

## 平成30年における交通死亡事故の特徴等について（広島県版）

### 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にあるも近年は横ばい（92人）。  
人口10万人当たり死者数も同様に横ばい。  
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（92人中44人）が歩行中又は自転車乗用中の死者。
  - ・うち約3分の2（44人中29人）が高齢者。
  - ・うち約7割（29人中21人）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減少傾向。  
死亡事故率は「飲酒なし」と比較して約3.9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。  
非着用率の致死率は着用時と比較して約2.9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1.6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 全国と広島県の比較

- 全死者に占める歩行中死者の割合が高い。
- 歩行中又は自転車乗用中における高齢死者の法令違反が多い。  
特に自転車乗用中の高齢死者に法令違反が多く認められる。
- 後部座席同乗中死傷者のシートベルト着用率が高速道路、一般道ともに低い。
- 高齢運転者による死亡事故件数（免許人口10万人あたり）が多い。

平成30年における交通死亡事故  
の特徴等について  
【広島版】

平成31年2月

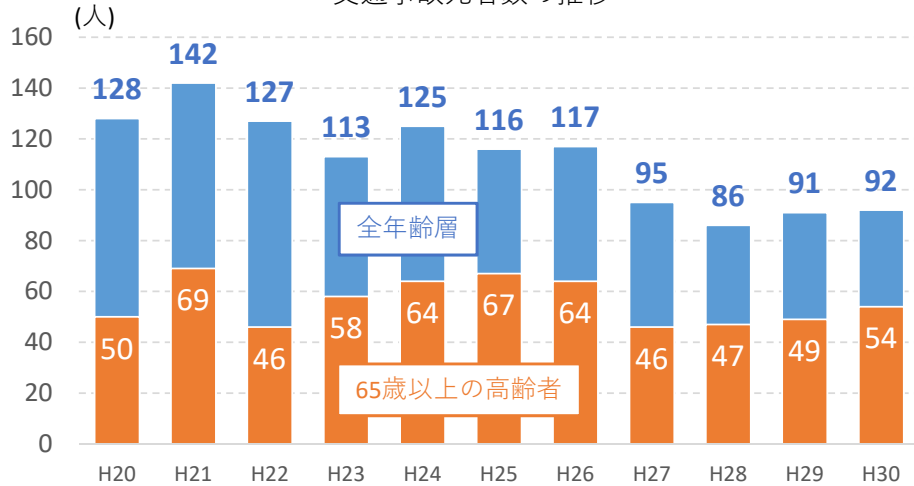
広島県警察本部交通企画課

- 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

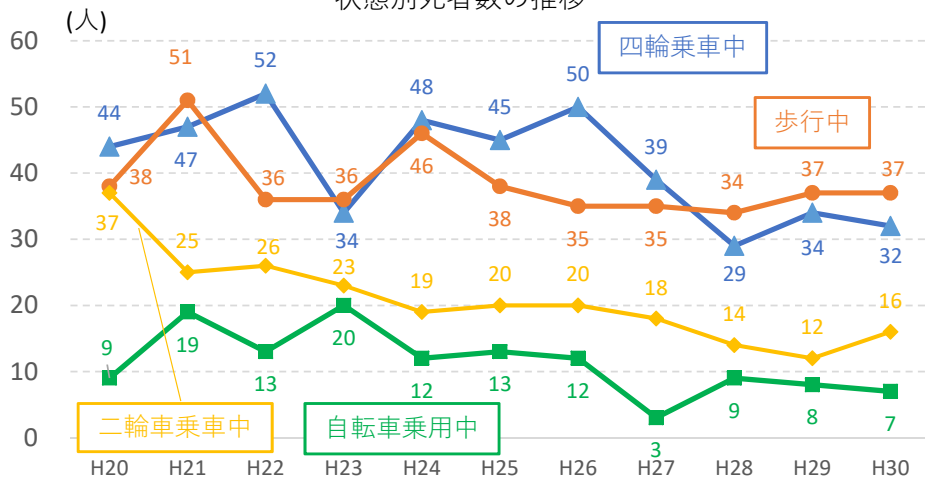
(注) 数値は、単位未満で四捨五入してあるため、合計等が内訳の数値と一致しない場合がある。

