

専門委員会議において議論すべき主な事項（素案）

1 次期計画における主な理念、視点等

近年の社会情勢、交通事故情勢の変化等を踏まえ、次期計画の理念や視点等について、どのようなものを設定することが、交通安全対策を進めるうえで有用と考えられるか（第 10 次計画の理念、視点等は別紙 1 のとおり）。

1.1 第 10 次計画における主な理念、視点等

○ 人優先の交通安全思想

Ⅰ 第 8 次計画より、「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とされているが、今後もこの理念を基本としていくのが良いか。

○ 高齢者及び子供の安全確保

- Ⅰ 高齢者の人口 10 万人当たりの死者数は、年々減少傾向である一方で、2019 年の道路交通事故死者数の 55.4%が高齢者。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及び自転車乗用者の割合が高くなっており、これらの約 7 割が高齢者。歩行者や自転車乗用者側にも法令違反が認められることから、ルール遵守を促すことで全体の死者数を減らすことができるのではないかと。また、運転免許証保有者の超高齢化が見込まれることから、高齢運転者の事故を減らすことが、優先度が高いのではないかと。さらに、2022 年からは、いわゆる「団塊世代」（1947～1949 年生まれ）の後期高齢者への移行が始まるため、より一層後期高齢者の安全を確保するための対策を行っていく必要があるのではないかと。
- Ⅰ 子供の 2018 年の死者数は、79 名と全体の割合から見ると小さいが、子供を交通事故から守ることは、優先度が高いのではないかと。

○ 歩行者及び自転車の安全確保

- Ⅰ 歩行者の死亡者数は、状態別の中で最も多いが、近年、確実に減少してきている。一方で、横断歩道において自動車が一時停止しない等歩行者優先の徹底がまだなされていない。交通弱者である歩行者を守るために、ソフト対策、ハード対策ともに行う余地がまだあるところ、今後も歩行者の交通事故死者数を減少させることができるのではないかと。
- Ⅰ 自転車の安全確保を重点対象に掲げたのは、第 9 次計画（平成 23～27 年度）からであり、力を入れてきたのは、比較的最近のことである。他の「状態別」の区分と比較しても減少幅が大きく、「自転車安全利用 5 則」の徹底などにより、今後も大きく減少させることができるのではないかと。

○ 生活道路の安全確保

- Ⅰ 生活道路の安全確保を重点対象に掲げたのは、第 9 次計画（平成 23～27 年度）からであり、力を入れてきたのは、比較的最近のことである。ゾーン 30 の設定が進んできていることに加え、普及段階を迎えている物理的デバイスのランプ等の整備を一層推進するほか、可搬式

速度違反自動取締装置の整備を推進し、同装置を活用した取締り等の実施により、今後も大きく減少させることができるのではないか。

○ 先端技術の活用推進

- Ⅰ 衝突被害軽減ブレーキを始めとした先端技術の活用により、交通事故が減少している。今後、サポカーの普及はもとより、レベル3以上の自動運転が実用化されるなど、先端技術の活用により、交通事故のさらなる減少が期待できるのではないか。
- Ⅰ 車両の分野にとどまらず、他の分野でも先端技術の活用により、交通事故のさらなる減少が期待できるのではないか。
- Ⅰ さらには、少子高齢化等により、職業運転手等の人手不足が深刻化している中で、先端技術の活用により、人手不足を解決しつつ、安全の確保もしていくことが必要ではないか。

○ 交通実態等を踏まえたきめ細かな対策の推進

- Ⅰ ETC2.0 から抽出されるビッグデータ等を基にした交通安全対策が進捗した。一方で、対策を行うにあたり、各種データや専門家の知見をさらに活用していくことが有用ではないか。

○ 地域ぐるみの交通安全対策の推進

- Ⅰ 行政、関係団体等が連携して、地域ぐるみの対策を推進しているが、対策を行うにあたり、専門家の知見をさらに活用していくことが有用ではないか。

1.2 交通安全対策を進めるにあたっての新たな視点の一例

○ 人手不足への対応

- Ⅰ 多くの職種において人手不足の状況であり、職業運転手、整備士、教習所の教官等交通安全に関わる職種においても例外ではない。人手不足を補うために省人化を進める一方で、人材の質を確保できるよう効果的な安全教育を行うことが有用ではないか。

