

# 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

警察庁交通局交通企画課

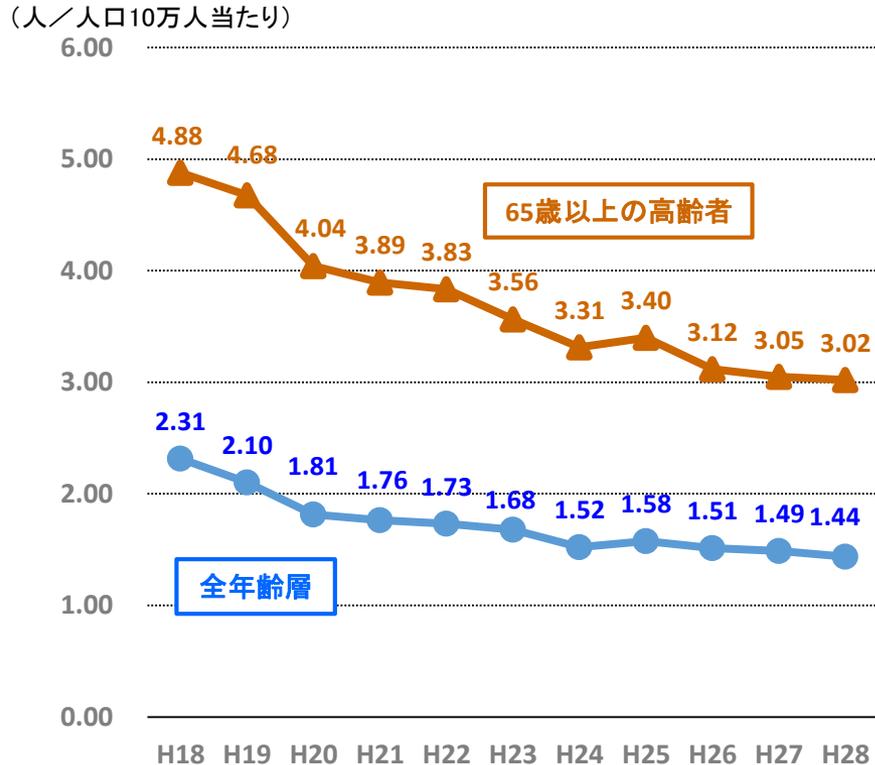
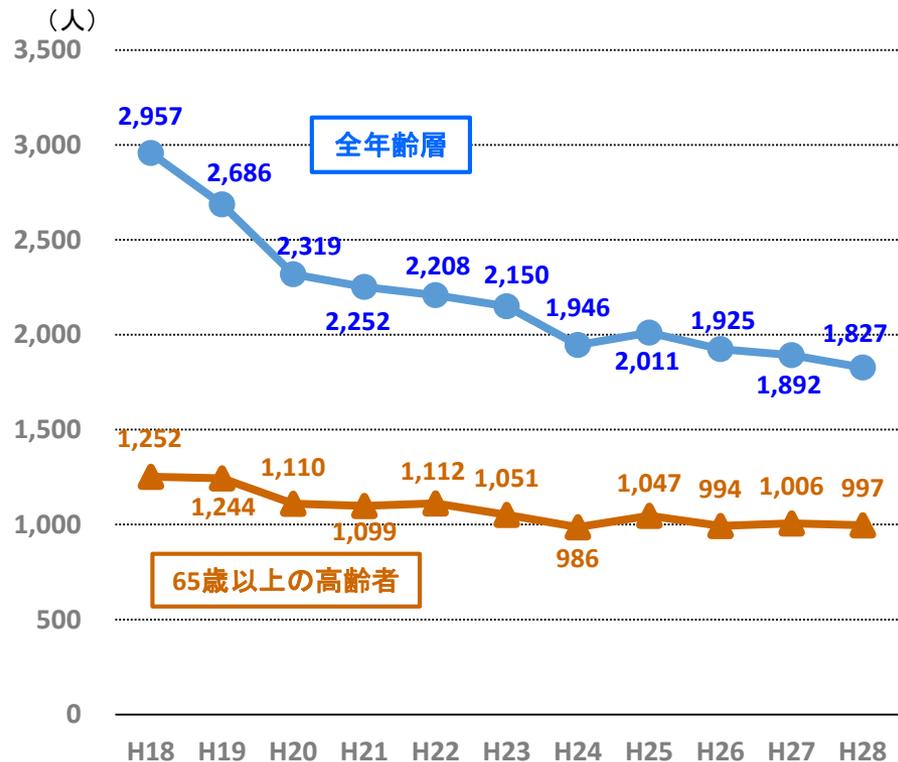
# 1-1 交通死亡事故全体の推移(各年上半期比較)

- 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65歳以上の割合(%)	42.3	46.3	47.9	48.8	50.4	48.9	50.7	52.1	51.6	53.2	54.6

