

最近の交通事故の特徴

はじめに

第二次世界大戦以後、日本の交通事故による死者は51万人を、負傷者は2,700万人を超えた。そして多くの死者や負傷者が今日も発生している。交通事故のない、車が生きるすばらしい人間社会の実現を全ての人が願っている。そのためのよりよい対策は、多くの人の正しい現状認識から生まれる。本号では最近の交通事故の推移を分析して得た結果と知見を報告する。

1 死傷者数の推移

図1に、日本の交通事故（陸上）による死者数および負傷者数の推移を示す。

死者数は、昭和20年代の後半から昭和40年代の前半にかけて急激に増加し、昭和45年（1970年）に16,765人に達した。そして、この年をピークに減少に転じ、昭和54年（1979年）には8,466人と半減した。その後再び増加傾向を示していたが、平成4年（1992年）以降再び減少しはじめ、平成9年（1997年）には9,640人にまで減少した。

一方負傷者数は、昭和45年（1970年）に981,096人のピークを示し、昭和52年（1977年）に593,211人まで減少した。その後、再び増加に転じ、死者数が減少傾向を示している最近もそのまま増加し続け、平成9年（1997年）には958,925人となり、過去最悪に並ぼうとしている。

注 ここで用いた死者数とは、交通事故によって、発生から24時間以内に亡くなった人数をいう（医師の検案に基づき判断する）。

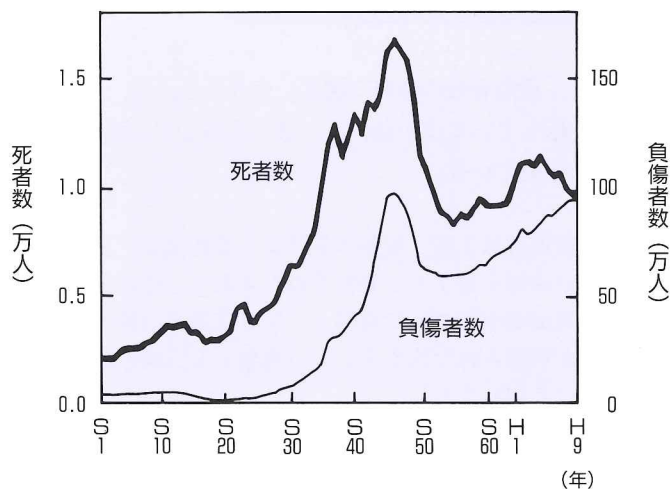


図1. 死者、負傷者数の推移

2

当事者別死傷者数の最近の傾向

死者数、負傷者数の、昭和61年（1986年）から平成9年（1997年）の間の推移を詳細に観察すると、死者数はいったん増加した後再び減少している。しかし、負傷者数はほとんど減少することなく、ほぼ連続して増加し続けている。

この現象を引き起こした原因を解明できれば、今後の交通安全対策の進め方に大きく寄与できると考えられる。

図2～4に、昭和60年～平成9年の間の当事者別死亡、重傷、軽傷者数の推移を示す。

2.1 当事者別死者数の傾向

死者数の推移（図2）をみると、1、2、3当とも比較的似た傾向を示している。その中で死者数の増減傾向を大きく左右しているのは1当である。

注 1当、2当、3当とは、それぞれ第1、2、3当事者のことであり、過失の軽重の順位を示している。過失が同程度の場合には人身損傷程度の軽い方を先位当事者としている。なお、ここで用いた3当は、1、2当以外の全てを含んでいる。

