

令和4年中の交通死亡事故の主な特徴



広島県警察 反射材活用促進キャラクター
「キラリ☆ウーマン」「キラリ☆マン」

広島県警察本部
交通部交通企画課
令和5年2月



安全運転サポート車普及啓発協議会
キャラクター「サボにゃん」

目次

1 交通事故の推移-----	3	8 自転車の交通事故-----	13
2 交通事故死者数の推移-----	4	9 飲酒事故-----	14
3 交通死亡事故の特徴（年齢層別）-----	5	10 危険認知速度と死亡事故率-----	15
4 交通死亡事故の特徴 （状態・事故類型別）---	6	11 市区町別死亡事故発生状況-----	16
5-1 歩行者の死亡事故（推移）-----	7		
-2 歩行者の死亡事故 （事故類型・昼夜・年齢層別）-----	8		
-3 歩行者の死亡事故 （車両の前照灯・歩行者のライト等）---	9		
-4 横断歩行者の死亡事故（横断方向）----	10		
6 高齢者死者数 （年齢層・状態別の推移）--	11		
7 高齢運転者による死亡事故-----	12		

注1) 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。

注2) 資料中の数値は、推移等で年数を表示している場合の他は、令和4年中の数値を表す。

<令和5年 広島県交通安全年間スローガン>

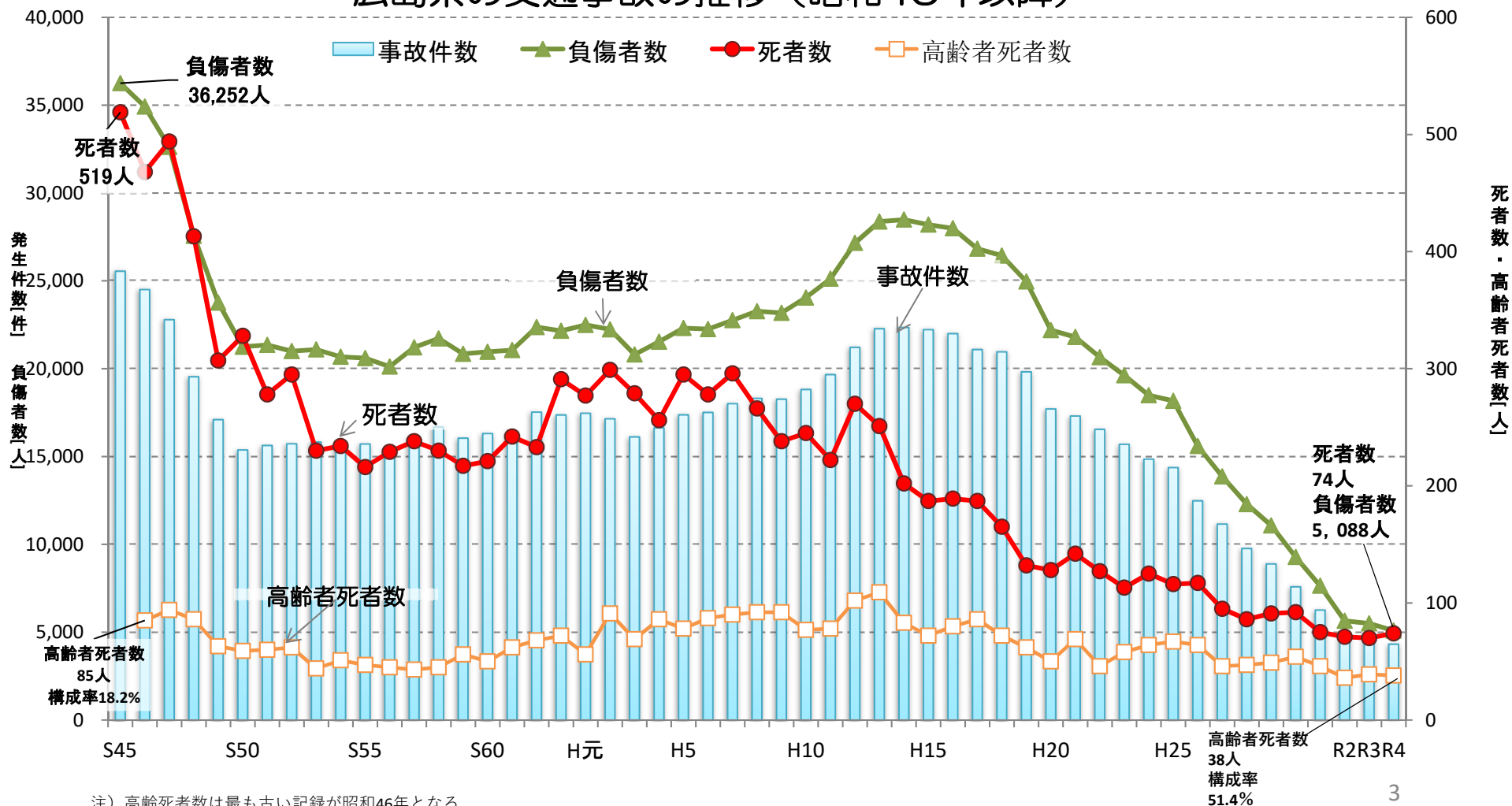
運転は ゆとりとマナーの 二刀流

1 交通事故の推移

令和4年の交通事故死者数は74人で、前年比4人増加したものの、昭和23年以降の統計で3番目に少なかった。

65歳以上の高齢者死者数は、全死者数の約半数の38人で、前年比1人減少し、昭和46年以降の統計で2番目に少なかった。（最小は令和2年）

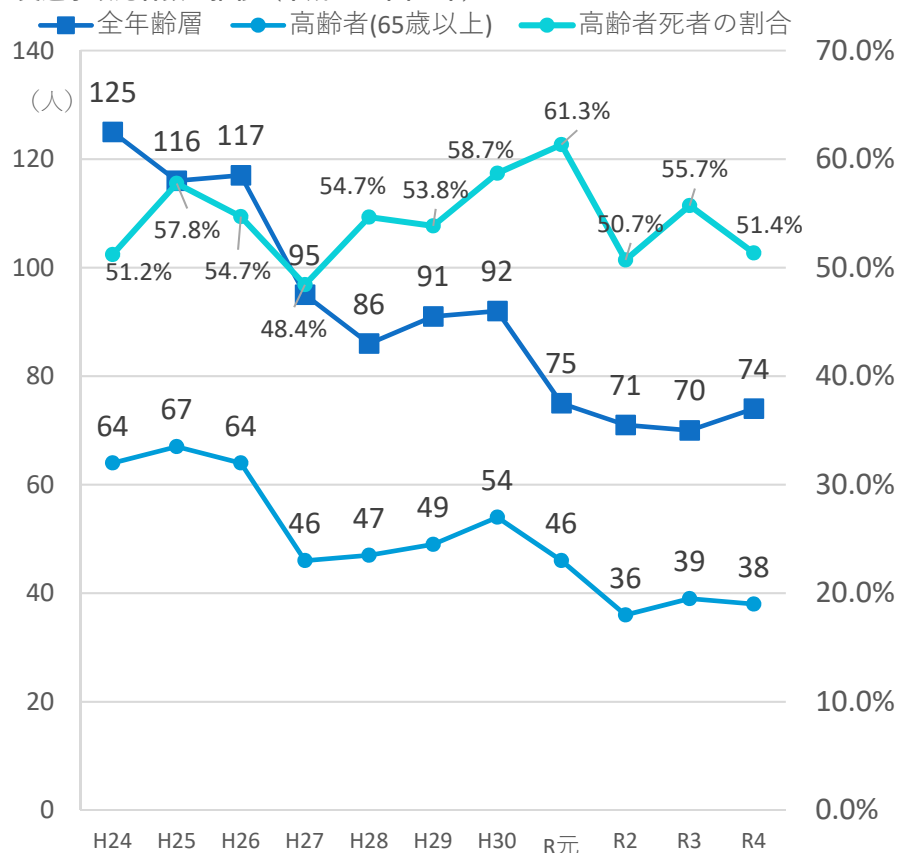
広島県の交通事故の推移（昭和45年以降）



2 交通事故死者数の推移

- 令和4年中の交通事故死者数は前年から4人増加したものの、統計上3番目の少なさであり、10年前と比較して40.8%減少した。
- 高齢者死者数は、前年と比較して1人減少し、過去10年で2番目に少なかった。

