令和６年２月１５日
奈良県警察本部交通企画課

令和５年中、奈良県内で発生した交通事故（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26人で前年より３人減少。高齢者が約69.2％（18人）を占め、人口10万人当たりでみると、高齢死者数は全死者より高い。　【グラフ１・２】

○　状態別では、自動車乗車中及び歩行中が10人と最多。　【グラフ３】

２　交通事故重傷者の特徴

○　重傷者は374人で前年より３人増加し、高齢者が約41.4％(155人)を占めた。【グラフ４・５】

○　状態別では、二輪車乗車中が126人と最も多く、次いで歩行中の97人。【グラフ６】

３　歩行者事故の特徴

○　死傷者数(370人)のうち、道路横断中が約58.1％(215人)を占め、うち横断歩道横断中に130人が死傷。　【グラフ７・８】

○　法令違反の有無でみれば、過去10年の高齢者の死者では約50.6％（85人中43人）・高齢者以外の死者では約58.6％(29人中17人)に法令違反を認める。【グラフ９・10】

○　死傷者の年齢別では、特に死者・重傷者の場合、高齢者が約57.9％(107人中62人)を占める。　【グラフ11】

４　自転車事故の特徴

○　過去10年の法令違反の有無でみれば、高齢者の死者では約91.9％（37人中34人）・高齢者以外の死者では約66.7％(12人中8人)に法令違反を認める。【グラフ12・13】

○　死傷者の年齢別では、特に死者・重傷者の場合、高齢者が約49.3％(75人中37人)を占める。　【グラフ 14】

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(第１当事者)の構成率は約26.9％(前年+0.5ポイント)となり、平成26年から8.0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13.5％となり、前年より −1.7ポイントの減少している。【グラフ15･16】

(2)　幼児・小学生による交通事故の状況

○　過去10年間の登下校別でみれば、幼児は登園中に多く、小学生は下校中に多い。　【グラフ17･18】

(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件発生しており、死亡事故における飲酒事故比率でみると、「飲酒有り」の場合は「飲酒無し」の場合より約4.2倍高い。【グラフ19】

(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 12.5ポイント減少し、一般道では4.3ポイント減少している。　【グラフ20】

(5)　危険認知速度と交通死亡事故の状況

○　死亡事故(21件)のうち、危険認知速度40km/h超過が約66.7％(14件)を占める。　【グラフ21】

○　危険認知速度60km/hを超える場合、死亡事故に至る割合が11.9％と大幅に上がる。　【グラフ22】

(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みれば、「薄暮時間」は190件となり、「昼間・夜間」の約106件より約1.6倍多い。　【グラフ23】

令和5年における
交通事故の発生状況について

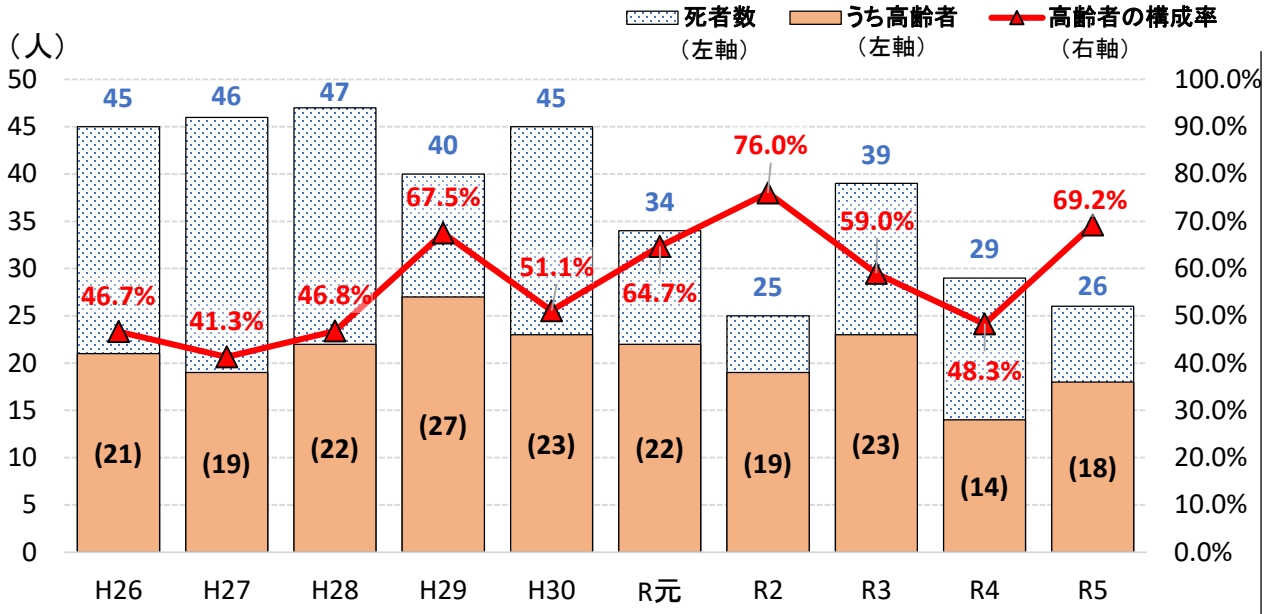
奈良県警察本部交通企画課

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　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

