

## 参考 - 2 欧米諸国の交通事故発生状況

国際道路交通事故データベース(IRTAD)がデータを有する30か国について、人口10万人当たりの死者数を比較すると、我が国は4.5人(2009年)であり、第5位に位置している。(第1図)

人口1人当たりの自動車保有台数は、アメリカが最も多く、オーストラリア、イタリアが続いている。我が国は、それに次ぐカナダ、ドイツ、フランスと同程度となっている。(第1表)

### 1 概況

主な欧米諸国(アメリカ、ドイツ、イギリス、フランス)の交通事故死者の推移をみると、ドイツ、イギリス及びフランスは、ドイツの統一前後の一時的増加を除き、おおむね減少傾向にある。アメリカは、増加傾向が続いていたが、2006年より減少に転じている。(第2図)

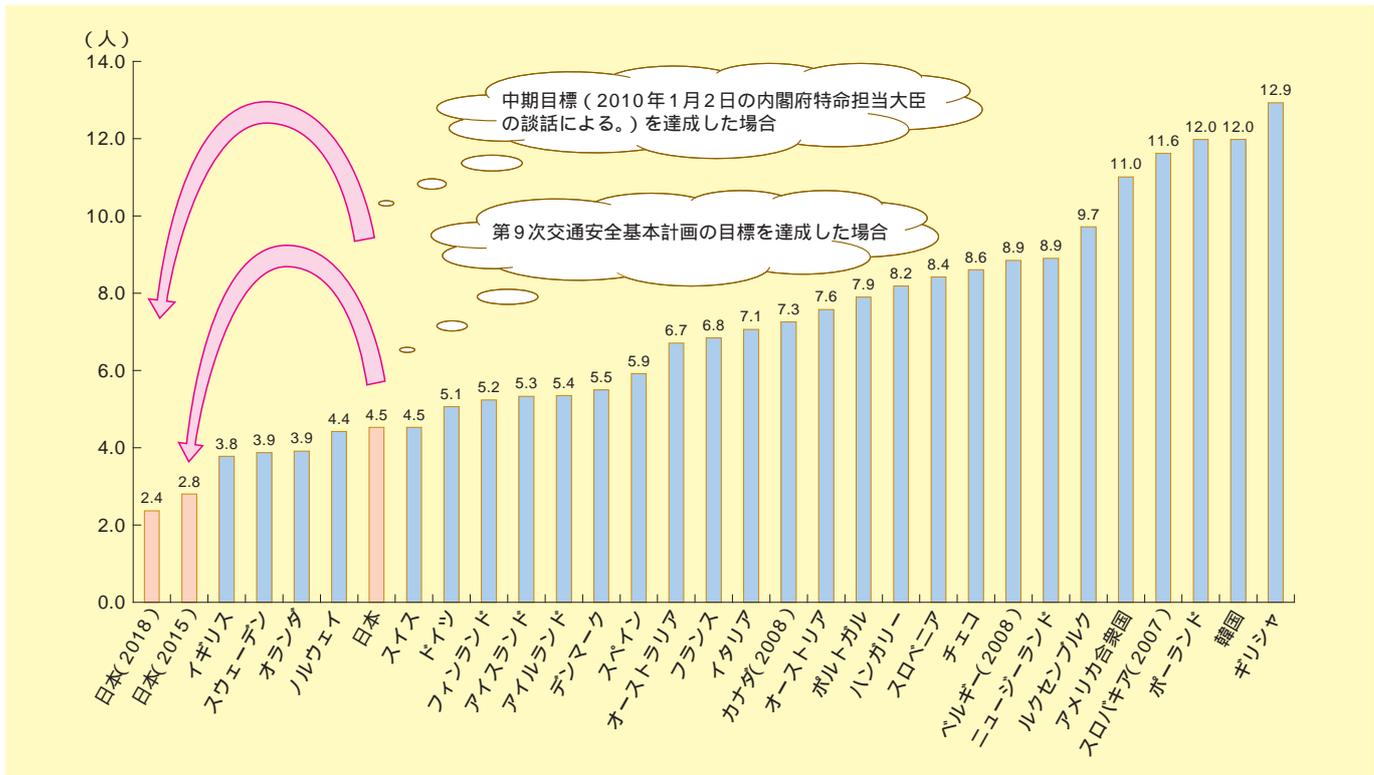
### 2 自動車の普及及び道路の延長状況

我が国と欧米諸国の自動車の普及状況を見ると、

### 3 自動車保有台数及び自動車走行キロメートル当たり交通事故死者数の状況

我が国と欧米諸国の自動車1万台当たりの交通事故死者数の状況を見ると、アメリカが1.66人と最も多く、我が国はアメリカの半分以下(0.78人)となっている。また、自動車走行1億キロメートル当たりの交通事故死者数についてみると、アメリカが0.85人と最も多く、フランス、日本の順となっている。(第1表)

