

平成 21 年版交通安全白書について

内閣府政策統括官 (共生社会政策担当)

【交通安全白書とは】

交通安全対策基本法（昭和45年法律第110号）第13条の規定（「政府は、毎年、国会に、交通事故の状況、交通の安全に関する施策に係る計画及び交通の安全に関して講じた施策の概況に関する報告を提出しなければならない。」）に基づき、毎年国会に提出する年次報告書。

昭和 46 年から報告しており、今回は 39 回目に当たる。

平成 21 年版交通安全白書について

今回の白書の特徴及び構成

【平成20年度交通事故の状況及び交通安全施策の現況】

陸上，海上及び航空交通の各分野について

○近年の交通事故の状況と平成20年度中の交通安全施策の実施状況について記述

【平成 21 年度交通安全施策に関する計画】

陸上，海上及び航空交通の各分野について

○第 8 次交通安全基本計画（計画期間：平成 18 年度～22 年度）に沿った計画を記述

【特集・交通事故半減を目指して】

平成 21 年 1 月の麻生内閣総理大臣の談話，交通事故死者数減少の要因，今後の取組みを紹介。

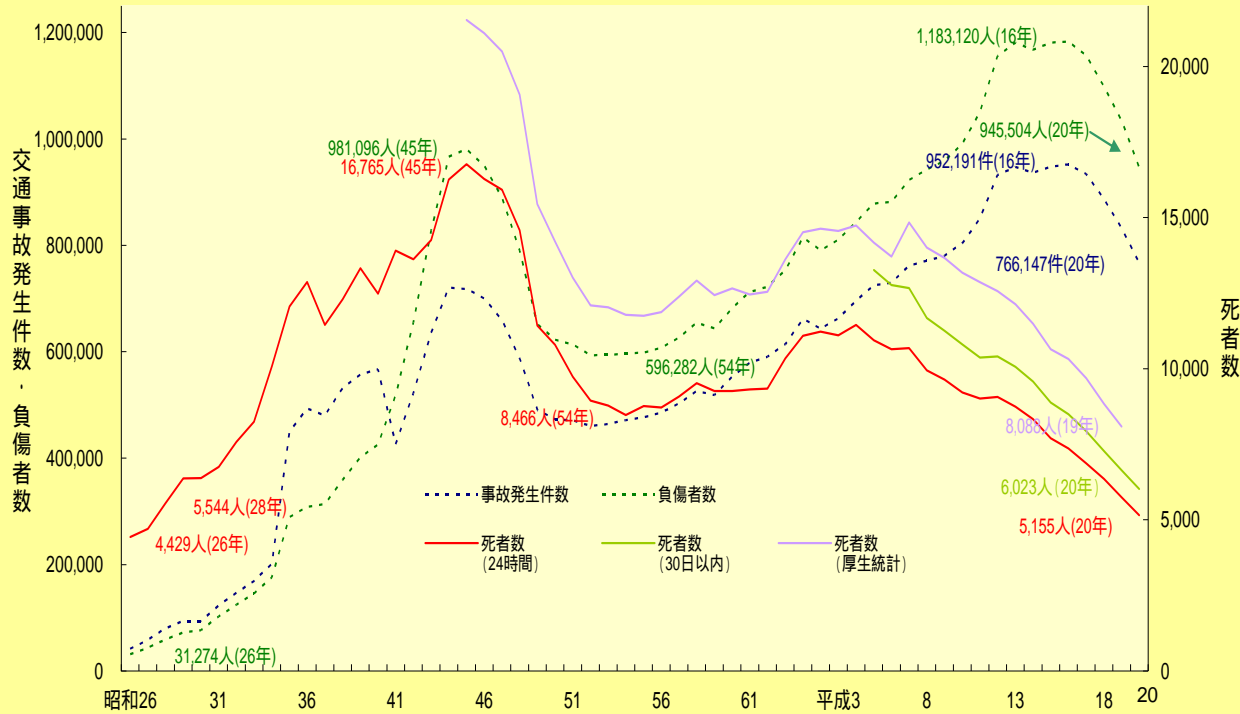
【トピック】

時事関係の課題等を“トピック”として記述

第1 道路交通事故の動向

1 道路交通事故の長期的推移

死者数は、54年ぶりに5千人台となった昨年を更に下回る



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 「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。

