

令和5年における交通事故の発生状況について

1 交通事故死者数及び重傷者数の推移

- 交通事故死者数、重傷者数ともに増加
死者数 2,678人（前年比+68人、+2.6%）
重傷者数 27,636人（前年比+1,609人、+6.2%）

[特徴]

- 状態別死者数は全年齢で、「自動車乗車中」は減少、「二輪車乗車中」、「自転車乗用中」、「歩行中」は増加
- 状態別死者数は全年齢、65歳以上ともに「歩行中」が最多

2 令和5年における交通事故の状況

- 歩行者
 - ・ 歩行中死者数は2年連続で増加
 - ・ 事故類型別では、65歳未満は「路上横臥」、65歳以上は「横断歩道以外横断中」が多い
- 自転車
 - ・ 自転車乗用中死者の約半数が「頭部」を損傷し、うち約9割がヘルメット非着用
 - ・ ヘルメット非着用時の致死率は着用時の約1.9倍
 - ・ 自転車対歩行者事故の構成率は近年増加傾向
- 自動車
 - ・ 自動車乗車中死者の約4割がシートベルト非着用
 - ・ 携帯電話等使用による事故は近年増加傾向
 - ・ 75歳以上高齢運転者による死亡事故は近年増加傾向
 - ・ 人的要因別では、75歳以上高齢運転者は、75歳未満と比較して「操作不適」が多い
- 二輪車
 - ・ 自動二輪車、原付自転車ともに死者数が増加
 - ・ 通行目的は、自動二輪車では「ドライブ」、「観光・娯楽」等、原付自転車では「通勤」、「業務」等が増加
 - ・ 事故類型別では、「右折対直進」の事故が大きく増加
 - ・ 右折対直進事故において、直進車側が二輪車の場合、乗用車・貨物車の場合と比較して速度が速い傾向
- 特定小型原動機付自転車
 - ・ 特定小型原動機付自転車の事故件数は令和5年7月以降で85件、負傷者数は86人
 - ・ 相手当事者は「四輪」が約3割、「歩行者」が2割、「自転車」が約1割。東京都、大阪府で多く発生。
- 飲酒運転
 - ・ 飲酒運転による死亡事故は減少したが、重傷事故は増加
 - ・ 通行目的は、「飲食」、「通勤」、「買物」等が増加
 - ・ 飲酒事故における死亡事故率は飲酒事故以外と比較して約6倍

令和5年における交通事故 の発生状況について

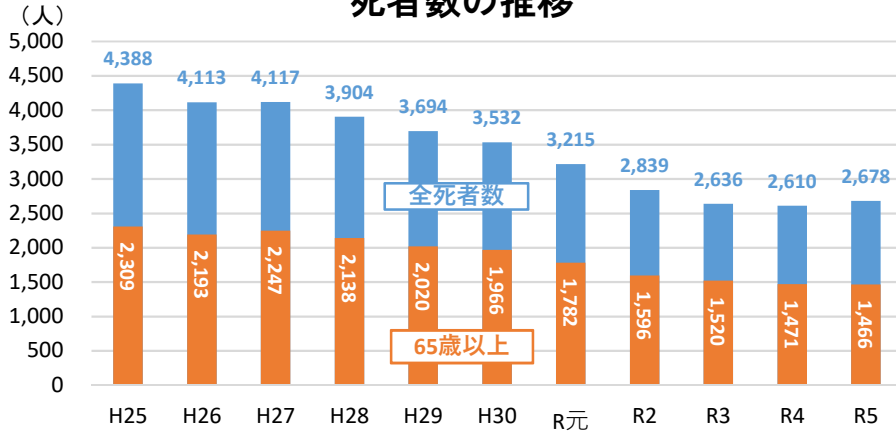
令和6年3月7日
警察庁交通局

- (注)・本資料は、令和6年2月14日までに入手したデータにより作成したものである。
・数値は、単位未満で四捨五入してあるため、合計等が内訳の数値と一致しない場合がある。

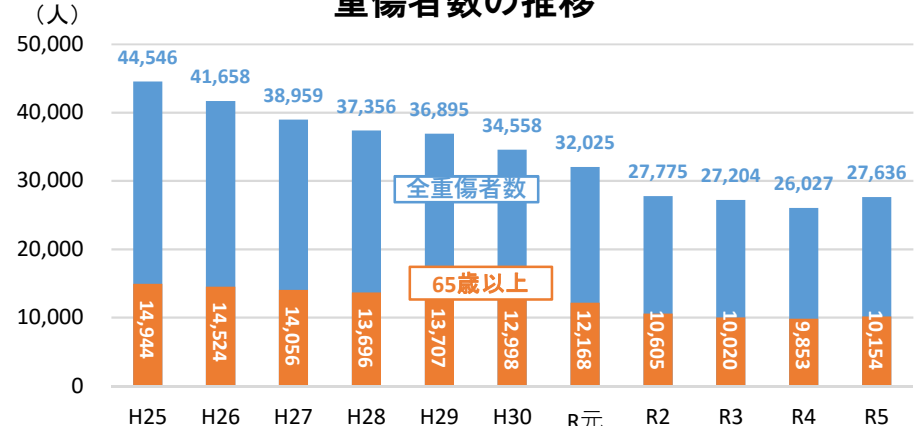
1 交通事故死者数・重傷者数の推移

- 死者数は2,678人で、前年比68人、2.6%増(前年比増となるのは平成27年以来8年ぶり)
- 重傷者数は27,636人で、前年比1,609人、6.2%増(前年比増となるのは平成12年以来23年ぶり)

死者数の推移



重傷者数の推移



65歳以上の割合	H25	H26	H27	H28	H29	H30	R元	R2	R3	R4	R5
	52.6%	53.3%	54.6%	54.8%	54.7%	55.7%	55.4%	56.2%	57.7%	56.4%	54.7%

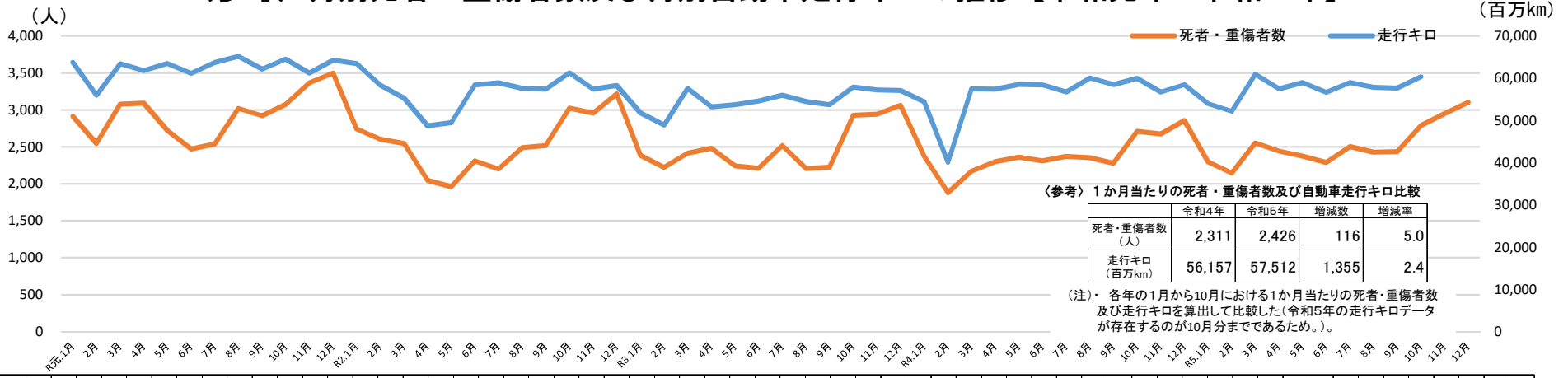
65歳以上の割合	H25	H26	H27	H28	H29	H30	R元	R2	R3	R4	R5
	33.5%	34.9%	36.1%	36.7%	37.2%	37.6%	38.0%	38.2%	36.8%	37.9%	36.7%

【参考】

65歳以上の人口(千人)	H25	H26	H27	H28	H29	H30	R元	R2	R3	R4	R5
	31,899	32,999	33,866	34,590	35,151	35,580	35,884	36,027	36,213	36,236	—
全人口に占める65歳以上の割合	25.1%	26.0%	26.6%	27.3%	27.7%	28.1%	28.4%	28.6%	28.9%	29.0%	—

(注)・人口は、総務省統計資料「人口推計」(各年10月1日現在人口(補間補正を行っていないもの。ただし、国勢調査実施年は国勢調査人口(不詳補充)による。))による。以下同じ。

〈参考〉月別死者・重傷者数及び月別自動車走行キロの推移【令和元年～令和5年】



〈参考〉1か月当たりの死者・重傷者数及び自動車走行キロ比較

	令和4年	令和5年	増減数	増減率
死者・重傷者数(人)	2,311	2,426	116	5.0
走行キロ(百万km)	56,157	57,512	1,355	2.4

