

令和 3 年における交通事故の発生状況について（奈良県版）

1 交通事故死者の特徴

- 死者は 39 人で前年より 14 人増加し、高齢者が約 59 %（23 人）を占める。
- 人口 10 万人当たりでは、高齢者の死者数は全死者より高い水準にある。
- 状態別では、自動車乗車中が 14 人と最も多く、次いで歩行中の 12 人となる。

2 交通事故重傷者の特徴

- 重傷者は 444 人で前年より 13 人増加し、高齢者が約 40 %（179 人）を占める。
- 人口 10 万人当たりでは、高齢者の重傷者数は全重傷者より高い水準にある。
- 状態別では、二輪車乗車中が 149 人と最も多く、次いで歩行中の 111 人となる。

3 歩行者事故の特徴

- 死傷者数（412 人）のうち、道路横断中によるものが約 53 %（218 人）を占めており、「横断歩道」を横断中に 126 人が死傷している。
- 法令違反の有無で見れば、高齢者死者では 56 %・高齢者以外の死者では 65 %に法令違反を認める。
- 死傷者の年齢別では、特に死者・重傷者の場合では高齢者が約 62 %を占める。

4 自転車事故の特徴

- 法令違反の有無で見れば、高齢者死者では約 95 %・高齢者以外の死者では約 73 %に法令違反を認める。
- 死傷者の年齢別では、特に死者・重傷者の場合では高齢者が約 40 %を占める。

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

- 人身事故における高齢運転者の構成率では、高齢運転者が第 1 当事者の場合は約 26 %となり、平成 24 年から約 10 ポイント増加している。一方、高齢運転者が第 2 当事者の場合は約 16 %となり、約 4 ポイントの増加となる。

(2) 幼児・小学生による交通事故の状況

- 過去 10 年間の登下校別で見れば、幼児は登校中に多く、小学生は下校中に多い。

(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 6 件発生しており、飲酒事故比率で見れば、飲酒有りの場合は無しの場合より約 17 倍高い。

(4) 人身事故における後部座席同乗中のシートベルト着用状況

- 高速道路の後部座席シートベルト着用率は前年より 2.2 ポイント増加、一般道では 16.5 ポイント減少。

(5) 危険認知速度と交通死亡事故の状況

- 死亡事故 32 件のうち、危険認知速度 40km/h 超過が約 53 %（17 件）を占める。
- 危険認知速度 60km/h を超える場合の死亡事故率は約 12 %となり、60km/h 以下の各速度域より高い。

(6) 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 206 件となり、「昼間・夜間」の 121 件より約 1.8 倍多い。

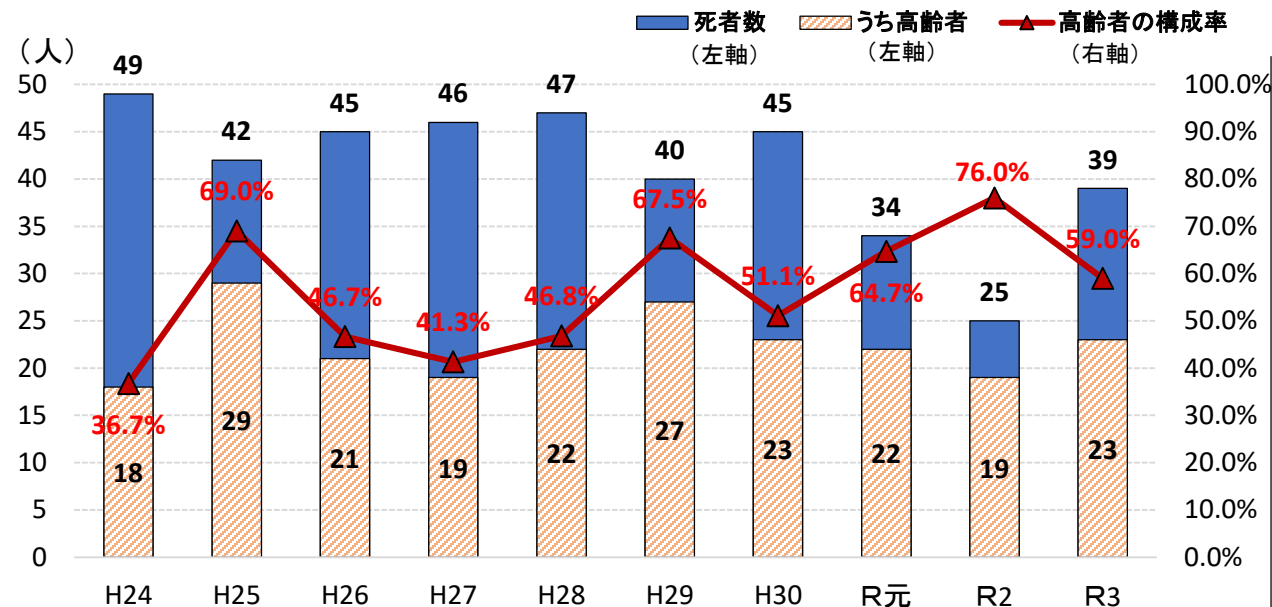
令和3年における
交通事故の発生状況について
(奈良県版)

奈良県警察本部交通企画課

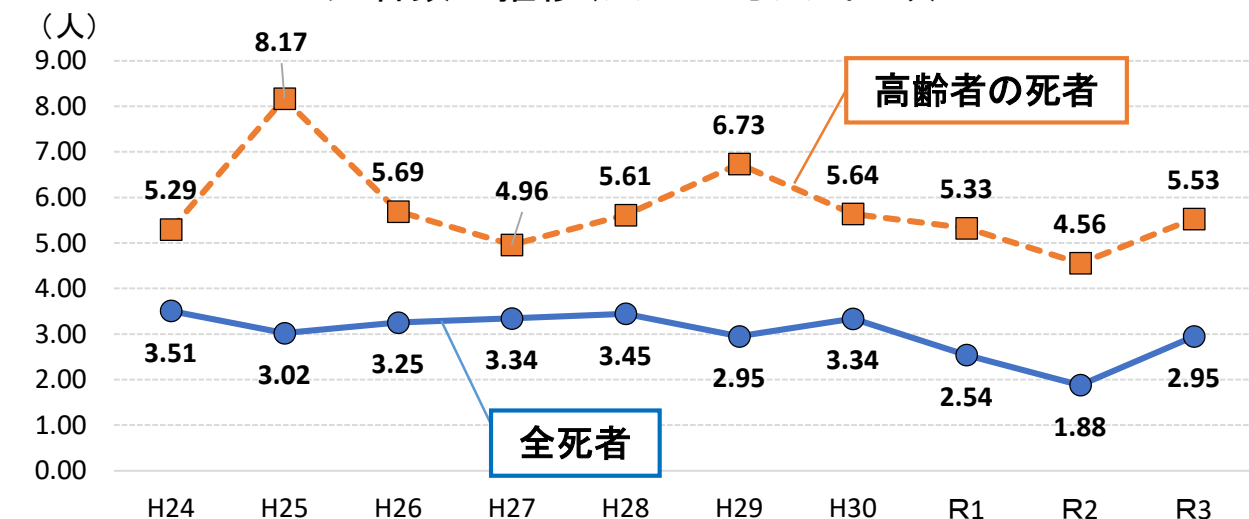
- 1 交通事故死者の状況
- 2 交通事故重傷者の状況
- 3 歩行者事故の状況
- 4 自転車事故の状況
- 5 高齢運転者による交通事故の状況
- 6 幼児・小学生による交通事故の状況
- 7 飲酒運転による交通事故の状況
- 8 後部座席同乗中のシートベルト着用状況
- 9 危険認知速度と交通事故の状況
- 10 薄暮時における交通事故の状況

1 交通事故死者の状況

死者数の推移

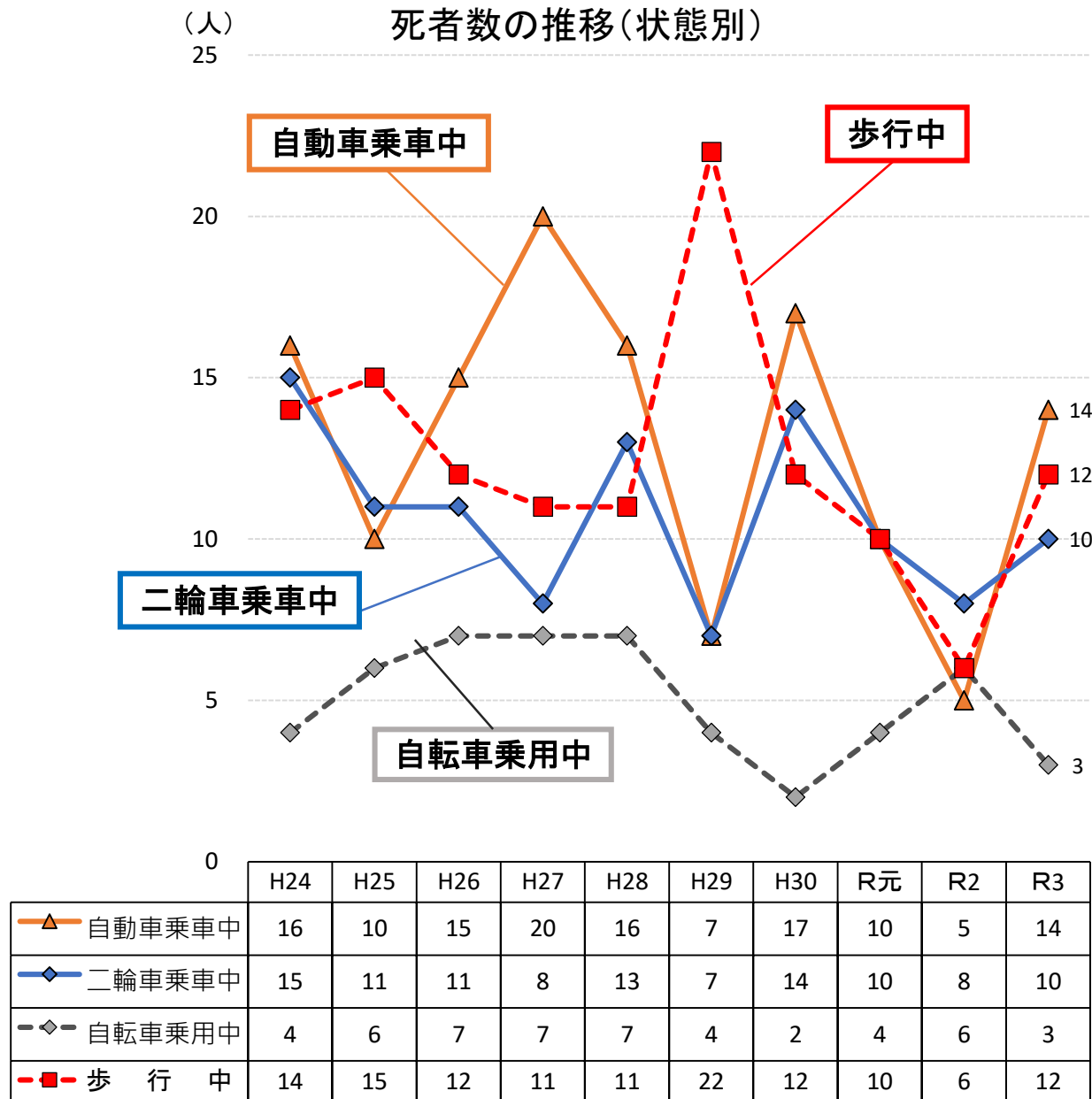


死者数の推移(人口10万人当たり)