# 1-1 交通事故死者数の推移

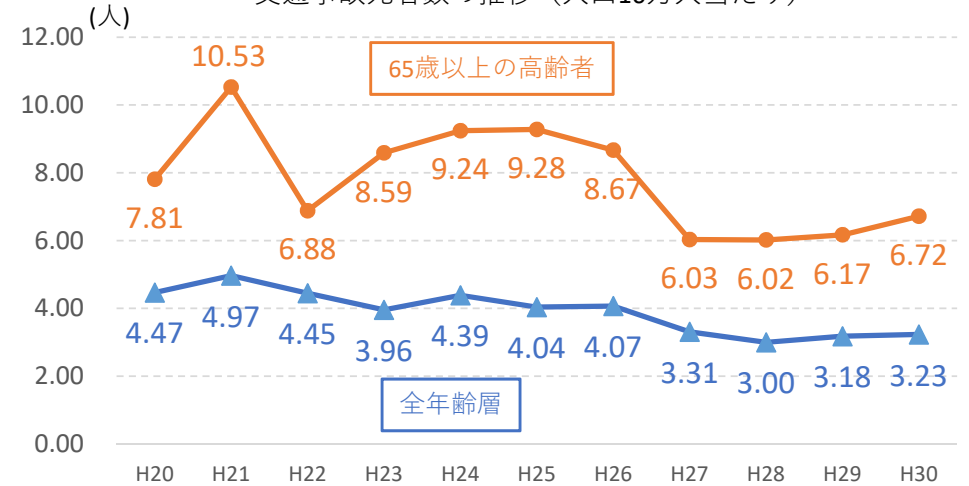
交通事故死者数の推移



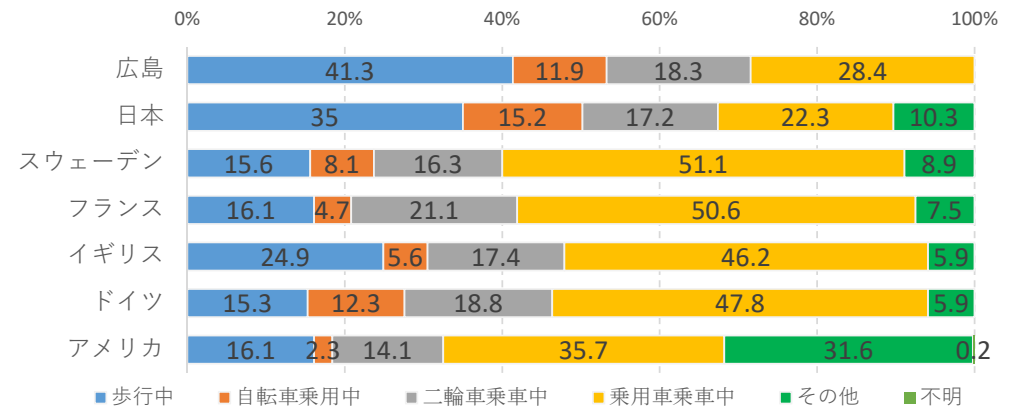
状態別死者数の推移



交通事故死者数の推移 (人口10万人当たり)



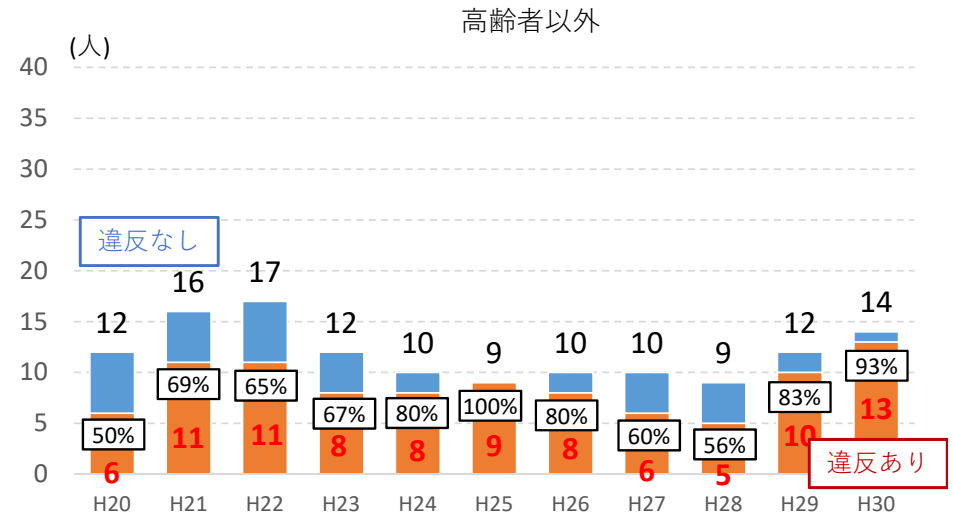
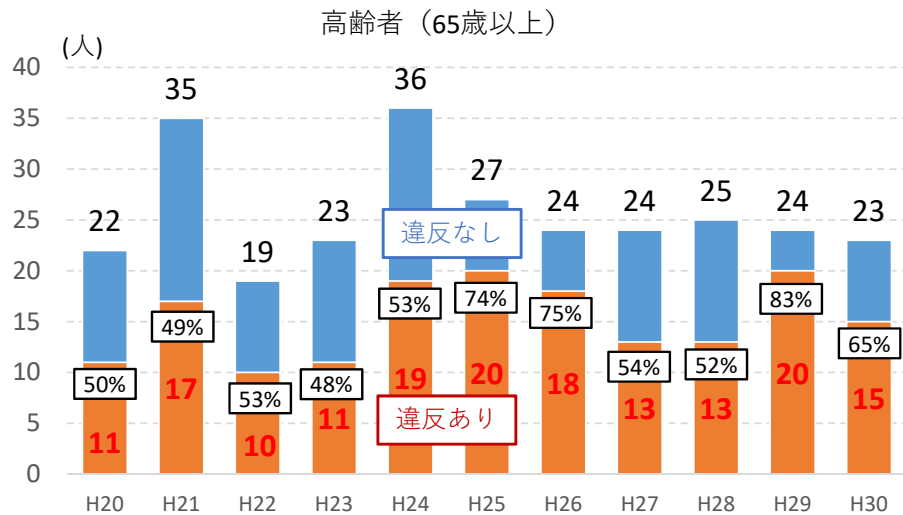
<参考> 主な欧米諸国の状態別交通事故死者数の構成率 (2016年)



