

# 平成29年上半期における 交通死亡事故の特徴等について

平成29年9月14日  
警察庁交通局

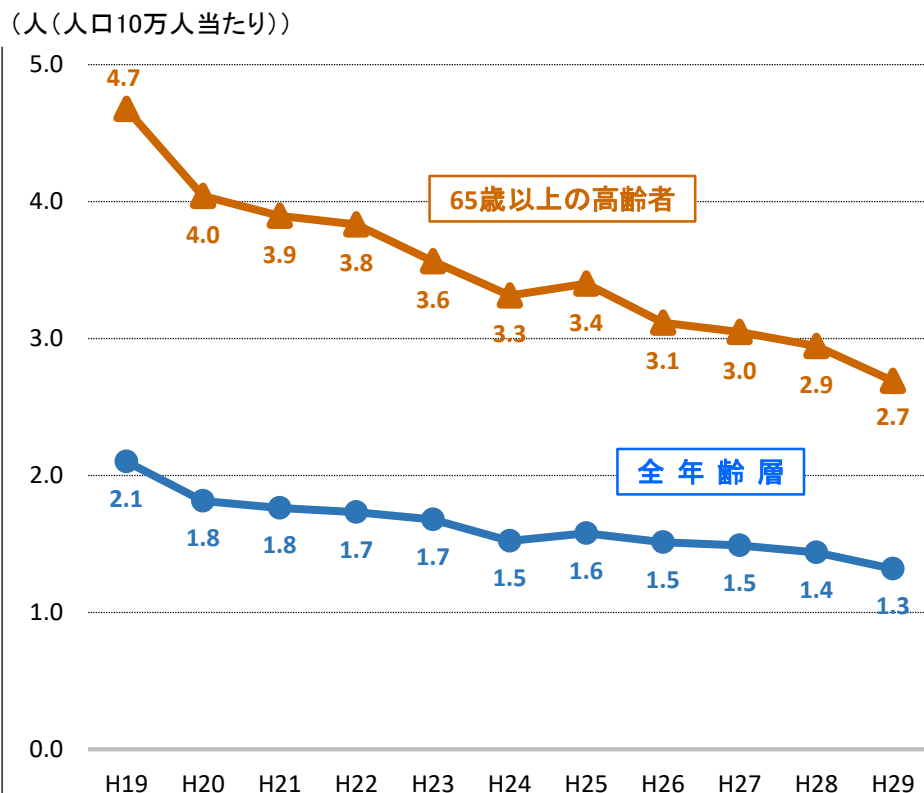
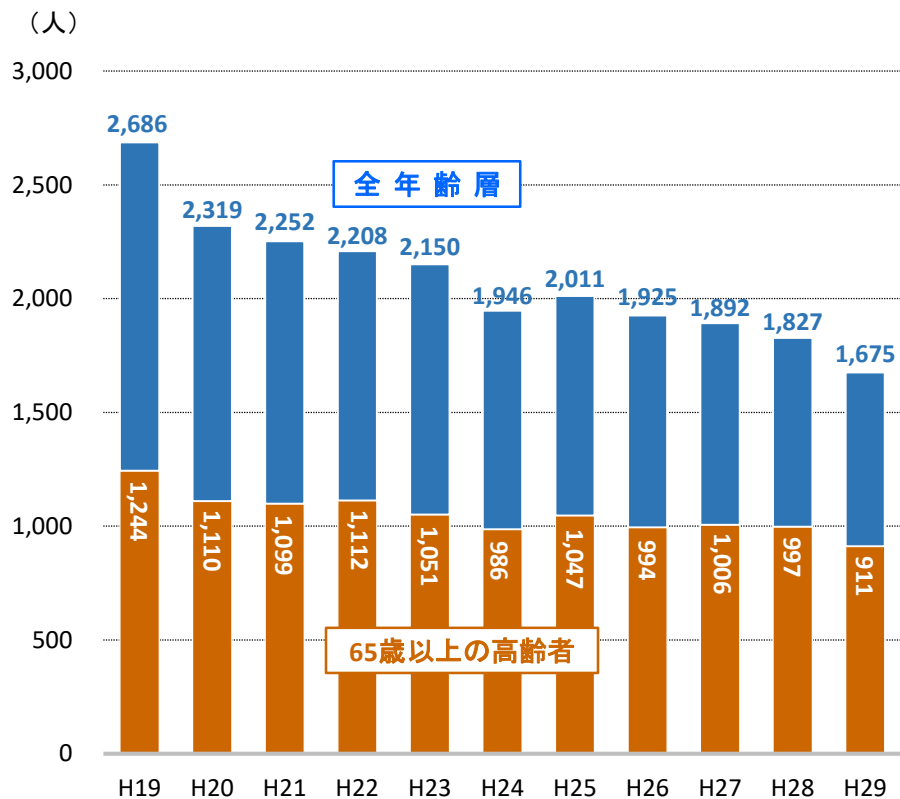
# 平成29年上半期における交通死亡 事故の特徴について

# 1-1 交通事故死者数の推移(各年上半期比較)

- 平成29年上半期における交通事故死者数は、平成19年上半期と比較して、**全年齢層で38%、高齢者で27%減少**しているものの、**高齢者の占める割合が54.4%**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は、**全年齢層で37%、高齢者で42%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19年上半期～平成29年上半期)

## 交通事故死者数の推移



	H19	H20	H21	H22	H23	H24	H25	H26	H27	H28	H29
死者全体に占める65歳以上の割合%	46.3	47.9	48.8	50.4	48.9	50.7	52.1	51.6	53.2	54.6	54.4

(注) ・算出に用いた人口は、各前年の総務省統計資料「人口推計」(各年10月1日現在の補間補正前人口)又は「国勢調査」による。ただし、平成29年については平成27年の人口を用いている。以下同じ。

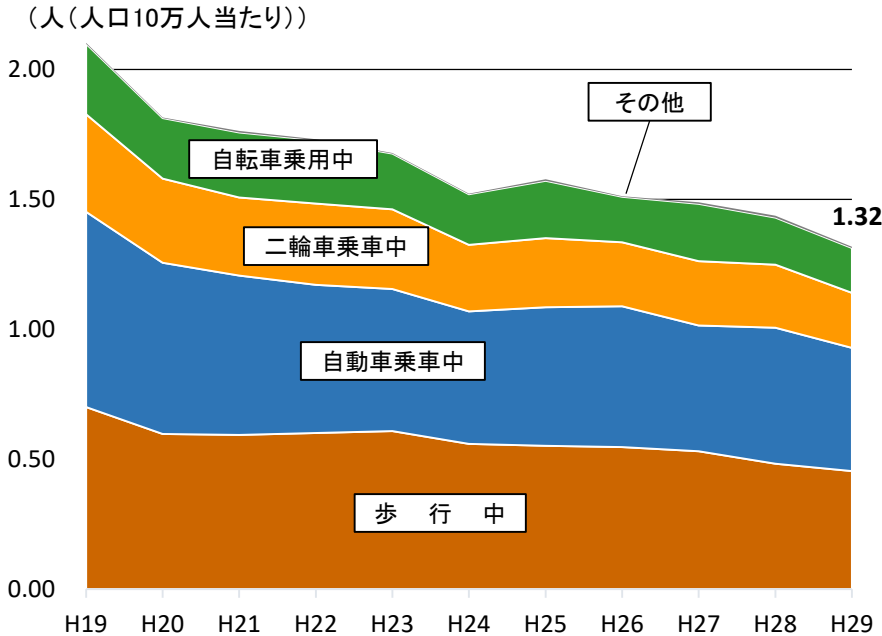
# 1-2 状態別死者数・類型別死亡事故件数の推移(各年上半期比較)

- 状態別死者数は、自動車乗車中、歩行中が多く、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19年上半期～平成29年上半期)

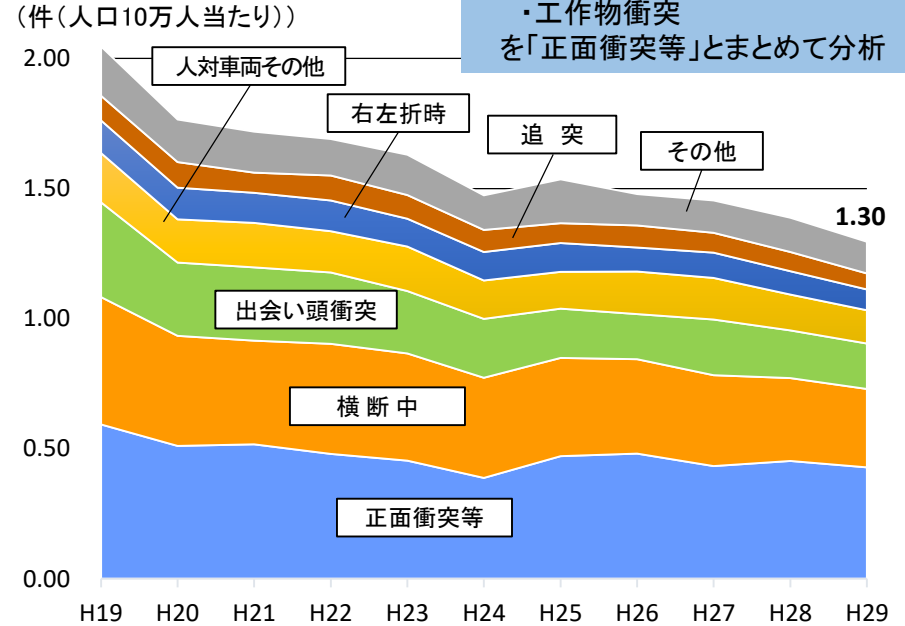
## 状態別死者数・類型別死亡事故件数の推移 (人口10万人当たり)

(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



	H19	H20	H21	H22	H23	H24	H25	H26	H27	H28	H29
歩行中	33.3%	32.9%	33.7%	34.7%	36.2%	36.7%	35.0%	36.2%	35.7%	33.6%	34.4%
自動車乗車中	35.8%	36.3%	34.8%	33.0%	32.6%	33.5%	33.8%	35.8%	32.5%	36.5%	36.0%
二輪車乗車中	17.9%	17.9%	17.0%	18.0%	18.3%	16.9%	16.9%	16.3%	16.6%	16.9%	16.1%
自転車乗用中	12.8%	12.9%	14.2%	14.1%	12.8%	12.8%	14.0%	11.5%	14.8%	12.6%	13.1%
その他	0.2%	0.1%	0.4%	0.2%	0.1%	0.2%	0.3%	0.2%	0.4%	0.5%	0.4%
合計	2.10	1.81	1.76	1.73	1.68	1.52	1.58	1.51	1.49	1.44	1.32

(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等をいう。



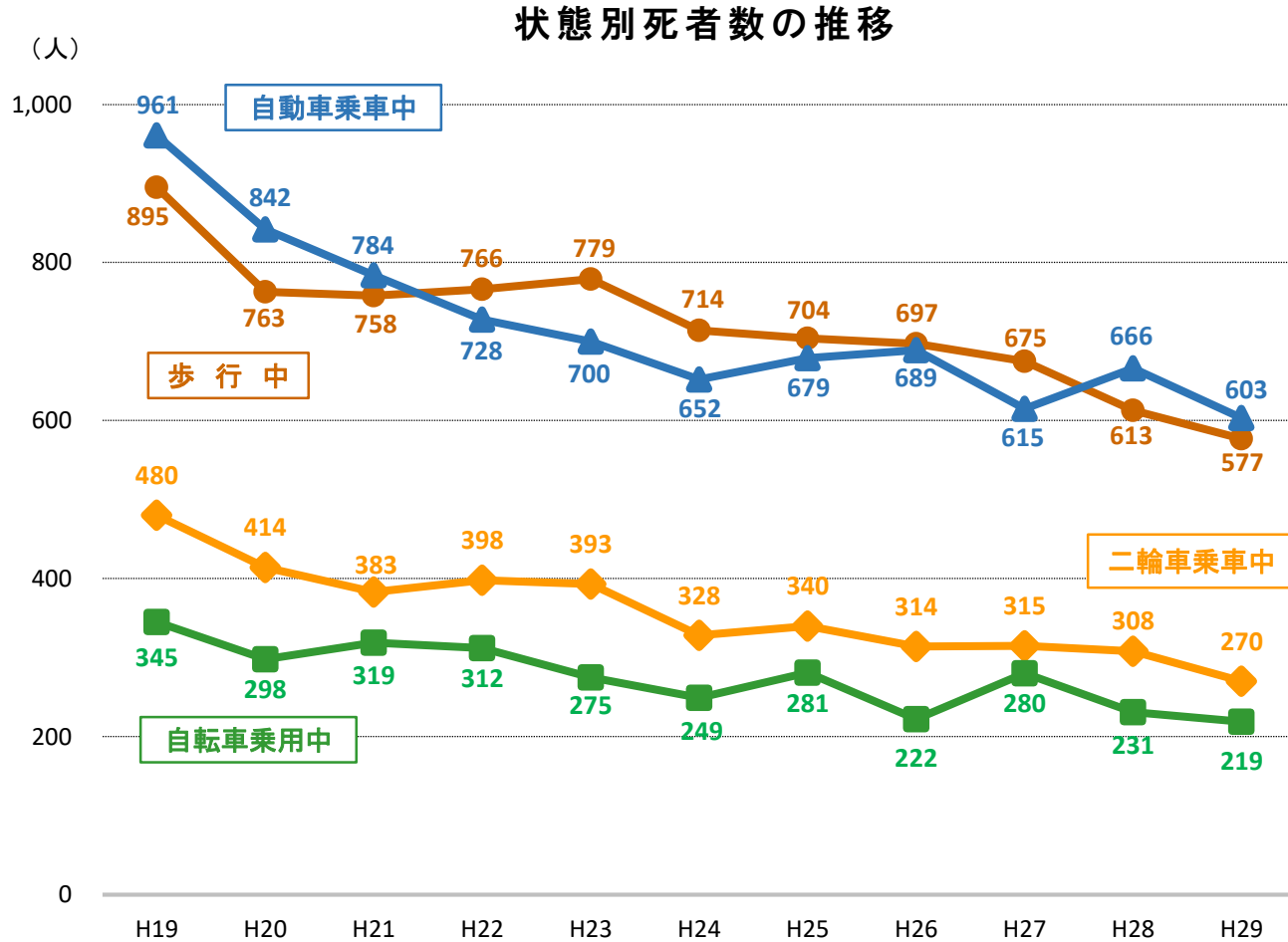
	H19	H20	H21	H22	H23	H24	H25	H26	H27	H28	H29
正面衝突等	29.0%	28.9%	30.1%	28.4%	27.8%	26.3%	30.7%	32.5%	29.8%	32.6%	33.0%
横断中	23.9%	24.0%	23.2%	25.1%	25.3%	26.1%	24.6%	24.5%	24.1%	23.0%	23.3%
出会い頭衝突	17.8%	16.0%	16.4%	16.2%	14.7%	15.4%	12.4%	11.8%	14.7%	13.2%	13.5%
人対車両その他	9.3%	9.4%	9.9%	9.4%	10.5%	10.0%	9.2%	11.0%	10.9%	10.0%	9.8%
右左折時	6.1%	6.9%	6.7%	7.0%	6.6%	7.4%	7.2%	6.2%	6.7%	6.4%	6.1%
追突	4.6%	5.6%	4.5%	5.7%	5.6%	5.7%	5.0%	5.7%	5.2%	5.4%	4.8%
その他	9.3%	9.3%	9.2%	8.3%	9.5%	9.0%	11.0%	8.2%	8.5%	9.4%	9.4%
合計	2.05	1.77	1.72	1.69	1.63	1.47	1.54	1.48	1.45	1.39	1.30

