

第2節 平成24年中の道路交通事故の状況

1 概況及び死者数減少の要因

平成24年中の交通事故発生件数は66万5,138件で、これによる死者数は4,411人、負傷者数は82万5,396人であった（死傷者数は82万9,807人）。

前年と比べると、発生件数は2万6,918件（3.9%）、死者数は252人（5.4%）、負傷者数は2万9,214人（3.4%）減少した（死傷者数は2万9,466人（3.4%）減少）。

交通事故による死者数は12年連続で減少となり、ピーク時（昭和45年：1万6,765人）の3割以下となり、交通事故発生件数及び負傷者数も8年連続で減少し、発生件数は平成4年以来19年振りに70万件を下回った昨年より更に減少した。しかしながら、死者数のうち65歳以上の高齢者が占める比率が依然として高く、また、飲酒運転等の悪質違反に起因する交通事故によって、多くの尊い命が交通事故の犠牲となるなど、交通事故情勢は依然として厳しいものがある。

平成13年以降、死者数が減少した要因としては、基本的には、道路交通環境の整備、交通安全思想の普及徹底、安全運転の確保、車両の安全性の確保、

道路交通秩序の維持、救助・救急体制等の整備等、交通安全基本計画に基づく諸対策を総合的に推進してきたことによるが、定量的に示すことができる主な要因としては、シートベルト着用者率の向上（第1-4図）、事故直前の車両速度の低下（第1-5図）、飲酒運転等による悪質・危険性の高い事故の減少（第1-6図）、歩行者の法令遵守（第1-7図）等が挙げられる。

2 交通死亡事故等の特徴

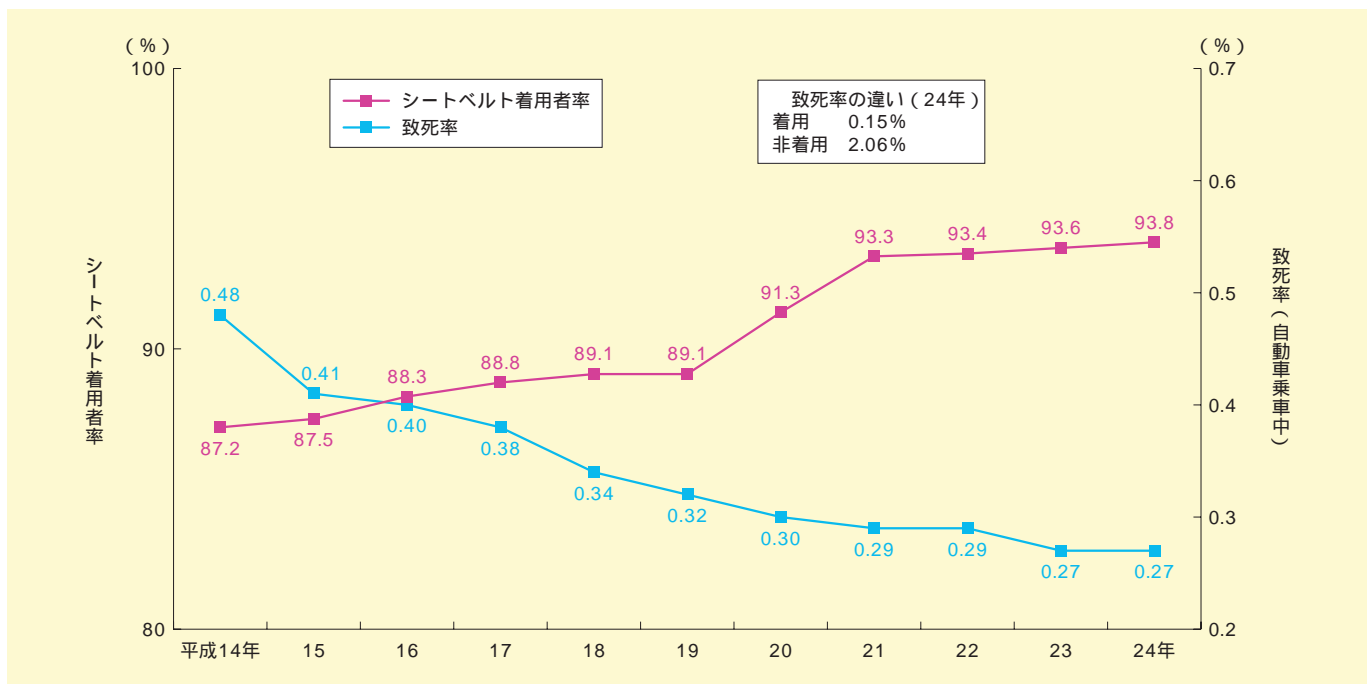
年齢層別交通事故死者数及び負傷者数

平成24年中の交通事故死者数を年齢層別にみると、65歳以上の高齢者（2,264人）が最も多く、次いで50～59歳（452人）、40～49歳（386人）の順に多い。

前年と比べると、全年齢層で減少し、死者数のうち65歳以上の高齢者の死者数が占める割合は51.3%と過去最高となった（第1-8図）。

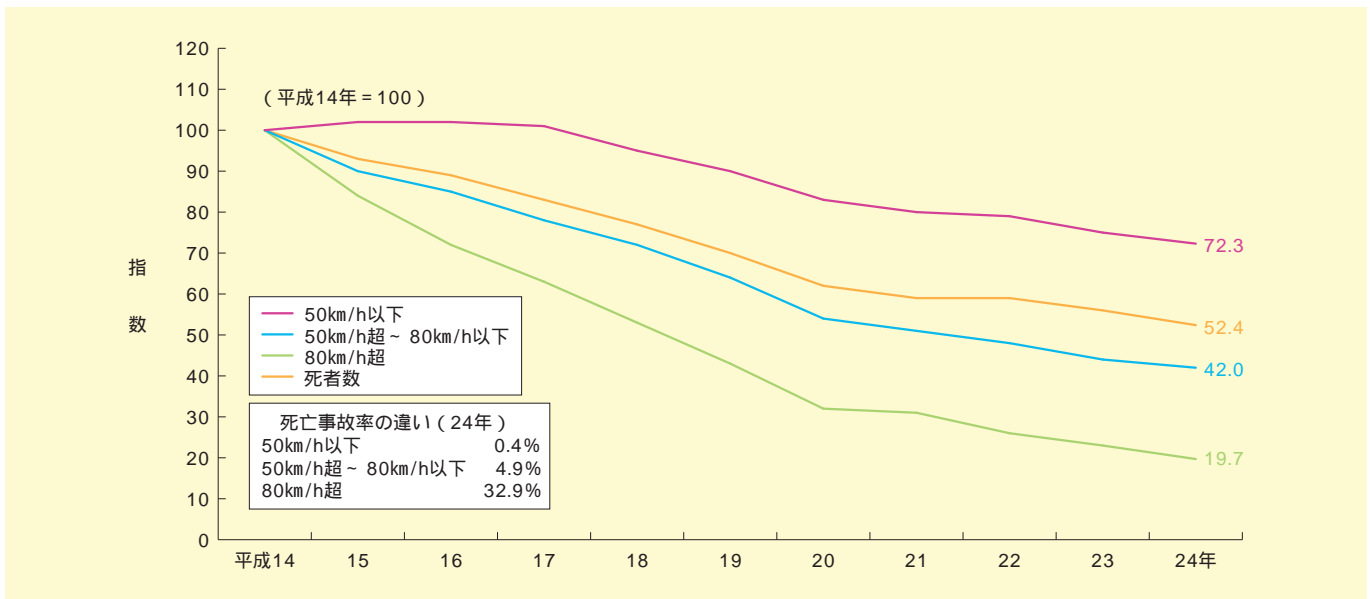
年齢層別の交通事故死者数の推移をみると、過去10年間では、16～24歳（平成14年の0.29倍）及び25～29歳（平成14年の0.29倍）などが約3分の1以下

第1-4図 シートベルト着用者率及び致死率（自動車乗車中）の推移



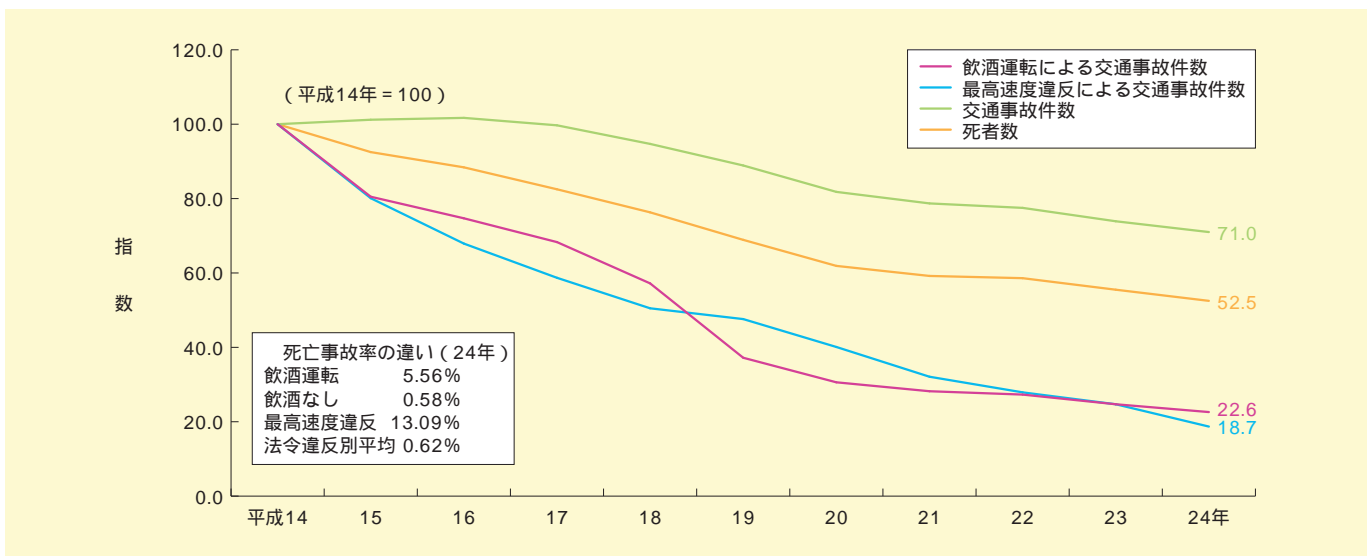
注 1 警察庁資料による。
 2 シートベルト着用者率 = シートベルト着用死傷者数（自動車乗車中）÷ 死傷者数（自動車乗車中）× 100
 3 致死率（自動車乗車中） = 死者数（自動車乗車中）÷ 死傷者数（自動車乗車中）× 100

第1-5図 危険認知速度別交通事故件数（一般道路）及び死者数の推移



注 1 警察庁資料による。
 2 危険認知速度とは、自動車又は原付運転者が、相手方車両、人、駐車車両又は物件等（防護さく、電柱等）を認め、危険を認知した時点の速度をいう。
 3 死亡事故率 = 死亡事故件数 ÷ 交通事故件数 × 100

第1-6図 飲酒運転・最高速度違反による交通事故件数及び死者数等の推移



注 警察庁資料により作成。

に減少しているが、65歳以上の高齢者（平成14年の0.72倍）は、他の年齢層の減少率より少ないことから、全体に占める65歳以上の高齢者の割合は年々増加し、平成15年に初めて4割を超え、平成24年は人口構成率24.1%（平成24年10月1日現在人口推計）の2倍を超える51.3%に至っており、他の年齢層と比べても高い水準にある（第1-9図）。

