

平成29年3月7日

13:30～14:30

平成28年中における交通死亡事故の 主な特徴等について

1. 平成28年中の死亡事故発生状況について
2. 類型別の死亡事故の分析について
3. 飲酒死亡事故の分析について
4. 高齢運転者の死亡事故の分析について

警察庁 交通局
交通企画課長補佐
藤本 真也

1. 平成28年中の死亡事故発生状況について

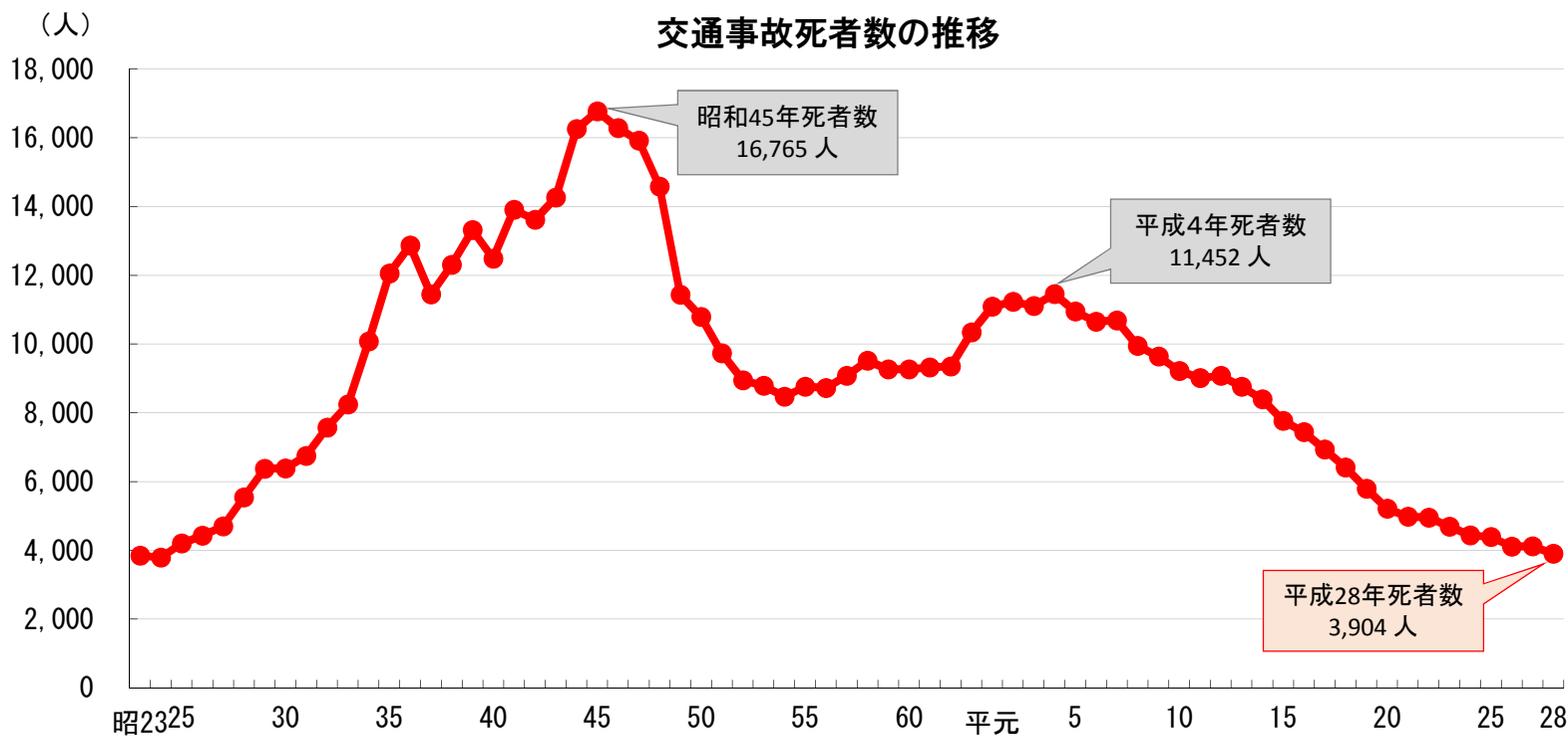
1-1 交通事故死者数の推移

【第10次交通安全基本計画（平成28年～32年）における目標】

⇒ 平成32年までに、死者数を2,500人以下、死傷者数を50万人以下にする。

- 平成28年中の交通事故死者数は 3,904人（前年比-213人、-5.2%） で、昭和24年以来67年ぶりの3千人台となった。

図 交通事故死者数の推移(昭和23年～平成28年)

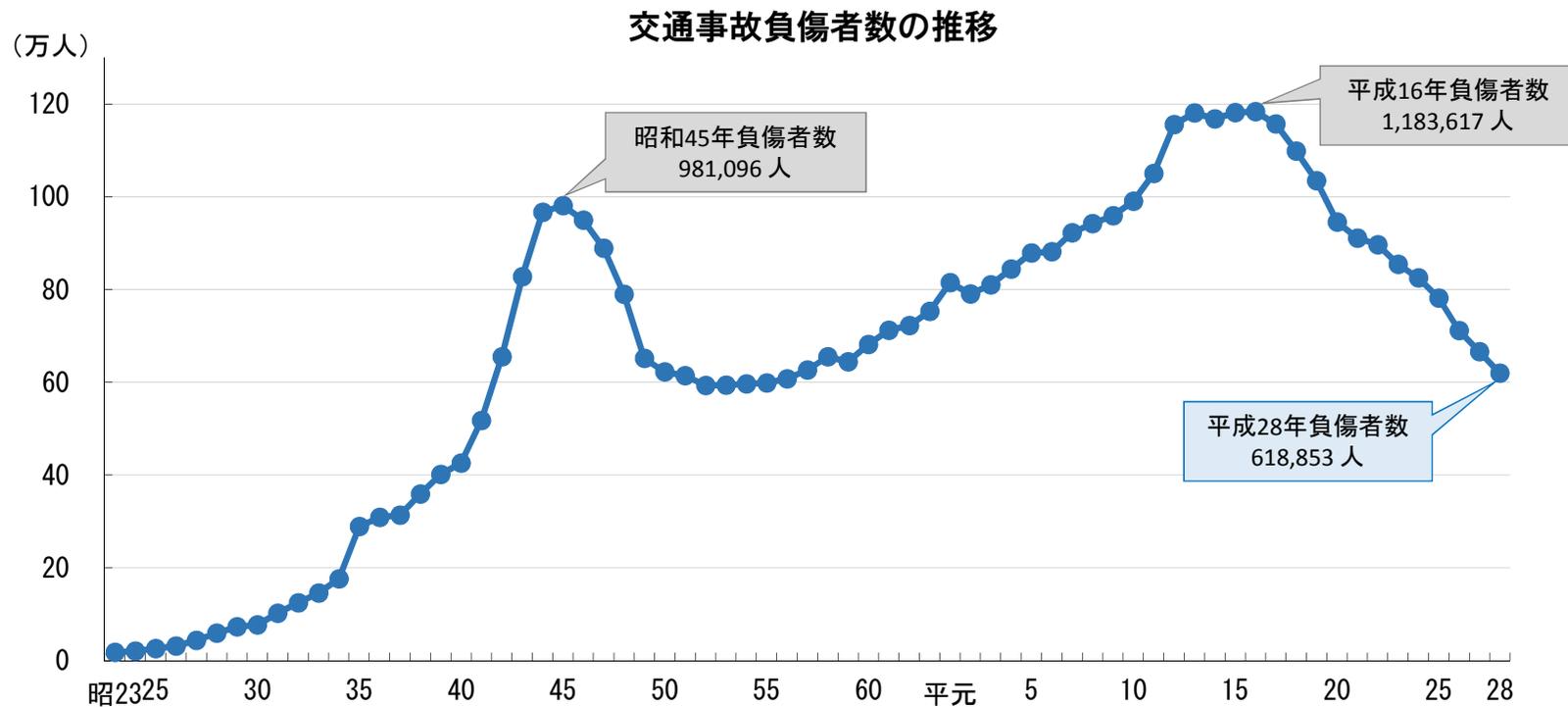


(注) ・昭和46年以前は、沖縄県を含まない。

1-2 交通事故負傷者数の推移

○ 平成28年中の交通事故負傷者数は、12年連続で減少して 618,853人（前年比-47,170人、-7.1%）であった。

図 交通事故負傷者数の推移(昭和23年～平成28年)



(注) ・昭和34年までは、軽微な被害事故（8日未満の負傷）は含まない。

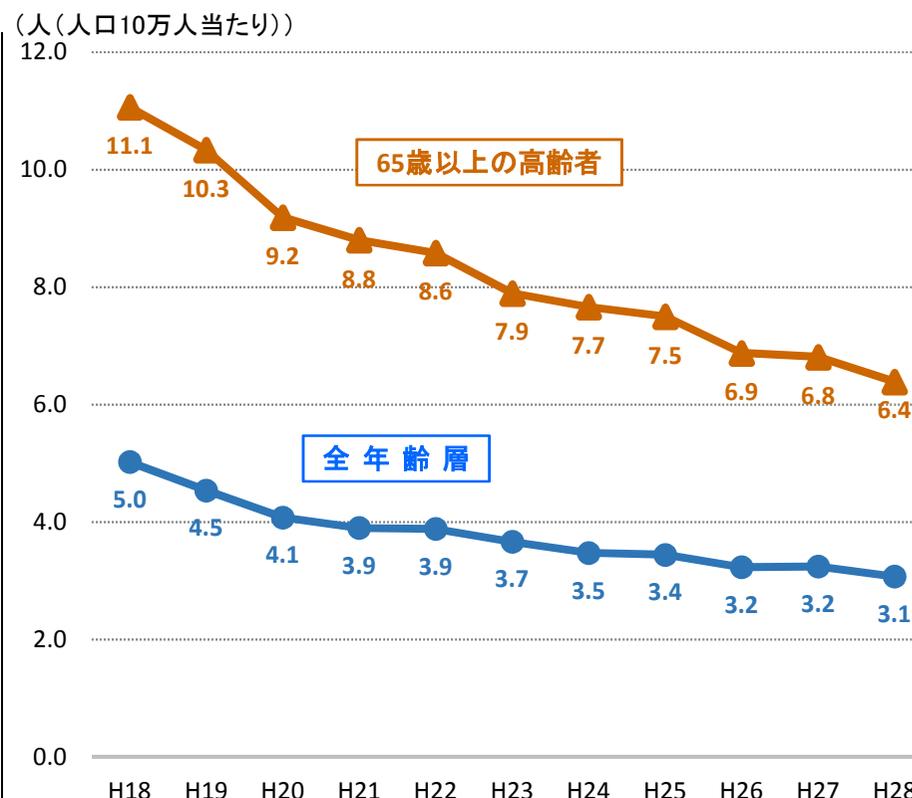
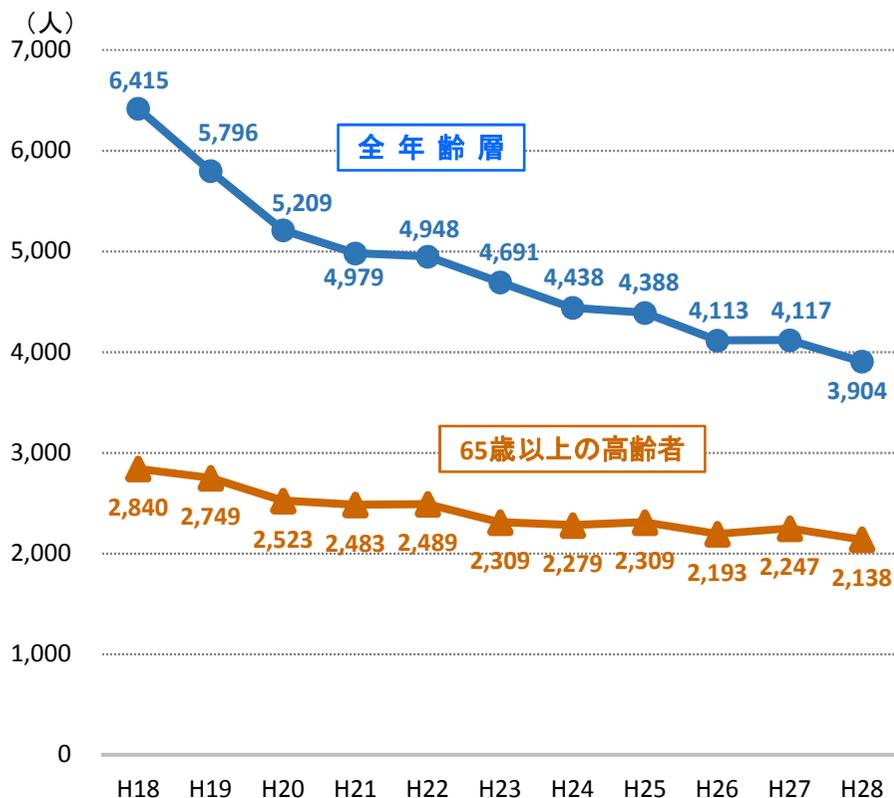
・昭和46年以前は、沖縄県を含まない。

1-3 交通死亡事故死者数の推移

- 平成28年中の交通事故死者数は3,904人で、昭和24年以来67年ぶりの3千人台であった。
- 10年前と比較して、死者数は全年齢層で39.1%、高齢者で24.7%減少しているものの、高齢者の占める割合が過去最高の54.8%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では、全年齢層、高齢者ともに40%前後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18年～平成28年)

交通死亡事故死者数の推移



	H18	H19	H20	H21	H22	H23	H24	H25	H26	H27	H28
高齢者の割合%	44.3	47.4	48.4	49.9	50.3	49.2	51.4	52.6	53.3	54.6	54.8

※ 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「国勢調査結果」による。以下同じ。

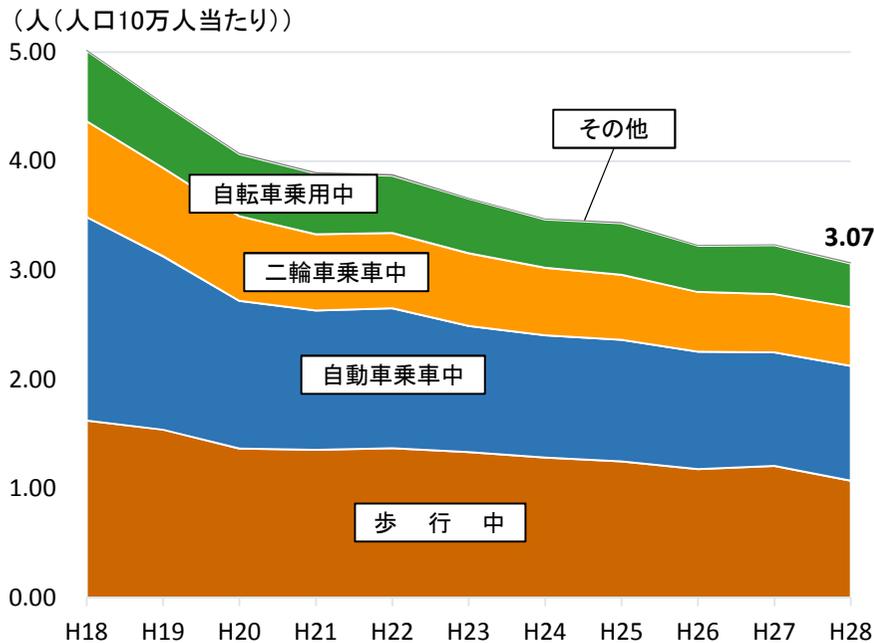
1-4 状態別死者数・類型別死亡事故件数の推移

- 状態別死者数は、歩行中、自動車乗車中が特に多く、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)、横断中が特に多く、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18年～平成28年)

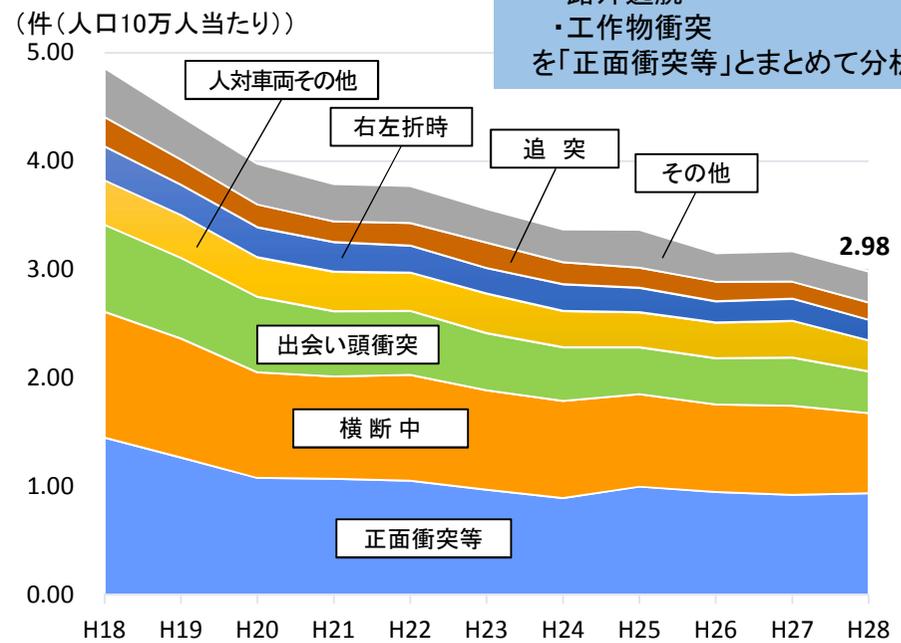
人口当たり状態別死者数・類型別死亡事故件数の推移

(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



	H18	H19	H20	H21	H22	H23	H24	H25	H26	H27	H28
歩行中	1.62	1.54	1.37	1.35	1.37	1.33	1.28	1.25	1.18	1.21	1.07
自動車乗車中	32.3%	33.9%	33.5%	34.7%	35.2%	36.4%	37.0%	36.3%	36.4%	37.3%	34.9%
二輪車乗車中	0.88	0.81	0.78	0.70	0.69	0.67	0.62	0.60	0.55	0.53	0.54
自転車乗用中	17.5%	17.9%	19.0%	17.9%	17.8%	18.2%	17.8%	17.3%	16.9%	16.4%	17.5%
その他	0.01	0.01	0.01	0.01	0.01	0.01	0.01	0.01	0.01	0.01	0.01
合計	5.02	4.54	4.08	3.90	3.88	3.66	3.47	3.44	3.23	3.24	3.07

