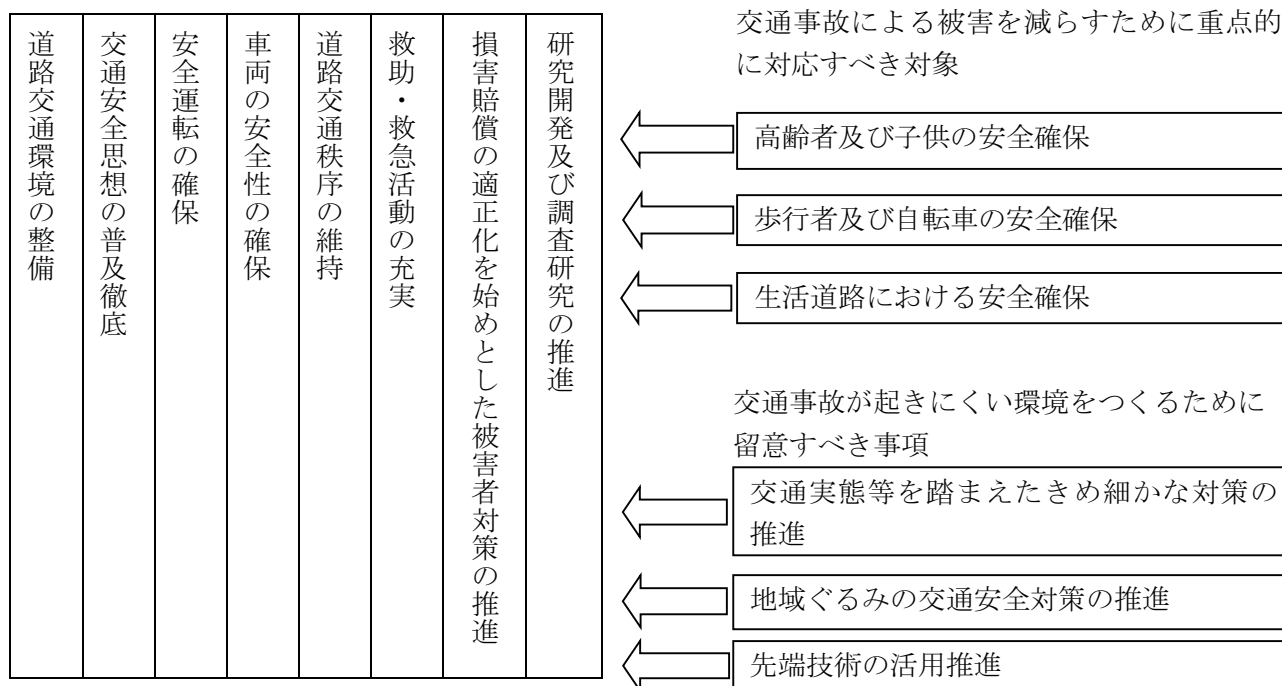


道路交通安全対策の今後の視点の考え方

1 視点のイメージ

【交通安全対策基本法の規定に基づく施策】

【視点】



2 道路交通安全対策の今後の視点の考え方

(1) 交通安全対策基本法の規定に基づく施策

これまでの基本計画どおり、交通安全対策基本法で規定された基本的施策に沿った8本柱を記載。

(2) 視点

ア 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として、次の3項目を記載してはどうか。

- ・ 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 ※

※ 生活道路（車道幅員 5.5m未満とするデータによる）における交通事故減少傾向は、全死亡事故件数の傾向と同程度となっているが、生活道路においては、幹線道路よりも歩行者や自転車が安全で安心して通行できる環境を確保して交通事故を減少させていくことが求められるのではないかと。

イ 交通事故が起きにくい環境をつくるための留意すべき事項として、次の3項目を記載してはどうか。

- ・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

【背景】

- 平成26年中の交通事故死者数は4,113人で14年連続の減少となり、発生件数及び負傷者数も10年連続で減少している状況にある。しかし、近年は高齢者の交通事故死者が増加するなど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は依然として多く、相対的に割合は高くなっている。

【考え方】

- 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、今後は、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必要があるのではないかと。

