

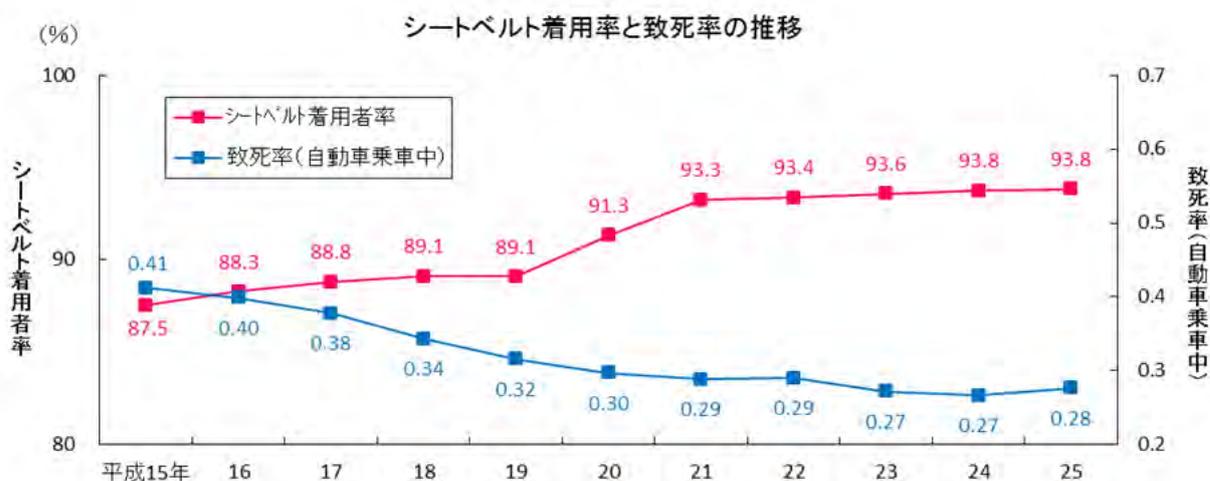
第3項 交通事故の様々な分析

(1) 近年交通事故死者が減少している理由

第9次交通安全基本計画期間中を含め、平成13年以降、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総合的に推進してきたことによるが、定量的に示すことができる主な要因としては、次のものが考えられる。

1) シートベルト着用者率の向上

シートベルト非着用者の致死率は、着用者の約15倍でありシートベルトの着用が交通事故の被害軽減に寄与していると認められる。シートベルト着用者率の向上に伴い、致死率（自動車乗車中）も平成15年の0.41%から0.28%まで減少しており、死者数減少の要因の一つであると考えられる。



注 1 シートベルト着用者率 = シートベルト着用死傷者数(自動車乗車中) ÷ 死傷者数(自動車乗車中) × 100

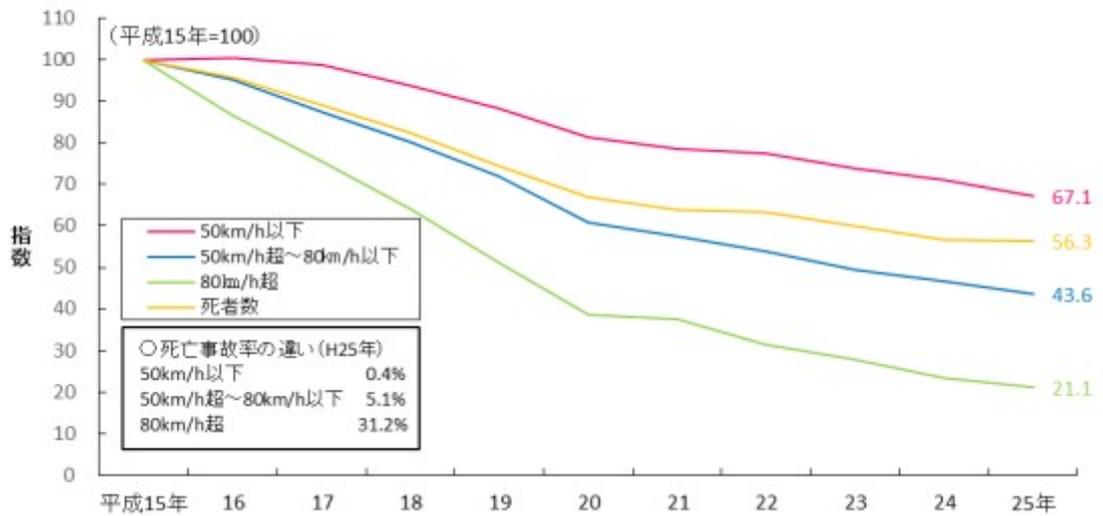
2 致死率(自動車乗車中) = 死者数(自動車乗車中) ÷ 死傷者数(自動車乗車中) × 100

