

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
人 身 損 失	億円 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。

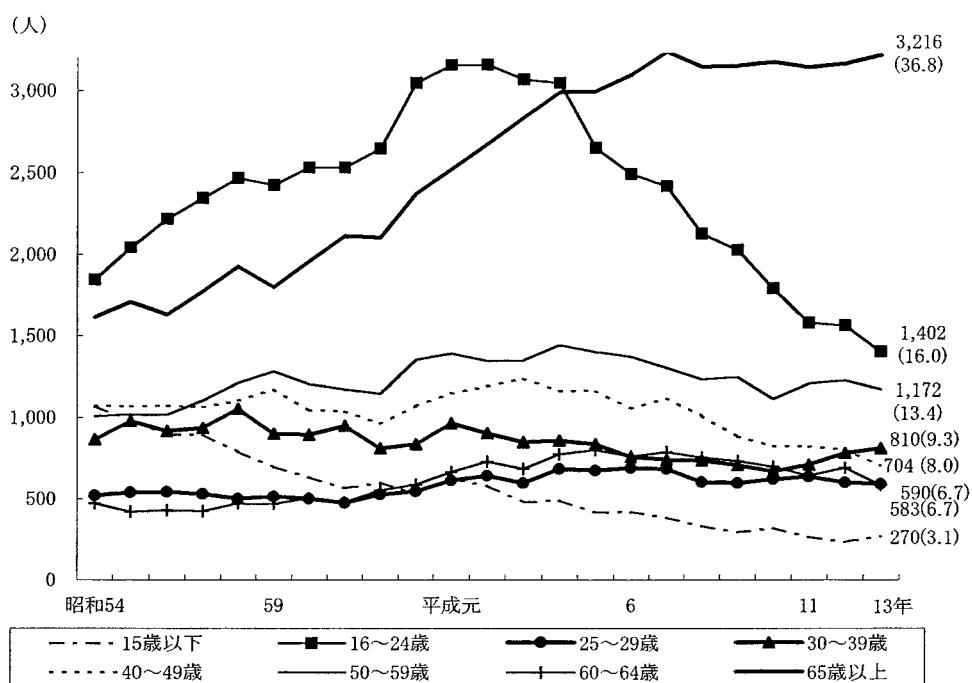
2 交通死亡事故等の特徴

(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。

と、65歳以上の高齢者（50人増）、15歳以下の者（39人増）が特に増加し、16～24歳の若者（161人減）、60～64歳の者（109人減）が特に減少している。

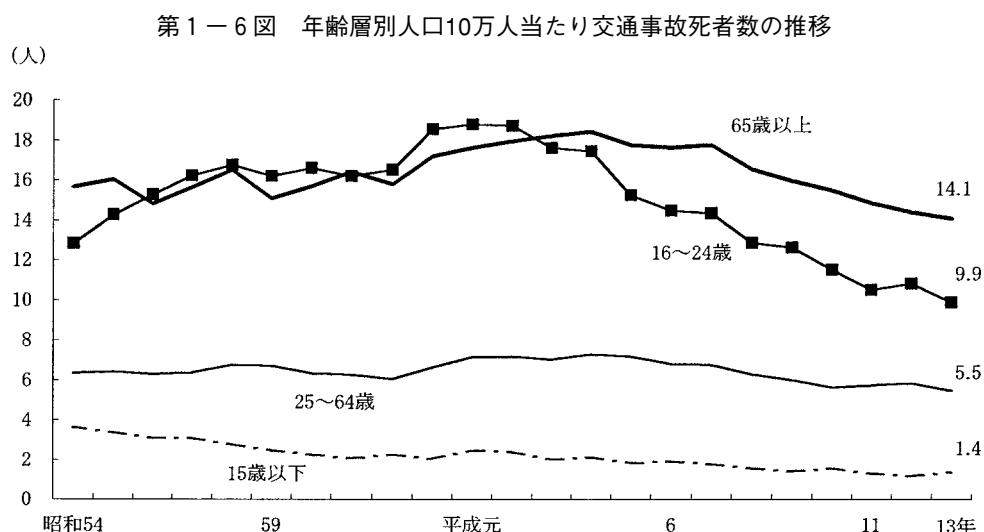
なお、65歳以上の高齢者については、65～74歳の者が8人減少し、75歳以上の者が58人増加している（第1-5図）。

年齢層別に昭和54年以降の人口10万人当たりの交通事故死者数の推移をみると、15歳以下の年齢

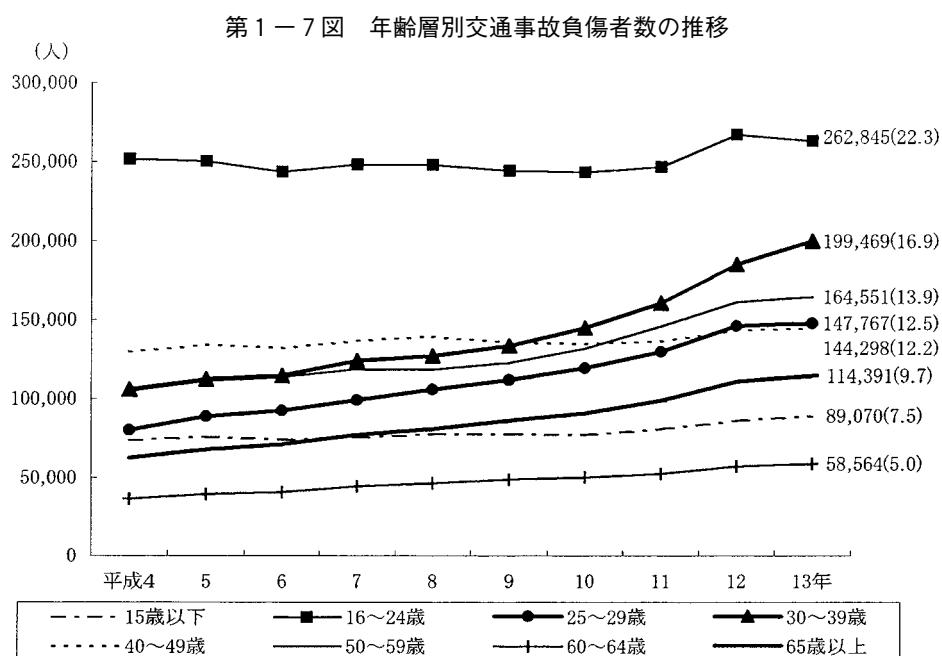
層は減少傾向が続いているが、平成13年は増加している。

また、16～24歳の若者は平成2年以降減少傾向にあり、65歳以上の高齢者も8年から6年連続減少している（第1-6図）。

交通事故負傷者数を年齢層別にみると、16～24歳（26万2,845人）が最も多く、全負傷者数の22.3%を占めている。前年に比べると、30～39歳（1万4,539人増）、65歳以上（3,719人増）、50～



