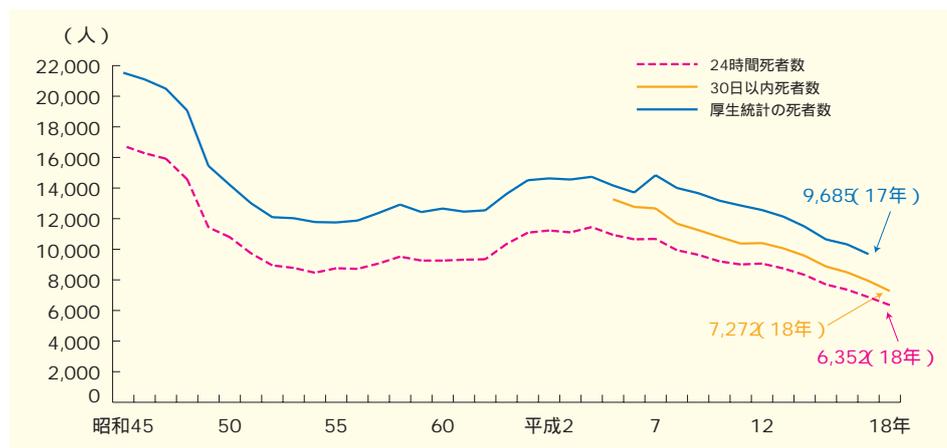


第1-5図 24時間、30日以内及び厚生統計の交通事故死者数の推移



- 注 1 「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。
「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。
- 2 「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る。この場合の交通事故死者数とは、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。
厚生統計は、平成6年までは、自動車事故とされた者を計上しており、平成7年以降は、陸上の交通事故とされた者から鉄道員等明らかに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。

後、横ばいからやや増加し、18年には139.0人となった（第1-3図）。

交通事故死者数を人口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、54年には7.3人にまで減少した。その後再び増加したが、平成4年以降は減少し、平成18年には5.0人となった。自動車1万台当たりの交通事故死者数及び自動車1億走行キロ当たりの交通事故死者数については、50年代半ばまで順調に減少してきたが、その後は漸減傾向が続いている（第1-4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18年の30日以内死者数は7,272人である（第1-5図）。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がある。人口動態統計による17年の陸上交通事故死亡者数から、明らかに道路上の交通事故ではないと判断されたものを除き、警察庁では「厚生統計の死者数」として9,685人計上している（第1-5図）。

また、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。

第2節 平成18年中の道路交通事故の状況

1 概況

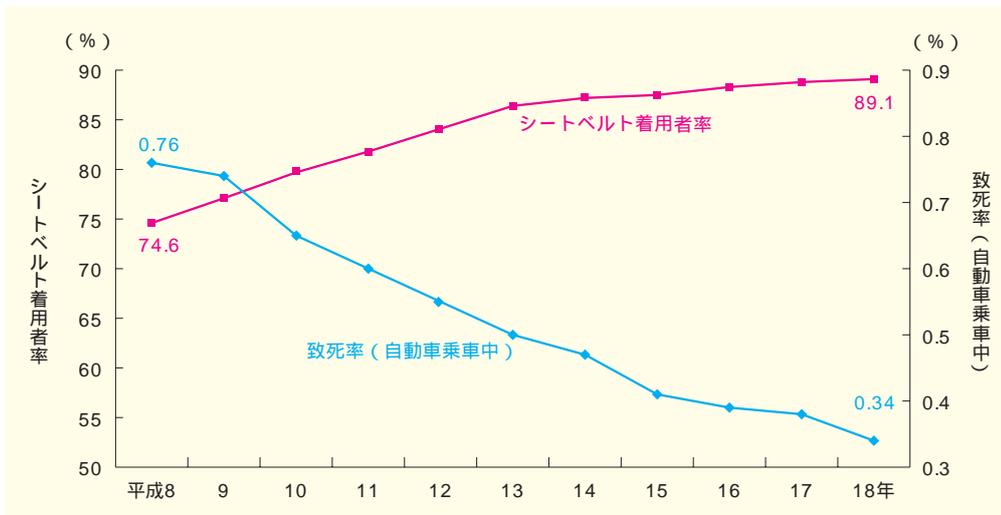
平成18年中の交通事故発生件数は88万6,864件で、これによる死者数は6,352人、負傷者数は109万8,199人であった（死傷者数は110万4,551人）。

前年と比べると、死者数は519人（7.6%）、発生件数は4万6,964件（5.0%）、負傷者数は5万8,434

人（5.1%）減少した（死傷者数は5万8,953人（5.1%）減少）。

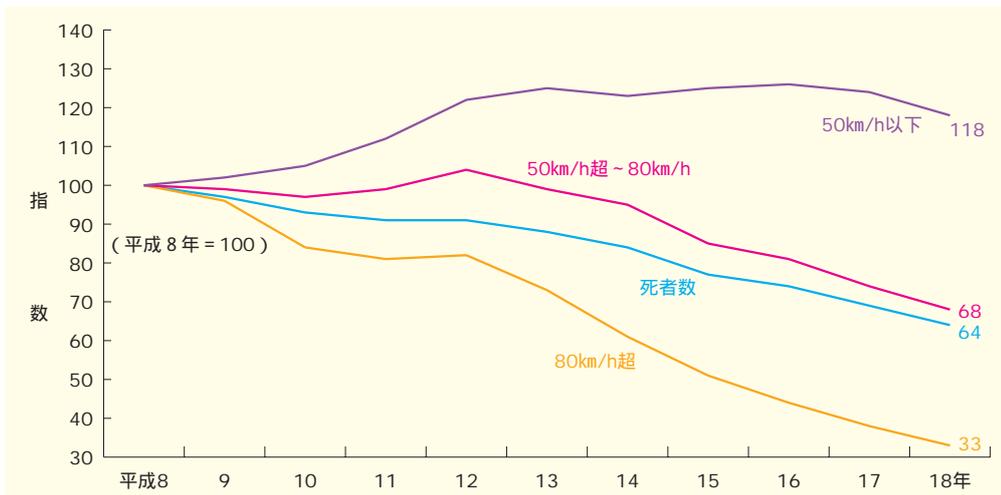
交通事故による死者数は、昭和30年（死者数6,379人）以来51年ぶりに6千人台前半となった。一方、平成16年に過去最悪を記録した発生件数及び負傷者数は、17年に引き続き2年連続で減少したものの、

第1 6図 シートベルト着用率及び致死率（自動車乗車中）の推移



- 注 1 警察庁資料による。
 2 シートベルト着用率 = 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
 3 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

第1 7図 危険認知速度別交通事故件数（一般道路）及び死者数の推移



- 注 1 警察庁資料による。
 2 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。

第1 8図 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



- 注 警察庁資料による。

負傷者数は8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。

近年、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、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等が挙げられる（第1-6図、第1-7図、第1-8図）。

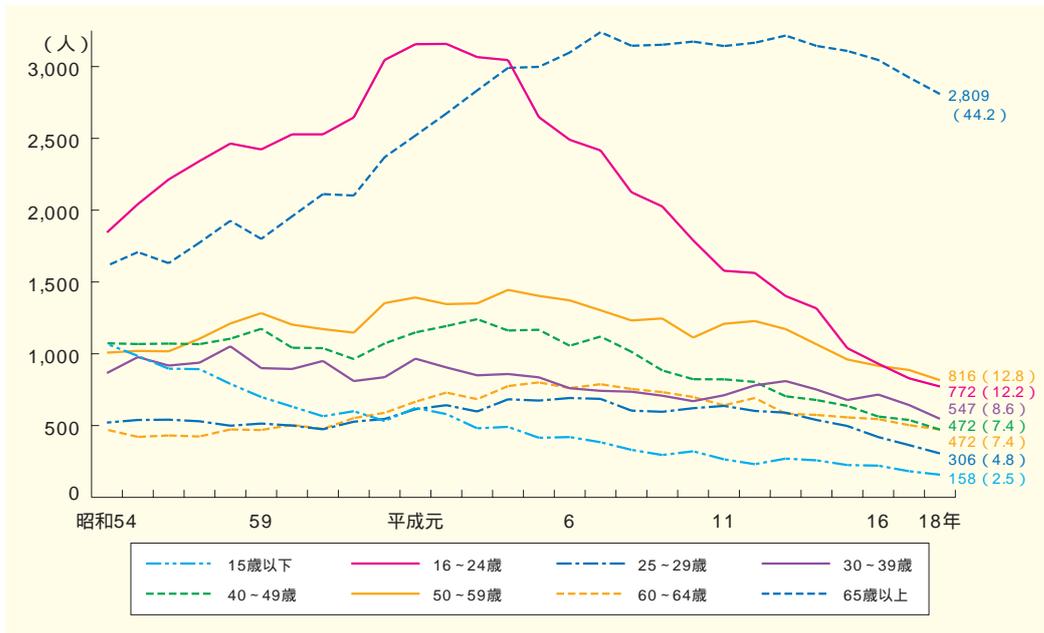
2 交通死亡事故等の特徴

年齢層別交通事故死者数及び負傷者数

平成18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（2,809人）が14年連続で最も多く、全死者数に占める割合は44%を超えている。

