

特集

「道路交通における新たな目標への挑戦」 - 第10次交通安全基本計画（道路交通）の作成 -

はじめに

我が国における交通安全対策は、昭和45年に交通安全対策基本法（昭45法110）が制定され、5か年ごとに交通安全基本計画を作成し、交通安全の諸施策を強力に推進してきました。その結果、昭和45年の道路交通事故による死者数1万6,765人と比較すると、平成27年中の死者数は4,117人と4分の1以下にまで減少するに至りました。

しかしながら、いまだに道路交通事故による死傷者数が60万人を超え、道路交通事故件数は依然として高い状態で推移しており、事故そのものを減少させることが求められています。

平成28年3月11日に総理を会長とする中央交通安全対策会議において決定された第10次交通安全基本計画では、高齢化が進む我が国において、これまでの交通安全対策を一層充実させることはもちろん、先端技術を活用した安全運転支援システムの開発普及や情報の効果的な活用を、この5年間で強力に推進していくこととしております。



（平成28年3月11日に総理大臣官邸で開催された中央交通安全対策会議の様子）

本特集では道路交通事故の発生状況や近年の事故の特徴等について概説するとともに、基本計画において掲げている新たな目標を達成していくため、今後、国、地方公共団体、関係民間団体等が一体となって行っていく取組について記述しています。

今回の特集が国民の皆様の交通安全に関する理解と関心を深めるとともに、悲惨な交通事故の根絶に向けた取組の一助となることを願っております。

道路交通事故の発生状況

これまでの数次の交通安全基本計画の下、官民一体となった取組を行ってきた結果、平成27年中の交通事故発生件数は53万6,899件で、死者数は4,117人、負傷者数は66万6,023人であった。前年と比べると、発生件数は3万6,943件（6.4%）、負傷者数は4万5,351人（6.4%）減少し、免許保有者数や車両保有台数は近年増加しているなかで、交通事故発生件数や負傷者数については平成27年まで11年連続して減少しており、死者数については過去最多の時期と比較し4分の1以下となっている。

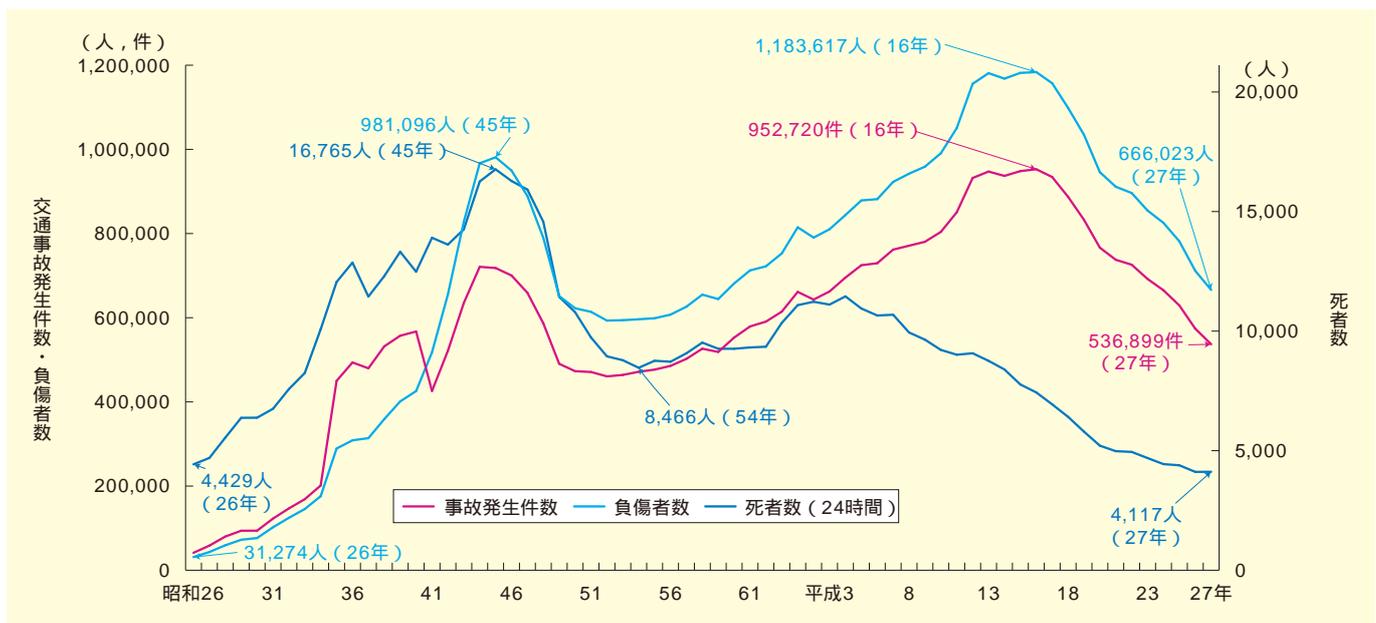
しかしながら、15年ぶりに死者数は前年に比べ

4人（0.1%）増加し、第9次交通安全基本計画に定める「交通事故死者数を平成27年までに3,000人以下にする」という目標を達成することはできなかった。

近年は、他の年齢層に比べて致死率が約6倍高い65歳以上の高齢者（以下「高齢者」という。）の人口は年々増加の一途をたどっており、交通事故死者数全体に占める高齢者の割合も高い水準で推移し、過去最高を更新している。

こうしたことが、全体の死者数の減少幅の縮小や、全体の致死率の上昇にもつながっていると考えられる。

特集-第1図 道路交通事故による交通事故発生件数、死者数及び負傷者数



- 注 1 警察庁資料による。
 2 昭和41年以降の件数には、物損事故を含まない。また、昭和46年までは、沖縄県を含まない。
 3 「死者数(24時間)」とは、交通事故によって、発生から24時間以内に死亡したものをいう。

近年の道路交通事故の特徴

1. 年齢層別死者数等

高齢者の死者数は、高齢者人口の増加などに伴って、昭和50年代前半から増加傾向を示し、平成5年には若者（16～24歳）を上回り、年齢層別で最多の年齢層となった。その後、平成7年（3,241人）をピークに概ね横ばいで推移し、平成14年以降は、ほぼ毎年減少している。しかしながら、過去10年間の推移をみると、25～29歳（平成17年の0.34倍）、若者（同0.38倍）などと比較して、高齢者（同0.76倍）は減少率が少ないことから、全体に占める高齢者の割合は年々増加している。

平成27年中の交通事故死者数を年齢層別にみると、高齢者（2,247人）が最も多く、中でも75歳以上が36.1%を占めている。高齢者の死者数は前年に比べ増加（前年比+54人、+2.5%）し、死者数のうち高齢者の死者数が占める割合は54.6%と過去最高となっている。今後も高齢化が進むことを踏まえると、高齢者の交通事故対策の強化は重要である。

一方、15歳以下の子供の死者数は80人（前年比-4人）と、ほぼ横ばいの傾向にあり構成比は他

の年齢層と比較して最も少なくなっているが、登下校中の事故等社会的反響の大きい交通事故がいまだに後を絶たず、子供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。

また、交通事故負傷者数を年齢層別にみると、40～44歳（6万6,903人）と35～39歳（6万1,391人）の年齢層が多い。前年と比べると、全ての年齢層で減少し、その中でも20～24歳（5,301人減）と60～64歳（5,220人減）の年齢層が特に減少した。