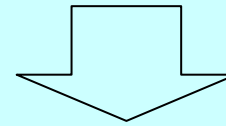
4 「30日以内死者」とは、交通事故発生から30日以内に死亡したものを（24時間死者を含む。）いう。

5 「厚生統計の死者」は、厚生労働省統計資料「人口動態統計」による当該年に死亡した者のうち原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。なお、平成6年までは、自動車事故とされた者を、平成7年以降は陸上の交通事故とされた者から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。

【交通事故死者数の推移】

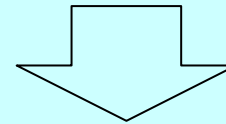
昭和45年に史上最悪の1万6,765人を記録

昭和45年に交通安全対策基本法が制定され、同法に基づく交通安全基本計画を46年度以降5年ごとに策定し、交通安全対策を総合的・計画的に推進。



54年には8,466人まで減少

その後増勢に転じるが、平成4年を境に再び減少に転じる。



平成20年は5,155人となり、8年連続の減少

54年ぶりに5千人台となった昨年を更に下回る。

平成16年に過去最悪の事故発生件数及び負傷者数も4年連続で前年を下回り、死傷者数については、10年ぶりに100万人を下回った。

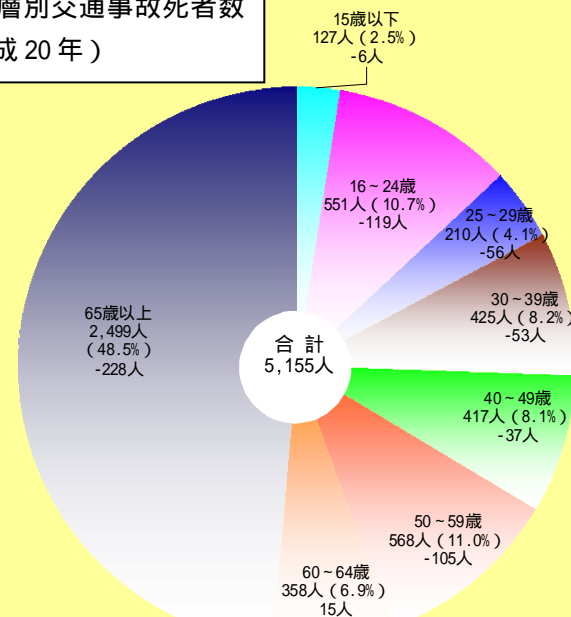
2 平成20年中の道路交通事故の状況

事故発生件数	76万6,147件	(前年比	6万6,307件,	8.0%)
死傷者数	95万0,659人	(前年比	8万9,530人,	8.6%)
うち負傷者数	94万5,504人	(前年比	8万8,941人,	8.6%)
うち死者数(24時間)	5,155人	(前年比	589人,	10.3%)
(30日以内)	6,023人	(前年比	616人,	9.3%)

