

全日本デリバリー業安全運転協議会 会長 様

謹啓 立春の候、貴台にはますます御清栄のこととお慶び申し上げます。

平素から警察行政各般にわたりまして、格別の御理解と御協力を賜り、厚く御礼を申し上げます。

この度、警察庁では、平成 30 年の交通死亡事故等を分析し、その特徴をまとめた「平成 30 年における交通死亡事故の特徴等について」を公表いたします。

今回の分析では、平成 30 年中の人口 10 万人当たりの交通事故死者数は減少傾向にあるものの、高齢者の人口 10 万人当たりの死者数は全年齢層の約 2 倍となっていることや、全死者数の約半数が歩行中又は自転車乗用中の死者であり、うち約 7 割が高齢者であること、それら的高齢者のうち約 3 分の 2 に何らかの法令違反があることが明らかとなりました。

加えて、項目別では、

- 飲酒運転による死亡事故は下げ止まりの状況にあり、死亡事故率は飲酒なしと比較して約 8 倍であること
- 後部座席のシートベルト着用率は、高速道路と比較して一般道で低く、非着用時の致死率が着用時と比較して約 3.5 倍であること
- 携帯電話使用等に係る事故は増加傾向にあり、死亡事故率は、使用なしと比較して約 2 倍であること
- 高齢運転者による死亡事故件数は 75 歳以上、80 歳以上のいずれも増加していること
- 危険認知速度が 40 km/h を超過すると死亡事故になりやすいこと

等についても判明しております。

警察といたしましては、これらの分析結果を踏まえ、政府が目標とする「世界一安全な道路交通の実現」に向け、交通事故防止対策を一層強力に推進し、交通死亡事故等の更なる減少を目指してまいります。

皆様には、今回の分析結果を送付いたしますので、春の交通安全運動を始めとした安全で快適な交通社会の実現に向けた諸活動において、是非とも本資料を御活用いただきますようお願い申し上げます。

なお、本分析結果については、2 月 14 日に公表すること、その際、警察庁のウェブサイトにも掲載することを申し添えさせていただきます。

謹言

平成 31 年 2 月 吉日

警察庁交通局交通企画課長

太刀川 浩一

## 平成30年における交通死亡事故の特徴等について

### 1 平成30年における交通死亡事故の特徴について

- 交通事故死者数は減少傾向（3,532人）。  
人口10万人当たり死者数も同様に減少傾向。  
高齢者の人口10万人当たり死者数は全年齢層の約2倍。
- 全死者数の約半数が歩行中又は自転車乗用中の死者。
  - ・うち約7割が高齢者。
  - ・うち約3分の2に法令違反あり。

### 2 項目別の分析結果

- 飲酒死亡事故件数は下げ止まり。  
死亡事故率は「飲酒なし」と比較して約8倍。
- 後部座席のシートベルト着用率は、高速道路と比較して一般道で低い。  
非着用時の致死率は着用時と比較して約3.5倍（一般道）。
- 携帯電話使用等に係る事故は増加傾向。  
死亡事故率は「使用なし」と比較して約2倍。
- 高齢運転者による死亡事故件数は75歳以上、80歳以上のいずれも増加。
- 危険認知速度別の死亡事故率は40km/h超で顕著に増加。  
危険認知速度40km/h超の人身事故件数と死亡事故件数の相関が強い。

### 3 分析を踏まえた今後の取組

- 広報啓発と交通指導取締りの強化
  - ・歩行者の横断違反の防止、自転車の交通ルール遵守
  - ・車両側の横断歩行者保護、速度違反对策
- 制度の見直し・検討
  - ・携帯電話使用等の罰則強化
  - ・高齢運転者対策（実車試験・限定条件付免許）等
- その他
  - ・後部座席シートベルトの着用の促進、飲酒運転根絶

