

別 添 参 考

## 参考- 1 主要交通安全施策年表

年月日	主要施策
昭和30. 5.20	内閣に交通事故防止対策本部を設置
35.12.16	内閣の交通事故防止対策本部を解消 総理府に交通対策本部を設置
36. 8. 9	「都道府県交通対策協議会等の設置について」を交通対策本部決定
40. 5.19	総理府に陸上交通安全調査室を設置
40.10.14	「時差通勤通学対策について」を交通対策本部決定
42. 2.13	「学童園児の交通事故防止の徹底に関する当面の具体的対策について」を交通対策本部決定
42. 4. 6	「踏切事故防止対策強化について」を交通対策本部決定
42. 4.17	「トンネル等における自動車の火災事故防止に関する具体的対策について」を交通対策本部決定
44. 5. 8	「ドライブイン等における酒類提供の抑制について」を交通対策本部決定
44. 6.19	「高速自動車国道における交通安全対策の強化について」を交通対策本部決定
45. 4.16	「こどもの遊び場確保のための当面の措置についての申し合わせ」交通対策本部申合せ
45. 6. 1	「飲酒運転の追放について」を交通対策本部決定
45. 8.14	「こどもの遊び場確保のための車両の通行禁止規制についての申し合わせ」関係省庁申合せ
45. 9.14	「東京都の都心部等における交通規制の強化と輸送体系の整備等について」を交通対策本部決定
46. 3.30	「第1次交通安全基本計画」を中央交通安全対策会議決定
47. 4. 5	「幼児の交通安全対策について」を中央交通安全対策会議決定
47. 9.28	「行楽・観光地に通ずる山間地の道路における交通事故防止対策について」を関係省庁申合せ
47.11.10	「大型貨物自動車に係る交通事故の防止対策について」を関係省庁申合せ
48. 5. 5	「『幼児交通安全教本』について」を中央交通安全対策会議決定
48. 7.25	「自転車の安全な利用のための道路交通環境の整備等について」を関係省庁申合せ
49. 3. 6	「名古屋地域における時差通勤通学対策について」を交通対策本部決定
50. 1.21	「レジャー施設への送迎用バスに係る交通事故の防止対策について」を関係省庁申合せ
51. 3. 3	「福岡地域における時差通勤通学対策について」を交通対策本部決定
51. 3.30	「第2次交通安全基本計画」を中央交通安全対策会議決定
52. 7.30	「道路又は鉄道への落石等による交通事故の防止対策について」関係省庁申合せ
53. 1.23	「自転車駐車対策の推進について」を交通対策本部決定
53. 7. 4	「自転車駐車対策推進計画の策定について」を総理府通達
54. 7.25	「トンネルにおける自動車の火災事故防止等に関する当面の措置について」を関係省庁申合せ
54.12.20	「トンネル等における自動車の火災事故防止対策について」を交通対策本部決定
55. 9.24	「暴走族に対する総合対策の推進について」を暴走族緊急対策関係省庁会議申合せ
56. 3.31	「第3次交通安全基本計画」を中央交通安全対策会議決定
56. 8.29	「過積載による違法運行の防止に関する当面の対策について」を関係省庁申合せ
58. 5.20	「仙台地域における時差通勤通学対策について」を交通対策本部決定
59. 2.13	「過積載防止対策連絡会議の設置等について」を総理府通達
60. 1.31	「レジャー客輸送バスに係る交通事故の防止対策について」を関係省庁申合せ
60. 7. 1	「シートベルト着用の徹底を図るための対策について」を交通対策本部決定
60. 7.25	「シートベルト着用徹底のための諸活動の推進について」をシートベルト着用推進会議決定
61. 3.19	「ダンプカーのさし粹装着車等の一掃に関する対策について」を関係省庁申合せ
61. 3.28	「第4次交通安全基本計画」を中央交通安全対策会議決定
63. 7.28	「大都市における道路交通円滑化対策について」を交通対策本部決定
63. 9. 9	「高齢者の交通安全総合対策について」を交通対策本部決定
63. 9.27	「高齢者交通安全対策推進会議の設置について」を交通対策本部長決定
平成元. 7.11	「二輪車の事故防止に関する総合対策について」を交通対策本部決定（「バイクの日（8月19日）」を制定
元. 8.15	「二輪車交通安全対策推進会議の設置について」を交通対策本部長決定
2. 2.13	「高齢者交通安全教育指導指針」を高齢者交通安全対策推進会議決定
2. 5.28	「大都市における駐車対策の推進について」を交通対策本部申合せ
3. 3.12	「第5次交通安全基本計画」を中央交通安全対策会議決定
4. 9.10	「今後の高齢者の交通安全対策の推進について」を高齢者交通安全対策推進会議決定
6. 4. 8	「過積載による違法運行の防止対策について」を関係省庁申合せ
7. 3.23	「広島地域における時差通勤通学対策について」を交通対策本部幹事申合せ
8. 3.12	「第6次交通安全基本計画」を中央交通安全対策会議決定
11.10.21	「チャイルドシート着用の徹底を図るための対策について」を交通対策本部決定 シートベルト・チャイルドシート着用推進会議の設置について」を交通対策本部長決定
12.12.26	「中央交通安全対策会議の対策推進機能の強化について」を中央交通安全対策会議決定
13. 2. 5	「暴走族対策の強化について」を暴走族対策関係省庁担当課長等会議申合せ
13. 3.16	「時差通勤通学推進計画」を交通対策本部長決定 「第7次交通安全基本計画」を中央交通安全対策会議決定
13. 4.19	「踏切事故防止総合対策について」を交通対策本部決定
15. 3.27	「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」を交通対策本部決定
18. 3.14	「第8次交通安全基本計画」を中央交通安全対策会議決定
18. 9.15	「飲酒運転の根絶について」を交通対策本部決定
19. 7.10	「飲酒運転の根絶に向けた取組の強化について」を交通対策本部決定 「自転車の安全利用の促進について」を交通対策本部決定
20. 1.11	「後部座席シートベルトの着用の徹底を図るための対策について」を交通対策本部決定
20. 1.11	「『交通事故死ゼロを目指す日』の実施について」を交通対策本部決定
23. 3.31	「第9次交通安全基本計画」を中央交通安全対策会議決定

## 参考- 2 欧米諸国の交通事故発生状況

国際道路交通事故データベース(IRTAD)がデータを有する30か国について、人口10万人当たりの死者数を比較すると、我が国は4.1人(2012年)であり、第8位に位置している。(第1図)

### 1 概況

主な欧米諸国(アメリカ、ドイツ、イギリス、フランス)の交通事故死者の推移をみると、ドイツ、イギリス及びフランスは、ドイツの統一前後の一時的増加を除き、おおむね減少傾向にある。アメリカは、増加傾向が続いていたが、2006年より減少に転じている。(第2図)

