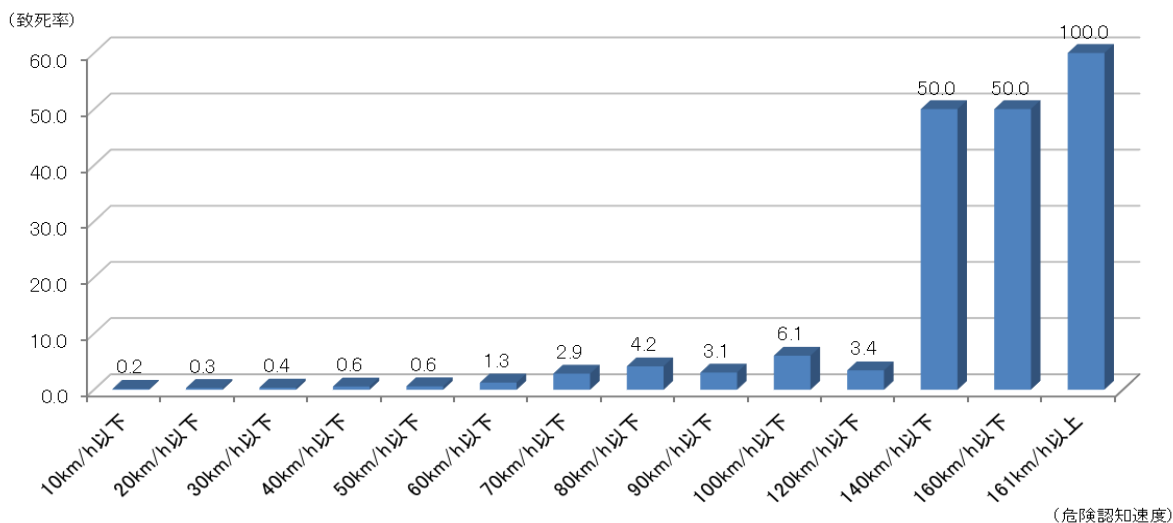


# 【 資 料 】

## 1 危険認知速度別の致死率

(原付以上運転者(第1当事者)、過去3年(令和2年~令和4年)合計)



注1 「危険認知速度」とは、交通事故の第1当事者が原付以上の車両の場合であって、その運転者が相手方車両、人等を含め、危険を認知した時点の走行速度をいう。具体的には、ブレーキ、ハンドル操作等の事故回避行動をとる直前の速度をいう。  
 なお、運転者が危険を認知せず事故に至った場合は、事故直前の速度としている。

注2 「危険認知速度」が「停止中」又は「調査不能」とされる交通事故を除く。

## 2 規制速度を超過した交通事故の発生状況

(原付以上運転者(第1当事者)、過去3年(令和2年~令和4年)合計)

○ 規制速度を超過した交通事故は、  
全交通事故の3.4%

○ 規制速度を超過した死亡事故は、  
全死亡事故の24.7%



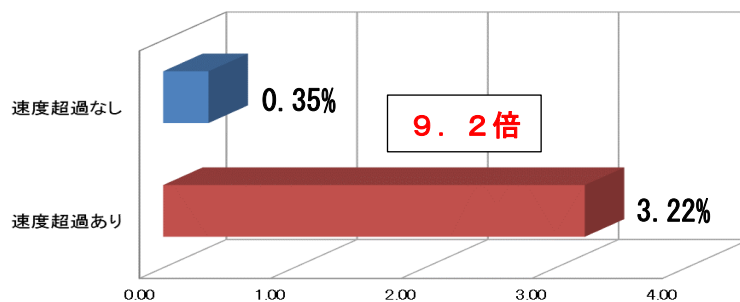
注1 「規制速度を超過した交通事故」とは、危険認知速度が交通事故発生地点の規制速度を上回った場合における、当該交通事故をいう。

注2 規制速度が設定されていない道路における交通事故については、危険認知速度が法定速度を上回った事故を計上した。

注3 「危険認知速度」が「停止中」又は「調査不能」とされる交通事故を除く。

## 3 規制速度の超過、非超過別の死亡事故率

(原付以上運転者(第1当事者)、過去3年(令和2年~令和4年)合計)

