

事故死亡者数は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。

第7次交通安全基本計画の政策評価より

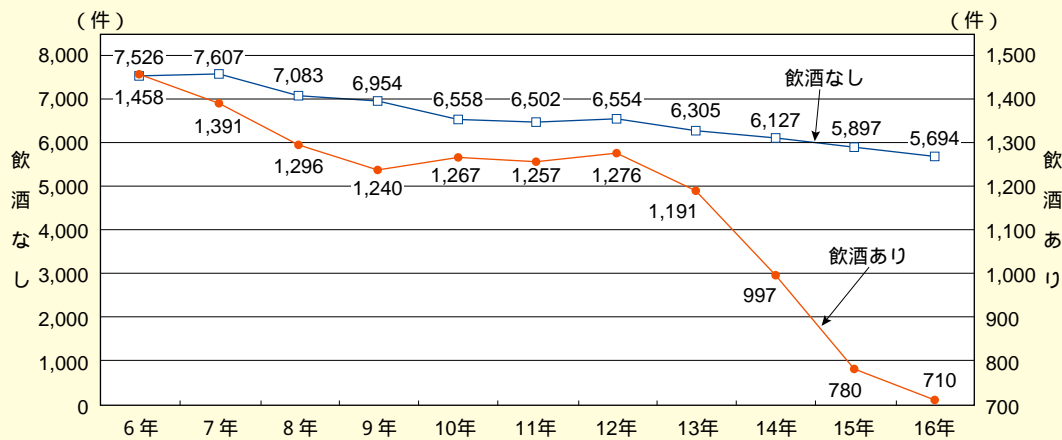
内閣府においては、平成16年度に第7次交通安全基本計画(平成13年度～平成17年度)の政策評価を行った。ここでは、その一部を最新データを追加する等を行ったうえで紹介する。

近年交通事故死者が減少している理由

近年、交通事故死者数が減少している理由としては、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の諸対策が効果を発揮したことは言うまでもないが、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。

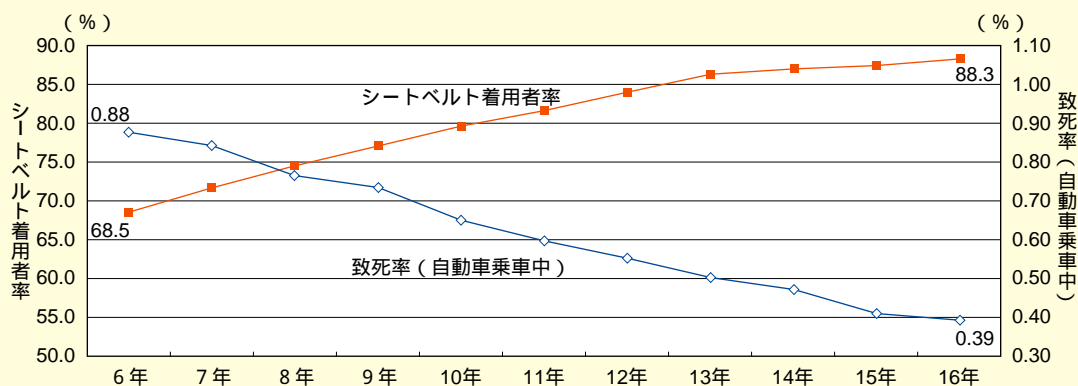
飲酒運転の厳罰化等悪質・危険運転者対策

飲酒運転による死亡事故は10年間で半減しており、近年の死者数の主な減少要因として、平成14年6月に施行された飲酒運転の厳罰化等悪質・危険運転者対策の効果を挙げることができる。