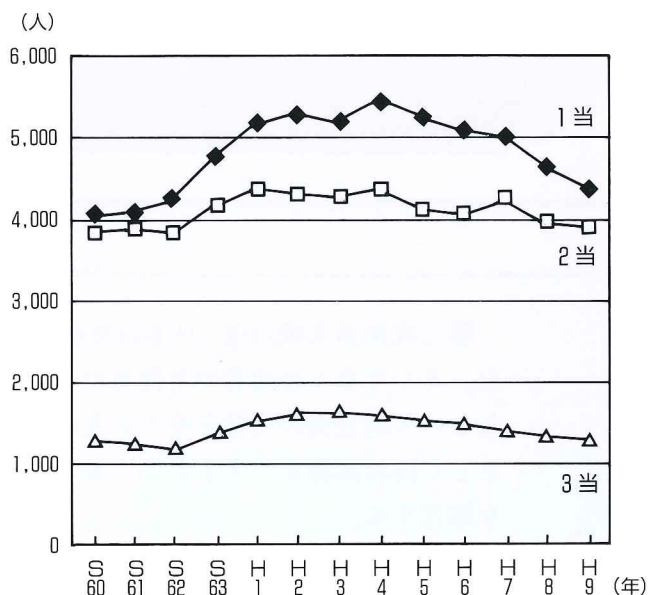


図2. 死者数の推移

2.2 当事者別重傷者数の傾向

また、重傷者数の推移（図3）をみると、1、2当の人数が逆転しているほかは、1、2、3当とも、死者数の増減傾向と似ている。

注 重傷者数とは、交通事故によって負傷し、30日以上の治療を要すると判断された人数を、軽傷者数とは、交通事故によって負傷し、30日未満の治療を要すると判断された人数をいう（両者とも医師の診断に基づき判断する）。

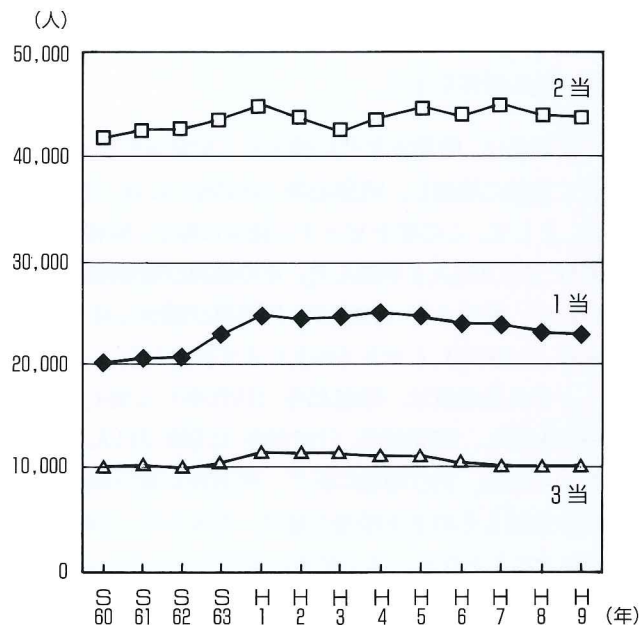


図3. 重傷者数の推移

2.3 当事者別軽傷者数の傾向

さらに、軽傷者数の推移（図4）をみると、1当の人数は3当の人数よりもさらに少なく、最も下位に位置している。また、1当軽傷者数の傾向は、1当死者数、1当重傷者数の増減傾向と似ているが、2、3当の軽傷者数は両者ともほぼ連続して増加しており、1当軽傷者数の傾向とは大きく異なっている。この乖離傾向は平成4年以降ますます激しくなっている。

