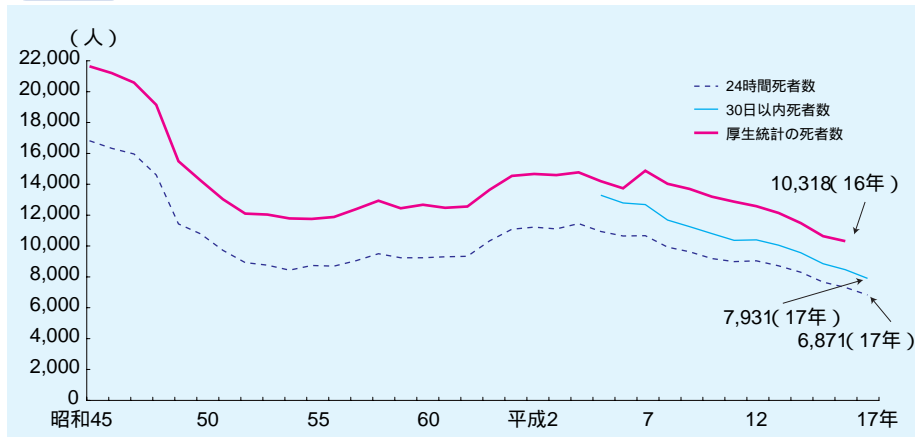


第15図 24時間、30日以内及び厚生統計の交通事故死者数の推移



注 1 「24時間死者」とは、道路交通法第2条第1項第1号に規定する道路上において、車両等及び列車の交通によって発生した事故により24時間以内に死亡したものをいう。
 「30日以内死者」とは、交通事故発生から30日以内に死亡したものを(24時間死者を含む。)いう。
 2 「厚生統計の死者」は、厚生労働省統計資料「人口動態統計」による。この場合の交通事故死者数とは、当該年に死亡した者のうち原死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。
 厚生統計は、平成6年までは、自動車事故とされた者を計上しており、平成7年以降は、陸上の交通事故とされた者から鉄道員等明らかに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。

なったが、46年以降は減少に転じ、54年には7.3人にまで減少した。その後再び増加したが、平成4年以降は減少し、平成17年には5.4人となった。自動車1万台当たりの交通事故死者数及び自動車1億走行キロ当たりの交通事故死者数については、50年代半ばまで順調に減少してきたが、その後は漸減傾向が続いている(第14図)。

なお、本報告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、平

成17年の30日以内死者数は7,931人である(第15図)。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がある。人口動態統計による16年の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ものを除き、警察庁では「厚生統計の死者数」として1万318人計上している(第15図)。

また、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減少傾向を示している。

第2節 平成17年中の道路交通事故の状況

1 概況

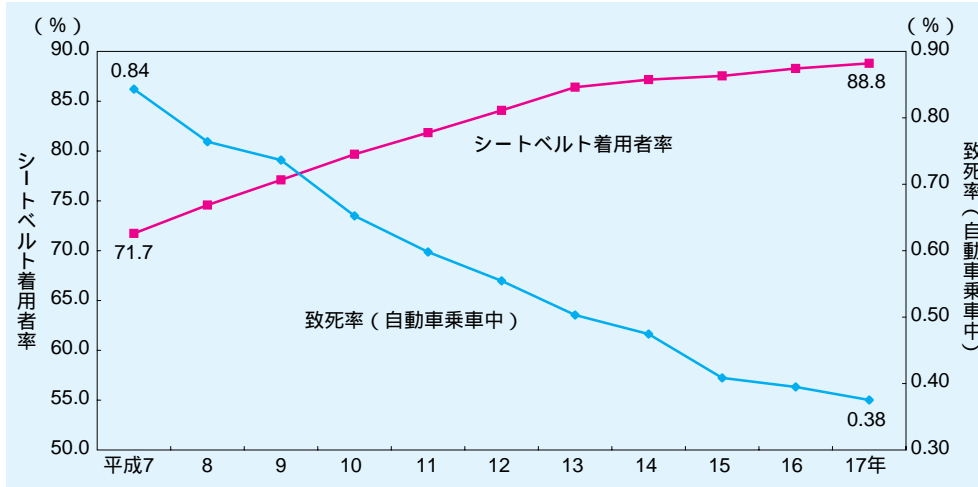
平成17年中の交通事故(人身事故に限る。以下同じ。)発生件数は93万3,828件で、これによる死者数は6,871人、負傷者数は115万6,633人であった(死傷者数は116万3,504人)。

前年と比べると、死者数は487人(6.6%)、発生件数は1万8,363件(1.9%)、負傷者数は2万6,487人(2.2%)減少した(死傷者数は2万6,974人(2.3%)減少)。

交通事故による死者数は、昭和31年(死者数6,751人)以来49年ぶりに7千人を下回った。一方、発生件数及び負傷者数は、過去最悪を記録した平成16年を下回ったものの、発生件数は6年連続で90万件を超え、負傷者数は7年連続で100万人を超えるなど、依然として憂慮すべき交通情勢にある。

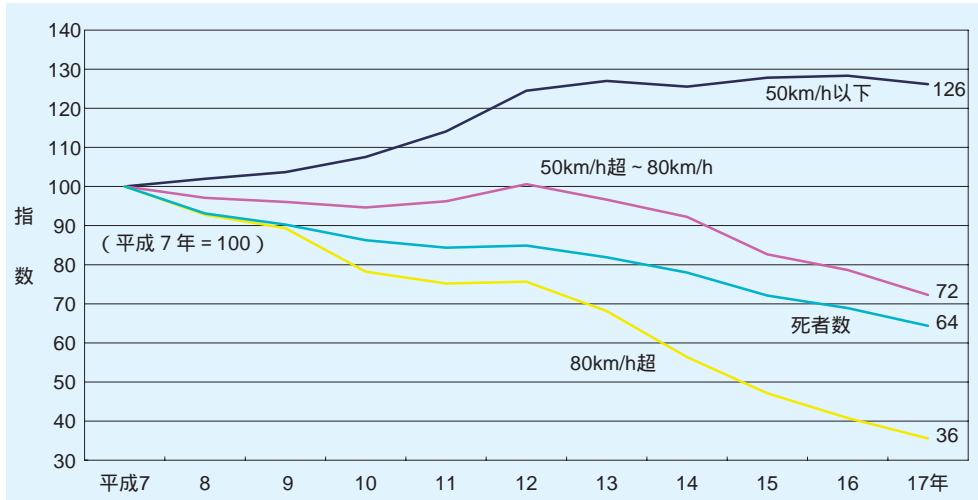
近年、死者数が減少した要因としては、基本的には、道路交通環境の整備、交通安全思想の普及徹底、安全運転の確保、車両の安全性の確保、道路交

第16図 シートベルト着用者率及び致死率（自動車乗車中）の推移



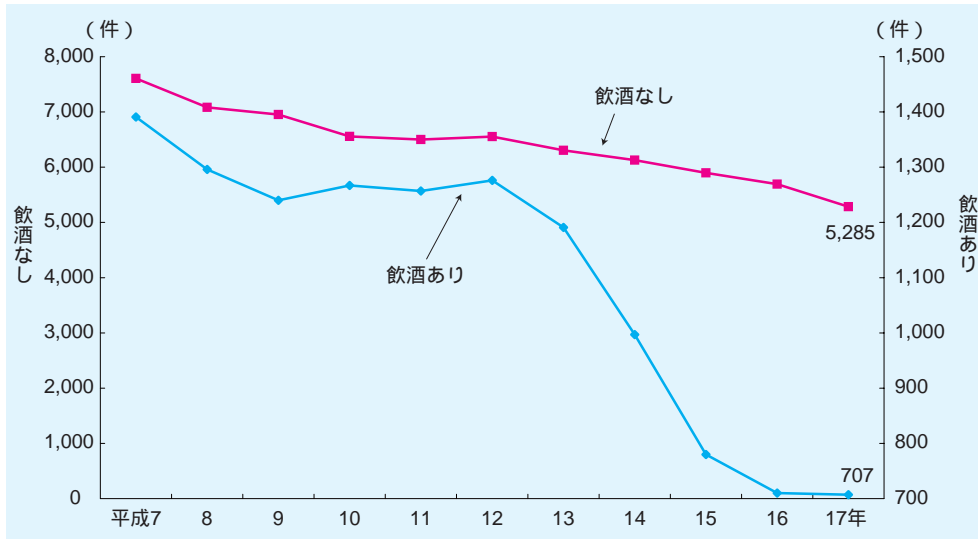
- 注 1 警察庁資料による。
 2 シートベルト着用者率 = シートベルト着用死傷者数 (自動車乗車中) ÷ 死傷者数 (自動車乗車中) × 100
 3 致死率 (自動車乗車中) = 死者数 (自動車乗車中) ÷ 死傷者数 (自動車乗車中) × 100

第17図 危険認知速度別交通事故件数（一般道路）及び死者数の推移



- 注 1 警察庁資料による。
 2 危険認知速度とは、自動車又は原付運転者が、相手方車両、人、駐車車両又は物件等（防護柵、電柱等）を認め、危険を認知した時点の速度をいう。

