

2. 第9次交通安全基本計画の評価

交通安全基本計画は、交通安全対策基本法第22条を根拠として作成された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。

そのポイントは2点あり、一つは総合性である。すなわち、交通の安全は、内閣府、国家公安委員会、警察庁、金融庁、総務省、消防庁、法務省、文部科学省、厚生労働省、農林水産省、水産庁、経済産業省、国土交通省、気象庁、海上保安庁、防衛省といった多岐にわたる関係省庁に関連するため、あらゆる交通安全施策を総合的に推進し、その総合性を確保する必要があるということである。

いま一つは継続性である。すなわち、交通事故の発生状況の長期的な予測に基づいて、交通事故の発生をできる限り少なくするための交通安全施策を推進し、その継続性を確保する必要があるということである。ちなみに、法律上、計画期間の定めはないが、第1次から第9次まではいずれも5箇年をその期間としている。

ところで、交通安全施策の効果は長期間にわたって発現するため、その効果を検証する際には短期的視点ではなく長期的視点に立つことが何より重要であるが、その理由は、交通安全施策の集合体である交通安全基本計画についてもそのまま妥当するものである。

したがって、第1次から第9次までの個々の交通安全基本計画について、それぞれの計画における目標を達成できたか否かという分析をするよりも、昭和45年の1万6,765人という交通事故死者数が、9次にわたる交通安全基本計画に基づく諸対策の推進によって、平成25年の死者数が4,373人となって、ほぼ4分の1となったという分析が重要なのではないかとと思われる。

また、第7次までの従来計画期間下では、「死者数」は低減する一方で、「事故件数」は必ずしも低減していなかった。第8次計画において「事故件数」と「死者数」の双方が低減する状況になったが、第9次計画においても引き続き「事故件数」「死者数」とも低減していることは注目に値する。

このような意味から、第9次交通安全基本計画についても、9次にわたる交通安全基本計画の一つとして、その総合性と継続性をもって死者数を4分の1とし、かつ、死傷者数も引き続き減少せしめた点において、極めて効果があったと言えるのではないかと考える。

図表 2-63 第7～9次計画期間中の交通事故件数と死者数の増減

	事故件数	死者数
第7次計画 (平成13年度～17年度)	横ばい 931,950件(平成12年) →934,339件(平成17年)	減少 9,073人(平成12年) →6,927人(平成17年)
第8次計画 (平成18年度～22年度)	減少 934,339件(平成17年) →725,903件(平成22年)	減少 6,927人(平成17年) →4,922人(平成22年)
第9次計画 (平成23年度～27年度)	減少 725,903件(平成22年) →629,021件(平成25年)	減少 4,922人(平成22年) →4,373人(平成25年)

まず、交通事故死者数についてみると、「交通戦争」と呼ばれた当時の 1 万 6,765 人（昭和 45 年）という死者数が約 4 分の 1 となるに至った役割の一翼を担った点において、第 9 次交通安全基本計画は効果的なものであったと認められる。

その際、個々の交通安全諸施策の評価として、厳密には個々の施策のアウトカムを切り出して評価することはできないが、道路交通環境の整備、交通安全思想の普及徹底、安全運転の確保、車両の安全性の確保、道路交通秩序の維持、救助・救急体制等の整備等の諸対策が効果を発揮したことは言うまでもなく、具体的には、シートベルト着用者率の向上、事故直前の車両速度の低下、飲酒運転等による悪質・危険性の高い事故の減少、歩行者の法令遵守、高齢者死者数の減少、道路交通環境の整備、車両の安全性の向上、救助・救急活動の充実による効果が大きいものと考えられる。

しかしながら、死者数の減少幅は縮小しており、その背景としては、他の年齢層に比べて致死率が高い「高齢者人口の増加」、自動車乗用中の死者数減少に大きく寄与してきた「シートベルト、エアバッグ等の装着率の頭打ち」、「飲酒運転による交通事故の減少幅の縮小」を挙げることができる。

交通事故死傷者数については、第 7 次までの計画期間では必ずしも低減していなかったが、第 8 次基本計画期間には減少が進み、第 9 次計画においても引き続き減少している点は評価できる。

その際、飲酒運転の厳罰化等による効果、事故ゼロプラン等による道路交通環境の整備、交通違反取締まりの強化等による効果が有力と考えられる。

一方で、我が国の人口 10 万人当たりの交通事故死者数（30 日以内死者）は 4.1 人（平成 24 年）であり、第 8 位（国際道路交通事故データベース（IRTAD）がデータを有する 30 カ国中）に位置しており、「世界一安全な道路交通の実現を目指す。」という目標を達成するためには、今後、更に交通安全対策を推進することが重要であると考えられる。

特に、交通事故死者数の約半数（52.7%（平成 25 年））を占める高齢者の死者数が増加に転じ、今後さらに高齢化が進むと考えられること、交通事故死者数に占める歩行者が約 4 割（36.2%（平成 25 年））と高い割合であるとともに自動車乗用中の死者数に対して減少幅が小さいこと、自転車乗用中の死傷者数は減少しているものの自転車対歩行者の死傷事故件数は 10 年前と比べて多いことから、今後、高齢者対策及び歩行者対策をより一層推進することが重要であると考えられる。

なお、高齢者対策及び歩行者対策は、地域住民の交通環境や生活環境と密接に関わる場合があることから、その推進にあたっては、当該対策の効果などを適切に推計し、十分な事前説明により住民や利害関係者からの理解を得ることが重要であると考えられる。

次頁以降に第 9 次交通安全基本計画の道路交通分野における計画本体および施策群毎の評価結果の概要を整理する。

図表 2-64 第9次交通安全基本計画の評価結果概要

項目	概要	
計画本体の評価	<ul style="list-style-type: none"> 第9次交通安全基本計画においても、引き続き「事故件数」「死者数」とも低減。昭和45年の1万6,765人という交通事故死者数が、9次にわたる交通安全基本計画の一つとして、その総合性と継続性をもって死者数を4分の1（平成25年の死者数は4,373人）とし、かつ、死傷者数も引き続き減少せしめた点において、極めて効果があった。 人口10万人当たりの交通事故死者数（30日以内死者）は世界で第8位に位置しており、「世界一安全な道路交通の実現を目指す」ために、更に交通安全対策を推進することが重要であると考えられる。 	
詳細分析 (施策群毎 の評価)	高齢者	<ul style="list-style-type: none"> 65歳以上の高齢者人口が過去最高の人数・割合となっている中で、65歳以上の交通事故死者数が平成25年に増加に転じたものの、負傷者数は引き続き減少傾向にあり、実施している施策が高齢者の安全確保に寄与。 一方、加害者年齢65歳以上の被害者数は死亡、後遺障害、傷害とも増加傾向であり、高齢者が加害者となるような事故を削減する施策については、さらなる取組の必要性を示している。
	子ども	<ul style="list-style-type: none"> 15歳以下の交通事故死者数・負傷者数は共に減少傾向にあり、実施している施策が子どもの安全確保に寄与しているといえる。 一方、被害者年齢15歳以下の被害者数で見ると、後遺障害は減少傾向にあるものの、傷害は増加傾向にあり、子どもが交通事故に遭遇する機会を少なくする施策については、さらなる取組の必要性を示している。
	歩行者	<ul style="list-style-type: none"> 歩行中の死者数・負傷者数ともに第9次交通安全基本計画策定以降、減少傾向にあり、歩行者の安全確保に関する施策が事故減少に寄与。 歩行者と自転車の事故については、平成25年は前年より減少が見られる。歩行者・自転車の通行環境整備等の取り組みは現在進行中の取り組みであり、今後も引き続き実施し、効果を検証する必要がある。
	自転車	<ul style="list-style-type: none"> 自転車乗用中の死者数・負傷者数ともに第9次交通安全基本計画策定以降、減少傾向にあり、自転車の安全確保に関する施策が事故削減に寄与。ただし、平成25年に死者数が増加しており、引き続き施策の推進が必要。 相手当事者別の交通事故件数は、平成22年と平成25年を比較すると、いずれの相手に対しても減少傾向。 自転車の通行環境整備は今後の進展が期待される取り組みであり、今後も通引き続き実施し、効果を検証する必要がある。
	生活道路	<ul style="list-style-type: none"> 生活道路における事故件数、死傷者数は減少傾向であるものの、死亡は平成24・25年に増加。 事故類型別の死傷事故件数を見ると、生活道路では出会い頭事故が4割を超え、もっとも多い。車両相互の事故は平成22年から16%減少しているが、人対車両は12%の減少にとどまっている。 生活道路対策については、事故の詳細な発生状況を把握しながら、より一層対策を推進する必要があると考えられる。
	幹線道路	<ul style="list-style-type: none"> 幹線道路における事故件数は、死亡・死傷とも減少傾向であり、幹線道路を対象とした対策が寄与。 幹線道路の死傷事故件数は、交通事故全体の約7割以上を占めており、引き続き対策の推進が必要と考えられる。

3. 今後の評価の方向性

交通安全の分野では、単一の対策のみが講じられていることは稀であって、交通事故の発生や被害を効果評価の指標とする場合には、通常は、複数の対策の効果が複合的に発揮され結果に現れているものと考えることが必要である。

仮に、他の条件が一定で、ある対策のみが新規に講じられたか、あるいは従来から講じられている対策の質・量に大きな改善・追加が行われたというような状況があれば、当該対策のみに係る効果の評価も可能であろうが、一般にこのようなケースは極めて限られている。したがって、個々の対策の効果評価を試みたとしても、他の対策と相まって複合的に現れている効果を切り離して評価することができないのであれば、個々の対策の効果評価の精度や正確性には限界があることになる。

また、施策の効率性を確認するうえで、コスト面からの交通安全施策の評価が重要と考えられるが、現在実施されている交通安全施策は、必ずしもその目的が交通安全に限らない場合もあるため、投入される費用の切り分けが難しいと考えられる。仮に、投入される費用を切り分けることができる場合は、費用効果分析（死者数や事故件数の削減数を効果とする分析）を実施することが可能となる。

このような問題点を踏まえた上で、今回の評価においては、可能な限り上位目標に対する施策の効果を整理した。具体的には、施策群毎に最終アウトカム指標の推移による評価を行うとともに、施策群に位置付けられる新規施策・重点施策とそれらに対応した中間アウトカム、アウトプットを設定し、体系的に整理することにより対応関係を明らかにしたところである。また、各指標を用いて個別施策毎の評価を極力定量的に行った。