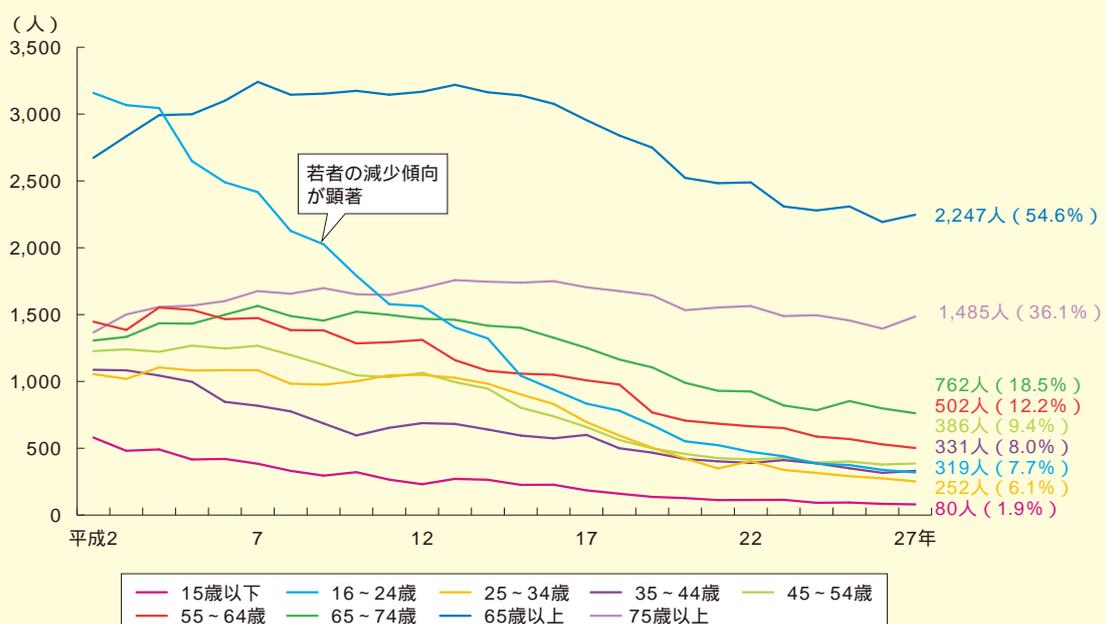
2. 高齢者の状態別交通事故死者数等

高齢者の交通事故死者数について状態別にみると、歩行中がほぼ半数（47.6%）を占め、次いで自動車乗車中（28.4%）、自転車乗用中（16.6%）の順に多い。

自動車乗車中の事故死者数については、平成13年が748人と最も多く、以後減少したが、平成24年には増加に転じ、昨年は638人で前年比+38人となっており、高齢者の運転中の事故の対策は重要な課題の一つである。

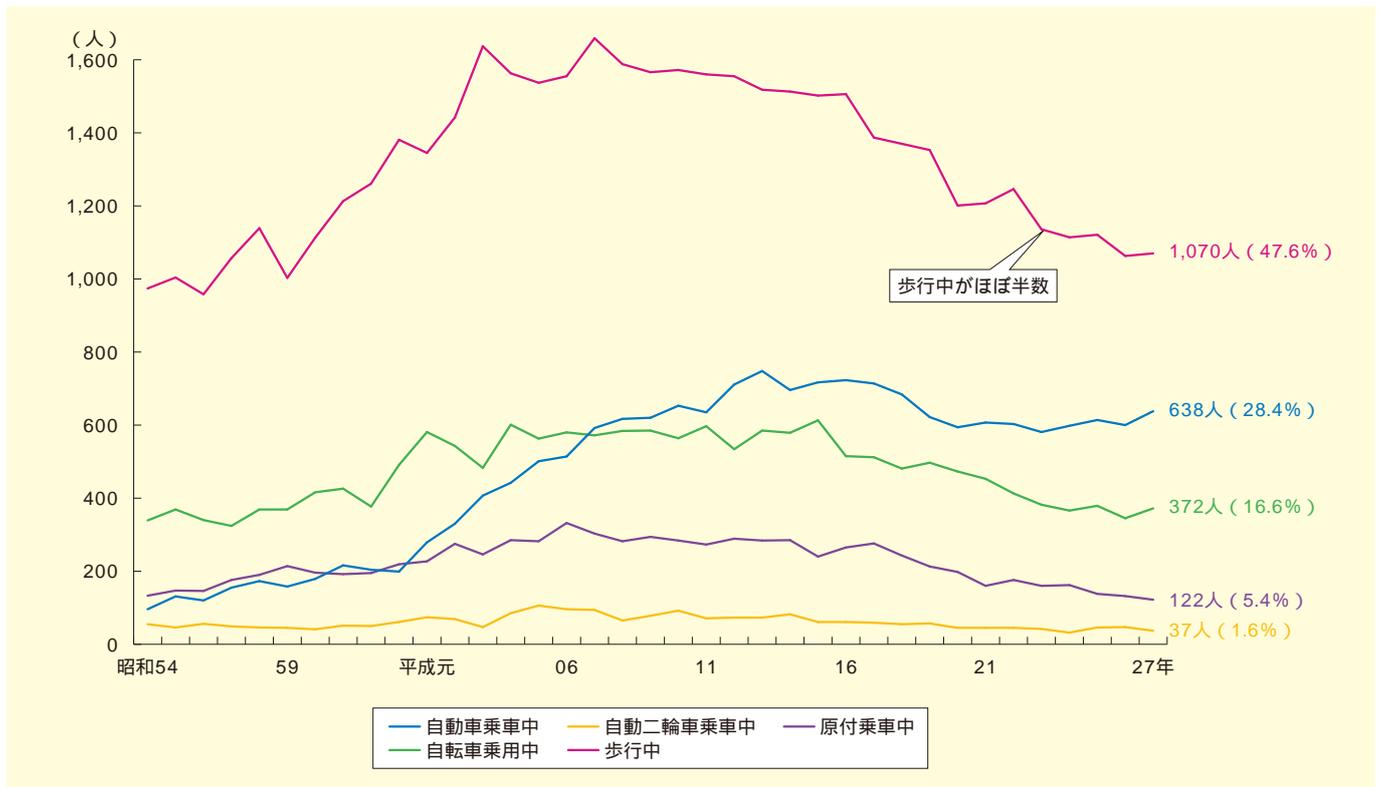
また、高齢者は、他の年齢層に比べて致死率が

特集-第2図 年齢層別交通事故死者数の推移



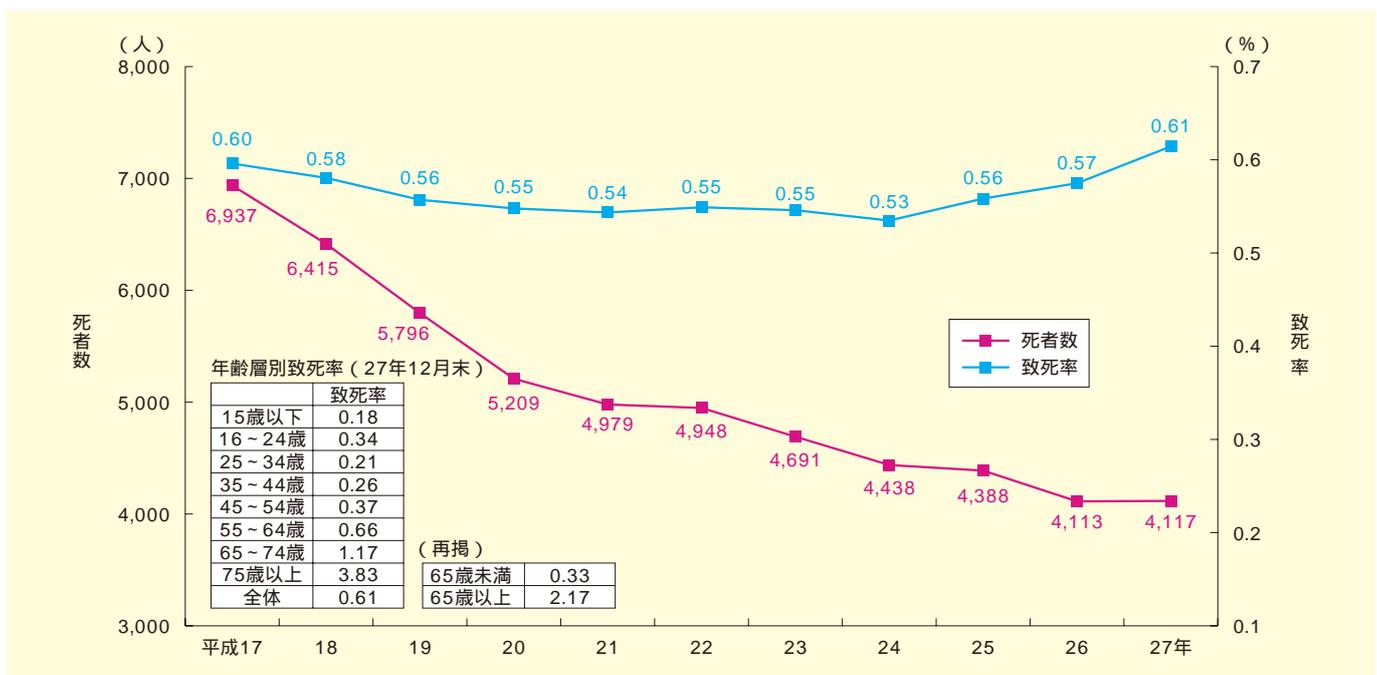
注 警察庁資料による。

特集-第3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。

特集-第4図 致死率及び死者数の推移



注 1 警察庁資料による。
 2 致死率 = 死者数 ÷ 死傷者数 × 100

約6倍高く、全体の致死率も3年連続で上昇している。他の年齢層の人口が減少していく一方で、高齢者人口は年々増加の一途をたどっている。こ

のことが高齢者の交通事故死者数を減少しにくくさせており、全体の死者数の減少幅の縮小にもつながっていると考えられる。

近年の事故の紹介

高速道路逆走事故

平成27年10月、80歳代男性の運転する普通乗用車が、新潟県柏崎市内の北陸自動車道下り線を逆走したことにより、追越し車線を順行で走行していた普通乗用車と正面衝突し、同運転者を含む4人が軽傷を負った。