(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死者などをいう。



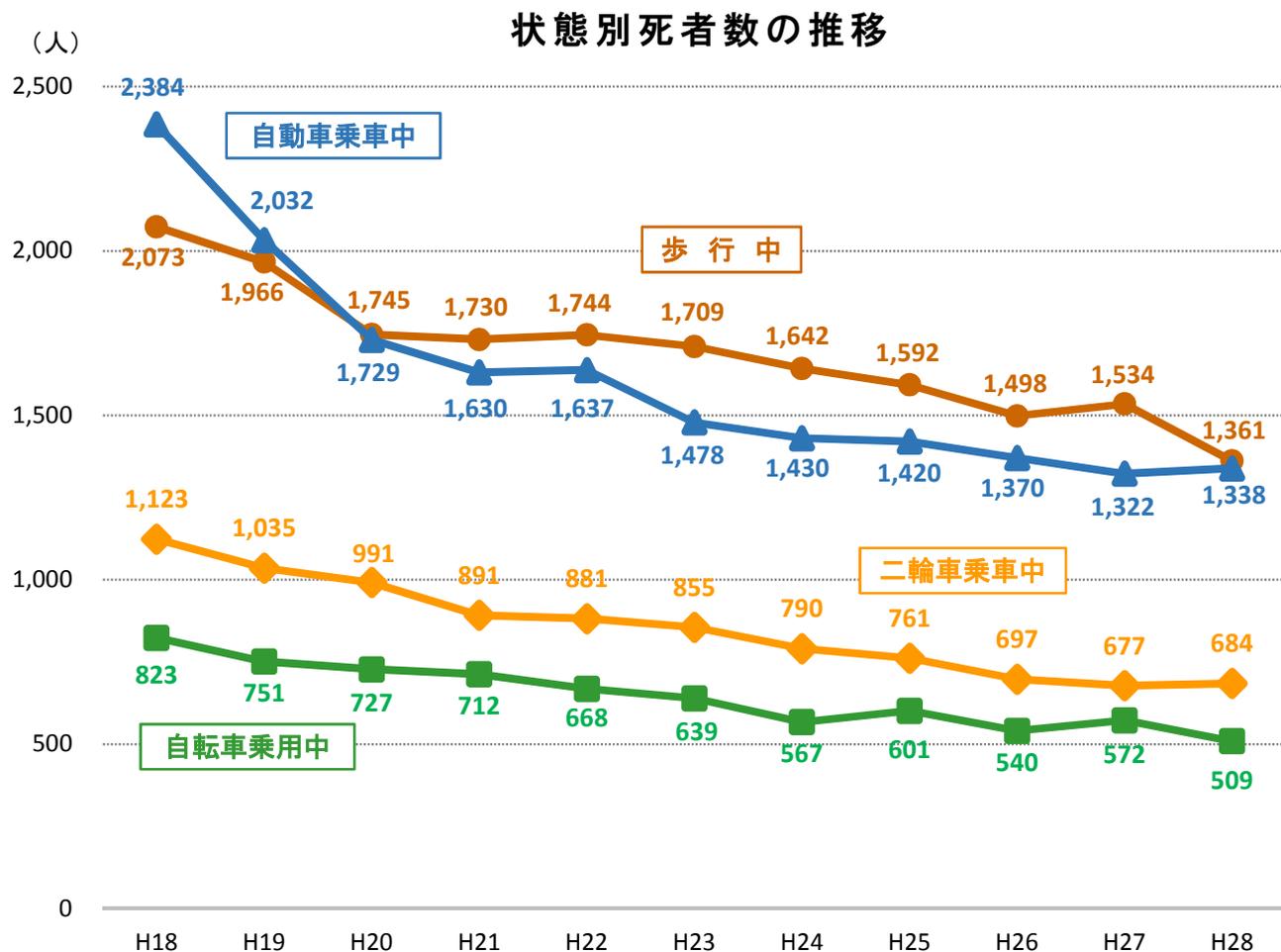
	H18	H19	H20	H21	H22	H23	H24	H25	H26	H27	H28
正面衝突等	1.45	1.27	1.08	1.07	1.05	0.97	0.89	1.00	0.95	0.92	0.94
横断中	29.8%	28.7%	27.2%	28.3%	28.0%	27.3%	26.5%	29.7%	30.2%	29.1%	31.4%
出会い頭衝突	0.80	0.75	0.70	0.60	0.59	0.53	0.49	0.43	0.43	0.45	0.39
人対車両その他	16.5%	16.9%	17.6%	15.9%	15.7%	14.7%	14.8%	12.9%	13.5%	14.1%	12.9%
右左折時	0.41	0.39	0.36	0.36	0.35	0.37	0.34	0.32	0.33	0.34	0.29
追突	8.5%	8.9%	9.2%	9.6%	9.3%	10.3%	10.0%	9.6%	10.4%	10.7%	9.6%
その他	0.31	0.28	0.28	0.27	0.25	0.23	0.25	0.22	0.20	0.20	0.19
合計	4.86	4.41	3.98	3.79	3.77	3.56	3.37	3.37	3.15	3.17	2.98

(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。

1-5 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、10年前と比較していずれも減少傾向にあり、平成28年は歩行中死者と自転車乗用中死者が大きく減少した。

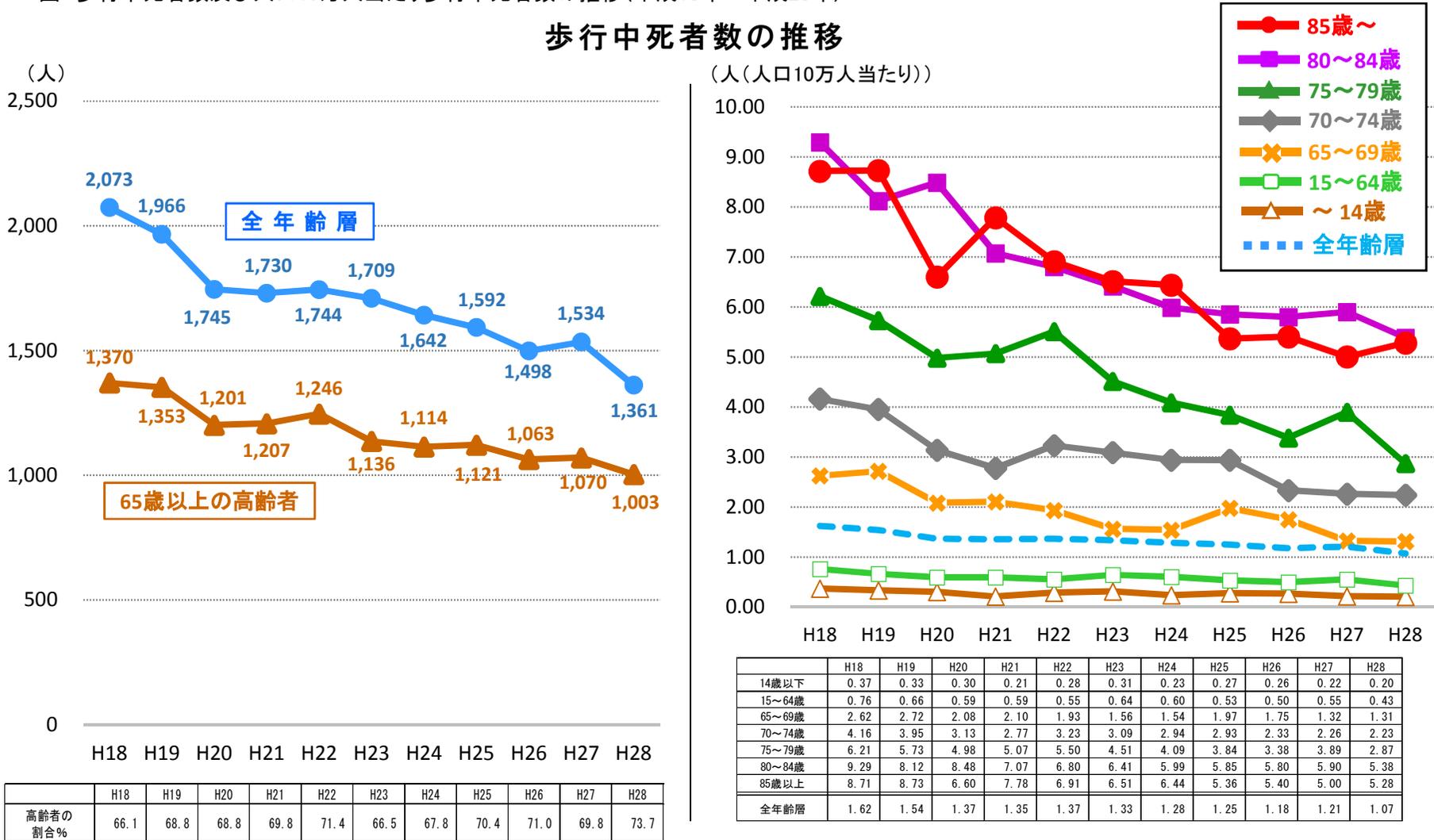
図 交通事故の状態別死者数の推移(平成18年～平成28年)



1-6 歩行中死者

- 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28年は前年に比べて、全年齢層、高齢者ともに減少幅が大きい。
- 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。

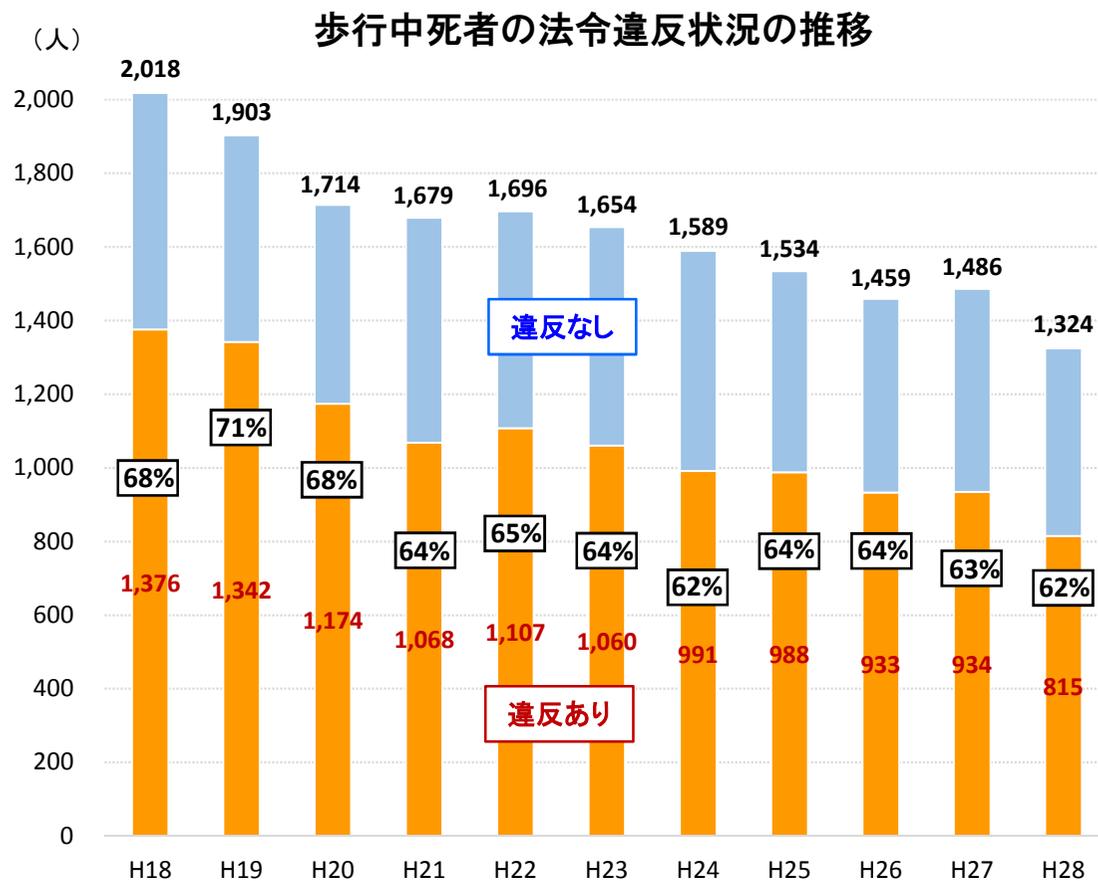
図 歩行中死者数及び人口10万人当たり歩行中死者数の推移(平成18年～平成28年)



1-7 歩行中死者

- 法令違反ありの比率は減少傾向にあり、平成28年は法令違反あり死者数が前年比で119人減少したものの、歩行中死者全体の62%を占めている。

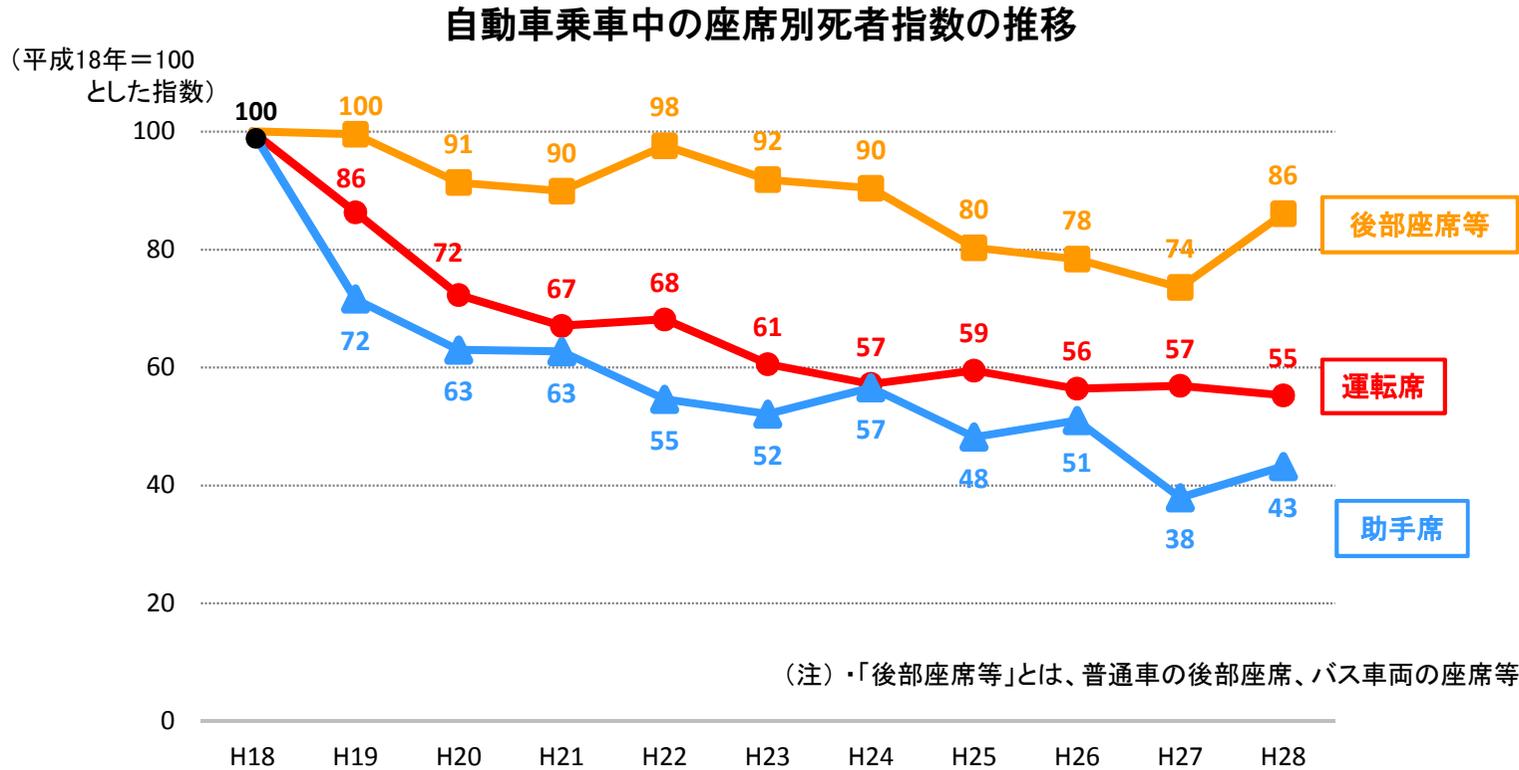
図 歩行中死者の法令違反状況(違反率)の推移(第一・第二当事者)(平成18年～平成28年)



1-8 自動車乗車中死者

- 自動車乗車中の座席別死者指数は、運転席と助手席は大幅な減少傾向にある。後部座席等は減少傾向にあるが減少率は小さい。

図 座席別の自動車乗車中死者指数の推移(平成18年～平成28年)



(参考)
座席別死者数

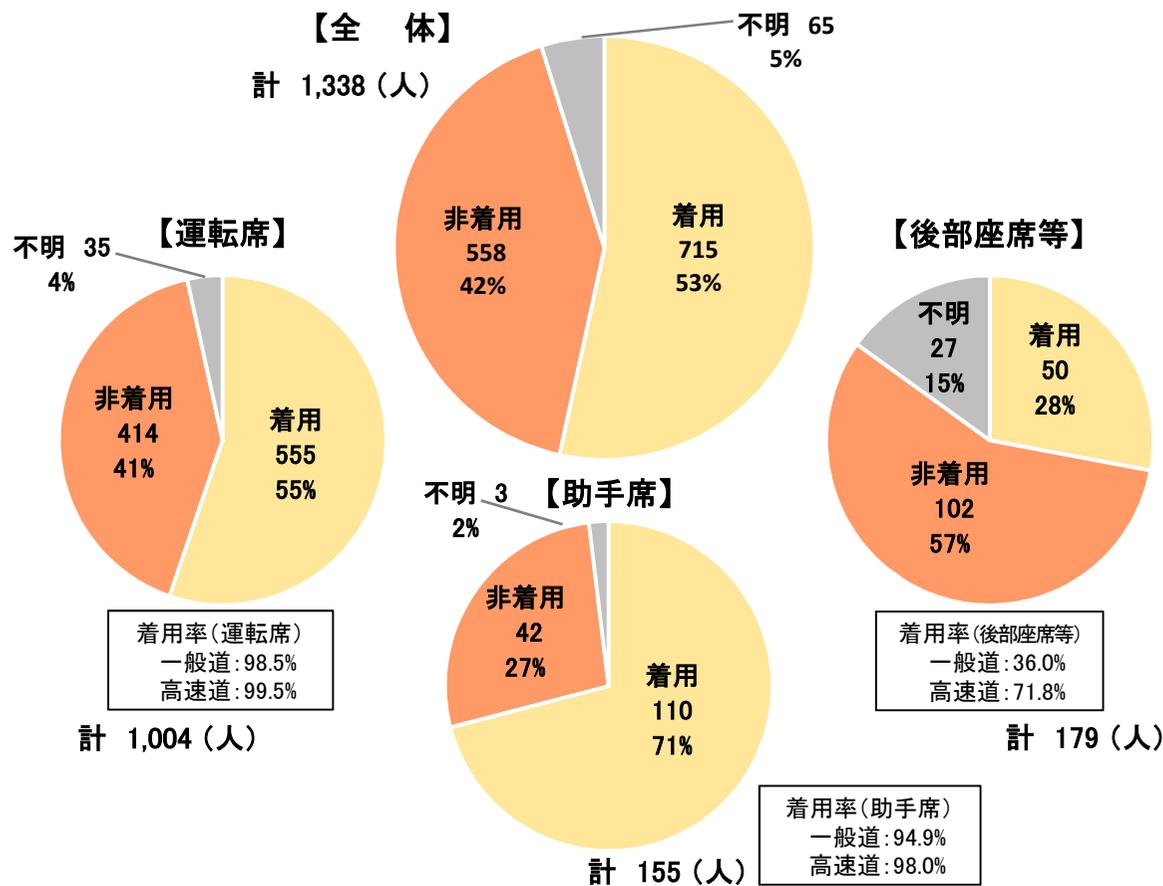
	H18	H19	H20	H21	H22	H23	H24	H25	H26	H27	H28
運転席	1,817	1,568	1,313	1,218	1,238	1,100	1,039	1,080	1,024	1,033	1,004
助手席	359	257	226	225	196	187	203	173	183	136	155
後部座席等	208	207	190	187	203	191	188	167	163	153	179
自動車乗車中死者	2,384	2,032	1,729	1,630	1,637	1,478	1,430	1,420	1,370	1,322	1,338

