

第1部 道路交通

第1章 道路交通の現況

道路交通事故の分析結果等の現況を示す

第1項 平成25年中の交通事故分析

(1) 交通事故発生件数、死者数及び負傷者数

		構成率	前年比	
発生件数	62万9,021件		-3万6,117件	-5.4%
死者数	4,373人	0.6%	-38人	-0.9%
負傷者数	78万1,494人	99.4%	-4万3,902人	-5.3%
重傷者数	4万4,547人	5.7%	-2,118人	-4.5%
軽傷者数	73万6,947人	93.8%	-4万1,784人	-5.4%
30日以内死者	5,152人	0.7%	-85人	-1.6%

出典：交通事故統計年報（ITARDA）

(2) 交通事故の主な特徴

1) 死者数（死亡事故件数）について

- 高齢者（65歳以上）が死者数の半数を超えている。
- 歩行中の死者数が、構成率では最も高い。
- シートベルト非着用死者数が着用死者数を下回る。後部座席では非着用死者数の構成率が増加しているとともに、他の座席に比べて高い。
- 飲酒死亡事故件数は引き続き減少傾向。

年齢層別死者数（H25）

	死者数	
	人数	割合
15歳以下	94	2%
16～39歳	820	19%
40～64歳	1,156	26%
65～74歳	852	19%
75歳以上	1,451	33%
合計	4,373	100%

状態別死者数（H25）

	死者数	
	人数	割合
自動車	1,415	32.4%
二輪車	760	17.4%
自転車	600	13.7%
歩行者	1,584	36.2%
その他	14	0.3%
合計	4,373	100.0%

出典：交通事故統計年報（ITARDA）

シートベルト着用有無別・座席位置別死者数（H25）

有無別	座席位置別		助手席		後部座席		その他	合計	増減数
	運転席	増減数	増減数	増減数	増減数				
シートベルト着用	564	15	111	-20	43	-20	1	719	-25
シートベルト非着用	478	35	60	-6	119	15	2	659	36
不明	33	-2	2	-3	2	-1	0	37	-13
合計	1,075	48	173	-29	164	-6	3	1,415	-2
非着用死者の構成率	44.5	1.4P	34.7	2.0P	72.6	11.4P	66.7	46.6	2.6P

注1 増減数は、平成24年と比較した値である。

2 「その他」とは、バスの後部座席にいる場合、バスの車内に立っている場合等をいう。

出典：交通事故統計年報（ITARDA）



出典：「平成25年中の交通事故の発生状況」（警察庁）

原付以上運転者（第1当事者）の飲酒別死亡事故件数の推移（各年12月末）

飲酒別	年	15年	16年	17年	18年	19年	20年	21年	22年	23年	24年	25年	増減数	増減率	構成率	指数
		飲酒あり	781	712	709	611	433	305	292	290	270	256	238	-11	-30.6	0.6
酒酔い		174	155	146	129	82	54	57	35	44	36	25	-11	-30.6	0.6	14
酒気帯び(0.25以上)		310	308	301	275	230	167	171	170	143	146	151	5	3.4	3.9	49
酒気帯び(0.25未満)		68	56	77	54	40	30	19	23	21	21	14	-7	-33.3	0.4	-
基準以下		85	83	78	82	38	23	23	31	36	27	20	-7	-25.9	0.5	24
検知不能		144	110	107	71	43	31	22	31	26	26	28	2	7.7	0.7	19
小計		781	712	709	611	433	305	292	290	270	256	238	-18	-7.0	6.2	30
飲酒あり構成率		11.3	10.9	11.5	10.7	8.3	6.5	6.6	6.6	6.5	6.5	6.2	-	-	-	54
飲酒なし		5,949	5,738	5,328	5,006	4,720	4,318	4,094	4,090	3,838	3,615	3,582	-33	-0.9	92.9	60
調査不能		162	99	118	87	69	54	47	40	48	38	34	-4	-10.5	0.9	21
合計		6,892	6,549	6,155	5,704	5,222	4,677	4,433	4,420	4,156	3,909	3,854	-55	-1.4	100.0	56

