

1 令和5年中の交通事故発生状況

令和5年抑止目標達成結果

区分	発生件数	死亡事故		傷者(人)	
		件数	死者(人)	重傷	軽傷
令和5年	2,767	43	43	3,375	404
前年比	-95	5	5	-224	82
増減率	-3.3	13.2	13.2	-6.2	25.5
過去5年平均	3,004	44	45	3,730	365

	目標	結果
死者(人)	37	43
重傷者(人)	320	404

○死者、重傷者ともに目標達成ならず

【全国(暫定値)】

区分	発生件数	死者数	傷者数
令和5年	307,911	2,678	365,027
前年比	7,072	68	8,426
増減率	2.4	2.6	2.4

※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

2 令和5年中の交通死亡事故発生状況

(1) 状態別死者数

	死者数	前年比	構成率
歩行中	6	-7	14.0
自転車乗用中	10	2	23.3
二輪車運転中	11	5	25.6
二輪車同乗中	0	0	0.0
自動車運転中	7	0	16.3
自動車同乗中	9	5	20.9
その他	0	0	0.0
計	43	5	100

○二輪車運転中の死者が増加
○自動車同乗中の死者が増加
○歩行中の死者が大幅に減少

(2) 事故類型別死者数

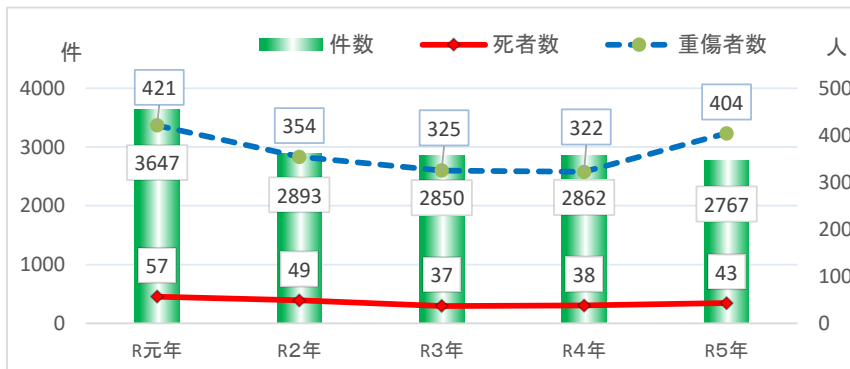
	死者数	前年比	構成率	
人対車両	6	-7	14.0	
車両相互	正面衝突	5	3	11.6
	追突	6	5	14.0
	出会い頭	6	0	14.0
	その他	3	1	7.0
車両単列	17	3	39.5	
列車	0	0	0.0	
計	43	5	100	

○車両単列の死者が約4割を占める。
○人対車両の死者が大幅に減少

(3) 年齢層別死者数

	死者数	前年比	構成率
15歳以下	1	1	2.3
16～24歳	5	2	11.6
25～29歳	1	0	2.3
30歳代	4	2	9.3
40歳代	3	-1	7.0
50歳代	8	5	18.6
60～64歳	4	2	9.3
65～74歳	2	-3	4.7
75歳以上	15	-3	34.9
計	43	5	100.0

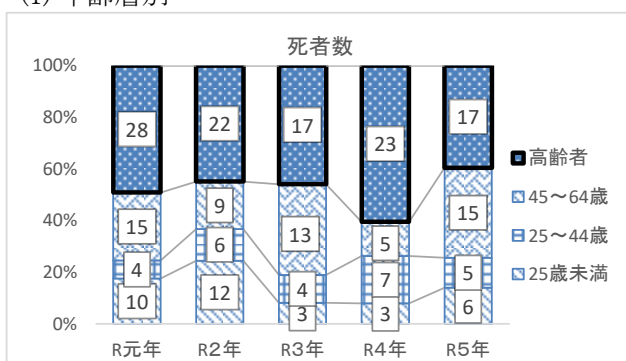
3 交通事故発生件数、死亡・重傷者数(過去5年)



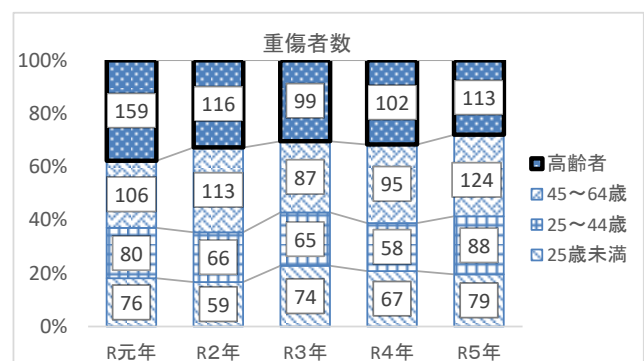
○事故発生件数は、昭和34年以降最少
○死者数は、2年連続増加
○重傷者数は、前年比25.5%増加

