

交通事故の発生状況について

(幼児・児童、歩行者及び自転車関連)

【令和元年から令和5年までの5年間】

令和6年4月
福岡県警察本部
交通部交通企画課

交通事故の発生状況について

(令和元年から令和5年までの5年間)

1 幼児・児童の交通事故死者・重傷者の特徴

- 状態別では歩行中が幼児で約7割、児童で約6割を占め最多
- 自転車乗用中は小学4年生以上の学年の割合が高い

2 歩行中の幼児・児童に関連する交通事故死者・重傷者の特徴

- 時間帯別では、午後5時台が最多
- 通行目的別では、幼児は「遊戯」、児童は「登下校」が最多(その他私用を除く。)

3 歩行中の幼児・児童に関連する交通事故の特徴

- 法令違反等別では違反なしが大半を占めるも、「飛出し」「横断違反」「信号無視」による事故も発生
- 見とおしへの影響により発生した事故は、全年齢の約5倍

4 横断歩行者に関連する交通事故の特徴

- 横断歩道横断中の事故が約5割で、構成率は増加傾向

(平成25年35.3% → 令和5年52.2%)

- 信号機のない横断歩道における事故のうち、自動車が横断歩道手前で減速したケースは約1割

5 自転車に関連する交通事故の特徴

- 発生時間帯別では7時台～8時台及び16時台～17時台に多発

- 自転車乗用中死者の約半数が「頭部」損傷

- ヘルメット非着用者の頭部致命傷率は着用者の約3.8倍

- 自転車関連事故は令和2年以降ほぼ横ばい、全事故に占める構成率もほぼ横ばいで推移

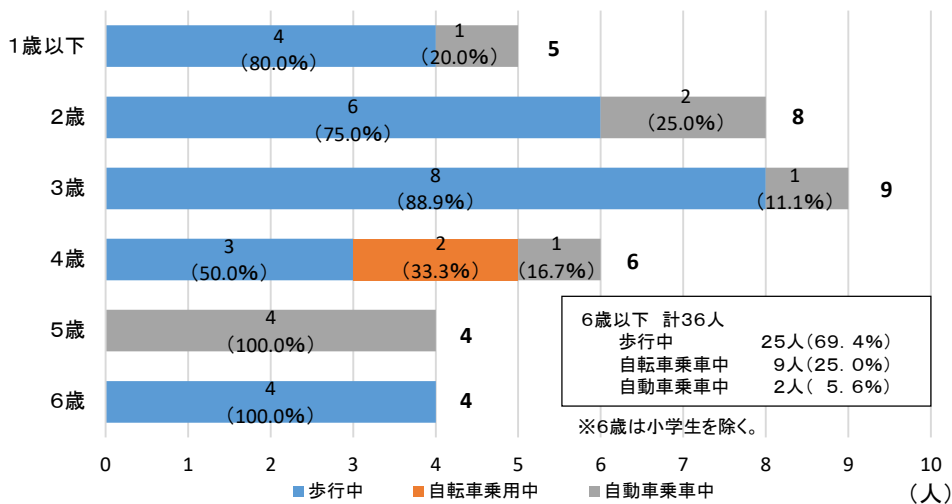
- 自転車対歩行者事故における法令違反では「安全不確認」をはじめとした「安全運転義務違反」が約9割

○ 幼児・児童の交通事故死者・重傷者の特徴

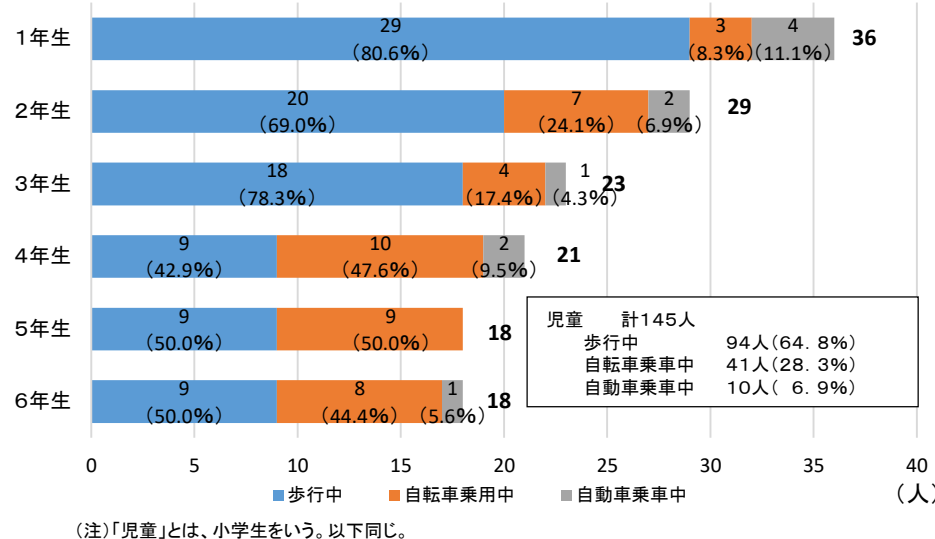
- 状態別では歩行中が幼児で約7割、児童で約6割を占め最多
- 自転車乗用中は小学4年生以上の学年の割合が高い

