

警察庁交通局交通企画課の植垣警視が講演 「平成30年における交通死亡事故の主な特徴」

2018年度の活動進捗なども審議

第2回 交通安全委員会開催

開会の挨拶に立つ木場委員長。木場委員長の右および写真円内が植垣警視

日 本自動車会議所は3月18日、東京・港区の日本自動車会館「くるまプラザ」会議室で、2018年度第2回交通安全委員会（委員長＝木場宣行・日本自動車整備振興会連合会専務理事）を開催した。最初に、警察庁交通局交通企画課課長補佐の植垣浩太郎警視より「平成30年における交通死亡事故の主な特徴」についてご講演をいただいた。その後、交通安全委員会の2018年度の活動進捗及び来年度委員会活動について事務局より報告が行われ、了承された。

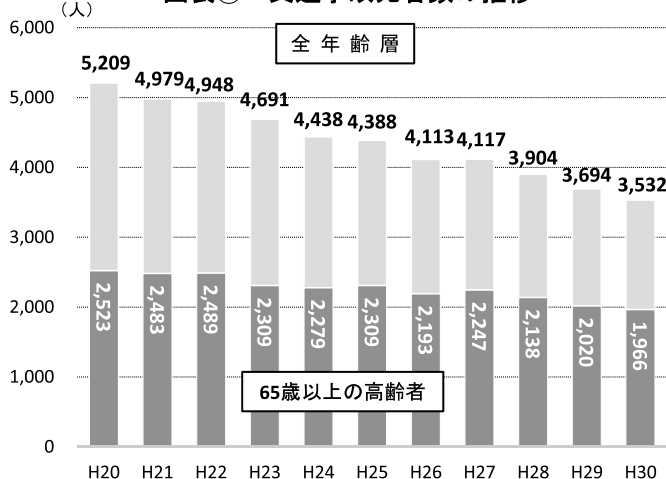
1. 平成30年における交通死亡事故の主な特徴について（講師：警察庁交通局交通企画課課長補佐 植垣浩太郎警視）

【講演要旨】

<平成30年における交通死亡事故の特徴>

平成30年における交通事故死者数は、平成20年と比較して、全年齢層で32%、高齢者で22%減少して

図表① 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%	48.4	49.9	50.3	49.2	51.4	52.6	53.3	54.6	54.8	54.7	55.7

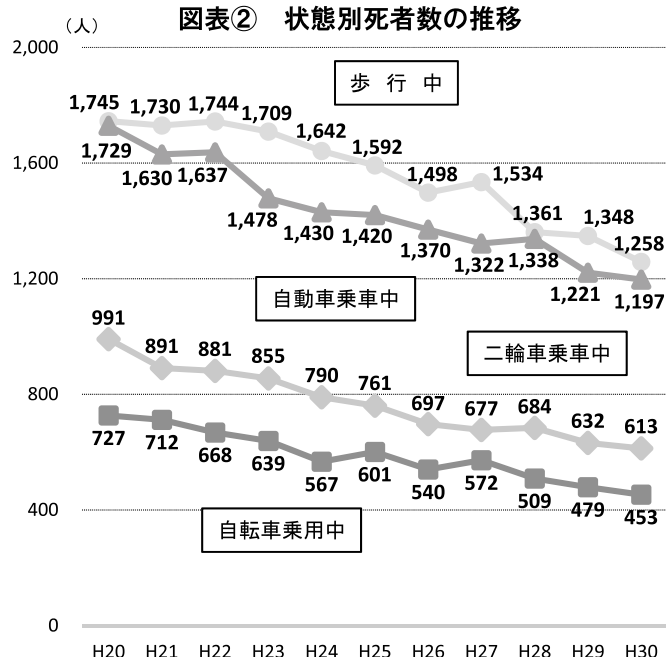
おり減少傾向にある。(図表①)

また、人口10万人当たりの死者数についても、平成20年と比べて全年齢層で32%、高齢者で39%減少しているが、高齢者の死者数は5.59人で、全年齢層の2.79人と比べて約2倍となっており、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。

