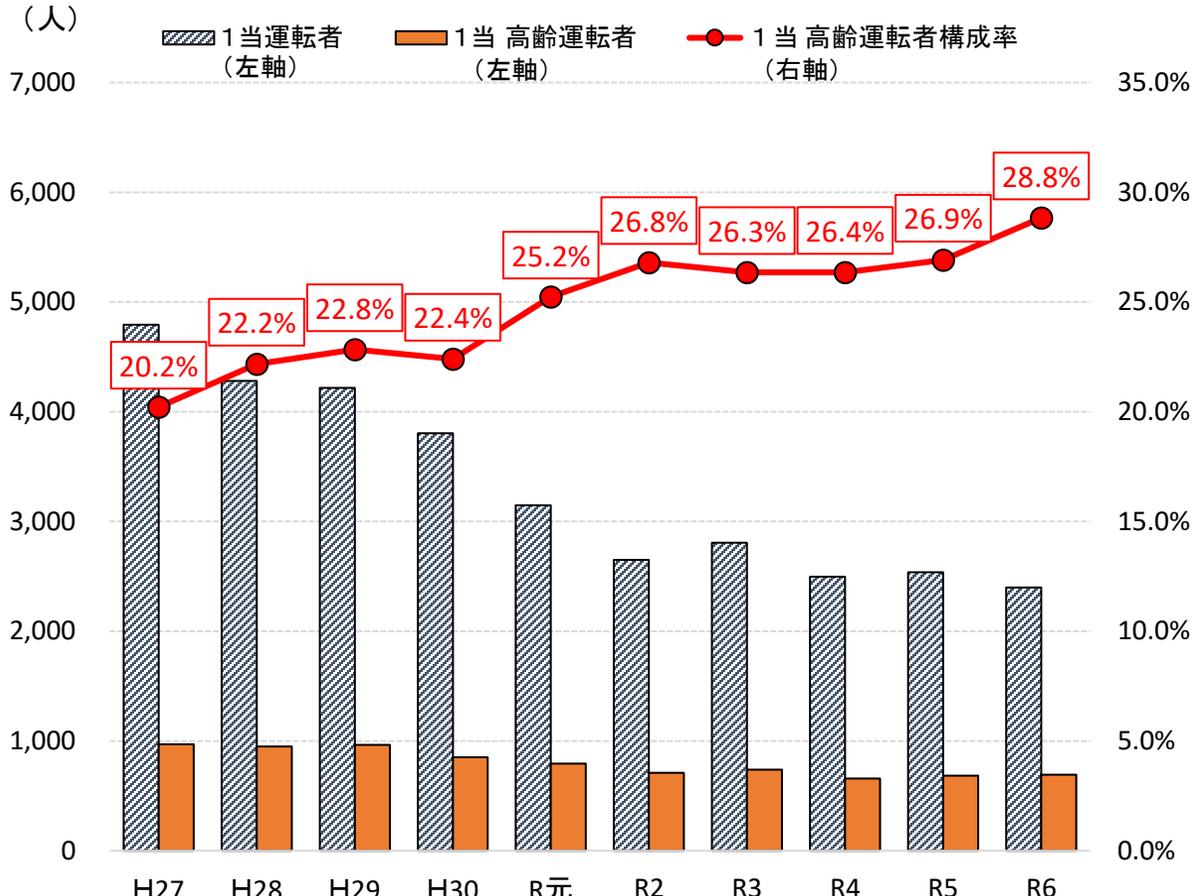
(注)「一般原付以上」とは、当事者が「乗用車」「貨物車」「特殊車」「二輪車」をいう。
 (注)「第1当事者」とは、最初に交通事故に関与した車両等の運転者又は歩行者のうち当該交通事故における過失が重い者をいい、過失が同程度の場合には人身損傷程度が軽い者をいう。「1当」と記載。

5-2 高齢運転者による交通事故の状況

人身事故における高齢運転者(65歳以上)の構成率(第1当事者・第2当事者別)

