

平成30年中の交通死亡事故の特徴等について

(「人と車」2019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」2019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。図はすべて本記事から引用した。

昨年の死者数は3,532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。

■ 交通事故の状況

平成30年は、発生件数は430,601件(対前年△41,564件、△8.8%)、うち死亡事故は3,449件(同△181件、△5.0%)で、死者数は3,532人(△162人、△4.4%)、負傷者数は525,846人(△55,004人、△9.5%)であった。

図1のように、近年交通事故死者数は減少傾向にあるが、致死率を見ると65歳以上は他の年齢層と比べて6.4倍となっている。高齢者人口は当然のことながら年々増加しており、死者数全体に占める割合も高水準で推移している。このことが、全体の死者数の減少幅の縮小や全体の致死率の上昇にもつながっている。

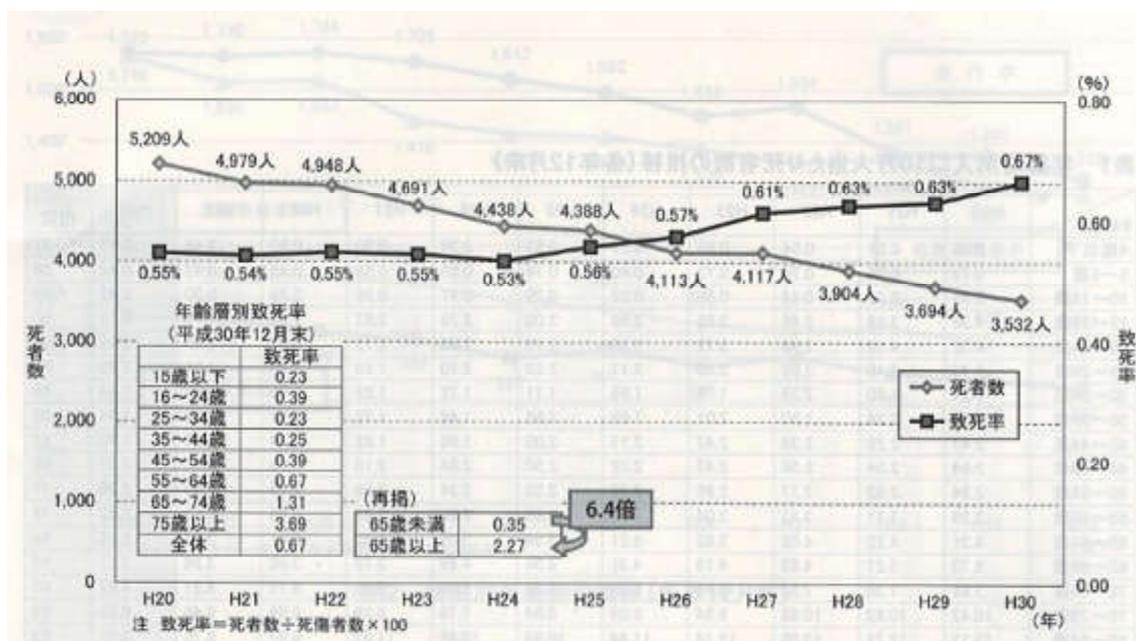


図1 交通事故死者数及び致死率の推移(平成20年～30年)

■ 交通事故死者数の推移と特徴

● 年齢層別死者数の推移と特徴

平成 30 年中の人口 10 万人当たり死者数を平成 20 年と比べると、全年齢層で△31.6%、65 歳以上で△39.1%となっているが、65 歳以上が 5.59 人、65 歳未満が 1.71 人となっており、65 歳以上が 3.3 倍である。また、死者数に占める 65 歳以上の割合は、この 10 年間で 7.2%上昇して 55.7%と、過去最高となっている。