また状態別死者数の推移では、歩行中、自動車乗車中、二輪車乗車中、自転車乗用中いずれも平成20年と比較して、減少傾向である。(図表②)

一方、主な欧米諸国との状態別死者数の構成比を比較すると、歩行中・自転車乗用中の死者数の占める割合は、主な欧米諸国では20%～30%程度であるのに対し、日本は50.1%と高く、特に高齢の歩行者

図表② 状態別死者数の推移



(注) その他(リヤカー等の軽車両利用中)の状態別を除く。

や自転車事故を減らす対策が重要となっている。(図表③)

・歩行中／自転車乗用中死者の法令違反状況について

全死者の約4分の1を占める高齢歩行者のうち、約6割に法令違反があり、高齢者以外と比較して、安全確認や操作不適などの「横断違反」の割合が高い。(図表④)

また、高齢者の自転車乗用中死者のうち、約8割に法令違反があり、高齢者以外と比較して「安全運転義務違反」の割合が高い。(図表⑤)

・高齢運転者による交通死亡事故について

免許人口当たり的高齢運転者の交通死亡事故件数をみると、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い。(図表⑥)

こうした状況に対応するため、「運転免許証の自主返納制度の周知」、「安全運転サポート車の普及促進」等、高齢運転者の事故防止対策を進めているところである。

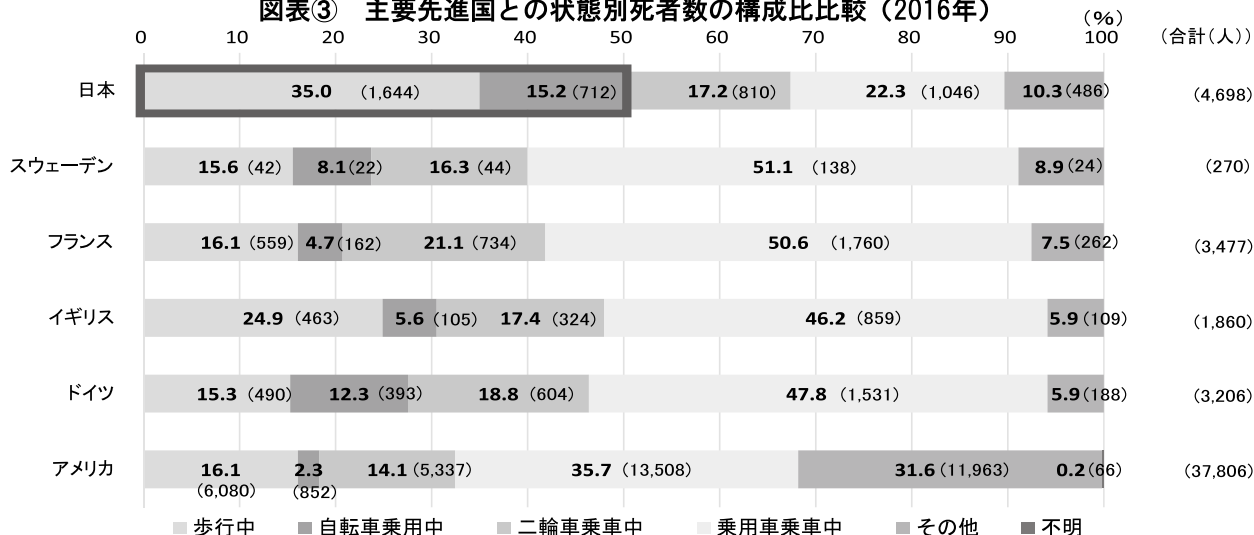
・飲酒死亡事故について

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がなされてきた。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、近年では下げ止まりの状況にある。(図表⑦)

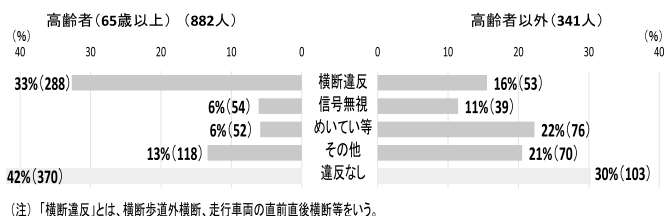
飲酒運転による死亡事故を免許人口当たりで見ると、30歳未満の若い世代の件数が多い。(図表⑧)

