

平成30年における交通死亡事故の特徴について〈北海道〉

警察本部交通企画課

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(141人～交通事故統計の記録が残る昭和22年以降最少)
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1.8倍
- 全死者数の3割以上は歩行中の死者
 - ・歩行中の約7割が高齢者(歩行中死者46人中32人が高齢者)
 - ・高齢者の歩行中死者の5割以上に法令違反がある。
(1当又は2当の歩行中死者30人中16人に法令違反)

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5.7倍
- 後部座席のシートベルト着用率(死傷者)は一般道で40%前後
- 携帯電話使用等に係る事故は増加傾向であるが平成30年は減少に転じた。
内訳は画像目的使用とカーナビ注視で約9割を占めている。
- 高齢運転者による死亡事故件数は80歳以上が増加
同 人身事故件数は75～79歳が増加
- 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。

平成31年3月4日

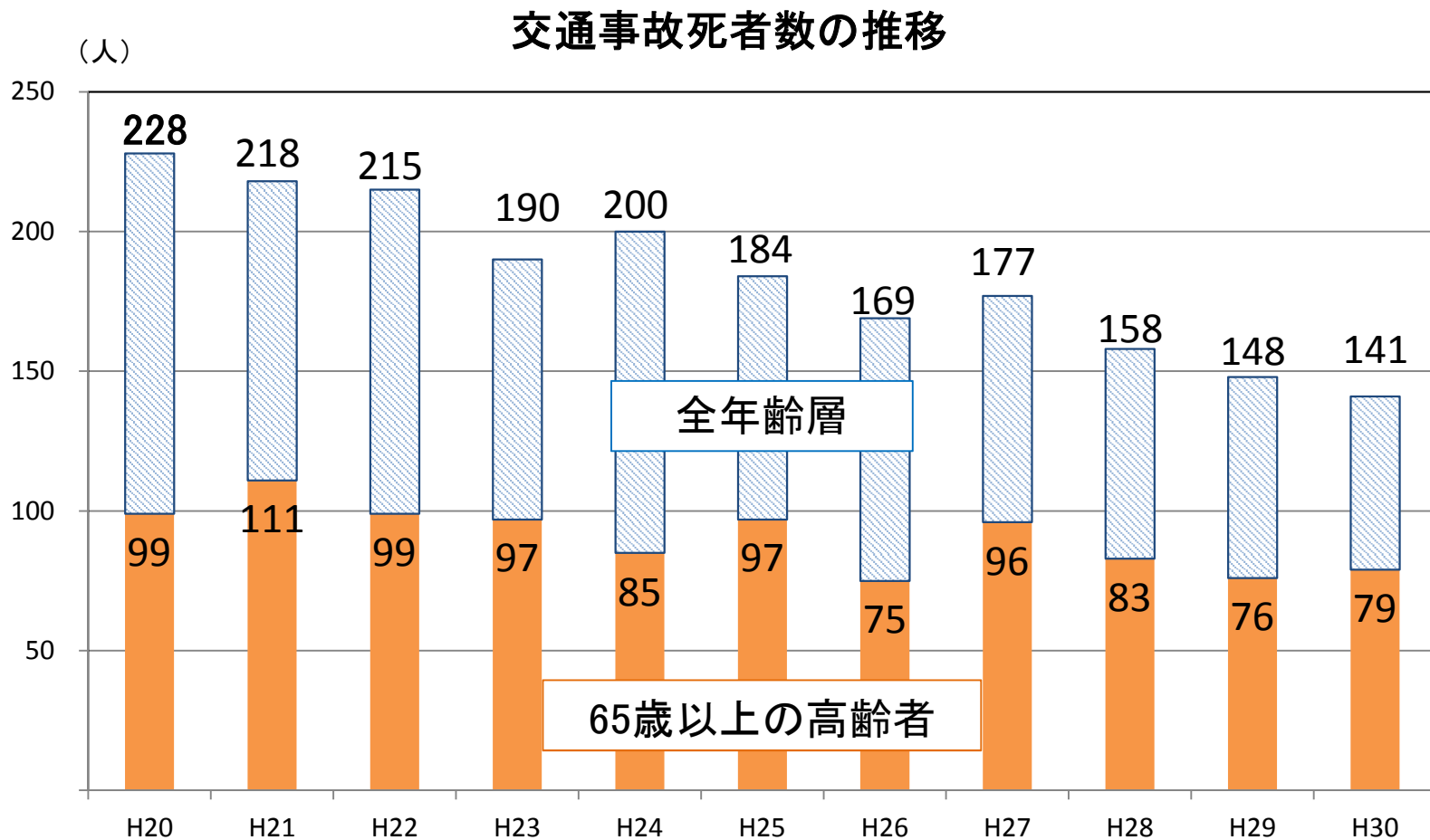
平成30年における
交通死亡事故の特徴等について
〈北海道〉

北海道警察本部
交通企画課事故分析係

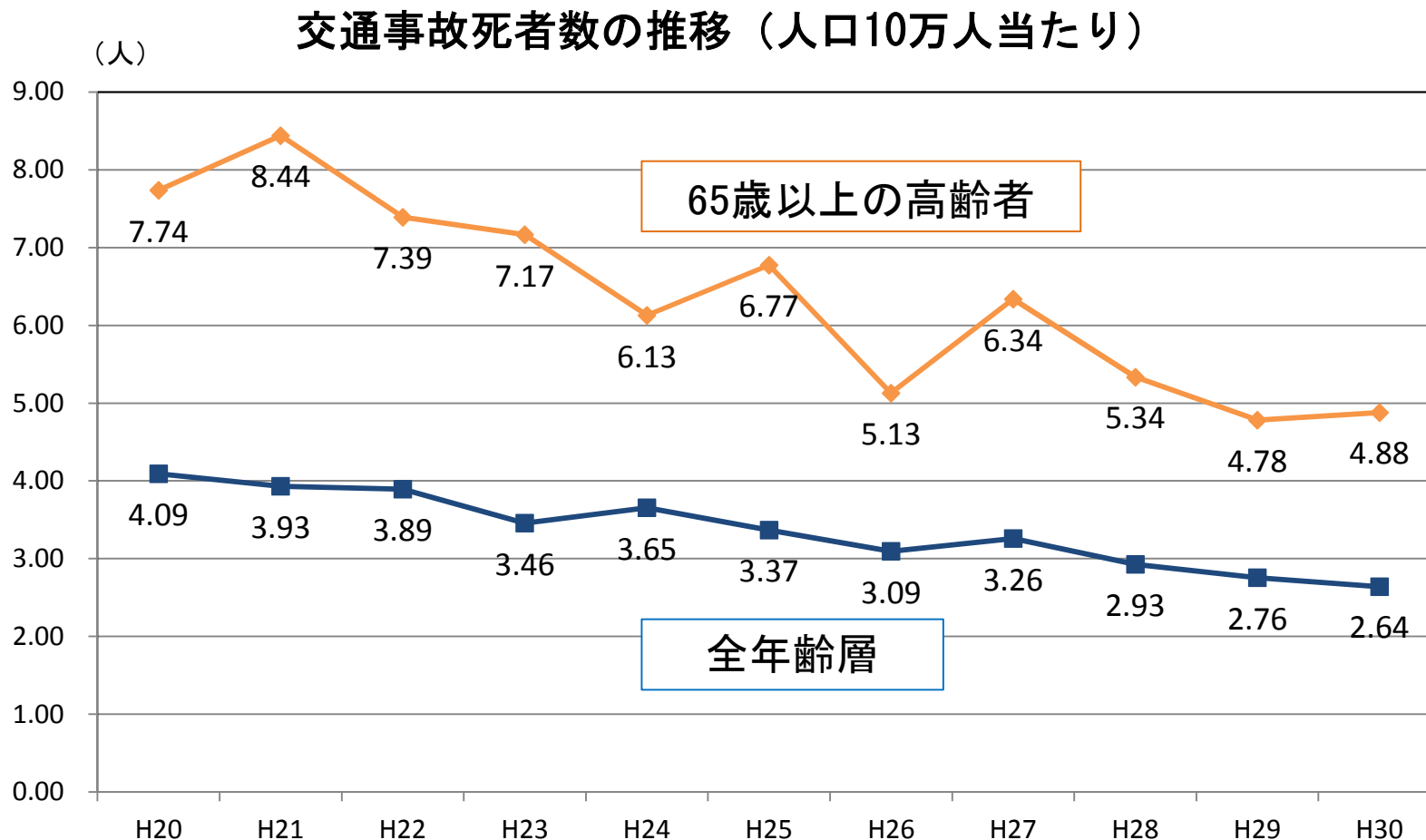
- 1 交通事故死者数の推移
 - 1-1 交通事故死者数の推移
 - 1-2 歩行中死者の法令違反状況
 - 1-3 自転車乗用中死者の法令違反状況の推移
- 2 飲酒運転による交通事故に係る分析
- 3 シートベルト着用状況(後部座席)に係る分析
- 4 携帯電話使用等に係る交通事故の分析
- 5 高齢運転者による交通事故に係る分析
 - 1 交通事故件数
 - 2 人口10万人当たりの交通事故件数
- 6 危険認知速度と交通死亡事故の相関に係る分析

(注)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。

1-1-1 交通事故死者数の推移



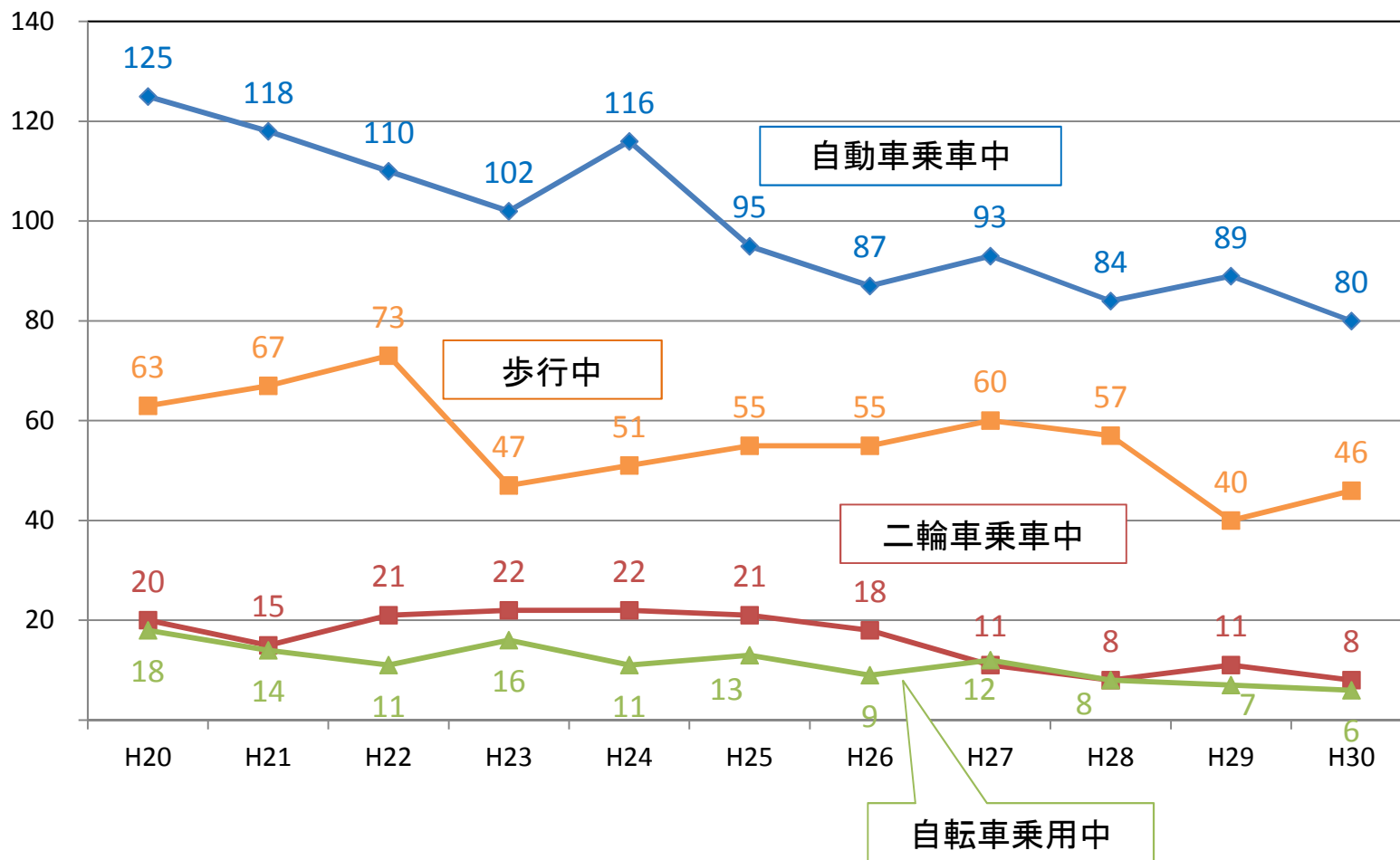
1-1-2 交通事故死者数の推移(人口10万人当たり)



