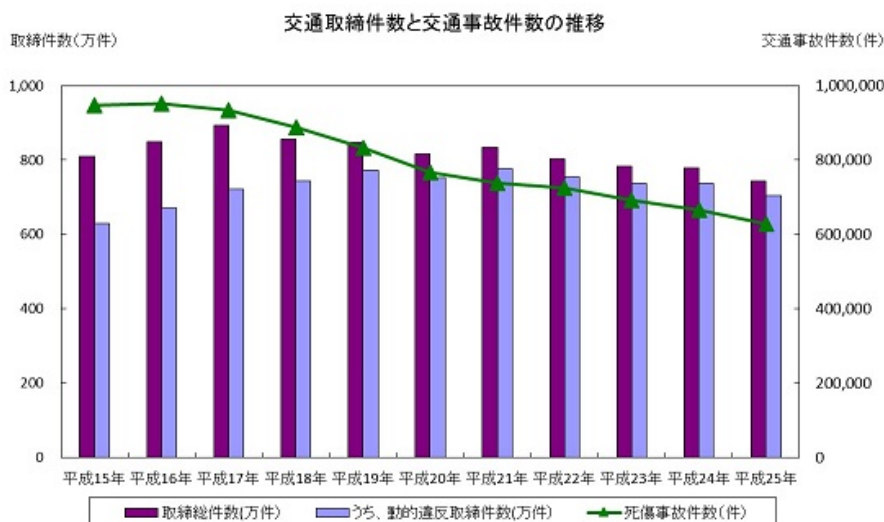


### 3)交通違反取締りの強化

近年の道路交通法違反取締りの強化、及び放置車両の確認と標章の取付に関する事務の民間委託等により、自動車走行の安全性が向上し、これが交通事故件数の減少につながっていることが考えられる。

#### A)動的違反取締り

警察による取締件数と交通事故件数の推移を見ると、平成 15 年から平成 19 年にかけては動的違反の取締件数が増加し、交通事故件数が減少した。また、平成 19 年から平成 25 年にかけては動的違反の取締件数が減少し、交通事故件数も減少した。



注) 動的違反取締件数とは、取締総件数(車両等の道路交通法違反)から駐停車違反及び免許証不携帯件数を除いたものである。

資料: 交通統計年報 (ITARDA)

#### B)放置車両の確認と標章の取付に関する事務の民間委託及び放置違反金制度の導入等

平成 18 年 6 月 1 日施行の改正道路交通法により、放置車両の確認と標章の取付に関する事務の民間委託や放置違反金制度等が導入された。これにより、特に特定市街地での道路の見通しが良くなる等の効果があった。平成 18 年から平成 19 年にかけて放置違反金納付命令件数が増加し、交通事故件数は減少した。また、平成 19 年から平成 25 年にかけては放置違反金納付命令件数が減少し、交通事故件数も減少した。

#### 道路交通法違反取締件数の推移

	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
告知・送致	8,106,728	8,505,919	8,939,678	8,573,609	8,480,056	8,175,691	8,345,760	8,040,944	7,844,013	7,804,828	7,442,124
点数告知	3,302,878	3,426,919	3,293,760	3,186,151	2,899,496	2,488,001	2,286,464	2,173,483	2,068,021	1,931,176	1,642,850
放置違反金納付命令件数				931,354	2,353,830	2,251,254	2,032,626	1,621,502	1,618,096	1,508,564	1,389,428
合計	11,409,606	11,932,838	12,233,438	12,691,114	13,733,382	12,914,946	12,664,850	11,835,929	11,530,130	11,244,568	10,474,402

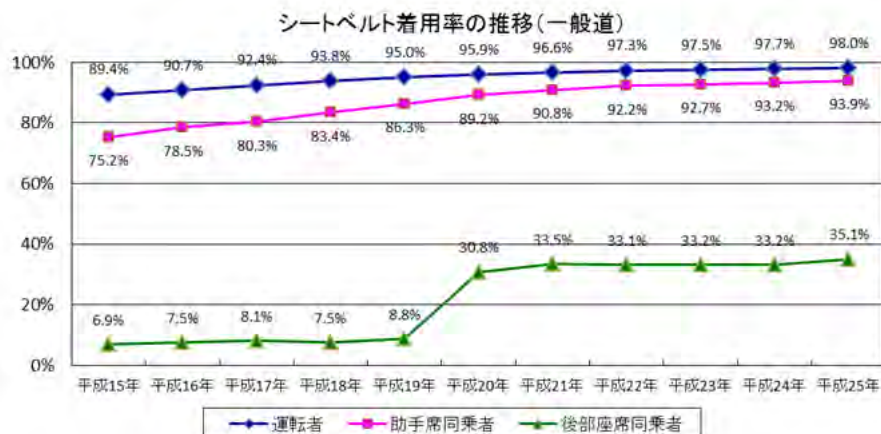
資料: 交通統計年報 (ITARDA)