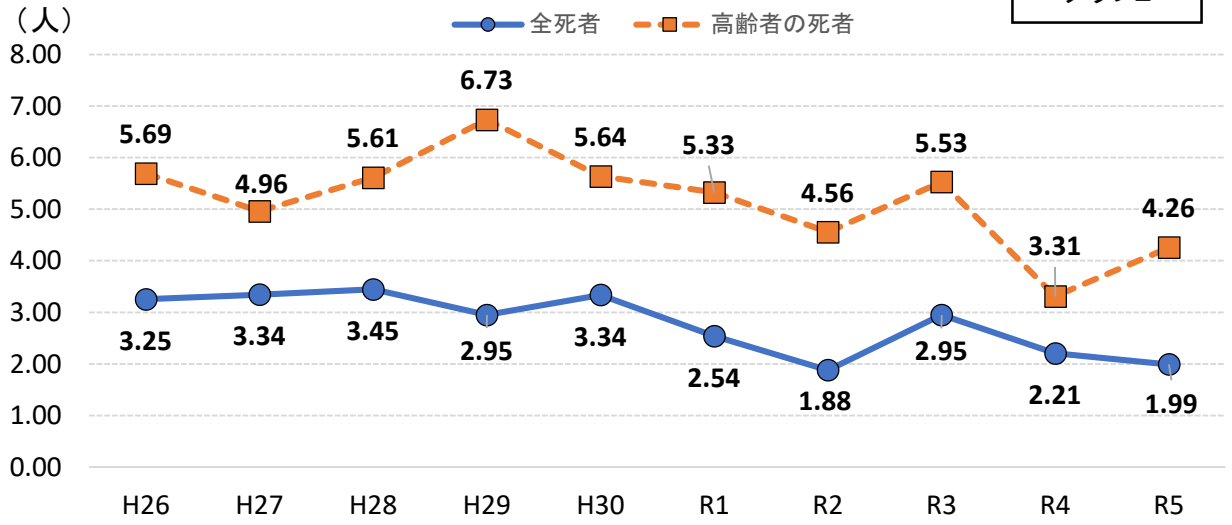
死者数の推移

グラフ1



人口10万人当たりの死者数の推移

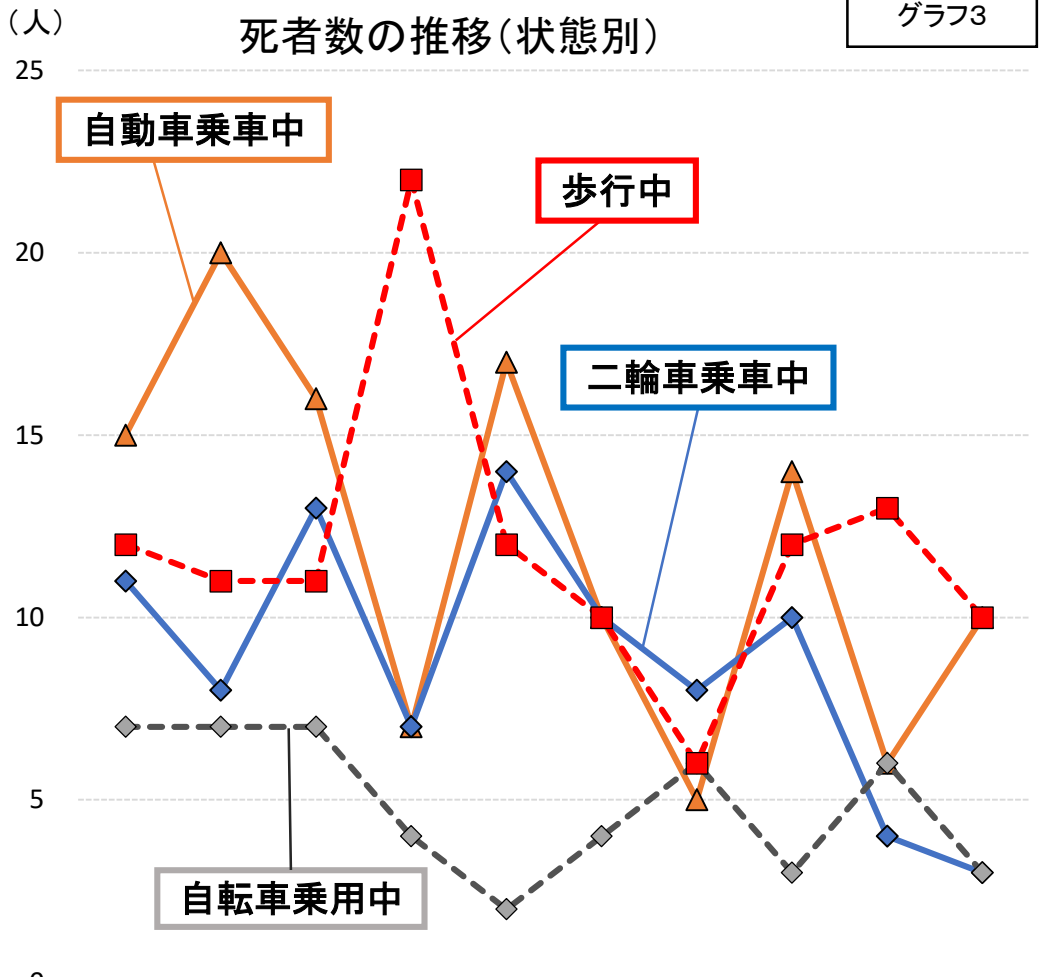
グラフ2



（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）

グラフ3



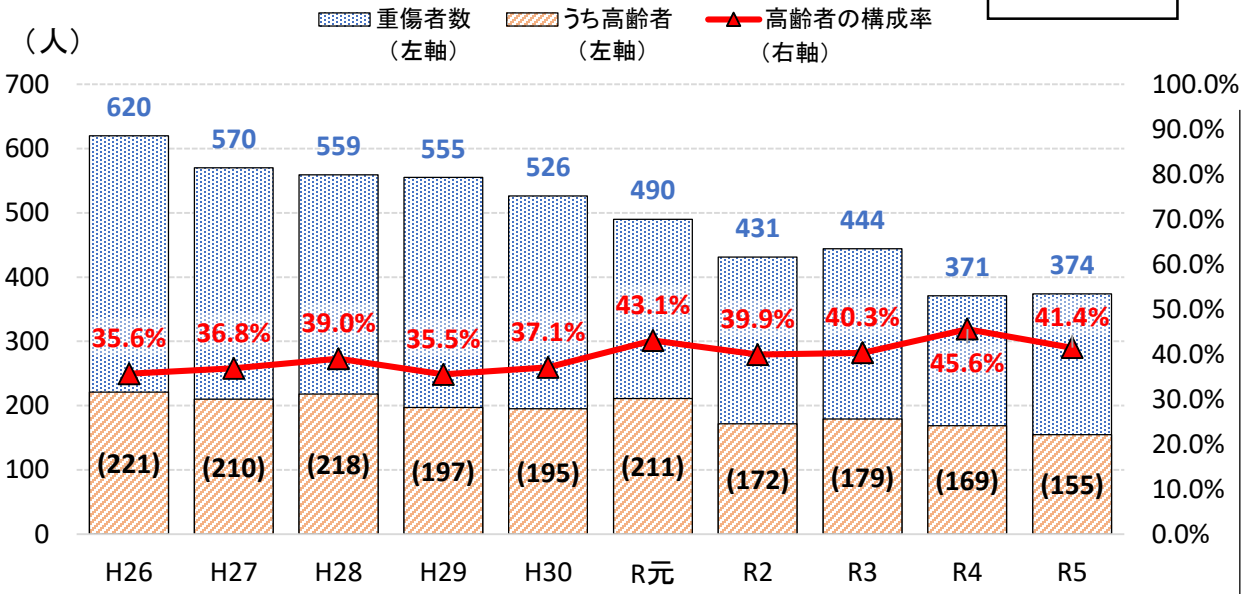
	H26	H27	H28	H29	H30	R元	R2	R3	R4	R5
自動車乗車中	15	20	16	7	17	10	5	14	6	10
二輪車乗車中	11	8	13	7	14	10	8	10	4	3
自転車乗用中	7	7	7	4	2	4	6	3	6	3
歩　行　中	12	11	11	22	12	10	6	12	13	10