4 死者・重傷者の状況(過去5年)

(1) 年齢層別

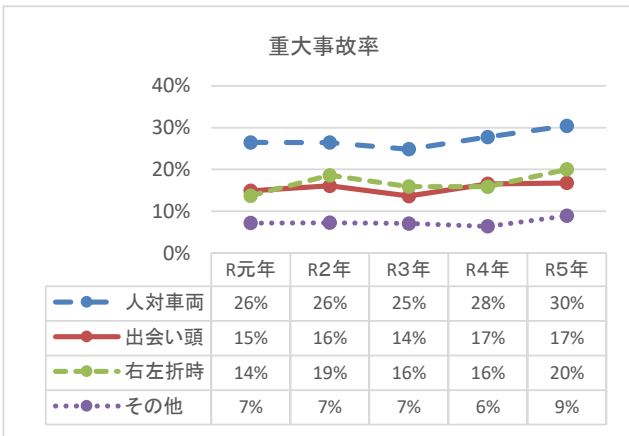
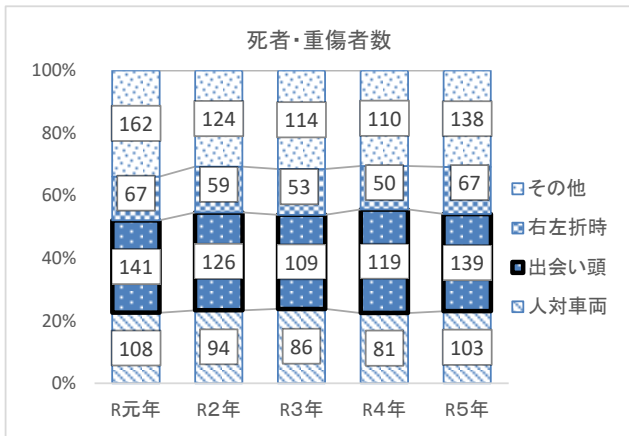


○高齢者は平均47.8%を占める。



○高齢者は平均32.3%を占める。

(2) 事故類型別

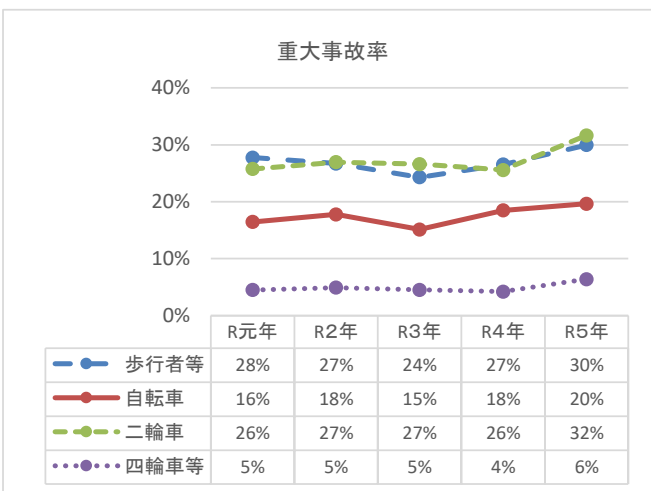
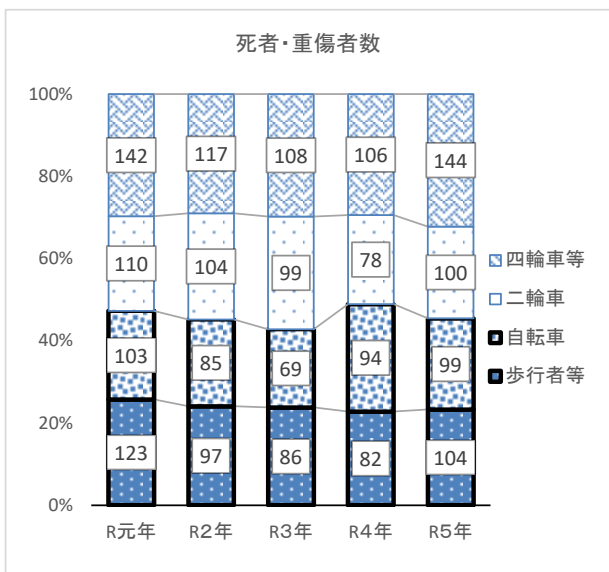