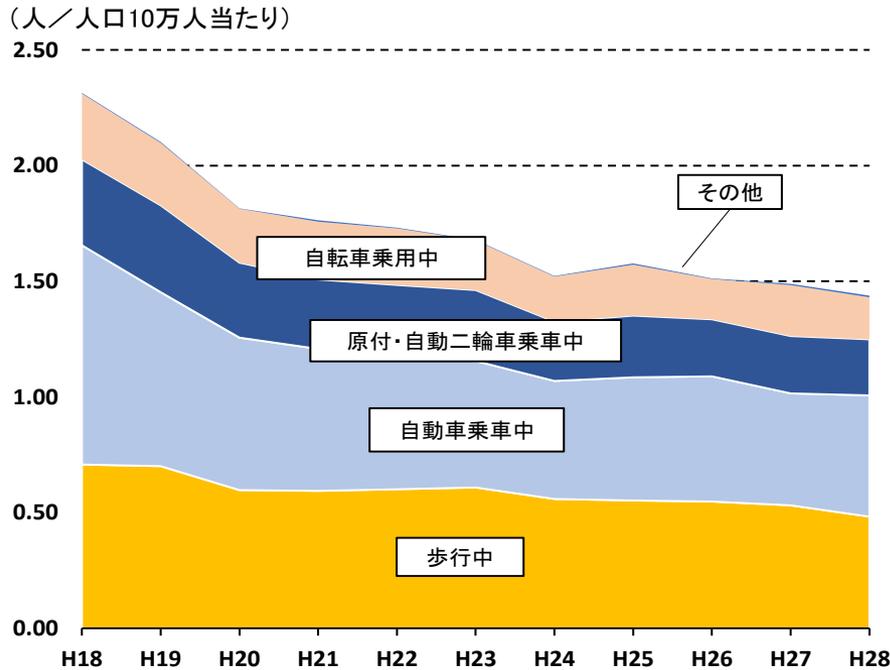
※ 算出に用いた人口は、各前年の総務省統計資料「10月1日現在推計人口」又は「国勢調査」による。ただし、平成28年については平成26年の推計人口による。

# 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)

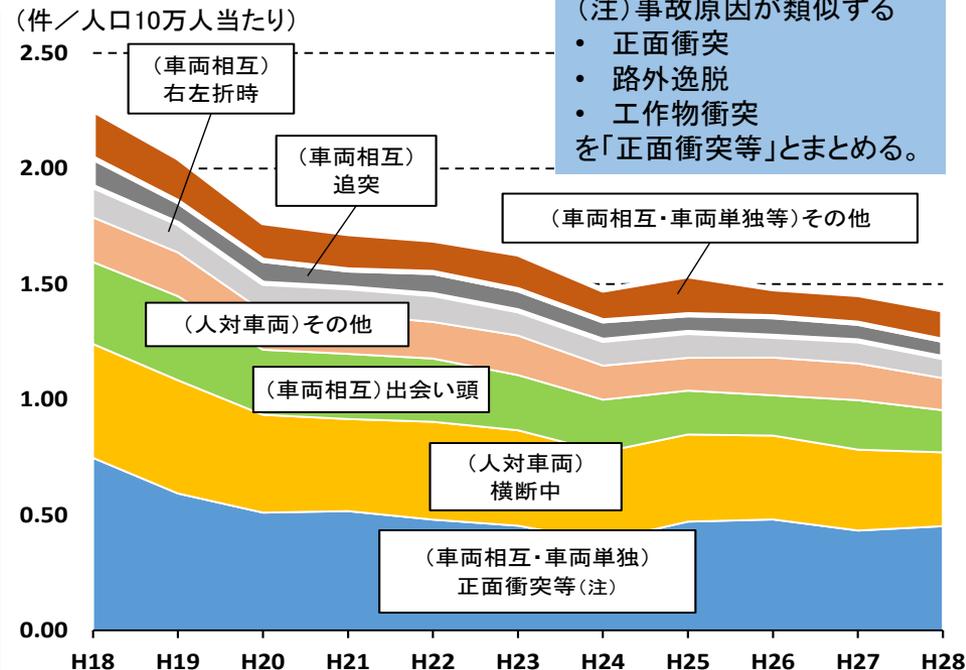
## 交通死亡事故の状態別・類型別推移(各年上半期比較)



	H18	H19	H20	H21	H22	H23	H24	H25	H26	H27	H28	増減率 (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 (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

