

平成28年における交通死亡事故について

1. 概観	p. 1
2. 正面衝突等死亡事故について	p. 9
3. 横断中死亡事故について	p. 14
4. 出会い頭衝突死亡事故について	p. 20
5. その他について	p. 26
5－1 自動二輪車による死亡事故	p. 27
5－2 飲酒死亡事故	p. 31

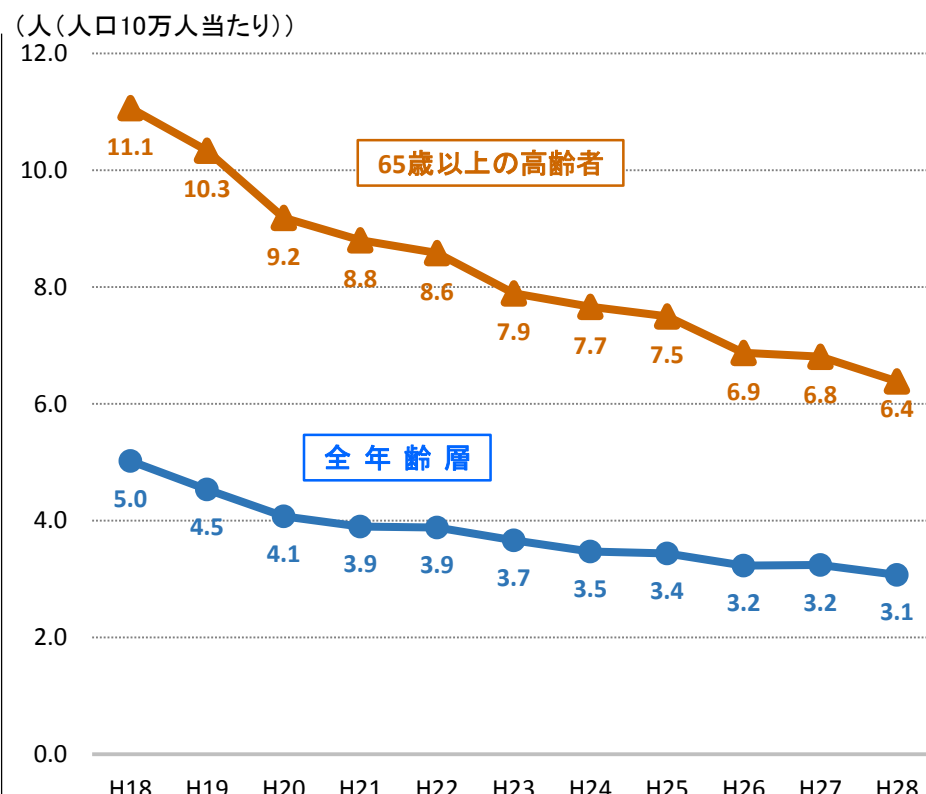
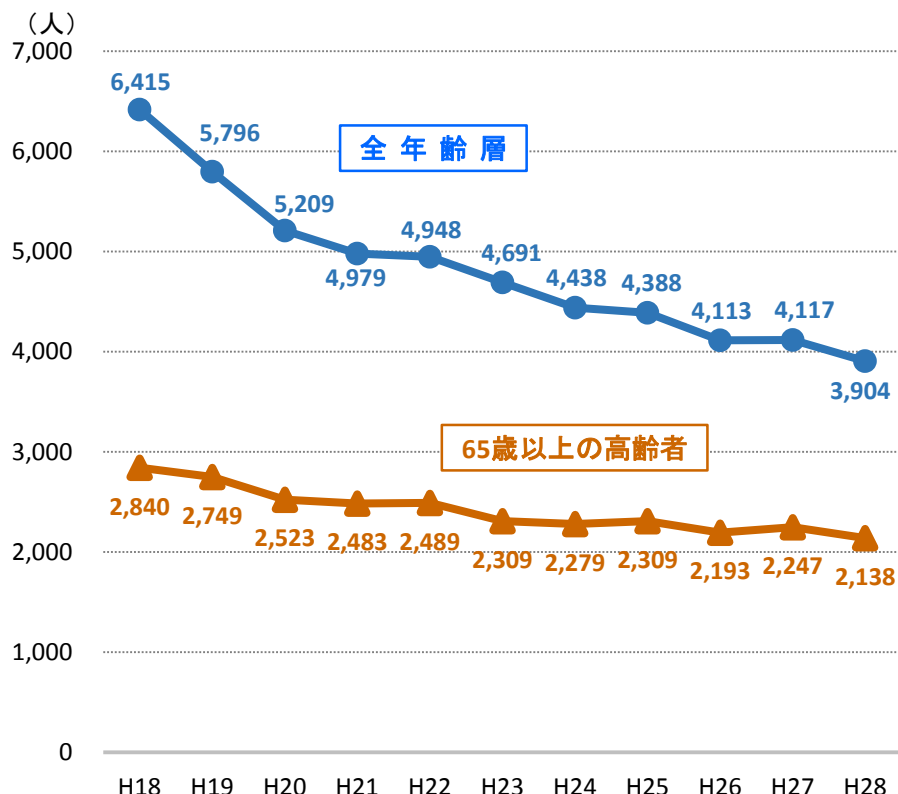
平成29年2月23日
警察庁交通局

1-1 交通死亡事故死者数の推移

- 平成28年中の交通死亡事故死者数は3,904人で、昭和24年以来67年ぶりの3千人台であった。
- 10年前と比較して、死者数は全年齢層で39.1%、高齢者で24.7%減少しているものの、高齢者の占める割合が過去最高の54.8%となるなど高い水準で推移している。
- また、人口10万人当たり死者数では、全年齢層、高齢者ともに40%前後減少しているものの、高齢者の人口10万人当たり死者数は全年齢層の2倍を超えている。

図 交通事故死者数及び人口10万人当たり交通事故死者数の推移(平成18年～平成28年)

交通死亡事故死者数の推移



※ 算出に用いた人口は、各前年の総務省統計資料「10月1日現在推計人口」又は「国勢調査結果」による。以下同じ。

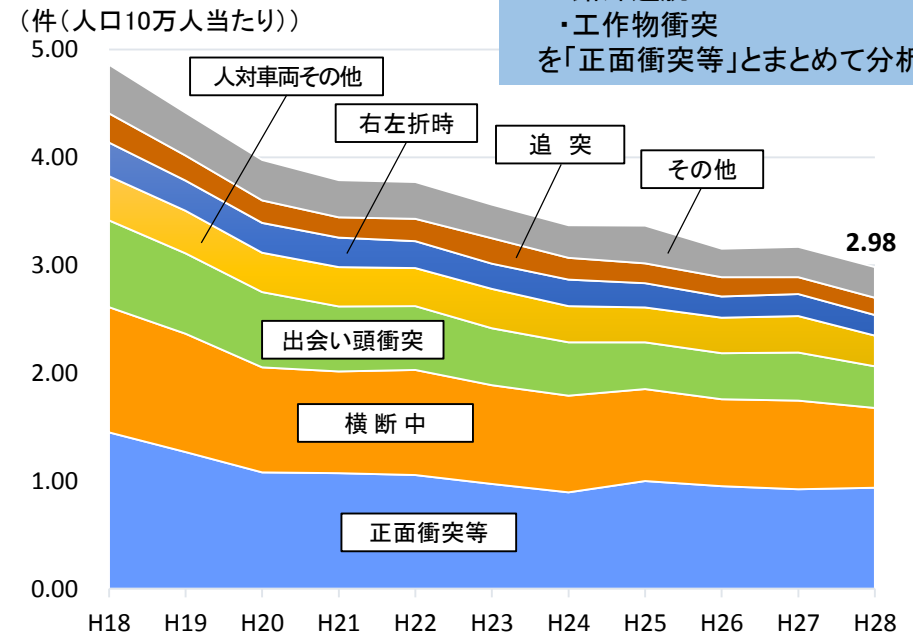
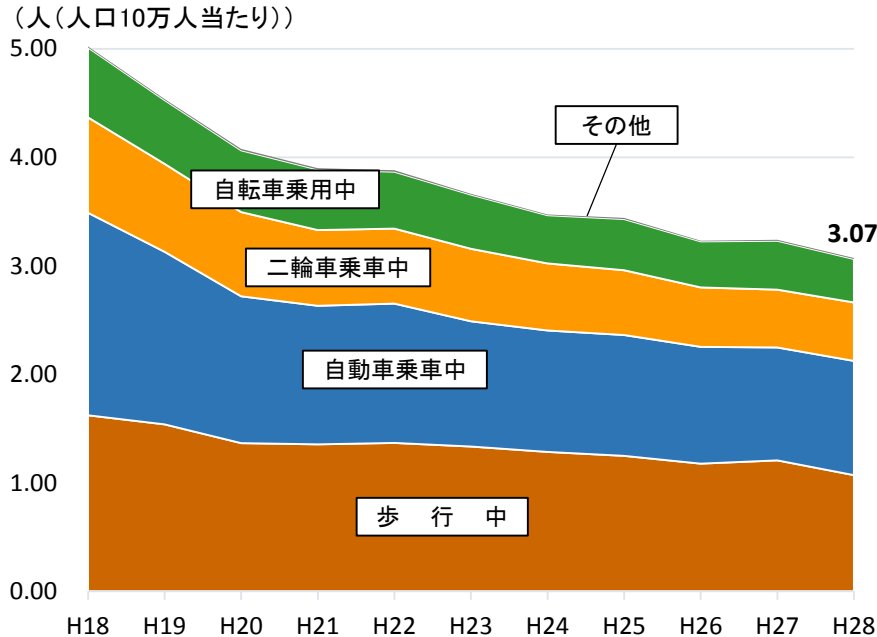
1-2 状態別死者数・類型別死亡事故件数の推移

- 状態別死者数は、歩行中、自動車乗車中が特に多く、二輪車乗車中、自転車乗用中の順に多い。
- 類型別死亡事故件数は、正面衝突等(注)、横断中が特に多く、次いで出会い頭衝突による死亡事故が多い。

図 人口10万人当たり状態別死者数、類型別死亡事故件数の推移(平成18年～平成28年)

人口当たり状態別死者数・類型別死亡事故件数の推移

(注) 事故原因が類似する
・正面衝突
・路外逸脱
・工作物衝突
を「正面衝突等」とまとめて分析



	H18	H19	H20	H21	H22	H23	H24	H25	H26	H27	H28
歩行中	32.3%	33.9%	33.5%	34.7%	35.2%	36.4%	37.0%	36.3%	36.4%	37.3%	34.9%
自動車乗車中	37.2%	35.1%	33.2%	32.7%	33.1%	31.5%	32.2%	32.4%	33.3%	32.1%	34.3%
二輪車乗車中	17.5%	17.9%	19.0%	17.9%	17.8%	18.2%	17.8%	17.3%	16.9%	16.4%	17.5%
自転車乗用中	12.8%	13.0%	14.0%	14.3%	13.5%	13.6%	12.8%	13.7%	13.1%	13.9%	13.0%
その他	0.2%	0.2%	0.3%	0.3%	0.4%	0.2%	0.2%	0.3%	0.2%	0.3%	0.3%
合計	5.02	4.54	4.08	3.90	3.88	3.66	3.47	3.44	3.23	3.24	3.07

(注)・上段は人口10万人当たり死者数、下段は構成率である。
・「その他」とは、リヤカー等の軽車両利用中死者などをいう。

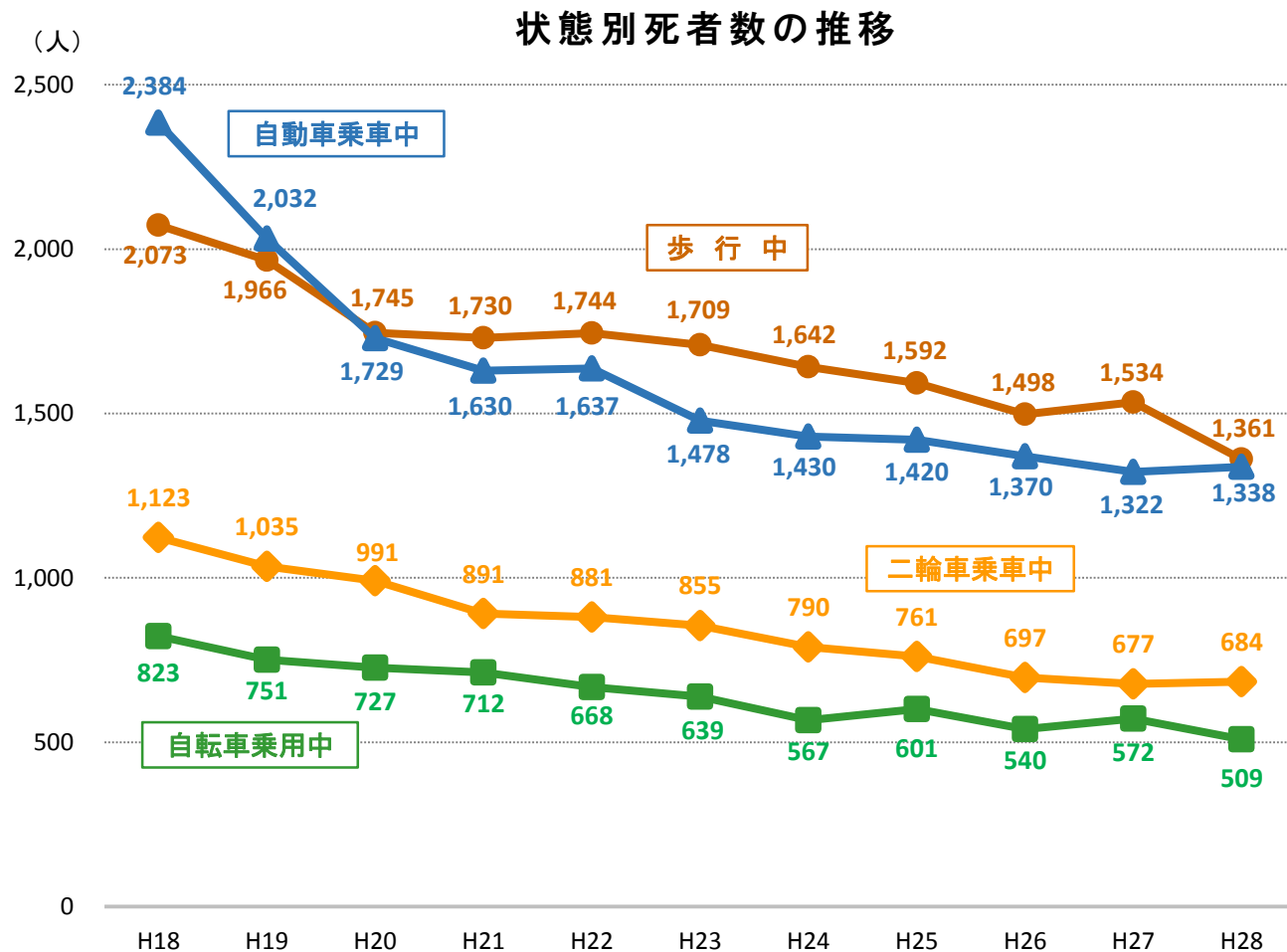
	H18	H19	H20	H21	H22	H23	H24	H25	H26	H27	H28
正面衝突等	29.8%	28.7%	27.2%	28.3%	28.0%	27.3%	26.5%	29.7%	30.2%	29.1%	31.4%
横断中	23.9%	24.8%	24.5%	24.9%	25.8%	25.7%	26.6%	25.3%	25.6%	25.9%	24.8%
出会い頭衝突	16.5%	16.9%	17.6%	15.9%	15.7%	14.8%	14.7%	12.9%	13.5%	14.1%	12.9%
追突	5.6%	5.2%	5.2%	5.0%	5.5%	6.6%	6.0%	5.5%	5.7%	4.9%	5.4%
右左折時	6.4%	6.4%	7.0%	7.2%	6.6%	6.5%	7.3%	6.7%	6.3%	6.4%	6.4%
人対車両その他	8.5%	8.9%	9.2%	9.6%	9.3%	10.3%	10.0%	9.6%	10.4%	10.7%	9.6%
その他	9.3%	9.0%	9.4%	9.1%	9.0%	8.8%	9.0%	10.4%	8.4%	8.9%	9.5%
合計	4.86	4.41	3.98	3.79	3.77	3.56	3.37	3.37	3.15	3.17	2.98

(注)・上段は人口10万人当たり死亡事故件数、下段は構成率である。
・「人対車両その他」とは、対面・背面通行、路上横臥等をいう。
・「その他」とは、追越・追抜時衝突、転倒、列車事故等をいう。

1-3 状態別死者数の推移

- 状態別（歩行中、自動車乗車中、二輪車乗車中、自転車乗用中）の死者数については、10年前と比較していずれも減少傾向にあり、平成28年は歩行中死者と自転車乗用中死者が大きく減少した。

