

第3章 道路交通事故の長期予測

第1節 道路交通事故に関する各種統計の推移

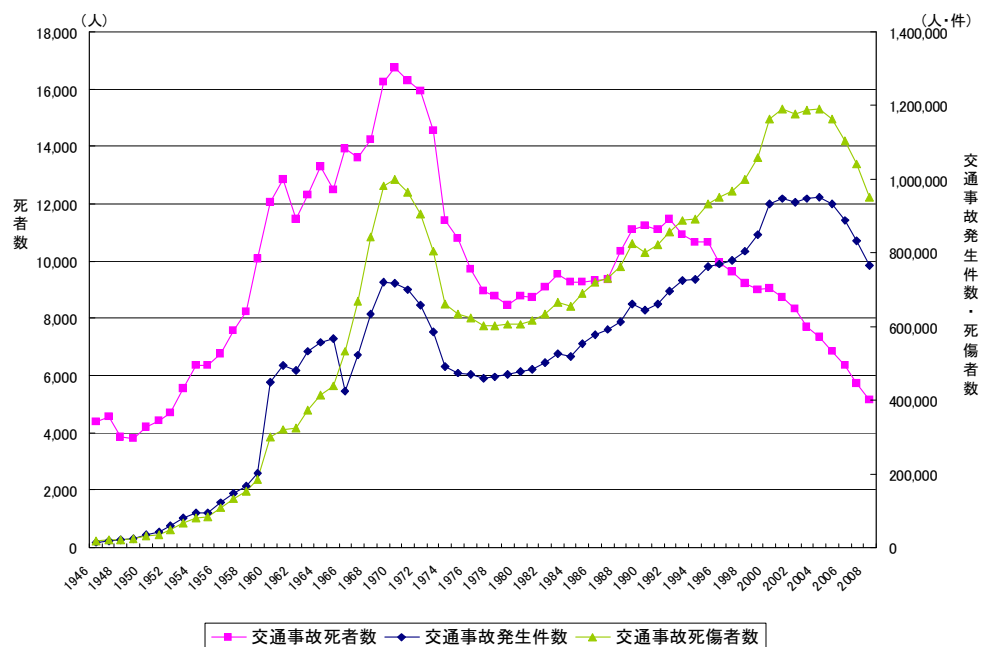
道路交通事故の長期予測を行うに際し、初めに我が国における道路交通事故発生件数、死傷者数、交通関係指標あたりの死者数・交通事故発生件数等、道路交通事故に関する各種統計の長期的推移を把握する。

1. 道路交通事故件数・道路交通事故死者数・道路交通事故死傷者数の総数

道路交通事故発生件数、交通事故死者数、交通事故死傷者数の推移を見ると、いずれも1970年頃に第1のピークを迎え、1970年代後半まで低下を続けた後、上昇に転じた。その後、交通事故死者数については1993年以降、交通事故発生件数や交通事故死傷者数については2005年以降再び減少に転じている。

たとえば交通事故死者数については、1970年には年間16,765人を数えていたが、1970年代後半にかけて減少し、その後上昇して1992年の11,451人を記録して以降、再び減少に転じ、2008年には5,155人まで減少している。

図表 III- 1 道路交通事故発生件数・道路交通事故死者数・道路交通事故死傷者数の推移

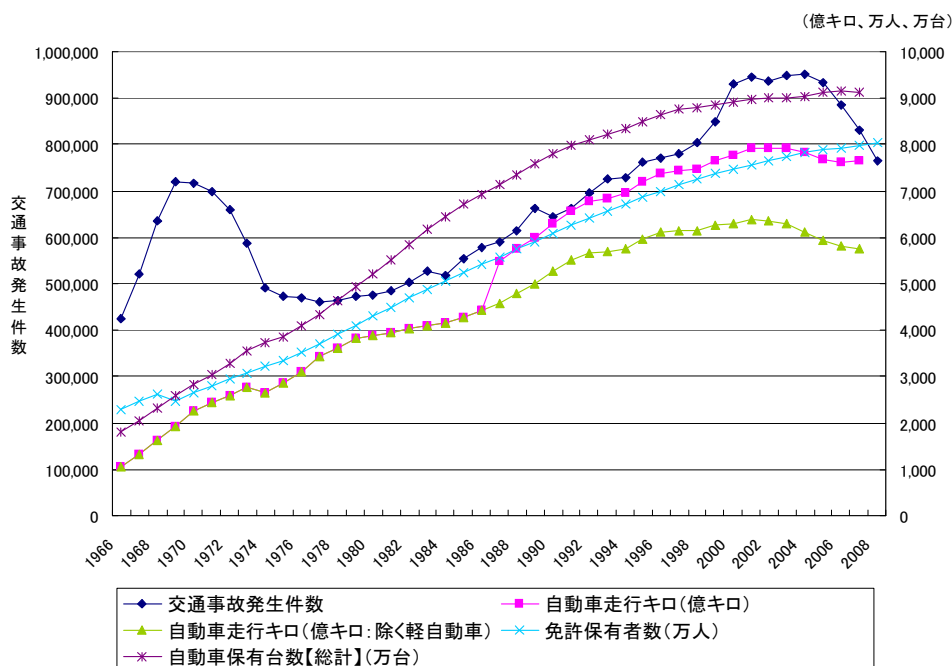


資料) ITARDA『交通統計』による。

注) 1966年以降は物損事故を含まず。1971年以前は沖縄県を含まず。

この間の自動車走行キロ、運転免許保有者数、自動車保有台数の推移は、ほぼ単調増加を示していたが、いずれの指標も 2004～2008 年にかけてピークアウトし、ほぼ横ばいから減少に転じている。

