

都内の交通事故の現状 ＜統計データ＞

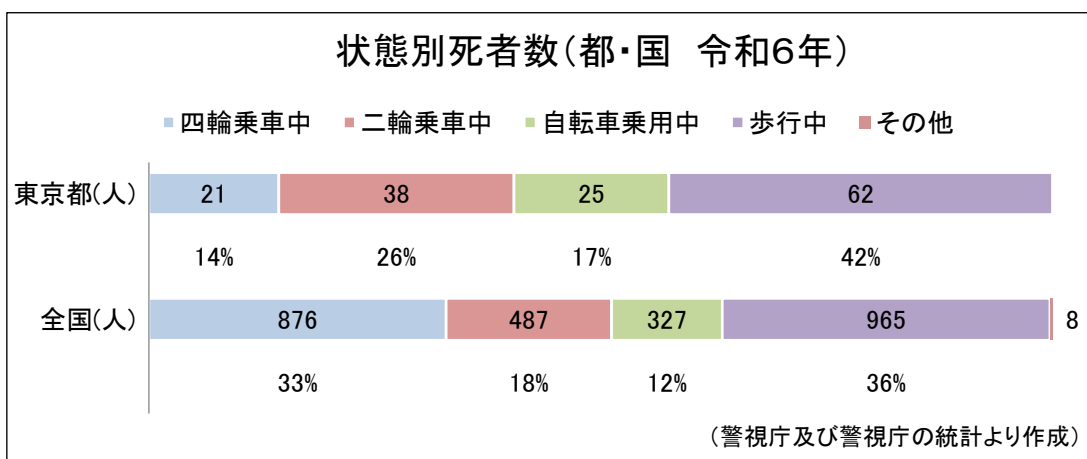
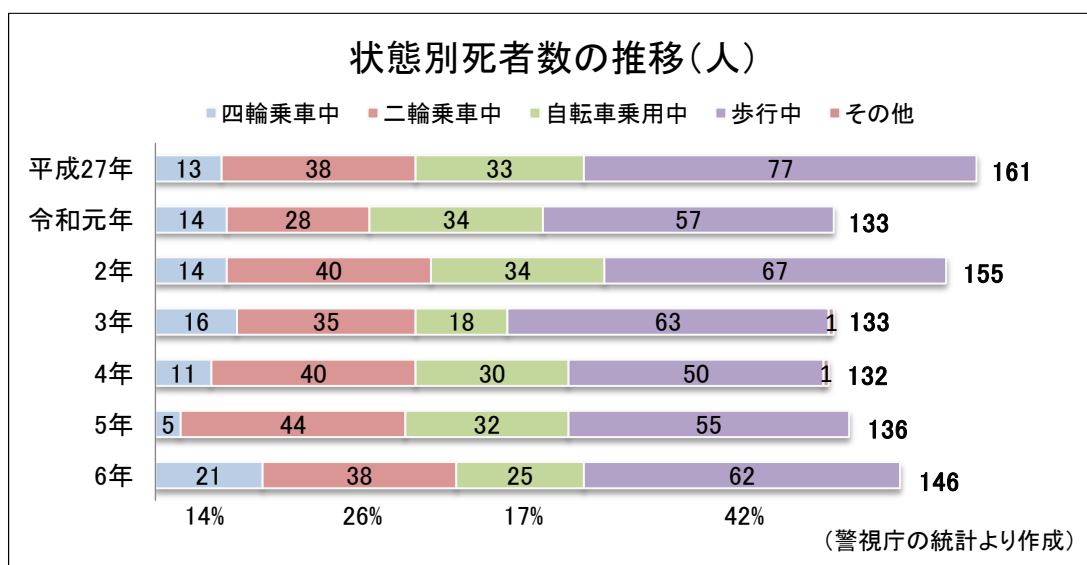
1 道路交通事故の状況

(1) 交通事故死者数等の概況

ア 状態別死者数

都内の交通事故死者数を、四輪車、原動機付き自転車を含む二輪車、自転車、歩行者の状態別でみると、歩行中の死者が最も多く、令和6年では146人の死者のうち、4割を超える62人が歩行中に亡くなっています。

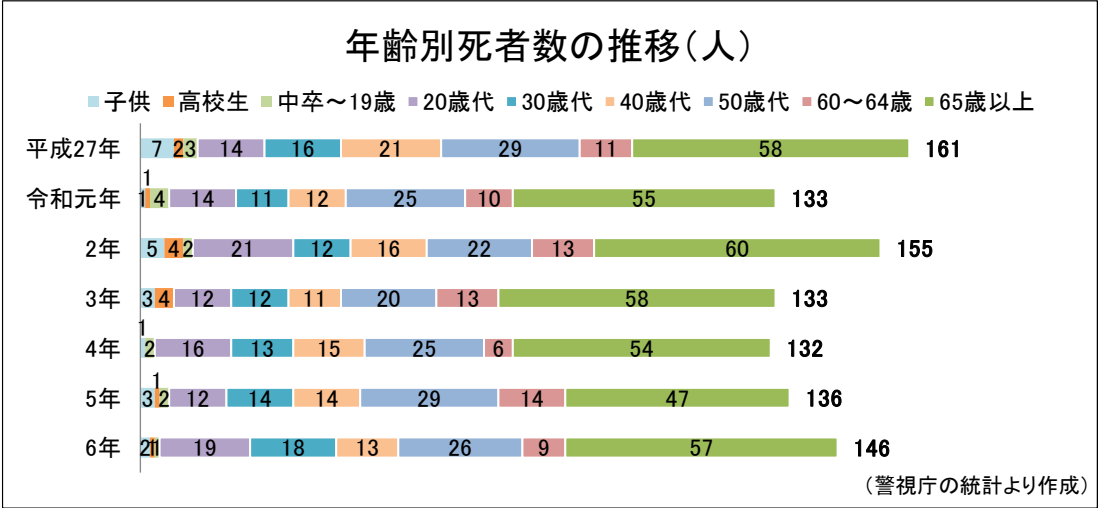
また、全国と比較すると、都内では、二輪車及び自転車乗用中死者の割合が高いという特徴があります。



イ 年齢別死者数

都内の交通事故死者数を、年齢層別でみると、約65歳以上の高齢者の割合が多く、令和6年では、146人の死者のうち約39%の57人が高齢者となっています。また、高齢者の交通事故による致死率*は他の年齢層と比較して高く、他の世代平均の2.7倍を超えています。

* 致死率とは、死傷者に占める死者の割合である。



年齢層別交通事故死傷者数、死者数、致死率(令和6年・都内)										(上段:人)	
	子供	高校生	中卒～19歳	20歳代	30歳代	40歳代	50歳代	60～64歳	65歳以上	合計	64歳以下再掲
死傷者数	2,012	787	661	4,796	4,934	5,631	6,181	2,049	6,346	33,397	27,051
	6%	2%	2%	14%	15%	17%	19%	6%	19%		81%
死者数	2	1	1	19	18	13	26	9	57	146	89
	1%	0.7%	0.7%	13%	12%	9%	18%	6%	39%		61%
致死率	0.10%	0.13%	0.15%	0.40%	0.36%	0.23%	0.42%	0.44%	0.90%	0.44%	0.33%

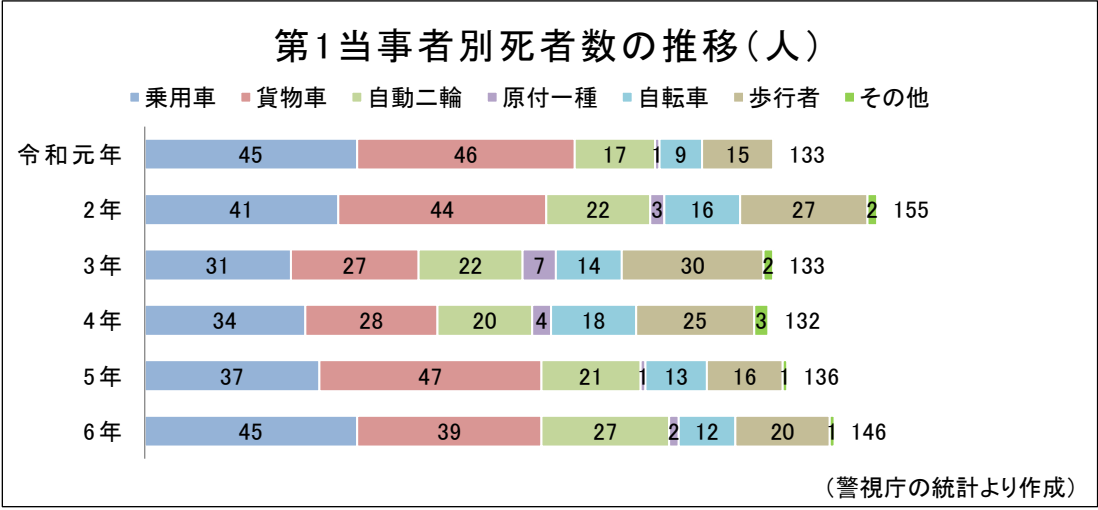
(警視庁の統計より作成)

