

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、死者数及び負傷者数ともに著しく増大しており、26年から45年までに負傷者数は3万1,274人から98万1,096人（31.4倍）へ、死者数は4,429人から1万6,765人（3.8倍）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、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、46年度の第1次交通安全基本計画から始まり、平成18年度から22年度までの5年間を計画期間とする第8次交通安全基本計画が実施されてきた。

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結果、22年の交通事故死者数は4,863人となり、10年連続で減少し、2年連続で5,000人を下回り、過去最悪であった昭和45年の1万6,765人を3割以下とすることができた。（第1-1表、第1-1図）。

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、45年の99万7,861人から52年には60万2,156人に減少させることができたが、その後、年間交通事故死傷者数が増勢に転じた55年と比較すると、平成22年の死傷者数は1.48倍となり、また、自動車保有台数は2.03倍、運転免許保有者数は1.88倍となっている。

なお、22年中の死傷者数は90万1,071人と6年連

続で減少し、10年ぶりに90万人台となった一昨年を更に下回ったものの、依然として高い水準にある（第1-2図）。

死傷者数を人口10万人当たりで見ると、昭和45年

第1-1表 交通安全基本計画の目標値と実数値

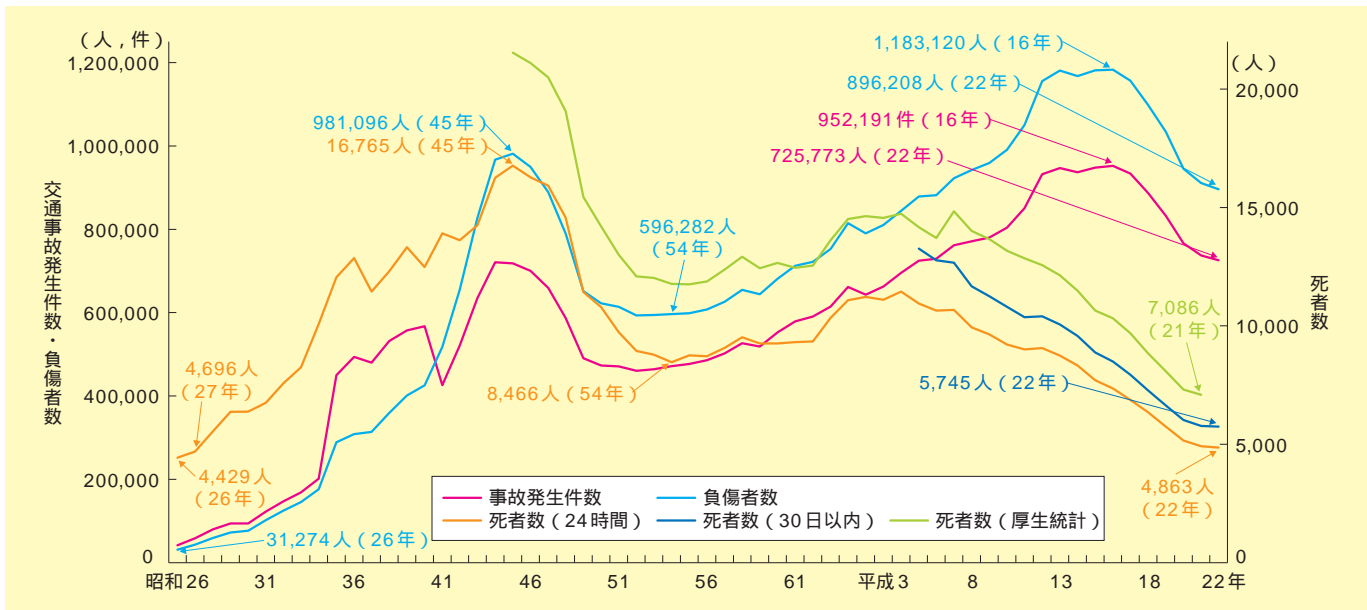
第1次交通安全基本計画（昭和46年度～昭和50年度）				
昭和50年の歩行者推計死者約8,000人を半減				
昭和46年	昭和47年	昭和48年	昭和49年	昭和50年
5,761人	5,689人	5,376人	4,140人	3,732人
第2次交通安全基本計画（昭和51年度～昭和55年度）				
過去の最高であった昭和45年の交通事故死者数16,765人の半減				
昭和51年	昭和52年	昭和53年	昭和54年	昭和55年
9,734人	8,945人	8,783人	8,466人	8,760人
第3次交通安全基本計画（昭和56年度～昭和60年度）				
昭和60年までに年間の死者数を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	平成17年
8,747人	8,326人	7,702人	7,358人	6,871人
第8次交通安全基本計画（平成18年度～平成22年度）				
平成22年までに、年間の24時間死者数を5,500人以下にする。平成22年までに、年間の死傷者数を100万人以下にする。				
平成18年	平成19年	平成20年	平成21年	平成22年
6,352人	5,744人	5,155人	4,914人	4,863人
1,104,551人	1,040,189人	950,659人	916,022人	901,071人