平成30年における交通死亡事故  
の特徴等について

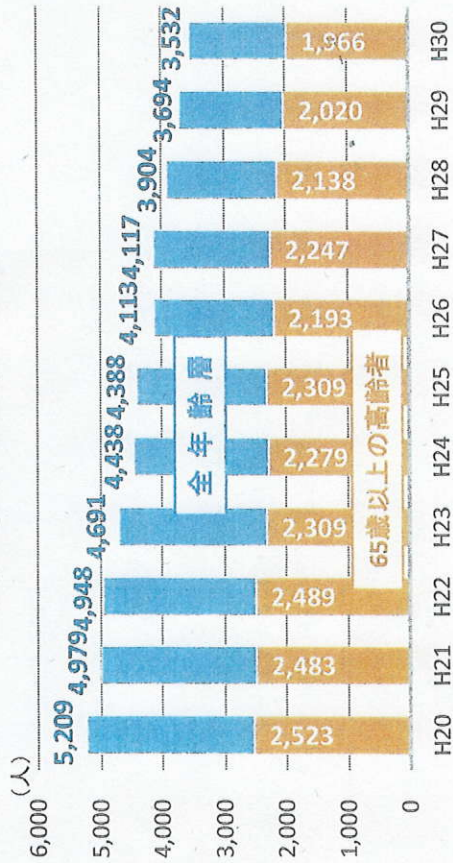
平成31年2月14日  
警察庁交通局

- 1 交通事故死者数の推移等
- 2 飲酒運転による交通事故に係る分析
- 3 シートベルト着用状況(後部座席)に係る分析
- 4 携帯電話使用等に係る交通事故の分析
- 5 高齢運転者による交通死亡事故に係る分析
- 6 危険認知速度と交通死亡事故の相関に係る分析

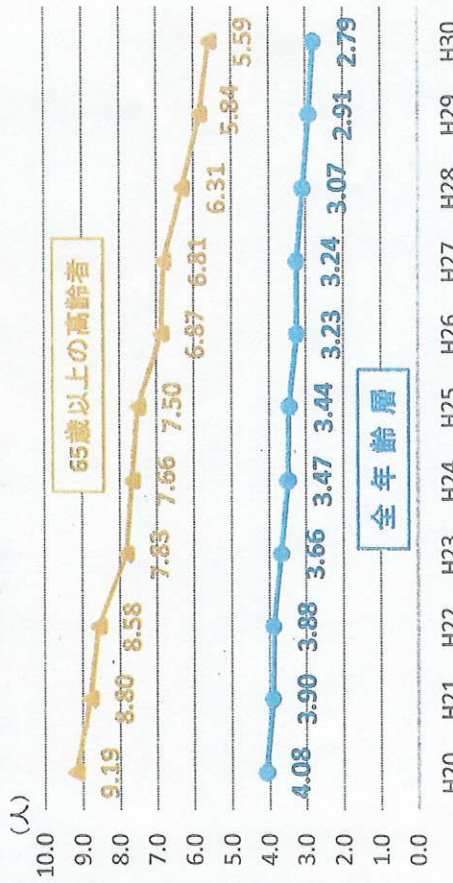
(注)・ 本資料は、平成31年1月末までに入手したデータにより作成したものである。  
・ 数値は、単位未満で四捨五入してあるため、合計等が内訳の数値と一致しない場合がある。