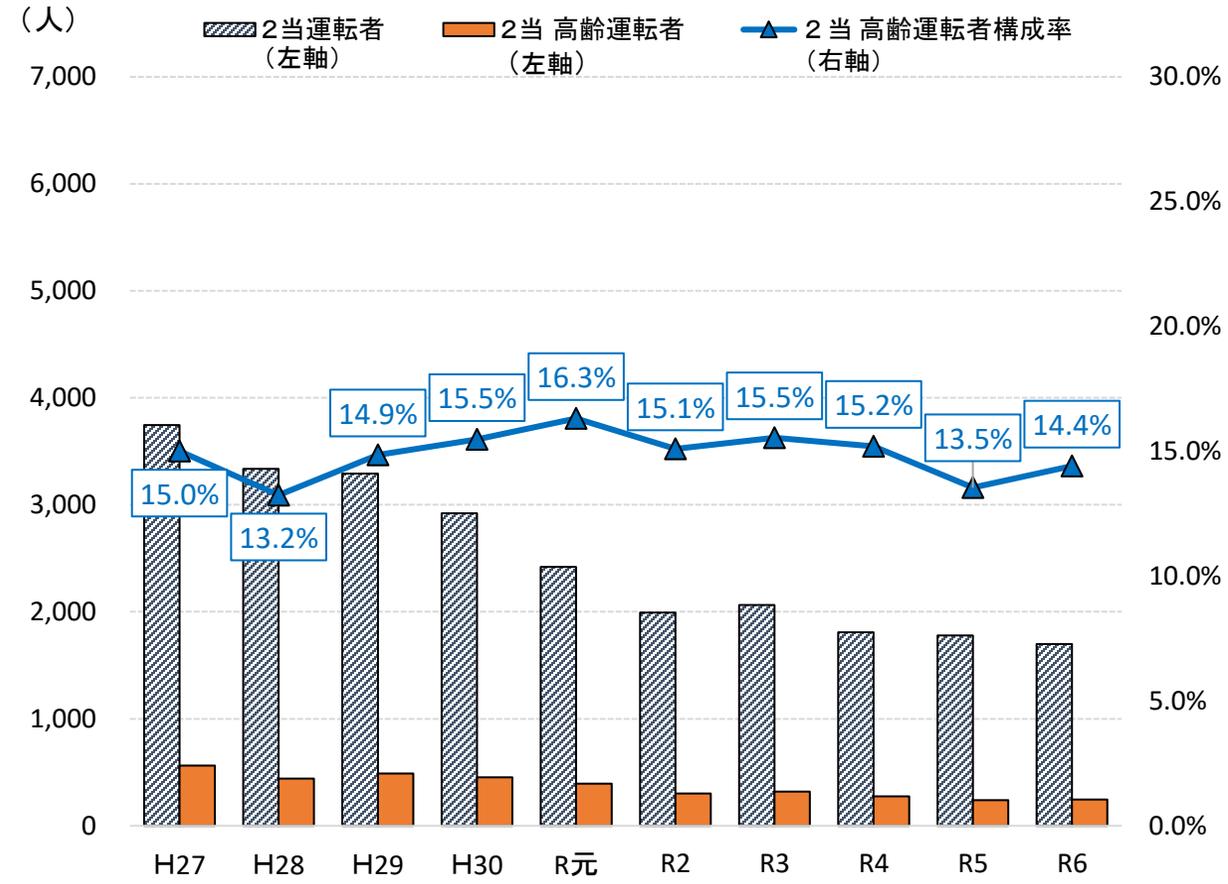
高齢運転者の構成率(第1当事者)

グラフ14



高齢運転者の構成率(第2当事者)

グラフ15



	H27	H28	H29	H30	R元	R2	R3	R4	R5	R6
1当 運転者	4,794	4,280	4,218	3,804	3,147	2,649	2,805	2,497	2,538	2,400
高齢運転者	969	949	963	852	794	710	739	658	683	692
高齢運転者 構成率	20.2%	22.2%	22.8%	22.4%	25.2%	26.8%	26.3%	26.4%	26.9%	28.8%