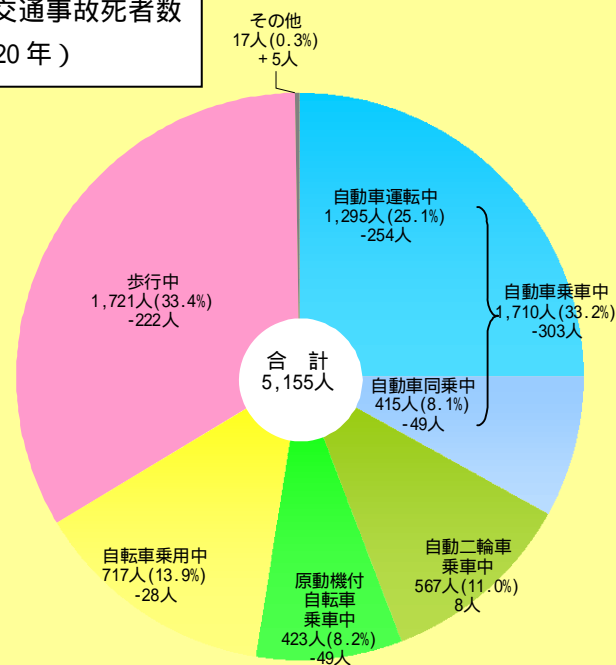
《死者数及び負傷者数》

	死者数	負傷者数
年齢層別	65歳以上の高齢者(2,499人 228人減・8.4%減)が16年連続で最も多い(全死者数の48%超)。前年と比べ、60～64歳以外の年齢層で減少。	30～39歳(18万1,535人)と16～24歳(16万1,300人)が多い。前年と比べ、すべての年齢層で減少。
状態別	歩行中(1,721人)が最も多い(全死者数の33.4%)が、前年と比べ、大幅に減少(222人減・11.4%減)。	自動車乗車中(58万0,001人)が最も多い(全負傷者数の61.3%)。

年齢層別交通事故死者数
(平成20年)



状態別交通事故死者数
(平成20年)



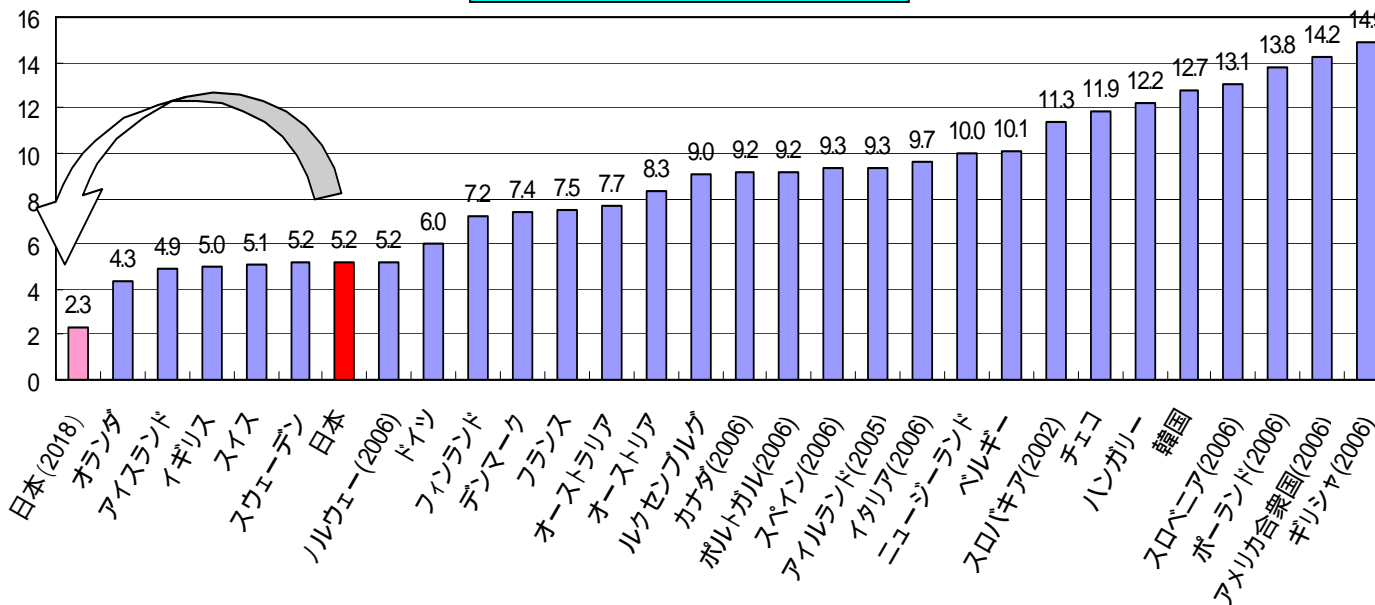
注 警察庁資料による。

1. 「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」を平成21年1月2日に公表。

【談話のポイント】

- ・「第8次交通安全基本計画」の目標を2年前倒しで達成。(平成22年までに、24時間死者数を5,500人以下、死傷者数を100万人以下)
- ・近年の交通事故死者数の減少要因、取組み。
- ・今後10年間を目途に、更に交通事故死者数を半減し、「世界一安全」な道路交通の実現を目指す。
(平成30年までに、24時間死者数を2,500人以下)
- ・当面取組むべき施策。(高齢者対策、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)

