

# 平成30年上半期における 交通死亡事故の特徴等について

平成30年9月13日  
警察庁交通局

# 平成30年上半期における交通死亡 事故の特徴について

注1:本資料は、原則として、平成30年8月22日までに入手したデータにより作成した。

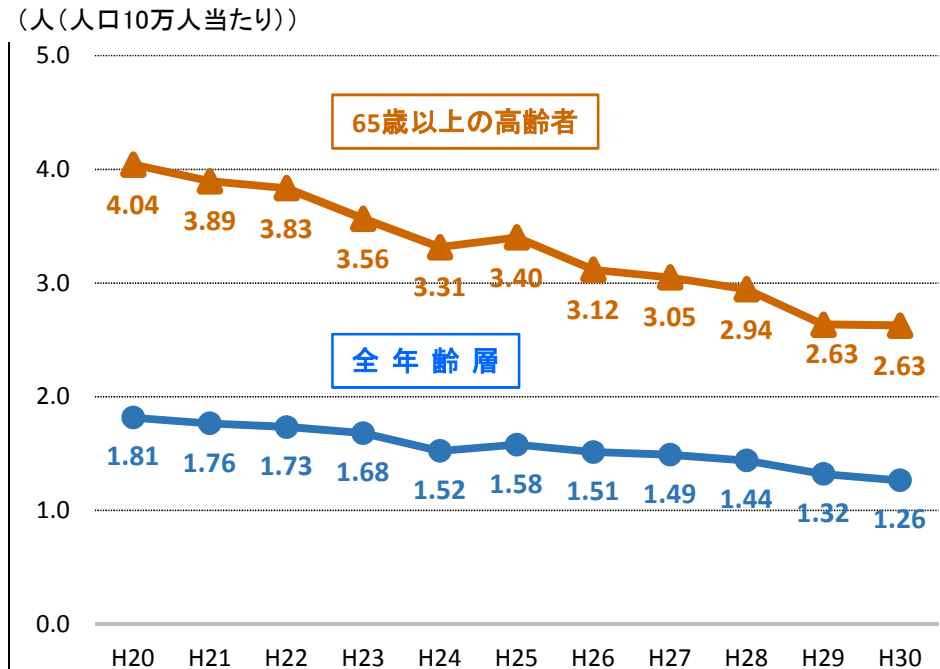
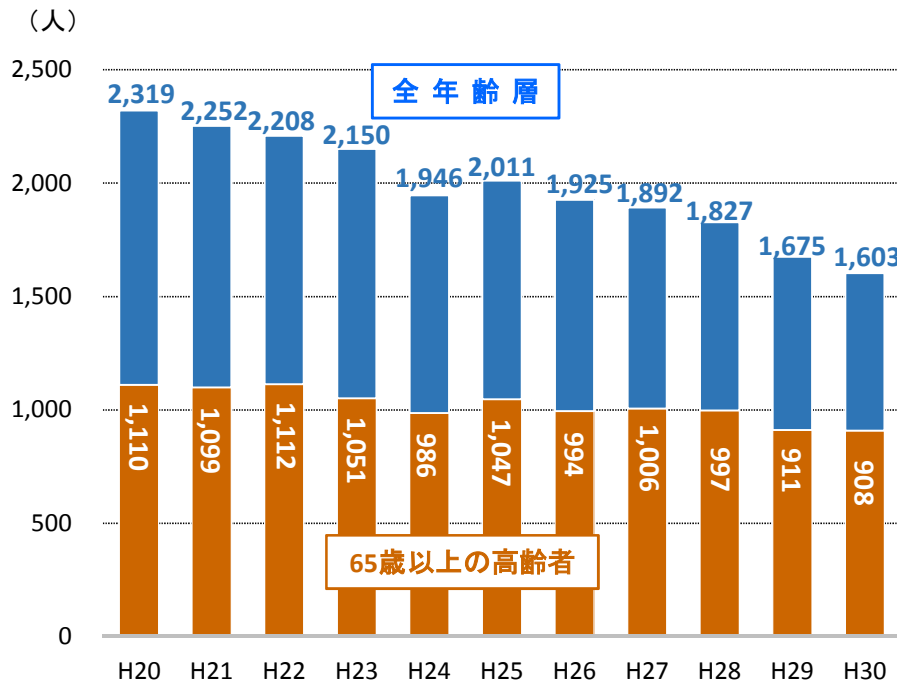
注2:数値は、単位未満で四捨五入してあるため、合計等が内訳の数値と一致しない場合がある。

# 1-1 交通事故死者数の推移(各年上半期比較)

- 平成30年上半期における交通事故死者数は、平成20年上半期と比較して、全年齢層で31%、高齢者で18%減少しており減少傾向
- また、人口10万人当たり死者数は、全年齢層で30%、高齢者で35%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約2倍

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20年上半期～平成30年上半期)