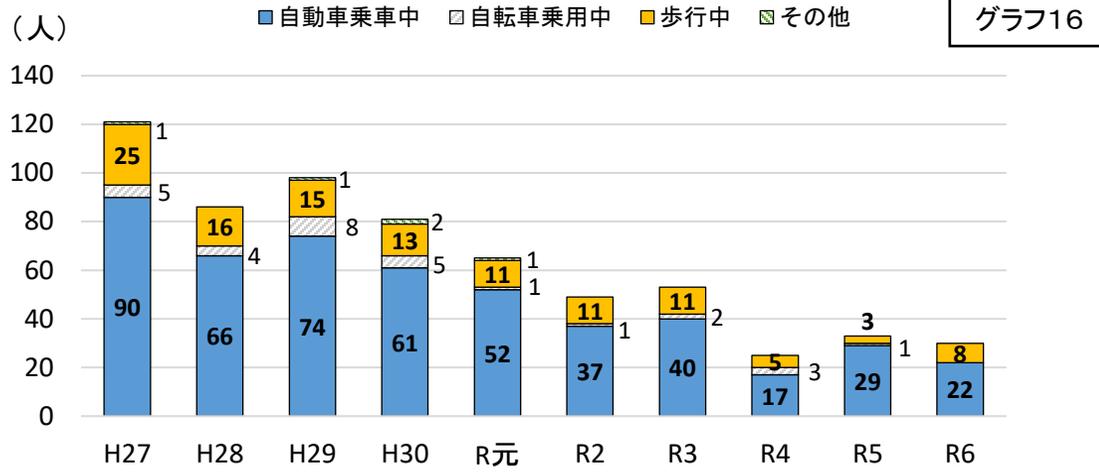
	H27	H28	H29	H30	R元	R2	R3	R4	R5	R6
2当 運転者	3,746	3,337	3,291	2,921	2,421	1,993	2,065	1,809	1,779	1,700
高齢運転者	562	442	489	452	395	301	321	275	241	245
高齢運転者 構成率	15.0%	13.2%	14.9%	15.5%	16.3%	15.1%	15.5%	15.2%	13.5%	14.4%

(注) 第1当事者とは、最初に交通事故に関与した車両等の運転者又は歩行者のうち、交通事故における過失が重い者をいう。また過失が同程度の場合は人身損傷程度の軽い者をいう。「1当」と記載。

(注) 第2当事者とは、最初に交通事故に関与した車両等の運転者、歩行者又は物件のうち、第1当事者以外の者をいう。「2当」と記載。

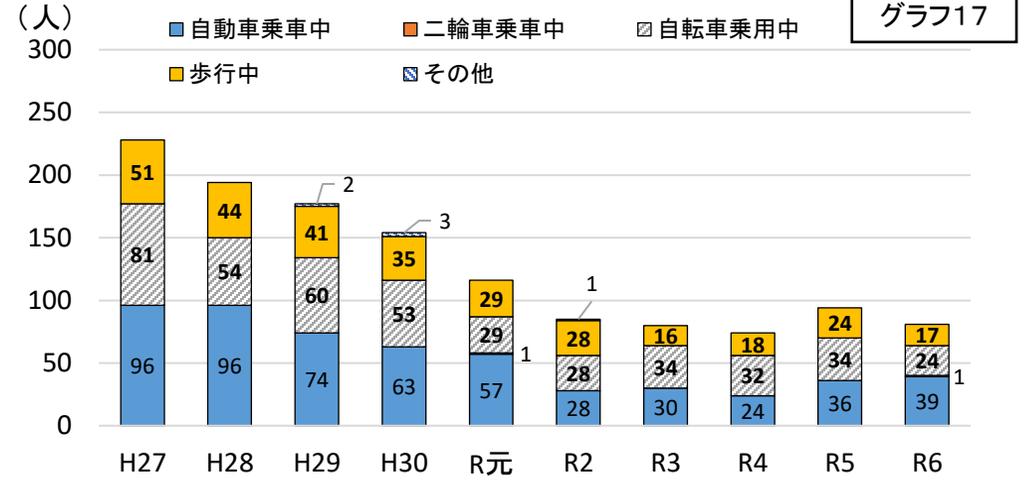
6 幼児・小学生による交通事故の状況

幼児(未就園児・就園児)の死傷者数の推移(状態別)



