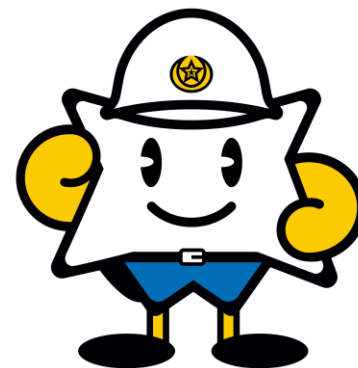


令和 6 年中の交通死亡事故の主な特徴



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 7 年 2 月



広島県警察 マスコット「メイプル君」

目次

1 交通事故の推移-----	3
2 交通事故死者数の推移-----	4
3 交通死亡事故の特徴（年齢層別）-----	5
4 交通死亡事故の特徴 （状態・事故類型別）---	6
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

8 自転車の交通事故-----	13
9 飲酒事故-----	14
10 危険認知速度と死亡事故率-----	15
11 市区町別死亡事故発生状況-----	16

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。

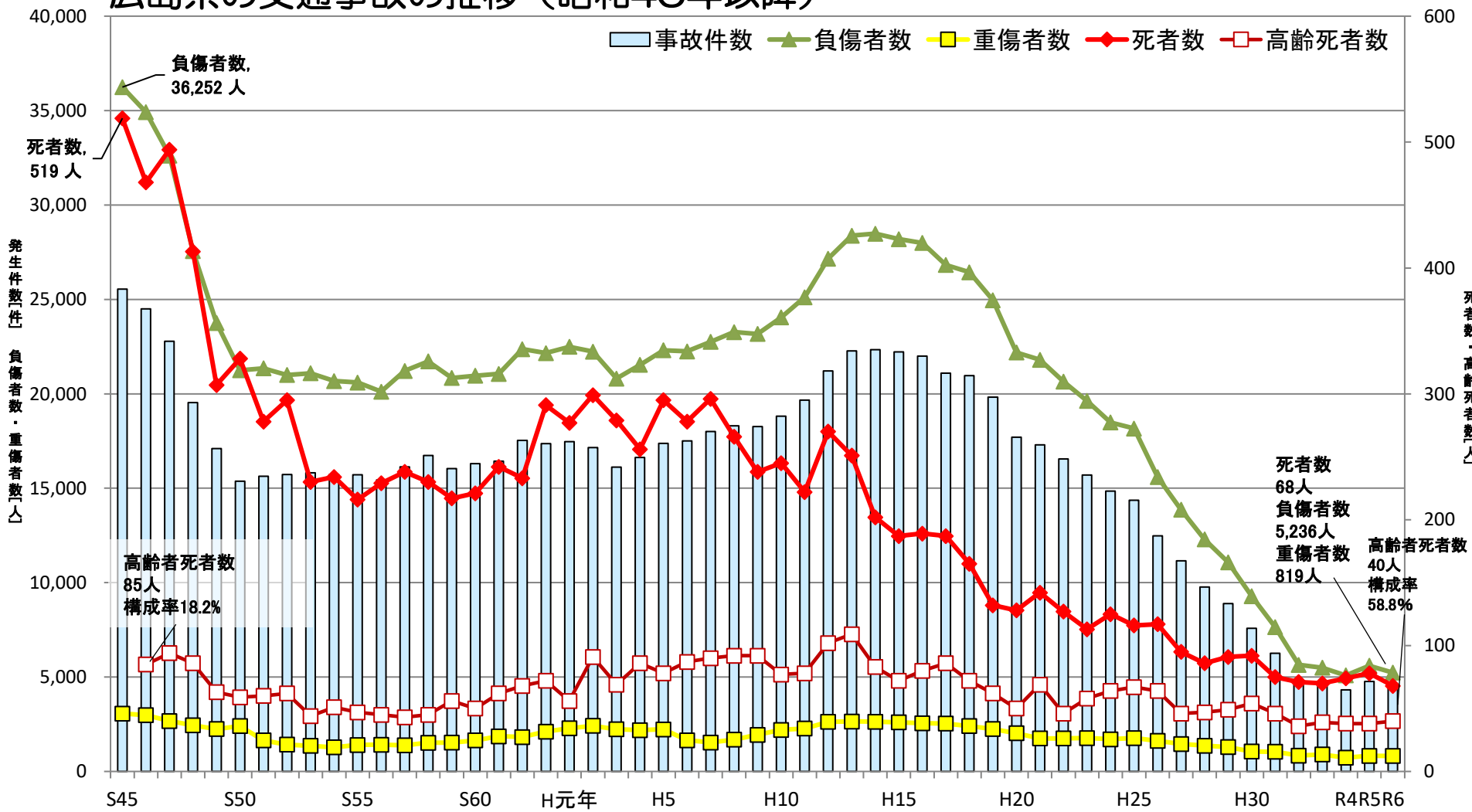
注2）資料中の数値は、推移等で年数を表示している場合の他は、令和6年中の数値を表す。

＜令和7年 広島県交通安全年間スローガン＞
「てをあげて くるまにおしらせ ぼくはここ」

1 交通事故の推移

令和6年の交通事故死者数は68人で、前年比10人減少した。交通事故件数は、令和5年から減少した。また、65歳以上の高齢者死者数は、全死者数の約60%の40人で、前年比で2人増加した。

