

# 令和4年中の交通事故発生状況について

県政経営会議資料  
令和5年(2023年)1月31日  
滋賀県警察本部

## 1 交通事故発生状況

令和4年抑止目標達成結果

区分	発件数	死亡事故		傷者(人)	
		件数	死者(人)	軽傷	重傷
令和4年	2,862	38	38	3,599	322
前年比	12	3	1	69	-3
増減率	0.4	8.6	2.7	2.0	-0.9
過去3年平均	3,130	46	48	3,892	367

	目標	結果
死者(人)	37	38
重傷者(人)	320	322

○死者数、重傷者とも目標達成に至らなかったが、重傷者数は前年比で減少。

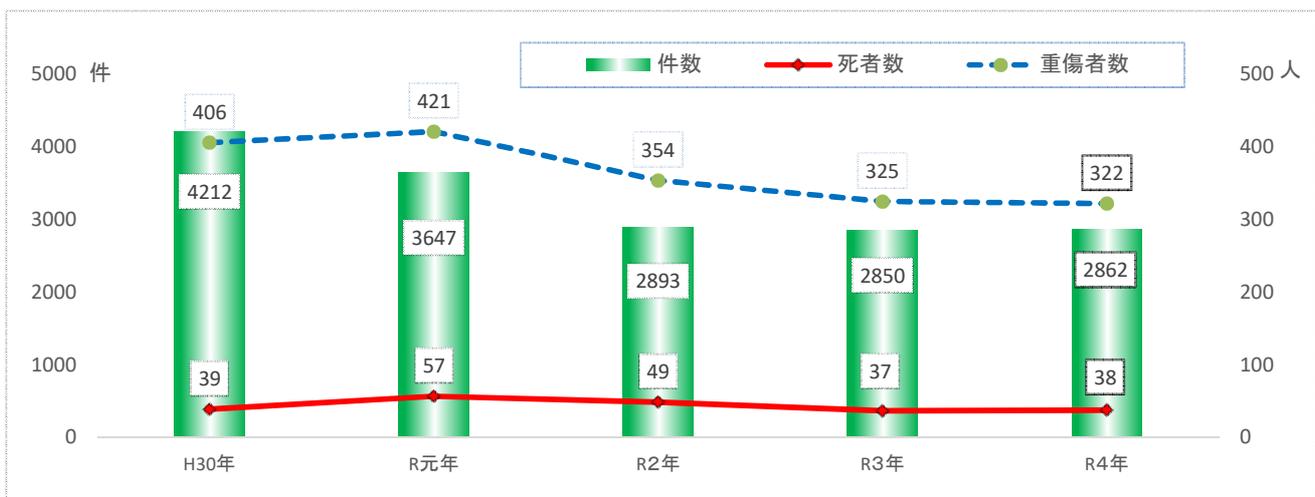
【全国(暫定値)】

区分	発生件数	死者数	傷者数
令和4年	301,193	2,610	356,419
前年比	-4,232	-26	-5,349
増減率	-1.4	-1.0	-1.5

※重傷…1か月以上の治療を要する負傷

※重傷者数は傷者数の内数

## 2 交通事故発生件数、死亡・重傷者数



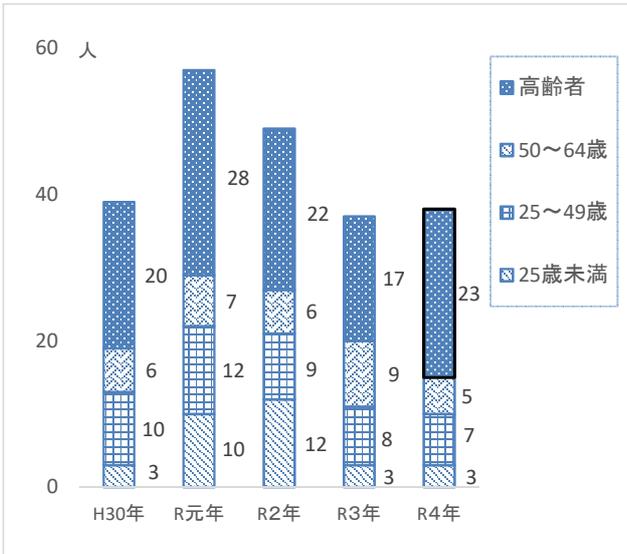
※以下のコメントにおける増減数等は特に断りのない限り、令和4年と令和3年とを比較したものである。

### 【傾向】

令和2年以降、事故発生件数、死者数、重傷者数はいずれも減少していたところ、令和4年は、重傷者数について減少傾向が維持されたものの、事故発生件数は微増し、死者数も1人増加した。