注 人口は総務省資料により各年10月1日現在の国勢調査又は推計人口、死者数は警察庁資料による。



注 1 警察庁資料による。

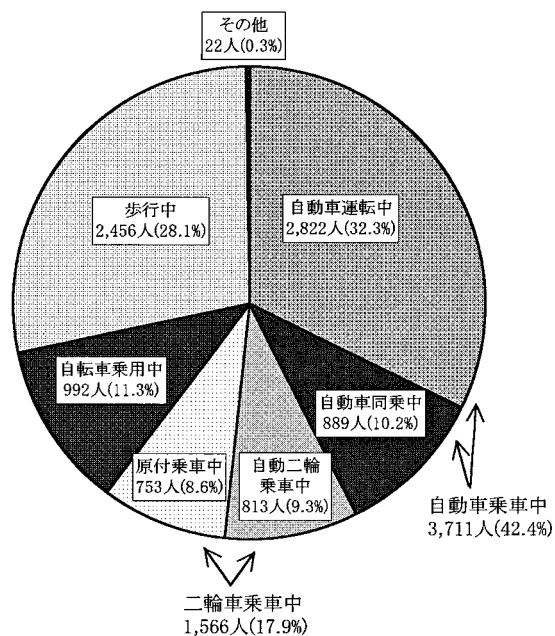
2 () 内は、年齢層別負傷者数の構成率(%)である。

59歳（3,417人増）を始め16～24歳を除くすべての年齢層で増加しているが、その増加数は小さくなっている（第1-7図）。

（2）状態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状態別にみると、自動車乗車中が3,711人と最も多く、全交通事故死者数の42.4%を占めている（第1-8図）。

第1-8図 状態別交通事故死者数（平成13年）



注 警察庁資料による。

前年と比べると、自動二輪車乗車中（18人増）と自転車乗用中（8人増）を除き減少しており、特に、自動車乗車中（242人減、6.1%減）が大幅に減少している。

最近の状態別の交通事故死者数の推移をみると、以下のような特徴がみられる（第1-9図）。

① 自動車乗車中については、平成8年から4年連続減少後、12年に増加し、13年は減少している。また、依然として全交通事故死者数の40%を超えていている。

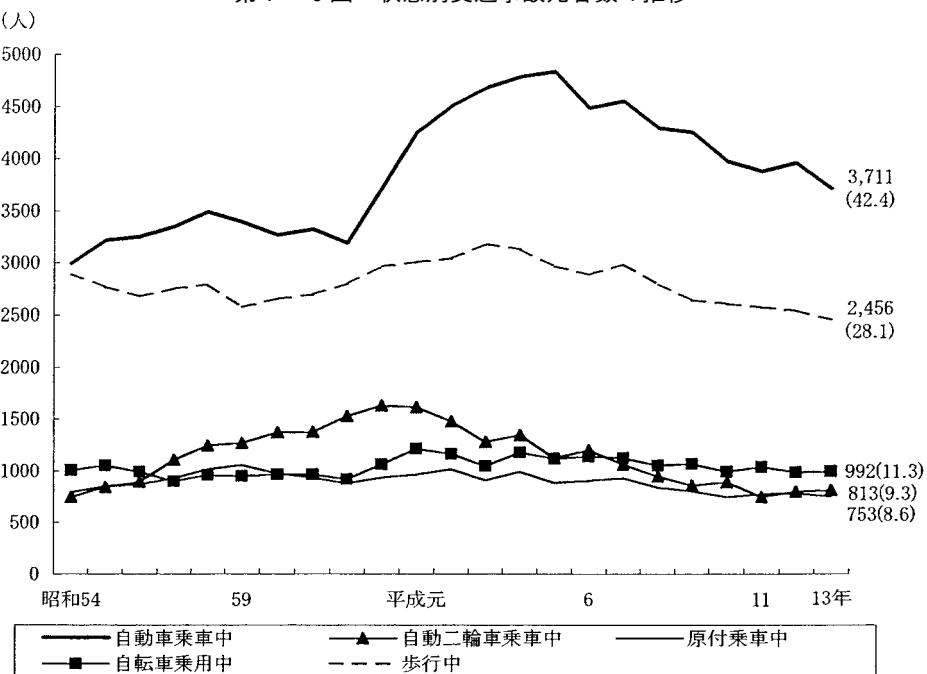
② 歩行中については、平成8年から6年連続減少した。自転車乗用中については、最近ほぼ横ばいであったが、12年に減少後、13年は増加している。

③ 自動二輪車乗車中については、平成7年以降減少傾向にあったが、12年から増加傾向にある。

④ 原動機付自転車乗車中については、最近ほぼ横ばいであったが、平成12年に増加後、13年は減少している。

平成13年中の交通事故負傷者数を状態別にみる

第1-9図 状態別交通事故死者数の推移



注 1 警察庁資料による。ただし、「その他」は省略している。

2 () 内は、状態別死者数の構成率(%)である。

と、自動車乗車中が73万3,866人と最も多く、全負傷者数の62.1%を占めている。前年と比べると、原動機付自転車乗車中と歩行中以外のすべての状態で増加している（第1-10図）。

（3）状態別・年齢層別の交通事故死者数

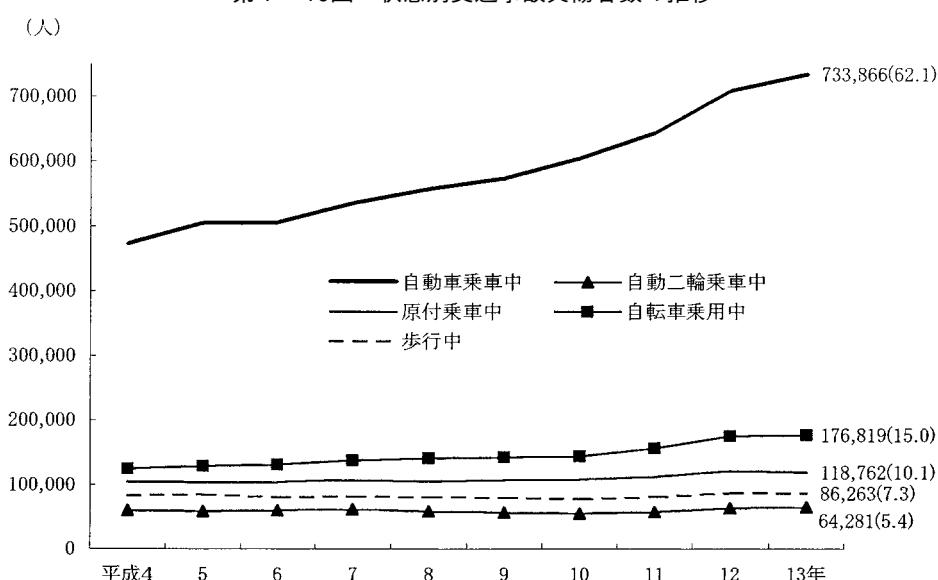
平成13年と12年の状態別・年齢層別の交通事故死者数を比較してみると、65歳以上の自転車乗車中（52人増）、65歳以上の自動車乗車中（35人増）で増加し、16～24歳の自動車乗車中（137人