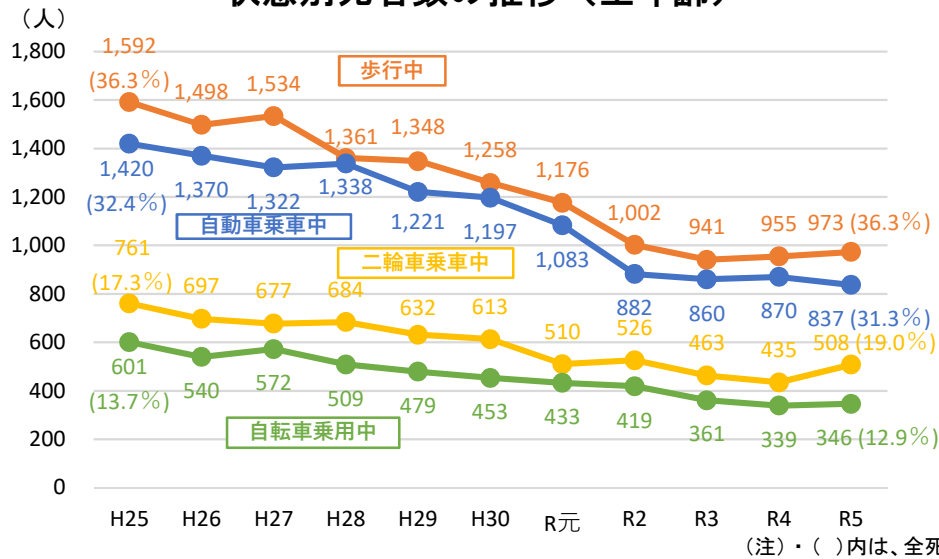
(注)・各年の1月から10月における1か月当たりの死者・重傷者数及び走行キロを算出して比較した(令和5年の走行キロデータが存在するのが10月分までであるため。)

	R元-1月	2月	3月	4月	5月	6月	7月	8月	9月	10月	11月	12月	R元-1月	2月	3月	4月	5月	6月	7月	8月	9月	10月	11月	12月																																				
死者・重傷者数	2,914	2,546	3,077	3,091	2,721	2,471	2,540	3,020	2,921	3,075	3,365	3,499	2,743	2,604	2,547	2,045	1,961	2,311	2,200	2,489	2,517	3,025	2,956	3,216	2,387	2,221	2,413	2,483	2,244	2,211	2,517	2,208	2,225	2,927	2,941	3,063	2,370	1,880	2,170	2,299	2,361	2,312	2,371	2,352	2,280	2,711	2,675	2,856	2,288	2,148	2,554	2,444	2,373	2,288	2,504	2,429	2,435	2,788	2,950	3,103
走行キロ	63,749	55,961	63,429	61,809	63,452	61,138	63,697	65,170	62,171	64,551	61,214	64,296	63,485	66,348	55,314	48,720	49,495	58,408	58,896	57,826	57,407	61,295	57,401	58,286	51,812	48,928	57,582	53,249	53,744	54,581	55,997	54,482	53,721	57,899	57,235	57,121	64,395	40,128	57,445	57,429	58,586	58,610	56,721	60,060	58,443	59,978	56,703	58,448	53,995	52,167	60,938	57,468	58,963	56,678	59,003	57,846	57,691	60,351		

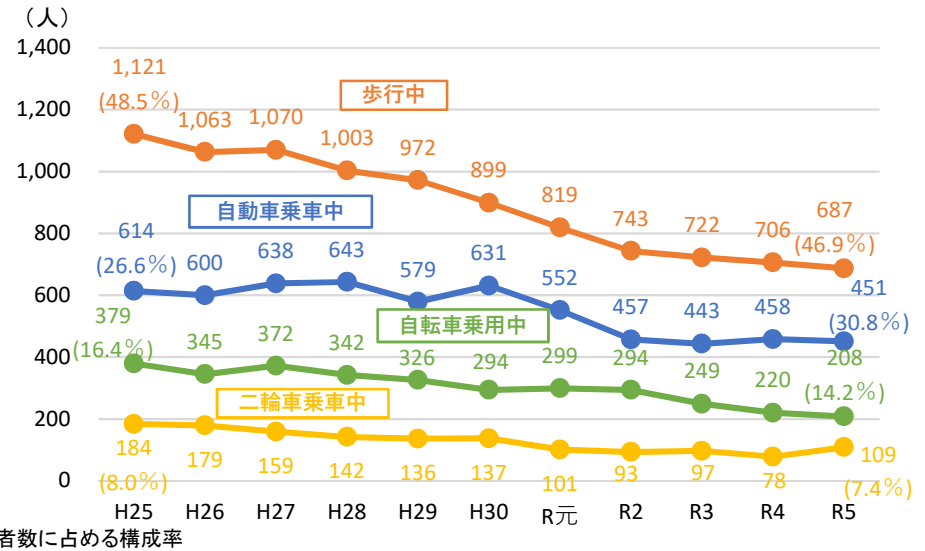
1-2 交通事故死者数・重傷者数の推移

- 状態別死者数は全年齢で、「自動車乗車中」は減少、「二輪車乗車中」、「自転車乗用中」、「歩行中」は増加
- 状態別死者数は全年齢、65歳以上ともに「歩行中」が最も多い