第18図 原付以上運転者（第1当事者）の飲酒別死亡事故件数の推移



- 注 警察庁資料による。

通秩序の維持，救助・救急体制等の整備等，交通安全基本計画に基づく諸対策を，総合的に推進してきたことによるが，定量的に示すことができる主な要因としては，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，飲酒運転の厳罰化等悪質・危険運転者対策の効果等が挙げられる（第16図，第17図，第18図）。

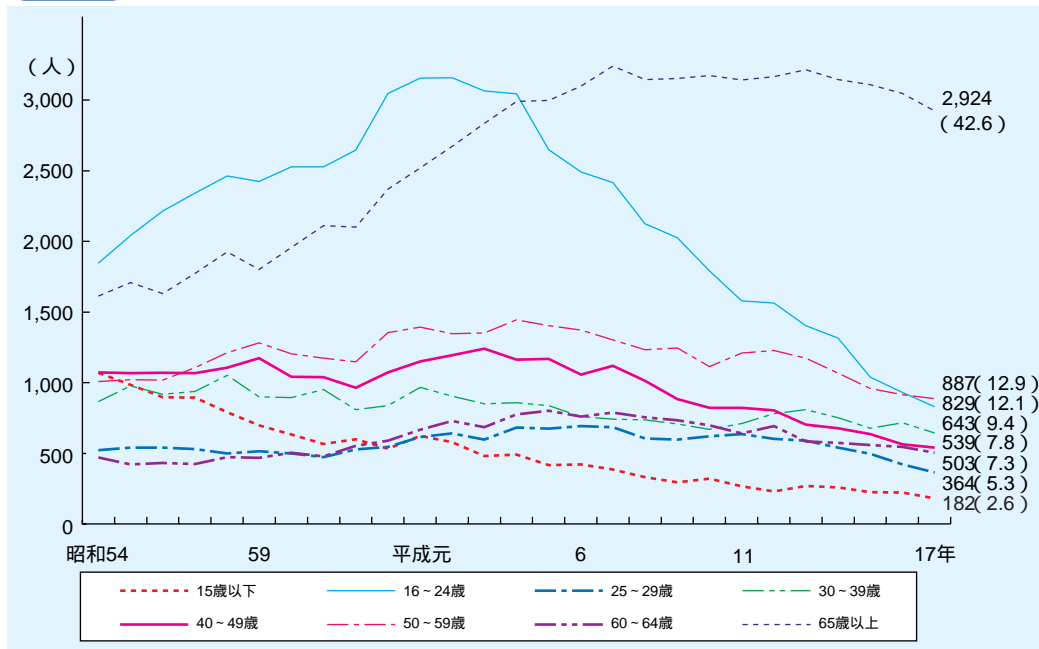
2 交通死亡事故等の特徴

(1) 年齢層別交通事故死者数及び負傷者数

平成17年中の交通事故死者数を年齢層別にみると，65歳以上の高齢者（2,924人）が13年連続で最も多く，全死者数に占める割合は40%を超えている。

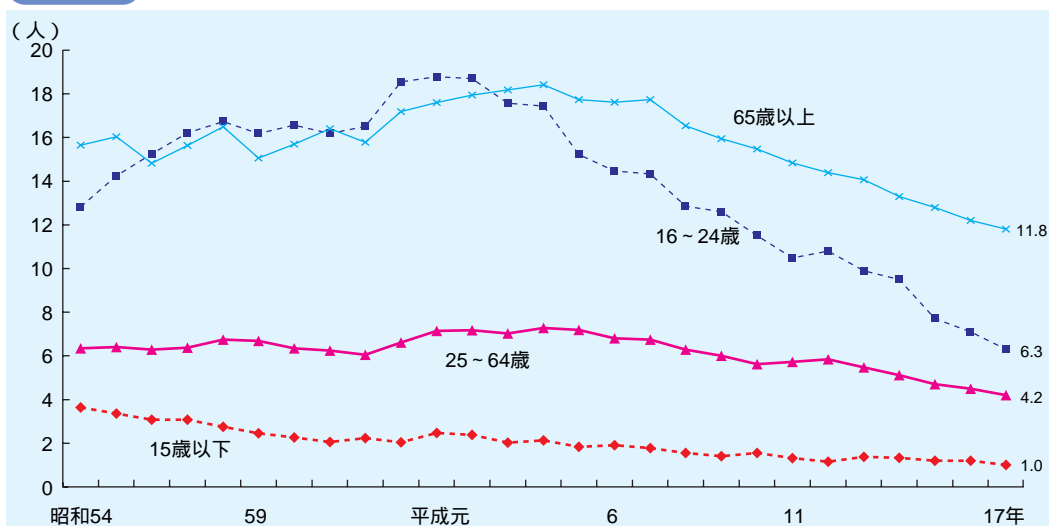
年齢層別に交通事故死者数を前年と比べると，すべての年齢層で減少しており，65歳以上の高齢者（122人減）と16～24歳の若者（102人減）が特に減

第19図 年齢層別交通事故死者数の推移



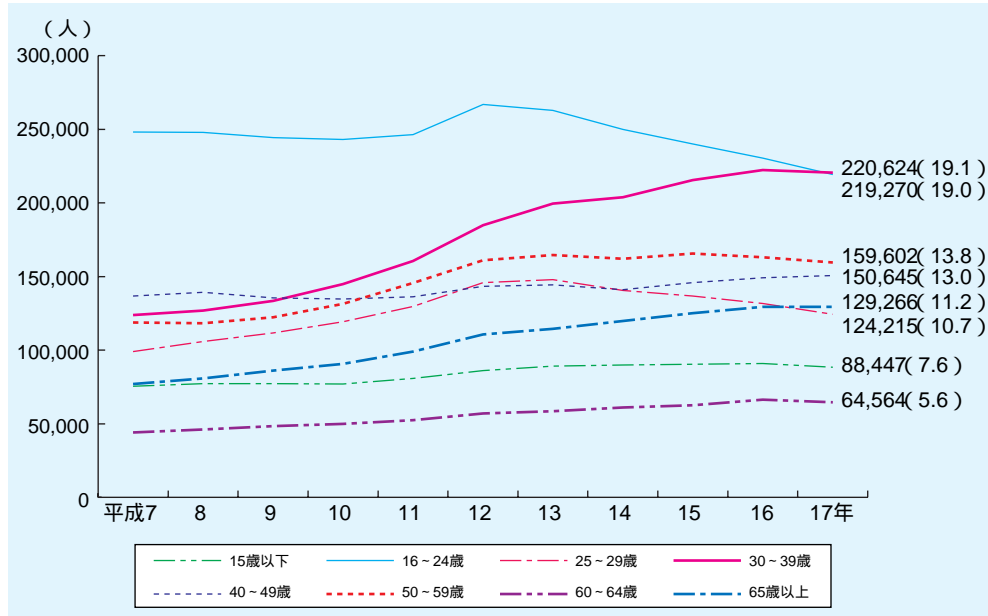
注 1 警察庁資料による。
2 ()内は，年齢層別死者数の構成率 (%)である。

第110図 年齢層別人口10万人当たり交通事故死者数の推移



注 人口は総務省資料により各年10月1日現在の国勢調査又は推計人口(ただし，平成17年は16年の推計人口を用いた。)，死者数は警察庁資料による。

第11図 年齢層別交通事故負傷者数の推移



注 1 警察庁資料による。
2 ()内は、年齢層別負傷者数の構成率 (%)である。

少しした(第1 9図)。

年齢層別に人口10万人当たりの交通事故死者数の推移をみると、近年はすべての年齢層で減少傾向で推移しており、特に16~24歳の若者の減少傾向が顕著である(第1 10図)。

交通事故負傷者数を年齢層別にみると、30~39歳(22万624人)と16~24歳(21万9,270人)が多く、それぞれ全負傷者数の約19%を占めた。前年に比べると、16~24歳(1万1,236人減)、25~29歳(7,356人減)が特に減少し、40~49歳(1,593人増)が増加した(第1 11図)。

(2) 状態別交通事故死者数及び負傷者数

平成17年中の交通事故死者数を状態別にみると、自動車乗車中(2,722人、構成率39.6%)が最も多く、次いで歩行中(2,104人、構成率30.6%)となっており、両方で全体の7割以上を占めている(第1 12図)。

前年と比べると、すべての状態において減少しており、特に、自動車乗車中(196人減)、歩行中(146人減)が大幅に減少した。

状態別の交通事故死者数の推移をみると、近年、すべての状態で減少傾向にあり、過去10年間では特に自動二輪車乗車中及び自動車乗車中の減少が顕著である(第1 13図)。