図表 III- 2 道路交通事故件数・自動車走行キロ・運転免許保有者数・自動車保有台数推移



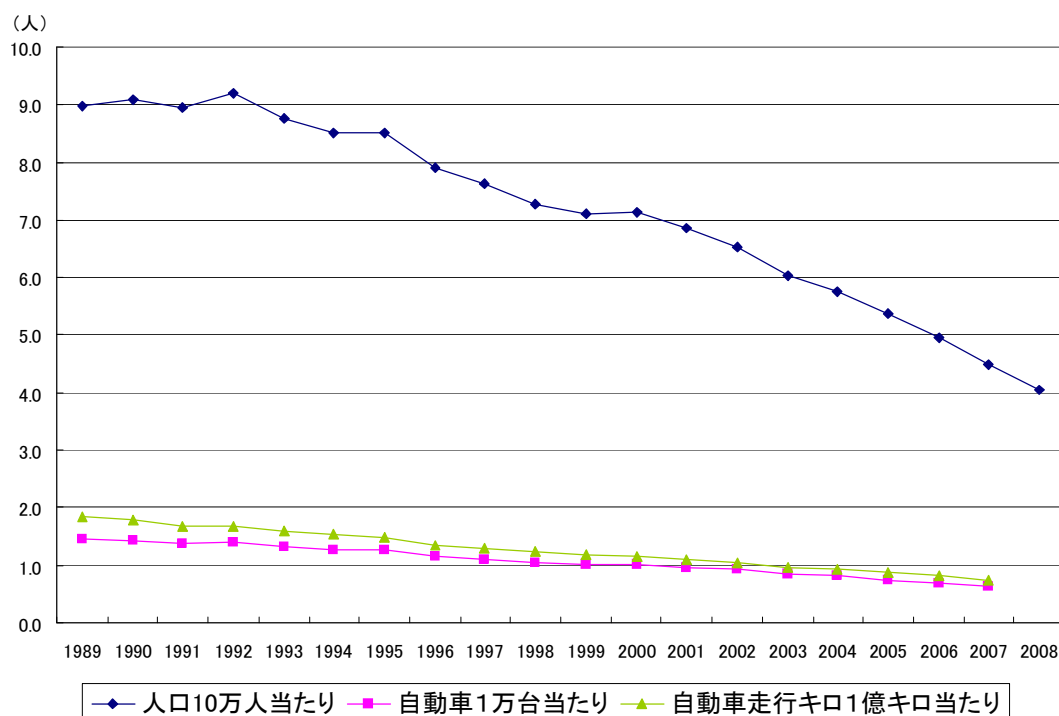
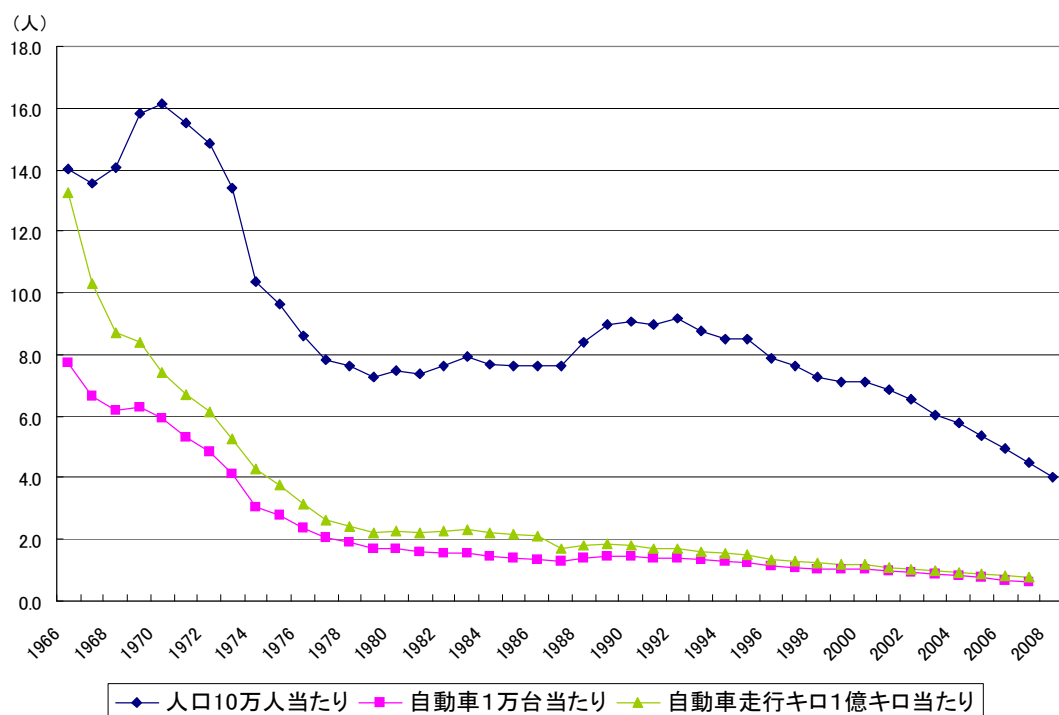
資料) 道路交通事故件数、免許保有者数は ITARDA『交通統計』による。自動車走行キロ、自動車保有台数は国土交通省『自動車輸送統計年報』による。