(注)人口は平成20年から25年までは各年3月末、平成26年以降は各年1月1日現在のもの(「北海道総合政策部情報統計局統計課:住民基本台帳人口・世帯数」による。)

1-1-3 状態別死者数の推移

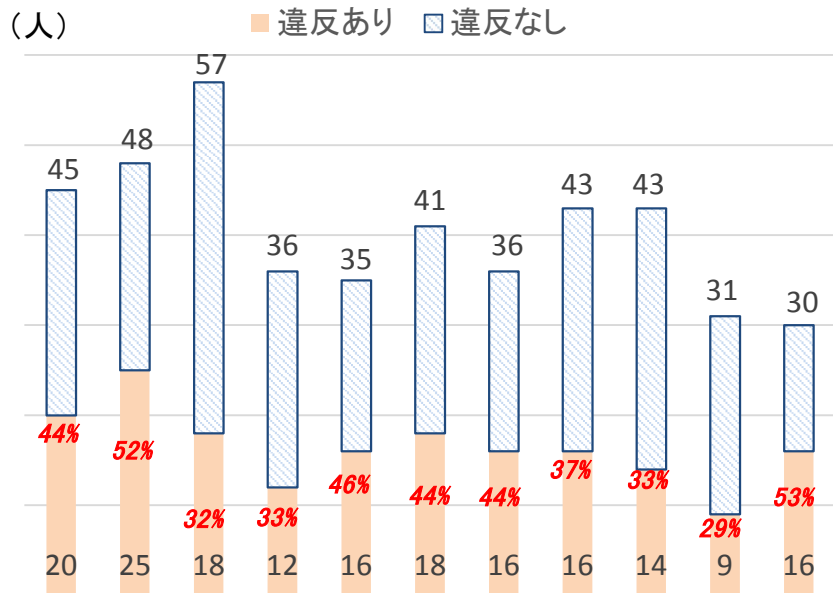
(人) 状態別死者数の推移



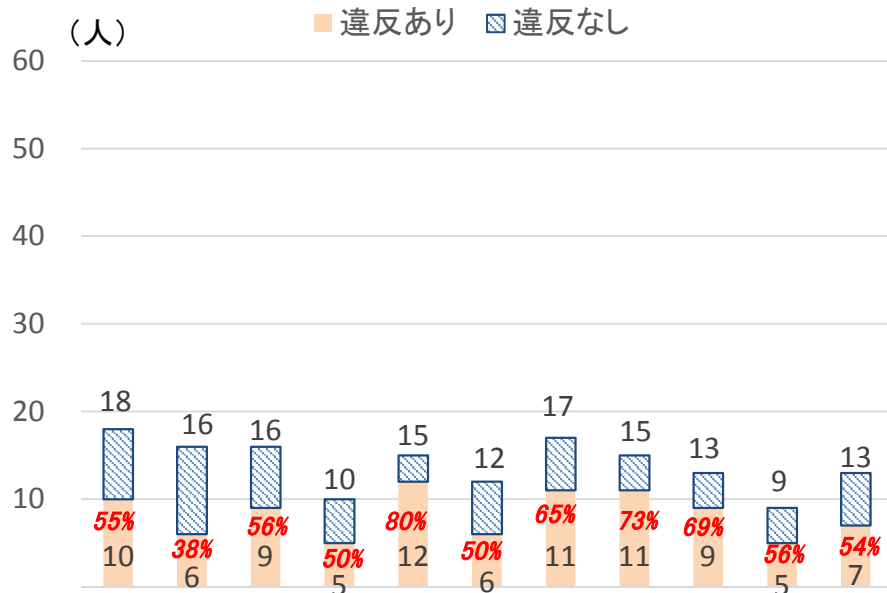
1-2 歩行中死者の法令違反状況の推移

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)

高齢者(65歳以上)



高齢者以外



H20 H21 H22 H23 H24 H25 H26 H27 H28 H29 H30

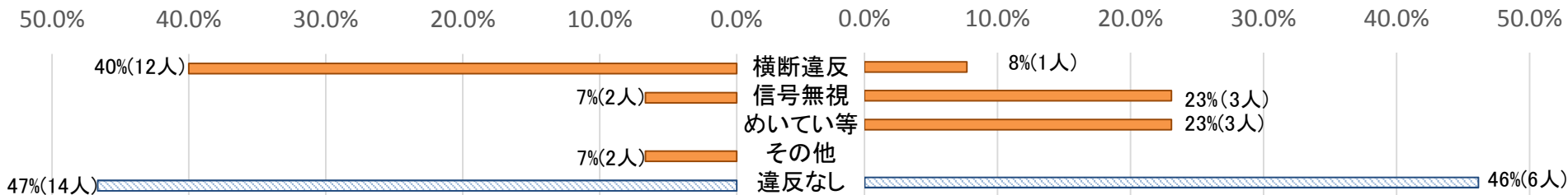
H20 H21 H22 H23 H24 H25 H26 H27 H28 H29 H30

〈注〉「違反あり」には、法令に規定のない「飛び出し」、「調査不能」等を含む

歩行中死者(第1・第2当事者)の法令違反別死者比較(平成30年)

高齢者(30人)

高齢者以外(13人)