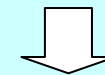
3. 人口10万人当たりの交通事故死者数(2007年)



平成30年(2018年)までに死者数2,500人以下とする



10万人当たりの死者数2.3人以下

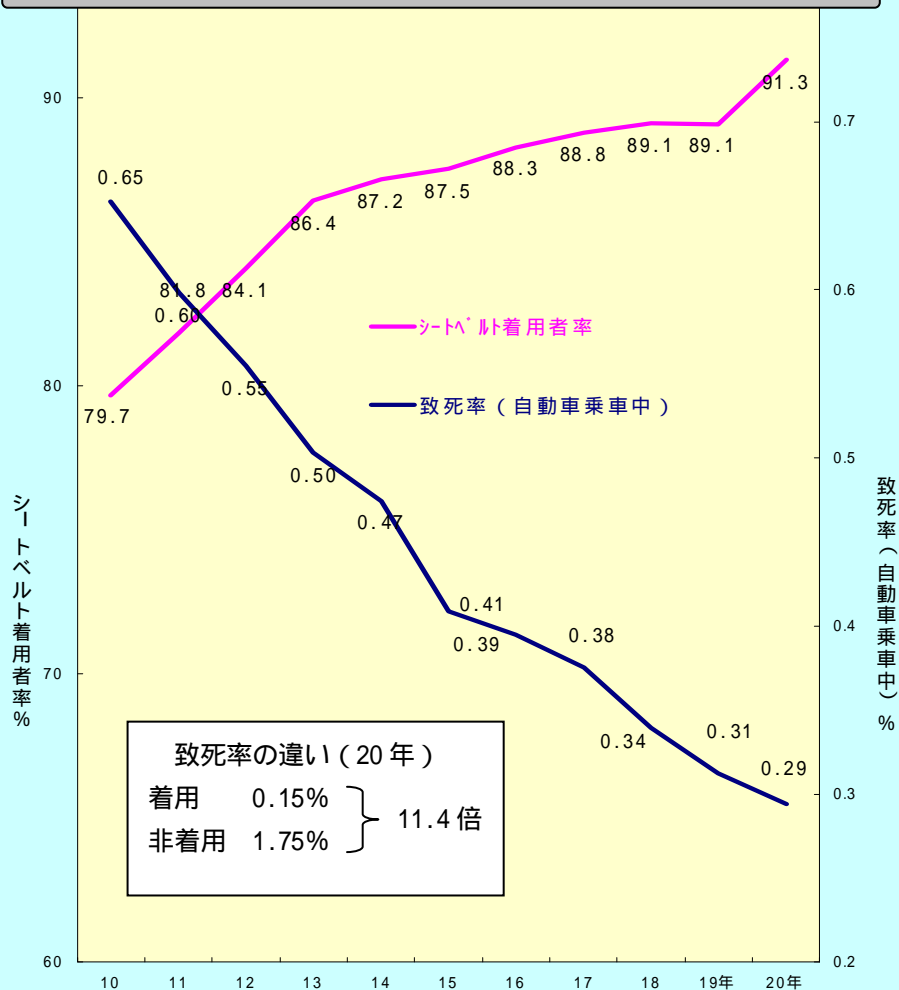


「世界一安全な道路交通」の実現

4. 近年の交通事故死者数減少の主な要因

- 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成果
- 定量的に示すことができる主な要因として シートベルト着用者率の向上に伴う致死率の低下, 車両の安全性向上 等