幼児・児童の状態別死者・重傷者数【令和元年～令和5年合計】

〈幼児〉



〈児童〉

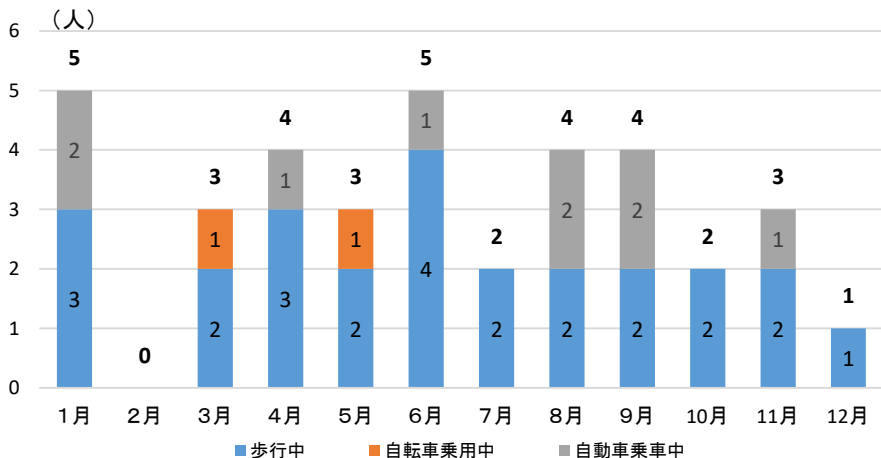


(注)「幼児」とは、未就園児と就園児をいう。以下同じ。

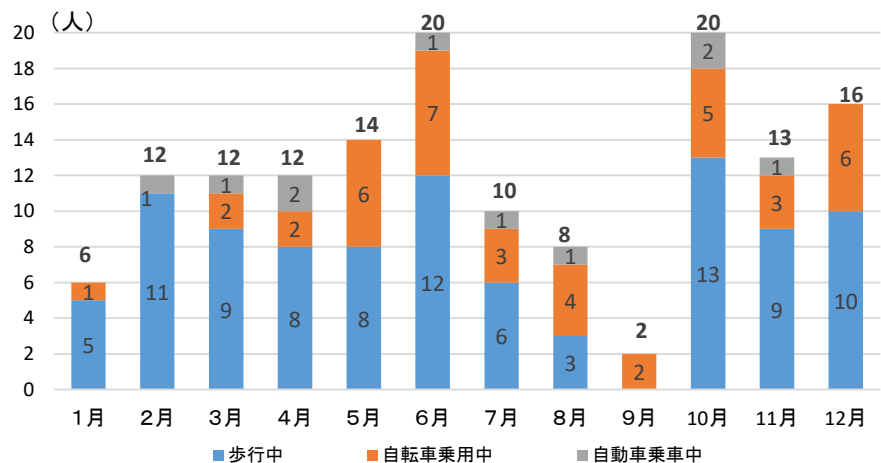
(注)「児童」とは、小学生をいう。以下同じ。

幼児・児童の月別状態別死者・重傷者数の推移【令和元年～令和5年合計】

〈幼児〉



〈児童〉

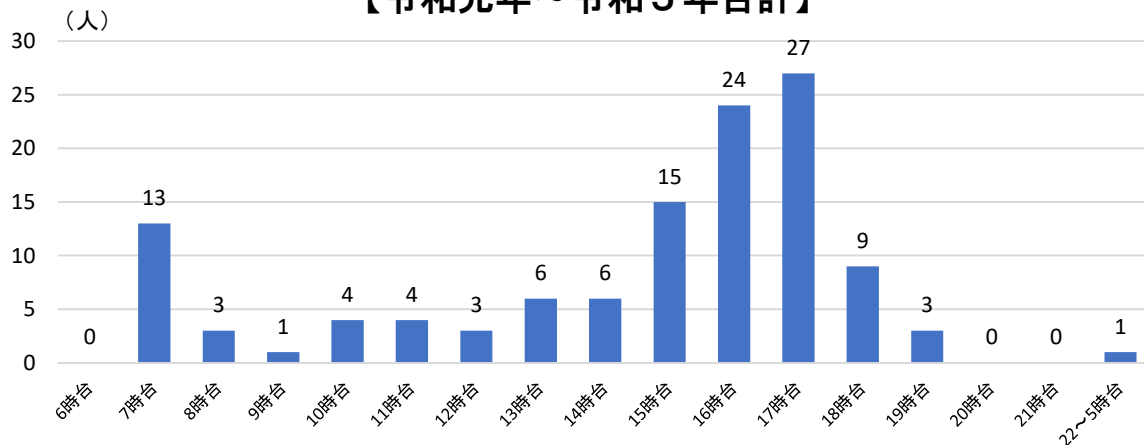


○ 歩行中の幼児・児童に関連する交通事故の特徴

● 時間帯別では、17時台が最多

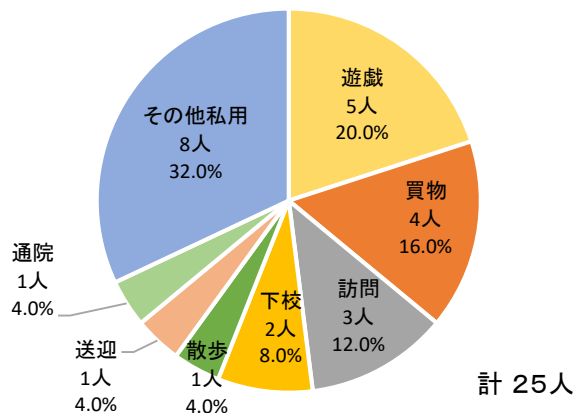
● 通行目的別では、幼児は「遊戯」、児童は「登下校」が最多（その他私用を除く。）