## 交通事故死者数の推移



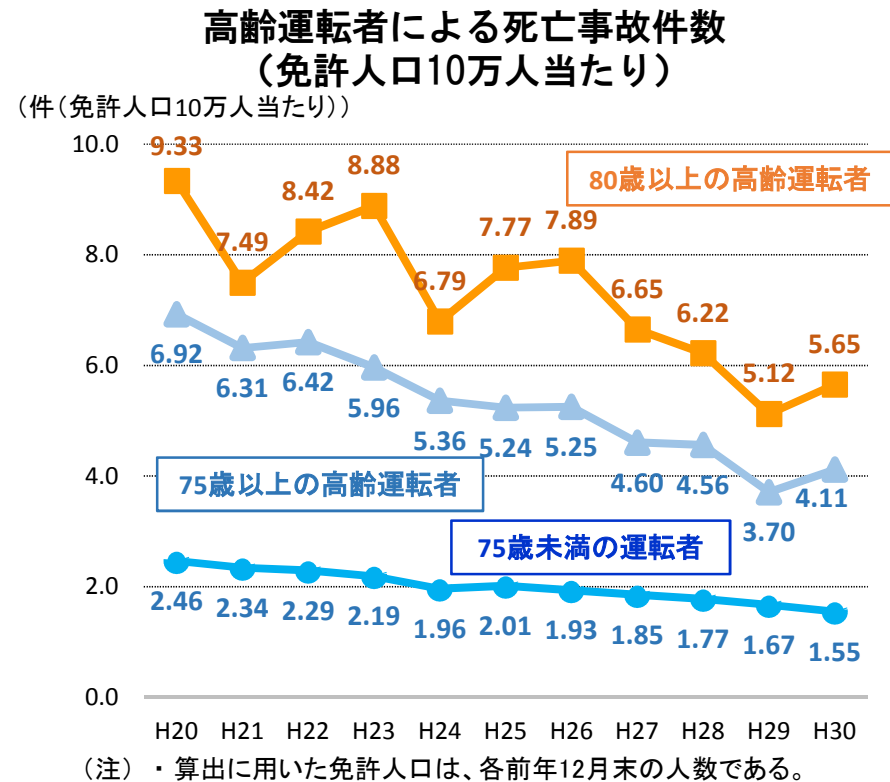
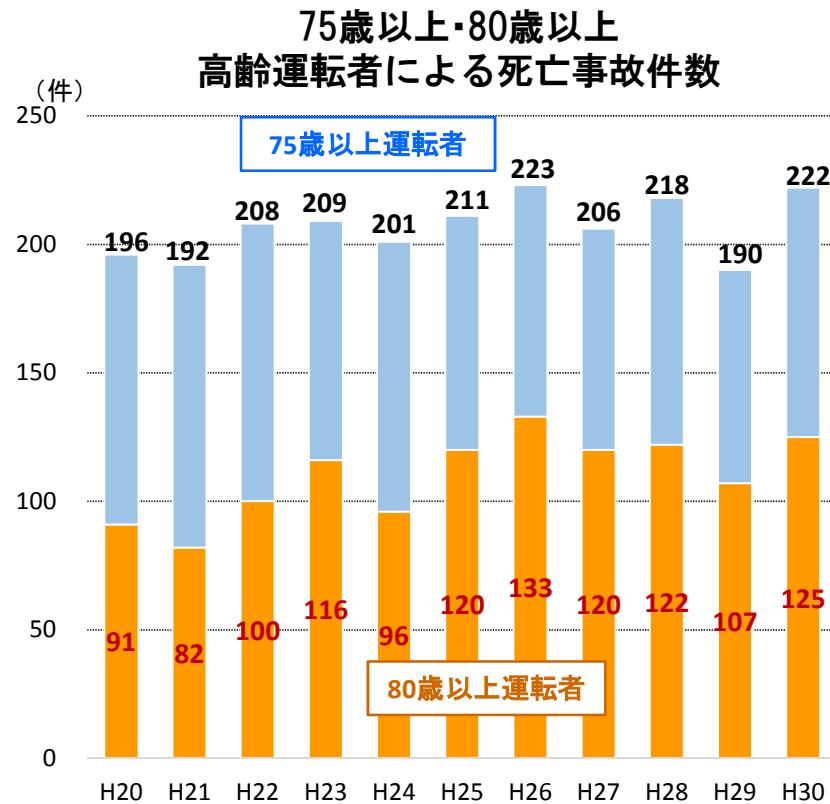
	H20	H21	H22	H23	H24	H25	H26	H27	H28	H29	H30
死者全体に占める65歳以上の割合%	47.9	48.8	50.4	48.9	50.7	52.1	51.6	53.2	54.6	54.4	56.6

(注) ・算出に用いた人口は、各前年の総務省統計資料「国勢調査」又は「人口推計」(各年10月1日現在の人口(補間補正を行っていないもの)による。ただし、平成30年は平成28年の人口推計による。以下同じ。

## 1-2 75歳以上・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)

- 75歳以上、80歳以上の高齢運転者による死亡事故件数は横ばい傾向であるが、本年上半期は前年同期と比較して増加
- 75歳以上、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、本年上半期は前年同期と比較して増加したが、過去10年では減少傾向

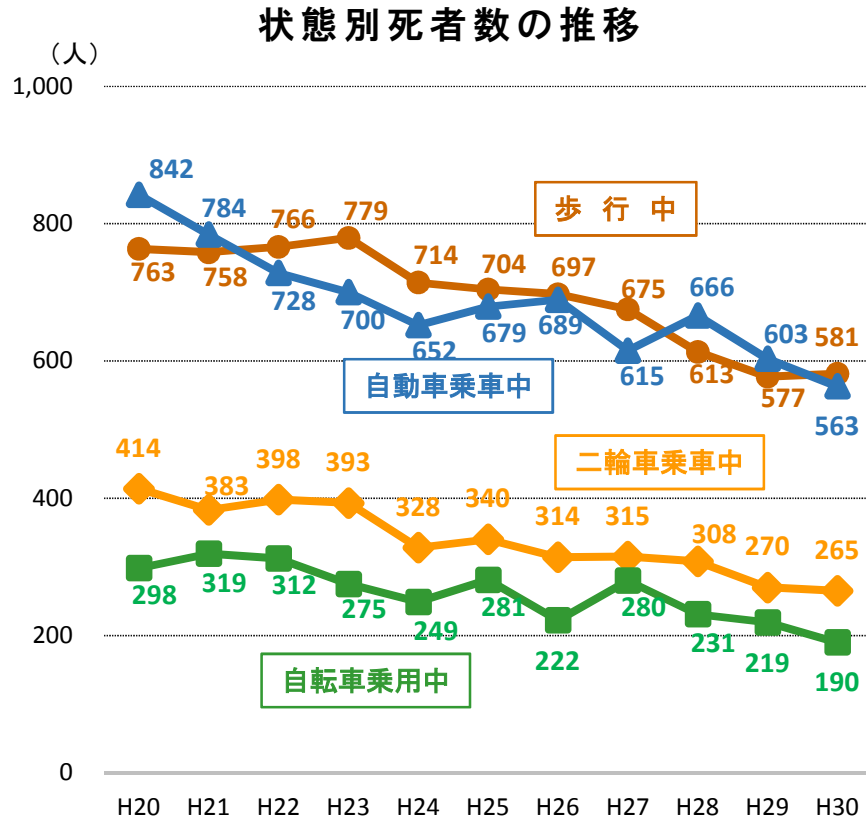
図 75歳以上・80歳以上の高齢運転者による死亡事故件数及び免許人口10万人当たりの死亡事故件数(原付以上第1当事者)の推移(平成20年上半期～平成30年上半期)