(注) 日本～アメリカの値は国際道路交通事故データベース (IRTAD) 資料による。死者数は事故発生後30日以内の死者数。

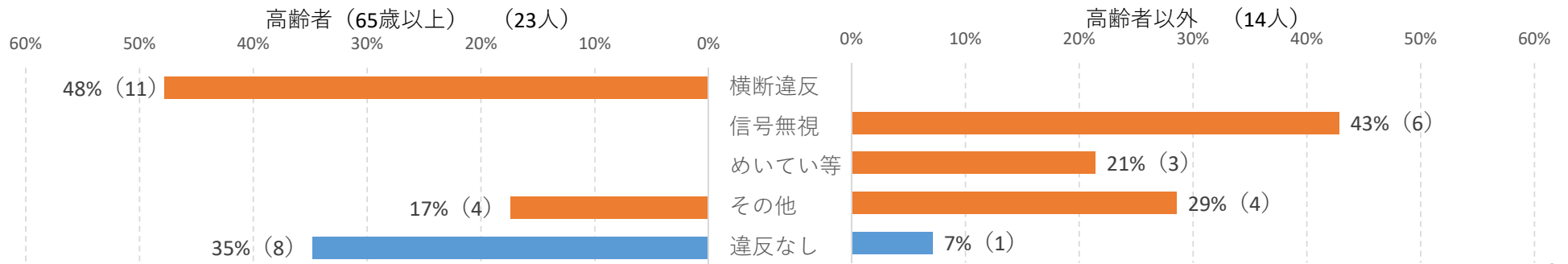
## 1-2 歩行中死者数の法令違反状況の推移

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。

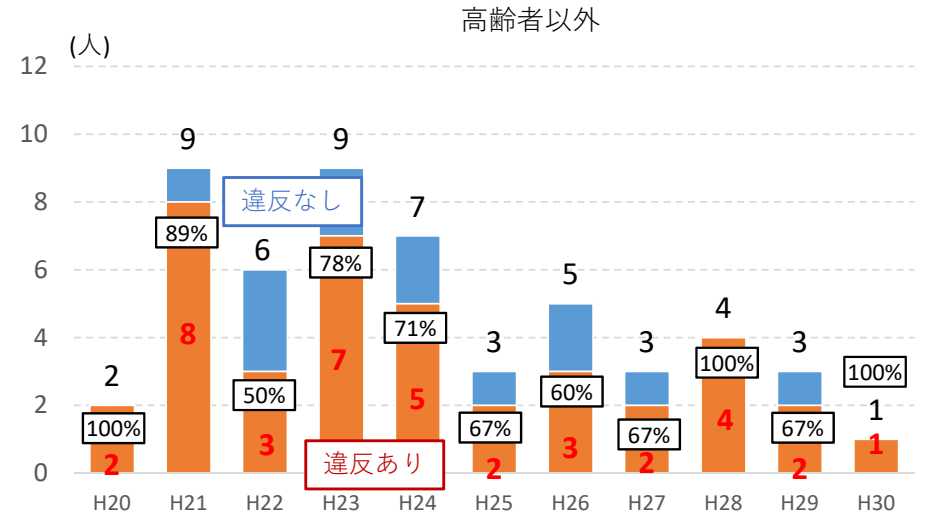
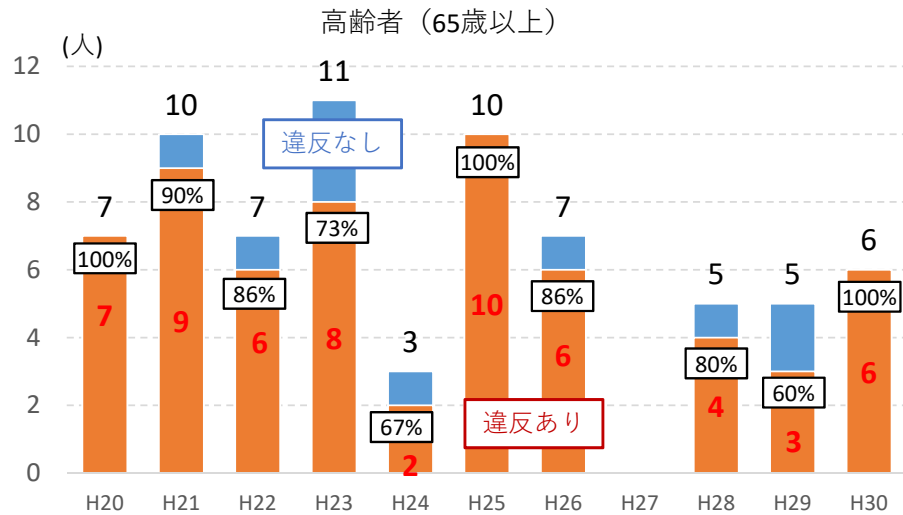
歩行中死者（第1・第2当事者）の法令違反別死者数の比較（平成30年）