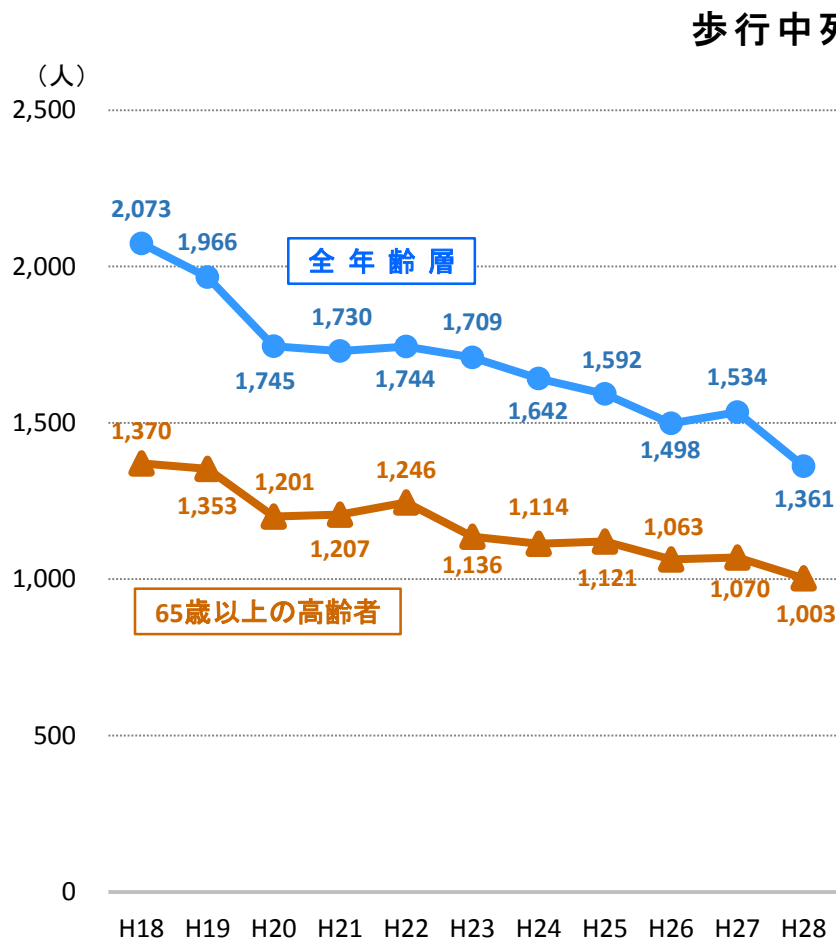
図 交通事故の状態別死者数の推移（平成18年～平成28年）



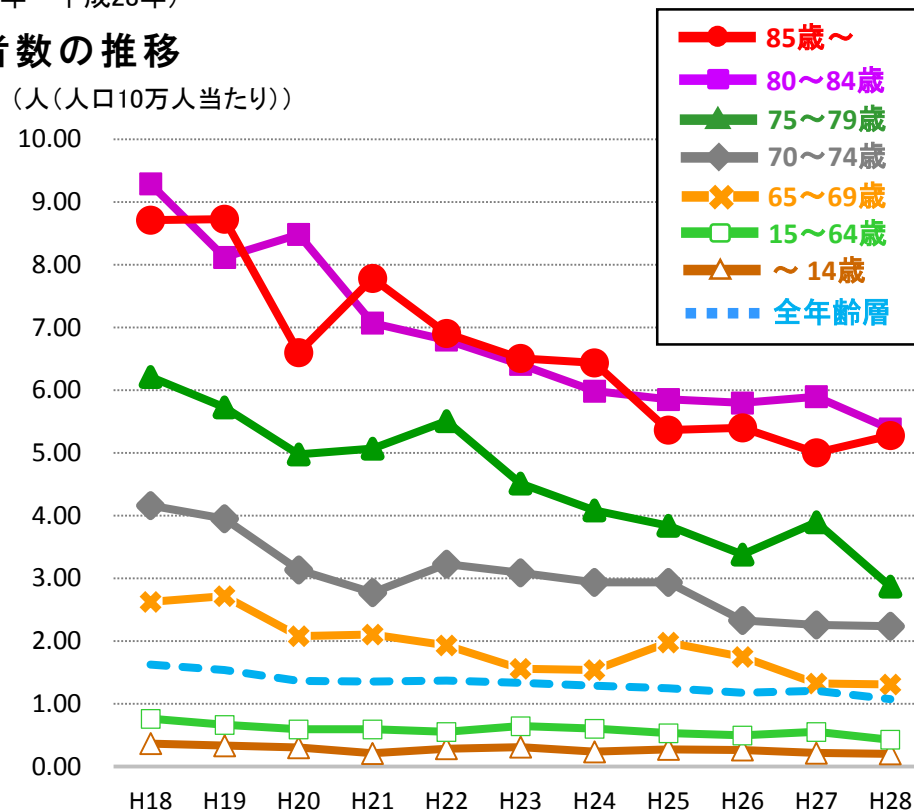
1-4 歩行中死者

- 歩行中死者数は全年齢層、高齢者ともに減少傾向にあり、平成28年は前年に比べて、全年齢層、高齢者ともに減少幅が大きい。
- 高齢者は、おおむね年齢層が高いほど人口10万人当たり歩行中死者数が多い傾向にある。

図 歩行中死者数及び人口10万人当たり歩行中死者数の推移(平成18年～平成28年)



	H18	H19	H20	H21	H22	H23	H24	H25	H26	H27	H28
高齢者の割合%	66.1	68.8	68.8	69.8	71.4	66.5	67.8	70.4	71.0	69.8	73.7

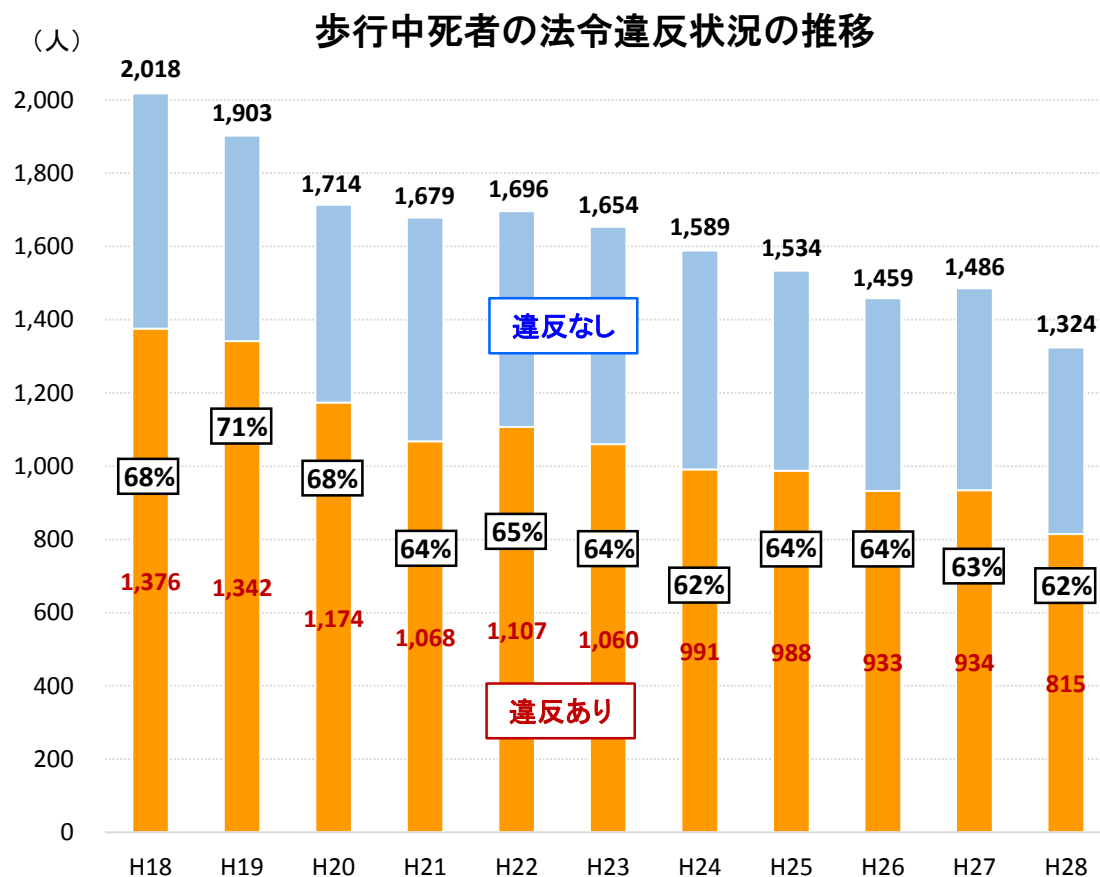


	H18	H19	H20	H21	H22	H23	H24	H25	H26	H27	H28
14歳以下	0.37	0.33	0.30	0.21	0.28	0.31	0.23	0.27	0.26	0.22	0.20
15～64歳	0.76	0.66	0.59	0.59	0.55	0.64	0.60	0.53	0.50	0.55	0.43
65～69歳	2.62	2.72	2.08	2.10	1.93	1.56	1.54	1.97	1.75	1.32	1.31
70～74歳	4.16	3.95	3.13	2.77	3.23	3.09	2.94	2.93	2.33	2.26	2.23
75～79歳	6.21	5.73	4.98	5.07	5.50	4.51	4.09	3.84	3.38	3.89	2.87
80～84歳	9.29	8.12	8.48	7.07	6.80	6.41	5.99	5.85	5.80	5.90	5.38
85歳以上	8.71	8.73	6.60	7.78	6.91	6.51	6.44	5.36	5.40	5.00	5.28
全年齢層	1.62	1.54	1.37	1.35	1.37	1.33	1.28	1.25	1.18	1.21	1.07

1-5 歩行中死者

- 法令違反ありの比率は減少傾向にあり、平成28年は法令違反あり死者数が前年比で119人減少したものの、歩行中死者全体の62%を占めている。

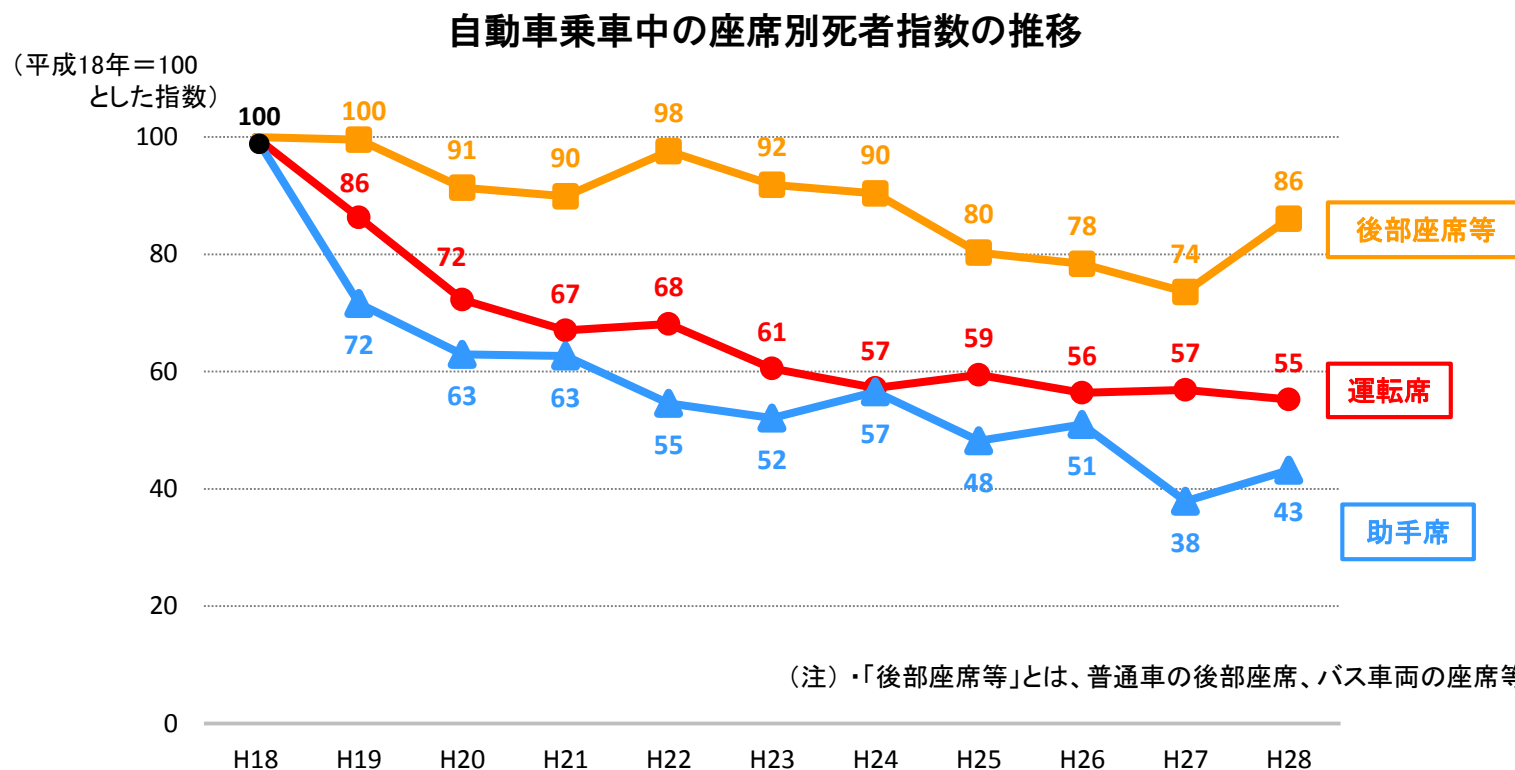
図 歩行中死者の法令違反状況(違反率)の推移(第一・第二当事者)(平成18年～平成28年)



1-6 自動車乗車中死者

- 自動車乗車中の座席別死者指数は、運転席と助手席は大幅な減少傾向にある。後部座席等は減少傾向にあるが減少率は小さい。

図 座席別の自動車乗車中死者指数の推移(平成18年～平成28年)



(参考)

座席別死者数

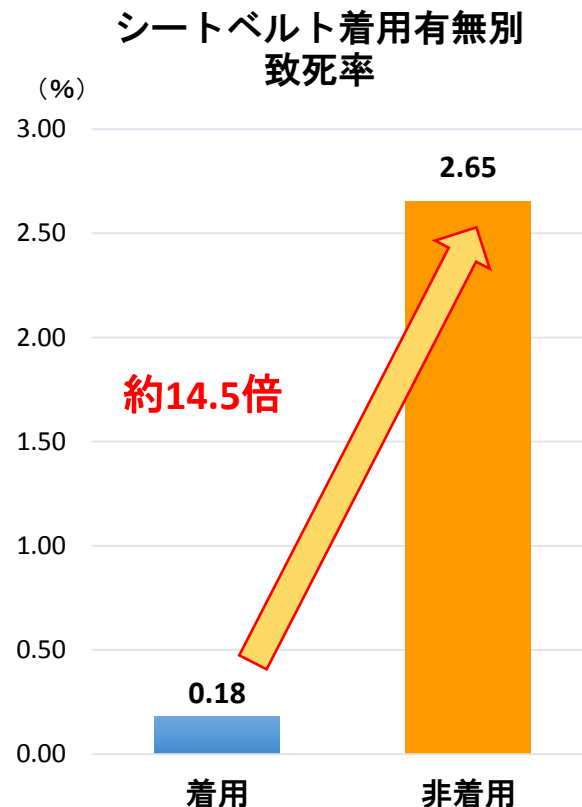
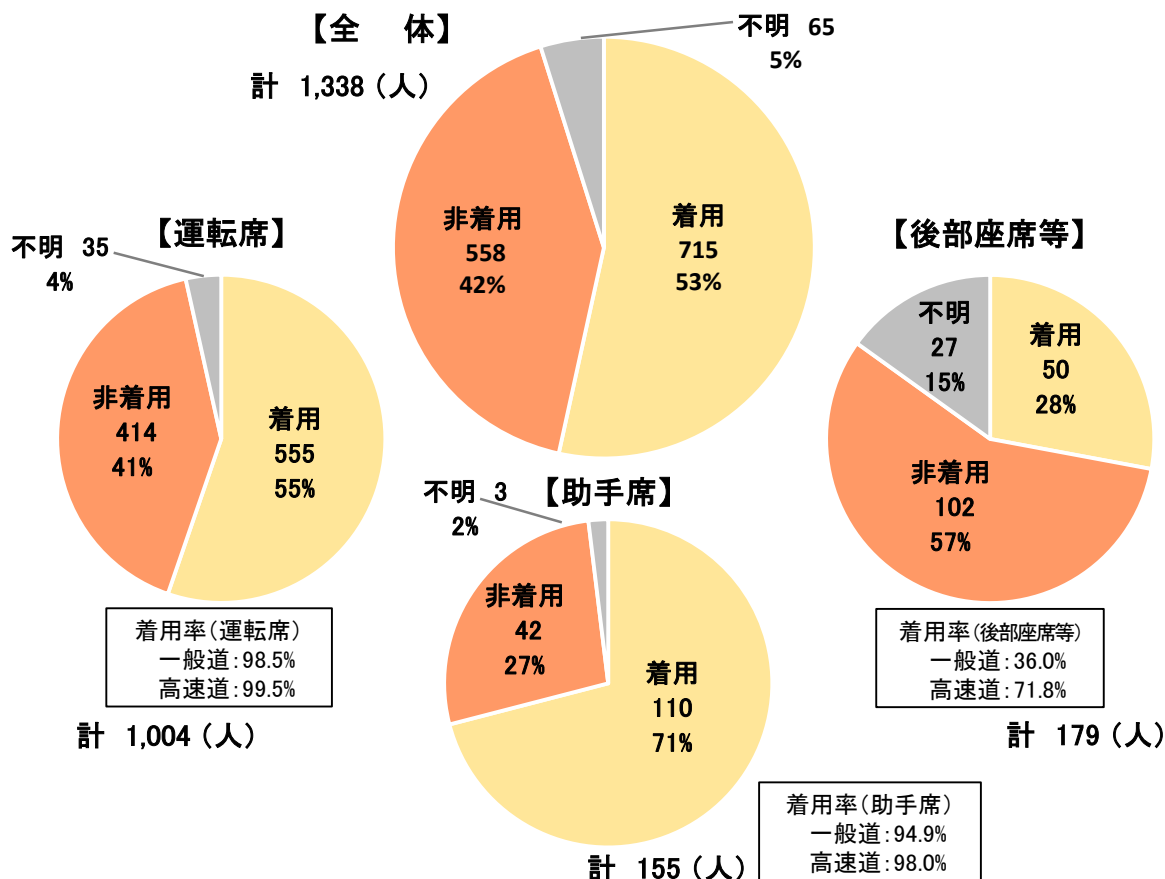
	H18	H19	H20	H21	H22	H23	H24	H25	H26	H27	H28
運転席	1,817	1,568	1,313	1,218	1,238	1,100	1,039	1,080	1,024	1,033	1,004
助手席	359	257	226	225	196	187	203	173	183	136	155
後部座席等	208	207	190	187	203	191	188	167	163	153	179
自動車乗車中死者	2,384	2,032	1,729	1,630	1,637	1,478	1,430	1,420	1,370	1,322	1,338

1-7 自動車乗車中死者

- 自動車乗車中死者のシートベルト着用状況を見てみると、全体の42%はシートベルト非着用であり、座席別に見てみると、後部座席等は運転席や助手席と比べて非着用の割合が高い。
- シートベルト非着用時の致死率は、着用時の場合の約14.5倍高い。

図 自動車乗車中死者の座席別シートベルト着用者率及びシートベルト着用有無別致死率(平成28年)