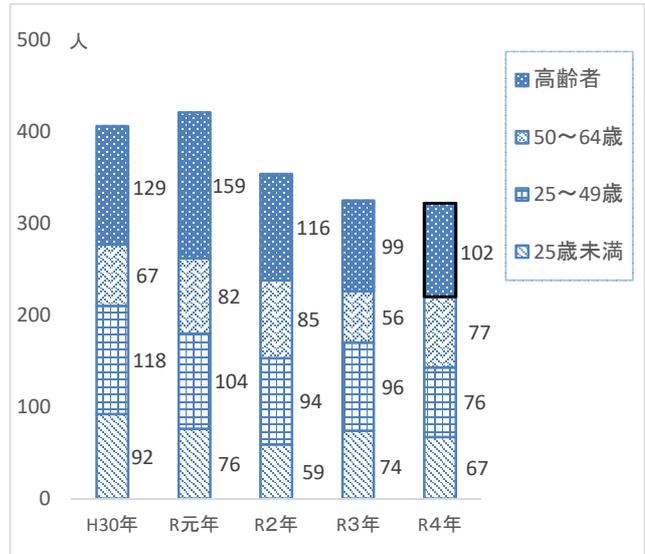
### 3 死者・重傷者の状況

(1) 年齢層別死者数



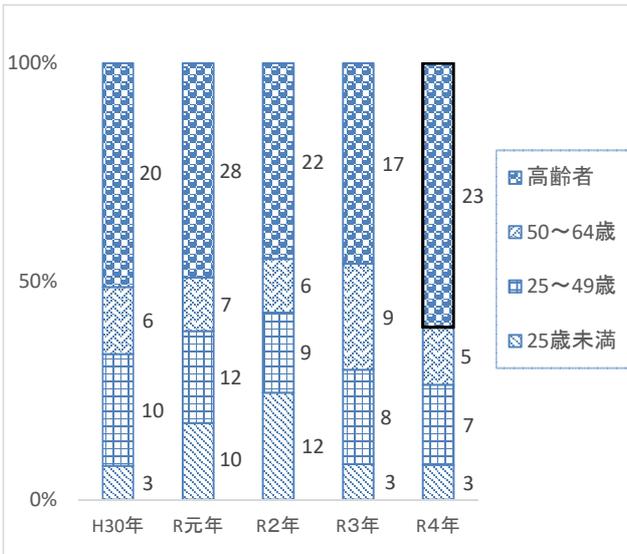
○高齢者が最も多く、+6人と大幅に増加した。

(2) 年齢層別重傷者数



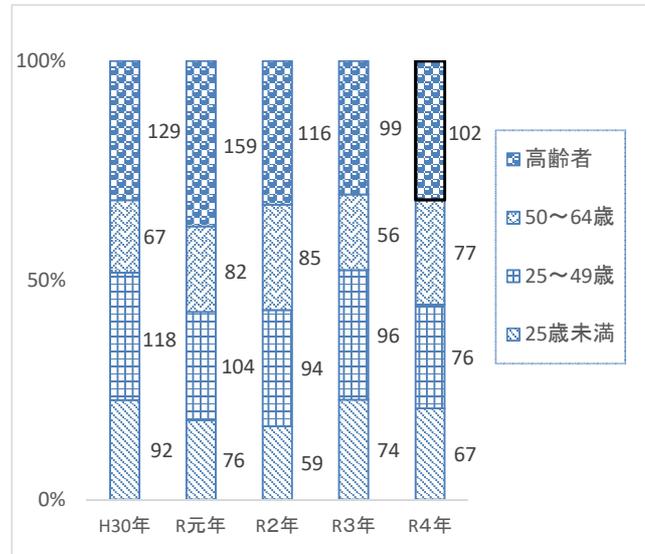
○高齢者が最も多いが、+3人と微増にとどまった。

死者の年齢層別構成率



○令和4年は高齢者が60.5%を占める。

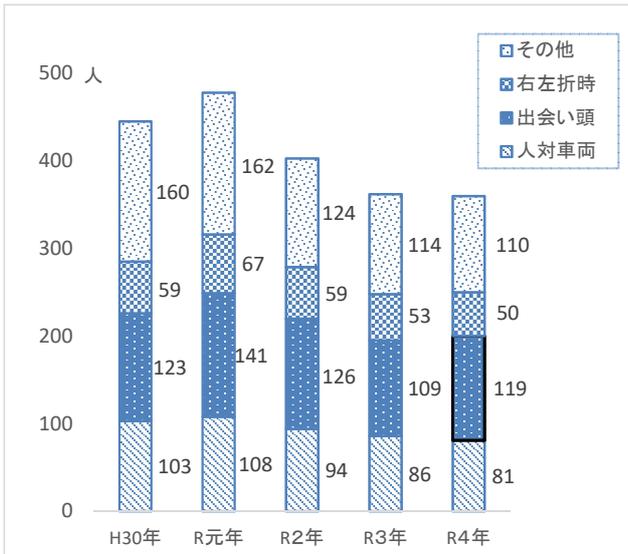
重傷者の年齢層別構成率



○令和4年は高齢者が31.7%を占める

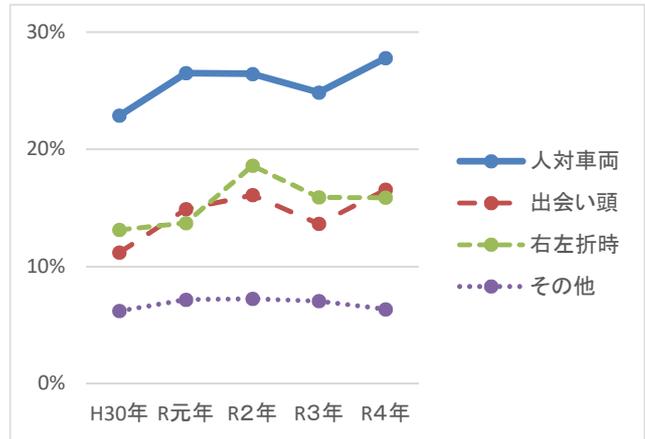
※グラフ中の数値は実数(人数)、%表示グラフにおいて以下同じ。

(3) 事故類型別死者・重傷者数



○「出会い頭」が最も多く、10人増加した。

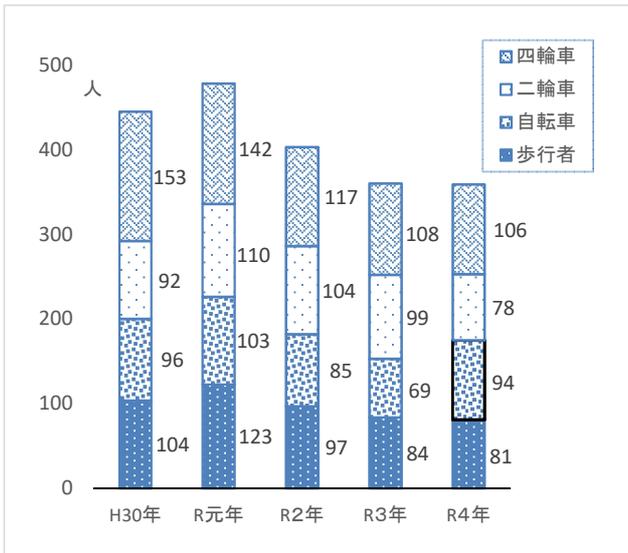
(4) 事故類型別重大事故率



※重大事故とは、死亡・重傷事故をいう。(以下同じ)  
 ※上記の重大事故率は、事故類型別の死亡・重傷事故件数が全事故件数に占める割合

○「人対車両」の重大事故率が最も高い。

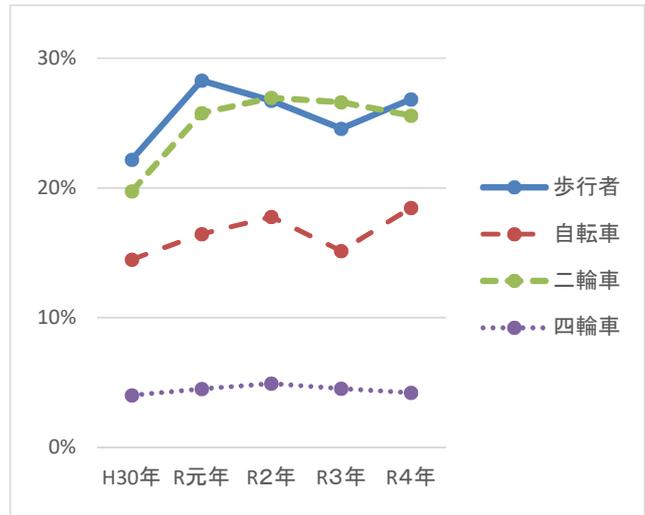
(5) 状態別死者・重傷者数



※四輪車には特殊車を含む。道路外の人を除く。  
 ※車両については同乗者を含む。以下同じ

○「自転車乗用中」が大きく増加した。

(6) 状態別重大事故率



※上記の重大事故率は、当事者状態別の死亡・重傷者数が全死傷者数に占める割合

○「歩行者」・「二輪車」の重大事故率が高い。

【傾向】

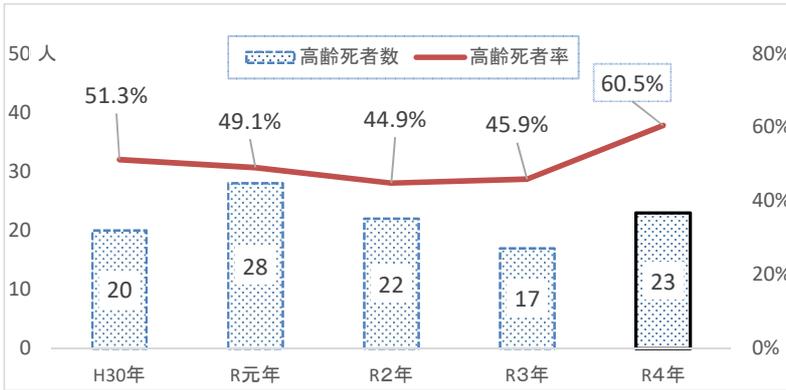
・事故死者数・重傷者数に占める高齢者の割合は、それぞれ60.5%、31.7%と、いずれも人口に占める高齢者の割合(26.6%)に比べて高い。