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、その時々々の状況を的確に踏まえた取組を行うことが必要ではないかと。

→「交通実態等を踏まえたきめ細かな対策の推進」

- ・生活道路における交通事故実態の詳細な分析
- ・交通事故発生場所、危険箇所等に関するビッグデータの活用
- ・運転者への注意喚起施策

- 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、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うなど、国民主体の意識を醸成していくべきではないかと。

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、行政、関係団体、住民等の協働により形成していくべきではないかと。

→「地域ぐるみの交通安全対策の推進」

- ・地域ぐるみの高齢者への声かけや移動への配慮
- ・交通安全施策実施に当たっての計画段階からの住民参画

- 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の導入推進も求められるのではないかと。

また、今後も科学技術の進展があり得る中で、新たな技術を有効活用しながら取組を推進していくべきではないかと。

→「先端技術の活用推進」

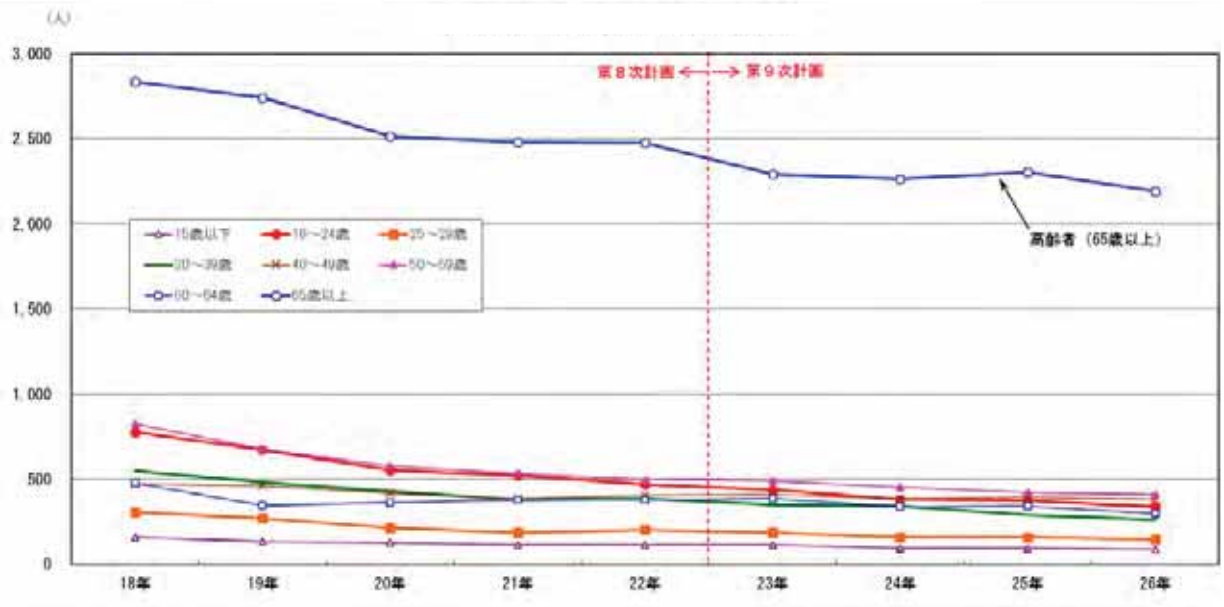
- ・ブレーキアシストシステム、車線逸脱防止システムなど
- ・救急車等緊急車両の現場急行支援システム、事故発生時の緊急通報システムなど

