

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

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、車社会化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、国を挙げての交通安全対策が進められた。

同法では、交通の安全に関する総合的かつ長期的な施策の大綱である交通安全基本計画の作成について定めており、昭和46年度の第1次交通安全基本計画から始まり、現在は平成13年度から17年度までの5年間を計画期間とする第7次交通安全基本計画が実施されている。各計画では、それぞれ達成すべき目標を掲げ、交通安全に関する施策を強力に推進してきたが、その結果、16年の交通事故死者数は7,358人となり、一昨年を更に下回り7千人台前半まで減少するに至った（第1表）。

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年の99万7,861人から54年には60万4,748人に減少させることができた。その後、年間交通事故死者数が増勢に転じた55年を基準とすると、平成16年の死傷者数は1.96倍と、自動車保有台数の2.01倍、運転免許保有者数の1.82倍にほぼ比例して増加している。

なお、平成16年中の死傷者数は119万478人と過去最悪となった（第1図、第2図）。

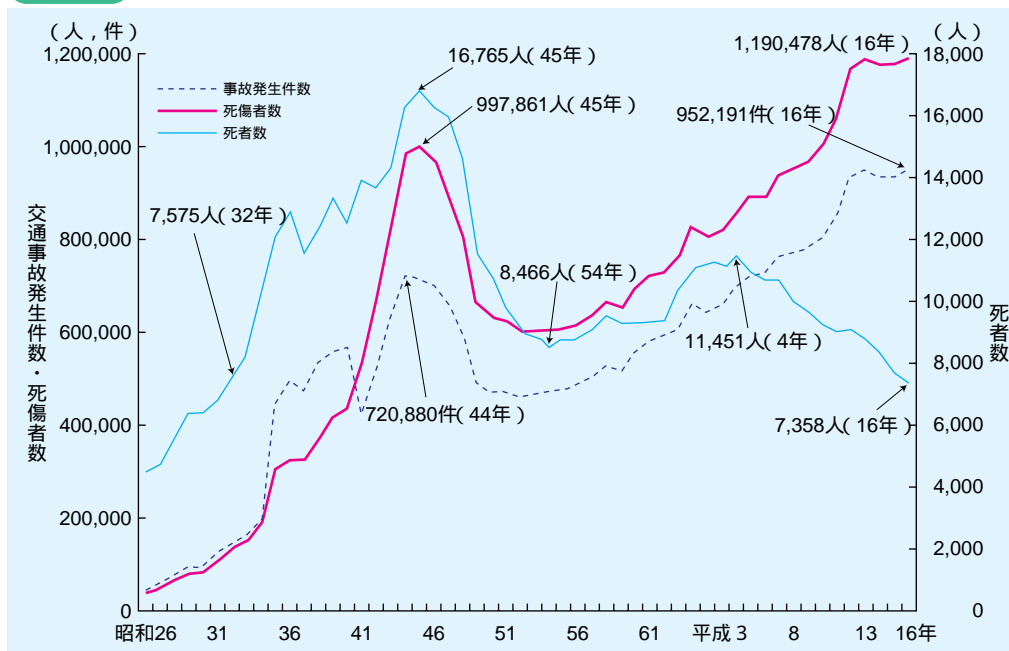
また、自動車保有台数1万台当たりの死傷者数は、昭和43年の619.6人から、ほぼ一貫して減少を続け、平成3年には130.6人まで減少し、その後130～134人の間で、横ばいで推移したものの、12年から150人台で推移し、16年には152.4人となった（第13図）。