#### 4)シートベルト着用率の向上

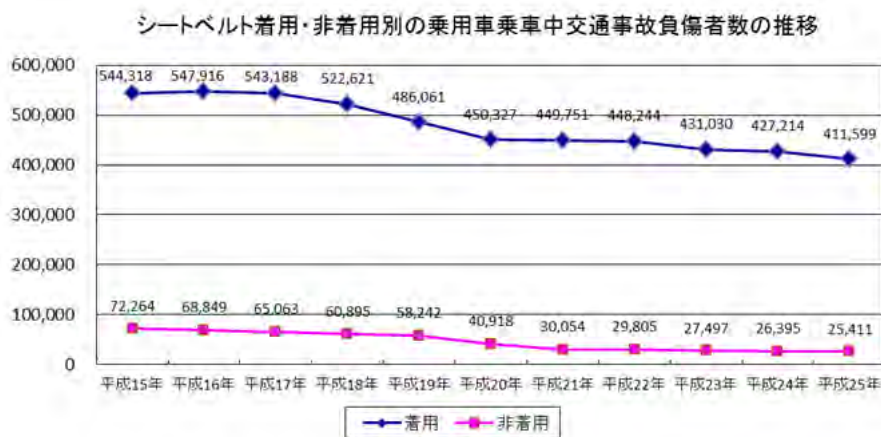
近年の交通事故件数の減少は、シートベルト着用率の向上にも求められる。運転者だけでなく、助手席同乗者や後部座席同乗者等のシートベルト着用率の向上により、乗員保護が徹底され、交通事故にカウントされる件数が減少している可能性がある。

平成15年時点でシートベルトの着用率は運転者で89%、助手席同乗者で75%であったところ、近年ではそれぞれ98%、94%程度まで上昇している。これにより、従来は重傷事故であった交通事故が軽傷事故で済み、従来は軽傷事故であった交通事故が物損事故で済むようになっている可能性がある。

そのため、事故件数減少の度合いを定量的に示すことは困難ではあるが、定性的には、交通事故件数の減少に寄与したものと考えられる。



資料：シートベルト着用状況全国調査（警察庁・JAF）



資料：交通事故統計（ITARDA）

## 5) 総走行キロ数の減少

自動車の総走行キロ数は、平成 15 年度の 7,934 億キロをピークに、平成 16 年度以降は減少に転じ、平成 23 年度の 7,098 億キロまで減少した。平成 24 ~25 年度は再び増加に転じ、25 年度は 7,462 億キロとなった。一方、交通事故件数が減少し始めるのは 1 年程度のずれはあるが平成 17 年 (暦年) からである。このことを考えれば、近年の自動車の走行キロ数の減少の減少が、交通事故件数すなわち交通事故死傷者数の減少につながっていると考えられ、平成 24 年度からの走行キロ数の増加が交通事故死者数の減少率の縮小に寄与していると考えられることができる。



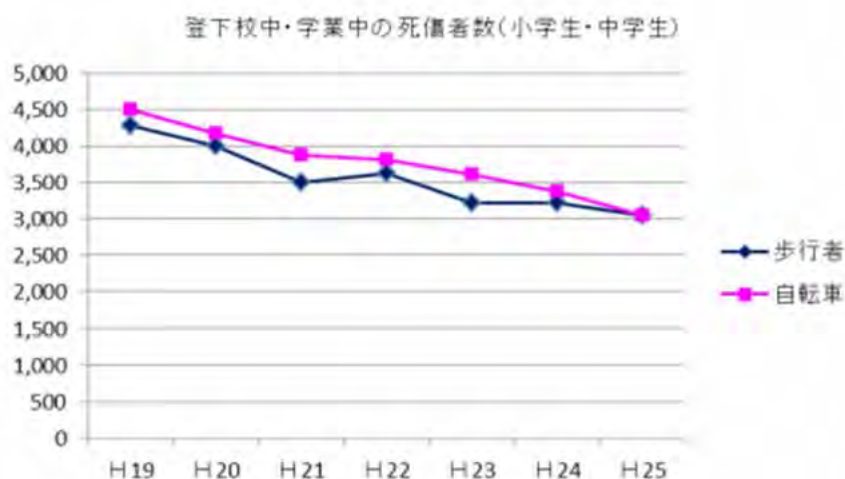
資料：自動車輸送統計年報（国土交通省）

### (3) 通学路における事故

近年、小中学生の登下校中・学業中の死傷者数は減少傾向にあるが、一方で、小学生が巻き込まれる重大事故がしばしば発生し、社会問題となっている（京都府亀岡市の事故等）。

第2当事者が15歳以下である事故の死傷者数のうち、通行目的が通学等である人数は、死者・重傷者は幹線道路では399人、非幹線道路においても199人おり、幹線・非幹線ともに対策が必要である。

また、第2当事者が15歳以下である事故の死傷者数のうち、通行目的が通学等である事故類型別死者・重傷者数は、人対車両事故が多く、幹線道路では横断歩道横断中、その他横断中、非幹線道路ではその他横断中、対背面通行中が多くなっており、通学路の対策を検討する上で考慮する必要がある。