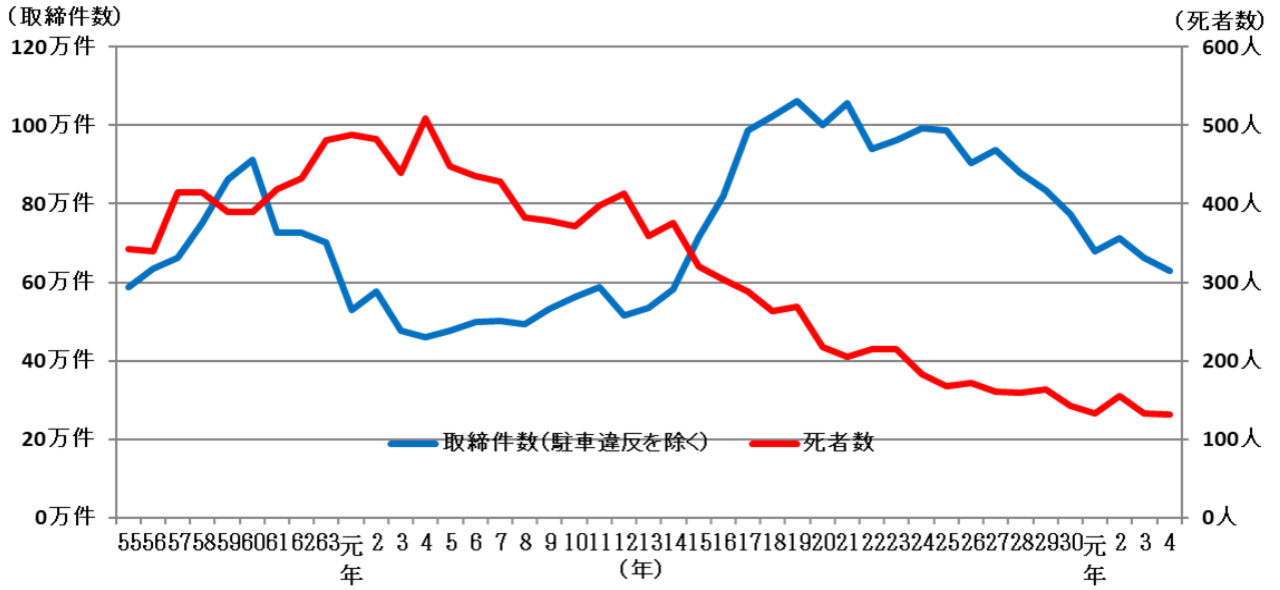


注1 「規制速度を超過した交通事故」とは、危険認知速度が交通事故発生地点の規制速度を上回った場合における、当該交通事故をいう。

注2 規制速度が設定されていない道路における交通事故については、危険認知速度が法定速度を上回った事故を計上した。

注3 「危険認知速度」が「停止中」又は「調査不能」とされる交通事故を除く。

#### 4 交通事故死者数と交通違反取締件数の推移



#### 5 生活道路における交通事故の当事者別構成率

(過去3年(令和2年~令和4年)合計から算出)

- 生活道路における交通事故件数のうち自動車(第1当事者)対歩行者(第2当事者)の占める割合は、14.1%
- 生活道路における交通事故件数のうち自動車(第1当事者)対自転車(第2当事者)の占める割合は、25.3%

