

道路交通事故発生状況

目次

○ 令和 6 年における交通事故の発生状況について	1
1 交通事故発生状況の推移（死者数・重傷者数・負傷者数）	2
1－2 交通事故発生状況の推移（65 歳以上の死者数・状態別死者数）	3
参考 都道府県別人口 10 万人当たりの死者数（令和 6 年）と高齢化率等	4
諸外国の 30 日以内死者数	5
2 自動車～高齢運転者	6
3 自動車～飲酒運転	7
4 自動車～携帯電話等使用	8
5 自動車～チャイルドシート	9
6 歩行者	10
7 自転車～年齢層別死傷者数	11
7－2 自転車～飲酒運転	12
7－3 自転車～携帯電話等使用	13
○ 海外の交通事故発生状況 ※令和 6 年版交通安全白書より	14
1 人口 10 万人当たりの交通事故死者数（2022 年）	14
2 交通事故死者数上位国及び主な欧米諸国の人口 10 万人当たりの交通事故死者数の推移（2013～2022 年）	15
3 我が国と主な欧米諸国の状態別交通事故死者数の構成率（2022 年）	15
4 我が国と主な欧米諸国の年齢層別交通事故死者数の構成率と年齢層別人口構成率（2022 年）	16
5 我が国と主な欧米諸国の年齢層別・状態別交通事故死者数の構成率（2022 年）	17
6 我が国と主な欧米諸国の自動車走行 10 億キロメートル当たり交通事故死者数の推移（2013～2022 年）	18

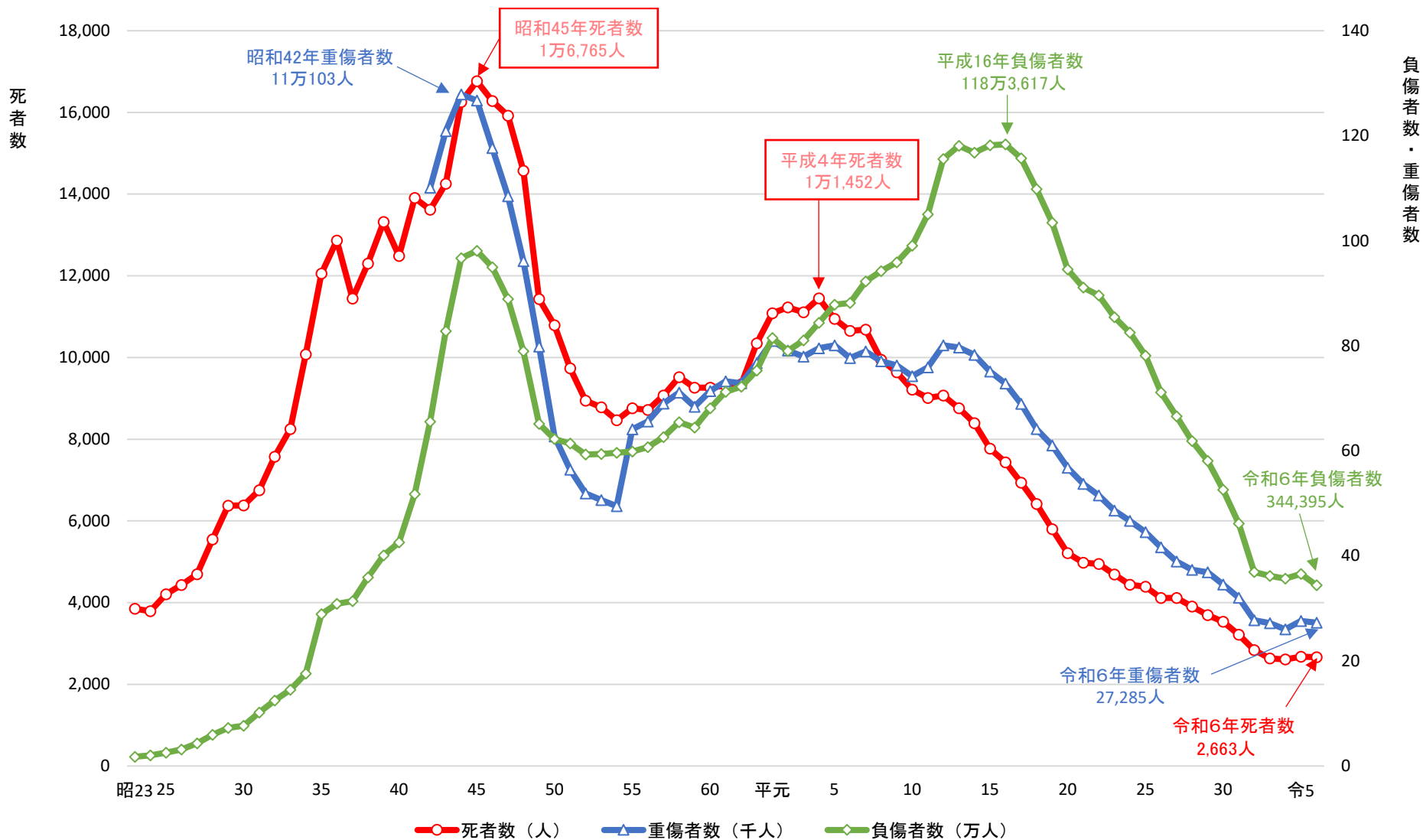
令和6年における交通事故 の発生状況について

令和7年2月27日
警察庁交通局

- (注)・ 本資料は、令和7年1月30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 交通事故発生状況の推移(死者数・重傷者数・負傷者数)

- 令和6年中の死者数は2,663人で、前年比15人、0.6%減
- 令和6年中の重傷者数は27,285人で、前年比351人、1.3%減

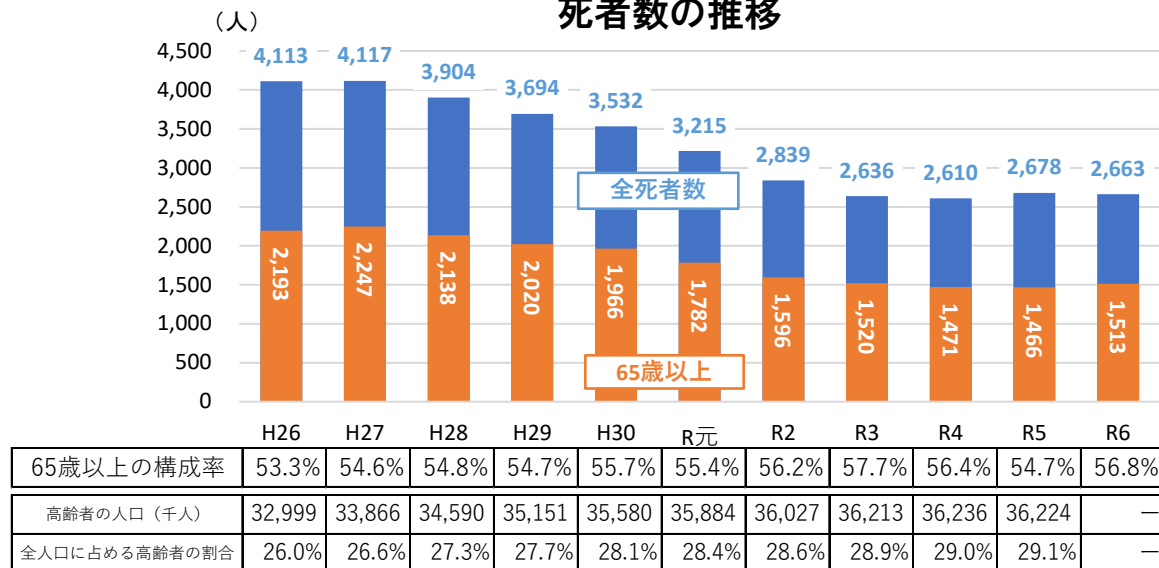


(注) ・ 昭和46年以前は、沖縄県を含まない。
・ 昭和34年以前は軽微な被害(8日未満の負傷)事故は含まない。

1-2 交通事故発生状況の推移(65歳以上の死者数・状態別死者数)

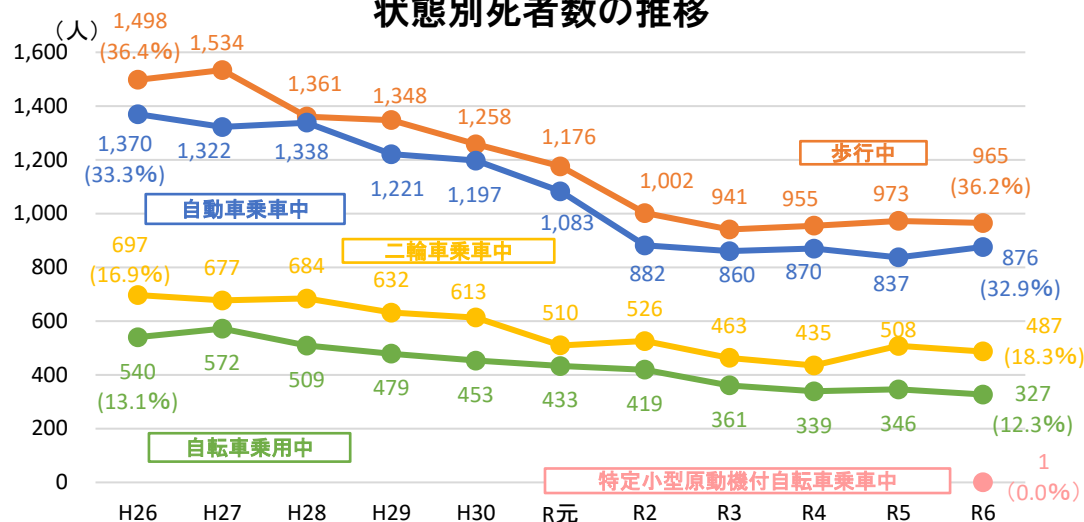
- 65歳以上の死者数は1,513人で、前年比47人、3.2%増
- 状態別では、「自動車乗車中」が増加、「歩行中」、「二輪車乗車中」及び「自転車乗用中」は減少