・「人対車両」や「二輪車乗用中」の事故が重大事故となる割合が高く、「自転車乗用中」の死亡・重傷事故も増加。

歩行者の道路横断時の左右確認の徹底や、自転車乗用時のヘルメットの着用の促進、オートバイ運転時の安全運転の徹底が重要。

## 4 高齢者事故の状況

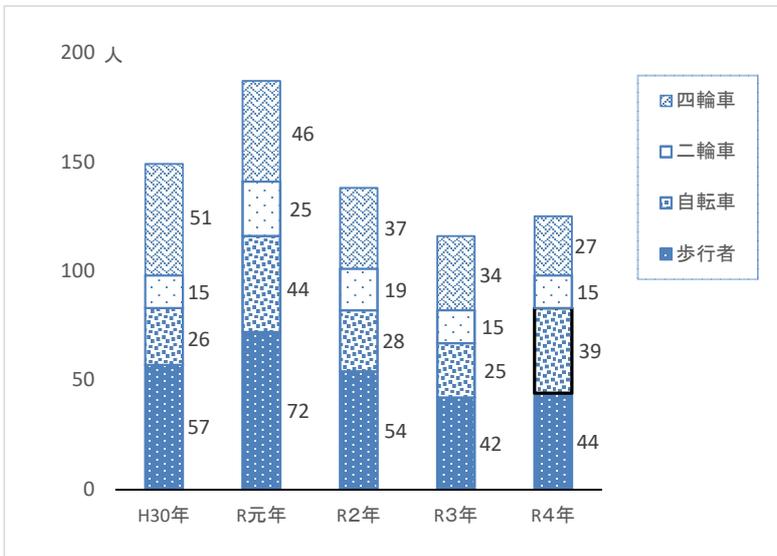
### (1) 高齢死者数と高齢死者率の比較



※高齢死者率とは、交通事故による65歳以上の死者数の全交通事故死者数に占める割合

○近年、高齢死者率が5割前後で推移していたのが、令和4年は6割を超え、死者数も増加した。

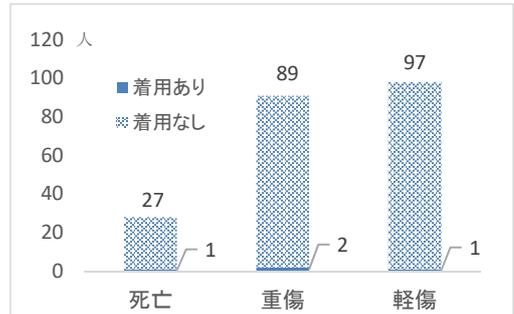
### (2) 死者・重傷者の状態別



○「自転車乗用中」が14人増加した。

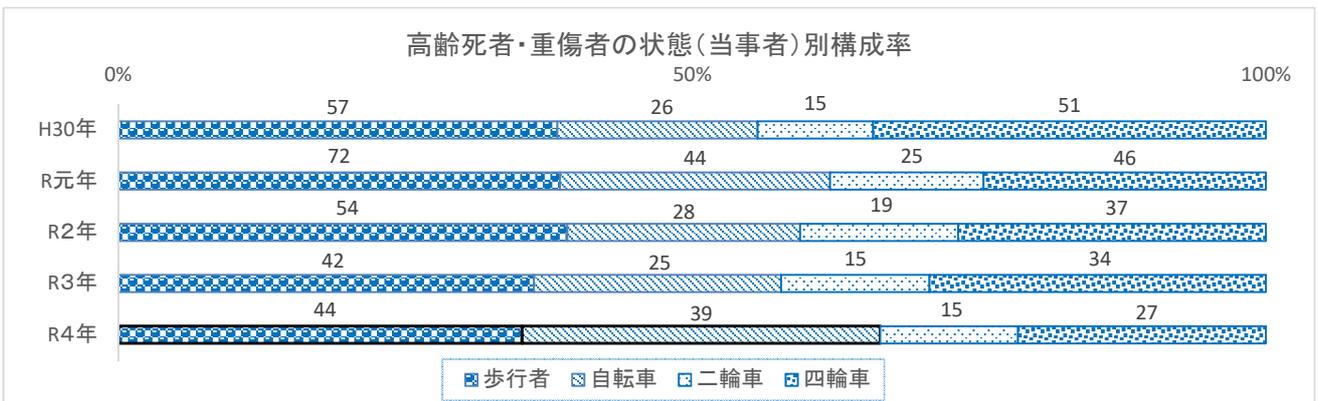
○「自転車乗用中」が増加した要因は、自転車単独事故によるものが7人増加したことが大きい。

【参考】夜間における高齢歩行者死傷者の反射材着用状況(過去5年累計)