		第2当事者(件)							合計
		自動車	二輪車	自転車	歩行者	その他	単独事故	対象外当事者	
第1当事者(件)	自動車	2,285 (10.8%)	1,591 (7.5%)	5,365 (25.3%)	3,000 (14.1%)	2 (0.0%)	269 (1.3%)	2 (0.0%)	12,514 (58.9%)
	二輪車	233 (1.1%)	133 (0.6%)	535 (2.5%)	229 (1.1%)	0 (0.0%)	363 (1.7%)	2 (0.0%)	1,495 (7.0%)
	自転車	874 (4.1%)	220 (1.0%)	1,638 (7.7%)	1,008 (4.7%)	0 (0.0%)	2,966 (14.0%)	22 (0.1%)	6,728 (31.7%)
	歩行者	51 (0.2%)	5 (0.0%)	15 (0.1%)	0 (0.0%)	6 (0.0%)	0 (0.0%)	2 (0.0%)	79 (0.4%)
	その他	1 (0.0%)	0 (0.0%)	4 (0.0%)	12 (0.1%)	3 (0.0%)	0 (0.0%)	0 (0.0%)	20 (0.1%)
	対象外当事者	10 (0.0%)	19 (0.1%)	181 (0.9%)	194 (0.9%)	0 (0.0%)	0 (0.0%)	0 (0.0%)	404 (1.9%)
	合計	3,454	1,968	7,738	4,443	11	3,598	28	21,240

注1 「生活道路」とは、国道、都道、高速道路以外の道路で、車道幅員(1当進入道路)が5.5m未満で地形が市街地である道路をいう。

注2 乗用車、貨物車及び特殊車を「自動車」として計上した。

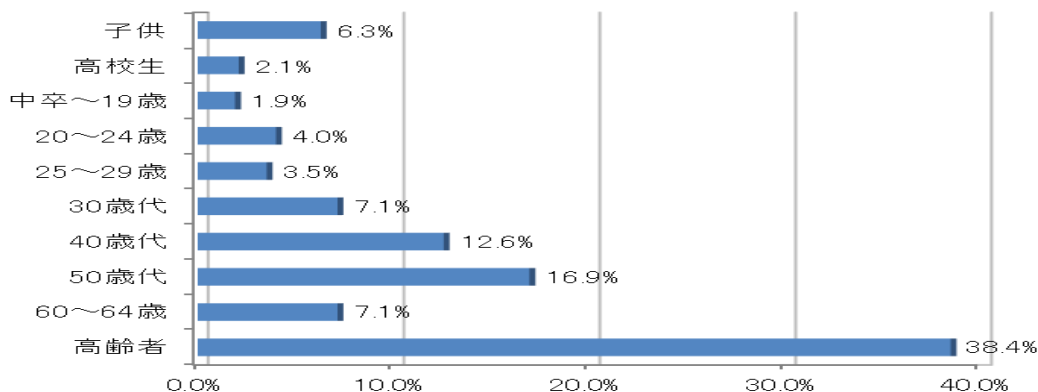
注3 路面電車、列車、自転車以外の軽車両を「その他」として計上した。

注4 「対象外当事者」とは、ひき逃げ等のため当事者が不明のものをいう。

## 6 生活道路における交通事故死者・重傷者数の年齢層別構成率

(過去3年(令和2年～令和4年)合計から算出)

