

第 11 次交通安全基本計画の目標値について - 道路交通を中心に -

1 第 10 次交通安全基本計画の目標値

第 10 次交通安全基本計画における、道路、鉄道、踏切道、海上及び航空の各々の交通における 5 か年の目標値及び達成状況は以下の通り。これを踏まえつつ、各々第 11 次計画の目標値を具体的に検討していく必要がある。

図表：第 10 次計画の各分野の目標値と達成状況

	目 標 値		現 状	参 照
道 路 交 通	死者数	24 時間死者数：令和 2 年までに 2,500 人()以下とし、世界一安全な道路交通を実現。 (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)	平成 27 年より 21.9%減少(年平均：6%減少)。しかしながら、仮に、年平均 6%の減少率で減少したとしても、 4,117 3,215	第 1 回 会議資料 4-1 P2 参照
	死傷者数	平成 32 年までに死傷者数を 50 万人以下。	令和元年については達成	
鉄 道 交 通	乗客死者数	ゼロを継続すること。	令和元年度までは達成	第 1 回 会議資料 4-1 P10 参照
	運転事故全体の死者数	減少させることを目指すものとする。		
踏 切 道	踏切事故件数	令和 2 年までに平成 27 年と比較して約 1 割削減。	令和元年については達成	第 1 回 会議資料 4-1 P14 参照
海 上 交 通	我が国周辺で発生する船舶事故隻数(本邦に寄港しない外国船舶によるものを除く。)	2020 年代中に、第 9 次計画期間の年平均(2,256 隻)から約半減(約 1,200 隻以下)。 令和 2 年までに少なくとも 2,000 隻未満。	平成 23 年からの推移をみると、計画期間である平成 28～30 年の平均船舶事故隻数は、第 9 次計画期間(平成 23～27 年度)の年平均船舶事故隻数から約 9%減少しているものの、目標値達成に至っていない。	第 1 回 会議資料 4-1 P18 参照
	衝突・乗揚事故の発生率	通航隻数 100 万隻当たり 76 隻以下を維持確保。 大規模海難発生を防止し、その発生数をゼロとする。	令和元年までは達成	
	救助率	95%以上	令和元年までは達成	
航 空 交 通	本邦航空運送事業者が運航する定期便の死亡事故発生率及び全損事故発生率	ゼロ	令和元年までは達成	第 1 回 会議資料 4-1 P23 参照
	航空事故発生率及び重大インシデント発生率に関する 14 の指標の、直近 5 年間の実績の平均値	年率 7%削減	○定期便を運航する本邦航空運送事業者及び交通管分野：令和元年までは達成 ○その他の運航者：計画策定時と比較して改善しているもののみ目標には達していない、あるいは計画策定時より発生率が増加。	第 1 回 会議資料 4-1 P24, 25, 26, 28 参照

2 道路交通における目標値について(案)

(1) 目標値とする事項について

道路交通については、第1次計画から死者数、第8次計画からは死者数及び死傷者数の目標値を設定。第10次計画は、令和2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と、令和2年までに死傷者数を50万人以下とすることを目標としている。

図表：道路交通における目標値と実績値の推移

計画	計画期間	道路交通安全の目標値	
		24時間死者数	死傷者
第1次交通安全基本計画	昭和46～50年度	昭和50年の歩行者推計死者数約8,000人の半減	
		昭和50年 10,792 (歩行者 3,732)	
第2次交通安全基本計画	昭和51～55年度	昭和45年(16,765人)の半減	
		昭和55年 8,760	
第3次交通安全基本計画	昭和56～60年度	8,000人以下	
		昭和60年 9,261	
第4次交通安全基本計画	昭和61～平成2年度	8,000人以下	
		平成2年 11,227	
第5次交通安全基本計画	平成3～7年度	10,000人以下	
		平成7年 10,684	
第6次交通安全基本計画	平成8～12年度	9,000人以下 (平成9年までに1万人以下)	
		平成12年 9,073 (平成9年 9,642)	
第7次交通安全基本計画	平成13～17年度	8,466人以下 (交通安全対策基本法施行以降の最低であった昭和54年の死者数)	
		平成17年 6,937	
第8次交通安全基本計画	平成18～22年度	5,500人以下	100万人以下
		平成22年 4,948	平成22年 901,245
第9次交通安全基本計画	平成23～27年度	3,000人以下	70万人以下
		平成27年 4,117	平成27年 670,140
第10次交通安全基本計画	平成28～令和2年度	2,500人以下	50万人以下
		(令和元年 3,215)	(令和元年 464,990)