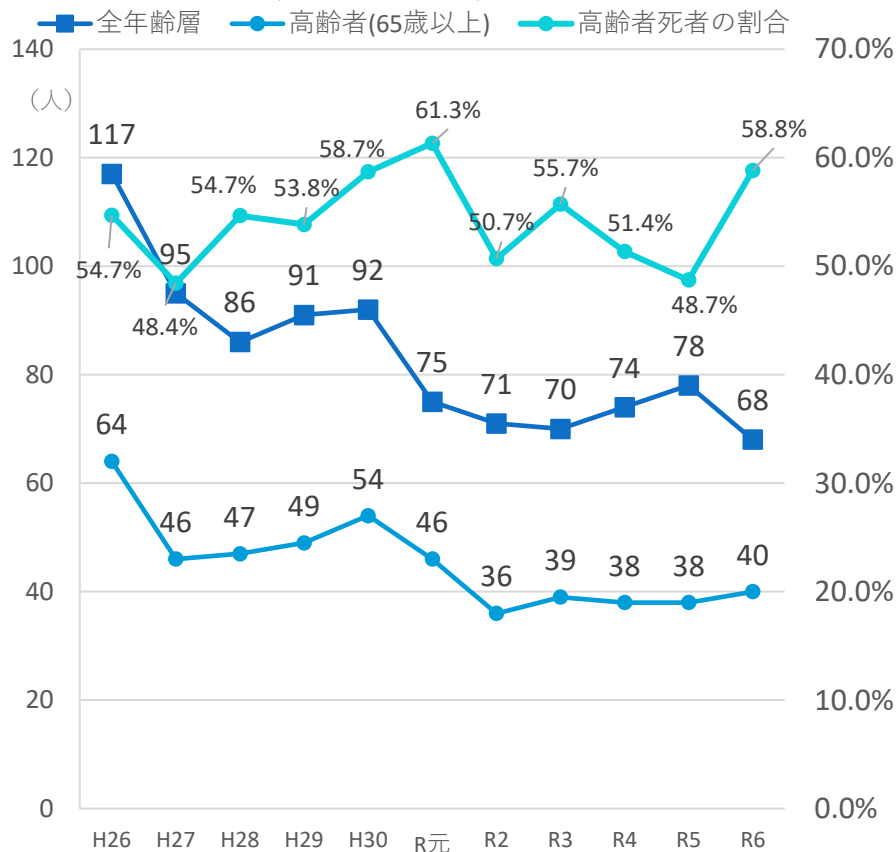
広島県の交通事故の推移（昭和45年以降）



2 交通事故死者数の推移

- 令和6年中の交通事故死者数は、前年比10人減少し、統計上最も少なく、10年前と比較して約42%減少した。
- 高齢者死者数は、前年から増加した。

交通事故死者数の推移（平成26～令和6年）

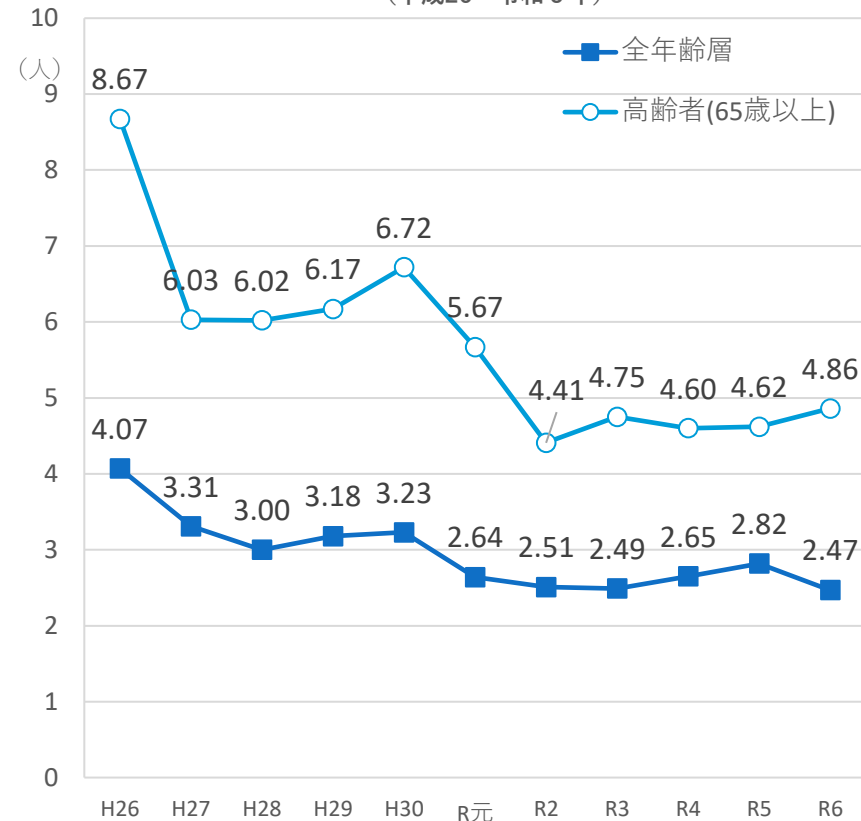


	H26	H27	H28	H29	H30	R元	R 2	R 3	R 4	R 5	R 6
高齢者構成率	54.7%	48.4%	54.7%	53.8%	58.7%	61.3%	50.7%	55.7%	51.4%	48.7%	58.8%

- 令和6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39.3%、65歳以上は43.9%減少している。
- 高齢者が全年齢層より多く、令和6年は約2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

（平成26～令和6年）

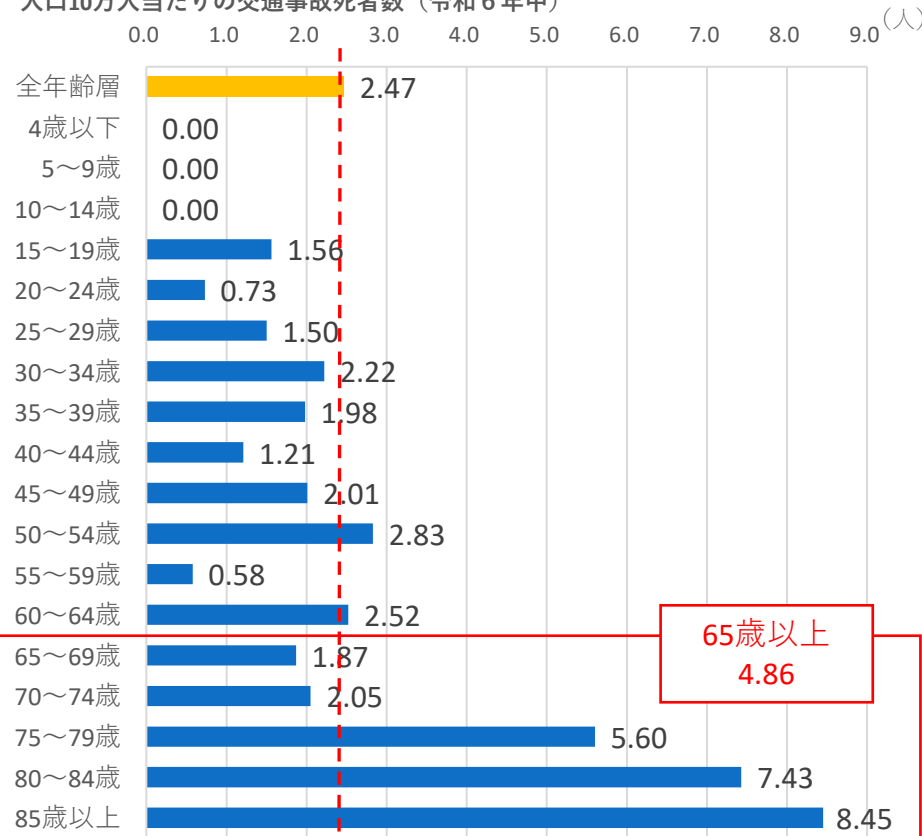


注）算出に用いた人口は、H25までは各年3月末の住民基本台帳人口、H26以降は各年1月1日現在。

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、85歳以上の死者数が最も多く、次いで80～84歳、75～79歳となっている。

人口10万人当たりの交通事故死者数（令和6年中）



年齢層別死者数（令和6年中）

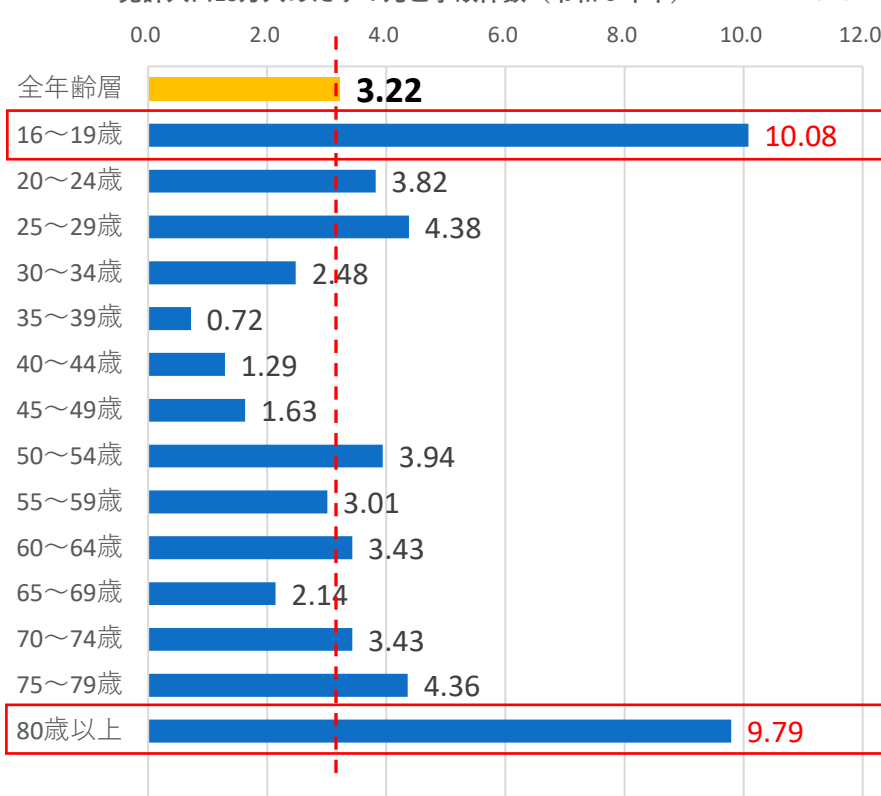
4以下	5 - 9	10-14	15-19	20-24	25-29	30-34	35-39	40-44	45-49
0	0	0	2	1	2	3	3	2	4
50-54	55-59	60-64	65-69	70-74	75-79	80-84	85以上	総計	
6	1	4	3	4	10	10	13	68	

注）算出に用いた人口は、令和6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、16～19歳が最も多く、次に80歳以上となり、二極化している。

