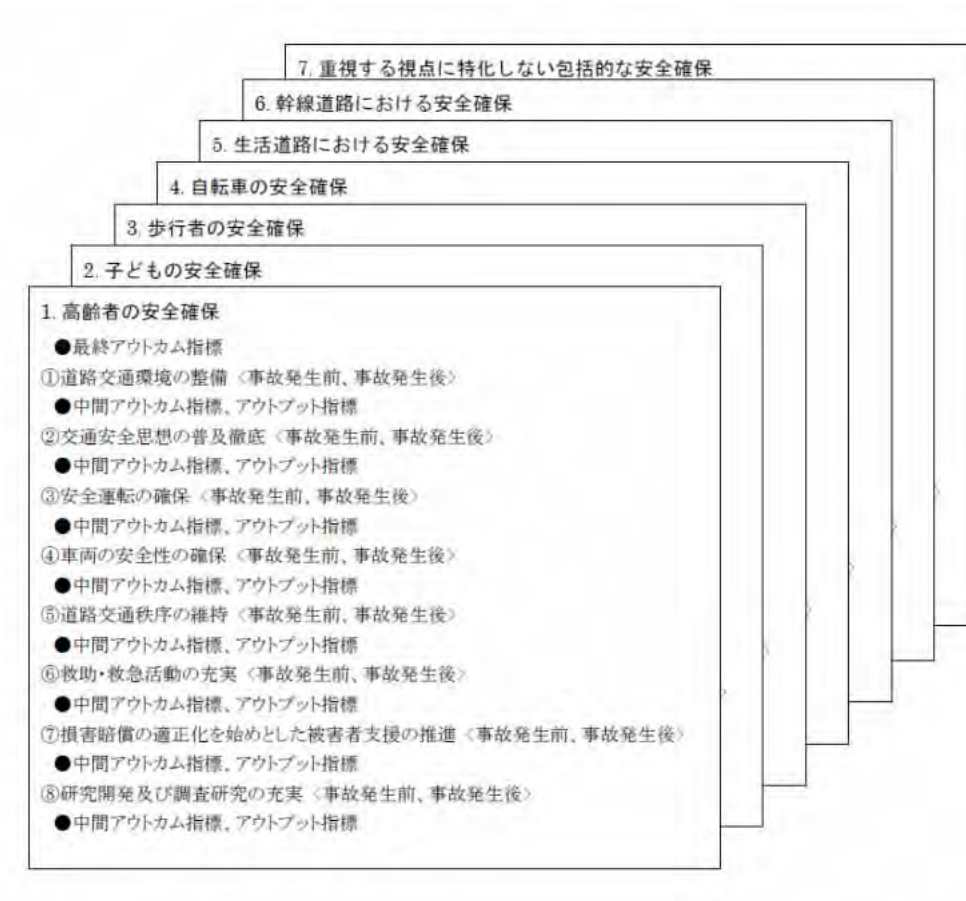


### 第3章 第9次交通安全基本計画本体の詳細分析

詳細な評価として、「重視する視点」「施策の柱」「時間軸」の3つによって分類した施策毎に評価結果を示す。

- ・ 大項目として「重視する視点による分類」、中項目として「施策の柱による分類」を設定する。
- ・ 「施策が対象とする時間軸による分類」は、施策に対して、該当する時間軸を付記し、施策毎に評価指標を整理する形式とする。
- ・ 指標は施策毎にアウトカム指標、アウトプット指標を整理することを基本とする。



## 第1項 高齢者の安全確保

### 第9次交通安全基本計画 「今後の道路交通安全対策を考える視点」

#### 1 高齢者及び子どもの安全確保

諸外国と比較しても、我が国は高齢者の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で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、後者については、今後、高齢運転者が大幅に増加すること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ことの考え方にに基づき、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。

さらに、高齢者の交通安全を図っていくためには、交通安全活動を、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。

