

平成29年における交通死亡事故 の特徴等について

平成30年2月15日
警察庁交通局

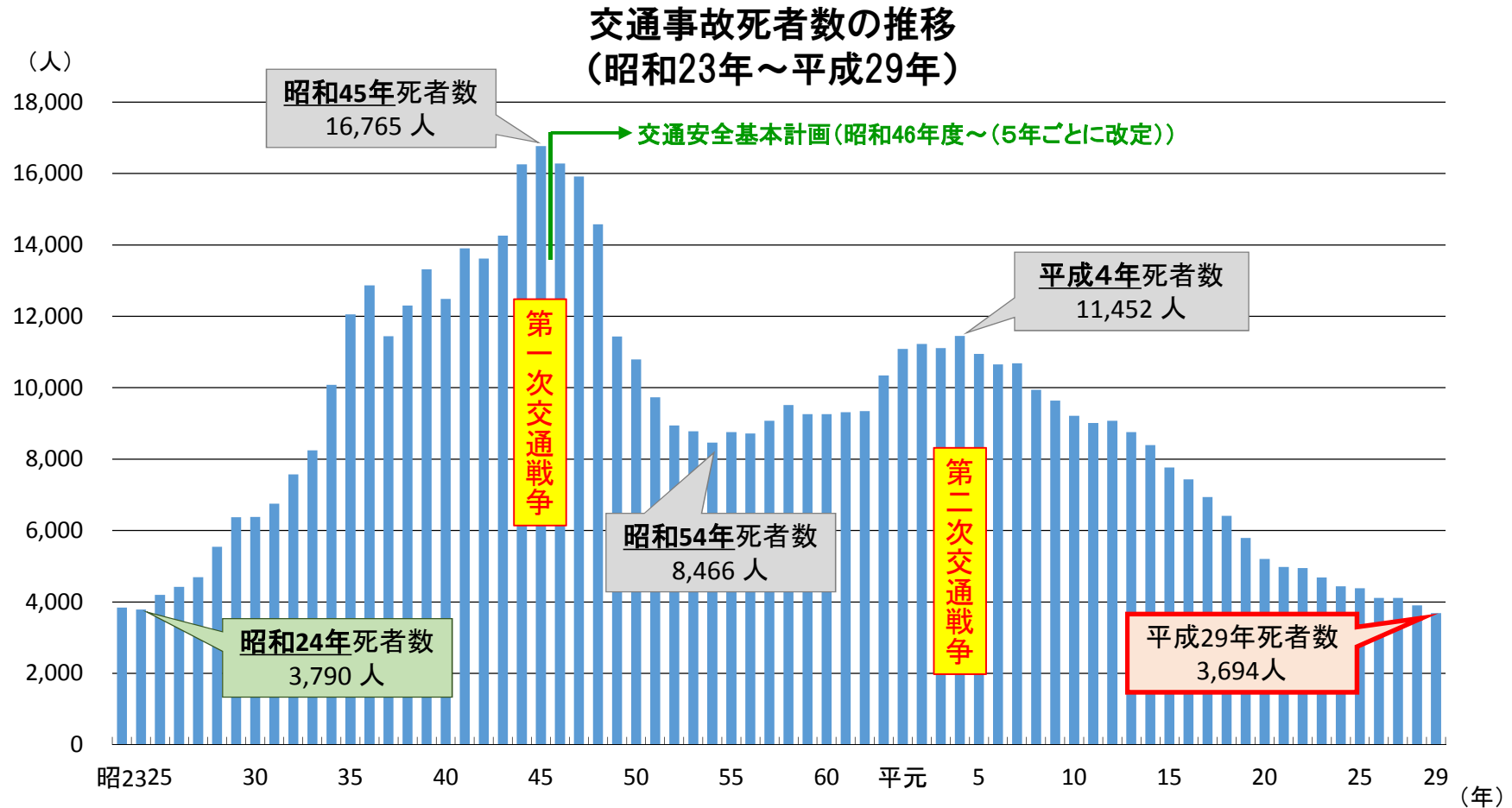
交通安全対策の経緯について
(第一次・第二次交通戦争と対策)

1-1 交通安全対策の経緯(その1)

～ 交通事故死者数の推移(昭和23年～平成29年) ～

- 平成29年における交通事故死者数は 3,694人 (前年比-210人、-5.4%) で、警察庁が保有する昭和23年以降の統計で最少となった。

図 交通事故死者数の推移(昭和23年～平成29年)



(注) ・ 昭和46年以前は沖縄県を含まない。

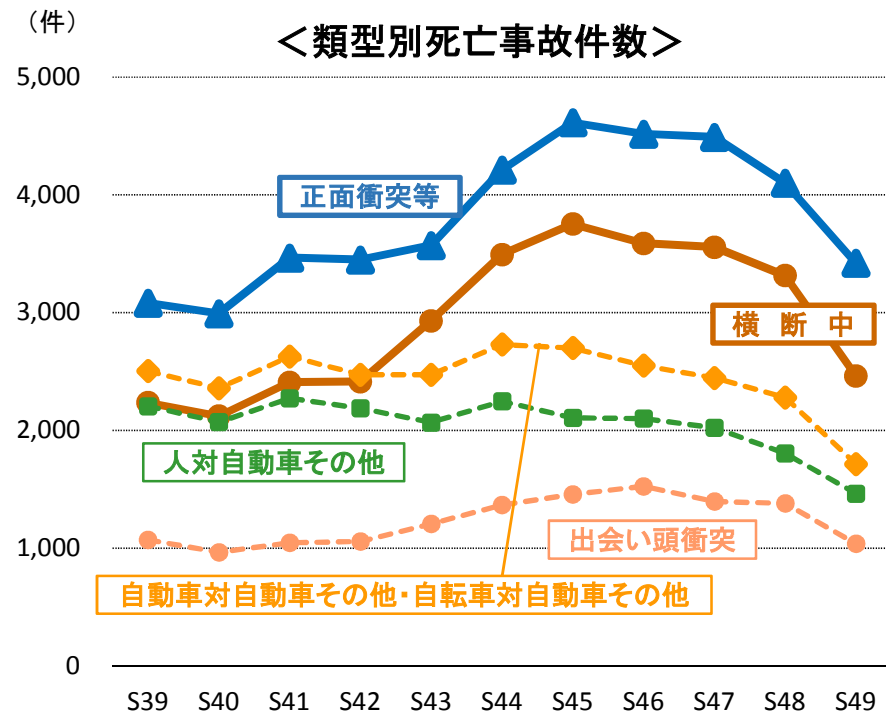
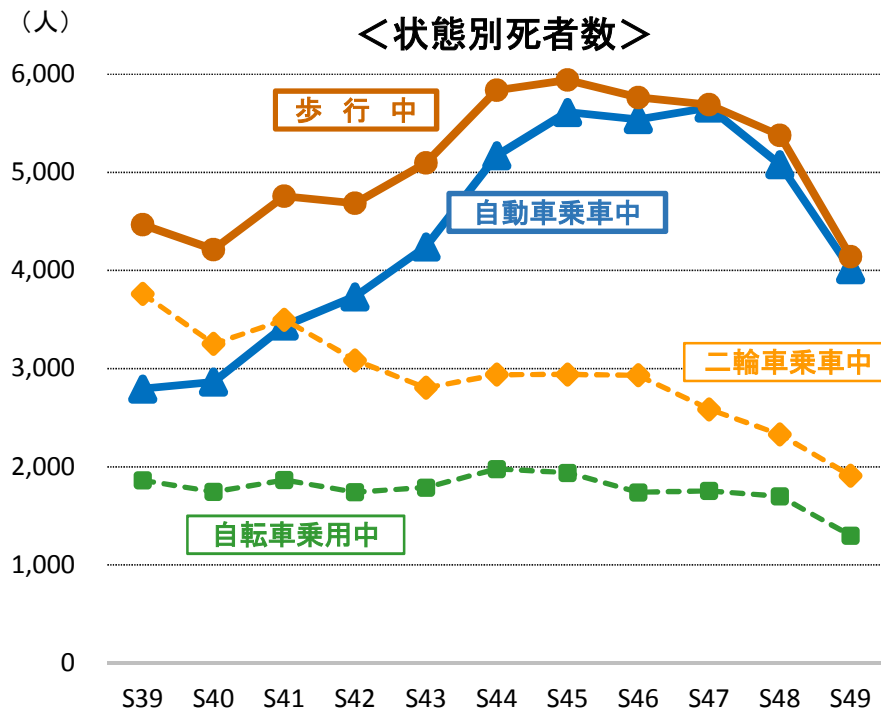
1-2 交通安全対策の経緯(その2)

～ 第一次交通戦争前後の死亡事故発生状況 ～

- 第一次交通戦争(昭和45年前後)においては、状態別では歩行中と自動車乗車中の死者が増加しており、類型別では正面衝突等、横断中の死亡事故が増加した。

図 状態別死者数、類型別死亡事故件数の推移(昭和39年～昭和49年)

第一次交通戦争前後の死亡事故発生状況 (昭和39年～昭和49年)



(注) ・その他の状態(リヤカー等の軽車両利用中等)を除く。

↑
昭和45年死者数
16,765 人

(注) ・「自動車」には、自動二輪車及び原動機付自転車を含む。

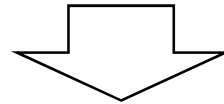
- ・「自動車対自動車その他・自転車対自動車その他」とは、自動車対自動車・自転車対自動車事故のうち正面衝突等及び出会い頭衝突を除いたものをいう。
- ・「人対自動車その他」とは、人対自動車事故のうち横断中を除いたものをいう。
- ・その他の類型(駐車車両衝突、列車事故等)を除く。以下同じ。

1-3 交通安全対策の経緯(その3)

～ 第一次交通戦争のまとめと政府全体の取組 ～

【第一次交通戦争(昭和45年前後)の交通情勢】

- ・ 運転免許保有者数や自動車保有台数の増加、高速道路等の道路整備の進展等により自動車走行キロが大幅に増加
 - ・ 信号機や歩道等の交通安全施設等の整備が不十分
- ⇒ 自動車の重大事故、歩行者衝突事故による死者が大幅に増加



【第一次交通戦争における政府全体の取組の例(第1次交通安全基本計画(昭和46年度～昭和50年度))】

- ◆ 歩道、歩道橋、ガードレール、照明等の整備
- ◆ 自動車の構造・装置の安全性の確保
- ◆ 事業所等の運転者における労働条件改善の推進
- ◆ 交通事故被害者の救急体制の整備
- ◆ 被害者・遺族に対する損害賠償の適正化
- ◆ 子供の遊び場の確保(児童公園の整備、校庭の開放) 等

(警察の取組の例)

- ◆ 交通警察の人的・物的強化、交通反則通告制度の創設による違反処理の迅速化、共同危険行為の禁止等を始めとする交通違反に対する取締り強化
- ◆ 信号機や道路標識・標示、横断歩道の整備等を始めとする交通安全施設等の整備推進
- ◆ 交通安全に関する知識の普及等を始めとする交通安全教育の推進

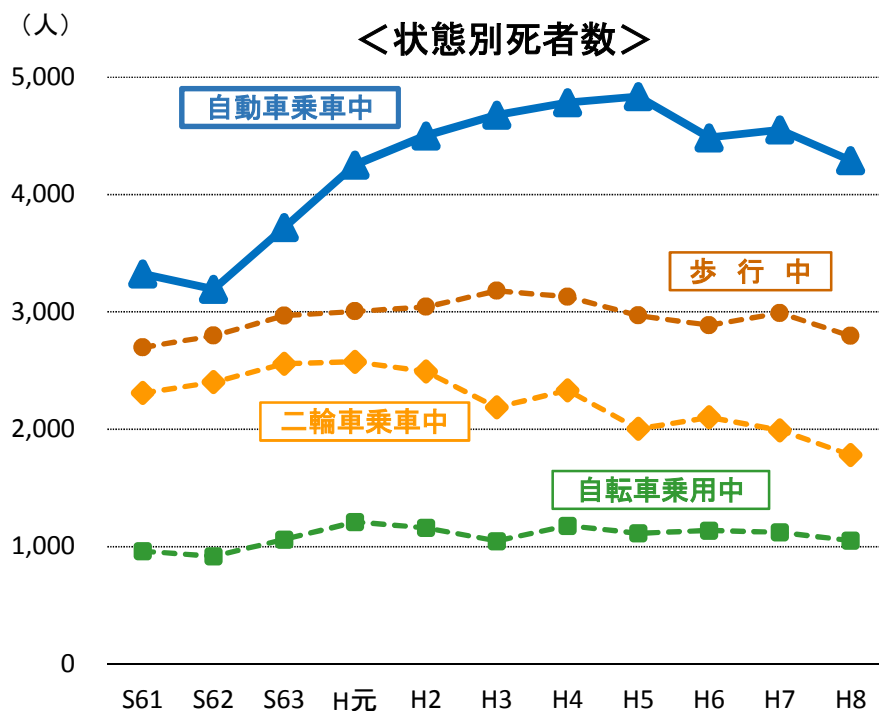
1-4 交通安全対策の経緯(その4)

～ 第二次交通戦争前後の死亡事故発生状況 ～

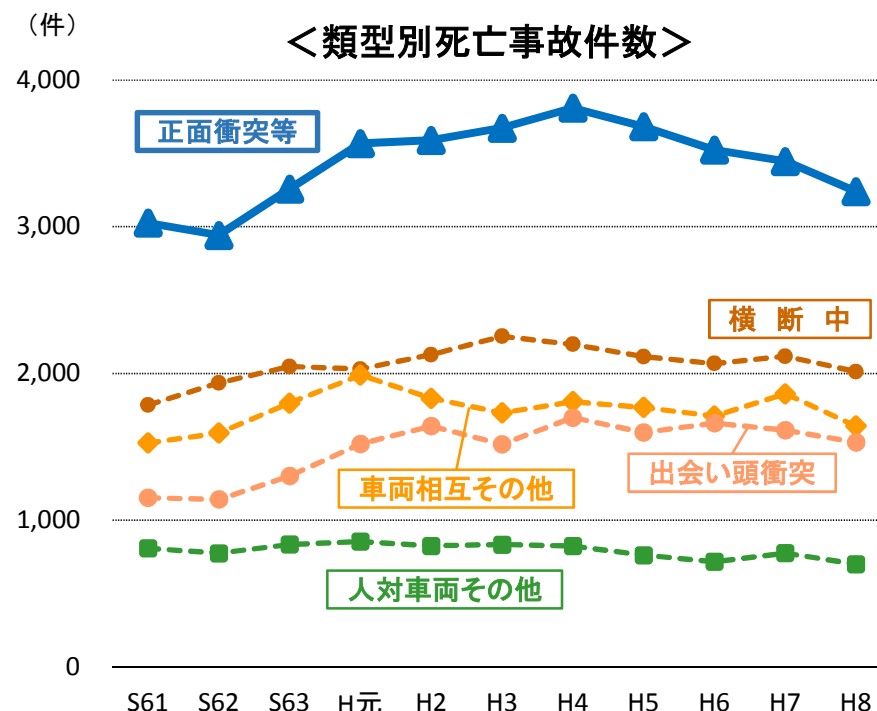
- 第二次交通戦争(平成4年前後)においては、状態別では自動車乗車中の死者が増加しており、類型別では正面衝突等の死亡事故が増加した。