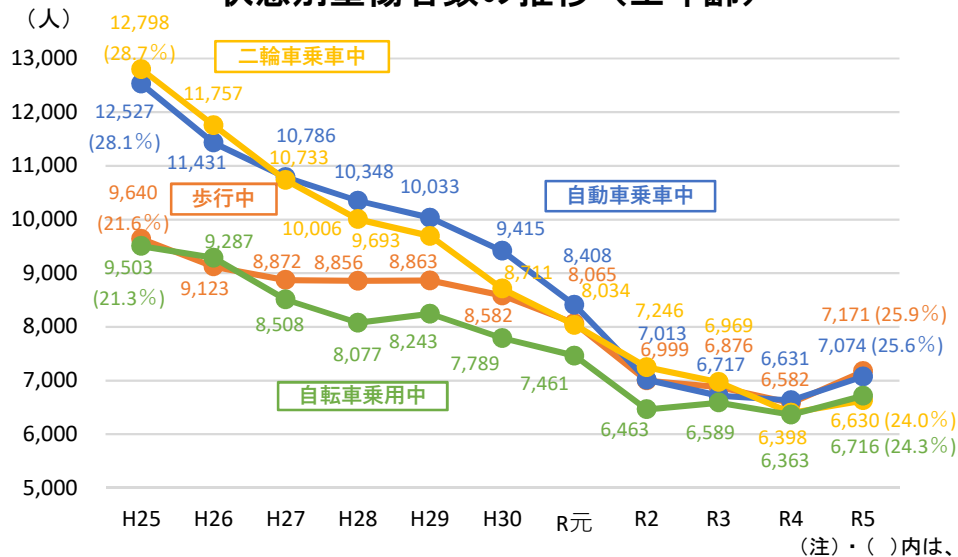
状態別死者数の推移（全年齢）



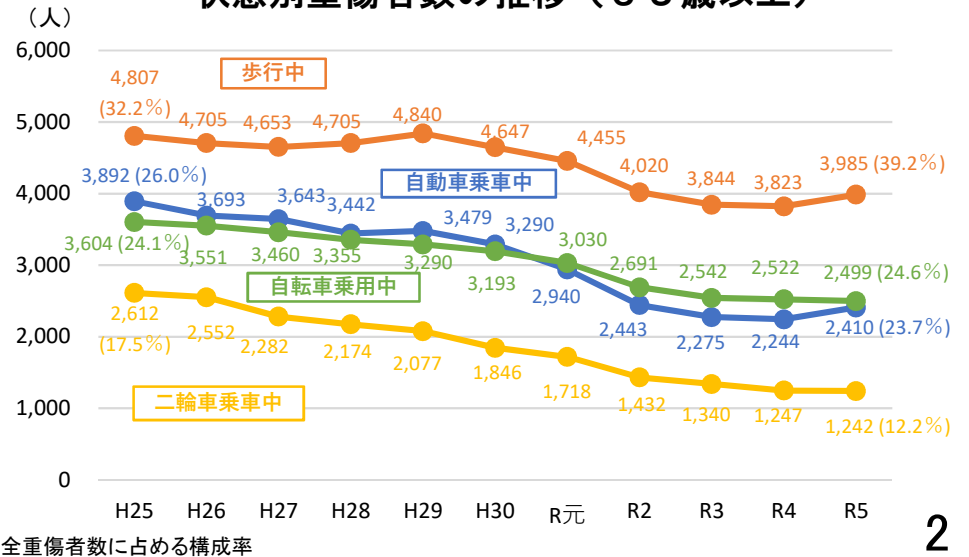
状態別死者数の推移（65歳以上）



状態別重傷者数の推移（全年齢）



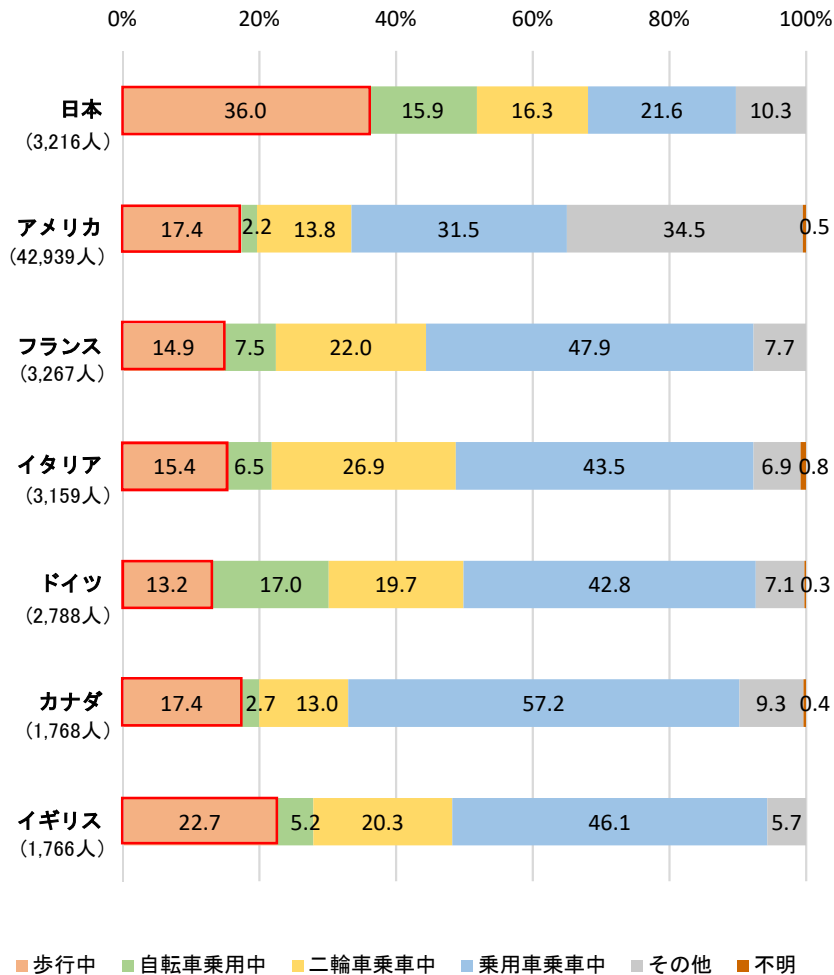
状態別重傷者数の推移（65歳以上）



1-3 交通事故死者数・重傷者数の推移

- 日本は欧米諸国と比較して30日以内死者数に占める「歩行中」の割合が高い
- 日本は欧米諸国と比較して30日以内死者数に占める「65歳以上」の割合が高い

国別状態別30日以内死者数の構成率比較【2022年】



(注)・国際道路交通事故データベース(IRTAD)資料(令和6年1月16日時点)による。
・アメリカ、カナダは2021年の交通事故死者数である。

国別65歳以上歩行中30日以内死者数比較【2022年】

	日本	アメリカ	フランス	イタリア	ドイツ	カナダ	イギリス
30日以内死者数(人)	3,216	42,939	3,267	3,159	2,788	1,768	1,766
うち65歳以上死者数(人)	1,913	7,489	882	960	1,023	391	481
構成率(%)	59.5	17.4	27.0	30.4	36.7	22.1	27.2
うち歩行中死者数(人)	877	1,389	220	287	208	95	150
構成率(%)	45.8	18.5	24.9	29.9	20.3	24.3	31.2

(注)・国際道路交通事故データベース(IRTAD)資料(令和6年1月16日時点)による。
・アメリカ、カナダは2021年の交通事故死者数である。

国別人口10万人当たり30日以内死者数比較【2022年】

	日本	アメリカ	フランス	イタリア	ドイツ	カナダ	イギリス
人口10万人当たり死者数(人)	2.57	12.84	4.98	5.35	3.35	4.97	2.64

(注)・国際道路交通事故データベース(IRTAD)資料(令和6年1月16日時点)による。

〈参考〉国別人口10万人当たり30日以内死者数【2022年】

上位5か国(少ない順)

	ノルウェー	スウェーデン	アイスランド	日本	デンマーク
人口10万人当たり死者数(人)	2.14	2.17	2.39	2.57	2.62

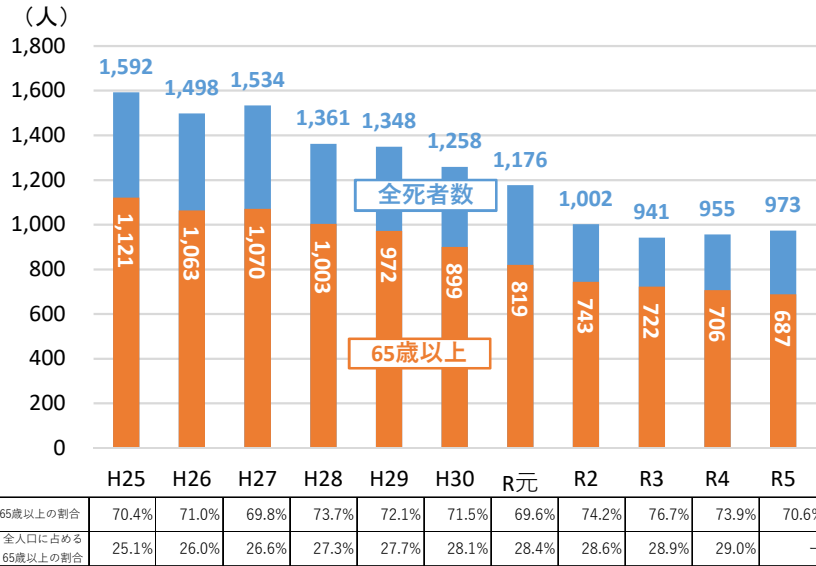
(注)・国際道路交通事故データベース(IRTAD)に加盟している35か国中の順位である(令和6年1月16日時点)。