「高齢者の安全確保」について、施策群としての全体評価、及び下記の重点施策・新規施策を対象とした施策別評価を実施する。

#### 評価対象重点施策及び新規施策

生活道路等における人優先の安全・安心な歩行空間の整備（1（1））

- ・生活道路における交通安全対策の推進（1（1）ア）
- ・高齢者、障害者等の安全に資する歩行空間等の整備（1（1）ウ）

高齢者に対する交通安全教育の推進（2（1）カ）

自転車の安全利用の促進（2（3）イ）

反射材用品の普及促進（2（3）オ）

高齢運転者対策の充実（3（1）エ）

先進安全自動車の開発・普及の促進（4（1）ア、イ）

悪質性、危険性、迷惑性の高い違反に重点を置いた取締りの強化等（5（1）ア（ア））

### (1) 全体評価（最終アウトカム指標）

#### 【考え方】

高齢者の交通安全を図る施策の推進により、65歳以上の高齢者層の死者数及び負傷者数の減少が図られると考えられる。ここでは、評価指標として、65歳以上の死者数・負傷者数を設定し把握するとともに、人口当たり、免許保有人口当たりの死者数等についても把握することとした。

また、高齢者等を対象とした教育等の高齢者が原因となって発生する事故を抑制する取組を評価するため、評価指標として第1当事者となる事故における死亡・死傷事故件数及び保険データを設定し、把握することとした。

#### 【評価】

65歳以上の高齢者人口が過去最高の人数・割合となっている中で、65歳以上の交通事故死者数及び免許保有人口当たりの死亡事故件数が平成25年に増加に転じたものの、交通事故負傷者数、人口当たりの死者数・負傷者数は引き続き減少傾向であることから、実施している施策が高齢者の安全確保に寄与しているといえる。

一方、加害者年齢 65 歳以上の被害者数（保険データ）は死亡、後遺障害、傷害とも増加傾向であり、高齢者が加害者となるような事故を削減する施策については、さらなる取組の必要性を示している。

#### 【評価指標】

##### ・状態別死者数・負傷者数（65 歳以上）

65 歳以上の状態別構成比を見ると、死者では歩行者が最も多く、負傷者では自動車乗車中が多い。また 65 歳以上の死者、負傷者とも、全体では平成 22 年から約 1 割減少しているものの、自動車乗車中の死者・負傷者は減少割合が小さい。

##### ・年齢層別人口 10 万人当たり交通事故死者数・負傷者数（65 歳以上）

65 歳以上の人口当たり交通事故死者数・負傷者数は共に減少傾向にあり、実施している施策が高齢者の安全確保に寄与しているといえる。

##### ・免許保有人口当たり交通事故件数（65 歳以上）

65 歳以上の免許保有人口当たり交通死傷事故件数は減少傾向にあり、実施している施策が高齢者の安全確保に寄与しているといえるが、死亡事故件数は平成 25 年に増加に転じていることから、さらなる取組の必要性を示している。

##### ・第 1 当事者（65 歳以上）別の状態別交通事故死亡及び死傷事故件数

第 1 当事者が 65 歳以上の死亡事故件数は、平成 25 年に増加に転じている。なかでも自転車乗車中及び歩行者の死亡事故件数は継続して増加しており、また自動車運転中の死亡事故件数は 25 年に前年比 1 割以上増加している。また、死傷事故件数については、全体としては横ばいだが、自動車運転中の事故が 25 年に増加している。これらのことから、自転車及び歩行者としてのルール遵守が求められるとともに、高齢運転者対策が求められる。

##### ・保険データによる評価（65 歳以上）

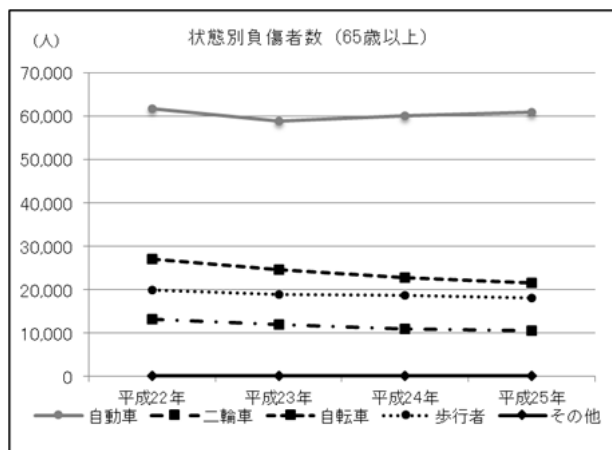
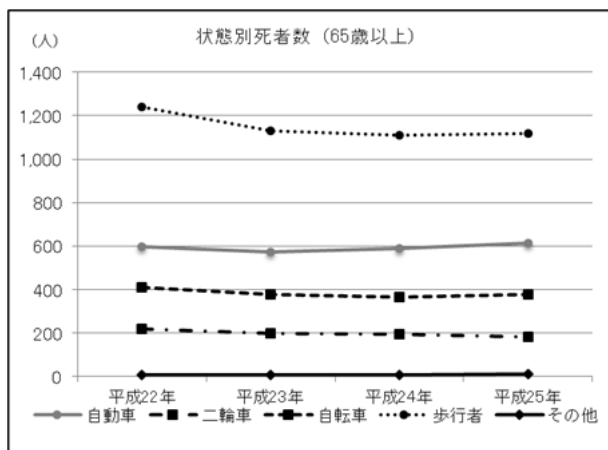
加害者年齢 65 歳以上の被害者数（保険データ）は死亡については減少しているものの、後遺障害、傷害は増加傾向であり、高齢者が加害者となるような事故を削減する施策についてさらなる取組が必要である。