自動車乗車中死者の座席別シートベルト着用者率



(注) ・「致死率」とは、死傷者数に占める死者数の割合である。

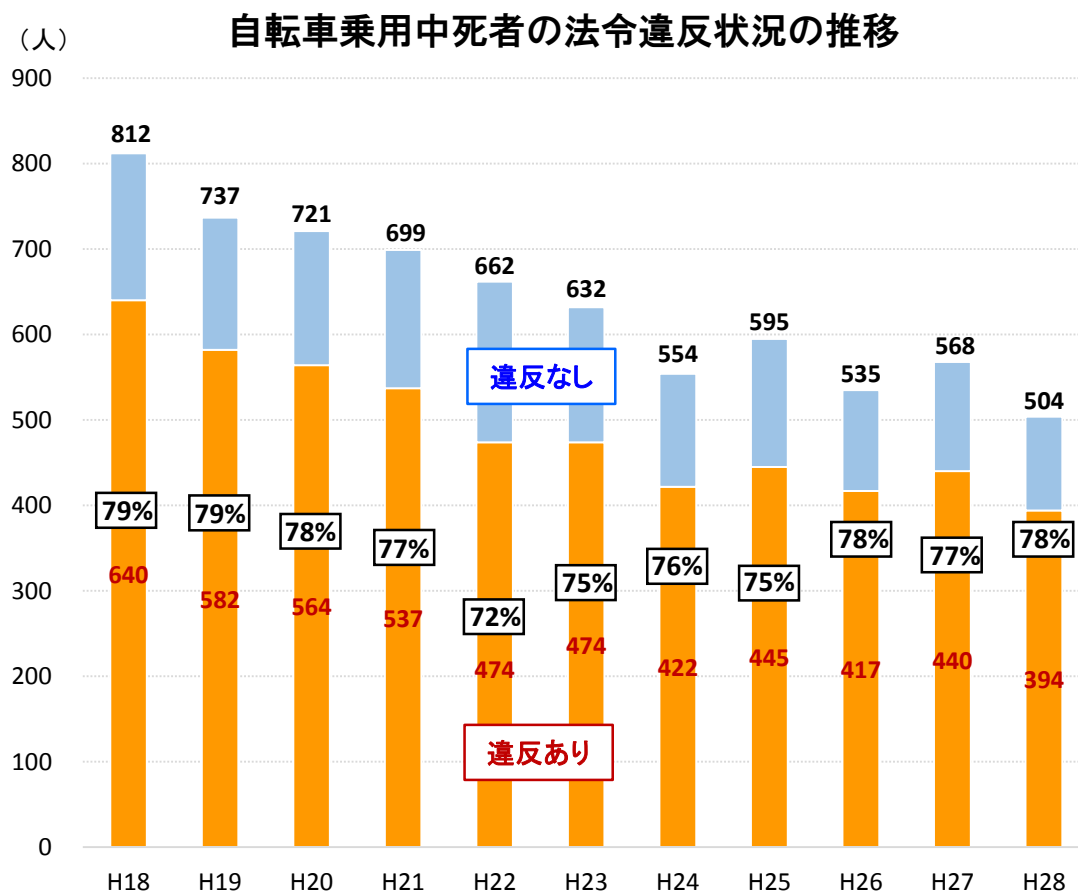
(注) ・「シートベルト着用者率」とは、自動車乗車中死者のうちシートベルト着用者の割合をいう。

・「シートベルト着用率」は、警察庁と一般社団法人日本自動車連盟(JAF)合同による全国調査を実施した結果である(平成28年10月実施)。

1-8 自転車乗用中死者

- 自転車乗用中死者数は10年前と比較して減少傾向にある。
- 法令違反ありの比率は10年前と同水準にあり、平成28年は法令違反あり死者数は前年比で46人減少したものの、自転車乗用中死者全体の78%を占めている。

図 自転車乗用中死者の法令違反状況(違反率)の推移(第一・第二当事者)(平成28年)

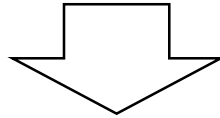


2 正面衝突等死亡事故について

【平成27年中の詳細分析において判明した事実】

- 正面衝突等死亡事故の約8割は単路において発生し、そのうち直線区間と左右カーブ区間において、おおよそ半数ずつ発生。
- 昼間・夜間ともに、高齢者は直線区間において、高齢者以外はカーブ区間において正面衝突等死亡事故を起こす割合が高い。
- 高齢者以外は高齢者に比べて危険認知速度が速いことから、スピードの出し過ぎによりカーブで正面衝突等死亡事故を起こしているものと思料。

※ 事故原因が類似する正面衝突、路外逸脱、工作物衝突の3類型を「正面衝突等死亡事故」とまとめて分析



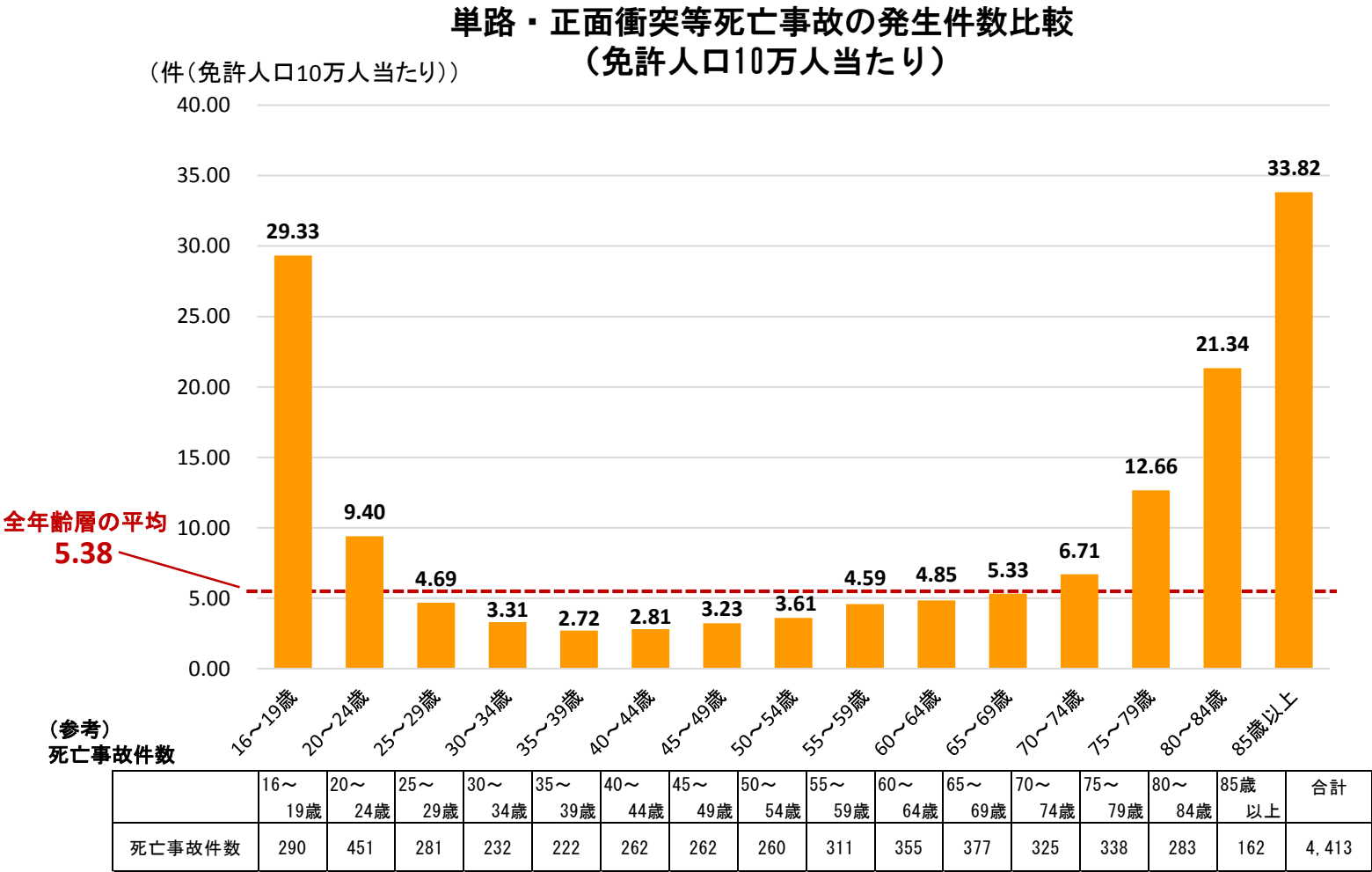
【平成28年中の詳細分析の方向性】

- ◆ 高齢者は危険認知速度が高くないにも関わらず、なぜ単路で正面衝突等死亡事故を起こしているのか。
 - ⇒ 第一当事者の人的要因を分析
 - ⇒ 第一当事者のシートベルト着用状況を分析

2-1 正面衝突等死亡事故について

- 単路における正面衝突等死亡事故の免許人口10万人当たり発生件数を見ると、24歳以下と70歳以上の年齢層において多く発生している。

図 免許人口10万人当たり単路・正面衝突等死亡事故(原付以上第一当事者)の発生件数(平成24年～平成28年)

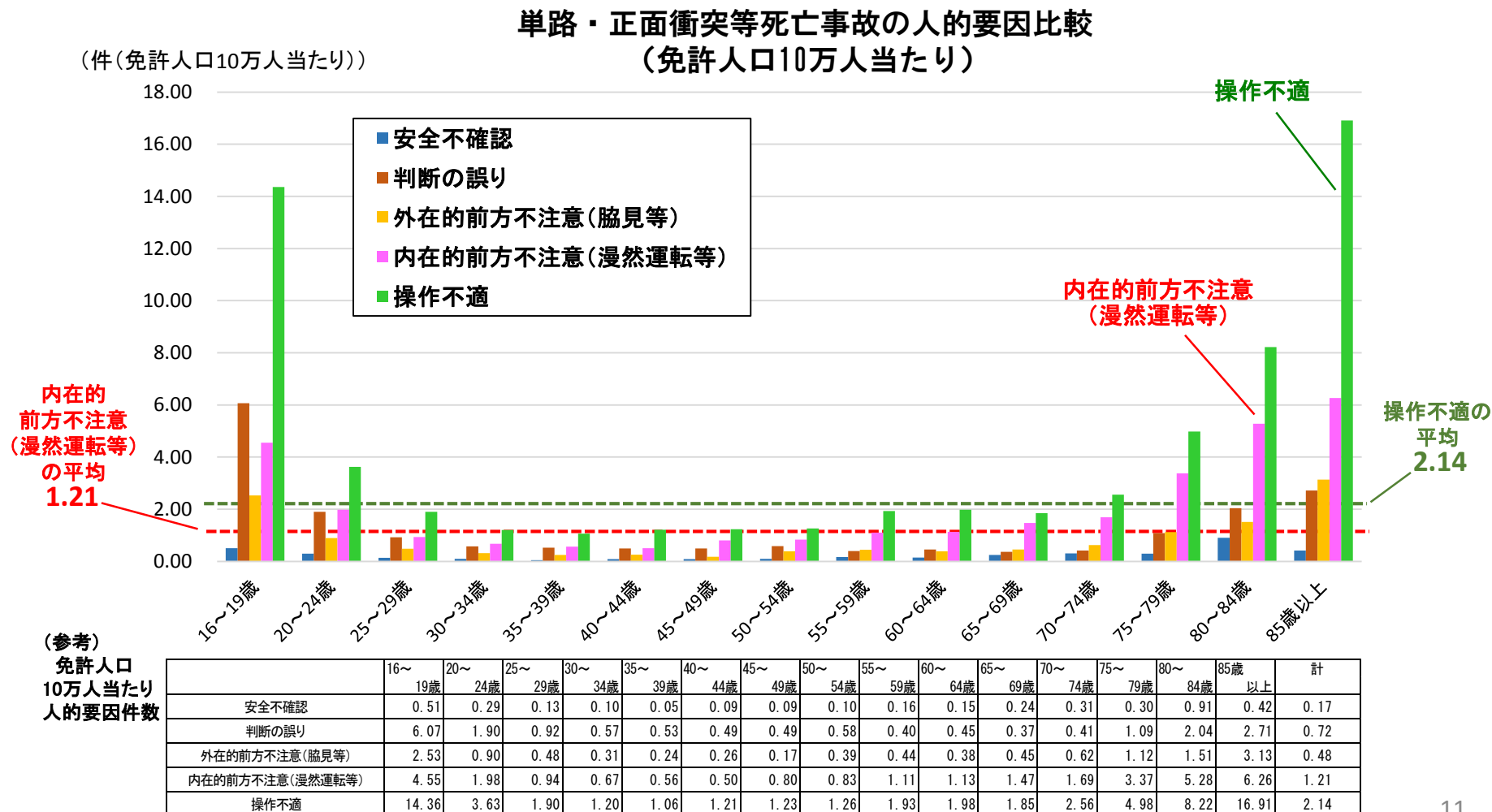


(注) ・免許人口は、対象期間5年(平成24～28年)の中間年である平成26年のものを使用した。以下同じ。
・合計には、15歳以下の第一当事者による死亡事故を含む。

2-2 正面衝突等死亡事故について

- 単路における正面衝突等死亡事故の人的要因を見てみると、高齢運転者は年齢が上がれば上がるほど、操作不適や内在的前方不注意(漫然運転等)を要因とする死亡事故が多くなる傾向にある。
- 操作不適については、24歳以下の運転者と70歳以上高齢運転者に特に多い。

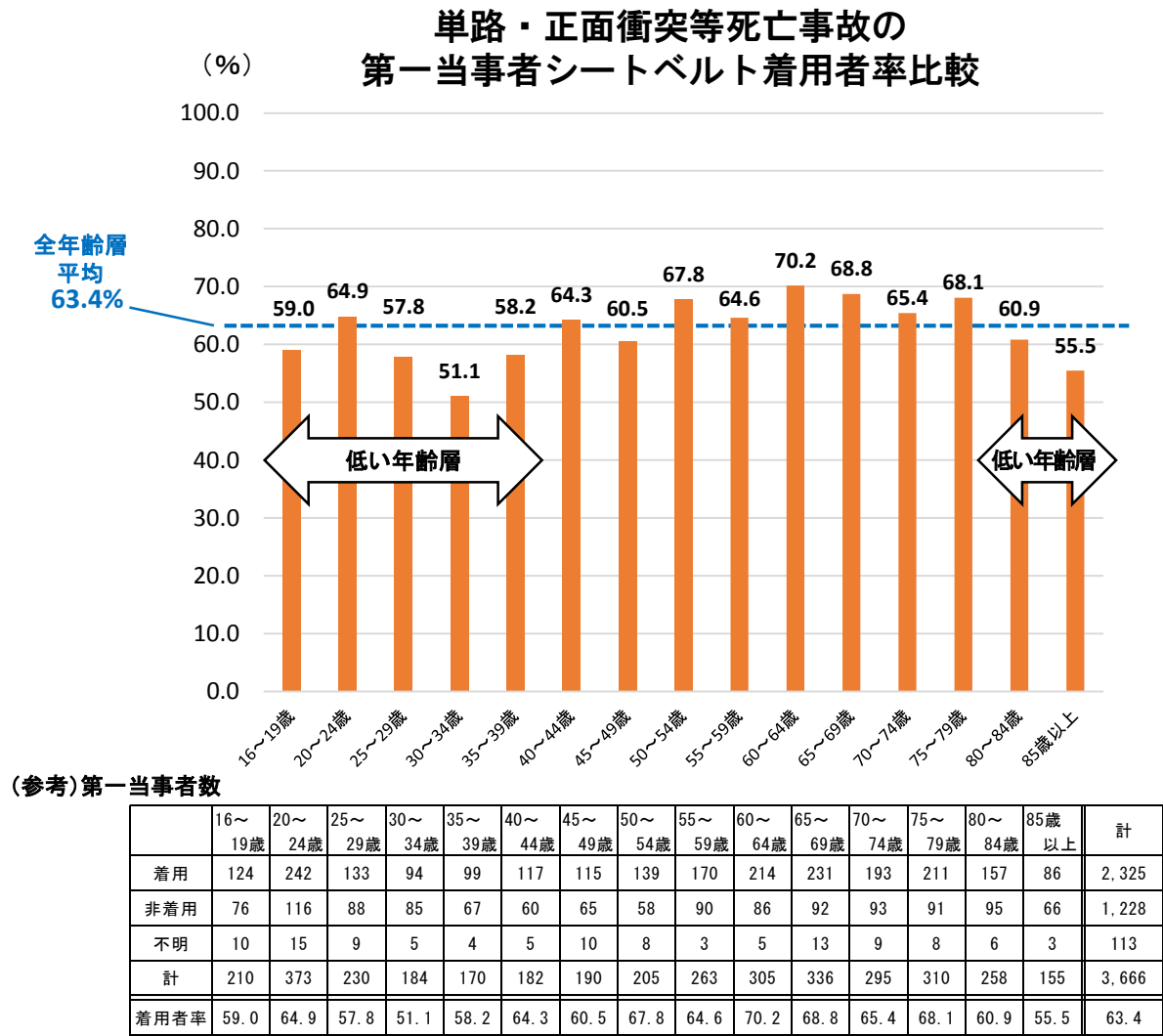
図 免許人口10万人当たり単路・正面衝突等死亡事故(原付以上第一当事者)における人的要因比較(平成24～平成28年)



2-3 正面衝突等死亡事故について

- 正面衝突等死亡事故の第一当事者の規範意識をシートベルト着用者率から見てみると、40歳未満運転者と80歳以上高齢運転者の着用者率が低い傾向にある。

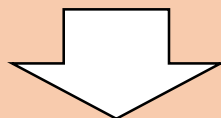
図 単路・正面衝突等死亡事故(自動車第一当事者)シートベルト着用者率比較(平成24～平成28年)



2-4 正面衝突等死亡事故について

【正面衝突等死亡事故のまとめ】

- ・ 免許人口10万人当たり正面衝突等死亡事故件数は、年齢層が上がれば上がるほど、操作不適や内在的前方不注意(漫然運転等)を要因とするものが多くなる傾向にあり、また、操作不適を要因とする死亡事故は24歳以下運転者と70歳以上高齢運転者に多かった。
- ・ また、第一当事者の規範意識をシートベルト着用者率から見てみると、40歳未満運転者と80歳以上高齢運転者の着用者率が低い傾向にあった。



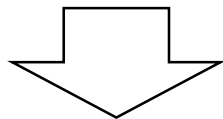
- ◆ 高齢運転者に対しては、操作不適や漫然運転等の前方不注意による死亡事故が多く発生していることを自覚させる指導を行うほか、特に80歳以上の高齢運転者に対しては、シートベルト着用を含めた安全意識の醸成を図るべき。
- ◆ あわせて若年運転者等に対しても、操作不適による死亡事故を防止するために慎重な運転を指導するほか、シートベルト着用を含めた安全意識の醸成を図るべき。

※ 高齢運転者の交通事故防止対策については、有識者会議での議論等を踏まえて併せて検討。

3 横断中死亡事故について

【平成27年中の詳細分析において判明した事実】

- 横断中死亡事故の約半数は交差点で、約3割が単路部で発生しており、昼間は交差点において、夜間は単路部において発生する割合が高い。
- 交差点における横断中死亡事故の約7割が車両直進時に発生しており、特に夜間ではほとんどが車両直進時に発生。
- 交差点、単路部における横断中死亡事故ともに、歩行者が左からの進行車両と衝突する事故が多く、夜間にはその割合はさらに高くなる。特に高齢者は、夜間に左からの進行車両と衝突する事故が大幅に増加する。