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6年中）



原付以上第1当事者の年齢層別死亡事故件数（令和6年中）

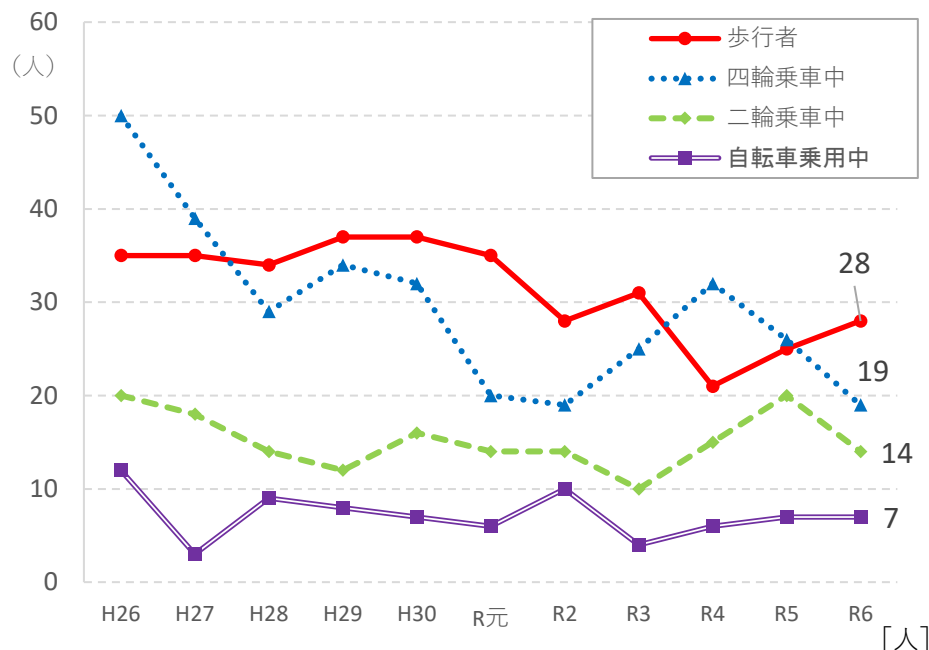
16-19歳	20-24歳	25-29歳	30-34歳	35-39歳	40-44歳	45-49歳	50-54歳
2	4	5	3	1	2	3	8
55-59歳	60-64歳	65-69歳	70-74歳	75-79歳	80歳以上	総計	
5	5	3	5	5	8	59	

注）算出に用いた免許人口は、令和6年6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6年は歩行者の死者数が最多となった。
- 歩行者は前年より増加し、四輪、二輪は減少し、自転車は増減がなかった。

状態別死者数の推移（平成26～令和6年）

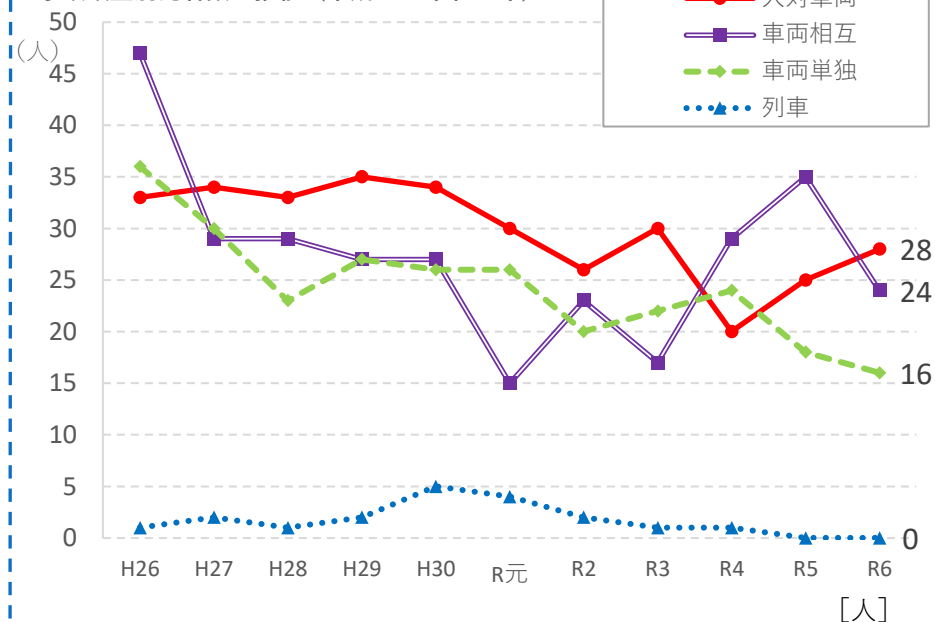


	H26	H27	H28	H29	H30	R元	R 2	R 3	R 4	R 5	R 6
歩行者	35	35	34	37	37	35	28	31	21	25	28
四 輪	50	39	29	34	32	20	19	25	32	26	19
二 輪	20	18	14	12	16	14	14	10	15	20	14
自転車	12	3	9	8	7	6	10	4	6	7	7

注1）その他（道路外にいた者等）の状態別は除く。

- 車両単独の死者数が過去10年で最小となった。
- 令和6年は人対車両・横断中の死者が大幅に増加した。

事故類型別死者数の推移（平成26～令和6年）



		H26	H27	H28	H29	H30	R元	R2	R3	R4	R5	R6
人対車両	横断中	24	21	19	26	27	22	19	19	15	15	23
	横断以外	9	13	14	9	7	8	7	11	5	10	5
車両相互	正面衝突	14	17	13	8	7	2	7	7	5	10	7
	追突	6	1	3	3	3	4	4	1	4	4	4
	出合頭	12	3	8	8	6	6	6	5	6	6	2
	右左折時	11	5	3	5	6	2	2	3	11	7	5
	その他衝突	4	3	2	3	5	1	4	1	3	8	6
車両単独		36	30	23	27	26	26	20	22	24	18	16
列車		1	2	1	2	5	4	2	1	1	0	0
総 計		117	95	86	91	92	75	71	70	74	78	68

5－1 歩行者の死亡事故（推移）

歩行者死者数は平成26年以降ほぼ横ばいに推移しており、令和6年の歩行者死者数は前年から増加した。

令和6年中、歩行者死者数は前年比で3人増加し、全死者数に占める割合は41.2%に増加した。

事故類型別 歩行者死者数の推移（平成26～令和6年）

[人]

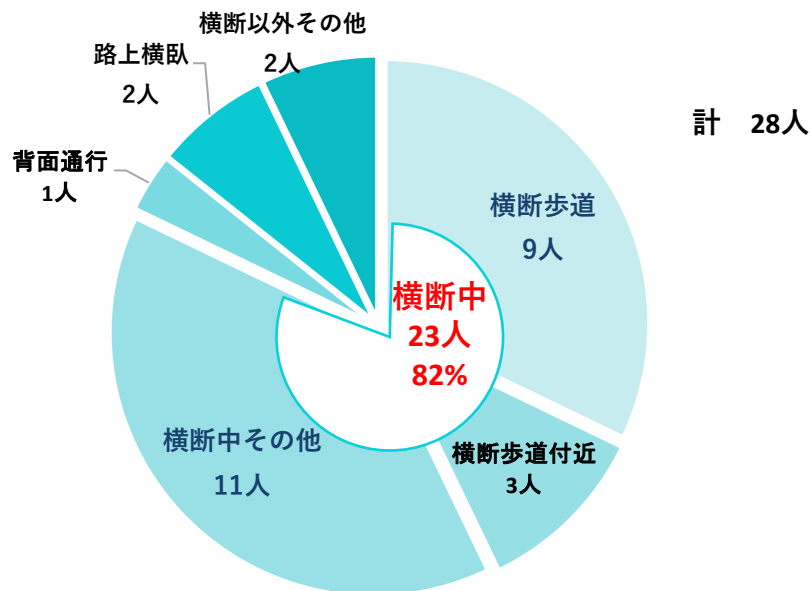
	H26	H27	H28	H29	H30	R元	R2	R3	R4	R5	R6	前年同期比
全死者数	117	95	86	91	92	75	71	70	74	78	68	-10
歩行者死者数	35	35	34	37	37	35	28	31	21	25	28	3
人対車両	33	34	33	35	34	29	26	30	20	25	28	3
横断中 小計	24	21	19	26	27	21	19	19	15	15	23	8
横断歩道	8	11	7	9	12	7	7	6	8	4	9	5
横断歩道付近	5	4	0	3	3	1	4	2	1	0	3	3
横断歩道橋付近	0	0	0	0	1	0	0	2	0	0	0	0
その他	11	6	12	14	11	13	8	9	6	11	11	0
横断以外 小計	9	13	14	9	7	8	7	11	5	10	5	-5
対面通行	3	1	0	2	2	1	1	0	0	1	0	-1
背面通行	0	5	6	1	1	1	1	3	1	0	1	1
路上遊戯	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0
路上作業	2	2	1	0	0	1	1	0	0	0	0	0
路上停止	2	0	0	1	1	0	2	1	0	1	0	-1
路上横臥	2	3	3	2	2	1	1	5	2	6	2	-4
その他	0	2	3	3	1	4	1	2	2	2	2	0
人対列車	1	1	1	1	3	4	2	1	1	0	0	0
人対車両、列車以外	1	0	0	1	0	2	0	0	0	0	0	0
歩行者以外死者数	82	60	52	54	55	40	43	39	53	53	40	-13
歩行者死者率[%]	29.9	36.8	39.5	40.7	40.2	46.7	39.4	44.3	28.4	32.1	41.2	9.1 pt
横断中死者率[%]	20.5	22.1	22.1	28.6	29.3	28	26.8	27.1	20.3	19.2	33.8	14.6 pt
横断歩道横断中死者率[%]	6.8	11.6	8.1	9.9	13	9.3	9.9	8.6	10.8	5.1	13.2	8.1 pt