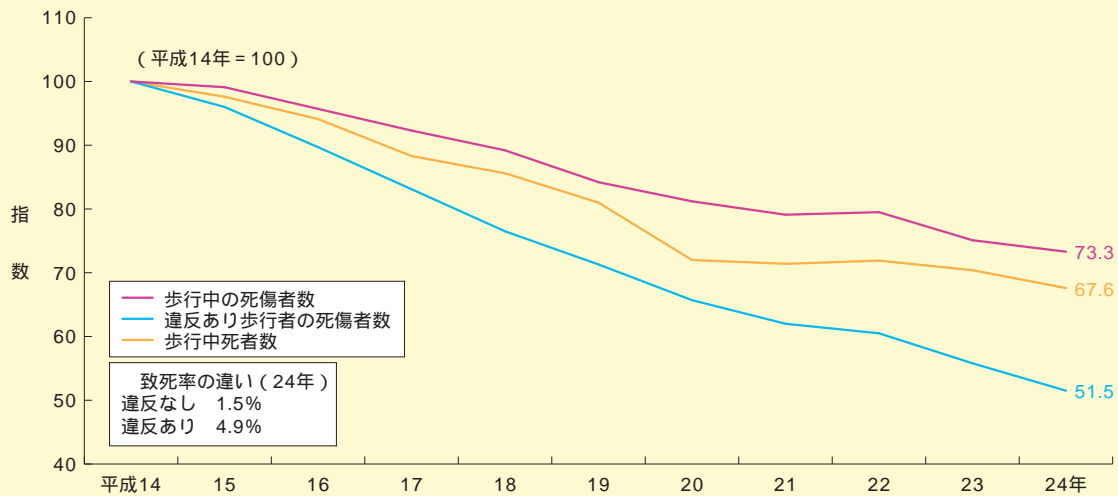
交通事故負傷者数を年齢層別にみると、30～39歳（15万4,750人）と40～49歳（13万9,035人）の年齢

層が多く、両者で全体の35.6%を占めている。前年と比べると、40～49歳を除く全ての年齢層で減少し、その中でも16～24歳（8,189人減）と30～39歳（6,257人減）の年齢層が特に減少した（第1-10図）。

状態別交通事故死者数及び負傷者数等

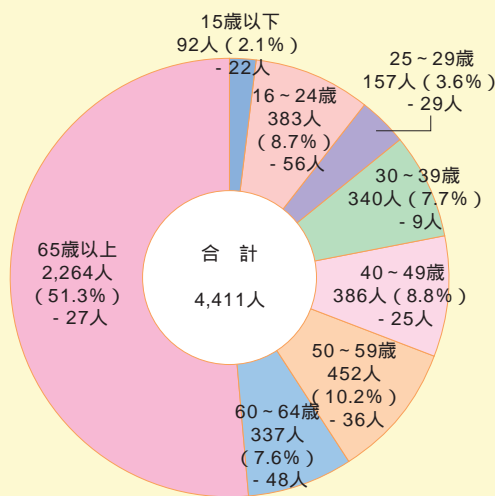
平成24年中の交通事故死者数を状態別にみると、歩行中（1,634人）が最も多く、次いで自動車乗車中（1,417人）となっており、両者で全体の69.2%を占めている。前年と比べると、自動車同乗中を除く

第1-7図 歩行中の死傷者数及び違反あり歩行者の死傷者数の推移



- 注 1 警察庁資料による。
 2 歩行者の死傷者数は、相手当事者が自転車などの軽車両の場合を除く。
 3 歩行者の致死率（違反あり・なし）= 歩行中死者数（違反あり・なし）÷ 歩行中死傷者数（違反あり・なし）× 100

第1-8図 年齢層別交通事故死者数（平成24年）



注 警察庁資料により作成。

全ての状態で減少しており、中でも自転車乗用中(72人, 11.3%減)の減少幅が最も大きく、減少数(252人)の約3割を占めている(第1-11図)。

交通事故死者数に占める割合が最も多い65歳以上の年齢層について状態別にみると、歩行中がほぼ半数(49.0%)を占め、次いで自動車乗用中(26.1%)、自転車乗用中(16.1%)の順に多い(第1-12図)。

状態別の交通事故死者数の推移をみると、近年はすべての状態で減少傾向にあり、過去10年間では、自動車乗用中(平成14年の0.41倍)が約4割に減少

している(第1-13図)。

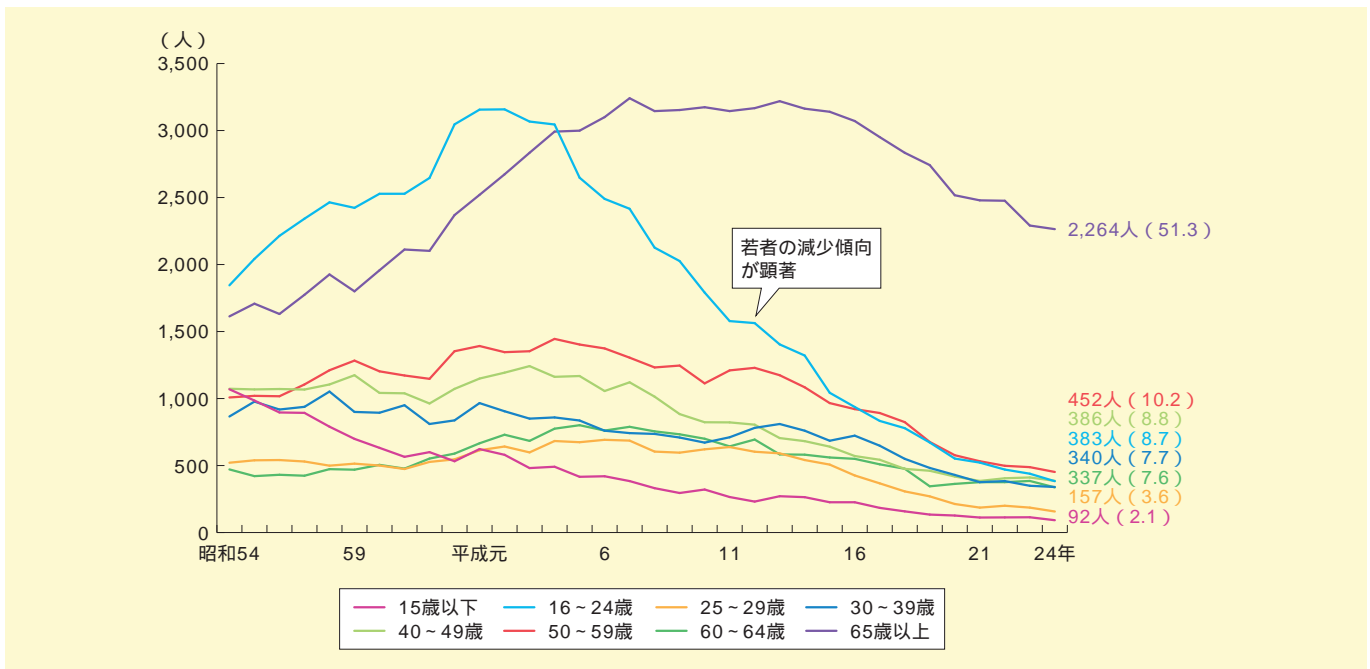
交通事故負傷者数を状態別にみると、自動車乗用中が53万1,320人と最も多く、全負傷者数の64.4%を占めており、次いで自転車乗用中が13万1,199人(15.9%)となっている(第1-14図)。

状態別・年齢層別の交通事故死者数

平成24年中の状態別の交通事故死者数を年齢層別にみると、次のような特徴がみられる(第1-15図)。

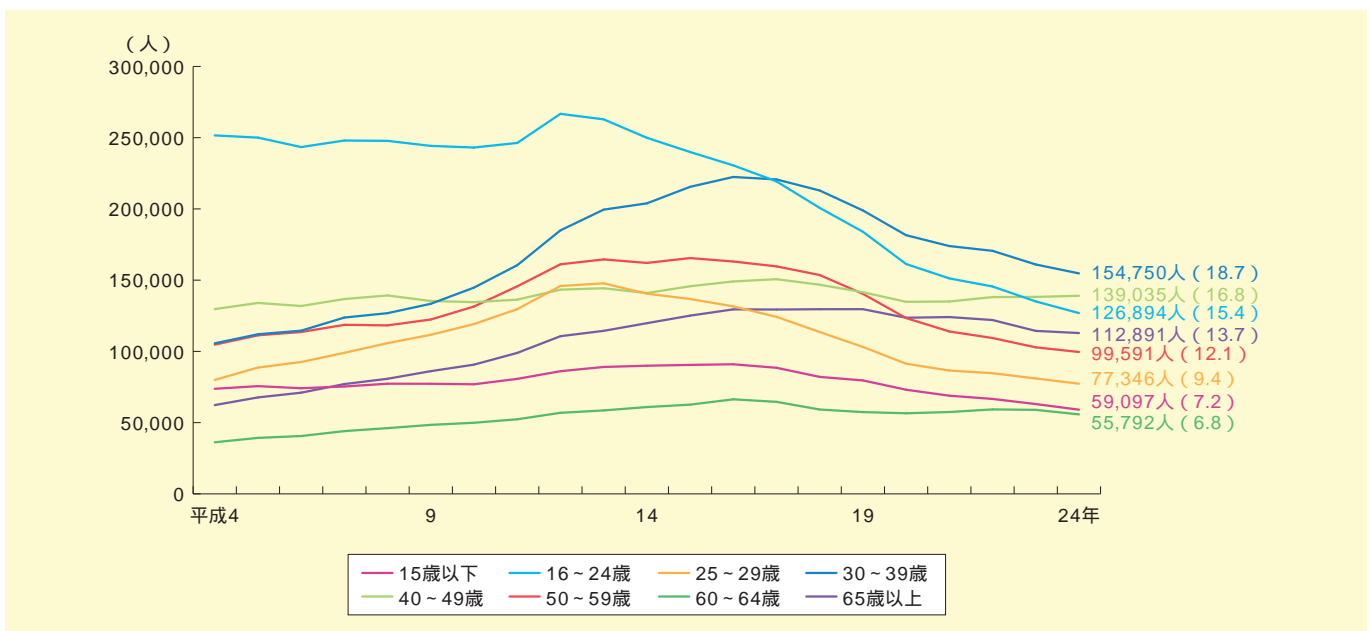
自動車乗用中については、65歳以上の年齢層が全体の41.7%と最も多くを占めている。

第1-9図 年齢層別交通事故死者数の推移



注 1 警察庁資料による。
2 ()内は、年齢層別死者数の構成率(%)である。

第1-10図 年齢層別交通事故負傷者数の推移



注 1 警察庁資料による。
2 ()内は、年齢層別死者数の構成率(%)である。

自動二輪車乗車中については、16~24歳の年齢層が全体の26.7%と最も多くを占めている。

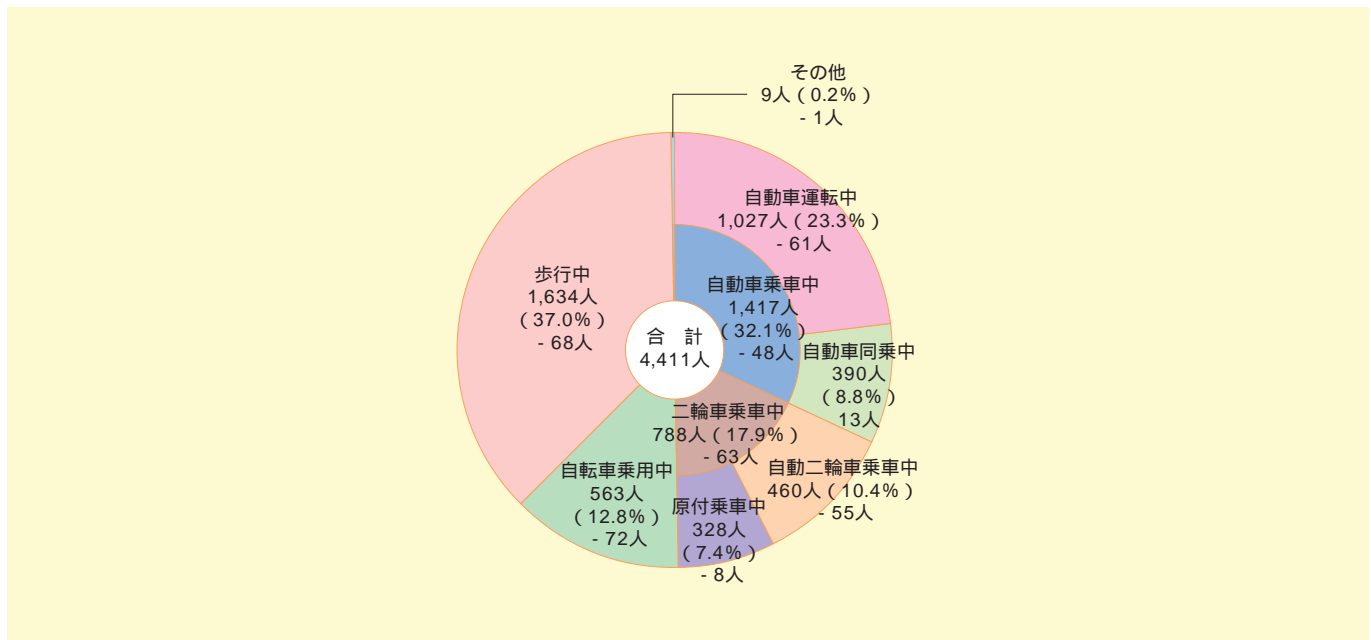
原付乗車中については、65歳以上の年齢層が全体の49.4%と最も多くを占めている。