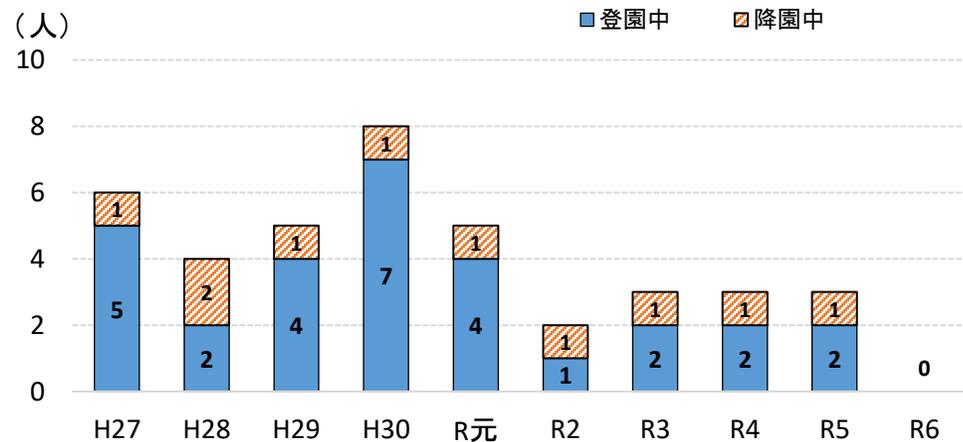
	H27	H28	H29	H30	R元	R2	R3	R4	R5	R6	計
死傷者数(人)	121	86	98	81	65	49	53	25	33	30	641

小学生の死傷者数の推移(状態別)



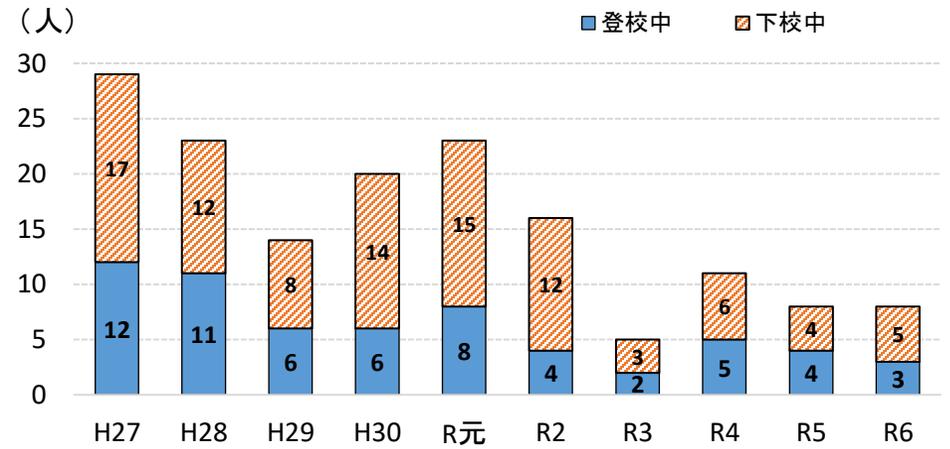
	H27	H28	H29	H30	R元	R2	R3	R4	R5	R6	計
死傷者数	228	194	177	154	116	85	80	74	94	81	1,283

登降園中の幼児(未就園児・就園児)の死傷者数の推移



	H27	H28	H29	H30	R元	R2	R3	R4	R5	R6	計
登園中	5	2	4	7	4	1	2	2	2	0	29
降園中	1	2	1	1	1	1	1	1	1	0	10