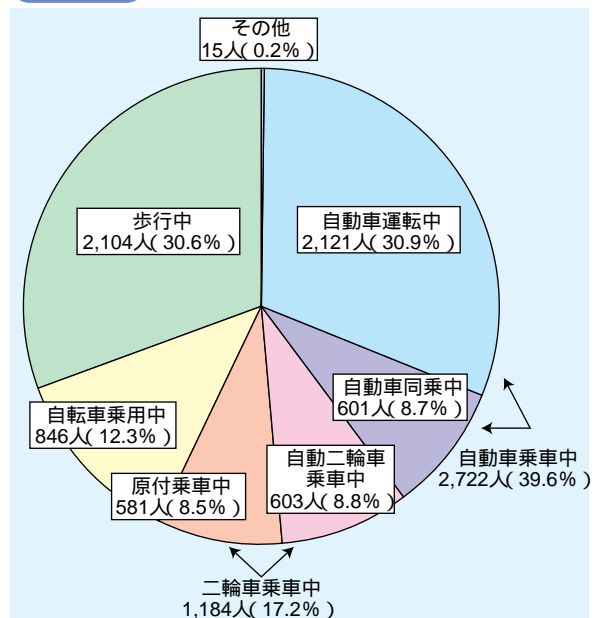
自動車乗車中の死者数は平成5年をピークに、その後はほぼ一貫して減少しており、歩行中の死者数との差は年々減少している。

平成17年中の交通事故負傷者数を状態別にみると、自動車乗車中が72万2,889人と最も多く、全負傷者数の62.5%を占めた(第1 14図)。

(3) 状態別・年齢層別の交通事故死者数

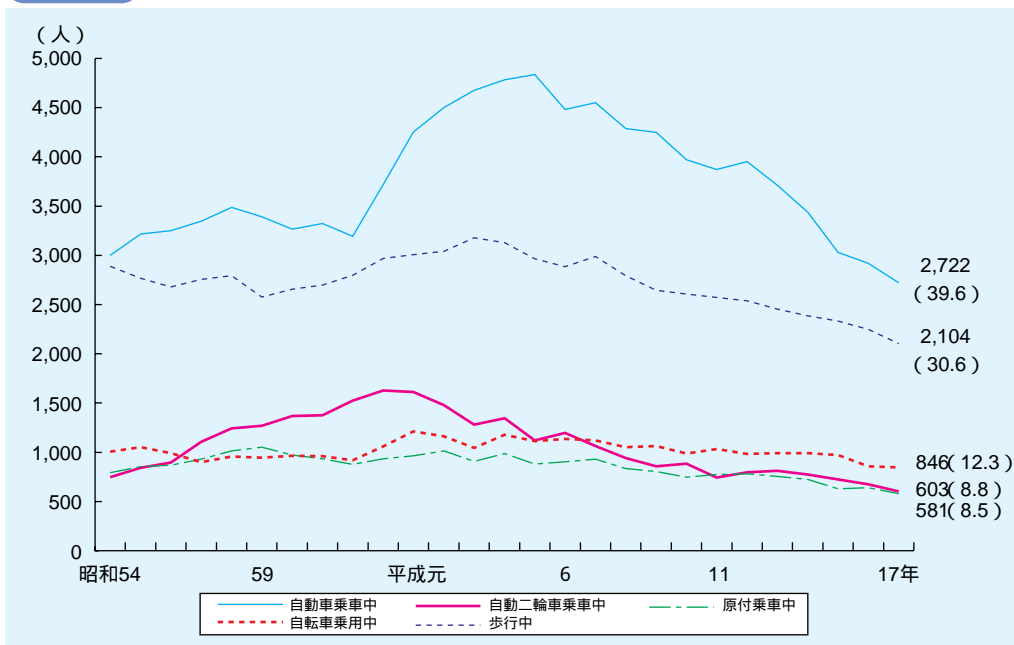
平成17年と16年の状態別・年齢層別の交通事故死

第12図 状態別交通事故死者数(平成17年)



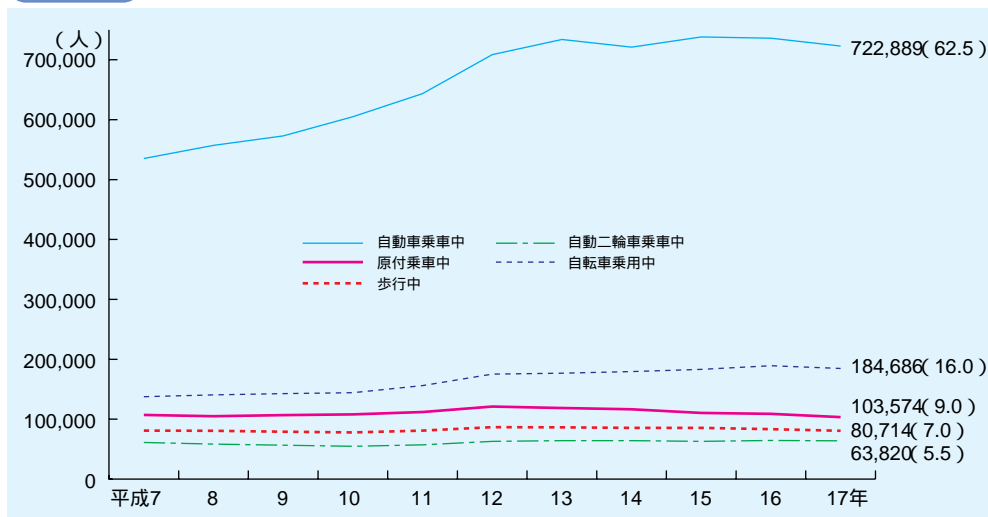
注 警察庁資料による。

第13図 状態別交通事故死者数の推移



注 1 警察庁資料による。ただし、「その他」は省略している。
 2 ()内は、状態別死者数の構成率(%)である。

第14図 状態別交通事故負傷者数の推移



注 1 警察庁資料による。ただし、「その他」は省略している。
 2 ()内は、状態別負傷者数の構成率(%)である。

者数を比較してみると、65歳以上の歩行中(119人減)が特に減少した。その他では、40~49歳の歩行中(18人増)、30~39歳の自転車乗用中(14人増)等が増加し、30~39歳の自動二輪車乗車中(50人減)、16~24歳の原動機付自転車乗車中(48人減)等が減少した(第15図、第16図)。

さらに、平成17年中の状態別の交通事故死者数を年齢層別にみると、以下のような特徴がみられる(第15図)。

自動車乗車中の死者数については、65歳以上の高齢者が全体の25.9%、16~24歳の若者が17.3%を占めた。

自動二輪車乗車中の死者数については、16~24歳の若者が全体の31.2%と、依然として高い構成率となっている。また、原動機付自転車乗車中の死者数については、65歳以上の高齢者が全体の47.3%と高い構成率となっている。