死者数の推移



(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(不詳補完値)による。))による。

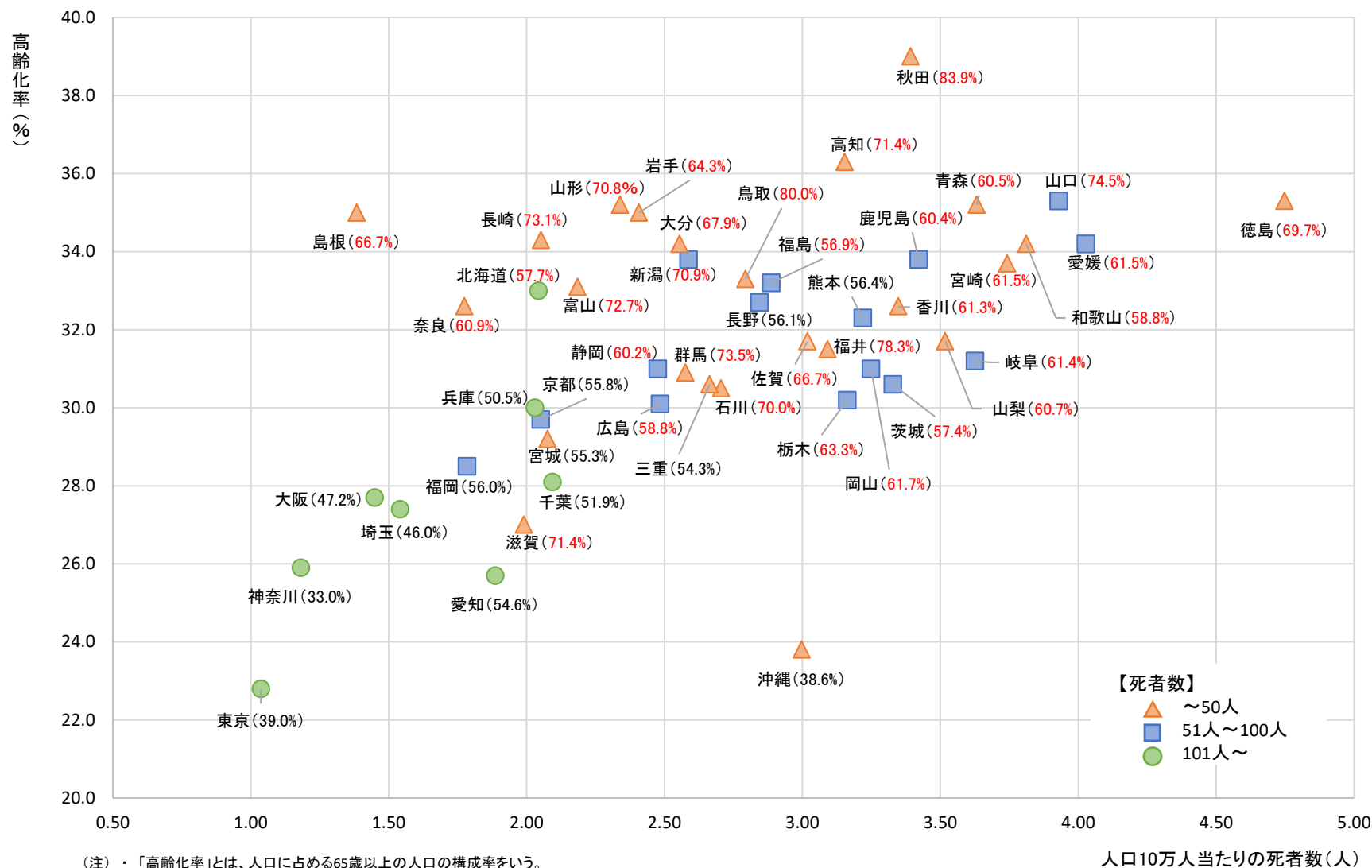
状態別死者数の推移



(注) ()内は全死者数に占める構成率であり、少数点以下第2位を四捨五入している。

〈参考〉都道府県別人口10万人当たりの死者数(令和6年)と高齢化率等

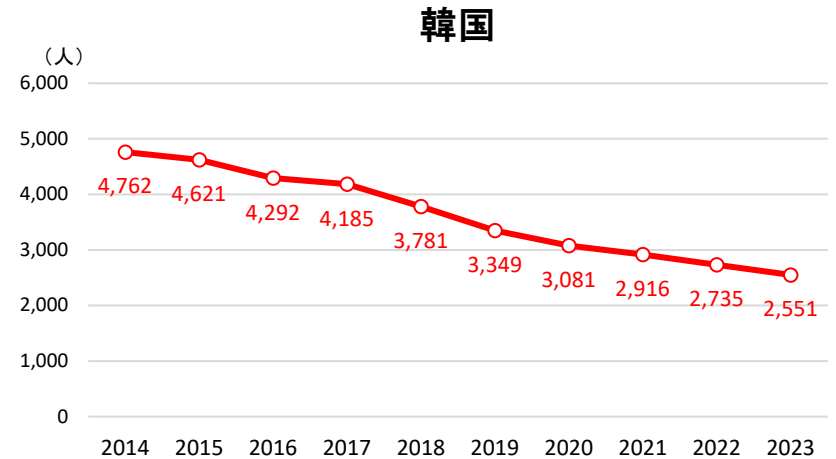
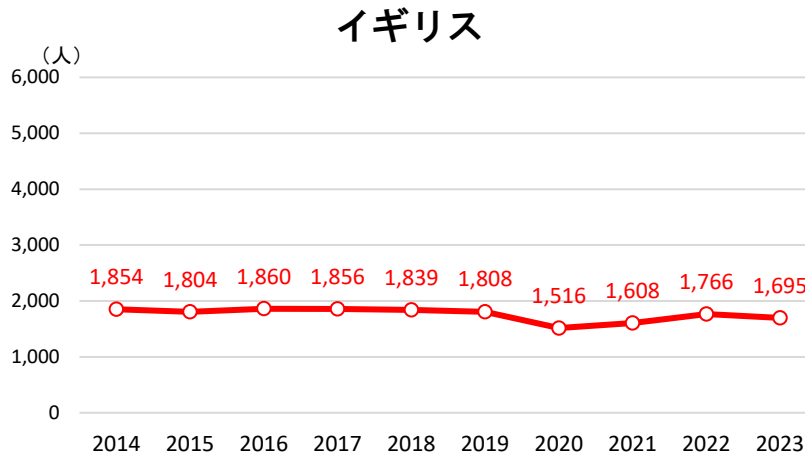
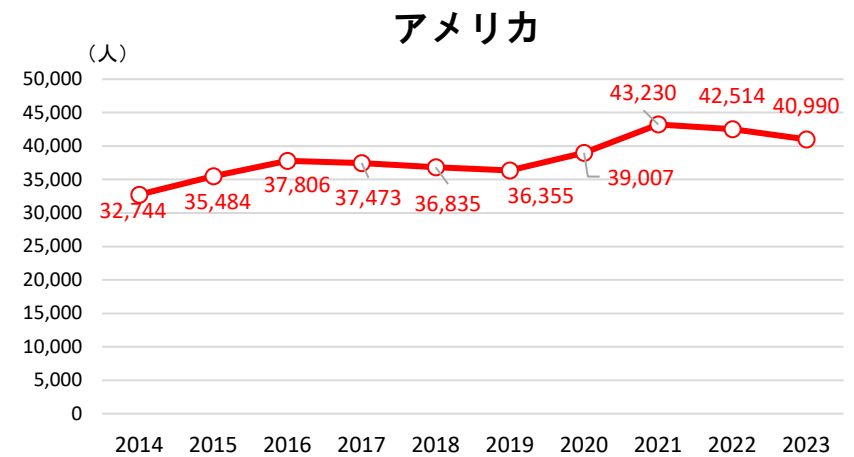
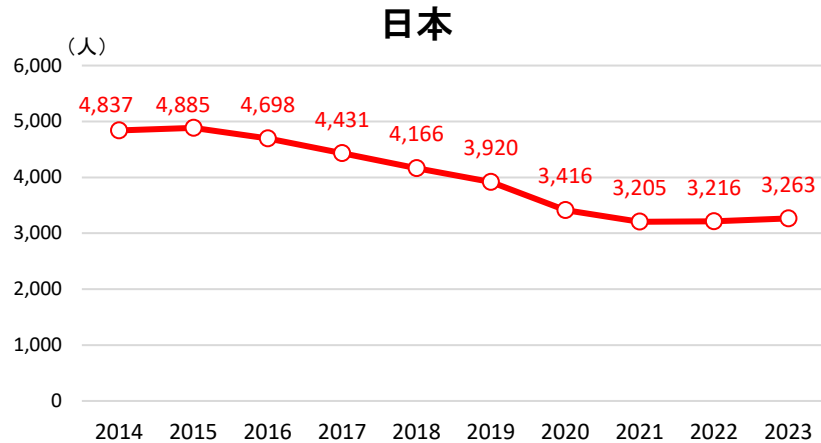
- 高齢化率が高い地域は、人口10万人当たりの死者数が多い傾向



(注) ・「高齢化率」とは、人口に占める65歳以上の人口の構成率をいう。
 ・「人口」、「65歳以上の人口」は、総務省統計資料「人口推計」(令和5年10月1日現在人口)による。
 ・()内は、各都道府県の死者数(令和6年)に占める65歳以上の構成率であり、赤色は全国平均(56.8%)よりも高いものを示す。

〈参考〉諸外国の30日以内死者数

- 日本の死者数は2年連続で増加
- アメリカの死者数は2020年から大きく増加したのち減少
- イギリスの死者数は2020年に大きく減少したのち増加
- 韓国の死者数は年々減少