○ 外国人の事故への対応

- Ⅰ 外国人労働者及び訪日外国人旅行者数は近年増加傾向にある。交通事故件数が減少する中で、外国籍運転者が第1当事者による交通事故件数は横ばい傾向である。今後も増加が見込まれる外国人労働者及び訪日外国人旅行者数に関わる交通安全対策（例：英語併記された道路標識の整備、車両の購入、賃借時の交通ルールの周知徹底等）を強化していくことが有用ではないか。

○ EBPMの推進

- Ⅰ 各施策について、EBPMの取組を強化し、その施策がどの程度交通事故の削減に貢献しているのかについて、可能な限りデータを収集、効果を検証し、より良い施策に改善していくことが有用でないか。また、データの収集から政策立案まで、より一層関係者間で連携する体制を整えることが有用ではないか。

2 計画の目標

第 10 次計画では、2020 年に 24 時間死者数を 2,500 人以下、死傷者数を 50 万人以下とする目標を掲げている。

2.1 第 11 次計画における目標値の設定に関する議論

2.1.1 死者数

- l 2019 年の 24 時間以内死者数は、3,215 名（2015 年の実数値：4,117 人、第 10 次計画の目標値（2020 年）：2,500 名）と、目標の達成のためには、大幅に死者数を減らす必要がある。
- l 2025 年における 24 時間以内死者数の予測値は、2,214～2,578 人である。
- l 予測値は、過去の実数値の推移について、一定の傾向がある期間を複数設定して推計したものの。第 11 次計画期間中における交通安全対策の進展を見据えて、目標値を設定する必要がある。
- l 24 時間以内死者数に加えて、30 日以内死者数（24 時間死者数の 1.2 倍程度）についても死者数の目標値として設定すべきとの意見がある。
- l 欧米等における計画の目標値は、30 日以内死者数を用いることが一般的である。

2.1.2 死傷者数

- l 2019 年に、第 10 次計画の目標値 50 万人以下にするという目標を達成している。
- l 損害保険料算出機構によると、軽傷者数について、「人身事故として警察に届出がなされなかったものであっても、実際には負傷されたことが確認された場合には＜自賠責の保険金の支払い＞を行うことが必要であり、近年、このような支払いが増加している」との指摘がある。

2.1.3 重傷者数

- l 重傷に関わる指標として、交通事故によって負傷し、1 箇月以上の治療を要する「重傷」と、救急自動車による搬送人員のうち、初診時における傷病程度が 3 週間以上の入院加療を必要とする「重症」がある。
- l 平成 30 年（2018 年）の重傷者数は 34,558 人、重症者数（交通事故後に救急自動車により搬送され長期入院した者）は 17,061 人である。
- l 先端技術や救急医療の発展等により交通事故の被害が軽減して、従来であれば死亡事故に至るような場合であっても、重傷に留まった事故も少なくないと考えられる。日常生活に影響の残る恐れのある重傷事故を減らしていくことにさらに着目していくために、その目標値を設定すべきとの意見がある。

2.1.4 特定の対象についてゼロを目指す考え方（例：登下校中（歩行中）の小学生の交通事故死者数）

- l 第 10 次計画は「究極的には交通事故のない社会を目指す」という文言とともに「24 時間以内の交通事故死者数を 2,500 人以下とする目標」を示している。「究極的には交通事故のな

い社会を目指す」にあたって、まずは、例えば、登下校中（歩行中）の小学生といった、政策の優先度の高い特定の対象に着目し、かつ、都道府県レベルではすでにゼロが達成されたこともある指標を、国レベルで目標として掲げ、ゼロを目指していくべきとの意見がある。

- 1 一方で、生活道路等の対策に加えて、「通学路合同点検」や「見守り」などの多角的な対策を行ってきており、仮に「ゼロ」にすることが可能であったとしても、これまで以上に著しく大がかりに、他の施策に優先して、限られた資源を投入することを現場に強いることにはなっているのではないかと指摘がある。
- 1 また、近年の登下校中（歩行中）の小学生の事故について確認すると、事前に合理的な範囲内の対策で防止することが難しいと考えられる事故も起きており、次期計画期間中にこれらの事故をゼロにすることは難しいのではないかと、また、現状でもかなり少数に抑制されているので、事故発生状況・発生要因の個別・詳細な分析・評価に基づき、ゼロにできる見通しを明らかにし、判断の根拠にしてはどうかとの指摘がある。
- 1 設定を検討する場合には、今少し対象を広げた目標値（例：子供の交通事故死者数）を設定するのが良いとの指摘がある。
- 1 また、目標値については、死者数などの実数ではなく人口10万人当たり死者数等割合にすべきとの意見がある。

