

警察庁資料より抜粋

平成29年における交通死亡事故 の特徴等について

平成30年2月15日
警察庁交通局

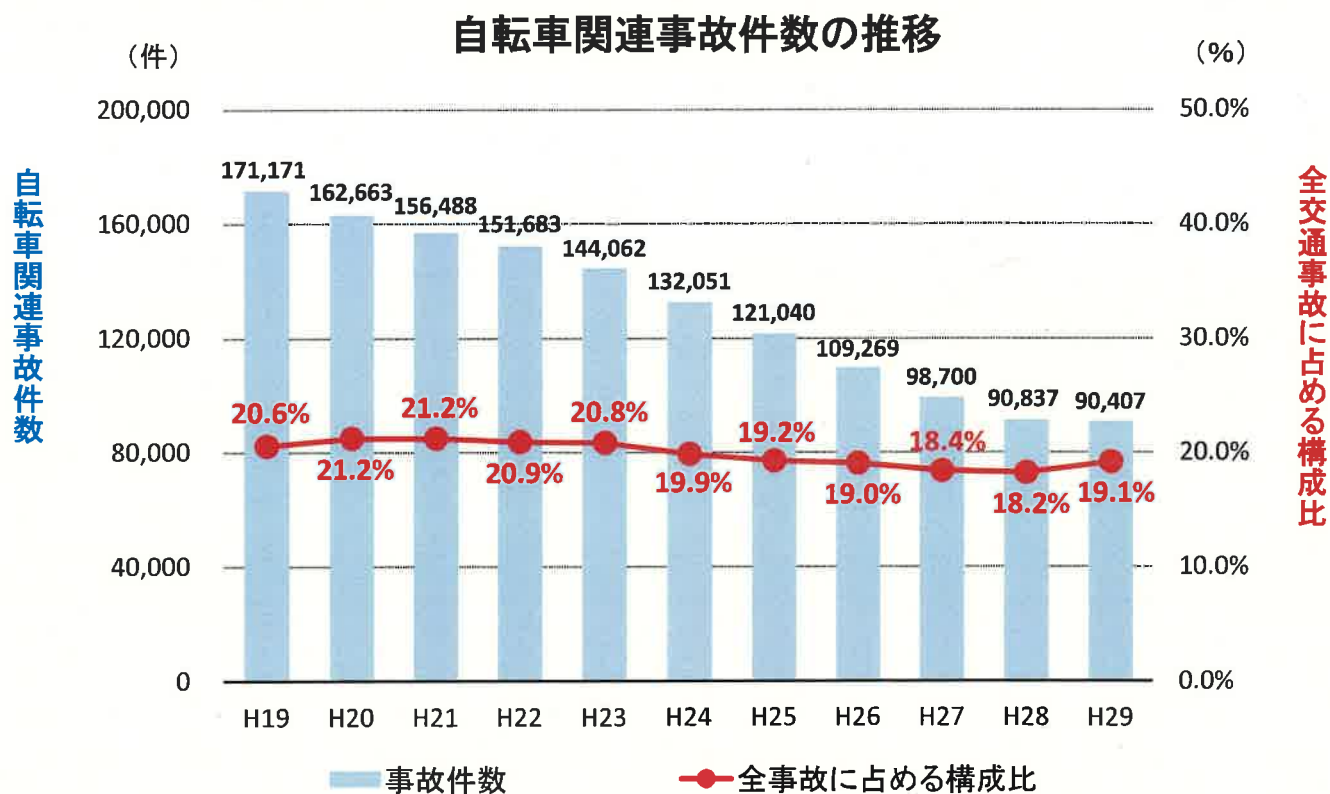
自転車関連事故に係る分析について

3-2-1 自転車関連事故に係る分析について(その1)

～ 自転車関連事故件数の推移 ～

- 自転車関連事故件数は減少傾向にあるが、全交通事故に占める自転車関連事故の構成比は約20%前後で横ばい傾向が続いている。
- 平成29年は、前年と比較して、全交通事故に占める構成比は増加した。

図 自転車関連事故件数(自転車第一・第二当事者)及び全交通事故に占める構成比の推移(平成19年～平成29年)