要因 : シートベルト着用者率の向上に伴う致死率の低下

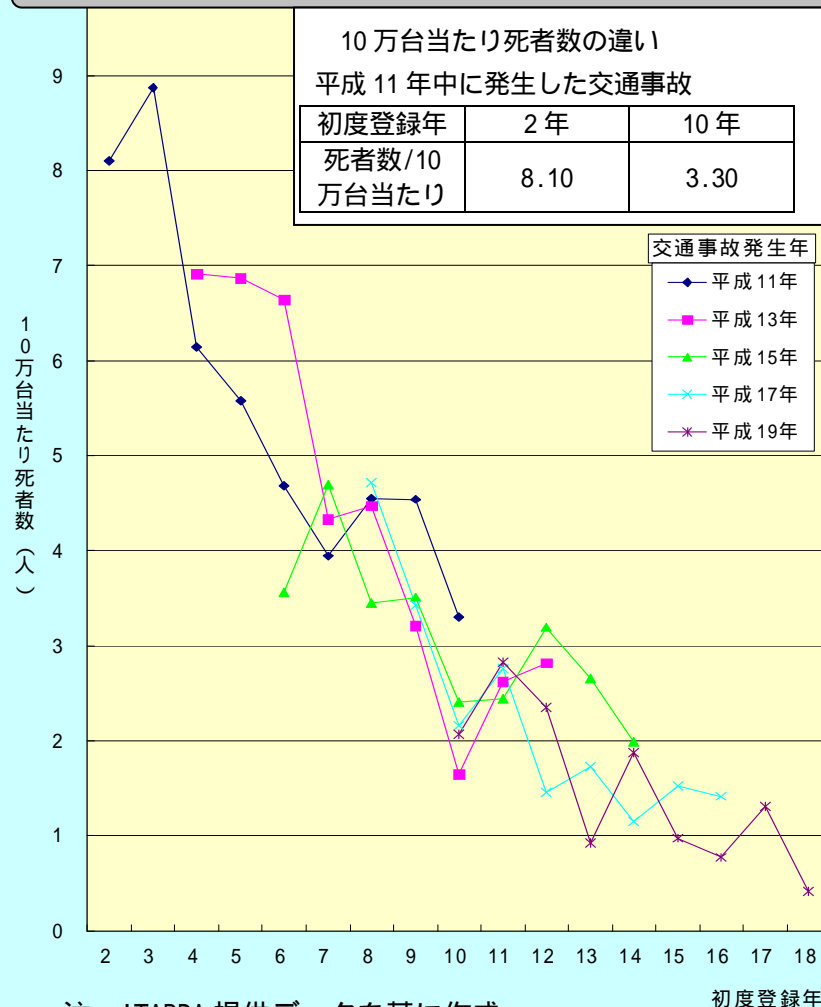


致死率の違い (20年)

着用	0.15%
非着用	1.75%
} 11.4倍	

注 1 警察庁資料による。
 注 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
 注 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

要因 : 事故年別・初度登録年別10万台当たり運転者・同乗者死者数 (普通乗用車)



注 ITARDA 提供データを基に作成。

5. 半減に向けた当面の取組みについて

【高齢者に対する対策】

- 1 講習予備検査（認知機能検査）の適正な実施と高齢者の理解の確保
- 2 高齢者に対する交通安全教育の推進
- 3 高齢運転者対策の推進

【飲酒運転の根絶に向けた取組】

- 1 飲酒運転に係る国民の規範意識の確立
- 2 危険運転者の排除と改善
- 3 常習飲酒運転者対策
- 4 飲酒運転の取締り等
- 5 飲酒運転防止技術の開発促進

【交通安全教育の推進】

- 1 交通事故実態等を踏まえた交通安全教育の推進
- 2 全国交通安全運動の推進

アルコールの影響の進み方

体重約60kgの人が飲んだ場合に、酔いがさめるまでの時間の目安。（個人差があります。）

ビール中瓶 1本又は日本酒 1合	4時間
ビール中瓶 2本又は日本酒 2合	8時間
ビール中瓶 3本又は日本酒 3合	12時間

（特定非営利活動法人アスク資料により作成）

個人の体質によりアルコールの分解速度は異なり、早く分解する人、遅く分解する人がいますが、平均すると日本酒三合を飲んだ場合、アルコールの影響がなくなるまでにおよそ半日かかります。「一眠りしたから大丈夫」は禁物です。アルコールは自分で思っているより長く体内に留まって身体に影響を及ぼします。アルコールの影響について、正しく理解し、適切な運転を心掛けましょう。