1-9 自動車乗車中死者

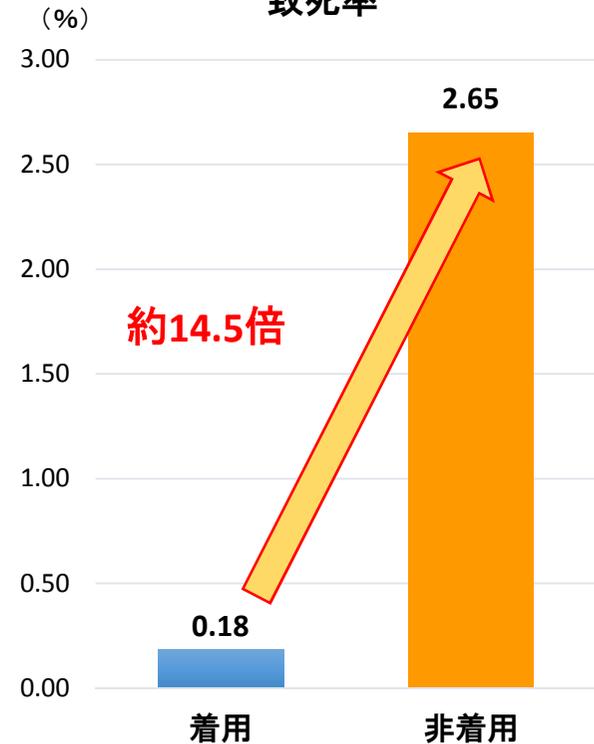
- 自動車乗車中死者のシートベルト着用状況を見ても、全体の42%はシートベルト非着用であり、座席別に見ても、後部座席等は運転席や助手席と比べて非着用の割合が高い。
- シートベルト非着用時の致死率は、着用時の場合の約14.5倍高い。

図 自動車乗車中死者の座席別シートベルト着用者率及びシートベルト着用有無別致死率(平成28年)

自動車乗車中死者の座席別シートベルト着用者率



シートベルト着用有無別致死率



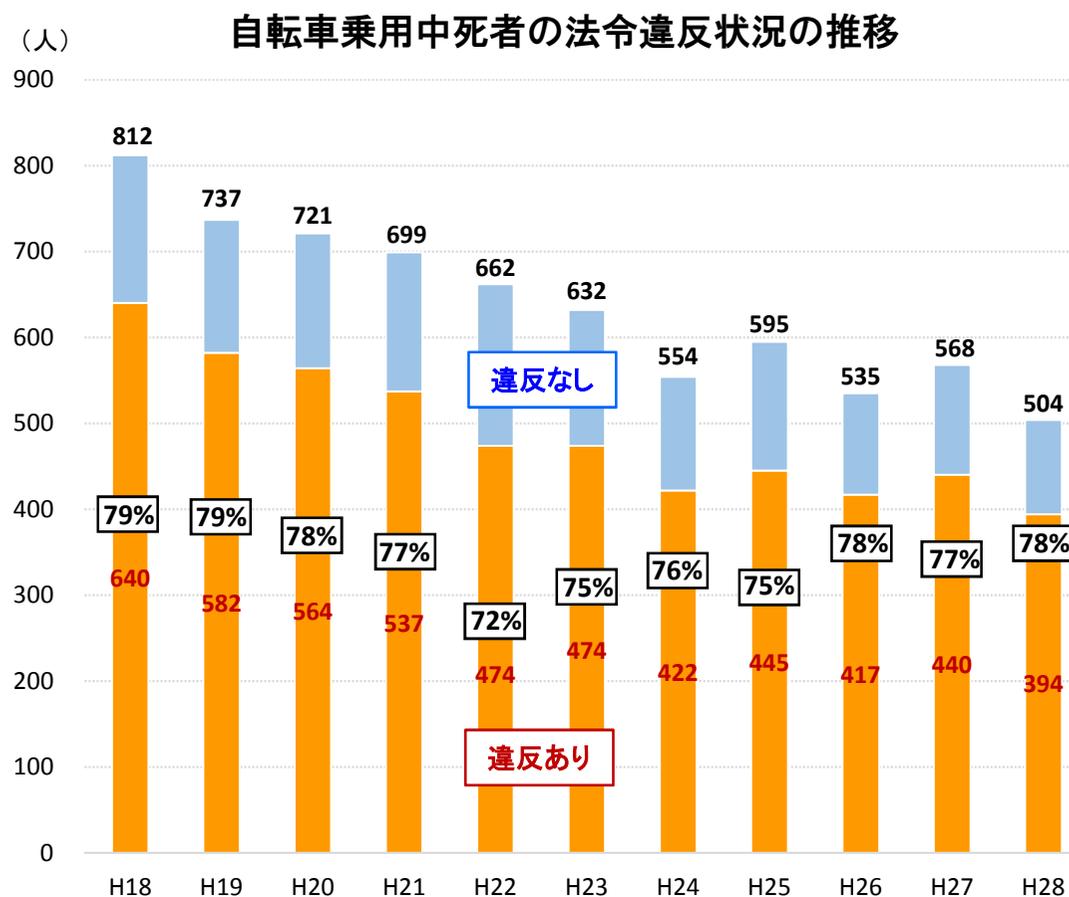
(注) ・「致死率」とは、死傷者数に占める死者数の割合である。

(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)。

1-10 自転車乗用中死者

- 自転車乗用中死者数は10年前と比較して減少傾向にある。
- 法令違反ありの比率は10年前と同水準にあり、平成28年は法令違反あり死者数は前年比で46人減少したものの、自転車乗用中死者全体の78%を占めている。

図 自転車乗用中死者の法令違反状況(違反率)の推移(第一・第二当事者)(平成28年)



2. 類型別の死亡事故の分析について

2-1-1 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 道路形状別の正面衝突等死亡事故発生状況(平成27年中)

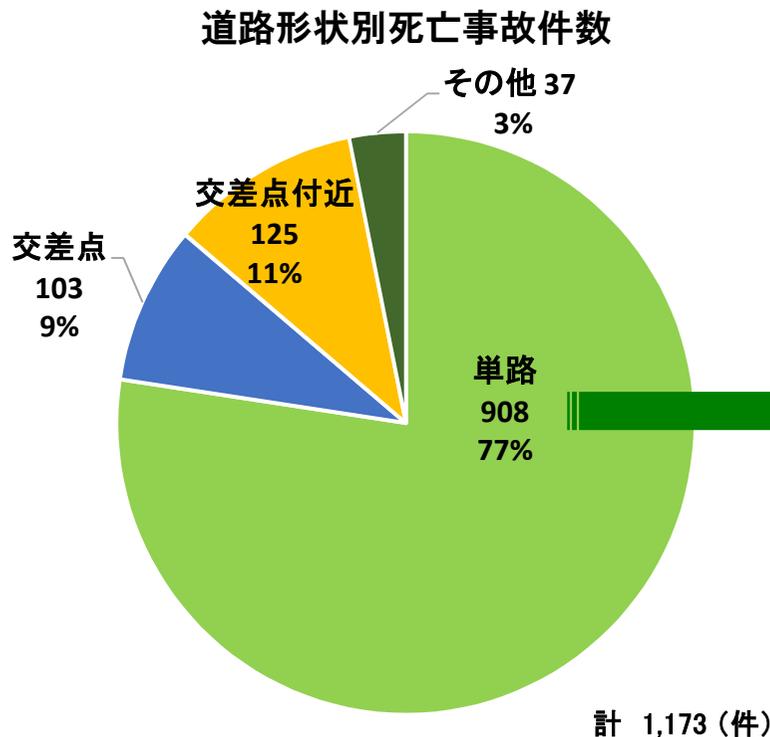
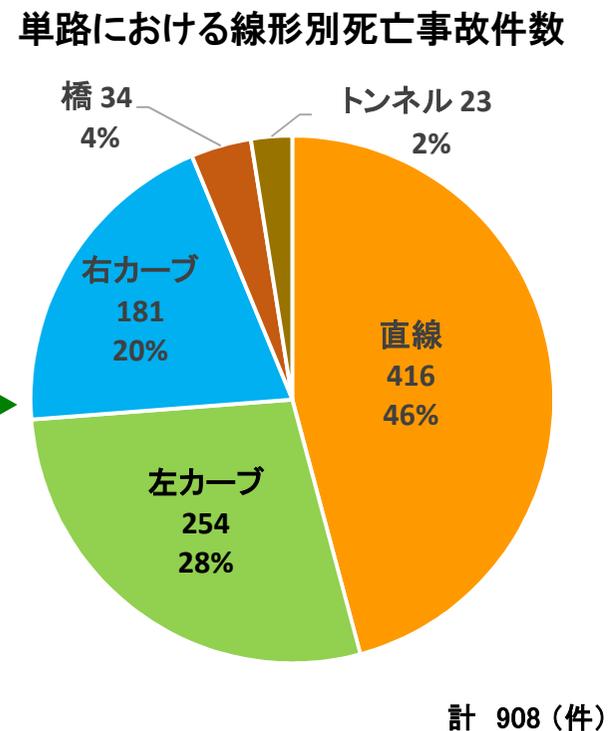


図 単路における正面衝突等死亡事故の線形別発生状況(平成27年中)



※ 「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。

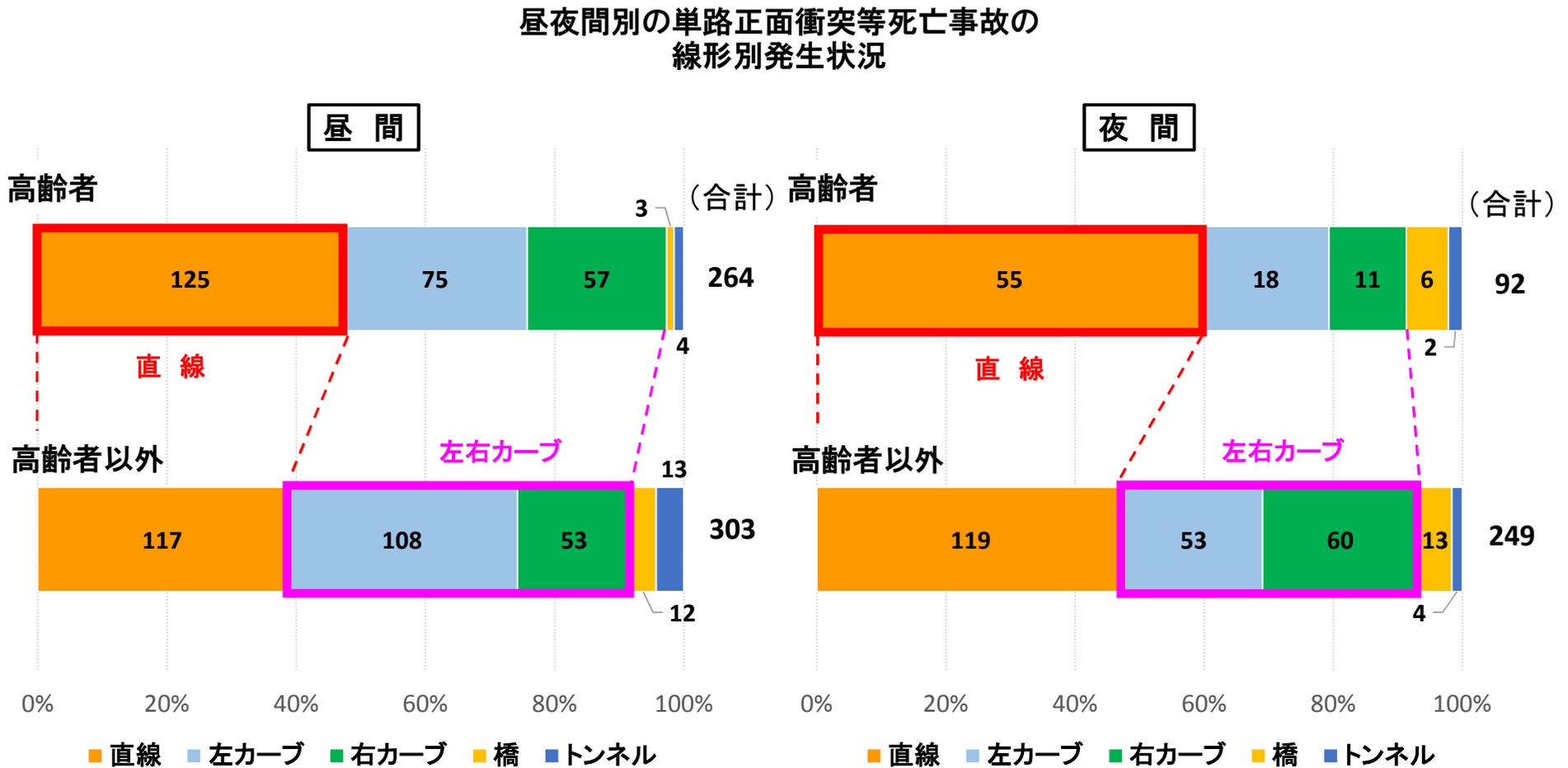
※ 「交差点付近」とは、交差点の側端から30m以内の道路の部分进行。

※ 「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。

2-1-2 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 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)

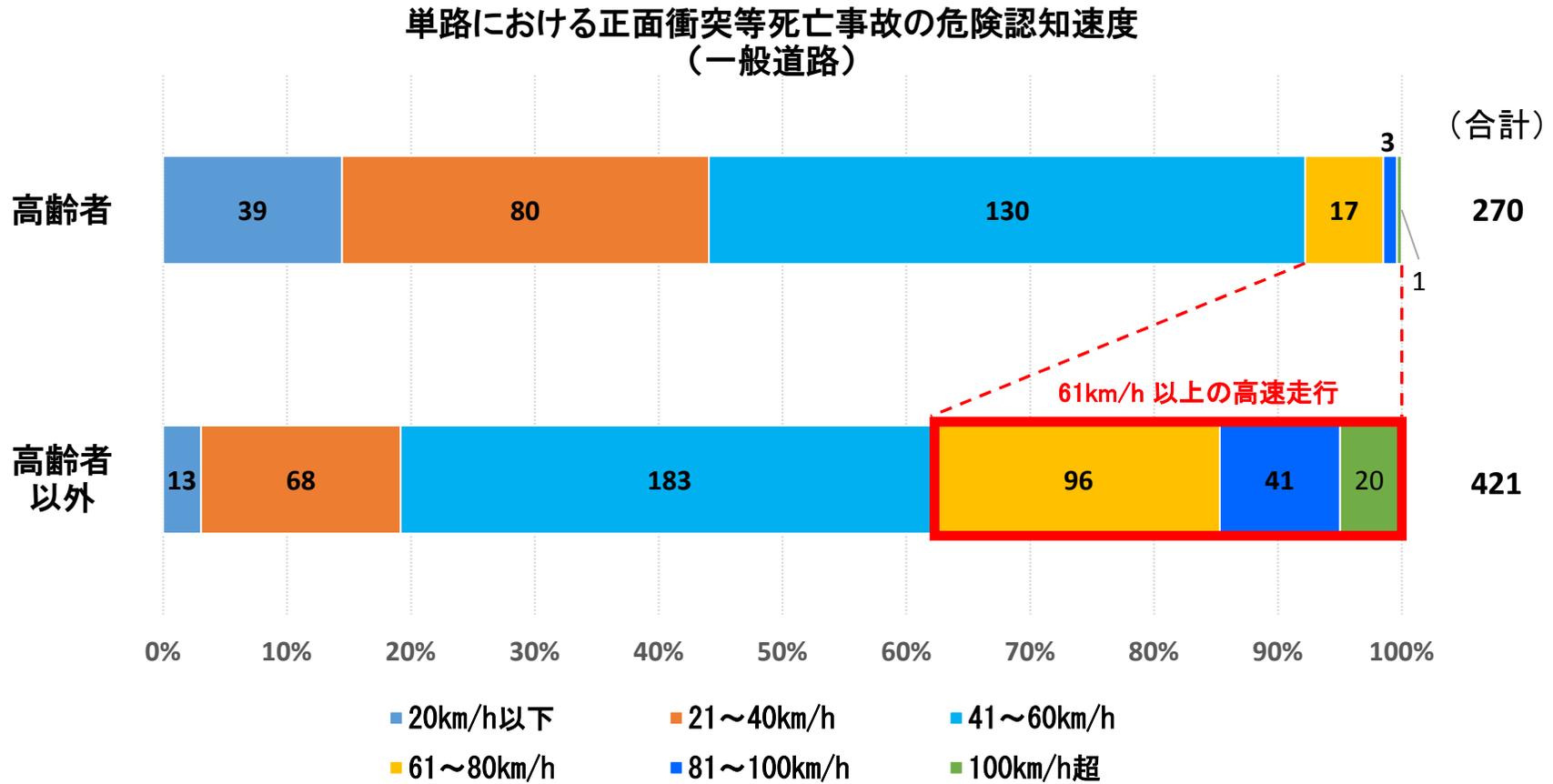


※ 「昼間」とは日出から日没までを、「夜間」とは日没から日出までをいう。

2-1-3 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 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



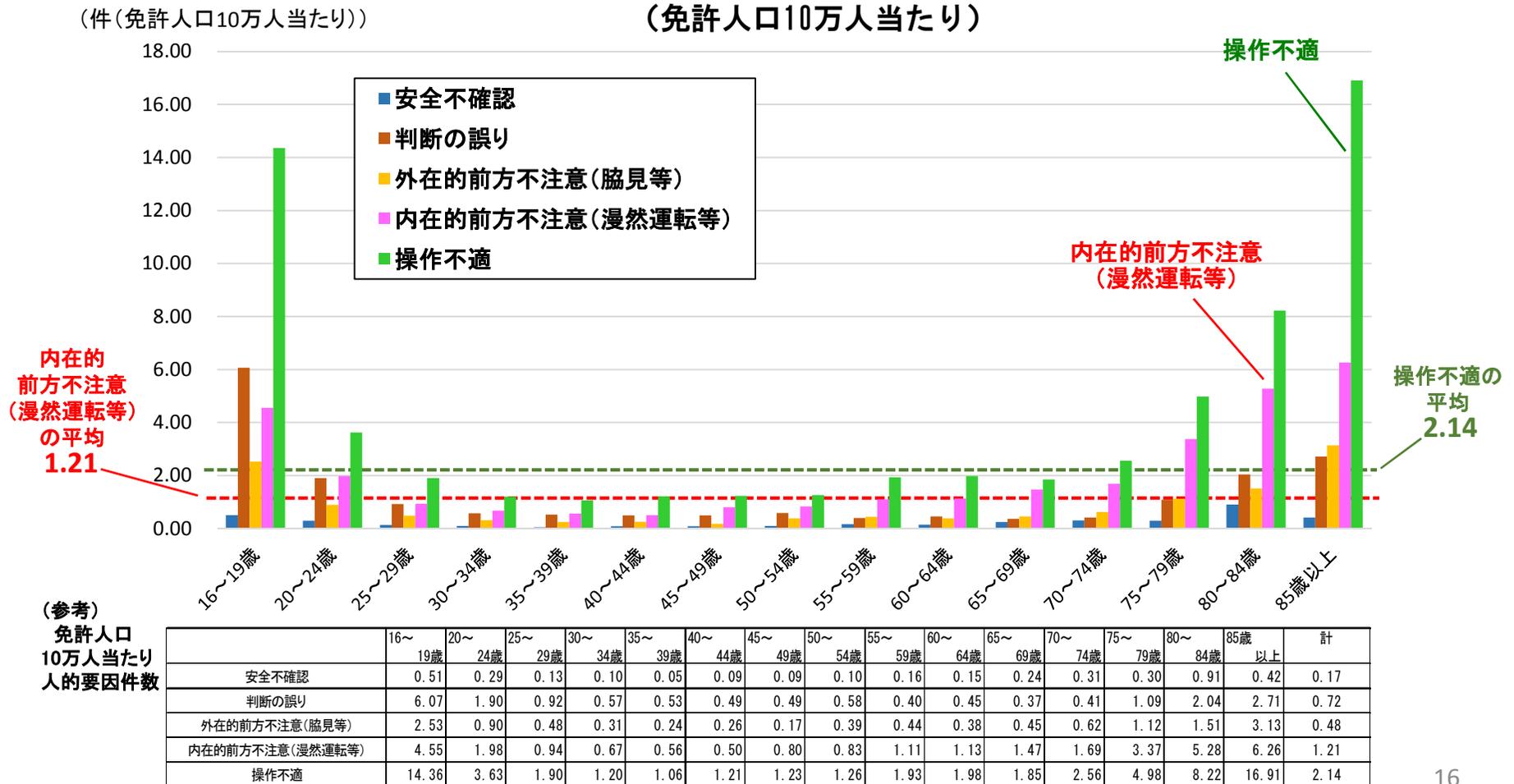
※ 「危険認知速度」とは、運転者が相手方車両、人、物件等認め、危険を認知した時点の速度をいう。
具体的には、ブレーキやハンドル操作等の事故回避行動をとる直前の速度をいう。