減）、40～49歳の歩行中（66人減）で減少している。13年中の状態別の交通事故死者数を年齢層別にみると以下のような特徴がみられる。

① 自動車乗車中の死者数については、16～24歳の若者が全体の20.5%を占め、特に、20～24歳の年齢層で13.9%を占めている（第1-11図）。

② 自動二輪車乗車中の死者数については、16～24歳の若者が全体の41.1%と、依然として高い構成率となっている。また、原動機付自転

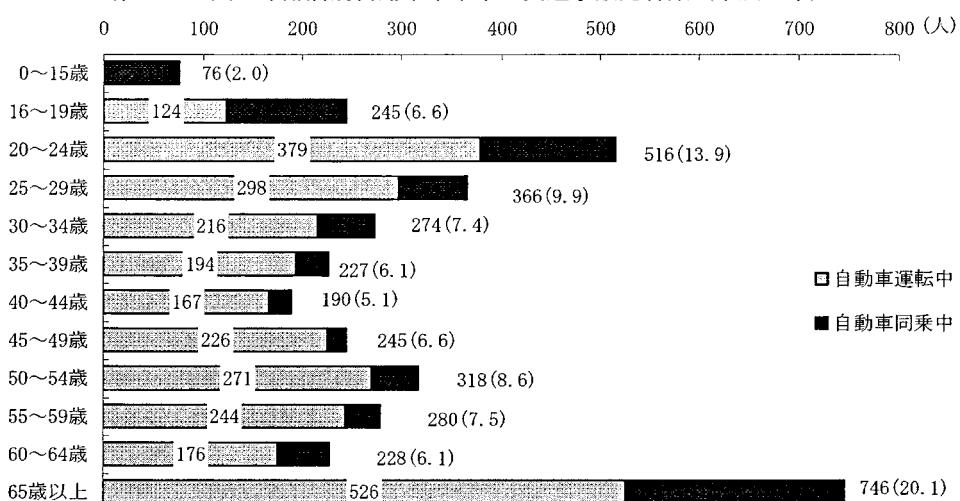
第1-10図 状態別交通事故負傷者数の推移



注 1 警察庁資料による。ただし、「その他」は省略している。

2 () 内は、状態別負傷者数の構成率(%)である。

第1-11図 年齢層別自動車乗車中の交通事故死者数（平成13年）



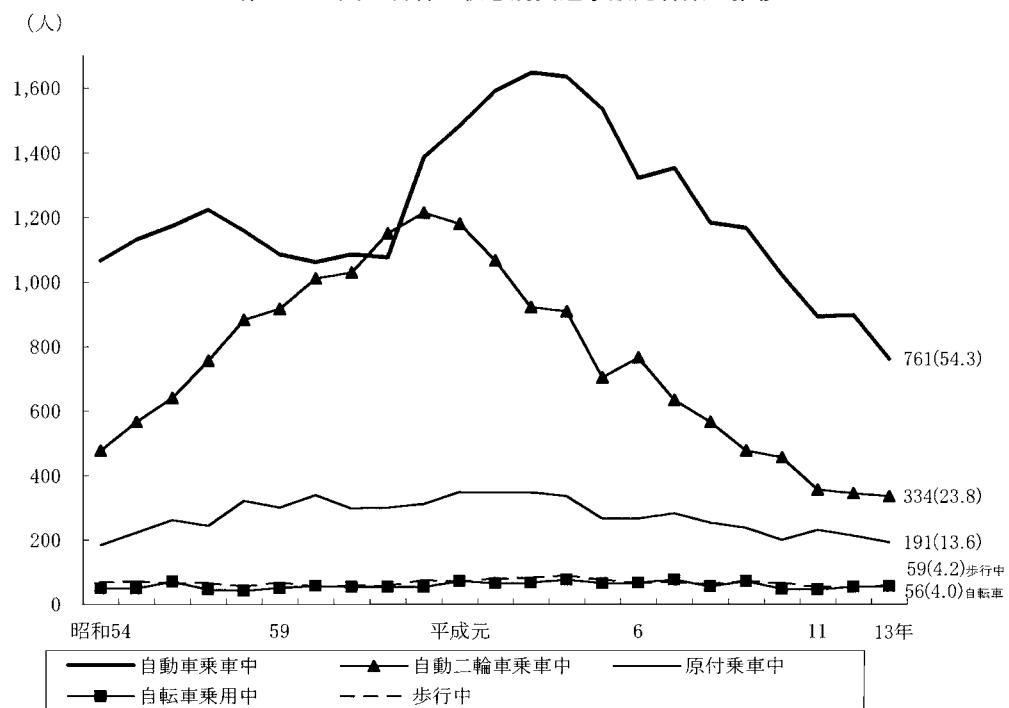
注 1 警察庁資料による。

2 () 内は、状態別死者数の構成率(%)である。

車乗車中の死者数については、16～19歳の年齢層と65歳以上の高齢者を合わせた構成率が55.8%と高くなっている。

③ 自転車乗用中の死者数については、65歳以上の高齢者が他の年齢層に比べ圧倒的に多く、全体の59.0%となっている。なお、負傷者数につ

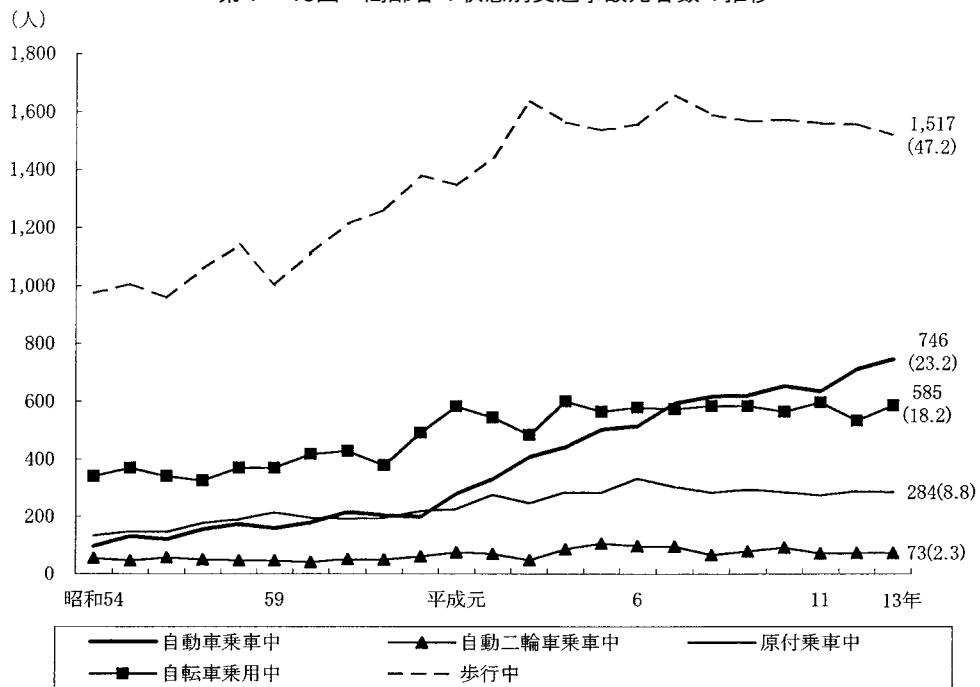
第1-12図 若者の状態別交通事故死者数の推移



注 1 警察庁資料による。ただし、「その他」は省略している。

2 () 内は、若者の状態別死者数の構成率 (%) である。

第1-13図 高齢者の状態別交通事故死者数の推移



注 1 警察庁資料による。ただし、「その他」は省略している。

2 () 内は、高齢者の状態別死者数の構成率 (%) である。

いては、65歳以上の高齢者が最も多く（全体の15.3%）、また16～19歳の年齢層の割合も高くなっている。

④ 歩行中の死者数については、65歳以上の高齢者が最も多く、全体の61.8%となっている。なお、負傷者数については、12歳以下の子供の占める割合が65歳以上の高齢者とともに高くなっている。

