

令和4年上半期における交通事故発生状況について(暫定)

県政経営会議資料
令和4年(2022年)7月25日
警察本部交通部交通企画課

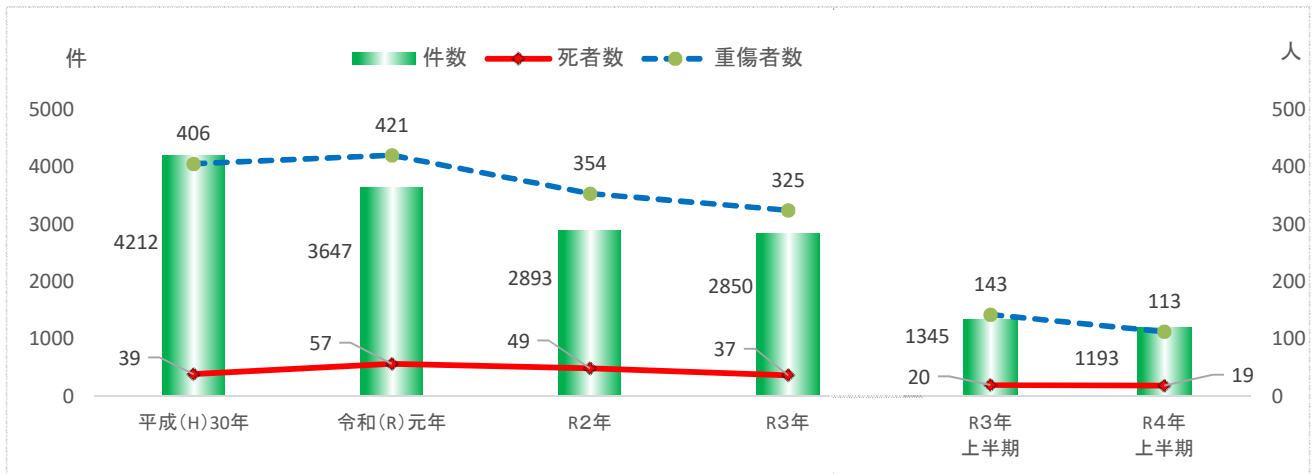
1 交通事故発生状況

区分	発生数	死亡事故		傷者(人)	
		件数	死者(人)		重傷
令和4年	1,193	19	19	1,489	113
前年比	-152	1	-1	-166	-30
増減率	-11.3	5.6	-5.0	-10.0	-21.0
過去5年平均	1,792	21	22	2,250	178

【全国(暫定値)】

区分	発生件数	死者数	傷者数
令和4年	142,987	1,158	168,643
前年比	-2,773	-40	-3,370
増減率	-1.9	-3.3	-2.0