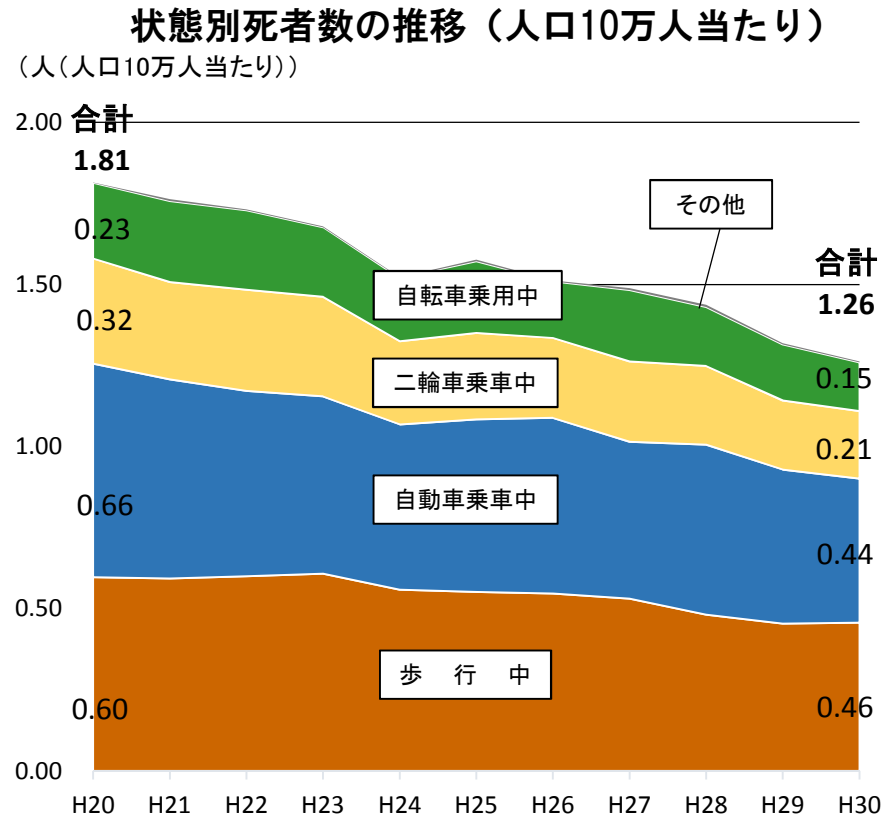
# 1-3 状態別死者数の推移(各年上半期比較)

- 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、平成20年上半期と比較して、いずれも減少傾向
- 人口10万人あたりでは、歩行中、自動車乗車中が多く、二輪車乗車中、自転車乗用中が続く。

図 状態別死者数及び人口10万人当たり状態別死者数の推移(平成20年上半期～平成30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。

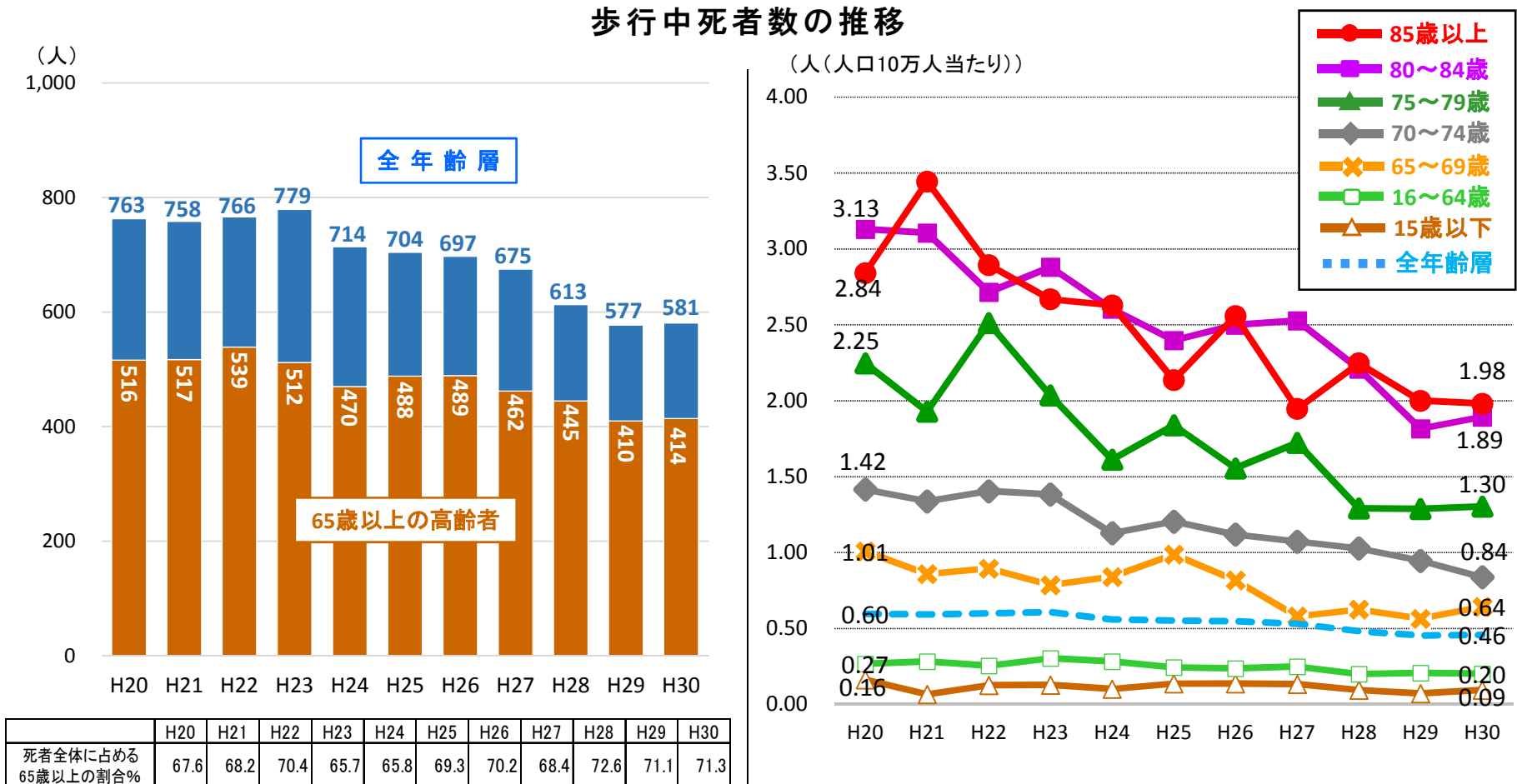


(注) ・「その他」とは、リヤカー等の軽車両利用中等をいう。

# 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、平成20年上半期と比較して、全年齢層、高齢者ともに減少傾向
- 高齢者は、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