（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

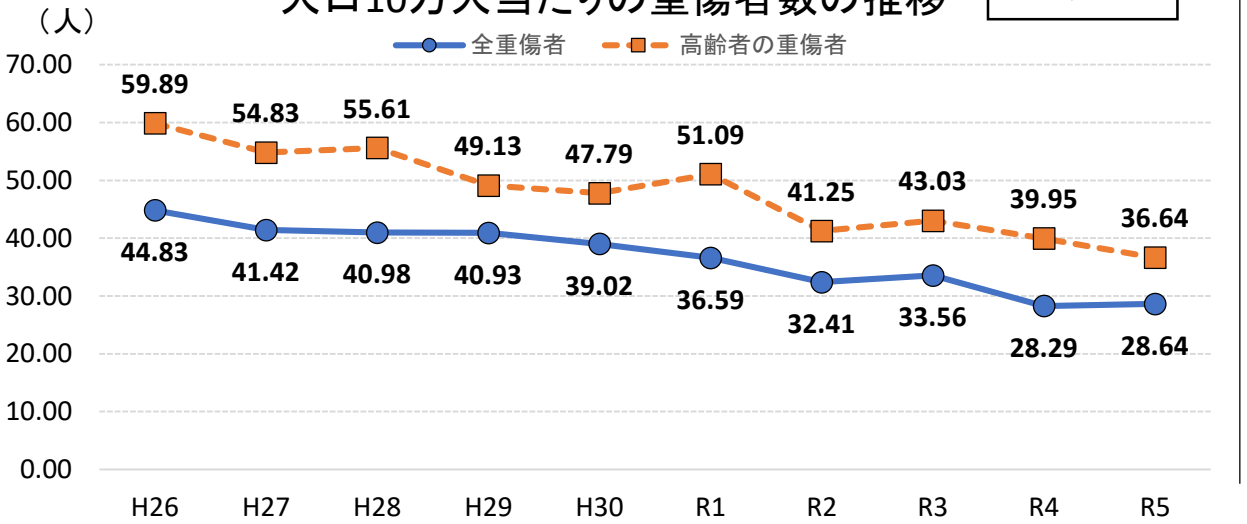
重傷者数の推移

グラフ4



人口10万人当たりの重傷者数の推移

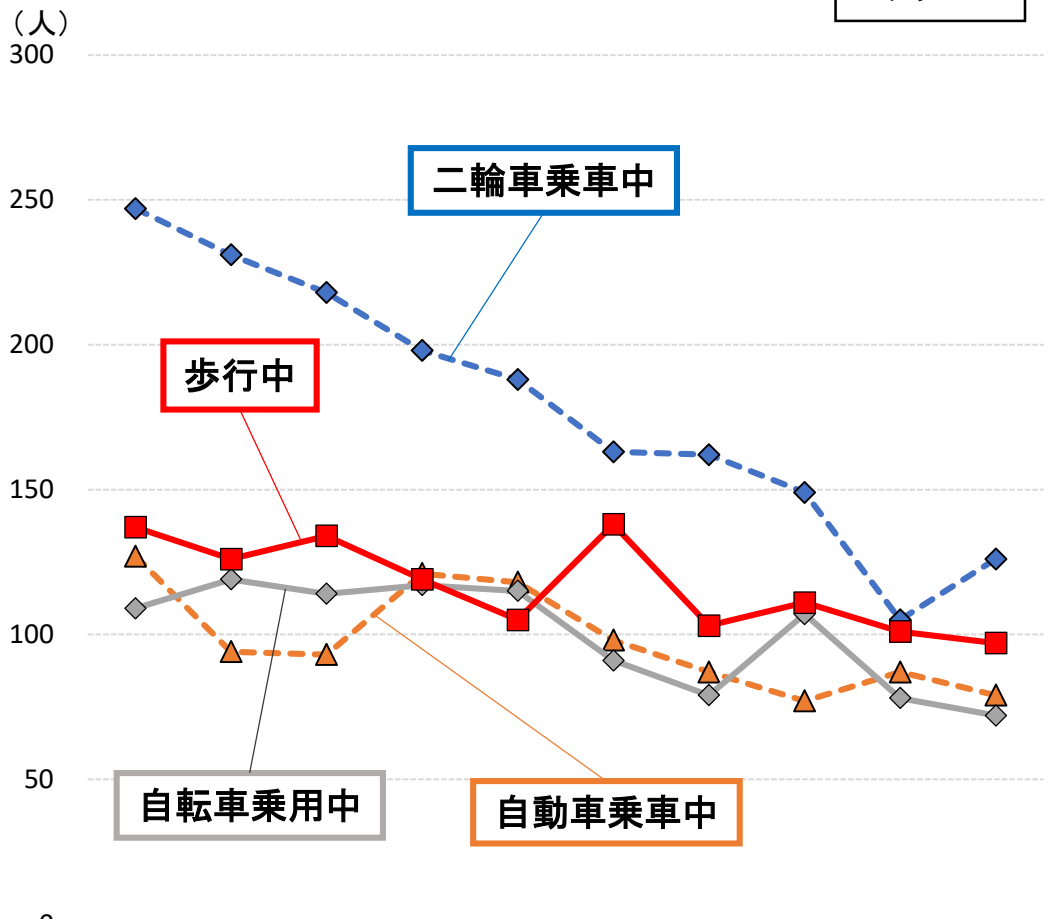
グラフ5



（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。

重傷者数の推移（状態別）

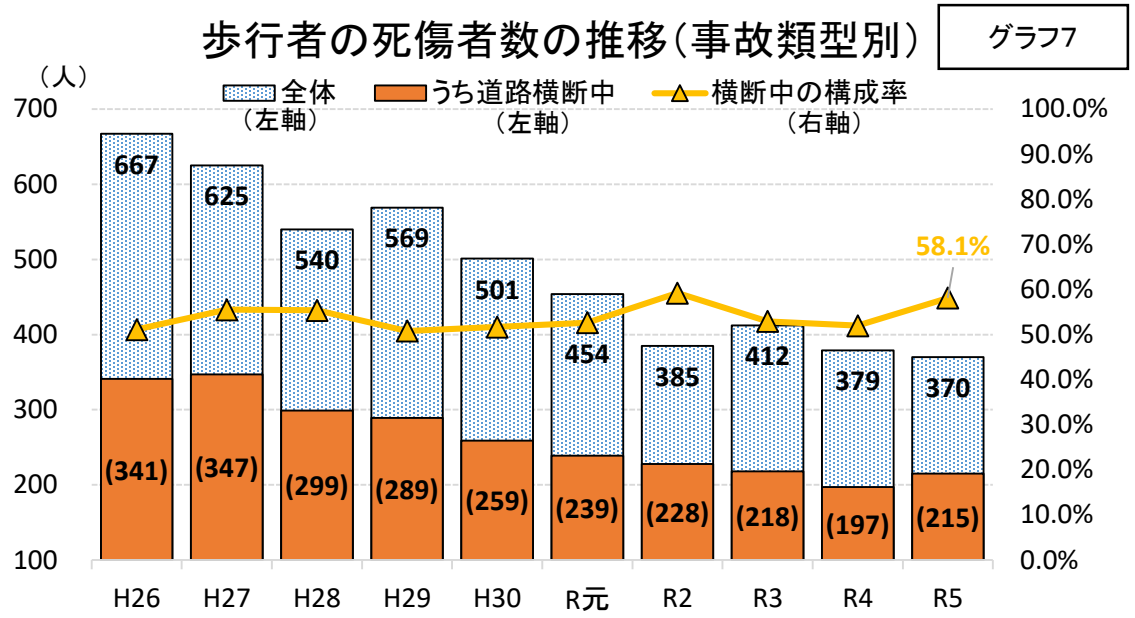
グラフ6

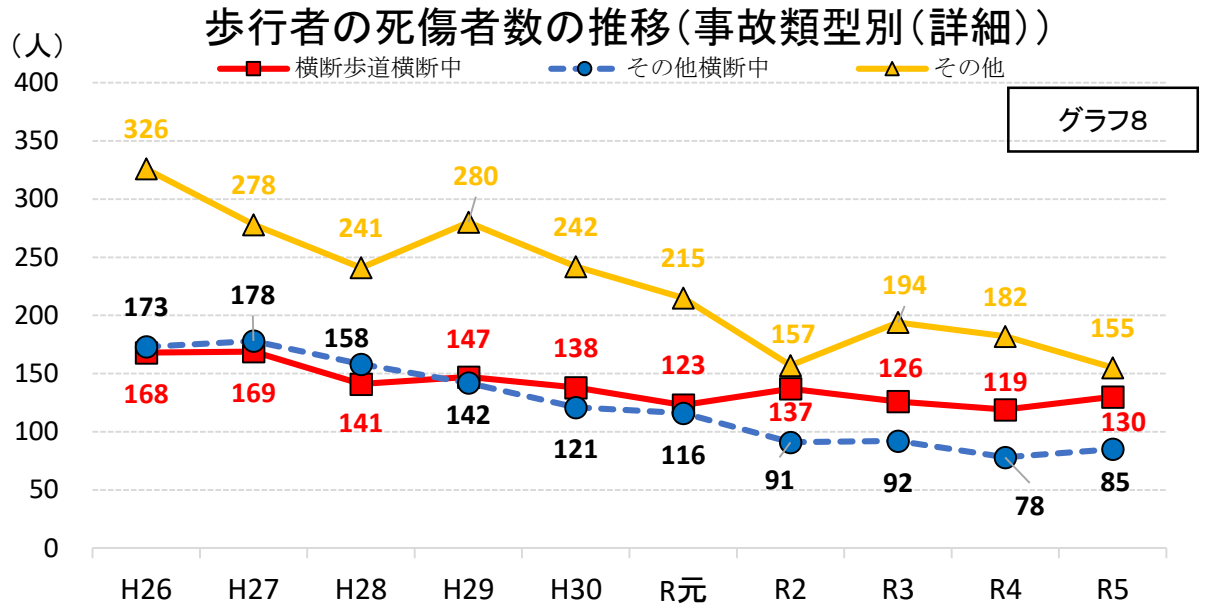


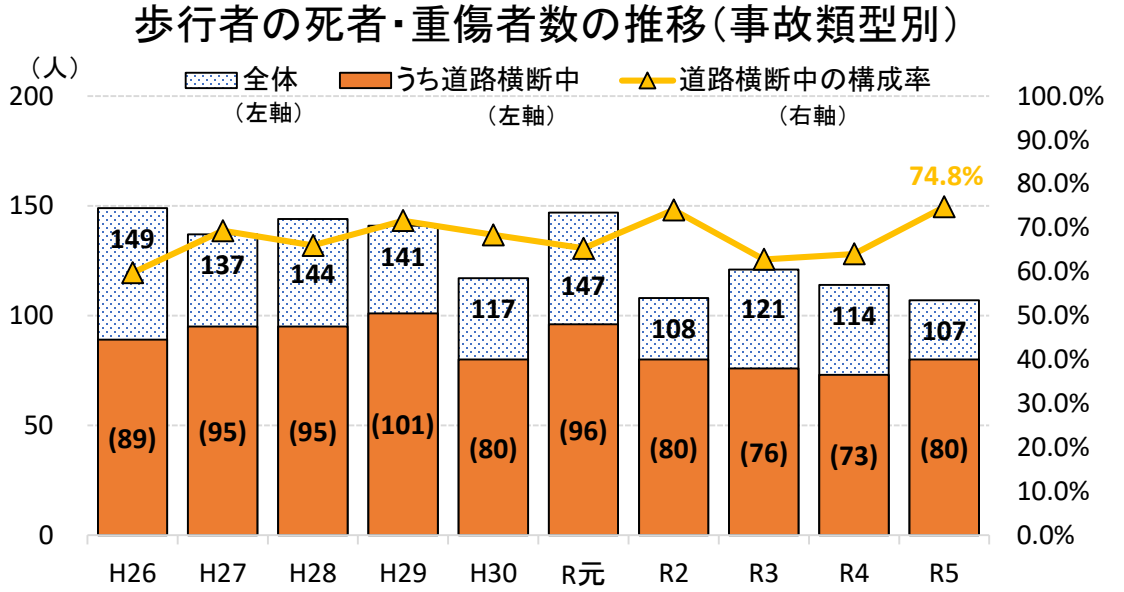
	H26	H27	H28	H29	H30	R元	R2	R3	R4	R5
自動車乗車中	127	94	93	121	118	98	87	77	87	79
二輪車乗車中	247	231	218	198	188	163	162	149	105	126
自転車乗用中	109	119	114	117	115	91	79	107	78	72
歩　行　中	137	126	134	119	105	138	103	111	101	97

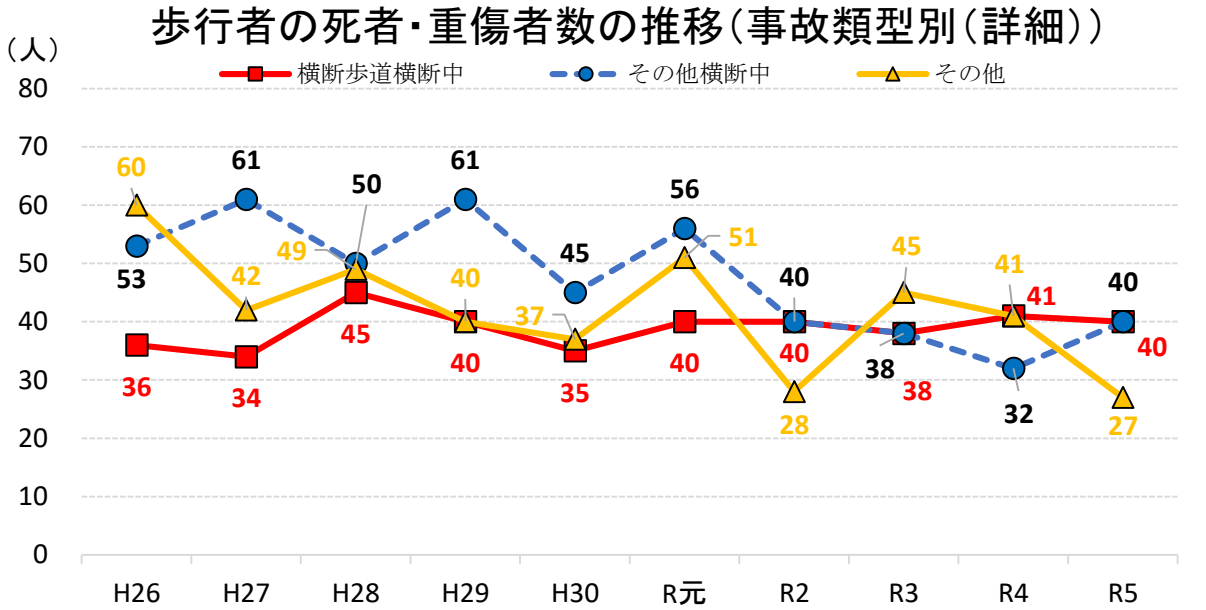
（注）自動車とは「乗用車「貨物車」「特殊車」をいう。「歩行者」には「歩行者以外の道路上の人」を含む。

3－1　歩行者事故の状況


歩行者の死傷者数の推移（事故類型別）
グラフ7
（人）
全体（左軸）
うち道路横断中（左軸）
横断中の構成率（右軸）
667
625
540
569
501
454
385
412
379
370
(341)
(347)
(299)
(289)
(259)
(239)
(228)
(218)
(197)
(215)
58.1%
H26
H27
H28
H29
H30
R元
R2
R3
R4
R5


歩行者の死傷者数の推移（事故類型別（詳細））
グラフ8
（人）
横断歩道横断中
その他横断中
その他
326
278
241
280
242
215
157
194
182
155
173
178
158
147
138
123
137
126
119
130
168
169
141
142
121
116
91
92
78
85
H26
H27
H28
H29
H30
R元
R2
R3
R4
R5

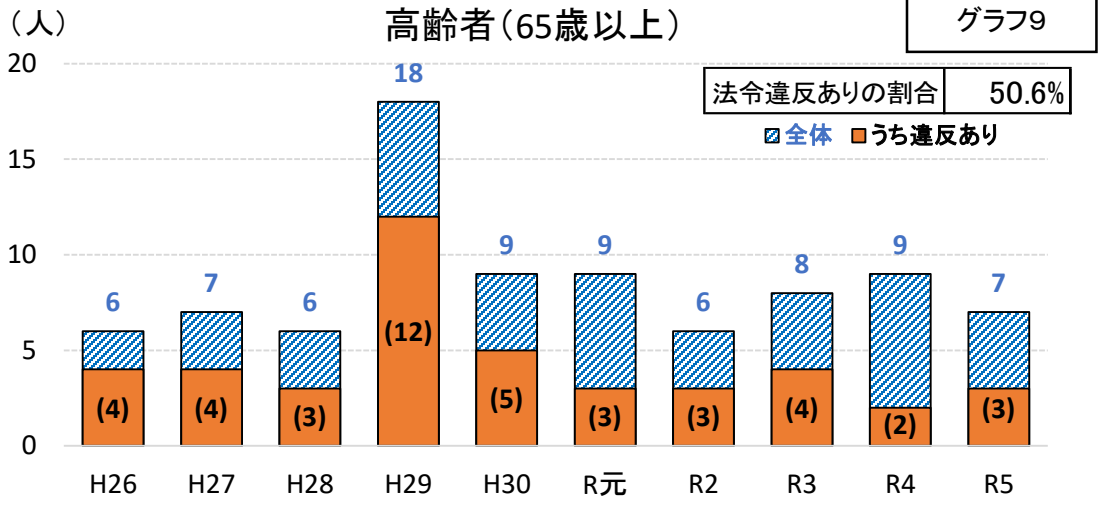

歩行者の死者・重傷者数の推移（事故類型別）
（人）
全体（左軸）
うち道路横断中（左軸）
道路横断中の構成率（右軸）
149
137
144
141
117
147
108
121
114
107
(89)
(95)
(95)
(101)
(80)
(96)
(80)
(76)
(73)
(80)
74.8%
H26
H27
H28
H29
H30
R元
R2
R3
R4
R5


歩行者の死者・重傷者数の推移（事故類型別（詳細））
（人）
横断歩道横断中
その他横断中
その他
60
42
49
40
37
51
28
45
41
27
61
50
61
45
56
40
38
32
53
36
34
45
40
35
40
40
38
41
40
40
H26
H27
H28
H29
H30
R元
R2
R3
R4
R5