〈人口10万人当たりの死者数〉

	2014年	2015年	2016年	2017年	2018年	2019年	2020年	2021年	2022年	2023年
日本	3.81	3.84	3.70	3.50	3.29	3.11	2.71	2.55	2.57	2.62
アメリカ	10.29	11.07	11.70	11.53	11.27	11.07	11.77	13.02	12.76	-
イギリス	2.87	2.77	2.84	2.81	2.77	2.71	2.27	2.40	2.61	2.48
韓国	9.38	9.06	8.38	8.15	7.33	6.48	5.95	5.64	5.30	4.93

(注)・国際道路交通事故データベース(IRTAD)資料(令和7年1月28日時点)による。

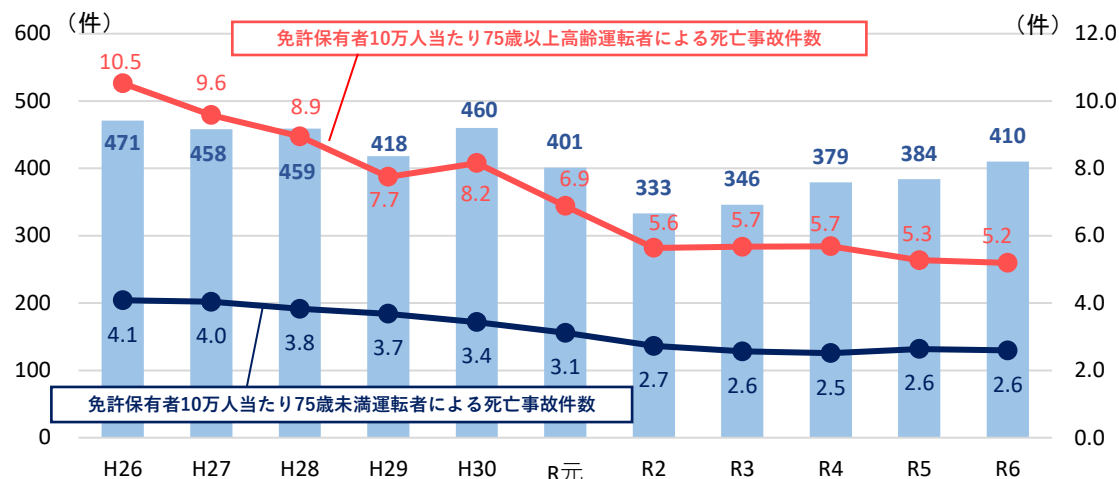
・死者数は30日以内死者数である。

・人口10万人当たりの死者数の算出に用いた人口は、日本については総務省統計資料「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による。))によるものであり、日本以外については国際道路交通事故データベース(IRTAD)資料によるもの(アメリカの人口は2022年までが登録)である。

2 自動車～高齢運転者

- 75歳以上高齢運転者による死亡事故は、近年増加傾向（免許保有者当たりでは75歳未満の約2.0倍）
- 「車両単独」事故の構成率は75歳未満の約2.5倍

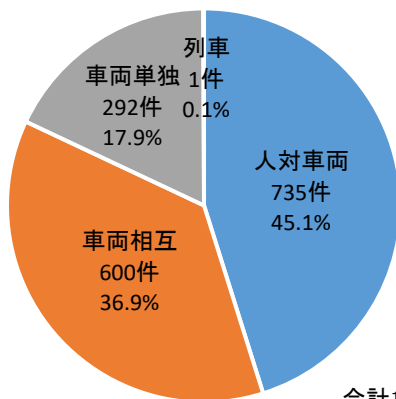
75歳以上高齢運転者（一般原付以上運転）による死亡事故件数の推移



(注)・第1当事者が一般原付以上(令和5年は特定小型原動機付自転車を含む。)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数は、各年12月末の値である。

75歳以上高齢運転者（自動車運転）による事故類型別死亡事故件数 【令和6年】

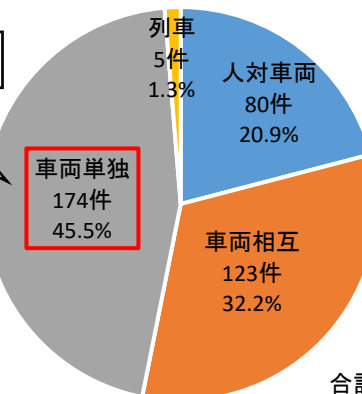
〈 75歳未満 〉



合計1,628件

〈 75歳以上 〉

「車両単独」の構成率は75歳未満の約2.5倍



合計382件

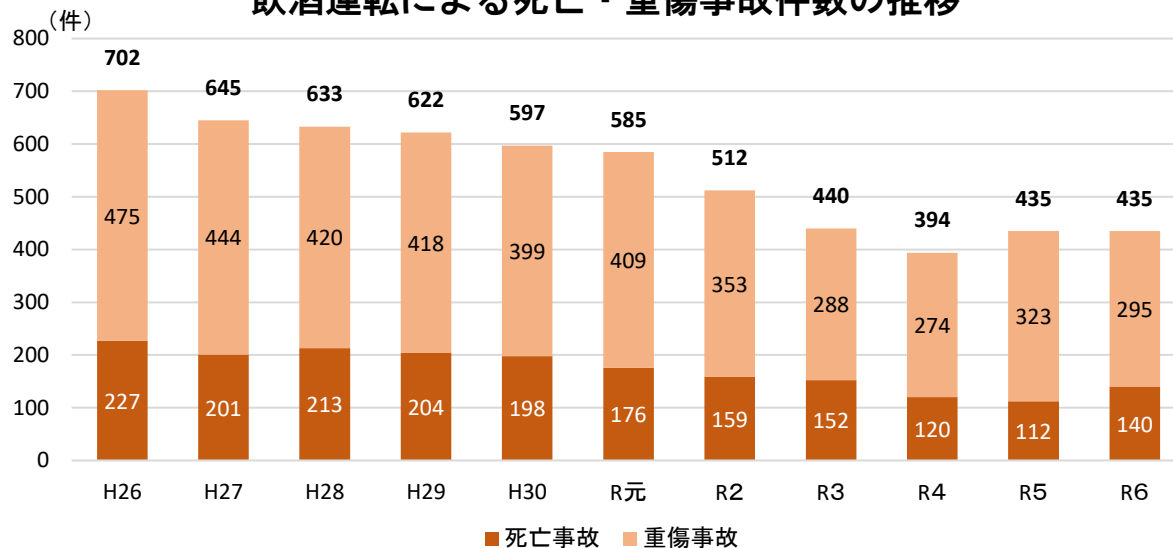
(注) 第1当事者が自動車(乗用車、貨物車、特殊車)の件数である。

3 自動車～飲酒運転

●飲酒運転による死亡事故が増加（前年比28件、25.0%増）

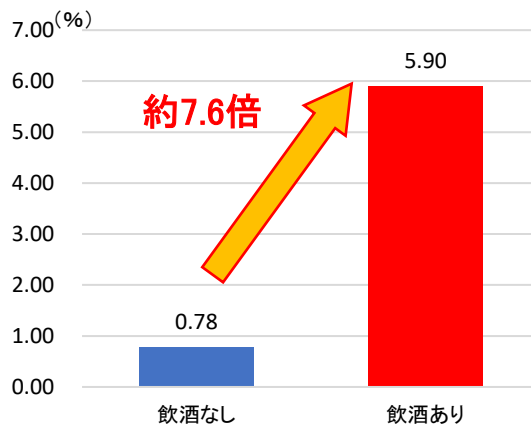
●飲酒運転の死亡事故率は飲酒なしの場合の約7.6倍

飲酒運転による死亡・重傷事故件数の推移



(注) ・ 第1当事者が一般原付以上(令和5年は特定小型原動機付自転車を含む。)の件数である。以下同じ。
・ 「飲酒運転」とは、運転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ものをいう。以下同じ。

〈参考〉飲酒有無別死亡事故率比較
【令和2年～6年合計】



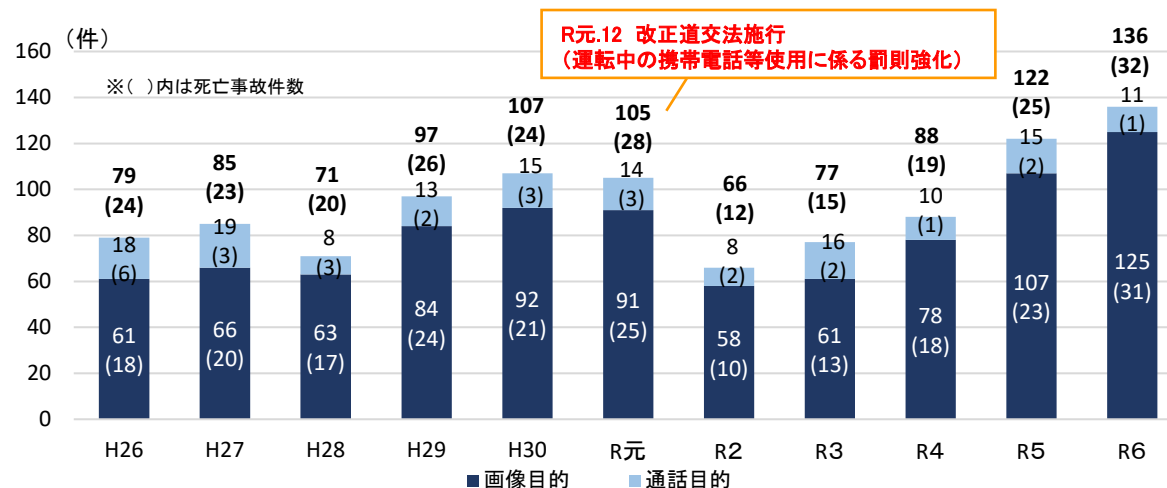
(注) 「死亡事故率」とは、交通事故のうち死亡事故の占める割合をいう。

4 自動車～携帯電話等使用

●携帯電話等使用による死亡・重傷事故は、近年増加傾向

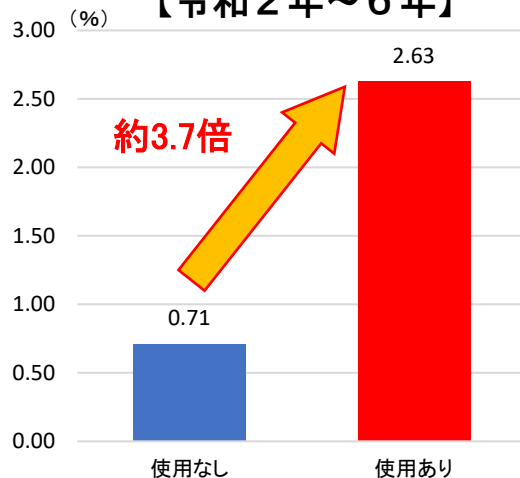
●携帯電話等使用時の死亡事故率は不使用时の約3.7倍 ●年齢層別では、20歳代から30歳代が約5割