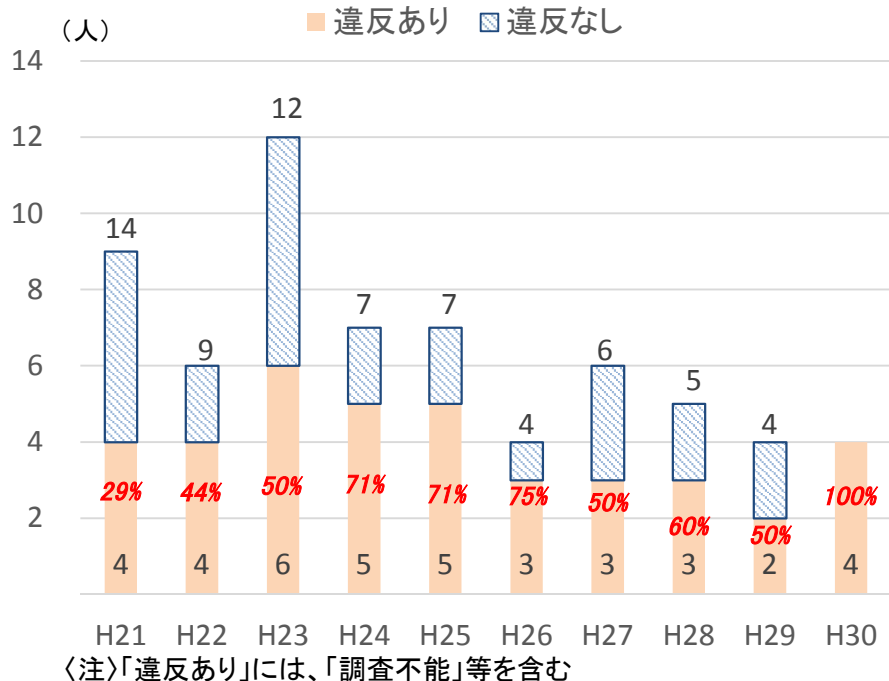


〈注〉「横断違反」とは、横断歩道外横断、走行車両の直前直後横断等をいう。

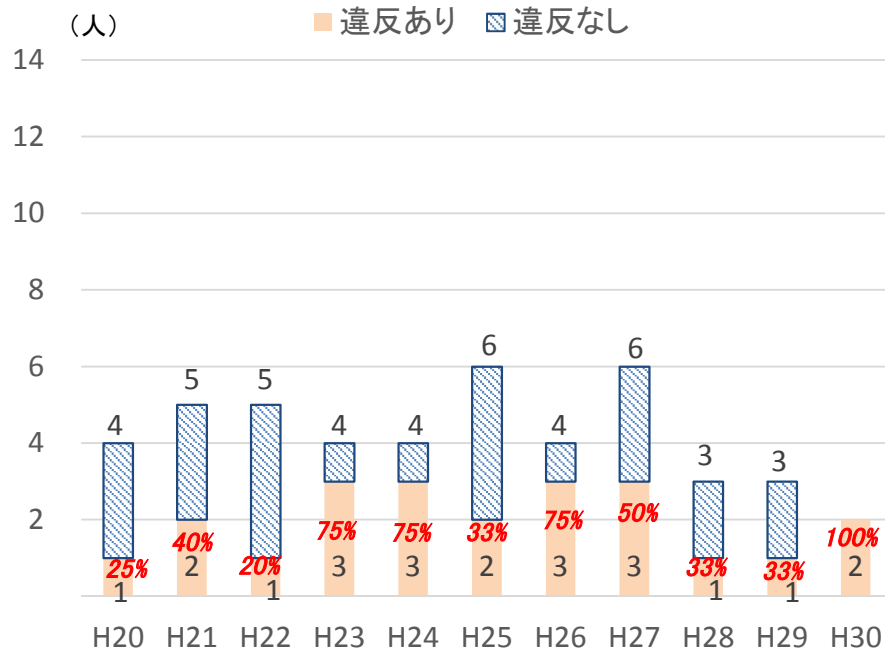
1-3 自転車乗用中死者の法令違反状況の推移

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)

高齢者(65歳以上)



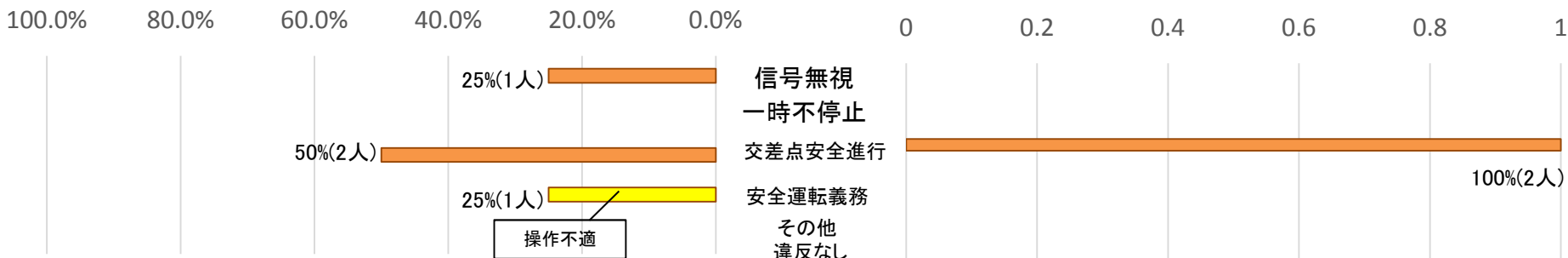
高齢者以外



自転車乗用中死者(第1・第2当事者)の法令違反別死者比較(平成30年)

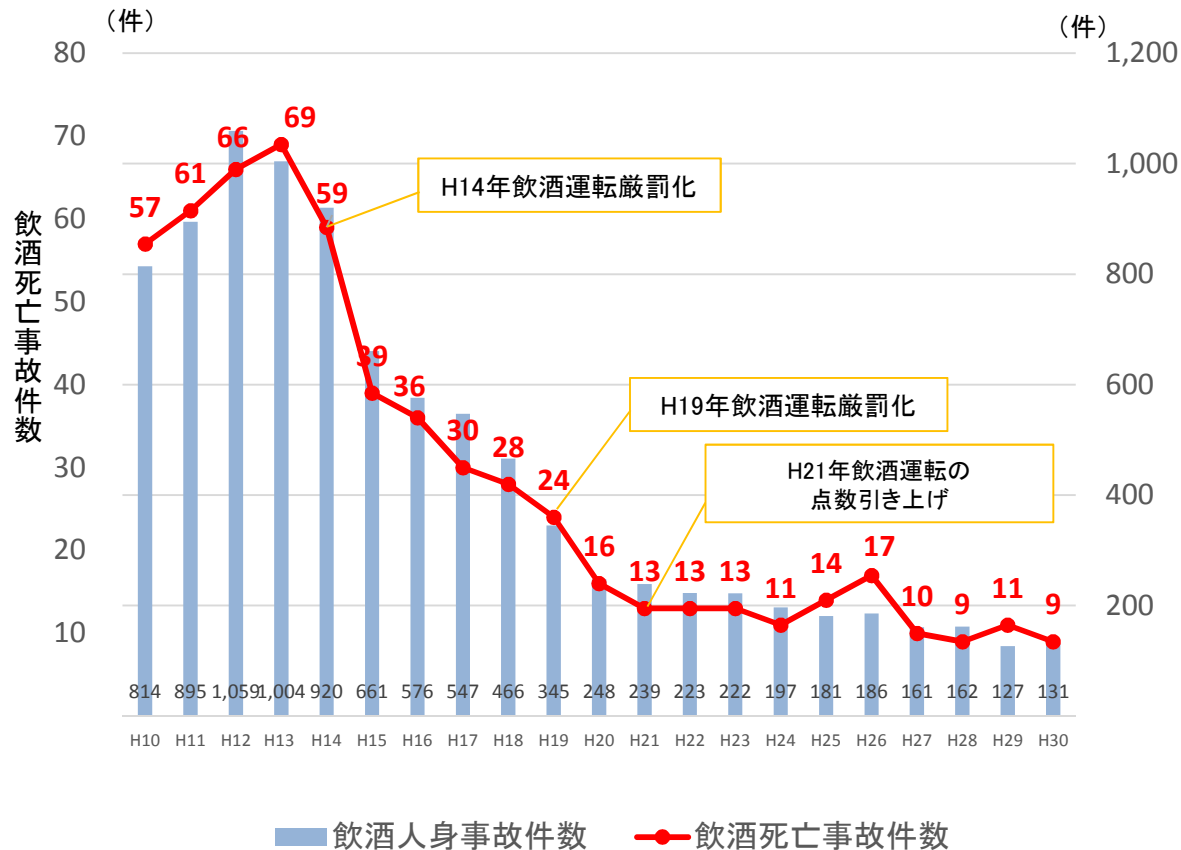
高齢者(4人)

