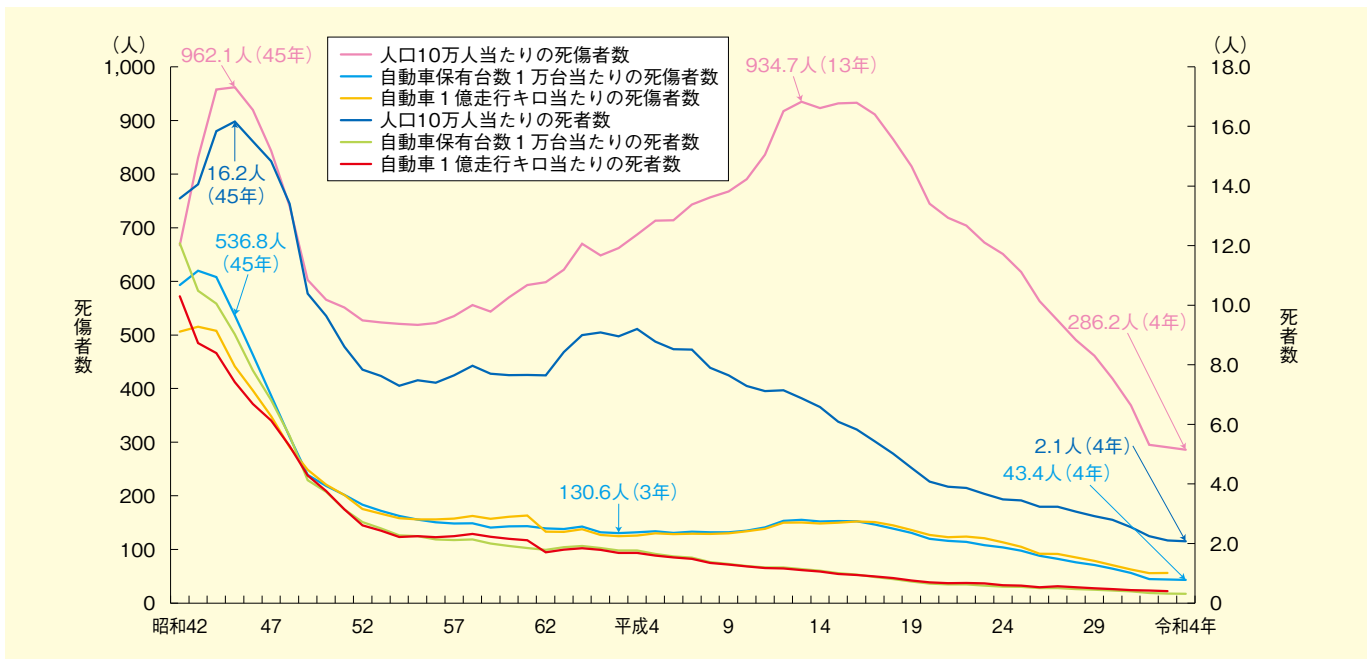


第1-3図 人口10万人・自動車保有台数1万台・自動車1億走行キロ当たりの交通事故死傷者数及び死者数の推移



- 注 1 死傷者数及び死者数は警察庁資料による。
 2 算出に用いた人口は、該当年の人口であり、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。ただし、令和4年は前年の人口による。
 3 自動車保有台数は国土交通省資料により、各年12月末現在の値である。保有台数には第1種及び第2種原動機付自転車並びに小型特殊自動車を含まない。
 4 自動車走行キロは国土交通省資料により、各年度の値である。軽自動車によるものは昭和62年度から計上している。

第2節 令和4年中の道路交通事故の状況

1 概況

令和4年中の交通事故発生件数、死者数、重傷者数及び負傷者数は、第1-1図のとおりである。

前年と比べると、交通事故発生件数は4,357件（1.4%）、死者数は26人（1.0%）、負傷者数は5,530人（1.5%）減少し（死傷者数は5,556人（1.5%）減少）、負傷者数のうち、重傷者数については1,177人（4.3%）、軽傷者数については4,353人（1.3%）減少した。

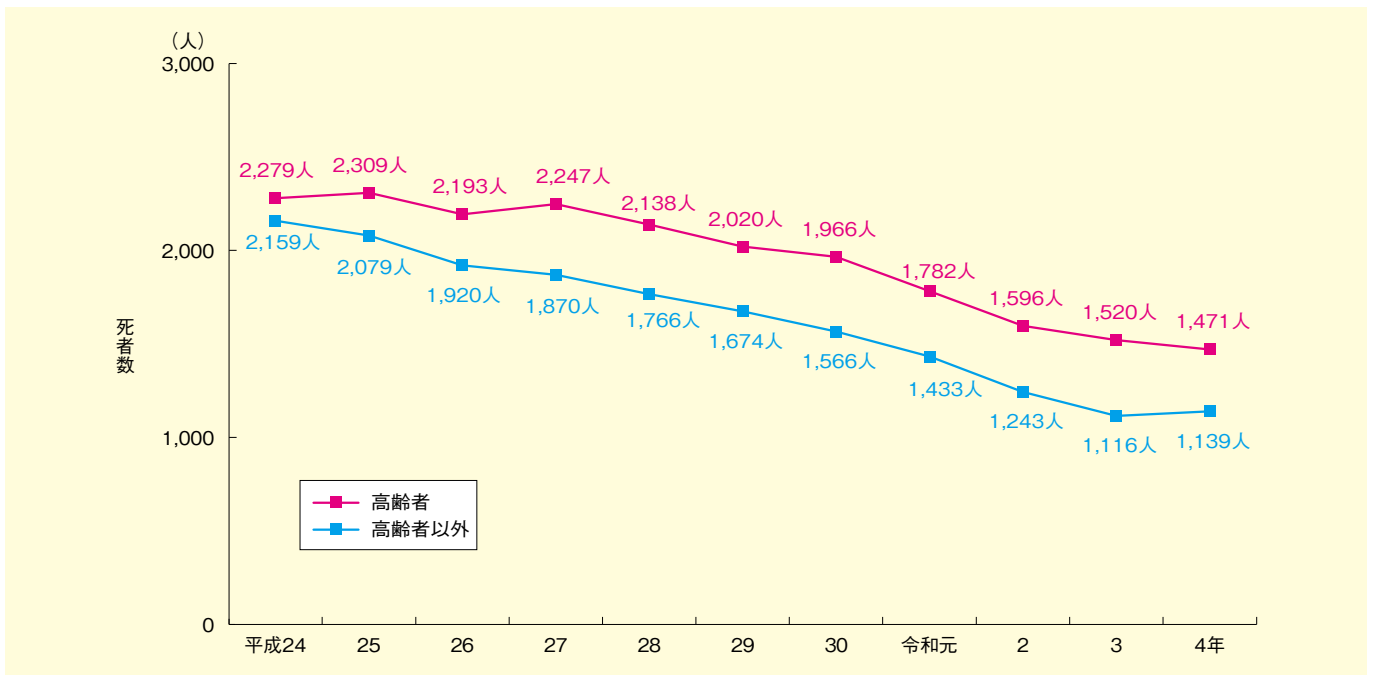
交通事故発生件数及び負傷者数は18年連続で減少したほか、死者数も減少傾向にあり、現行の交通事故統計となった昭和23年以降で最少と

なった前年を更に下回った。

65歳以上の高齢者（以下「高齢者」という。）における人口10万人当たりの交通事故死者数は引き続き減少しているものの、交通事故死者のうち高齢者は1,471人であり、その占める割合は、56.4%と依然として高い（第1-4図及び第1-5図）。

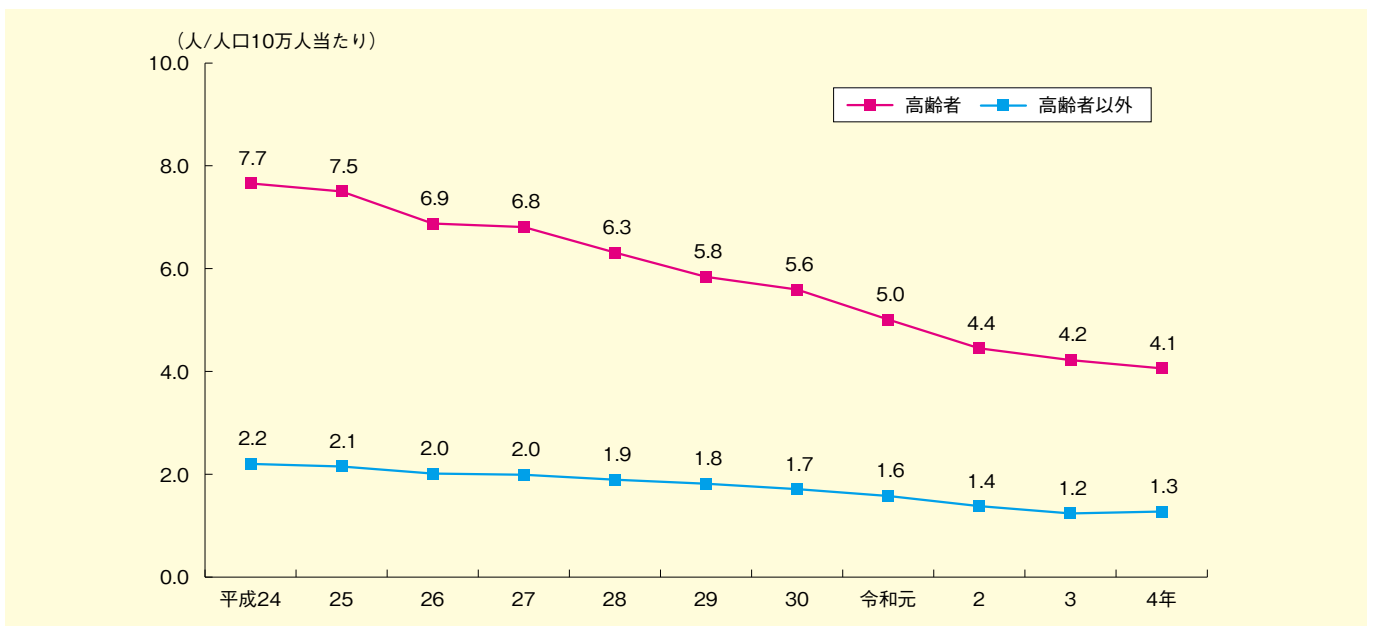
また、致死率については、近年上昇傾向にあるが、この背景には、他の年齢層に比べて致死率が約7倍高い高齢者の人口が増加している一方、その他の年齢層の人口は減少傾向にあることが挙げられる（第1-6図）。

第1-4図 高齢者及び高齢者以外の交通事故死者数の推移



注 警察庁資料による。

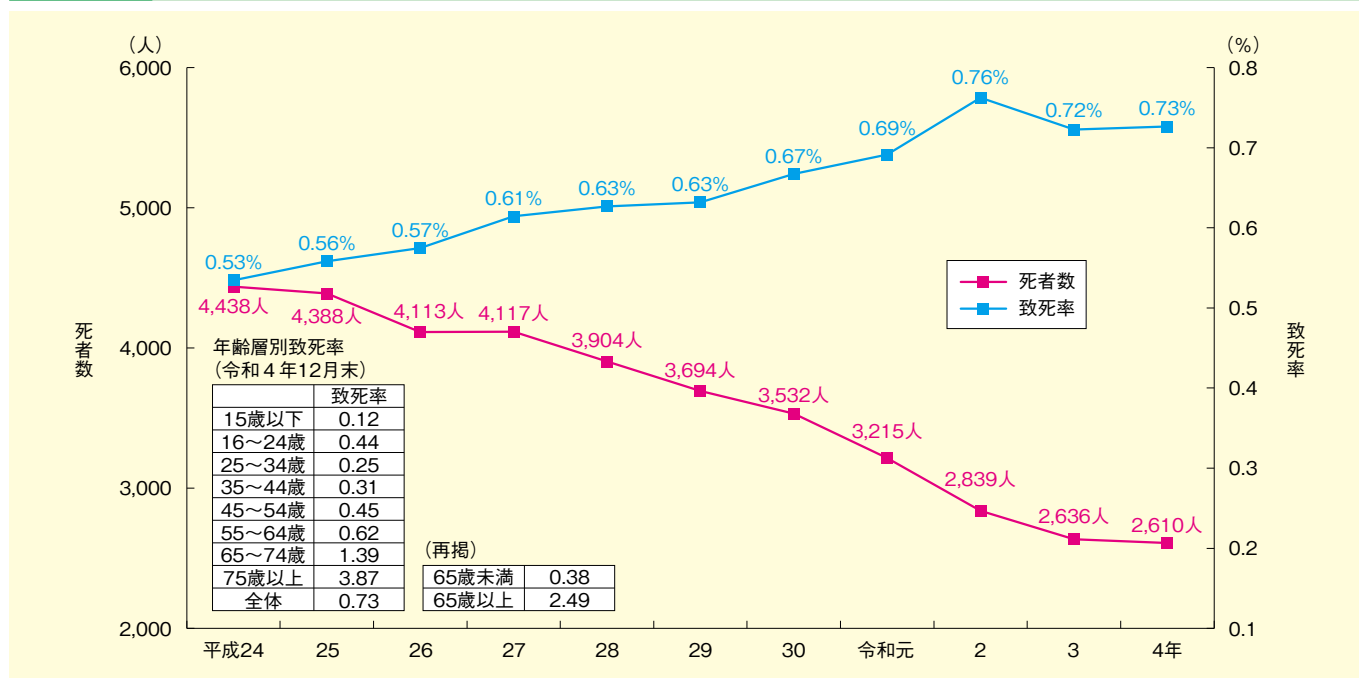
第1-5図 人口10万人当たり高齢者及び高齢者以外の交通事故死者数の推移



注 1 警察庁資料による。

2 算出に用いた人口は、該当年の前年の人口であり、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。

第1-6図 致死率及び死者数の推移



注 1 警察庁資料による。
2 致死率 = 死者数 ÷ 死傷者数 × 100

2 交通死亡事故等の特徴

(1) 事故類型別交通死亡事故発生件数及び交通事故発生件数

令和4年中の交通死亡事故発生件数を事故類型別にみると、正面衝突等*が最も多く、次いで歩行者横断中、出会い頭衝突の順で多くなっており（「人对車両その他」を除く。）、この3類型を合わせると全体の約7割を占めている（第1-7図）。過去10年間の交通死亡事故発生件数（人口10万人当たり）を事故類型別にみると、いずれも減少傾向にある（第1-8図）。