ほとんどの方が着用していなかった

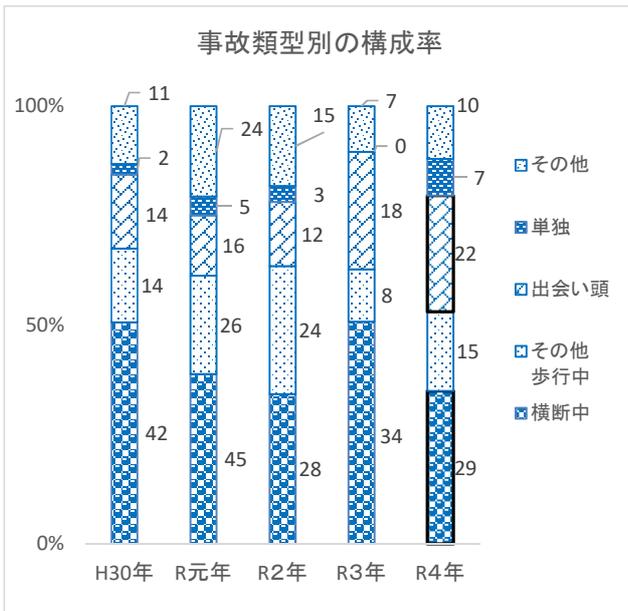
### (3) 高齢死者・重傷者の状況



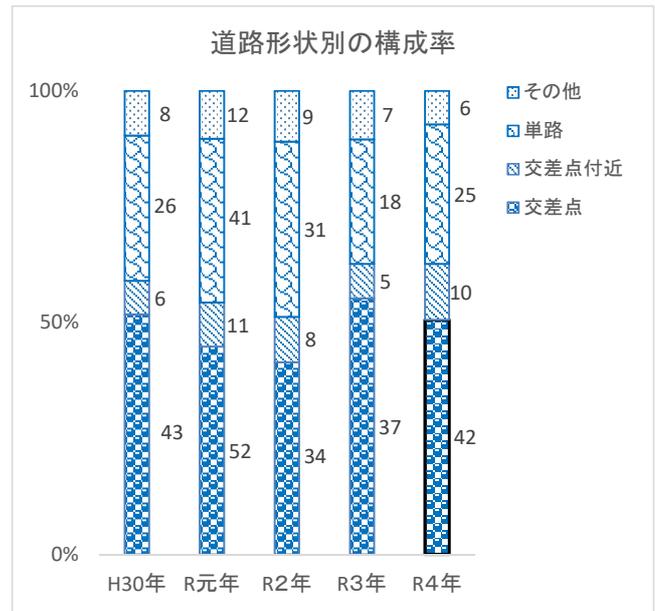
○令和4年は「歩行中・自転車乗用中」が増加し、全体の66.4%を占める。

※同乗中は、それぞれの種別を含む。

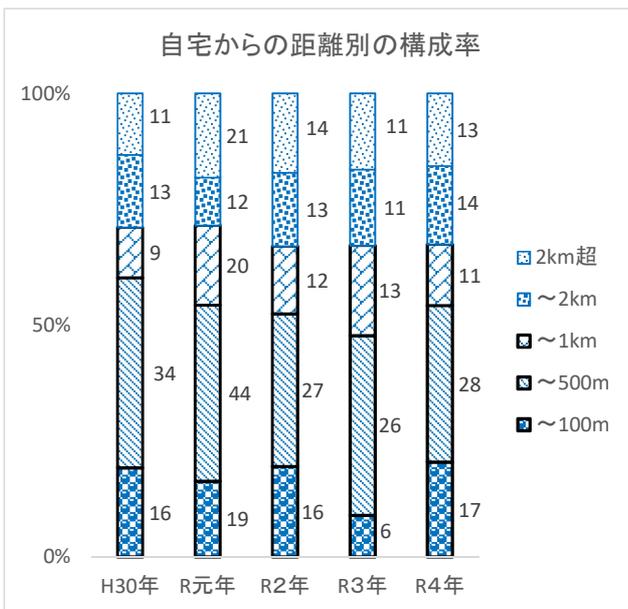
＜高齢者の歩行中・自転車乗車中における死者・重傷者数＞



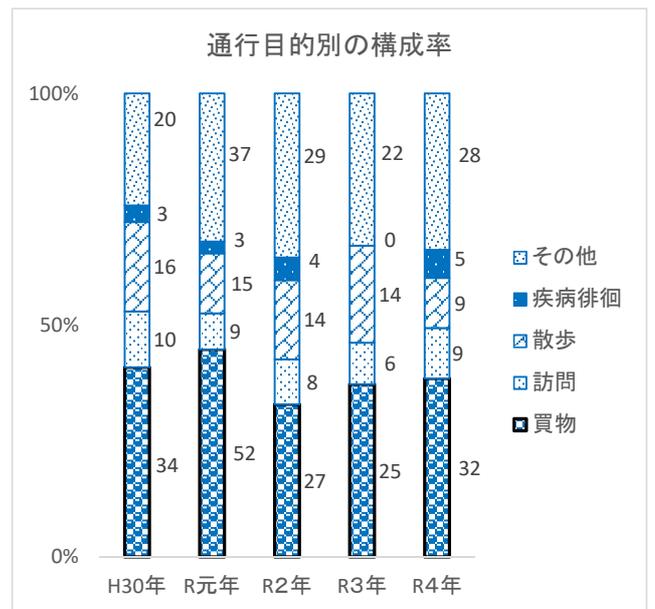
○令和4年は、「道路横断中」が34.9%、「出会い頭」が26.5%と多い。



○令和4年は、「交差点」が約半数を占める。



○自宅から1Km以内で事故に遭う率が最近5ヵ年の平均で69.1%



○「買物」に行く目的で事故に遭う率が、最近5ヵ年の平均で39.4%

【傾向】

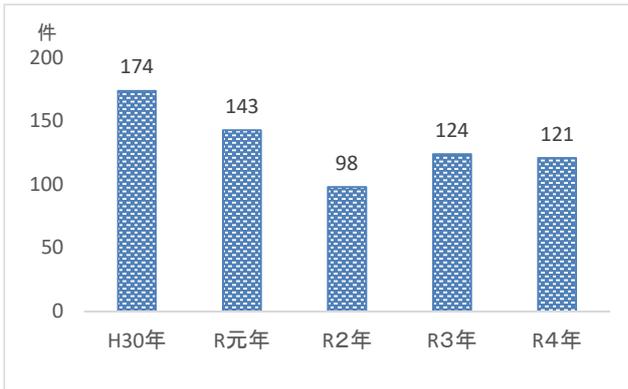
- ・高齢者は、歩行中や自転車乗車中に重大事故に遭うことが多い。
- ・高齢者は、歩行中又は自転車乗車中に、買物に行くなど、自宅の近辺で事故に遭うケースが散見されることから、身近な場所でも道路に出たり、横断するときは油断せずに車両等への安全確認を徹底することが重要。