- 「人対車両」事故が平均23.0%を占める。
- 「出会い頭」事故が平均30.9%を占める。
- 「右左折」事故が平均14.4%を占める。

○「人対車両」の重大事故率が最も高い。

※上記の重大事故率は、事故類型ごとの事故件数のうち、死亡・重傷事故件数が占める割合

(3) 状態別



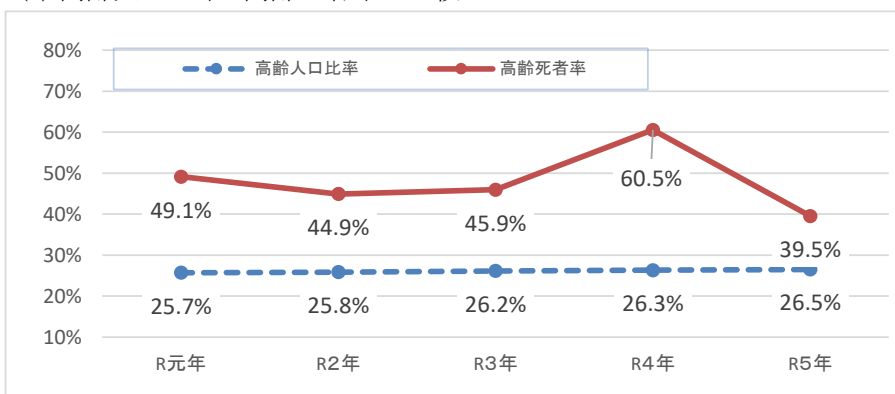
- 歩行者等・自転車が平均46.0%を占める。

○歩行者等、二輪車の重大事故率が高い。次いで、自転車の重大事故率も高い。

※上記の重大事故率は、当事者状態別の死傷者数のうち死亡・重傷者が占める割合。車両については同乗者を含む。

5 高齢死者の状況

(1) 高齢人口比率と高齢死者率の比較



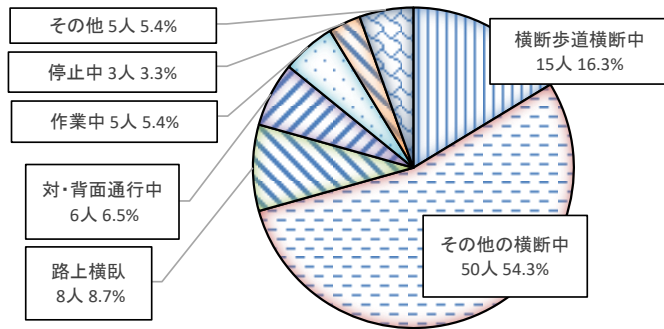
○高齢死者率が高齢人口比率に比べ高い。

○高齢死者率は前年に比べ低下。

※高齢死者率とは、全交通事故死者数のうち、65歳以上の死者数が占める割合

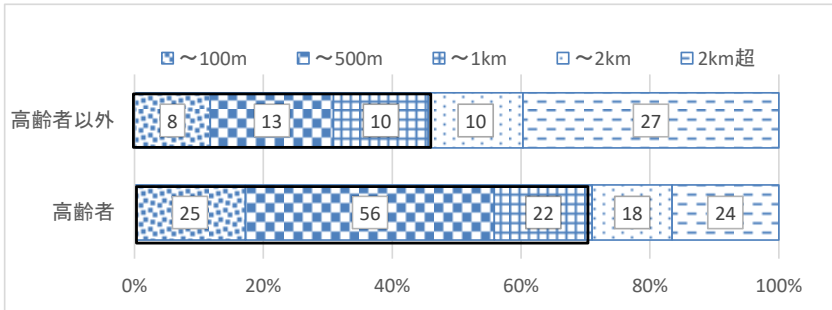
※高齢人口比率とは、県内全年齢人口のうち、65歳以上人口(県統計)が占める割合

(2) 歩行中死者の行動類型別(過去10年間の累計)



○道路横断中が70.6%を占める。

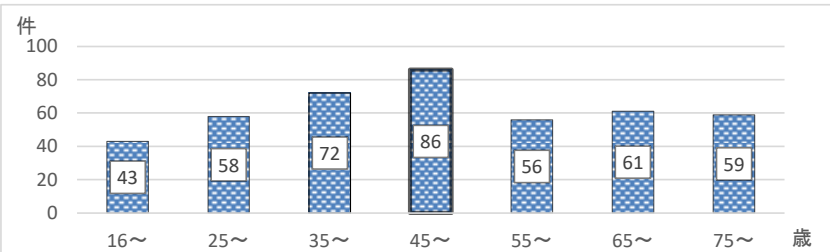
(3) 歩行中・自転車乗用中死者の自宅からの距離(過去10年間の累計)