# 1-1 交通事故死者数の推移

## 交通事故死者数の推移

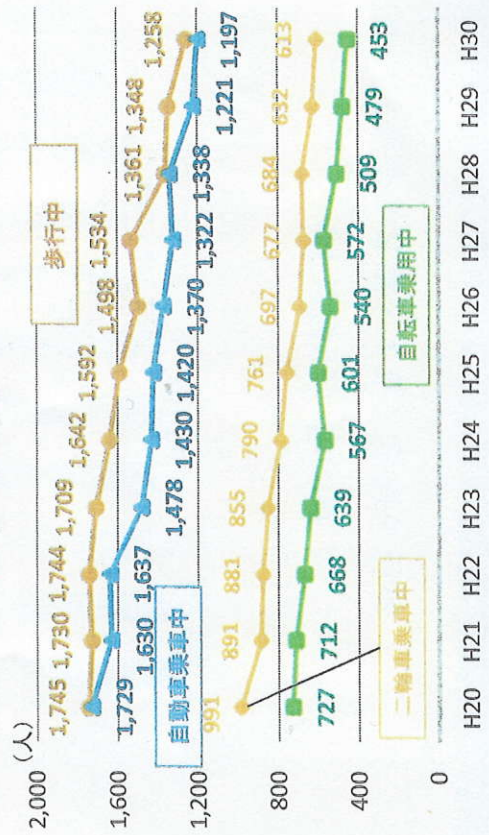


## 交通事故死者数の推移 (人口10万人当たり)

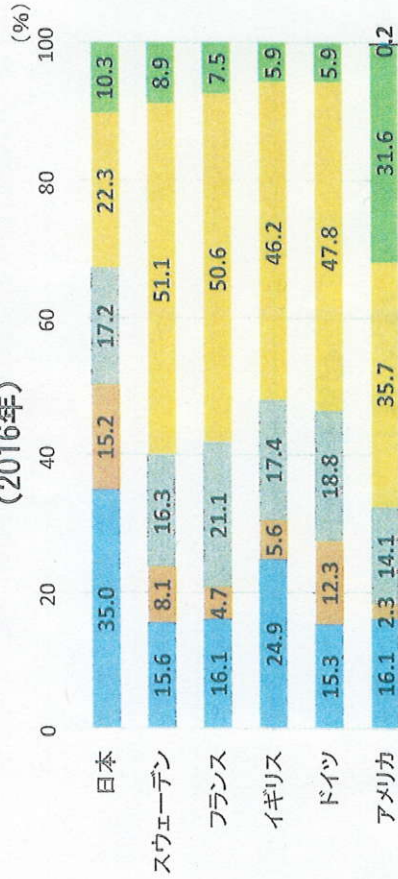


(注) 算出に用いた人口は、各年の前年の人口であり、総務省統計資料「国勢調査」又は「人口推計」(各年10月1日現在の人口(補間補正を行っていないもの))による。以下同じ。

## 状態別死者数の推移



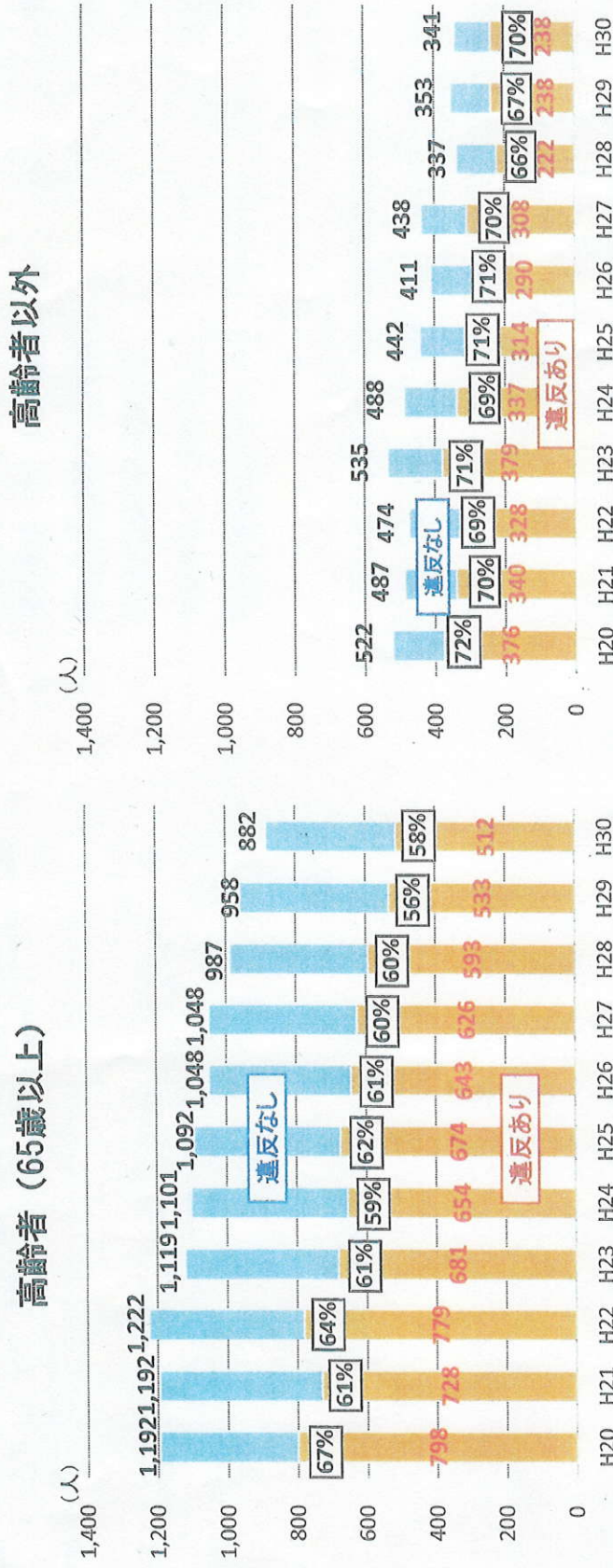
## <参考> 主な欧米諸国の状態別交通事故死者数の構成率 (2016年)



■ 歩行中 ■ 自転車乗用中 ■ 二輪車乗用中 ■ 乗用車乗用中 ■ その他 ■ 不明  
 (注) 国際道路交通事故データベース(IRTAD)資料による。  
 ・ 死者数の定義は事故発生後30日以内の死者である。