2-1-4 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の人的要因をしてみると、高齢運転者は年齢が上がれば上がるほど、操作不適や内在的前方不注意(漫然運転等)を要因とする死亡事故が多くなる傾向にある。
- 操作不適については、24歳以下の運転者と70歳以上高齢運転者に特に多い。

図 免許人口10万人当たり単路・正面衝突等死亡事故(原付以上第一当事者)における人的要因比較(平成24～平成28年)

単路・正面衝突等死亡事故の人的要因比較
(免許人口10万人当たり)

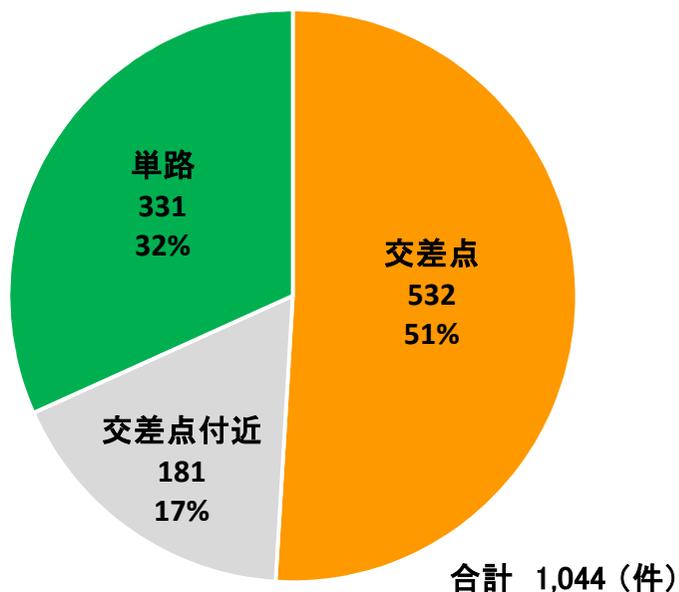


2-2-1 横断中死亡事故に係る分析

- 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 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

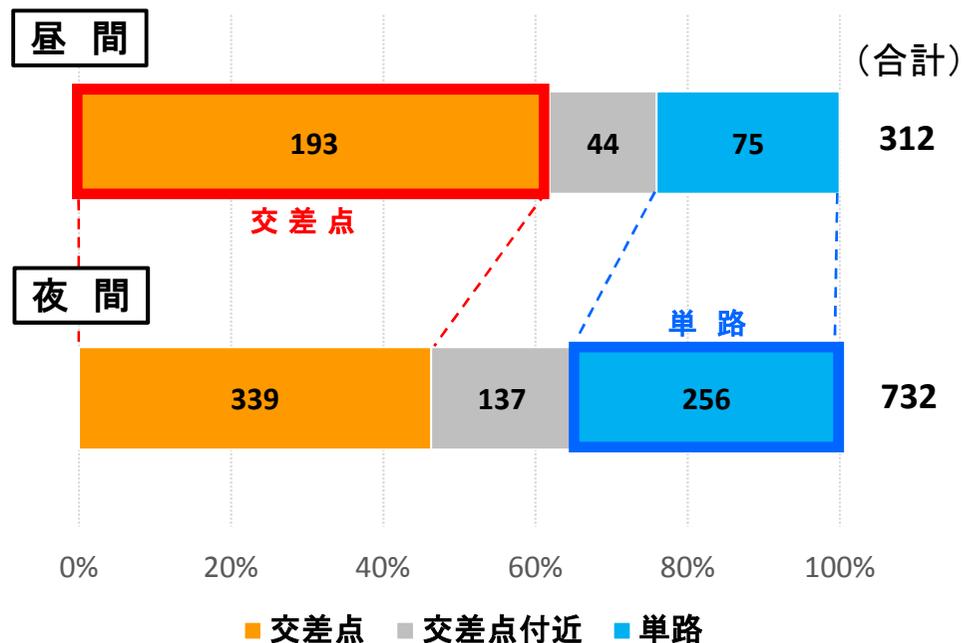


(注)

- ・「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。

図 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



2-2-2 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 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)

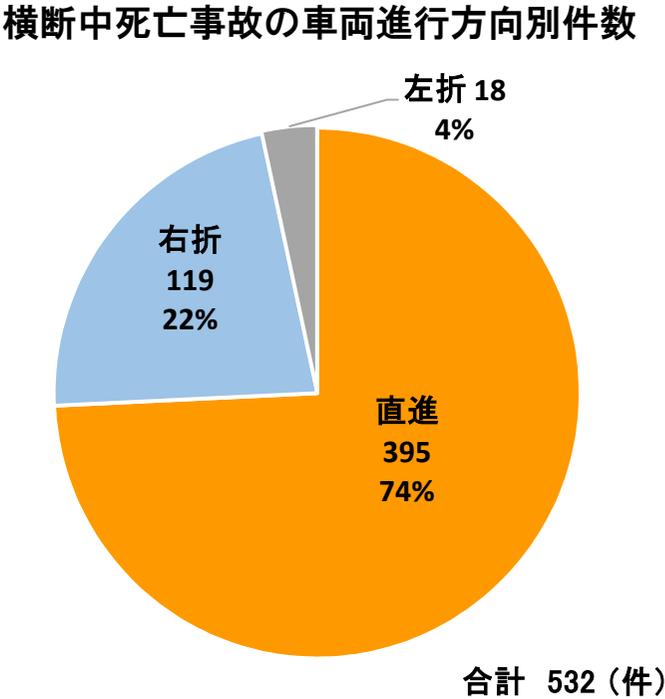
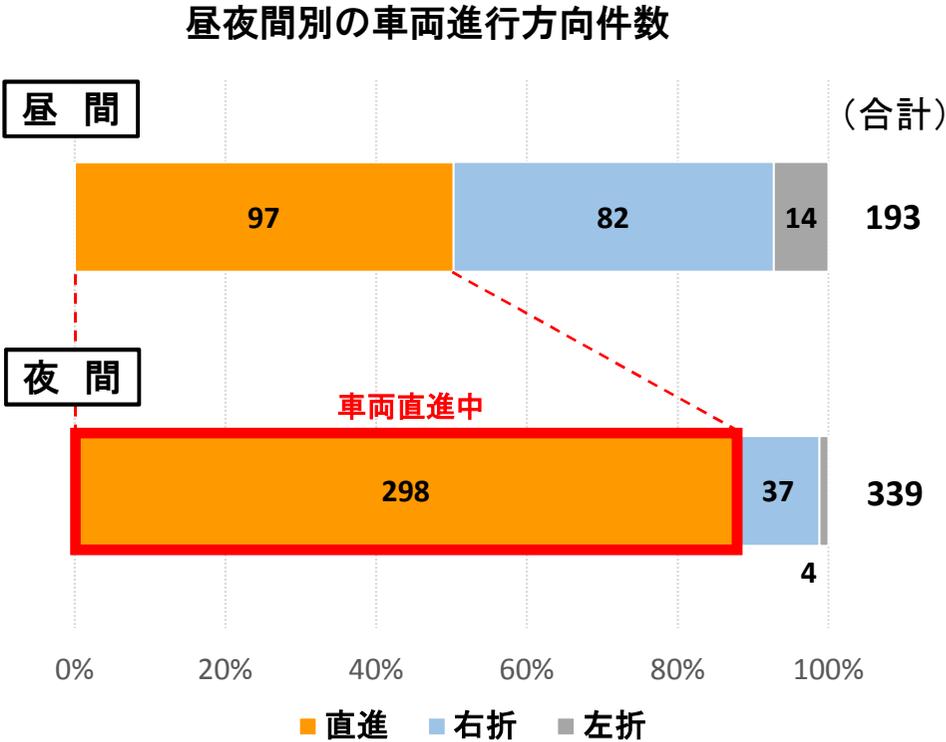


図 昼夜間別における交差点横断中死亡事故の車両進行方向別件数 (平成27年中)



2-2-3 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 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

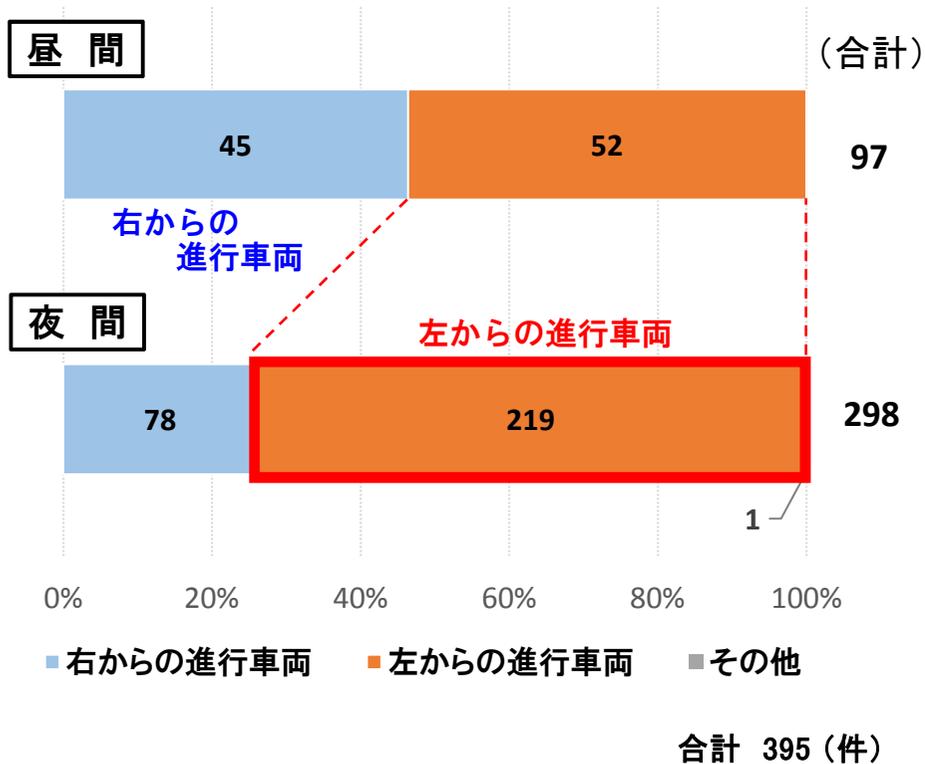


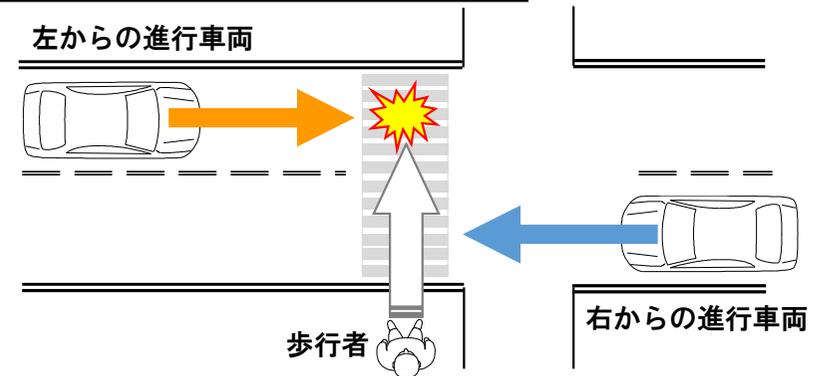
図 昼夜間別における交差点横断中死亡事故の車両進行方向別件数
(年齢別比較)(平成27年中)

昼夜間別の車両進行方向別件数(年齢別比較)

		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	6	2 (0.3倍)	0
	夜間	27	60 (2.2倍)	0
65歳以上	昼間	39	50 (1.3倍)	0
	夜間	51	159 (3.1倍)	1

合計 395 (件)

交差点における横断中事故のイメージ



2-2-4 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 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)

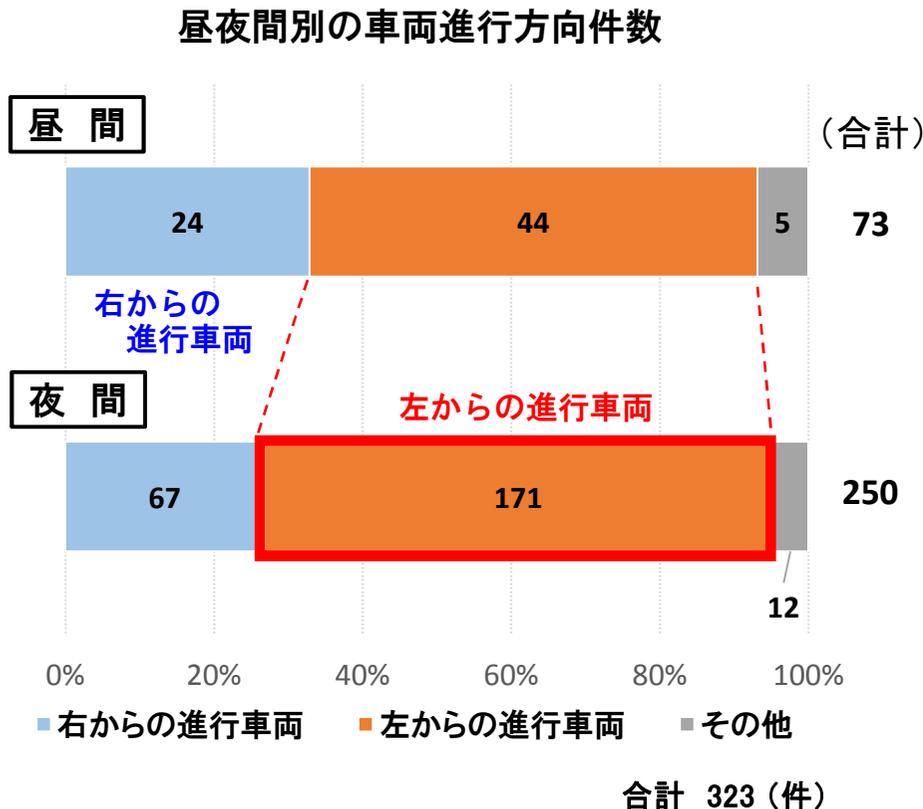


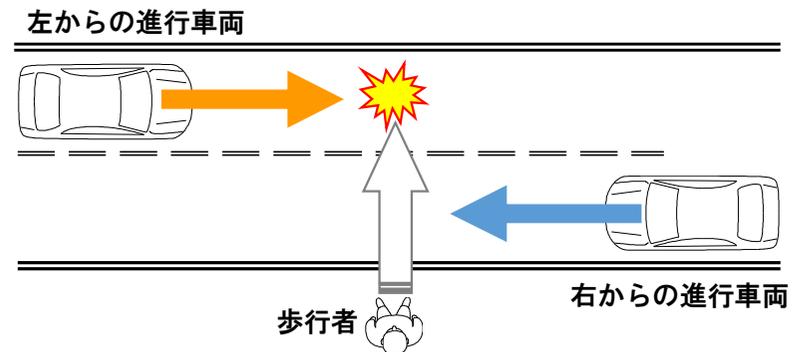
図 昼夜間別における単路横断中死亡事故の車両進行方向別件数 (年齢別比較)(平成27年中)

昼夜間別の車両進行方向別件数(年齢別比較)

		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	5	0.6倍	3		0
	夜間	16	1.6倍	25		2
65歳以上	昼間	19	2.2倍	41		5
	夜間	51	2.9倍	146		10

合計 323 (件)

単路における横断中事故のイメージ



2-2-5 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

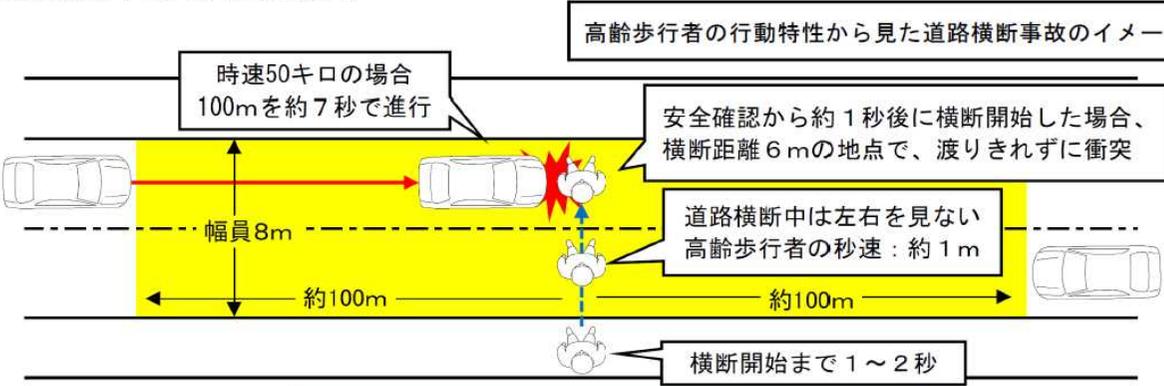
○ ミニ交通安全教室で把握した高齢歩行者の行動特性

- 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

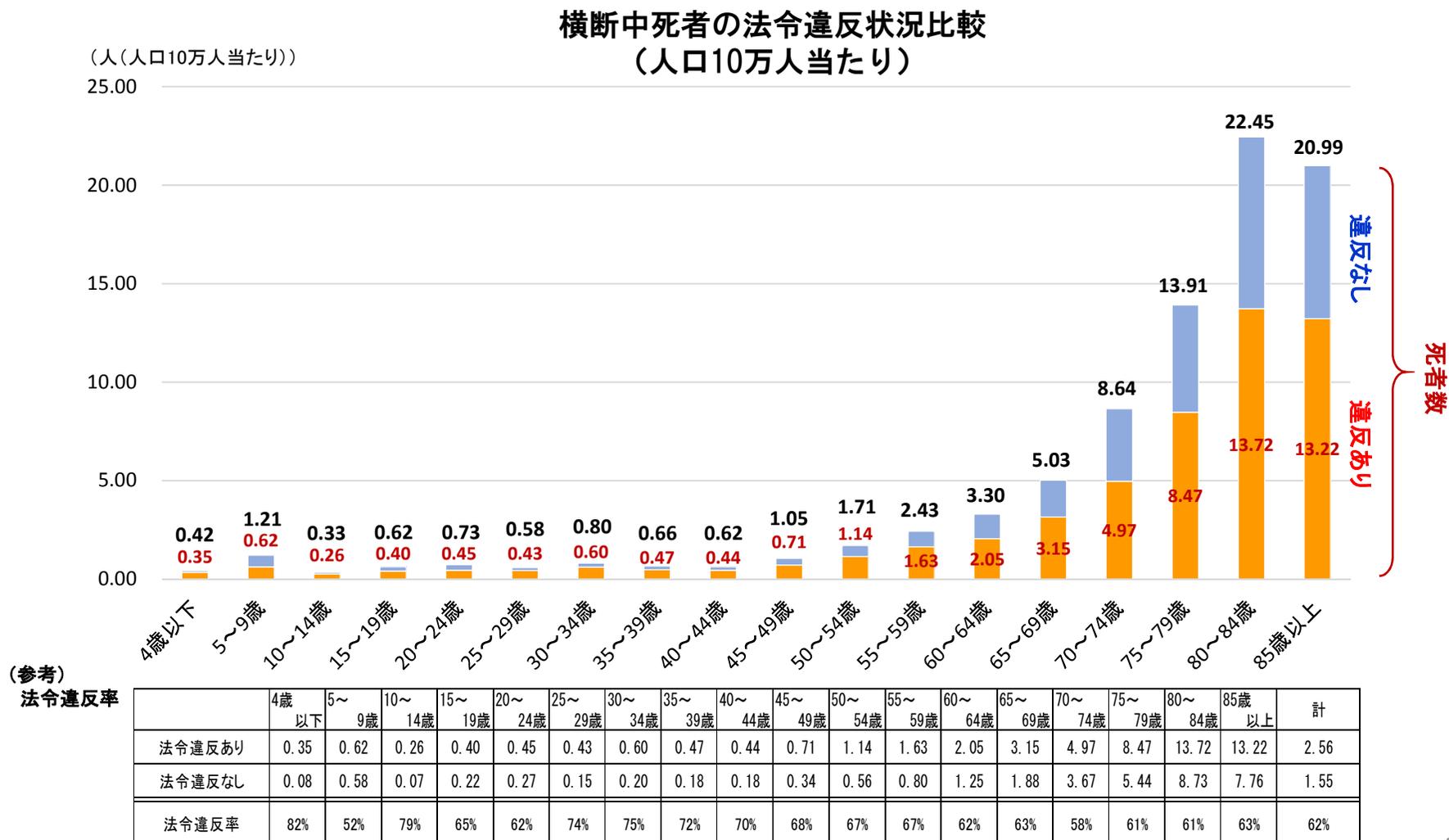
自分が先に横断できると判断する範囲：左右約100m

(出典) 長野県警資料による。

2-2-6 横断中死亡事故に係る分析

- 年齢が上がるほど人口10万人当たり死者数は多くなる傾向にあり、そのうち違反あり死者数も多くなる傾向にある。

図 人口10万人当たり横断中死者(第一・第二当事者)における歩行者の法令違反状況比較(平成24～平成28年)