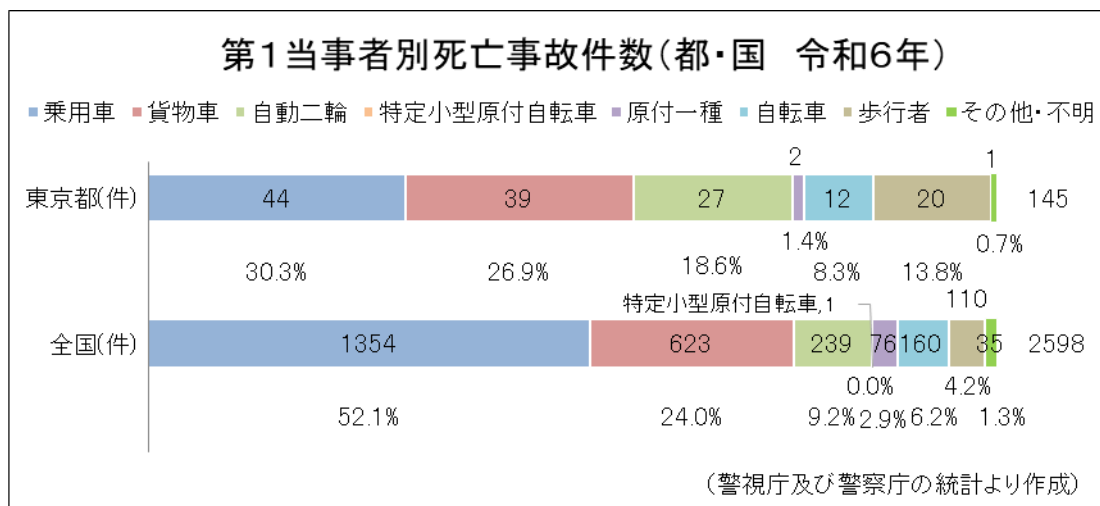
ウ 第1当事者別死者数

第1当事者*別死者数では、乗用車及び貨物車が第1当事者となる事故が、多くを占めています。

全国平均と比較した場合、都内では貨物車や自動二輪、自転車、歩行者が第1当事者となる死亡事故の割合が高くなっています。

* 第1当事者とは、当該事故における過失(違反)が重い者、又は過失(違反)が同程度の場合には、人身損傷程度が軽い者をいう。

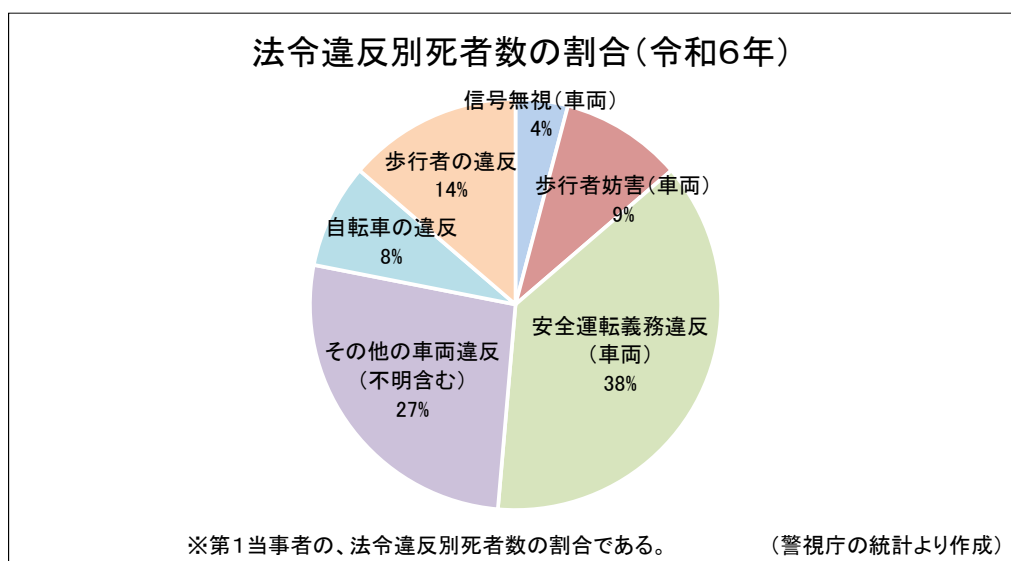




エ 法令違反別死者数

都内の交通事故死者数を、第1当事者の法令違反別でみると、車両の安全運転義務違反(安全不確認、漫然運転、運転操作等)が多くなっています。

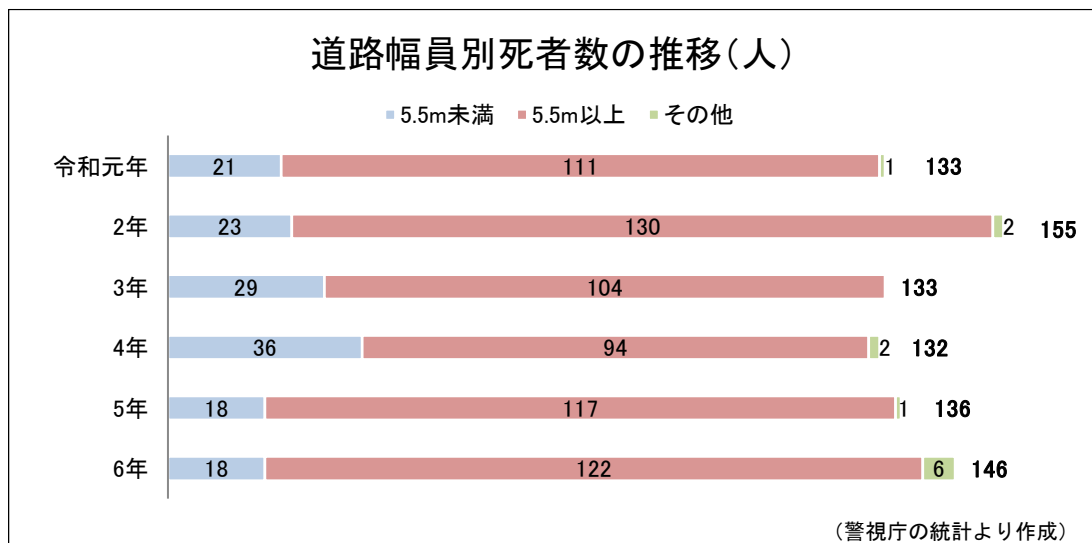
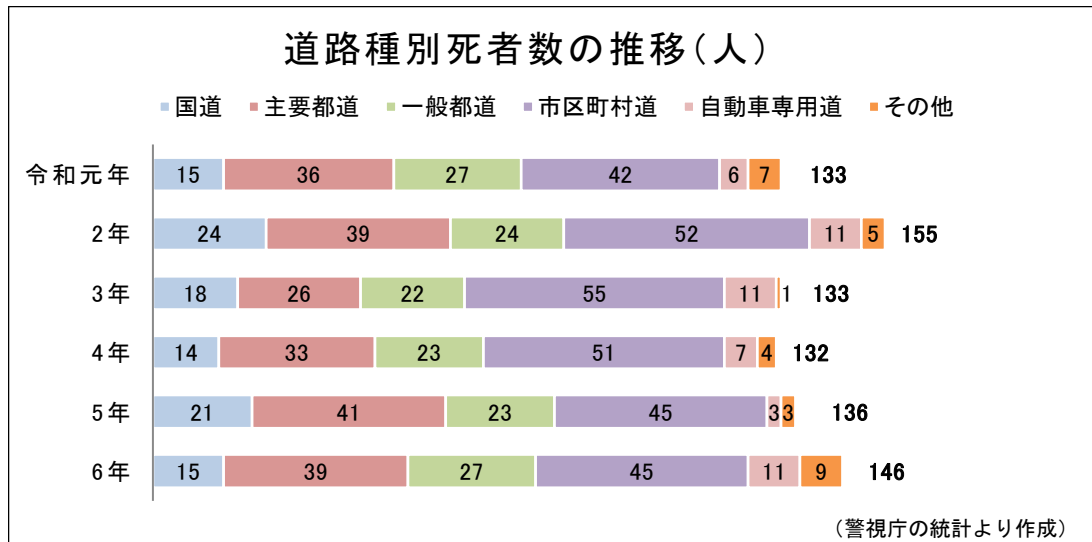
また、歩行者や自転車が第1当事者となる事故によっても、死者が発生しています。



オ 道路種別死者数

都内の交通事故死者数を、国道、都道、区市町村道などの道路種別にみると、主要都道及び一般都道を合わせた都道において発生する死者が多くなっています。

道路幅員別でみると、幅員 5.5m以上の比較的幅の広い道路において、死者が多く発生しています。



カ 死者の損傷主部位

四輪車、二輪車、自転車、歩行者などの当事者別に、死者の損傷主部位をみると四輪車及び二輪車では胸部の損傷が4割以上、次いで頭部の損傷が2割以上を占めています。また、自転車及び歩行者では頭部の損傷が6割以上と最も多くなっています。

状態別、損傷主部位別死者数(令和6年)

	四輪車	二輪車	一般原付	自転車	歩行者
全損	0%	3%	25%	0%	5%
頭部	24%	29%	0%	64%	63%
顔部	0%	3%	0%	0%	0%
頸部	10%	9%	0%	0%	2%
胸部	48%	41%	50%	16%	23%
腹部	10%	6%	0%	8%	2%
腰部	5%	0%	0%	8%	6%
腕部	0%	0%	0%	0%	0%
脚部	0%	9%	25%	0%	0%
その他	5%	0%	0%	4%	0%
合計	100%	100%	100%	100%	100%

* 状態別の「その他車両」、「その他」は除く。

* 各割合は四捨五入しているため、合計は必ずしも100%にならない。

(警視庁の統計より作成)

キ 車両の走行速度

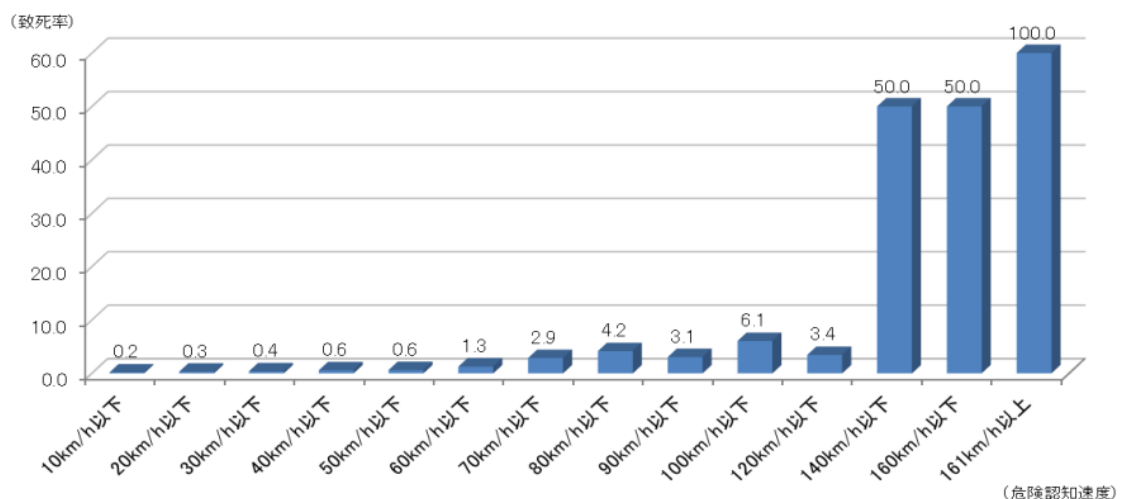
「警視庁速度管理指針」によれば、令和2年から令和4年までの都内における交通事故を危険認知速度*別でみると、概ね危険認知速度が高いほど、致死率が高くなる傾向が示されています。

