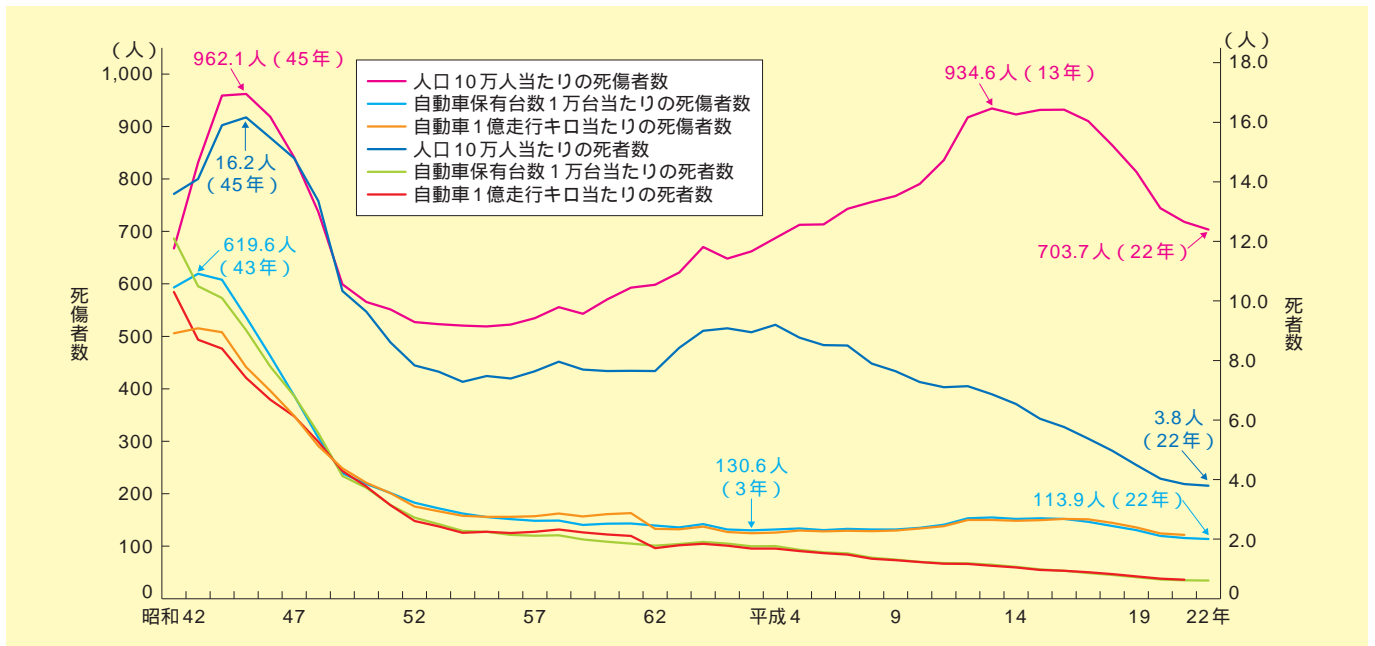


第1-3図 人口10万人・自動車保有台数1万台・自動車1億走行キロ当たりの交通事故死傷者数及び死者数の推移



- 注 1 死傷者数及び死者数は警察庁資料による。  
 2 人口は総務省の「国勢調査」及び「人口推計」による人口である。  
 3 自動車保有台数は国土交通省資料により、各年12月末現在の値である。保有台数には、第1種及び第2種原動機付自転車並びに小型特殊自動車を含まない。  
 4 自動車走行キロは国土交通省資料により、軽自動車によるものは昭和62年度から計上された。

の962.1人から一旦急激に減少したものの、50年代から増勢に転じ、平成13年に934.6人となった。その後、減少に転じ、22年には703.7人となった。次に、自動車保有台数1万台当たりでみると、昭和43年の619.6人から、ほぼ一貫して減少を続け、平成3年には130.6人までに減少し、その後、横ばいとなり、22年には113.9人となった。

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、平成に入り一時増加したものの、22年には3.8人となった。次に、自動車保有台数1万台当たり、自動車1億走行キロ当たりでみると、昭和50年代半ばまで順調に減少してきた後は、漸減傾向が続いている（第1-3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22年は5,745人となっている。

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について、警察庁では、陸上交通事故死者数から、明らかに道路上の交通事故ではないと判断された者を除いた数を「厚生統計の死者」として計上しており、21年は7,086人となっている（第1-1図）。

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（参考 - 3 参照）。

## 第2節 平成22年中の道路交通事故の状況

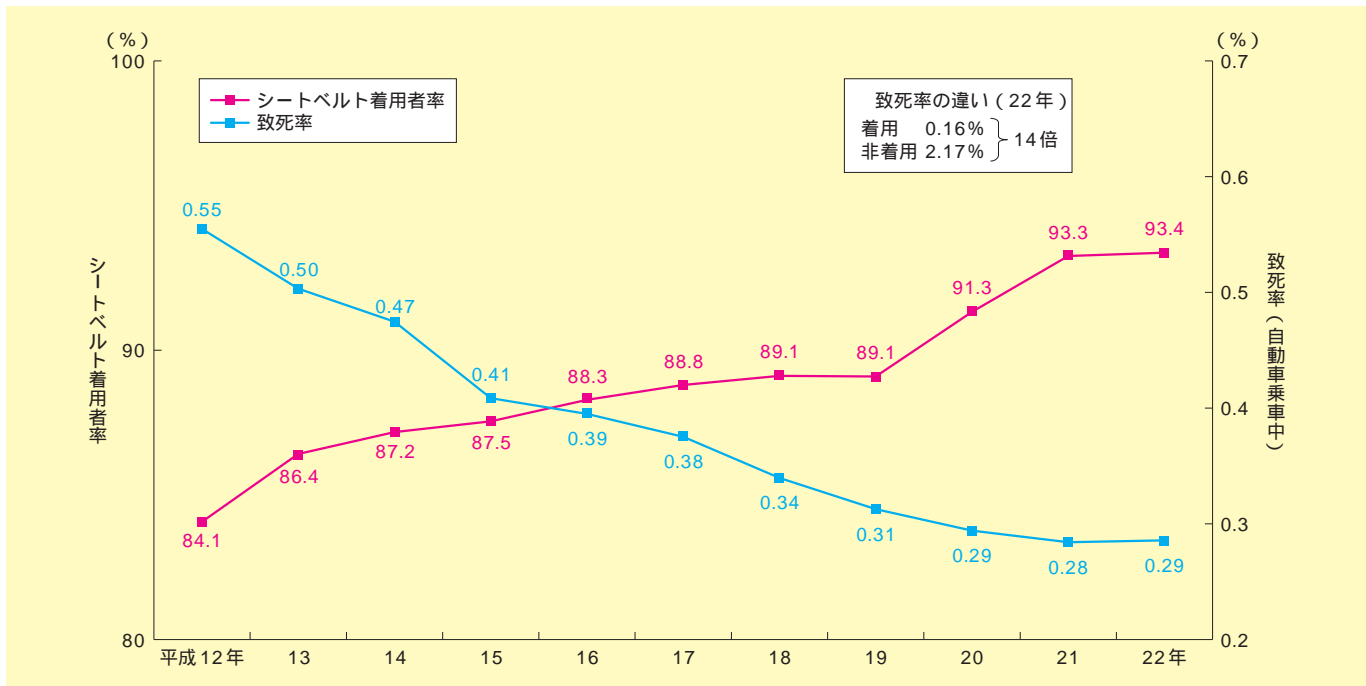
### 1 概況及び死者数減少の要因

平成22年中の交通事故発生件数は72万5,773件で、これによる死者数は4,863人、負傷者数は89万6,208

人であった（死傷者数は90万1,071人）。

前年と比べると、発生件数は1万1,701件（1.6%）、死者数は51人（1.0%）、負傷者数は1万4,900人

第1-4図 シートベルト着用者率及び致死率（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

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

(1.6%) 減少した(死傷者数は1万4,951人(1.6%) 減少)。

交通事故による死者数は10年連続で減少し、昭和27年(死者数4,696人)以来57年ぶりに4千人台となった前年を更に下回り、ピーク時(昭和45年:1万6,765人)の3割以下となった。また、平成16年に過去最悪を記録した発生件数(95万2,191件)及び負傷者数(118万3,120人)も6年連続で減少し、負傷者数は平成6年以来16年振りに90万人以下となった。しかしながら、交通事故死者数の減少率は平成13年以降の10年間で最少(-1.0%)となり、死者数のうち65歳以上の高齢者が占める割合は初めて5割を超え、飲酒運転等の悪質違反に起因する交通事故によって、多くの尊い命が交通事故の犠牲となるなど、交通事故情勢は依然として厳しいものがある。

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、シートベルト着用者率の向上(第1-4図)、事故直前の車両速度の低下(第1-5図)、飲酒運転等悪質・危険性の高い事故の減少(第1-6図)、歩行者の法令遵守(第1-7図)等が挙げられる。

## 2 交通死亡事故等の特徴

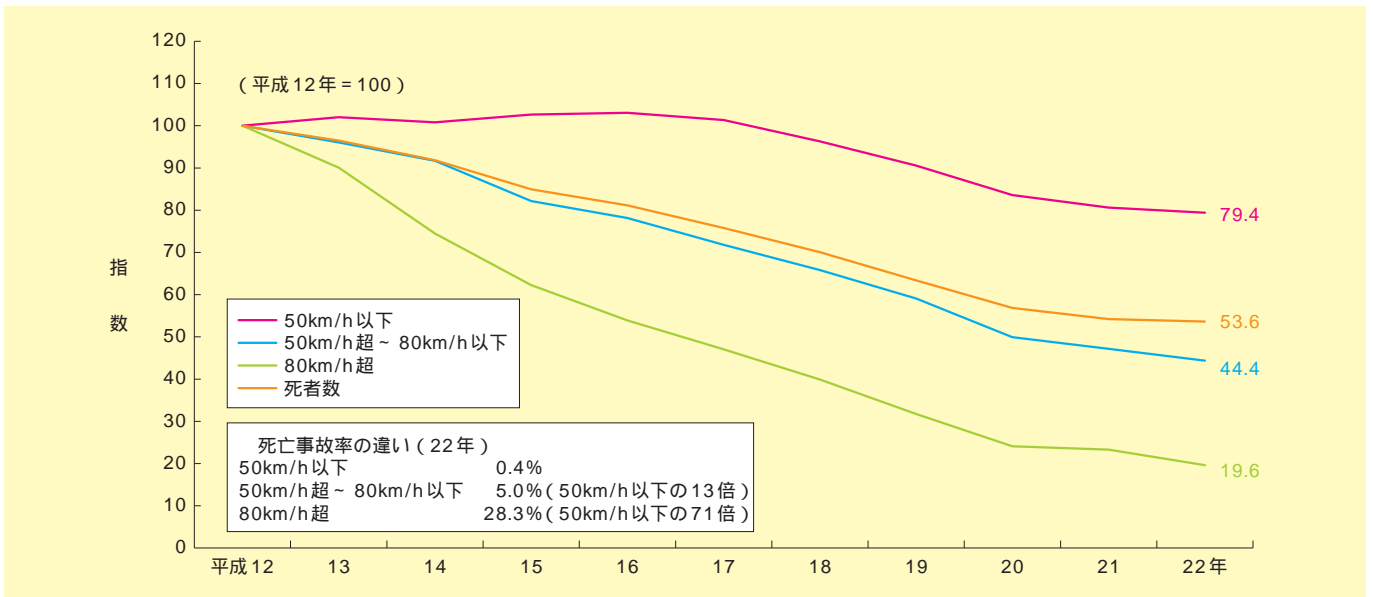
### 年齢層別交通事故死者数及び負傷者数

平成22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(2,450人)が18年連続で最も多く、全死者数に占める割合は、65歳以上の高齢者の人口構成比(23.1%:総務省統計資料「人口推計(平成22年10月1日現在(人口速報を基準とする確定値))」による。)の2倍を超える50.4%となっている。

前年と比べると、25~29歳(14人増)、40~49歳(13人増)、30~39歳(6人増)、60~64歳(2人増)の年齢層で増加、16~24歳(50人減)、50~59歳(34人減)、65歳以上(2人減)の年齢層で減少した。(第1-8図)。

