

第1編 陸上交通

第1部 道路交通

第1章 道路交通事故の動向

第1節 道路交通事故の長期的推移等

1 道路交通事故の長期的推移

道路交通事故（人身事故に限る。以下本項において同じ。）の長期的推移をみると、戦後、昭和20年代後半から40年代半ばごろまでは、死傷者数が著しく増大しており、26年から45年までに、死傷者数は3万5,703人から99万7,861人へ、死者数は4,429人から1万6,765人へと増加している。

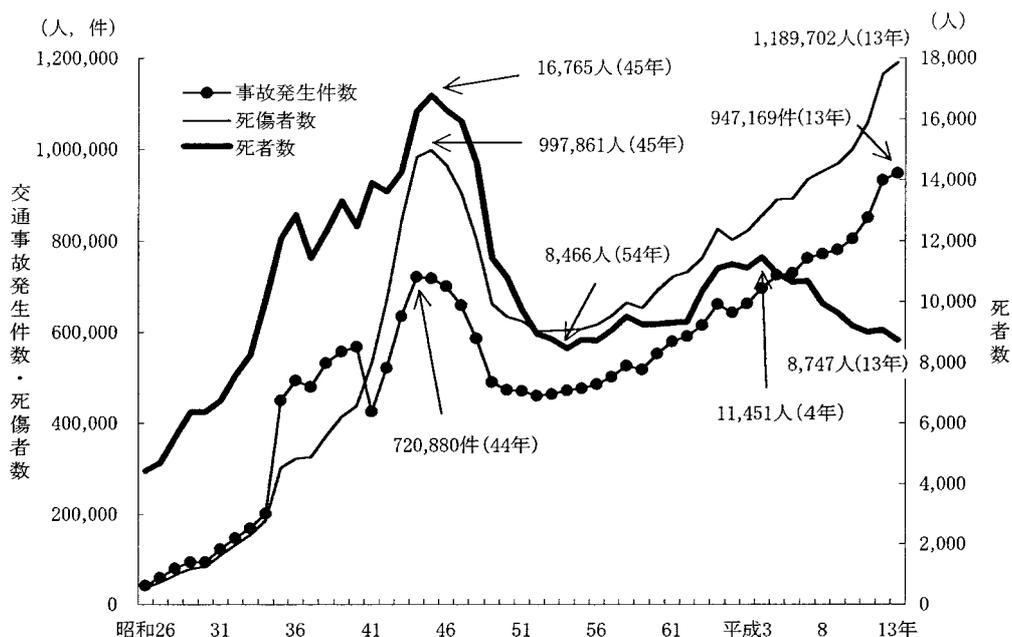
これは、モータリゼーションの急速な進展に対して、道路整備、信号機、道路標識等の交通安全施設が不足していたことはもとより、車両の安全性を確保するための技術が未発達であったことや、交通社会の変化に対する人々の意識が遅れていたことなど、社会の体制が十分に整っていない

かったことが要因であったと考えることができる。

このため、交通安全の確保は焦眉の社会問題となり、昭和45年に交通安全対策基本法（昭45法110）が制定され、第1次交通安全基本計画（46年度～50年度）が作成されるなど、国を挙げての交通安全対策が進められた。同計画においては、特に歩行者対策を優先的に講じ、50年における歩行中の交通事故死者数を同年の予測値約8,000人の半減にすることを目標としたが、その結果3,732人にまで減少させることができた。

第2次交通安全基本計画（昭和51年度～55年度）においては、55年までに年間交通事故死者数について最悪の状況であった45年の1万6,765人の半数に減少させることを目標とした。その結果、交通事故死者数を54年は8,466人、55年は8,760人に抑え、同計画の目標をほぼ達成することがで

第1-1図 道路交通事故による交通事故発生件数、死傷者数及び死者数の推移



- 注 1 警察庁資料による。
 2 昭和41年以降の件数には、物損事故を含まない。
 3 昭和46年までは、沖縄県を含まない。

きた。

しかし、その後、交通事故死者数は増勢に転じ、昭和57年には9,000人を、63年には1万人を突破するという状況に至り、第3次交通安全基本計画（56年度～60年度）及び第4次交通安全基本計画（61年度～平成2年度）においてそれぞれ設定した年間交通事故死者数8,000人以下という目標を達成することはできなかった。

第5次交通安全基本計画（平成3年度～7年度）においても、7年中の交通事故死者数を1万人以下とする目標を掲げ、諸施策を推進したが、昭和63年以降8年連続して1万人を上回り、同計画の目標を達成することはできなかった。

