

平成 29 年中の交通死亡事故の特徴等について

(「人と車」2018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」2018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の貝野誠治(かいの・せいじ)氏である。

昨年の死者数は 3,694 人で、昭和 23 年から統計を取り始めて最少となった。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 2020 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。

効率的・効果的な交通事故分析を行うため、都道府県警察においては、GIS(地理情報システム)を活用して地域の実情を踏まえた内容と手法による分析を行い、この結果に基づいて交通安全教育、交通規制、交通指導取締り等を行っている。

■ 交通事故の推移

- 平成 29 年は、発生件数は 472,165 件(対前年 Δ 27,036 件。以下同)、うち死亡事故は 3,630 件(Δ 160 件)で、死者数は 3,694 人(Δ 210 人)、負傷者数は 580,847 人(Δ 38,006 人)であった。

- 交通事故死者数の推移

図 1 のように、平成 29 年は昭和 24 年の 3,790 人を下回っている。また、昭和 45 年の 22%となっている。ただし、最近の減少割合は少なくなっている。

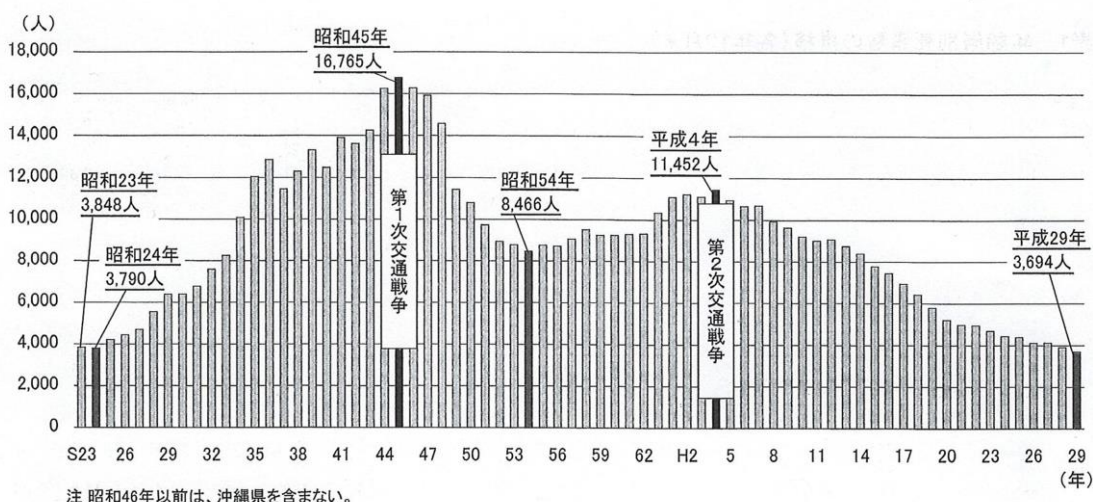


図 1 交通事故死者数の推移(昭和 23 年~平成 29 年) ¹⁾

■ 状態別死者数の推移と傾向

- 図2のように歩行中の死者数が10年連続で最多である。

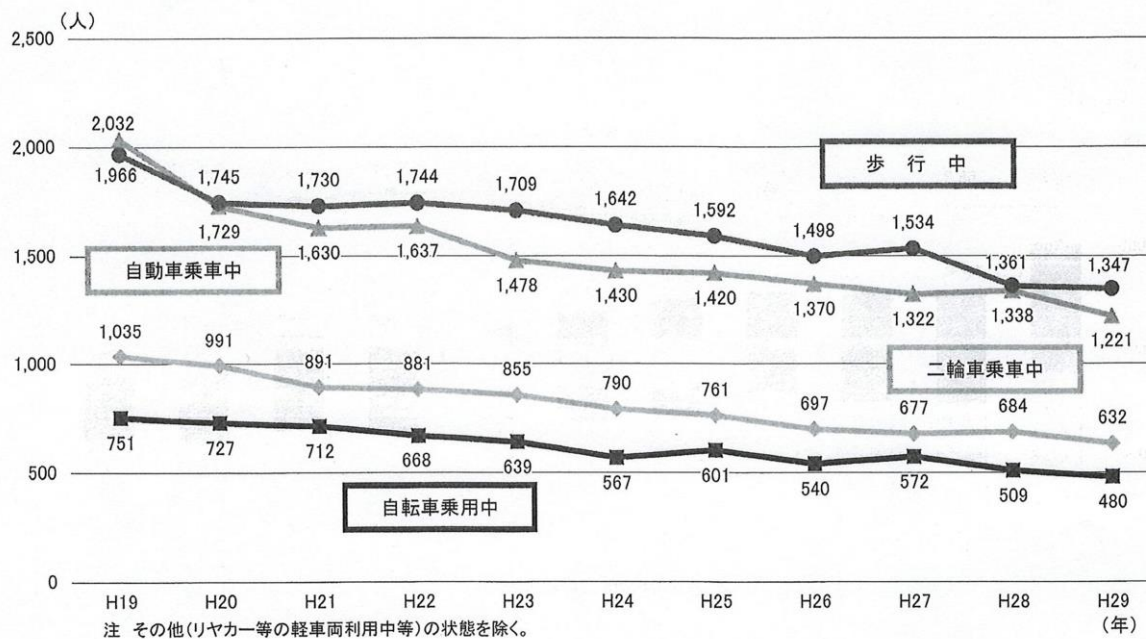


図2 状態別死者数の推移（平成19年～平成29年）¹⁾

- 歩行中の死者

歩行中の死者数は全年齢層、65歳以上の高齢者ともに減少傾向にあるが、平成29年中の65歳以上の死者は、72.2%を占めた。また、歩行中の死者の58.9%に法令違反が見られた。

- 自転車乗車中の死者

自転車乗車中の死者数は減少傾向にあるが、平成29年には法令違反が8割を占めた。