時間帯別歩行中幼児・児童の死者・重傷者数 【令和元年～令和5年合計】

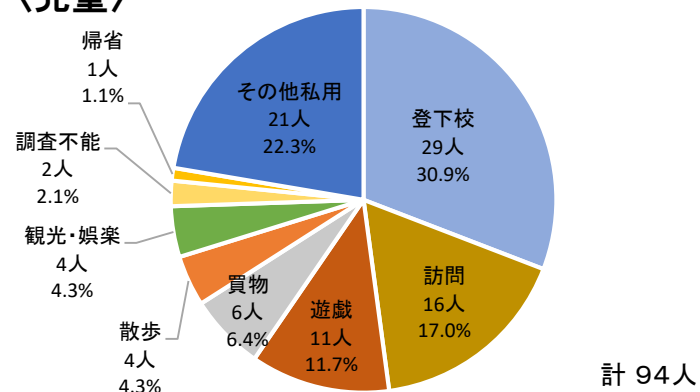


歩行中幼児・児童の通行目的別死者・重傷者数 【令和元年～令和5年合計】

〈幼児〉



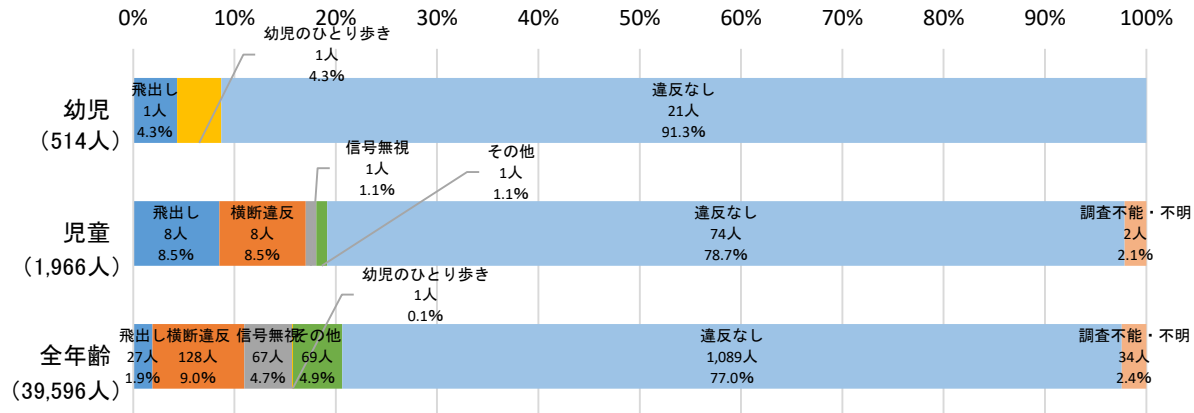
〈児童〉



○ 歩行中の幼児・児童に関連する交通事故の特徴

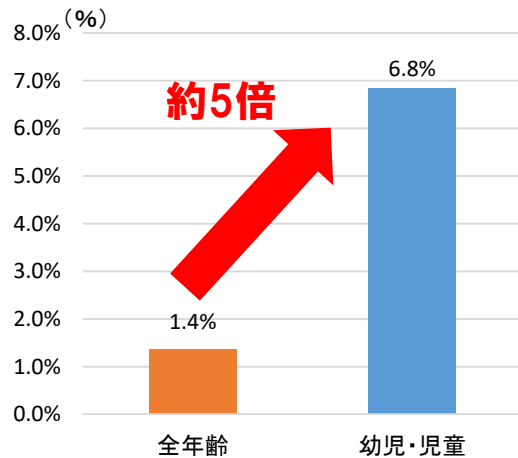
- 法令違反等別では違反なしが大半を占めるも、「飛出し」「横断違反」「信号無視」による事故も発生
- 見とおしへの影響により発生した事故は、全年齢の約5倍