● 状態別死者数の推移と特徴

図 2 のように歩行中の死者数が 11 年連続で最多である。

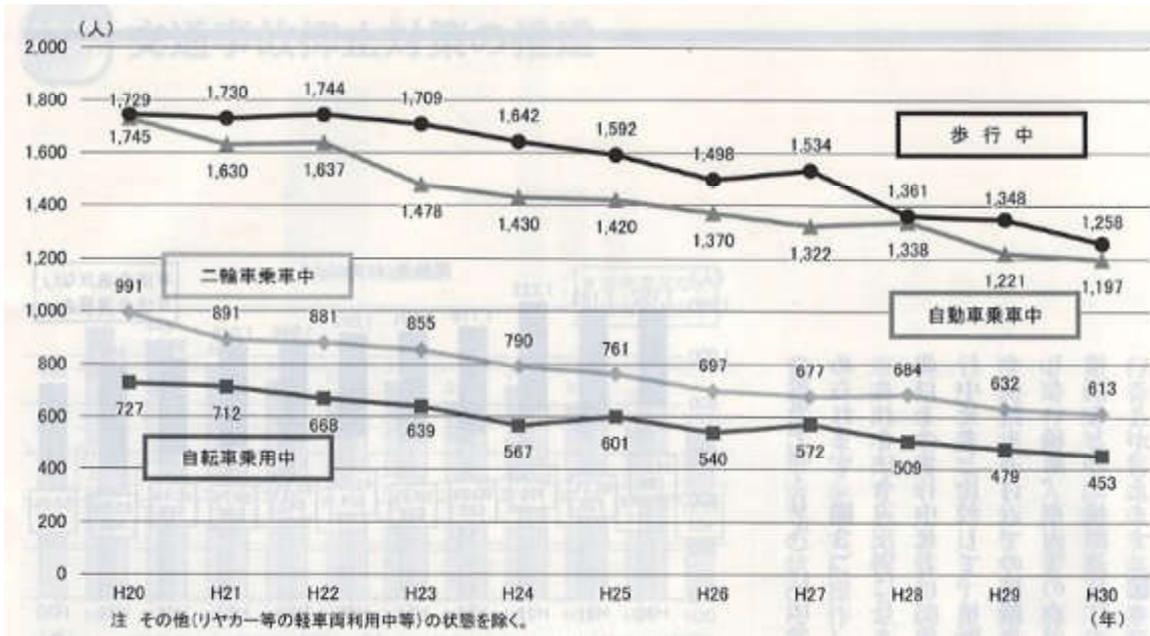
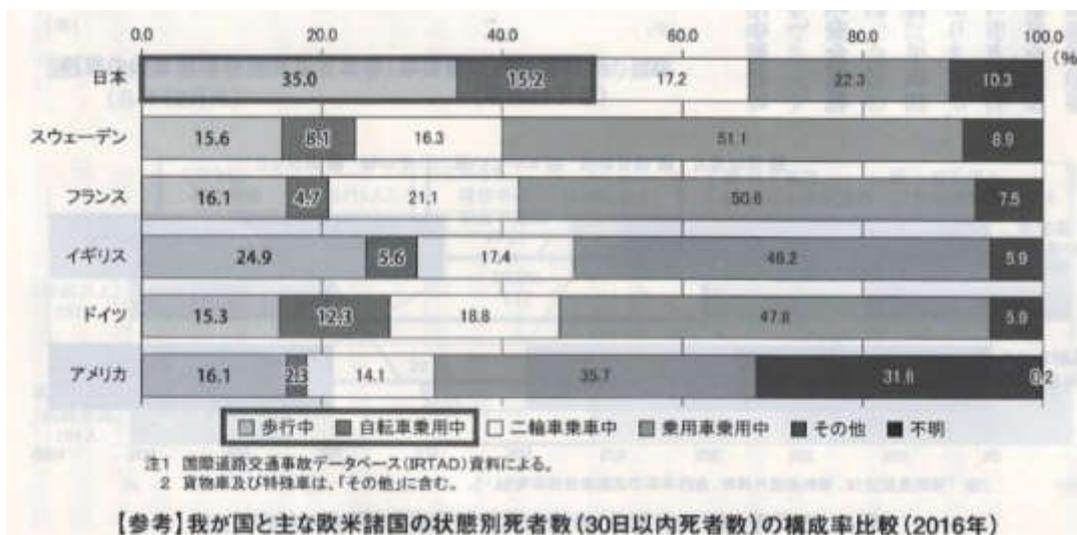