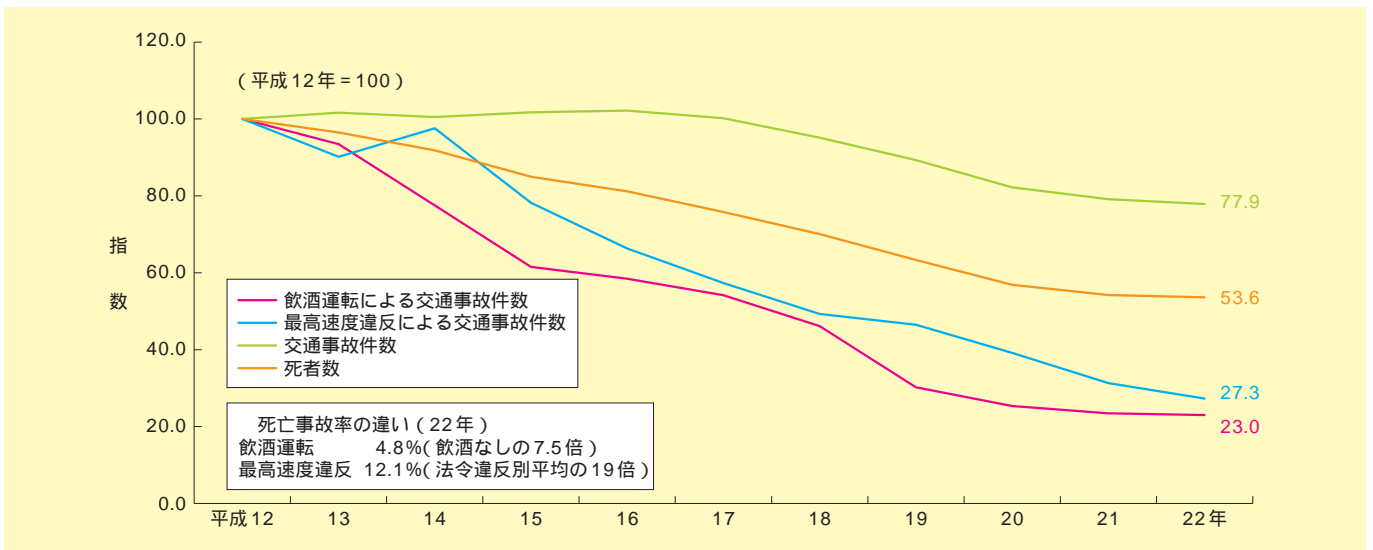
年齢層別の交通事故死者数の推移をみると、過去10年間では、特に16~24歳の年齢層の減少傾向が顕

第1-5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。  
 3 死亡事故率 = 死亡事故件数 ÷ 交通事故件数 × 100

第1-6図 飲酒運転・最高速度違反による交通事故件数及び死者数等の推移



注 警察庁資料による。

著である（第1-9図）。

交通事故負傷者数を年齢層別にみると、30～39歳（17万577人）と16～24歳（14万5,557人）の年齢層が多く、両者で全体の35.2%を占めている。前年と比べると、16～24歳（5,672人減）と50～59歳（4,595人減）の年齢層が特に減少した（第1-10図）。

状態別交通事故死者数及び負傷者数等

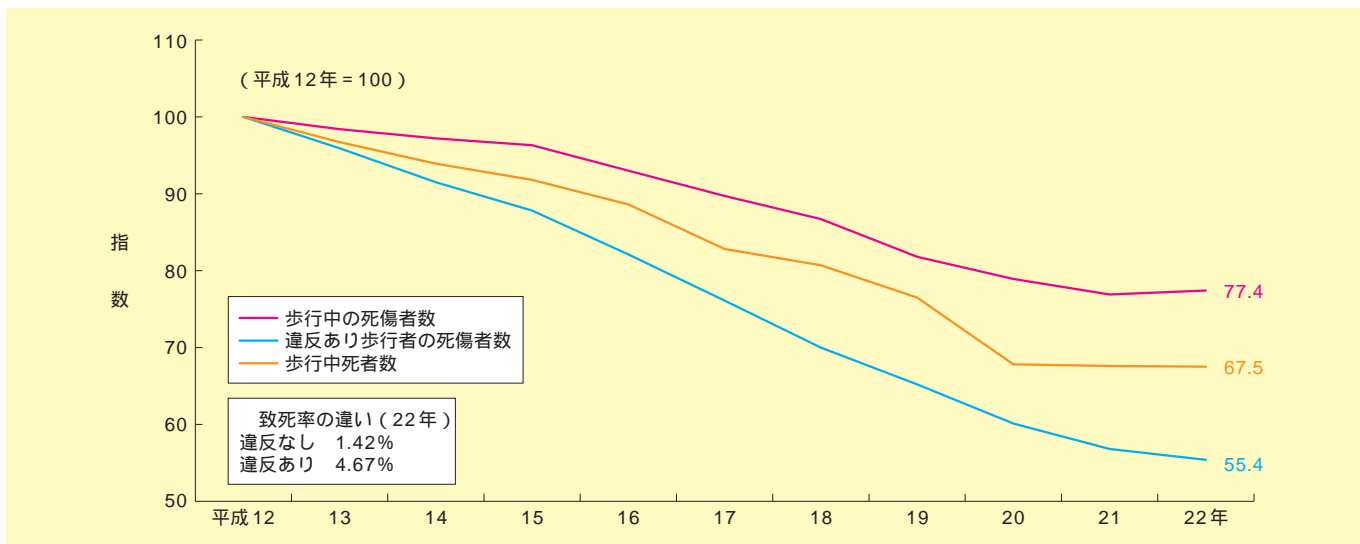
平成22年中の交通事故死者数を状態別にみると、歩行中（1,714人）が最も多く、次いで自動車乗車中（1,602人）となっており、両者で全体の68.1%を

占めている。前年と比べると、特に自転車乗用中（37人、5.3%減）の減少幅が大きく、減少数（51人）の7割以上を占めている（第1-11図）。

交通事故死者数に占める割合が最も多い65歳以上の年齢層について状態別にみると、歩行中がほぼ半数（50.1%）を占め、次いで自動車乗車中（23.9%）、自転車乗用中（16.7%）の順に多い（第1-12図）。

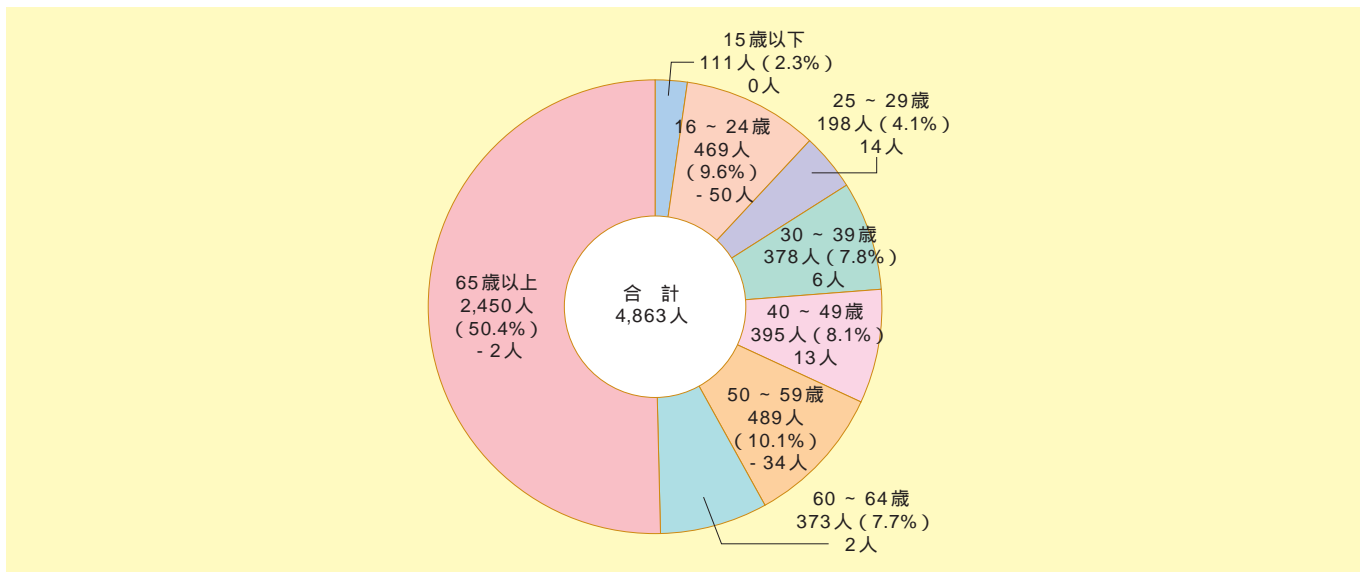
状態別の交通事故死者数の推移をみると、近年はすべての状態で減少傾向にあり、過去10年間では、特に自動車乗車中の減少が顕著であったが、平成22

第1-7図 歩行中の死傷者数及び違反あり歩行者の死傷者数の推移



- 注 1 警察庁資料による。  
 2 歩行者の死傷者数は、相手当事者が自転車などの軽車両の場合を除く。  
 3 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

第1-8図 年齢層別交通事故死者数(平成22年)



注 警察庁資料による。

年は10年振りに増加(2人増)した(第1-13図)。

交通事故負傷者数を状態別にみると、自動車乗車中が55万9,260人と最も多く、全負傷者数の62.4%を占めており、次いで自転車乗用中が15万973人(16.8%)となっている(第1-14図)。

状態別・年齢層別の交通事故死者数

平成22年中の状態別の交通事故死者数を年齢層別にみると、次のような特徴がみられる(第1-15図)。

自動車乗車中については、65歳以上の年齢層が全体の36.6%と最も多くを占めている。

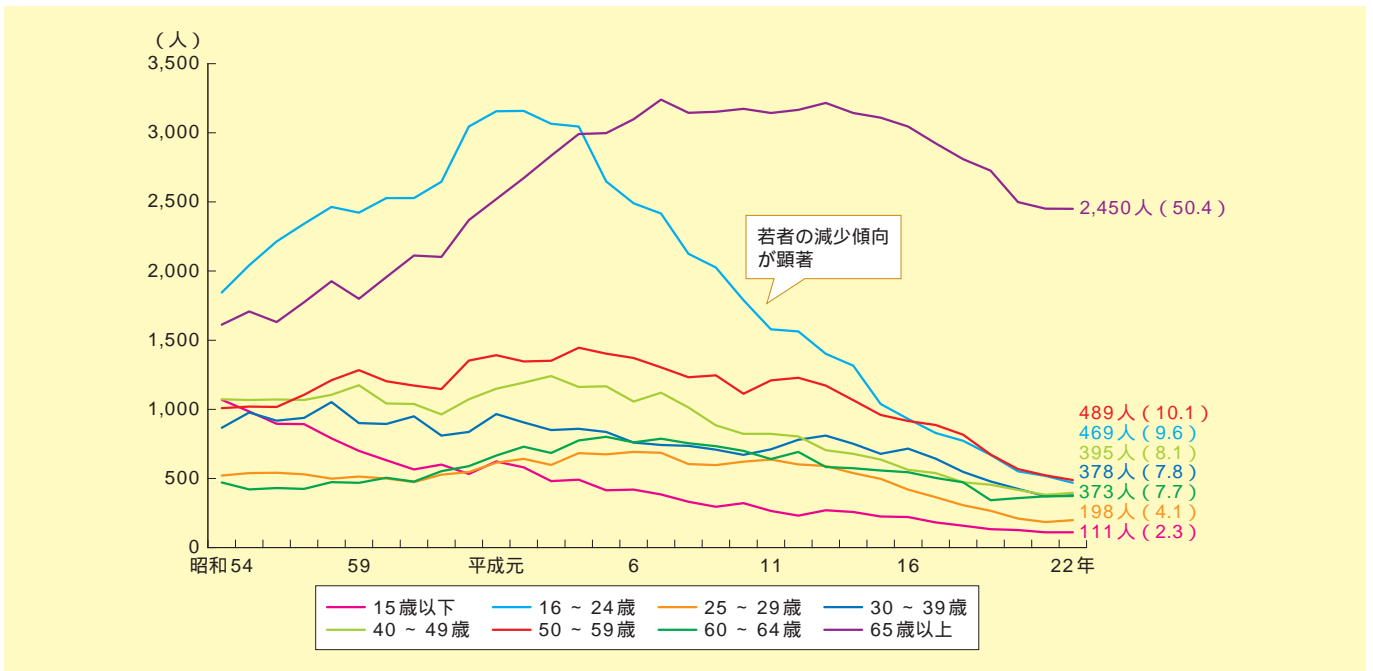
自動二輪車乗車中については、16～24歳の年齢層が全体の26.6%と最も多くを占めている。

