

第 1 編

陸上交通



第1章 道路交通事故の動向

第1節 道路交通事故の長期的推移

道路交通事故（人身事故に限る。）の長期的推移をみると、戦後、昭和20年代後半から40年代半ば頃までは、交通事故死者数及び負傷者数ともに著しく増大しており、26年から45年までに交通事故負傷者数は3万1,274人から98万1,096人（31.4倍）へ、死者数は4,429人から1万6,765人（3.8倍）へと増加している（第1-1図）。

これは、車社会化の急速な進展に対して、道路整備、信号機、道路標識等の交通安全施設が不足していたことはもとより、車両の安全性を確保するための技術が未発達であったことや、交通社会の変化に対する人々の意識が遅れていたことなど、社会の体制が十分に整っていなかったことが要因であったと考えることができる。

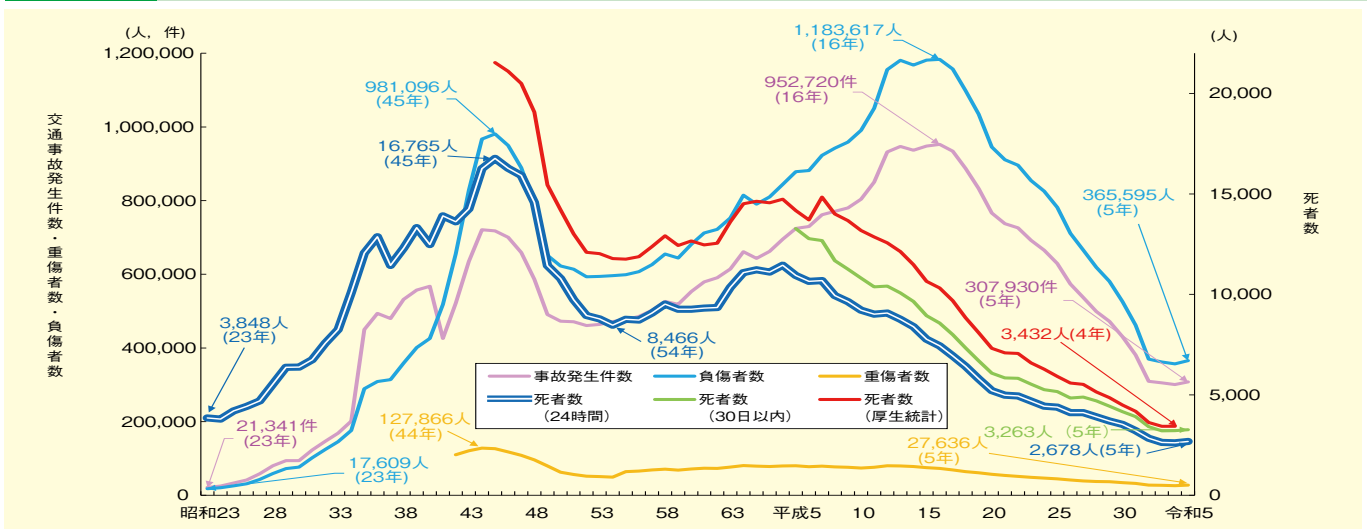
このため、交通安全の確保は焦眉の社会問題となり、昭和45年に交通安全対策基本法が制定され、国を挙げての交通安全対策が進められた。

同法では、交通の安全に関する総合的かつ長期的な施策の大綱である交通安全基本計画の作成について定めており、昭和46年度の第1次交通安全基本計画から始まり、その後5年ごとに作成され、令和3年には、3年度から7年度までの5年間を計画期間とする第11次計画が策定された。

各計画では、それぞれ達成すべき目標を掲げ、交通安全に関する施策を強力に推進してきた結果、令和4年の交通事故死者数は2,610人となり、過去最悪であった昭和45年の1万6,765人の約6分の1とすることができたが、令和5年の交通事故死者数は2,678人となり、平成27年以来8年ぶりに増加した。

また、重傷者数についても、令和5年は2万7,636人であり、平成12年の8万105人から漸減傾向にあったものの、同年以来23年ぶりに増加した（第1-1表、第1-1図）。

第1-1図 道路交通事故による交通事故発生件数、死者数、重傷者数及び負傷者数の推移



注 1 警察庁資料による。
 2 「死者数（24時間）」とは、交通事故によって、発生から24時間以内に死亡した人数をいう。
 3 「死者数（30日以内）」とは、交通事故によって、発生から30日以内（交通事故発生日を初日とする。）に死亡した人数をいう。
 4 「死者数（厚生統計）」は、警察庁が厚生労働省統計資料「人口動態統計」に基づき作成したものであり、当該年に死亡した者のうち原因が交通事故によるもの（事故発生後1年を超えて死亡した者及び後遺症により死亡した者を除く。）をいう。
 なお、平成6年以前は、自動車事故とされた者を、平成7年以降は、陸上の交通事故とされた者から道路上の交通事故ではないと判断される者を除いた数を計上している。
 5 「重傷者数」とは、交通事故によって負傷し、1箇月（30日）以上の治療を要する者の人数をいう。
 6 昭和41年以降の交通事故発生件数は、物損事故を含まない。
 7 死者数（24時間）、負傷者数及び交通事故発生件数は、昭和46年以前は、沖縄県を含まない。

第1-1表 交通安全基本計画の目標値と実数値

第1次交通安全基本計画（昭和46年度～昭和50年度）				
昭和50年の歩行者推計死者約8,000人を半減				
昭和46年	昭和47年	昭和48年	昭和49年	昭和50年
5,761人	5,689人	5,376人	4,140人	3,732人
第2次交通安全基本計画（昭和51年度～昭和55年度）				
過去の最高であった昭和45年の交通事故死者数16,765人の半減				
昭和51年	昭和52年	昭和53年	昭和54年	昭和55年
9,734人	8,945人	8,783人	8,466人	8,760人
第3次交通安全基本計画（昭和56年度～昭和60年度）				
昭和60年までに年間の死者数を8,000人以下にする。				
昭和56年	昭和57年	昭和58年	昭和59年	昭和60年
8,719人	9,073人	9,520人	9,262人	9,261人
第4次交通安全基本計画（昭和61年度～平成2年度）				
平成2年までに年間の死者数を8,000人以下にする。				
昭和61年	昭和62年	昭和63年	平成元年	平成2年
9,317人	9,347人	10,344人	11,086人	11,227人
第5次交通安全基本計画（平成3年度～平成7年度）				
平成7年の死者数を年間1万人以下とする。				
平成3年	平成4年	平成5年	平成6年	平成7年
11,109人	11,452人	10,945人	10,653人	10,684人
第6次交通安全基本計画（平成8年度～平成12年度）				
年間の交通事故死者を平成9年までに1万人以下とし、さらに、平成12年までに9,000人以下とする。				
平成8年	平成9年	平成10年	平成11年	平成12年
9,943人	9,642人	9,214人	9,012人	9,073人
第7次交通安全基本計画（平成13年度～平成17年度）				
平成17年までに、年間の24時間死者数を交通安全対策基本法施行以降の最低であった昭和54年の8,466人以下とする。				
平成13年	平成14年	平成15年	平成16年	平成17年
8,757人	8,396人	7,768人	7,436人	6,937人
第8次交通安全基本計画（平成18年度～平成22年度）				
平成22年までに、年間の24時間死者数を5,500人以下にする。平成22年までに、年間の死傷者数を100万人以下にする。				
平成18年	平成19年	平成20年	平成21年	平成22年
6,415人	5,796人	5,209人	4,979人	4,948人
1,104,979人	1,040,448人	950,912人	916,194人	901,245人
第9次交通安全基本計画（平成23年度～平成27年度）				
平成27年までに、年間の24時間死者数を3,000人以下にする。平成27年までに、年間の死傷者数を70万人以下にする。				
平成23年	平成24年	平成25年	平成26年	平成27年
4,691人	4,438人	4,388人	4,113人	4,117人
859,304人	829,830人	785,880人	715,487人	670,140人
第10次交通安全基本計画（平成28年度～令和2年度）				
令和2年までに、年間の24時間死者数を2,500人以下にする。令和2年までに、年間の死傷者数を50万人以下にする。				
平成28年	平成29年	平成30年	令和元年	令和2年
3,904人	3,694人	3,532人	3,215人	2,839人
622,757人	584,544人	529,378人	464,990人	372,315人
第11次交通安全基本計画（令和3年度～令和7年度）				
令和7年までに、年間の24時間死者数を2,000人以下にする。令和7年までに、年間の重傷者数を22,000人以下にする。				
令和3年	令和4年	令和5年		
2,636人	2,610人	2,678人		
27,204人	26,027人	27,636人		

注 第1次計画の計画期間の実数値は、歩行中の交通事故死者数。

第8次から第10次計画の計画期間の実数値は、上段が年間の24時間死者数、下段が年間の死傷者数。

第11次計画期間の実数値は、上段が年間の24時間死者数、下段が年間の重傷者数。

死傷者数については、第1次及び第2次計画に基づく諸対策により、昭和45年の99万7,861人から52年には60万2,156人に減少し、その後、増勢になるものの、ピークに達した平成16年の119万1,053人と比較すると、令和5年の死傷者数は36万8,273人であり、約3分の1まで減少している(第1-2図)。

死傷者数を人口10万人当たりで見ると、昭和45年の962.1人から一旦急激に減少したものの、50年代から増勢に転じ、平成13年に934.7人となった。その後、減少に転じ、令和5年には294.7人となった。次に、自動車保有台数1万台当たりで見ると、昭和43年からほぼ一貫して減少を続け、平成3年には130.6人までに減少し、その後、横ばい又は微減傾向となり、令和5年には44.3人となった。死者数を人口10万人当たりで見ると、昭和45年まで年とともに増加し、同年には16.2人となったが、46年以降は減少に転じ、平成に入り一時増加したものの、令和5年には2.1人となっ

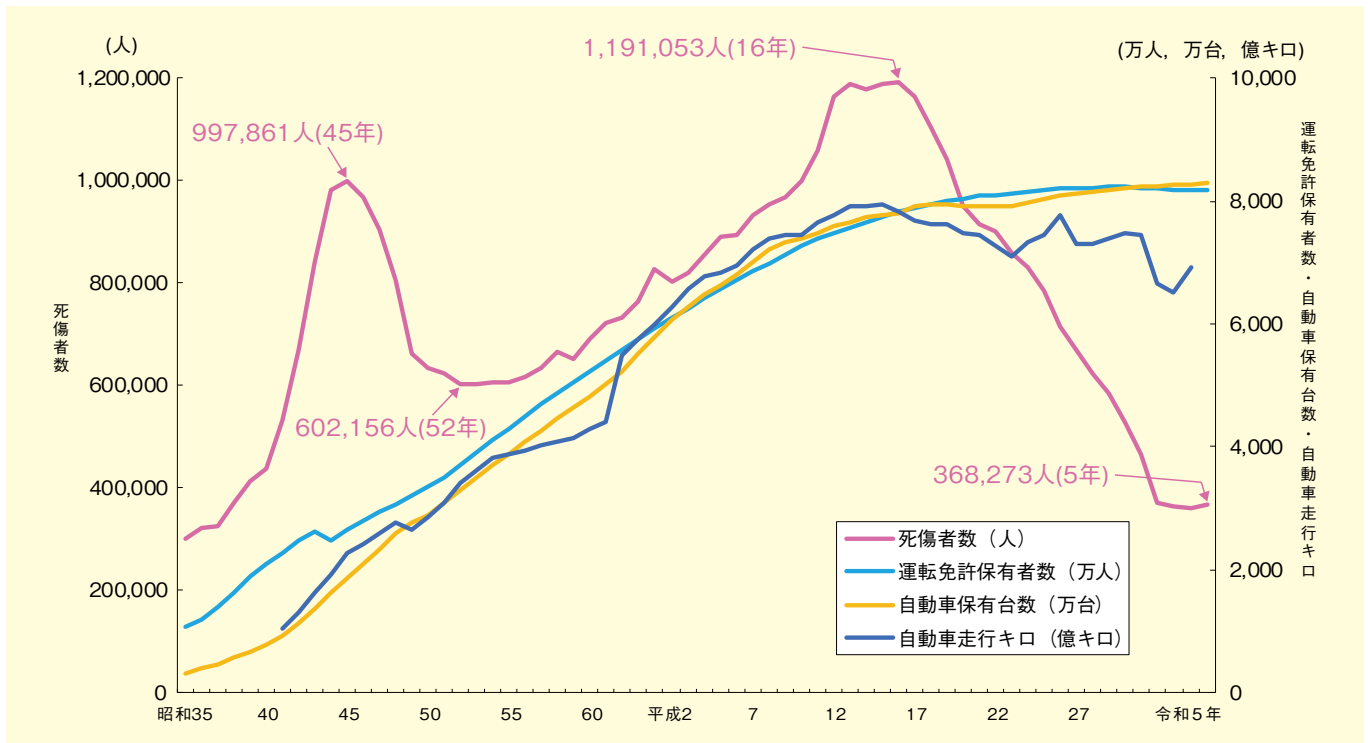
た。次に、自動車保有台数1万台当たり、自動車1億走行キロ当たりで見ると、昭和50年代半ばまで順調に減少してきた後は、漸減傾向が続いている(第1-3図)。

なお、本白書における交通事故統計の数値は、原則として警察庁の交通統計による数値であり、交通事故死者数は、24時間死者数である。

このほかに、交通事故発生後30日以内に死亡した者(30日以内死者)の数を集計したものがあり、令和5年は3,263人となっている(参考-3参照)。

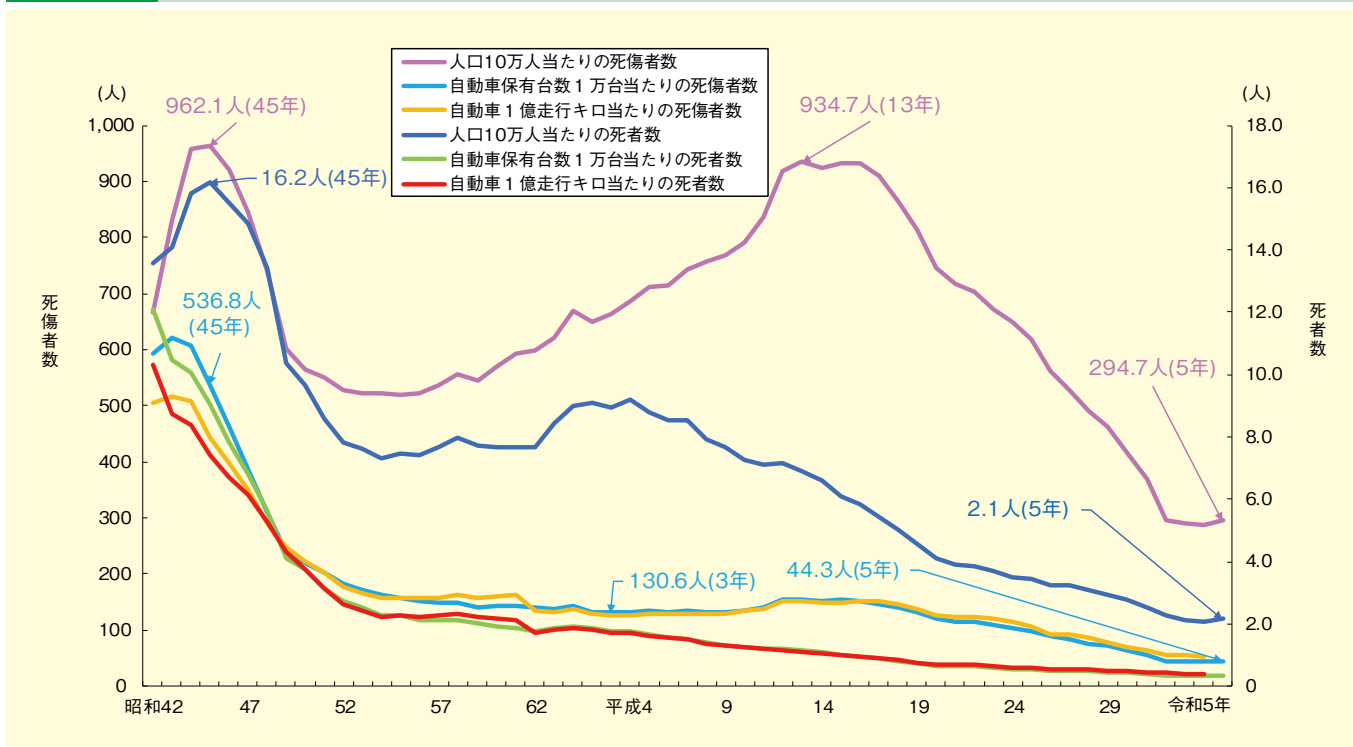
さらに、交通事故を原死因とする死亡者(事故発生後1年を超えて死亡した者及び後遺症により死亡した者を除く。)を計上している厚生労働省の人口動態統計について、警察庁では、陸上交通事故死亡者数から、明らかに道路上の交通事故ではないと判断された者を除いた数を「厚生統計の死者」として計上しており、令和4年は3,432人となっている(第1-1図)。

