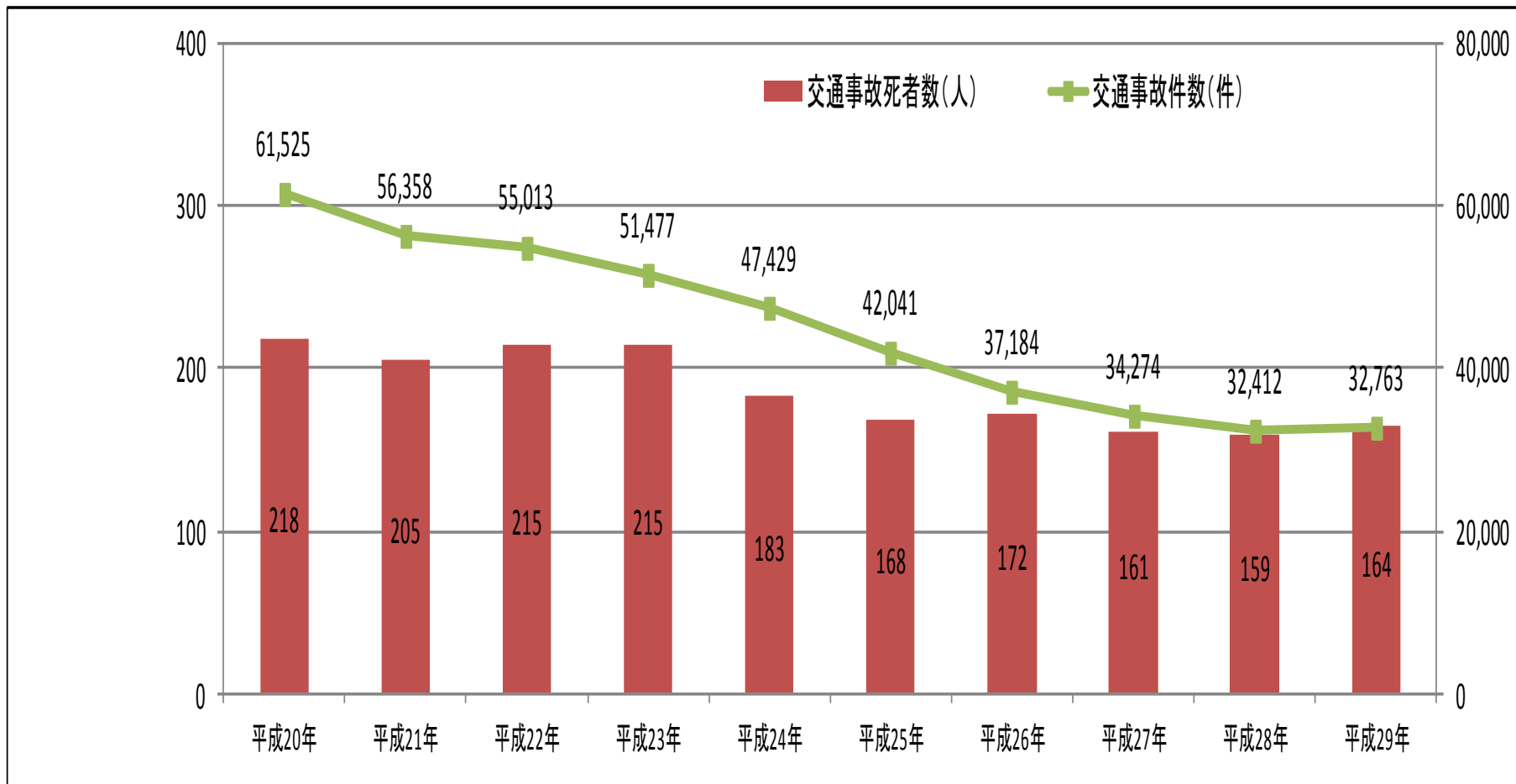


平成 30 年 2 月 5 日

# 都内における交通死亡事故の分析結果と対策

警視庁交通部交通総務課

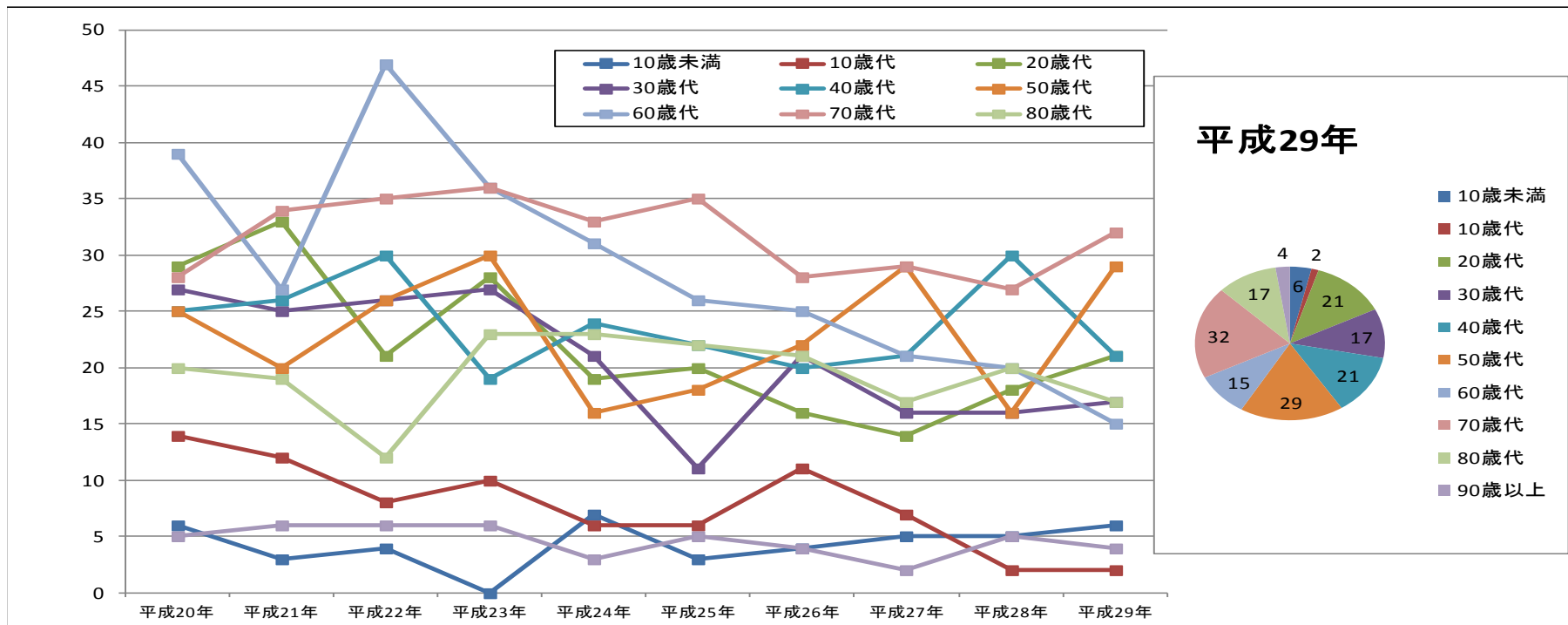
## 1-1 都内における交通事故及び死者数の推移



	平成20年	平成21年	平成22年	平成23年	平成24年	平成25年	平成26年	平成27年	平成28年	平成29年
交通事故件数(件)	61,525	56,358	55,013	51,477	47,429	42,041	37,184	34,274	32,412	32,763
交通事故死者数(人)	218	205	215	215	183	168	172	161	159	164

29年の死者数は3年ぶりに前年より増加

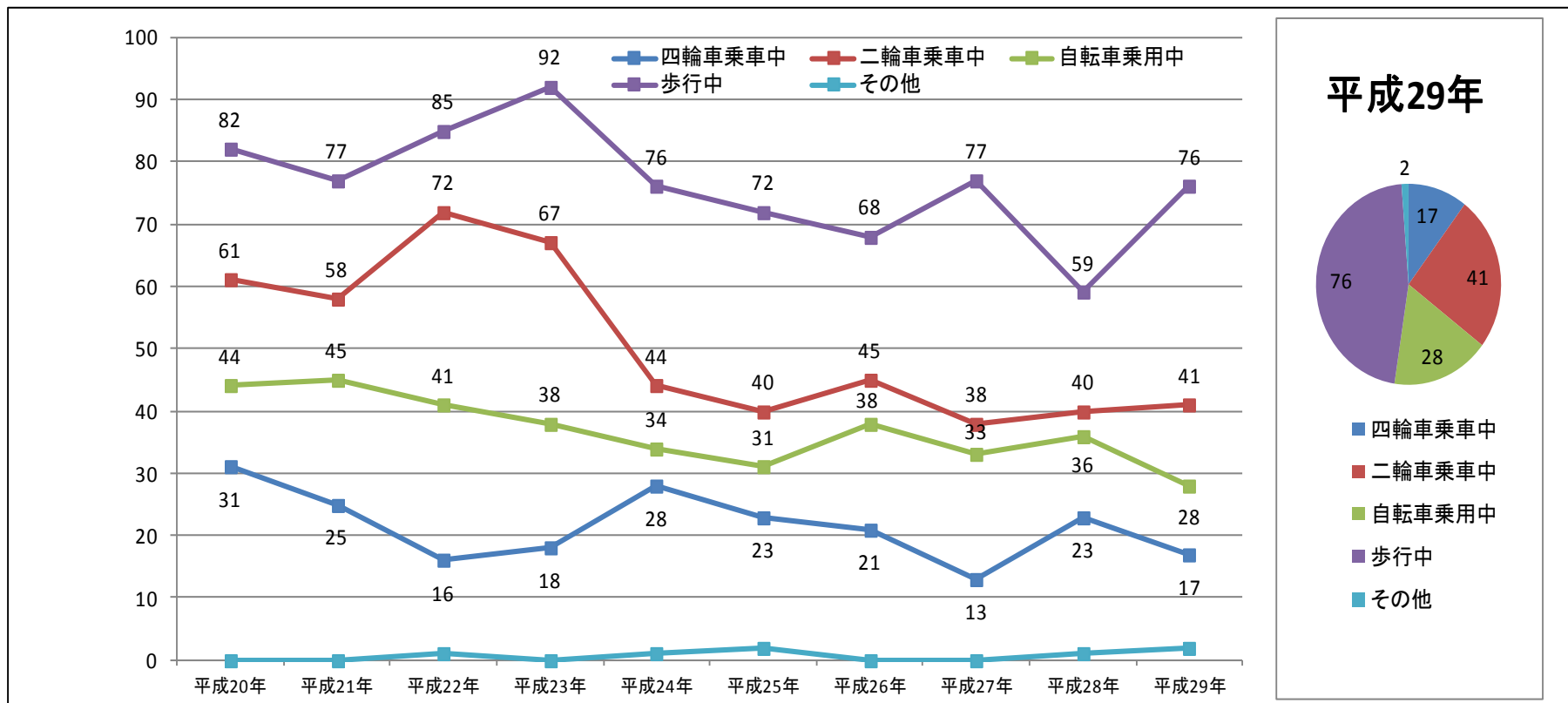
# 1-2 年齢層別(10歳区分)死者数の推移



	平成20年	平成21年	平成22年	平成23年	平成24年	平成25年	平成26年	平成27年	平成28年	平成29年
10歳未満	6	3	4	0	7	3	4	5	5	6
10歳代	14	12	8	10	6	6	11	7	2	2
20歳代	29	33	21	28	19	20	16	14	18	21
30歳代	27	25	26	27	21	11	21	16	16	17
40歳代	25	26	30	19	24	22	20	21	30	21
50歳代	25	20	26	30	16	18	22	29	16	29
60歳代	39	27	47	36	31	26	25	21	20	15
70歳代	28	34	35	36	33	35	28	29	27	32
80歳代	20	19	12	23	23	22	21	17	20	17
90歳以上	5	6	6	6	3	5	4	2	5	4
計	218	205	215	215	183	168	172	161	159	164
再掲										
高齢者	73	79	80	88	72	72	65	58	63	63
高齢者割合	33.5%	38.5%	37.2%	40.9%	39.3%	42.9%	37.8%	36.0%	39.6%	38.4%

29年の死者数は70歳代が最多、次いで50歳代

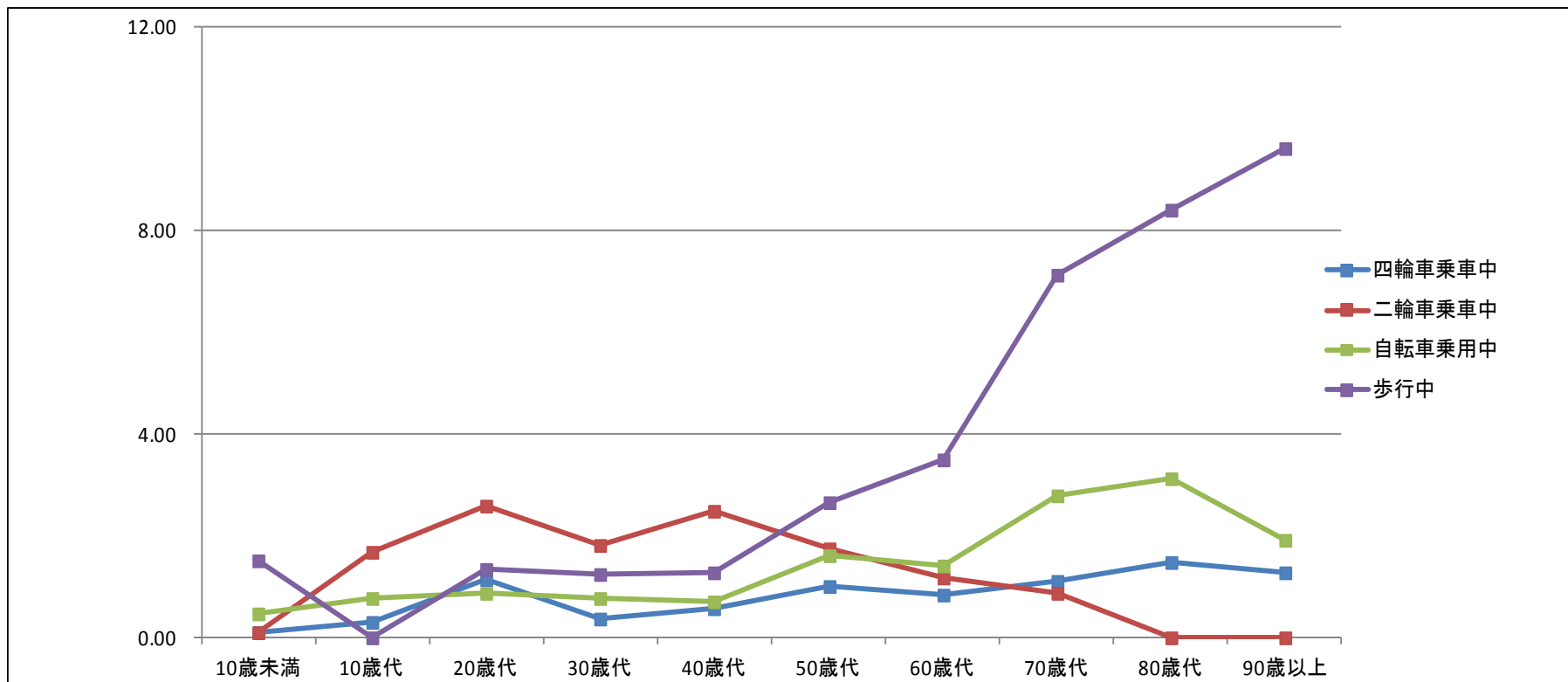
# 1-3 状態別死者数の推移



	平成20年	平成21年	平成22年	平成23年	平成24年	平成25年	平成26年	平成27年	平成28年	平成29年
四輪車乗車中	31	25	16	18	28	23	21	13	23	17
二輪車乗車中	61	58	72	67	44	40	45	38	40	41
自転車乗用中	44	45	41	38	34	31	38	33	36	28
歩行中	82	77	85	92	76	72	68	77	59	76
その他			1		1	2			1	2
計	218	205	215	215	183	168	172	161	159	164

例年、歩行中、二輪車乗車中、自転車乗用中、四輪車乗車中の順に多い

# 1-4 年齢層別・状態別・人口10万人あたりの死者数



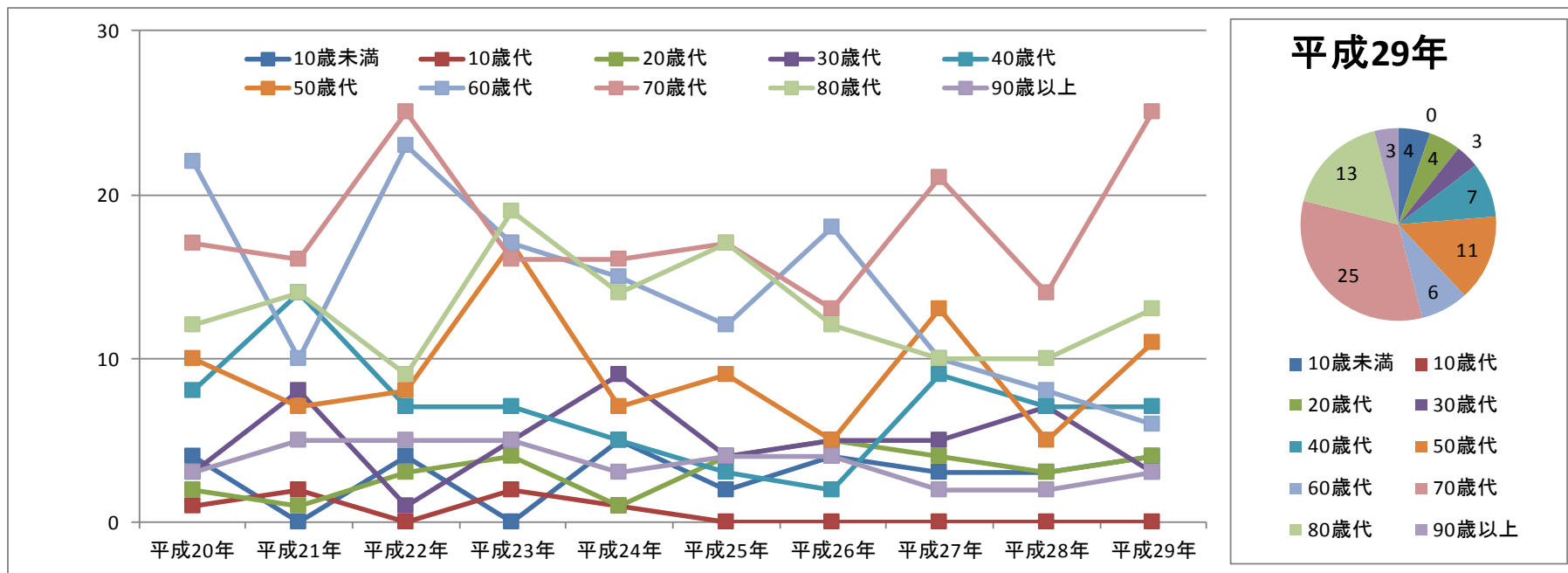
	10歳未満	10歳代	20歳代	30歳代	40歳代	50歳代	60歳代	70歳代	80歳代	90歳以上	計	高齢者
四輪車乗車中	0.10	0.29	1.13	0.36	0.59	0.99	0.84	1.11	1.49	1.28	0.74	1.19
二輪車乗車中	0.10	1.67	2.59	1.81	2.48	1.74	1.16	0.87	0.00	0.00	1.56	0.59
自転車乗用中	0.48	0.79	0.86	0.78	0.72	1.61	1.42	2.78	3.12	1.92	1.27	2.58
歩行中	1.52	0.00	1.33	1.24	1.26	2.67	3.49	7.15	8.41	9.62	2.70	6.77
全状態別	2.19	2.75	5.91	4.19	5.14	7.07	6.91	11.99	13.16	12.82	6.32	11.20
年齢層人口	1,050	1,018	1,505	1,931	2,219	1,613	1,549	1,259	737	156	13,043	2,866