図 状態別死者数、類型別死亡事故件数の推移(昭和61年～平成8年)

第二次交通戦争前後の死亡事故発生状況 (昭和61年～平成8年)



↑
平成4年死者数
11,452人



- (注) ・「車両相互その他」とは、車両相互事故のうち、正面衝突等及び出会い頭衝突を除いたものをいう。
 ・「人対車両その他」とは、人対車両事故のうち、横断中を除いたものをいう。

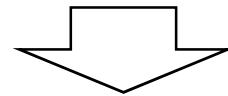
1-5 交通安全対策の経緯(その5)

～ 第二次交通戦争のまとめと政府全体の取組 ～

【第二次交通戦争(平成4年前後)の交通情勢】

- ・ 運転免許保有者数や乗用車を中心とした自転車保有台数の増加等により、自動車走行キロが引き続き増加
- ・ 第二次ベビーブーム世代(昭和46年～49年生まれ)が運転免許取得年齢に達し、運転技能が十分ではない若者の運転者が増加

⇒ 自動車の重大事故による死者が大幅に増加



【第二次交通戦争における政府全体の取組の例(第5次交通安全基本計画(平成3年度～平成7年度))】

- ◆ 交通事故の総合的な調査研究
- ◆ 高度救命処置用資機材、心電図伝送システム等の救助・救急設備の整備
- ◆ ASV(先進安全自動車)の開発 等

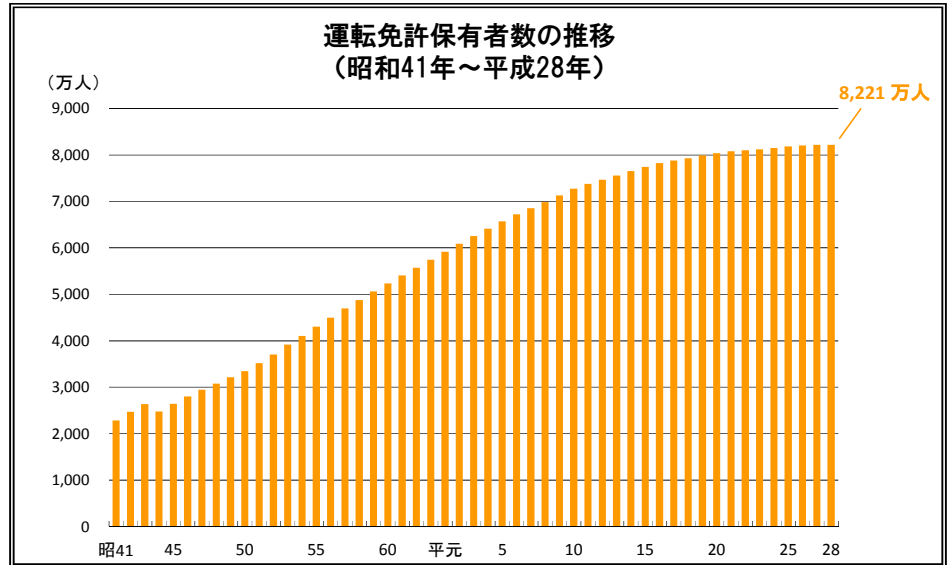
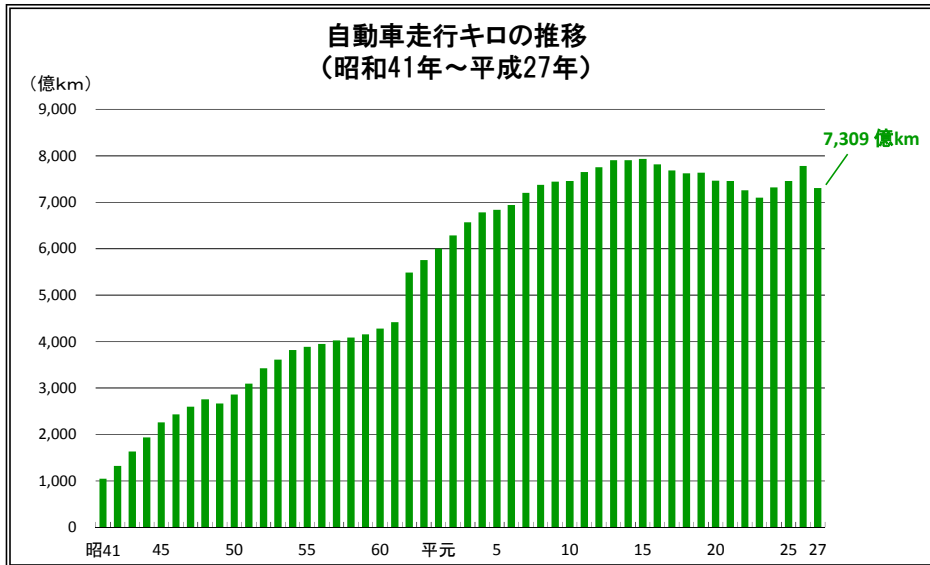
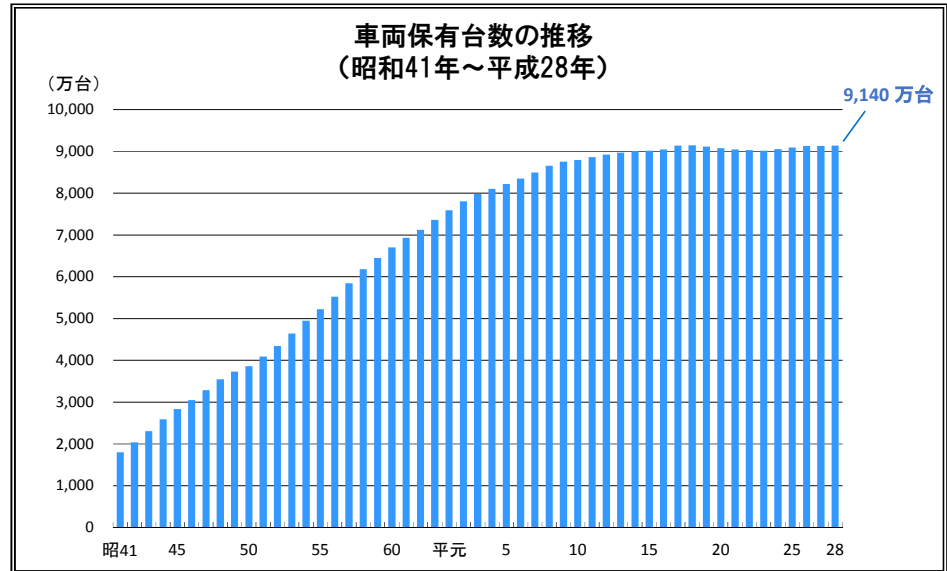
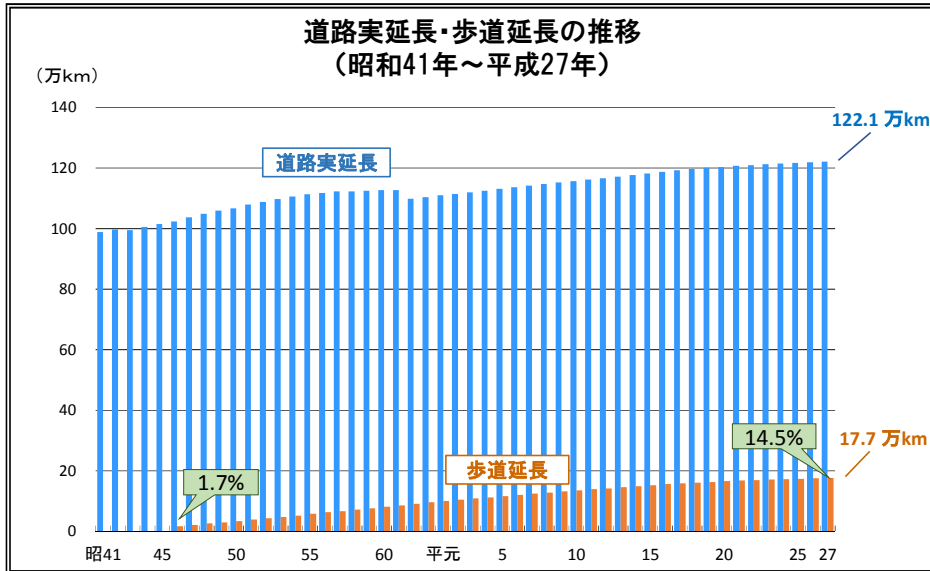
(警察の取組の例)

- ◆ 初心運転者講習の導入等による運転者教育の充実
- ◆ シートベルトやチャイルドシートの着用義務化等による被害軽減対策の強化
- ◆ 飲酒運転や無免許運転の罰則引上げ等を始めとする悪質・危険運転者対策の強化
- ◆ LED式信号灯器、歩車分離式信号制御を始めとする交通安全施設等の高度化の推進

※ 現在は第10次交通安全基本計画(平成28年度～平成32年度)に基づき取組を実施

1-6 交通安全対策の経緯(その6)

～ 道路実延長・歩道延長、車両保有台数、自動車走行キロ、運転免許保有者数の推移 ～



- (注) ・道路実延長・歩道延長は、国土交通省総計資料「道路統計年報」(各年4月1日現在、なお、昭和49年以前は3月31日現在)による。
 ・車両保有台数は、国土交通省総計資料「自動車保有車両数月報」(各年12月末現在)による。
 ・自動車走行キロは、国土交通省統計資料「自動車輸送統計調査」(各年度集計)による。
 ・運転免許保有者数は、各年12月末現在の数値である。

平成29年における交通死亡事故の 特徴について

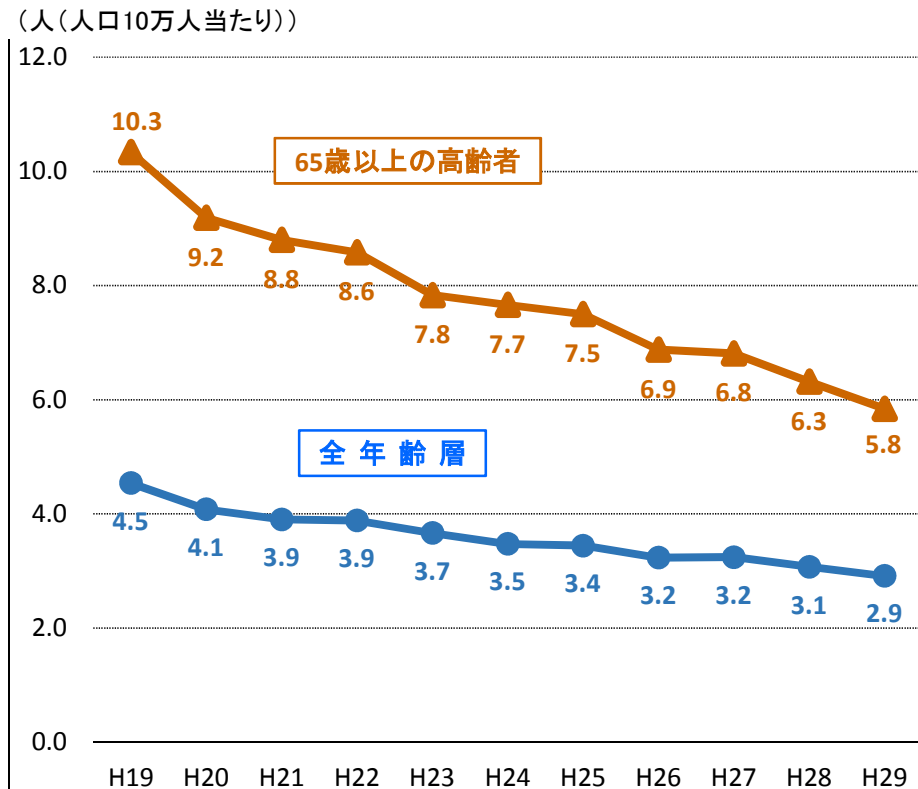
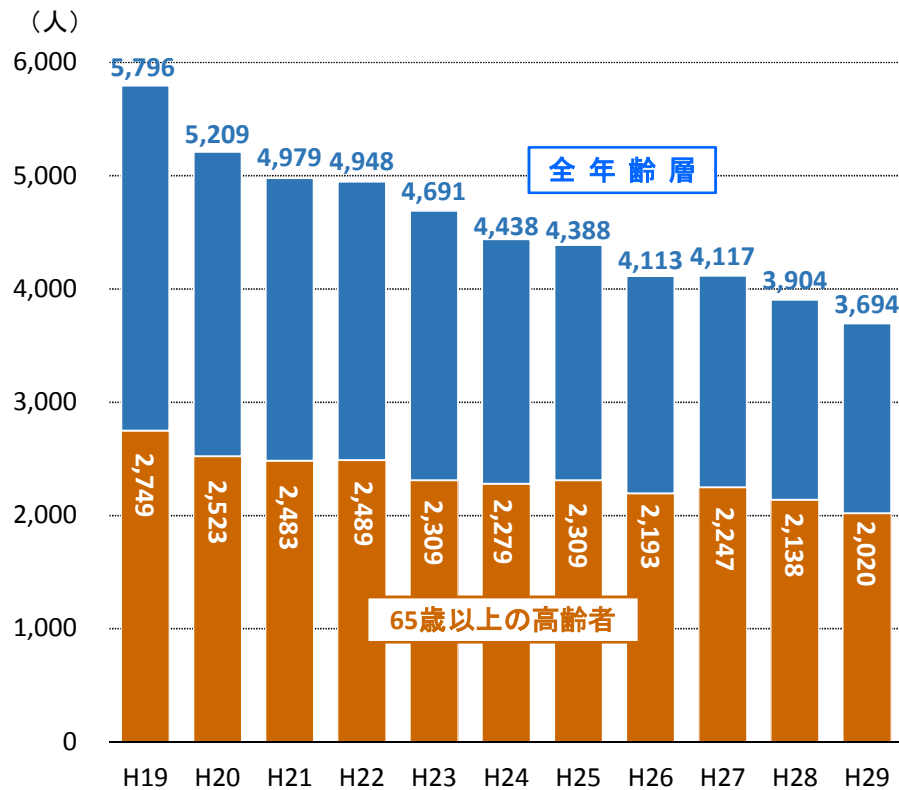
2-1 平成29年における交通死亡事故の特徴(その1)

～ 交通事故死者数の推移 ～

- 平成29年における交通事故死者数は、平成19年と比較すると、**全年齢層で36%、高齢者で27%減少**しているものの、**高齢者の占める割合は54.7%(過去2番目の高さ)**であるなど、依然として高い水準で推移。
- また、人口当たり死者数は、**全年齢層で36%、高齢者で43%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の約2倍**であり、高齢者が事故により死亡するリスクが高い状態が続いている。

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～平成29年)

交通事故死者数の推移



	H19	H20	H21	H22	H23	H24	H25	H26	H27	H28	H29
死者全体に占める高齢者の割合%	47.4	48.4	49.9	50.3	49.2	51.4	52.6	53.3	54.6	54.8	54.7