数量的にみれば、重傷者数の変動は軽傷者数の変動よりはるかに少ない。したがって2当軽傷者数の増加が負傷者数全体の増加を左右している。

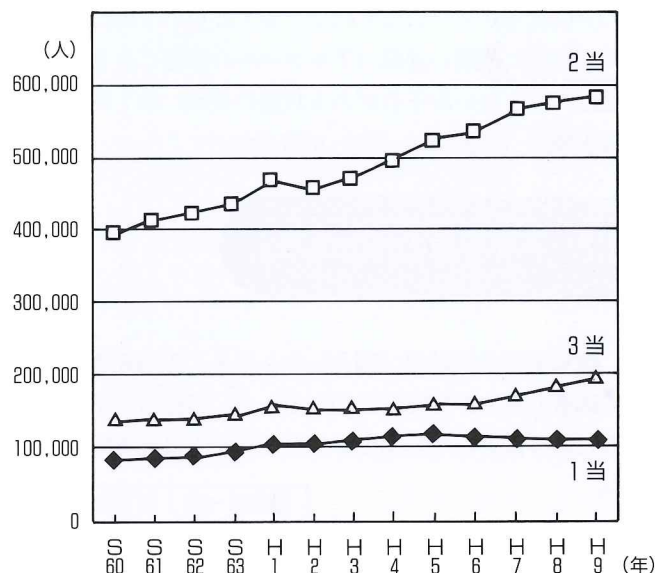


図4. 軽傷者数の推移

3 最近の交通事故の特徴

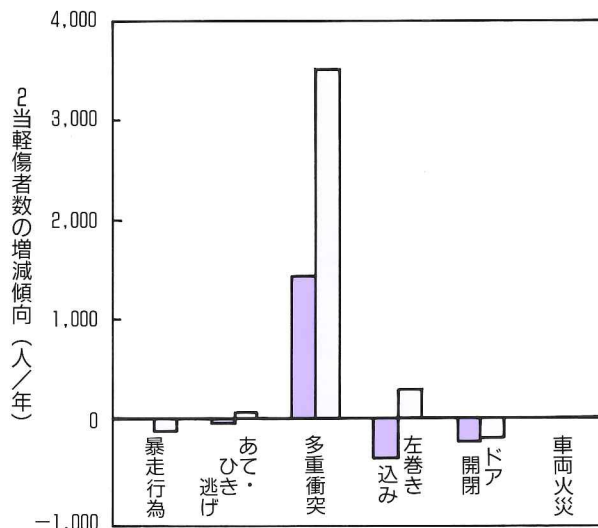
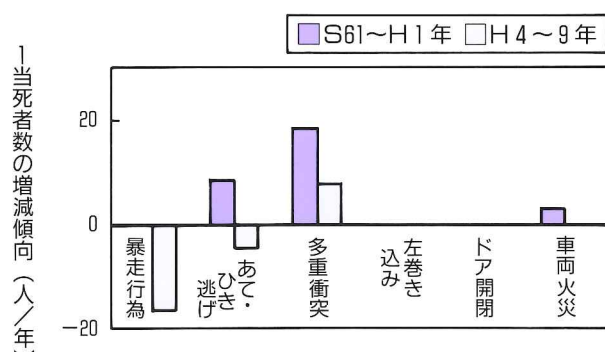
死者数が増加傾向を示している昭和61年～平成元年の間と、同じく死者数が減少傾向を示している平成4年～9年の間を対象とし、調査項目ごとの1当死者数、2当軽傷

者数の増減傾向を分析した結果をもとに最近の交通事故の特徴を以下に述べる。

3.1 非常識な運転行為の減少

特殊事故の分析結果を図5に示す。この中で、平成4～9年の間に大きな減少傾向を示している区分に暴走行為がある。暴走行為による1当死者数は-16.9人/年、2当軽傷

者数は-125.4人/年と、もともと少ない特殊事故の中で顕著な傾向を示している。



注1. 増減傾向は、該当期間内データの、最小二乗法による近似直線の勾配である（以下同様）

注2. S61～H1年は暴走行為に関する項目はない

図5. 特殊事故の分析結果

また、上記のほか、ここには掲載していないが、飲酒運転の分析結果でも、数はそれほど多くはないものの、上記と同じ期間に酒酔い運転（アルコールの影響により、正常な運転ができないおそれがある状態の運転）の1当死者数の減少傾向（-27.8人/年）が目立つ。

3.2 不要不急の外出の減少

曜日別の分析結果（図6）をみると、1当死者数に関する顕著な傾向が日曜日に現れている。昭和61～平成元年の間に最も顕著な増加傾向を示していた1当死者数が、平成

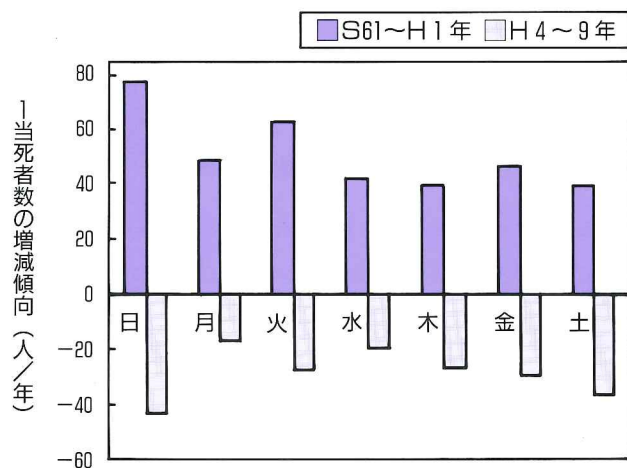


図6. 曜日別の分析結果

また、通行目的別の分析結果（図7）においても、ドライブ目的で通行中の1当死者数に顕著な傾向がみられる。昭和61～平成元年の間に増加傾向を示していた1当死者数が、平成4～9年の間ではかなりの減少傾向を示してい