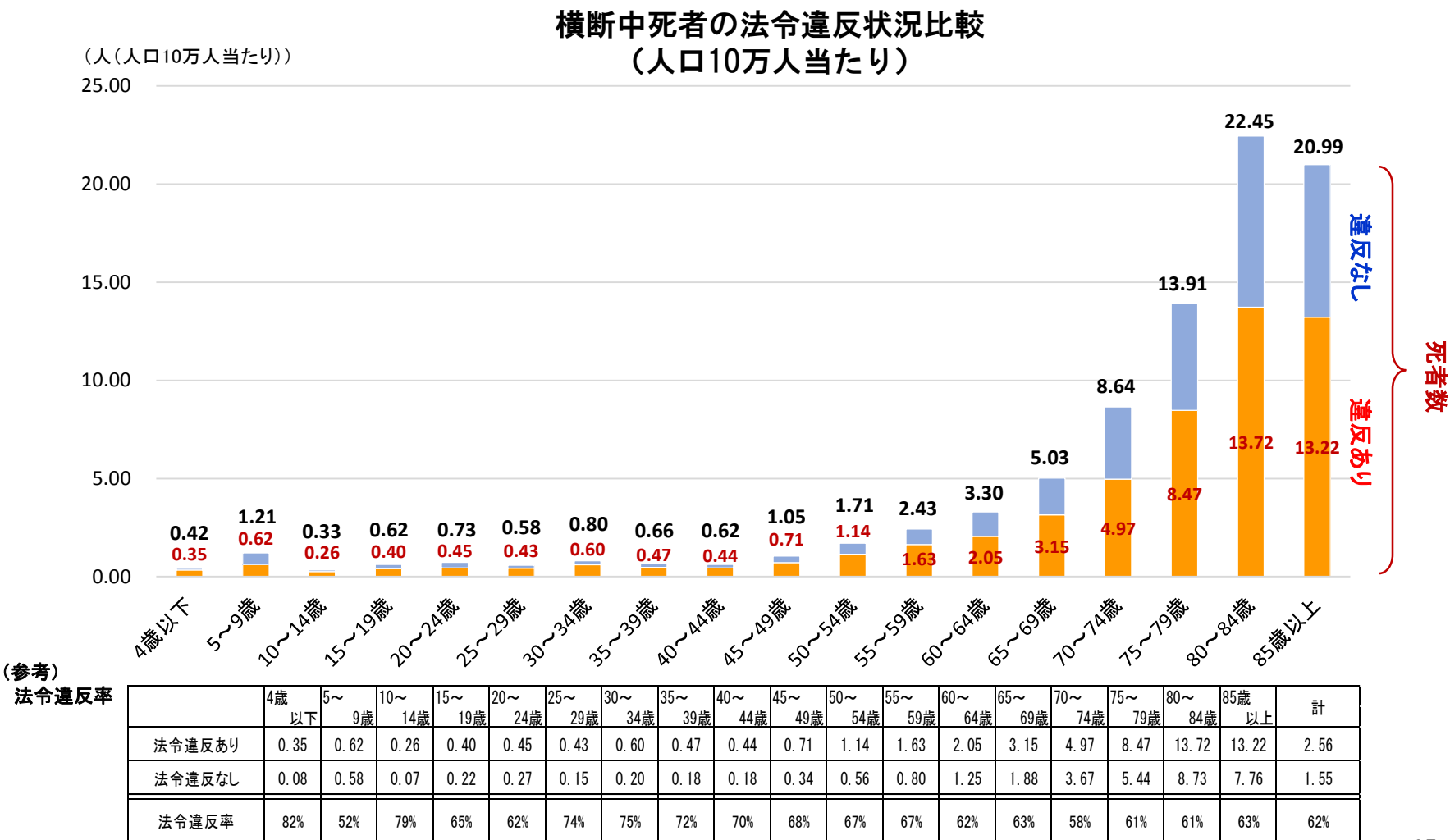
【平成28年中の詳細分析の方向性】

- ◆ 横断中死亡事故の件数が多いが、歩行者側に何らかの原因はあるのか。
 - ⇒ 歩行者側の年齢層別の法令違反の内容、特に昼間・夜間別の違反内容を分析

3-1 横断中死亡事故について

- 年齢が上がるほど人口10万人当たり死者数は多くなる傾向にあり、そのうち違反あり死者数も多くなる傾向にある。

図 人口10万人当たり横断中死者（第一・第二当事者）における歩行者の法令違反状況比較（平成24～平成28年）

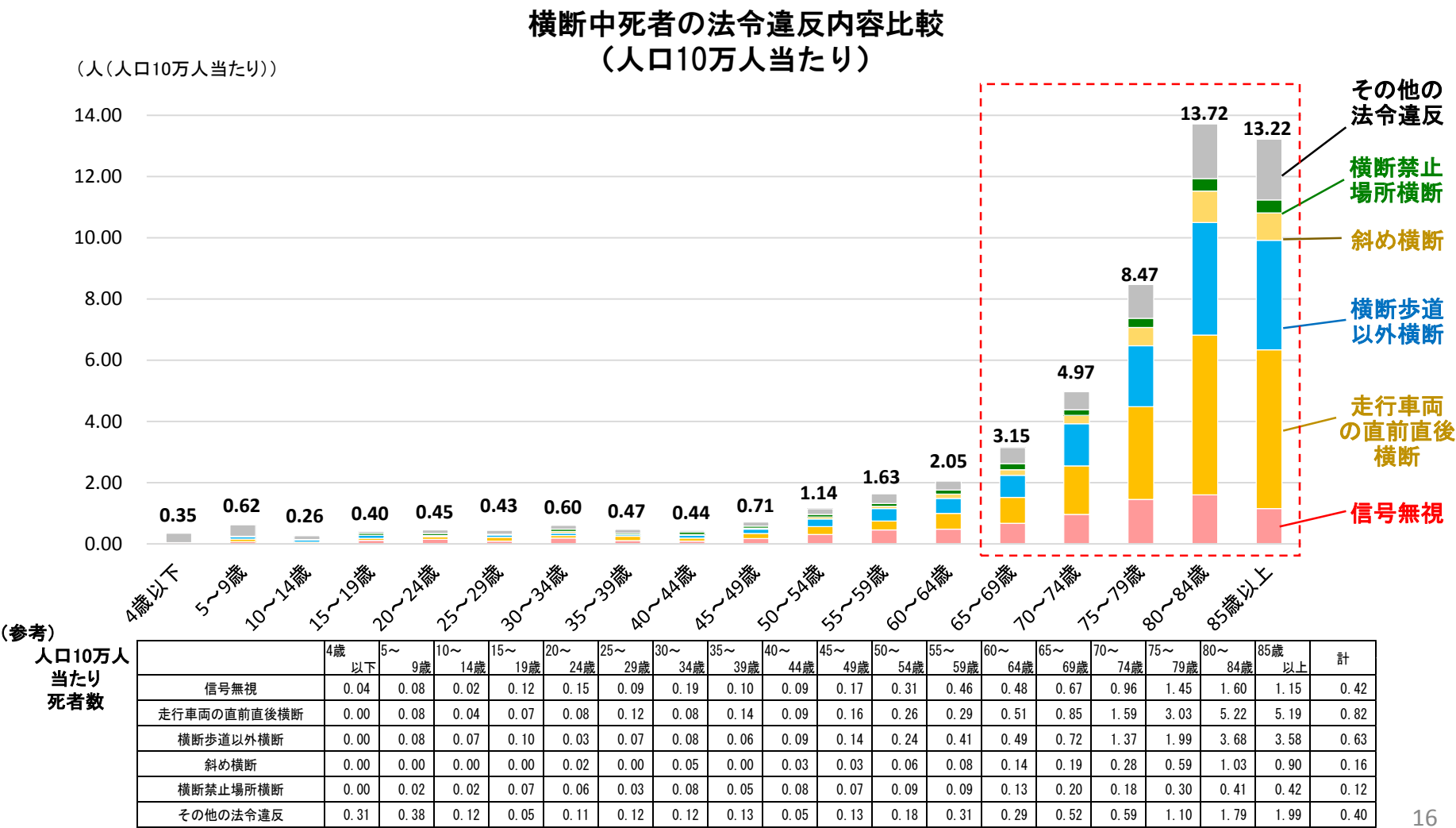


(注) ・人口は、対象期間5年（平成24～28年）の中間年である平成26年のものを使用した。以下同じ。

3-2 横断中死亡事故について

- 年齢層毎の違反内容について見てみると、年齢とともに走行車両の直前・直後横断、横断歩道以外横断が大幅に多くなるほか、信号無視も多くなる傾向にある。

図 人口10万人当たり横断中死者(第一・第二当事者)における歩行者の法令違反内容比較(平成24～平成28年)

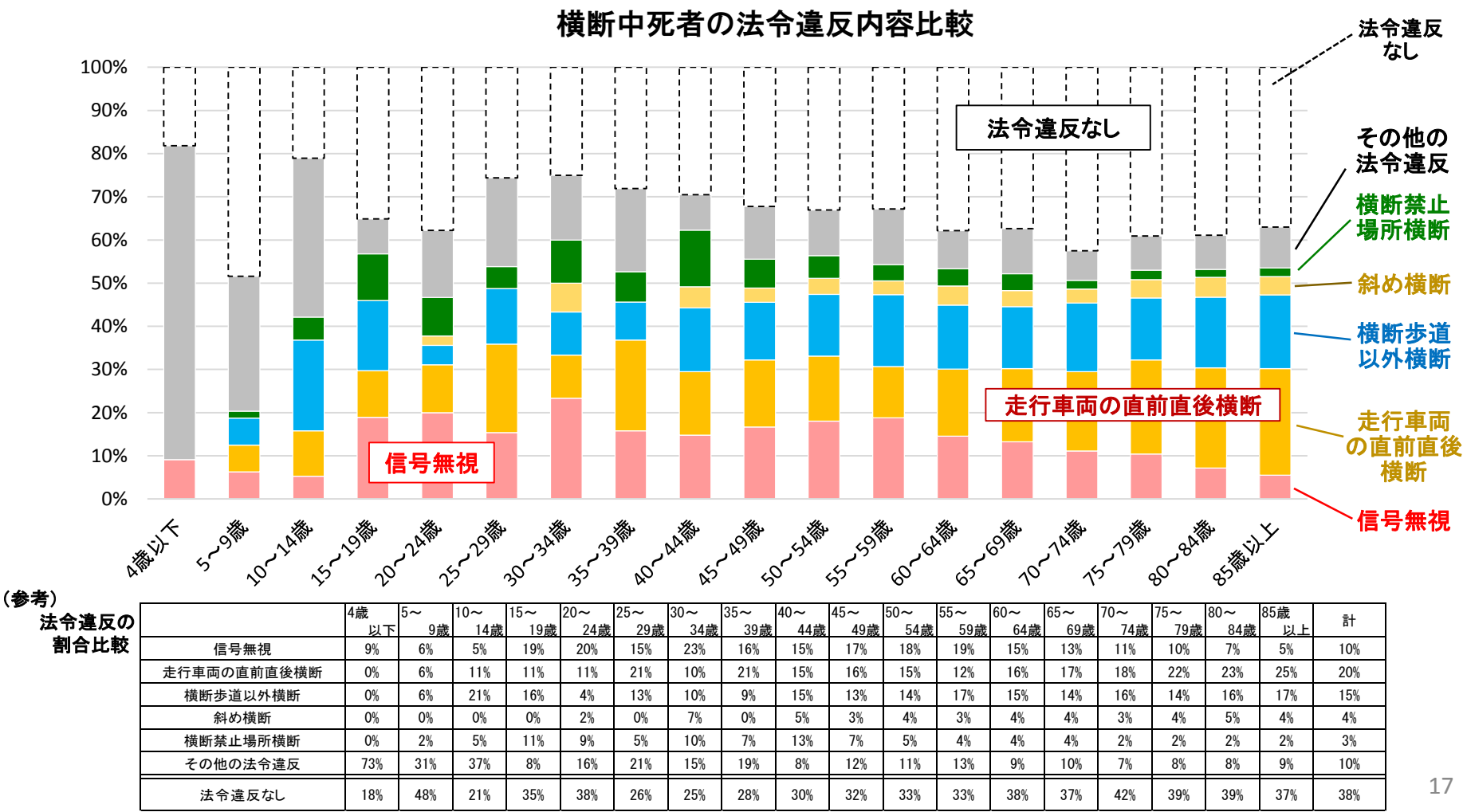


(注) ・「その他の法令違反」とは、飛び出し、酩酊等である。

3-3 横断中死亡事故について

- 違反の有無及び内容別の割合を年齢別で見ると、年齢とともに「法令違反なし」の割合が高くなるが、「法令違反あり」の中では、走行車両の直前・直後横断の割合が高くなる傾向にある。他方、信号無視は若い年齢層ほど割合が高い傾向がある。

図 横断中死者(第一・第二当事者)における歩行者の法令違反内容比較(平成24～平成28年)

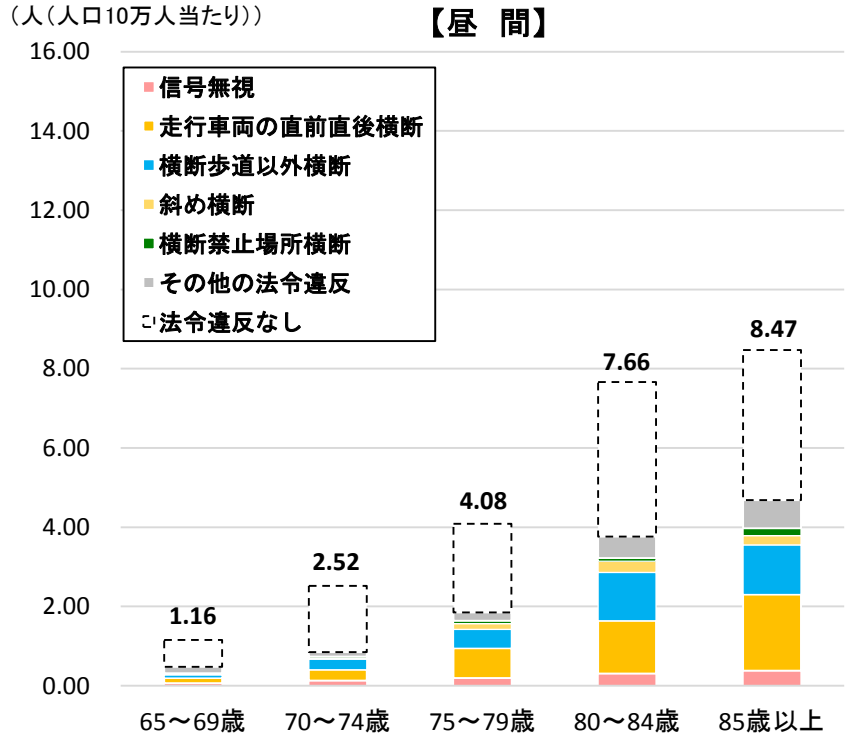


3-4 横断中死亡事故について

- 法令違反あり死者数の多い高齢者について昼夜間別に見てみると、各年齢層ともに昼間に比べて夜間の人口10万人当たり死者数が多く、年齢が上がるほど走行車両の直前直後横断、横断歩道以外横断、信号無視が多くなる傾向がある。

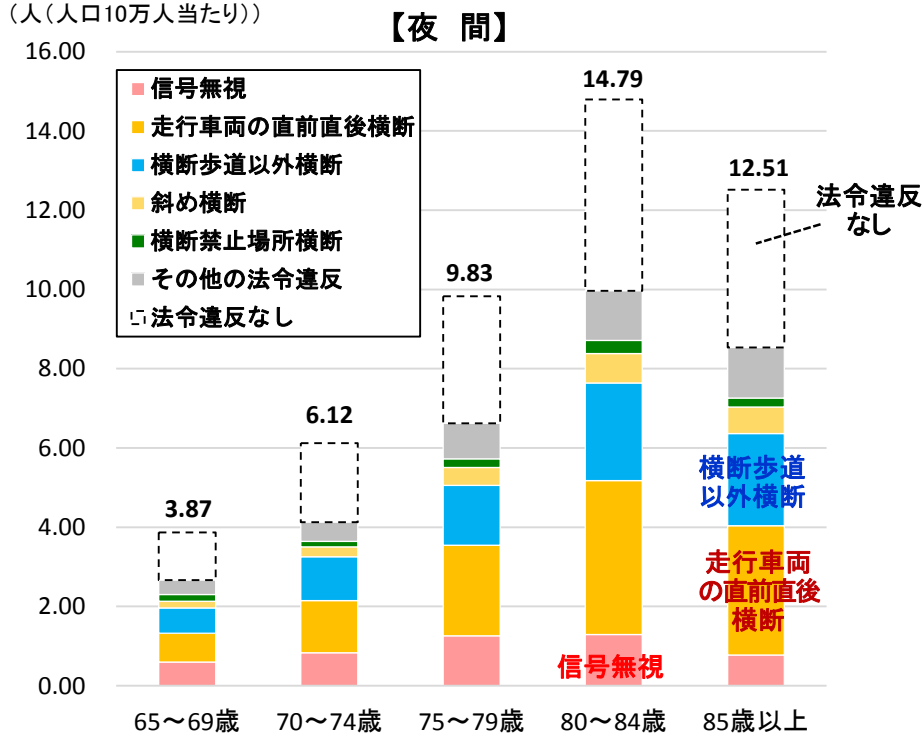
図 昼夜間別の人口10万人当たり横断中死者(第一・第二当事者)における高齢歩行者の法令違反内容比較(平成24～平成28年)

昼夜間別の横断中死者(高齢者)の法令違反内容比較 (人口10万人当たり)



(参考)
人口10万人
当たり
死者数

	65～69歳	70～74歳	75～79歳	80～84歳	85歳以上
信号無視	0.07	0.13	0.19	0.31	0.38
走行車両の直前直後横断	0.13	0.28	0.75	1.34	1.93
横断歩道以外横断	0.08	0.26	0.48	1.21	1.26
斜め横断	0.02	0.03	0.14	0.29	0.23
横断禁止場所横断	0.02	0.04	0.08	0.08	0.19
その他の法令違反	0.16	0.11	0.21	0.53	0.71
法令違反なし	0.68	1.68	2.23	3.90	3.79



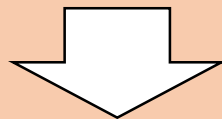
(参考)
人口10万人
当たり
死者数

	65～69歳	70～74歳	75～79歳	80～84歳	85歳以上
信号無視	0.60	0.83	1.26	1.29	0.77
走行車両の直前直後横断	0.72	1.31	2.28	3.88	3.26
横断歩道以外横断	0.64	1.11	1.52	2.47	2.32
斜め横断	0.16	0.25	0.45	0.74	0.67
横断禁止場所横断	0.17	0.14	0.22	0.33	0.23
その他の法令違反	0.36	0.48	0.89	1.25	1.28
法令違反なし	1.20	1.99	3.21	4.83	3.98

3-5 横断中死亡事故について

【横断中死亡事故のまとめ】

- ・ 人口10万人当たり横断中死者数は年齢層が上がれば上がるほど多くなり、歩行者の走行車両の直前直後横断、横断歩道以外横断、信号無視の違反によるものが多くなる傾向にあった。
- ・ 違反の有無及び内容別の割合を年齢別に見てみると、年齢とともに「違反なし」の割合が高くなるが、「違反あり」の中では、走行車両の直前・直後横断の割合が高くなる傾向にあった。他方、信号無視は若い年齢層ほど割合が高い傾向があった。
- ・ 高齢者の法令違反を昼夜間別で見ると、昼間よりも夜間の法令違反件数が多かった。



