

# 平成28年上半期における交通死亡事故 の主な特徴等について

平成28年9月15日  
警察庁交通局

# 平成28年上半期における交通死亡事故 の主な特徴について

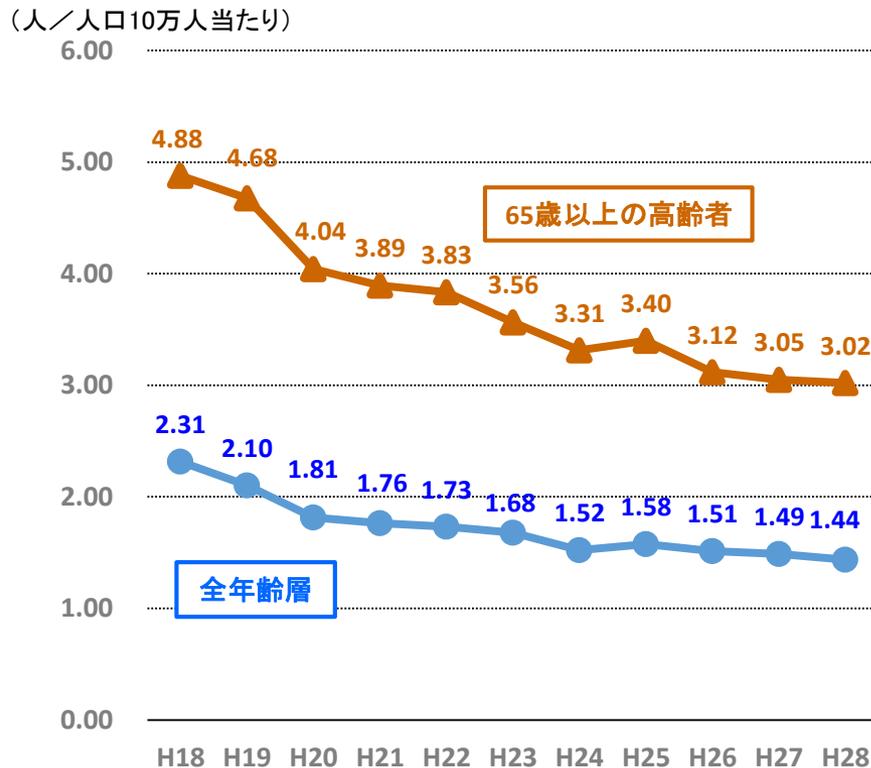
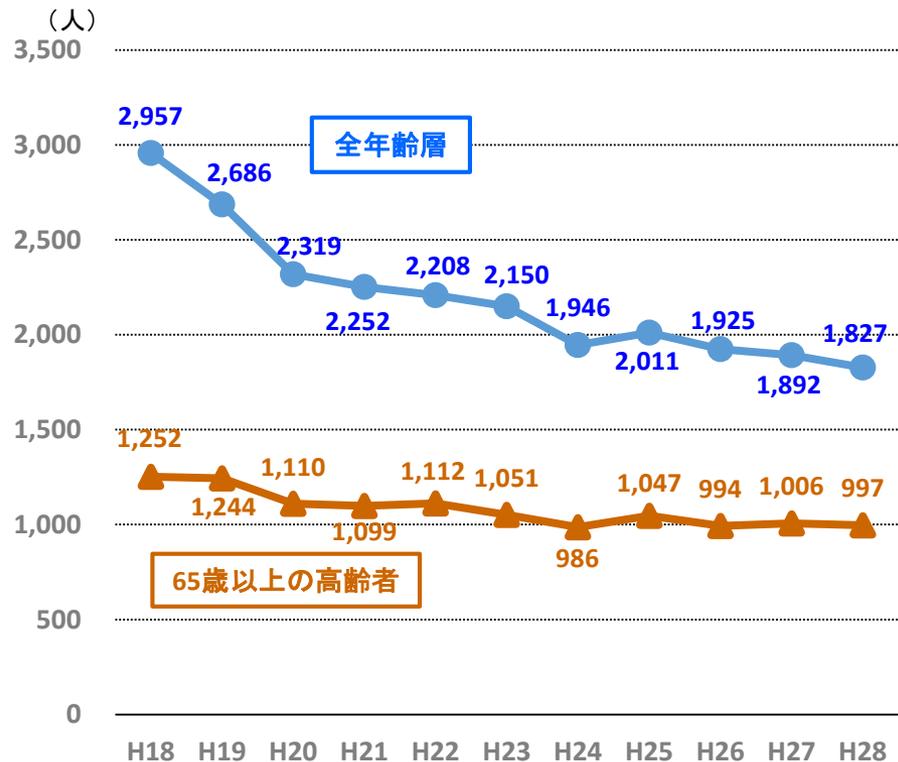
# 1-1 交通死亡事故全体の推移(各年上半期比較)

- 交通事故死者は、平成18年上半期と比べて全年齢層は約4割、高齢者は約2割減少しているが、高齢者の割合が全年齢層の約5割を占めるなど高い水準で推移している。
- 人口当たり死者数では、全年齢層、高齢者ともに約4割程度減少しているものの、高齢者の人口当たり死者数は全年齢層と比べて高い水準にある。

図1 交通事故死者数の推移(平成18年上半期～平成28年上半期)

図2 人口10万人当たり交通事故死者数の推移(平成18年上半期～平成28年上半期)

## 交通死亡事故全体の推移(各年上半期比較)



|             | H18  | H19  | H20  | H21  | H22  | H23  | H24  | H25  | H26  | H27  | H28  |
|-------------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|
| 死者全体に占める    | 42.3 | 46.3 | 47.9 | 48.8 | 50.4 | 48.9 | 50.7 | 52.1 | 51.6 | 53.2 | 54.6 |
| 65歳以上の割合(%) |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |      |

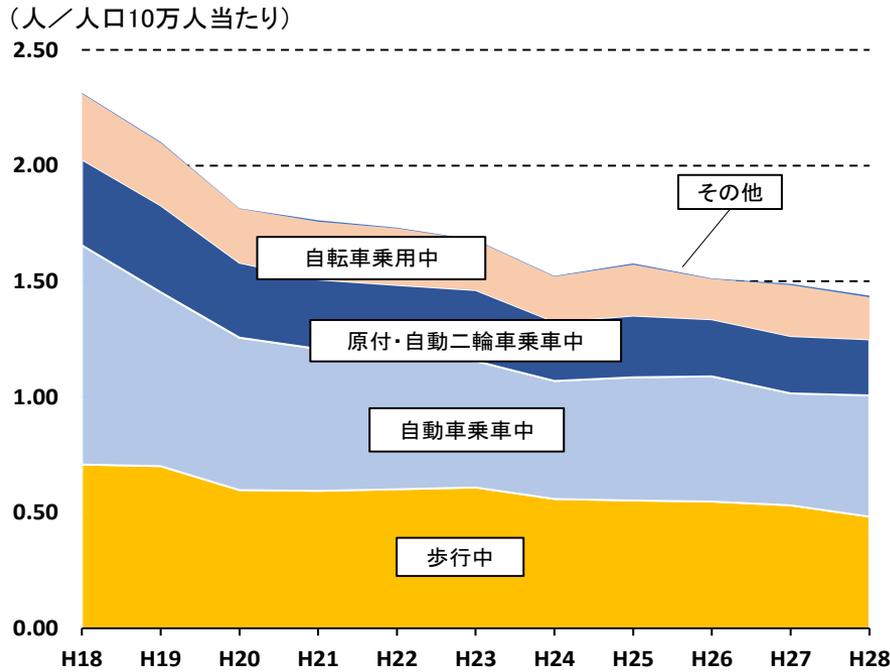
※ 算出に用いた人口は、各前年の総務省統計資料「10月1日現在推計人口」又は「国勢調査」による。ただし、平成28年については平成26年の推計人口による。

# 1-2 交通死亡事故の状態別・類型別の推移(各年上半期比較)

- 状態別では、自動車乗車中、歩行中が特に多く、7年ぶりに自動車乗車中の死者数が歩行中を上回った。
- 類型別では、**正面衝突等(注)**、横断中、出会い頭衝突の順に多い。

図3 人口10万人当たり状態別死者数の推移  
(平成18年上半期～平成28年上半期)

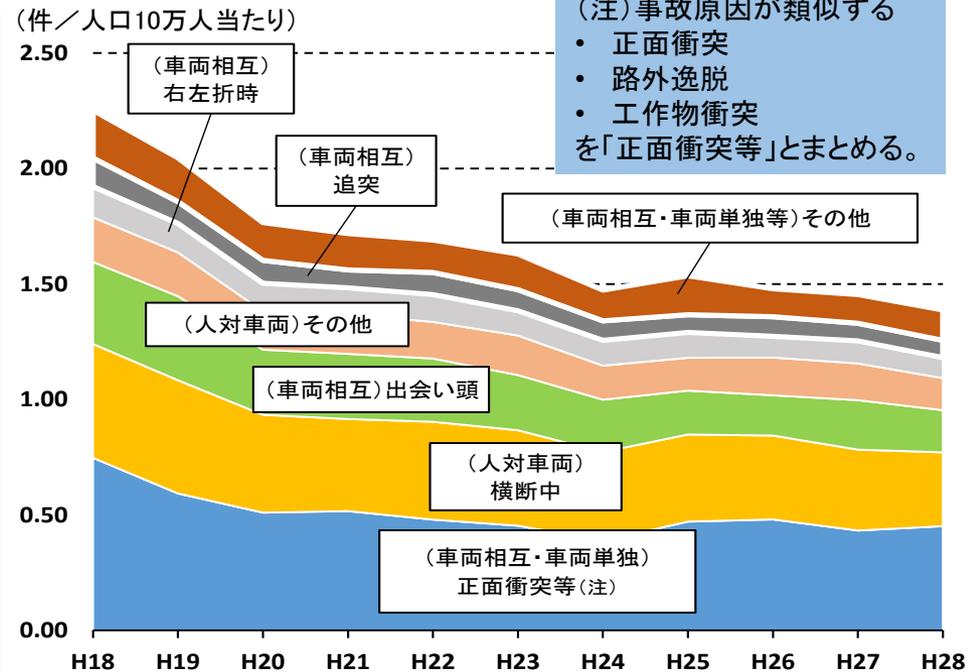
## 交通死亡事故の状態別・類型別推移(各年上半期比較)



|         | H18  | H19  | H20  | H21  | H22  | H23  | H24  | H25  | H26  | H27  | H28  | 増減率<br>(H18年比) |
|---------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|----------------|
| 正面衝突等   | 0.75 | 0.59 | 0.51 | 0.52 | 0.48 | 0.45 | 0.39 | 0.47 | 0.48 | 0.43 | 0.45 | -39.6          |
| 横断中     | 0.49 | 0.49 | 0.42 | 0.40 | 0.42 | 0.41 | 0.38 | 0.38 | 0.36 | 0.35 | 0.32 | -35.2          |
| 出会い頭衝突  | 0.35 | 0.36 | 0.28 | 0.28 | 0.27 | 0.24 | 0.23 | 0.19 | 0.17 | 0.21 | 0.18 | -48.5          |
| 人対車両その他 | 0.19 | 0.19 | 0.17 | 0.17 | 0.16 | 0.17 | 0.15 | 0.14 | 0.16 | 0.16 | 0.14 | -28.4          |
| 右・左折時   | 0.13 | 0.13 | 0.12 | 0.12 | 0.12 | 0.11 | 0.11 | 0.11 | 0.09 | 0.10 | 0.09 | -33.2          |
| 追突      | 0.12 | 0.09 | 0.10 | 0.08 | 0.10 | 0.09 | 0.08 | 0.08 | 0.08 | 0.08 | 0.07 | -39.5          |
| その他     | 0.21 | 0.19 | 0.16 | 0.16 | 0.14 | 0.15 | 0.13 | 0.17 | 0.12 | 0.12 | 0.13 | -36.6          |
| 全死亡事故   | 2.25 | 2.05 | 1.77 | 1.72 | 1.69 | 1.63 | 1.47 | 1.54 | 1.48 | 1.45 | 1.39 | -38.4          |

