

第1章 子供及び高齢運転者の交通事故の状況

本章では、子供及び高齢運転者を取り巻く現状について、人口構成の変化及び交通事故の発生状

況等を中心に記述する。

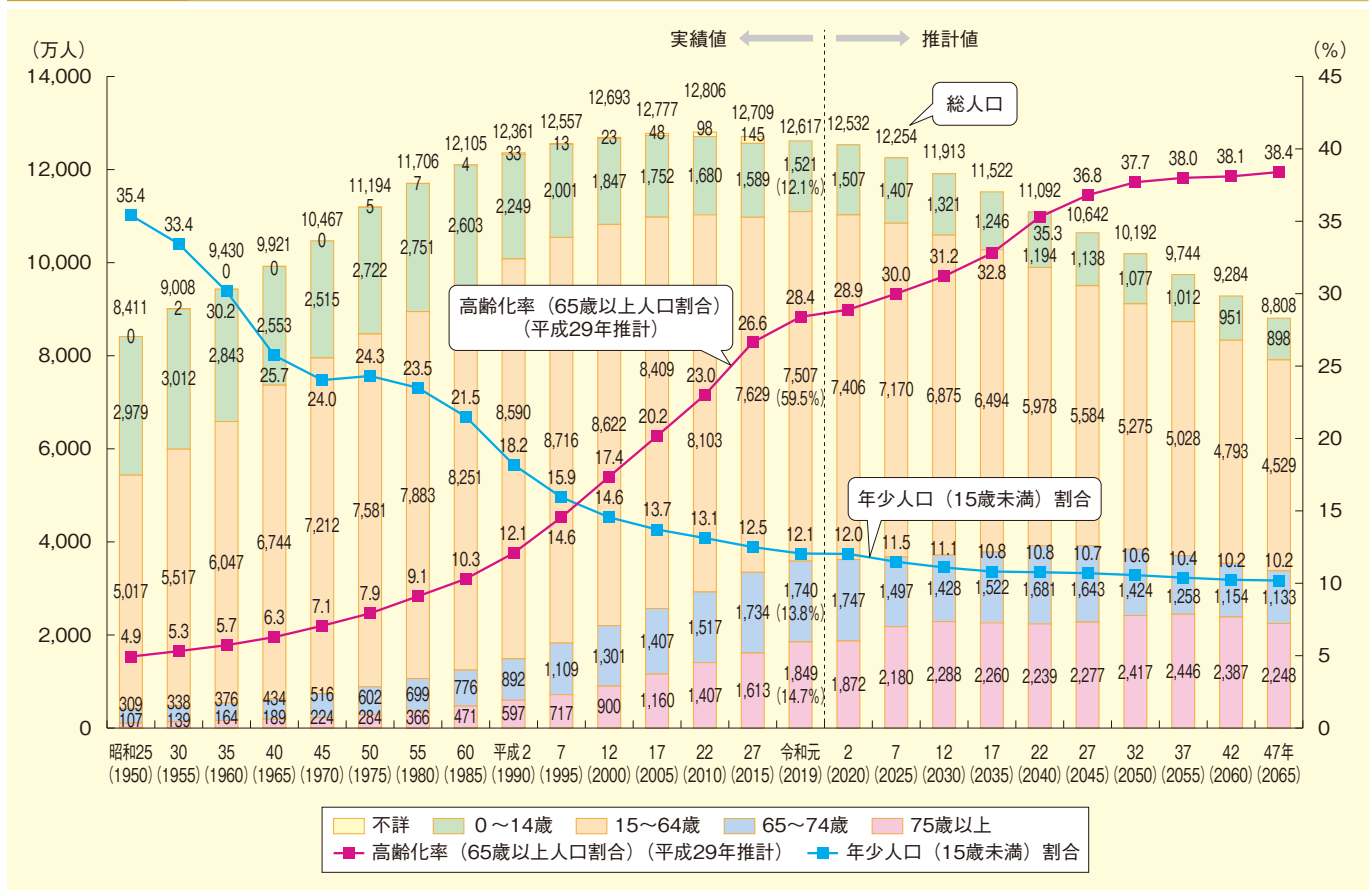
第1節 少子高齢化の進展と交通事故

〈少子高齢化の進展〉

我が国の総人口は、平成20年の1億2,808万人を境に減少に転じ、令和元年10月1日現在、1億2,617万人となった(総務省「人口推計」(確定値))。今後も、長期にわたって総人口は減少を続けると見込まれている。

令和元年10月1日現在の年少人口(15歳未満)、生産年齢人口(15~64歳)、高齢者人口(65歳以上)は、それぞれ1,521万人、7,507万人、3,589万人、総人口に占める割合は、それぞれ12.1%、59.5%、28.4%となっている(特集-第1図)。

▶特集-第1図 年齢層別人口構成割合の推移



資料：棒グラフと実線の高齢化率については、2015年までは総務省「国勢調査」、2019年は総務省「人口推計」(令和元年10月1日確定値)、2020年以降は国立社会保障・人口問題研究所「日本の将来推計人口(平成29年推計)」の出生中位・死亡中位仮定による推計結果。

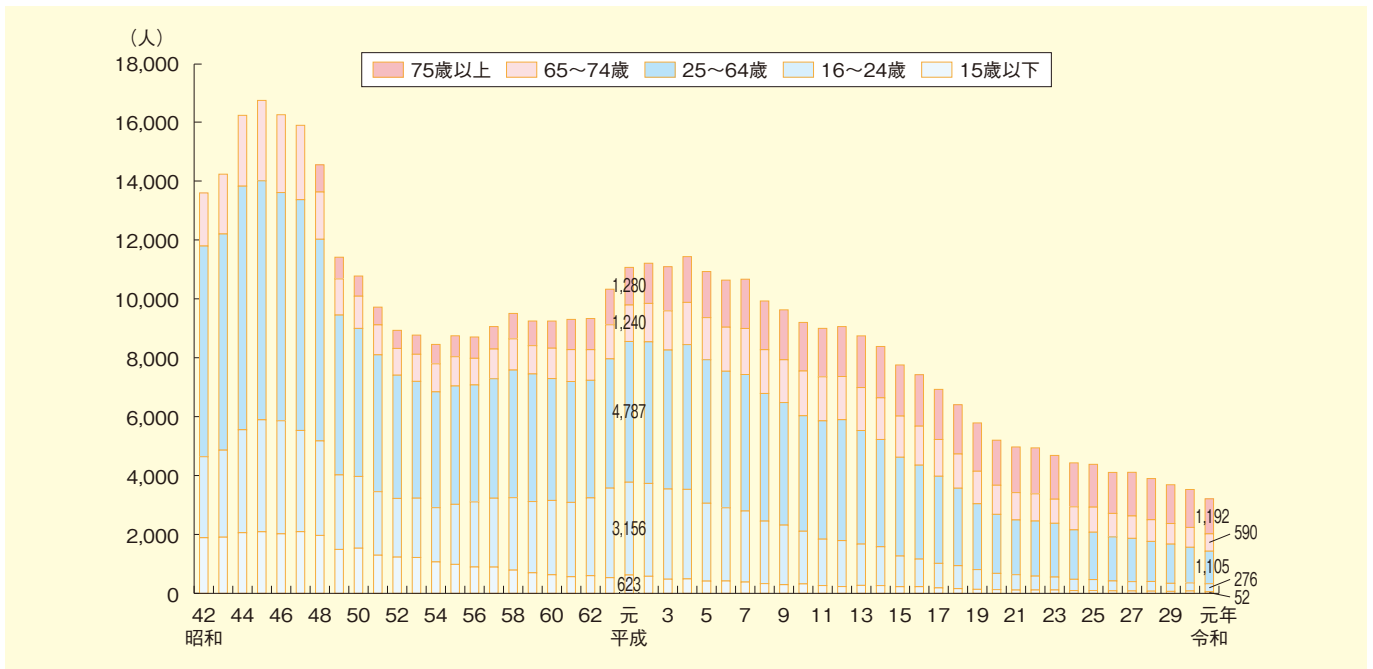
- 注 1 2019年以降の年齢階級別人口は、総務省統計局「平成27年国勢調査 年齢・国籍不詳をあん分した人口(参考表)」による年齢不詳をあん分した人口に基づいて算出されていることから、年齢不詳は存在しない。なお、1950年~2015年の高齢化率及び年少人口割合の算出には分母から年齢不詳を除いている。ただし、1950年及び1955年において割合を算出する際には、(注2)における沖縄県の一部の人口を不詳には含めないものとする。
- 2 沖縄県の昭和25年70歳以上の外国人136人(男55人、女81人)及び昭和30年70歳以上23,328人(男8,090人、女15,238人)は65~74歳、75歳以上の人口から除き、不詳に含めている。
- 3 将来人口推計とは、基準時点までに得られた人口学的データに基づき、それまでの傾向、趨勢を将来に向けて投影するものである。基準時点以降の構造的な変化等により、推計以降に得られる実績や新たな将来推計との間には乖離が生じうるものであり、将来推計人口はこのような実績等を踏まえて定期的に見直すこととしている。

〈年齢層別に見た交通事故死者数の推移〉

交通事故死者数は、第2次交通戦争とも呼ばれる状況となった平成4年を境に減少し始め、8年に1万人を下回った。以降も減少傾向が継続し、

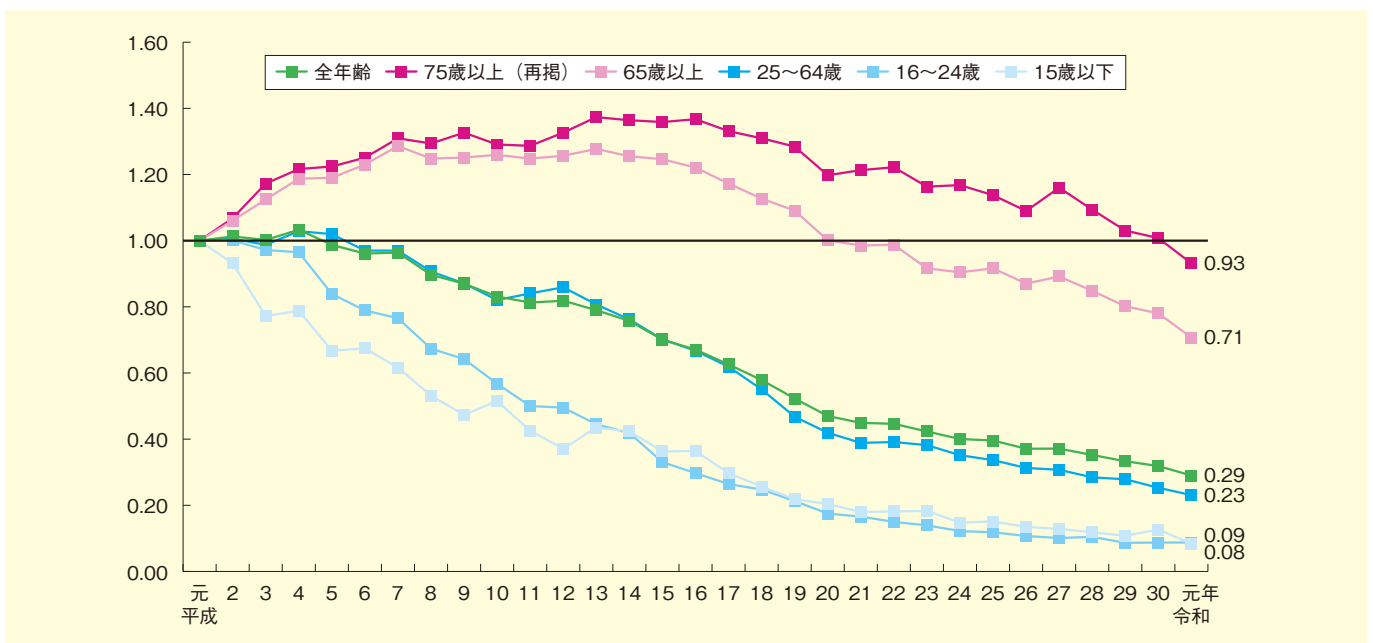
21年に5千人を、28年に4千人を下回り、令和元年は3,215人と現行の交通事故統計となった昭和23年以降で最少となった。

▶特集-第2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 昭和46年以前は、沖縄県を含まない。
 3 昭和47年以前は、65歳以上のグラフ。

▶特集-第3図 年齢層別交通事故死者数の推移（指数）



- 注 1 警察庁資料による。
 2 指数は、平成元年を1.00とした。

特集 「未就学児等及び高齢運転者の交通安全緊急対策について」

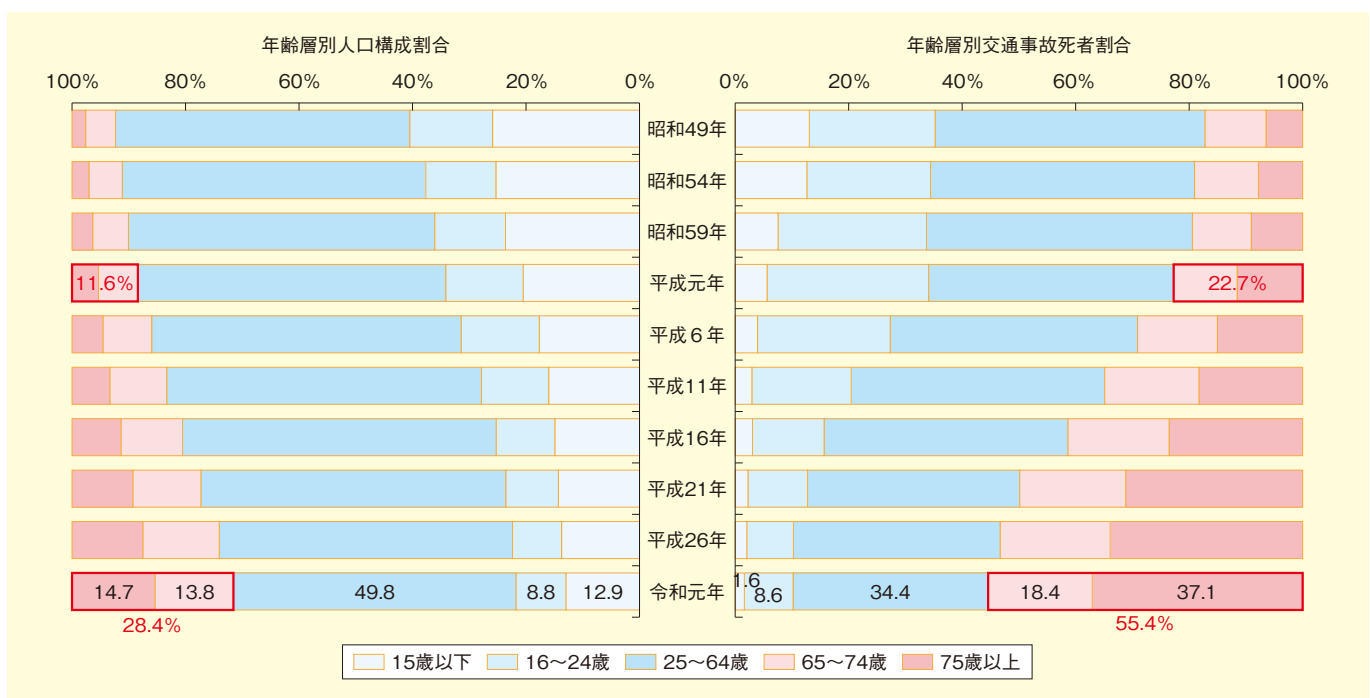
年齢層別に平成元年の交通事故死者数と比較すると、15歳以下の交通事故死者数は約12分の1（623人→52人）、16～24歳の年齢層の交通事故死者数は約11分の1（3,156人→276人）、25～64歳の年齢層の交通事故死者数は約4分の1（4,787人→1,105人）と大きく減少した一方で、65歳以上の高齢者の交通事故死者数については、約3割の減少（2,520人→1,782人）に、75歳以上の高齢者の交通事故死者数については、微減（1,280人→1,192人）にとどまるなど、大きな違いが見られる（特集-第2図、第3図）。

また、年齢層別に、人口割合と交通事故死者の割合の推移を見ると、全体として、65歳以上の交

通事故死者数の全交通事故死者数に占める割合は、平成元年に22.7%であったが、平成22年に初めて50%を超え、令和元年には55.4%（平成元年から令和元年の間に32.7ポイント増加。）となり、同じ期間の人口割合の推移（平成元年（11.6%）から令和元年（28.4%）の間に16.8ポイント増加。）と比較しても、より大きくなっている。

一方で、15歳以下の交通事故死者数は、着実に減少してきた。全交通事故死者数に占める15歳以下の交通事故死者数の割合は、全人口に占める15歳以下人口の割合を大きく下回っている（令和元年は、それぞれ1.6%、12.9%）（特集-第4図）。

▶特集-第4図 年齢層別人口構成割合及び交通事故死者割合の推移



注 1 警察庁資料による。
 2 総務省統計資料「人口推計」（各年10月1日現在人口（補間補正を行っていないもの。））による。
 3 構成割合は小数点以下第2位を四捨五入しているため、合計しても必ずしも100とにならない。

第2節 子供の交通事故の状況

1 年少人口の動向

(1)年少人口（15歳未満）の推移——少子化の進展

我が国の年間の出生数は、第1次ベビーブーム期には約270万人、第2次ベビーブーム期には約210万人であったが、昭和50年に200万人を下回り、それ以降、減少傾向が続いている。平成28年の出生数は97万7,242人と、明治32年の統計開始以来、初めて100万人を割り、令和元年の出生数は86万5,234人と、90万人を割り込んでいる。

年齢3区分別の人口規模及び構成の推移を見ると、年少人口（15歳未満）の割合は、昭和50年（24.3%）以降低下を続け、令和元年は、12.1%（1,521万人）と過去最低となっている。令和38年には1,000万人を割り、47年には898万人と、現