(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(各年上半期比較)

- 状態別(自動車乗車中、歩行中、二輪車乗車中、自転車乗用中)の死者数については、平成19年上半期と比較していずれも減少傾向にあり、平成29年上半期は前年上半期と比較していずれの状態別でも減少した。

図 状態別死者数の推移(平成19年上半期～平成29年上半期)

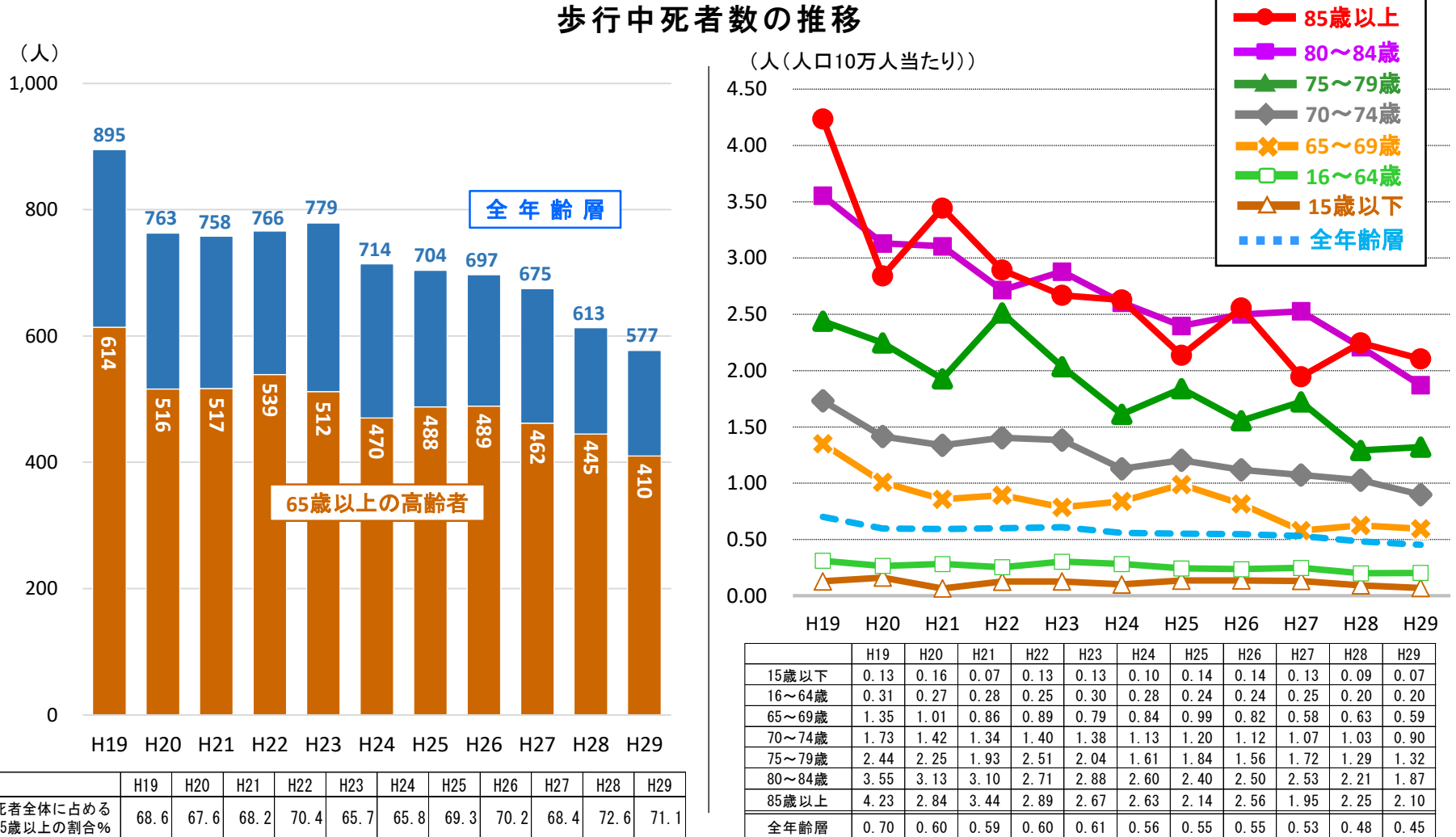


(注) ・その他(リヤカー等の軽車両利用中等)の状態別を除く。

# 1-4 歩行中死者数の推移(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**にあり、平成29年上半期は前年上半期と比べて、全年齢層、高齢者ともに減少している。
- 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。

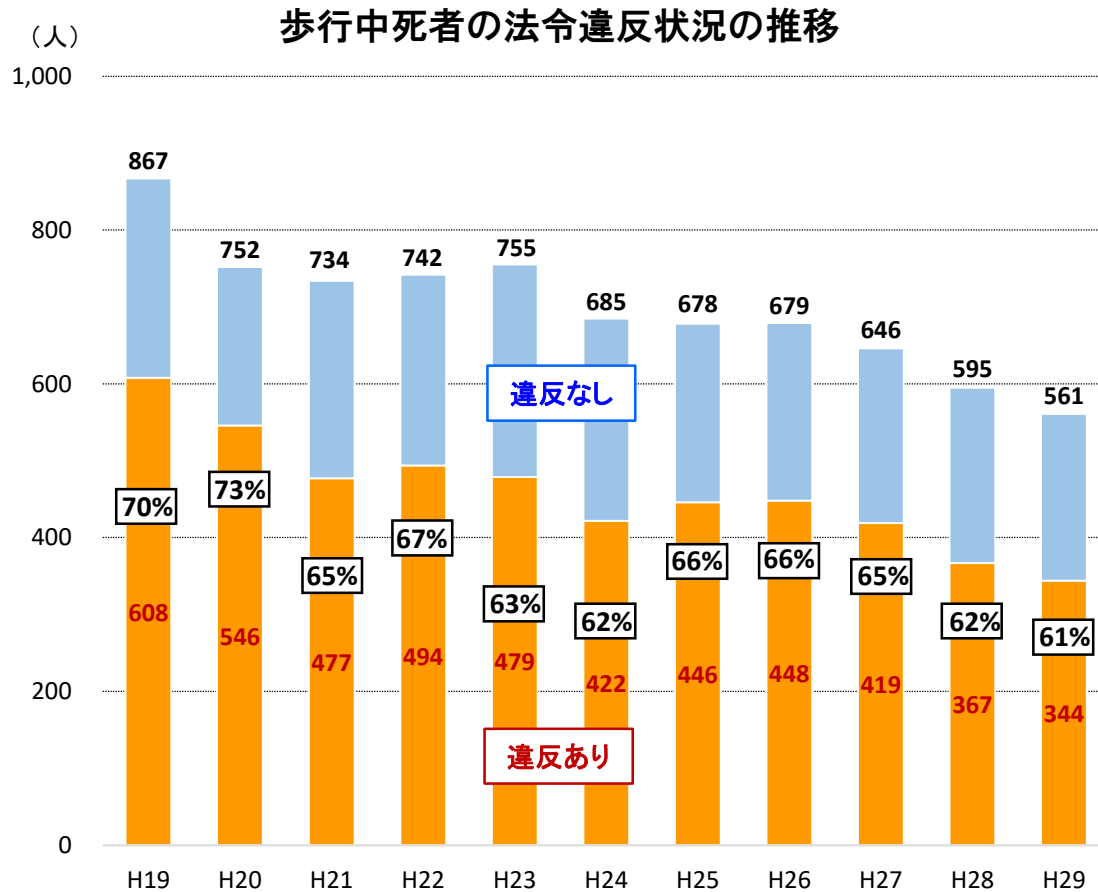
図 歩行中死者数及び人口10万人当たり歩行中死者数の推移(平成19年上半期～平成29年上半期)



# 1-5 歩行中死者の法令違反状況の推移(各年上半期比較)

- 歩行中死者のうち法令違反ありの比率は減少傾向にあり、平成29年上半期は法令違反あり死者数が前年上半期比で減少したものの、歩行中死者全体の61%を占めている。

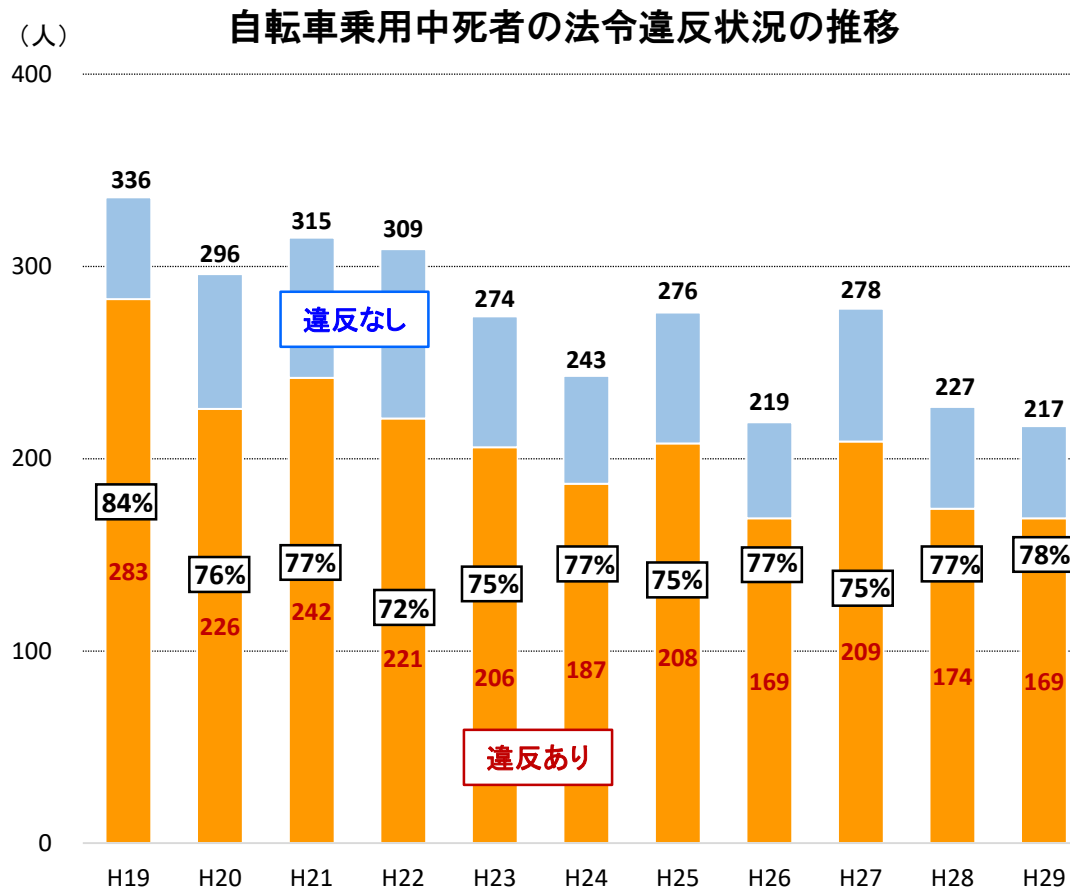
図 歩行中死者(第一・第二当事者)の法令違反状況、違反率の推移(平成19年上半期～平成29年上半期)



# 1-6 自転車乗用中死者の法令違反状況の推移(各年上半期比較)

- 自転車乗用中死者数は、平成19年上半期と比較して減少傾向にある。
- 法令違反ありの比率は横ばい傾向にあり、平成29年上半期は法令違反あり死者数が前年上半期比で減少したものの、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(第一・第二当事者)の法令違反状況、違反率の推移(平成19年上半期～平成29年上半期)