自転車乗用中及び歩行中については、65歳以上の年齢層が、それぞれ全体の64.7%、67.9%と最

も多くを占めている。

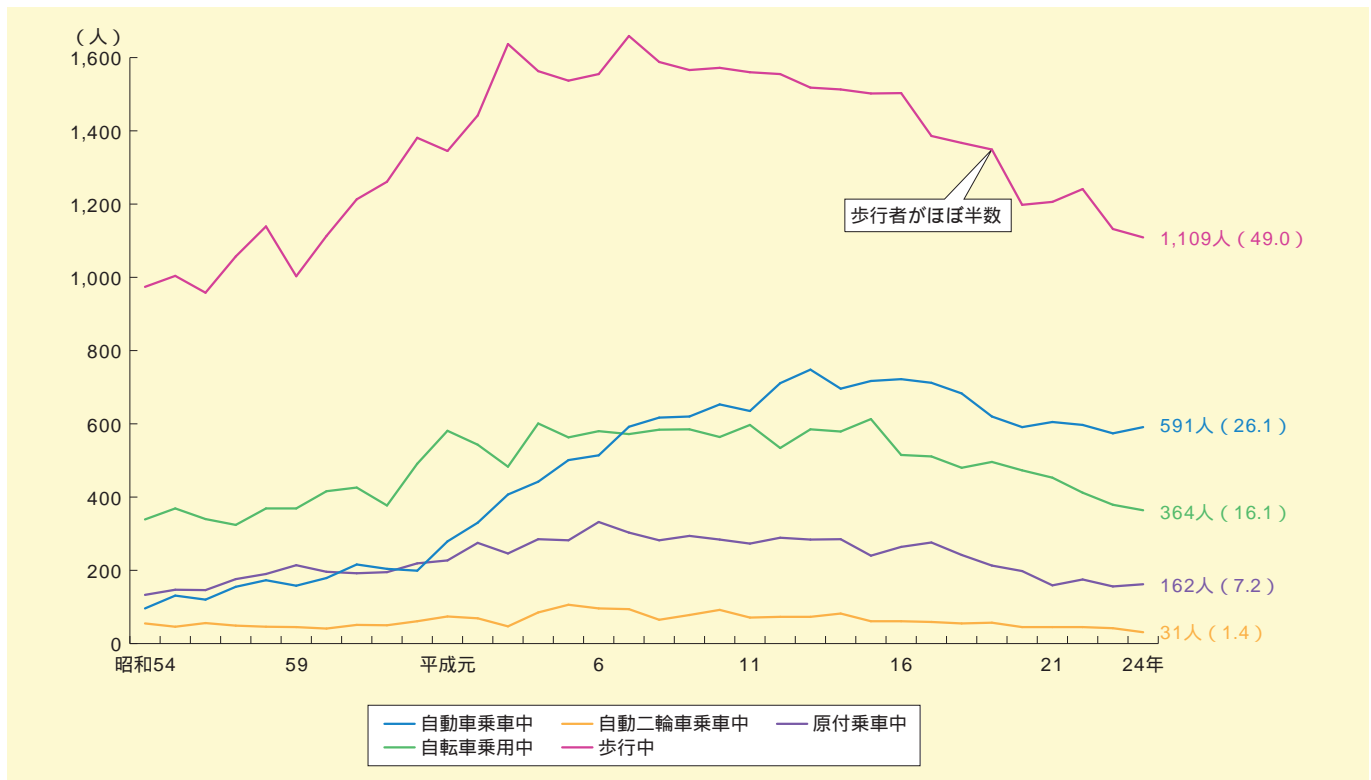
また、平成24年中の状態別・年齢層別の交通事故死者数を前年と比較すると、60~64歳自動車乗車中(31人減)と16~24歳の自動車乗車中(29人減)が特に減少した。その他では、65歳以上の歩行中(23人減)、60~64歳の自転車乗用中(23人減)等が減

第1-11図 状態別交通事故死者数（平成24年）



注 警察庁資料による。

第1-12図 高齢者の状態別交通事故死者数の推移

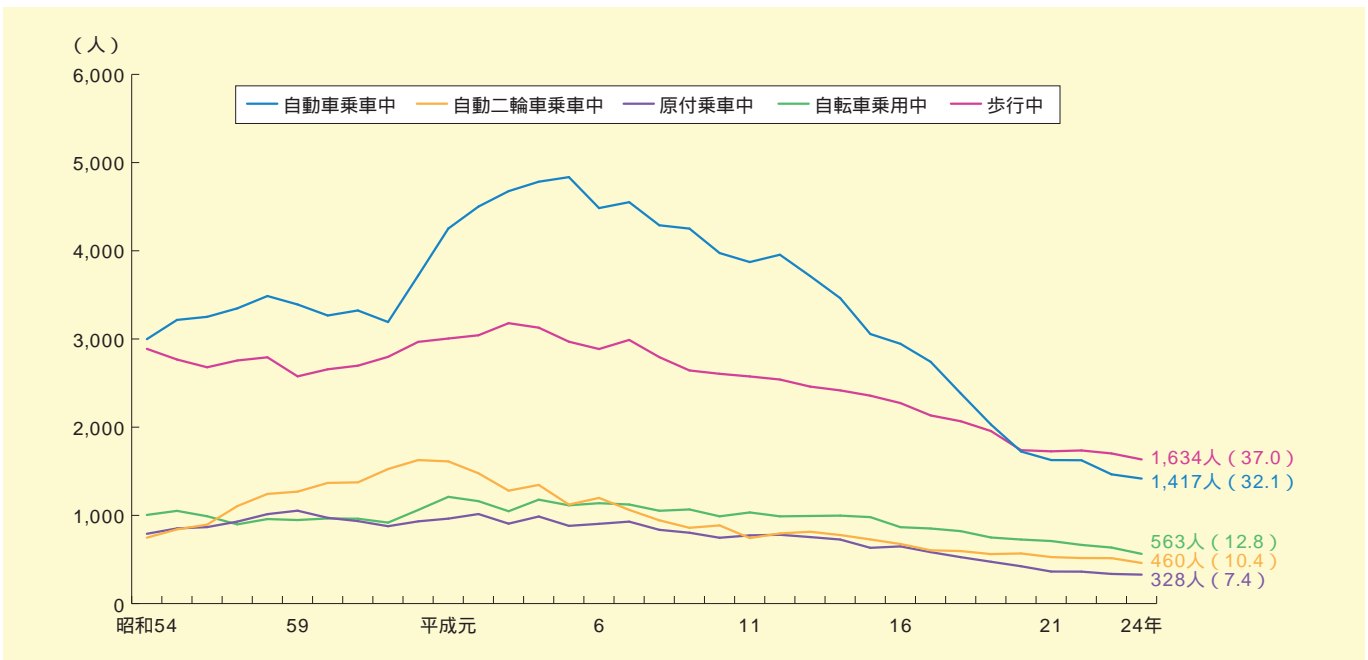


注 1 警察庁資料による。ただし、「その他」は省略している。
 2 ()内は、高齢者の状態別死者数の構成率(%)である。

少し、一方で65歳以上の自動車乗車中(17人増), 30~39歳の自動車乗車中(11人増), 60~64歳の原付乗車中(10人増)等が増加した(第1-16図)。

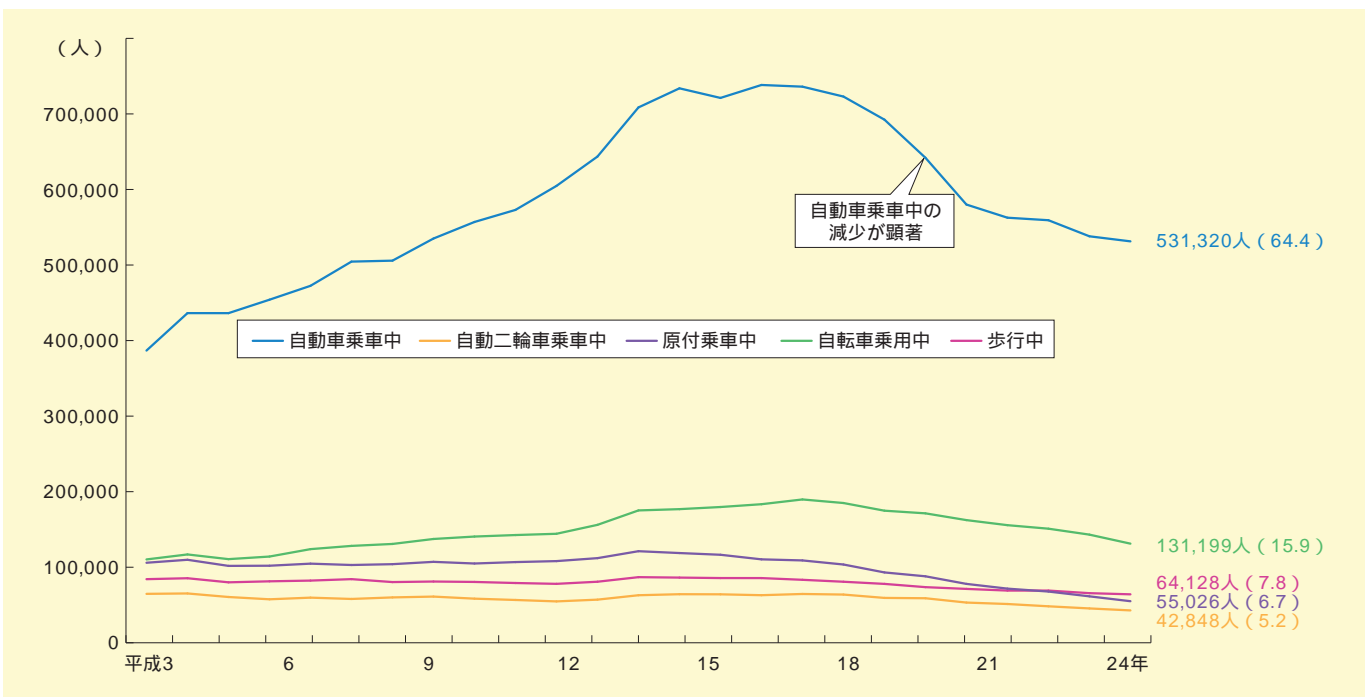
男女別・状態別の交通事故死者数
 平成24年中の交通事故死者数を男女別にみると、男性は自動車乗車中が36.1%を占め、女性は歩行中が53.4%を占めた。