2.2.1 交通事故死者数の削減に大きな影響があると考えられる要因・施策の例

2.1.1に記載した死者数の予測は、因果構造を明確にして予測しているものではなく年齢階層別に外挿予測したものである。そのため、過去のどの期間から外挿するかで結果が変わる。平成30年から令和元年のように、死者数の減少割合が大きい傾向が今後も続くのか、又は、一時的に大きな減少率であったのか見極めたうえで、長期予測の結果のいずれのパターンに近くなるのか検討する必要がある。そこで、交通事故死者数減に大きく影響を与えると考えられる要因・施策を以下にまとめた。なお、全体に占める高齢者の交通事故死者数等が大きいことから、「全体の交通事故死者数削減に寄与する要因・施策」に加えて、「高齢者の交通事故死者数削減に寄与する要因・施策」に分けて、記載している。

(1) 全体の交通事故死者数削減に寄与する要因・施策

- 1 歩行者の人口10万人当たりの交通事故死者数は、平成27年から30年にかけて17.6%、幅員5.5m未満の道路について交通事故死者数は13.1%減少している。このことに寄与した施策のひとつとして、ゾーン30の整備及び関連施策の推進が考えられる。ゾーン30の整備箇所数は平成30年度末時点で3,649箇所となり、平成23年に定めた当初整備目標（全国約3,000箇所）を達成している。また、整備前年度の1年間と整備翌年度の1年間における交通事故発生件数を比較したところ、ゾーン内における一定の交通事故抑止効果（全事故6,369件 4,854件（23.8%減））が認められている。既にゾーン30として整備された箇所においては、ハンブなどの物理的デバイス等が普及段階を迎えており、これらの設置が有用であると明らかになっていることから、ゾーン30の整備に併せて物理的デバイスの設置等を推進していくほか、可搬式速度違反自動取締装置の整備推進と同装置を活用した取締り

等の実施、周縁幹線・準幹線道路交通の円滑化による通過交通の抑制、交通事故データやETC2.0等のプローブ・データ(ビッグデータ)の科学的分析による対策対象地区の選定と安全対策立案により、今後も生活道路における交通事故死者数の減少が期待される。

- 1 幅員5.5m以上の道路について人口10万人当たりの交通事故死者数は、平成27年から平成30年にかけて13.9%減少している。事故ゼロプラン(事故危険区間重点解消作戦)に基づき、交通事故の危険性が高い国道の区間を選定し、対策を進めてきている中で、事故危険箇所について対策前後で、死傷事故抑止率が44%(平成28年)と効果を上げている。また、平成28年度時点で事故危険箇所が3,125箇所(平成25年度は、3,490箇所)あるところ、引き続き、事故危険箇所において、対策を進めることにより、今後も幹線道路における交通事故死者数の減少が期待される。
- 1 自転車乗用中の第1当事者、第2当事者の人口10万人当たりの交通事故死者数は、平成27年から30年にかけて、それぞれ25.1%、16.8%減少している。自転車の安全確保については、第9次計画より重点的に対応すべき対象として位置づけられており、例えば、「自転車専用通行帯の規制延長(平成30年度に平成27年度比17.9%増)」、「自転車利用者に対する検挙件数(平成30年に平成27年比46.2%増)」、「自転車運転者講習制度の施行(平成27年6月から)」といった、ハード対策、ソフト対策両面で対策が進展している。今後も当面これらの対策を進展させることにより、自転車乗用中の交通事故死者数は引き続き減少していくことが期待される。
- 1 自動車乗車中の人口10万人当たりの交通事故死者数は、平成27年から30年にかけて、9.0%減少しているが、歩行者や自転車乗用中と比較して、減少割合は小さい。一方で、官民挙げて安全運転サポート車の普及に取り組んでいるところ、例えば、衝突被害軽減ブレーキの新車搭載率は、平成27年に45.4%、平成30年に84.6%となっている。また、衝突被害軽減ブレーキを搭載した普通乗用車と搭載していない普通乗用車を比較すると、追突事故は51.3%少なくなっており、自動車乗車中の死者数の減少に一定程度寄与していると考えられる。今後も、衝突被害軽減ブレーキの義務化等により、安全運転サポート車が普及していき、自動車乗車中の交通事故死者数が減少していくと期待される。