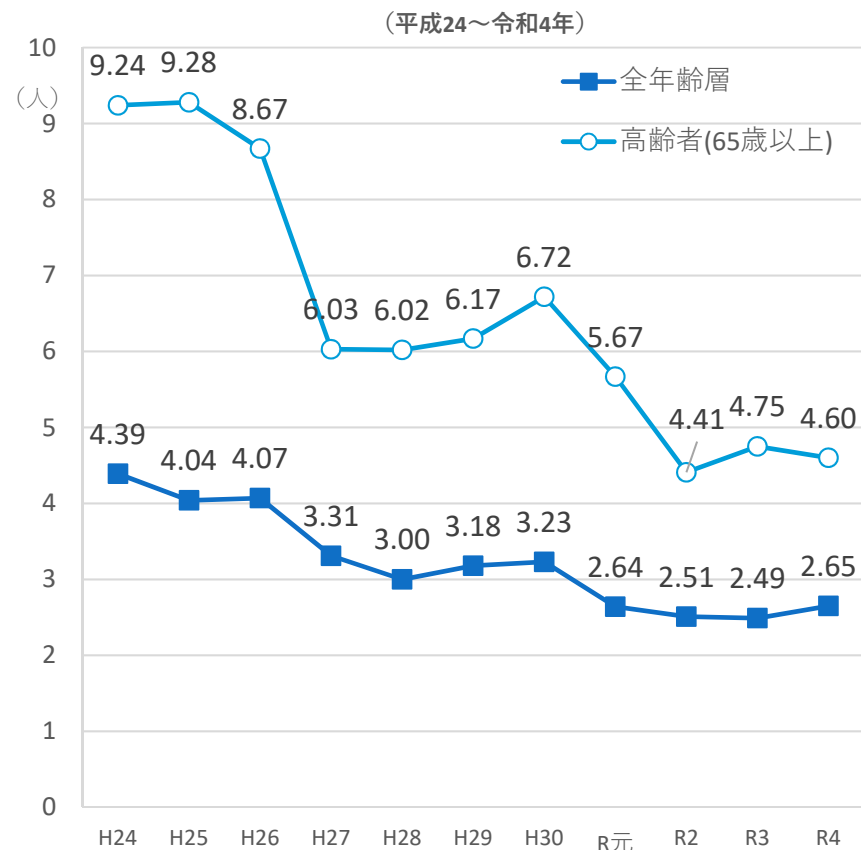
交通事故死者数の推移（平成24～令和4年）



	H24	H25	H26	H27	H28	H29	H30	R元	R 2	R 3	R 4
高齢者構成率	51.2%	57.8%	54.7%	48.4%	54.7%	53.8%	58.7%	61.3%	50.7%	55.7%	51.4%

- 令和4年中の人口10万人当たりの死者数は、10年前と比較して、全年齢層では39.6%、65歳以上は50.2%減少している。
- 高齢者が全年齢層より多く、令和4年は約1.7倍となっている。

人口10万人当たりの交通事故死者数の推移

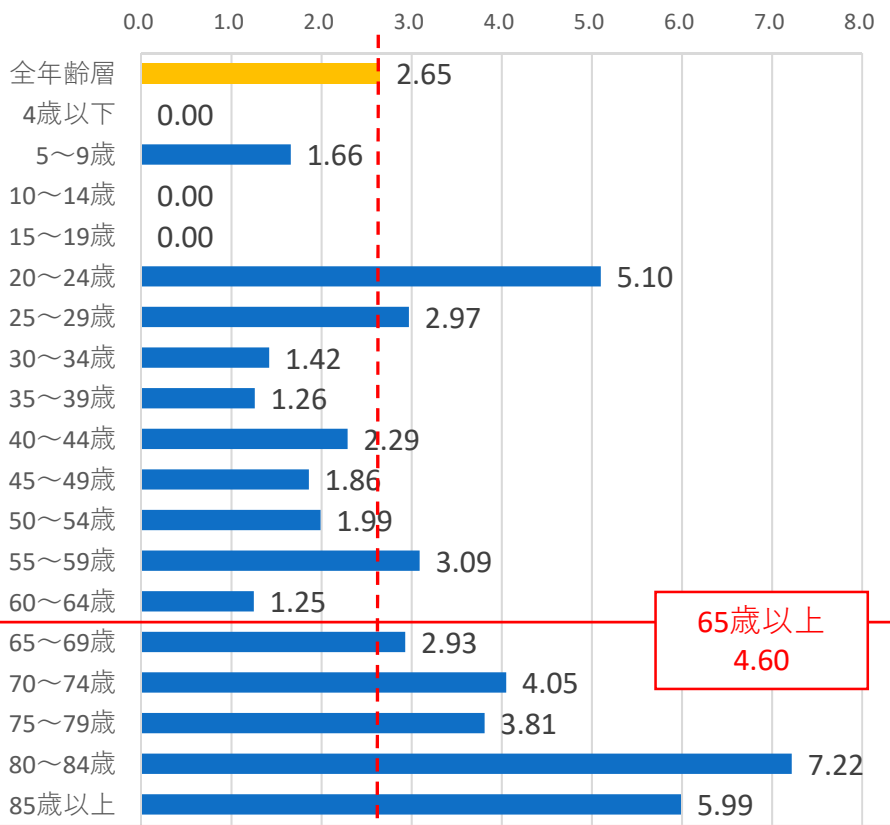


注) 算出に用いた人口は、H25までは各年3月末の住民基本台帳人口、H26以降は各年1月1日現在。

3 交通死亡事故の特徴（年齢層別）

- 人口10万人当たりの死者数を年齢層別にみると、80歳～84歳の死者数が最も多く、全年齢層の約2.7倍高い。
- 20～24歳も人口10万人当たりの死者数が多くなっている。

人口10万人当たりの交通事故死者数（令和4年中）（人）



年齢層別死者数（令和4年中） [人]

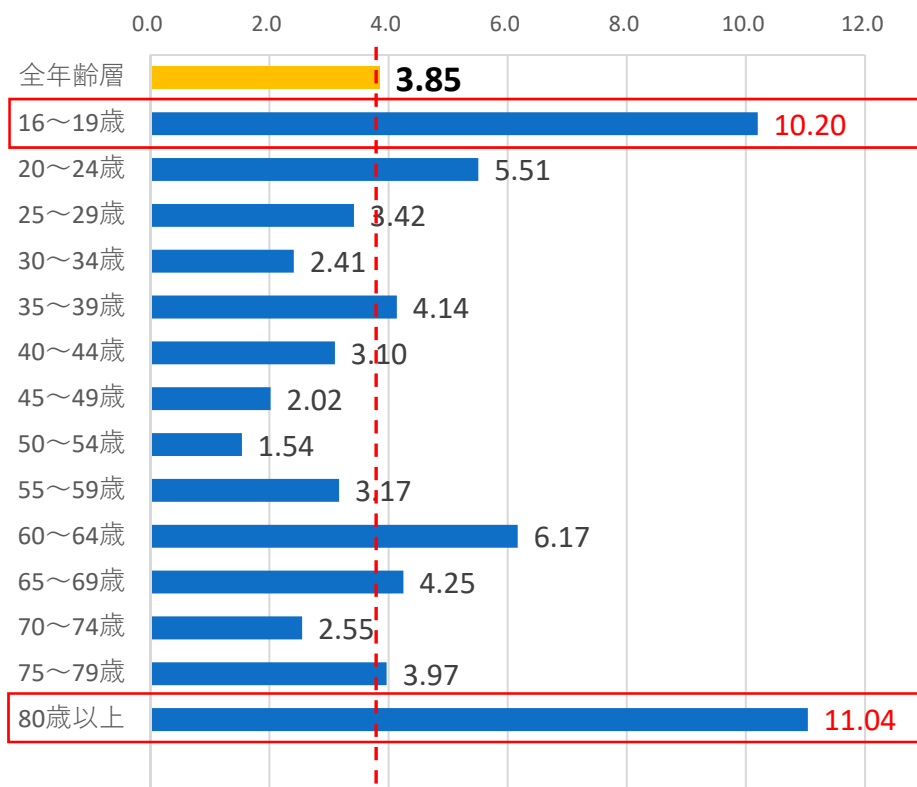
4以下	5 - 9	10-14	15-19	20-24	25-29	30-34	35-39	40-44	45-49
0	2	0	0	7	4	2	2	4	4
50-54	55-59	60-64	65-69	70-74	75-79	80-84	85以上	総	計
4	5	2	5	9	6	9	9	74	

