

令和元年中の交通死亡事故の特徴等

(「人と車」2020年3月号から)

はじめに

(一財)全日本交通安全協会発行「人と車」2020年3月号掲載記事の要旨を紹介する。筆者は警察庁交通局交通企画課 毛利 豊(もうり・ゆたか)氏である。図はすべて本記事から引用した。

昨年の交通事故死者数は **3,215** 人で、昭和 23 年以降の統計で最少となった前年を更に下回った。発生件数及び負傷者数も、過去最悪であった平成 16 年から引き続き減少している。政府は「**第 10 次交通安全基本計画**」で本年までに死者数を **2,500** 人以下とし、世界一安全な道路交通を実現するとしている。

■ 交通事故の状況

令和元年は、発生件数は 381,237 件(対前年△49,364 件、△11.5%)、うち死亡事故は 3,133 件(以下同△316 件、△9.2%)で、死者数は 3,215 人(△317 人、△9.0%)、負傷者数は 461,775 人(△64,071 人、△12.2%)であった。

■ 交通事故死者数の推移と特徴

● 交通事故死者数の推移と特徴

令和元年中の人口 10 万人当たり死者数は平成 21 年と比べると、全年齢層で△34.8%、65 歳以上で△43.1%となっているが、65 歳以上の人口 10 万人当たりの死者数は 5.01 人で、65 歳未満・1.58 人の約 3.2 倍である。また、死者数に占める 65 歳以上の割合は、平成 21 年と比較して 5.6%上昇して 55.4%となっている。

● 状態別死者数の推移と特徴

図 1 のように、令和元年中の交通死亡事故死者数を状態別に見ると、歩行中の死者数が 1,176 人(△82 人)で 12 年連続して最多である。

歩行中及び自転車乗用中を合わせると 1,609 人となり、全死者数の約 50%を占める。

ただし、各状態別死者数は前年に比べていずれも減少している。

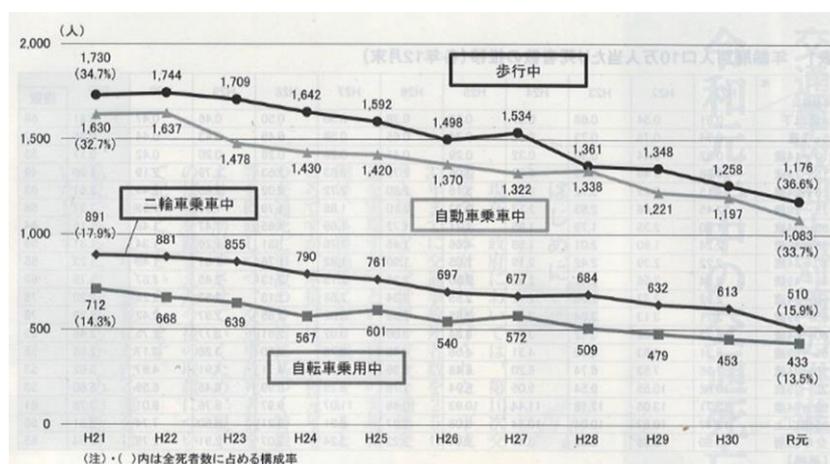


図1 状態別死者数の推移(各年12月末)

● 月別交通事故死者数の推移

過去5年間の月別交通事故死者数の推移を見ると7月以降に増加する傾向にあり、いずれも12月が最多となっているが、令和元年は356人と、前年に比して大きく減少した(図2)。

