

第3項 歩行者の安全確保

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」

2 歩行者及び自転車の安全確保

平成20年から3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、高齢者では歩行者の割合が約5割、15歳以下の子どもでは約4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、高齢者や子ども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。

「歩行者の安全確保」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）
- ・通学路等の歩道整備等の推進（1（1）イ）
- ・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）

自転車利用環境の総合的整備（1（5））

高度道路交通システムの活用（1（6））

道路交通情報の充実（1（10））

参加・体験・実践型の活動の推進（2（1）カ，（2），（3）ア，イ，オ，（5））

高齢者に対する交通安全教育の推進（2（1）カ）

反射材用品の普及促進（2（3）オ）

先進安全自動車の開発・普及の促進（4（1）ア，イ）

(1) 全体評価（最終アウトカム指標）

【考え方】

歩行者の交通安全を図る施策の推進により、歩行中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、歩行中の死者数・負傷者数を設定し把握する。

また、全体の交通事故件数が減少傾向にあるなかで、第9次交通安全基本計画策定以前に、歩行者と自転車による事故が増加傾向にあったことから、歩行者と自転車の事故件数を評価指標として設定し把握することとする。

【評価】

歩行中の死者数・負傷者数ともに第9次交通安全基本計画策定以降、減少傾向にあり、歩行者の安全確保に関する施策が事故減少に寄与していることが伺える。

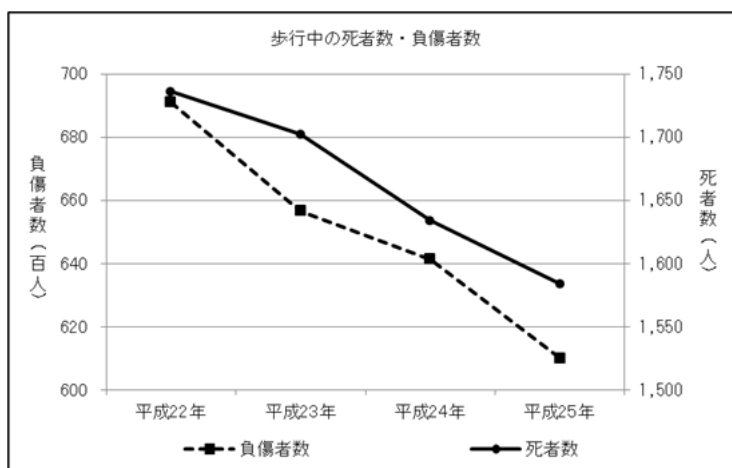
また、歩行者と自転車の事故については、平成25年は前年より減少が見られる。歩行者・自転車の通行環境整備等の取り組みは現在進行中の取り組みであり、今後も通行ルールやマナーに関する教育等を引き続き実施し、効果を検証する必要がある。

【評価指標】

- ・歩行中の交通事故死者数・負傷者数
歩行中の死者数・負傷者数ともに第9次交通安全基本計画策定以降、減少傾向にある。
- ・自転車と歩行者の交通事故件数
自転車と歩行者の事故は、第1当事者が自転車の事故が大部分を占める。平成25年に死亡事故件数が減少したほか、死傷事故件数はやや減少傾向にある。

表 歩行中の死者・負傷者数

	平成22年	平成23年	平成24年	平成25年
死者数	1,736	1,702	1,634	1,584
負傷者数	69,099	65,658	64,128	61,001

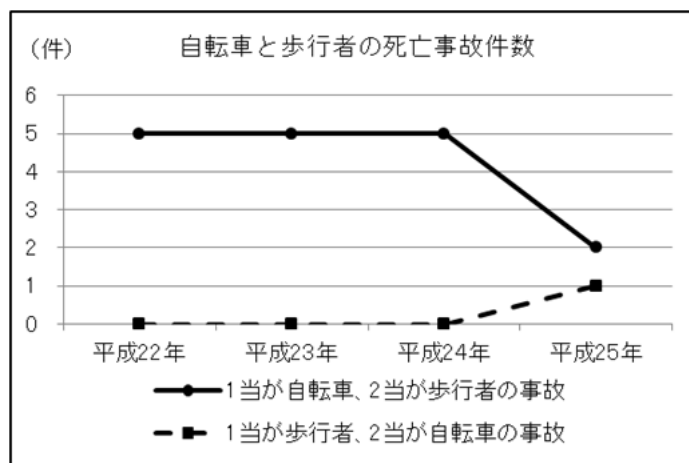


出典：交通事故統計年報（ITARDA）

表 自転車と歩行者の死亡事故件数

(件)