(注) 「横断違反」とは、横断歩道外横断、走行車両の直前直後の横断をいう。

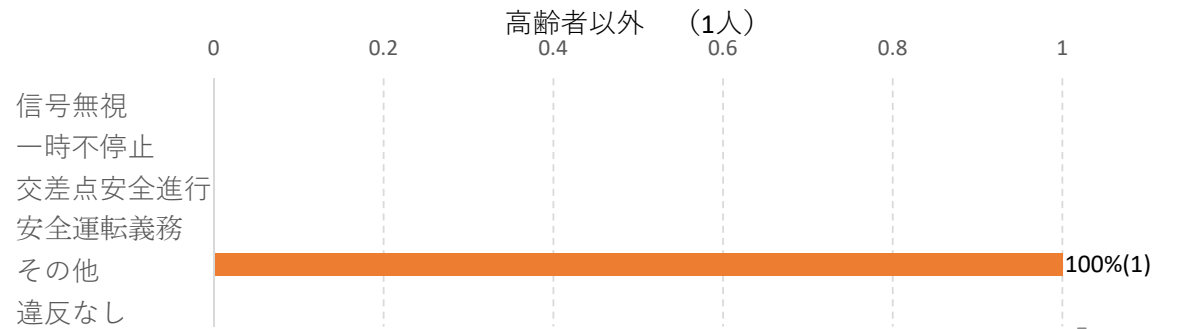
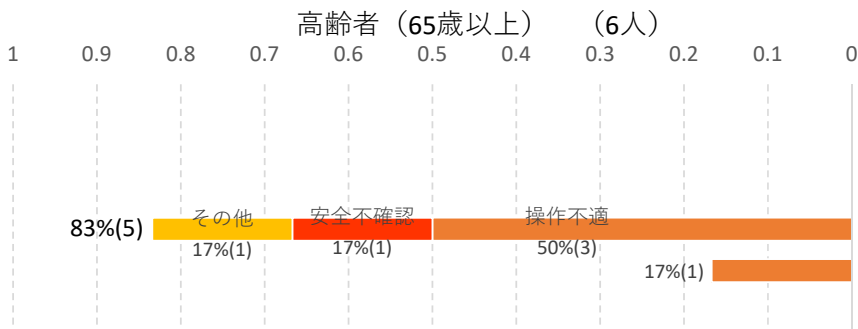
# 1-3 自転車乗用中死者数の法令違反状況の推移