注）算出に用いた人口は、令和4年1月1日現在の住民基本台帳人口。

- 免許人口10万人当たりの死亡事故件数を年齢層別にみると、80歳以上が最も多く、次に16～19歳となり、2極化している。

原付以上第1当事者の年齢層別

免許人口10万人あたりの死亡事故件数（令和4年中）（件）



原付以上第1当事者の年齢層別死亡事故件数（令和4年中） [件]

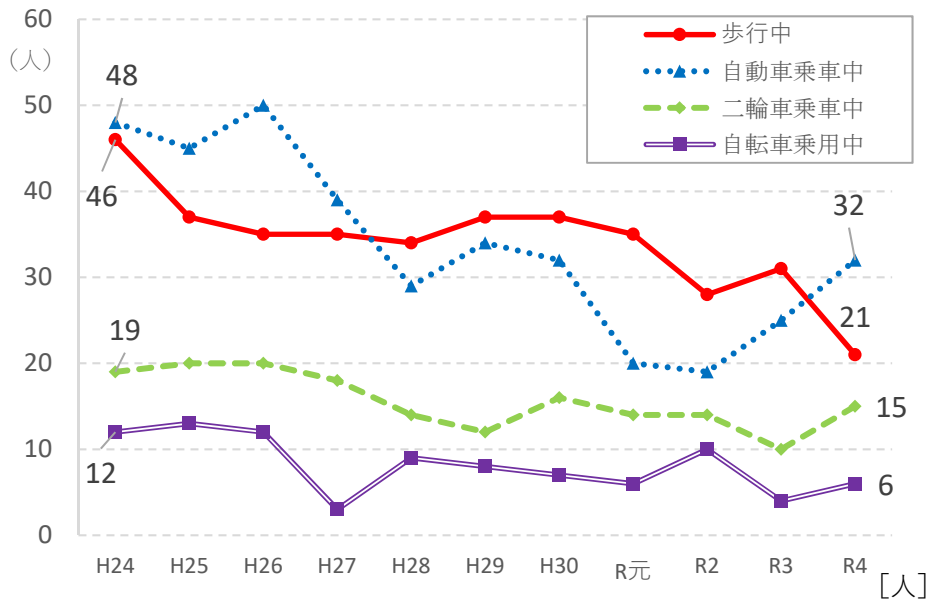
16-19歳	20-24歳	25-29歳	30-34歳	35-39歳	40-44歳	45-49歳	50-54歳
2	6	4	3	6	5	4	3
55-59歳	60-64歳	65-69歳	70-74歳	75-79歳	80歳以上	総	計
5	9	6	4	4	8	69	

注）算出に用いた運転免許人口は、令和4年12月末の免許人口で、運転免許課資料による。

4 交通死亡事故の特徴（状態・事故類型別）

- 令和4年は歩行中死者数が過去10年で最小となった。
- 自動車、二輪車、自転車については前年より増加し、自動車が状態別の死者数で最多となった。

状態別死者数の推移（平成24～令和4年）



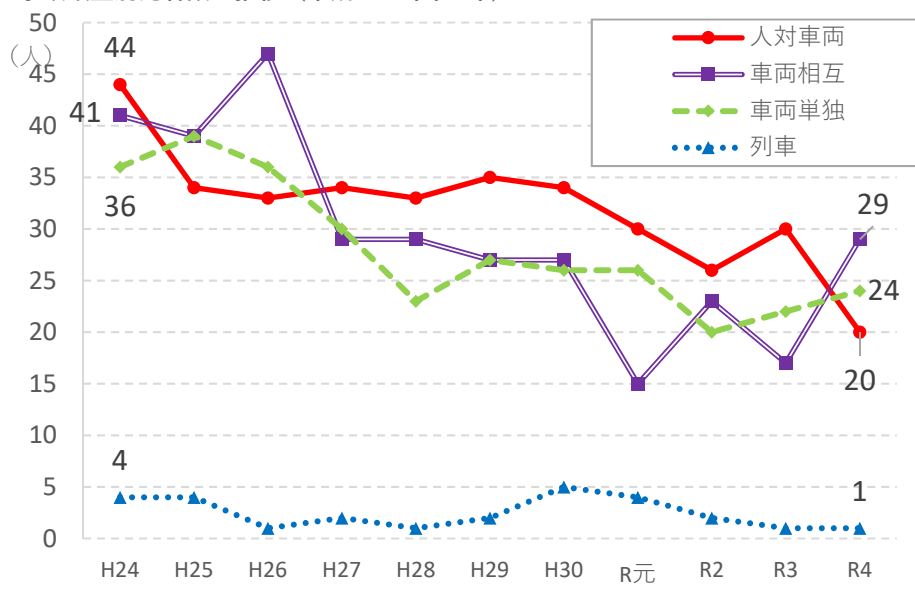
	H24	H25	H26	H27	H28	H29	H30	R元	R 2	R 3	R 4
歩行中	46	37	35	35	34	37	37	35	28	31	21
自動車	48	45	50	39	29	34	32	20	19	25	32
二輪車	19	20	20	18	14	12	16	14	14	10	15
自転車	12	13	12	3	9	8	7	6	10	4	6

注1) 状態別とは当事者の事故当時の状態をいい、「乗車(用)中」とは運転中と同乗中の合計をいう。「自動車」とは、道路交通法施行規則に定める大型自動車、中型自動車、準中型自動車、普通自動車、大型特殊自動車及び小型特殊自動車をいう。以下同じ。

注2) その他(道路外にいた者等)の状態別は除く。

- 人对車両の死者数が過去10年で最小となった。
- 令和4年の車両相互による死者数が令和3年から大幅に増加し、その中でも右左折時の事故による死者数が増加した。

事故類型別死者数の推移（平成24～令和4年）



		H24	H25	H26	H27	H28	H29	H30	R元	R2	R3	R4
人对車両	横断中	38	22	24	21	19	26	27	22	19	19	15
	横断以外	6	12	9	13	14	9	7	8	7	11	5
車両相互	正面衝突	15	13	14	17	13	8	7	2	7	7	5
	追突	5	3	6	1	3	3	3	4	4	1	4
	出合頭	13	12	12	3	8	8	6	6	6	5	6
	右左折時	3	7	11	5	3	5	6	2	2	3	11
	その他衝突	5	4	4	3	2	3	5	1	4	1	3
車両単独	36	39	36	30	23	27	26	26	26	20	22	24
列車	4	4	1	2	1	2	5	4	2	1	1	1
総計	125	116	117	95	86	91	92	75	71	70	74	

5-1 歩行者の死亡事故（推移）

歩行中死者数は平成24年以降ほぼ横ばいに推移していたが令和4年の歩行中死者数は過去10年で最小となった。

令和4年中、歩行中死者数は前年比で10人減少し、全死者数に占める歩行中死者数の割合は28.4%に減少した。

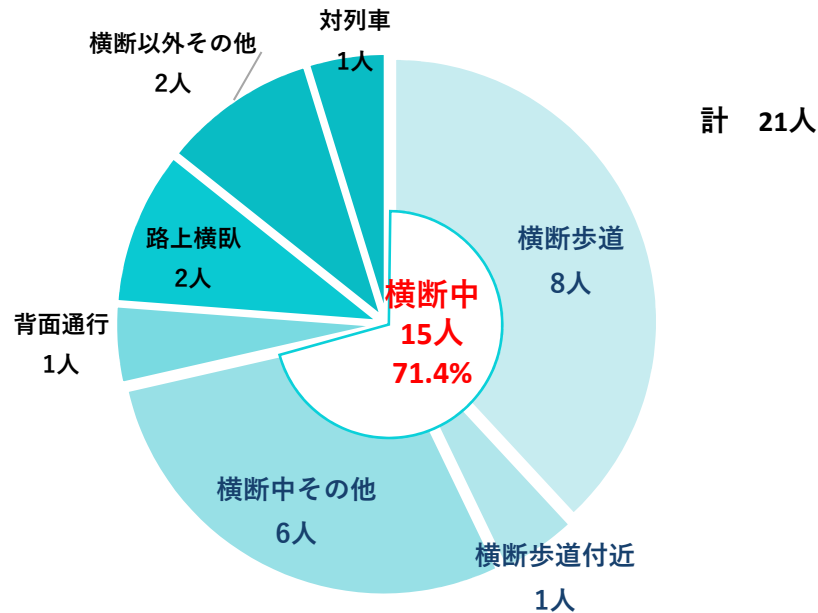
	H24	H25	H26	H27	H28	H29	H30	R元	R2	R3	R4	前年同期比
全死者数	125	116	117	95	86	91	92	75	71	70	74	4
歩行中死者数	46	37	35	35	34	37	37	35	28	31	21	-10
人対車両	43	34	33	34	33	35	34	29	26	30	20	-10
横断中 小計	37	22	24	21	19	26	27	21	19	19	15	-4
横断歩道	15	4	8	11	7	9	12	7	7	6	8	2
横断歩道付近	6	3	5	4	0	3	3	1	4	2	1	-1
横断歩道橋付近	1	1	0	0	0	0	1	0	0	2	0	-2
その他	15	14	11	6	12	14	11	13	8	9	6	-3
横断以外 小計	6	12	9	13	14	9	7	8	7	11	5	-6
対面通行	0	1	3	1	0	2	2	1	1	0	0	0
背面通行	2	7	0	5	6	1	1	1	1	3	1	-2
路上遊戯	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0
路上作業	0	0	2	2	1	0	0	1	1	0	0	0
路上停止	1	0	2	0	0	1	1	0	2	1	0	-1
路上横臥	2	4	2	3	3	2	2	1	1	5	2	-3
その他	1	0	0	2	3	3	1	4	1	2	2	0
人対列車	3	2	1	1	1	1	3	4	2	1	1	0
人対車両, 列車以外	0	2	1	0	0	1	0	2	0	0	0	0
歩行中以外死者数	79	79	82	60	52	54	55	40	43	39	53	14
歩行中死者率[%]	36.8	31.9	29.9	36.8	39.5	40.7	40.2	46.7	39.4	44.3	28.4	-15.9 pt
横断中死者率[%]	29.6	19	20.5	22.1	22.1	28.6	29.3	28	26.8	27.1	20.3	-6.8 pt
横断歩道横断中死者率[%]	12	3.4	6.8	11.6	8.1	9.9	13	9.3	9.9	8.6	10.8	2.2 pt