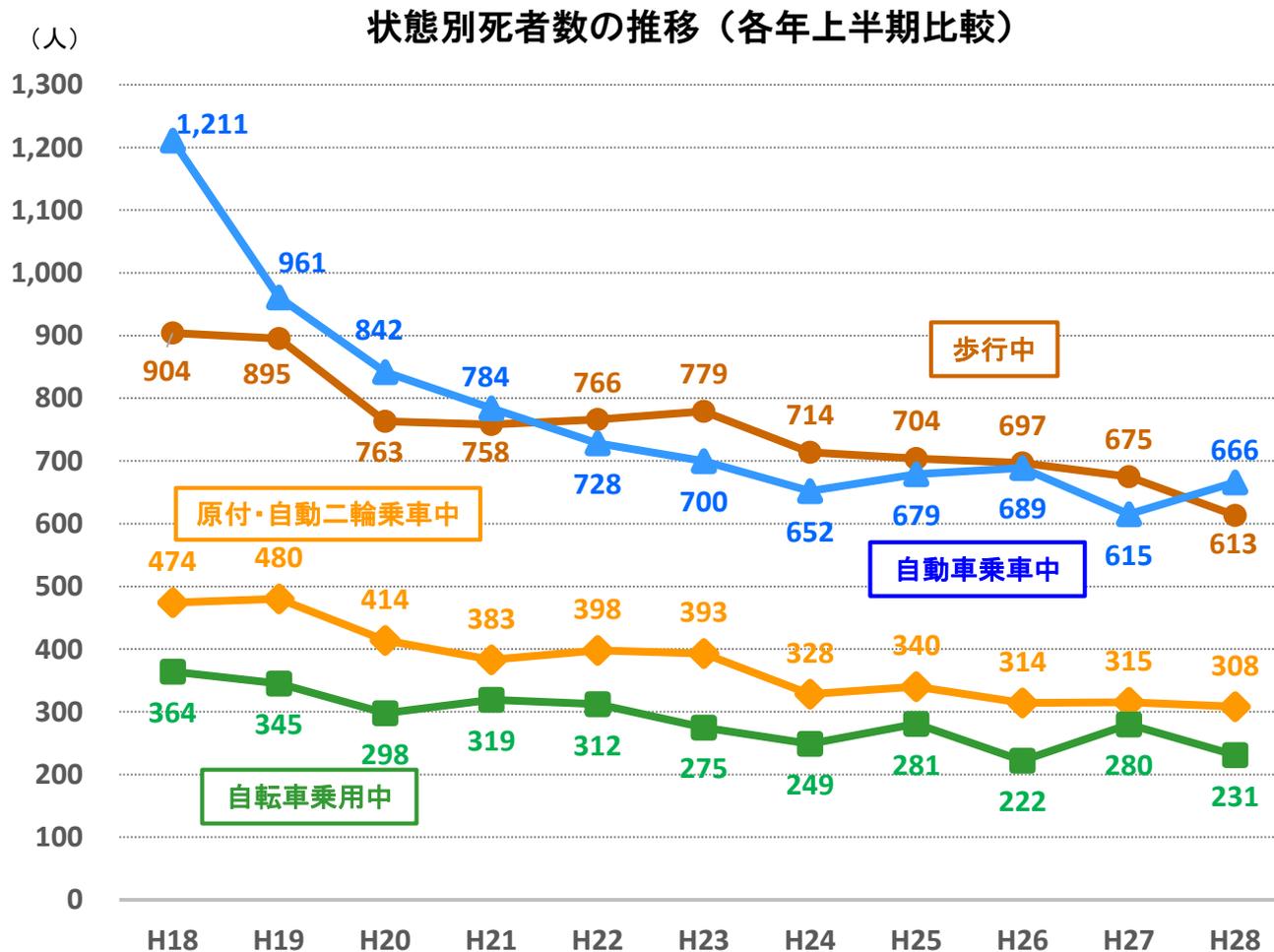
※ 上段は人口10万人当たり死者数、下段は構成率である。  
※ 「(人対車両)その他」とは、対面通行、背面通行、路上横臥等をいう。  
※ 「(車両相互・車両単独等)その他」とは、追越超抜時、転倒、列車等をいう。