次に、交通事故死者数の過半数を占める16～24歳の若者と65歳以上の高齢者について、昭和54年以降の状態別の交通事故死者数の推移をみると、以下のような特徴がみられる。

① 16～24歳の若者については、自動車乗車中が昭和63年以降増加傾向にあったが、平成4年から減少傾向に転じ、8年から4年連続減少し、12年はわずかに増加したが、13年は大きく減少している。

また、自動二輪車乗車中については、平成元年以降減少傾向が続いている、7年から7年連続減少している（第1-12図）。

② 65歳以上の高齢者については、状態別で最も多い歩行中が平成8年から減少傾向にあり、13年も減少している。また、最近の傾向として自動車乗車中は、7年に自転車乗用中と順位を入れ替わって以来、増加の傾向にある（第1-13

図）。特に、自動車運転中の増加が著しく、13年には526人となり、平成元年の3.0倍になっている（第1-14図）。

さらに、平成13年中の死者数を男女別にみると、男性では自動車乗車中、自転車乗用中など歩行中以外が68.8%を占め、女性では歩行中が65.3%を占めている。

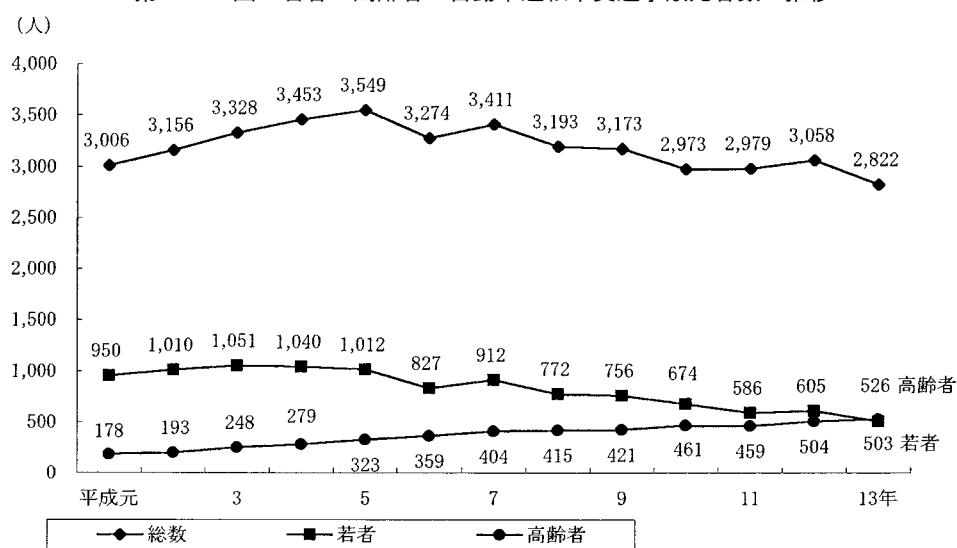
（4）シートベルト着用の有無別死者数

平成13年中の自動車乗車中の死者数をシートベルト着用の有無別にみると、非着用は2,167人で、前年に比べて144人（6.2%）減少している。これを年齢層別にみると、特に、16～24歳の若者の非着用の死者数は504人で、全非着用死者数の23.3%を占めているが、前年に比べると88人（14.9%）減少している。

平成3年以降の自動車乗車中の死者をシートベルト着用の有無別にみると、シートベルト着用者率（死傷者数中のシートベルトを着用している者の割合）の向上に伴い、6年以降、着用の死者数は増加傾向を示し、非着用の死者数は減少している（第1-15図）。

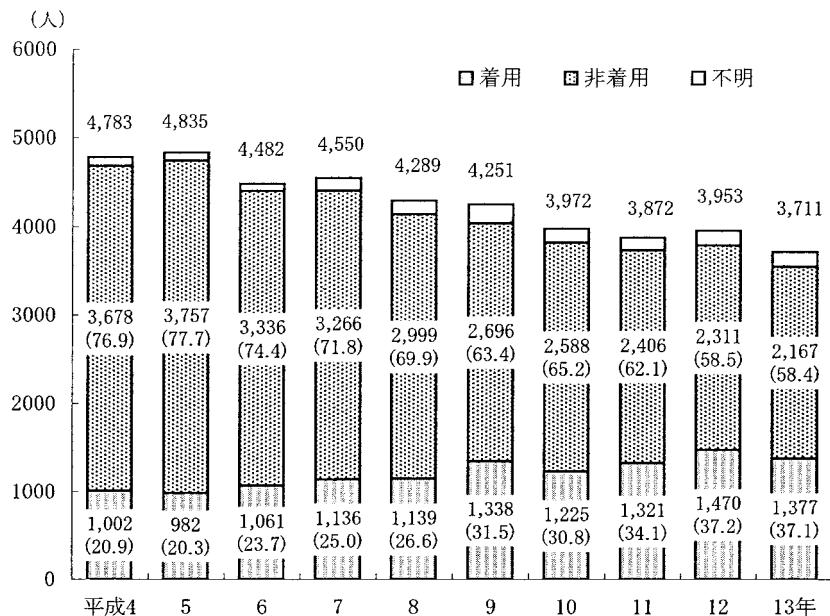
自動車乗車中の死傷者について着用者率をみると、平成5年以降上昇している。着用者の致死率（交通事故死傷者数に占める死者数の割合）は、非着用者の致死率の約11分の1であり、シートベ