※人口は、東京都総務局発行「住民基本台帳による東京都の世帯と人口」(平成29年1月1日現在) 単位は千人

※過去5年(平成25～29年)の交通事故統計データを基に算出。

年齢とともに歩行中が上昇 特に60歳以上の上昇が目立つ

# 1-5 歩行者・年齢層別死者数の推移



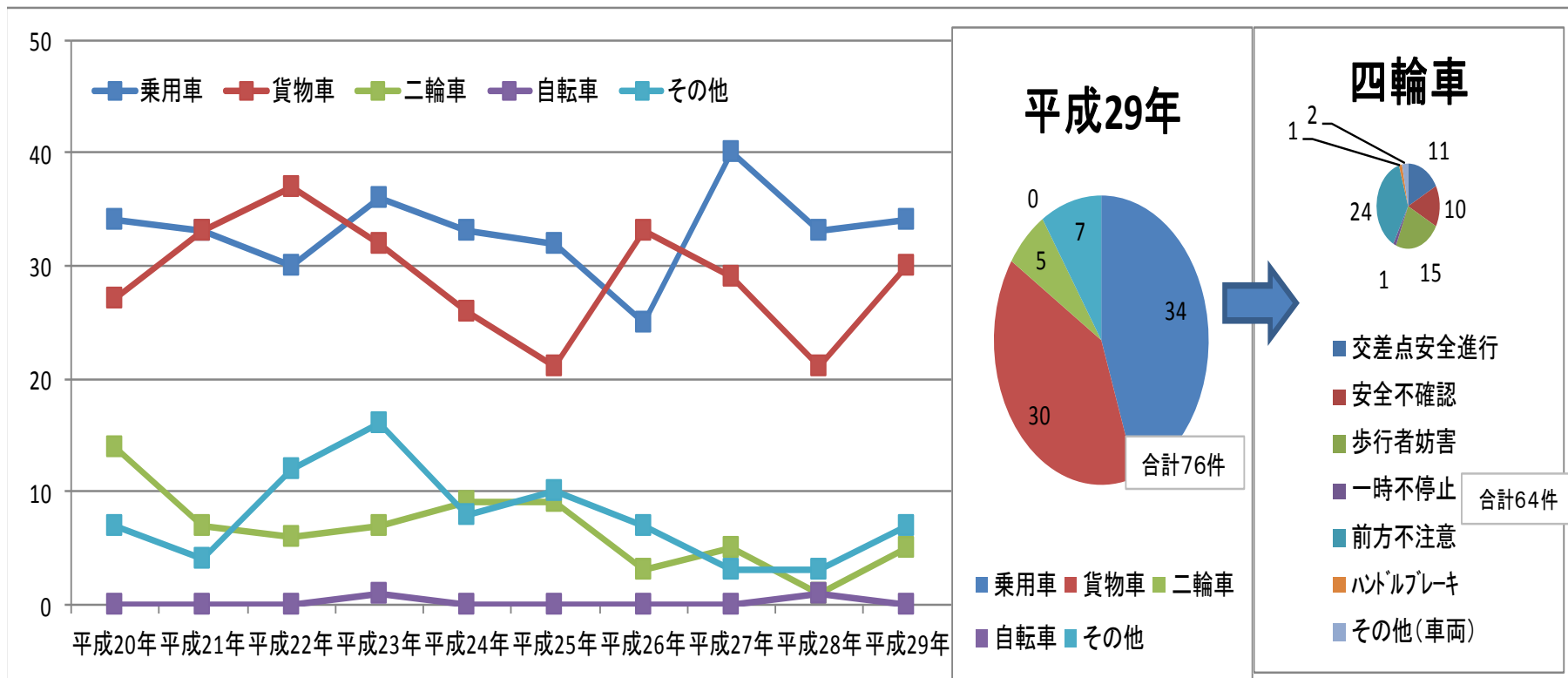
	平成20年	平成21年	平成22年	平成23年	平成24年	平成25年	平成26年	平成27年	平成28年	平成29年
10歳未満	4	0	4	0	5	2	4	3	3	4
10歳代	1	2	0	2	1	0	0	0	0	0
20歳代	2	1	3	4	1	4	5	4	3	4
30歳代	3	8	1	5	9	4	5	5	7	3
40歳代	8	14	7	7	5	3	2	9	7	7
50歳代	10	7	8	17	7	9	5	13	5	11
60歳代	22	10	23	17	15	12	18	10	8	6
70歳代	17	16	25	16	16	17	13	21	14	25
80歳代	12	14	9	19	14	17	12	10	10	13
90歳以上	3	5	5	5	3	4	4	2	2	3
計	82	77	85	92	76	72	68	77	59	76

### 再掲

高齢者	43	42	52	51	39	44	39	36	31	44
高齢者割合	52.4%	54.5%	61.2%	55.4%	51.3%	61.1%	57.4%	46.8%	52.5%	57.9%

**29年の歩行中死者は70歳代が最多 高齢者は約6割を占める**

# 1-6 歩行者・相手側当事者別死者数の推移



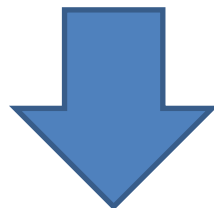
	平成20年	平成21年	平成22年	平成23年	平成24年	平成25年	平成26年	平成27年	平成28年	平成29年
乗用車	34	33	30	36	33	32	25	40	33	34
貨物車	27	33	37	32	26	21	33	29	21	30
二輪車	14	7	6	7	9	9	3	5	1	5
自転車	0	0	0	1	0	0	0	0	1	0
その他	7	4	12	16	8	10	7	3	3	7
計	82	77	85	92	76	72	68	77	59	76

※ その他は、特殊車、列車、対象外当事者

29年の歩行中死者の相手方は、乗用車と貨物車で8割強を占める 列車が7.9%（6件）

## 平成29年中の交通死亡事故の特徴として

- ・年齢層別では、70歳代・50歳代の死亡者が合わせて約37%
- ・状態別では、歩行中が約46%を占める
- ・歩行者の年齢層別では、70歳代が最多（約33%）
- ・歩行者事故の相手方は、四輪車が8割強



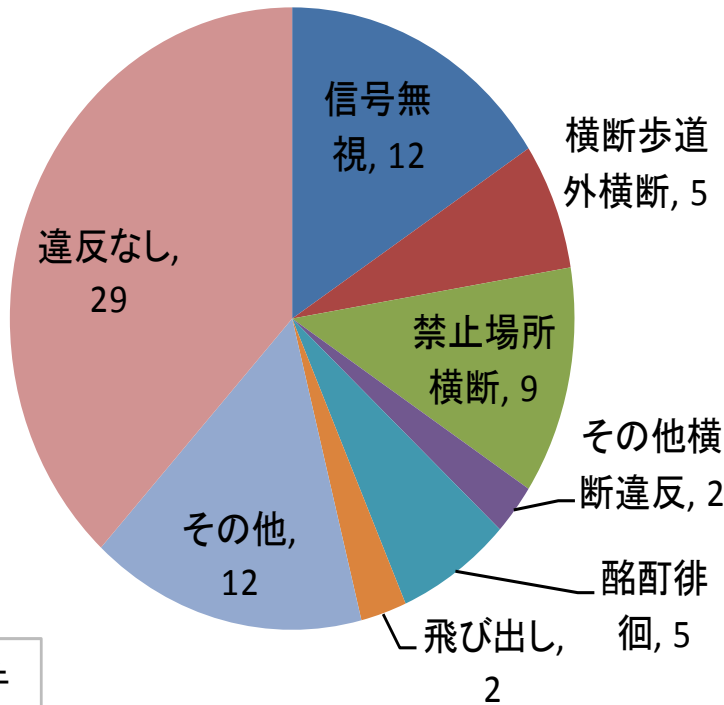
**死亡事故減少には、  
歩行者事故（特に高齢者）について対策が重要**



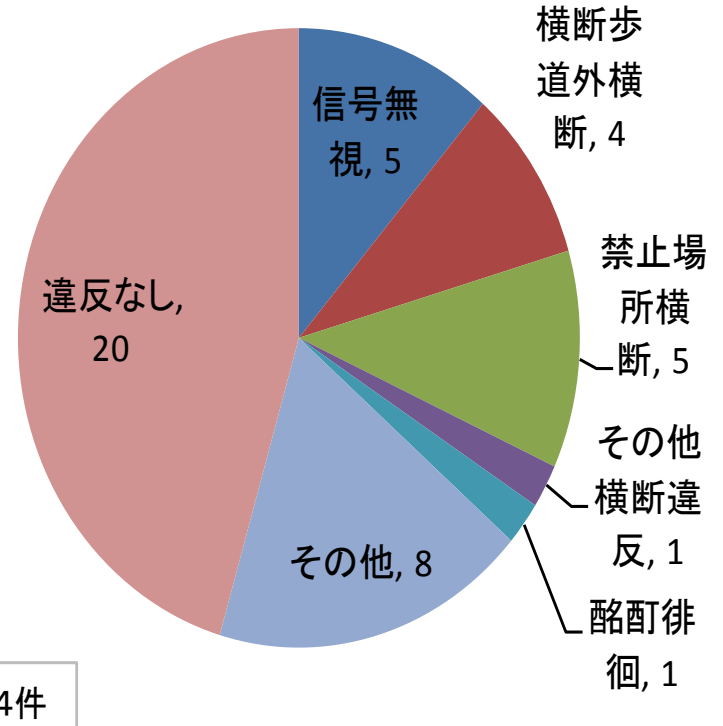
2-1 歩行者 歩行者(1・2当)の死亡事故・違反の有無・違反種別

# 平成29年

## 全年齢

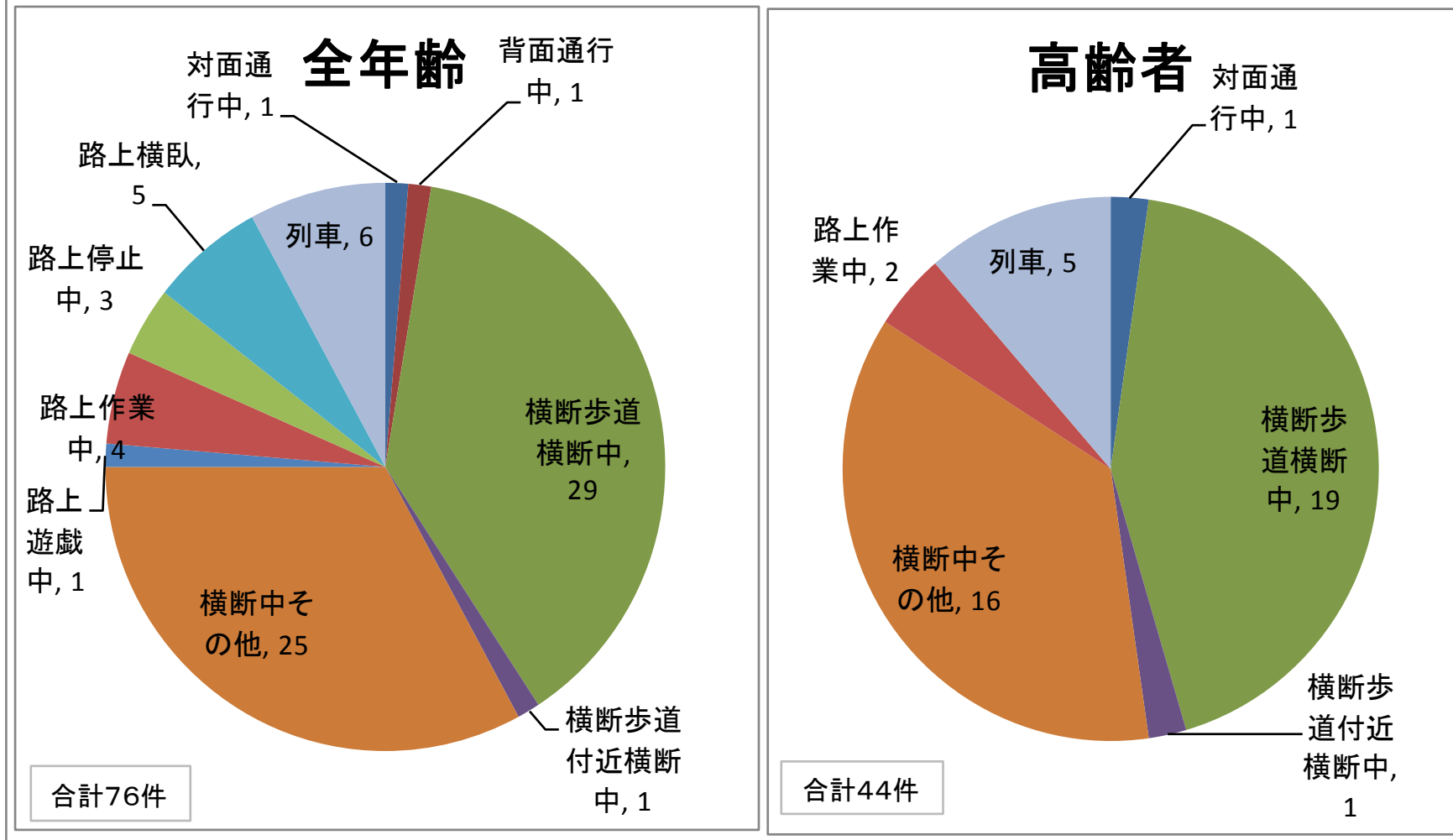


## 高齢者



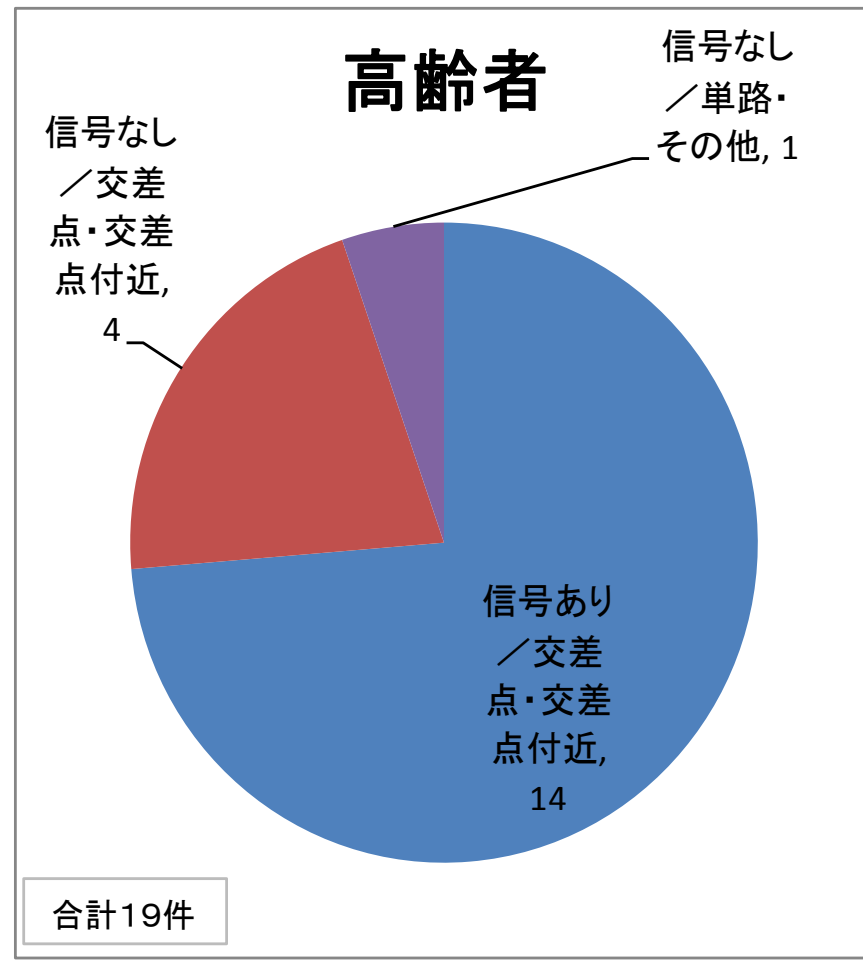
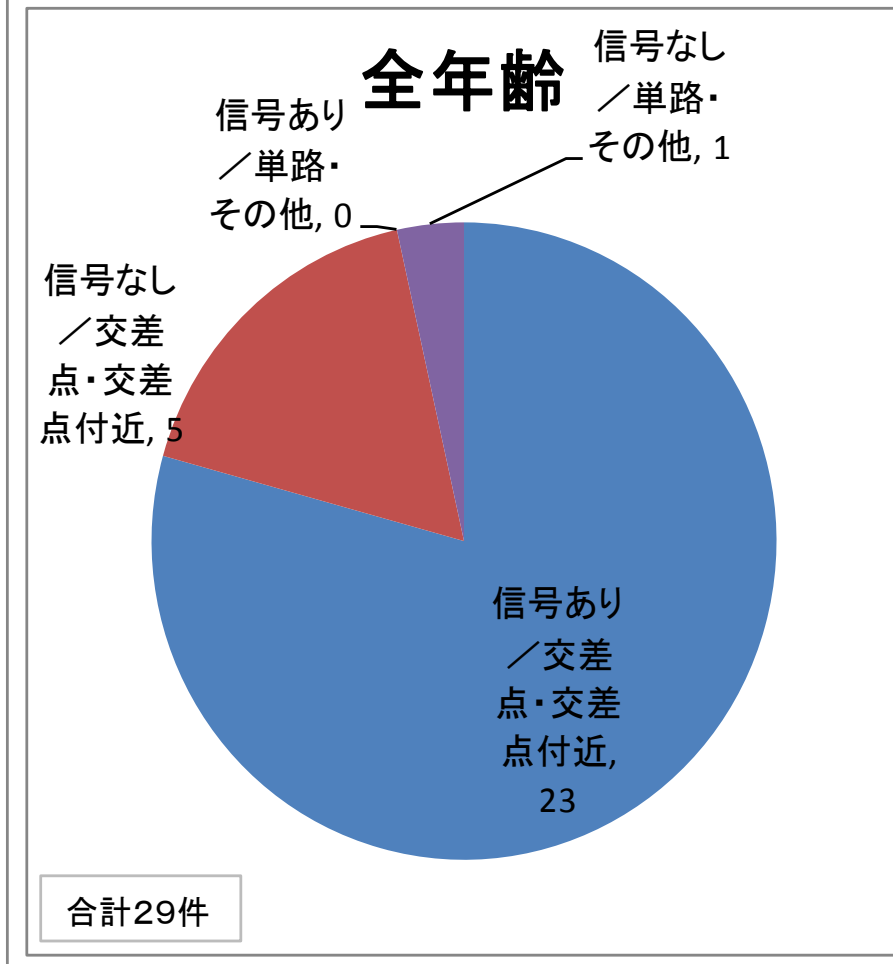
違反ありが6割を超える 違反種別では信号無視・横断違反が多い