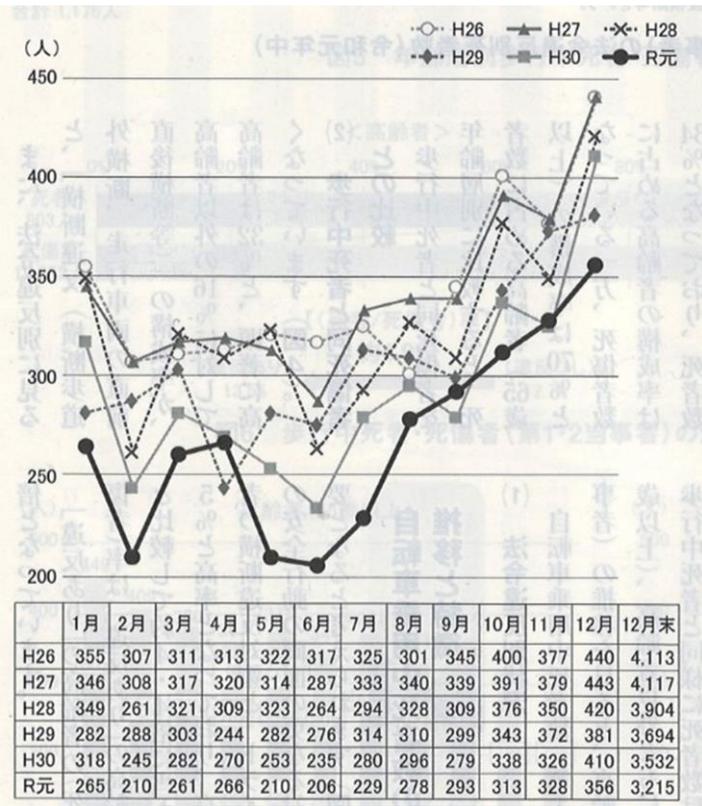


図2 月別交通事故死者数の推移

■ 歩行中死者数の推移と特徴

平成21年から令和元年までの歩行中の死者数(第1・2当事者)の推移をみると、全体的に減少傾向にある。

図3のように、令和元年中の歩行中死者のうち65歳以上が803人であり、高齢者以外の338人と比べて約2.4倍であった。また、65歳以上の歩行中死者数は全死者数の4分の1であった。また、図3のように高齢者の約60%、高齢者以外の約65%が法令違反をしていた。

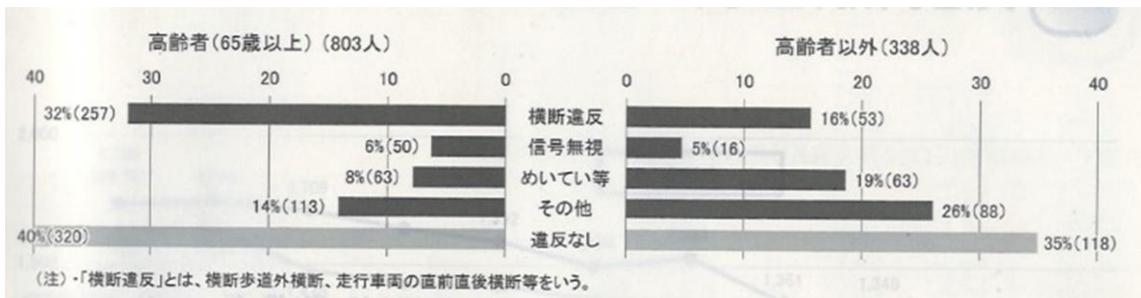


図3 歩行者(第1・2当事者)の法令違反別死者数(令和元年中)

■ 自転車乗用中死者数の推移と特徴

自転車乗用中の死者数(第1・2当事者)の推移を見ると全体的に減少傾向にあるが、令和元年中は高齢者の死者数が297人で前年より4人増加し、高齢者以外の約2.3倍となっている。

自転車乗用中死者の法令違反については、**高齢者の79%、高齢者以外の72%に法令違反が見られ**、前述の歩行者と比べて高い水準になっている。また、全体的に「安全運転義務違反」の構成率が非常に高く、そのうち高齢者は特に「安全不確認」の比率が高くなっている。

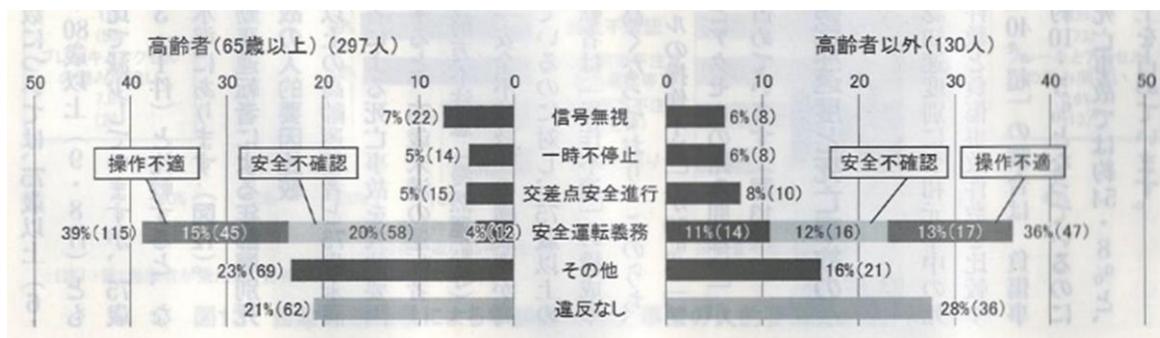


図4 自転車乗用中死者(第1・2当事者)の法令違反別比較(令和元年中)