歩道上暴走事故

平成27年10月、70歳代男性の運転する軽乗用車が、宮崎県宮崎市内中心部の交差点からJR宮崎駅前にかけて歩道上を暴走し、歩行者や自転車に乗っていた男女計6人と衝突した結果、女性2人が死亡し、男女4人が重軽傷を負った。

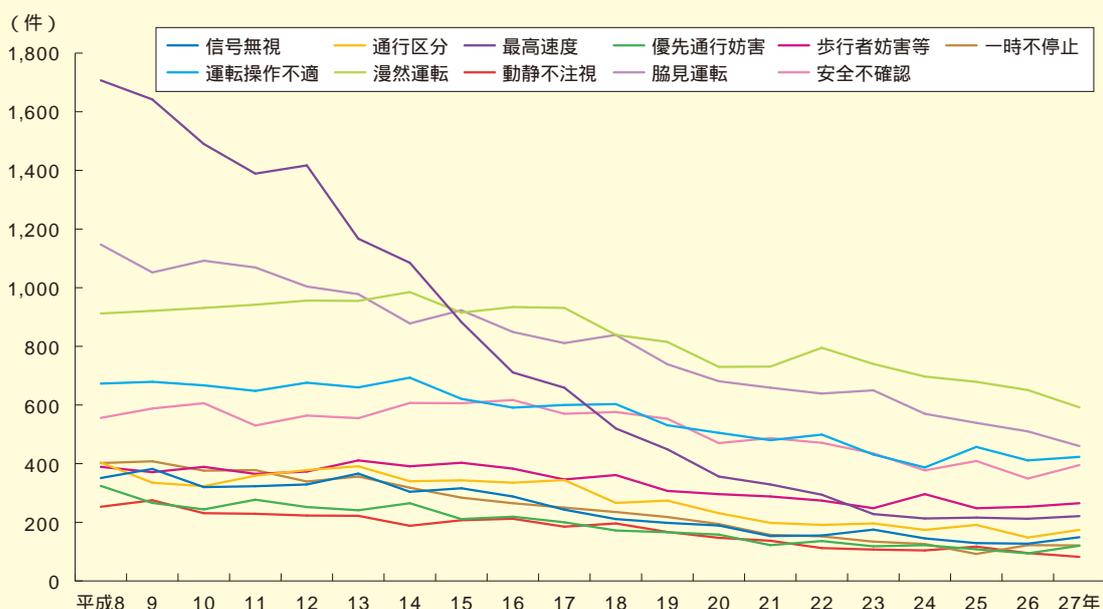
3. 法令違反別（第1当事者）死亡事故発生件数

法令違反別（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言う。以下同じ。））死亡事故発生件数については、従前は最高速度違反による死亡事故件数が多かったが、近年は当該違反の死亡事故件数は大きく減少している。しかし、漫然運転及び脇見運転についての死亡事故件数については、速度違反に比べ減少率が小さく、その他

の発生件数と比較し、その占める割合は高くなっている。

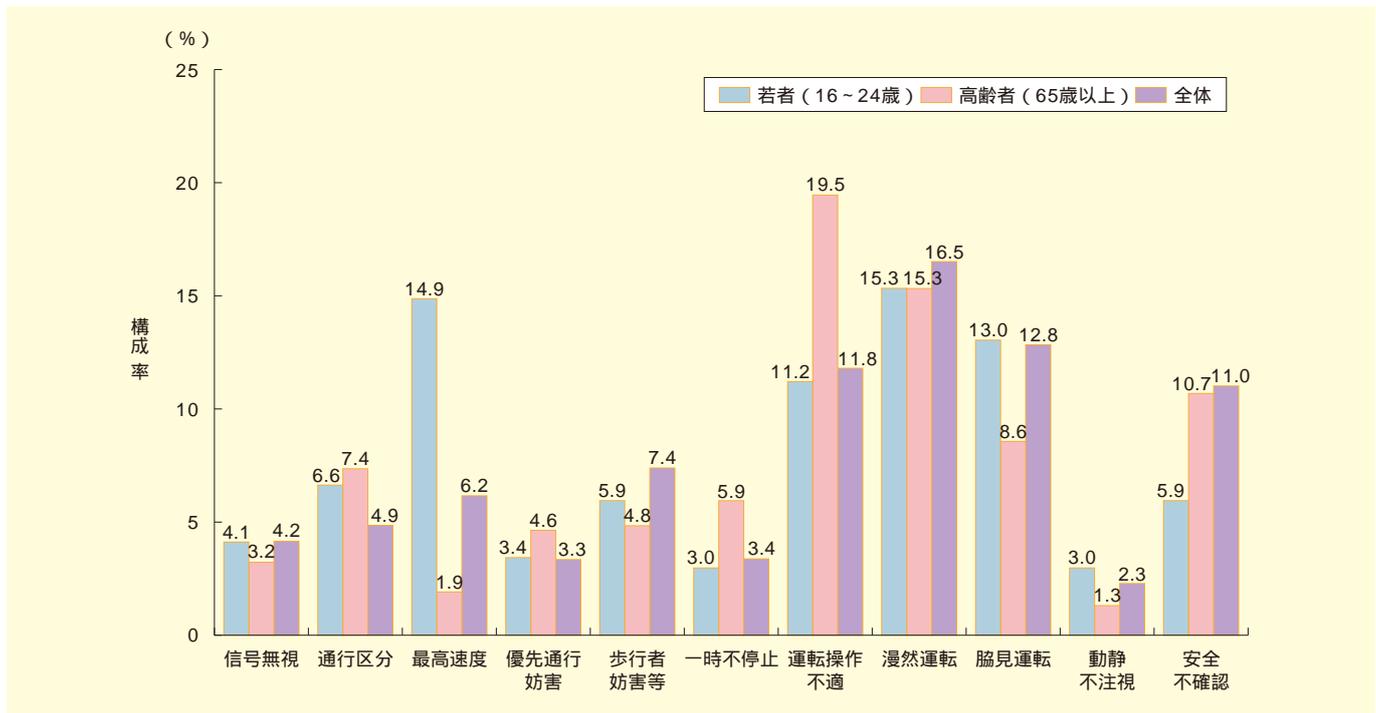
また、高齢運転者について見ると、他の年齢層に比べて、運転操作不適（ブレーキやハンドル操作の不適）による死亡事故の割合が多くなっており、交通事故対策としてこれまでの取締りや安全教育を継続していくほか、先端技術や交通事故に関する様々な情報の積極的な活用などこれまでにない抑止対策が必要である。

特集-第5図 原付以上運転者（第1当事者）の法令違反別交通死亡事故件数の推移



注 警察庁資料による。

特集-第6図 原付以上運転者（第1当事者）の法令違反別・年齢層別交通死亡事故件数（構成率）（平成27年）



注 警察庁資料による。

近年の事故の紹介

通学路の事故

平成28年3月、群馬県高崎市内の市道で、集団登校中の小学生の列に運転手（70歳代）の乗用車が突っ込み、男子児童が死亡した。

脇見運転

平成27年11月、愛媛県四国中央市内の国道で、普通自動車が対向車線に進出し、対向車線を進行していた大型貨物車と正面衝突した。普通自動車の同乗者男女3人が死亡し、運転手が軽傷を負った。