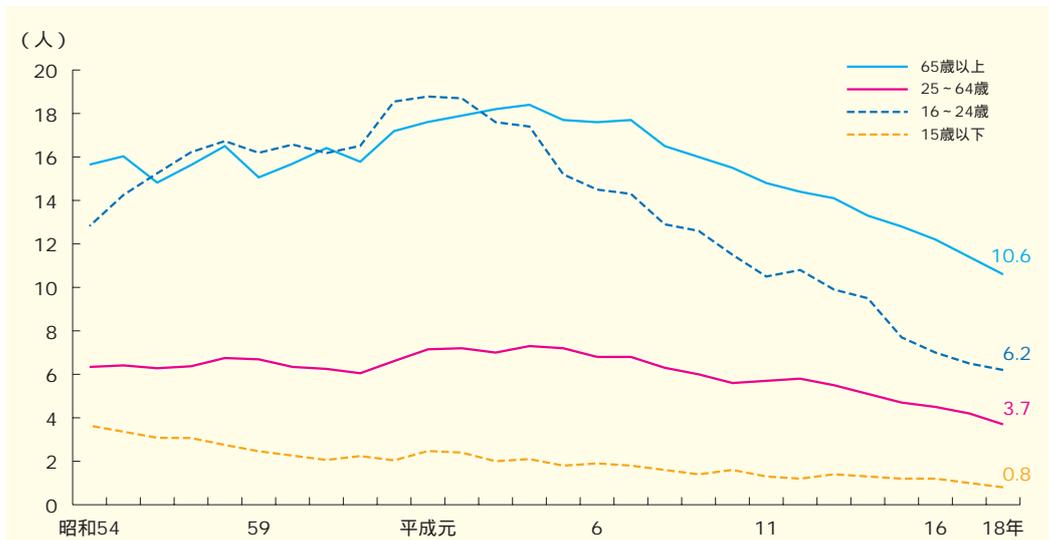
年齢層別に交通事故死者数を前年と比べると、

第19図 年齢層別交通事故死者数の推移



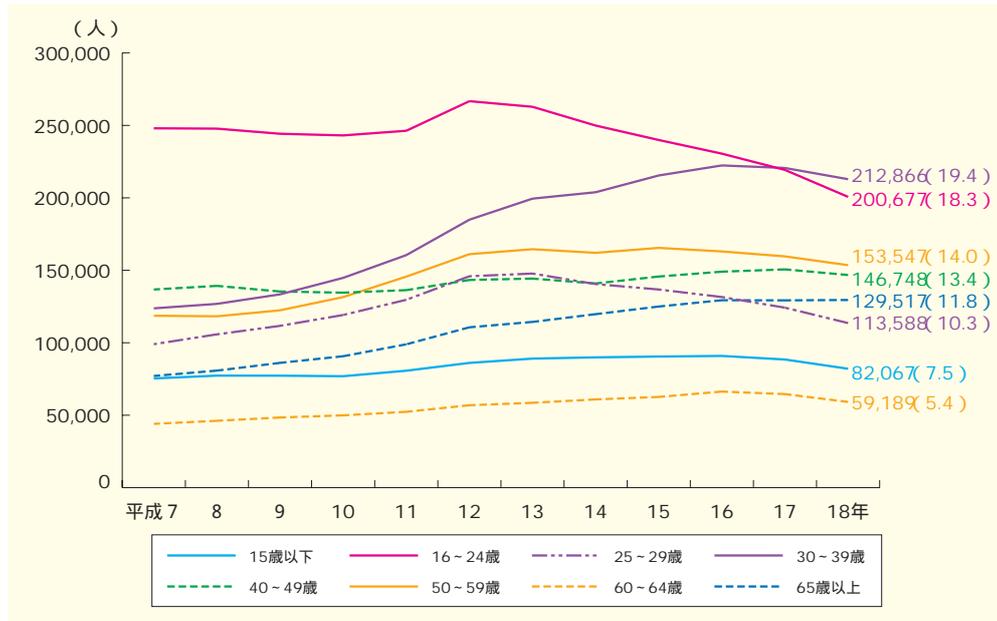
注 1 警察庁資料による。
2 ()内は、年齢層別死者数の構成率(%)である。

第110図 年齢層別人口10万人当たり交通事故死者数の推移



注 人口は総務省資料により各年10月1日現在の国勢調査又は推計人口、死者数は警察庁資料による。

第1-11図 年齢層別交通事故負傷者数の推移



注 1 警察庁資料による。
2 ()内は、年齢層別負傷者数の構成率 (%)である。

すべての年齢層で減少しており、65歳以上の高齢者（115人減）と30～39歳（96人減）が特に減少した（第1-9図）。

年齢層別に人口10万人当たりの交通事故死者数の推移をみると、近年はすべての年齢層で減少傾向で推移しており、特に16～24歳の若者の減少傾向が顕著である（第1-10図）。

交通事故負傷者数を年齢層別にみると、30～39歳（21万2,866人）と16～24歳（20万6,777人）が多く、それぞれ全負傷者数の約18%を占めた。前年に比べると、16～24歳（1万8,593人減）と25～29歳（1万6,277人減）が特に減少し、65歳以上の高齢者（251人増）が増加した（第1-11図）。

状態別交通事故死者数及び負傷者数等

平成18年中の交通事故死者数を状態別にみると、自動車乗車中（2,359人、構成率37.1%）が最も多く、次いで歩行中（2,051人、構成率32.3%）となっており、両者で全体の約7割を占めている（第1-12図）。