○高齢者は自宅から1km以内で事故に遭っている率が71.0%、500m以内で半数以上を占めており、高齢者以外に比べて自宅近辺で死亡事故に遭っている率が高い。

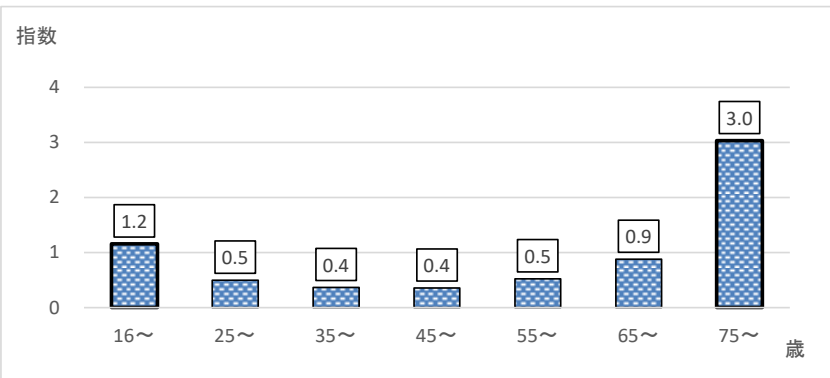
6 ドライバーによる死亡事故の状況

(1) ドライバーの年齢層別による死亡事故件数(過去10年間の累計)



○45歳~54歳のドライバーによる死亡事故が最も多い。

(2) 年齢層別の死亡事故指数(過去10年間の累計)

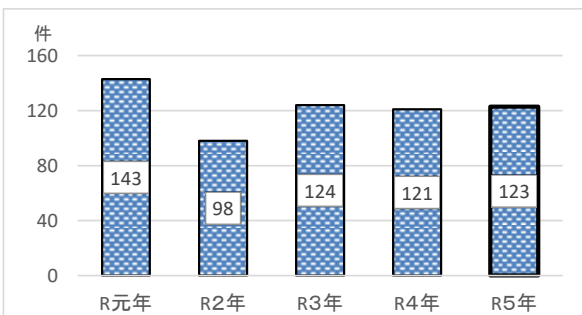


○75歳以上のドライバーによる死亡事故を引き起こす危険性が最も高く、次いで16歳~24歳が高い。

※本指数は、「原付以上(特殊を除く)を運転中に第1当事者となった死亡事故件数①」の「無過失である追突物損事故(停止中)の第2当事者数②」に対する割合を年齢別に算出した数値。
 $(① \div ②) \times 100$
 死亡事故に遭う危険性の高さを運転者の年齢別で表示するもの。

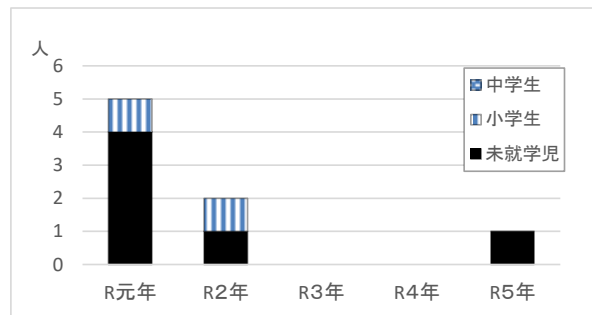
7 子ども(中学生以下)の事故の状況

(1) 事故件数



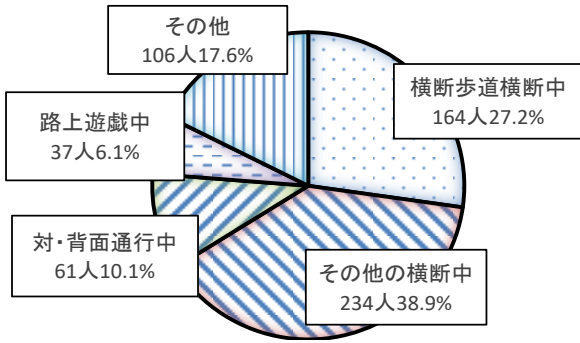
○令和3年以降は、横ばいの状態。

(2) 死者の状況



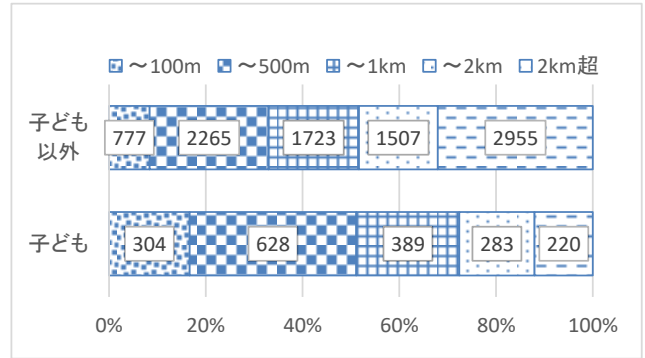
○8人中6人が未就学児。
 ○状態別では、歩行中が5人、自動車同乗中が3人。

(3) 歩行中死傷者の行動類型別(過去10年間の累計)