高齢者以外(2人)

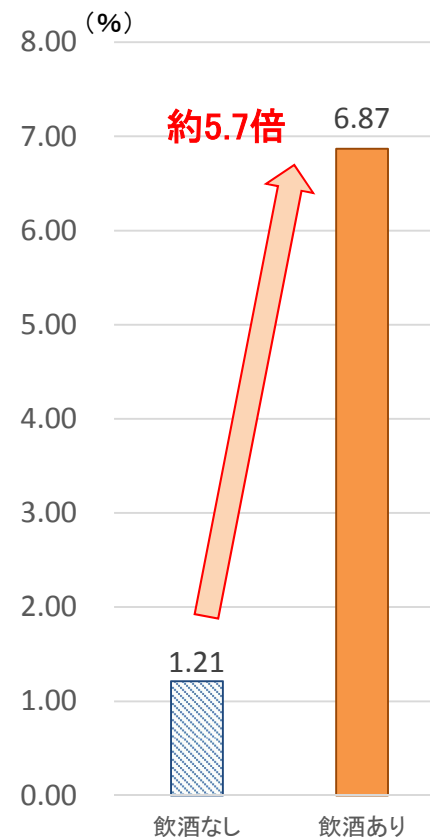


2 飲酒運転による交通事故に係る分析

飲酒運転による交通事故件数の推移(平成13年～平成30年)



死亡事故率比較

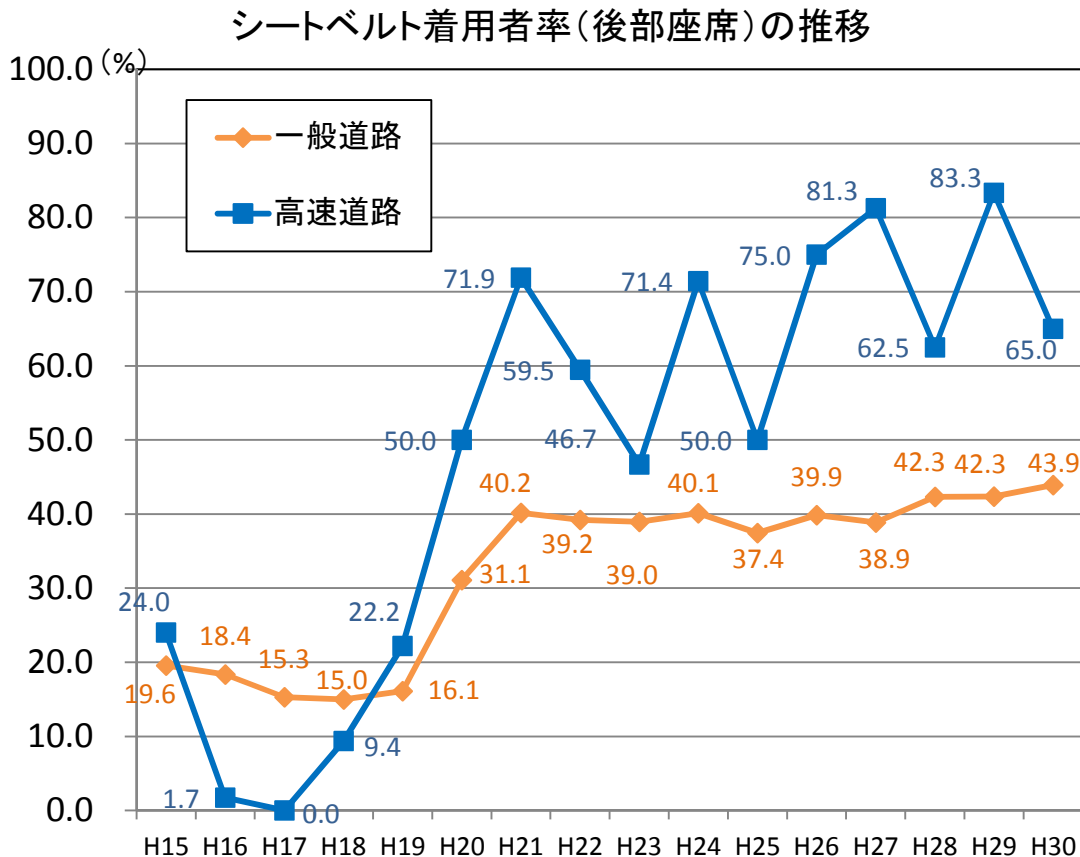


(注)「飲酒事故」とは、第1当事者の飲酒状況が酒酔い、酒気帯び、基準以下、検知不能のいずれかに該当する場合の事故をいう

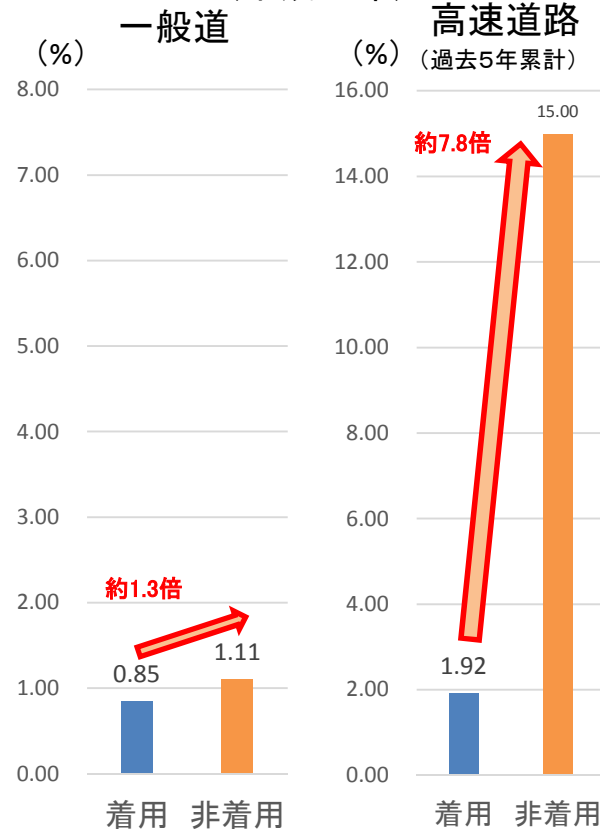
3 シートベルト着用状況(後部座席)に係る分析

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率の推移(平成15年~平成30年)

