

第1部 陸上交通の安全

第1章 道路交通の安全

1. 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。
今後は、死者数の一層の減少に取り組むことはもちろんのこと、事故そのものの減少についても積極的に取り組む必要がある。

2. 道路交通の安全についての目標
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【P】
平成32年までに死傷者数を50万人以下にする。

3. 道路交通の安全についての対策

< 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
高齢者及び子供の安全確保
歩行者及び自転車の安全確保
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留意すべき事項
交通実態等を踏まえたきめ細かな対策の推進
地域ぐるみの交通安全対策の推進
先端技術の活用推進

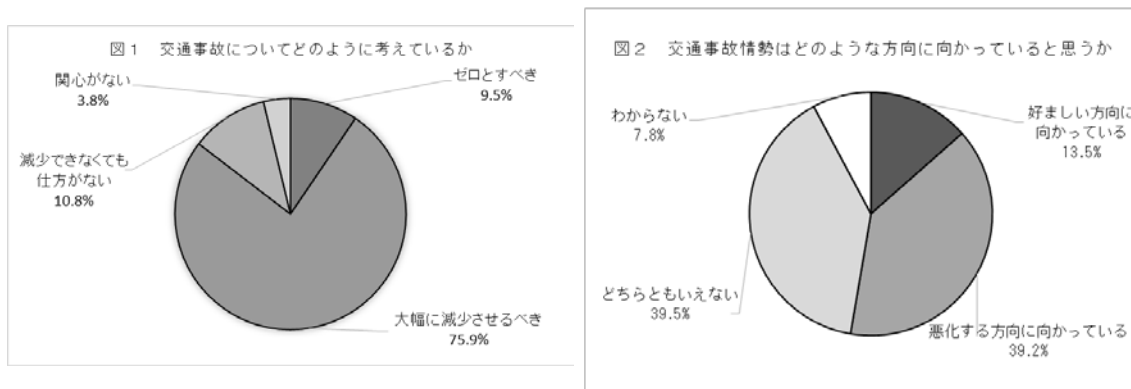
< 8つの柱 >

- | | |
|-------------|---------------|
| 道路交通環境の整備 | 道路交通秩序の維持 |
| 交通安全思想の普及徹底 | 救助・救急活動の充実 |
| 安全運転の確保 | 被害者支援の充実と推進 |
| 車両の安全性の確保 | 研究開発及び調査研究の推進 |

第1節 道路交通事故のない社会を目指して

安全で安心な社会を実現させ、高齢者、障害者等を含む全ての人々が、相互理解と思いやりをもって行動する共生の交通社会の形成を図ることが必要である。

平成 26 年度に実施した交通安全に関する国民の意識調査（交通安全意識等に関するアンケート調査）によると、交通事故について、国民の 9 割近くの人が、道路交通事故をゼロにすべき、あるいは、大幅に減少させるべきと考えている（図 1）。



注 1 内閣府調べ。

注 2 対象は全国の 16 歳以上の男女（標本数：3000 サンプル）。

我々は、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。このような国民意識を踏まえると、積極的に交通安全対策を実施することにより、交通事故を減少させることができるのではないかと考える。

また、交通情勢がより悪化する方向に向かっていると回答した者の割合は、前回調査時（平成 21 年度：3 割強）より高く 4 割弱となっている（図 2）。このことは、飲酒運転によるひき逃げ死傷事件の発生など、大きな社会問題となる悪質な交通事故が未だ発生していることなどが、このような国民意識につながっているものと推測できる。

今後とも、交通事故死者数の一層の減少に取り組むことはもちろんのこと、事故そのものの減少についても積極的に取り組む必要があり、特に、依然として多く発生している安全運転義務違反に起因する事故の抑止を図っていく必要がある。このためにも、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が重要である。

その際、道路上における危険性は、道路以外における危険性の約 2.2 倍と高いこと（参考 1）や、道路交通事故による経済的損失が少なくとも年間 6 兆 3,340 億円（国内総生産の約 1.3%）に達していること（参考 2）をも念頭に置きつつ、交通社会に参加する全ての国民が交通安全に留意するとともに、より一層交通安全対策を充実していくことが必要である。

特に、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の割合が高くなっており、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。