歩行中幼児・児童（第1・第2当事者）の法令違反等別死者・重傷者数 【令和元年～令和5年合計】

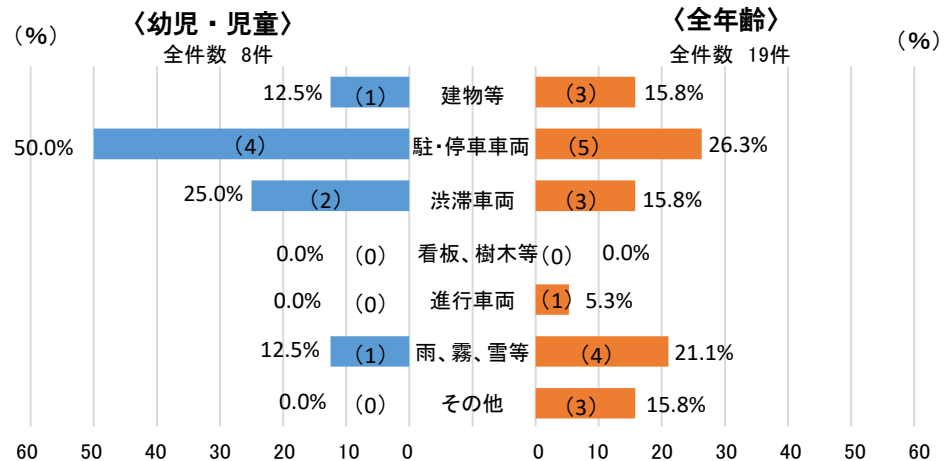


歩行中幼児・児童（第1・第2当事者）の死亡・重傷事故の現場環境 【令和元年～令和5年合計】

見とおしへの影響により発生した事故の構成率比較



見とおしに影響を与えた物件別の構成率

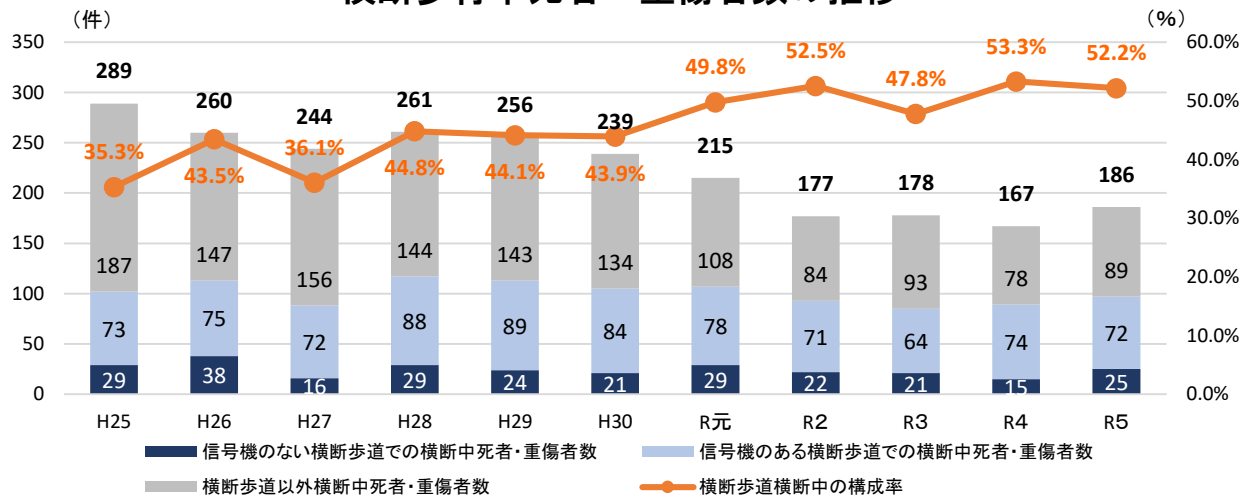


(注) 歩行中の幼児・児童が死亡もしくは重傷を負った人対車両の事故において、車両側の環境的要因として「視界障害」がある事故を集計した。

○ 横断歩行者に関連する交通事故の特徴

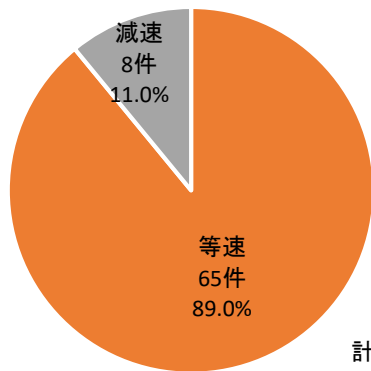
- 横断歩道横断中の事故が約5割で、構成率は増加傾向(平成25年35.3% → 令和5年52.2%)