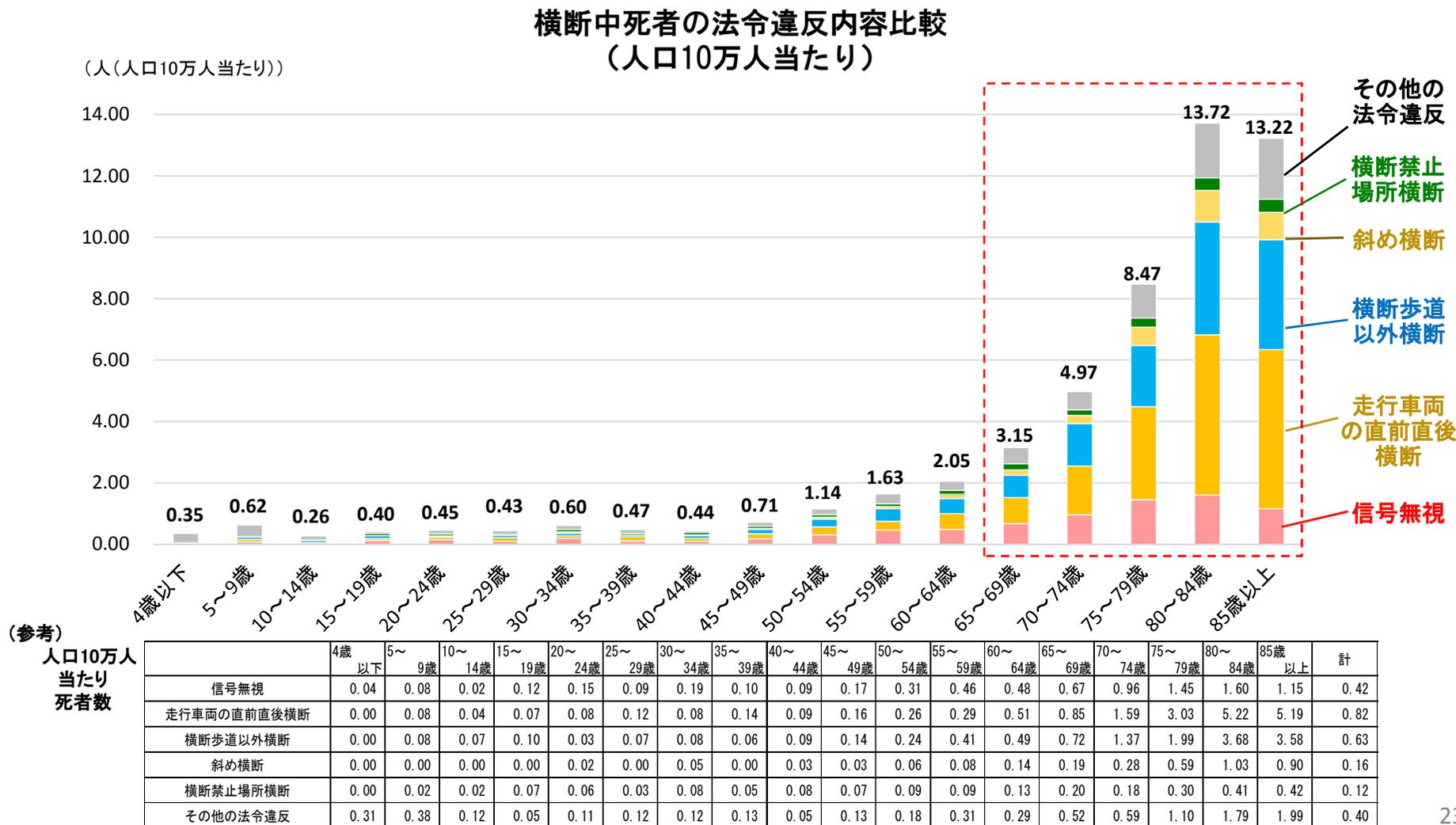


(注)・人口は、対象期間5年(平成24～28年)の中間年である平成26年のものを使用した。以下同じ。

2-2-7 横断中死亡事故に係る分析

- 年齢層毎の違反内容について見てみると、年齢とともに走行車両の直前・直後横断、横断歩道以外横断が大幅に多くなるほか、信号無視も多くなる傾向にある。

図 人口10万人当たり横断中死者(第一・第二当事者)における歩行者の法令違反内容比較(平成24～平成28年)



(注) 「その他の法令違反」とは、飛び出し、酩酊等である。

2-3-1 出会い頭衝突死亡事故に係る分析

【平成28年中の詳細分析の方向性】

◆ 出会い頭衝突死亡事故は、どのような当事者で多く発生しているのか。

また、どのような形態での死亡事故が多いのか。

⇒ 出会い頭衝突死亡事故について、事故の当事者組合せを分析。

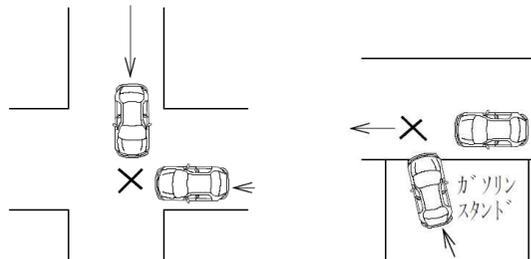
⇒ (最も多い組合せであった自動車対自転車について)発生場所や事故形態、昼夜間別の車両進行方向を分析

⇒ 自転車乗用者の法令違反状況を分析

(参考)

「出会い頭衝突事故」とは、相交わる方向に進行中の車両が双方から行き合うはずみに衝突した事故をいう。

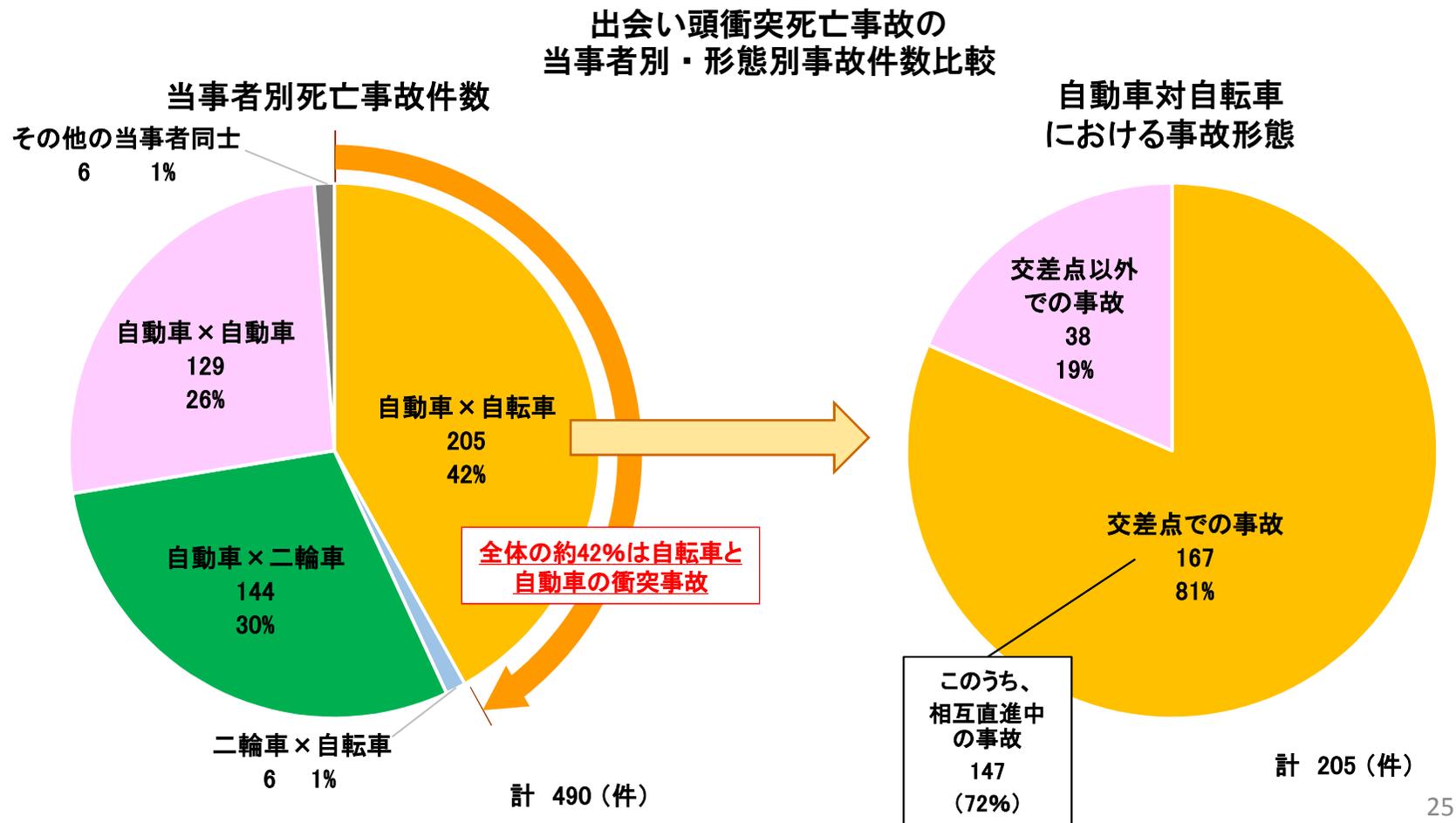
【典型例】



2-3-2 出会い頭衝突死亡事故に係る分析

- 出会い頭衝突死亡事故を車両当事者で見ると、自動車対自転車による衝突死亡事故が全体の42%を占めており、最も多く発生している。
- 自動車対自転車による出会い頭死亡事故のうち81%は交差点で発生し、その多くは相互直進中に発生している。

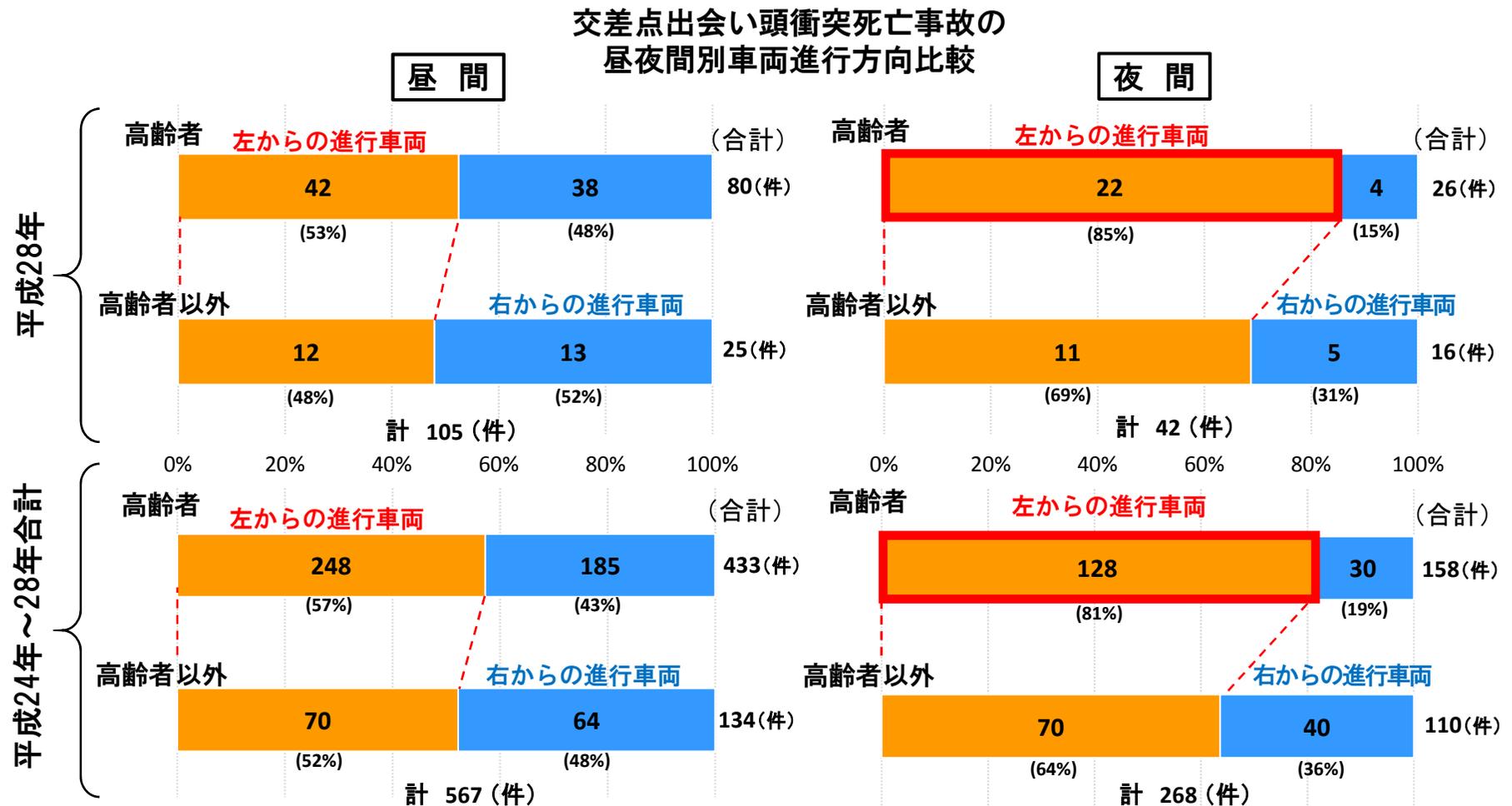
図 出会い頭衝突死亡事故における当事者別事故件数及び自動車対自転車の事故形態別件数(平成28年)



2-3-3 出会い頭衝突死亡事故に係る分析

- 交差点出会い頭衝突死亡事故(自動車・自転車相互直進中)においては、自転車が直進中に左からの進行車両(自動車)と衝突する事故が多く、特に高齢者ほど、夜間に左からの進行車両と衝突する事故に遭う割合が高くなる。

図 昼夜間別の交差点出会い頭衝突事故における直進自転車に対する車両(自動車)進行方向比較(平成28年及び平成24年～平成28年)

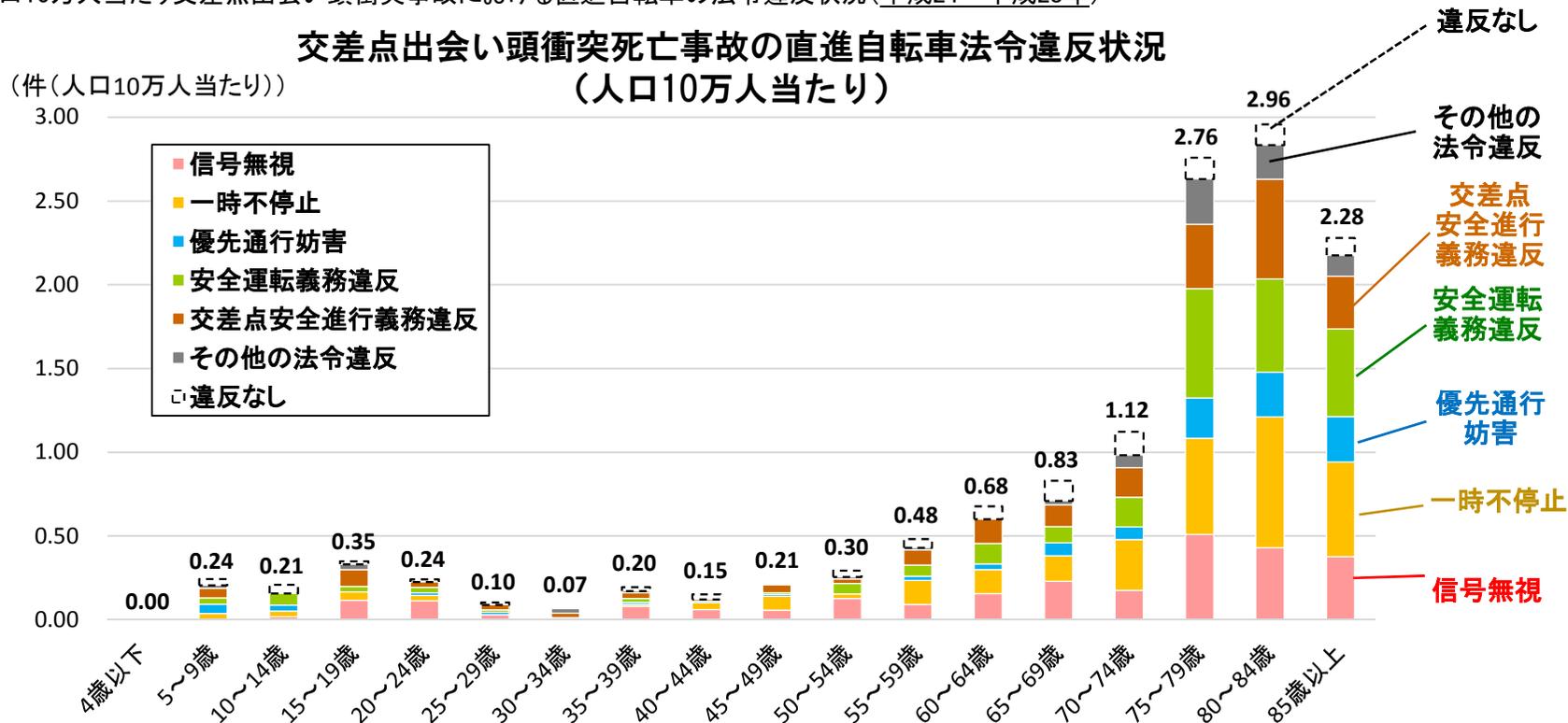


(注) ・「昼間」とは日出から日没までを、「夜間」とは日没から日出までをいう。

2-3-4 出会い頭衝突死亡事故に係る分析

- 自転車側の法令違反を見てみると、年齢層が上がれば上がるほど、人口10万人当たり違反件数は多くなり、特に信号無視や一時不停止の件数が多くなる傾向にある。

図 人口10万人当たり交差点出会い頭衝突事故における直進自転車の法令違反状況(平成24～平成28年)