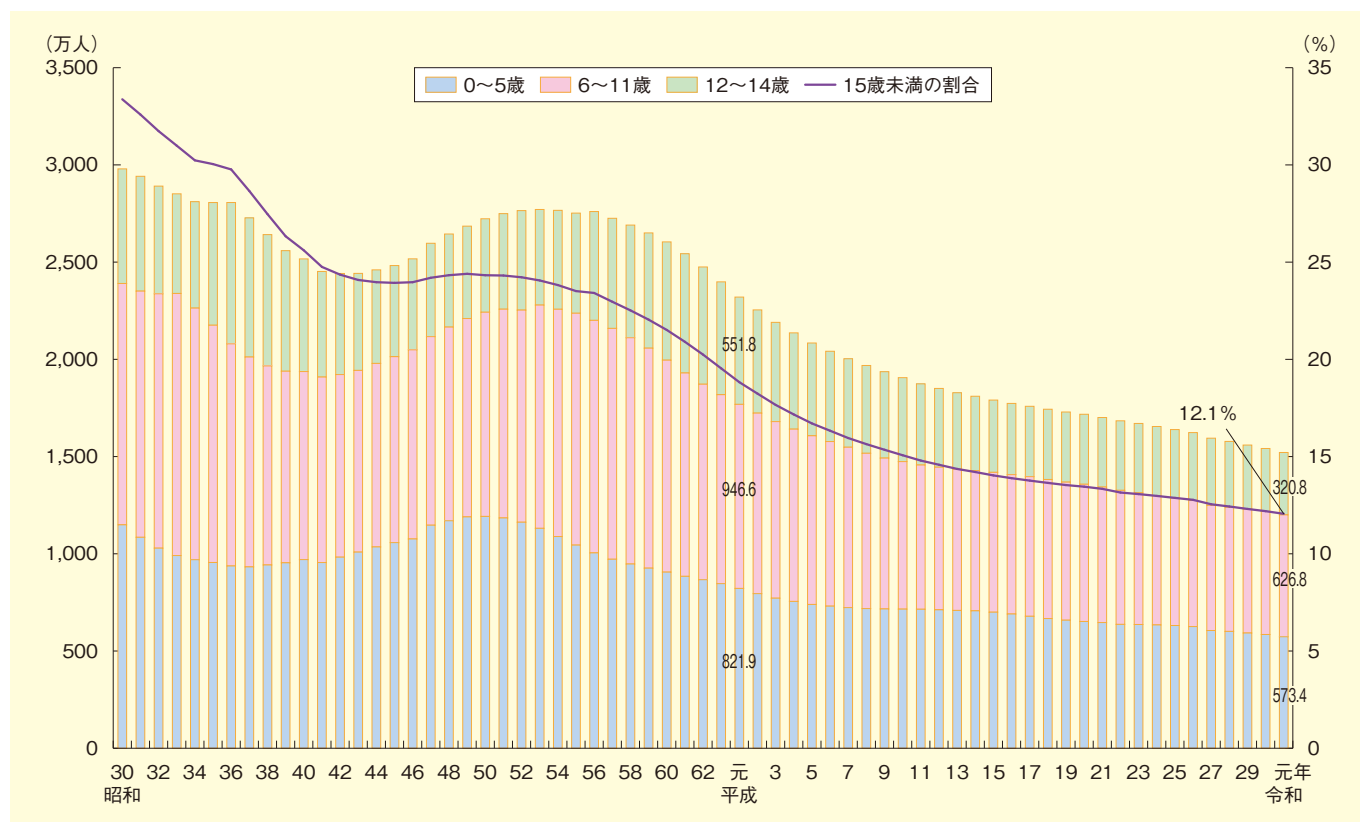
在の6割程度になり、総人口に占める割合は10.2%となると推計されている（特集-第1図）。

年少人口（15歳未満）について、年齢層別に見ると、概ね未就学児に該当する0～5歳人口は、平成元年の822万人から令和元年には573万人に、小学生に該当する6～11歳人口は、947万人から627万人にそれぞれ減少した（特集-第5図）。

(2)未就学児と保育所等の動向

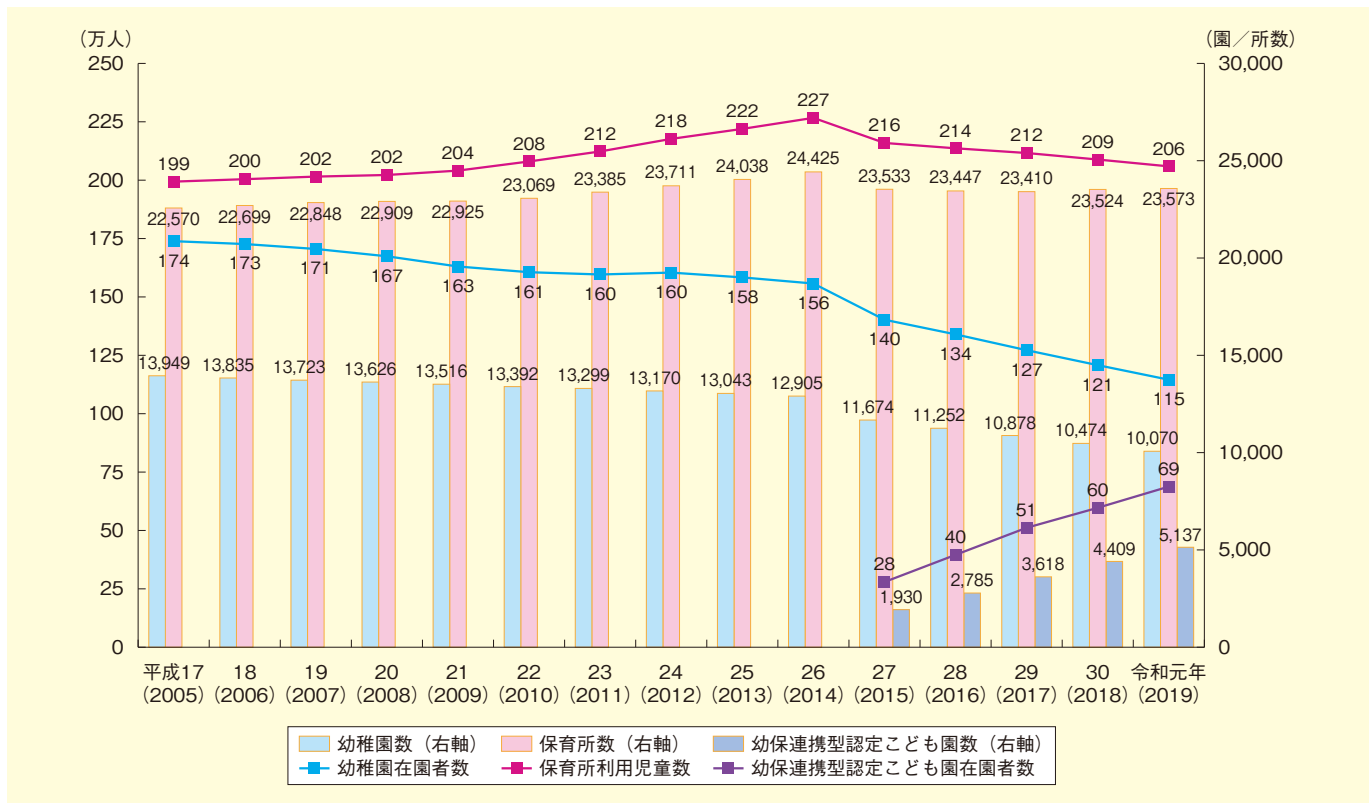
少子化が進み、年少人口が減少する一方で、近年の保育所等の施設数及び利用児童数は、ほぼ変動は見られないが、保育所等に子供を預けて働く世帯は、増加傾向にあると考えられる（特集-第6図、第7図）。

▶特集-第5図 年少人口（15歳未満）及び割合の推移



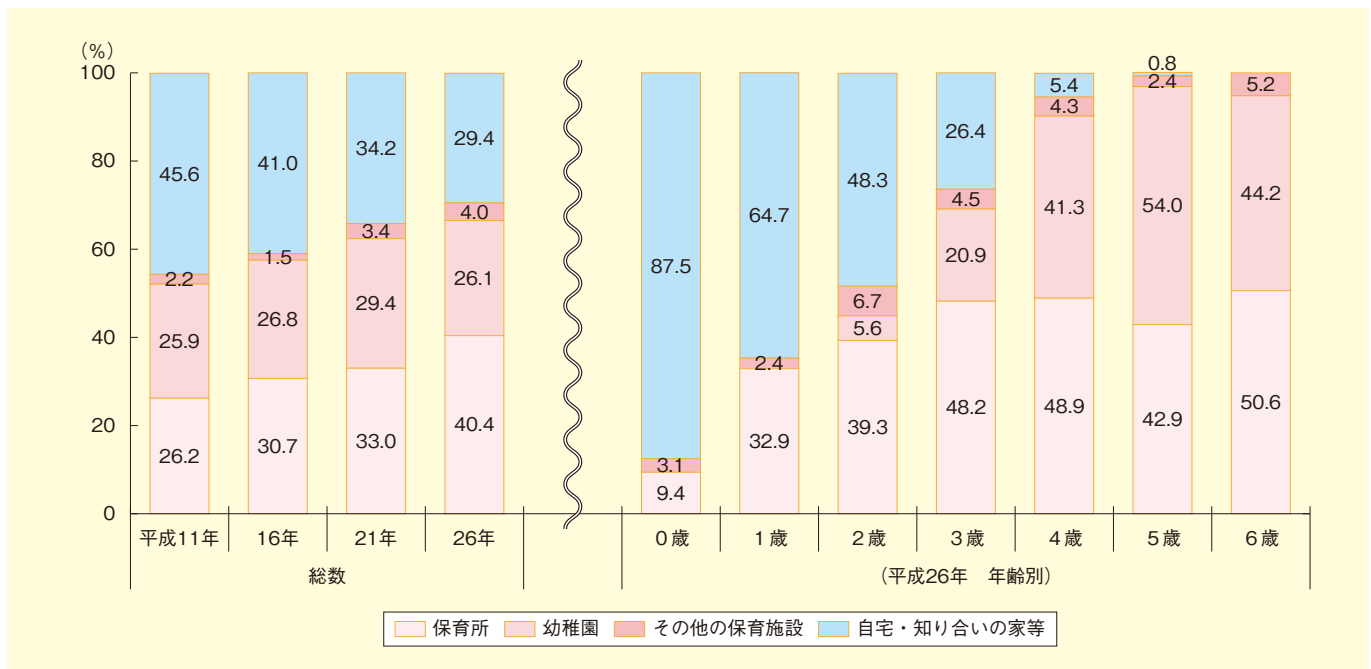
注 総務省「人口推計」（国勢調査実施年は国勢調査人口による）による。

▶ 特集-第6図 保育所等の施設数及び利用者数の推移



(出典) 文部科学省「学校基本統計」、厚生労働省「保育所関連状況取りまとめ」、内閣府「認定こども園に関する状況について」
 注 1 幼稚園及び保育所の在園者数/利用児童数、幼稚園数/保育所数には、認定こども園の認定を受けた幼稚園及び保育園の在園者数/利用児童数、幼稚園数/保育所数を含む。
 2 平成27年4月から、子ども・子育て支援新制度が施行されたことに伴い、平成27年より、幼保連携型認定こども園の項目を追加している。
 3 「幼稚園在園者数」及び「幼稚園数」については各年5月時点、それ以外は各年4月時点。

▶ 特集-第7図 就学前教育・保育の構成割合の推移



(出典) 厚生労働省「全国家庭児童調査」
 注 1 その他の保育施設とは、認定こども園、事業所内保育施設、認可外保育施設などのこと。
 2 自宅・知り合いの家等とは、親、ベビーシッター、親類、知り合い等により、保育が行われている場合をいう。
 3 構成割合は小数点以下第2位を四捨五入しているため、合計しても必ずしも100とまらない。

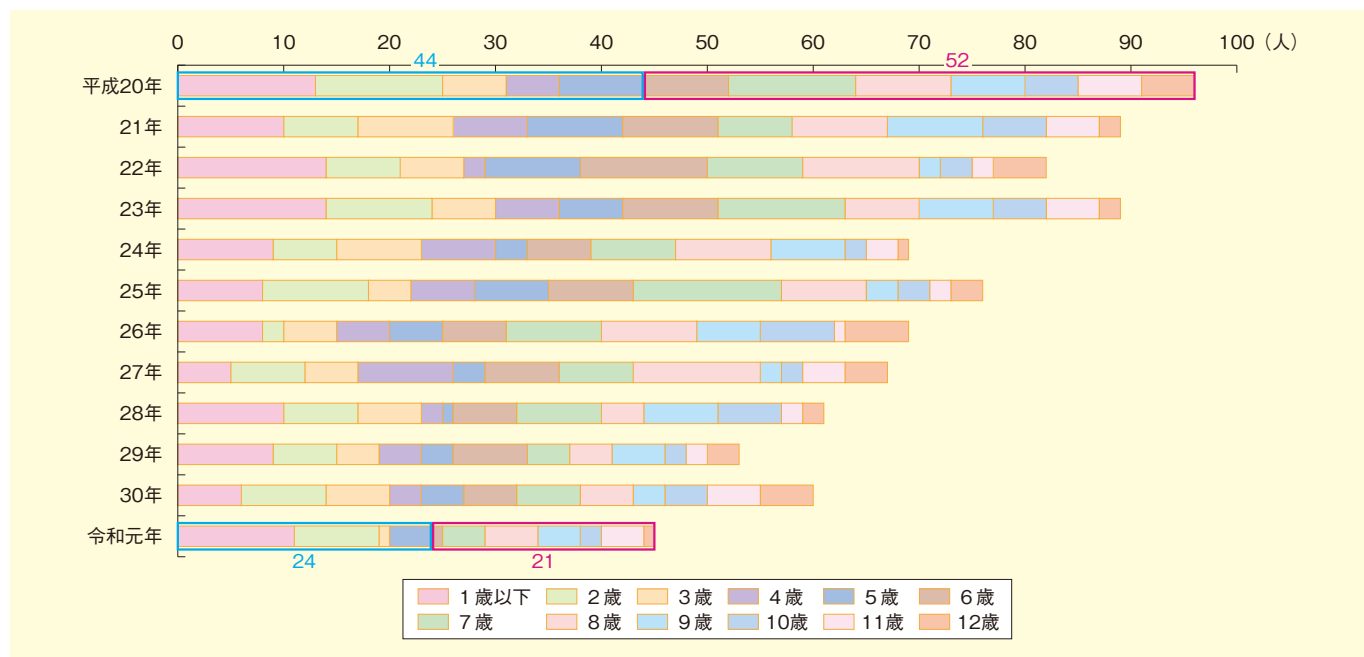
2 未就学児及び小学生の交通事故の状況

(1)年齢別に見た交通事故死者数等の推移

近年の12歳以下の交通事故死者数の推移を見ると、全体として減少傾向にある中で、5歳以下に

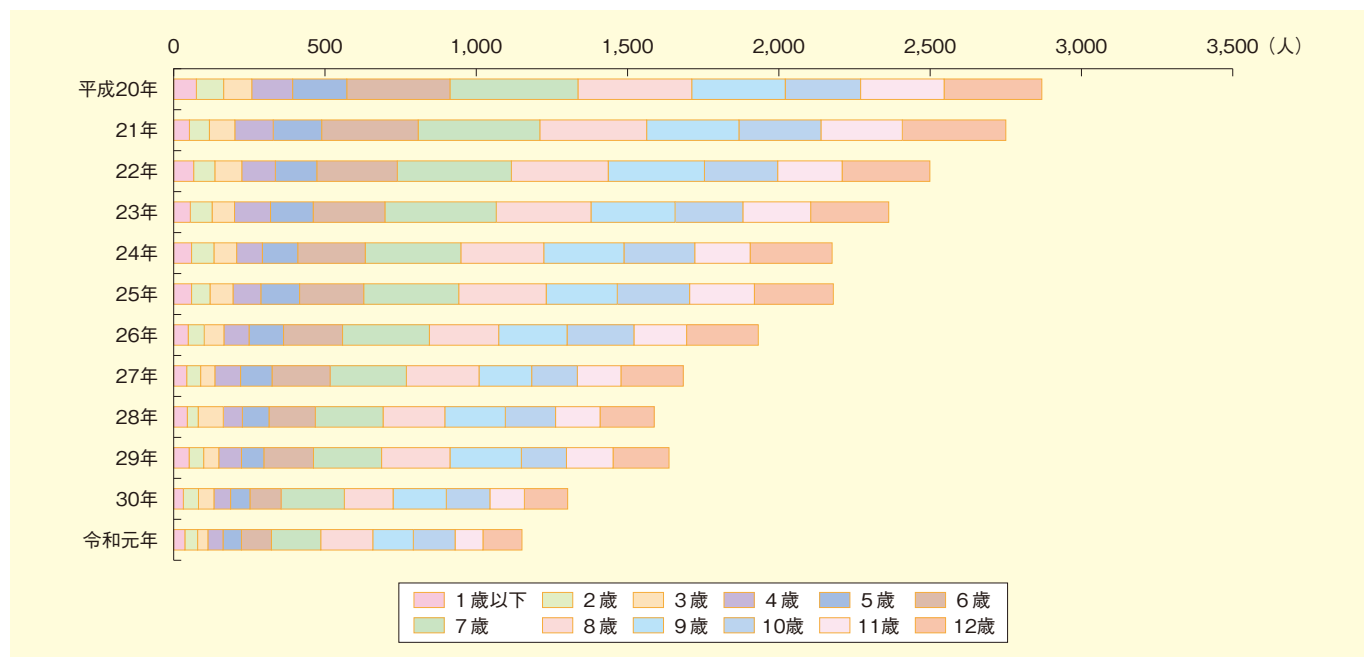
ついては平成20年の44人から令和元年は24人に、6～12歳については52人から21人に減少した（特集-第8図）。