「道路交通安全対策の今後の視点の考え方」関係統計資料

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

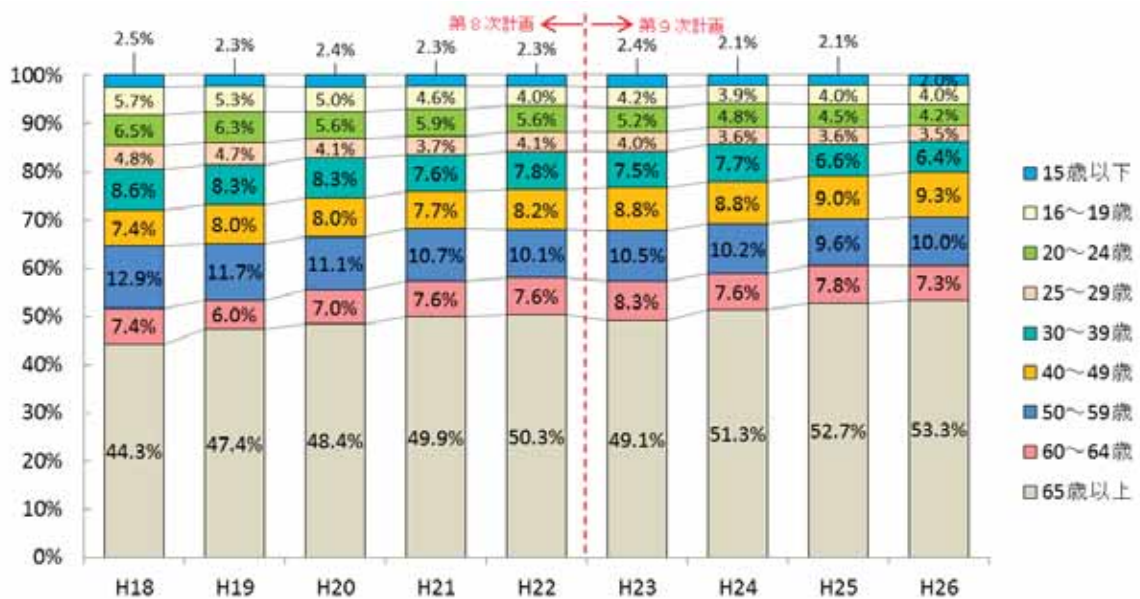
(1) 高齢者及び子供の安全確保

㊦ 年齢層別死者数の推移



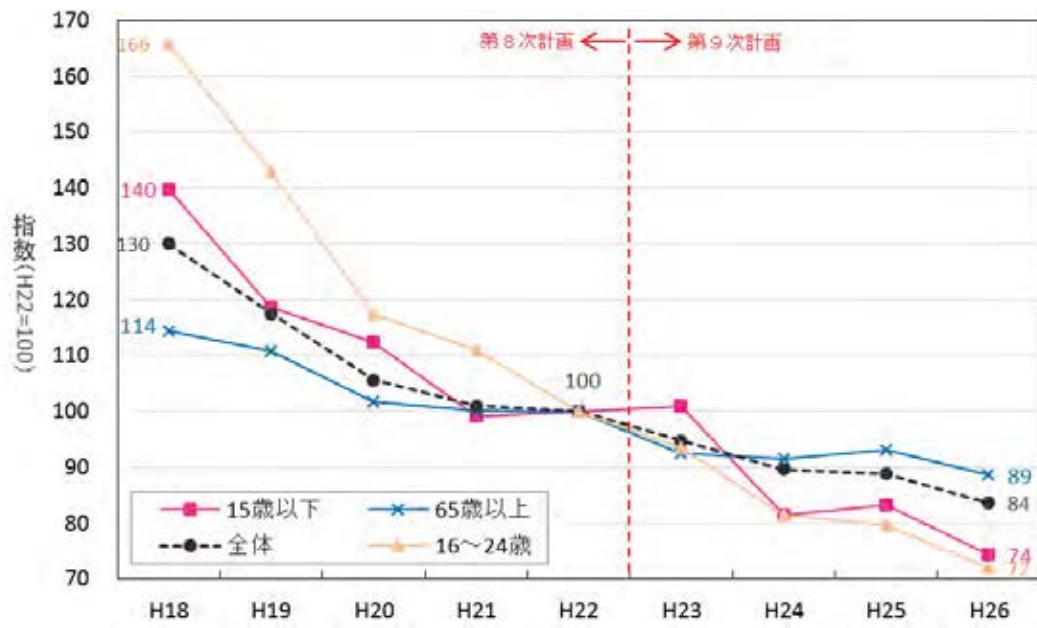