※ 主な加盟国: 上記各国のほか、韓国、オーストラリア、アルゼンチン、ベルギー、チリ等

2 歩行中死者数の状況

- 歩行中死者数は2年連続で増加(うち約7割が65歳以上)
- 事故類型別では、65歳未満は「路上横臥」が多く、65歳以上は「横断歩道以外横断中」が多い。

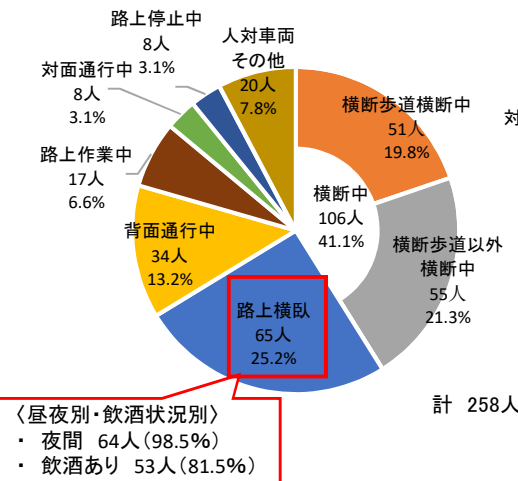
年齢層別歩行中死者数の推移



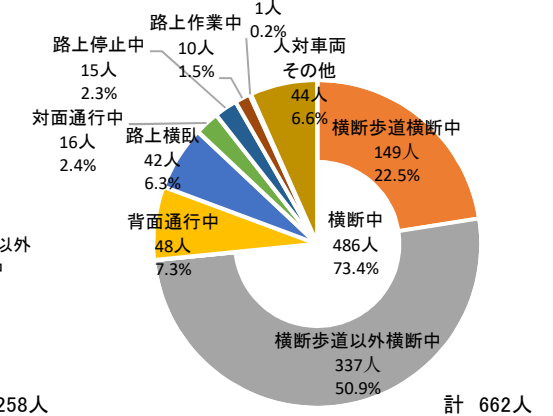
年齢層別事故類型別歩行中死者数（第1・第2当事者）【令和5年】

(注)・列車事故を除く。

〈65歳未満〉

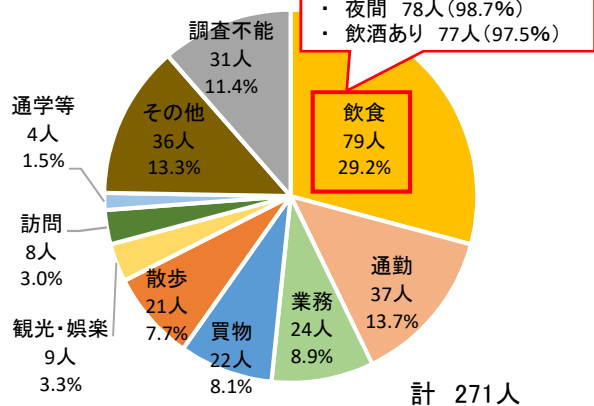


〈65歳以上〉

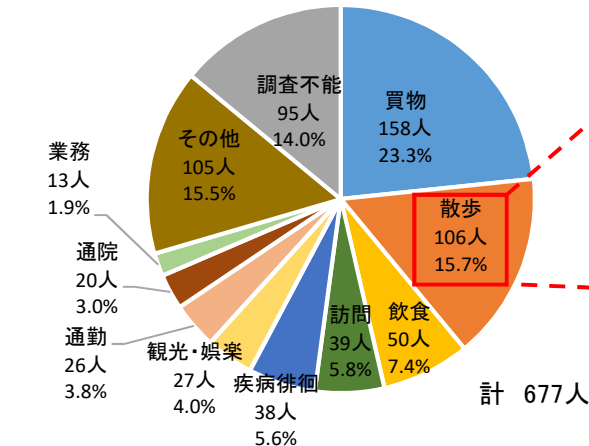


年齢層別通行目的別歩行中死者数（第1・第2当事者）【令和5年】

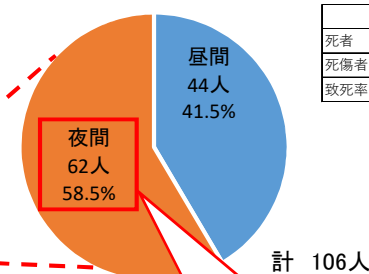
〈65歳未満〉



〈65歳以上〉



〈「散歩」の昼夜内訳〉



【参考】「散歩」の昼夜別死傷者数

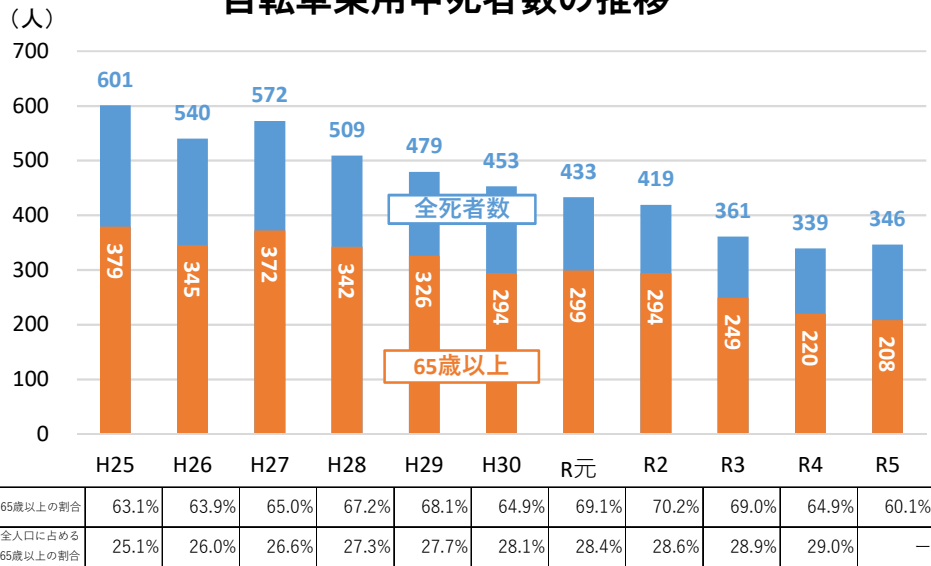
	昼間	夜間
死者 (人)	44	62
死傷者 (人)	1,257	768
致死率(死者/死傷者) (%)	3.5	8.1

〈反射材着用状況〉
 ・着用あり 0人(0%)
 ・着用なし 60人(96.8%)
 ・着用不明 2人(3.2%)

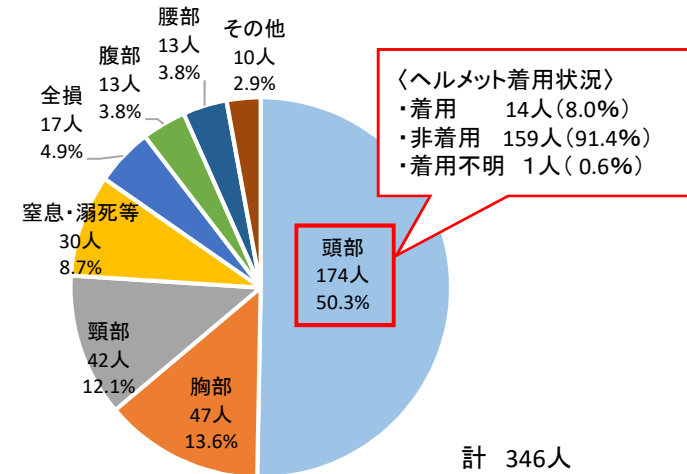
3 自転車関連交通事故の状況

- 自転車乗用中死者の約半数が「頭部」を損傷(うち約9割は乗車用ヘルメット非着用)
- ヘルメット非着用時の致死率は着用時の約1.9倍
- 令和5年7月のヘルメット着用率は13.5%

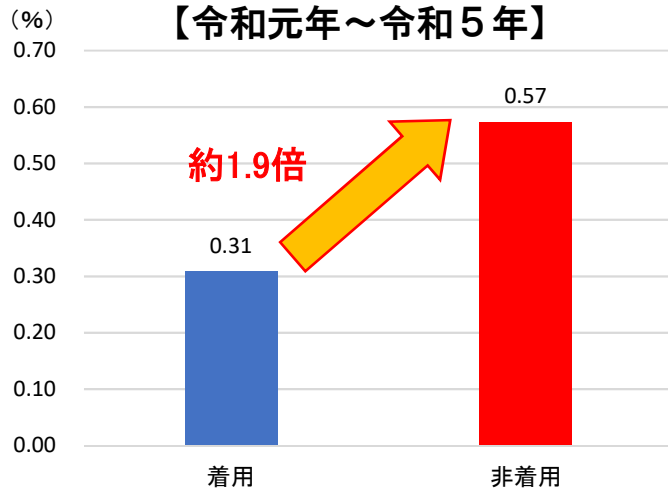
自転車乗用中死者数の推移



自転車乗用中における人身損傷主部位別死者数【令和5年】

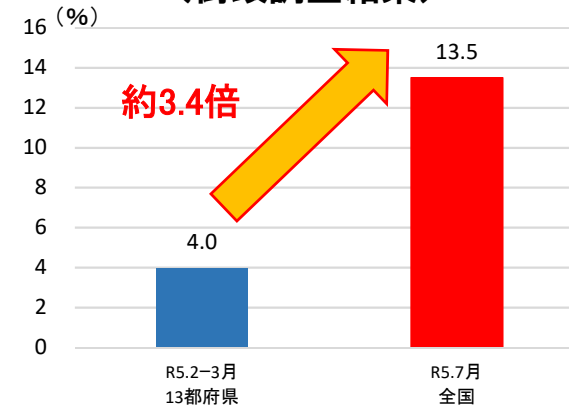


ヘルメット着用状況別の致死率比較【令和元年～令和5年】



(注) ・「致死率」とは、死傷者のうち死者の占める割合をいう。

〈参考〉自転車乗車用ヘルメットの着用状況(街頭調査結果)

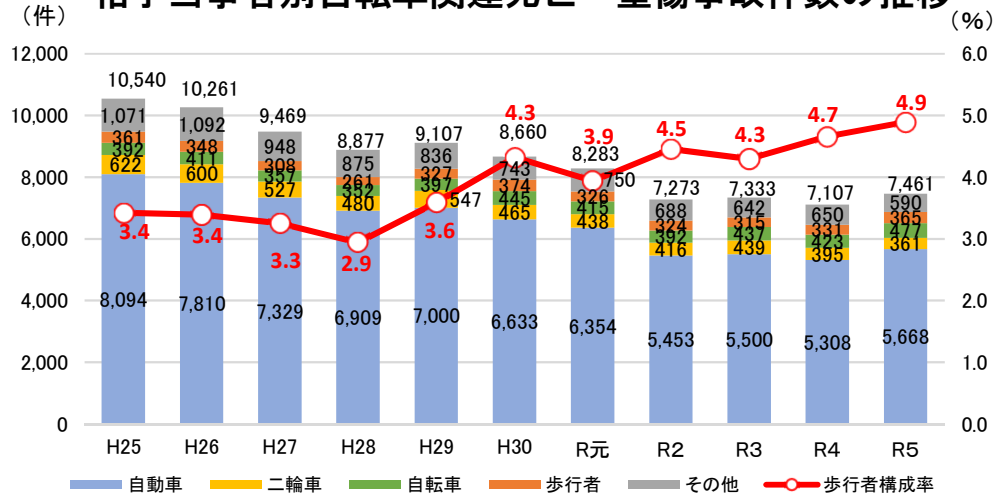


(注) ・警察庁が実施した令和5年2月～3月(東京、埼玉、千葉、神奈川、静岡、愛知、京都、大阪、兵庫、岡山、広島、福岡、熊本の13都府県で実施)の調査結果と同年7月(全都道府県で実施)の調査結果を比較したものである。

3-2 自転車関連交通事故の状況

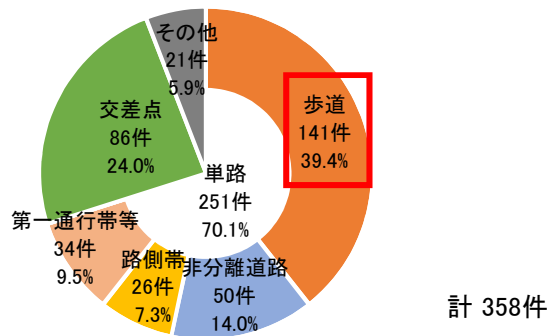
- 自転車対歩行者事故の構成率は近年増加傾向(平成25年 3.4% → 令和5年 4.9%)
- 歩道における歩行者死亡・重傷事故では自転車運転者の多くが25歳未満、歩行者の多くが65歳以上