第1-13図 状態別交通事故死者数の推移



注 1 警察庁資料による。ただし、「その他」は省略している。
 2 ()内は、状態別負傷者数の構成率 (%)である。

第1-14図 状態別交通事故負傷者数の推移

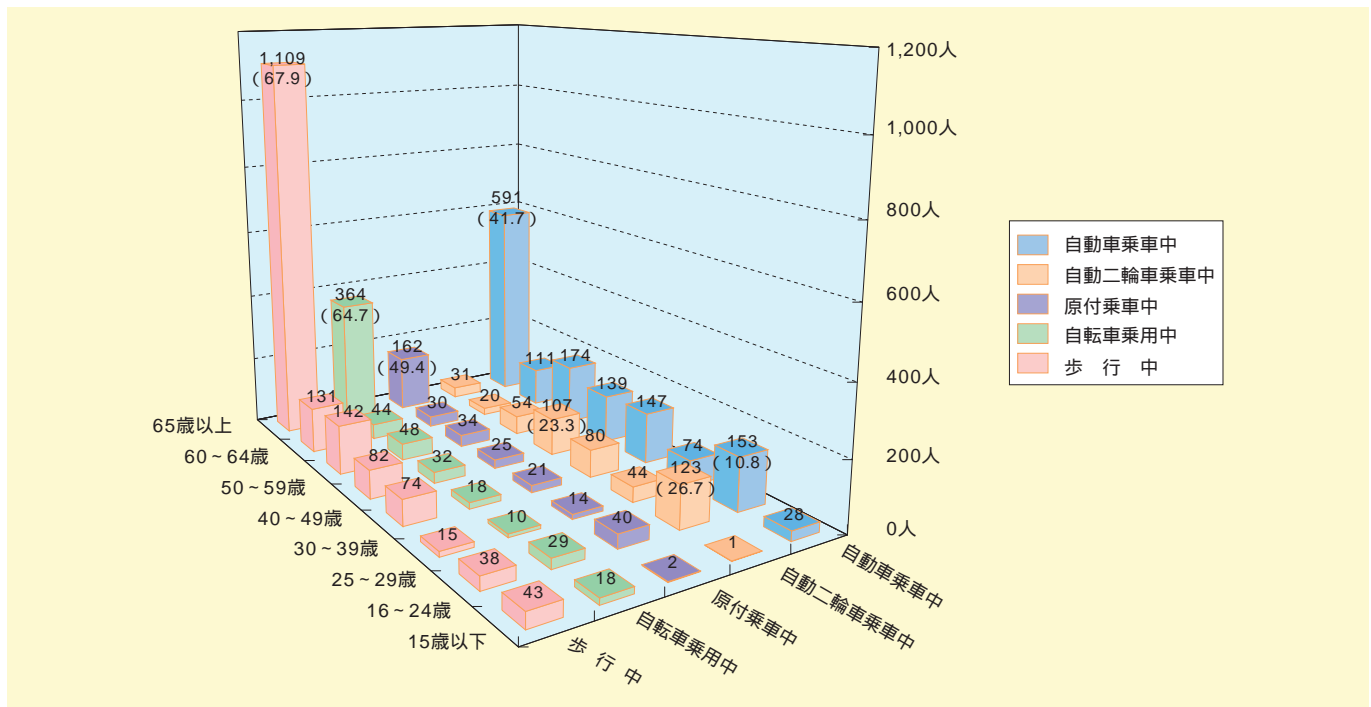


注 1 警察庁資料による。ただし、「その他」は省略している。
 2 ()内は、状態別負傷者数の構成率 (%)である。

10年前と比べると、男女とも減少しているが、男性の減少(50.9%減)が顕著である。状態別で見ると、特に自動車乗車中が大きく減少しており、男性は半数以下となった(第1-17図)。

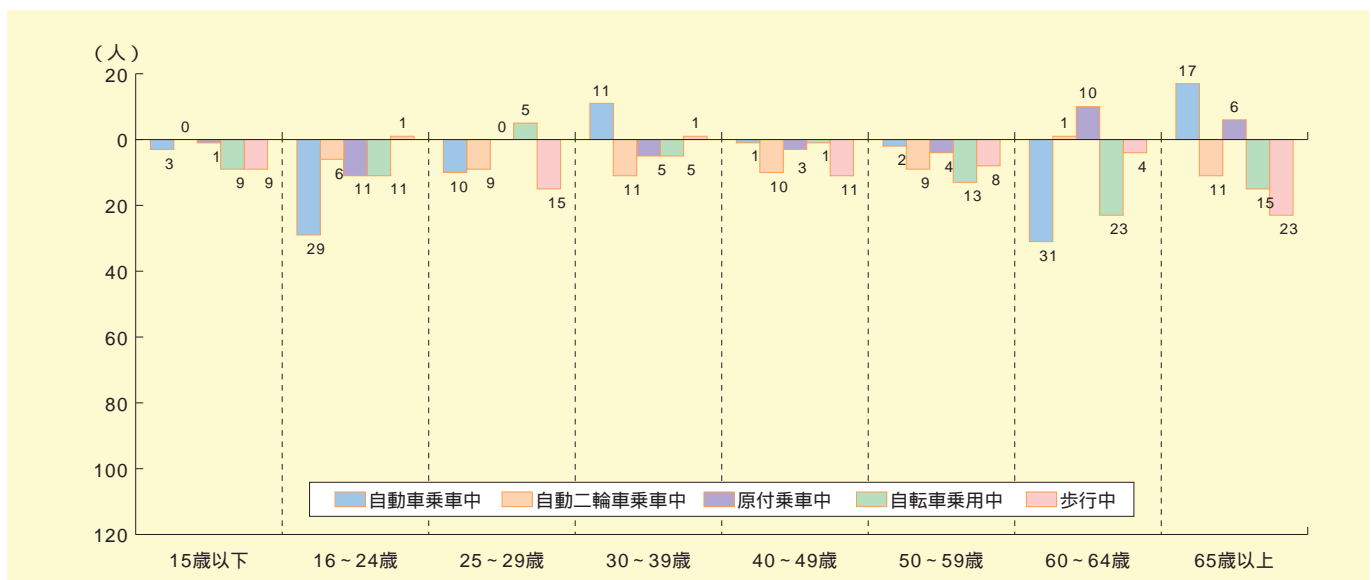
また、年齢層別にみると、65歳以上の女性の歩行中、15歳以下の男性の歩行中と16~24歳の女性の自動車乗車中の占める割合が高い(第1-18図)。

第1-15図 平成24年中の状態別・年齢層別交通事故死者数



注 警察庁資料により作成。ただし、「その他」は省略している。

第1-16図 平成24年中の状態別・年齢層別交通事故死者数（対前年比）



注 警察庁資料により作成。ただし、「その他」は省略している。

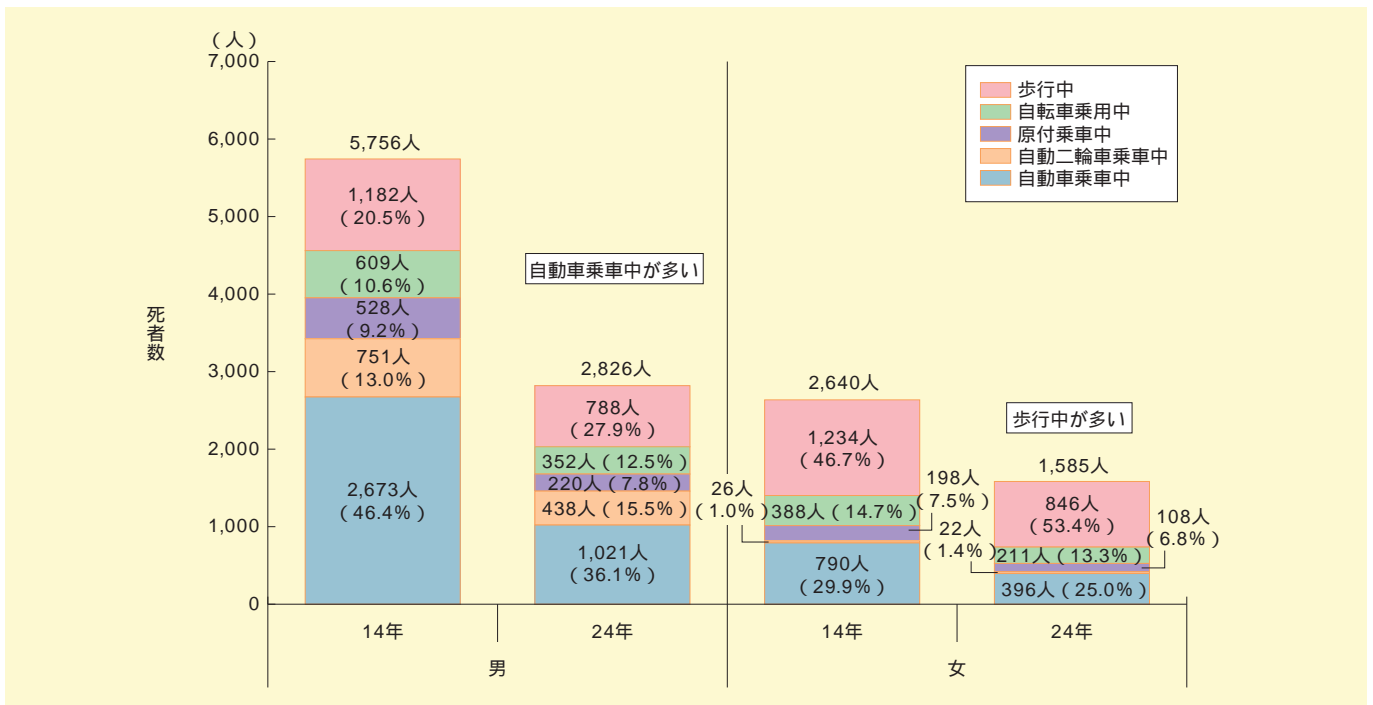
飲酒運転による交通事故発生状況

平成24年中の原付以上運転者（第1当事者）の飲酒運転による交通事故件数は4,603件（構成率0.7%）で、前年と比べると427件（8.5%）減少した。交通死亡事故発生件数は256件（構成率6.5%）で、前年と比べると14件（5.2%）減少した（第1-19図）。

過去10年間の推移をみると、飲酒運転に対する罰

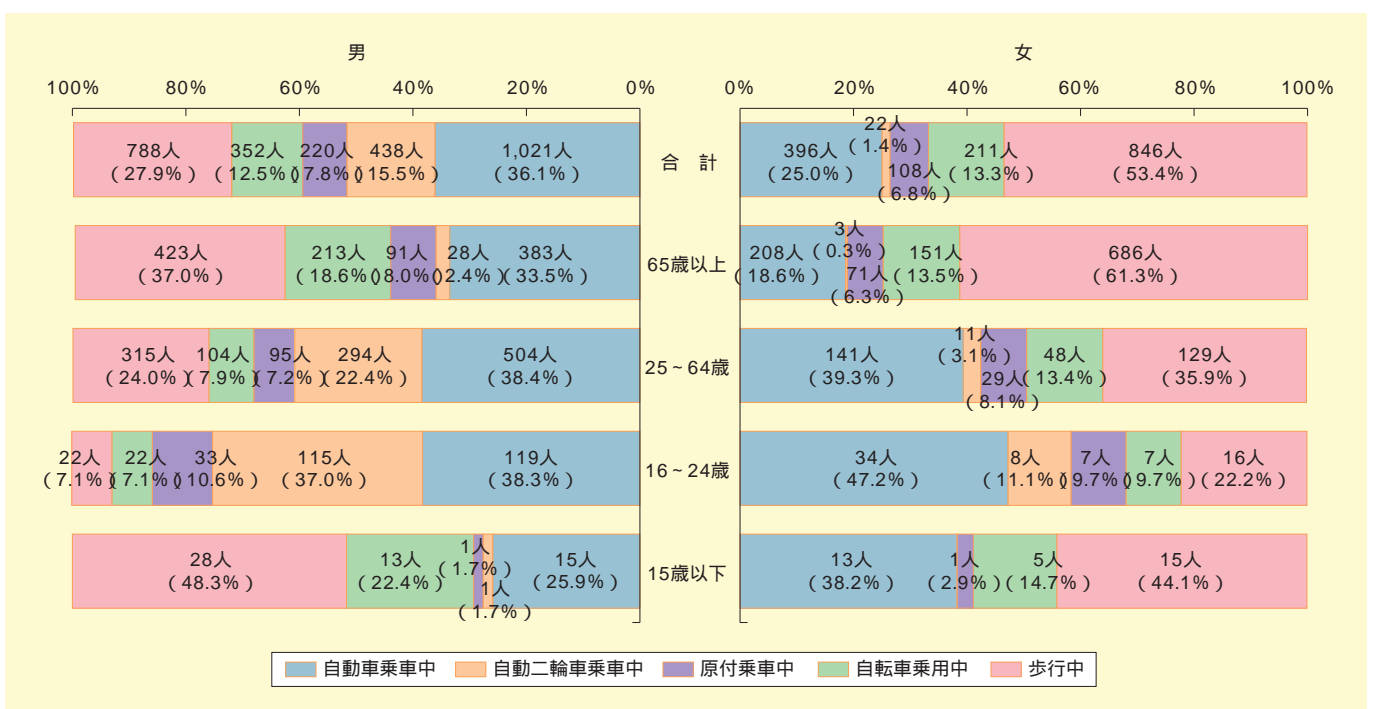
則等が強化された平成14年以降の減少が顕著であり、さらには、18年9月以降の飲酒運転根絶に対する社会的機運の高まりや、19年9月の飲酒運転の厳罰化、21年6月の悪質・危険運転者に対する行政処分の強化等により、24年中の交通死亡事故発生件数は10年前の4分の1以下（平成14年に比べ74.4%減）に減少した（第1-19図）。