幼児2人同乗用自転車の普及と安全利用の促進



資料提供：(財)自転車産業振興協会

【安全かつ円滑な道路交通環境の整備】

- 1 生活道路等の対策
- 2 通学路等における安全、安心な歩行空間の創出
- 3 自転車通行環境の整備
- 4 幹線道路の対策
- 5 道路ネットワークの整備と規格の高い道路の利用促進
- 6 高度道路交通システム（ITS）の推進

【車両の安全性の確保】

- 1 安全基準の拡充・強化
- 2 先進安全自動車（ASV）の開発・実用化・普及の促進
- 3 自動車アセスメント情報の提供等の推進

【自転車の安全利用】

- 1 自転車利用者に対するルールの周知
- 2 自転車の安全性の確保
- 3 自転車の安全利用に向けた指導取締りの推進

【その他】

- 1 最高速度違反による交通事故対策に関する検討
- 2 事業用自動車の安全対策

第2 鉄道交通事故の動向

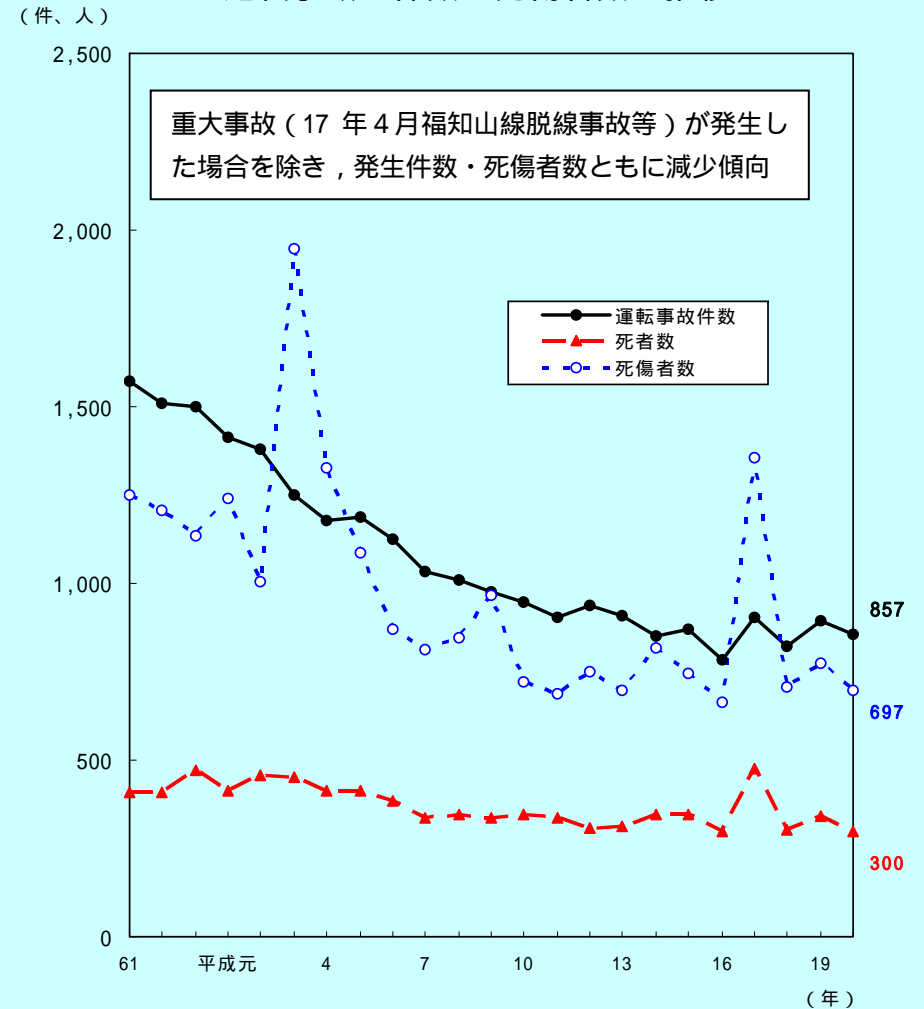
平成20年中の鉄道交通事故の状況

事故発生件数	857件	(前年比: 4.1%)
死傷者数	697人	(前年比: 9.8%)
うち死者数	300人	(前年比: 11.8%)
踏切事故	336件	(前年比: 8.4%)
死傷者数	224人	(前年比: 25.8%)