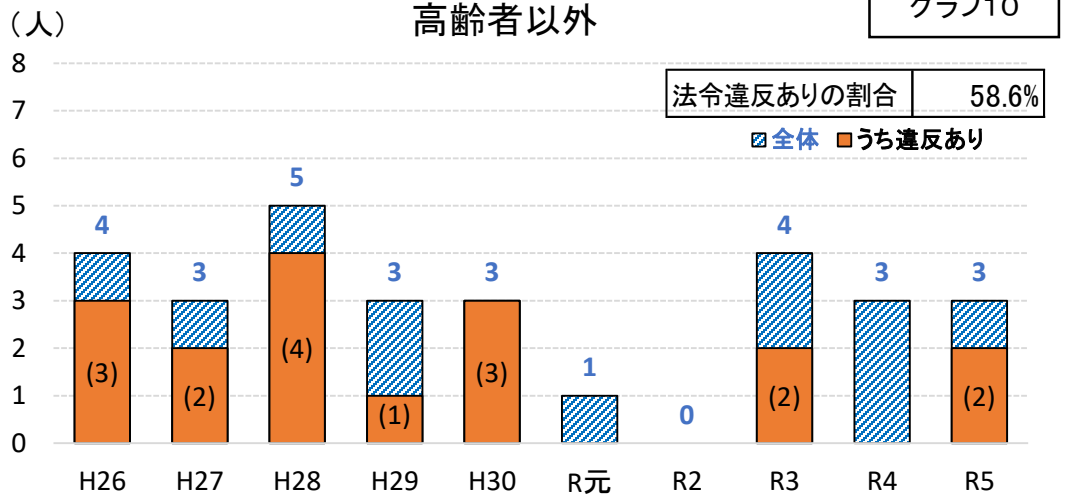
3－2　歩行者事故の状況

歩行者の死者数（第1・2当事者）の推移（法令違反状況別）

グラフ9

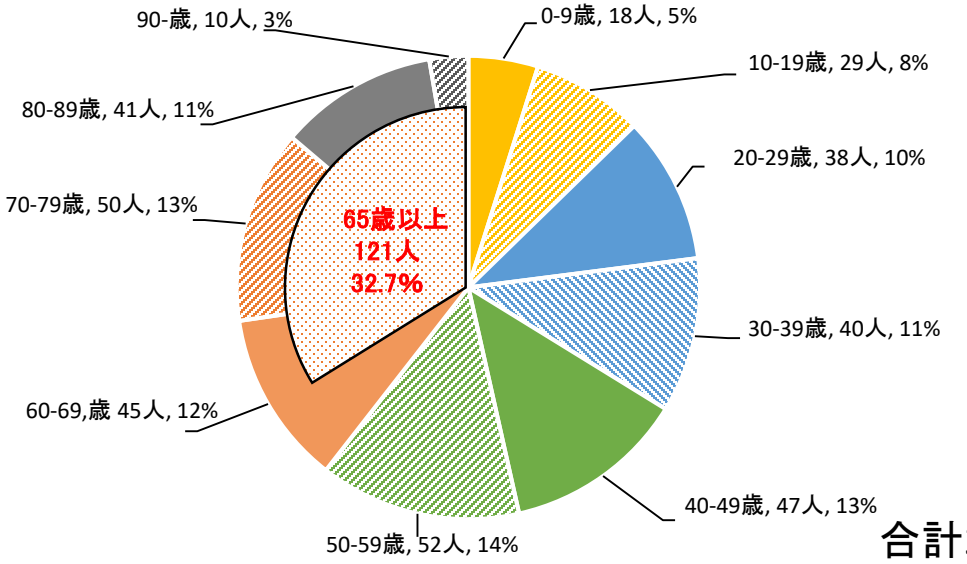


グラフ10



（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。

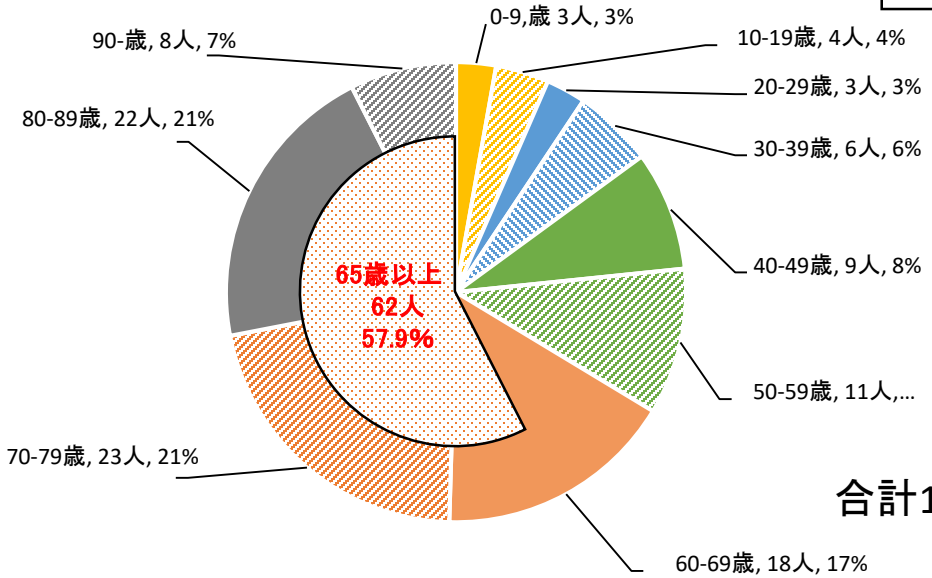
死傷者（歩行者）の状況（年齢層別・R5）



合計370人

死者・重傷者（歩行者）の状況（年齢層別・R5）

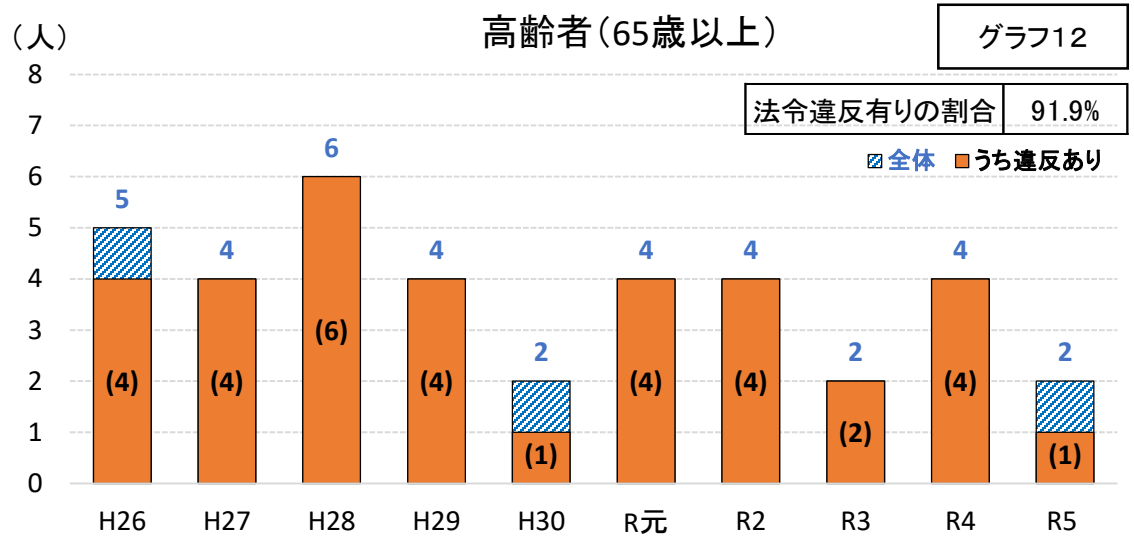
グラフ11

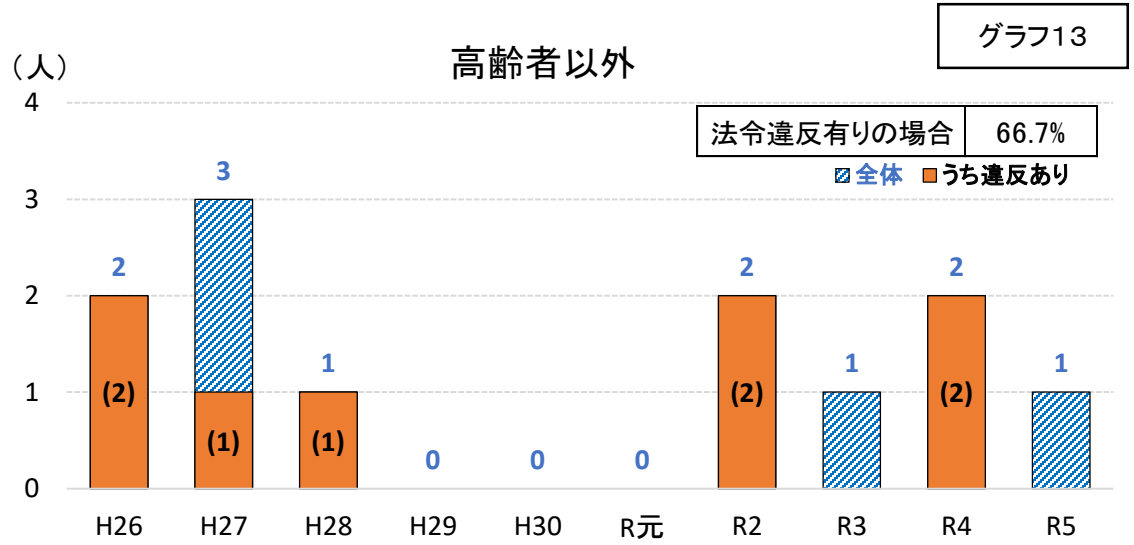


合計107人

4　自転車事故の状況

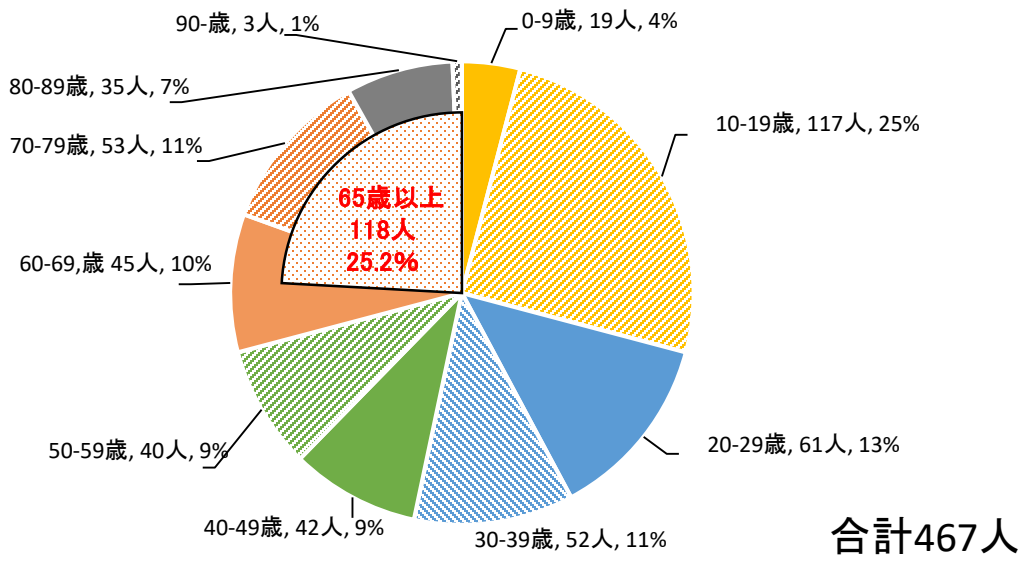
自転車乗用中の死者（第1・2当事者）の推移（法令違反状況別）



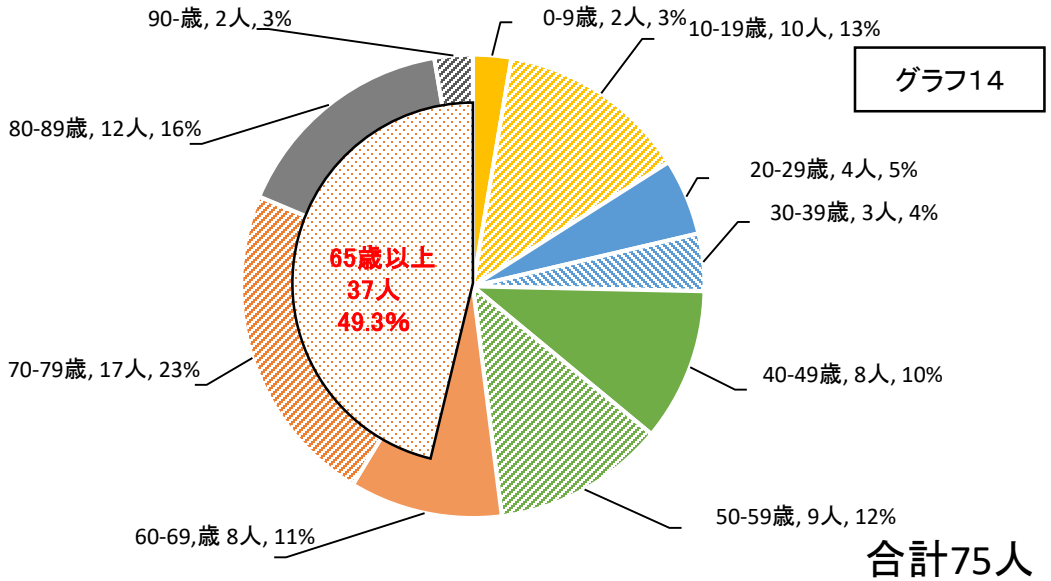


（注）「第1当事者」とは、最初に交通事故に関与した車両等の運転者又は歩行者のうち当該交通事故における過失が重い者をいい、過失が同程度の場合には人身損傷程度が軽い者をいう。
（注）「第2当事者」とは、最初に交通事故に関与した車両等の運転者、歩行者又は物件のうち、第1当事者以外の者をいう。
（注）「違反あり」には、「調査不能（違反種別が不明の場合）」等を含む。