第1図 人口10万人当たり死者数



注 1 IRTAD資料による。

2 国名に年数(西暦)の括弧書きがある場合を除き、2009年の数値である。(ただし、「日本(2015)」及び「日本(2018)」を除く。)

3 数値は全て30日以内死者(事故発生から30日以内に亡くなった人)のデータを基に算出されている。

4 日本(2015年)の数値は、第9次交通安全基本計画における数値目標である2015年(平成27年)の24時間死者数の目標3,000人に、2010年の日本の24時間死者数と30日以内死者数の比率を乗じることで2015年における30日以内死者数を3,540人と推定し、この推定死者数と125,430千人(2015年における日本の予測人口)を用いて算出した(125,430千人は国立社会保障・人口問題研究所「総人口年齢3区分別人口及び年齢構造係数:出生中位(死亡中位)推計」(平成18年12月推計)より引用)。

5 日本(2018年)の数値は、中期目標である2018年(平成30年)の24時間死者数の目標2,500人に、2009年の日本の24時間死者数と30日以内死者数の比率を乗じることで2018年における30日以内死者数を2,937人と推定し、この推定死者数と123,915千人(2018年における日本の予測人口)を用いて算出した(123,915千人は国立社会保障・人口問題研究所「総人口年齢3区分別人口及び年齢構造係数:出生中位(死亡中位)推計」(平成18年1月推計)より引用)。