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。

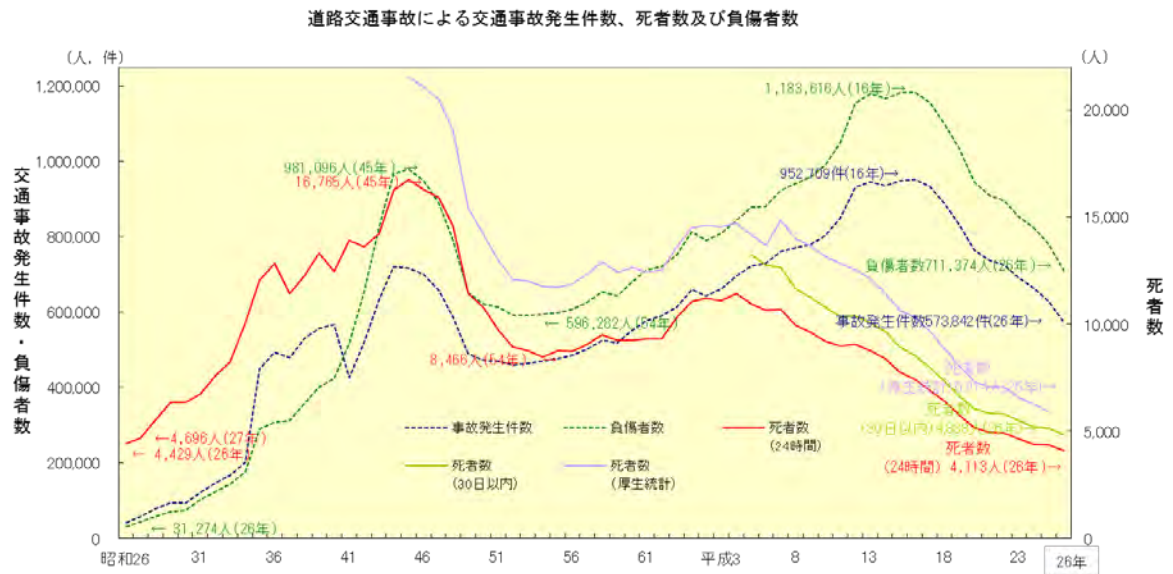
第2節 道路交通の安全についての目標

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年前倒して達成できた。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 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 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 人 死傷者数70万人以下 実績値：平成27年 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、

高齢者人口の増加

シートベルト着用率等の頭打ち

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、

次のようになっている。

	タイムトレンドによる分析	年齢階級別人口の大きさに着目した分析	世代毎の事故率に着目する方法
死者数	約 2,900～3,100 人	約 2,500～3,000 人	約 3,400～3,600 人
死傷者数	約 58～61 万人	51 万人～57 万人	約 60～61 万人

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)【P】

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指すものとする。

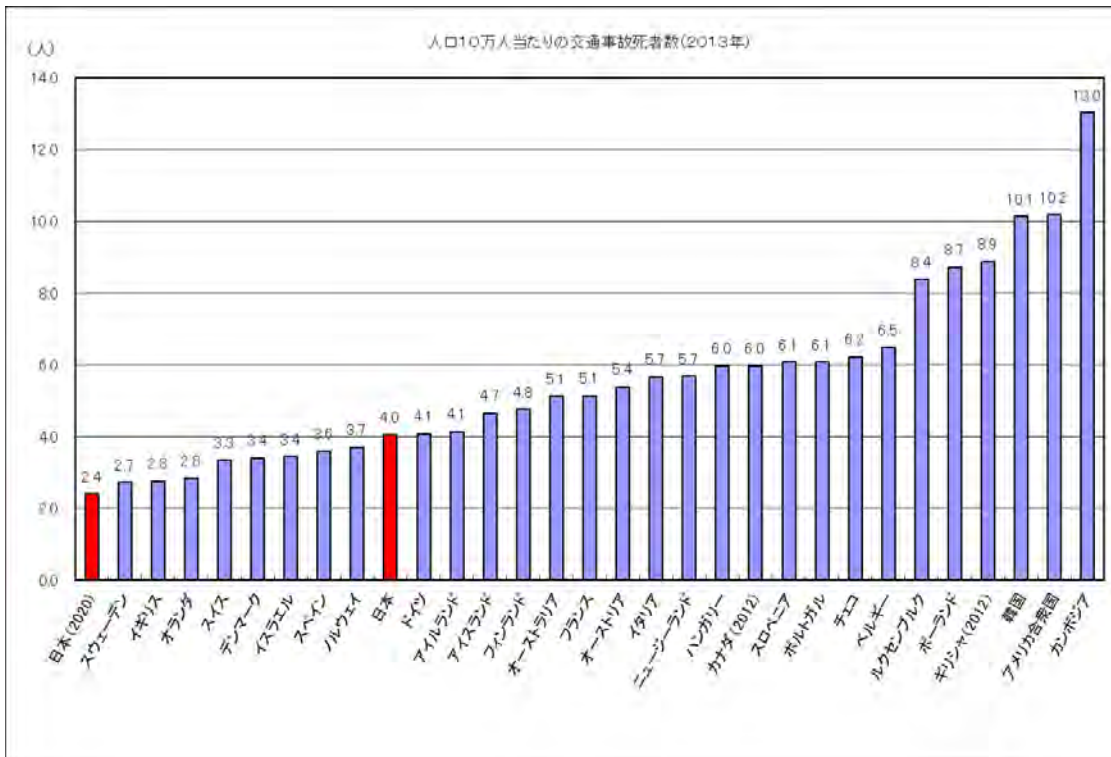
この年間の 24 時間死者数 2,500 人に、平成 32 年中の 24 時間死者数と 30 日以内死者数の比率(P)を乗ずると、おおむね 3,000 人となる。年間の 30 日以内死者数が 3,000 人となると、人口 10 万人当たりの 30 日以内死者数は 2.4 人となる。国際道路交通事故データベース(IRTAD)がデータを公表している 30 か国中の人口 10 万人当たりの 30 日以内死者数をみるに、我が国は 2013 年では 4.0 人と 9 番目に少ないが、この目標を達成した場合には、他の各国の交通事故情勢が現状と大きく変化がなければ、最も少ない国となる。