## 平成29年



横断歩道横断中が多い

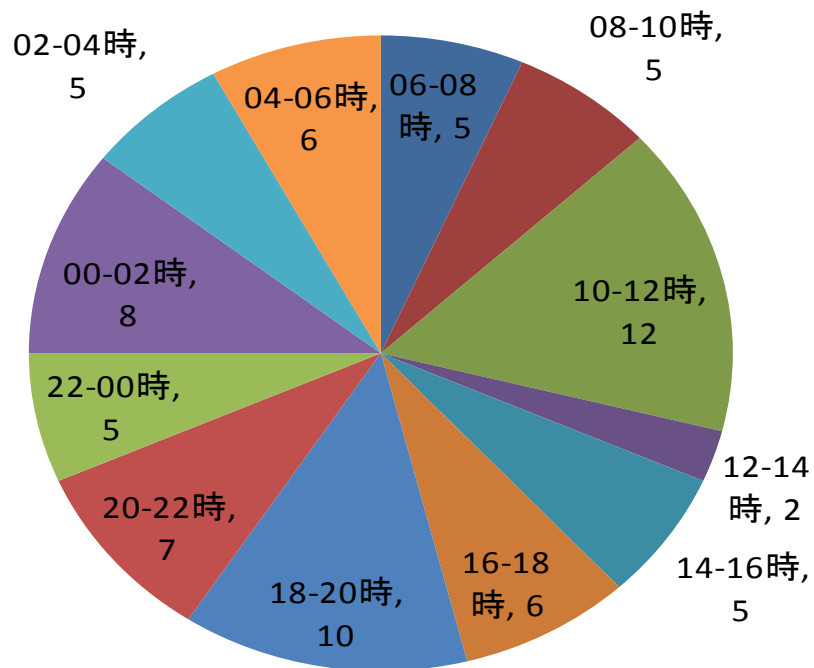
## 平成29年



信号機のある交差点・交差点付近が多い

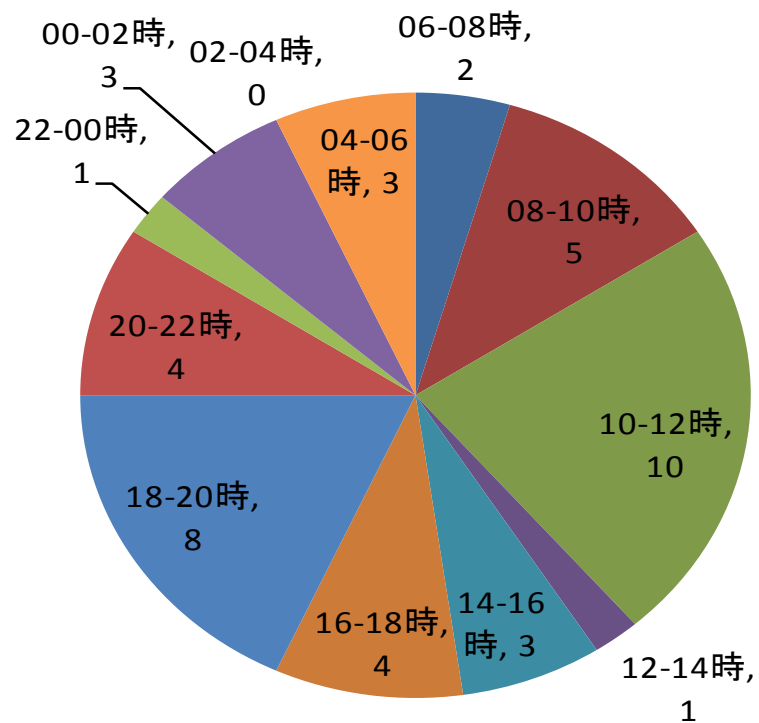
## 平成29年

### 全年齢



合計76件

### 高齢者



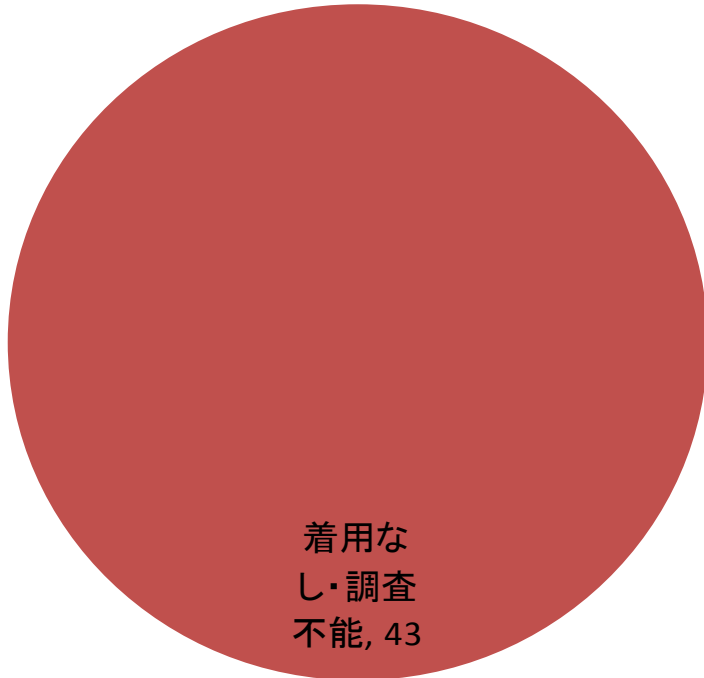
合計44件

10～12時、18～20時の時間帯が多い

# 平成29年

## 全年齢

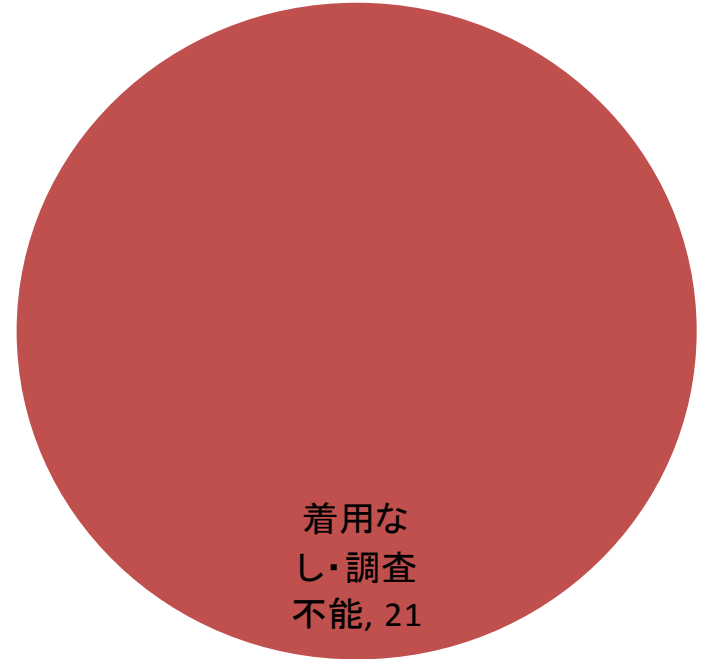
着用あり,  
0



合計43件

## 高齢者

着用あり,  
0

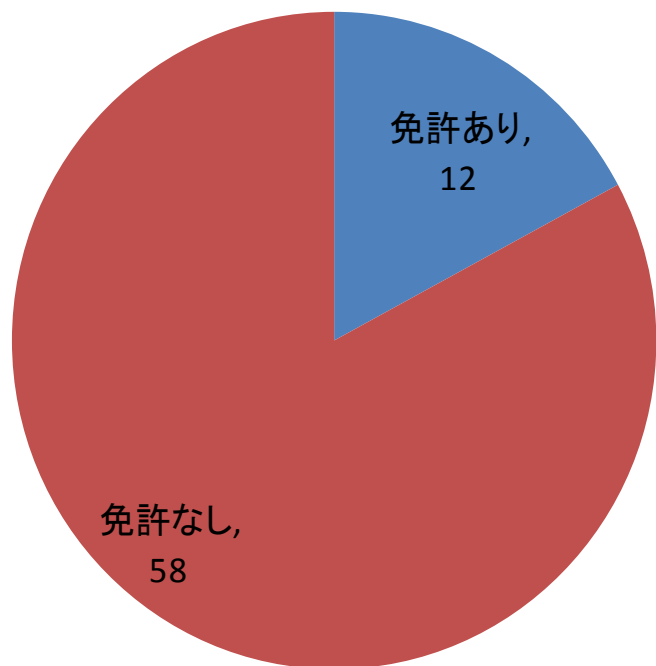


合計21件

反射材の着用はなし

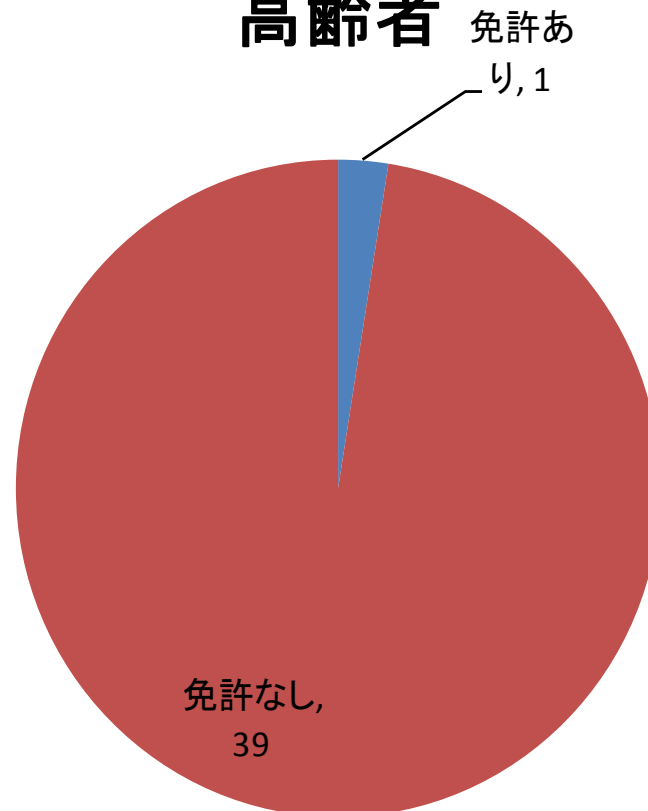
## 平成29年

### 全年齢



合計70件

### 高齢者



合計40件

高齢者のほとんどが運転免許なし

## 歩行者の死亡事故の特徴として

- ・ 歩行者側に違反ありが6割強（高齢歩行者では5割強）
- ・ 違反種別では、信号無視・横断違反が多い
- ・ 事故類型では、横断中が多い
- ・ 道路形状別では、信号機のある交差点・交差点付近が多い
- ・ 時間帯別では、10時～12時、18時～20時が多いが、反射材の着用はない
- ・ 死亡者の82.8%（高齢者では97.5%）が免許を保有せず



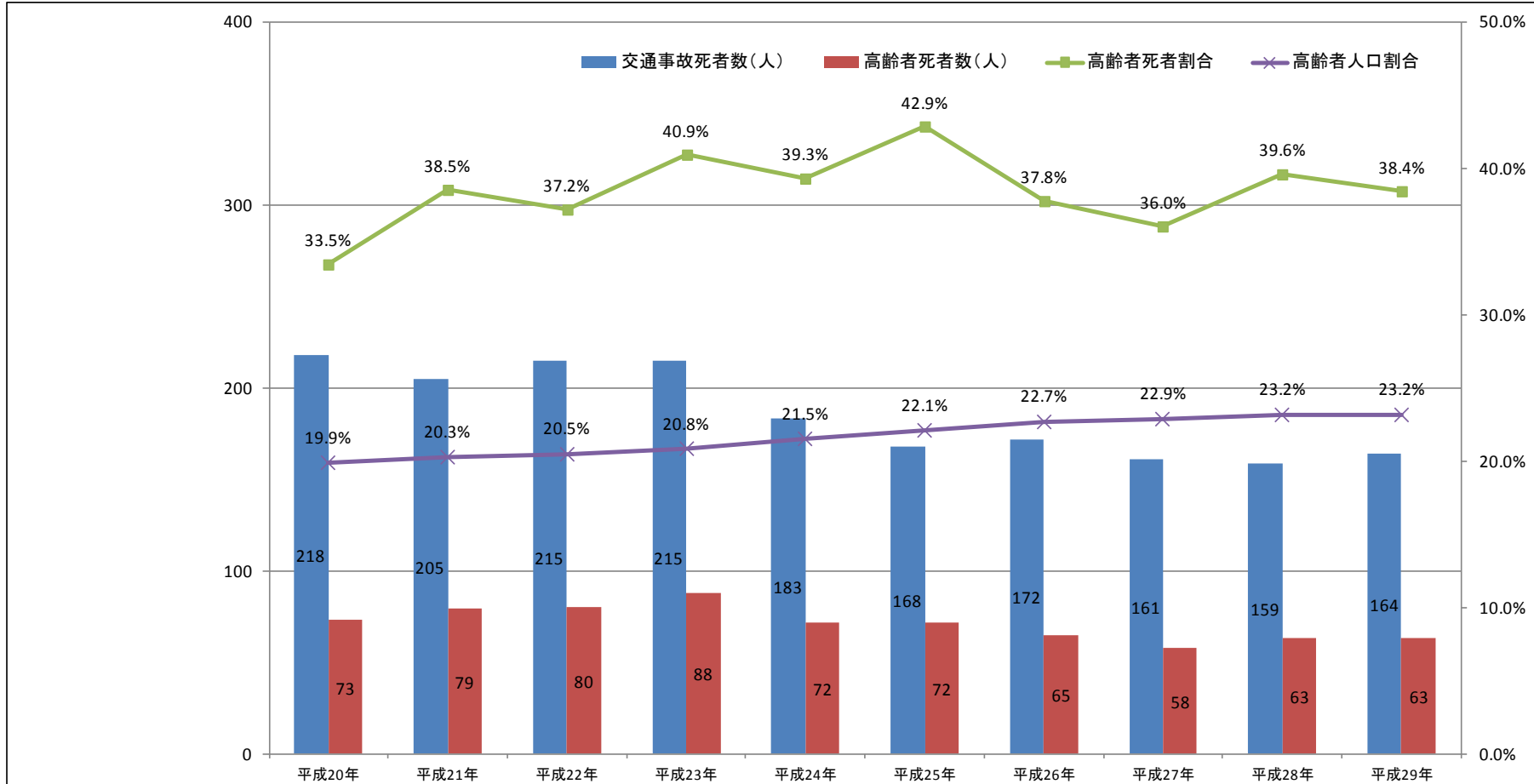
- ・ 歩行者に対して、横断に関する安全教育を徹底する必要
- ・ 運転者に対して、横断中の歩行者の保護意識を高める必要



### （ 対策 ）

- 歩行者に対しては、基本的な交通ルールを遵守させるための街頭指導や交通事故映像などの視聴覚教材を活用した心に響く安全教育をより一層推進する。
- 免許非保有者にも交通安全情報が伝わるよう、関係機関・団体と連携した広報啓発やSNSの活用等による情報発信を強化する。
- 10～12時、18～20時の街頭活動を強化するほか、夜間外出時の反射材着用の普及啓発をより一層推進する。
- 運転者に対しては、歩行者の交通行動の特性等を理解させる運転者教育や広報啓発を実施するとともに、横断歩道における歩行者保護について周知徹底するほか、事業者等が行う安全教育への適切な助言を実施するなど、効果的な交通安全教育等を実施する。

## 2-2 高齢者 死者数・死者割合・人口割合の推移



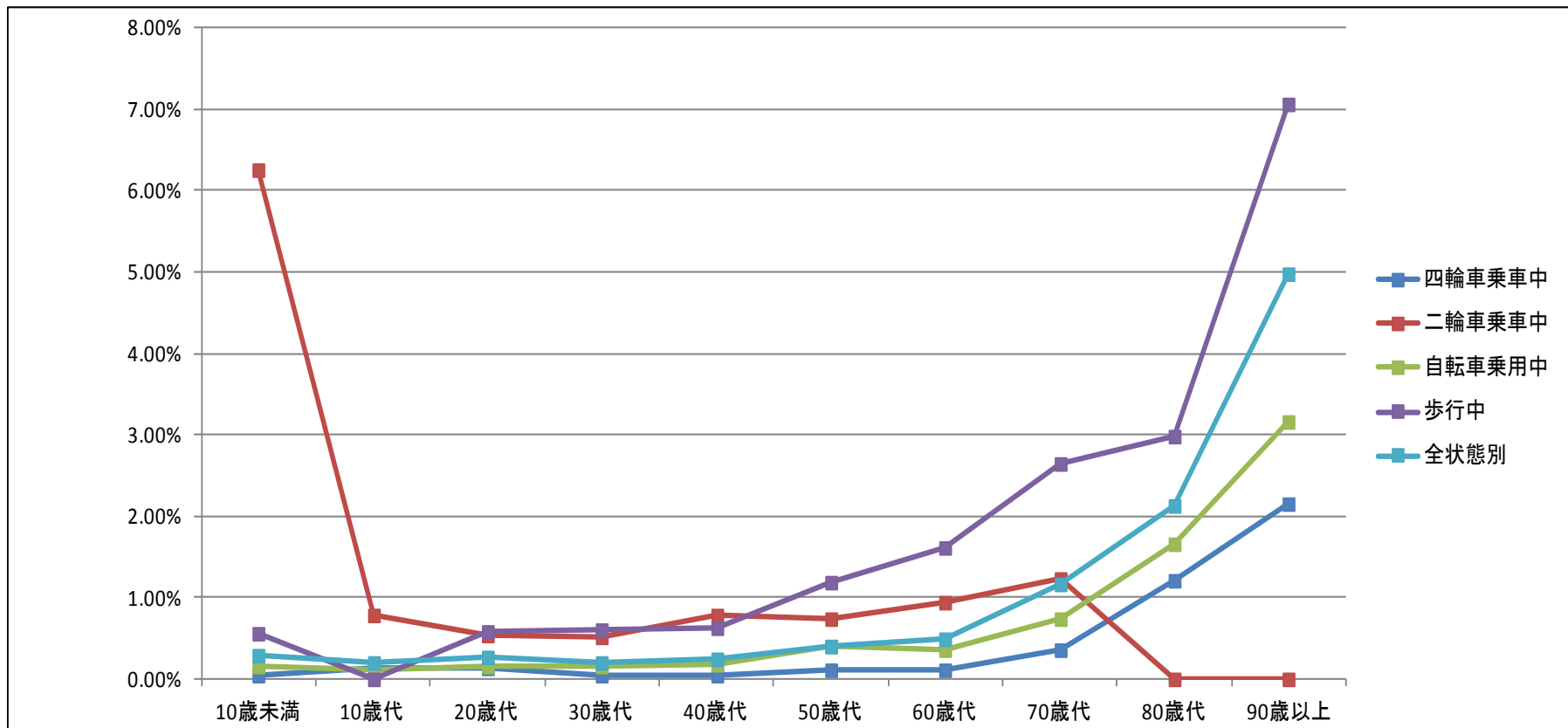
	平成20年	平成21年	平成22年	平成23年	平成24年	平成25年	平成26年	平成27年	平成28年	平成29年
交通事故死者数(人)	218	205	215	215	183	168	172	161	159	164
高齢者死者数(人)	73	79	80	88	72	72	65	58	63	63
高齢者死者割合	33.5%	38.5%	37.2%	40.9%	39.3%	42.9%	37.8%	36.0%	39.6%	38.4%
高齢者人口割合	19.9%	20.3%	20.5%	20.8%	21.5%	22.1%	22.7%	22.9%	23.2%	23.2%
高齢者死者人口差(Pt)	13.6	18.2	16.7	20.1	17.8	20.8	15.1	13.1	16.4	15.2

※高齢者人口割合は、東京都総務局発行「住民基本台帳による東京都の世帯と人口」から算出。ただし平成28年・29年はともに平成29年1月1日現在。

高齢者死者の割合が高齢者人口の割合を大きく上回る



## 2-2 高齢者 年齢層別・状態別・致死率

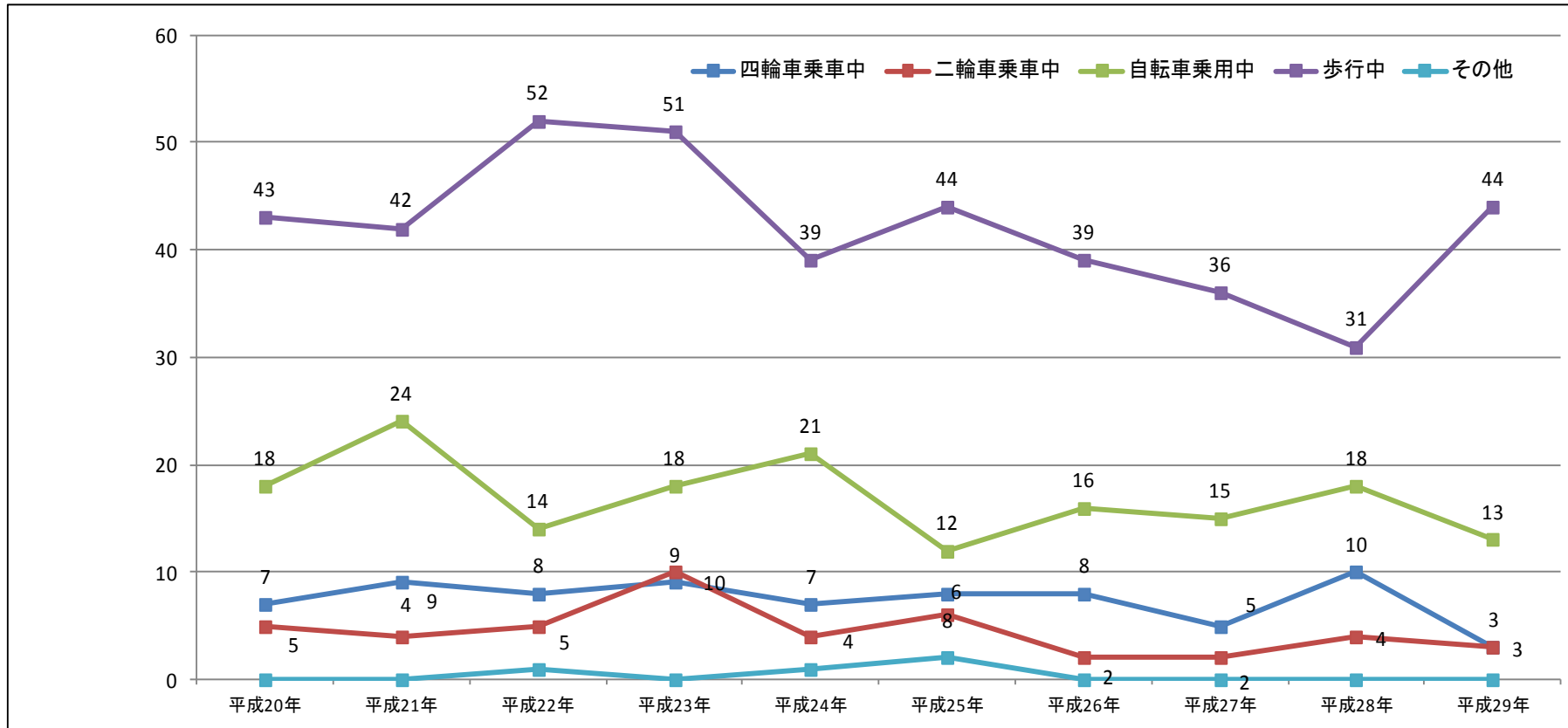


	10歳未満	10歳代	20歳代	30歳代	40歳代	50歳代	60歳代	70歳代	80歳代	90歳以上	計	高齢者
四輪車乗車中	0.05%	0.13%	0.13%	0.03%	0.06%	0.11%	0.12%	0.35%	1.20%	2.15%	0.11%	0.34%
二輪車乗車中	6.25%	0.78%	0.53%	0.51%	0.78%	0.74%	0.94%	1.23%	0.00%	0.00%	0.68%	0.88%
自転車乗用中	0.16%	0.11%	0.15%	0.15%	0.17%	0.40%	0.36%	0.73%	1.66%	3.16%	0.29%	0.78%
歩行中	0.57%	0.00%	0.59%	0.61%	0.62%	1.20%	1.61%	2.65%	2.98%	7.08%	1.22%	2.61%
全状態別	0.29%	0.21%	0.27%	0.20%	0.25%	0.39%	0.49%	1.15%	2.14%	4.98%	0.39%	1.11%

※致死率＝死者数÷死傷者数×100。過去5年(平成25～29年)の交通事故統計データを基に算出。

高齢者の致死率が高く、年齢とともに上昇 歩行中が特に高い

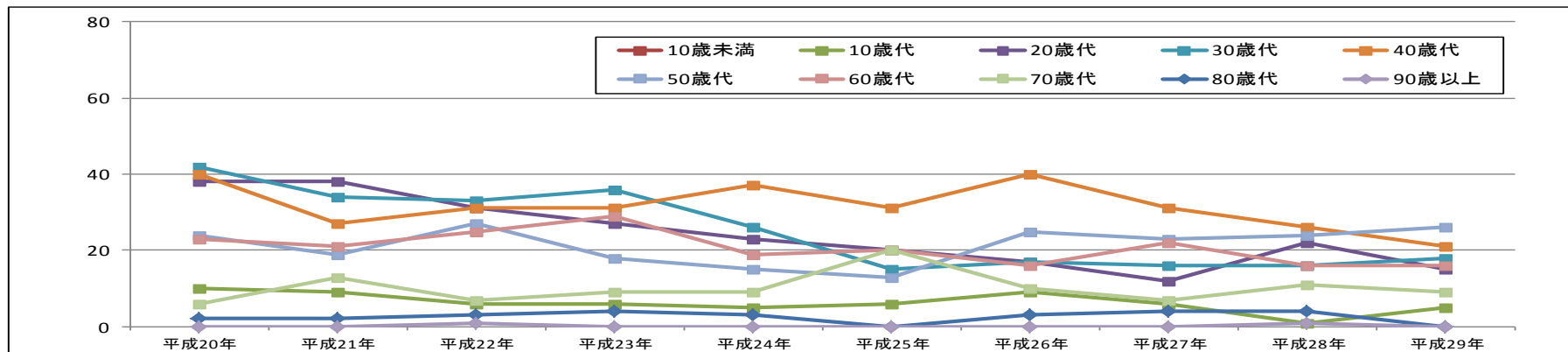
## 2-2 高齢者 高齢者の状態別死者数の推移



	平成20年	平成21年	平成22年	平成23年	平成24年	平成25年	平成26年	平成27年	平成28年	平成29年
四輪車乗車中	7	9	8	9	7	8	8	5	10	3
二輪車乗車中	5	4	5	10	4	6	2	2	4	3
自転車乗用中	18	24	14	18	21	12	16	15	18	13
歩行中	43	42	52	51	39	44	39	36	31	44
その他			1		1	2				
計	73	79	80	88	72	72	65	58	63	63