また、令和4年中の交通事故発生件数を事故類型別にみると、追突が最も多く、次いで出会い頭衝突が多くなっており、両者を合わせると全体の約6割を占めている（第1-9図、第1-10図）。

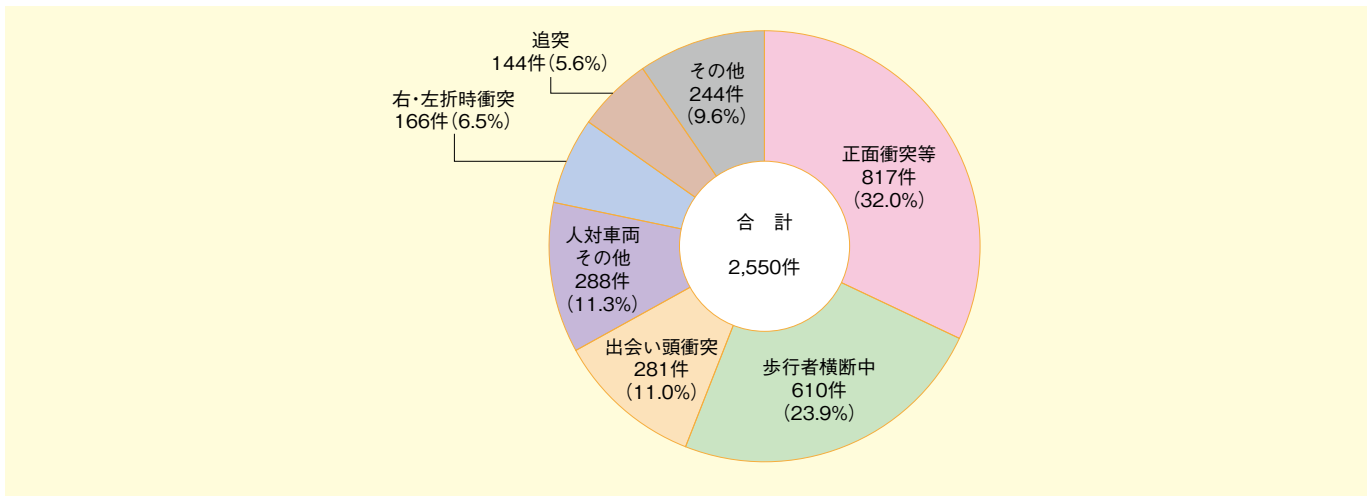
(2) 状態別交通事故死者数及び重傷者数

令和4年中の交通事故死者数を状態別にみると、歩行中が最も多く、次いで自動車乗車中が多くなっており、両者を合わせると全体の約7割を占めている（第1-11図）。過去10年間の交通事故死者数（人口10万人当たり）を状態別にみると、いずれも減少傾向にある（第1-12図）。

また、令和4年中の交通事故重傷者数を状態別にみると、自動車乗車中と歩行中がほぼ同数である（第1-13図）。

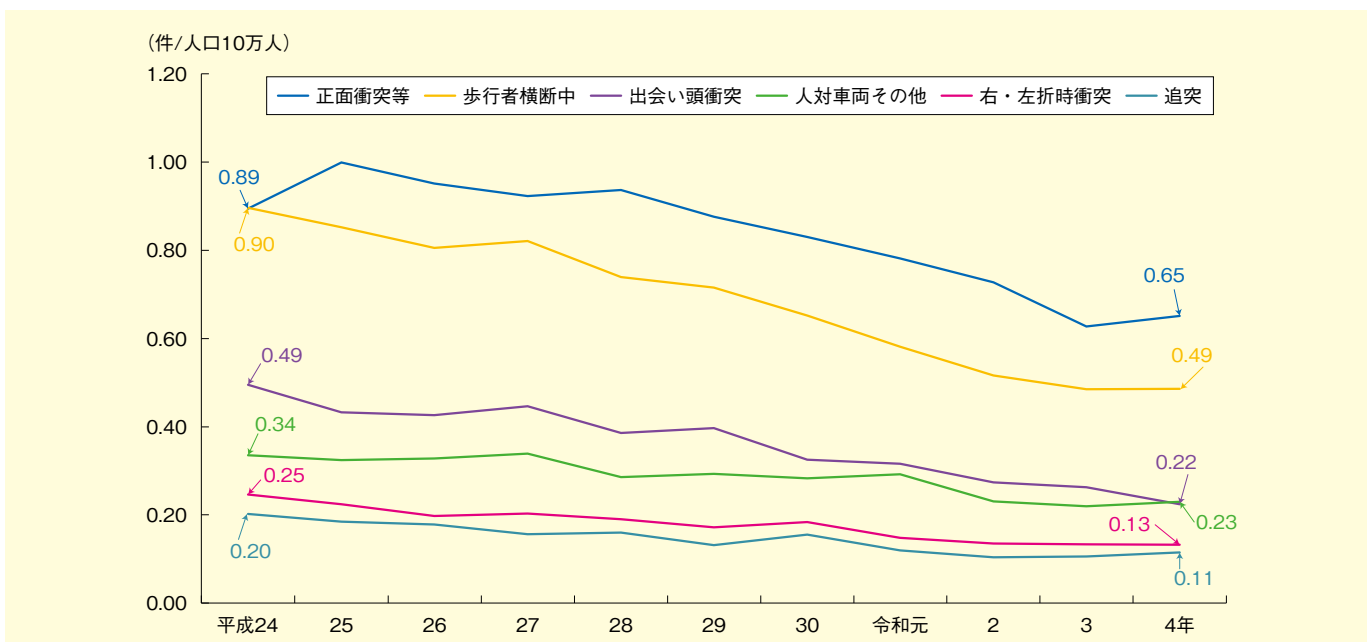
*事故原因が類似する正面衝突、路外逸脱、工作物衝突をまとめたもの。

第1-7図 事故類型別交通死亡事故発生件数（令和4年）



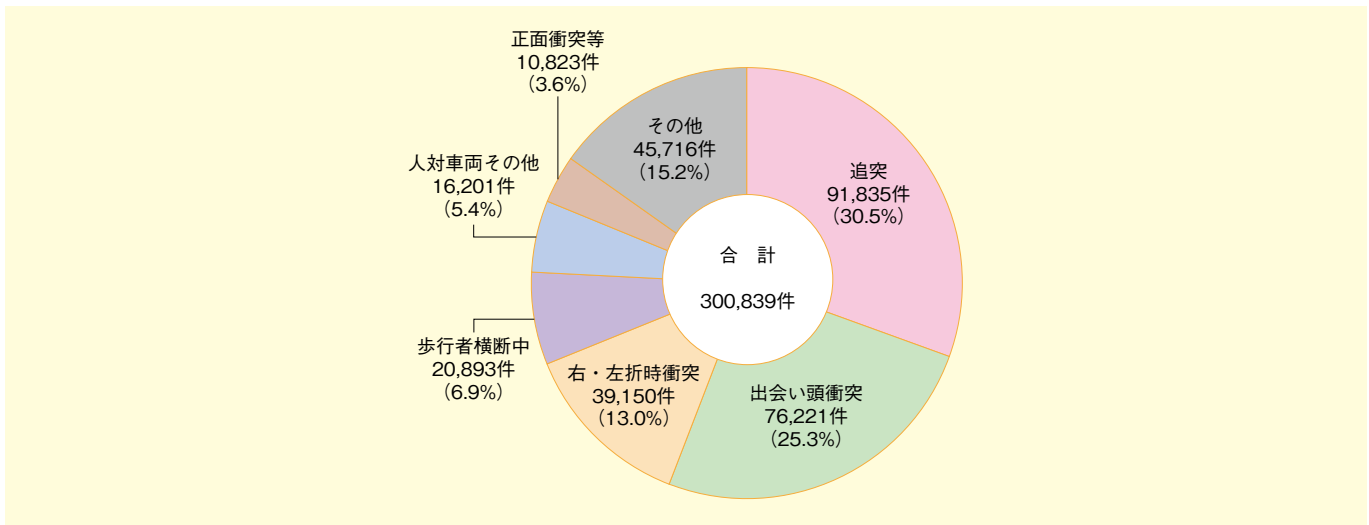
- 注 1 警察庁資料による。
 2 「人対車両その他」とは、人対車両の事故のうち、歩行者横断中以外の事故をいう（対面通行中、背面通行中、路上横隊等）。
 3 「正面衝突等」とは、正面衝突、路外逸脱及び工作物衝突をいう。
 4 () 内は構成率である。

第1-8図 事故類型別人口10万人当たり交通死亡事故発生件数の推移



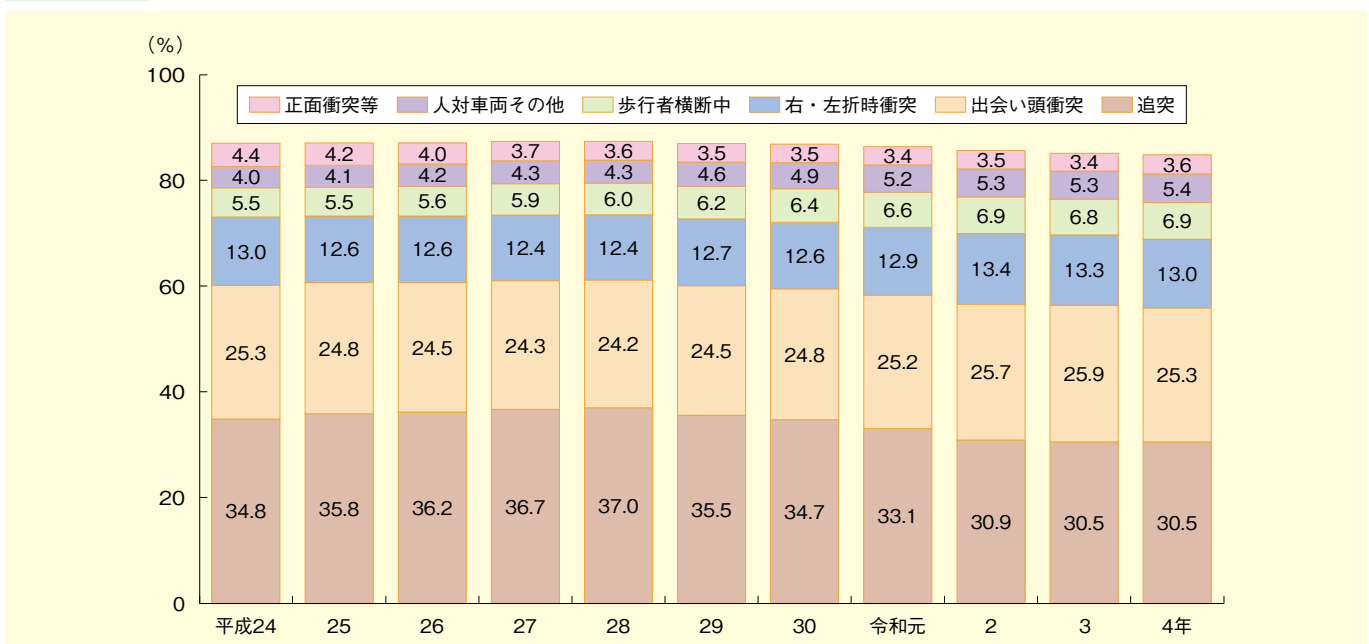
- 注 1 警察庁資料による。
 2 「人対車両その他」とは、人対車両の事故のうち、歩行者横断中以外の事故をいう（対面通行中、背面通行中、路上横隊等）。
 3 「正面衝突等」とは正面衝突、路外逸脱及び工作物衝突をいう。
 4 算出に用いた人口は、該当年の前年の人口であり、総務省統計資料「人口推計」（各年10月1日現在人口（補間補正を行っていないもの。ただし、国勢調査実施年は国勢調査人口による。））による。