2. 単位あたり道路交通事故死者数・単位あたり交通事故件数

交通事故死者数を人口 10 万人あたりで見ると、1970 年をピークに 1970 年代後半にかけて大きく減少し、その後 1980 年代後半までは横ばいを続けた。1980 年代後半から 1990 年代前半にかけて一時的に横ばいから緩やかな上昇となった後は、一貫して減少傾向が続いている。

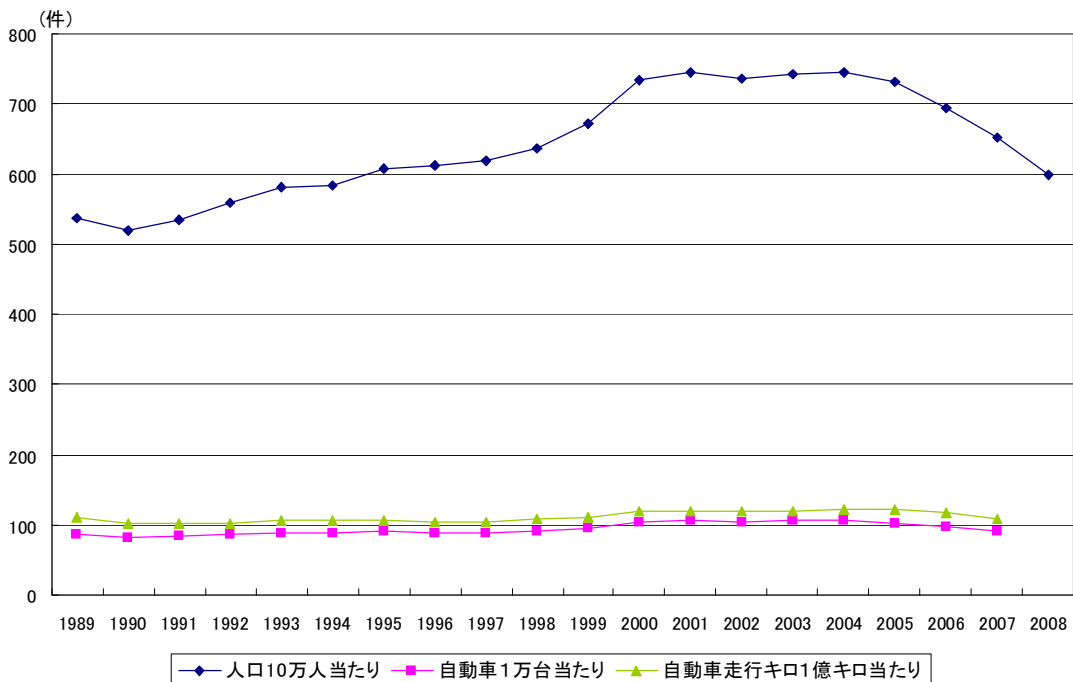
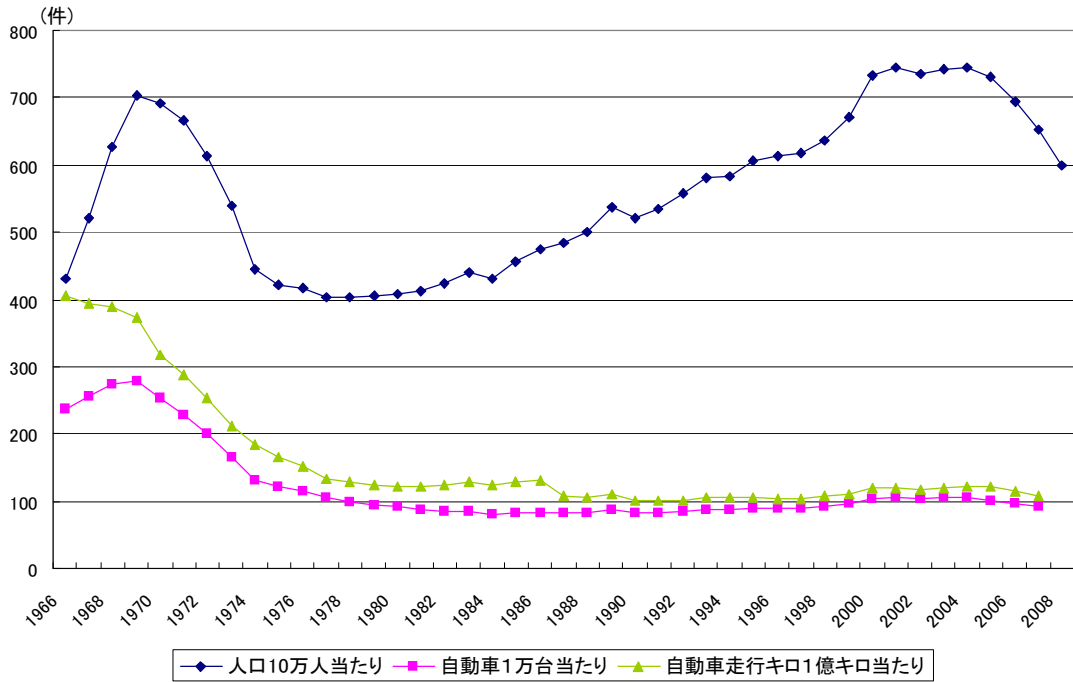
自動車 1 万台・自動車走行 1 億キロあたり交通事故死者数については 1960 年代後半から 1980 頃にかけて大きく低下した後も、今日に至るまで漸減傾向が続いている。