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。その後再び増加したが、平成4年

第1表 交通安全基本計画の目標値と実数値

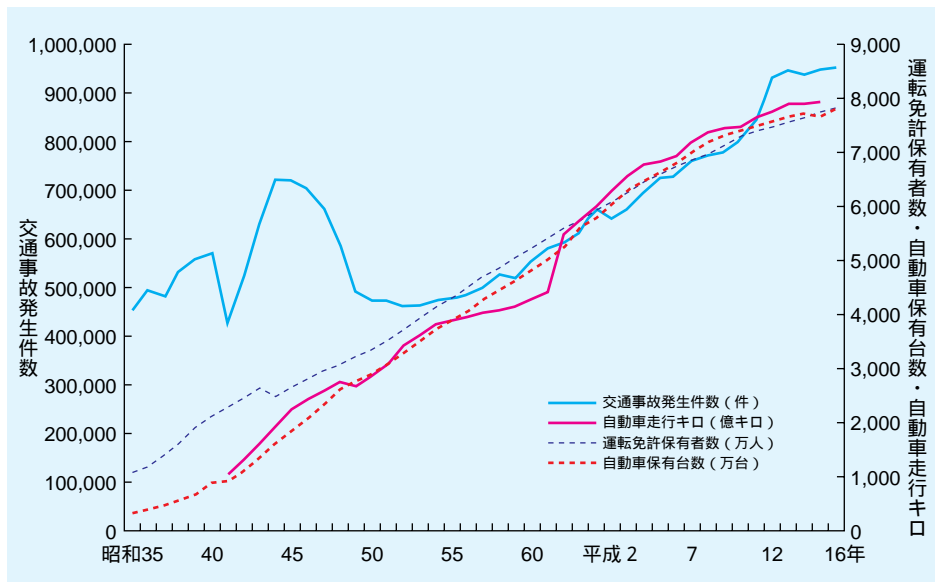
第1次交通安全基本計画（昭和46年度～昭和50年度）				
昭和50年の歩行者推計死者約8,000人を半減				
昭和46年	昭和47年	昭和48年	昭和49年	昭和50年
5,761人	5,689人	5,376人	4,140人	3,732人
第2次交通安全基本計画（昭和51年度～昭和55年度）				
過去の最高であった昭和45年の交通事故死者数16,765人の半減				
昭和51年	昭和52年	昭和53年	昭和54年	昭和55年
9,734人	8,945人	8,783人	8,466人	8,760人
第3次交通安全基本計画（昭和56年度昭和～60年度）				
昭和60年までに年間の死者数を8,000人以下にする。				
昭和56年	昭和57年	昭和58年	昭和59年	昭和60年
8,719人	9,073人	9,520人	9,262人	9,261人
第4次交通安全基本計画（昭和61年度～平成2年度）				
平成2年までに年間の死者数を8,000人以下にする。				
昭和61年	昭和62年	昭和63年	平成元年	平成2年
9,317人	9,347人	10,344人	11,086人	11,227人
第5次交通安全基本計画（平成3年度～平成7年度）				
平成7年の死者数を年間1万人以下とする。				
平成3年	平成4年	平成5年	平成6年	平成7年
11,105人	11,451人	10,942人	10,649人	10,679人
第6次交通安全基本計画（平成8年度～平成12年度）				
年間の交通事故死者を平成9年までに1万人以下とし、さらに、平成12年までに9,000人以下とする。				
平成8年	平成9年	平成10年	平成11年	平成12年
9,942人	9,640人	9,211人	9,006人	9,066人
第7次交通安全基本計画（平成13年度～平成17年度）				
平成17年までに、年間の24時間死者数を交通安全対策基本法施行以降の最低であった昭和54年の8,466人以下とする。				
平成13年	平成14年	平成15年	平成16年	
8,747人	8,326人	7,702人	7,358人	

第11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。

第12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



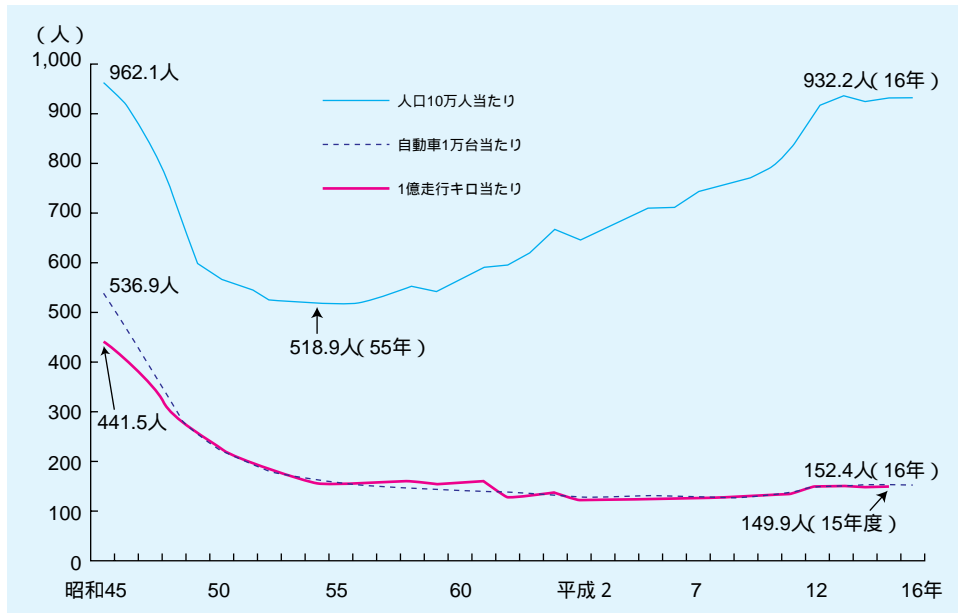
注 1 交通事故発生件数及び運転免許保有者数は、警察庁資料による。昭和41年以降の交通事故発生件数は、物損事故を含まない。運転免許保有者数は、各年12月末現在の値である。
 2 自動車保有台数は国土交通省資料により、各年12月末現在の値である。保有台数には第1種及び第2種原動機付自転車並びに小型特殊自動車を含まない。
 3 自動車走行キロは国土交通省資料により、各年度の値である。軽自動車によるものは昭和62年度から計上された。