相手当事者別自転車関連死亡・重傷事故件数の推移



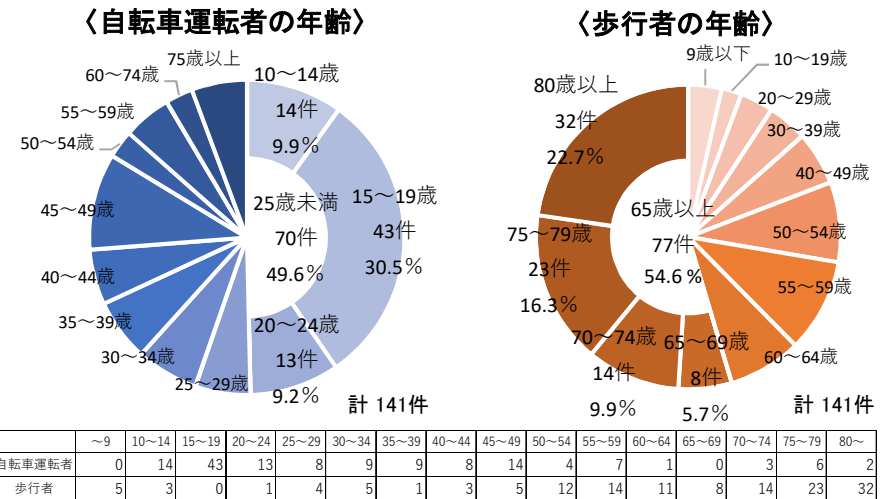
(注) ・自転車運転者が第1又は第2当事者となった死亡・重傷事故について、事故の相手方となった当事者別に件数を集計したもの。
 ・自転車同士の事故は、1件として計上した。
 ・歩行者構成率とは、自転車運転者が第1又は第2当事者となった死亡・重傷事故のうち、その相手方当事者が歩行者であった割合をいう。

衝突地点別自転車対歩行者の歩行者死亡・重傷事故件数【令和5年】

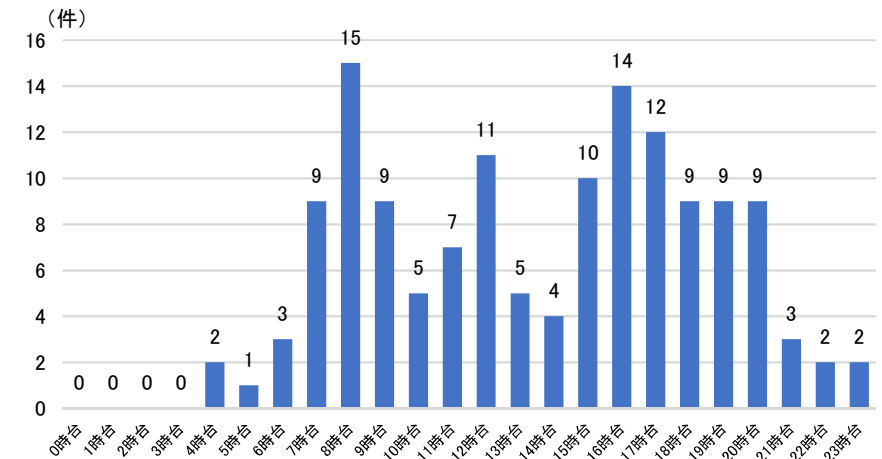


(注) ・自転車対歩行者事故のうち、歩行者が死亡又は重傷となった件数を計上した。以下同じ。
 ・「路側帯」とは、歩行者の通行の用に供し、又は車道の効用を保つため、歩道の設けられていない道路又は道路の歩道の設けられていない側の路側寄りに道路標示(白線)によって区画された部分をいう。
 ・「非分離道路」とは、中央線等により道路の中央が定められていない道路をいう。
 ・「第一通行帯」とは、中央線等により車両通行帯の設けられている道路の最も左側の通行帯をいう。

歩道における年齢層別自転車対歩行者の歩行者死亡・重傷事故件数【令和5年】



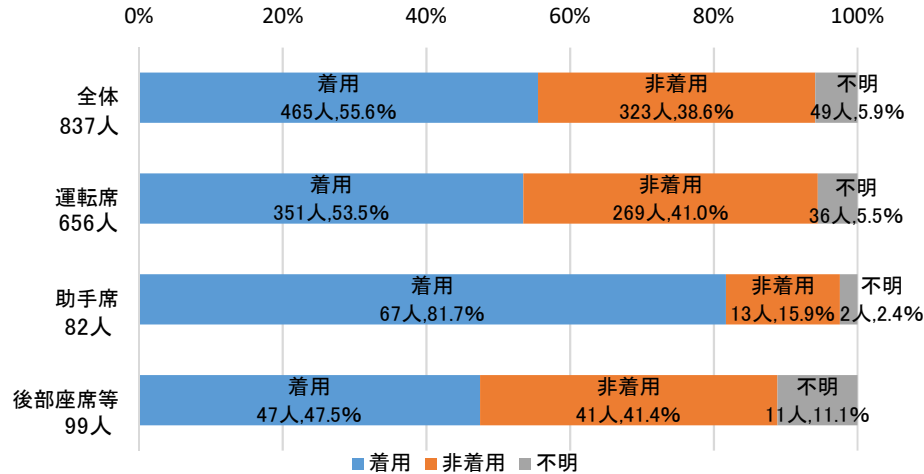
歩道における時間帯別自転車対歩行者の歩行者死亡・重傷事故件数【令和5年】



4 自動車関連交通事故の状況

- 自動車乗車中死者の約4割がシートベルト非着用(シートベルト非着用時の致死率は約14.6倍)
- 携帯電話等使用による事故は近年増加傾向(携帯電話等使用時の死亡事故率は約3.8倍)

自動車乗車中死者の座席別シートベルト着用率【令和5年】



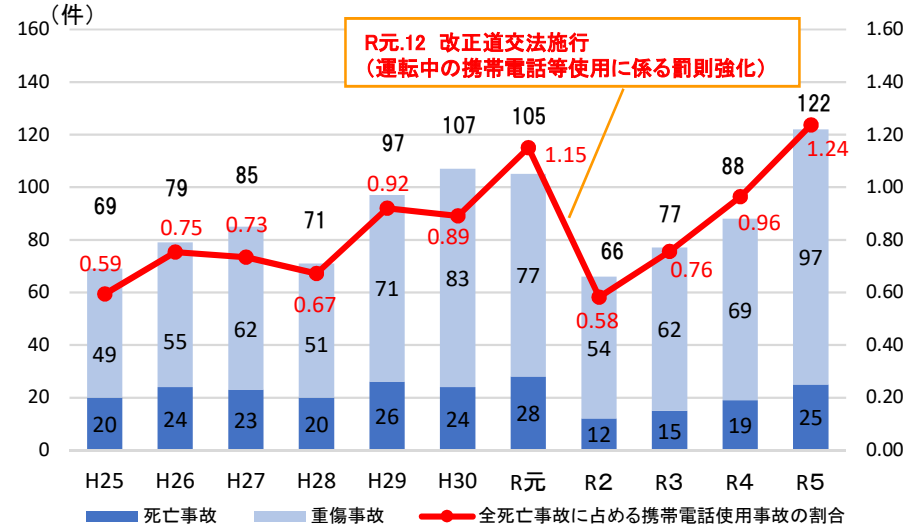
(注) ・「シートベルト着用率」とは、自動車乗車中死者のうちシートベルト着用者及びチャイルドシート使用者の割合をいう。