(注)算出に用いた人口は、各年の前年の人口であり、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。

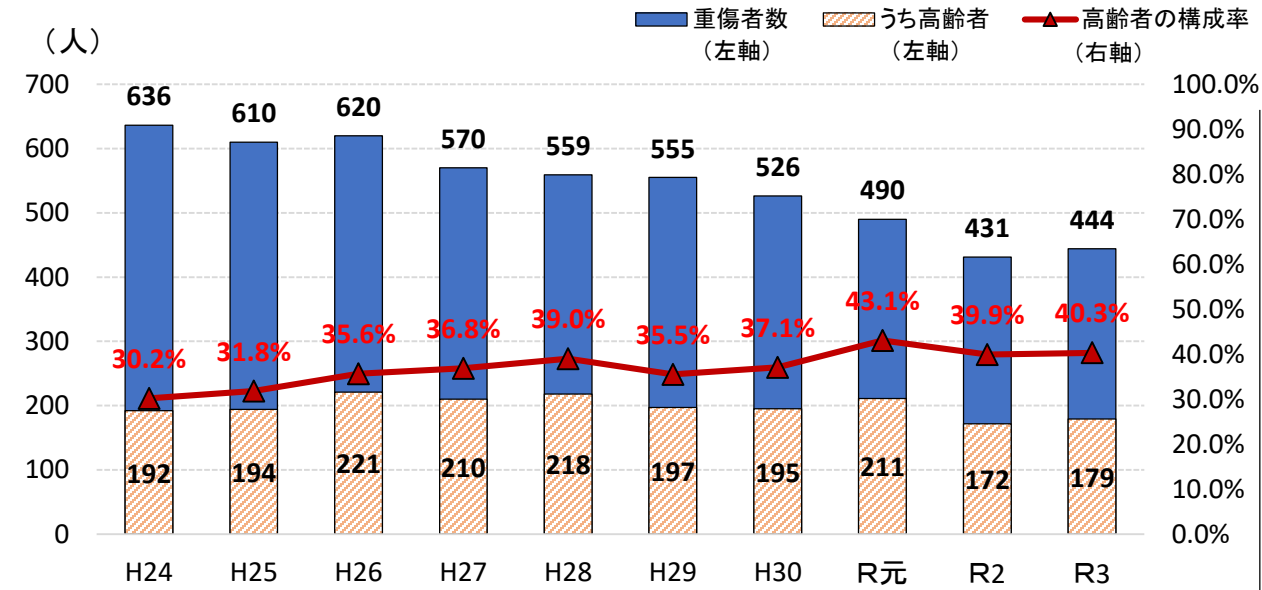
死者数の推移(状態別)



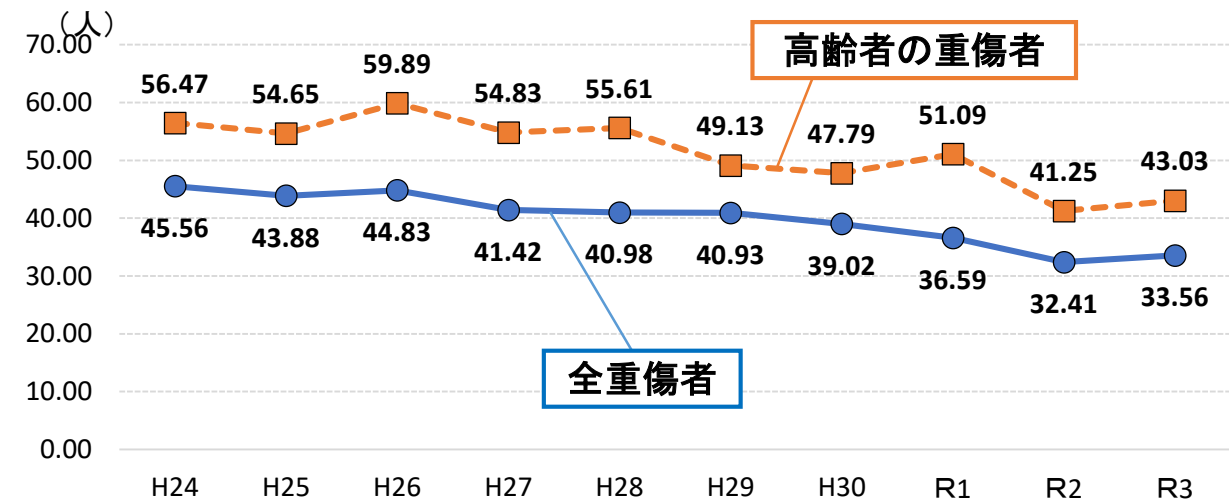
(注)自動車とは「乗用車」「貨物車」「特殊車」をいう。「歩行者」には「歩行者以外の道路上人」を含む。

2 交通事故重傷者の状況

重傷者数の推移

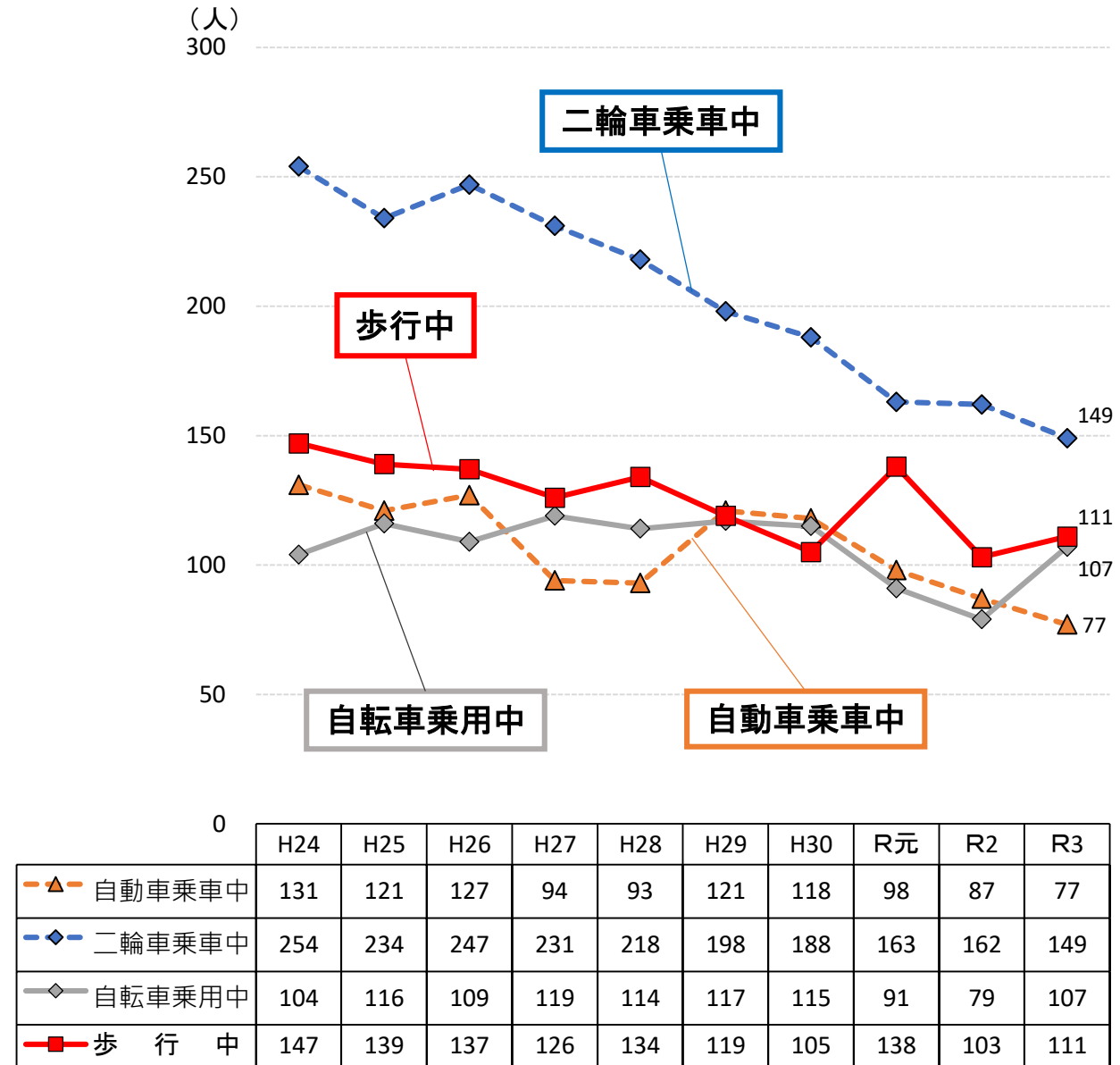


重傷者数の推移(人口10万人当たり)



(注)算出に用いた人口は、各年の前年の人口であり、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。

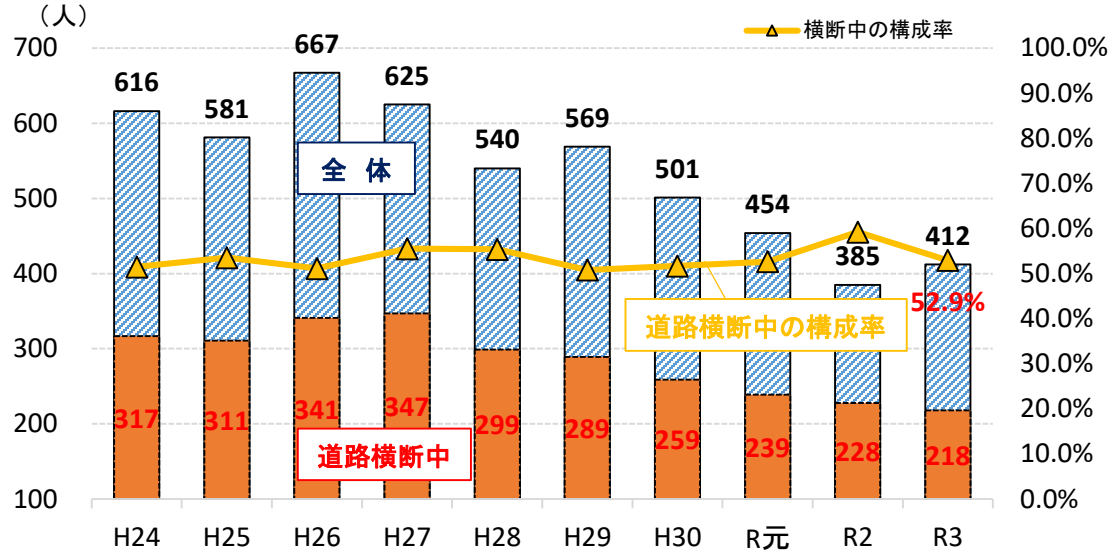
重傷者数の推移(状態別)