注1) 「歩行者死者率」「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「歩行者」「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、列車以外の歩行者死者とは、車両相互や車両単独事故に巻き込まれた道路上の歩行者死者をいう。

5-2 歩行者の死亡事故（事故類型・昼夜・年齢層別）

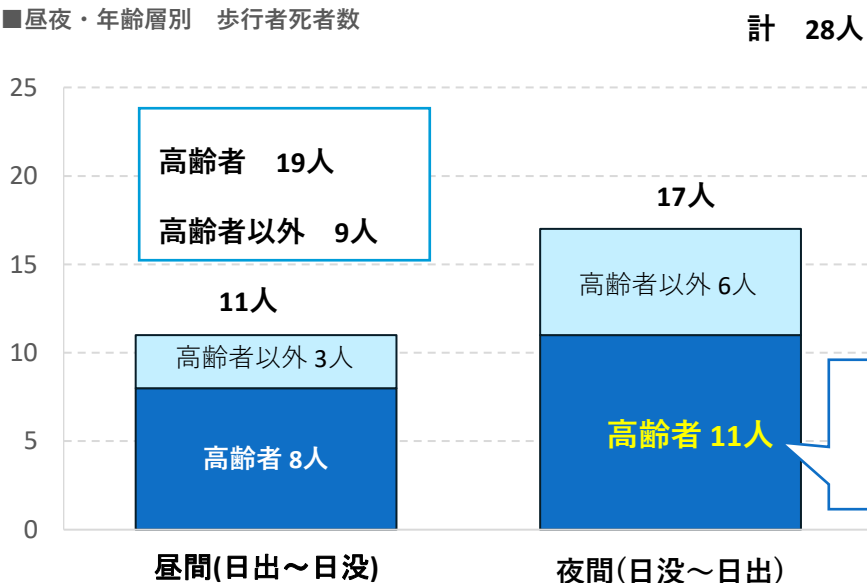
■事故類型別歩行者死者数



令和6年中の歩行者死者数28人のうち、横断中の死者数が23人と8割を占めている。

横断歩道、横断歩道付近を横断中の死者が12人で、横断歩道以外を横断中の歩行者死者数が11人であった。

■昼夜・年齢層別 歩行者死者数



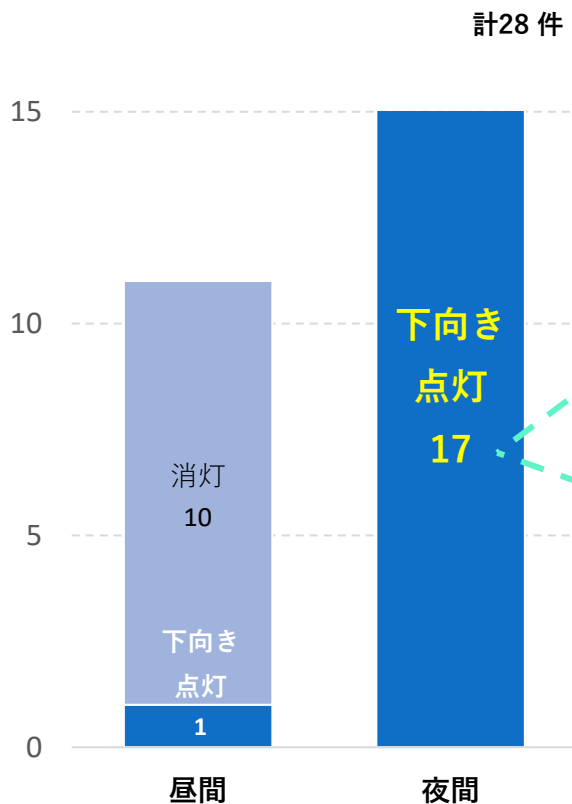
歩行者死者数28人のうち、夜間の歩行者死者数が17人で昼間の約1.5倍となる。

夜間の歩行者死者数のうち約6割の11人が高齢者で、その中でも75歳以上の高齢者が9人と多い。

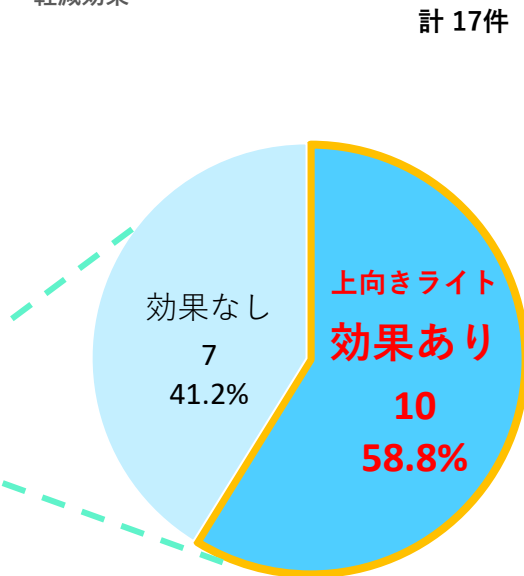
5－3 歩行者の死亡事故（車両の前照灯・歩行者のライト等）

- 夜間の人対車両による死亡事故において、上向きライトを使用している当事者はいなかった。
- 夜間の人対車両による死亡事故の約6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者死者のうち、ライト等を活用していた人はいなかった。

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



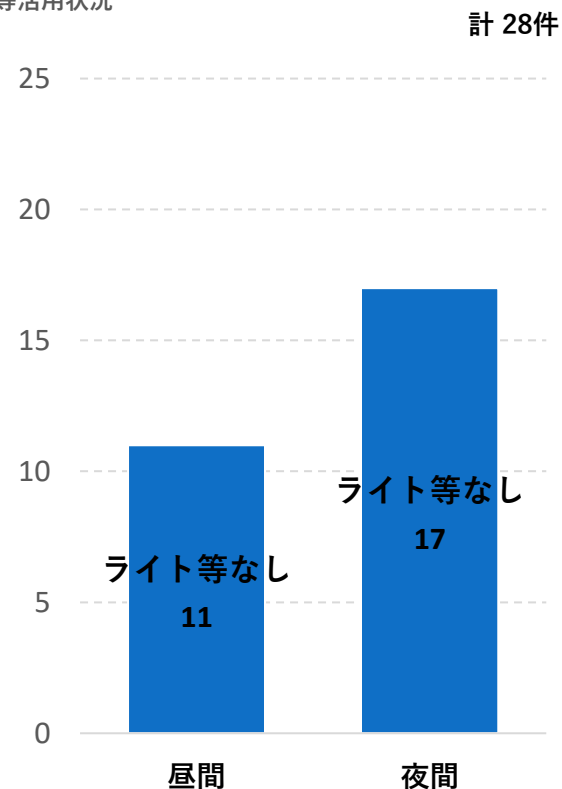
夜間における人対車両(原付以上)の死亡事故における上向きライトの被害軽減効果



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てい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。