自動車乗車中のシートベルト使用別致死率比較【令和5年】



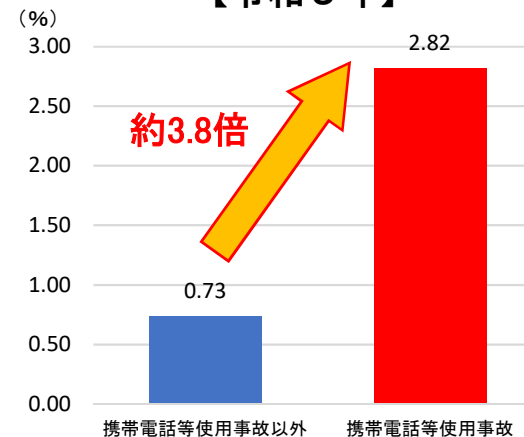
(注) ・「致死率」とは、死傷者のうち死者の占める割合をいう。

携帯電話等使用による死亡・重傷事故件数の推移



(注) ・第1当事者が自動車(乗用車、貨物車、特殊車)の件数である。
・携帯電話・スマートフォンの使用が要因となって発生した事故を集計した。

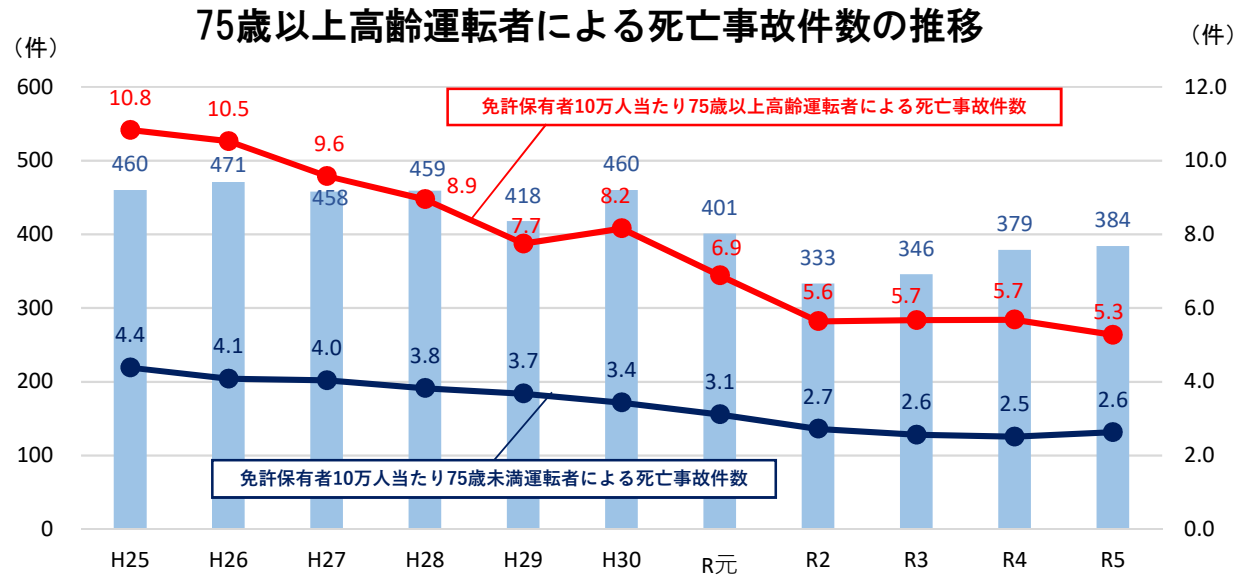
携帯電話等使用有無別死亡事故率比較【令和5年】



(注) ・第1当事者が自動車(乗用車、貨物車、特殊車)の事故に占める死亡事故の割合(死亡事故率)について、携帯電話・スマートフォンの使用が要因となって発生した事故とそれ以外の事故を比較したもの。

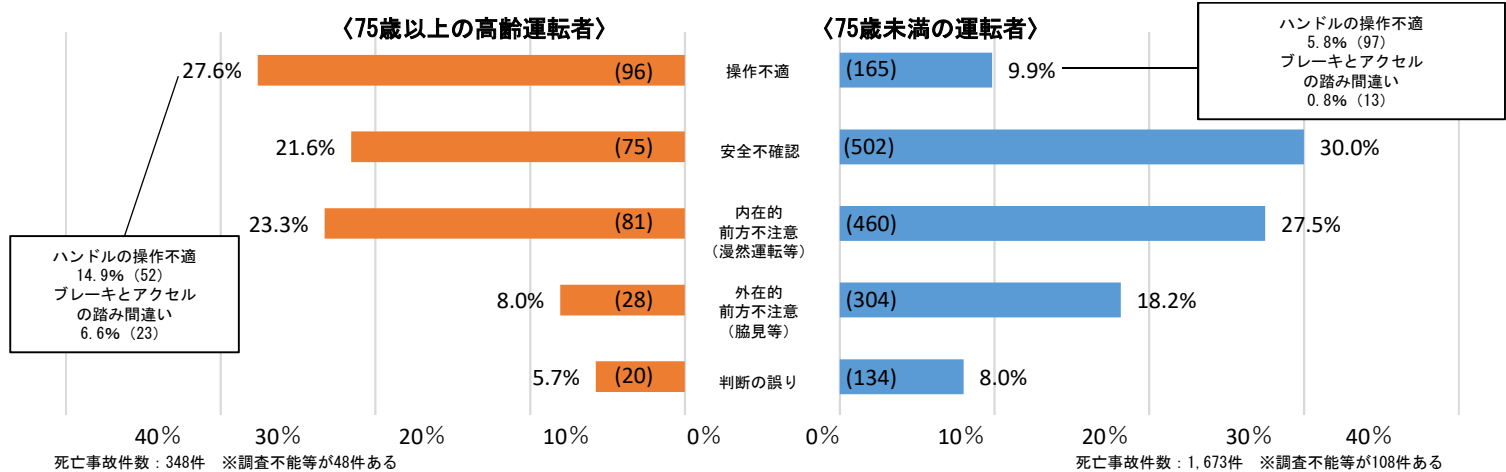
5 高齢運転者による交通死亡事故件数の推移

- 75歳以上高齢運転者による死亡事故は近年増加傾向(免許人口当たりでは75歳未満の約2倍の発生件数)
- 75歳以上高齢運転者は、75歳未満と比較してブレーキとアクセルの踏み間違いなどの「操作不適」が多い



(注)・第1当事者が原付以上の件数である。・運転者の年齢が16歳以上の事故について集計した。・算出に用いた免許保有者は、各年12月末の値である。

自動車運転者による年齢層別死亡事故の人的要因比較【令和5年】

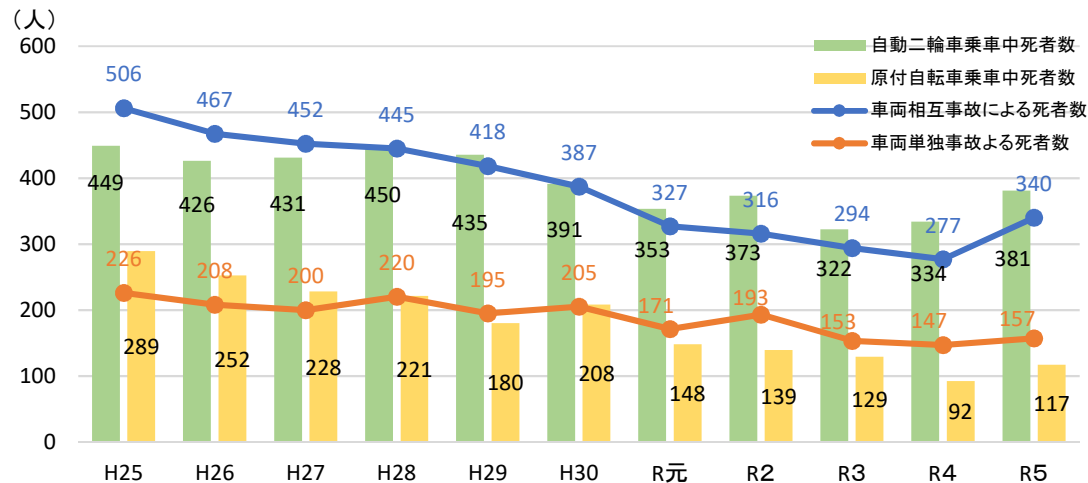


(注)・第1当事者が自動車(乗用車、貨物車、特殊車)の件数である。・運転者の年齢が16歳以上の事故について集計した。

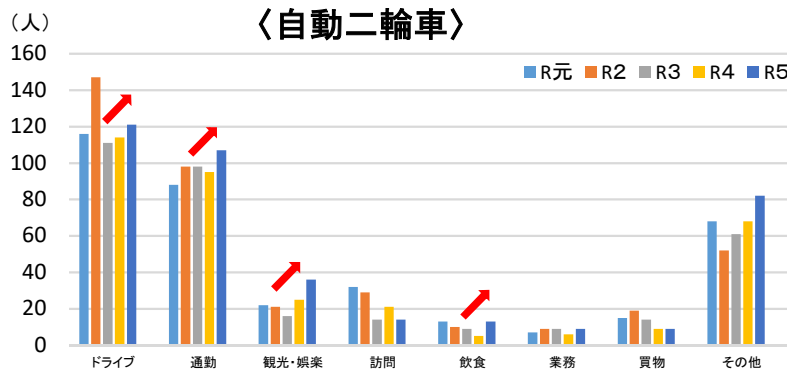
6 二輪車乗車中死者数の状況

- 自動二輪車、原付自転車ともに死者数が増加(事故類型別では車両相互事故が大きく増加)
- 自動二輪車では「ドライブ」、「観光・娯楽」等が増加、原付自転車では「通勤」、「業務」等が増加

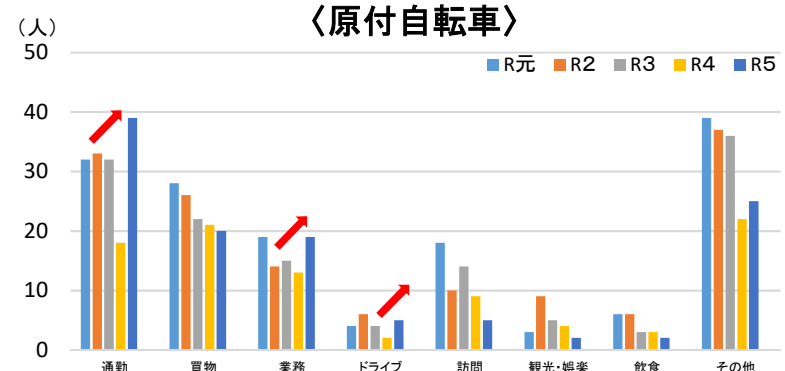
状態別事故類型別二輪車乗車中死者数(第1・第2当事者)の推移



通行目的別二輪車乗車中死者数【令和元年～令和5年】



	ドライブ	通勤	観光・娯楽	訪問	飲食	業務	買物	その他
R元	116	88	22	32	13	7	15	68
R2	147	98	21	29	10	9	19	52
対前年増減率	26.7	11.4	-4.5	-9.4	-23.1	28.6	26.7	-23.5
R3	98	95	16	14	9	9	14	61
対前年増減率	-24.5	0.0	-23.8	-51.7	-10.0	0.0	-26.3	17.3
R4	114	95	25	21	5	6	9	68
対前年増減率	2.7	-3.1	56.3	50.0	-44.4	-33.3	-35.7	11.5
R5	121	107	36	14	13	9	9	82
対前年増減率	6.1	12.6	44.0	-33.3	160.0	50.0	0.0	20.6