原付乗車中については、65歳以上の年齢層が全体の48.7%と最も多くを占めている。

自転車乗用中及び歩行中については、65歳以上の年齢層が、それぞれ全体の62.3%、71.6%と最も多くを占めている。

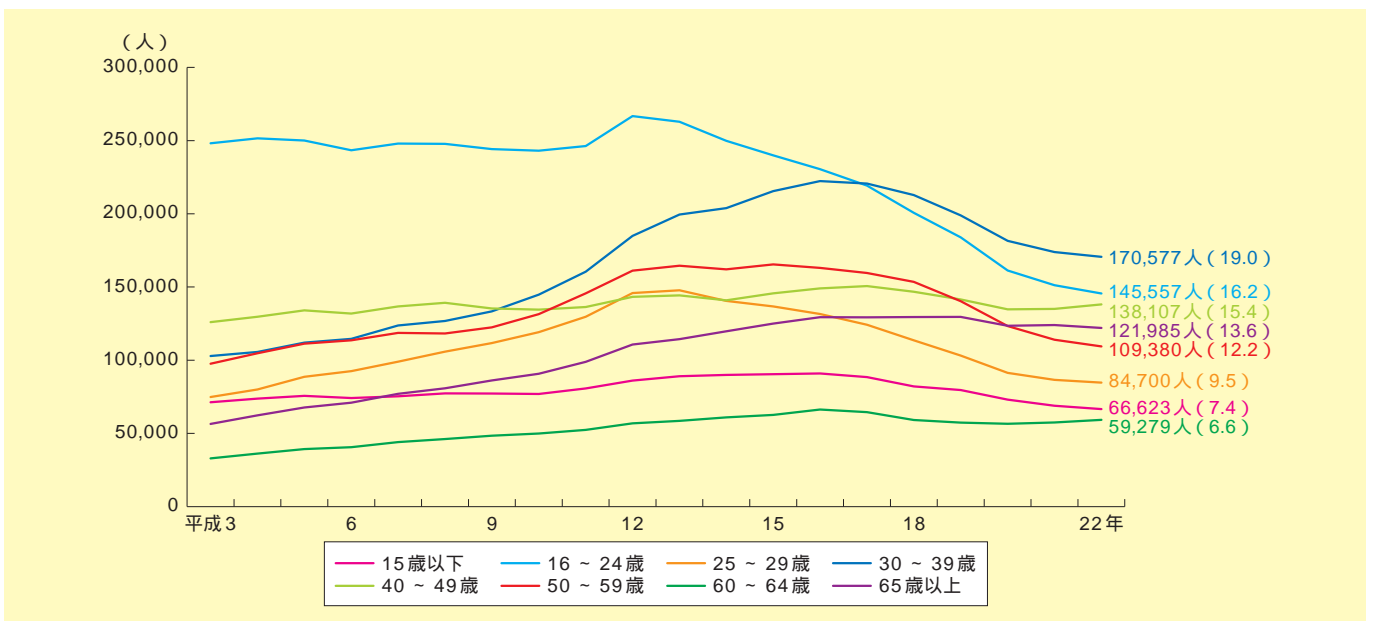
また、平成22年中の状態別・年齢層別の交通事故死者数を前年と比較すると、65歳以上の自転車乗用中(35人減)と50～59歳の自転車乗用中(30人減)

第1-9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1-10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、年齢層別死者数の構成率(%)である。

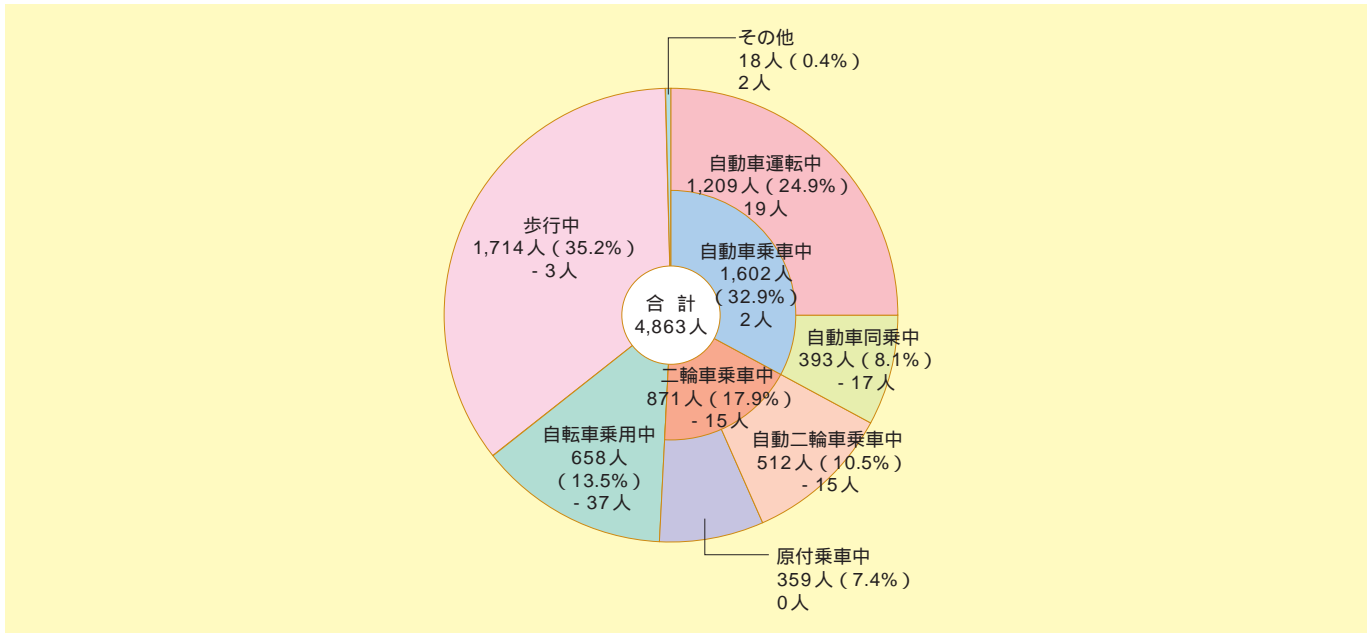
が特に減少した。その他では、16~24歳の自動二輪車乗車中(27人減)及び原付乗車中(19人減)、60~64歳の自動車乗車中(14人減)等が減少し、一方で65歳以上の歩行中(26人増)及び原付乗車中(18人増)、50~59歳の自動二輪車乗車中(17人増)等が増加した(第1-16図)。

### 男女別・状態別の交通事故死者数

平成22年中の交通事故死者数を男女別にみると、男性は自動車乗車中が36.8%を占め、女性は歩行中が50.9%を占めた。

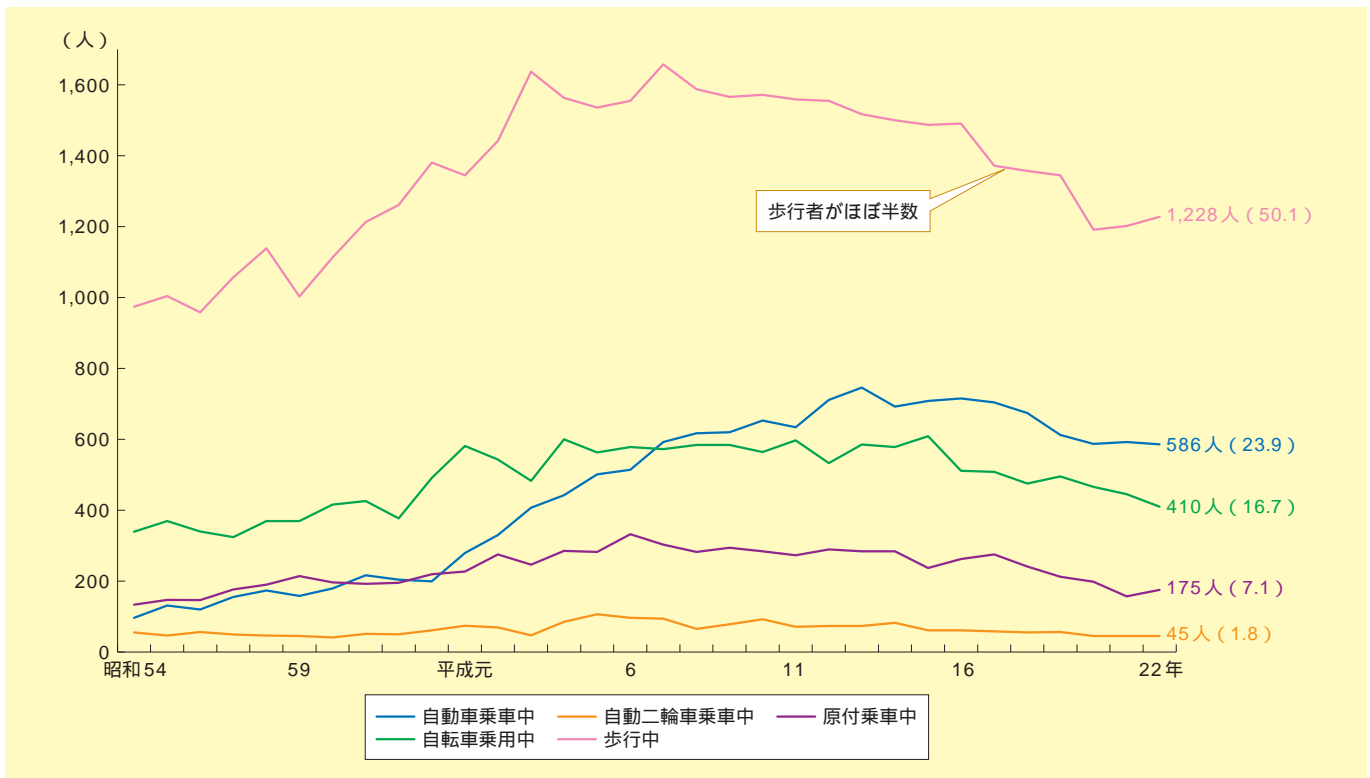
10年前と比べると、男女とも減少しているが、男性の減少(50.5%減)が顕著である。状態別でみると、特に自動車乗車中が大きく減少しており、男性