	4歳以下	5～9歳	10～14歳	15～19歳	20～24歳	25～29歳	30～34歳	35～39歳	40～44歳	45～49歳	50～54歳	55～59歳	60～64歳	65～69歳	70～74歳	75～79歳	80～84歳	85歳以上	計
信号無視	0.00	0.00	0.02	0.12	0.11	0.03	0.01	0.08	0.06	0.06	0.13	0.09	0.16	0.23	0.18	0.51	0.43	0.38	0.14
一時不停止	0.00	0.04	0.04	0.05	0.03	0.00	0.00	0.01	0.04	0.08	0.03	0.14	0.14	0.15	0.30	0.57	0.78	0.56	0.15
優先通行妨害	0.00	0.06	0.04	0.00	0.02	0.01	0.00	0.01	0.01	0.01	0.00	0.03	0.03	0.08	0.08	0.24	0.27	0.27	0.05
安全運転義務違反	0.00	0.04	0.07	0.03	0.03	0.01	0.00	0.02	0.00	0.01	0.06	0.07	0.12	0.10	0.18	0.65	0.55	0.52	0.12
交差点安全進行義務違反	0.00	0.06	0.00	0.10	0.03	0.03	0.03	0.03	0.01	0.05	0.03	0.09	0.14	0.13	0.18	0.38	0.60	0.31	0.11
その他の法令違反	0.00	0.02	0.00	0.03	0.00	0.00	0.03	0.01	0.00	0.00	0.01	0.01	0.00	0.02	0.08	0.27	0.21	0.13	0.04
違反なし	0.00	0.04	0.05	0.02	0.02	0.01	0.00	0.02	0.03	0.00	0.04	0.05	0.08	0.12	0.14	0.13	0.12	0.10	0.05

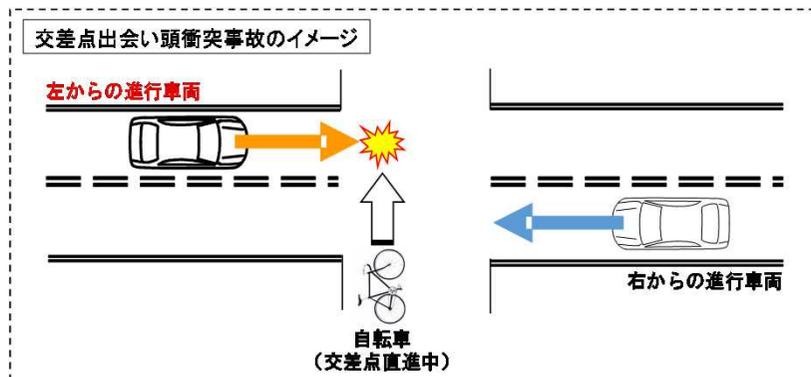
(注) ・「その他の法令違反」とは、徐行場所違反等である。

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

2-3-5 出会い頭衝突死亡事故に係る分析

＜参 考＞

交差点出会い頭衝突死亡事故のイメージ図



- (注) 平成28年中の交差点出会い頭衝突死亡事故(自動車・自転車相互直進中)においては、
- ・より大きい幅員道路を走行する自動車が、より小さい幅員道路を走行する自転車に衝突した死亡事故 ……78件
 - ・同じ幅員道路を走行する自動車と自転車が衝突した死亡事故 ……59件
 - ・より小さい幅員道路を走行する自動車が、より大きい幅員道路を走行する自転車に衝突した死亡事故 ……10件であった。

交差点直進自動車が右からの自転車と衝突しやすいと思われる要因

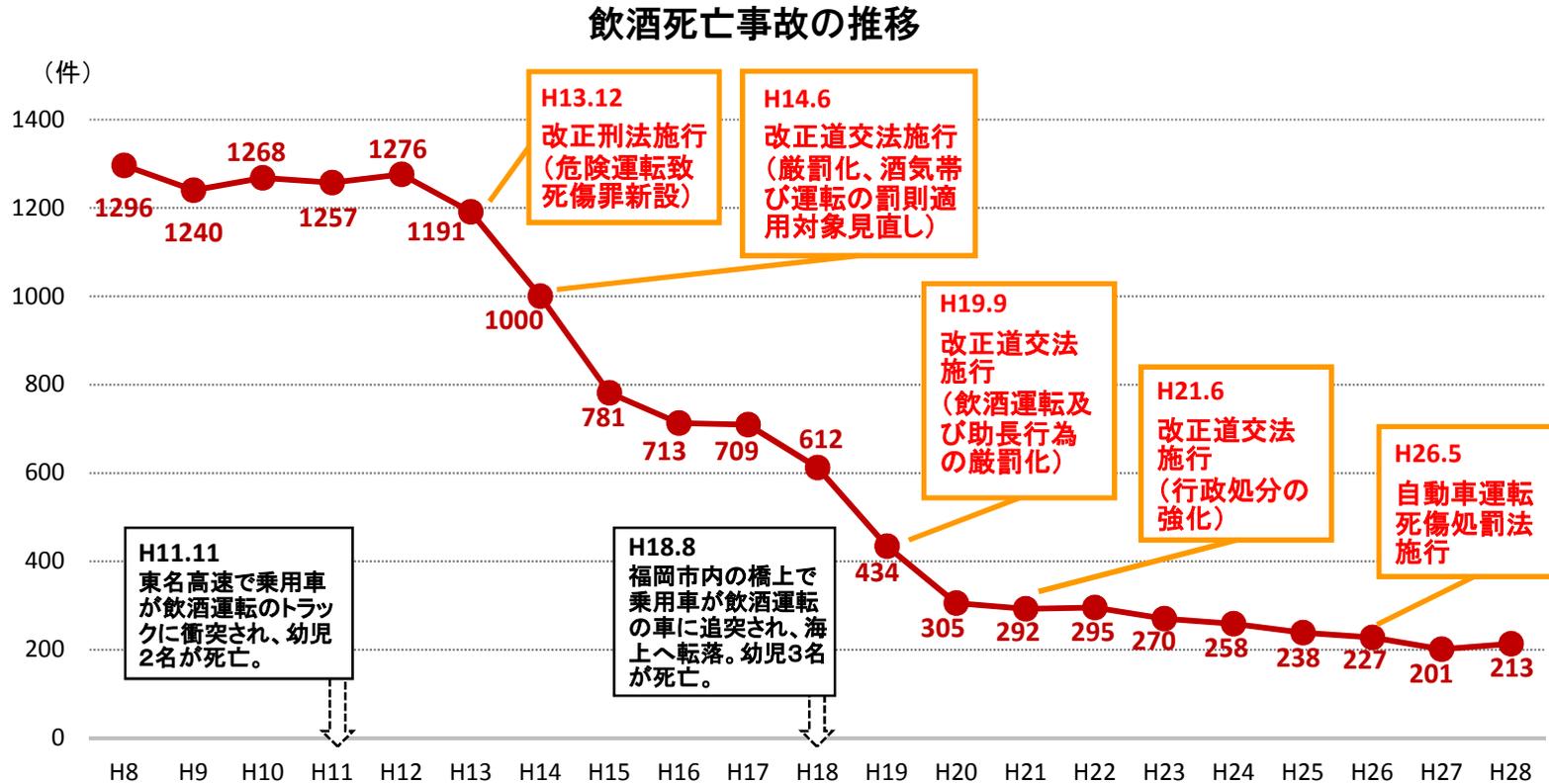
- 自動車の運転者から見ると、左方向からくる車両に気を取られ、右方向から来る車両の発見が遅れがちとなる。
- フロントピラーやサイドバイザー(雨除けカバー)が死角となって、交差道路から走ってくる自転車などが隠れてしまう。
- すれ違い用前照灯の照射範囲は左右で異なり、車両右前方の照射範囲が狭くなっている。

3. 飲酒死亡事故の分析について

3-1 飲酒死亡事故について

- 飲酒運転による悲惨な事故を受け、累次にわたって飲酒運転の厳罰化の取組を推進してきたところ。
- 飲酒死亡事故については20年前と比較して大幅に減少したものの、最近では減少幅が小さくなっている。

図 飲酒死亡事故(原付以上第一当事者)の推移(平成8年～平成28年)



(注) ・「飲酒死亡事故」とは、第一当事者の飲酒状況が酒酔い(※1)、酒気帯び(※2)、基準以下(※3)、検知不能(※4)のいずれかに該当する場合の死亡事故をいう。

※1 「酒酔い」とは、アルコールの影響により正常な運転ができないおそれがある状態をいう。

※2 「酒気帯び」とは、呼気1リットルにつき0.15mg以上のアルコールを保有する等の状態をいう。

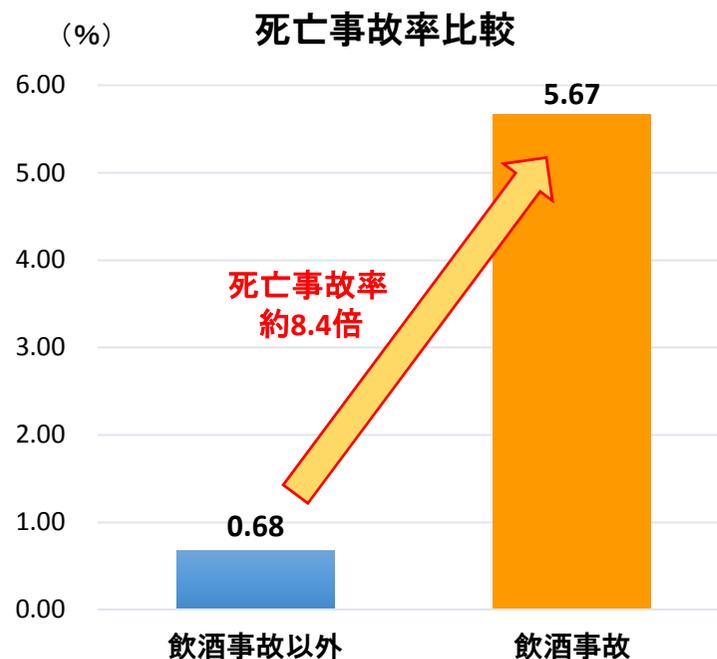
※3 「基準以下」とは、酒気を帯びて運転した者で、呼気1リットルにつき0.15mg未満のアルコールを保有する等の状態をいう。

※4 「検知不能」とは、関係者の証言等から飲酒していることは判明したが、事故発生後相当時間が経過しているため体内に保有するアルコール量を測定できなかったもの等をいう。

3-2 飲酒死亡事故について

- 飲酒事故の死亡事故率は5%を超えており、飲酒事故以外の死亡事故率と比べて約8.4倍の水準にある。

図 飲酒死亡事故(原付以上第一当事者)の死亡事故率比較(平成28年)



(参考)

死亡事故率

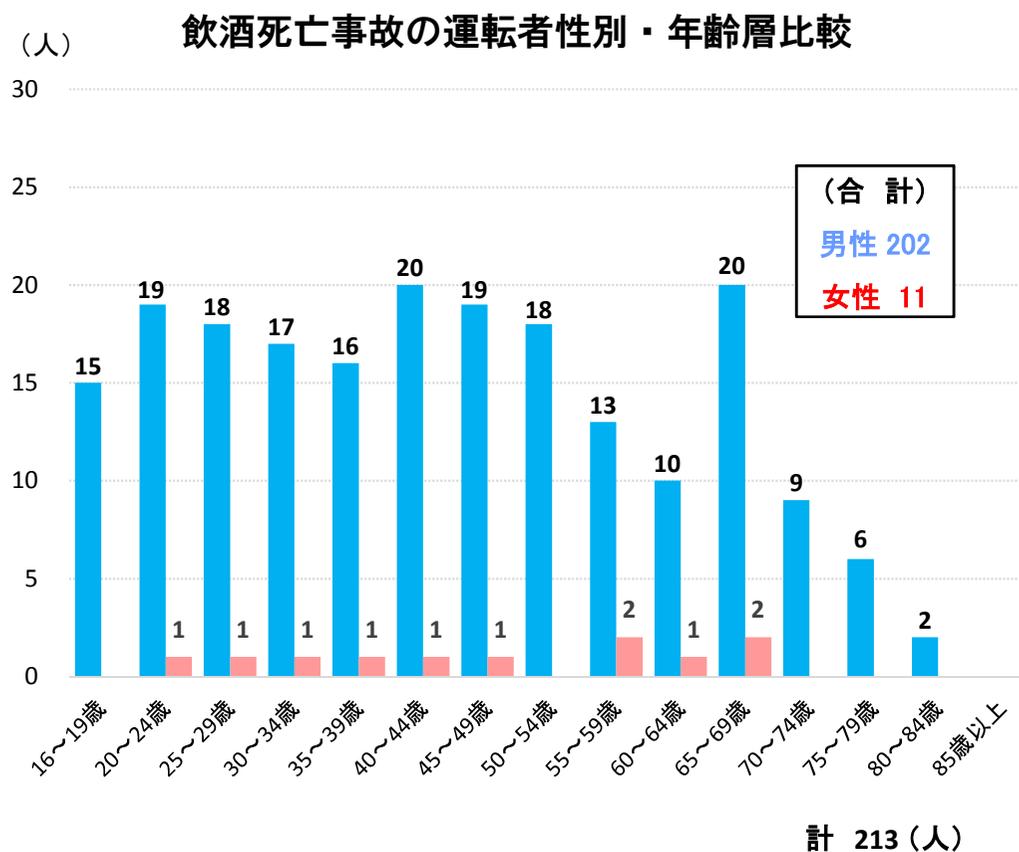
	飲酒事故以外	飲酒事故
死亡事故件数	3,197	213
全事故件数	471,019	3,757
死亡事故率	0.68%	5.67%

(注)・死亡事故率とは、全事故件数のうち死亡事故の占める割合をいう。

3-3 飲酒死亡事故について

- 飲酒死亡事故を起こした運転者の性別は男性が圧倒的に多く、全体の9割以上を占めており、全ての年齢層を通じて発生している。

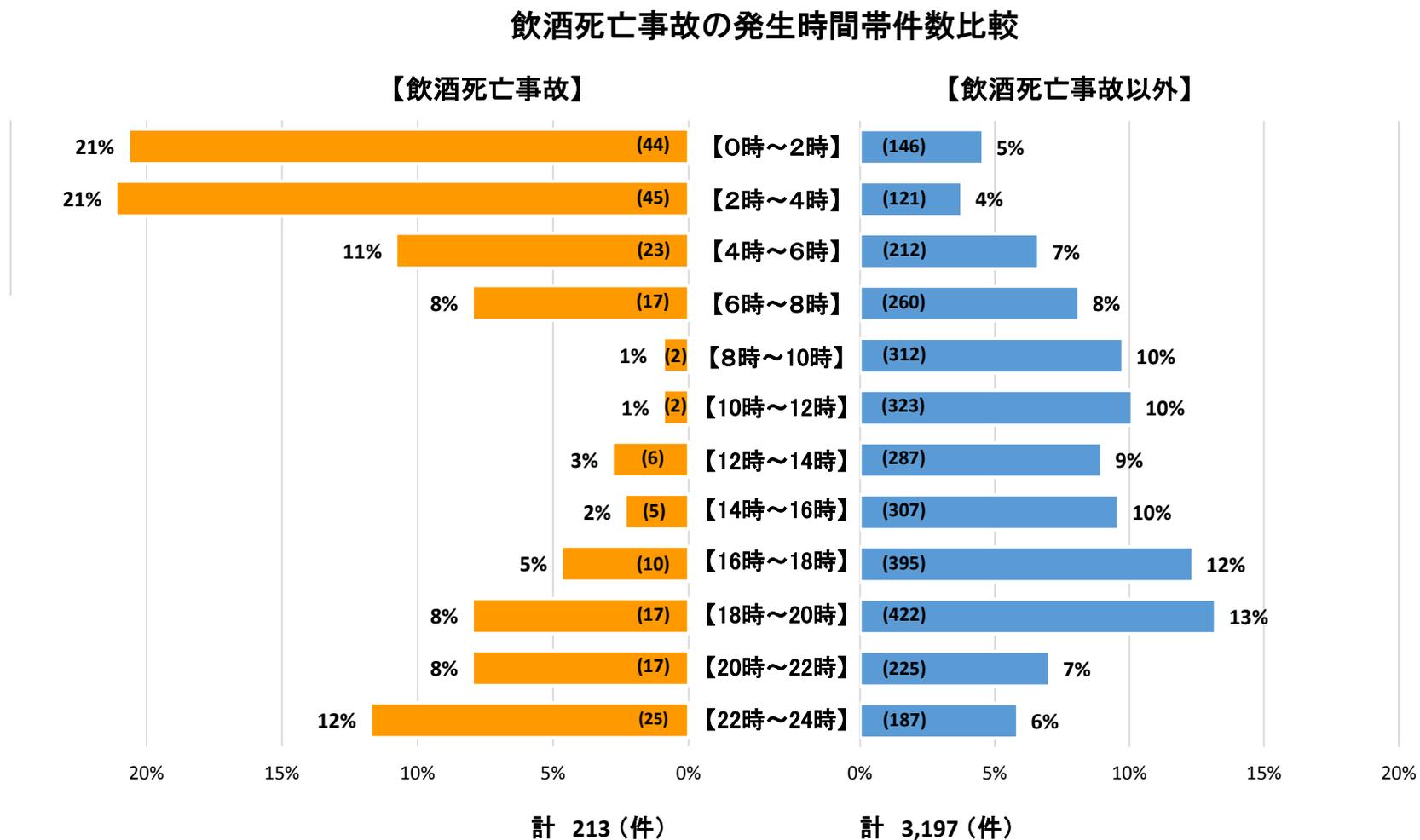
図 飲酒死亡事故の運転者(原付以上第一当事者)における性別・年齢層比較(平成28年)



3-4 飲酒死亡事故について

- 飲酒死亡事故については、22時から6時にかけて特に多く発生している。

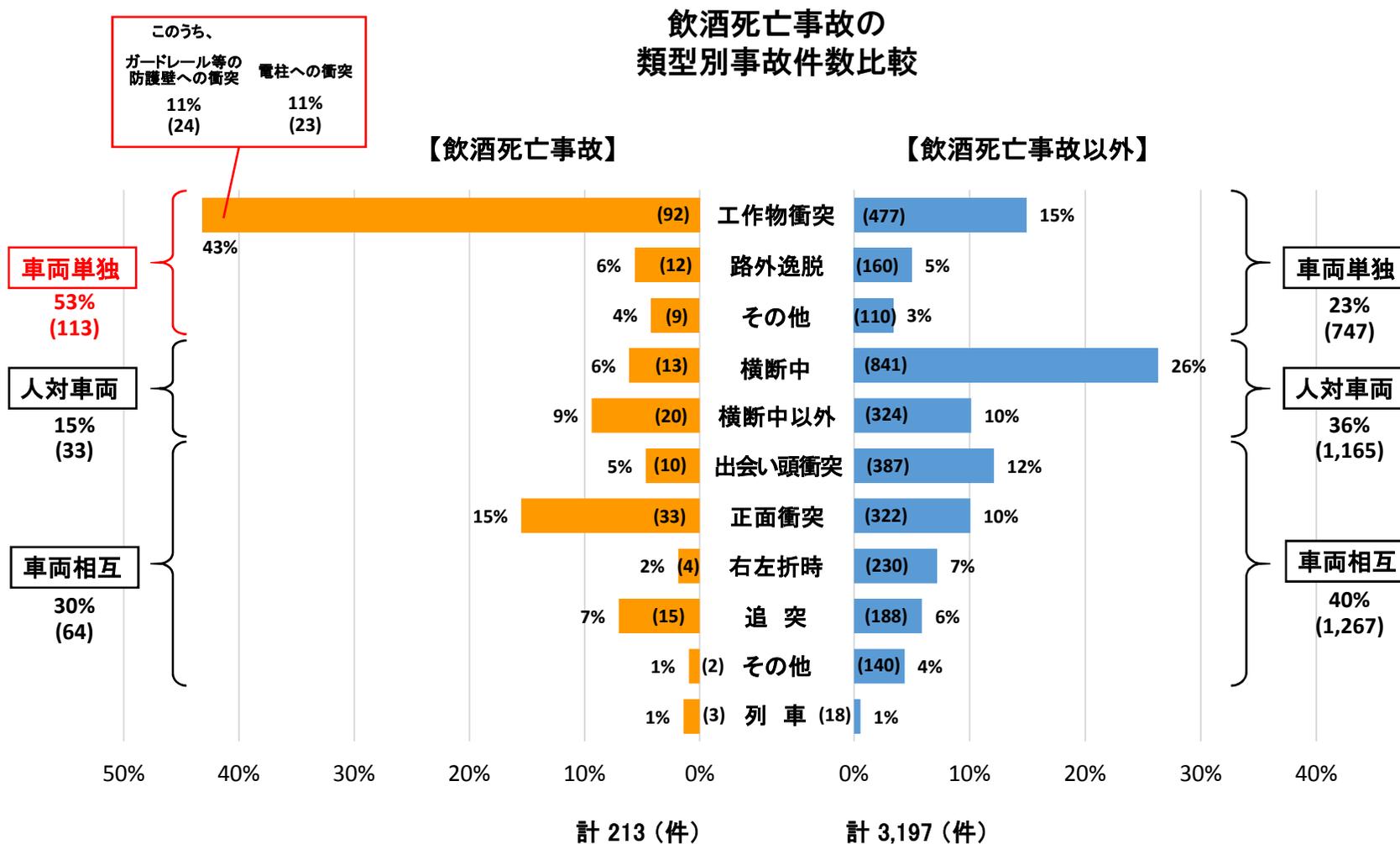
図 飲酒死亡事故(原付以上第一当事者)の発生時間帯件数比較(平成28年)