(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」とまとめる。

## 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。

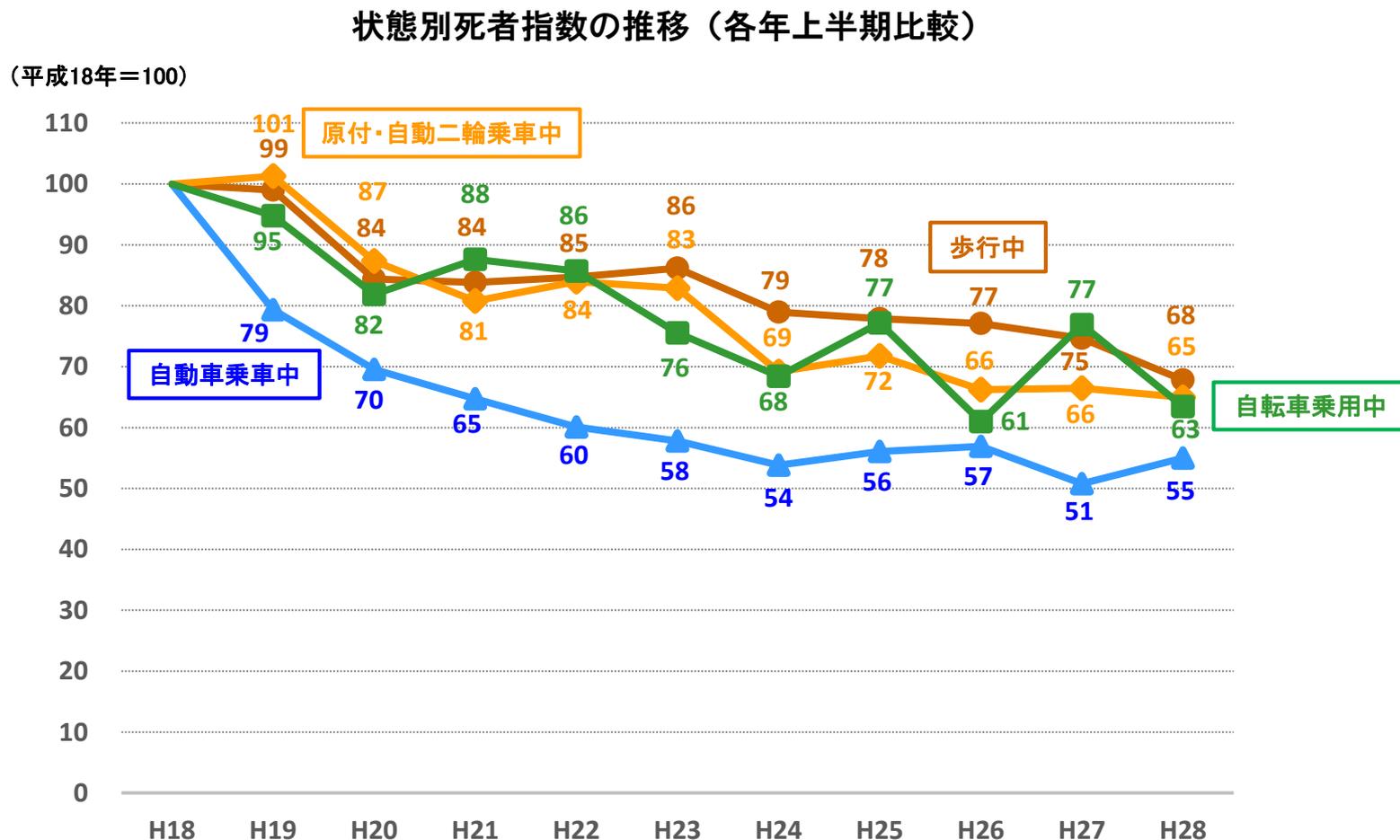
図5 状態別死者数の推移(各年上半期比較)(平成18年上半期～平成28年上半期)