自転車乗用中の死傷者の状況（年齢層別・R5）

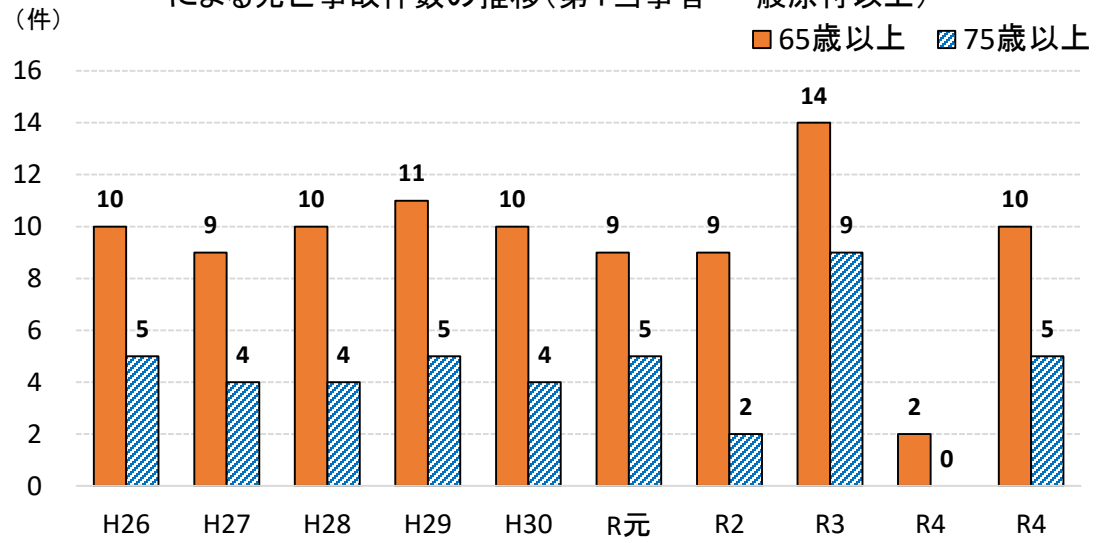


自転車乗用中の死者・重傷者の状況（年齢層別・R5）

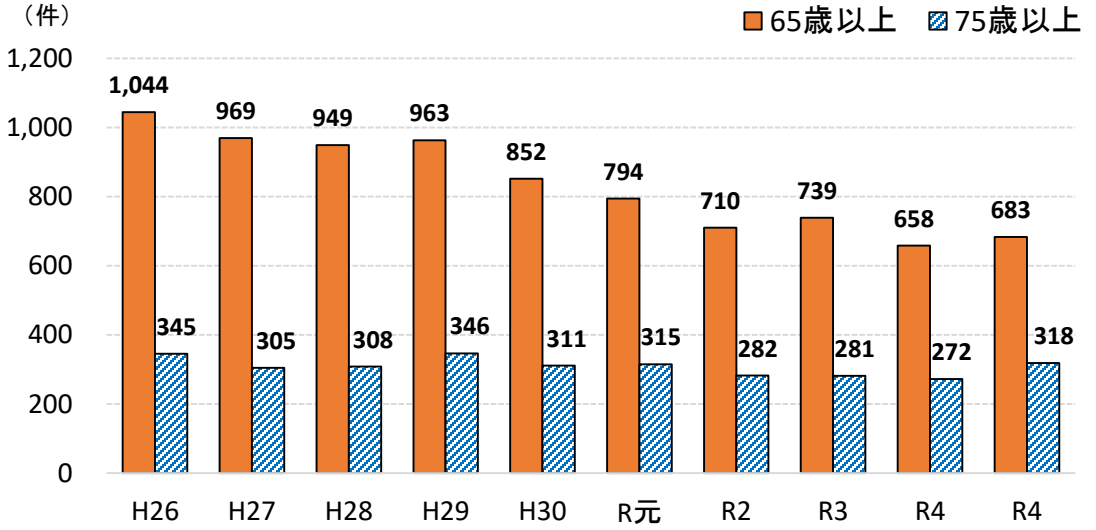


５－１　高齢運転者による交通事故の状況

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）

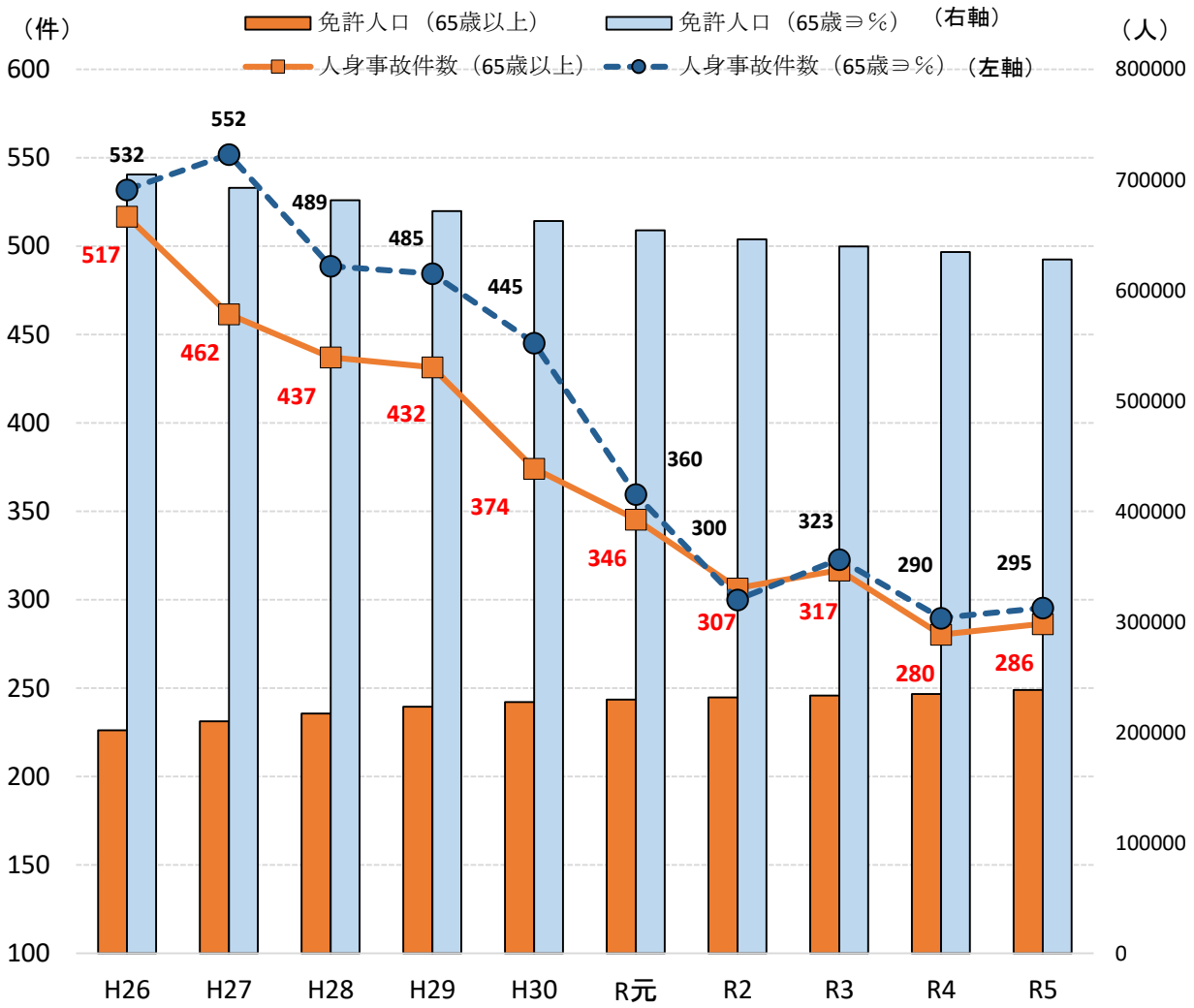


高齢運転者（65歳以上・75歳以上別）
による人身事故件数の推移（第１当事者・一般原付以上）



（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）



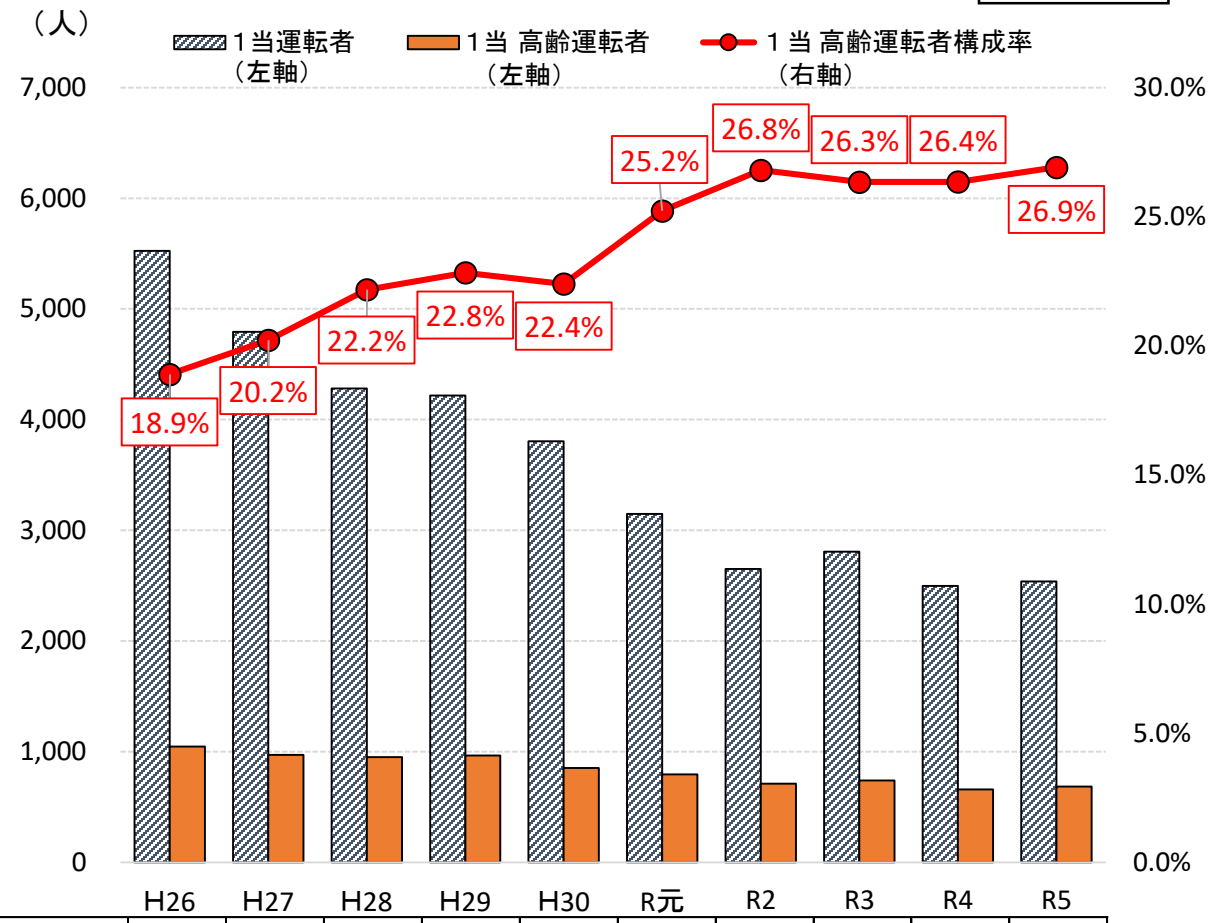
（注）「一般原付以上」とは、当事者が「乗用車」「貨物車」「特殊車」「二輪車」をいう。
（注）「第１当事者」とは、最初に交通事故に関与した車両等の運転者又は歩行者のうち当該交通事故における過失が重い者をいい、過失が同程度の場合には人身損傷程度が軽い者をいう。「１当」と記載。