# 1-2 歩行中死者の法令違反状況の推移

歩行中死者（第1・第2当事者）の法令違反状況の推移（平成20年～平成30年）



(注) ・「違反あり」には、法令に規定のない「飛び出し(安全を確認しないで道路に飛び出したもの)」、「調査不能(違反種別が不明の場合)」等を含む。

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）



(注) ・「横断違反」とは、横断歩道外横断、走行車両の直前直後横断等をいう。

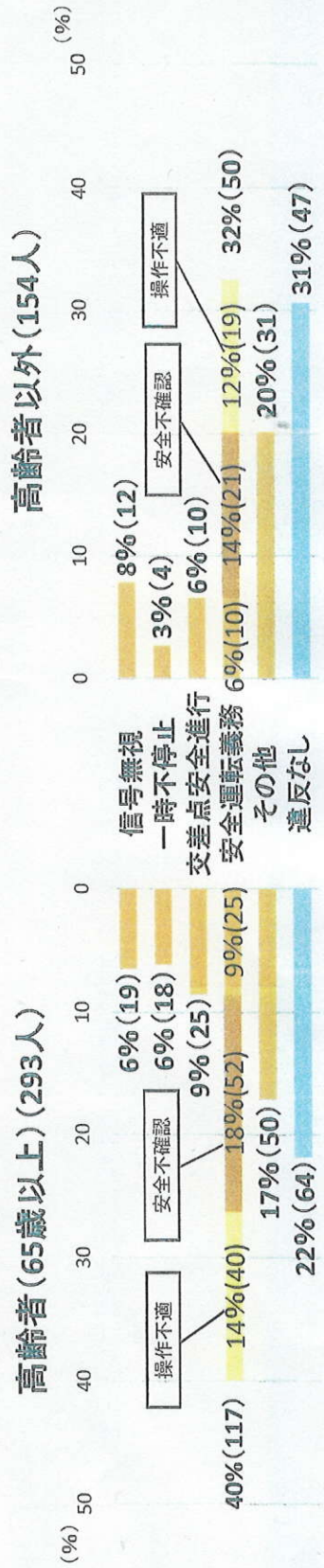
# 1-3 自転車乗用中死者の法令違反状況の推移

自転車乗用中死者（第1・第2当事者）の法令違反状況の推移（平成20年～平成30年）



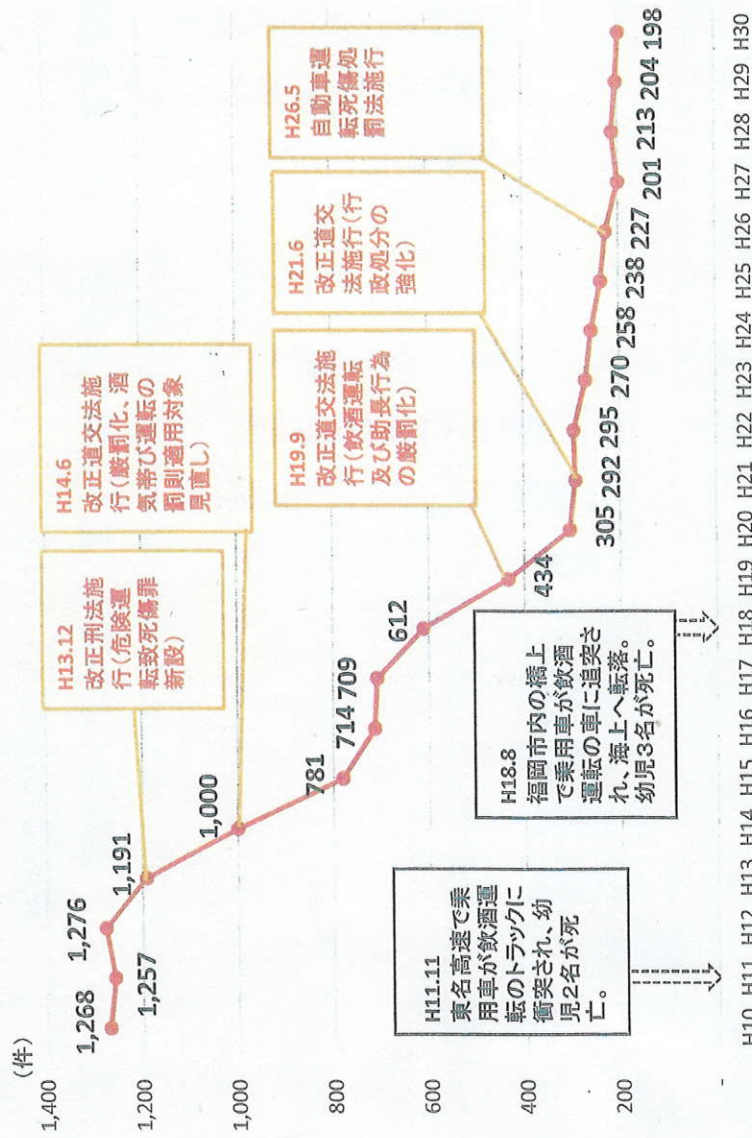