第1-2図 死傷者数、運転免許保有者数、自動車保有台数及び自動車走行キロの推移



- 注 1 死傷者数は警察庁資料による。
 2 運転免許保有者数は警察庁資料により、各年12月末現在の値である。
 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（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5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5年中の道路交通事故の状況

1 概況

令和5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7,091件(2.4%)、死者数は68人(2.6%)、負傷者数は8,994人(2.5%)増加し(死傷者数は9,062人(2.5%)増加)、負傷者数のうち、重傷者数については1,609人(6.2%)、軽傷者数については7,385人(2.2%)増加した。

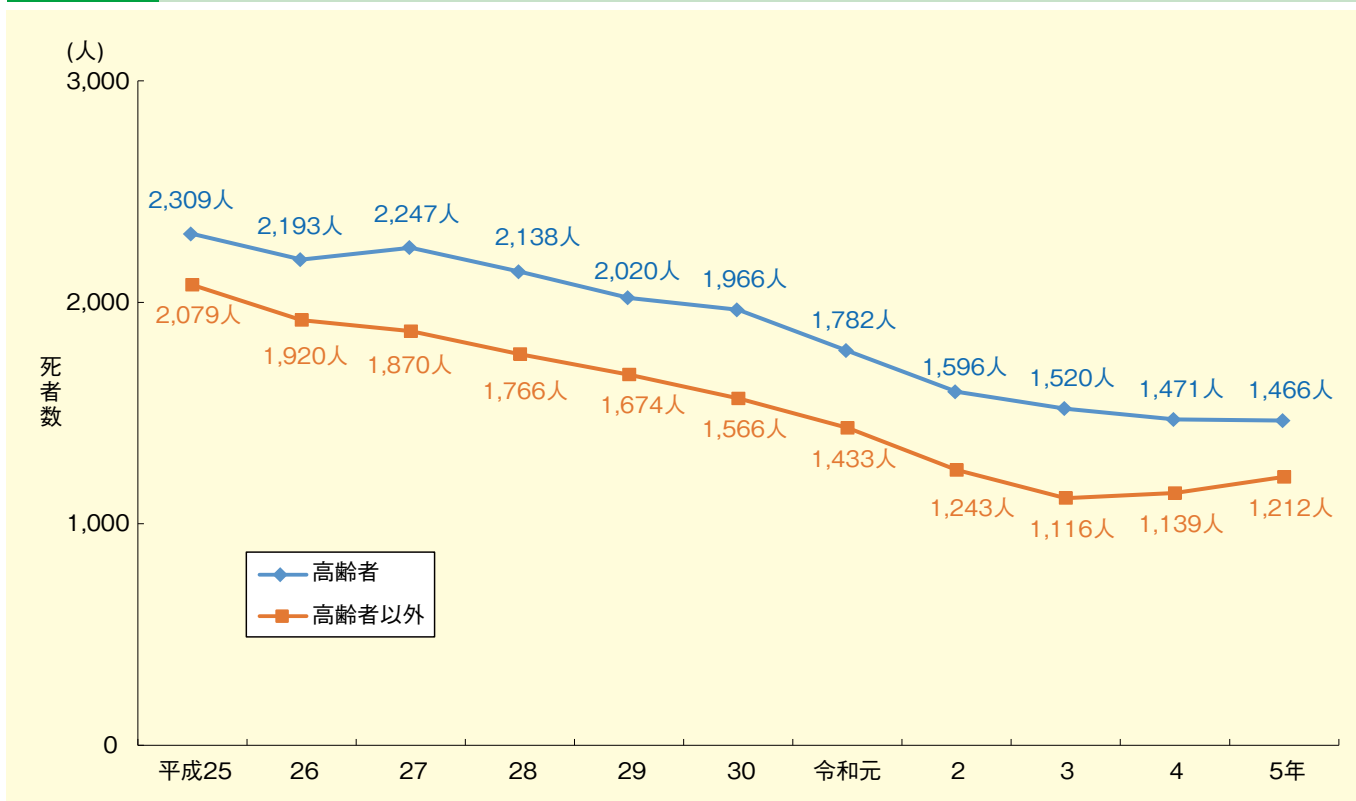
交通事故発生件数及び負傷者数は平成16年以来19年ぶりに増加したほか、死者数も平成27年

以来8年ぶりに増加した。

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1,466人であり、その占める割合は、54.7%と依然として高い(第1-4図及び第1-5図)。

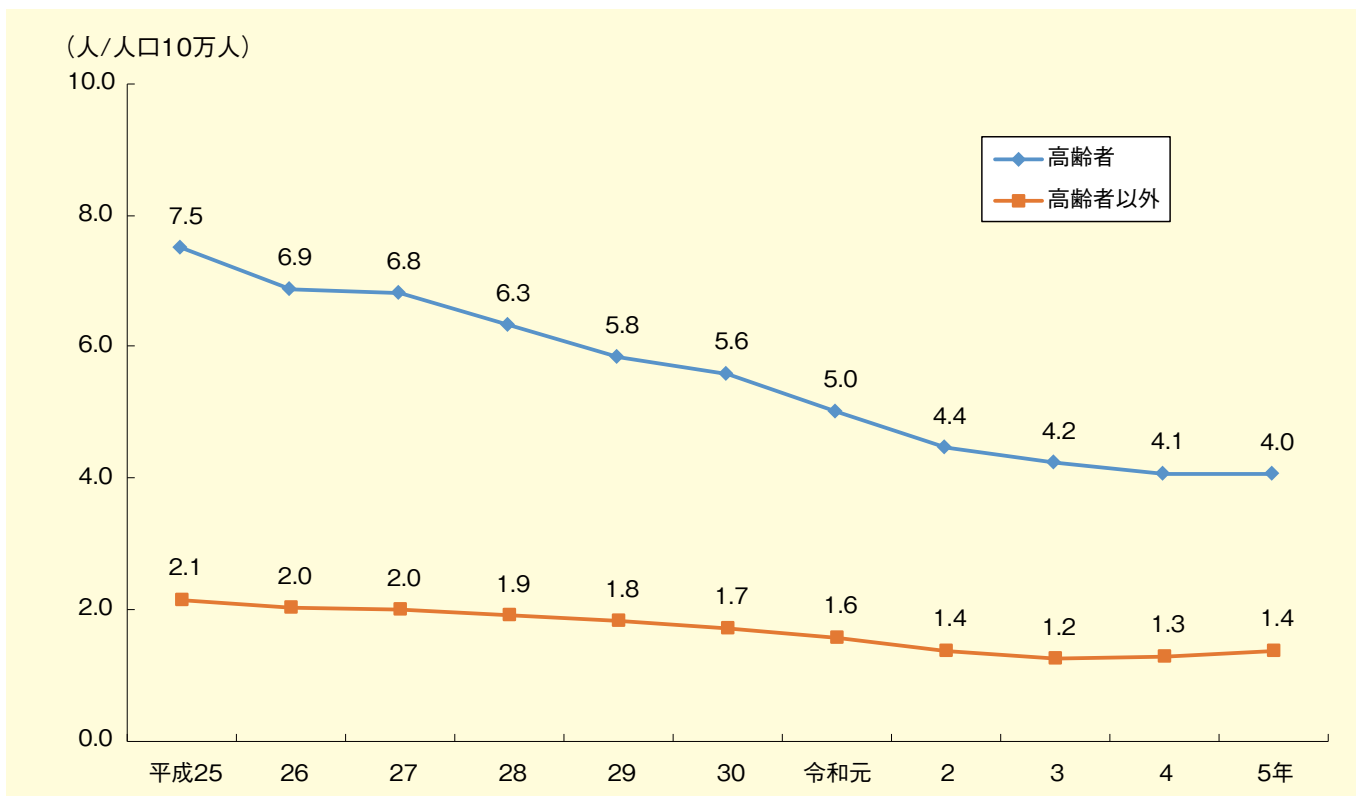
また、致死率については、近年上昇傾向にあるが、この背景には、他の年齢層に比べて致死率が約6倍高い高齢者の人口が増加している一方、その他の年齢層の人口は減少傾向にあることが挙げられる(第1-6図)。

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。

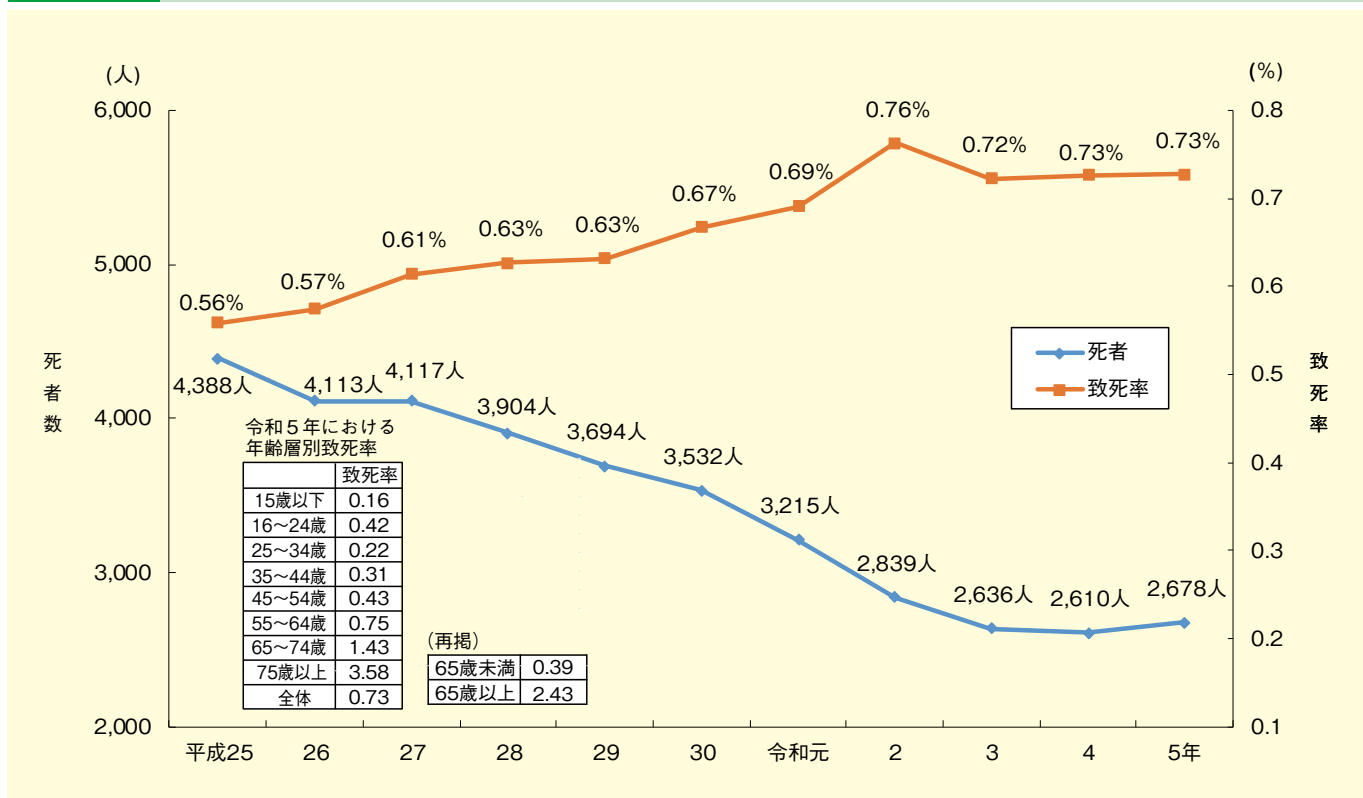
第1-5図 人口10万人当たり高齢者及び高齢者以外の交通事故死者数の推移



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（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（平成27年は「年齢不詳の人口をあん分した人口」、令和2年は「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5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（「人対車両その他」を除く。）、この3類型を合わせると全体の約6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、令和4年まではいずれも減少傾向にあったが、令和5年は正面衝突等、右左折時衝突（「人対車両その他」を除く。）で増加した（第1-8図）。

また、令和5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）。

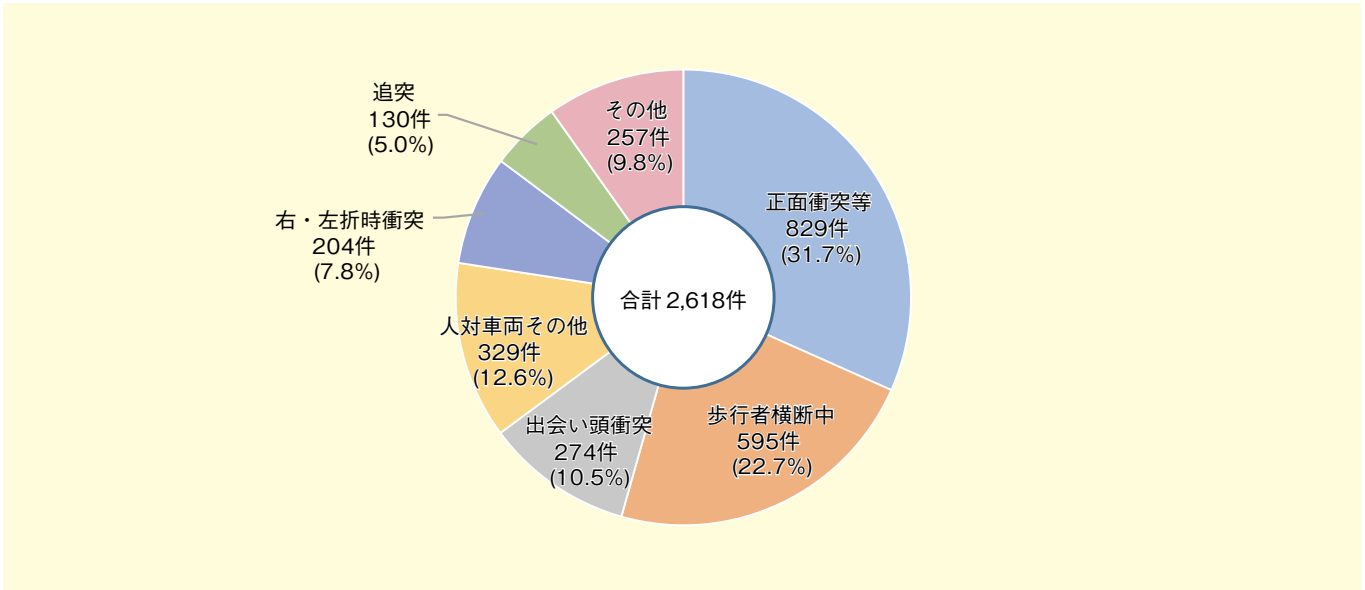
(2) 状態別交通事故死者数及び重傷者数

令和5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が、令和5年中は前年と比較して自動車乗車中以外は増加した（第1-12図）。