注1) 「歩行中死者率」「横断中死者率」「横断歩道横断中死者率」は、各年の全死者数に占める「歩行中」「横断中」「横断歩道横断中」それぞれの死者の割合。

注2) 人対車両, 列車以外の歩行中死者とは、車両相互や車両単独事故に巻き込まれた道路上の歩行中死者をいう。

5-2 歩行者の死亡事故（事故類型・昼夜・年齢層別）

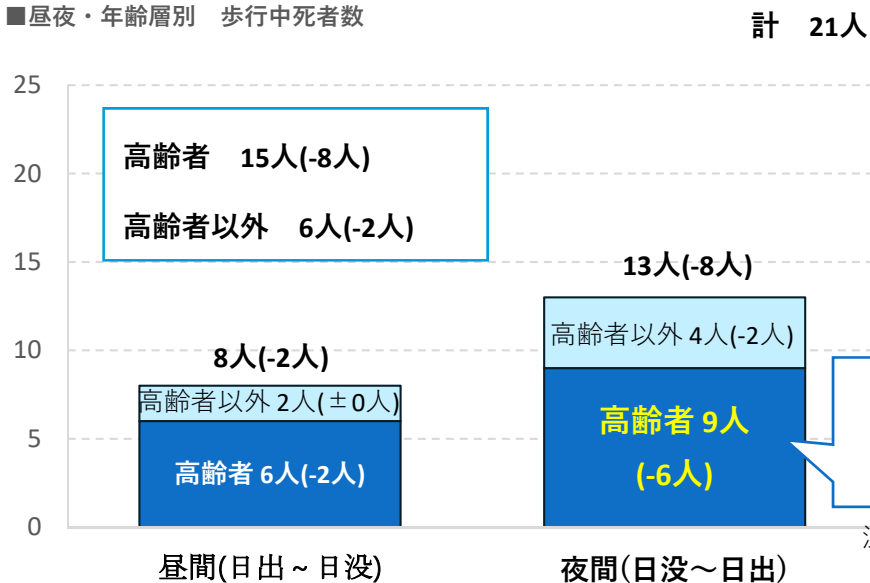
■事故類型別歩行中死者数



令和4年中の歩行中死者数21人のうち、横断中の死者数が15人と約7割を占めている。

横断歩道を横断中の歩行中死者数が8人で、歩行中死者数の多くを占める。

■昼夜・年齢層別 歩行中死者数



歩行中死者21人のうち、夜間の歩行中死者が13人で昼間の約1.6倍となる。

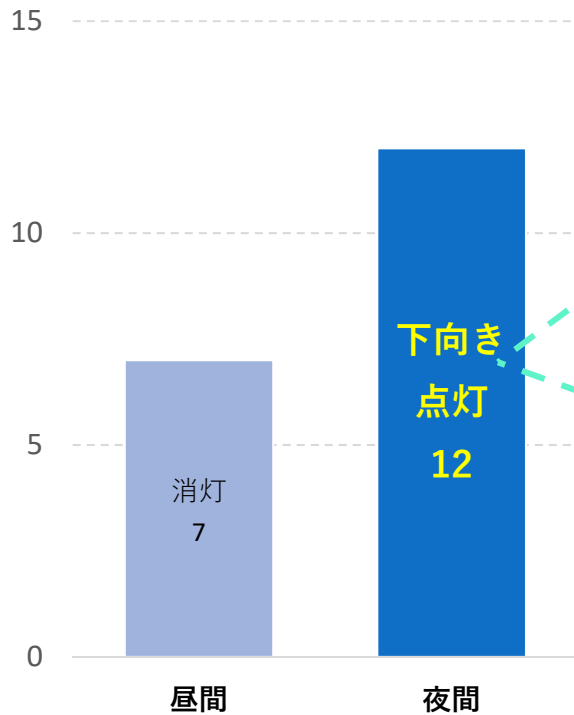
夜間の歩行中死者の約7割（13人中9人）が高齢者で、その中でも75歳以上の高齢者が多い。

5-3 歩行者の死亡事故（車両の前照灯・歩行者のライト等）

- 夜間の人対車両死亡事故において上向きライトを使用している当事者はいなかった。
- 夜間の人対車両死亡事故のうちの7割が、車両の前照灯が上向きであれば被害が軽減されたと推測される。
- 夜間の人対車両による歩行中死者のうち、ライト等を活用していた人は1人だけだった。

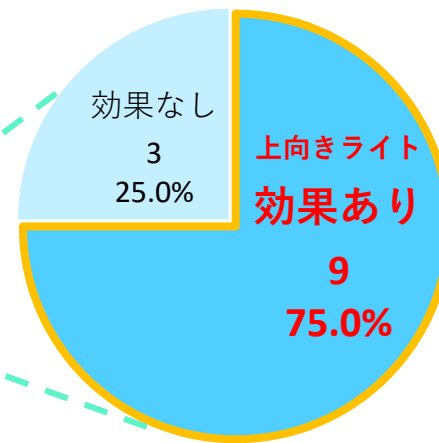
人対車両(原付以上)の死亡事故における車両の前照灯点灯状況

計19件



夜間における人対車両(原付以上)の死亡事故における上向きライトの被害軽減効果

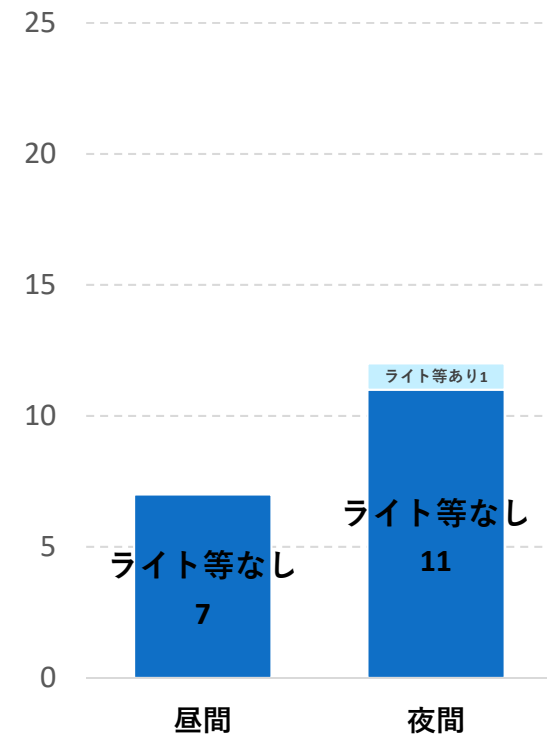
計12件



注) 上向きライトの被害軽減効果
 事故当時「下向き点灯」「補助灯点灯」「消灯」の当事者について、上向きライトにしていたならば事故の被害が軽減されたと推測される場合『効果あり』とし、軽減されなかったと推測される場合は『効果なし』としている。効果の基準は現場臨場警察官が交通状況、道路環境等から客観的に判断している。