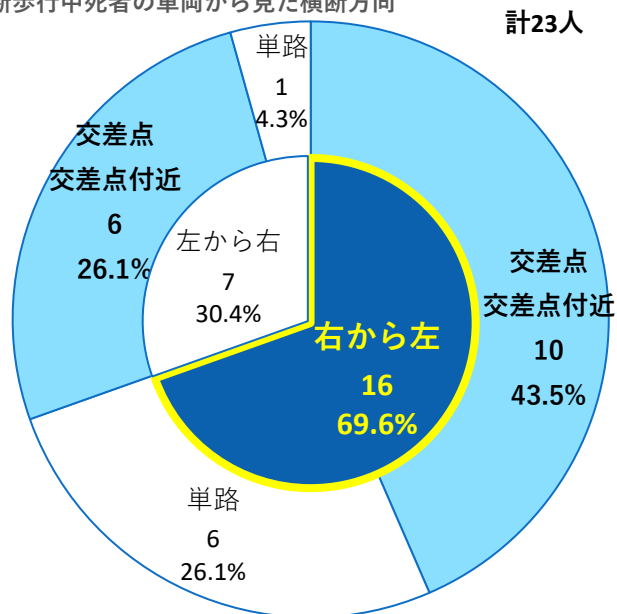
人対車両(原付以上)による歩行者死者のライト等活用状況



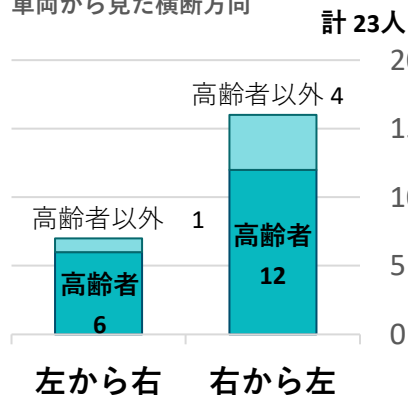
5－4 横断歩行者の死亡事故（横断方向）

- 横断歩行中の死亡事故は、車両に対して右からの横断が多く、横断中の死者23人中18人が高齢者で、全体に占める割合が高くなっている。

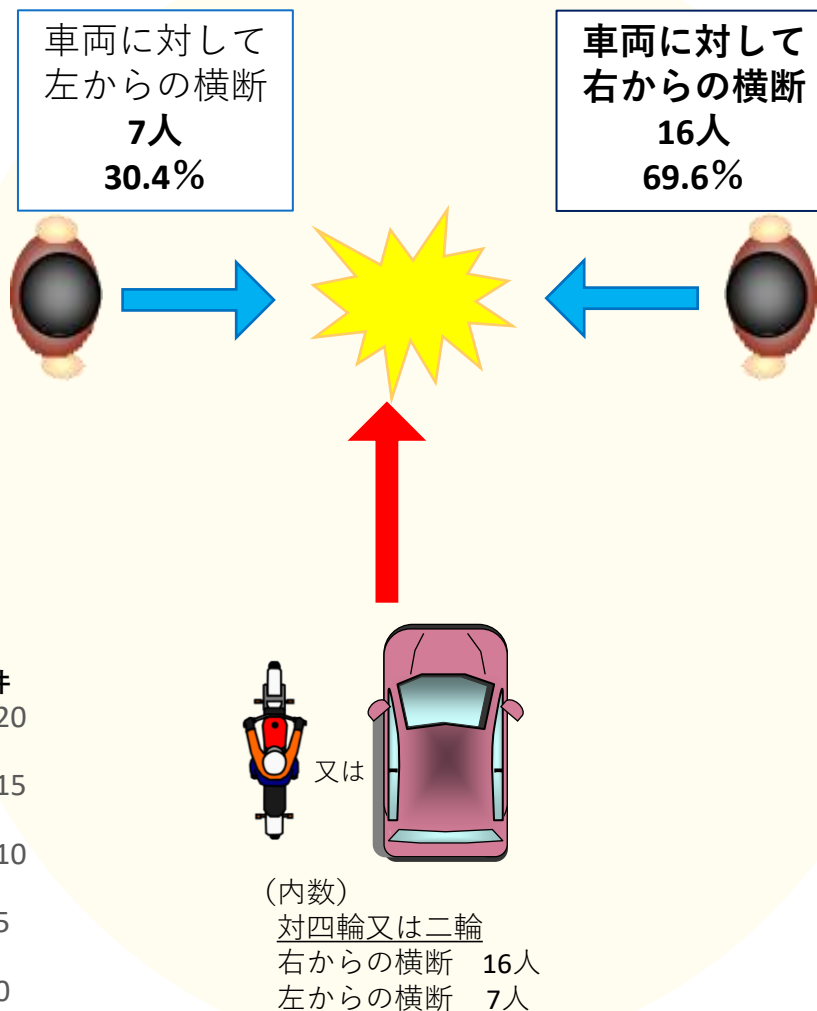
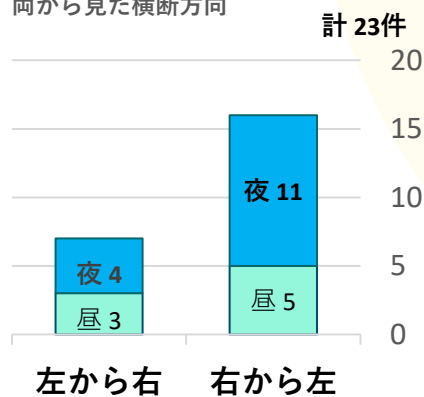
横断歩行中死者の車両から見た横断方向



