

第1章 道路交通事故の発生状況

道路交通事故（人身事故に限る。）の長期的推移をみると、戦後、昭和20年代後半から40年代半ばごろまでは、交通事故死者数及び負傷者数ともに著しく増大しており、26年から45年までに交通事故負傷者数は3万1,274人から98万1,096人（31.4倍）へ、死者数は4,429人から1万6,765人（3.8倍）へと増加している（特集-第1図）。

これは、車社会化の急速な進展に対して、道路整備、信号機、道路標識等の交通安全施設が不足していたことはもとより、車両の安全性を確保するための技術が未発達であったことや、交通社会の変化に対する人々の意識が遅れていたことなど、社会の体制が十分に整っていなかったことが要因であったと考えることができる。

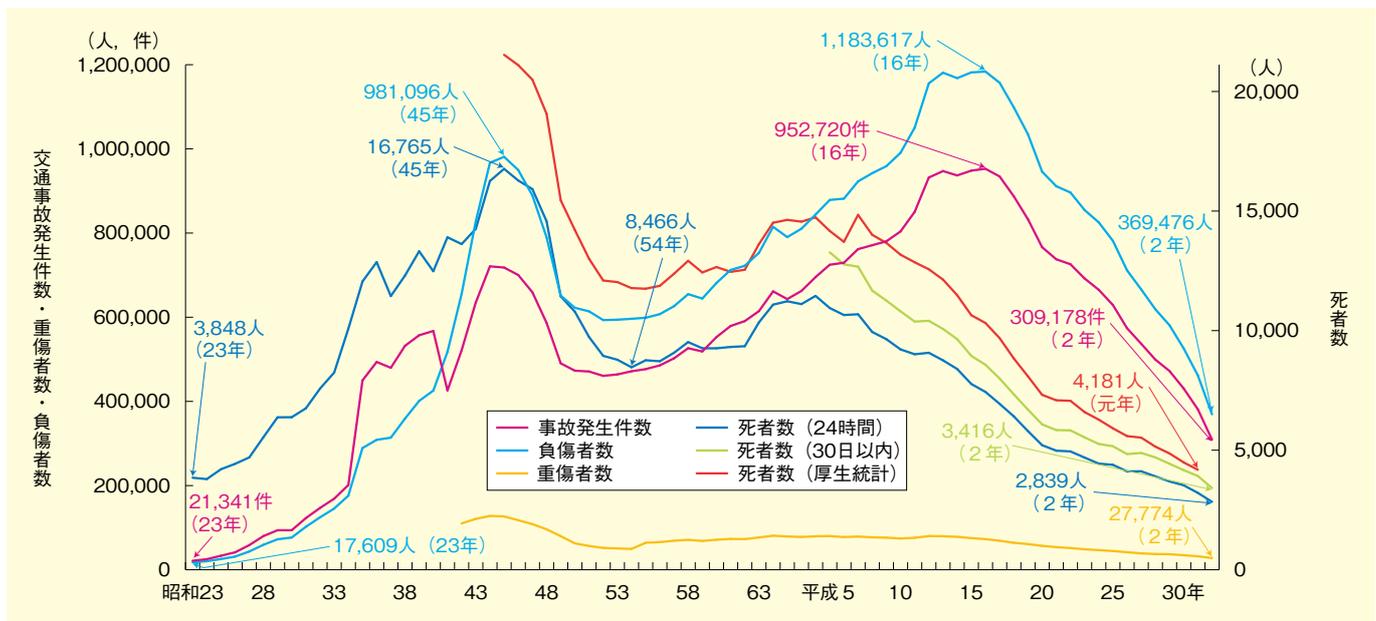
このため、交通安全の確保は焦眉の社会問題となり、昭和45年に交通安全対策基本法が制定され、国を挙げての交通安全対策が進められた。

同法では、交通の安全に関する総合的かつ長期的な施策の大綱である交通安全基本計画の作成について定めており、昭和46年度の第1次交通安全基本計画から始まり、その後5年毎に作成され、令和3年には、3年度から7年度までの5年間で計画期間とする第11次計画が策定された。