- 信号機のない横断歩道における事故のうち、自動車が横断歩道手前で減速したケースは約1割

横断歩行中死者・重傷者数の推移

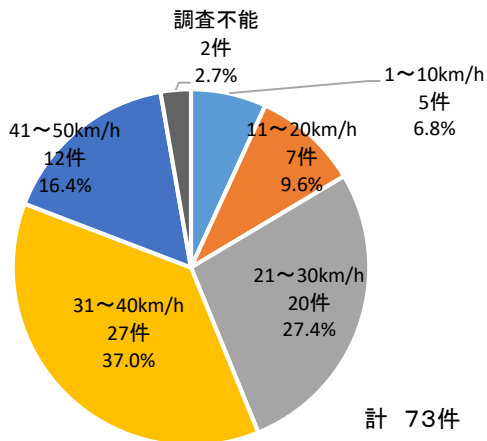


信号機のない横断歩道における自動車(直進)対横断中歩行者死亡・重傷事故の状況【令和元年～令和5年合計】

自動車運転者の行動類型別件数



自動車運転者の危険認知速度別件数



横断歩道等における歩行者等の優先(道路交通法第38条)

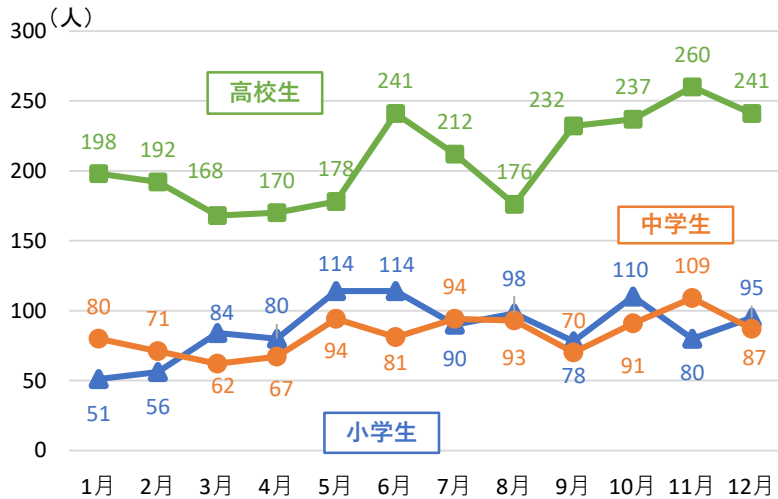
- ◆ 横断歩道を横断しようとする歩行者等がいけないことが明らかな場合を除き、その手前で停止できる速度で走行する。
- ◆ 横断歩道を横断している又は横断しようとしている歩行者等がいるときは、横断歩道の手前で一時停止し、かつ、その通行を妨げない。