- ◆ 歩行者に対し改めて信号遵守等の法令遵守の徹底を図るとともに、高齢歩行者に対しては、走行車両の直前直後横断、横断歩道以外横断等の法令違反による死亡事故が多いこと、特に夜間については当該法令違反が死亡事故に繋がりやすいことを認識させるための指導等を推進すべき。
- ◆ 夜間事故の防止に効果の高い、反射材用品等の普及・活用を促進すべき。
- ◆ 前照灯の早めの点灯や上向き点灯(対向車や先行車がいらない状況におけるハイビームの活用)をさらに周知すべき。

4 出会い頭衝突死亡事故について

【平成28年中の詳細分析の方向性】

◆ 出会い頭衝突死亡事故は、どのような当事者で多く発生しているのか。

また、どのような形態での死亡事故が多いのか。

⇒ 出会い頭衝突死亡事故について、事故の当事者組合せを分析。

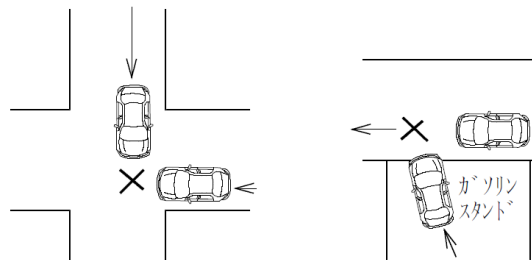
⇒ （最も多い組合せであった自動車対自転車について）発生場所や事故形態、昼夜間別の車両進行方向を分析

⇒ 自転車乗用者の法令違反状況を分析

（参考）

「出会い頭衝突事故」とは、相交わる方向に進行中の車両が双方から行き合うはずみに衝突した事故をいう。

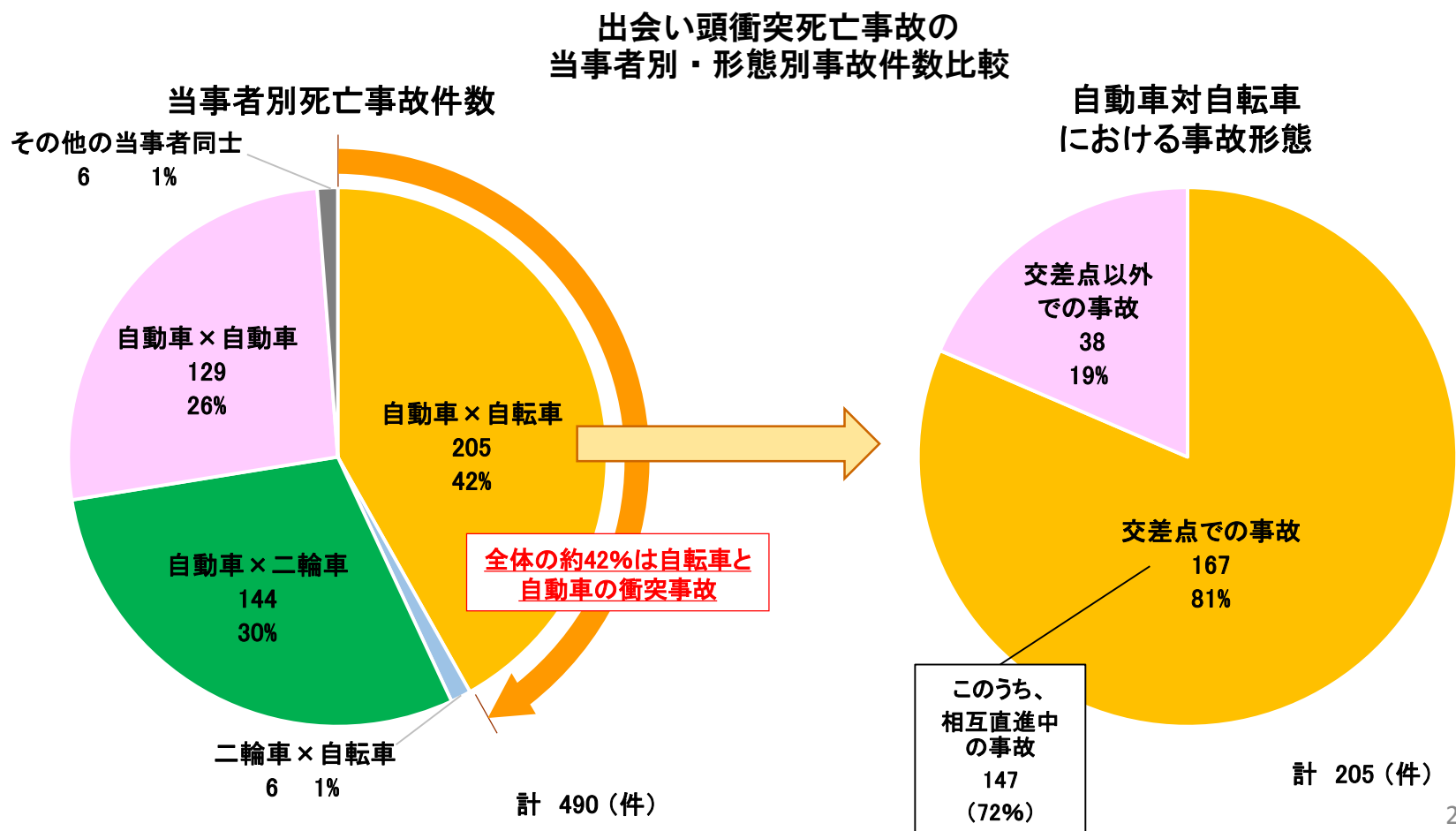
【典型例】



4-1 出会い頭衝突死亡事故について

- 出会い頭衝突死亡事故を車両当事者で見ると、自動車対自転車による衝突死亡事故が全体の42%を占めており、最も多く発生している。
- 自動車対自転車による出会い頭死亡事故のうち81%は交差点で発生し、その多くは相互直進中に発生している。

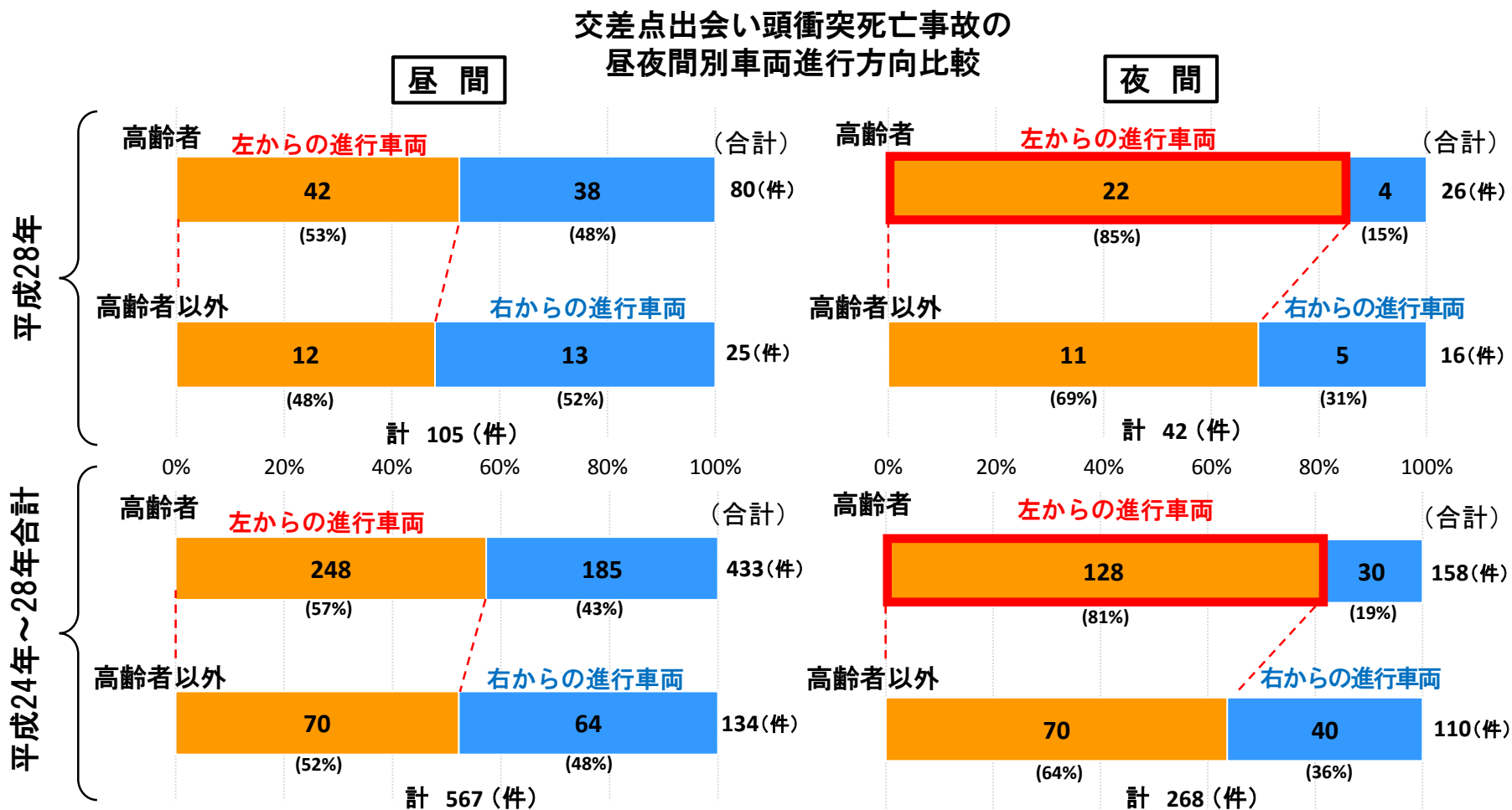
図 出会い頭衝突死亡事故における当事者別事故件数及び自動車対自転車の事故形態別件数(平成28年)



4-2 出会い頭衝突死亡事故について

- 交差点出会い頭衝突死亡事故(自動車・自転車相互直進中)においては、自転車が直進中に左からの進行車両(自動車)と衝突する事故が多く、特に高齢者ほど、夜間に左からの進行車両と衝突する事故に遭う割合が高くなる。

図 昼夜間別の交差点出会い頭衝突事故における直進自転車に対する車両(自動車)進行方向比較(平成28年及び平成24年～平成28年)

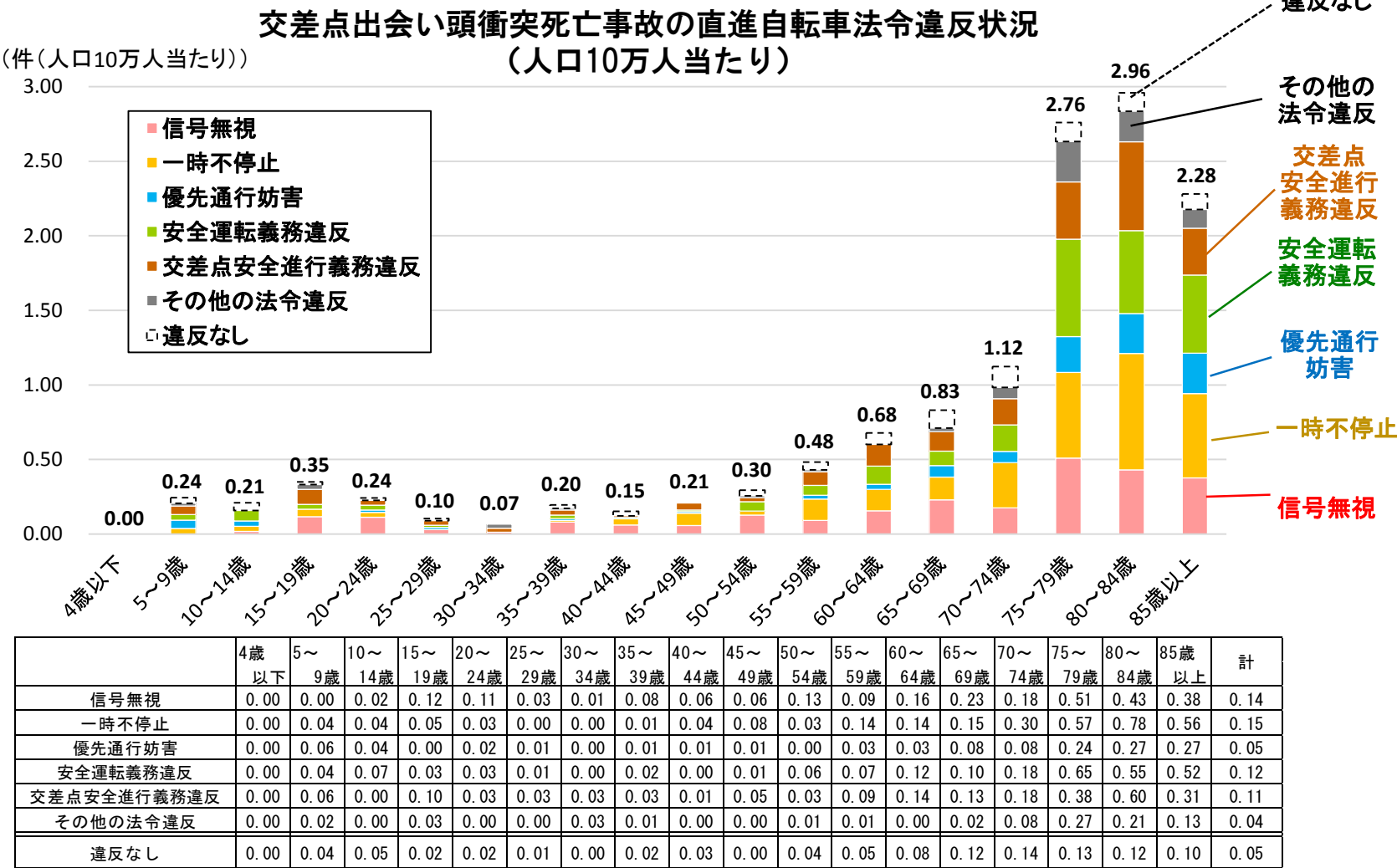


(注) ・「昼間」とは日出から日没までを、「夜間」とは日没から日出までをいう。

4-3 出会い頭衝突死亡事故について

- 自転車側の法令違反を見てみると、年齢層が上がれば上がるほど、人口10万人当たり違反件数は多くなり、特に信号無視や一時不停止の件数が多くなる傾向にある。

図 人口10万人当たり交差点出会い頭衝突事故における直進自転車の法令違反状況(平成24～平成28年)

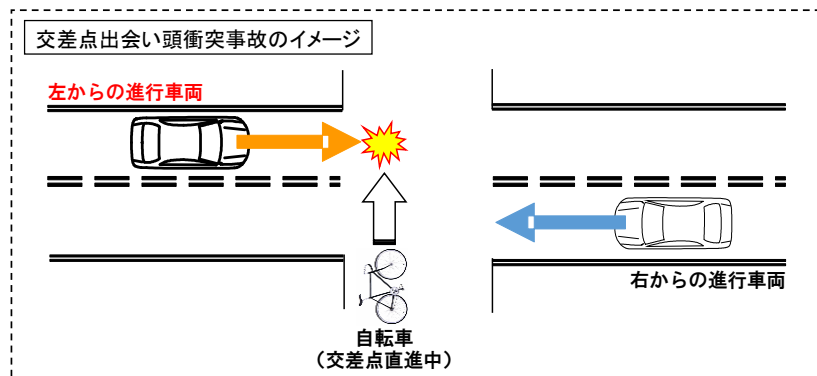


(注) ・「その他の法令違反」とは、徐行場所違反等である。
・人口は、対象期間5年(平成24～28年)の中間年である平成26年のものを使用した。

4-4 出会い頭衝突死亡事故について

<参 考>

交差点出会い頭衝突死亡事故の イメージ図



(注) 平成28年中の交差点出会い頭衝突死亡事故(自動車・自転車相互直進中)においては、

- ・より大きい幅員道路を走行する自動車が、より小さい幅員道路を走行する自転車に衝突した死亡事故 ……78件
- ・同じ幅員道路を走行する自動車と自転車が衝突した死亡事故 ……59件
- ・より小さい幅員道路を走行する自動車が、より大きい幅員道路を走行する自転車に衝突した死亡事故 ……10件であった。

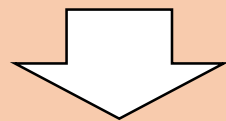
交差点直進自動車が右からの自転車と衝突しやすいと思われる要因

- 自動車の運転者から見ると、左方向からくる車両に気を取られ、右方向から来る車両の発見が遅れがちとなる。
- フロントピラーやサイドバイザー(雨除けカバー)が死角となって、交差道路から走ってくる自転車などが隠れてしまう。
- すれ違い用前照灯の照射範囲は左右で異なり、車両右前方の照射範囲が狭くなっている。

4-5 出会い頭衝突死亡事故について

【出会い頭衝突死亡事故のまとめ】

- ・ 交差点での出会い頭衝突死亡事故は、自転車が交差点直進中に左からの進行車両と衝突する事故が多く、特に夜間、高齢者が当該事故に遭う割合が高かった。
- ・ 交差点での出会い頭衝突死亡事故における自転車の人口10万人当たり法令違反件数は、年齢層が上がるほど件数が多くなる傾向にあり、特に信号無視や一時不停止が多かった。



- ◆ 自転車利用者や自動車運転者に対して、交差点で多発する事故の状況（自転車が交差点直進中に左からの進行車両と衝突する死亡事故が多いこと等）の情報提供を積極的に行うべき。
- ◆ 自転車利用者に対しては、交差点進入時は一時停止や徐行を行う等安全確認を徹底させるほか、自動車運転者に対しては、交差点進入時に右から進行する自転車に十分注意するよう指導すべき。