第1-9図 事故類型別交通事故発生件数（令和4年）



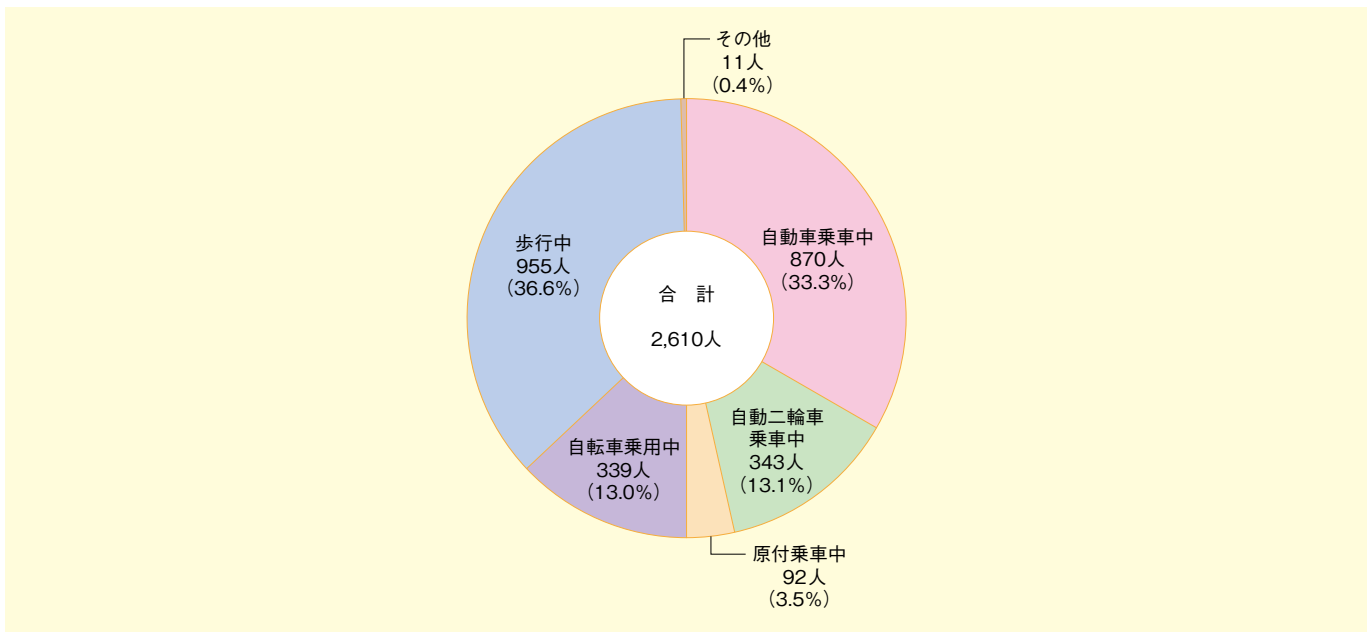
- 注 1 警察庁資料による。
 2 「人対車両その他」とは、人対車両の事故のうち、歩行者横断中以外の事故をいう（対面通行中、背面通行中、路上横隊等）。
 3 「正面衝突等」とは正面衝突、路外逸脱及び工作物衝突をいう。
 4 () 内は構成率である。

第1-10図 事故類型別交通事故発生件数の構成率の推移



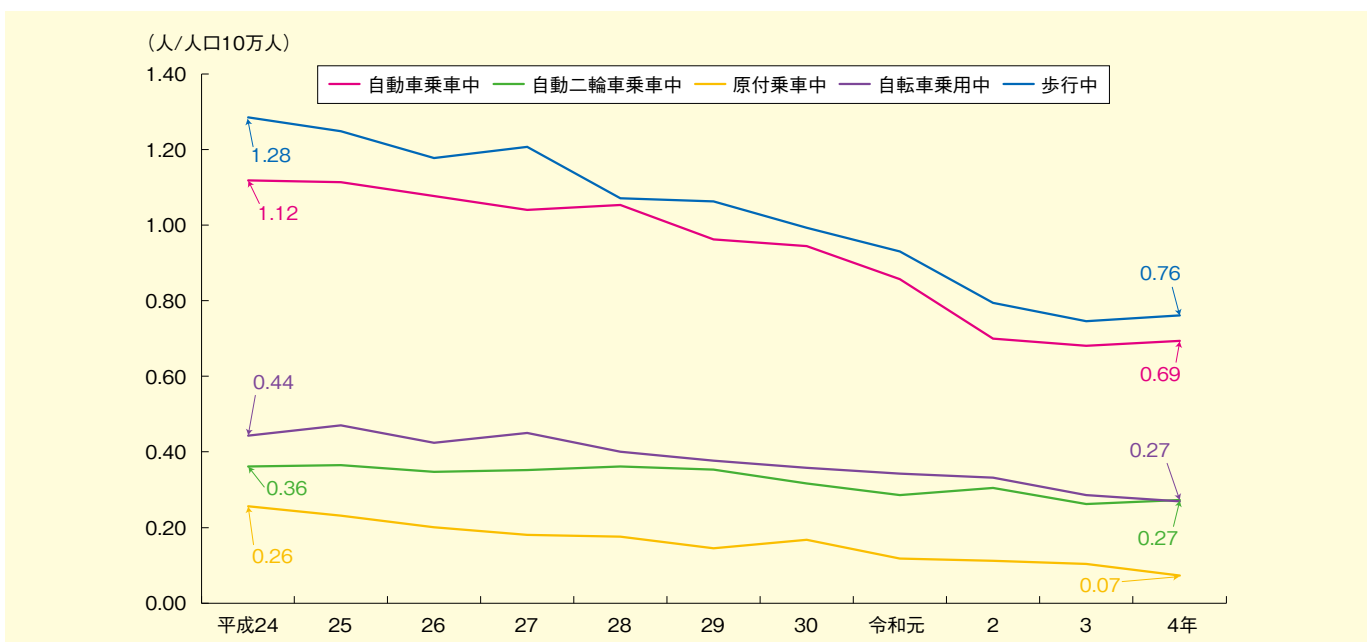
- 注 1 警察庁資料による。ただし、事故類型別「その他」を省略しているため、構成率の合計は必ずしも100%とならない。
 2 「人対車両その他」とは、人対車両の事故のうち、歩行者横断中以外の事故をいう（対面通行中、背面通行中、路上横隊等）。
 3 「正面衝突等」とは正面衝突、路外逸脱及び工作物衝突をいう。

第1-11図 状態別交通事故死者数（令和4年）



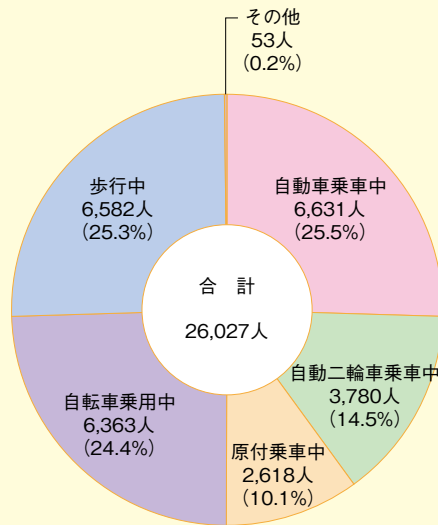
注 1 警察庁資料による。
 2 () 内は構成率である。

第1-12図 状態別人口10万人当たり交通事故死者数の推移



注 1 警察庁資料による。
 2 算出に用いた人口は、該当年の前年の人口であり、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。

第1-13図 状態別交通事故重傷者数（令和4年）



注 1 警察庁資料による。
2 () 内は構成率である。

(3)年齢層別交通事故死者数・重傷者数

令和4年中の交通事故死者数を年齢層別にみると、各層人口10万人当たりでは、80歳以上が最も多く、次いで70～79歳、60～69歳の順で多くなっており（第1-14図）、この3つの年齢層の死者数を合わせると全体の約6割を占めている（第1-15図）。

人口10万人当たりの65歳以上高齢者の死者数は引き続き減少しているものの（第1-5図）、交通事故死者数に占める高齢者の割合は約6割である（第1-15図）。

また、令和4年中の交通事故重傷者数を年齢層別にみると、各層人口10万人当たりでは、80歳以上が最も多い（第1-16図）。

さらに、交通事故重傷者数の構成率の推移を年齢層別にみると、80歳以上が増加し続けている（第1-17図）。

(4)年齢層別・状態別人口10万人当たり交通事故死者数（令和4年）

状態別でみた過去10年間の交通事故死者数（人口10万人当たり）の推移については、いずれも減少傾向にあるが（第1-12図）、令和4年の歩行中死者数（人口10万人当たり）については、高齢者で多く、特に80歳以上では全年齢層の約4.2

倍の水準となっているほか、40歳代以降は、年齢が高くなるにつれて、歩行中、自動車乗車中、自転車乗用中で増加している（第1-12図及び第1-18図）。

(5)年齢層別・状態別・男女別交通事故死者数（令和4年）

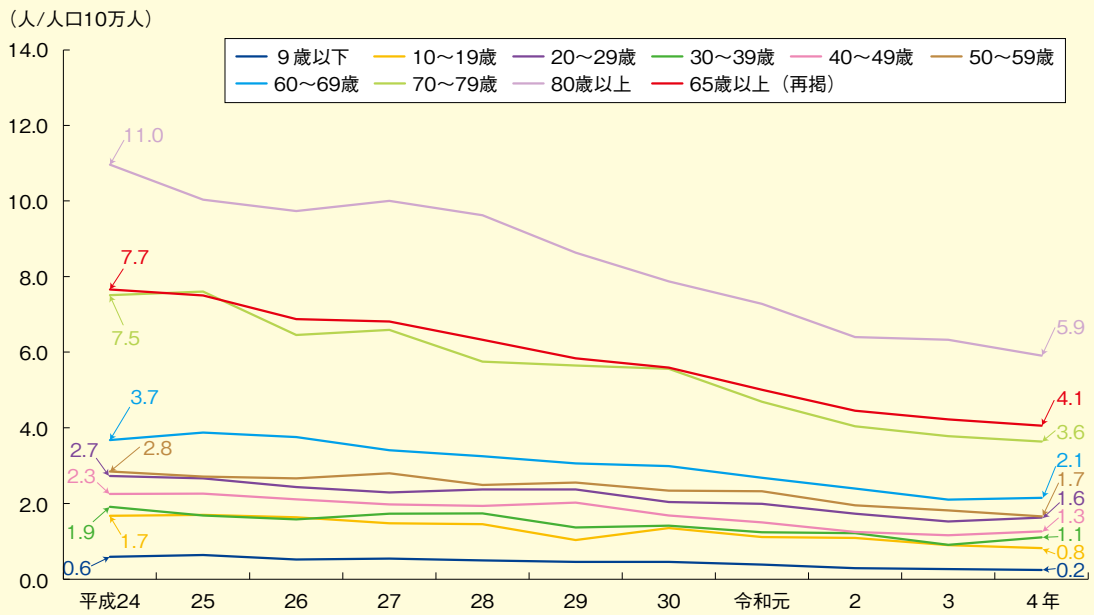
交通事故死者数を年齢層別・状態別・男女別にみると、歩行中の占める割合は、全年代を通じて男性より女性の方が高くなっており、65歳以上では、男性が38.1%に対し女性は61.5%と、その傾向は顕著であった（第1-19図）。

(6)昼夜別・状態別交通事故死者数及び重傷者数（令和4年）

交通事故死者数を昼夜別・状態別にみると、原付乗車中、自動車乗車中、自転車乗用中、自動二輪車乗車中については昼間の割合が6割以上と高いのに対して、歩行中については、夜間の割合が高くなっている（第1-20図）。

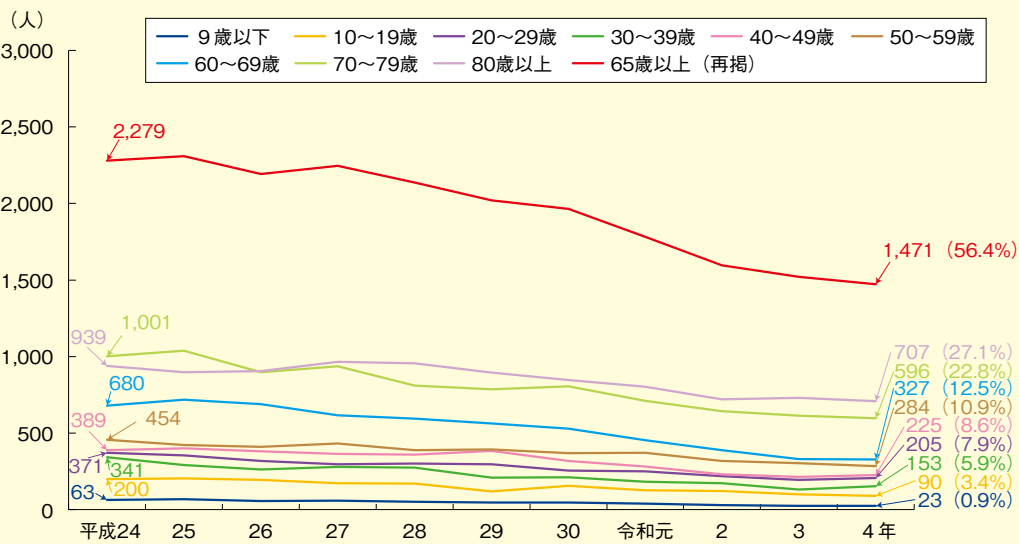
重傷者数を昼夜別・状態別にみると、自転車乗用中、自動車乗車中、原付乗車中、自動二輪車乗車中と、歩行中を除きいずれも昼間の割合が6割以上と高い（第1-20図）。