携帯電話等使用による死亡・重傷事故件数の推移



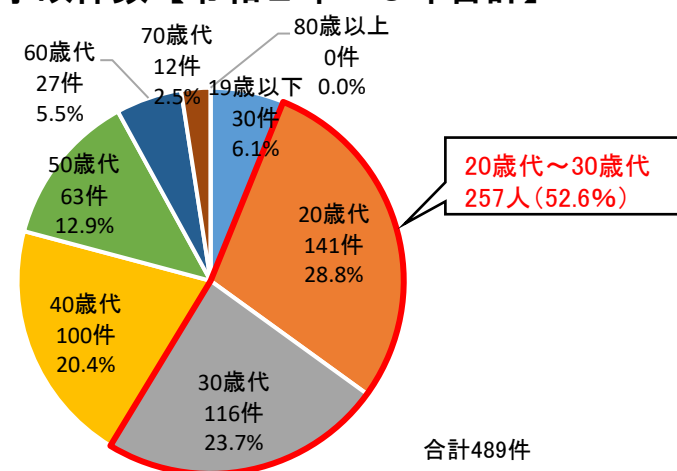
(注) ・第1当事者が自動車(乗用車、貨物車、特殊車)の件数である。以下同じ。
・携帯電話、スマートフォン等の使用が要因となって発生した事故を集計した。以下同じ。

〈参考〉携帯電話等使用有無別死亡事故率比較 【令和2年～6年】



(注) 「死亡事故率」とは、交通事故のうち死亡事故の占める割合をいう。

〈参考〉運転者年齢層別携帯電話等使用による死亡・重傷事故件数【令和2年～6年合計】

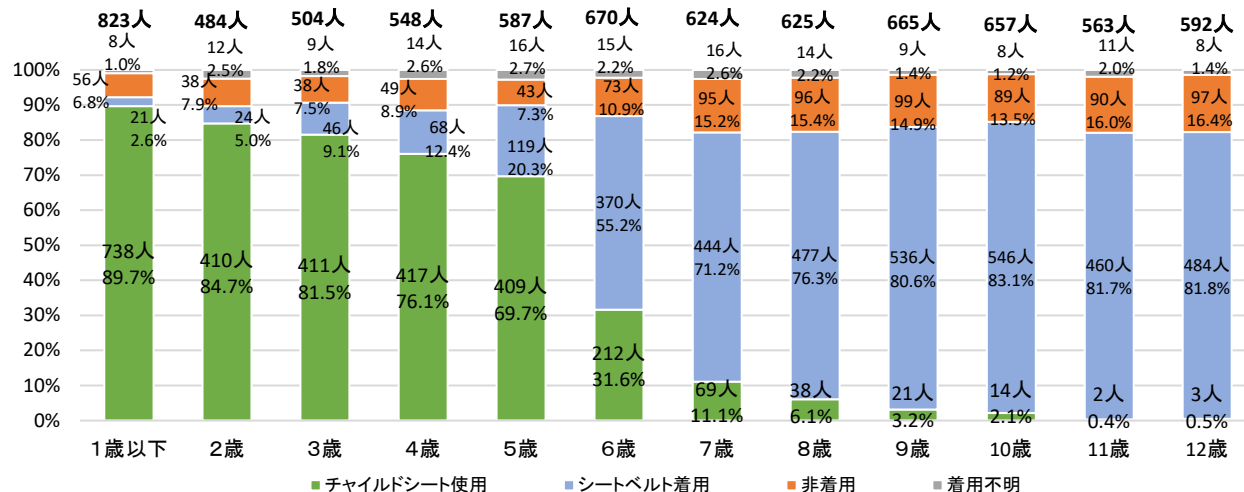


(注) 自動車運転者(第1当事者)の年齢層により区分して集計した。

5 自動車～チャイルドシート

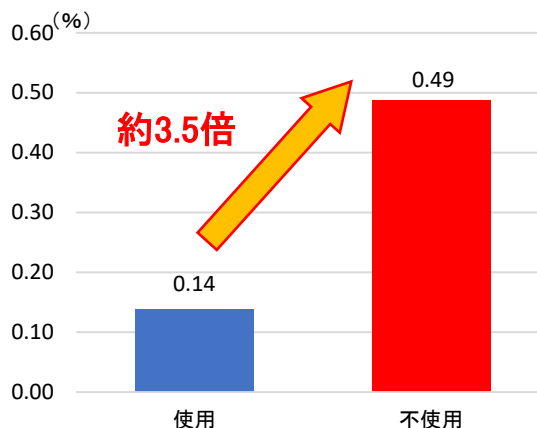
- チャイルドシート使用率は年齢とともに低下
- チャイルドシート不使用時の致死率は使用時の約3.5倍

自動車同乗中幼児・児童のチャイルドシート使用状況別死傷者数
【令和6年】



(注) 「幼児」とは6歳未満の者、「児童」とは6歳以上12歳以下の者をいう。以下同じ。

〈参考〉自動車同乗中幼児のチャイルドシート使用有無別致死率比較【令和2年～6年合計】

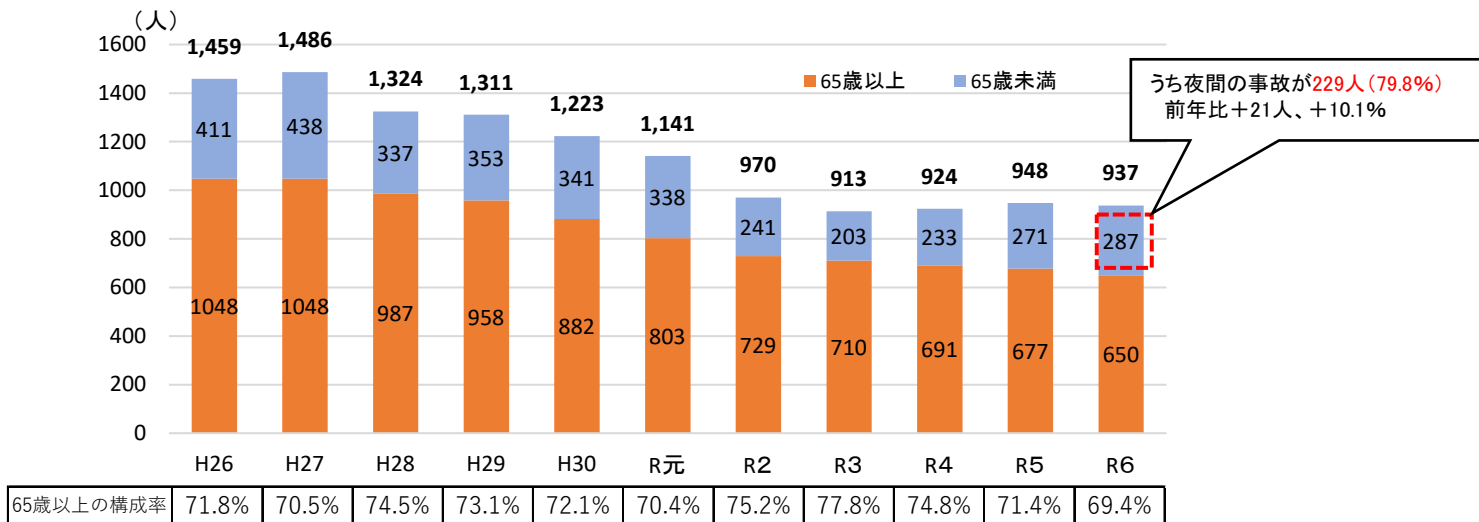


(注) ・ 「致死率」とは、死傷者のうち死者の占める割合をいう。
・ 「不使用」とは、シートベルトを使用していた者及びチャイルドシート・シートベルトいずれも使用・着用していなかった者をいう。

6 歩行者

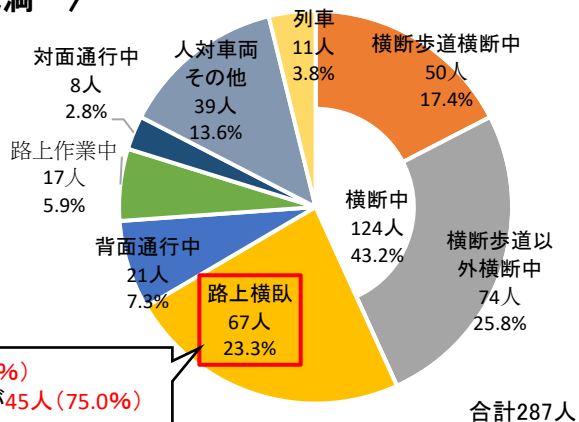
- 65歳未満の死者数が増加し、昼夜別では「夜間」が増加
- 事故類型別では、65歳未満は65歳以上に比べて「路上横臥」の割合が高い