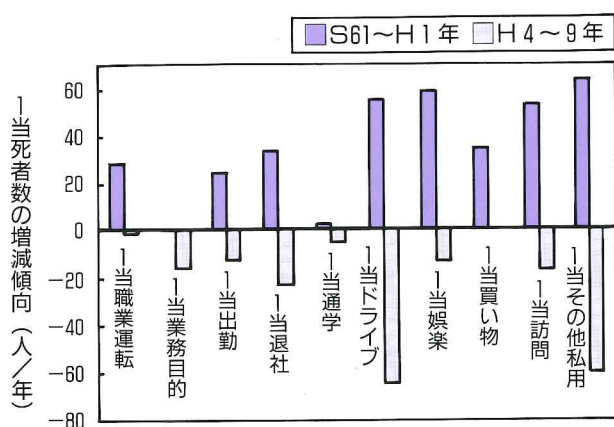
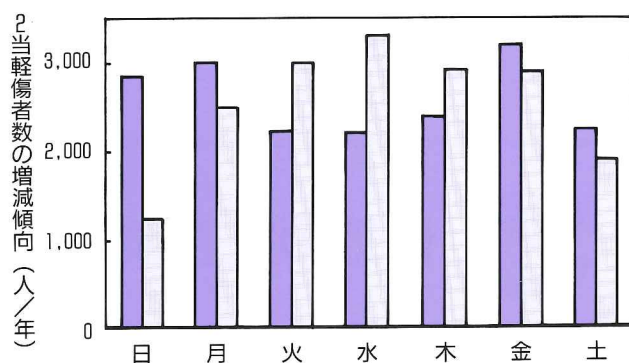


図7. 通行目的別の分析結果

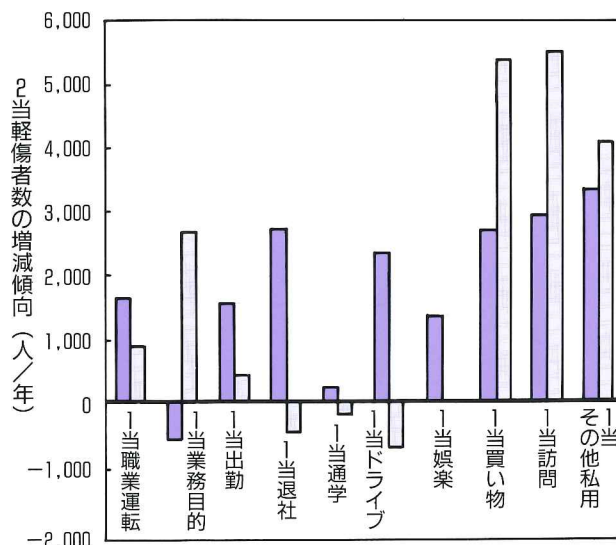
さらに、ここには掲載していないが、昼夜別および天候別の分析結果によると、平成4～9年の間の、夜間および、曇天や雨天の1当死者数の減少傾向が顕著である（夜間：-137.4人/年、曇天：-81.3人/年、雨天：-52.3人/年）。

これらの分析結果が示すように最近、事故を起こし死亡する1当運転者の非常識な運転行為が減少傾向にある。このことは運転者全体の非常識な運転行為が減少している結果ではないかと考えられる。

4～9年の間には最も顕著な減少傾向（-43.5人/年）を示している。また、この期間の2当軽傷者数の増加傾向も、他の曜日に比べ日曜日が最も小さい。



る（-65.5人/年）。そして、2当軽傷者数は全体として増加傾向を示しているにもかかわらず、1当がドライブ目的で通行中に2当に軽傷を負わせるケースが減少傾向を示している（-696人/年）。