第1-14図 年齢層別人口10万人当たり交通事故死者数の推移



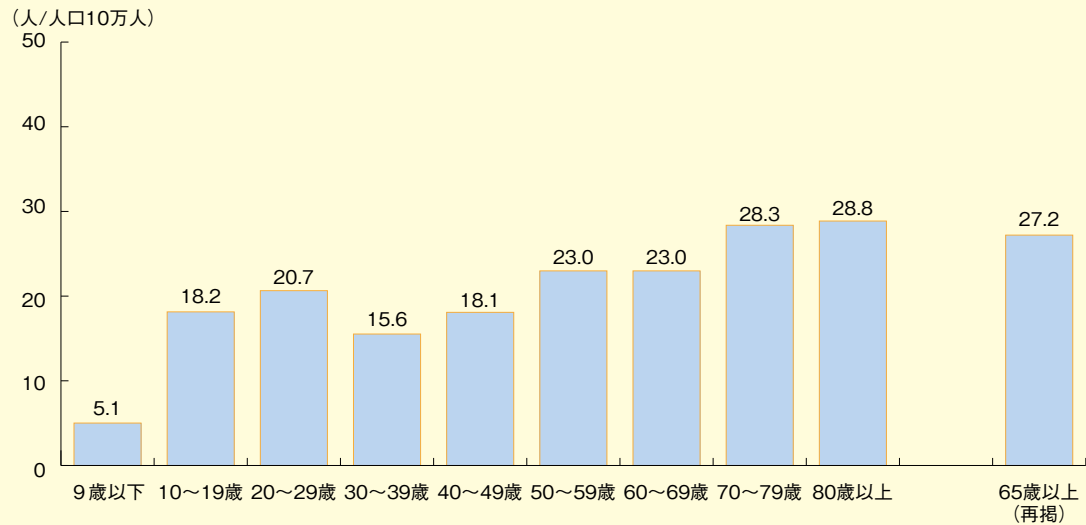
注 1 警察庁資料による。
 2 算出に用いた人口は、該当年の前年の人口であり、総務省統計資料「人口推計」（各年10月1日現在人口（補間補正を行っていないもの。ただし、国勢調査実施年は国勢調査人口（不詳補完値）による。））による。

第1-15図 年齢層別交通事故死者数の推移



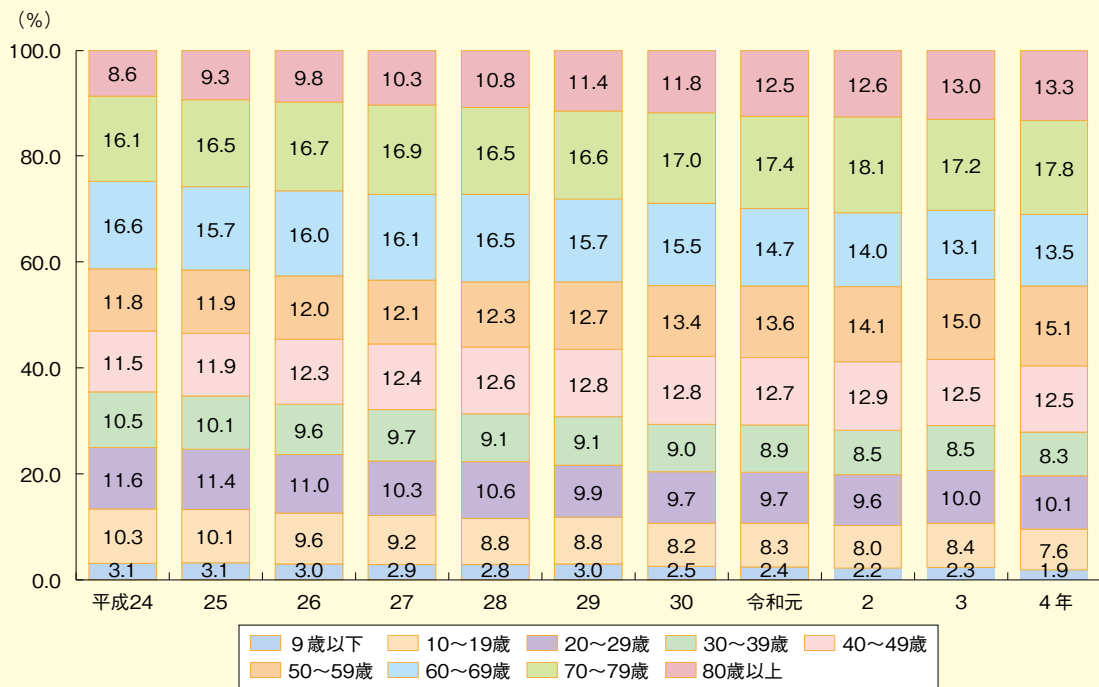
注 1 警察庁資料による。
 2 () 内は構成率である。

第1-16図 年齢層別人口10万人当たり交通事故重傷者数（令和4年）



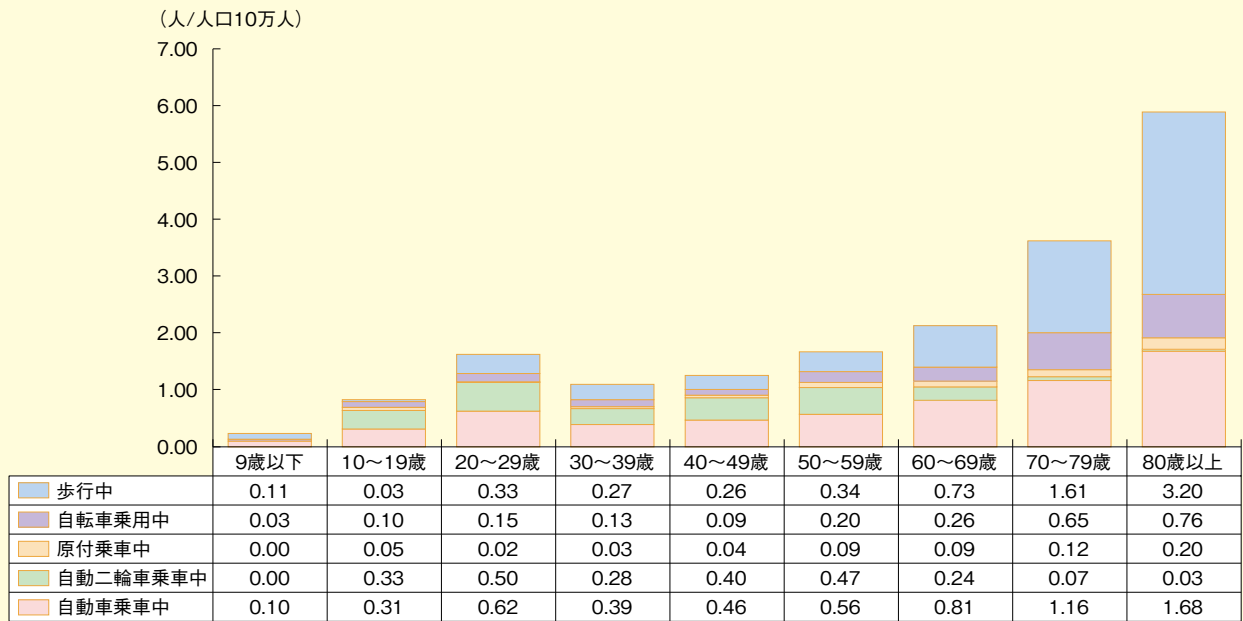
注 1 警察庁資料による。
 2 算出に用いた人口は、総務省統計資料「人口推計」（令和3年10月1日現在）による。

第1-17図 年齢層別交通事故重傷者数の構成率の推移



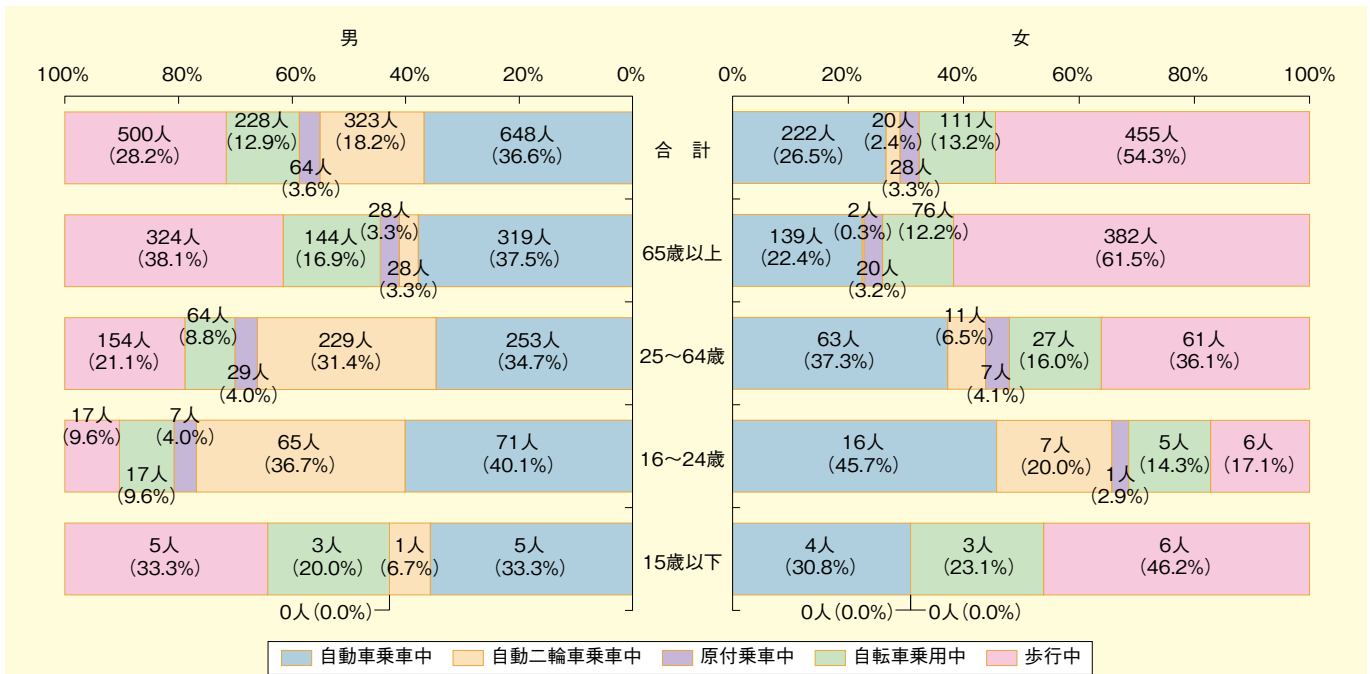
注 警察庁資料による。

第1-18図 年齢層別・状態別人口10万人当たり交通事故死者数（令和4年）



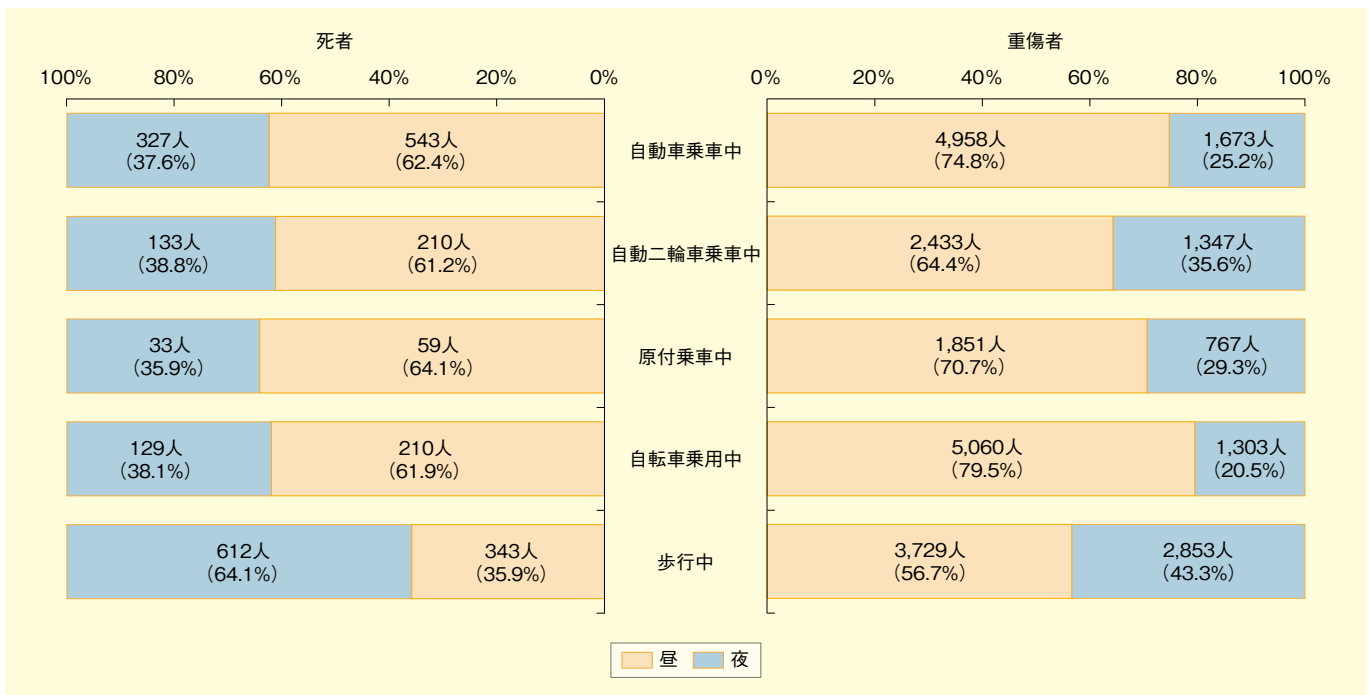
注 1 警察庁資料による。
 2 算出に用いた人口は、総務省統計資料「人口推計」（令和3年10月1日現在）による。

第1-19図 年齢層別・状態別・男女別交通事故死者数（令和4年）



注 1 警察庁資料による。ただし、上記の状態別に含まれない事故（列車との事故等）を省略しているため、構成率の合計は必ずしも100%とならない。
 2 () 内は構成率である。