また、令和2年から令和4年までの都内の交通事故において、規制速度を超過した事故の割合は、事故全体の3.4%ですが、死亡事故に限って着目すると、24.7%となり、割合が高くなります。

* 運転者が相手方車両や人等を認め、危険を認知した時点の走行速度をいう。

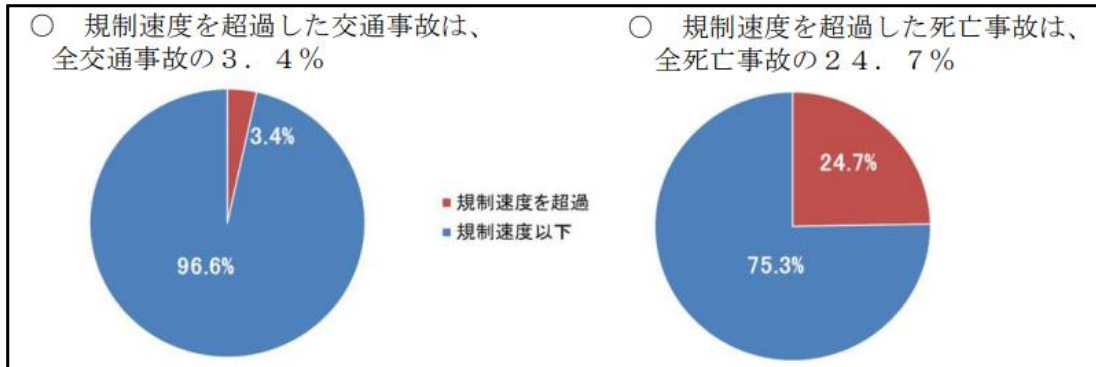
危険認知速度別の致死率

(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)



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)

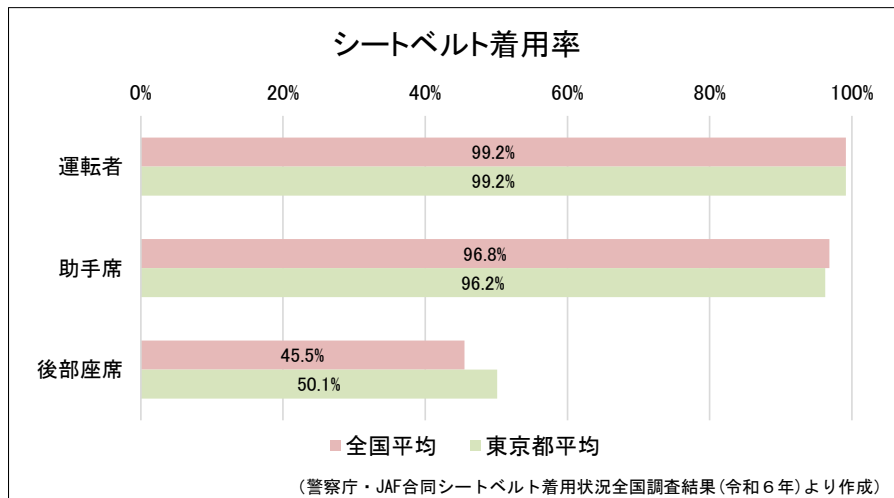


(警視庁「警視庁速度管理指針【資料】」より)

ク シートベルト着用率

シートベルト着用状況の調査結果*によれば、都内のシートベルト着用率は、運転者は99.2%、助手席同乗者は96.2%を超えていますが、後部座席同乗者については、全国平均45.5%と比較してやや高いものの、50.1%と約半数にとどまっています。

* 警察庁・JAF 合同シートベルト着用状況全国調査結果(令和6年)



(2) 課題別の交通事故の状況

第11次東京都交通安全計画では、道路交通の安全について、「高齢者及び子供の交通安全の確保」、「自転車の安全利用の推進」、「二輪車の安全対策の推進」、「飲酒運転の根絶」、「先端技術の活用」、「『新しい日常』に対応した交通安全対策の推進」、「東京2020大会を踏まえた交通安全」の7つを重点課題とし、施策を実施しました。これらのうち、「高齢者及び子供の交通安全の確保」、「自転車の安全利用の推進」、「二輪車の安全対策の推進」、「飲酒運転の根絶」の4つの課題については、以下のとおりとなっています。

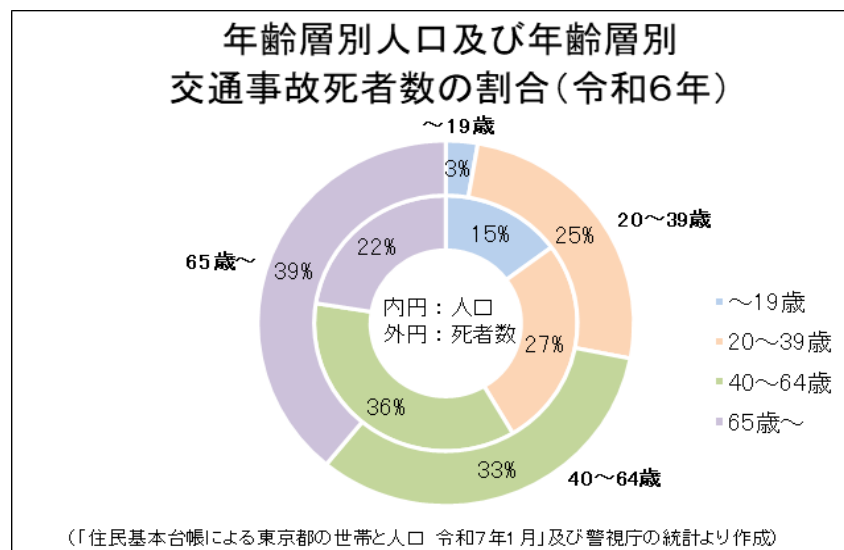
ア 高齢者及び子供の交通事故の状況

(7) 高齢者の交通事故死者の割合

65 歳以上の高齢者の交通事故死者数は、長期的にみると減少傾向にありますが、令和 6 年の死者数は 57 人と、都内の交通事故全体の約 39%を占めています。他の年齢層と比較して致死率が高く、(前掲 8 頁「年齢別死者数」、都内の高齢者人口の割合 23%と比較しても、死亡事故に至る割合が高くなっています。

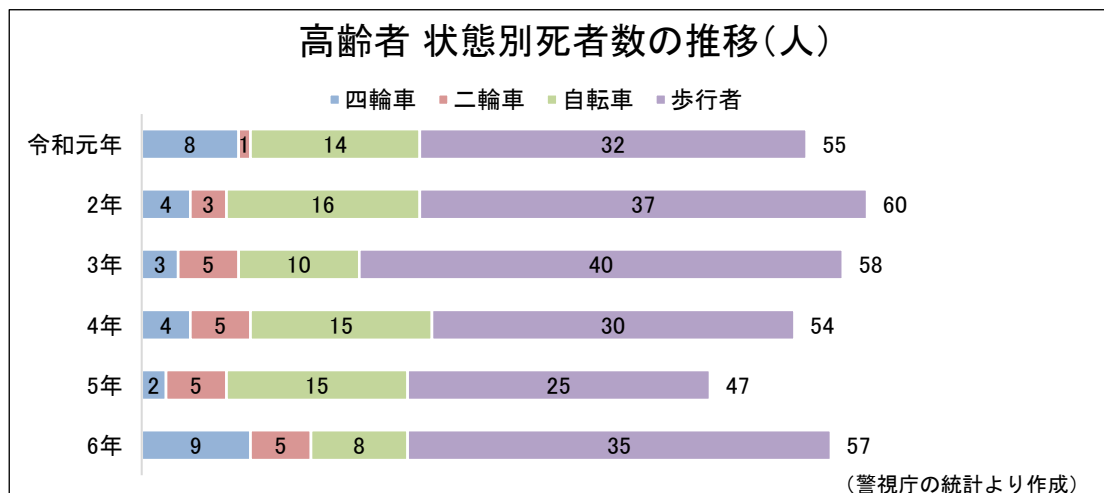
65 歳以上の高齢者の人口は、令和 6 年には約 314 万人でしたが、本計画の終了年次である令和 12 年には 333 万人になると予測され、人口全体に占める高齢者の割合は増加傾向に推移すると見込まれています*。

*「住民基本台帳による東京都の世帯と人口 令和 7 年 1 月」(東京都総務局)、「将来の区市町村、男女、年齢(5 歳階級)別人口」(東京都総務局・令和 7 年 3 月)