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）



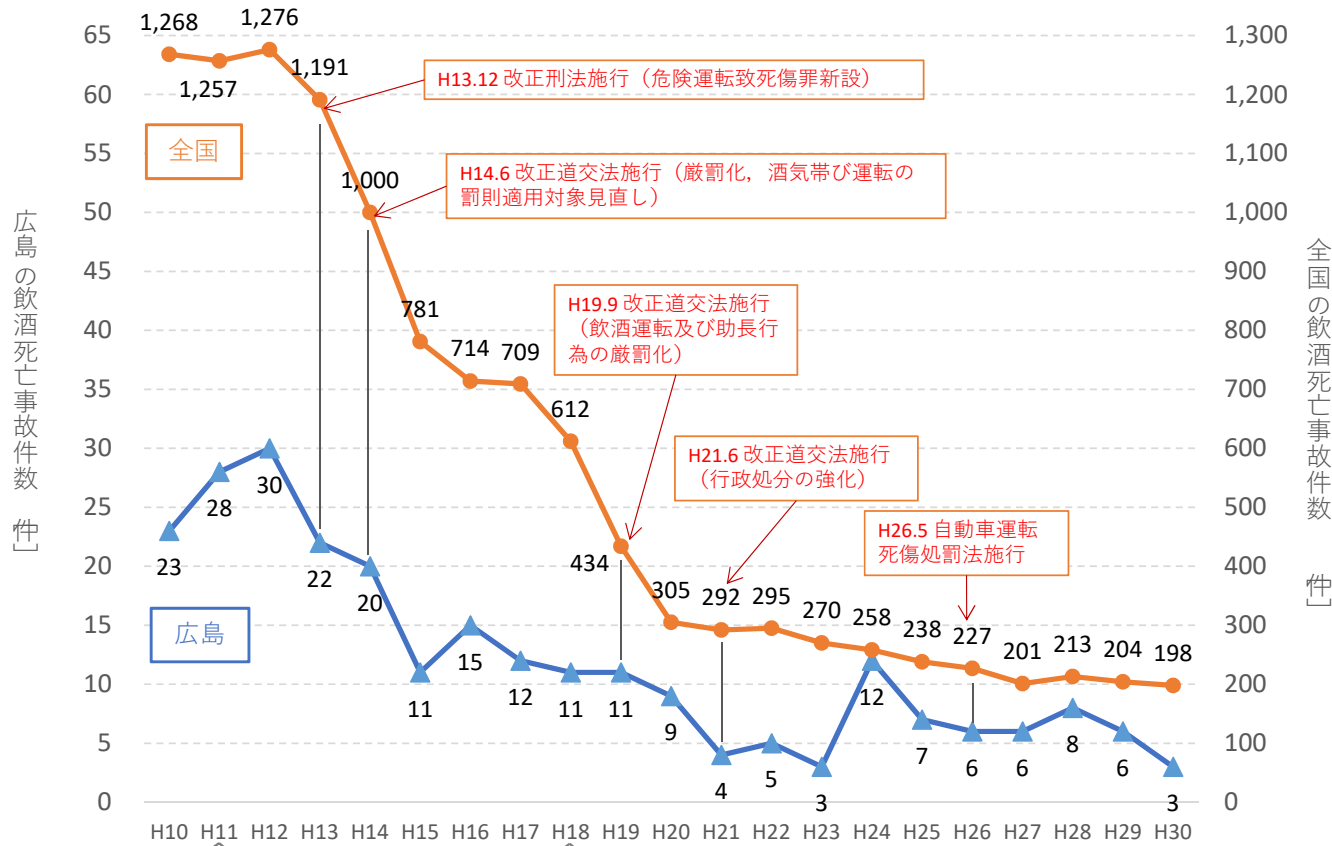
(注) 「違反あり」には、「調査不能（違反種別が不明の場合）」等を含む。

自転車乗用中死者（第1・第2当事者）の法令違反別死者数の比較（平成30年）



## 2 飲酒運転による交通事故に係る分析

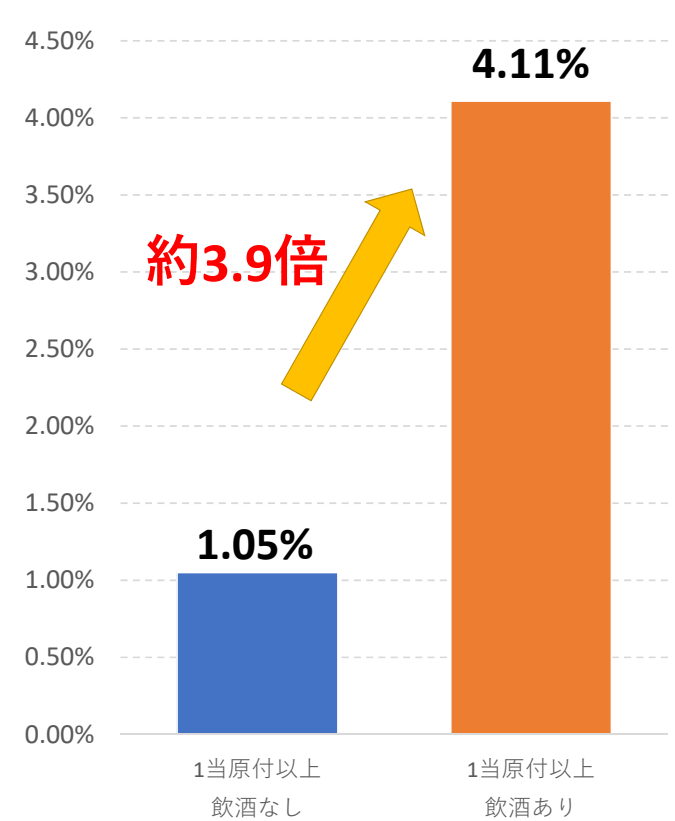
飲酒死亡事故件数の推移（平成10年～平成30年）



H11.11  
東名高速で乗用車が飲酒運転のトラックに衝突され、幼児2名が死亡。

H18.8  
福岡市内の橋上で乗用車が飲酒運転の車に追突され、海へ転落。幼児3名が死亡。

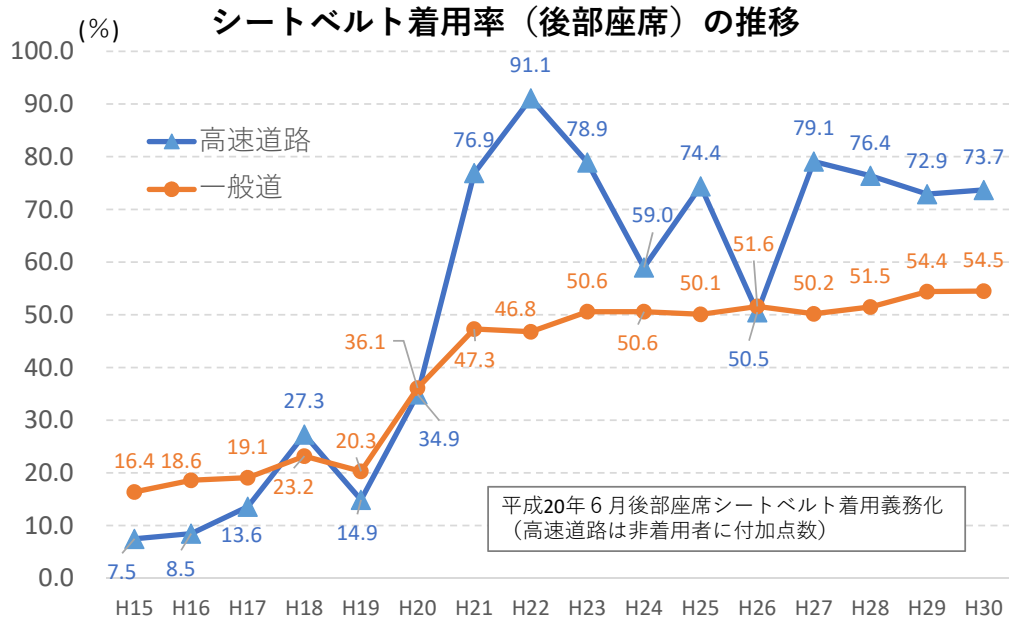
死亡事故率比較（平成30年）



(注) 死亡事故率は1当原付以上死亡事故件数を1当原付以上事故件数で除した値。調査不能は除外。

# 3 シートベルト着用状況（後部座席）に係る分析

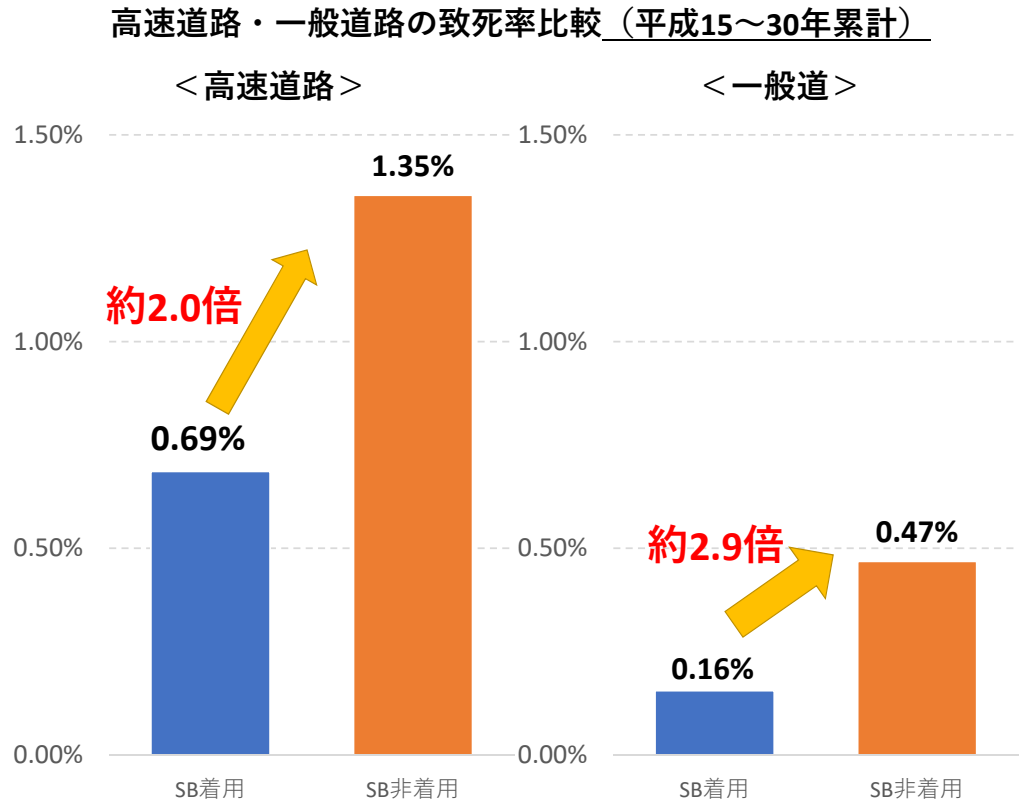
図 自動車（第1・2当事者）後部座席同乗中死傷者のシートベルト着用者率の推移（平成15年～平成30年）