※ 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、自転車以外の軽車両利用中等をいう。(例)リヤカー、荷車

図4 人口10万人当たり類型別死亡事故件数の推移  
(平成18年上半期～平成28年上半期)



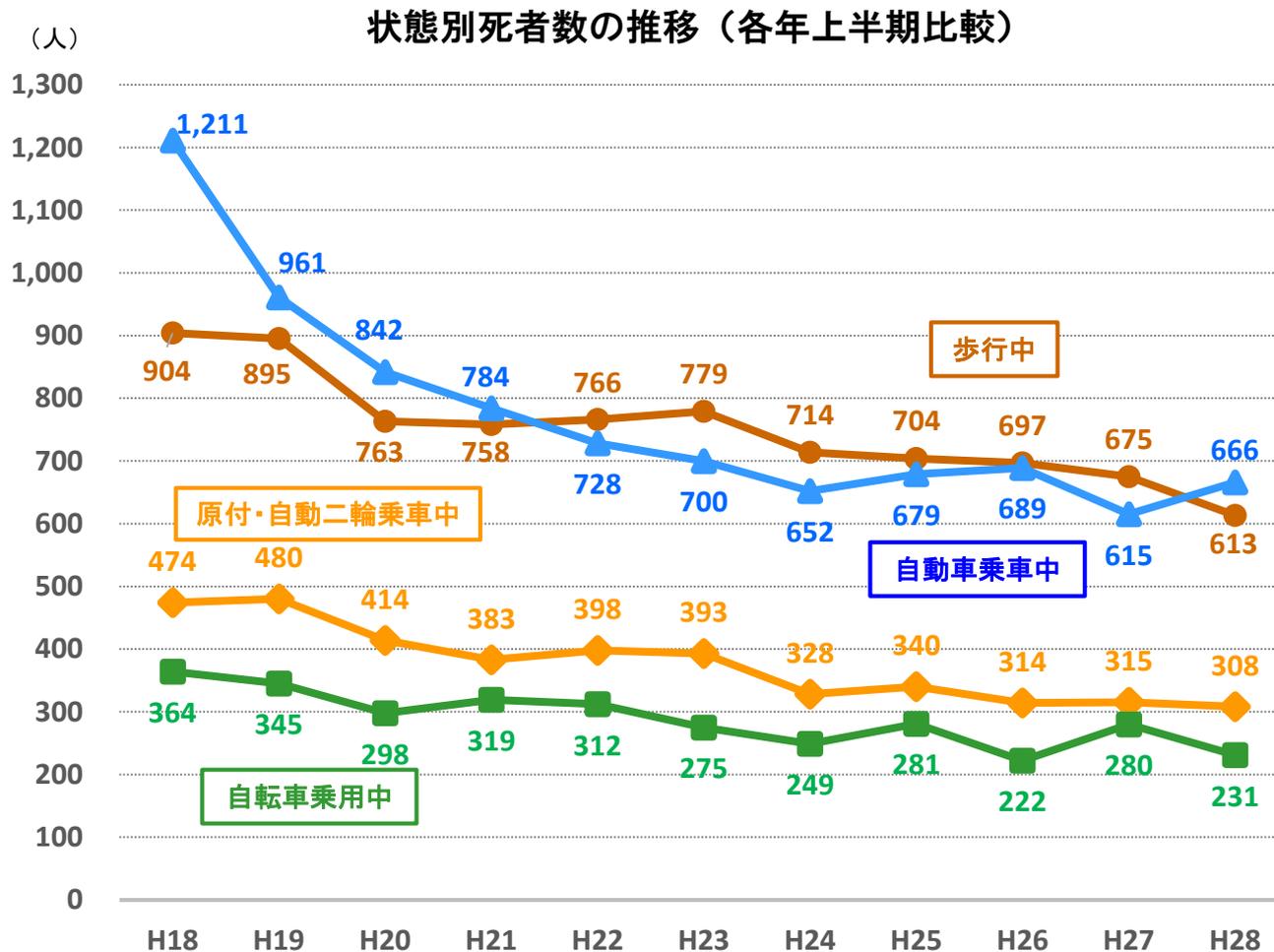
|         | H18  | H19  | H20  | H21  | H22  | H23  | H24  | H25  | H26  | H27  | H28  | 増減率<br>(H18年比) |
|---------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|----------------|
| 正面衝突等   | 0.75 | 0.59 | 0.51 | 0.52 | 0.48 | 0.45 | 0.39 | 0.47 | 0.48 | 0.43 | 0.45 | -39.6          |
| 横断中     | 0.49 | 0.49 | 0.42 | 0.40 | 0.42 | 0.41 | 0.38 | 0.38 | 0.36 | 0.35 | 0.32 | -35.2          |
| 出会い頭衝突  | 0.35 | 0.36 | 0.28 | 0.28 | 0.27 | 0.24 | 0.23 | 0.19 | 0.17 | 0.21 | 0.18 | -48.5          |
| 人対車両その他 | 0.19 | 0.19 | 0.17 | 0.17 | 0.16 | 0.17 | 0.15 | 0.14 | 0.16 | 0.16 | 0.14 | -28.4          |
| 右・左折時   | 0.13 | 0.13 | 0.12 | 0.12 | 0.12 | 0.11 | 0.11 | 0.11 | 0.09 | 0.10 | 0.09 | -33.2          |
| 追突      | 0.12 | 0.09 | 0.10 | 0.08 | 0.10 | 0.09 | 0.08 | 0.08 | 0.08 | 0.08 | 0.07 | -39.5          |
| その他     | 0.21 | 0.19 | 0.16 | 0.16 | 0.14 | 0.15 | 0.13 | 0.17 | 0.12 | 0.12 | 0.13 | -36.6          |
| 全死亡事故   | 2.25 | 2.05 | 1.77 | 1.72 | 1.69 | 1.63 | 1.47 | 1.54 | 1.48 | 1.45 | 1.39 | -38.4          |

※ 上段は人口10万人当たり死者数、下段は構成率である。  
※ 「(人対車両)その他」とは、対面通行、背面通行、路上横臥等をいう。  
※ 「(車両相互・車両単独等)その他」とは、追越超抜時、転倒、列車等をいう。

## 2-1 交通死亡事故の状態別推移(各年上半期比較)

- 状態別(歩行中、自動車乗車中、原付・自動二輪乗車中、自転車乗用中)の死者数は、過去10年(上半期)においていずれも減少傾向にあるが、平成28年上半期は、平成21年上半期以来7年ぶりに自動車乗車中が歩行中を上回った。

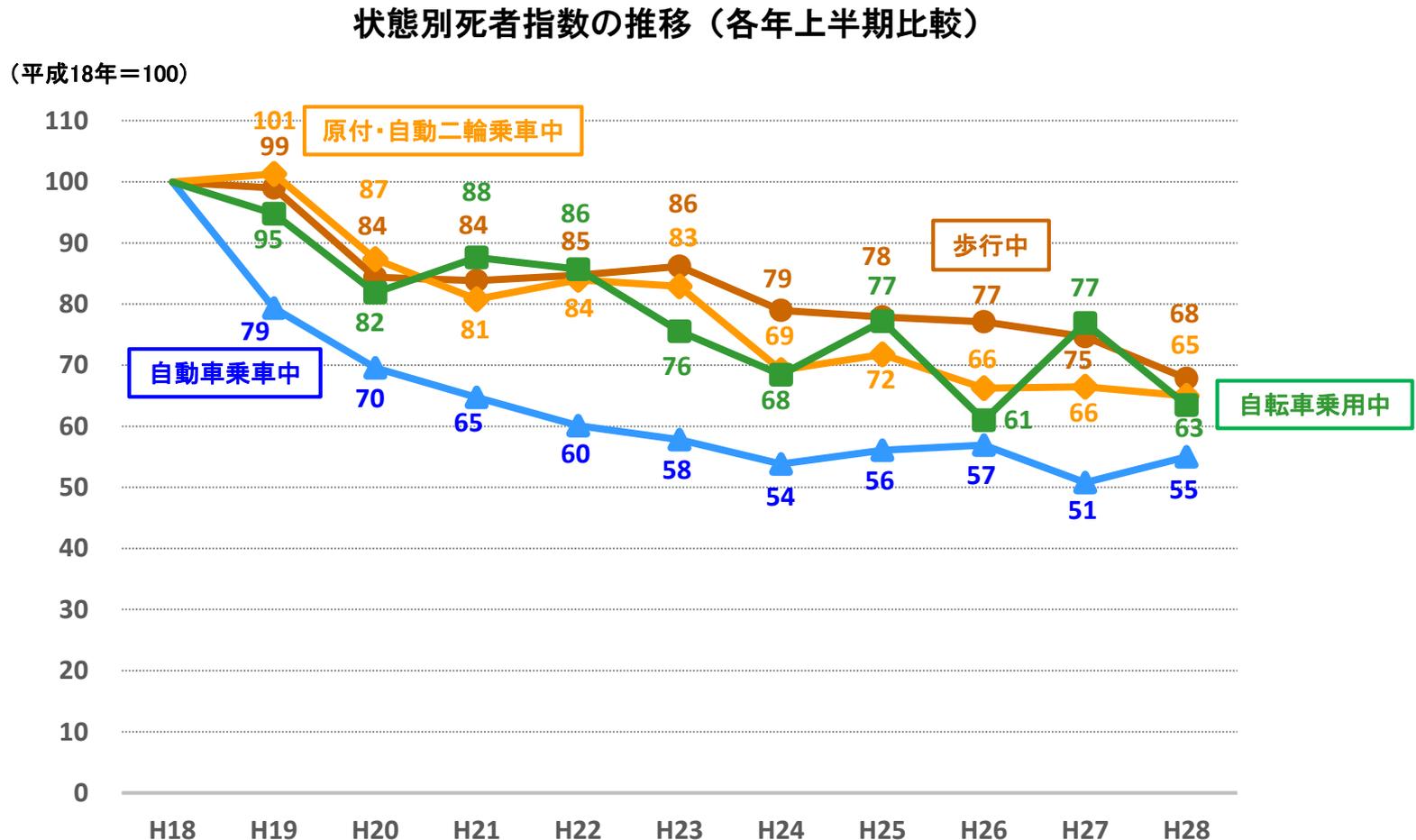
図5 状態別死者数の推移(各年上半期比較)(平成18年上半期～平成28年上半期)