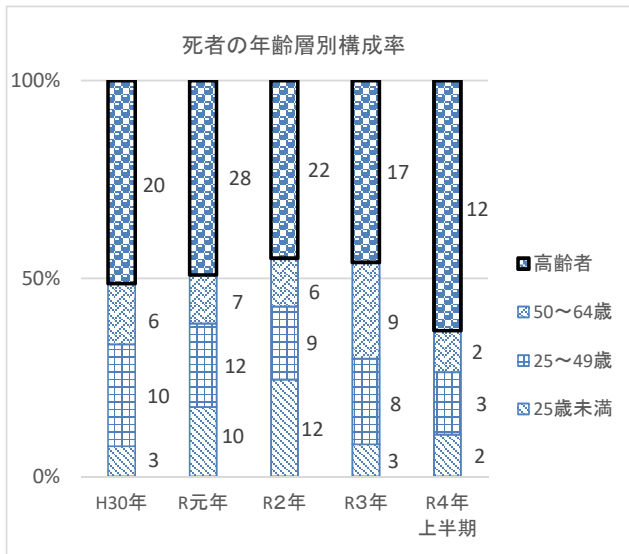
※重傷…1か月以上の治療を要する負傷、重傷者数は傷者数の内数



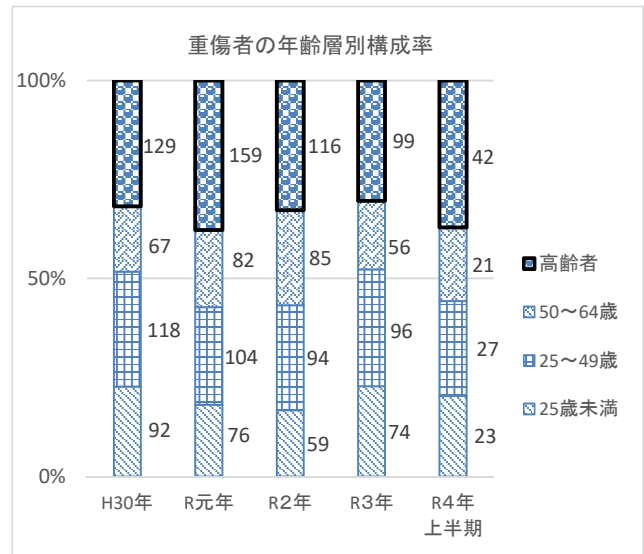
【傾向】

事故発生件数、重傷者数は減少しているものの、死者数は横ばい状態。

2 年齢層別死者・重傷者の状況



○高齢者は平均49.3%を占める。



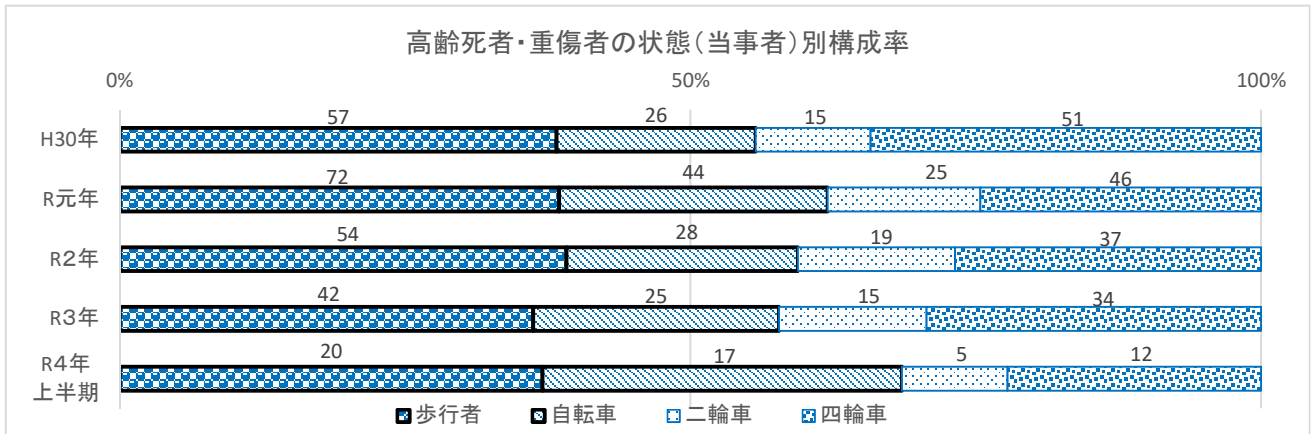
○高齢者は平均33.7%を占める。

※グラフ中の数値は実数(人数)、%表示グラフにおいて以下同じ。

【傾向】

事故死者数・重傷者数に占める高齢者の割合は、人口に占める高齢者の割合(26.4%)に比べて高い。

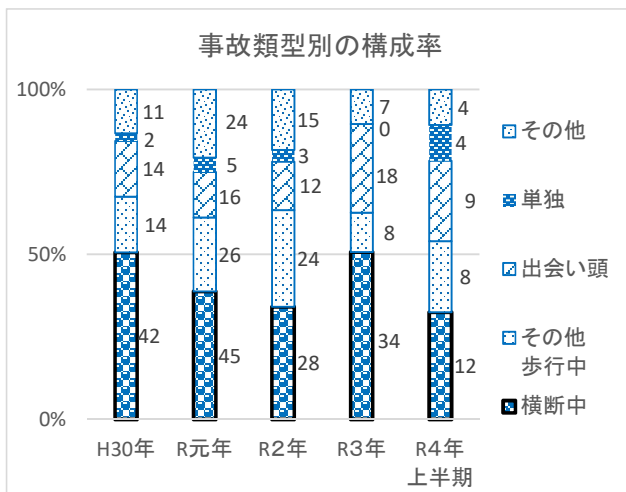
3 高齢死者・重傷者の状況



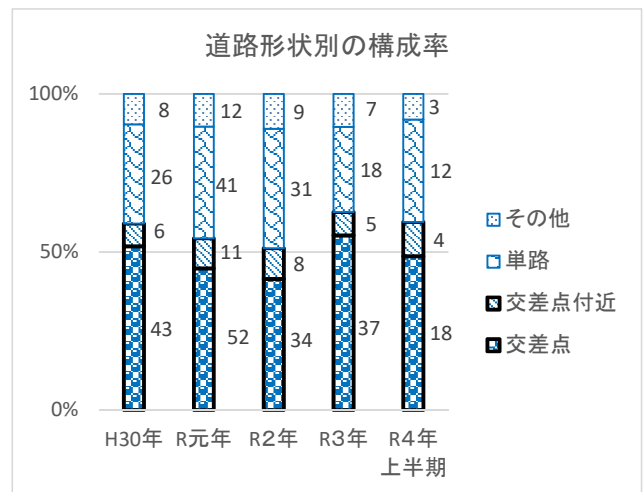