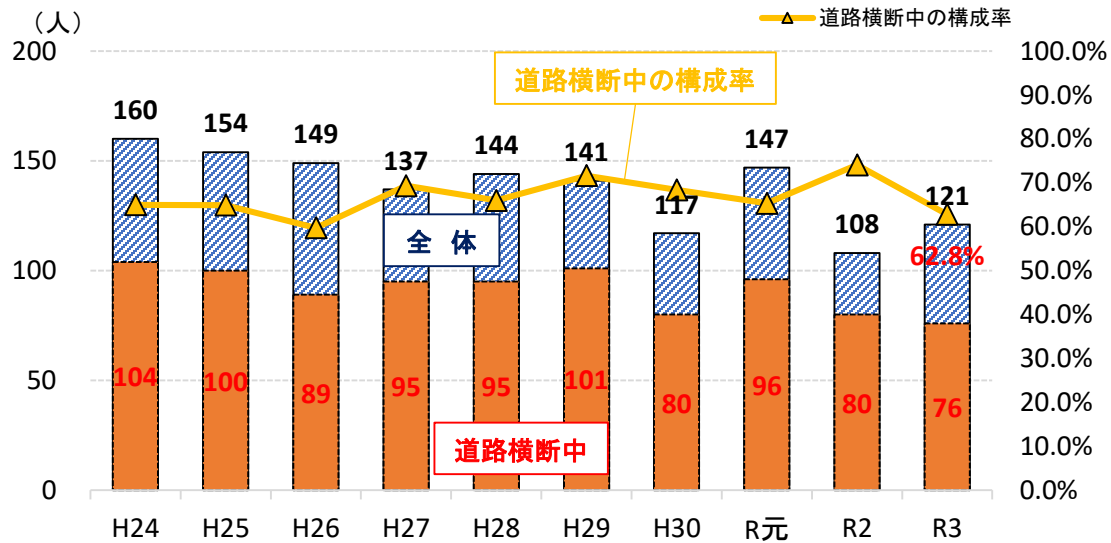
(注)自動車とは「乗用車」「貨物車」「特殊車」をいう。「歩行者」には「歩行者以外の道路上人」を含む。

3-1 歩行者事故の状況

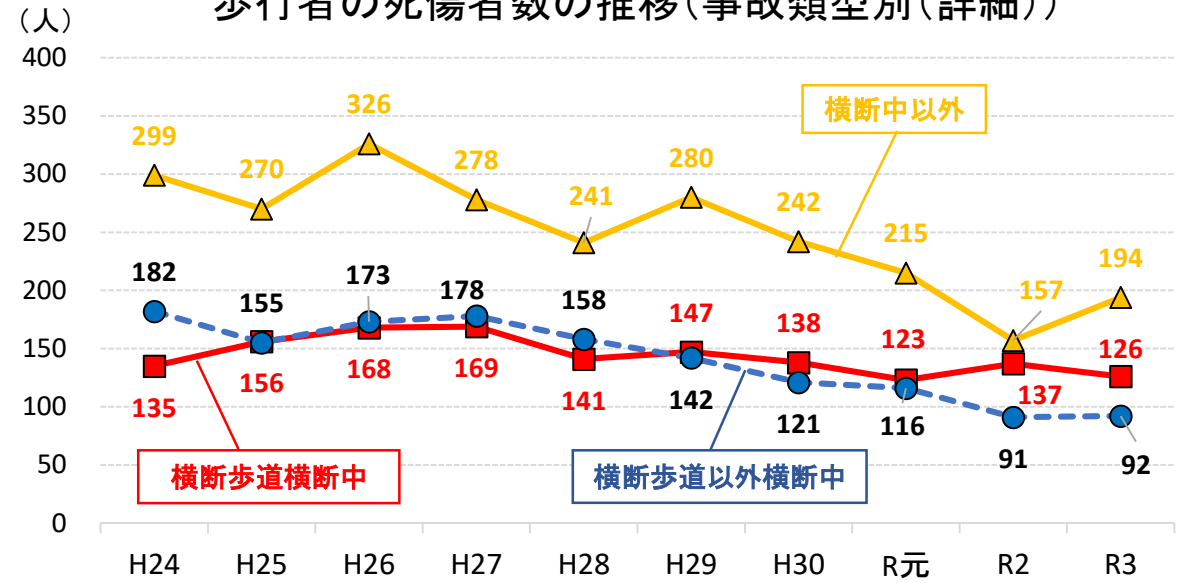
歩行者の死傷者数の推移(事故類型別)



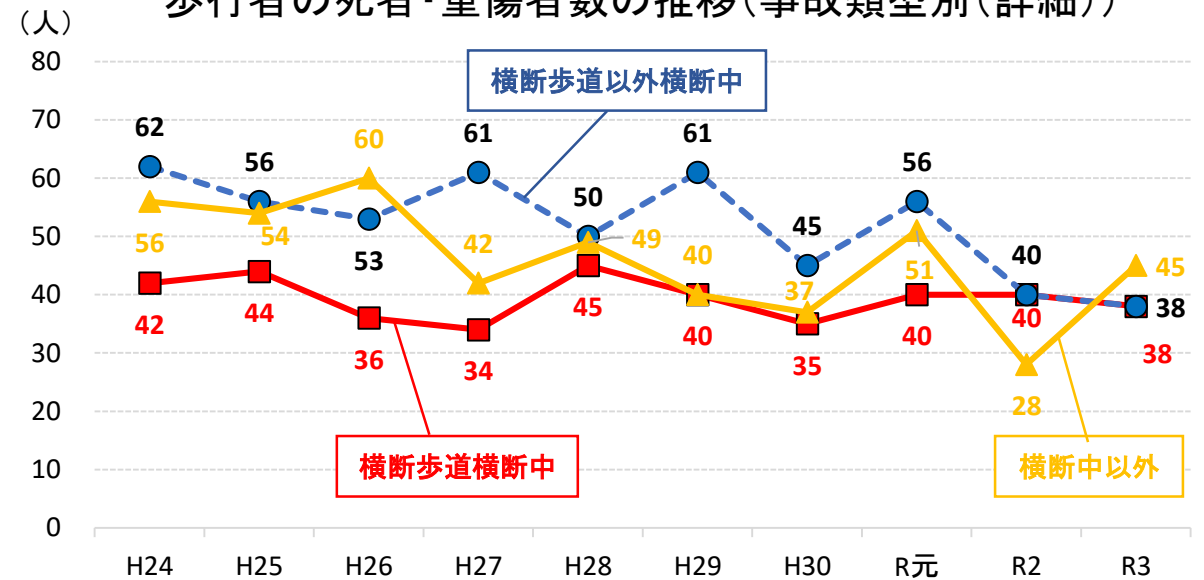
歩行者の死者・重傷者数の推移(事故類型別)



歩行者の死傷者数の推移(事故類型別(詳細))

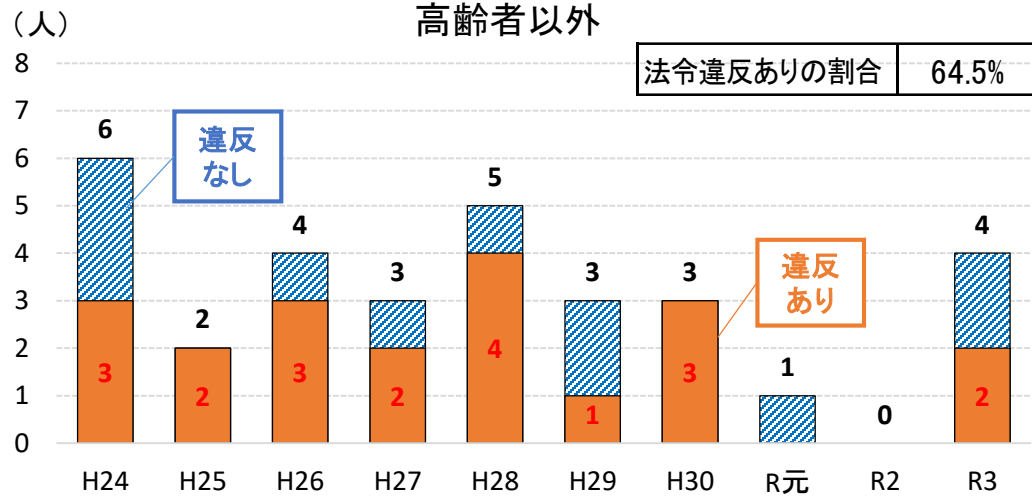
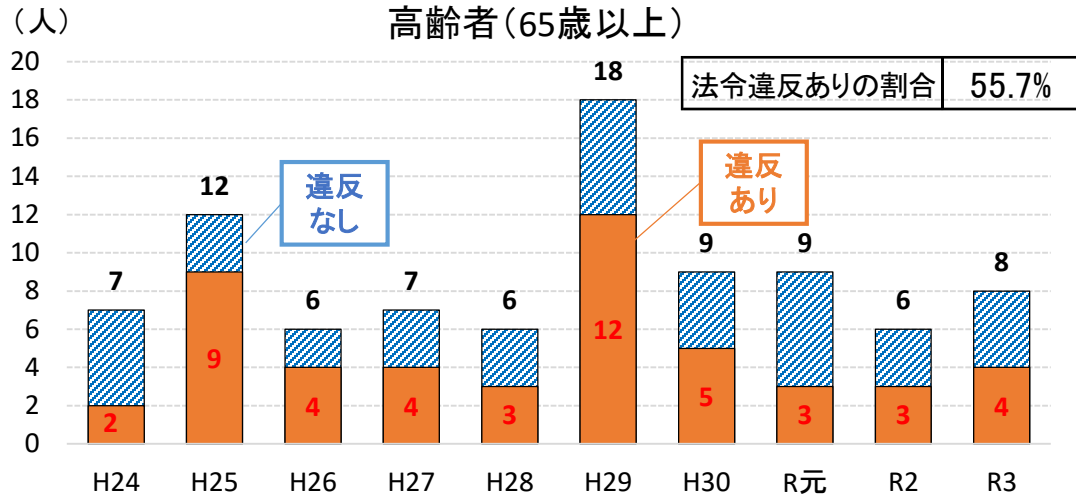


歩行者の死者・重傷者数の推移(事故類型別(詳細))

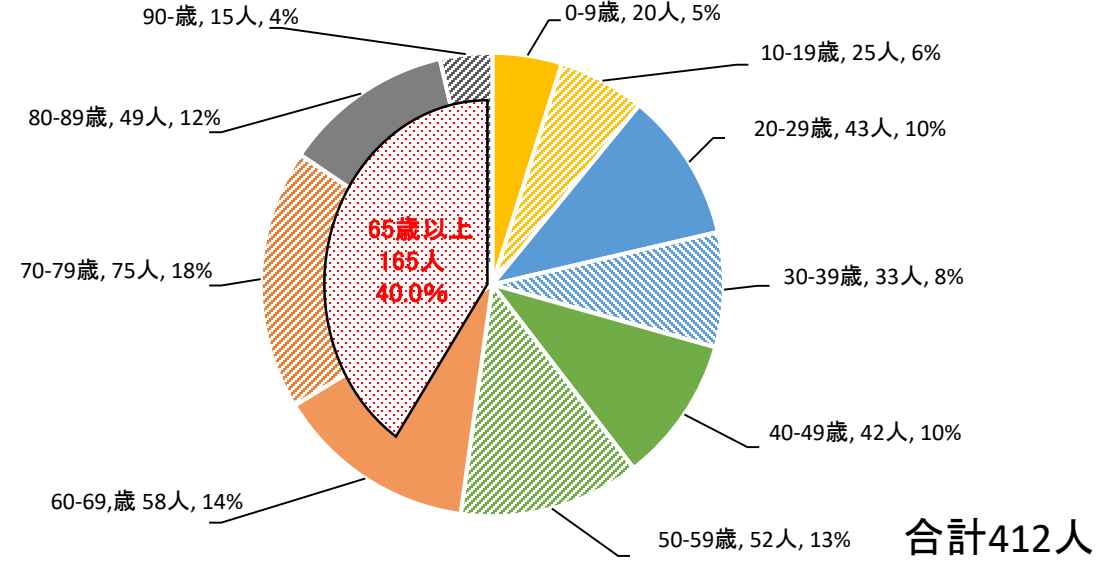


3-2 歩行者事故の状況

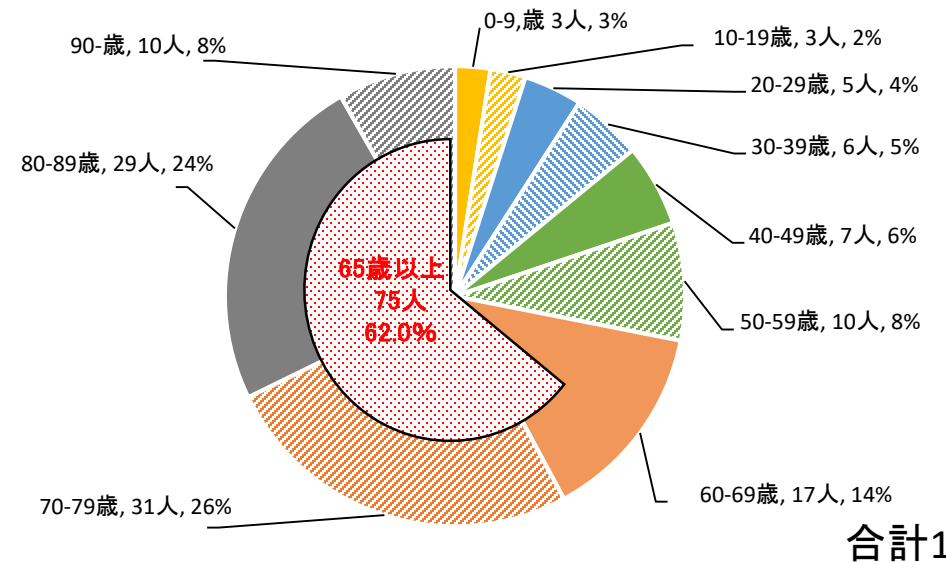
歩行者の死者数(第1・2当事者)の推移(法令違反状況別)