年齢層別の横断歩行中死者の
車両から見た横断方向



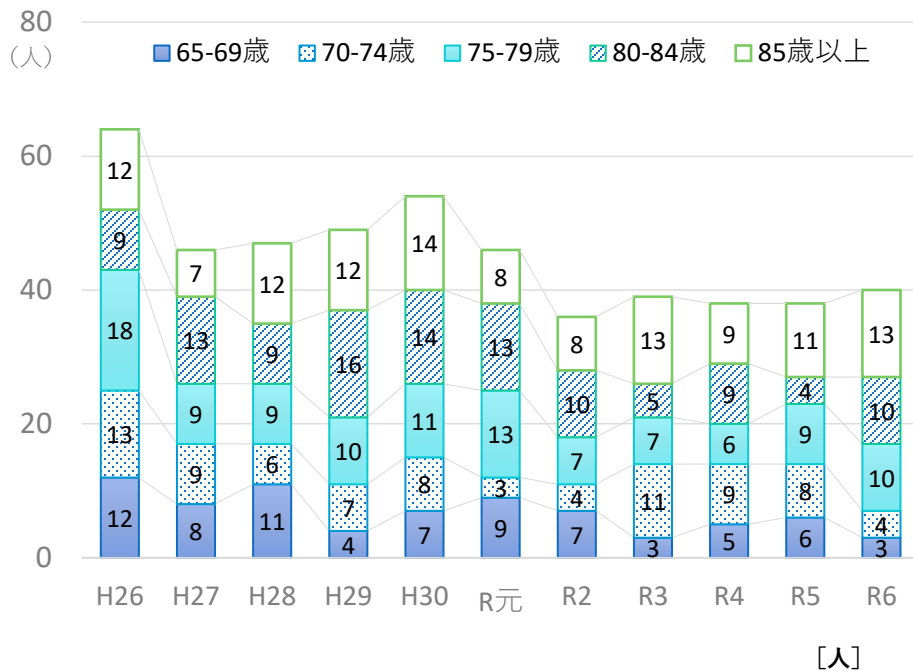
昼夜別の横断歩行中死者の車
両から見た横断方向



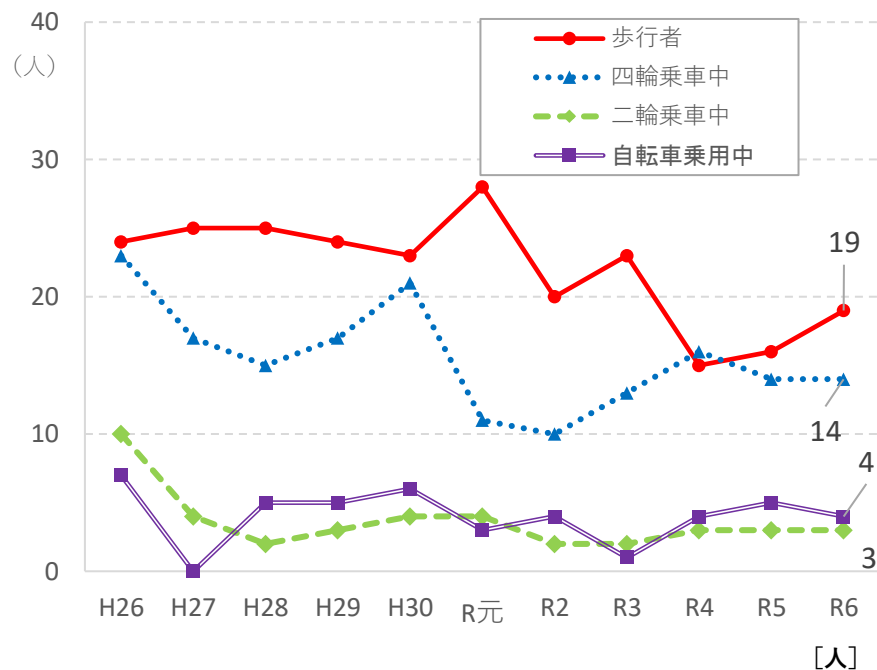
6 高齢者死者数（年齢層・状態別の推移）

- 令和6年中の高齢者死者数は40人で、前年から増減はなく、全死者数の約6割を占めている。
- 状態別では、歩行者の死者数が最も多くなった。

年齢層別高齢者死者数の推移（平成26～令和6年）



状態別高齢者死者数の推移（平成26～令和6年）



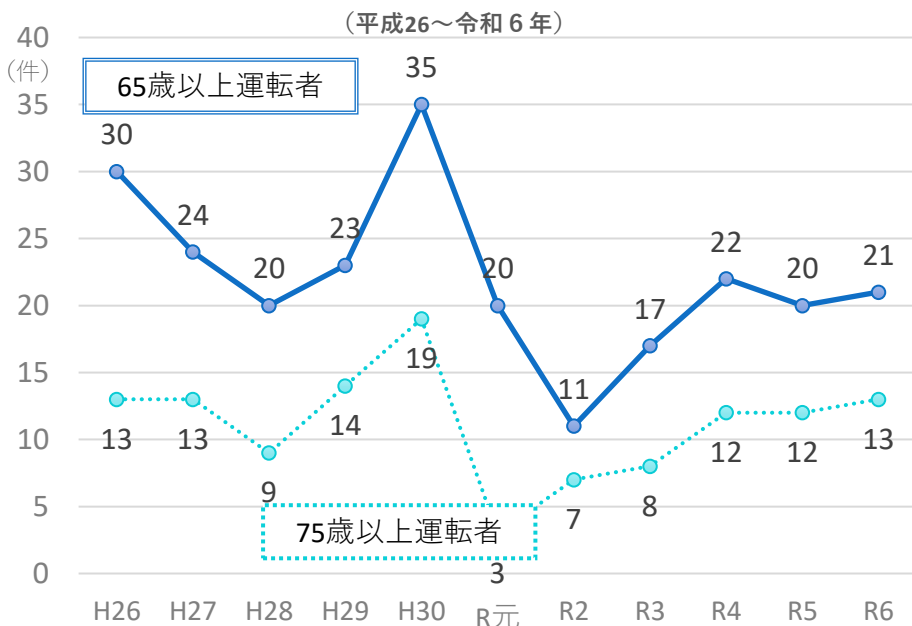
	H26	H27	H28	H29	H30	R元	R 2	R 3	R 4	R 5	R 6
65-69	12	8	11	4	7	9	7	3	5	6	3
70-74	13	9	6	7	8	3	4	11	9	8	4
75-79	18	9	9	10	11	13	7	7	6	9	10
80-84	9	13	9	16	14	13	10	5	9	4	10
85以上	12	7	12	12	14	8	8	13	9	11	13
合計	64	46	47	49	54	46	36	39	38	38	40

	H26	H27	H28	H29	H30	R元	R 2	R 3	R 4	R 5	R 6
歩行者	24	25	25	24	23	28	20	23	15	16	19
四輪	23	17	15	17	21	11	10	13	16	14	14
二輪	10	4	2	3	4	4	2	2	3	3	3
自転車	7	0	5	5	6	3	4	1	4	5	4
合計	64	46	47	49	54	46	36	39	38	38	40

7 高齢運転者による死亡事故

- 令和6年中の65歳以上運転者による死亡事故件数は21件と前年比で若干増加し、高齢運転者の死亡事故件数は横ばいで推移している。
- 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り、その後、令和4年にかけて増加に転じ、令和6年は令和5年から横ばいで推移している。

高齢運転者による死亡事故件数の推移



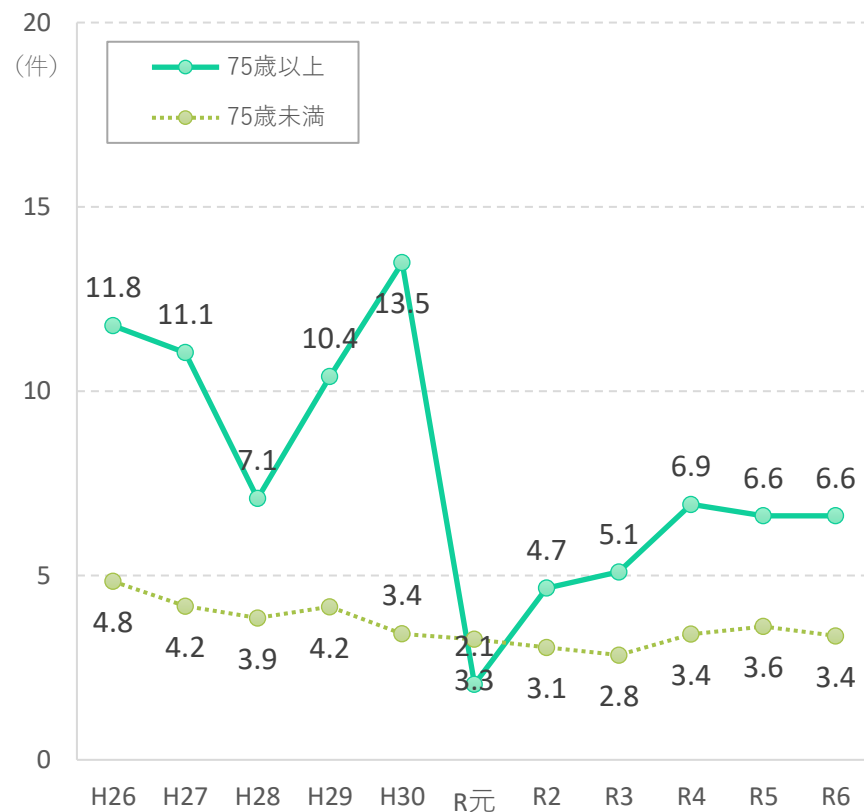
年齢層別 高齢運転者の死亡事故件数の推移

	H26	H27	H28	H29	H30	R元	R 2	R 3	R 4	R 5	R 6
65-69	10	4	6	6	6	8	2	3	6	5	3
70-74	7	7	5	3	10	9	2	6	4	3	5
75-79	7	4	2	6	7	0	3	2	4	6	5
80以上	6	9	7	8	12	3	4	6	8	6	8
合 計	30	24	20	23	35	20	11	17	22	20	21

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26～令和6年)