「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ものとする。

また、本計画における最優先の目標は死者数の減少であるが、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指すものとする。

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指すものとする。

そのため、国の関係行政機関及び地方公共団体は、国民の理解と協力の下、第 3 節に掲げた諸施策を総合的かつ強力に推進する。



- 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、2013年の数値である。(ただし、「日本(2020)」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(2020年)の数値は、第10次交通安全基本計画の24時間死者数の目標2,500人に、2013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2020年における30日以内死者数を2,950人と推定し、この推定死者数と124,100千人(2020年における日本の予測人口)を用いて算出した(124,100千人は国立社会保障・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3節 道路交通の安全についての対策

今後の道路交通安全対策を考える視点

近年、道路交通事故の発生件数並びに道路交通事故による死者数及び死傷者数が減少していることに鑑みると、これまでの交通安全基本計画に基づき実施されてきた対策には一定の効果があったものと考えられる。

一方で、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。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。また、スマートフォン等の普及に伴い歩行中や自転車乗車中の操作による危険性も指摘されている。

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。

対策の実施に当たっては、可能な限り、対策ごとの目標を設定するとともに、その実施後において効果評価を行い、必要に応じて改善していくことも必要である。

このような観点から、道路環境の整備、交通安全思想の普及徹底、安全運転の確保、車両の安全性の確保、道路交通秩序の維持、救助・救急活動の充

実、被害者支援の充実と推進、研究開発及び調査研究の充実といった8つの柱により、交通安全対策を実施する。

その際、次の1及び2のように対策に係る視点を明確にした上で対策を講ずるべきである。

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

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。

その際には、多様な高齢者の実像を踏まえたきめ細かな総合的な交通安全対策を推進するべきであり、また、交通モードによる相違、すなわち、高齢者が主として歩行及び自転車等を交通手段として利用する場合と、自動車を運転する場合の相違に着目し、それぞれの特性を理解した対策を構築するべきである。特に、前者の場合には、歩道の整備や生活道路対策のほか、高齢者が日常的に利用する機会の多い医療機関や福祉施設等と連携して実施していくことや、高齢者の事故が居住地の近くで発生することが多いことから、地域における見守り活動などを通じ、生活に密着した交通安全活動を充実させることが重要である。

後者については、引き続き、高齢運転者の増加が予想されることから、高齢者が事故を起こさないようにするための対策を強化することが喫緊の課題である。

また、加齢による身体機能の変化にかかわらず、高齢者が交通社会に参加することを可能にするため、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ることも重要である。

また、高齢社会の進展と同時に考えなければならないのが少子化の進展である。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。

このため、子供の安全を確保する観点から、通学路等において歩道等の歩行空間の整備を積極的に推進する必要がある。

(2) 歩行者及び自転車の安全確保

平成20年から8【P】年連続で歩行中の交通事故死者数が自動車乗車中の交通事故死者数を上回っている。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。