また、令和5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）。

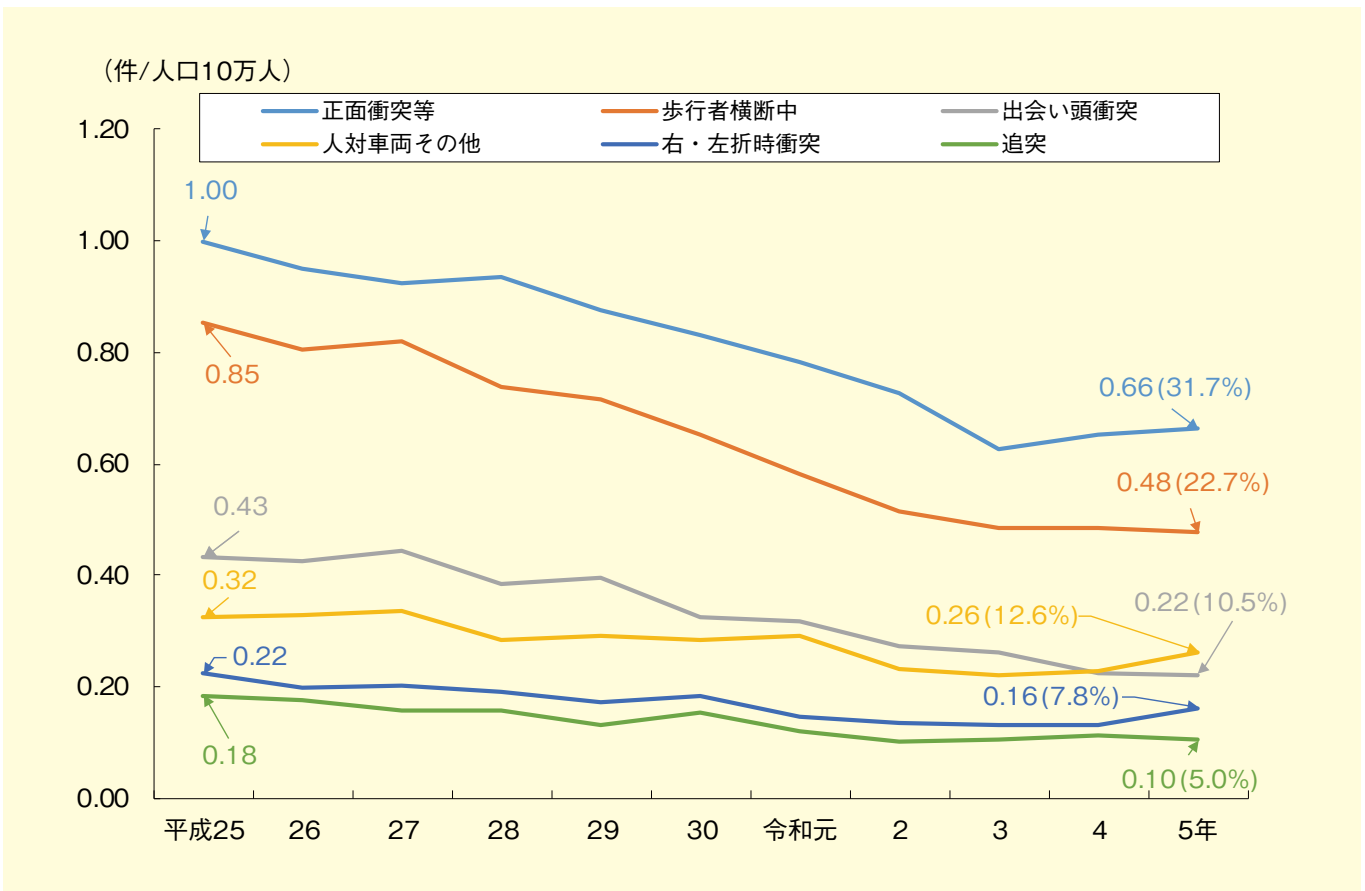
*正面衝突等
 事故原因が類似する正面衝突、路外逸脱、工作物衝突をまとめたもの。

第1-7図 事故類型別交通死亡事故発生件数（令和5年）



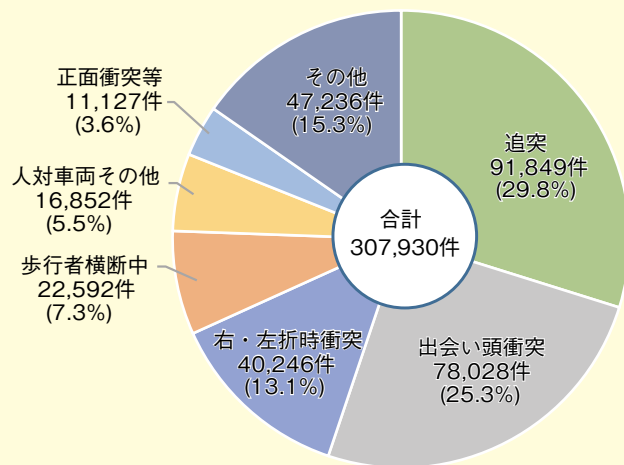
- 注 1 警察庁資料による。
 2 「人対車両その他」とは、人対車両の事故のうち、歩行者横断中以外の事故をいう（対面通行中、背面通行中、路上横隊等）。
 3 「正面衝突等」とは、正面衝突、路外逸脱及び工作物衝突をいう。
 4 () 内は構成率である。

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



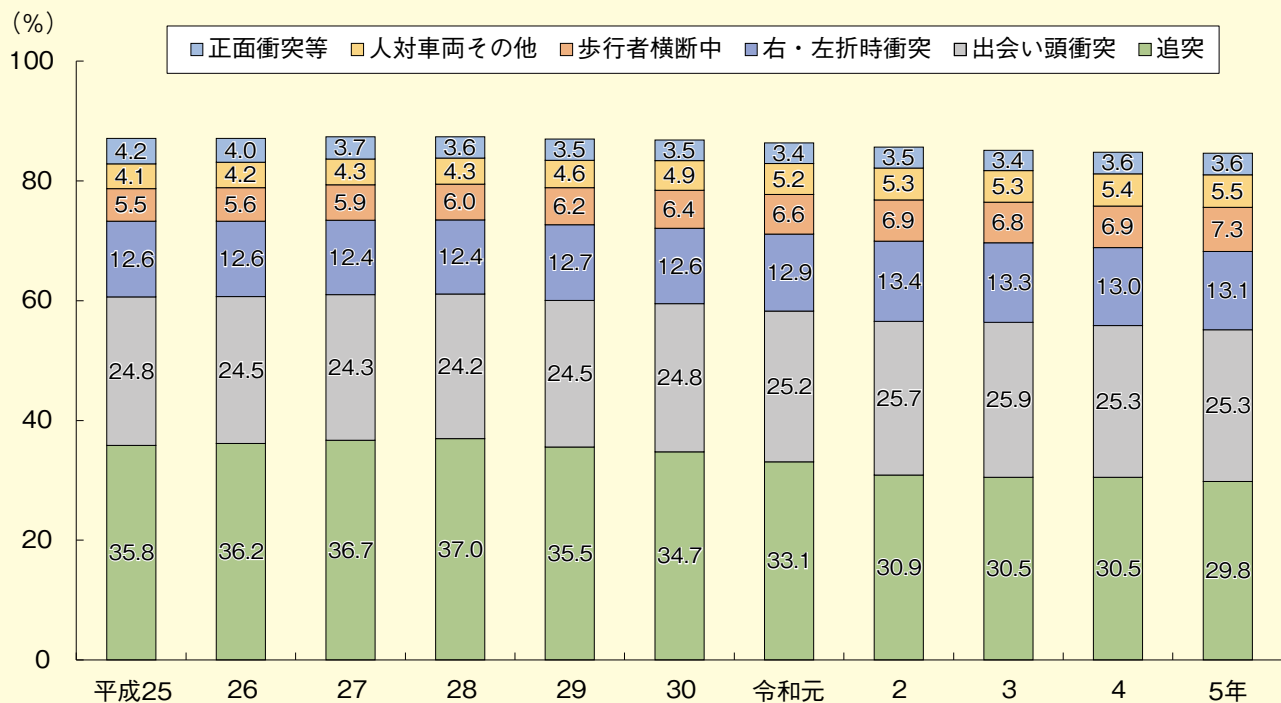
- 注 1 警察庁資料による。
 2 「人対車両その他」とは、人対車両の事故のうち、歩行者横断中以外の事故をいう（対面通行中、背面通行中、路上横隊等）。
 3 「正面衝突等」とは正面衝突、路外逸脱及び工作物衝突をいう。
 4 算出に用いた人口は、該当年の前年の人口であり、総務省統計資料「人口推計」（各年10月1日現在（補間補正を行っていないもの。ただし、国勢調査実施年は国勢調査人口による。））による。

第1-9図 事故類型別交通事故発生件数（令和5年）



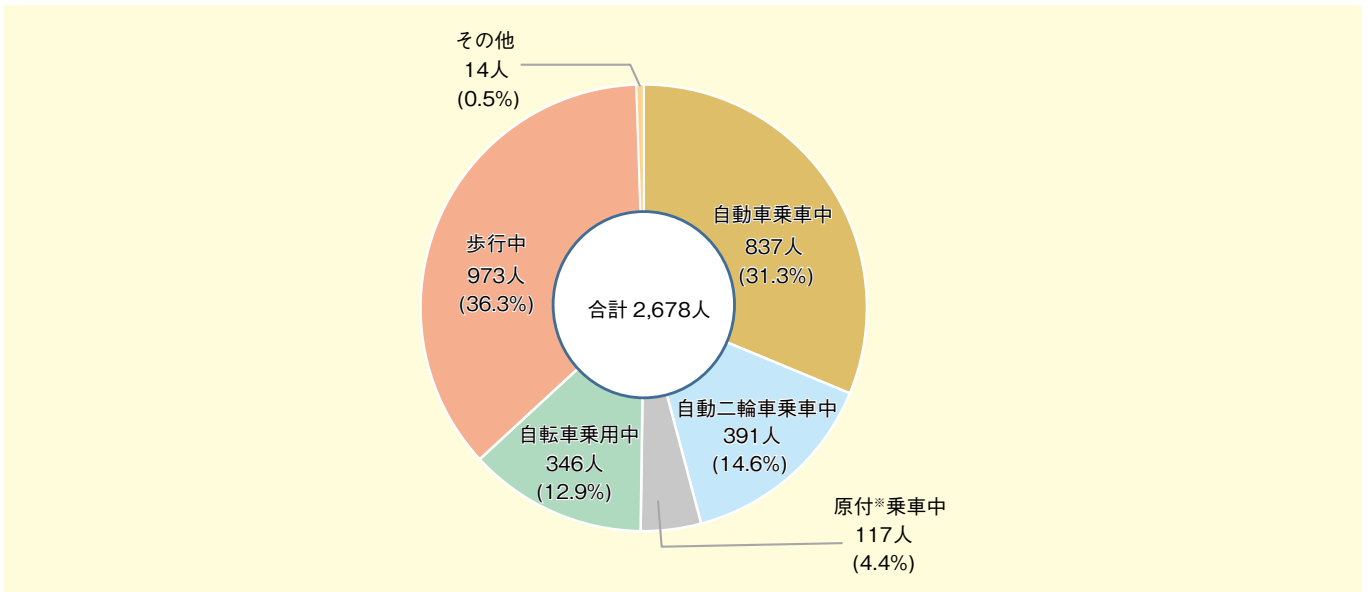
- 注 1 警察庁資料による。
 2 「人対車両その他」とは、人対車両の事故のうち、歩行者横断中以外の事故をいう（対面通行中、背面通行中、路上横隊等）。
 3 「正面衝突等」とは正面衝突、路外逸脱及び工作物衝突をいう。
 4 () 内は構成率である。

第1-10図 事故類型別交通事故発生件数の構成率の推移



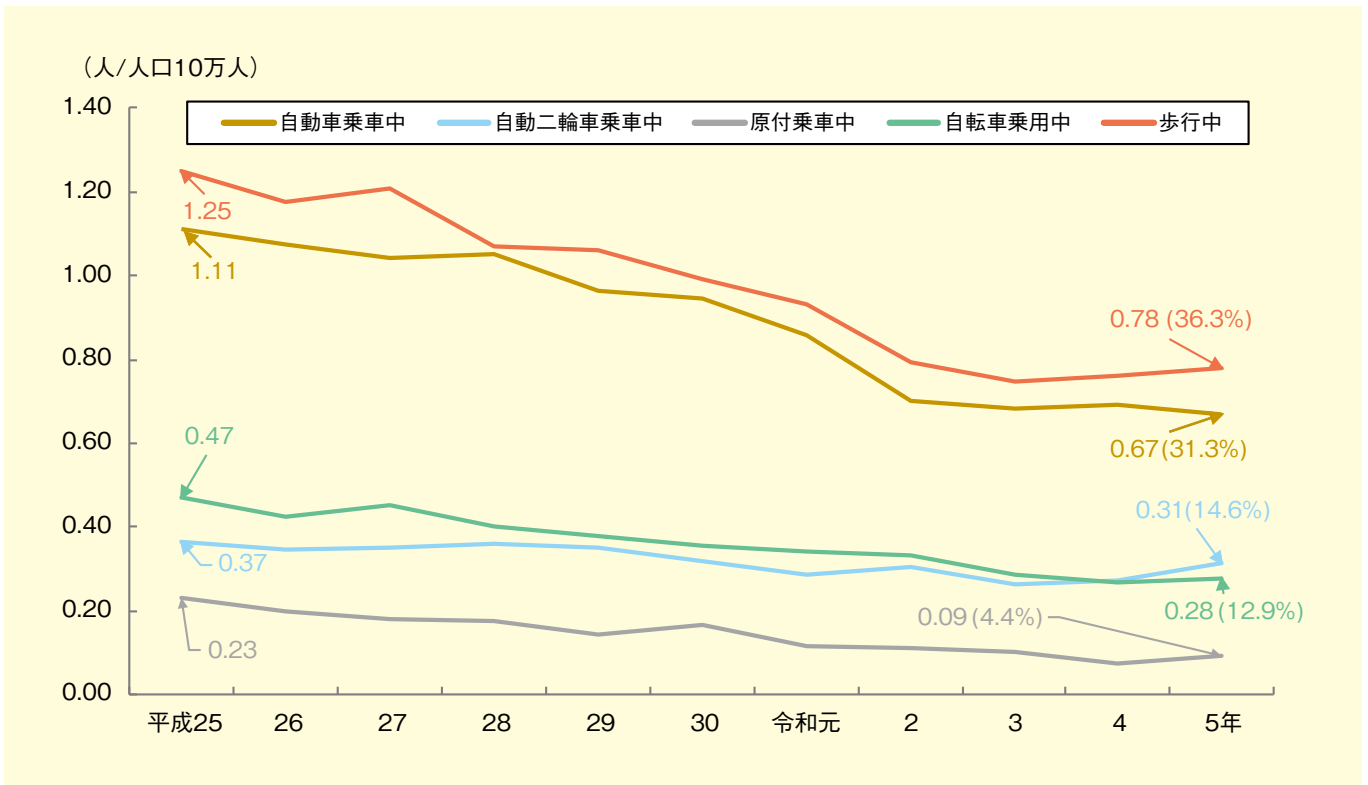
- 注 1 警察庁資料による。ただし、事故類型別「その他」を省略しているため、構成率の合計は必ずしも100%とならない。
 2 「人対車両その他」とは、人対車両の事故のうち、歩行者横断中以外の事故をいう（対面通行中、背面通行中、路上横隊等）。
 3 「正面衝突等」とは正面衝突、路外逸脱及び工作物衝突をいう。