○歩行中・自転車乗用中が平均59.8%を占める。

※同乗中は、それぞれの種別を含む。

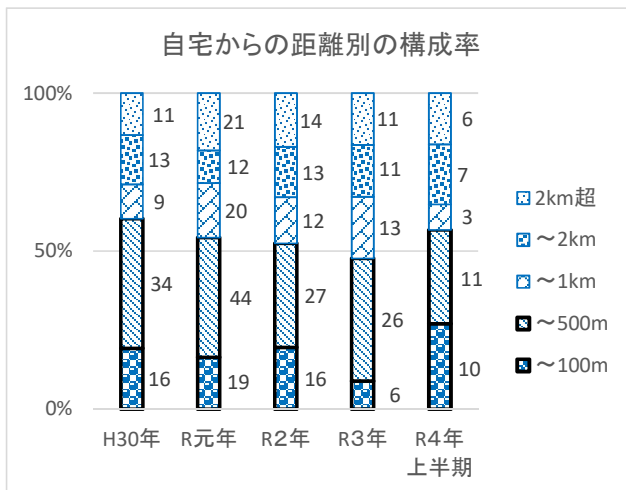
高齢者の歩行中・自転車乗車中における死者・重傷者数



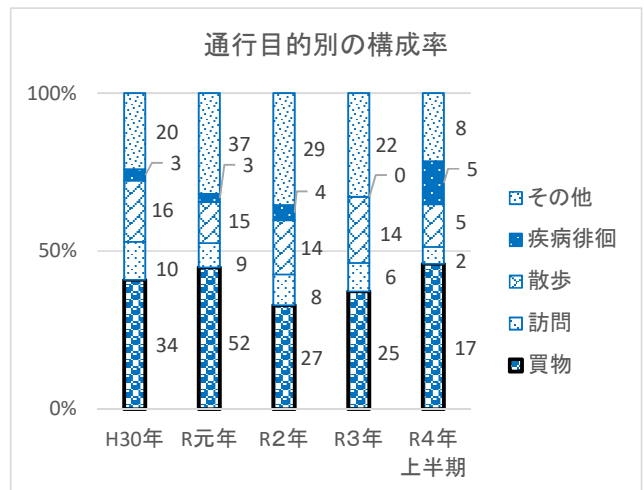
○道路横断中が平均41.8%を占める。



○「交差点」と「交差点付近」が平均56.6%を占める。



○自宅から1Km以内で事故に遭う率が平均69.1%

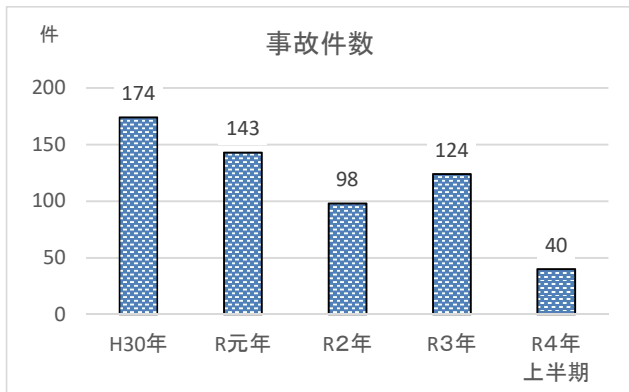


○「買物」に行く目的で事故に遭う率が平均40.3%

【傾向】

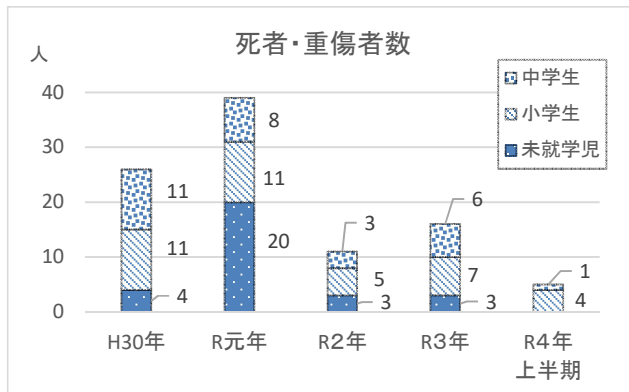
高齢者は歩行中や自転車乗用中に重大事故に遭うことが多く、「道路横断中」や「交差点又はその付近」において、買物に行く目的で、自宅近辺で事故に遭うケースが散見される。