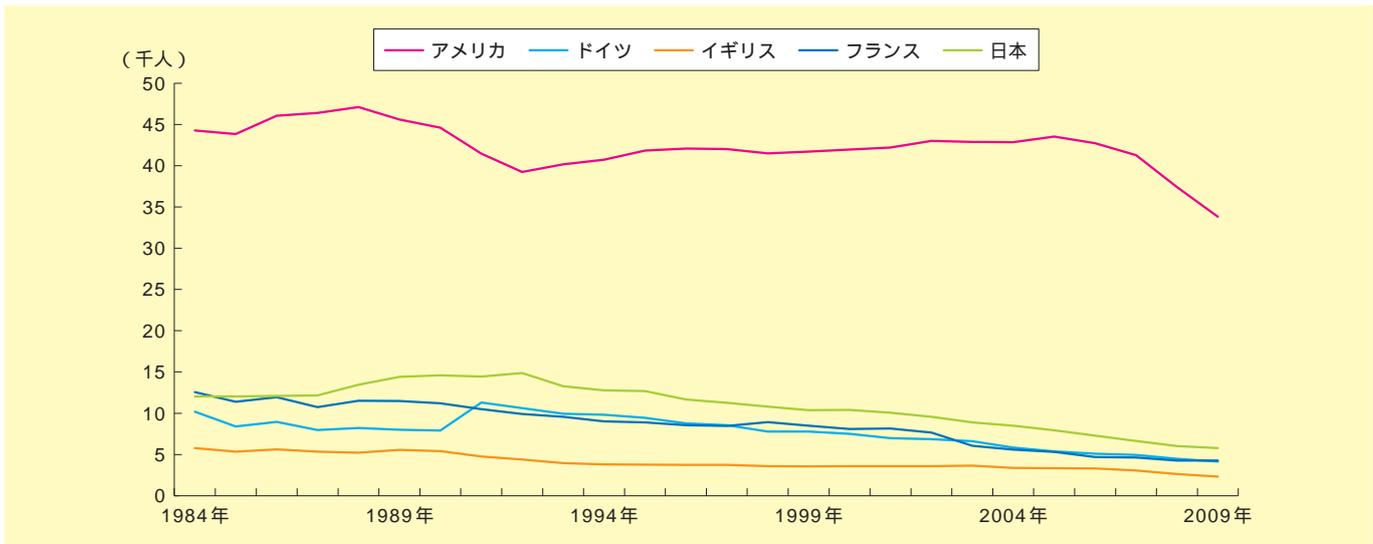
第1表 欧米諸国の交通事故の状況

事 項	アメリカ	カナダ	オーストラリア	ドイツ	イギリス
調査年	2009	2008	2009	2009	2009
人身事故件数	(08) 1,664,437	129,862	...	310,806	169,805
死者数	33,808	2,419	1,490	4,152	2,337
負傷者数	221,700	176,499	...	398,127	229,576
状態別 死者数					
歩行中	4,092	299	195	591	524
自転車	630	42	31	462	104
二輪車	4,462	216	224	749	488
乗用車	13,095	1,331	1,039	2,110	1,130
その他	11,529	513	1	240	91
不 明	...	18	0	0	0
年齢層別 死者数					
～ 14	1,314	62	71	90	69
15～24	7,443	587	359	929	593
25～64	19,693	1,335	837	2,029	1,243
65～	5,288	409	223	1,104	432
不 明	...	26	0	0	0
年齢層別 負傷者数					
～ 14	(08) 193,053	10,306	...	30,755	19,180
15～24	(08) 630,949	43,491	...	100,605	62,394
25～64	(08) 1,338,704	102,499	...	222,573	127,018
65～	(08) 182,886	14,075	...	43,545	17,059
不 明	(08) 146	6,126	...	649	3,925
人口 (千人)	307,007	(09) 33,720	22,204	82,002	61,789
自動車保有台数 (4輪車・千台)	(07) 248,609	(09) 20,771	14,981	(07) 50,493	33,161
道路延長 (km)	(07) 6,489,078	(07) 1,408,800	817,089	644,359	419,881
自動車走行キロ (億キロ)	(07) 48,531	3,351	2,216	(08) 6,743	(98) 3,900
運転免許保有者数 (千人)	209,618	22,972	(04) 16,023	(04) 53,129	(08) 43,280
人口1人当たり自動車保有台数 (台)	(07) 0.83	0.62	0.67	(07) 0.61	0.54
人口千人当たり道路延長 (km)	(07) 21.54	(07) 42.72	36.80	7.86	6.80
人口10万人当たり死者数 (人)	11.01	(08) 7.26	6.71	5.06	3.78
自動車1万台当たり死者数 (人)	(07) 1.66	(08) 1.18	0.99	(07) 0.98	0.70
自動車走行1億キロメートル当たり死者数 (人)	(07) 0.85	(08) 0.73	0.67	0.59	(07) 0.57

事 項	フランス	スウェーデン	イタリア	オランダ	日本
調査年	2009	2009	2009	2009	2009
人身事故件数	72,315	17,858	215,405	19,378	736,688
死者数	4,273	358	4,237	644	5,772
負傷者数	90,934	25,281	(08) 310,745	22,245	909,257
状態別 死者数					
歩行中	496	44	667	63	2,012
自転車	162	20	295	138	933
二輪車	1,186	58	1,249	115	1,033
乗用車	2,161	219	1,785	312	1,190
その他	268	17	241	13	604
不 明	0	0	0	3	0
年齢層別 死者数					
～ 14	122	9	71	23	116
15～24	1,090	85	700	152	617
25～64	2,265	172	2,265	282	2,082
65～	796	92	1,111	187	2,957
不 明	0	0	90	0	0
年齢層別 負傷者数					
～ 14	7,098	1,596	(99) 12,013	1,639	60,660
15～24	26,472	7,354	(99) 84,012	6,858	159,150
25～64	49,734	13,756	(99) 178,247	11,309	566,003
65～	7,619	2,383	(99) 23,526	2,423	123,444
不 明	11	192	(99) 18,900	118	0
人口 (千人)	62,469	9,256	60,045	16,486	127,510
自動車保有台数 (4輪車・千台)	37,351	(10) 4,829	(04) 37,911	8,591	(10) 73,964
道路延長 (km)	1,027,584	220,800	(92) 305,388	(99) 117,430	(08) 1,203,777
自動車走行キロ (億キロ)	5,145	804	...	(00) 1,250	7,460
運転免許保有者数 (千人)	...	5,960	...	10,404	80,812
人口1人当たり自動車保有台数 (台)	0.60	0.52	(04) 0.65	0.52	0.58
人口千人当たり道路延長 (km)	16.45	23.85	(92) 5.38	(99) 7.45	(08) 9.43
人口10万人当たり死者数 (人)	6.84	3.87	7.06	3.91	4.53
自動車1万台当たり死者数 (人)	1.14	0.74	(04) 1.61	0.75	0.78
自動車走行1億キロメートル当たり死者数 (人)	0.78	0.44	-	(03) 0.77	0.77