表 状態別死者数（65歳以上）

	平成22年	平成23年	平成24年	平成25年
自動車	597	574	591	613
二輪車	220	198	193	184
自転車	412	379	364	378
歩行者	1,241	1,132	1,109	1,117
その他	6	8	7	11
合計	2,476	2,291	2,264	2,303

表 状態別負傷者数（65歳以上）

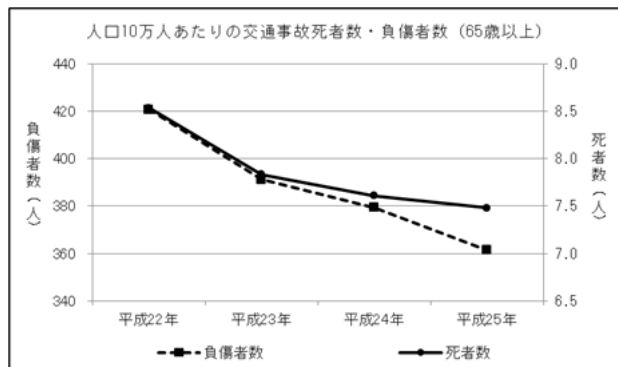
	平成22年	平成23年	平成24年	平成25年
自動車	61,694	58,741	59,997	60,880
二輪車	13,199	11,909	11,060	10,513
自転車	27,063	24,639	22,873	21,583
歩行者	19,918	18,982	18,802	18,197
その他	139	118	159	145
合計	122,013	114,389	112,891	111,318



出典：交通事故統計年報（ITARDA）

表 人口10万人当たりの交通事故死者数・負傷者数（65歳以上）

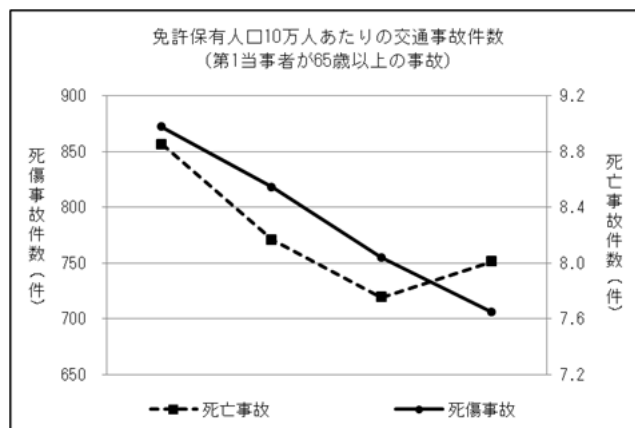
	平成22年	平成23年	平成24年	平成25年
死者数	8.5	7.8	7.6	7.5
負傷者数	420.6	391.1	379.5	361.5