死傷者(歩行者)の状況(年齢層別・R3)



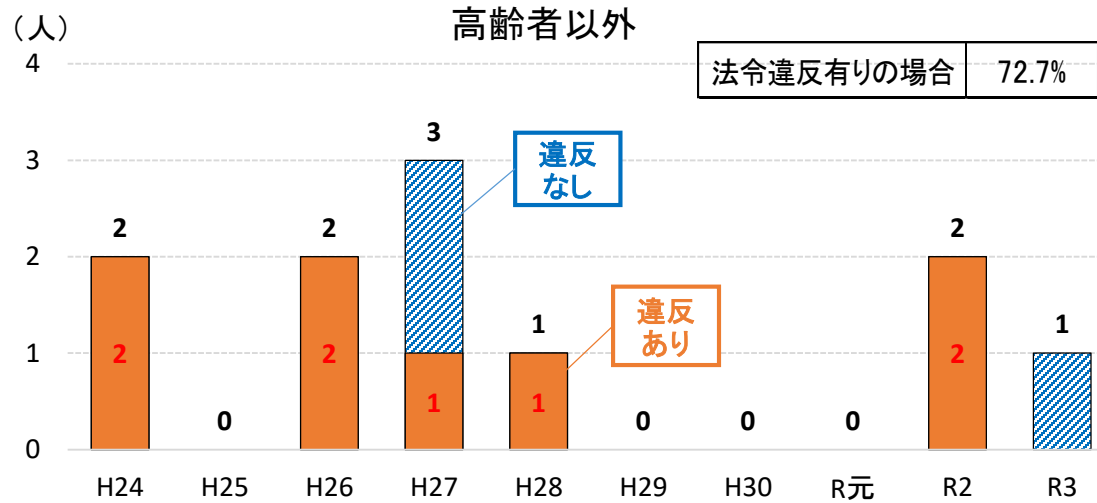
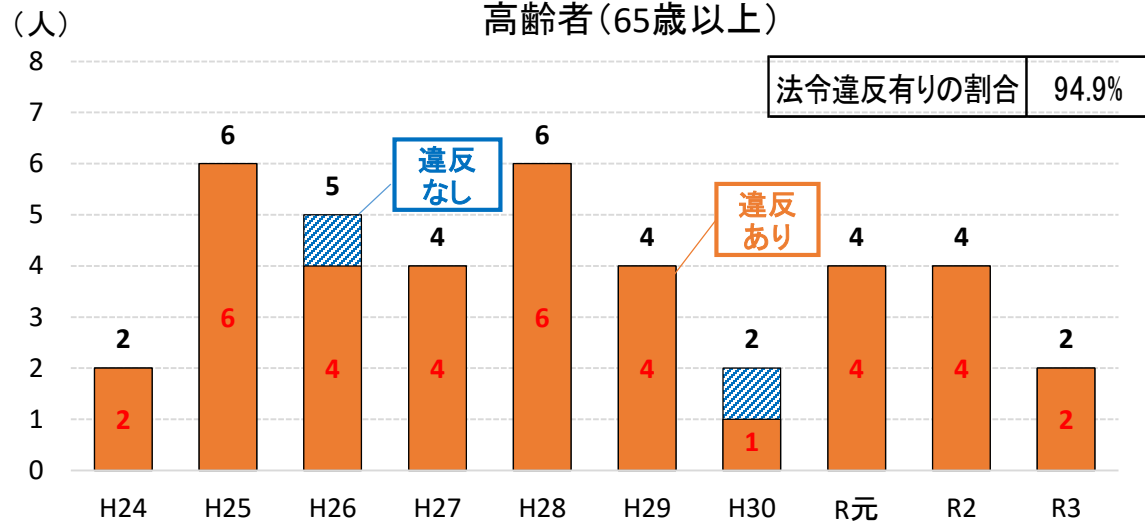
死者・重傷者(歩行者)の状況(年齢層別・R3)



(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。

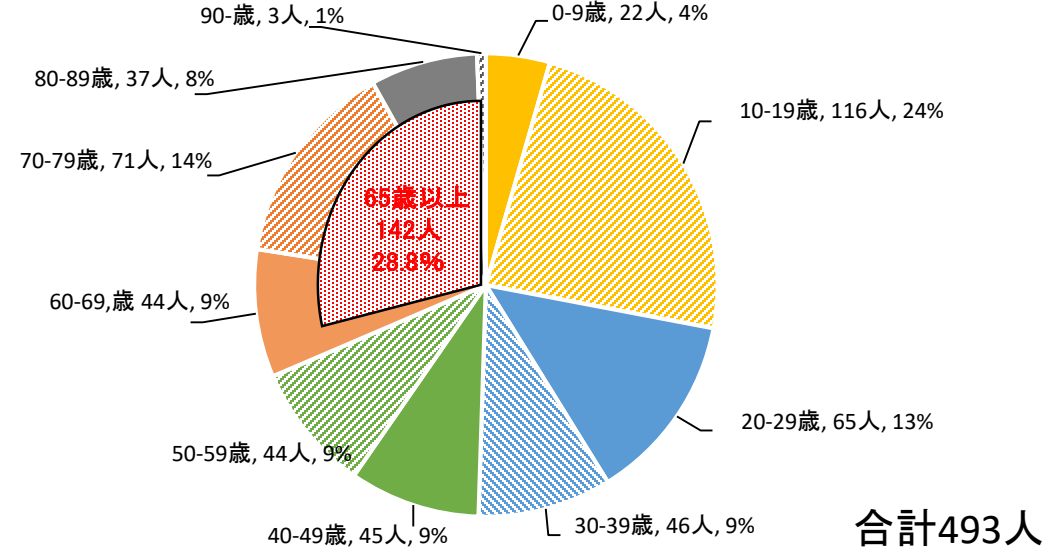
4 自転車事故の状況

自転車乗用中の死者(第1・2当事者)の推移(法令違反状況別)

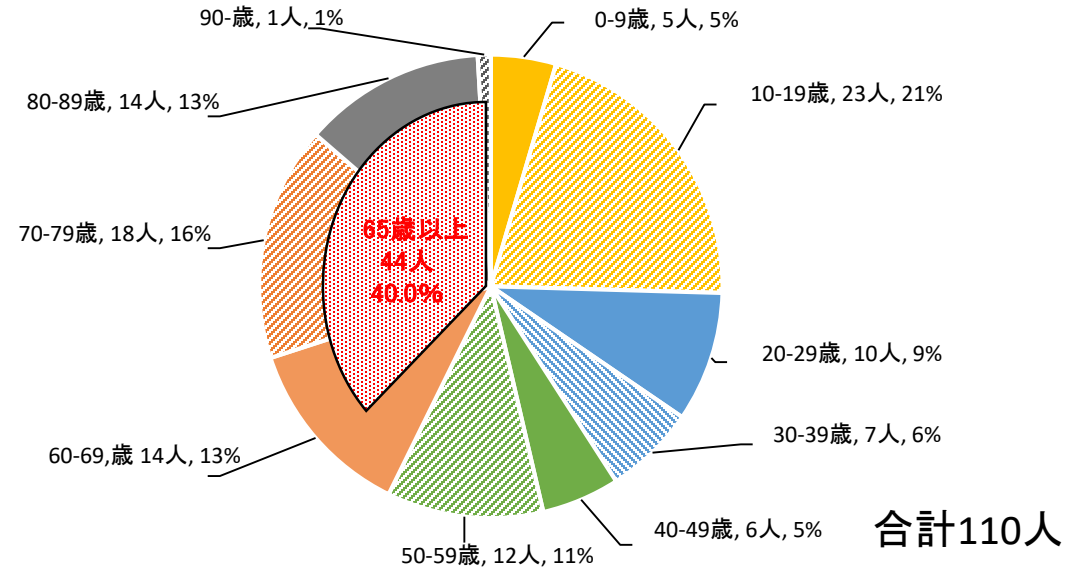


(注)「第1当事者」とは、最初に交通事故に関与した車両等の運転者又は歩行者のうち当該交通事故における過失が重い者をいい、過失が同程度の場合には人身損傷程度が軽い者をいう。
 (注)「第2当事者」とは、最初に交通事故に関与した車両等の運転者、歩行者又は物件のうち、第1当事者以外の者をいう。
 (注)「違反あり」には、「調査不能(違反種別が不明の場合)」等を含む。

自転車乗用中の死傷者の状況(年齢層別・R3)

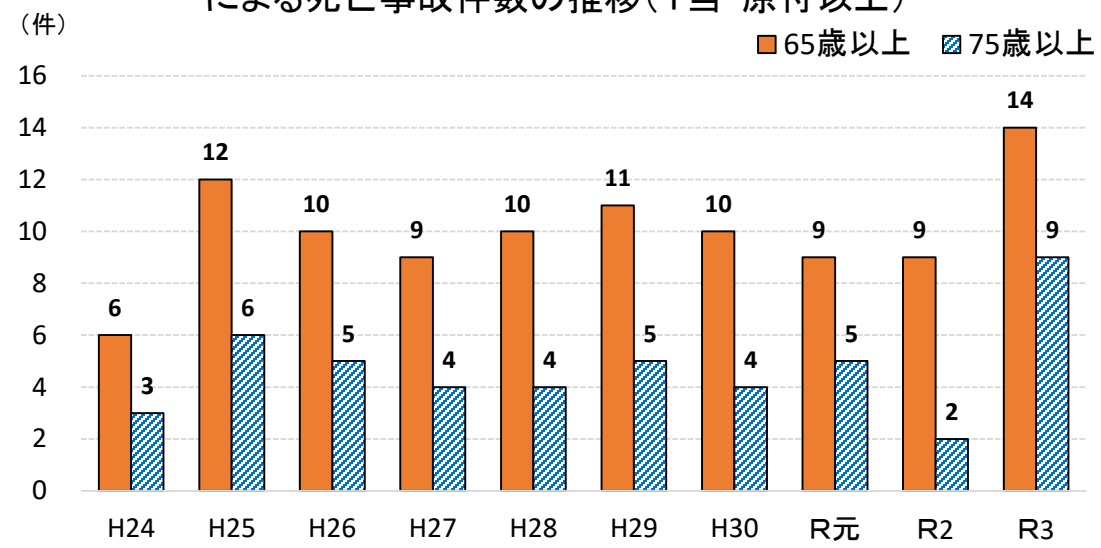


自転車乗用中の死者・重傷者の状況(年齢層別・R3)