自転車乗用中の死者数については、65歳以上

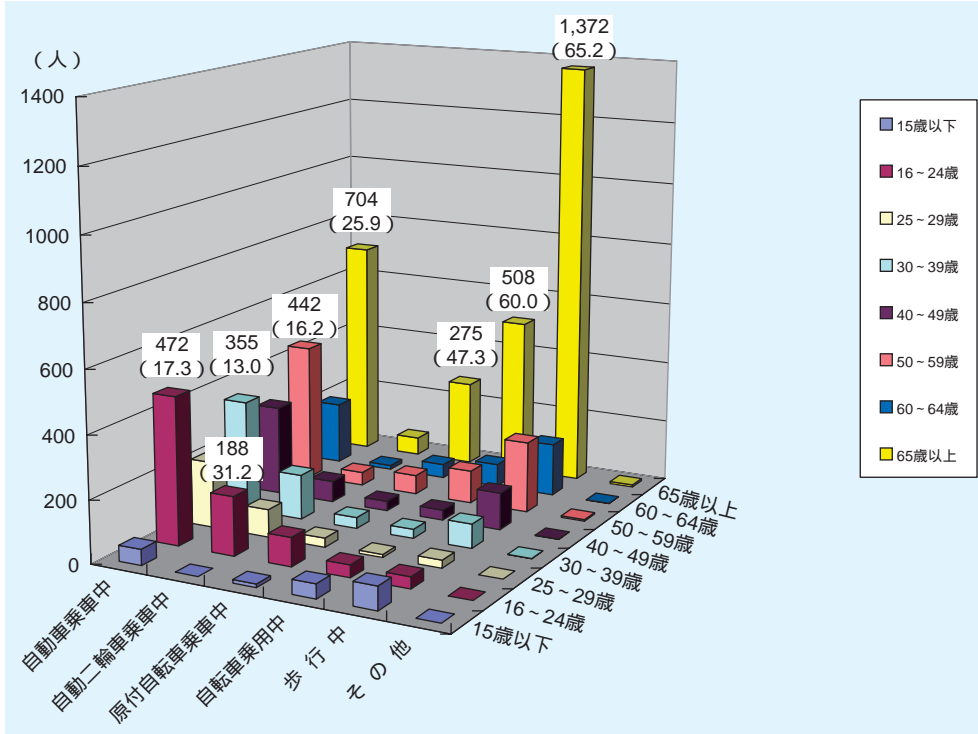
の高齢者が他の年齢層に比べ圧倒的に多く、全体の60.0%となっている。

歩行中の死者数については、65歳以上の高齢

者が他の年齢層に比べ圧倒的に多く、全体の65.2%となっている。

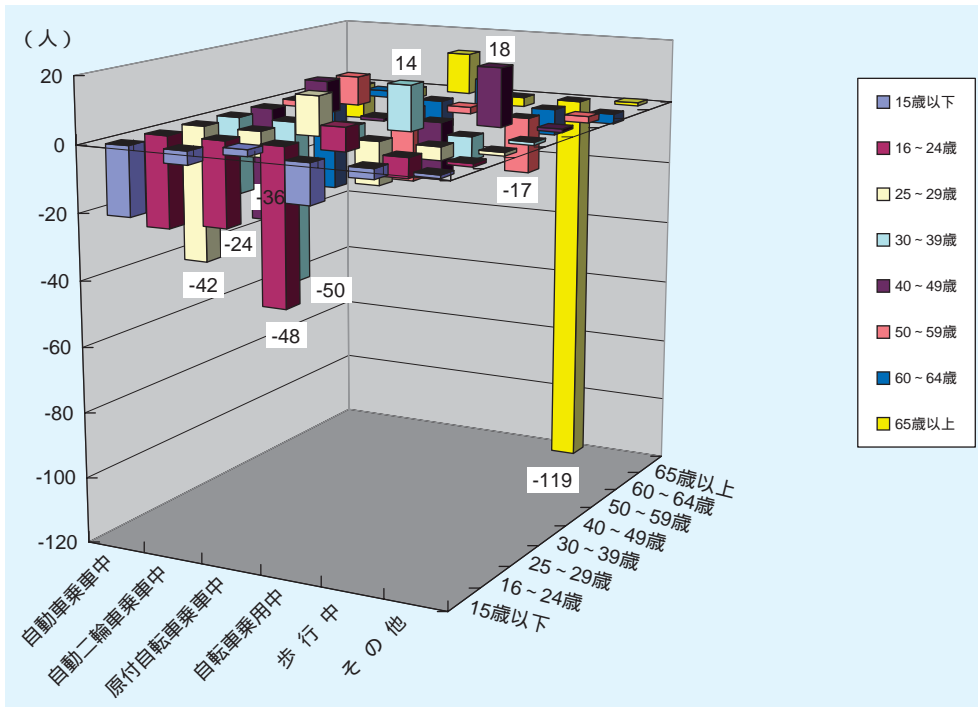
次に、交通事故死者数の40%を超える割合を占め

第1 15 図 平成 17 年中の状態別・年齢層別交通事故死者数



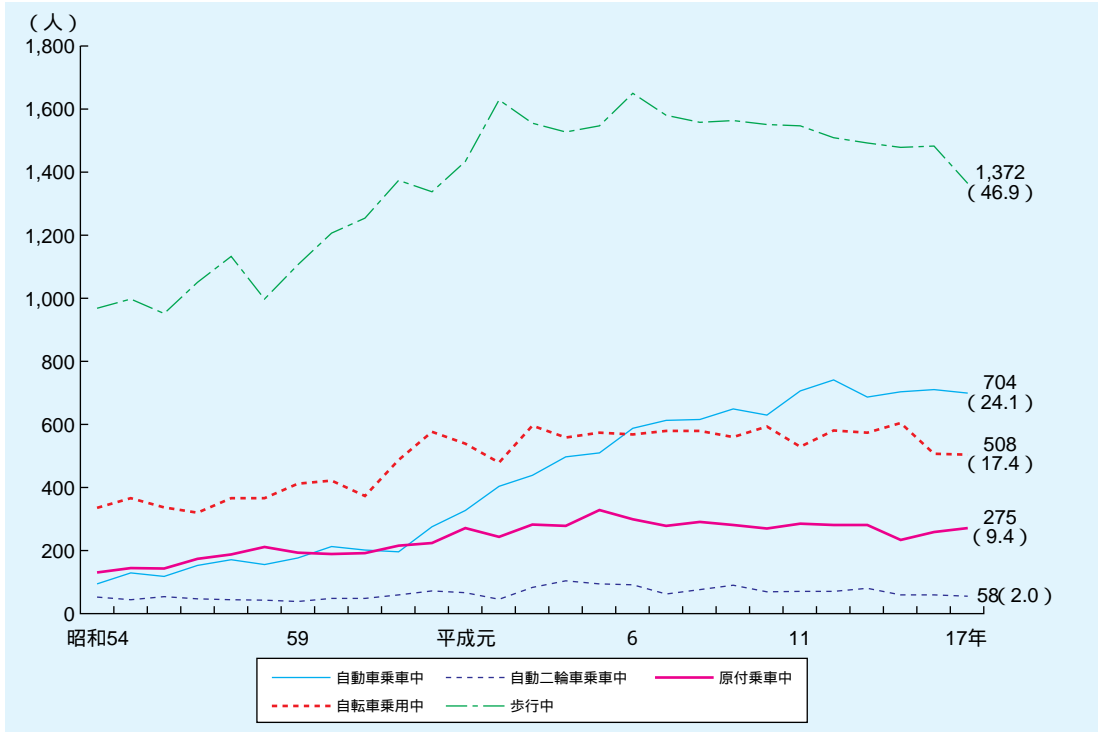
注 1 警察庁資料による。
2 () 内は、それぞれの状態別死者数の合計に対する構成率 (%) である。

第1 16 図 平成 17 年中の状態別・年齢層別交通事故死者数 (対前年比)



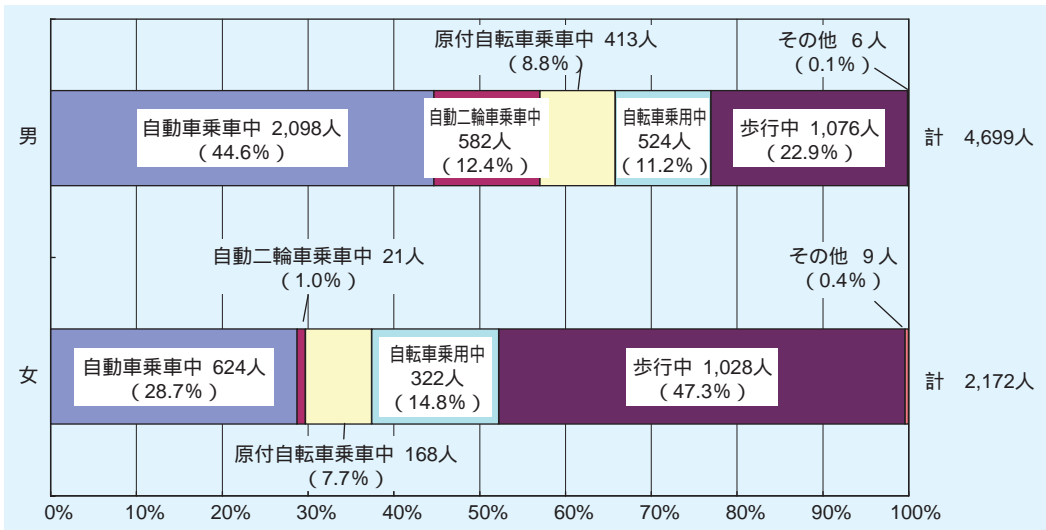
注 警察庁資料による。

第17図 高齢者の状態別交通事故死者数の推移



注 1 警察庁資料による。ただし、「その他」は省略している。
 2 ()内は、高齢者の状態別死者数の構成率(%)である。

第18図 男女別・状態別交通事故死者数(平成17年)



注 警察庁資料による。

る65歳以上の高齢者について、昭和54年以降の状態別の交通事故死者数の推移をみると、歩行中の死者数は、昭和50年代前半から増加傾向を示した後、平成7年をピークに漸減傾向が続いているものの、未だ高原状態にある。また、自動車乗車中の死者数は、平成7年に自転車乗車中の死者数を上回り、その後年々増加傾向にある(第17図)。

(4) 男女別・状態別の交通事故死者数

平成17年中の死者数を男女別にみると、男性では自動車乗車中が44.6%を占め、女性では歩行中が47.3%を占めた(第18図)。

(5) シートベルト着用の有無別死者数

平成17年中の自動車乗車中の死者数をシートベルト着用の有無別にみると、非着用は1,410人で、前

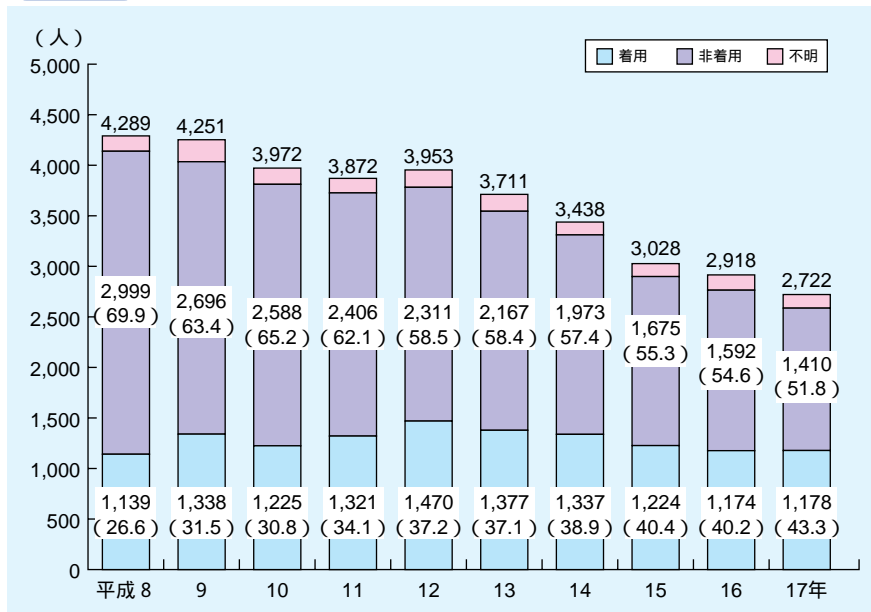
年に比べて182人（11.4%）減少した。これを年齢別にみると、特に、65歳以上の高齢者の非着用の死者数は341人で、全非着用死者数の24.2%を占めているが、前年に比べると18人（5.0%）減少した。