4. 自転車関連死亡事故の状況について

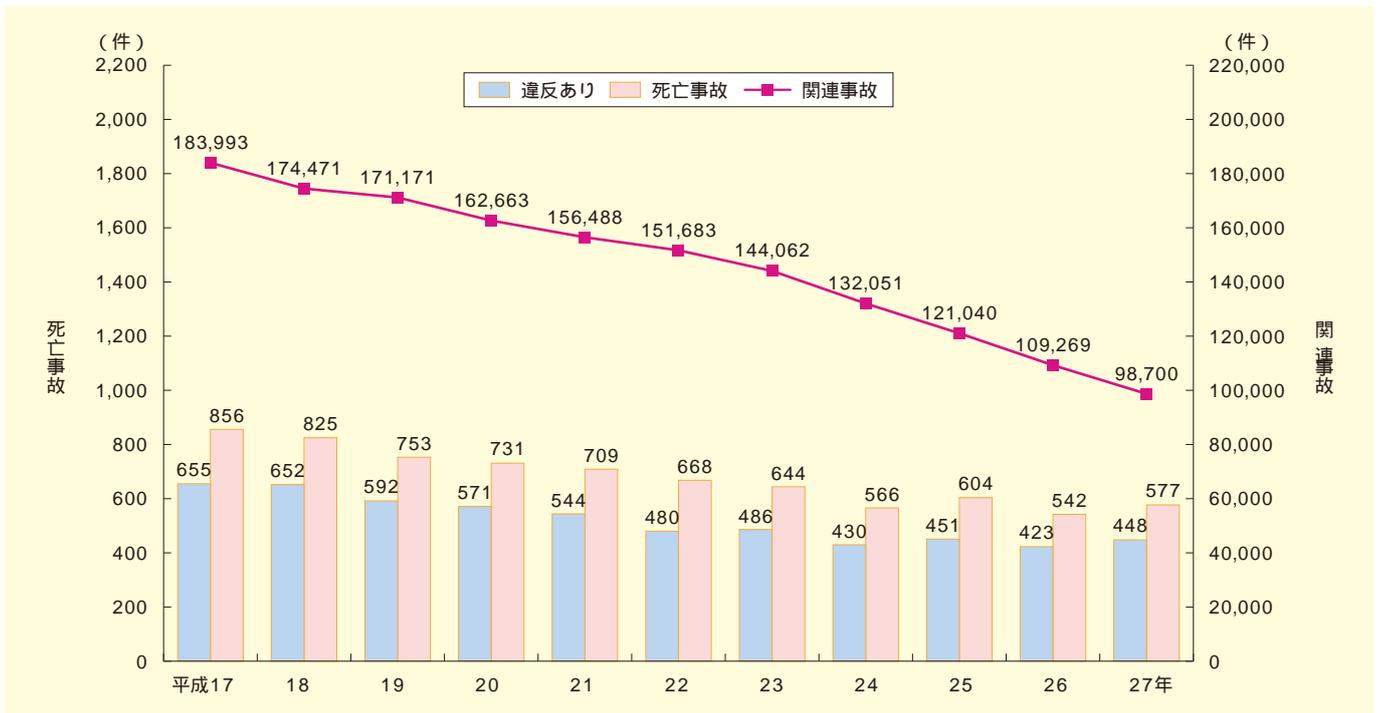
平成27年の自転車関連事故数は98,700件（交通事故件数全体の18.4%）であり、年々減少傾向にあり、自転車の安全確保に関する施策が事故削減に寄与していることが伺える。しかし、平成27年の自転車関連死亡事故は577件（全体の14.3%）であり、前年に比べ僅かに増加している。

我が国の状態別交通事故死者数構成率については、欧米諸国に比べ歩行中及び自転車乗用中の割

合が高くなっている。我が国と欧米諸国とは交通環境、生活環境等も異なり、単純な比較はできないが、我が国としても自転車利用者の交通事故防止対策として自転車交通環境整備や交通安全教育等の対策が一層必要である。

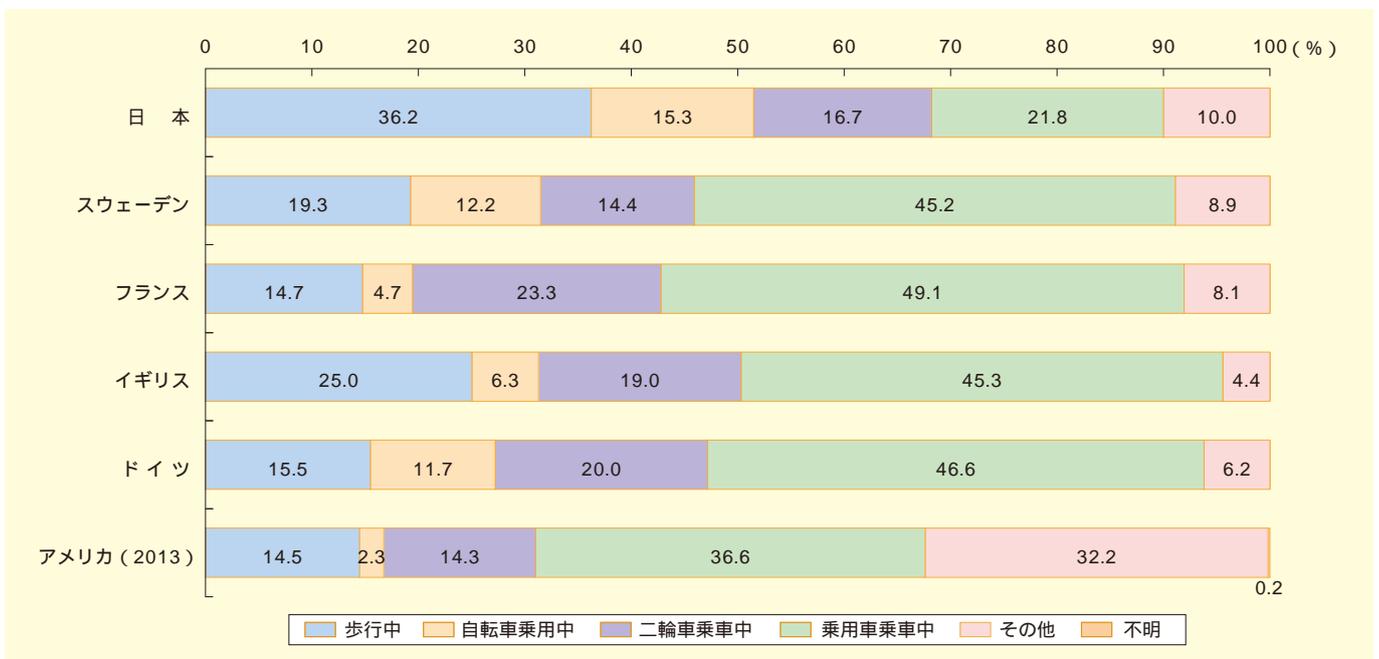
なお、自転車については、歩行者等に衝突した場合には加害者となる場合があり、中には被害者に重傷を負わせて高額な賠償が求められるケースも出ている。

特集-第7図 自転車関連事故の推移



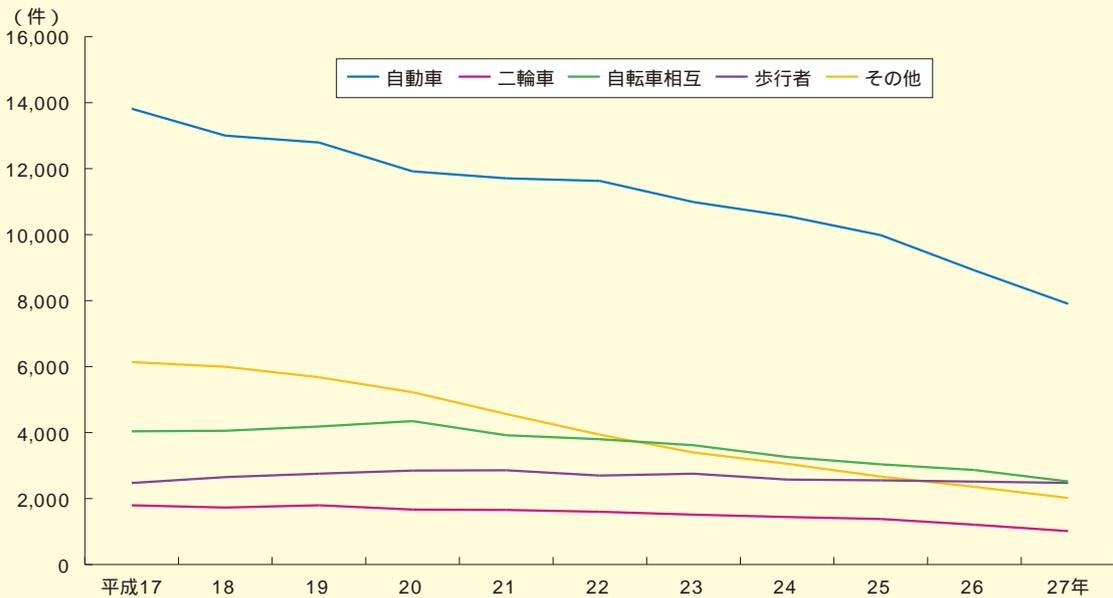
注 警察庁資料による。

特集-第8図 主な欧米諸国の状態別交通事故死者数の構成率（2014年） 直近の国際比較データ



注 1 IRTAD資料による。
2 数値は状態別構成率

特集-第9図 自転車第1当事者の事故



注 警察庁資料による。

近年の事故の紹介

自転車高額賠償

【判例】平成20年9月、少年が神戸市の住宅街の坂道をマウンテンバイクで下り、散歩をしていた女性と正面衝突し、女性は頭を強打。一命は取り留めたが、4年半経っても寝たきりのままの状態が続いている。