図表 III- 3 人口 10 万人・自動車 1 万台・自動車走行 1 億キロあたり道路交通事故死者数
 (上段：長期、下段：短期 (平成元年以降))



資料) 人口は総務省資料、道路交通事故死者数は ITARDA 『交通統計』による。自動車走行キロ、自動車保有台数は国土交通省 『自動車輸送統計年報』による。

図表 III- 4 人口 10 万人・自動車 1 万台・自動車走行 1 億キロあたり道路交通事故件数
 (上段：長期、下段：短期 (平成元年以降))



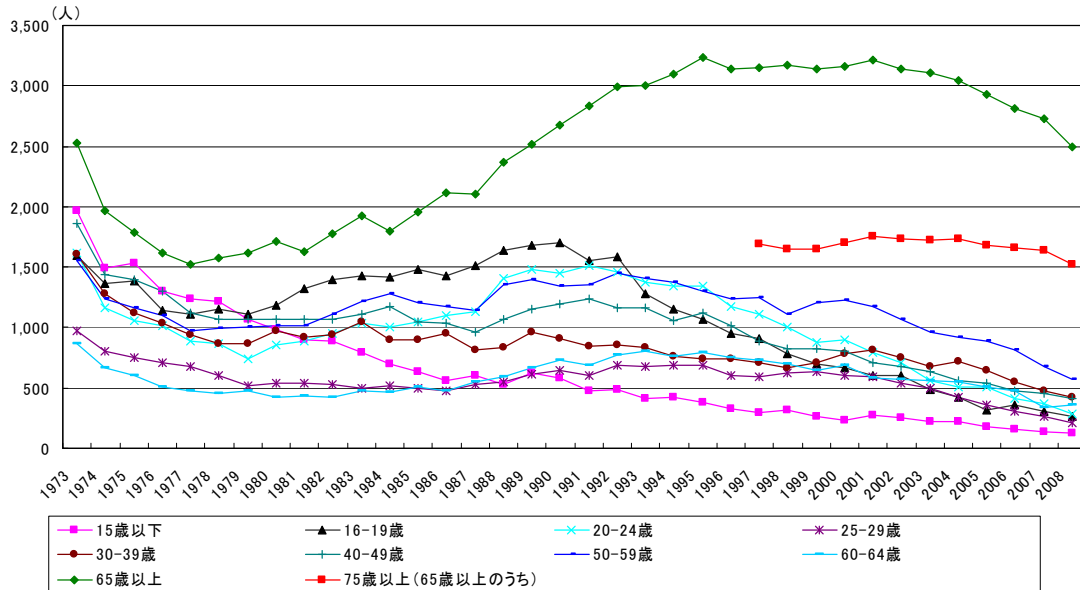
資料) 人口は総務省資料、道路交通事故発生件数は ITARDA『交通統計』による。自動車走行キロ、自動車保有台数は国土交通省『自動車輸送統計年報』による。

3. 年齢階級別道路交通事故死者数・単位あたり道路交通事故死者数

近年、全年齢階級で道路交通事故死者数が減少しているが、65歳以上の道路交通事故死者数は全体の48.5%を占める等、高齢者の道路交通事故死者数の多さが目立っている。

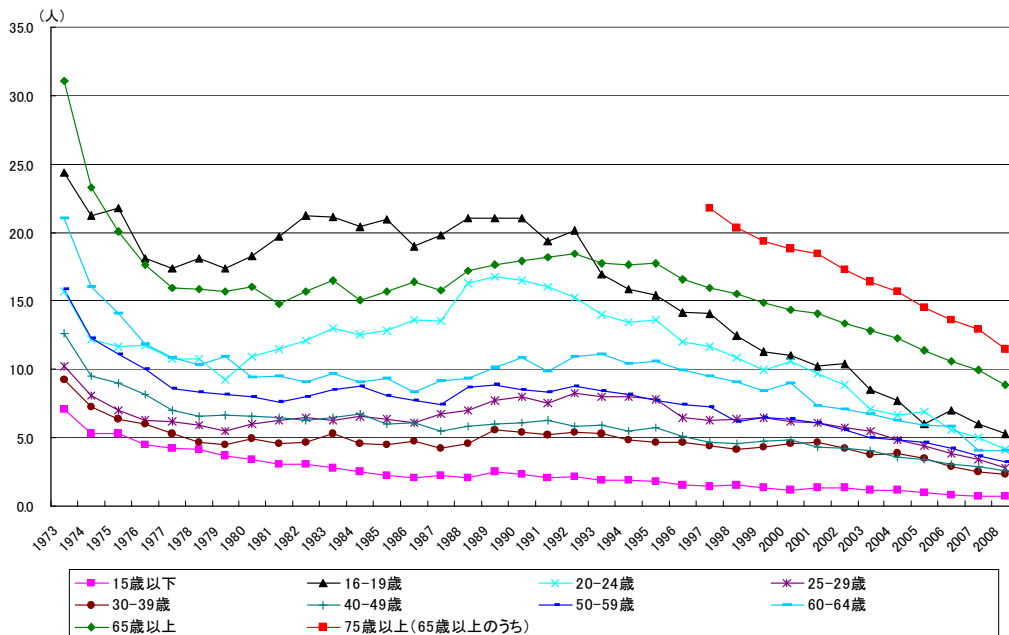
人口あたりでは、いずれの年齢階級でも低下傾向にあるが、かつて最も死亡率が高かった16～19歳は大きく低下し、現在では65歳以上階級の死亡率が最も高くなっている。