(注)・「違反あり」には、「調査不能(違反種別が不明の場合)」等を含む。

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）

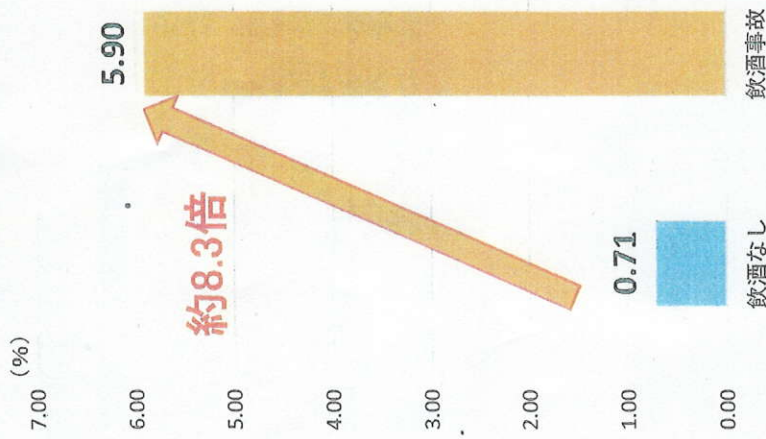


## 2 飲酒運転による交通事故に係る分析

飲酒死亡事故件数の推移 (平成10年～平成30年)



死亡事故率比較 (平成30年)



(注)・調査不能は除外した。

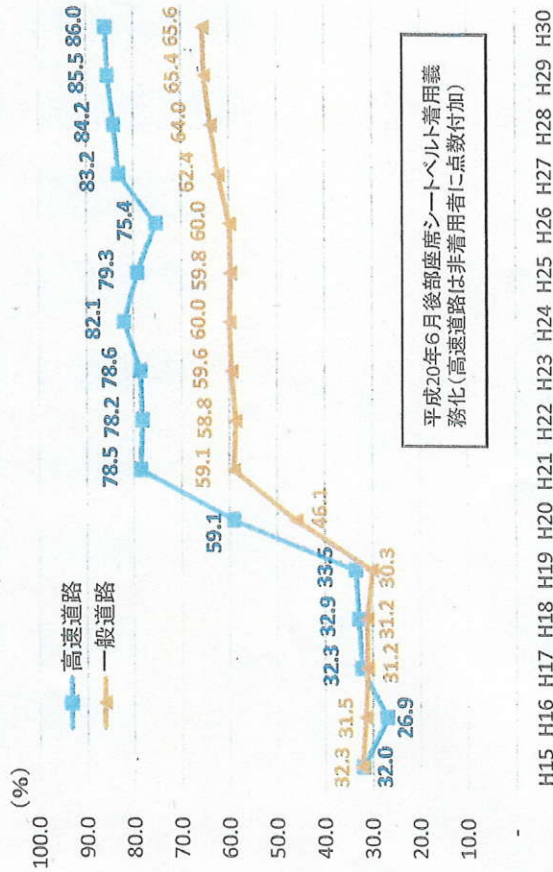
(注)・「飲酒死亡事故」とは、第1当事者の飲酒状況が酒酔い、酒気帯び、基準以下、検知不能のいずれかに該当する場合の死亡事故をいう。



### 3 シートベルト着用状況(後部座席)に係る分析

図 自動車(第1・2当事者)後部座席同乗中死傷者のシートベルト着用者率の推移(平成15年～平成30年)