## 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)



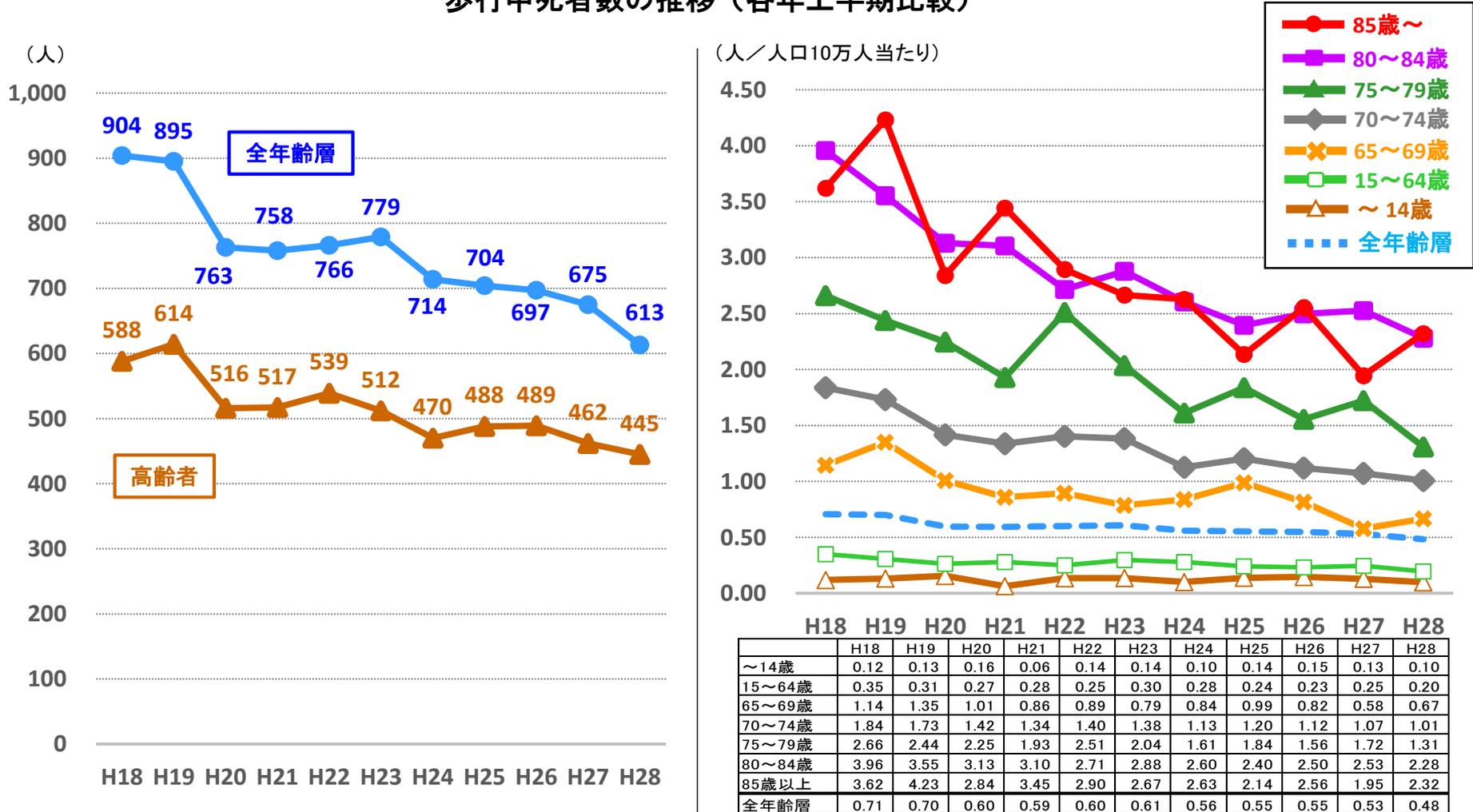
※ 平成18年上半期の死者数を100として算出した。

# 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)

## 歩行中死者数の推移(各年上半期比較)

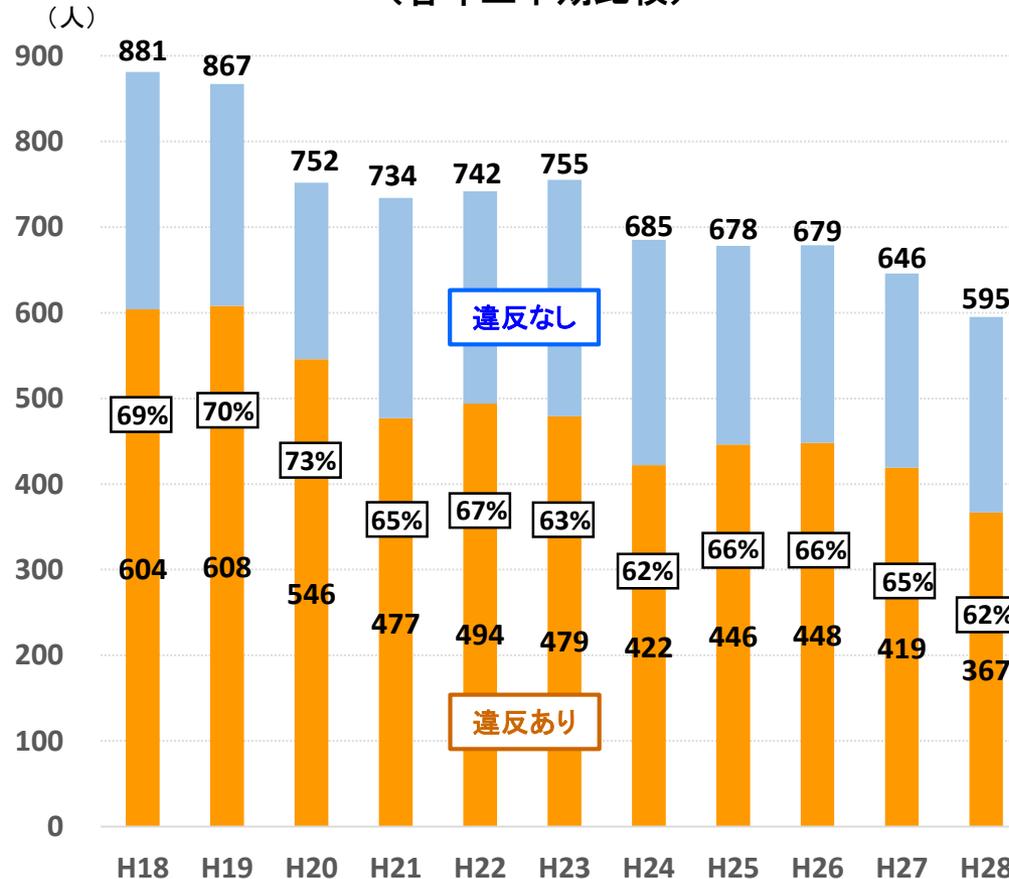


## 3-2 交通死亡事故の状態別分析(歩行中)(各年上半期比較)

- 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)