出典：「平成25年中の交通死亡事故の特徴及び道路交通法違反取締り状況について」(警察庁)

2) 事故直前の車両速度の低下

一般道路において、原付以上運転者（第1当事者）による危険認知速度（車両の事故直前速度）別の死亡事故率は、50 km/h 以下が 0.4%、50 km/h 超～80km/h が 5.1%、80km/h 超が 31.2% であり、速度が高くなるほど死亡事故率が高くなっている。特に、死亡事故率が高い高速走行の事故が減少していることが、死者数減少の一因であると考えられる。

一般道路における危険認知速度別交通事故件数の推移

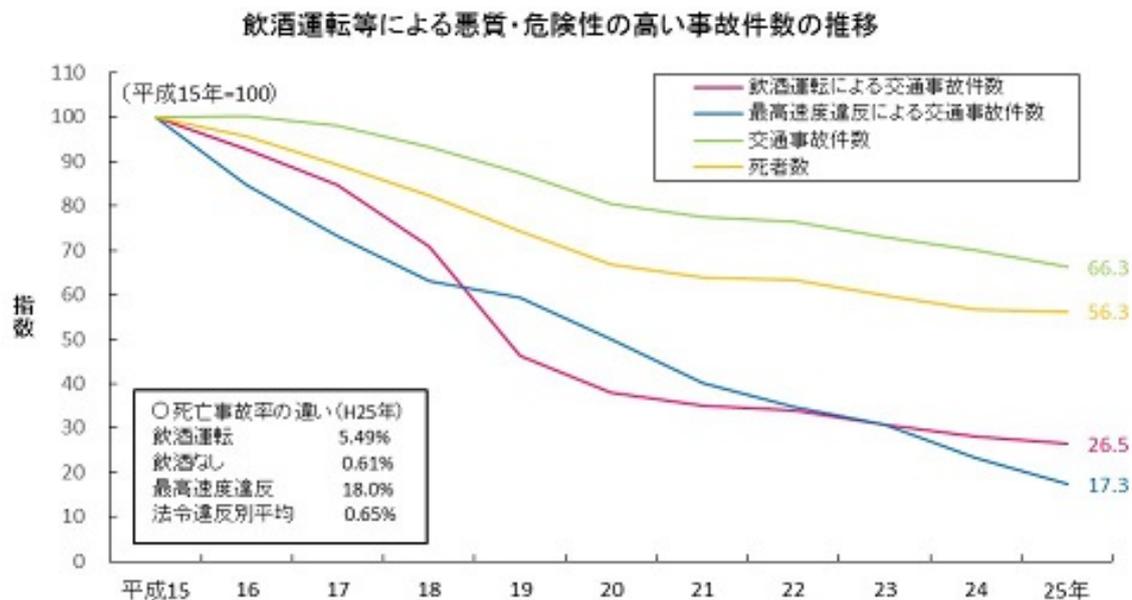


- 注 1 危険認知速度とは、自動車又は原付運転者が、相手方車両、人、駐車車両又は物件等（防護さく、電柱等）を認め、危険を認知した時点の速度をいう。
 2 死亡事故率 = 死亡事故件数 ÷ 交通事故件数 × 100

出典：警察庁資料

3) 飲酒運転等による悪質・危険性の高い事故の減少

法令違反別の死亡事故率は、飲酒運転が5.49%、最高速度違反が18.0%であり、悪質・危険性の高い事故は、法令違反別平均値0.65%と比較しても高くなっている。これらの悪質・危険性の高い事故が近年減少していることが、死者数減少の一因と考えられる。