第1-20図 昼夜別・状態別交通事故死者数及び重傷者数（令和4年）



- 注 1 警察庁資料による。
 2 昼夜別の「昼間」とは日の出から日没までの間をいい、「夜間」とは、日没から日の出までの間をいう。
 3 日の出及び日没の時刻は、各日ごとの各都道府県の都道府県庁所在地（北海道は各方面本部所在地を含む。）の国立天文台天文情報センター暦計算室の計算による日の出入り時刻による。
 4 ()内は構成率である。

(7)道路形状別交通死亡事故発生件数（令和4年）

令和4年中の交通死亡事故発生件数を道路形状別にみると、交差点内が最も多く、次いで一般単路（交差点、カーブ、トンネル、踏切等を除いた道路形状をいう。）が多くなっている（第1-21図）。

(8)第1当事者別の交通死亡事故発生件数（令和4年）

自動車、自動二輪車又は原動機付自転車（以下「自動車等」という。）の運転者が第1当事者となる交通死亡事故発生件数（免許保有者10万人当たり）を過去10年間の推移で年齢層別にみると、16～19歳、80歳以上が他に比べて多くなっており、令和4年中については、16～19歳が最も多く、次いで80歳以上が多くなっている（第1-22図）。

令和4年中の交通死亡事故発生件数を法令違反別（第1当事者）にみると、安全運転義務違反が約半数を占め、中でも運転操作不適、漫然運転、安全不確認、脇見運転が多い（第1-23図）。

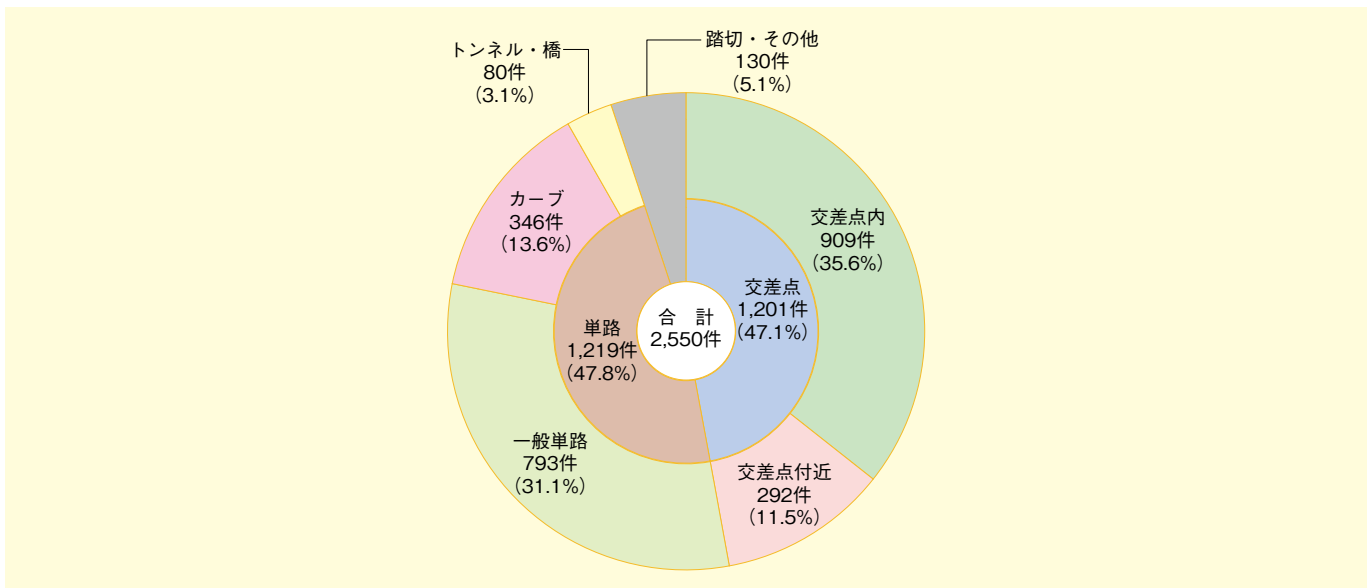
当事者別（第1当事者）にみると、自家用乗用車及び自家用貨物車で全体の約7割を占めている（第1-24図）。

(9)歩行中、自転車乗用中の交通死亡事故における法令違反の有無

歩行中の交通事故死者数は減少傾向にあるものの、状態別交通事故死者数では最も多くなっている（第1-25図）。令和4年中における歩行中死者数の法令違反の有無を高齢者と高齢者以外に分けてみると、ともに5割以上に法令違反があるが（第1-26図）、法令違反別では、高齢者は横断歩道外横断や走行車両の直前直後横断など「横断違反^{*}」の割合が約3割を占めており、高齢者以外と比べて多くなっている（第1-27図）。また、令和4年中の自転車乗用中死者数について、高齢者と高齢者以外に分けてみると、高齢者は前年から減少しているが、自転車側に法令違反があった割合が約8割と多くを占めている（第1-28図）。