▶特集-第8図 年齢別交通事故死者数の推移



注 警察庁資料による。

▶特集-第9図 年齢別交通事故死者・重傷者数の推移



注 警察庁資料による。

(2)状態別に見た交通事故死者数等の状況

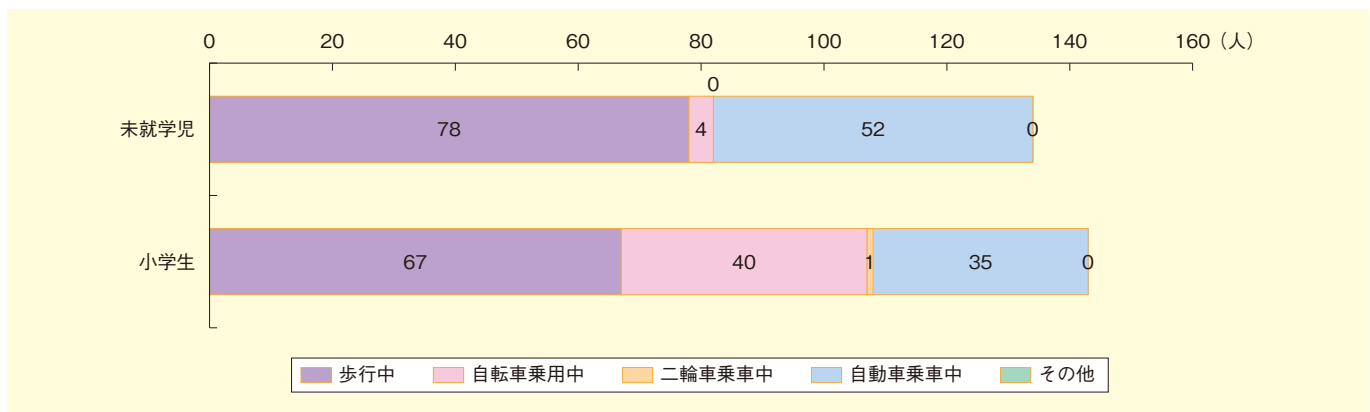
○状態別に見た交通事故死者数等の特徴

状態別に平成27年から令和元年までの間の交通事故死者数を見ると、未就学児及び小学生共に、「歩行中」の死者が最も多く、未就学児については約6割、小学生については約5割を占める。

未就学児については、「自動車乗車中」の死者がこれに続き4割近くを占めている。未就学児は、屋外において親等と共に行動することが大半であることから、このような特徴が見られるものと考えられる。

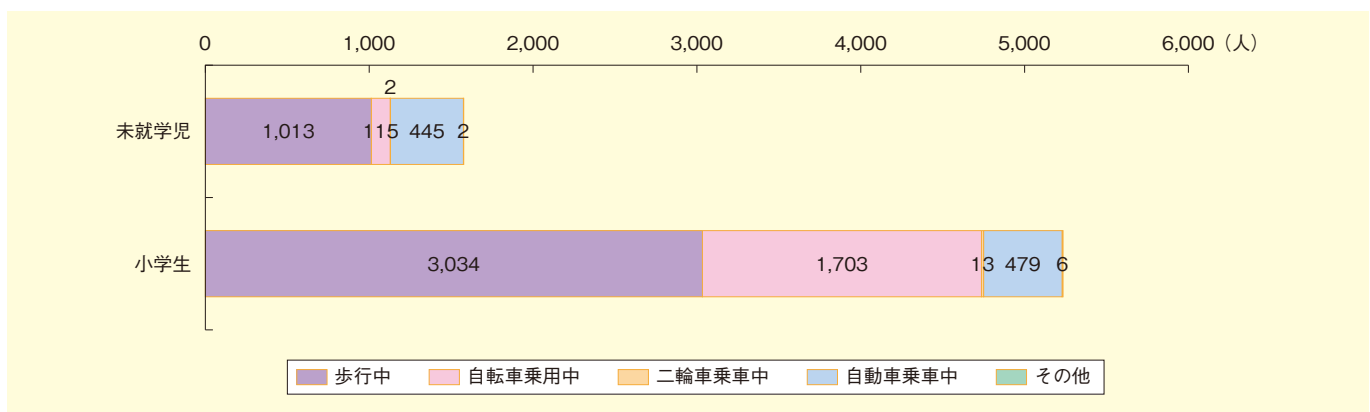
小学生については、「歩行中」に続き「自転車乗車中」の死者が多く、3割近くを占めている。小学生になると、移動手段に自転車が新たに加わることから、このような特徴が見られるものと考えられる（特集-第10図）。

▶特集-第10図 学齢別状態別交通事故死者数（平成27年～令和元年合計）



注 警察庁資料による。

▶特集-第11図 学齢別状態別交通事故死者・重傷者数（平成27年～令和元年合計）



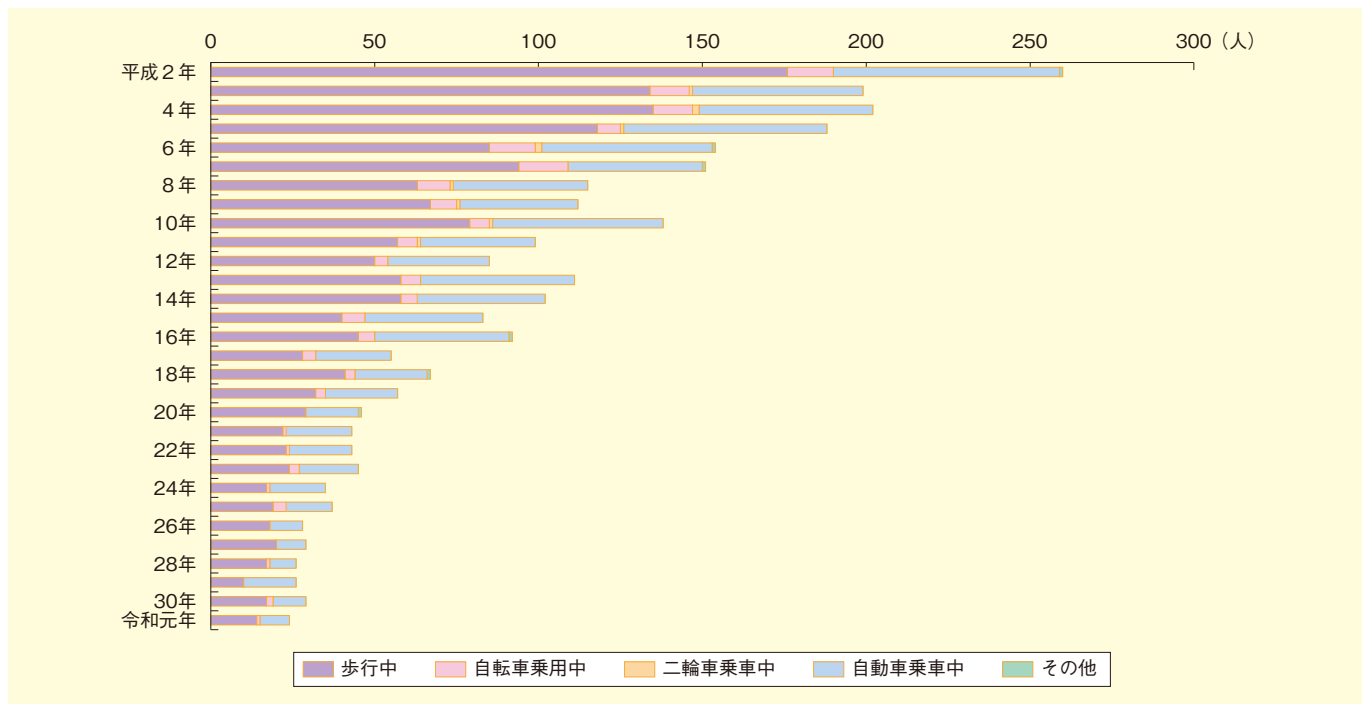
注 警察庁資料による。

○状態別に見た未就学児の交通事故死者数等の推移

未就学児に着目して、状態別に交通事故死者数及び死者・重傷者数の推移を見ると、いずれも全体として減少傾向にある中で、死者・重傷者数に

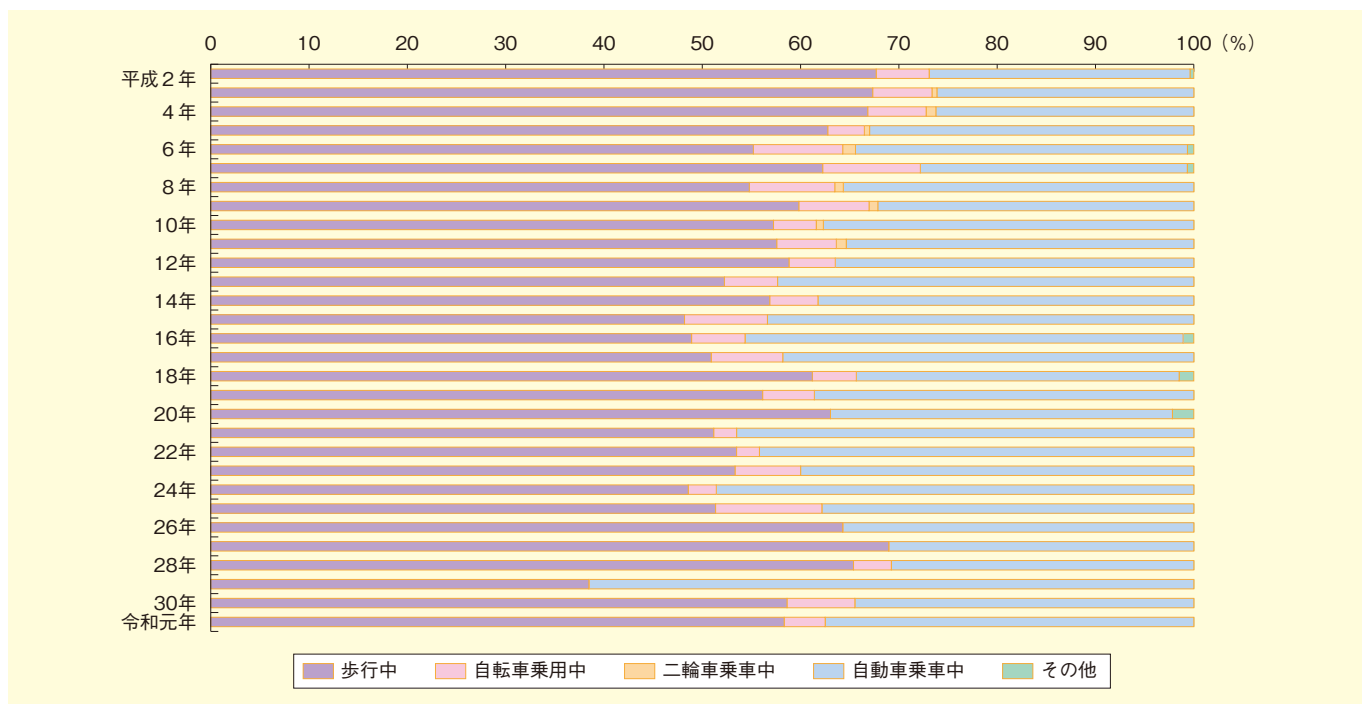
ついては、「自動車乗車中」の割合が近年増加傾向にあることがわかる（平成2年：10.6%→令和元年：34.5%）（特集-第12図，第13図，第14図，第15図）。

▶特集-第12図 未就学児の状態別交通事故死者数の推移



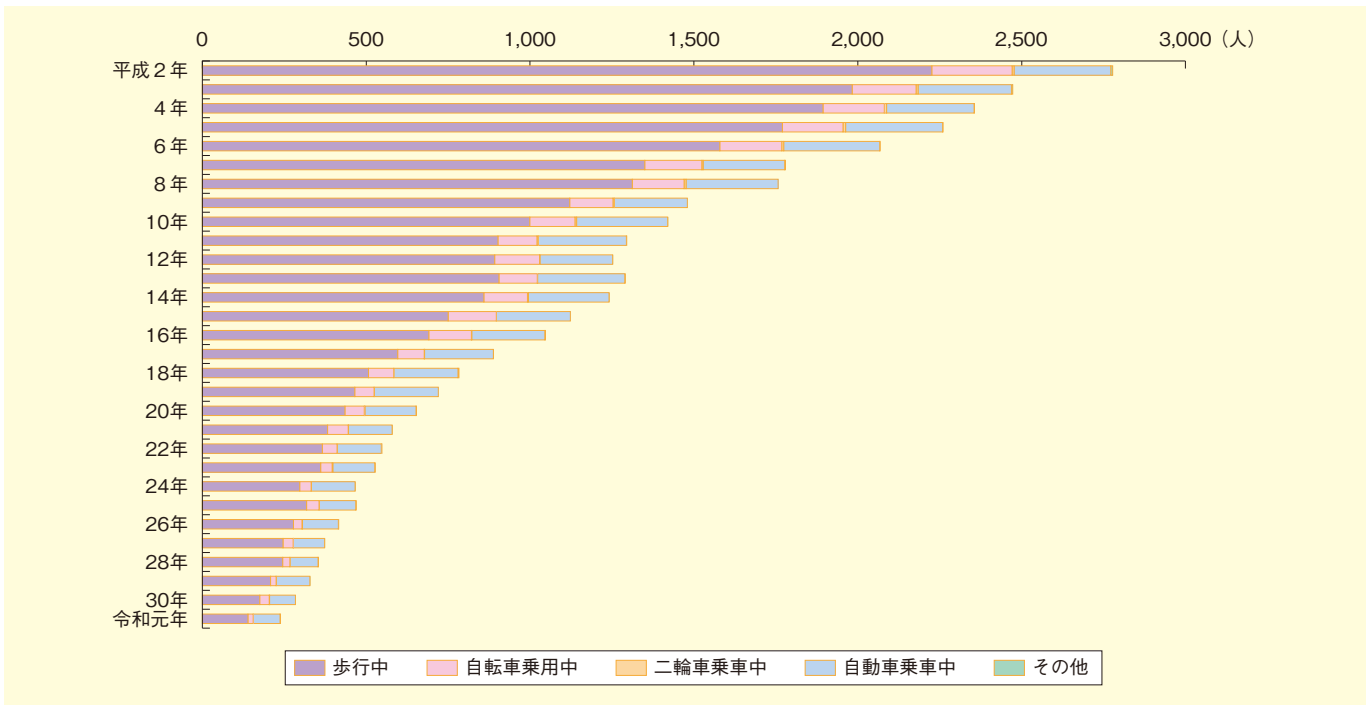
注 警察庁資料による。

▶特集-第13図 未就学児の状態別交通事故死者割合の推移



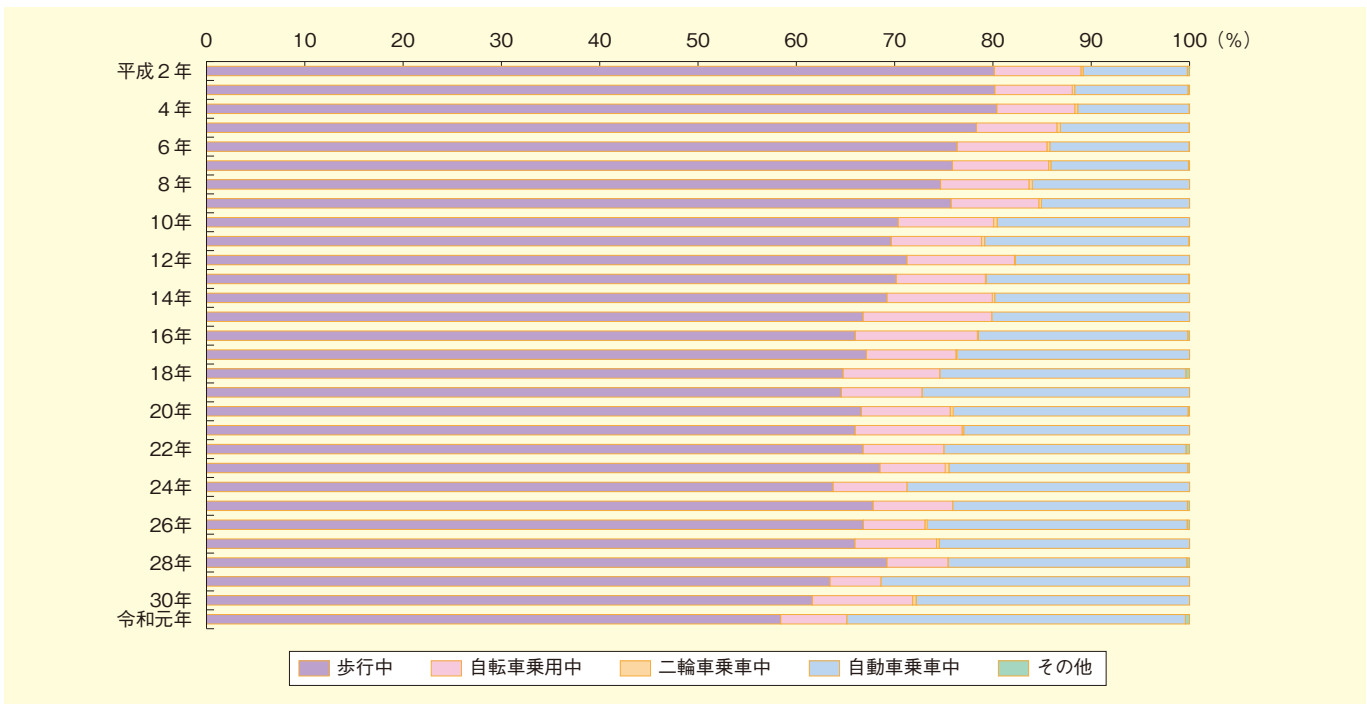
注 警察庁資料による。

▶特集-第14図 未就学児の状態別交通事故死者・重傷者の推移



注 警察庁資料による。

▶特集-第15図 未就学児の状態別交通事故死者・重傷者割合の推移



注 警察庁資料による。

(3)歩行中の交通事故死者数等の状況

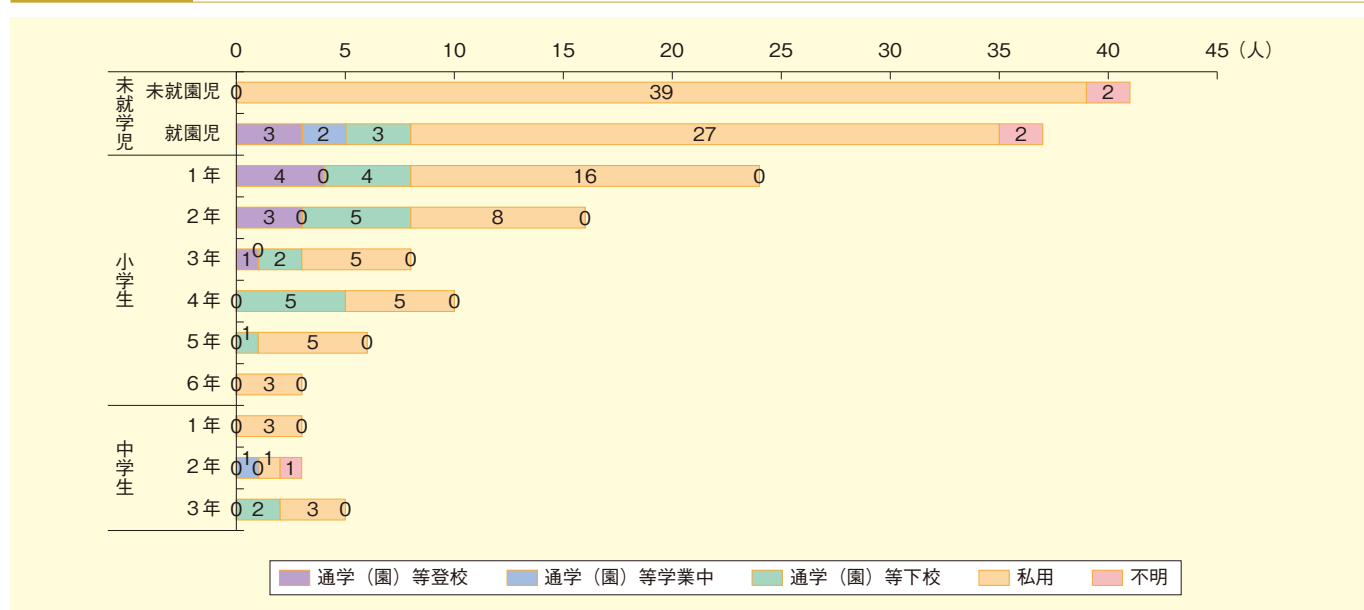
○通行目的別に見た歩行中死者数等の状況

状態別に見て最も交通事故死者数が多い「歩行中」の死者数について通行目的別に見ると、まず未就学児については、買物や遊戯等「私用」が最も多く（66人、84.6%）、「通園中」の交通事故死者は限られている（8人、10.3%）。一方、小学校低学年については「通学中」の交通事故死者が目立つ（特集-第16図）。