第1-11図 状態別交通事故死者数（平成22年）



注 警察庁資料による。

第1-12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。

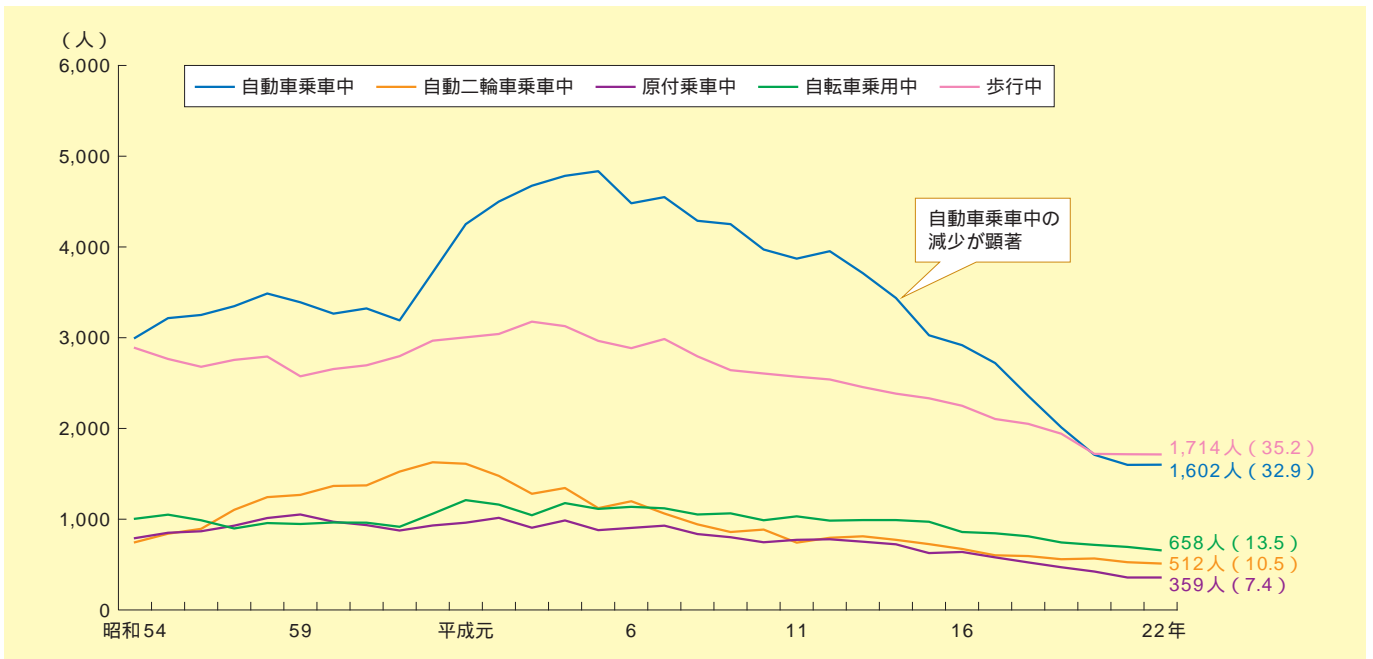
は半数以下となった（第1-17図）。

また、年齢層別にみると、65歳以上の女性の歩行中の占める割合と16～24歳の女性の自動車乗車中の占める割合が高い（第1-18図）。

### 飲酒運転による交通事故発生状況

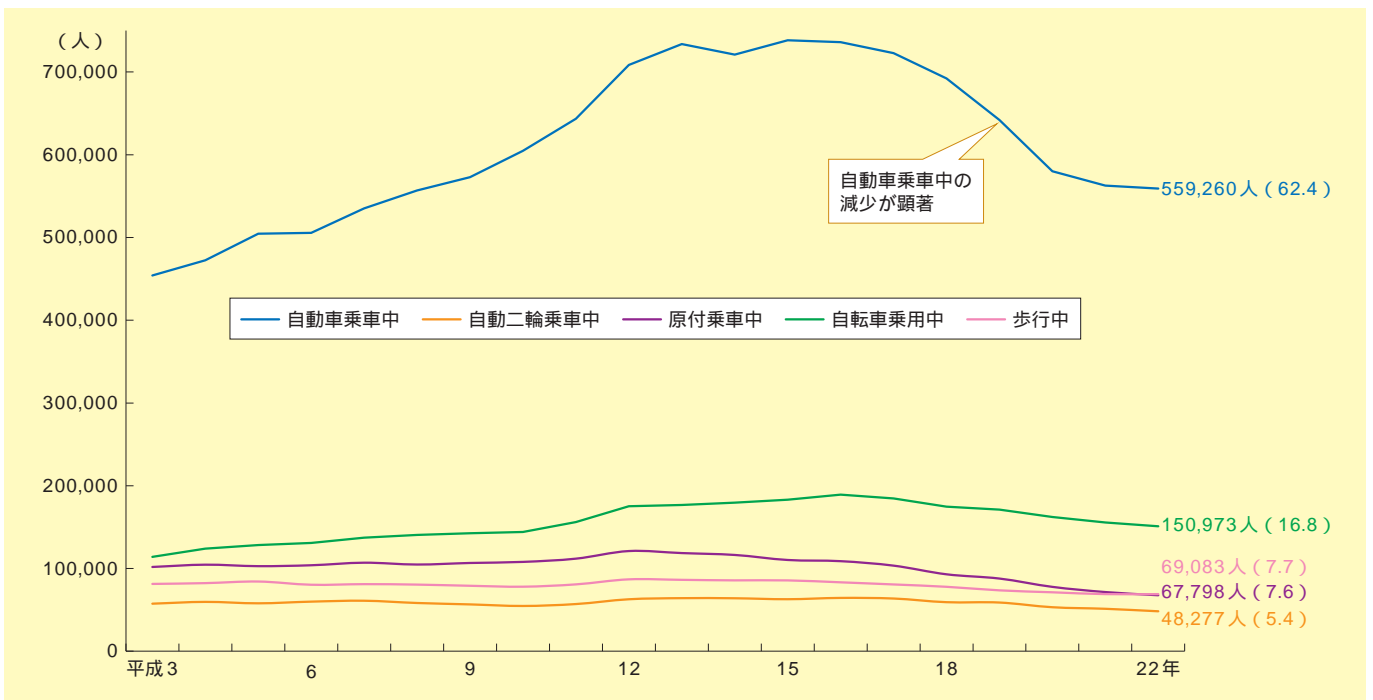
平成22年中の原付以上運転者（第1当事者）の飲酒運転による交通事故件数は5,553件（構成率0.8%）で、前年と比べると172件（3.0%）減少した。交通死亡事故発生件数は287件（構成率6.6%）で、前年

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



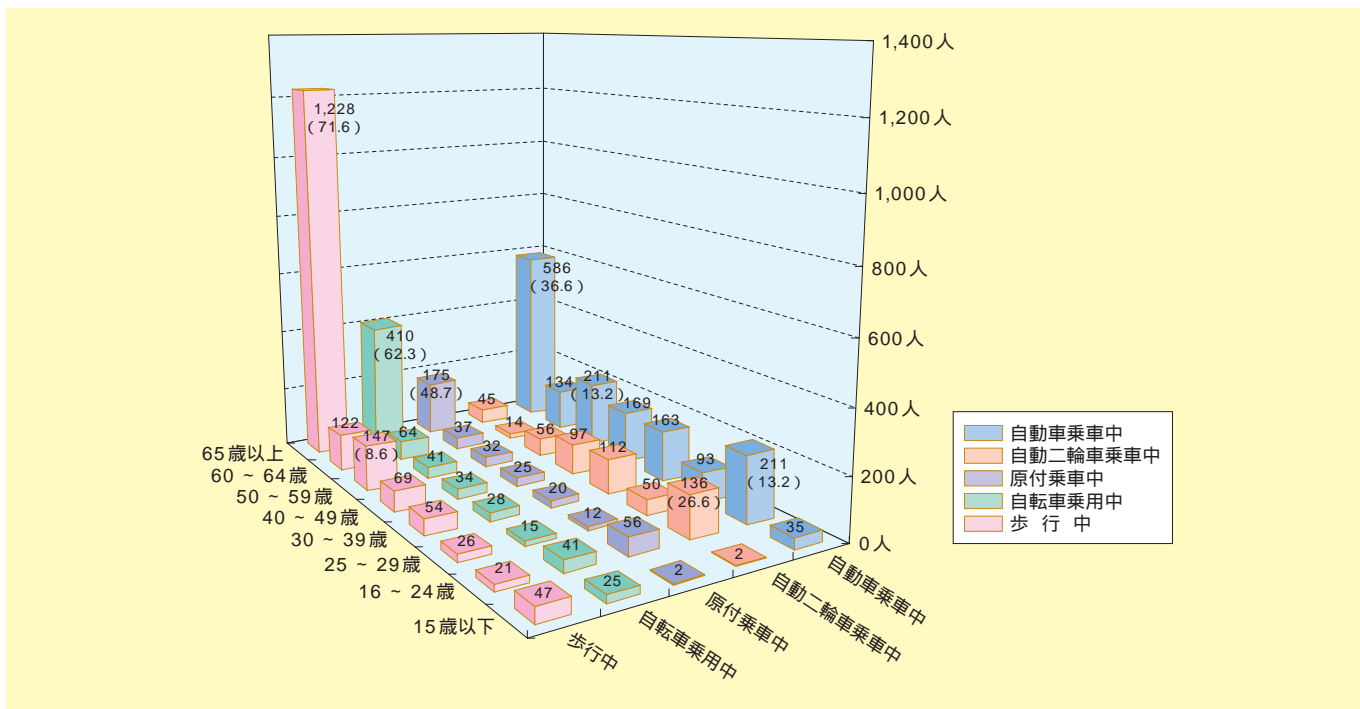
注 1 警察庁資料による。ただし、「その他」は省略している。  
 2 ( )内は、状態別負傷者数の構成率(%)である。

と比べると5件(1.7%)減少した(第1-19図)。

過去10年間の推移をみると、飲酒運転に対する罰則等が強化された平成14年以降の減少が顕著であり、さらには、18年9月以降の飲酒運転根絶に対する社会的機運の高まりや、19年9月の飲酒運転の厳

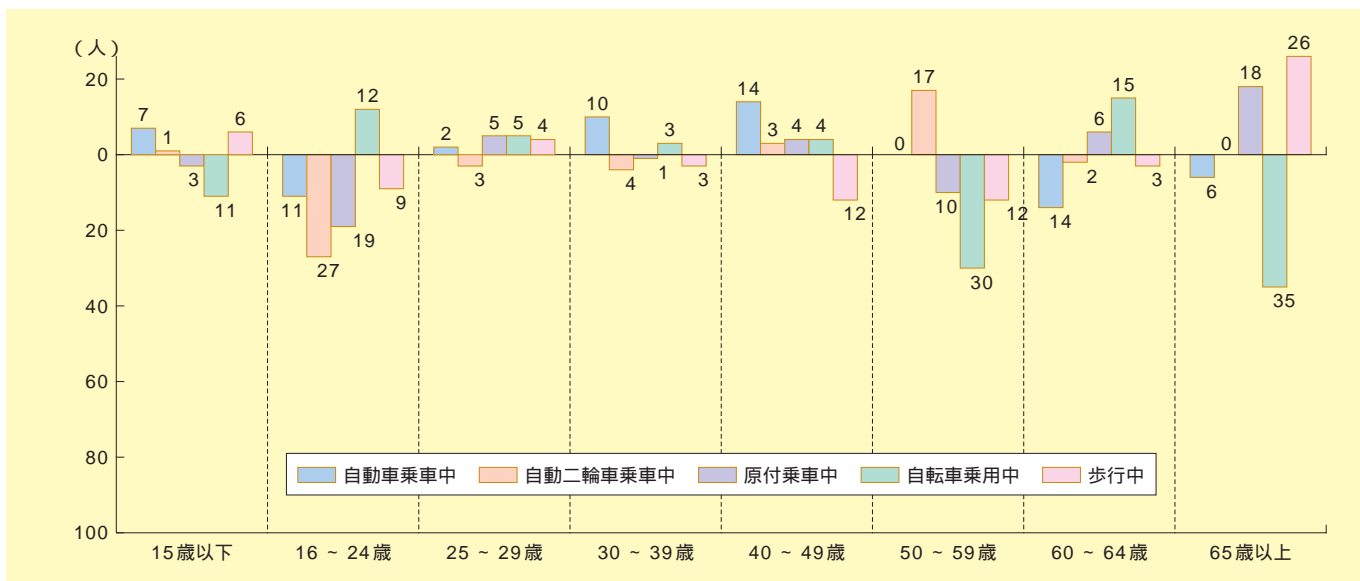
罰化、21年6月の悪質・危険運転者に対する行政処分の強化等により、22年中の交通死亡事故発生件数は10年前の4分の1以下(平成12年に比べ77.5%減)に減少した(第1-19図)。

第1-15図 平成22年中の状態別・年齢層別交通事故死者数



注 警察庁資料による。ただし、「その他」は省略している。

第1-16図 平成22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。ただし、「その他」は省略している。

シートベルト着用の有無別死者数

平成22年中の自動車乗車中の交通事故死者数をシートベルト着用の有無別にみると、非着用は741人で、前年に比べて25人（3.5%）増加した（第1-20図）。

過去10年間のシートベルト非着用の交通事故死者数を乗車位置別にみると、シートベルト着用者率の向上に伴い、各席とも非着用の交通事故死者数は減少する傾向にある（第1-21図）。