各計画では、それぞれ達成すべき目標を掲げ、交通安全に関する施策を強力に推進してきた結果、令和2年の交通事故死者数は2,839人となり、過去最悪であった昭和45年の1万6,765人の約6分の1であるのみならず、現行の交通事故統計となった23年以降で最少であった前年を更に下回ったものの、第10次計画に定める「令和2年までに24時間死者数を2,500人以下とし、世界一安全な道路交通を実現する」という目標を達成することはできなかった（特集-第1表）。

第11次計画の目標については第3章第1節に、

▶特集-第1図 道路交通事故による交通事故発生件数、死者数、負傷者数及び重傷者数の推移



注 1 警察庁資料による。
 2 「死者数 (24時間)」とは、交通事故によって、発生から24時間以内に死亡した者をいう。
 3 「死者数 (30日以内)」とは、交通事故によって、発生から30日以内 (交通事故発生日を初日とする。) に死亡した者をいう。
 4 「死者数 (厚生統計)」は、警察庁が厚生労働省統計資料「人口動態統計」に基づき作成したものであり、当該年に死亡した者のうち原因が交通事故によるもの (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。) をいう。
 なお、平成6年以前は、自動車事故とされた者を、平成7年以降は、陸上の交通事故とされた者から道路上の交通事故ではないと判断される者を除いた数を計上している。
 5 昭和41年以降の交通事故発生件数は、物損事故を含まない。
 6 死者数 (24時間)、負傷者数及び交通事故発生件数は、昭和46年以前は、沖縄県を含まない。

▶ 特集-第1表 交通安全基本計画の目標値と実数値

第1次交通安全基本計画（昭和46年度～昭和50年度）				
昭和50年の歩行者推計死者約8,000人を半減				
昭和46年	昭和47年	昭和48年	昭和49年	昭和50年
5,761人	5,689人	5,376人	4,140人	3,732人
第2次交通安全基本計画（昭和51年度～昭和55年度）				
過去の最高であった昭和45年の交通事故死者数16,765人の半減				
昭和51年	昭和52年	昭和53年	昭和54年	昭和55年
9,734人	8,945人	8,783人	8,466人	8,760人
第3次交通安全基本計画（昭和56年度～昭和60年度）				
昭和60年までに年間の死者数を8,000人以下にする。				
昭和56年	昭和57年	昭和58年	昭和59年	昭和60年
8,719人	9,073人	9,520人	9,262人	9,261人
第4次交通安全基本計画（昭和61年度～平成2年度）				
平成2年までに年間の死者数を8,000人以下にする。				
昭和61年	昭和62年	昭和63年	平成元年	平成2年
9,317人	9,347人	10,344人	11,086人	11,227人
第5次交通安全基本計画（平成3年度～平成7年度）				
平成7年の死者数を年間1万人以下とする。				
平成3年	平成4年	平成5年	平成6年	平成7年
11,109人	11,452人	10,945人	10,653人	10,684人
第6次交通安全基本計画（平成8年度～平成12年度）				
年間の交通事故死者を平成9年までに1万人以下とし、さらに、平成12年までに9,000人以下とする。				
平成8年	平成9年	平成10年	平成11年	平成12年
9,943人	9,642人	9,214人	9,012人	9,073人
第7次交通安全基本計画（平成13年度～平成17年度）				
平成17年までに、年間の24時間死者数を交通安全対策基本法施行以降の最低であった昭和54年の8,466人以下とする。				
平成13年	平成14年	平成15年	平成16年	平成17年
8,757人	8,396人	7,768人	7,436人	6,937人
第8次交通安全基本計画（平成18年度～平成22年度）				
平成22年までに、年間の24時間死者数を5,500人以下にする。 平成22年までに、年間の死傷者数を100万人以下にする。				
平成18年	平成19年	平成20年	平成21年	平成22年
6,415人	5,796人	5,209人	4,979人	4,948人
1,104,979人	1,040,448人	950,912人	916,194人	901,245人
第9次交通安全基本計画（平成23年度～平成27年度）				
平成27年までに、年間の24時間死者数を3,000人以下にする。 平成27年までに、年間の死傷者数を70万人以下にする。				
平成23年	平成24年	平成25年	平成26年	平成27年
4,691人	4,438人	4,388人	4,113人	4,117人
859,304人	829,830人	785,880人	715,487人	670,140人
第10次交通安全基本計画（平成28年度～令和2年度）				
令和2年までに、年間の24時間死者数を2,500人以下にする。 令和2年までに、年間の死傷者数を50万人以下にする。				
平成28年	平成29年	平成30年	令和元年	令和2年
3,904人	3,694人	3,532人	3,215人	2,839人
622,757人	584,544人	529,378人	464,990人	372,315人