■は最終年(暦年)の実績値

ア 死者数

<24時間死者数>

- 第10次計画の目標値：令和2(2020)年までに2,500人以下

令和元(2019)年の24時間以内死者数は3,215人、目標達成のためには、1年間に715人減(22.2%減)と大幅な死者数減が必要。

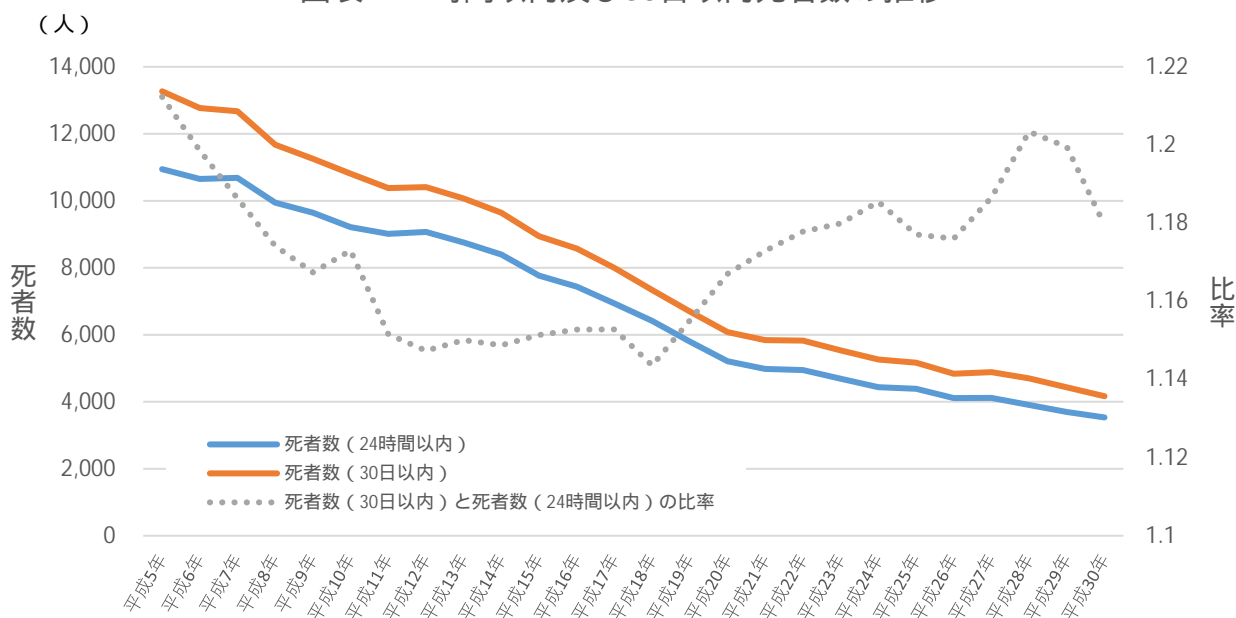
平成27(2015)年 4,117人 令和元(2019)年 3,215人 902人、21.91%減

- 今後の24時間以内死者数の予測値：2,214～2,578人(令和7(2025)年)
過去の実数値の推移について、一定の期間を複数設定して推計。

< 30 日以内死者数 >

24 時間以内死者数に加えて、欧米等において、計画目標値等として一般的な 30 日以内死者数（24 時間死者数の 1.2 倍程度）を目標値として設定すべきとの意見がある。第 10 次計画は、24 時間死者数との比率を乗じた概数（3,000 人）に言及。

図表 24時間以内及び30日以内死者数の推移



出典：内閣府「道路交通安全に関する基本政策等に係る調査報告書」（令和 2 年 3 月）

また、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 日以内者数について、目標を達成することで、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ことについても言及。

仮に、令和 7（2025）年の 24 時間以内死者数の予測値の最小値を達成したとしても、ノルウェー（2018 年 2.0 人）には及ばない。

イ 死傷者数

第 10 次計画の目標値 50 万人以下は、令和元年（2019 年）に達成。

軽傷者数について、自動車損害賠償責任保険審議会において、人身事故として警察に届出がなされなかったものであっても、実際負傷したことが確認された場合、自賠責の保険金支払いを行っており、近年、このような支払いが増加している、との指摘がある。