一方で、施策群の最終アウトカム及び施策毎の中間アウトカムに対する個別施策の寄与及び効果の程度について、定量的に分析して評価することを試みたが、様々な課題が確認されたため、今回の評価書に採用するには至らなかった。

今後、指標データの蓄積や分析手法の精査等を行い、可能な限り評価手法の充実を図るとともに、引き続き毎年の予算要求に自らの政策の評価結果を反映させるなどマネジメントサイクルの充実強化を行うことが重要であると考えられる。

第4節 「第10次交通安全基本計画に盛り込むべき事項」に関する関係団体からの意見

1. 調査概要

(1) 実施概要

- ・第10次交通安全基本計画に盛り込むべき事項について、都道府県・政令指定都市の交通安全対策担当部署、関係団体に対してアンケート（調査票形式）を実施。市区町村に対しては、都道府県を通じてアンケートを実施し、得られた回答は参考意見として扱う。
- ・文書（紙及びメール）にて平成26年8月21日に意見募集を告知し、〆切を9月10日とした。
- ・一定の書式（調査票）にてとりまとめを依頼、郵送・FAX・電子メールで返送。

(2) 送付先

- ・172機関（都道府県47、政令指定都市20、関係団体105）

(3) 回収数

- ・94機関（都道府県31、政令指定都市7、関係団体56）、（その他の市区町村149）
- ・総意見数404（うち参考意見163）

2. 調査結果概要

以下に、「第10次交通安全基本計画に盛り込むべき事項」として複数の回答があった意見の概要を、理念・目標及び3つの視点に含まれる各項目（高齢者、子ども、歩行者、自転車、生活道路、幹線道路）ごとに整理する。

(1) 理念・目標

- ・達成可能性のある現実的な数値設定をすべきである。
- ・数値目標として「ゼロ」を設定すべきである。

(2) 高齢者

- 交通弱者の安全確保のための対策を推進すべき
→高齢者や子供、障害者が安全かつ安心して通行できる道路環境整備や情報提供などが必要等
- 反射材の着用を推進すべき
→反射材の着用促進のための交通安全啓発活動が必要／衣料品メーカー等に対して魅力的な反射材製品の開発・普及を要請する 等
- 高齢者の交通安全対策を推進すべき
→高齢者の乱横断防止等の事故対策等、高齢者に重点をおいた交通安全施設の整備や、高齢者に対する安全教育の推進／免許返納を含めた高齢者運転対策の充実の継続・推進が必要等

- 高齢者の免許返納制度へのフォローや推進が必要
→高齢者の免許返納促進のため、メリットや代替手段の充実等のフォローが必要 等

(3) 子ども

- 交通弱者の安全確保のための対策を推進すべき (再掲)
- 反射材の着用を推進すべき (再掲)
- 子供への交通安全教育を見直すべき
→生理的発達段階を考慮していない無理な習得を求め、安全教育の効果を過大評価すべきではない／車社会の負の面も含めた総合的な交通教育を行い、免許を持たない自由も保証する必要がある 等

(4) 歩行者

- 交通弱者の安全確保のための対策を推進すべき (再掲)
- 反射材の着用を推進すべき (再掲)
- 歩行者 (人) 優先の思想の普及や意識の向上が必要
→人優先の思想をベースとして、どのように車両が共存していくかを考える必要がある 等
- 歩行者のルール、マナー向上のための対策を推進すべき
→歩行者の交通ルールやマナーアップのための啓発を充実させる 等

(5) 自転車

- 交通弱者の安全確保のための対策を推進すべき (再掲)
- 反射材の着用を推進すべき (再掲)
- 自転車利用環境の整備を推進すべき
→自転車の役割と位置づけを明確化すべき／自転車通行空間の整備検討や、安全教育、放置自転車対策を推進すべき 等
- 自転車利用に対する交通ルールの周知徹底や取締り等の対策を推進すべき
→ルール遵守及び周知のための安全啓発活動等の対策が必要／自転車の交通ルールへの取締りの強化 等
- 自転車の安全性確保のために、点検整備や保険への加入等の対策を推進すべき
→損害賠償責任や自転車保険の存在の周知及び加入の促進が必要／定期的な点検整備や正しい利用方法等の指導を受けるべき 等

(6) 生活道路

- 道路交通インフラを改善すべき
→標識や路面標示の整備・改善や、駐車場の整備、荷捌きスペースの確保等の対策が必要 等
- 生活道路の安全確保のための対策を推進すべき
→生活道路における通過交通排除のための対策／歩道整備等の歩行者対策の推進、自動車及び自転車の速度抑制のための対策／「人優先」に加えて「脱スピード」が安全へのキーワードであると認識し、環境整備を進めて頂きたい 等
- 制限速度を見直す必要がある
→「ゾーン 30」のような取組みを推進し、指定範囲を広げていくべき 等

(7) 幹線道路

- 道路交通インフラを改善すべき (再掲)

(8) その他

- 通学路の事故対策を推進すべき
 - 通学路の取締りを推進すべき／ガードレールの設置や歩車分離信号の設置等の道路交通環境の整備や交通安全教育の充実、見守り活動に取り組む体制整備が必要／地域住民からの情報を集約し、対策に役立てるべき 等
- 飲酒運転や危険ドラッグ使用による運転排除のための対策を推進すべき
 - 飲酒運転への規範意識定着のための教育を推進するとともに、アルコール依存症の早期発見及び治療に向けた取り組みを行うべき。危険ドラッグについても、事故の実態や危険性の周知や、排除のための規範意識の確立を図るべき。 等
- 危険箇所を抽出し、重点的に対策を行うべき
 - 現場診断により死亡事故が多発している箇所には集中的な対策を推進し、環境改善と事故防止を図る 等
- 交通安全教育を推進すべき
 - 交通安全教室等の普及活動への不参加者への対応が必要／幼児から高齢者まで段階に合わせた教育・啓発を行うべき／関係機関や地域、家庭が連携した対策が必要 等
- テレビ等の媒体を活用した啓発活動を推進すべき
 - テレビやインターネット等の媒体を活用し、交通安全意識向上のための呼びかけや、教育啓発を行うべき 等
- 「世界道路交通犠牲者の日」における慰霊祭の開催や、交通安全の啓発活動の推進
 - ワールドデーに合わせた慰霊祭の開催により、被害者の実態を知り、再発防止を目指す国民運動の軸として国からも発信して頂きたい 等
- 一般車両へ先進技術等を導入すべき
 - ドライブレコーダーの標準化を推進すべき／速度制御装置の装着を義務化し、速度と安全管理を徹底すべき／飲酒の違反者にはインターロックの装着を義務化し、再犯防止を徹底する 等
- 安全運転管理者や事業主、及び職業ドライバーへの教育や管理を徹底すべき
 - 職業運転者には、運行記録や健康管理票、ドライブレコーダーの提出を義務化すべき／安全運転管理者及び事業主に対しては、事故に対する調査の結果、法令違反があった場合には厳正な処罰とともに、被害者等に対する責任を誠実に負うように促すことが必要 等
- 免許制度や教習内容を見直すべき
 - 運転免許取得年齢の繰り上げや、教習課程の抜本的見直し等免許付与条件を厳格化すべき／違反行為による取り消し等について、再取得の制限も厳しくすべき 等
- 被害者の視点に立った啓発活動や調査研究への取り組みを行うべき
 - 調査研究に際して、被害者団体では被害者の意見や要望を集約しやすいと思うので、活用して頂きたい／相談窓口の統一化を図って頂きたい 等

○海外事例の研究を行うべき

→スウェーデンの「ビジョン・ゼロ」の理念や骨子を研究すべき／刑事・民事における海外の優れた法律を研究すべき 等

○事故の現状や特性を把握し対策を立てるべき

→重度の濃い障害や高次脳機能障害を負ったり、介護を必要としている被害者の実態を調査すべき／自転車利用の多い地域では、自転車の利用実態や交通上の問題やその解消のための整備方法を、生活道路や交差点等の場所の特性を踏まえて検証しておくべき 等

○災害に備えた道路整備を推進すべき

→橋梁・トンネルの耐震化等、災害時に備えた道路交通環境整備を行うべき／災害時の安全確保や運転手のとるべき行動について盛り込んでほしい 等

○踏切事故対策を推進すべき

→踏切道の立体交差化、構造の改良、歩行者立体横断施設などの整備が必要／危険性の高い踏切について、1種化を推進する等保安設備の向上を推進すべき 等

第5節 第10次交通安全基本計画の構成等

1. 第10次計画の「構成」

(1) 基本的な考え方

近年、交通事故死者数及び死傷者数は減少傾向にあり、平成25年中の交通事故死者数は4,373人、死傷者数は781,494人となった。しかしながら、交通事故死者数の前年比減少率はわずかにとどまり、平成25年には高齢者の死者数が平成13年以来12年ぶりに増加している。また、死者数の指標となる致死率についても平成22年以来3年ぶりに上昇に転じるなど、死者数が減りにくい状況となっており、交通事故情勢は厳しい状況にある。

このため、第10次計画の構成の検討に当たっては、現行計画のうち効果を上げていると見られる部分を継続するとともに、近年の交通事故の状況や社会経済情勢の変化等を踏まえて、その基本的な枠組みの検討を行う必要がある。

図表 2-65 第9次交通安全基本計画の構成（道路交通の安全）（再掲）

【理念】

1. 道路交通事故のない社会を目指して

- 人命尊重の理念に基づき、究極的には、交通事故のない社会を目指す。
- 今後は、死者数の一層の減少に取り組むことはもちろんのこと、事故そのものの減少についても積極的に取り組む必要がある。

【目標】

2. 道路交通の安全についての目標

- ① 平成27年までに24時間死者数を3,000人（※）以下とし、世界一安全な道路交通を実現する。
（※この3,000人に平成22年中の24時間死者数と30日以内死者数等の比率を乗ずるとおおむね3,500人）
- ② 平成27年までに死傷者数を70万人以下にする。

【戦略】

3. 道路交通の安全についての対策

<3つの視点>

- ① 高齢者及び子どもの安全確保
- ② 歩行者及び自転車の安全確保
- ③ 生活道路及び幹線道路における安全確保

<8つの柱>

- ① 道路交通環境の整備
- ② 交通安全思想の普及徹底
- ③ 安全運転の確保
- ④ 車両の安全性の確保
- ⑤ 道路交通秩序の維持
- ⑥ 救助・救急活動の充実
- ⑦ 損害賠償の適正化を始めとした被害者支援の推進
- ⑧ 研究開発及び調査研究の充実