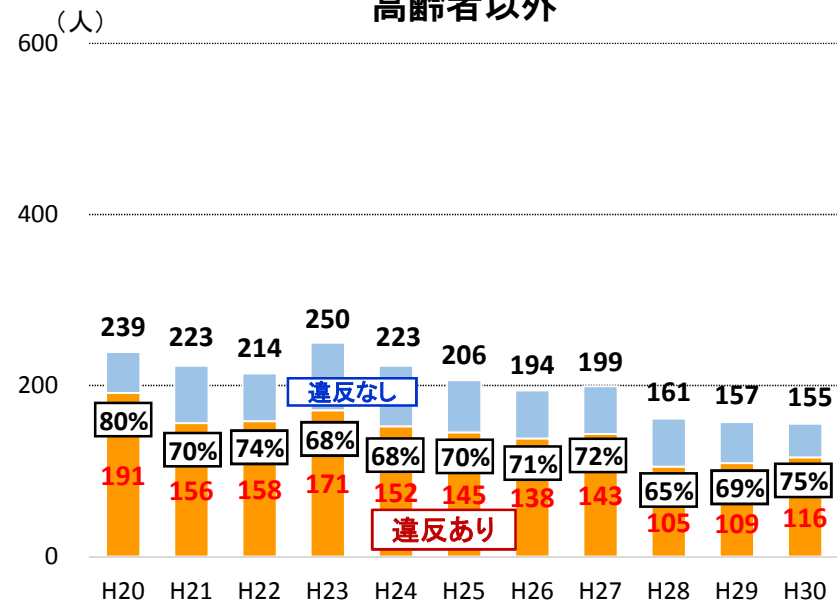
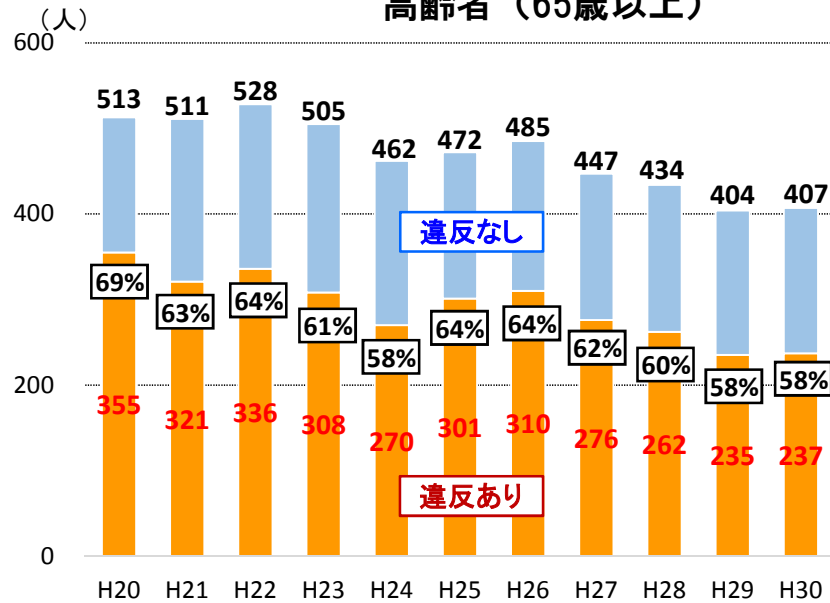
図 歩行中死者数及び人口10万人当たり歩行中死者数の推移(平成20年上半期～平成30年上半期)



# 1-5 歩行中死者の法令違反状況の推移(各年上半期比較)

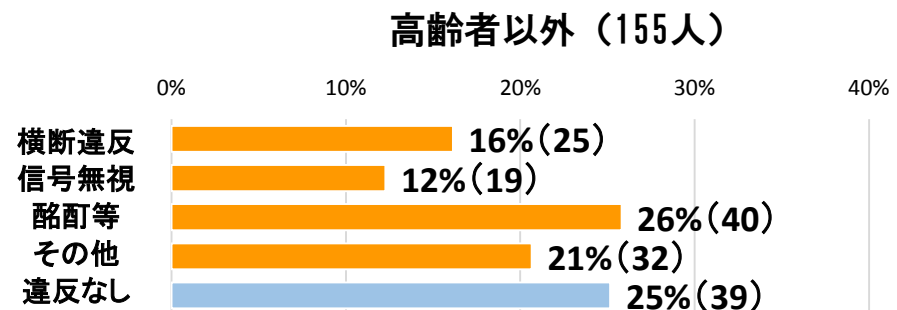
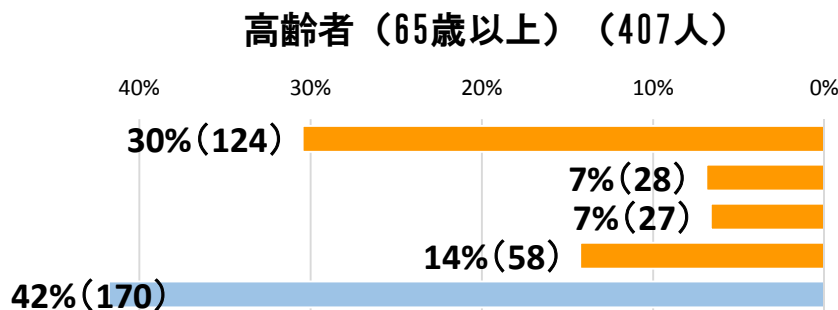
- 全死者の約4分の1を占める高齢歩行者のうち、約6割が「法令違反あり」。
- 法令違反別では、高齢者は高齢者以外と比較して「横断違反」の割合が高い。

歩行中死者(第1・第2当事者)の法令違反状況の推移(平成20年上半期~平成30年上半期)



(注)・「違反あり」には、法令に規定のない「飛出し(安全を確認しないで道路に飛び出したもの)」、「調査不能(違反種別が不明の場合)」等を含む。

歩行中死者(第1・第2当事者)の法令違反別死者数比較(平成30年上半期)