第1-14図 若者・高齢者の自動車運転中交通事故死者数の推移



注 警察庁資料による。

第1-15図 シートベルト着用の有無別自動車乗車中死者数の推移



注 1 警察庁資料による。

2 () 内は着用の有無別死者数の構成率 (%) である。

第1-4表 チャイルドシート着用の有無別被害者数及び被害率

チャイルドシート 着用の有無	被　害　者　数(人)				被　害　率(%)	
	死　者　数	重　傷　者　数	軽　傷　者　数	合　計	致死率	死亡重傷率
着　用	2	49	6,619	6,670	0.03	0.76
非　着　用	9	72	4,562	4,643	0.19	1.74

注 1 警察庁資料による。

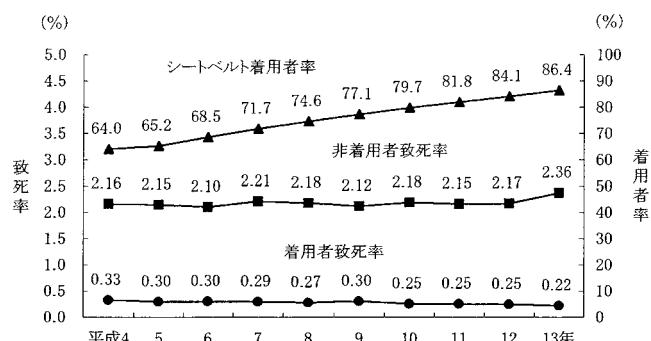
2 大破事故による被害及び着用の有無不明を除く。

3 致死率 = 死者数 ÷ 全死傷者数 × 100 (%)

4 死亡重傷率 = (死者数 + 重傷者数) ÷ 全死傷者数 × 100 (%)

ルト着用者率の向上が、自動車乗車中の交通事故死者数の減少に結びついている（第1-16図）。

第1-16図 シートベルト着用有無別致死率及び自動車乗車中死傷者のシートベルト着用者率の推移



注 警察庁資料による。

(5) チャイルドシート着用の有無別死者数

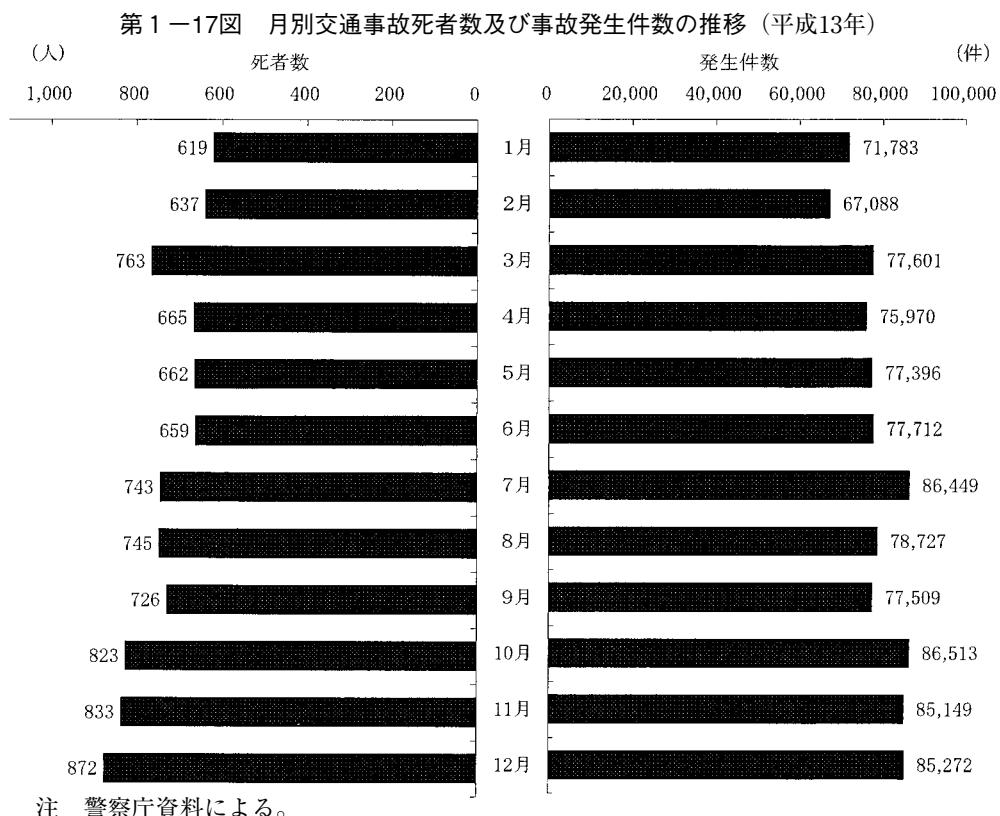
平成13年中の6歳未満児の自動車同乗中の死者数は、前年より18人増加の44人であり、車両大破事故を除いた死者11人のチャイルドシート着用の有無は、着用2人、非着用9人であった。

以上の11人について、チャイルドシート着用有無等から算出した致死率は、チャイルドシート着用者が0.03%，非着用者が0.19%であり、チャイルドシート非着用者の致死率は着用者の6.3倍となっており、チャイルドシートの効果を十分に確認することができる（第1-4表）。