出典：交通事故統計年報（ITARDA）、国勢調査（H22）、人口推計（総務省統計局）

表 運転免許保有人口 10 万人当たりの交通事故件数（第 1 当事者が 65 歳以上の事故）

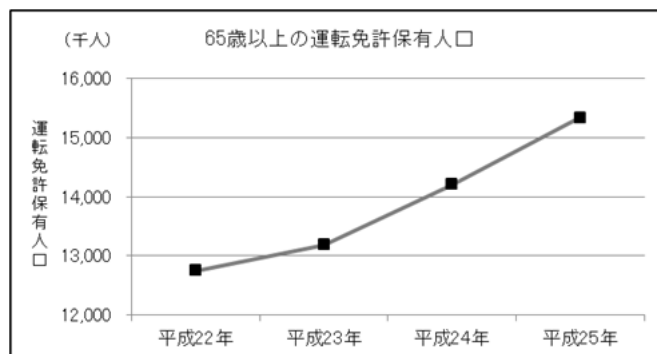
	平成22年	平成23年	平成24年	平成25年
死亡事故	8.9	8.2	7.8	8.0
死傷事故	872.2	818.1	755.0	706.1



出典：交通事故統計年報（ITARDA）、運転免許統計（警察庁）

参考 65 歳以上の運転免許保有人口

平成22年	平成23年	平成24年	平成25年
12,754,285	13,189,603	14,209,958	15,342,263



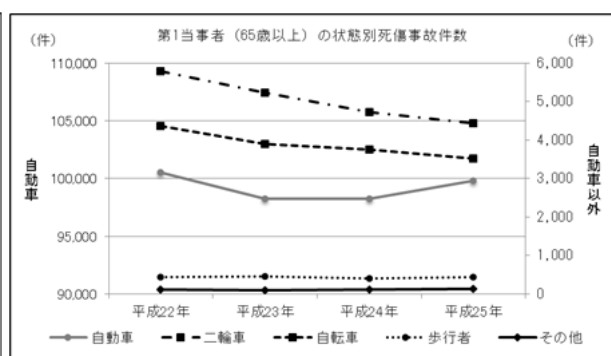
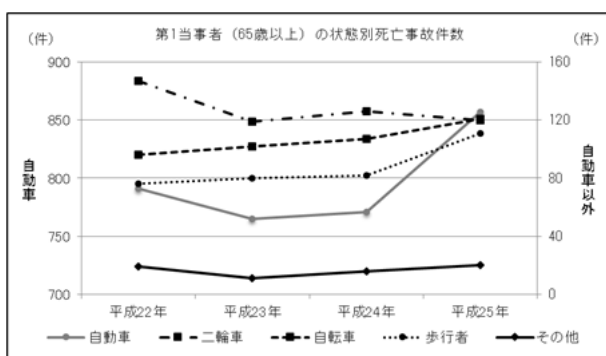
出典：運転免許統計（警察庁）

表 第1当事者の状態別死亡事故件数  
(65歳以上)

	平成22年	平成23年	平成24年	平成25年
自動車	791	765	771	857
二輪車	147	119	126	120
自転車	96	102	107	121
歩行者	76	80	82	111
その他	19	11	16	20
合計	1,129	1,077	1,102	1,229

表 第1当事者の状態別死傷事故件数  
(65歳以上)

	平成22年	平成23年	平成24年	平成25年
自動車	100,535	98,233	98,268	99,815
二輪車	5,790	5,221	4,729	4,428
自転車	4,366	3,897	3,755	3,517
歩行者	434	462	407	442
その他	120	97	122	132
合計	111,245	107,910	107,281	108,334

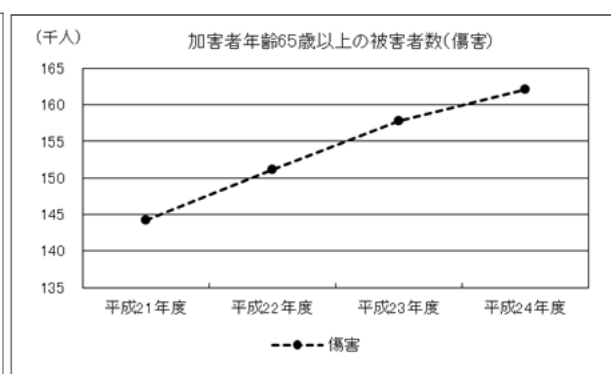
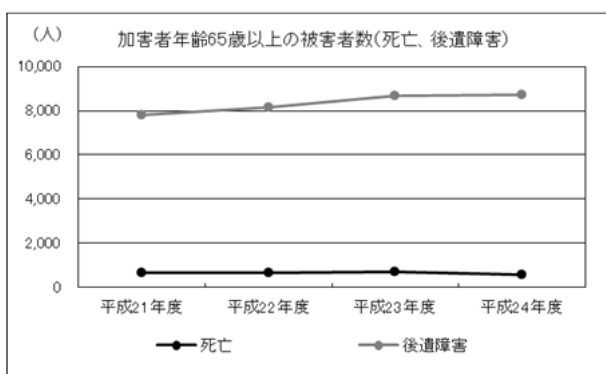


