

次のようになっている。

	タイムトレンドによる分析	年齢階級別人口の大きさに着目した分析	世代毎の事故率に着目する方法
死者数	約 2,900～3,100 人	約 2,500～3,000 人	約 3,400～3,600 人
死傷者数	約 58～61 万人	51 万人～57 万人	約 60～61 万人

## II 交通安全基本計画における目標

- ① 平成 32 年までに 24 時間死者数を 2,500 人(※)以下とし、世界一安全な道路交通を実現する。

(※この 2,500 人に平成 27 年中の 24 時間死者数と 30 日以内死者数の比率を乗ずるとおおむね 3,000 人)【P】

- ② 平成 32 年までに死傷者数を 50 万人以下にする。

交通事故のない社会を達成することが究極の目標であるが、一朝一夕にこの目標を達成することは困難であると考えられることから、本計画の計画期間である平成 32 年までには、年間の 24 時間死者数を 2,500 人以下にすることを指すものとする。

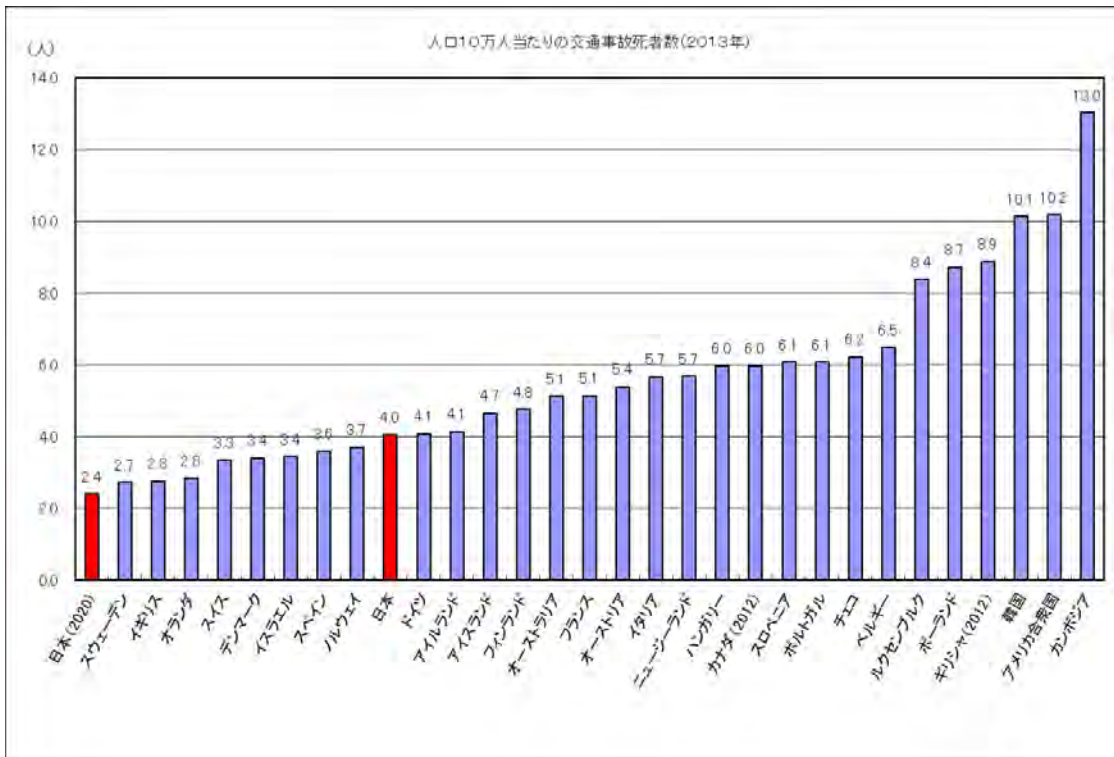
この年間の 24 時間死者数 2,500 人に、平成 32 年中の 24 時間死者数と 30 日以内死者数の比率(P)を乗ずると、おおむね 3,000 人となる。年間の 30 日以内死者数が 3,000 人となると、人口 10 万人当たりの 30 日以内死者数は 2.4 人となる。国際道路交通事故データベース (IRTAD) がデータを公表している 30 か国中の人口 10 万人当たりの 30 日以内死者数をみるに、我が国は 2013 年では 4.0 人と 9 番目に少ないが、この目標を達成した場合には、他の各国の交通事故情勢が現状と大きく変化がなければ、最も少ない国となる。