第6次交通安全基本計画（平成8年度～12年度）においては、年間の交通事故死者数を9年までに1万人以下とし、さらに、12年までに9,000人以下とすることを目標とし、各般の交通安全対策を鋭意推進した結果、交通事故による死者数は

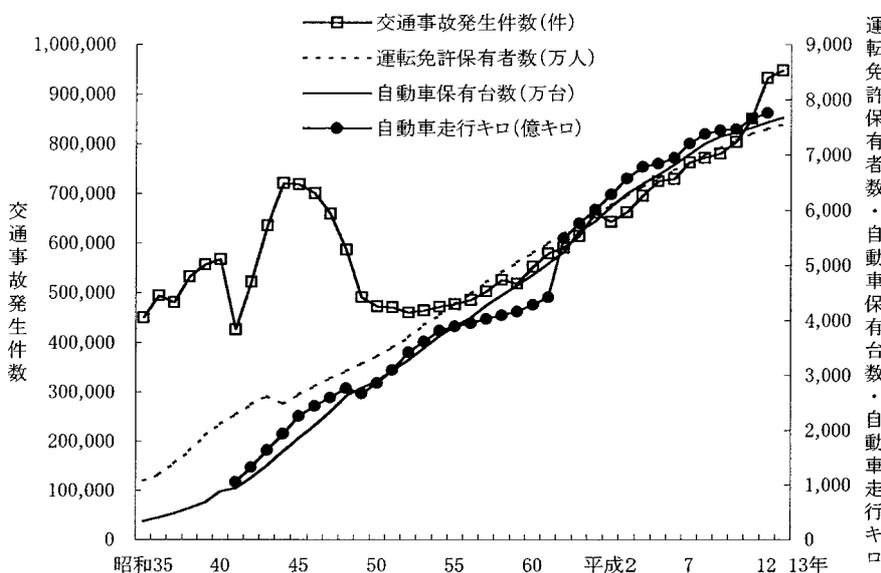
8年に9,942人と1万人を切り、11年には9,006人まで減少し、一定の成果を挙げることができたが、12年には9,066人となり、同計画の目標を達成することはできなかった。

このような状況において作成された第7次交通安全基本計画（平成13年度～17年度）においては、自動車保有台数当たりの死傷者数を可能な限り減少させるとともに、17年までに年間の24時間死者数（事故発生後24時間以内に死亡した者の数）を交通安全対策基本法施行以降の最低であった8,466人以下とすることを目指すこととしている。

同計画の1年目に当たる平成13年の交通事故死者数は8,747人と20年ぶりに9,000人を下回ったが、発生件数は94万7,169件、死傷者数は118万9,702人と共に過去最悪となった。

死傷者数については、第1次及び第2次交通安全基本計画に基づく諸対策により昭和45年から54

第1-2図 交通事故発生件数、運転免許保有者数、自動車保有台数及び自動車走行キロの推移



- 注 1 交通事故発生件数及び運転免許保有者数は、警察庁資料による。昭和41年以降の交通事故発生件数は、物損事故を含まない。運転免許保有者数は、各年12月末現在である。
- 2 自動車保有台数は、国土交通省資料により、各年12月末現在の値である。保有台数には第1種及び第2種原動機付自転車並びに小型特殊自動車を含まない。
- 3 自動車走行キロは国土交通省資料により、各年度の値である。軽自動車によるものは昭和62年度から計上された。

年までの間99万7,861人から60万4,748人に減少させることができたが、年間交通事故死者数が増勢に転じた55年から平成13年までの間、自動車保有台数が約3,894万台から約7,666万台（1.97倍）へ、運転免許保有者数が約4,300万人から約7,555万人（1.76倍）へと増加するに伴い、交通事故死傷者数もこれにほぼ比例して60万7,479人から118万9,702人（1.96倍）へと増加してきている（第1-1図、第1-2図）。

また、自動車保有台数1万台当たりの死傷者数は、昭和43年の619.6人から、ほぼ一貫して減少を続け、平成3年には130.6人まで減少し、その後130~134人の間で、横ばいで推移したものの、10年から増加に転じ、13年には155.2人となった（第1-3図）。