※ 自転車乗用者が第一当事者・第二当事者となった事故を計上した。
ただし、自転車相互事故は1件として計上した。以下同じ。

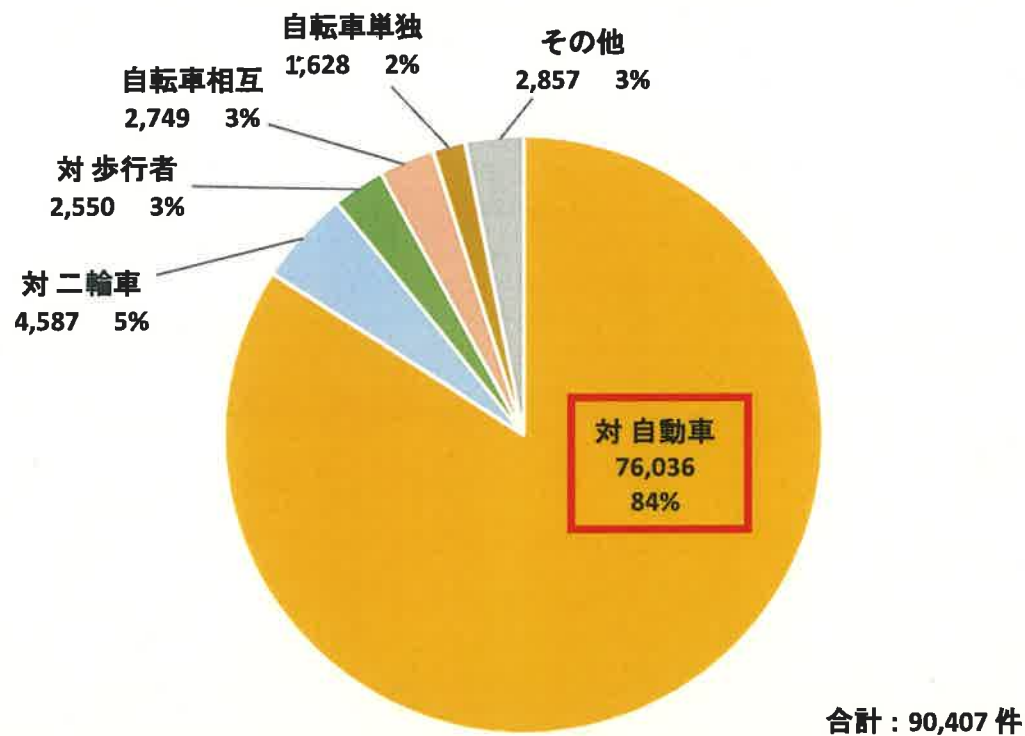
3-2-2 自転車関連事故に係る分析について(その2)

～ 自転車関連事故の相手当事者別件数 ～

- 自転車関連事故の相手当事者は、その約84%が自動車で最も多い。

図 自転車関連事故(自転車第一・第二当事者)の相手当事者別件数(平成29年)