また、死者・重傷者数を見ると、まず、全体として、未就園児よりも就園児の方が多く、小学生、中学生については、学年が上がるとともに少なくなっている。

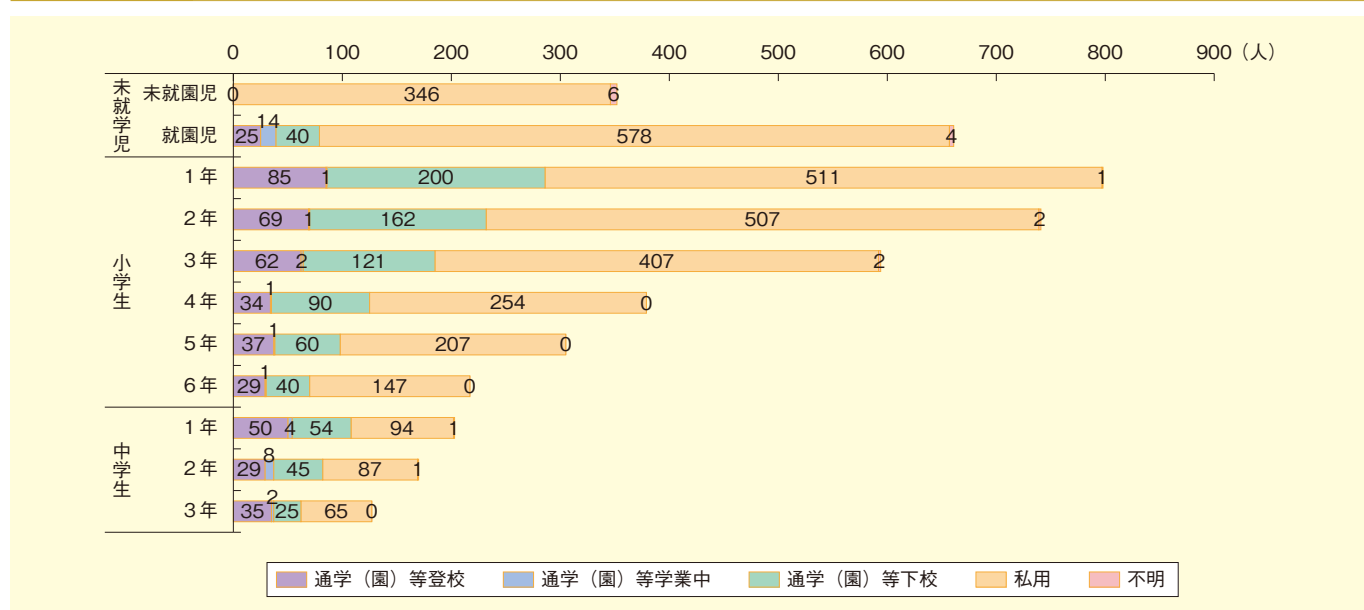
通行目的別に見ると、未就学児については「私用」が大多数を占め、小学生については「私用」が半数以上を占めているが、学年が上がるとともに減少している。なお、中学生については、「通学等」と「私用」は、ほぼ同程度となっている（特集-第17図）。

▶特集-第16図 通行目的別に見た学齢別・歩行中死者数（平成27年～令和元年合計）



注 警察庁資料による。

▶特集-第17図 通行目的別に見た学齢別・歩行中死者・重傷者数（平成27年～令和元年合計）



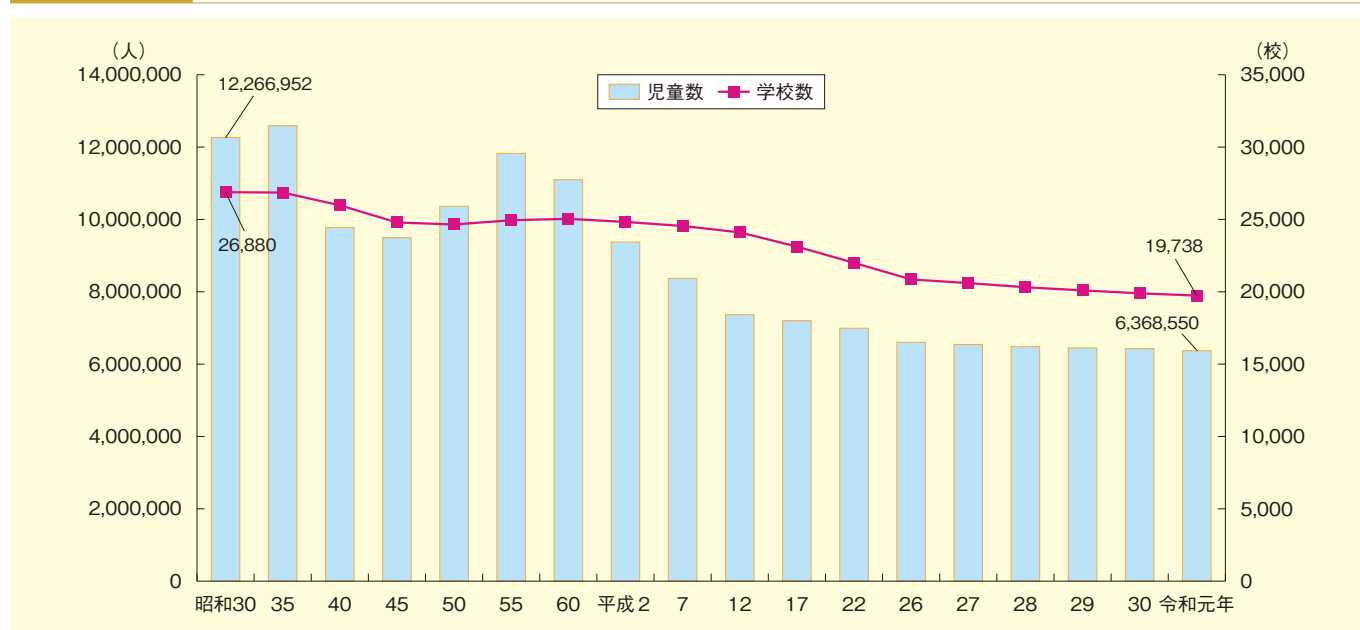
注 警察庁資料による。

3 小学生の交通事故の状況

(1) 小学校児童数等の推移

小学校児童数、学校数の推移を見ると、いずれも減少傾向にあり、令和元年には、636万8,550人、19,738校となっている（特集-第18図）。

▶ 特集-第18図 小学校の児童数及び学校数の推移



注 文部科学省資料による。

(2)小学生の交通事故の状況

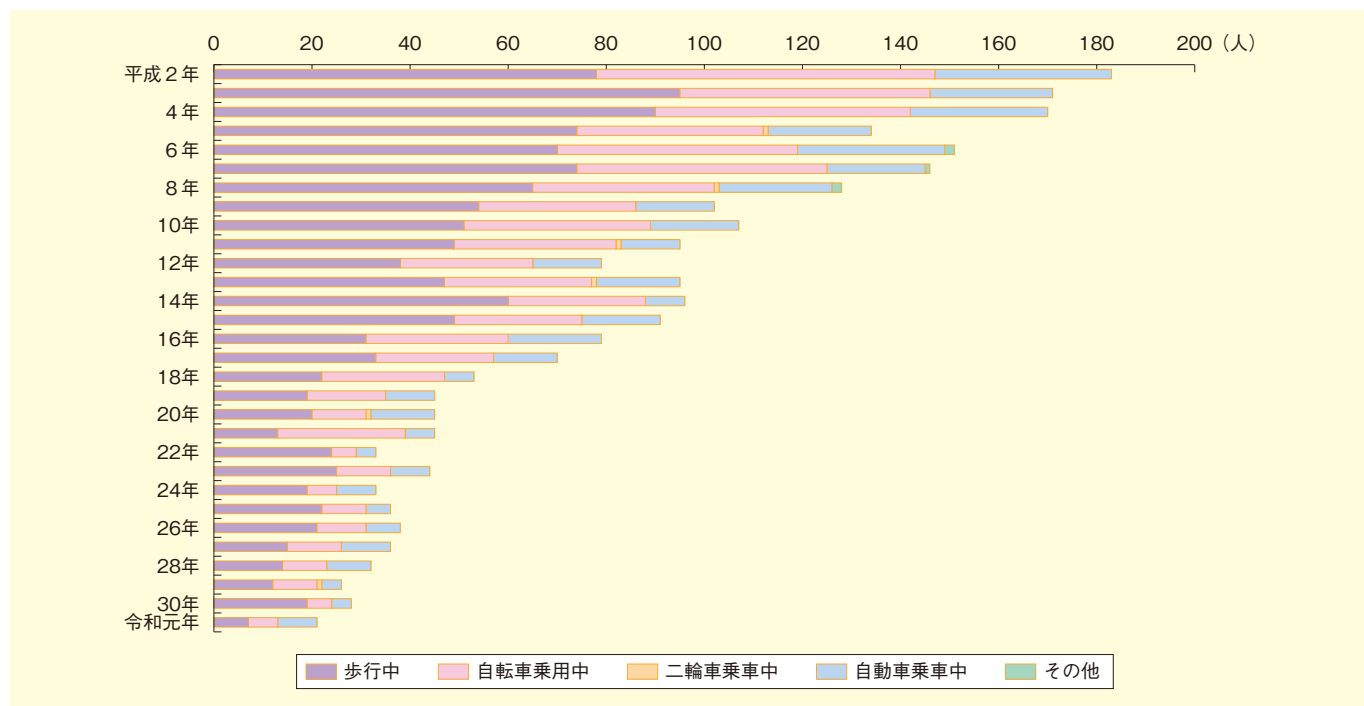
○状態別に見た交通事故死者数等の推移

小学生の交通事故死者数及び死者・重傷者数の

推移を見ると、いずれも全体として減少してきている。

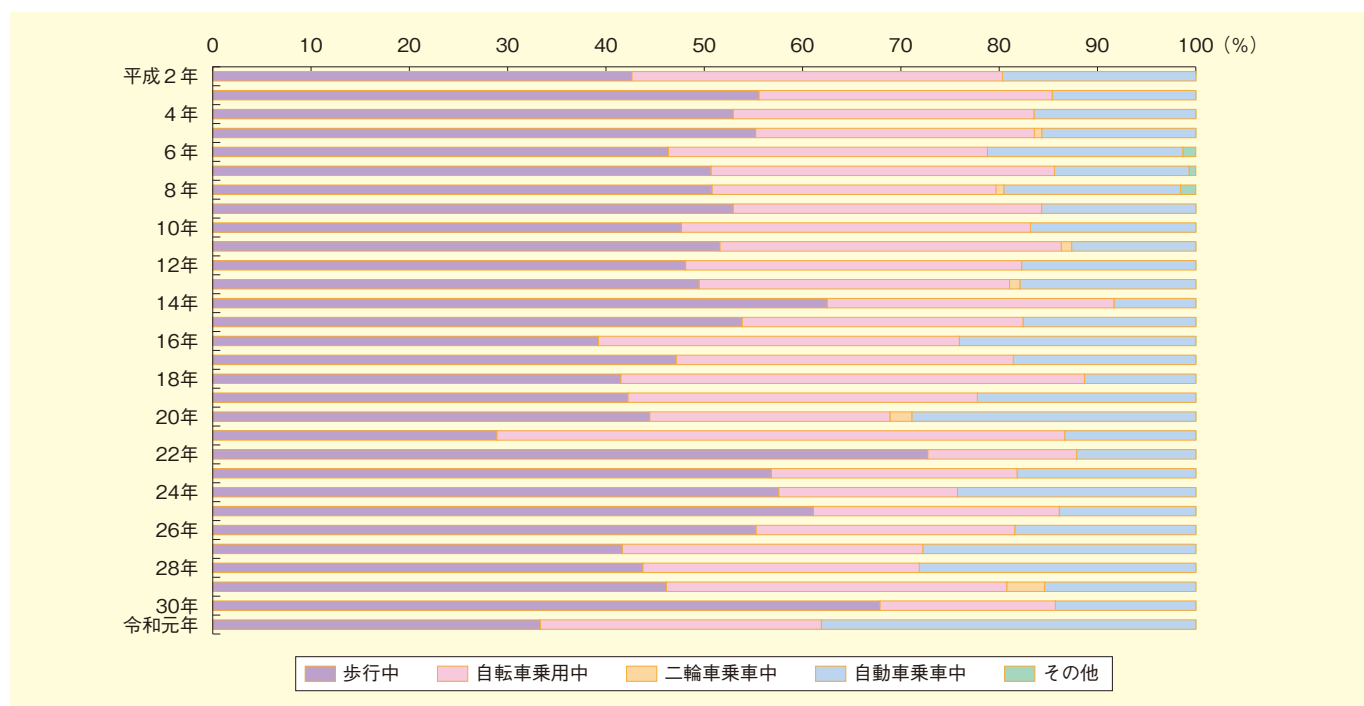
また、状態別に見ると、全ての分類で大きく減少している（特集-第19図、第20図、第21図、第22図）。