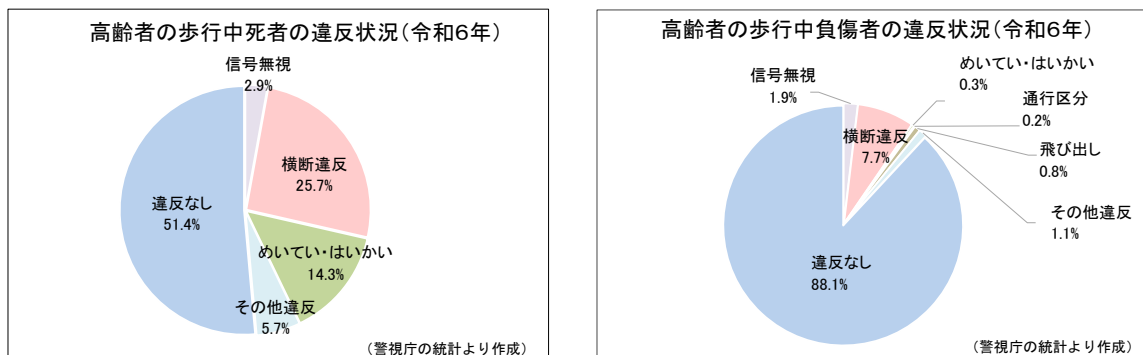
(イ) 高齢者の状態別死者数

高齢者の状態別死者数の内訳をみると、歩行中が最も多く、次に四輪車乗用中の死者が多く発生しています。



(ウ) 高齢者（歩行中の死傷者）の違反状況

高齢者のうち、歩行中の死者及び負傷者の違反状況をみると、死者では信号無視など何らかの違反があった割合が約半数となっており、負傷者に違反があった割合の約4倍です。



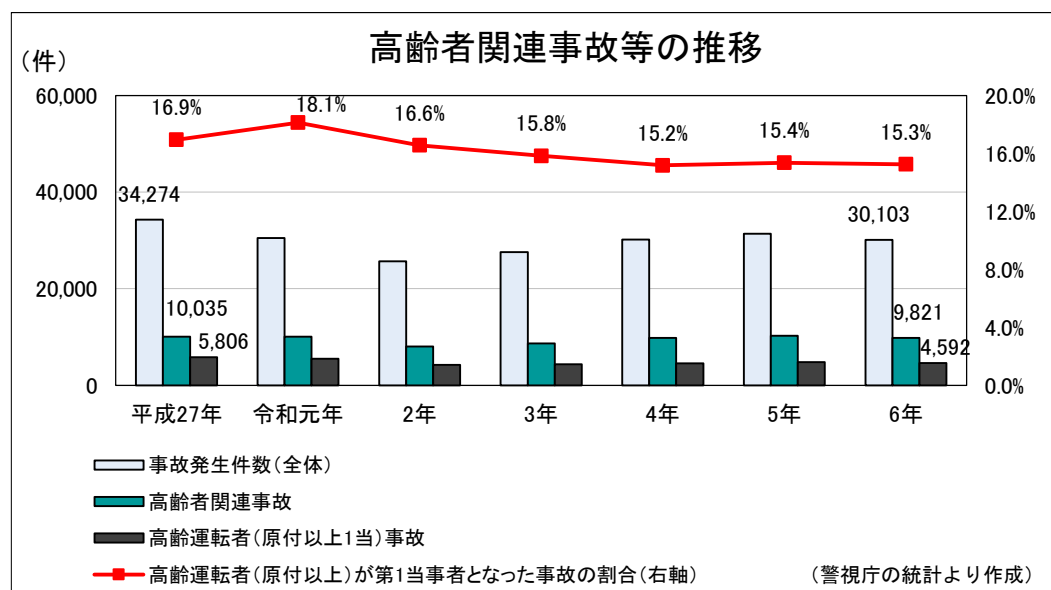
(エ) 高齢者が関連する事故

高齢者が第1当事者又は第2当事者*として関与した交通事故（高齢者関連事故）の発生件数は、近年は横ばい傾向にあり、令和6年は9,821件となっています。

* 第2当事者とは、当該事故における過失(違反)が軽い者、又は過失(違反)が同程度の場合には、人身損傷程度が重い者をいう。

(オ) 高齢運転者による事故

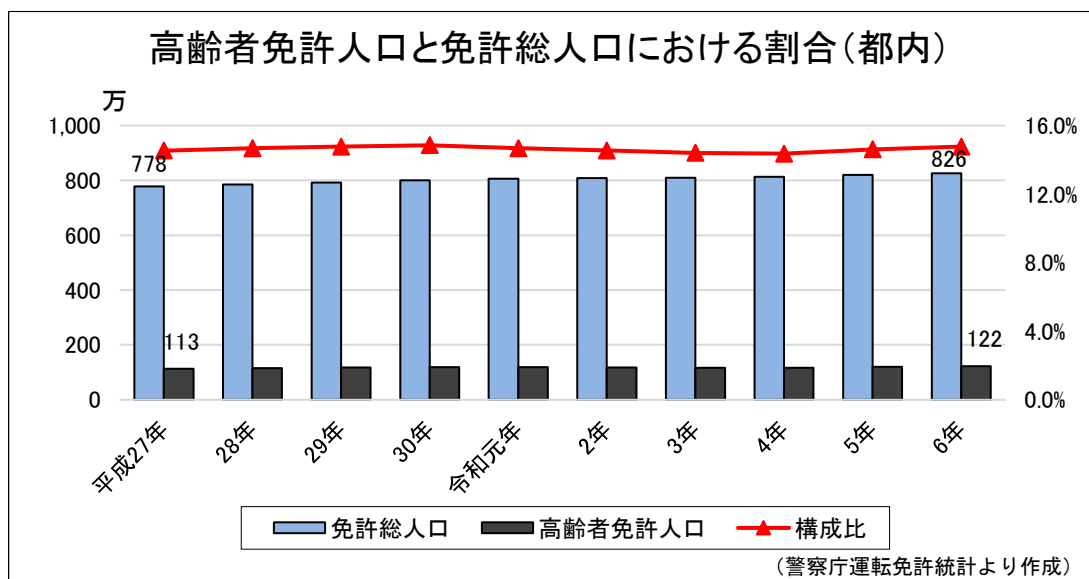
高齢運転者（原付以上）が第1当事者となった事故の割合は、減少傾向にあり、令和6年には15.3%に減少しています。



* 「高齢者関連事故」とは、高齢者が第1当事者又は第2当事者として関与した事故をいう。

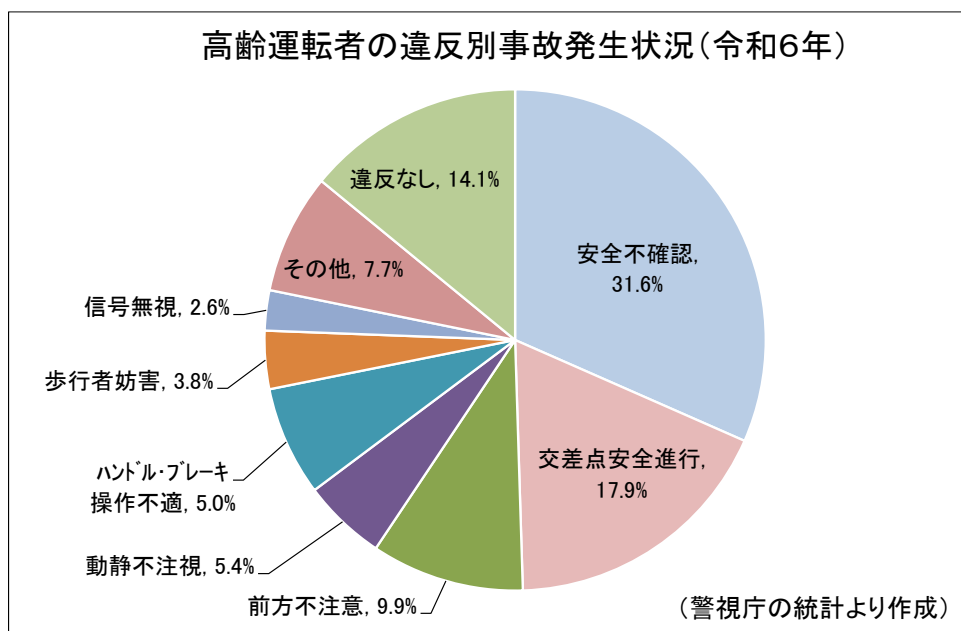
(カ) 高齢者の運転免許保有人口

都内の高齢者の運転免許保有人口は、平成 27 年の 113 万人から増加し、令和 6 年には 122 万人となっており、免許総人口に占める高齢者の割合はほぼ横ばいの傾向です。



