

交通安全に関しては、様々な施策メニューがあるところであるが、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。特に、生活道路における交通安全対策については、総合的なまちづくりの中で実現していくことが有効であるが、このようなまちづくりの視点に立った交通安全対策の推進に当たっては、住民に一番身近な市町村や警察署の役割が極めて大きい。

その上で、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。

中でも、交通事故被害者等は、交通事故により家族を失い、傷害を負わされるなど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。

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。

#### 参考 1 道路上における死に至る危険性

厚生労働省の「人口動態統計」によれば、平成 25 年中の「不慮の事故」（転倒・転落、不慮の溺死、不慮の窒息、火災、交通事故等）による死亡数は 3 万 9,574 人である。

このうち、道路交通事故による死亡数（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の数を除く。）は 6,060 人である。

一方、平成 26 年の内閣府調査によると、1 日のうちの道路上にいる平均時間が 1 時間 48 分であり、これらにより、道路上にいる時間とその他の時間（自宅や職場等にいる時間）の単位時間当たりの死者数を比較すると、次のようになる。

前回計画時の数値に比べ、道路上の危険は相対的に低下しているものの、その危険性は相変わらず高いものとなっている。

不慮の事故による死亡数 総数 39,574人  
道路交通事故による死亡数 6,060人

$$\frac{\text{＜道路上の危険＞}}{\text{＜道路以外の危険＞}} = \frac{\frac{6,060\text{人}}{1\text{時間}48\text{分}}}{\frac{(39,574\text{人} - 6,060\text{人})}{(24\text{時間} - 1\text{時間}48\text{分})}} = 2.2\text{倍}$$

なお、睡眠時間7時間14分(10歳以上、平日の値、NHK放送文化研究所「国民生活時間報告書」H23)を道路以外の生活場所で過ごす時間から除いた場合は、

$$\frac{\text{＜道路上の危険＞}}{\text{＜睡眠を除いた道路以外の危険＞}} = \frac{\frac{6,060\text{人}}{1\text{時間}48\text{分}}}{\frac{(39,574\text{人} - 6,060\text{人})}{(24\text{時間} - 1\text{時間}48\text{分} - 7\text{時間}14\text{分})}} = 1.5\text{倍}$$

## 参考2 道路交通事故による経済的損失

内閣府の「交通事故の被害・損失の経済的分析に関する調査研究」（平成24年3月）によると、道路交通事故による経済的損失は、6兆3,340億円と算定された。

これは、1年間の交通事故によって生じる損失のうち、金銭的損失である医療費、慰謝料、逸失利益等の人的損失、車両・構築物の修理費等の物的損失、交通事故に係る救急搬送費用、警察の事故処理費用、裁判費用、保険運営費用、渋滞の損失等に加え、交通事故による痛み、苦しみ、生活の喜びを享受できなくなることなどの非金銭的損失を交通事故による損失と捉え、このうち死傷損失について算定したものである。

### <交通事故による経済的損失>

		損失額（十億円）
金銭的損失		
	人的損失	1,359
	物的損失	1,711
	事業主体の損失	81
	各種公的機関等の損失	828
非金銭的損失		
	死傷損失	2,355
合計		6,334

（注）本調査研究は平成21年度時点のデータに基づき算定。なお、「死亡損失」の算定においては、厚生統計における平成21年の交通事故による死者数(7,086人)を使用し、「負傷損失」の算定においては、平成21年の保険・共済関連統計から推計した負傷者数を使用した。

