

## 参考— 3 道路交通事故交通統計24時間死者，30日以内死者及び30日死者の状況の比較

警察庁では，交通事故発生から24時間以内に死亡した者（24時間死者）の数について昭和21年から集計しているが，交通事故発生から24時間を経過して死亡する者の実態を把握する必要性と正確に国際比較ができる統計の必要性から，平成5年より，24時間死者に，交通事故発生から24時間経過後30日以内に死亡した者を加えた「30日以内死者」の集計を行っている。

これまで，平成5年から13年までの9年間の30日以内死者に関するデータの蓄積ができたことから，24時間死者と30日以内死者の間の相違をみるために，警察庁資料により比較を試みた。

### 1 時系列でみたデータの推移の比較

#### (1) 24時間死者数と30日以内死者数の比較

24時間死者数と30日以内死者数は，平成5年以降いずれも減少傾向を示しているが，両者の差は，5年が2,327人で最も多く，13年では1,313人となっており，その差は一貫して減少している（第1表）。

#### (2) 年齢層別死者数が死者数全体に占める構成率の推移

30日以内死者数と24時間死者数を年齢層別に分類して，各年齢層の死者数が死者数全体に占める構成率をみると，いずれの年においても，65歳以上の高齢者（以下，参考3において「高齢者」という。）では，30日以内死者の構成率が24時間死

者の構成率を上回っており，16歳から24歳までの若者（以下，参考3において「若者」という。）では，24時間死者の構成率が30日以内死者の構成率を上回っている。また，平成5年から13年の間の推移をみると，いずれの年齢層においても，24時間死者と30日以内死者ではほぼ同様の傾向で推移している。すなわち，高齢者では24時間死者と30日以内死者のいずれの場合も構成率は増加傾向を示し，若者ではいずれの場合も構成率は減少傾向を示し，他の年齢層ではいずれの場合も構成率はほぼ横ばいで推移している（第1図）。

### 2 30日死者の特徴（単年）

24時間死者と30日以内死者について，年齢層別，状態別及び損傷主部位別の分析並びにそれらの多重分析により比較を試みたところ，いずれの場合も構成率については，24時間死者のデータと30日以内死者のデータの差は数ポイントにも満たず，両者の間に大きな相違はみられなかった。

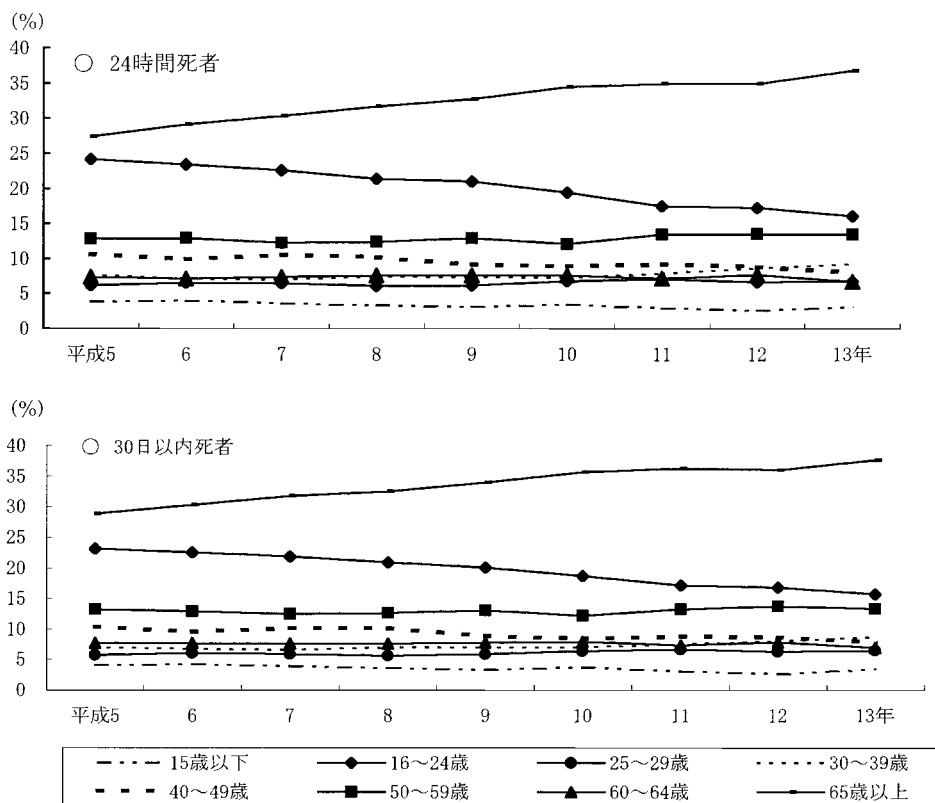
しかしながら，30日死者（交通事故発生から24時間経過後30日以内に交通事故が原因で死亡した人）と24時間死者のデータを比較すると，事故の形態や被害者の状況によって交通事故死者の死亡時の交通事故発生後の経過時間が異なることを反映した差異が，30日以内死者と24時間死者のデータの比較の場合よりも明確にみられる。平成13年のデータについての，24時間死者と30日死者との