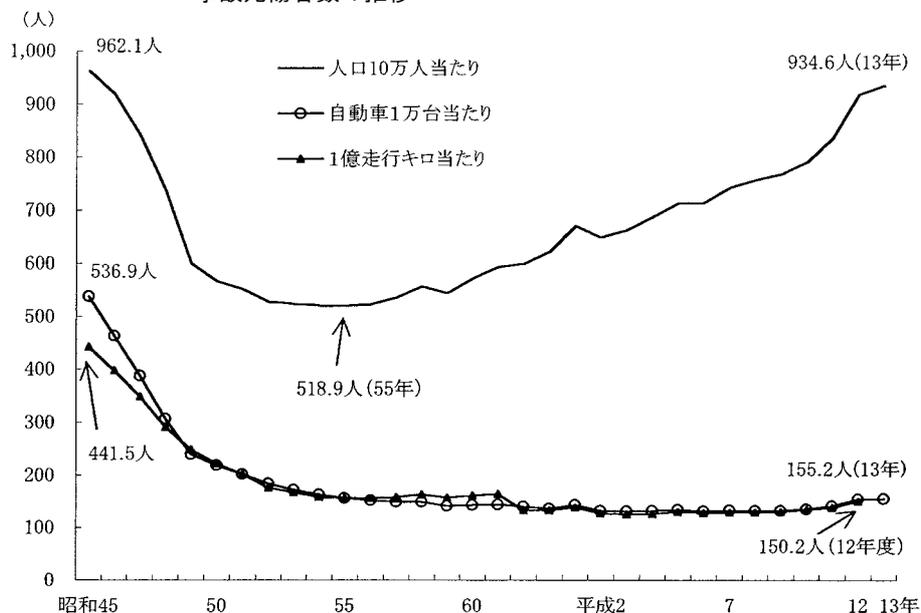
交通事故死者数を人口10万人当たりでみると、昭和45年まで年とともに増加し、同年には16.2人となったが、46年以降は減少に転じ、54年には7.3人にまで減少した。その後、若干の増減を繰

り返し、平成13年には6.9人となっている。自動車1万台当たりの交通事故死者数及び自動車1億走行キロ当たりの交通事故死者数については、50年代半ばまで順調に減少してきたが、その後は漸減傾向が続いている（第1-4図）。

なお、本報告における交通事故統計の数値は、原則として警察庁の交通統計による数値であり、交通事故死者数は、24時間死者数である。

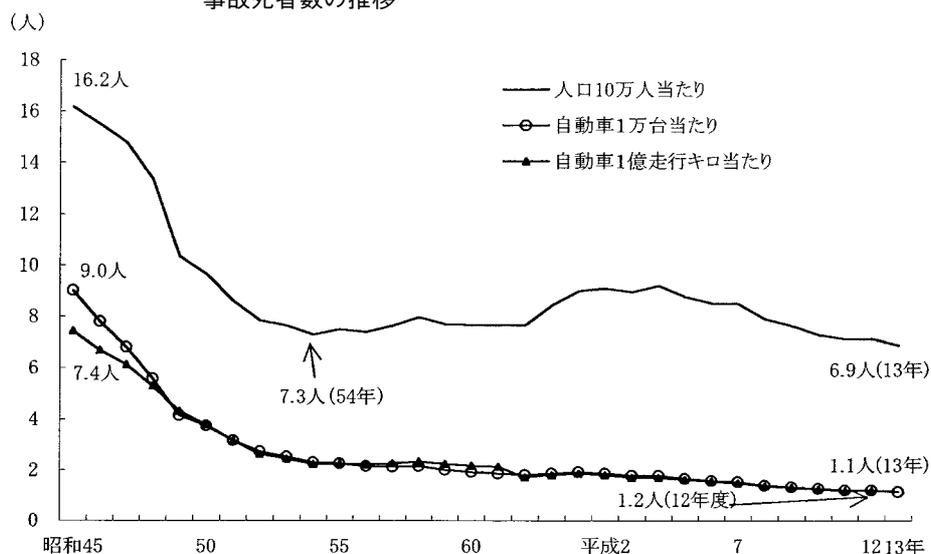
このほかに、事故発生後30日以内に死亡した者（30日以内死者）の数を集計したのがあり、平成13年の30日以内死者数は1万60人となっている。さらに、陸上、水上及び航空交通の事故を原死因とする死亡者（事故発生後1年を超えて死亡した者及び後遺症により死亡した者を除く。）すべてを死因分類「交通事故」として計上している厚生労働省の人口動態統計がある。人口動態統計による12年の交通事故死亡者数は1万2,857人で、このうち明らかに道路上の交通事故ではないと判断されたものを除き、警察庁では「厚生統計

第1-3図 人口10万人・自動車1万台・自動車1億走行キロ当たりの交通事故死傷者数の推移



- 注 1 死傷者数は警察庁資料による。
 2 人口は総務省資料により、各年10月1日現在の値である。
 3 自動車保有台数は国土交通省資料により、各年12月末現在の値である。保有台数には、第1種及び第2種原動機付自転車並びに小型特殊自動車を含まない。
 4 自動車走行キロは国土交通省資料により、軽自動車によるものは昭和62年度から計上された。

