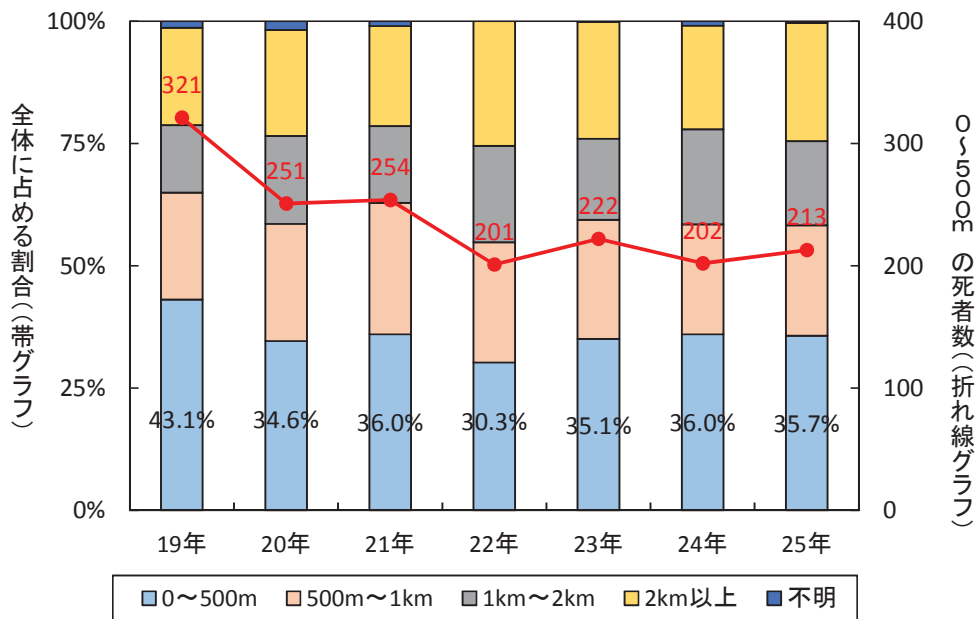


B) 自転車乗用中

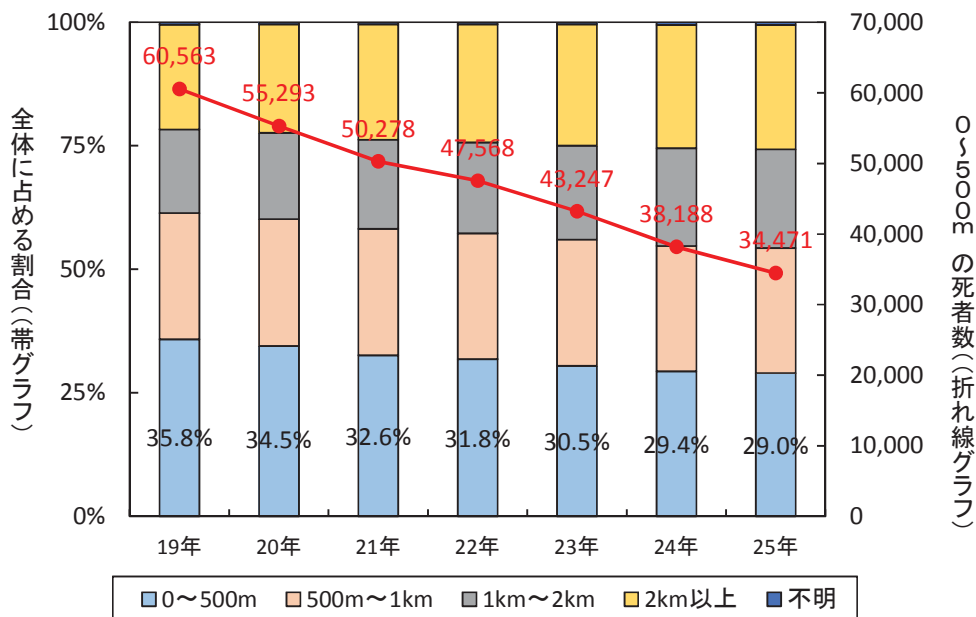
- ・ 自転車乗用中の交通事故死者数を自宅からの距離別に見ると、自宅から 500m 以内における死者数は、平成 22 年以降はほぼ横ばいとなっている。
- ・ 自宅から 500m 以内の自転車乗用中の死傷者数は減少傾向にあり、全体に占める割合もやや減少傾向にある。