「平成 30 年を目途に、交通事故死者数を半減させ、これを 2,500 人以下とし、世界一安全な道路交通の実現を目指す」ということが平成 21 年及び 22 年に設定した中期目標であり、本計画の計画期間において、この中期目標の達成を目指すこととする。

また、本計画における最優先の目標は死者数の減少であるが、事故そのものの減少や死傷者数の減少にも一層積極的に取り組み、平成 32 年までに、年間の死傷者数を 50 万人以下とすることを指すものとする。

さらに、諸外国と比べて死者数の構成率が高い歩行中及び自転車乗用中の死者数についても、道路交通事故死者数全体の減少割合以上の割合で減少させることを指すものとする。

そのため、国の関係行政機関及び地方公共団体は、国民の理解と協力の下、第 3 節に掲げた諸施策を総合的かつ強力に推進する。



- 注 1 IRTAD資料による。  
 2 国名に年数(西暦)の括弧書きがある場合を除き、2013年の数値である。(ただし、「日本(2020)」を除く。)  
 3 数値は全て30日以内死者(事故発生から30日以内に亡くなった人)のデータを基に算出されている。  
 4 日本(2020年)の数値は、第10次交通安全基本計画の24時間死者数の目標2,500人に、2013年の日本の24時間死者数と30日以内死者数の比率を乗じることで2020年における30日以内死者数を2,950人と推定し、この推定死者数と124,100千人(2020年における日本の予測人口)を用いて算出した(124,100千人は国立社会保障・人口問題研究所「総人口年齢3区分別人口及び年齢構造係数:出生中位(死亡中位)推計」(平成24年1月推計)より引用)。

### 第3節 道路交通安全の安全についての対策

#### I 今後の道路交通安全対策を考える視点

近年、道路交通事故の発生件数並びに道路交通事故による死者数及び死傷者数が減少していることに鑑みると、これまでの交通安全基本計画に基づき実施されてきた対策には一定の効果があったものと考えられる。

一方で、高齢者の人口の増加等により、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が依然として多く、相対的にその割合は高くなっている。また、スマートフォン等の普及に伴い歩行中や自転車乗車中の操作による危険性も指摘されている。

このため、従来の交通安全対策を基本としつつ、経済社会情勢、交通情勢の変化等に対応し、また、実際に発生した交通事故に関する情報の収集、分析を充実し、より効果的な対策への改善を図るとともに、有効性が見込まれる新たな対策を推進する。

対策の実施に当たっては、可能な限り、対策ごとの目標を設定するとともに、その実施後において効果評価を行い、必要に応じて改善していくことも必要である。

このような観点から、①道路交通環境の整備、②交通安全思想の普及徹底、③安全運転の確保、④車両の安全性の確保、⑤道路交通秩序の維持、⑥救助・救急活動の充

実、⑦被害者支援の充実と推進、⑧研究開発及び調査研究の充実といった8つの柱により、交通安全対策を実施する。

その際、次の1及び2のように対策に係る視点を明確にした上で対策を講ずるべきである。

## **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**

諸外国と比較しても、我が国は高齢者の交通事故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な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、前者の場合には、歩道の整備や生活道路対策のほか、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、地域における見守り活動などを通じ、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。

後者については、引き続き、高齢運転者の増加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との考え方に基づき、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。

また、高齢社会の進展と同時に考えなければならないのが少子化の進展である。安心して子供を産み、育てることができる社会を実現するためには、防犯の観点はもちろんのこと、子供を交通事故から守る観点からの交通安全対策が一層求められる。