第1-4図 人口10万人・自動車1万台・自動車1億走行キロ当たりの交通事故死者数の推移



- 注 1 死者数は警察庁資料による。
 2 人口は総務省資料により、各年10月1日現在の値である。
 3 自動車保有台数は国土交通省資料により、各年12月末現在の値である。保有台数には、第1種及び第2種原動機付自転車並びに小型特殊自動車を含まない。
 4 自動車走行キロは国土交通省資料により、軽自動車によるものは昭和62年度から計上された。

の死者数」として1万2,565人計上している。

2 道路交通事故による経済的損失

平成13年度の内閣府調査^{注1)}において、道路交通事故による経済的損失が算定された。

この調査では、交通事故の発生によって生じる医療費、慰謝料、逸失利益等の人的損失のほか、車両・構築物の修理費等の物的損失、交通事故に係る救急搬送費用、警察の事故処理費用、裁判費用、保険運営費用、渋滞の損失等を交通事故による経済的損失と捉えて算定している。

人身傷害を伴う交通事故による被害は、当事者はもとより、その家族・遺族に非常に大きな精神的な苦痛を生じさせており、金銭的補償のみによって解決されるものではないことは言うまでもないが、交通事故による経済的損失を明らかにすることにより、交通安全対策に係る各施策についての費用対効果の検討が促進され、より効率的・

効果的な交通安全対策の推進が期待される。

ここでは、内閣府調査の概要について紹介する。

(1) 経済的損失の定義

交通事故による経済的損失は、交通事故の発生によって個人等の身体や財物が物理的な損傷を被ることにより、①それらを事故直前の状態に原状復帰するのに要する因果関係が通常範囲で妥当と考えられる直接的・間接的費用（再生費用）、②交通事故による人身損傷の結果、将来にわたって発生する生産性の低下などの人的資源損失、③事故にかかわる社会福祉費用、救急費用、車両・医療設備費用、裁判費用、保険運営費等（各種公的機関等の損失）とした。

ただし、各種公的機関等の損失のうち、事故予防的・対応準備的性格の費用はそのまま対象とせず、あくまで現実の交通事故の発生により、直接的に対処・対応した費用相当分を対象とするよう努めた。

注1) 交通事故による経済的損失に関する調査研究

第1-1表 交通事故による人身損失

	被害者数	1名当たり人身損失額	人身損失額
	人	千円	億円
死亡	12,858	33,515	4,309
後遺障害	48,751	11,517	5,614
傷害	1,126,811	652	7,345
合計	1,188,420	-	17,269

注 単位未満の数値は四捨五入により整理してあるので、人身損失額については合計と合致しない。

また、これらの費用は、便益を提供する側から見ると費用ではなく所得となるが、交通事故が発生しなければその資源を他の生産活動に振り向けられたと考え、所得ではなく損失として扱った。

(2) 人身損失

死亡、後遺障害及び傷害について、それぞれの被害者数に1名当たりの損失額を乗じることによって求めたところ、その合計は1兆7,269億円と算定された(第1-1表)。

算定に用いた被害者数は、各種の統計データのうち、死者数については交通事故による死者全数に最も近いと考えられる警察庁交通統計における厚生統計の死者数を使用し、後遺障害者数及び傷害者数についてもより全数に近いと考えられる保険・共済関係のデータを使用した。

なお、人身損失額とは、被害者の過失相殺相当額を控除する前の治療関係費、慰謝料、休業損害、逸失利益等を合計した総額をいい、被害者本人又はその遺族が受け取った保険金の支払額とは必ずしも一致しない。

(3) 物的損失

交通事故によって生じる物的な損害は、車両の損害及び構築物の損害に分類される。車両の損害による損失額は1兆6,872億円、構築物の損害による損失額は1,169億円であり、物的損失額の合計は1兆8,041億円と算定された。

(4) その他の損失

ア 事業主体の損失

交通事故による従業員の欠勤等により、売上額の減少や生産高の減少など何らかの損失が事業主体に発生するものとして仮定し、その損失額の算

定を行ったところ、772億円となった。

イ 各種公的機関等の損失

各種公的機関等の損失として、救急搬送費、警察の事故処理費用、裁判費用、訴訟追行費用、検察費用、矯正費用、保険運営費、被害者の救済費用、社会福祉費用、救急医療体制整備費及び渋滞による損失を算定の対象とし、その損失額の算定を行ったところ、6,769億円となった(第1-2表)。