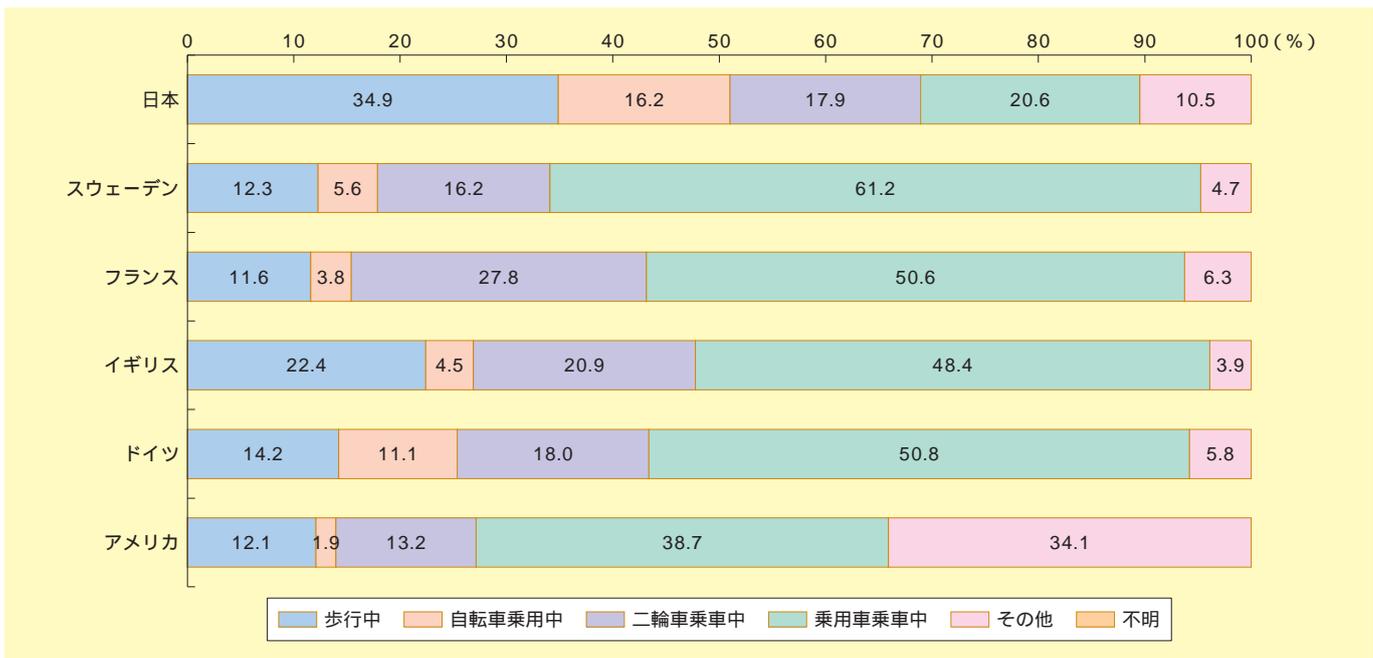
- 注 1 免許保有者数は外務省資料により、その他の事項はIRTAD資料による。  
 2 ( )は調査年次を表し、「...」は1985年まで遡ってもデータの無いものを表す。  
 3 状態別死者数中「乗用車」にはバス、ミニバスを含み、「その他」には貨物、特殊、路面電車、軽車両を含む。  
 4 死者数は特に注釈がない限り、30日以内死亡である。  
 5 カナダの死者数の定義は州により異なる。

第2図 主な欧米諸国の交通事故死者数の推移



注 1 IRTAD資料による。  
 2 ドイツの値は、1990年までは旧西ドイツ地域に限る。  
 3 死者数の定義は事故発生後30日以内の死者である。ただし、フランスの2004以前の数値及び日本の1992年以前の数値は、30日死者換算数。