4 子ども(中学生以下)の事故の状況

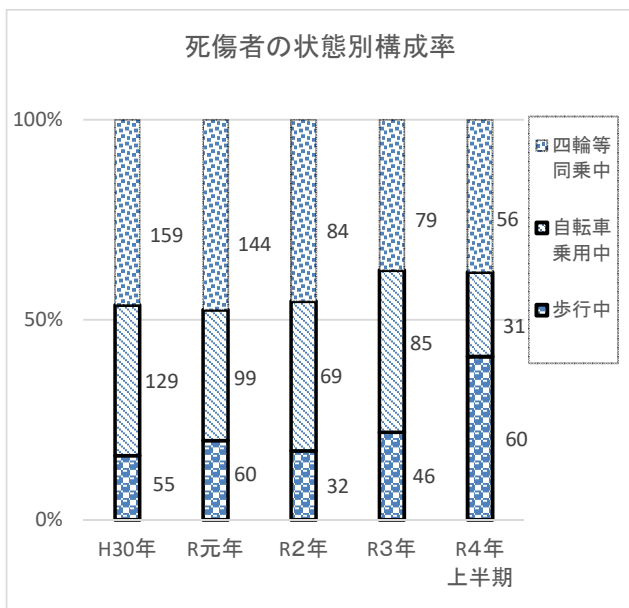


※ 件数は子どもが第1又は第2当事者となった事故の件数

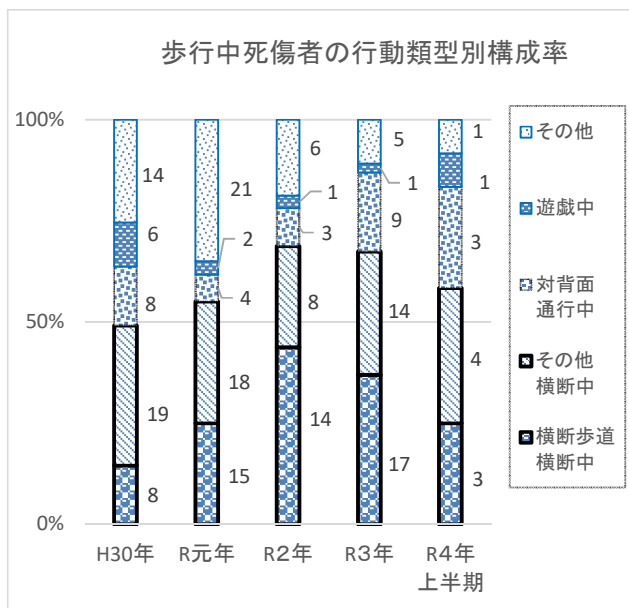
※以下、子供の死傷者には軽傷者も含む。



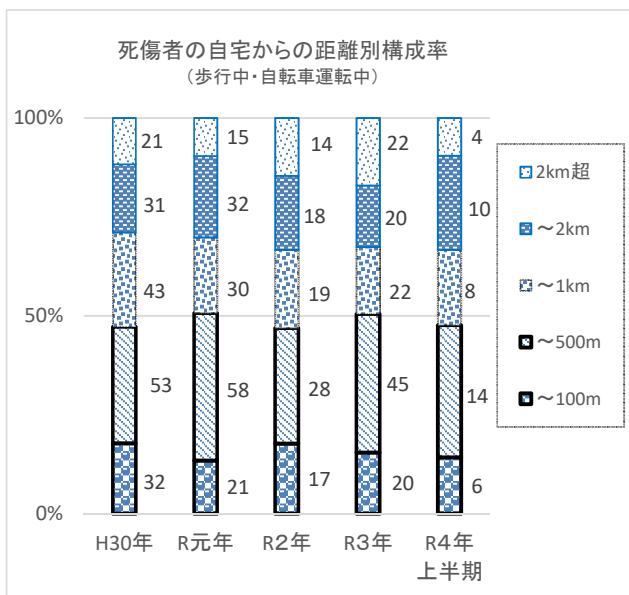
○死者数は、H30年1人、R元年5人、R2年2人、R3年とR4年上半期はゼロ



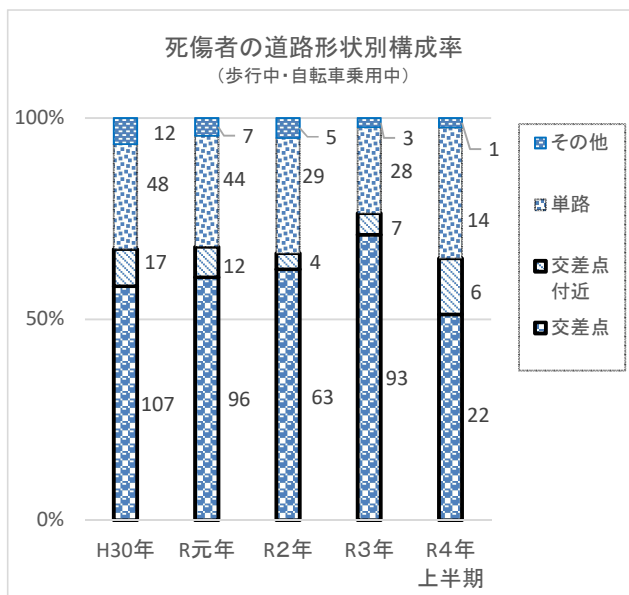
○歩行中・自転車乗用中が平均54.2%を占める。



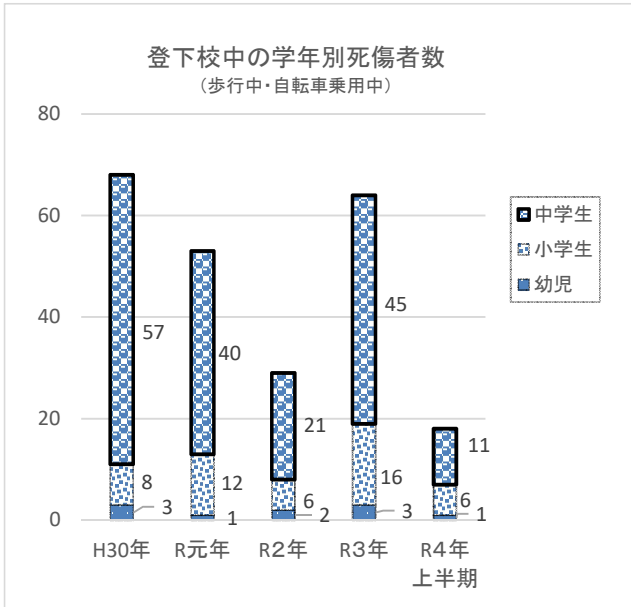
○歩行中死傷者のうち道路横断中が平均58.5%を占める。



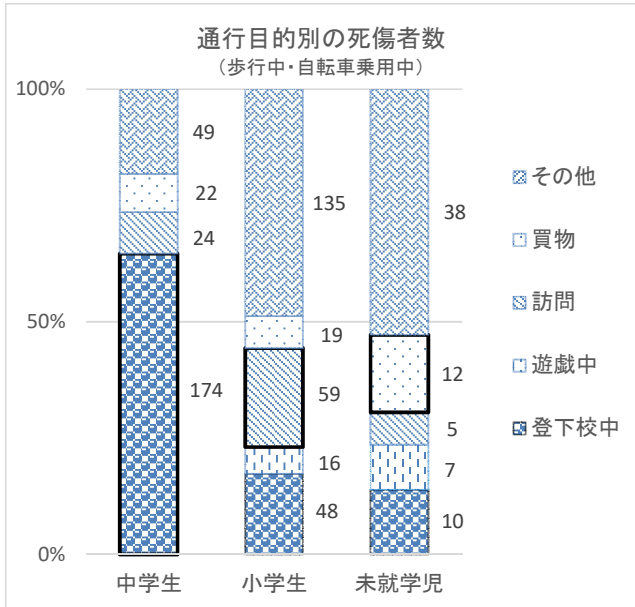
○歩行中・自転車運転中に自宅から500m以内で事故に遭う率が平均48.8%



○歩行中・自転車乗用中に「交差点」と「交差点付近」で事故に遭う率が平均69.1%を占める。



○中学生が平均75.0%を占める。