第1-11図 状態別交通事故死者数（令和5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

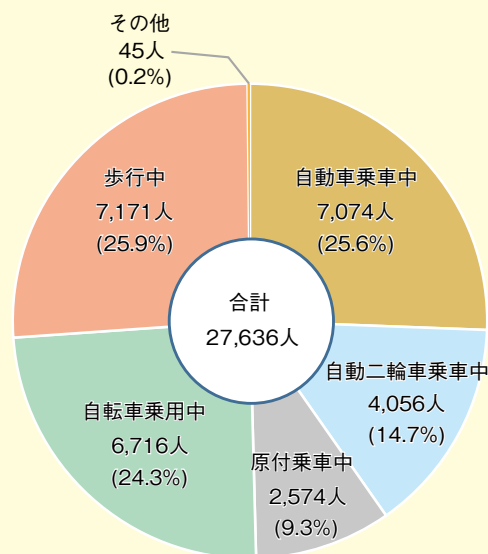


注 1 警察庁資料による。
 2 算出に用いた人口は、該当年の前年の人口であり、総務省統計資料「人口推計」（各年10月1日現在（補間補正を行っていないもの。ただし、国勢調査実施年は国勢調査人口による。））による。

※原付

令和5年中の「原付」は、一般原動機付自転車及び特定小型原動機付自転車をいう。

第1-13図 状態別交通事故重傷者数（令和5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5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いる（第1-14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5割である（第1-15図）。

また、令和5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歳以上の構成率は、平成25年は9.3%であるのに対し、令和5年は13.2%と増加している（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5年)

交通事故死者数（人口10万人当たり）を状態別にみると、令和5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、30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5年)

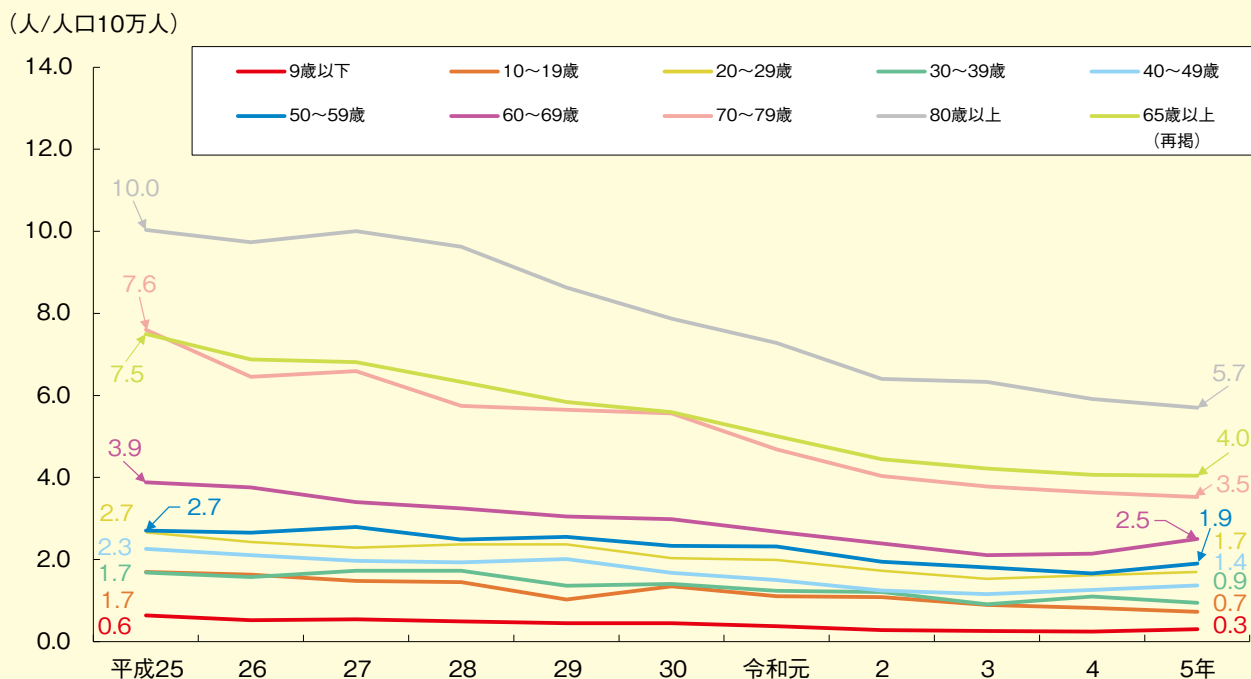
交通事故死者数を年齢層別・状態別・男女別にみると、歩行中の占める割合は、全年代を通じて男性より女性の方が高くなっている（第1-19図）。

(6)昼夜別・状態別交通事故死者数及び重傷者数(令和5年)

交通事故死者数を昼夜別・状態別にみると、自動車乗車中、自転車乗用中、自動二輪車乗車中、原付乗車中については昼間の割合が約6割と高いのに対して、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）。

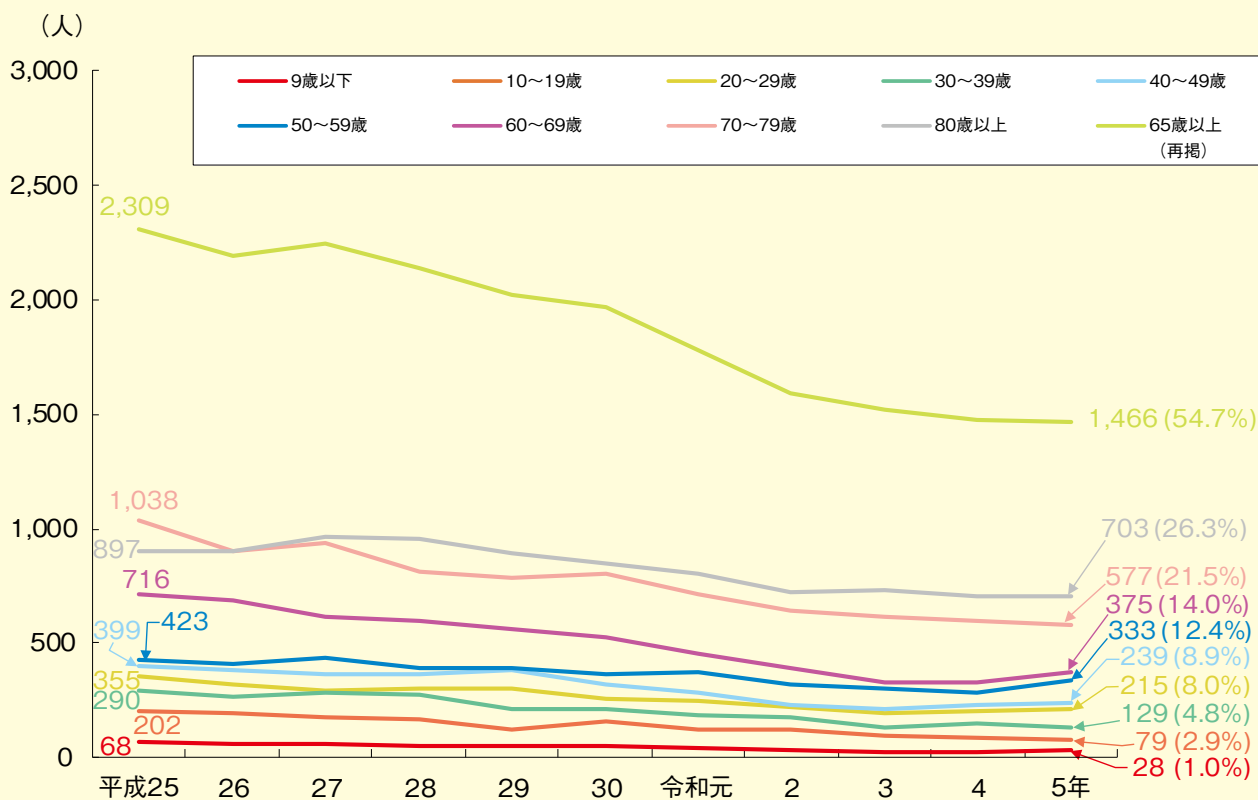
重傷者数を昼夜別・状態別にみると、自転車乗用中、自動車乗車中、原付乗車中、自動二輪車乗車中については、いずれも昼間の割合が6割以上と高い（第1-20図）。

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



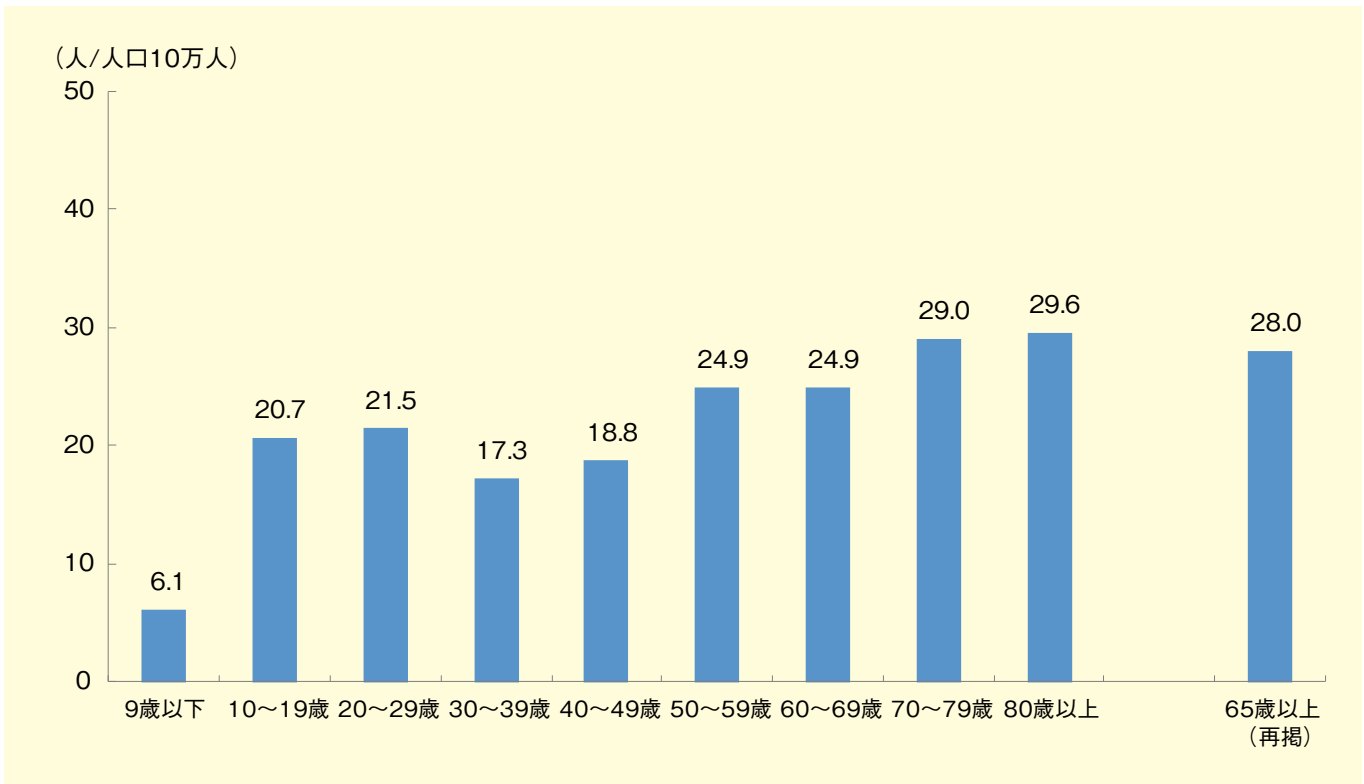
注 1 警察庁資料による。
 2 算出に用いた人口は、該当年の前年の人口であり、総務省統計資料「人口推計」（各年10月1日現在（補間補正を行っていないもの。ただし、国勢調査実施年は国勢調査人口（不詳補完値）による。））による。