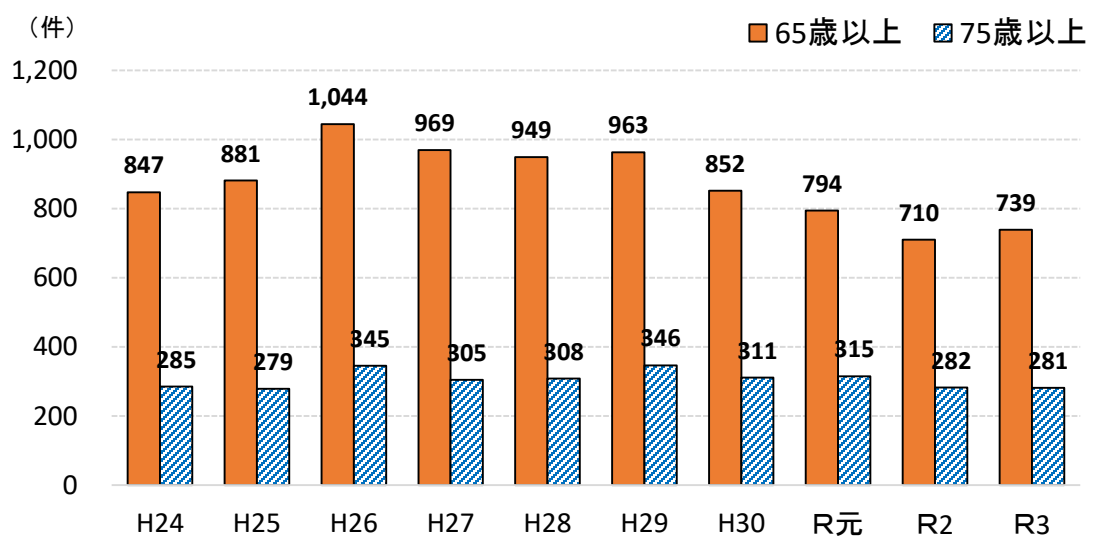


5-1 高齢運転者による交通事故の状況

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(1当・原付以上)

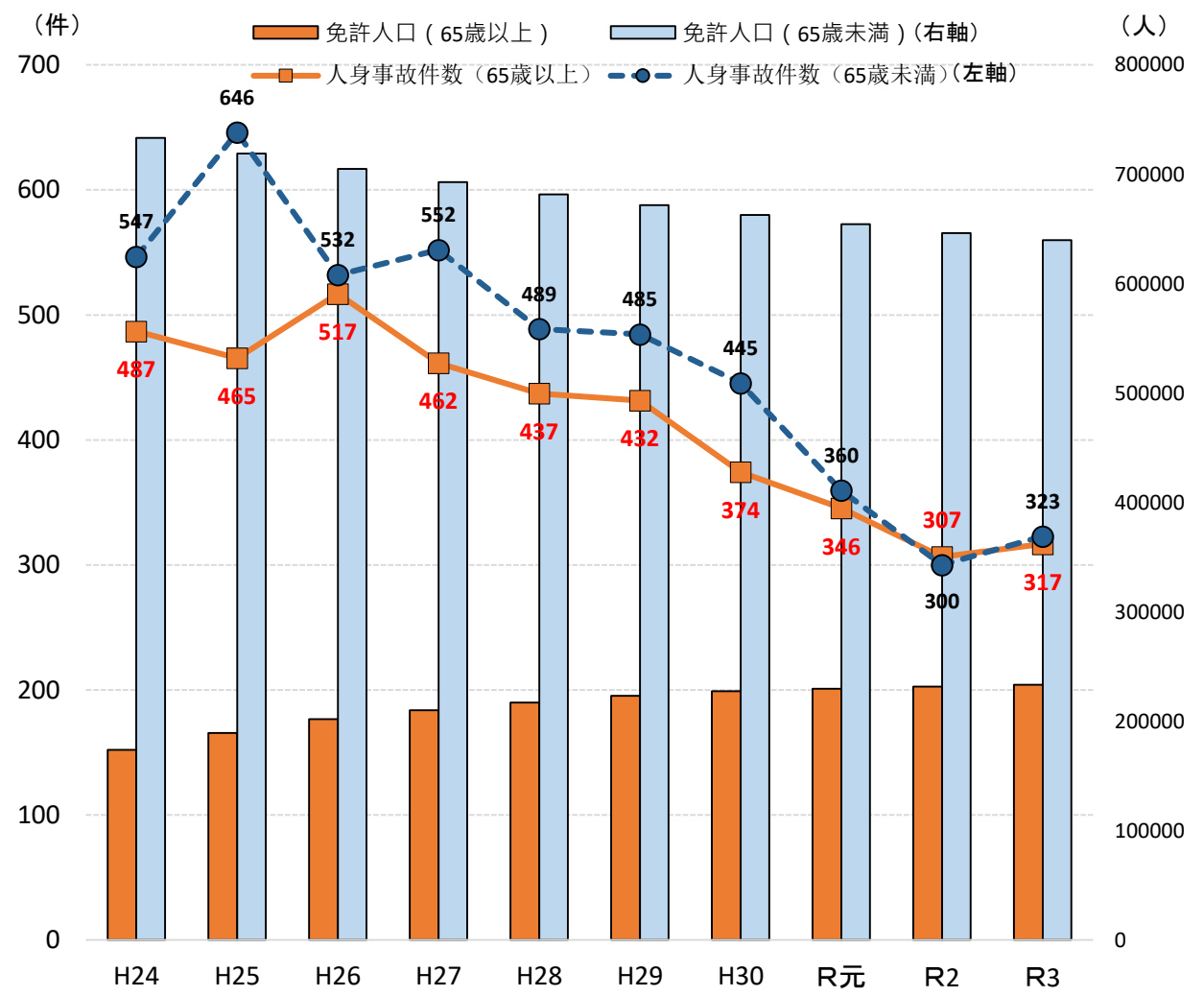


高齢運転者(65歳以上・75歳以上別)
による人身事故件数の推移(1当・原付以上)



(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
(1当・原付以上)

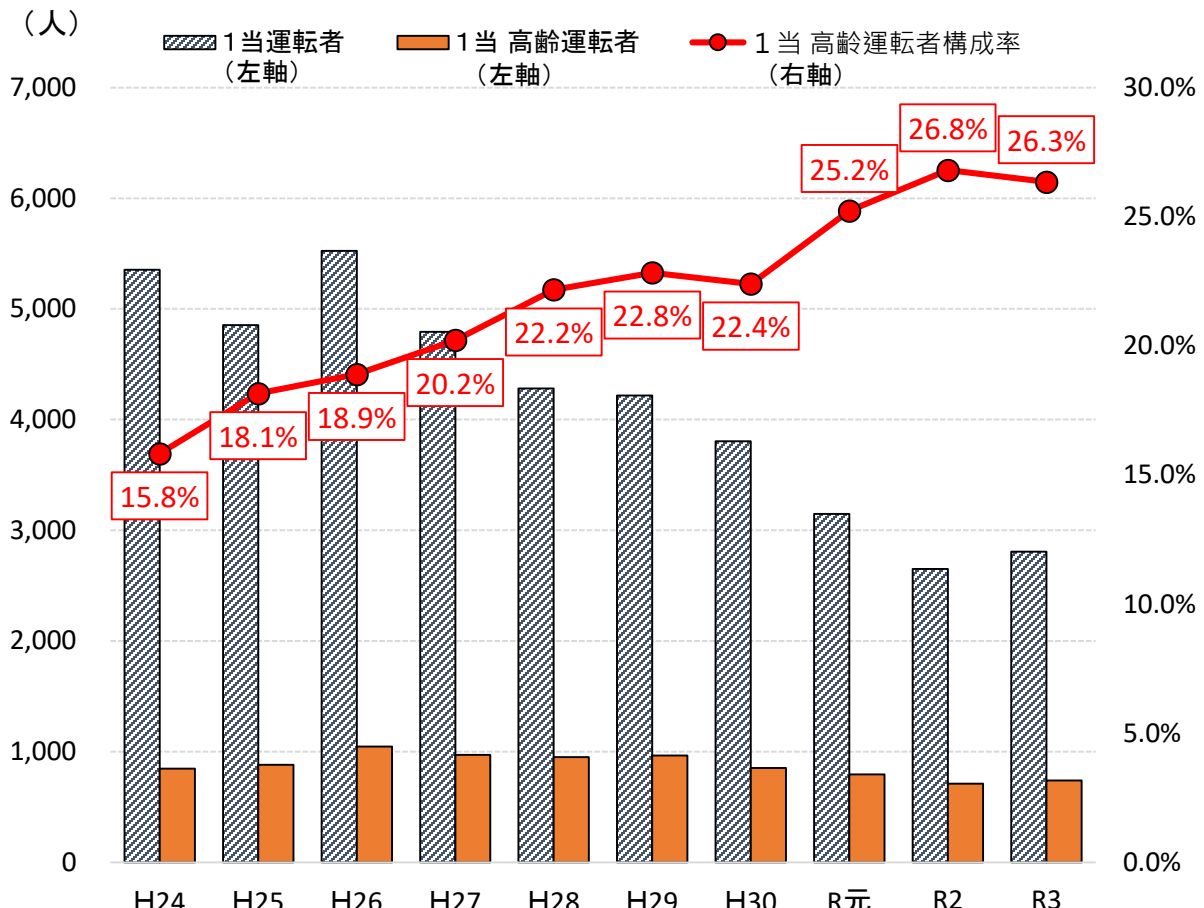


(注)「原付以上」とは、当事者が「乗用車」「貨物車」「特殊車」「二輪車」をいう。
(注)「第1当事者」とは、最初に交通事故に関与した車両等の運転者又は歩行者のうち当該交通事故における過失が重い者をいい、過失が同程度の場合には人身損傷程度が軽い者をいう。「1当」と記載。