#### シートベルト着用者率(後部座席)の推移



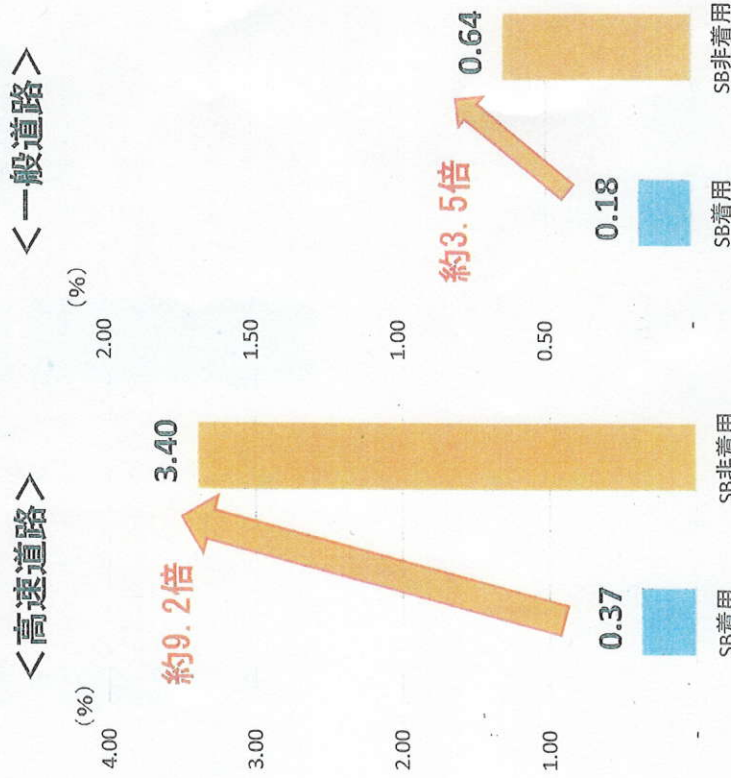
(参考) 自動車(第1・2当事者)後部座席同乗中シートベルト非着用死者数の推移(平成15～平成30年)

	H15	H16	H17	H18	H19	H20	H21	H22	H23	H24	H25	H26	H27	H28	H29	H30
高速道路	52	45	38	22	23	15	13	22	23	15	32	18	16	11	11	9
一般道路	199	211	173	139	145	115	108	106	100	87	87	90	86	82	63	67

(注)・「後部座席」とは、乗用車、貨物車、特殊車の運転席及び運転席横の座席以外の座席をいう(バスの座席、貨物車の寝台席を除く)。  
 ・「シートベルト着用者率(後部座席)」は、後部座席乗車中の死傷者数のうちシートベルト着用者の割合。着用不明を除く。  
 ・「致死率」は、死傷者のうち死者の割合をいう。

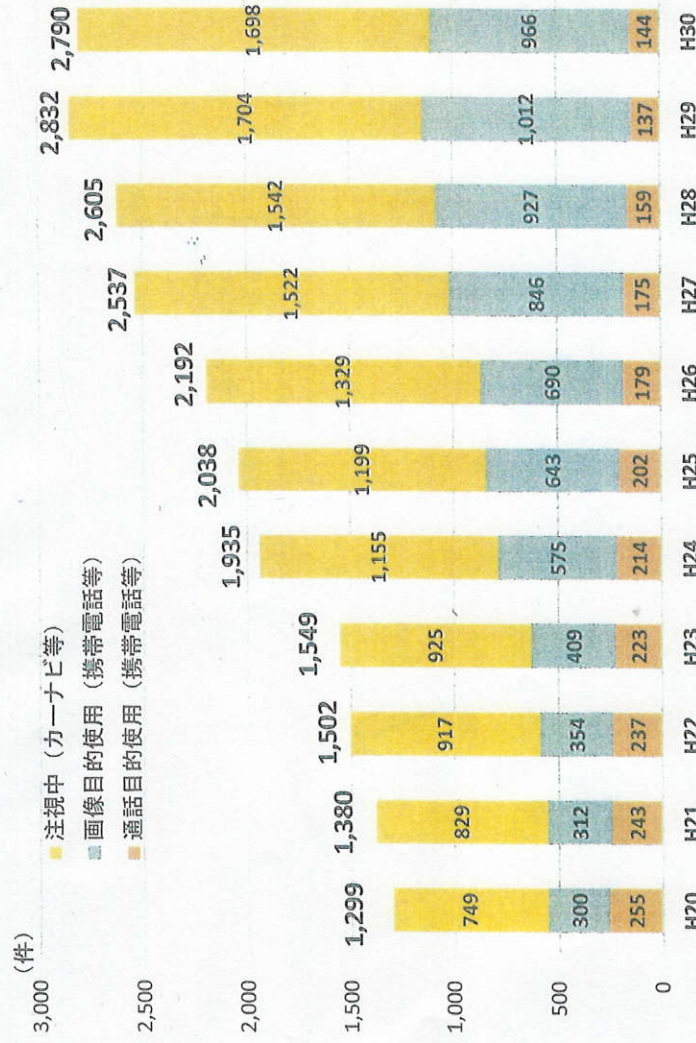
図 自動車(第1・2当事者)後部座席同乗中死傷者のシートベルト着用・非着用別の致死率(平成30年)