第1-15図 年齢層別交通事故死者数の推移



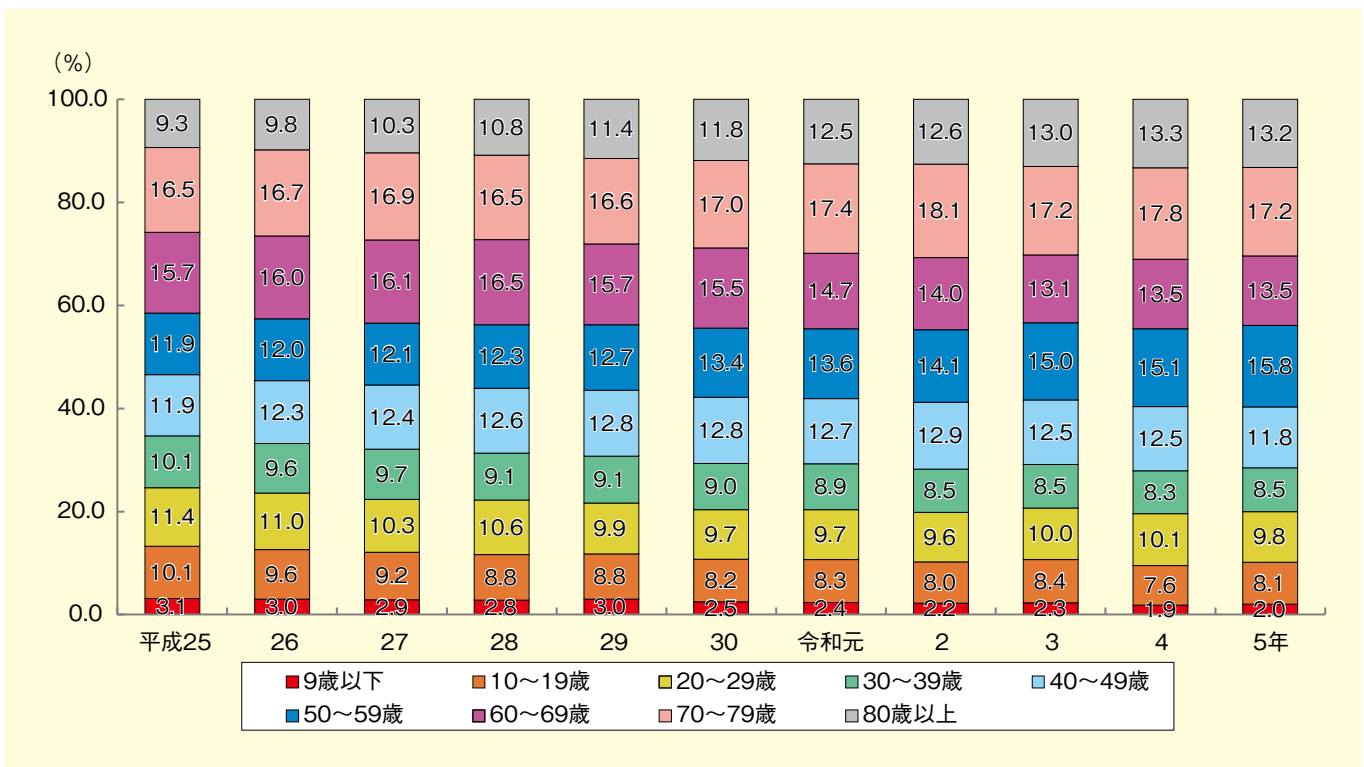
注 1 警察庁資料による。
 2 () 内は構成率である。

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5年）



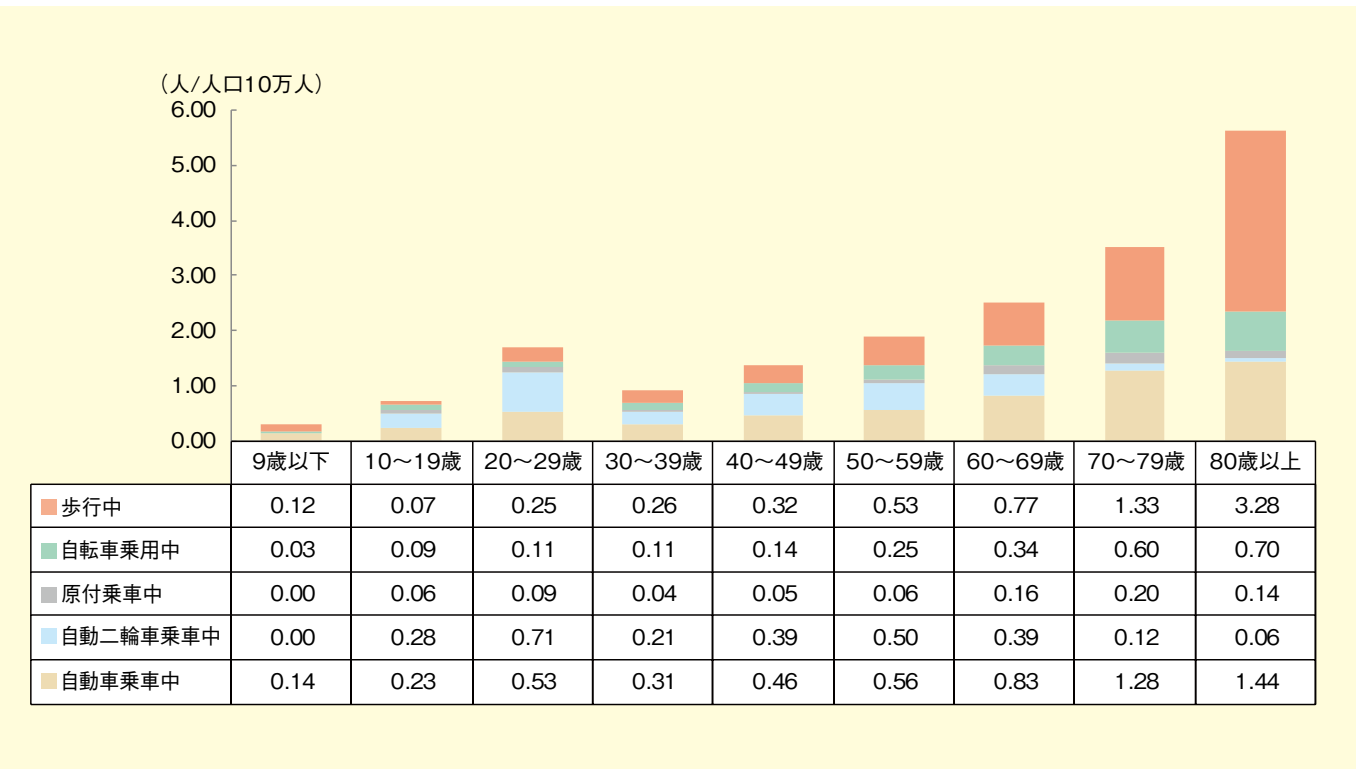
注 1 警察庁資料による。
 2 算出に用いた人口は、総務省統計資料「人口推計」（令和4年10月1日現在）による。

第1-17図 年齢層別交通事故重傷者数の構成率の推移



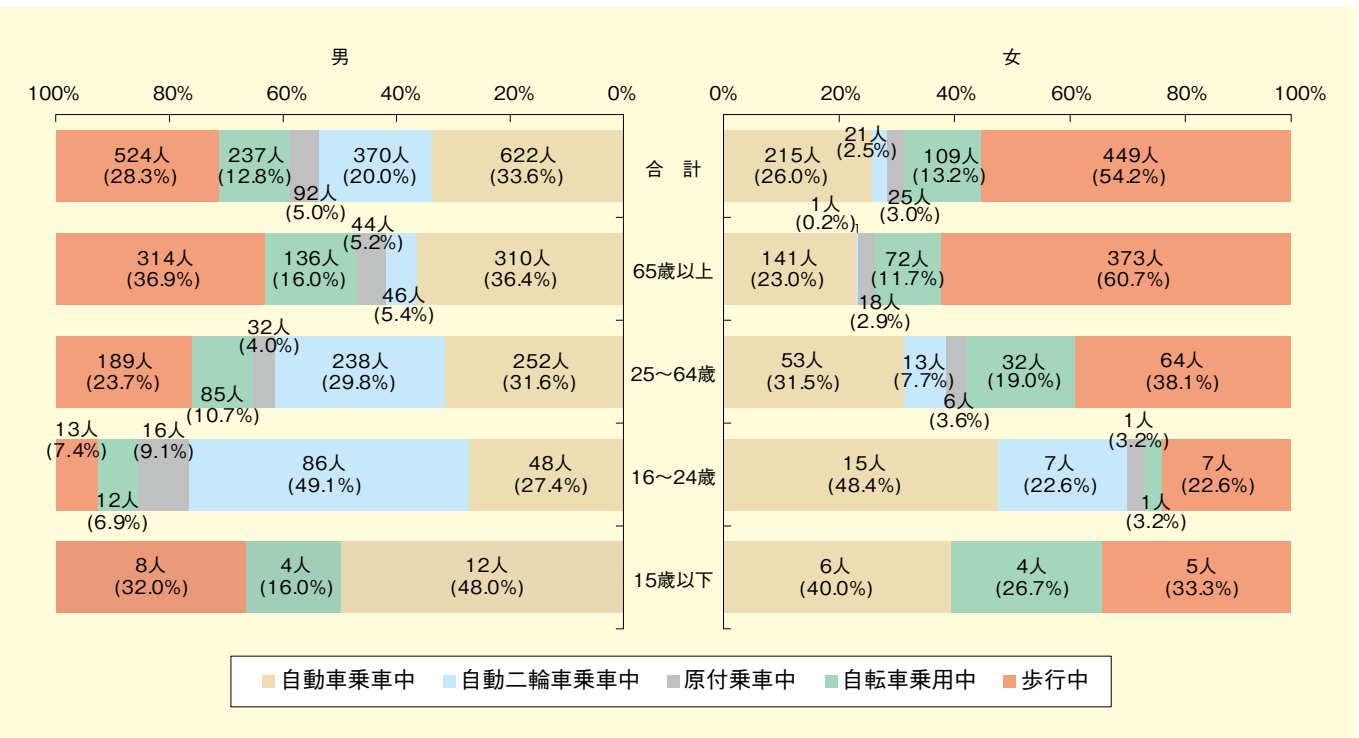
注 警察庁資料による。

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5年）



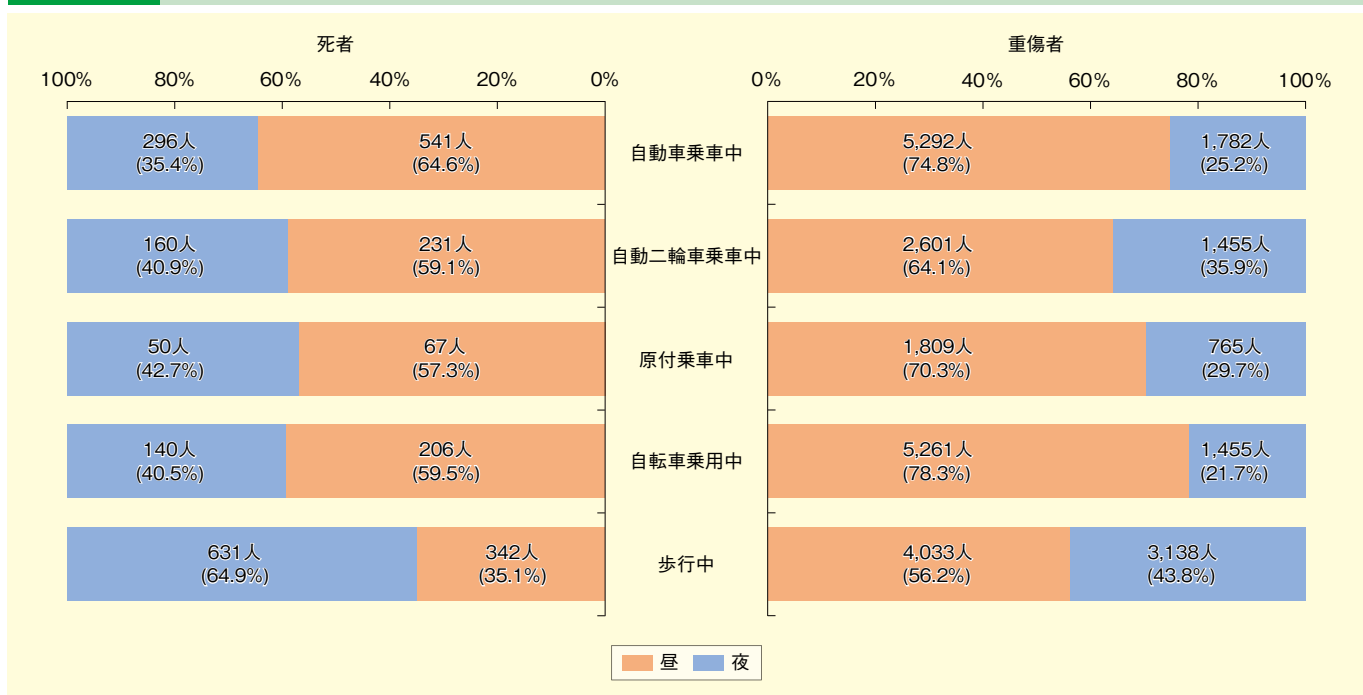
注 1 警察庁資料による。
 2 算出に用いた人口は、総務省統計資料「人口推計」（令和4年10月1日現在）による。

第1-19図 年齢層別・状態別・男女別交通事故死者数（令和5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5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5年)

令和5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5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歳及び80歳以上が他の年齢層に比べ多くなっており、令和5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5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、中でも漫然運転、安全不確認、運転操作不適、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）。

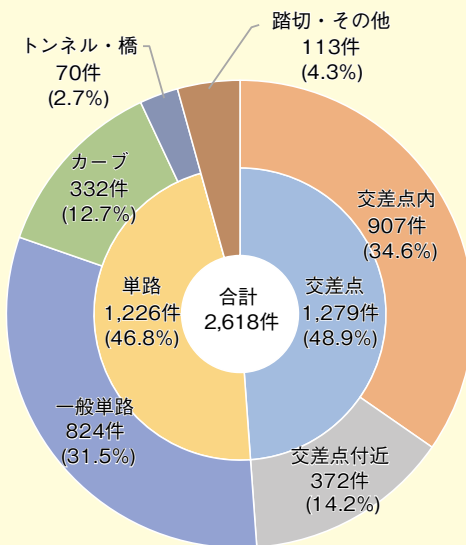
(9)歩行中、自転車乗用中の交通死亡事故における法令違反の有無

歩行中の交通事故死者数は減少傾向にあるものの、令和5年中は前年と比較して増加し、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5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5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