第3図 主な欧米諸国の状態別交通事故死者数の構成率（2009年）



注 1 IRTAD資料による。  
 2 数値は状態別構成率  
 3 死者数の定義は事故発生後30日以内の死者である。

#### 4 状態別交通事故死者数の状況

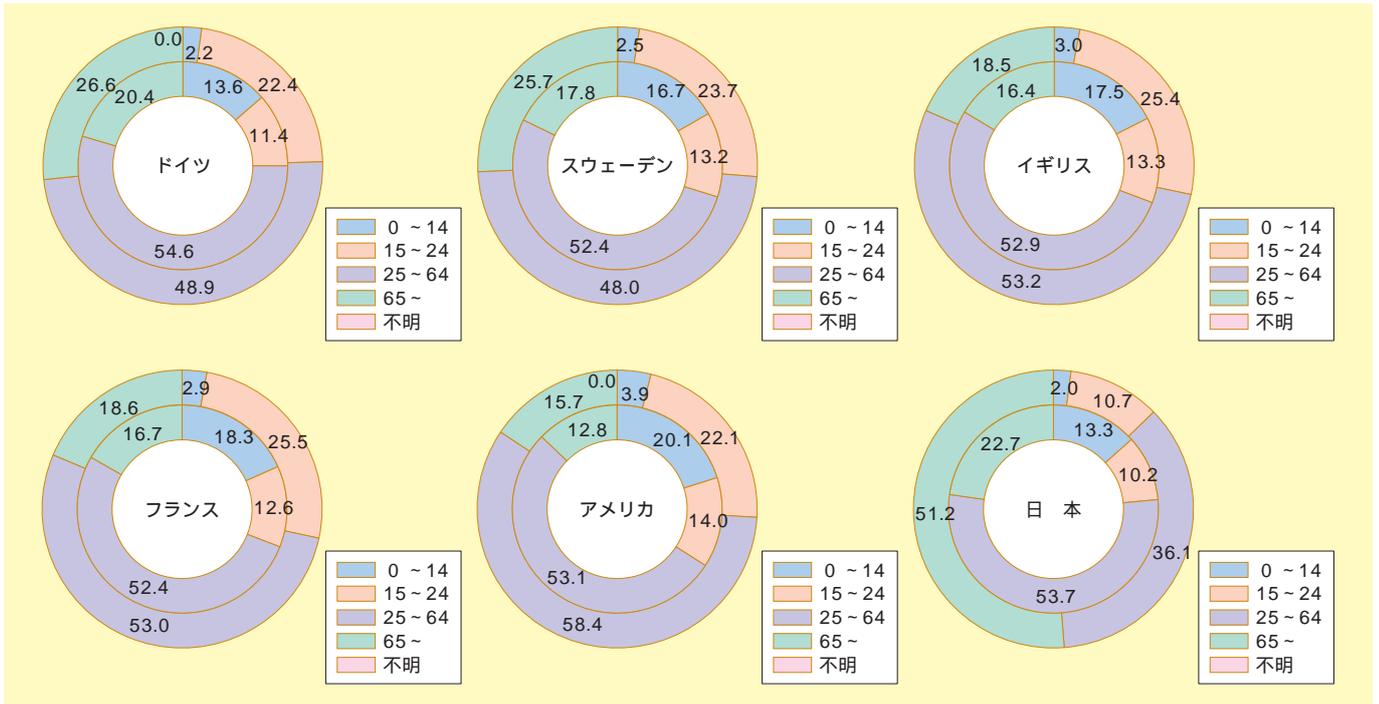
我が国と主な欧米諸国（アメリカ、ドイツ、イギリス、フランス及びスウェーデン）の状態別交通事故死者数の状況を見ると、我が国は乗用車乗車中の死者数の構成率が低く、歩行中及び自転車乗車中の死者数の構成率が高い。イギリスは、歩行中死者数の構成率が我が国に次いで高い。一方、スウェーデン、フランス及びドイツは、乗用車乗車中の死者数

の構成率が高い。また、アメリカは、乗用車乗車中とその他で、死者数の72%程度を占めている。（第3図）

#### 5 年齢層別交通事故死者数の状況

我が国と主な欧米諸国（アメリカ、ドイツ、イギリス、フランス及びスウェーデン）の年齢層別交通事故死者数の状況を見ると、主な欧米諸国では、15

第4図 主な欧米諸国の年齢層別交通事故死者数の構成率と人口構成率（2009年）



注 1 IRTAD資料による。  
 2 数値は構成率 (%)  
 3 内円は人口、外円は交通事故死者数  
 4 アメリカの人口構成率は2008年の数値

~24歳の年齢層の構成率が我が国よりも高く、人口構成率を8~12ポイント上回っている。我が国は、

65歳以上の年齢層の構成率が際立って高い。(第4図)