（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年～平成30年）

	H15	H16	H17	H18	H19	H20	H21	H22	H23	H24	H25	H26	H27	H28	H29	H30
高速道路	1	0	1	1	1	0	0	0	2	0	0	1	0	0	0	0
一般道路	6	3	8	1	2	6	3	11	2	3	2	6	3	6	1	0

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・非着用の致死率（平成15～30年累計※） ※平成30年は同乗中の死者なしのため累計で算出



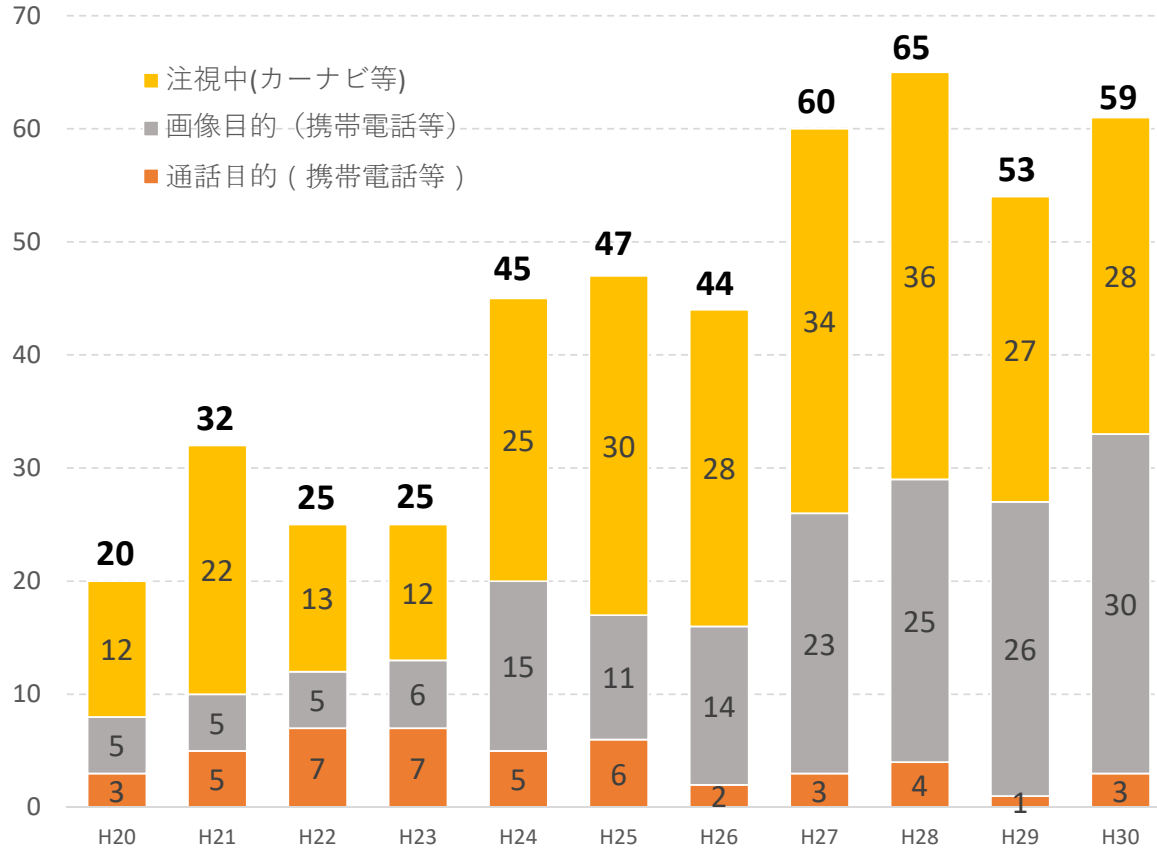
- 図・「高速道路」は高速自動車国道・指定自動車専用道，「一般道」は「高速道路」以外の路線を集計。
- ・「後部座席」とは，乗用車，貨物車，特殊者の運転席及び運転席横の座席以外の座席に乗っていた者をいう（バスの座席，貨物車の寝台席を除く。）。
- ・「シートベルト着用者率（後部座席）」は，後部座席乗車中の死傷者数のうちシートベルト着用者の割合。着用不明を除く。
- ・「致死率」は，死傷者のうち死者の割合をいう。