人対車両(原付以上)による歩行中死者のライト等活用状況

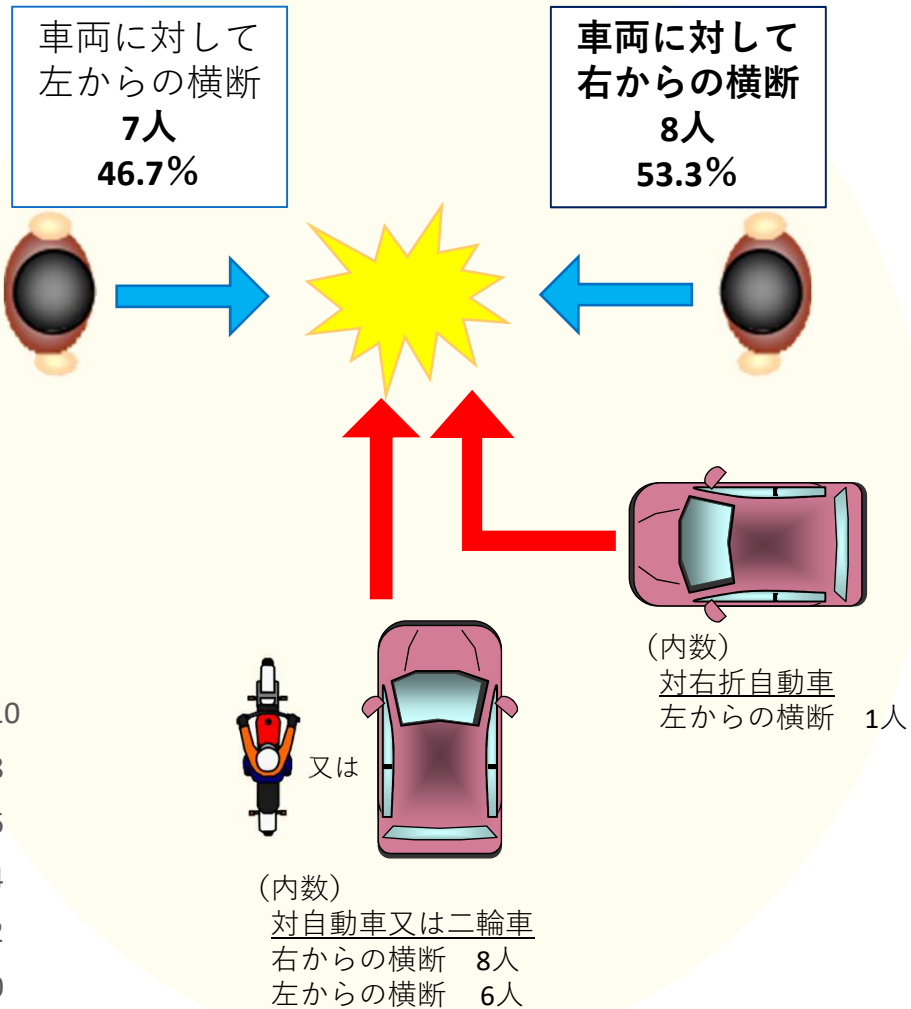
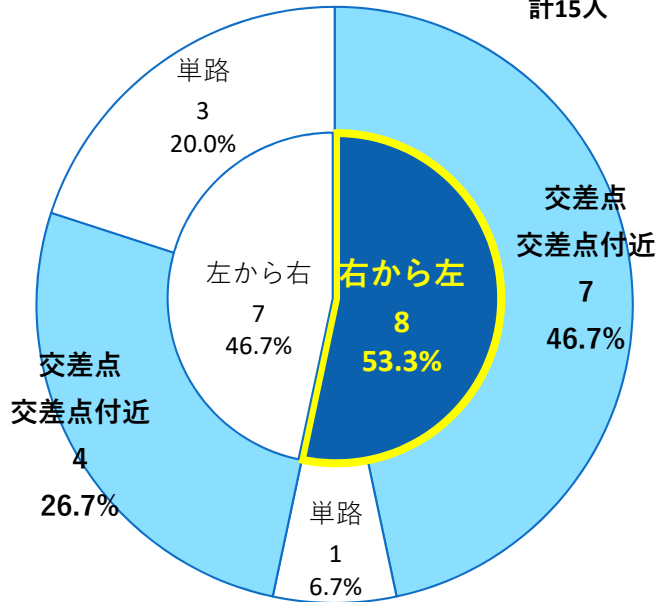
計19件



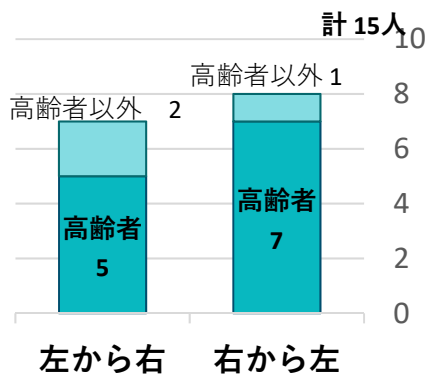
5-4 横断歩行者の死亡事故（横断方向）

- 横断歩行者の死亡事故は、右からの横断と、左からの横断に差がなかったが、横断中の死者15人中12人が高齢者で、高齢者の割合が高くなっている。

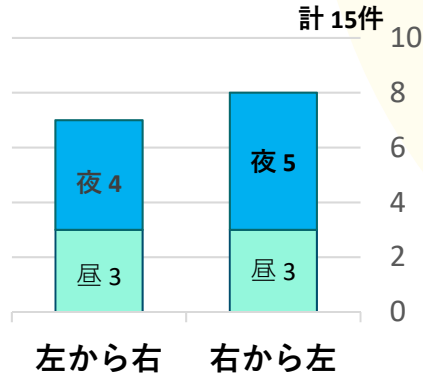
横断歩行中死者の車両から見た横断方向 計15人



年齢層別の横断歩行中死者の車両から見た横断方向



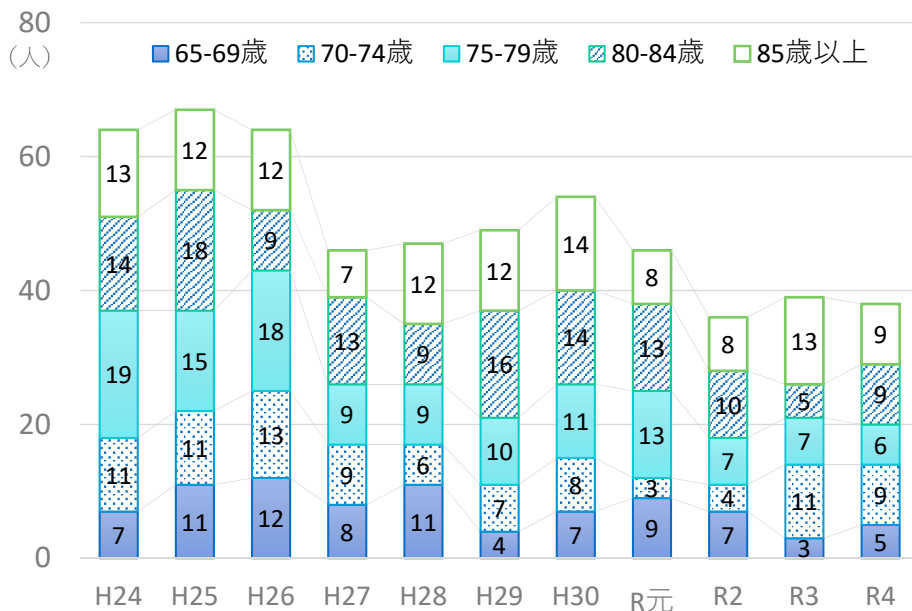
昼夜別の横断歩行中死者の車両から見た横断方向



6 高齢者死者数（年齢層・状態別の推移）

- 令和4年中の高齢者死者数は38人で、前年より1人減少しているが、全死者数の半数以上を占めている。
- 状態別では、近年で初めて自動車乗車中の死者数が歩行中の死者数を上回った。