判決で少年が時速20～30キロで走行し、少年の前方不注視が事故の原因と認定。事故時はヘルメット未着用だったことなどを挙げ、「指導や注意が功を奏しておらず、監督義務を果たしていない」として、母親に計約9,500万円の賠償を命じた。

イヤホン装着自転車事故

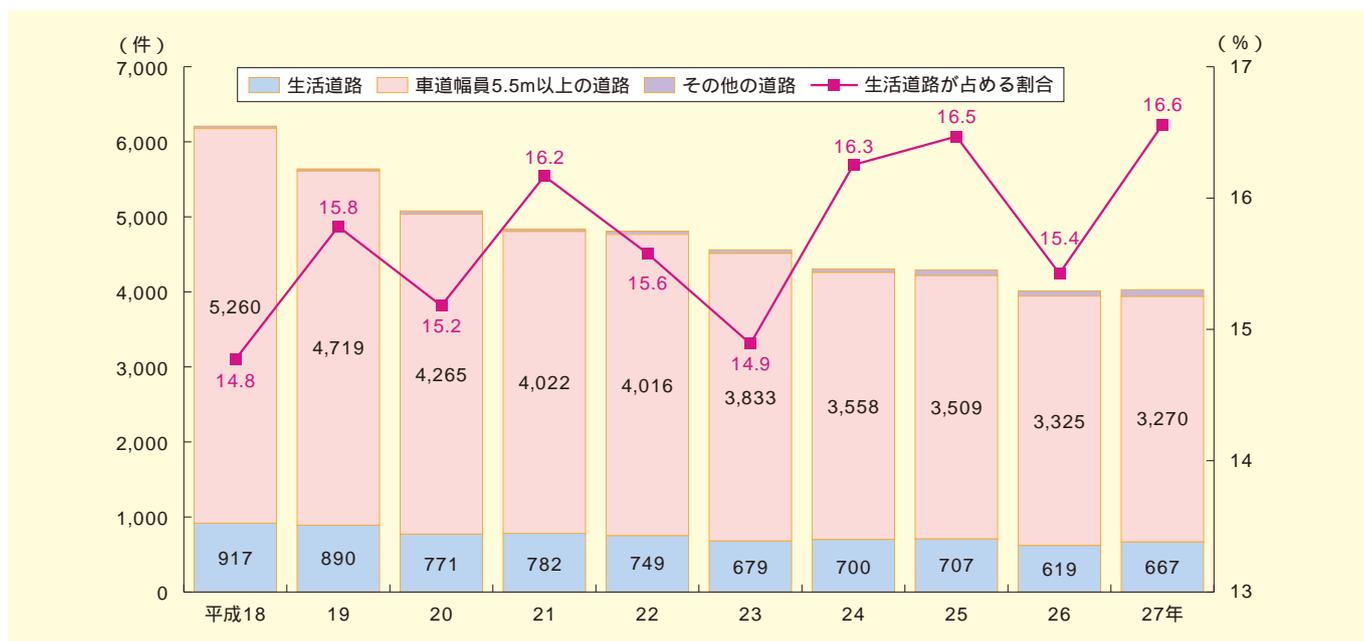
平成27年6月、千葉県の県道を両耳にイヤホンを装着して音楽を聴きながら自転車で走っていた大学生が、横断歩道を歩いて渡っていた70歳代の女性にぶつかり、死亡させた。8月に千葉県警は自転車を運転していた大学生を、重過失致死の疑いで書類送検した。平成28年2月千葉地裁で「高速度で進行し、被害者に気付くのが遅れるなど過失の程度は大きい。」とし禁錮2年6月、執行猶予3年の有罪判決を言い渡した。

5. 生活道路

地域住民の日常生活に利用される生活道路において、交通の安全を確保することは重要な課題である。しかし、車道幅員別の死亡事故件数についてみると、死亡事故件数全体のうち、車道幅員5.5メートル未満の道路で死亡事故が発生する割合は、やや増加の傾向を示している。また、車道幅員5.5メートル以上の道路については一貫して死

亡事故件数が減少しているのに対し、車道幅員5.5メートル未満の道路については増減しながら変動しており、安定した減少傾向となっていない。また、高齢者の歩行中及び自転車乗用中の死者数を自宅からの距離別に見てみると、どちらも自宅を出てから近距離での事故による死者数が多い。こうしたことから、地域住民が日常利用する生活道路における安全の一層の確保が重要である。

特集-第10図 生活道路における交通死亡事故件数の推移



注 警察庁資料による。

6. 公共交通機関等

国民の日常生活を支え、ひとたび交通事故等が発生した場合には大きな被害となるバスなどの公共交通機関等の一層の安全の確保も重要な課題である。

これまで関越バス事故を踏まえ、高速乗合バスなどの旅客自動車運送事業者に対する指導等各種

対策に取り組んできたところであるが、本年1月に軽井沢スキーバス事故が発生した。

公共交通機関等の安全は、国民の安心、安全のため大変重要であることから、事故原因の究明とともに再発防止対策に向けての取組が必要である。

近年の事故の紹介

軽井沢バス事故

平成28年1月、長野県北佐久郡軽井沢町内の国道18号碓氷バイパスの入山峠付近で、乗車定員54人の大型観光バスが道路脇に転落した。乗員・乗客41人（運転手（60歳代）、交代運転手、乗客39人）中15人が死亡（うち乗員は2人とも死亡）し、生存者も全員が負傷した。少なくとも、交通事故統計データが存在する平成2年以降では、最多の死者数となる交通事故となった。

国土交通省では、事故直後に国土交通大臣を本部長とする対策本部の設置、被害者相談窓口を通じた相談・要望への対応、事業用自動車事故調査委員会に調査の要請、事故を起こした貸切バス事業者に対しては特別監査を実施し、全国の貸切バス事業者に対しては、安全運行の徹底等を指示するとともに、街頭監査・集中監査を緊急実施した。

また、バス輸送の安全確保の徹底を図り、安全・安心の回復を図るため、以下の緊急対策を講じた。

- ・乗客へのシートベルトの着用の注意喚起、発車前の乗客のシートベルトの着用状況の目視等による確認等の徹底を業界団体へ要請するとともに、シートベルトの着用励行リーフレットを作成し、インターネット等を活用し周知。
- ・運転者の運転経験を車種ごとに確認し、乗務させようとする車種区分にかかる運転経験が十分でない場合には、実技訓練を実施するよう業界団体へ要請。
- ・街頭監査の結果を捉え、法令違反が多い事項をチェックリスト化し、運行前に事業者記入、確認を行わせる。

さらに、この事故を踏まえ、抜本的な安全対策について検討するため、「軽井沢スキーバス事故対策検討委員会」を設置した。

シートベルト着用励行リーフレット

事故後公表された長野県警資料から

新たな目標の達成に向けて

まえがき

交通事故のない社会を達成することが究極の目標であるが、一朝一夕にこの目標を達成することは困難であることから、第10次交通安全基本計画では、計画期間の最終年である平成32年までに、年間の24時間死者数を2,500人以下とし、世界一安全な道路交通を実現することを目指している。

我が国は本格的な人口減少と高齢社会の到来を迎えており、高齢者等の交通弱者の安全を確保していくことが、一層重要になっている。本計画の目標を達成するためには、多様な高齢者の実像を踏まえたきめ細かな交通安全対策を一層推進していかなければならない。

今後5年間で本計画に掲げた高い目標を達成するためには、これまで実施してきた各種施策の深化はもとより、致死率が高く、運転操作不適等による交通事故が多い高齢者の人口が今後増加することを踏まえ、運転者の危険認知の遅れや運転操作の誤りによる事故を未然に防止する安全運転支援システムや交通事故が発生した場合にいち早く救助・救急を伝えるシステムなどの先端技術の活用や、交通実態等のビッグデータをはじめとする様々な情報を活用・分析したきめ細やかな対策に取り組むことが必要であり、これにより交通事故のない社会の実現への大きな飛躍と世界をリードする交通安全社会を目指す。

また、安全な交通環境を実現するためには、交通社会の主体となる運転者、歩行者等の意識や行動を周囲・側面からサポートしていく社会システムを行政、関係団体、住民等の協働により形成していくことも必要である。

1. 先端技術の活用

運転者の不注意による交通事故や、高齢運転者の身体機能等の低下に伴う交通事故への対策として、運転者の危険認知の遅れや運転操作の誤りによる事故を未然に防止するための安全運転を支援するシステムや、交通事故が発生した場合にいち早く救助・救急を行えるシステム等、技術発展を踏まえたシステムの導入を推進していく必要がある。

例えば、先進技術を利用してドライバーの安全運転を支援するシステムを搭載した先進安全自動車（ASV）については、産学官の協力によるASV推進検討会の下、車両の開発・普及の促進を一層進める。具体的には、衝突被害軽減ブレーキにおける歩行者の検知技術の向上等の更なる技術開発を進めるとともに、市場化されたASV技術については、国際的な動向も踏まえつつ、更なる普及策を講じていく必要がある。