登下校中の小学生の死傷者数の推移

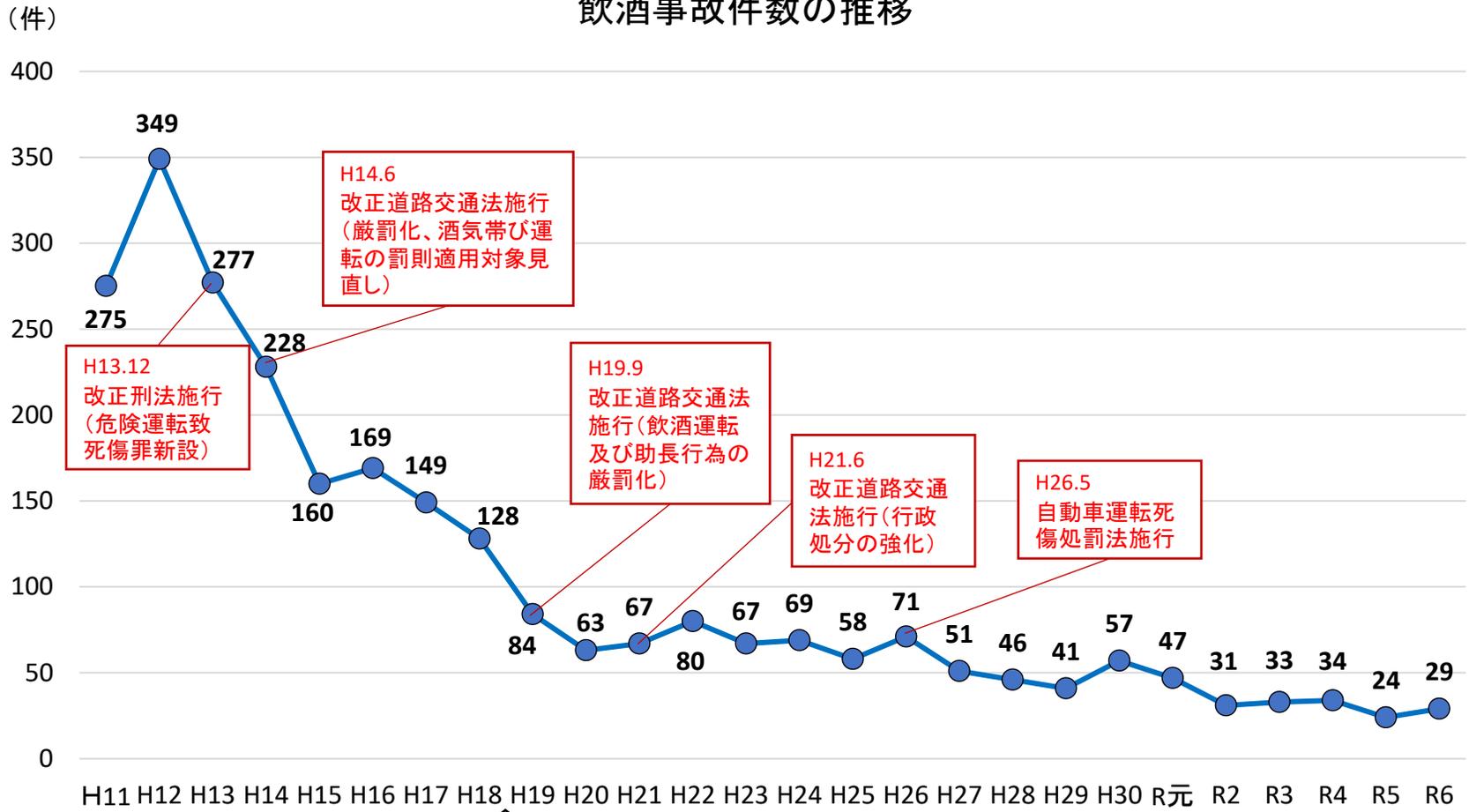


	H27	H28	H29	H30	R元	R2	R3	R4	R5	R6	合計
登校中(人)	12	11	6	6	8	4	2	5	4	3	61
下校中(人)	17	12	8	14	15	12	3	6	4	5	96