平成22年中の自動車乗車中の死傷者をシートベルト着用有無別の致死率でみると、非着用者の致死率は着用者の13.9倍と高くなっている（第1-22図）。

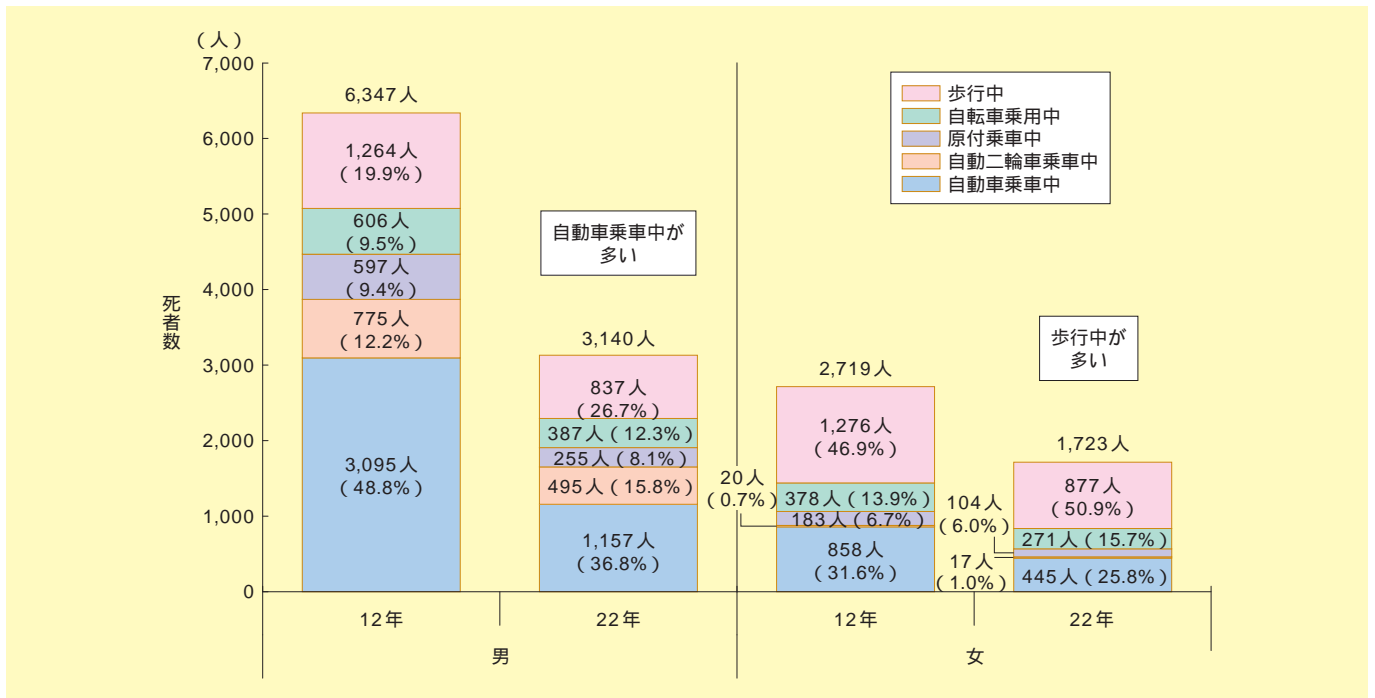
チャイルドシート使用の有無別死傷者数

平成22年中の6歳未満幼児の自動車同乗中の死者数は、18人（うちチャイルドシート使用は5人）であり、重傷者数は107人であった（第1-23図）。

チャイルドシートの使用者率（6歳未満幼児の自

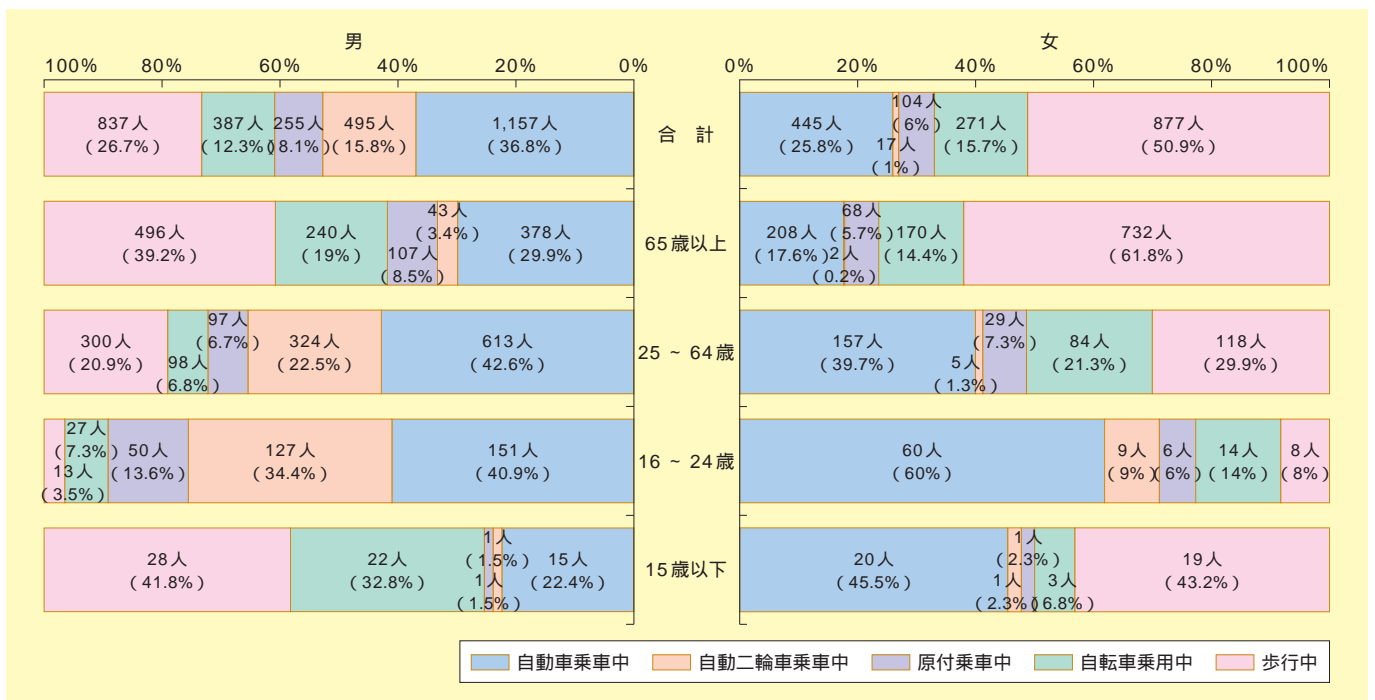


第1-17図 男女別・状態別交通事故死者数



注 警察庁資料による。ただし、「その他」は省略している。

第1-18図 男女別・状態別交通事故死者数（平成22年）



注 警察庁資料による。ただし、「その他」は省略している。

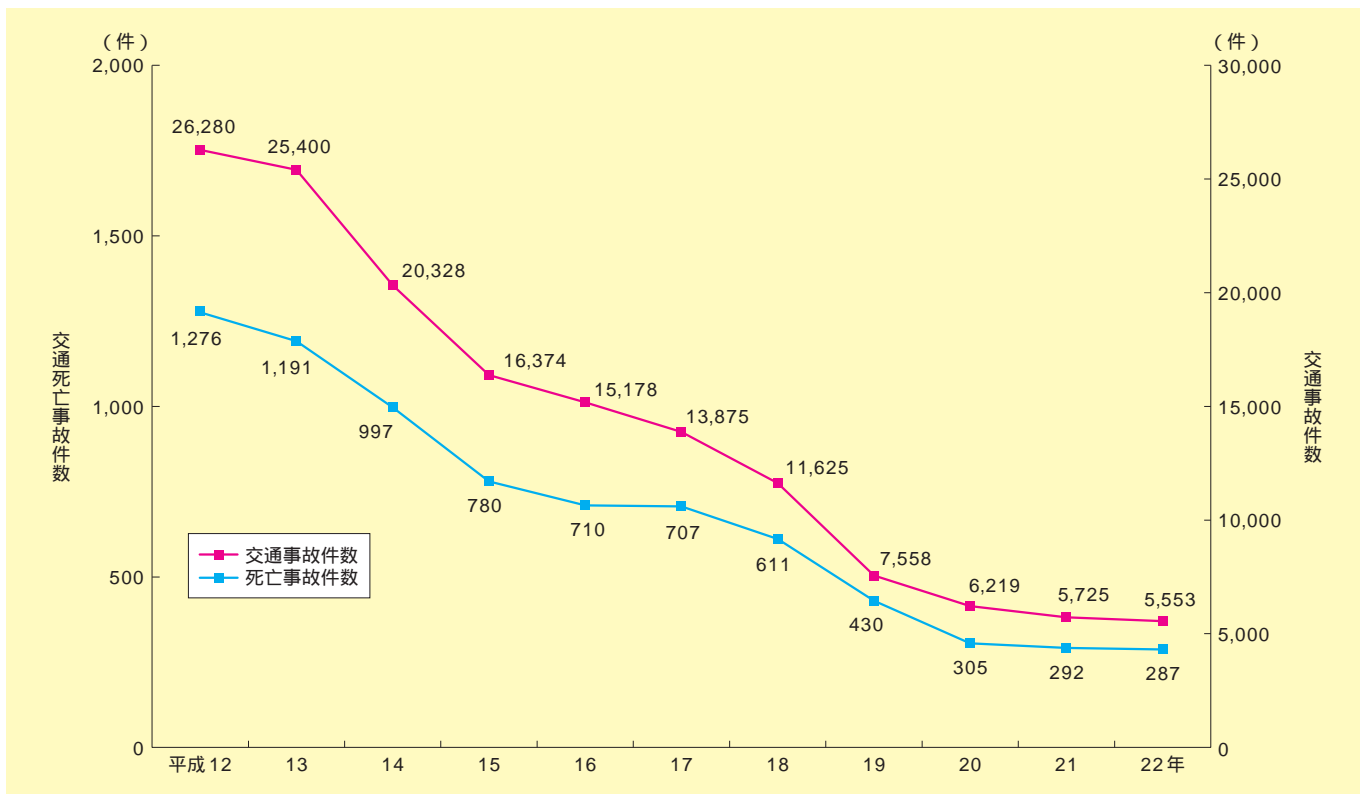
自動車同乗中死傷者に占める使用の死傷者の割合は71.4%であり、前年と比較すると0.9%上昇し、16年以降漸増傾向にある。

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みると、チャイルドシートの使用者率の向上に伴い、10年前に比べ致死率は横ばい傾向にある

が、死亡重傷率は減少する傾向にある（第1-24図）。

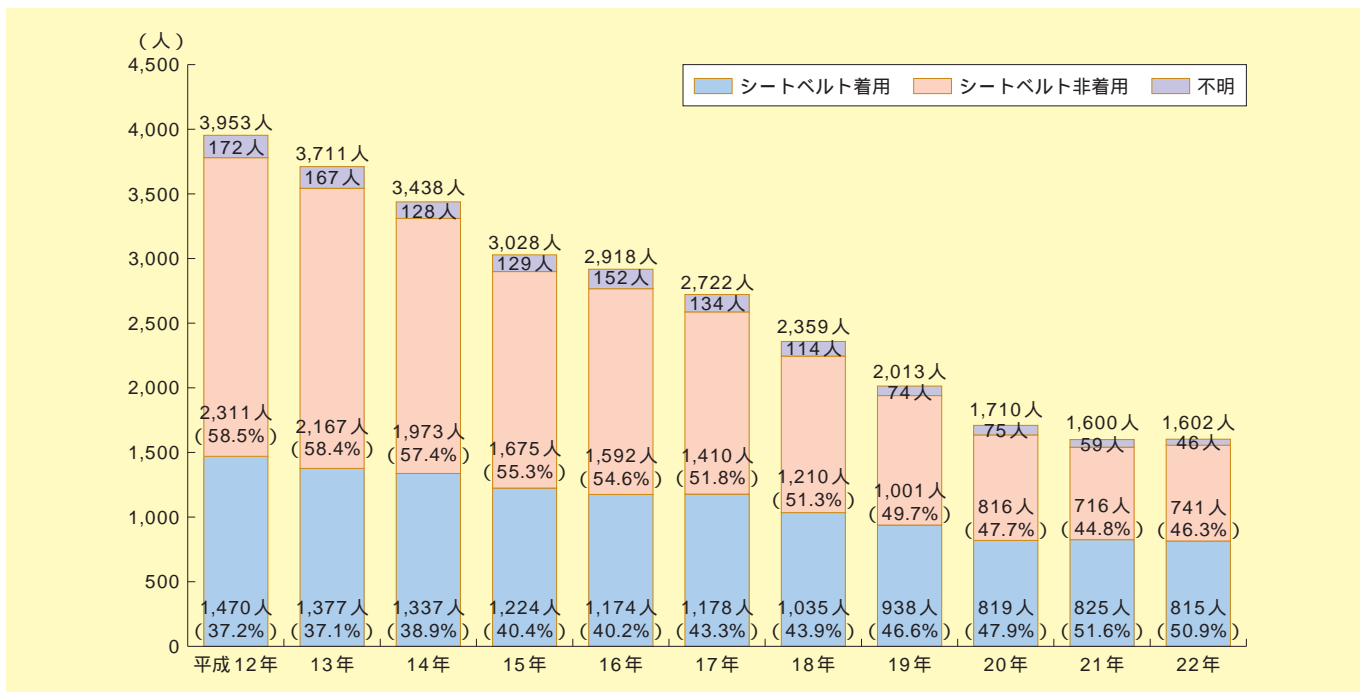
平成22年中のチャイルドシート使用有無別の死亡重傷率をみると、正しく使用した場合に比べ、不使用者は4.0倍、不適正使用者は9.9倍であり、致死率をみると、それぞれ15.5倍、14.8倍となる（第1-25図）。