警察庁資料から作成

㊦ 年齢層別死者数の構成率の推移



警察庁資料から作成

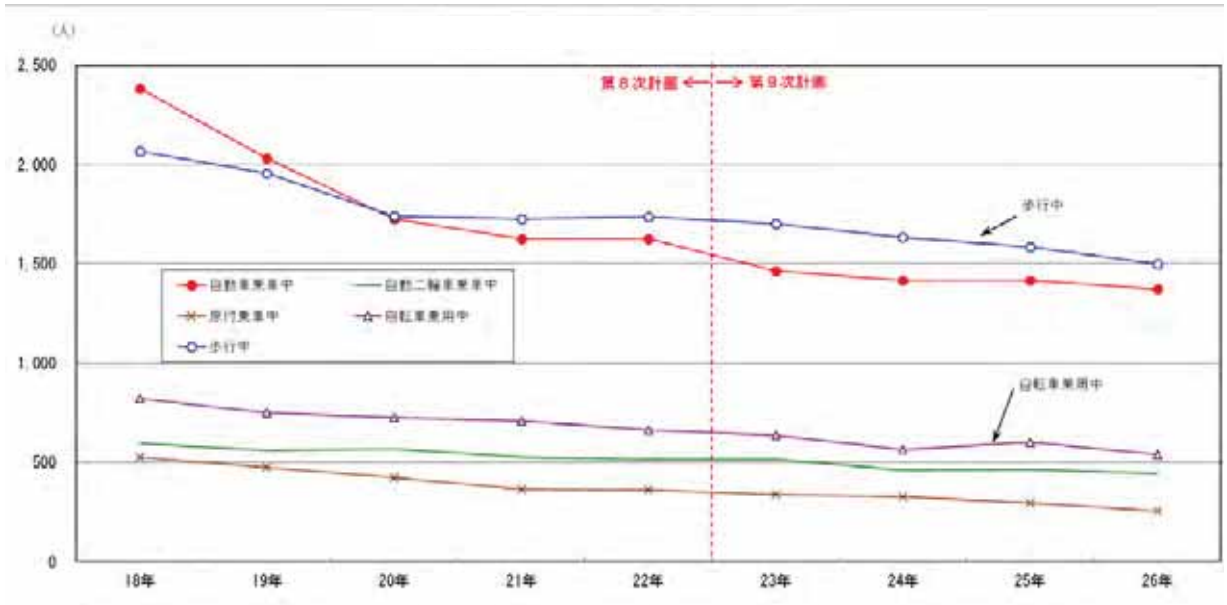
㊦ 年齢層別死者数の推移（H22年を100としたとき）



警察庁資料から作成

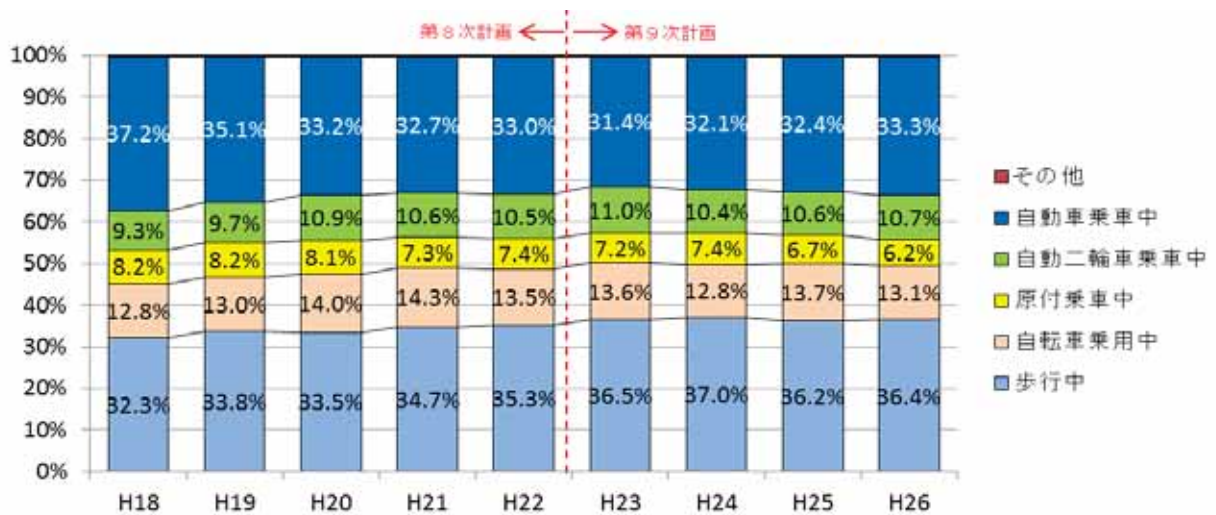