### 2 自動車の普及の状況

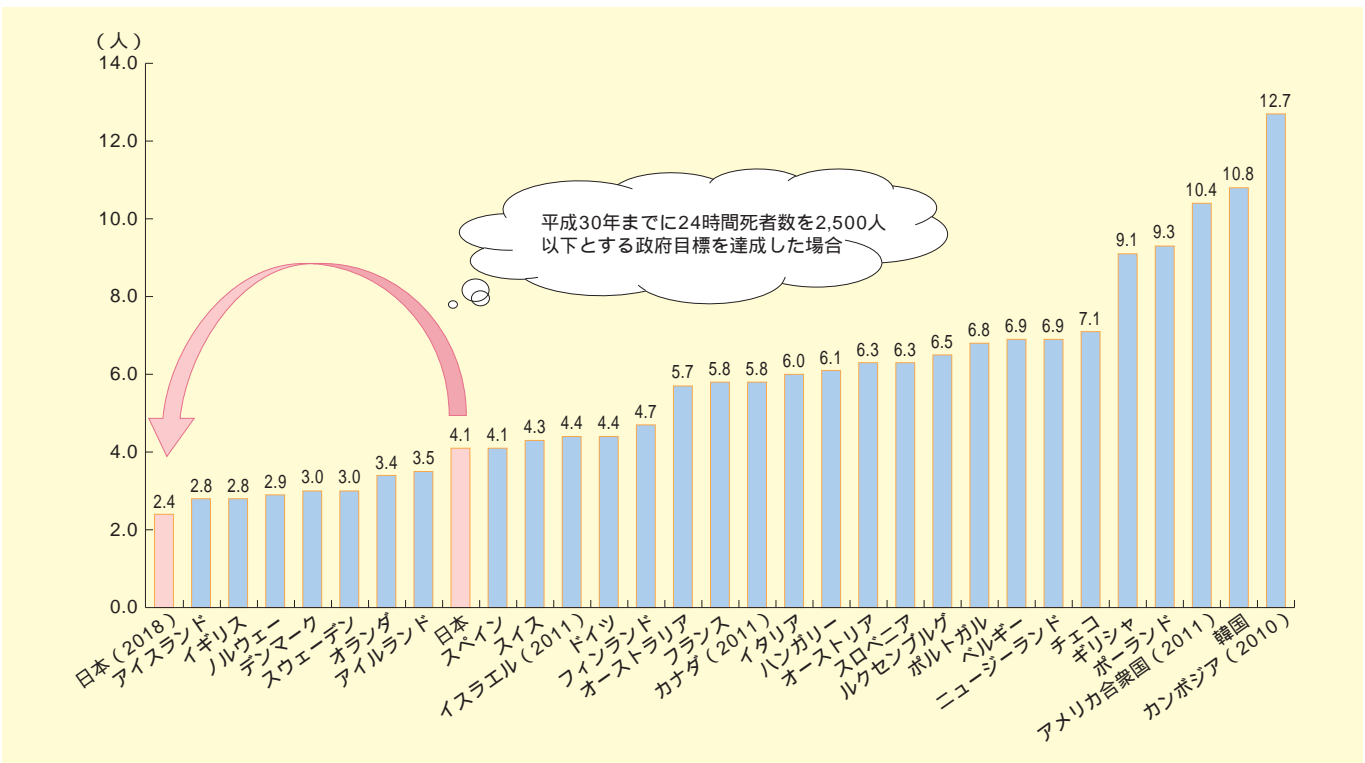
我が国と欧米諸国の自動車の普及状況を見ると、

人口1人当たりの自動車保有台数は、アメリカが最も多く、日本が続いている。ドイツ、イタリアが同程度となっている。(第1表)

### 3 自動車1万台当たりの交通事故死者数及び自動車走行キロメートル当たり交通事故死者数の状況

我が国と欧米諸国の自動車1万台当たりの交通事故死者数の状況を見ると、アメリカが1.32人と最も多く、我が国はアメリカの半分程度(0.74人)となっている。また、自動車走行1億キロメートル当たりの交通事故死者数についてみると、日本が0.78人と最も多く、フランス、アメリカ、カナダの順となっている。(第1表)

第1図 人口10万人当たりの交通事故死者数(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)。

第1表 欧米諸国の交通事故の状況

事 項		アメリカ	カナダ	オーストラリア	ドイツ	イギリス
調査年		2012	2012	2012	2012	2012
人身事故件数		1,664,800	(11) 115,503	...	299,637	151,346
死者数		33,561	(11) 2,006	1,301	3,600	1,802
負傷者数		(11) 2,216,962	(11) 155,761	...	384,378	202,931
状態別 死者数	歩行中	4,743	(11) 316	174	520	429
	自転車	726	(11) 51	33	406	120
	二輪車	4,917	(11) 169	221	679	332
	乗用車	12,271	(11) 1,085	663	1,791	831
	その他	10,904	(11) 384	189	204	90
	不 明	0	(11) 1	21	0	0
年齢層別 死者数	～14	(11) 1,140	(11) 66	49	73	56
	15～24	(11) 6,893	(11) 454	272	724	410
	25～64	(11) 18,873	(11) 1,050	732	1,809	914
	65～	(11) 5,401	(11) 414	245	994	422
	不 明	(11) 60	(11) 22	3	0	0
年齢層別 負傷者数	～14	(11) 171,007	(11) 8,610	...	29,248	16,388
	15～24	(11) 549,145	(11) 35,990	...	90,429	50,102
	25～64	(11) 1,311,695	(11) 91,515	...	220,298	116,493
	65～	(11) 185,115	(11) 14,370	...	43,887	16,721
	不 明	(11) 0	(11) 5,276	...	516	3,227
人口(千人)		(11) 311,592	34,754	22,710	81,844	63,705
自動車保有台数(4輪車・千台)		(11) 249,075	(11) 21,660	15,833	(11) 46,176	33,540
道路延長(km)		(11) 6,562,512	(07) 1,408,800	900,082	(09) 688,243	420,677
自動車走行キロ(億キロ)		(11) 47,116	(08) 3,273	2,287	(09) 6,792	(97) 4,607
運転免許保有者数(千人)		(12) 211,815	(11) 23,831	(12) 16,075	...	(12) 37,567
人口1人当たり自動車保有台数(台)		(11) 0.80	(11) 0.63	0.70	(11) 0.56	0.53
人口千人当たり道路延長(km)		(11) 21.06	(07) 42.84	39.63	(09) 8.39	6.60
人口10万人当たり死者数(人)		(11) 10.39	(11) 5.84	5.73	4.40	2.83
自動車1万台当たり死者数(人)		(11) 1.30	(11) 0.93	0.82	(11) 0.87	0.54
自動車走行1億キロメートル当たり死者数(人)		0.71	(11) 0.59	0.56	0.50	(11) 0.39

事 項		フランス	スウェーデン	イタリア	オランダ	日本
調査年		2012	2012	2012	2012	2012
人身事故件数		60,437	16,466	186,726	(09) 19,378	665,138
死者数		3,653	285	3,653	562	5,237
負傷者数		75,851	22,825	264,716	(09) 22,221	825,396
状態別 死者数	歩行中	489	50	564	63	1,904
	自転車	164	28	289	146	787
	二輪車	843	39	944	74	945
	乗用車	1,882	142	1,633	218	1,088
	その他	275	26	201	55	513
	不 明	0	0	22	6	0
年齢層別 死者数	～14	115	7	51	24	98
	15～24	884	51	493	89	464
	25～64	1,909	156	1,994	262	1,927
	65～	745	71	1,050	187	2,748
	不 明	0	0	65	0	0
年齢層別 負傷者数	～14	5,661	1,345	12,023	(09) 1,616	52,095
	15～24	20,204	6,078	53,941	(09) 6,773	133,896
	25～64	42,978	13,037	165,123	(09) 11,295	526,514
	65～	7,003	2,196	27,902	(09) 2,422	112,891
	不 明	5	169	5,727	(09) 115	0
人口(千人)		63,409	9,483	60,821	16,730	127,515
自動車保有台数(4輪車・千台)		38,137	4,964	41,845	8,862	74,641
道路延長(km)		(88) 800,000	(10) 219,862	(92) 305,388	141,828	1,214,917
自動車走行キロ(億キロ)		5,498	(10) 819	...	1,272	(11) 7,098
運転免許保有者数(千人)		(08) 40,300	(12) 6,135	(12) 37,740	(12) 10,847	81,488
人口1人当たり自動車保有台数(台)		0.60	0.52	0.69	0.53	0.59
人口千人当たり道路延長(km)		(88) 14.29	(10) 23.54	(92) 5.38	8.48	9.53
人口10万人当たり死者数(人)		5.76	3.01	6.01	3.36	4.11
自動車1万台当たり死者数(人)		0.96	0.57	0.87	0.63	0.70
自動車走行1億キロメートル当たり死者数(人)		0.66	(10) 0.32	-	0.44	(11) 0.78