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)



一般道路・高速道路の致死率比較(平成30年)



〈参考〉

自動車(1当+2当)後部座席同乗中のシートベルト非着用死者の推移

	H15	H16	H17	H18	H19	H20	H21	H22	H23	H24	H25	H26	H27	H28	H29	H30
一般道路	29	27	20	12	19	11	10	10	10	13	9	8	12	11	7	5
高速道路		1			1	1	1		2		1			1		2

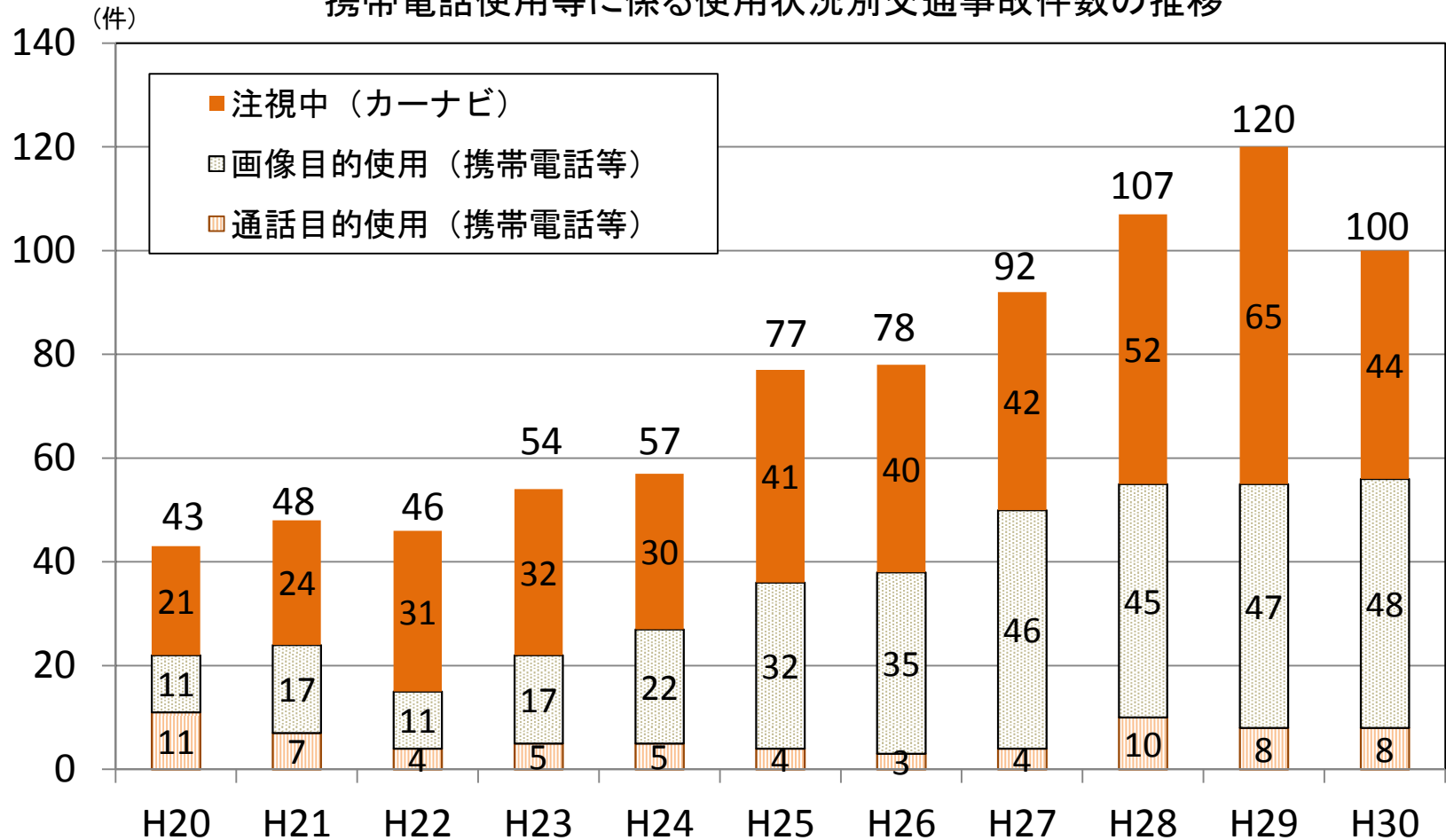
(注)・後部座席とは、乗用車、貨物車、特殊車の運転席及び運転席横の座席以外の座席に乗っていた者をいう。

・「シートベルト着用率」は、後部座席乗車中の死傷者のうちシートベルト着用者の割合。着用不明を除く。

・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別の致死率(平成30年)」の高速道路については、平成30年の着用死者がいなかったため致死率の比較を5年累計の数値とした。