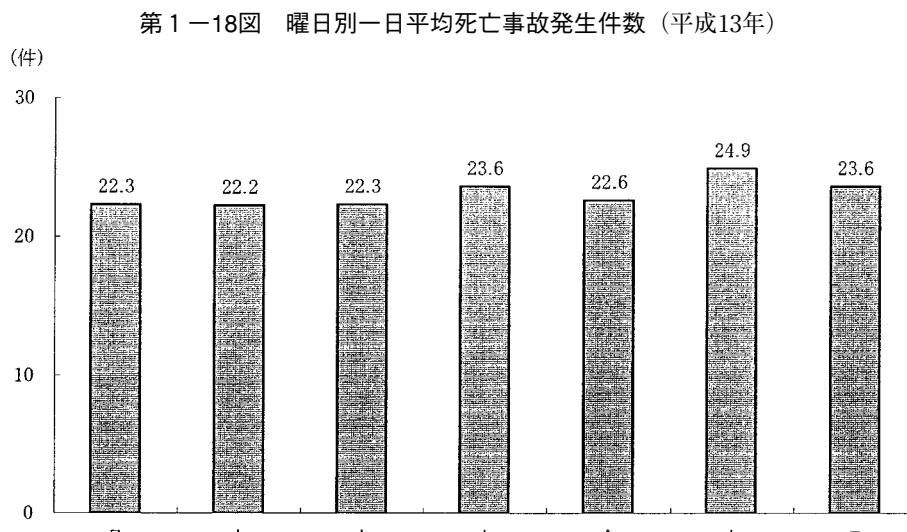
(6) 月別、曜日別、昼夜別交通事故発生状況

ア 月別交通事故発生状況

平成13年中の交通事故発生状況を月別にみると



注 警察庁資料による。



注 警察庁資料による。

と、そのピークは発生件数が10月、死者数は、12月となっており、年の後半に多くなる傾向が続いている（第1-17図）。

イ 曜日別交通事故発生件数

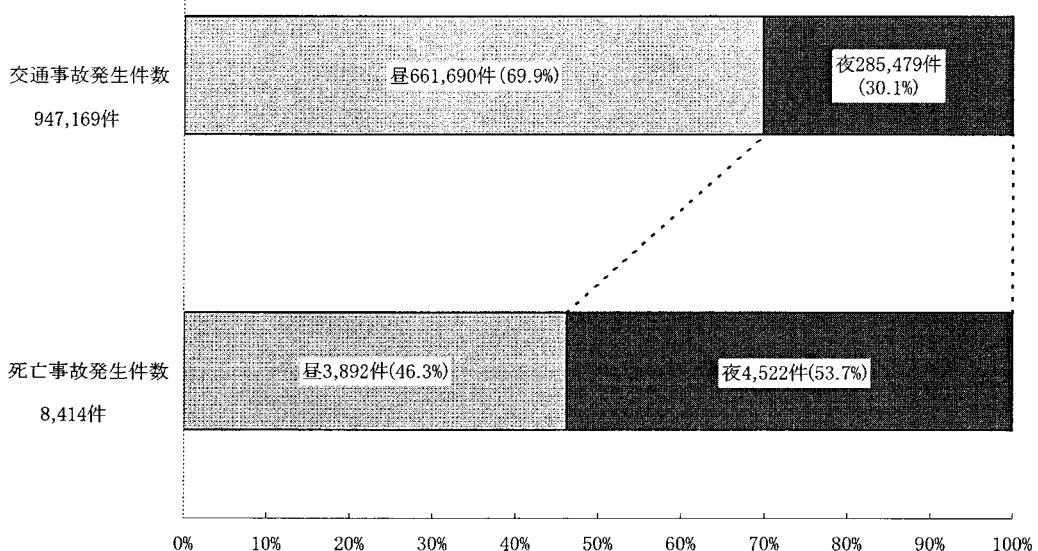
平成13年中の交通死亡事故発生件数を曜日別にみると、月曜日から日曜日までの全体の平均は1日当たり23.1件であるのに対し、土曜日が24.9

件、木、日曜日が23.6件と週末に交通死亡事故が多発している（第1-18図）。

ウ 昼夜別交通事故発生状況

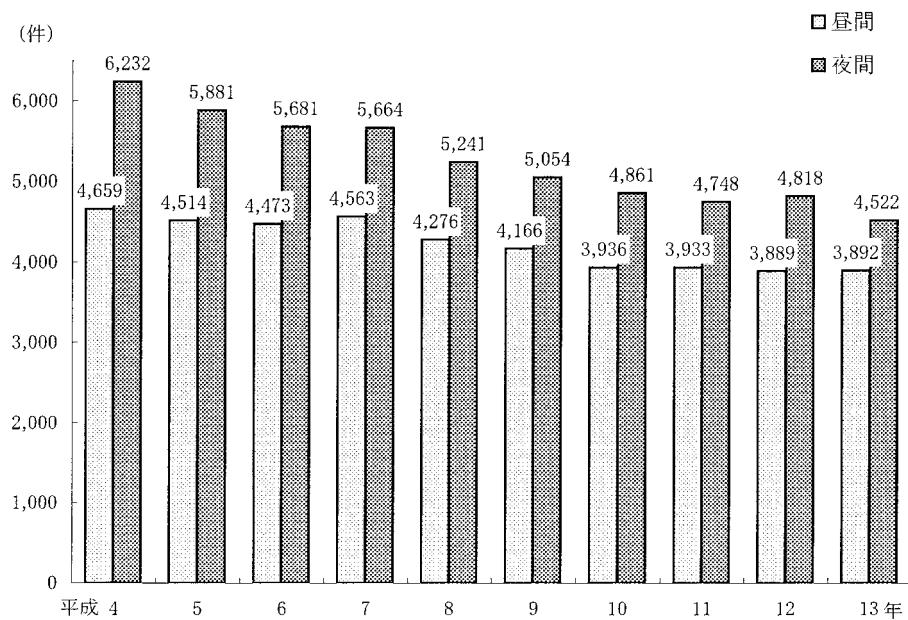
平成13年中の交通事故発生状況を昼夜別にみると、夜間の発生件数が事故全体の30.1%であるのに対して、夜間の交通死亡事故発生件数は死亡事故全体の53.7%を占めている（第1-19図）。これ

第1-19図 昼夜別交通事故発生件数（平成13年）



注 警察庁資料による。

第1-20図 昼夜別死亡事故発生件数の推移



注 1 警察庁資料による。

2 夜間とは日没から日の出までの間をいう。

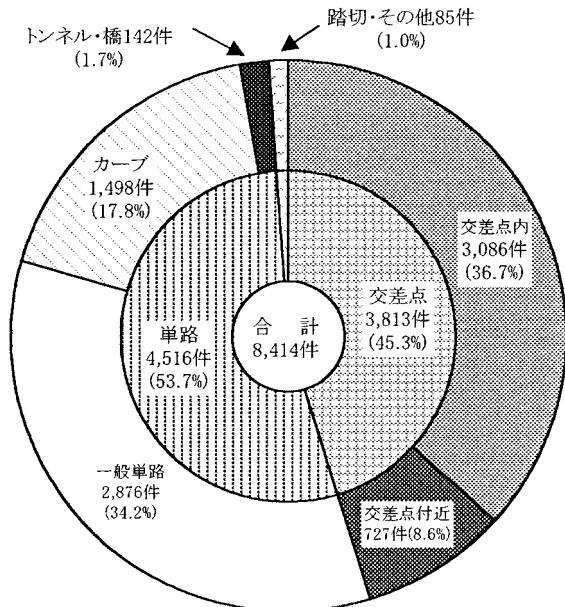
を交通事故1,000件当たりの交通死亡事故発生件数（死亡事故率）でみると、夜間が15.8件、昼間が5.9件で夜間は昼間の2.7倍になっている。