夜間は、反射材を着用することも事故防止上、推奨される。

自転車乗車時の用水路等への転落にも注意が必要。

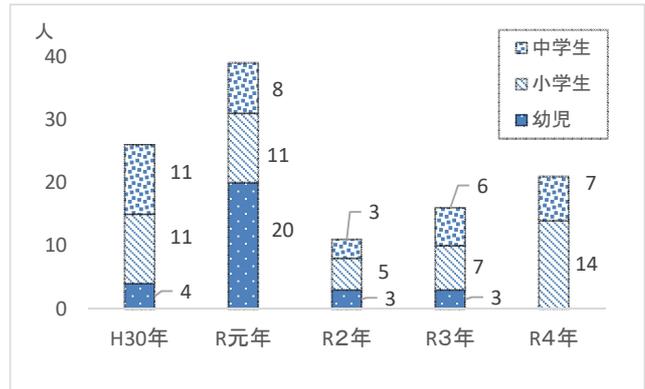
## 5 子ども(中学生以下)の事故の状況

(1) 事故発生件数



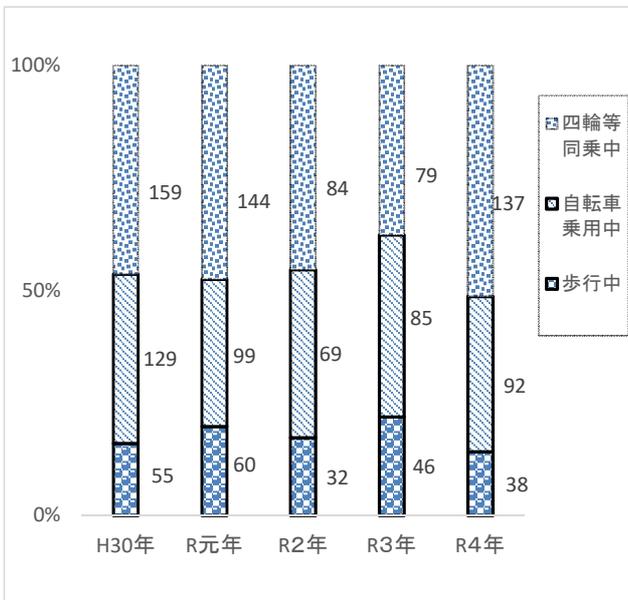
○令和4年の事故発生件数は横ばい。

(2) 死者・重傷者数



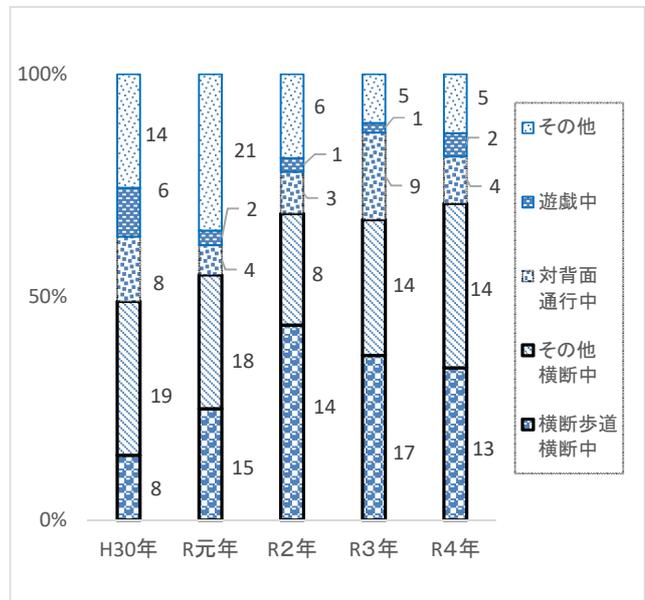
○死者数は、H30年1人、R元年5人、R2年2人、R3年とR4年はゼロ

(3) 死傷者の状態別構成率



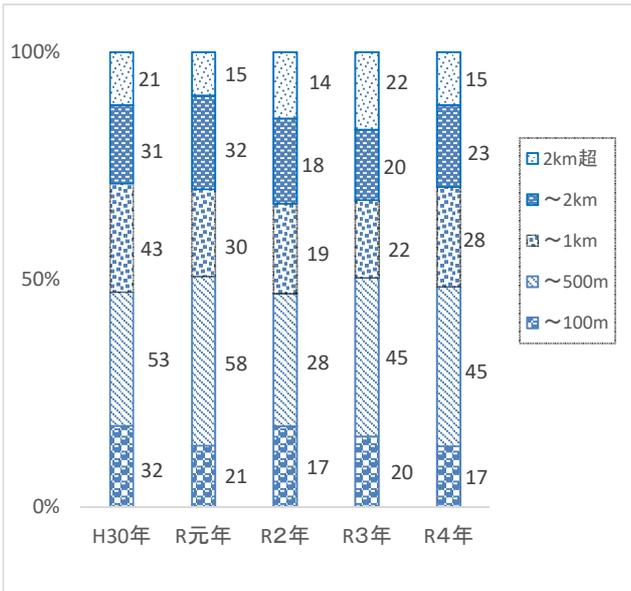
○歩行中・自転車乗用中が最近5か年の平均で53.9%を占める。

(4) 歩行中死傷者の行動類型別構成率



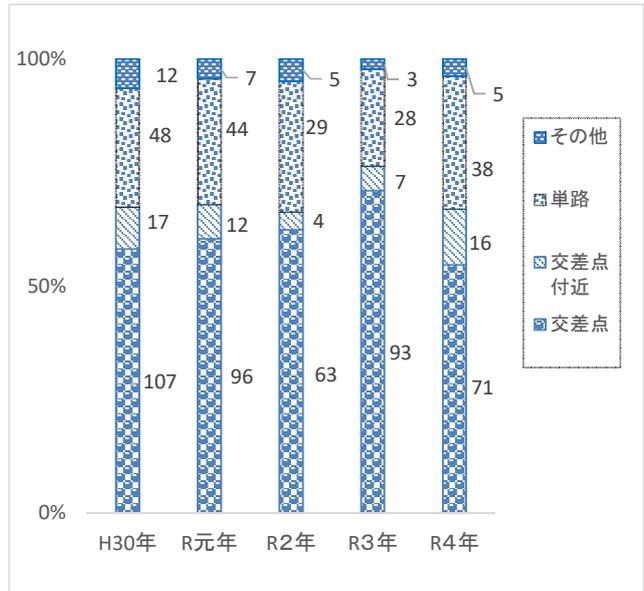
○歩行中死傷者のうち道路横断中が最近5か年の平均で60.6%を占める。

(5) 死傷者の自宅からの距離別構成率  
(歩行中・自転車運転中)



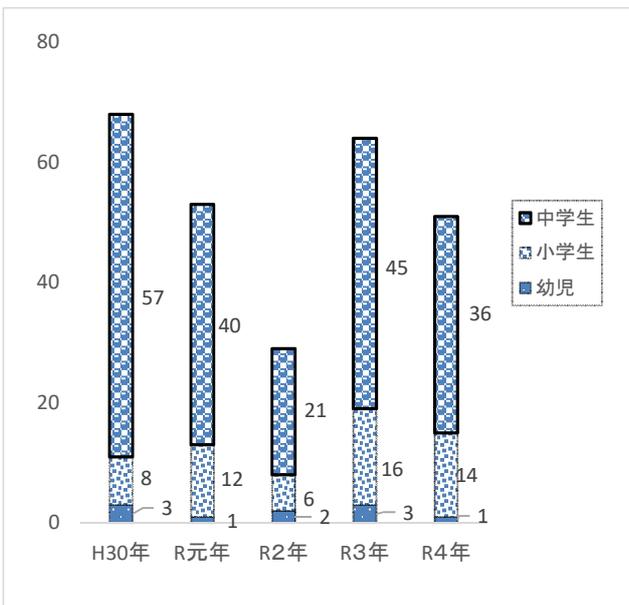
○歩行中・自転車運転中に自宅から500m以内で事故に遭う率が最近5ヵ年の平均で48.8%

(6) 死傷者の道路形状別構成率  
(歩行中・自転車乗用中)



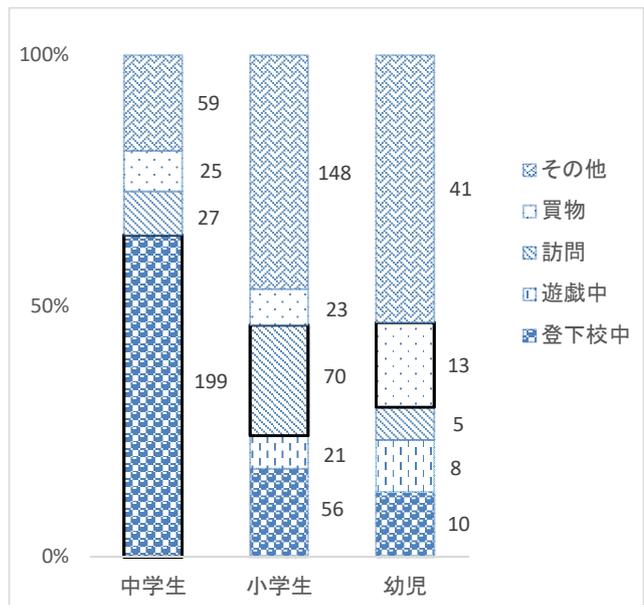
○歩行中・自転車乗用中に「交差点」と「交差点付近」で事故に遭う率が最近5ヵ年の平均で68.9%を占める。

(7) 登下校中の学年別死傷者数  
(歩行中・自転車乗用中)



○中学生が最近5ヵ年の平均で75.1%を占める。

(8) 通行目的別の死傷者数  
(歩行中・自転車乗用中)