歩行中死者数の推移（第1・第2当事者）

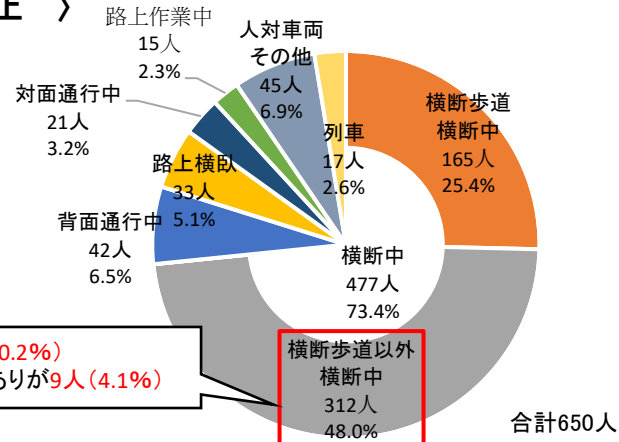


事故類型別歩行中死者数（第1・第2当事者） 【令和6年】

〈 65歳未満 〉



〈 65歳以上 〉

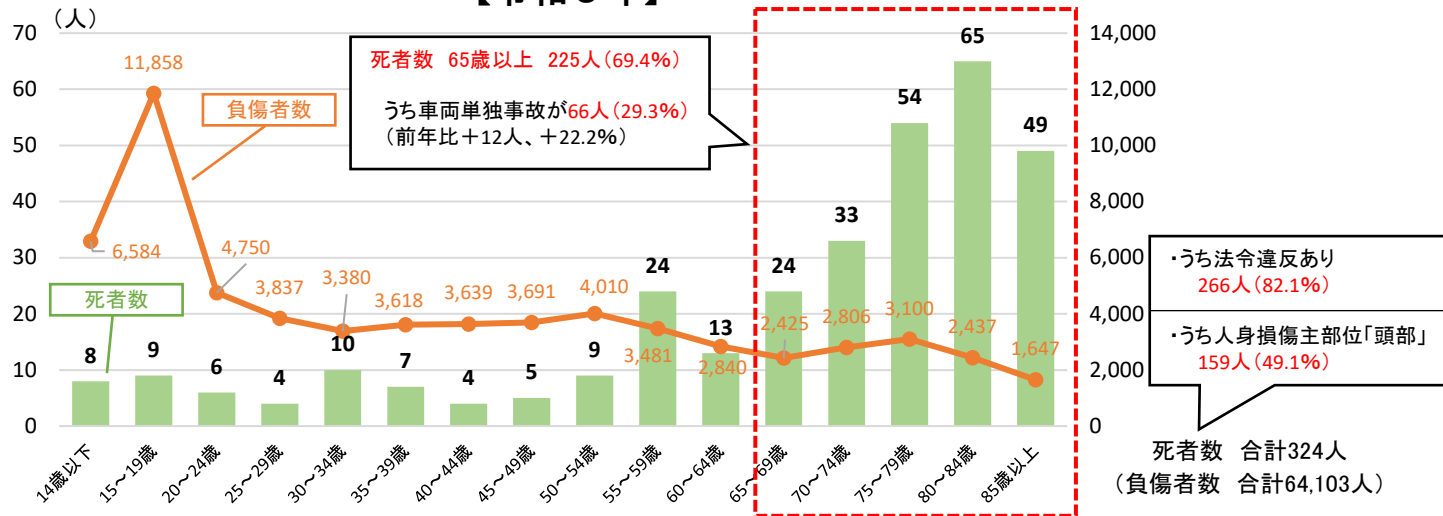


7 自転車～年齢層別死傷者数

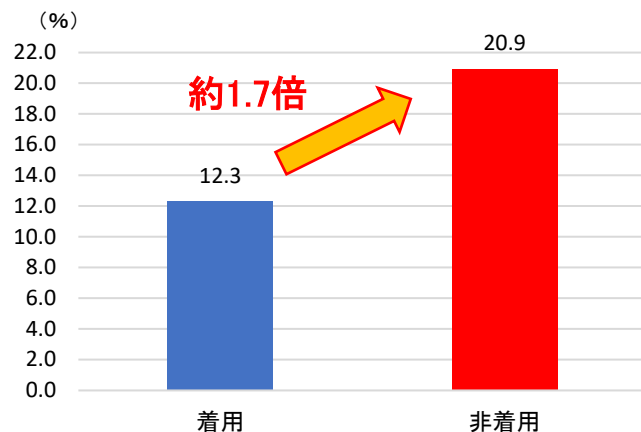
- 自転車乗用中死者のうち65歳以上が約7割
- ヘルメット着用率は前年比で3.5ポイント上昇

- 自転車乗用中死者の約8割に法令違反あり、約5割が頭部負傷

年齢層別自転車乗用中死傷者数（第1・第2当事者）
【令和6年】

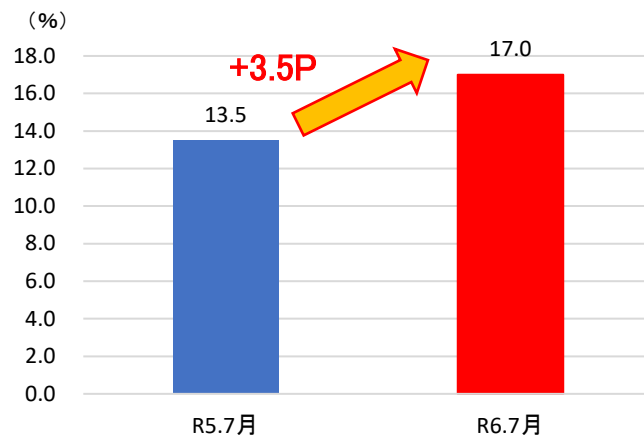


〈参考〉ヘルメット着用有無別人身損傷主部位「頭部」
構成率比較【令和2年～6年合計】



(注) 自転車乗用中の死者・重傷者における人身損傷主部位が「頭部」であった者の構成率を比較した。

ヘルメットの着用状況（街頭調査結果）

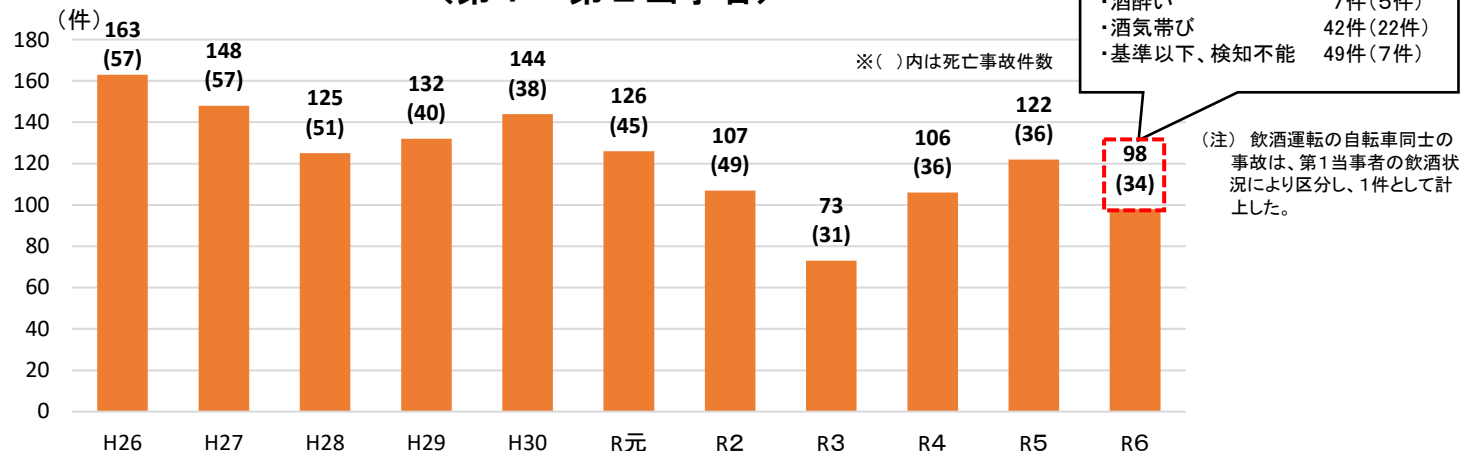


(注) 警察庁が47都道府県で実施した令和5年7月の調査結果と令和6年7月の調査結果を比較したものである。

7-2 自転車～飲酒運転

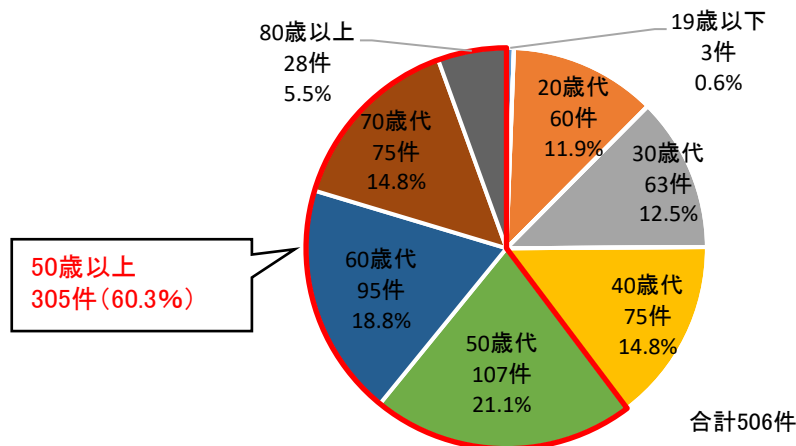
- 飲酒運転自転車関連死亡・重傷事故は、近年はほぼ横ばいで推移
- 年齢層別では、50歳代が21.1%で最多、50歳以上が約6割

飲酒運転自転車関連死亡・重傷事故件数の推移
(第1・第2当事者)