図表 2-4 3 生活圏（自宅から 500m 以下）自転車乗用中の交通事故死者数の推移



資料) ITARDA データ

図表 2-4 4 生活圏（自宅から 500m 以下）自転車乗用中の交通事故死傷者数の推移



資料) ITARDA データ

4. 内閣総理大臣（中央交通安全対策会議会長）の談話

第8次計画の期間中である平成21年1月2日に、「交通事故死者数が第8次交通安全基本計画の目標を下回ったことに関する内閣総理大臣（中央交通安全対策会議会長）の談話」を公表し、以降10年間を目途に、更に交通事故死者数を半減し、「世界で一番安全」な道路交通の実現を目指すという決意を明らかにした。政府はこの談話に従って、平成30年を目途に交通事故死者数を2,500人以下とする政府目標を掲げている。

交通事故死者数が第8次交通安全基本計画の目標を下回ったことに関する内閣総理大臣（中央交通安全対策会議会長）の談話

平成21年1月2日

昨年1年間の交通事故死者数は、5,155人でした。平成22年までに交通事故死者数を5,500人以下とする「第8次交通安全基本計画」の目標を、2年前倒しで達成しました。

近年の交通事故死者数の減少は、シートベルトの着用者率の向上や、飲酒運転の根絶等に向けた取組を始めとする政府、地方自治体、関係民間団体、地域の方々の努力の成果であります。この間、交通事故防止に御尽力いただいた方々に感謝いたします。

また、平成15年からの10年間で、交通事故死者数を半減し、5,000人以下にするという政府目標を掲げております。その実現も、間近となりました。

しかしながら、いまだに多くの方が、交通事故で亡くなっていることは、憂慮すべきことです。

新たな年を迎え、私は、今後10年間を目途に、更に交通事故死者数を、半減させる決意をいたしました。

この目標の実現は容易ではありませんが、政府、関係団体、国民を挙げて力を結集し、世界一安全な道路交通の実現を目指してまいります。

そのためには、高齢化が更に進むことを考えると、高齢者に対する対策に重点的に取り組まなければなりません。また、飲酒運転の根絶、交通安全教育の推進、安全かつ円滑な道路交通環境の整備に力をいれます。

国民の皆様、御理解と御支援を、お願いいたします。

中央交通安全対策会議会長
内閣総理大臣 麻生 太郎

5. 現行計画の目標達成状況及び死者減少の要因分析

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・救急体制の整備等、計画に基づく諸対策を総合的に推進してきたことにより、交通事故死者数は第8次計画期間中に引き続き減少傾向であった。

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、道路交通環境の整備、車両安全性の向上、救助・救急活動の充実による効果が有力と考えられる。

しかしながら、交通事故死者数は減少傾向ではあったものの、前年比減少率は小さくなっており、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。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。