また、ドライバーが運転中に突然の疾患による発作などの異常により運転継続が難しくなったときに、ドライバーに代わり車両を停止させる「ドライバー異常時対応システム」、事故発生時に車載装置等を通じて発生場所の位置情報等を通報することにより、緊急車両の迅速な現場急行を可能にする「事故自動通報システム」等の新技術の開発・普及により、交通事故による死亡者・重傷者の一層の減少が期待される。

加えて、交通事故の多くがドライバーのミスに起因していることを踏まえれば、自動走行技術は交通安全の飛躍的向上に資する可能性があると考えられることから、自動走行技術等の開発・普及のための環境整備も必要である。

その他にも先進技術として、交通管制システムのインフラ等を利用して、運転者に周辺の交通状況等を視覚・聴覚情報により提供する安全運転支援システム（DSSS）やETC2.0対応カーナビ及び

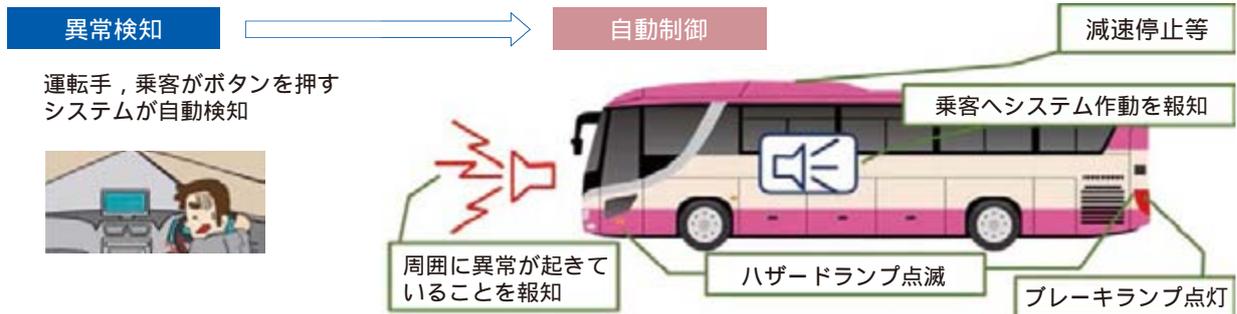
先進安全自動車の技術例

<p>衝突被害軽減ブレーキ 前方の障害物との衝突を予測して警報し、衝突被害を軽減するために制動制御する装置</p> <p>システムあり</p> <p>システムなし</p>	<p>レーンキープアシスト 走行車線の中央付近を維持するよう操作力を制御する装置</p> <p>システムあり</p> <p>システムなし</p>
<p>ACC (Adaptive Cruise Control) 一定速で走行する機能および車間距離を制御する機能を持った装置</p> <p>先行車なし</p> <p>先行車あり</p>	<p>ふらつき警報 ドライバーの低覚醒状態を注意喚起する装置</p> <p>システムあり</p> <p>システムなし</p>

事故多発箇所ではカーブ先の見えない渋滞など危険な状況を注意喚起

ETC2.0サービス（渋滞回避支援・安全運転支援）

更なる開発が期待される先端技術の例



異常検知	自動制御
<p>1. 押しボタン方式 運転者による押しボタン 乗客による押しボタン</p> 	<p>1. 単純停止方式 徐々に減速して停止（操舵なし）</p> <p>2. 車線内停止方式 車線を維持しながら徐々に減速し、車線内で停止（操舵は車線維持のみ）</p> <p>3. 路肩停止方式 車線を維持しながら徐々に減速し、可能な場合、路肩に寄せて停止</p>
<p>2. 自動検知方式 システムがドライバーの姿勢、視線、ハンドル操作を監視し、異常を検知</p> 	

ドライバー異常時対応システム



事故自動通報システム

電波を活用した安全運転支援システム (DSSS)

運転者に周辺の交通状況等を視覚・聴覚情報により提供することで、危険要因に対する注意を促し、ゆとりをもった運転ができる環境を作り出すことにより、交通事故の防止を図るシステム



安全運転支援システム (DSSS)

ETC2.0車載器により、ETCに加え、渋滞回避支援、安全運転支援といった情報提供サービスを提供するETC2.0サービスの普及が進められているところであり、交通事故の抑止への効果が期待される。

2. 交通実態等を踏まえたきめ細かな対策の推進

これまでの悪質かつ危険な違反に重点を置いた総合的な交通安全対策の実施により、交通事故を大幅に減少させることができてきたが、安全運転

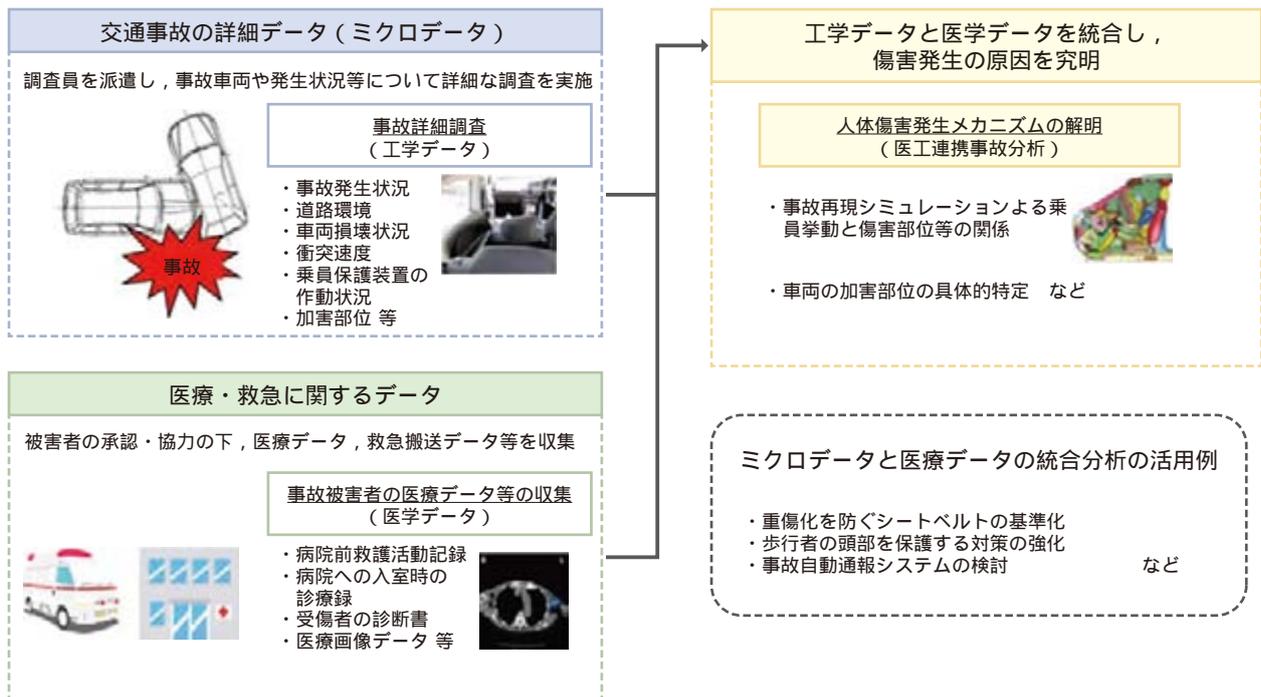
義務違反に起因する死亡事故は、依然として多く、近年、相対的にその割合は高くなっている。このため、これまでの対策では抑止が困難である交通事故について、発生地域、場所、形態等を詳細な情報に基づき分析し、よりきめ細かな対策を効果的に実施していくことにより、当該交通事故の減少を図っていく必要がある。

事故実態の把握・分析においては、従前のマクロデータ及びマイクロデータに加えて、車載式の記

ビッグデータを活用した生活道路対策



ビッグデータを活用した生活道路対策



交通事故マイクロデータと医療データの統合分析

録装置である映像記録型ドライブレコーダーやイベントデータレコーダー（EDR）の情報の活用等について検討するとともに、医療機関の協力により、乗員等の傷害状況も詳細に把握し、事故による傷害発生メカニズムを詳細に調べるなど、交通安全のより一層の推進に資する取組について検討していく必要がある。また、国民が交通事故の発生状況を認識し、交通事故発生に関する意識の啓発等を図ることができるよう、地理情報システム等を活用した交通事故分析の高度化を推進し、インターネット等各種広報媒体を通じて事故データ及び事故多発地点に関する情報の提供・発信に努める必要がある。