(注) ・ 自転車第1又は第2当事者となった事故のうち、自転車運転者が飲酒運転であった事故を集計したものであり、飲酒運転の自転車同士の事故は1件として計上した。以下同じ。
・ 「飲酒運転」とは、運転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ものをいう。以下同じ。

〈参考〉年齢層別飲酒運転自転車関連死亡・重傷事故件数
(第1・第2当事者) 【令和2年～6年合計】

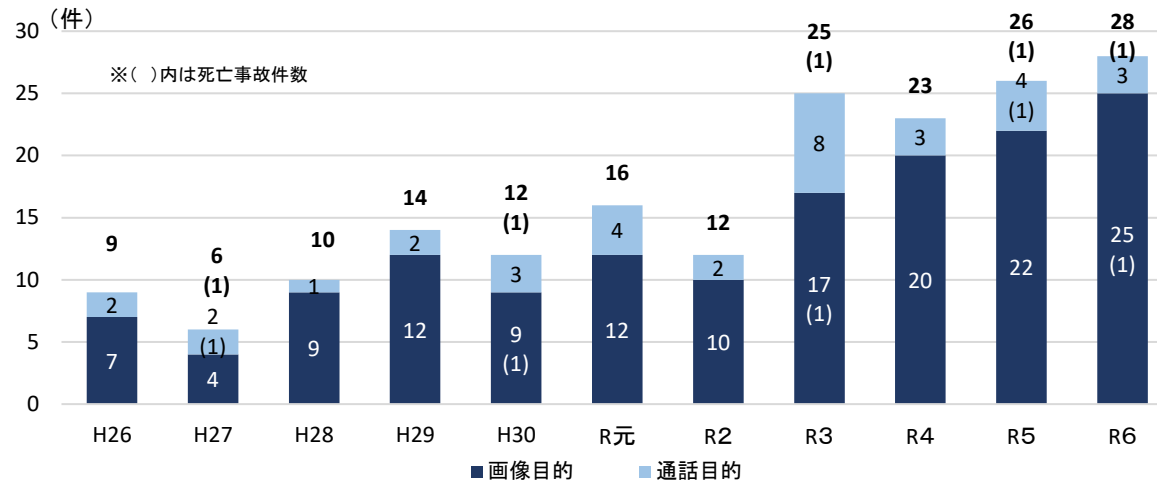


(注) 自転車運転者の年齢層により区分して集計したものであり、飲酒運転の自転車同士の事故は、第1当事者の年齢により区分し、1件として計上した。

7-3 自転車～携帯電話等使用

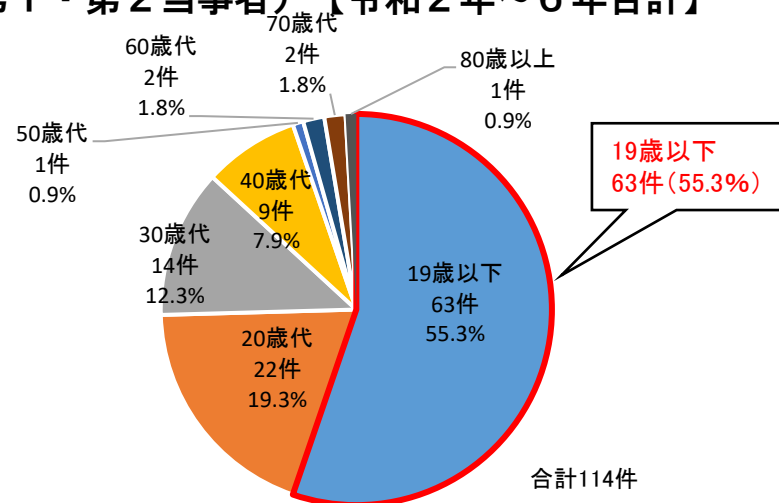
- 携帯電話等使用自転車関連死亡・重傷事故は、増加傾向
- 年齢層別では、19歳以下が約6割

携帯電話等使用自転車関連死亡・重傷事故件数の推移
(第1・第2当事者)



(注) 自転車が第1又は第2当事者となった事故のうち、自転車運転者の携帯電話、スマートフォン等の使用が要因となって発生した事故を集計した。以下同じ。

〈参考〉年齢層別携帯電話等使用自転車関連死亡・重傷事故件数
(第1・第2当事者)【令和2年～6年合計】



(注) 自転車運転者の年齢層により区分して集計した。

海外の交通事故発生状況

1 概況（第1図、第2図）

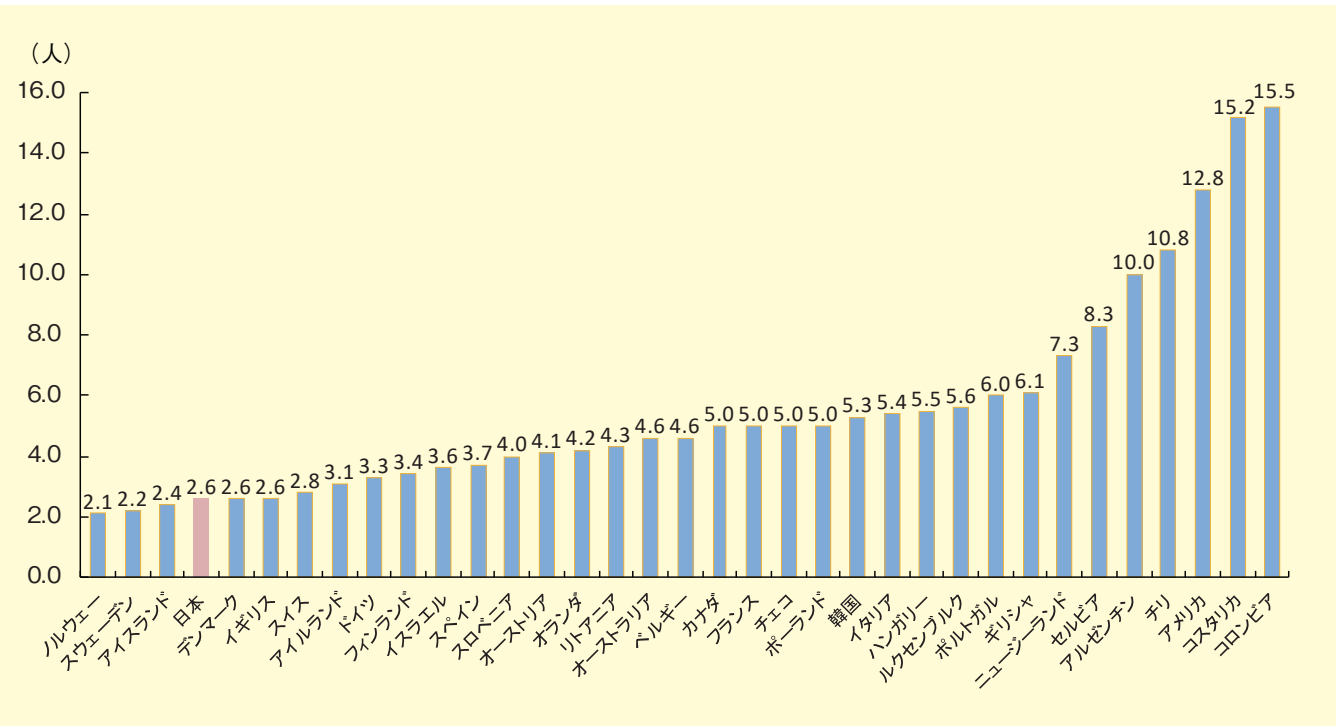
国際道路交通事故データベース（IRTAD）がデータを有する35か国について、人口10万人当たりの交通事故死者数（第1図）を比較すると、我が国は2.6人であり、第4位に位置している。

交通事故死者数上位国及び主な欧米諸国（スウェーデン、フランス、イギリス、ドイツ及びアメリカをいう。以下同じ。）の人口10万人当たりの交通事故死者数（第2図）の推移を比較する。長期的な推移を比較すると、2013年から2022年にかけて、アメリカは増加傾向にあるが、アメリカを除いた各国は減少傾向にある。短期的な推移を比較すると、2020年頃から2022年にかけて、我が国を除いた各国は減少傾向から転じて増加傾向にあるが、我が国は引き続き減少傾向にある。