(2) 高齢者の交通事故死者数削減に寄与する要因・施策

- 1 自動車又は原動機付自転車運転者(第1当事者)の65歳以上の免許保有者10万人あたり交通死亡事故発生件数は、平成27年から平成30年にかけて11.2%減少している。75歳以上の者が、認知機能検査で認知症のおそれがあると判定された場合には、医師の診断を受けなければならないこととする認知症対策の強化等を盛り込んだ改正道路交通法が平成29年に施行された。また、運転免許証の自主返納については、制度の周知を始め、自主返納しやすい環境整備が進められており、平成30年の自主返納件数が平成27年比で47.5%増加している。こうした取組が、高齢者が第1当事者となる交通事故死者数の減少に一定程度寄与していると考えられる。さらには、令和元年、高齢運転者による相次ぐ事故を受け、社会的関心や高齢者の交通安全意識が高まっており、運転免許証の自主返納が引き続き増加している。今後もこれらの取組により、高齢者が第1当事者となる交通事故死者数の減少に一

定程度寄与していくことが期待される。

2.2.2 将来的に交通事故死者数削減に大きく影響を与えられとされる施策・要因の例

(1) 全体の交通事故死者数削減に寄与する施策・要因

- 1 事故自動通報システム(ACN) 先進事故自動通報システム(AACN)は、それぞれ事故発生から治療開始までの時間がそれぞれ、4分、17分短縮すると推計されている。また、緊急通報システムを搭載した自動車は、急激に増加しており、今後も増加することが見込まれる。また、自動車が歩行者や自転車利用者と衝突し、自動通報機能が起動しない場合でも、手動操作により緊急通報することが可能である。交通事故が起こってしまった場合でも、また自動車の乗員以外に被害が発生した場合でも、治療開始までの時間を短縮できることから、交通事故死者数の削減が期待される。

(2) 高齢者の交通事故死者数削減に寄与する施策・要因

- 1 高齢運転者の交通安全対策として、サポカー限定免許について議論がなされているところ、制度化された際には、高齢運転者による交通事故死者数の削減が期待される。

2.2.3 留意すべき点

- 1 2月29日(日)現在、令和2年の交通事故死者数は、前年比7.4%増(死傷者数は、11.2%減)となっている。なお、参考として、平成17年以降の月別交通事故死者数の対前年増減率(別紙2)をみると、大きくばらついていることに留意する必要。
- 1 また、日本より人口10万人当たりの交通事故死者数が少ない国の2009年以降の値を示した(4ページ表)。例えば、日本と比較的人口密度が近い、イギリスやオランダでは、近年増減を繰り返している。また、人口密度が大きいほど状態別交通事故死者数に占める歩行中、自転車乗用中の割合が大きい傾向がある(別紙2)。目標値の検討に当たっては、これらの国の状況に留意する必要がある。

3 講じようとする施策

第10次計画では、「講じようとする施策」について、「1 道路交通環境の整備」、「2 交通安全思想の普及徹底」、「3 安全運転の確保」、「4 車両の安全性の確保」、「5 道路交通秩序の維持」、「6 救助・救急活動の充実」、「7 被害者支援の充実と推進」、「8 研究開発及び調査研究の充実」の8本の柱をとし、5年間に取り組む施策をそれぞれの柱毎に記載。各施策の中でも、新規施策・重点施策について、列記している。

各柱について、第11次計画における重点施策及び新規施策の例として、委員より意見があった施策、今後法令改正が予定されている主な施策等を以下に列記した。

交通安全対策基本法を参照

3.1 道路交通環境の整備

- 1 二段階横断施設、ハンプ、スムーズ横断歩道等の設置による歩行者の安全確保

- | 交差点のコンパクト化
- | 中央分離帯のコンクリート化、ワイヤーロープ防護柵の設置
- | 未就学児の散歩経路、通学路、高齢者が頻繁に移動する箇所における安全の確保
- | 生活道路からの交通転換を促す幹線道路の交差点改良、高速道路・自動車専用道路の整備・利用促進等