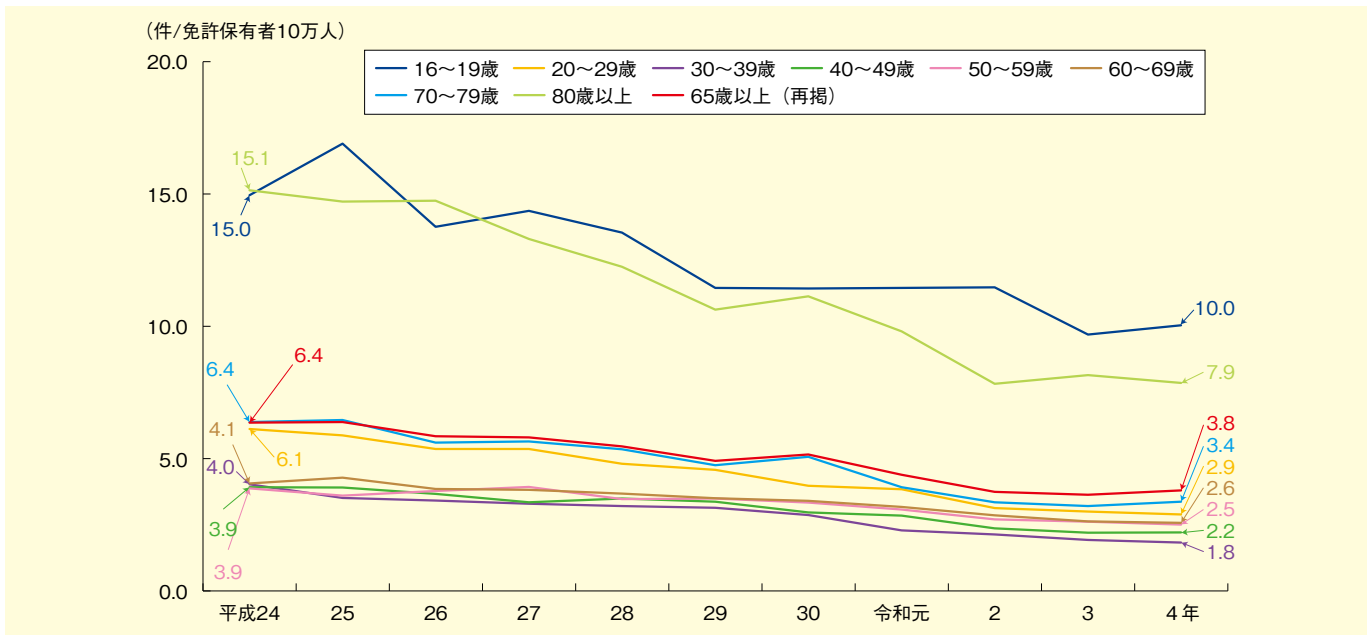
^{*}横断違反
横断歩道外横断、走行車両直前直後横断等

第1-21図 道路形状別交通死亡事故発生件数（令和4年）



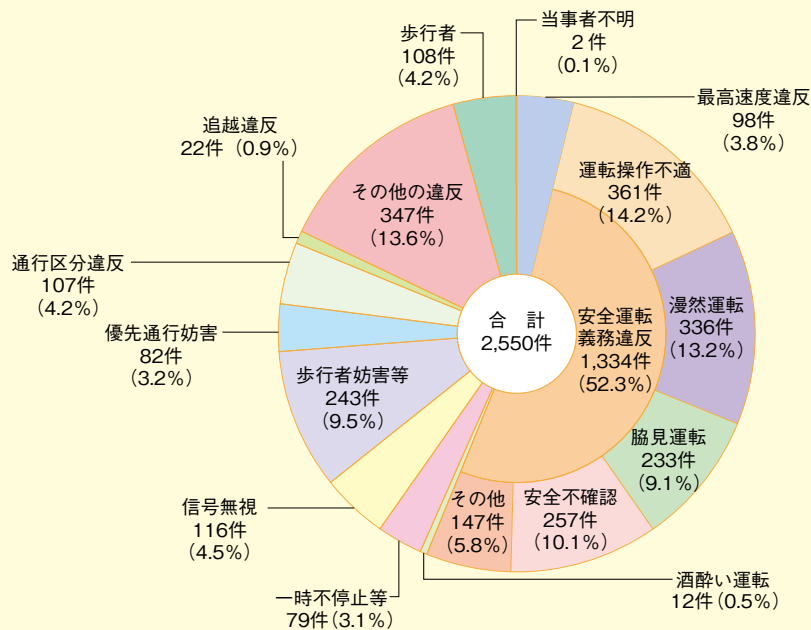
注 1 警察庁資料による。
 2 () 内は構成率である。

第1-22図 自動車、自動二輪車又は原動機付自転車運転者（第1当事者）の年齢層別免許保有者10万人当たり交通死亡事故発生件数の推移



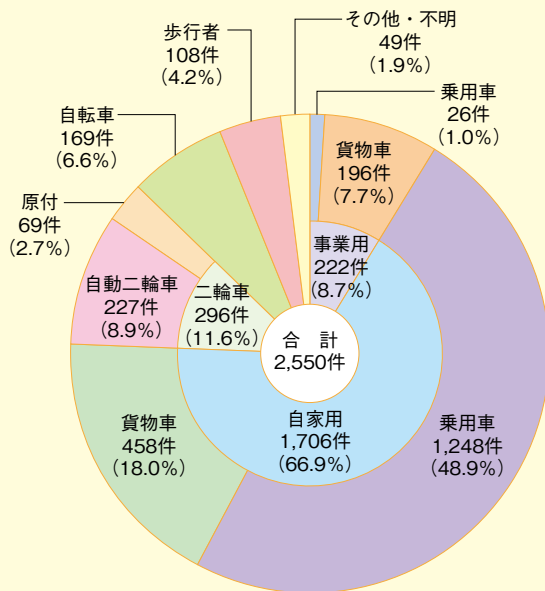
注 警察庁資料による。

第1-23図 法令違反別（第1当事者）交通死亡事故発生件数（令和4年）



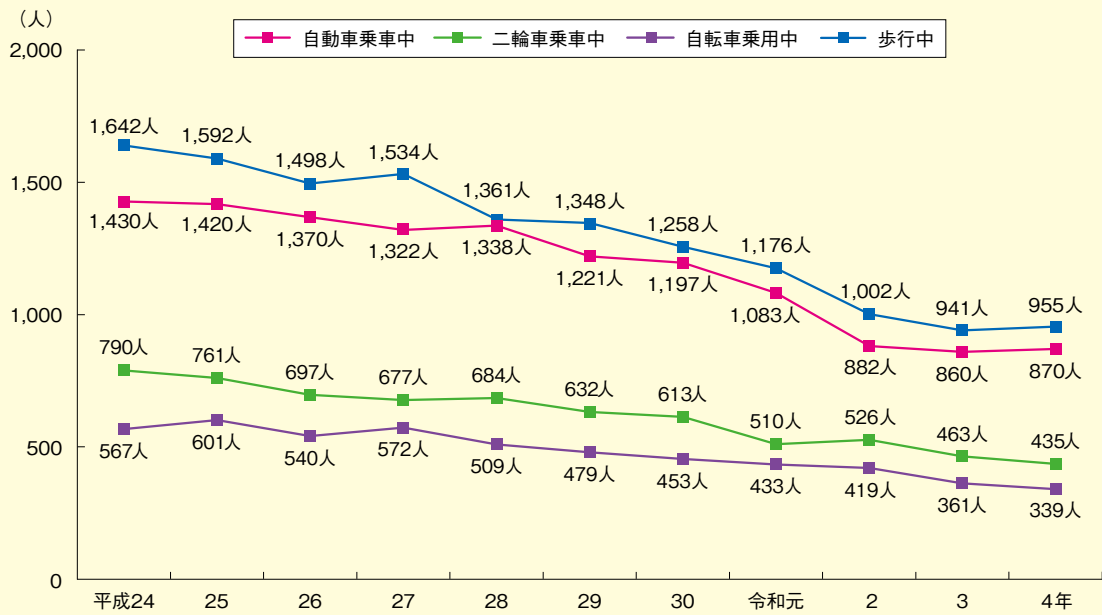
注 1 警察庁資料による。
 2 () 内は構成率である。

第1-24図 当事者別（第1当事者）交通死亡事故発生件数（令和4年）



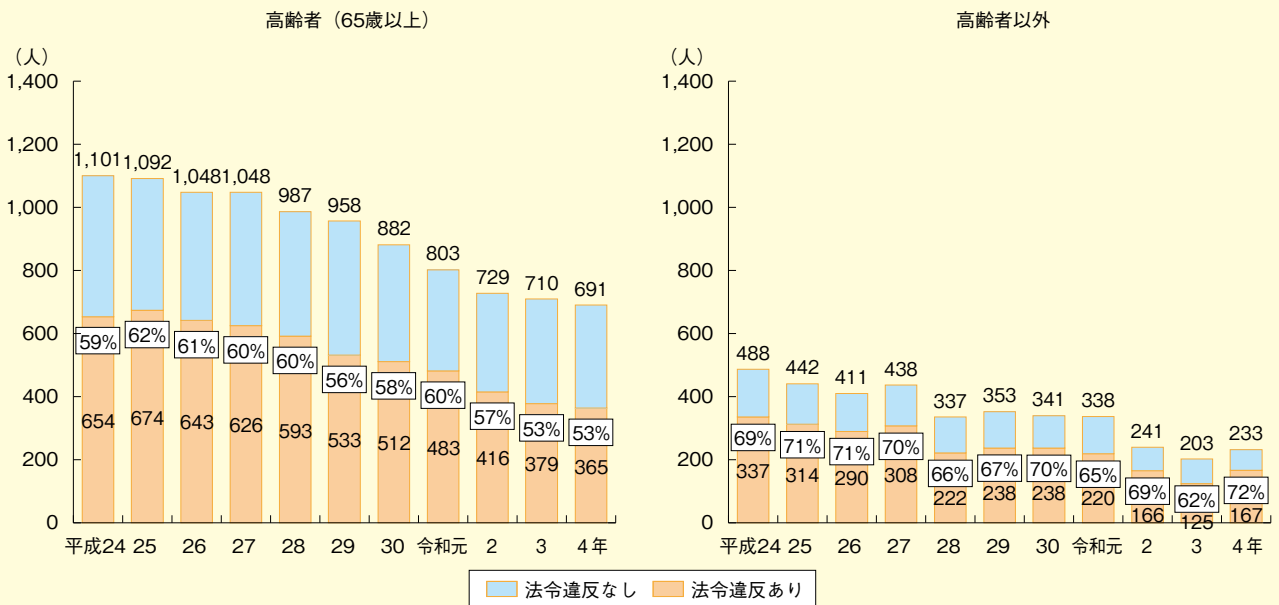
注 1 警察庁資料による。
 2 () 内は構成率である。

第 1-25 図 状態別交通事故死者数の推移



注 警察庁資料による。

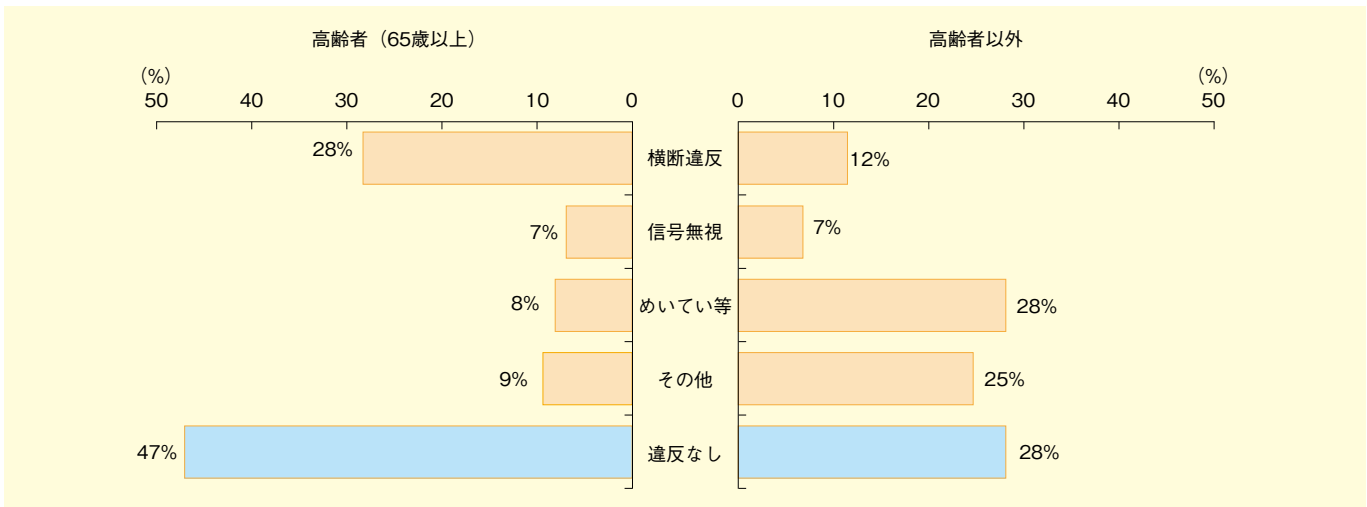
第 1-26 図 歩行中死者（第1・第2当事者）の法令違反状況の推移



注 1 警察庁資料による。

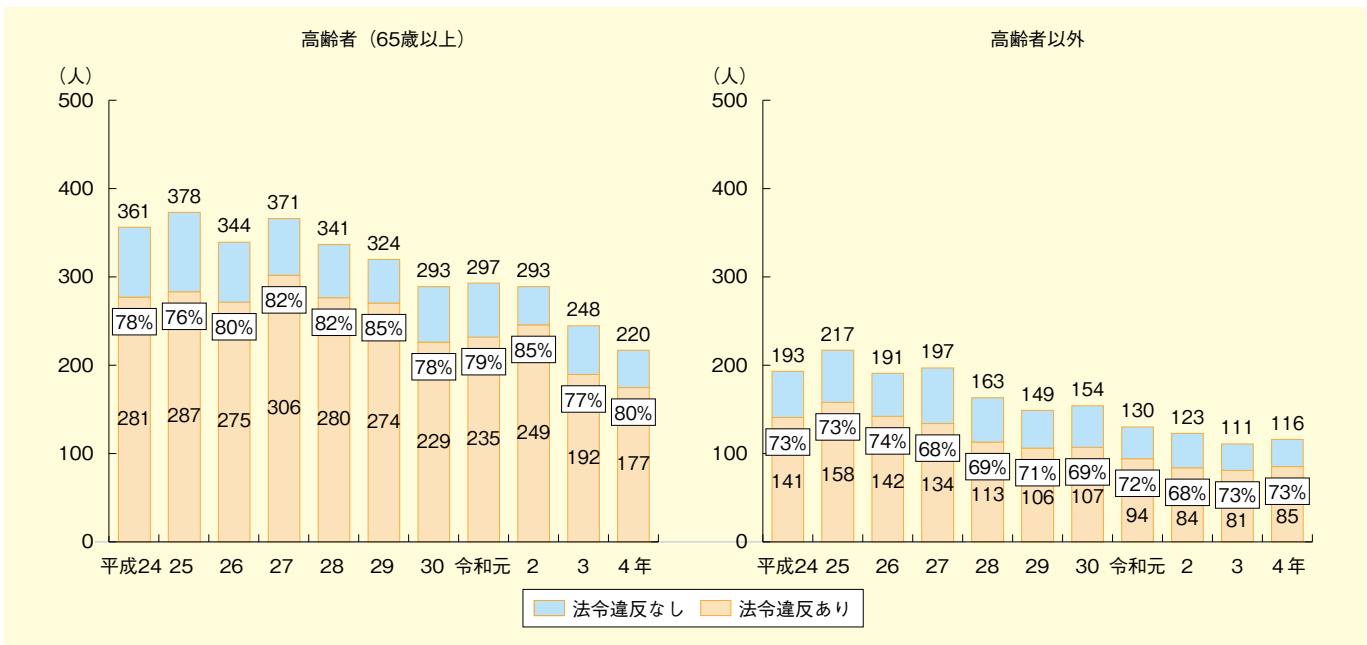
2 「法令違反あり」には、法令に規定のない「飛び出し（安全を確認しないで道路に飛び出したもの）」、「調査不能（違反種別が不明の場合）」等を含む。

第1-27図 歩行中死者（第1・第2当事者）の法令違反別比較（令和4年）



注 1 警察庁資料による。
 2 「横断違反」とは、横断歩道外横断、走行車両の直前直後横断等をいう。

第1-28図 自転車乗用中死者（第1・第2当事者）の法令違反状況の推移



注 1 警察庁資料による。
 2 「法令違反あり」には、「調査不能（違反種別が不明の場合）」等を含む。

(10)飲酒運転による交通事故発生状況（令和4年）

令和4年中の自動車等の運転者（第1当事者）の飲酒運転による交通事故発生件数及び交通死亡事故発生件数は、ともに減少した。飲酒運転による死亡事故は、平成14年以降、累次の飲酒運転の厳罰化、飲酒運転根絶の社会的気運の高まりにより大幅に減少してきたが、近年はその減少幅が縮小している（第1-29図）。

(11)シートベルト着用有無別の交通事故死者数（令和4年）

令和4年中の自動車乗車中の交通事故死者数をシートベルト着用の有無別にみると、非着用の全体に占める割合は約4割で前年とほぼ同水準だった。これまでシートベルト着用者率の向上が自動車乗車中の死者数の減少に大きく寄与していたが、近年はシートベルト着用者率（自動車乗車中死傷者に占めるシートベルト着用の死傷者の割合）が伸び悩んでいる。4年中のシートベルト着用者率は94.8%にとどまっており、自動車乗車中の交通事故死者数をシートベルト着用有無別にみると、シートベルト着用者数はシートベルト非着

用者数の約1.5倍になっているが、4年中のシートベルト着用有無別の致死率をみると、非着用の致死率は着用の14.4倍と高くなっている（第1-30図、第1-31図及び第1-32図）。

(12)チャイルドシート使用の有無別死傷者数

令和4年中の6歳未満幼児の自動車同乗中の死者数及び重傷者数は、第1-33図のとおりである。

チャイルドシートの使用者率及び6歳未満幼児の自動車同乗中の致死率は、ほぼ横ばいで推移しており、6歳未満幼児の自動車同乗中の死亡重傷率も、年により増減はあるものの、ほぼ横ばいで推移している（第1-34図）。

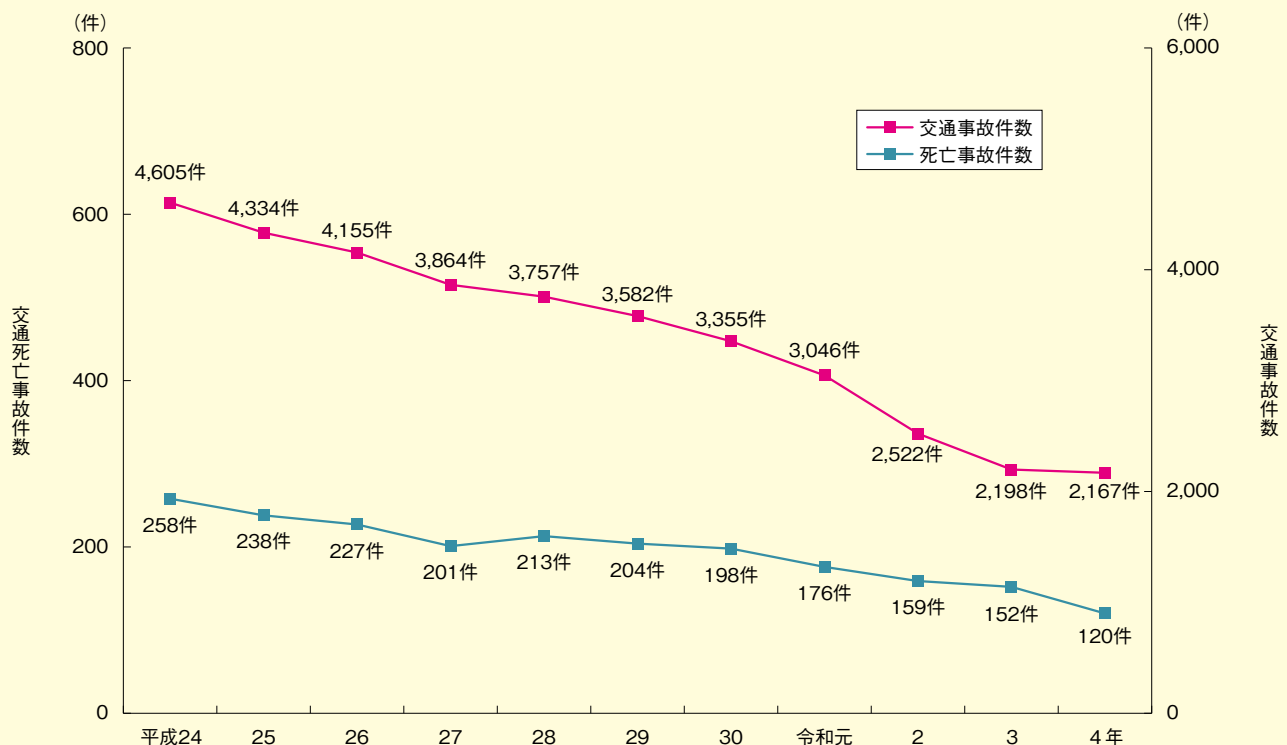
令和4年中のチャイルドシート使用有無別の死亡重傷率をみると、不使用は使用の2.3倍、致死率をみると、不使用は使用の15.9倍となる（第1-35図）。