※数値はH30年からR4年上半期までの合計

○中学生のうち64.7%が通学中の事故

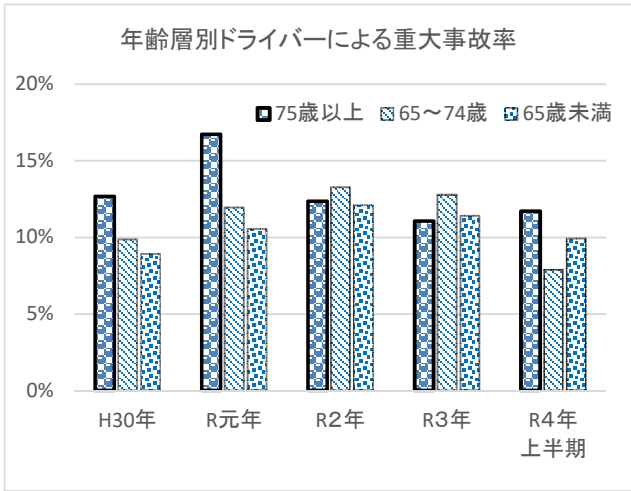
○小学生のうち43.7%が自宅以外の場所を訪問中の事故

○未就学児のうち16.7%が保護者と買物に出かけた際の事故

【傾向】

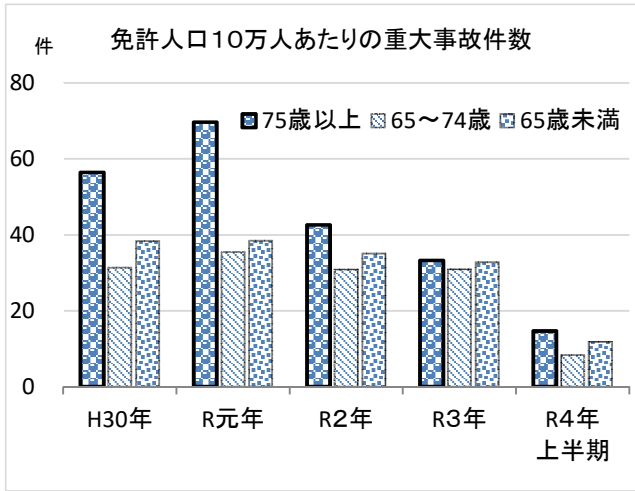
子どもは、自宅近辺の「道路横断中」や「交差点又はその付近」で事故に遭うことが多い。特に、中学生は自転車で通学中に、小学生は自宅以外の場所(友人宅等)を訪問中に、未就学児は保護者と買物に出かけた際に事故に遭うケースが散見される。

5 高齢ドライバーによる死亡・重傷事故の状況



※重大事故率は、全事故件数に占める死亡・重傷事故件数の割合

○75歳以上のドライバーの重大事故率が平均13.2%と、75歳未満ドライバーより2.6ポイント高い。75歳以上のドライバーによる事故は重大事故につながりやすいことを示す。

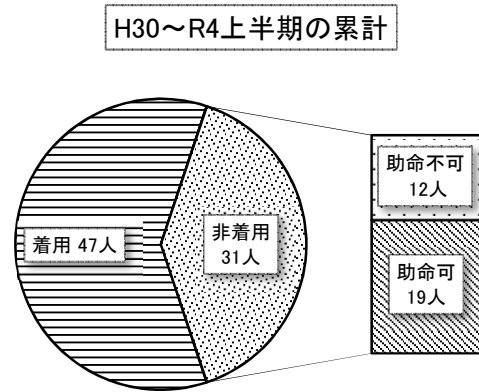
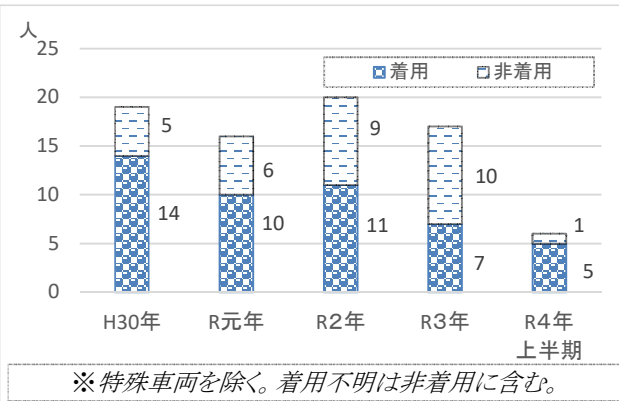