注) 第1当事者(交通事故に関与した者のうち過失の重い方)が65歳以上である事故を対象として、第1当事者の事故当時の状態(自動車運転中、自動車同乗中、歩行中等)別に死亡及び死傷事故件数を集計した。

出典：交通事故統計年報(ITARDA)

表 加害者年齢65歳以上の被害者数(死亡、後遺障害、傷害別)

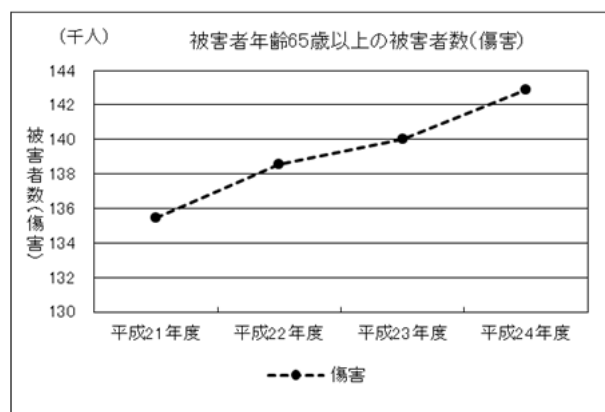
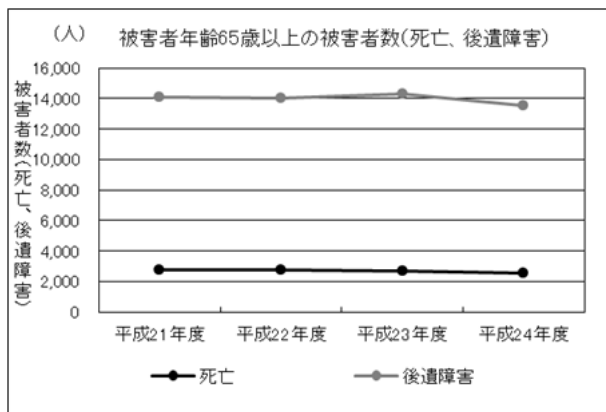
	平成21年度	平成22年度	平成23年度	平成24年度
死亡	650	677	692	596
後遺障害	7,809	8,165	8,683	8,714
傷害	144,158	151,105	157,834	162,114



出典：日本損害保険協会データ

表 被害者年齢 65 歳以上の被害者数（死亡、後遺障害、傷害別）

	平成21年度	平成22年度	平成23年度	平成24年度
死亡	2,762	2,754	2,714	2,554
後遺障害	14,103	14,045	14,289	13,515
傷害	135,423	138,546	140,001	142,881