注 1 運転免許保有者数は外務省資料により、その他の事項はIRTAD資料による。

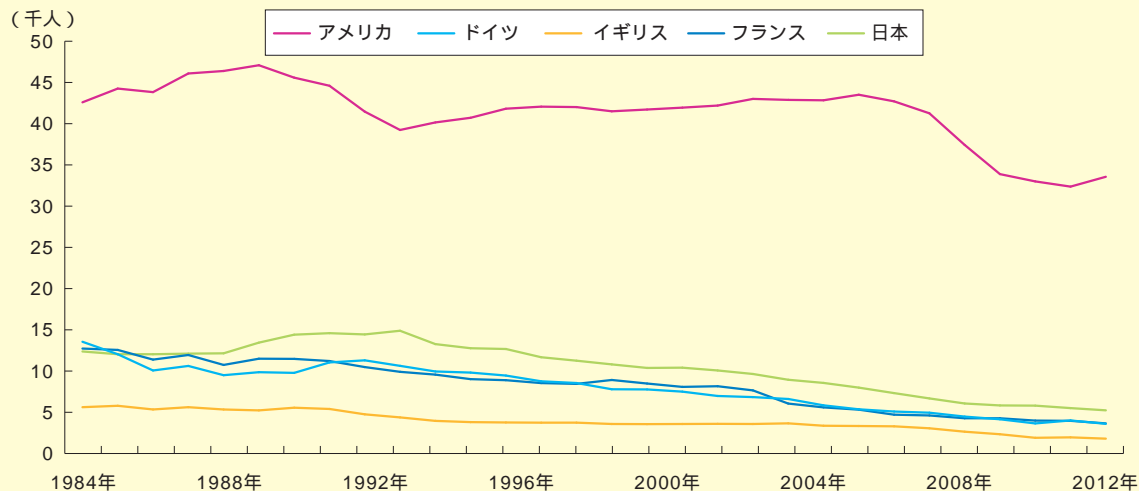
2 ( )は調査年次を表し、「...」はデータのないものを表す。

3 状態別死者数中「乗用車」にはバス、ミニバスを含み、「その他」には貨物、特殊、路面電車、軽車両を含む。

4 死者数の定義は事故発生後30日以内の死者である。

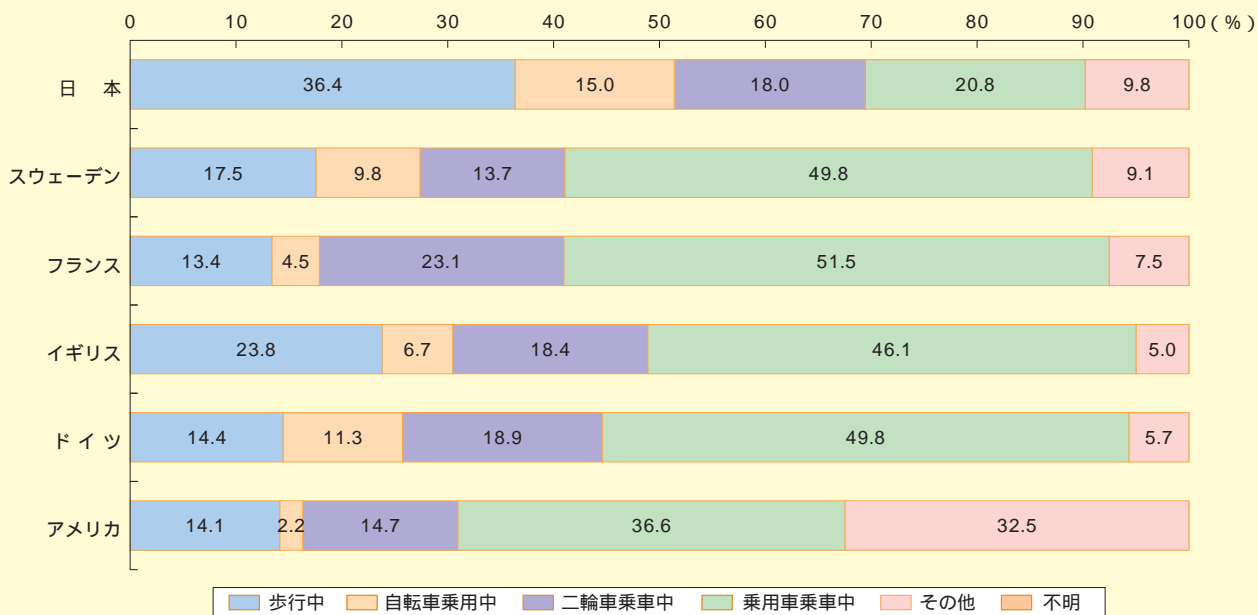
5 カナダの死者数の定義は州により異なる。

第2図 主な欧米諸国の交通事故死者数の推移



- 注 1 IRTAD資料による。  
 2 ドイツの値は、1990年までは旧西ドイツ旧東ドイツを合算したものの。  
 3 死者数の定義は事故発生後30日以内の死者である。  
 ただし、フランスの2004以前の数値及び日本の1992年以前の数値は、30日死者換算数。

第3図 主な欧米諸国の状態別交通事故死者数の構成率 (2012年)



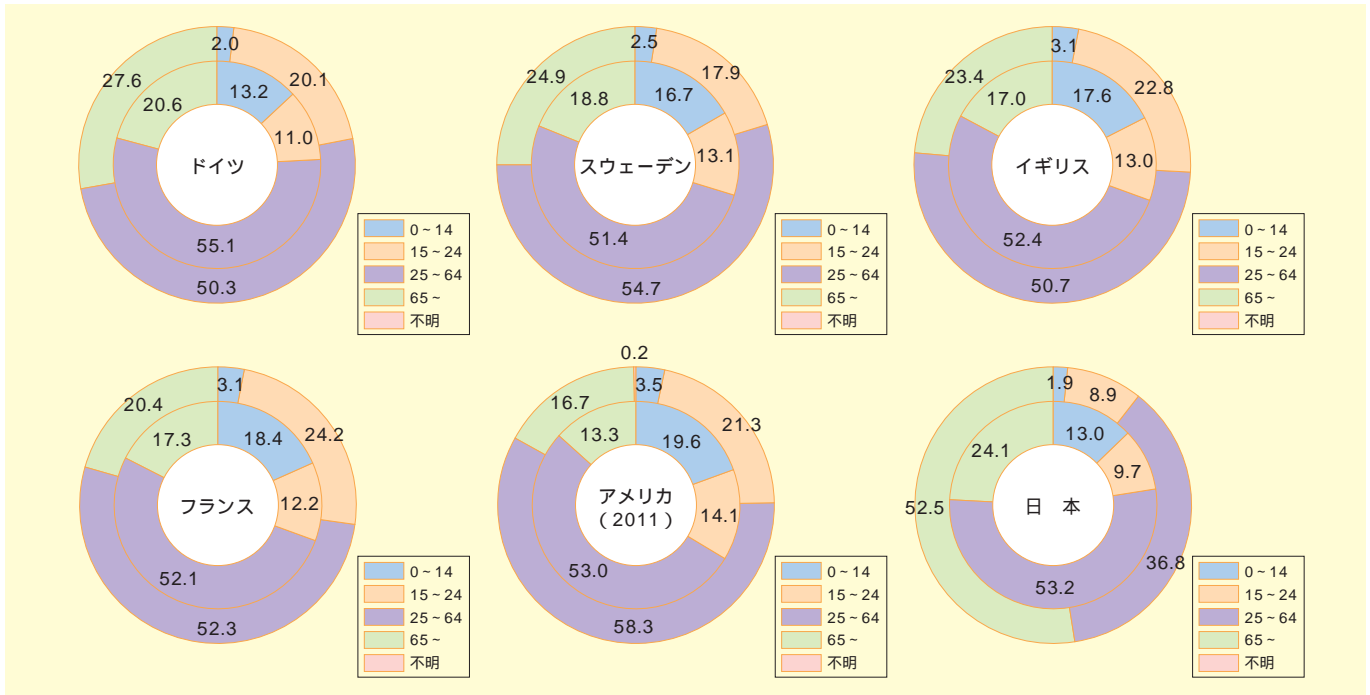
- 注 1 IRTAD資料による。  
 2 数値は状態別構成率。  
 3 死者数の定義は事故発生後30日以内の死者である。