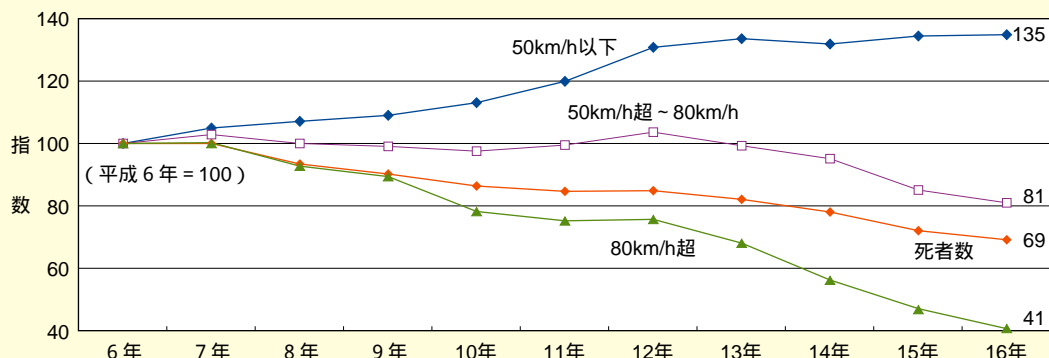
シートベルト着用者率の向上と致死率(自動車乗車中)の低下

下のグラフのとおり、シートベルト着用者率の向上に従って、自動車乗車中の致死率(死者数÷死傷者数×100)の低下が見られるので、シートベルトの着用者率の向上が死者数減少を導いていることが推測される。



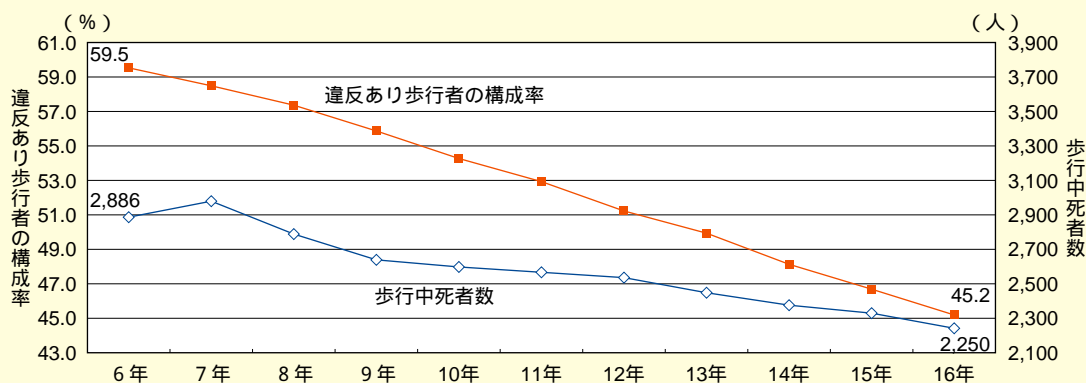
危険認知速度（車両の事故直前速度）の低下と死者数の減少

危険認知速度別の死亡事故率は、50km/h以下が0.4%、50km/h超～80km/hが5.2%、80km/h超が22.4%であり、車両の速度が増すほど死亡事故率が高く、下のグラフのとおり、車両の事故直前速度の低下が死者数減少を導いていることが推測される。