5 その他について

【平成28年中の詳細分析の方向性】

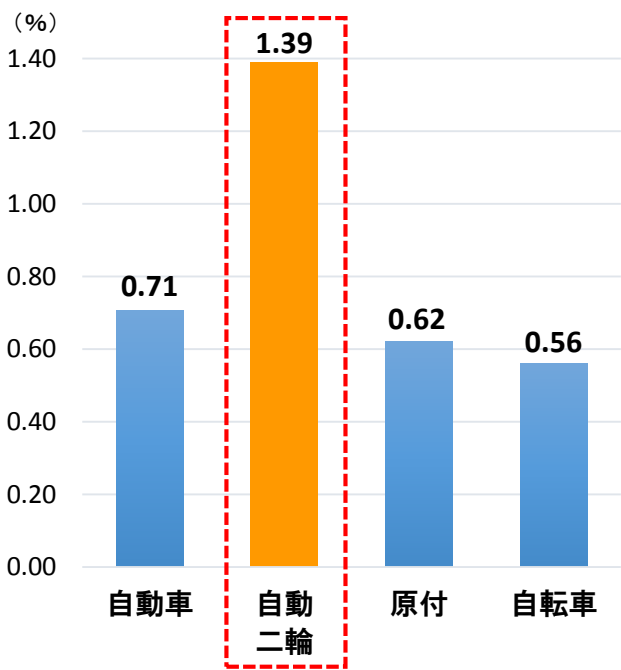
- ◆ 車両別の死亡事故率が最も高い自動二輪車に関して、他の車両と比較して圧倒的に通行目的の割合が高い「観光・娯楽・ドライブ」時の死亡事故について、事故発生場所と運転者居住場所を比較した場合に何か特徴はみられるのか。
 - ⇒ 自動二輪運転者(観光・娯楽・ドライブ中)の死亡事故発生県と居住県の関係性や事故類型を分析
- ◆ 飲酒死亡事故について、事故の発生時刻や事故類型、運転者の性別や年齢、飲酒状況等にどのような傾向があるのか。
 - ⇒ 飲酒死亡事故件数の推移や厳罰化の取組について確認するとともに、飲酒死亡事故を起こした運転者の性別・年齢層、飲酒場所や飲酒状況のほか、飲酒死亡事故の事故類型等について分析

5-1-1 その他について(自動二輪車死亡事故)

- 事故当事者の車両別の死亡事故率を見てみると、自動二輪関連の死亡事故率は、他の車両と比べて約2倍高い。
- 車両別の通行目的を見てみると、自動二輪は通行目的が「観光・娯楽・ドライブ」中に死亡事故を起こす割合が他の車両と比べて高い。

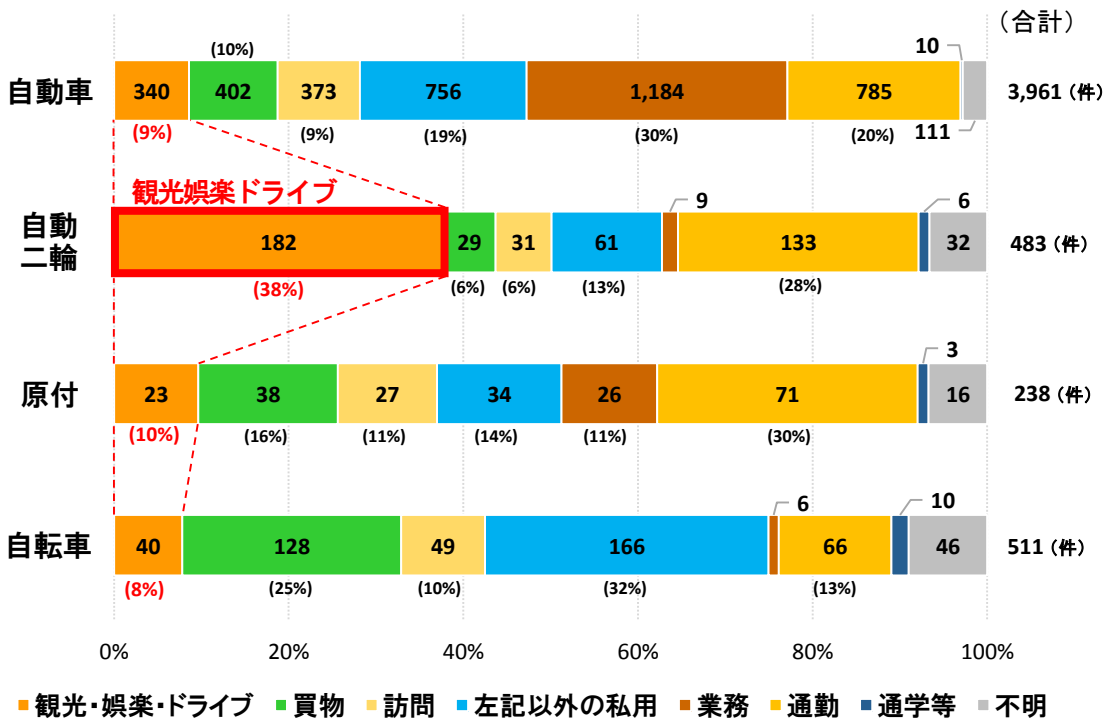
図 交通事故当事者(第一・第二当事者)の車両別死亡事故率及び通行目的比較(平成28年)

事故当事者の車両別死亡事故率



(注) 死亡事故率とは、全事故件数のうち死亡事故件数の占める割合をいう。

死亡事故当事者車両別の通行目的比較

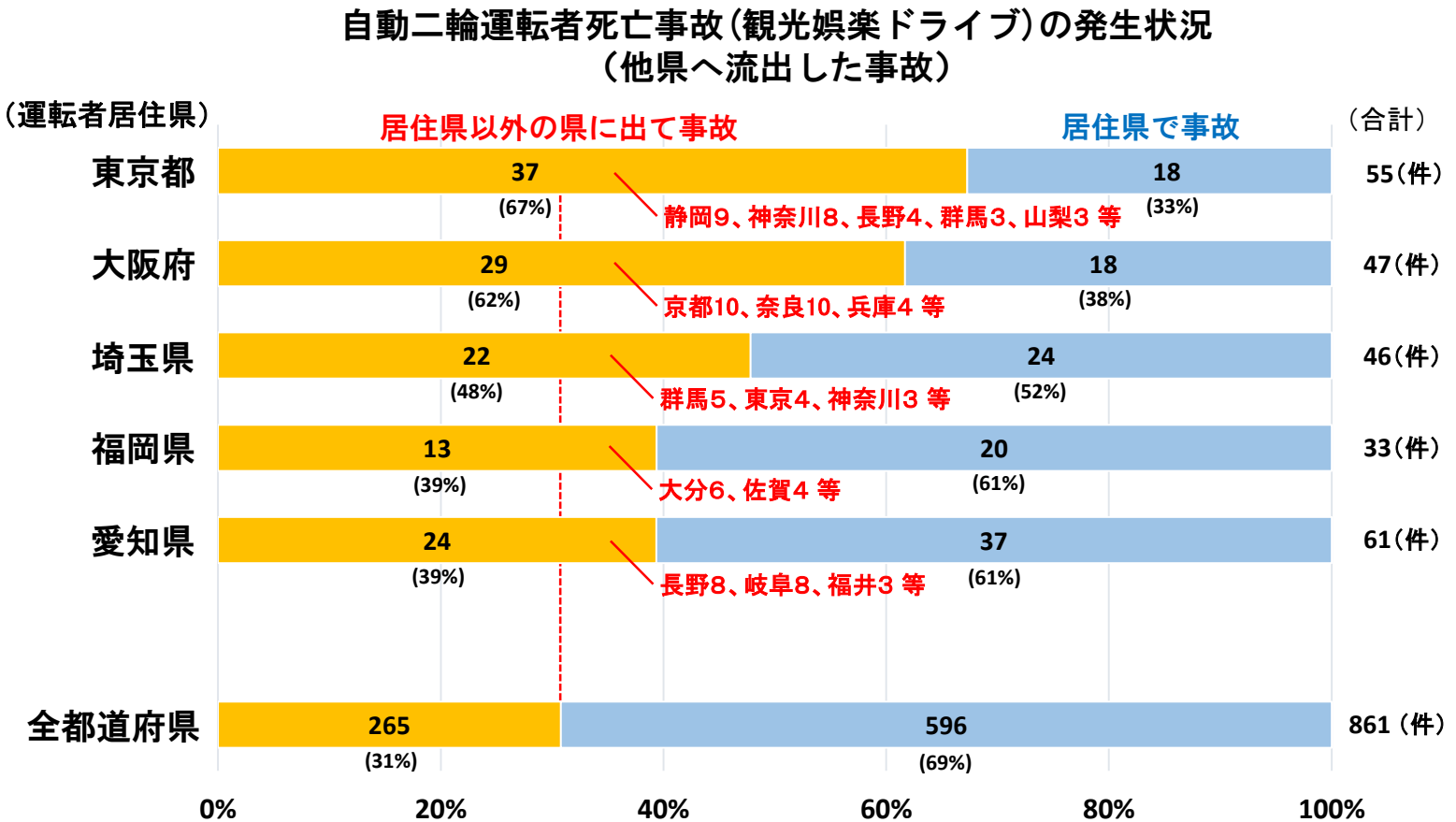


(注) ・「左記以外の私用」とは、送迎、通院、帰省等をいう。

5-1-2 その他について(自動二輪車死亡事故)

- 自動二輪運転者における「観光・娯楽・ドライブ」中の死亡事故について、東京や大阪等の大都市に居住している運転者は、自らの居住県以外の県に出て死亡事故を起こす場合が多い。
- また、死亡事故の発生した県は、大都市圏近隣県であることが多い。

図 観光・娯楽・ドライブ中の自動二輪運転者(第一・第二当事者)の死亡事故発生場所・居住県比較(平成24～平成28年)

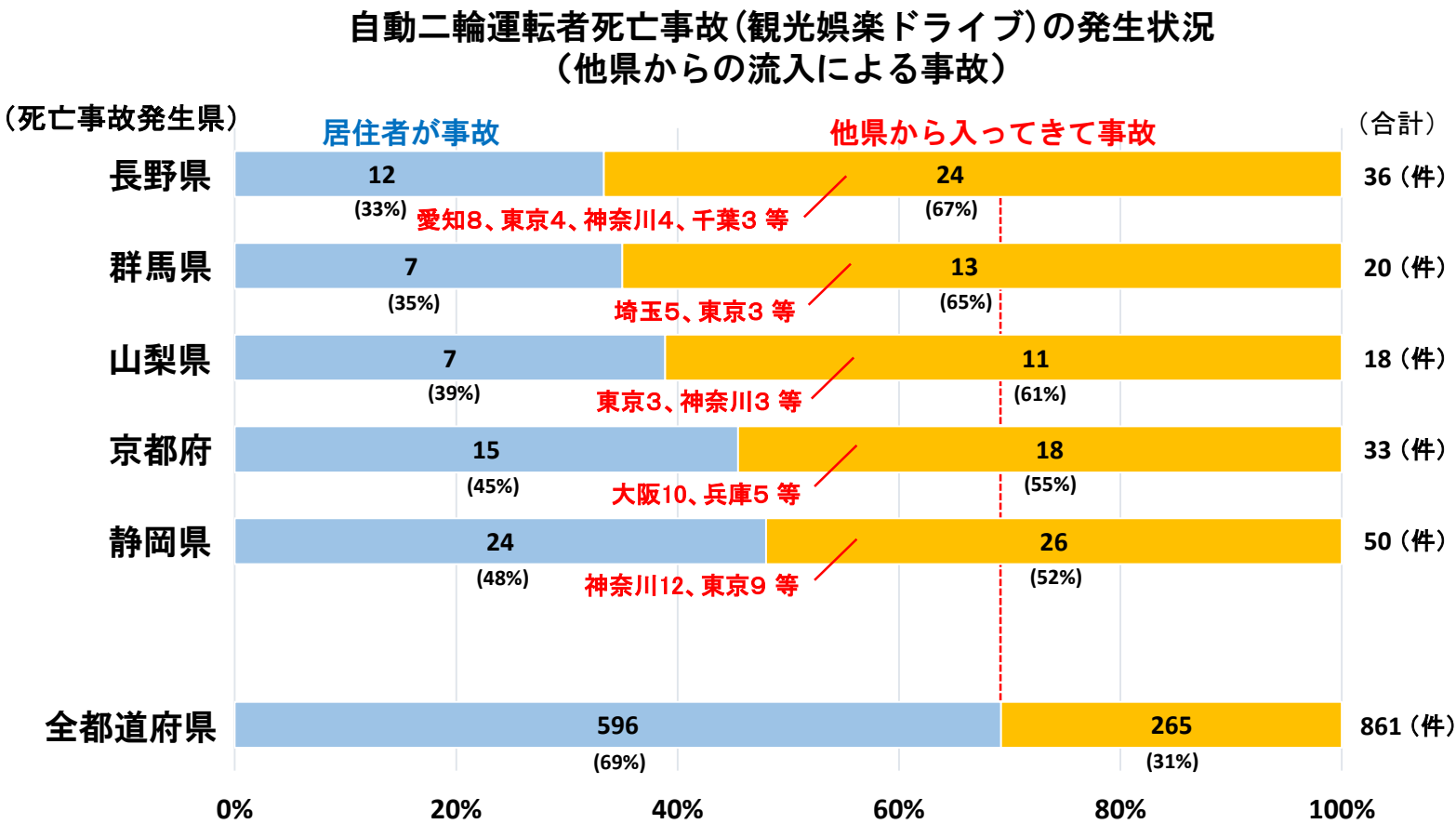


(注) 件数が全国平均18件以上の16都道府県を対象に、居住県以外事故の割合が高い5県を順位付けしたものである。

5-1-3 その他について(自動二輪車死亡事故)

- 自動二輪運転者における「観光・娯楽・ドライブ」中の死亡事故について、大都市近隣県では、他県に居住する自動二輪運転者が入ってきて死亡事故を起こす場合が多い。
- また、このような事故を起こした自動二輪運転者は、大都市に居住している運転者であることが多い。

図 観光・娯楽・ドライブ中の自動二輪運転者(第一・第二当事者)の死亡事故発生場所・居住県比較(平成24～平成28年)



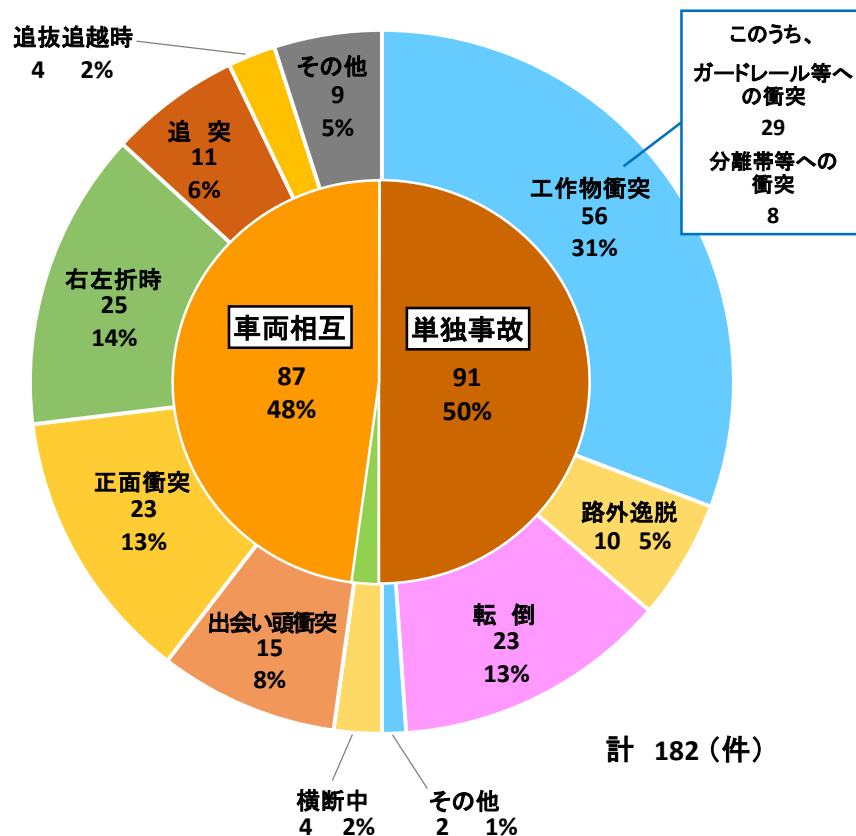
(注)・件数が全国平均18件以上の21都道府県を対象に、県外居住者事故の割合が高い5県を順位付けしたものである。

5-1-4 その他について(自動二輪車死亡事故)

- 自動二輪運転者における「観光・娯楽・ドライブ」中の死亡事故について類型別に見てみると、単独事故による事故と車両相互による事故が、おおむね半数ずつ発生している。
- 具体的事故類型について見てみると、「観光・娯楽・ドライブ」以外の事故と比べて、工作物衝突や転倒、正面衝突による事故が多い。

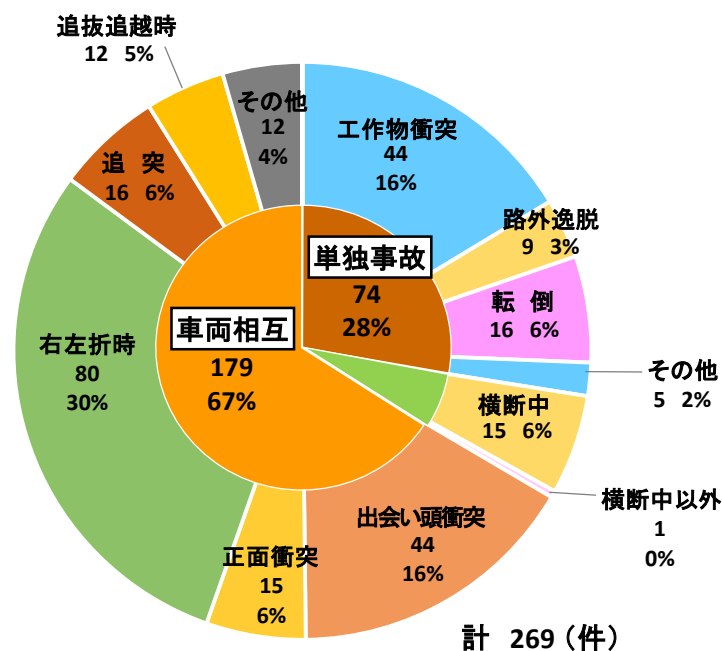
図 観光・娯楽・ドライブ中の自動二輪運転者(第一・第二当事者)の類型別死亡事故件数(平成28年)

自動二輪運転者の類型別死亡事故件数
(観光娯楽ドライブ)



【参 考】

自動二輪車運転者の類型別死亡事故件数
(観光娯楽ドライブ以外)