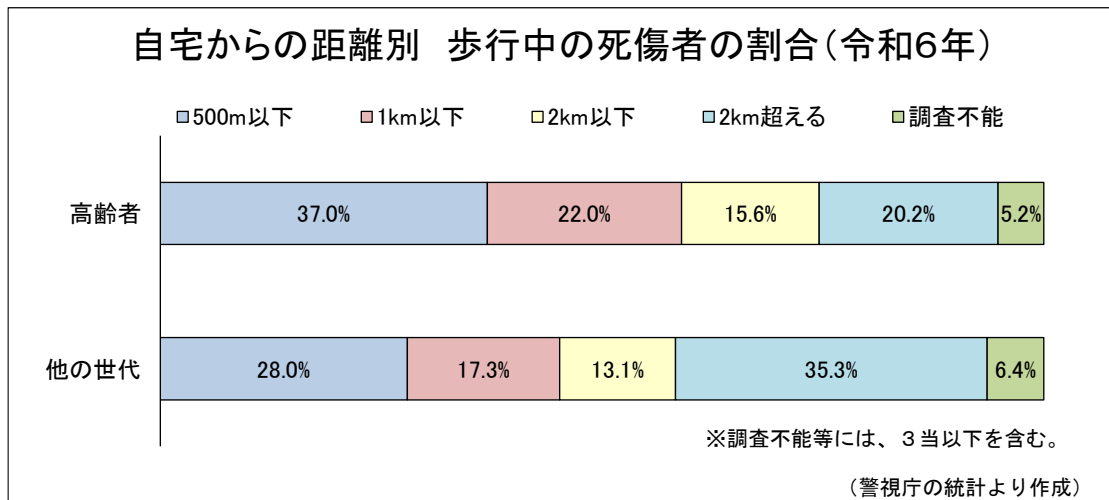
（※）高齢運転者の違反別事故発生状況

高齢運転者（原付以上）が第1当事者、第2当事者となった事故のうち、高齢運転者の違反をみると、安全不確認が 31.6%で最も多くなっています。



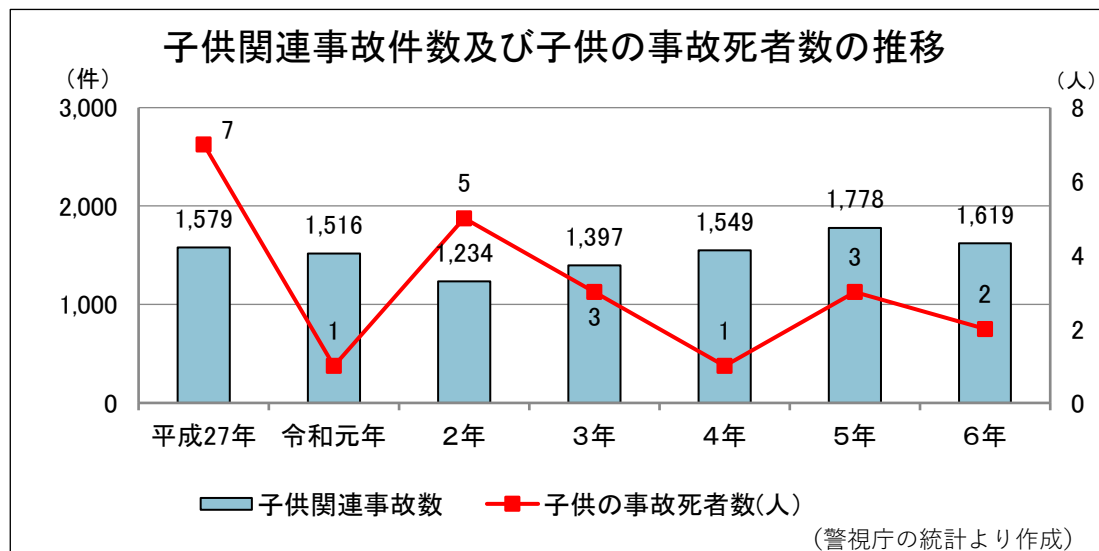
(ク) 高齢者の事故の発生場所

高齢者の歩行者の事故を発生箇所別で見ると、他の世代に比べて事故の多くは自宅付近で起きており、中でも事故の4割近くは、自宅から500m以内で発生しているという特徴があります。



(ケ) 子供が関連する事故及び子供の交通事故死者数

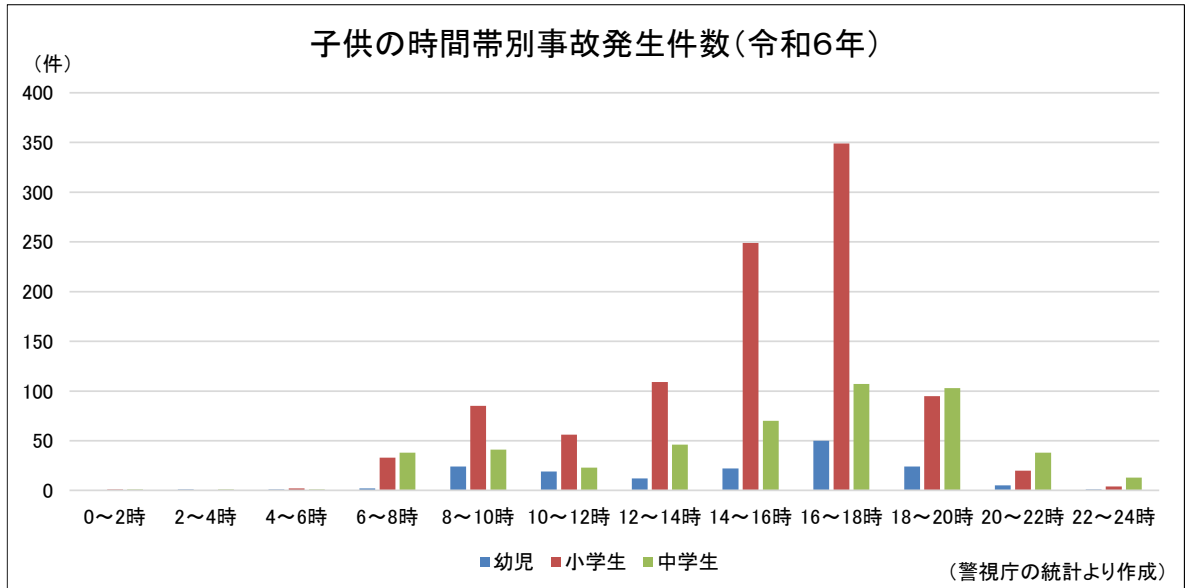
子供が第1当事者又は第2当事者として関与した事故(以下、「子供関連事故」という。)の発生件数は、令和2年の1,234件から令和6年の1,619件に増加しました。一方で、死者数は、平成27年の7人から令和6年の2人に減少しましたが、ゼロには至っていません。



(コ) 時間帯別及び学齢別発生状況

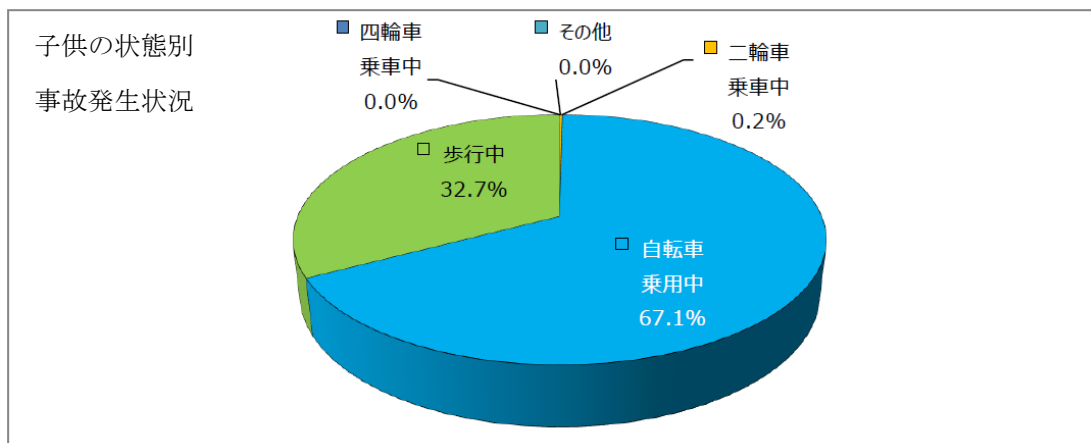
子供の事故発生状況（子供が第1当事者、第2当事者となった事故の合計）を時間帯別で見ると、概ね16時から18時の時間帯が多くなっています。

また、幼児、小学生、中学生の中で比較すると、小学生の事故が多く発生しています。



(ケ) 状態別発生状況

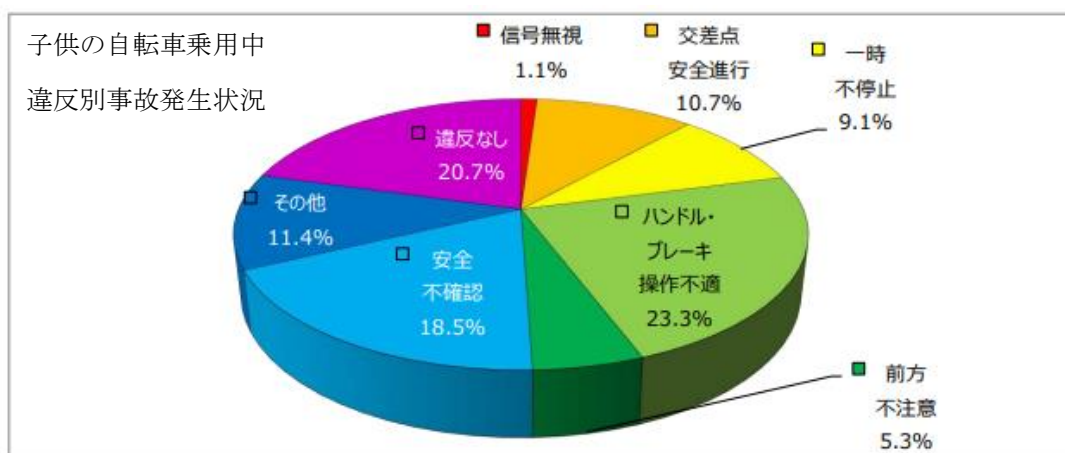
子供の事故発生状況（子供が第1当事者、第2当事者となった事故の合計）を状態別で見ると、歩行中の事故が全体の約3割、自転車乗用中の事故が全体の約7割を占めています。



(警視庁「子供の交通人身事故発生状況 (令和6年中)」より)

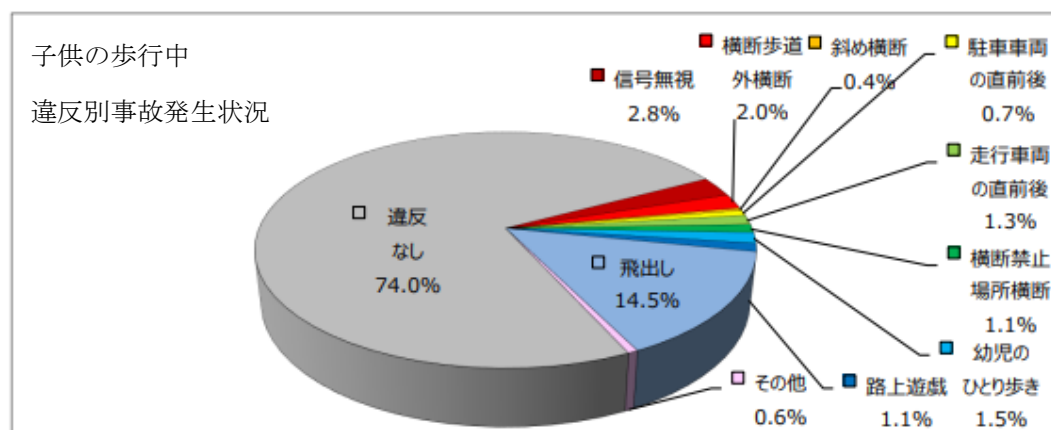
(シ) 子供の事故違反別発生状況

自転車乗用中の違反別発生事故状況をみると、安全不確認や一時不停止などの違反があった事故が約 8 割を占めています。



(警視庁「子供の交通人身事故発生状況（令和 6 年中）」より)