このため、子供の安全を確保する観点から、通学路等において歩道等の歩行空間の整備を積極的に推進する必要がある。

### **(2) 歩行者及び自転車の安全確保**

平成20年から8【P】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、65歳以上の高齢者や15歳以下の子供では、約5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、高齢者や子供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

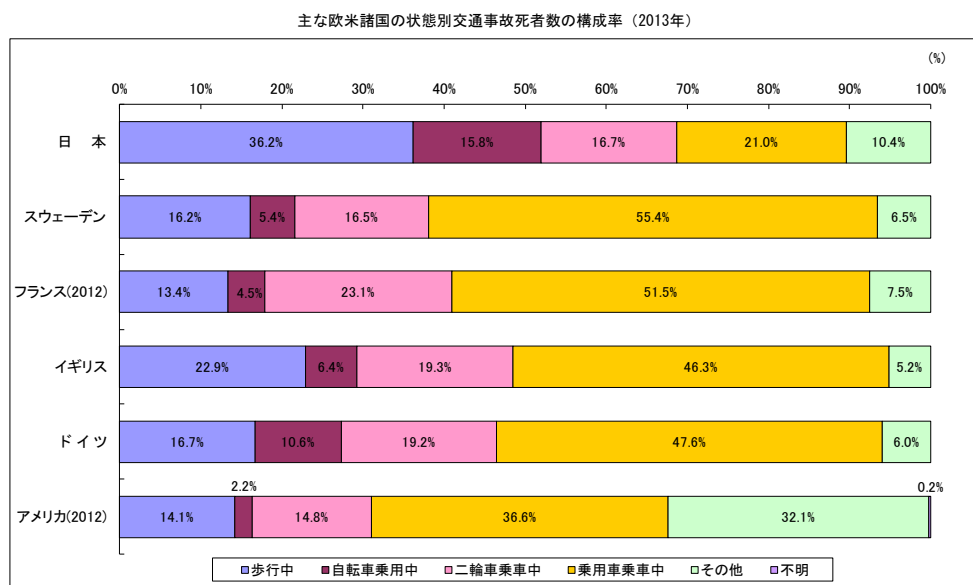
道路等において歩道の整備等による歩行空間の確保を一層積極的に進めるなど、歩行者の安全確保を図る対策を推進していく必要がある。

また、我が国では、自転車乗用中の死者数の構成率についても、欧米諸国と比較して高くなっている。自転車については、自動車等に衝突された場合には被害を受ける反面、歩行者等に衝突した場合には加害者となるため、それぞれの対策を講じる必要がある。

自転車の安全利用を促進するためには、生活道路や市街地の幹線道路において、自動車や歩行者と自転車利用者の共存を図ることができるよう、自転車の走行空間の確保を積極的に進める必要があり、特に、都市部において自転車の走行区間の確保を進めるに当たっては、自転車交通の在り方や多様なモード間の分担の在り方を含め、まちづくり等の観点にも配慮する必要がある。また、自転車利用者については、自転車の交通ルールに関する理解が不十分なことも背景として、ルールやマナーに違反する行動が多いことから、交通安全教育等の充実を図る必要がある。

さらに、都市部の駅前や繁華街の歩道上など交通安全の支障となる放置自転車が問題となっている場合には、自転車駐車場の整備等放置自転車対策を進める必要がある。

加えて、自動車等の運転者における歩行者と自転車に対する保護意識の高揚を図る必要がある。



注 1 IRTAD資料による。  
2 数値は状態別構成率

### (3) 生活道路における安全確保

地域住民の日常生活に利用される生活道路において、交通の安全を確保することは重要な課題であるが、車道幅員別の死亡事故件数についてみると、死亡事故件数全体のうち、車道幅員 5.5 メートル未満の道路で死亡事故が発生する割合は、やや増加の傾向を示している。また、車道幅員 5.5 メートル以上の道路については一貫して死亡事故件数が減少しているのに対し、車道幅員 5.5 メートル未満の道路については増減しながら変動しており、安定した減少傾向とはなっていない。このような状況を踏ま