3-5 飲酒死亡事故について

- 飲酒死亡事故を類型別に見てみると、車両単独事故が多く全体の5割を超えている。
- 具体的な類型を見てみると、ガードレールや電柱への衝突等の工作物衝突が特に多い。

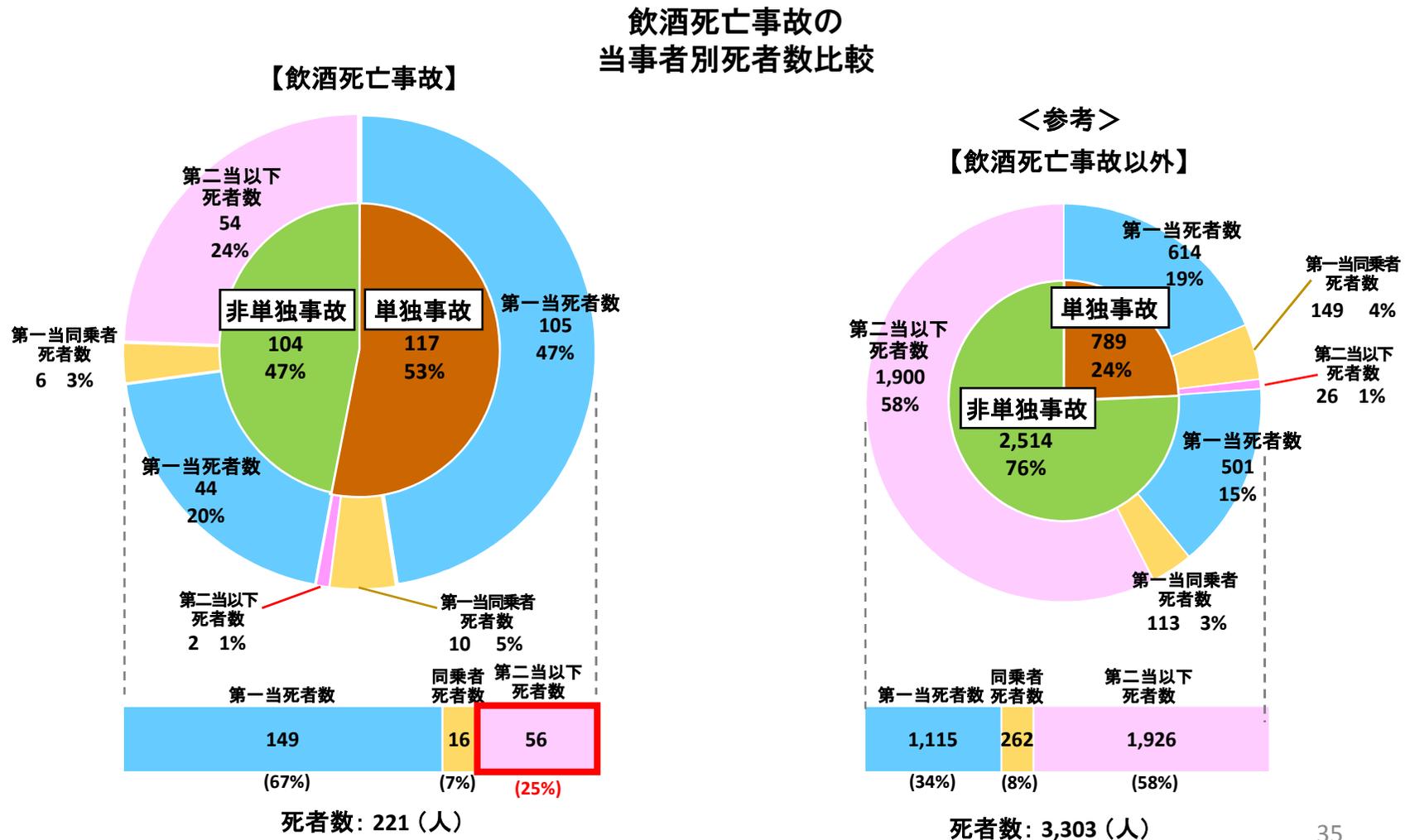
図 飲酒死亡事故(原付以上第一当事者)の類型別死亡事故件数比較(平成28年)



3-6 飲酒死亡事故について

- 飲酒死亡事故は単独事故が多く、第一当事者や同乗者が死亡する事故が多いが、約25%は第三者を死亡させている。

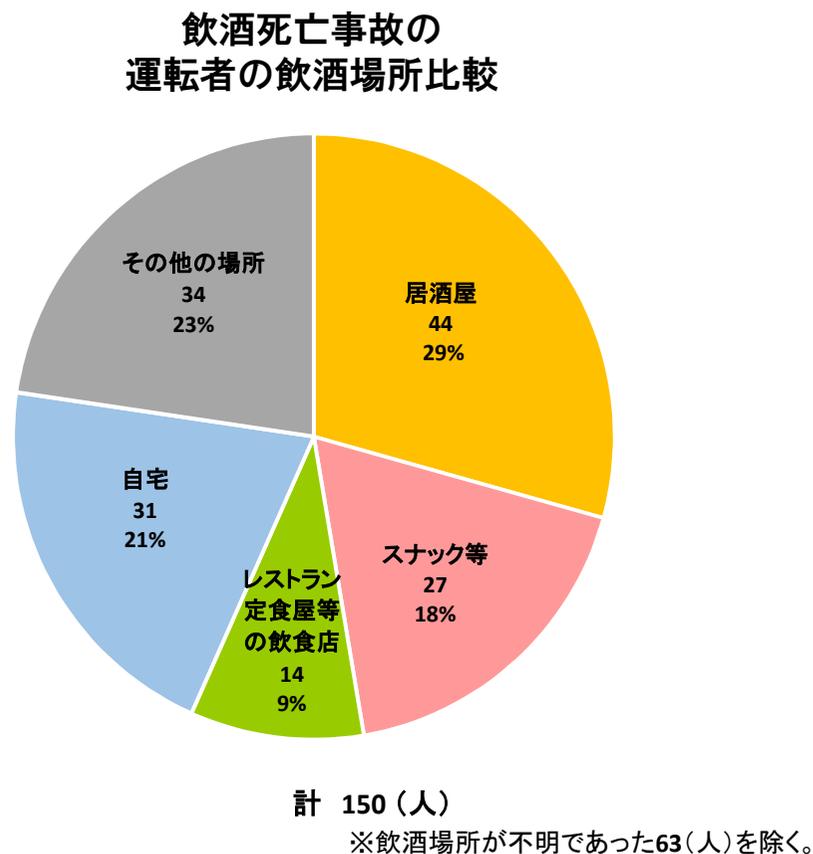
図 飲酒死亡事故(原付以上第一当事者)の当事者別死者数比較(平成28年)



3-7 飲酒死亡事故について

- 飲酒死亡事故を起こした運転者の飲酒場所をしてみると、居酒屋やスナック、レストラン・定食屋等の飲食店で飲酒した事例のほか、自宅で飲酒した事例も多い。

図 飲酒死亡事故の運転者(原付以上第一当事者)における飲酒場所比較(平成28年)



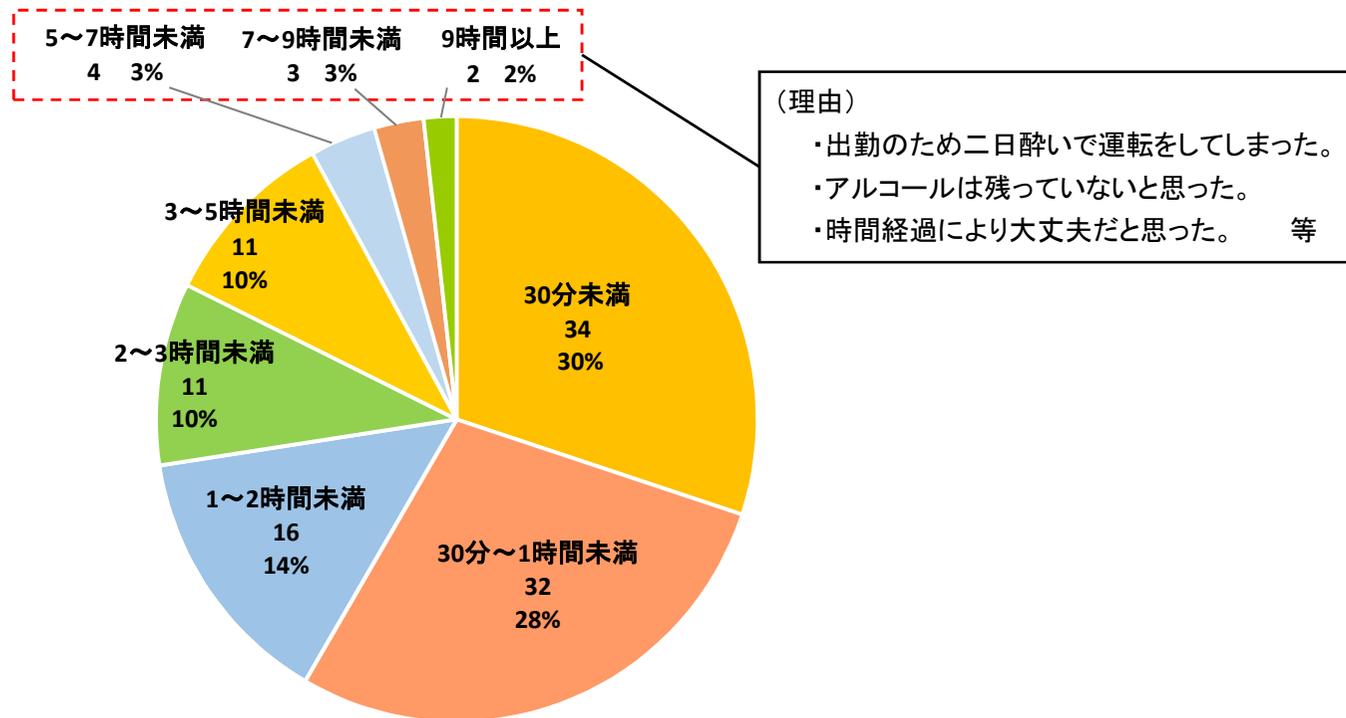
(注) ・「その他の場所」とは、知人宅、勤務先やホテル、コンビニ等である。

3-8 飲酒死亡事故について

- 飲酒終了時刻から死亡事故発生時刻の経過時間は、飲酒直後から1時間までの時間帯が最も多いが、飲酒終了から一定時間経過後の死亡事故も発生している。

図 飲酒死亡事故の運転者(原付以上第一当事者)における飲酒終了から事故発生までの経過時間比較(平成28年)

飲酒死亡事故の運転者の
飲酒終了から事故発生までの経過時間比較



計 113 (人)

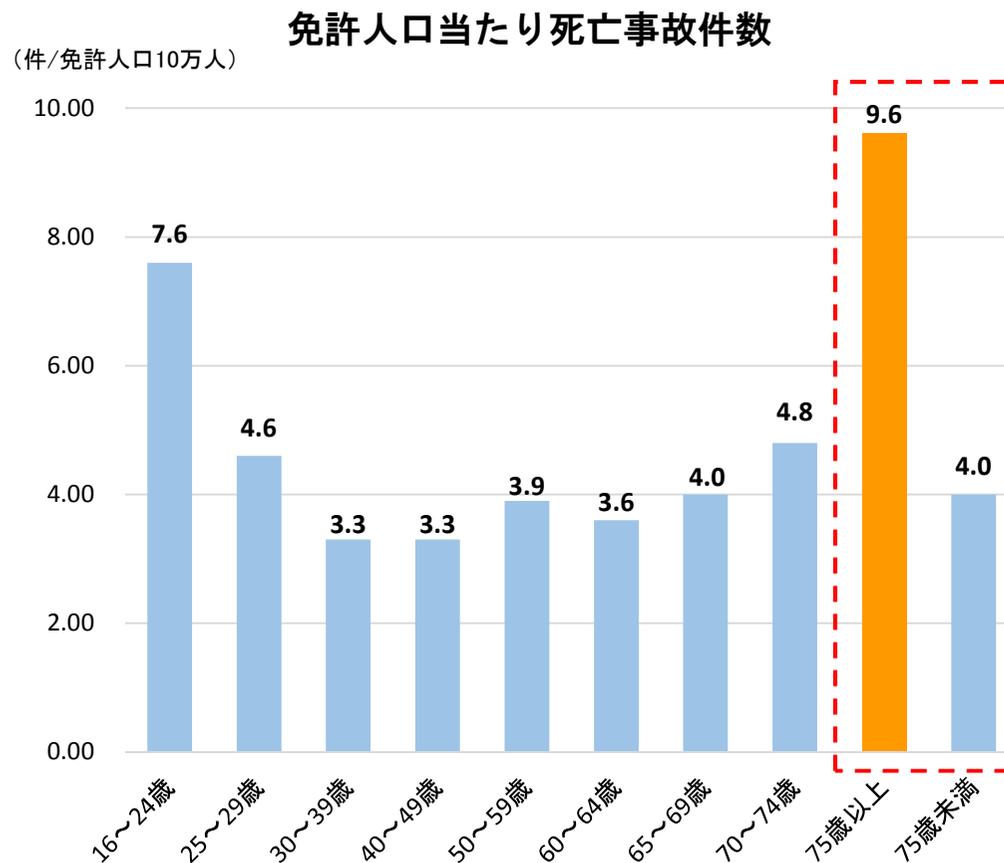
※経過時間が不明であった100(人)を除く。

4. 高齢運転者の死亡事故の分析について

4-1 高齢運転者による死亡事故について

- 免許当たり死亡事故件数を見ても、75歳以上高齢運転者の件数は特に多くなり、75歳以上は75歳未満に比べて2.4倍多くの死亡事故が発生している。

図 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27年)

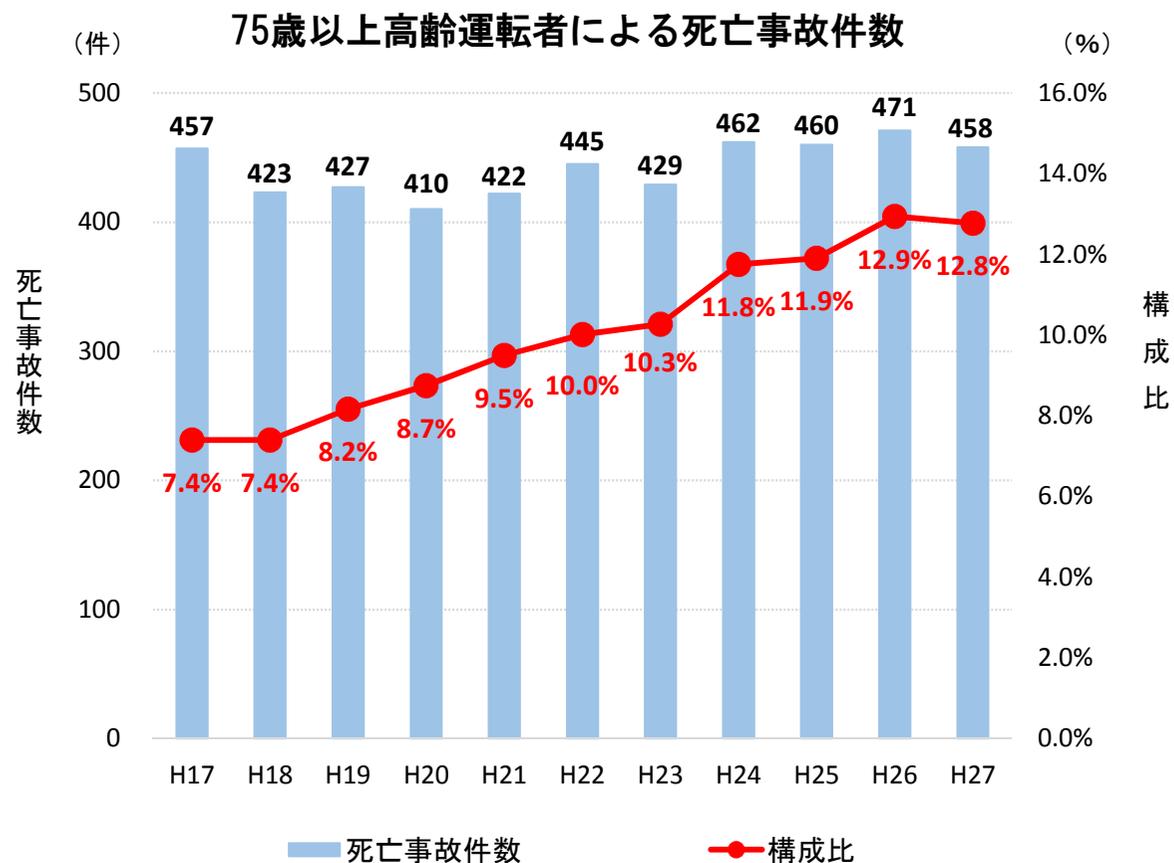


(注)・平成27年12月末現在の免許人口10万人当たりで算出した数である。

4-2 高齢運転者による死亡事故について

- 75歳以上高齢運転者による死亡事故は横ばい傾向にあるが、全死亡事故に占める構成比は上昇傾向にある。

図 75歳以上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)(平成17年～平成27年)