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



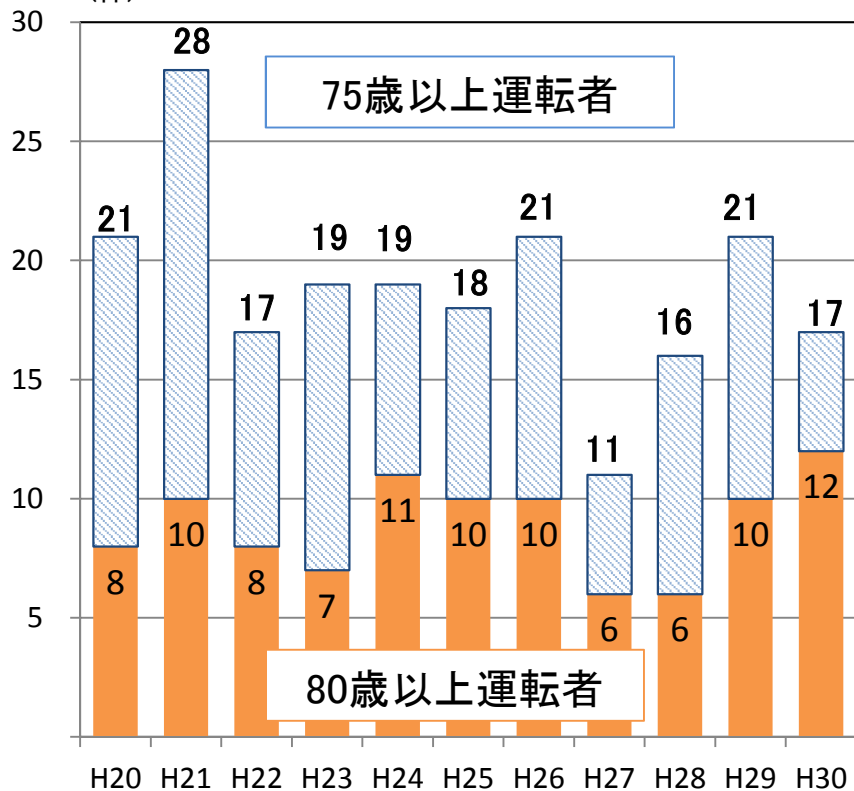
(注)・重複件数を除いているため、各項目の合計と図の総件数とは異なる。

5-1 高齢運転者による交通事故に係る分析(交通事故件数)

75歳以上・80歳以上

高齢運転者による死亡事故件数

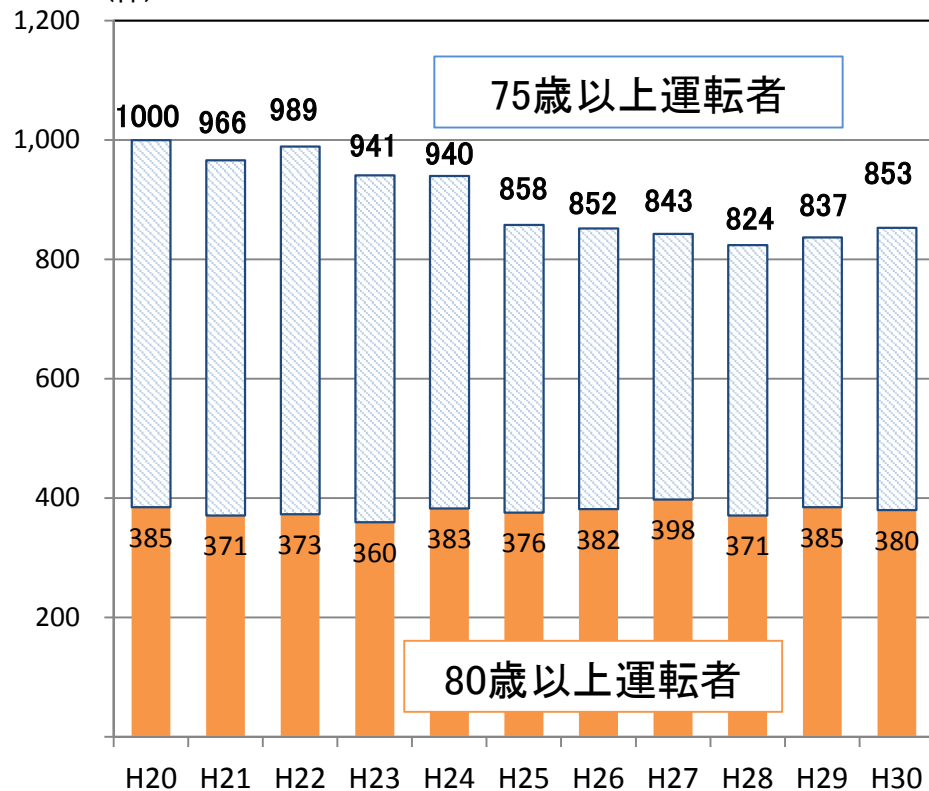
(件)



75歳以上・80歳以上

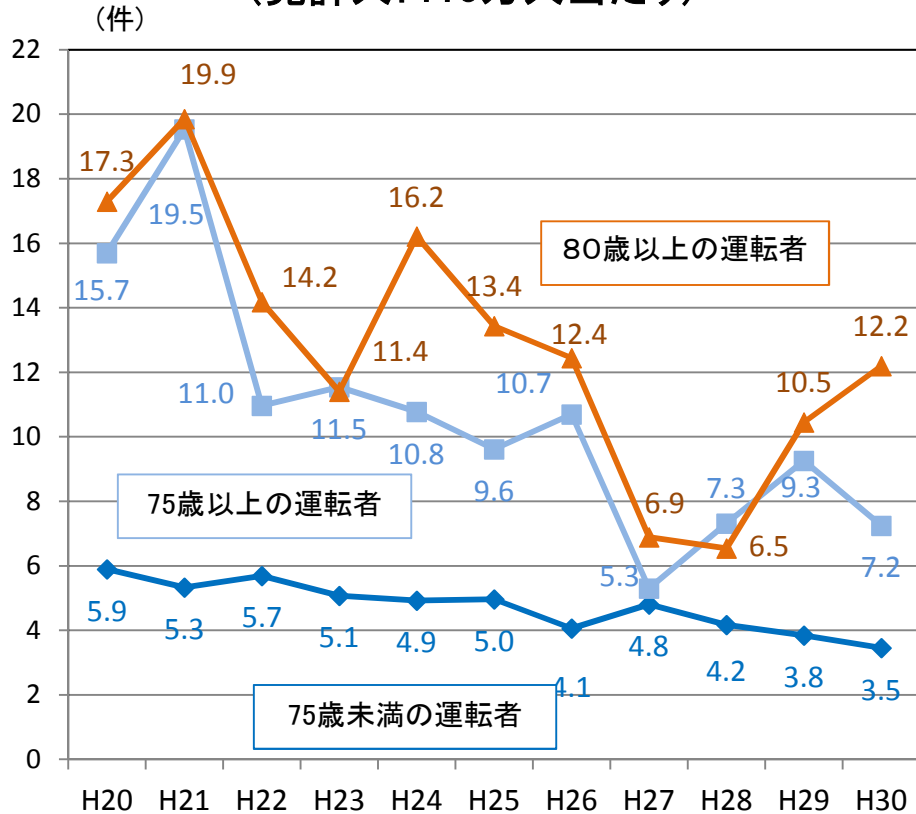
高齢運転者による人身事故件数

(件)