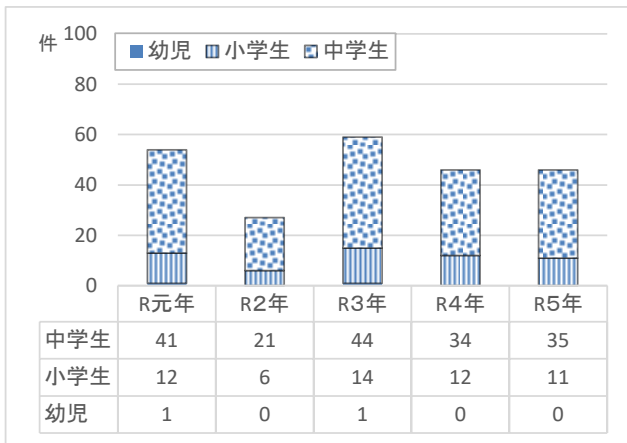
○道路横断中が66.1%を占める。

(4) 死傷者(歩行中・自転車乗用中)の自宅からの距離(過去10年間の累計)



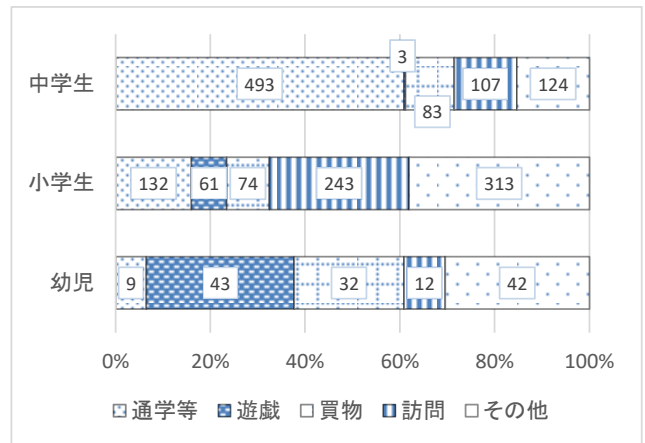
- 1km以内での事故が72.4%を占める(子ども以外は51.6%)。
- 500m以内での事故が51.1%を占める(子ども以外は33.0%)。
- 子どもは高齢者同様、自宅近辺で事故に遭う率が高い。

(5) 登下校中(歩行中・自転車乗用中)の交通事故



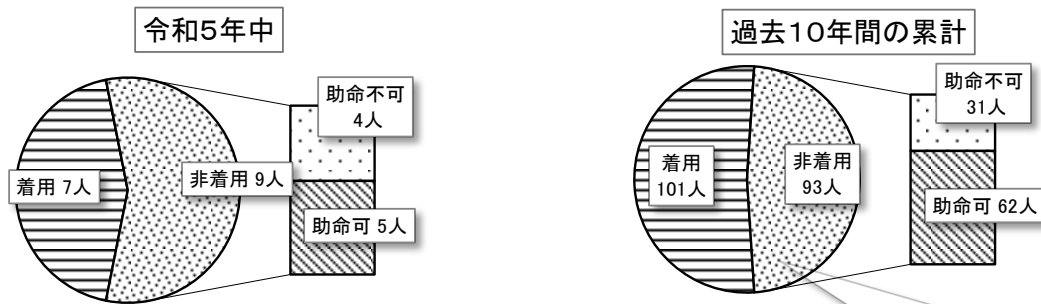
○中学生の事故が多い。尚、中学生は自転車乗用中、小学生は歩行中の事故が多い。

(6) 歩行中・自転車乗用中の通行目的別の交通事故件数(過去10年間の累計・3件重複)



- 中学生の事故のうち60.9%が通学中の事故
- 小学生の事故のうち29.6%が訪問中の事故
- 幼児の事故のうち31.2%が遊戯中の事故

8 自動車乗車中の死者のシートベルト着用状況

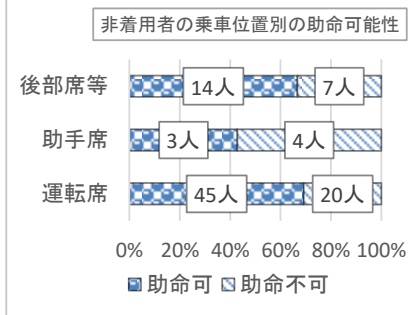


※特殊車両を除く。着用不明は非着用(助命不可)に含む。

○10年累計では非着用が約半数を占め、うち66.7%が助命可能性あり。非着用者93人(運転席65人、助手席7人、後部席等21人)のうち62人(運転席45人、助手席3人、後部席等14人)は助命可能であったとみられる。