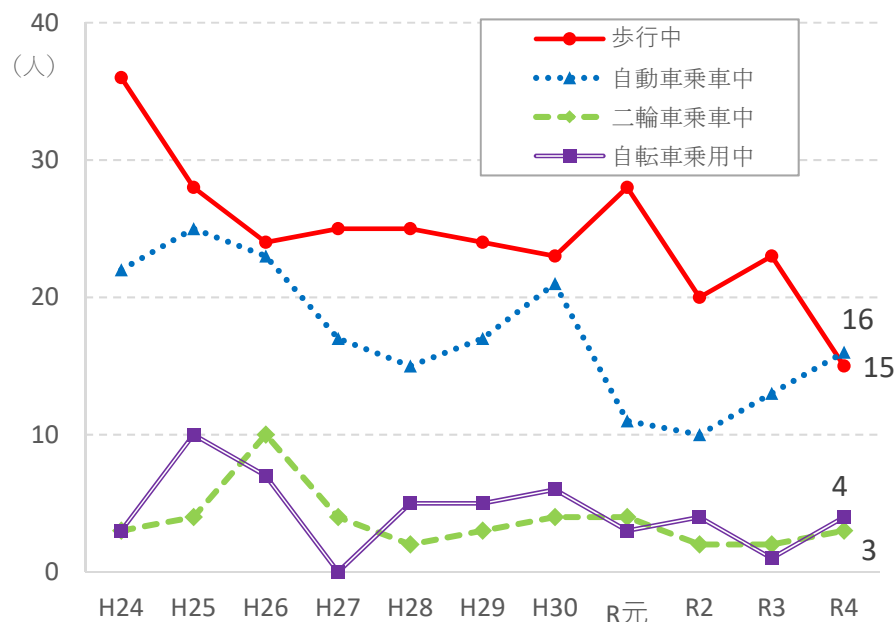
年齢層別高齢者死者数の推移（平成24～令和4年）



[人]

	H24	H25	H26	H27	H28	H29	H30	R元	R 2	R 3	R 4
65-69	7	11	12	8	11	4	7	9	7	3	5
70-74	11	11	13	9	6	7	8	3	4	11	9
75-79	19	15	18	9	9	10	11	13	7	7	6
80-84	14	18	9	13	9	16	14	13	10	5	9
85以上	13	12	12	7	12	12	14	8	8	13	9
合計	64	67	64	46	47	49	54	46	36	39	38

状態別高齢者死者数の推移（平成24～令和4年）



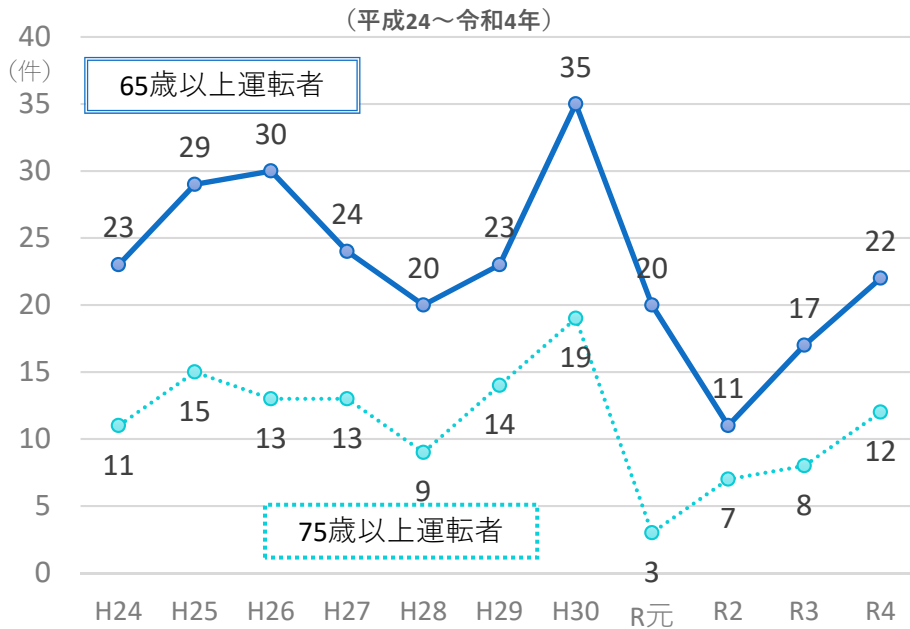
[人]

	H24	H25	H26	H27	H28	H29	H30	R元	R 2	R 3	R 4
歩行中	36	28	24	25	25	24	23	28	20	23	15
自動車	22	25	23	17	15	17	21	11	10	13	16
二輪車	3	4	10	4	2	3	4	4	2	2	3
自転車	3	10	7	0	5	5	6	3	4	1	4
合計	64	67	64	46	47	49	54	46	36	39	38

7 高齢運転者による死亡事故

- 令和4年中の65歳以上運転者による死亡事故件数は22件と前年に比べて増加し、80歳以上運転者による死亡事故件数は8件で前年比2件増加しており、高齢運転者の死亡事故件数は増加傾向にある。
- 75歳以上の免許人口10万人当たりの死亡事故件数では、令和元年に最小となったが、その後、令和4年にかけて増加に転じている。

高齢運転者による死亡事故件数の推移



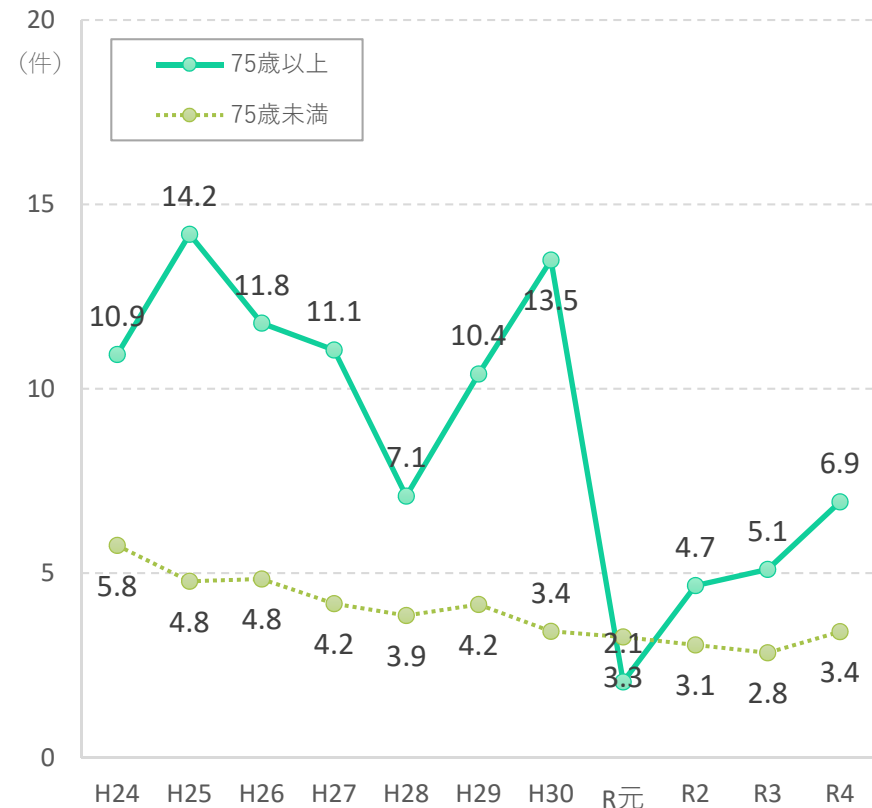
年齢層別 高齢運転者の死亡事故件数の推移

	H24	H25	H26	H27	H28	H29	H30	R元	R 2	R 3	R 4
65-69	5	10	10	4	6	6	6	8	2	3	6
70-74	7	4	7	7	5	3	10	9	2	6	4
75-79	3	7	7	4	2	6	7	0	3	2	4
80以上	8	8	6	9	7	8	12	3	4	6	8
合計	23	29	30	24	20	23	35	20	11	17	22

注) 「高齢運転者による死亡事故」…原付以上の65歳以上高齢者が主たる原因者となった死亡事故。

高齢運転者による免許人口10万人あたりの

死亡事故件数の推移 (平成24～令和4年)