(注)・「横断違反」とは、横断歩道外横断、走行車両直前直後横断等をいう。

# 平成30年秋の全国交通安全運動を 見据えた詳細分析について

注1: 本資料は、原則として、平成30年8月22日までに入手したデータにより作成した。

注2: 数値は、単位未満で四捨五入してあるため、合計等が内訳の数値と一致しない場合がある。

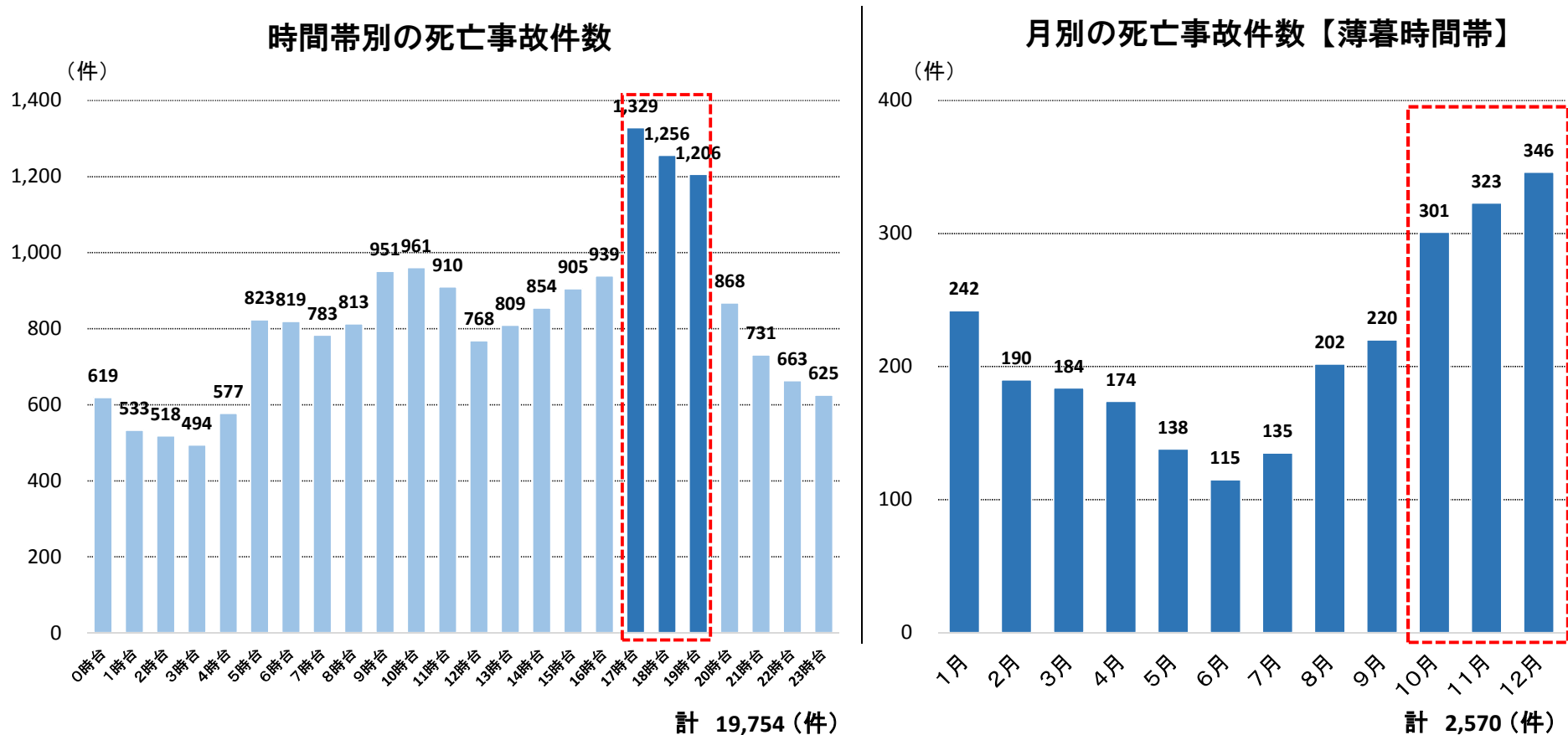


## 2-1 薄暮時間帯における死亡事故に係る分析

### ～ 時間帯別・月別の死亡事故件数 ～

- 死亡事故は、一日の中で17時台～19時台において最も多く発生
- 薄暮時間帯における死亡事故を見てみると、7月以降は増加傾向に転じ、特に10月～12月にかけて最も多く発生

図 時間帯別・月別の死亡事故件数(平成25年～平成29年)