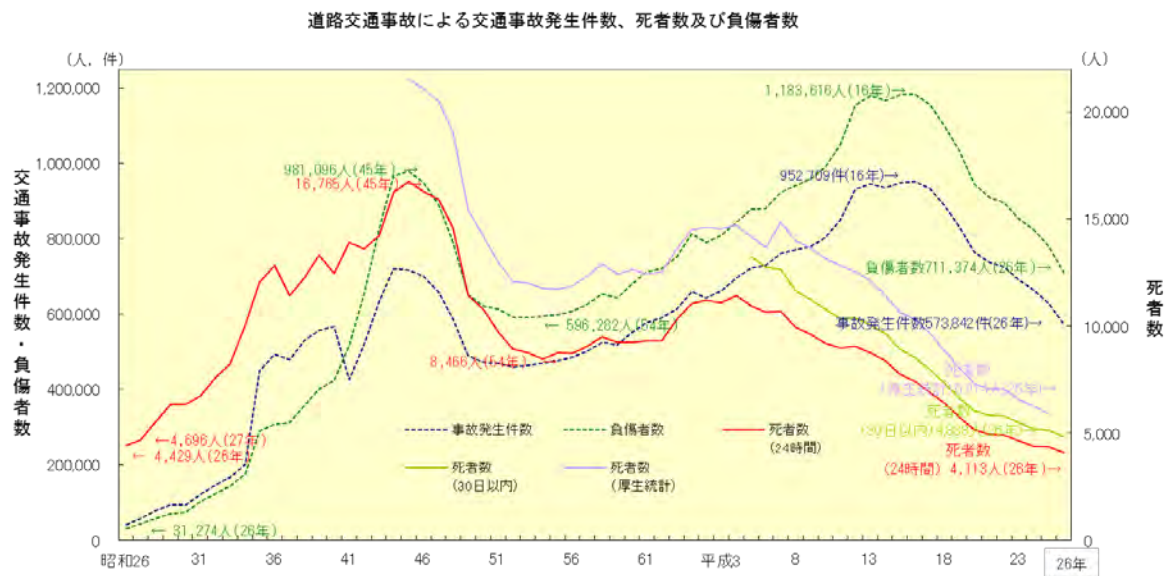
## 第2節 道路交通の安全についての目標

### 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

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、46年以降着実に減少に向かい、54年には8,466人とほぼ半減した。その後増勢に転じ、平成4年には1万1,452人に達したが、翌年から再び減少傾向に転じ、14年には8,396人となり、昭和45年当時の約半数となった。また、20年中の死者数は、5,197人となり、第8次交通安全基本計画の目標を2年前倒しで達成できた。さらに、21年中の死者数は、4,968人と昭和27年以来57年ぶりに5,000人を下回ったものの、第9次交通安全基本計画の最終年である27年中の死者数は〇〇人となり、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。(P)

なお、近年、死傷者数と交通事故件数についても、平成16年をピークに減少が続いており、27年中の死傷者数は〇〇人となり、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。(P)



- 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、警察庁が厚生労働省統計資料「人口動態統計」に基づき作成したものであり、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。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。

### 【参考】これまでの交通安全基本計画の目標値と実数値

第1次交通安全基本計画（昭和46年度～50年度） 目標値：歩行者推計死者数約8,000人の半減 実数値：昭和50年3,732人
第2次交通安全基本計画（昭和51年度～55年度） 目標値：死者数16,765人の半減 実数値：昭和55年8,760人
第3次交通安全基本計画（昭和56年度～60年度） 目標値：死者数8,000人以下 実数値：昭和60年9,261人
第4次交通安全基本計画（昭和61年度～平成2年度） 目標値：死者数8,000人以下 実数値：平成2年11,227人
第5次交通安全基本計画（平成3年度～7年度） 目標値：死者数10,000人以下 実数値：平成7年10,679人
第6次交通安全基本計画（平成8年度～12年度） 目標値：死者数平成9年までに10,000人以下・平成12年までに9,000人以下 実数値：平成9年9,640人・平成12年9,066人
第7次交通安全基本計画（平成13年度～17年度） 目標値：死者数8,466人以下 実数値：平成17年6,871人
第8次交通安全基本計画（平成18年度～22年度） 目標値：死者数5,500人以下 実数値：平成22年4,863人 死傷者数100万人以下 実数値：平成22年901,071人
第9次交通安全基本計画（平成23年度～27年度） 目標値：死者数3,000人以下 実績値：平成27年〇〇〇人 死傷者数70万人以下 実績値：平成27年〇〇〇人

交通事故の死者数は14年連続で減少し、ピーク時（昭和45年：1万6,765人）の4分の1以下となり、交通事故発生件数及び負傷者数も10年連続で減少しているが、交通事故死者数の減少幅は縮小傾向にあり、死者数が減りにくい状況となっている。

死者数の減少幅が縮小している背景としては、

- ① 高齢者人口の増加
- ② シートベルト着用率等の頭打ち
- ③ 飲酒運転による交通事故件数の下げ止まり

を挙げることができる。特に、高齢化社会が進展していく中、今後も一層の高齢者対策が必要な状況となっている。

## 2 道路交通事故の見通し

道路交通を取り巻く状況は、経済社会情勢の動向に伴い今後複雑に変化すると見込まれ、将来の交通事故の状況については、正確には見極め難いところであるが、内閣府の「道路交通安全に関する基本政策等に係る調査」（平成27年3月）によれば、平成27年における交通事故予測値は、予測手法の違いによりかなりの幅がみられるが、