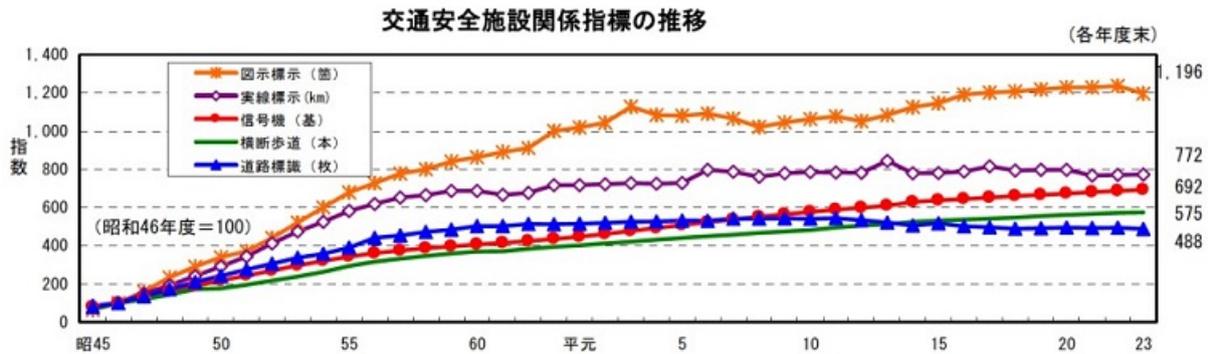


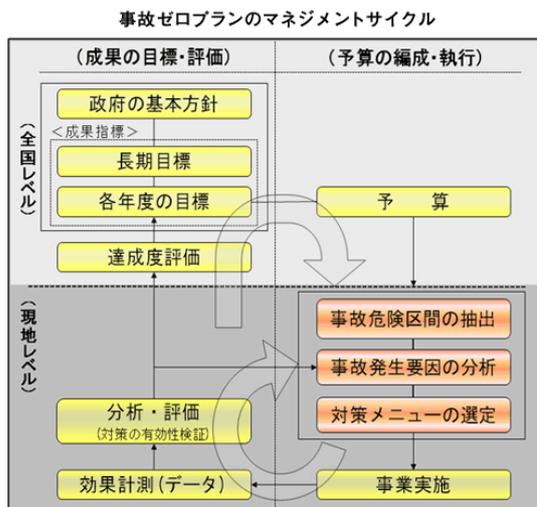
6) 道路交通環境の整備

例えば、信号機や歩道整備等の交通安全施設の整備のように「全国的規模」で道路交通環境の整備を着々と進めており、なおかつ、事故ゼロプラン等のように、死傷事故の発生確率の高い、もしくはその恐れのある「特定エリア」を指定して重点的な対策を講じる等の取組によって、道路交通環境が改善してきている。

これらの取組は、交通事故死者数の減少の要因の一つであると考えられる。



出典：「平成 24 年中の交通死亡事故の特徴及び道路交通法違反取締り状況について」(警察庁)

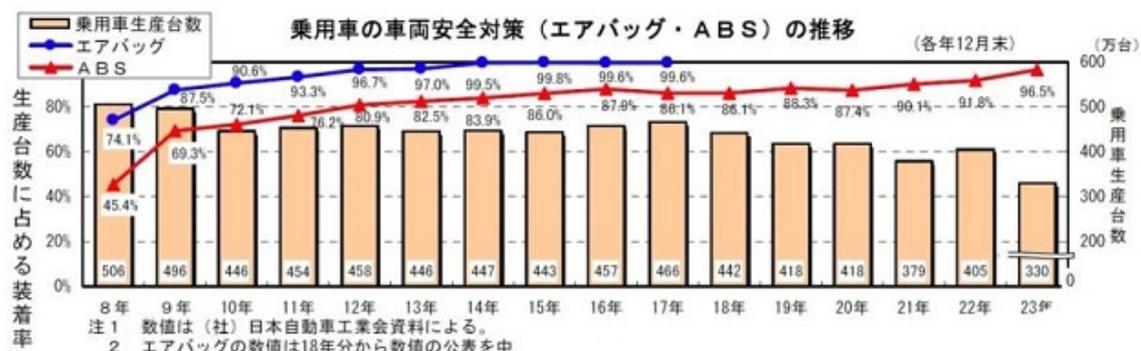


事故危険区間リストの作成状況 (平成 25 年 4 月)
12,650 区間

出典：国土交通省資料

7) 車両の安全性向上

車両の安全性については、安全基準の拡充・強化、ASV（先進安全自動車）推進計画、自動車アセスメント情報の提供などにより、例えば、エアバッグやABS等の安全装備の普及が進んでいる。