注 第1次計画の計画期間の実数値は、歩行中の交通事故死者数。
第8次から第10次計画の計画期間の実数値は、上段が年間の24時間死者数、下段が年間の死傷者数。

概要については第4章に記述している。

なお、本白書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、令和2年は3,416人となっている（参考-3参照）。

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、陸上交通事故死亡者数から、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、令和元年は4,181人となっている（特集-第1図）。

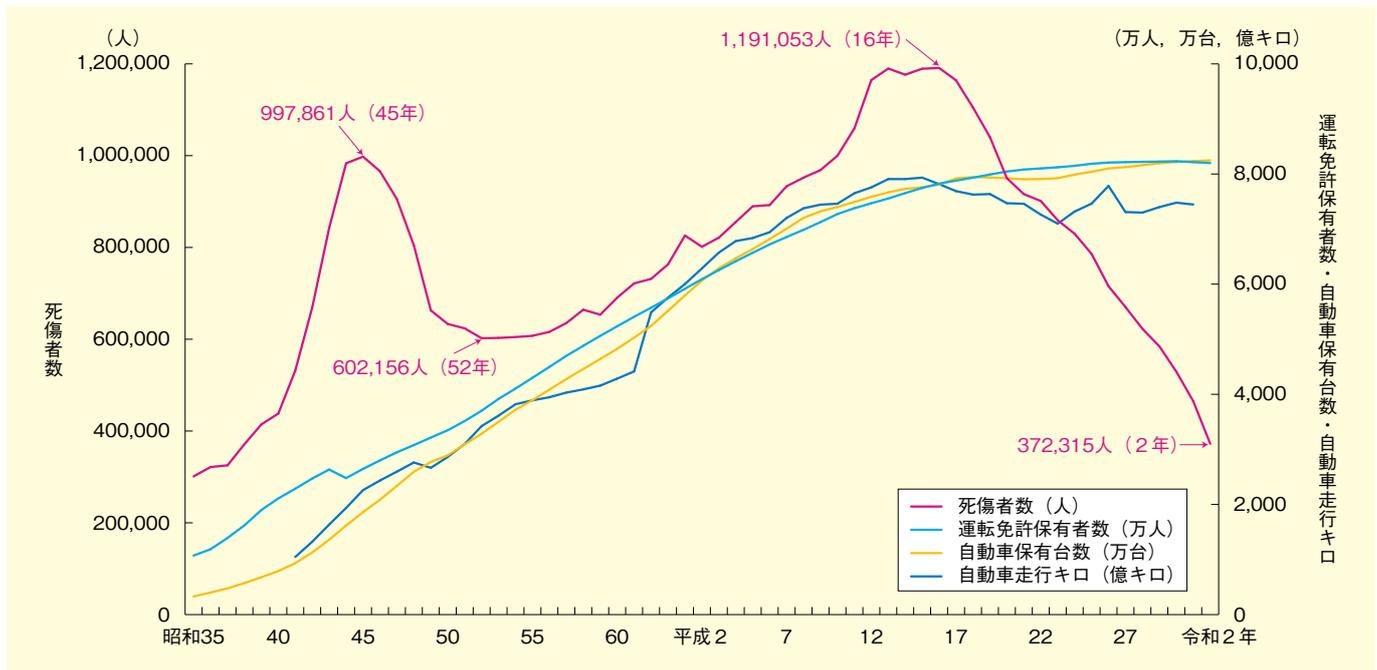
30日以内死者数と厚生統計の死者数も近年、24時間死者数と同様の傾向を示している（参考-3参照）。