自転車関連事故の相手当事者別件数



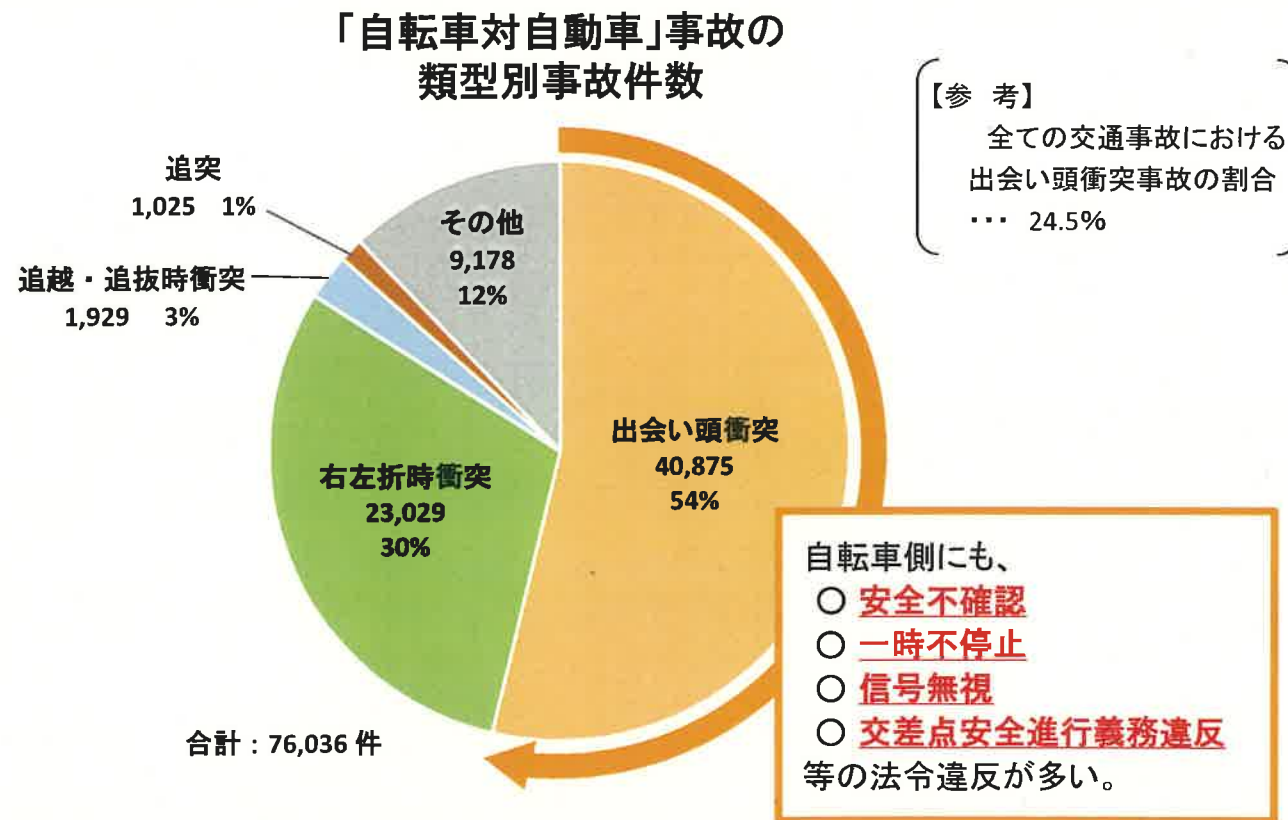
※ 「その他」とは、事故の相手方が自転車以外の軽車両、列車等をいう。

3-2-3 自転車関連事故に係る分析について(その3)

～ 「自転車対自動車」事故の類型別事故件数 ～

- 「自転車対自動車」事故のうち、出会い頭衝突による事故が54%で最も多く発生している。
- このような事故では、自転車側にも安全不確認や一時不停止等の違反が多く見受けられる。

図 「自転車対自動車」事故(自転車第一・第二当事者)の類型別事故件数(平成29年)