#### 高速道路・一般道路の致死率比較(平成30年)



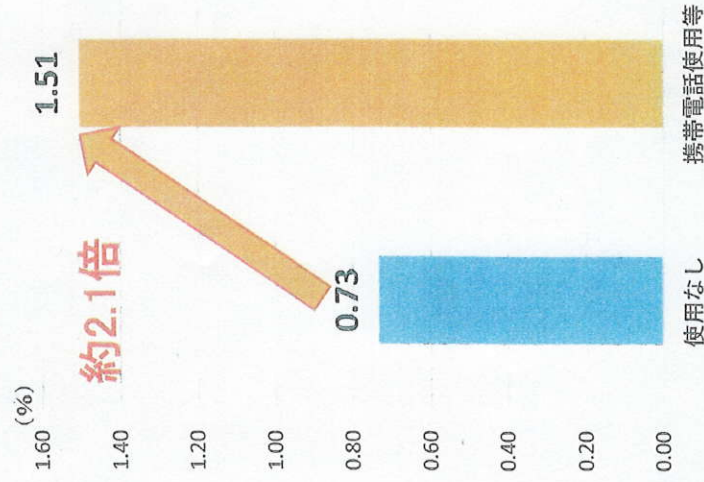
# 4 携帯電話使用等に係る交通事故の分析

携帯電話使用等に係る使用状況別交通事故件数の推移



(注) - 重複件数を除いているため、各項目の合計と図の総件数とは異なる。

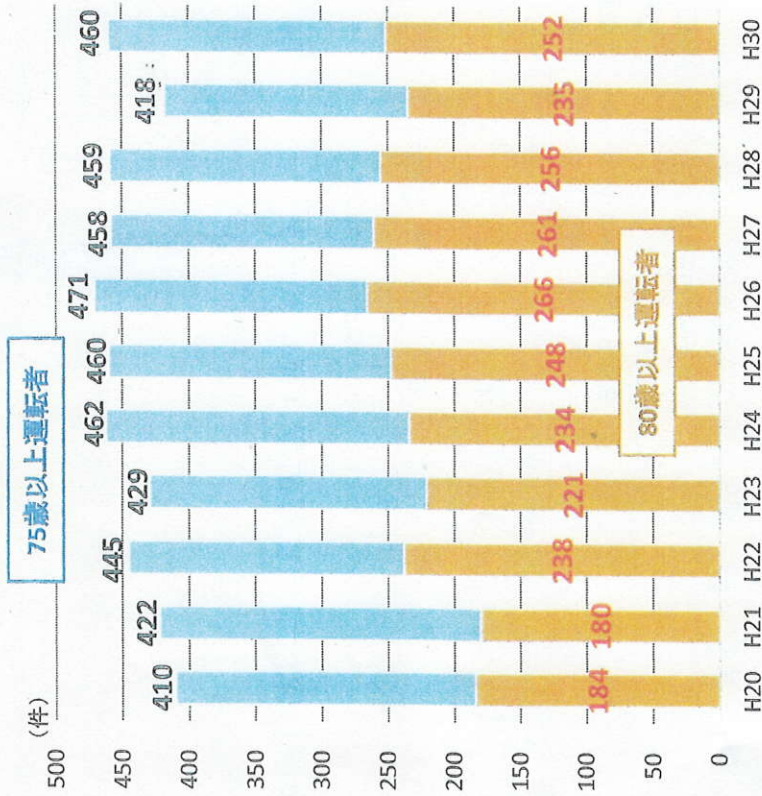
死亡事故率比較 (平成30年)