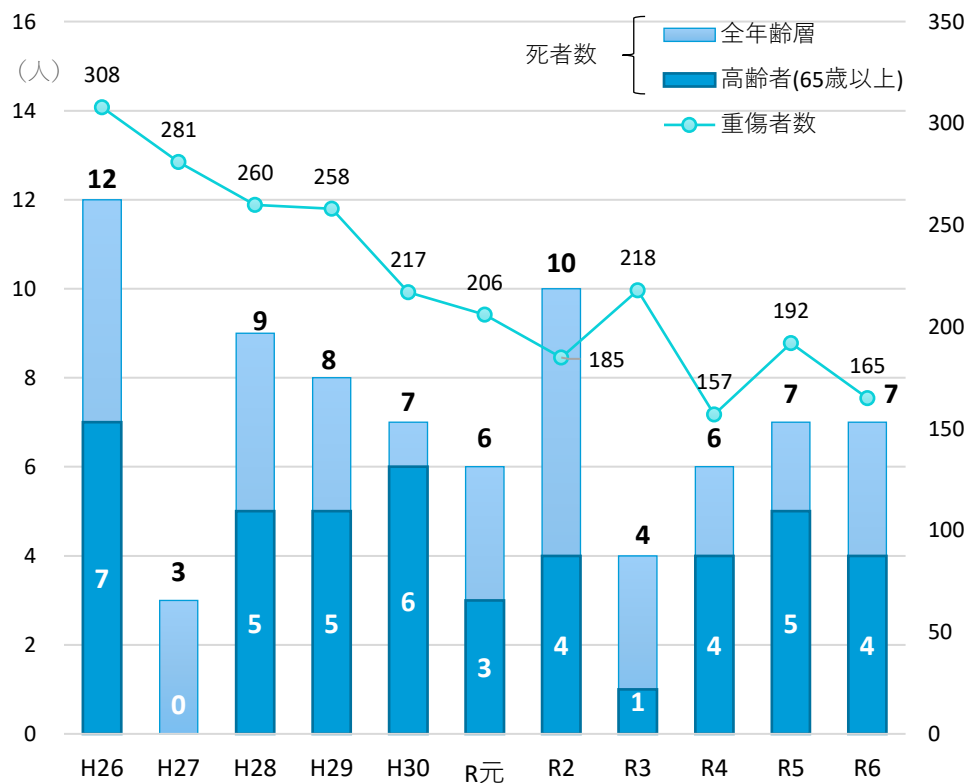


注) 算出に用いた免許人口は、各年6月末の免許人口で、運転免許課資料による。

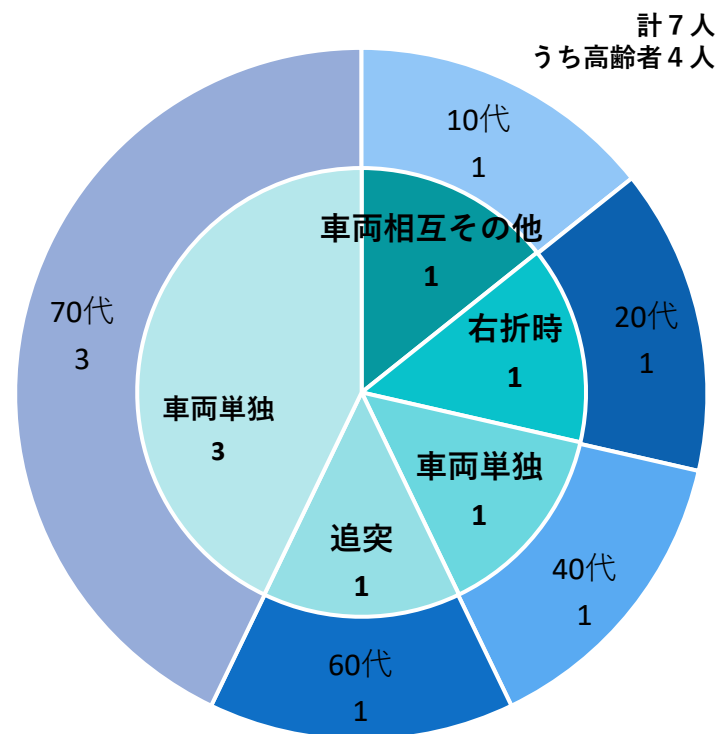
8 自転車の交通事故

- 自転車乗用中の死者数は、令和6年については前年から増減は無かった。
また、自転車乗用中の重傷者数は過去10年で2番目に少なかった。
- 令和6年中の事故類型別では、車両単独事故が4人で最も多い。

自転車乗用中死者数、重傷者数の推移（平成26～令和6年）



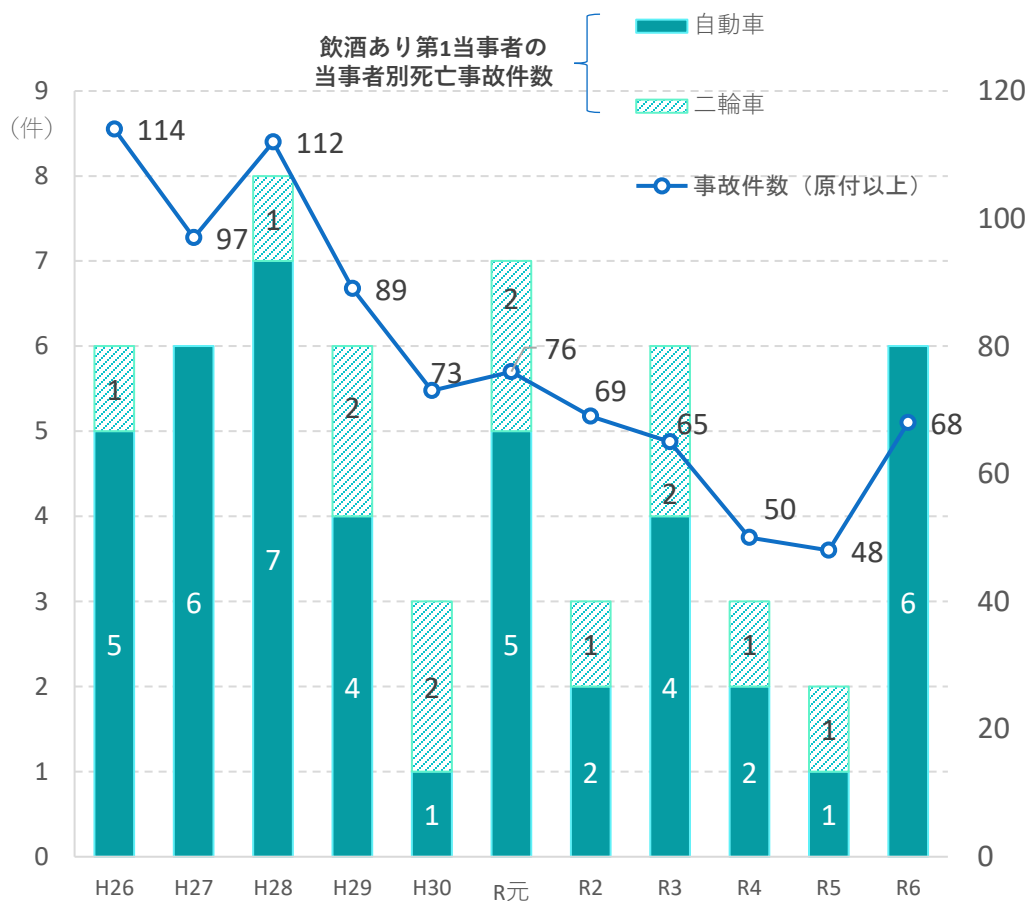
事故類型・年齢層別の自転車乗用中死者数
(令和6年中)