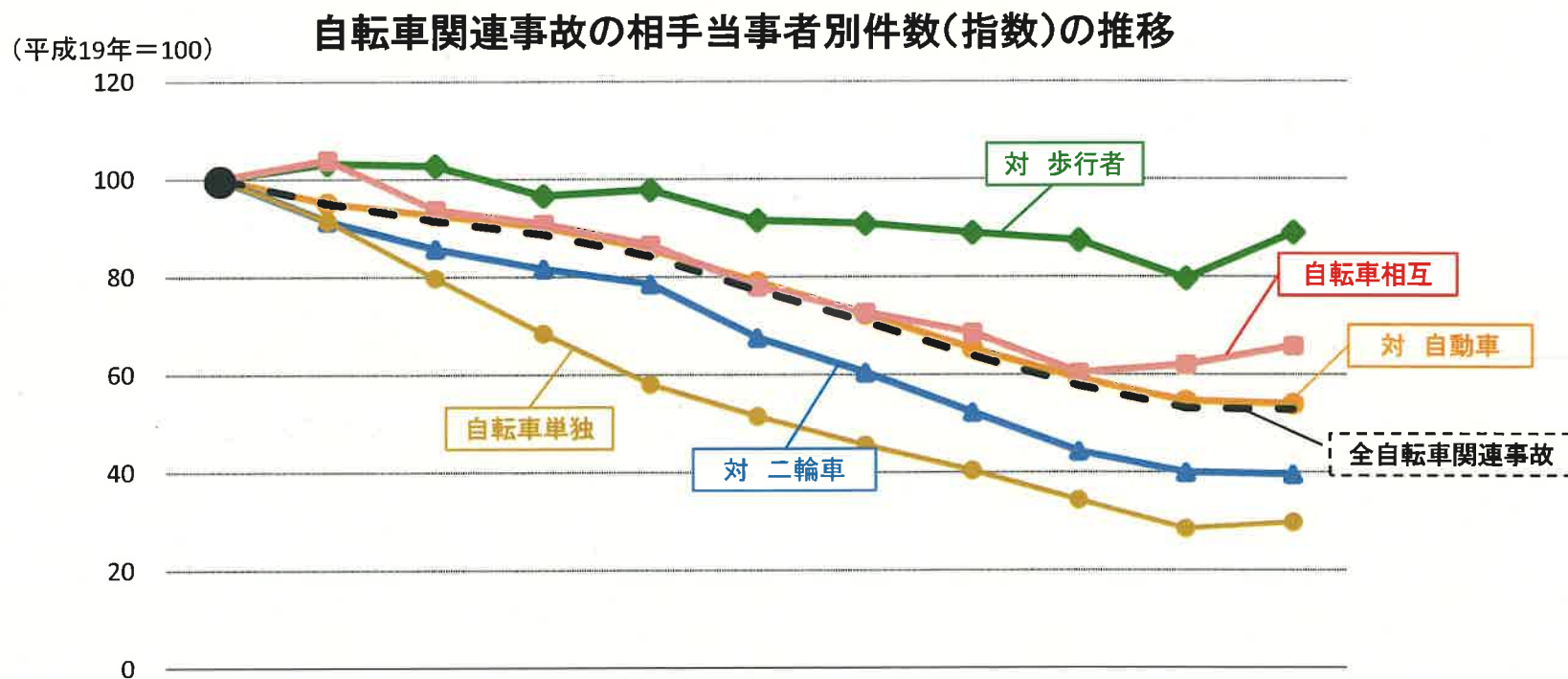
※ 「その他」とは、正面衝突やすれ違い時衝突等をいう。

3-2-4 自転車関連事故に係る分析について(その4)

～ 自転車関連事故の相手当事者別件数(指数)の推移 ～

- 自転車関連事故の相手当事者別件数は、平成19年を基準としていずれも減少傾向にあるが、「自転車対歩行者」事故については減少幅が小さく、平成29年は前年より増加した。

図 自転車関連事故(自転車第一・第二当事者)の相手当事者別件数(指数)の推移(平成19年～平成29年)



	H19	H20	H21	H22	H23	H24	H25	H26	H27	H28	H29
対自動車	100	95	93	90	86	79	72	65	59	54	54
対二輪車	100	91	86	82	78	67	60	52	44	40	39
対歩行者	100	103	103	97	98	91	91	89	87	80	89
自転車相互	100	104	94	91	86	78	73	68	60	62	66
自転車単独	100	91	80	68	58	51	46	40	34	28	30
全自転車事故	100	95	91	89	84	77	71	64	58	53	53