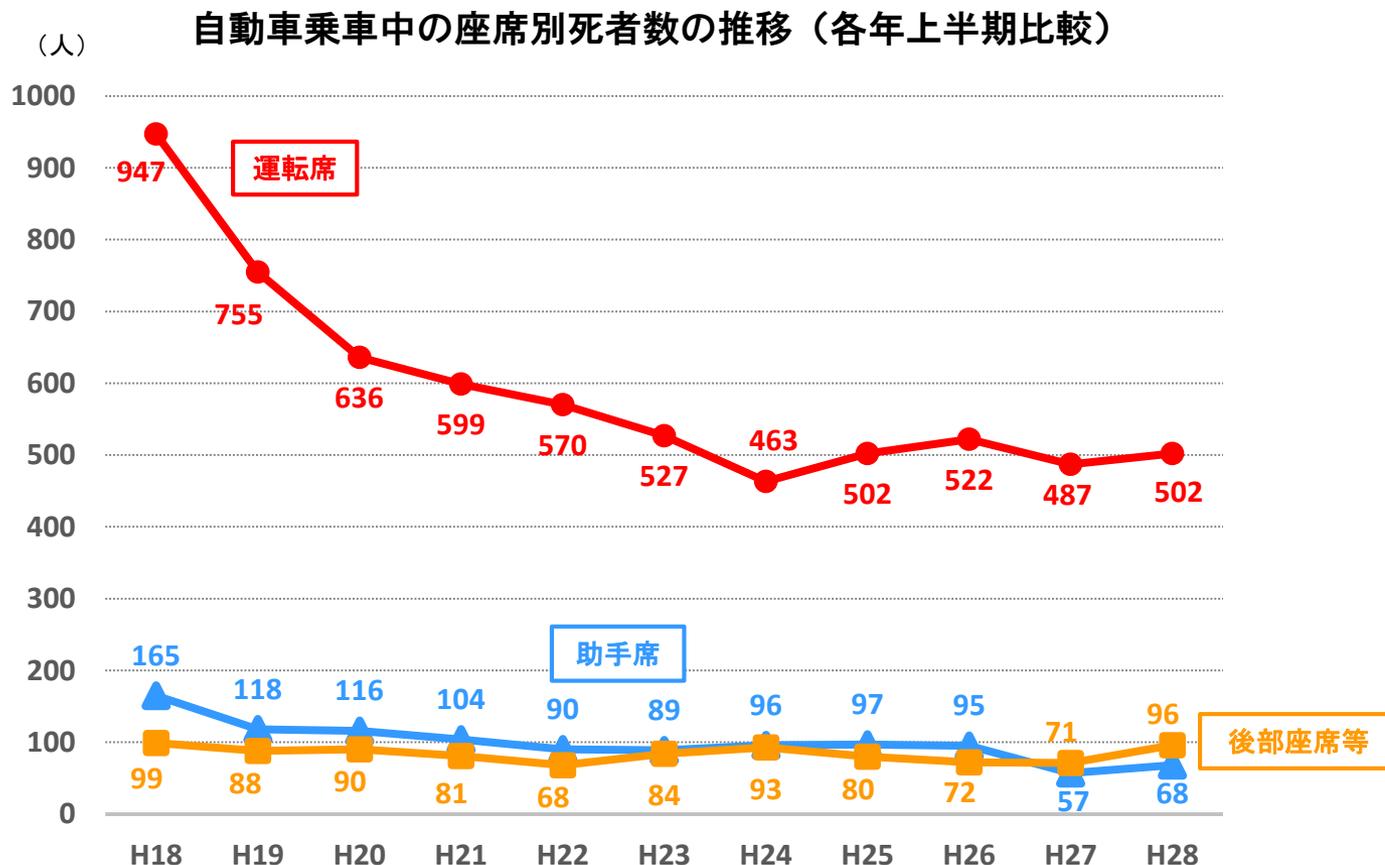
### 歩行中死者の法令違反状況の推移(第1・第2当事者) (各年上半期比較)



### 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)



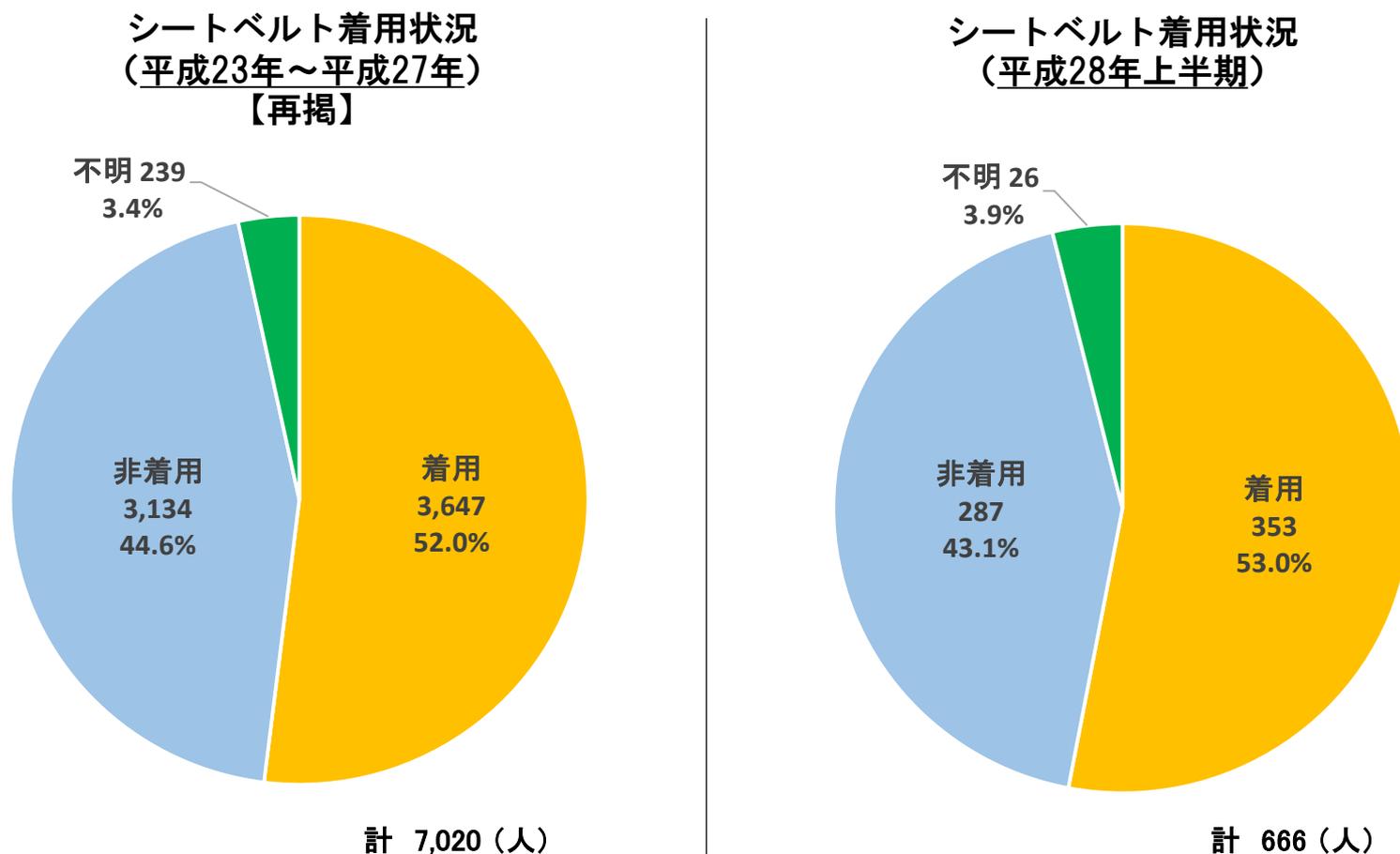
	18年	19年	20年	21年	22年	23年	24年	25年	26年	27年	28年
自動車乗車中死者数	1211	961	842	784	728	700	652	679	689	615	666

