

交通事故統計について（追加・概要）

1 第一当事者別年齢層別交通事故件数等の推移

(1) 第一当事者別死亡事故件数の推移等（図1 P9参照）

図1-1は、平成2年から20年までの間の死亡事故件数の推移を第一当事者別にみたもの、図1-2は、第一当事者のうち自家用乗用及び自家用貨物の詳細をみたものである。また、図1-3は、自家用普通乗用の死亡事故件数を年齢層別に、図1-4は、自家用軽乗用の死亡事故件数を年齢層別に、それぞれみたものである。

死亡事故件数のうち自家用乗用、特に自家用普通乗用が多くを占めているが、件数については減少傾向にある。また、自家用普通乗用を年齢層別にみると、20～24歳については、平成2年には死亡事故の1/3を占めていたが、年々減少し、20年には200件強と1/7に減少している。また、65歳以上が増加ないし横ばい傾向にあるが、他の年齢層では横ばいなし減少傾向にある。自家用軽乗用については、各年齢層ともおおむね増加傾向にあるが、死亡事故全体に比べて件数は少ない。

(2) 第一当事者別全事故件数等の推移（図2 P10参照）

図2-1は、平成2年から20年までの間の全事故件数の推移を第一当事者別にみたもの、図2-2は、第一当事者のうち自家用乗用及び自家用貨物の詳細をみたものである。また、図2-3は、自家用普通乗用の全事故件数を年齢層別に、図2-4は、自家用軽乗用の全事故件数を年齢層別に、それぞれみたものである。

死亡事故と同様に、全事故件数のうち自家用乗用、特に自家用普通乗用が多くを占めているが、件数については減少傾向にある一方で、軽乗用については増加傾向にある。自家用普通乗用について年齢層別にみると、平成2年から11年までは20～24歳が最も多いが、12年以降30～39歳が最も多くなっている。16～19歳については一貫して減少傾向にあるほか、20～24歳及び25～29歳については、それぞれ増加傾向から減少傾向に転じている。自家用軽乗用については、年々増加傾向にあったが、近年横ばい傾向にある。

(3) 第一当事者別死亡事故率の推移（図3 P11参照）

図3-1は、平成2年から20年までの間の死亡事故率（死亡事故件数÷

全事故件数×100 で算出。以下同じ。)をみたもの、図3-2は、自家用乗用及び自家用貨物の詳細をみたものである。

第一当事者別の死亡事故率をみると、自動車その他及び歩行者を除き、横ばいないし減少傾向にある。

2 第一当事者の危険認知速度別交通事故件数等の推移

(1) 第一当事者の危険認知速度別交通事故件数等の推移 (図4 P12 参照)

図4-1は、平成2年から20年までの間の第一当事者(原付以上の車両に限る。)の死亡事故について危険認知速度別にみたもの、図4-2は、全事故件数について危険認知速度別にみたものである。

死亡事故では、停止中及び調査不能を除き、いずれも減少傾向にあるが、特に80km/h以下については、平成2年には3,500件弱であったものが、20年には1,200件程度と大幅に減少している。全事故では、特に30km/h以下が平成16年まで増加ないし横ばい傾向にあったが、その後減少している。そのほかについては横ばい傾向にある。

(2) 危険認知速度別年齢層別死亡事故件数等の推移 (図5 P13 参照)

図5-1から図5-4は、平成2年から20年までの間の第一当事者(原付以上の車両に限る。)の一般道路における死亡事故を危険認知速度別及び年齢層別にみたもの(停止中及び調査不能を除く。)で、図5-1は30km/h以下、図5-2は50km/h以下、図5-3は80km/h以下及び図5-4は80km/h超である。

図5-1から図5-4では全体的に横ばいないし減少傾向にあるが、特に図5-3の危険認知速度80km/h以下で、20~24歳については、平成2年には1,000件弱であったが、20年には200件弱と1/5に減少しており、16~19歳についても700件超から100件弱と1/7に減少している。また、図5-4の80km/h超においても、20~24歳については約400件から100件以下に減少し、16~19歳についても400件弱から減少し、0件に近づいている。

(3) 危険認知速度別年齢層別全事故件数等の推移 (図6 P14 参照)

図6-1から図6-4は、平成2年から20年までの間の第一当事者(原付以上の車両に限る。)の一般道路における全事故を危険認知速度別及び年齢層別にみたもの(停止中及び調査不能を除く。)で、図6-1は30km/h以下、図6-2は50km/h以下、図6-3は80km/h以下及び図6-4は80km/h超である。