以降は減少し、平成16年には5.8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14図)。

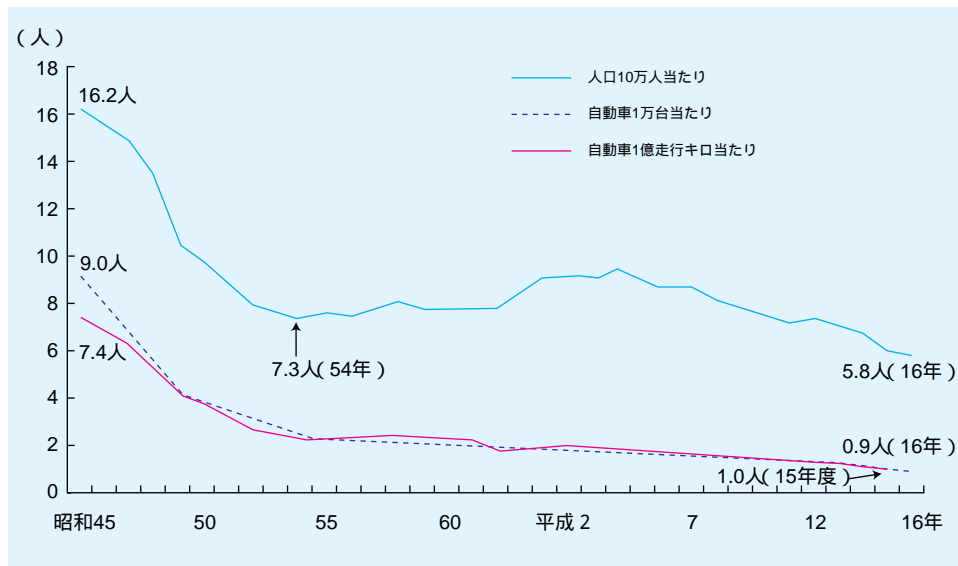
なお、本報告における交通事故統計の数値は、原則として警察庁の交通統計による数値であり、交通事故死者数は、24時間死者数である。

第13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14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。

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）の数を集計したものがあり、平成16年の30日以内死者数は8,492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15年の交通

事故死者数は1万913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「厚生統計の死者数」として1万645人計上している。

第2節 道路交通安全の目標

平成16年中の道路交通事故による死者数は7,358人となり、一昨年を更に下回り7千人台前半まで減少するに至った。

このように死者数が減少した要因としては、基本的には、道路交通環境の整備、交通安全思想の普及徹底、安全運転の確保、車両の安全性の確保、道路交通秩序の維持、救助・救急体制等の整備等、交通安全基本計画に基づく諸対策を、国を挙げて、長年にわたり総合的に推進してきたことが挙げられる。同時に、政府のみならず、地域社会、企業、学校、家庭等の取組も大きく寄与してきたと考えられる。

また、近年の死者数減少の主な要因としては、シートベルト着用者率の向上、事故直前の車両速度の低下、飲酒運転の厳罰化等悪質・危険運転者対策の効果、違反のある歩行中死傷者構成率の減少等が挙げられる。

しかしながら、平成16年中の交通事故発生件数、負傷者数はそれぞれ前年より増加し、過去最悪となり、国民の約100人に1人が交通事故により死傷するという誠に厳しい状況が続いていることには変わりがない。

政府としては、平成15年に、10年間で交通事故死者数を5千人以下とし、「世界一安全」な道路交通の実現を目指すという方針を立てた。さらに、交通事故発生件数及び負傷者数についても減少させていく必要がある。

今後の対策としては、まず、これまで大きな成果を上げてきた第7次交通安全基本計画に基づく諸対策を、なお一層強力に推進していくことが有効と考えられる。特に、交通事故死者数中最も高い割合を占める高齢者の交通安全対策については、平成15年3月に交通対策本部で決定された今後の高齢者交通安全対策の指針である「本格的な高齢社会への移行に向けた総合的な高齢者交通安全対策について」に基づく諸施策を総合的に推進することが必要である。

さらに、方針の達成に重要な役割を担う第8次交通安全基本計画（平成18年度～）については、第7次交通安全基本計画を踏まえるとともに、交通関係の各分野の有識者で構成される中央交通安全対策会議専門委員会等における意見を聴きつつ検討していくこととしている。