## 2-2 交通死亡事故の状態別推移(各年上半期比較)

- 自動車乗車中、原付・自動二輪乗車中、自転車乗用中、歩行中の状態別死者数はいずれも減少傾向にあり、過去10年(上半期)で約5割から約7割の水準まで低下しており、特に自動車乗車中死者については他の状態と比較して減少率が大きい。

図6 各状態別死者指数の推移(各年上半期比較)(平成18年上半期～平成28年上半期)

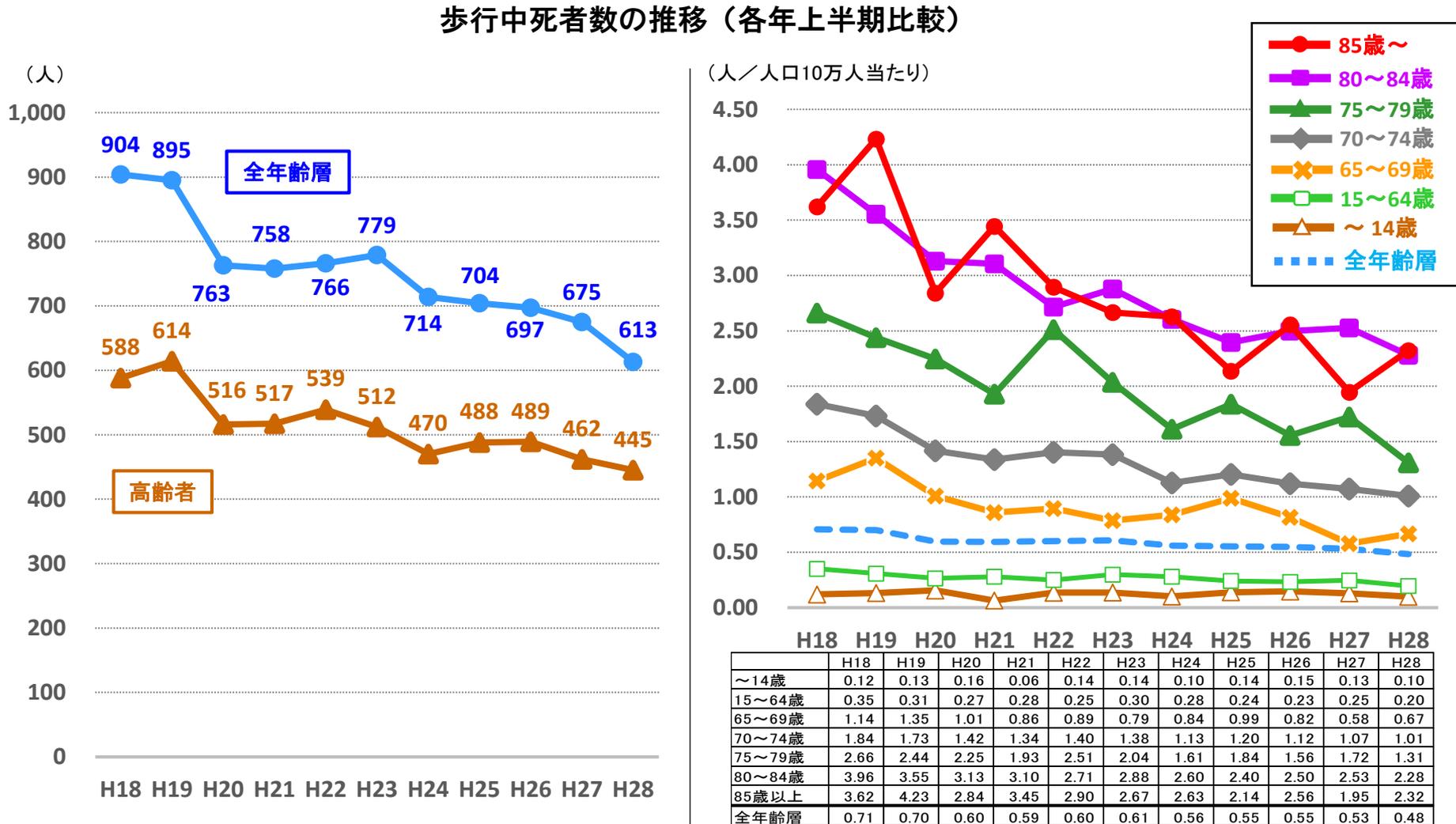


※ 平成18年上半期の死者数を100として算出した。

# 3-1 交通死亡事故の状態別分析(歩行中)(各年上半期比較)

- 歩行中死者数は全年齢層、高齢者ともに減少傾向にあるが、高齢者は概ね年齢層が高いほど人口当たり死者数が多い傾向にある。

図7 歩行中死者数の推移(各年上半期比較)(平成18年上半期～平成28年上半期)

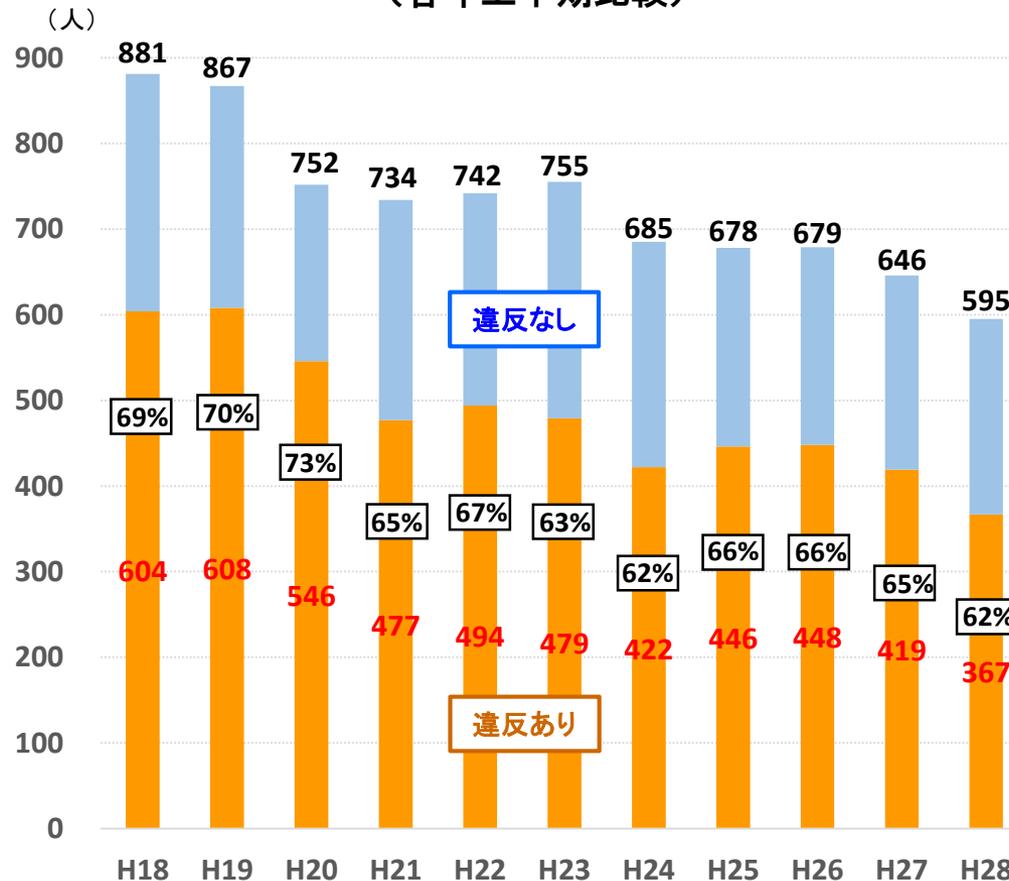


## 3-2 交通死亡事故の状態別分析(歩行中)(各年上半期比較)

- 歩行中死者は過去10年(上半期)で減少傾向にあり、法令違反率は約6割から約7割で推移している。

図8 歩行中死者の法令違反状況の推移(第1・第2当事者)(各年上半期比較)  
(平成18年上半期～平成28年上半期)