飲酒運転による事故の死亡事故率は、飲酒なしの事故と比較して約8.3倍高く(図表⑨)、飲酒運転の

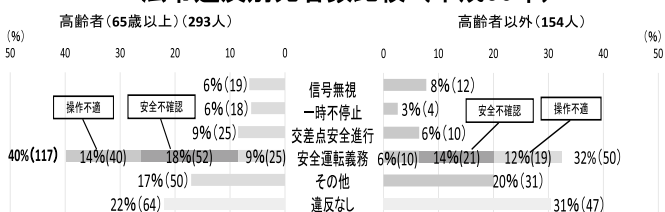
図表③ 主要先進国との状態別死者数の構成比比較(2016年)



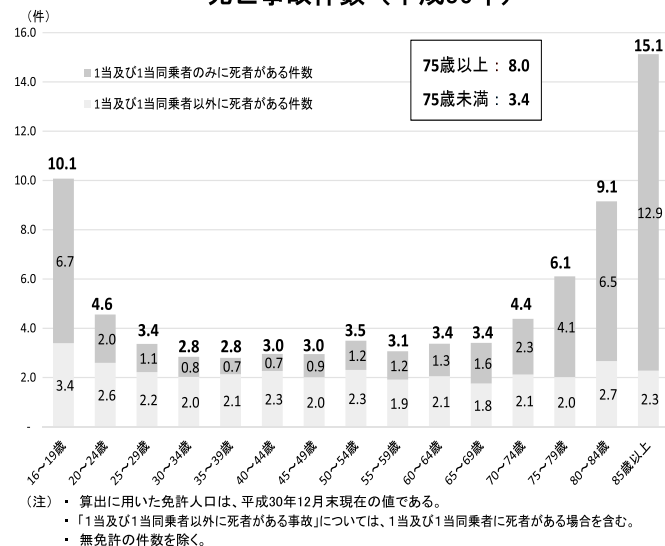
図表④ 歩行中死者(第1・第2当事者)の法令違反別死者数比較(平成30年)



図表⑤ 自転車乗用中死者(第1・第2当事者)の法令違反別死者数比較(平成30年)



図表⑥ 年齢層別の免許人口10万人当たり死亡事故件数(平成30年)



根絶のため、若年層への更なる啓発活動が必要である。

その他、

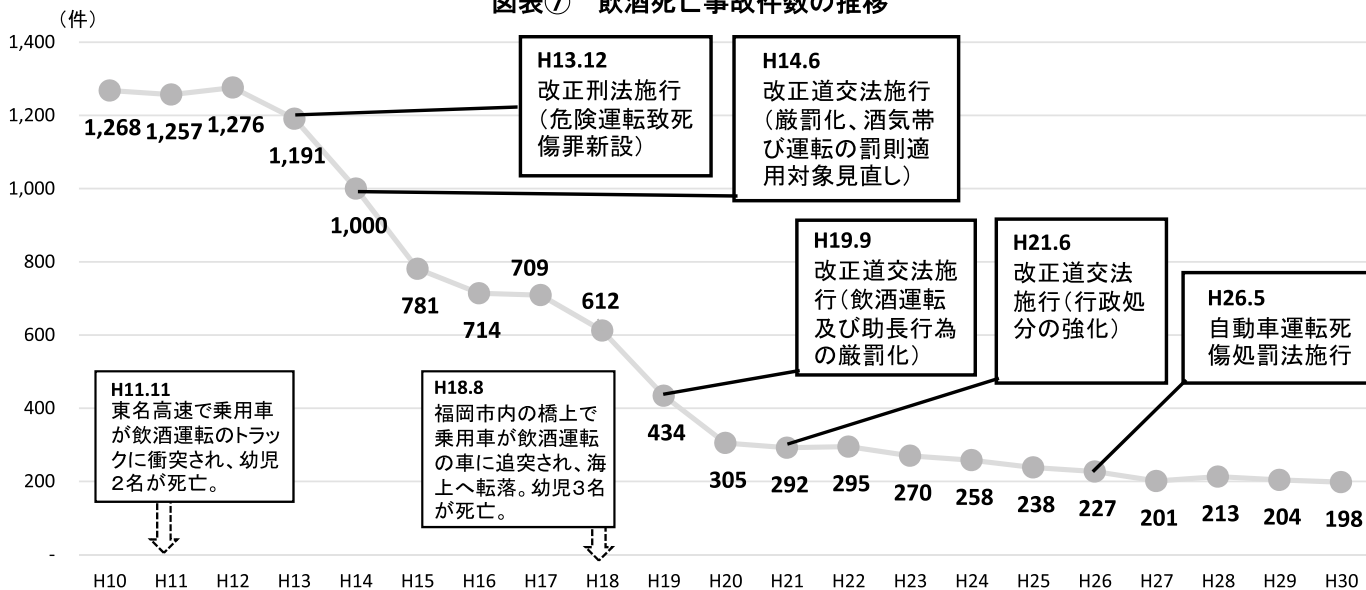
- ・シートベルト着用有無での死亡事故
- ・携帯電話使用等に係る交通事故
- ・危険認知速度と交通死亡事故の相関
- ・小学生歩行中の交通事故