▶特集-第19図 小学生の状態別交通事故死者数の推移



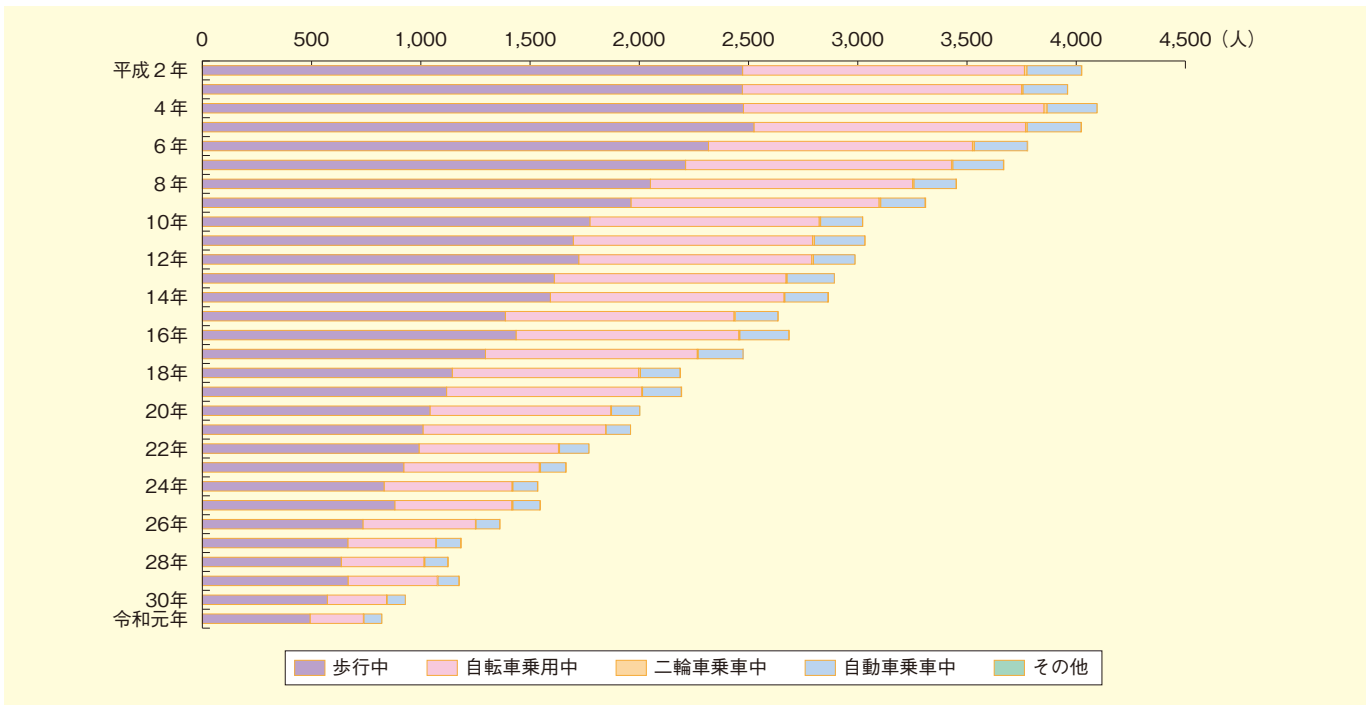
注 警察庁資料による。

▶特集-第20図 小学生の状態別交通事故死者割合の推移



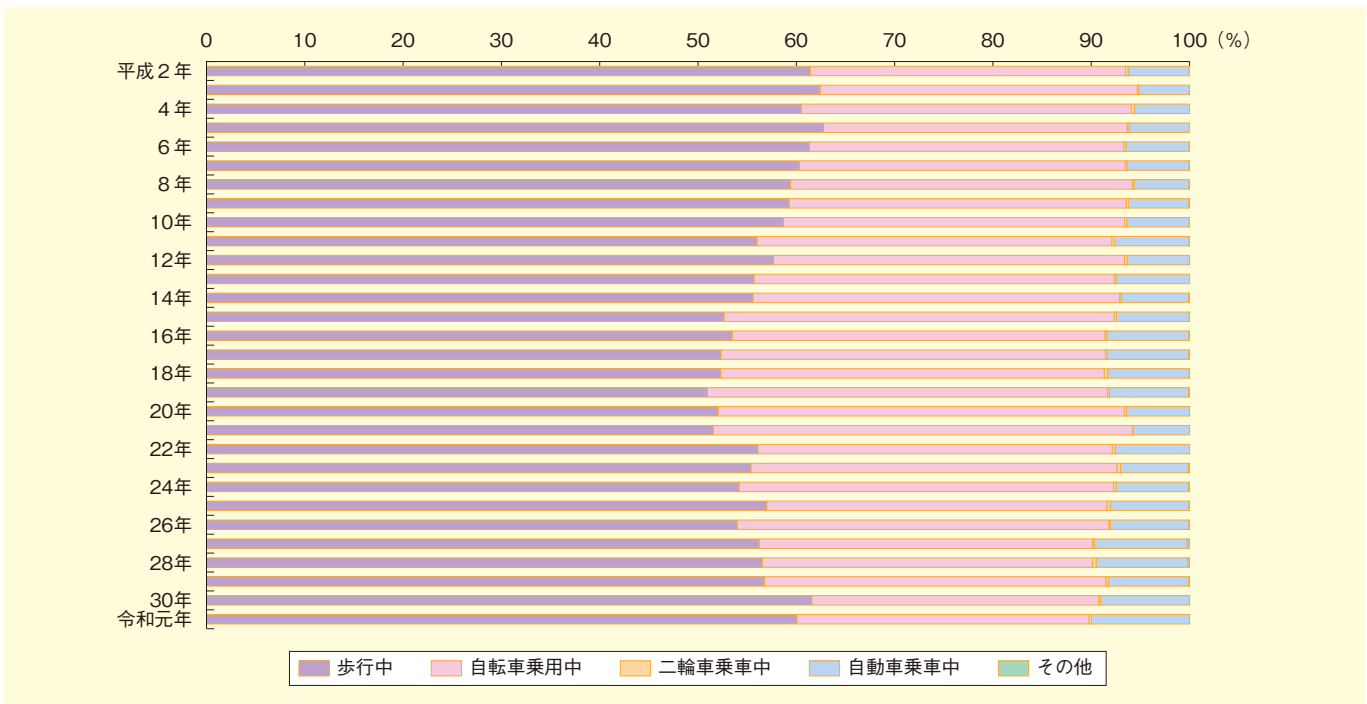
注 警察庁資料による。

▶特集-第21図 小学生の状態別交通事故死者・重傷者数の推移



注 警察庁資料による。

▶特集-第22図 小学生の状態別交通事故死者・重傷者割合の推移



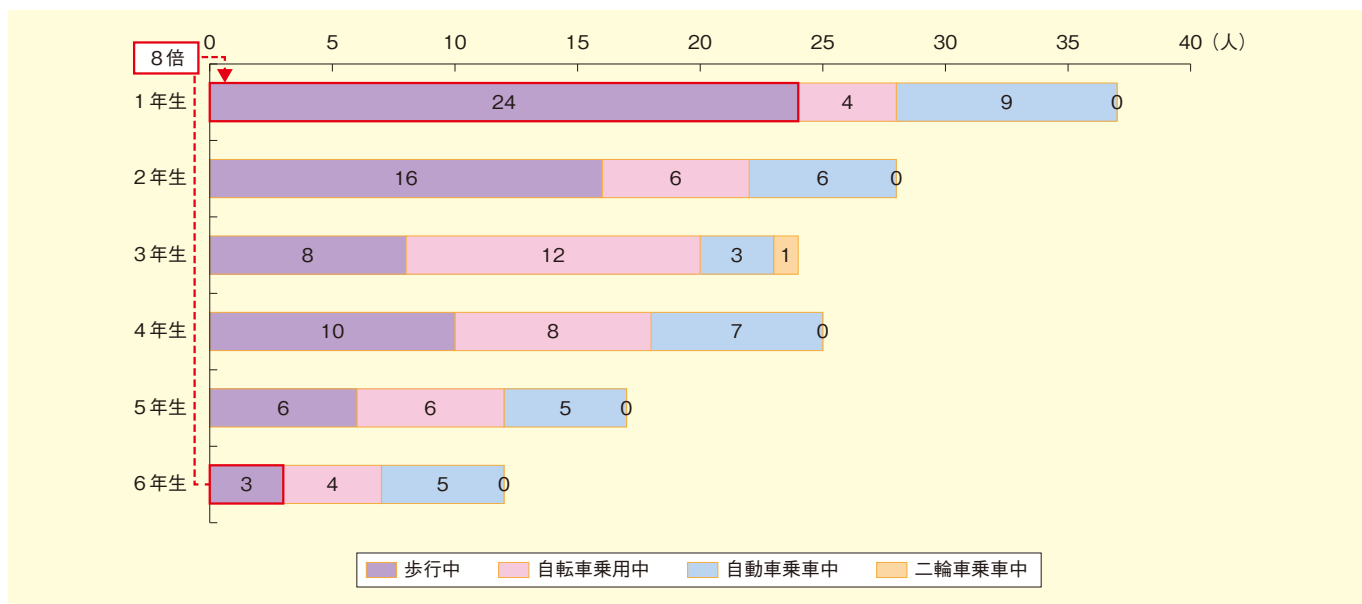
注 警察庁資料による。

〈学年別〉

過去5年間（平成27年～令和元年）の小学生の
状態別死者数を学年別に見ると、小学1年生の「歩
行中」の死者数は、小学6年生の8.0倍と顕著な
差がある。死者・重傷者数についても、3.7倍となっ
ている。

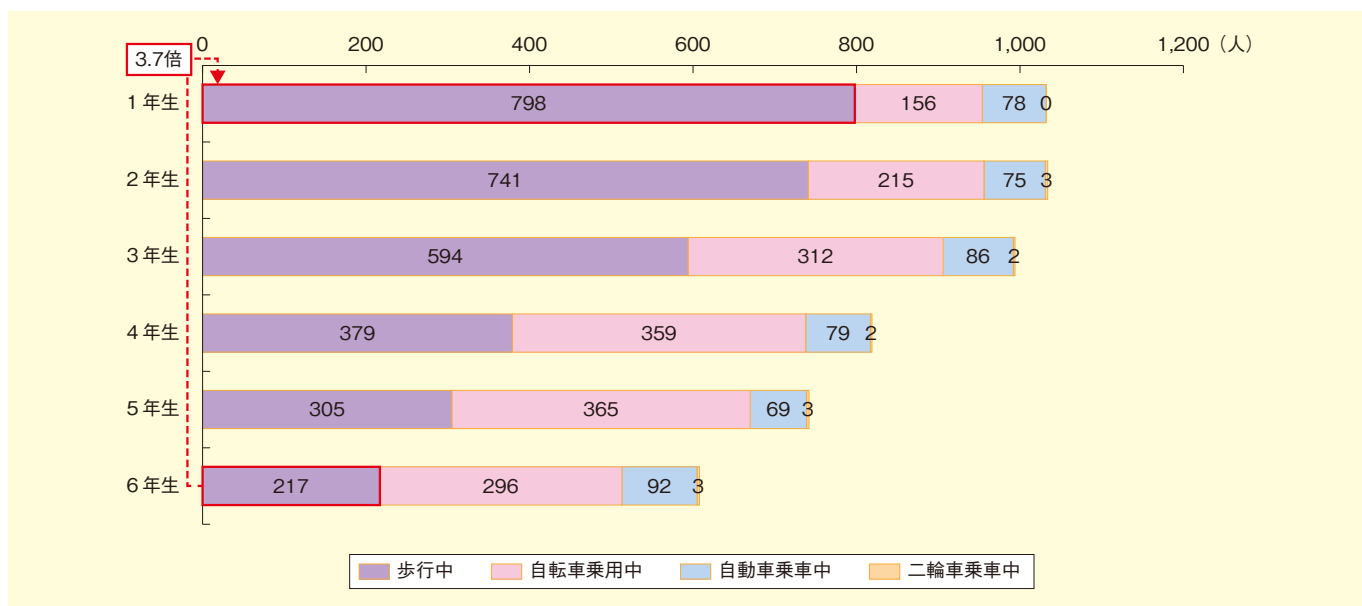
また、死者数及び死者・重傷者数ともに、低学
年ほど「歩行中」の割合が大きく、高学年になる
と「自転車乗用中」の割合が大きくなる傾向にあ
る（特集-第23図、第24図）。

▶特集-第23図 小学生の学齢別状態別死者数（平成27年～令和元年合計）



注 警察庁資料による。

▶特集-第24図 小学生の学齢別状態別死者・重傷者数（平成27年～令和元年合計）



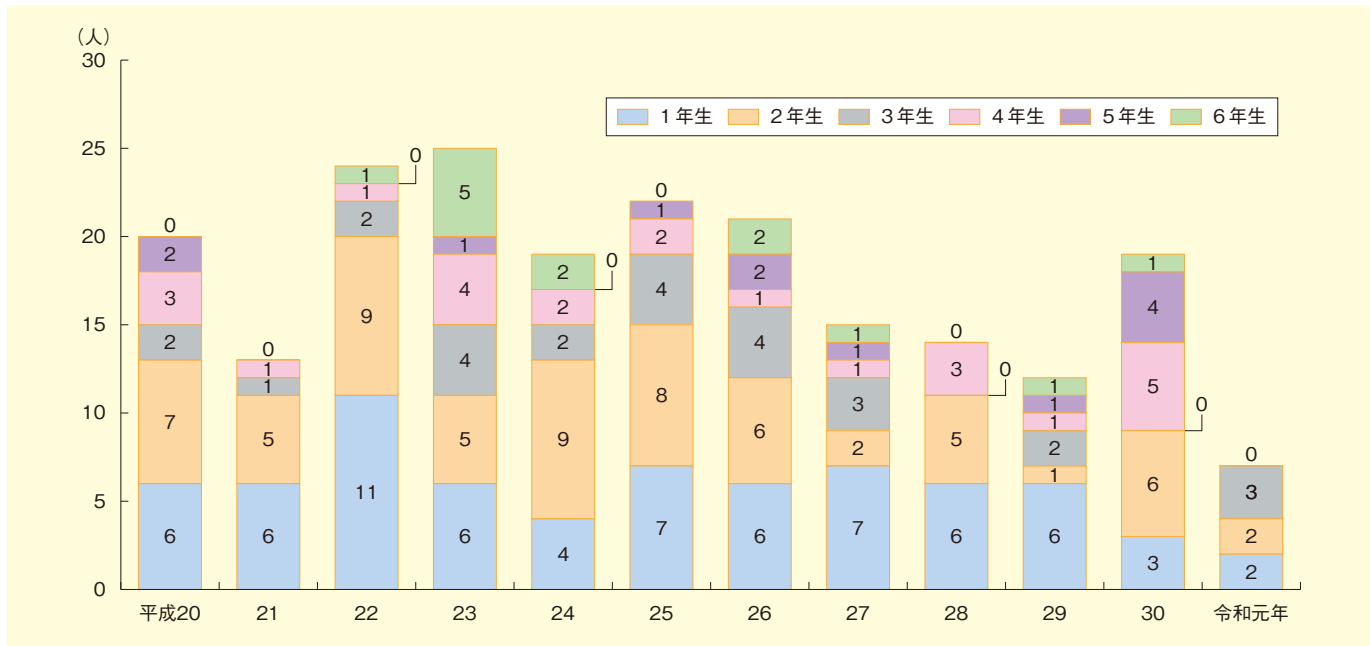
注 警察庁資料による。

○ 歩行中死者数等の推移
〈学年別〉

状態別に見ても交通事故死者数が多い「歩行中」の死者数について学年別に見ると、低学年(1・2年生)が概ね全体の6割(過去5年平均59.7%)を占めている。また、死者・重傷者数に

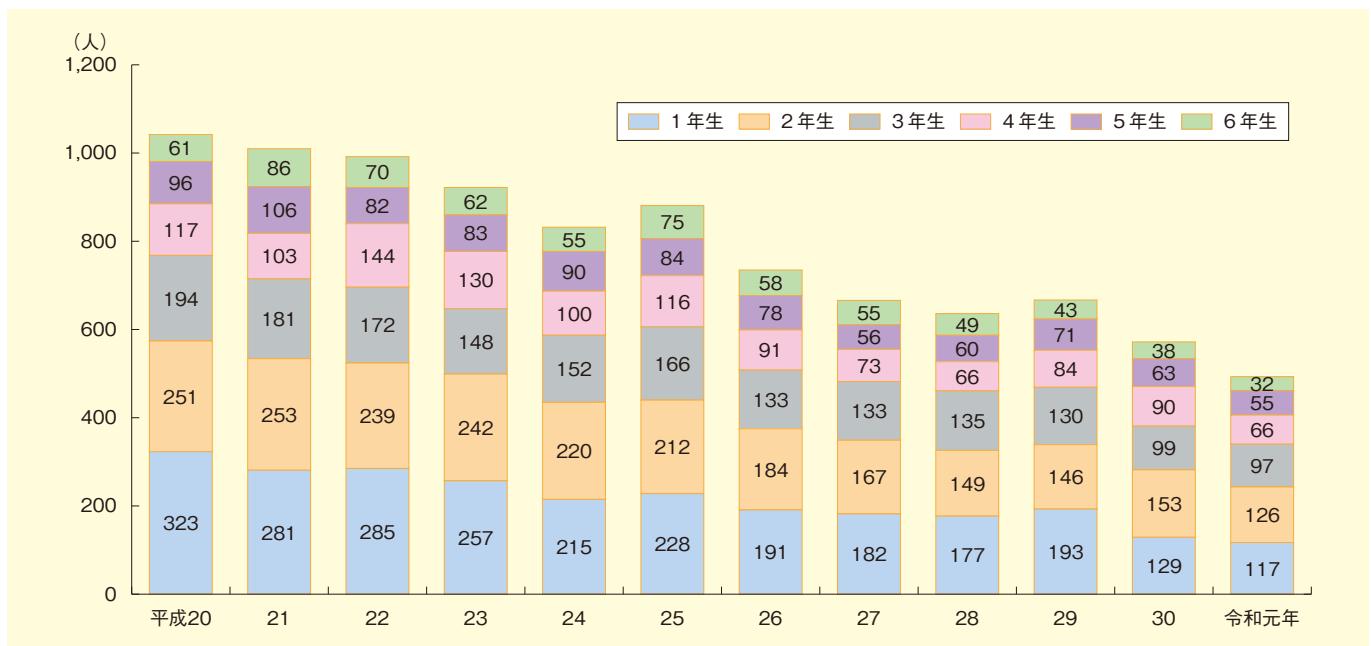
についても、低学年(1・2年生)が概ね5割(過去5年平均50.7%)を占めている(特集-第25図、第26図)。

▶特集-第25図 小学生の学齢別歩行中の死者数の推移



注 警察庁資料による。

▶特集-第26図 小学生の学齢別歩行中の死者・重傷者数の推移



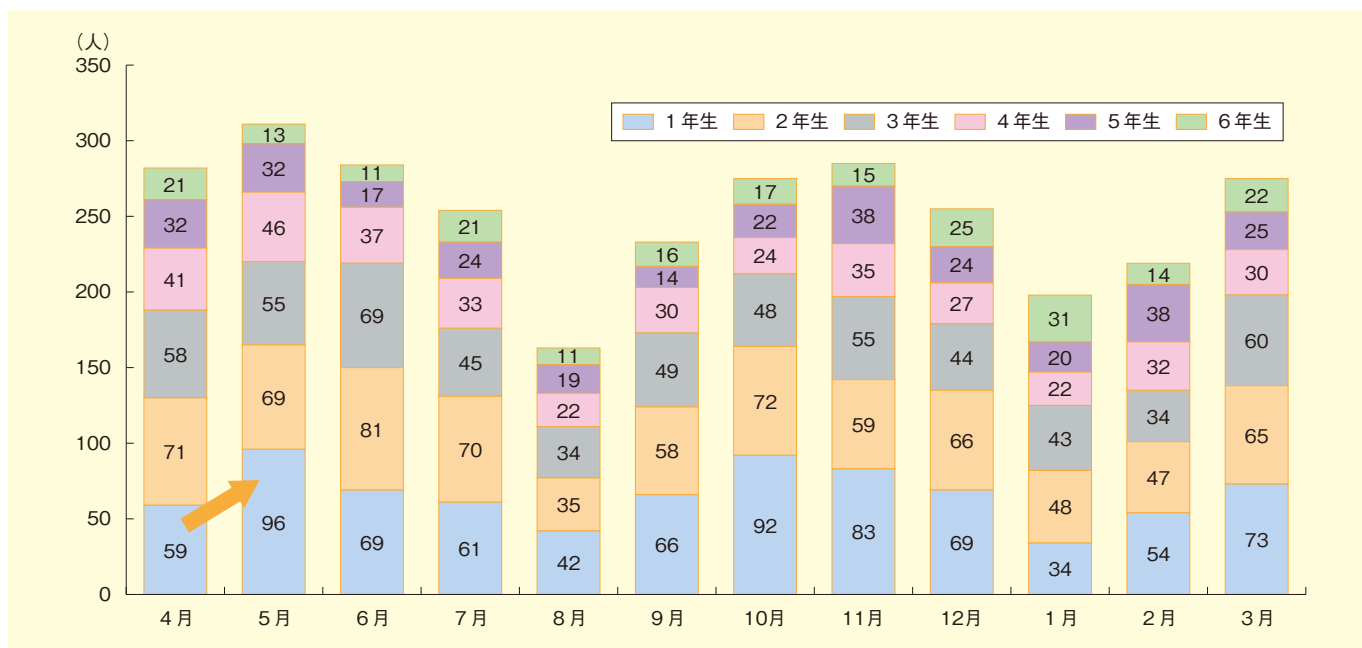
注 警察庁資料による。

〈発生月別〉

「歩行中」について、発生月別に死者・重傷者数を見ると、3～6月及び10・11月が多い。学年別に見ると、特にこの時期には、小学1・2年生が多い。1年生については、入学間もない4月よりも5月中・下旬が第1のピークとなっている。