出典：「平成 24 年中の交通死亡事故の特徴及び道路交通法違反取締り状況について」（警察庁）

また、車両年式の新旧差での死者割合に着目すると、旧規格の車両の方が致死率が高くなる傾向にあり、新規格⇒安全水準が高い車両であると考えられる。

車両年式の新旧差での死者割合：年齢&車種別（1当運転者）

	旧規格			新規格		
	軽乗用	軽貨物	軽トラック	軽乗用	軽貨物	軽トラック
死者数	384	561	370	863	674	410
死傷者数	12,445	9,538	5,240	63,331	18,478	9,148
致死率	3.1%	5.9%	7.1%	1.4%	3.6%	4.5%

以上のことを踏まえれば、衝突吸収ボディの採用、エアバック装着等の衝突安全性の向上、ABS装着車の普及等の予防安全性の向上といった車両安全対策の拡充・強化による車両の安全性の向上が、死者数減少の要因の一つであると考えられる。

8) 救助救急活動の充実

交通事故に限定せず、救急需要発生時において国民の安心を確保することを目的として施策が講じられており、救命救急センター等救急医療体制の整備が進んだこと、救急救命士数の増加とともに救急救命士による気管挿管や薬剤投与等の高度な救急救命処置が認められるようになったこと、応急手当の普及啓発が促進されたことにより一般市民による応急手当の実施率が向上したことが、死者数減少の一因であると考えられる。

救命救急センターの整備状況の推移

	H17	H18	H19	H20	H21	H22	H23	H24	H25
救命救急センター (施設数)	178	199	204	210	219	234	244	255	265
	(3月末現在)	(10月1日 現在)	(9月末現在)	(7月末現在)		(10月1日 現在)	(5月中旬 現在)	(10月1日現在)	

出典：各年版 消防白書（消防庁）

(2) 近年交通事故死傷者が減少している理由

平成 25 年度の交通事故死傷者数は 78 万 5,867 人であり、平成 24 年から約 4 万人少なくなることができた。なお、近年交通事故死傷者数と交通事故件数の割合が一定であることから、交通事故死傷者数の要因を分析することは、交通事故件数の減少要因を検討することと同じ意味を持つため、以下交通事故件数の減少要因を交通事故死傷者数の減少要因と整理することとする。

	交通事故件数 (A)	交通事故死傷者数 (B)	(B) ÷ (A)
平成15年	948,281	1,189,449	1.25
平成16年	952,709	1,191,041	1.25
平成17年	934,339	1,164,042	1.25
平成18年	887,257	1,104,969	1.25
平成19年	832,691	1,040,435	1.25
平成20年	766,382	950,900	1.24
平成21年	737,628	916,183	1.24
平成22年	725,903	901,216	1.24
平成23年	692,056	859,273	1.24
平成24年	665,138	829,807	1.25
平成25年	629,021	785,867	1.25

資料：交通事故統計（ITARDA）

1) 飲酒運転の厳罰化の効果

福岡県や宮城県で起こった重篤な飲酒運転事故を契機として、飲酒運転の厳罰化、取締り・普及啓発活動の強化等の取組がなされたこと、飲酒運転を許容しない社会的風潮の醸成等により、飲酒運転行動そのものが減少するのみならず、運転者がより安全な運転を心がけることにより、飲酒運転事故件数だけでなく、交通事故件数総数の減少につながっている。

また、同様に全国での交通事故件数は顕著に減少傾向を見せ始めていることから、これらの飲酒運転の厳罰化等を契機として、各界で飲酒運転事故の防止につながる取組が強化されたものと考えられる。