5-2 高齢運転者による交通事故の状況

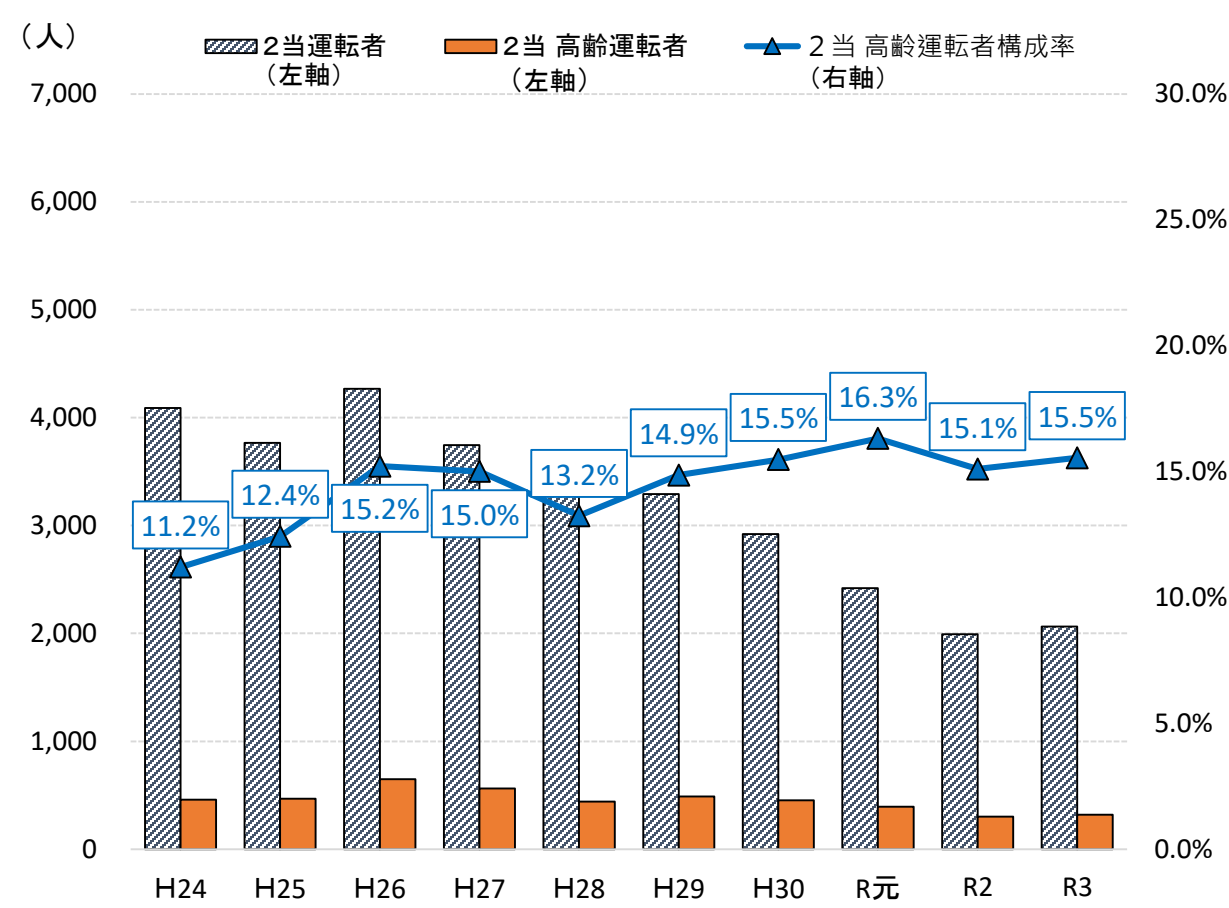
人身事故における高齢運転者(65歳以上)の構成率(1当・2当別)

高齢運転者の構成率(第1当事者)



1当	H24	H25	H26	H27	H28	H29	H30	R元	R2	R3
運転者	5,353	4,854	5,525	4,794	4,280	4,218	3,804	3,147	2,649	2,805
高齢運転者	847	881	1,044	969	949	963	852	794	710	739
高齢運転者構成率	15.8%	18.1%	18.9%	20.2%	22.2%	22.8%	22.4%	25.2%	26.8%	26.3%

高齢運転者の構成率(第2当事者)



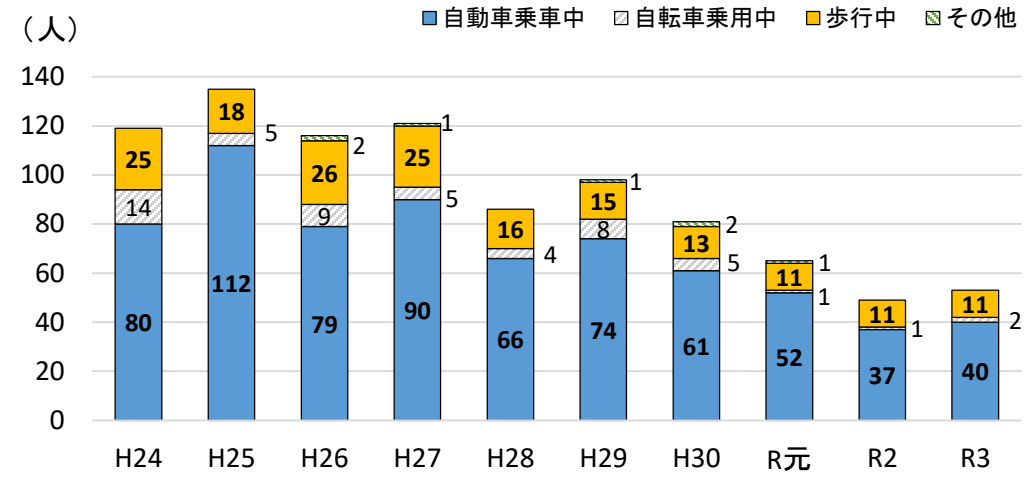
2当	H24	H25	H26	H27	H28	H29	H30	R元	R2	R3
運転者	4,088	3,766	4,266	3,746	3,337	3,291	2,921	2,421	1,993	2,065
高齢運転者	458	468	649	562	442	489	452	395	301	321
高齢運転者構成率	11.2%	12.4%	15.2%	15.0%	13.2%	14.9%	15.5%	16.3%	15.1%	15.5%

(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。

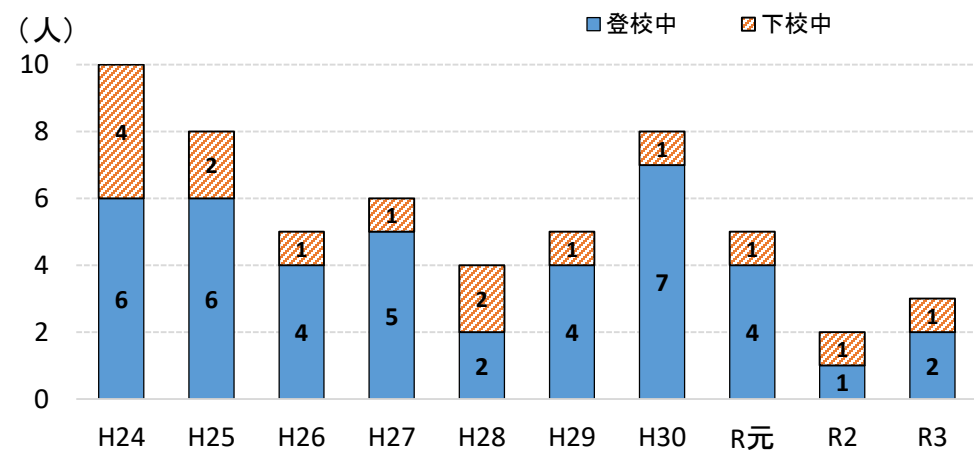
6 幼児・小学生による交通事故の状況

幼児(未就園児・就園児)の死傷者数の推移(状態別)



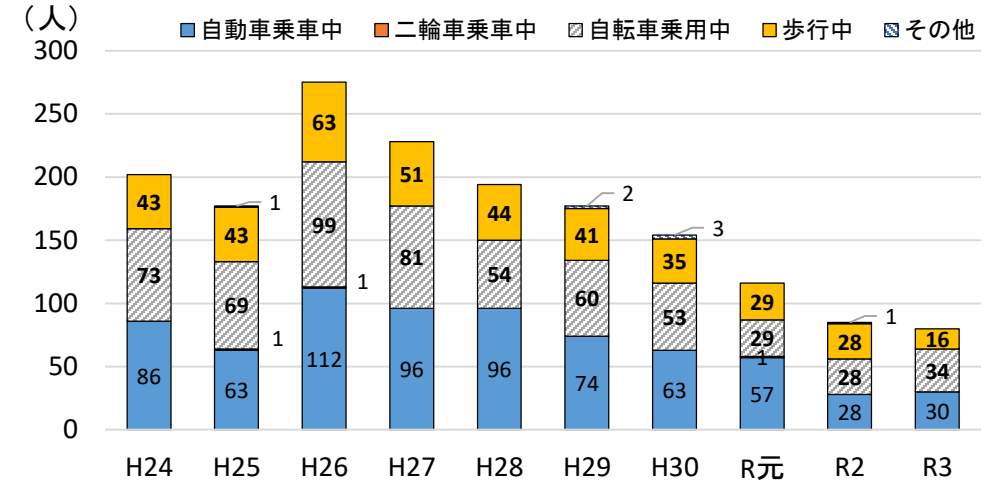
	H24	H25	H26	H27	H28	H29	H30	R元	R2	R3	計
死傷者数(人)	119	135	116	121	86	98	81	65	49	53	923

登下校中の幼児(未就園児・就園児)の死傷者数の推移



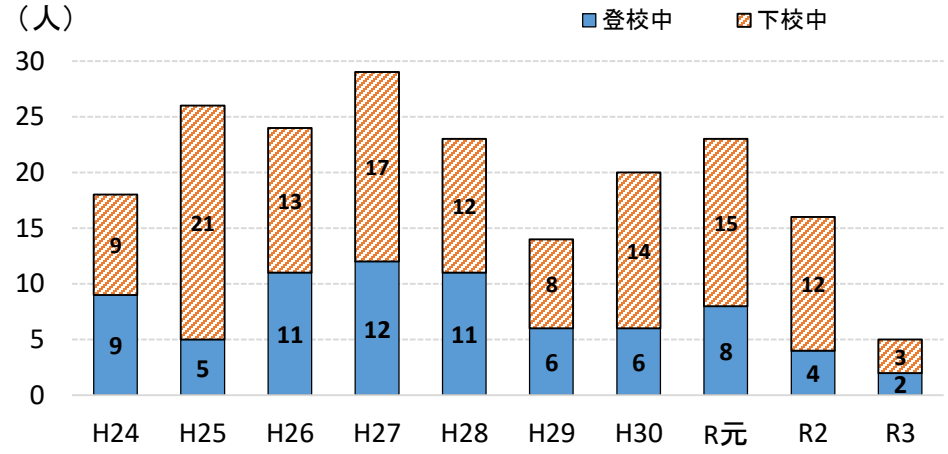
	H24	H25	H26	H27	H28	H29	H30	R元	R2	R3	計
登校中(人)	6	6	4	5	2	4	7	4	1	2	41
下校中(人)	4	2	1	1	2	1	1	1	1	1	15

小学生の死傷者数の推移(状態別)



	H24	H25	H26	H27	H28	H29	H30	R元	R2	R3	計
死傷者数	202	177	275	228	194	177	154	116	85	80	1688