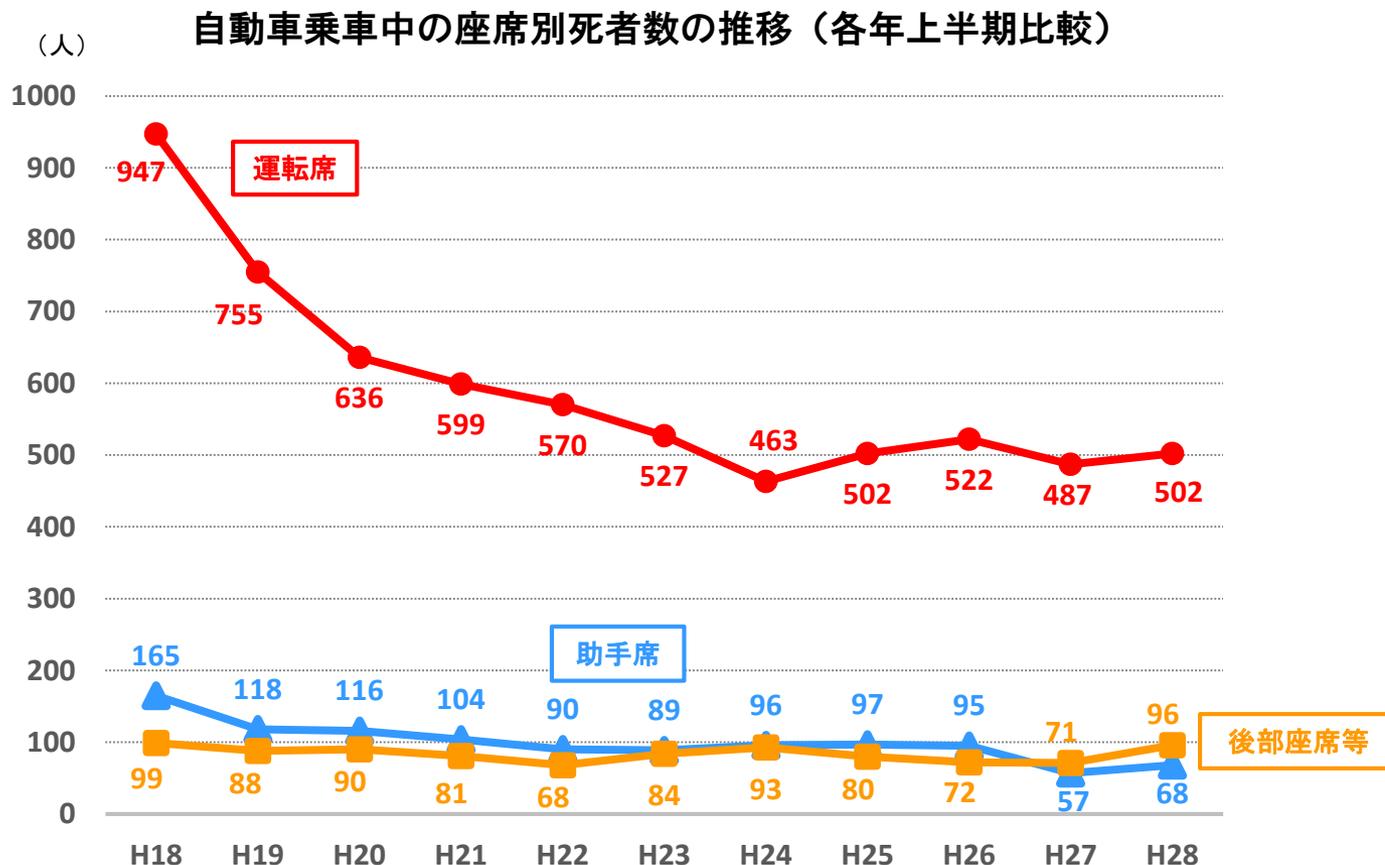
### 歩行中死者の法令違反状況の推移(第1・第2当事者) (各年上半期比較)



### 3-3 交通死亡事故の状態別分析(自動車乗車中)(各年上半期比較)

- 自動車乗車中の座席別死者数は、過去10年(上半期)において運転席・助手席は減少傾向にあるが、後部座席等は横ばい傾向にある。

図9 自動車乗車中死者数の座席別推移(各年上半期比較)(平成18年上半期～平成28年上半期)



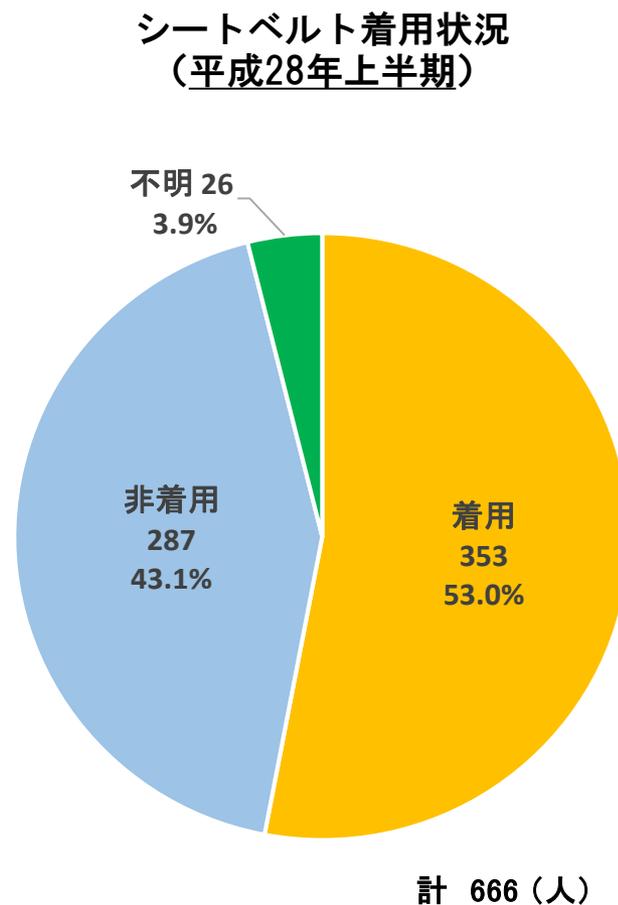
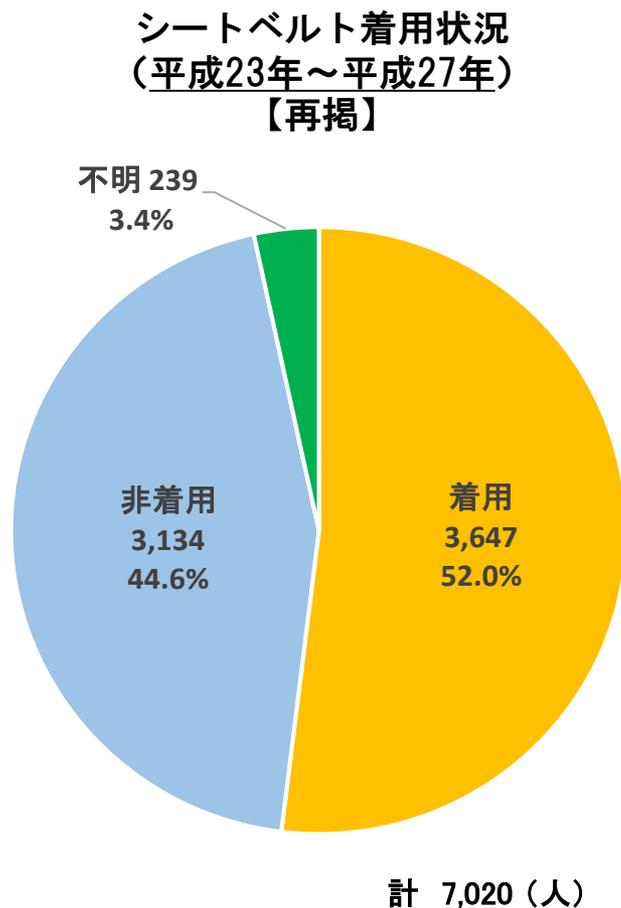
|           | 18年  | 19年 | 20年 | 21年 | 22年 | 23年 | 24年 | 25年 | 26年 | 27年 | 28年 |
|-----------|------|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|
| 自動車乗車中死者数 | 1211 | 961 | 842 | 784 | 728 | 700 | 652 | 679 | 689 | 615 | 666 |

※ 「後部座席等」とは、普通車の後部座席のほかバス車両の座席等をいう。

### 3-4 交通死亡事故の状態別分析(自動車乗車中)(各年上半期比較)

- 自動車乗車中死者に占めるシートベルト着用率は、平成23年から平成27年の累計5年間では52.0%であったのに対し、平成28年上半期の着用率は53.0%で横ばいであった。

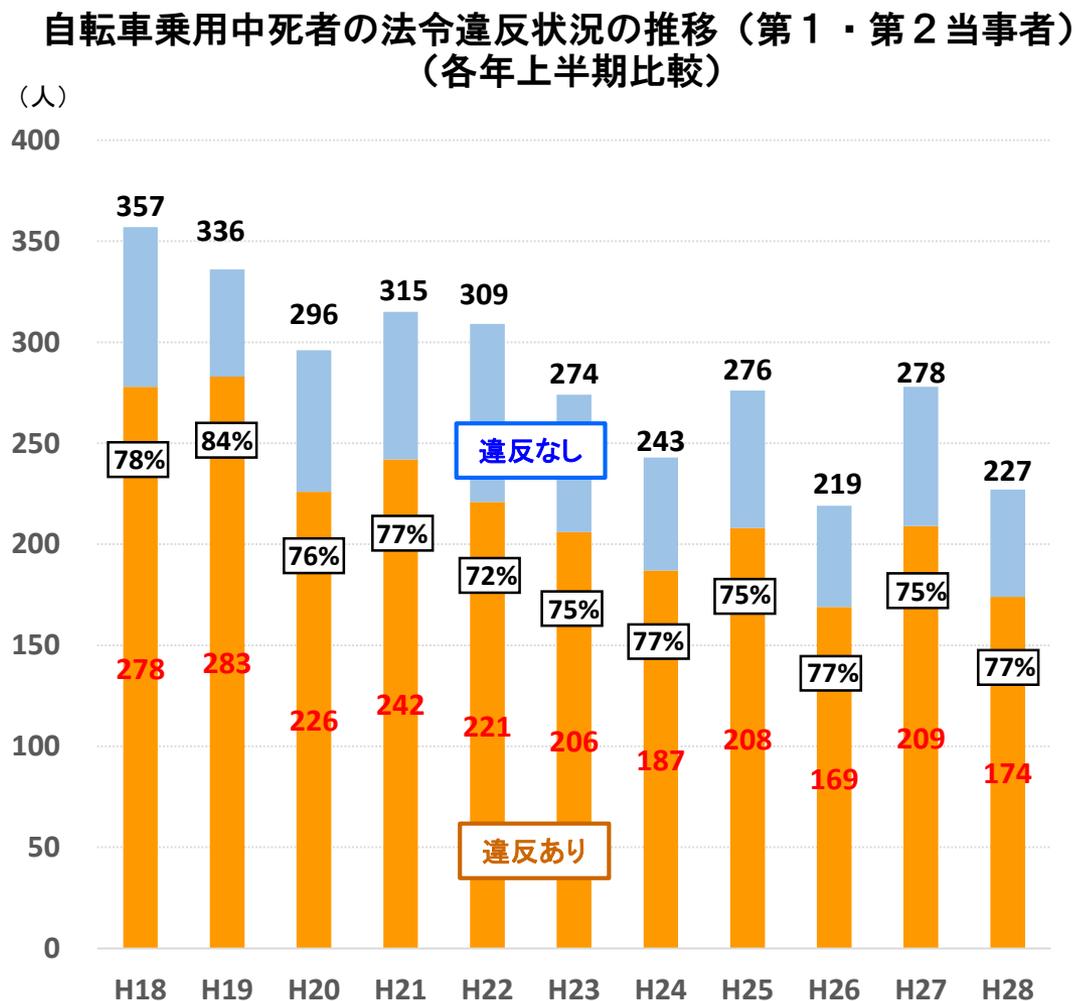
図10 自動車乗車中死者のシートベルト着用状況(平成23年～平成27年／平成28年上半期)