(注) 危険認知速度とは、運転者が相手方歩行者を認め、危険を認知した時点の速度をいう。なお、運転者が危険を認知せずに事故に至った場合は、事故直前の速度である。

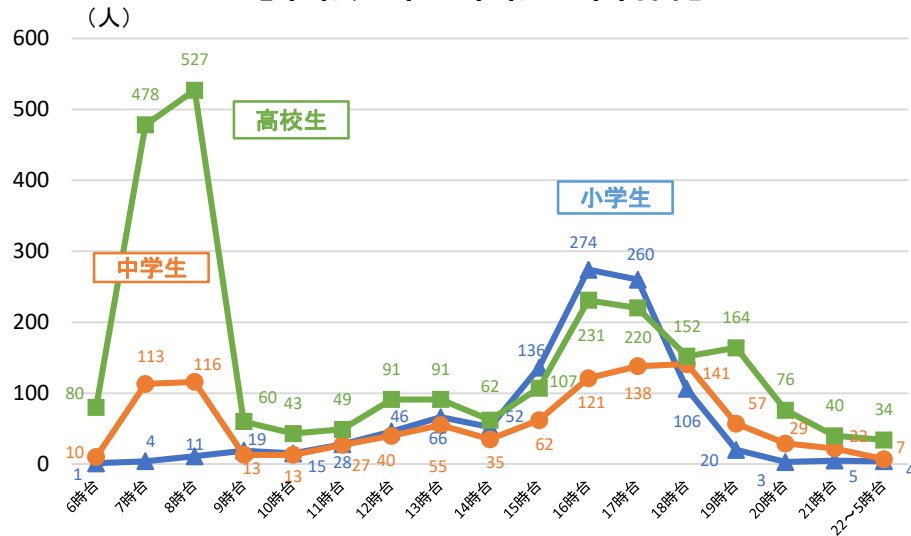
○ 自転車に関連する交通事故の特徴

- 児童・生徒の交通事故発生時間帯別では7時台～8時台及び16時台～17時台に多発
- 自転車乗用中死者の約半数が「頭部」損傷 ● ヘルメット非着用者の頭部損傷致死率は着用者の約3.8倍