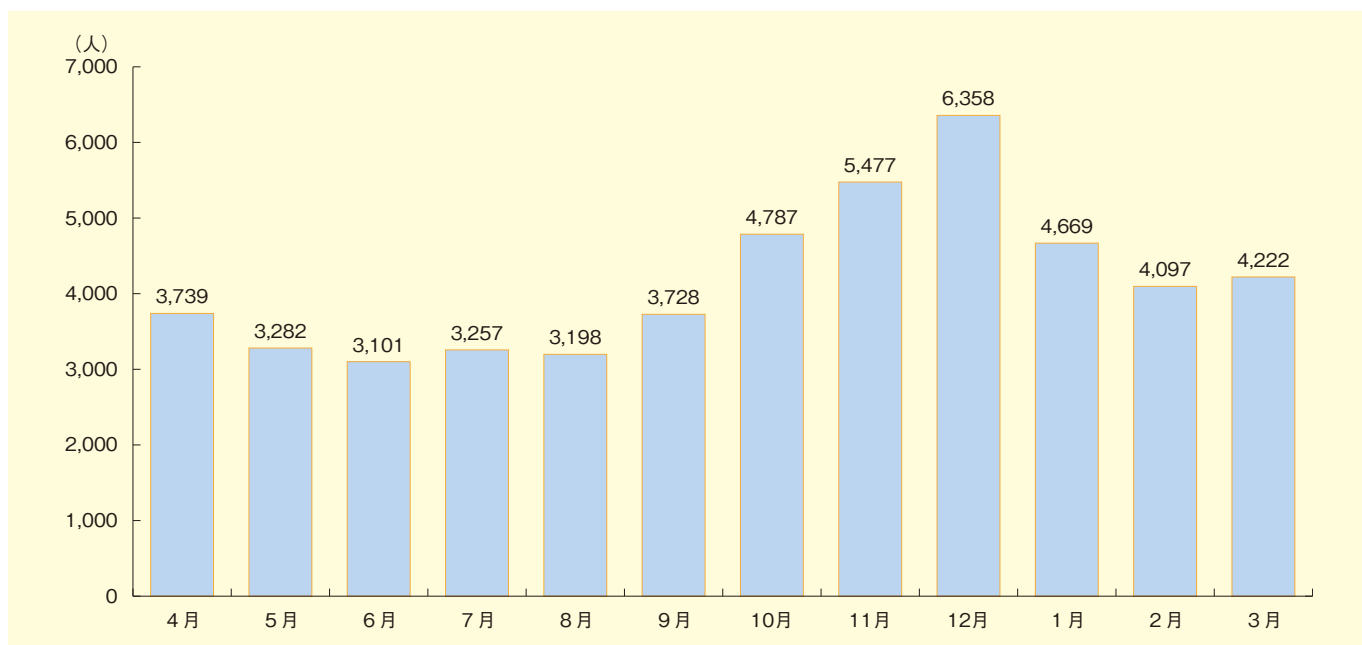
なお、全年齢層で見ると、年末に向けて死者・重傷者数は増加傾向にあるが、小学生については3～6月及び10・11月が多い（特集-第27図、第28図、第30図）。

▶特集-第27図 小学生歩行中の発生月別死者・重傷者数（平成27年～令和元年合計）



注 警察庁資料による。

▶特集-第28図 (参考) 全年齢層の発生月別死者・重傷者数（平成27年～令和元年合計）

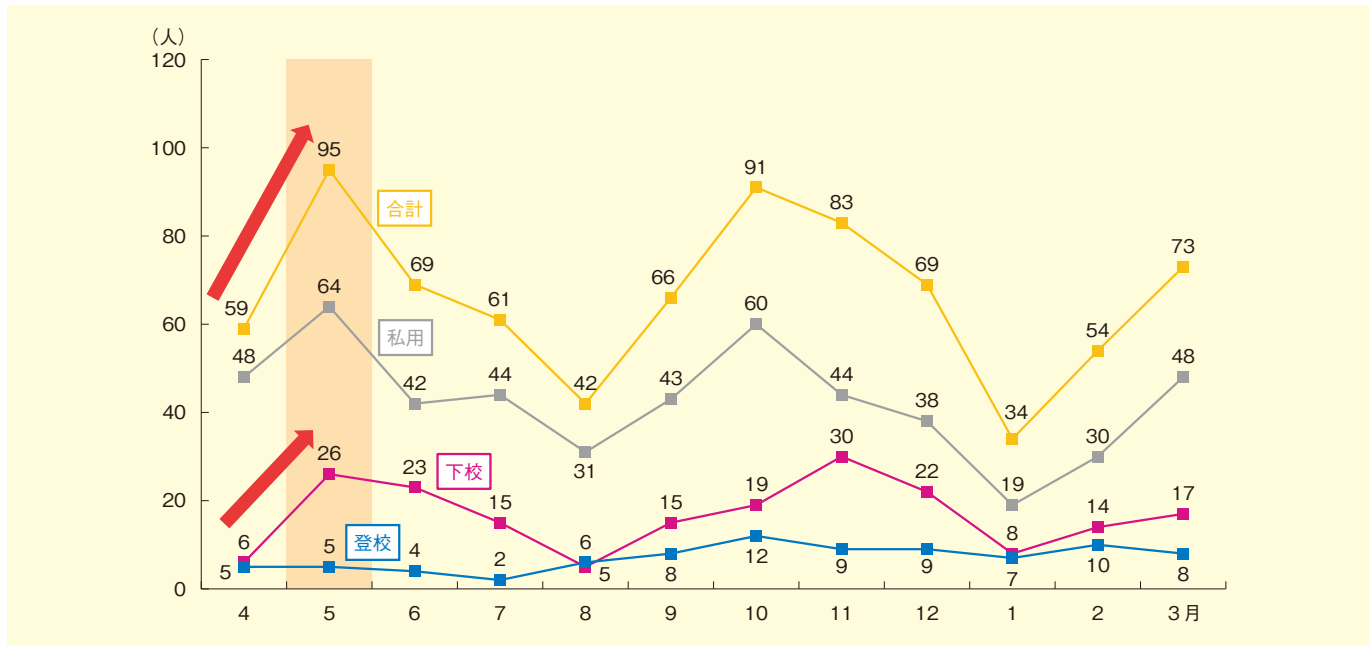


注 警察庁資料による。

〈小学1年生の発生月別目的別〉

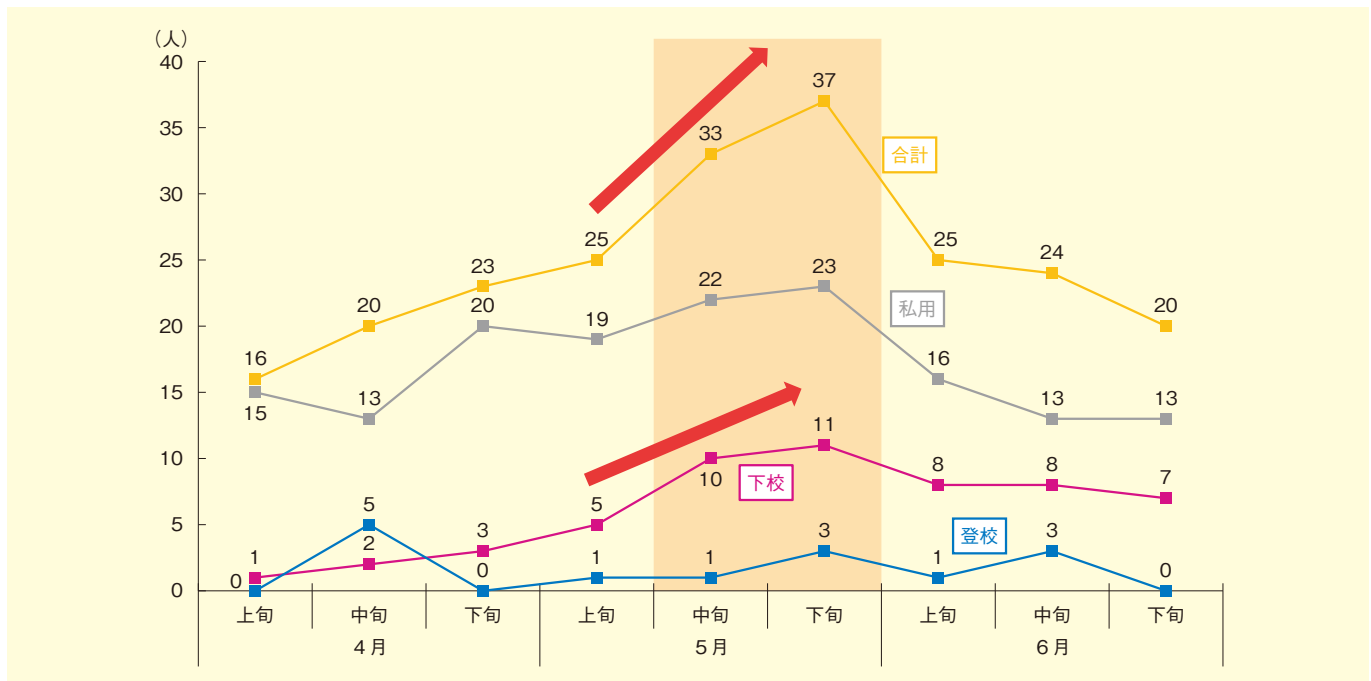
小学1年生に着目して、歩行中事故の発生月別・通行目的別に死者・重傷者数を見ると、事故の多い4～6月のうち、特に5月中・下旬に、私用及び下校中の死者・重傷者が多いことがわかる（特集-第29図、第30図）。

▶特集-第29図 小学1年生歩行中の発生月別通行目的別死者・重傷者数（平成27年～令和元年合計）



注 警察庁資料による。

▶特集-第30図 小学1年生歩行中の発生月別（4～6月）日別通行目的別死者・重傷者数（平成27年～令和元年合計）

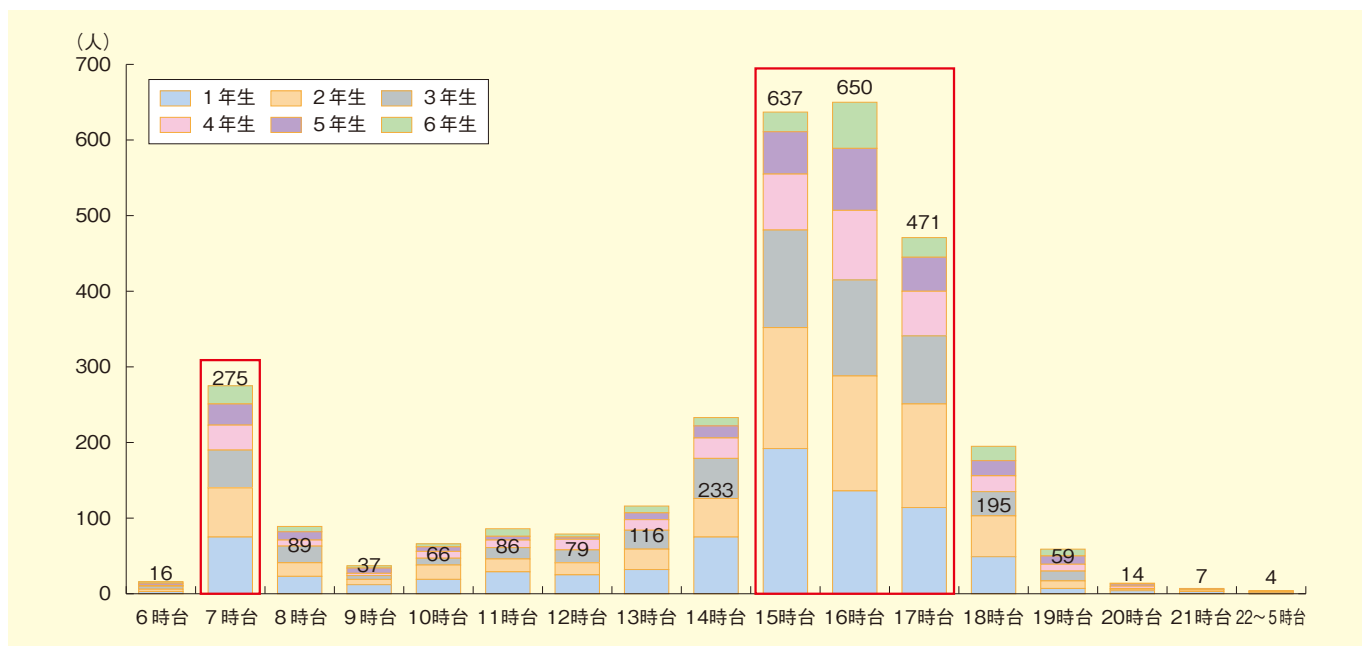


注 1 警察庁資料による。
2 各月上旬は1日～10日、中旬は11日～20日、下旬は21日～末日とする。

〈時間帯別〉

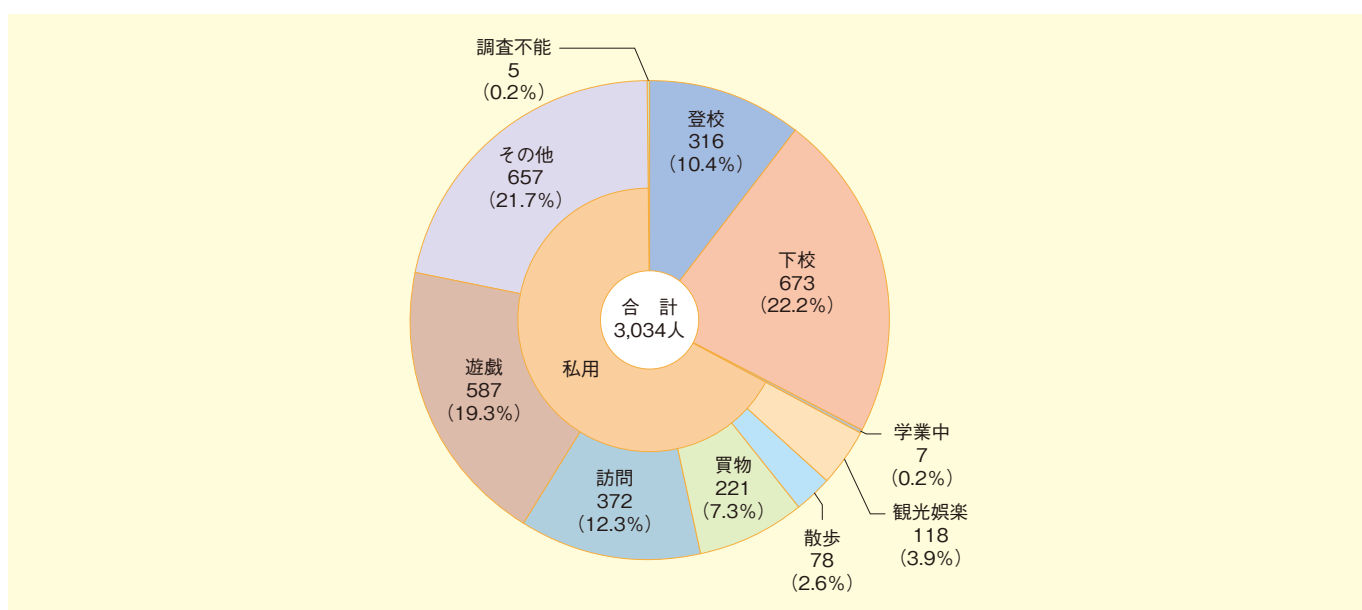
小学生の歩行中の時間帯別死者・重傷者数を見ると、7時台及び15～17時台に多く、特に、小学1・2年生が多い。通行目的別死者・重傷者数を見ても、登校中が10.4%，下校中が22.2%を占めている（特集-第31図，第32図）。

▶特集-第31図 小学生歩行中の時間帯別死者・重傷者数（平成27年～令和元年合計）



注 警察庁資料による。

▶特集-第32図 小学生歩行中の通行目的別死者・重傷者数（平成27年～令和元年合計）



注 警察庁資料による。

第3節 高齢運転者の交通事故の状況

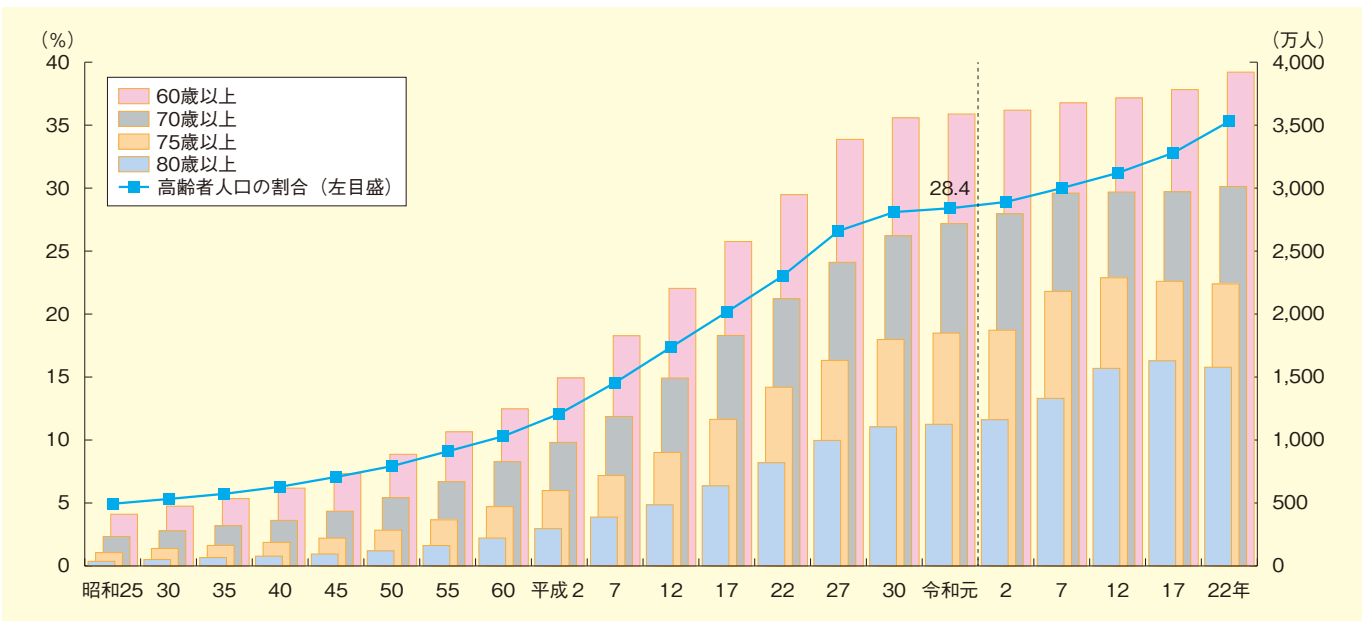
1 高齢者人口（65歳以上）の推移——高齢化の進展

〈高齢者人口（65歳以上）の推移〉

我が国の高齢者人口（65歳以上人口）は、令和元年10月1日現在、3,589万人、総人口の28.4%に達し、「団塊の世代」が75歳以上となる令和7年には、65歳以上人口は3,677万人に達すると見込まれている。その後も65歳以上人口は増加傾向が続き、令和24年に3,935万人でピークを迎え、その後減少し、47年には3,381万人となると推計されており、総人口に占める割合は、38.4%となる（特集-第33図）。