3 高速道路における交通事故発生状況**(1)概況**

令和4年中の高速道路（高速自動車国道法（昭32法79）第4条第1項に規定する高速自動車国

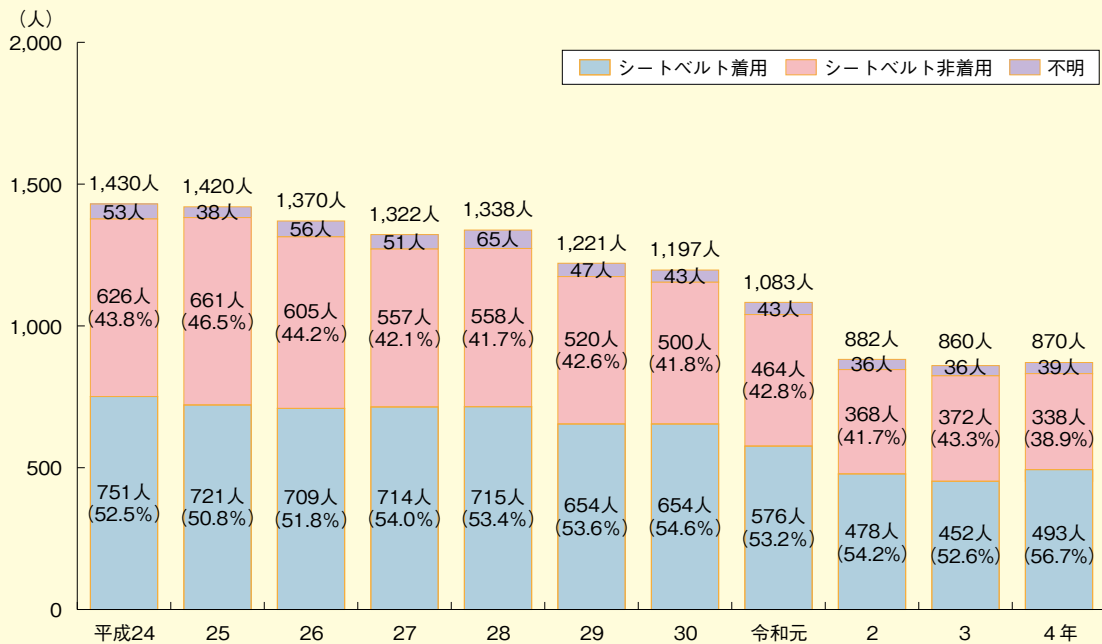
第1-29図

自動車、自動二輪車又は原動機付自転車運転者（第1当事者）の飲酒運転による交通事故発生件数及び交通死亡事故件数の推移



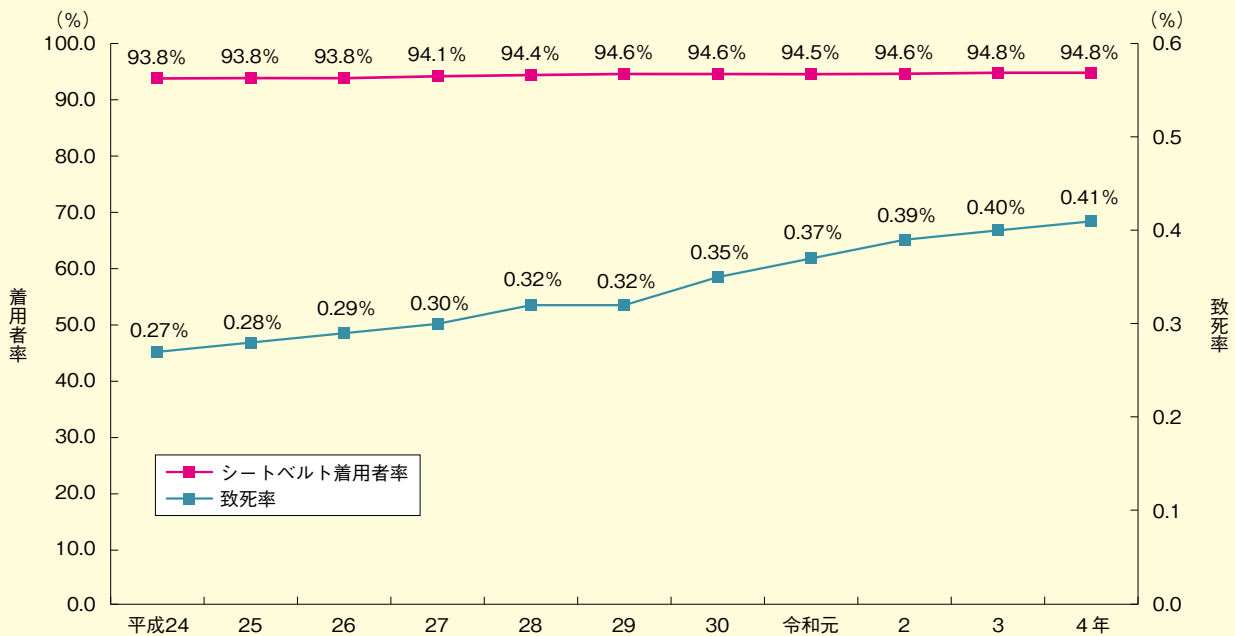
注 警察庁資料による。

第1-30図 自動車乗車中の交通事故におけるシートベルト着用有無別死者数の推移



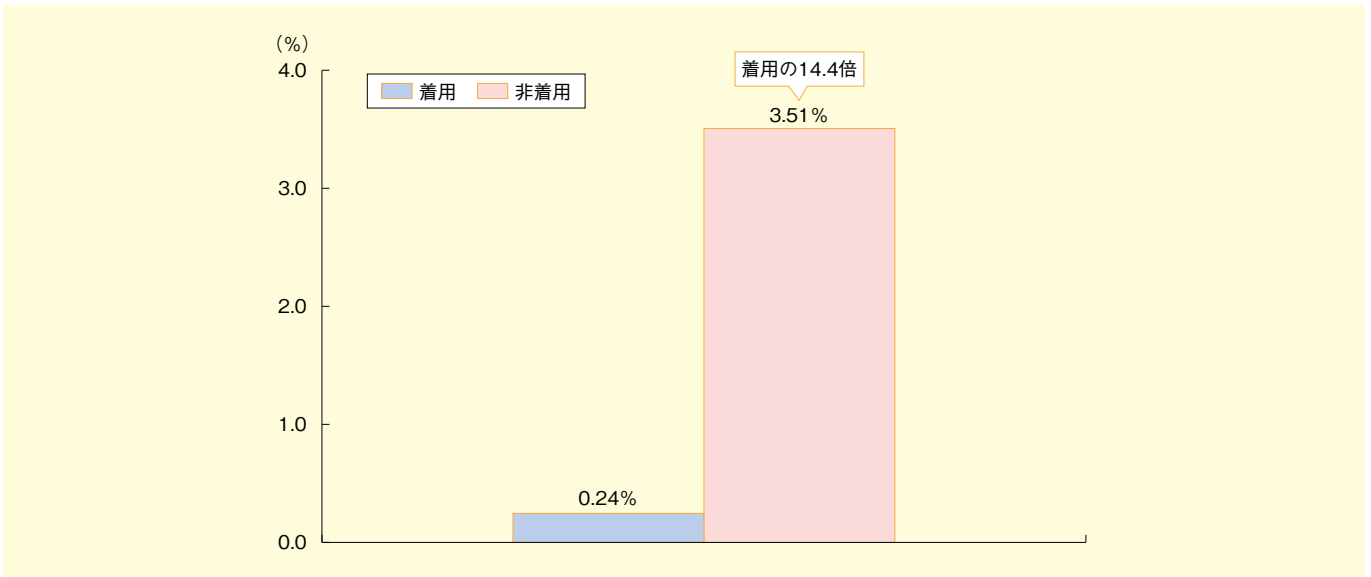
注 1 警察庁資料による。
 2 () 内は構成率である。

第1-31図 自動車乗車中の交通事故におけるシートベルト着用者率及び致死率の推移

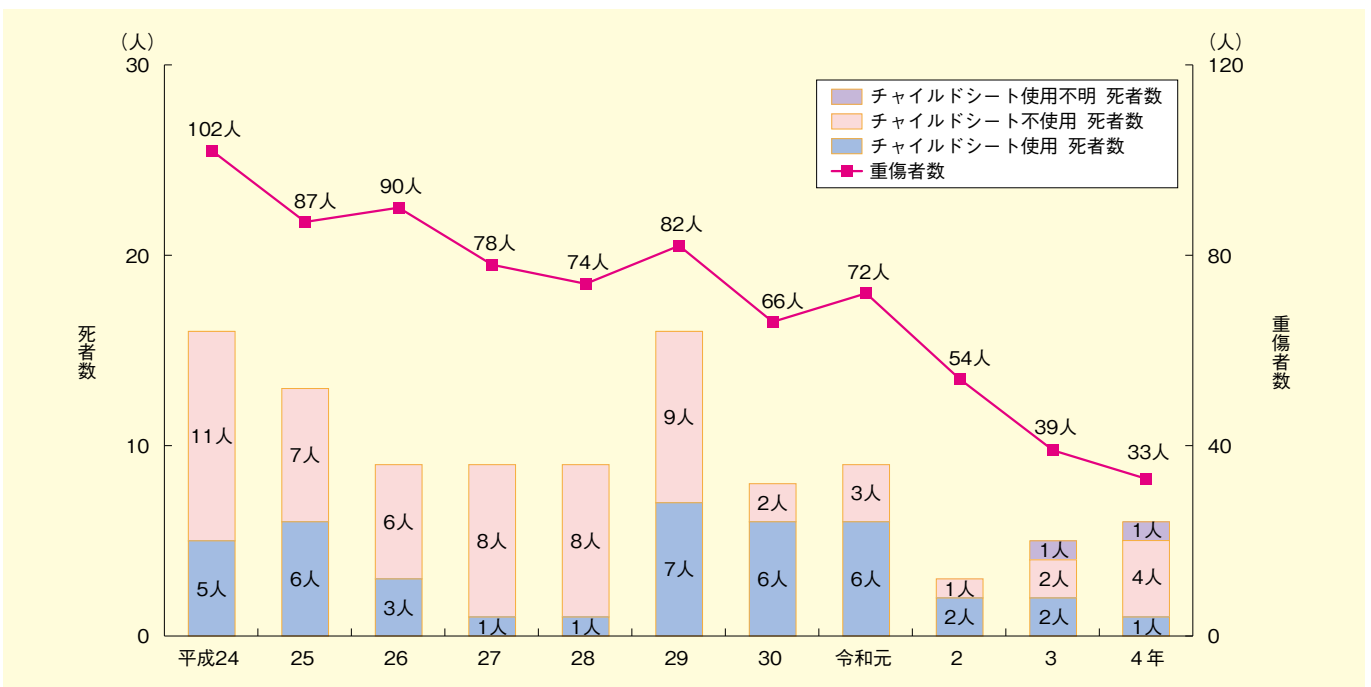


注 1 警察庁資料による。
 2 シートベルト着用者率 = シートベルト着用死傷者数 (自動車乗車中) ÷ 死傷者数 (自動車乗車中) × 100
 3 致死率 = 死者数 (自動車乗車中) ÷ 死傷者数 (自動車乗車中) × 100

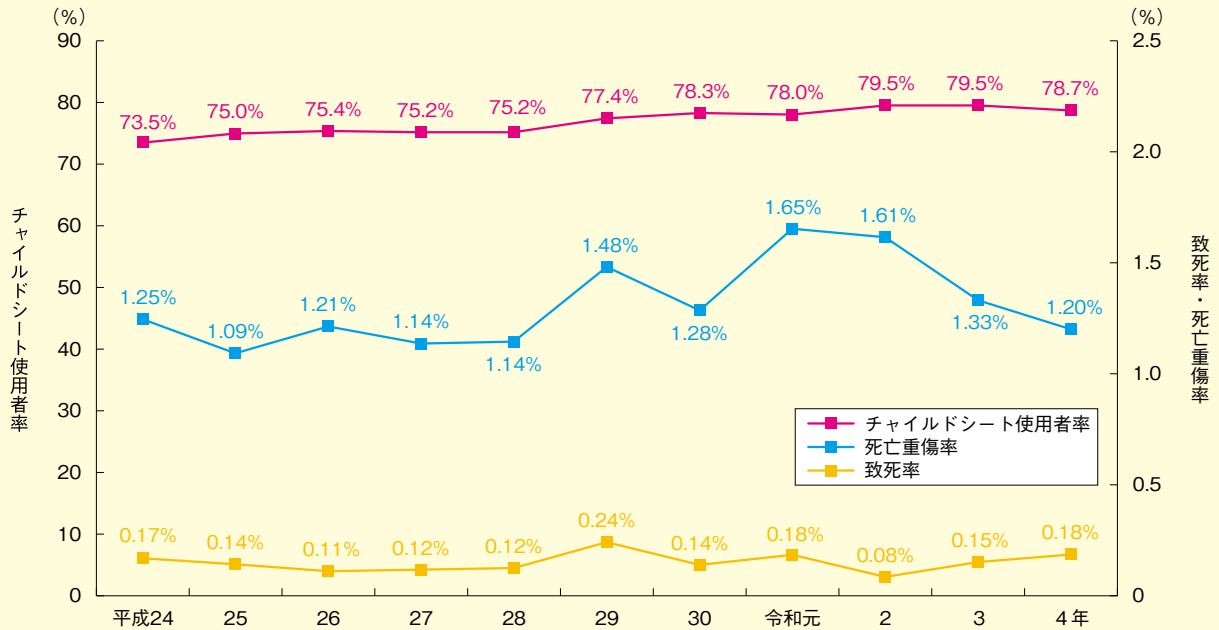
第1-32図 自動車乗車中の交通事故におけるシートベルト着用有無別致死率（令和4年）