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15

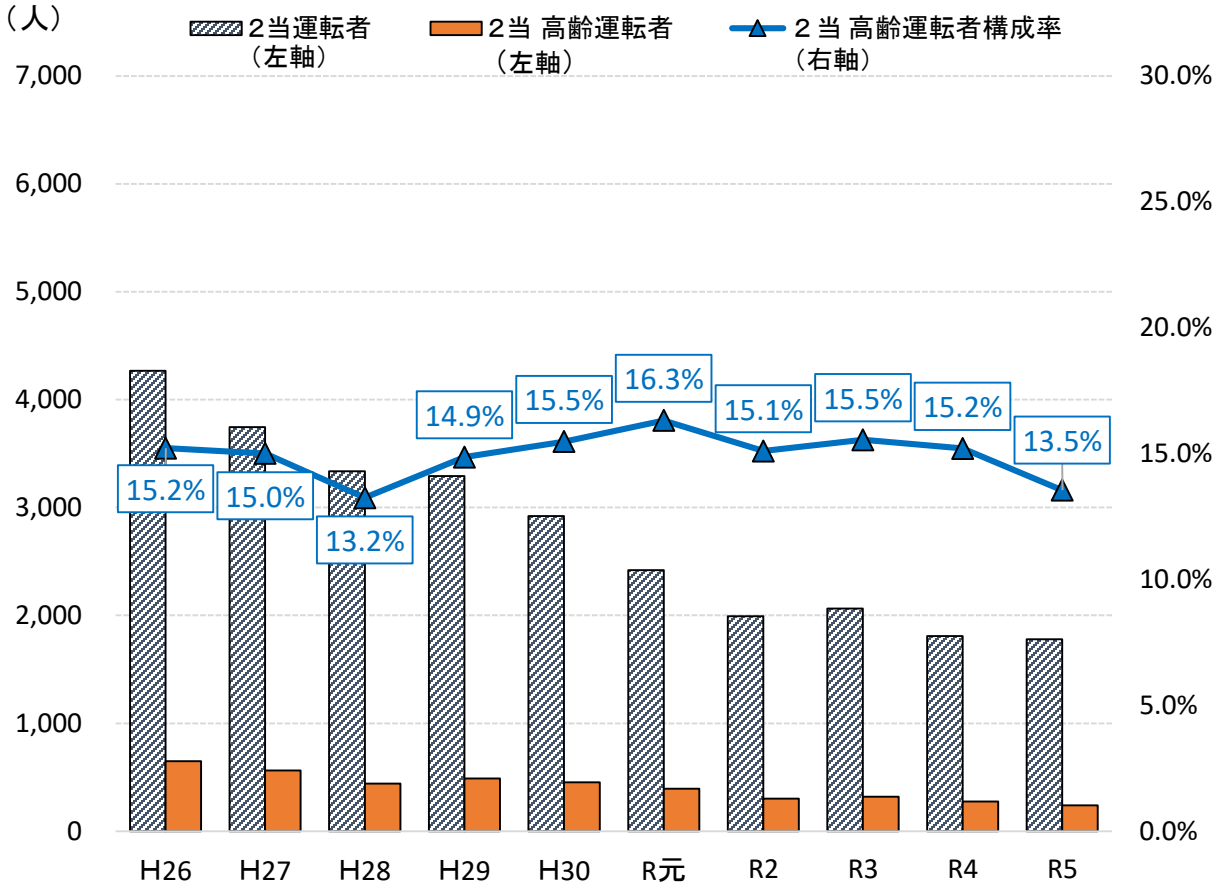


１当	H26	H27	H28	H29	H30	R元	R2	R3	R4	R5
運転者	5,525	4,794	4,280	4,218	3,804	3,147	2,649	2,805	2,497	2,538
高齢運転者	1,044	969	949	963	852	794	710	739	658	683
高齢運転者構成率	18.9%	20.2%	22.2%	22.8%	22.4%	25.2%	26.8%	26.3%	26.4%	26.9%

（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。

高齢運転者の構成率（第２当事者）

グラフ16

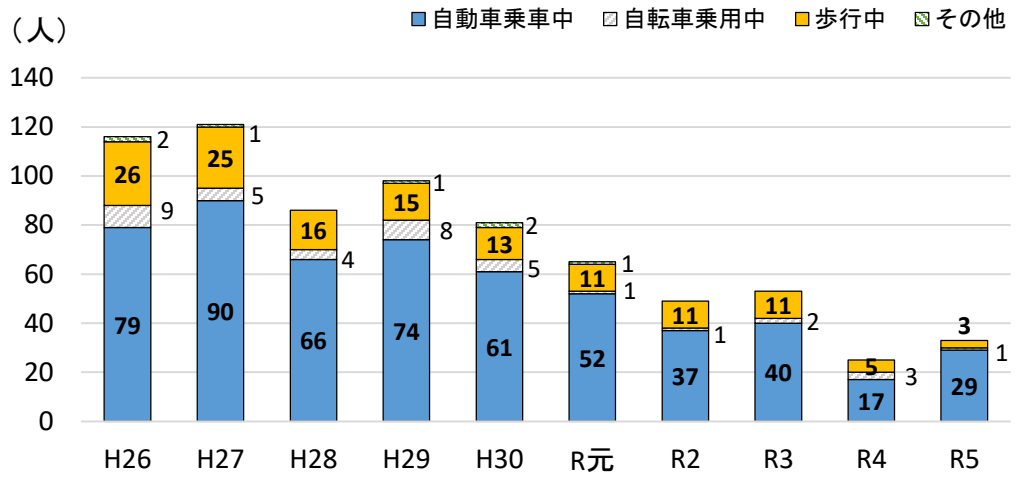


２当	H26	H27	H28	H29	H30	R元	R2	R3	R4	R5
運転者	4,266	3,746	3,337	3,291	2,921	2,421	1,993	2,065	1,809	1,779
高齢運転者	649	562	442	489	452	395	301	321	275	241
高齢運転者構成率	15.2%	15.0%	13.2%	14.9%	15.5%	16.3%	15.1%	15.5%	15.2%	13.5%

（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。

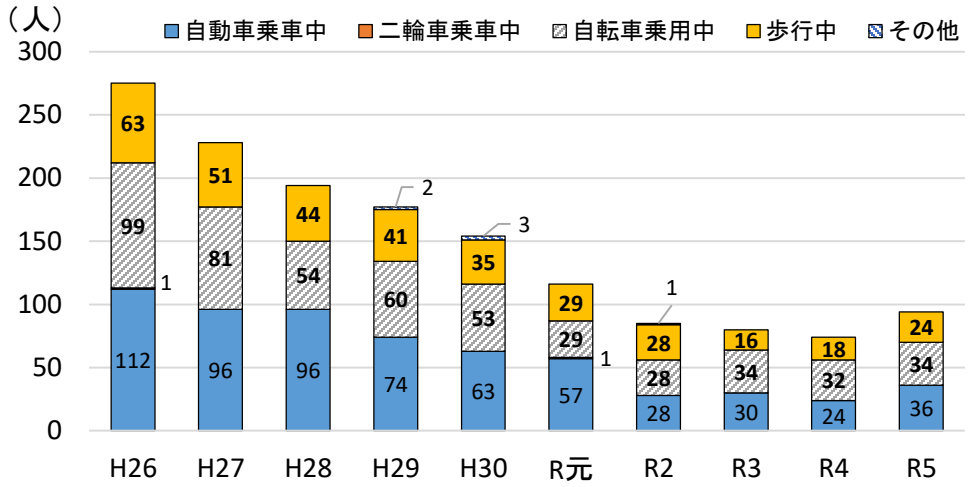
6　幼児・小学生による交通事故の状況

幼児（未就園児・就園児）の死傷者数の推移（状態別）



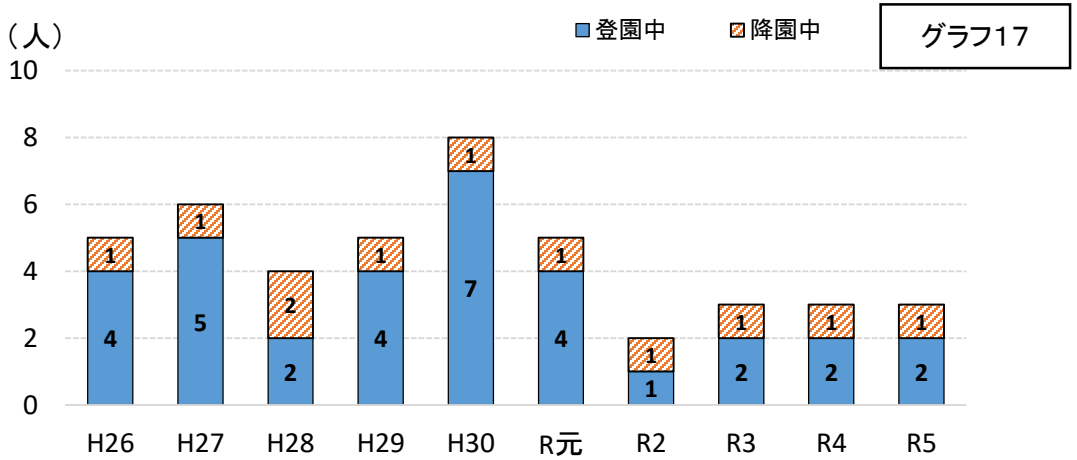
	H26	H27	H28	H29	H30	R元	R2	R3	R4	R5	計
死傷者数（人）	116	121	86	98	81	65	49	53	25	33	727

小学生の死傷者数の推移（状態別）



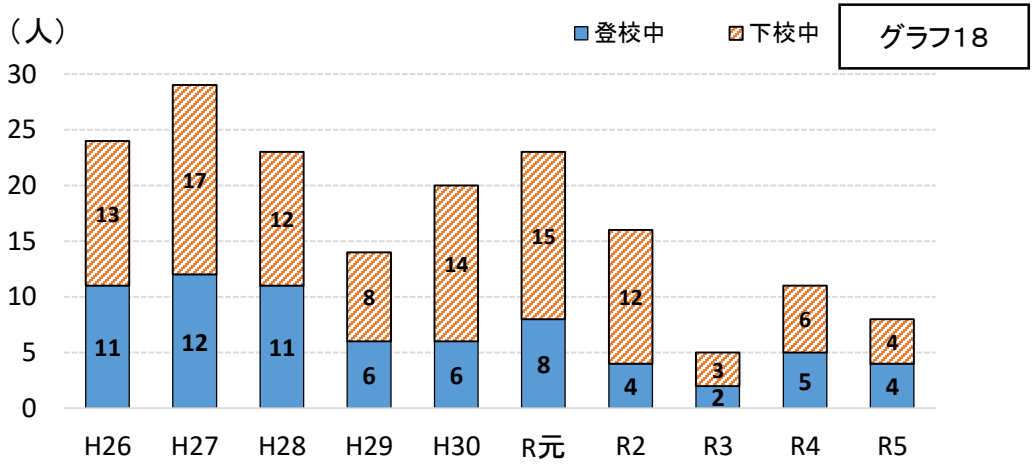
	H26	H27	H28	H29	H30	R元	R2	R3	R4	R5	計
死傷者数	275	228	194	177	154	116	85	80	74	94	1477