歩行中の違反別発生事故状況をみると、飛出しなどの違反があった事故が約 25%を占めています。

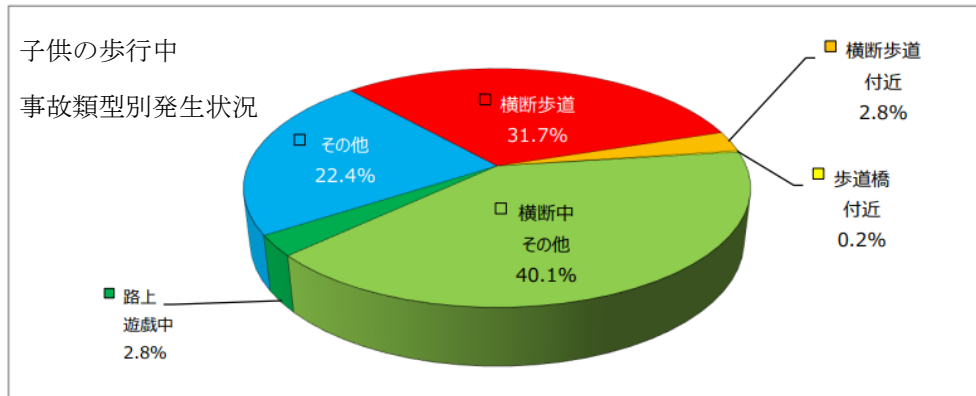


(警視庁「子供の交通人身事故発生状況（令和 6 年中）」より)

一方で、子供に違反がない事故は、自転車の事故が約 2 割、歩行中の事故が 7 割以上を占めています。

(ス) 子供の事故類型別発生状況

歩行中の事故類型別発生状況を見ると、横断中に係る事故が約8割を占めています。



(警視庁「子供の交通人身事故発生状況（令和6年中）」より)

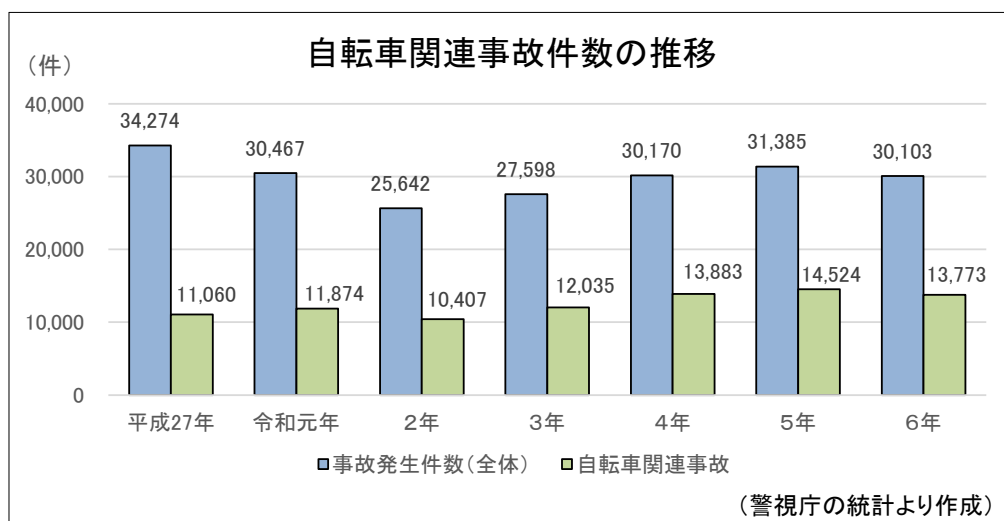
イ 自転車の交通事故の状況

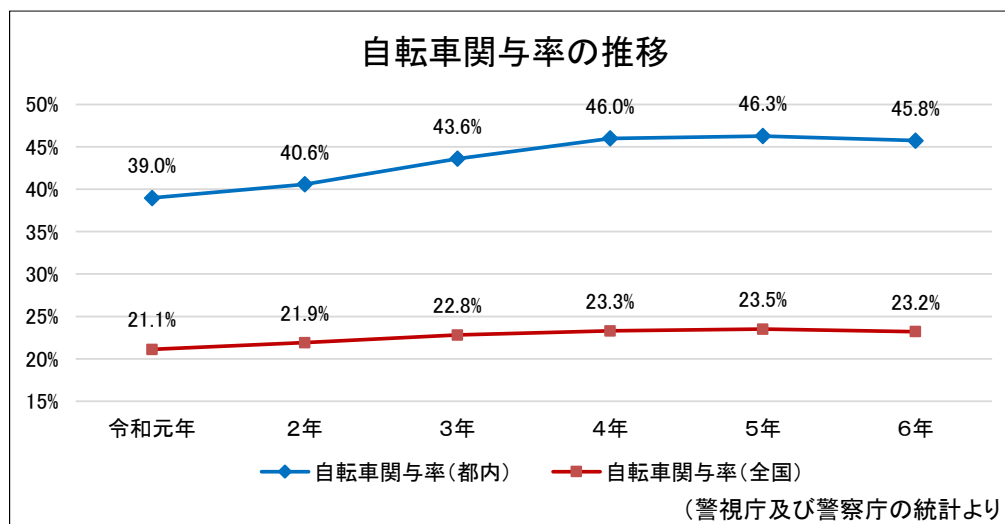
(ア) 自転車関連事故

自転車が第1当事者又は第2当事者として関与した事故（以下、「自転車関連事故」という。）の発生件数は、令和2年には10,407件でしたが、令和6年には13,773件に増加しました。

また、自転車関連事故が全事故に占める割合（自転車関与率）は、令和6年において45.8%となっており、近年は横ばい傾向にあります。また、全国平均の23.2%と比べても高くなっています。

*「自転車関連事故」は、自転車乗用者が第1又は第2当事者となった事故件数であり、自転車相互事故は1件として計上する。



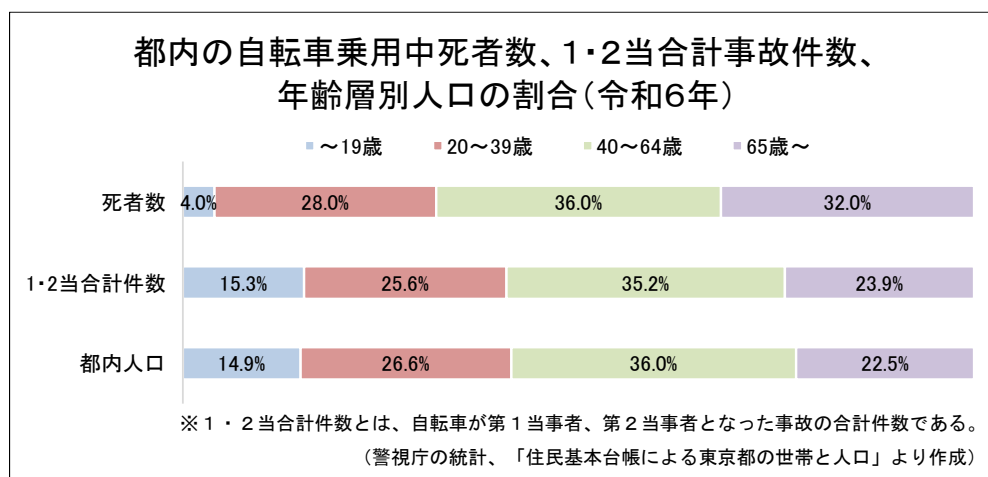


(イ) 自転車乗用中の死者数

自転車乗用中の死者数は、令和2年の34人から令和6年の25人に減少しましたが、近年は横ばいの傾向です。また、都内の交通事故による死者に占める割合は約2割となっており、全国と比較すると、高い割合となっています。(前掲7頁「状態別死者数」)

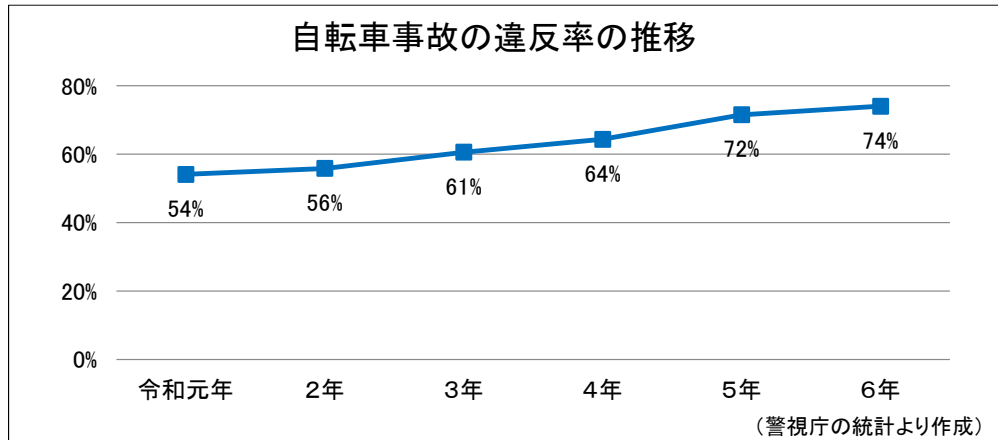
(ウ) 年齢層別の自転車乗用中の死者数等

自転車乗用中の死者数では、40歳から64歳までが36.0%、65歳以上の高齢者が32.0%と高い割合を占めています。また、自転車が第1当事者、第2当事者となった事故の合計件数では、40歳から64歳までが35.2%と一番高い割合を占めています。