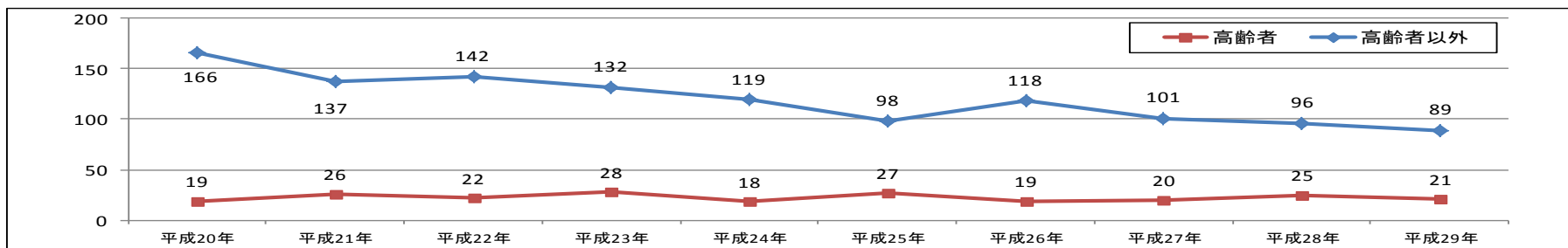
例年、歩行中、自転車乗用中の順に多い（29年は歩行中が約70%を占める）

## 2-2 高齢者 年齢層別(1当原付以上)・死亡事故の推移



	平成20年	平成21年	平成22年	平成23年	平成24年	平成25年	平成26年	平成27年	平成28年	平成29年
10歳未満										
10歳代	10	9	6	6	5	6	9	6	1	5
20歳代	38	38	31	27	23	20	17	12	22	15
30歳代	42	34	33	36	26	15	17	16	16	18
40歳代	40	27	31	31	37	31	40	31	26	21
50歳代	24	19	27	18	15	13	25	23	24	26
60歳代	23	21	25	29	19	20	16	22	16	16
70歳代	6	13	7	9	9	20	10	7	11	9
80歳代	2	2	3	4	3		3	4		4
90歳以上			1						1	
計	185	163	164	160	137	125	137	121	121	110

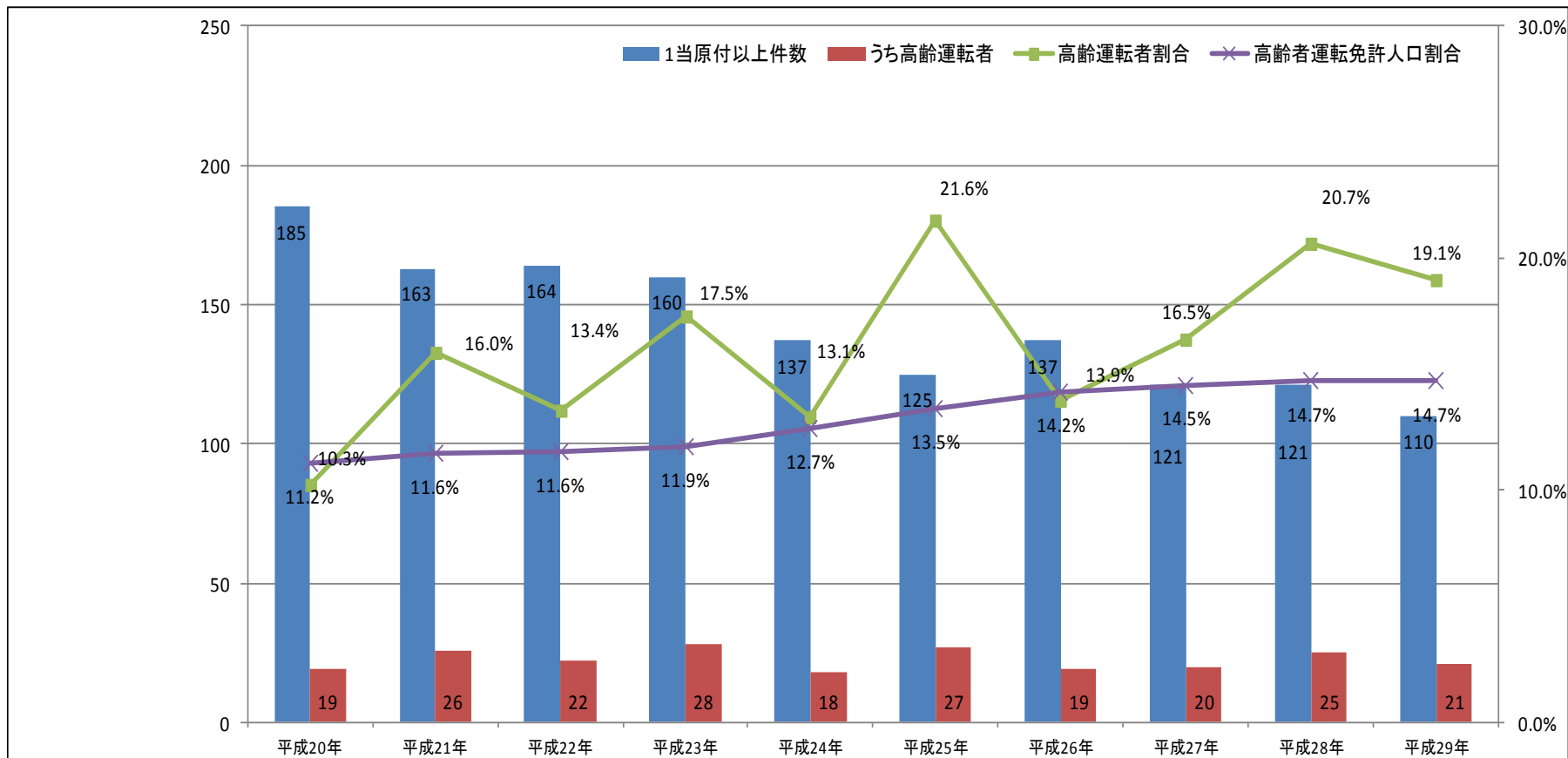
再掲



	平成20年	平成21年	平成22年	平成23年	平成24年	平成25年	平成26年	平成27年	平成28年	平成29年
高齢者	19	26	22	28	18	27	19	20	25	21
75歳以上	3	10	6	6	7	8	7	6	8	3
高齢者以外	166	137	142	132	119	98	118	101	96	89

29年は年齢層別では50歳代が多い 高齢者以外は大幅に減少するも高齢者は横ばい

## 2-2 高齢者 高齢運転者(65歳・1当原付以上)の死亡事故・死亡事故割合・運転免許人口割合の推移



	平成20年	平成21年	平成22年	平成23年	平成24年	平成25年	平成26年	平成27年	平成28年	平成29年
1当原付以上件数	185	163	164	160	137	125	137	121	121	110
うち高齢運転者	19	26	22	28	18	27	19	20	25	21
高齢運転者割合	10.3%	16.0%	13.4%	17.5%	13.1%	21.6%	13.9%	16.5%	20.7%	19.1%
高齢者運転免許人口割合	11.2%	11.6%	11.6%	11.9%	12.7%	13.5%	14.2%	14.5%	14.7%	14.7%
高齢運転者運転免許人口割合差(Pt)	-0.9	4.4	1.8	5.6	0.5	8.1	-0.4	2.0	6.0	4.4

※高齢者運転免許人口割合=高齢者運転免許保有者÷全運転免許保有者。「警視庁の統計」から算出。ただし平成28年・29年はともに平成28年12月31日現在。

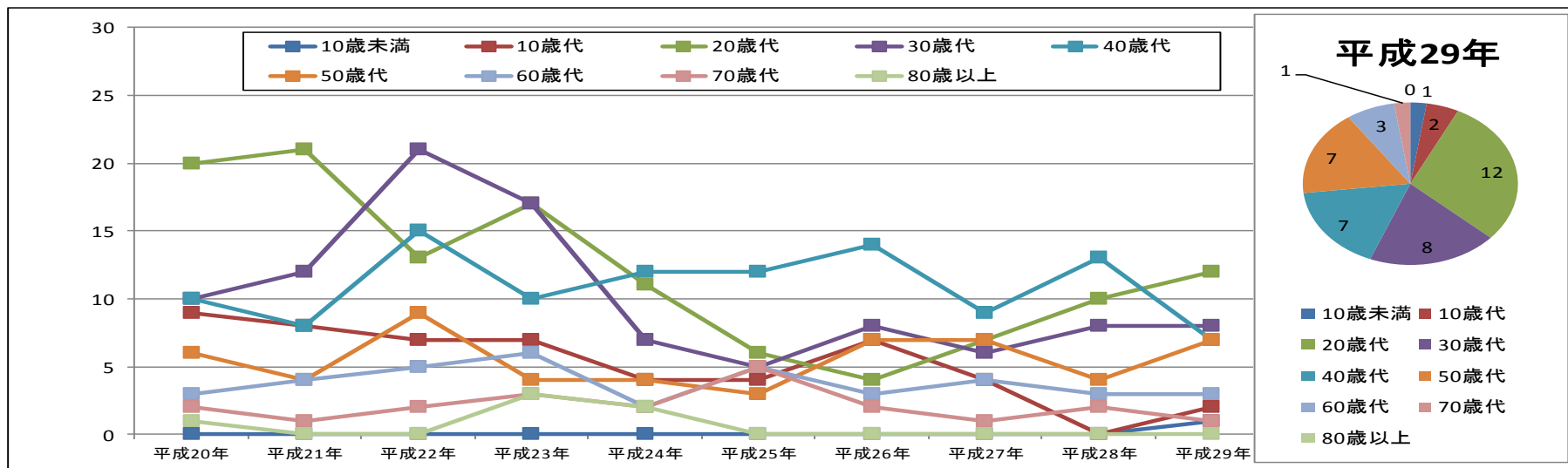
**例年、高齢運転者による死亡事故の割合が高齢者の運転免許人口の割合を上回る**

- ・ 高齢歩行者の死亡事故については、歩行者全体の死亡事故の特徴と同じ
- ・ 他の年代の運転者が1当となる死亡事故が減少傾向にある一方で、高齢運転者による死亡事故は横ばいであり、今後の高齢化の進展を見据えつつ対策が必要

## 2-3 二輪車 状態別死者数の推移

状態別死者が歩行中に次いで多い ※3頁参照

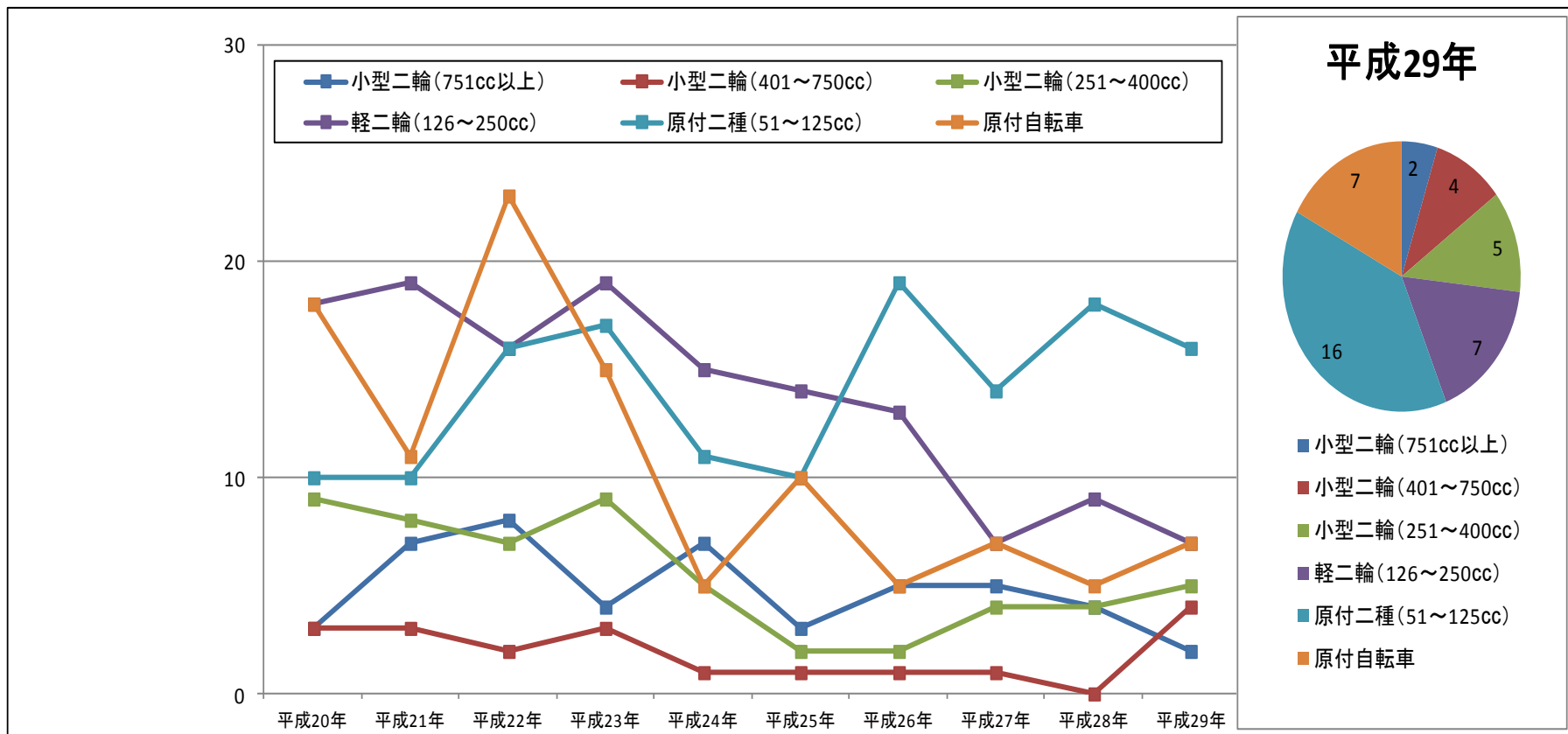
## 2-3 二輪車 年齢層別(10歳区分)死者数の推移



	平成20年	平成21年	平成22年	平成23年	平成24年	平成25年	平成26年	平成27年	平成28年	平成29年
10歳未満										1
10歳代	9	8	7	7	4	4	7	4		2
20歳代	20	21	13	17	11	6	4	7	10	12
30歳代	10	12	21	17	7	5	8	6	8	8
40歳代	10	8	15	10	12	12	14	9	13	7
50歳代	6	4	9	4	4	3	7	7	4	7
60歳代	3	4	5	6	2	5	3	4	3	3
70歳代	2	1	2	3	2	5	2	1	2	1
80歳以上	1			3	2					
計	61	58	72	67	44	40	45	38	40	41
再掲										
高齢者	5	4	5	10	4	6	2	2	4	3

29年は20歳代が最多で、40歳代が前年より顕著に減少

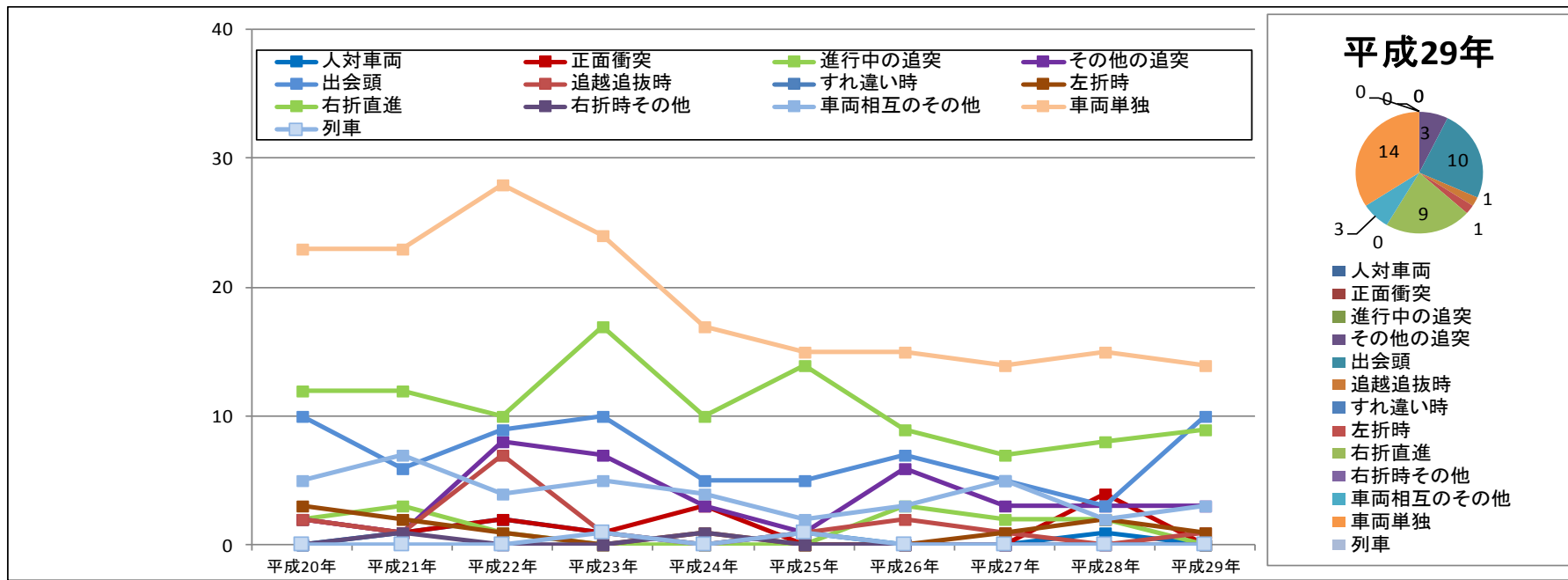
## 2-3 二輪車 車種別死者数の推移



	平成20年	平成21年	平成22年	平成23年	平成24年	平成25年	平成26年	平成27年	平成28年	平成29年
小型二輪(751cc以上)	3	7	8	4	7	3	5	5	4	2
小型二輪(401~750cc)	3	3	2	3	1	1	1	1	1	4
小型二輪(251~400cc)	9	8	7	9	5	2	2	4	4	5
軽二輪(126~250cc)	18	19	16	19	15	14	13	7	9	7
原付二種(51~125cc)	10	10	16	17	11	10	19	14	18	16
原付自転車	18	11	23	15	5	10	5	7	5	7
計	61	58	72	67	44	40	45	38	40	41

原付二種が約4割を占め、原付一種と二種で約6割

## 2-3 二輪車 事故類型別死者数の推移

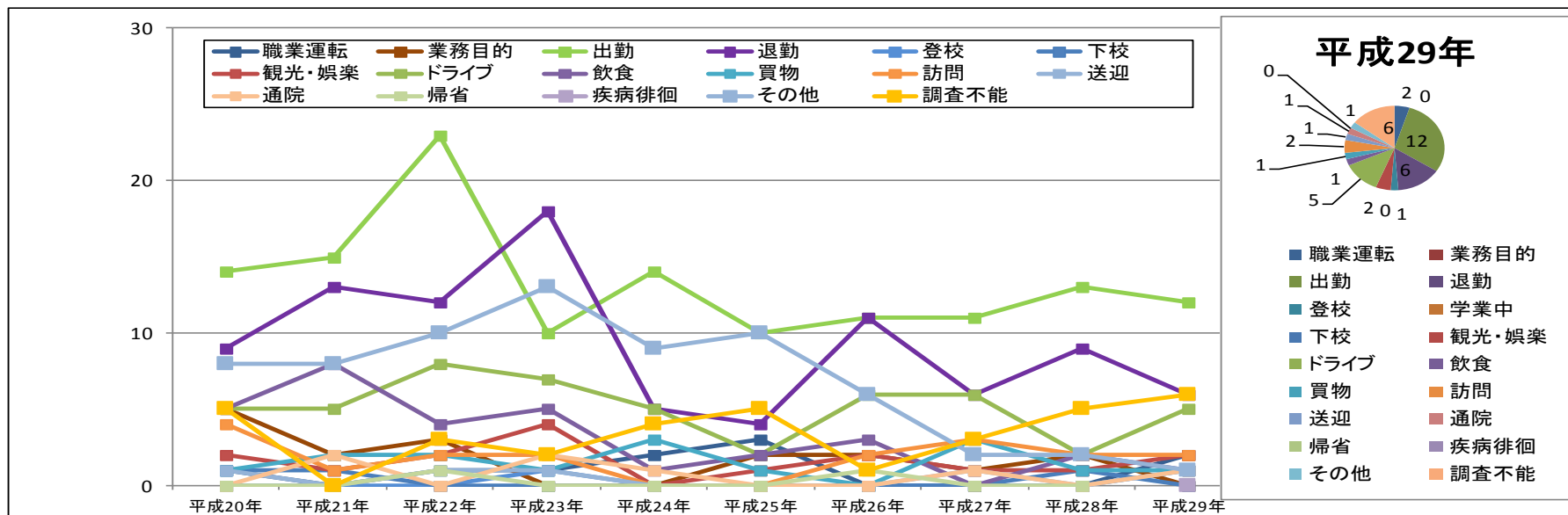


	平成20年	平成21年	平成22年	平成23年	平成24年	平成25年	平成26年	平成27年	平成28年	平成29年
人対車両		1	2	1		1			1	
正面衝突	2	1	2	1	3				4	
追 進行中の追突	2	3	1				3	2	2	
突 その他の追突	2	1	8	7	3	1	6	3	3	3
車 出会頭	10	6	9	10	5	5	7	5	3	10
両 追越追抜時	2	1	7	1		1	2	1		1
相 すれ違い時										
互 左折時	3	2	1		1			1	2	1
右折時 右折直進	12	12	10	17	10	14	9	7	8	9
右折時 右折時その他		1			1					
車両相互のその他	5	7	4	5	4	2	3	5	2	3
車両単独	23	23	28	24	17	15	15	14	15	14
列車				1		1				
計	61	58	72	67	44	40	45	38	40	41