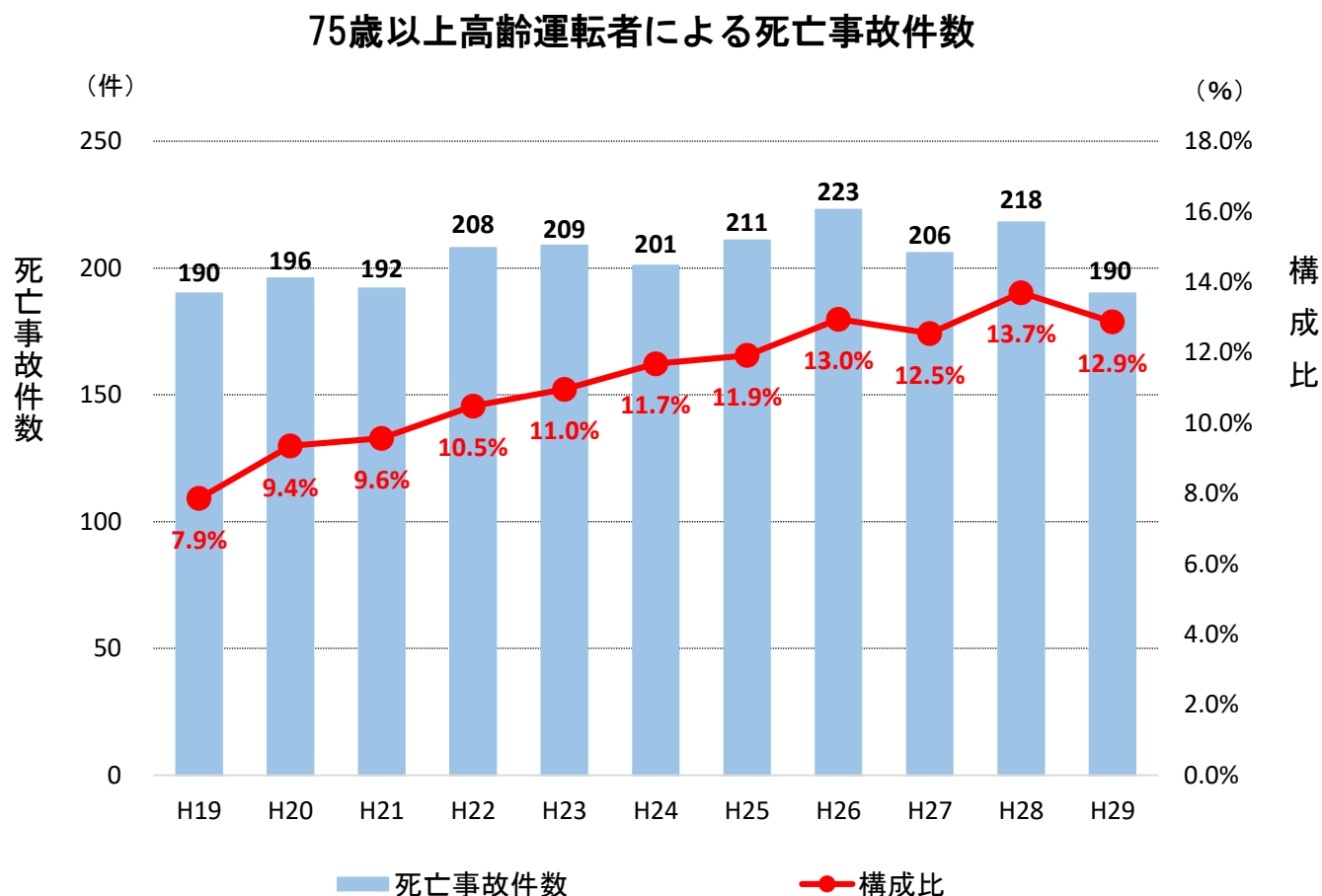




# 1-7 75歳以上の高齢運転者による死亡事故件数の推移(各年上半期比較)

- 75歳以上の高齢運転者による死亡事故件数はほぼ横ばい傾向にあるが、死亡事故全体に占める構成比は増加傾向にある。
- 平成29年上半期は、前年上半期と比べて死亡事故件数、構成比ともに減少した。

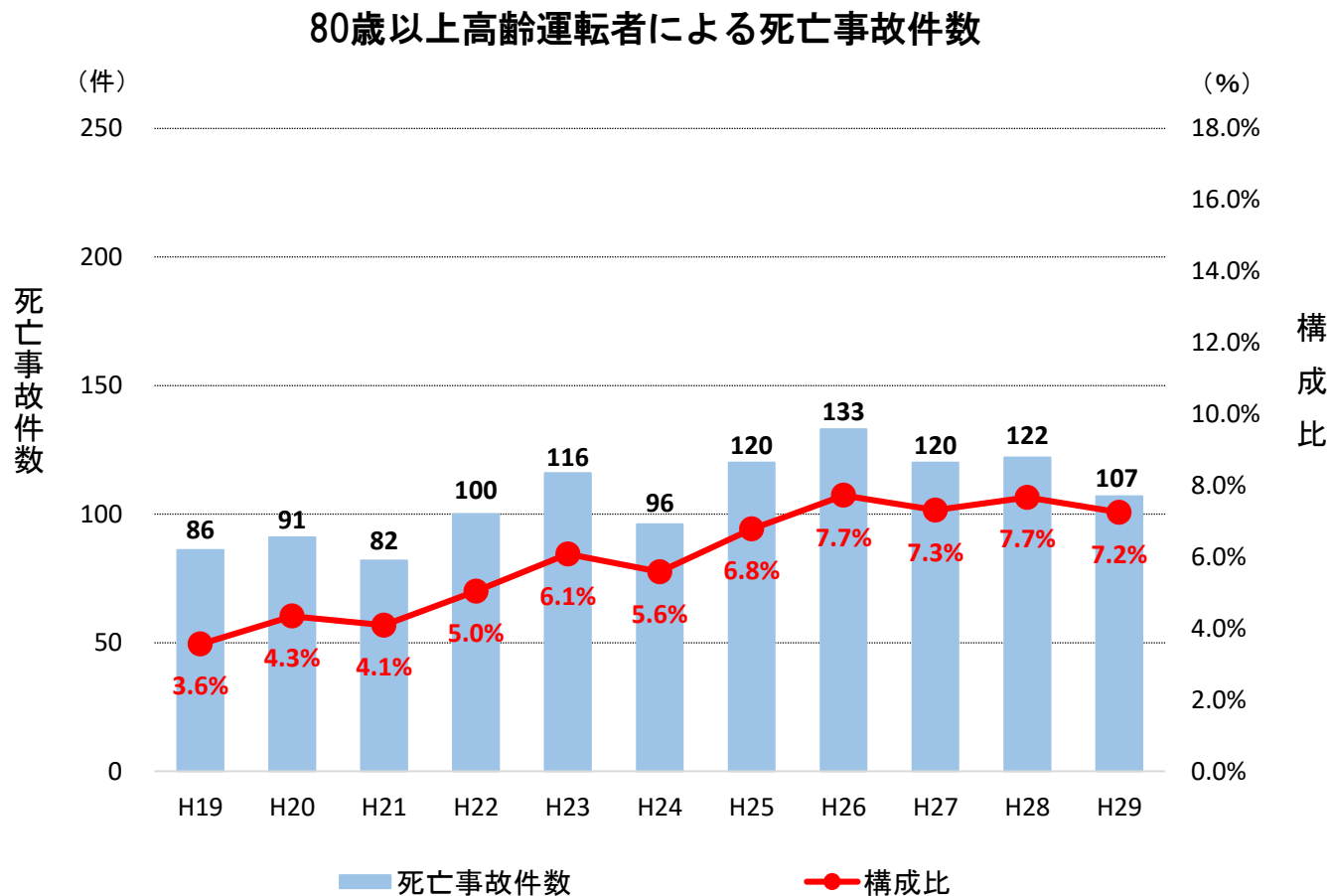
図 75歳以上の高齢運転者による死亡事故件数及び構成比(原付以上第一当事者)の推移(平成19年上半期～平成29年上半期)



# 1-8 80歳以上の高齢運転者による死亡事故件数の推移(各年上半期比較)

- 80歳以上の高齢運転者による死亡事故件数は増加傾向にあり、死亡事故全体に占める構成比も増加傾向にある。
- 平成29年上半期は、前年上半期と比べて死亡事故件数、構成比ともに減少した。

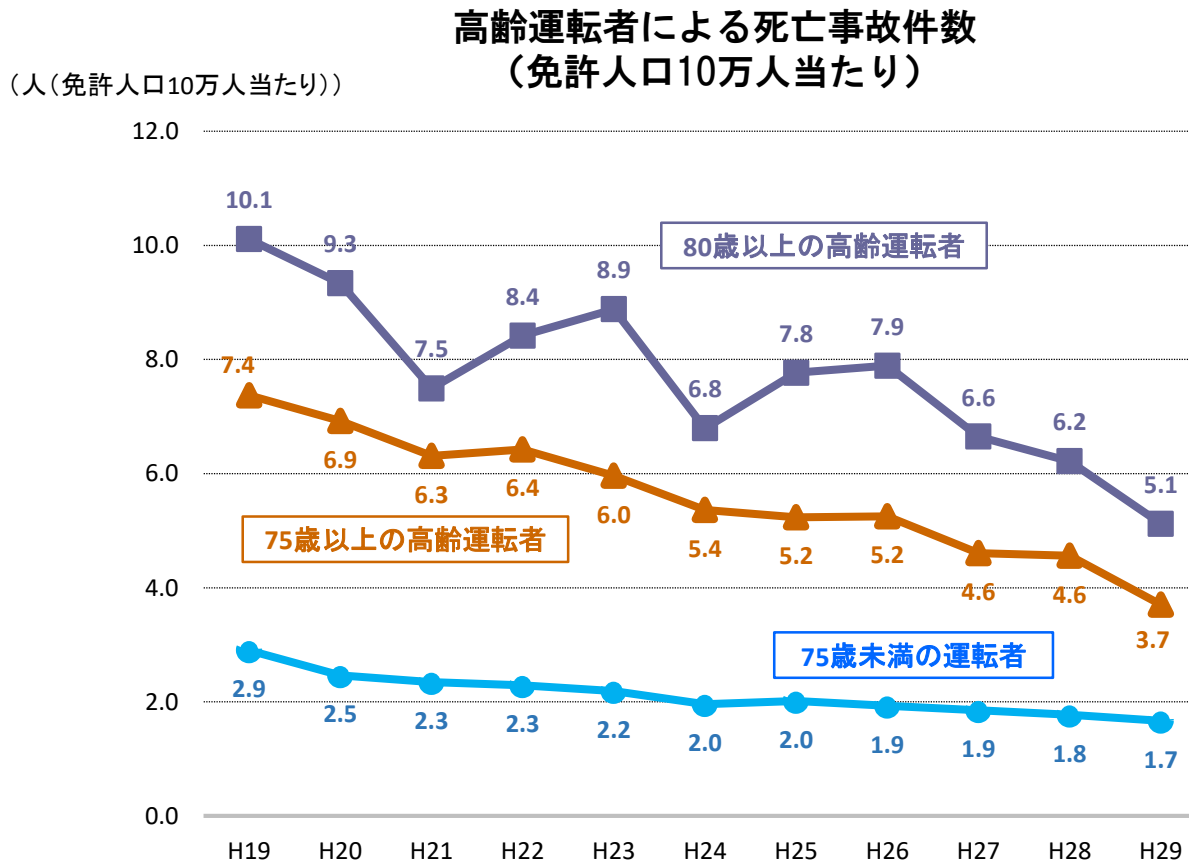
図 80歳以上の高齢運転者による死亡事故件数及び構成比(原付以上第一当事者)の推移(平成19年上半期～平成29年上半期)



# 1-9 高齢運転者による死亡事故件数の推移(各年上半期比較)

- 75歳以上の高齢運転者、80歳以上の高齢運転者ともに、免許人口10万人当たり死亡事故件数は減少傾向にある。
- 一方、75歳以上の高齢運転者、80歳以上の高齢運転者は、75歳未満の運転者と比べて免許人口当たり死亡事故件数はそれぞれ約2.2倍、約3.1倍高い水準にある。

図 高齢運転者による免許人口10万人当たり死亡事故件数(原付以上第一当事者)の推移(平成19年上半期～平成29年上半期)



(注) ・ 免許人口は、各前年12月末の人数である。

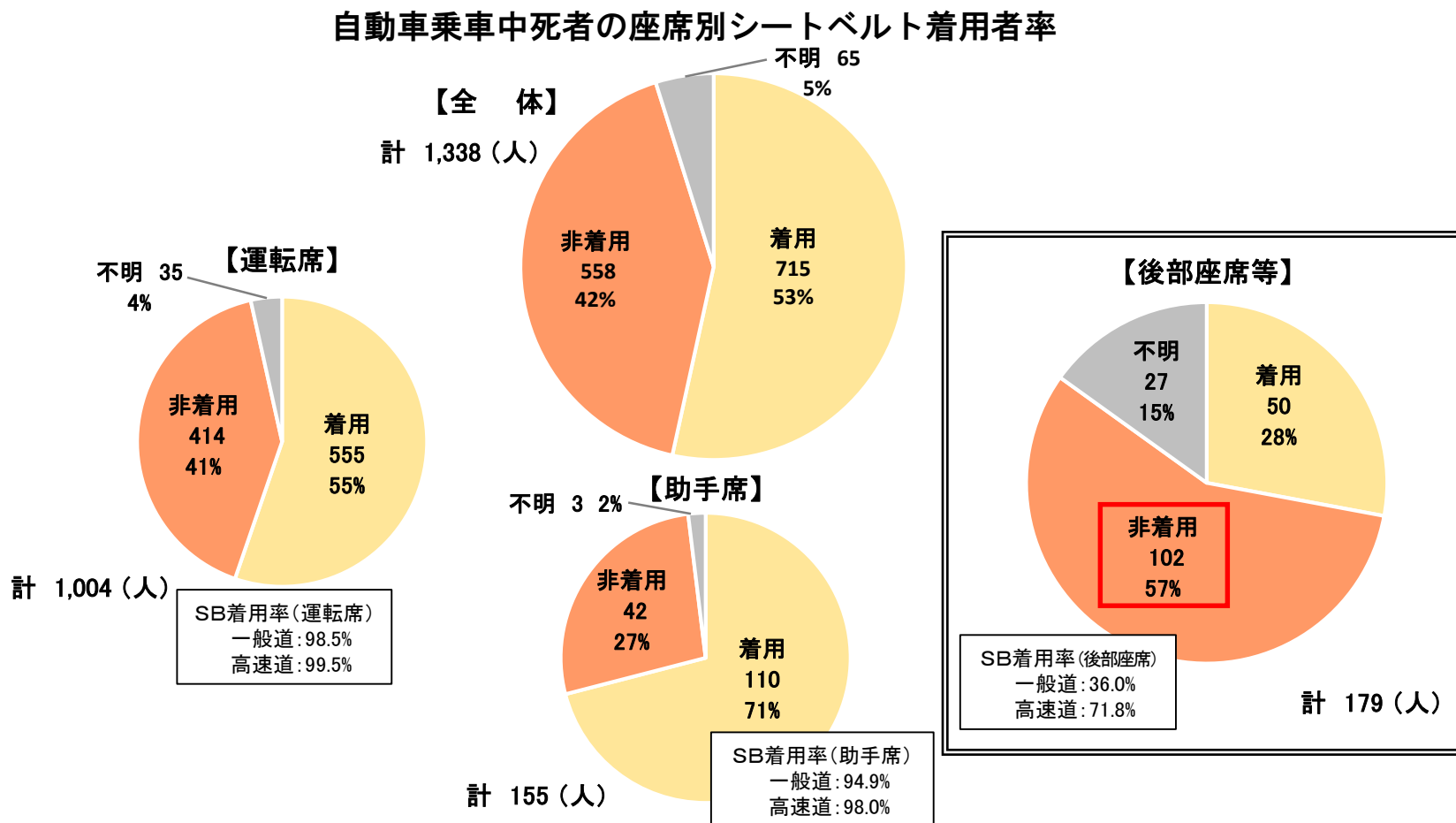
# 平成29年秋の全国交通安全運動を 見据えた詳細分析について

# 2-1-1 シートベルト着用状況に係る分析(その1)

## ～ 自動車乗車中死者の座席別シートベルト着用者率 ～

- 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。

図 自動車乗車中死者の座席別シートベルト着用者率(平成28年)