注1 増減数(率)は、平成24年と比較した値である。

注2 指数は、平成15年を100とした場合の平成25年の値である。

注3 「酒酔い」の件数は、交通事故に最も影響を与えている法令違反別の分類による件数とは一致しない。

出典：交通事故統計年報（ITARDA）

2) 負傷者数（交通事故件数）について

- 若者（16歳～39歳）が約4割を占める。
- 自動車乗車中が6割を占めるが、減少傾向。
- 自転車関連事故は16年をピークに減少傾向だが、対歩行者事故の減少割合が少ない。
- 飲酒運転による事故件数は引き続き減少傾向。

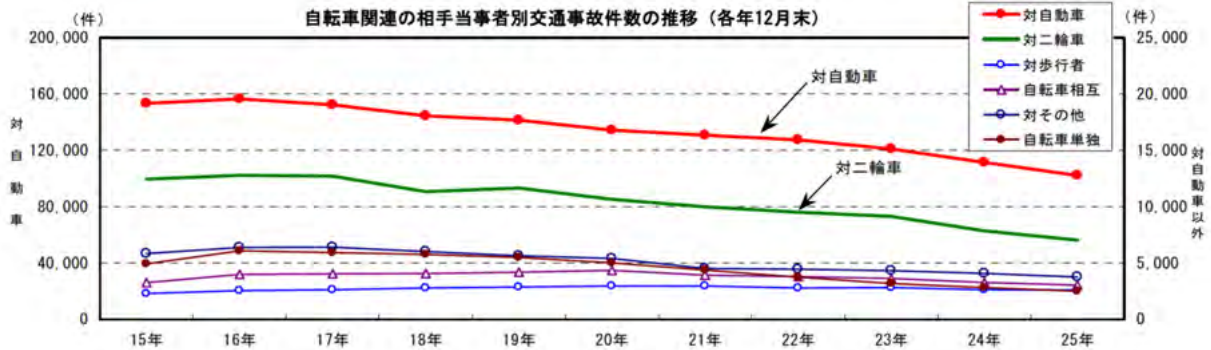
	負傷者数	
	人数	割合
15歳以下	55,604	7%
16～39歳	333,137	43%
40～64歳	281,435	36%
65～74歳	69,897	9%
75歳以上	41,421	5%
合計	781,494	100%

	負傷者数	
	人数	割合
自動車	510,239	65.3%
二輪車	89,444	11.4%
自転車	119,929	15.3%
歩行者	61,001	7.8%
その他	881	0.1%
合計	781,494	100.0%

出典：交通事故統計年報（ITARDA）



出典：交通事故統計年報（ITARDA）



出典：「平成25年中の交通事故の発生状況」（警察庁）

原付以上運転者（第1当事者）の飲酒有無別交通事故件数の推移（各年12月末）

飲酒別	年	15年	16年	17年	18年	19年	20年	21年	22年	23年	24年	25年	増減数	増減率	構成率	指数
飲酒あり		927	772	657	565	396	336	304	254	250	240	212	-28	-11.7	0.0	23
酒気帯び(0.25以上)		8,067	7,757	7,235	6,055	3,959	3,351	3,191	3,184	2,786	2,655	2,528	-127	-4.8	0.4	31
酒気帯び(0.25未満)		2,219	2,195	2,087	1,743	1,247	1,019	943	890	826	703	637	-66	-9.4	0.1	-
基準以下		3,111	2,885	2,631	2,369	1,432	1,188	1,024	1,025	961	835	787	-48	-5.7	0.1	25
検知不能		2,052	1,571	1,268	894	527	325	264	203	207	170	171	1	0.6	0.0	8
小計		16,376	15,180	13,878	11,626	7,561	6,219	5,726	5,556	5,030	4,603	4,335	-268	-5.8	0.7	26
飲酒あり構成率		1.8	1.7	1.6	1.4	1.0	0.9	0.8	0.8	0.8	0.7	0.7	-	-	-	40
飲酒なし		882,174	884,792	868,587	826,485	778,881	716,785	691,852	681,819	650,456	625,635	591,905	-33,730	-5.4	99.2	67
調査不能		1,485	1,275	1,258	975	781	600	544	516	460	472	409	-63	-13.3	0.1	28
合計		900,035	901,247	883,723	839,086	787,223	723,604	698,122	687,891	655,946	630,710	596,649	-34,061	-5.4	100.0	66