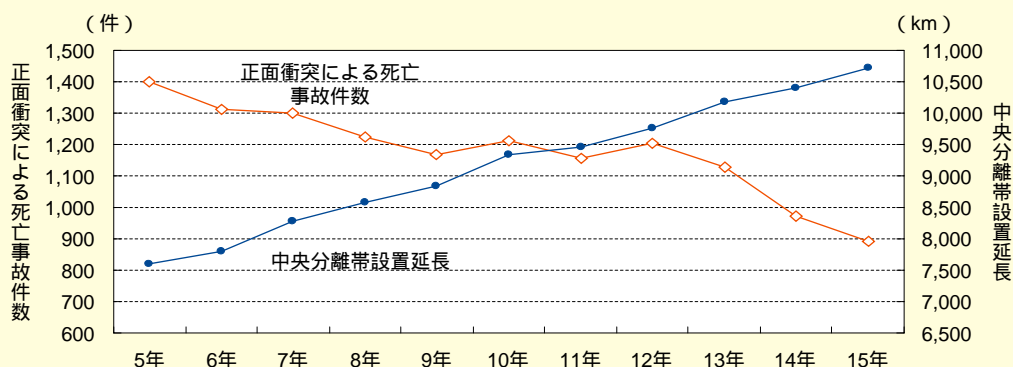
歩行中死傷者の違反の減少と歩行中死者の減少

下のグラフのとおり、違反あり歩行者の構成率の減少が、歩行中死者数の減少を導いていることが推測される。



致死率の高い正面衝突事故の減少

近年、致死率の低い追突等の事故が増加している一方で、正面衝突等の致死率の高い事故は減少ないし横這いとなっている。致死率の高い正面衝突事故の減少の要因は様々であると思われるが、下のグラフのとおり、中央分離帯の設置延長の増加に伴い、正面衝突による死亡事故件数が減少していることから、中央分離帯等の交通安全施設の整備が正面衝突事故の減少を導いていることが推測される。



政策に対する評価

まず死者数についてみると、計画期間の2年度目において「年間の24時間死者数を8,466人以下とする」という目標を達成することができたほか、昭和45年の1万6,765人という死者数を半減するに至った点において、道路交通安全施策は効果的なものであったと認められる。

その際、個々の交通安全諸施策の評価として、一つは、飲酒運転の厳罰化等悪質・危険運転者対策が効果的であったということである。すなわち、当該対策が一つの柱である改正道路交通法令の施行（平成14年6月）の前後で、死亡・重大事故につながりやすい飲酒運転による死亡事故件数は大幅に減少していることから、死者数の減少には、改正道路交通法令の施行の効果が大きかったものと推測される。

勿論、改正道路交通法の効果のみならず、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の諸対策も効果を発揮したことは言うまでもない。

もう一つは、高齢者の死者数の減少という効果はみられるものの、全死者数に占める高齢者の割合や高齢者が第一当事者（原付以上運転者）となる事故件数が増加していることから考えて、高齢者交通安全対策が未だ十分ではないと推測される。もっとも、交通安全の施策が効果を発現するには時間がかかるため、今後とも、交通対策本部決定「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」に基づく諸対策をより一層推進することが重要であると思われる。

次に、死傷者数についてみると、死者数のようには減少しておらず、残念ながら「自動車保有台数当たりの死傷者数を可能な限り減少させる」という目標を達成できたとは、必ずしも言い難い状況にある。今後、交通事故そのものを防ぐ施策についての更なる検討が必要であると考えられる。

交通安全意識等に関するアンケート調査

第8次交通安全基本計画の検討に資するため、平成16年度に、交通安全意識等に関するアンケート調査を実施した。

概要は、以下のとおりである。

(1) 調査方法

- ・訪問留置き回収法による。
- ・各個人を調査員が訪問し、調査票の説明を行う。
- ・数日後調査票を回収に行く。回収時に質問票のチェックを行い回答が適切になされているのかをチェックする。無回答などがある場合にはその場で回答を要請する。