2. 第10次計画の「理念」

(1) 理念に更に盛り込むべき考え方について

「第10次交通安全基本計画に盛り込むべき事項」に関する関係団体からの意見募集結果や、検討会における議論において、以下のような対象に特化せずに幅広く効果を得られる可能性のある対策が視点として挙げられた。これらについては、視点には含めるべき課題ではないが、重要なキーワードであると考えられることから、理念の中に項目等として記載することが考えられる。

① 先進技術の導入

→一般車両へ先進技術等を導入すべき（ドライブレコーダーの標準化の推進、速度制御装置・インターロック・車線逸脱警報装置の搭載等）（関係団体からの意見より）
（第9次計画の「3. 交通社会を構成する三要素（2）交通機関に係る安全対策」又は「4. ITの活用」に追記するか、新規項目とすることが考えられる。）

② 事故位置情報をはじめとする、事故情報の分析・活用の強化

→平成24年から事故原票に追加された交通事故発生場所の緯度経度データを活用し、事故発生地域の特性や人口構成等も加味した空間的な事故分析を進める。（関係団体からの意見より）
→交通事故発生場所の緯度経度データを、事故分析や対策（特に生活道路対策）に活用できるとよい。（検討会意見より）
→日本でも交通事故の位置情報が記録されるようになったので、データを積極的に活用して、有効な対策を打ち出していてもらいたい。（検討会意見より）
（第9次計画の「4. ITの活用」又は「7. 効果的・効率的な対策の実施」に追記するか、新規項目とすることが考えられる。）
→理念に盛り込む内容としては、事故位置情報に限定せず、位置以外の情報（例えば、ITARDAや救命救急医療機関などの交通事故データ）も含めた分析・活用とすべきではないか。（検討会意見より）

3. 第10次計画の「目標」

(1) 死者数、死傷者数、事故件数の数値目標

1) 数値目標の推移

第9次計画における「交通安全基本計画における目標」では、次のように数値目標が設定されている。

- ①平成27年までに24時間死者数を3,000人(※)以下とし、世界一安全な道路交通を実現する。
(※この3,000人に平成22年中の24時間死者数と30日以内死者数の比率を乗ずるとおおむね3,500人)
- ②平成27年までに死傷者数を70万人以下にする。

これまでの交通安全基本計画における目標値の推移をみると、死者数に関する数値目標は第1次計画から設定されていたが、それ以外の数値目標については第7次計画までは設定されていなかった。第8次計画において、専門委員会等における議論を踏まえ、「死者数減少を始めとする交通安全対策を実施するにあたり、事故そのものの減少や死傷者数の減少にも一層積極的に取り組み、平成22年までに100万人以下とすることを旨とする」として、初めて死者数以外に死傷者数に関する数値目標が設定された。

図表 2-66 交通安全基本計画における目標値の推移

	計画期間	目標値	実績値
第1次	昭和46年度～50年度	歩行者推計死者数約8,000人の半減	昭和50年3,732人
第2次	昭和51年度～55年度	死者数16,765人の半減	昭和55年8,760人
第3次	昭和56年度～60年度	死者数8,000人以下	昭和60年9,261人
第4次	昭和61年度～平成2年度	死者数8,000人以下	平成2年11,227人
第5次	平成3年度～7年度	死者数10,000人以下	平成7年10,679人
第6次	平成8年度～12年度	死者数 平成9年までに10,000人以下 平成12年までに9,000人以下	平成9年9,640人 平成12年9,066人
第7次	平成13年度～17年度	死者数8,466人以下	平成17年6,871人
第8次	平成18年度～22年度	死者数5,500人以下 死傷者数100万人以下	平成22年 死者数4,863人 死傷者数901,071人
第9次	平成23年度～27年度	24時間死者数3,000人以下 (30日以内死者数が概ね3,500人以下) 死傷者数70万人以下	—

注) 第1次は目標値、実績値ともに歩行者の死者数

資料) 交通安全基本計画より作成

現在、平成21年1月の総理大臣談話を元に死者数の目標値については、「平成30年末までに2,500人以下」とする政府目標が設定されており、死者数の減少率が小さくなっていることも踏まえ、数値目標の設定について検討する必要がある。

(2) サブ目標の設定

第10次計画の目標については、事故全体に係る目標だけでなく、交通事故死者数・死傷者数を減少させるために重点を置く対象について、視点別やトピック別にサブ目標を設定することが考えられる。以下の2つの観点からサブ目標の検討を行った。

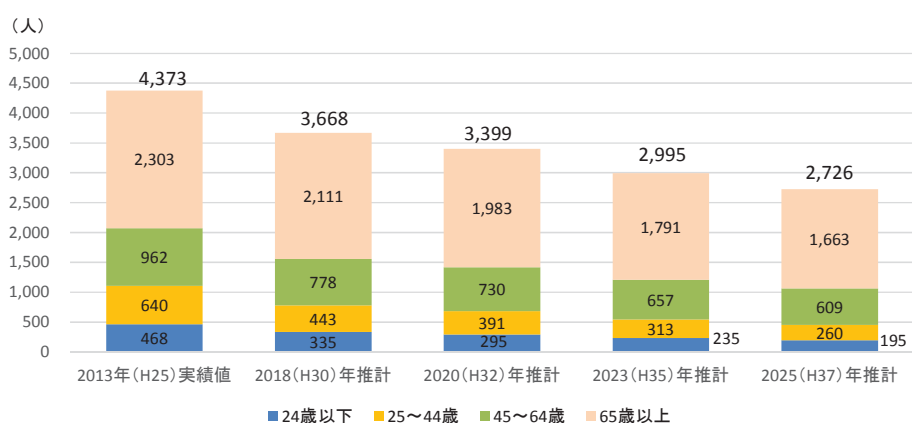
1) 年齢階級別・状態別の死者数等

交通事故死者数については、前述のとおり、年齢層別では65歳以上の高齢者が最も多く、全体の半数以上を占めている。状態別では歩行中の死者数が最も多くなっており、特に65歳以上の高齢者では、歩行中がほぼ半数（平成25年では48.5%）を占めている。また、欧米諸国と比較すると、日本は高齢者、歩行者、自転車の占める割合が高いことから、特に高齢者や歩行者のような、年齢階級や状態を細分化した目標を設定することが考えられる。

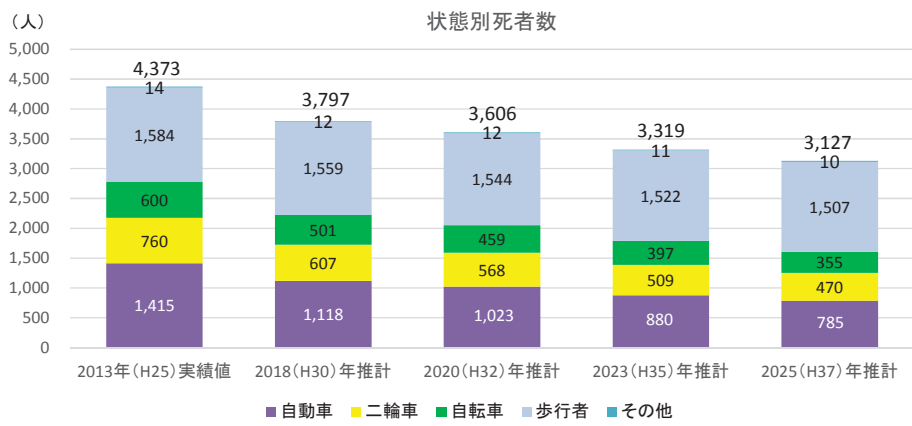
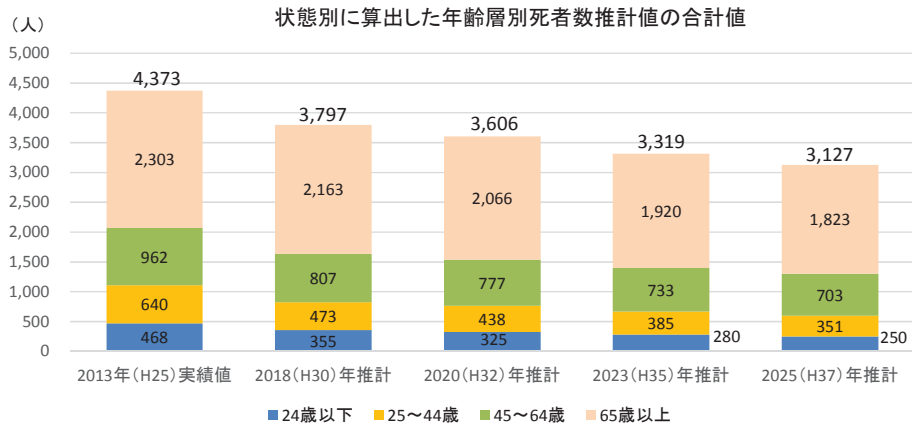
今回の調査研究では、第3章の「道路交通事故の長期予測」において、「世代毎の事故率に着目した手法」を検討している。この予測手法は、年齢階級別、さらに状態別の事故率を直近5年間のタイムトレンドによって設定し、当該年次の年齢階級別人口を用いて将来の年齢階級別・状態別の死者数・死傷者数を推計するものであり、サブ目標の設定にあたってひとつの指標となる推計値を算出している。推計結果によれば、高齢者や歩行者が全体に占める割合は引き続き高くなっており、死者数削減のためには、重要なターゲットであるといえる。

なお、目標を設定する場合には、目標達成に向けた具体的施策を実施できる環境にあるか等について検討した上で、全体目標との整合をはかりつつ設定する必要がある。

図表 2-67 世代ごとの事故率に着目した手法による年齢階層別死者数推計値の推移



図表 2-68 世代ごとの事故率に着目した手法による死者数推計値の推移（状態別）



※状態別に区分せずに予測を行う場合と、状態別に分けて予測した結果を積み上げて全体の死者数・死傷者数を推計する場合には結果に差異が生じる。予測手法及び予測結果の詳細については、第3章に記載。

2) 交通事故死者数ゼロを目指すべき分野

年齢階級別、状態別、通行目的別などの条件を複数クロスした対象や、トピック的な事故等について、ゼロを目指す理由があり、かつ、第10次計画において達成可能性のある分野を対象としてサブ目標（ゼロ）を設定することが考えられる。

検討会においては、例えば、15歳以下の子供の死者数については非常に少なくなっている（平成25年は94人、全体に占める割合は2.1%）ため、「ゼロ」を目標に設定してもよいのではないかという意見が挙げられた。また、子供の事故の中でも、通学路の事故については社会的な注目が大きいことなどから、さらに絞り込んだ通学中の児童・生徒の死者数を対象とすることも考えられる。