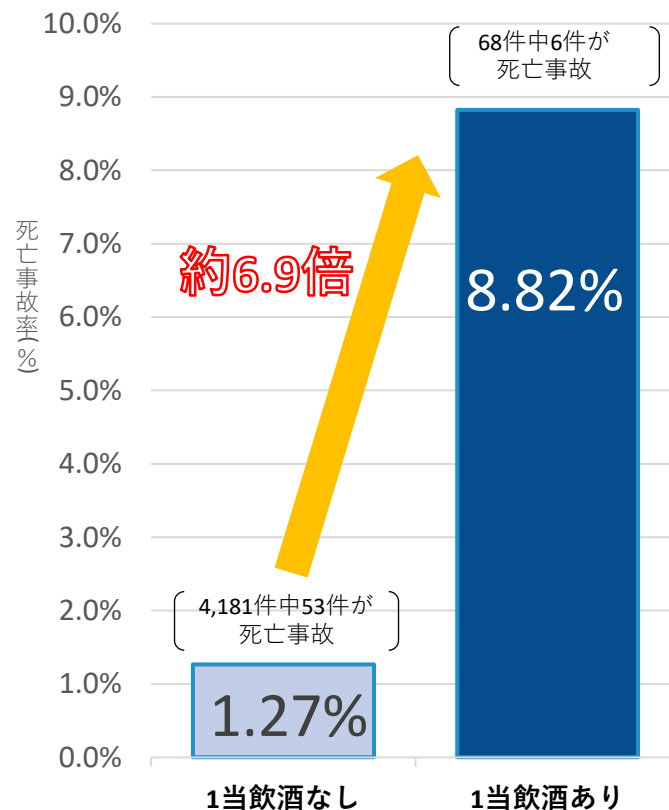
9 飲酒事故

- 令和6年中の飲酒運転による事故件数、死者数は前年比で増加した。
- 飲酒の有無による死亡事故率は、飲酒ありの事故（8.82%）が飲酒なしの事故（1.27%）の**約6.9倍**となる。

飲酒事故件数の推移（平成26～令和6年）



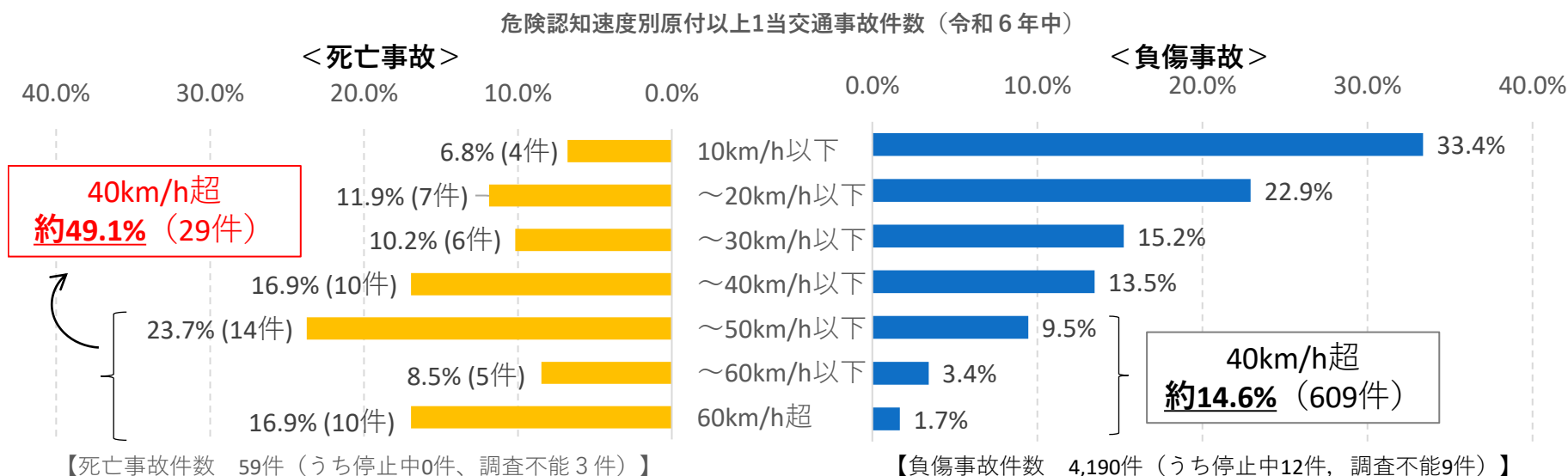
飲酒の有無別死亡事故率（令和6年中）



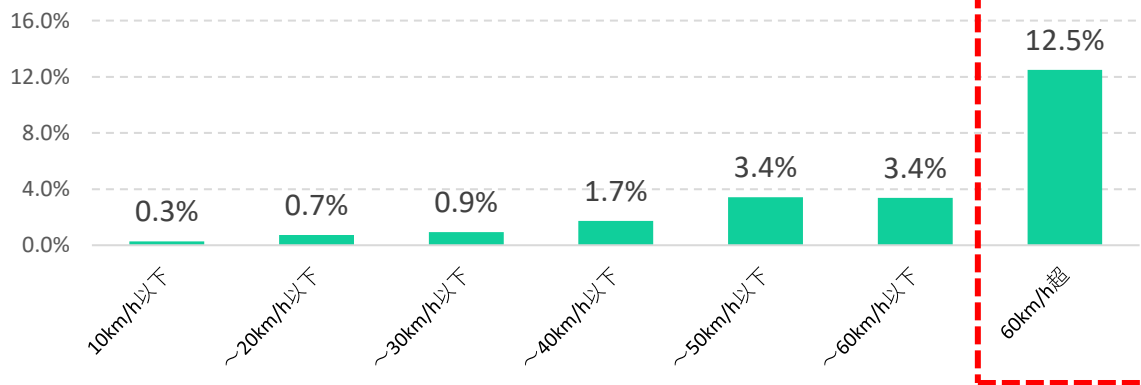
注) 死亡事故率 = 原付以上1当死亡事故件数 ÷ 原付以上1当事案件数 × 100

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5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6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	(人)	内. 高齢者	(件)	内. 高齢者	(件)	内. 高齢者
広島県全体	68	40	2.47	4.86	59	21	3.22	4.35	庄原市	1	0	3.12	0.00	1	0	4.63	0.00
大竹市									大竹市	2	1	7.77	10.72	2	0	11.87	0.00
広島市	19	8	1.61	2.58	15	4	1.94	27.86	東広島市	3	1	1.57	2.12	3	0	2.26	0.00
中区	4	2	2.93	5.81	2	0	2.34	0	廿日市市	6	4	5.17	10.96	5	2	6.41	8.79
東区	3	1	2.55	3.12	2	0	2.63	0	安芸高田市	0	0	0.00	0.00	0	0	0.00	0.00
南区	0	0	0	0	0	0	0	0	江田島市	1	1	4.76	10.54	1	1	7.26	17.71
西区	2	1	1.08	2.2	2	1	1.64	3.29	安芸郡府中町	0	0	0.00	0.00	0	0	0.00	0.00
安佐南区	4	2	1.64	3.76	3	1	1.85	3.36	安芸郡海田町	0	0	0.00	0.00	0	0	0.00	0.00
安佐北区	1	0	0.72	0	1	0	1.08	0	安芸郡熊野町	1	1	4.25	12.17	1	0	6.22	0.00
安芸区	2	1	2.62	4.75	2	1	3.95	4.13	安芸郡坂町	0	0	0.00	0.00	0	0	0.00	0.00
佐伯区	3	1	2.14	2.55	3	1	3.19	2.61	安芸太田町	1	1	18.02	34.49	1	1	27.62	57.14
呉市	2	0	0.97	0	2	1	1.54	2.61	北広島町	2	2	11.65	29.41	2	0	16.62	0.00
竹原市	0	0	0	0	0	0	0	0	大崎上島町	0	0	0.00	0.00	0	0	0.00	0.00
三原市	1	0	1.13	0	1	1	1.67	4.94	世羅町	1	1	6.74	15.77	1	0	9.56	0.00
尾道市	7	5	5.45	10.52	6	4	6.92	13.54	神石高原町	1	0	12.45	0.00	1	0	18.07	0.00
福山市	17	13	3.71	9.68	14	6	4.46	7.15	高速道路	2	1	—	—	2	1	—	—
府中市	0	0	0	0	0	0	0	0									
三次市	1	1	2.05	5.59	1	0	2.95	0									

注1) 算出に用いた人口は、令和6年1月1日現在の住民基本台帳人口。免許人口は令和6年6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。