第1-19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，交通死亡事故件数の推移



注 警察庁資料による。

第1-20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 警察庁資料による。

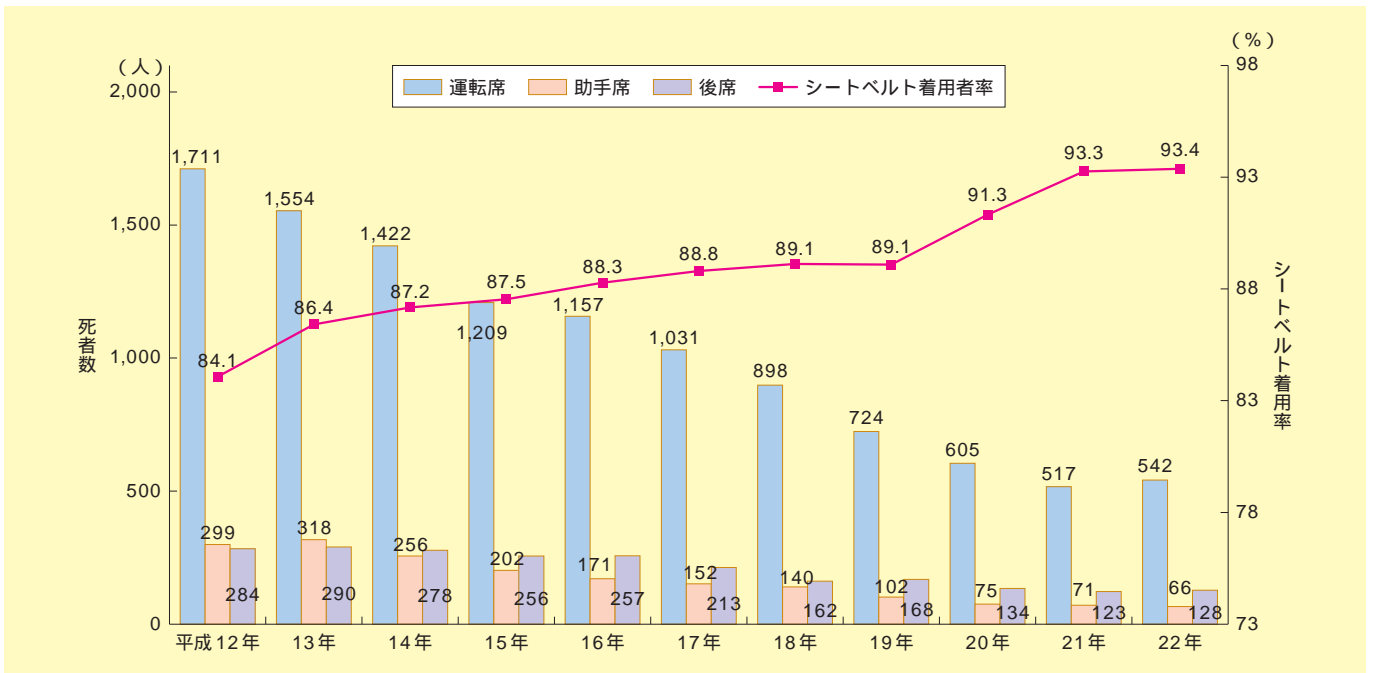
月別，曜日別，昼夜別交通事故発生状況  
平成22年中の交通事故発生状況を月別，曜日別，  
昼夜別にみると次のとおりである。

ア 月別交通事故発生状況

交通事故発生件数，交通事故死者数ともに12月が  
ピークとなっており，年の後半に多くなる傾向が続  
いている。(第1-26図)

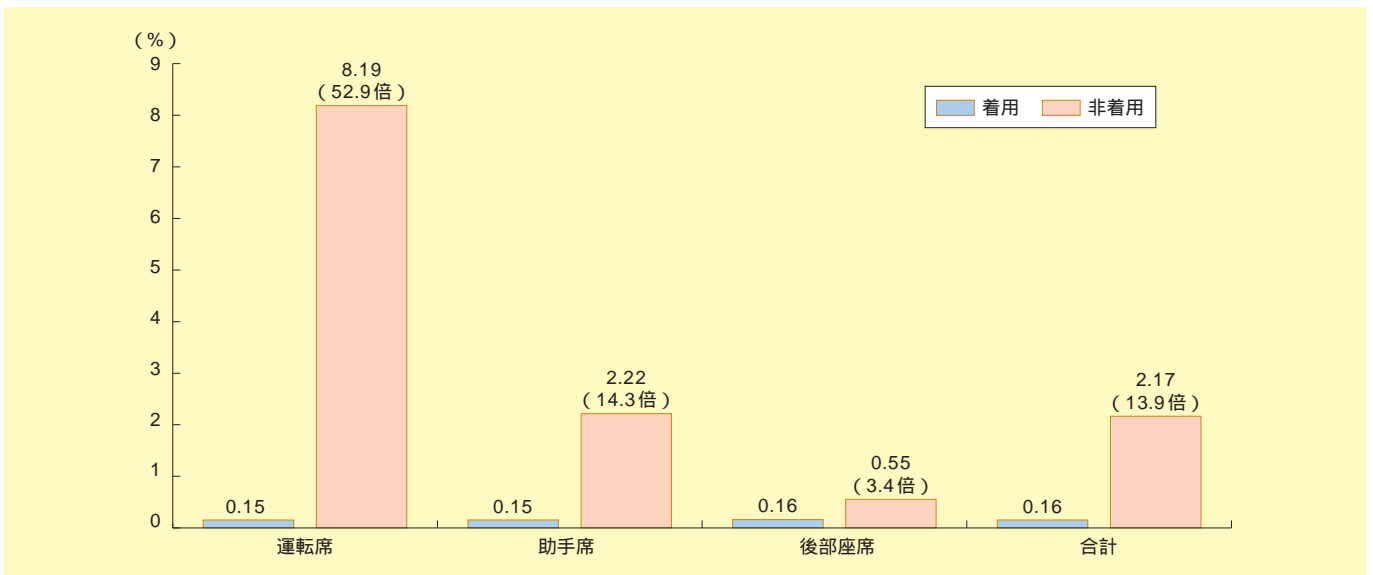
イ 曜日別交通死亡事故発生件数

第1-21図 乗車位置別シートベルト非着用者及びシートベルト着用者率の推移



注 警察庁資料による。

第1-22図 座席位置別・シートベルト着用有無別致死率 (平成22年)



注 警察庁資料による。ただし、「その他」は省略している。

曜日別一日平均交通死亡事故発生件数をみると、土曜日（14.1件）、火曜日及び金曜日（13.1件）、月曜日（13件）の順に多い（第1-27図）。

#### ウ 昼夜別交通事故発生状況

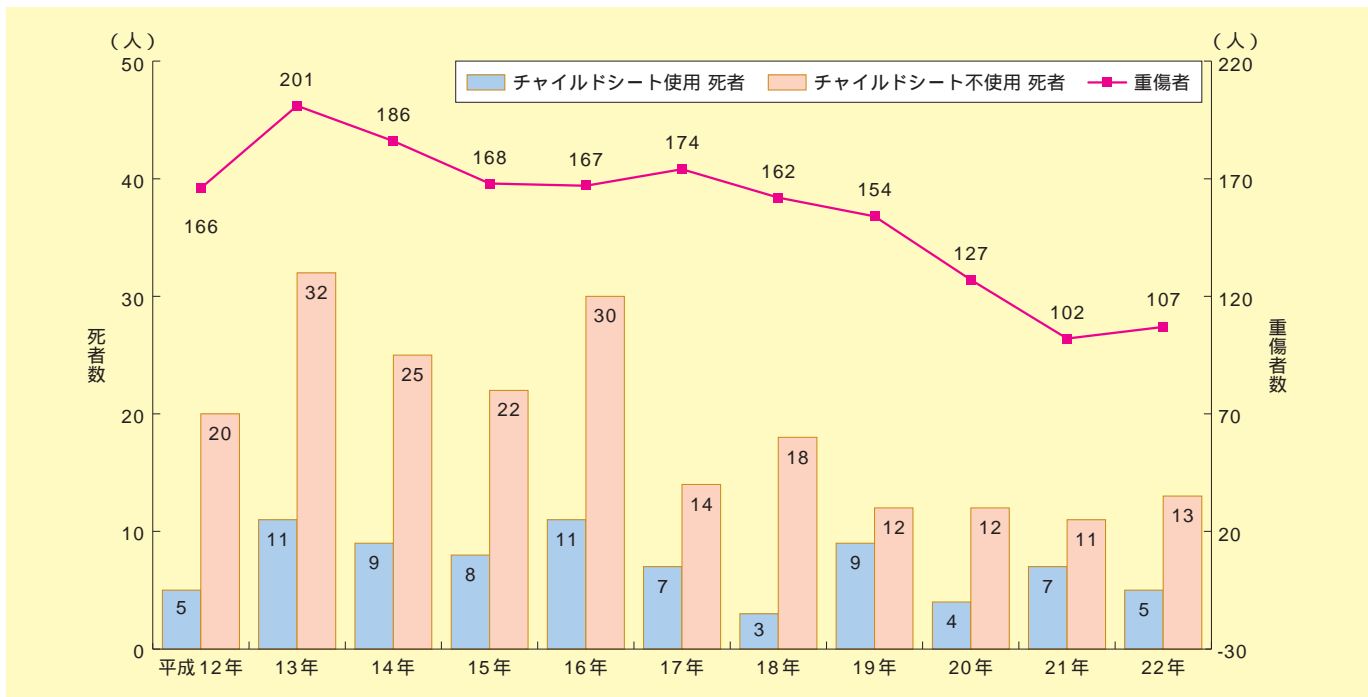
交通事故全体でみると、夜間の発生が約4分の1（26.6%）であったのに対して、交通死亡事故でみると、夜間の発生が、約半数（49.3%）であった。昼夜別の交通死亡事故発生件数の推移をみると、平

成18年までは夜間の発生が昼間の発生を上回っていたが、平成19年からは昼間の発生が上回っている（第1-28図）。

#### 道路形状別交通死亡事故発生件数

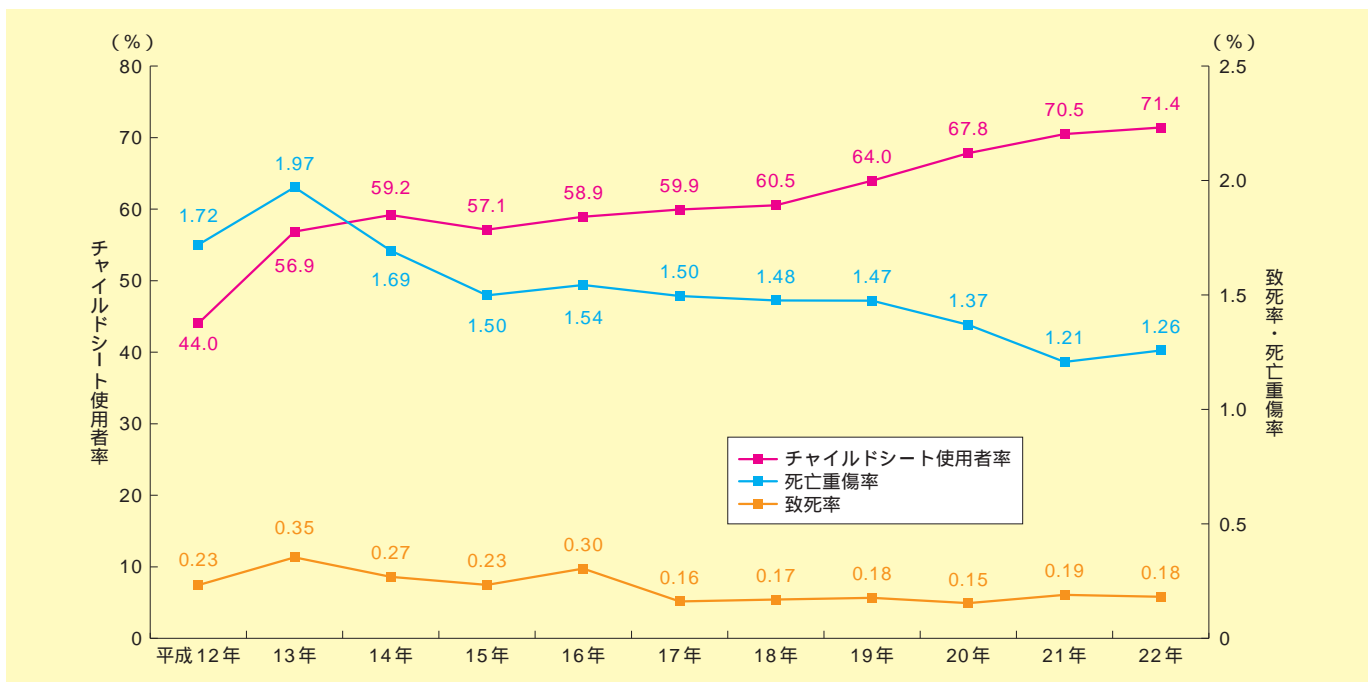
平成22年中の交通死亡事故発生件数を道路形状別にみると、交差点内が最も多く（36.6%）、次いで一般単路（交差点、カーブ、トンネル、踏切等を除いた道路形状をいう。）（33.1%）、カーブ（15.7%）

第1-23図 チャイルドシート使用有無別死者数及び重傷者数の推移



注 警察庁資料による。ただし、「使用不明」は省略している。

第1-24図 チャイルドシート使用者率、致死率及び死亡重傷率の推移



注 警察庁資料による。

の順になった(第1-29図)