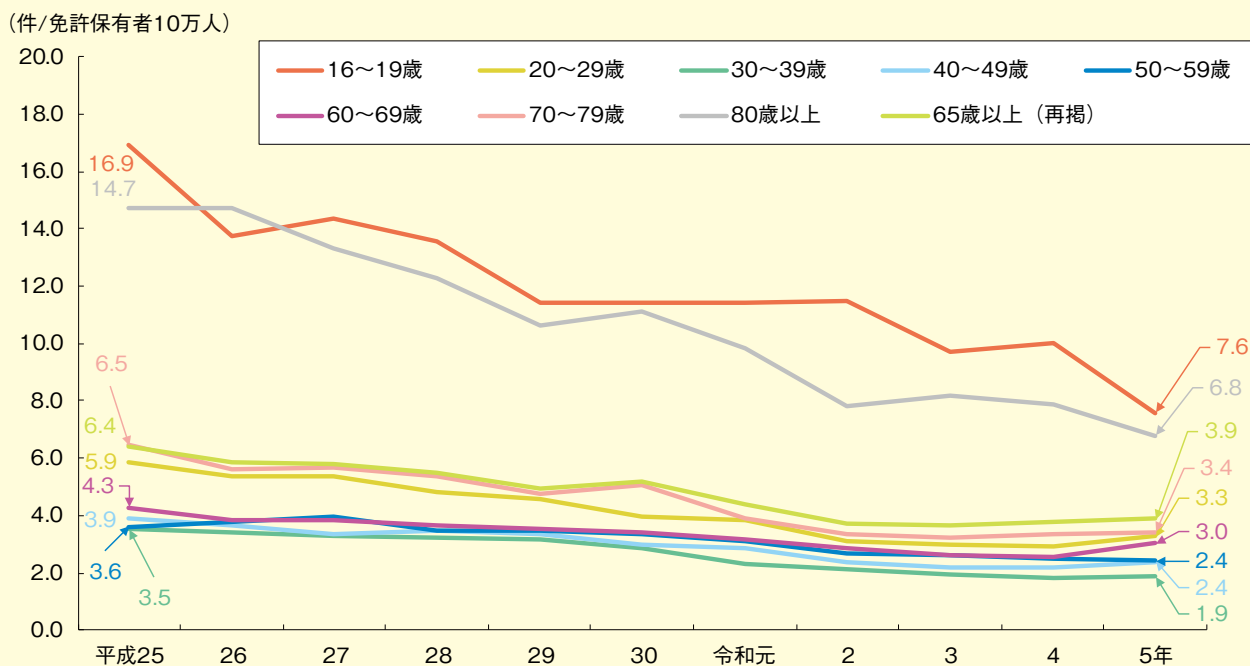
横断歩道外横断、走行車両直前直後横断等。

第1-21図 道路形状別交通死亡事故発生件数（令和5年）



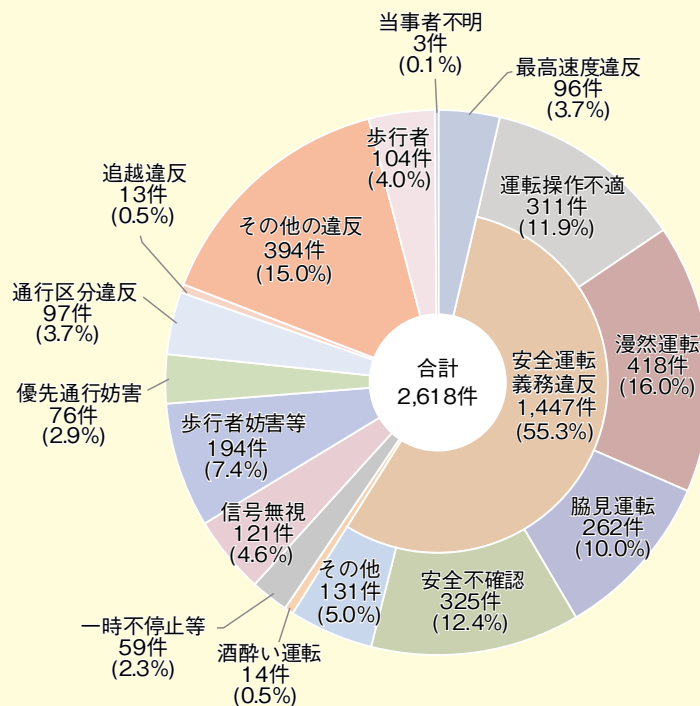
注 1 警察庁資料による。
 2 () 内は構成率である。

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



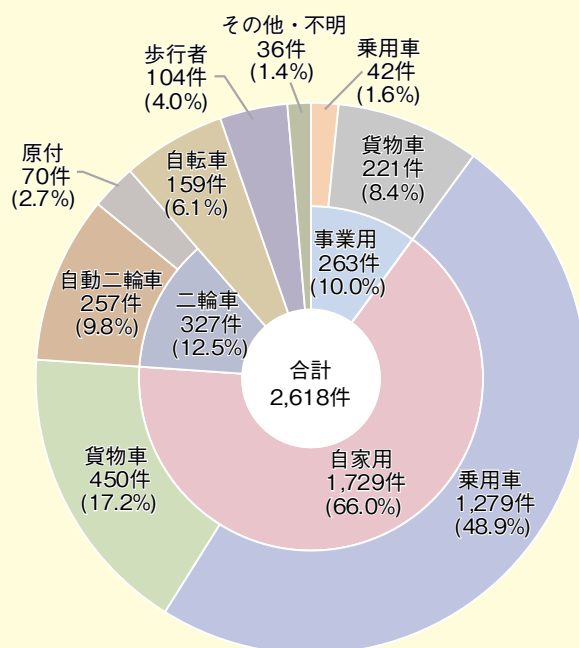
注 1 警察庁資料による。
 2 算出に用いた免許保有者数は各年12月末の値である。

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5年）



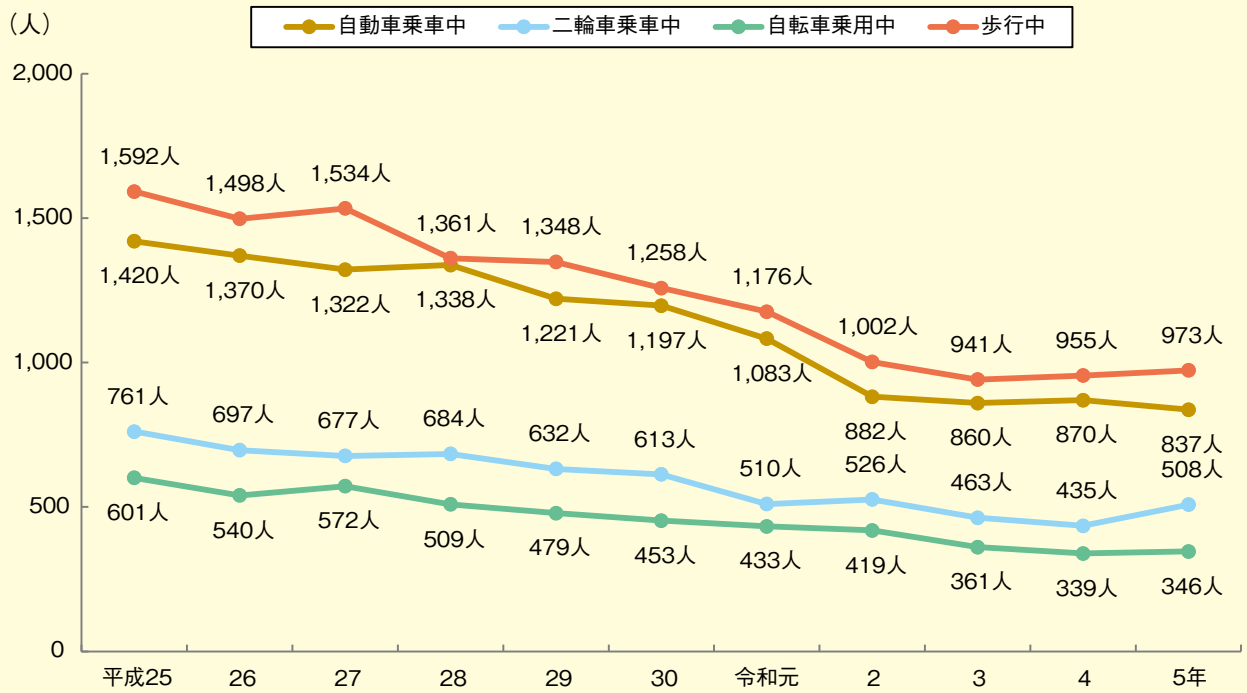
注 1 警察庁資料による。
 2 () 内は構成率である。

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5年）



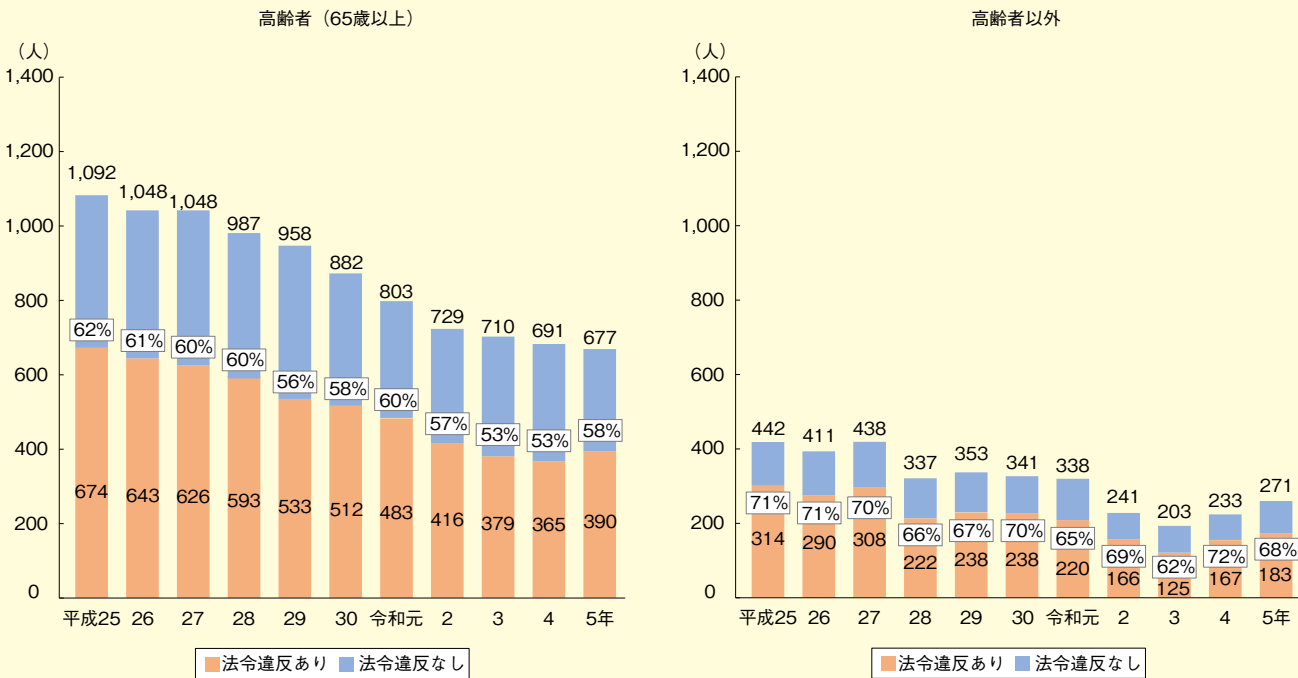
注 1 警察庁資料による。
 2 () 内は構成率である。

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。

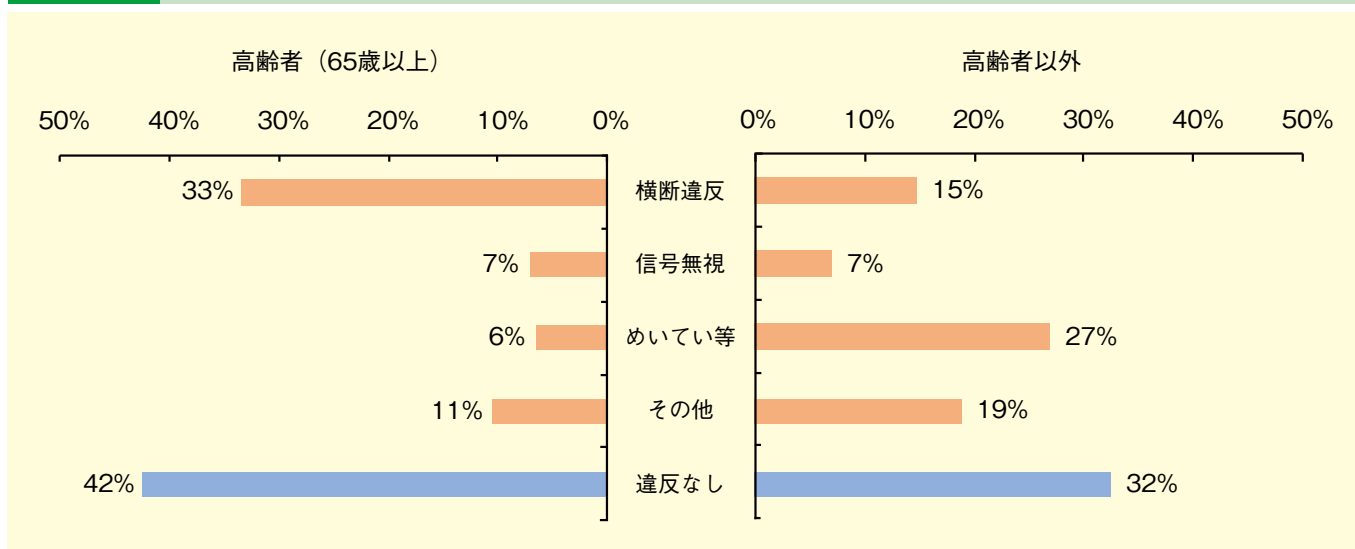
第1-26図 歩行中死者（第1・第2当事者）の法令違反状況の推移



注 1 警察庁資料による。

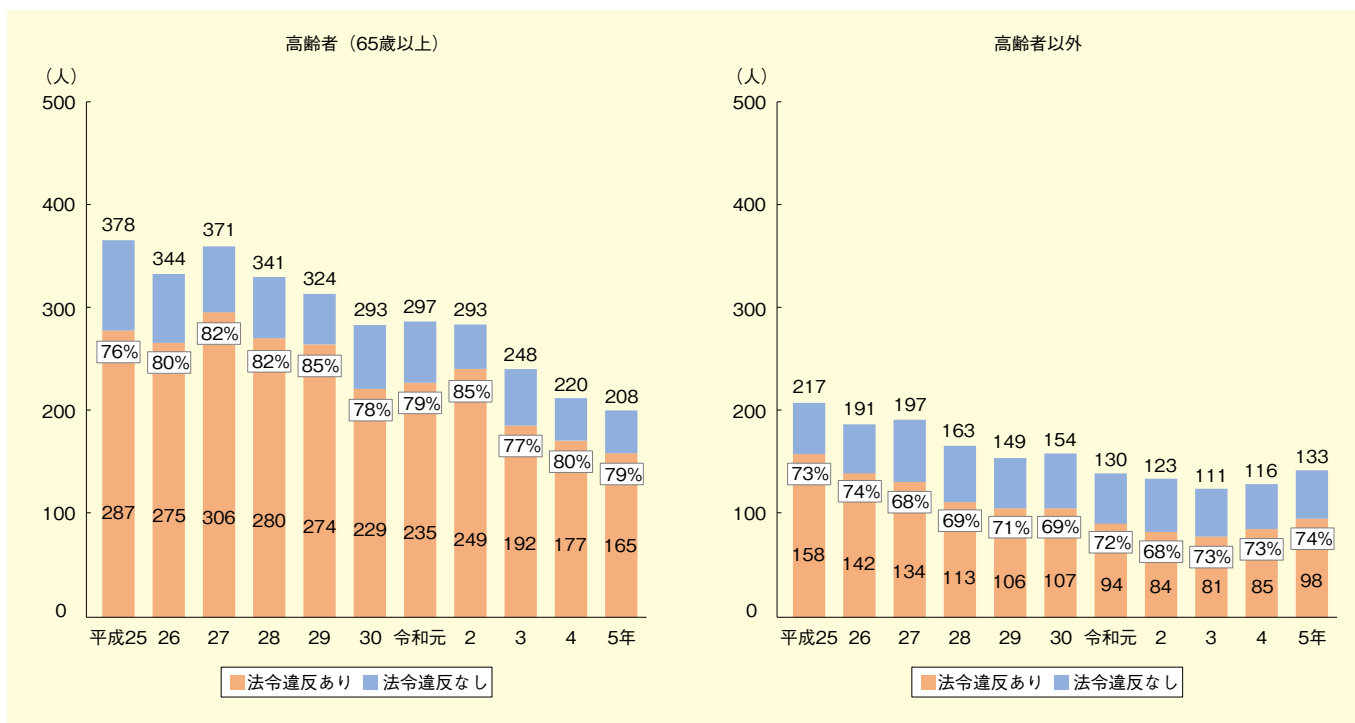
2 「法令違反あり」には、法令に規定のない「飛び出し（安全を確認しないで道路に飛び出したもの）」、「調査不能（違反種別が不明の場合）」等を含む。

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5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5年)

令和5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死亡事故発生件数は前年から減少した一方で、交通事故発生件数は前年から増加した。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5年)

令和5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。令和5年中のシートベル

ト着用者率は94.7%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1.4倍になっているが、5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14.6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