前年と比べると、すべての状態において減少しており、特に、自動車乗車中（363人減）が大幅に減少した。

状態別の交通事故死者数の推移をみると、近年、すべての状態で減少傾向にあり、過去10年間では特に自動車乗車中及び自動二輪車乗車中の減少が顕著

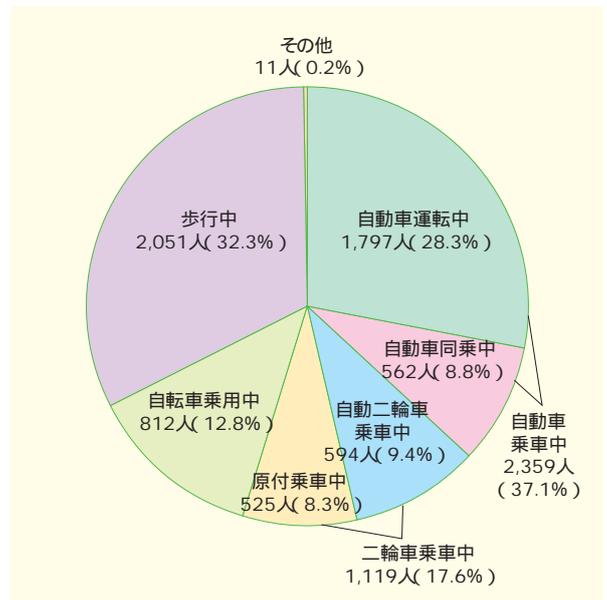
である（第1-13図）。

自動車乗車中の死者数は平成5年をピークに、その後はほぼ一貫して減少しており、歩行中の死者数との差は年々減少している。

平成18年中の交通事故負傷者数を状態別にみると、自動車乗車中が69万2,302人と最も多く、全負傷者数の63.0%を占めた（第1-14図）。

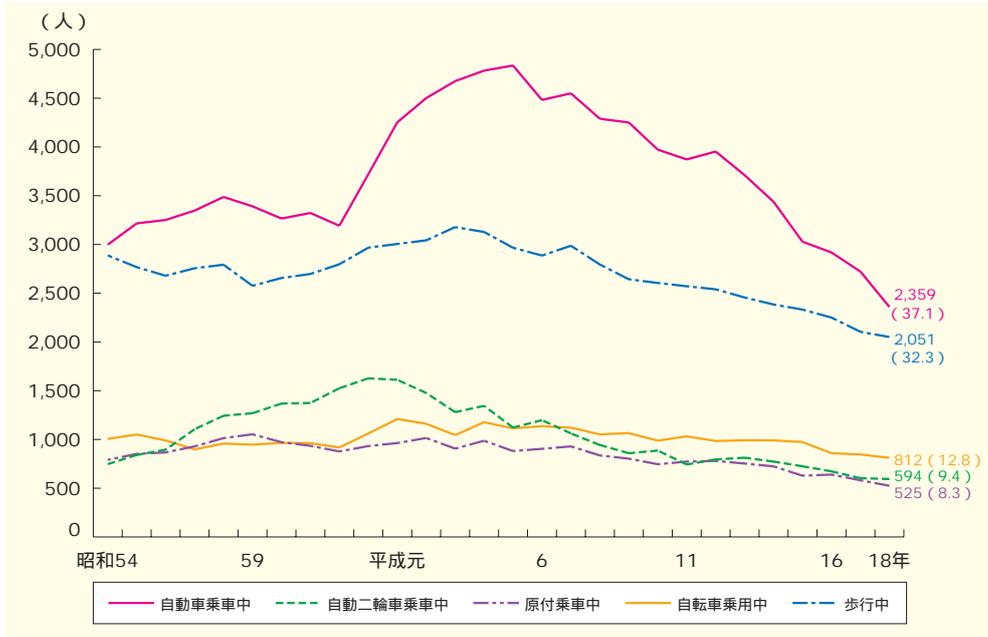
なお、交通事故件数を状態別にみると、自転車乗用中の事故件数（17万4,262件）は、交通事故全体

第1-12図 状態別交通事故死者数（平成18年）



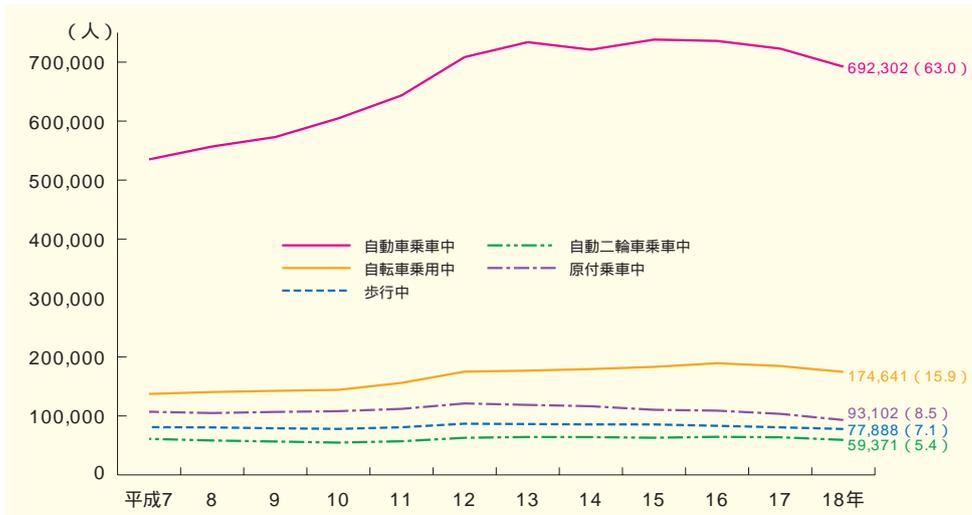
注 警察庁資料による。

第1 13図 状態別交通事故死者数の推移



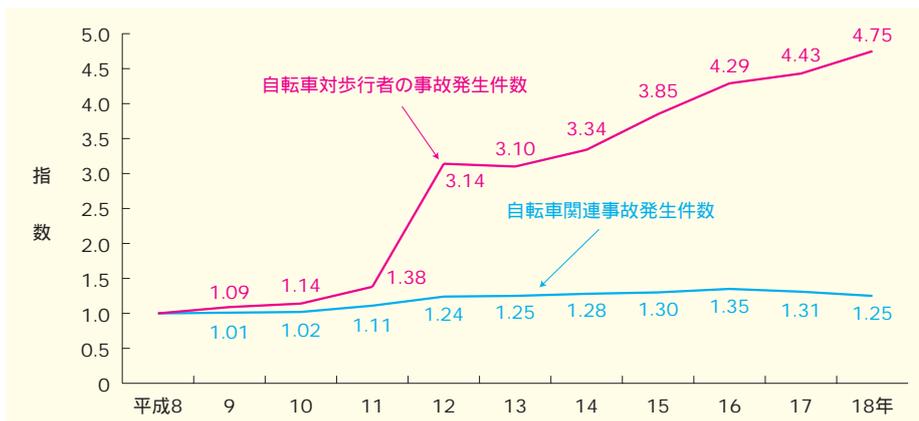
注 1 警察庁資料による。ただし、「その他」は省略している。
 2 ()内は、状態別死者数の構成率(%)である。

第1 14図 状態別交通事故負傷者数の推移



注 1 警察庁資料による。ただし、「その他」は省略している。
 2 ()内は、状態別負傷者数の構成率(%)である。

第1 15図 自転車対歩行者事故発生状況の推移



注 警察庁資料による。

の約2割を占めており、10年前の約1.25倍に増加、対歩行者事故件数(2,767件)は、10年前の約4.75倍に増加している。(第1-15図)。

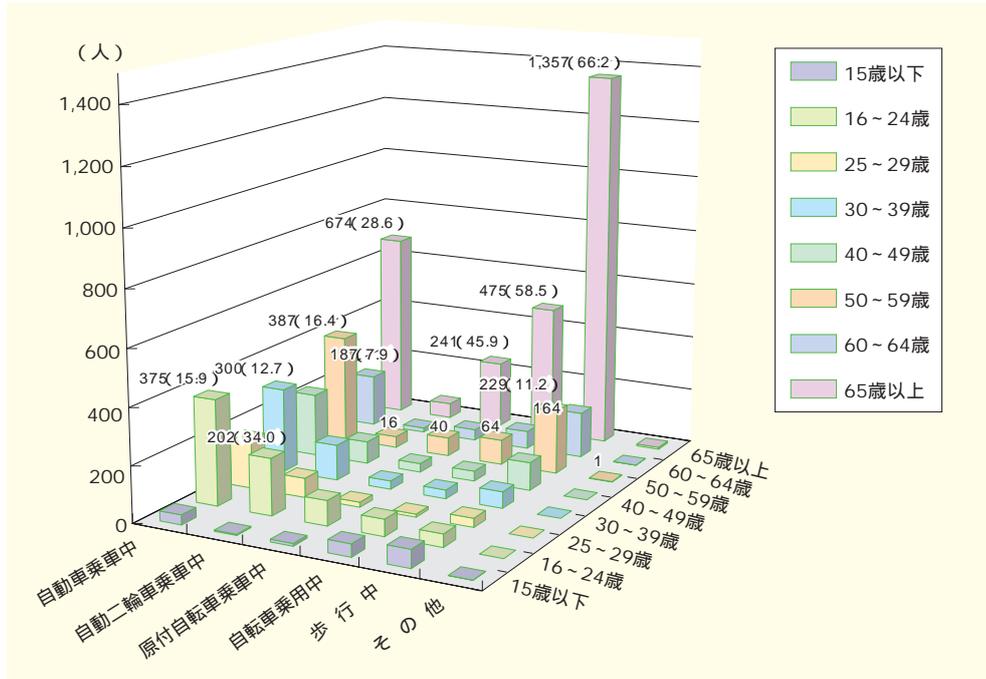
状態別・年齢層別の交通事故死者数

平成18年と17年の状態別・年齢層別の交通事故死者数を比較してみると、16～24歳の若者の自動車乗車中(97人減)が特に減少した。その他では、16

～24歳の自転車乗車中(20人増)、16～24歳の自動二輪車乗車中(14人増)等が増加し、40～49歳の自動車乗車中(62人減)、30～39歳の自動車乗車中(55人減)、50～59歳の自動車乗車中(55人減)等が減少した(第1-16図、第1-17図)。