2 状態別交通事故死者数の状況（第3図）

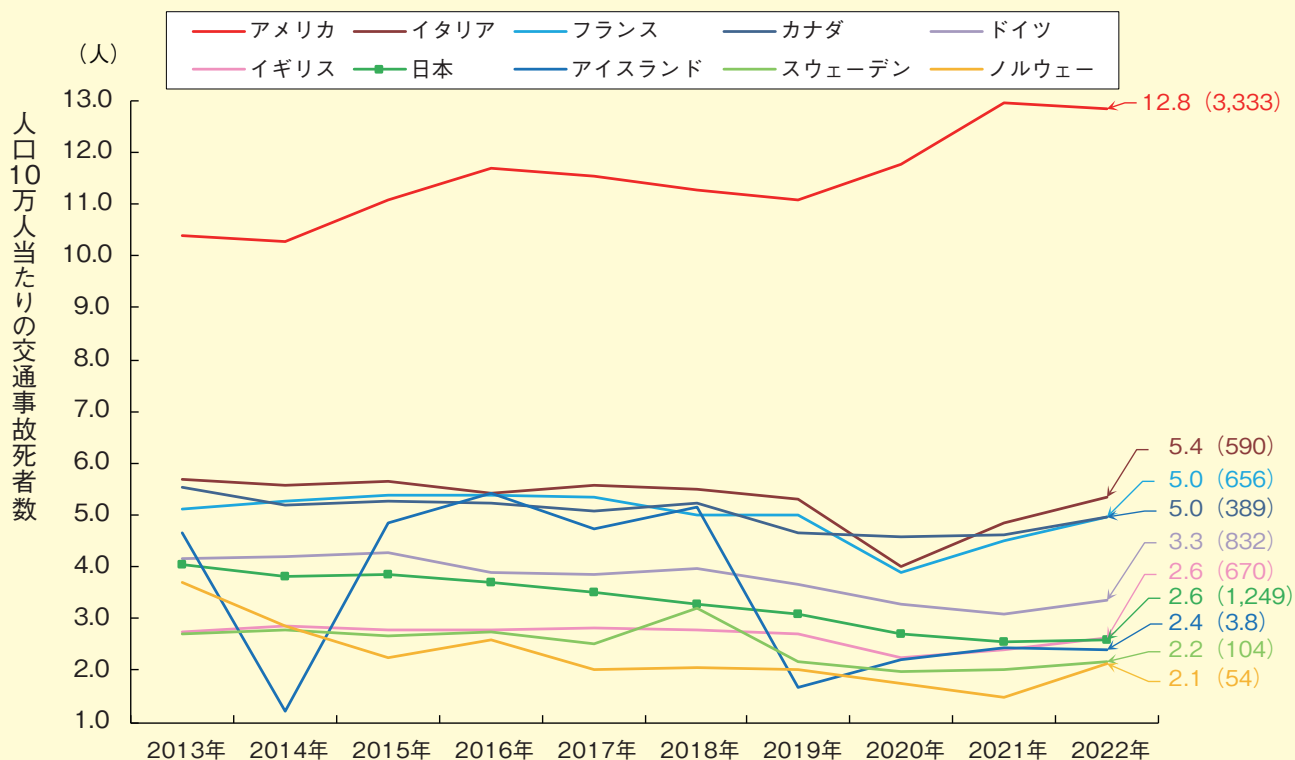
我が国と主な欧米諸国の状態別交通事故死者数の構成率（第3図）をみると、歩行中の死者数の構成率については、我が国は他国より10ポイント以上高い。自転車乗用中の死者数の構成率については、ドイツが最も高く、次に我が国となっている。また、乗用車乗車中の死者数の構成率については、我が国は他国より9ポイント以上低い。

第1図 人口10万人当たりの交通事故死者数（2022年）



注 1 IRTAD 資料による。
2 死者数の定義は事故発生後 30 日以内の死者である。以下、第 6 図まで同じ。
3 IRTAD がデータを有する 35 か国の人口 10 万人当たりの交通事故死者数を左から小さい順に記載。
4 オランダは、実際のデータ（警察から報告された交通事故死者数ではなく実際の交通事故死者数）を掲載。

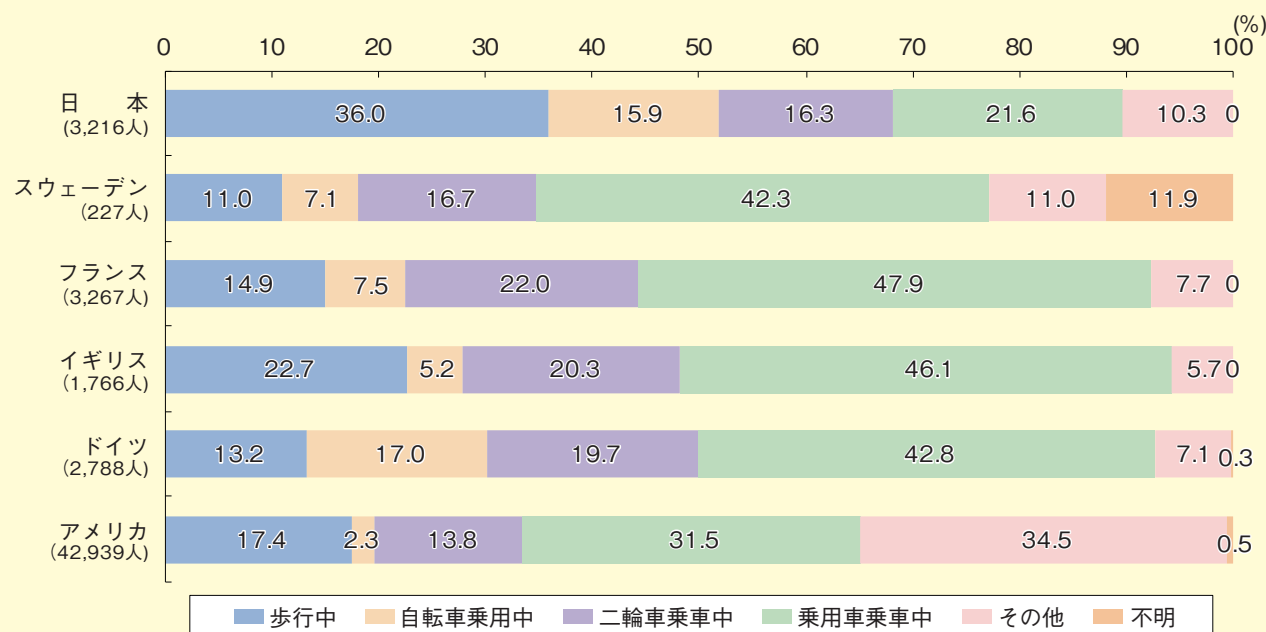
第2図 交通事故死者数上位国及び主な欧米諸国の人口10万人当たりの交通事故死者数の推移（2013年～2022年）



注 1 IRTAD 資料による。

2 () 内は人口であり、単位は10万人である。ただし、日本の人口は総務省統計資料（各年10月1日現在（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による。））による。

第3図 我が国と主な欧米諸国の状態別交通事故死者数の構成率（2022年）



注 1 IRTAD 資料による。

2 アメリカの交通事故死者数は2021年のもの。

3 () 内は交通事故死者数である。

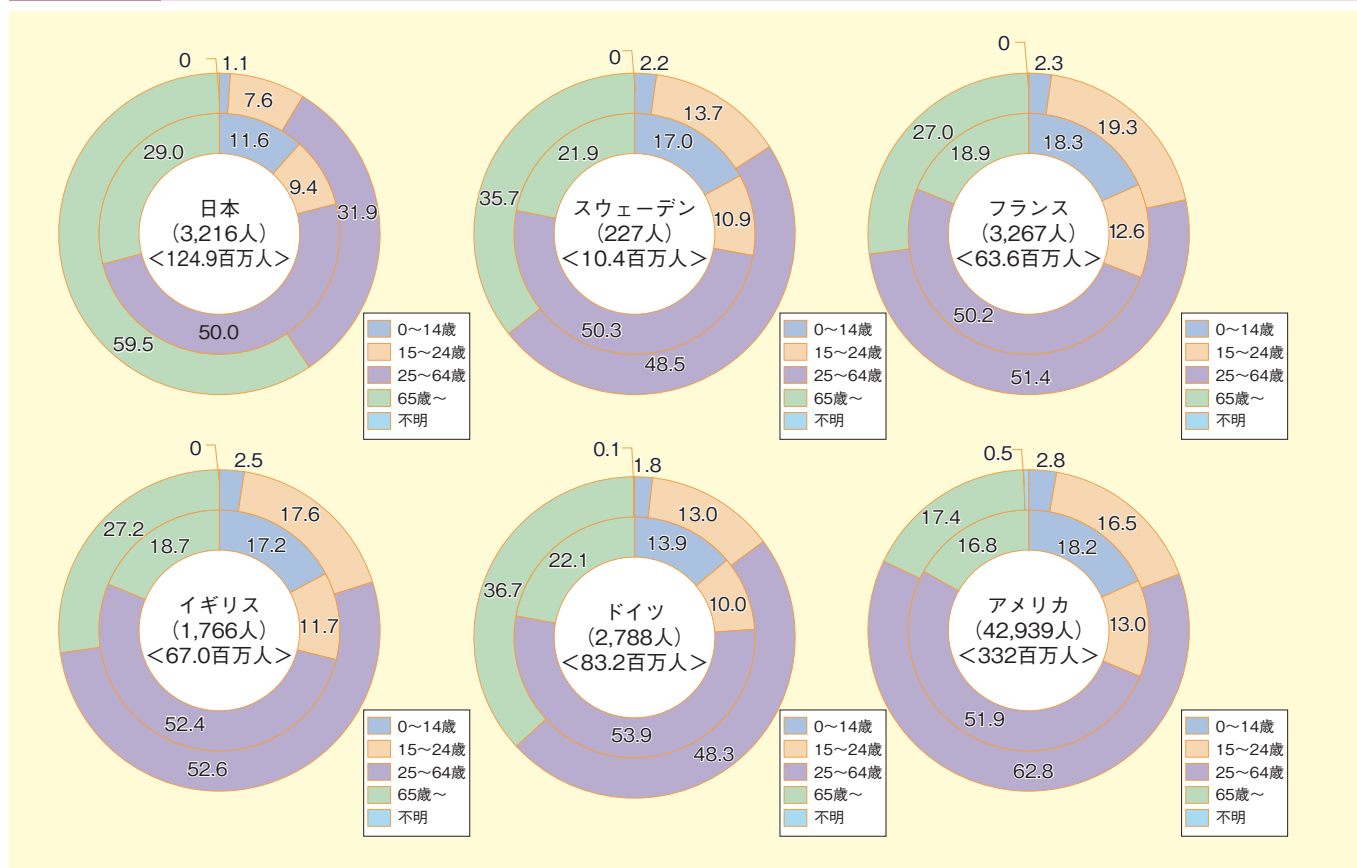
3 年齢層別交通事故死者数の状況（第4図）

我が国と主な欧米諸国の年齢層別交通事故死者数の構成率と年齢層別人口構成率（第4図）をみると、0～14歳の年齢層については、いずれの国でも、交通事故死者数の構成率（1.1%～2.8%）は人口構成率（11.6%～18.3%）と比較して10ポイント以上低い。65歳以上の年齢層については、