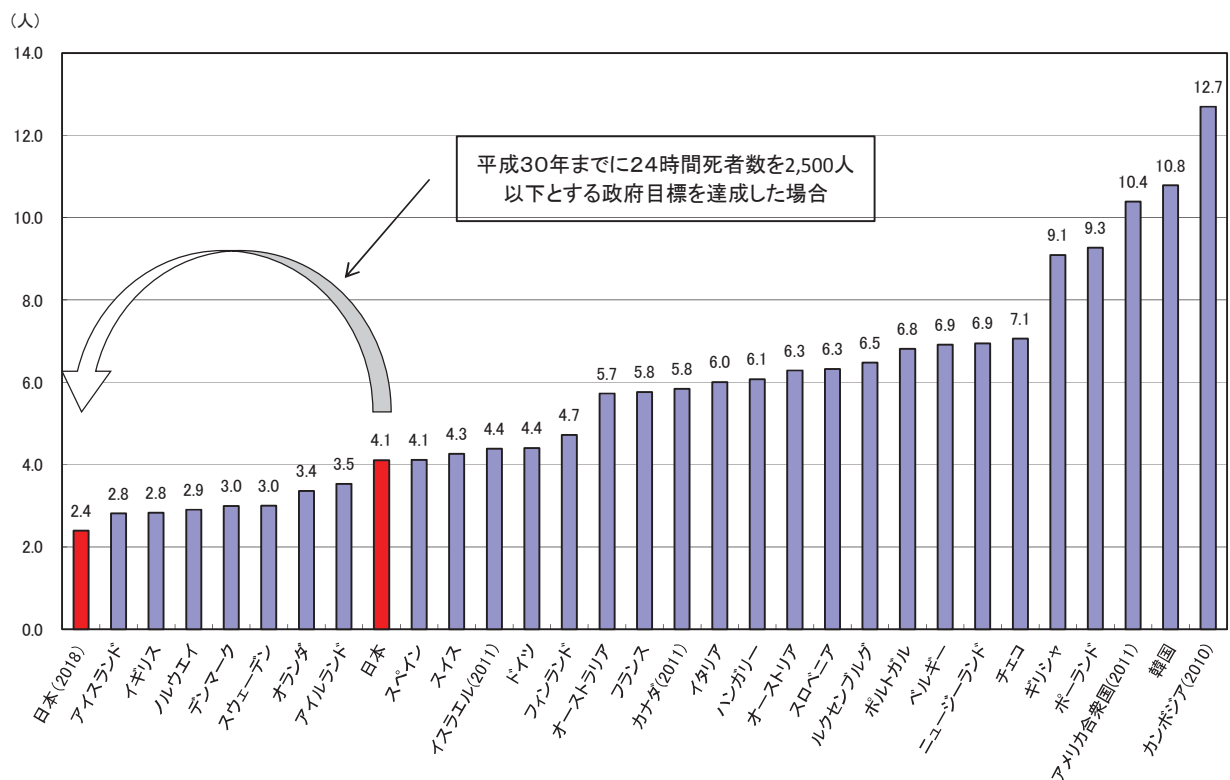
6. 交通事故死者数の国際比較

(1) 人口 10 万人あたり交通事故死者数

国際道路交通事故データベース（IRTAD）がデータを有する 30 カ国について、人口 10 万人あたりの交通事故死者数を比較（2012 年時点）すると、我が国は 4.1 人であり、第 8 位に位置している。

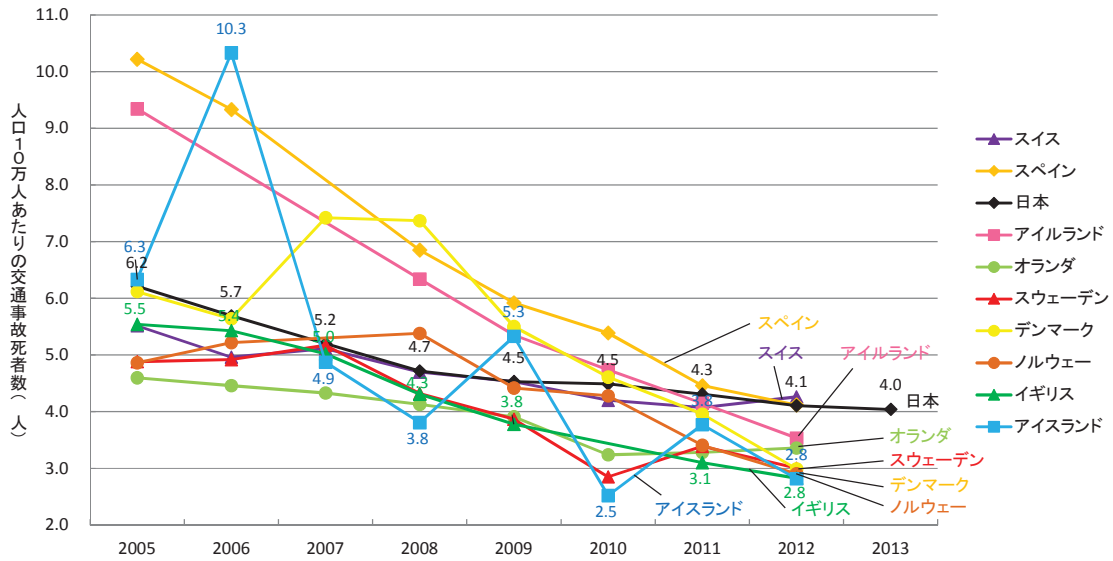
平成 30 年までに 24 時間死者数を 2,500 人以下とする政府目標を達成した場合、人口 10 万人あたりの交通事故死者数は 2.4 人となる。