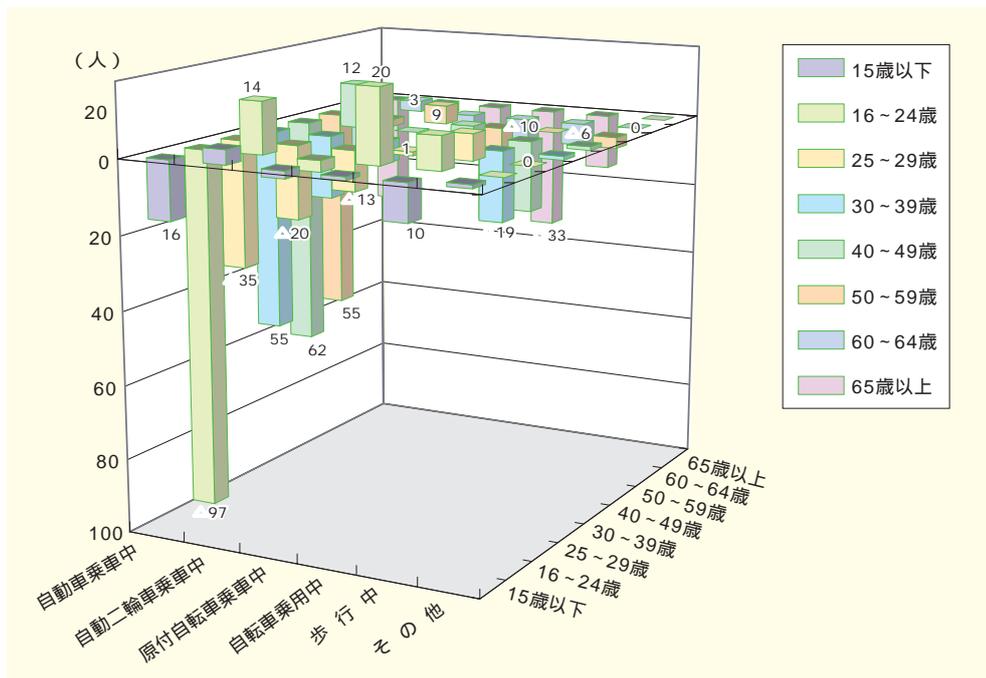
さらに、平成18年中の状態別の交通事故死者数を年齢層別にみると、以下のような特徴がみられる

第1 16図 平成18年中の状態別・年齢層別交通事故死者数



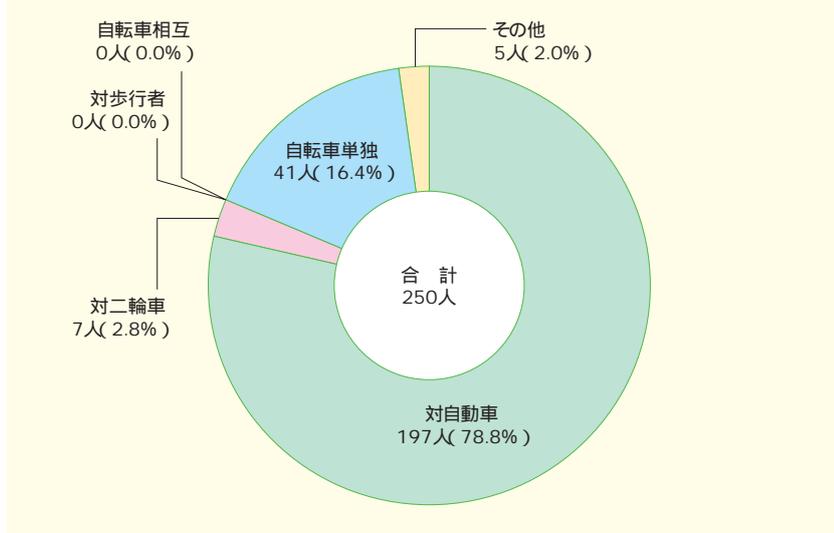
注 1 警察庁資料による。
2 ()内は、それぞれの状態別死者数の合計に対する構成率(%)である。

第1 17図 平成18年中の状態別・年齢層別交通事故死者数(対前年比)



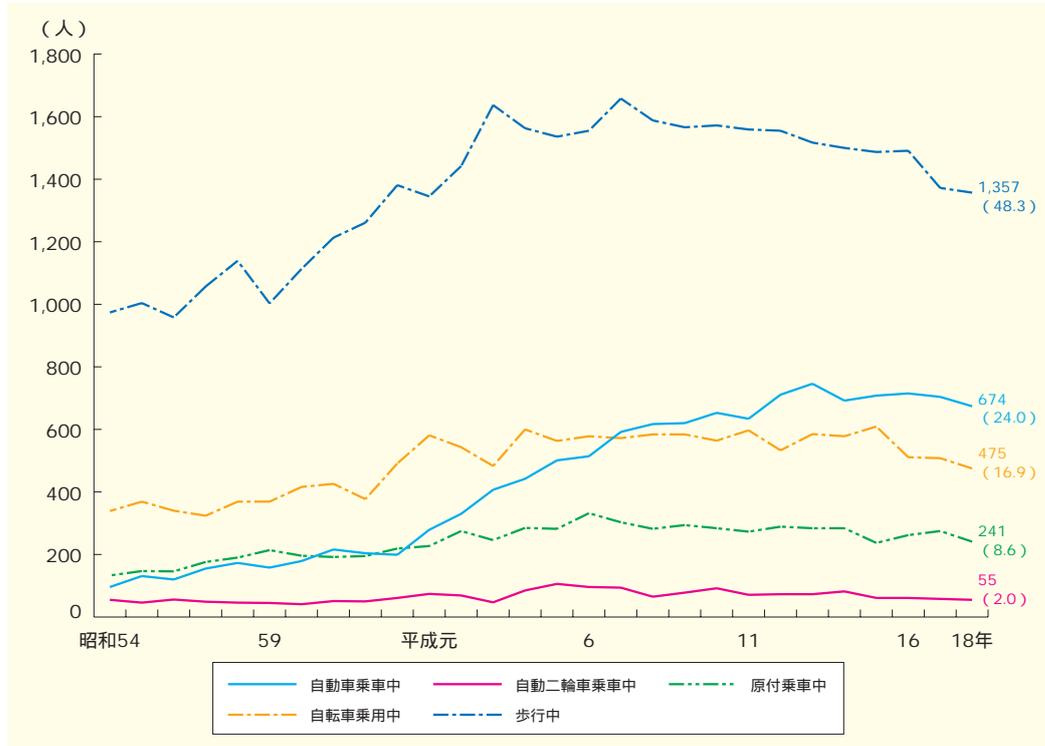
注 警察庁資料による。

第1 18図 自転車乗用中（第1当事者）の相手当事者別死者数（平成18年）



注 警察庁資料による。

第1 19図 高齢者の状態別交通事故死者数の推移



注 1 警察庁資料による。ただし、「その他」は省略している。
 2 ()内は、高齢者の状態別死者数の構成率 (%)である。

(第1-16図)

自動車乗車中の死者数については、65歳以上の高齢者が全体の28.6%、50～59歳が16.4%を占めた。

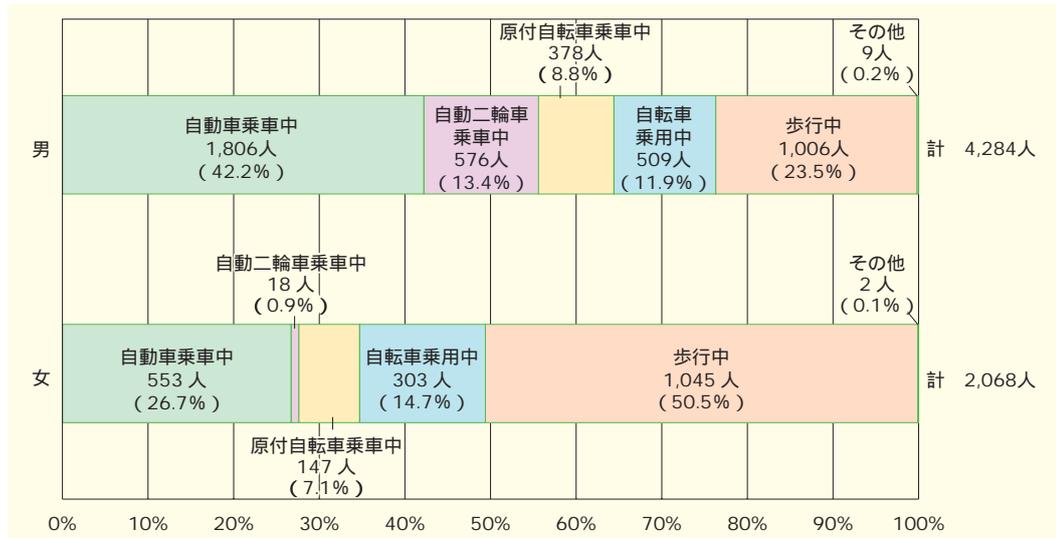
自動二輪車乗車中の死者数については、16～24歳の若者が全体の34.0%と、依然として高い構成率となっている。また、原動機付自転車乗車中の死者数については、65歳以上の高齢者が全体の