図 2 状態別死者数の推移 (各年 12 月末)

下図のように、我が国においては、歩行中と自転車乗車中の死亡事故の割合が極めて高くなっている。



- 65 歳以上の歩行中・自転車乗車中死者数の推移と特徴

平成 30 年中の歩行中の死者数については、65 歳以上が 4 分の 1 を占めた。また、そのうち約 60% が法令違反(横断禁止場所や横断歩道付近での横断歩道を利用しない横断、車両等の直前・直後での横断など)をしていた。

65 歳以上の自転車乗車中の死者数は減少傾向にあるが、平成 30 年は法令違反が約 80% を占めた。そのうち、安全運転義務(ハンドルやブレーキ等を確実に操作し、道路の交通及び車両等の状況に応じて他人に危害を及ぼさないような速度と方法で運転する義務)違反が多かった。

交通事故死者を減らすためには、65 歳以上の高齢歩行者や自転車乗用者の安全確保が我が国における重要な課題であると言える。

- 項目別の交通事故分析結果から見た特徴等

- 飲酒運転による交通死亡事故の特徴

平成 30 年中の飲酒運転による交通死亡事故件数は 198 件(前年比 6 件、2.9%)で、20 年前(1,268 件)の 15.6% にまで減少した。しかし、未だに二日に 1 件以上の発生頻度で発生しているほか、近年、交通死亡事故全体に占める飲酒運転事故の構成率が 3 年連続して上昇するなど、飲酒運転根絶に向けた取り組みはまだ道半ばという状況にある。

飲酒運転による交通死亡事故件数の過去 5 年間の平均を年齢層別の免許人口 10 万人当たりで比較すると、30 歳未満で多く発生していることが分かる(図 3)。また、平成 30 年中の原付以上運転者(第 1 当事者)の飲酒有無別の死亡事故率は、飲酒有りが 5.90%、飲酒なしが 0.71% と約 8.3 倍になっている。

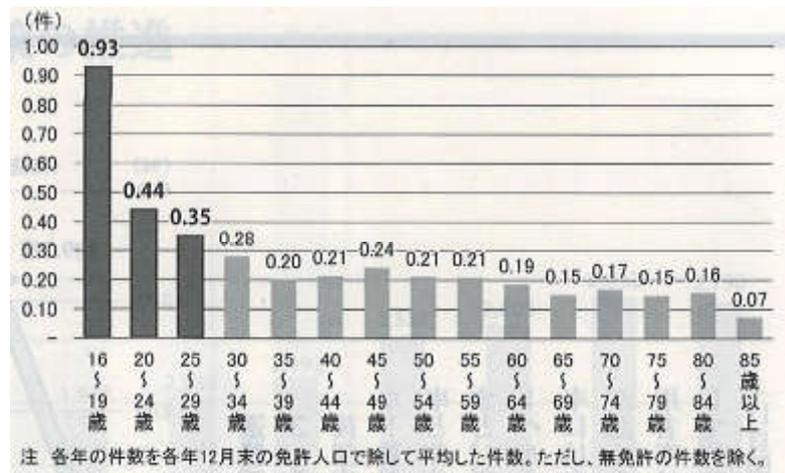


図 3 原付以上運転者(第 1 当事者)の年齢層別免許人口 10 万人当たり飲酒死亡事故件数(過去 5 年平均)

- 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。平成 30 年の後部座席同乗中に死傷した者の致死率を見ると、高速道路では着用者が 0.37%、非着用者が 3.40% であり、非着用者は約 9.2 倍であった。また、一般道路では着用者が 0.18%、非着用者が 0.64% で、非着用者は約 3.5 倍であった。