図表 III- 5 年齢階級別道路交通事故死者数の推移



資料) 人口は総務省資料、道路交通事故死者数はITARDA『交通統計』による。

図表 III- 6 年齢階級別人口10万人あたり道路交通事故死者数の推移



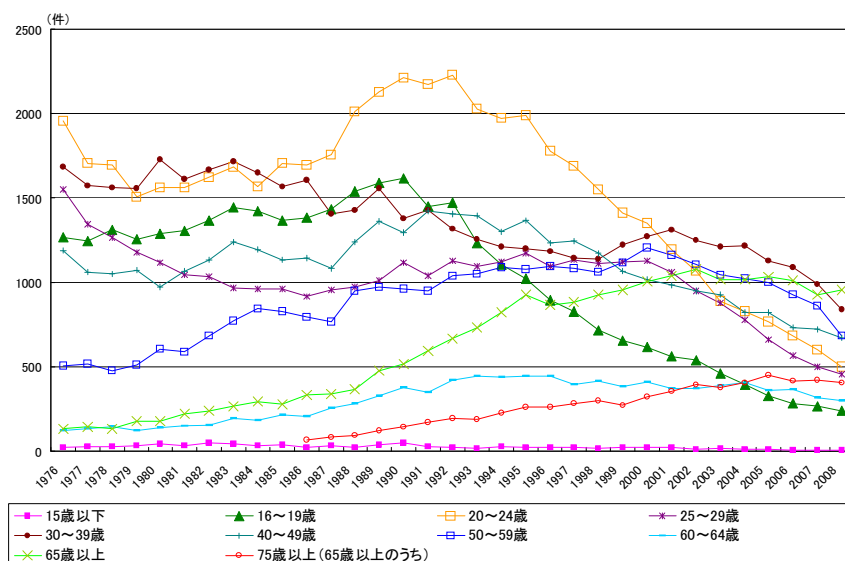
資料) 人口は総務省資料、道路交通事故死者数はITARDA『交通統計』による。

4. 第一当事者年齢階級別交通事故死亡件数

かつて第1当事者死亡事故件数の多かった20～24歳階級は大きく減少し、2008年には初めて65歳以上階級の第1当事者死亡事故件数が全年齢階級の中で最も多くなった。

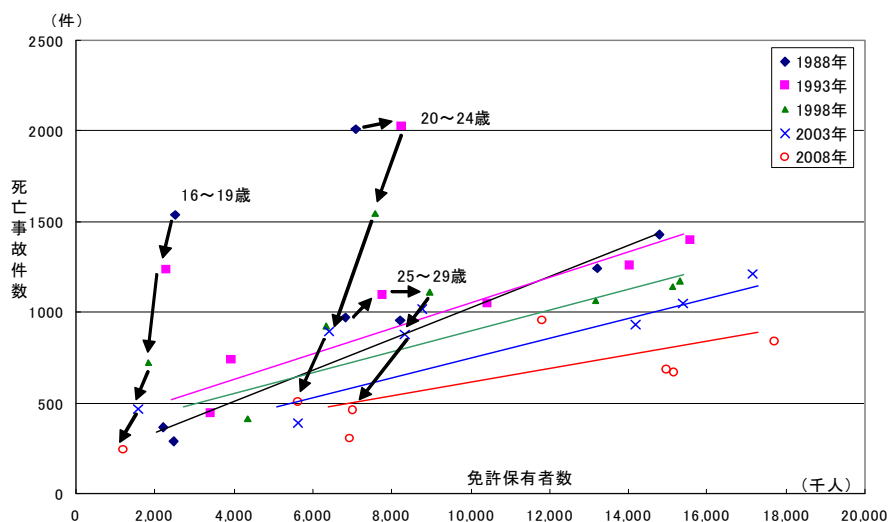
少子高齢化の影響もあるが、全体として20～24歳階級、16～19歳階級、25～29歳階級等若年層での減少が目立ち、反面、65歳以上（75歳以上も含む）の減少が他の年齢階級に比べて緩やかになっている。

図表 III- 7 第1当事者年齢階級別死亡事故件数の推移（車両運転者）



資料) ITARDA『交通統計』による。

図表 III- 8 第1当事者年齢階級別死亡事故件数と免許保有者数



資料) ITARDA『交通統計』による。

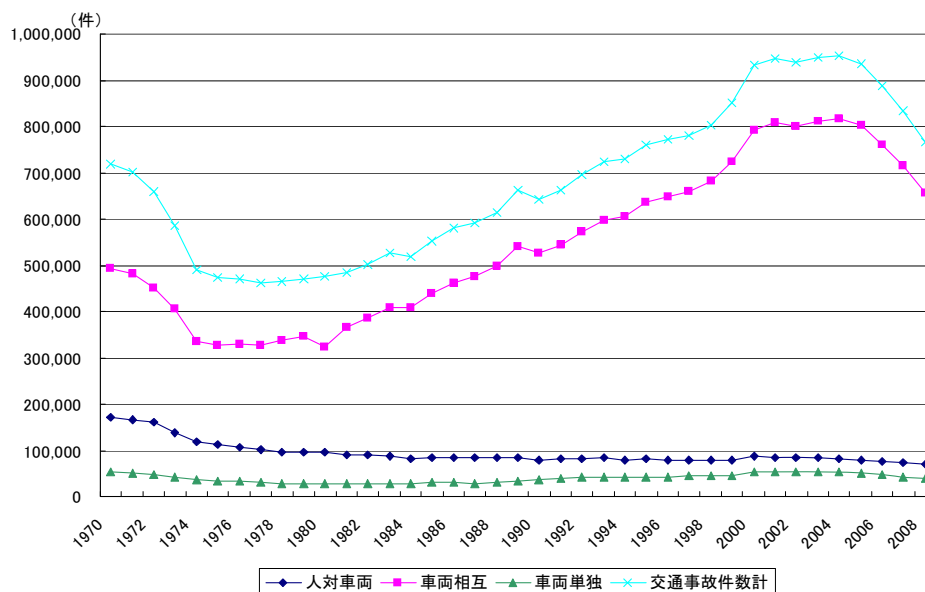
注) 図中の直線は、16～29歳を除いた場合の免許保有者数を説明変数とする回帰直線（各年ごとに算定）。