図6-1の30km/h以下では、25~29歳以下の年齢層で減少傾向にあるのに比べて、30~39歳から50~59歳の年齢層では平成16年まで増加傾向にあり、その後減少している。図6-2の50km/h以下でも、おおむね30km/h以下と同じ傾向がみられる。図6-3の80km/h以下及び図6-4の80km/h超では、死亡事故と同様に20~24歳及び16~19歳が減少傾向にあるほか、その他の年齢層については横ばいないし減少傾向にある。

(4) 危険認知速度別年齢層別死亡事故率の推移 (図7 P15 参照)

図7-1から図7-4は、平成2年から20年までの間の第一当事者（原付以上の車両に限る。）の一般道路における死亡事故率を危険認知速度別及び年齢層別にみたもの（停止中及び調査不能を除く。）で、図7-1は30km/h以下、図7-2は50km/h以下、図7-3は80km/h以下及び図7-4は80km/h超である。

図7-1から図7-4では、いずれも死亡事故率はおおむね横ばいないし減少傾向にあるが、図7-1から、図7-2、図7-3、図7-4と危険認知速度が高くなるにしたがって、死亡事故率が高くなっている。なお、図7-4では、60~64歳及び65歳以上については件数が少ないことから、年により大きく変動している。

(5) 昼夜別危険認知速度別死亡事故件数等の推移 (図8 P16 参照)

図8-1は、平成2年から20年までの間の第一当事者（原付以上の車両に限る。）の一般道路における死亡事故を昼夜別及び危険認知速度別にみたもの（停止中及び調査不能を除く。）で、図8-2は、昼間の死亡事故の発生率をみたものである。また、図8-3は、高速道路における死亡事故を昼夜別及び危険認知速度別にみたもの（停止中及び調査不能を除く。）で、図8-4は、昼間の死亡事故の発生率をみたものである。

図8-2では、一般道路における危険認知速度が30km/h以下の死亡事故は60%超が昼間に発生しているが、危険認知速度が高くなるにしたがって昼間の発生率が低くなっている（夜間の発生率が高くなっている）。また、図8-4では、高速道路における昼間の死亡事故の発生率は、年により変動がみられるものの、おおむね50%前後となっている。

(6) 昼夜別危険認知速度別全事故件数等の推移 (図9 P17 参照)

図9-1は、平成2年から20年までの間の第一当事者（原付以上の車両に限る。）の一般道路における全事故を昼夜別及び危険認知速度別にみたもの（停止中及び調査不能を除く。）で、図9-2は、昼間の全事故の発生率

をみたものである。また、図9-3は、高速道路における全事故を昼夜別及び危険認知速度別にみたもの（停止中及び調査不能を除く。）で、図9-4は、昼間の全事故の発生率をみたものである。

図9-2では、一般道路における危険認知速度が30km/h以下の全事故は70%超が昼間に発生しているが、危険認知速度が高くなるにしたがって昼間の発生率が低く（夜間の発生率が高く）なっており、80km/h超では昼間の発生率が50%を下回っている。また、いずれの危険認知速度においても昼間における全事故の発生率は、死亡事故の発生率に比べると10ポイント前後高くなっていることから、夜間においては、全事故に比べて死亡事故の発生率が高いといえる。また、図9-4では、高速道路における昼間の全事故の発生率は、一般道路と同様に危険認知速度が高くなるにしたがって昼間の発生率は低下するものの、いずれも50%超となっている。

3 当事者相関別交通事故件数等（表1～表1-2 P18～19参照）

表1は、平成20年中の一般道路における死亡事故、全事故及び死亡事故率について第一当事者（原付以上の車両に限る。）と第二当事者の相関を示したものである。表1-2は、表2の第一当事者のうち乗用車、貨物車、二輪車及び原付と第二当事者のうち乗用車、貨物車、二輪車、原付等の相関を、危険認知速度別に示したものである。

表1-2では、おおむね危険認知速度が高くなるにしたがって、死亡事故率が高くなる。また、第一当事者及び第二当事者が乗用車相互の事故に比べ、貨物車相互の事故や第一当事者が乗用車で第二当事者が貨物車の事故では死亡事故率が高い。特に、第二当事者が自転車等や歩行者である場合、車両対車両の事故に比べて死亡事故率が高い。

4 職業別交通事故件数等（表2～表2-2 P20～21参照）

表2は、平成19年中及び20年中の一般道路における第一当事者（原付以上の車両に限る。）の死亡事故、全事故及び死亡事故率を職業別にみたものである。表2-2は、表2のうち各年で100件以上の死亡事故を起こした職業を抜粋し、危険認知速度別にみたものである。また、表2-2の中欄は、職業別の死亡事故件数の合計に占める危険認知速度ごとの死亡事故件数の割合を示し、「計」欄の値を上回った値の欄は緑色に、「計」欄の値と同じ値又は「計」欄の値を下回った値のうち1ポイント以内のものをピンク色に、それ以外の値は無色に表示した。下欄は、職業別の危険認知速度ごとの死亡事故率を示し、「計」欄の値を上回った値の欄は水色に、それ以外の値は無色に表示した。