(2) 歩行者及び自転車の安全確保

㊦ 状態別死者数の推移



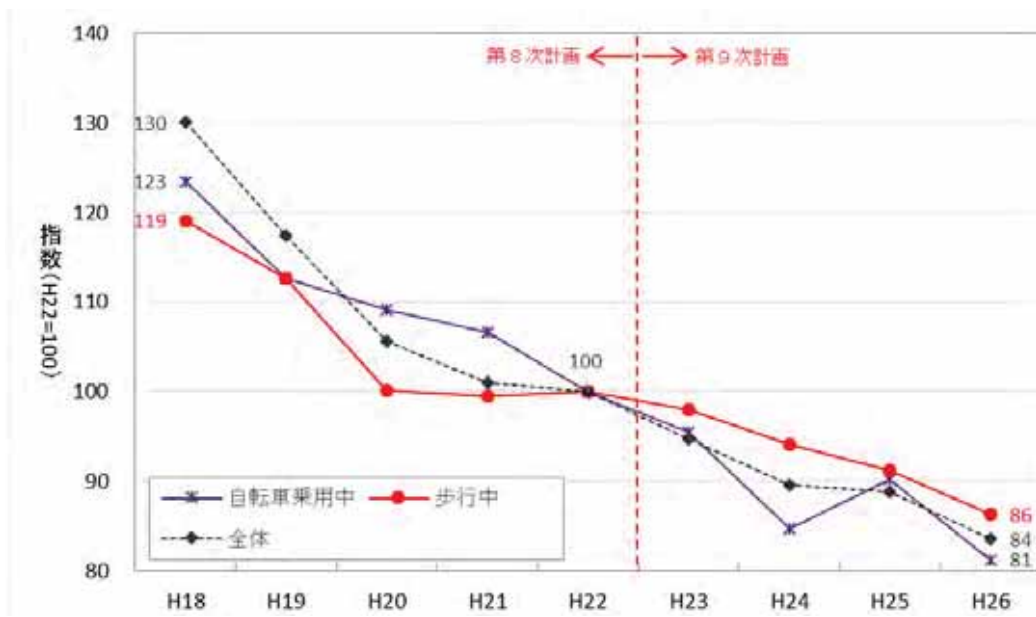
警察庁資料から作成

㊧ 状態別死者数の構成率の推移



警察庁資料から作成

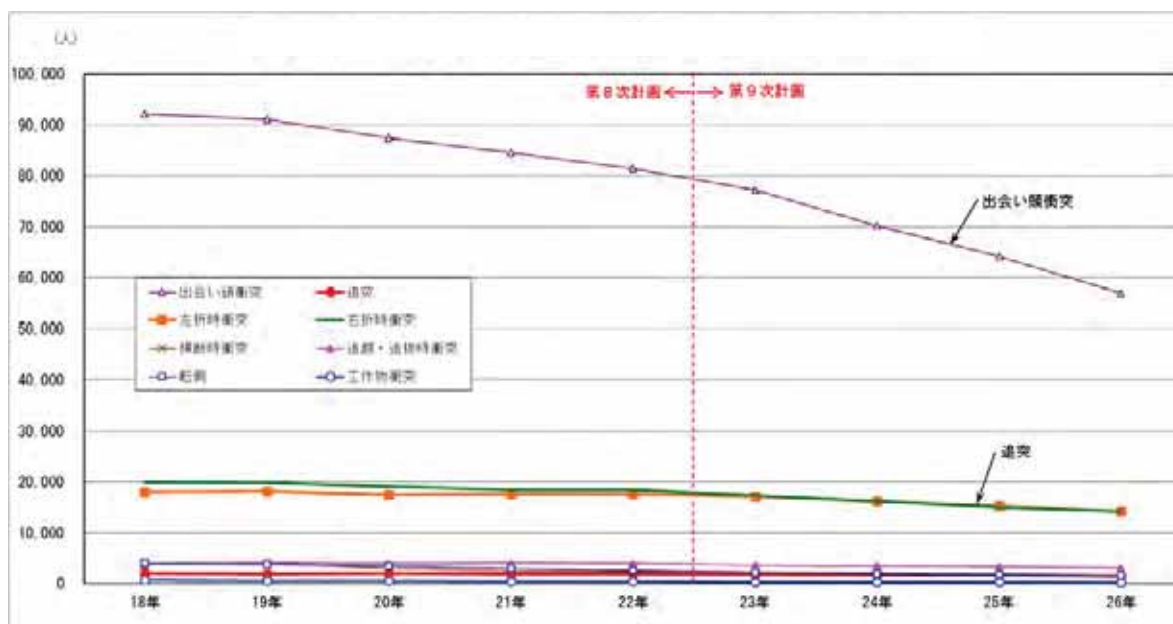
㊦ 状態別死者数の推移 (H22 年を 100 としたとき)