平成8年以降の自動車乗車中の死者をシートベルト着用の有無別にみると、シートベルト着用者率（死傷者数中のシートベルトを着用している者の割合）の向上に伴い、非着用の死者数は減少を続けている（第19図）。

自動車乗車中の死傷者について着用者率をみると、平成5年以降上昇している。着用者の致死率（交通事故死傷者数に占める死者数の割合）は、非着用者の致死率の約10分の1であり、シートベルト着用者率の向上が、自動車乗車中の交通事故死者数

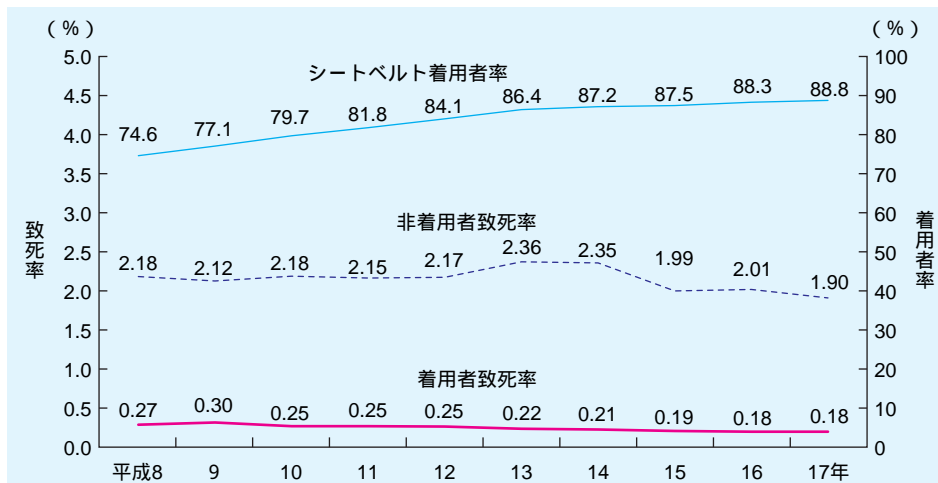
（交通事故死傷者数に占める死者数の割合）は、非着用者の致死率の約10分の1であり、シートベルト着用者率の向上が、自動車乗車中の交通事故死者数

第19図 シートベルト着用の有無別自動車乗車中死者数の推移



注 1 警察庁資料による。
2 ()内は着用の有無別死者数の構成率 (%)である。

第20図 シートベルト着用の有無別致死率及び自動車乗車中死傷者のシートベルト着用者率の推移



注 警察庁資料による。
シートベルト着用者率：シートベルト着用死傷者数（自動車乗車中）÷死傷者数（自動車乗車中）×100
着用者致死率：シートベルト着用死者数（自動車乗車中）÷シートベルト着用死傷者数（自動車乗車中）×100
非着用者致死率：シートベルト非着用死者数（自動車乗車中）÷シートベルト非着用死傷者数（自動車乗車中）×100

の減少に結びついている（第1 20図）。

(6) チャイルドシート着用の有無別死者数

平成17年中の6歳未満幼児の自動車同乗中の死者数は、21人であり、重傷者は174人であった。

6歳未満幼児の自動車同乗中の致死率及び死亡重傷率をチャイルドシートの着用有無別にみると、非着用者の致死率は着用者の約3.1倍、死亡重傷率は約1.9倍となっており、チャイルドシートの効果を十分に確認することができる（第1 2表）。

(7) 自動車運転中の携帯電話使用及びカーナビゲーション装置等の画像の注視による交通事故発生状況

平成17年中の自動車等運転中の携帯電話使用によ

る交通事故発生件数は946件で、前年より922件減少した。これを平成16年11月1日の改正道路交通法施行前後1年間で比較すると、対前年比で52.0%減少しており、施行後の減少が著しい。近年の傾向としては、11年11月に施行された改正道路交通法により携帯電話等の走行中の使用が禁止されて以降、12年は大幅に減少したものの、13年は増加し、14年以降は減少傾向が続いている。

また、自動車等運転中のカーナビゲーション装置等の画像の注視による交通事故発生件数は、812件で、前年より441件減少した。

(8) 月別、曜日別、昼夜別交通事故発生状況

ア 月別交通事故発生状況

第1 2表 チャイルドシート着用の有無別死傷者数、致死率及び死亡重傷率

チャイルドシート着用の有無	死傷者数(人)				致死率(%)	死亡重傷率(%)
	死者数	重傷者数	軽傷者数	合計		
着用	7	80	7,729	7,816	0.09	1.11
非着用	14	91	4,829	4,934	0.28	2.13
着用不明	0	3	285	288	0.00	1.04

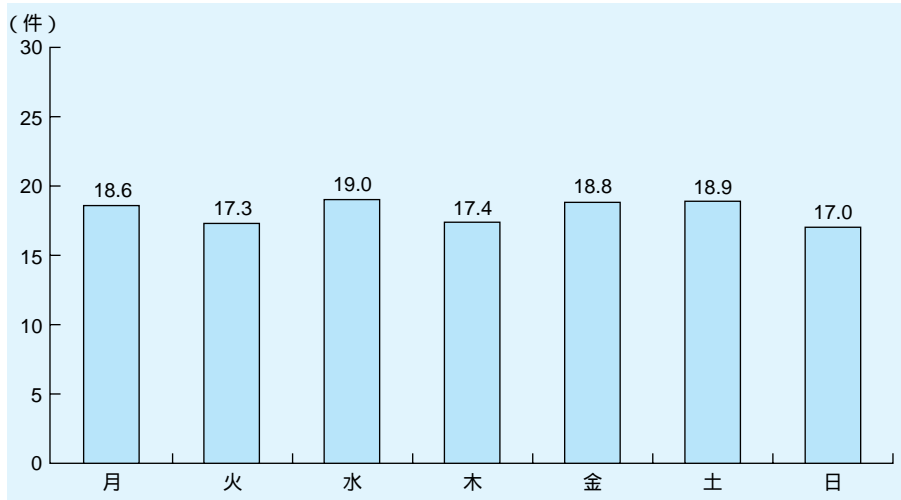
注 1 警察庁資料による。
 2 致死率 = 死者数 ÷ 死傷者数 × 100 (%)
 3 死亡重傷率 = (死者数 + 重傷者数) ÷ 死傷者数 × 100 (%)

第1 21図 月別交通事故死者数及び事故発生件数の推移(平成17年)