## 4 携帯電話使用等に係る交通事故の分析

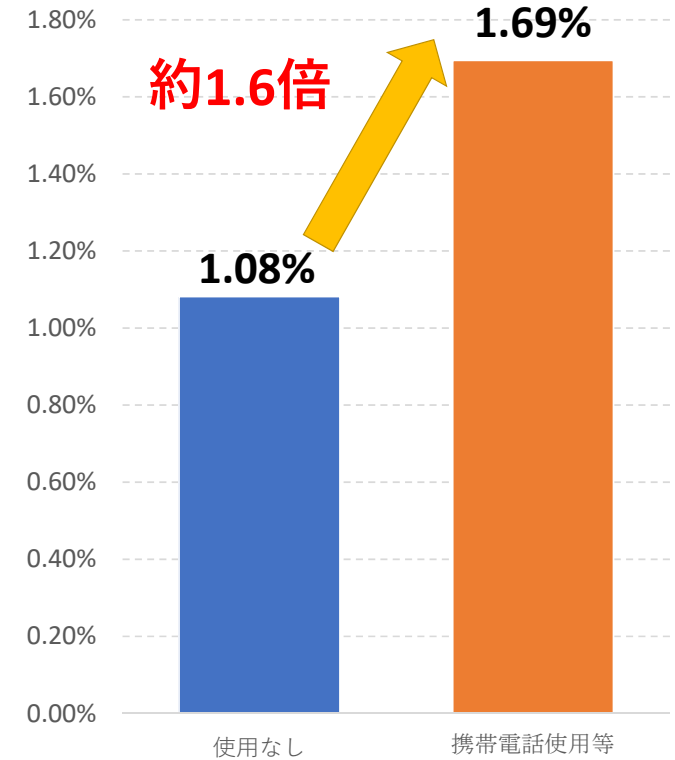
携帯電話等使用等に係る使用状況別交通事故件数の推移

(件) (1当原付以上)



(注) 重複件数をのぞいているため、各項目の合計と図の総件数とは異なる。  
(カーナビと携帯電話等両方の使用が認められる事故を総件数では1件として集計)

死亡事故率比較(平成30年)