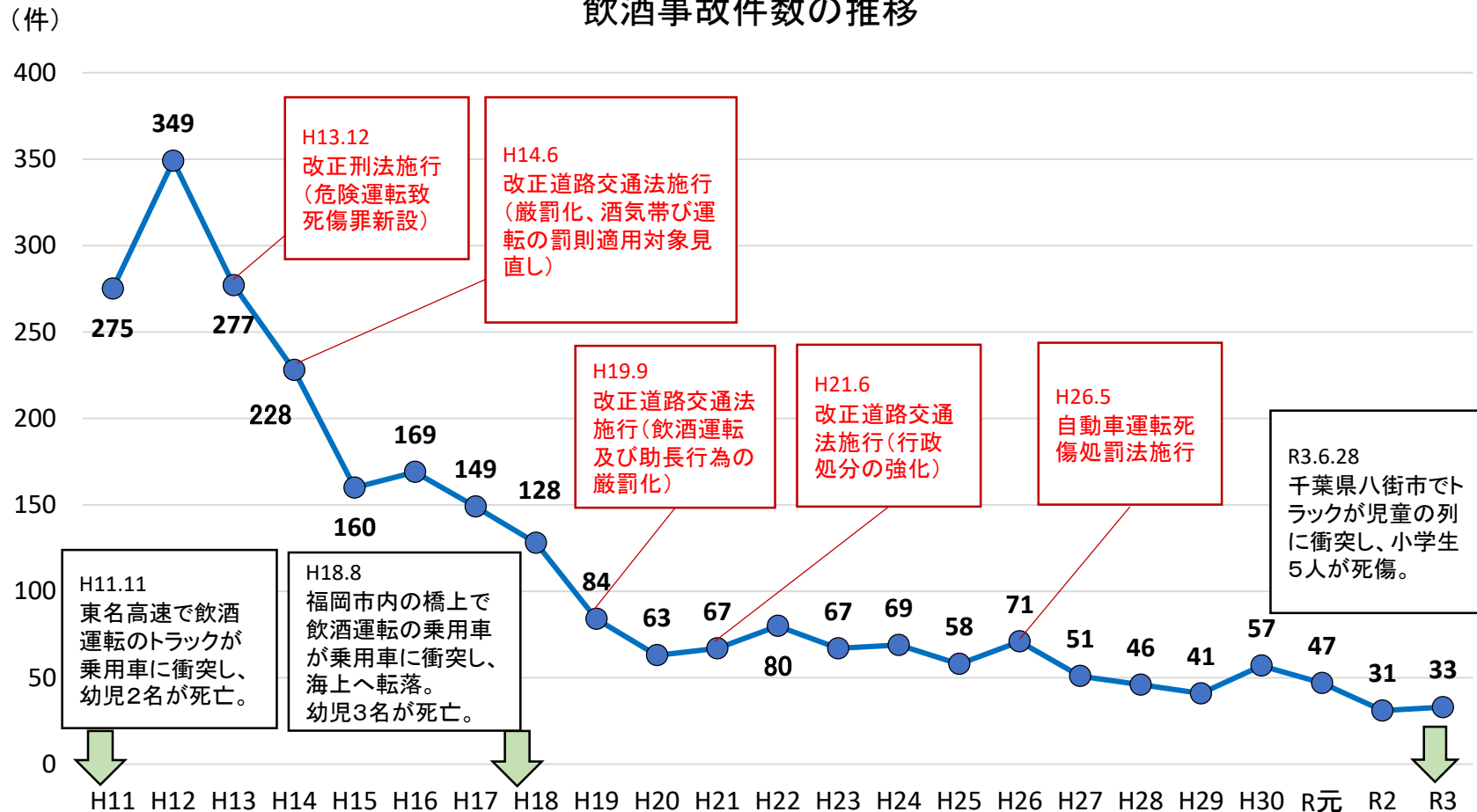
登下校中の小学生の死傷者数の推移



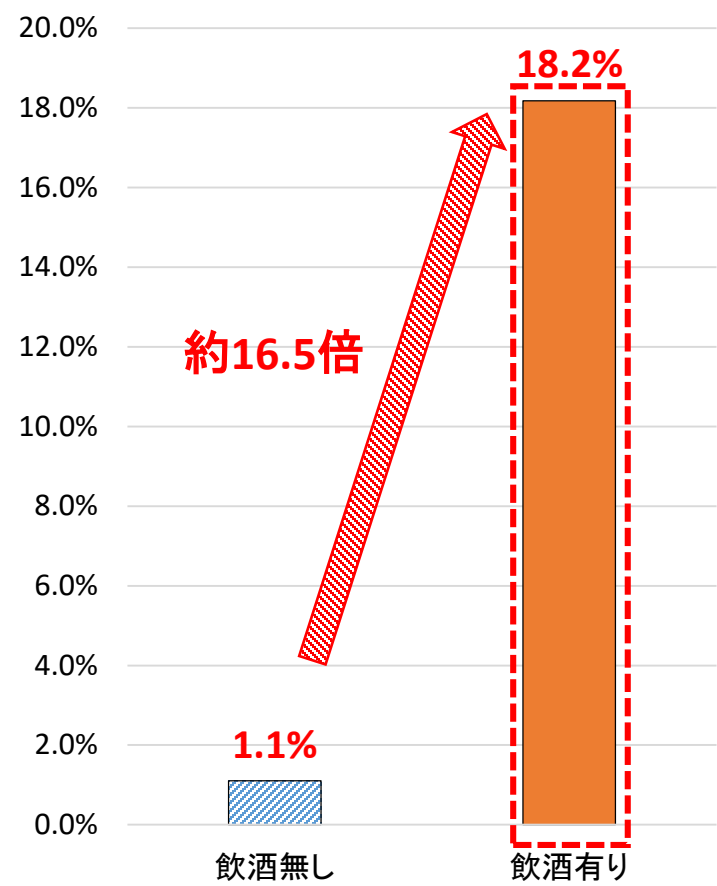
	H24	H25	H26	H27	H28	H29	H30	R元	R2	R3	合計
登校中(人)	9	5	11	12	11	6	6	8	4	2	74
下校中(人)	9	21	13	17	12	8	14	15	12	3	124

7 飲酒運転による交通事故の状況

飲酒事故件数の推移



死亡事故における飲酒事故比率(R3)

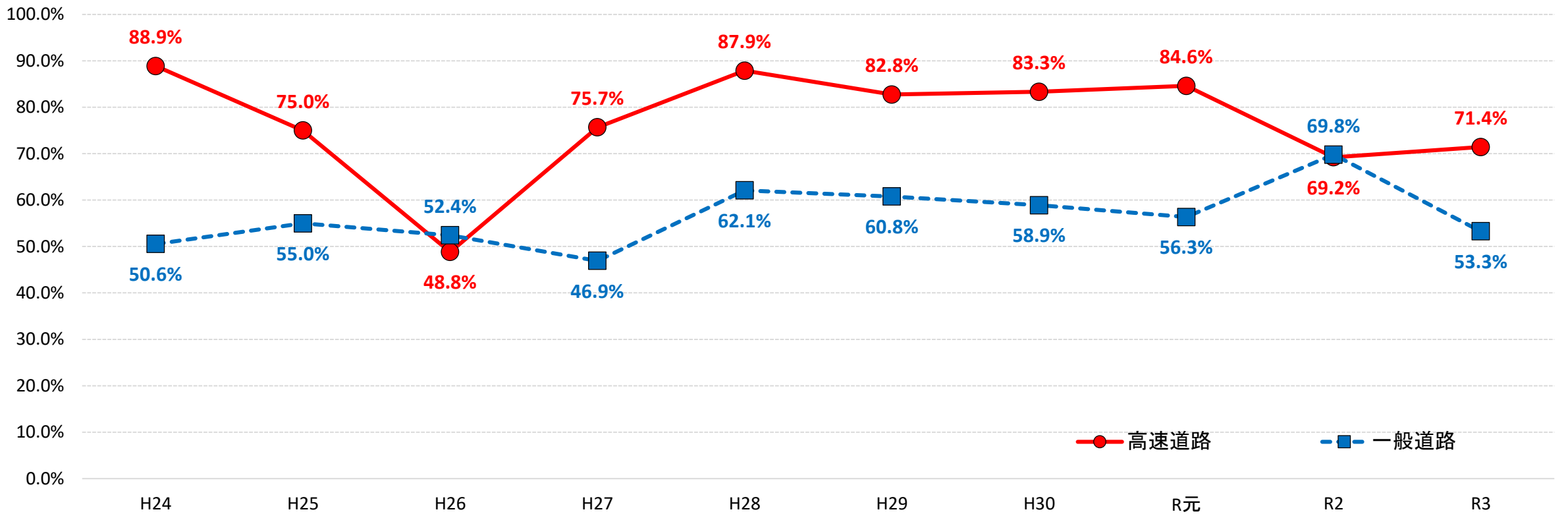


	死亡事故	人身事故
飲酒有り(件)	6	33
飲酒無し(件)	32	2,904

(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 後部座席同乗中のシートベルト着用状況

人身事故における後部座席同乗中(第1・2当事車両)のシートベルト着用者率の推移



後部座席同乗中(第1・2当事車両)のシートベルト非着用死者数の推移

(人)	H24	H25	H26	H27	H28	H29	H30	R元	R2	R3
高速道路	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0
一般道路	1	0	2	0	1	1	0	1	0	1

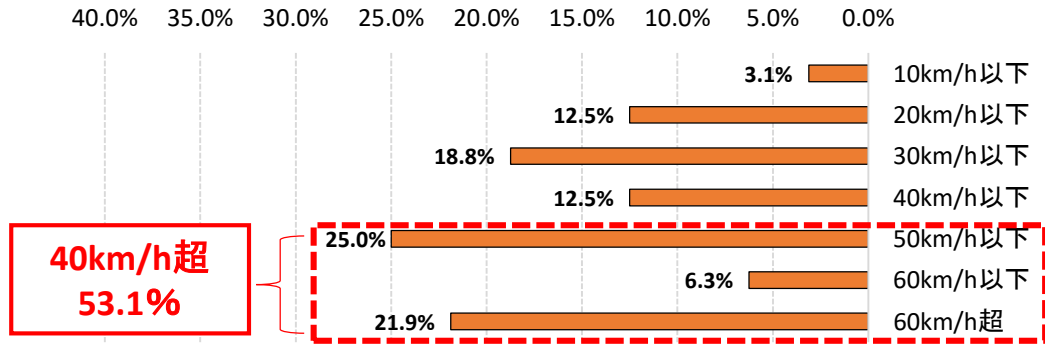
(注)「後部座席」とは、乗用車、貨物車、特殊車の運転席及び運転席横の座席以外の座席に乗っていた者をいう(バスの座席、貨物車の寝台席を除く)。「シートベルト着用者率」は、死傷者数のうちシートベルト着用者の割合をいう。着用不明を除く。

(注)「第1当事車両」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が運転する車両をいう。

(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当事者以外の者が運転する車両をいう。

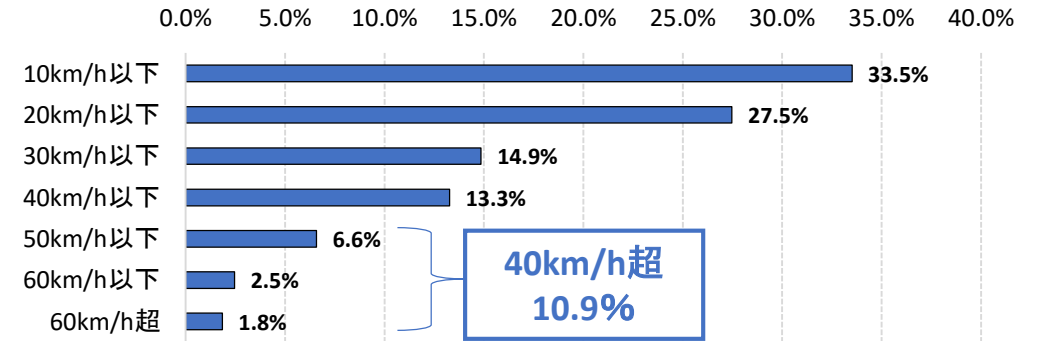
9 危険認知速度と交通事故の状況

第1当事者(原付以上)の危険認知速度別の交通事故件数(R3)
死亡事故



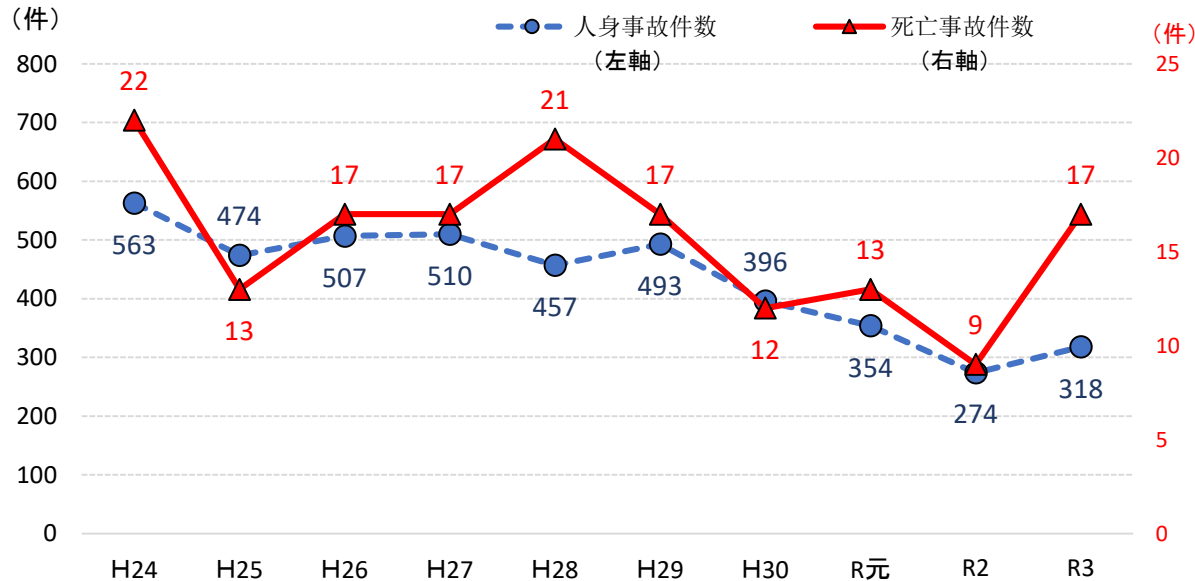
死亡事故(1当が原付以上): 32件(調査不能1件を除く)