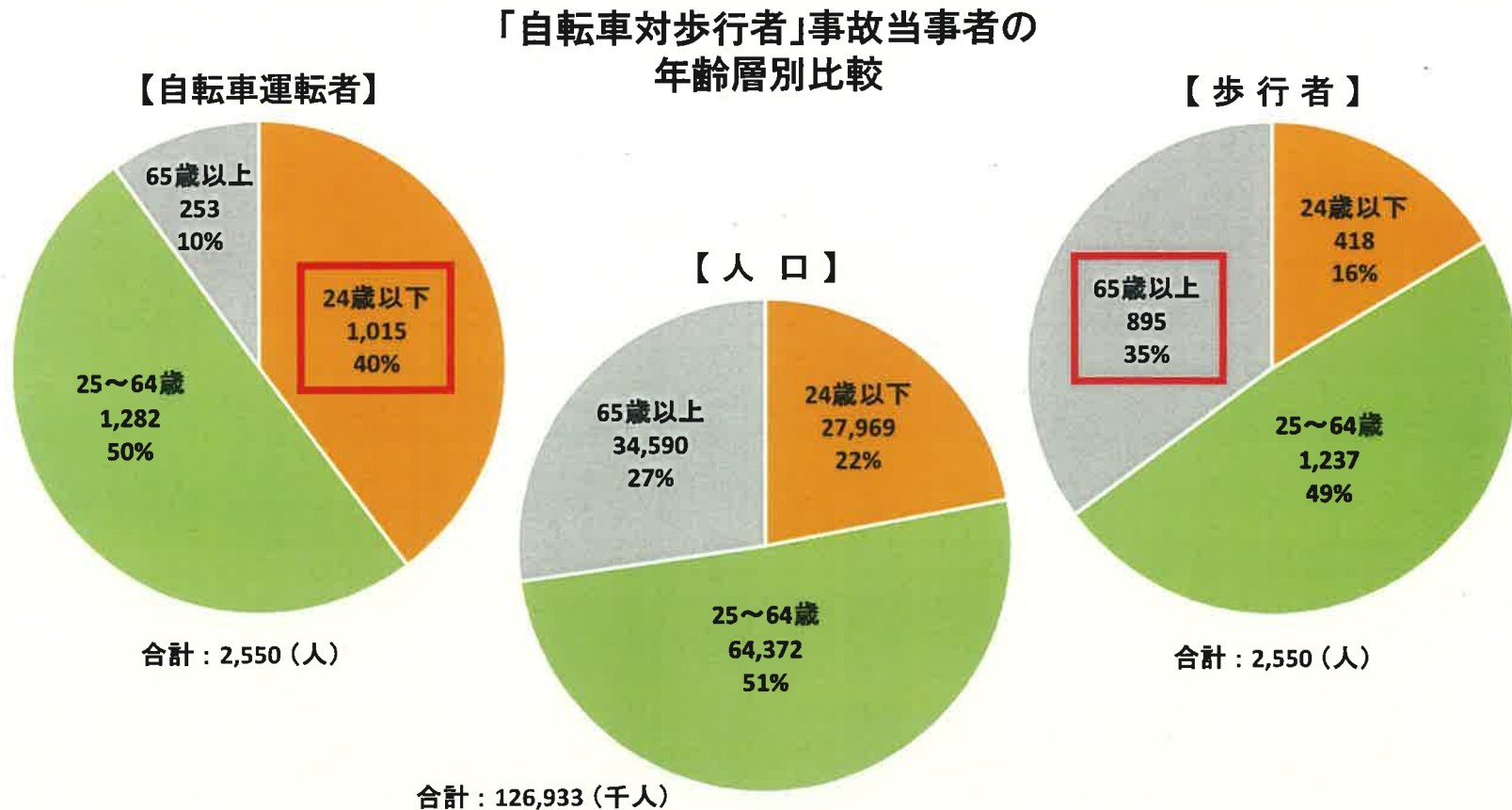
(注)・指数は平成19年を100とした値である。

3-2-5 自転車関連事故に係る分析について(その5)

～ 「自転車対歩行者」事故当事者の年齢層別比較 ～

- 「自転車対歩行者」事故の当事者の年齢層をしてみると、自転車運転者は24歳以下の若い年齢層が、歩行者は65歳以上の高齢者が当事者となる事故が比較的多い状況にある。

図 「自転車対歩行者」事故における自転車運転者・歩行者の年齢層別比較(平成29年)



(注)・算出に用いた人口は、総務省統計資料「人口推計」(平成28年10月1日現在)による。

3-2-6 自転車関連事故に係る分析について(その6)

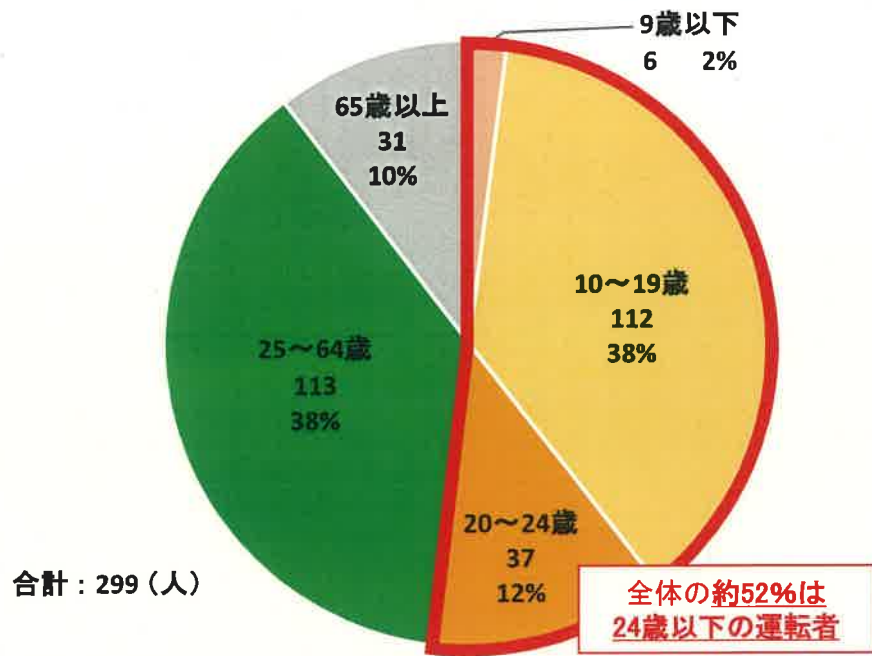
～ 自転車対歩行者死亡重傷事故における運転者の年齢層・損害賠償責任保険等の加入状況 ～