【重大事故について】

平成20年中は、死傷者が10名以上又は脱線両数が10両以上生じた重大事故は発生しなかった。

運転事故の件数と死傷者数の推移



注 1 国土交通省資料による。
2 死者数は24時間死者。

第3 海上交通事故の動向

平成20年中の海上交通事故の状況

海難船舶数 2,414隻 (前年比: 165隻)
 うち救助 (827隻の自力入港を除く1,587隻中) 1,399隻
 海難船舶乗船者 1万2,927人
 うち救助 (8,119人の自力救助を除く4,808人中) 4,684人
 海難による死者・行方不明者 146人 (前年比: +29人)
 船舶からの海中転落による死者・行方不明者 128人
 (前年比: +20人)

海難及び船舶からの海中転落による死者・行方不明者ともに漁船によるものが最も多く、それぞれ全体の79%、63%を占めている。

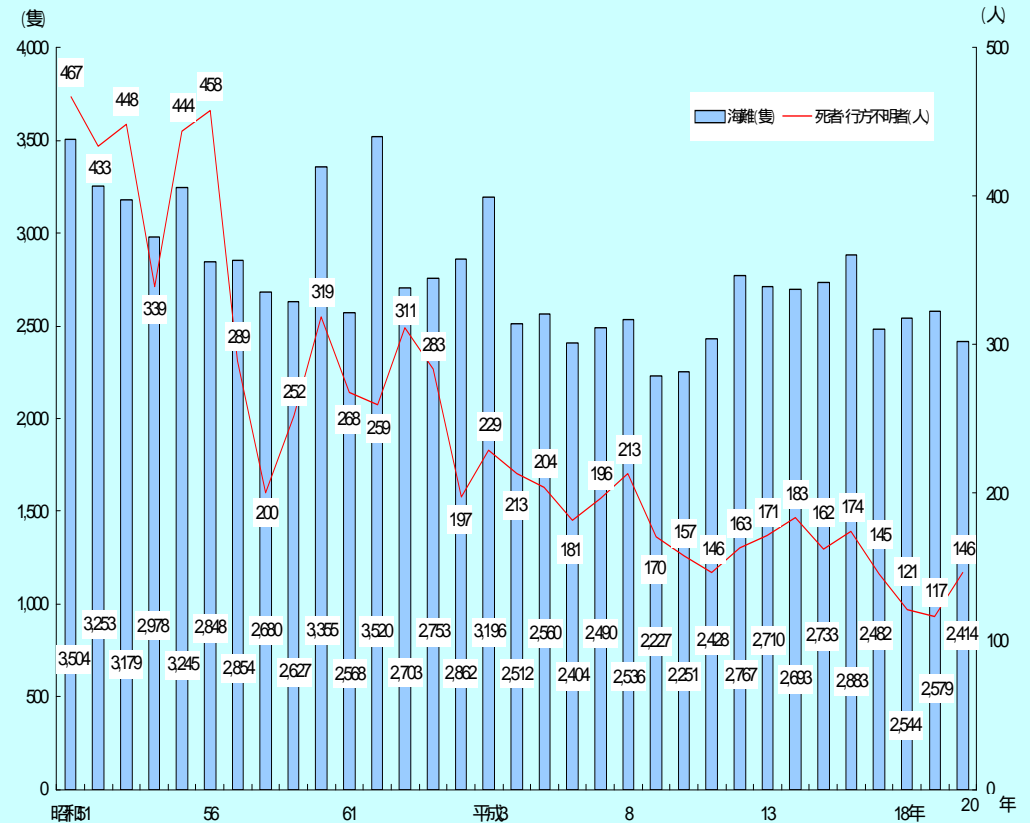
プレジャーボート等の海難船舶隻数 981隻
 うち救助 (174隻の自力入港を除く807隻中) 749隻
 前年より52隻減少したものの、海難船舶隻数全体の41%を占めている。