■ 交通死亡事故の特徴を踏まえた対策

- 高齢運転者による交通死亡事故の特徴

免許人口当たりの死亡事故件数は、75歳以上で75歳未満運転者の約2.1倍、80歳以上で約2.9倍であった。また、75歳以上では、75歳未満と比べて、車両単独事故が約1.8倍で、「工作物衝突」が約1.4倍、「路外逸脱事故」が約4.7倍であった。さらに、「操作不適」を要因とする死亡事故が75歳未満の約1.9倍で、アクセルとブレーキの踏み間違いが要因となったものが約7.3倍であった。

平成29年11月の内閣府による世論調査では、他人に運転免許の返納を勧められるよりも、自身で身体能力の低下等を自覚した場合に、運転免許を返納しようとする人が多いことが、分かった。

- 自転車関連事故の特徴

対自転車車が84.1%を占めており、その中で、出会い頭衝突事故が53.8%を占めている。これは、すべての出会い頭衝突事故24.5%の2倍以上である。自転車側の法令違反は、安

全不確認、一時不停止、交差点安全進行義務違反等の割合が高くなっている。

対歩行者で見ると、歩行者が死亡・重症となった事故では、24歳以下の若い運転者が51.8%（うち9歳以下が2.0%、10～19歳が37.5%、20～24歳が12.4%）を占めていた。65歳以上は10.4%であった。

また、自転車運転者の損害賠償責任保険等の加入状況を調査したところ、加入が確認できたのは60.5%であった。年代別に見ると、24歳以下で64.5%（うち19歳以下で71.2%）、25歳以上で56.3%（うち65歳以上で38.7%）であった。

平成29年中の自転車乗用中の死者・負傷者を人身損傷主部位別（事故による身体の損傷程度が最も重い部位、死亡の場合は致命傷となった部位）に見ると、負傷者にあつては「脚部」（36.2%）、「腕部」（20.5%）で6割を占めているのに対して、死亡者の場合は「頭部」が62.7%を占めている。

平成29年中の、ヘルメットを着用・非着用の場合の致死率は、着用していた7,988人の死傷者中、死亡したのは14人で0.18%、着用していなかった80,518人の死傷者中、死亡したのは462人で0.57%であった。ヘルメットの有効性が伺える。

以 上

<引用文献>

- 1) 特集 交通事故対策の推進 「平成29年中の交通死亡事故の特徴等」
警察庁交通局交通企画課 貝野 誠治 「人と車」 2018年3月号