- 注1 増減数（率）は、平成24年と比較した値である。
- 注2 指数は、平成15年を100とした場合の平成25年の値である。
- 注3 平成14年の「酒気帯び(0.25未満)」の件数は、6月以降の件数である。
- 注4 「酒酔い」の件数は、交通事故に最も影響を与えている法令違反別の分類による件数とは一致しない。

出典：「平成25年中の交通事故の発生状況」（警察庁）

第2項 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。

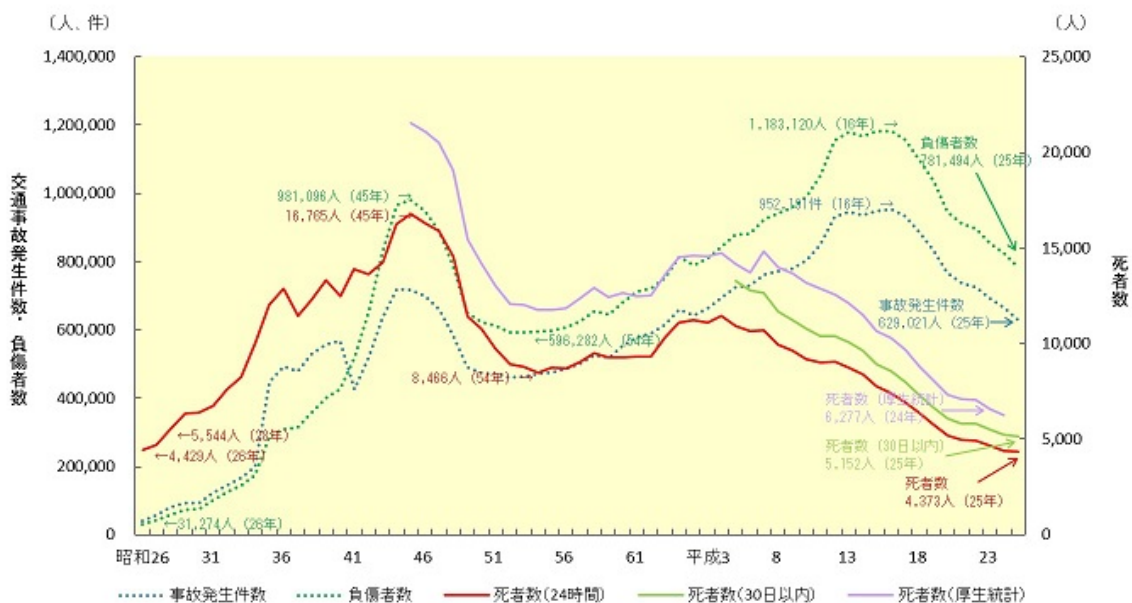
これは、車社会化の急速な進展に対して、道路整備、信号機、道路標識等の交通安全施設が不足していたことはもとより、車両の安全性を確保するための技術が未発達であったことや、交通社会の変化に対する人々の意識が遅れていたことなど、社会の体制が十分に整っていなかったことが要因であったと考えることができる。

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、現在は、平成23年度から27年度までの5年間を計画期間とする第9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結果、25年の交通事故死者数は4,373人となり、13年連続で減少し、4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人の3割以下とすることができた。

死傷者数については、死者数が減少を始めてからも引き続き増加し、平成16年には過去最悪の119万1,041人となった。25年中の死傷者数は78万5,867人となり、9年連続で減少したものの、依然として高い水準にある。



- 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（24時間死者を含む。）をいう。
 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。

出典：平成26年版交通安全白書（内閣府）