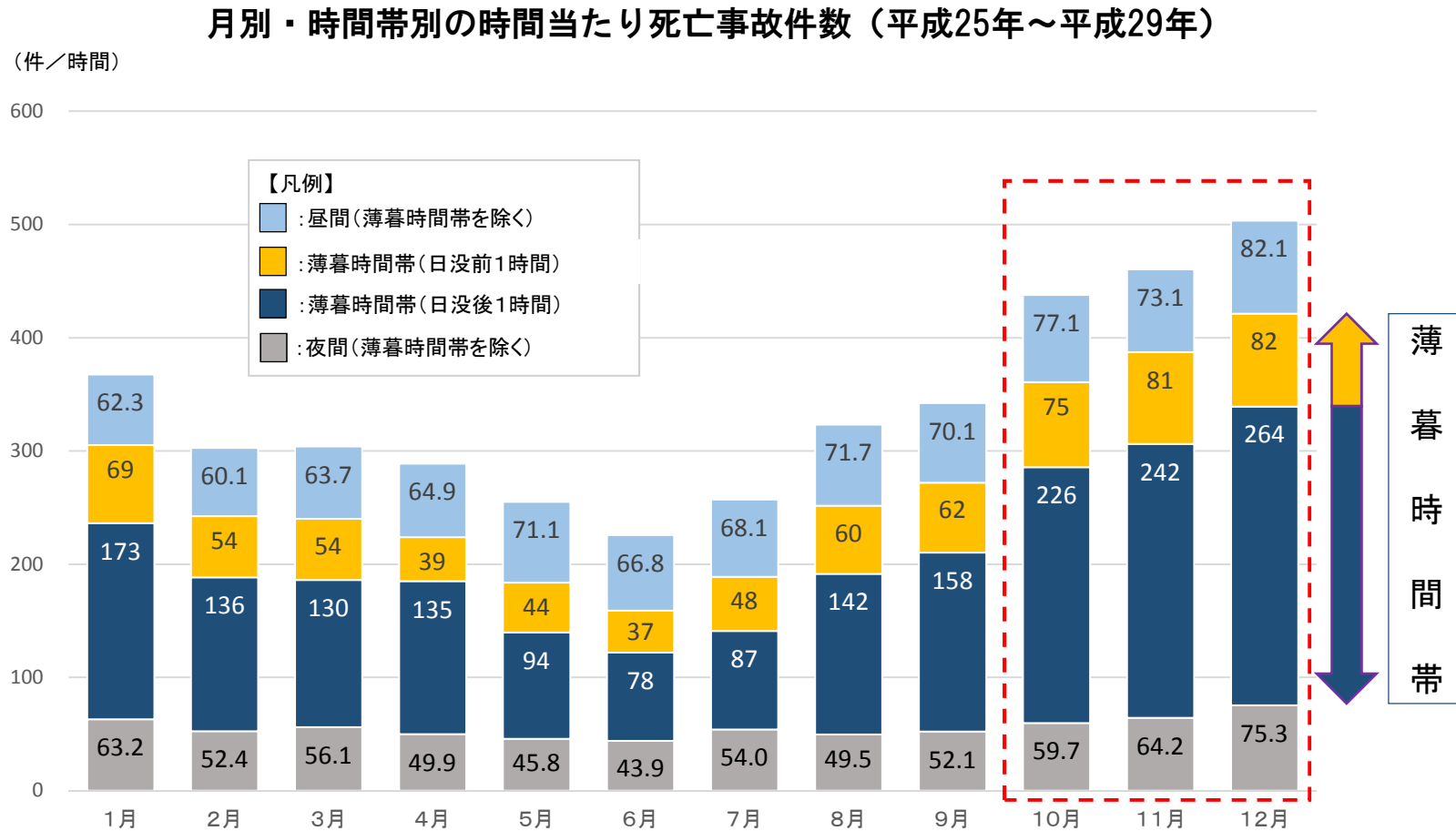


(注)・「薄暮時間帯」とは、日没時刻の前後1時間をいう(日没時刻は、各日の各都道府県の都道府県庁所在地(北海道は各方面本部所在地を含む。)の国立天文台天文情報センター暦計算室の計算による日の入り時刻による。)。以下同じ。

## 2-2 薄暮時間帯における死亡事故に係る分析 ～ 月別・時間帯別の時間当たり死亡事故件数 ～

- 昼夜間・薄暮時間帯別では、日没後1時間の時間当たり死亡事故件数が10月～12月にかけて大幅に増加

図 月別・時間帯別の時間当たり死亡事故件数(平成25年～平成29年)



(注)・算出に用いた昼間・夜間の時間は、対象期間5年(平成25年～平成29年)の中間年である平成27年各月15日の時間による。  
・「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。

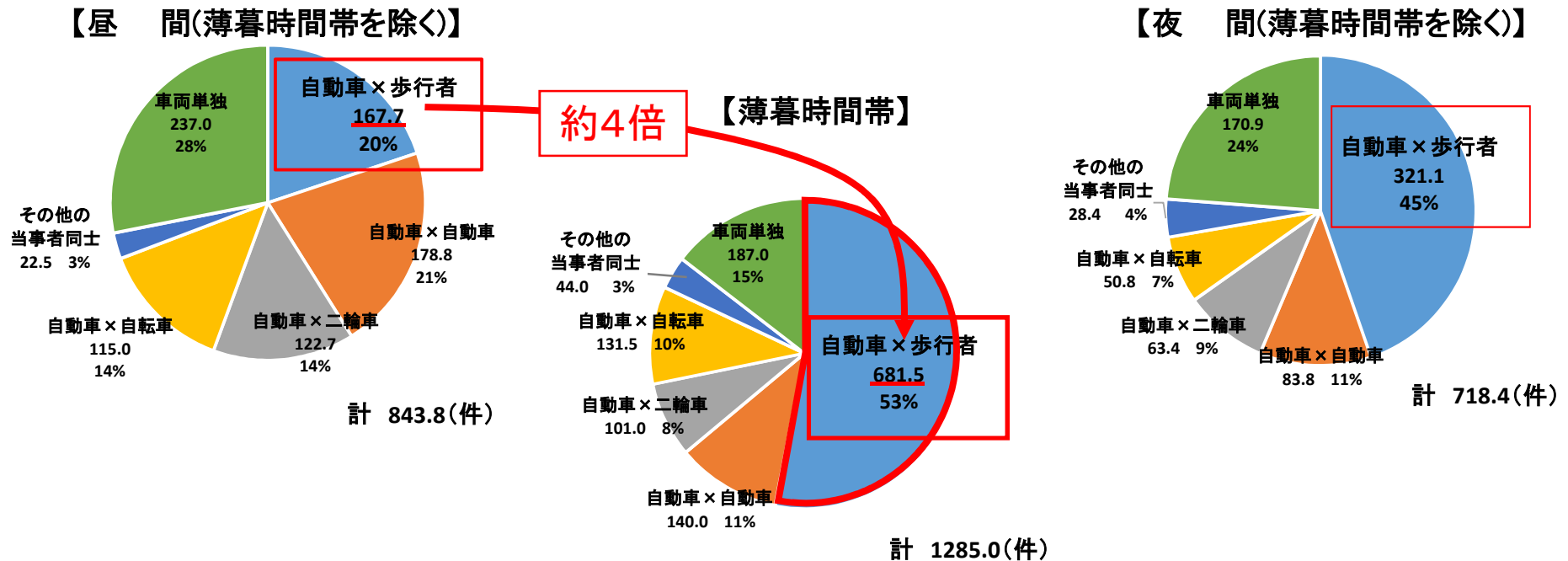
## 2-3 薄暮時間帯における死亡事故に係る分析

### ～ 死亡事故の時間当たりの当事者別件数(昼間・薄暮時間帯) ～

- 死亡事故を当事者別に見てみると、薄暮時間帯は昼間と比べて「自動車対歩行者」による事故の割合が高い。
- 「自動車対歩行者」事故の時間当たりの発生件数は、昼間と比べて薄暮時間帯は約4倍多い。

図 昼間・薄暮時間帯別の時間当たりの当事者別死亡事故件数(平成25年～平成29年)

#### 当事者別の時間当たり死亡事故件数(平成25年～平成29年)



(注) ・件数は過去5年間(平成25年～平成29年)の累計であり、昼間・夜間は11時間、薄暮時間帯は2時間として算出。  
 ・「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。