(2) 調査対象

- ・住民基本台帳を使用した層化多段無作為抽出法によって抽出された、全国の二輪免許保有可能な16歳以上の男女個人

(3) 標本数 回収ベースで2,105標本

(4) 調査期間 平成16年12月9日～12月17日

主な調査結果

(1) 交通安全に対する意識

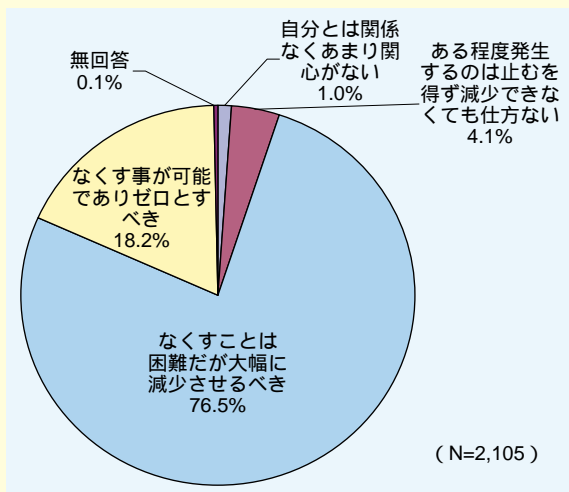
交通事故についての考え方

全体としては、「なくすことは困難だが大幅に減少させるべき」が一番多く76.5%となっており、次に「なくすことが可能でありゼロとすべき」が18.2%で続いている。こういった国民の意識を踏まえ、積極的に交通安全対策を実施することにより、交通事故を減少させることができるのではないかと考えられる（第1図）。

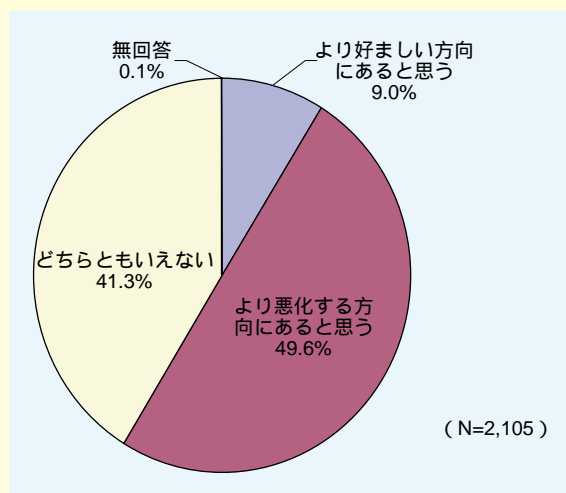
交通事故情勢をどうとらえているか

「より悪化する方向にあると思う」と回答した人がほぼ半数を占めており、交通事故死者数の減少よりも、交通事故件数・死傷者数の増加という現状を反映する結果となっているのではないかと推測される(第2図)。

第1図 交通事故についてどの考えに近いか(SA)



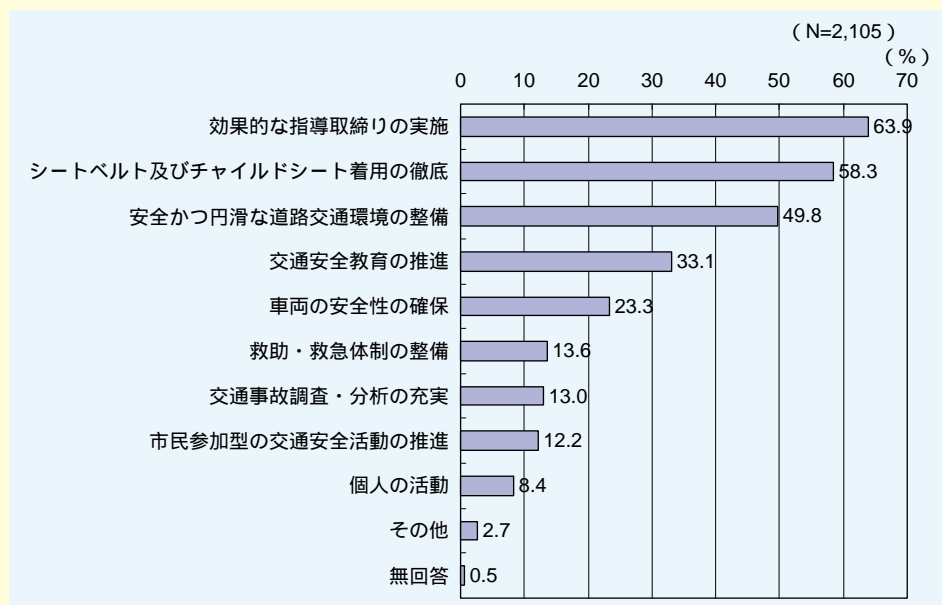
第2図 交通事故情勢はどのような方向に向かっていると思うか(SA)