第1表 24時間死者と30日以内死者の推移

	平成5年	6年	7年	8年	9年	10年	11年	12年	13年
24時間死者(A)	10,942	10,649	10,679	9,942	9,640	9,211	9,006	9,066	8,747
30日以内死者(B)	13,269	12,768	12,670	11,674	11,254	10,805	10,372	10,403	10,060
差数	2,327	2,119	1,991	1,732	1,614	1,594	1,366	1,337	1,313
(B) / (A)	1.21	1.20	1.19	1.17	1.17	1.17	1.15	1.15	1.15

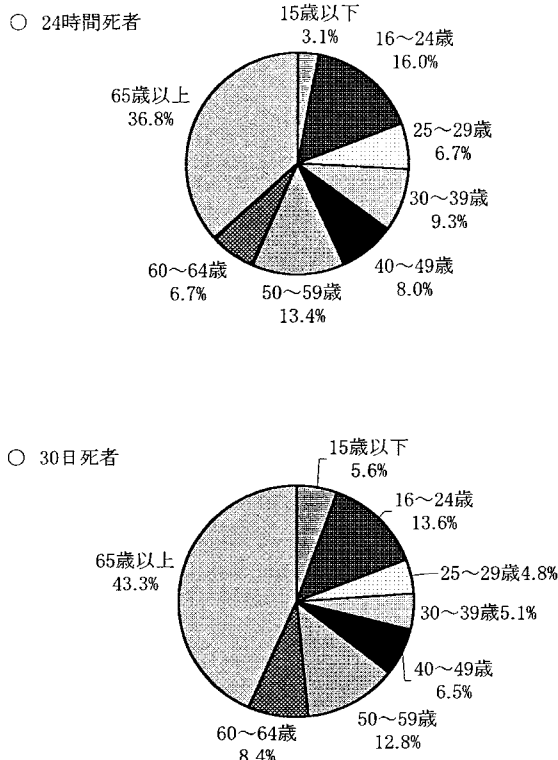
注 警察庁資料による。

第1図 年齢層別死者数の割合の推移



注 警察庁資料による。

第2図 年齢層別死者数の構成率（平成13年）



注 警察庁資料による。

比較でみられる主な差異は次のとおりである。

① 30日死者を年齢層別にみると、高齢者の構成率が24時間死者の場合より6.5ポイント高くなっている。一方、若者の構成率は24時間死者の場合より2.4ポイント低くなっている（第2図）。

② 30日死者を状態別にみた場合、自転車乗用中と原動機付自転車乗車中の死者の構成率が24時間死者の場合の構成率よりそれぞれ11.0ポイントと5.3ポイント高くなっている。一方、自動車乗車中の死者構成率は24時間死者の場合の構成率より15.6ポイント低くなっている（第3図）。

さらに、30日死者を年齢層別・状態別にみても、すべての年齢層で自転車乗用中の死者の構成率が24時間死者の場合の構成率より高くなっており、また、自動車乗車中の死者の構成率もすべての年齢層で24時間死者の場合の構成率より低くなっている（第2表）。