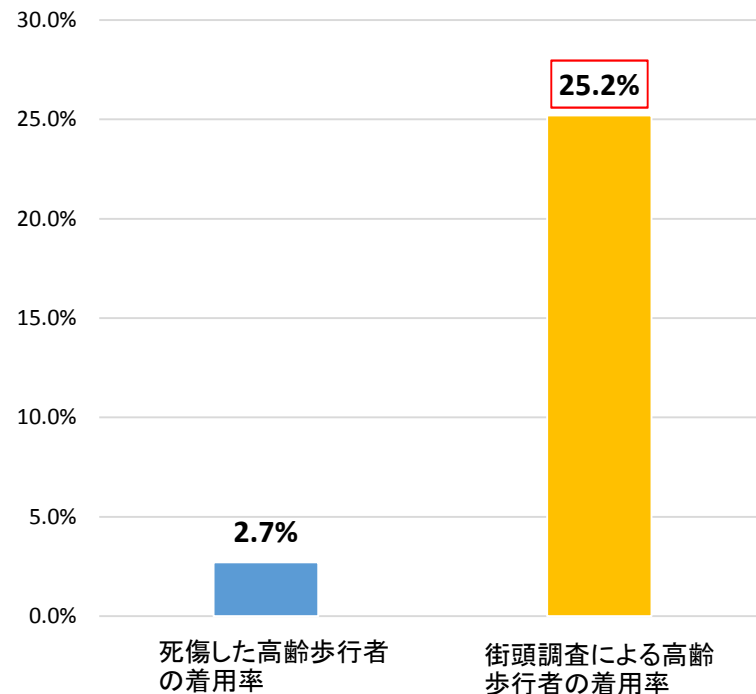
## 2-4 薄暮時間帯における死亡事故に係る分析

### ～ 薄暮時間帯における歩行者の反射材用品等着用状況 ～

- **薄暮時間帯に死傷した高齢歩行者の着用率が2.7%に対し、街頭調査による高齢歩行者の着用率は25.2%**

図 薄暮時間帯における反射材用品等の着用状況

#### 薄暮時間帯における反射材用品等着用状況



#### (参考) 死傷した高齢歩行者の着用状況及び街頭調査による高齢歩行者の着用状況

	死傷した高齢歩行者の着用状況	街頭調査による高齢歩行者の着用状況
着用	215	108
非着用	7,722	320
着用率	2.7%	25.2%

#### (参考) 調査による着用者が使用していた反射材用品等

- キーホルダー・ストラップ 34人
- 反射材を組み込んだ製品(靴、カバン、衣類等) 24人
- シール 22人
- リストバンド(タックルバンド) 12人
- タスキ 11人
- ライト 5人

(注)・「死傷した高齢歩行者の着用率」は、過去5年間(平成25年～平成29年)の各年下半期の薄暮時間帯における自動車対歩行者事故の65歳以上の高齢歩行者(第1・第2当事者)の反射材用品等の着用率。調査不能は除外した。

・「街頭調査による高齢歩行者の着用率」は、本年7月11日～30日までの期間に、5都道府県(北海道、東京、愛知、大阪、福岡)で薄暮時間帯において、高齢歩行者合計428人を対象に街頭における反射材用品等の着用状況の調査を実施した結果

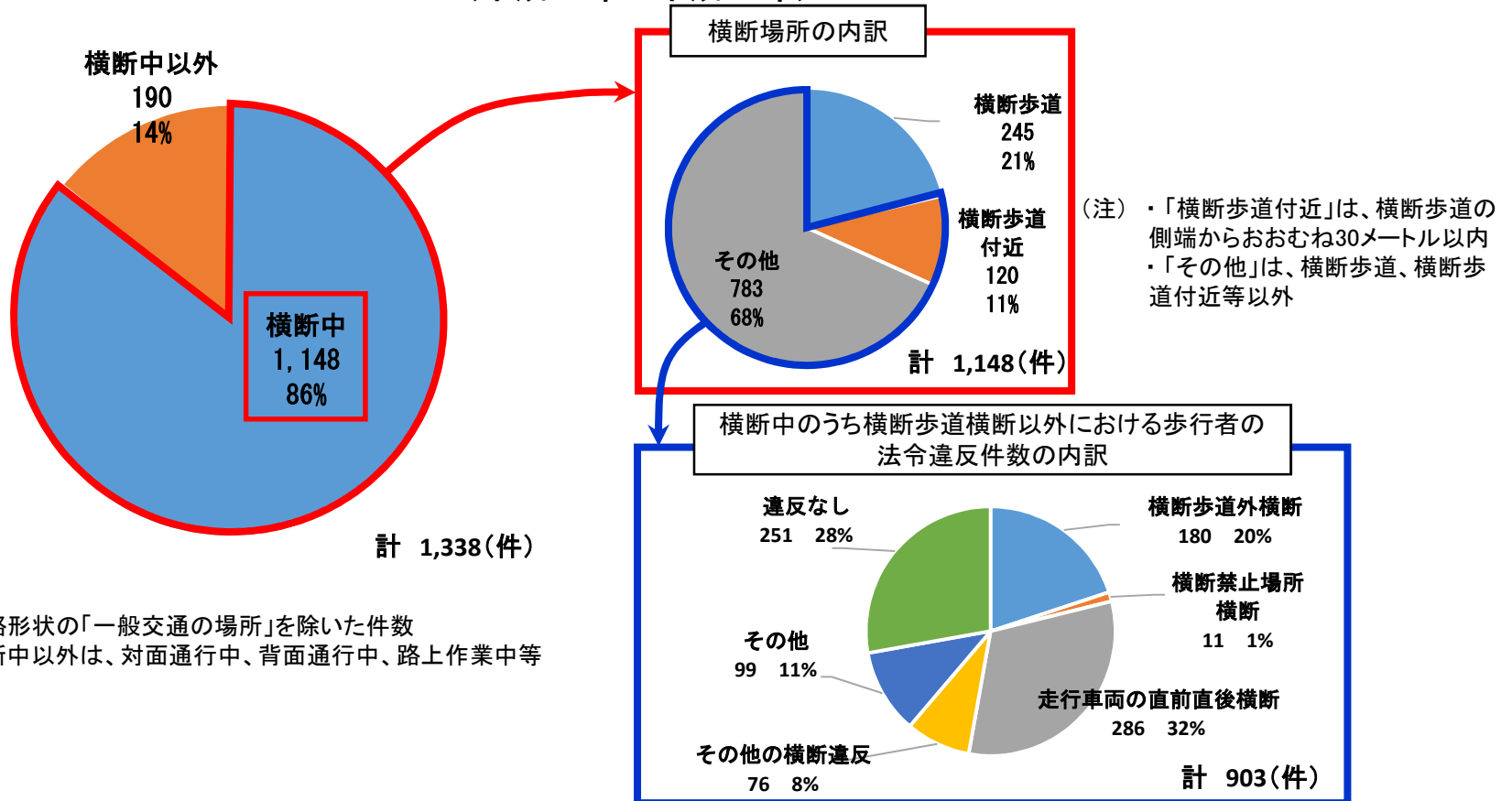
## 2-5 薄暮時間帯における死亡事故に係る分析

### ～「自動車対歩行者」による事故の事故類型別の死亡事故件数(薄暮時間帯)～

- 事故類型別では、**横断中が約9割**を占めている。
- 横断場所の内訳では、横断歩道以外での発生が約8割で、横断歩道以外の横断における歩行者の約7割に法令違反あり。

図 薄暮時間帯における「自動車対歩行者」死亡事故の事故類型別件数(平成25年～平成29年)

薄暮時間帯における「自動車対歩行者」の事故類型別死亡事故件数  
(平成25年～平成29年)