○免許人口10万人あたりの重大事故件数は、75歳以上のドライバーが他の年齢層に比べて最も高い。

【傾向】

75歳以上の高齢者による運転が重大事故を引き起こす危険性が高い状況が認められる。

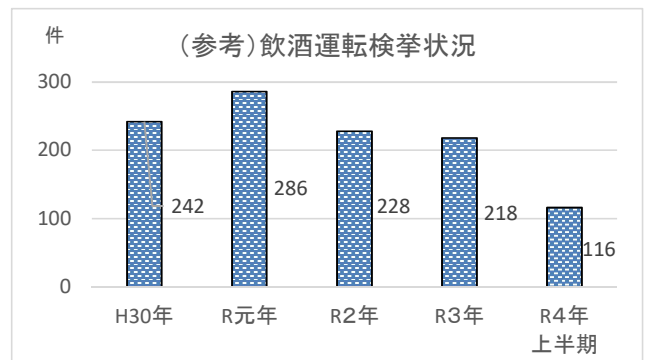
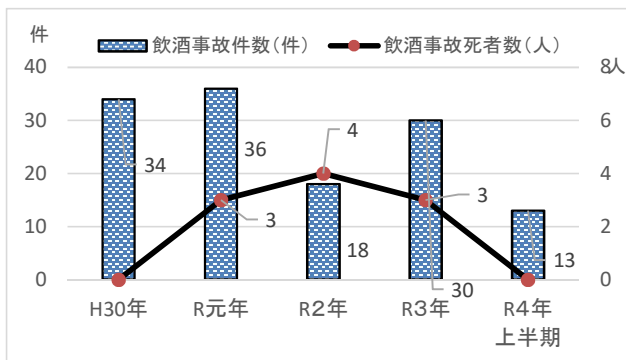
6 自動車乗車中の死者のシートベルト着用状況



【傾向】

最近の統計においても、非着用が約4割を占め、そのうち61%が助命可能であったとみられる。非着用31人(運転席23人、助手席0人、後部席等8人)のうち19人(運転席16人、助手席0人、後部席3人)は助命可能であったとみられ、死亡事故防止のためにもシートベルト着用の徹底が求められる。

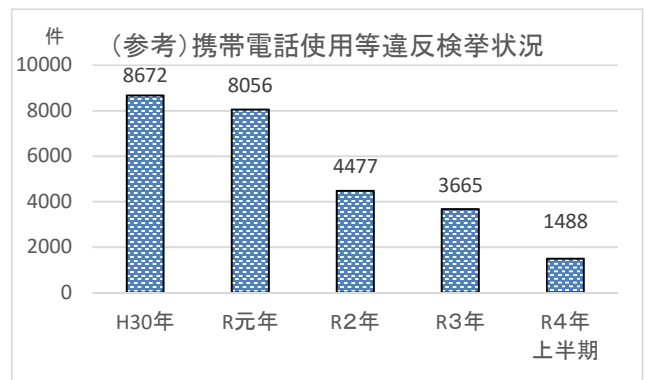
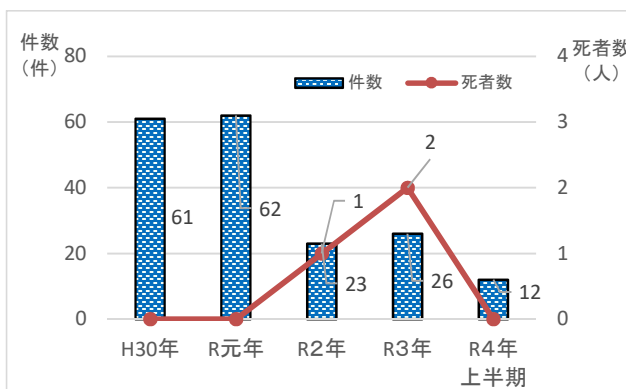
7 飲酒事故の状況



【傾向】

最近も依然として飲酒運転による事故は発生しており、その取締り件数も大きく減少していないことから、この種危険運転の抑止対策を推進する必要がある。

8 いわゆる「ながら運転」事故の状況



【傾向】

いわゆる「ながら運転」に対しては、令和元年12月1日より厳罰化されており、「ながら運転」にかかる事故件数、取締り件数ともに令和2年以降、大幅に減少している。しかし、一方で本年に入ってから関連事故が発生しており、引き続き、その抑止を図る必要がある。

9 妨害運転(いわゆる「あおり運転」)の状況

発生年	令和2年 (6月30日～)	令和3年中	令和4年 6月末
検挙件数	2件	4件	2件

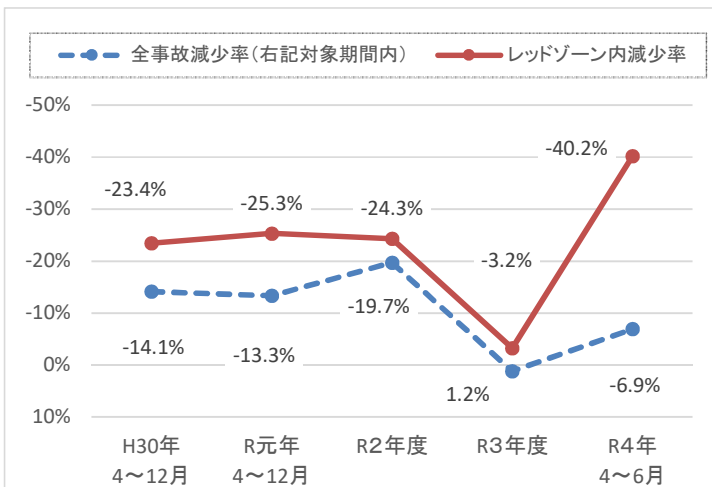
<令和4年の検挙事例>

- ① 普通貨物自動車の運転者が無免許で、自動二輪車を追い抜き、進路直前に割り込み急減速停止して衝突させたもの。
- ② 普通乗用自動車の運転者が酒気帯びの状態で、前車の普通乗用自動車に接近して追突したもの。