#### 4 状態別交通事故死者数の状況

我が国と主な欧米諸国（アメリカ、ドイツ、イギリス、フランス及びスウェーデン）の状態別交通事故死者数の状況を見ると、我が国は乗用車乗車中の死者数の構成率が低く、歩行中及び自転車乗車中の

死者数の構成率が高い。イギリスは、歩行中死者数の構成率が我が国に次いで高い。一方、スウェーデン、フランス及びドイツは、乗用車乗車中の死者数の構成率が高い。また、アメリカは、乗用車乗車中とその他で、死者数の71%程度を占めている。（第

第4図 主な欧米諸国の年齢層別交通事故死者数の構成率と人口構成率（2012年）



注 1 IRTAD資料による。  
 2 数値は構成率（%），構成率は四捨五入しているため，内訳の合計が100%にならないことがある。  
 3 死者数の定義は事故発生後30日以内の死者である。  
 4 内円は人口構成率，外円は年齢層別交通事故死者数の構成率。

3 図)

5 年齢層別交通事故死者数の状況

我が国と主な欧米諸国（アメリカ，ドイツ，イギリス，フランス及びスウェーデン）の年齢層別交通

事故死者数の状況を見ると，主な欧米諸国では，15～24歳の年齢層の構成率が我が国よりも高く，人口構成率を11～14ポイント上回っている。我が国は，65歳以上の年齢層の構成率が際立って高い。（第4図）

## 参考- 3

# 道路交通事故交通統計24時間死者,30日以内死者及び30日死者の状況の比較

警察庁では、交通事故発生後24時間以内に死亡した者（24時間死者）の数について昭和21年から集計しているが、国際的な比較を行うため、交通事故発生から30日以内に死亡する者（30日以内死者）の統計が必要となったことから、平成5年からは、24時間死者に交通事故発生から24時間経過後30日以内に死亡した者（30日死者）を加えた「30日以内死者」の集計を行っている。

### 1 24時間死者数と30日以内死者数の比較

30日以内死者数は5,152人で、13年連続の減少となるとともに、平成5年から統計を開始して以来、最も少なかった昨年を更に下回った。

30日以内死者数に占める24時間死者数の割合をみると、近年は、漸減傾向で推移している（第1表）。

30日以内死者数を交通事故発生から死亡までの経過日数別（発生日を初日とし計算）にみると、交通事故発生から24時間以内に死亡した者が全体の84.9%（4,373人）を占めている。

その後は、3日以内で全体の約9割を占め（4,575人、累積構成率88.8%）、10日以内で累積構成率は95.5%（4,919人）に達している（第1図）。

### 2 30日死者数の特徴（単年）

#### 年齢層別の状況と特徴

30日死者の年齢層別の構成率についてみると、65歳以上（60.1%）の占める割合が24時間死者（65歳以上 52.7%）に比べ高い割合を示している（第2図）。

また、平成15年から24年の推移をみると、平成25年と同様の傾向を示している。

#### 状態別の状況と特徴

30日死者の状態別の構成率についてみると、自転車乗用中（27.3%）の占める割合が24時間死者（自転車乗用中、13.7%）に比べ高い割合を示している。一方、自動車乗車中（23.7%）の占める割合は24時間死者（自動車乗車中、32.4%）に比べ低い割合を示している（第3図、第2表）。

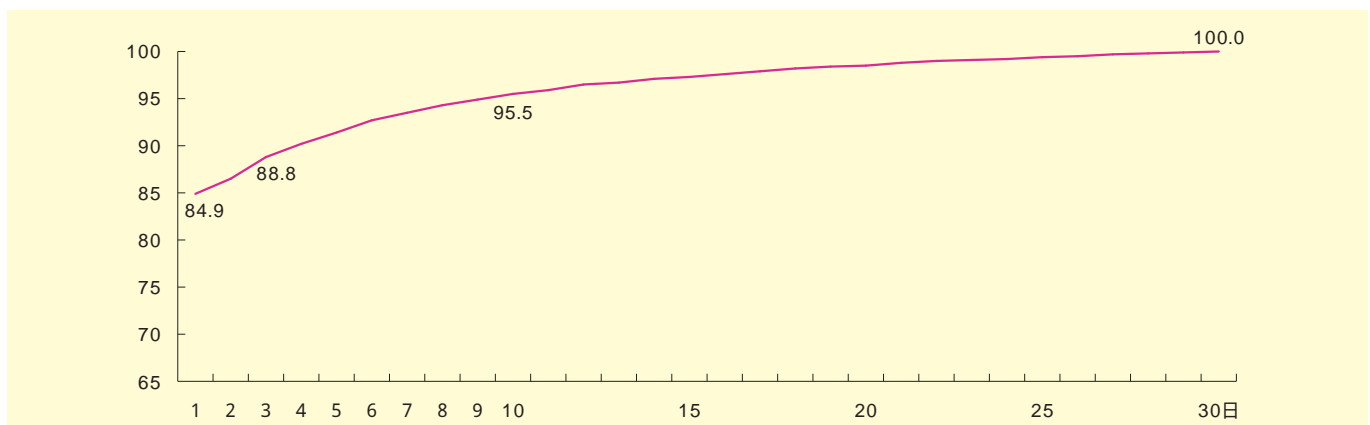
また、平成15年から24年の推移をみると、平成25年と同様の傾向を示している。

#### 損傷主部位別の状況と特徴

30日死者の損傷主部位別の構成率についてみると、頭部（70.0%）の占める割合が24時間死者（頭部、46.6%）に比べ高い割合を示している。一方、胸部（7.7%）の占める割合は24時間死者（胸部、23.8%）に比べ低い割合を示している（第4図）。