第1-33図 自動車同乗中の交通事故におけるチャイルドシート使用有無別6歳未満死者数及び6歳未満重傷者数の推移

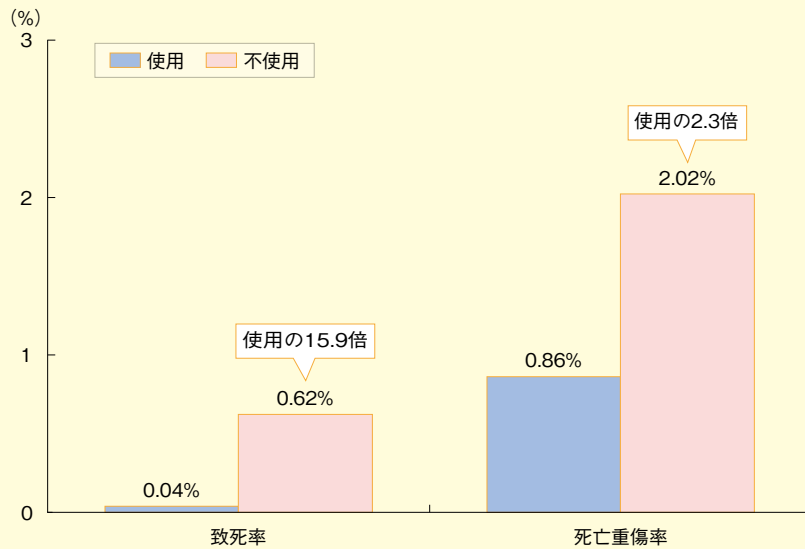


第1-34図 自動車同乗中の交通事故における6歳未満チャイルドシート使用者率、致死率及び死亡重傷率の推移



- 注 1 警察庁資料による。
 2 $\text{チャイルドシート使用者率} = \frac{\text{チャイルドシート着用死傷者数 (6歳未満自動車同乗中)}}{\text{死傷者数 (6歳未満自動車同乗中)}} \times 100$
 3 $\text{致死率} = \frac{\text{死者数 (6歳未満自動車同乗中)}}{\text{死傷者数 (6歳未満自動車同乗中)}} \times 100$
 4 $\text{死亡重傷率} = \frac{\text{死者数 (6歳未満自動車同乗中)} + \text{重傷者数 (6歳未満自動車同乗中)}}{\text{死傷者数 (6歳未満自動車同乗中)}} \times 100$

第1-35図 自動車同乗中におけるチャイルドシート使用有無別6歳未満致死率及び6歳未満死亡重傷率 (令和4年)



- 注 1 警察庁資料による。
 2 $\text{致死率} = \frac{\text{死者数 (6歳未満自動車同乗中)}}{\text{死傷者数 (6歳未満自動車同乗中)}} \times 100$
 3 $\text{死亡重傷率} = \frac{\text{死者数 (6歳未満自動車同乗中)} + \text{重傷者数 (6歳未満自動車同乗中)}}{\text{死傷者数 (6歳未満自動車同乗中)}} \times 100$

道及び道路交通法（昭35法105）第110条第1項の規定により国家公安委員会が指定する自動車専用道路をいう。以下同じ。）における交通事故発生件数、死者数及び負傷者数は、第1-36図のとおりである。

前年と比べると、交通事故発生件数及び負傷者数は増加し、死者数も約1割増加した。

(2)死亡事故率

高速道路は、歩行者や自転車の通行がなく、原則として平面交差がないものの、高速走行となるため、わずかな運転ミスが交通事故に結びつきやすく、また、事故が発生した場合の被害も大きくなり、関係車両や死者が多数に及ぶ重大事故に発展することが多い。そのため、令和4年中の死亡事故率（交通事故発生件数のうち交通死亡事故の割合）を高速道路と一般道路に分けてみると、高速道路における死亡事故率（2.4%）は、一般道路における死亡事故率（0.8%）に比べ約3倍となっている。

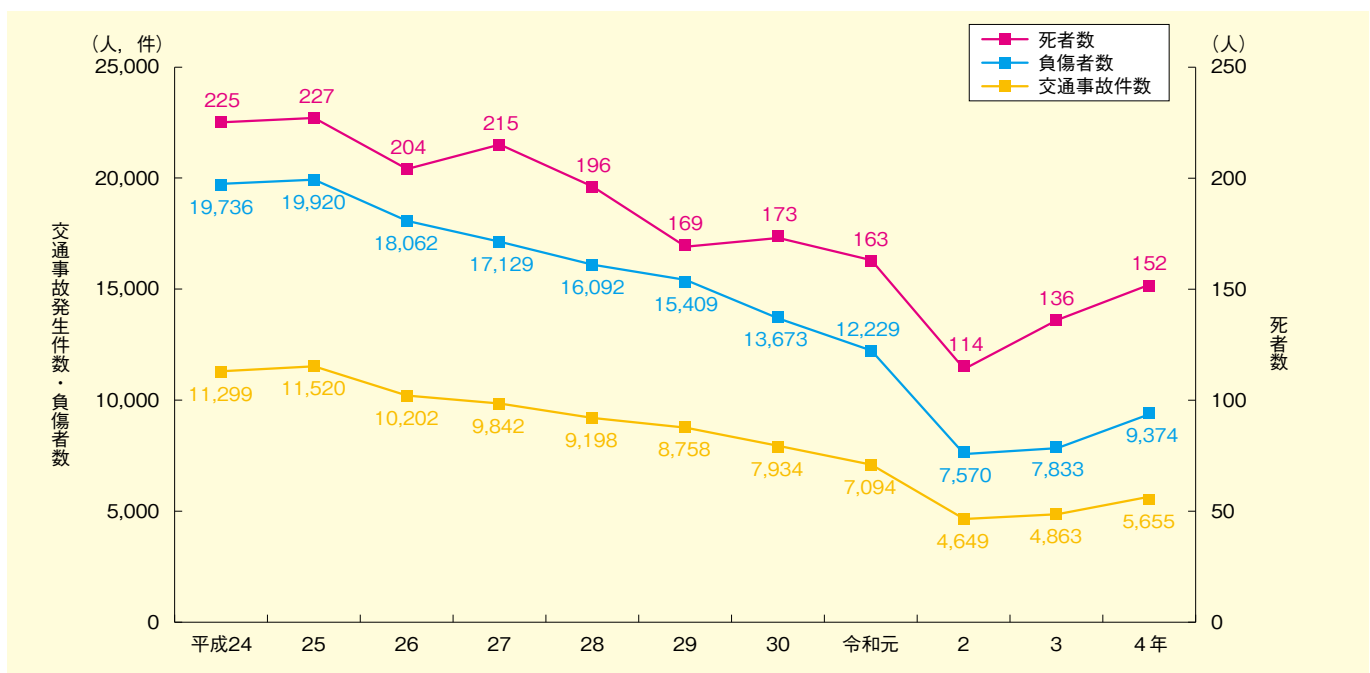
(3)事故類型別及び法令違反別発生状況

令和4年中の高速道路における事故類型別交通事故発生状況をみると、車両相互の事故の割合が最も高く、中でも追突が多い。次いで高いのが車両単独事故の割合で、これは一般道路と比較しても高くなっており、防護柵等への衝突が最も多く、次いで分離帯等への衝突が多くなっている。また、法令違反別発生状況をみると、安全運転義務違反が約9割を占めており、その内容は前方不注意、動静不注意、安全不確認の順となっている（第1-37図）。

(4)昼夜別交通事故発生状況

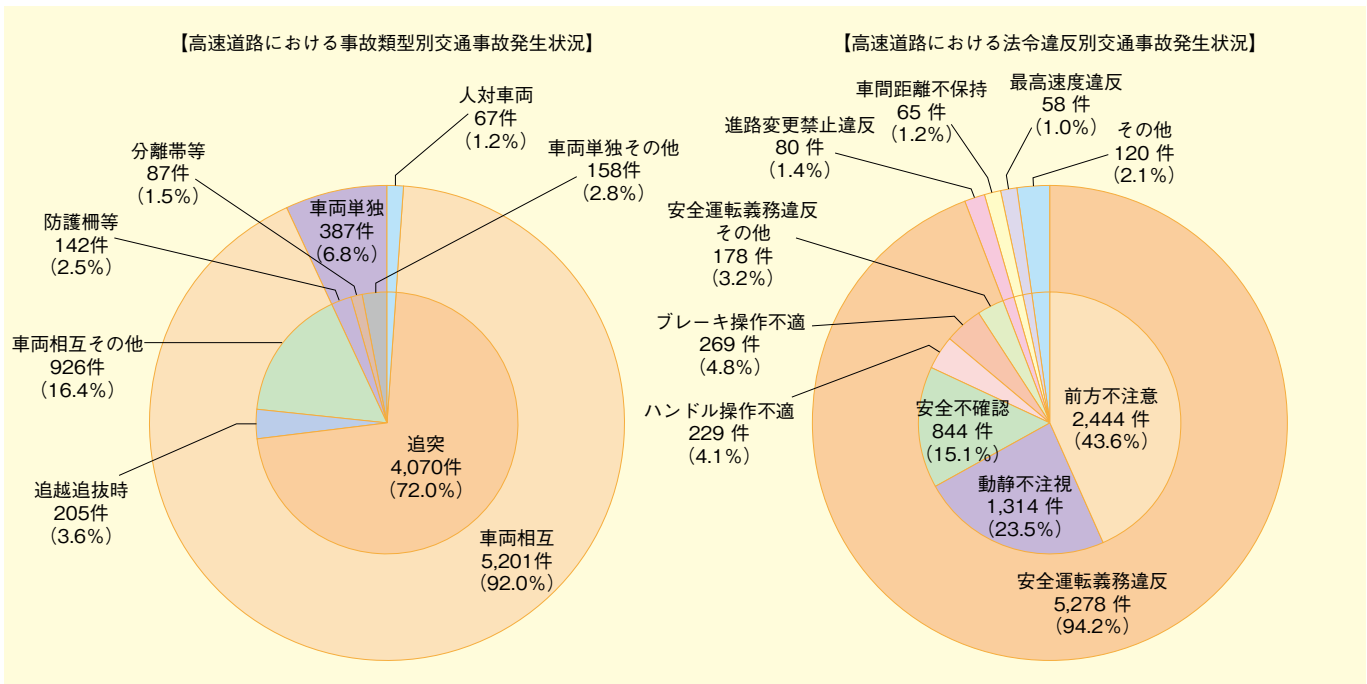
令和4年中の高速道路における昼夜別交通事故発生状況をみると、交通事故全体では昼間の発生が夜間の発生の約3倍となっている。交通死亡事故でも、昼間の発生が夜間の発生より多いが、死亡事故率では夜間が昼間を上回っている（第1-38図）。

第1-36図 高速道路における交通事故発生件数、死者数及び負傷者数の推移



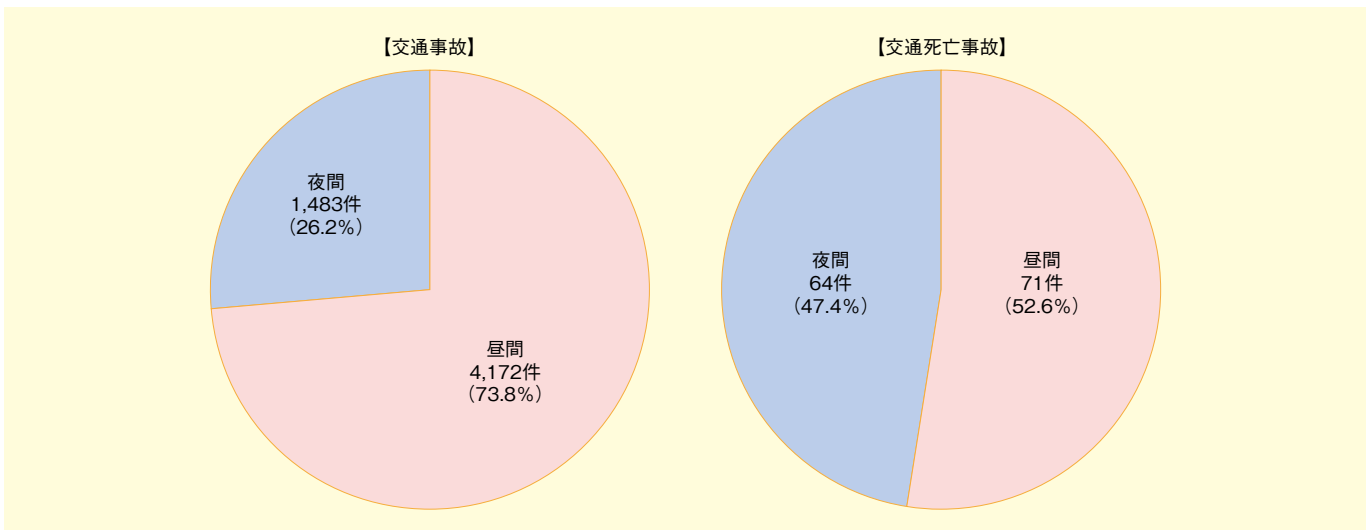
注 警察庁資料による。

第1-37図 高速道路における事故類型別及び法令違反別交通事故発生件数（令和4年）



注 1 警察庁資料による。
2 ()内は構成率である。

第1-38図 高速道路における昼夜別交通事故発生状況



注 1 警察庁資料による。
2 昼夜別の「昼間」とは、日の出から日没までの間をいい、「夜間」とは、日没から日の出までの間をいう。
3 日の出及び日没の時刻は、各日ごとの各都道府県の都道府県庁所在地（北海道は各方面本部所在地を含む。）の国立天文台天文情報センター暦計算室の計算による日の出入り時刻による。
4 ()内は構成率である。