(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)。

・「後部座席等」とは、普通車の後部座席、バス車両の座席等をいう。以下同じ。

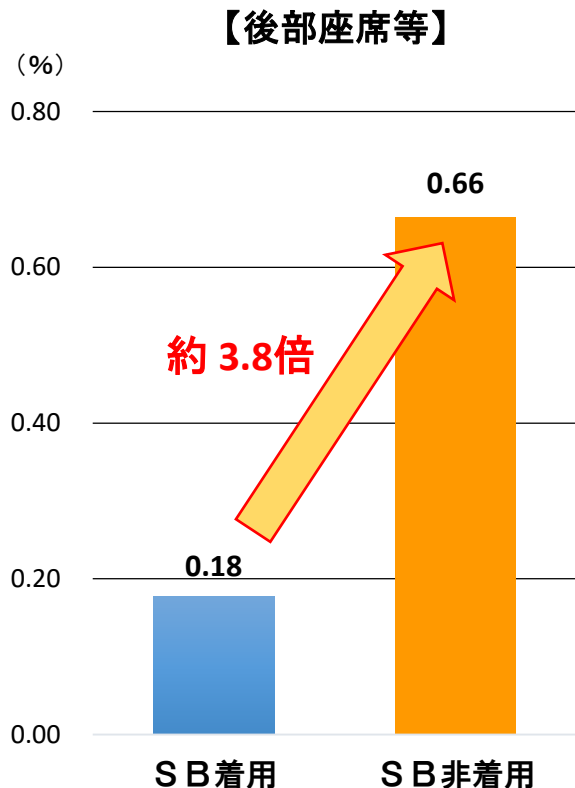
## 2-1-2 シートベルト着用状況に係る分析(その2)

### ～ 後部座席等シートベルト着用状況別の致死率 ～

- 後部座席等のシートベルト非着用時の致死率は、着用時に比べて約3.8倍高い。

図 自動車乗車中死者の後部座席等シートベルト着用・非着用別の致死率(平成28年)

#### 後部座席等シートベルト着用・非着用の致死率



#### 【参考1】(前回の詳細分析より)

全ての座席における

- ・シートベルト着用時の致死率 : 0.18 (%)
- ・シートベルト非着用時の致死率 : 2.65 (%)

(非着用時の致死率は、着用時の約 14.5 倍)

#### 【参考2】

(運転席)

- ・シートベルト着用時の致死率 : 0.18 (%)
- ・シートベルト非着用時の致死率 : 9.58 (%)

(助手席)

- ・シートベルト着用時の致死率 : 0.20 (%)
- ・シートベルト非着用時の致死率 : 3.08 (%)

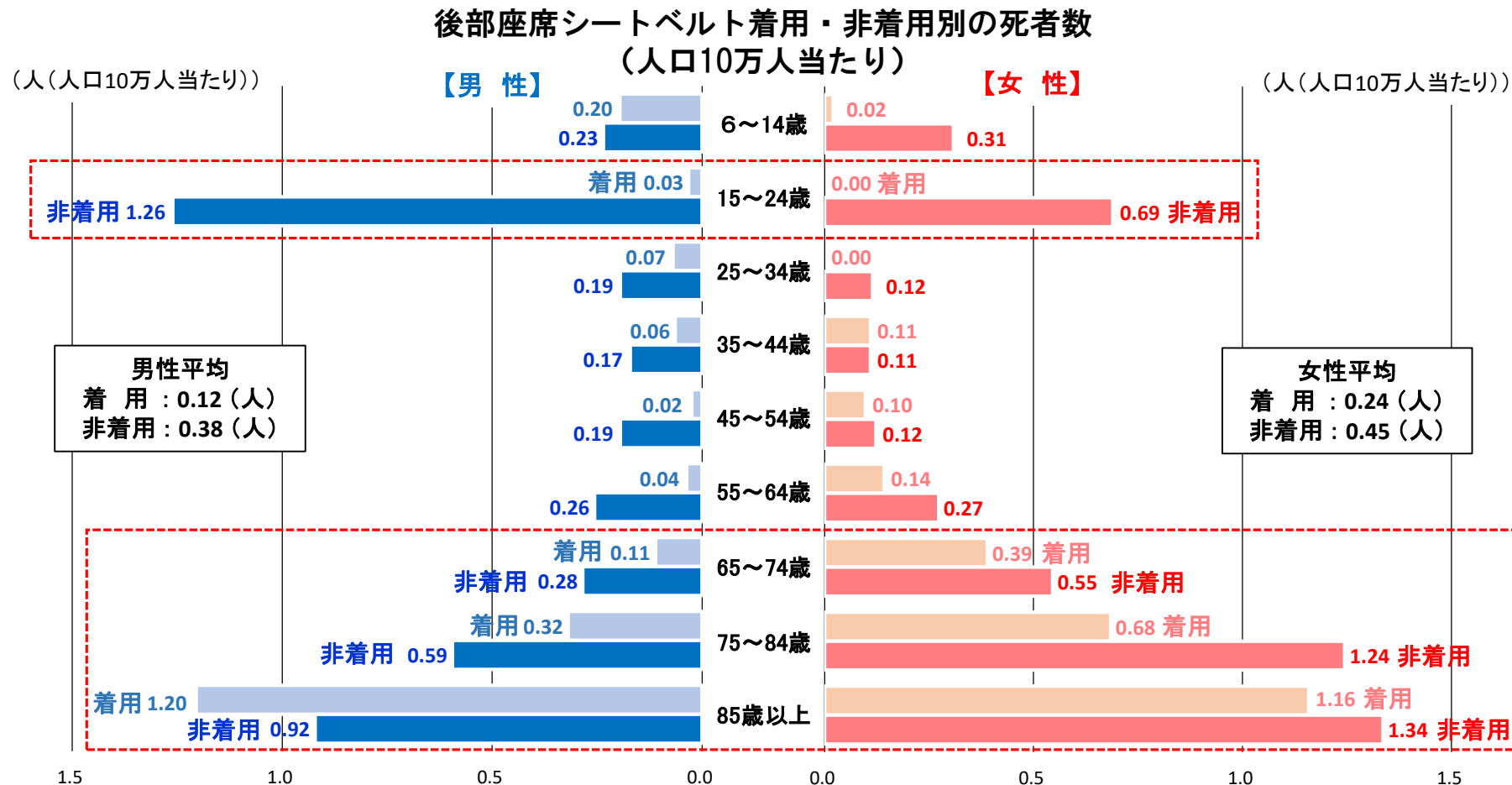
(注)・「致死率」とは、交通事故による死傷者のうち死者の占める割合をいう。以下同じ。

## 2-1-3 シートベルト着用状況に係る分析(その3-1)

### ～ 後部座席シートベルト着用・非着用の死者数(人口10万人当たり) ～

- 後部座席シートベルト着用・非着用別の死者を人口10万人当たりで見ると、男性、女性いずれも **15歳～24歳の年齢層で非着用による死者数が多い。**
- 一方、**65歳以上の高齢者は、着用・非着用ともに死者数が多くなる傾向がある。**

図 人口10万人当たりの後部座席シートベルト着用・非着用の死者数(平成24年～平成28年)



(注) ・ 道路交通法によりチャイルドシート使用が義務付けられている6歳未満の幼児は除く。以下同じ。

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

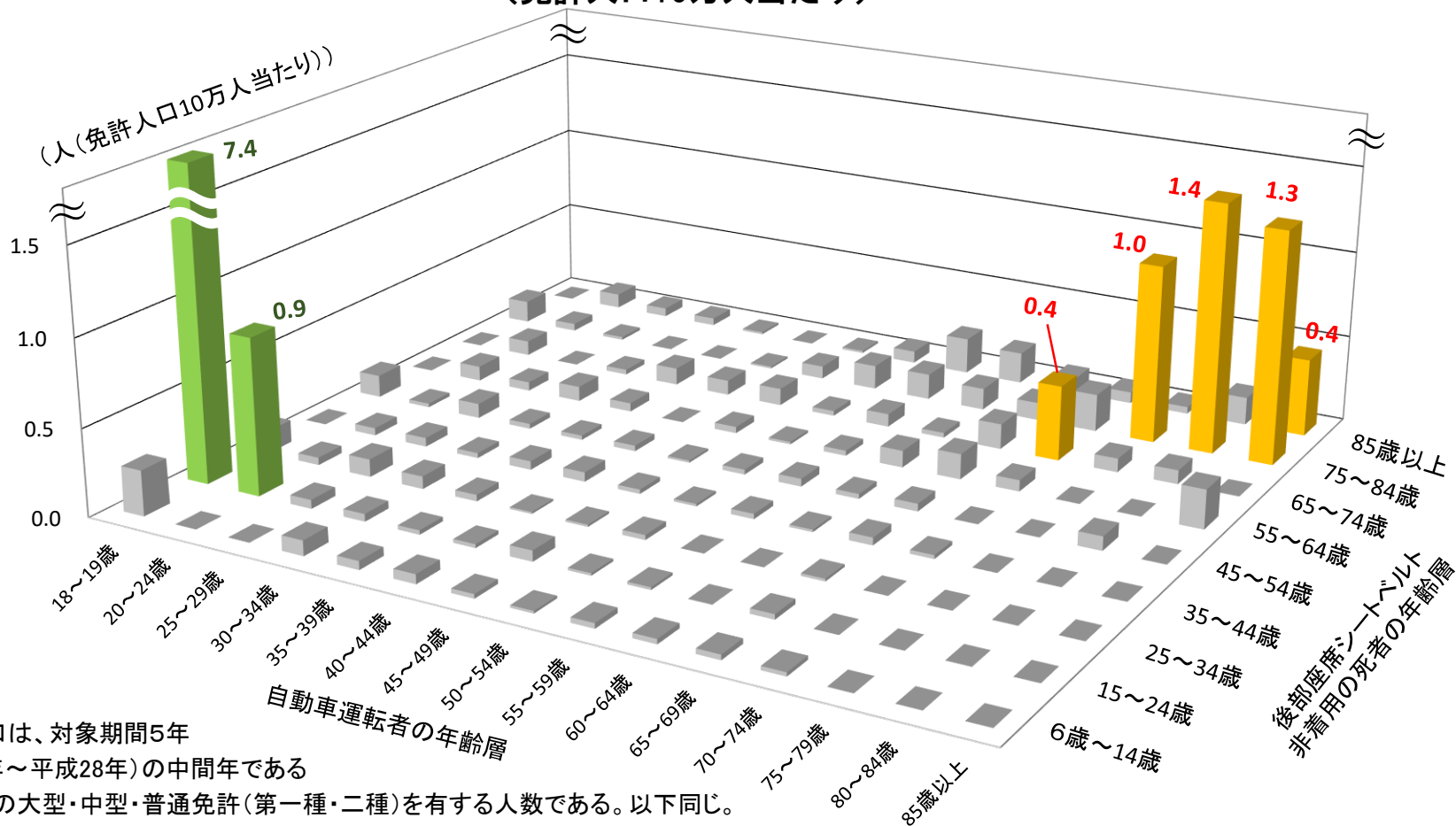
## 2-1-4 シートベルト着用状況に係る分析(その3-2)

～ 自動車運転者と後部座席シートベルト非着用の死者との年齢関係(免許人口10万人当たり) ～

- 後部座席シートベルト非着用の死者は、18歳～24歳の年齢層が運転する自動車に同乗した15歳～24歳の年齢層が特に多い。
- また、70歳以上の年齢層が運転する自動車に同乗した65歳以上の高齢者が多い。

図 免許人口10万人当たりの自動車運転者(第一・第二当事者)と後部座席シートベルト非着用の死者の年齢関係(平成24年～平成28年)

自動車運転者と後部座席シートベルト非着用の死者の年齢関係  
(免許人口10万人当たり)



(注)