## 3-5 交通死亡事故の状態別分析(自転車乗用中)(各年上半期比較)

- 自転車乗用中死者数は過去10年(上半期)で減少傾向にあり、法令違反率は約7割から約8割で推移している。

図11 自転車乗用中死者数、法令違反状況の推移(第1・第2当事者)(各年上半期比較)  
(平成18年上半期～平成28年上半期)

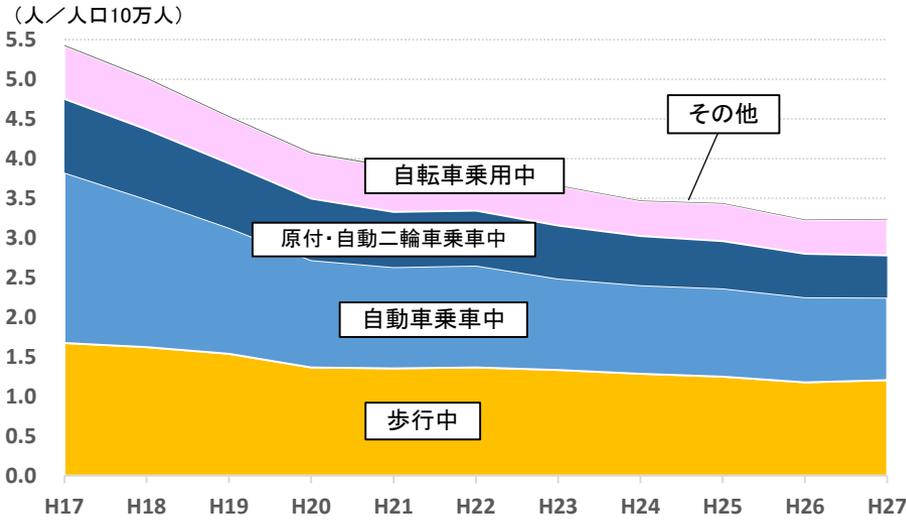


# 平成27年における交通死亡事故の詳細 分析について

# 1-1 交通死亡事故の状態別、類型別特徴(各年比較 再掲)

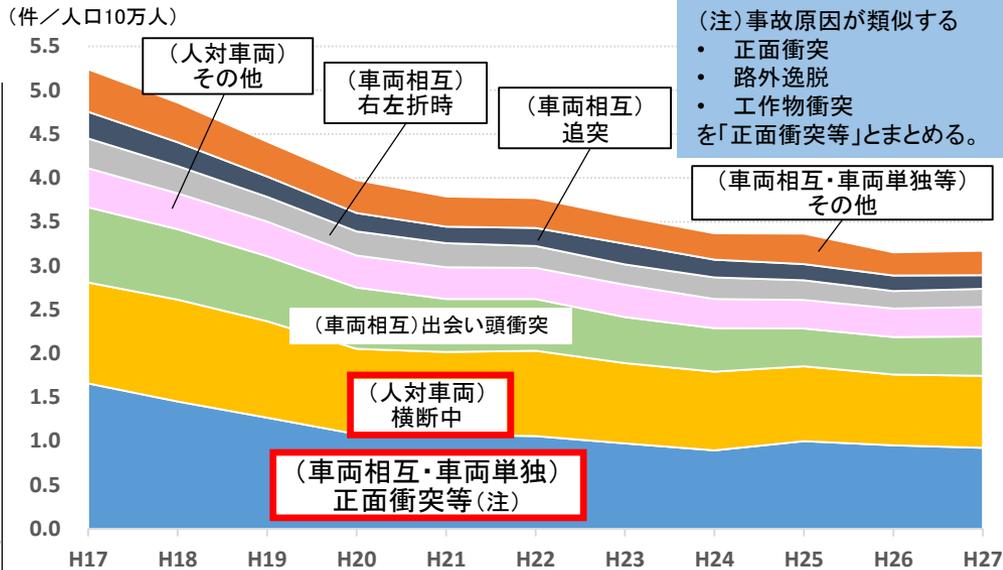
- 死者の状態別では、歩行中、自動車乗車中が特に多い。
- 歩行中、自転車乗用中の死者数は、余り減っていない。

図12 人口10万人当たり状態別死者数の推移(平成17~27年)



- 死亡事故の類型別では、正面衝突等(注)、横断中が特に多い。
- このうち横断中死亡事故は他に比べ余り減っていない。

図13 人口10万人当たり類型別死亡事故件数の推移(平成17~27年)



|             | H17            | H18            | H19            | H20            | H21            | H22            | H23            | H24            | H25            | H26            | H27            | 増減率<br>(H17年比) |
|-------------|----------------|----------------|----------------|----------------|----------------|----------------|----------------|----------------|----------------|----------------|----------------|----------------|
| 歩行中         | 1.67<br>(30.8) | 1.62<br>(32.3) | 1.54<br>(33.9) | 1.37<br>(33.5) | 1.35<br>(34.7) | 1.37<br>(35.2) | 1.33<br>(36.4) | 1.28<br>(37.0) | 1.25<br>(36.3) | 1.18<br>(36.4) | 1.21<br>(37.3) | -27.8          |
| 自動車乗車中      | 2.15<br>(39.6) | 1.87<br>(37.2) | 1.59<br>(35.1) | 1.35<br>(33.2) | 1.28<br>(32.7) | 1.28<br>(33.1) | 1.15<br>(31.5) | 1.12<br>(32.2) | 1.11<br>(32.4) | 1.08<br>(33.3) | 1.04<br>(32.1) | -51.6          |
| 原付・自動二輪車乗車中 | 0.93<br>(17.1) | 0.88<br>(17.5) | 0.81<br>(17.9) | 0.78<br>(19.0) | 0.70<br>(17.9) | 0.69<br>(17.8) | 0.67<br>(18.2) | 0.62<br>(17.8) | 0.60<br>(17.3) | 0.55<br>(16.9) | 0.53<br>(16.4) | -42.7          |
| 自転車乗用中      | 0.67<br>(12.3) | 0.64<br>(12.8) | 0.59<br>(13.0) | 0.57<br>(14.0) | 0.56<br>(14.3) | 0.52<br>(13.5) | 0.50<br>(13.6) | 0.44<br>(12.8) | 0.47<br>(13.7) | 0.42<br>(13.1) | 0.45<br>(13.9) | -32.6          |
| その他         | 0.01<br>(0.2)  | 0.01<br>(0.2)  | 0.01<br>(0.2)  | 0.01<br>(0.3)  | 0.01<br>(0.3)  | 0.01<br>(0.4)  | 0.01<br>(0.2)  | 0.01<br>(0.2)  | 0.01<br>(0.3)  | 0.01<br>(0.2)  | 0.01<br>(0.3)  | -19.6          |
| 全死者         | 5.43           | 5.02           | 4.54           | 4.08           | 3.90           | 3.88           | 3.66           | 3.47           | 3.44           | 3.23           | 3.24           | -40.4          |

|         | H17            | H18            | H19            | H20            | H21            | H22            | H23            | H24            | H25            | H26            | H27            | 増減率<br>(H17年比) |
|---------|----------------|----------------|----------------|----------------|----------------|----------------|----------------|----------------|----------------|----------------|----------------|----------------|
| 正面衝突等   | 1.66<br>(31.7) | 1.45<br>(29.8) | 1.27<br>(28.7) | 1.08<br>(27.2) | 1.07<br>(28.3) | 1.05<br>(28.0) | 0.97<br>(27.3) | 0.89<br>(26.5) | 1.00<br>(29.7) | 0.95<br>(30.2) | 0.92<br>(29.1) | -44.4          |
| 横断中     | 1.15<br>(21.9) | 1.16<br>(23.9) | 1.10<br>(24.8) | 0.97<br>(24.5) | 0.94<br>(24.9) | 0.97<br>(25.8) | 0.92<br>(25.7) | 0.90<br>(26.6) | 0.85<br>(25.3) | 0.81<br>(25.6) | 0.82<br>(25.9) | -28.5          |
| 出会い頭衝突  | 0.86<br>(16.4) | 0.80<br>(16.5) | 0.75<br>(16.9) | 0.70<br>(17.6) | 0.60<br>(15.9) | 0.59<br>(15.7) | 0.53<br>(14.8) | 0.49<br>(14.7) | 0.43<br>(12.9) | 0.43<br>(13.5) | 0.45<br>(14.1) | -47.8          |
| 人対車両その他 | 0.45<br>(8.5)  | 0.41<br>(8.5)  | 0.39<br>(8.9)  | 0.36<br>(9.2)  | 0.36<br>(9.6)  | 0.35<br>(9.3)  | 0.37<br>(10.3) | 0.34<br>(10.0) | 0.32<br>(9.6)  | 0.33<br>(10.4) | 0.34<br>(10.7) | -24.3          |
| 右・左折時   | 0.34<br>(6.5)  | 0.31<br>(6.4)  | 0.28<br>(6.4)  | 0.28<br>(7.0)  | 0.27<br>(7.2)  | 0.25<br>(6.6)  | 0.23<br>(6.5)  | 0.25<br>(7.3)  | 0.22<br>(6.7)  | 0.20<br>(6.3)  | 0.20<br>(6.5)  | -39.8          |
| 追突      | 0.30<br>(5.8)  | 0.27<br>(5.6)  | 0.23<br>(5.2)  | 0.21<br>(5.2)  | 0.19<br>(5.0)  | 0.21<br>(5.5)  | 0.24<br>(6.6)  | 0.20<br>(6.0)  | 0.18<br>(5.5)  | 0.18<br>(5.7)  | 0.16<br>(4.9)  | -48.5          |
| その他     | 0.48<br>(9.3)  | 0.45<br>(9.3)  | 0.40<br>(9.0)  | 0.37<br>(9.4)  | 0.34<br>(9.1)  | 0.34<br>(9.0)  | 0.31<br>(8.8)  | 0.30<br>(9.0)  | 0.35<br>(10.4) | 0.26<br>(8.4)  | 0.28<br>(8.8)  | -42.5          |
| 全死亡事故   | 5.24           | 4.86           | 4.41           | 3.98           | 3.79           | 3.77           | 3.56           | 3.37           | 3.37           | 3.15           | 3.17           | -39.5          |

※ 上段は人口10万人当たり死者数、下段( )は構成率  
 ※ 「その他」とは、自転車以外の軽車両利用中等をいう。(例)リアカー、荷車

※ 上段は人口10万人当たり死亡事故件数、下段( )は構成率  
 ※ 「(人対車両)その他」とは、対面通行、背面通行、路上横断等をいう。  
 ※ 「(車両相互・車両単独)その他」とは、追越追抜時、転倒、列車等をいう。

## 2-1 正面衝突等死亡事故に係る分析

- 正面衝突等死亡事故は、約8割が単路において発生している。
- 単路の道路形状の内訳では、直線区間と左右カーブ区間において、おおよそ半数ずつ死亡事故が発生している。