警察庁資料から作成

【自転車関連事故の形態】

① 自転車（第1・2当事者）の事故類型別交通事故件数の推移



警察庁資料から作成

② 交差点における自転車（第1・2当事者）関連出会い頭衝突事故件数の推移（幅員別）

	22年	23年	24年	25年	26年	26年/22年比
生活道路同士の交差点	18,805	18,085	16,376	15,183	13,449	-28.5%
生活道路と生活道路以外の道路との交差点	25,621	24,044	21,526	19,183	16,943	-33.9%
生活道路以外の道路同士の交差点	22,230	21,115	18,388	16,699	14,759	-33.6%
計	66,656	63,244	56,290	51,065	45,151	-32.3%

※ 車両相互の自転車関連事故のうち、自転車が第一当事者又は第二当事者となるものを計上した。

※ 幅員5.5メートル未満の道路を生活道路、幅員5.5メートル以上の道路を生活道路以外の道路として計上した。

警察庁資料による

(3) 生活道路における安全確保

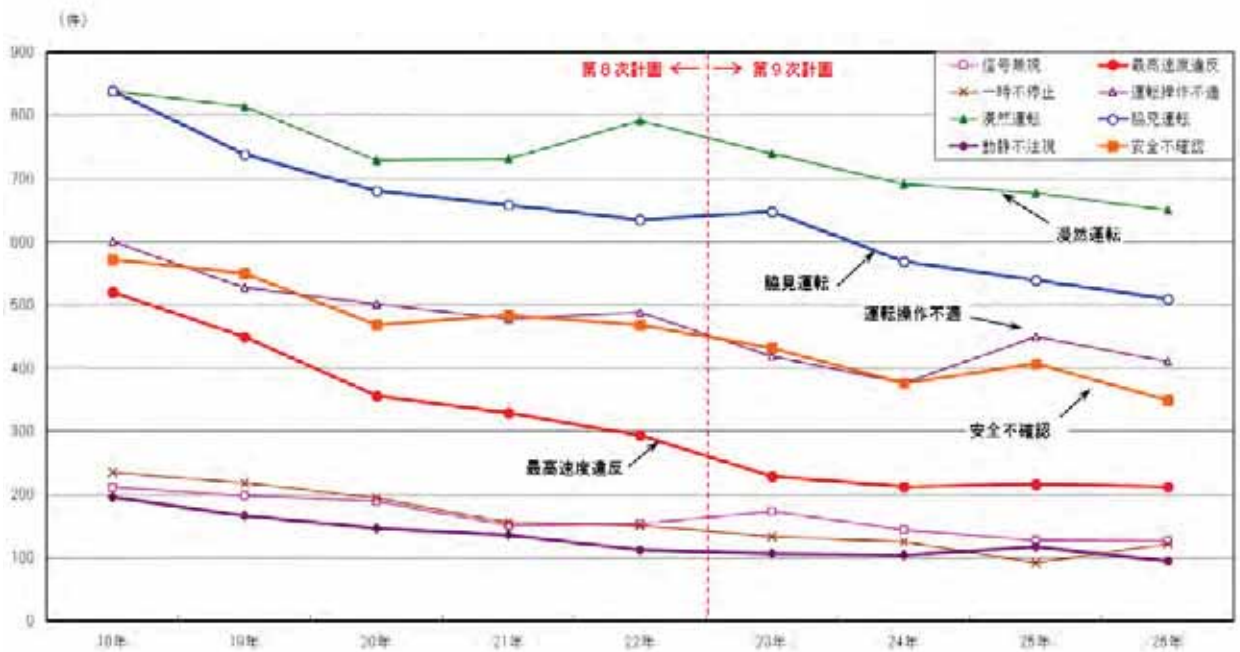
生活道路における死亡事故件数の推移（平成22年を100とした場合）



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

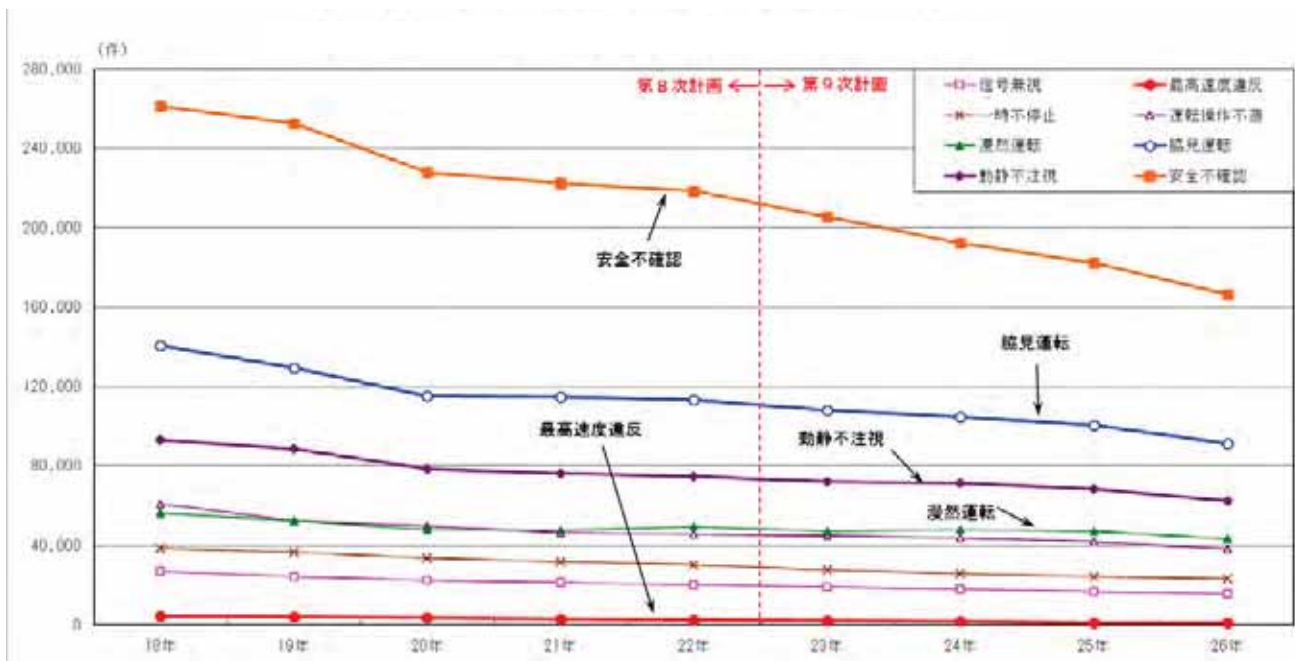
- ・死亡事故件数を法令違反別にみると、漫然運転、脇見運転など、安全運転義務違反によるものが増えている。
- ・交通事故件数全体でも、安全不確認、脇見運転、動静不注視など、安全運転義務違反によるものが増えている。

㊦ 原付以上運転者（第1当事者）の法令違反別死亡事故件数の推移



警察庁資料から作成

㊦ 原付以上運転者（第1当事者）の法令違反別交通事故件数の推移



警察庁資料から作成