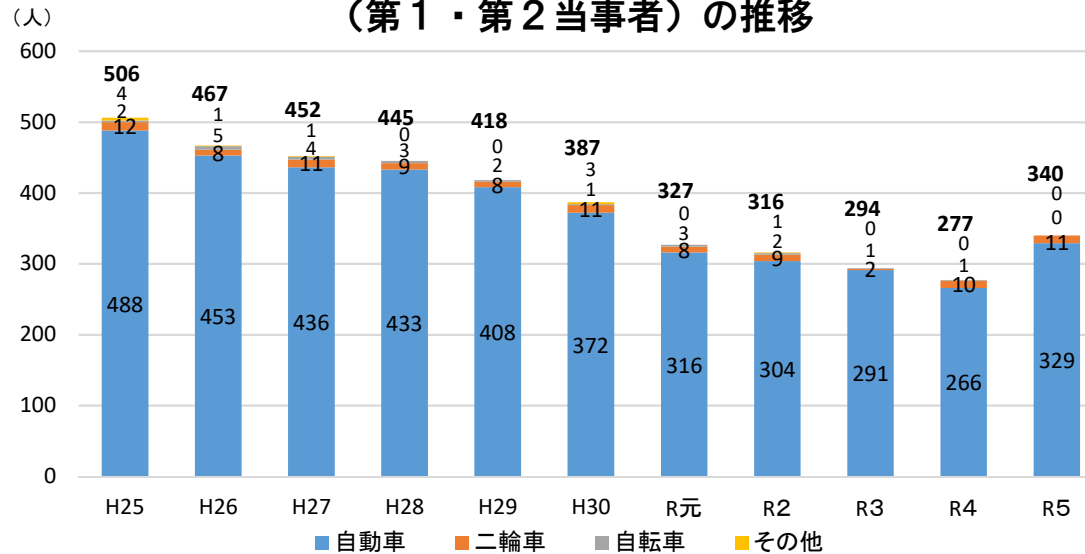


	通勤	買物	業務	ドライブ	訪問	観光・娯楽	飲食	その他
R元	32	28	19	4	18	3	6	39
R2	33	26	14	6	10	9	6	37
対前年増減率	3.1	-7.1	-26.3	50.0	-44.4	200.0	0.0	-5.1
R3	32	22	15	4	14	5	3	36
対前年増減率	-3.0	-15.4	7.1	-33.3	40.0	-44.4	-50.0	-2.7
R4	18	21	13	2	9	4	3	22
対前年増減率	-43.8	-4.5	-13.3	-50.0	-35.7	-20.0	0.0	-38.9
R5	39	20	19	5	5	2	2	25
対前年増減率	116.7	-4.8	46.2	150.0	-44.4	-50.0	-33.3	13.6

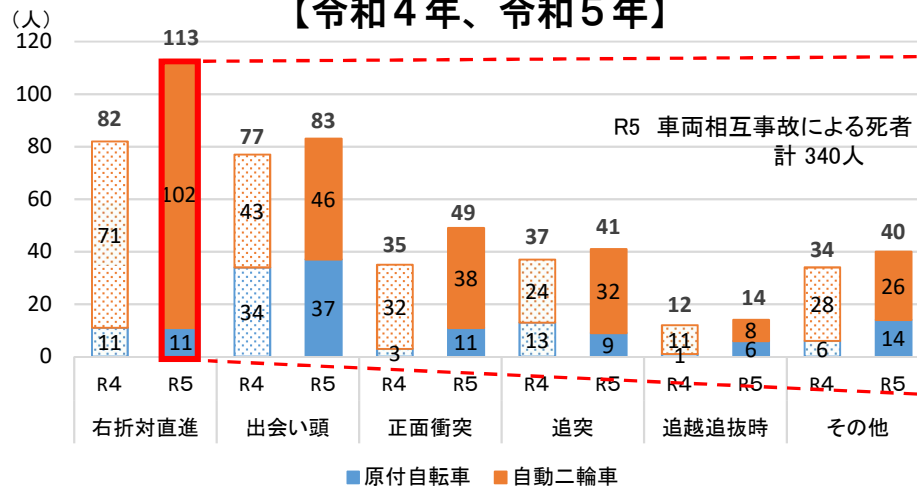
6-2 二輪車乗車中死者数の状況

- 車両相互事故における相手当事者の多くを「自動車」が占める(令和5年は96.8%)
- 事故類型別では「右折対直進」の事故が大きく増加(うち約9割で二輪車側が直進)

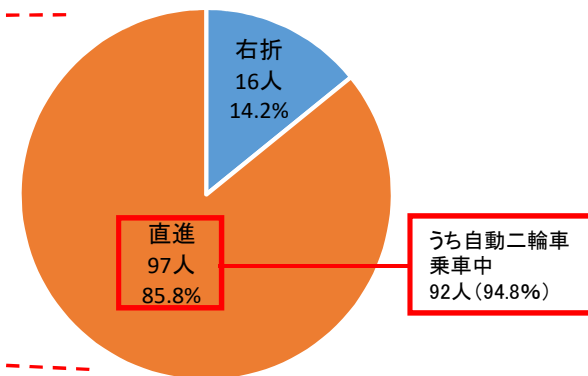
車両相互事故における相手当事者別二輪車乗車中死者数
(第1・第2当事者)の推移



車両相互事故による二輪車乗車中死者
(第1・第2当事者)の事故類型内訳
【令和4年、令和5年】



〈右折対直進事故における二輪車の行動類型〉

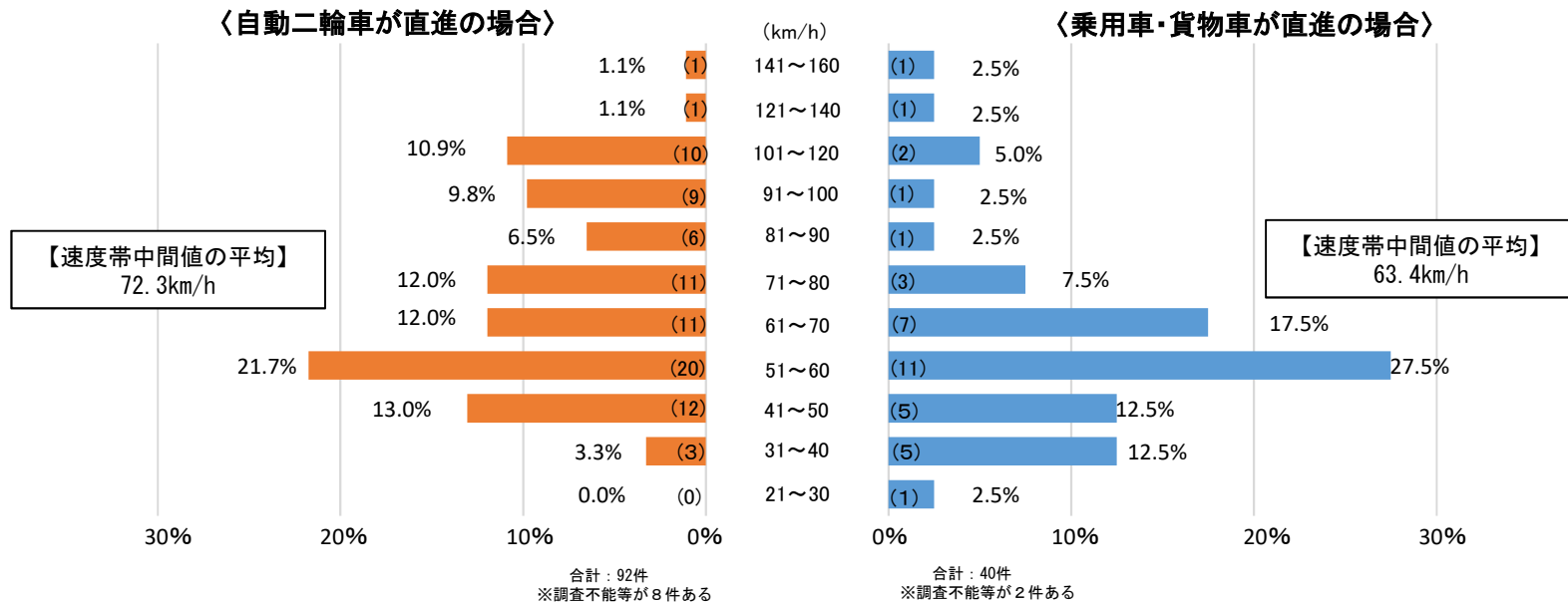


計 113人

6-3 二輪車乗車中死者数の状況

- 直進車が二輪車の場合、直進車が乗用車・貨物車の場合と比較して、二輪車の速度が速い傾向
- 直進車、右折車ともに焦らず、ゆとりを持った運転を心掛けることが重要

右折対直進死亡事故における直進車側の危険認知速度比較【令和5年】



(注)・右折対直進の死亡事故のうち、自動二輪車が直進側であった事故と乗用車・貨物車が直進側であった事故について、自動二輪車と乗用車・貨物車の危険認知速度の構成率を比較した。