※数値はH30年からR4年までの合計

○中学生のうち64.2%が通学中の事故

○小学生のうち22.0%が自宅以外の場所を訪問中の事故

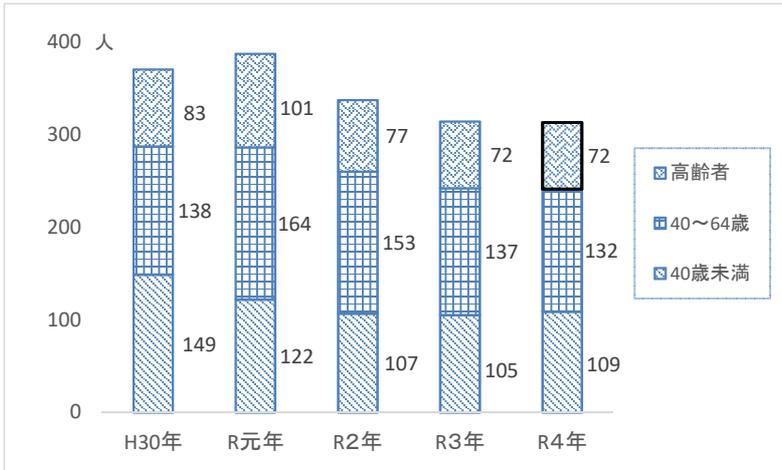
○幼児のうち16.9%が保護者と買物に出かけた際の事故

**【傾向】**

子どもは、自宅近辺の「道路横断中」や「交差点又はその付近」で事故に遭うことが多い。  
特に、中学生は自転車で通学中に、小学生は自宅以外の場所(友人宅等)を訪問中に、幼児は保護者と買物に出かけた際に事故に遭うケースが散見される。  
こうした傾向を踏まえた安全教育・啓発活動が重要。

## 6 高齢ドライバー事故の状況

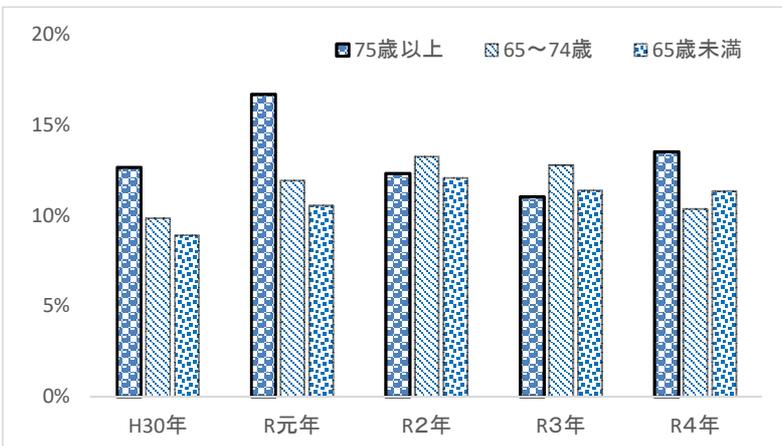
(1) ドライバーの年齢層別による重大事故件数



※高齢ドライバー事故とは、高齢者(65歳以上)が自動車(原付を含む、特殊車を除く)を運転中に第1当事者となった事故

○高齢ドライバー事故は横ばい状態。

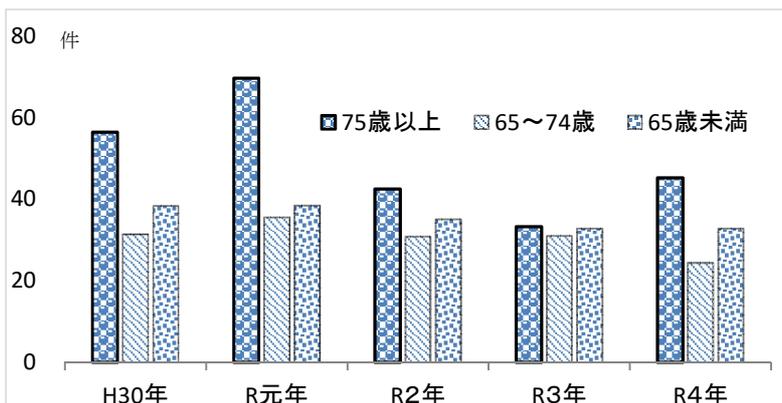
(2) ドライバーの年齢層別による重大事故率



※重大事故率は、全事故件数に占める死亡・重傷事故件数の割合

○75歳以上のドライバーの重大事故率が平均13.4%と、75歳未満のドライバーより2.6ポイント高い。75歳以上のドライバーによる事故は重大事故につながりやすいことを示す。

(3) 免許人口10万人あたりの重大事故件数

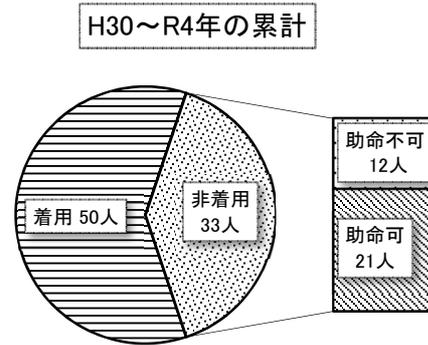
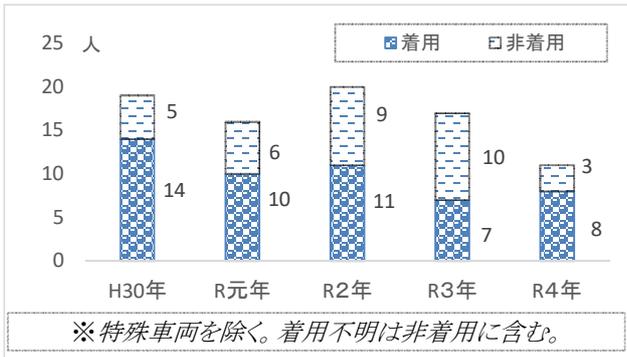


○免許人口10万人あたりの重大事故件数は、75歳以上のドライバーが他の年齢層に比べて最も高い。

### 【傾向】

75歳以上の高齢者による運転が重大事故を引き起こす危険性が高い状況が認められる。  
 運転免許更新時の認知機能検査・運転技能検査の的確な運用、高齢者講習の効果的な実施、高齢運転者やその関係者への丁寧な相談対応等、高齢ドライバーの事故防止対策を効果的かつ着実に推進することが重要。

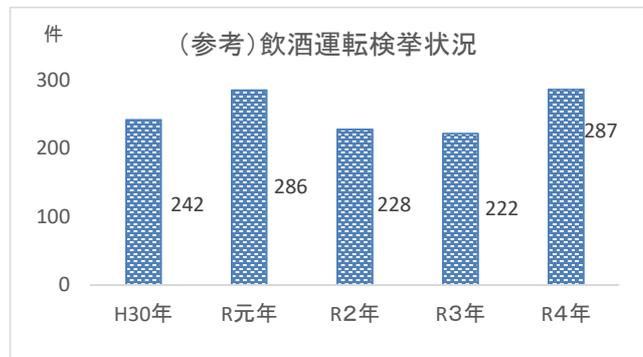
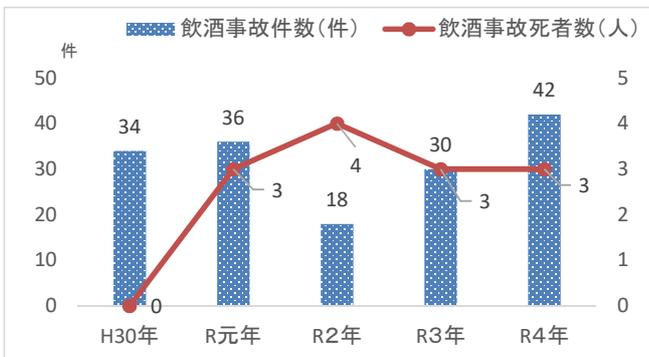
## 7 自動車乗車中の死者のシートベルト着用状況