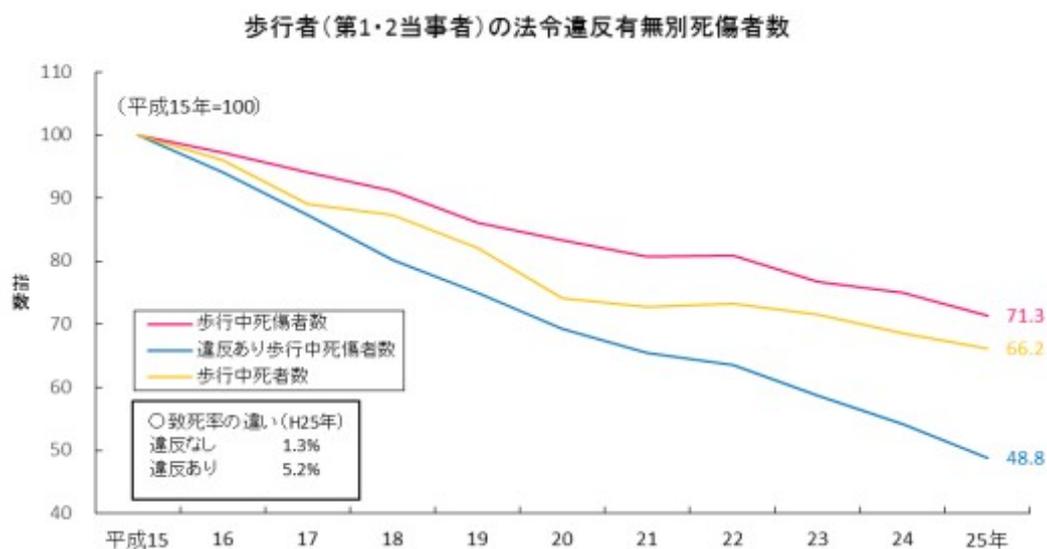


注 死亡事故率 = 死亡事故件数 ÷ 交通事故件数 × 100

出典：警察庁資料

4) 歩行者の法令遵守

歩行中の死傷者数全体の減少の割合と比較し、歩行者に法令違反のある死傷者数の減少割合の方が大きい。歩行中事故における致死率は、違反ありが5.2%、違反なしが1.3%であり、法令違反をした方の致死率が高くなっており、法令違反をした歩行者の交通事故が減少していることが、死者数減少の一因と考えられる。



注 1 歩行者の致死率(違反あり・なし) = 歩行中死者数(違反あり・なし) ÷ 歩行中死傷者数(違反あり・なし) × 100

出典：警察庁資料

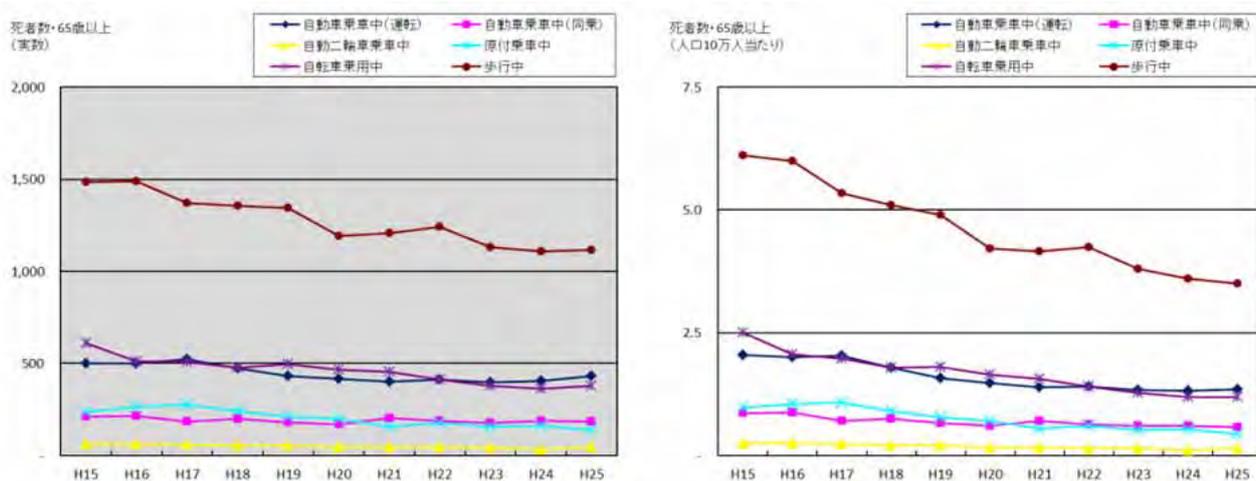
5) 高齢者死者数の減少

高齢者の交通事故死者数の減少傾向を牽引してきたのは、主に「歩行中」死者数の減少である。

また、人口 10 万人当たりの死者数については、歩行中だけでなく、自動車乗車中及び自転車乗車中についても、減少している。

いかなる個別施策が有効であるのかが明らかとはなっていないが、高齢者に配慮した施策に政府が幅広く取り組んできた結果であるものと考えられる。

高齢者の交通事故死者数の推移（左：実数、右：人口 10 万人当たり）



資料：交通事故統計年報（ITARDA）、人口推計（総務省統計局）