45.9%と高い構成率となっている。

自転車乗用中の死者数については、65歳以上の高齢者が他の年齢層に比べ圧倒的に多く、全体の58.5%となっている。なお、自転車乗用中（第1当事者）の死者数を相手方当事者別にみると、自動車が圧倒的に多く、全体の78.8%となっている（第1-18図）。

歩行中の死者数については、65歳以上の高齢

第1-20図 男女別・状態別交通事故死者数（平成18年）



注 警察庁資料による。

者が他の年齢層に比べ圧倒的に多く、全体の66.2%となっている。

次に、交通事故死者数の44%を超える割合を占める65歳以上の高齢者について、昭和54年以降の状態別の交通事故死者数の推移をみると、歩行中の死者数は、昭和50年代前半から増加傾向を示した後、平成7年をピークに漸減傾向が続いているものの、いまだ高原状態にある。また、漸増傾向にあった自動車乗車中の死者数は、平成17年から2年連続で減少となったが、依然高水準にある（第1-19図）。

男女別・状態別の交通事故死者数

平成18年中の死者数を男女別にみると、男性で

は自動車乗車中が42.2%を占め、女性では歩行中が50.5%を占めた（第1-20図）。

飲酒運転による交通事故発生状況

平成18年中の原付以上運転者（第1当事者）の飲酒運転による交通事故件数は1万1,625件（構成率1.4%）で、9月以降の取締りの強化及び飲酒運転根絶に対する社会的気運の高まりなどにより、前年と比べると2,250件（16.2%）減少した（第1-21図）。

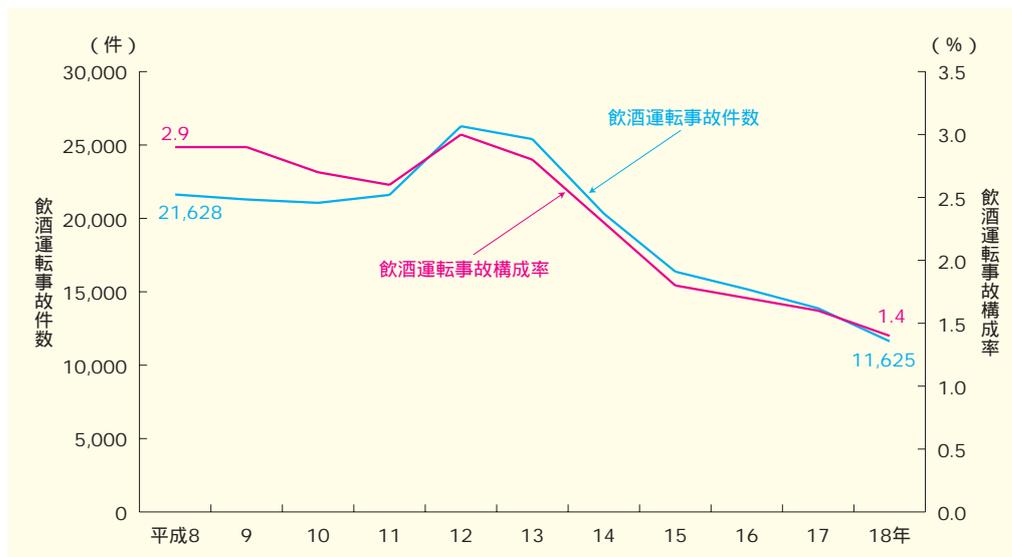
過去10年間の推移をみると、飲酒運転による交通事故は、10年間で半数近く（平成8年に比べ53.7%減）にまで減少した。中でも改正道路交通法（平成14年6月施行）により飲酒運転に対する罰則等が強化さ

第1-21図 月別飲酒運転による交通事故件数



注 警察庁資料による。

第1-22図 原付以上運転者（第1当事者）の飲酒運転による交通事故件数の推移



注 警察庁資料による。

第1-23図 シートベルト着用の有無別自動車乗車中死者数の推移



注 1 警察庁資料による。
2 ()内は着用の有無別死者数の構成率(%)である。

れた14年以降の減少が顕著である(第1-22図)。

シートベルト着用の有無別死者数

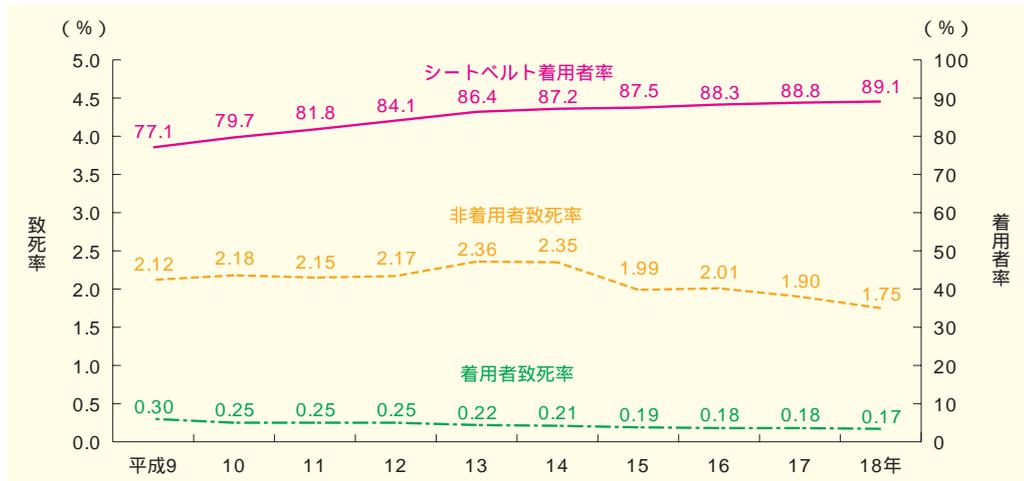
平成18年中の自動車乗車中の死者数をシートベルト着用の有無別にみると、非着用は1,210人で、前年に比べて200人(14.2%)減少した。これを年齢別にみると、特に、65歳以上の高齢者の非着用の死者数は316人で、全非着用死者数の26.1%を占めているが、前年に比べると25人(7.3%)減少した。

平成9年以降の自動車乗車中の死者をシートベルト着用の有無別にみると、シートベルト着用者率

(死傷者数中のシートベルトを着用している者の割合)の向上に伴い、非着用の死者数は減少を続けている(第1-23図)。

自動車乗車中の死傷者について着用者率をみると、平成5年以降上昇している。着用者の致死率(交通事故死傷者数に占める死者数の割合)は、非着用者の致死率の約10分の1であり、シートベルト着用者率の向上が、自動車乗車中の交通事故死者数の減少に結びついている(第1-24図)。

第1 24図 シートベルト着用の有無別致死率及び自動車乗車中死傷者のシートベルト着用者の推移



注 警察庁資料による。
 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
 着用者致死率：シートベルト着用死者数（自動車乗車中）÷ シートベルト着用死傷者数（自動車乗車中）× 100
 非着用者致死率：シートベルト非着用死者数（自動車乗車中）÷ シートベルト非着用死傷者数（自動車乗車中）× 100

第1 2表 チャイルドシート着用の有無別死傷者数，致死率及び死亡重傷率

チャイルドシート着用の有無	死傷者数（人）				致死率（%）	死亡重傷率（%）
	死者数	重傷者数	軽傷者数	合計		
着用	3	78	7,425	7,506	0.04	1.08
非着用	18	82	4,507	4,607	0.39	2.17
着用不明	0	2	284	286	0.00	0.70
合計	21	162	12,216	12,399		

注 1 警察庁資料による。
 2 致死率 = 死者数 ÷ 死傷者数 × 100 (%)
 3 死亡重傷率 = (死者数 + 重傷者数) ÷ 死傷者数 × 100 (%)