資料：ITARDA データ

幹線非幹線別・市街地非市街地別死傷者数(第2当事者が15歳以下、通行目的:通学等)

	死傷者			死者数・重傷者数		
	市街地	非市街地	総数	市街地	非市街地	総数
幹線	3,512	1,049	4,561	268	115	383
非幹線	2,076	801	2,877	133	54	187
その他	79	25	104	2	3	5
総数	5,667	1,875	7,542	403	172	575

道路幅員5.5m以上の道路を幹線道路、5.5m未満の道路を非幹線道路として集計

資料：ITARDA データ

事故類型別死者・重傷者数(第2当事者が15歳以下、通行目的:通学等)

	事故類型別								総数
	人対車両					車両相互	車両単独	列車	
	対背面通行中	横断歩道横断中	その他横断中	その他					
幹線	242	22	93	102	25	141	0	0	383
非幹線	99	16	18	51	14	88	0	0	187
その他	4	0	1	0	3	1	0	0	5
合計	345	38	112	153	42	230	0	0	575

道路幅員5.5m以上の道路を幹線道路、5.5m未満の道路を非幹線道路として集計

資料：ITARDA データ

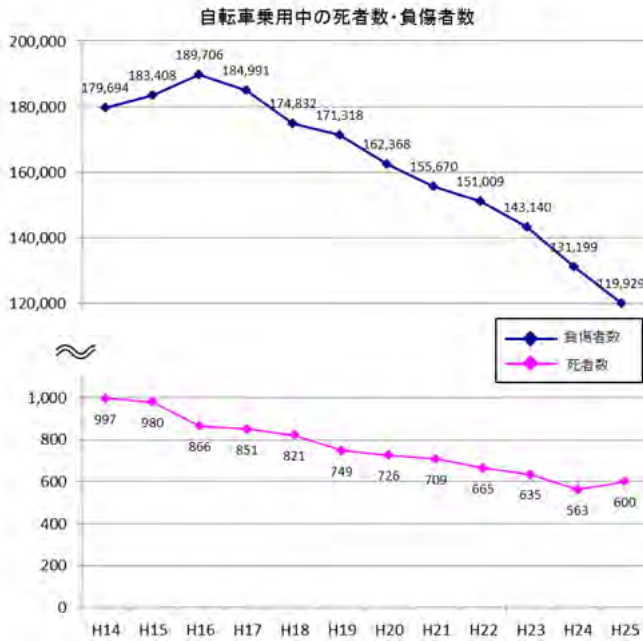
#### (4) 自転車事故

近年、自転車乗用中の死者数・負傷者数とも減少傾向にあるが、自転車対歩行者の死傷事故件数は、平成25年は、前年より減少しているものの、10年前と比較すると増加している。

警察庁と国土交通省は、対策として自転車通行環境整備等の安全対策を推進しており、自転車道等が整備された地区では事故件数が減少する等の効果が見られている。

また、警察庁と国土交通省は、平成24年11月に「安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン」を策定し、全国的な取り組みを推進しているところである。

なお、自転車通行環境整備等の取り組みは始まったばかりであり、自転車事故の削減に向けて引き続き対策が必要であると考えられる。



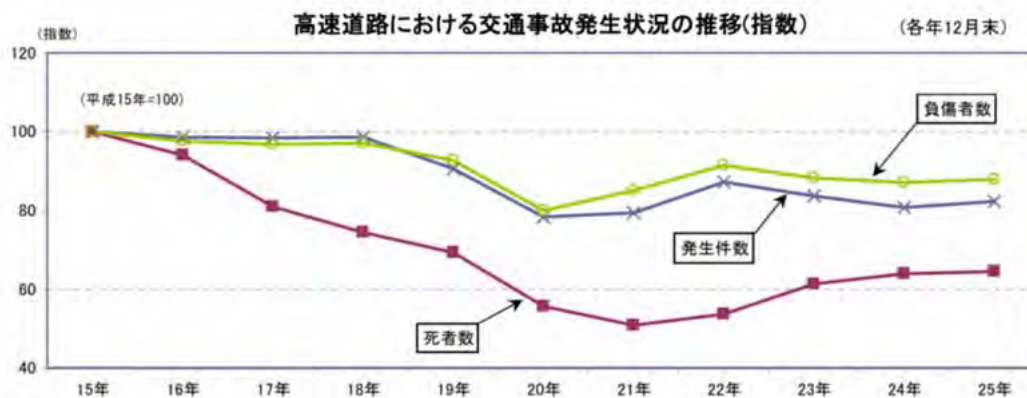
資料：交通事故統計年報（ITARDA）



資料：交通事故統計年報（ITARDA）

## (5) 高速道路における事故

平成 22 年以降、高速道路における交通事故死者数が増加しており、発生件数及び負傷者数については平成 25 年に増加している。



出典：「平成 25 年中の交通事故発生状況」（警察庁）