車両単独、出会頭、右折直進が多い



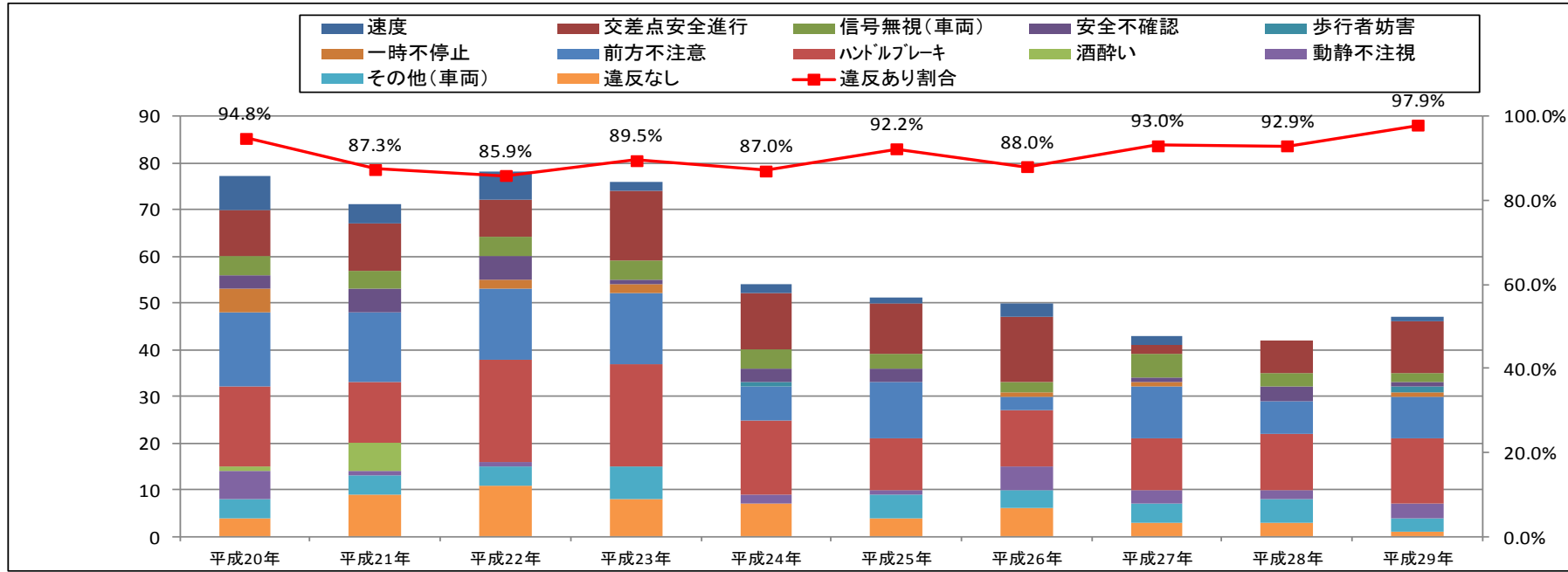
## 2-3 二輪車 通行目的別死者数の推移



	平成20年	平成21年	平成22年	平成23年	平成24年	平成25年	平成26年	平成27年	平成28年	平成29年
職業運転	1		1	1	2	3				2
業務目的	5	2	3			2	2	1	2	
出勤	14	15	23	10	14	10	11	11	13	12
退勤	9	13	12	18	5	4	11	6	9	6
登校				1						1
学業中										
下校	1	1							1	
観光・娯楽	2	1	2	4		1	2	1	1	2
ドライブ	5	5	8	7	5	2	6	6	2	5
飲食	5	8	4	5	1	2	3		2	1
買物	1	2	2	1	3	1		3	1	1
訪問	4	1	2	2			2	3	2	2
送迎	1		1	1				1		1
通院		2		2	1			1		1
帰省			1				1			
疾病徘徊										
その他	8	8	10	13	9	10	6	2	2	1
調査不能	5		3	2	4	5	1	3	5	6
計	61	58	72	67	44	40	45	38	40	41

例年、出勤、退勤が多い（退勤より出勤が多い傾向にある）

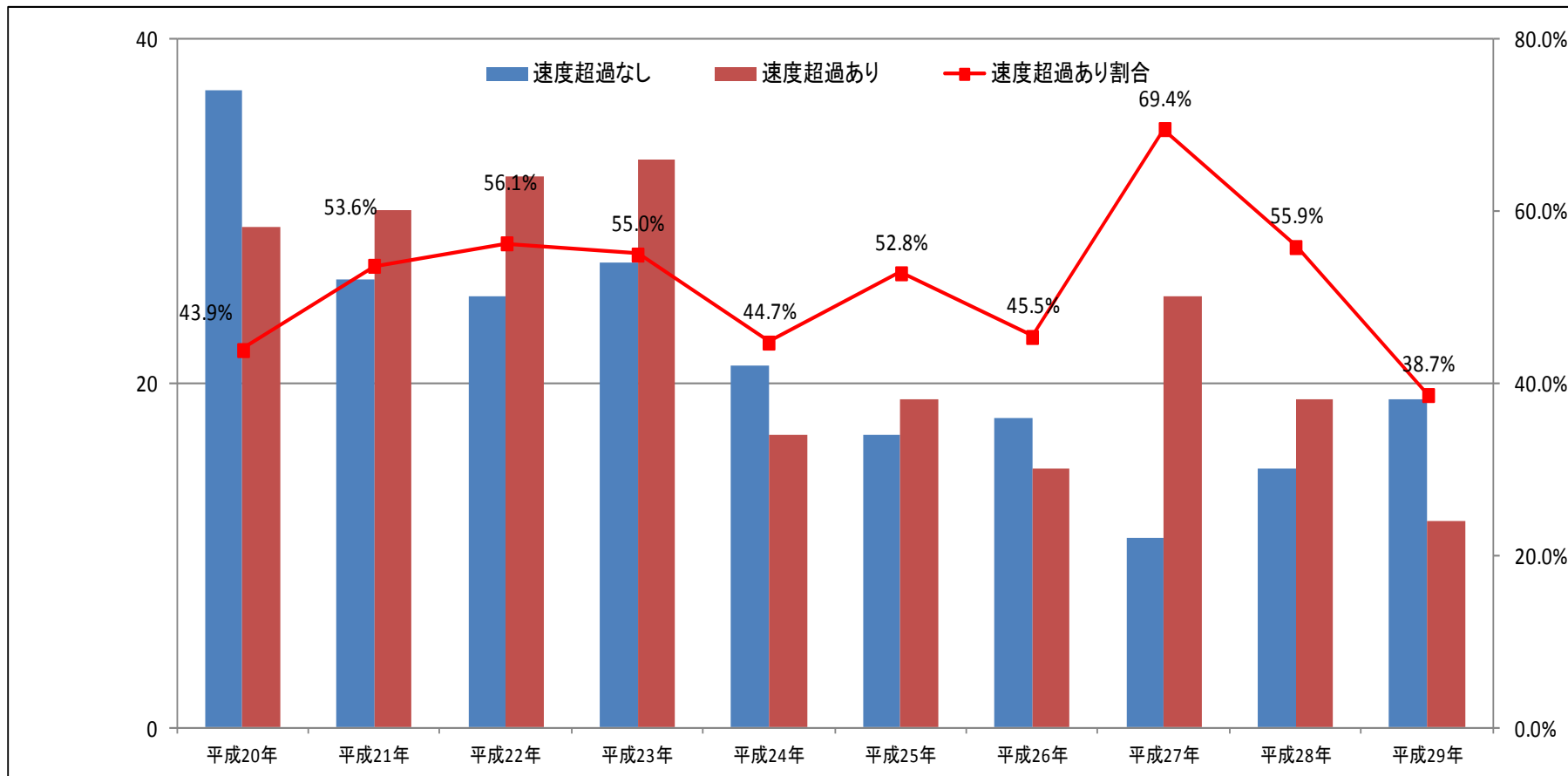
## 2-3 二輪車 二輪車(1・2当)死亡事故・違反の有無・違反種別の推移



	平成20年	平成21年	平成22年	平成23年	平成24年	平成25年	平成26年	平成27年	平成28年	平成29年	
違反あり	最高速度	7	4	6	2	2	1	3	2	1	
	交差点安全進行	10	10	8	15	12	11	14	2	11	
	信号無視	4	4	4	4	4	3	2	5	2	
	安全不確認	3	5	5	1	3	3		1	1	
	歩行者妨害					1				1	
	一時不停止	5		2	2			1	1	1	
	前方不注意	16	15	15	15	7	12	3	11	7	9
	ハンドブレーキ	17	13	22	22	16	11	12	11	12	14
	酒酔い	1	6								
	動静不注視	6	1	1		2	1	5	3	2	3
	その他	4	4	4	7		5	4	4	5	3
違反なし	4	9	11	8	7	4	6	3	3	1	
計	77	71	78	76	54	51	50	43	42	47	
違反あり割合	94.8%	87.3%	85.9%	89.5%	87.0%	92.2%	88.0%	93.0%	92.9%	97.9%	

違反ありが9割前後で推移

## 2-3 二輪車 二輪車(1・2当)死亡事故・速度超過有無の推移

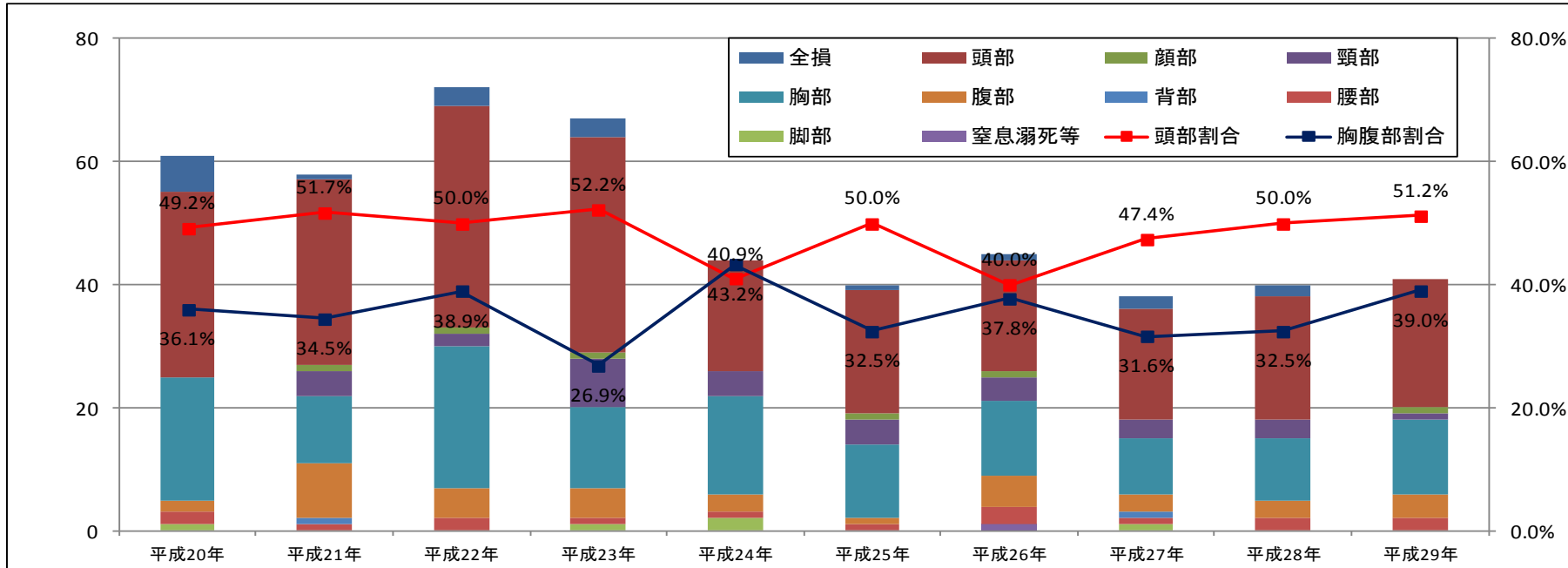


	平成20年	平成21年	平成22年	平成23年	平成24年	平成25年	平成26年	平成27年	平成28年	平成29年
速度超過なし	37	26	25	27	21	17	18	11	15	19
速度超過あり	29	30	32	33	17	19	15	25	19	12
計	66	56	57	60	38	36	33	36	34	31
速度超過あり割合	43.9%	53.6%	56.1%	55.0%	44.7%	52.8%	45.5%	69.4%	55.9%	38.7%

※行動類型直進・危険認知速度：停止中・調査不能を除く

速度超過あり割合が4割を下回る

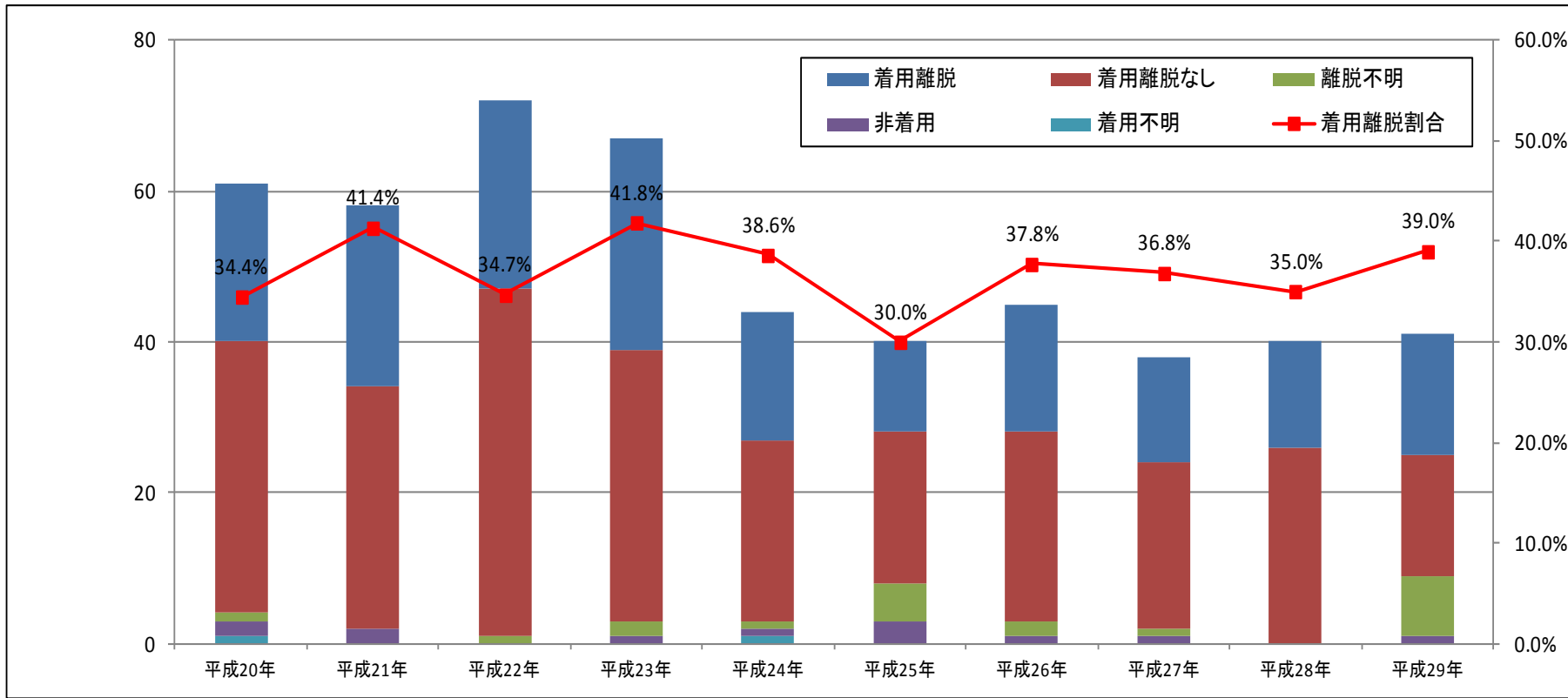
## 2-3 二輪車 死者・損傷主部位の推移



	平成20年	平成21年	平成22年	平成23年	平成24年	平成25年	平成26年	平成27年	平成28年	平成29年
全損	6	1	3	3		1	1	2	2	
頭部	30	30	36	35	18	20	18	18	20	21
顔部		1	1	1		1	1			1
頸部		4	2	8	4	4	4	3	3	1
胸部	20	11	23	13	16	12	12	9	10	12
腹部	2	9	5	5	3	1	5	3	3	4
背部		1						1		
腰部	2	1	2	1	1	1	3	1	2	2
腕部										
脚部	1			1	2			1		
窒息溺死等							1			
計	61	58	72	67	44	40	45	38	40	41
頭部割合	49.2%	51.7%	50.0%	52.2%	40.9%	50.0%	40.0%	47.4%	50.0%	51.2%
胸腹部割合	36.1%	34.5%	38.9%	26.9%	43.2%	32.5%	37.8%	31.6%	32.5%	39.0%

頭部が5割前後、胸腹部が3割前後で推移

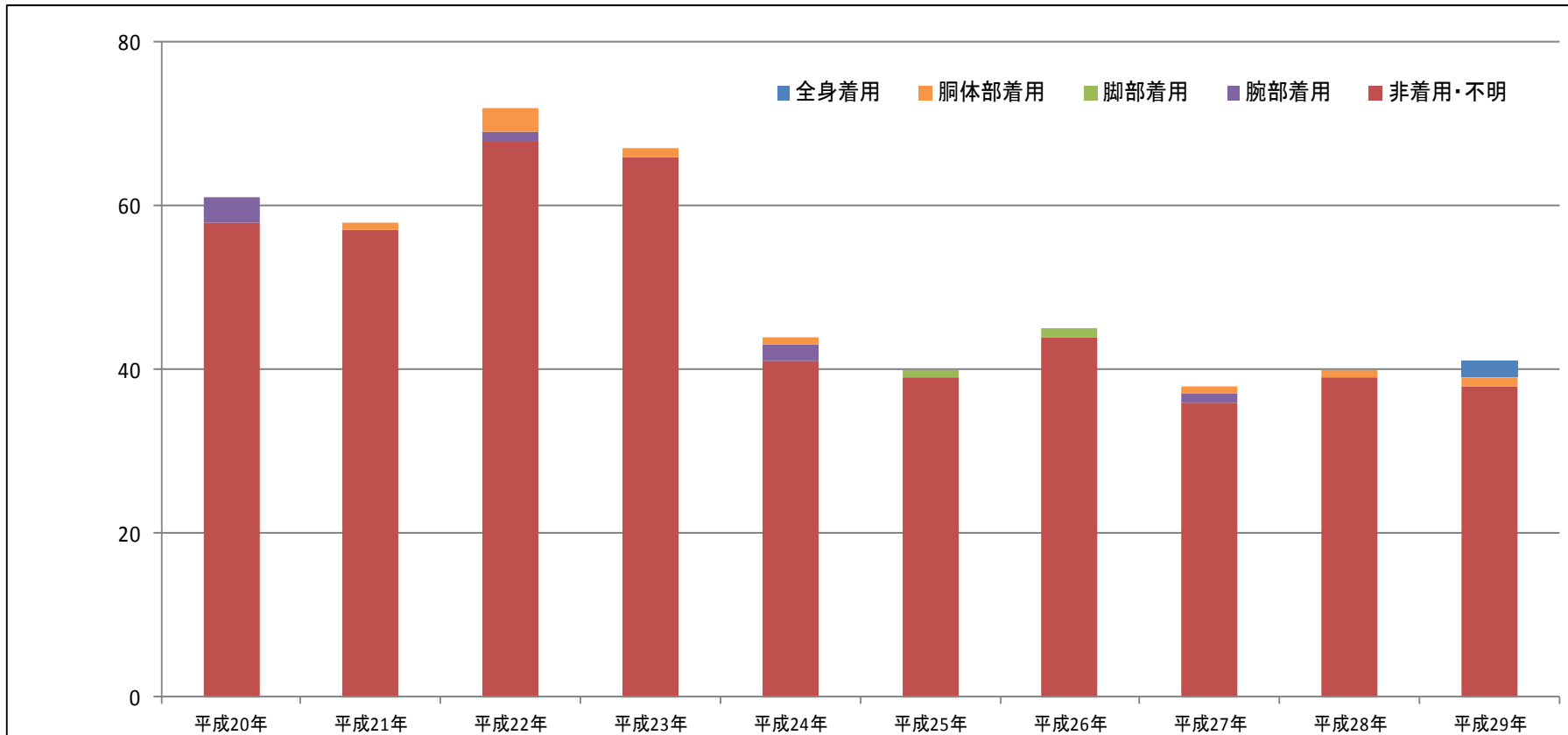
## 2-3 二輪車 死者・ヘルメット着用の有無・離脱有無の推移



	平成20年	平成21年	平成22年	平成23年	平成24年	平成25年	平成26年	平成27年	平成28年	平成29年	
着用	着用離脱	21	24	25	28	17	12	17	14	14	16
	着用離脱なし	36	32	46	36	24	20	25	22	26	16
	離脱不明	1		1	2	1	5	2	1		8
非着用	2	2		1	1	3	1	1			1
着用不明	1				1						
計	61	58	72	67	44	40	45	38	40	41	
着用離脱割合	34.4%	41.4%	34.7%	41.8%	38.6%	30.0%	37.8%	36.8%	35.0%	39.0%	