- 自転車運転者による対歩行者死亡・重傷事故のうち、約52%は24歳以下の若い運転者による事故であった。
- また、損害賠償責任保険等の加入が確認された自転車運転者は約60%にとどまった。

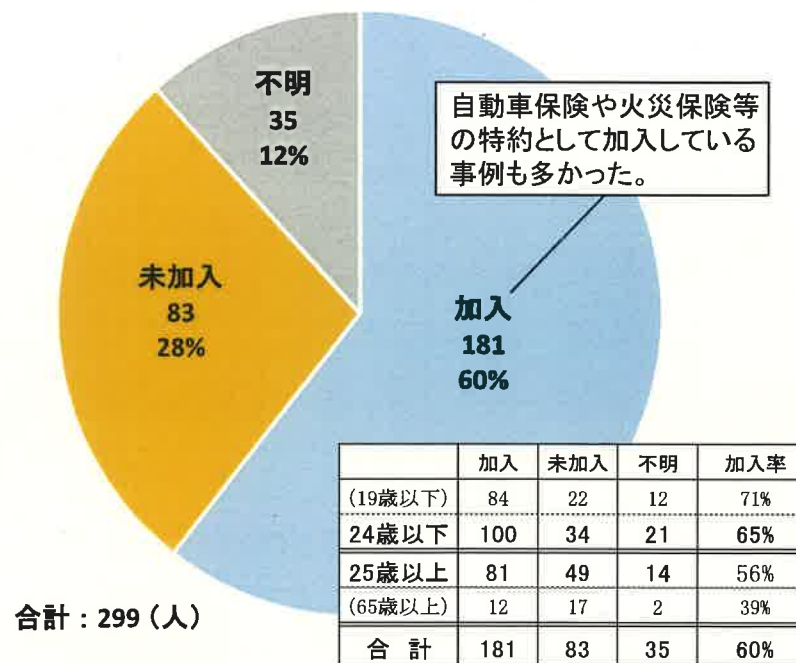
図「自転車対歩行者」事故のうち歩行者死亡・重傷事故における自転車運転者(第一当事者)の年齢層・損害賠償責任保険等の加入状況(平成29年)