第1-17図 男女別・状態別交通事故死者数



注 警察庁資料により作成。ただし、「その他」は省略している。

第1-18図 男女別・状態別・年齢層別交通事故死者数（平成24年）



注 警察庁資料により作成。ただし、「その他」は省略している。

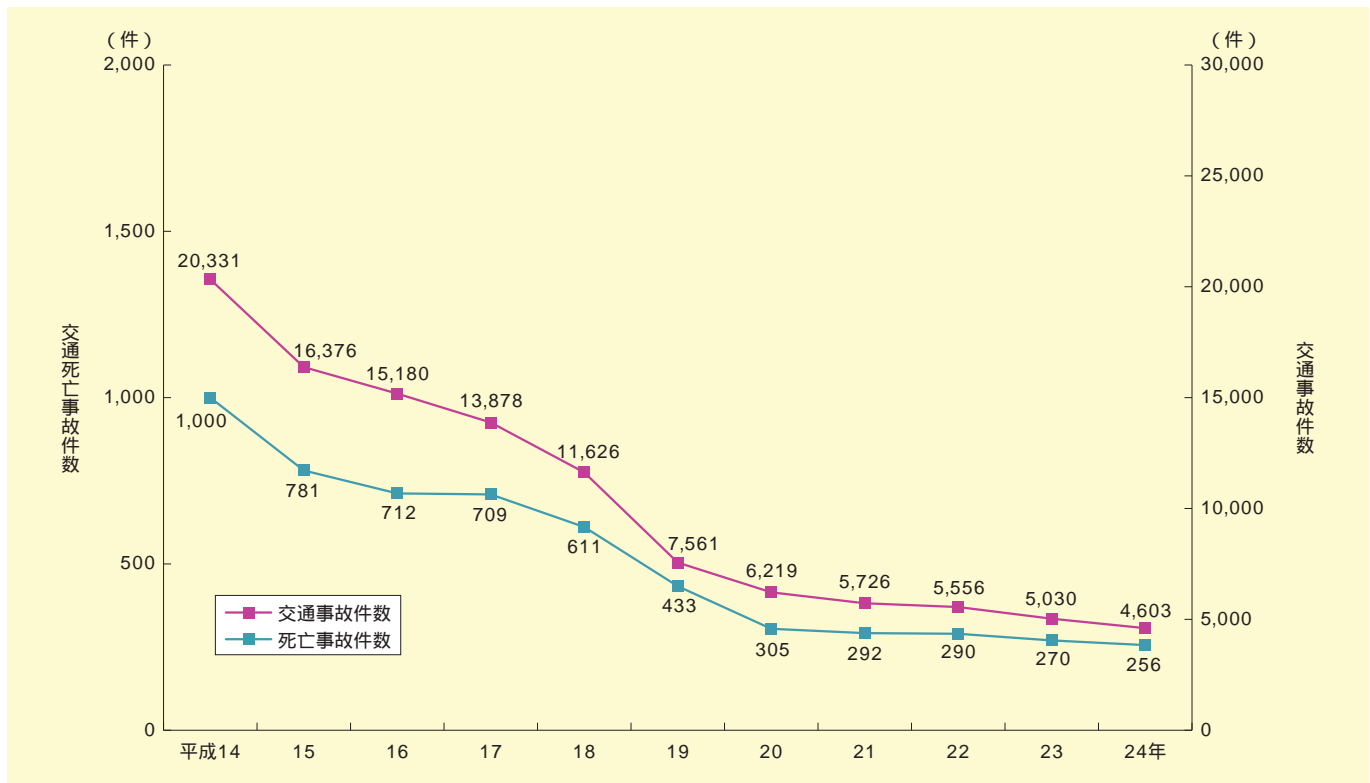
シートベルト着用の有無別死者数

平成24年中の自動車乗車中の交通事故死者数をシートベルト着用の有無別にみると、非着用は623人で、前年に比べて54人（8.0%）減少した（第1-

20図）。

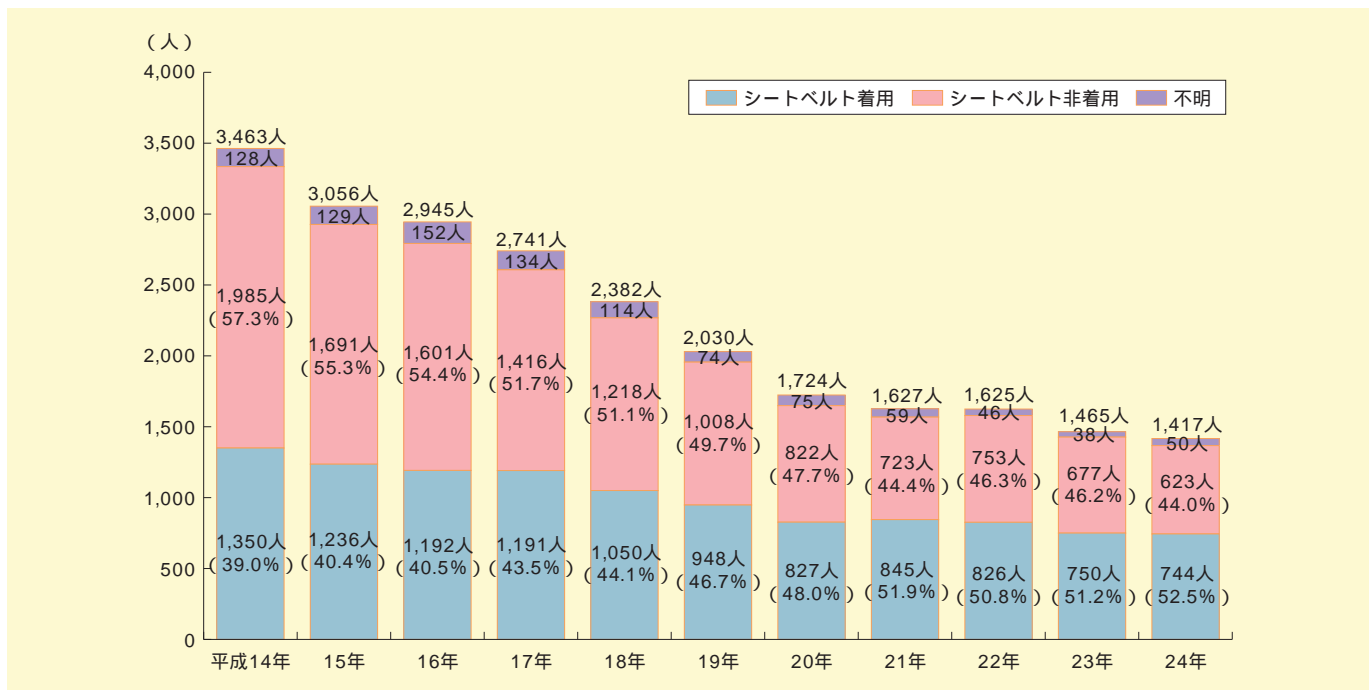
過去10年間のシートベルト非着用の交通事故死者数を乗車位置別にみると、シートベルト着用者率の向上に伴い、各席とも非着用の交通事故死者数は減

第1-19図 原付以上運転者（第1当事者）の飲酒運転による交通事故件数、交通死亡事故件数の推移



注 警察庁資料により作成。

第1-20図 シートベルト着用の有無別自動車乗車中死者数の推移



注 警察庁資料による。

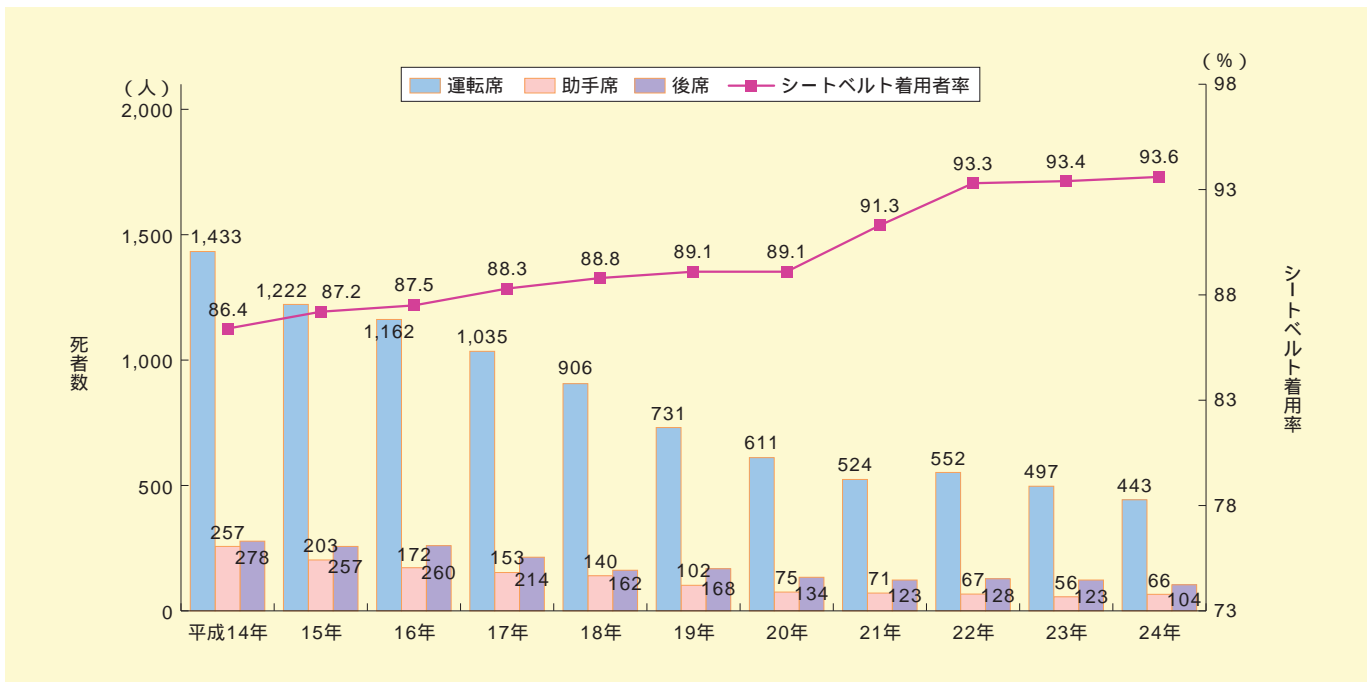
少する傾向にある（第1-21図）。

平成24年中の自動車乗車中の死傷者をシートベルト着用有無別の致死率で見ると、非着用者の致死率

は着用者の13.8倍と高くなっている（第1-22図）。

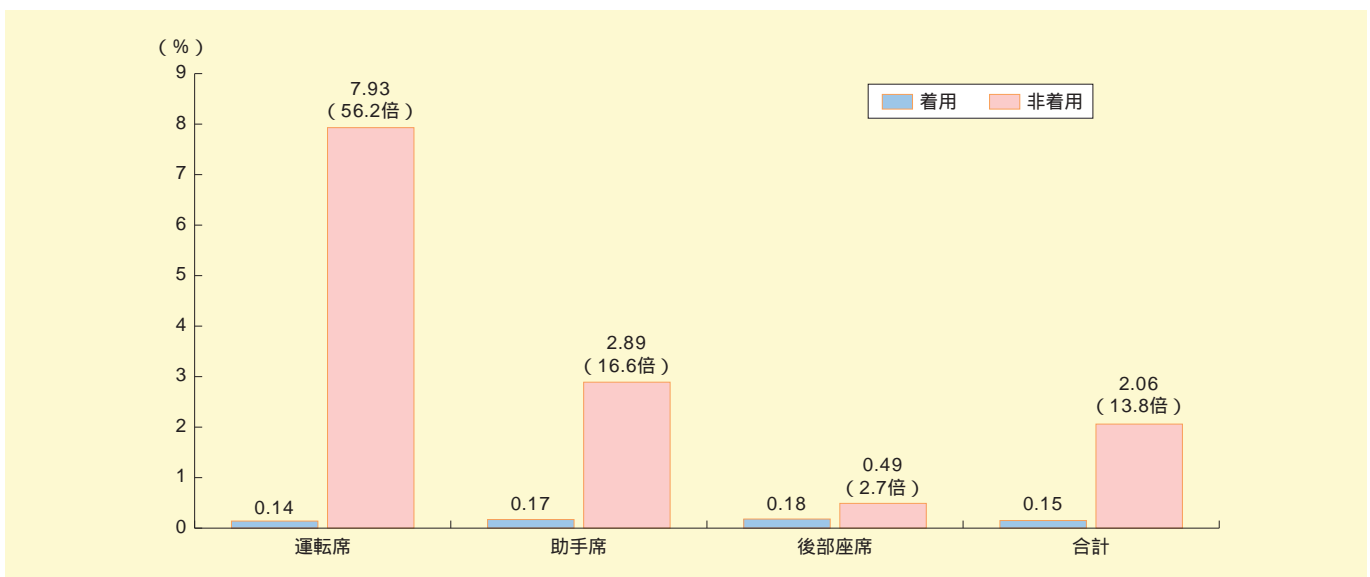
チャイルドシート使用の有無別死傷者数
平成24年中の6歳未満幼児の自動車同乗中の死者