注 1 内閣府資料による。

2 第1次交通安全基本計画の計画期間の実数値は、歩行中の交通事故死者数。

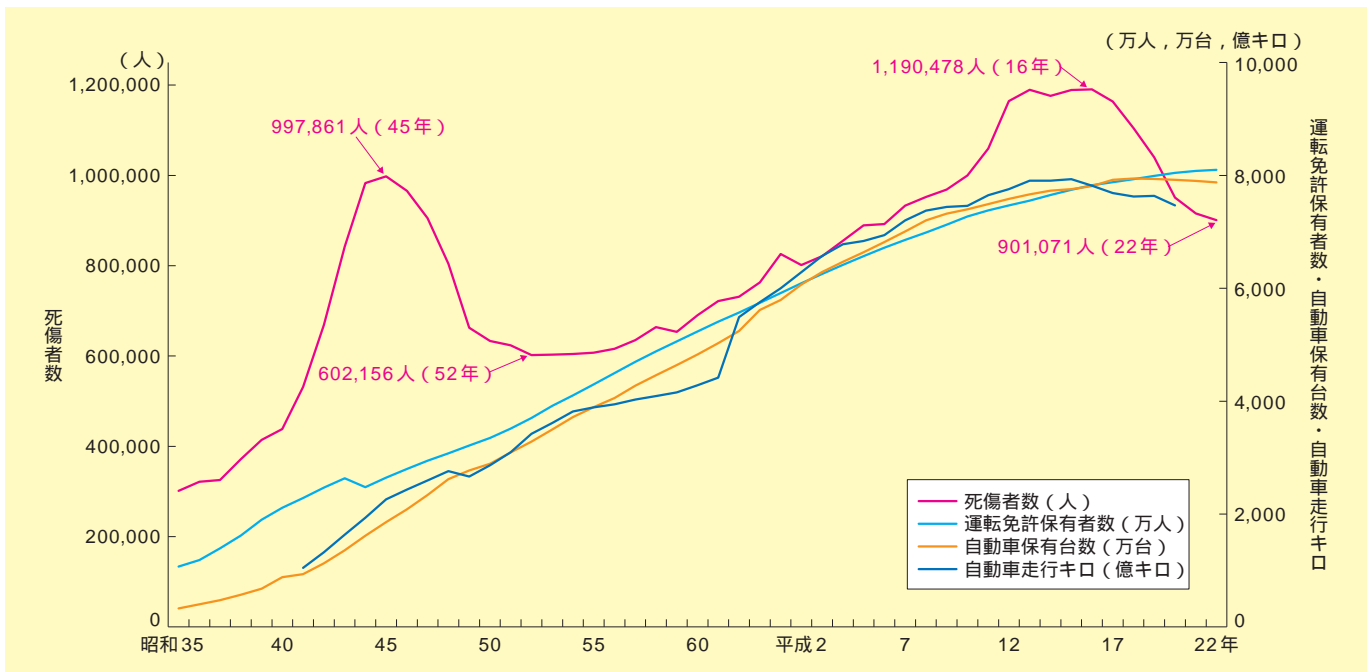
3 第8次交通安全基本計画の計画期間の実数値は、上段が年間の24時間死者数、下段が年間の死傷者数。