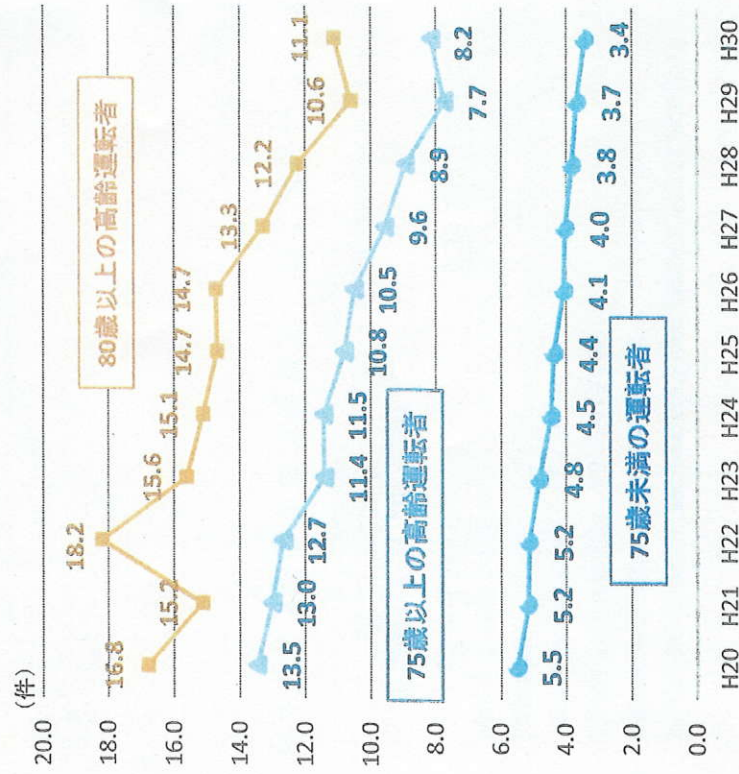
(注) - 調査不能は除外した。

# 5 高齢運転者による交通死亡事故に係る分析

75歳以上・80歳以上  
高齢運転者による死亡事故件数



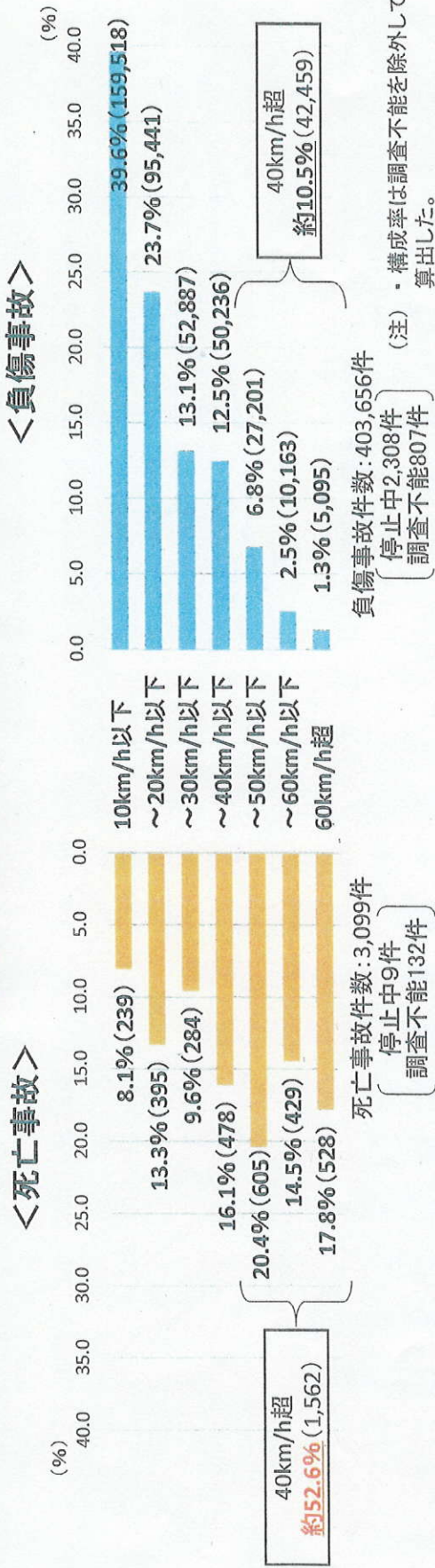
高齢運転者による死亡事故件数  
(免許人口10万人当たり)



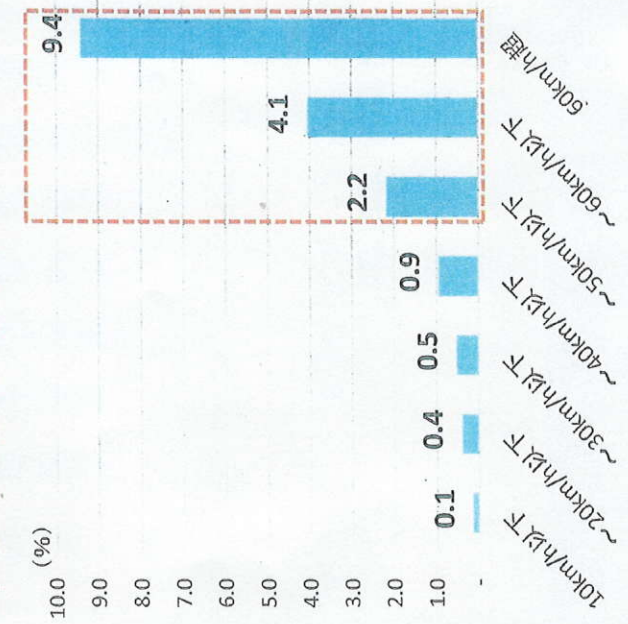
(注)・算出に用いた免許人口は、各年12月末の値である。

# 6 危険認知速度と交通死亡事故の相関に係る分析

危険認知速度別交通事故件数 (平成30年)



危険認知速度別死亡事故率 (平成30年)



危険認知速度40km/h超の人身事故件数と死亡事故件数の推移

