

交通事故統計資料等のまとめ（案）

「第1回最高速度違反による交通事故対策検討会」の資料4 交通事故統計資料及び資料5 OECD等における速度管理に係る施策等から、次のように整理した。

1 交通事故の発生状況（資料4関係）

(1) 危険認知速度別交通事故件数（一般道路）及び死傷者数の推移（P1）

- ・ 平成9年を100とした場合、一般道路において発生した全事故の件数を危険認知速度別にみると

50km/h以下の事故件数は108.8と増加

50km/h超80km/h以下の事故件数は61.9と減少

80km/h超の事故件数は26.9と減少

- ・ 同様に、死傷者数は59.6と減少

→ 近年、交通事故発生時において、危険認知速度が50km/h超の事故件数が減少傾向

(2) 第一当事者（原付以上の車両）の規制速度別・危険認知速度別交通事故発生状況（平成19年中）（P2）

- ・ 死亡事故の第一当事者を車種別にみると、四輪車86.6%、二輪車7.3%、原付6.1%（全事故では、それぞれ93.4%、2.4%、4.3%）

うち危険認知速度が規制速度を超過した事故の割合は、それぞれ38.2%、58.2%、10.1%（全事故では、それぞれ5.4%、20.1%、5.7%）。

→ 第一当事者を車種別にみると、四輪車の占める割合が高い。

(3) 第一当事者（原付以上の車両）の事故類型別・規制速度別交通事故発生状況（平成19年中）（P3、4）

- ・ 事故類型別の死亡事故では、人対車両は32.8%、車両相互は45.1%、車両単独は21.6%。全事故では、それぞれ8.1%、87.1%、4.8%。また、全事故のうち、死亡事故が占める割合をみると、それぞれ2.66%、0.34%、2.97%。

死亡事故のうち規制速度超過であったものは、それぞれ38.8%、30.5%、52.7%、また、全体では37.9%。全事故では、それぞれ5.4%、4.9%、22.9%、また、全体では5.8%。さらに、全事故で速度超過であったもの

のうち、死亡事故で速度超過であったものが占める割合をみると、19.18%、2.14%、6.86%。

- 人対車両及び単独事故では全事故に占める死亡事故の割合が高い。
- 死亡事故で規制速度超過であったものは、単独事故、人対車両、車両相互の順に高い。
- 全事故で速度超過であったもののうち、死亡事故で速度超過であったものが占める割合をみると、人対車両、単独事故、車両相互の順に高い。

(4) 第一当事者及び第二当事者（いずれも原付以上の車両）の事故内容別・規制速度別・危険認知速度別交通事故発生状況（平成19年中）（P5）

- ・ 死亡事故で規制速度超過であったものの割合を当事者別にみると、第一当事者の37.9%、第二当事者の31.3%。重傷事故では13.0%、14.6%、軽傷事故では5.0%、5.1%。
- 死亡事故では、第一当事者及び第二当事者とも規制速度超過の割合が高い。

(5) 第一当事者（原付以上の車両）の規制速度別・危険認知速度の程度別交通事故発生状況（平成19年中）（P6、7）

- ・ 死亡事故で、危険認知速度が規制速度を超過した事故の割合は、一般道等の36.3%、うち危険認知速度が100km/h超の割合は0.6%
高速道の64.3%、うち危険認知速度が100km/h超の割合は19.5%
全事故で、危険認知速度が規制速度を超過した事故の割合は、一般道等の5.3%、うち危険認知速度が100km/h超の割合は0.0%
高速道の28.8%、うち危険認知速度が100km/h超の割合は4.5%
- ・ 一般道等で発生した死亡事故（10件以上発生したものに限る。）について、規制速度ごとに危険認知速度をみると、規制速度を超過しているものの占める割合は、30km/h以下で45.5%、40km/h以下で47.8%、50km/h以下で43.2%（全事故ではそれぞれ9.4%、7.5%、6.2%。）。

一般道等のうち規制速度が20km/h以下又は60km/h以下若しくは法定速度とされている道路において危険認知速度が規制速度を超過している死亡事故の占める割合は、30km/h以下から50km/h以下までの道路に比べて低い。

同様に、高速道については、40km/h以下で90.9%、50km/h以下で90.3%、60km/hで76.7%、70km/hで61.1%、80km/h以下で71.8%（全事故ではそれぞれ20.5%、46.0%、23.7%、36.1%、39.5%。）。