	平成22年	平成23年	平成24年	平成25年
1当が自転車、2当が歩行者の事故	5	5	5	2
1当が歩行者、2当が自転車の事故	0	0	0	1

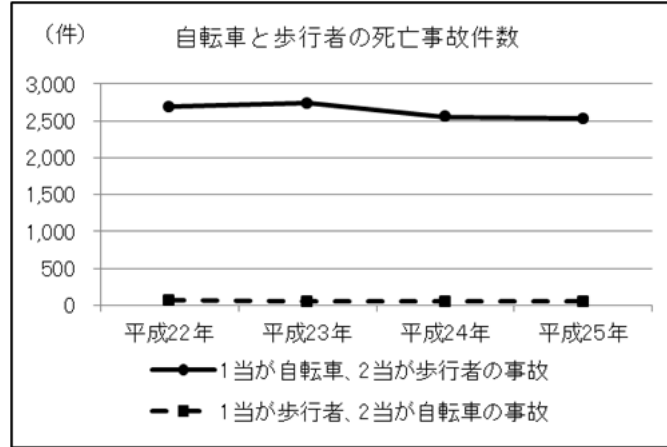


出典：交通事故統計年報（ITARDA）

表 自転車と歩行者の死傷事故件数

(件)

	平成22年	平成23年	平成24年	平成25年
1当が自転車、2当が歩行者の事故	2,685	2,738	2,554	2,529
1当が歩行者、2当が自転車の事故	72	53	50	53



出典：交通事故統計年報（ITARDA）

(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) 通学路等の歩道整備等の推進（（１）イ）＜事故防止対策＞