- 携帯電話使用等に係る交通事故の特徴等

運転中の携帯電話使用等(携帯電話を通話のために使用したり、携帯電話やカーナビゲーション装置等の画面を注視したりする行為)に起因する交通事故の死亡事故件数は近年増加傾向

にあり、平成 30 年には 2,790 件発生し、平成 20 年(1,299 件)の約 2.1 倍であった。また、死亡事故率も、平成 30 年は使用なしが 0.73%、使用ありが 1.51%で約 2.1 倍であった。携帯電話使用等で取締りを受けた者は年間で約 80 万件であり、道路交通法違反の約 14%を占めた。

- 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横ばい傾向で推移しており、平成 30 年は 75 歳以上が 460 件(前年比 + 42 件)、そのうち 80 歳以上が 252 件(同 + 17 件)であった。

また、平成 30 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 歳以上の高齢運転者は 8.2 件で、75 歳未満の 3.4 件と比べて約 2.4 倍であった。

- 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。

平成 30 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 52.6%となった。40 キロ超は全交通事故の 1 割に当たるが、この 1 割の中に半数以上の死亡事故が含まれていることになる。図 4 を見ると、40 キロを超えると死亡事故率が顕著に上昇することが分かる。

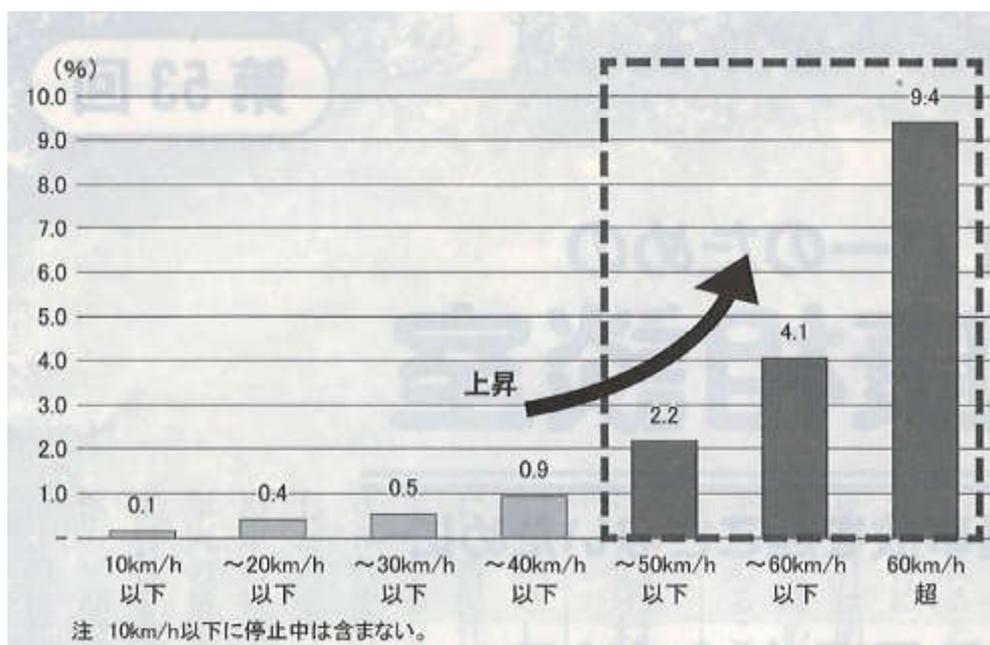


図 4 原付以上運転者(第 1 当事者)の危険認知速度別死亡事故率(平成 30 年)

40 キロを超える交通事故件数の推移と全死亡事故件数の推移を 15 年間にわたって調べると相関係数 0.994 で強い正の相関関係があることが分かった。高速度での交通事故の抑止が非常に重要であると言える。

以上