■ 高齢運転者による交通死亡事故の特徴

75歳以上・80歳以上の高齢運転者による交通死亡事故件数は、過去10年間、横ばい傾向で推移しており、令和元年は75歳以上が401件(前年比△59件)、そのうち80歳以上が224件(同△28件)であった。

また、令和元年中の免許人口10万人当たりの交通死亡事故件数を年齢層別に見ると、75歳未満、75歳以上、80歳以上のいずれの年齢層も減少傾向にあるが、75歳以上(6.9件)、80歳以上(9.8件)とも75歳未満(3.1件)と比べると高い水準にある。

75歳以上の運転者と75歳未満の運転者による死亡事故を人的要因で比較すると、**75歳未満**の運転者は「**内在的前方不注意(漫然運転等)**」、次いで「**安全不確認**」の構成率が高い。また、**75歳以上**の高齢運転者は「**操作不適**」の構成率が最も高く、このうち「**ハンドルの操作不適**」が50%、「**ブレーキとアクセルの踏み間違い**」が26%を占めている。

■ 危険認知速度と交通死亡事故の相関

危険認知速度とは、交通事故直前において運転者が相手方を認め、危険を認知した時点の速度、具体的には、ブレーキ、ハンドル操作等の交通事故を回避するための行動をとる直前の速度(運転者が危険を認知せずに交通事故に至った場合は、交通事故直前の速度)をいう。

令和元年は、40キロを超える速度の場合、負傷事故は約10.5%であるのに対し死亡事故は約54.8%と半数以上を占めた。

■ 飲酒運転による交通事故

平成13年12月の道路交通法改正により、「アルコール又は薬物の影響により正常な運転が困難な状態で四輪以上の自動車を走行させた」等の「危険運転」類型に「**危険運転致死傷罪**」が適用されるようになって以降、累次的に厳罰化が進められた。

平成13年以降は飲酒運転による交通事故件数が減少しており、令和元年中の死亡事故件数は176件(前年比△22件、△11.1%)と平成13年の1/6以下に減少した。

また、令和元年中の原付以上運転者(第1当事者)の**飲酒有無別死亡事故率**は、「**飲酒あり**」が5.78%、「**飲酒なし**」が0.73%と、飲酒運転によってリスクが大幅に上昇していることが分かる。

■ シートベルト着用状況(後部座席)に係る特徴等

平成 20 年 6 月に後部座席のシートベルト着用が義務化されたため、高速道路、一般道路ともに着用率が上昇している。

しかし、令和元年中の後部座席同乗中シートベルト非着用死者数は、高速道路で 18 人(前年比 +9 人)、一般道路で 77 人(同 +10 人)と増加している。

過去 10 年間の後部座席のシートベルト非着用時の致死率は、着用時と比較して高速道路で約 11.7 倍、一般道路で約 3.3 倍であった。

■ 歩行中死者・重傷者数の推移と特徴等

歩行中死者数は過去 10 年、減少傾向にある。

図 5 のように、令和元年中の全歩行中死者数は 1,176 人で、うち 739 人(62.8%)が横断中の事故である。令和元年の横断中の死者数は前年比△90 人であり、全体の同△82 人に大きく寄与している。



図5 歩行中死者数の推移

事故類型別歩行中死者・重傷者数の推移(図 6)を見ると、過去 10 年間、「**その他の横断中**」は減少傾向にあるものの、「**横断歩道横断中**」は、ほぼ横ばいで推移してきた。

しかし、令和元年には「横断歩道横断中」が前年比△172 人となって△5.3%となった。

令和元年中における**歩行者妨害取締件数**は 229,395 件であり、前年比 +48,105 件(+26.5%)と非常に取締りが厳しくなっている。



図6 歩行中死傷者数の推移

以上