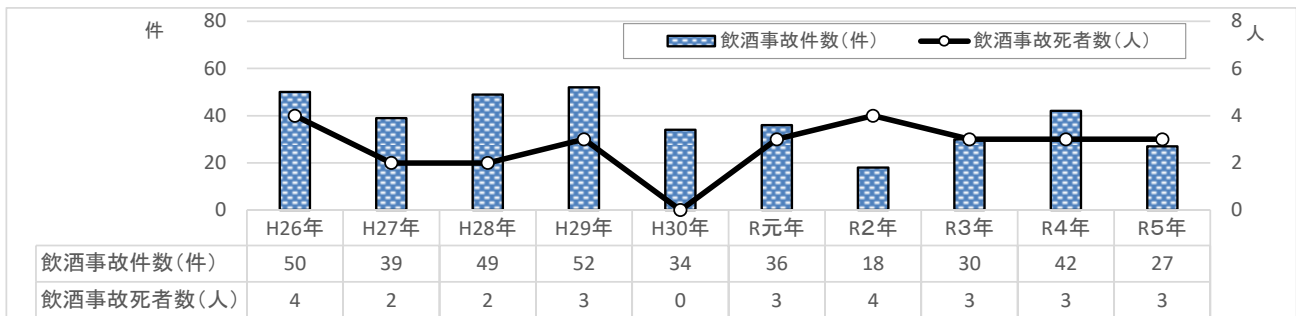
※<令和5年2月広報>

JAFとの合同調査による滋賀県内のシートベルト着用率(令和4年)
 一般道 運転席98.5% 助手席94.5% 後部席28.2%
 高速道 運転席99.7% 助手席98.4% 後部席85.3%



9 飲酒事故の状況

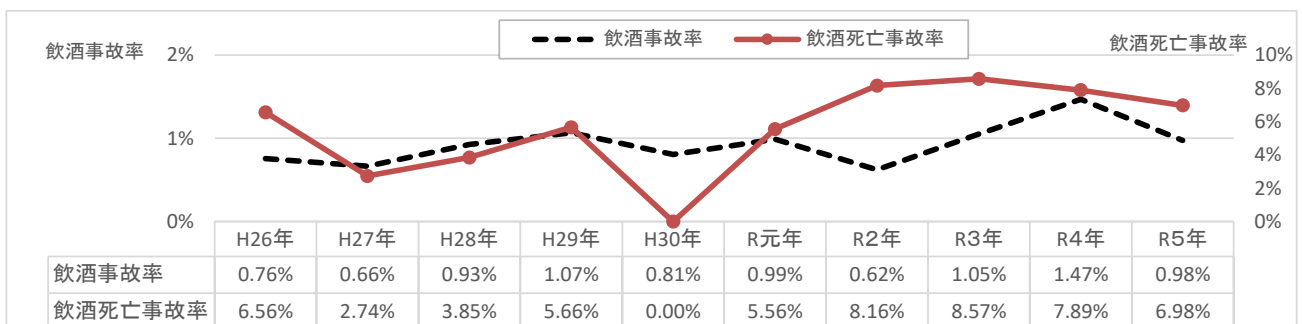
(1) 飲酒事故状況



○ 飲酒事故件数及び飲酒死亡事故は後を絶たない。

※ 飲酒事故は、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、特殊車両を除く)又は自転車を運転中に起こした事故。飲酒事故死者数は当該事故による死者数。

(2) 飲酒事故が全事故に占める率の年別推移

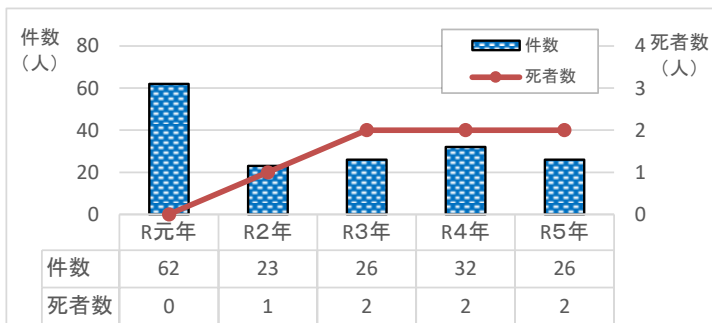


○ 飲酒事故率は横ばいの状態。飲酒死亡事故率は、令和2年以降、高率傾向にある。

※ 飲酒事故率とは、飲酒事故件数の全事故件数に占める割合。

※ 飲酒死亡事故率とは、飲酒事故による死亡事故件数の全死亡事故件数に占める割合。

10 いわゆる「ながら運転」事故の状況



○ 令和3年以降、各年2人が犠牲となる死亡事故が発生している。
 なお、「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いる。