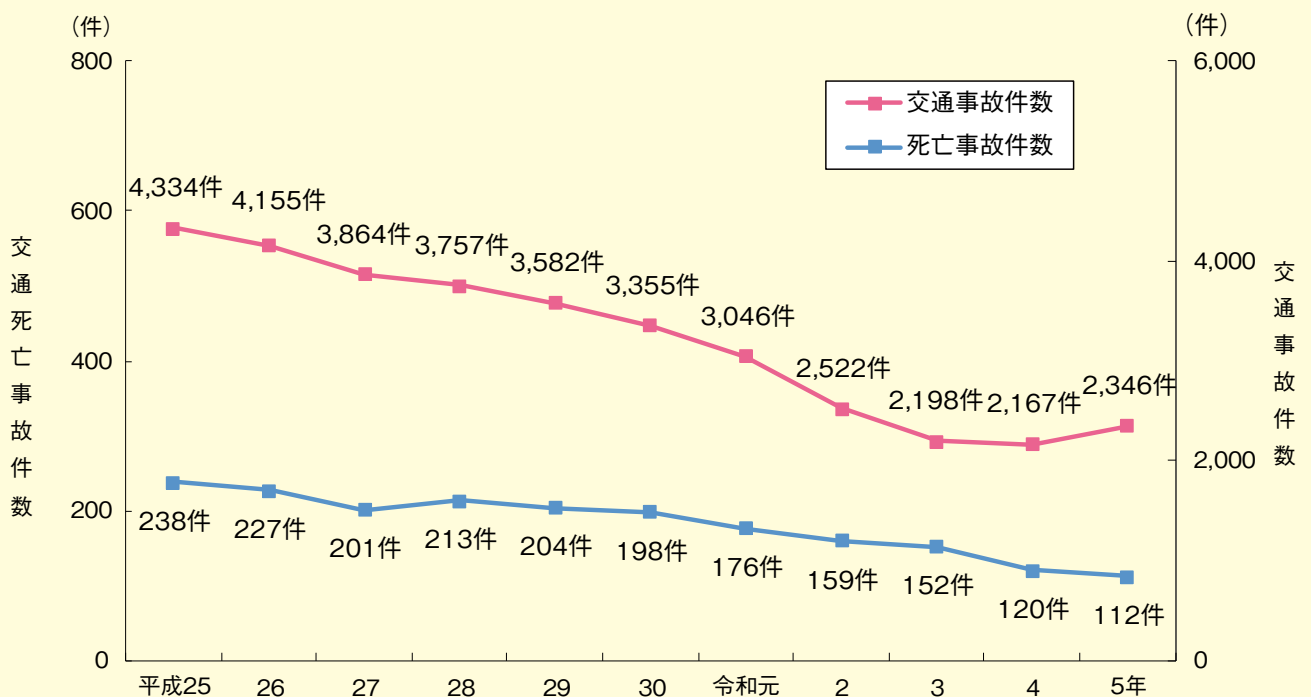
令和5年中の6歳未満幼児の自動車同乗中の死者数及び重傷者数は、第1-33図のとおりである。

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5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2.4倍、致死率をみると、不使用は使用の1.8倍となる（第1-35図）。

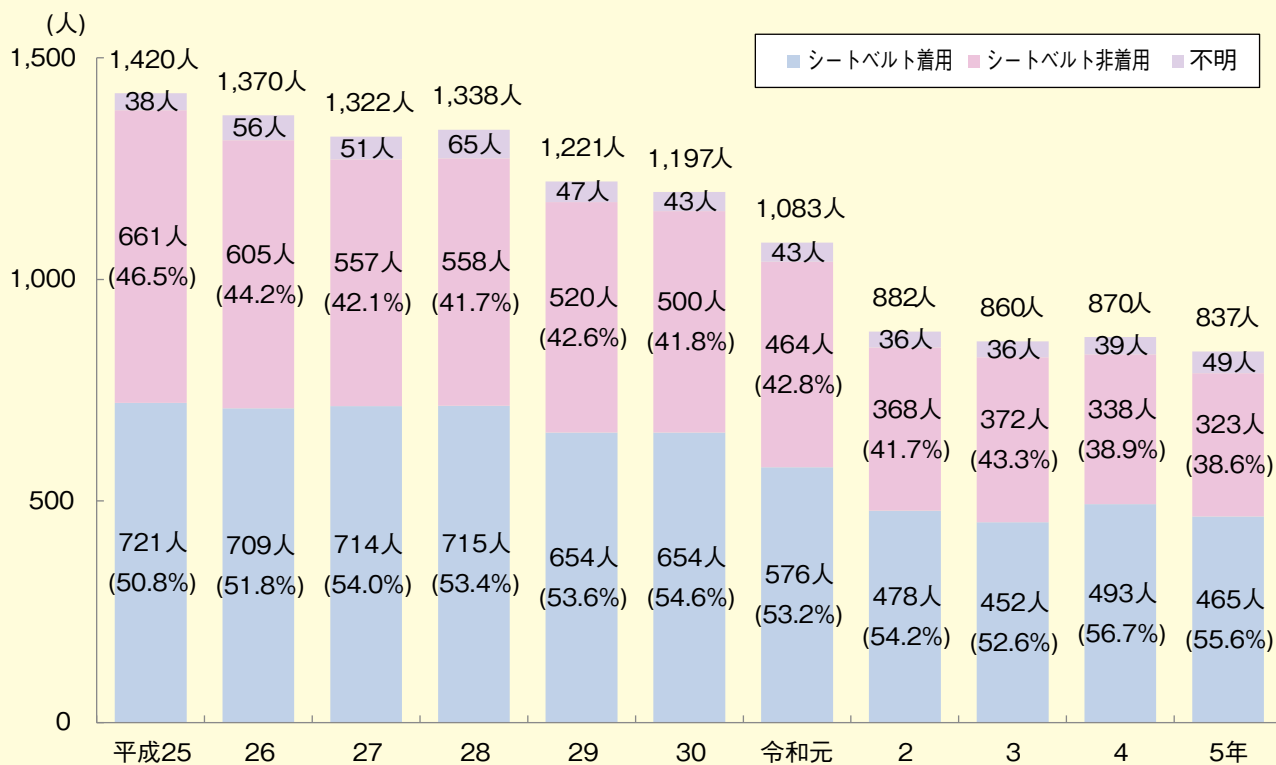
第1-29 図

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



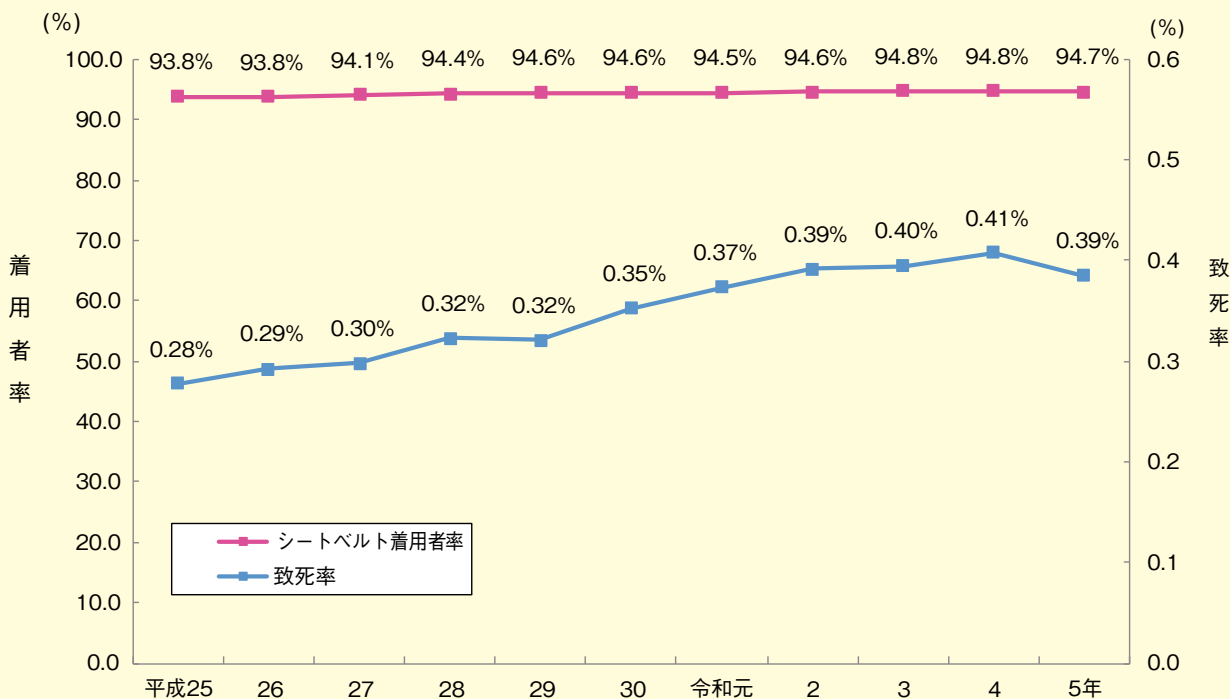
注 警察庁資料による。

第1-30図 自動車乗車中のシートベルト着用有無別交通事故死者数の推移



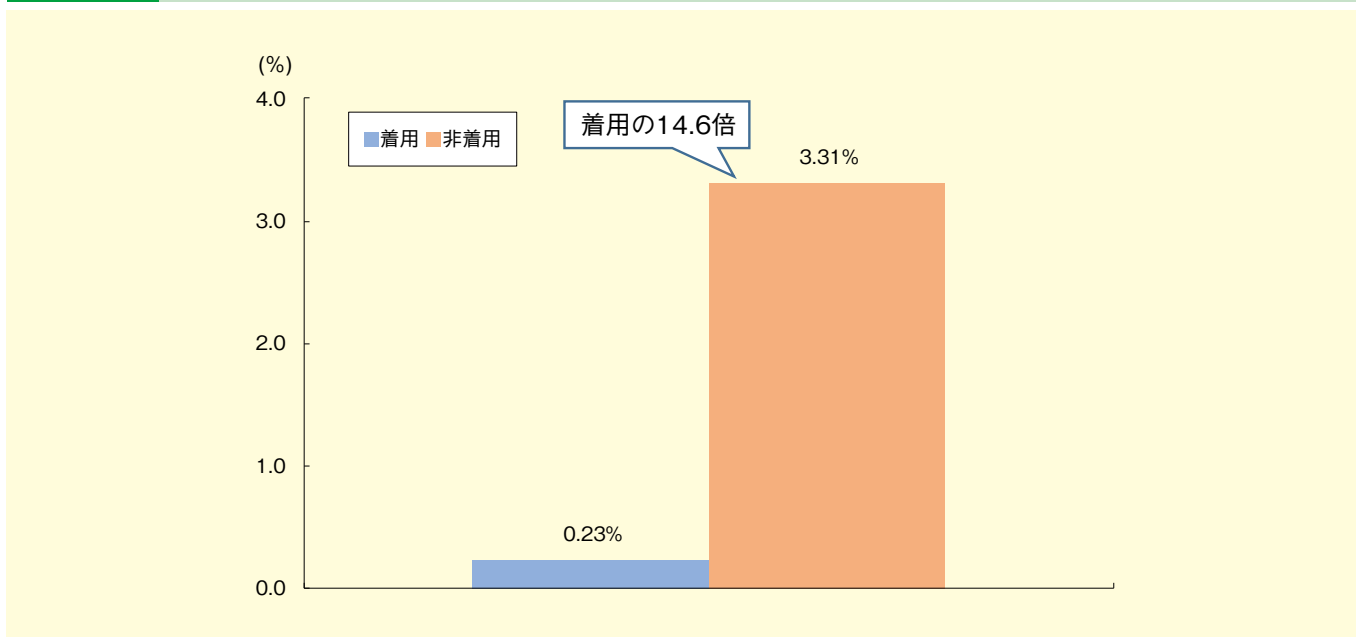
注 1 警察庁資料による。
 2 () 内は構成率である。

第1-31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

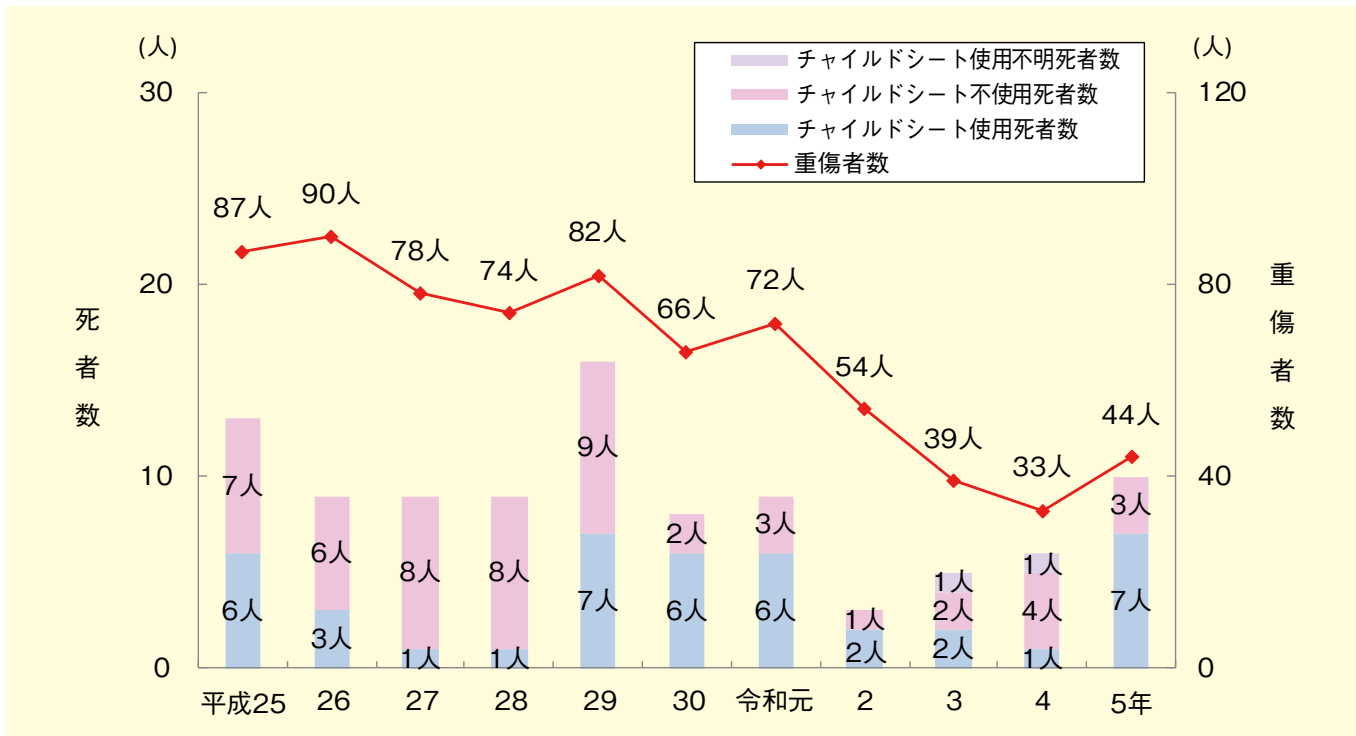
第1-32図 自動車乗車中の交通事故におけるシートベルト着用有無別致死率（令和5年）