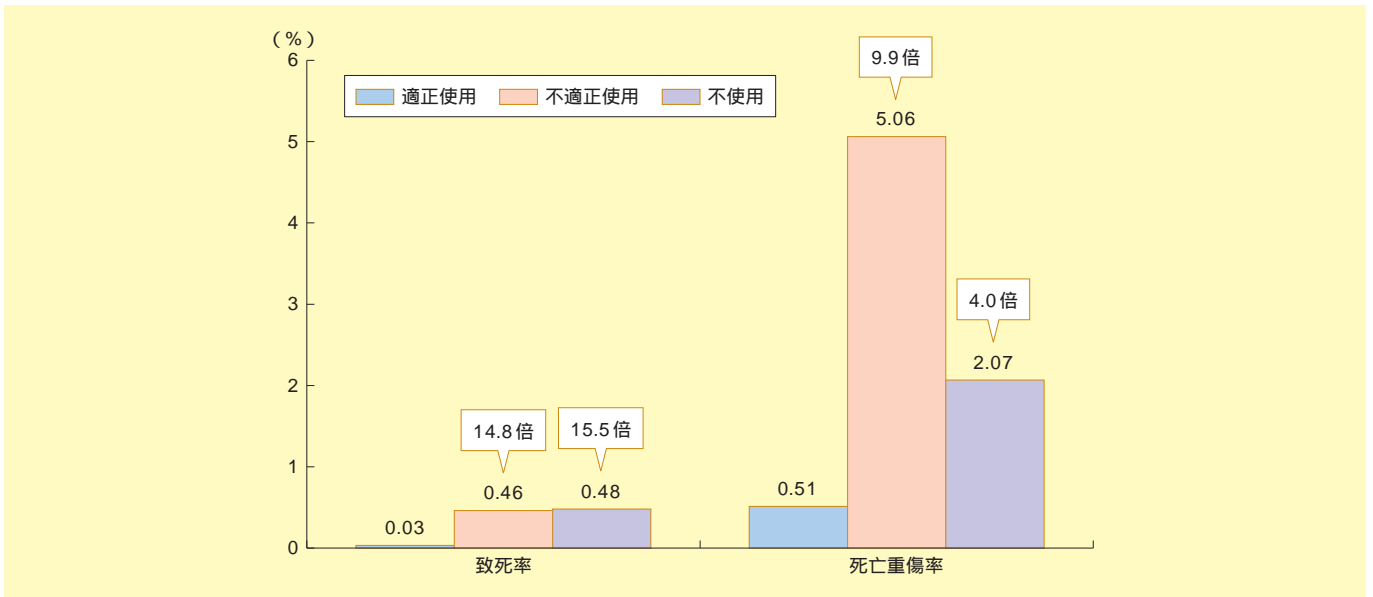
第1当事者別の交通死亡事故発生件数

平成22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(50.1%)及び自

家用貨物車(19.7%)で全体の約7割を占めている(第1-30図)

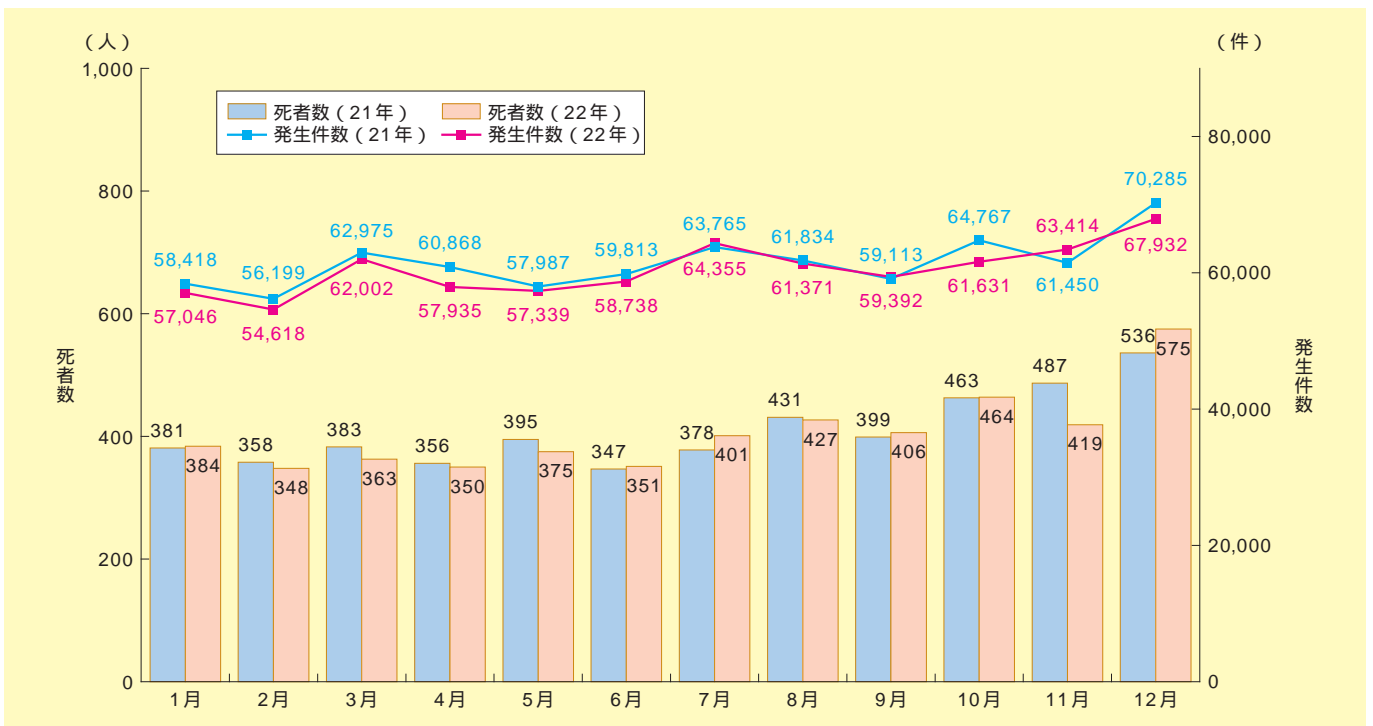
自動車運転者が第1当事者となった交通死亡事故発生件数は、減少傾向で推移している。10年前と比較すると、16~24歳の若者は約3分の1に減少したのに対し、65歳以上の高齢者は横ばいである(第

第1-25図 チャイルドシート使用有無別致死率及び死亡重傷率（平成22年）



注 警察庁資料による。

第1-26図 交通事故死者数及び事故発生件数の月別推移



注 警察庁資料による。

1-31図)

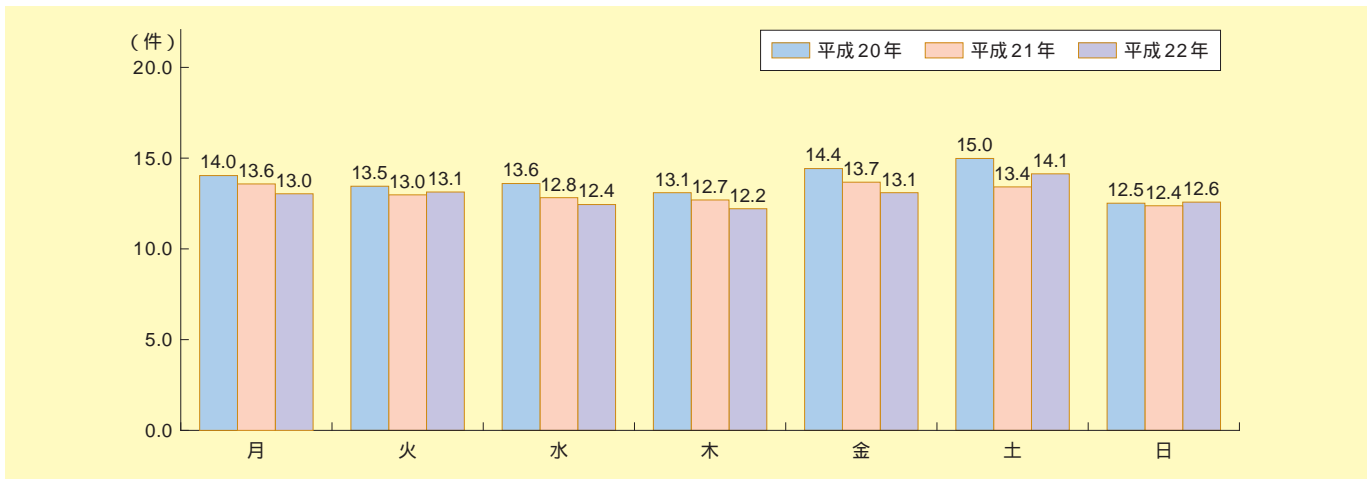
法令違反別交通死亡事故発生件数

平成22年中の交通死亡事故発生件数を法令違反別（第1当事者）にみると、安全運転義務違反が57.4%を占め、中でも漫然運転（16.8%）、脇見運転（13.4%）、運転操作不適（10.6%）が多い（第1-32図）。

事故類型別交通死亡事故発生件数

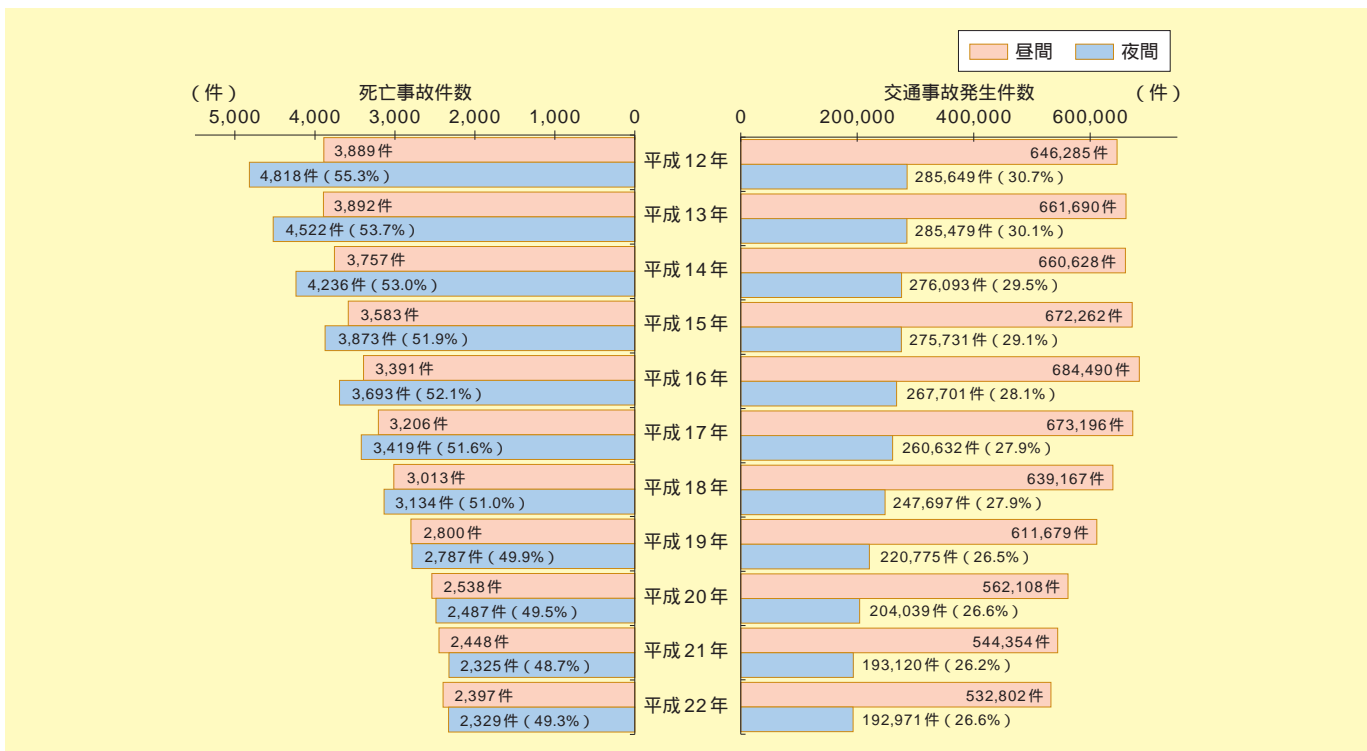
平成22年中の交通死亡事故発生件数を事故類型別にみると、人対車両の横断中が最も多く（26.1%）、次いで車両相互の出会い頭衝突（15.9%）、車両単独の工作物衝突（14.3%）の順に多い（第1-33図）。

第1-27図 曜日別一日平均死亡事故発生件数



注 警察庁資料による。

第1-28図 昼夜別死亡事故件数及び交通事故発生件数の推移



注 警察庁資料による。

### 3 高速自動車国道等における交通事故発生状況概況

平成22年中の高速自動車国道等（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。）における交通事故発生件数は1万2,200件（うち交通死亡事故166件）で、これによる死者数は188人、負傷者数は2万727人であった（第1-34図）。