※ 「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。

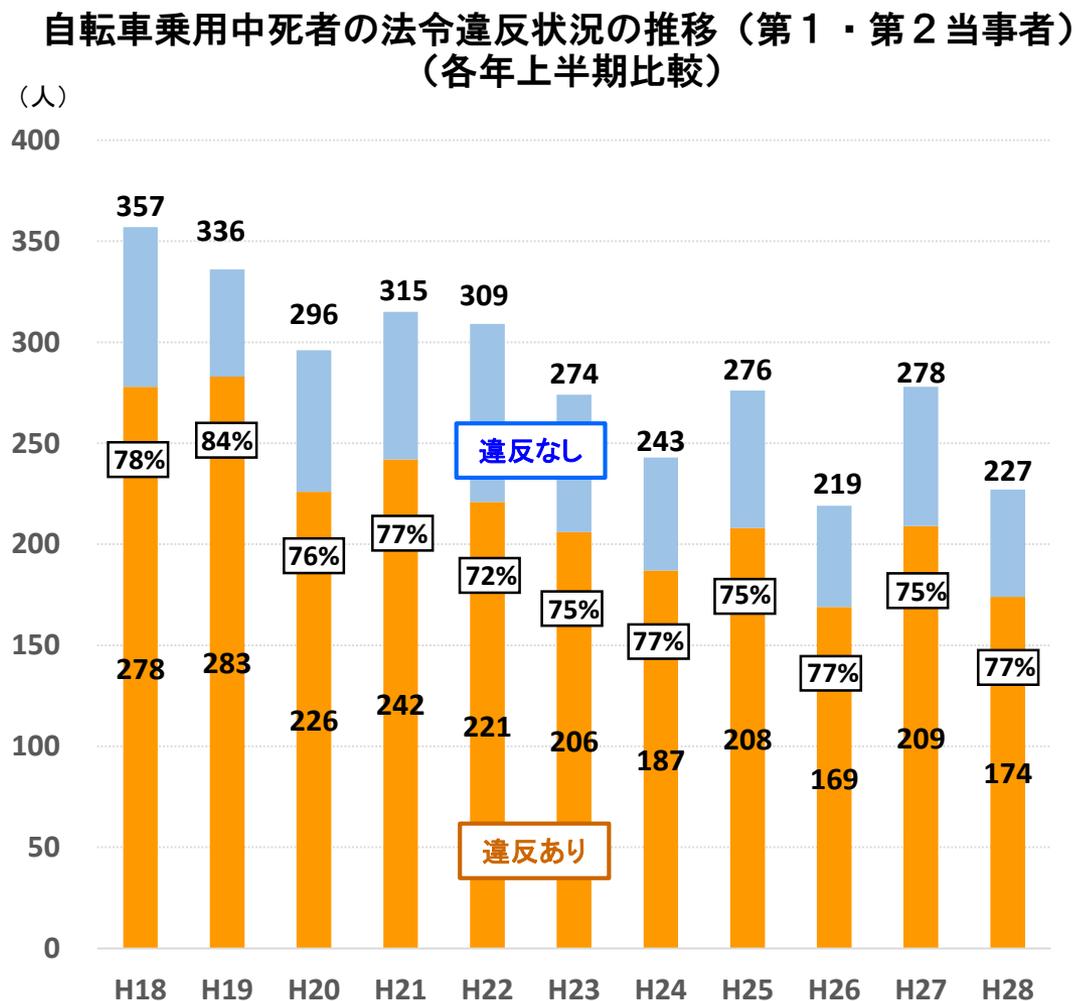
図10 自動車乗車中死者のシートベルト着用状況(平成23年～平成27年／平成28年上半期)