自転車対歩行者死亡重傷事故

＜自転車運転者の年齢層＞



＜自転車運転者の損害賠償責任保険等加入状況＞



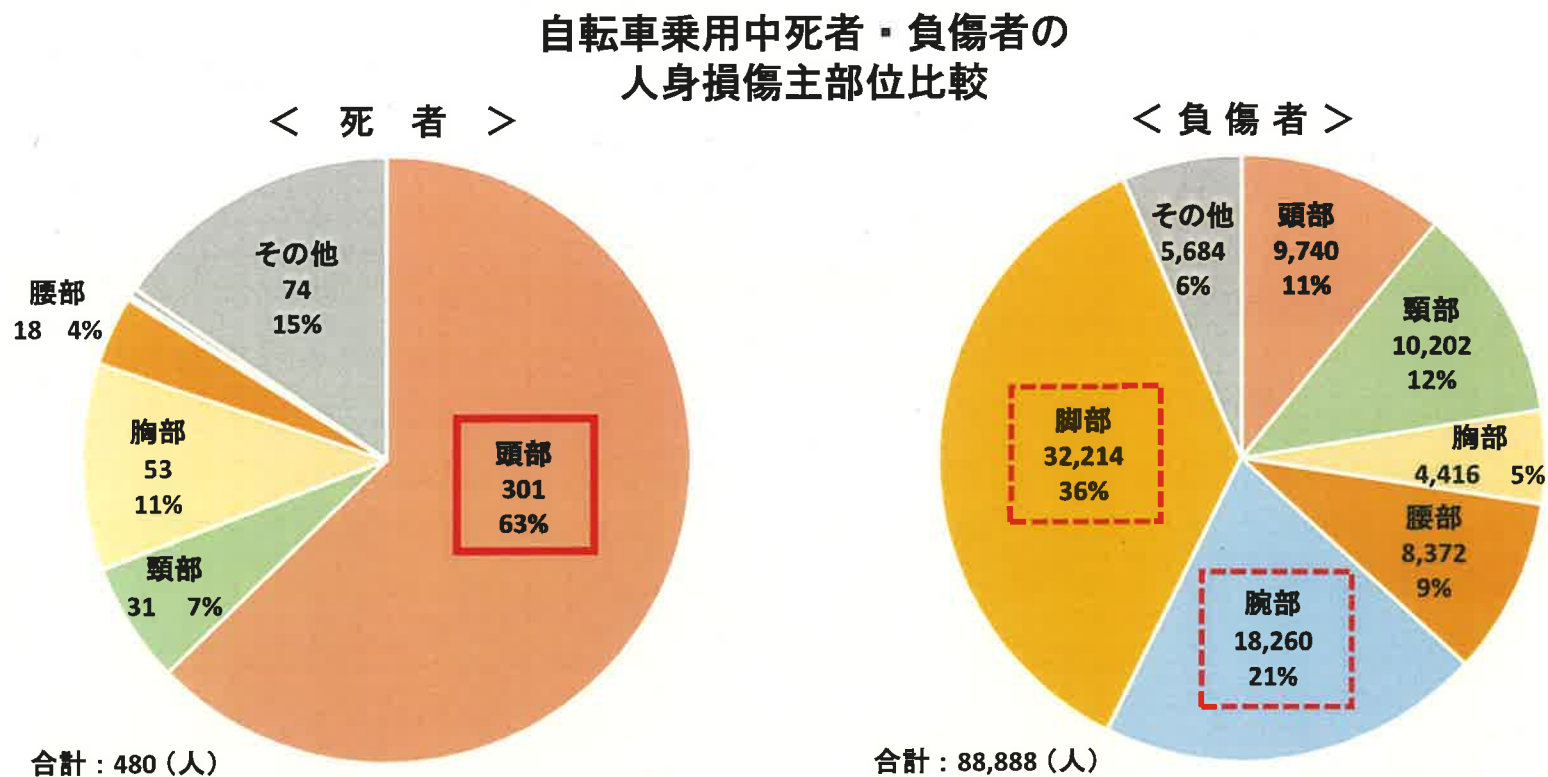
(注) ・自転車対歩行者による事故(自転車第一当事者)のうち歩行者が死亡又は重傷を負った事故について、自転車運転者の年齢層及び損害賠償責任保険等の加入状況を調査したものである。

3-2-7 自転車関連事故に係る分析について(その7)

～ 自転車乗用中死者・負傷者の人身損傷主部位比較 ～

- 自転車乗用中「負傷者」の人身損傷主部位は脚部、腕部である場合が多いのに対して、自転車乗用中「死者」は頭部損傷によるものが多い。

図 自転車乗用中の死者・負傷者の人身損傷主部位比較(平成29年)