4. 第10次計画の「戦略」

(1) 今後の交通安全対策の方向・視点

1) これまでの交通安全基本計画における経緯

交通安全基本計画において、具体的に講ずる施策、すなわち「戦略」については、交通安全対策基本法第4章第1節に規定されている条文（第29～36条）に基づき「講じようとする施策」（第8次計画以降は「8つの柱」に共通）が挙げられている。

「講じようとする施策」はいわば縦割りの施策であり、これに対して横断的な視点を設定する必要があるという観点から、各計画策定時における交通事故の趨勢を加味した上で、新たに重点的に取り組むべき分野を整理した「今後の方向・視点」が盛り込まれている。

第8次計画においては、8つの柱に対する横断的な視点として、①少子高齢社会への対応、②歩行者の安全確保、③国民自らの意識改革、④ITの活用の「4つの視点」が設定された。しかしながら、これら4つの視点の中に、交通安全対策の目標等の達成に向けた重点対象（①②）と、目標を達成するための手段である交通安全対策を講ずるにあたっての考え方（③④）が混在するために、わかりにくいとの意見があり、第9次計画では、目標達成のための重点対象が「3つの視点」として設定された。

図表 2-69 第8次計画と第9次計画における「柱」と「視点」

第8次計画	第9次計画
■4つの視点 ①少子高齢社会への対応 ②歩行者の安全確保 ③国民自らの意識改革 ④ITの活用	■3つの視点 ①高齢者及び子どもの安全確保 ②歩行者及び自転車の安全確保 ③生活道路及び幹線道路における安全確保
8つの柱（講じようとする施策）	
①道路交通環境の整備 ②交通安全思想の普及徹底 ③安全運転の確保 ④車両の安全性の確保 ⑤道路交通秩序の維持 ⑥救助・救急活動の充実 ⑦損害賠償請求の適正化を始めとした被害者支援の推進 ⑧研究開発及び調査研究の充実	

2) 第10次計画における「視点」の在り方

視点の選定にあたって、交通情勢や社会情勢、及び今回の調査研究におけるアンケート結果等から今後の交通安全対策において重視すべきキーワードを抽出し、それぞれのキーワードについて、下記①②に係る項目を整理し、検討を行った。

① 視点となる対象の選定について

視点となる対象の選定においては、以下のような選定方法が考えられる。

- ・視点は8つの柱の上位に位置し、様々な立場の人々が総合的に取り組むべき戦略を示すものであるとともに、道路交通安全において解決すべき最重要課題という位置づけで、対象を選定する。
- ・選定にあたっては、事故件数等の全体に対する構成率、対象となる事故の増減の傾向、その他の重要度による分類を検討材料とする。
- ・未対応の課題が多い、又は、今後大きな状況の変化が想定されるなど、対策を抜本的に強化する必要がある対象については更なる重点化を図り、引き続き対策は必要であるが概ね従来同様の対策でよい対象と区別する。
- ・第9次計画の3つの視点では、被害者（高齢者・子供・歩行者・自転車）と場所（生活道路・幹線道路）の2つの観点が混在しているため、例えば「人」と「場所」という観点別の括りで整理する。

なお、選定を行う上では、視点の対象領域を絞り込んだ場合、8つの柱において関係性の希薄な柱が多くなることが懸念されることに留意する必要がある。

② 個別施策を連携させていく方法について

第9次計画においては、視点におけるキーワード（高齢者、子ども、歩行者、自転車、生活道路、幹線道路）に関する現状と課題、取り組むべき施策の方向性が示されている。第10次計画においては、これらについて引き続き記載した上で、8つの柱を横断して取り組むことで高い効果を得られる施策があれば、視点において重要施策として具体的に記載することが考えられる。

(2) 視点となるキーワードの抽出

最近、そして今後の交通情勢や社会情勢、及び本章第2節、第4節において整理した交通安全意識等に関するアンケート調査結果や「第10次交通安全基本計画に盛り込むべき事項」に関する関係団体からの意見を踏まえ、第10次計画の視点として考えられるキーワードを以下に整理する。今後の交通安全対策の実施にあたっては、これらの視点を重視して推進を図っていく必要があると考えられる。

1) 第9次計画の視点から

高齢者の安全確保、子供の安全確保、歩行者の安全確保、自転車の安全確保、生活道路における安全確保、幹線道路における安全確保

2) 検討会における意見及び地方自治体・関係団体から複数寄せられた意見より

① 飲酒運転などの重大事故防止

→重大な被害結果をもたらす飲酒事故や危険ドラッグ使用による運転の撲滅を視点として取り入れ、対策を推進するべきとの意見があった。

② 安心の確保

→生活の質が向上しているので、そろそろ「安心」という視点を入れても良い時期ではないかとの意見があった。

③ 市街地の安全確保

→日本よりも交通事故が少ない国々と比較して、日本は市街地の事故、歩行者の事故、高齢者の事故が多い。

④ 通学路の安全確保

→視点として通学路の安全確保、柱として歩車分離信号の普及促進を項目として頂きたいとの意見があった。

3) 地方自治体及び関係団体からの意見において視点として記載のあった項目（参考）

（うち第9次計画の3つの視点の項目に関連しないもののみ記載）

◇地方自治体（都道府県及び政令指定都市）

- ・ 飲酒運転の撲滅
- ・ 交通安全思想の普及徹底
- ・ 自動運転車に係る規律の確立
- ・ 通学路の安全確保
- ・ 運転者の心身の安全確保
- ・ 追突事故の防止

◇関係団体

- ・ 高速道路等における安全確保
- ・ 交通事故防止
- ・ 地球環境保護
- ・ 重大事故の未然防止
- ・ 事故原因の究明
- ・ 交通犯罪の実態の周知
- ・ 交通死傷ゼロの社会実現
- ・ ルール、マナーを守っている運転者の安全確保
- ・ (利便性、経済合理性など全てに優先される) 死亡事故の根絶
- ・ 共生社会実現に向けた歩行者と自転車の安全と責任
- ・ 重大な災害発生時の対応
- ・ 交通事故被害者支援の推進
- ・ 交通安全教育
- ・ 通学路の安全確保
- ・ 交通安全の広報活動推進
- ・ 車内での電子機器使用の規制
- ・ 安全確保（特に歩行者）の優位性の徹底

(3) キーワードに関連する指標等の整理

(2) で整理した視点となるキーワードについて、事故等の状況を以下に整理する。

図表 2-70 キーワードごとの事故の状況や傾向まとめ

キーワード	観点	事故等の構成率	増減の傾向	その他の重要度	視点を選定する上での主な留意点
高齢者	人	年齢層別死者数で53%と最も高い	H25に死者数が増加に転じた	<ul style="list-style-type: none"> 高齢社会対策基本法※1 交通弱者 今後高齢化が更に進む 	<ul style="list-style-type: none"> 高齢者ドライバーの増加に伴い、加害者としての側面も考慮する必要がある。
子供	人	年齢層別死者数で2%と低い	死者数、負傷者数は減少傾向	<ul style="list-style-type: none"> 少子化社会対策基本法※2 交通弱者 今後少子化が更に進む 	<ul style="list-style-type: none"> これまで行われてきた対策に効果があり、死者数ゼロを目指すことができる分野ではないか。
歩行者	人	状態別死者数で36%と最も高い	死者数、負傷者数は減少傾向	<ul style="list-style-type: none"> 交通弱者 	<ul style="list-style-type: none"> 生活道路や高齢者の事故との関連性が大きい分野ではないか。
自転車	人	状態別死者数で14%	H25に死者数が増加に転じた		<ul style="list-style-type: none"> 被害者と加害者の両方の側面を考慮する必要がある。
生活道路	場所	交通死亡事故件数に占める5.5m未満の道路の構成率は16.4%	死亡事故件数は増加傾向		<ul style="list-style-type: none"> PDCA サイクルの活用や事故位置情報の活用等新しい対策の推進が期待される分野である。
幹線道路	場所	交通死亡事故件数における5.5m以上の道路の構成率は83.6%	死者数、負傷者数は減少傾向		<ul style="list-style-type: none"> これまで行われてきた対策に効果があり、今後の対策の方向性の見通しを立てている分野である。
飲酒運転などの重大事故防止	人	1当原付以上運転者の交通死亡事故件数における飲酒あり件数の構成率6.2%	死亡事故件数は減少傾向		<ul style="list-style-type: none"> 交通事故全体に占める割合は小さいが、社会的な関心が大きい分野である。
安心の確保	人	—	—		<ul style="list-style-type: none"> 望ましい交通社会の実現のためには、「安全であり、安心である」ことが必要ではないか。 「安心」を評価する指標については検討が必要。
市街地の安全確保	場所	交通死亡事故件数における市街地の構成率は53.2%	死亡事故件数は減少傾向		<ul style="list-style-type: none"> 生活道路／幹線道路の区分と重層構造となる可能性がある。
通学路の安全確保	場所	小・中学生の死者数に占める通学等の構成率は23.1%	H22～H24は増加、H25は減少した		<ul style="list-style-type: none"> 交通事故全体に占める割合は小さいが、社会的な関心が大きい分野である。 死者数ゼロを目指すことができる分野ではないか。

※1：高齢社会対策基本法 第12条第2項（生活環境）

国は、高齢者が不安のない生活を営むことができるようにするため、高齢者の交通の安全を確保するとともに、高齢者を犯罪の被害、災害等から保護する体制を整備するよう必要な施策を講ずるものとする。

※2：少子化社会対策基本法 第15条（生活環境の整備）

国及び地方公共団体は、子どもの養育及び成長に適した良質な住宅の供給並びに安心して子どもを遊ばせることができる広場その他の場所の整備を促進するとともに、子どもが犯罪、交通事故その他の危害から守られ、子どもを生み、育てる者が豊かで安心して生活することができる地域環境を整備するためのまちづくりその他の必要な施策を講ずるものとする。

1) 高齢者の安全確保

① 交通事故死者数等の状況

- ・ 65 歳以上の高齢者の平成 25 年中の死者数は 2,303 人（前年比+39 人）であり、平成 13 年以來 12 年ぶりに増加した。また、全死者数に占める割合は 52.7% である。
- ・ 状態別に見ると、歩行中がほぼ半数（1,117 人、48.5%）を占めており、次いで自動車乗車中（613 人、26.6%）、自転車乗用中（378 人、16.4%）となっている。
- ・ 平成 24 年中の日本と欧米諸国における 65 歳以上の高齢者の死者数構成率を見ると、日本（52.5%）は欧米諸国（アメリカ 16.6%、ドイツ 27.6%、イギリス 23.4%、フランス 20.4%及びスウェーデン 24.9%）に比べて高い。