7 飲酒運転による交通事故の状況

グラフ18

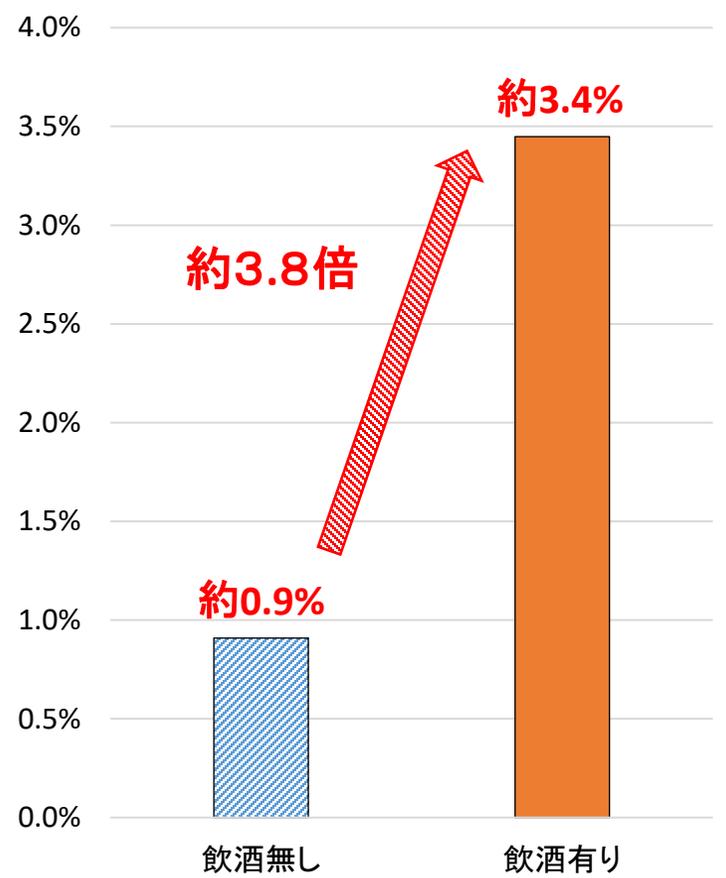
飲酒事故件数の推移



H18.8
福岡市内の橋上で飲酒運転の乗用車が乗用車に衝突し、海上へ転落。幼児3名が死亡。

R3.6.28
千葉県八街市でトラックが児童の列に衝突し、小学生5人が死傷。

飲酒有無別死亡事故率比較(R6)



	人身事故	うち死亡事故	死亡事故率
飲酒有り(件)	29	1	3.4%
飲酒無し(件)	2,421	22	0.9%

(注)「飲酒事故」とは、第1、2当事者が自転車以上において、飲酒状態が「酒酔い、酒気帯び、基準値以下、検知不能」のいずれかに該当する交通事故をいう。

8 危険認知速度と交通事故の状況

第1当事者(一般原付以上)の危険認知速度別の交通事故件数(R6)

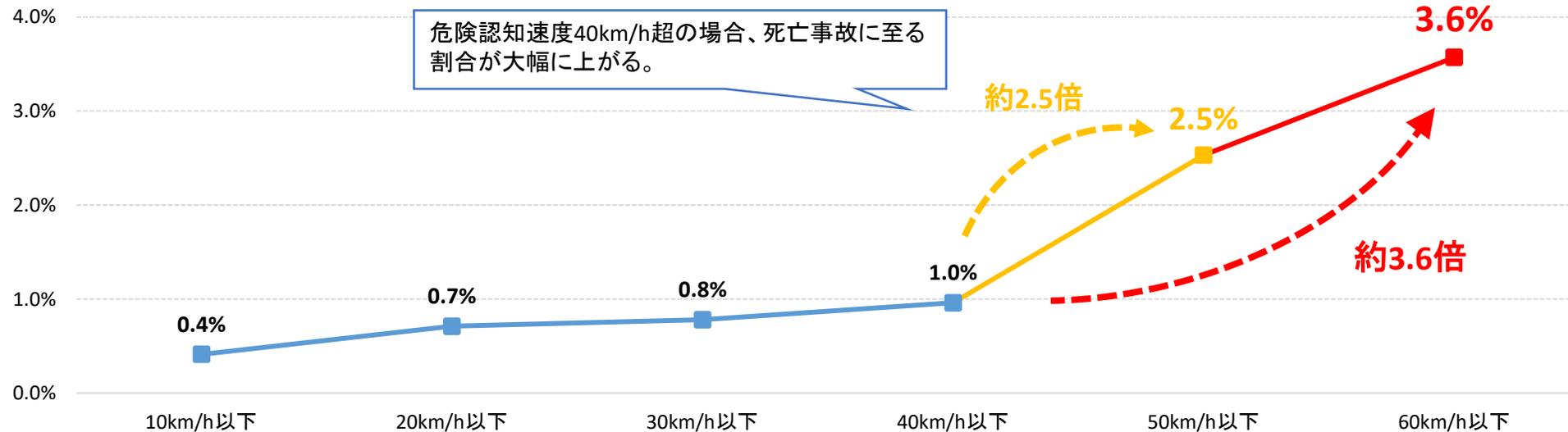
グラフ20



全事故(第1当事者が一般原付以上): 2,386件(停止中9件・調査不能5件を除く)