③ 30日死者を損傷主部位別にみると、頭部損傷による死者の構成率が24時間死者の場合の構成率より20.4ポイント高くなっている。一方、胸部

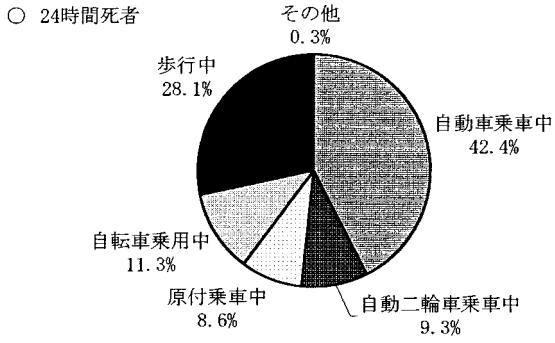
第2表 年齢層別・状態別にみた24時間死者数と30日死者数の比較（平成13年）

状 態		24時間死者		30日死者		構成率の差 (a) - (b)
		人	(a)構成率 (%)	人	(b)構成率 (%)	
15歳以下	自動車乗車中	76	28.1	12	16.4	11.7
	自動二輪車乗車中	6	2.2	1	1.4	0.9
	原付自転車乗車中	21	7.8	5	6.8	0.9
	自転車乗用中	60	22.2	21	28.8	-6.5
	歩 行 中	107	39.6	34	46.6	-6.9
	そ の 他	0	0.0	0	0.0	0.0
	小 計	270	100.0	73	100.0	-
16～24歳	自動車乗車中	761	54.3	71	39.9	14.4
	自動二輪車乗車中	334	23.8	38	21.3	2.5
	原付自転車乗車中	191	13.6	48	27.0	-13.3
	自転車乗用中	56	4.0	14	7.9	-3.9
	歩 行 中	59	4.2	7	3.9	0.3
	そ の 他	1	0.1	0	0.0	0.1
	小 計	1,402	100.0	178	100.0	-
25～64歳	自動車乗車中	2,128	55.1	169	34.3	20.9
	自動二輪車乗車中	400	10.4	42	8.5	1.8
	原付自転車乗車中	257	6.7	65	13.2	-6.5
	自転車乗用中	291	7.5	101	20.5	-12.9
	歩 行 中	773	20.0	115	23.3	-3.3
	そ の 他	10	0.3	1	0.2	0.1
	小 計	3,859	100.0	493	100.0	-
65歳以上	自動車乗車中	746	23.2	100	17.6	5.6
	自動二輪車乗車中	73	2.3	23	4.0	-1.8
	原付自転車乗車中	284	8.8	64	11.2	-2.4
	自転車乗用中	585	18.2	157	27.6	-9.4
	歩 行 中	1,517	47.2	223	39.2	8.0
	そ の 他	11	0.3	2	0.4	0.0
	小 計	3,216	100.0	569	100.0	-
合 計	自動車乗車中	3,711	42.4	352	26.8	15.6
	自動二輪車乗車中	813	9.3	104	7.9	1.4
	原付自転車乗車中	753	8.6	182	13.9	-5.3
	自転車乗用中	992	11.3	293	22.3	-11.0
	歩 行 中	2,456	28.1	379	28.9	-0.8
	そ の 他	22	0.3	3	0.2	0.0
	小 計	8,747	100.0	1,313	100.0	-

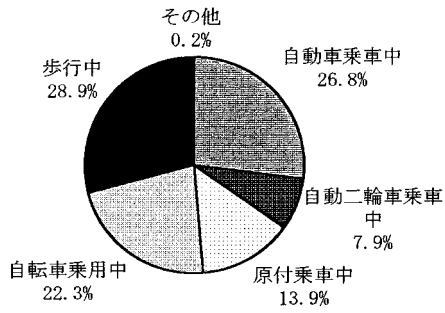
注 警察庁資料による。

損傷による死者の構成率は24時間死者の場合の構成率より11.2ポイント低くなっている（第4図）。

第3図 状態別死者数の構成率（平成13年）

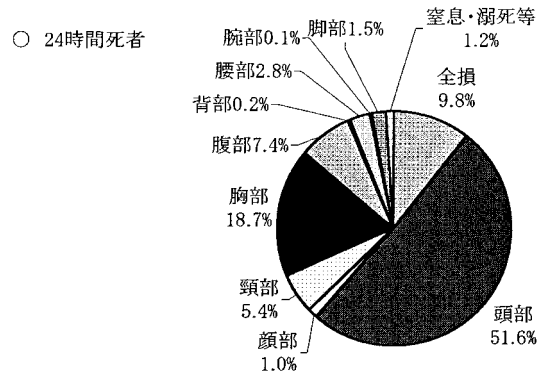


○ 30日死者

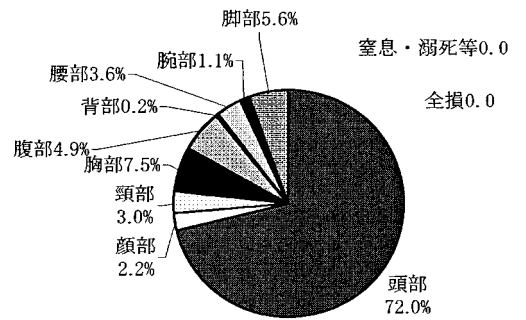


注 警察庁資料による。

第4図 損傷主部位別死者数の構成率（平成13年）



○ 30日死者



注 警察庁資料による。