注 1 警察庁資料による。

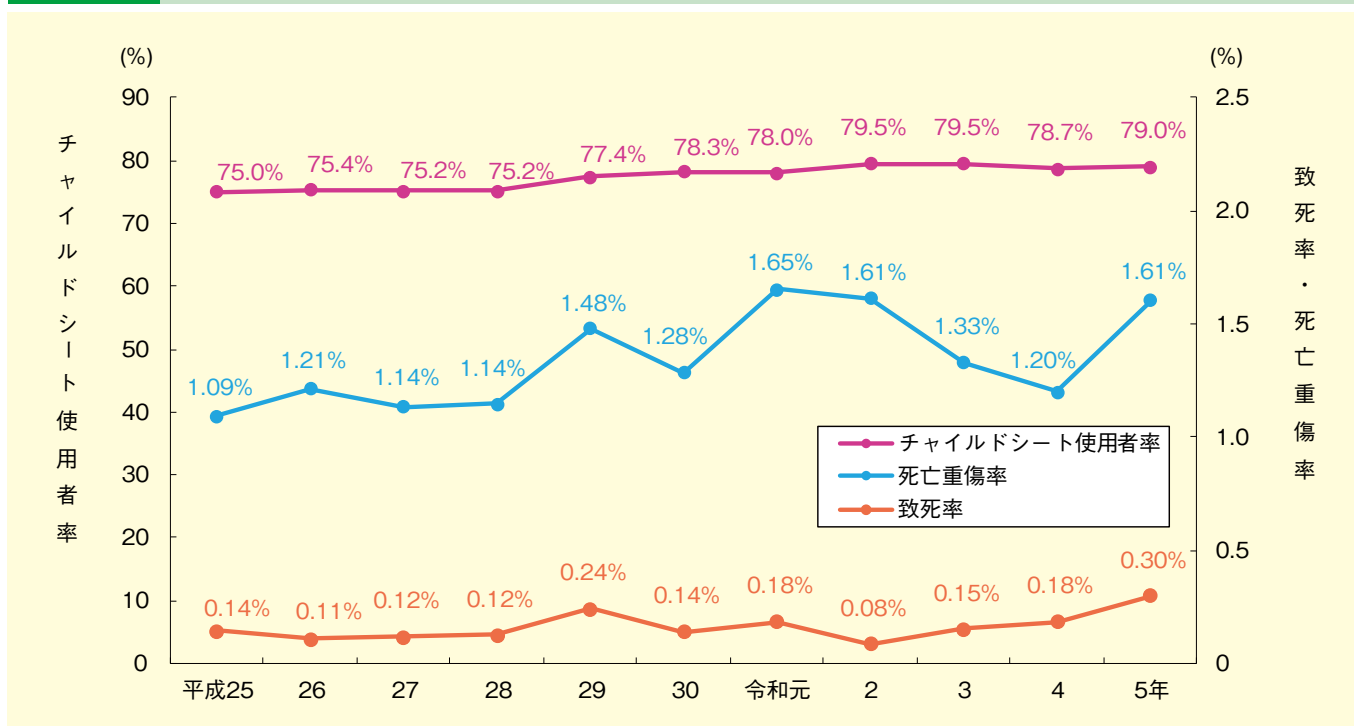
2 致死率 = 死者数（自動車乗車中） ÷ 死傷者数（自動車乗車中） × 100

第1-33図 自動車同乗中（6歳未満）のチャイルドシート使用有無別交通事故死者数及び重傷者数の推移



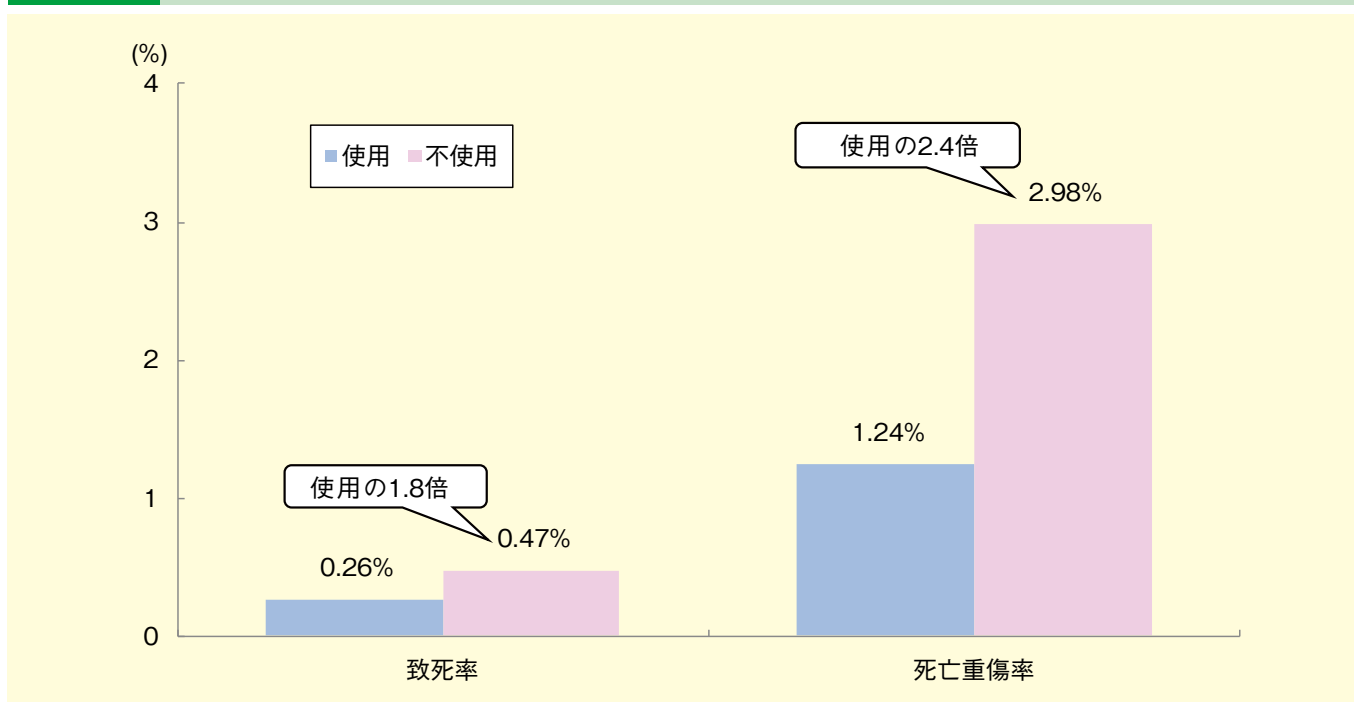
注 警察庁資料による。

第1-34図 自動車同乗中（6歳未満）の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（6歳未満）のチャイルドシート使用有無別致死率及び死亡重傷率（令和5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 $\text{死亡重傷率} = \frac{\text{死者数 (6歳未満自動車同乗中)} + \text{重傷者数 (6歳未満自動車同乗中)}}{\text{死傷者数 (6歳未満自動車同乗中)}} \times 100$

3 高速道路における交通事故発生状況

(1)概況

令和5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たが、死者数は約1割減少した。

(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5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（2.0%）は、一般道路

における死亡事故率（0.8%）に比べ約2.5倍となっている。

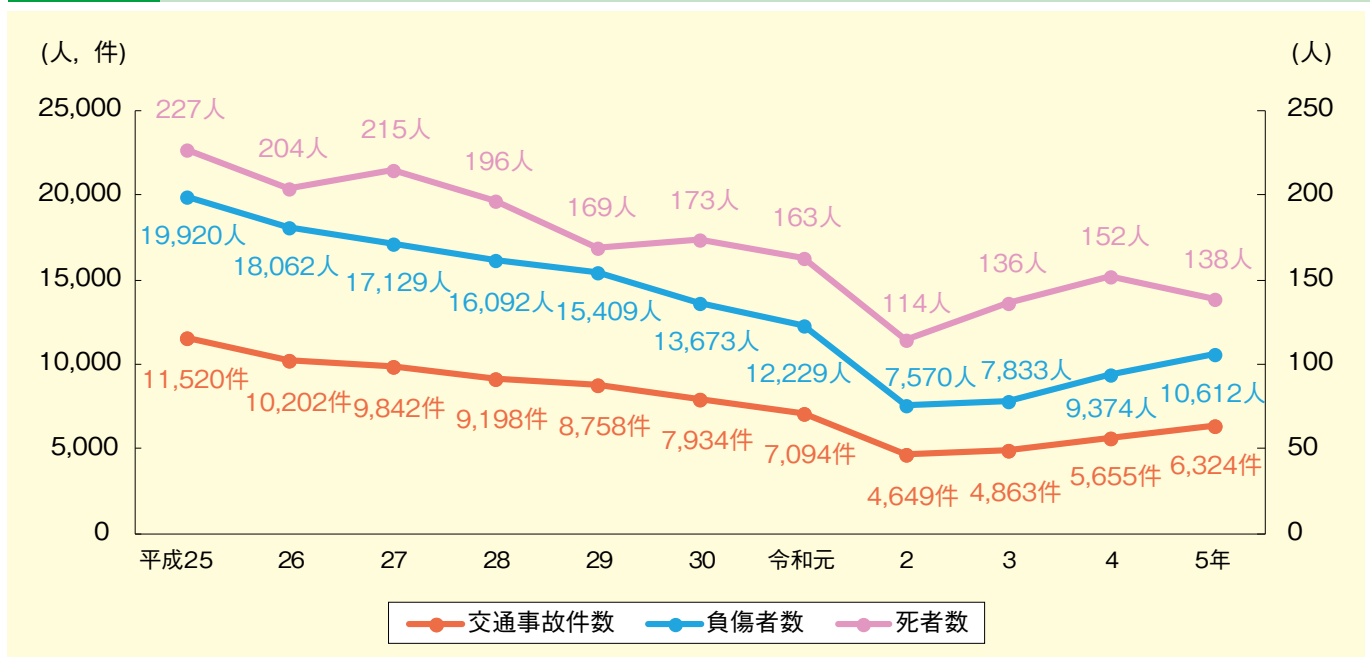
(3)事故類型別及び法令違反別発生状況

令和5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

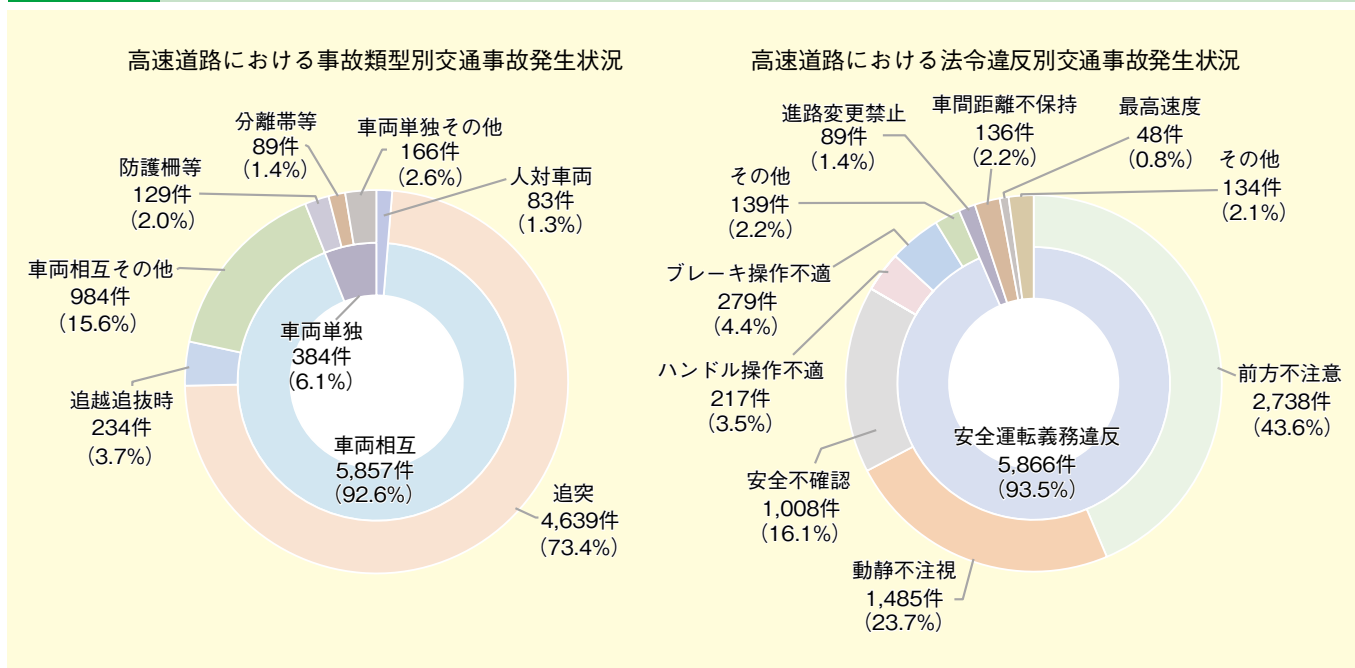
令和5年中の高速道路における昼夜別交通事故発生状況をみると、交通事故全体では昼間の発生が夜間の発生約3倍となっている。交通死亡事故でも、昼間の発生が夜間の発生より多いが、死亡事故率では夜間が昼間を上回っている（第1-38図）。

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



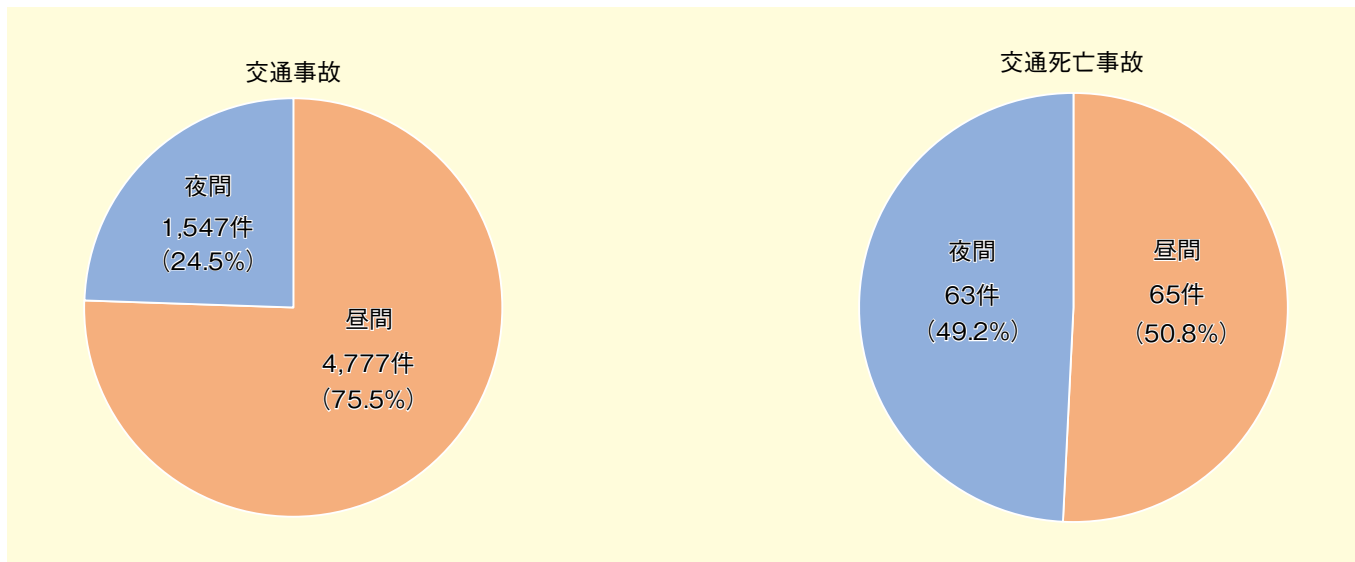
注 警察庁資料による。

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5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。