出典：日本損害保険協会データ

## (2) 施策別評価（中間アウトカム指標、アウトプット指標）

### 1) 道路交通環境の整備

A) 生活道路等における人優先の安全・安心な歩行空間の整備（（１））

a) 生活道路における交通安全対策の推進（（１）ア）＜事故防止対策＞

- ・ あんしん歩行エリアの推進  
※第５項「生活道路における安全確保」に記載
- ・ ゾーン対策  
※第５項「生活道路における安全確保」に記載

B) 高齢者，障害者等の安全に資する歩行空間等の整備（（１）ウ）＜事故防止対策＞

歩行空間のバリアフリー化											
考え方	すべての人が安全に安心して参加し活動できる社会を実現するため、駅、官公庁施設、病院等を結ぶ道路や駅前広場等において、歩行空間のユニバーサルデザインを推進する。										
評価	<p>特定道路のバリアフリー化が順調に進展している。</p> <p>高齢者のうち、外出時の障害として「道路の段差」等を挙げる者の割合は、従来に比べて減少しており、安全な歩行空間の確保によって歩行者の事故減少に寄与したと考えられる。</p> <p>※特定道路：移動等円滑化が特に必要なものとして政令で定める道路法による道路をいう（バリアフリー新法第2条第9号）</p>										
中間アウトカム	<p><u>重点整備地区内の主要な生活関連経路を構成する道路におけるバリアフリー化の割合</u></p> <table border="1" style="margin-left: auto; margin-right: auto;"> <thead> <tr> <th>平成 21 年度</th> <th>平成 22 年度</th> <th>平成 23 年度</th> <th>平成 24 年度</th> <th>平成 25 年度</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>91.5%</td> <td>96.0%</td> <td>97.8%</td> <td>97.3%</td> <td>97.8%</td> </tr> </tbody> </table> <p>※新たに重点整備地区が設定されることがあるため、割合が下がる場合がある ※国費補助事業及び地方単独事業による整備数を基に算出</p> <p style="text-align: right;">出典：警察庁資料</p>	平成 21 年度	平成 22 年度	平成 23 年度	平成 24 年度	平成 25 年度	91.5%	96.0%	97.8%	97.3%	97.8%
平成 21 年度	平成 22 年度	平成 23 年度	平成 24 年度	平成 25 年度							
91.5%	96.0%	97.8%	97.3%	97.8%							
中間アウトカム	<p><u>外出時の障害として道路の段差等を挙げる高齢者、障害者の割合</u></p> <table border="1" style="margin-left: auto; margin-right: auto;"> <thead> <tr> <th>平成 11 年度</th> <th>平成 16 年度</th> <th>平成 21 年度</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>14.5%</td> <td>11.3%</td> <td>8.4%</td> </tr> </tbody> </table> <p style="text-align: right;">出典：内閣府「高齢者の日常生活に関する意識調査」（平成 21 年）</p>	平成 11 年度	平成 16 年度	平成 21 年度	14.5%	11.3%	8.4%				
平成 11 年度	平成 16 年度	平成 21 年度									
14.5%	11.3%	8.4%									
アウトプット	<p><u>特定道路のバリアフリー化率</u></p> <table border="1" style="margin-left: auto; margin-right: auto;"> <thead> <tr> <th>平成 21 年度</th> <th>平成 22 年度</th> <th>平成 23 年度</th> <th>平成 24 年度</th> <th>平成 25 年度</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>67%</td> <td>74%</td> <td>77%</td> <td>81%</td> <td>83%</td> </tr> </tbody> </table> <p style="text-align: right;">出典：国土交通省資料</p>	平成 21 年度	平成 22 年度	平成 23 年度	平成 24 年度	平成 25 年度	67%	74%	77%	81%	83%
平成 21 年度	平成 22 年度	平成 23 年度	平成 24 年度	平成 25 年度							
67%	74%	77%	81%	83%							



アウト プット	特定交通安全施設等整備事業（国費補助事業）による主なバリアフリー対応型信号機の整備実績									
	<table border="1"> <tr> <td>視覚障害者用付加装置</td> <td>3,179 基</td> </tr> <tr> <td>音響式歩行者誘導付加装置</td> <td>832 基</td> </tr> <tr> <td>高齢者等感応</td> <td>608 基</td> </tr> <tr> <td>歩行者等感応</td> <td>122 基</td> </tr> <tr> <td>歩車分離式信号機</td> <td>1,421 基</td> </tr> </table> <p style="text-align: center;">平成 21 年度～平成 25 年度累計</p> <p style="text-align: right;">出典：警察庁資料</p>	視覚障害者用付加装置	3,179 基	音響式歩行者誘導付加装置	832 基	高齢者等感応	608 基	歩行者等感応	122 基	歩車分離式信号機
視覚障害者用付加装置	3,179 基									
音響式歩行者誘導付加装置	832 基									
高齢者等感応	608 基									
歩行者等感応	122 基									
歩車分離式信号機	1,421 基									