※第２項「子どもの安全確保」に記載

c) 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
※第１項「高齢者の安全確保」に記載

B) 自転車利用環境の総合的整備（（５））＜事故防止対策＞

a) 自転車走行空間の整備

※第４項「自転車の安全確保」に記載

C) 高度道路交通システムの活用（（６））＜事故防止対策＞

a) 高度道路交通システム（ITS）の推進

※第６項「幹線道路における安全確保」に記載

D) 道路交通情報の充実（（１０））＜事故防止対策＞

※第６項「幹線道路における安全確保」に記載

2) 交通安全思想の普及徹底

A) 参加・体験・実践型の活動の推進（（１）カ，（２），（３）ア，イ，
才，（５））＜事故防止対策＞

a) 交通安全運動の推進

※第２項「子どもの安全確保」に記載

B) 高齢者に対する交通安全教育の推進（（１）カ）＜事故防止対策＞

a) 参加・体験・実践型の交通安全教育の推進

※第１項「高齢者の安全確保」に記載

C)反射材用品の普及促進（（3）才）＜事故防止対策＞

a)安全教育の実施

考え方	春・秋の全国交通安全運動において、「夕暮れ時と夜間の歩行中・自転車乗用中の交通事故防止（特に、反射材用品等の着用の推進及び自転車前照灯の点灯の徹底）」を重点の一つとするほか、参加・体験・実践型の交通安全教育の実施及び関係機関・団体と協力した反射材用品等の展示会の開催等を実施した。																																								
評価	<p>9割程度の人が道路を通行する際に、交通事故を起こさない、交通事故に遭わない行動をしていると回答しており、反射材の着用普及率が高まる可能性を示している。これにより、夜間の歩行中事故の減少に寄与すると考えられる。</p> <p>また、全国交通安全運動等を通じて、特に高齢者に対し、反射材の着用促進を図ってきた結果、高齢歩行者の死者の減少に寄与したと考えられる。</p>																																								
中間アウトカム	<p><u>自動車の運転、自転車の運転や歩行の際に、交通事故を起こさない、交通事故に遭わない行動をしていると思う人の割合</u></p> <table border="1" style="margin-left: auto; margin-right: auto;"> <thead> <tr> <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 style="text-align: center;">91.0%</td> <td style="text-align: center;">88.7%</td> <td style="text-align: center;">80.2%</td> </tr> </tbody> </table> <p style="text-align: center; font-size: small;">23、24年度は「交通事故に遭わない行動をしている人」の割合であったため、参考値 出典：内閣府資料</p>	平成 23 年度	平成 24 年度	平成 25 年度	91.0%	88.7%	80.2%																																		
平成 23 年度	平成 24 年度	平成 25 年度																																							
91.0%	88.7%	80.2%																																							
中間アウトカム	<p><u>夜間における高齢歩行者の死者数</u></p> <table border="1" style="margin-left: auto; margin-right: auto;"> <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 style="text-align: center;">775 人</td> <td style="text-align: center;">816 人</td> <td style="text-align: center;">737 人</td> <td style="text-align: center;">736 人</td> <td style="text-align: center;">743 人</td> </tr> </tbody> </table> <p style="text-align: right; font-size: small;">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	775 人	816 人	737 人	736 人	743 人																														
平成 21 年	平成 22 年	平成 23 年	平成 24 年	平成 25 年																																					
775 人	816 人	737 人	736 人	743 人																																					
アウトプット	<p><u>反射材着用推進関連の啓発活動実施箇所数・参加人数</u></p> <table border="1" style="margin-left: auto; margin-right: auto;"> <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 style="text-align: center;">24 地区・2,264 名</td> <td style="text-align: center;">10 地区・944 名</td> <td style="text-align: center;">6 地区・635 名</td> <td style="text-align: center;">7 地区・686 名</td> </tr> </tbody> </table> <p style="text-align: right; font-size: small;">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	24 地区・2,264 名	10 地区・944 名	6 地区・635 名	7 地区・686 名																																
平成 22 年度	平成 23 年度	平成 24 年度	平成 25 年度																																						
24 地区・2,264 名	10 地区・944 名	6 地区・635 名	7 地区・686 名																																						
アウトプット	<p><u>反射材展示会等の実施実績</u></p> <table border="1" style="margin-left: auto; margin-right: auto;"> <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></td> <td></td> <td style="text-align: center;">1 回、約 300 人 (交通安全フォーラム)</td> <td></td> </tr> </tbody> </table> <p style="text-align: right; font-size: small;">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			1 回、約 300 人 (交通安全フォーラム)																																	
平成 22 年度	平成 23 年度	平成 24 年度	平成 25 年度																																						
		1 回、約 300 人 (交通安全フォーラム)																																							
アウトプット	<p><u>全国交通安全運動実施行事数・参加者数（一日平均人数）</u></p> <table border="1" style="margin-left: auto; margin-right: auto;"> <thead> <tr> <th colspan="2">平成 21 年</th> <th colspan="2">平成 22 年</th> <th colspan="2">平成 23 年</th> <th colspan="2">平成 24 年</th> <th colspan="2">平成 25 年</th> </tr> <tr> <th>春</th> <th>秋</th> <th>春</th> <th>秋</th> <th>春</th> <th>秋</th> <th>春</th> <th>秋</th> <th>春</th> <th>秋</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td style="text-align: center;">4,880 件</td> <td style="text-align: center;">5,254 件</td> <td style="text-align: center;">4,656 件</td> <td style="text-align: center;">4,880 件</td> <td style="text-align: center;">4,184 件</td> <td style="text-align: center;">4,224 件</td> <td style="text-align: center;">3,832 件</td> <td style="text-align: center;">4,133 件</td> <td style="text-align: center;">3,618 件</td> <td style="text-align: center;">3,866 件</td> </tr> <tr> <td style="text-align: center;">363,889 人</td> <td style="text-align: center;">341,276 人</td> <td style="text-align: center;">364,183 人</td> <td style="text-align: center;">341,934 人</td> <td style="text-align: center;">303,840 人</td> <td style="text-align: center;">308,263 人</td> <td style="text-align: center;">301,122 人</td> <td style="text-align: center;">313,341 人</td> <td style="text-align: center;">303,208 人</td> <td style="text-align: center;">302,509 人</td> </tr> </tbody> </table> <p style="text-align: right; font-size: small;">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		春	秋	春	秋	春	秋	春	秋	春	秋	4,880 件	5,254 件	4,656 件	4,880 件	4,184 件	4,224 件	3,832 件	4,133 件	3,618 件	3,866 件	363,889 人	341,276 人	364,183 人	341,934 人	303,840 人	308,263 人	301,122 人	313,341 人	303,208 人	302,509 人
平成 21 年		平成 22 年		平成 23 年		平成 24 年		平成 25 年																																	
春	秋	春	秋	春	秋	春	秋	春	秋																																
4,880 件	5,254 件	4,656 件	4,880 件	4,184 件	4,224 件	3,832 件	4,133 件	3,618 件	3,866 件																																
363,889 人	341,276 人	364,183 人	341,934 人	303,840 人	308,263 人	301,122 人	313,341 人	303,208 人	302,509 人																																

3)車両の安全性の確保

A)先進安全自動車の開発・普及の促進（（1）ア，イ）＜事故防止対策＞

- a) 道路運送車両の保安基準の拡充・強化等
※第 1 項「高齢者の安全確保」に記載