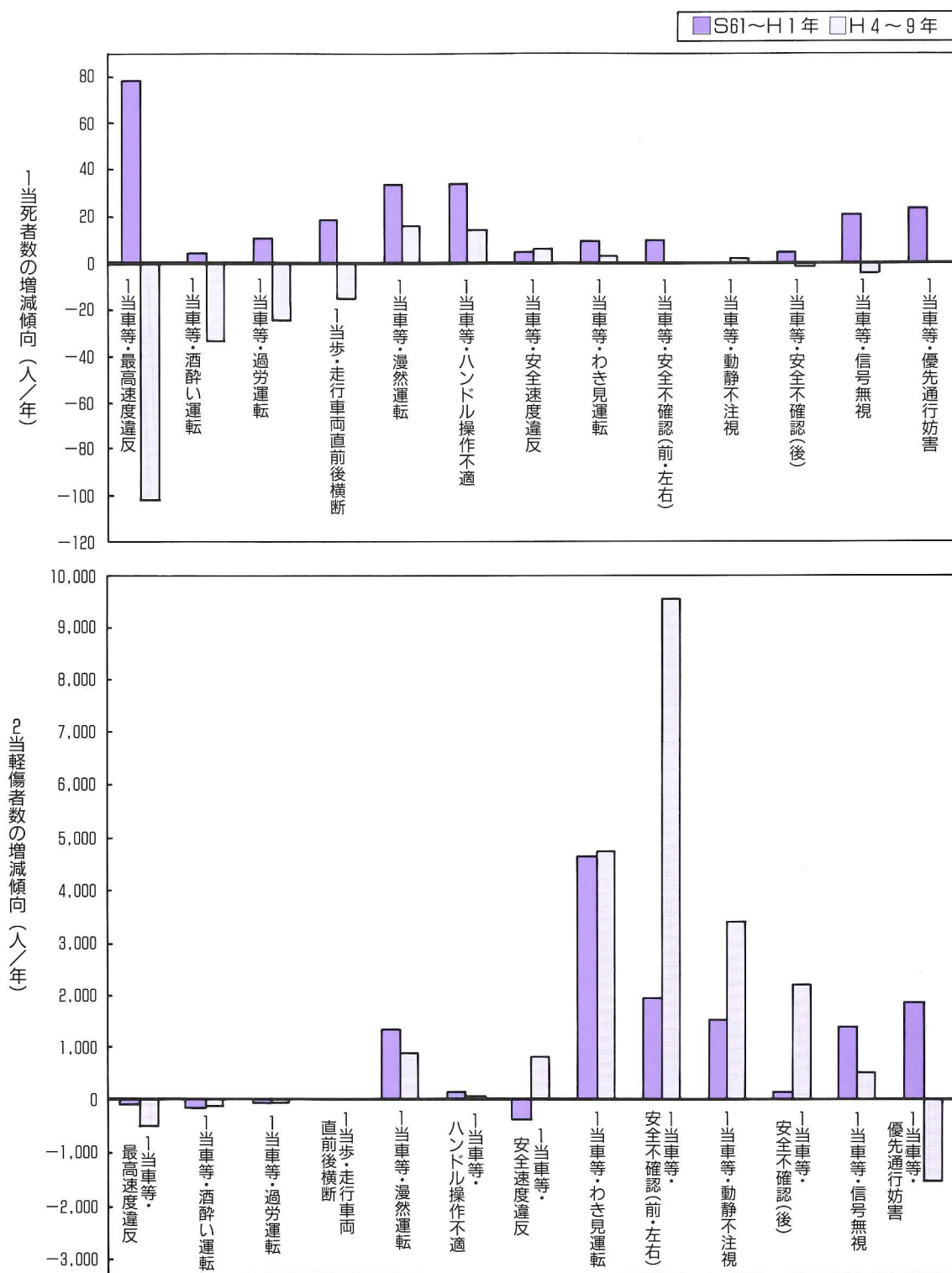
注. 主な項目のみ抜粋

これらのことを合わせて考えると最近、事故を起こして死亡する運転者（1当）や、相手（2当）に軽傷を負わせる運転者（1当）の不要不急の外出が減少していると考えられる。このことはとりまなおさず運転者全体が不要不急の外出を控えている傾向の現れではないかとも考えられる。

3.3 高速走行車の減少

法令違反の分析結果（図8）では、1当車両の最高速度違反による1当死者数に際だった変化がみられる。昭和61～平成元年の間、顕著な増加傾向を示していた1当死者数が、平成4～9年の間では顕著な減少傾向に変化している（-102.1人/年）。最高速度制限を犯して走行する高速

走行車数が減少しているのではないかと考えられる。なお、ここには掲載してないが、高速走行車が減少しているのではないかとみられる兆候は、危険認知速度の分析結果や車両の損壊程度の分析結果でもみられる。