表2から、職業別で、各年とも100件以上の死亡事故を起こしているのは職業運転者、公務員、農業、建設業、製造業、卸・小売業、飲食店業、サービス業、主婦、無職が挙げられるが、そのうち、公務員、農業、飲食店業及び主婦以外は各年とも200件を超えている。表2-2の中欄から、建設業、製造業、卸・小売業及びサービス業では、各年とも全体の死亡事故件数のうち危険認知速度が50km/h以下及びそれ以上の速度の死亡事故件数の占める割合が高い。また、下欄から、職業運転者、農業、建設業、卸・小売業及び無職については、危険認知速度別の死亡事故率が「計」の値を上回っているものが多い。サービス業については、死亡事故件数とともに、死亡事故件数に占める危険認知速度ごとの死亡事故件数の割合が「計」の値と同等以上又は「計」の値を下回るものの1ポイント以内であるものが多いが、死亡事故率について、いずれも「計」の値を下回っている。

5 地形別時間帯別規制速度別危険認知速度別交通事故件数等（表3 図22参照）

表3は、平成20年中の一般道路における第一当事者（原付以上の車両に限る。）の死亡事故及び全事故を、地形別、時間帯別（18～6時（夕方から翌朝）及び6～18時（朝から夕方）の2区分）、規制速度別、危険認知速度が規制速度を超過した事故の別に示すとともに、その死亡事故率等を示したものである。また、右上図は、地形別時間帯別規制速度別の死亡事故件数（棒グラフ）及び死亡事故のうち規制速度を超過したものの割合（折れ線グラフ）を示したものである。右下図は、全事故について同様に示したものである。

死亡事故をみると、死亡事故件数が多い規制速度40km/h以下及び50km/h以下の市街地の道路では18～6時の方が6～18時よりも多く、非市街地の規制速度40km/h以下及び50km/h以下の道路並びに法定速度の市街地・非市街地のいずれも、6～18時の方が多くなっている。他方、全事故をみると、全事故件数が多い40km/h以下、50km/h以下及び法定速度のいずれも6～18時の方が18～6時に比べて多い。なお、死亡事故率については、市街地及び非市街地とも18～6時の方が高い。

6 地形別道路幅員別規制速度別危険認知速度別交通事故件数等（表4 P23参照）

表4は、第1回検討会資料4のP10に示した平成19年中の一般道路における第一当事者（原付以上の車両に限る。）の道路幅員等別・規制速度別・危険認知速度別の死亡事故及び全事故を基に、更に地形別及び道路形状別に区分するとともに、死亡事故率を示したものである（ただし、「その他自動車専用

道路」を除く。)

表4から、市街地及び非市街地における死亡事故及び全事故とも、交差点に比べて単路が多く、規制速度を超過したものの占める割合も高い。ただし、法定速度(60km/h以下)の道路では、市街地、非市街地のいずれにおいても、死亡事故、全事故とも多いが、規制速度を超過したものの占める割合は低い。

7 違反別地形別道路形状別危険認知度別死亡事故件数等(表5 P24~25 参照、図10 P26 参照)

表5は、平成19年中の一般道路における第一当事者(原付以上の車両に限る。)の死亡事故、全事故及び死亡事故率を、違反別、地形別、道路形状別(単路については交差点付近及び踏切を含む。また、交差点の道路幅員は第一当事者の進入側を基準とした。)及び危険認知速度別(停止中及び調査不能を除く。)に示したものである。また、図10は、表5を基に、地形別・道路形状別・道路幅員別・違反別及び危険認知速度別に死亡事故件数及び全事故件数をグラフ化したものである。

表5から、非市街地の最高速度違反、優先通行妨害、酒酔い運転、過労運転、安全不確認及びその他違反の一部を除き、全体的には、各違反とも危険認知速度が高くなるにしたがっておおむね死亡事故率が高くなる傾向にある。市街地の一時不停止、酒酔い運転及び過労運転並びに非市街地の運転操作、安全不確認、安全速度及びその他違反の一部を除き、単路及び交差点とも、道路幅員の広い道路の方が死亡事故率は高い。図10から、単路で道路幅員5.5m未満の道路における死亡事故をみると、非市街地で運転操作、漫然運転、脇見運転や安全不確認が多く、危険認知速度については30km/h以下だけでなく50km/h以下も多い。単路で道路幅員5.5m以上の道路における死亡事故をみると、市街地、非市街地とも危険認知速度が50km/h以下や80km/h以下の事故が多く、違反別にみると運転操作、漫然運転や脇見運転のほか、通行区分や最高速度も多い。交差点で道路幅員5.5m未満の道路における死亡事故をみると、単路に比べて危険認知速度が低く、一時不停止や安全不確認が多い。また、市街地では、歩行者妨害等や優先通行妨害も多い。交差点で道路幅員5.5m以上の道路における死亡事故をみると市街地が多く、違反別では歩行者妨害等、安全不確認や優先通行妨害等が多い。