昼夜別に交通死亡事故発生件数の推移をみると、近年一貫して夜間の発生件数が昼間の発生件数を上回っている（第1-20図）。

(7) 道路形状別交通死亡事故発生件数

平成13年中の交通死亡事故発生状況を道路形状別にみると、交差点内が最も多く（36.7%）、次いで一般単路（交差点、カーブ、トンネル、踏切等を除いた道路形状をいう。）（34.2%）、カーブ（17.8%）の順になっている（第1-21図）。

第1-21図 道路形状別死亡事故発生件数（平成13年）

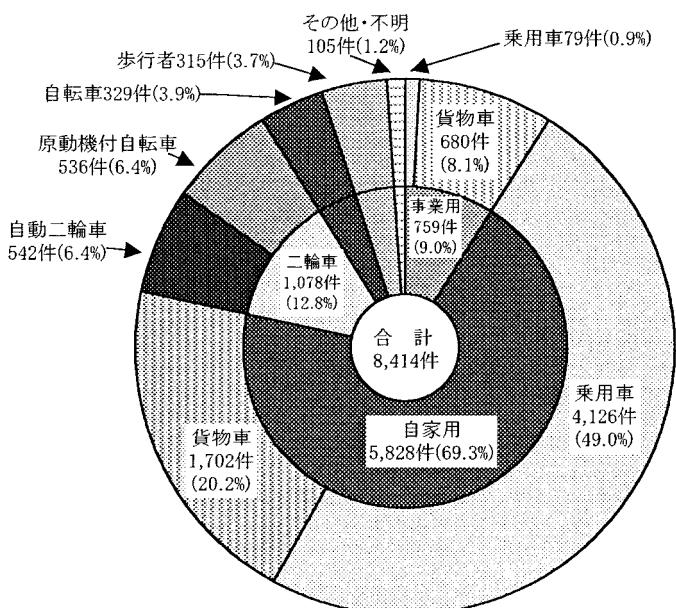


注 警察庁資料による。

(8) 第1当事者の交通死亡事故発生件数

平成13年中の第1当事者（交通事故の当事者のうち、過失が最も重い者又は過失が同程度の場合は被害が最も軽い者をいう。）の交通死亡事故発生件数を車種別にみると自家用乗用車（49.0%）、自家用貨物車（20.2%）の割合が多い（第1-22図）。

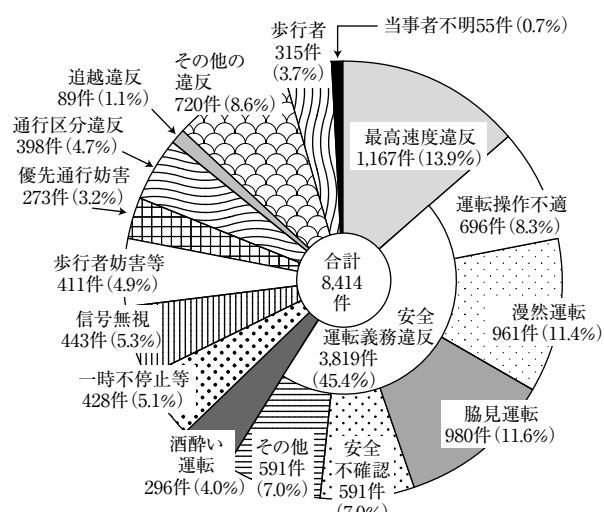
第1-22図 第1当事者別死亡事故発生件数（平成13年）



注 警察庁資料による。

第1当事者の法令違反別に交通死亡事故発生件数をみると、最高速度違反（13.9%）、脇見運転（11.6%）、漫然運転（11.4%）の順に多い（第1-23図）。

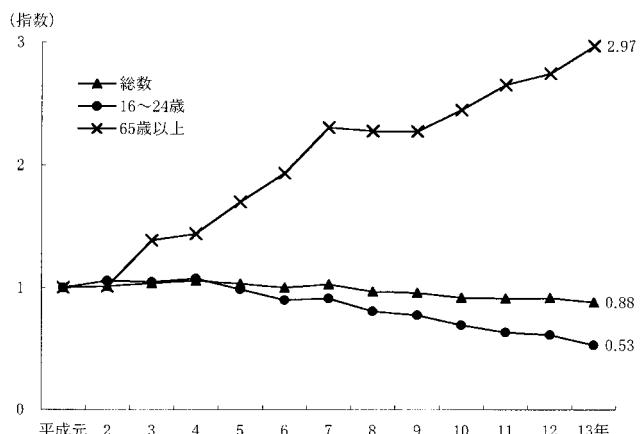
第1-23図 第1当事者の法令違反別死亡事故発生件数（平成13年）



注 警察庁資料による。

自動車運転者が第1当事者となった死亡事故件数は、減少傾向で推移している。これを運転者の年齢層別にみると、16~24歳の若者は、平成13年には元年の0.53倍に減少しているのに対し、65歳以上の高齢者はほぼ一貫して増加しており、13年には元年の2.97倍に増加している（第1-24図）。