注. 主な項目のみ抜粋

図8. 法令違反別分析結果

3.4 前方注視の時間や質の低下

図8に示した法令違反の分析結果を、前方注視に関する区分と考えられる漫然運転、脇見運転、前方・左右安全不確認、動静不注視に限って見ると、1当運転者の前方注視不足による1当死者数や2当軽傷者数が、昭和61～平成元年の間と同様に平成4～9年の間も引き続き増加傾向にあることがわかる。中でも1当運転者の前方・左右安全不確認、動静不注視による2当軽傷者数の増加傾向は、それぞれ+9,545人/年(4.9倍)、+3,404人/年(2.2倍)と拡大している。1当死者数は全体として減少傾向を示している

中で、前方注視不足による1当死者数が相変わらず増加傾向を示していること、1当運転者の前方注視不足による2当軽傷者数が継続増加し、一部の区分では増加傾向が大きくなっていることなどを合わせて考えると、前方注視の時間や質を低下させ、いつ事故が発生してもおかしくない状態で運転している人が大幅に増加し続けており、最近その増加の度合いがますます大きくなっているのではないかと危惧させられる。運転の基本である前方注視でこのような事態が進行しているとすれば極めて深刻である。

3.5 安全装備の利用増加

人身損傷主部位の分析結果(図9)をみると、昭和61～平成元年の間に顕著な増加傾向にあった頭部損傷による1当死者数は、平成4～9年の間には顕著な減少傾向に変化している(−151.5人/年)。これは、激しい衝突事故の減少と、シートベルト着用率の向上やエアバッグなど安全装備の普及によるところが大きいと考えられる。このことを裏付ける現象は危険認知速度の分析結果、車両の損壊程度 of 分析結果(両者ともここには掲載していない)や、人身加

害部位に関する分析結果(図10)中の車内におけるフロントガラスとの衝突による1当死者数の減少傾向(−20.2人/年)などにも現れている。

なお、人身損傷主部位の分析結果(図9)の頸部損傷による2当軽傷者数の増加傾向は、昭和61～平成元年、平成4～9年の間とも追突事故件数の増加が大きく影響している。人身加害部位の分析結果(図10)で2当軽傷者数の加害部位に座席が多いこともその現れである。

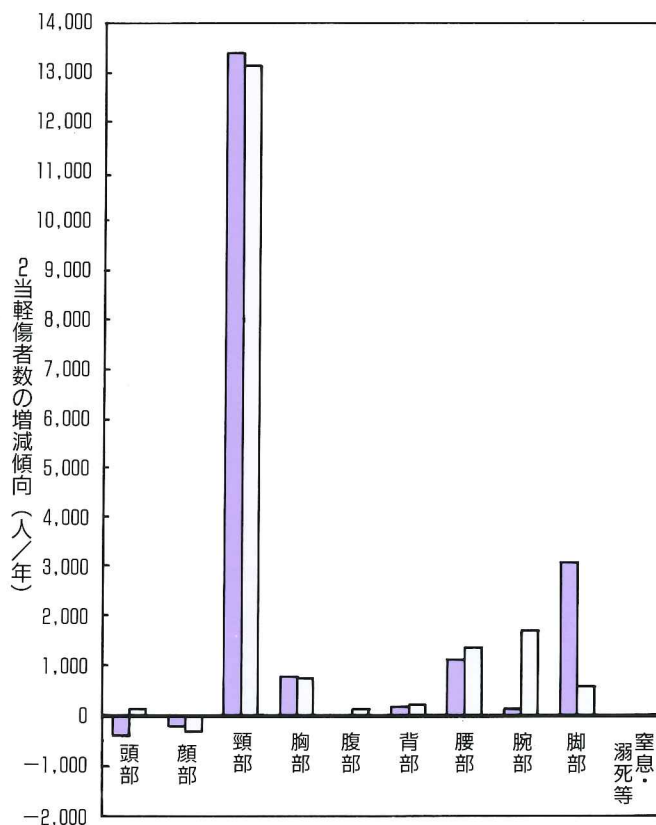
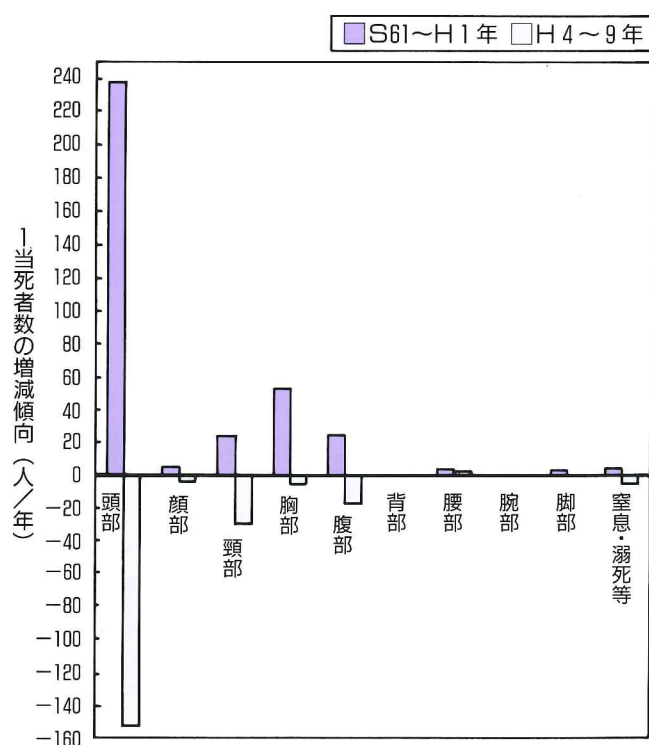