・ 免許人口は、対象期間5年

(平成24年～平成28年)の中間年である

平成26年の大型・中型・普通免許(第一種・二種)を有する人数である。以下同じ。

・ 無免許の18歳未満の運転者の自動車に乗車して死亡した者を除く。以下同じ。



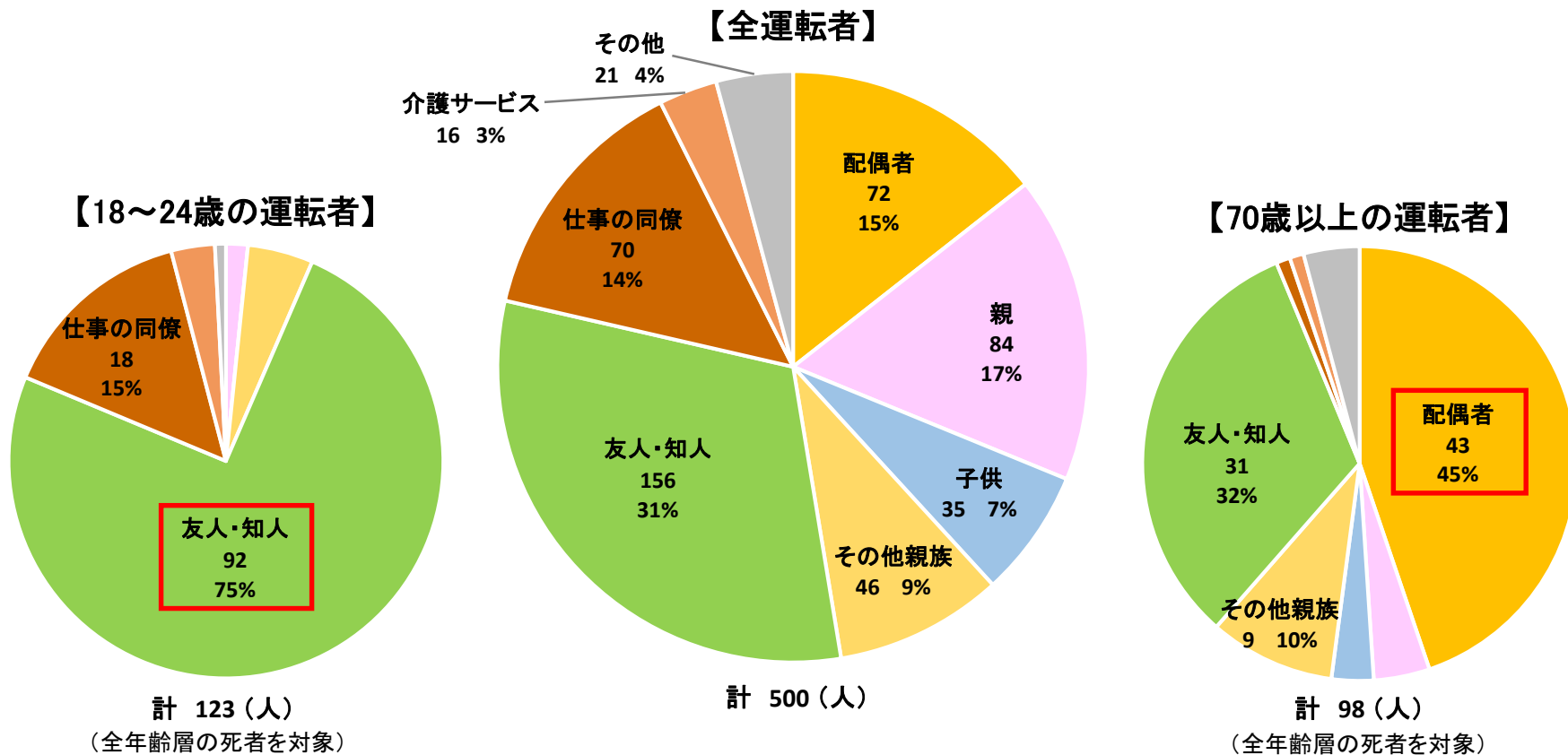
## 2-1-5 シートベルト着用状況に係る分析(その3-3)

### ～ 自動車運転者から見た後部座席シートベルト非着用の死者との関係 ～

- 自動車運転者から見た後部座席シートベルト非着用の死者との関係を見てみると、運転者の友人・知人が31%で最も多く、次いで親が17%、配偶者が15%、仕事の同僚が14%の順に多い。
- そのうち、18歳～24歳の若い運転者では友人・知人が、70歳以上の高齢の運転者では配偶者が多い。

図 自動車運転者(第一・第二当事者)から見た後部座席シートベルト非着用の死者との関係(平成24年～平成28年)

#### 自動車運転者から見た後部座席シートベルト非着用の死者との関係



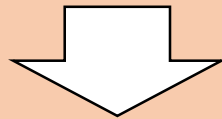
(注)・「その他」とは、タクシー乗車中等をいう。

## 2-1-6 シートベルト着用状況に係る分析(その4)

### ～ シートベルト着用状況に係る分析のまとめと今後の対策 ～

#### 【シートベルト着用状況に係る分析のまとめ】

- ・ 自動車の後部座席等は、運転席や助手席と比べてシートベルト非着用死者の割合が高いほか、特に18歳～24歳の運転者に同乗した同世代の者、70歳以上の運転者に同乗した同世代の者が、後部座席シートベルト非着用により死亡する事故が多い傾向。
- ・ また、後部座席シートベルト非着用による死者は、運転者の友人・知人が最も多く、次いで親、配偶者、仕事の同僚の順に多い。そのうち 18歳～24歳の運転者では友人・知人が、70歳以上の運転者では配偶者が死亡する事故が多い。



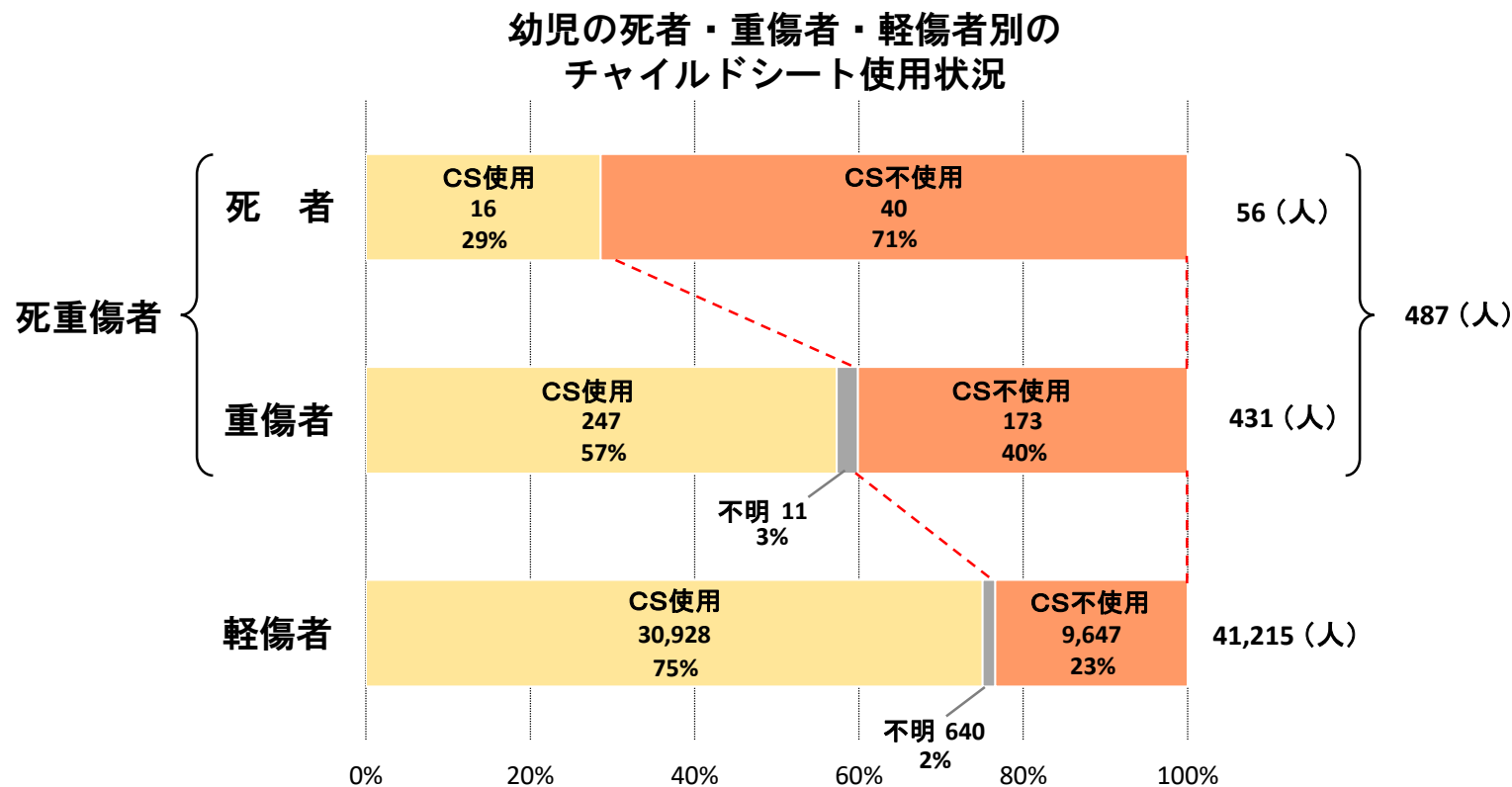
- ◆ 一般道、高速道を問わず、全ての座席のシートベルト着用等の法令遵守の徹底を図るべき。
- ◆ 特に、若い運転者が友人・知人と同乗する場合、高齢な運転者が配偶者と同乗する場合など、運転者と親しい間柄同士で同乗する場合であっても、シートベルトの着用を徹底させるよう指導等を行うべき。

## 2-2-1 チャイルドシート使用状況に係る分析(その1)

### ～ チャイルドシート使用状況別の死者数・重傷者数・軽傷者数 ～

- 6歳未満の幼児の自動車乗車中死者・重傷者・軽傷者におけるチャイルドシート使用状況を見てみると、幼児の死者の71%、重傷者の40%が不使用であるなど、チャイルドシート不使用により重大事故につながる危険性が高くなる傾向にある。

図 自動車乗車中の幼児(6歳未満)の死者、重傷者、軽傷者別のチャイルドシート使用状況(平成24年～平成28年)



(注)・道路交通法によりチャイルドシートの使用が義務付けられている6歳未満の幼児を対象としている。以下同じ。

・「死重傷者」とは、死者及び重傷者の合計である。以下同じ。

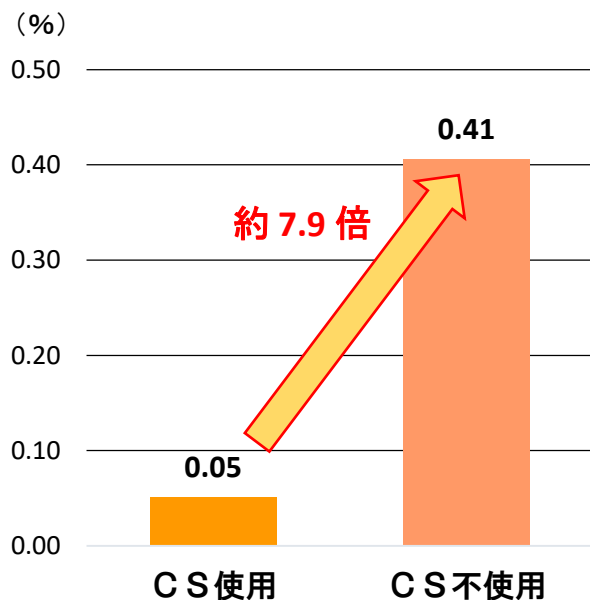
## 2-2-2 チャイルドシート使用状況に係る分析(その2)

### ～ チャイルドシート使用状況別の致死率・致死重傷率 ～

- 6歳未満の幼児のチャイルドシート不使用时の致死率は、チャイルドシート使用時に比べて約7.9倍高い。
- また、チャイルドシート不使用时の致死重傷率は、使用時に比べて約2.6倍高い。

図 自動車乗車中の幼児(6歳未満)の前部・後部座席チャイルドシート使用状況別の致死率、致死重傷率(平成24年～平成28年)

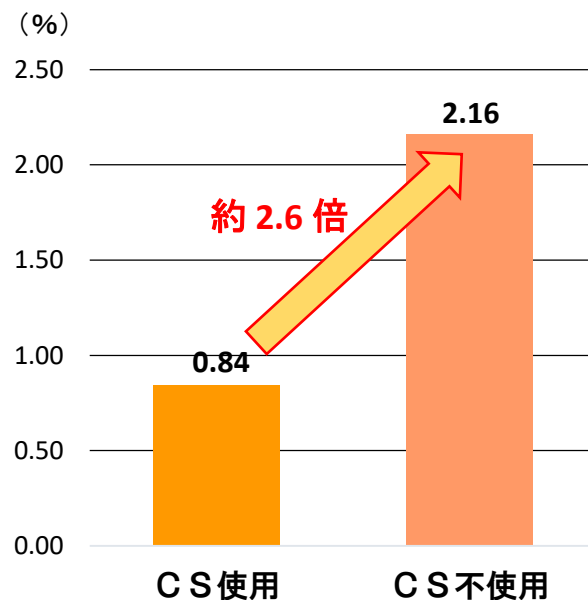
チャイルドシート使用状況別の致死率



(参考) 致死率

	CS使用	CS不使用
死者	16	40
死傷者	31,191	9,860
致死率%	0.05	0.41

チャイルドシート使用状況別の致死重傷率



(参考) 致死重傷率

	CS使用	CS不使用
死重傷者	263	213
死傷者	31,191	9,860
致死重傷率%	0.84	2.16

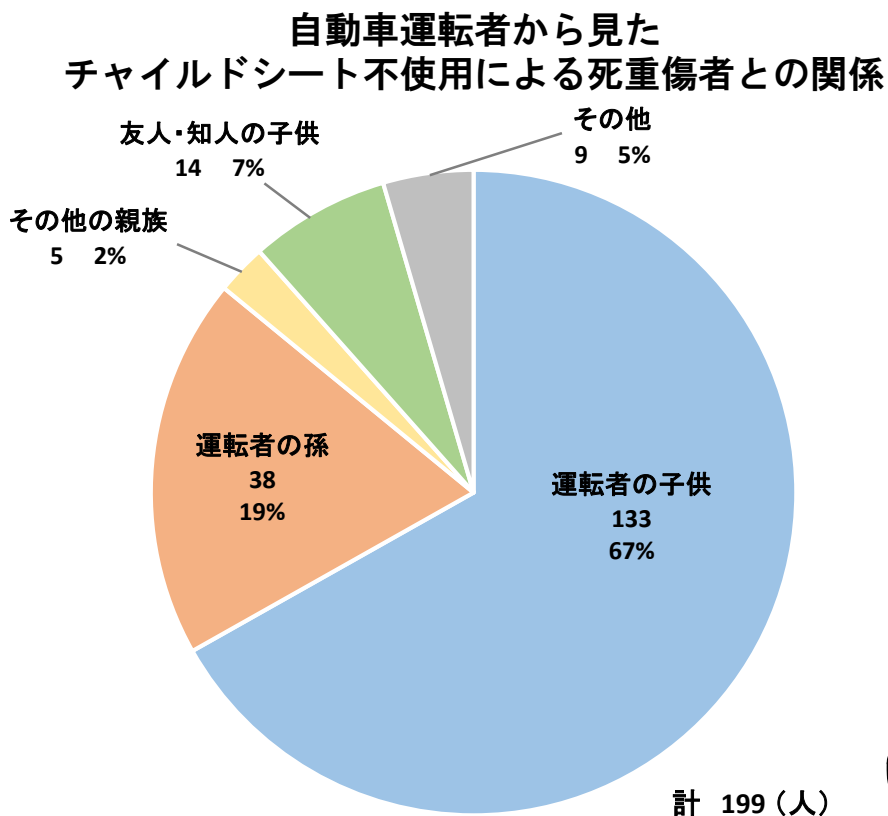
(注)・「致死重傷率」とは、交通事故による死傷者のうち死重傷者(死者及び重傷者)の占める割合をいう。