5. 事故類型別道路交通事故発生件数・死亡事故発生件数

道路交通事故類型では、車両相互の事故が突出して多い。

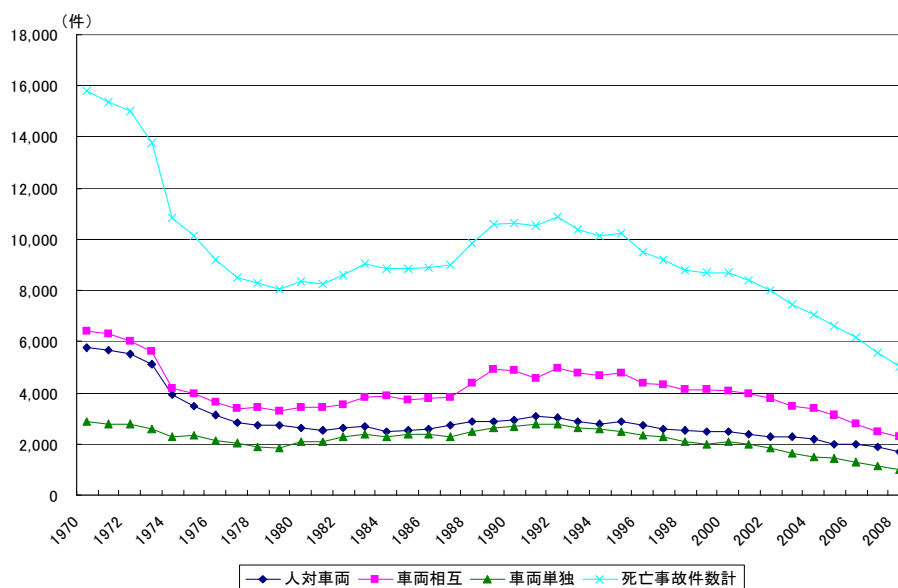
死亡事故に関しては、1970年代前半までは車両相互と人対車両に大きな差は無かったが、その後、人対車両は大きく減少している。