第1-21図 乗車位置別シートベルト非着用者及びシートベルト着用者率の推移



注 警察庁資料による。

第1-22図 座席位置別・シートベルト着用有無別致死率 (平成24年)



注 警察庁資料により作成。ただし、「その他」は省略している。

数は、16人（うちチャイルドシート使用は5人）であり、重傷者数は102人であった（第1-23図）。

チャイルドシートの使用者率（6歳未満幼児の自動車同乗中死傷者に占める使用の死傷者の割合）は73.5%であり、前年と比較すると1.4ポイント上昇し、16年以降漸増傾向にある。

6歳未満幼児の自動車同乗中の致死率及び死亡重傷率をみると、チャイルドシートの使用者率の向上

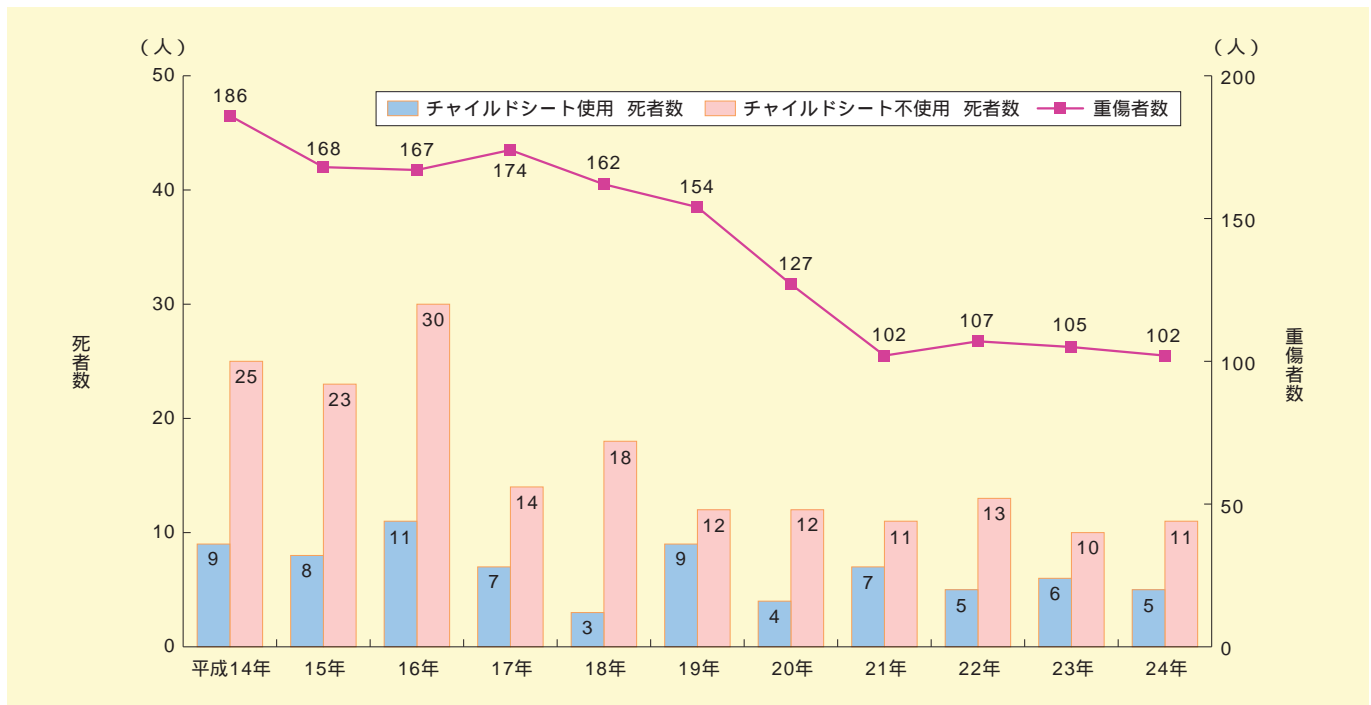
に伴い、10年前に比べ致死率は横ばい傾向にあるが、死亡重傷率は減少する傾向にある（第1-24図）。

平成24年中のチャイルドシート使用有無別の死亡重傷率をみると、正しく使用した場合に比べ、不使用者は3.7倍、不適正使用者は4.5倍であり、致死率をみると、不使用者は5.2倍となる（第1-25図）。