図9. 人身損傷主部位の分析結果

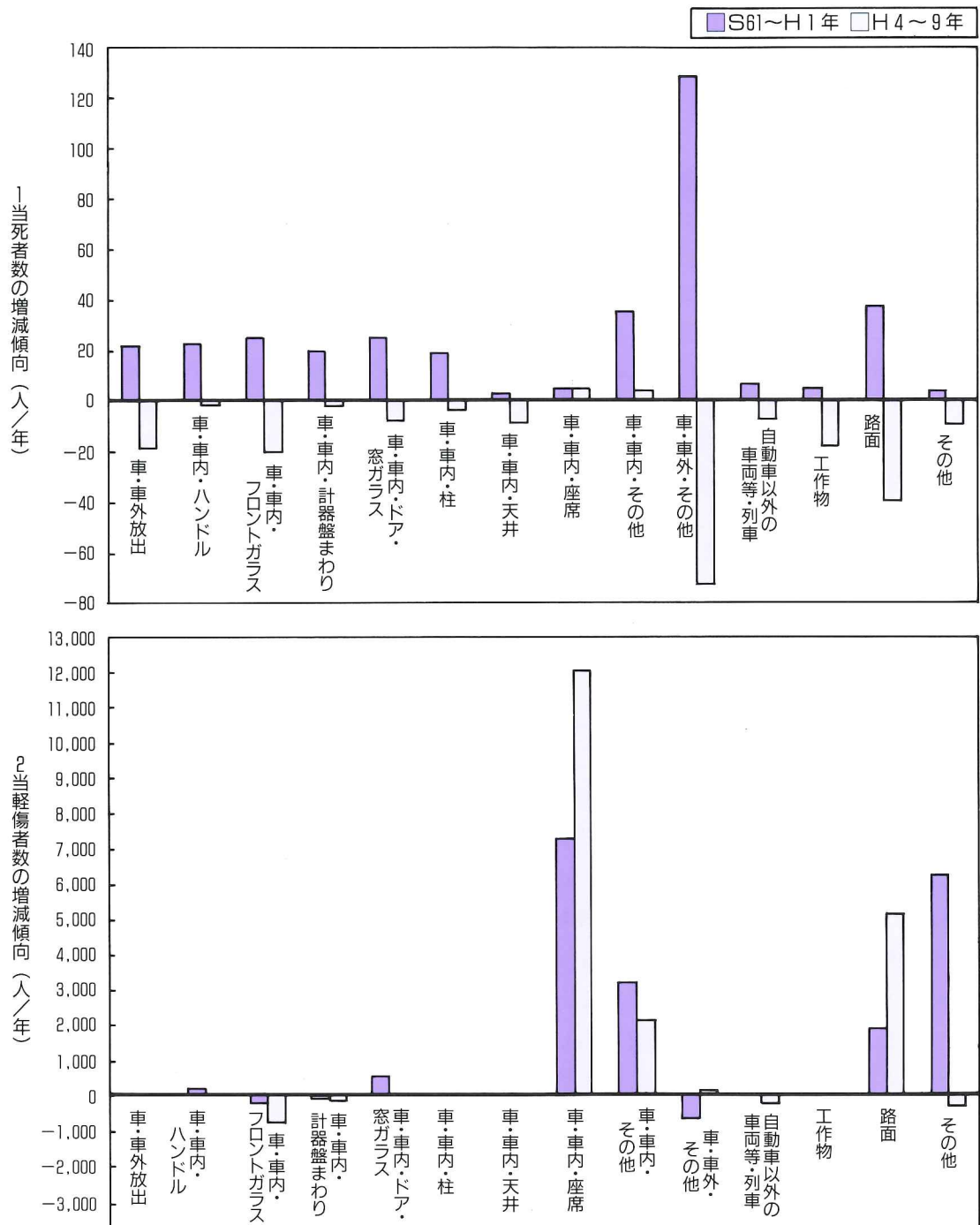


図10. 人身加害部位の分析結果

3.6 意識の変化

最近の2、3当軽傷者数の増加は激しい。1当軽傷者数が減少傾向にあることがこのことを一層際立たせている。2、3当軽傷者数の増加の多くは追突事故による頸部損傷の増加によるものである。前方注視の時間や質の低下傾向、多重衝突事故（図5. 特殊事故の分析結果参照）による1当死者数、2当軽傷者数の増加傾向から類推される事故発生地点での混雑の増加傾向など、追突事故の増加傾向につながる要因は多々考えられる。

一方、事故データをみるかぎり、今までであれば、被害者が診断や治療を求めなかったため物損事故として処理された事故が、最近では被害者の意識の変化で診断や治療を求めるケースが増加し、そのことが人身事故の増加につながっているのではないかと考えられる。追突事故における2、3当の軽傷死亡比率の増加もその一端を示していると考えられる。

3.7 まとめ

今回の分析結果から類推すると、人間の意識の変化やそれに伴う行動の変化が死傷者数の増減に大きな影響を与えていると考えられる。非常識な運転行為の減少、不要不急の外出の減少、高速で走行する車の減少などには経済の停滞・後退が、また前方注視の時間や質の低下には人間の甘えの増長が、さらに軽傷者数の増加には意識の変化が強く影響しているのではないかと考えられる。なおシートベルト着用率の向上やエアバッグなど安全装備の普及によるとみられる効果は関係者の努力の成果が現れたものと考えている。

ハード対策は隔々にいきわたるまでに時間を要するため、全国規模でみると効果の現われ方は緩やかである。道路整