3. 住民の参加・協働の推進

地域における安全・安心な交通社会の形成には、当該地域の住民が自らの問題として積極的に参加してもらうことが重要であり、これまで以上に地域住民に交通安全対策に関心を持ってもらうため、交通事故の発生場所や発生形態などインターネット等を通じた交通事故情報の提供に努める必要がある。

特に若者を中心とする層に対しては、交通安全

に関する効果的な情報提供により交通安全意識の高揚を図るとともに、自らも主体的に交通安全の啓発活動等に取り組むことができる環境の整備に努める。

交通の安全は、住民の安全意識により支えられることから、住民自らが交通安全に対する意識を高めていくことが重要である。交通安全思想の普及徹底に当たっては、行政、民間団体、企業等と住民が連携を密にした上で、それぞれの地域における実情に即した身近な活動を推進し、住民の参加・協働を積極的に進める必要がある。

また、安全で良好なコミュニティ形成を図るよう住民や道路利用者が主体的に行う「ヒヤリ地図」を作成したり、交通安全総点検等住民が積極的に参加できる仕組みをつくったりするほか、その活動において、当該地域に根ざした具体的な目標を設定するなどの交通安全対策を推進することも重要である。

4. 公共交通機関等の安全

バスなどの公共交通機関等の安全対策として、保安監査と運輸安全マネジメント評価を充実強化する。さらに、事業者は多くの利用者を安全に目

軽井沢スキーバス事故対策検討委員会の検討状況

平成28年1月15日に軽井沢スキーバス事故が発生したことを踏まえ、二度とこのような悲惨な事故を起こさないよう、徹底的な再発防止策について検討するため、国土交通省では、有識者からなる「軽井沢スキーバス事故対策検討委員会」を設置し、規制緩和後の貸切バス事業者の大幅な増加と監査要員体制、人口減少・高齢化に伴うバス運転者の不足等の構造的な問題を踏まえつつ、抜本的な安全対策について、

貸切バス事業者に対する事前及び事後の安全性のチェック強化
旅行者等との取引環境の適正化、利用者に対する安全性の「見える化」
運転者の技量のチェックの強化
ハード面の安全対策の充実

等の観点から議論を進めている。

同委員会での議論を踏まえ、実施可能な施策については速やかに実施するとともに、28年夏までに、総合的な対策をとりまとめ、実施に移していくこととしている。

なお、平成28年3月29日には、再発防止策についての「中間整理」がとりまとめられ公表されている。

【政府ホームページ掲載先】

http://www.mlit.go.jp/report/press/jidosha02_hh_000238.html

的に運ぶ重要な機能を担っていることに鑑み、運転者等の健康管理を含む安全対策に一層取り組む必要がある。

5. 引き続き積極的に取り組んでいく項目

交通安全対策を一層推進するためには、先進技術の活用をはじめとする新たな対策を積極的に取り組むことが必要であるが、一方で従来から取り組んできた高齢者対策をはじめとする取組を一層深化させることも重要である。

高齢者及び子供等の安全確保

国民ひとりひとり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極めて重要であることから、交通安全に関する教育、普及啓発活動を充実させることが重要である。特に、高齢運転者に対しては、高齢者講習及び更新時講習における高齢者学級の内容の充実に努めるほか、関係機関・団体、自動車教習所等と連携して、個別に安全運転の指導を行う講習会等を開催し、高齢運転者の受講機会の拡大を図る。

また、年齢等にかかわらず多様な人々が利用しやすいよう都市や生活環境を設計するとの考え方に基づき、バリアフリー化された道路交通環境の形成を図っていくことも必要である。

歩行者及び自転車の安全確保

歩行者の安全確保については交通事故の多い工

場において、国、自治体、地域住民等が連携し、徹底した通過交通の排除や車両速度の抑制等のゾーン対策に取り組み、子供や高齢者等が安心して通行できる道路空間の確保を図る必要がある。

特に、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ていく。

また、自転車利用者については自転車の交通ルールに関する交通安全教育等の充実や、歩道通行者に危険を及ぼす違反等に対して積極的に指導警告を行うとともに、近年、自転車が加害者となる事故に関し、高額な賠償額となるケースもあることから、賠償責任を負った際の支払い原資を担保し、被害者の救済の十全を図るため、関係事業者の協力を得つつ、損害賠償責任保険等への加入を加速化する必要がある。

生活道路における人優先の安全・安心な歩行空間の整備

生活道路への通過交通の流入を防ぐとともに、歩道等の交通安全施設等の整備、効果的な交通規制の推進等により安全な道路交通環境を形成することが重要である。

その取組として、最高速度30キロメートル毎時の区域規制等を前提とした「ゾーン30」を整備するなどの低速度規制を実施するほか、高輝度標識

等の見やすく分かりやすい道路標識・道路標示の整備や信号灯器のLED化，路側帯の設置・拡幅，ゾーン規制の活用等の安全対策や，外周幹線道路を中心として，信号機の改良，光ビーコン・交通情報板等によるリアルタイムの交通情報提供等の交通円滑化対策を一層推進する必要がある。

また，通過交通の排除や車両速度の抑制を行うためのハンプ・狭さく等の標準仕様を策定するとともに，ビッグデータの活用により潜在的な危険箇所の解消を進めるほか，交通事故の多いエリアでは，国，自治体，地域住民等が連携して効果的・効率的に対策を実施する必要がある。

第10次交通安全基本計画（道路交通）概要

第1 まえがき

計画期間は、平成28年度から32年度までの5年間とする。

第2 計画の基本理念

【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、国民全ての願いである安全で安心して暮らせる社会を実現することが極めて重要である。

人命尊重の理念に基づき、交通事故被害者の存在に思いを到し、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。

【人優先の交通安全思想】

高齢者、障害者、子供等の交通弱者の安全を一層確保する「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。

【先端技術の積極的活用】

全ての交通分野において、更なる交通事故の抑止を図り、交通事故のない社会を実現するためには、あらゆる知見を動員して、交通安全の確保に資する先端技術や情報の普及活用を促進するとともに、新たな技術の研究開発にも積極的に取り組んでいく必要がある。

1. 交通社会を構成する三要素

交通社会を構成する「人間」・「交通機関」・「交通環境」の三つの要素について施策を策定し、国民の理解と協力の下、強力に推進する。

2. 情報通信技術（ICT）の活用

高度道路交通システム（ITS）の活用等を積極的に進めるとともに、交通事故原因の総合的な調査・分析の充実・強化、必要な研究開発の推進を図る。

3. 救助・救急活動及び被害者支援の充実

交通事故が発生した場合の救助・救急活動

の充実を図るとともに、交通安全分野における被害者支援の一層の充実を図る。

4. 参加・協働型の交通安全活動の推進

国民の主体的な交通安全活動を積極的に促進するため、施策の計画段階から国民が参加できる仕組みづくり等、参加・協働型の交通安全活動を推進する。

5. 効果的・効率的な対策の実施

厳しい財政事情を踏まえつつも、地域の交通実態に応じて、最大限の効果を挙げる対策に集中的に取り組むなど、効率的な予算執行に配慮する。

6. 公共交通機関等における一層の安全の確保

保安監査や運輸安全マネジメント評価を充実・強化する。運転者の健康管理や体調急変に伴う事故を防止するため、「事業用自動車の運転者の健康管理マニュアル」の周知・徹底を図る。

また、2020年には東京オリンピック・パラリンピック競技大会が開催されることを踏まえ、政府のテロ対策とあいまって公共交通機関等の安全を確保していくものとする。

第3 道路交通の安全

1 基本的考え方

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べきである。

交通事故のない社会への更なる飛躍を目指していくためにも、今後は、日々進歩する交通安全の確保に資する先端技術や情報の活用を一層促進していくことが重要である。

ワークライフバランスを含む生活面や環境面などあらゆる観点を踏まえた総合的な交通安全対策を推進することにより、交通事故が起きにくい環境をつくっていくことも重要である。

歩行者の安全確保

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。

地域の実情を踏まえた施策の推進

交通安全に関しては、都道府県、市区町村等それぞれの地域の実情を踏まえた上で、その地域に最も効果的な施策の組合せを、地域が主体となって行うべきである。

さらに、地域の安全性を総合的に高めていくためには、交通安全対策を防犯や防災と併せて一体的に推進していくことが有効かつ重要である。

役割分担と連携強化

行政のほか、学校、家庭、職場、団体、企業等それぞれが責任を持ちつつ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、その計画、実行、評価の各場面において様々な形で積極的に参加し、協働していくことが有効である。

交通事故被害者等の参加・協働

交通事故被害者等は、交通事故の悲惨さを我が身をもって経験し、理解していることから、交通事故被害者等の参加や協働は重要である。

2 道路交通の安全についての目標

道路交通事故の状況

我が国の交通事故による24時間死者数は、昭和45年に1万6,765人を数えたが、平成26年には4,113人とピーク時（昭和45年：1万6,765人）の4分の1以下となった。