図表 III- 9 事故類型別交通事故発生件数の推移



資料) ITARDA『交通統計』による。

図表 III- 10 事故類型別死亡事故発生件数の推移



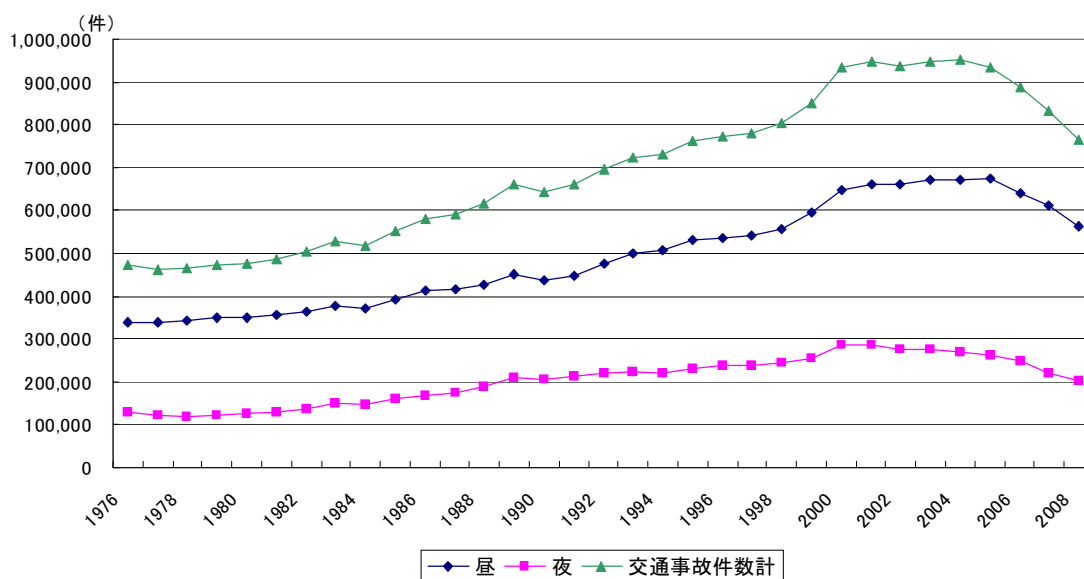
資料) ITARDA『交通統計』による。

6. 昼夜別道路交通事故発生件数・死亡事故発生件数

昼夜別では、一貫して昼間事故の方が夜間事故よりも多いが、近年はいずれも減少傾向にある。

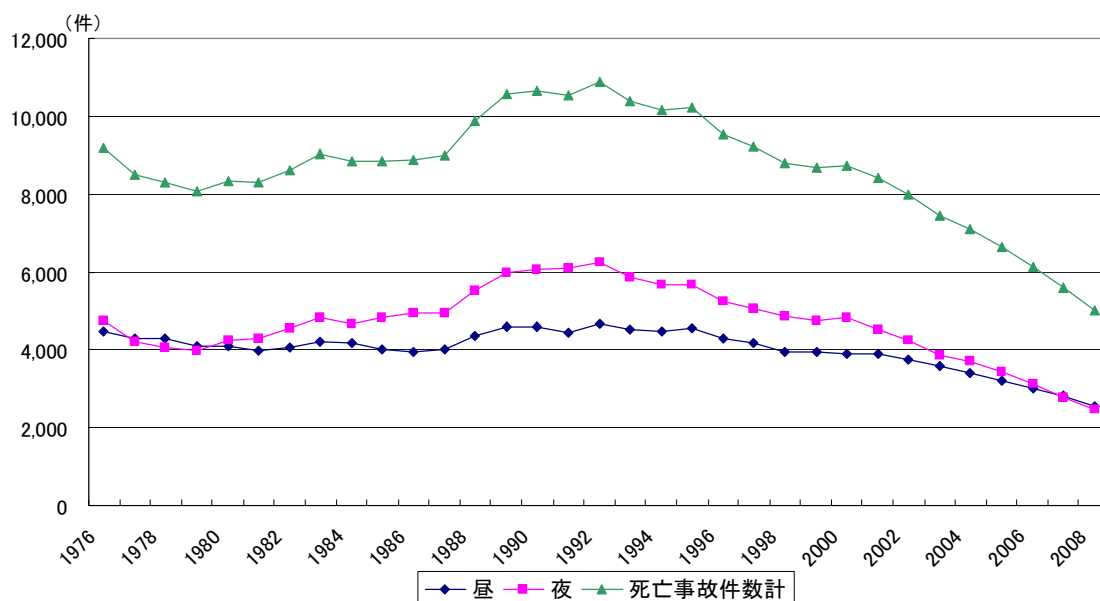
死亡事故に関しては、長らく夜間事故の方が多かったが、近年は昼夜ほぼ同数となっている。