## 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)



## リスクの高い運転者への対策

# 高齢運転者 対策の推進

## 1. 新設 臨時認知機能検査・ 臨時高齢者講習

### ● 臨時認知機能検査

改正前は3年に1度の免許証の更新のとき  
だけ受けることとされていた認知機能検査につ  
いて、一定の違反行為があれば、3年を待たず  
に、受けることになります。

75歳以上の運転者が、認知機能が低下した  
ときに起こしやすい違反行為をしたときは、  
新設された「臨時認知機能検査」を受けな  
ければなりません。



#### 【一定の違反行為の例】

- ・信号無視
- ・通行区分違反
- ・一時不停止 等

### ● 臨時高齢者講習

臨時認知機能検査を受け、認知機能の低下  
が運転に影響するおそれがあると判断され  
た高齢者は、新設さ  
れた「臨時高齢者講  
習」(個別指導と実車  
指導)を受けなければ  
なりません。



## 一定の違反行為をしたとき

75歳以上

新設

### 臨時認知機能検査

ポイント 1

認知症のおそれ

ポイント 2

等

認知機能検査の結果が  
悪くなっている場合

新設

### 臨時 高齢者講習

- ・実車指導(1時間)
  - ・個別指導(1時間)
- 計2時間  
※手数料:5,650円

臨時適性検査  
又は  
診断書提出命令

## 運転免許証を更新するとき

75歳以上

### 更新時の認知機能検査

認知症のおそれ

ポイント 2

認知機能の低下のおそれ

認知機能の低下のおそれなし

75歳未満

### 高齢者講習 (高度化)

- ・実車指導
  - ・個別指導 など
- 計3時間  
※手数料:7,550円

### 高齢者講習 (合理化)

- ・実車指導 など
- 計2時間  
※手数料:4,650円

## 2. 臨時適性検査制度の 見直し

改正前と異なり、認知機能検査で認知症の  
おそれがあると判定された方は、違反の有無を  
問わず、医師の診断を受けることになります。

更新時の認知機能検査又は臨時認知機能検査  
で認知症のおそれがあると判定された方は、  
臨時適性検査(医師の診断)を受け、又は、  
命令に従い主治医  
等の診断書を提出しな  
ければなりません。

※医師の診断の結果、認知  
症と判断された場合は運  
転免許の取消し等の対象  
となります。



## 3. 高齢者講習の 合理化・高度化

認知機能検査の結果によって受ける講習の  
内容等が変わります。高齢者講習は、75歳  
未満の方や、認知機能検査で認知機能の低  
下のおそれがないと判定された方に対して  
は2時間に合理化(短縮)されます。その他  
の方に対しては、個別指導を含む3時間の講習  
となります。



18歳から取得可能な免許

## 準中型免許 の新設

### 1. 準中型免許の新設

準中型免許では、車両総重量7.5トン未満(最大積載量4.5トン未満)の自動車を運転できます(普通自動車も運転できます)。  
普通免許で運転できる自動車は車両総重量3.5トン未満(最大積載量2トン未満)となります。

### 2. 準中型免許の受験資格・教習日数

準中型免許は、18歳から普通免許なしでも取得できます。教習では、最短17日で取得可能です。  
※普通免許は最短15日

### 3. 準中型免許に係る初心運転者期間制度

初めて準中型免許を取得した方は、準中型自動車を運転するときには1年間初心者マークを付けなければなりません。

### 4. すでに普通免許を保有している方は

引き続き車両総重量5トン未満の自動車を運転することができます。さらに**限定解除審査**(※)に合格すれば車両総重量5トン以上7.5トン未満の自動車の運転も可能となります。  
※審査は、指定自動車教習所で最低4時限の教習等を受けた上での審査又は免許試験場での技能審査等のいずれかになります。

#### ■免許の区分、受験資格等の改正概要について

**改正前**

車両総重量	5トン	11トン
最大積載量	3トン	6.5トン

普通自動車  
**普通免許**  
18歳以上

中型自動車  
**中型免許**  
20歳以上 普通免許等保有2年

大型自動車  
**大型免許**  
21歳以上 普通免許等保有3年

**改正後**

車両総重量	3.5トン	7.5トン	11トン
最大積載量	2トン	4.5トン	6.5トン

普通自動車  
**普通免許**  
18歳以上

準中型自動車  
**準中型免許**  
18歳以上

中型自動車  
**中型免許**  
20歳以上 普通免許等保有2年

大型自動車  
**大型免許**  
21歳以上 普通免許等保有3年

18歳から  
普通免許なしでもOK!