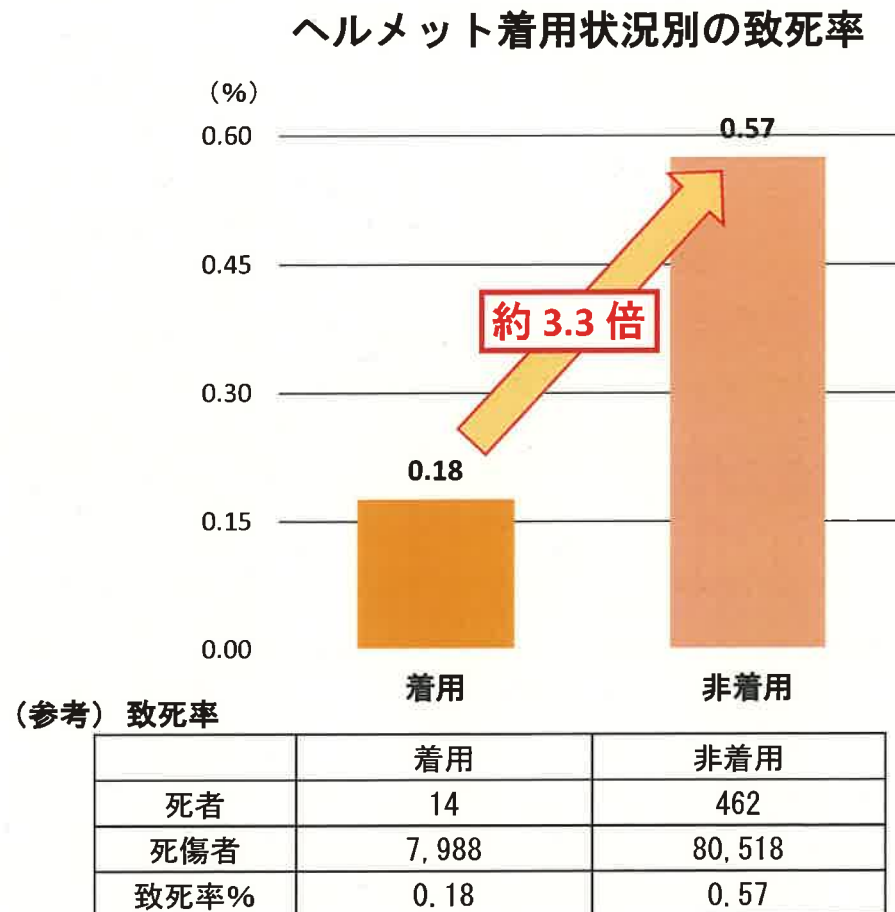
(注) ・「人身損傷主部位」とは、損傷程度が最も重い部位(死亡の場合は致命傷の部位)をいう。
 ・「その他」とは、顔部、腹部等をいう。

3-2-8 自転車関連事故に係る分析について(その8)

～ 自転車乗用中のヘルメット着用状況別の致死率比較 ～

- ヘルメット非着用時の致死率は、ヘルメット着用時に比べて約3.3倍高い。

図 自転車乗用中のヘルメット着用状況別の致死率比較(平成29年)



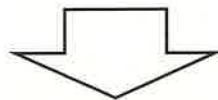
※ 「致死率」とは、死傷者のうち死者の占める割合をいう。

3-2-9 自転車関連事故に係る分析について(その9)

～ 自転車関連事故に係る分析のまとめと今後の対策 ～

【自転車関連事故に係る分析のまとめ】

- ・ 自転車関連事故は「自転車対自動車」によるものがほとんどを占めており、出会い頭衝突が多く発生している。 当該事故では、自転車側にも安全不確認や一時不停止等の法令違反が多く見られた。
- ・ 自転車関連事故のうち「自転車対歩行者」事故については減少幅が小さく、平成29年は前年より増加した。 当該事故では、若い自転車運転者と高齢歩行者が当事者となる場合が多い状況にあった。
- ・ 「自転車対歩行者」事故のうち歩行者が死亡・重傷を負った事故では、自転車運転者の約52%は24歳以下の運転者による事故であったほか、損害賠償責任保険等の加入が確認された運転者は約60%にとどまった。
- ・ ヘルメット非着用時の致死率は、着用時に比べて約3.3倍高いなど、頭部損傷が重大事故につながりやすいことが確認された。



- ◆ 交差点等における安全確認や歩道での歩行者優先等、さまざまな機会を活用して交通ルールの周知を図り、交通安全教育を推進すべき。
- ◆ 交通ルールを守らなかった場合の危険性を広く周知するとともに、危険な違反を繰り返す運転者を対象とした自転車運転者講習制度の適切な運用を図るべき。
- ◆ 損害賠償責任保険等の加入促進を図るとともに、特に家庭内において加入状況の確認を行うべき。
- ◆ ヘルメットの被害軽減効果の周知を行うとともに、自転車利用時のヘルメット着用促進を図るべき。