第1 25図 月別交通事故死者数及び事故発生件数の推移（平成18年）



注 警察庁資料による。

チャイルドシート着用の有無別死傷者数

平成18年中の6歳未満幼児の自動車同乗中の死者数は、21人であり、重傷者数は162人であった。

6歳未満幼児の自動車同乗中の致死率及び死亡重傷率をチャイルドシートの着用有無別にみると、非着用者の致死率は着用者の約9.8倍、死亡重傷率は約2.0倍となっており、チャイルドシートの効果を十分に確認することができる（第1-2表）。

自動車等運転中の携帯電話使用及びカーナビゲーション装置等の画像の注視による交通事故発生状況

平成18年中の自動車等運転中の携帯電話使用によ

る交通事故発生件数は900件で、前年より46件減少した。近年の傾向としては、11年11月に施行された改正道路交通法により携帯電話等の走行中の使用が禁止されて以降、12年は大幅に減少したものの、13年は増加し、14年以降は減少傾向が続いている。

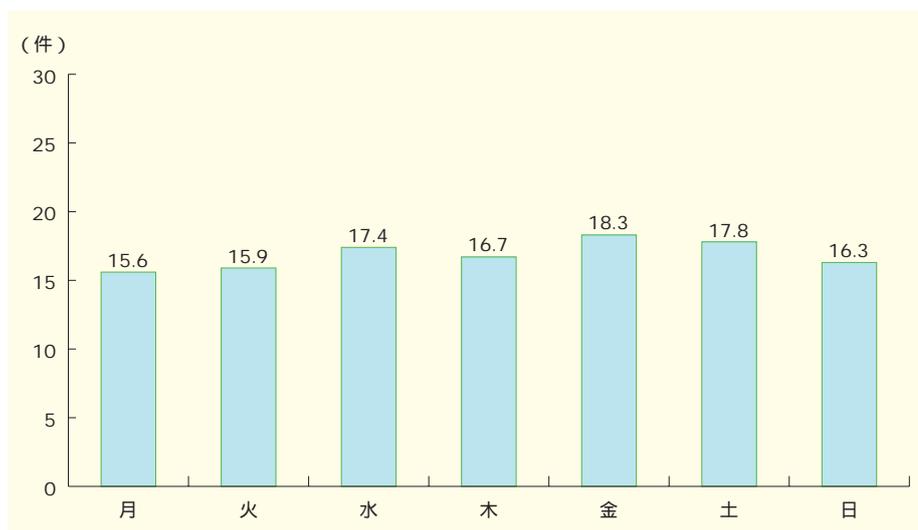
また、自動車等運転中のカーナビゲーション装置等の画像の注視による交通事故発生件数は、921件で、前年より109件増加した。

月別、曜日別、昼夜別交通事故発生状況

ア 月別交通事故発生状況

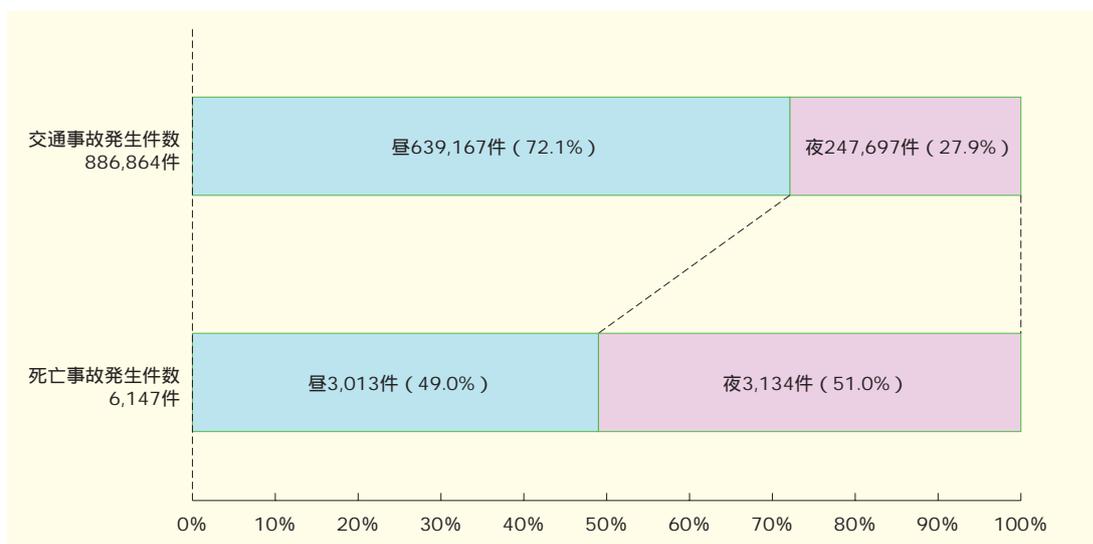
平成18年中の交通事故発生状況を月別にみると、そのピークは発生件数、死者数ともに12月となって

第1 26図 曜日別一日平均死亡事故発生件数（平成18年）



注 警察庁資料による。

第1 27図 昼夜別交通事故発生件数（平成18年）



注 1 警察庁資料による。
2 ()内は、発生件数の構成率である。

おり、年の後半に多くなる傾向が続いている（第1-25図）。

イ 曜日別交通死亡事故発生件数

平成18年中の交通死亡事故発生件数を曜日別にみると、全体の平均は一日当たり16.8件であり、金曜日（18.3件）、土曜日（17.8件）、水曜日（17.4件）の順に多い（第1-26図）。

ウ 昼夜別交通事故発生状況

平成18年中の交通事故発生状況を昼夜別にみる

と、夜間の発生件数が事故全体の27.9%であったのに対して、夜間の交通死亡事故発生件数は死亡事故全体の51.0%を占めた（第1-27図）。これを交通事故1,000件当たりの交通死亡事故発生件数（死亡事故率）でみると、夜間が12.7件、昼間が4.7件で夜間は昼間の2.7倍である。

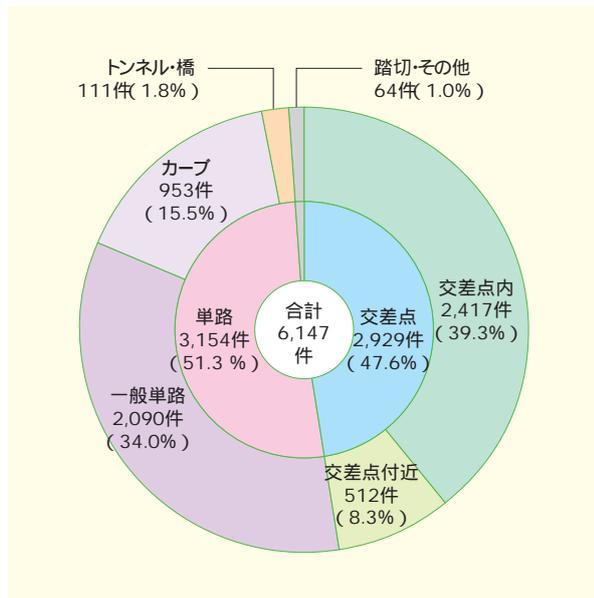
昼夜別に交通死亡事故発生件数の推移をみると、近年一貫して夜間の発生件数が昼間の発生件数を上回っているが、年々その差は減少傾向にある（第