死亡事故(第1当事者が一般原付以上): 20件(調査不能2件を除く)

危険認知速度別の死亡事故に至る割合

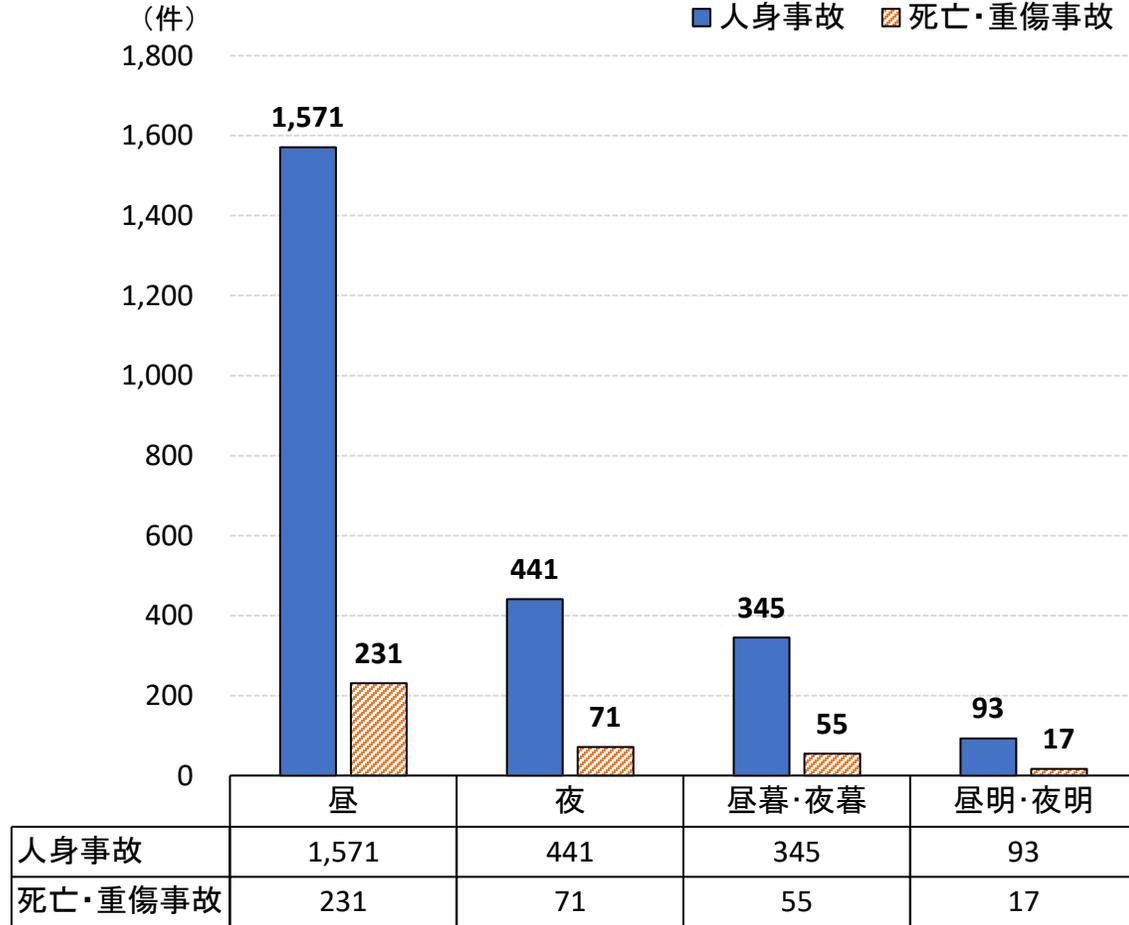


(注)「危険認知速度」とは、一般原付以上の運転者が相手方車両、人、駐車車両又は物件等を認め、危険を認知した時点の速度をいう。

(注)「第1当事者」とは、最初に交通事故に関与した車両等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をいい、過失が同程度の場合には人身損傷程度が軽い者をいう。