② 第 9 次計画の基本理念や視点における記述（概要）

- ・ すべての交通について、高齢者、障害者、子ども等の交通弱者の安全を一層確保することが必要となる。
- ・ 多様な高齢者の実像を踏まえ、たきめ細やかな総合的な交通安全対策を推進すべきであり、交通モードによる相違、すなわち高齢者が主として歩行及び自転車等を交通手段として利用する場合と、自動車を利用する場合の相違に着目し、それぞれの特性を理解した対策を構築すべきである。
- ・ 特に今後高齢運転者が大幅に増加することが予想されることから、高齢者が事故を起こさないための対策の強化が喫緊の課題である。
- ・ 高齢者が交通社会に参加することを可能にするため、バリアフリー化された道路交通環境の形成や、高齢者に利用が多い医療機関や福祉施設と連携した交通安全活動の実施、居住地の近くにおける事故を防ぐための地域生活に密着した交通安全活動を充実させることが重要である。

③ 視点を選定する上での留意点（検討会における議論より）

- ・ 高齢者は死者数全体に占める比率が高く、今後更に高齢者人口が増加することから、交通安全対策上非常に重要な視点であると考えられる。
- ・ 高齢者は交通事故に遭った場合の致死率が高いため、他の年齢層においては軽微な事故であっても、高齢者では重大な結果となる場合があり、事故そのものを減らしていく必要がある。

2) 子供の安全確保

① 交通事故死者数等の状況

- ・15歳以下の子供の平成25年中の死者数は94人、全死者数に占める割合は2.1%であり、他の年齢層と比較して全体に占める割合は最も少ない。
- ・状態別に見ると、歩行中が半数（47人、50.0%）を占めており、次いで自動車乗車中（24人、25.5%）、自転車乗用中（22人、23.4%）となっている。
- ・平成24年中の日本と欧米諸国における15歳未満の子供の死者数構成率を見ると、日本（1.9%）は欧米諸国（アメリカ 3.5%、ドイツ 2.0%、イギリス 3.1%、フランス 3.1%及びスウェーデン 2.5%）に比べて低くなっている。

② 第9次計画の基本理念や視点における記述（概要）

- ・すべての交通について、高齢者、障害者、子ども等の交通弱者の安全を一層確保することが必要となる。
- ・安心して子どもを産み、育てることができるとともに、防犯の観点、及び子どもを事故から守る観点からの交通安全対策が一層求められる。このため、子どもの交通安全を確保する観点から、通学路において歩道等の歩行空間の整備を積極的に推進する必要がある。

③ 視点を選定する上での留意点（検討会における議論より）

- ・子供の死者数は全体の比率としては低く、かつ減少傾向にあり、これまで実施されてきた対策が効果的であったと考えられる。特に通学中の死者数等は限りなくゼロに近づけることが可能な分野ではないか。
- ・歩行中や自転車乗用中の子供への対策はこれまで実施されてきた対策が効果的であったが、自動車の同乗者としての子供への対策について、チャイルドシートの着用率の向上等の対策を検討すべきではないか。

3) 歩行者の安全確保

① 交通事故死者数等の状況

- ・平成 20 年以降歩行中の死者数が自動車乗車中を上回り最も多くなっており、死者数全体の 36.2% (1,584 人) を占めている。
- ・年齢層別に見ると、65 歳以上の高齢者が多数 (1,117 人、70.5%) を占めており、50～59 歳 (116 人、7.3%)、60～64 歳 (105 人、6.6%) と続く。
- ・平成 24 年中の日本と欧米諸国における歩行中の死者数構成率をみると、日本(36.4%) は欧米諸国 (アメリカ 14.1%、ドイツ 14.4%、イギリス 23.8%、フランス 13.4%、スウェーデン 17.5%) に比べて高い。

② 第 9 次計画の基本理念や視点における記述 (概要)

- ・自動車と比較して弱い立場にある歩行者、すべての交通について、高齢者、障害者、子ども等の交通弱者の安全を一層確保することが必要となる。
- ・歩行者等の安全な移動を確保するため、歩行者等の交通安全意識の徹底、指導の強化等を図るものとする。
- ・安全で安心や社会の実現を図るためには、自動車と比較して弱い立場にある歩行者の安全を確保することが必要不可欠であり、特に高齢者や子供にとって身近な道路の安全性を高めることが一層求められている。
- ・人優先の考えの下、通学路、生活道路、市街地の幹線道路等において歩道の整備等による歩行空間の確保を一層積極的に進めるなど、歩行者の安全確保を図る対策を推進していく必要がある。

③ 視点を選定する上での留意点 (検討会における議論より)

- ・歩行者の死者数構成率は諸外国と比較して高いが、減少傾向ではある。一方で、生活道路における死亡事故件数が増加傾向であることや、高齢者が死者数の多数を占めていることなど、他のキーワードとの関連性も考慮する必要があるのではないか。

4) 自転車の安全確保

① 交通事故死者数等の状況

- ・平成 25 年中では自転車乗用中（600 人、13.7%）は、歩行中、自動車乗車中に次いで多く、平成 14 年以来 11 年ぶりに前年を上回り、前年比+37 人であった。
- ・年齢層別に見ると、65 歳以上の高齢者が多数（378 人、63%）を占めており、50～59 歳（60 人、10.0%）、60～64 歳（53 人、8.8%）と続く。
- ・平成 24 年中の日本と欧米諸国における自転車乗用中の死者数構成率をみると、日本は 15.0%と、欧米諸国（アメリカ 2.2%、ドイツ 11.3%、イギリス 6.7%、フランス 4.5%、スウェーデン 9.8%）に比べて高い。

② 第 9 次計画の基本理念や視点における記述（概要）

- ・自転車については、自動車と衝突した場合には被害を受ける反面、歩行者と衝突した場合には加害者となるため、それぞれの対策を講じる必要がある。
- ・生活道路や幹線道路において、自動車や歩行者と自転車利用者の共存を図ることができよう、自転車の走行空間の確保を積極的に進める必要があり、特に都市部において自転車の走行区分の確保を進めるに当たっては、自転車交通の在り方や多様なモード間の分担の在り方を含め、まちづくり等の観点にも配慮する必要がある。
- ・自転車利用者については自転車のルールやマナーに違反する行動が多いことから、交通安全教育等の充実を図る必要がある。
- ・都市部の駅前や繁華街の歩道上などでは、放置自転車対策として自転車駐輪場の整備等を進める必要がある。

③ 視点を選定する上での留意点（検討会における議論より）

- ・自転車は加害者になる場合と、被害者になる場合がある。第 9 次計画においても両方の立場について記載されているが、第 10 次計画においては更に強調して記載するべきであるか、また、その場合、「自転車の安全確保」という表記が適切であるかについて検討する必要があるのではないか。

5) 生活道路における安全確保

① 交通事故死者数等の状況

- ・道路幅員別の死亡事故発生状況の推移をみると、幹線道路（車道幅員 5.5m 以上の道路）における事故件数がやや減少傾向であるのに対し、生活道路（車道幅員 5.5m 未満の道路）ではほぼ横ばいである。
- ・平成 25 年中の生活道路における死亡事故件数は 702 件（前年比＋11 件）、死亡事故件数全体に占める割合は 16.4%（前年比＋0.3%）であり、平成 24 年以降はいずれも若干の増加傾向にある。

② 第 9 次計画の基本理念や視点における記述（概要）

- ・交通環境の整備にあたっては、人優先の考えの下、混合交通に起因する接触の危険を排除する施策を充実させるものとする。特に道路交通においては、通学路、生活道路、市街地の幹線道路等において、歩道の整備を積極的に推進するなど、人優先の交通安全対策の更なる推進を図ることが重要である。
- ・今後は生活道路において自動車の速度抑制を図るための道路交通環境の整備、交通指導取締りの強化、安全な走行の普及等の対策を講じるとともに、幹線道路を走行すべき自動車が生活道路へ流入することを防止するための幹線道路における交通安全対策及び交通流の円滑化を推進するなど、総合的なまちづくりの中で生活道路対策を推進する必要がある。
- ・総合的なまちづくりの中で交通安全対策を実現していく上では、住民に一番身近な市町村や警察署の役割が大きいが、行政のほか、学校、家庭、職場、団体、企業等が役割分担しながらその連携を強化し、また、住民が、交通安全に関する各種活動に対して積極的に参加し、協働していくことが有効である。中でも交通事故被害者等の参加や協働は重要である。

③ 視点を選定する上での留意点（検討会における議論より）

- ・生活道路対策が進まないのは、PDCA が不十分であることが一つの要因ではないかと考えられるが、通学路対策においては各自治体において PDCA サイクルを含む取り組みの基本方針が策定されつつある。また、交通事故の位置情報が活用できるようになると、生活道路の事故状況をよりシステムチックに把握できるようになるので、新し

6) 幹線道路における安全確保

① 交通事故死者数等の状況

- ・道路幅員別の死亡事故発生状況の推移をみると、生活道路（車道幅員 5.5m 未満の道路）における死亡事故件数はほぼ横ばいであるのに対し、幹線道路（車道幅員 5.5m 以上の道路）ではやや減少傾向である。
- ・平成 25 年中の幹線道路における死亡事故件数は 3,502 件（前年比－41 件）、死亡事故件数全体に占める割合は 81.9%（前年比－0.9%）であり、いずれもやや減少傾向にある。

② 第 9 次計画の基本理念や視点における記述（概要）

- ・交通環境の整備にあたっては、人優先の考えの下、混合交通に起因する接触の危険を排除する施策を充実させるものとする。特に道路交通においては、通学路、生活道路、市街地の幹線道路等において、歩道の整備を積極的に推進するなど、人優先の交通安全対策の更なる推進を図ることが重要である。
- ・データに基づく「成果を上げるマネジメント」を導入し、①事故データや地方公共団体、地域住民からの指摘等により集中的に対策を講じるべき事故発生の危険性の高い区間を明確化し、②地域住民への注意喚起や事故要因に即した効果の高い対策を立案・実施し、③対策完了後の効果を評価し、評価結果を次の新たな対策の検討に反映する、といった「事故ゼロプラン」に新たに取り組むなど、交通安全対策の効果の更なる向上を図る必要がある。