第1-28図 昼夜別死亡事故発生件数の推移



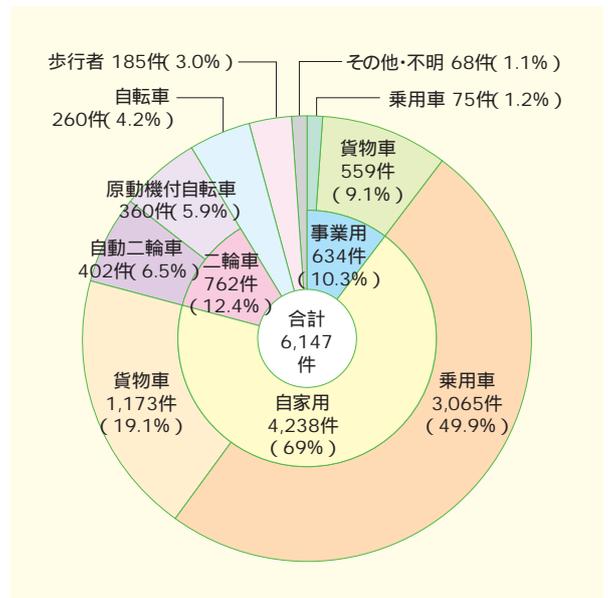
注 1 警察庁資料による。
2 夜間とは日没から日の出までの間をいう。

第1-29図 道路形状別死亡事故発生件数（平成18年）



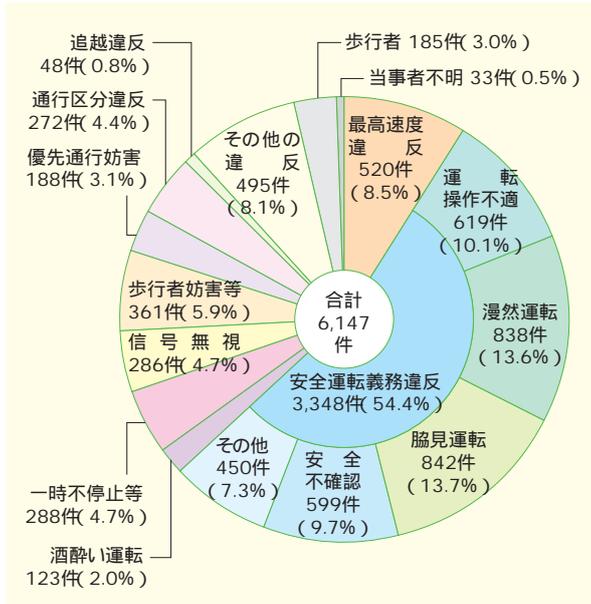
注 1 警察庁資料による。
2 () 内は、発生件数の構成率である。

第1-30図 第1当事者別死亡事故発生件数（平成18年）



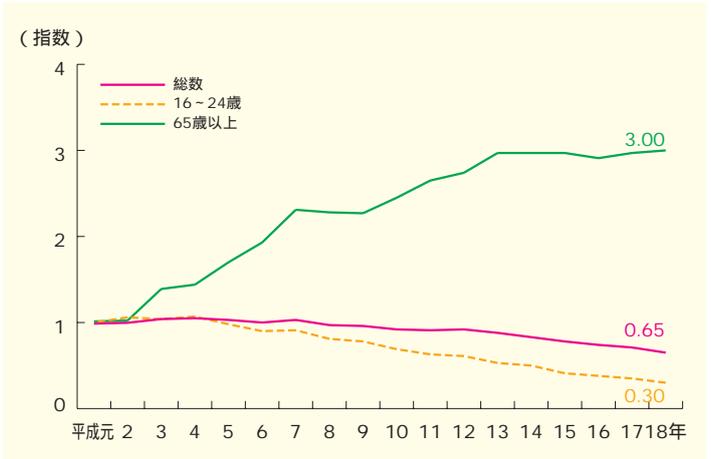
注 1 警察庁資料による。
2 () 内は、発生件数の構成率である。

第1-31図 第1当事者の法令違反別死亡事故発生件数
(平成18年)



注1 警察庁資料による。
2 ()内は、発生件数の構成率である。

第1-32図 自動車(第1当事者)運転者の若者・高齢者別死亡事故発生件数の推移



注 1 警察庁資料による。
2 平成元年を1とした指数

1-28図)。

道路形状別交通死亡事故発生件数

平成18年中の交通死亡事故発生状況を道路形状別にみると、交差点内が最も多く(39.3%)、次いで一般単路(交差点、カーブ、トンネル、踏切等を除いた道路形状をいう。)(34.0%)、カーブ(15.5%)の順になった(第1-29図)。

第1当事者の交通死亡事故発生件数

平成18年中の第1当事者(交通事故の当事者のうち、過失が最も重い者又は過失が同程度の場合は被害が最も軽い者をいう。)の交通死亡事故発生件数を車種別にみると自家用乗用車(49.9%)、自家用貨物車(19.1%)の割合が多い(第1-30図)。

第1当事者の法令違反別に交通死亡事故発生件数をみると、脇見運転(13.7%)、漫然運転(13.6%)、運転操作不適(10.1%)の順に多い(第1-31図)。

自動車運転者が第1当事者となった死亡事故件数は、減少傾向で推移している。これを運転者の年齢別にみると、16~24歳の若者は、平成18年には元年の3分の1に減少したのに対し、65歳以上の高齢者はほぼ一貫して増加しており、18年には元年の3

倍に増加した(第1-32図)。

事故類型別交通死亡事故発生件数

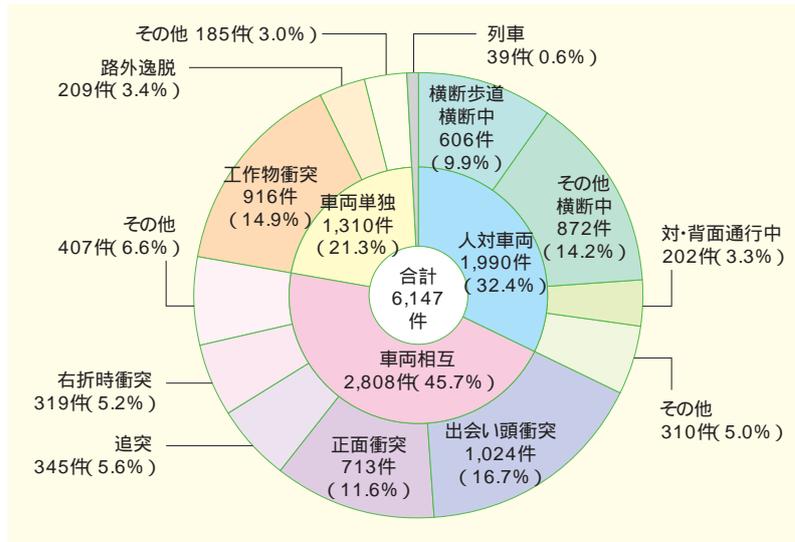
平成18年中の事故類型別に交通死亡事故発生件数をみると、車両相互事故が最も多く(45.7%)、以下、人対車両(32.4%)、車両単独(21.3%)、列車(0.6%)となった。さらに、細分類でみると、出会い頭衝突(16.7%)、工作物衝突(14.9%)、その他横断中(横断歩道・横断歩道付近以外での横断中)(14.2%)、正面衝突(11.6%)の割合が高くなった(第1-33図)。

3 高速自動車国道等における交通事故発生状況概況

高速自動車国道等(高速自動車国道及び指定自動車専用道路(道路交通法第110条第1項の規定により国家公安委員会が指定する自動車専用道路)をいう。以下同じ。)における平成18年中の交通事故発生状況は、交通事故件数13,803件(うち死亡事故234件)が発生し、死者数262人、負傷者数22,007人であった(うち高速自動車国道では、交通事故6,780件(うち死亡事故167件)、死者数186人、負傷者数1万1,484人。指定自動車専用道路では、交通

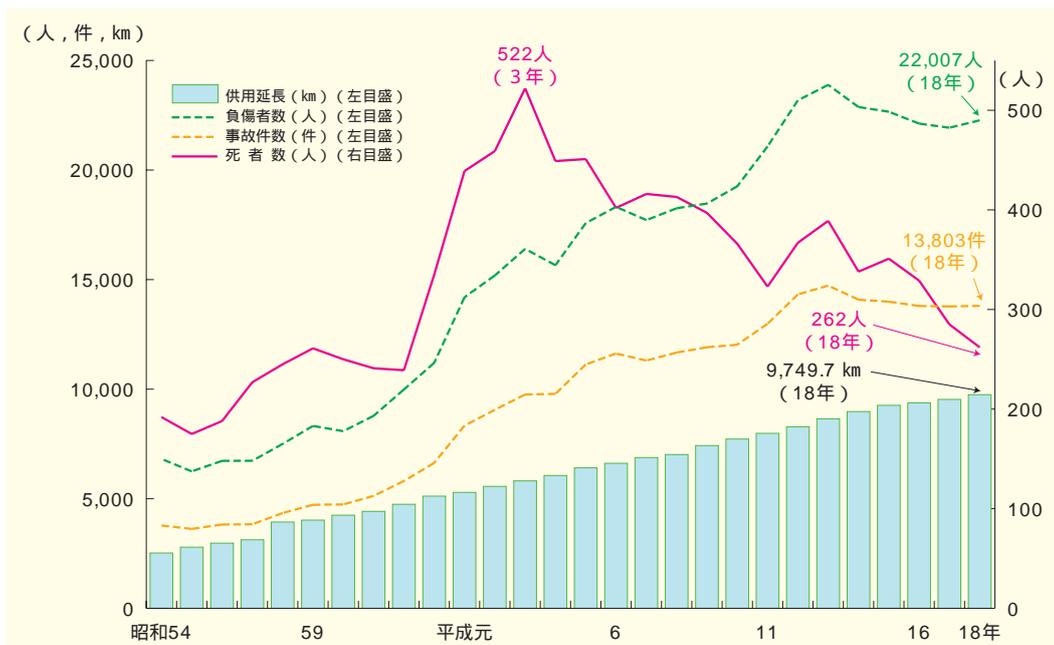
列車が当事者となった踏切上の事故。

第1-33図 事故類型別死亡事故発生件数（平成18年）



注 1 警察庁資料による。
 2 ()内は、発生件数の構成率である。
 3 横断歩道横断中には、横断歩道付近横断中を含む。

第1-34図 高速自動車国道等における交通事故発生状況の推移



注 警察庁及び国土交通省資料による。

事故7,023件（うち死亡事故67件）、死者数76人、負傷者数1万523人。）（第1-34図）。高速自動車国道等において、これを前年と比較すると、死者数は23人（8.1%）減少し、負傷者数は76人（0.3%）増加した。