登降園中の幼児（未就園児・就園児）の死傷者数の推移



	H26	H27	H28	H29	H30	R元	R2	R3	R4	R5	計
登園中	4	5	2	4	7	4	1	2	2	2	33
降園中	1	1	2	1	1	1	1	1	1	1	11

登下校中の小学生の死傷者数の推移

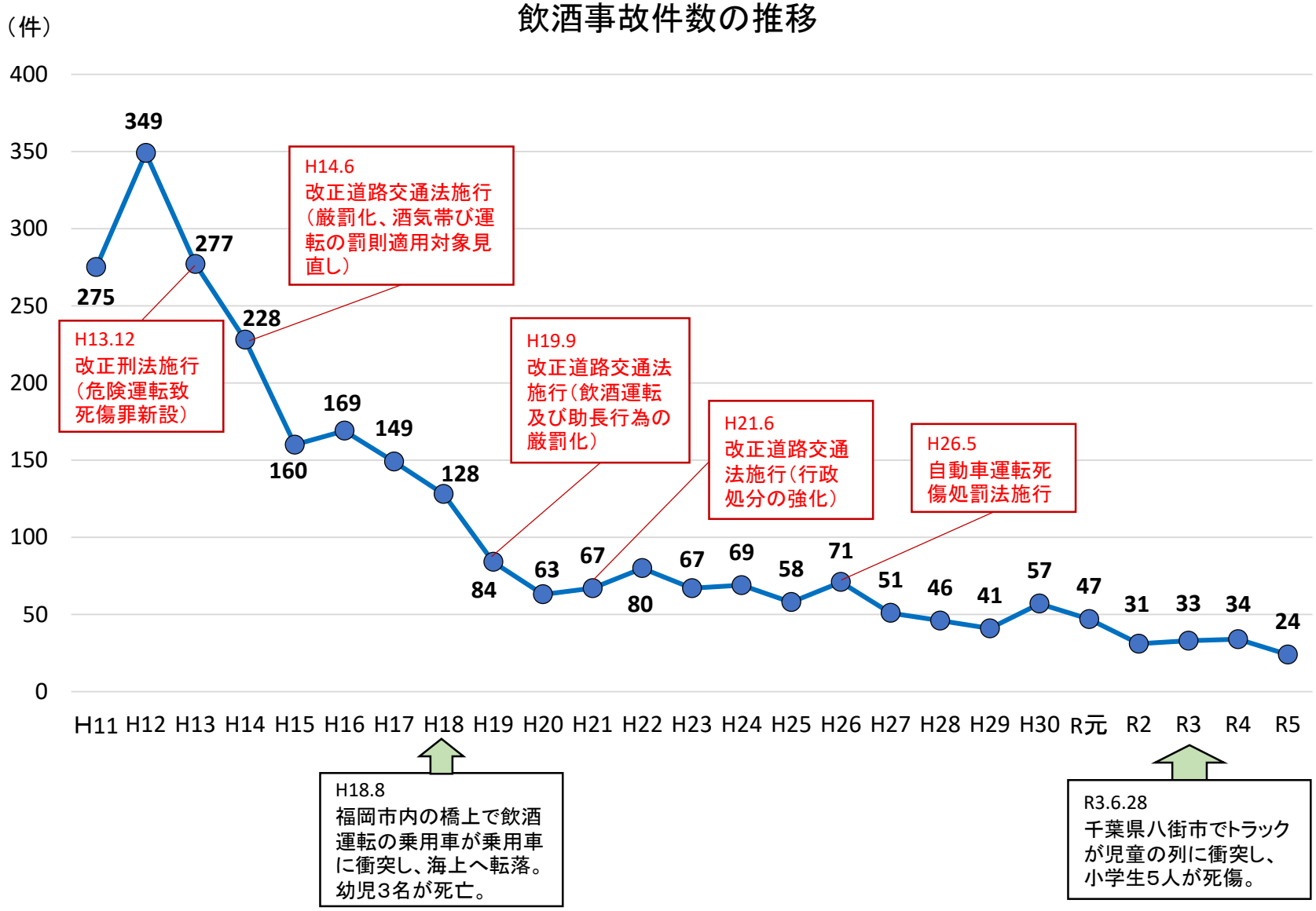


	H26	H27	H28	H29	H30	R元	R2	R3	R4	R5	合計
登校中（人）	11	12	11	6	6	8	4	2	5	4	69
下校中（人）	13	17	12	8	14	15	12	3	6	4	104

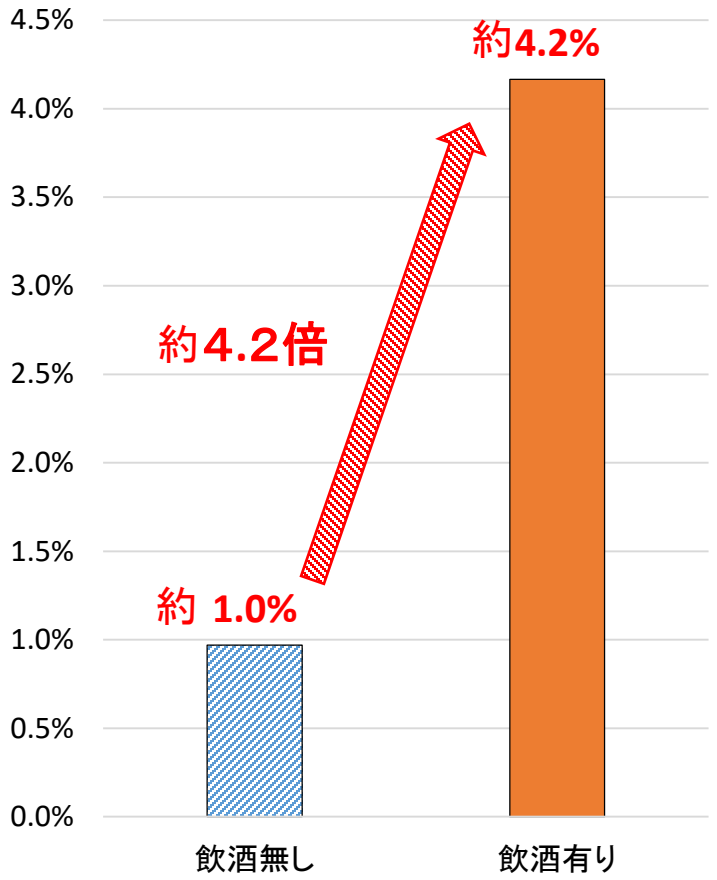
7　飲酒運転による交通事故の状況

グラフ19

飲酒事故件数の推移



死亡事故における飲酒事故比率（R5）



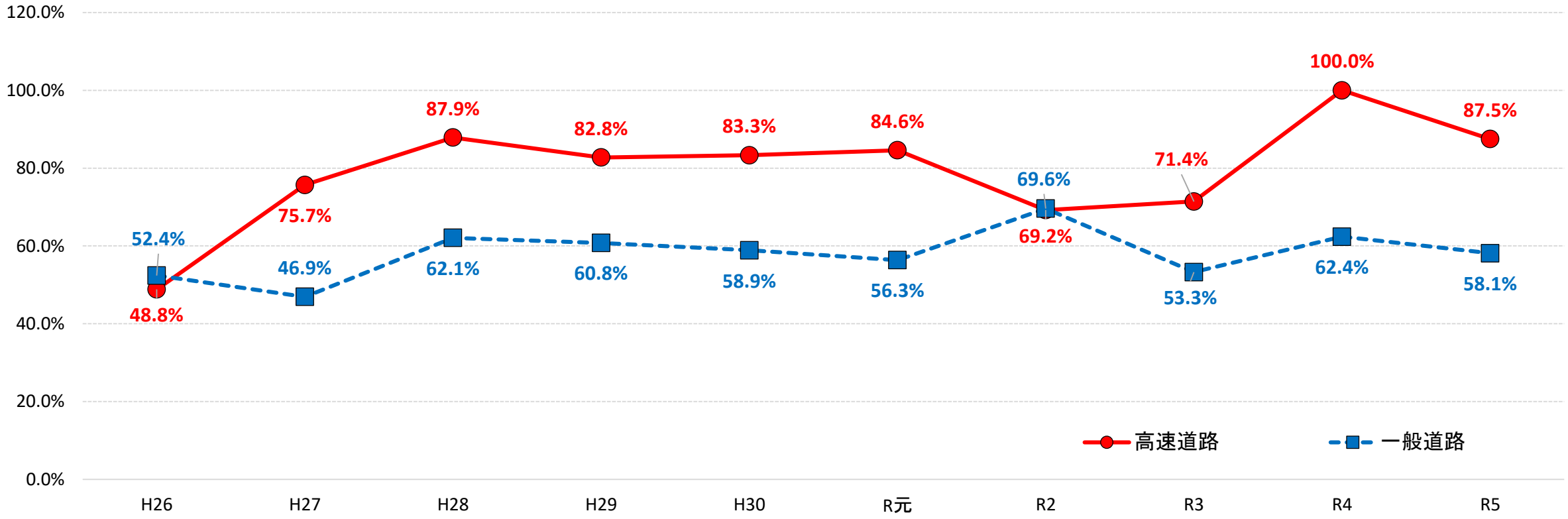
	死亡事故	人身事故
飲酒有り（件）	1	24
飲酒無し（件）	25	2,576

（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

グラフ20



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）	H26	H27	H28	H29	H30	R元	R2	R3	R4	R5
高速道路	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0
一般道路	2	0	1	1	0	1	0	1	0	0

（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。

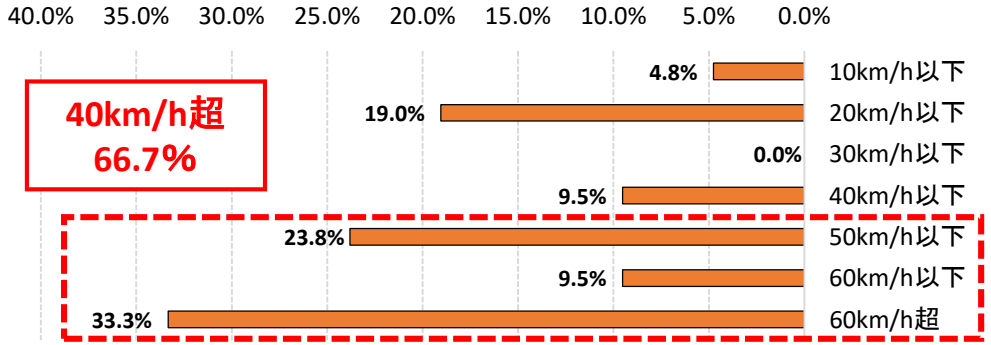
（注）第2当事者とは、最初に交通事故に関与した車両等のうち、第1当事車両以外をいう。