## 2-2-3 チャイルドシート使用状況に係る分析(その3)

### ～ 自動車運転者から見たチャイルドシート不使用の死重傷者との関係及び乗車方法 ～

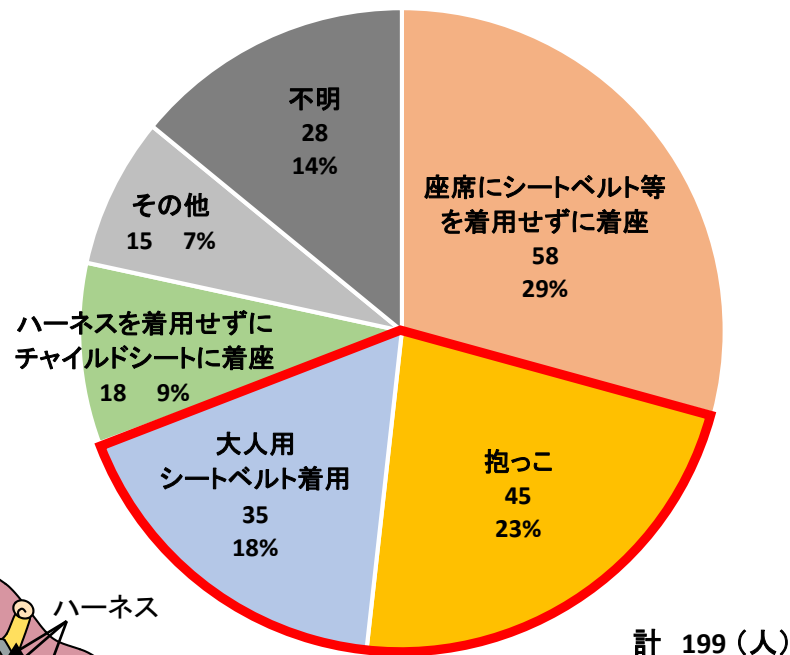
- 自動車運転者とチャイルドシート不使用による幼児の死重傷者の関係を見てみると、**67%は運転者の子供、19%は孫であり、合わせて約9割**を占めている。
- チャイルドシート不使用による幼児の死重傷者の乗車方法を見てみると、座席にシートベルトを着用せずに着座が最も多いが、**抱っこや大人用シートベルト着用の場合も相当程度の割合**を占めている。

図 自動車運転者(第一・第二当事者)から見たチャイルドシート不使用による死重傷者(6歳未満の幼児)との関係及び当該死重傷者の着座方法  
(平成24年～平成28年)



(注)・「その他」とは、タクシー乗車中等をいう。

#### チャイルドシート不使用による死重傷者の乗車方法



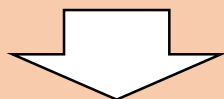
(注)・「ハーネス」とは、チャイルドシートに幼児の身体を固定するためのベルト等の固定具をいう。  
・「その他」とは、横臥、直立等をいう。

# 2-2-4 チャイルドシート使用状況に係る分析(その4)

## ～ チャイルドシート使用状況に係る分析のまとめと今後の対策 ～

### 【チャイルドシート使用状況に係る分析のまとめ】

- ・ チャイルドシート不使用により、幼児が死亡・重傷する重大事故につながる危険性が高くなる傾向。
- ・ チャイルドシート不使用による幼児の死重傷者は、本来ならチャイルドシートの装備・使用が当然とされている運転者の子供や孫がそのほとんどを占めており、乗車方法は座席にシートベルトを着用せずに着座のほか、抱っこや大人用シートベルト着用のように、一見安全に見えても実は十分な安全確保が見込めない対応を行っている場合も多い。



◆ チャイルドシートの不使用が重大事故につながることを改めて認識させ、幼児を乗車させる場合には国の安全基準への適合が確認されたチャイルドシートの適正使用(※)の徹底等、法令遵守、安全意識の醸成を図るべき。

- (※1) ・ 子供の体格に合い、座席に確実に固定できるものの使用
- ・ 助手席用エアバッグが装備されている場合には、できる限り後部座席での使用（やむを得ず助手席で使用する場合は、座席をできる限り後ろに下げて必ず前向きに固定）
- (※2) ・ 国の安全基準に満たないチャイルドシートを使用した場合は、道路交通法に違反するおそれ

◆ 抱っこや大人用シートベルト着用のみでの状態で幼児が乗車しても、安全にはつながらないことについて広く注意喚起や安全教育を行うべき。

### お子様を車に乗せる際の注意事項について

#### 1. \*お子様を車に乗せる際は、必ずチャイルドシートを使用しましょう

【注意!!】 シートベルトは成人用に作られています。このため、子供がチャイルドシートを使用せずシートベルトを装着した場合、衝突時に体を適切に保護できず、首等に重大な傷害が発生するおそれがあります。また、抱っこも大変危険です。



(出典)一般社団法人日本自動車連盟(JAF)



(出典)一般社団法人日本自動車連盟(JAF)

※ 6歳未満の子供を乗せる場合は、チャイルドシートを使用しなければならぬこととされています。チャイルドシートは、お子様の体格にあつたものを選びましょう。

#### 2. お子様はできるだけ後部座席に乗せるようにしましょう

【注意!!】 助手席では、膨張するエアバッグにより子供に被害が及ぶ場合があります。



エアバッグは、衝突時に乗員の被害を軽減する安全装置ですが、成人の体型を前提に設計されているため、体が小さい子供には、適切に機能しないことや、被害を大きくすることがあります。

助手席にチャイルドシート<sup>※</sup>を取り付ける場合は、助手席のシートを一番後ろに下げて前向きに取り付けてください。



※ 助手席に後ろ向きチャイルドシートを取り付けることは危険です。

#### 3. 国の安全基準への適合が確認されたチャイルドシートを使用しましょう

【注意!!】 国の基準に不適合のチャイルドシートでは、衝突時に子供を守れません。

国の安全基準への適合が確認されたチャイルドシートには、以下のいずれかの表示があります。



※ 「43」以外の番号が付されている製品も適合品です。



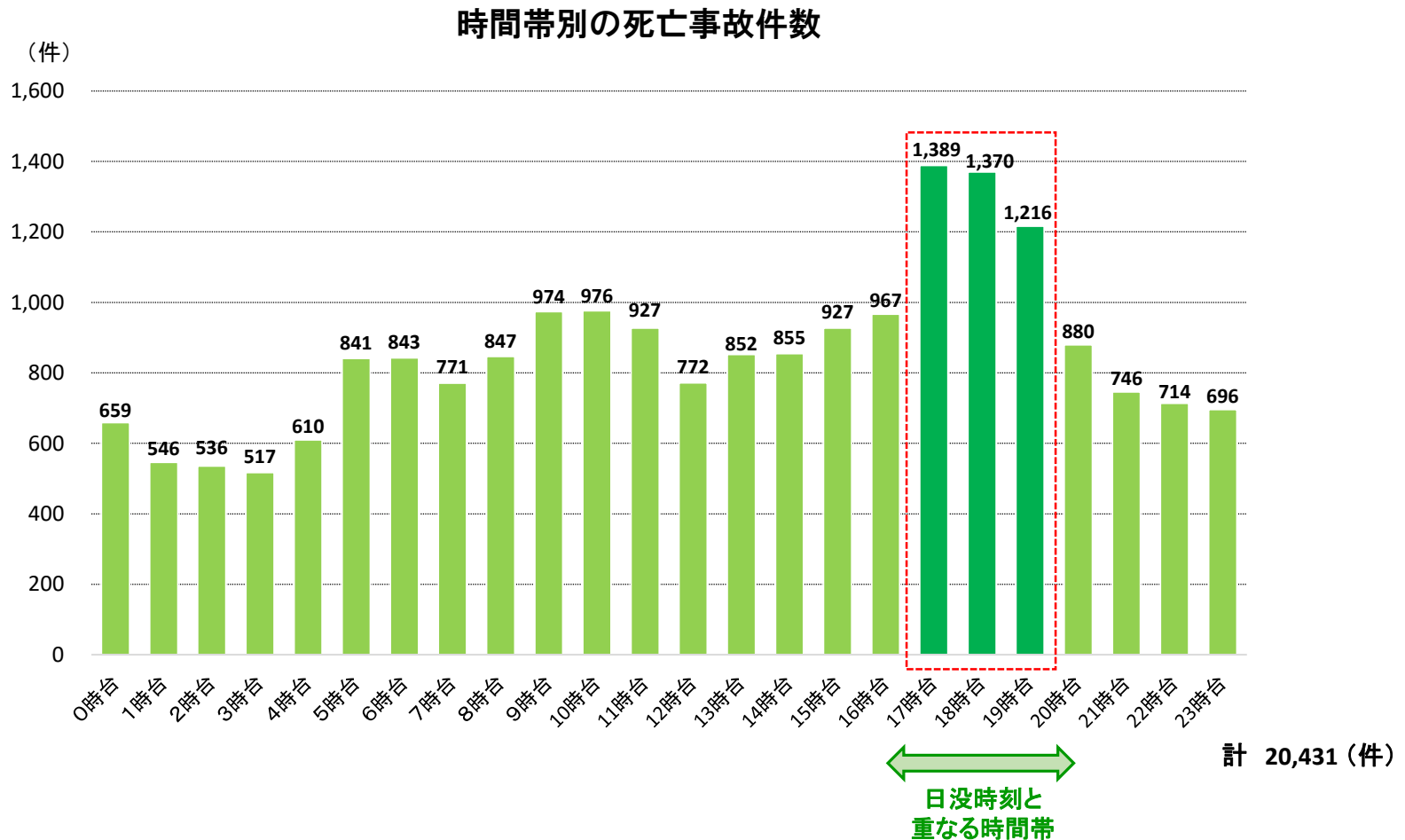
(参考) 警察庁HPより

## 2-3-1 薄暮時間帯・夜間における死亡事故に係る分析(その1)

### ～ 時間帯別の死亡事故件数 ～

- 死亡事故は、一日の中で日没時刻と重なる時間帯である17時台～19時台において最も多く発生している。

図 時間帯別の死亡事故件数(平成24年～平成28年)





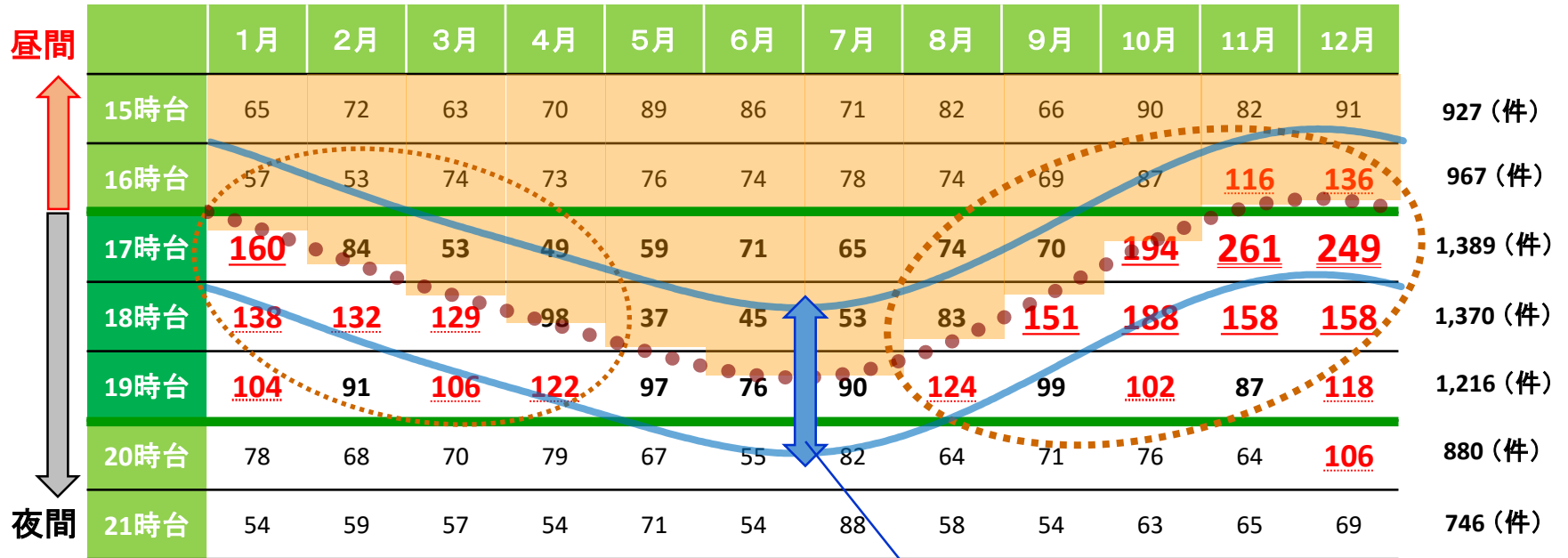
## 2-3-2 薄暮時間帯・夜間における死亡事故に係る分析(その2)

### ～ 月別・時間帯別の死亡事故件数(日没時刻前後) ～

- 日没時刻前後の死亡事故の発生状況を見ると、17時台～19時台のうち、日没時刻が18時以前になる条件下で、薄暮時間帯に死亡事故が多く発生している。
- 特に、10月～12月の同時間は、他の月に比べて死亡事故が多く発生している。

図 月別・時間帯別の死亡事故件数(日没時刻前後)(平成24年～平成28年)

月別・時間帯別の死亡事故件数(日没時刻前後)



薄暮時間帯(日没時刻の前後1時間)

(参考) 日没時刻(平成26年各月15日)(兵庫県明石市)

	1月	2月	3月	4月	5月	6月	7月	8月	9月	10月	11月	12月
日没時刻	17:12	17:43	18:07	18:32	18:56	19:14	19:14	18:49	18:08	17:26	16:56	16:51

(注)・「薄暮時間帯」とは、日没時刻の前後1時間をいう(日没時刻は、都府県庁所在地(北海道は各方面本部所在地)の国立天文台の資料による。)(日没時刻は、月日や都道府県によって異なる。) 以下同じ。

・この表における日没時刻は、日本標準時子午線が通過する明石市(兵庫県)を基準とし、対象期間5年(平成24年～平成28年)の中間年である平成26年各月15日の時刻としたものである。