死傷者数については、第1次及び第2次計画に基づく諸対策により、昭和45年の99万7,861人から52年には60万2,156人に減少し、その後、増勢になるものの、ピークに達した平成16年と比較すると、令和2年の死傷者数は0.31倍となっている。2年中の死傷者数は37万2,315人と16年連続で減少し、第10次計画の目標を達成したものの、依然として高い水準にある（特集-第2図）。

死傷者数を人口10万人当たりで見ると、昭和45年の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934.7人となった。その後、減少に転じ、令和2年には295.1人となった。次に、自動車保有台数1万台当たりで見ると、昭和43年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、横ばい又は微減傾向となり、令和2年には45.1人となった。死者数を人口10万人当たりで見ると、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、令和2年には2.3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見ると、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（特集-第3図）。

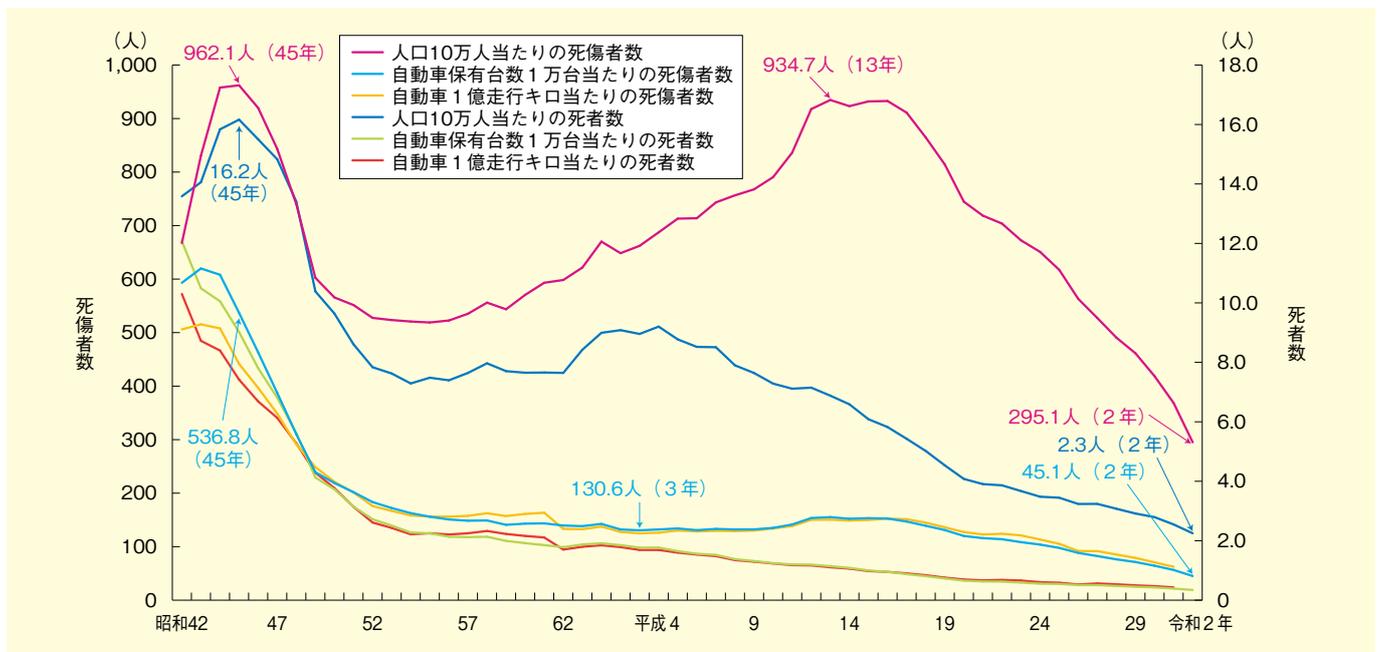
年齢層別に、交通事故死者数割合の長期的推移

▶特集-第2図 死傷者数、運転免許保有者数、自動車保有台数及び自動車走行キロの推移



- 注 1 死傷者数は警察庁資料による。
 2 運転免許保有者数は警察庁資料により、各年12月末現在の値である。
 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、各年度の値である。軽自動車によるものは昭和62年度から計上している。