(注)事故原因が類似する「正面衝突」、「路外逸脱」、「工作物衝突」をまとめて「正面衝突等」として分析している。

図14 道路形状別の正面衝突等死亡事故発生状況(平成27年中)

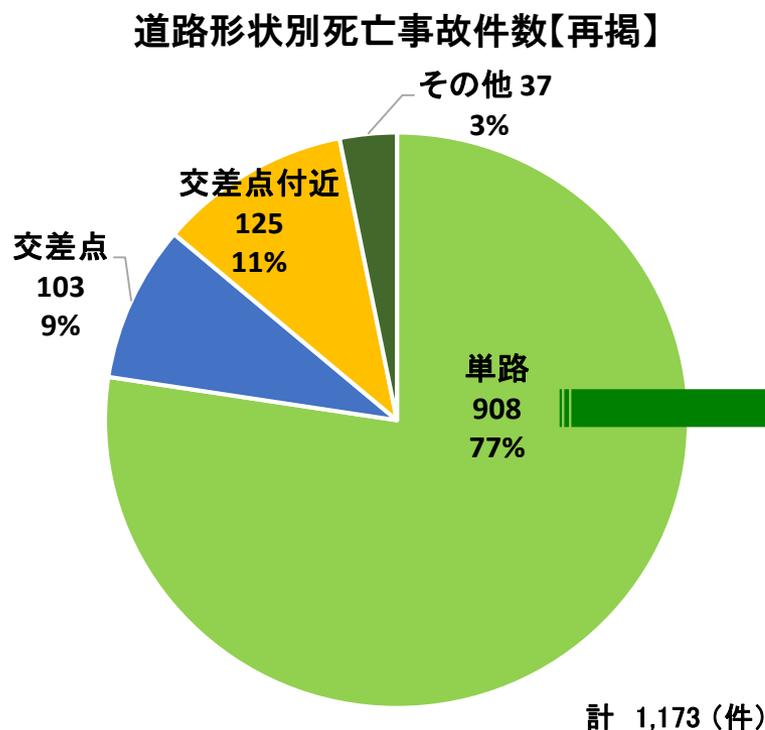
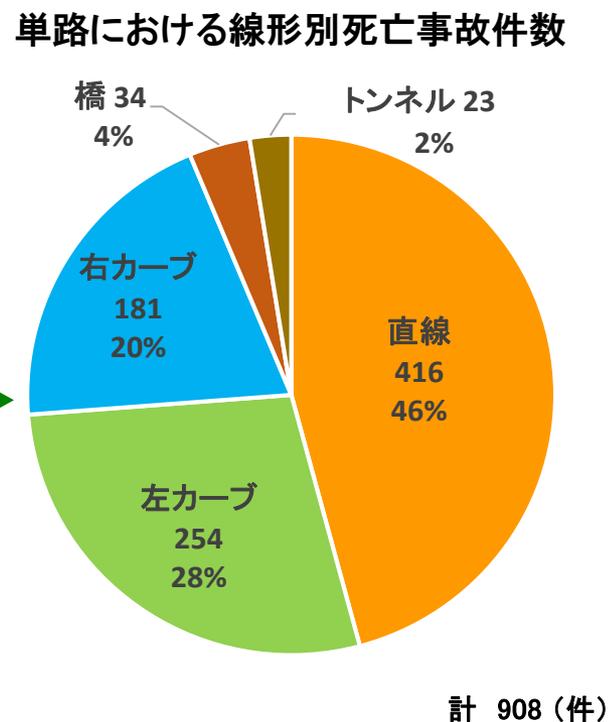


図15 単路における正面衝突等死亡事故の線形別発生状況(平成27年中)



※ 「単路」とは、道路のうち交差点、交差点付近及び踏切等以外の部分をいう。

※ 「交差点付近」とは、交差点の側端から30m以内の道路の部分进行いう。

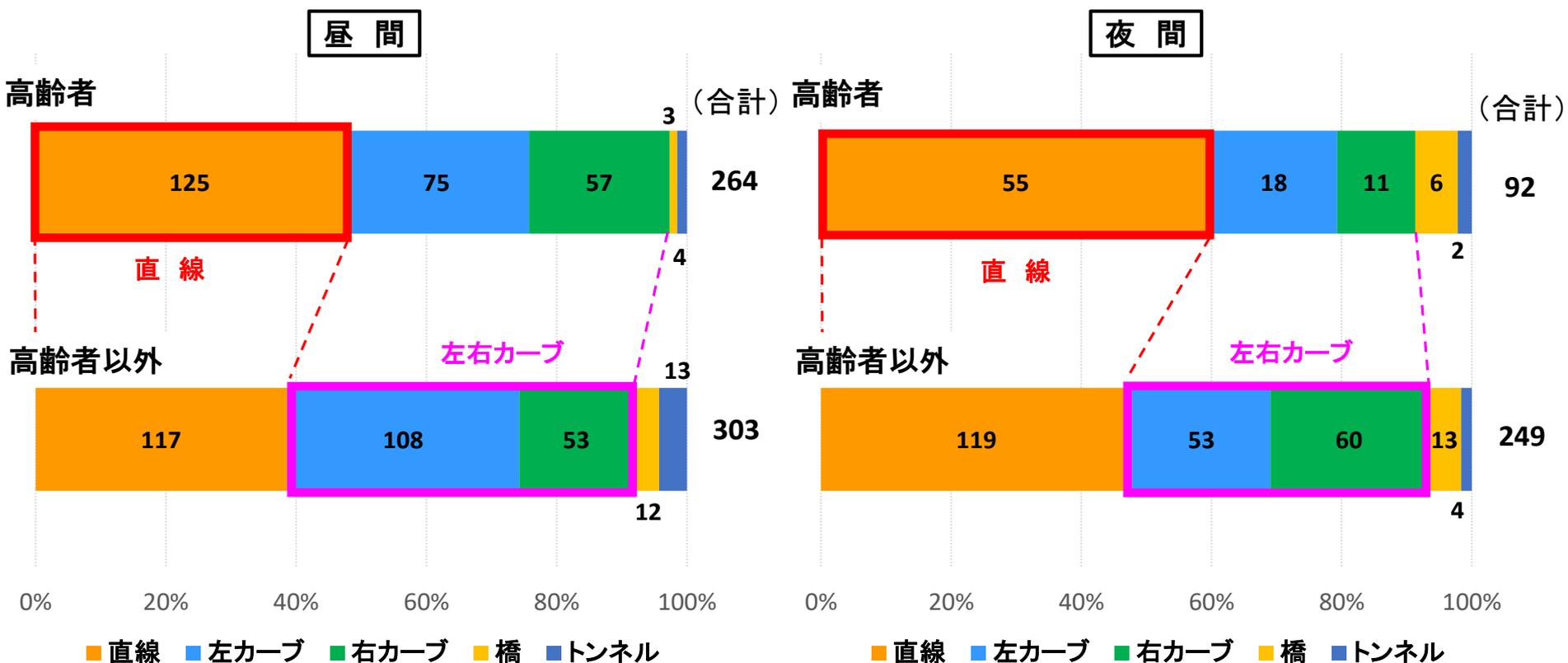
※ 「その他」とは、踏切及び道路交通法上の一般交通の用に供するその他の場所をいう。

## 2-2 正面衝突等死亡事故に係る分析

- 単路における正面衝突等事故では、昼夜間ともに、高齢者は直線における死亡事故の割合が高く、高齢者以外ではカーブにおける死亡事故の割合が高くなる傾向がある。

図16 昼夜間別の単路における正面衝突等死亡事故の線形別発生状況(平成27年中)

昼夜間別の単路正面衝突等死亡事故の線形別発生状況

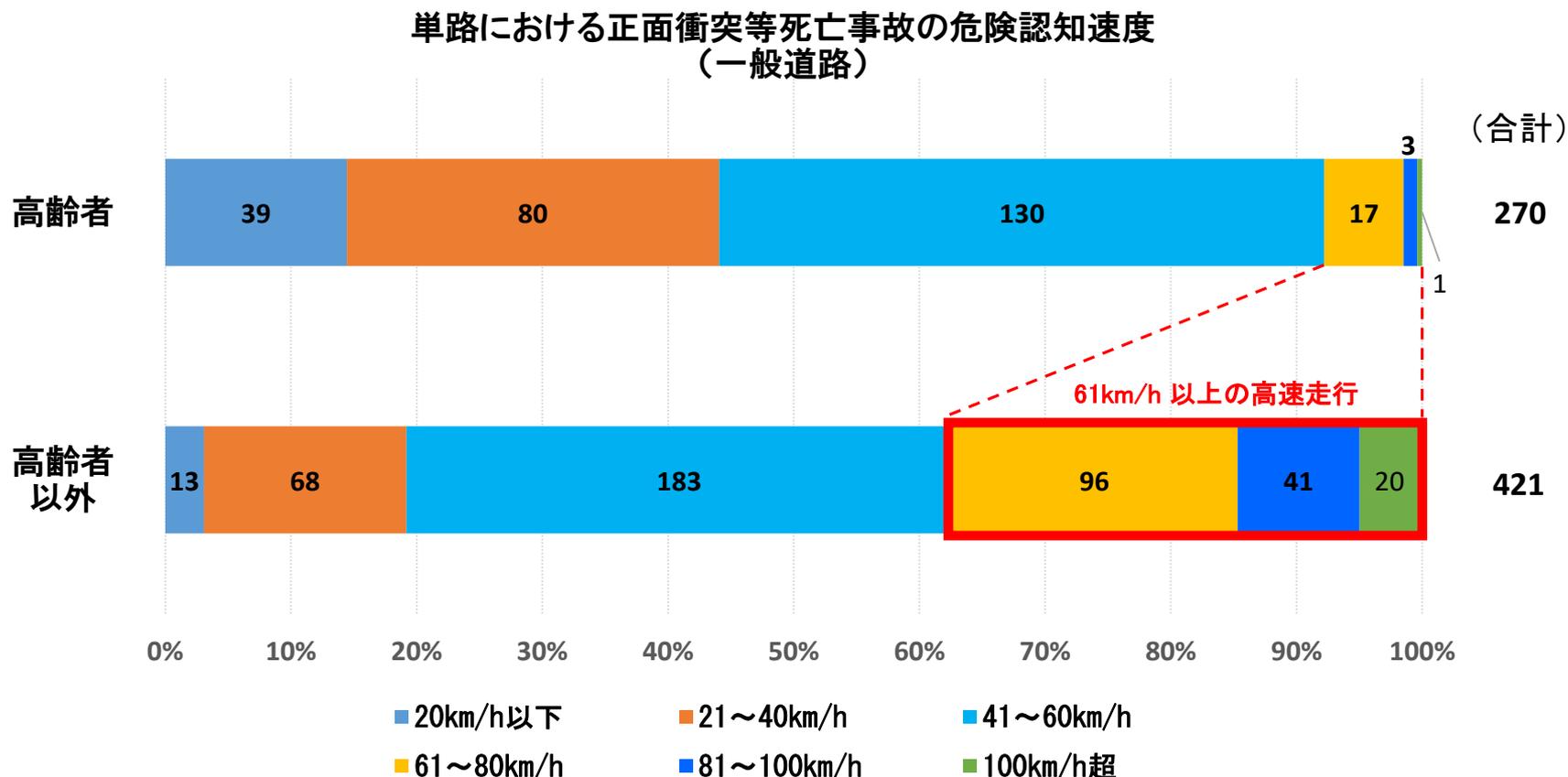


※ 「昼間」とは日出から日没までを、「夜間」とは日没から日出までをいう。

## 2-3 正面衝突等死亡事故に係る分析

- 単路における正面衝突等死亡事故では、高齢者以外の事故は危険認知速度が高い。

図17 単路における正面衝突等死亡事故(原付以上)の危険認知速度別比較(一般道路)  
(平成27年中) ※調査不能の場合を除く



※ 「危険認知速度」とは、運転者が相手方車両、人、物件等を認め、危険を認知した時点の速度をいう。  
具体的には、ブレーキやハンドル操作等の事故回避行動をとる直前の速度をいう。