### 【傾向】

最近の統計においても非着用が約4割を占め、非着用33人(運転席24人、助手席0人、後部席等9人)のうち、約64%の21人(運転席17人、助手席0人、後部席4人)は助命可能であったとみられ、死亡事故防止のためにもシートベルト着用の徹底が求められる。

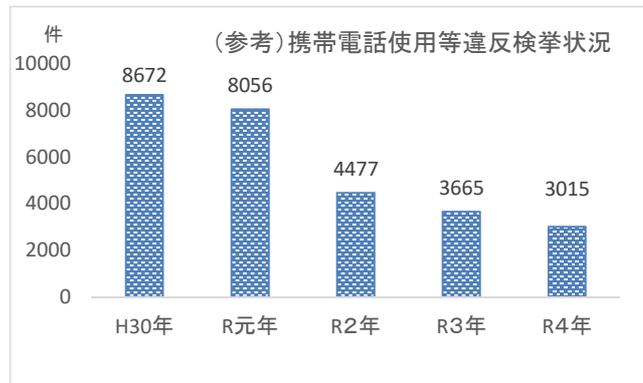
## 8 飲酒事故の状況



### 【傾向】

令和3年、4年と飲酒運転による事故が増加傾向にあり、その取締り件数も令和4年に増加したことから、この種危険運転が増加しないよう、その根絶に向けた取組を強力に推進する必要がある。

## 9 いわゆる「ながら運転」事故の状況



### 【傾向】

いわゆる「ながら運転」に対しては、令和元年12月1日より厳罰化されており、「ながら運転」にかかる事故件数、取締り件数ともに令和2年以降、大幅に減少している。

しかし、一方で本年に入ってから関連事故が発生、増加しており、引き続き、その抑止を図る必要がある。

10 妨害運転(いわゆる「あおり運転」)の状況

発生年	令和2年 (6月30日～)	令和3年中	令和4年中
検挙件数	2件	4件	3件

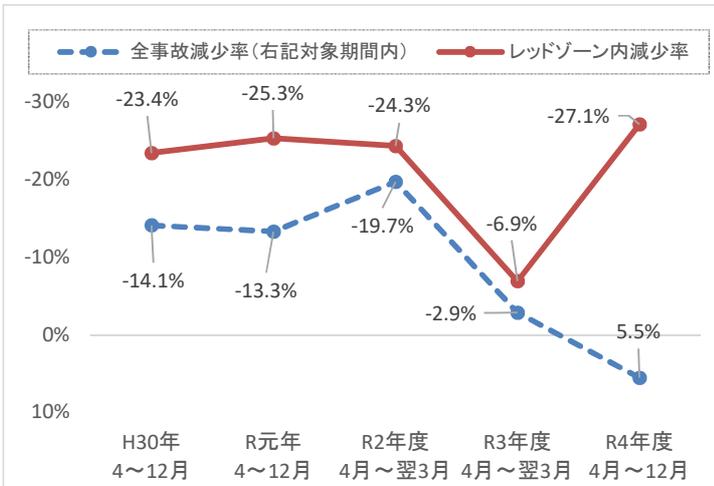
<令和4年の検挙事例>

- ① 普通貨物自動車の運転者が無免許で、自動二輪車を追い抜き、進路直前に割り込み急減速停止して衝突させたもの。
- ② 普通乗用自動車の運転者が酒気帯びの状態で、前車の普通乗用自動車に接近して追突したもの。
- ③ 軽四乗用自動車の運転者が警音器を鳴らし続け、追い越した後、停車させたもの。

【傾向】

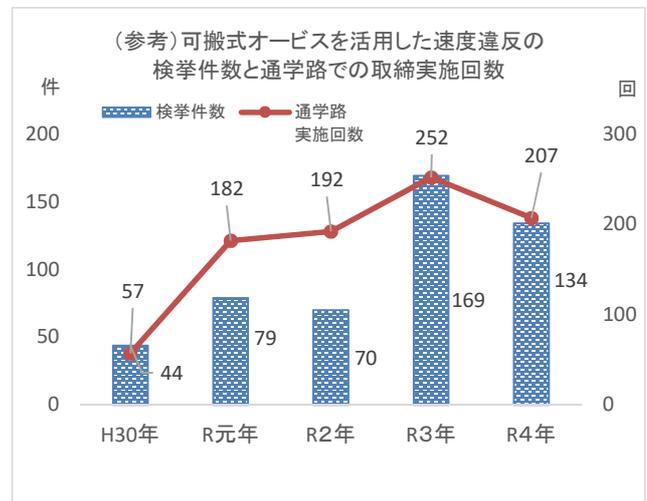
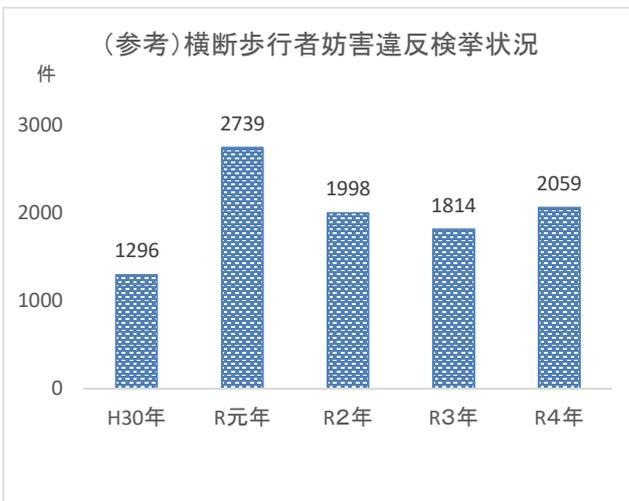
令和2年6月30日に妨害運転罪の罰則が創設されて以降、令和4年に入ってから悪質な「あおり運転」が検挙されており、引き続き、その防止や取締りに力を入れる必要がある。

11 レッドゾーン対策の結果



○レッドゾーン内の減少率が全事故の減少率を上回り、レッドゾーンを設定した交通事故抑止対策が一定の成果をあげていることがわかる。

※レッドゾーン半減対策は、前年の交通事故(追突事故及び駐車場内など道路外での事故を除く。)多発場所(路線・区域)を各警察署ごとに1～5か所指定し、集中的に対策を講ずることによって事故抑止を図るもの。平成29年から実施しており、グラフ内の平成30年及び令和元年は4月～12月、令和2年度及び令和3年度は4月～翌年3月、令和4年度は4月～12月を対象期間としている。対象ゾーンは、毎年変更している。令和4年4月からは、事故多発交差点100か所を追加指定した。



※H30年は9月から運用開始

【傾向】

従来の事故多発地区・路線に加えて、本年から事故多発交差点をレッドゾーンに指定して、違反取締りを強力に実施しているところ、それによる事故発生を抑止が図られている状況が認められる。

引き続き、子どもや高齢者が事故に遭いやすい交差点や横断歩道付近、通学路等での交通事故防止に取り組むとともに、子どもとともに通学路や生活道路の点検を行うなど、それぞれの地域の利用者の目線に立った道路交通環境の整備・改善にも取り組むことが重要。