(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。以下同じ。

2-2 平成29年における交通死亡事故の特徴(その2)

～ 人口当たり状態別死者数・類型別死亡事故件数の推移 ～

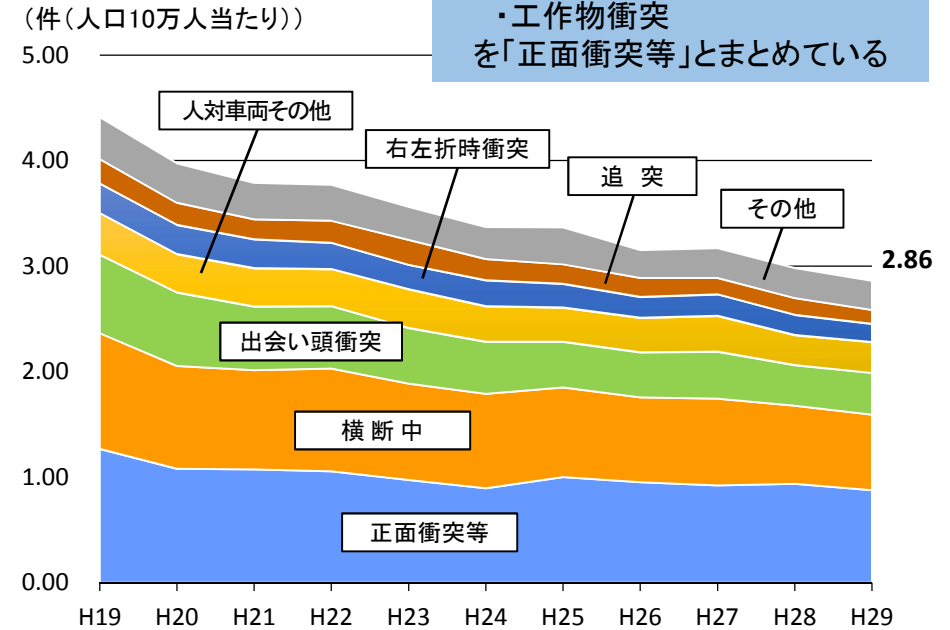
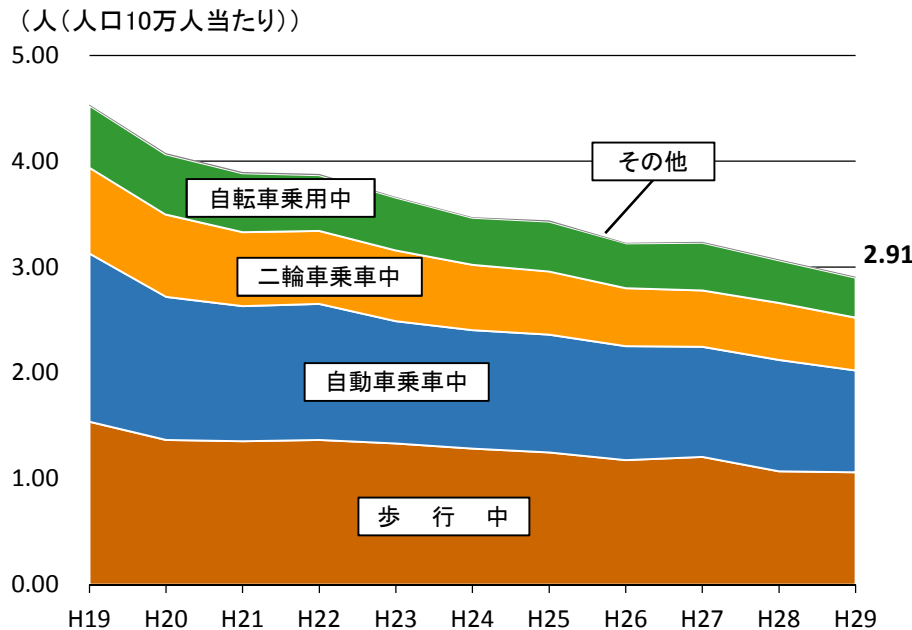
- 状態別死者数は、歩行中、自動車乗車中が多く、二輪車乗車中、自転車乗用中の順に続いている。
- 類型別死亡事故件数は、正面衝突等、横断中が多く、次いで出会い頭衝突による死亡事故が多い。

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～平成29年)

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」とまとめている



(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。

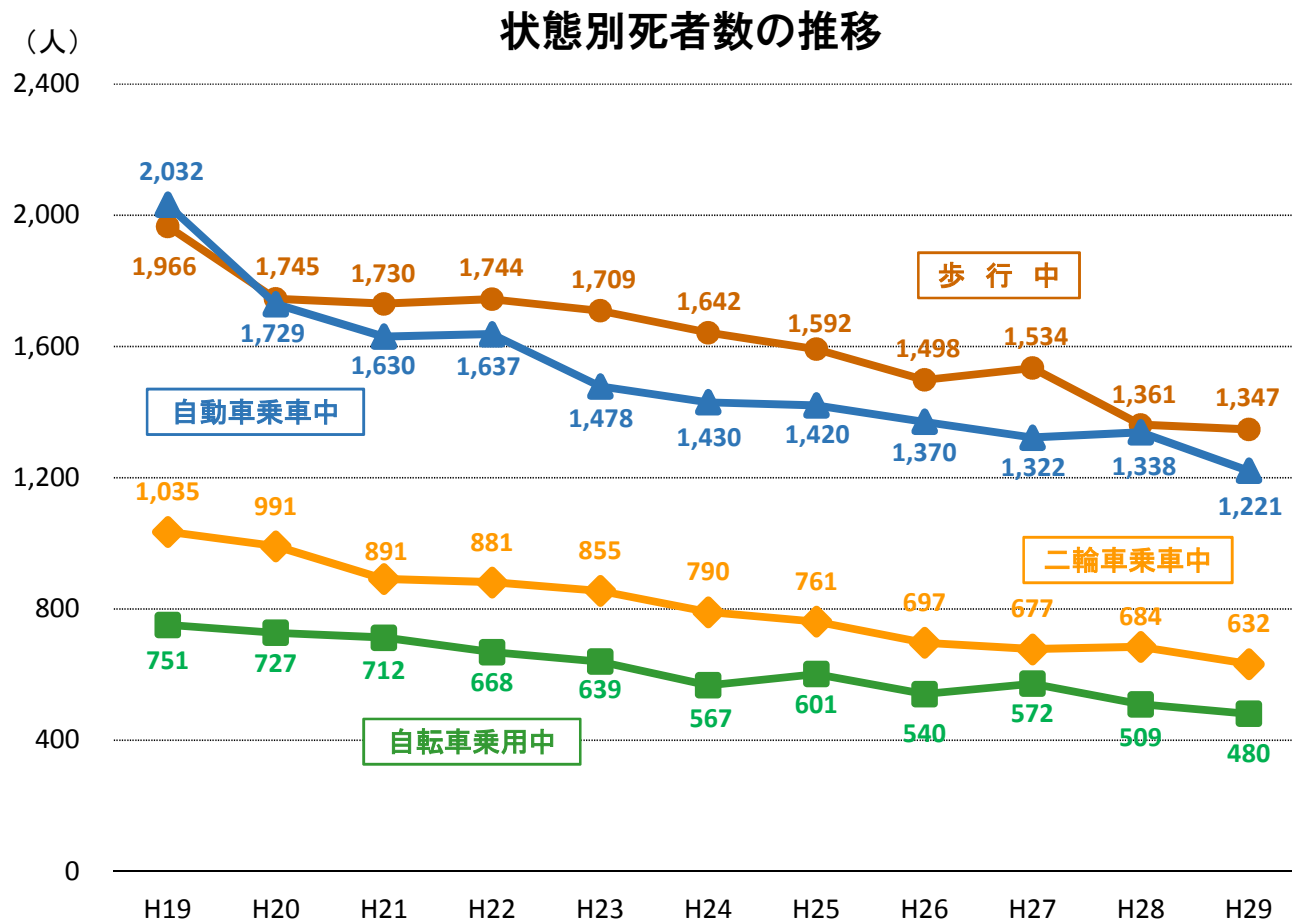
(注) ・上段は人口10万人当たり死亡事故件数、下段は構成率である。
・「人対車両その他」とは、対面・背面通行、路上横臥等をいう。
・「その他」とは、追越・追抜時衝突、転倒、列車事故等をいう。

2-3 平成29年における交通死亡事故の特徴(その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、平成19年と比較していずれも**減少傾向**にあり、**平成29年は前年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～平成29年)



(注) ・その他(リヤカー等の軽車両利用中等)の状態を除く。

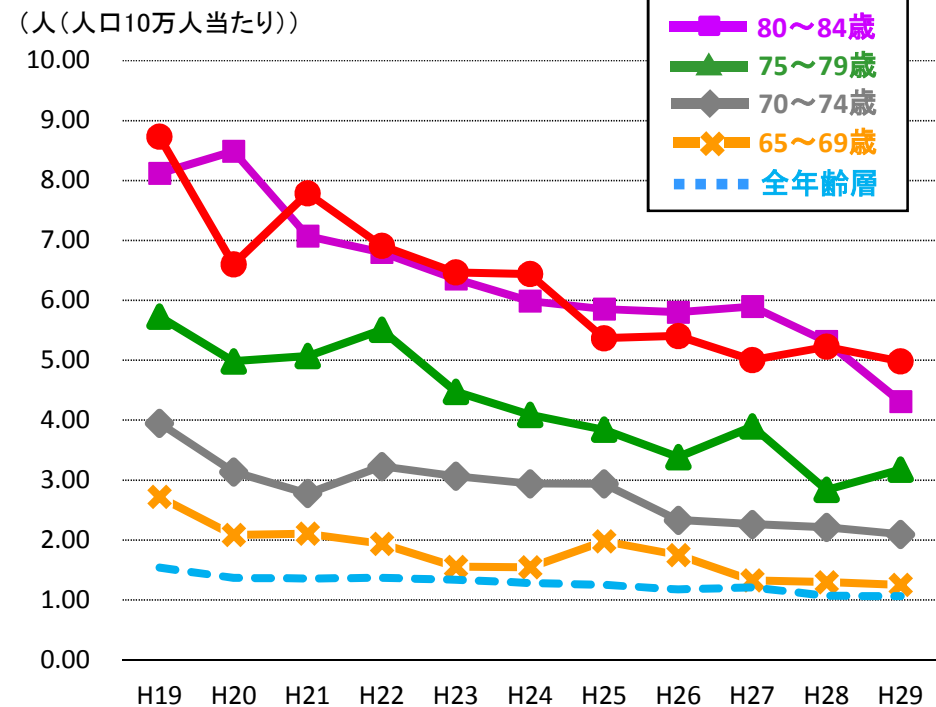
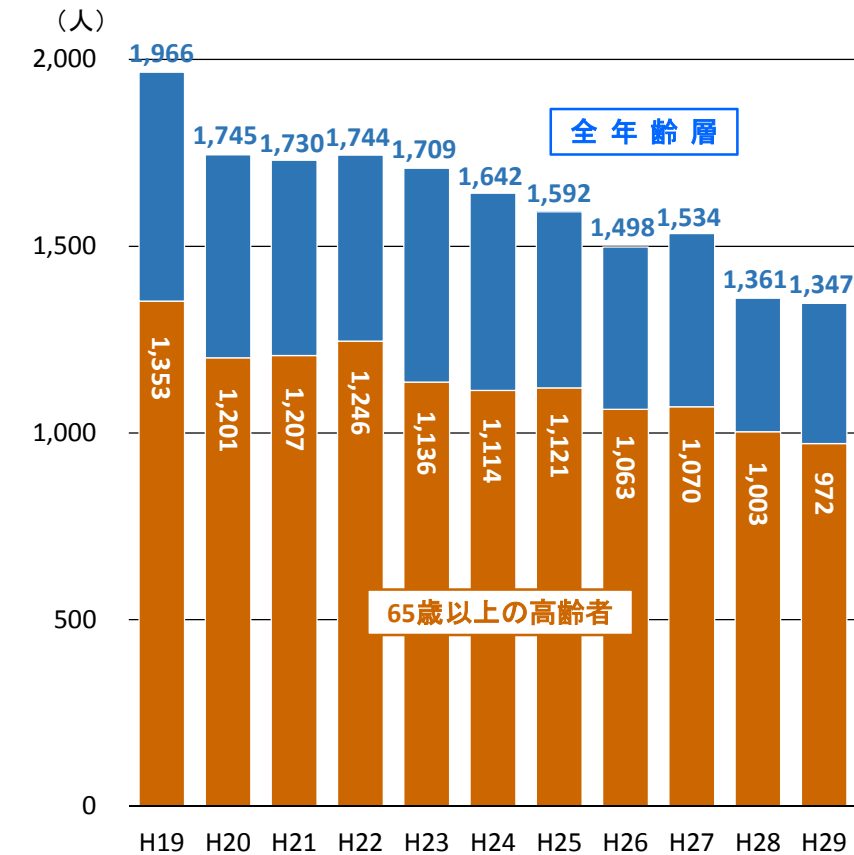
2-4 平成29年における交通死亡事故の特徴(その4)

～ 歩行中死者数の推移 ～

- 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、高齢者の占める割合は72.2%で、交通事故死者数全体の割合(54.7%)よりも、さらに高い割合を占めている。
- 高齢者は、おおむね年齢層が高いほど、人口当たり歩行中死者数が多い傾向にある。

図 歩行中死者数及び年齢層別の人口10万人当たり歩行中死者数の推移(平成19年～平成29年)

歩行中死者数の推移



	H19	H20	H21	H22	H23	H24	H25	H26	H27	H28	H29
死者全体に占める高齢者の割合%	68.8	68.8	69.8	71.4	66.5	67.8	70.4	71.0	69.8	73.7	72.2