第1-2表 交通事故による各種公的機関等の損失

	損失額
	億円
救急搬送費	391
警察の事故処理費用	1,027
裁判費用	370
訴訟追行費用	154
検察費用	340
矯正費用	50
保険運営費	2,744
被害者の救済	104
社会福祉費用	42
救急医療体制整備費	34
渋滞の損失	1,513
合計	6,769

(5) 経済的損失の総額

交通事故による経済的損失は、総額で4兆2,850億円と算定された(第1-3表)。

なお、平成8年度の総務庁調査によると、交通事故による経済的損失は、総額で4兆3,581億円と算定されている。

また、諸外国における交通事故による損失額の算定事例を見ると、今回の調査研究では算定範囲としなかった「知人友人の心理的損失」や「生活

の喜びに対する損失」等が算入されている場合がある。今後は、これらの損失の我が国における算定方法について検討していく必要がある。

第1-3表 交通事故による経済的損失

	損 失 額
	億円
人 身 損 失	17,269
物 的 損 失	18,041
事業主体の損失	772
各種公的機関等の損失	6,769
合 計	42,850

注 単位未満の数値は四捨五入により整理してあるので、合計と合致しない。

第2節 平成13年中の道路交通事故の状況

1 概況

平成13年中の交通事故（人身事故に限る。以下同じ。）発生件数は94万7,169件で、これによる死者数は8,747人、負傷者数は118万955人であった。

前年と比べると、死者数は319人（3.5%）減少したが、発生件数は1万5,235件（1.6%）、負傷者数は2万5,258人（2.2%）といずれも増加した。

交通事故による死者数は、昭和56年以来、20年ぶりに9,000人以下となった。一方、発生件数は9年連続、負傷者数も4年連続で過去最悪を更新した。

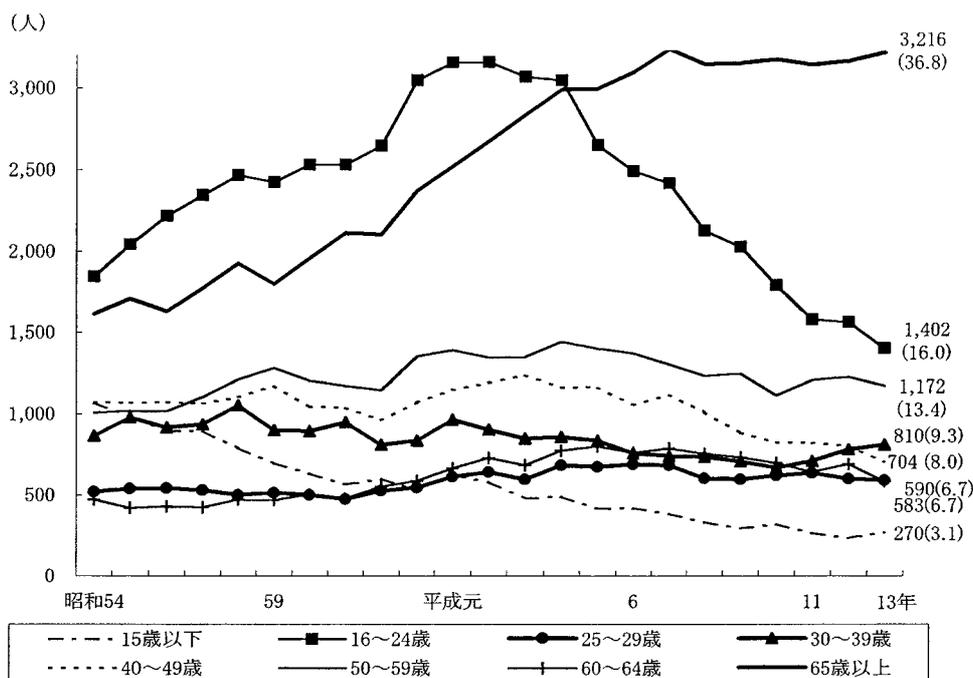
2 交通死亡事故等の特徴

(1) 年齢層別交通事故死者数及び負傷者数

平成13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（3,216人）が9年連続で最も多く、次に16～24歳の若者（1,402人）となっており、この二つの年齢層で全交通事故死者数の52.8%を占めている。また、これらの年齢層の死者数が全死者数に占める割合を、当該年齢層の人口に占める割合と対比すると、それぞれ、2.0倍、1.4倍と他の年齢層に比べて高くなっている。

年齢層別に交通事故死者数を前年と比べる

第1-5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。