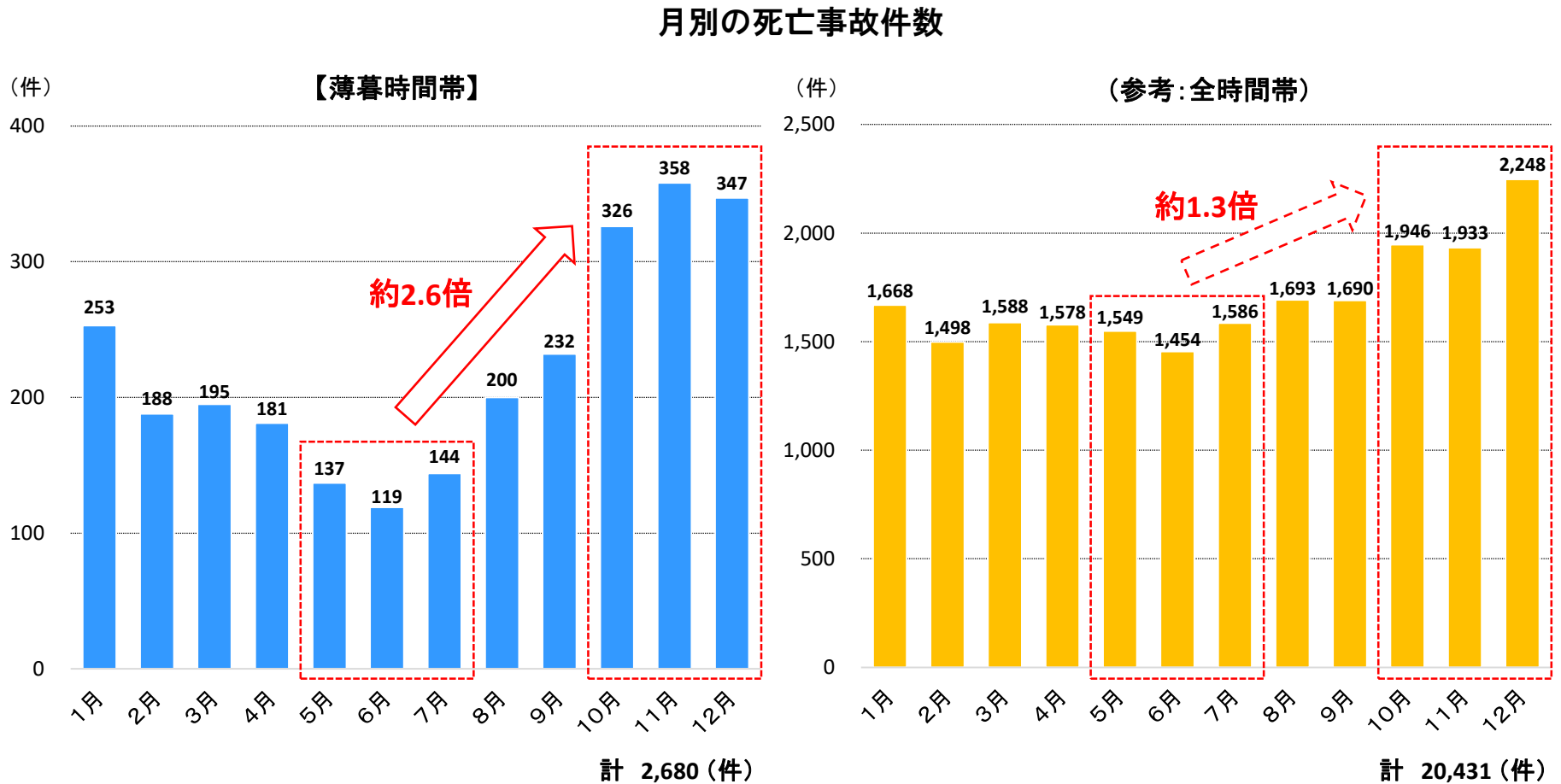


## 2-3-3 薄暮時間帯・夜間における死亡事故に係る分析(その3)

### ～ 月別の死亡事故件数(薄暮時間帯) ～

- 薄暮時間帯における死亡事故をみてみると、1月から6月にかけて減少傾向にあるものの、7月以降は上昇傾向に転じ、特に10月～12月にかけて最も多く発生する。
- 全時間帯の死亡事故と比較しても、薄暮時間帯は年末にかけての増え方が大きい。

図 月別の薄暮時間帯における死亡事故件数(平成24年～平成28年)

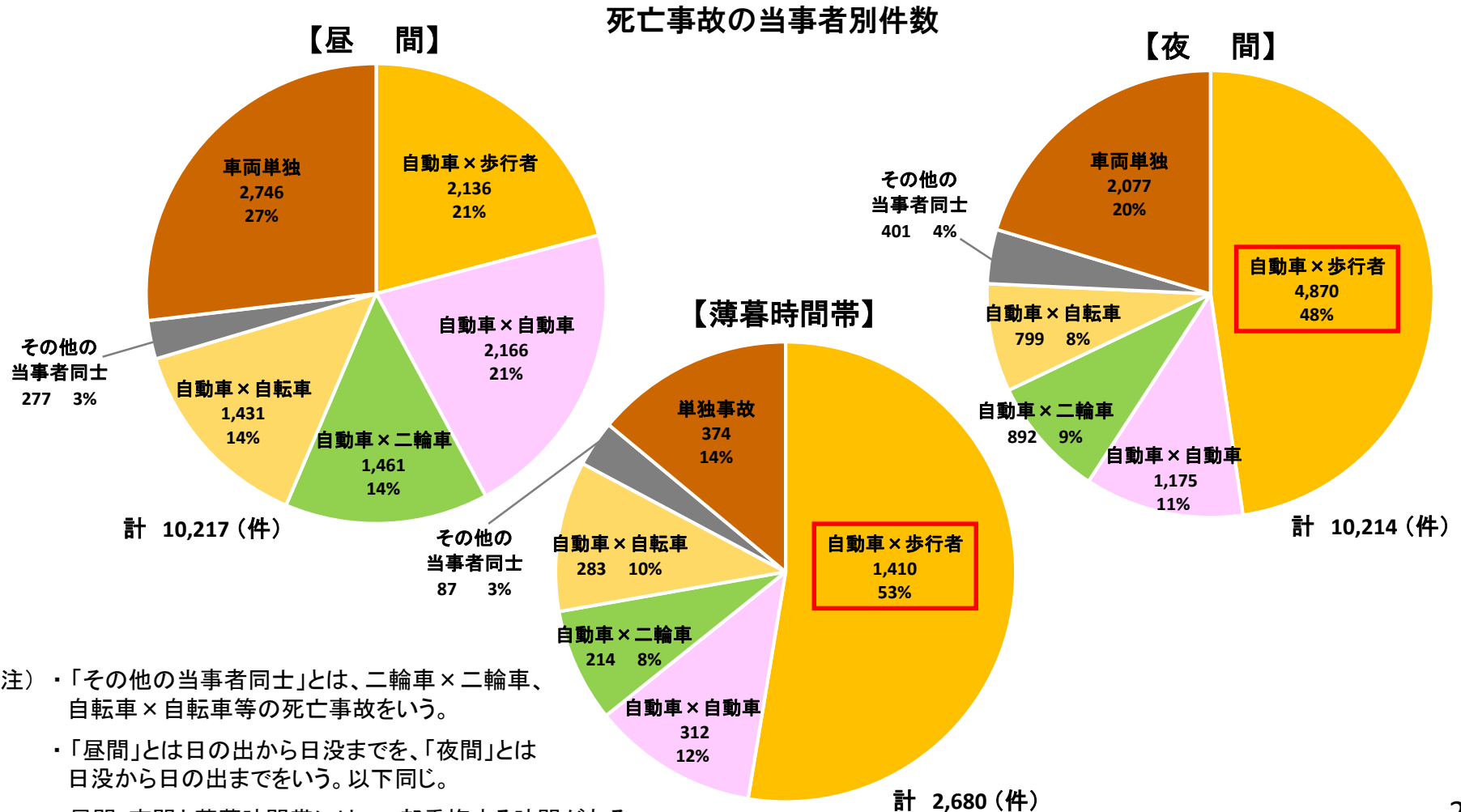


## 2-3-4 薄暮時間帯・夜間における死亡事故に係る分析(その4)

### ～ 死亡事故の当事者別件数(昼間・夜間・薄暮時間帯) ～

- 死亡事故を当事者別に見てみると、薄暮時間帯や夜間は「自動車対歩行者」による事故の割合が高くなる。

図 昼・夜間・薄暮時間帯別の当事者別死亡事故件数(平成24年～平成28年)



- (注) ・「その他の当事者同士」とは、二輪車×二輪車、自転車×自転車等の死亡事故をいう。
- ・「昼間」とは日の出から日没までを、「夜間」とは日没から日の出までをいう。以下同じ。
- ・昼間・夜間と薄暮時間帯には、一部重複する時間がある。

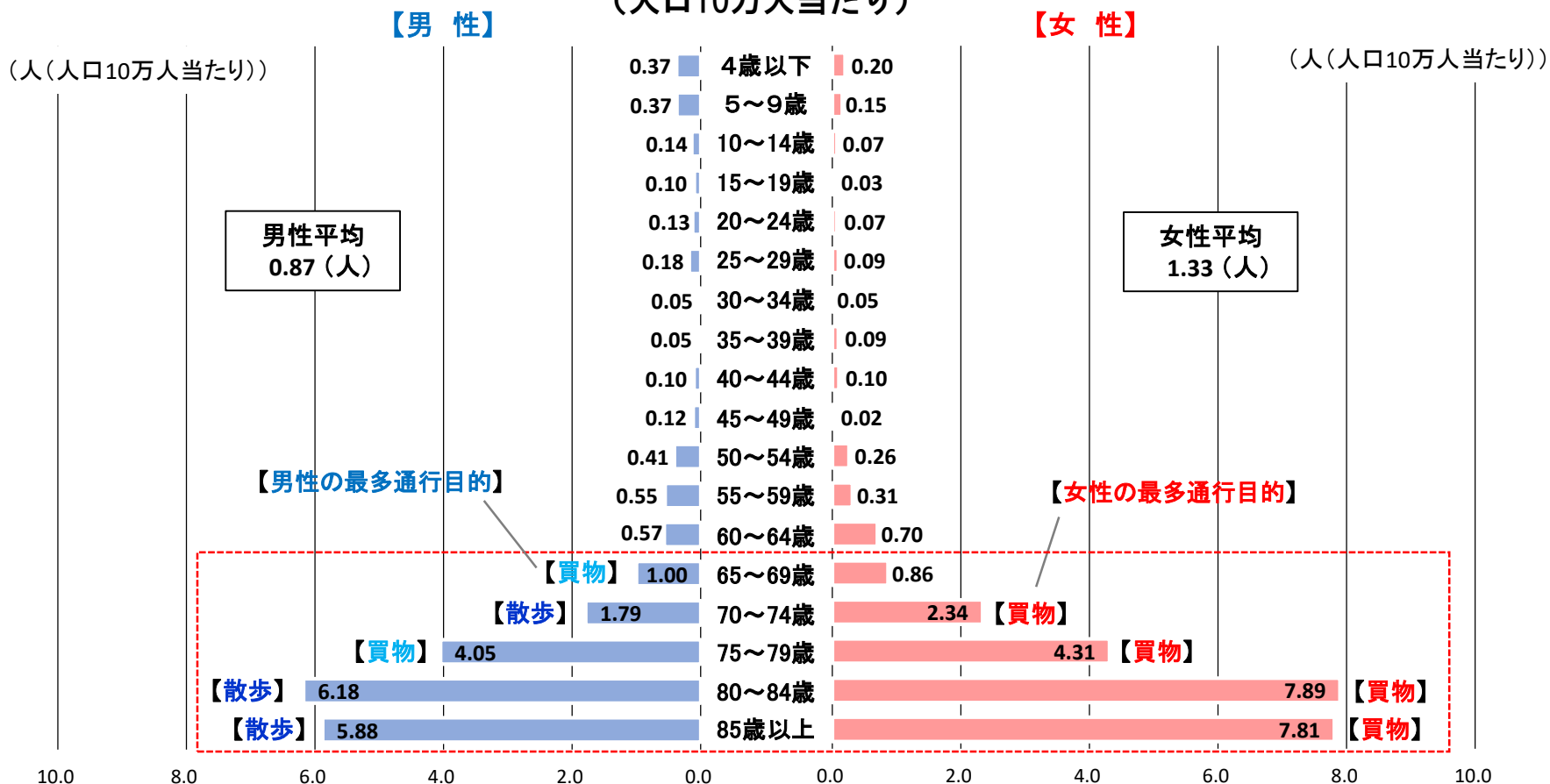
## 2-3-5 薄暮時間帯・夜間における死亡事故に係る分析(その5-1)

### ～ 自動車対歩行者死亡事故における歩行中死者数(薄暮時間帯)(人口10万人当たり) ～

- 薄暮時間帯の自動車対歩行者死亡事故の人口10万人当たり歩行中死者は、65歳以上で年齢とともに死者数が多くなるほか、男性に比べて女性が事故に遭う件数が多い。
- 通行目的では、男性は散歩や買物によるものが多く、女性は買物によるものが多い。

図 薄暮時間帯の「自動車対歩行者」死亡事故における人口10万人当たり歩行中死者数及び通行目的(歩行者第一・第二当事者)(平成24年～平成28年)