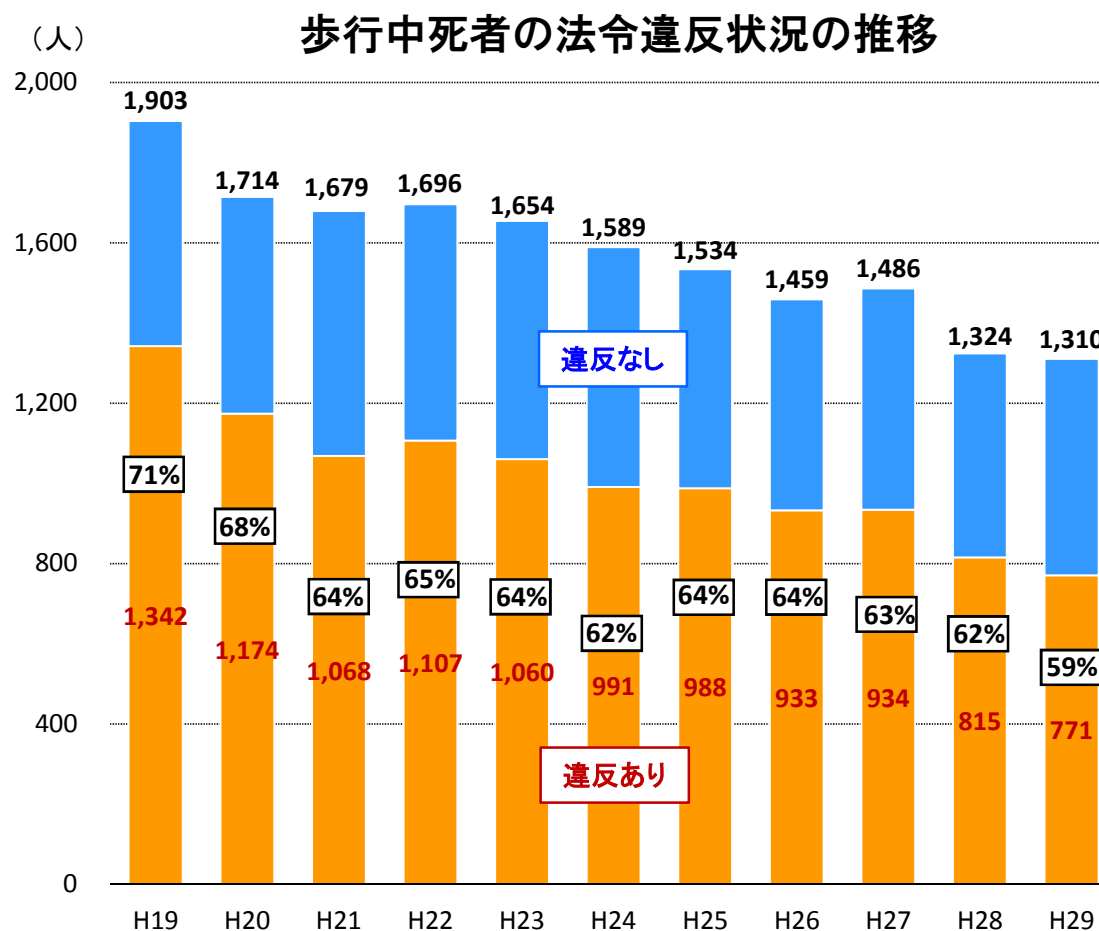
	H19	H20	H21	H22	H23	H24	H25	H26	H27	H28	H29
65～69歳	2.72	2.08	2.10	1.93	1.55	1.54	1.97	1.75	1.32	1.29	1.25
70～74歳	3.95	3.13	2.77	3.23	3.06	2.94	2.93	2.33	2.26	2.21	2.09
75～79歳	5.73	4.98	5.07	5.51	4.47	4.09	3.84	3.38	3.89	2.83	3.17
80～84歳	8.12	8.48	7.07	6.80	6.35	5.99	5.85	5.80	5.90	5.31	4.31
85歳以上	8.73	6.60	7.78	6.91	6.46	6.44	5.36	5.40	5.00	5.22	4.98
全年齢層	1.54	1.37	1.35	1.37	1.33	1.28	1.25	1.18	1.21	1.07	1.06

2-5 平成29年における交通死亡事故の特徴(その5)

～ 歩行中死者の法令違反状況の推移 ～

- 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年は法令違反あり死者数が前年比で減少したものの、歩行中死者全体の59%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～平成29年)

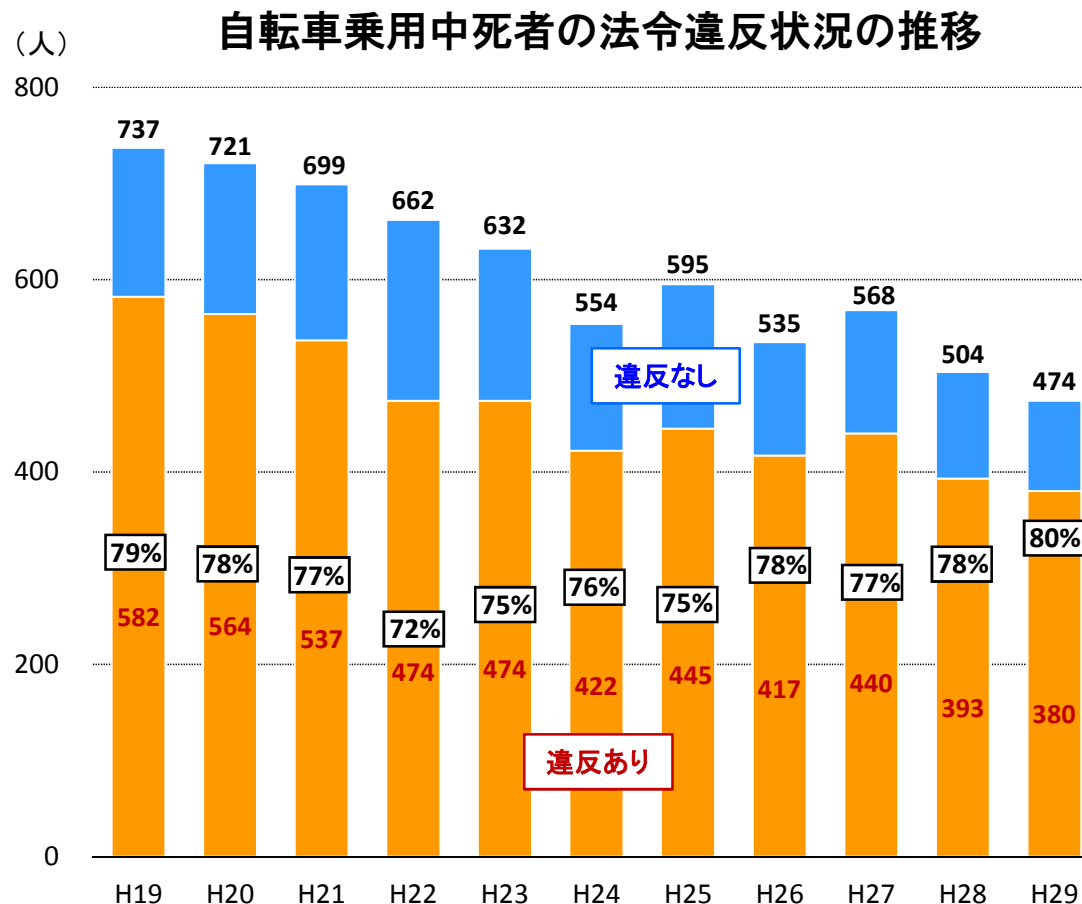


2-6 平成29年における交通死亡事故の特徴(その6)

～ 自転車乗用中死者の法令違反状況の推移 ～

- 自転車乗用中死者数は、平成19年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年は法令違反あり死者数が前年比で減少したものの、自転車乗用中死者全体の80%を占めているなど高い水準にある。

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～平成29年)



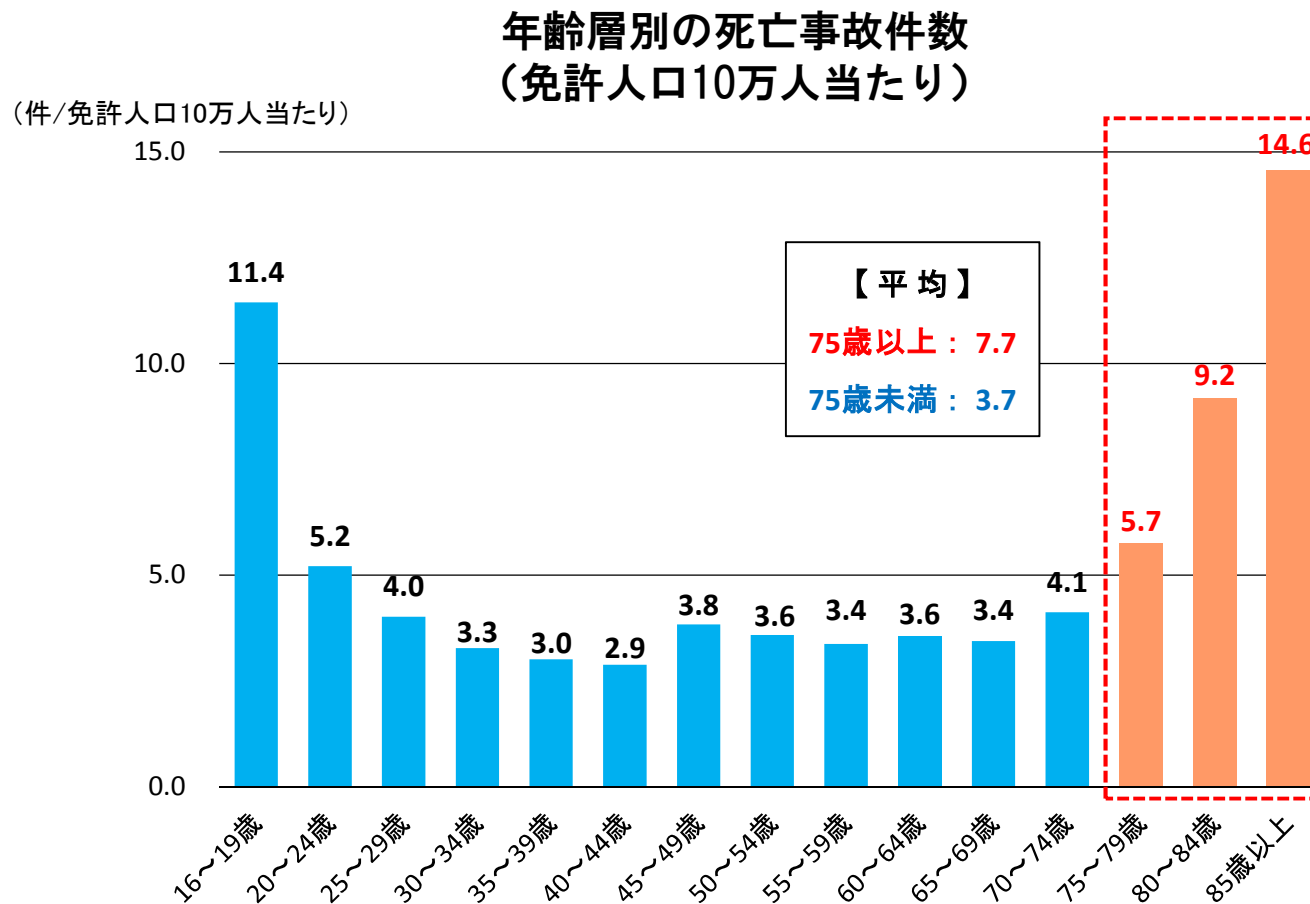
高齢運転者による死亡事故に係る 分析について

3-1-1 高齢運転者による死亡事故に係る分析(その1)

～ 年齢層別の免許人口当たり死亡事故件数 ～

- 免許人口当たりの死亡事故件数を見ると、75歳以上の高齢運転者は、75歳未満の運転者と比較して死亡事故が多く発生している。

図 年齢層別の免許人口10万人当たり死亡事故件数(原付以上第一当事者)(平成29年)



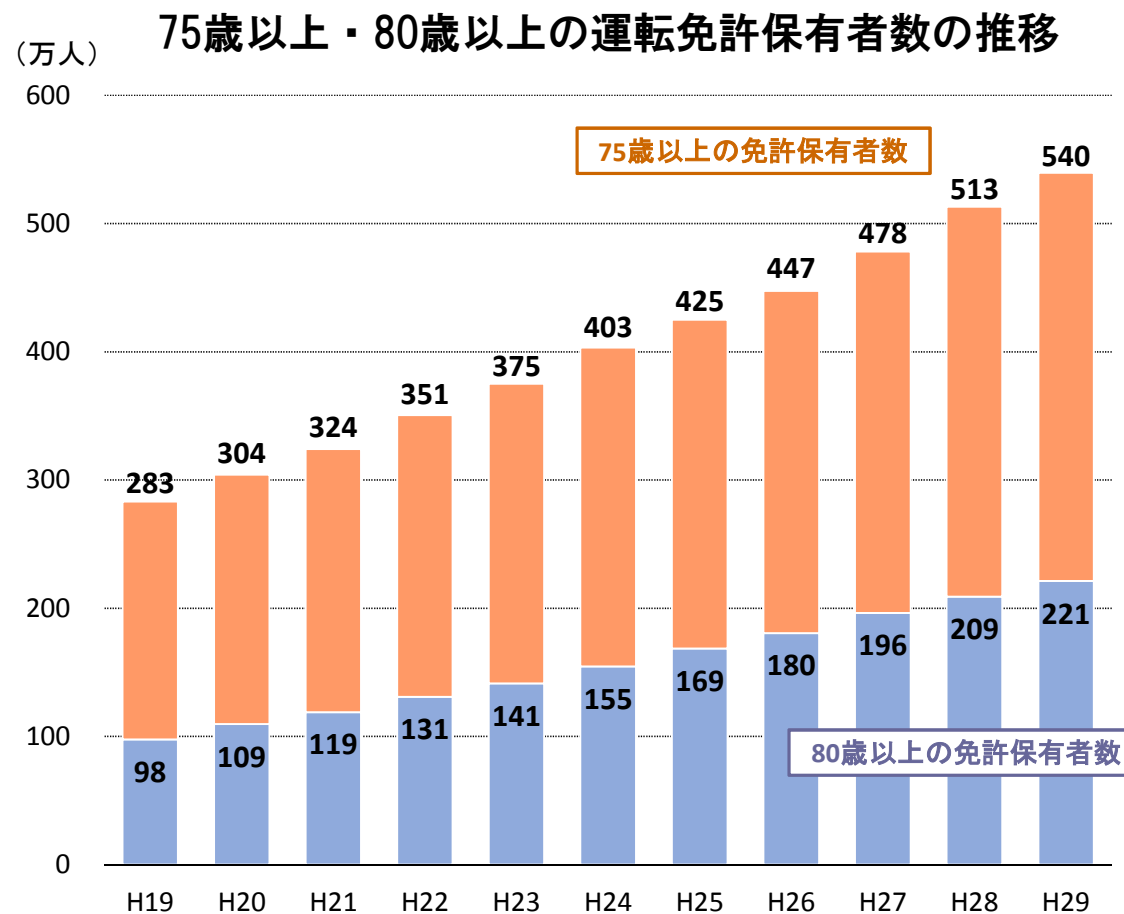
※ 平成29年12月末の運転免許保有者数で算出した。

3-1-2 高齢運転者による死亡事故に係る分析(その2)

～ 75歳以上・80歳以上の運転免許保有者数の推移 ～

- 75歳以上・80歳以上の免許保有者数はともに増加を続けており、平成29年の保有者数は、平成19年と比較して、75歳以上は約1.9倍、80歳以上は約2.3倍に増加している。

図 75歳以上・80歳以上の運転免許保有者数の推移(平成19年～平成29年)