注) 算出に用いた運転免許人口は、各年12月末の免許人口で、運転免許課資料による。

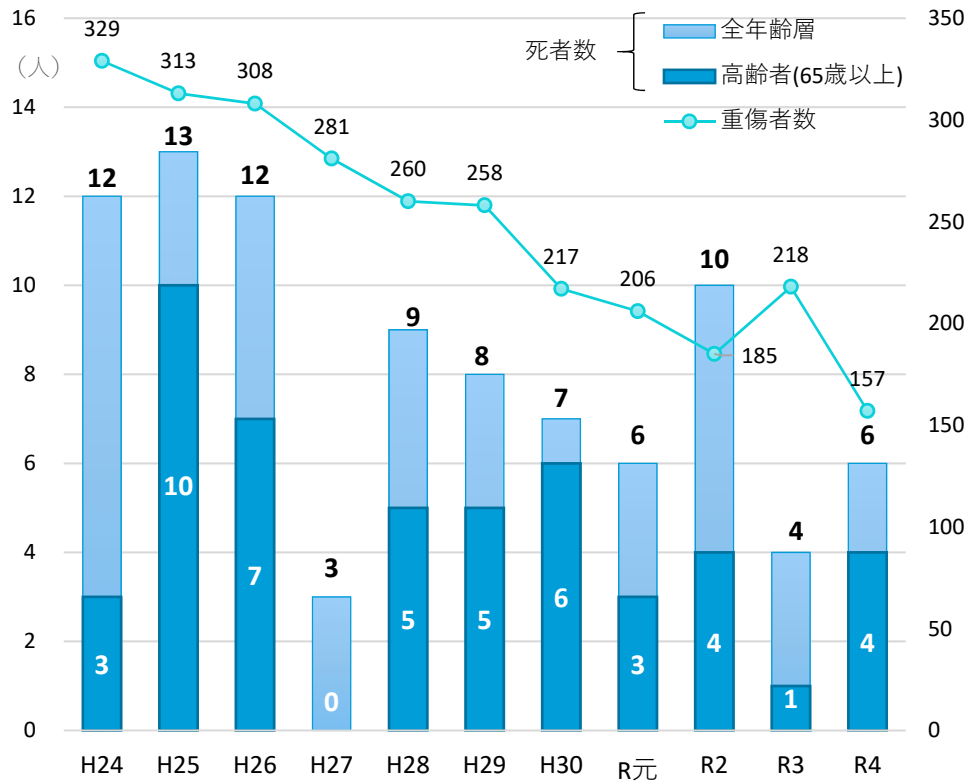
8 自転車の交通事故

○ 自転車乗車中の死者数は、令和4年については6人と過去10年で三番目の少なさであった。

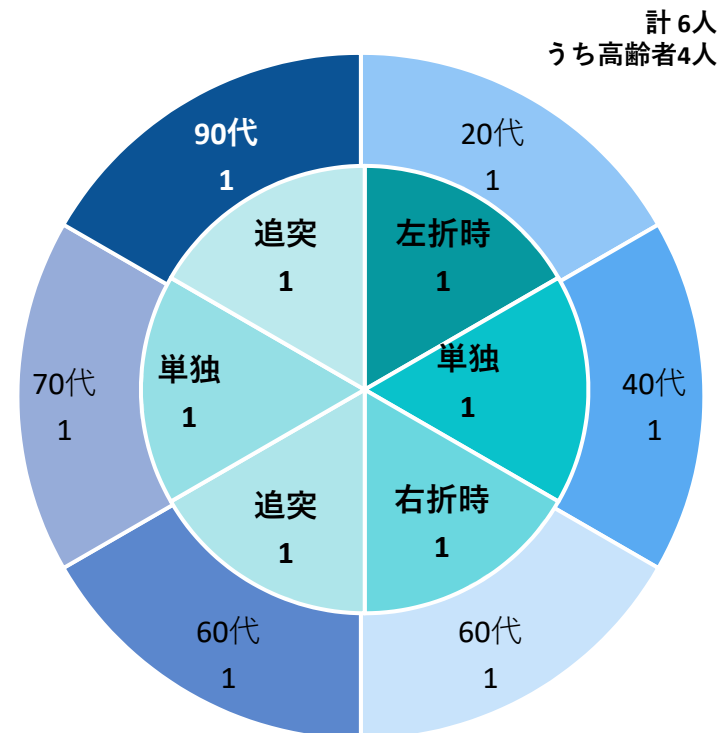
また、自転車乗車中の重傷者数は過去10年で最小となる157人となった。

○ 令和4年中の事故類型別では、単独事故と追突による死者数がそれぞれ2人で最も多い。

自転車乗用中死者数、重傷者数の推移（平成24～令和4年）



事故類型・年齢層別の自転車乗用中死者数
(令和4年中)

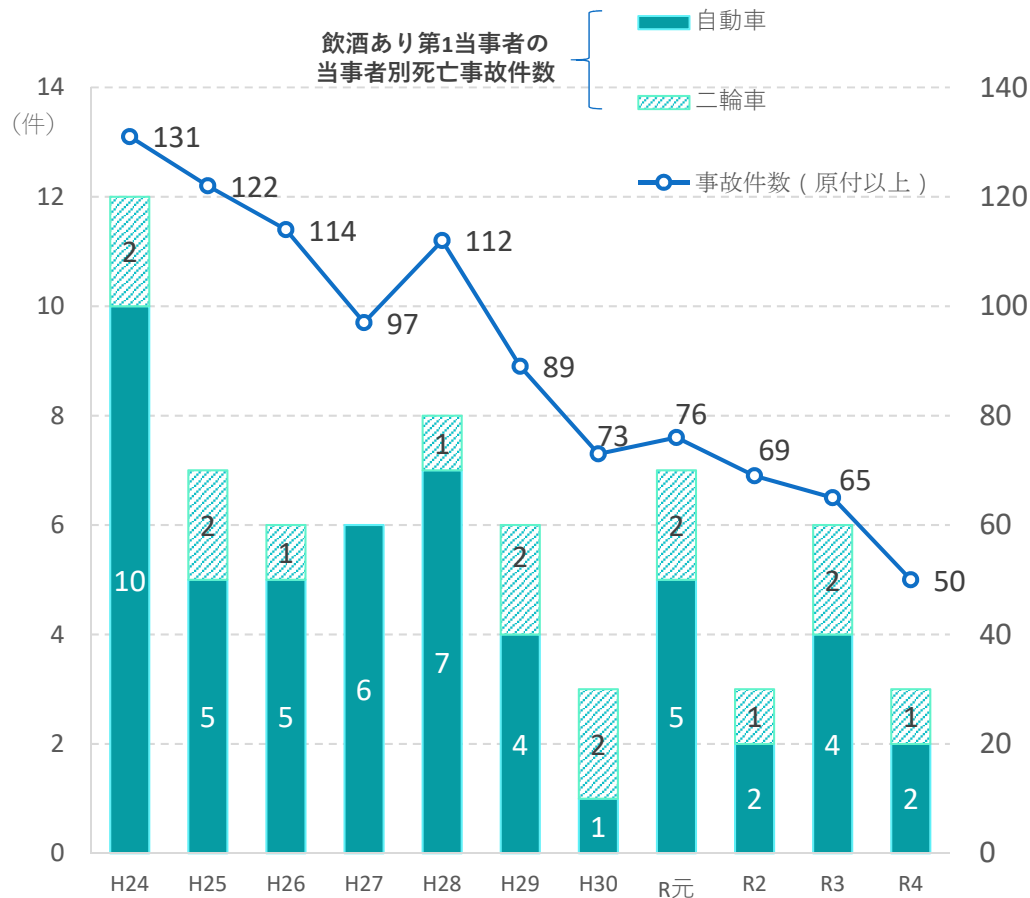


9 飲酒事故

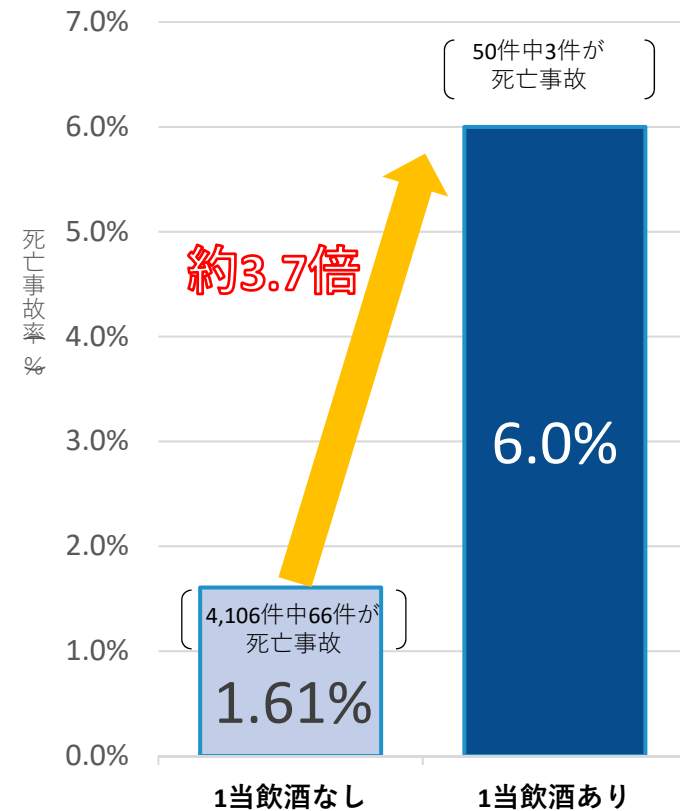
- 令和4年中の飲酒運転による事故件数，死者数は前年から減少し，事故件数，死者数ともに過去10年で最小となった。
- 飲酒の有無による死亡事故率は，飲酒ありの事故（6.0%）が飲酒なしの事故（1.61%）