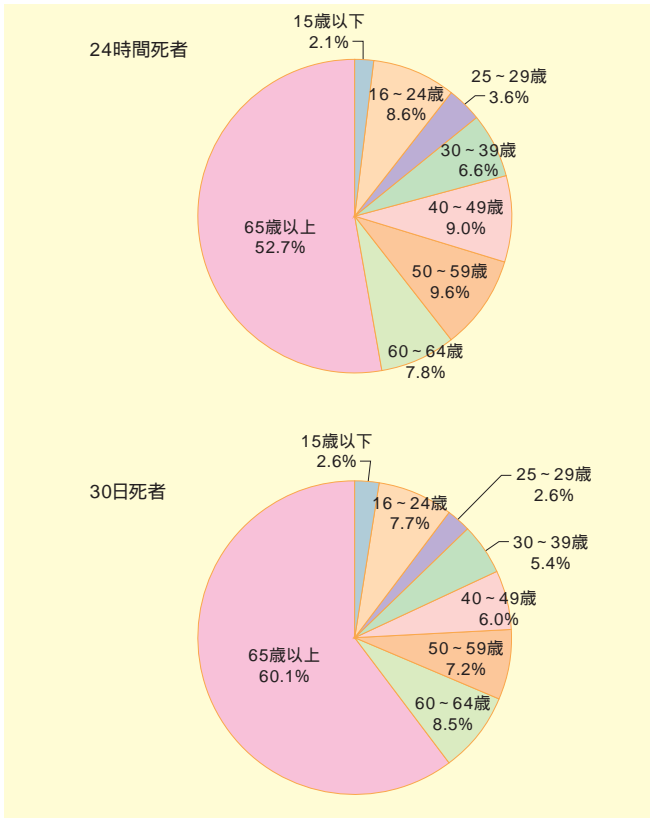
また、平成15年から24年の推移をみると、平成25年と同様の傾向を示している。

第1図 事故発生後の経過日数別30日以内死者累積構成率



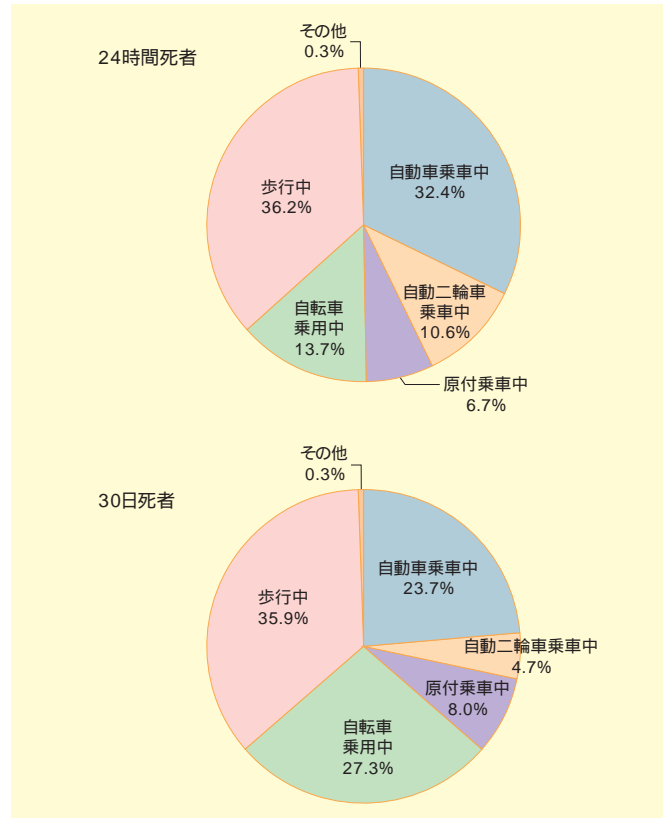
注 警察庁資料による。

第2図 年齢層別死者数の構成率（平成25年）



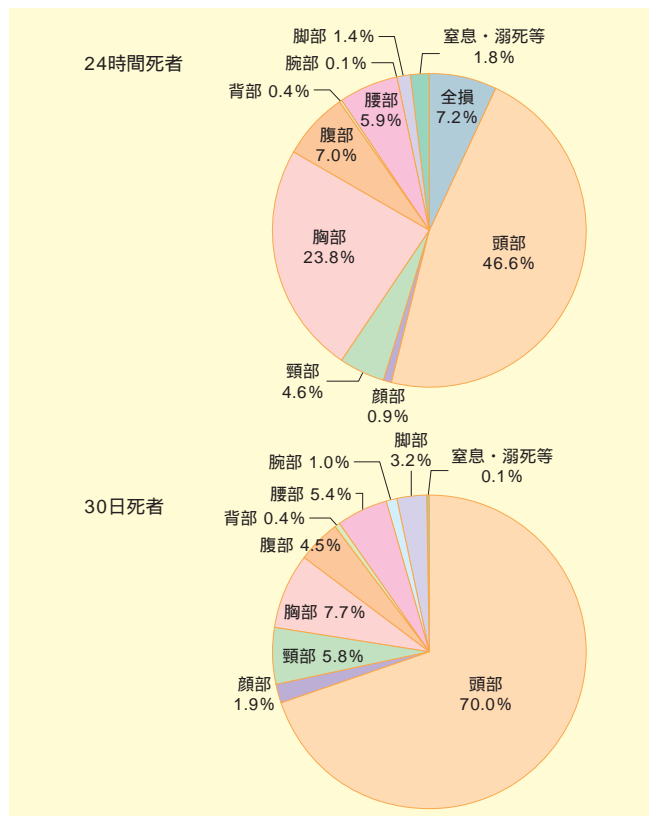
注 警察庁資料による。

第3図 状態別死者数の構成率（平成25年）



注 警察庁資料による。

第4図 損傷主部位別死者数の構成率（平成25年）



注 警察庁資料による。



第1表 24時間死者と30日以内死者の推移

	15年	16年	17年	18年	19年	20年	21年	22年	23年	24年	25年
24時間死者 (A)	7,768	7,425	6,927	6,403	5,782	5,197	4,968	4,922	4,663	4,411	4,373
30日以内死者 (B)	8,944	8,561	7,990	7,326	6,681	6,067	5,831	5,806	5,507	5,237	5,152
差 数	1,176	1,136	1,063	923	899	870	863	884	844	826	779
(A)/(B)	86.9%	86.7%	86.7%	87.4%	86.5%	85.7%	85.2%	84.8%	84.7%	84.2%	84.9%

注 警察庁資料による。

第2表 年齢層別・状態別にみた24時間死者数と30日死者数の比較（平成25年）

状態		死亡時間・日	24時間死者		30日死者		構成率の差 (a) - (b)
			人	(a) 構成率 (%)	人	(b) 構成率 (%)	
15歳以下	自動車乗車中		24	25.5	7	35.0	- 9.5
	自動二輪車乗車中		1	1.1	0	0.0	1.1
	原付自転車乗車中		0	0.0	2	10.0	- 10.0
	自転車乗用中		22	23.4	3	15.0	8.4
	歩 行 中		47	50.0	8	40.0	10.0
	そ の 他		0	0.0	0	0.0	0.0
	小 計		94	100.0	20	100.0	-
16歳 24歳	自動車乗車中		174	46.5	16	26.7	19.9
	自動二輪車乗車中		99	26.5	6	10.0	16.5
	原付自転車乗車中		50	13.4	7	11.7	1.7
	自転車乗用中		23	6.1	21	35.0	- 28.9
	歩 行 中		27	7.2	10	16.7	- 9.4
	そ の 他		1	0.3	0	0.0	0.3
	小 計		374	100.0	60	100.0	-
25歳 64歳	自動車乗車中		604	37.7	55	23.8	13.9
	自動二輪車乗車中		319	19.9	25	10.8	9.1
	原付自転車乗車中		107	6.7	28	12.1	- 5.4
	自転車乗用中		177	11.0	57	24.7	- 13.6
	歩 行 中		393	24.5	65	28.1	- 3.6
	そ の 他		2	0.1	1	0.4	- 0.3
	小 計		1,602	100.0	231	100.0	-
65歳以上	自動車乗車中		613	26.6	107	22.9	3.8
	自動二輪車乗車中		46	2.0	6	1.3	0.7
	原付自転車乗車中		138	6.0	25	5.3	0.7
	自転車乗用中		378	16.4	132	28.2	- 11.8
	歩 行 中		1,117	48.5	197	42.1	6.4
	そ の 他		11	0.5	1	0.2	0.3
	小 計		2,303	100.0	468	100.0	-
合 計	自動車乗車中		1,415	32.4	185	23.7	8.6
	自動二輪車乗車中		465	10.6	37	4.7	5.9
	原付自転車乗車中		295	6.7	62	8.0	- 1.2
	自転車乗用中		600	13.7	213	27.3	- 13.6
	歩 行 中		1,584	36.2	280	35.9	0.3
	そ の 他		14	0.3	2	0.3	0.1
	小 計		4,373	100.0	779	100.0	-

注 警察庁資料による。

## 参考- 4

# 「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」 (平成15年3月27日 交通対策本部決定)の推進状況(平成26年3月)

1 高齢歩行者，高齢自転車利用者等の交通安全対策  
ユニバーサルデザインに対応した道路交通環境等  
の整備

### 【道路交通環境の整備】

死傷事故発生割合が高い地区等において，歩行者等の安全通行を確保するため，都道府県公安委員会と道路管理者が連携して面的かつ総合的な死傷事故抑止対策を講じた。具体的には，歩車分離式信号の運用，バリアフリー対応型信号機の整備，信号灯器のLED(発光ダイオード)化，道路標識の高輝度化・大型化，歩道の段差・傾斜・勾配の改善，自転車道等の設置，歩行者等を優先する道路構造の整備を推進した。また，冬季バリアフリー対策についても行う。