しかし、第9次交通安全基本計画の最終年である27年中の死者数は4,117人となり、平成27年までに24時間死者数を3,000人以下とするという目標は遺憾ながら達成するに至らなかった。

なお、近年、死傷者数と交通事故件数については、平成16年をピークに減少が続いており、27年中の死傷者数は670,140人となり、第9次交通安全基本計画の目標を達成したところであるが、絶対数としては依然として高い状態で推移している。

交通安全基本計画における目標

平成32年までに24時間死者数を2,500人^()以下とし、世界一安全な道路交通を実現する。

（この2,500人に平成27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3,000人）

平成32年までに死傷者数を50万人以下にする。

交通事故のない社会を達成することが究極の目標であるが、一朝一夕にこの目標を達成することは困難であると考えられることから、本計画の計画期間である平成32年までには、年間の24時間死者数を2,500人以下にすることを旨とする。

この2,500人に、平成27年中の24時間死者数と30日以内死者数の比率（1.18）を乗ずるとおおむね3,000人となり、人口10万人当たりの30日以内死者数は2.4人となる。国際道路交通事故データベース（IRTAD）がデータを公表している30か国中の人口10万人当たりの30日以内死者数をみると、我が国は2013年では4.0人と9番目に少ないが、この目標を達成した場合には、他の各国の交通事故情勢が現状と大きく変化がなければ、最も少ない国となる。

「平成30年を目途に、交通事故死者数を半減させ、これを2,500人以下とし、世界一安全な道路交通の実現を目指す」ということが平成21年及び22年に設定した中期目標であり、本計画の計画期間において、この中期目標の達成を目指すこととする。

また、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32年までに、年間の死傷者数を50万人以下とすることを旨とする。

さらに、諸外国と比べて死者数の構成率が高い歩行中及び自転車乗用中の死者数についても、道路交通事故死者数全体の減少割合以上の割合で減少させることを旨とする。

3 道路交通の安全についての対策

今後の交通安全対策を考える視点

高齢者の人口の増加等により、交通事故死者数の減少幅は縮小傾向にある中、平成27年中の交通事故死者数は15年ぶりの増加となった。また、近年、安全不確認、脇見運転、動静不注視等の安全

運転義務違反に起因する死亡事故が依然として多く、相対的にその割合は高くなっている。このため、従来の交通安全対策を基本としつつ、経済社会情勢、交通情勢の変化等に対応し、また、実際に発生した交通事故に関する情報の収集、分析を充実し、より効果的な対策への改善を図るとともに、有効性が見込まれる新たな対策を推進する。

交通事故による被害を減らすために重点的に対応すべき対象

ア 高齢者及び子供の安全確保

諸外国と比較しても、我が国は高齢者の交通事故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。

また、安心して子供を産み、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、子供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。

イ 歩行者及自転車の安全確保

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く、特に、65歳以上の高齢者や15歳以下の子供では、約5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、高齢者や子供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。

また、我が国では、自転車乗用中の死者数の構成率についても、欧米諸国と比較して高くなっている。自転車については、自動車等に衝突された場合には被害を受ける反面、歩行者等に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。

ウ 生活道路における安全確保

地域住民の日常生活に利用される生活道路において、交通の安全を確保することは

重要な課題である。このため、地域における道路交通事情等を十分に踏まえ、各地域に応じた生活道路を対象とし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、安全な走行方法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、生活道路における交通の安全を確保するための対策を総合的なまちづくりの中で一層推進する必要がある。

交通事故が起きにくい環境をつくるために重視すべき事項

ア 先端技術の活用

運転者の不注意による交通事故や、高齢運転者の身体機能等の低下に伴う交通事故への対策として、運転者の危険認知の遅れや運転操作の誤りによる事故を未然に防止するための安全運転を支援するシステムや、交通事故が発生した場合にいち早く救助・救急を行えるシステムなど、技術発展を踏まえたシステムを導入推進していく。

イ 交通事故実態等を踏まえたきめ細やかな対策の推進

これまでの対策では抑止が困難である交通事故について、発生地域、場所、形態等を詳細な情報に基づき分析し、よりきめ細かな対策を効果的かつ効率的に実施していくことにより、当該交通事故の減少を図っていく。

ウ 地域ぐるみの交通安全対策の推進

これまで以上に地域住民に交通安全対策に関心を持ってもらい、当該地域における安全安心な交通社会の形成に、自らの問題として積極的に参加してもらうなど、国民主体の意識を醸成していく。

また、安全な交通環境の実現のためには、交通社会の主体となる運転者、歩行者等の意識や行動を周囲・側面からサポートしていく社会システムを、都道府県、市区町村等それぞれの地域における交通情勢を踏ま

え、行政、関係団体、住民等の協働により形成していく。

講じようとする施策

道路交通環境の整備

道路交通環境の整備を考えるに当たっては、自動車交通を担う幹線道路等と歩行者中心の「暮らしのみち」（生活道路）の機能分化を進め、暮らしのみちの安全の推進に取り組むこととする。

また、子供を事故から守り、高齢者や障害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、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っていくものとする。

さらに、増加している歩行者と自転車の事故を減らすため、自転車は車両であるとの原則の下、自転車道や自転車専用通行帯、自転車の通行位置を示した道路等の自転車走行空間ネットワークの整備により、自転車利用環境の総合的な整備を推進する。

交通安全思想の普及徹底

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。特に、高齢者自身の交通安全意識の向上を図るとともに、高齢者を保護し、高齢者に配慮する意識を高める啓発指導を強化する。

また、交通安全を目的とする民間団体については、交通安全指導者の養成等の事業及び諸行事に対する援助並びに交通安全に必要な資料の提供活動を充実するなど、その主体的な活動を促進するとともに、交通ボランティア等に対しては、資質の向上に資する援助を行うことなどにより、その主体的な活動及び相互間の連絡協力体制の整備を促進する。

さらに、自転車の安全利用を促進するため、歩行者や他の車両に配慮した通行等自転車の正しい乗り方に関する普及啓発の強化を図るとともに、自転車が加害者となる事故に関し、被害者の救済の十全を図るため、損害賠償責任保険等への加入を加速化する。

安全運転の確保

運転者教育等の充実に努めるほか、運転者

に対して、横断歩道においては、歩行者が優先であることを含め、高齢者や障害者、子供を始めとする歩行者や自転車に対する保護意識の高揚を図る。

また、自主的な安全運転管理対策の推進、自動車運送事業者の安全対策の充実及びICT等を活用しつつ、道路交通に関連する総合的な情報提供の充実を図る。

さらに、事業用自動車の事故死者数・人身事故件数の半減等を目標に立てた事業用自動車総合安全プランに基づく、安全体質の確立、コンプライアンスの徹底等についての取組を推進する。

特に、ビッグデータを活用した事故防止運行モデル等の構築・普及や、急加速・急ブレーキの回数等の様々な運転情報を基に、安全運転指導サービスや安全運転を促すテレマティクス保険など、民間による安全運転促進のための新たなサービスの提供を促進することにより、更なる事故の削減を目指す。

車両の安全性の確保

ASV技術のうち衝突軽減ブレーキ等の市場化されたASV技術については、国際的な動向も踏まえつつ、義務化も含めた保安基準の拡充・強化、補助制度の拡充を図るとともに、ドライバー異常時対応システム等の実用化間際の新技术については、技術指針の策定、事故データに基づくASV技術の効果評価を行う等により普及促進を引き続き進める。

道路交通秩序の維持

交通指導取締り、交通事故事件捜査、暴走族取締り等を通じ、道路交通秩序の維持を図る。

また、交通事故事件等に係る適正かつ緻密な捜査の一層の推進を図る。

さらに、自転車利用者による歩道通行者に危険を及ぼす違反等に対して積極的に指導警告を行うとともに、これに従わない悪質・危険な自転車利用者に対する検挙措置を推進する。

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、負傷者の救命率・救命効果の一層の向上を図る観点から、事故現場からの救急通報体制の整備や、救急現場等における応急手当の普及等を推進する。

被害者支援の充実と推進

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

交通事故の実態を的確に把握し、更なる交通事故死傷者数の削減に向けた効果的かつ詳細な交通安全施策の検討、立案等に資するた

め、人、道路及び車両について総合的な観点からの事故分析を行うことに加え、救命救急医療機関等との医工連携による新たな交通事故データベースの構築及びその活用に向けた検討を行うとともに、車載式の記録装置である映像記録型ドライブレコーダー等のマイクロデータの充実を通じた交通事故分析への活用について検討を行う。

また、官民の保有する交通事故調査・分析に係る情報を国民に対して積極的に提供することにより、交通安全に対する国民の意識の高揚を図る。