総人口が減少する中で65歳以上の者が増加することにより高齢化率は上昇を続け、令和18年に33.3%で3人に1人となる。また、総人口に占める75歳以上人口の割合は、「団塊の世代」がこの年齢に達する令和7年に17.8%に達し、47年には25.5%、約3.9人に1人が75歳以上となると推計されている。

▶特集-第33図 高齢者人口及び割合の推移



注 昭和25年～令和元年は総務省「人口推計」（国勢調査実施年は国勢調査人口による）、令和2年以降は「日本の将来推計人口（平成29年推計）」出生（中位）死亡（中位）推計（国立社会保障・人口問題研究所）による。

〈運転免許保有者の高齢化〉

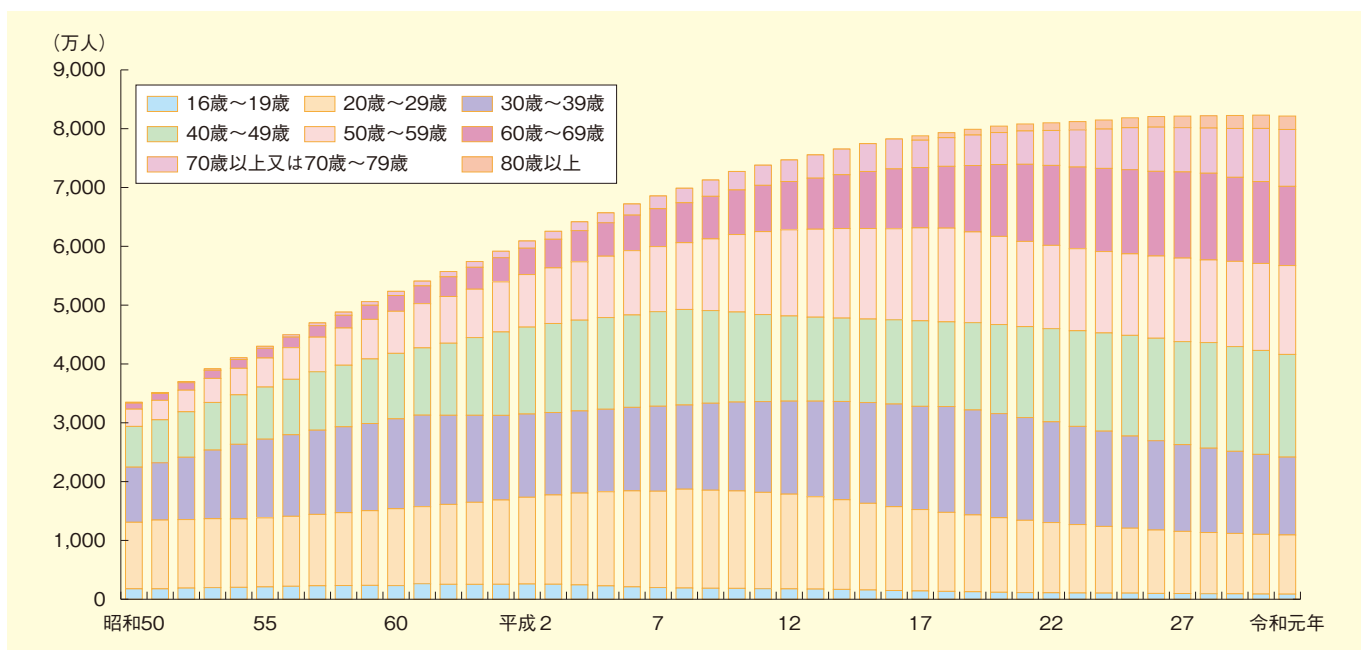
昭和50年には3,348万人だった運転免許保有者数は、平成20年に8,000万人を超え、令和元年には8,216万人となっている。

年齢層別に見ると、16歳から19歳までの運転免許保有者数は、昭和61年の264万人をピークに年々減少し、令和元年に87万人とピーク時のおよそ3分の1になる一方、70歳以上の運転免許保有者は、年々増加し続け、令和元年には1,195万人と、昭和50年の13万人の90倍弱、昭和61年の80万人の15倍

弱となり、運転免許保有者の14.5%を占める（特集-第34図、第35図）。

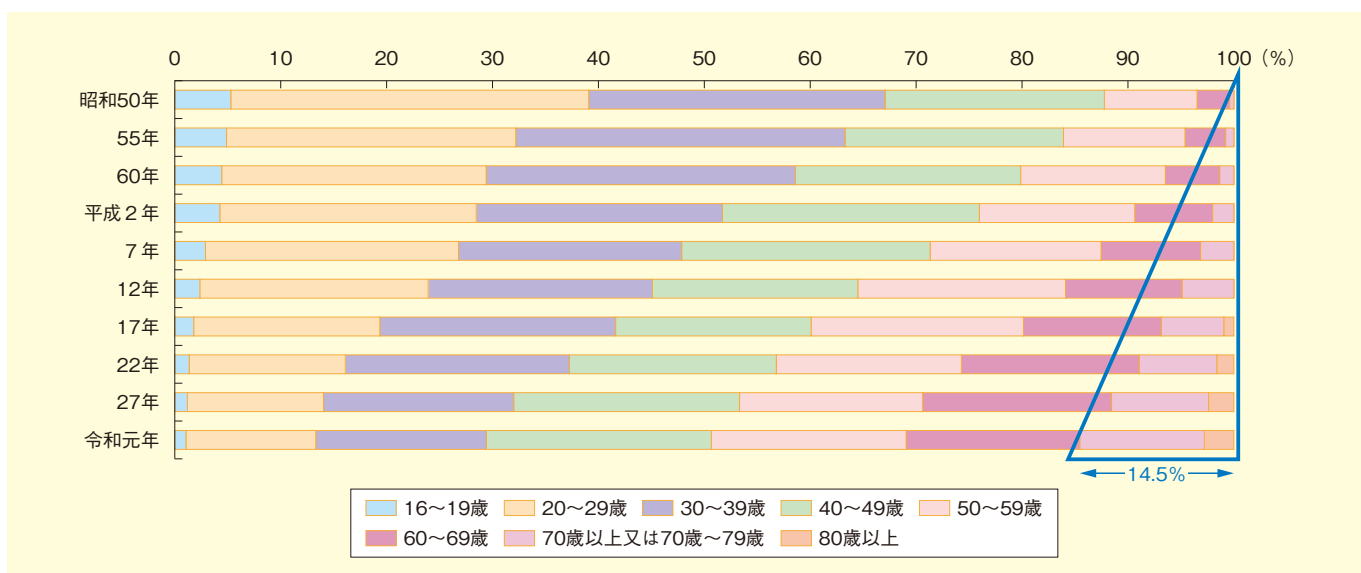
75歳以上に着目して、運転免許保有者数の推移を見ると、令和元年の75歳以上及び80歳以上の免許保有者数は、平成21年と比較して、75歳以上は約1.8倍、80歳以上は約1.9倍となっており、75歳以上及び80歳以上の免許保有者数は、ともに増加を続けている（特集-第36図）。

▶特集-第34図 運転免許保有者数の推移



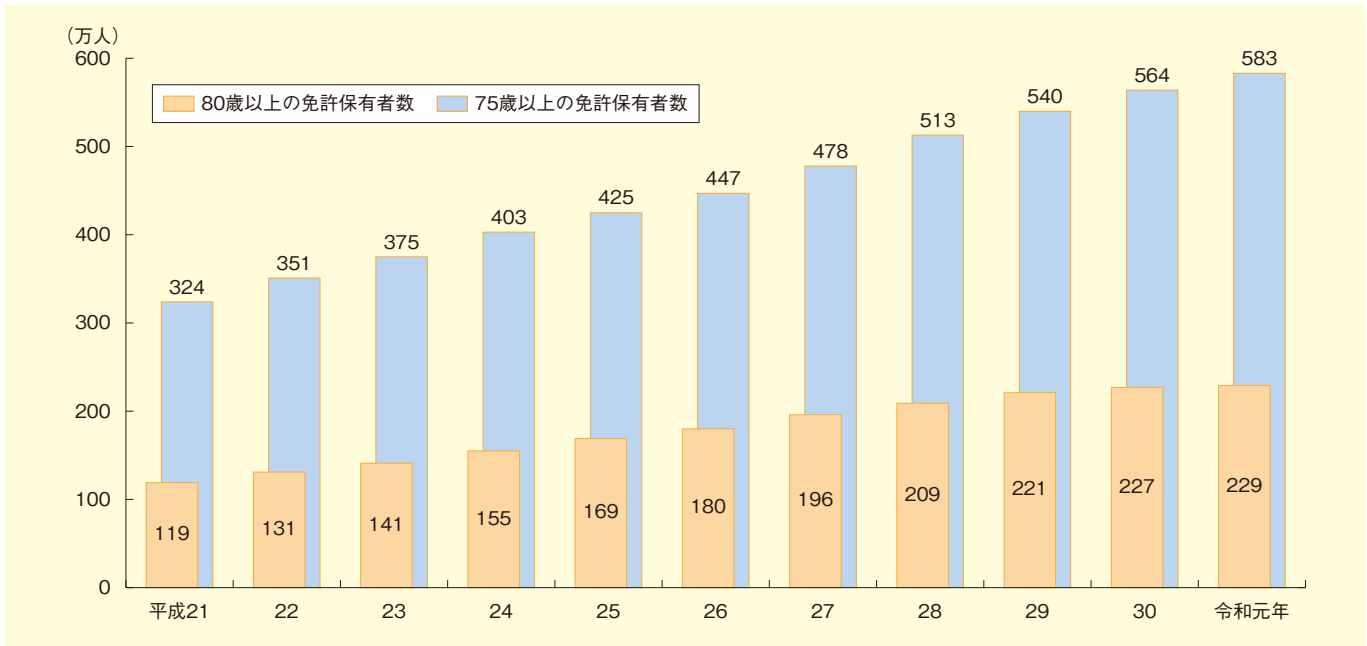
注 警察庁資料による。
 ※ 平成17年以降は、70歳以上を、70歳～79歳、80歳以上に区分している。

▶特集-第35図 運転免許保有者構成率の推移



注 警察庁資料による。
 ※ 平成17年以降は、70歳以上を、70歳～79歳、80歳以上に区分している。

▶特集-第36図 75歳以上・80歳以上の運転免許保有者数の推移



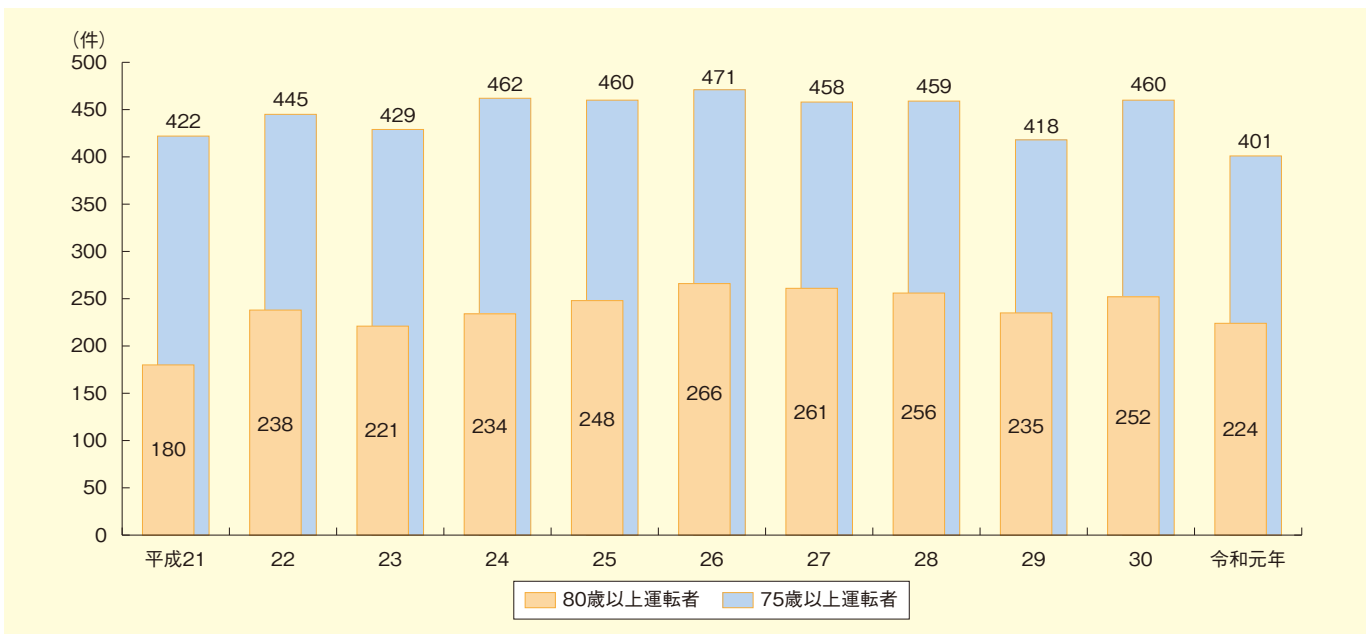
注 1 警察庁資料による。
2 各年は12月末の運転免許保有者数である。

2 高齢運転者による交通事故発生状況

75歳以上及び80歳以上の高齢運転者による死亡事故件数は、平成21年にはそれぞれ422件、180件であったものが、令和元年には401件、224件となっている。令和元年は前年と比較して、それぞれ59、28件減少した（特集-第37図）。

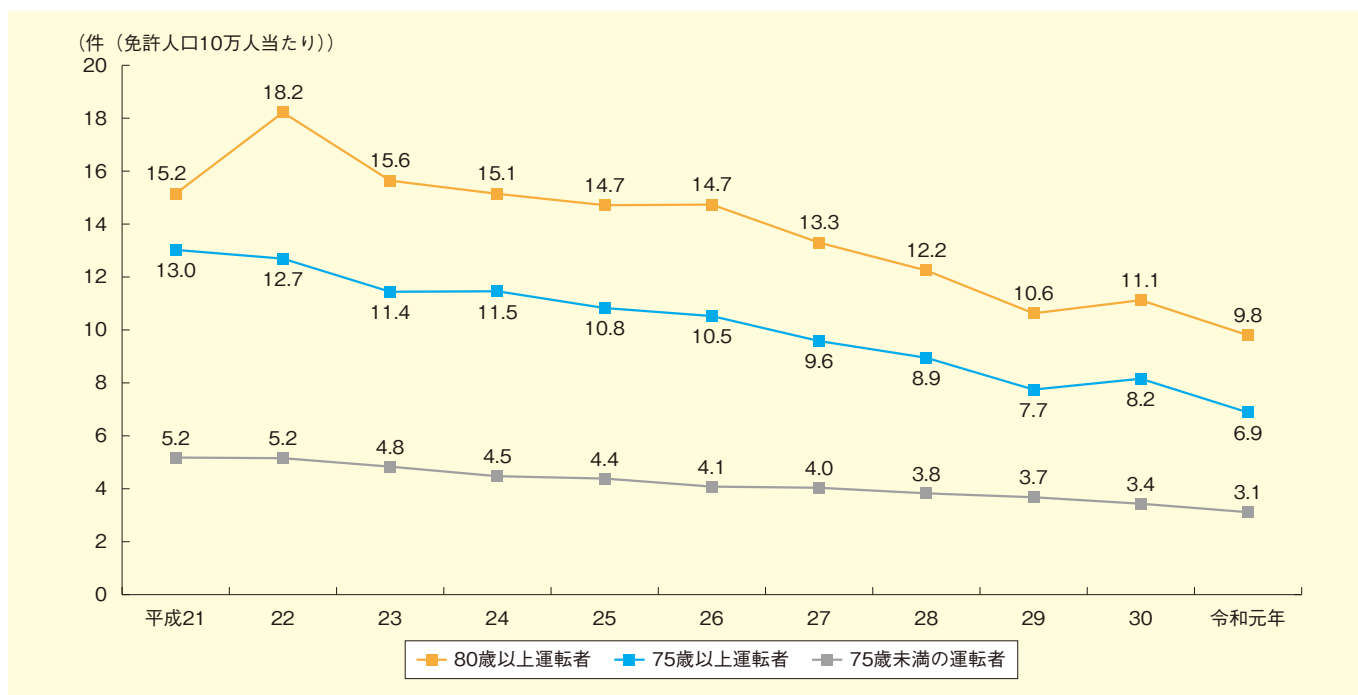
75歳以上及び80歳以上の高齢運転者について、免許人口10万人当たり死亡事故件数の推移を見ると、過去10年間減少傾向にある。令和元年は前年と比較していずれも1.3件減少した(特集-第38図)。