### 【地域活性化事業の推進】

地方単独事業として実施するユニバーサルデザインによるまちづくりに対して，地域活性化事業債の対象としている。

### 車両安全対策による歩行者保護等

#### 【歩行者保護基準の導入・安全情報提供(平成15年度～)】

自動車と衝突した歩行者の死亡事故数を低減させるため，自動車のボンネット部の歩行者保護性能に関する基準を平成17年9月より適用した。さらに，重傷事故数を減少させるため，自動車のバンパー部の歩行者保護性能に関する基準を平成25年4月から適用した。また，自動車アセスメントにおいて，自動車のボンネット部の歩行者保護性能及びバンパー部の歩行者保護性能に係る評価試験を実施し，ユーザーへの情報提供を行っている。

#### 【通信を活用した先進安全自動車の開発の促進(平成13年度～)】

事故防止を目的として，情報交換型運転支援システム(通信を活用した歩行者・車間，車・車間等の情報交換によりドライバーの運転を支援するシステム)の開発を促進する。

#### 【ノンステップバス認定制度の創設(平成13年度～)】

高齢者，障害者にとって安全でかつ利用しやすい「次世代普及型ノンステップバスの標準仕様」を平成15年3月に策定した。これを踏まえて平成16年1月に標準仕様を満たすノンステップバスを認定する「標準仕様ノンステップバスの認定制度」を創設するとともに，一層の移動利便性等の向上のため高齢者等により優しい車両とするべくノンステップバスの標準仕様の改良を図っている。

#### 【公共交通移動円滑化設備整備費補助金(平成12年度～平成22年度)】

#### 【地域公共交通確保維持改善事業(平成23年度～)】

高齢者，障害者等の移動等の円滑化の促進に関する法律の趣旨に基づき，高齢者等が公共交通機関を利用しやすくするため，ノンステップバス等の導入に対して補助を行うことによりバリアフリー社会の実現を図る。

### 交通安全教育及び広報啓発の徹底

#### 【政府広報による働きかけ】

テレビ，ラジオ，新聞，雑誌，インターネット等の各種媒体の政府広報を通じて高齢者に対して交通事故実態，身体機能の変化，反射材用品等の効果など，交通事故防止に役立つアドバイス・情報の提供を行っている。

また，平成20年度には，高齢者事故防止のためのDVDを作成し，各都道府県及び市区町村等に配布するほか，ウェブサイトで公開し，これを活用した交通安全啓発を行っている。

#### 【高齢者に対する交通安全教育の推進】

高齢者に対し，加齢に伴う身体機能の変化が行動に及ぼす影響，交通ルール等を理解させるため，高齢者の事故実態の調査分析等に基づき，各種教育資機材を積極的に活用した参加・体験・実践型の交通安全教育を推進している。

また，平成25年度には，高齢歩行者・自転車乗用

者の自律的な交通安全教育サイクルや、年齢に応じた段階的な教育手法の確立を図る。

#### 【高齢者宅訪問活動及び交通事故防止のワンポイントアドバイス】

地域の実情に応じて、交通安全教育及び講習等を受ける機会が少ない高齢者に対し、警察、地方公共団体、交通ボランティア等が連携した家庭訪問による個別指導や、高齢者と日常的に接する機会の多い医療施設や福祉施設等における交通事故防止のワンポイントアドバイス等の交通安全指導を推進している。

#### 【自転車の安全利用に関する広報啓発】

自転車利用者の交通ルール遵守及び交通マナーの向上を促進するため、関係機関・団体と連携して、交通対策本部で示された「自転車安全利用五則」等を活用した自転車の通行ルール周知のための各種広報啓発活動と自転車の正しい乗り方に関する講習会の開催等の交通安全教育、自転車利用者の交通違反に対する指導取締り、自転車の通行環境の確立を柱とする良好な自転車交通秩序の実現のための総合対策を推進している。

5月の「自転車月間（自転車月間推進協議会主催、警察庁等後援）や全国交通安全運動等において、自転車の安全利用促進の広報キャンペーンを全国的に展開したほか、小学生、中学生、高校生や高齢者等を対象とした自転車教室を積極的に開催した。

春の全国交通安全運動の実施に当たり作成し、全国に配布するポスター・チラシに「自転車安全利用五則」を掲載し、自転車の通行ルール周知のための広報啓発活動を推進している。

また、平成23年度には、自転車の安全性確保のためのDVDを作成し、各都道府県及び市区町村等に配布するほか、ウェブサイトで公開し、これを活用した交通安全啓発を行っている。

#### 夜間及び薄暮時の交通安全対策

##### 【反射材用品等の着用の推進】

交通安全教育、広報等を通じて、夜間における交通事故防止に効果が期待できる反射材用品等の着用を推進している。

平成24年度は、奈良県橿原市において「効果的な

反射材の普及を目指して」をテーマとした「交通安全フォーラム」を開催し、反射材の効果的な普及方策について、交通安全の有識者や専門家から活発な議論・提言がなされた。

今回で32回を数えるフォーラム（シンポジウム）で、反射材をテーマに掲げたのは初めてである。

#### 【前照灯の早期点灯の普及】

都道府県等を通じて薄暮時における前照灯の早期点灯の促進を図っている。

#### 【道路標識の高輝度化等の推進】

道路標識の高輝度化・大型化及び道路標示の高輝度化を推進している。

#### 電動車いすの安全対策

##### 【電動車いすの安全利用の推進】

電動車いすの製造メーカー等で組織されている電動車いす安全普及協会等と連携し、「電動車いすの安全利用に関する手引き」や「電動車いす安全利用ビデオ」の作成、安全利用に係る指導者の育成、高齢者等の利用者を対象とした講習会の開催等を行い、広く利用者に対する安全教育に努めている。今後も、同協会等との連携を密にして、電動車いすに係る交通安全対策を推進する。

#### 2 高齢運転者の交通安全対策

##### 高齢運転者に対する講習等の充実

##### 【高齢者講習（平成10年度～）】

運転免許証の更新期間が満了する日における年齢が70歳以上の高齢者に、実際に自動車等の運転をしてもらうことや運転適性検査器材を用いた検査を行うことにより、運転に必要な適性に関する調査を行い、受講者に自らの身体的な機能の変化を自覚してもらうとともに、その結果に基づいて助言・指導を行っている。

##### 【講習予備検査（認知機能検査）（平成21年度～）】

運転免許証の更新期間が満了する日における年齢が75歳以上の高齢者については、運転免許証の更新期間が満了する日前6月以内に、講習予備検査を受けなければならないこととする改正道路交通法が平成21年6月1日に施行され、検査の結果に基づく高

高齢者講習が行われることとなったことから、講習予備検査の適正な実施と高齢者講習の効果的な実を図っている。

また、認知症の疑いがある運転者の把握に努め、的確に臨時適性検査を行うなどして、認知症であることが判明した場合には、運転免許の取消し等の行政処分を行う。

#### 【高齢者安全運転推進協力者の養成（平成22年度～）】

高齢者交通安全指導員（シルバーリーダー）など、地域の高齢者に影響力のある者を対象にした参加・体験・実践型の講習会を開催し、高齢者の安全運転に必要な知識の習得とその指導力向上を図り、継続的な推進協力者を養成することにより、地域における高齢者安全運転の普及を図っている。

#### 【事業用自動車の高齢運転者に対する特別な指導（平成13年度～）】

独立行政法人自動車事故対策機構等において、高齢運転者に対して義務付けられている適性診断を実施するとともに、自動車運送事業者に対し、適性診断の結果を踏まえた、個々の運転者の加齢に伴う身体機能の変化の程度に応じたバス、タクシー及びトラックの安全な運転方法等に関する適切な指導・監督の実施について指導する。