月別、曜日別、昼夜別交通事故発生状況

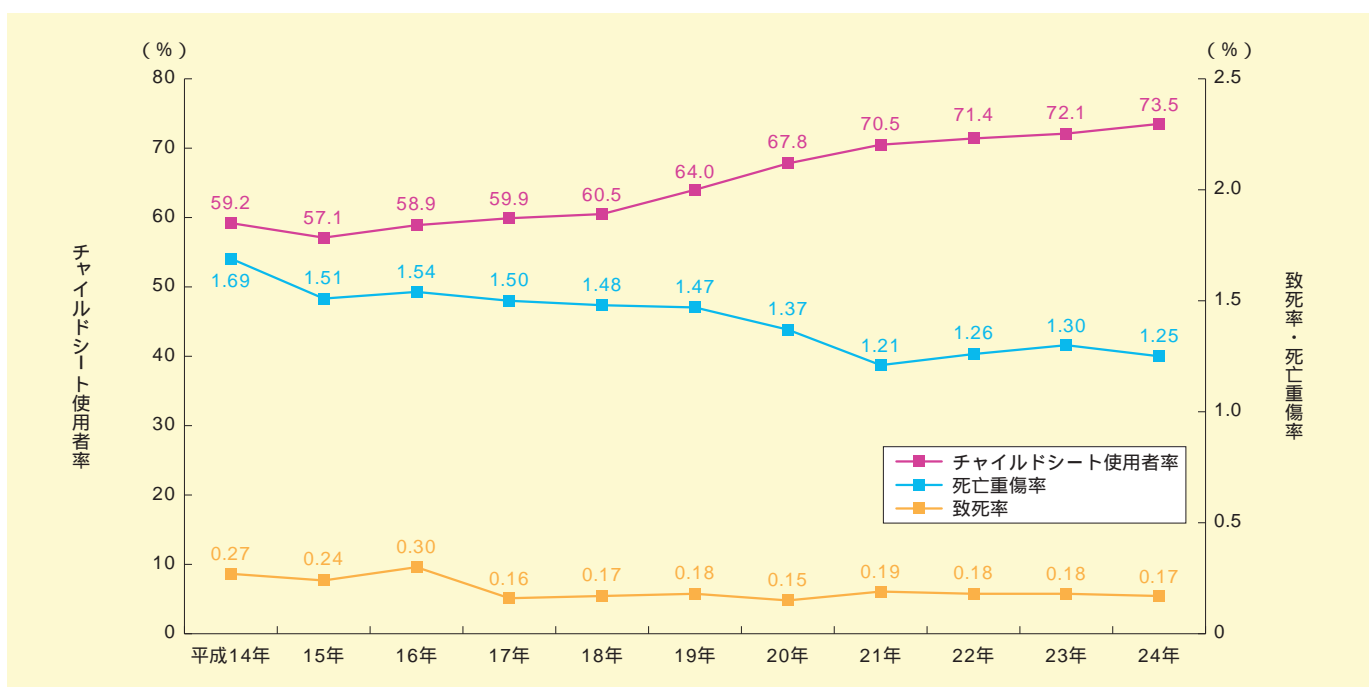
平成24年中の交通事故発生状況を月別、曜日別、

第1-23図 チャイルドシート使用有無別死者数及び重傷者数の推移



注 警察庁資料により作成。ただし、「使用不明」は省略している。

第1-24図 チャイルドシート使用者率、致死率及び死亡重傷率の推移



注 警察庁資料により作成。

昼夜別にみると次のとおりである。

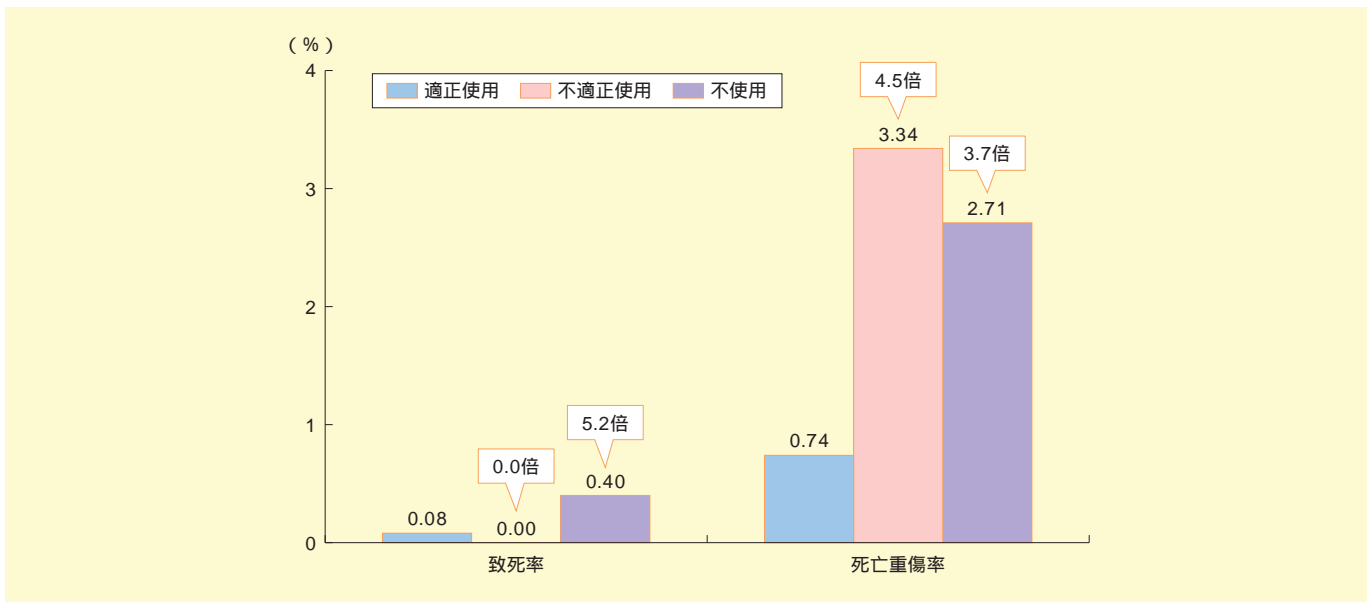
ア 月別交通事故発生状況

交通事故発生件数，交通事故死者数ともに12月がピークとなっており，年の後半に多くなる傾向が続いている（第1-26図）。

イ 曜日別交通死亡事故発生件数

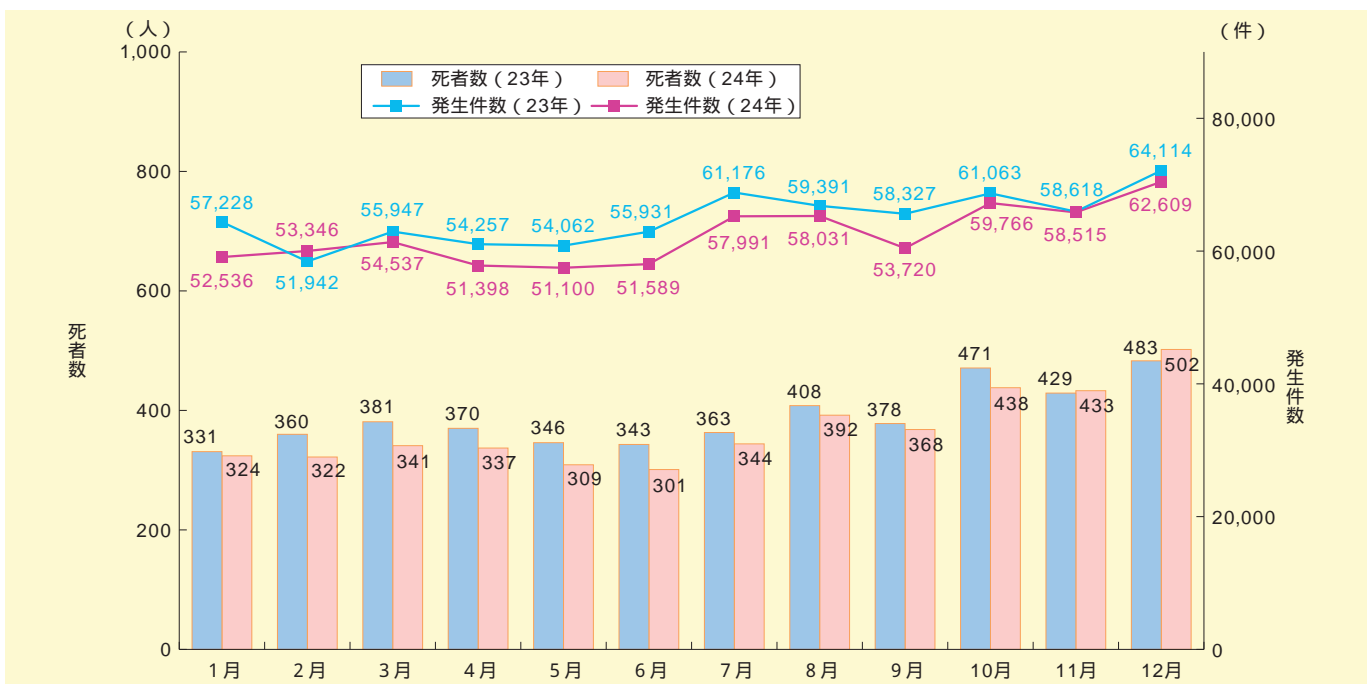
曜日別一日平均交通死亡事故発生件数をみると，金曜日（12.4件），土曜日（12.1件），月曜日（12.0件），木曜日（11.8件）の順に多い（第1-27図）。

第1-25図 チャイルドシート使用有無別致死率及び死亡重傷率（平成24年）



注 警察庁資料により作成。

第1-26図 交通事故死者数及び事故発生件数の月別推移



注 警察庁資料により作成。

ウ 昼夜別交通事故発生状況

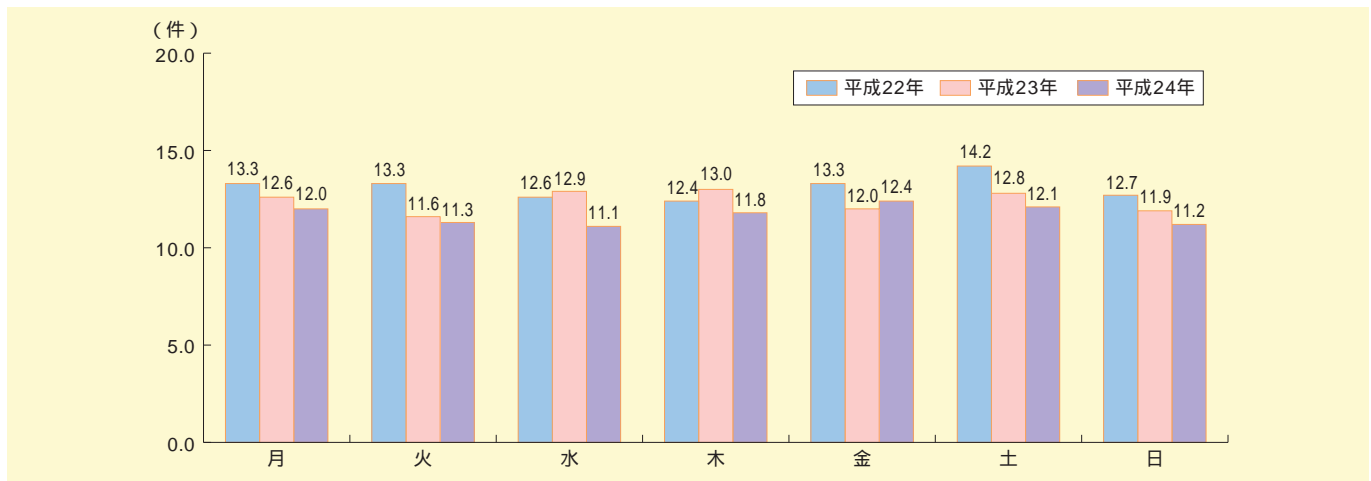
交通事故全体でみると、夜間の発生が約4分の1（27.3%）であったのに対して、交通死亡事故でみると、夜間の発生が約半数を超えた（51.7%）。昼夜別の交通死亡事故発生件数の推移をみると、昼間死亡事故件数、夜間死亡事故件数のいずれも昨年より減少した。また、平成18年以来5年振りに昼間死

亡事故件数が夜間死亡事故件数を下回った昨年に引き続き、昼間死亡事故件数が夜間死亡事故件数を下回っている（第1-28図）。

道路形状別交通死亡事故発生件数

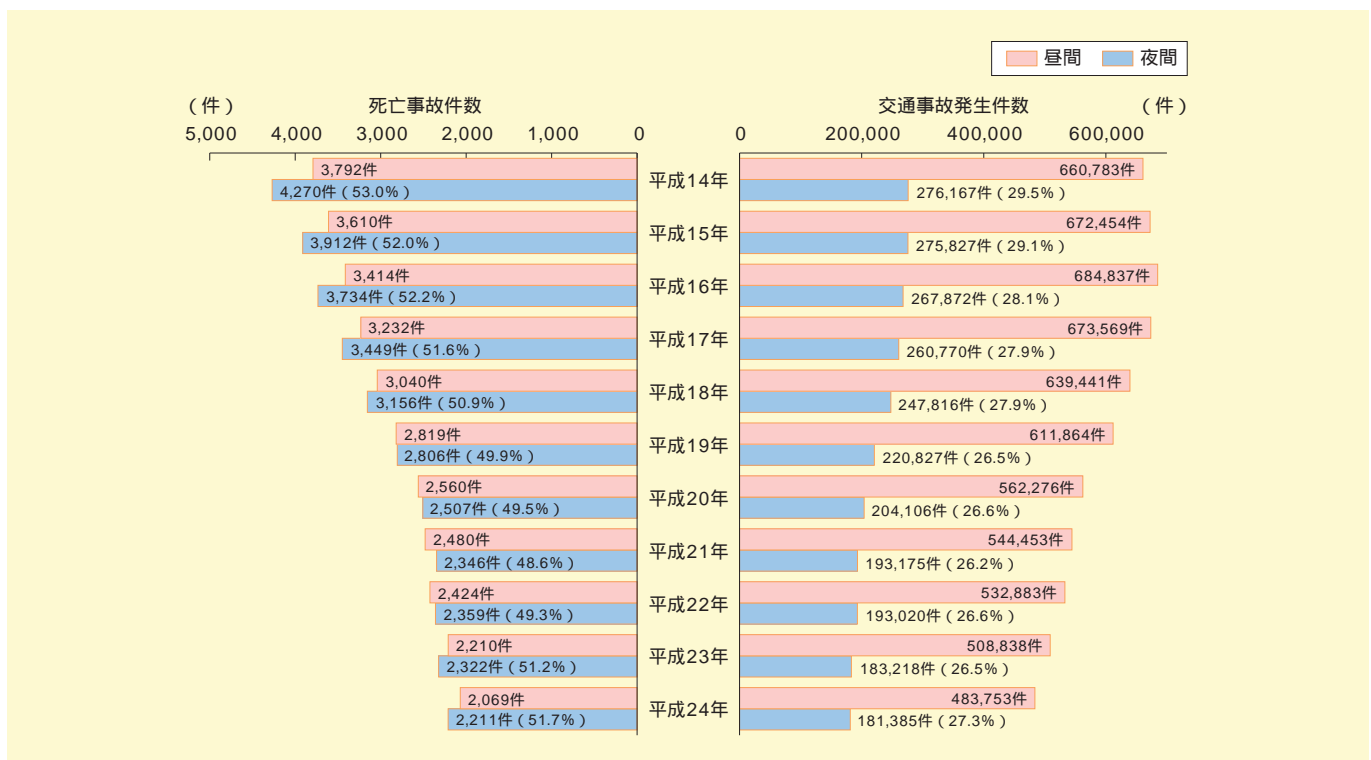
平成24年中の交通死亡事故発生件数を道路形状別にみると、交差点内が最も多く（37.1%）、次いで一般単路（交差点、カーブ、トンネル、踏切等を除

第1-27図 曜日別一日平均死亡事故発生件数



注 警察庁資料により作成。

第1-28図 昼夜別死亡事故件数及び交通事故発生件数の推移



注 警察庁資料により作成。

いた道路形状をいう。)(32.0%),カーブ(14.9%)の順になった(第1-29図)。

第1当事者別の交通死亡事故発生件数

平成24年中の第1当事者(交通事故の当事者のうち、過失が最も重い者又は過失が同程度の場合は被害が最も軽い者をいう。)の交通死亡事故発生件数を車種別にみると、自家用乗用車(50.7%)及び自家用貨物車(17.5%)で全体の約7割を占めている

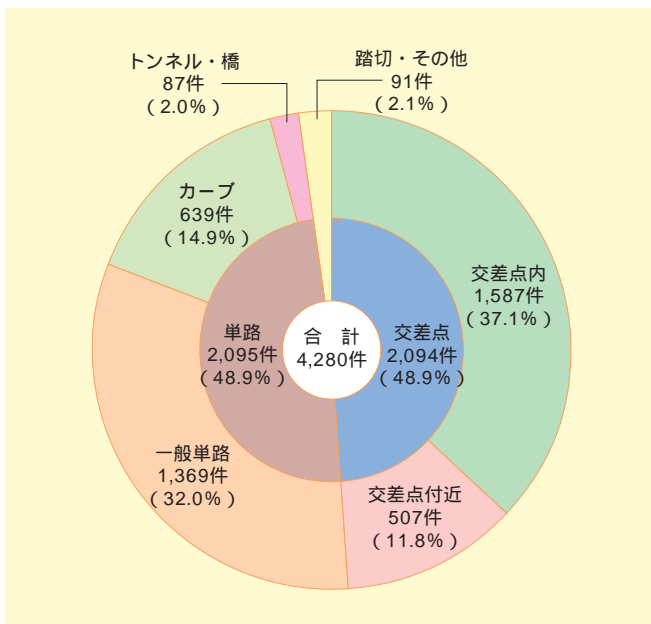
(第1-30図)。

自動車運転者が第1当事者となった交通死亡事故発生件数は、減少傾向で推移している。10年前と比較すると、16~24歳の若者は約3分の1に減少したのに対し、65歳以上の高齢者は横ばいである(第1-31図)。

法令違反別交通死亡事故発生件数

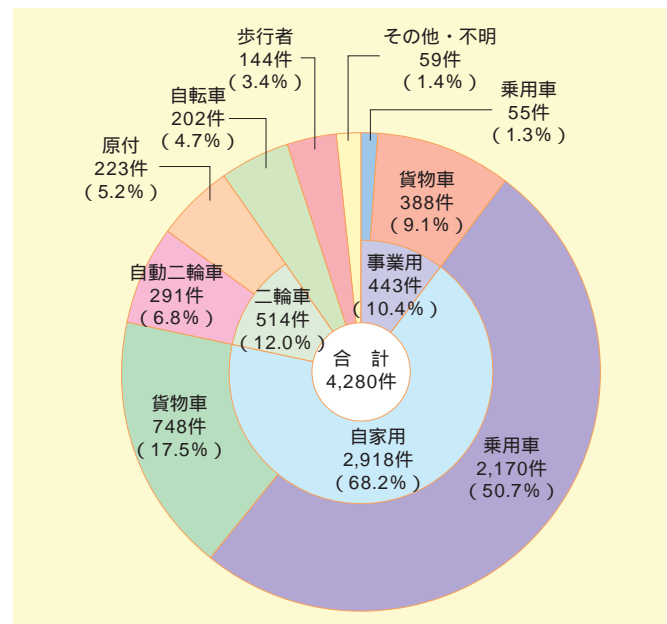
平成24年中の交通死亡事故発生件数を法令違反別

第1-29図 道路形状別死亡事故発生件数(平成24年)