ポイント 直進する二輪車が気をつけること

- ・ 速度超過をせず、危険が発生した場合でも安全に停止できるよう心掛けることが重要！
- ・ 対向車が右折してくるかもしれないという危険を予測した運転を心掛けることが重要！



ポイント 右折する車両が気をつけること

- ・ 二輪車は、実際より遠くに感じられるため、二輪車との正しい距離を把握することが重要！
- ・ 対向車両の死角から後続の二輪車が走行してくるかもしれないという危険を予測した運転を心掛けることが重要！



7 特定小型原動機付自転車関連交通事故の状況

- 特定小型原動機付自転車の事故件数は令和5年7月以降で85件、負傷者数は86人
- 相手当事者は「四輪」が約3割、「歩行者」が2割、「自転車」が約1割 ● 東京都、大阪府で多く発生

特定小型原動機付自転車に関連する交通事故件数・死傷者数

	事故件数	死者数	負傷者数
令和5年(7月)	8	0	8
令和5年(8月)	11	0	11
令和5年(9月)	22	0	23
令和5年(10月)	19	0	19
令和5年(11月)	11	0	11
令和5年(12月)	14	0	14
合計	85	0	86

相手当事者別（令和5年7月～12月）

相手当事者	7月	8月	9月	10月	11月	12月
単独事故	4	4	9	7	4	6
四輪	1	3	5	4	5	6
歩行者	2	2	7	4	1	1
自転車	1	2	1	3	1	1
二輪	0	0	0	1	0	0
合計(件)	8	11	22	19	11	14

都道府県別（令和5年7月～12月）

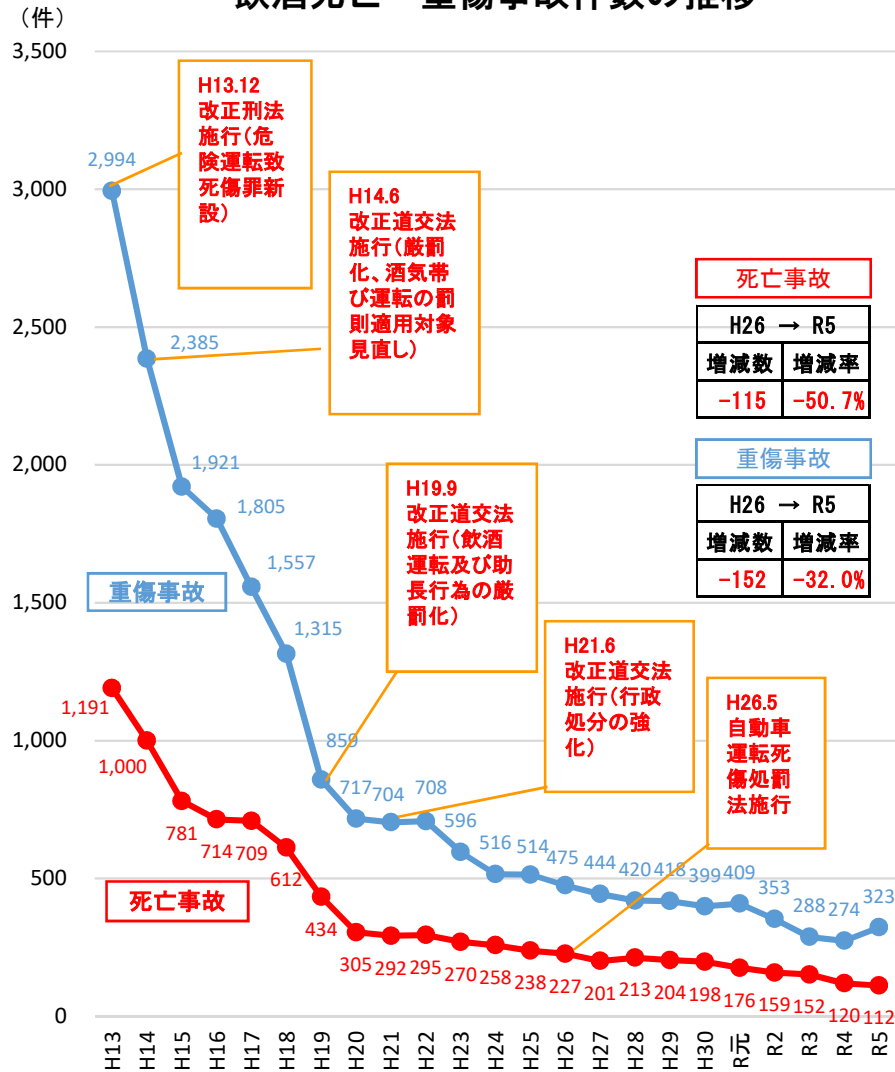
発生場所	7月	8月	9月	10月	11月	12月
東京都	7	9	18	16	10	11
大阪府	1	2	4	2	0	3
その他	0	0	0	1	1	0
合計(件)	8	11	22	19	11	14

(注) 特定小型原動機付自転車が第1当事者又は第2当事者となった人身事故で、警察庁に報告のあった件数を集計した。

8 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減少したが、重傷事故は増加
- 通行目的は「飲食」、「通勤」、「買物」などが増加
- 飲酒事故における死亡事故率は飲酒事故以外と比較して約6倍

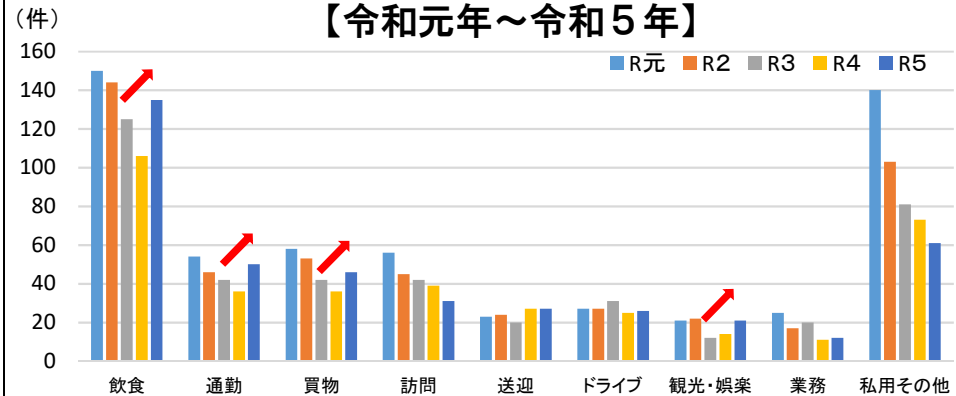
飲酒死亡・重傷事故件数の推移



死亡事故	
H26 → R5	
増減数	増減率
-115	-50.7%

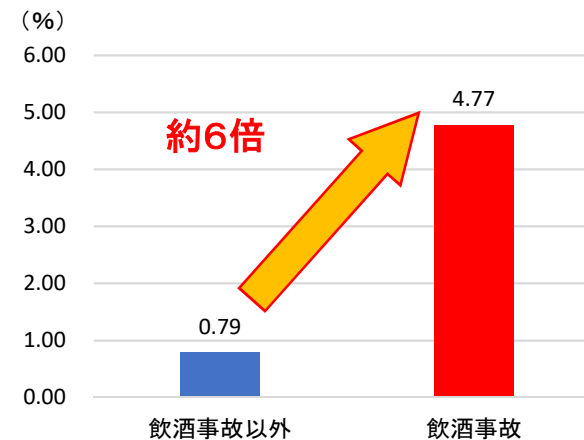
重傷事故	
H26 → R5	
増減数	増減率
-152	-32.0%

通行目的別飲酒死亡・重傷事故件数【令和元年～令和5年】



	飲食	通勤	買物	訪問	送迎	ドライブ	観光・娯楽	業務	私用その他	調査不能
R元	150	54	58	56	23	27	21	25	140	31
R2	144	46	53	45	24	27	22	17	103	31
対前年増減率	-4.0	-14.8	-8.6	-19.6	4.3	0.0	4.8	-32.0	-26.4	0.0
R3	125	42	42	42	20	31	12	20	81	25
対前年増減率	-13.2	-8.7	-20.8	-6.7	-16.7	14.8	-45.5	17.6	-21.4	-19.4
R4	106	36	36	39	27	25	14	11	73	27
対前年増減率	-15.2	-14.3	-14.3	-7.1	35.0	-19.4	16.7	-45.0	-9.9	8.0
R5	135	50	46	31	27	26	21	12	61	26
対前年増減率	27.4	38.9	27.8	-20.5	0.0	4.0	50.0	9.1	-16.4	-3.7

飲酒有無別死亡事故率比較【令和5年】



(注) ・ 第1当事者が原付以上の件数である。
 ・ 「飲酒死亡・重傷事故」とは、第1当事者の飲酒状況が酒酔い、酒気帯び、基準以下、検知不能のいずれかに該当する場合の死亡・重傷事故をいう。
 ・ 通行目的は、その目的を果たして帰る途中(復路)であっても、他に目的がない場合は往路の目的となる。
 ・ 「死亡事故率」とは、第1当事者が原付以上の交通事故件数に占める死亡事故件数の割合をいう。