他の世代の運転者に対する働きかけ

#### 【政府広報による働きかけ】

テレビ、ラジオ、新聞、雑誌、インターネット等の各種媒体の政府広報を通じて他の世代に対して、高齢者の身体機能の変化を理解させ、思いやりのある運転をさせるように働きかける。

#### 【高齢運転者標識の普及（平成9年度～）】

高齢者以外の運転者が、高齢者の身体機能の変化に理解を深め、思いやりのある運転をすることが重要であることから、高齢運転者標識を表示した自動車に対する配慮についての他の年齢層への運転者教育に努めるなど、高齢運転者標識の普及を図っている。

道路交通環境の整備等

#### 【道路交通環境の整備】

付加車線（ゆずりあい車線）の整備、道路照明の設置、道路標識の高輝度化、大型化、道路標示の高輝度化、信号灯器のLED（発光ダイオード）化等を行うほか、「道の駅」等の簡易パーキングエリアの整備等を推進している。

#### 【高齢運転者等専用駐車区間制度の新設（平成22年度～）】

平成21年4月の道路交通法改正により、高齢運転者等専用駐車区間制度に関する規定を整備し、今後ますます進展する高齢社会を迎えるにあたり、身体機能の低下が運転に影響を与えるおそれがある高齢運転者を、安全で快適な駐車環境を提供することにより支援し、交通事故の抑止を図っている（平成22年4月19日施行）。

高齢者を考慮した車両安全対策

#### 【本格的な高齢化社会の到来に向けた車両安全対策総合プラン（平成16年度～）】

高齢者に重点をおいた車両安全対策を推進するため、事故実態調査及び行動分析を行うとともに、高齢者の知覚向上等を図る新技術の開発を促進する。

### 3 市民参加型の交通安全活動の推進及び高齢者保護の強化

地域社会における交通安全対策

#### 【交通ボランティア実践活動推進事業（平成22年度～平成23年度）】

#### 【参加・体験・実践型交通ボランティア養成事業（平成24年度～）】

地域社会において様々な交通安全活動を行っている交通指導員（シルバーリーダーを含む。）や交通ボランティア等の現場活動を強化することを目的として、知識・技能レベルや指導力の向上及び士気の高揚を図るため、三世代交流型交通安全教育の実施による実践活動や講習会等を開催している。

#### 【地域交通安全活動推進委員の活動の追加（平成21年度～）】

平成21年4月の道路交通法改正により、地域交通安全活動推進委員の活動に「高齢者、障害者その他

その通行に支障のある者の通行の安全を確保するための方法について住民の理解を深めるための運動の推進」を追加し、高齢者等の通行の安全を確保するための啓発活動の推進を図っている（平成21年10月施行）。

交通指導員，交通ボランティアの資質向上と活性化

【交通ボランティア実践活動推進事業（平成22年度～）】

【参加・体験・実践型交通ボランティア養成事業（平成24年度～）】

3 の事業内容と同様

【高齢者安全運転推進協力者の養成（平成22年度～）】

2 の事業内容と同様

学校における交通安全対策

【学校における交通安全対策の推進】

文部科学省から通知を発出し，児童生徒の交通安全に対する関心や意識を高めるのみならず，児童生徒に対し，高齢者等の交通事故の被害者となることが多い年齢層の交通行動の特性について理解させるとともに，高齢者と児童生徒の世代間交流等を通じて交通安全教育を推進するよう，各教育委員会等を通じて各学校を指導している。

## 参考- 5 平成25年度交通安全ファミリー作文コンクールの最優秀作

小学生の部 最優秀作 内閣総理大臣賞

栃木県宇都宮市立姿川中央小学校

4年 木戸 瑛梨子

### 初めての班長

「えっ私が班長？むりだよ。」

お母さんから自分が登校班の班長になったと聞き、私は大きな声でさげんでしまいました。なぜかという、私は一つ上のあきちゃんが班長になると思っていたからです。だけど、一年生が、たく山入ってきたので、今までの班を二つに分けることになり、私がもう一つの班の班長になってしまいました。

毎朝七時十分になると登校班が出発します。歩き出すとすぐにT字路の交差点を横切ります。そこは家に植木があって、右から来る車が見えません。私はいつも顔を出して右をかくにんして、ゆっくり歩き出します。よく見る車は、止まってくれますが、時々止まらずに出てくる車があるのでこわいです。安全ミラーがもっと大きいといいなあと思います。坂を下るとまた、T字路があります。ここはよく見えるので、車が来るのが分かるし、車も横だん歩道の前で止まってくれます。車が止まってくれれば私は運転手さんにおじぎをします。そうすると、運転手さんは、にこっとしてくれて、私は朝からうれしい気持ちになります。ふみ切りをこえると、通学路で一番あぶないところにきます。そこは道がせまく、カーブになっていて、家も建っているので前が見えません。おまけに歩道がありません。私たちと車、自転車が、ぎりぎりですれちがうところです。雨の日はかさを持つので、かさと車が、ぶつかりそうになります。私は、

「今日は車がこないといいなあ。」

とお願いしながら歩きます。大きな交差点では、車がどんどん曲ってくるし、歩行者の信号は、すぐに赤に変わってしまうので、最後のありさちゃんがわたり終えるために、いつも急ぎ足で歩くようにしています。学校に着くと、いつもほっとします。

三年生までは、いつも班の後ろの方で歩き、前の人についていけば良かったので、なにも気にしませんでした。しかし、班長になって先頭を歩くようになると、通学路であぶないところが分かったり、車や自転車のこわさを感じたりするようになりました。でも、悪いことだけではありません。車の運転手さんが止まってくれたり、交通指どう員の方々が、いつもやさしく声をかけて下さったりするので、とってもうれしくなります。これからも、交通安全に気をつけていきたいです。運転手さんや、自転車に乗る人も、交通ルールを守ってくれるとうれしいです。



中学生の部 最優秀作 内閣総理大臣賞

宮崎県児湯郡新富町立富田中学校

2年 門田 桃子

### 優しさのベルト

「あいちゃんの席に座る。」

そう言って妹は、きちんとチャイルドシートに座る。しかし、初めからそうだったわけではない。最初の頃は嫌がって泣いてばかりいたのだ。となりに座る

私が辛くなるほど、妹はチャイルドシートを嫌がり、体を反らせて泣いていた。私はそれを見て、「かわいそう、ちょっとくらいの距離だし抱っこしてあげればいいのに。」と思っていたのだが、父も母も絶対に妹をチャイルドシートから降ろそうとはしなかった。

私が、なぜ両親はそんなにしてまで妹をチャイルドシートに乗せようとするのかと、疑問に思っていたとき、宮崎は、チャイルドシートの使用率が全国でワースト四位だという記事を目にした。そして、使用しない理由に、「きゅうくつでかわいそうだから。」「ちょっとの距離だから。」とあった。みんな私と同じ考えをもっているのだ。しかし、しばらくたったある日、一つのニュースが耳に入ってきた。チャイルドシートをしていなかったために子供だけが助からなかった事故のニュースだ。ようやく私は、いくら泣いても、両親が妹をチャイルドシートから降ろさなかったわけが分かった。嫌がる子供を無理やりチャイルドシートに乗せるのはかわいそうだと思っていたけれど、何の罪も無いのに命を落とさなければならぬ子供の方が、ずっとかわいそうなのだ。

ニュースを聞いて母と話をしたとき、妹が早くチャイルドシートに慣れるようにと、母は一日二回、妹をチャイルドシートに座らせて車を運転していたことを知った。最初は一回五分、しばらく続けたら十分と少しずつ長くしていき、一か月で一回十五分必ずチャイルドシートに乗せて運転したという。初めの頃は泣き声に辛くなったけれど、「命を守るためだから。」と心を鬼にして毎日続けたのだそう。そうして一か月が過ぎたころ、ようやく泣かずに二十分乗ることができるようになったらしい。今では祖父母の家までの二時間を、妹はチャイルドシートに座っていることができる。