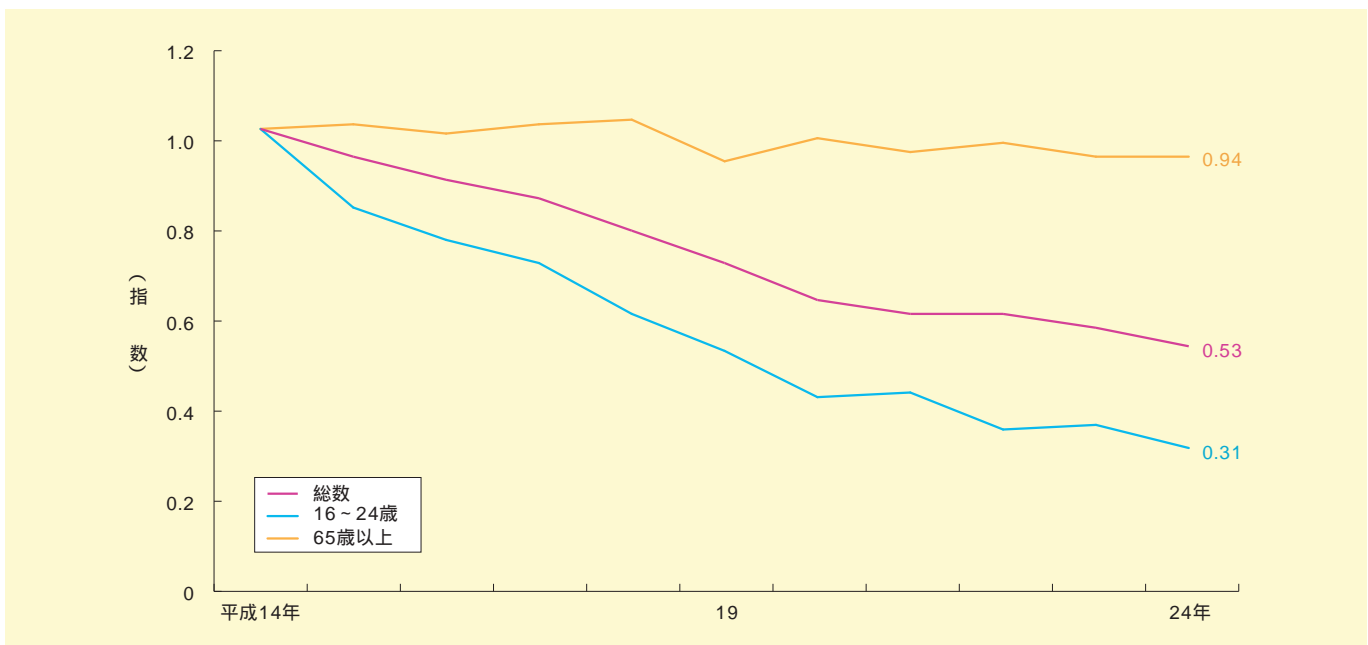
注 1 警察庁資料による。
2 ()内は、発生件数の構成率である。

第1-30図 車種別(第1当事者)死亡事故発生件数(平成24年)



注 1 警察庁資料による。
2 ()内は、発生件数の構成率である。

第1-31図 自動車(第1当事者)運転者の若者・高齢者別死亡事故発生件数の推移



注 1 警察庁資料による。
2 平成14年を1とした指数

(第1当事者)にみると、安全運転義務違反が55.0%を占め、中でも漫然運転(16.3%),脇見運転(13.4%)が多い(第1-32図)。

事故類型別交通死亡事故発生件数

平成24年中の交通死亡事故発生件数を事故類型別にみると、人対車両の横断中が最も多く(26.7%),

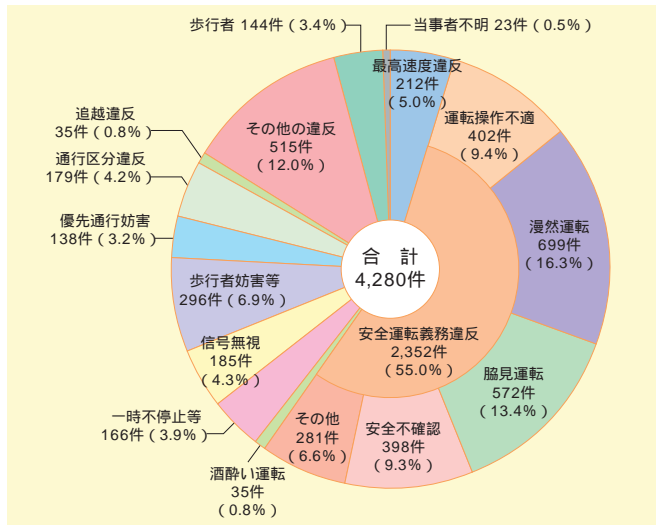
次いで車両相互の出会い頭衝突(14.7%),車両単独の工作物衝突(12.9%)の順に多い(第1-33図)。

3 高速自動車国道等における交通事故発生状況概況

平成24年中の高速自動車国道等(高速自動車国道

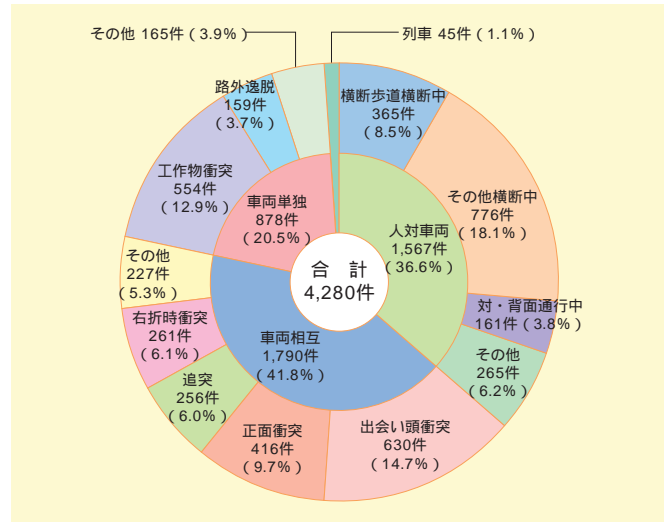
第1-32図

法令違反別（第1当事者）死亡事故発生件数（平成24年）



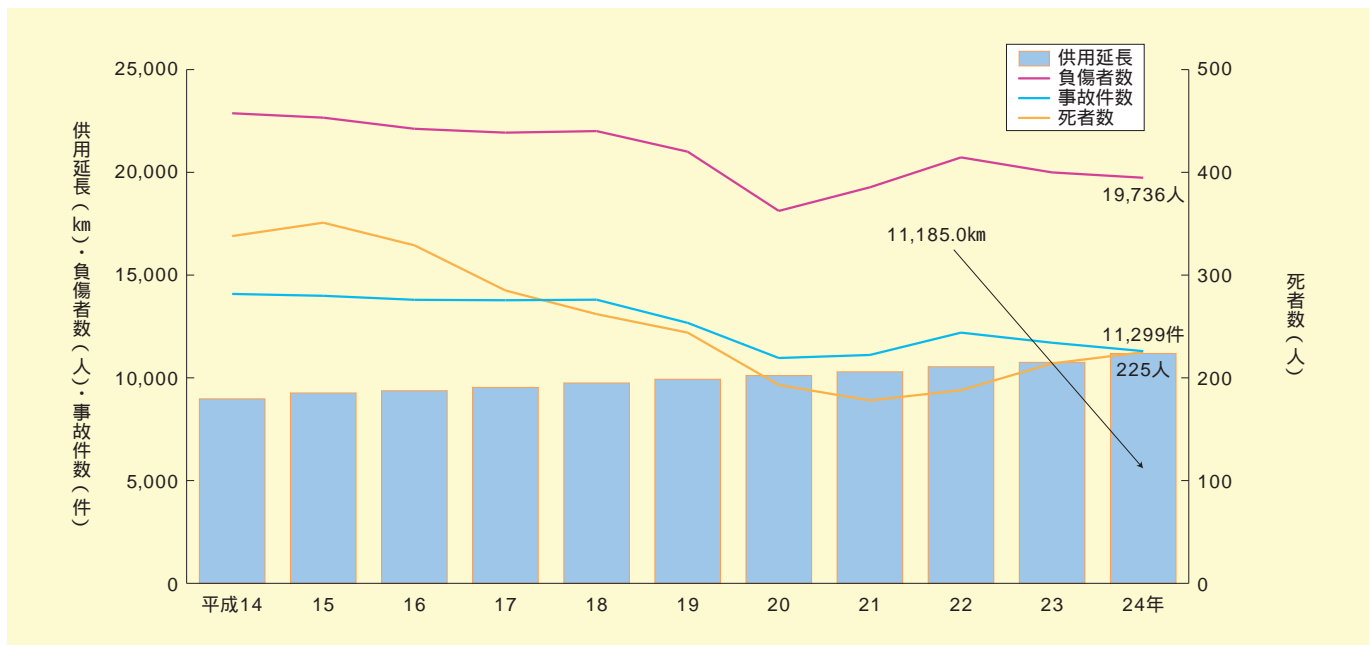
注 1 警察庁資料による。
2 () 内は、発生件数の構成率である。

第1-33図 事故類型別死亡事故発生件数（平成24年）



注 1 警察庁資料による。
2 () 内は、発生件数の構成率である。
3 横断歩道横断中には、横断歩道付近横断中を含む。

第1-34図 高速自動車国道等における交通事故発生状況の推移



注 警察庁資料による。

及び指定自動車専用道路（道路交通法第110条第1項の規定により国家公安委員会が指定する自動車専用道路）をいう。以下同じ。）における交通事故発生件数は1万1,299件（うち交通死亡事故196件）で、これによる死者数は225人、負傷者数は1万9,736人であった（第1-34図）。

前年と比べると、交通事故発生件数及び負傷者数は僅かに減少したものの、死者数は9人（4.2%）増加した。

死亡事故率

高速自動車国道等は自動車専用の道路であり、原則として平面交差がないことなどから事故率は低く、高速自動車国道についてみれば、平成24年で1億走行台キロ当たりの交通事故発生件数は7.5件である。

しかし、高速自動車国道等は高速走行となるため、わずかな運転ミスが交通事故に結びつきやすく、事故が発生した場合の被害も大きく、関係車両や死者

も多数に及ぶ重大事故に発展することが多い。このため、死亡事故率は、その他の道路の約2.8倍である。

事故類型別及び法令違反別発生状況

平成24年中の高速自動車国道等における事故類型別交通事故発生状況をみると、車両相互の事故の割合(88.4%)が最も高い。車両単独事故の割合(10.3%)は、その他の道路(3.8%)と比較して高くなっている。

車両相互の事故では、車線上の停止車への追突が最も多く、次いで走行車への追突が多くなっている。

車両単独の事故では、防護さく等への衝突が最も多く、次いで中央分離帯への衝突が多くなっている。

また、法令違反別発生状況をみると、安全運転義務違反が89.9%を占めており、その内容は前方不注意(43.9%)、動静不注意(21.9%)、安全不確認(11.0%)、ハンドル操作不適(5.8%)が多い。

昼夜別交通事故発生状況

平成24年中の高速自動車国道等における昼夜別交通事故発生状況をみると、交通事故全体では昼間の発生(69.5%)が夜間の発生(30.5%)の約2.3倍となっているが、交通死亡事故でみると、夜間の発生(60.7%)が昼間の発生(39.3%)の約1.5倍となっており、死亡事故率では夜間(3.5%)が昼間(1.0%)の3.5倍となっている。