▶特集-第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

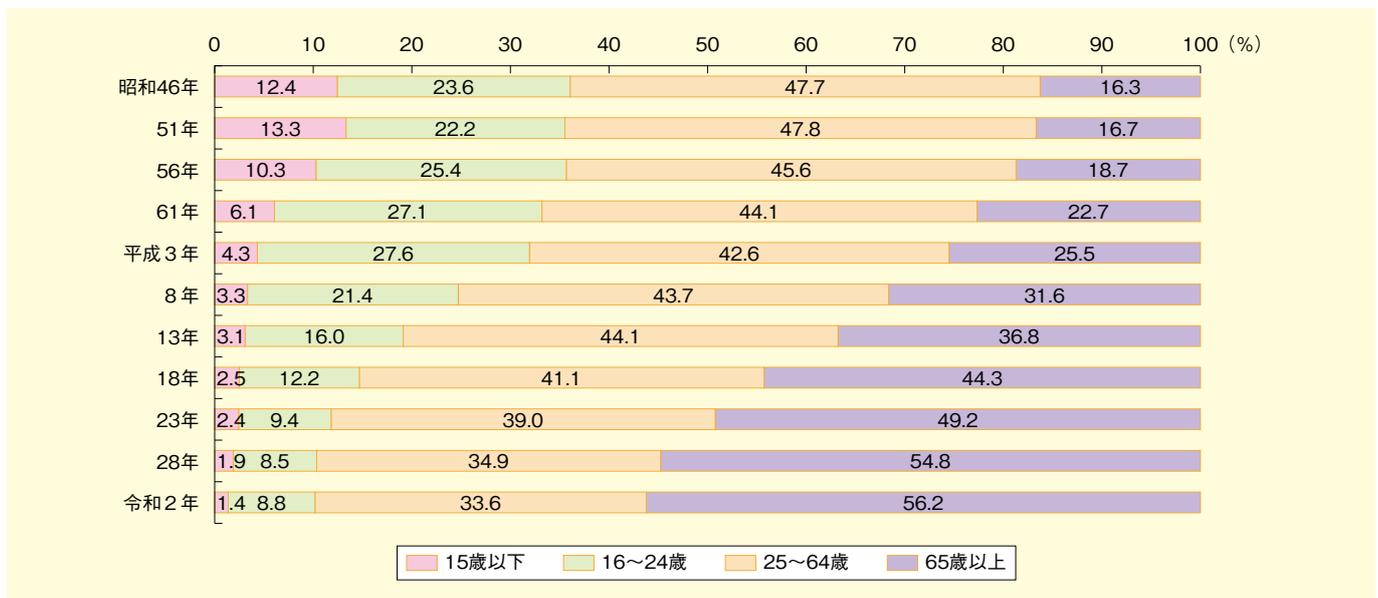


- 注 1 死傷者数及び死者数は警察庁資料による。
 2 算出に用いた人口は、該当年の人口であり、総務省統計資料「人口推計」(各年10月1日現在人口(補間補正を行っていないもの。ただし、国勢調査実施年は国勢調査人口による。))による。ただし、令和2年は前年の人口による。
 3 自動車保有台数は国土交通省資料により、各年12月末現在の値である。保有台数には第1種及び第2種原動機付自転車並びに小型特殊自動車を含まない。
 4 自動車走行キロは国土交通省資料により、各年度の値である。軽自動車によるものは昭和62年度から計上している。

をみると、第1次計画初年度の昭和46年には、全交通事故死者数に占める65歳以上の割合は16.3%であったのに対し、25年後の第6次計画初年度の平成8年には31.6%、第10次計画初年度の28年には54.8%、令和2年は56.2%となっており、一層の高齢化に伴い、交通事故死者に占める高齢者の割合は大きくなってきている。

今後も一層の高齢者対策が必要な状況となっており、特に、令和4年からは、いわゆる「団塊の世代」が75歳以上に達し始めるため、75歳以上高齢者の安全の確保は一層重要な課題となる（特集-第4図）。

▶ 特集-第4図 年齢層別交通事故死者数の構成率の推移



注 警察庁資料による。