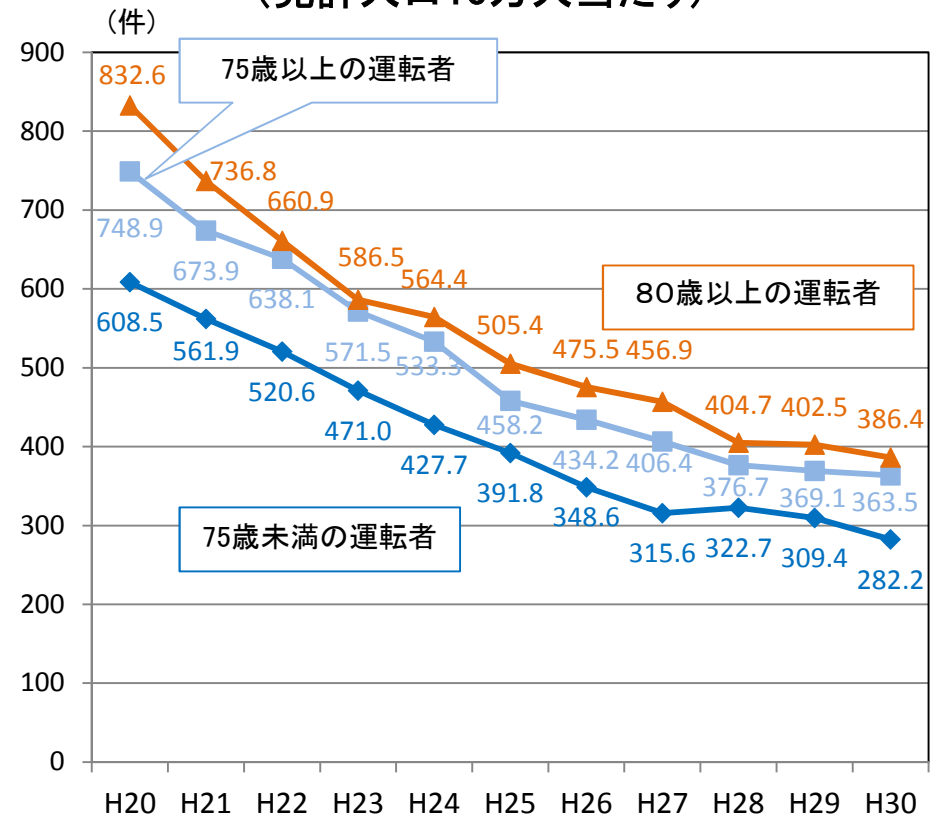


5-2 高齢運転者による交通事故に係る分析 (免許人口10万人当たりの交通事故件数)

高齢運転者による死亡事故件数 (免許人口10万人当たり)



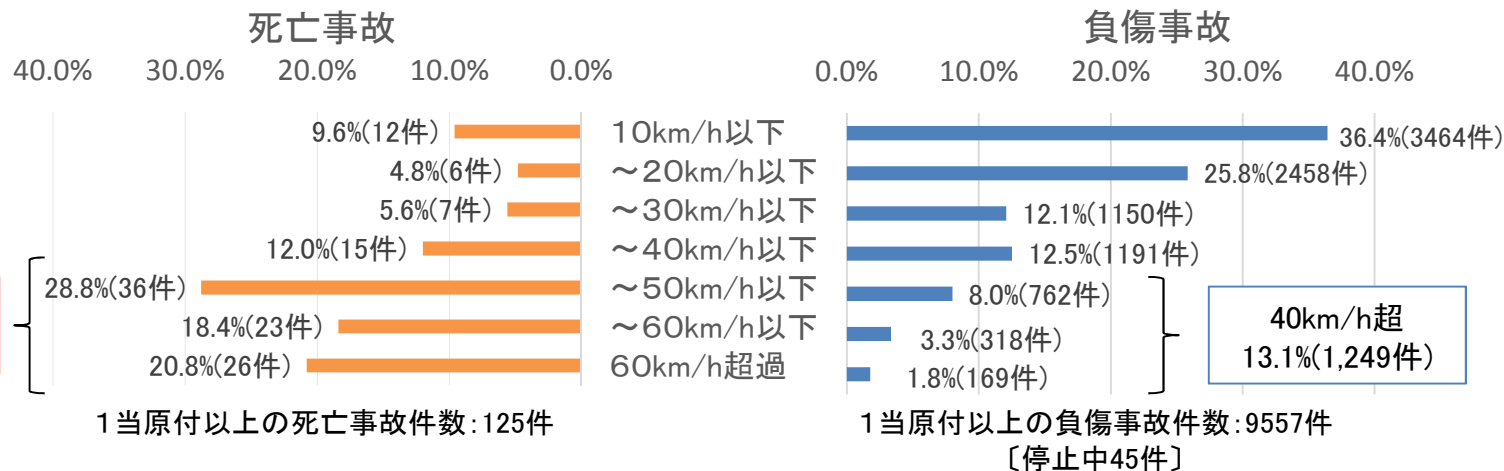
高齢運転者による人身事故件数 (免許人口10万人当たり)



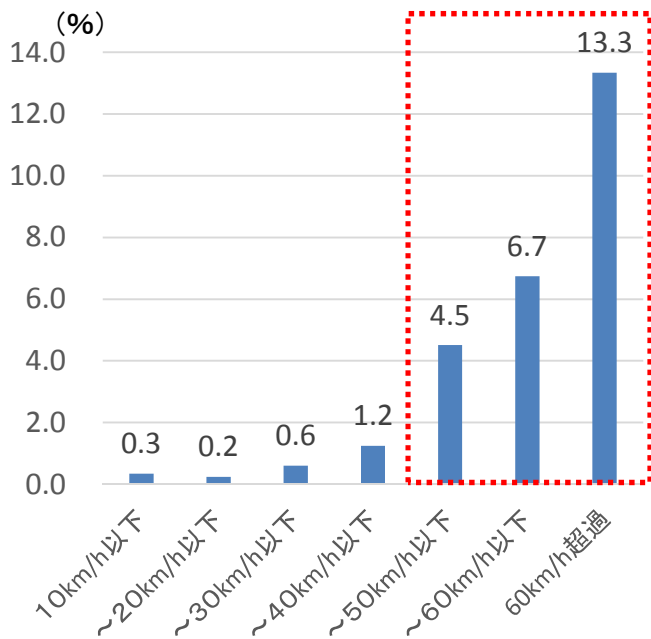
(注)算出に用いた免許人口は、各年12月末の値である。

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超の人身事故と死亡事故件数推移