③ 視点を選定する上での留意点（検討会における議論より）

- ・幹線道路の事故は、全体に対する構成率はいまだに高いが、減少傾向にあり、これまでの対策の継続的な実施によって減少の見通しが立っている分野である。ただし、減少率は近年鈍化していることや、未だ交通事故死者数の 2 / 3 を占めているため、引き続き取り組みが必要な分野である。
- ・引き続き視点として位置付けるべきか、或いはある程度見通しが立っている分野として、高齢者や生活道路のような新しい対策が必要な分野と差をつけることも考えられる。

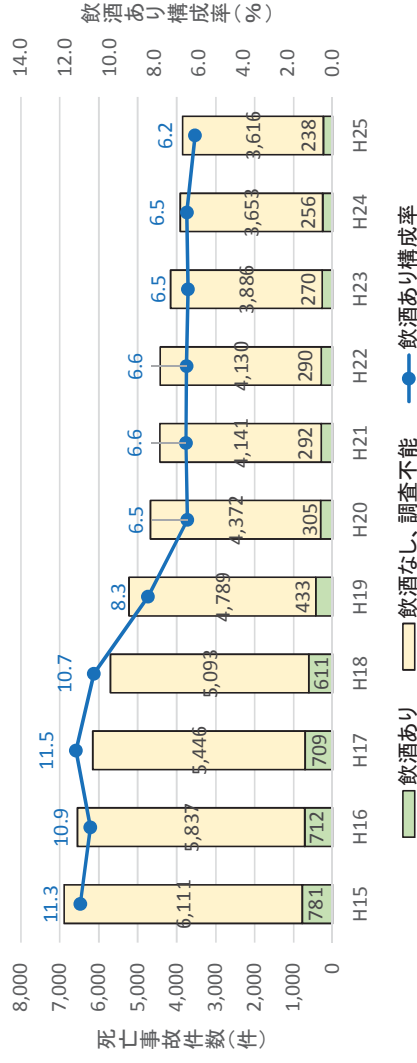
7) 飲酒運転などの重大事故防止

① 交通事故死者数等の状況

○ 飲酒運転などの重大事故の防止に係る交通事故死者数等の状況

- ・ 飲酒あり事故の死亡事故件数の推移をみると、交通事故件数全体の動きと同様に平成20年以降減少は下がり止まりつつあり、第1当事者原付以上運転者死亡事故における飲酒あり事故の占める割合をみると、ほぼ横ばいの状態にある。
- ・ 平成25年中の第1当事者原付以上運転者の死亡事故(3,854件)のうち、「飲酒あり」事故件数は238件であり、飲酒あり死亡事故の構成率は6.2%であった。

図表 2-7-1 1 当原付以上運転者の飲酒別死亡事故件数



注) 1 「飲酒あり」には酒酔い、酒気帯び、基準値以下、検知不能を含む

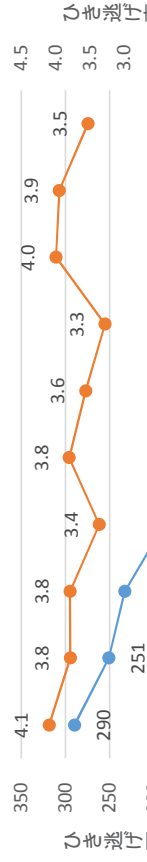
2 飲酒あり構成率=飲酒あり事故件数÷全事故件数(1当原付以上運転者)

資料) 「平成25年中の交通死亡事故の特徴及び道路交通法違反取締り状況について」(警察庁)による

■ 飲酒以外の重大事故につながる可能性のある事故関連指標の推移 (参考)

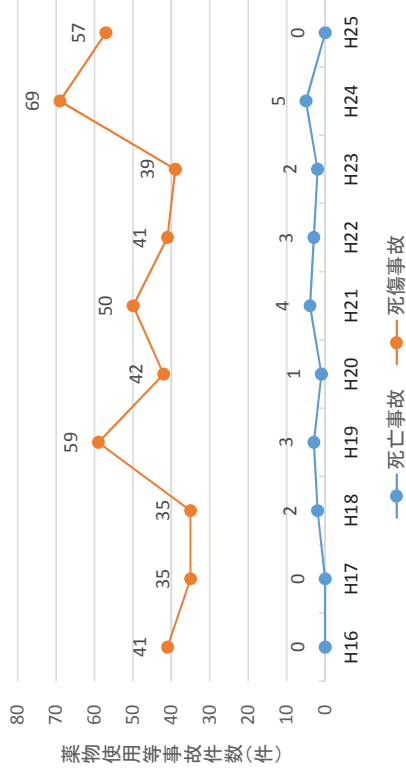
- ・ ひき逃げ死亡事故事件の推移をみると、平成22年までは減少傾向であったが、平成23年に増加し、その後はやや減少傾向である。全事故に占める割合は、3.5~4%前後で推移している。

図表 2-7-2 ひき逃げ死亡事件発生件数



- 法令違反別における「薬物使用等」の件数の推移をみると、死傷事故件数では平成 24 年に大幅に増加しており、過去 10 年間で減少の傾向は見られない。

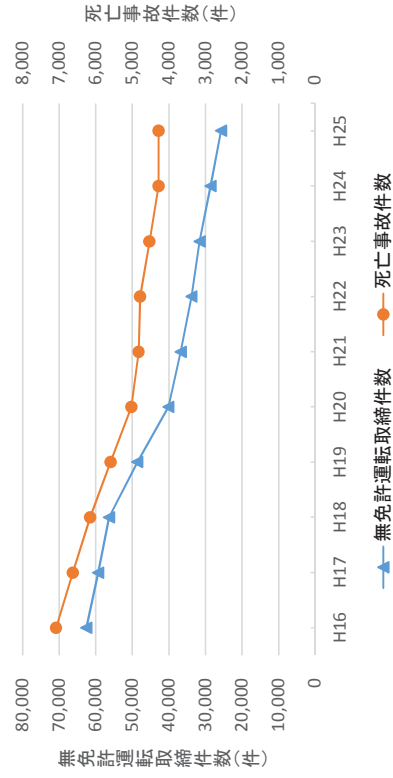
図表 2-7-3 法令違反別 1 当「薬物使用等」の事故件数



資料) 交通事故統計年報 (ITARDA) による

- 無免許運転取締り件数をみると、近年は減少傾向にある。

図表 2-7-4 無免許運転取締り件数の推移



資料) 交通事故統計年報 (ITARDA) による

- 危険運転致死傷罪の適用件数の推移をみると、平成 21 年以降はやや増加傾向にある。

(参考) 危険運転致死傷罪は以下のような運転行為によって死傷事故を起こした場合に適用される。

(旧・刑法第 208 条の 2 より)

- ・アルコール又は薬物の影響により正常な判断が困難な状態での走行
- ・進行を制御することが困難な高速度での走行
- ・進行を制御する技能を有しないでの走行
- ・人又は車の通行を妨害する目的で、走行中の自動車の直前に侵入し、その他通行中の人又は車に著しく接近し、かつ、重大な交通の危険を生じさせる速度で運転
- ・赤信号を殊更に無視し、かつ、重大な交通の危険を生じさせる速度で運転
- ・通行禁止道路を進行し、かつ、重大な交通の危険を生じさせる速度で運転
- ・アルコール又は薬物の影響により、その走行中に正常な運転に支障が生じるおそれがある状態での運転

② 第 9 次計画の基本理念や視点における記述 (概要)

- ・該当なし

③ 視点を選定する上での留意点 (検討会における議論より)

- ・飲酒運転や危険ドラッグ使用による事故は、全体に占める割合はそれほど大きくないが、社会的な関心が大い分野であり、位置付けについては検討する必要がある。
- ・第 9 次計画の期間中に新たな法律 (自動車の運転により人を死傷させる行為等の処罰に関する法律) が施行され、社会的にも大きく取り上げられた問題である。
- ・飲酒運転にはアルコール依存症の問題もあり、交通安全対策としては、厳罰化だけでは限界があると考えられる。

8) 安心の確保

① 交通事故死者数等の状況

客観的に「安心」を評価する指標については今後検討が必要であるが、参考として、本調査研究において実施した交通安全意識等に関するアンケート調査では、交通事故に對する「不安」について、以下の結果が得られた。

- ・交通事故について普段感じる不安について、「時々感じる」と「常に不安を感じている」の合計は 86.4%と高い数値となっており、「ほとんど不安に感じない」(12.6%)、「全く不安は感じない」(1.1%)を大きく上回っている。(問 22)
- ・日常で最も感じる不安は「交通事故」(77.0%)となっており、次いで「通り魔」(60.5%)、「傷害、強盗」(48.9%)等の犯罪があげられている。(問 23)
- ・日頃、交通安全上、不安に思っていることとして「交通法規やマナーを守らない自転車が多い」(68.7%)がもっとも多く、次いで「生活道路内で十分速度を落とさない自動車や二輪車」(61.8%)となっている。1つだけあげる特に不安なことについても「交通法規やマナーを守らない自転車」(20.6%)が最も多くあげられた。(問

24)

② 第9次計画の基本理念や視点における記述(概要)

- ・交通社会に参加する国民一人一人が、自ら安全で安心な交通社会を構築していこうとする前向きな意識を持つことが極めて重要であることから、交通安全に関する教育、普及活動を充実させる。
- ・安心して子どもを産み、育てることができるとともに、防犯の観点、及び子どもを事故から守る観点からの交通安全対策が一層求められる。
- ・今後も高齢化は急速に進むことを踏まえ、高齢者が安全にかつ安心して外出したり移動したりできるような交通社会の形成が必要である。

③ 視点を選定する上での留意点(検討会における議論より)

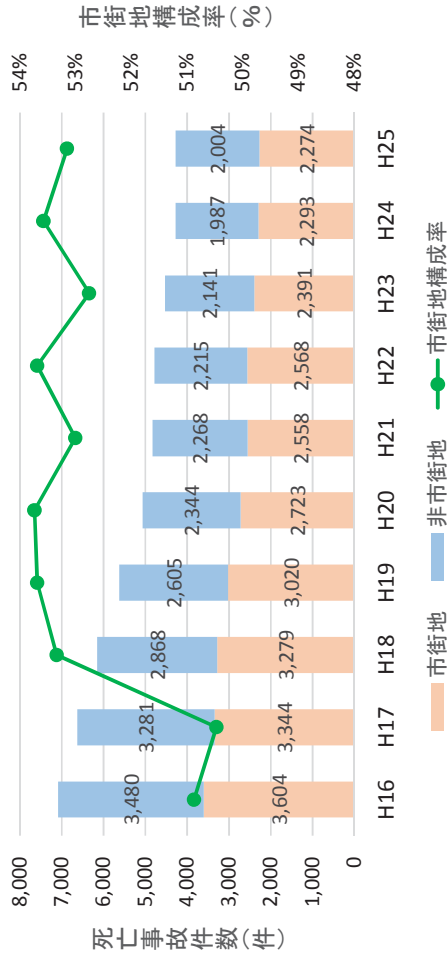
- ・交通安全を考える上で、最低限「安全」であることは必要であるが、日本は次のステップとして「安全であり、安心である」というレベルに移行していく段階にある。客観的な「安全」と主観的な「安心」は等価ではなく、望ましい交通社会を目指すため