第1-1図 道路交通事故による交通事故発生件数，死者数及び負傷者数



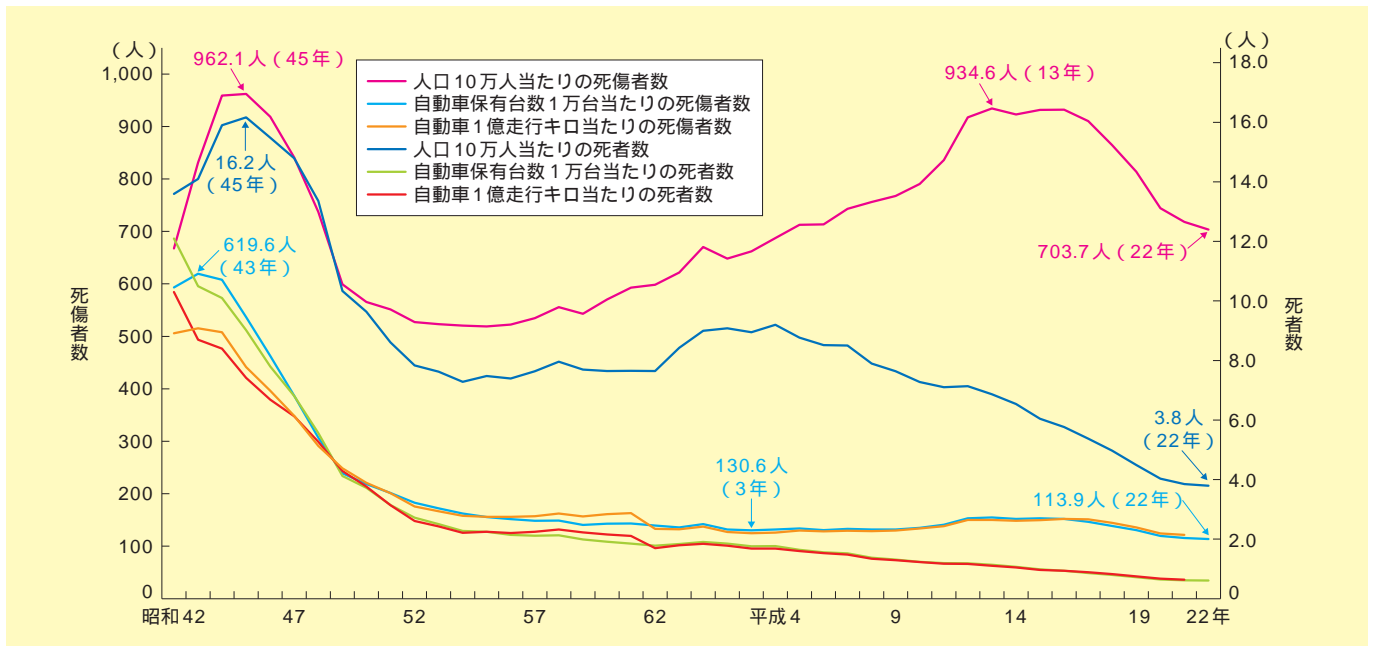
- 注 1 警察庁資料による。
 2 昭和41年以降の件数には、物損事故を含まない。また、昭和46年までは、沖縄県を含まない。
 3 「24時間死者」とは、道路交通法第2条第1項第1号に規定する道路上において、車両等及び列車の交通によって発生した事故により24時間以内に死亡したものをいう。
 4 「30日以内死者」とは、交通事故発生から30日以内に死亡したものを(24時間死者を含む。)いう。
 5 「厚生統計の死者」は、警察庁が厚生労働省統計資料「人口動態統計」に基づき作成したものであり、当該年に死亡した者のうち原因が交通事故によるもの(事故発生後1年を超えて死亡した者及び後遺症により死亡した者を除く。)をいう。なお、平成6年までは、自動車事故とされた者を、平成7年以降は、陸上の交通事故とされた者から道路上の交通事故ではないと判断される者を除いた数を計上している。

第1-2図 死傷者数,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 死傷者数は警察庁資料による。
 2 運転免許保有者数は警察庁資料により、各年12月末現在の値である。
 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、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。

第1-3図 人口10万人・自動車保有台数1万台・自動車1億走行キロ当たりの交通事故死傷者数及び死者数の推移



- 注 1 死傷者数及び死者数は警察庁資料による。
 2 人口は総務省の「国勢調査」及び「人口推計」による人口である。
 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962.1人から一旦急激に減少したものの、50年代から増勢に転じ、平成13年に934.6人となった。その後、減少に転じ、22年には703.7人となった。次に、自動車保有台数1万台当たりでみると、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人までに減少し、その後、横ばいとなり、22年には113.9人となった。

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、平成に入り一時増加したものの、22年には3.8人となった。次に、自動車保有台数1万台当たり、自動車1億走行キロ当たりでみると、昭和50年代半ばまで順調に減少してきた後は、漸減傾向が続いている（第1-3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、交通事故発生後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22年は5,745人となっている。

さらに、交通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。）を計上している厚生労働省の人口動態統計について、警察庁では、陸上交通事故死者数から、明らかに道路上の交通事故ではないと判断された者を除いた数を「厚生統計の死者」として計上しており、21年は7,086人となっている（第1-1図）。

30日以内死者数と厚生統計の死者数も近年、24時間死者数と同様の減少傾向を示している（参考 - 3 参照）。

第2節 平成22年中の道路交通事故の状況

1 概況及び死者数減少の要因

平成22年中の交通事故発生件数は72万5,773件で、これによる死者数は4,863人、負傷者数は89万6,208

人であった（死傷者数は90万1,071人）。

前年と比べると、発生件数は1万1,701件（1.6%）、死者数は51人（1.0%）、負傷者数は1万4,900人