泣いて嫌がる幼い子供を乗せて運転するのは、周りから見たらかわいそうな光景かもしれない。しかし、それを我慢させてでも、たった一つの命を守ってあげるのが、本当の大人の優しさなのだとは思う。かわいそうだと子供をチャイルドシートに乗せない人は、今でもたくさんいるだろう。私は車を運転する全ての人に、チャイルドシートがどんなにたくさんの子供の命を救っているかと、本当の優しさは何なのかを知ってもらいたい。

母は今日も妹にチャイルドシートのベルトをかけるだろう。このベルトは、命を守る優しさのベルトだ。いつか、日本中の子供たち全員に、この優しさのベルトがかかることを、私は願っている。

一般（高校生以上）の部

最優秀作 内閣総理大臣賞

京都府京都市 池松 俊哉

### 祖父からの贈り物

私の祖父は86歳。一昨年ドライバーを引退した。幼い頃、車でよく魚市場に連れて行ってくれた祖父も、年齢が80を超えると体力や注意力が衰えてきた。ある日、久しぶりに祖父の運転する車の助手席に乗った。交差点に差し掛かったとき、赤信号にもかかわらず車のスピードは変わらなかった。私は思わず「信号！信号！ストップ！」と叫んだ。祖父は慌てて急ブレーキをかけ、車は停止線を越えたところで止まった。幸い車は来ていなかったが、大きな事故につながりかねない危険な体験だった。

また、こんなこともあった。祖父が自転車を追い越そうとセンターラインをはみ出したとき、クラクションが鳴り、またも急ブレーキ。対向車とあわや正面衝突というところだった。もはや家族からは「走る凶器」と言われる始末。私たちは祖父にドライバーの引退を提案することにした。

「じいちゃん、車の運転控えたら」と言うと、頑固な祖父は「大丈夫や！心配せんでええ！」の一点張り。私たちは祖父を想う一心で繰り返しお願いした。「じいちゃんが好きだから、心配だから言ってるんだよ。関係ない人を事故に巻き込んだらじいちゃんもその人も不幸になってしまう。自分だけじゃなくみんなのために車を卒業しよう。」1週間後、さすがの祖父も根気負けして免許証を差し出してきた。

しばらく祖父は悔しそうにしていたが、そのうち歩いて外出するようになった。目的地は、近所の100円ショップだ。安くていろんなものが並んでおり、祖父にとってはたまらないようだった。気が付けば祖父の部屋にはお気に入りの100円グッズがず

らり。この趣味により、祖父は歩いて外出することが苦でなくなり、以前より足腰が強くなったように思える。血圧も下がるなど、祖父は車と引き換えに、多くの見返りを得ることができたのだ。また、ご近所さんと会話する機会も増え、日々楽しそうに過ごしている。今では、野菜をいただいてきては、そのお礼にと釣った魚を自ら捌いてお裾分けしに行く。祖父はここでもまた思わぬ副産物を得ることができたようだ。

先日、我が家の玄関がキラキラと輝いていた。なんと、祖父が100円ショップで買ってきた反射材を、家族の靴や傘、自転車に貼っていたのだ。はじめは驚いたが、誰も反対したり剥がしたりしなかった。祖父を想ってドライバーの引退を勧めた私たちには、祖父の行動が私たちの安全を心配してのことだと感じられたからだ。みんな祖父にお礼を言った。すると、「自分が気をつけとってても、事故はいつ巻き込まれるかわからん。後になってからじゃ遅いからな」と返ってきた。

私は今年から社会人になって実家を出たが、外出

中にふと靴の反射材を見ると祖父の顔が浮かぶ。この反射材は私の身を守ってくれているだけでなく、家族の絆をも結んでくれているのだと思う。祖父の想いがいっぱい詰まった輝くお守りが、今では私たち家族の大切な宝物となっている。





# 略 語 一 覽

## 略語一覧

---

- ・ ABS : Antilock Brake System アンチロックブレーキシステム
- ・ AED : Automated External Defibrillator 自動体外式除細動器
- ・ AHS : Advanced cruise-assist Highway Systems 走行支援道路システム
- ・ AIS : Automatic Identification System 船舶自動識別装置
- ・ ASV : Advanced Safety Vehicle 先進安全自動車
- ・ ATM : Air Traffic Management 航空交通管理
- ・ ATS : Automatic Train Stop 自動列車停止装置
- ・ AUDIT : Alcohol Use Disorders Identification Test  
アルコール使用障害に関するスクリーニングテスト
  
- ・ CARATS : Collaborative Actions for Renovation of Air Traffic Systems  
将来の航空交通システムに関する長期ビジョン
  
- ・ DSSS : Driving Safety Support Systems 安全運転支援システム
  
- ・ ELT : Emergency Locator Transmitter 航空機用救命無線機
- ・ ETC : Electronic Toll Collection System 自動料金支払いシステム
  
- ・ FAST : Fast Emergency Vehicle Preemption Systems 現場急行支援システム
  
- ・ GIS : Geographic Information System 地理情報システム
- ・ GMDSS : Global Maritime Distress and Safety System  
海上における遭難及び安全に関する世界的な制度
- ・ GPS : Global Positioning System 全地球測位システム
  
- ・ HELP : Help system for Emergency Life saving and Public safety 緊急通報システム
  
- ・ IAEA : International Atomic Energy Agency 国際原子力機関
- ・ ICAO : International Civil Aviation Organization 国際民間航空機関
- ・ IFR : Instrument Flight Rules 計器飛行方式
- ・ ILO : International Labour Organization 国際労働機関
- ・ IMO : International Maritime Organization 国際海事機関
- ・ ISASI : International Society of Air Safety Investigators 国際航空事故調査員協会
- ・ ISM コード : International Management Code for the Safe Operation of Ship and for Pollution Prevention  
国際安全管理規則
- ・ ISO : International Organization for Standardization 国際標準化機構
- ・ IT : Information Technology 情報通信技術
- ・ ITS : Intelligent Transport Systems 高度道路交通システム
  
- ・ JASREP : Japanese Ship Reporting System 日本の船位通報制度

- ・ LCC : Low Cost Carrier 格安航空会社
- ・ LED : Light Emitting Diode 発光ダイオード
  
- ・ MOCS : Mobile Operation Control Systems 車両運行管理システム
- ・ 東京MOU : Memorandum of Understanding on Port State Control in the Asia-Pacific Region  
アジア太平洋地域におけるPSC の協力体制に関する覚書
  
- ・ NASVA : National Agency for Automotive Safety & Victims Aid 独立行政法人自動車事故対策機構
  
- ・ PICS : Pedestrian Information and Communication Systems 歩行者等支援情報通信システム
- ・ PIANC : The World Association for Waterborne Transport Infrastructure 国際航路協会
- ・ PSC : Port State Control 外国船舶の監督
- ・ PTPS : Public Transportation Priority Systems 公共車両優先システム
  
- ・ RNAV : Area Navigation 広域航法
  
- ・ SAR 条約 : International Convention on Maritime Search and Rescue , 1979  
1979年の海上における捜索及び救助に関する国際条約
- ・ SOLAS 条約 : International Convention for the Safety of Life at Sea  
1974年の海上における人命の安全のための国際条約
- ・ SSR モードS : Secondary Surveillance Radar Mode S 二次監視レーダーモードS
- ・ SSP : State Safety Program 国家安全プログラム
- ・ STCW 条約 : International Convention on Standards of Training, Certification and Watchkeeping for Seafarers , 1978  
1978年の船員の訓練及び資格証明並びに当直の基準に関する国際条約
  
- ・ TDM : Transportation Demand Management 交通需要マネジメント
  
- ・ UNECE : United Nations Economic Commission for Europe 国連欧州経済委員会
- ・ UTMS : Universal Traffic Management Systems 新交通管理システム
  
- ・ VICS : Vehicle Information and Communication System 道路交通情報通信システム

造語等により一部掲載を省略しているものがある。