等の分析結果についても説明された。

2. 委員会報告

平成30年度の活動進捗報告として、当会議所主催の「交通安全。アクション2019 新宿」(4月6日、7日開催)の企画・実施計画が事務局より報告された。また、来年度の委員会活動については、交通安全委員会は新しく設置される道路・交通委員会に整理・統合される旨、事務局が報告を行い、全て了承され委員会は終了となった。

図表⑦ 飲酒死亡事故件数の推移



(注) 「飲酒死亡事故」とは、第1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。

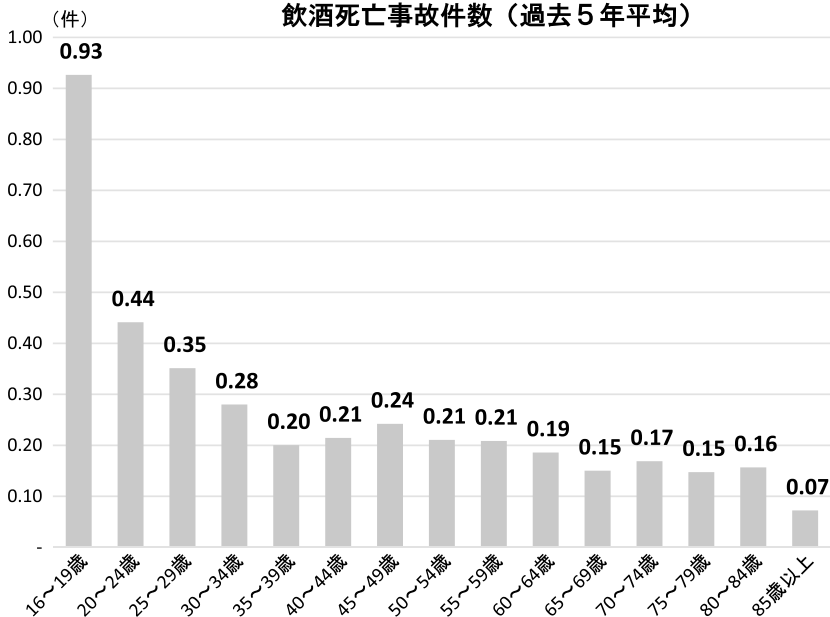
※1 「酒酔い」とは、アルコールの影響により正常な運転ができないおそれがある状態をいう。

※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身体に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身体に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。

図表⑧ 年齢層別免許人口10万人当たり
飲酒死亡事故件数(過去5年平均)



(注) 各年件数を各年12月末の免許人口で除して平均した件数である。ただし、無免許の件数を除く。

図表⑨ 飲酒事故における
死亡事故率比較(平成30年)