9 薄暮時における交通事故の状況

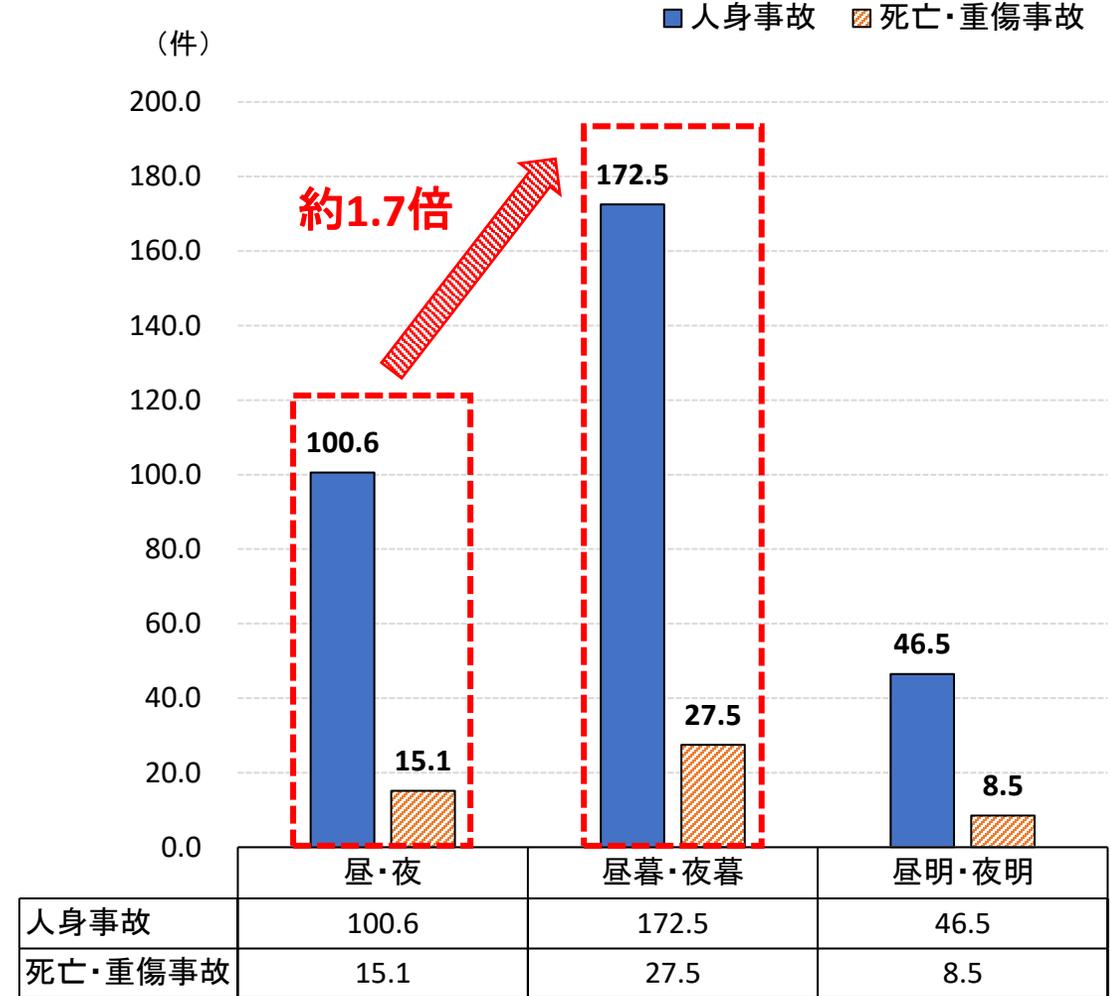
昼夜別の人身事故発生状況(R6)



(注)「明」とは、日の出の前後1時間の間をいう。
 (注)「暮」とは、日の入りの前後1時間の間をいう。
 (注)「昼」、「夜」とは、「明」及び「暮」以外の昼間又は夜間をいう。

1時間あたりの人身事故発生件数(R6)

グラフ21



(注) 昼暮・夜暮(2時間)・昼明・夜明(2時間)・昼間及び夜間(20時間)となることから、各時間帯における1時間あたりの発生件数を算出。