負傷事故

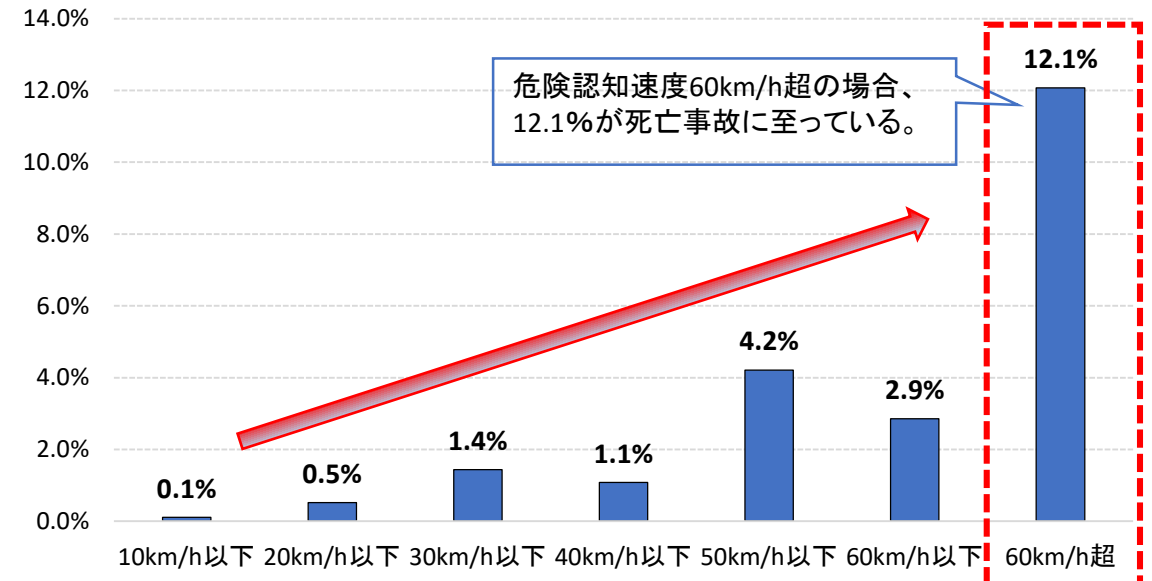


負傷事故(1当が原付以上): 2,766件(停止中5件・調査不能1件を除く)

危険認知速度40km/h超の人身事故件数と死亡事故件数の推移



危険認知速度別の死亡事故に至る割合

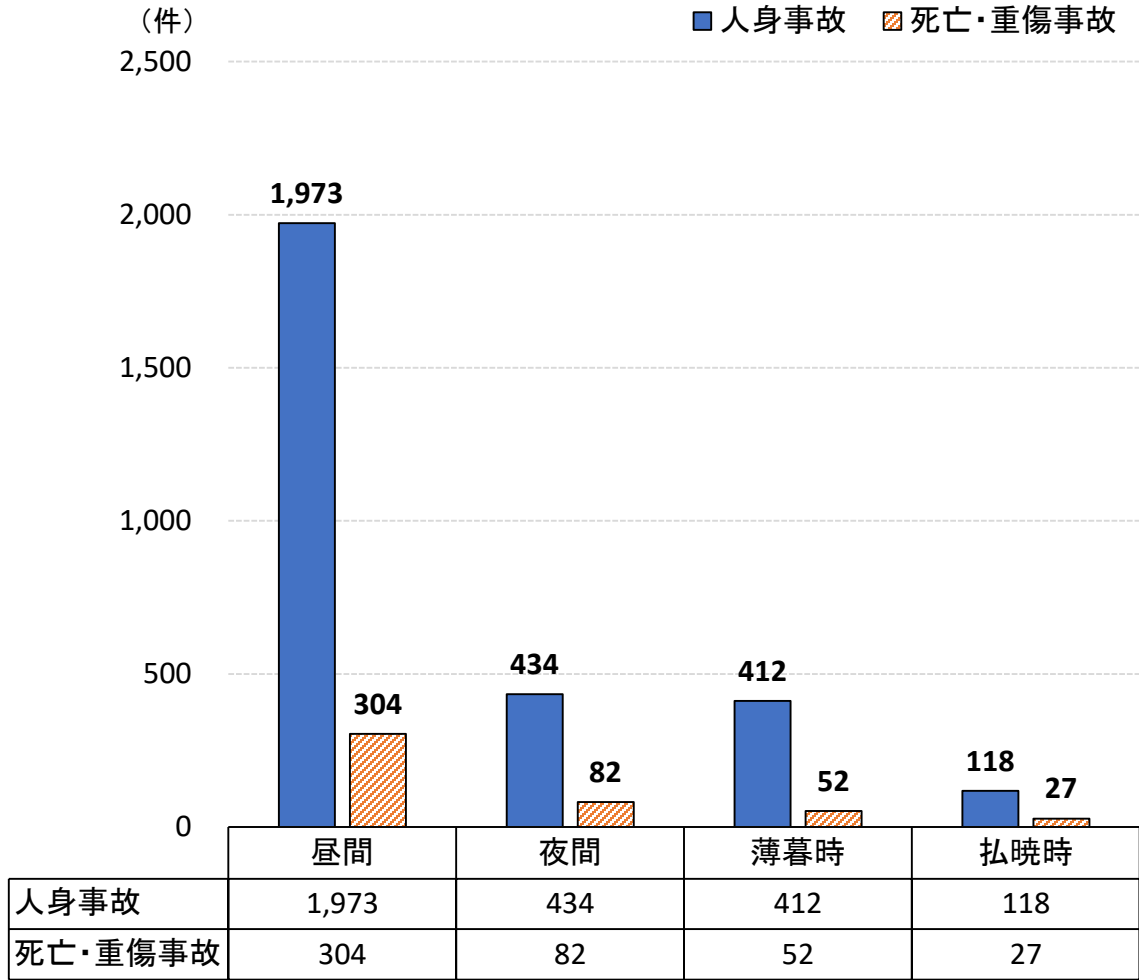


(注)「危険認知速度」とは、原付以上の運転者が相手方車両、人、駐車車両又は物件等を認め、危険を認知した時点の速度をいう。

(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。

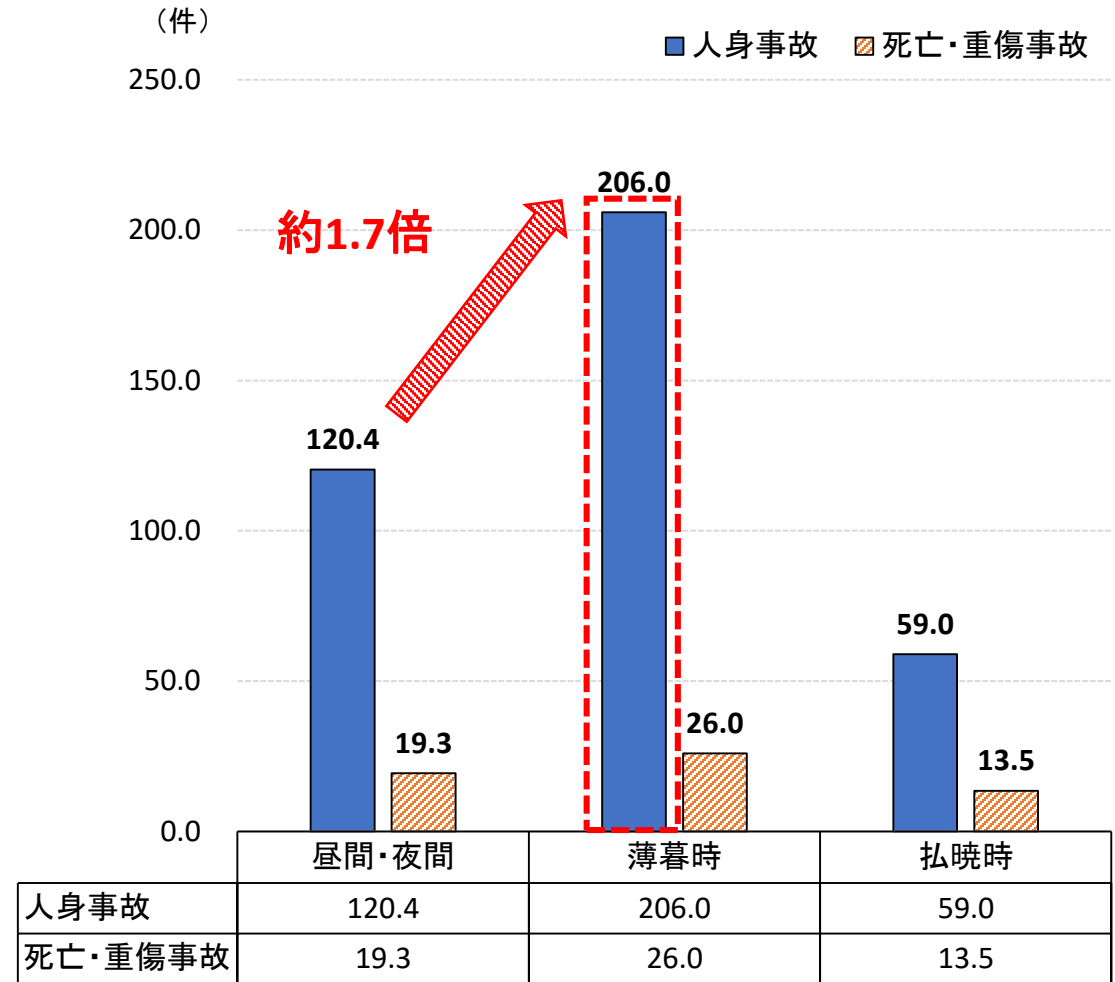
10 薄暮時における交通事故の状況

昼夜別の人身事故発生状況(R3)



(注)「薄暮時」とは、日没前後1時間、「払暁(ふつぎょう)時」とは日出前後1時間、「昼間」とは薄暮時及び払暁時以外の昼間、「夜間」とは薄暮時及び払暁時以外の夜間をいう。

1時間あたりの人身事故発生件数(R3)



(注)薄暮時(2時間)・払暁時(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。