ヘルメットの非着用はほぼなし 着用離脱が4割前後で推移

## 2-3 二輪車 死者・プロテクター着用の有無・プロテクター着用部位の推移



	平成20年	平成21年	平成22年	平成23年	平成24年	平成25年	平成26年	平成27年	平成28年	平成29年
着用	全身着用									2
	胴体部着用		1	3	1	1		1	1	1
	脚部着用						1	1		
	腕部着用	3		1		2		1		
非着用・不明	58	57	68	66	41	39	44	36	39	38
計	61	58	72	67	44	40	45	38	40	41

プロテクターの着用はほぼなし

## 二輪車の死亡事故の特徴として

- ・年齢層別では、20歳代が多い（約30%）
- ・車種別では、原付（一種・二種）が約6割を占める
- ・通行目的では、出勤が約3割
- ・死亡者の97.9%が何らかの違反をしている
- ・死亡者の約4割が胸部損傷を負っているが、プロテクターの着用はほぼなし



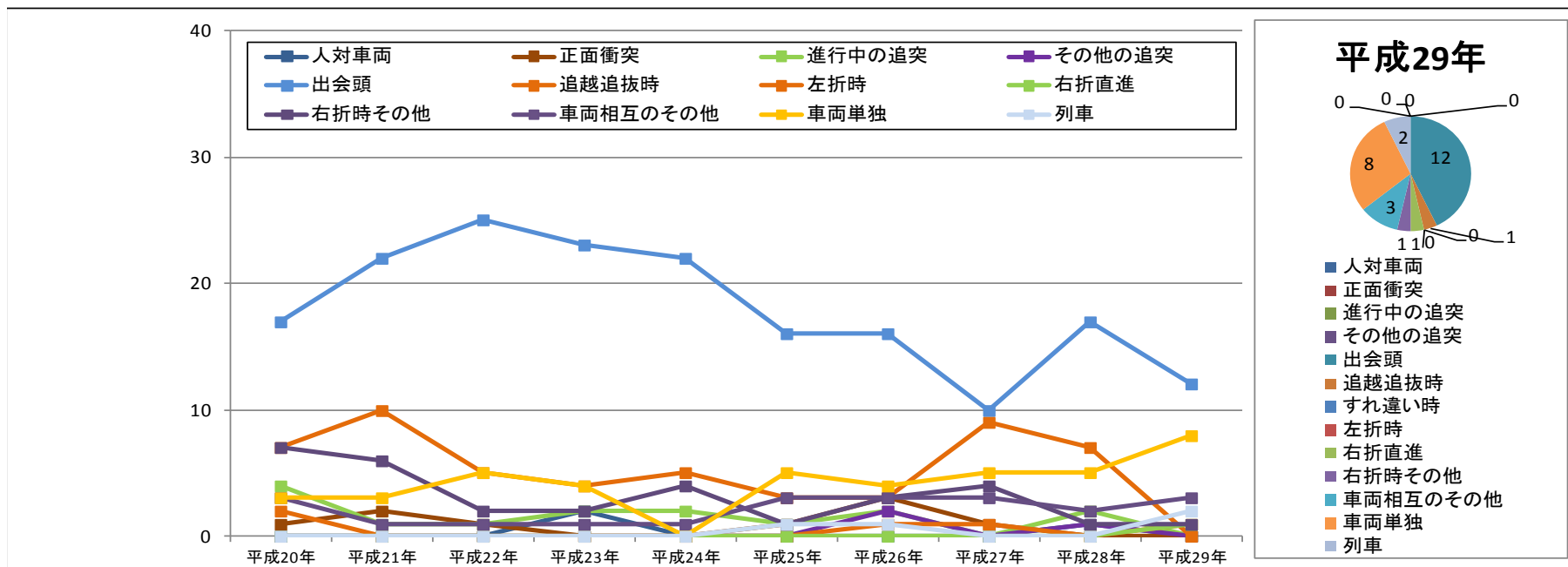
若年層（20歳代）を中心とした、交通ルールの遵守、  
胸部プロテクターの普及に対する対策が必要



（ 対策 ）

- 若年層を中心とした二輪車実技教室を重点的に開催するほか、警視庁ホームページやSNS、広報紙等を活用して、「二輪車は、四輪ドライバーから、実際よりも遠くに見えたり、走行速度を遅く感じられたりする」「車体が小さいため、夜間は四輪車から見落とされやすい」といった二輪車の特性の周知徹底をより一層強化する。
- 通行目的では「出勤」が多いことから、二輪車を通勤に利用しているライダーに対し、朝の通勤では「ゆとりのある運転」に特に心掛けるよう情報発信を効果的に行う。
- 出勤時間帯に重点を置いた事故抑止に資する「見せる街頭活動」や交通指導取締りを強化し、二輪ライダーに緊張感を与える取組を徹底する。また、スクーター利用者（原付一種・二種）に対してはバランスの取り方など、その特性を理解させるためのワンポイントアドバイスを励行する。
- あらゆる機会を通じて、ヘルメットのおごひもの確実な結着と胸部プロテクター着用の普及促進を図る。

## 2-4 自転車 事故類型別死者数の推移

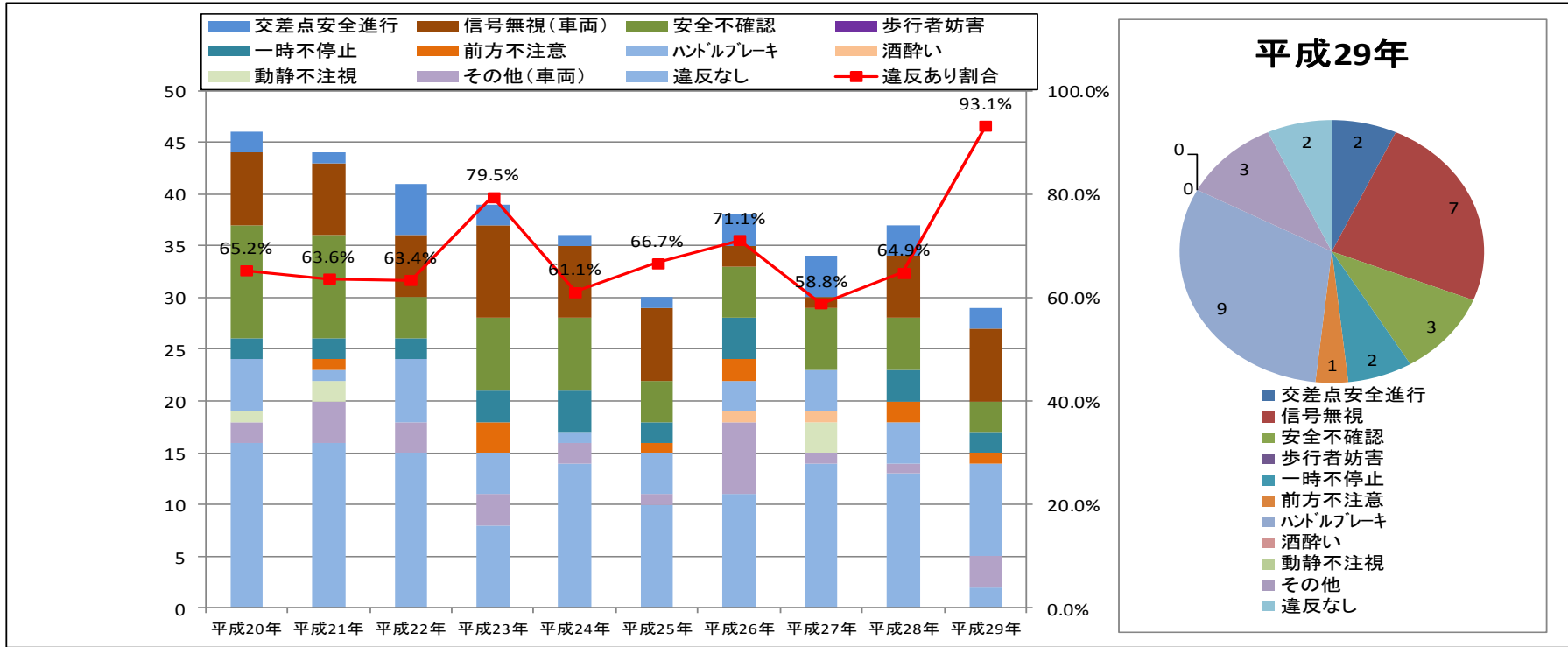


	平成20年	平成21年	平成22年	平成23年	平成24年	平成25年	平成26年	平成27年	平成28年	平成29年
人対車両				2					1	
正面衝突	1	2	1			1	3	1		
追 進行中の追突	4	1	1	2	2	1	2		2	
突 その他の追突							2		1	
車 出会頭	17	22	25	23	22	16	16	10	17	12
両 追越追抜時	2						1	1		1
相 すれ違い時			1							
互 左折時	7	10	5	4	5	3	3	9	7	
右折時										
右折直進										1
右折時その他	7	6	2	2	4	1	3	4	1	1
車両相互のその他	3	1	1	1	1	3	3	3	2	3
車両単独	3	3	5	4		5	4	5	5	8
列車						1	1			2
計	44	45	41	38	34	31	38	33	36	28

例年、出会頭が多い。29年は単独が28.5%（8件）



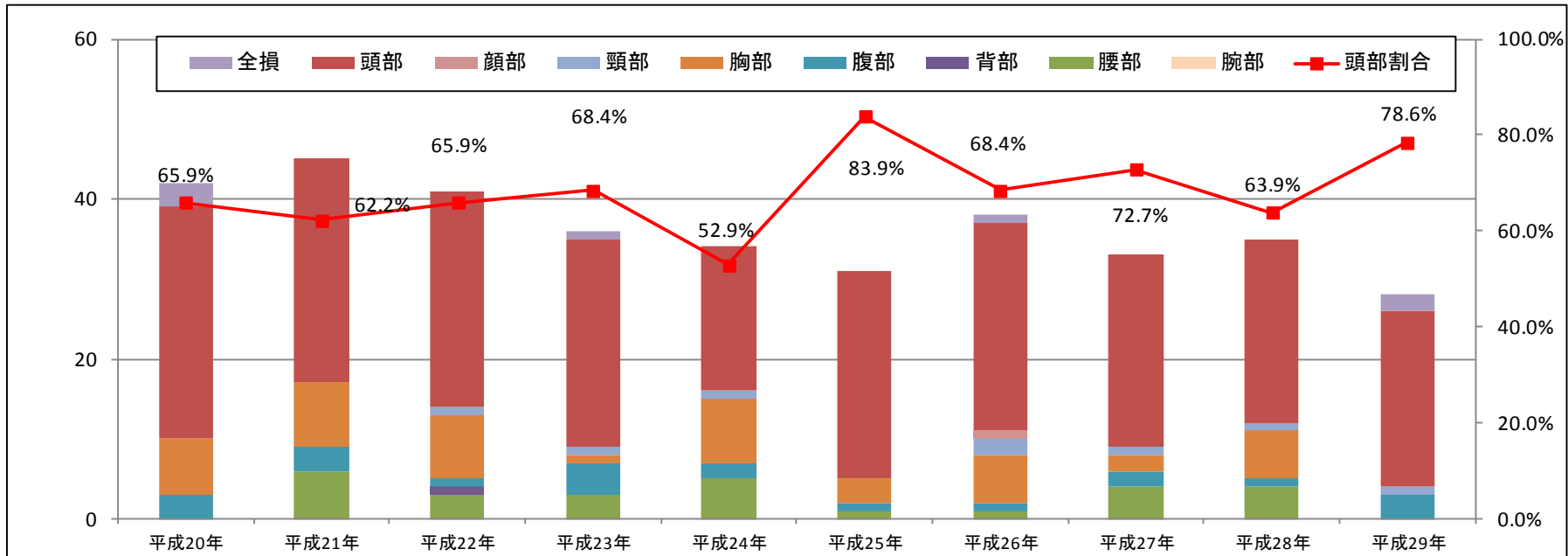
## 2-4 自転車 自転車(1・2当)死亡事故・違反の有無・違反種別の推移



	平成20年	平成21年	平成22年	平成23年	平成24年	平成25年	平成26年	平成27年	平成28年	平成29年
違反あり	2	1	5	2	1	1	3	4	3	2
違反なし	16	16	15	8	14	10	11	14	13	2
計	46	44	41	39	36	30	38	34	37	29
違反あり割合	65.2%	63.6%	63.4%	79.5%	61.1%	66.7%	71.1%	58.8%	64.9%	93.1%

29年は違反ありが9割を超える

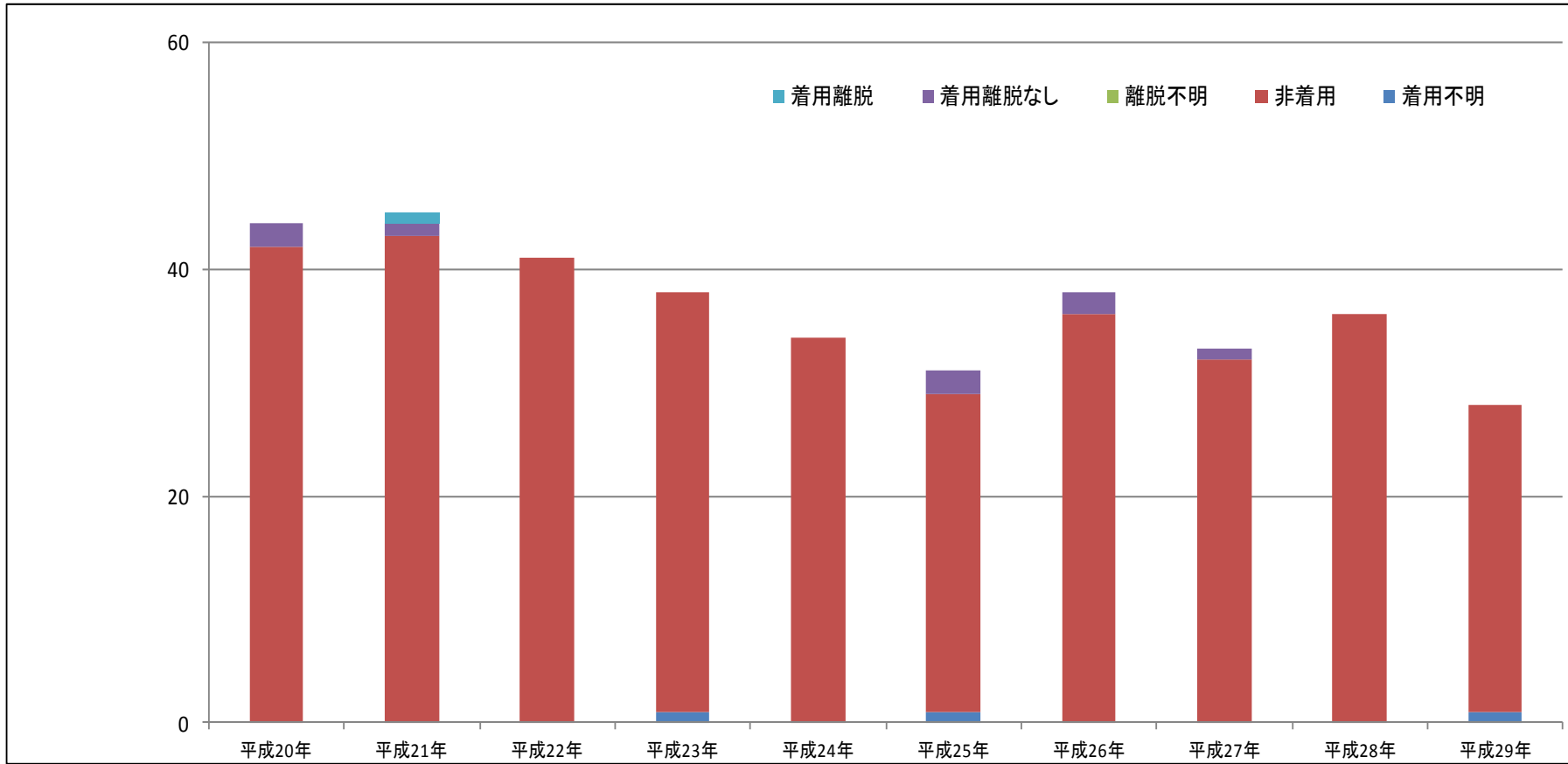
## 2-4 自転車 死者・損傷主部位の推移



	平成20年	平成21年	平成22年	平成23年	平成24年	平成25年	平成26年	平成27年	平成28年	平成29年
全損	3			1			1			2
頭部	29	28	27	26	18	26	26	24	23	22
顔部							1			
頸部			1	1	1		2	1	1	1
胸部	7	8	8	1	8	3	6	2	6	
腹部	3	3	1	4	2	1	1	2	1	3
背部			1							
腰部		6	3	3	5	1	1	4	4	
腕部										
脚部	2			2					1	
窒息溺死等										
計	44	45	41	38	34	31	38	33	36	28
頭部割合	65.9%	62.2%	65.9%	68.4%	52.9%	83.9%	68.4%	72.7%	63.9%	78.6%

頭部割合が7割前後で推移

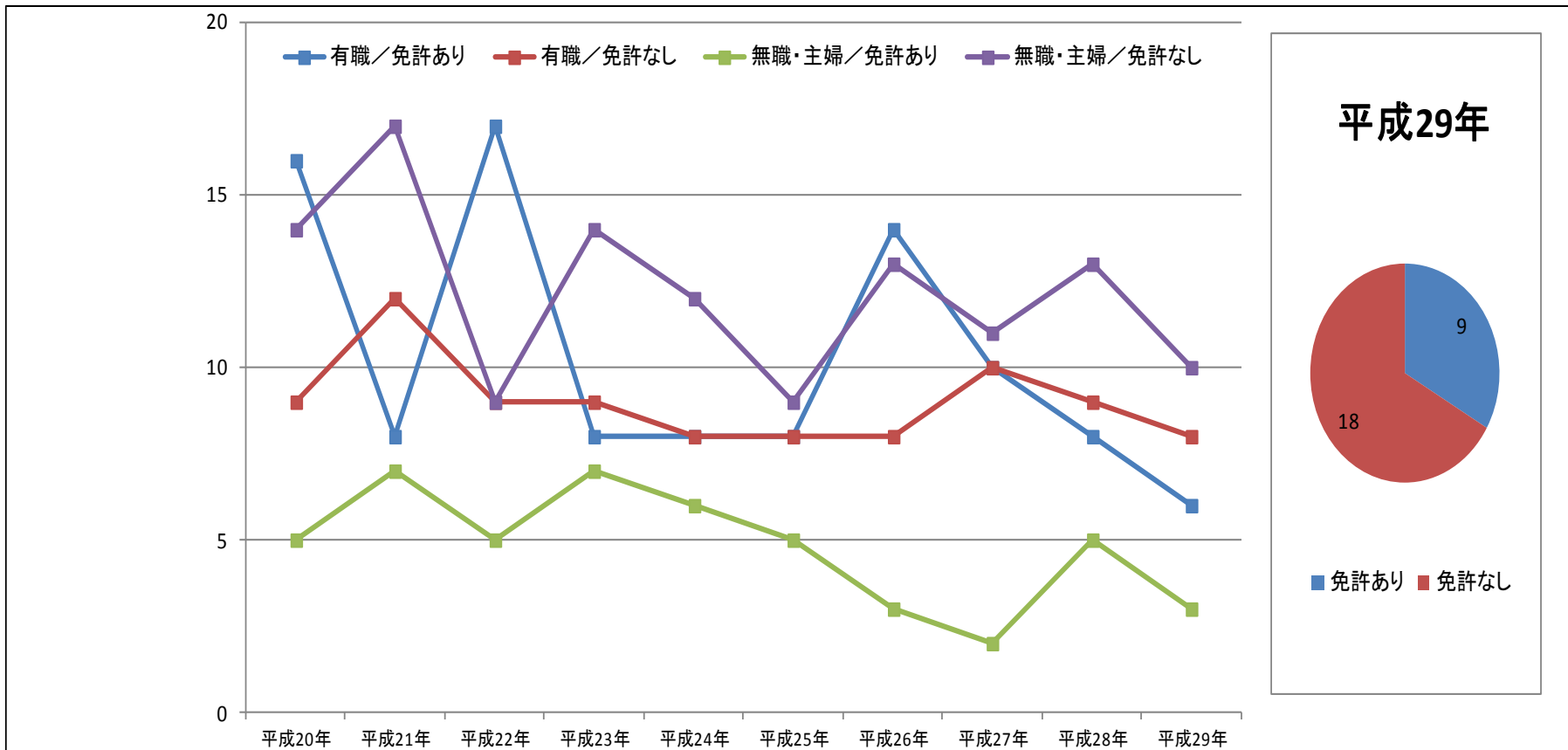
## 2-4 自転車 死者・ヘルメット着用の有無・離脱有無の推移



	平成20年	平成21年	平成22年	平成23年	平成24年	平成25年	平成26年	平成27年	平成28年	平成29年
着用	着用離脱		1							
	着用離脱なし	2	1			2	2	1		
	離脱不明									
非着用	42	43	41	37	34	28	36	32	36	27
着用不明				1		1				1
計	44	45	41	38	34	31	38	33	33	22

ヘルメットの着用はほぼなし

## 2-4 自転車 職業別・運転免許保有別死者数の推移



		平成20年	平成21年	平成22年	平成23年	平成24年	平成25年	平成26年	平成27年	平成28年	平成29年
有職	免許あり	16	8	17	8	8	8	14	10	8	6
	免許なし	9	12	9	9	8	8	8	10	9	8
無職・主婦	免許あり	5	7	5	7	6	5	3	2	5	3
	免許なし	14	17	9	14	12	9	13	11	13	10
計		44	44	40	38	34	30	38	33	35	27

※職業：調査不能を除く

例年、運転免許を保有しない者の割合が5割を超える

## 自転車死亡事故の特徴として

- ・ 事故類型は、出会い頭が約 4 割
- ・ 死亡者の 93.1% に何らかの違反がある
- ・ 頭部損傷の割合は 7 割であるが、ヘルメットの着用はない
- ・ 死亡者の 2 / 3 は免許を保有していない