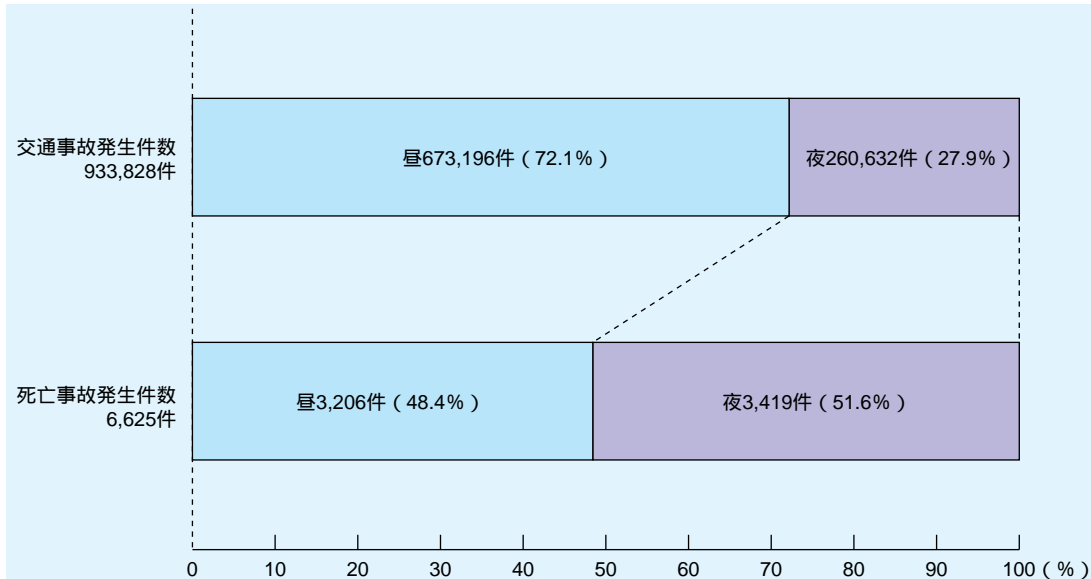
注 警察庁資料による。

第122図 曜日別一日平均死亡事故発生件数（平成17年）



注 警察庁資料による。

第123図 昼夜別交通事故発生件数（平成17年）



注 1 警察庁資料による。
2 ()内は、発生件数の構成率である。

平成17年中の交通事故発生状況を月別にみると、そのピークは発生件数、死者数ともに12月となっており、年の後半に多くなる傾向が続いている（第121図）。

イ 曜日別交通死亡事故発生件数

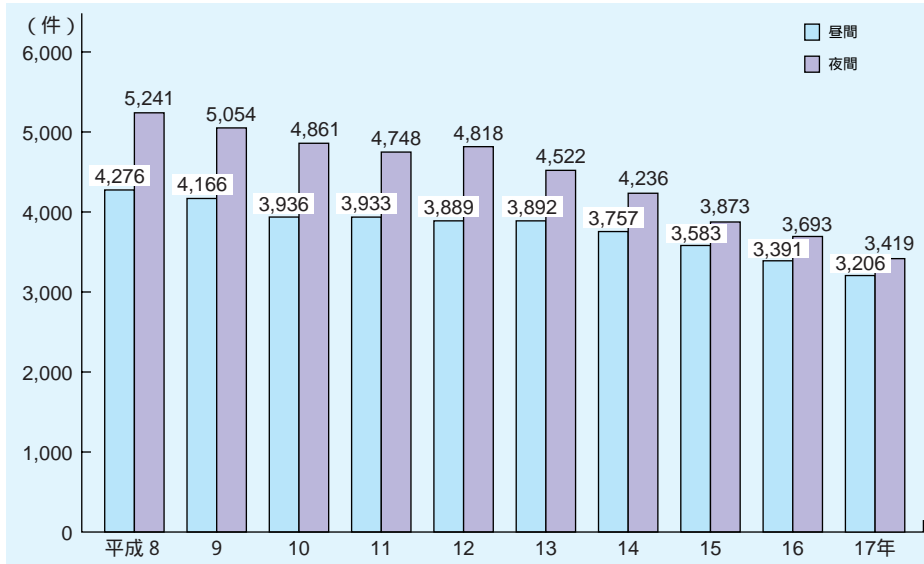
平成17年中の交通死亡事故発生件数を曜日別にみると、全体の平均は1日当たり18.2件であり、水曜日（19.0件）、土曜日（18.9件）、金曜日（18.8件）の順に多い（第122図）。

ウ 昼夜別交通事故発生状況

平成17年中の交通事故発生状況を昼夜別にみると、夜間の発生件数が事故全体の27.9%であったのに対して、夜間の交通死亡事故発生件数は死亡事故全体の51.6%を占めた（第123図）。これを交通事故1,000件当たりの交通死亡事故発生件数（死亡事故率）で見ると、夜間が13.1件、昼間が4.8件で夜間は昼間の2.8倍である。

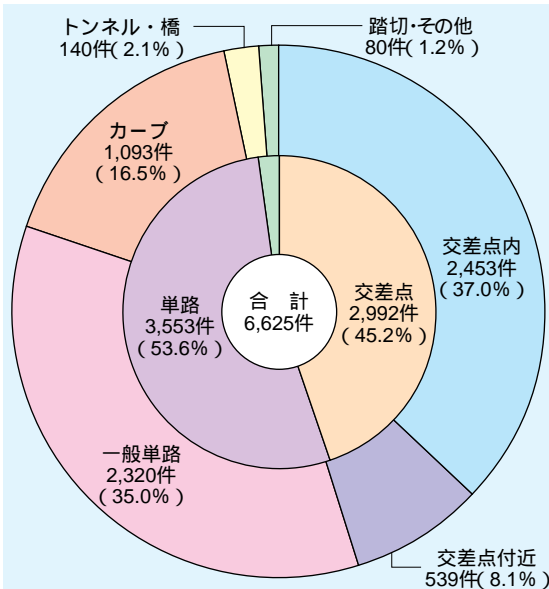
昼夜別に交通死亡事故発生件数の推移をみると、近年一貫して夜間の発生件数が昼間の発生件数を上回っているが、年々その差は減少傾向にある（第1

第124図 昼夜別死亡事故発生件数の推移



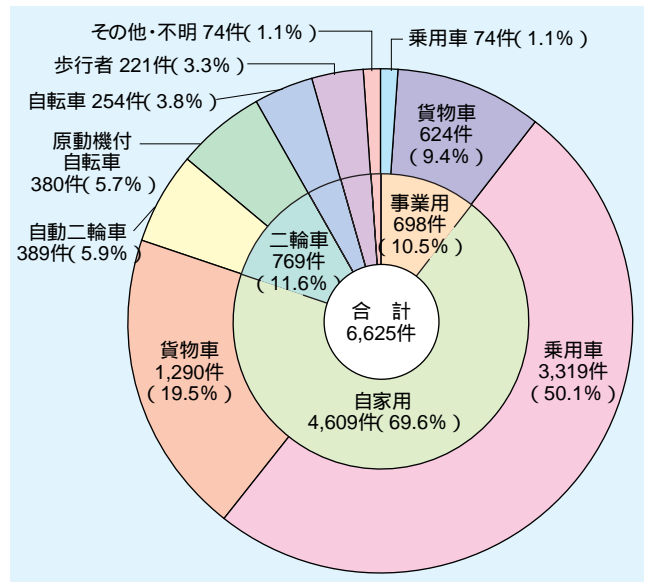
注 1 警察庁資料による。
2 夜間とは日没から日の出までの間をいう。

第125図 道路形状別死亡事故発生件数(平成17年)



注 1 警察庁資料による。
2 ()内は、発生件数の構成率である。

第126図 第1当事者別死亡事故発生件数(平成17年)



注 1 警察庁資料による。
2 ()内は、発生件数の構成率である。

24図)。

(9) 道路形状別交通死亡事故発生件数

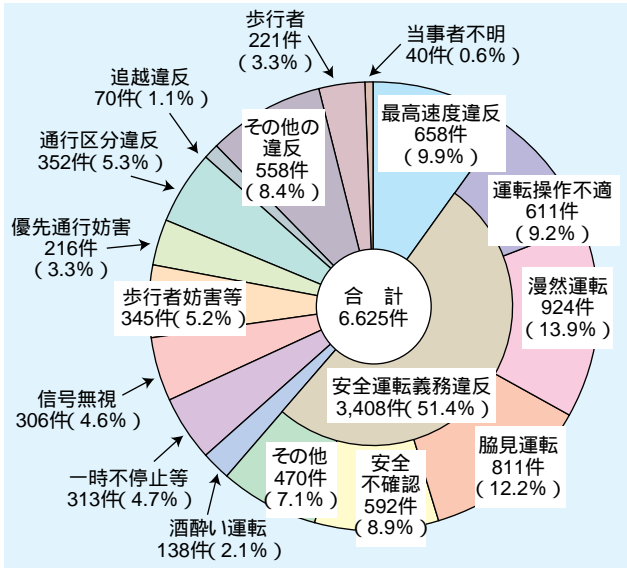
平成17年中の交通死亡事故発生状況を道路形状別にみると、交差点内が最も多く(37.0%)、次いで一般単路(交差点、カーブ、トンネル、踏切等を除いた道路形状をいう。)(35.0%)、カーブ(16.5%)の順になった(第125図)。

(10) 第1当事者の交通死亡事故発生件数

平成17年中の第1当事者(交通事故の当事者のうち、過失が最も重い者又は過失が同程度の場合は被害が最も軽い者をいう。)の交通死亡事故発生件数を車種別にみると自家用乗用車(50.1%)、自家用貨物車(19.5%)の割合が多い(第126図)。

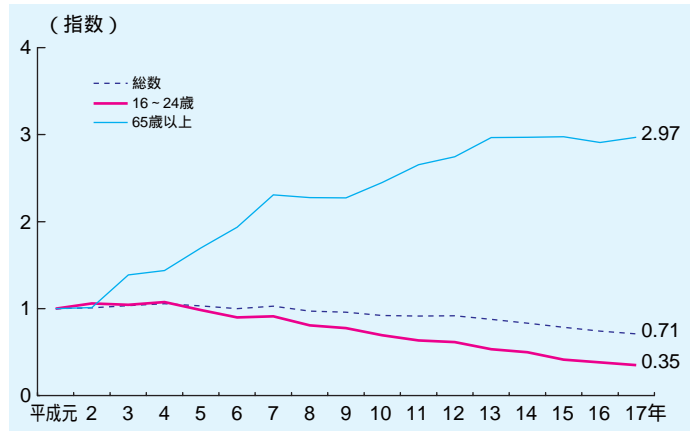
第1当事者の法令違反別に交通死亡事故発生件数をみると、漫然運転(13.9%)、脇見運転(12.2%)、

第127図 第1当事者の法令違反別死亡事故発生件数 (平成17年)



