

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。

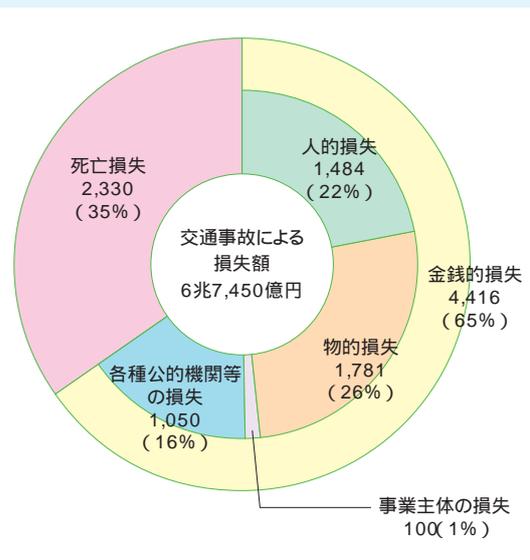
金銭的損失は、逸失利益、治療関係費及び慰謝料等の人的損失のほか、車両・構築物の修理費等の物的損失、就業不能による付加価値額低下等の事業主体の損失、交通事故に係る救急搬送費用、警察の事故処理費用、裁判費用、保険運営費用及び渋滞の損失等の各種公的機関等の損失について算定された。

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

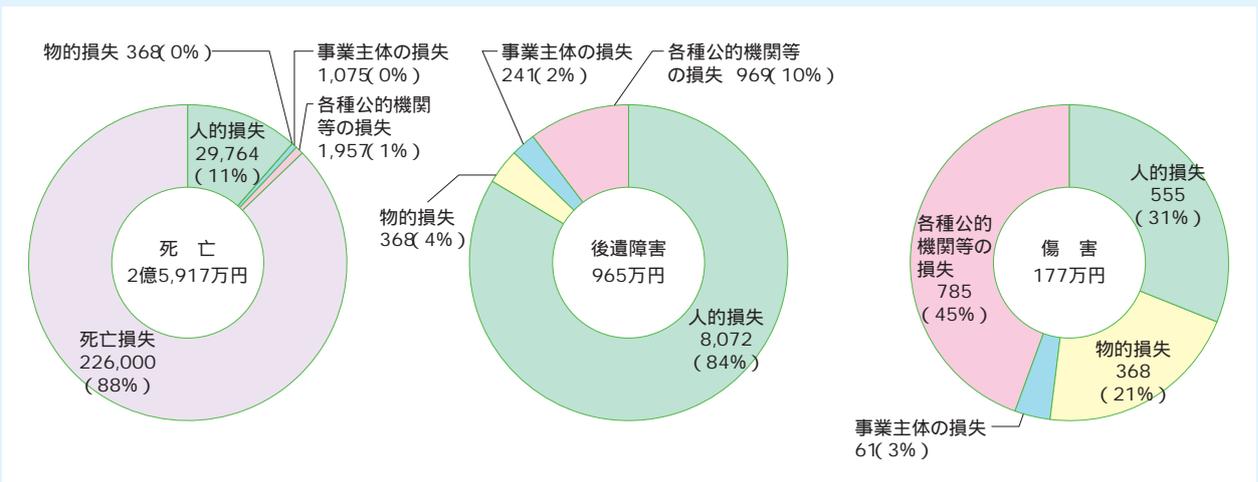
金銭的損失は総額で4兆4,160億円と算定された。このうち、人的損失が1兆4,840億円(22%)、物的損失が1兆7,810億円(26%)、事業主体の損失が1,000億円(1%)、各種公的機関等の損失が1兆500億円(16%)である。

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