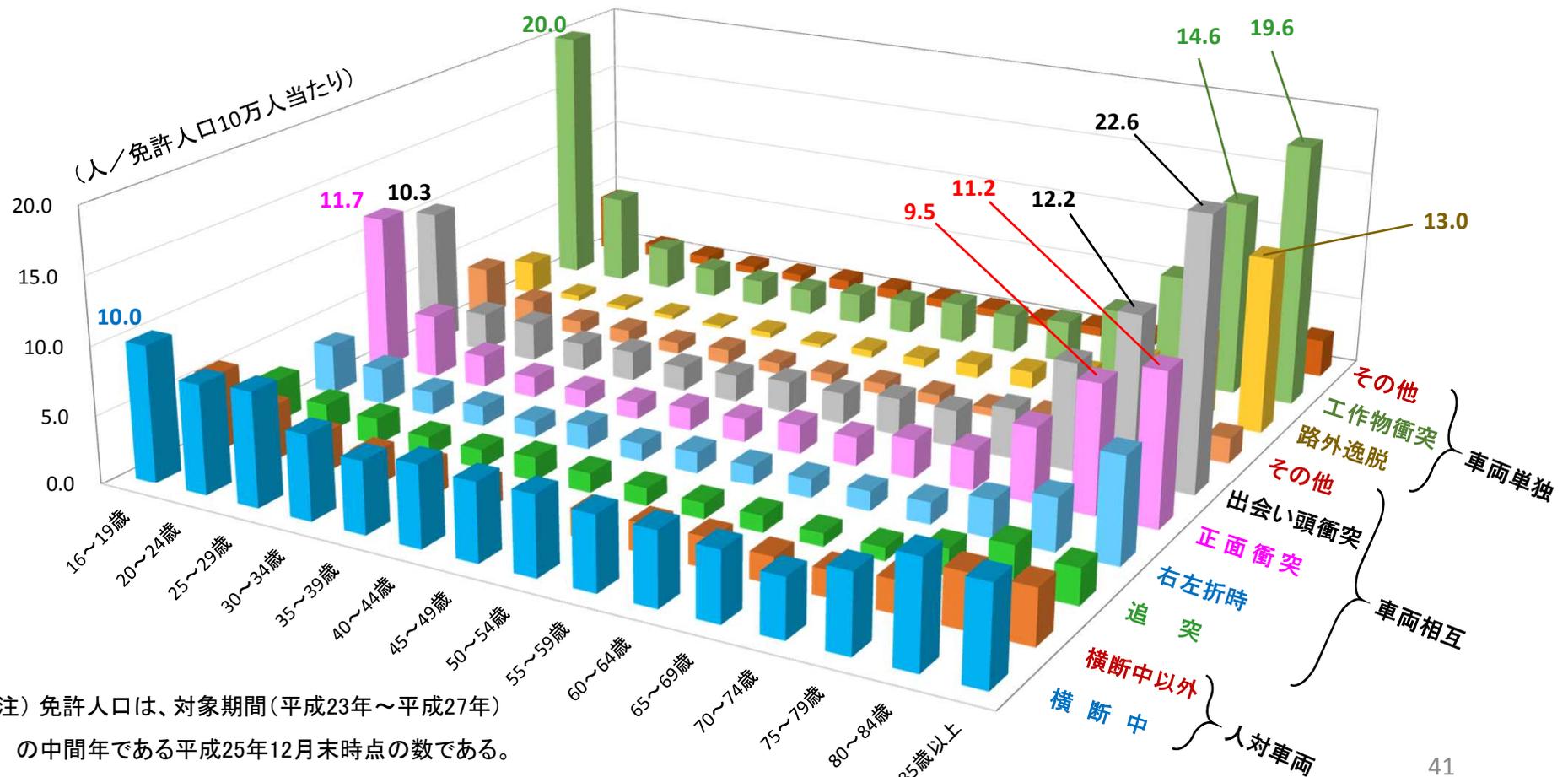


4-3 高齢運転者による死亡事故について

- 免許人口10万人当たりの類型別死亡事故件数を見ても、若年運転者では工作物衝突が際立って多く、正面衝突、出会い頭、横断中の死亡事故が多い。
- 一方、高齢運転者は全体的に件数が多く、出会い頭や工作物衝突、路外逸脱や正面衝突が特に多く、これらは年齢が上がるほど件数が増加する傾向にある。

図 免許人口10万人当たりの原付以上運転者(第一当事者)における年齢層別・類型別死亡事故件数(平成23~27年の5年合計)

類型別死亡事故件数(免許人口10万人当たり)



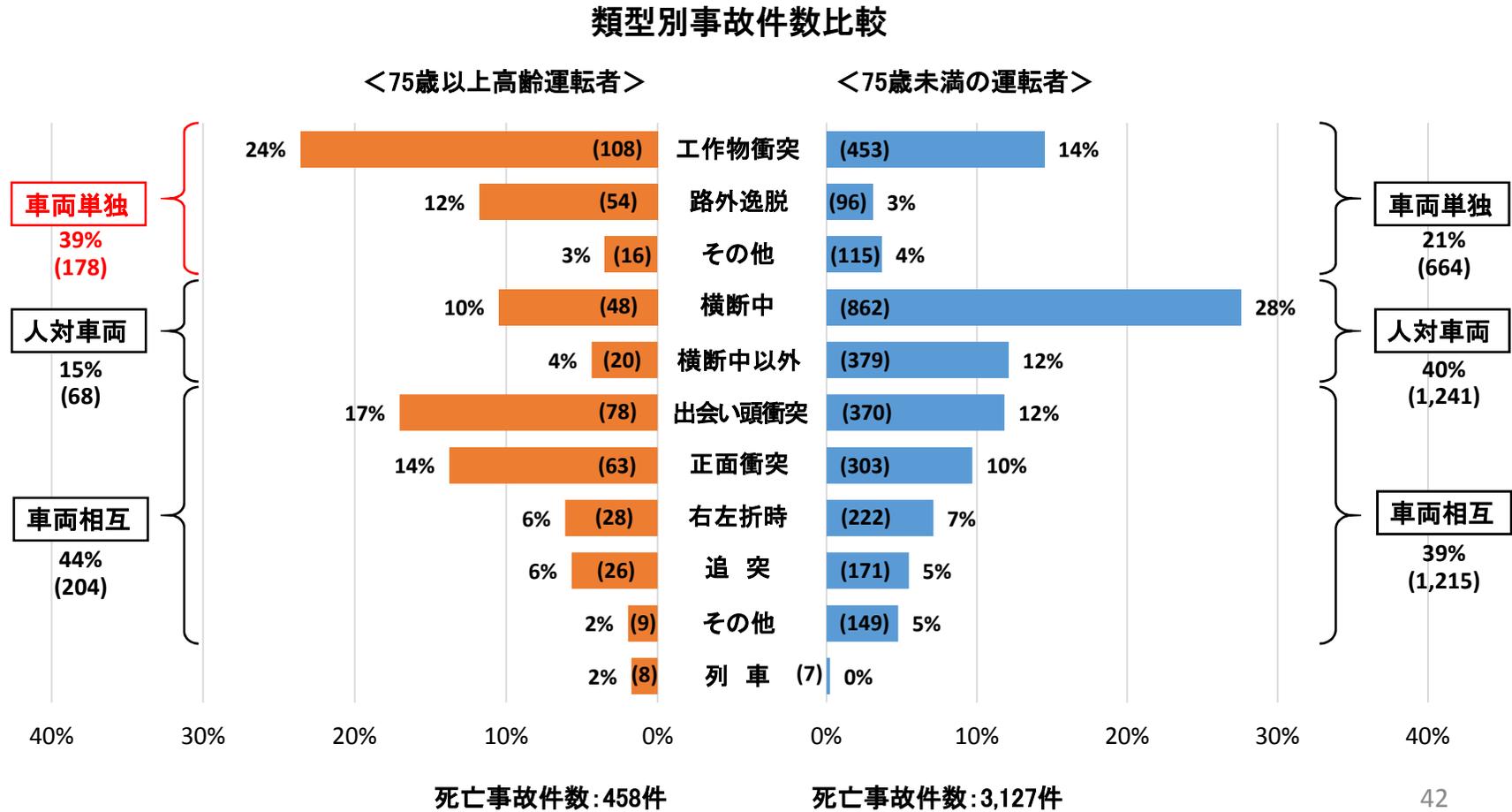
(注) 免許人口は、対象期間(平成23年~平成27年)の中間年である平成25年12月末時点の数である。

以下、本資料において対象期間を5年としているものは同じ。

4-4 高齢運転者による死亡事故について

- 平成27年中に発生した75歳以上高齢運転者による死亡事故について類型別に見てみると、75歳未満の運転者と比較して単独事故による死亡事故が多くなっており、具体的類型として工作物衝突、出会い頭衝突、正面衝突の順に多く発生している。
- 一方、75歳未満の運転者による死亡事故については人対車両による死亡事故が多くなっており、具体的な類型として横断中、工作物衝突の順に多く発生している。

図 原付以上第一当事者の類型別死亡事故件数比較(平成27年中)

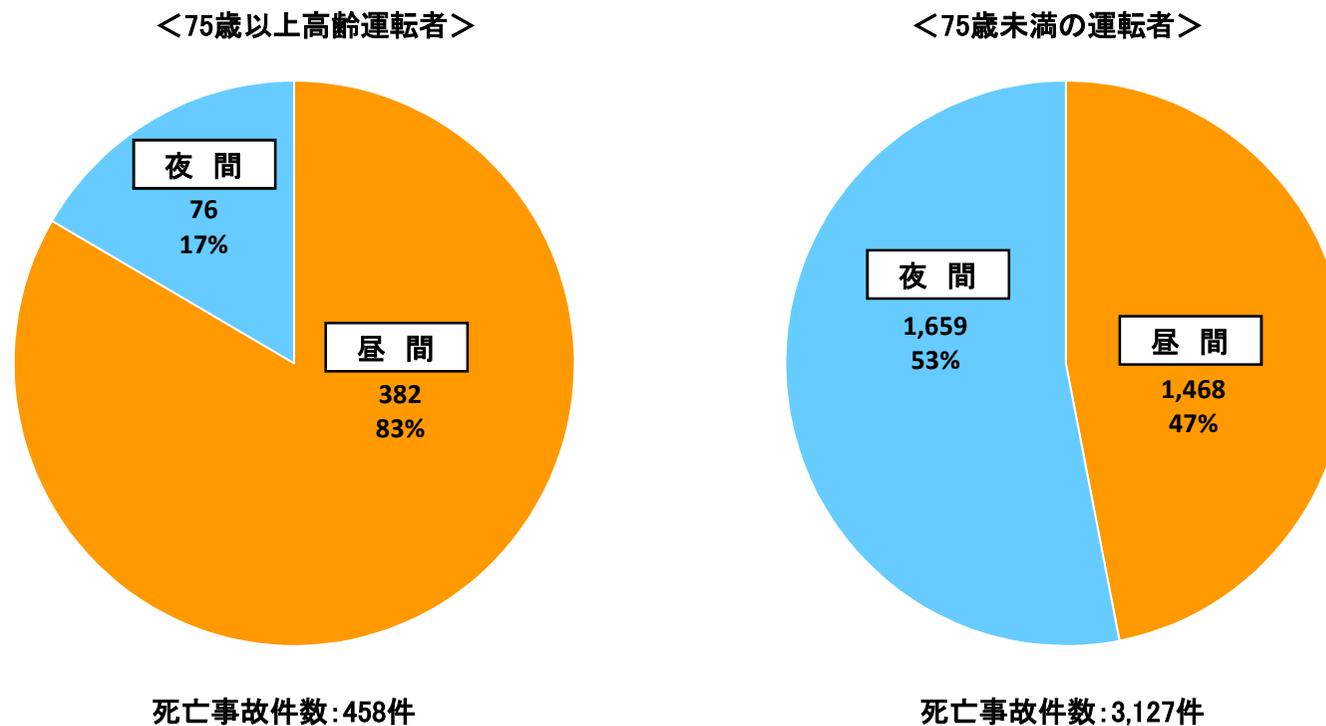


4-5 高齢運転者による死亡事故について

- 平成27年中に発生した75歳以上高齢運転者による死亡事故について、全体の約8割の死亡事故は昼間に発生している。
- 一方、75歳未満の運転者による死亡事故は、夜間に発生する割合が5割を超えている。

図 原付以上第一当事者の死亡事故発生時間の比較(平成27年中)

死亡事故発生時間の比較



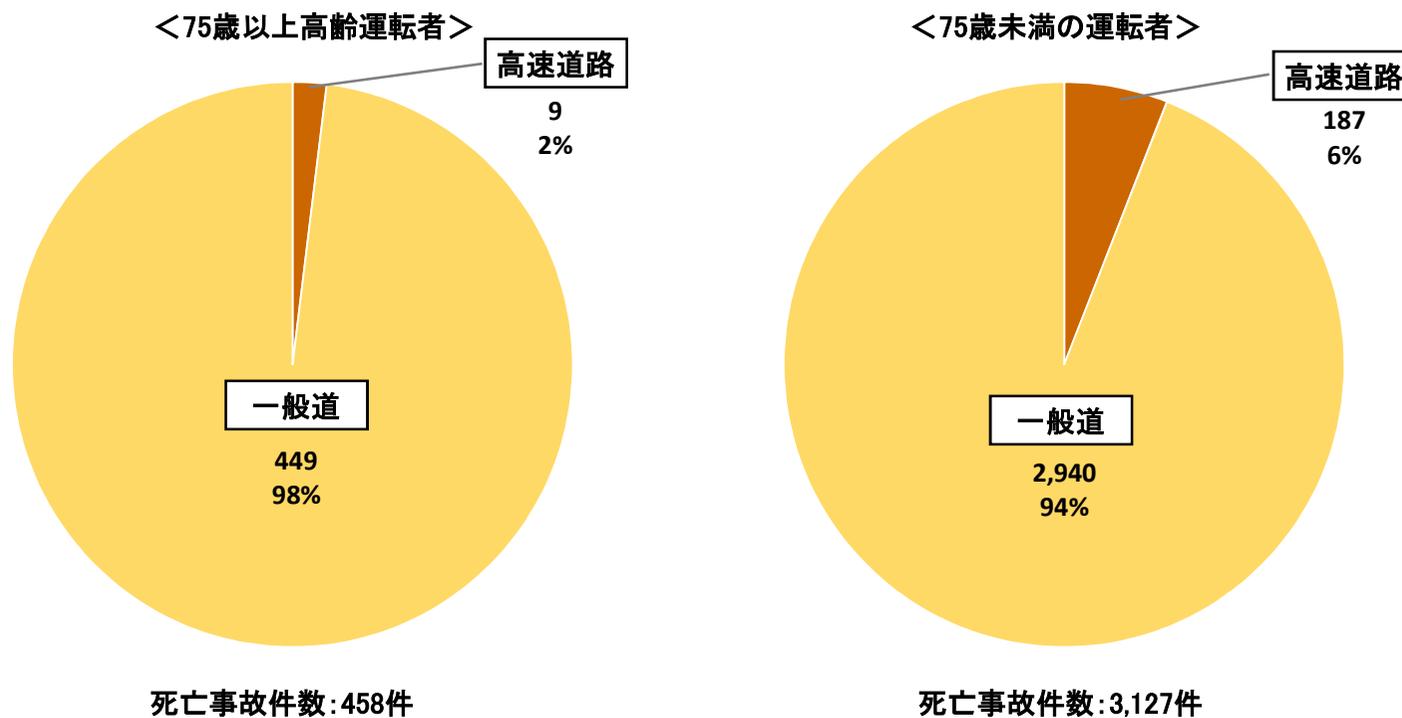
(注)「昼間」とは日の出から日没までを、「夜間」とは日没から日の出までをいう。

4-6 高齢運転者による死亡事故について

- 平成27年中に発生した75歳以上高齢運転者による死亡事故について、全体の98%は一般道で発生し、高速道路で発生した死亡事故は全体の2%である。
- 一方、75歳未満の運転者による死亡事故は、全体のうち約6%は高速道路において発生している。

図 原付以上第一当事者の死亡事故発生場所の高速・一般道別比較(平成27年中)

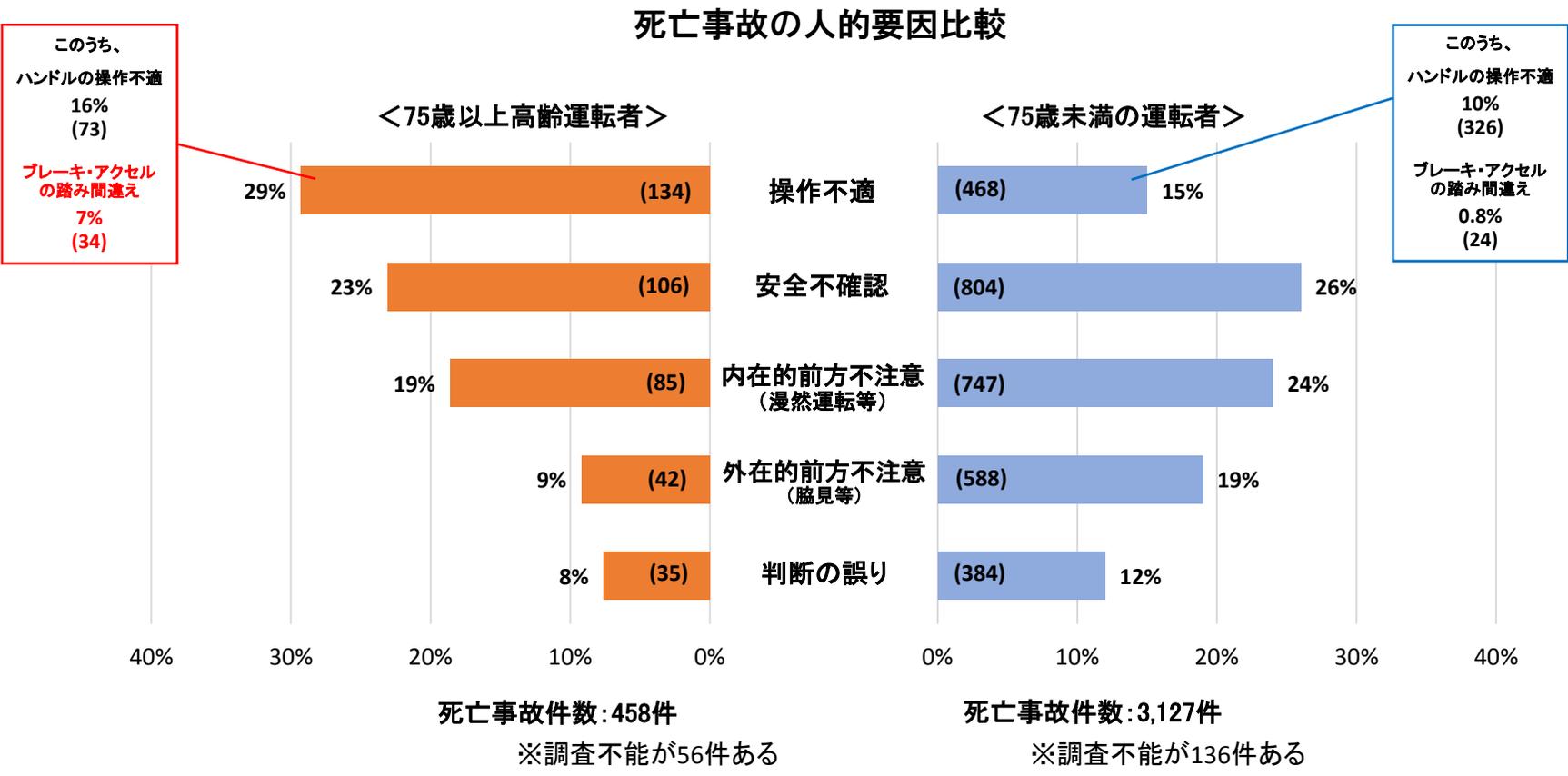
死亡事故発生場所の高速・一般道別比較



4-7 高齢運転者による死亡事故について

- 平成27年中に発生した75歳以上高齢運転者による死亡事故について人的要因をしてみると、**操作不適が最も多く、次いで安全不確認、内在的前方不注意(漫然運転等)の順に多く発生している。**
- 一方、75歳未満の運転者による死亡事故は、**安全不確認によるものが最も多く、次いで内在的前方不注意(漫然運転等)、外在的前方不注意(脇見等)の順に多く発生している。**

図 原付以上第一当事者の死亡事故における人的要因比較(平成27年中)



4-8 高齢運転者による死亡事故について

- 平成27年中に発生した75歳以上高齢運転者による死亡事故における当事者別死者について見てみると、全体のうち39%は単独事故による死者で、75歳未満の運転者と比較して高い割合を占めているほか、第一当事者の死者数が多い。
- 一方、第二当以下死者数は、75歳未満の運転者による死亡事故で割合が高い。

図 原付以上第一当事者の死亡事故における当事者別死者数比較(平成27年中)