現在進められている交通安全対策のうち、効果が高いと考えられているもの

「効果的な指導取締りの実施」が63.9%と最も高く、二番目には「シートベルト及びチャイルドシート着用の徹底」58.3%となっている。「効果的な指導取締りの実施」が高く、「市民参加型の交通安全活動の推進」が低くなっていることから、交通安全について、いわば受け身のものとして考えているのではないかと推測される(第3図)。

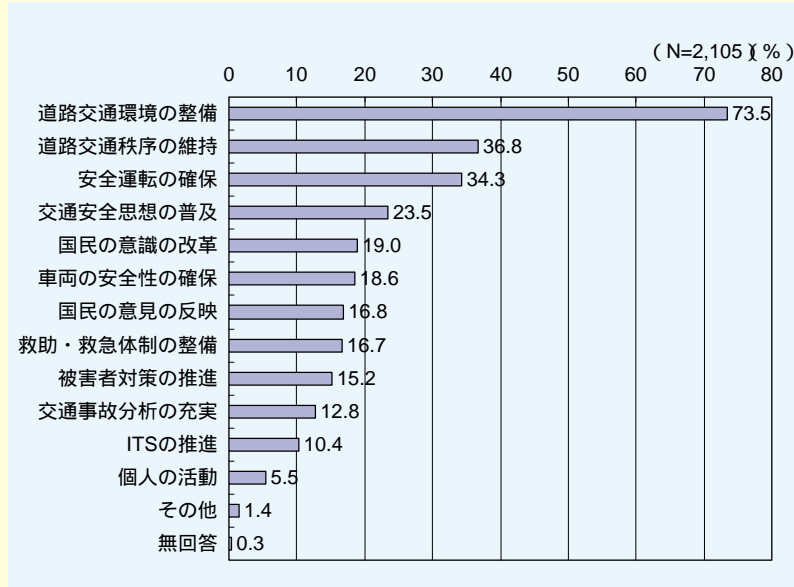
第3図 どの対策の効果が高いと思うか(3つの選択)



将来的な交通安全対策として、今後重要と思われるもの

将来的な交通安全対策として、「道路交通環境の整備」を重要だとする人は73.5%にものぼり、二番目の「道路交通秩序の維持(36.8%)」の約2倍になっている。現状の対策への評価である第3図と比較すると、「道路交通環境の整備」について現状が49.8%、今後が73.5%と際立って高くなっていることが分かる。これにより、当該対策に対する今後の期待が高いのではないかと推測される(第4図)。

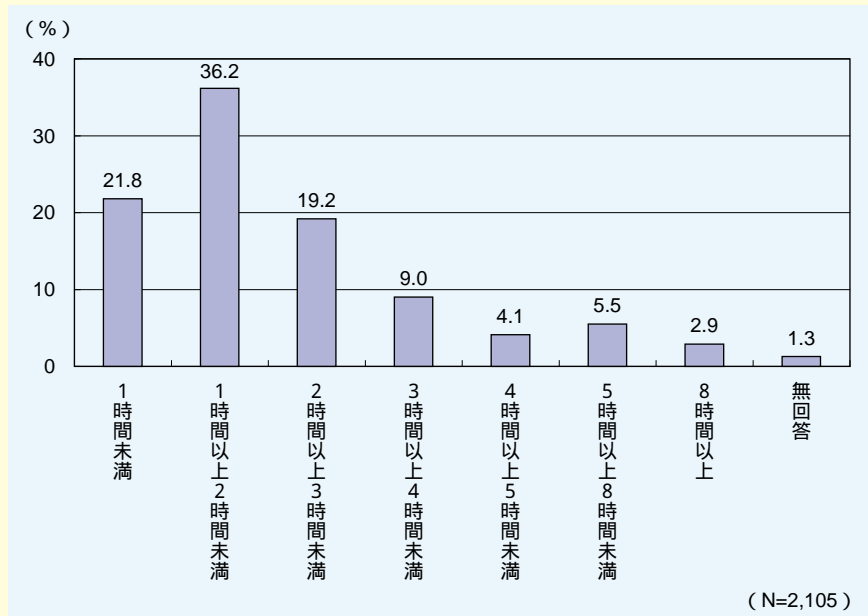
第4図 交通安全対策として、今後重要だと思われるもの(3つの選択)