9　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（R5）

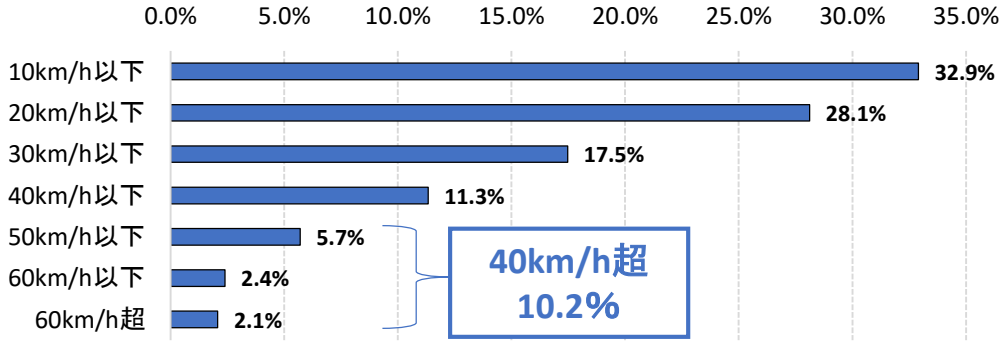
グラフ21

死亡事故



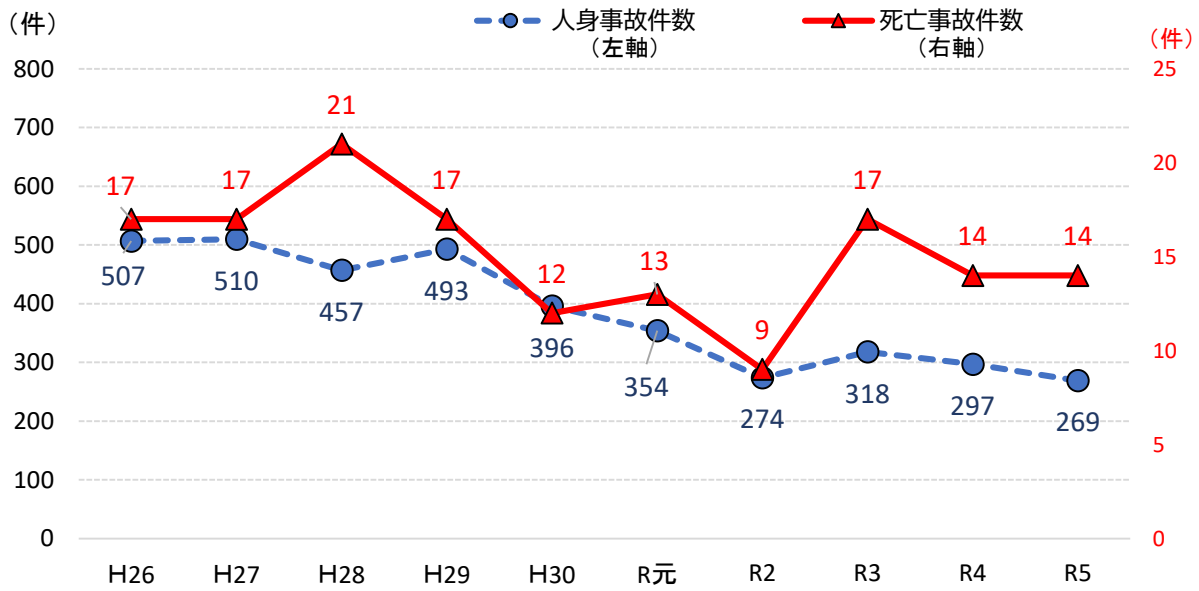
死亡事故（第１当事者が一般原付以上）：21件（調査不能3件を除く）

負傷事故



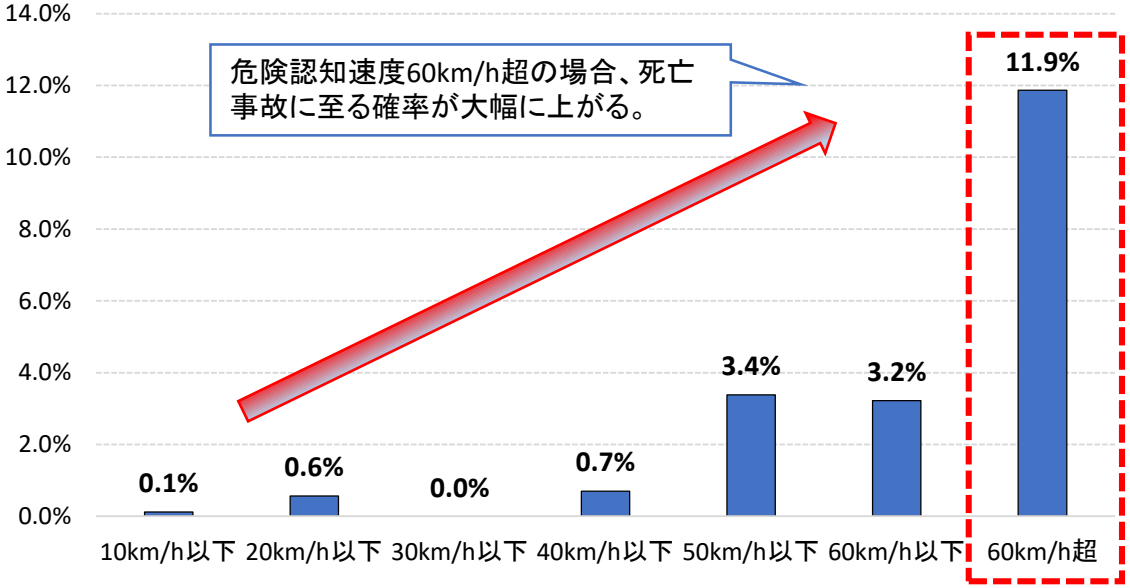
負傷事故（第１当事者が一般原付以上）：2,507件（停止中4件・調査不能3件を除く）

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

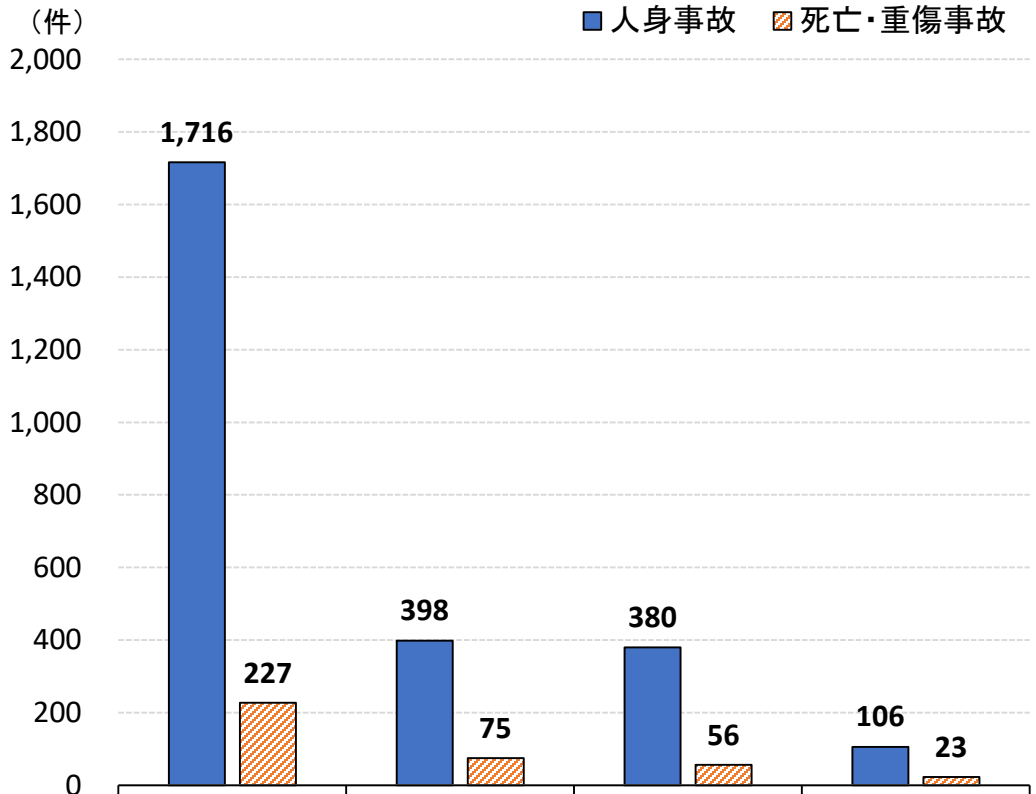
グラフ22



（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。

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（R5）

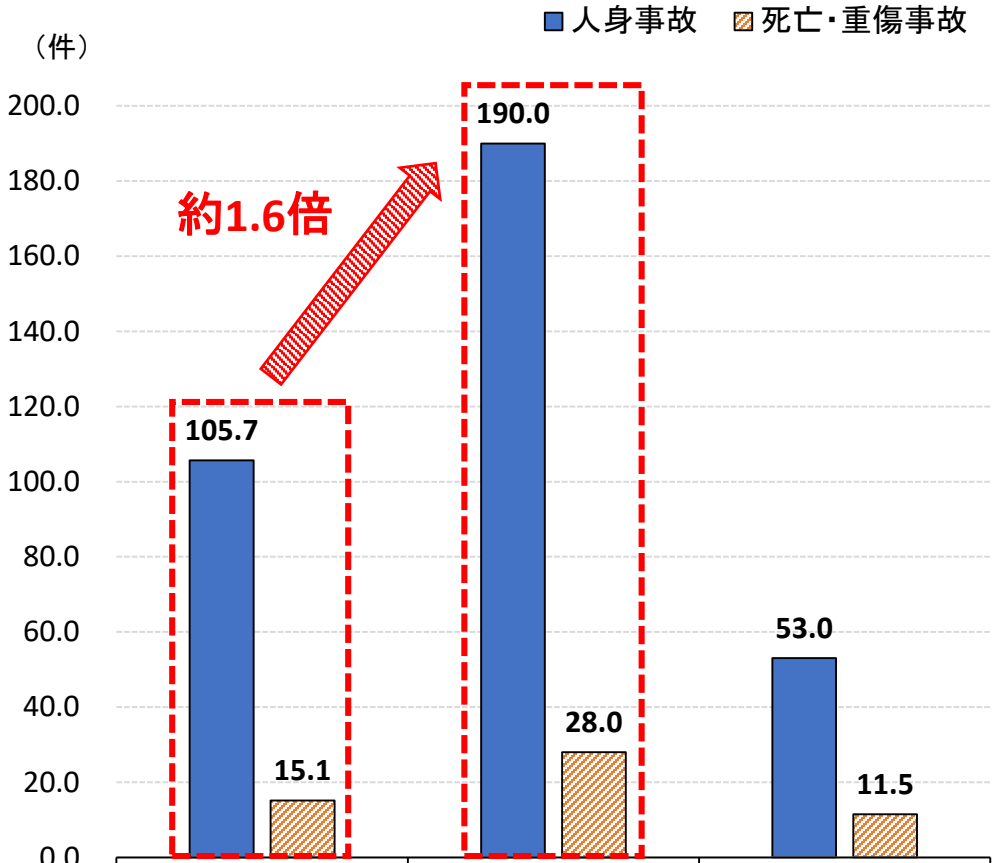


	昼	夜	昼暮・夜暮	昼明・夜明
人身事故	1,716	398	380	106
死亡・重傷事故	227	75	56	23

（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（R5）

グラフ23



	昼・夜	昼暮・夜暮	昼明・夜明
人身事故	105.7	190.0	53.0
死亡・重傷事故	15.1	28.0	11.5

（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。