3.2 交通安全思想の普及徹底

- | 地域社会の変化やニーズに応じた交通安全の普及
- | サポカー等進展する技術に関わる的確な理解の促進
(サポカーの効果の広報、体験 教習所におけるサポカーの体験、適切な使い方・技術の限界に関する周知、自動運転車に関する適切な理解の促進)
- | 歩行者優先等と正しい横断の徹底

3.3 安全運転の確保

- | サポカー限定免許の導入
- | 運転免許証の返納後の移手段の確保
- | 自動車運送事業への自動運転技術の導入の促進

3.4 車両の安全性の確保

- | 被害衝突軽減ブレーキの義務化
- | 自動運転の技術基準の整備・国際標準化の促進

3.5 道路交通秩序の維持

- | あおり運転等に対する取締り強化

3.6 救助・救急活動の充実

- | 事故自動通報システムの普及
- | 救急救命センターの体制強化

3.7 被害者支援の充実と推進

- | 被害者を支援する制度の周知
- | 療護センターの充実
- | 脊髄損傷治療の加速化

3.8 研究開発及び調査研究の充実

- | 運転支援技術、自動運転技術の向上

第 10 次交通安全基本計画の道路交通に関わる体系

計画の基本理念

- 交通事故のない社会を目指して
- 人優先の交通安全思想
- 先端技術の積極的活用
- 1 交通社会を構成する三要素
 - (1) 人間に係る安全対策
 - (2) 交通機関に係る安全対策
 - (3) 交通環境に係る安全対策
- 2 情報通信技術(ICT)の活用
- 3 救助・救急活動及び被害者支援の充実
- 4 参加・協働型の交通安全活動の推進
- 5 効果的・効率的な対策の実施
- 6 公共交通機関等における一層の安全確保

陸海空全体

第1部 陸上交通の安全

第1章 道路交通の安全

第1節 道路交通事故のない社会を目指して

- 1 道路交通事故のない社会を目指して
- 2 歩行者の安全確保
- 3 地域の実情を踏まえた施策の推進
- 4 役割分担と連携強化
- 5 交通事故被害者等の参加・協働

第2節 道路交通の安全についての目標

- I 道路交通事故の現状と今後の見通し
 - 1 道路交通事故の現状
 - 2 道路交通事故の見通し
- II 交通安全基本計画における目標

第3節 道路交通の安全についての対策

- I 今後の道路交通安全対策を考える視点
 - 1 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
 - (1) 高齢者及び子供の安全確保
 - (2) 歩行者及び自転車の安全確保
 - (3) 生活道路における安全確保
 - 2 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
 - (1) 先端技術の活用推進
 - (2) 交通実態等を踏まえたきめ細かな対策の推進
 - (3) 地域ぐるみの交通安全対策の推進
- II 譲じようとする施策
 - 1 道路交通環境の整備
 - 2 交通安全思想の普及徹底
 - 3 安全運転の確保
 - 4 車両の安全性の確保
 - 5 道路交通秩序の維持
 - 6 救助・救急活動の充実
 - 7 被害者支援の充実と推進
 - 8 研究開発及び調査研究の充実