9) 市街地の安全確保

① 交通事故死者数等の状況

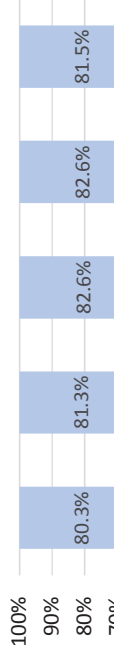
- ・市街地における死亡事故件数の推移をみると、交通事故件数全体の動きと同様に、やや減少傾向にあるが、死亡事故件数全体における市街地の占める割合をみると、平成18年以降53%前後で推移している。
- ・平成25年中の市街地における死亡事故件数は2,274件（前年比－19件）であり、全死亡事故件数に占める割合は53.2%であった。
- ・平成24年中の日本と欧米諸国における市街地の死者数構成率をみると、日本は54.5%と、欧米諸国（アメリカ39.0%、ドイツ29.5%、イギリス35.3%、フランス28.1%、スウェーデン30.5%）に比べて高い。

図表 2-7-6 市街地における死亡事故件数推移



- 注) 1 道路にそっておおむね500メートル以上におわたって住宅、事業所等が連立している状態であって、その地域における建築物(敷地を含む)の占める割合が80%になるいわゆる市街地的形態をなしている地域を「市街地」として集計したデータ。
- 2 市街地構成率＝市街地における死亡事故件数÷全死亡事故件数
- 資料) 交通事故統計年報 (ITARDA) による

図表 2-7-7 市街地・非市街地別、幹線・生活道路別死亡事故構成比



図表 2-7-8 Road fatalities by road type (2012)

	アメリカ	ドイツ	イギリス	フランス	スウェーデン	日本
Rural Roads (地方道路)	16,161	2,151	1,076	2,385	172	2,193
Inside urban areas (市街地内の道路)	13,097	1,062	637	1,026	87	2,856
Motorways (高速道路)	3,974	387	89	242	18	188
total(その他不明等を含む合計)	33,561	3,600	1,802	3,653	285	5,237
市街地構成率	39.0%	29.5%	35.3%	28.1%	30.5%	54.5%

注) 1 資料中に道路種別の定義について記載なし

2 市街地構成率＝市街地内の道路における事故による死者数／全交通事故死者数

資料) Road safety Annual Report 2014 (IRTAD)による

② 第9次計画の基本理念や視点における記述（概要）

- ・ 交通環境の整備にあたっては、人優先の考えの下、混合交通に起因する接触の危険を排除する施策を充実させるものとする。特に道路交通においては、通学路、生活道路、市街地の幹線道路等において、歩道の整備を積極的に推進するなど、人優先の交通安全対策の更なる推進を図ることが重要である。
- ・ 自転車の安全利用を促進するためには、生活道路や市街地の幹線道路において、自動車や歩行者と自転車利用者の共存を図ることができるよう、自転車の走行空間の確保を積極的に進める必要がある。

③ 視点を選定する上での留意点（検討会における議論より）

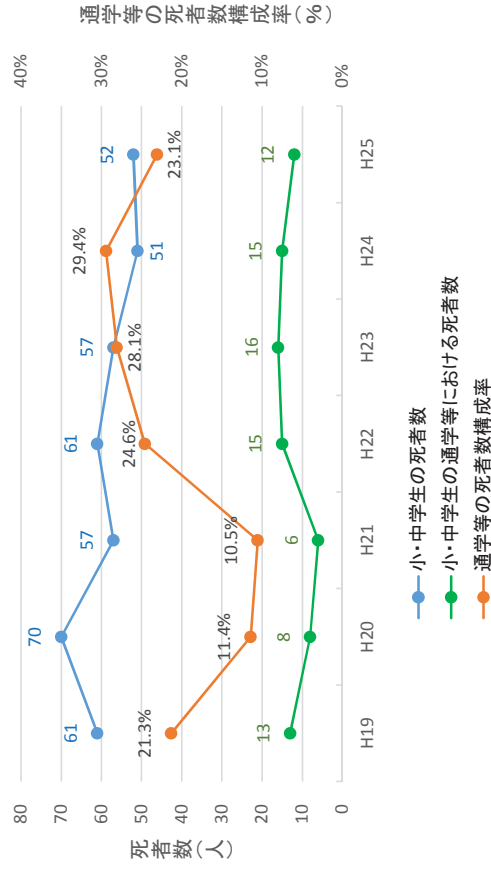
- ・ 市街地・非市街地の区分は、幹線道路・非幹線道路の区分と重なっている部分があり、分析や対策を行う上で重層構造になる懸念がある。
- ・ 国によって定義は異なるが、諸外国と比較して日本は市街地の事故が多い。特に生活道路の比率が増加しており、市街地の中の生活道路の対策が重要であるので、生活道路対策を考える際に「市街地」という言葉を使ってはどうか。

10) 通学路の安全確保

① 交通事故死者数等の状況

- ・小・中学生の通学等（通行目的が登校、下校）における歩行中・自転車乗用中の死者数の推移をみると、平成21年までは減少傾向であったが、死者数は平成22～24年にかけて増加し、平成25年は若干減少している。
- ・平成25年中の小・中学生の通学等における歩行中・自転車乗用中死者数は12人（前年比-3人）であり、小・中学生の死者数（52人）に占める割合は、23.1%であった。

図表 2-79 小・中学生（学齢別）の通学等における死者数



注) 1 小・中学生の歩行中・自転車乗用中の死者数のうち、通行目的が登校、下校の死者数を「通学等における死者数」として集計。

2 通学等の死者数構成率＝小・中学生の通学等における死者数÷小・中学生の死者数

資料) 警察白書（警察庁）、ITARDA データによる

② 9次計画の基本理念や視点における記述（概要）

- ・交通環境の整備にあたっては、人優先の考えの下、混合交通に起因する接触の危険を排除する施策を充実させるものとする。特に道路交通においては、通学路、生活道路、市街地の幹線道路等において、歩道の整備を積極的に推進するなど、人優先の交通安全対策の更なる推進を図ることが重要である。

5. その他の留意点

検討会での議論や交通安全意識等に関するアンケート結果から、第10次計画の構成等を考える上で留意すべき事項として、以下の6つの事項について整理する。

(1) 「安全」と「安心」について

■ 論点：生活の質の向上に対応して、「安全」だけでなく「安心」を強調していくべきか。また、「安全」と「安心」をどのように定義して使うべきか。

■ 考察：第9次計画においては安全と安心が並記されている場合が多く、明確な使い分けは見られない。「安全」は交通事故数等の客観的な評価が可能なものであり、「安心」は主観的な評価によるものである。「安全」と「安心」は必ずしも等価ではなく、その両方が向上することを目指し、引き続き並記して対策を実施していくべきであると考えられる。

また、アンケート結果から、「日頃、交通安全上、不安に思っていること」について、自転車や自動車、歩行者のマナーや、生活道路における車両速度を選択した人が多かったことから、「安心」の向上に向けて対策に取り組んでいく必要がある。

(2) 「ルール」と「マナー」について

■ 論点：「ルール」と「マナー」の使い分けが曖昧であり、今後どのように使い分けていくべきか。また、交通社会における「マナー」とはどのようなものか。

■ 考察：第9次計画においても使い分けは明確ではないが、一般的には「マナー」は礼儀や作法を指すことから、「交通マナー」においても法令の範囲外の礼儀や作法を指すと考えられる。しかし、本来は法令違反にあたる「ルール違反」であることを「マナー違反」と認識され、交通安全意識の向上を妨げている恐れがあることから、原則として「ルール」という文言のみを用い、「マナー」を用いる場合には「ルール」を並記するべきであると考えられる。

(3) 「意識」と「行動」について

■ 論点：交通安全に対する「意識」が「行動」に結びついているか。また、交通社会において安全に「行動」する人を増やすには何が必要か。

(4) 地方の交通安全対策の推進について

- 論点：事故削減のためには全国一律の対策だけでなく、地域ごと、特に事故率の高い地方の抱える問題をサポートする体制が必要ではないか。
- 考察：地方部は都市部に比べて人口あたりの事故率が高く、今後交通事故を削減していくためには地方の交通安全対策が重要である。
道路環境や運転慣習には地域ごとの特徴があることから、対策の推進にあたっては、全国一律ではなく、地域ごとの事故の要因分析や対策の実施が効果的であると考えられる。しかしながら、自治体の経費削減や専門家の不足により、対策の立案及び実施が困難となることが懸念され、全国レベルでのサポート体制が必要となる。
現在、事故位置情報やインターネット上の地理情報の活用によって、特定のエリア単位での事故の発生状況の把握・分析を行うための環境は整いつつあり、その他の情報の蓄積や、行政や専門家、地域住民との連携等の人的体制の整備を含め、新しい対策の展開が望まれる。

(5) 外国人の安全確保について

- 論点：今後訪日外国人の増加が見込まれることから、外国人を対象とした交通事故対策が必要ではないか。
- 考察：外国人の交通事故死者数・死傷者数の全体に占める割合は小さいが、平成25年の訪日外国人旅行者数は過去最高の約1,036万人となったこと、また、2020年の東京オリンピック・パラリンピック開催に向け、「観光立国実現に向けたアクション・プログラム2014」(観光立国推進閣僚会議)において訪日外国人旅行者数2,000万人を目指すこととしていることから、今後も増加が見込まれる外国人への交通事故対策を検討する必要があると考えられる。
なお、現状では、訪日外国人受入に向けた交通環境整備として、公共交通機関では外国語表記が進んでおり、道路案内標識についても英語表記の改善が推進されている。

図表 2-80 外国人の交通事故死者数・負傷者数及び外国人による交通事故発生件数

	H22	H23	H24	H25
死者数	7 (0.14%)	11 (0.24%)	9 (0.2%)	5 (0.11%)

(人・件(全体に占める割合(%)))