備にしても、規模の大きな対策は日本全国の整備が完了するまでには長い歳月を必要とする。自動車にしても改善は一部の車種からはじまり、すべての車種にいきわたるまでには数年を要する上に、新旧の車両がすべて入れ替わるまでにはさらに10年近い歳月を必要とする。救急救護体制にしても同様である。それに引き替え人間の意識や行動は経済や社会の変化により短期間で変わる。しかも交通安全に与える影響はハード対策より大きい。したがって今回のように短期間における死傷者数増減の分析では、分析項目の範囲が限られていることと相まって、人間の意識や行動の変化に関係する部分に顕著な変化が現れてきたものと考えられる。

むすび

今回の分析により、最近の死者数の減少、負傷者数の増加に影響を与えてきた要因の一端を示すことができた。現在死者数は減少傾向にあるが、減少に寄与している要因には、経済や社会状態の変化によって消滅しかねないものも多いし、死者数を減少させる要因に隠れて表面化していない増加要因もある。したがって、今後たとえ状況変化が生じたとしても現在の減少傾向を継続させる、さらには減少傾向を強めることができる適切な手段を今のうちに講じておく必要がある。

また、負傷者数の増加対策に関していえば、まず低減に関する達成目標値をつくる必要がある。死者数低減対策と負傷者数低減対策は必ずしも一致しない。目標値を基本計画の中に定め対策を計画的に推進する必要があると考える。

なお、前方注視の時間や質を低下させ、いつ事故が発生してもおかしくない状態で運転している人が大幅に増加し続けており、最近その増加度合いがますます大きくなっているのではないかと危惧される兆候がみられる。運転の基本である前方注視でこのような事態が進行しているとすれば極めて深刻である。原因、対策などに関する研究の広がりを期待したい。

注1. 分析には、(財)交通事故総合分析センターが保有する交通事故統計データを用いた。

注2. ここで用いた定義は、交通事故統計に従っている。

●本パンフレットは、平成10年用寄附金付お年玉付郵便葉書等寄附金で作成した。
お問い合わせ先：(財)交通事故総合分析センター TEL03-5609-2711 FAX03-5609-2710
ホームページのアドレス：<http://www.itarda.or.jp> Eメール：koho@itarda.or.jp