道路交通

表 月別交通事故死者数の対前年増減率

	1月	2月	3月	4月	5月	6月	上半期	7月	8月	9月	10月	11月	12月	下半期	年間
平成 17 年 18 年	-4.8%	-9.5%	-3.5%	-7.7%	-4.8%	-8.2%	-6.3%	-9.3%	-7.5%	-20.1%	-11.0%	-0.9%	-3.1%	-8.5%	-7.5%
平成 18 年 19 年	-7.6%	6.3%	-18.4%	-13.5%	-9.2%	-9.5%	-9.2%	-10.2%	-7.2%	-6.9%	0.2%	-21.4%	-12.3%	-10.1%	-9.6%
平成 19 年 20 年	-18.8%	-20.3%	-13.7%	-4.7%	-10.4%	-12.9%	-13.7%	-5.3%	-9.7%	-16.2%	-8.2%	-3.9%	-0.3%	-7.1%	-10.1%
平成 20 年 21 年	-4.7%	0.6%	-1.0%	-11.6%	4.9%	-4.8%	-2.9%	-15.1%	-7.8%	2.3%	-7.1%	-0.4%	-5.1%	-5.6%	-4.4%
平成 21 年 22 年	2.3%	-2.7%	-4.9%	-0.3%	-6.4%	0.8%	-2.0%	7.3%	-0.5%	2.0%	0.2%	-12.9%	7.6%	0.5%	-0.6%
平成 22 年 23 年	-15.3%	2.5%	4.1%	6.2%	-8.9%	-2.8%	-2.6%	-10.8%	-6.4%	-8.9%	0.6%	1.2%	-16.8%	-7.3%	-5.2%
平成 23 年 24 年	-2.1%	-10.5%	-10.7%	-9.8%	-10.4%	-13.0%	-9.5%	-4.9%	-4.4%	-1.3%	-6.8%	0.9%	4.1%	-1.9%	-5.4%
平成 24 年 25 年	6.4%	4.3%	-2.3%	1.2%	7.1%	4.0%	3.3%	-4.3%	-4.6%	-1.9%	-13.4%	-0.7%	-2.6%	-4.6%	-1.1%
平成 25 年 26 年	2.3%	-9.4%	-6.9%	-9.3%	-3.0%	1.0%	-4.3%	-2.1%	-19.5%	-5.7%	5.0%	-12.7%	-10.6%	-8.0%	-6.3%
平成 26 年 27 年	-2.5%	0.3%	1.9%	2.2%	-2.5%	-9.5%	-1.7%	2.5%	13.0%	-1.7%	-2.3%	0.5%	0.7%	1.7%	0.1%
平成 27 年 28 年	0.9%	-15.3%	1.3%	-3.4%	2.9%	-8.0%	-3.4%	-11.7%	-3.5%	-8.8%	-3.8%	-7.7%	-5.2%	-6.7%	-5.2%
平成 28 年 29 年	-19.2%	10.3%	-5.6%	-21.0%	-12.7%	4.5%	-8.3%	6.8%	-5.5%	-3.2%	-8.8%	6.3%	-9.3%	-2.8%	-5.4%
平成 29 年 30 年	12.8%	-14.9%	-6.9%	10.7%	-10.3%	-14.9%	-4.3%	-10.8%	-4.5%	-6.7%	-1.5%	-12.4%	7.6%	-4.5%	-4.4%
平成 30 年 令和元年	-16.7%	-14.3%	-7.4%	-1.5%	-17.0%	-12.3%	-11.5%	-18.2%	-6.1%	5.0%	-7.4%	0.6%	-13.2%	-6.8%	-9.0%
令和元年 2 年	-1.1%	18.1%													

緑色：前年比 10%以上減少 赤色：前年比増 令和 2 年 2 月 2 9 日現在

表 人口10万人当たり交通事故死者数

		2009年	2010年	2011年	2012年	2013年	2014年	2015年	2016年	2017年	2018年	2019年 (参考)	人口密度 人/km ²
1位	ノルウェー	4.42	4.28	3.41	2.91	3.70	2.88	2.26	2.59	2.02	2.04		14
2位	スイス	4.53	4.20	4.07	4.26	3.35	2.99	3.07	2.59	2.73	2.75		24
3位	イギリス	3.75	3.04	3.10	2.83	2.76	2.87	2.77	2.79	2.81			269
4位	デンマーク	5.50	4.61	3.96	2.99	3.41	3.23	3.15	3.70	3.04	2.96		134
5位	アイルランド	5.26	4.66	4.07	3.54	4.09	4.19	3.50	3.94	3.30	3.06		67
6位	オランダ	3.91	3.24	3.28	3.36	2.84	2.83	3.14	3.14	3.13			503
7位	スウェーデン	3.87	2.85	3.39	3.01	2.72	2.80	2.66	2.74	2.52	3.20		24
8位	日本	4.58	4.55	4.33	4.13	4.06	3.81	3.84	3.70	3.50	3.29	2.99	348

- 1 IRTAD データベースより。下図も同じ。 2人口密度は、内閣府 平成30年度「海外における交通安全対策に関する調査」でまとめた内容を引用。
 3 塗りつぶした箇所は、2009年以降で最少となった値を示す。 4日本の2019年の値は、2018年の値に、2019年と2018年の24時間死者数の比率を掛けあわせたもの。

図 状態別交通事故死者数の構成率（日本は2017年、それ以外は2016年）