図表 2-45 人口 10 万人あたり交通事故死者数（2012 年）



- 注) 1 IRTAD 資料による。
 2 国名に年数（西暦）の括弧書きがある場合を除き、2012 年の数値である。（ただし、「日本(2018)」を除く。）
 3 数値は全て 30 日以内死者（事故発生から 30 日以内に亡くなった人）のデータを基に算出されている。
 4 日本（2018 年）の数値は、政府方針である 2018 年（平成 30 年）の 24 時間死者数の目標 2,500 人に、2012 年の日本の 24 時間死者数と 30 日以内死者数の比率を乗じることで 2018 年における 30 日以内死者数を 2,968 人と推定し、この推定死者数と 125,236 千人（2018 年における日本の予測人口）を用いて算出した（125,236 千人は国立社会保障・人口問題研究所「総人口年齢 3 区分別人口及び年齢構造係数：出生中位（死亡中位）推計」（平成 24 年 1 月推計）より引用）。

図表 2-4 6 人口 10 万人当たり交通事故死者数上位国の推移

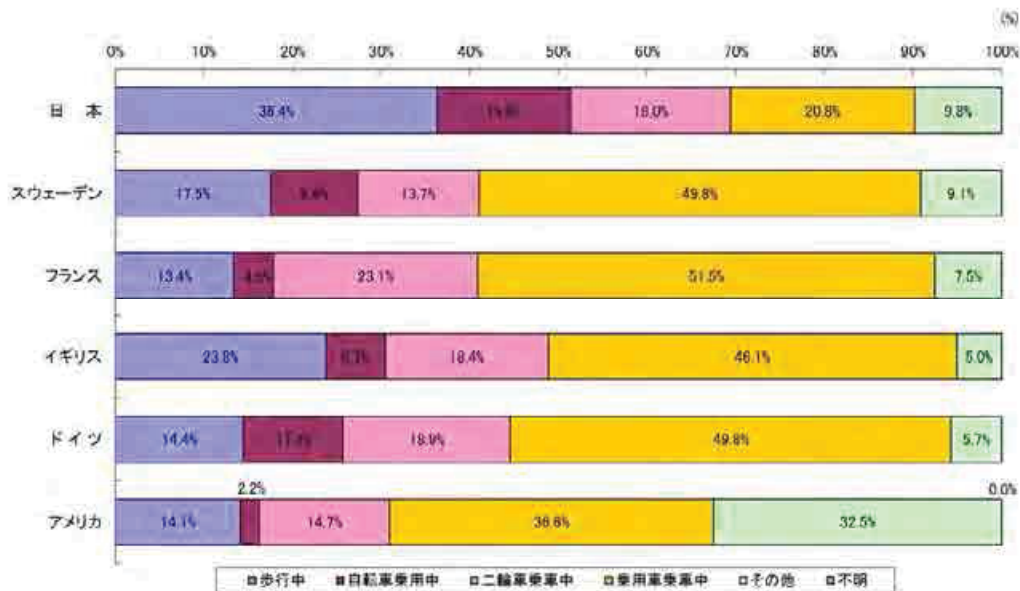


資料) IRTAD 資料による

(2) 状態別の交通事故死者数

諸外国における状態別死者数の構成率は、乗用車乗車中が最も高く、次いで歩行中又は二輪車乗車中が高い。これに対して、日本の状態別死者数は、諸外国と比較して歩行中の割合が突出して高く、自転車乗用中の割合も高い、一方で乗用車乗車中の割合が大幅に低い。

図表 2-4 7 主な欧米諸国の年齢別交通事故死者数の構成率 (2012 年)



資料) IRTAD 資料による