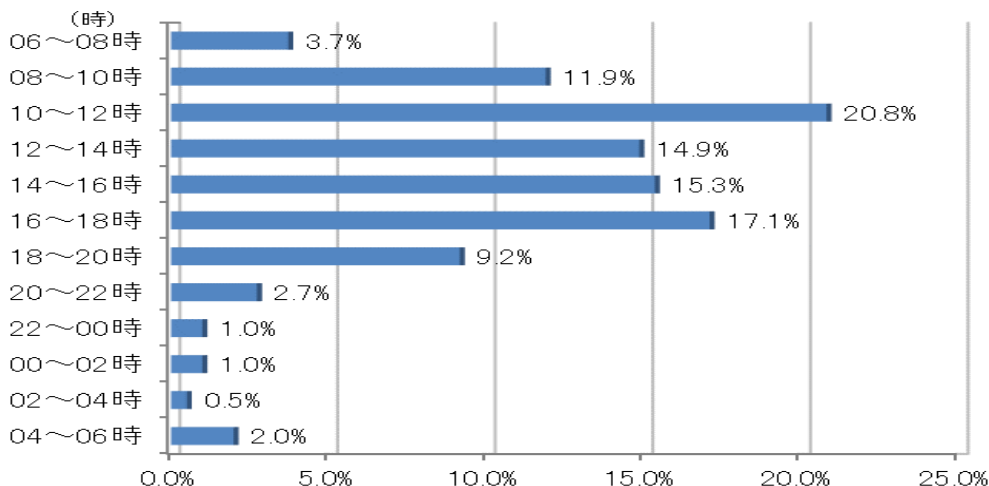
- 生活道路における交通事故死者・重傷者のうち高齢者の占める割合は、38.4%



## 7 生活道路における高齢者の交通事故死者・重傷者数の時間帯別構成率

(過去3年(令和2年～令和4年)合計から算出)

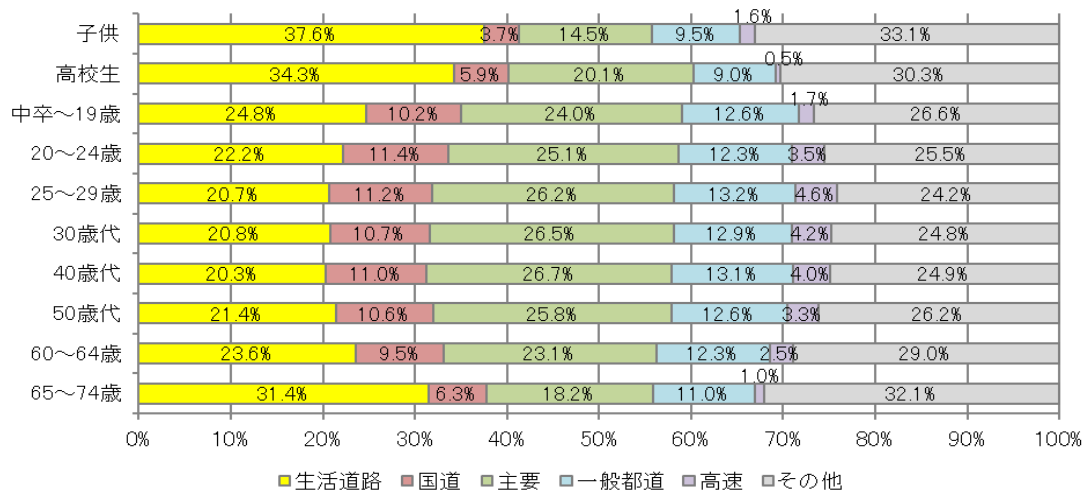
- 生活道路における高齢者の交通事故死者・重傷者は、10時～12時の割合が最も多い。



## 8 年齢層別・道路別の交通事故死傷者数の構成率

(過去3年(令和2年～令和4年)合計から算出)