## 12 総括と今後の取組

○交通事故発生件数、死亡・重傷者数は、令和4年中、最近の減少傾向が下げ止まった状況。

○高齢者や子どもが、比較的自宅の近くで歩行中や自転車乗用中に道路に出たり、横断したりした際に事故に遭っている傾向がみられることなどを踏まえ、対象者に合わせた一層効果的な交通安全教育を推進するとともに、運転者に向けた「横断歩道利用者ファースト運動」、高齢運転者に向けた「三方よし運転(体調よし、状況よし、行き先よし)」、高齢歩行者に向けた「きら☆ピカ三方よし(時間帯よし、反射材よし、左右確認よし)」、車両乗車時のシートベルト着用の徹底などの呼びかけや、自転車乗用時のヘルメット着用の促進等を通じて、県民みんなで協力して道路交通の安全性向上を実現しようという社会的気運の醸成・高揚を図ることが重要。

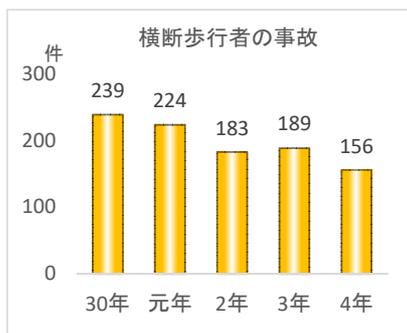
○高齢ドライバーの事故防止に向けた諸対策を着実に推進するとともに、飲酒運転をはじめとする悪質かつ危険性の高い運転行為に対しては、その取締りや、事業者等と連携した対策を推進して、その抑止を図る。

○このほか、子どもなど利用者の視点に立った道路環境の整備や、交通事故多発場所や交差点等に重点を置いた交通指導取締りなど、令和4年3月に策定した「交通安全対策強化プラン」に沿った総合的な諸対策を関係機関・団体、民間事業者、ボランティアをはじめとする県民の方々と緊密に連携して効果的に推進する。

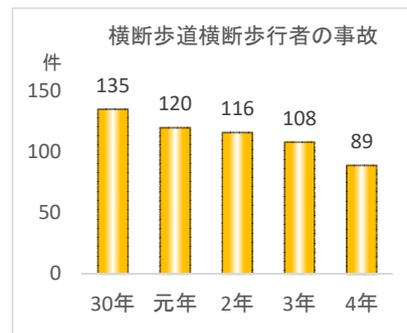
各種事故別全発生件数(過去5年比較)



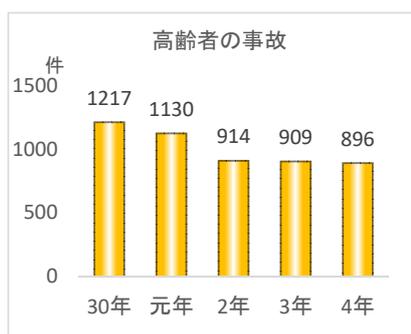
・歩行者が第1当事者又は第2当事者となった事故の件数



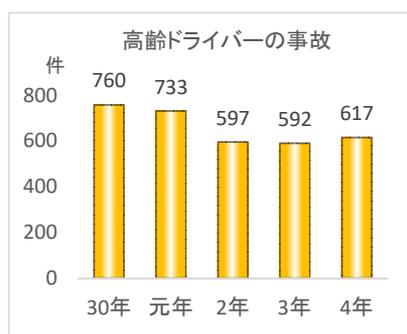
・道路横断中の歩行者が第1当事者又は第2当事者となった事故の件数



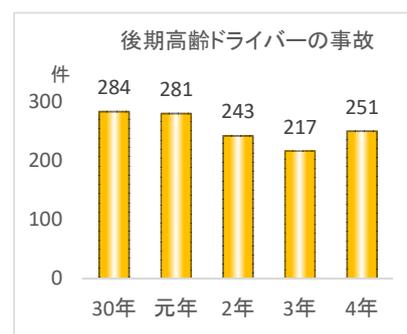
・横断歩道を横断中の歩行者が第1当事者又は第2当事者となった事故の件数



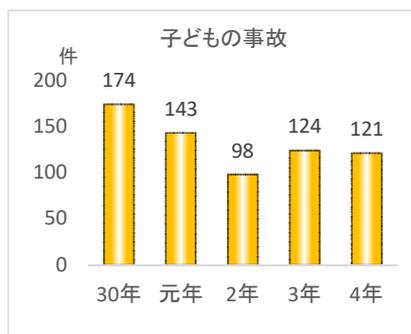
・65歳以上の高齢者が第1当事者又は第2当事者となった事故の件数



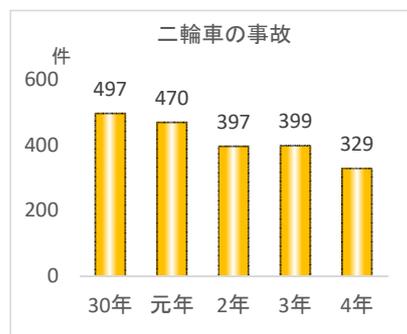
・65歳以上の高齢者が自動車(原付を含む、特殊車を除く)を運転中に第1当事者となった事故の件数



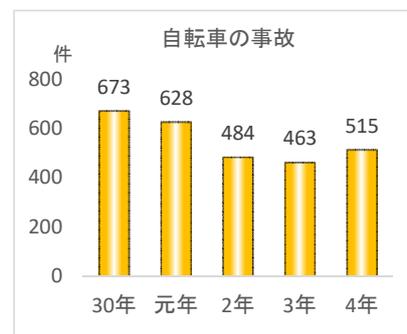
・75歳以上の高齢者が自動車(原付を含む、特殊車を除く)を運転中に第1当事者となった事故の件数



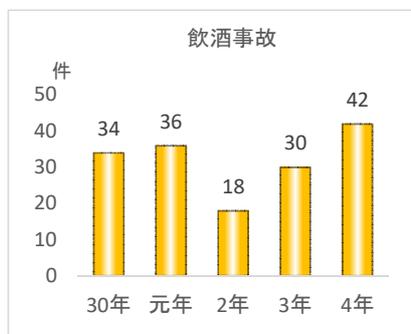
・子ども(中学生以下)が第1当事者又は第2当事者となった事故の件数



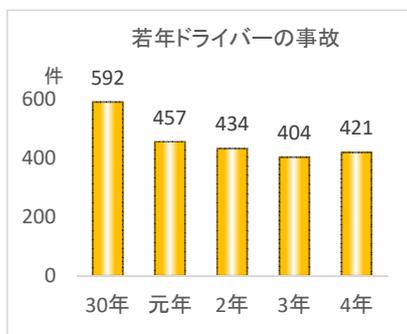
・二輪車(自動二輪車及び原付)が第1当事者又は第2当事者となった事故の件数



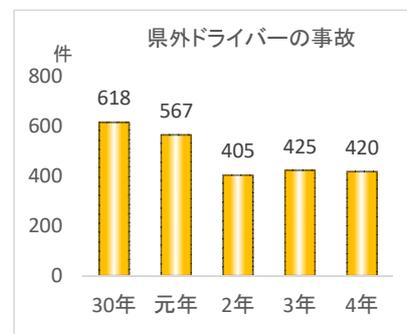
・自転車が第1当事者又は第2当事者となった事故の件数



第1当事者が飲酒(酒酔い又は基準値以上の酒気帯び)のうえ、自動車(原付を含む、特殊を除く)又は自転車を運転中に起こした事故の件数



・若年者(16歳~24歳)が自動車(原付を含む、特殊車を除く)を運転中に第1当事者となった事故の件数



・県外居住者が自動車(原付を含む、特殊車を除く)を運転中に第1当事者となった事故の件数