福岡市東区で福岡市職員の飲酒運転による死傷事故（平成 18 年 8 月 25 日）
一家 5 人が乗った車が追突され海に転落、3 人の子どもが死亡。

年	H15	H16	H17	H18	H19	H20	H21	H22	H23	H24	H25
交通事故発生 件数の推移	948,281	952,709	934,339	887,257	832,691	766,382	737,628	725,903	692,056	665,138	629,021
対前年比（%）		0.47	-1.93	-5.04	-6.15	-7.96	-3.75	-1.59	-4.66	-3.89	-5.43

資料：交通事故統計（ITARDA）

宮城県多賀城市で飲酒運転による死傷事故（平成 17 年 5 月 22 日）。ウォークラリー中の高校生の列に RV 車がつっこみ、3 人死亡・15 人重軽傷。同乗者に酒酔い運転幫助罪

平成 19 年 9 月 19 日には、道路交通法が改正され、飲酒運転に対する罰則が強化され、取締りも強化されている。また、「第 1 章 3 (3) ア 飲酒運転の根絶」にも見られるように、酒造業界や宿泊業界によっても飲酒運転防止啓発活動が行われる等、社会全体としても飲酒運転を許容しない風潮が高まっている。

2) 道路交通環境の整備

1 億キロ当たりの死傷事故件数は、計画期間中一貫して減少傾向にあり、道路交通環境の安全性が高まっていることを示しているものと考えられる。そのため、その程度を明確にすることは困難であるものの、道路交通環境の整備は、交通事故死傷者数の削減に寄与したものと考えられる。



資料：交通統計（ITARDA）

また、個別施策等に注目した場合にあっては、事故ゼロプラン等の進展により、事故の発生を抑制している。

事故危険区間リストの作成状況 (平成25年4月)
12,650 区間

事故統計上からも、交差点における事故の減少率が若干高めであることや、カーブでの事故が減少しているということもあり、これらからも、事故ゼロプラン、信号機の高度化等対策を始めとする道路交通環境の整備の効果が現れていると言える。

道路条件別交通事故件数

		平成15年	平成16年	平成17年	平成18年	平成19年	平成20年	平成21年	平成22年	平成23年	平成24年	平成25年
交差点・単路別	交差点合計	534,193	536,622	522,010	497,826	462,706	429,714	410,474	398,891	375,642	358,492	336,962
	単路合計	394,167	394,176	389,547	366,162	345,552	312,970	302,688	302,164	291,442	281,987	266,941
内訳	信号有り合計	178,201	177,836	171,907	164,157	135,112	124,505	119,354	116,455	109,608	104,381	97,210
	信号無し合計	273,773	276,840	269,524	253,581	226,301	209,662	199,487	193,288	179,858	165,910	152,771
	交差点付近合計	82,219	81,946	80,579	80,088	101,293	95,547	91,633	89,148	86,176	88,201	86,981
	カーブ合計	36,269	35,246	33,840	30,856	28,770	25,844	25,035	23,399	22,108	21,018	19,337
	一般単路合計	348,346	350,088	347,215	327,076	308,644	279,813	270,450	271,438	261,954	253,445	240,463
	トンネル合計	2,964	2,568	2,363	2,312	2,155	1,951	2,106	2,052	2,029	2,063	2,125
	橋合計	6,588	6,274	6,129	5,918	5,983	5,362	5,097	5,275	5,351	5,461	5,016

道路条件別交通事故件数(対前年比増減率)

		平成15年	平成16年	平成17年	平成18年	平成19年	平成20年	平成21年	平成22年	平成23年	平成24年	平成25年
交差点・単路別	交差点合計		0.45%	-2.72%	-4.63%	-7.05%	-7.13%	-4.48%	-2.82%	-5.83%	-4.57%	-6.01%
	単路合計		0.00%	-1.17%	-6.00%	-5.63%	-9.43%	-3.29%	-0.17%	-3.55%	-3.24%	-5.34%
内訳	信号有り合計		-0.20%	-3.33%	-4.51%	-17.69%	-7.85%	-4.14%	-2.43%	-5.88%	-4.77%	-6.87%
	信号無し合計		1.12%	-2.64%	-5.92%	-10.76%	-7.35%	-4.85%	-3.11%	-6.95%	-7.76%	-7.92%
	交差点付近合計		-0.33%	-1.67%	-0.61%	26.48%	-5.67%	-4.10%	-2.71%	-3.33%	2.35%	-1.38%

資料：交通事故統計（ITARDA）