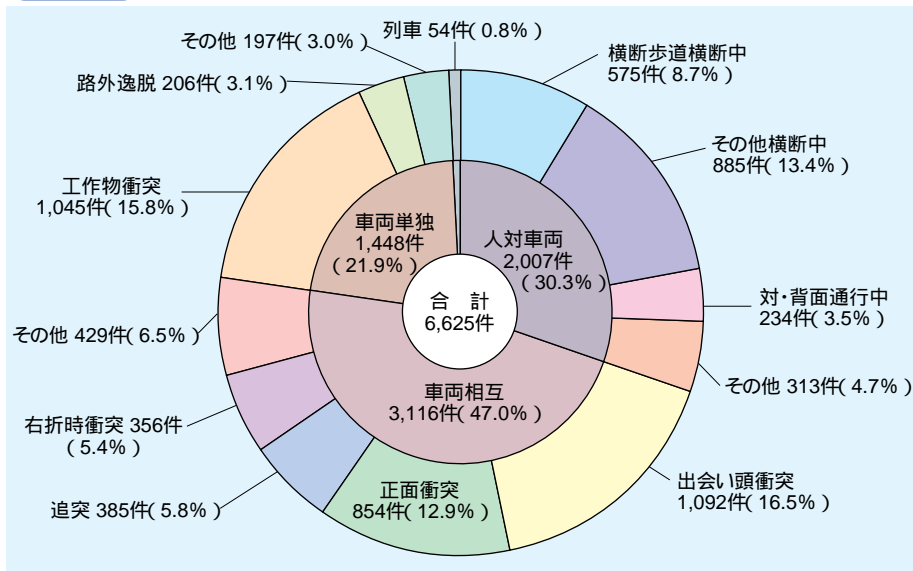
注 1 警察庁資料による。
2 ()内は、発生件数の構成率である。

第128図 自動車(第1当事者)運転者の若者・高齢者別死亡事故発生件数の推移



注 1 警察庁資料による。
2 平成元年を1とした指数

第129図 事故類型別死亡事故発生件数 (平成17年)



注 1 警察庁資料による。
2 ()内は、発生件数の構成率である。
3 横断歩道横断中には、横断歩道付近横断中を含む。

最高速度違反(9.9%)の順に多い(第127図)。

自動車運転者が第1当事者となった死亡事故件数は、減少傾向で推移している。これを運転者の年齢別にみると、16~24歳の若者は、平成17年には元年の約3分の1に減少したのに対し、65歳以上の高齢者はほぼ一貫して増加しており、17年には元年の約3倍に増加した(第128図)。

(11) 事故類型別交通死亡事故発生件数

平成17年中の事故類型別に交通死亡事故発生件数をみると、車両相互事故が最も多く(47.0%)、以下、人対車両(30.3%)、車両単独(21.9%)、列車(0.8%)となった。さらに、細分類でみると、出会い頭衝突(16.5%)、工作物衝突(15.8%)、その他横断中(横断歩道・横断歩道付近以外での横断

列車が当事者となった踏切上の事故

中)(13.4%),正面衝突(12.9%)の割合が高くなった(第129図)。

3 高速自動車国道等における交通事故発生状況

(1) 概況

高速自動車国道等(高速自動車国道及び指定自動車専用道路(道路交通法第110条第1項の規定により国家公安委員会が指定する自動車専用道路)をいう。以下同じ。)における平成17年中の交通事故発生状況は、交通事故件数13,775件(うち死亡事故249件)が発生し、死者数285人、負傷者数21,931人であった。(うち高速自動車国道では、交通事故6,797件(うち死亡事故190件)、死者数218人、負傷者数1万1,531人。指定自動車専用道路では、交通事故6,978件(うち死亡事故59件)、死者数67人、負傷者数1万400人。)(第130図)。高速自動車国道等において、これを前年と比較すると、死者数は44人(13.4%)減少し、負傷者数は188人(0.8%)減少した。

(2) 死亡事故率

高速自動車国道等は自動車専用の道路であり、原則として上下線が分離されていることから事故率は低く、高速自動車国道についてみれば、平成17年で

1億走行台キロ当たりの交通事故は9.7件である。

しかし、高速自動車国道等は高速走行となるため、わずかな運転上のミスが事故に結びつきやすく、しかも一たび事故が発生すると被害が大きく、関係車両や死者数も多数に及ぶ重大事故に発展することが多い。このため、交通事故発生件数に占める死亡事故件数の割合(死亡事故率)は、その他の道路の約2.3倍である。

(3) 事故類型別及び法令違反別発生状況

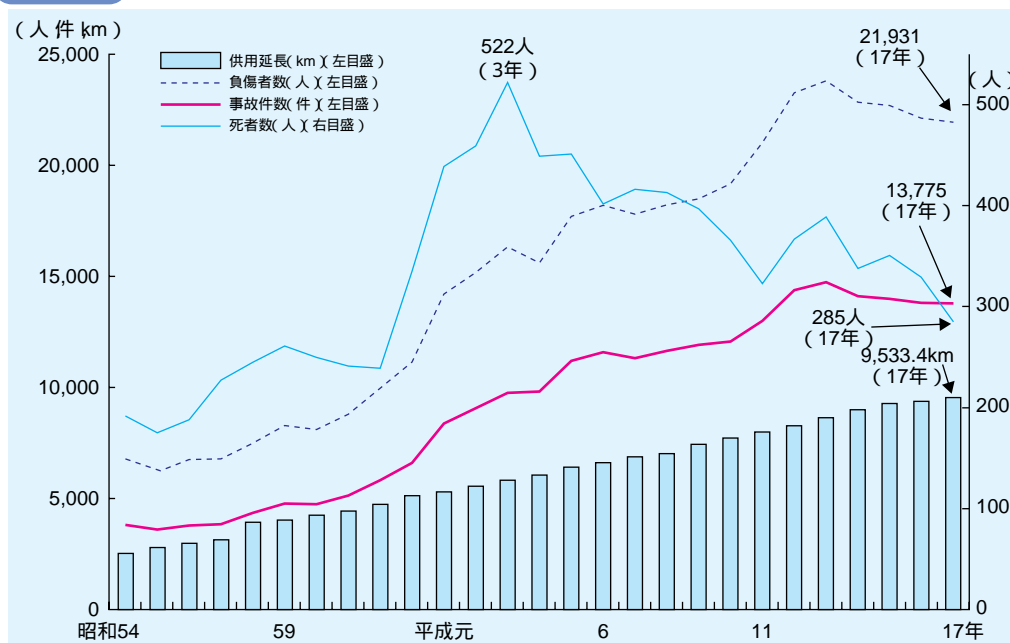
平成17年中の高速自動車国道等における事故類型別発生状況は、車両相互の事故が事故全体の84.0%、車両単独事故が14.8%、その他の事故が1.2%で、車両単独事故の割合が一般道路(5.6%)に比べ高い。

車両相互の事故では、車線上の停止車への追突が最も多く、次いで走行車への追突の順となった。

車両単独の事故では、防護さく等への衝突が最も多く、次いで中央分離帯への衝突の順となった。

また、平成17年中の高速自動車国道等における法令違反別発生状況は、前方不注視が交通事故全体の41.4%で最も多く、次いで動静不注視(18.6%)、安全不確認(9.4%)、ブレーキ操作不適(7.3%)の順となった。

第130図 高速自動車国道等における交通事故発生状況の推移



注 警察庁及び国土交通省資料による。

(4) 昼夜別交通事故発生状況

平成17年中の高速自動車国道等における昼夜別交通事故発生状況をみると、夜間は発生件数が全体の31.9%であるのに対し、死亡事故件数は64.7%を占

めた。これを交通事故発生件数に占める死亡事故件数の割合（死亡事故率）で見ると、夜間が3.7%、昼間が0.9%で、夜間は昼間の約4倍である。

第8次交通安全基本計画

我が国における交通安全対策は、昭和46年度以降7次にわたり、5か年ごとの交通安全基本計画を作成し、それに基づき陸上・海上及び航空交通の各分野において諸施策を推進してきたところであるが、平成18年3月14日に中央交通安全対策会議は、18年度以降の5か年間の交通安全に関する施策の大綱となる第8次交通安全基本計画を決定した。

ここでは、第8次交通安全基本計画について、その策定経緯と構成について説明するとともに、計画の基本理念の概要を紹介する。

なお、各交通分野ごとの内容は、それぞれの編(部)(道路交通(23ページ)、鉄道交通(101ページ)、海上交通(118ページ)、航空交通(141ページ))に記述した。

また、「トピック」踏切対策のスピードアップ(108ページ)、「公共交通における総合的な安全対策」(110ページ)にも、計画の内容が含まれている。

1 計画の策定経緯

第8次交通安全基本計画については、中央交通安全対策会議におかれた専門委員(工学、教育学、心理学等の20名の有識者)で構成される専門委員会(座長：森地茂政策研究大学院大学教授)において、平成17年2月から、およそ1年間にわたり検討を重ねてきた。この間、17年9月には「第8次交通安全基本計画(中間案)」を公表し、意見募集手続き(パブリックコメント)を実施した。また、10月13日には公聴会を開催し、公述人から直接意見を聴くなど、広く国民の声を反映することに努めた。

以上のような検討を踏まえ、平成18年3月14日に中央交通安全対策会議を開催し、第8次交通安全基本計画を決定した。

2 計画の構成

第8次交通安全基本計画は、陸上、海上及び航空交通のすべての交通分野において、共通の基本理念を最初に記述した上で、道路交通 鉄道交通 踏切道における交通 海上交通 航空交通の各交通分野ごとに、それぞれ「基本的考え方」「目標」「対策(視点及び講じようとする施策)」を記述している。