アメリカ以外のいずれの国でも、交通事故死者数の構成率（27.0%～59.5%）は人口構成率（18.7%～29.0%）と比較して8ポイント以上高い。特に我が国では、65歳以上の年齢層別交通事故死者数の構成率（59.5%）は人口構成率（29.0%）と比較して約30ポイント高く、他国と比べて差が大きい。

第4図

我が国と主な欧米諸国の年齢層別交通事故死者数の構成率と年齢層別人口構成率（2022年）



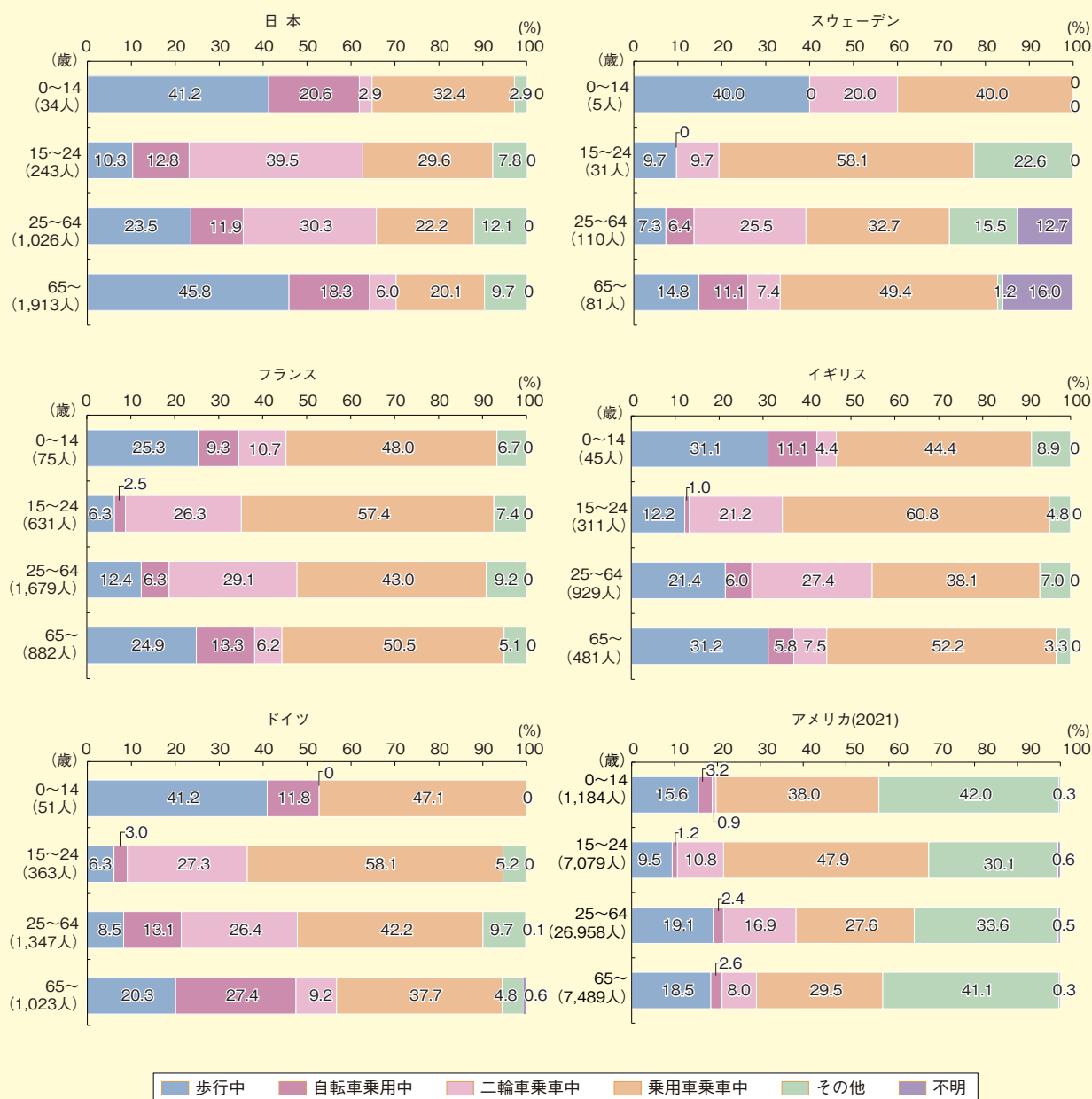
- 注 1 IRTAD 資料による。ただし、日本の人口は総務省統計資料「人口推計」（令和4年10月1日現在）による。
 2 外円は交通事故死者数、内円は人口の構成率（%）。
 3 アメリカの交通事故死者数と人口は2021年のものであり、イギリスの人口は2021年のものである。
 4 （ ）内は交通事故死者数であり、< >内は人口である。

4 年齢層別・状態別交通事故死者数の状況（第5図）

我が国と主な欧米諸国の年齢層別・状態別交通事故死者数の構成率（第5図）をみると、0～14歳の年齢層については、我が国は歩行中の死者数の構成率が約4割であり、スウェーデン、ドイツも同様である。15～24歳の年齢層については、

スウェーデンを除いた各国は他の年齢層と比較して歩行中の死者数の構成率が最も低い。25～64歳の年齢層については、我が国の乗用車乗車中の死者数の構成率は他国と比較すると低い。65歳以上の年齢層については、我が国の歩行中と自転車乗用中を合わせた死者数の構成率は6割を超えており、他国と比較して高い。

第5図 我が国と主な欧米諸国の年齢層別・状態別交通事故死者数の構成率（2022年）



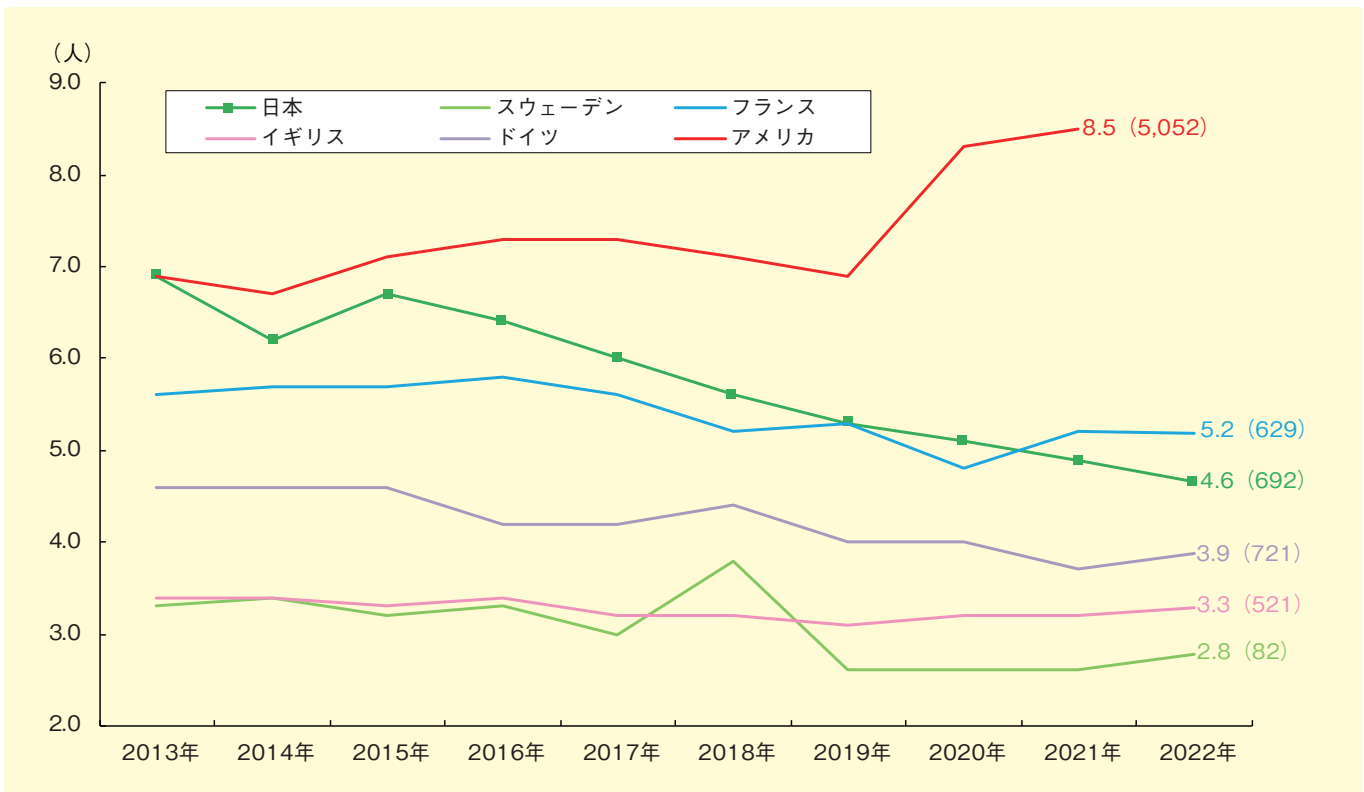
注 1 IRTAD 資料による。
2 () 内は交通事故死者数である。

5 自動車走行10億キロメートル当たり交通事故死者数の状況（第6図）

我が国と主な欧米諸国の自動車走行10億キロメートル当たり交通事故死者数の推移（第6図）のうち、2021年の死者数をみると、小さい順にス

ウェーデン、イギリス、ドイツ、日本、フランス、アメリカの順となっている。また、推移をみると、2013年と2021年を比較して、我が国の減少幅が最も大きい。

第6図 我が国と主な欧米諸国の自動車走行10億キロメートル当たり交通事故死者数の推移（2013年～2022年）



- 注 1 IRTAD 資料による。ただし、2022 年の日本の自動車走行キロは国土交通省統計資料「自動車燃料消費量統計年報（令和 4 年度分）」による。
 2 イギリスはグレートブリテンのみ。
 3 () 内は自動車走行キロであり、単位は 10 億 km である。