死亡事故率

高速自動車国道等は自動車専用の道路であり、原則として上下線が分離されていることから事故率は低く、高速自動車国道についてみれば、平成18年で1億走行台キロ当たりの交通事故は9.5件である。

しかし、高速自動車国道等は高速走行となるため、わずかな運転上のミスが事故に結びつきやすく、しかも一たび事故が発生すると被害が大きく、関係車両や死者数も多数に及ぶ重大事故に発展することが多い。このため、交通事故発生件数に占める死亡事故件数の割合（死亡事故率）は、その他の道路の約2.5倍である。

事故類型別及び法令違反別発生状況

平成18年中の高速自動車国道等における事故類

型別発生状況は、車両相互の事故が事故全体の84.7%、車両単独事故が14.4%、その他の事故が1.0%で、車両単独事故の割合が一般道路（5.5%）に比べ高い。

車両相互の事故では、車線上の停止車への追突が最も多く、次いで走行車への追突の順となった。

車両単独の事故では、防護さく等への衝突が最も多く、次いで中央分離帯への衝突の順となった。

また、平成18年中の高速自動車国道等における法令違反発生状況は、前方不注視が交通事故全体の

42.6%で最も多く、次いで動静不注視（20.8%）、安全不確認（9.2%）、ブレーキ操作不適（6.9%）の順となった。

昼夜別交通事故発生状況

平成18年中の高速自動車国道等における昼夜別交通事故発生状況をみると、夜間は発生件数が全体の31.9%であるのに対し、死亡事故件数は57.3%を占めた。これを交通事故発生件数に占める死亡事故件数の割合（死亡事故率）でみると、夜間が3.0%、昼間が1.1%で、夜間は昼間の約3倍である。

道路交通事故による損失

平成18年度の内閣府調査において、道路交通事故による損失額が算定された。この調査では、交通事故によって生じる金銭的損失のほか、交通事故による痛み、苦しみ、生活の喜びを享受できなくなることなどの非金銭的な損失についても分析を行っている。交通事故による損失を明らかにすることにより、損失の大きさに対する国民の意識を高めるとともに、より効果的・効率的な交通安全対策を促進することが期待される。

ここでは、内閣府調査の概要について紹介する。

交通事故による損失の算定範囲

算定の範囲は、1年間の交通事故によって生じる金銭的損失及び非金銭的損失である。

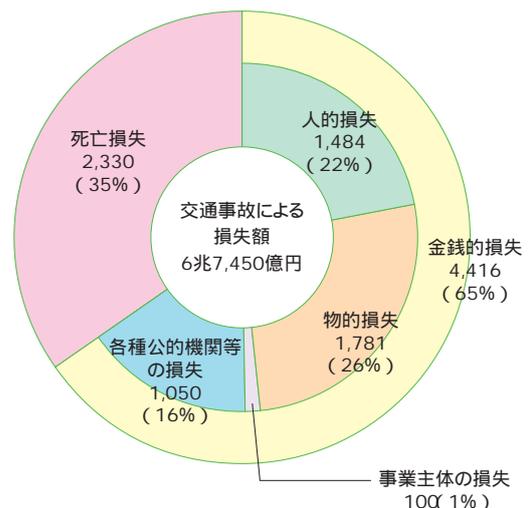
金銭的損失は、逸失利益、治療関係費及び慰謝料等の人的損失のほか、車両・構築物の修理費等の物的損失、就業不能による付加価値額低下等の事業主体の損失、交通事故に係る救急搬送費用、警察の事故処理費用、裁判費用、保険運営費用及び渋滞の損失等の各種公的機関等の損失について算定された。

非金銭的損失は、交通事故による痛み、苦しみ、生活の質の低下及び生活の喜びを享受できなくなること等の非金銭的な損失のうち死亡に係る損失（死亡損失）を、交通事故による死亡リスク削減に対する支払意思額（WTP）を基に算定している。

交通事故による損失の総額

道路交通事故による損失は、総額で6兆7,450億円、GDP比で1.4%と算定された（第1図）。

第1図 交通事故による損失



注 単位未満の数値は四捨五入により整理してあるので、合計と一致しない。

交通事故の被害・損失の経済的分析に関する調査研究。

人々が、交通事故による死亡リスクを削減するために最大限支払ってもよいと考える額。WTP: Willingness To Pay

ア 死亡損失

交通事故により失われた特定の個人の生命の損失を事後的に評価することは不可能であるため、仮想市場評価法によるアンケート調査を用いて推計したWTPを基に死亡損失を算定した。この結果、死亡損失は総額で2兆3,300億円と算定された。

イ 金銭的損失

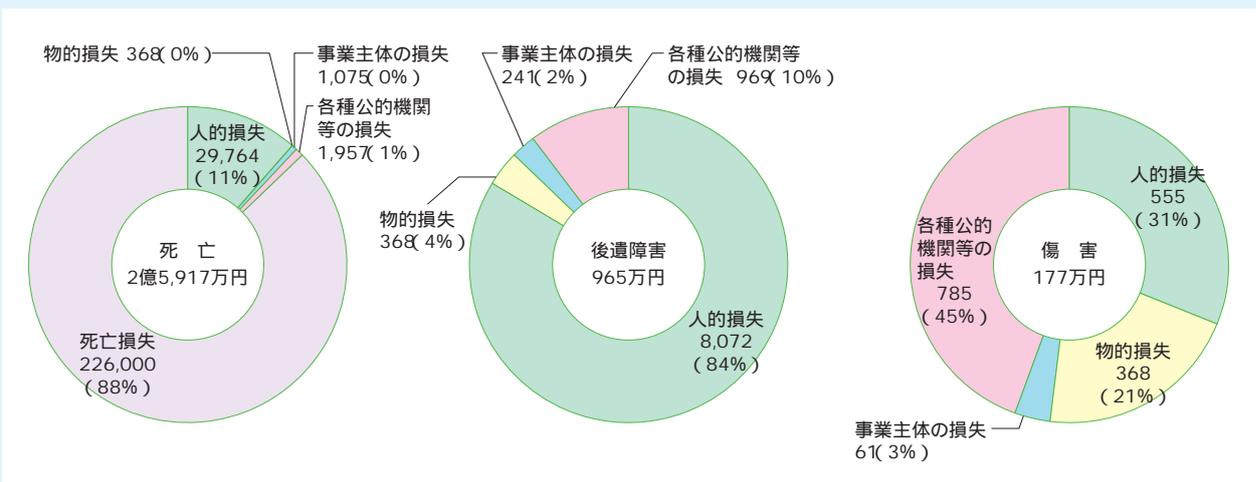
金銭的損失は総額で4兆4,160億円と算定された。このうち、人的損失が1兆4,840億円(22%)、物的損失が1兆7,810億円(26%)、事業主体の損失が1,000億円(1%)、各種公的機関等の損失が1兆500億円(16%)である。

1名当たりの交通事故による損失額

死亡、後遺障害、傷害の1名当たりの損失額を算定すると、それぞれ、2億5,900万円、965万円、177万円となった。(第2図)

死亡による1名当たりの損失額を諸外国における算定事例と比較すると、フィンランド、英国、スウェーデンとほぼ同じ水準となっている。(第3図)

第2図 1名当たりの交通事故による損失



注 単位未満の数値は四捨五入により整理してあるので、合計と一致しない。

第3図 諸外国における死亡1名当たりの交通事故による損失額