(注) ・「その他の横断違反」は、「斜め横断」、「駐停車車両の直前直後横断」  
・「その他」は、「飛出し」、「酩酊等」等

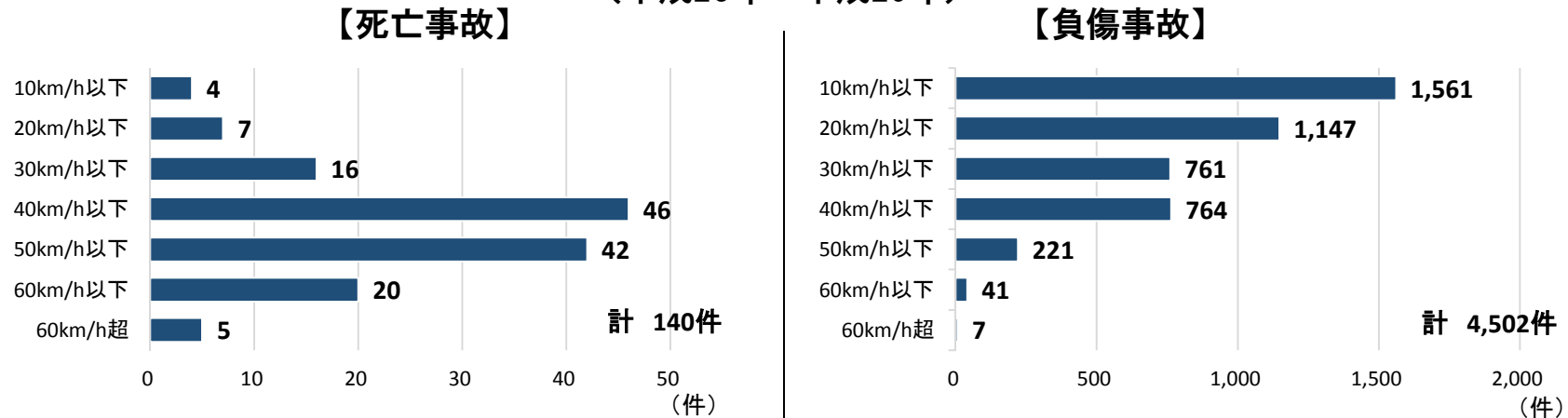
## 2-6 薄暮時間帯における死亡事故に係る分析

### ～ 薄暮時間帯の信号機のない横断歩道における自動車の危険認知速度別歩行者の事故件数 ～

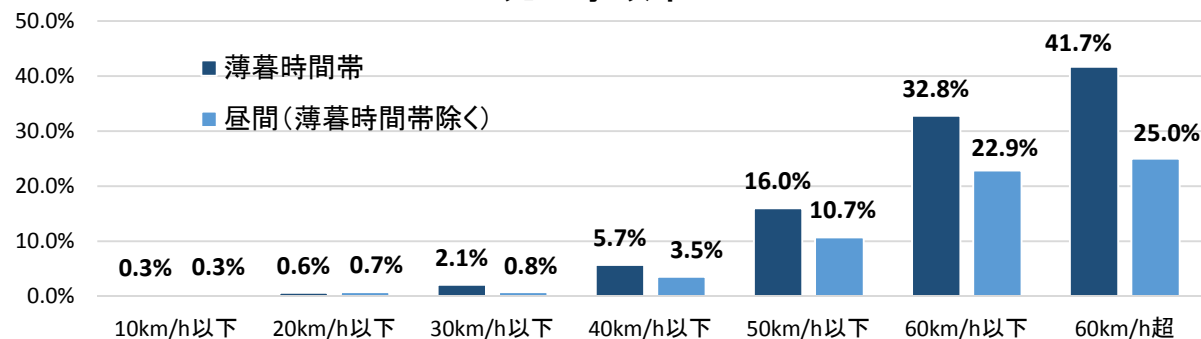
- 死亡事故の自動車の危険認知速度別では、時速40km/h～60km/hが多くなっている。
  - 死亡事故率では、昼間(薄暮時間帯除く)よりも薄暮時間帯が高い傾向
- 【横断歩道等における歩行者等の優先】(道路交通法第38条関係)  
 車両等は、横断歩道等に接近する場合は、当該横断歩道等の直前で停止できる速度で進行しなければならない(歩行者等がないことが明らかな場合を除く)。

図 薄暮時間帯の信号機のない横断歩道における自動車の危険認知速度別歩行者の事故件数(平成25年～平成29年)

#### 薄暮時間帯の信号機のない横断歩道における自動車の危険認知速度別歩行者の事故件数 (平成25年～平成29年)



#### <死亡事故率>



(注) ・危険認知速度とは、運転者が相手方を認め、危険を認知した時点の速度。  
 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

(注) ・「死亡事故率」は、死傷事故のうち死亡事故の占める割合

(危険認知速度)

# 平成30年上半期における交通死亡事故の特徴及び薄暮時間帯における死亡事故に係る分析のまとめと今後の対策

## 【平成30年上半期における交通死亡事故の特徴】

- ・ 交通事故死者数は減少傾向(1,603人)。人口10万人当たり死者数も同様に減少傾向
- ・ 免許人口10万人当たり死亡事故件数は、高齢運転者で増加。過去10年では引き続き減少傾向
- ・ 全死者数の約4分の1を占める高齢歩行者のうち、「法令違反あり」が約6割で、内訳では「横断違反」の割合が高い。

## 【薄暮時間帯における死亡事故に係る分析のまとめ】

- ・ 日没後1時間の死亡事故が10月～12月にかけて大幅に増加
- ・ 死傷した高齢歩行者の反射材用品等の着用率は、高齢歩行者全体の着用率(サンプル調査)よりも低い。
- ・ 「自動車対歩行者」事故の時間当たり発生件数は、昼間と比べて約4倍。
- ・ 「自動車対歩行者」事故のほとんどが横断中に発生
- ・ 信号機のない横断歩道における歩行者事故では、車両側の横断歩道手前での減速が不十分な状況



薄暮時間帯における死亡事故に係る分析結果により、運転者及び歩行者に対して以下に掲げる施策を実施する。

### ◆ 共通

薄暮時間帯の死亡事故は、年末にかけて大幅に増加し、特に日没後に多く発生すること等を周知して安全意識の醸成を図る。

### ◆ 運転者関係

横断歩道手前における減速義務と横断歩道における歩行者優先義務を再認識させる。

#### 【横断歩道の指示標示及び規制標示】



### ◆ 歩行者関係

反射材用品等の着用促進を図るとともに、横断歩道付近では交通ルールを遵守して横断歩道を渡るよう周知する。