【傾向】

令和2年6月30日に妨害運転罪の罰則が創設されて以降、本年に入ってから悪質な「あおり運転」が検挙されており、引き続き、その防止や取締りに力を入れる必要がある。

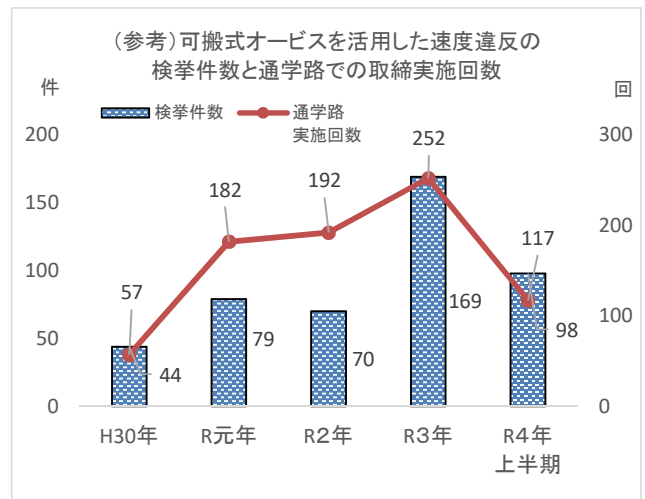
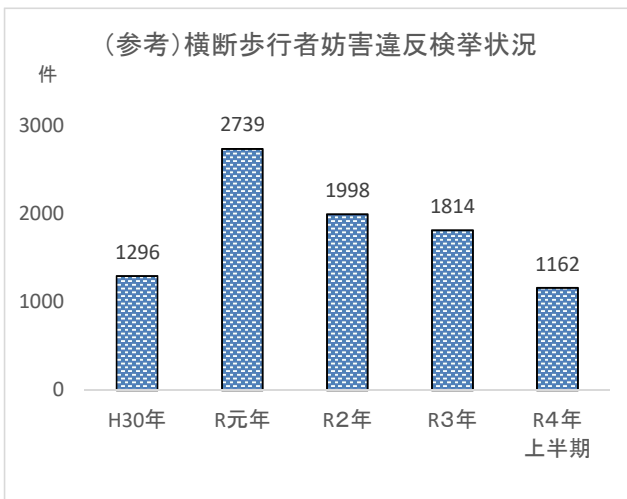
10 レッドゾーン対策の結果



○レッドゾーン内の減少率が全事故の減少率を上回り、レッドゾーンを設定した交通事故抑止対策が一定の成果をあげていることがわかる。

※レッドゾーン半減対策は、前年の交通事故(追突事故を除く)多発場所(路線・区域)を各警察署ごとに1～5か所指定し、集中的に対策を講じることによって事故抑止を図るもの。平成29年から導入しており、平成29年は6月～12月、平成30年及び令和元年是4月～12月、令和2年以降は4月～翌年3月を対象期間とし、毎年対象ゾーンを変更している。

令和4年4月からは、事故多発交差点100か所を追加指定した。



※H30年は9月から運用開始

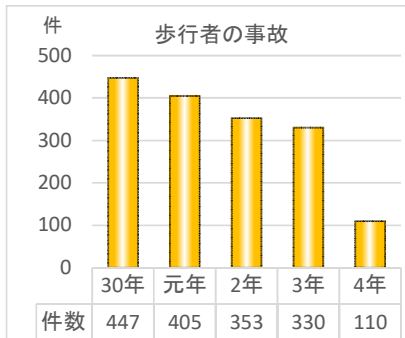
【傾向】

従来の事故多発地区・路線に加えて、本年から事故多発交差点をレッドゾーンに指定して、違反取締りを強力に実施しているところ、それによる事故発生を抑止が図られている状況が認められる。

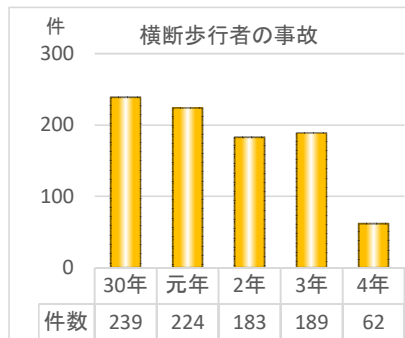
引き続き、子どもや高齢者が事故に遭いやすい交差点や横断歩道付近、通学路等での交通事故防止に取り組むとともに、「交通安全対策強化プラン～プラス・セブン～」の取組項目を関係機関・事業者等と連携して総合的に推進する必要がある。

各種事故別全発生件数(過去5年比較)