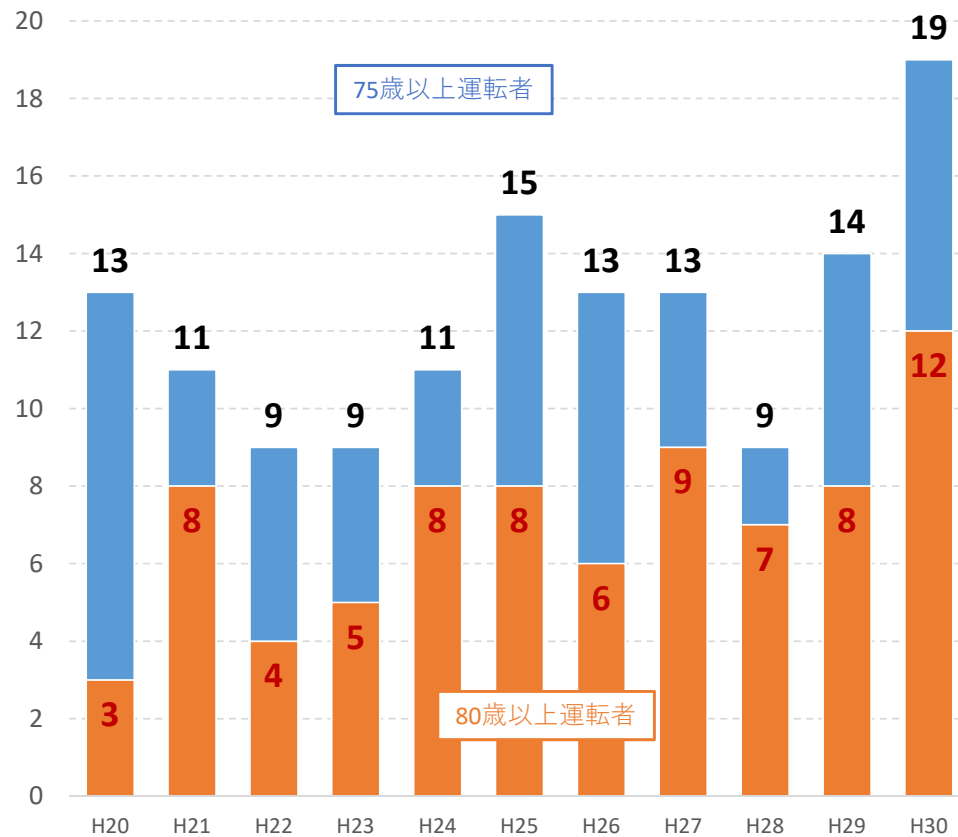


(注) 死亡事故率は1当原付以上死亡事故件数を1当原付以上事故件数で除した値。調査不能は除外。

## 5 高齢運転者による交通死亡事故に係る分析

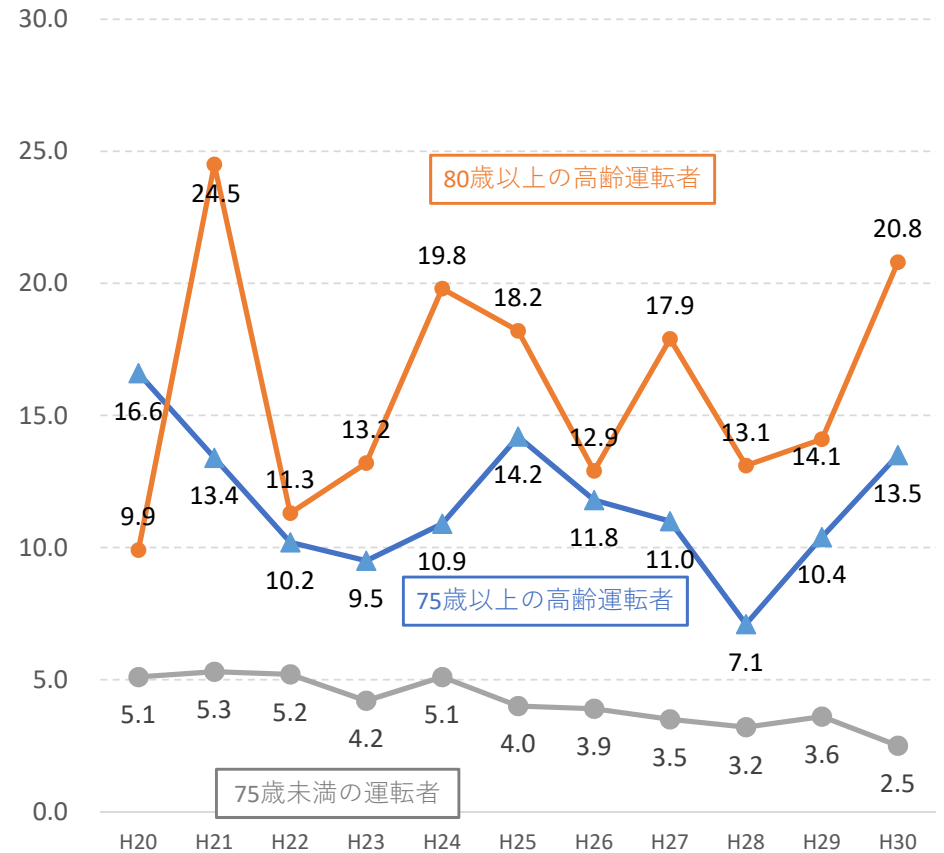
75歳以上・80歳以上 高齢運転者による死亡事故件数

(件)



高齢運転者による死亡事故件数（免許人口10万人あたり）

(件)

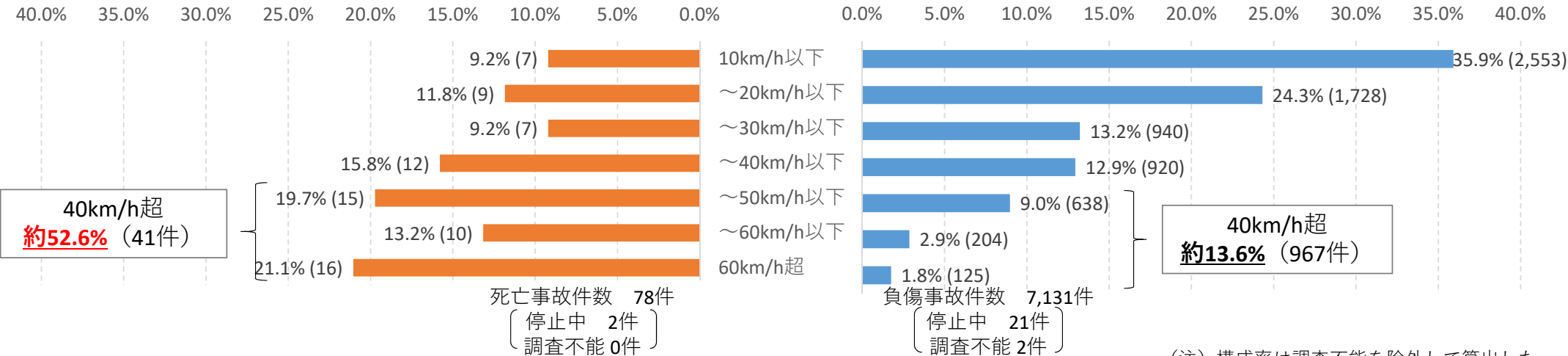


# 6 危険認知速度と交通死亡事故の相関に係る分析

危険認知速度別交通事故件数（平成30年）

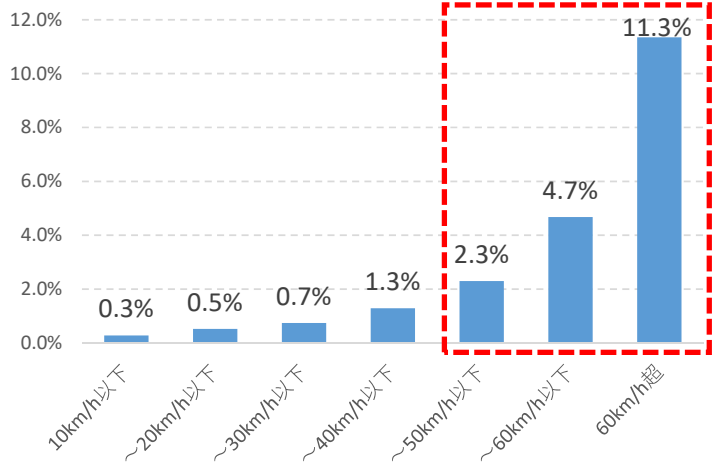
<死亡事故>

<負傷事故>



(注) 構成率は調査不能を除外して算出した

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