高速道のうち規制速度が100km/h以下又は法定速度とされている道路

において危険認知速度が規制速度を超過している死亡事故の占める割合は、40km/h 以下から 80km/h 以下までの道路に比べて低い。

→ 死亡事故では、全事故に比べて危険認知速度が規制速度を超過しているものの割合が高い。

→ 反面、危険認知速度が 100km/h を超過しているものの割合は低い

(6) 第一当事者（原付以上の車両）の規制速度別・危険認知速度の超過速度別交通事故発生状況（平成 19 年中）（P 8、9）

- ・ 死亡事故で、危険認知速度が規制速度を超過した件数の割合のうち一般道等では、10km/h 超過は 17.0%、20km/h 超過及びそれ以上の超過は 19.3%（全事故ではそれぞれ 3.8%、1.5%）

→ 規制速度よりも危険認知速度が 20km/h 超過及びそれ以上超過した死亡事故の割合が高い。

(7) 一般道等における第一当事者（原付以上の車両）の道路幅員等別・規制速度別・危険認知速度別交通事故発生状況（平成 19 年中）（P 10）

- ・ 死亡事故では、道路幅員等が 5.5m 未満で 762 件（15.3%）、5.5m 以上で 4,187 件（84.3%）。

道路幅員等 5.5m 未満で速度超過の事故件数は 18.5%、10m/h 超過は 8.7%、20km/h 超過以上は 9.8%

道路幅員等 5.5m 以上で速度超過の事故件数は 39.7%、10m/h 超過は 18.6%、20km/h 超過以上は 21.1%

→ 道路幅員等が 5.5m 未満の道路及び 5.5m 以上の道路の双方において死亡事故が発生

2 車両の走行速度の低下による交通事故の減少（資料 5 関係）

(1) わずかな速度を低減することにより、交通事故の危険性を大きく減少させることが可能（P 2）

平均速度が 5% 減少すると一人身事故が 10% 減少

— 死亡事故が 20% 減少

(2) 車両の走行速度と停止距離との関係（P 3）

30km/h では、停止距離は 13m で歩行者は負傷しない

50km/h では、停止距離は 2 倍で歩行者は重傷を負う

このため、都市部においては、速度を減少させることが重要

3 考察

車両の走行速度が低下すれば、交通事故発生時における衝突の衝撃が少なくなることから、交通事故の被害者の被害軽減が図られるとともに、交通事故死傷者数の減少に寄与すると考えられる。

平成 19 年中の原付以上の車両が第一当事者となった死亡事故については、危険認知速度が規制速度を超過しているものの割合が、一般道等では 36.3%、高速道では 64.3%である。また、一般道等において第一当事者である原付以上の車両の危険認知速度が規制速度を超過した速度別にみると、10km/h 超過した死亡事故だけでなく、20km/h 超過及びそれ以上超過した死亡事故の割合が高い。このため、死亡事故を減少させるための一つの対策として、車両の走行速度を低下させるための対策を講じる必要性は高いと考えられる。

ところで、車両の走行速度を低下させるための対策には、広報啓発活動、交通安全教育、取締り及び道路環境の整備のほか、現在の大型貨物車両に装着が義務付けられている走行速度抑制装置等様々なものがあり、対策の必要性や技術開発の動向に応じた対策の選択や組合せを考慮する必要がある。

そこで、近年の交通事故発生状況をみると、交通事故発生時において危険認知速度が 50km/h 超の事故件数が減少傾向であり、死傷者数も同様に減少傾向にある。このことから、全体的には、交通事故発生時における車両の走行速度の問題は改善傾向にあるといえる。また、死亡事故のうち第一当事者である原付以上の車両の危険認知速度をみると、高速道路における乗用車の法定速度とされている 100km/h を超過しているものの割合は低い。

これらのことに鑑みると、現在のところ、車両の走行速度を低下させることを目的として、法令改正等により規制を行う必要性が高いとはいえず、また、単に 100km/h を基準として対策を講じることとしても高い効果を見込むことは困難と考えられる。

さらに、別の観点からみると、一般道等における死亡事故に関して、道路幅員等を 5.5m 未満の道路及び 5.5m 以上の道路に区分すると、前者が約 15% を占めている。規制速度ごとにみると、20km/h 以下及び 30km/h 以下の道路においても死亡事故が発生している。車両の走行速度や対策の効果は、道路幅員等や規制速度に応じて異なることが見込まれる。

したがって、車両の走行速度を低下させるための対策については、そのような一般道等における規制速度や道路幅員等とともに、記述のように高速道路にも対応することができるよう検討・実施する必要がある。