このような情勢等を踏まえ、人優先の考えの下、通学路、生活道路、市街地の幹線

道路等において歩道の整備等による歩行空間の確保を一層積極的に進めるなど、歩行者の安全確保を図る対策を推進していく必要がある。

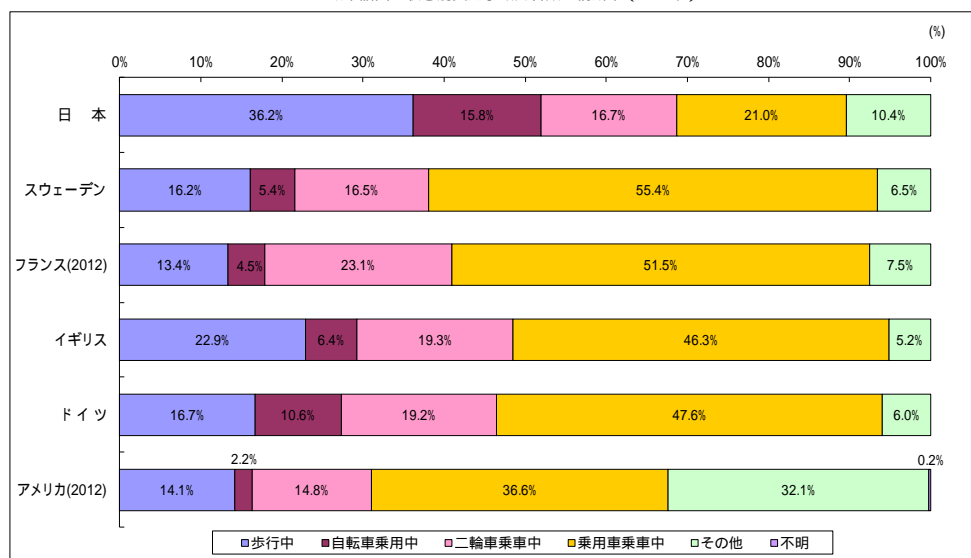
また、我が国では、自転車乗用中の死者数の構成率についても、欧米諸国と比較して高くなっている。自転車については、自動車等に衝突された場合には被害を受ける反面、歩行者等に衝突した場合には加害者となるため、それぞれの対策を講じる必要がある。

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る必要があり、特に、都市部において自転車の走行区間の確保を進めるに当たっては、自転車交通の在り方や多様なモード間の分担の在り方を含め、まちづくり等の観点にも配慮する必要がある。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理解が不十分なことも背景として、ルールやマナーに違反する行動が多いことから、交通安全教育等の充実を図る必要がある。