#### 自動車対歩行者死亡事故の歩行中死者数と通行目的(薄暮時間帯) (人口10万人当たり)



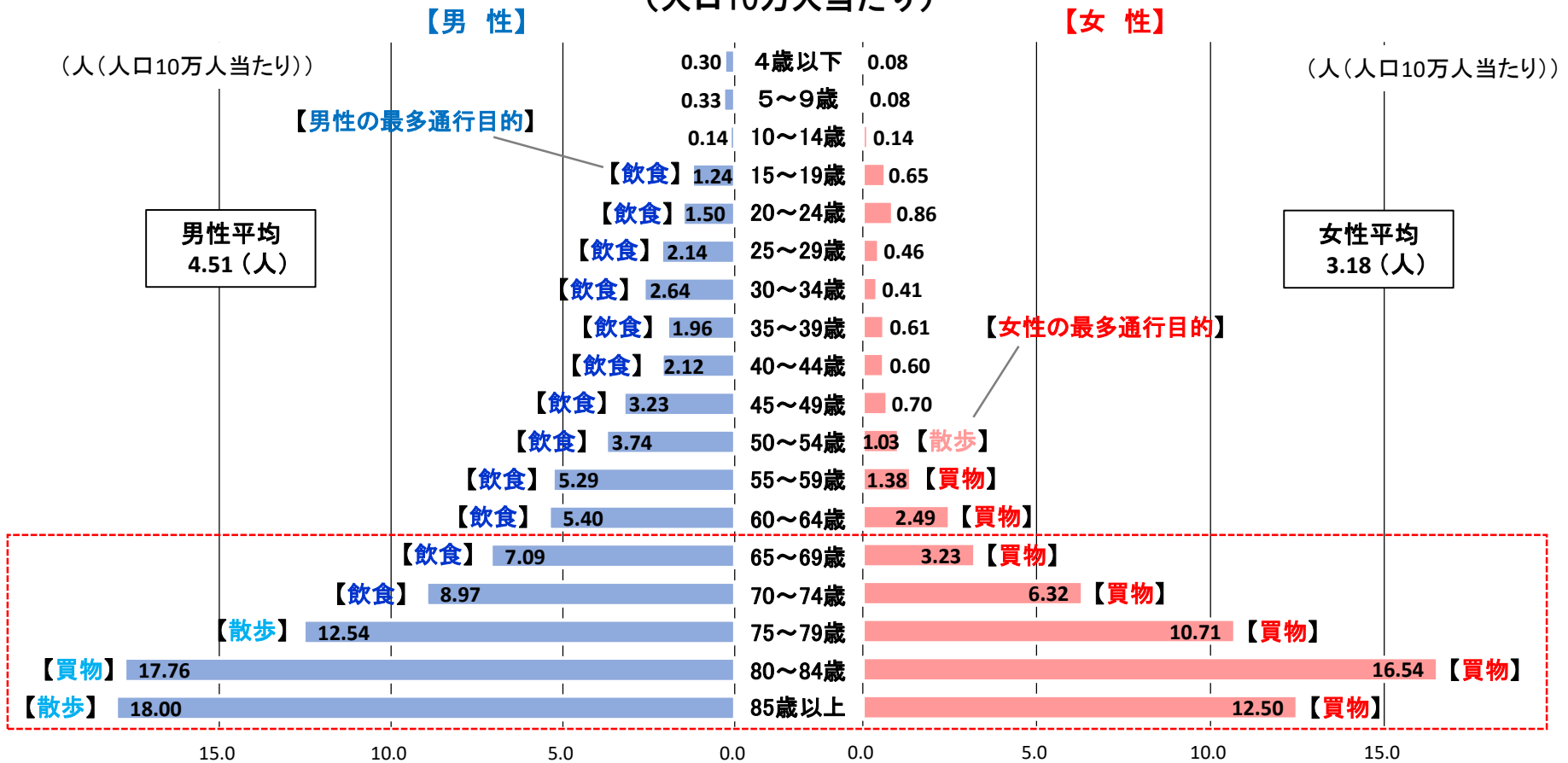
## 2-3-6 薄暮時間帯・夜間における死亡事故に係る分析(その5-2)

### ～ 自動車対歩行者死亡事故における歩行中死者数(夜間)(人口10万人当たり) ～

- 夜間の自動車対歩行者死亡事故の人口10万人当たり歩行中死者は、15歳から年齢とともに死者数が多くなり、65歳以上で特に多くなるほか、女性に比べて男性が事故に遭う件数が多い。
- 通行目的では、男性は飲食や散歩、買物によるものが多く、女性は買物や散歩によるものが多い。

図 夜間の「自動車対歩行者」死亡事故における人口10万人当たり歩行中死者数及び通行目的(歩行者第一・第二当事者)(平成24年～平成28年)

#### 自動車対歩行者死亡事故の歩行中死者数と通行目的(夜間) (人口10万人当たり)



## 2-3-7 薄暮時間帯・夜間における死亡事故に係る分析(その6-1)

### ～ 自動車対歩行者死亡事故における歩行中死者の通行目的(65歳以上の男性高齢者) ～

- 自動車対歩行者死亡事故における男性高齢者歩行中死者の通行目的について見てみると、17時台～19時台の薄暮時間帯にかけて散歩・買物・訪問が多い。
- また、19時～24時にかけて飲食が、4時～8時にかけて散歩が多い。

図 「自動車対歩行者」死亡事故における歩行中死者(65歳以上の男性高齢者)の時間帯別通行目的比較(歩行者第一・第二当事者) (平成24～平成28年)

#### 自動車対歩行者死亡事故における歩行中死者の通行目的 (65歳以上の男性高齢者)

	業務	通勤	観光 娯楽	散歩	飲食	買物	訪問	通院	疾病 徘徊	その他 私用	不明	(時間帯別合計)
15時～17時	8	2	7	30	3	22	14	3	1	25	2	117(人)
17時台	6	8	20	<u>39</u>	10	<u>32</u>	<u>30</u>	9	6	44	11	215(人)
18時台	2	4	21	<u>35</u>	15	<u>44</u>	<u>34</u>	6	7	37	19	224(人)
19時台	0	2	12	<u>34</u>	<u>35</u>	<u>52</u>	<u>34</u>	1	15	43	17	245(人)
20時～22時	3	5	19	23	<u>97</u>	44	24	0	22	33	33	303(人)
22時～24時	1	5	7	6	<u>79</u>	14	9	0	15	27	21	184(人)
0時～2時	1	1	4	3	46	9	1	0	25	17	16	123(人)
2時～4時	2	5	2	7	20	2	1	0	25	9	12	85(人)
4時～6時	2	4	9	<u>85</u>	10	14	2	3	10	22	16	177(人)
6時～8時	3	3	7	<u>70</u>	1	11	7	10	3	22	4	141(人)

(注) ・「その他私用」とは、送迎、帰省、遊戯等をいう。以下同じ。

## 2-3-8 薄暮時間帯・夜間における死亡事故に係る分析(その6-2)

### ～ 自動車対歩行者死亡事故における歩行中死者の通行目的(65歳以上の女性高齢者) ～

- 自動車対歩行者死亡事故における女性高齢者歩行中死者の通行目的について見てみると、17時台～19時台の薄暮時間帯にかけて散歩・買物・訪問が多い。
- また、4時～8時にかけて散歩が多い。

図 「自動車対歩行者」死亡事故における歩行中死者(65歳以上の女性高齢者)の時間帯別通行目的比較(歩行者第一・第二当事者)(平成24～平成28年)

#### 自動車対歩行者死亡事故における歩行中死者の通行目的 (65歳以上の女性高齢者)

	業務	通勤	観光 娯楽	散歩	飲食	買物	訪問	通院	疾病 徘徊	その他 私用	不明	(時間帯別合計)
15時～17時	1	4	10	33	2	73	33	13	2	39	17	227(人)
17時台	5	5	18	52	11	126	75	13	6	72	16	399(人)
18時台	2	11	12	40	17	111	76	8	19	70	34	400(人)
19時台	1	11	19	41	7	75	63	4	17	60	24	322(人)
20時～22時	2	6	20	18	17	53	38	1	21	39	19	234(人)
22時～24時	0	2	14	6	11	19	3	0	23	16	7	101(人)
0時～2時	1	1	0	3	6	5	1	0	18	5	5	45(人)
2時～4時	0	2	0	5	0	7	2	0	18	4	4	42(人)
4時～6時	3	9	4	66	2	10	5	3	24	26	13	165(人)
6時～8時	4	14	4	63	0	17	11	8	4	55	7	187(人)

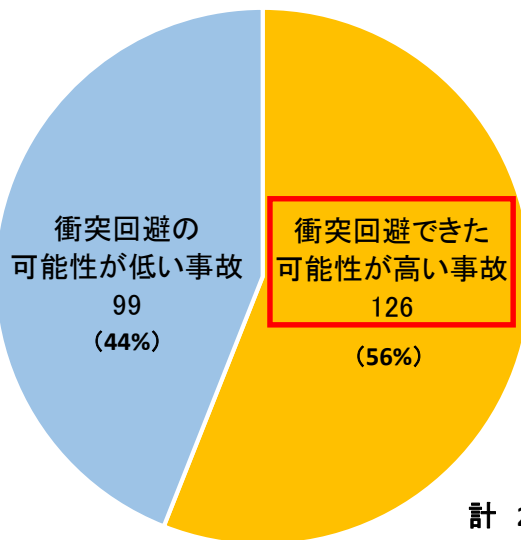
# 2-3-9 薄暮時間帯・夜間における死亡事故に係る分析(その7)

## ～ 自動車対歩行者死亡事故(夜間・自動車直進中)における前照灯上向き点灯の事故防止効果 ～

- 「自動車対歩行者」死亡事故(夜間・自動車直進中)において一定の条件下で発生したものを調査分析した結果、**前照灯上向き点灯により衝突回避できた可能性の高い事故が126件(約56%)**あった。

図 自動車対歩行者死亡事故(夜間・自動車直進中)における前照灯上向き点灯による衝突回避可能性調べ(自動車第一当事者) (平成28年) (注参照)

### 自動車対歩行者死亡事故(夜間・自動車直進中)における前照灯上向き点灯による衝突回避可能性調べ



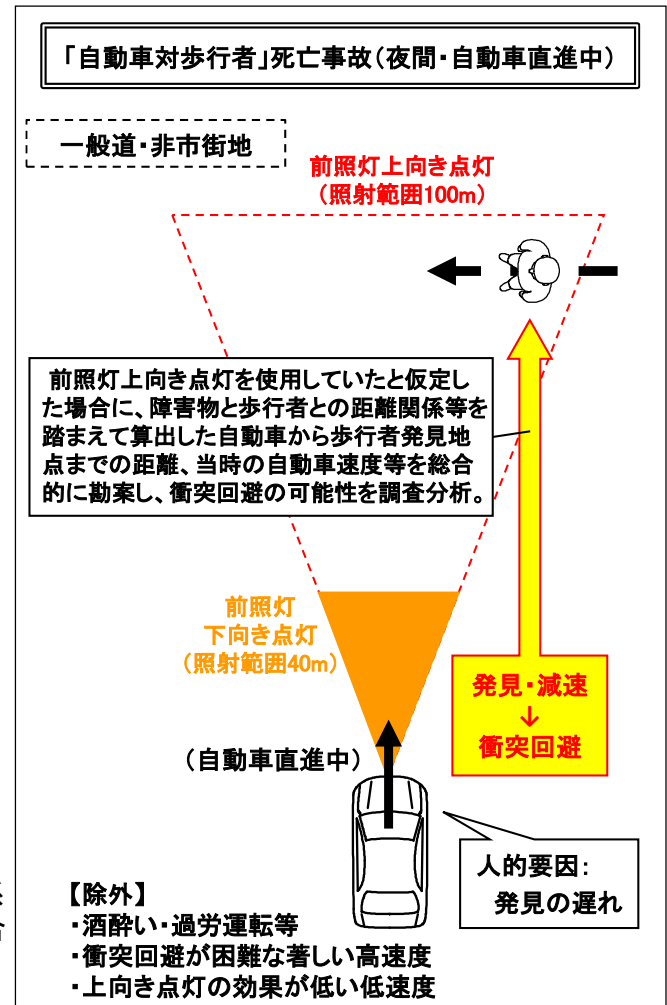
(注)

・警察庁の統計資料(平成28年)に基づき、「自動車対歩行者」による死亡事故(夜間・自動車直進中(カーブを含み、右左折時等は含まない。))について、前照灯上向き点灯以外という条件のほか、一般道/非市街地/運転者の人的要因が発見の遅れ(居眠り運転は含まない。)/酒酔い・過労運転等以外/衝突回避が困難な著しい高速度(上向き点灯の照射範囲100mを制動距離が超える速度)及び下向き点灯であっても余裕をもって停止できる速度以外という条件で絞り込んだ。(740件 → 225件)

・上記対象事故225件に関して、都道府県警察において、事故発生時の具体的状況の精査を行い、前照灯上向き点灯を使用していたと仮定した場合に、障害物と歩行者との距離関係等を踏まえて算出した自動車から歩行者発見地点までの距離、当時の自動車速度等を総合的に勘案し、衝突回避の可能性が低い事故を99件とした。(その結果、126件は衝突回避できた可能性が高い事故と認められた。)

【参考】

前照灯の上向き点灯(ハイビーム)のイメージ





## 2-3-10 薄暮時間帯・夜間における死亡事故に係る分析(その8)

### ～ 薄暮時間帯・夜間における死亡事故に係る分析のまとめと今後の対策 ～

#### 【薄暮時間帯・夜間における死亡事故に係る分析のまとめ】

- ・ 死亡事故は、一日の中で日没時刻と重なる17時台～19時台において多く発生し、特に日没時刻が18時以前となる条件下で薄暮時間帯に多く発生する傾向。また、薄暮時間帯の死亡事故については、特に年末にかけて大幅に増加する傾向。
- ・ 薄暮時間帯・夜間の死亡事故は「自動車対歩行者」による事故の割合が高く、いずれも65歳以上の高齢歩行者が死亡するケースが多い。当該事故の歩行中死者の通行目的では、男性・女性高齢者のいずれも薄暮時間帯の散歩・買物・訪問が多いほか、男性高齢者の夜間の飲食が多い。
- ・ 「自動車対歩行者」による死亡事故(夜間・自動車直進中)において一定の条件下で発生したものを調査分析した結果、前照灯上向き点灯により衝突回避できた可能性の高い事故が126件(約56%)あったことから、上向き点灯は事故防止に一定の効果が認められる。



- ◆ 死亡事故は日没時刻と重なる17時台～19時台に多く発生するほか、薄暮時間帯における死亡事故は年末にかけて大幅に増加すること等を認識させ、交通事故を防止するための安全意識の醸成を図るべき。
- ◆ 薄暮時間帯や夜間は「自動車対歩行者」による死亡事故が多く発生していることから、
  - ・ 歩行者に対しては、反射材用品等の普及・着用を促進
  - ・ 自動車運転者に対しては、前照灯について早めの点灯や対向車・先行車がない状況における上向き点灯(ハイビーム)の使用の励行をより一層図るべき。