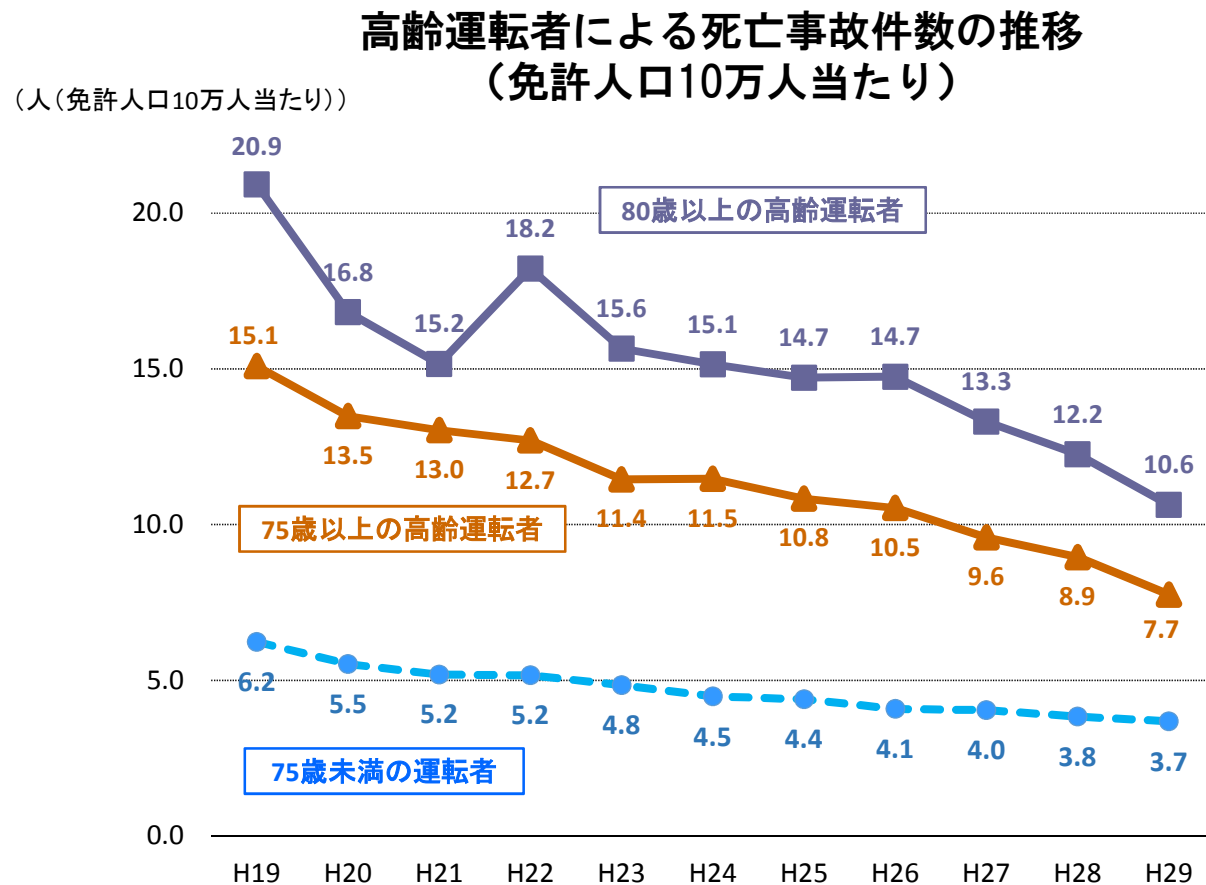
※ 各年12月末の運転免許保有者数である。

3-1-3 高齢運転者による死亡事故に係る分析(その3)

～ 免許人口当たりの死亡事故件数の推移 ～

- 75歳以上、80歳以上の高齢運転者ともに、免許人口当たり死亡事故件数は減少傾向にある。
- 一方、75歳以上、80歳以上の高齢運転者は、75歳未満の運転者と比べて約2.1倍、約2.9倍高い水準にあり、高齢運転者ほど死亡事故を起こしやすい傾向が続いている。

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～平成29年)



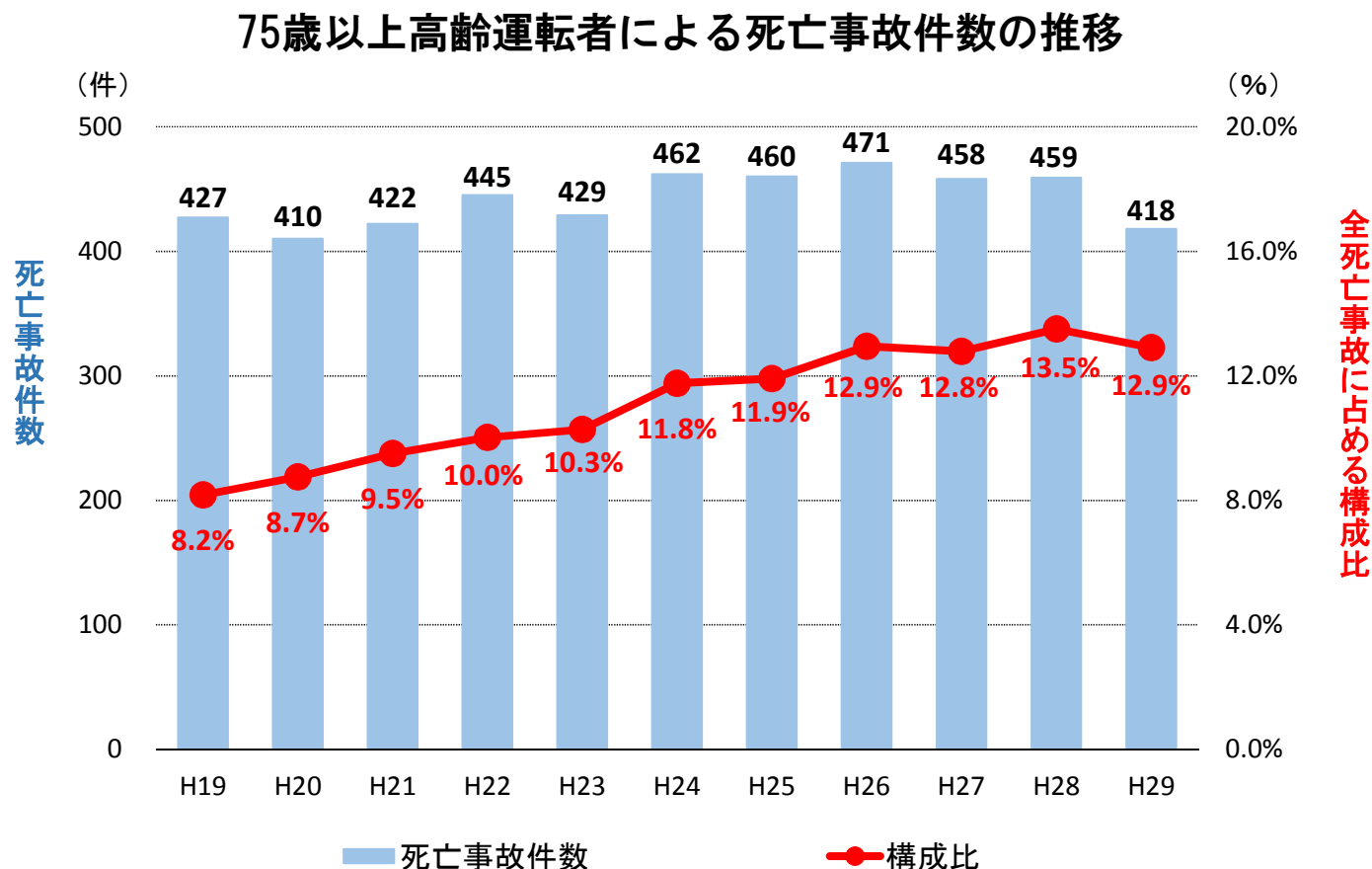
※ 各年12月末の運転免許保有者数で算出した。

3-1-4 高齢運転者による死亡事故に係る分析(その4)

～ 75歳以上高齢運転者による死亡事故件数の推移 ～

- 平成29年における75歳以上の高齢運転者による死亡事故は、前年と比較して、死亡事故件数・構成比ともに若干の減少がみられた。
- しかしながら、件数は横ばい、全体に占める割合は増加の傾向であった。

図 75歳以上の高齢運転者による死亡事故件数(原付以上第一当事者)及び全死亡事故(同)に占める構成比の推移(平成19年～平成29年)

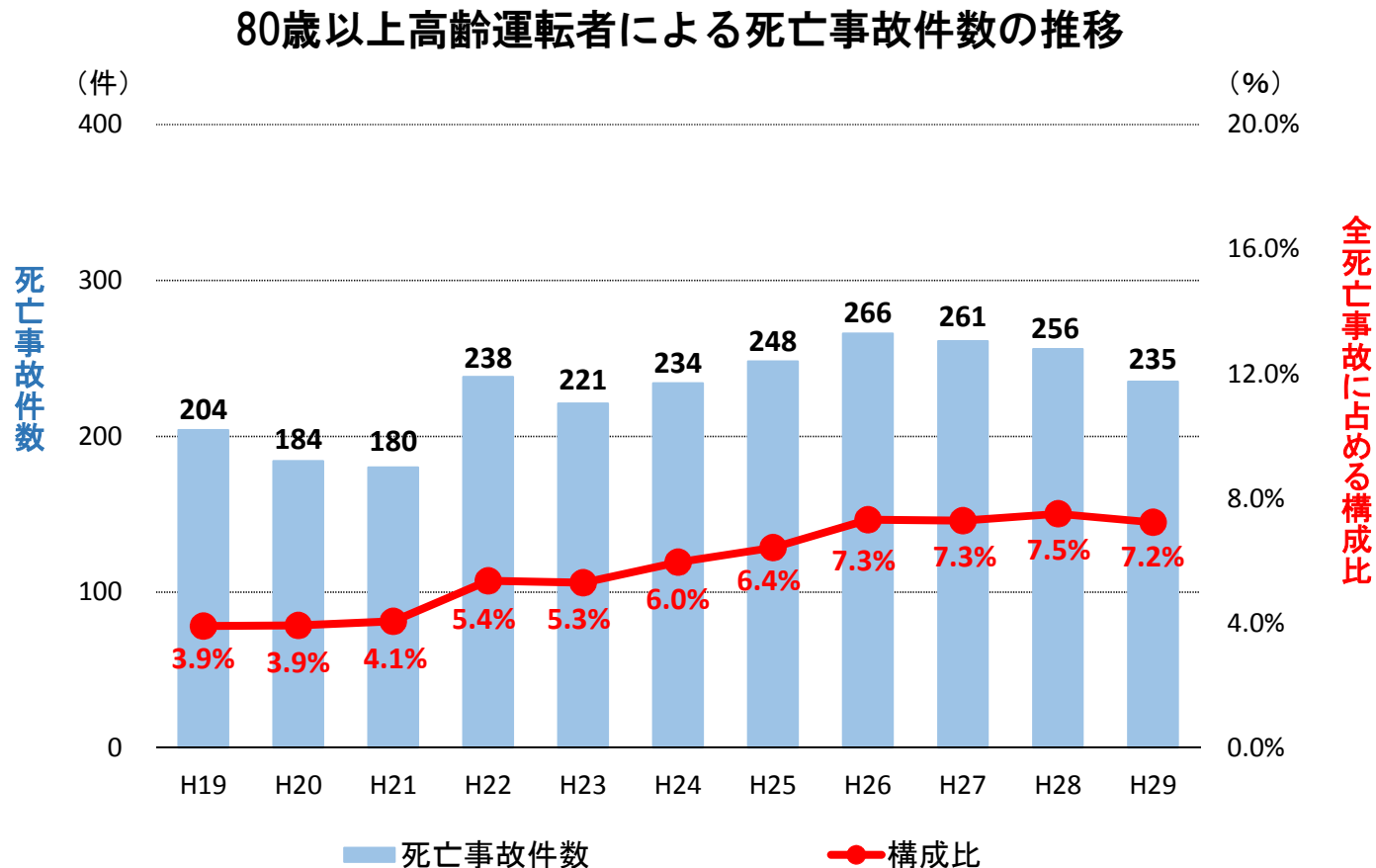


3-1-5 高齢運転者による死亡事故に係る分析(その5)

～ 80歳以上高齢運転者による死亡事故件数の推移 ～

- 平成29年における80歳以上の高齢運転者による死亡事故は、前年と比較して、死亡事故件数・構成比ともに僅かながら減少した。
- しかしながら、件数と全体に占める割合は増加の傾向であった。

図 80歳以上の高齢運転者による死亡事故件数(原付以上第一当事者)及び全死亡事故(同)に占める構成比の推移(平成19年～平成29年)

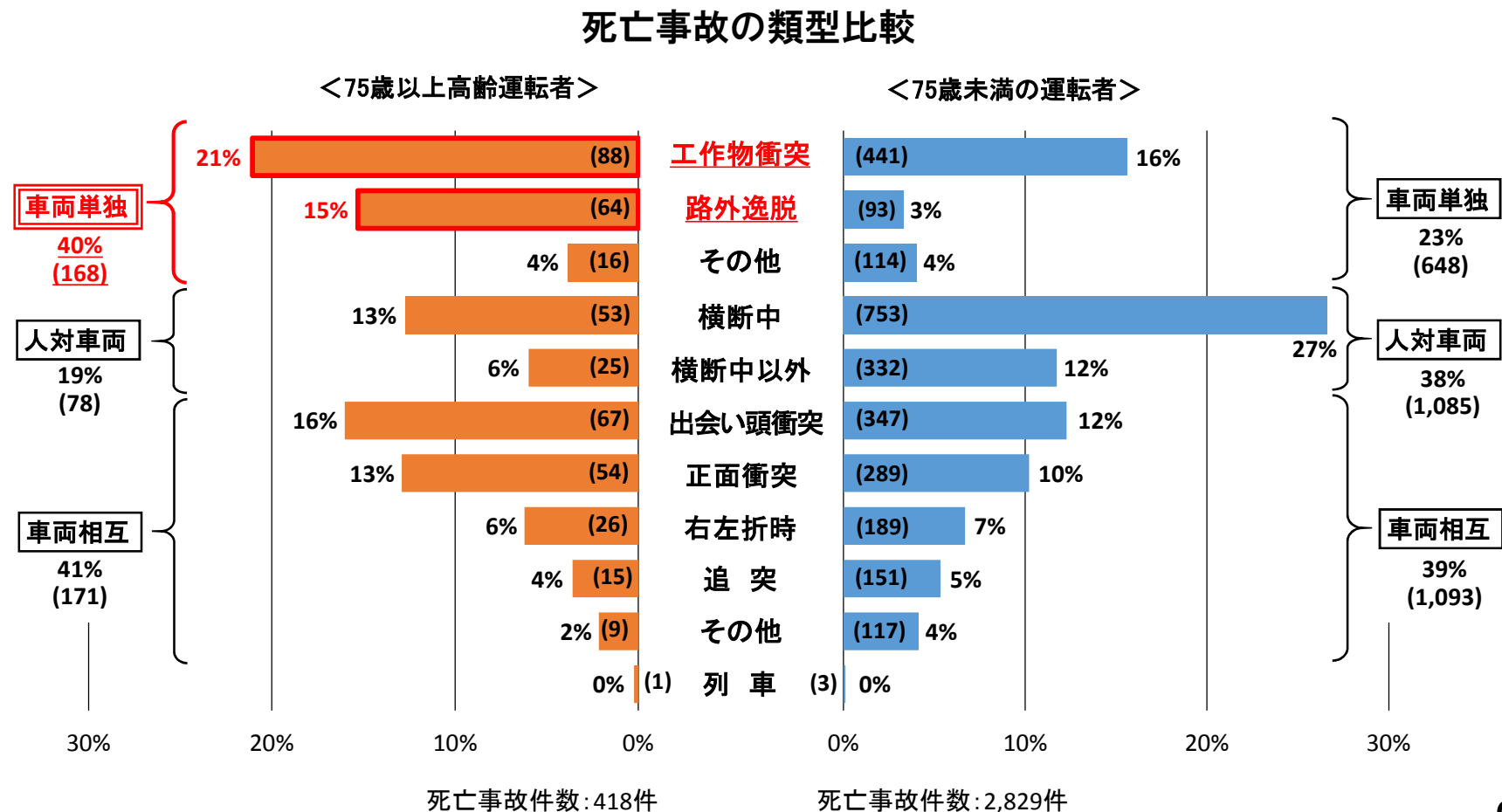


3-1-6 高齢運転者による死亡事故に係る分析(その6)