さらに、都市部の駅前や繁華街の歩道上など交通安全の支障となる放置自転車が問題となっている場合には、自転車駐車場の整備等放置自転車対策を進める必要がある。

加えて、自動車等の運転者における歩行者と自転車に対する保護意識の高揚を図る必要がある。

主な欧米諸国の状態別交通事故死者数の構成率（2013年）



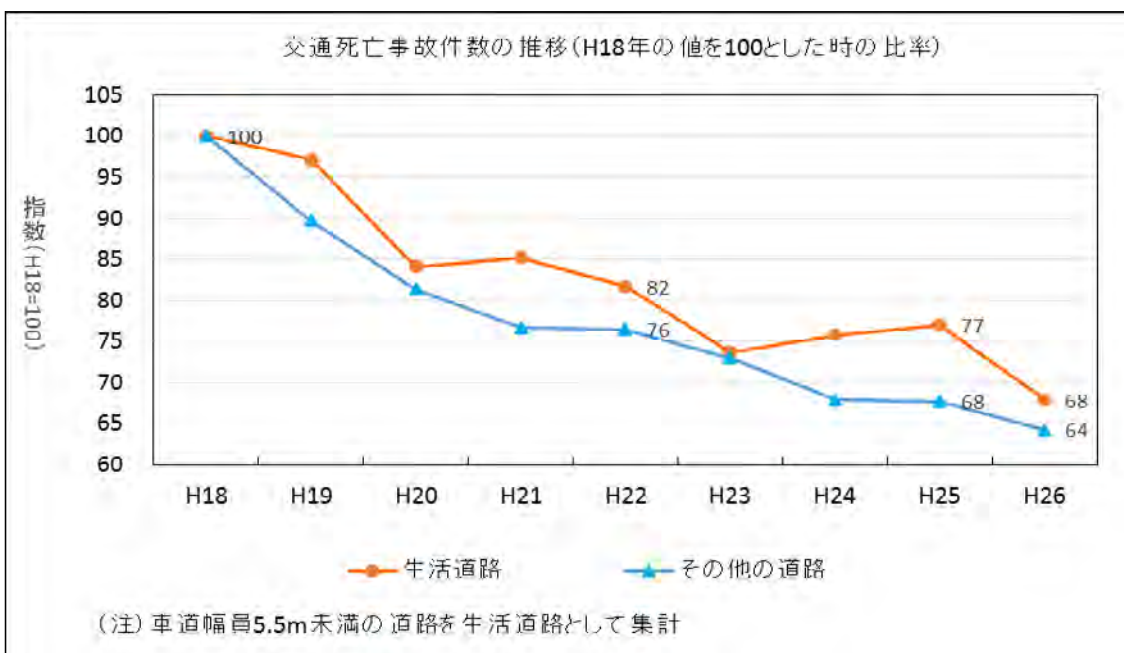
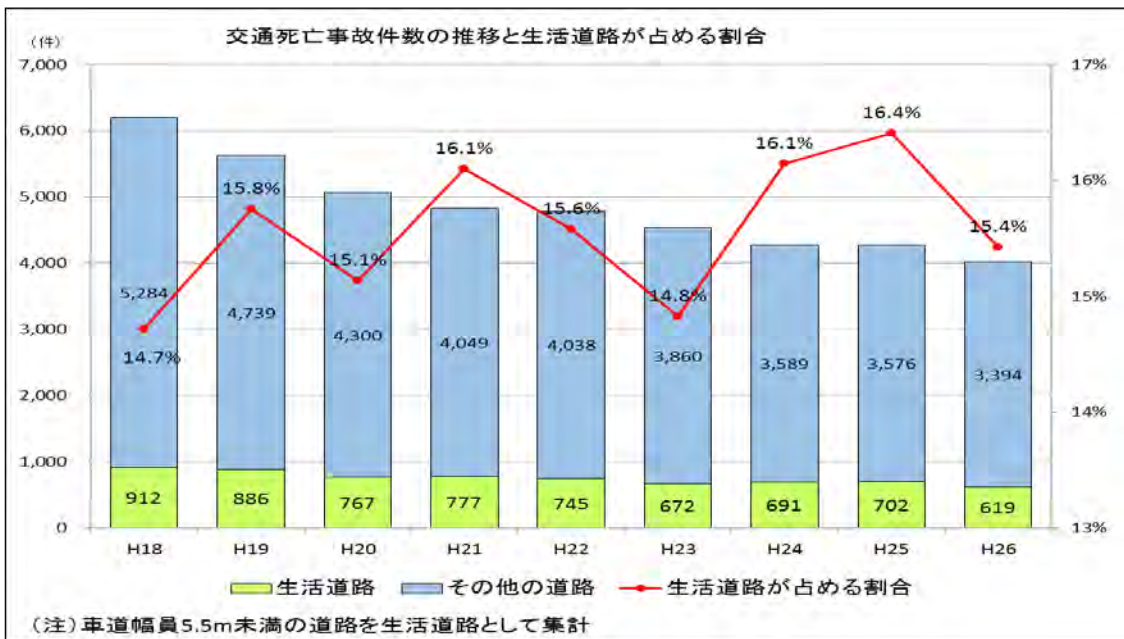
注 1 IRTAD資料による。
2 数値は状態別構成率

(3) 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。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はなっていない。このような状況

を踏まえると、生活道路における安全の一層の確保が重要である。

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。また、地域住民の主体的な参加と取組が不可欠であり、対策の検討や関係者間での合意形成において中心的な役割を果たす人材の育成も重要な課題となる。



2 交通事故が起きにくい環境をつくるために留意すべき事項

(1) 交通実態等を踏まえたきめ細かな対策の推進

これまで、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たところであるが、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。

また、第10次計画期間中にも様々な交通情勢の変化があり得る中で、その時々
の状況を的確に踏まえた取組を行う。

(2) 地域ぐるみの交通安全対策の推進

交通事故の発生場所や発生形態など事故特性に応じた対策を実施していくためにも、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など、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おうなど、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。

各自治体で取り組んでいる飲酒運転対策、自転車の交通安全対策などについては、他の地域における施策実施に当たっての参考となるよう、条例の制定状況等を含め、積極的な情報共有を図っていく。

(3) 先端技術の活用推進

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。

また、今後も科学技術の進展があり得る中で、その導入過程における安全確保も図りつつ、新たな技術を有効に活用しながら取組を推進していく。

さらに、将来の交通社会を見据え、国内はもとより海外の交通安全にも貢献できる、世界をリードする技術の研究開発を推進していく。