- 子供の交通事故死傷者数のうち生活道路の占める割合は、37.6%
- 高校生の交通事故死傷者数のうち生活道路の占める割合は、34.3%

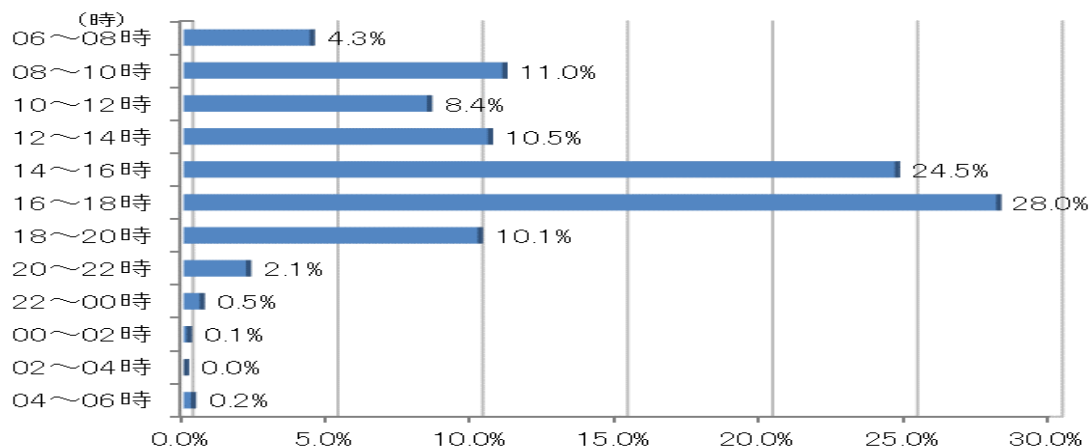


## 9 生活道路における時間帯別交通事故死傷者数

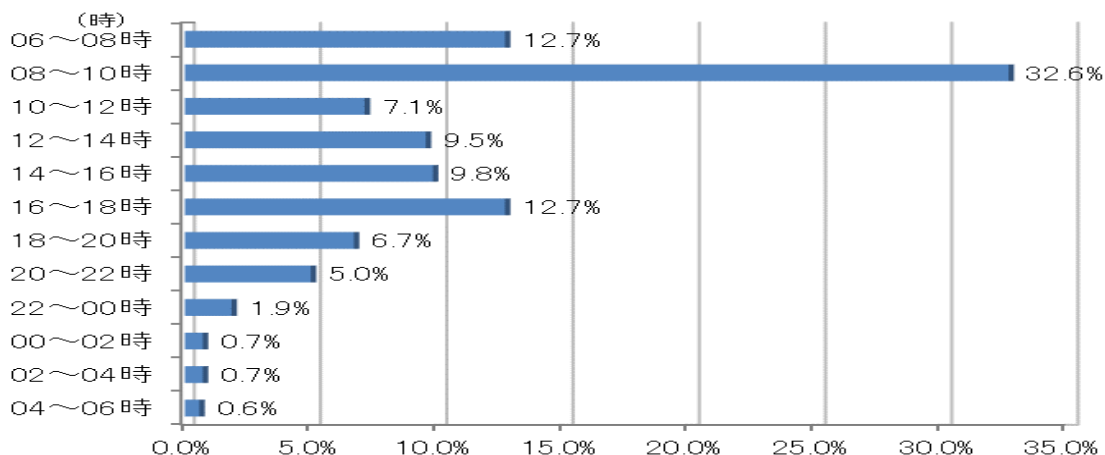
(過去3年(令和2年~令和4年)合計から算出)

- 生活道路における子供の死傷者数は、16時~18時が最も大きい。
- 生活道路における高校生の死傷者数は、8時~10時が最も大きい。

子供の交通事故死傷者数の割合(時間帯別)



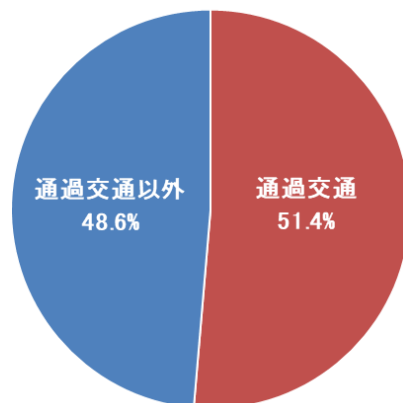
高校生の交通事故死傷者数の割合(時間帯別)



## 10 生活道路における通過交通と通過交通以外の交通事故件数

(過去3年(令和2年~令和4年)合計から算出)