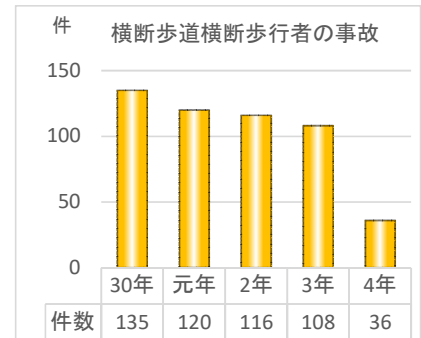
※令和4年は上半期



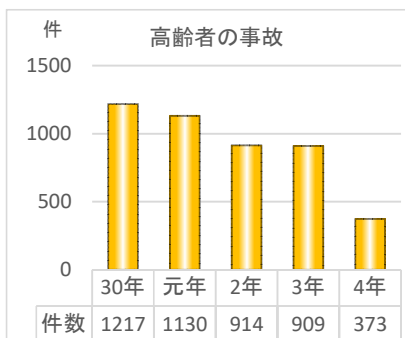
・歩行者が第1当事者又は第2当事者となった事故の件数



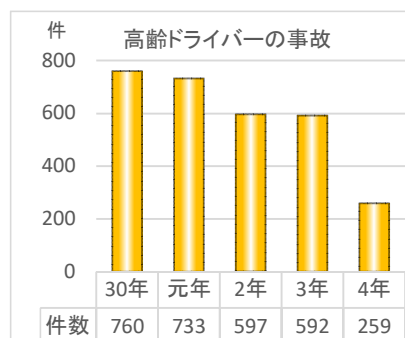
・道路横断中の歩行者が第1当事者又は第2当事者となった事故の件数



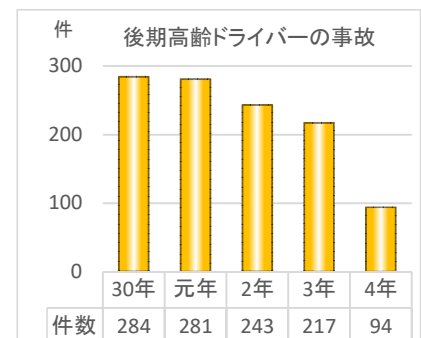
・横断歩道を横断中の歩行者が第1当事者又は第2当事者となった事故の件数



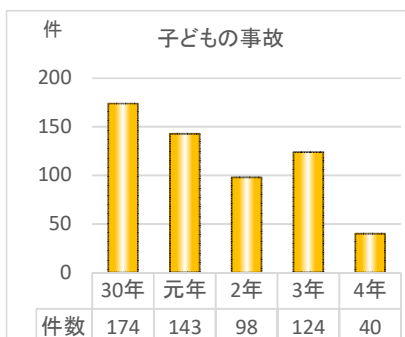
・65歳以上の高齢者が第1当事者又は第2当事者となった事故の件数



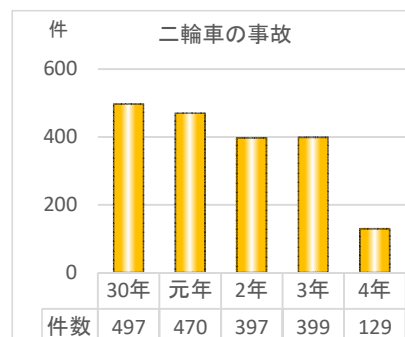
・65歳以上の高齢者が自動車(原付を含む、特殊車を除く)を運転中に第1当事者となった事故の件数



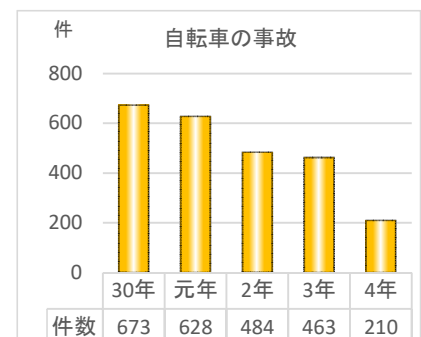
・75歳以上の高齢者が自動車(原付を含む、特殊車を除く)を運転中に第1当事者となった事故の件数



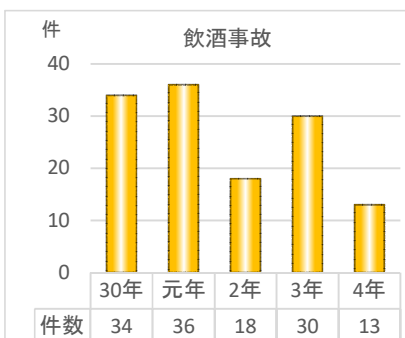
・子ども(中学生以下)が第1当事者又は第2当事者となった事故の件数



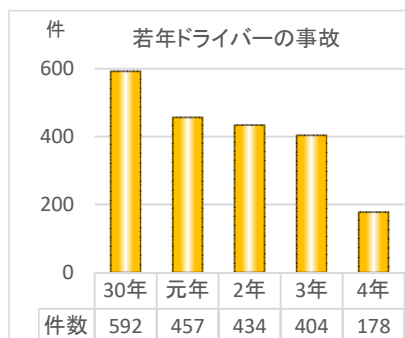
・二輪車(自動二輪車及び原付)が第1当事者又は第2当事者となった事故の件数



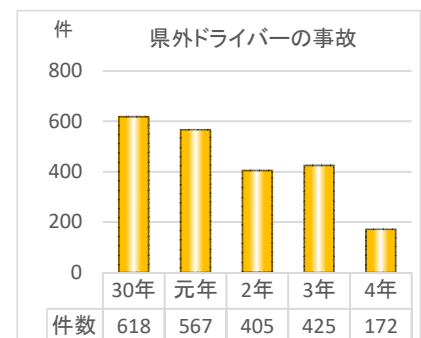
・自転車が第1当事者又は第2当事者となった事故の件数



第1当事者が飲酒(酒酔い又は基準値以上の酒気帯び)のうえ、自動車(原付を含む、特殊を除く)又は自転車を運転中に起こした事故の件数



・若年者(16歳～24歳)が自動車(原付を含む、特殊車を除く)を運転中に第1当事者となった事故の件数



・県外居住者が自動車(原付を含む、特殊車を除く)を運転中に第1当事者となった事故の件数