8 まとめ

(1) 第一当事者の種別や危険認知速度の関係

平成2年から20年までの間では、第一当事者(原付以上の車両に限る。)別にみると、自家用普通乗用の占める割合が高く、死亡事故件数及び全事

故件数への影響が大きい。第一当事者別に死亡事故率をみると、歩行者を除き、減少ないし横ばい傾向にある。(図1、図2、図3)

他方、平成20年中の第一当事者と第二当事者の相関と危険認知速度との関係を見ると、おおむね危険認知速度が高くなるにしたがって、死亡事故率が高くなるほか、第一当事者と第二当事者がともに貨物車の事故や第一当事者が乗用車で第二当事者が貨物車の事故では、死亡事故率が高い。(表1)

また、第二当事者が歩行者や自転車である場合、車両対車両の事故に比べて死亡事故率が高い。(表1)

(2) 第一当事者の年齢層別や危険認知速度の関係

平成2年から20年までの間では、第一当事者(原付以上の車両に限る。)の年齢層別にみると、死亡事故の減少については20~24歳、次に16歳~19歳が大きく寄与している。これらの年齢層は、特に危険認知速度50km/h以下、80km/h以下及び80km/h超で大きく減少している。(図1、図5)

全事故については、死亡事故と同様に20~24歳、16~19歳は減少しているが、30~39歳、40~49歳、50~59歳及び65歳以上で大きく増加している。特に、危険認知速度30km/h以下、50km/h以下で大きく増加している。(図2、図6)

年齢層と危険認知速度に関して死亡事故率をみると、おおむね減少ないし横ばい傾向にあるが、特に65歳以上や60~64歳では他の年齢層に比べて大きく減少している。(図7)

(3) 第一当事者の職業別や危険認知速度の関係

平成20年中では、第一当事者(原付以上の車両に限る。)の職業別にみると、建設業、製造業、卸・小売業及びサービス業については、死亡事故が200件以上で、死亡事故のうち危険認知速度50km/h以下及びそれ以上の速度のもの占める割合が高い。また、職業運転者、農業、建設業、卸・小売業及び無職については、死亡事故率が高いが、サービス業については低い。(表2)

また、貨物車については、乗用車に比べて死亡事故率が高い。(表1)

(4) 昼夜別や時間帯と危険認知速度の関係

平成2年から20年までの間では、一般道路における死亡事故については、危険認知速度30km/h以下では昼間において発生する割合が60%超となっているが、危険認知速度が高くなるにしたがって、夜間に発生する割合が高

くなる。(図8)

全事故については、死亡事故に比べて昼間に発生する割合が10ポイント程度高く、30km/h以下では70%超、50km/h以下では60%超であり、近年では80km/h以下についても50%超となっている。(図9)

他方、平成20年中では、地形別、時間帯別、規制速度別及び危険認知速度別に死亡事故及び全事故をみると、死亡事故では規制速度40km/h以下及び50km/h以下の市街地の道路では18～6時の方が多く、規制速度40km/h以下及び50km/h以下の非市街地の道路や法定速度の市街地・非市街地の道路では6～18時の方が多くなっている。(表3)

また、全事故では、40km/h以下、50km/h以下及び法定速度のいずれの道路においても、市街地及び非市街地とも6～18時の方が多い。(表3)

平成2年から20年までの間では、高速道路における死亡事故については、おおむね昼間において発生する割合が50%前後となっている。(図8)

全事故については、いずれの危険認知速度についても50%前後が昼間に発生している。(図9)

(5) 地形、道路形状や道路幅員と危険認知速度の関係

平成19年中では、市街地・非市街地における死亡事故及び全事故とも、交差点に比べて単路が多く、規制速度を超過したものの占める割合も多い。他方、市街地の単路で道路幅員5.5m未満の道路以外の道路では、規制速度20km/h以下の道路を除き、死亡事故及び全事故とも規制速度が高くなるにしたがって、規制速度超過の件数の占める割合が低下する。(表4)

また、第一当事者(原付以上の車両に限る。)の違反別にみると、一部の違反を除き、単路及び交差点とも、道路幅員の広い道路の方が死亡事故率は高い。また、地形や道路形状、道路幅員により、死亡事故や全事故の原因となる法令違反の種別には特徴がみられる。(表5)