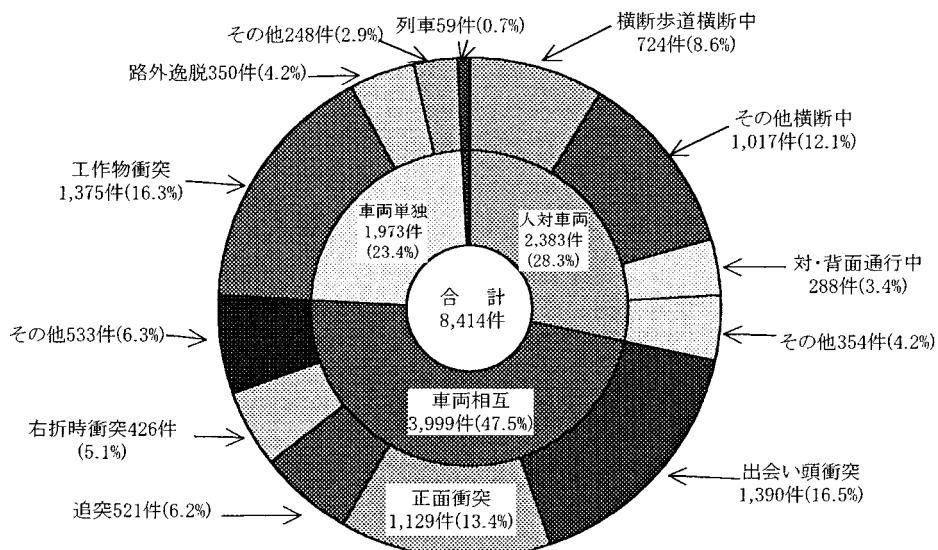
第1-24図 自動車（第1当事者）運転者の若者・高齢者別死亡事故発生件数の推移



注 1 警察庁資料による。

2 平成元年を1とした指標

第1-25図 事故類型別死亡事故発生件数（平成13年）



注 1 警察庁資料による。

2 横断歩道横断中には、横断歩道付近横断中を含む。

(9) 事故類型別交通死亡事故発生件数

平成13年中の事故類型別に交通死亡事故発生件数をみると、車両相互事故が最も多く(47.5%)、以下、人対車両(28.3%)、車両単独(23.4%)、列車^{注1)}(0.7%)となっている。さらに、細分類でみると、出会い頭衝突(16.5%)、工作物衝突(16.3%)、正面衝突(13.4%)、その他横断中(横断歩道・横断歩道付近以外での横断中)(12.1%)の割合が高くなっている(第1-25図)。

3 高速道路における交通事故発生状況

(1) 概況

高速道路（高速自動車国道及び指定自動車専用道路（道路交通法第110条第1項の規定により国家公安委員会が指定する自動車専用道路）をいう。以下同じ。）における平成13年中の交通事故発生状況は、高速自動車国道では、交通事故7,701件（うち死亡事故251件）が発生し、死者数297人、負傷者数1万3,331人である（第1-26図）。また、指定自動車専用道路では、交通事故7,025

件（うち死亡事故85件）が発生し、死者数92人、負傷者数1万557人となっている。高速道路において、これを前年と比較すると、死者数は22人（6.0%）増加し、負傷者数は707人（3.0%）増加した。

(2) 高速道路における死亡事故率

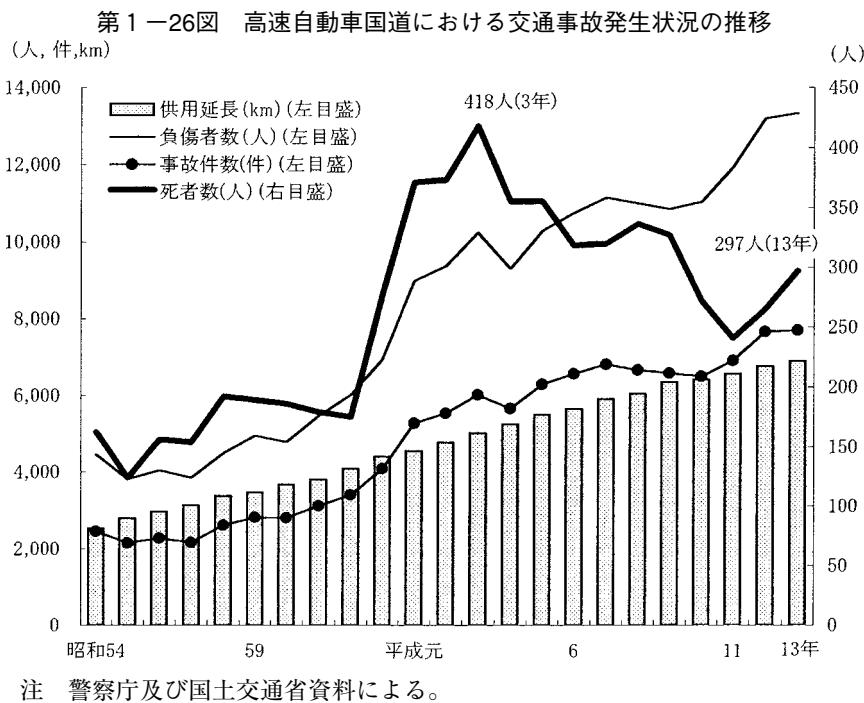
高速道路は自動車専用の道路であり、原則として上下線が分離されていることから事故率は低く、高速自動車国道についてみれば、平成13年で1億走行台キロ当たりの交通事故は11.1件である。

しかし、高速道路は高速走行となるため、わずかな運転上のミスが事故に結びつきやすく、しかも一たび事故が発生すると被害が大きく、関係車両や死者数も多数に及ぶ重大事故に発展することが多い。このため、交通事故発生件数に占める死亡事故件数の割合（死亡事故率）は、その他の道路の2.6倍となっている。

(3) 高速自動車国道における事故類型別及び法令違反別発生状況

平成13年中の高速自動車国道における事故類型別発生状況は、車両相互の事故が事故全体の

注1) 列車が当事者となった踏切上の事故



注 警察庁及び国土交通省資料による。

76.2%，車両単独事故が22.0%，その他の事故が1.8%で、車両単独事故の割合が一般道路(5.6%)に比べ高い。

車両相互の事故では、車線上の停止車への追突が最も多く、次いで走行車への追突の順になっている。

車両単独の事故では、防護さく等への衝突が最も多く、以下中央分離帯への衝突、工作物への衝突、転倒、駐車車両(運転者不在)への衝突の順になっている。

また、平成13年中の高速自動車国道における法令違反別発生状況は、前方不注意が交通事故全体

の40.4%で最も多く、次いで動静不注視(13.4%)、ハンドル操作不適(9.9%)の順となっている。

(4) 高速自動車国道における昼夜別交通事故発生状況

平成13年中の高速自動車国道における昼夜別交通事故発生状況をみると、夜間は発生件数が全体の36.5%であるのに対し、死亡事故件数は60.2%を占めている。これを交通事故発生件数に占める死亡事故件数の割合(死亡事故率)でみると、夜間が5.4%，昼間が2.0%で、夜間は昼間の2.7倍になっている。

第2章 道路交通安全施策の現況

第1節 道路交通環境の整備

1 道路及び交通安全施設等の現況

(1) 道路の現況

我が国の道路は、平成12年4月1日現在で実延長115万9,723キロメートルである。国土交通省では、安全で円滑な道路交通環境を確保するため、

高規格幹線道路を始めとする道路ネットワークの体系的な整備を進めており、道路種別ごとの現況は、以下のとおりである。

ア 高規格幹線道路

高規格幹線道路は、全国的な自動車交通網を構成する自動車専用道路網のうち、道路審議会答申(昭62)に基づき建設大臣が定めたもので、高速自動車国道、本州四国連絡道路、一般国道の自動車専用道路に分類される。