# 3-1 横断中死亡事故に係る分析

- 横断中死亡事故は、約半数が交差点において、約3割は単路において発生している。
- 特に、昼間では交差点での死亡事故が、夜間では単路での死亡事故が相対的に多く発生している。

図18 横断中死亡事故の道路形状別発生状況(平成27年中)

横断中死亡事故の道路形状別発生状況【再掲】

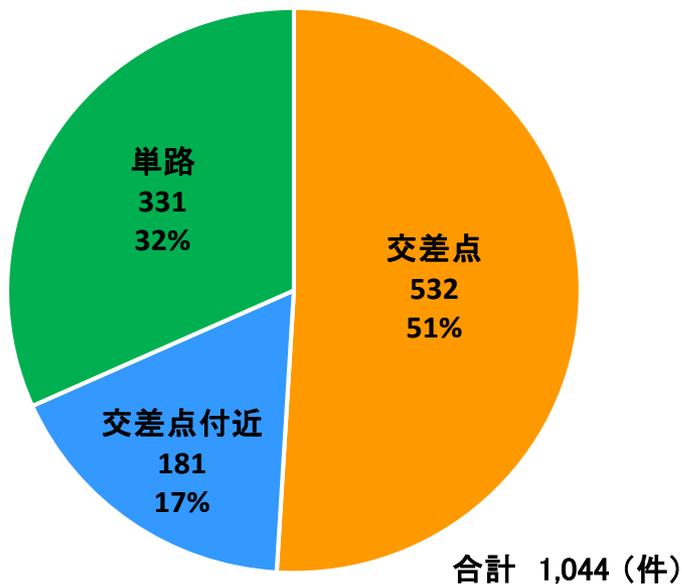
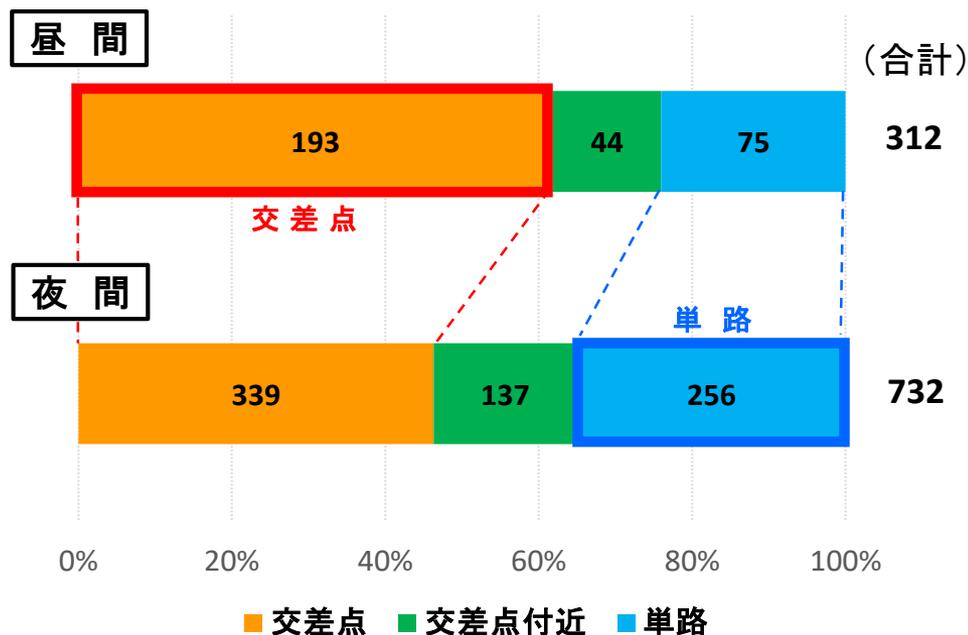


図19 昼夜間別の横断中死亡事故の道路形状別発生状況(平成27年中)

昼夜間別の横断中死亡事故の道路形状別発生状況



(注)  
 ・「単路」とは、道路のうち交差点、交差点付近及び踏切等以外の部分をいう。  
 ・「交差点付近」とは、交差点の側端から30m以内の道路部分をいう。

## 3-2 横断中死亡事故に係る分析(交差点)

- 交差点における横断中死亡事故は**車両直進中に最も多く発生**しており、**夜間においてその割合が高くなる**。

図20 交差点における横断中死亡事故の車両進行方向別件数  
(平成27年中)

横断中死亡事故の車両進行方向別件数

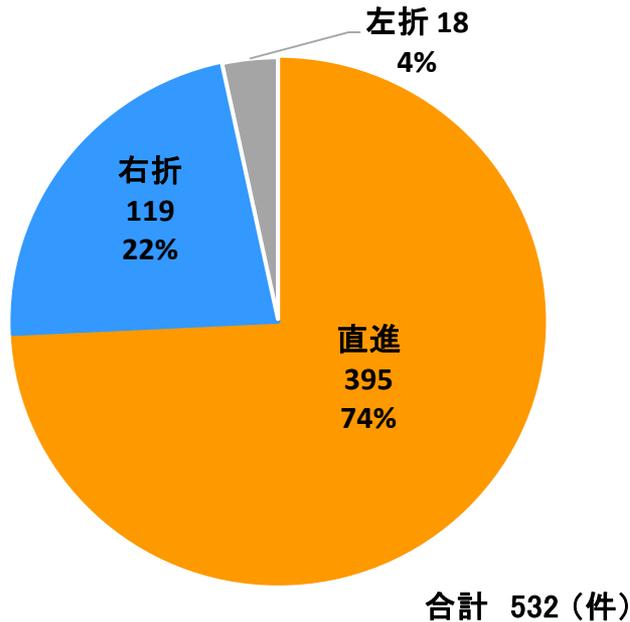
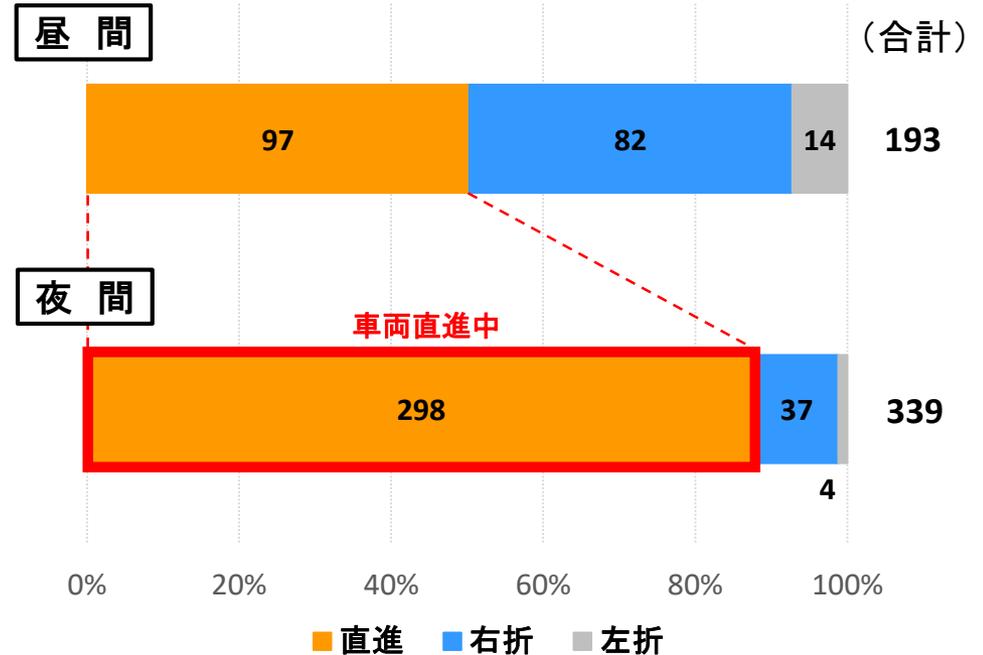


図21 昼夜間別における交差点横断中死亡事故の車両進行方向別件数  
(平成27年中)

昼夜間別の車両進行方向件数



### 3-3 横断中死亡事故に係る分析(交差点)

- 交差点における車両直進中の横断中死亡事故は、歩行者が左からの進行車両と衝突するケースが多く、夜間においてさらにその傾向が強くなる。
- 特に高齢者は、左からの進行車両と衝突する割合が、夜間において大幅に高くなる。

図22 昼夜間別における交差点横断中死亡事故の車両進行方向別件数 (平成27年中)