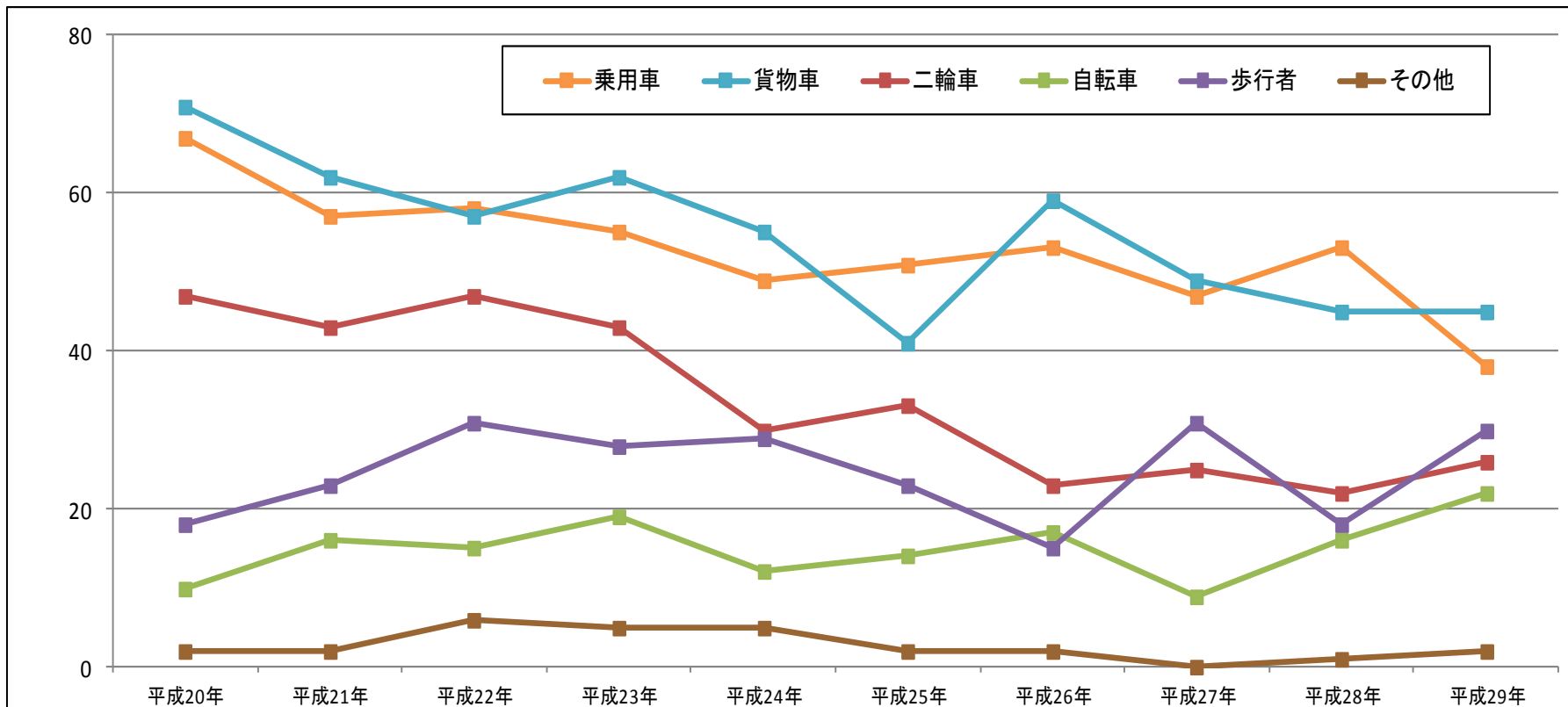
交通ルールの遵守及びヘルメット着用の推進に関する対策が必要



( 対策 )

- 出会い頭による死亡事故が多いこと及び同事故を防止するための安全な通行方法について周知徹底するほか、信号無視及び一時不停止など、出会い頭の原因となる違反に対する「指導警告カード」等を活用した指導警告、交通切符を適用した取締りを強化する。
- 免許非保有者の死者割合が高いことを踏まえ、関係機関・団体や自転車販売店等との連携、警視庁ホームページや SNS の活用等により、「自転車安全利用五則」の周知や乗車用ヘルメット着用の普及啓発を更に強化する。
- ルールを守らなかった場合の罰則や事故発生リスク、事故の加害者になった場合の責任の重大性、損害賠償責任保険等への加入の必要性について理解させるため、具体的な事故・損害賠償事例を示すなど、効果的な安全教育をより一層推進する。

## 2-5 貨物車(1当) 1当別死亡事故の推移

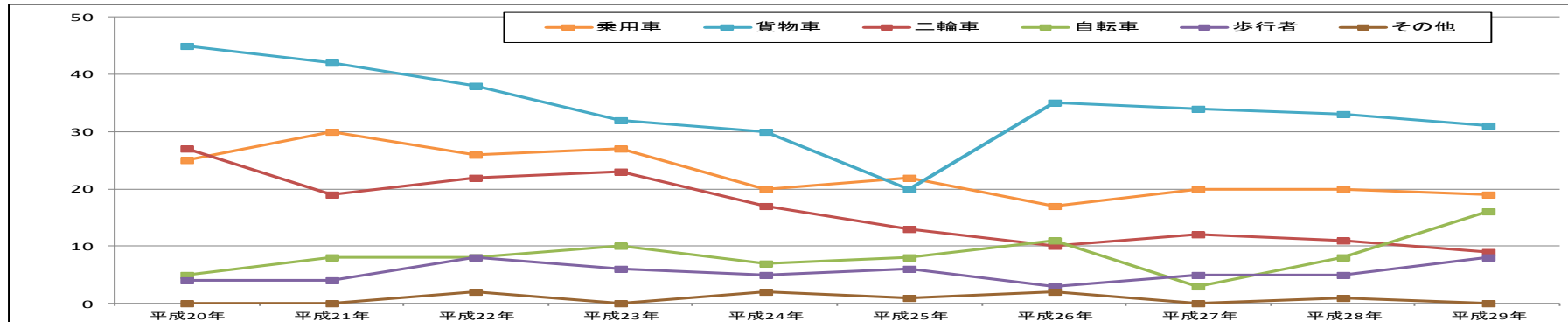


	平成20年	平成21年	平成22年	平成23年	平成24年	平成25年	平成26年	平成27年	平成28年	平成29年
乗用車	67	57	58	55	49	51	53	47	53	38
貨物車	71	62	57	62	55	41	59	49	45	45
二輪車	47	43	47	43	30	33	23	25	22	26
自転車	10	16	15	19	12	14	17	9	16	22
歩行者	18	23	31	28	29	23	15	31	18	30
その他	2	2	6	5	5	2	2		1	2
計	215	203	214	212	180	164	169	161	155	163

29年は死亡事故の1当では貨物車が乗用車を上回る

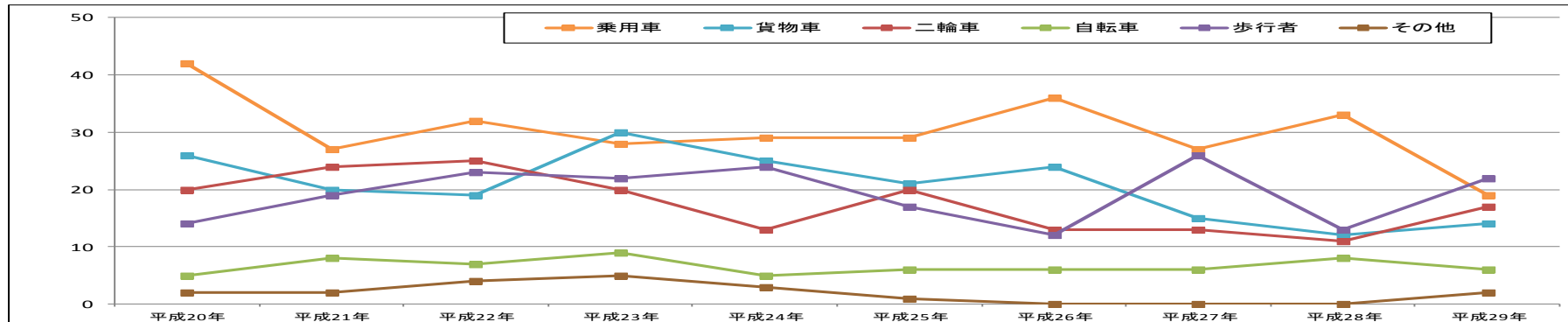
## 2-5 貨物車(1当) 1当別死亡事故の推移 昼夜別

### 昼間帯



	平成20年	平成21年	平成22年	平成23年	平成24年	平成25年	平成26年	平成27年	平成28年	平成29年
乗用車	25	30	26	27	20	22	17	20	20	19
貨物車	45	42	38	32	30	20	35	34	33	31
二輪車	27	19	22	23	17	13	10	12	11	9
自転車	5	8	8	10	7	8	11	3	8	16
歩行者	4	4	8	6	5	6	3	5	5	8
その他			2		2	1	2		1	
計	106	103	104	98	81	70	78	74	78	83

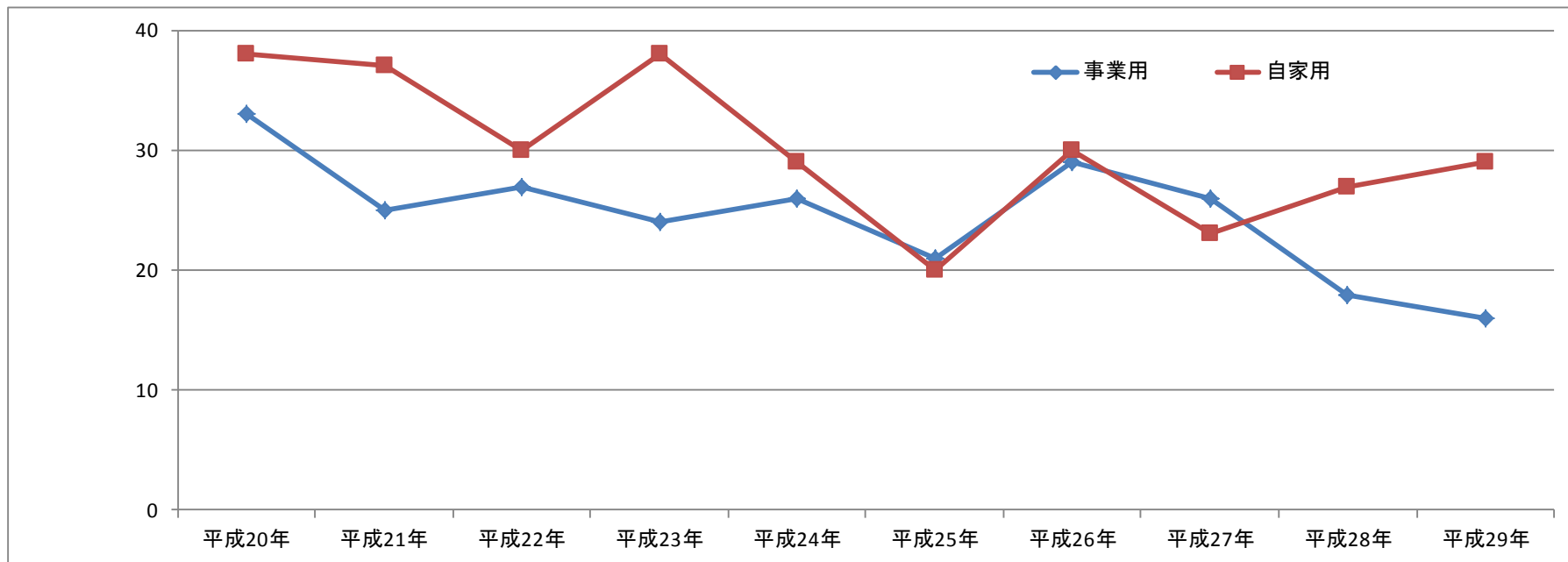
### 夜間帯



	平成20年	平成21年	平成22年	平成23年	平成24年	平成25年	平成26年	平成27年	平成28年	平成29年
乗用車	42	27	32	28	29	29	36	27	33	19
貨物車	26	20	19	30	25	21	24	15	12	14
二輪車	20	24	25	20	13	20	13	13	11	17
自転車	5	8	7	9	5	6	6	6	8	6
歩行者	14	19	23	22	24	17	12	26	13	22
その他	2	2	4	5	3	1				2
計	109	100	110	114	99	94	91	87	77	80

例年、昼間帯の1当は貨物車が多い

## 2-5 貨物車(1当) 貨物車（1当）の1当別死亡事故の推移 用途別・車種別

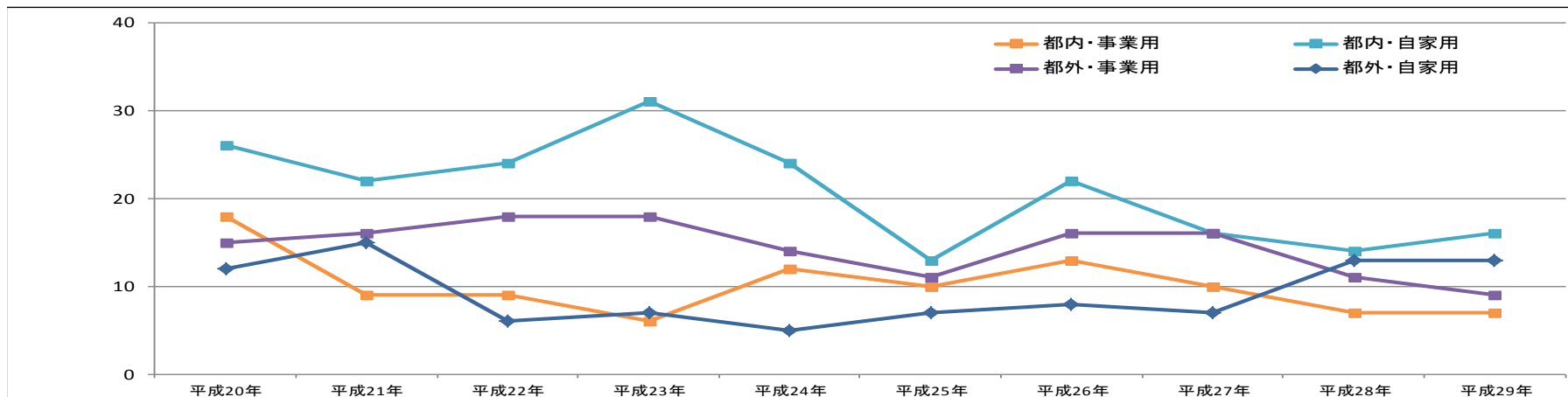


		平成20年	平成21年	平成22年	平成23年	平成24年	平成25年	平成26年	平成27年	平成28年	平成29年
事業用	事大貨	15	11	9	8	13	12	13	13	4	3
	事中貨	9	6	13	11	7	6	13	10	10	5
	事準中貨										3
	事普貨	7	6	3	2	4	2		2	2	1
	事軽貨	2	2	2	3	2	1	3	1	2	4
	小計	33	25	27	24	26	21	29	26	18	16
自家用	自大貨		5	3	2		4	3	3	4	6
	自中貨	12	6	5	11	11	3	3	4	9	4
	自準中貨										5
	自普貨	18	19	14	14	11	9	14	11	6	11
	自軽貨	8	7	8	11	7	4	10	5	8	3
	小計	38	37	30	38	29	20	30	23	27	29
計	71	62	57	62	55	41	59	49	45	45	

28年以降、1当貨物車のうち自家用が増加傾向



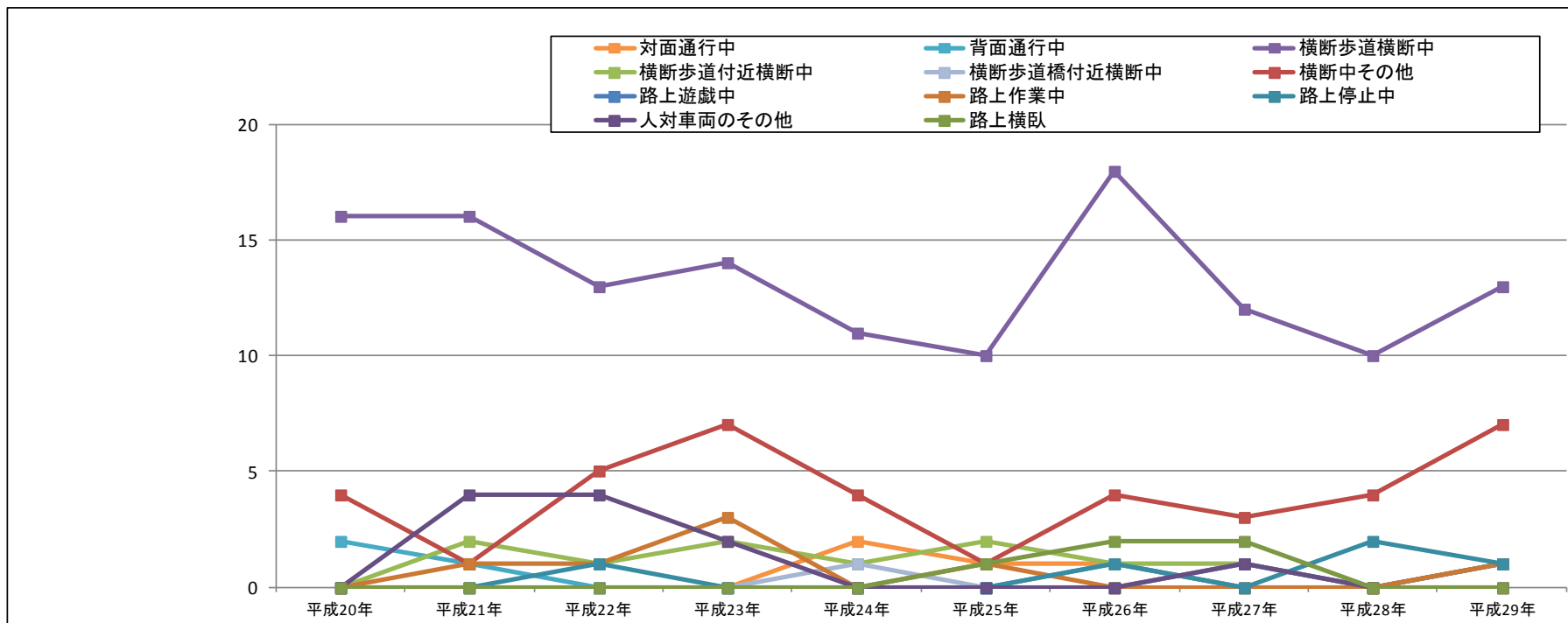
2-5 貨物車(1当) 貨物車（1当）の1当別死亡事故の推移 用途別・車種別・都内都外ナンバー別



		平成20年	平成21年	平成22年	平成23年	平成24年	平成25年	平成26年	平成27年	平成28年	平成29年	
都内ナンバー	事業用											
	事大貨	5	2	1	2	4	3	4	4		2	
	事中貨	6	2	5	1	4	4	6	4	6	2	
	事準中貨										1	
	事普貨	6	3	2	1	3	2		1			
	事軽貨	1	2	1	2	1	1	3	1	1	2	
	小計	18	9	9	6	12	10	13	10	7	7	
	自家用											
	自大貨		3	1	1		3	1			2	
	自中貨	7		5	9	9	1	1	3	3	1	
	自準中貨										1	
	自普貨	12	13	10	10	8	7	11	8	5	9	
	自軽貨	7	6	8	11	7	2	9	5	6	3	
	小計	26	22	24	31	24	13	22	16	14	16	
計	44	31	33	37	36	23	35	26	21	23		
都外ナンバー	事業用											
	事大貨	10	9	8	6	9	9	9	9	4	1	
	事中貨	3	4	8	10	3	2	7	6	4	3	
	事準中貨										2	
	事普貨	1	3	1	1	1			1	2	1	
	事軽貨	1	1	1	1	1				1	2	
	小計	15	16	18	18	14	11	16	16	11	9	
	自家用											
	自大貨		2	2	1		1	2	3	4	4	
	自中貨	5	6		2	2	2	2	1	6	3	
	自準中貨										4	
	自普貨	6	6	4	4	3	2	3	3	1	2	
	自軽貨	1	1				2	1		2		
	小計	12	15	6	7	5	7	8	7	13	13	
計	27	31	24	25	19	18	24	23	24	22		
総計	71	62	57	62	55	41	59	49	45	45		