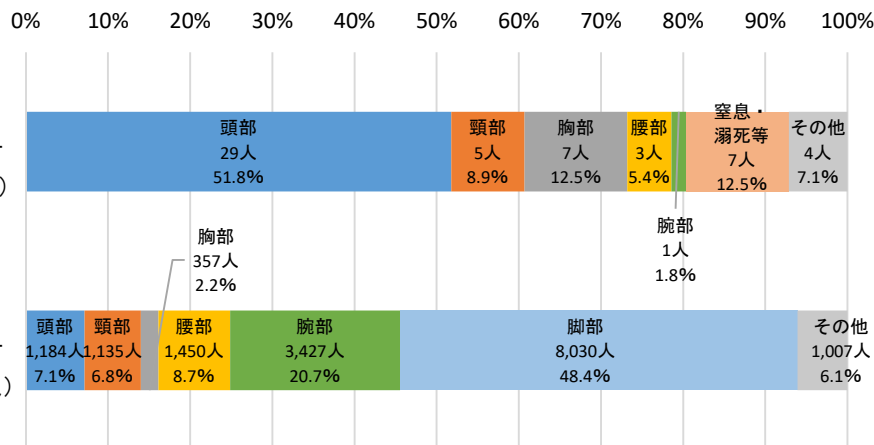
児童・生徒の月別自転車乗用中死傷者数 【令和元年～令和5年合計】



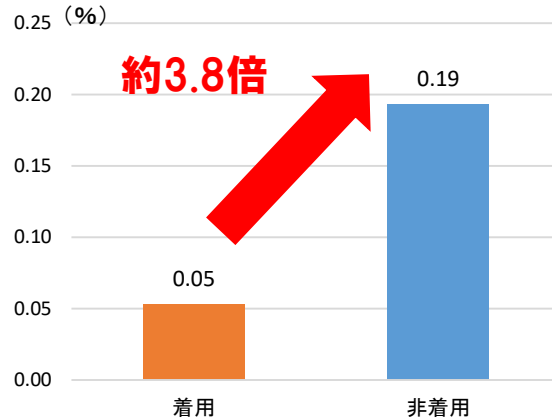
児童・生徒の時間帯別自転車乗用中死傷者数 【令和元年～令和5年合計】



自転車乗用中死者・負傷者の人身損傷主部位比較 【令和元年～令和5年合計】



自転車乗用中死傷者におけるヘルメット着用状況別頭部損傷致死率の比較 【令和元年～令和5年合計】

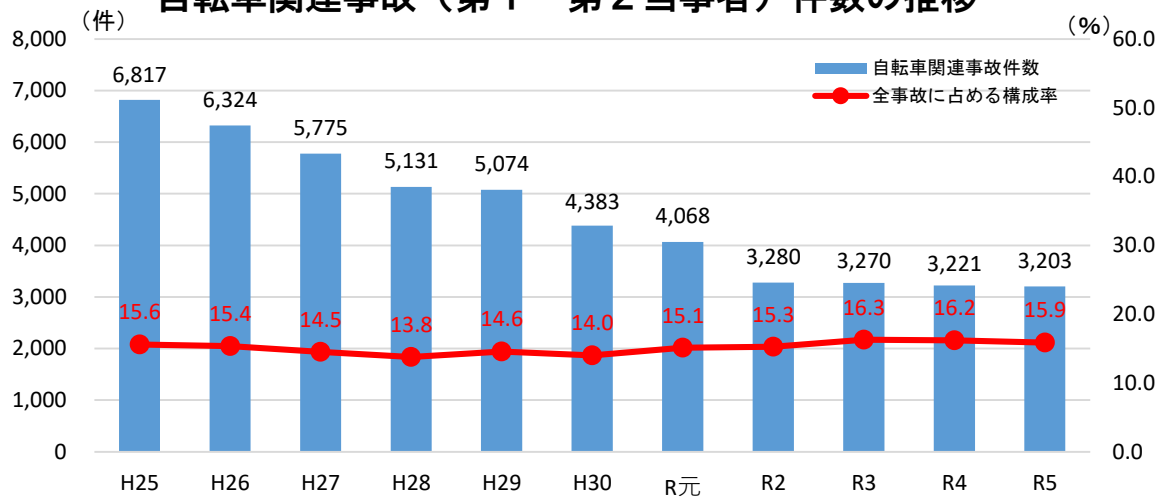


(注) 自転車乗用中死傷者に占める人身損傷主部位が「頭部」であった死者の構成率を比較したものである。

○ 自転車に関連する交通事故の特徴

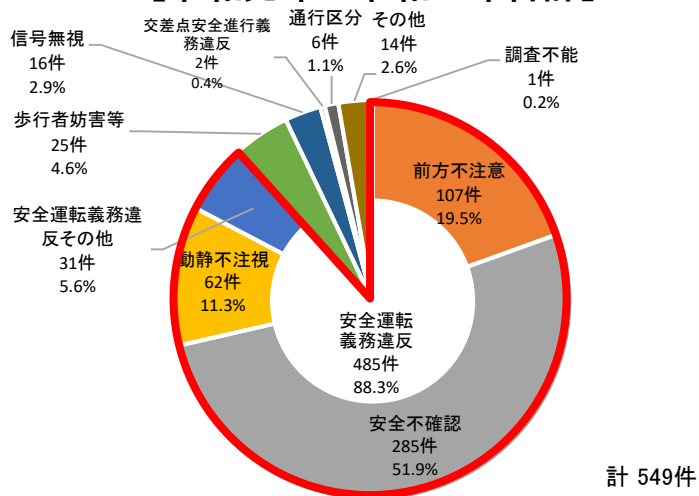
- 自転車関連事故件数は令和2年以降、全事故に占める構成率についてもほぼ横ばいで推移
- 自転車対歩行者事故における法令違反では、「安全不確認」等をはじめとした「安全運転義務違反」が約9割

自転車関連事故（第1・第2当事者）件数の推移



(注)・自転車乗用者が第1又は第2当事者となった事故の件数であり、自転車相互事故は1件として計上した。

自転車対歩行者の事故における 自転車運転者の法令違反別件数 【令和元年～令和5年合計】



自転車対歩行者の事故における 自転車運転者の人的要因別件数 【令和元年～令和5年合計】