(6) 国民の理解の推進について

- 論点：今後交通安全対策を推進していく上では、より生活環境に踏み込んだ対策を実施する必要がある、国民の理解が重要となる。
- 考察：今後重視して対策を実施していく必要があると考えられる高齢者や歩行者の事故については、地域住民の交通環境や生活環境と密接に関わる範囲における交通安全対策が必要となる。そのため、対策の実施にあたっては、安全対策によるメリットだけでなく、利便性等の面におけるデメリットが生じる場合があることを踏まえ、対策の効果について地域住民及び関係者への事前説明を十分に行い、調整を図ることが必要となる。

第6節 今後の道路交通安全対策に盛り込む施策の方向性

1. アンケート結果から

(1) 「基本理念」、「目標」について

- ・交通事故に対する考え方についての質問（問 21）によれば、交通事故死者数、重・軽傷者数、事故件数のいずれについても、7～8 割の人が「なくすことが困難だが、大幅に減ささるべき」、1 割前後の人が「なくすことは可能であり、ゼロとすべき」と回答しており、交通事故の減少は国民の総意であるといえる。
- ・平成 25 年の実績を元にした、交通事故死者数・死傷者数のイメージに関する質問（問 18、20）によれば、死者数では「少ないと思った」「このぐらいだと思った」「多いと思った」がそれぞれ 3 割前後であったが、死傷者数では「多いと思った」が最も多く、7 割弱を占めている。
- ・また、世界と比較した際の、日本の人口あたりの交通事故死者数のイメージについての質問（問 15）では、「日本は少ない方」と回答した人は前回調査よりも 1 割程度増加したものの、約 3 割に留まっており、依然として交通事故死者数・死傷者数は「多い」と感じている人が多いことが伺える。

(2) 「戦略」について

- ・交通事故情勢をどのように捉えているかという質問（問 13、14）によれば、「好ましい方向に向かっている」と回答した人が 1 割強、「悪化する方向に向かっている」と回答した人が約 4 割を占めた。前回調査では「好ましい」は 2 割弱、「悪化する」が 3 割であったことを踏まえると、交通事故件数の減少にかかわらず、交通情勢が好転していると感じている人は増えていないと考えられる。また、「交通事故の発生」や「死者・重傷者数」についても「最近増えた」と回答した人の割合に若干の増加が認められる。
- ・交通安全について考えている割合に関する質問（問 25、26）では、「普段から考えている」又は「多少は考えている」と回答した人が、自身については 9 割、他者についても 8 割近くを占めていることから、交通事故や交通安全に対する意識・関心は高いと言える。

- ・日常で特に不安に感じることに関する質問（問 23）によると、8 割弱の人が交通事故

対策」等について重要だと回答した人が多かった。

2. 第9次計画の評価書から

第9次交通安全基本計画は、第8次計画に引き続き、死者数・交通事故件数ともに減少傾向にあり、交通事故死者数はピーク時（昭和45年、1万6,765人）から約4分の1まで低減できたという意味で、効果的であったと言える。

今回実施した計画の評価では「施策群」の概念を用いて、第9次計画における「3つの視点」に基づき7つの施策群を設定して評価を実施した。それぞれの施策群ごとの評価指標値の推移を見ると事故件数や死傷者数については概ね良好であるが、施策群のうち「高齢者」や「自転車」、「生活道路」では平成25年に死者数が増加に転じており、対策を強化する必要があると考えられる。

また、高齢者や自転車については、これまで交通事故においては主に被害者としての視点で見られることが多かったが、近年は加害者としての側面も認識され始めており、今後の対策を考える上ではその位置付けについて検討する必要があると考えられる。

3. 関係団体の提出意見から

(1) 「基本理念」、「目標」について

- ・目標の設定については、ゼロにするという目標を設定すべきであるという意見が寄せられた一方で、達成可能性のある現実的な数値を設定すべきであるという意見もあった。

(2) 「戦略」について

- ・交通弱者の安全確保のための対策や、自転車・歩行者への交通ルール及びマナーの周知向上、生活道路の安全確保、飲酒運転や危険ドラッグ使用による運転への対策等に多くの意見が寄せられた。

第3章 道路交通事故の長期予測

第1節 道路交通事故に関する統計の推移

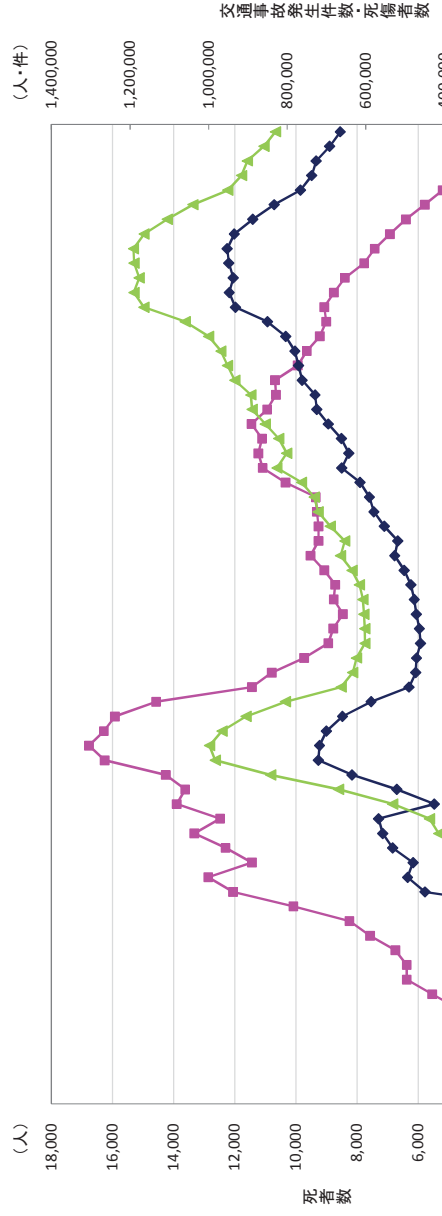
道路交通事故の長期予測を行う際に、初めに日本における道路交通事故発生件数、死傷者数、交通関係指標あたりの死者数・交通事故発生件数等、道路交通に関する各種統計の長期的推移を把握する。

1. 道路交通事故件数・道路交通事故死者数・道路交通事故死傷者数の総数

交通事故発生件数、交通事故死者数・死傷者数の推移を見ると、いずれも1970年頃に第1のピークを迎え、1970年代後半まで低下を続けた後、上昇に転じた。その後、交通事故死者数については1993年以降、交通事故発生件数や交通事故死傷者数については2005年以降再び減少に転じている。

例えば交通事故死者数は、1970年には年間16,765人を数えていたが、1970年代後半にかけて減少し、その後上昇して1992年に11,451人を記録して以降、再び減少に転じ、2013年には4,373人まで減少している。

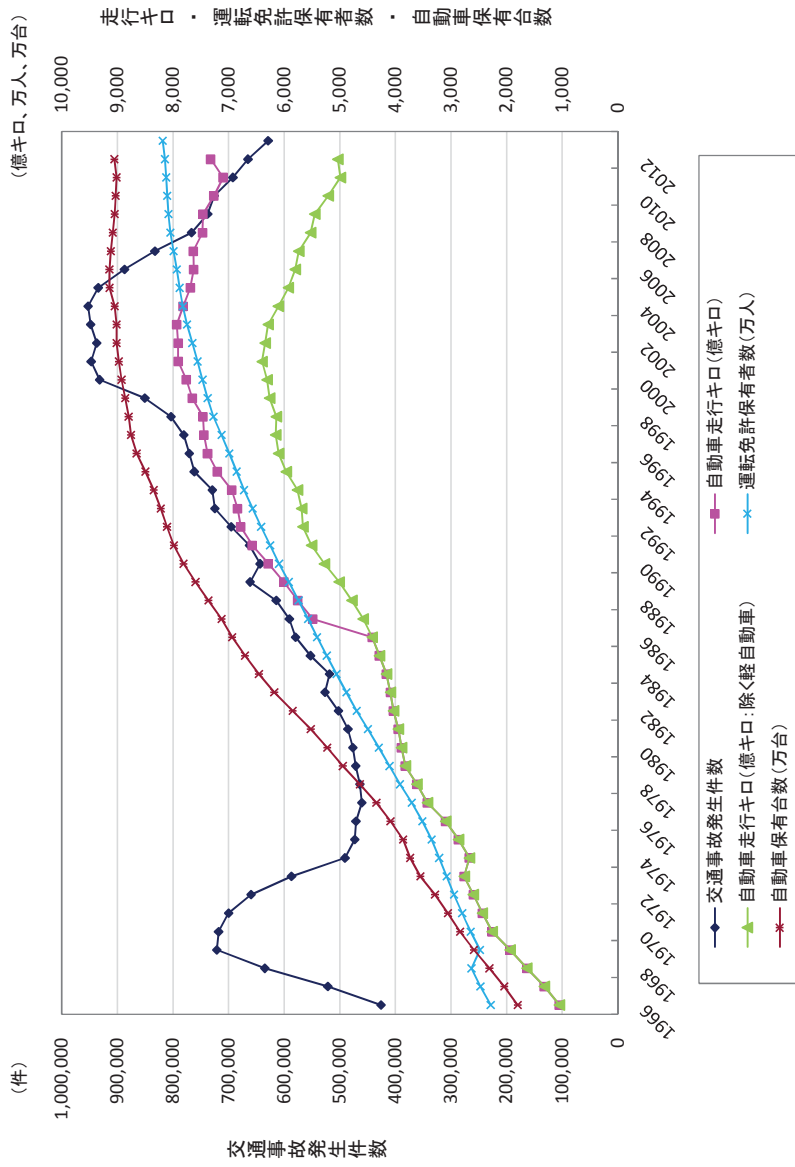
図表 3-1 道路交通事故発生件数・道路交通事故死者数・道路交通事故死傷者数の推移



2. 自動車走行キロ・運転免許保有者数・自動車保有台数の推移

交通事故発生件数、交通事故死者数・死傷者数が第1のピークを迎えた1970年頃から2004年頃まで、自動車走行キロ、運転免許保有者数、自動車保有台数の推移は、ほぼ単調増加を示していたが、いずれの指標も2004年から2008年にかけてピークアウトし、ほぼ横ばいから減少に転じた。その後、自動車走行キロについては、2012年に増加に転じている。

図表 3-2 自動車走行キロ・運転免許保有者数・自動車保有台数の推移



資料) 交通事故件数：交通統計 (ITARDA) による
 運転免許保有者数：運転免許統計 (警察庁) による
 自動車走行キロ、自動車保有台数：自動車輸送統計調査 (国土交通省) による