の約**3.7倍**となる。

飲酒事故件数の推移（平成24～令和4年）



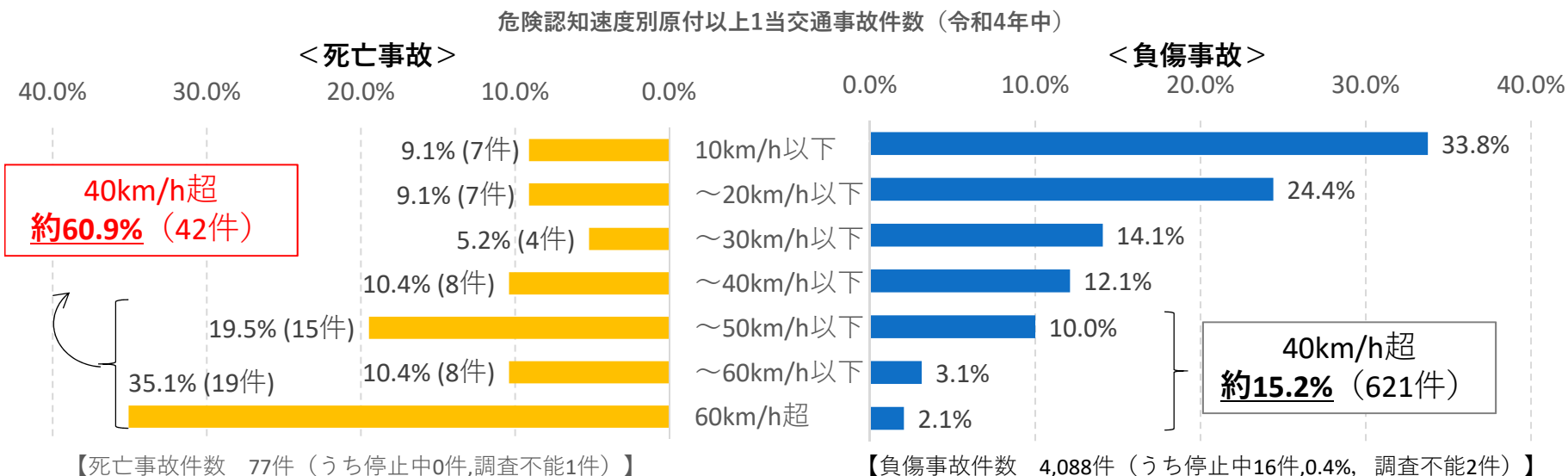
飲酒の有無別死亡事故率（令和4年中）



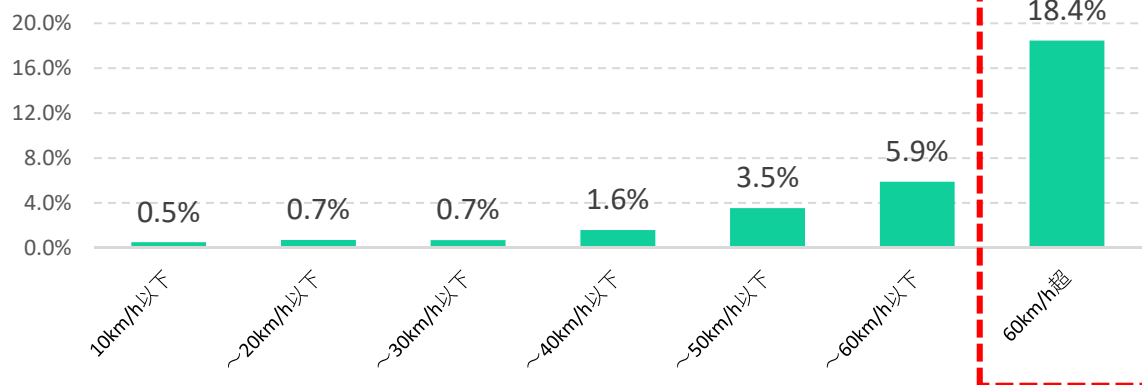
注) 死亡事故率 = 原付以上1当死亡事故件数 ÷ 原付以上1当事故件数 × 100

10 危険認知速度と死亡事故率

- 原付以上（自動車又は二輪車）第1当事者による事故を危険認知速度別にみると、死亡事故は死亡事故以外の負傷事故より高速度域で発生しており、40km/h超の死亡事故が全死亡事故の約6割を占める。
- 危険認知速度が60km/hを超えると死亡事故率が増加している。



危険認知速度別死亡事故率（令和4年中）



注1) 危険認知速度とは、運転者が相手方を認め、危険を認知した時点の速度。運転者が危険を認知せずに事故に至った場合は、事故直前の速度。

注2) 死亡事故率 = 原付以上1当死亡事故件数 ÷ 原付以上1当事故件数 × 100

11 市区町別死亡事故発生状況

	死者数		人口10万人あたり死者数		原付以上1当死亡事故件数		免許人口10万人あたり死亡事故件数			死者数		人口10万人あたり死者数		原付以上1当死亡事故件数		免許人口10万人あたり死亡事故件数	
	(人)	内、高齢者	(人)	内、高齢者	(件)	内、高齢者	(件)	内、高齢者		(人)	内、高齢者	(件)	内、高齢者	(件)	内、高齢者	(件)	内、高齢者
広島県全体	74	38	2.65	4.6	69	22	3.74	4.67	庄原市	2	1	5.99	6.83	2	1	9.05	11.22
広島市	26	13	2.19	4.23	26	8	3.36	4.92	大竹市	1	0	3.80	0.00	1	0	5.91	0.00
中区	2	2	1.47	5.87	2	1	2.37	7.36	東広島市	3	1	1.59	2.15	2	1	1.51	3.16
東区	0	0	0	0	0	0	0	0	廿日市市	6	2	5.14	5.56	6	0	7.68	0.00
南区	3	2	2.12	5.67	3	1	3.35	6.29	安芸高田市	0	0	0.00	0.00	0	0	0.00	0.00
西区	10	4	5.32	8.91	10	2	8.17	8.76	江田島市	1	1	4.59	10.24	1	1	7.08	17.83
安佐南区	5	1	2.05	1.9	5	1	3.09	3.38	安芸郡府中町	0	0	0.00	0.00	0	0	0.00	0.00
安佐北区	4	3	2.83	6.16	4	2	4.26	6.83	安芸郡海田町	0	0	0.00	0.00	0	0	0.00	0.00
安芸区	1	1	1.28	4.73	1	1	1.95	8.58	安芸郡熊野町	0	0	0.00	0.00	0	0	0.00	0.00
佐伯区	1	0	0.71	0	1	0	1.06	0	安芸郡坂町	0	0	0.00	0.00	0	0	0.00	0.00
呉市	3	2	1.41	2.61	3	0	2.26	0	安芸太田町	2	0	34.25	0.00	2	0	53.69	0.00
竹原市	3	1	12.46	9.88	3	1	18.79	16.98	北広島町	0	0	0.00	0.00	0	0	0.00	0.00
三原市	3	2	3.32	6.19	3	1	4.95	5.03	大崎上島町	0	0	0.00	0.00	0	0	0.00	0.00
尾道市	1	1	0.76	2.07	1	1	1.14	3.44	世羅町	0	0	0.00	0.00	0	0	0.00	0.00
福山市	16	9	3.45	6.71	13	6	4.13	7.34	神石高原町	0	0	0.00	0.00	0	0	0.00	0.00
府中市	1	1	2.69	7.02	1	0	3.96	0	高速道路	4	2	—	—	3	2	—	—
三次市	2	2	3.97	10.93	2	0	5.83	0									

注1) 算出に用いた人口は、令和4年1月1日現在の住民基本台帳人口。運転免許人口は令和4年12月末現在で運転免許課資料による。

注2) 高速道路とは、高速道路交通警察隊管轄道路をいう。