特に、第8次交通安全基本計画においては、すべての交通分野において、目標を明示することとし、計画期間内に達成すべき数値目標を設定したところである。

3 計画の基本理念

第8次交通安全基本計画における、陸上、海上及び航空交通のすべての交通分野に共通の計画の基本理念の概要は次のとおりである。

交通安全基本計画とは

交通安全基本計画は、陸、海、空にわたり講ずべき交通の安全に関する総合的かつ長期的な施策の大綱等を定めたものである。この基本計画は交通安全対策基本法(昭和45年法律第110号)に基づいて中央交通安全対策会議(会長：内閣総理大臣、委員：関係13閣僚)が作成することとなっている。

この基本計画に基づいて、国の関係行政機関では、毎年度、その年度において講ずべき施策を定めた計画を作成し実施するとともに、地方公共団体においても、それぞれの区域内における長期的計画及び年度ごとの計画を作成し実施している。



中央交通安全対策会議(平成18年3月14日)

(1) 交通事故のない社会を目指して

真に豊かで活力のある社会を構築していくためには、その前提として国民の安全と安心を確保していくことが極めて重要であり、交通安全の確保もその重要な要素である。

人命尊重の理念に基づき、また交通事故がもたらす大きな社会的・経済的損失をも勘案して、**究極的には交通事故のない社会を目指す**べきである。

(2) 人優先の交通安全思想

文明化された社会においては、弱い立場にある者への配慮や思いやりが存在しなければならない。交通について言うと、道路については、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。

このような「**人優先**」の**交通安全思想を基本**とし、あらゆる施策を推進していくべきである。

(3) 施策推進に当たっての基本的な考え方

交通社会を構成する人間、車両・船舶・航空機等の交通機関、それらが活動する場としての交通環境という三つの要素について、それら相互の関連を考慮しながら、施策を強力に推進する。

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実施するなど、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。

国及び地方公共団体の行う交通の安全に関する施策に計画段階から国民が参加できる仕組みづくり、国民が主体的に行う交通安全総点検、地域におけるその特性に応じた取組等により、参加・協働型の交通安全活動を推進する。

(4) 公共交通におけるヒューマンエラーへの対応

陸海空すべての公共交通機関の分野において、交通行政や交通機関にかかわる者が安全の確保が最優先の課題であることを再認識し、真摯に交通安全対策や自らの交通安全に対する取組を見つめ直すとともに、ヒューマンエラーの背後関係を調査し、企業の体制やシステム全体の改善の観点から事故防止対策を充実することが重要である。

道路交通安全対策の今後の方向
第8次交通安全基本計画より

平成13年に作成された第7次交通安全基本計画（13～17年度）においては、道路交通事故死者数を8,466人以下にするという目標を掲げていたところであるが、計画2年目の14年にこの目標を達成することができた。政府においては、これを受けて15年に新たに「10年間で交通事故死者数を5,000人以下とし、世界一安全な道路の実現を目指す」という方針を立てた。そして、特に交通事故死者数中最も高い割合を占める高齢者の交通安全対策については、15年3月に交通対策本部で決定された「本格的な高齢社会への移行に向けた総合的な高齢者交通安全対策について」に基づく諸施策を総合的に推進してきた。

平成15年以降も死者数は減少し、17年には約半世紀ぶりに6千人台にまで減少したところであるが、なお多くの人々が交通事故により死傷するという状況は続いている。18年1月2日には、交通対策本部長が談話を出し、政府として引き続き、総合的な交通安全対策の推進に全力を尽くす考えを示したところである。

今後の道路交通安全対策については、平成18年3月14日に決定された第8次交通安全基本計画に基づき

推進していくこととなる。同計画においては、15年に立てた政府目標の実現に向けて、死者数の減少に一層強力に取り組むこととしている。さらに、加えて今後は事故そのものの減少にもより積極的に取り組むこととしており、交通安全基本計画上初めて死傷者数の減少に向けた数値目標を掲げたところである。以下は、第8次交通安全基本計画における道路交通の安全に関する記述の概要である。

1 基本的考え方

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。

我が国では、欧米諸国と比較して、交通事故死者数に占める歩行者の割合が高くなっており、**人優先の交通安全思想の下、歩道の整備等により歩行者の安全確保を図ることが重要である。**

2 目標

平成24年までに、交通事故死者数を5,000人以下とし、世界一安全な道路交通の実現を目指す。

平成22年までに、交通事故死者数を5,500人以下にすることを旨とする。

平成22年までに、交通事故死傷者数を100万人以下にすることを旨とする。

3 対策

(1) 視点

少子高齢社会への対応

諸外国と比較しても、我が国は高齢者の死者の占める割合が極めて高いこと、今後も我が国の高齢化は急速に進むことを踏まえると、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。

その際には、多様な高齢者の実像を踏まえたきめ細かな総合的な交通安全対策を推進するべきであり、また、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、自動車を運転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るべきである。特に、後者については、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ようにするための対策を強化することが喫緊の課題である。

また、高齢化の進展と同時に考えなければならないのが少子化の進展である。安心して子どもを産み、育てることができる社会を実現するためには、防犯の観点はもちろんのこと、子どもを交通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、子どもの安全を確保する観点から、通学路等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。

歩行者の安全確保

我が国では、交通事故死者数に占める歩行者の割合が3割を超え、欧米諸国と比較して高い割合となっている。特に、高齢者では歩行者の割合が約5割、15歳以下の子どもでは約4割を占めている。

安全で安心な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、高齢者や子どもにとって身近な道路の安全性を高めることがより一層求められている。



高齢者講習

このような情勢等を踏まえ、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。

国民自らの意識改革

交通行政に携わる者、交通機関にかかわる者を含め、交通社会に参加するすべての国民が、交通事故の危険性を十分認識した上で、交通事故のない社会を目指し、交通事故を起こさない、交通事故にあわないという意識を再確認すべきである。

そのためには、交通安全教育や交通安全に関する広報啓発活動を一層充実すべきであるが、一方的な情報提供や呼び掛けにとどまるならば、効果は限定的であり、多くの国民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ようになることが重要である。

このため、住民が身近な地域や団体において、地域の課題を認識し自ら具体的な目標や方針を設定したり、交通安全に関する各種活動に直接かかわったりしていくなど、安全で安心な交通社会の形成に積極的に関与していくような仕組みづくりが必要であり、地方公共団体においても、それぞれの実情に応じて、かかる仕組みを工夫する必要がある。

ITの活用

情報社会が急速に進展する中で、安全で安心な交通社会を構築していくためには、情報を活用することが重要であり、特に情報通信技術（IT）については、人間の認知や判断等の能力や活動を補い、また人間の不注意によるミスを打ち消し、さらには、それによる被害を最小限にとどめるなど交通安全に大きく貢献することが期待できる。

なかでも、ITを用いて人・道路・車両を一体のシステムとして構築することを通じて、ドライバーの発見の遅れに対する情報提供等により通行の安全性を高めたり、衝突の未然防止を図るなど車両の安全性を高めたり、交通管制をより高度化したり、救助・救急活動を迅速化したりといったことが可能となることから、これらの高度道路交通システム（ITS）の取組を推進する。

(2) 講じようとする施策

道路交通環境の整備

今後は、これまで一定の成果を上げてきた車中心の対策に加え、少子高齢化等の社会情勢の変化に対応し、子どもを事故から守り、高齢者が安全にかつ安心して外出できる交通社会の形成を図る観点から、通学路、生活道路、市街地の幹線道路等において歩道を一層積極的に整備するなど、安全・安心な歩行空間が確保された人優先の道路交通環境整備の強化を図る。

交通安全思想の普及徹底

国民一人一人が交通安全の確保を自らの課題として捉えるよう意識の改革を促すことが重要であり、幼児から成人に至るまで段階的かつ体系的な交通安全教育を行うとともに、高齢者自身の交通安全意識の向上を図る。また、活動を行うに当たっては、参加・体験・実践型の教育方法を積極的に取り入れる。さらに、関係者が互いに連携をとりながら地域ぐるみの活動が推進されるよう促す。

安全運転の確保



安全な歩行空間



参加・体験・実践型の交通安全教室

高齢運転者に対する教育を始めとした運転者教育等の充実に努めるほか、情報通信技術（IT）等を活用しつつ、道路交通に関する総合的な情報提供の充実に図る。

車両の安全性の確保

これまでの被害軽減対策の進化・成熟化を図るとともに、今後は、事故を未然に防止する予防安全対策について、先進技術の活用等により、更なる充実に図る。

道路交通秩序の維持

交通事故実態等を的確に分析し、死亡事故等重大事故に直結する悪質性、危険性、迷惑性の高い違反に重点を置いた交通指導取締りを推進する。

救助・救急活動の充実

救急関係機関相互の緊密な連携・協力関係を確保しつつ、救助・救急体制及び救急医療体制の整備を図る。特に、救急現場等における応急手当の普及等を推進する。

損害賠償の適正化を始めとした被害者支援の推進

犯罪被害者等基本法等の下、交通事故被害者等のための施策を総合的かつ計画的に推進する。

研究開発及び調査研究の充実

人・道・車の3要素それぞれの分野における研究開発を一層推進するとともに、総合的な調査研究を充実する。

《みんなで歩こう 安心社会》



歩道等の整備された安全安心な
歩行空間をみんなで歩きましょう。