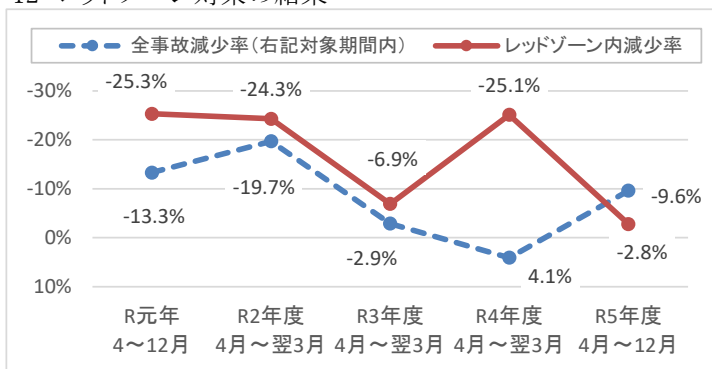
※ 「ながら運転」は、車両を運転中に第1当事者が
 ・携帯電話で通話中・画像目的使用
 ・カーナビを注視・操作中
 に起こした事故

11 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	令和4年	令和5年
検挙件数	2件	3件	3件	3件

※ 令和2年6月30日から妨害運転罪による罰則が創設された。

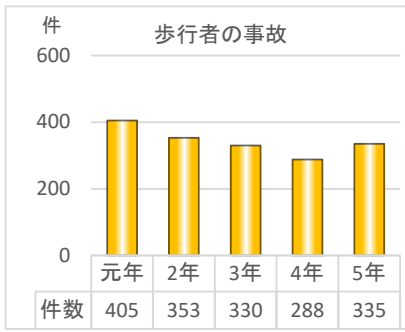
12 レッドゾーン対策の結果



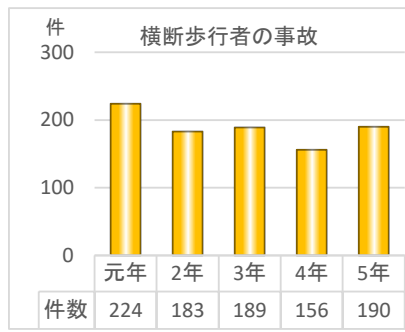
○ 令和元年～4年度の間はレッドゾーン内の減少率が全事故の減少率を上回っていたが、令和5年は全事故の減少率がレッドゾーン内の減少率を上回った。

※ レッドゾーン対策は、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り、事故抑止を図るもの。平成29年から導入しており、毎年対象ゾーンを変更している。

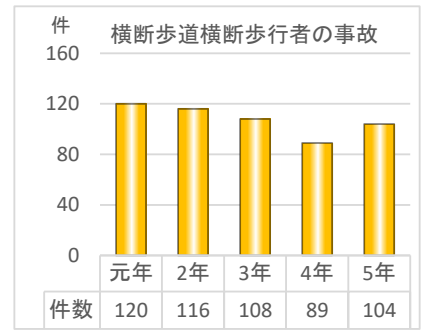
13 各種事故別全発生件数(過去5年比較)