図表 III- 11 昼夜別交通事故発生件数の推移



資料) ITARDA『交通統計』による。

図表 III- 12 昼夜別死亡事故発生件数の推移

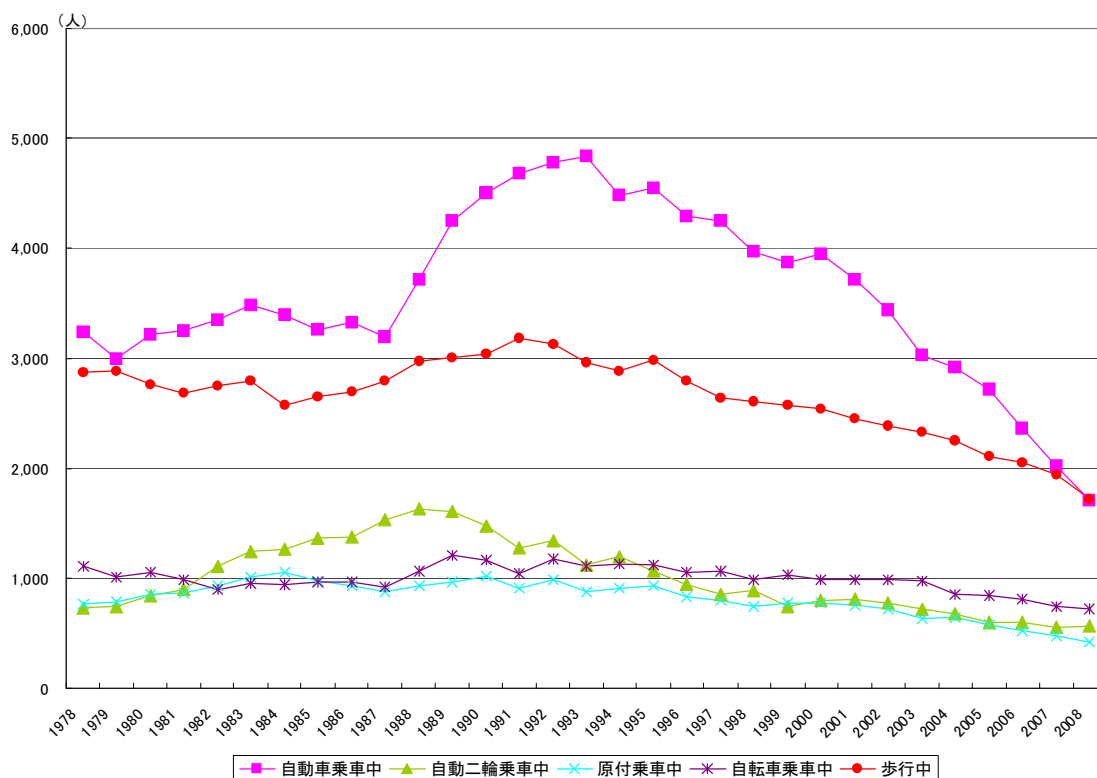


資料) ITARDA『交通統計』による。

7. 状態別交通事故死者数

1990年代半ばから自動車乗車中の交通事故死者数が減少し、2008年には、歩行中の交通事故死亡者数が全体の33.4%を占め最多となっている。

図表 III- 13 状態別交通事故死者数の推移



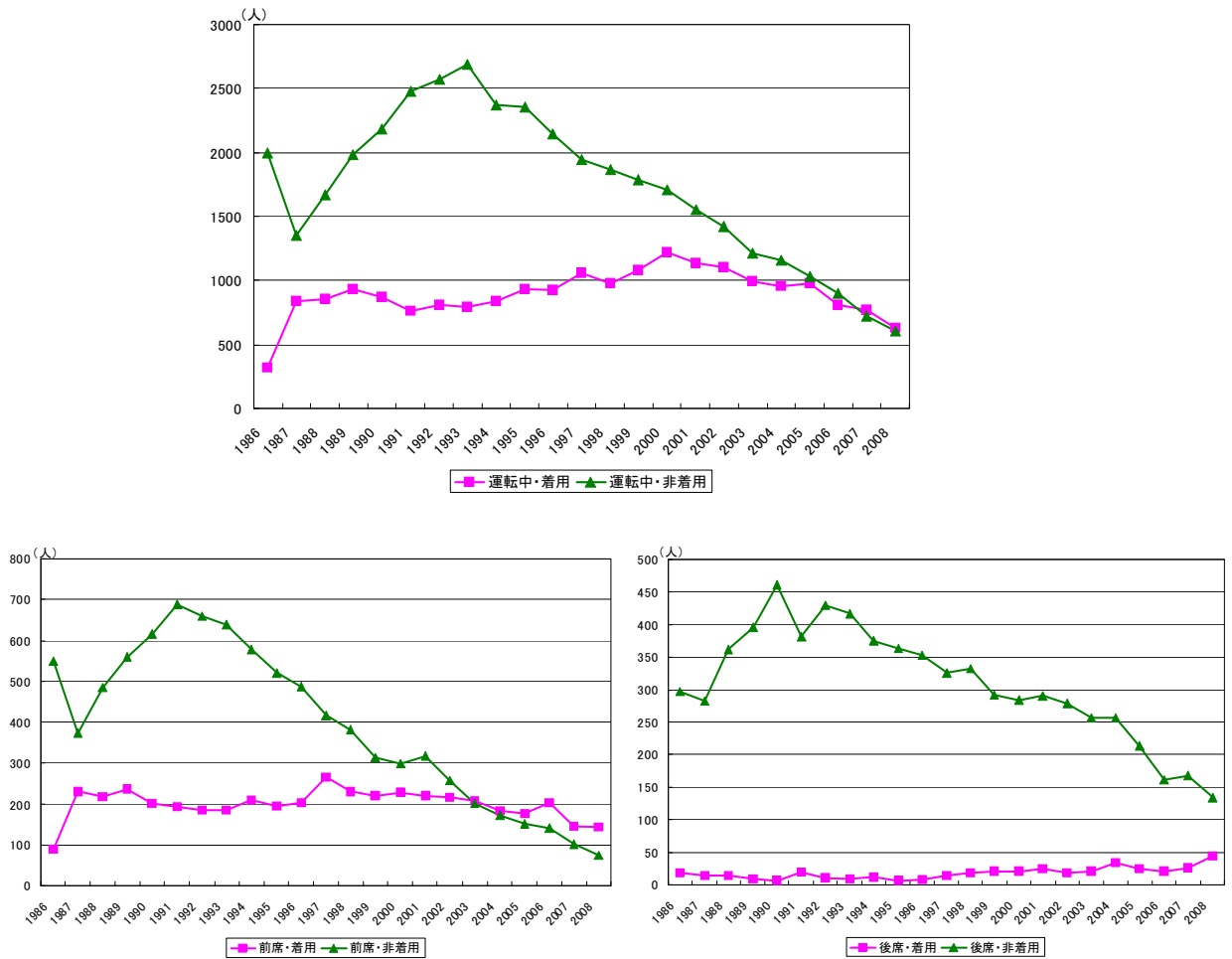
資料) ITARDA 『交通統計』による。

8. シートベルト・チャイルドシート使用の有無別交通事故死者数

1990年代以降、シートベルト非着用による交通事故死者数は大きく減少している。

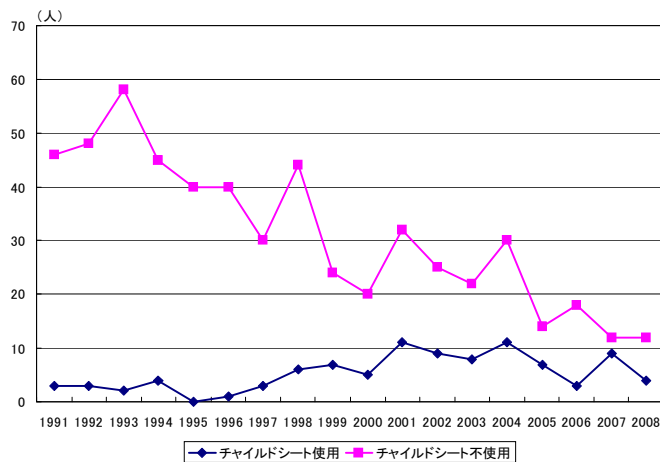
チャイルドシートについても、1990年代半ばから不使用による交通事故死者数は減少傾向にある。

図表 III- 14 シートベルト着用有無別交通事故死者数の推移
(上段：運転中、下段左：前席、下段右：後席)



資料) ITARDA 『交通統計』による。

図表 III- 15 チャイルドシート使用有無別交通事故死者数の推移



資料) ITARDA 『交通統計』による。