【参考：海難等の状況】

平成20年2月、千葉県野島崎の南方海上で漁船「清徳丸」と海上自衛隊の護衛艦「あたご」の衝突事故が発生し、清徳丸の乗組員2名が行方不明

海難審判庁が重大海難事故に指定し、衝突の原因について調査

21年1月、横浜地方海難審判所は、あたごの動静監視不十分が主因である旨裁決し、連絡・報告体制及び見張り体制を強化するよう勧告した。



注1 海上保安庁資料による
 注2 死者行方不明者は、病状等によって帰航が不可能になったことにより、船舶が漂流するなどの海難が発生した場合の死亡した乗組員を含む

海難による死者・行方不明者は4年ぶりに増加

第4 航空交通事故の動向

平成20年中の航空交通事故の状況

我が国における民間航空機の事故の発生件数 17件
 (これに伴う死亡者数は7人, 負傷者数は10人。)

近年では, 大型飛行機による航空事故は, 乱気流によるものを中心に年数件程度にとどまり, 小型飛行機等が事故の大半を占めている。

航空事故発生件数及び死傷者数の推移(民間航空機)

区 分 年	発 生 件 数							死 傷 者 数		
	大型飛行機	小型飛行機	超軽量 動力機	ヘリコプター	ジャイロ プレーン	滑空機	飛行船	計	死亡者	負傷者
	件	件	件	件	件	件	件	件	人	人
平成16	5	11	2	6	1	3	0	28	14	26
17	1	8	0	7	0	7	0	23	16	20
18	3	3	4	2	1	5	0	18	4	10
19	5	3	4	7	0	4	0	23	10	25
20	3	6	2	3	0	3	0	17	7	10

- 注1 国土交通省資料による。
 2 各年12月末現在の値である。
 3 日本の国外で発生した我が国の航空機に係る事故を含む(16年2件)。
 4 日本の国内で発生した外国の航空機に係る事故を含む(17年2件,19年1件)。
 5 事故発生件数及び死傷者数には, 機内における自然死, 自己又は他人の加害行為に起因する死亡等に係るものは含まない。
 6 死亡者数は, 30日以内死亡者数であり, 行方不明者等が含まれる。
 7 平成20年の負傷者数は暫定値である。
 8 大型飛行機は最大離陸重量5.7トンを超える飛行機, 小型飛行機は最大離陸重量5.7トン以下の飛行機である。

近年の公共交通機関における事故・トラブルも踏まえ、事故調査機関に寄せられる期待の高まりには著しいものがある。このような国民の期待に的確に対応していくため、陸・海・空の事故原因究明機能の強化・総合化を図るべく、平成 20 年 10 月 1 日に航空・鉄道事故調査委員会と海難審判庁を改組し、運輸安全委員会と海難審判所を設置した。

【船舶事故関連】

現行の海難審判は責任追及を前提としており、再発防止のための原因究明が不十分。また、**責任追及（懲戒）と原因究明の分離**が国際的要請。（国際海事機関で条約化（H20 年 5 月採択，H22 年 1 月発効予定））

原因究明機能を高めるために、**様々な分野の知見を有する専門家を集めて原因究明**を行うことが必要。

【航空事故，鉄道事故関連】

航空・鉄道については、これまでも各分野の専門家を集めた事故調査委員会が機能しているところであるが、再発防止のために**原因究明機能をより高度化**することが必要。

また、事故調査をより円滑かつ適確に進めるため、**事故調査体制の一層の整備**が必要。（H 1 8 年運輸安全一括法衆参附帯決議）

陸・海・空（航空，鉄道，船舶）の事故原因究明機能の高度化・再発防止機能の強化を図るため，国土交通省に「運輸安全委員会」を設置

設置の効果

原因究明機能の強化

事故再発防止機能の強化

事故調査体制の充実

被害者等への情報提供