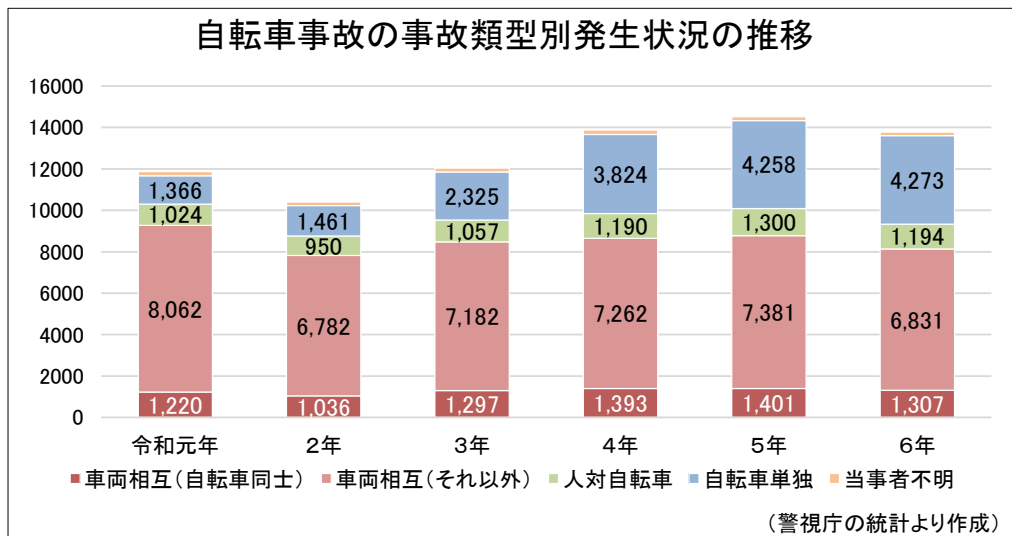
(エ) 自転車の違反状況

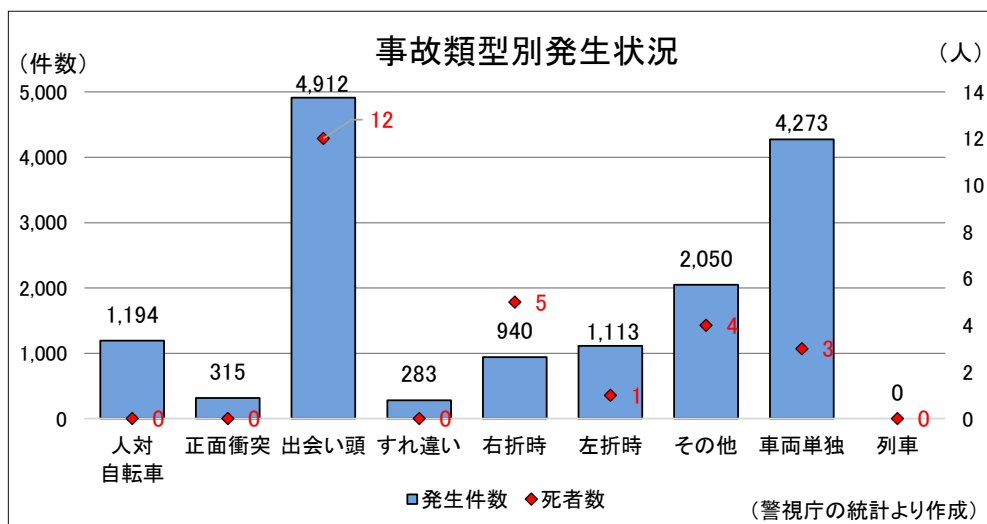
自転車が第1当事者、第2当事者となった事故の合計件数のうち、自転車側に信号無視など何らかの違反があった割合は、7割を超え、増加傾向にあります。



(オ) 事故類型別の自転車事故発生状況

自転車事故を事故類型別でみると、令和元年以降、自転車単独事故が増加し、令和6年は令和元年に比べて2倍以上となっています。また、令和6年は、「車両相互」の「出会頭」の事故が最も多く、発生件数が4,912件、死者数が12人となっています。

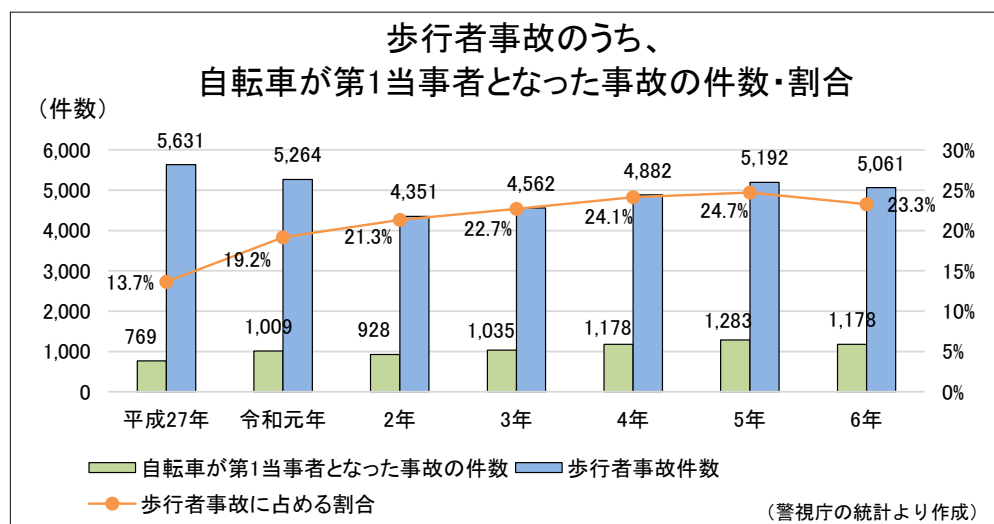




※正面衝突、出会い頭、すれ違い、右折時、左折時、その他は、車両相互の事故の内訳を指す。

(カ) 歩行者との事故との関連

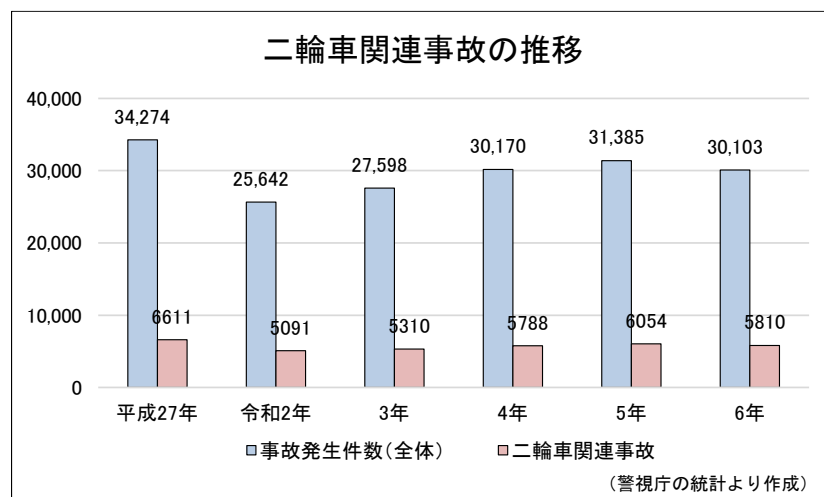
歩行者の事故のうち、自転車が第1当事者となった事故の件数及び割合は、令和5年まで増加傾向で推移していましたが、令和6年に減少に転じています。



ウ 二輪車の交通事故の状況

(ア) 二輪車関連事故

二輪車が第1当事者又は第2当事者として関与した事故（以下、「二輪車関連事故」という。）の発生件数は、令和2年の5,091件から約14%増加し、令和6年には5,810件となっています。

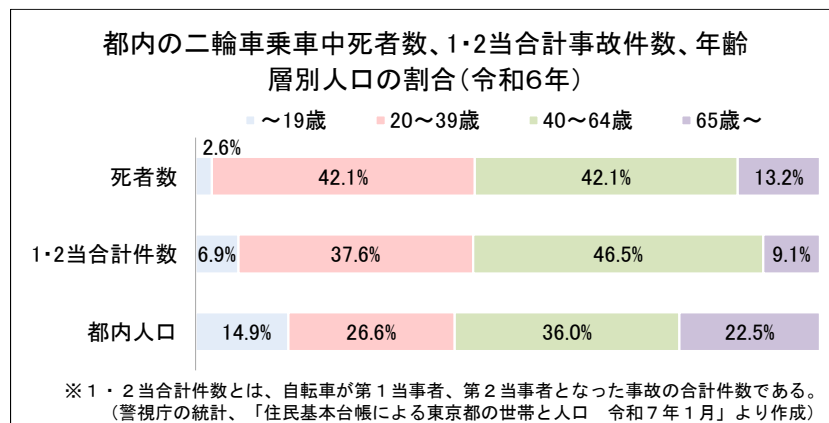


(イ) 二輪車乗車中の死者数

二輪車乗車中の死者数は、令和2年の40人から令和6年には38人に減少しました。しかし、都内の交通事故による死者に占める割合は約26%となっており、全国と比較すると、高い割合となっています。(前掲7頁「状態別死者数」)

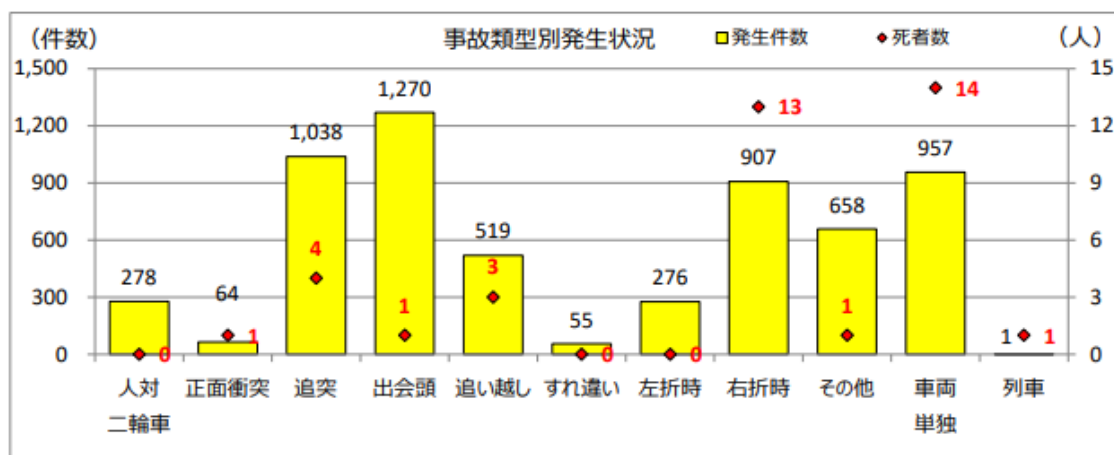
(ウ) 年齢別の二輪車乗車中死者数等

二輪車乗用中の死者数及び第1当事者、第2当事者となった事故の合計件数では、20歳から39歳までの若年層及び40歳から64歳までの中高年層が高い割合を占めています。