昼夜間別の車両進行方向別件数

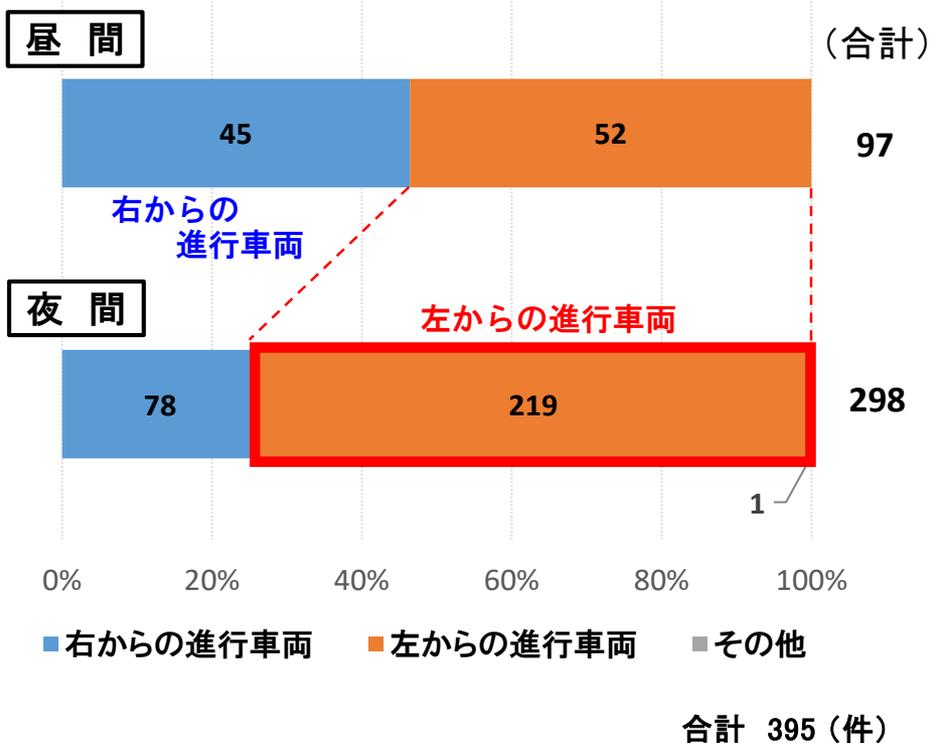
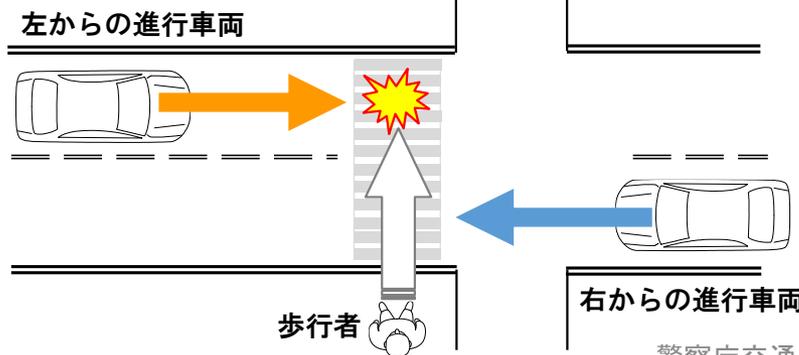


図23 昼夜間別における交差点横断中死亡事故の車両進行方向別件数 (年齢別比較) (平成27年中)

昼夜間別の車両進行方向別件数(年齢別比較)

| 年齢    | 時間帯 | 右からの進行車両 |      | 左からの進行車両 |    | その他 |
|-------|-----|----------|------|----------|----|-----|
|       |     | 件数       | 比較   | 件数       | 比較 |     |
| 65歳未満 | 昼間  | 6        | 0.3倍 | 2        |    | 0   |
|       | 夜間  | 27       | 2.2倍 | 60       |    | 0   |
| 65歳以上 | 昼間  | 39       | 1.3倍 | 50       |    | 0   |
|       | 夜間  | 51       | 3.1倍 | 159      |    | 1   |

交差点における横断中事故のイメージ



合計 395 (件)

# 3-4 横断中死亡事故に係る分析(単路)

- 単路における横断中死亡事故は、歩行者が左からの進行車両と衝突するケースが多く、夜間においてさらにその傾向が強くなる。
- 特に高年齢者は、左からの進行車両と衝突する割合が、夜間において大幅に高くなる。

図24 昼夜間別における単路横断中死亡事故の車両進行方向別件数 (平成27年中)

昼夜間別の車両進行方向別件数

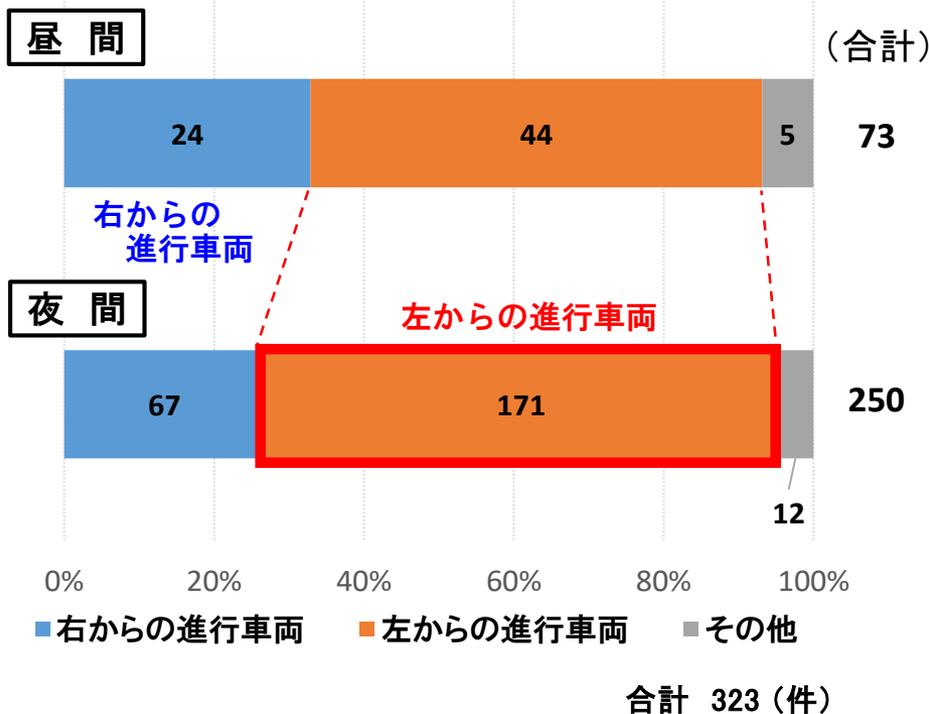


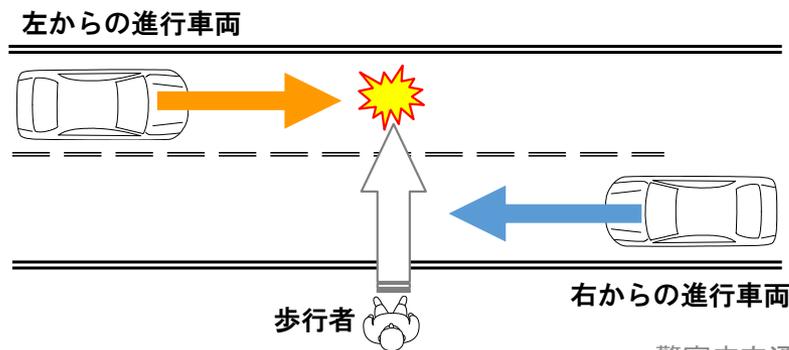
図25 昼夜間別における単路横断中死亡事故の車両進行方向別件数 (年齢別比較) (平成27年中)

昼夜間別の車両進行方向別件数(年齢別比較)

| 年齢    | 時間帯 | 右からの進行車両 | 左からの進行車両   | その他 |
|-------|-----|----------|------------|-----|
| 65歳未満 | 昼間  | 5        | 3 (0.6倍)   | 0   |
|       | 夜間  | 16       | 25 (1.6倍)  | 2   |
| 65歳以上 | 昼間  | 19       | 41 (2.2倍)  | 5   |
|       | 夜間  | 51       | 146 (2.9倍) | 10  |

合計 323 (件)

単路における横断中事故のイメージ



## 3-5 横断中死亡事故に係る分析(長野県警の取組)

- 長野県警では、高齢者を対象とした交通安全活動の一環で、道路横断時の危険予測、反射材の効果確認等に関するミニ交通安全教室を開催し、安全意識の向上、法令順守の徹底等に関する取組を実施している。
- 同教室において、高齢歩行者の行動特性として、
  - ・高齢者自身が横断できると判断する距離が左右(手前車線と奥車線)同じと判断してしまうこと
  - ・安全確認から横断開始まで1、2秒かかること
  - ・横断中は左右の車線を見ないこと等の問題点を把握し、高齢者に対して道路横断時の危機予測に関する安全教育等を実施している。

(参考) 長野県警が実施した高齢者を対象とした交通安全活動について(平成28年7月)

○ ミニ交通安全教室の内容

- ① 道路横断時の危険予測
  - ・ 高齢者自身による道路横断秒数の確認 (駐車場内等で実施)
  - ・ 通行車両等を利用した車両までの距離と車両到達秒数の確認
- ② 反射材の効果確認  
携帯ライトを使用し、約100m先の反射材の効果を高齢者自身の目で確認

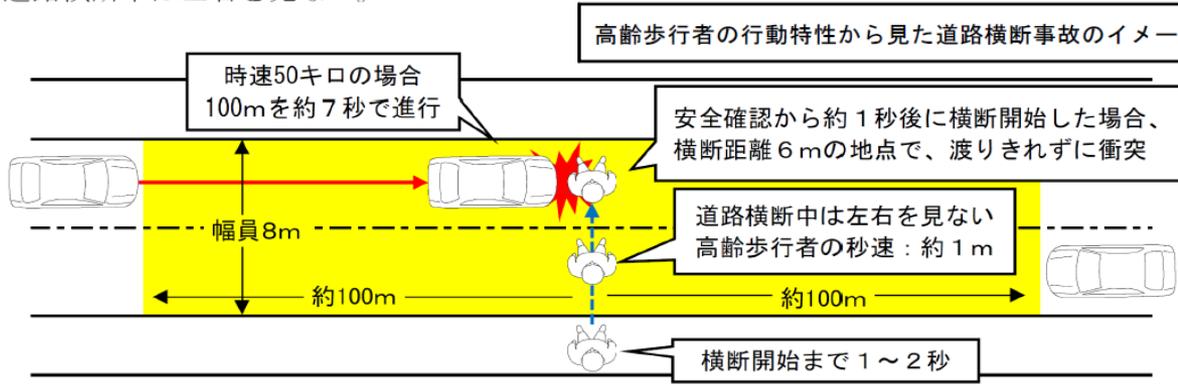
○ ミニ交通安全教室で把握した高齢歩行者の行動特性

- ① 接近車両の到達より先に、自分が横断できると判断する距離が左右同じ(約100m)。
- ② 安全確認から横断開始まで約1~2秒かかる。
- ③ 道路横断中は左右を見ない。



ミニ交通安全教室の状況

高齢歩行者の行動特性から見た道路横断事故のイメージ図



時速50キロの場合  
100mを約7秒で進行

幅員8m

約100m

約100m

安全確認から約1秒後に横断開始した場合、  
横断距離6mの地点で、渡りきれずに衝突

道路横断中は左右を見ない  
高齢歩行者の秒速：約1m

横断開始まで1~2秒

自分が先に横断できると判断する範囲：左右約100m

(出典) 長野県警資料による。