29年は都内ナンバーと都外ナンバーがほぼ半々

## 2-5 貨物車(1当) 貨物車（1当）の事故類型別死亡事故の推移 対歩行者

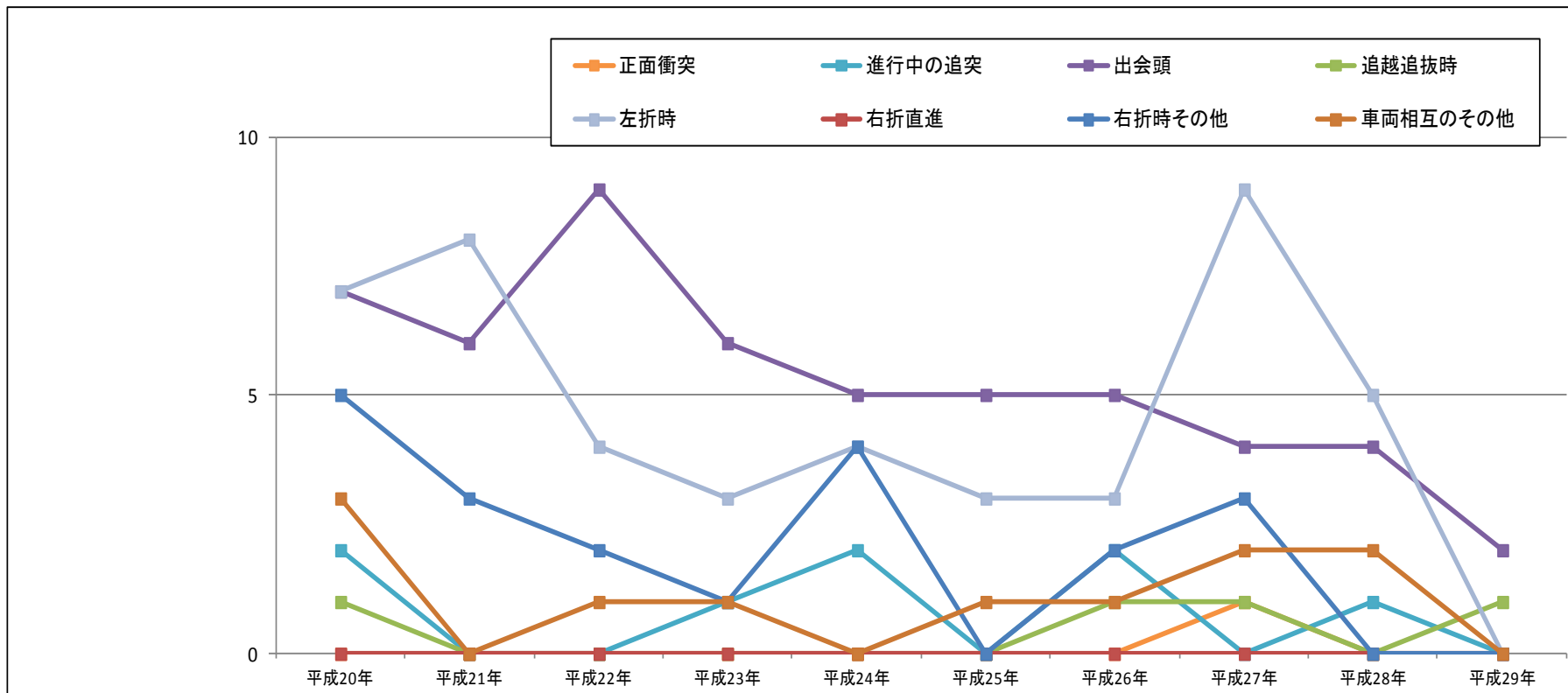


	平成20年	平成21年	平成22年	平成23年	平成24年	平成25年	平成26年	平成27年	平成28年	平成29年
人対車両	対面通行中					2	1	1		1
	背面通行中	2	1					1		1
	横断中									
	横断歩道横断中	16	16	13	14	11	10	18	12	10
	横断歩道付近横断中		2	1	2	1	2	1	1	
	横断歩道橋付近横断中					1				
	横断中その他	4	1	5	7	4	1	4	3	4
	路上遊戯中								1	
	路上作業中		1	1	3		1			
	路上停止中			1				1		2
	人対車両のその他		4	4	2				1	
	路上横臥						1	2	2	
計	22	25	25	28	19	16	28	20	16	25

※路上横臥は、平成24年交通事故統計原票改正項目。平成23年以前は「人対車両のその他」に包含。

例年、1当貨物車の対歩行者死亡事故は、横断歩道横断中が多い

2-5 貨物車(1当) 貨物車（1当）の事故類型別死亡事故の推移 対自転車



	平成20年	平成21年	平成22年	平成23年	平成24年	平成25年	平成26年	平成27年	平成28年	平成29年
人 対 車 両	正面衝突							1		
	進行中の追突	2			1	2		2		1
	出会い頭	7	6	9	6	5	5	5	4	4
	追越追抜時	1						1	1	
	左折時	7	8	4	3	4	3	3	9	5
	右折直進									
	右折時その他	5	3	2	1	4		2	3	
車両相互のその他	3	1	1	1		1	1	2	2	
計	25	17	16	12	15	9	14	20	12	3

28年以降、1当貨物車の対自転車死亡事故は大幅に減少傾向

## 貨物車が1当となる死亡事故の特徴として

- ・昼夜別では、昼間帯が多く
- ・用途別、都内都外別では、都内自家用、都外自家用の順に多い
- ・対歩行者では、横断中歩行者に対する事故が8割を占める



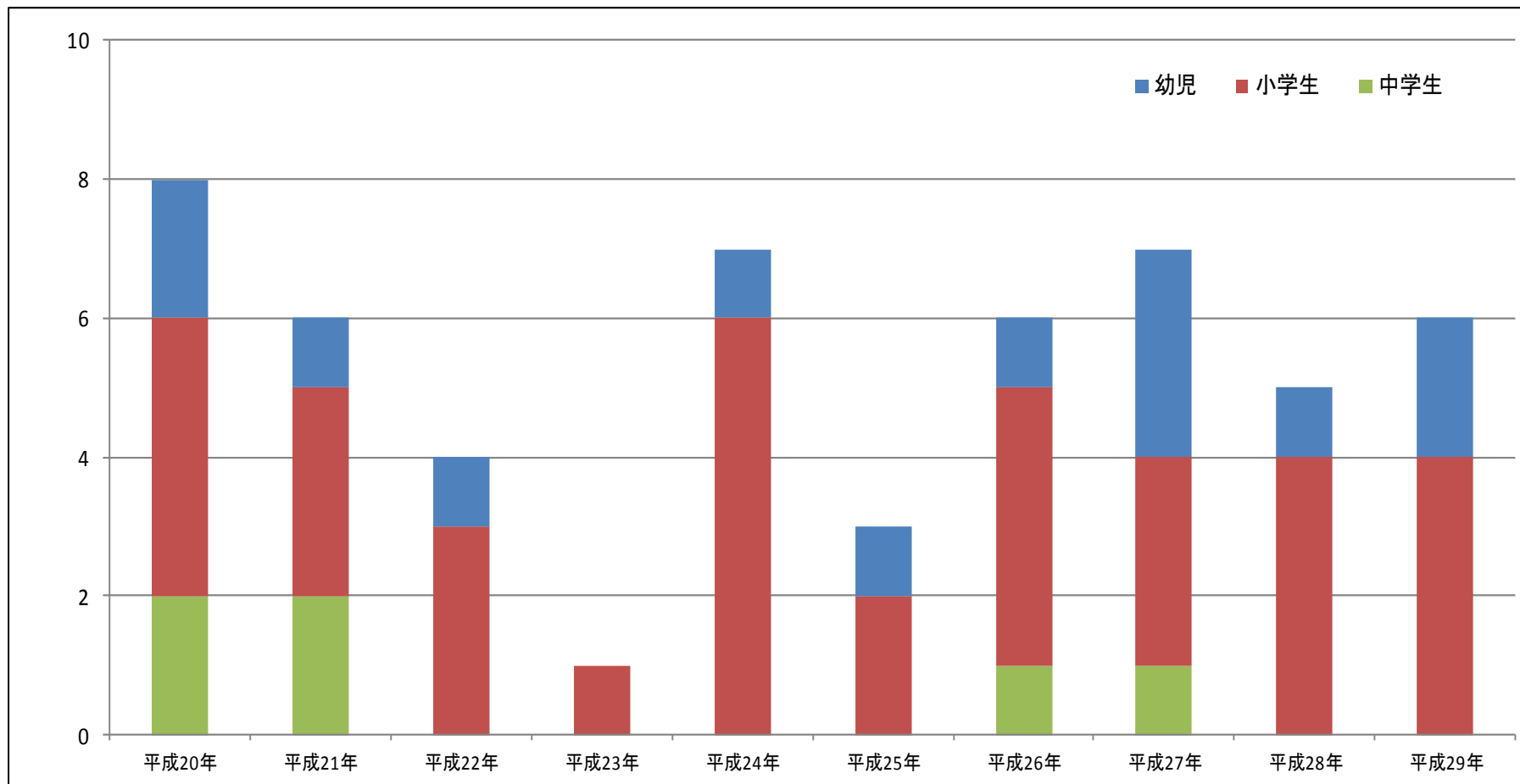
横断歩行者保護に関する教育が必要（特に昼間帯の自家用ナンバー）



### （ 対策 ）

- 自家用貨物車対策として、安全運転管理者講習等を効果的に活用する。
- トラックターミナルや都県境の主要道路において、都外ナンバーも含め、関係機関・団体等と連携した昼間帯の街頭指導や情報発信等の広報対策を強化する。
- 警察署窓口業務（道路使用許可等）を通じて、貨物車が頻繁に出入りする工事場所を把握し、現場責任者や貨物ドライバーに対する安全指導を積極的に実施する。
- 貨物車の歩行者妨害違反の取締りを重点的に実施する。
- 貨物ドライバーに人気のラジオ番組を活用した注意喚起を実施する。
- 「交差点アイコンタクト運動」を広く都民に働き掛ける広報啓発活動を一層推進する。

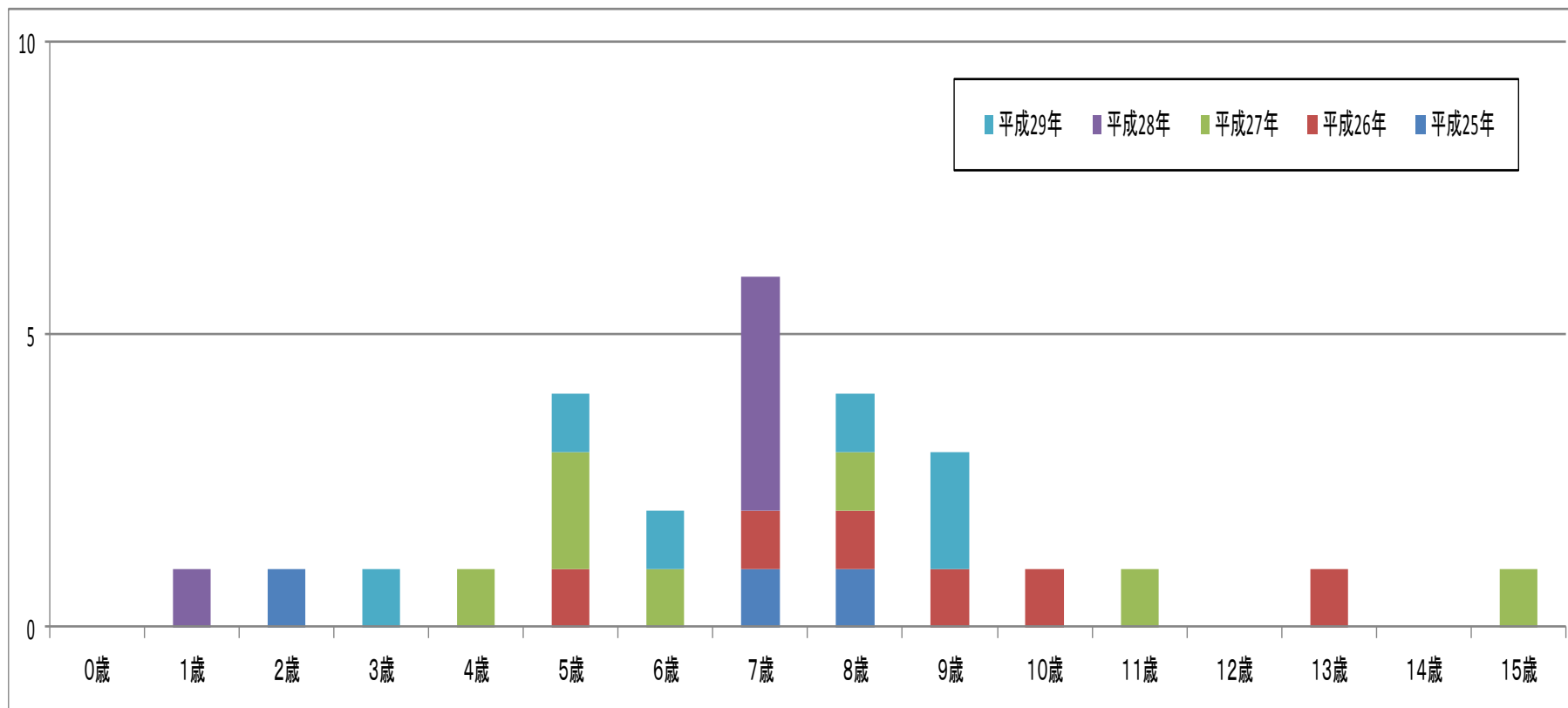
## 2-6 子供 学齢別死者数の推移



	平成20年	平成21年	平成22年	平成23年	平成24年	平成25年	平成26年	平成27年	平成28年	平成29年
幼児	2	1	1		1	1	1	3	1	2
小学生	4	3	3	1	6	2	4	3	4	4
中学生	2	2					1	1		
計	8	6	4	1	7	3	6	7	5	6

例年、小学生が多い

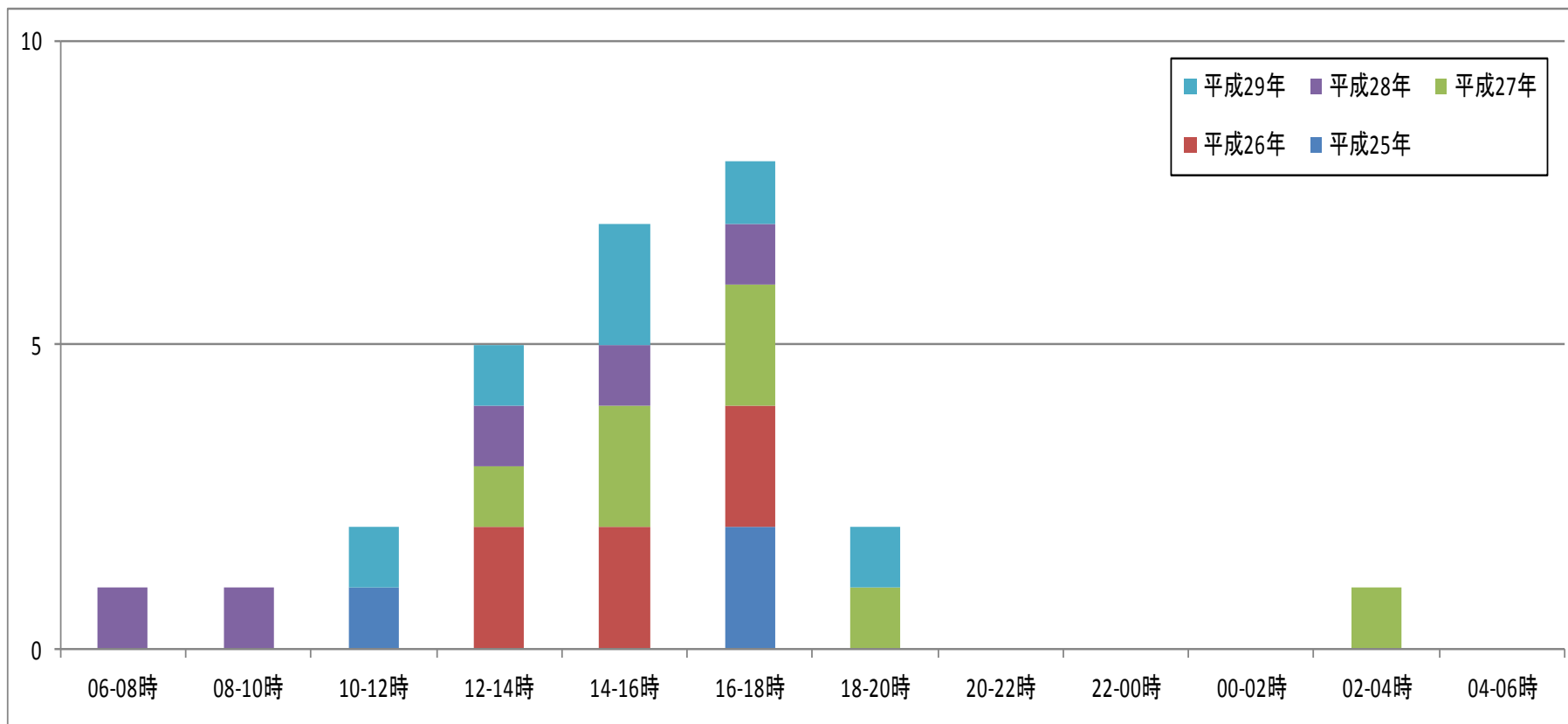
## 2-6 子供 年齢別死者数



	0歳	1歳	2歳	3歳	4歳	5歳	6歳	7歳	8歳	9歳	10歳	11歳	12歳	13歳	14歳	15歳	計
平成25年	0	0	1	0	0	0	0	1	1	0	0	0	0	0	0	0	3
平成26年	0	0	0	0	0	1	0	1	1	1	1	0	0	1	0	0	6
平成27年	0	0	0	0	1	2	1	0	1	0	0	1	0	0	0	1	7
平成28年	0	1	0	0	0	0	0	4	0	0	0	0	0	0	0	0	5
平成29年	0	0	0	1	0	1	1	0	1	2	0	0	0	0	0	0	6

5年合計では7歳が最多

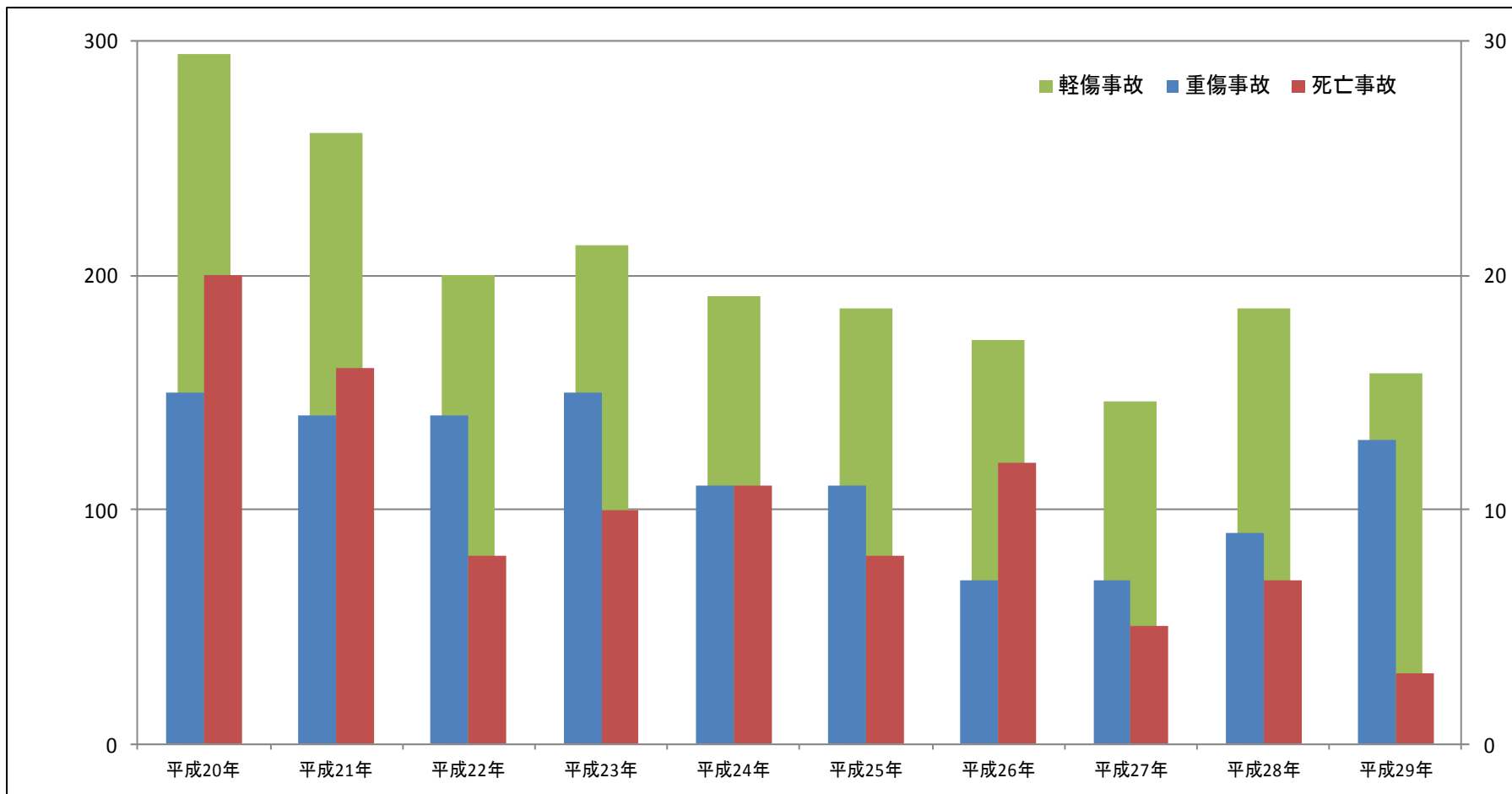
## 2-6 子供 時間帯別死者数



	06-08時	08-10時	10-12時	12-14時	14-16時	16-18時	18-20時	20-22時	22-00時	00-02時	02-04時	04-06時	計
平成25年	0	0	1	0	0	2	0	0	0	0	0	0	3
平成26年	0	0	0	2	2	2	0	0	0	0	0	0	6
平成27年	0	0	0	1	2	2	1	0	0	0	1	0	7
平成28年	1	1	0	1	1	1	0	0	0	0	0	0	5
平成29年	0	0	1	1	2	1	1	0	0	0	0	0	6

5年合計では、16～18時、14～16時の順に多い

## 2-7 飲酒運転(1当原付以上) 交通事故の推移



	平成20年	平成21年	平成22年	平成23年	平成24年	平成25年	平成26年	平成27年	平成28年	平成29年
死亡事故	20	16	8	10	11	8	12	5	7	3
重傷事故	15	14	14	15	11	11	7	7	9	13
軽傷事故	294	261	200	213	191	186	172	146	186	158
計	329	291	222	238	213	205	191	158	202	174

死亡事故は減少傾向