(エ) 事故類型別の二輪車事故発生状況

令和6年の二輪車の事故を、事故類型別でみると、発生件数では、「車両相互」の「出会頭」の事故が最も多く、1,270件となっています。一方死者数では、「車両単独」の事故が最も多く、14人が亡くなっており、他の種類の事故と比較して、死者の発生率が高くなっています。



※正面衝突、追突、出会頭、追い越し、すれ違い、左折時、右折時、その他は、車両相互の事故の内訳を指す。

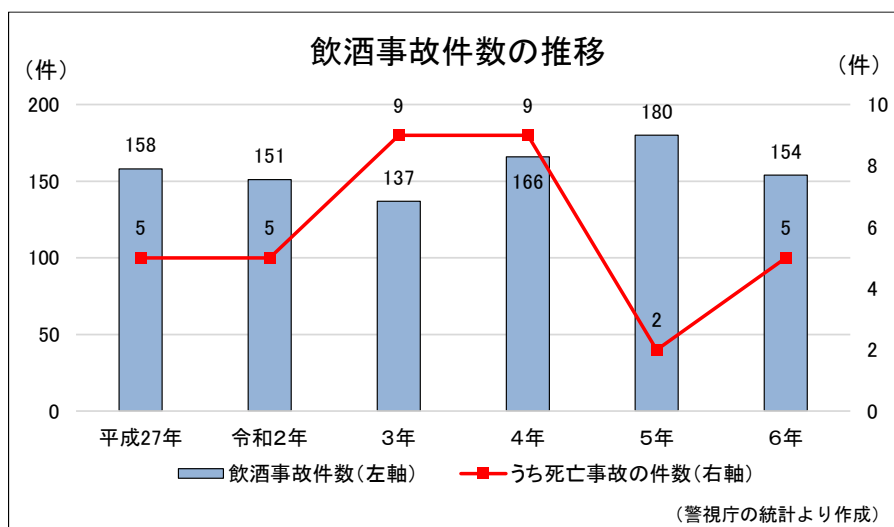
(警視庁「二輪車の交通人身事故発生状況 (令和6年)」より)

エ 飲酒事故の状況

(ア) 飲酒事故件数

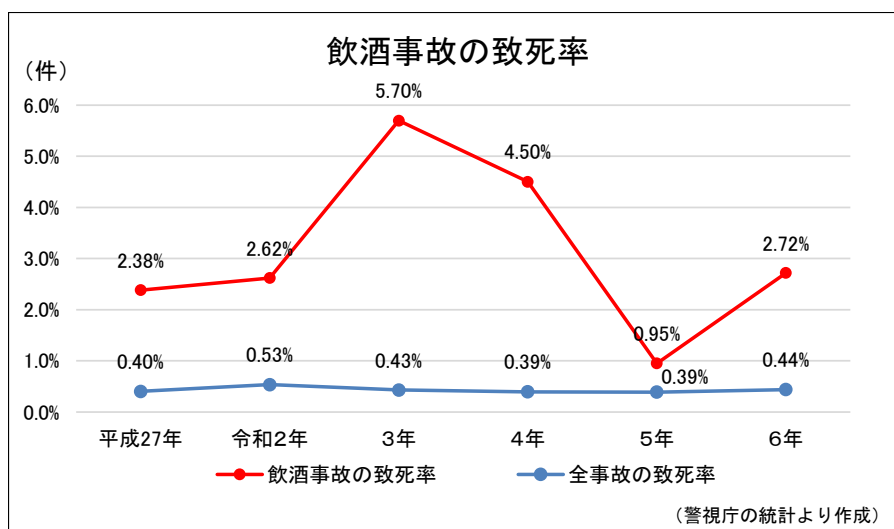
都内における飲酒事故*は、危険運転致死傷罪の創設及び厳罰化、道路交通法の罰則強化などにより、大きく減少しましたが、近年はおおむね横ばい傾向であり、令和6年は飲酒事故が154件、そのうち死亡事故は5件となっています。

* 飲酒事故とは、原付以上の運転者が第1当事者となった事故で、その者が飲酒していた場合をいう。



(イ) 飲酒運転の致死率

アルコールは人の認知判断能力を低下させることから、事故の結果が重大になることが多く、都内の飲酒事故の致死率は、事故全体の致死率より高くなっています。



鉄道及び踏切の事故の現状

1 第 11 次東京都交通安全計画の目標と成果

第 11 次計画では、鉄道の「乗客の死者数ゼロの継続及び運転事故*全体の死者数の減少」及び「踏切事故*の発生を極力防止」することを目標とし、交通安全対策を実施してきました。

鉄道においては、第 11 次計画期間中、「乗客の死者」は発生しませんでした。が、「運転事故全体の死者数」は、近年、20～30 人台の横ばいで推移しており、減少には至っていません。

踏切事故においては、第 11 次計画期間中である令和 3 年度から令和 5 年度までの間に、57 件の事故が発生し、27 人が亡くなっており、事故発生を防止するには至っていません。

*「運転事故」とは、「鉄道事故等報告規則（昭和 62 年 2 月 20 日運輸省令第 8 号）」の「鉄道運転事故」をいい、列車衝突事故、列車脱線事故、列車火災事故、踏切障害事故、道路障害事故、鉄道人身障害事故及び鉄道物損事故をいう。加えて、「軌道事故等報告規則（昭和 62 年 3 月 27 日運輸省建設省告示第 1 号）」の「運転事故」をいい、車両衝突事故、車両脱線事故、車両火災事故、踏切障害事故、道路障害事故、人身傷害事故及び物損事故をいう。

*「踏切事故」とは、踏切障害に伴う列車衝突事故、列車脱線事故、列車火災事故、車両衝突事故、車両脱線事故及び車両火災事故並びに踏切障害事故をいう。

2 鉄道及び踏切の事故の状況

ア 乗客の死者

都内において、鉄道の乗客が死亡する事故は、平成 12 年の営団地下鉄（当時）日比谷線列車脱線事故を最後に発生していません。

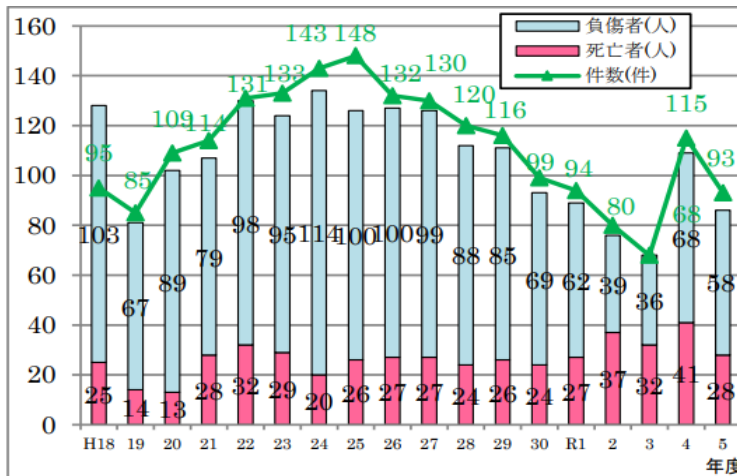
イ 運転事故の件数

都内の運転事故の件数は、平成 25 年度から令和 3 年度までは減少傾向にあり、令和 3 年度は 68 件でしたが、令和 4 年度から再び増加し、令和 5 年度は 93 件に増加しています。

令和 5 年度は、運転事故のうち 75%を人身障害事故*が占めており、そのうち「ホーム上で接触」した事故が、全体の 33%を占めています。

*「自殺」は輸送障害に分類されるので、鉄道人身傷害事故からは除外される。

運転事故の件数及び死傷者数の推移（東京都）



（関東運輸局鉄道部「関東運輸局管内における鉄軌道事故等の発生状況（令和5年度）」より）

運転事故の種類別・原因別発生状況（令和5年度）

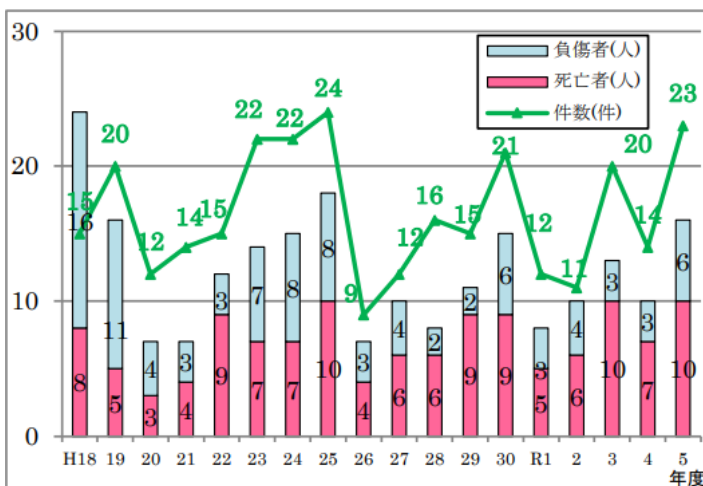
種 別		事故件数	割合
踏切障害		23	25%
道路障害		0	0%
人身障害		70	75%
原因	線路内立ち入り	24	26%
	ホームから転落	10	11%
	ホーム上で接触	31	33%
	その他	5	5%
合 計		93	100.00%

（関東運輸局鉄道部「関東運輸局管内における鉄軌道事故等の発生状況（令和5年度）」より作成）

ウ 踏切事故の件数

都内の踏切事故は、平成26年度に、前年度比で大きく減少したものの、その後増減を繰り返しており、減少傾向にあるとはいえません。

踏切事故の件数及び死傷者数の推移（東京都）



（関東運輸局鉄道部「関東運輸局管内における鉄軌道事故等の発生状況（令和5年度）」より）