▶特集-第37図 75歳以上・80歳以上の高齢運転者による死亡事故件数の推移



注 1 警察庁資料による。
2 第1当事者が原付以上の死亡事故を計上している。

▶特集-第38図 免許人口10万人当たり高齢運転者による死亡事故件数の推移



- 注 1 警察庁資料による。
 2 各年は12月末の運転免許保有者数である。
 3 第1当事者が原付以上の死亡事故を計上している。

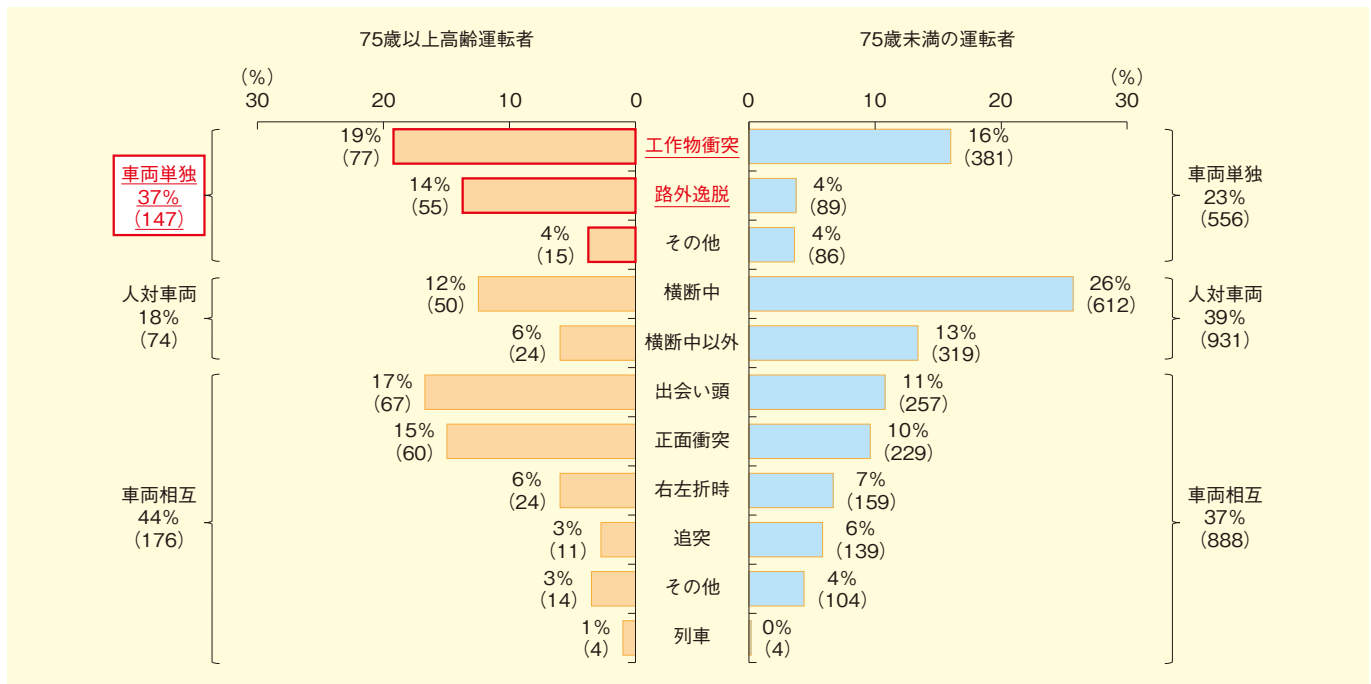
〈年齢層別〉

75歳以上の高齢運転者と75歳未満の運転者について、死亡事故を類型別に比較すると、75歳以上の高齢運転者による死亡事故は、75歳未満の運転者と比較して、車両単独による事故の割合が高くなっており、具体的には工作物衝突や路外逸脱の割合が高い（特集-第39図）。

75歳以上の高齢運転者と75歳未満の運転者について、死亡事故を人的要因別に比較すると、75歳以上の高齢運転者は、操作不適による事故が28%と最も多く、このうちハンドル操作不適が13.7%となっている。

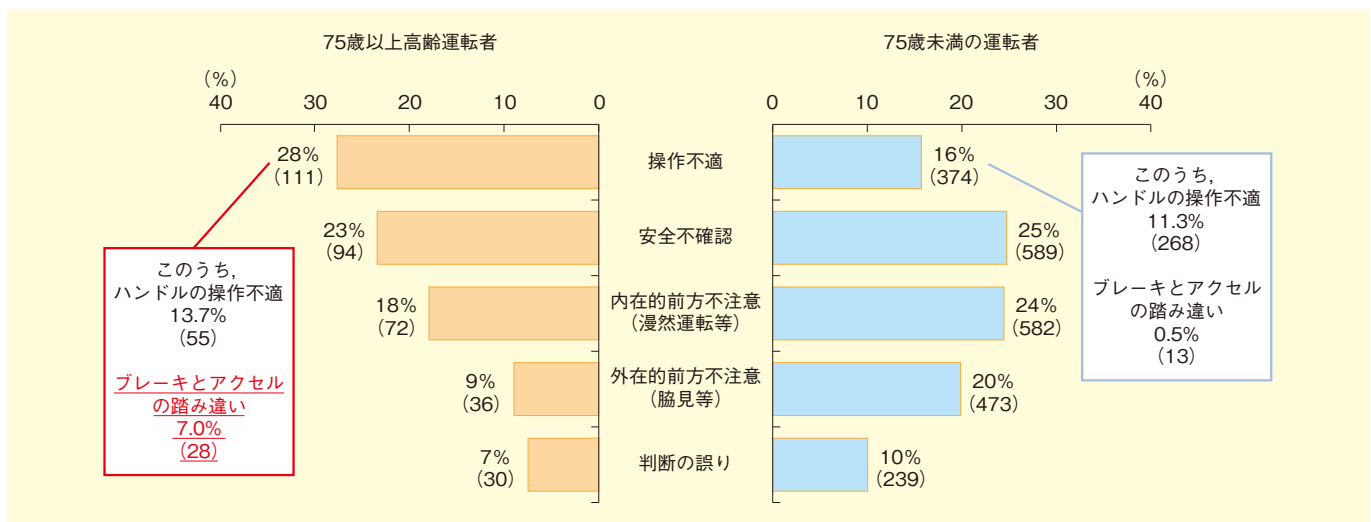
ブレーキとアクセルによる踏み違い事故は、75歳未満が全体の0.5%に過ぎないのに対し、75歳以上の高齢運転者は7.0%と高い（特集-第40図）。

▶特集-第39図 死亡事故の類型比較（令和元年）



注 1 警察庁資料による。
 2 第1当事者が原付以上の死亡事故を計上している。

▶特集-第40図 死亡事故の人的要因比較（令和元年）



注 1 警察庁資料による。
 2 第1当事者が原付以上の死亡事故を計上している。

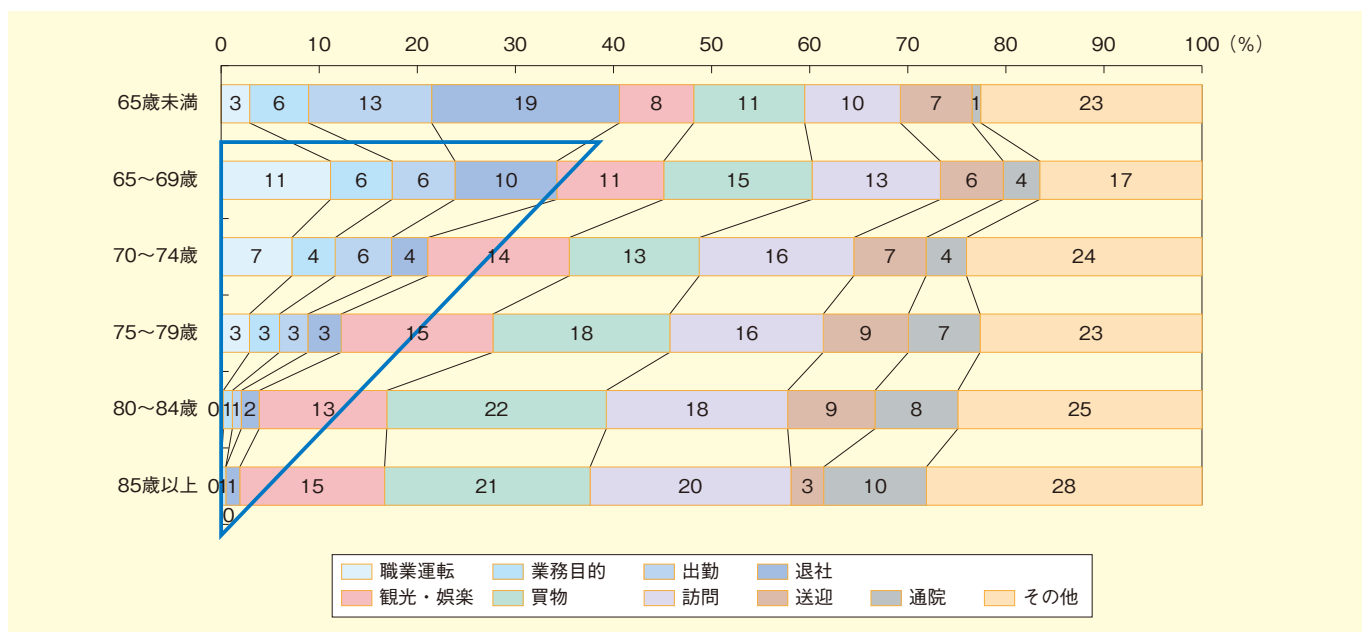
3 その他の分析

○通行目的別による交通事故の分析

65歳以上を中心に、年齢層別に、乗用車について第一当事者の通行目的別死亡事故件数割合を見ると、観光・娯楽、買物、訪問、送迎、通院といった目的での外出時の事故が大きな割合を占める一方で、職業運転、業務目的、出勤・退社等職業生活を送る中の事故も一定割合見られることがわかる。

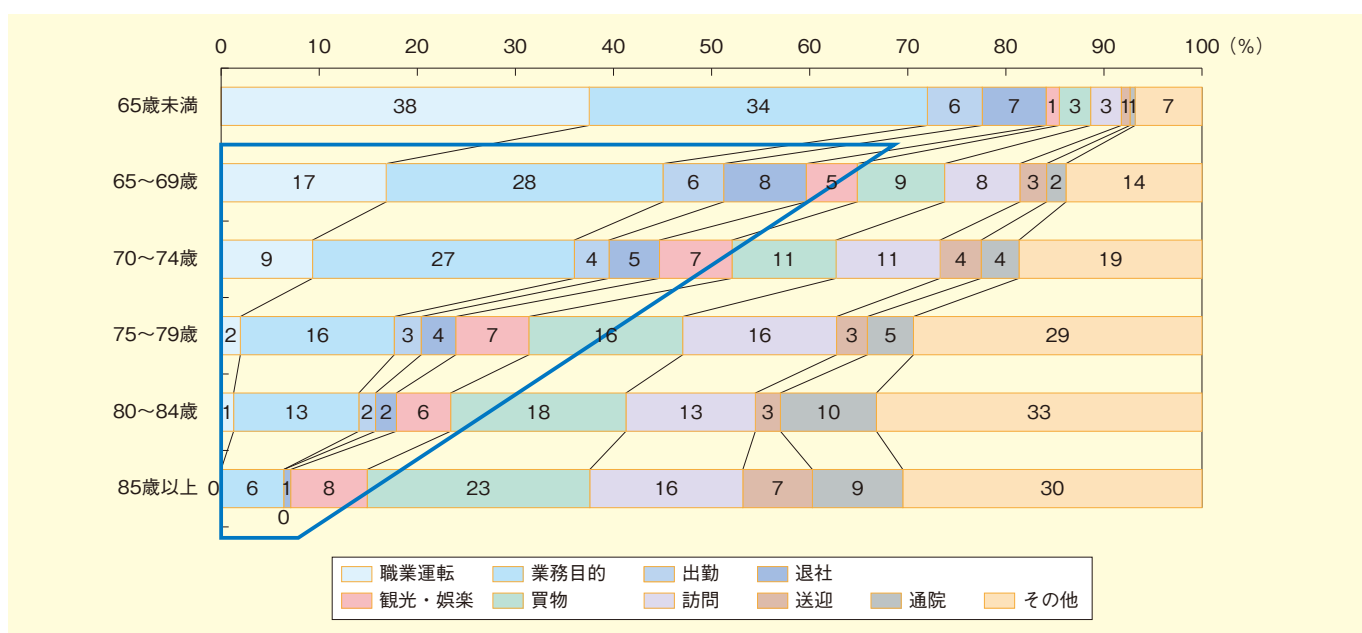
同様に、貨物車について第一当事者の通行目的別死亡事故件数割合を見ると、職業運転、業務目的、出勤・退社等、職業生活を送る中の事故が一定割合見られ、乗用車よりもやや大きい（特集-第41図、第42図）。

▶特集-第41図 第一当事者の通行目的別死亡事故件数割合（平成27年～令和元年合計）【乗用車】



注 警察庁資料による。

▶特集-第42図 第一当事者の通行目的別死亡事故件数割合（平成27年～令和元年合計）【貨物車】



注 警察庁資料による。

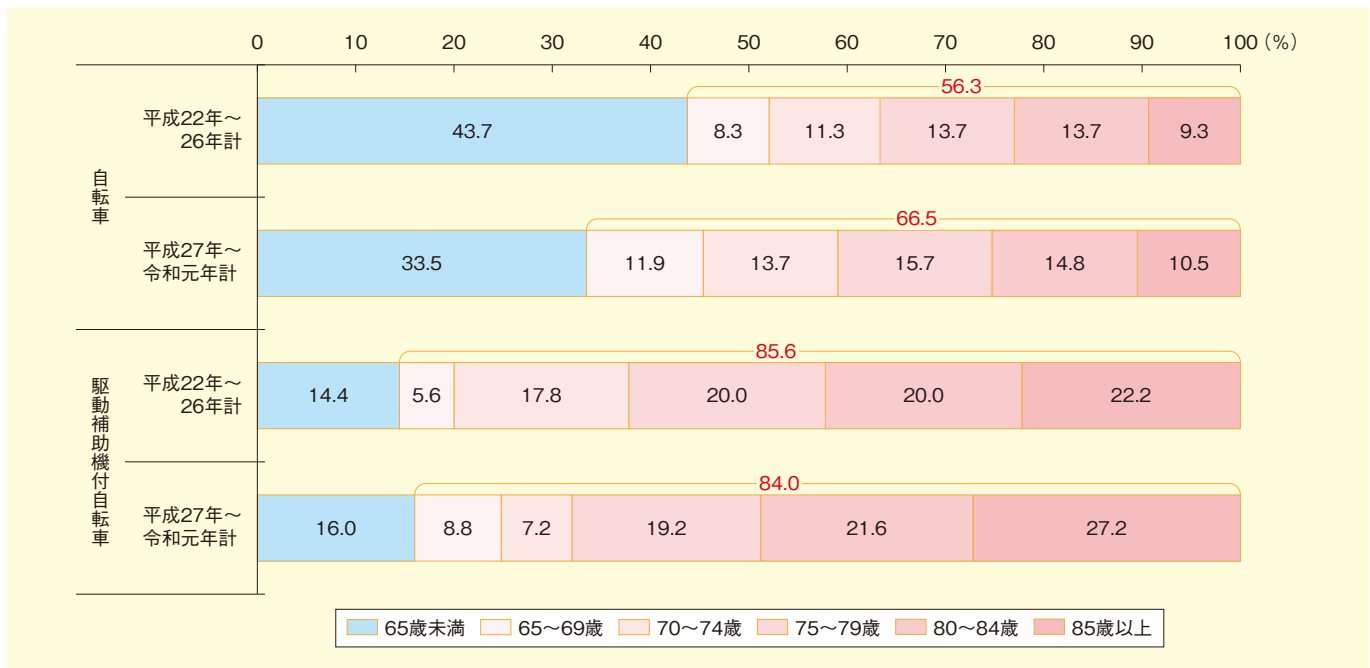
特集 「未就学児等及び高齢運転者の交通安全緊急対策について」

○年齢層別・第一当事者自転車等による交通事故の分析

年齢層別に、自転車及び駆動補助機付自転車による死亡事故を件数割合で見ると、65歳以上の割合は、駆動補助機のない自転車については、平成22年から

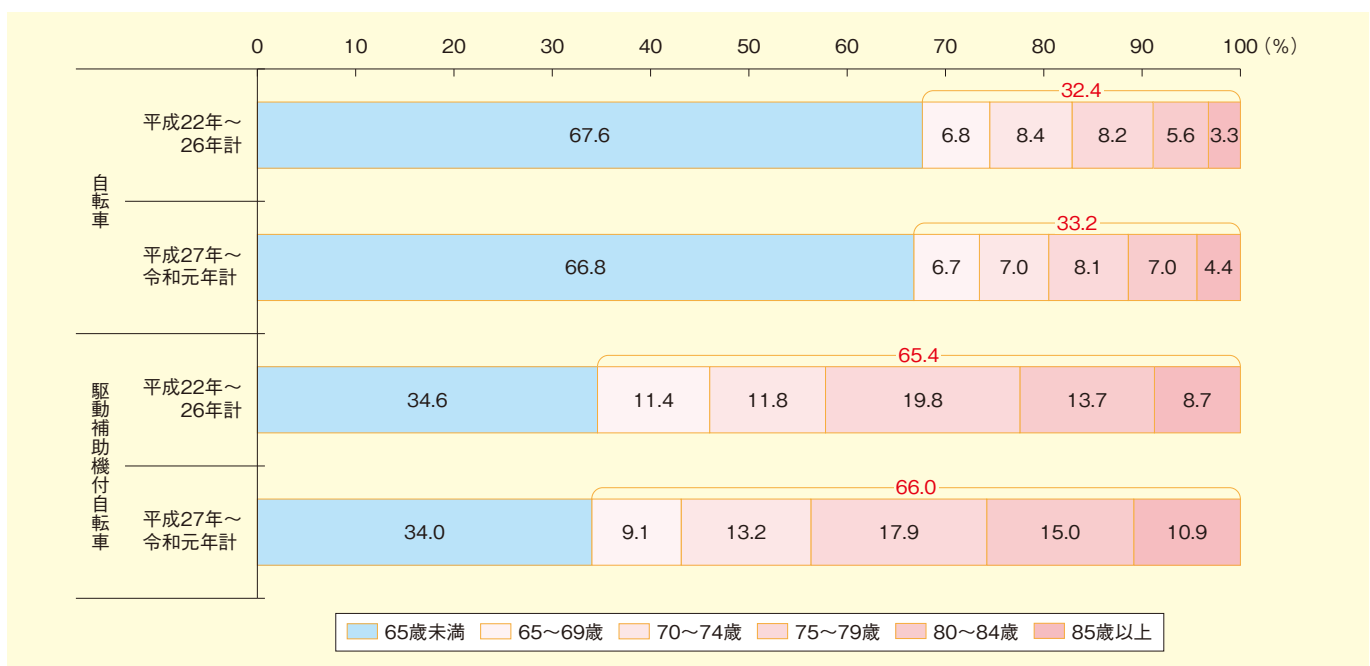
26年の合計では56.3%、平成27年から令和元年の合計では66.5%と増加傾向にあり、駆動補助機付自転車については平成22年から26年の合計では85.6%、平成27年から令和元年の合計では84.0%と8割以上と高い割合を占めている（特集-第43図、第44図）。

▶特集-第43図 自転車（第一当事者）の年齢層別死亡事故件数割合



注 1 警察庁資料による。
2 「自転車」は、補助駆動機付自転車を除く。

▶特集-第44図 自転車（第一当事者）の年齢層別重傷事故件数割合



注 1 警察庁資料による。
2 「自転車」は、補助駆動機付自転車を除く。