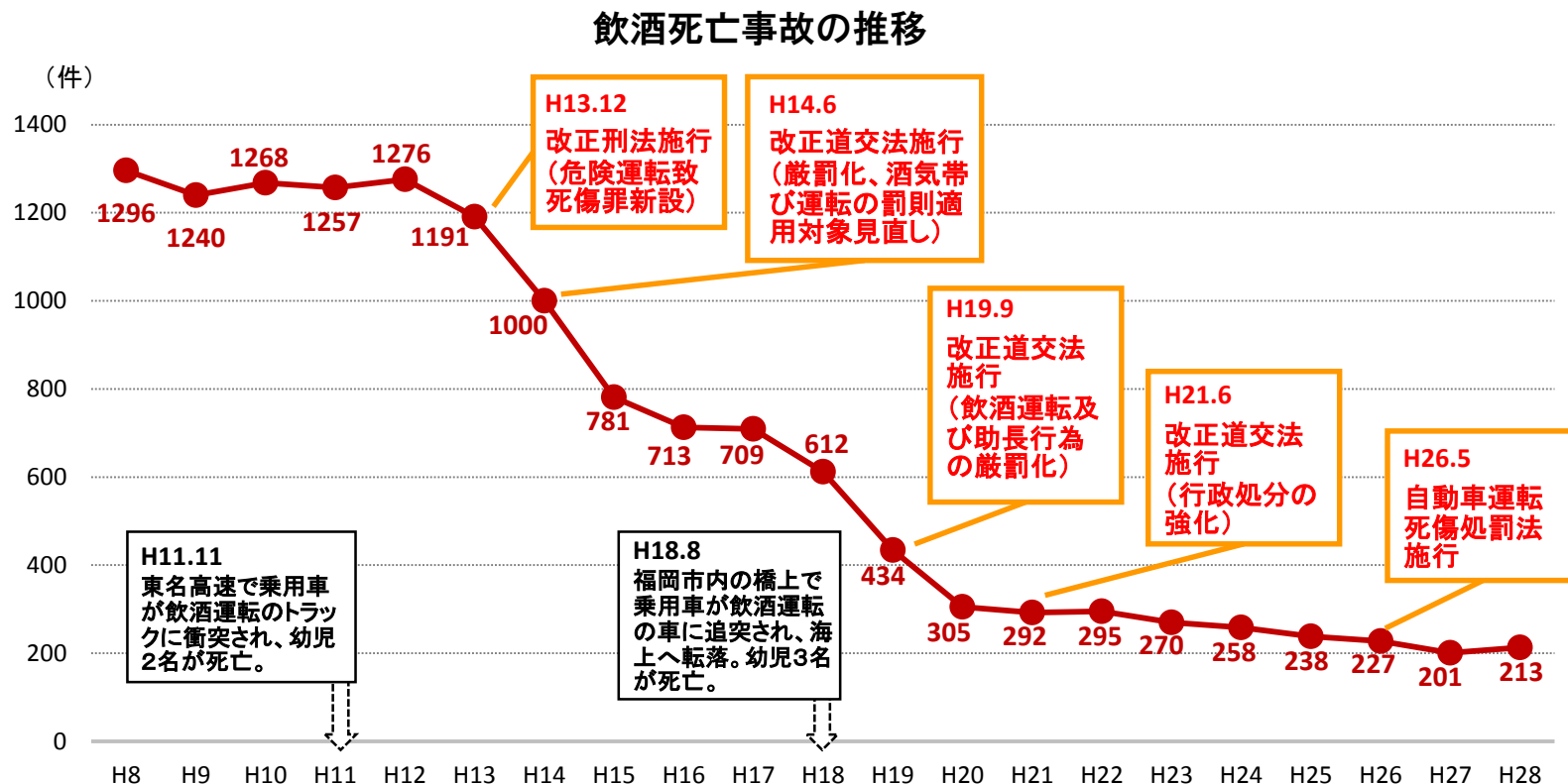


※通行目的が不明であった32(件)を除く。

5-2-1 その他について(飲酒死亡事故)

- 飲酒運転による悲惨な事故を受け、累次にわたって飲酒運転の厳罰化の取組を推進してきたところ。
- 飲酒死亡事故については20年前と比較して大幅に減少したものの、最近では減少幅が小さくなっている。

図 飲酒死亡事故(原付以上第一当事者)の推移(平成8年～平成28年)



(注) ・「飲酒死亡事故」とは、第一当事者の飲酒状況が酒酔い(※1)、酒気帯び(※2)、基準以下(※3)、検知不能(※4)のいずれかに該当する場合の死亡事故をいう。

※1 「酒酔い」とは、アルコールの影響により正常な運転ができないおそれがある状態をいう。

※2 「酒気帯び」とは、呼気1リットルにつき0.15mg以上のアルコールを保有する等の状態をいう。

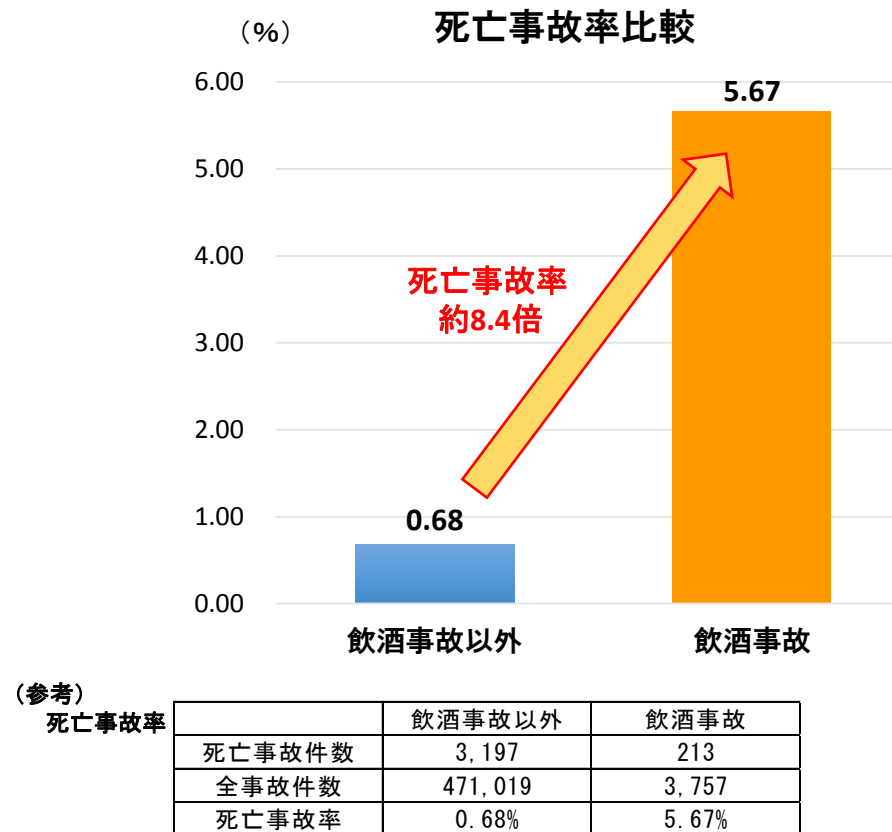
※3 「基準以下」とは、酒気を帯びて運転した者で、呼気1リットルにつき0.15mg未満のアルコールを保有する等の状態をいう。

※4 「検知不能」とは、関係者の証言等から飲酒していることは判明したが、事故発生後相当時間が経過しているため体内に保有するアルコール量を測定できなかったもの等をいう。

5-2-2 その他について(飲酒死亡事故)

- 飲酒事故の死亡事故率は5%を超えており、飲酒事故以外の死亡事故率と比べて約8.4倍の水準にある。

図 飲酒死亡事故(原付以上第一当事者)の死亡事故率比較(平成28年)

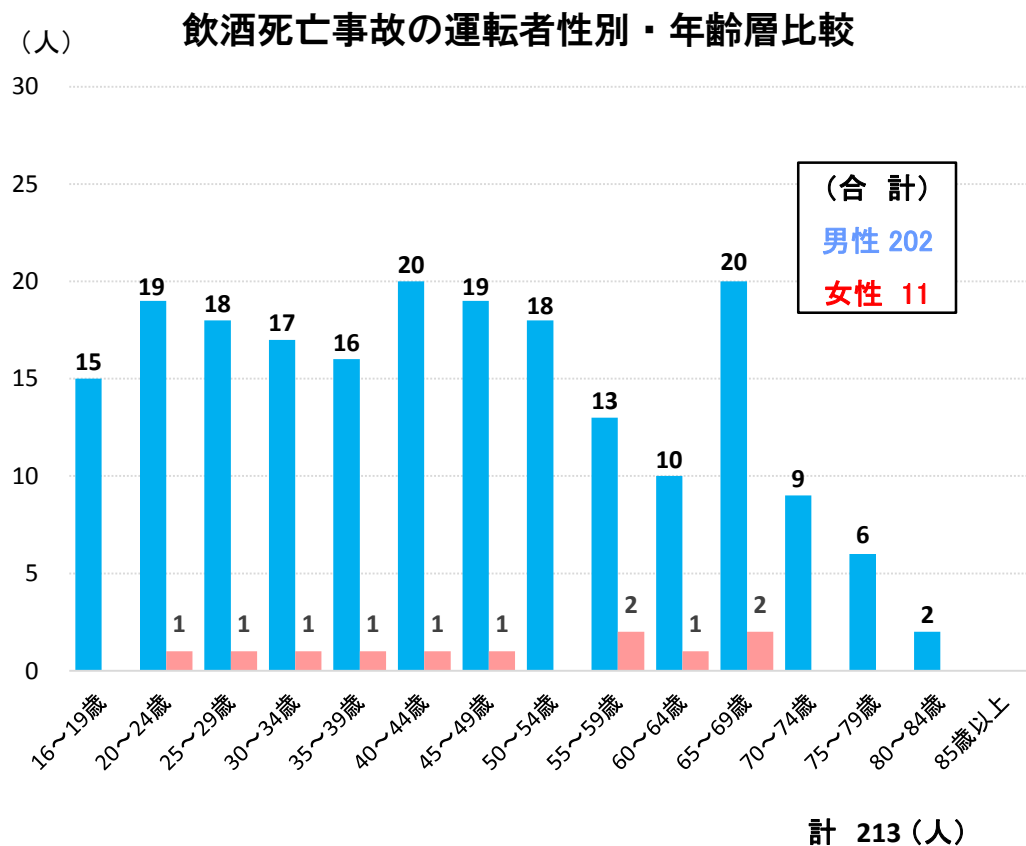


(注)・死亡事故率とは、全事故件数のうち死亡事故の占める割合をいう。

5-2-3 その他について(飲酒死亡事故)

- 飲酒死亡事故を起こした運転者の性別は男性が圧倒的に多く、全体の9割以上を占めており、全ての年齢層を通じて発生している。

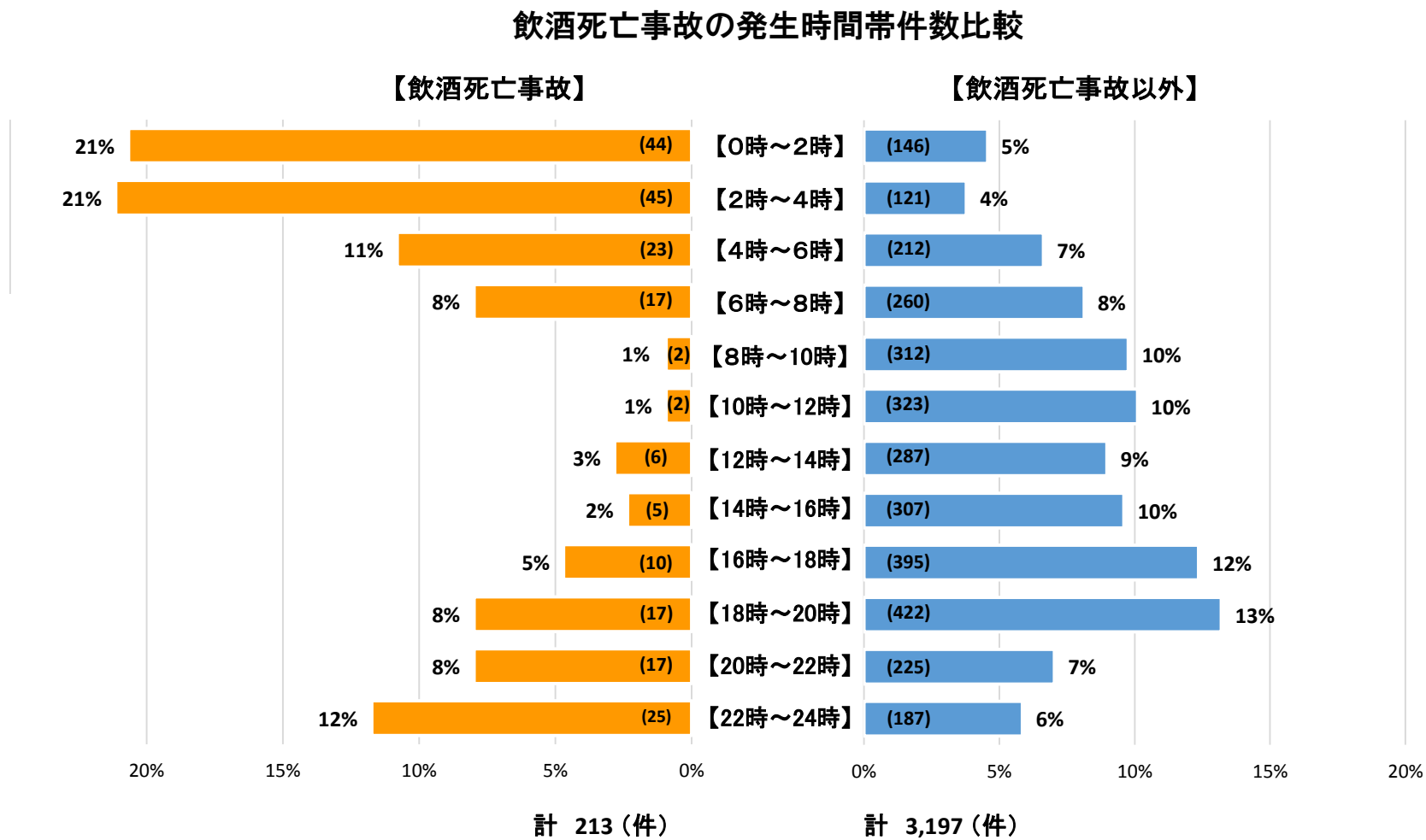
図 飲酒死亡事故の運転者(原付以上第一当事者)における性別・年齢層比較(平成28年)



5-2-4 その他について(飲酒死亡事故)

- 飲酒死亡事故については、22時から6時にかけて特に多く発生している。

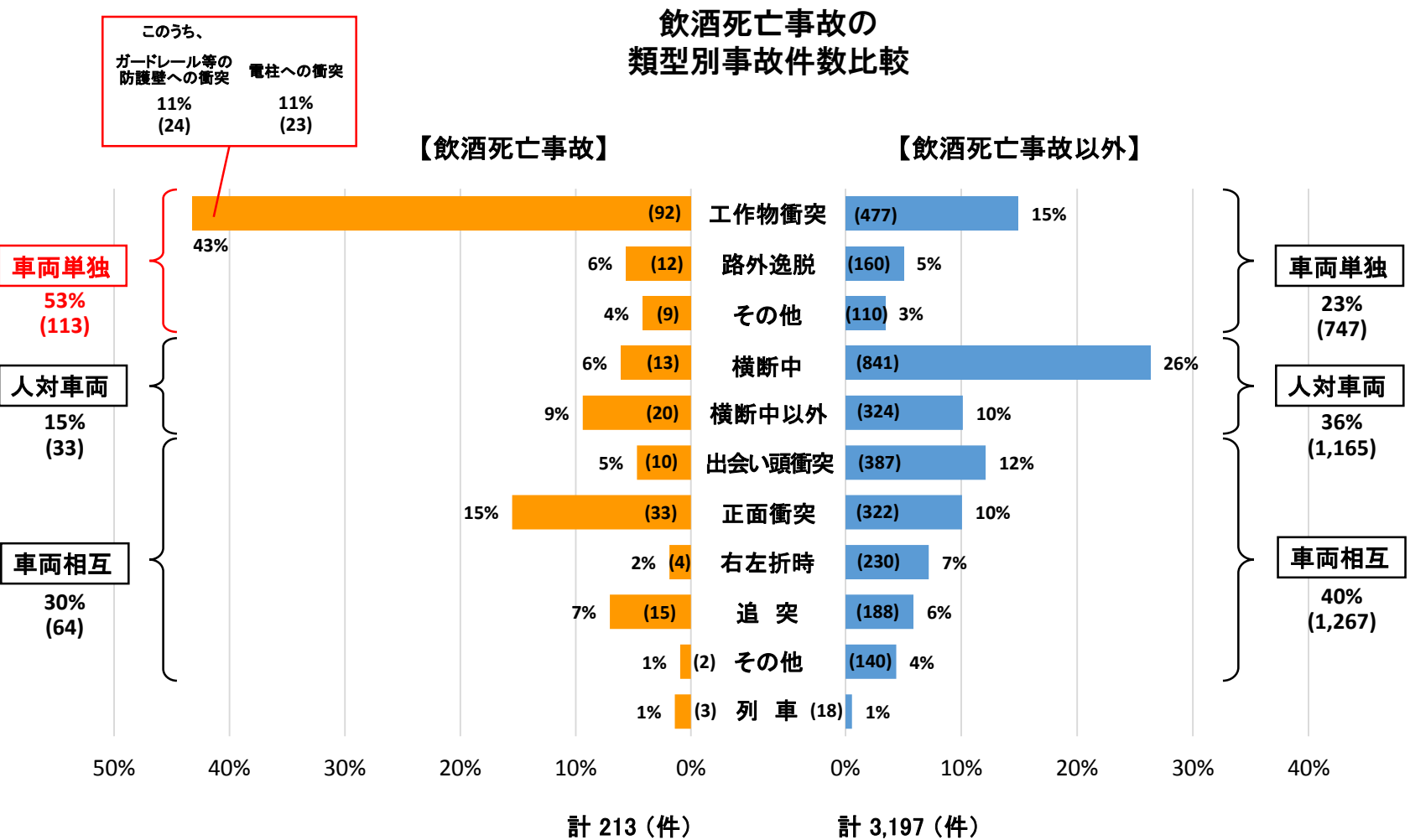
図 飲酒死亡事故(原付以上第一当事者)の発生時間帯件数比較(平成28年)



5-2-5 その他について(飲酒死亡事故)

- 飲酒死亡事故を類型別に見てみると、車両単独事故が多く全体の5割を超えている。
- 具体的な類型を見てみると、ガードレールや電柱への衝突等の工作物衝突が特に多い。

図 飲酒死亡事故(原付以上第一当事者)の類型別死亡事故件数比較(平成28年)