## 2)交通安全思想の普及徹底

### A)高齢者に対する交通安全教育の推進（（１）力）＜事故防止対策＞

#### a)参加・体験・実践型の交通安全教育の推進

考え方	高齢者交通安全指導員を対象にした高齢者の安全運転の普及を促進するための講習会の開催、地域社会全体で子どもと高齢者に対する交通安全思想の更なる啓発・浸透を図るための世代間交流の実施など、参加・体験・実践型の交通安全教育を実施。										
評価	高齢者交通安全指導員講習会を受けた者が、各地で高齢者安全運転教育を行うことにより、高齢者における安全運転意識が向上し、高齢運転者が第 1 当事者となる自動車事故の減少に寄与していると考えられる。										
中間 アウト カム	<p>高齢者交通安全指導員講習会参加後に指導員として講習会を実施した割合</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th>平成 22 年度</th> <th>平成 23 年度</th> <th>平成 24 年度</th> <th>平成 25 年度</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>55.5%</td> <td>60.0%</td> <td>52.0%</td> <td>46.4%</td> </tr> </tbody> </table> <p style="text-align: right;">出典：内閣府資料</p>	平成 22 年度	平成 23 年度	平成 24 年度	平成 25 年度	55.5%	60.0%	52.0%	46.4%		
平成 22 年度	平成 23 年度	平成 24 年度	平成 25 年度								
55.5%	60.0%	52.0%	46.4%								
中間 アウト カム	<p>高齢歩行者の法令違反有無別の交通事故死傷者数</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th>平成 21 年</th> <th>平成 22 年</th> <th>平成 23 年</th> <th>平成 24 年</th> <th>平成 25 年</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>6,745 人 (32.2%)</td> <td>6,635 人 (32.0%)</td> <td>6,148 人 (31.2%)</td> <td>5,783 人 (29.7%)</td> <td>5,438 人 (28.7%)</td> </tr> </tbody> </table> <p style="text-align: center;">※違反のある死傷者数を示す。()内は違反有割合。</p> <p style="text-align: right;">出典：警察庁資料</p>	平成 21 年	平成 22 年	平成 23 年	平成 24 年	平成 25 年	6,745 人 (32.2%)	6,635 人 (32.0%)	6,148 人 (31.2%)	5,783 人 (29.7%)	5,438 人 (28.7%)
平成 21 年	平成 22 年	平成 23 年	平成 24 年	平成 25 年							
6,745 人 (32.2%)	6,635 人 (32.0%)	6,148 人 (31.2%)	5,783 人 (29.7%)	5,438 人 (28.7%)							

アウト プット	<b>高齢者に対する交通安全教育実施箇所数・参加者数</b>				
	内閣府が実施した高齢者に対する交通安全教育実施箇所数、参加者数				
	平成 22 年度	平成 23 年度	平成 24 年度	平成 25 年度	
	35 カ所・660 人	15 カ所・477 人	12 カ所・334 人	15 カ所・388 人	
	出典：内閣府資料				
	警察が実施した交通安全教育				
	平成 21 年	平成 22 年	平成 23 年	平成 24 年	平成 25 年
	57,212 回・ 2,913,643 人	59,026 回・ 3,084,817 人	53,254 回・ 2,869,739 人	52,345 回・ 2,658,060 人	48,830 回・ 2,318,414 人
	出典：警察庁資料				

B) 自転車の安全利用の促進（（3）イ）＜事故防止対策＞

a) 自転車の正しい乗り方に関する普及啓発の強化

※第4項「自転車の安全確保」に記載

b) 車両としてのルールの遵守

※第4項「自転車の安全確保」に記載

C) 反射材用品の普及促進（（3）オ）＜事故防止対策＞

※第3項「歩行者の安全確保」に記載

3) 安全運転の確保

A) 高齢運転者対策の充実（（1）エ）＜事故防止対策＞

a) 高齢者に対する教育の充実

b) 臨時適正検査の確実な実施

考え方	<p>加齢による身体機能の低下が運転に及ぼす影響を受講者が理解し、安全運転を継続してもらうため、高齢者講習を実施。</p> <p>また、75歳以上の高齢者講習受講予定者に対し、自己の記憶力・判断力の状況を自覚してもらい、引き続き安全運転を継続することができるよう支援するため、講習予備検査（認知機能検査）を実施。</p>				
評価	<p>高齢運転者に自己の身体的機能や記憶力・判断力の低下の自覚を促すことで、高齢運転者が関連する自動車等の交通事故の削減に寄与したと考えられる。</p>				
中間 アウト カム	<b>講習予備検査に基づく臨時適性検査等による運転免許の取消し等処分件数</b>				
	平成 21 年	平成 22 年	平成 23 年	平成 24 年	平成 25 年
	10 件 (6月より開始)	96 件	152 件	141 件	141 件
	※必要的臨時適性検査・高齢者講習時における特異者通報によるもの				
	出典：警察庁資料				