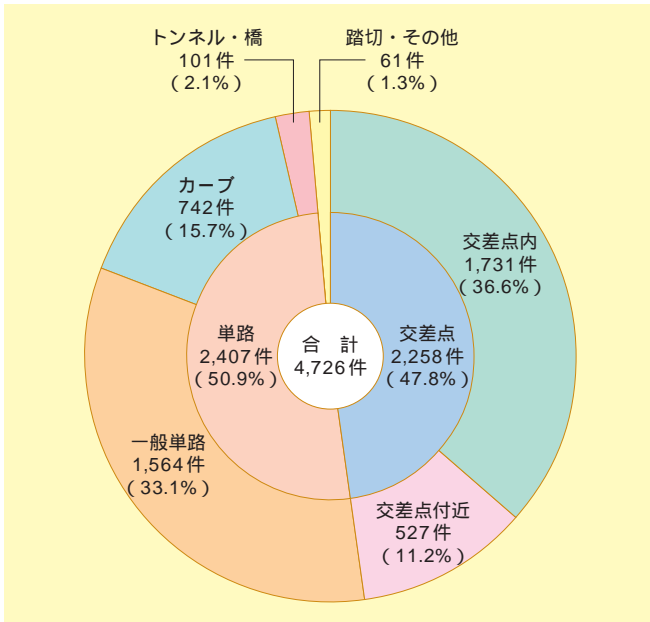
前年と比べると、死者数は10人、（5.6%）負傷者数は1,455人（7.5%）増加した。

#### 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などから事故率は低く、高速自動車国道についてみれば、平成22年で1億走行台キロ当たりの交通事故発生件数は7.9件である。

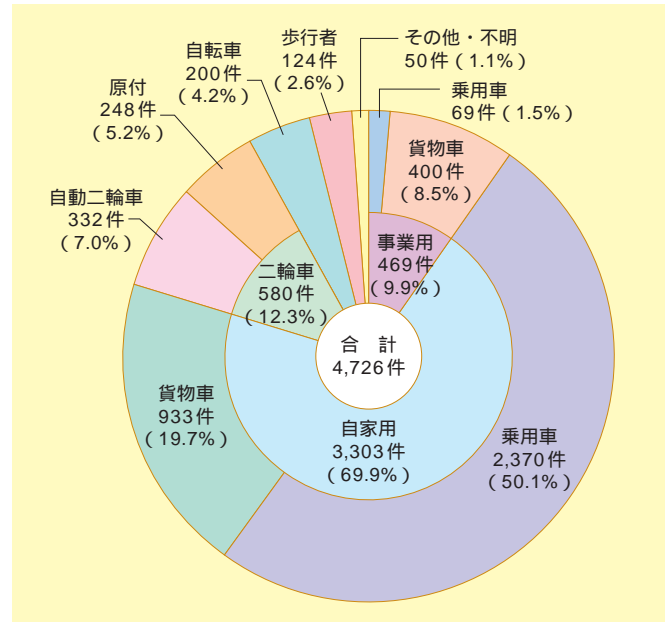
しかし、高速自動車国道等は高速走行となるた

第1-29図 道路形状別死亡事故発生件数（平成22年）



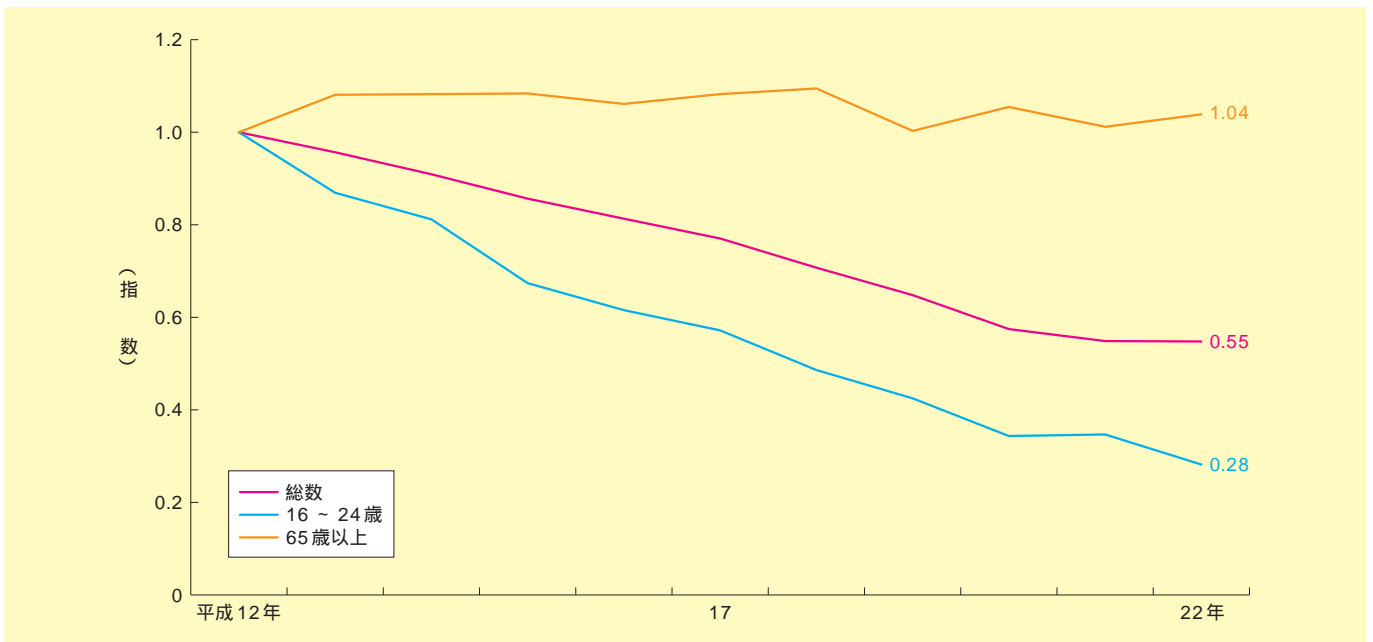
注 1 警察庁資料による。  
2 ( )内は、発生件数の構成率である。

第1-30図 車種別（第1当事者）死亡事故発生件数（平成22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 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12年を1とした指数

め、わずかな運転ミスが交通事故に結びつきやすく、事故が発生した場合の被害も大きく、関係車両や死者も多数に及ぶ重大事故に発展することが多い。このため、死亡事故率は、その他の道路の約2.1倍である。

事故類型別及び法令違反別発生状況

平成22年中の高速自動車国道等における事故類型別交通事故発生状況をみると、車両相互の事故の割

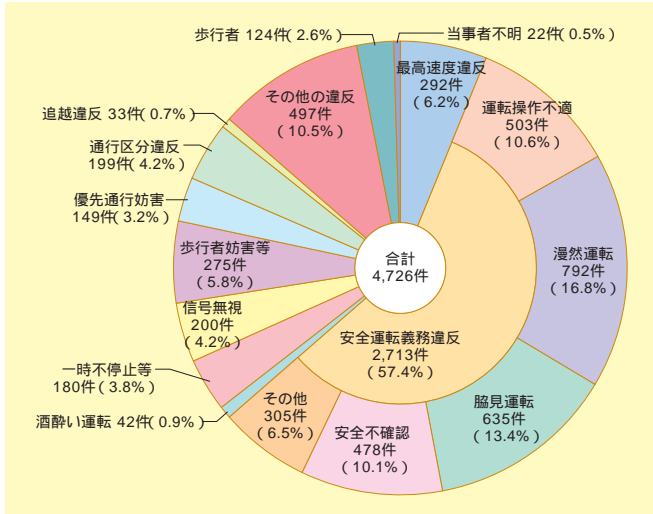
合（87.4%）が最も高い。車両単独事故の割合（11.6%）は、その他の道路（4.4%）と比較して高くなっている。

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が多くなっている。

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が多くなっている。

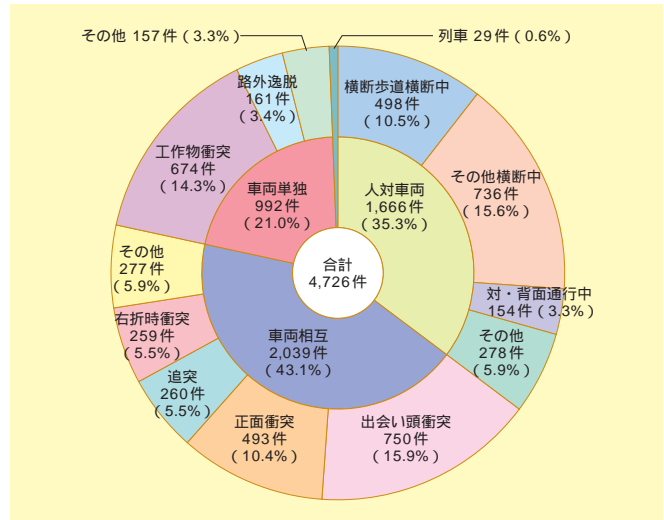
また、法令違反別発生状況をみると、安全運転義

第1-32図 法令違反別（第1当事者）死亡事故発生件数（平成22年）



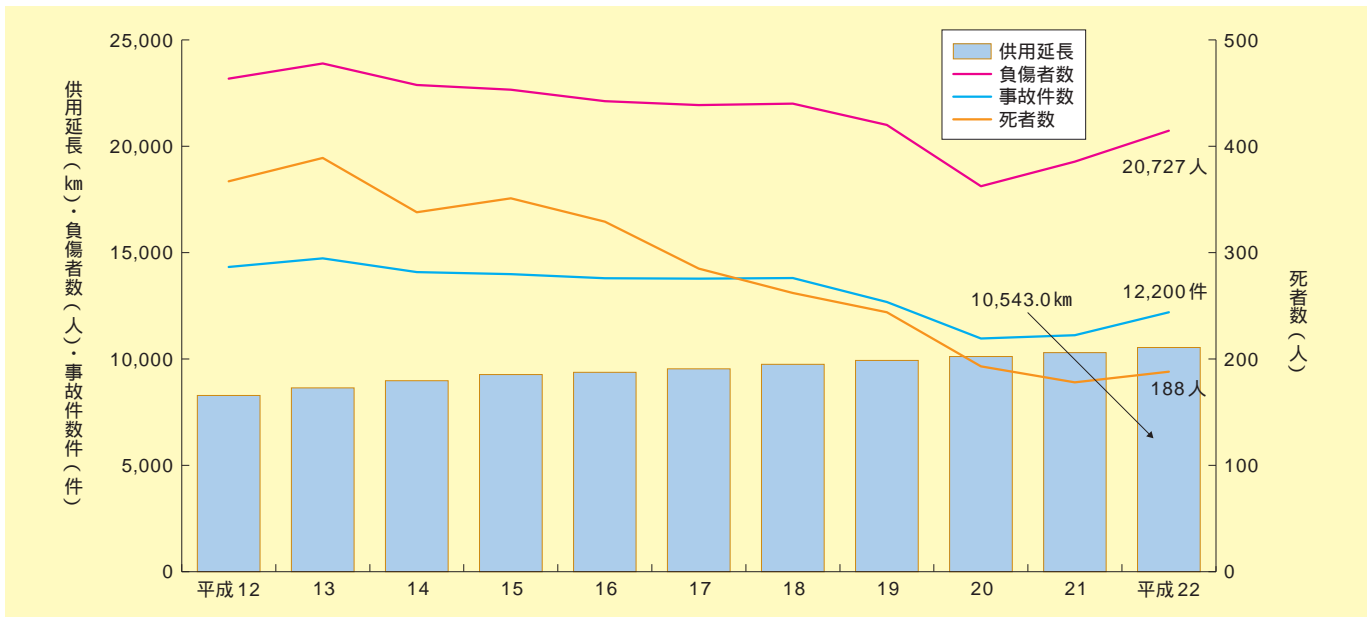
注 1 警察庁資料による。  
2 ( )内は、発生件数の構成率である。

第1-33図 事故類型別死亡事故発生件数（平成22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。

務違反が90.4%を占めており、その内容は前方不注意（42.3%）、動静不注意（22.6%）、安全不確認（11.0%）、ハンドル操作不適（6.8%）が多い。

昼夜別交通事故発生状況

平成22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見ると、交通事故全体では昼間の

発生（70.0%）が夜間の発生（30.0%）の約2.3倍となっているが、交通死亡事故でみると、夜間の発生（57.8%）が昼間の発生（42.2%）の約1.4倍となっており、死亡事故率では夜間（2.6%）が昼間（0.8%）の3.2倍となっている。