- 生活道路における交通事故の約半数が、通過交通による事故である。

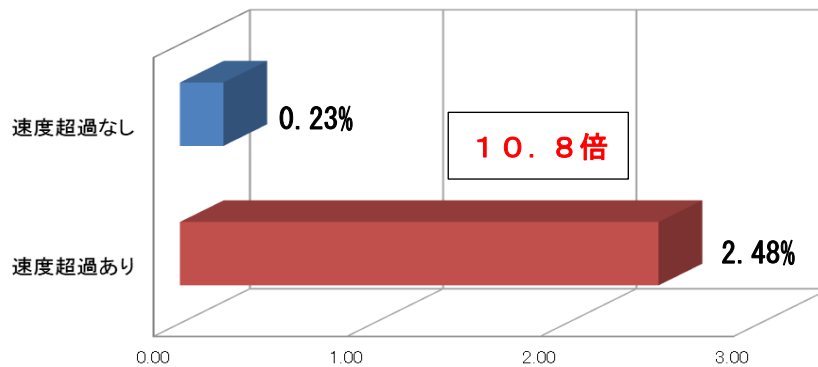


11 規制速度（1当原付以上）を超過した交通事故が発生した路線数  
 （過去3年（令和2年～令和4年）合計から算出）

	路線数	速度超過あり	割合
国 道	21	19	90.5%
主 要 地 方 道	74	66	89.2%
一 般 都 道	108	78	72.2%
港 湾 道	3	2	66.7%
計	206	165	80.1%

注1 路線数は、令和4年の路線データに基づき算出した。（令和5年中の事故を追加）

12 生活道路における規制速度の超過、非超過別の死亡事故率  
 （原付以上運転者（第1当事者）、過去3年（令和2年～令和4年）合計）



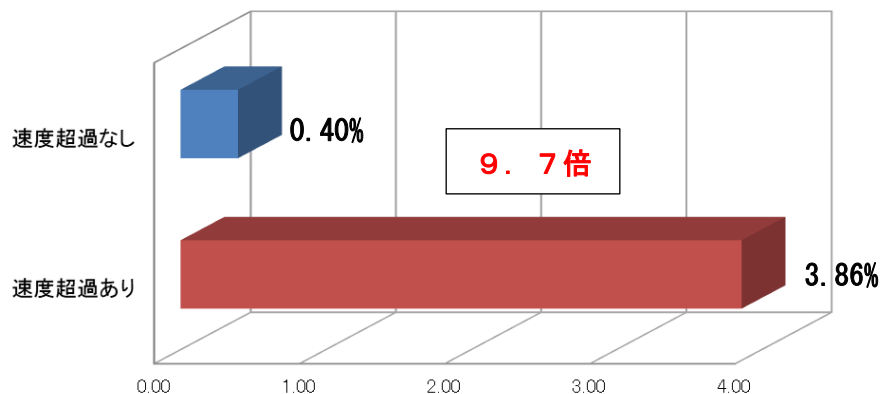
12～15 共通

注1 「規制速度を超過した交通事故」とは、危険認知速度が交通事故発生地点の規制速度を上回った場合における、当該交通事故をいう。

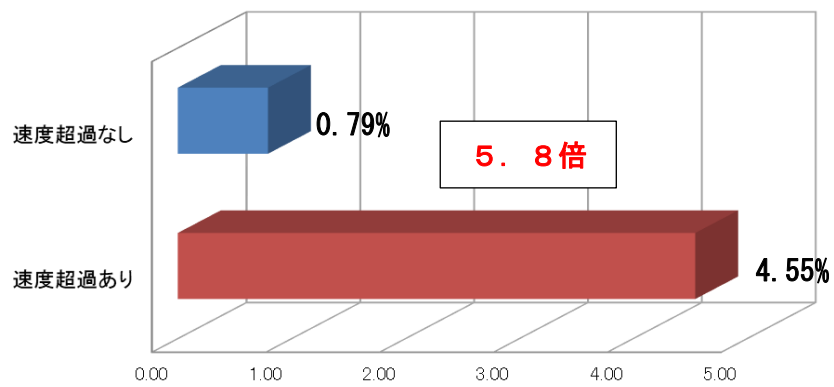
注2 規制速度が設定されていない道路における交通事故については、危険認知速度が法定速度を上回った事故を計上した。

注3 「危険認知速度」が「停止中」又は、「調査不能」とされる交通事故を除く。

13 幹線道路等における規制速度の超過、非超過別の死亡事故率  
 （原付以上運転者（第1当事者）、過去3年（令和2年～令和4年）合計）



14 高速道路等における規制速度の超過、非超過別の死亡事故率  
(原付以上運転者(第1当事者)、過去3年(令和2年~令和4年)合計)



15 首都高速道路における規制速度の超過、非超過別の死亡事故率  
(原付以上運転者(第1当事者)、過去3年(令和2年~令和4年)合計)