(2) 道路上の危険

道路上にいる時間は、「1時間以上2時間未満」の値を回答した人が最も多く36.2%となっており、次に「1時間未満(21.8%)」となっている。無回答を除いた回答者の平均では、2時間0分となる(第5図)。

第5図 1日のうちどれくらいの時間を道路の上で過ごしているか



このアンケート結果をもとに推計すると、交通事故により死亡する危険性（＝道路上の危険）は、他の不慮の事故により死亡する危険性（＝道路以外の危険）の約4.2倍となる。

不慮の事故による死亡数 総数 38,714人（厚生労働省，平成15年）
 道路交通事故による死亡数 10,645人（厚生労働省発表の数字をもとに算出）
 より，

$$\frac{\text{道路上の危険}}{\text{道路以外の危険}} = \frac{\frac{10,645\text{人}}{2\text{時間}}}{\frac{(38,714\text{人} + 10,645\text{人})}{(24\text{時間} + 2\text{時間})}} = 4.2\text{倍}$$

また、睡眠時間7時間42分（15歳以上の値，総務省，平成13年）を道路以外の生活場所で過ごす時間から除いた場合は，

$$\frac{\text{道路上の危険}}{\text{睡眠を除いた道路以外の危険}} = \frac{\frac{10,645\text{人}}{2\text{時間}}}{\frac{(38,714\text{人} + 10,645\text{人})}{(24\text{時間} + 2\text{時間} + 7\text{時間}42\text{分})}} = 2.7\text{倍}$$

第3節 平成16年中の道路交通事故の状況

1 概況

平成16年中の交通事故（人身事故に限る。以下同じ。）発生件数は95万2,191件で、これによる死者数は7,358人、負傷者数は118万3,120人であった。

前年と比べると、死者数は344人（4.5%）減少したが、発生件数は4,198件（0.4%）、負傷者数は1,689人（0.1%）増加した。

交通事故による死者数は、昭和32年（死者数7,575人）以来46年ぶりに7千人台まで減少するに至った平成15年を更に下回り、7千人台前半まで減少するに至った。一方、発生件数及び負傷者数は、過去最悪を記録した平成15年をわずかながら上回り、発生件数は5年連続で90万件を超え、負傷者数は6年連続で100万人を超えるなど、依然として憂慮すべき交通情勢にある。

2 交通死亡事故等の特徴

(1) 年齢層別交通事故死者数及び負傷者数

平成16年中の交通事故死者数を年齢層別にみる

と、65歳以上の高齢者（3,046人）が12年連続で最も多く、全死者数に占める割合は40%を超えている。

年齢層別に交通事故死者数を前年と比べると、30～39歳を除く年齢層で減少しており、16～24歳の若者（108人減）が特に減少している（第1 5図）。

年齢層別に昭和54年以降の人口10万人当たりの交通事故死者数の推移をみると、16～24歳の若者は平成2年以降減少傾向にあり、65歳以上の高齢者も8年から9年連続減少している（第1 6図）。

交通事故負傷者数を年齢層別にみると、16～24歳（23万506人）が最も多く、全負傷者数の19.5%を占めている。前年に比べると、16～24歳（9,419人減）、25～29歳（5,184人減）が特に減少し、30～39歳（6,914人増）、65歳以上（4,342人増）が特に増加している（第1 7図）。

(2) 状態別交通事故死者数及び負傷者数

平成16年中の交通事故死者数を状態別にみると、自動車乗車中が2,918人と最も多く、全交通事故死