～ 75歳以上高齢運転者による死亡事故の類型別件数比較 ～

- 75歳以上の高齢運転者による死亡事故は、75歳未満の運転者と比較して、車両単独による事故が多くなっており、具体的には工作物衝突や路外逸脱が多く発生している。

図 75歳以上・75歳未満の運転者の類型別死亡事故件数(原付以上第一当事者)(平成29年)



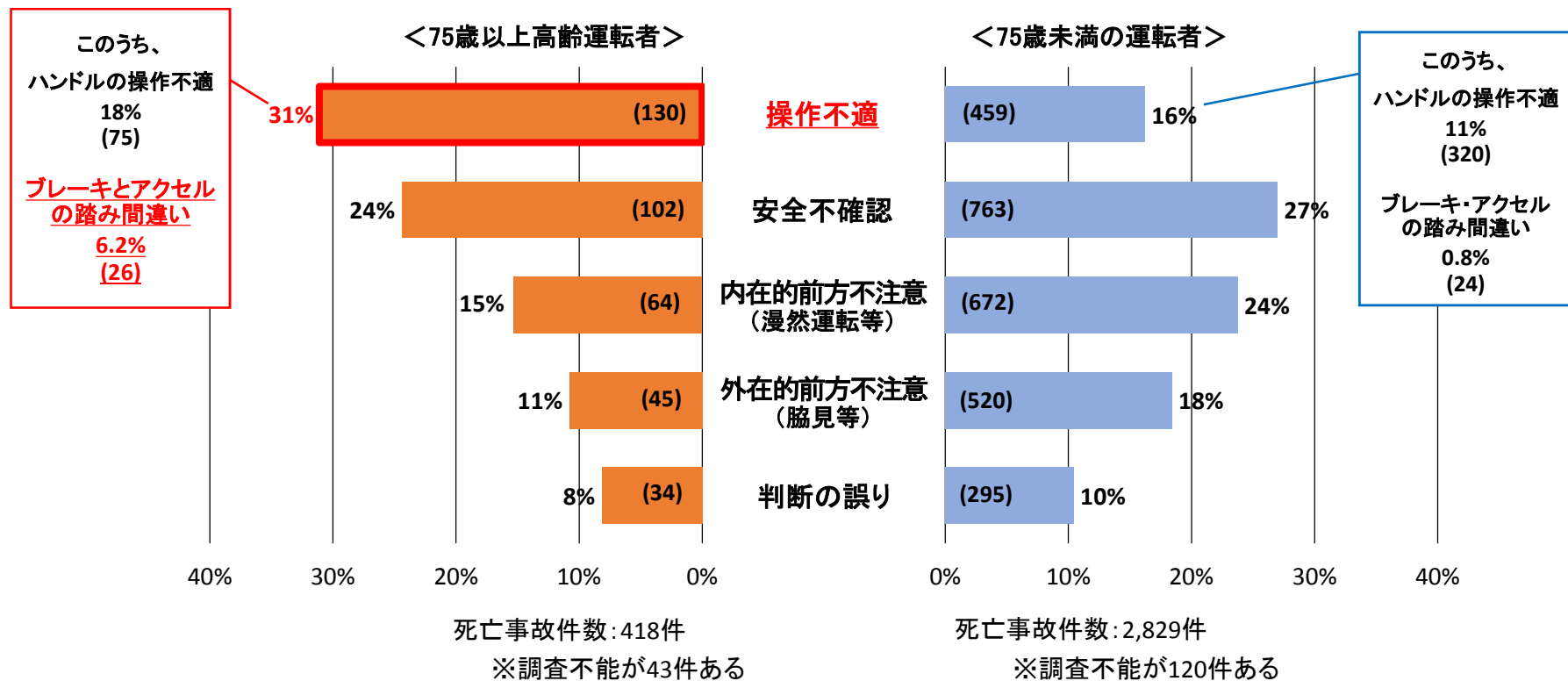
3-1-7 高齢運転者による死亡事故に係る分析(その7)

～ 75歳以上高齢運転者による死亡事故の人的要因別件数比較 ～

- 75歳以上の高齢運転者は、操作不適による事故が最も多い。
- そのうち、ブレーキとアクセルによる踏み間違い事故は、75歳未満が全体の0.8%に過ぎないのに対し、75歳以上の高齢運転者は6.2%と高い水準にある。

図 75歳以上・75歳未満の運転者の人的要因別死亡事故件数(原付以上第一当事者)(平成29年)

死亡事故の人的要因比較



3-1-8 高齢運転者による死亡事故に係る分析(その8)

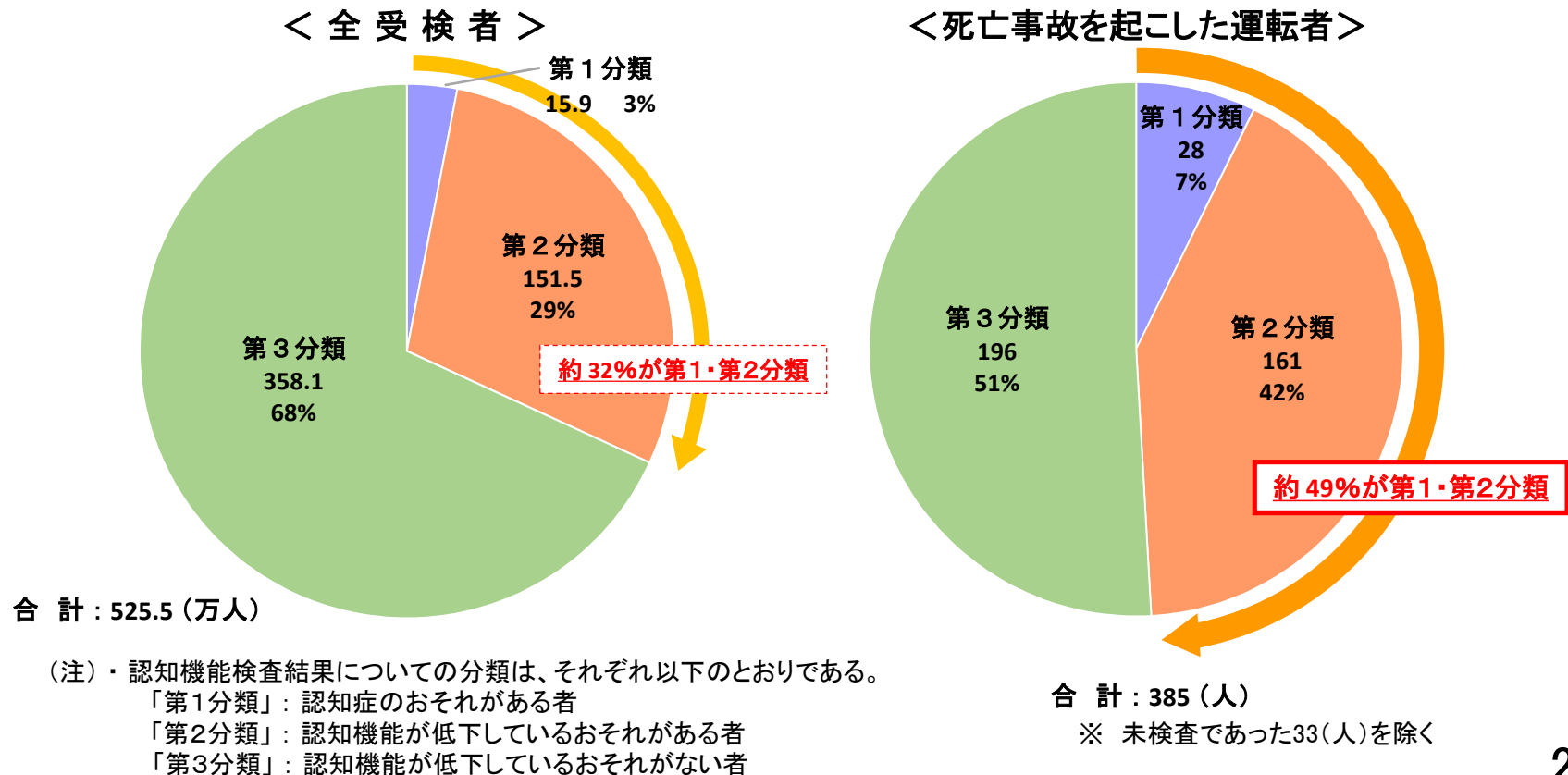
～ 75歳以上高齢運転者の認知機能検査結果 ～

- 死亡事故を起こした75歳以上の高齢運転者は、全受検者と比較して、直近の認知機能検査の結果が第1分類(認知症のおそれ)・第2分類(認知機能低下のおそれ)であった者の割合が高いことから、**認知機能の低下が死亡事故の発生に影響を及ぼしているものと推察される。**

左図 平成27～29年中の認知機能検査受検者の検査結果

右図 平成29年中に死亡事故を起こした75歳以上の高齢運転者(原付以上第一当事者)の検査結果

認知機能検査結果

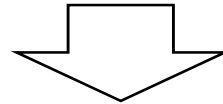


3-1-9 高齢運転者による死亡事故に係る分析(その9)

～ 高齢運転者による死亡事故に係る分析のまとめと今後の対策 ～

【高齢運転者による死亡事故に係る分析のまとめ】

- ・ 75歳以上高齢運転者は、免許人口当たりの死亡事故件数が多いことから死亡事故を起こしやすい傾向にあり、今後も運転免許保有者数が増加する中において、高齢運転者による事故防止対策は喫緊の課題。
- ・ 75歳以上高齢運転者による死亡事故は、75歳未満の運転者と比較して車両単独事故が多く、特に工作物衝突や路外逸脱事故が多く発生している。また、人的要因では操作不適が最も多く、特にブレーキとアクセルの踏み間違いによるものの割合が高い。
- ・ 死亡事故を起こした75歳以上高齢運転者は、全受検者と比較して、直近の認知機能の検査結果が第1分類(認知症のおそれ)、第2分類(認知機能低下のおそれ)であった者の割合が高いことから、認知機能の低下が死亡事故の発生に影響を及ぼしているものと推察される。



- ◆ 認知症対策の強化等を内容とする改正道路交通法を適切に運用するとともに、運転に不安を覚える者に対する専門的な助言・指導を行う運転適性相談の充実・強化を進め、高齢者の運転免許証の自主返納を促進する。
- ◆ 高齢者講習等において、加齢に応じた望ましい運転の在り方等に関し適切な理解を促すほか、高齢運転者特有の事故を防ぐため、「安全運転サポート車(セーフティ・サポートカーS)」(自動ブレーキやペダル踏み間違い時加速抑制装置等を搭載した自動車)の普及に関する関係省庁の取組を支援する。

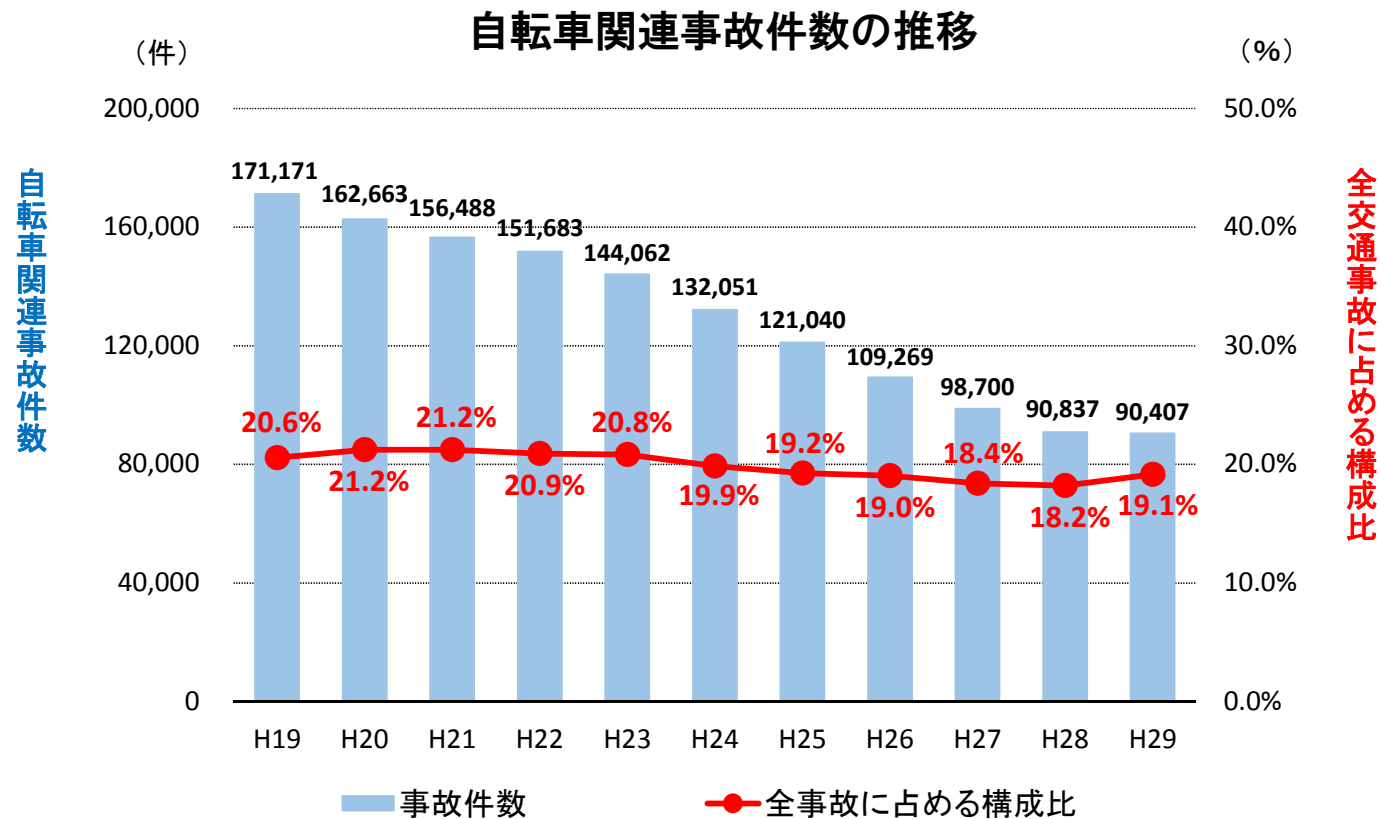
自転車関連事故に係る分析について

3-2-1 自転車関連事故に係る分析について(その1)