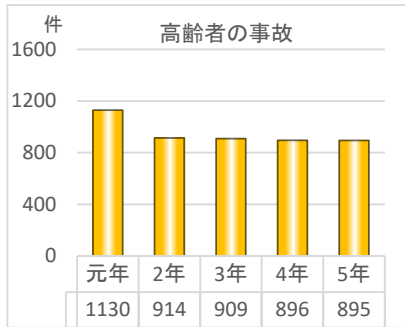
・歩行者が第1当事者又は第2当事者となった事故の件数



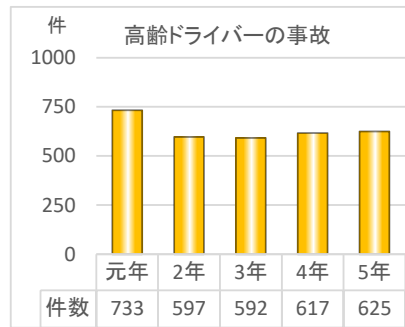
・道路横断中の歩行者が第1当事者又は第2当事者となった事故の件数



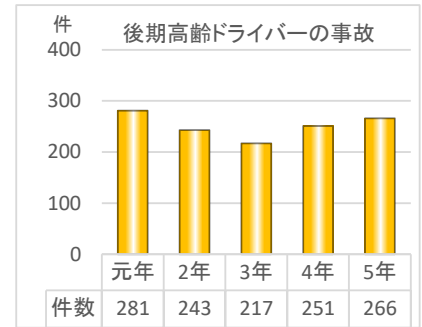
・横断歩道を横断中の歩行者が第1当事者又は第2当事者となった事故の件数



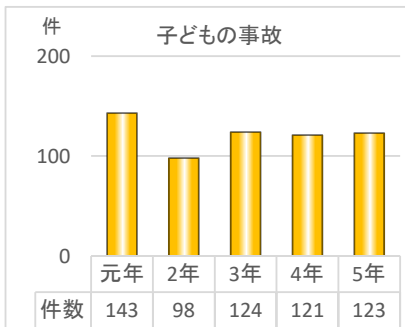
・65歳以上の高齢者が第1当事者又は第2当事者となった事故の件数



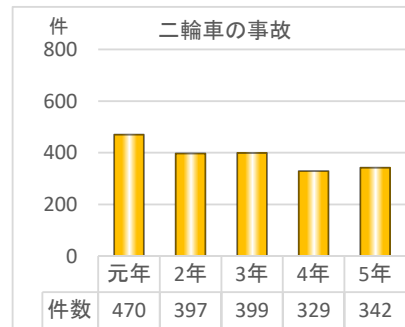
・65歳以上の高齢者が自動車(原付を含む、特殊車を除く)を運転中に第1当事者となった事故の件数



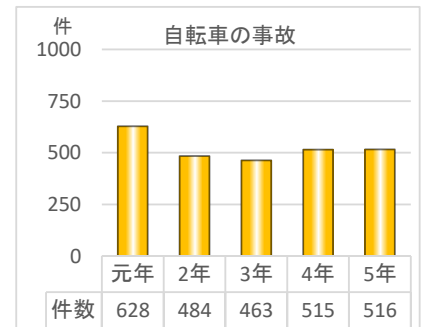
・75歳以上の高齢者が自動車(原付を含む、特殊車を除く)を運転中に第1当事者となった事故の件数



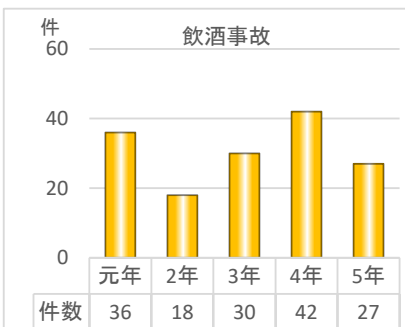
・子ども(中学生以下)が第1当事者又は第2当事者となった事故の件数



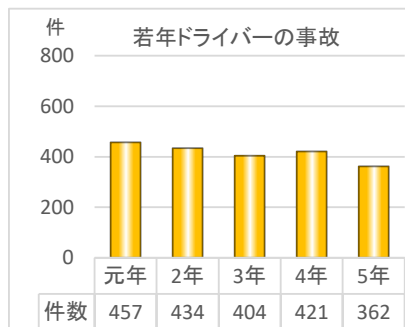
・二輪車(自動二輪車及び原付)が第1当事者又は第2当事者となった事故の件数



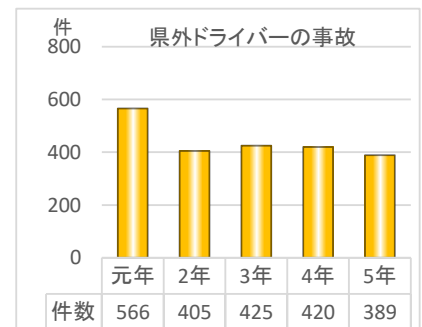
・自転車(原付を含む)が第1当事者又は第2当事者となった事故の件数



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

14 総括と今後の取組

○交通事故発生件数及び負傷者数は減少した。一方で、死者数及び重傷者数は増加した。

○高齢者や子どもが、比較的自宅の近くで歩行中や自転車乗用中に事故に遭っている傾向がみられることや75歳以上の運転者が死亡事故を引き起こす危険性が高いことなどを踏まえ、対象者に合わせた参加・体験・実践型の交通安全教育を推進するとともに、運転者に向けた「横断歩道利用者ファースト運動」、高齢運転者に向けた「三方よし運転（体調よし、状況よし、行き先よし）」、高齢歩行者に向けた「きら☆ピカ三方よし（時間帯よし、反射材よし、確認よし）」、車両乗車時のシートベルト着用の徹底などの呼びかけや、自転車乗用時のヘルメット着用の促進等を通じて、県民みんなで協力して道路交通の安全性向上を実現しようという社会的気運の醸成・高揚を図ることが重要。

○飲酒運転をはじめとする悪質かつ危険性の高い運転行為に対しては、その取締りや、事業者等と連携した対策を推進して、その抑止を図る。

○このほか、子どもなど利用者の視点に立った道路環境の整備や、交通事故多発場所や交差点等に重点を置いた交通指導取締りなど、令和4年3月に策定した「交通安全対策強化プラン」に沿った総合的な諸対策を関係機関・団体、民間事業者、ボランティアをはじめとする県民の方々と緊密に連携して効果的に推進する。