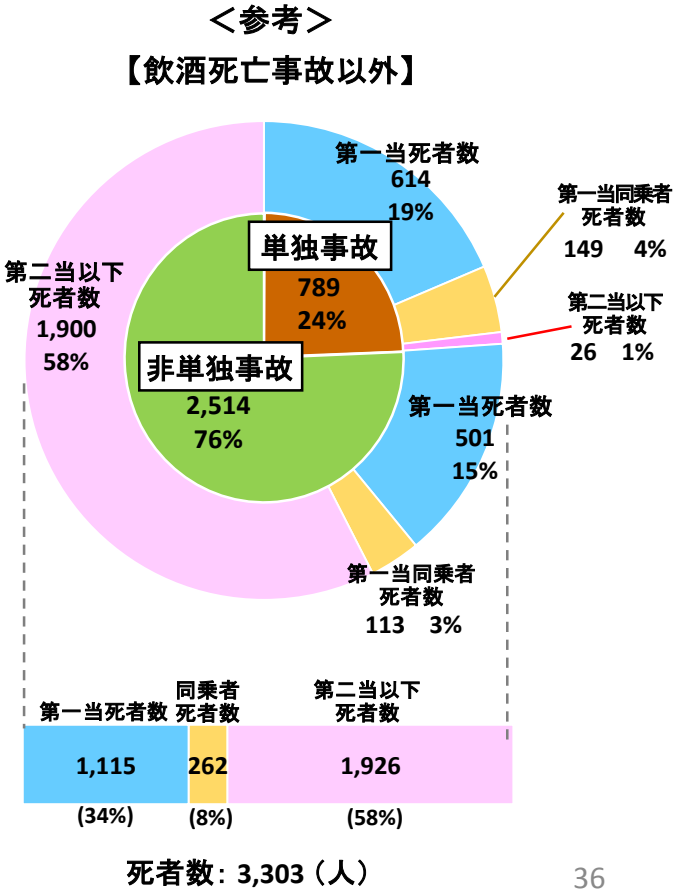
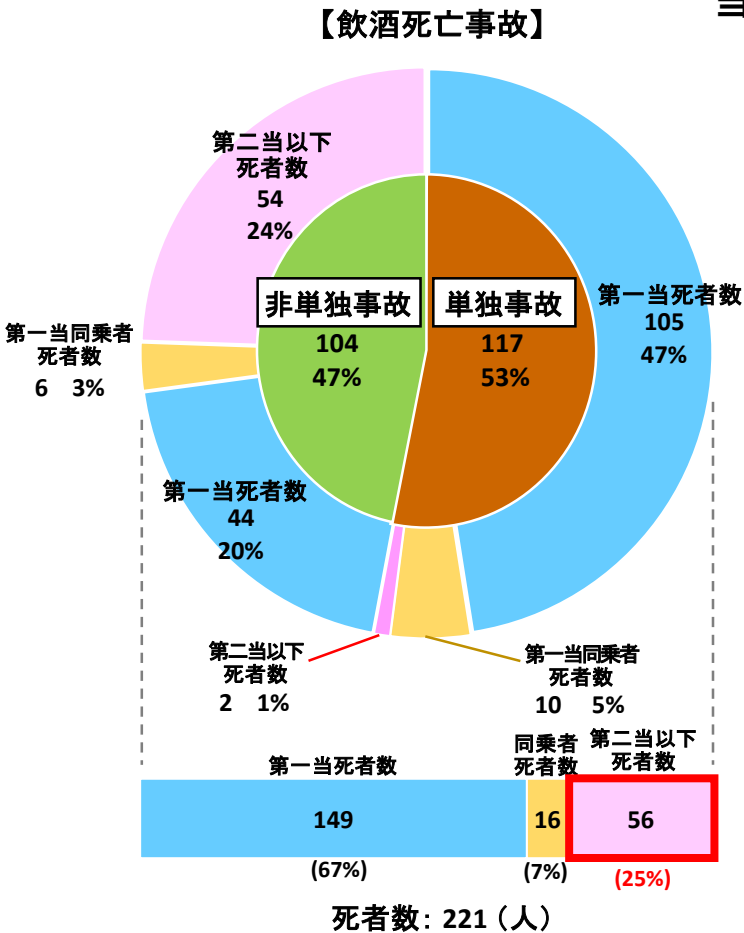


5-2-6 その他について(飲酒死亡事故)

- 飲酒死亡事故は単独事故が多く、第一当事者や同乗者が死亡する事故が多いが、約25%は第三者を死亡させている。

図 飲酒死亡事故(原付以上第一当事者)の当事者別死者数比較(平成28年)

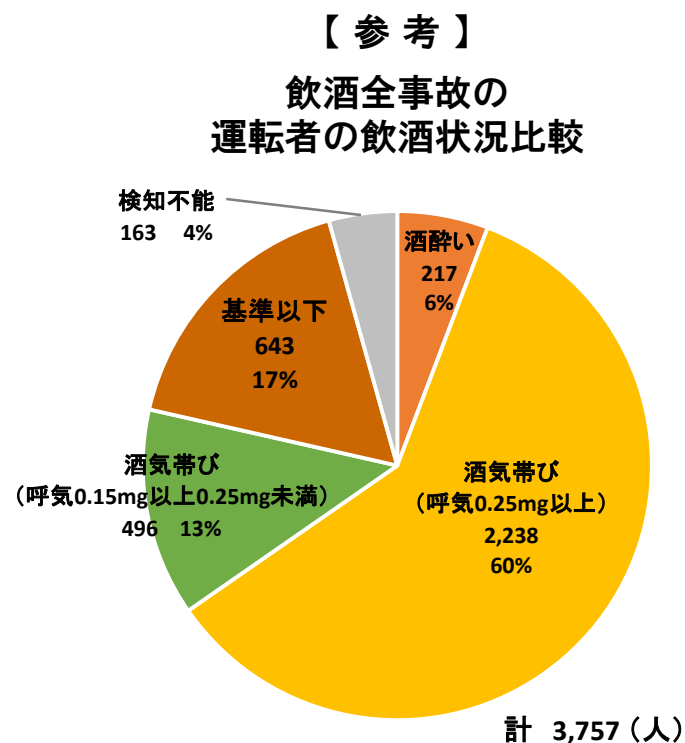
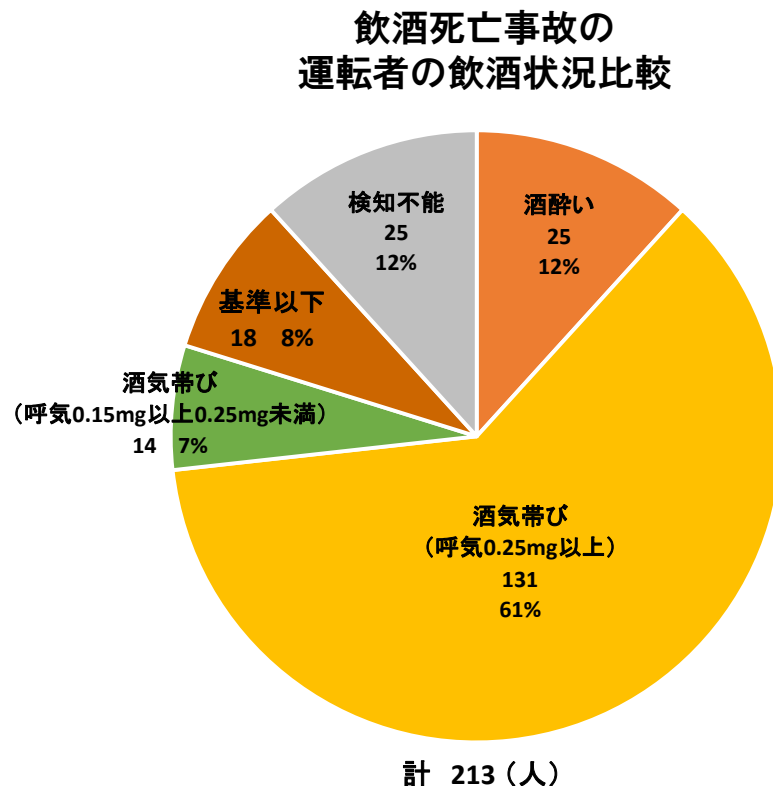
飲酒死亡事故の 当事者別死者数比較



5-2-7 その他について(飲酒死亡事故)

- 飲酒死亡事故を起こした運転者の飲酒状況を見てみると、酒酔い又は酒気帯び(呼気0.25mg以上)が7割を超えている。

図 飲酒死亡事故の運転者(原付以上第一当事者)における飲酒状況比較(平成28年)



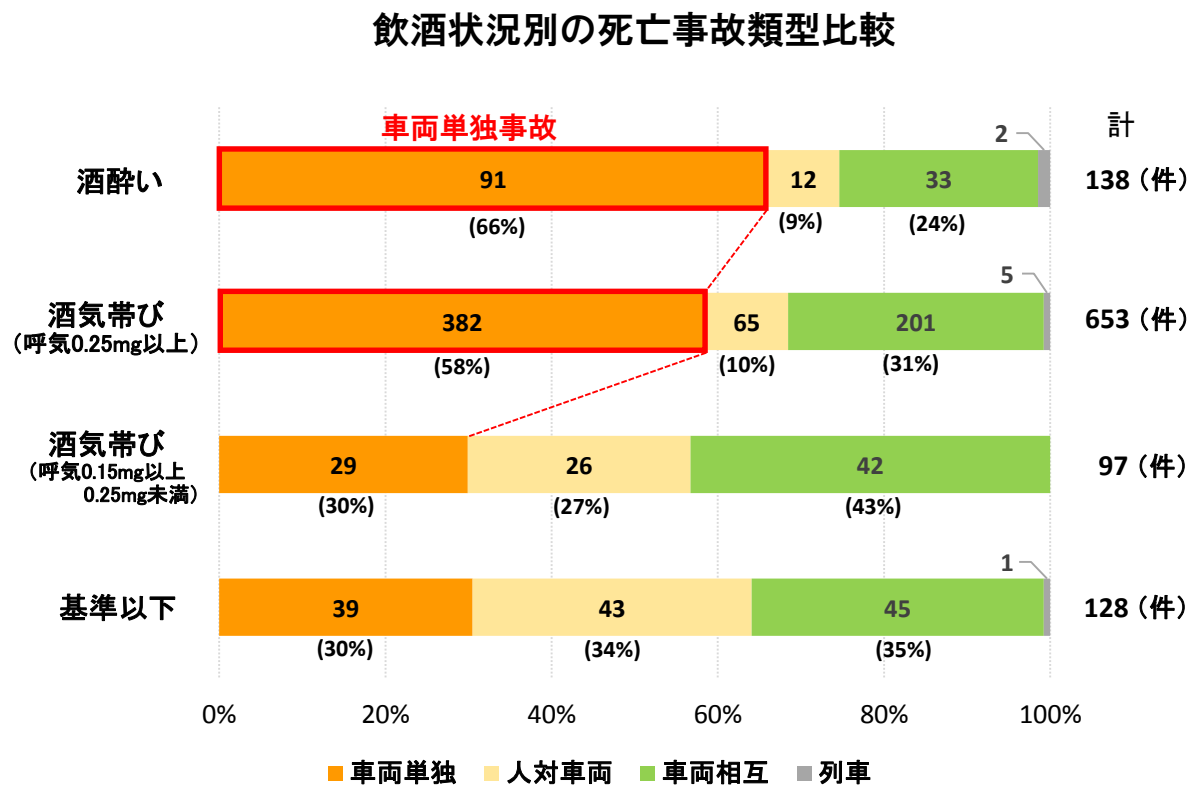
(注)・血液1mlにつき0.5mgは呼気1リットルにつき0.25mgとして、血液1mlにつき0.3mgは呼気1リットルにつき0.15mgとして算出している。

・酒気帯びを呼気1リットルにつき0.25mg以上・未満の場合で区別したのは、両方で付する違反点数が異なるためである。

5-2-8 その他について(飲酒死亡事故)

- 飲酒状況別の事故類型をしてみると、アルコールの影響が大きい状況ほど、車両単独による死亡事故が多く発生している。

図 飲酒死亡事故の運転者(原付以上第一当事者)における飲酒状況別の事故類型比較(平成24～平成28年)



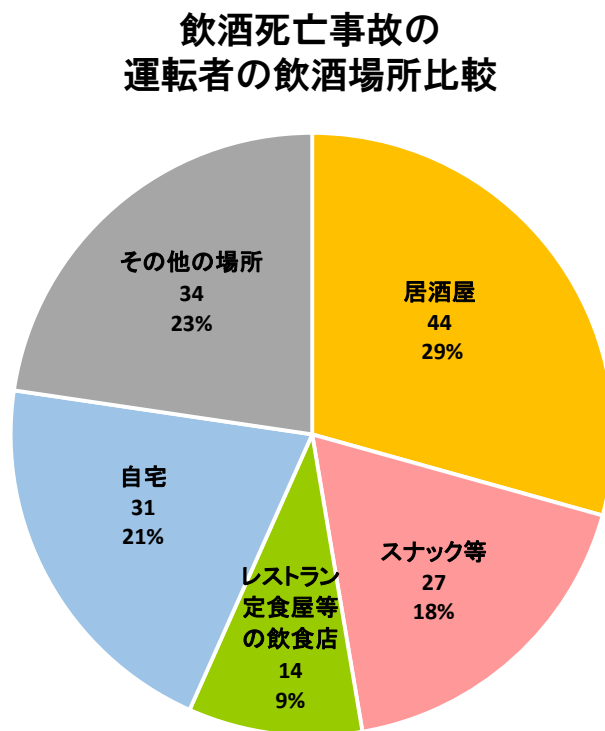
※上記以外に、検知不能 121(件)がある。

計 1,137 (件)

5-2-9 その他について(飲酒死亡事故)

- 飲酒死亡事故を起こした運転者の飲酒場所を見てみると、居酒屋やスナック、レストラン・定食屋等の飲食店で飲酒した事例のほか、自宅で飲酒した事例も多い。

図 飲酒死亡事故の運転者(原付以上第一当事者)における飲酒場所比較(平成28年)



計 150 (人)

※飲酒場所が不明であった63(人)を除く。

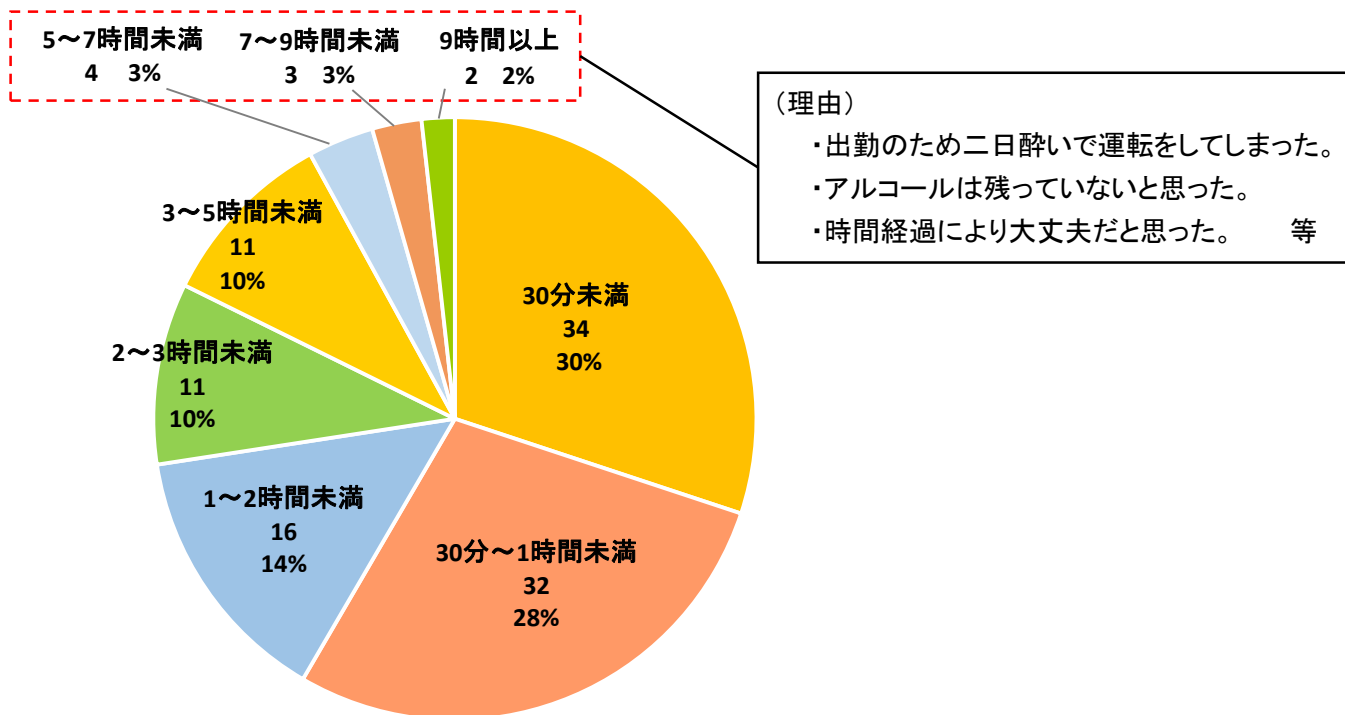
(注) ・「その他の場所」とは、知人宅、勤務先やホテル、コンビニ等である。

5-2-10 その他について(飲酒死亡事故)

- 飲酒終了時刻から死亡事故発生時刻の経過時間は、飲酒直後から1時間までの時間帯が最も多いが、飲酒終了から一定時間経過後の死亡事故も発生している。

図 飲酒死亡事故の運転者(原付以上第一当事者)における飲酒終了から事故発生までの経過時間比較(平成28年)

飲酒死亡事故の運転者の
飲酒終了から事故発生までの経過時間比較



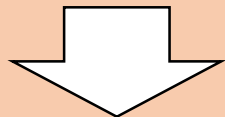
計 113 (人)

※経過時間が不明であった100(人)を除く。

5 その他について

【その他(自動二輪車死亡事故)のまとめ】

- ・ 自動二輪車は他の車両と比べて死亡事故率が高く、観光・娯楽・ドライブ時に、大都市に居住している運転者が県をまたいで死亡事故を起こしている割合が高かった。
- ・ このような事故では、車両単独事故(工作物衝突、転倒)の割合が高く、車両相互では正面衝突の割合が高かった。

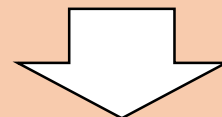


◆ 自動二輪車は死亡事故に繋がりがやすいことを改めて認識させ、法令遵守の徹底等交通事故を防止するための安全意識の醸成を図るべき。

また、自動二輪運転者は県をまたいで死亡事故を起こすことが多いことから、事故発生県警察や居住県警察との間での連携強化に向けた取組、具体的には事故情報の共有や情報を活用した交通安全教育等の取組を推進すべき。

【その他(飲酒死亡事故)のまとめ】

- ・ 飲酒運転は死亡事故率が特に高く、22時から翌朝6時に発生する割合が高かった。
- ・ 車両単独事故が全体の50%を超え、工作物衝突の割合が特に高かった。
- ・ 第一当事者や同乗者が死亡する事故が多いが、25%は第三者を死亡させていた。
- ・ 居酒屋、スナック、レストラン・定食屋等の飲食店で飲酒した事例が半数以上であるが、自宅で飲酒した事例も少なくなかった。
- ・ 飲酒直後だけでなく、飲酒から一定時間経過後に死亡事故を起こす事例もあった。



◆ 飲酒運転による悲惨な事故を防止するため、飲酒運転の危険性を社会で共有し、根絶に向けた広報啓発、指導・取締りの一層強化を図るべき。