～ 自転車関連事故件数の推移 ～

- 自転車関連事故件数は減少傾向にあるが、全交通事故に占める自転車関連事故の構成比は約20%前後で横ばい傾向が続いている。
- 平成29年は、前年と比較して、全交通事故に占める構成比は増加した。

図 自転車関連事故件数(自転車第一・第二当事者)及び全交通事故に占める構成比の推移(平成19年～平成29年)



※ 自転車乗用者が第一当事者・第二当事者となった事故を計上した。
ただし、自転車相互事故は1件として計上した。以下同じ。

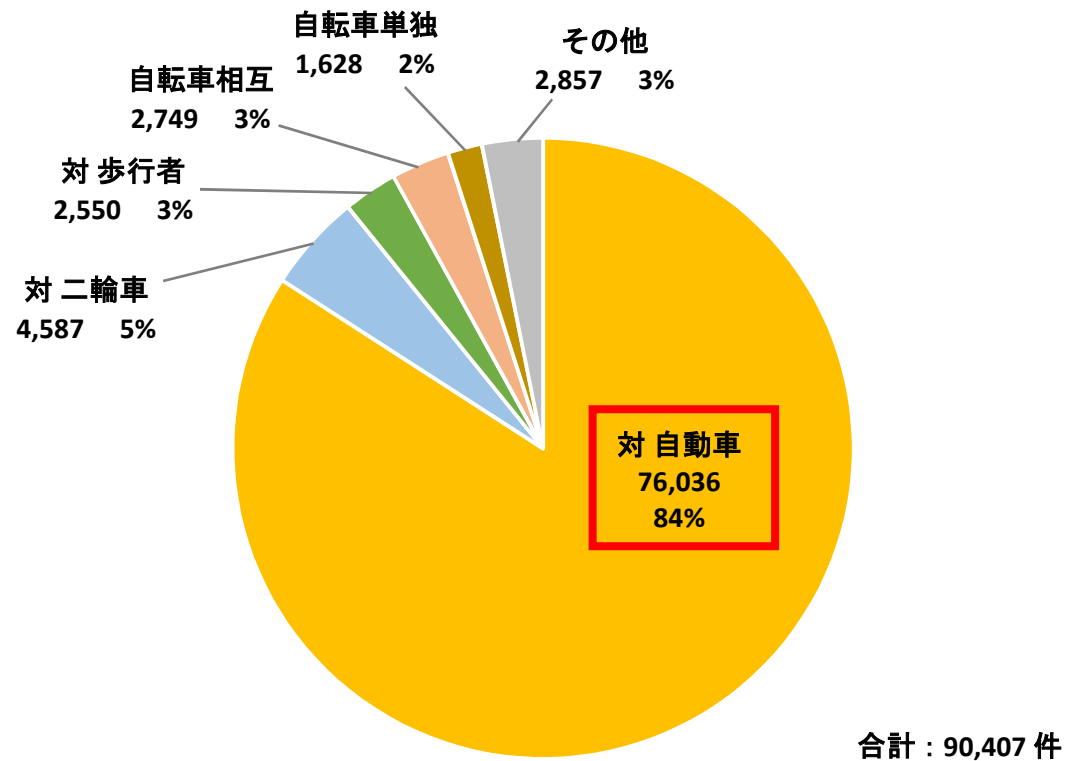
3-2-2 自転車関連事故に係る分析について(その2)

～ 自転車関連事故の相手当事者別件数 ～

- 自転車関連事故の相手当事者は、その約84%が自動車で最も多い。

図 自転車関連事故(自転車第一・第二当事者)の相手当事者別件数(平成29年)

自転車関連事故の相手当事者別件数



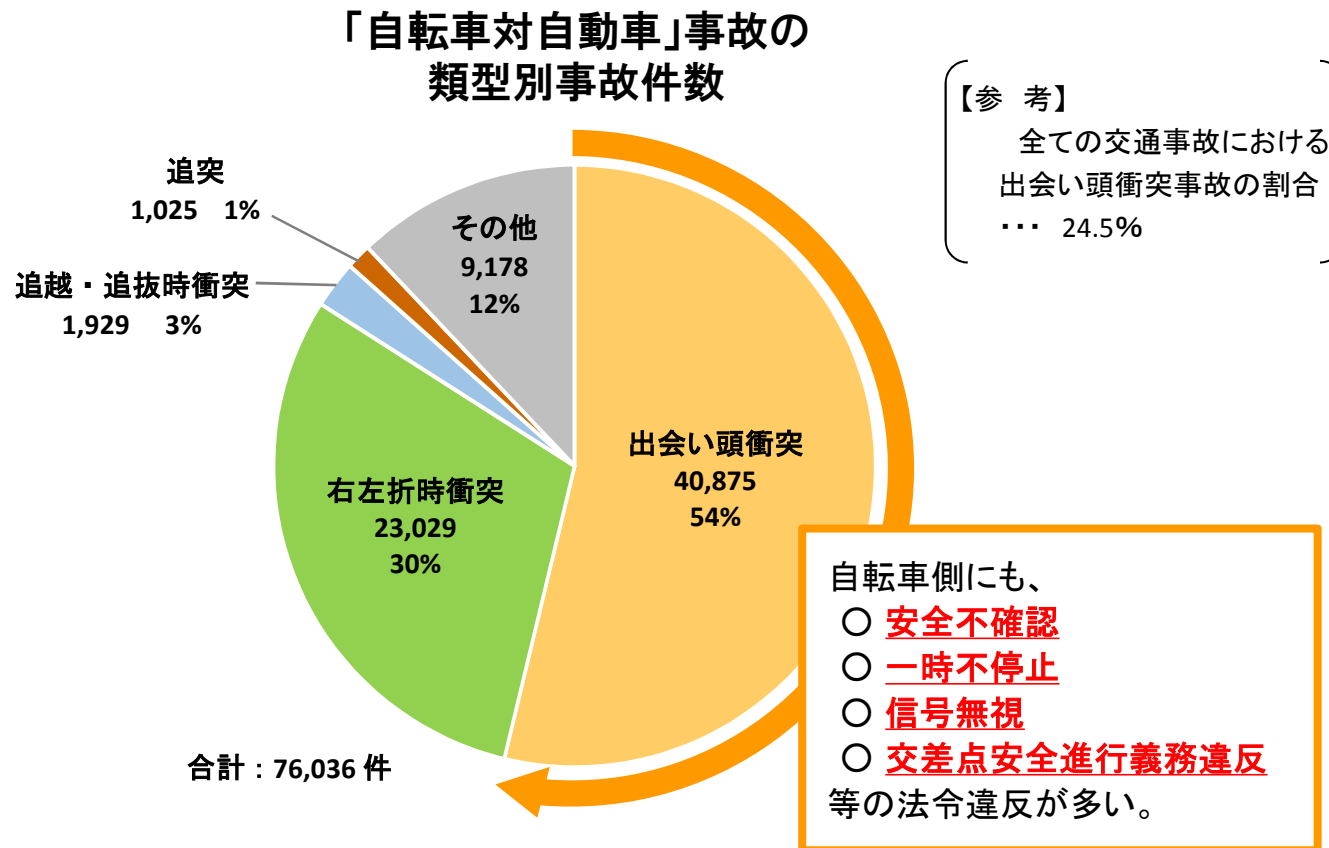
※ 「その他」とは、事故の相手方が自転車以外の軽車両、列車等をいう。

3-2-3 自転車関連事故に係る分析について(その3)

～ 「自転車対自動車」事故の類型別事故件数 ～

- 「自転車対自動車」事故のうち、出会い頭衝突による事故が54%で最も多く発生している。
- このような事故では、自転車側にも安全不確認や一時不停止等の違反が多く見受けられる。

図 「自転車対自動車」事故(自転車第一・第二当事者)の類型別事故件数(平成29年)



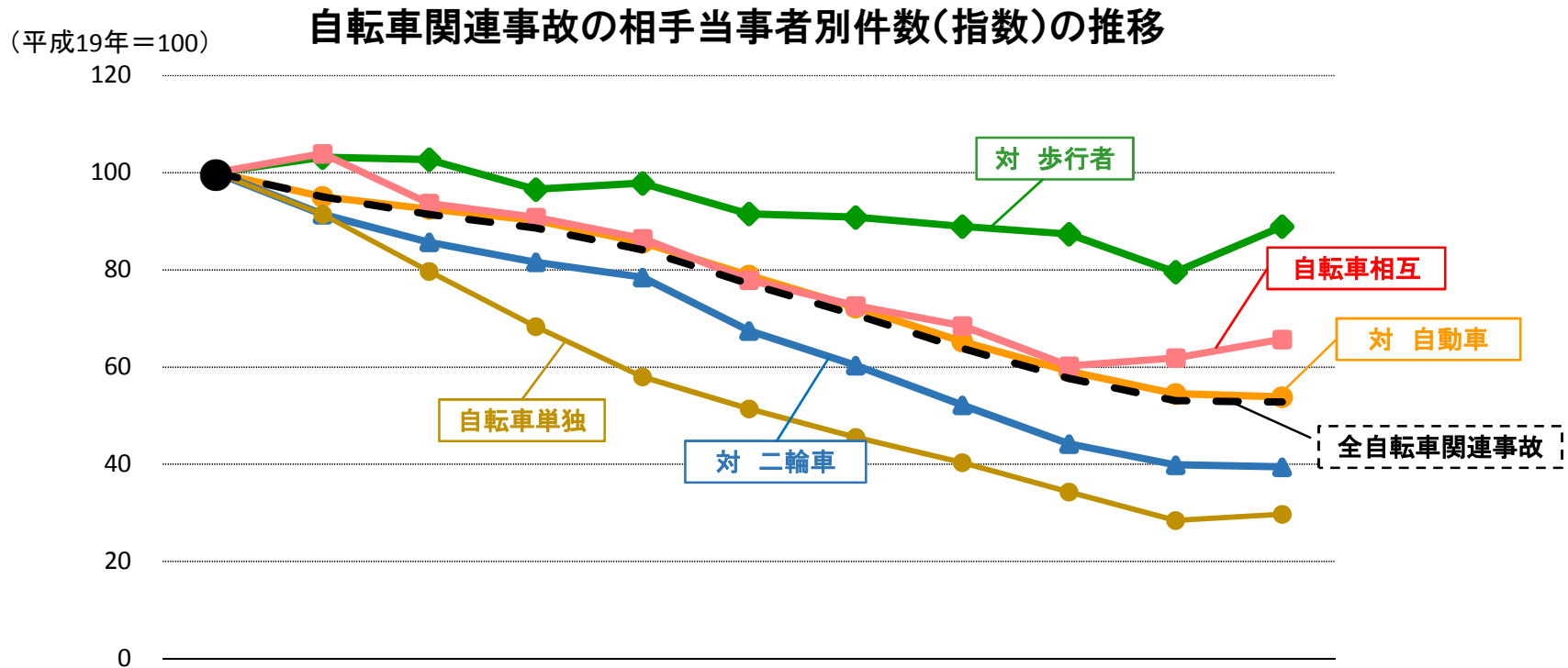
※ 「その他」とは、正面衝突やすれ違い時衝突等をいう。

3-2-4 自転車関連事故に係る分析について(その4)

～ 自転車関連事故の相手当事者別件数(指数)の推移 ～

- 自転車関連事故の相手当事者別件数は、平成19年を基準としていずれも減少傾向にあるが、「自転車対歩行者」事故については減少幅が小さく、平成29年は前年より増加した。

図 自転車関連事故(自転車第一・第二当事者)の相手当事者別件数(指数)の推移(平成19年～平成29年)



	H19	H20	H21	H22	H23	H24	H25	H26	H27	H28	H29
対 自動車	100	95	93	90	86	79	72	65	59	54	54
対 二輪車	100	91	86	82	78	67	60	52	44	40	39
対 歩行者	100	103	103	97	98	91	91	89	87	80	89
自転車相互	100	104	94	91	86	78	73	68	60	62	66
自転車単独	100	91	80	68	58	51	46	40	34	28	30
全自転車事故	100	95	91	89	84	77	71	64	58	53	53

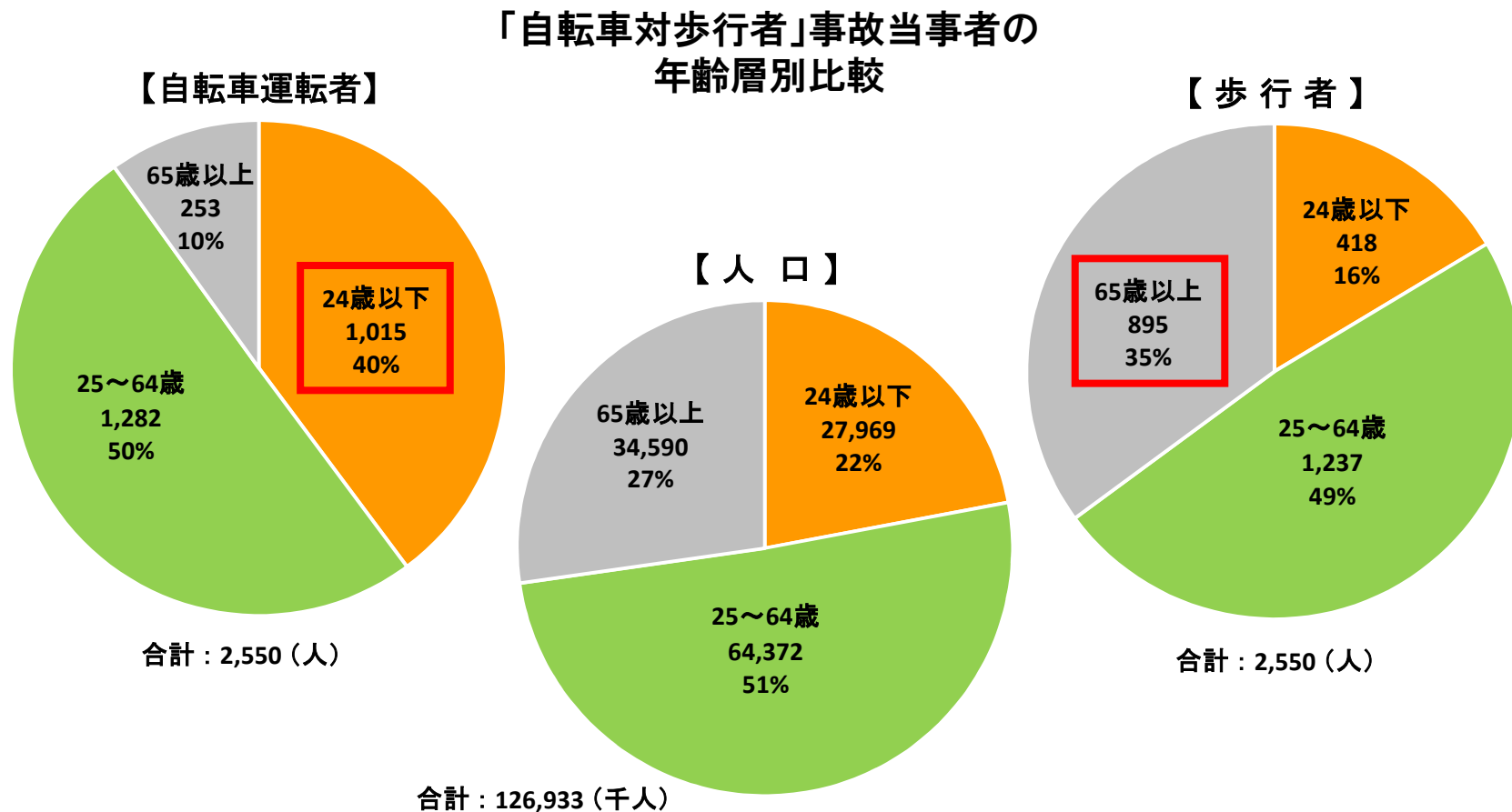
(注)・指数は平成19年を100とした値である。

3-2-5 自転車関連事故に係る分析について(その5)

～ 「自転車対歩行者」事故当事者の年齢層別比較 ～

- 「自転車対歩行者」事故の当事者の年齢層をしてみると、自転車運転者は24歳以下の若い年齢層が、歩行者は65歳以上の高齢者が当事者となる事故が比較的多い状況にある。

図 「自転車対歩行者」事故における自転車運転者・歩行者の年齢層別比較(平成29年)



(注)・算出に用いた人口は、総務省統計資料「人口推計」(平成28年10月1日現在)による。

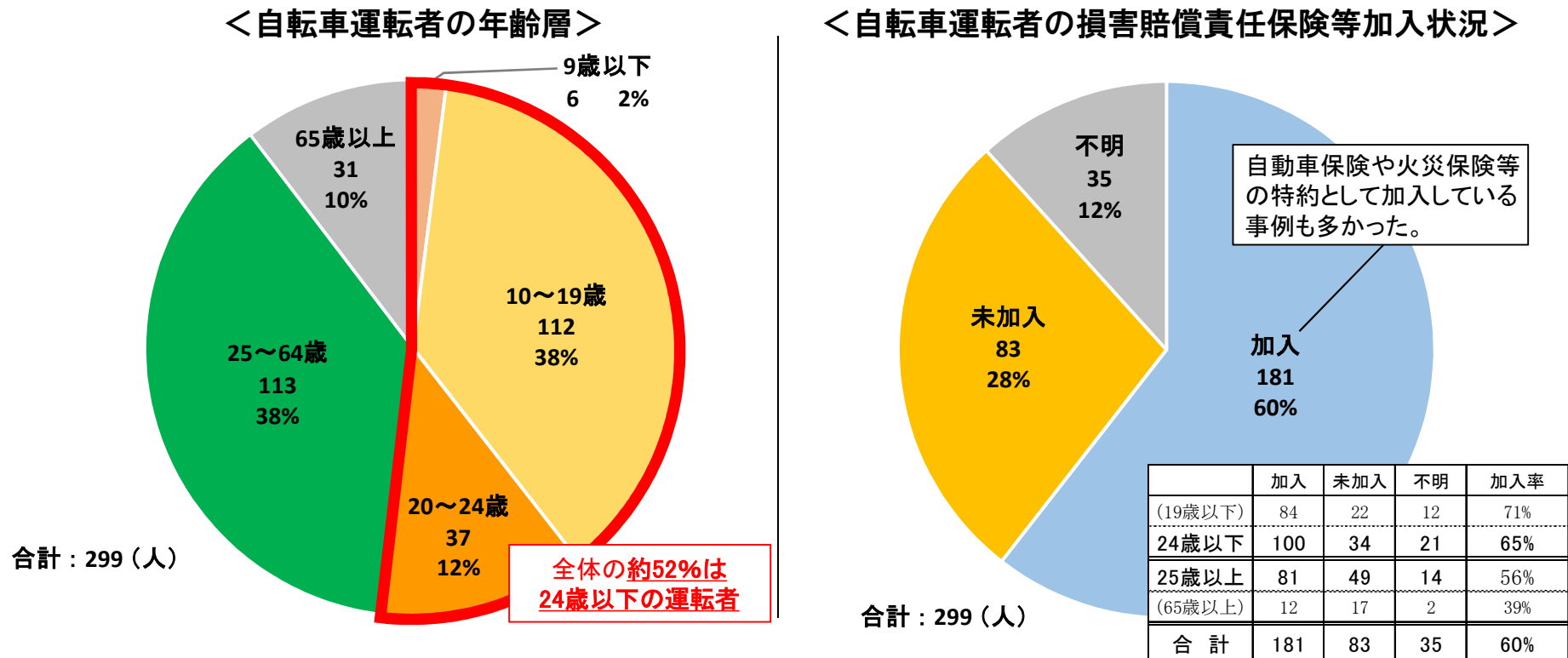
3-2-6 自転車関連事故に係る分析について(その6)

～ 自転車対歩行者死亡重傷事故における運転者の年齢層・損害賠償責任保険等の加入状況 ～

- 自転車運転者による対歩行者死亡・重傷事故のうち、約52%は24歳以下の若い運転者による事故であった。
- また、損害賠償責任保険等の加入が確認された自転車運転者は約60%にとどまった。

図「自転車対歩行者」事故のうち歩行者死亡・重傷事故における自転車運転者(第一当事者)の年齢層・損害賠償責任保険等の加入状況(平成29年)

自転車対歩行者死亡重傷事故



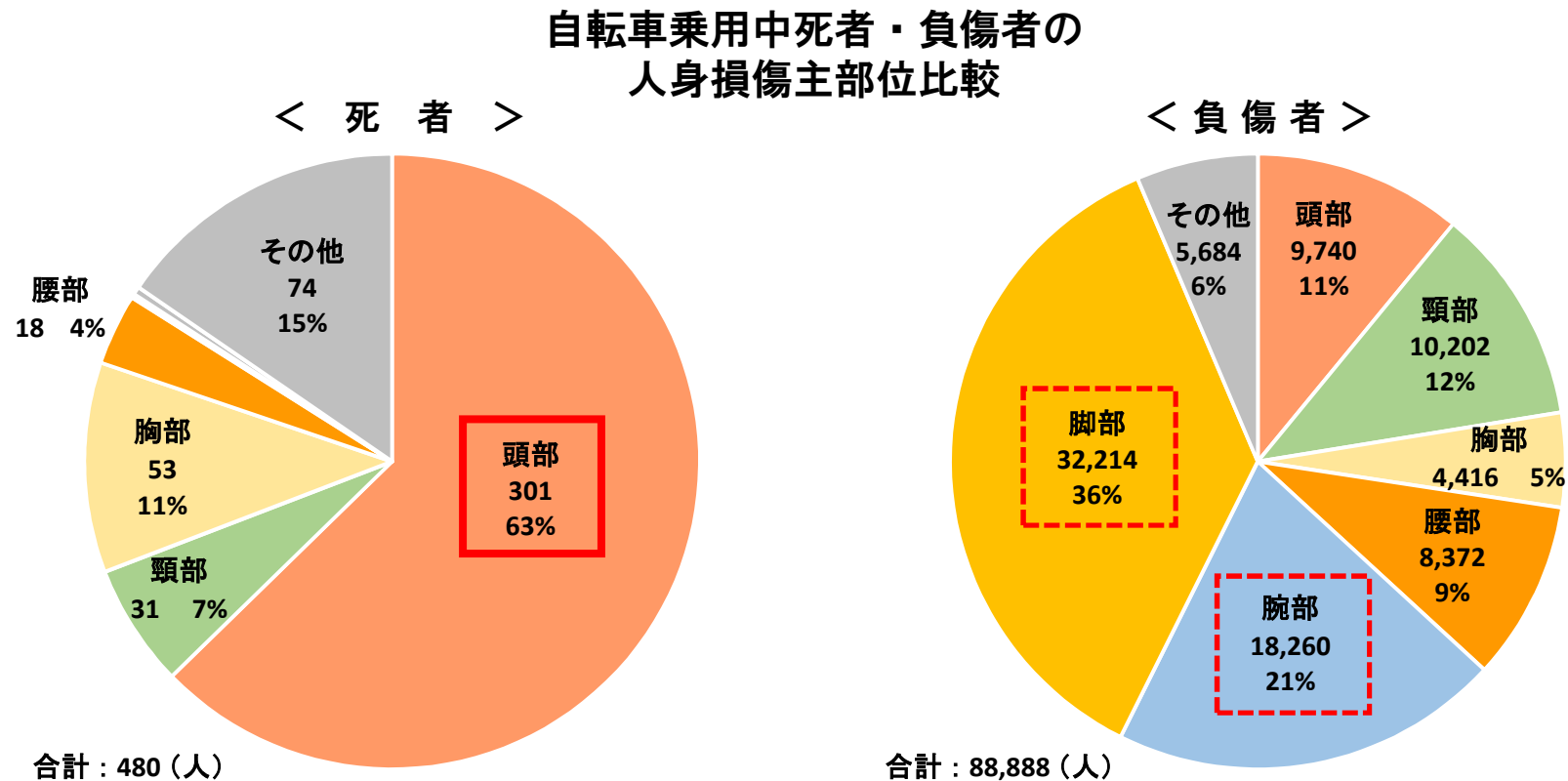
(注) ・自転車対歩行者による事故(自転車第一当事者)のうち歩行者が死亡又は重傷を負った事故について、自転車運転者の年齢層及び損害賠償責任保険等の加入状況を調査したものである。

3-2-7 自転車関連事故に係る分析について(その7)

～ 自転車乗用中死者・負傷者の人身損傷主部位比較 ～

- 自転車乗用中「負傷者」の人身損傷主部位は脚部、腕部である場合が多いのに対して、自転車乗用中「死者」は頭部損傷によるものが多い。

図 自転車乗用中の死者・負傷者の人身損傷主部位比較(平成29年)



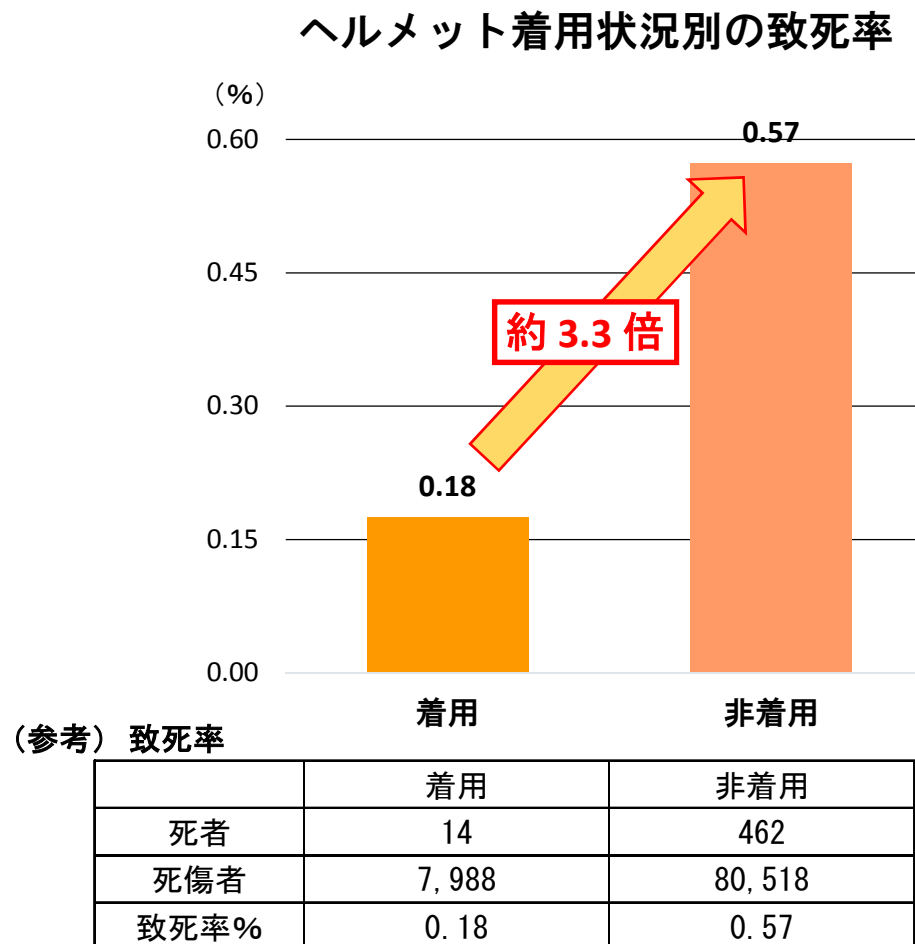
(注)・「人身損傷主部位」とは、損傷程度が最も重い部位(死亡の場合は致命傷の部位)をいう。
・「その他」とは、顔部、腹部等をいう。

3-2-8 自転車関連事故に係る分析について(その8)

～ 自転車乗用中のヘルメット着用状況別の致死率比較 ～

- ヘルメット非着用時の致死率は、ヘルメット着用時に比べて約3.3倍高い。

図 自転車乗用中のヘルメット着用状況別の致死率比較(平成29年)



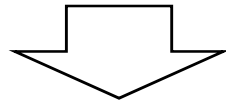
※ 「致死率」とは、死傷者のうち死者の占める割合をいう。

3-2-9 自転車関連事故に係る分析について(その9)

～ 自転車関連事故に係る分析のまとめと今後の対策 ～

【自転車関連事故に係る分析のまとめ】

- ・ 自転車関連事故は「自転車対自動車」によるものがほとんどを占めており、出会い頭衝突が多く発生している。 当該事故では、自転車側にも安全不確認や一時不停止等の法令違反が多く見られた。
- ・ 自転車関連事故のうち「自転車対歩行者」事故については減少幅が小さく、平成29年は前年より増加した。当該事故では、若い自転車運転者と高齢歩行者が当事者となる場合が多い状況にあった。
- ・ 「自転車対歩行者」事故のうち歩行者が死亡・重傷を負った事故では、自転車運転者の約52%は24歳以下の運転者による事故であったほか、損害賠償責任保険等の加入が確認された運転者は約60%にとどまった。
- ・ ヘルメット非着用時の致死率は、着用時に比べて約3.3倍高いなど、頭部損傷が重大事故につながりやすいことが確認された。



- ◆ 交差点等における安全確認や歩道での歩行者優先等、さまざまな機会を活用して交通ルールの周知を図り、交通安全教育を推進すべき。
- ◆ 交通ルールを守らなかった場合の危険性を広く周知するとともに、危険な違反を繰り返す運転者を対象とした自転車運転者講習制度の適切な運用を図るべき。
- ◆ 損害賠償責任保険等の加入促進を図るとともに、特に家庭内において加入状況の確認を行うべき。
- ◆ ヘルメットの被害軽減効果の周知を行うとともに、自転車利用時のヘルメット着用促進を図るべき。