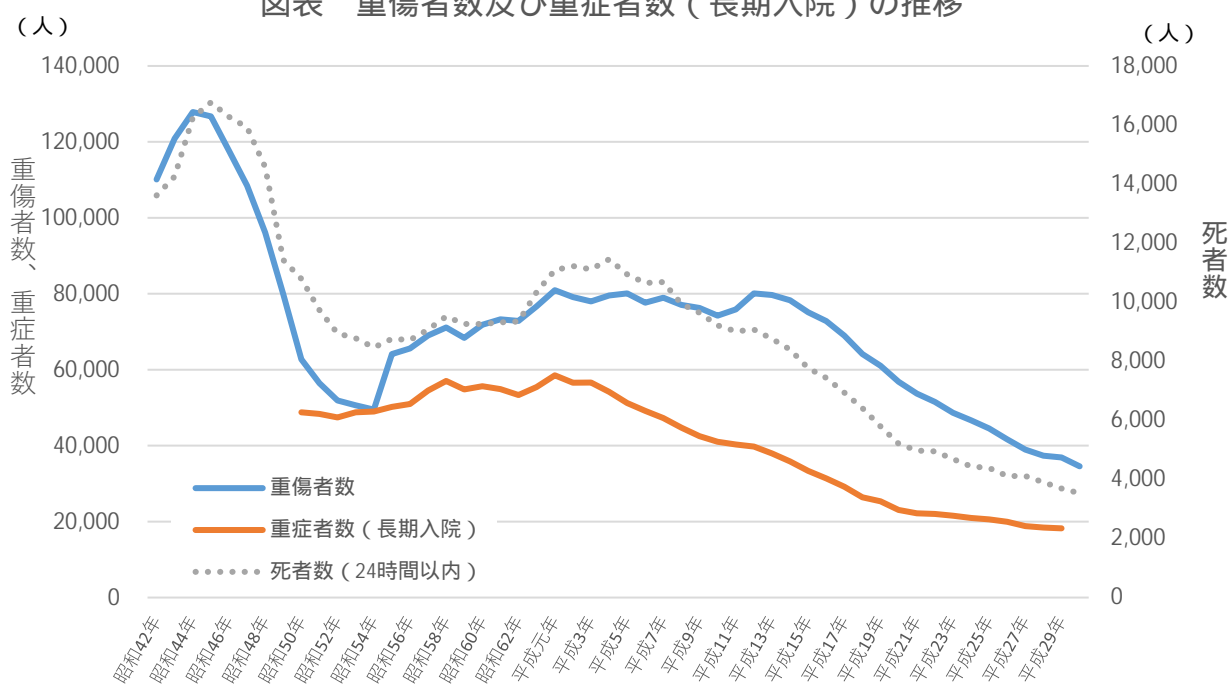
死者数とともに、死傷者数に代えて、より正確に数値を把握できて、かつ、命に関わり優先度が高いと考えられる重傷者に関わる数値目標を設定してはどうか。

ウ 重傷者数

先端技術や救急医療の発展等により交通事故の被害が軽減し、従来であれば死亡事故に至るような場合であっても、重傷に留まる事故も少なくない。日常生活に影響の残るような重傷事故を減らすことにも、さらに着目していくため、目標値とすることを検討。

重傷に関わる 主な指標	重傷	交通事故によって負傷し、1箇月以上の治療を要する	警察庁「交通事故統計」
	重症	救急自動車による搬送人員のうち、初診時における傷病程度が3週間以上の入院加療を必要とする	消防庁

図表 重傷者数及び重症者数（長期入院）の推移



出典：内閣府「道路交通安全に関する基本政策等に係る調査報告書」（令和2年3月）

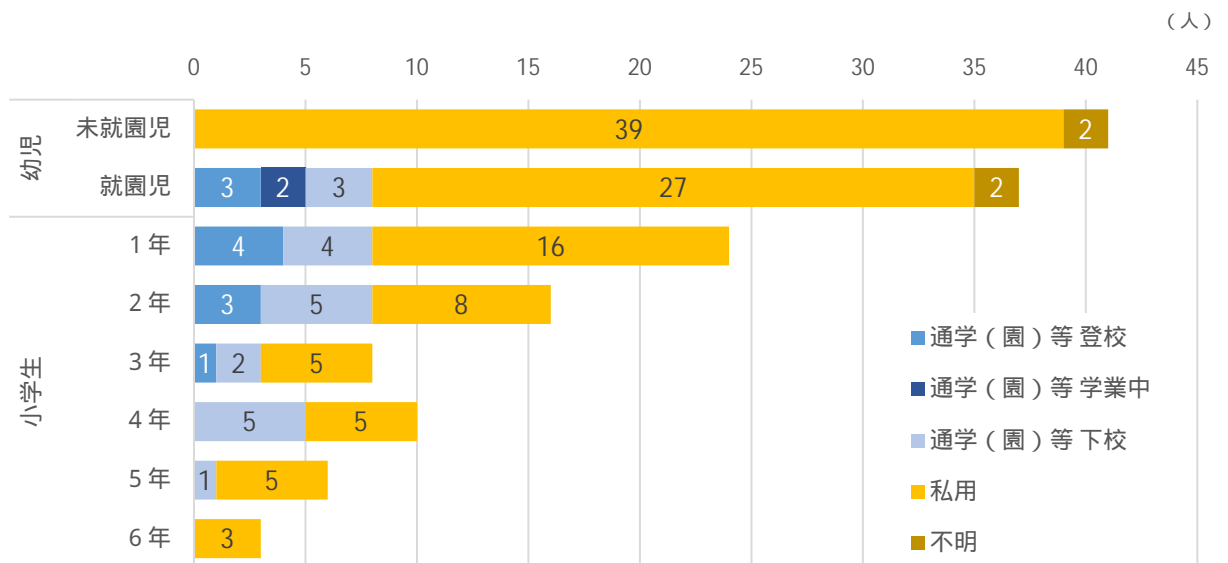
平成30年（2018年）の重傷者数は34,558人、重症者数（交通事故後に救急自動車により搬送され長期入院した者）は17,061人。

エ その他特定の対象について目標を設定する考え方等

「究極的には交通事故のない社会を目指す」ため、まず、例えば登下校中（歩行中）の小学生など、特定の対象に着目しゼロを目指す考え方もある。

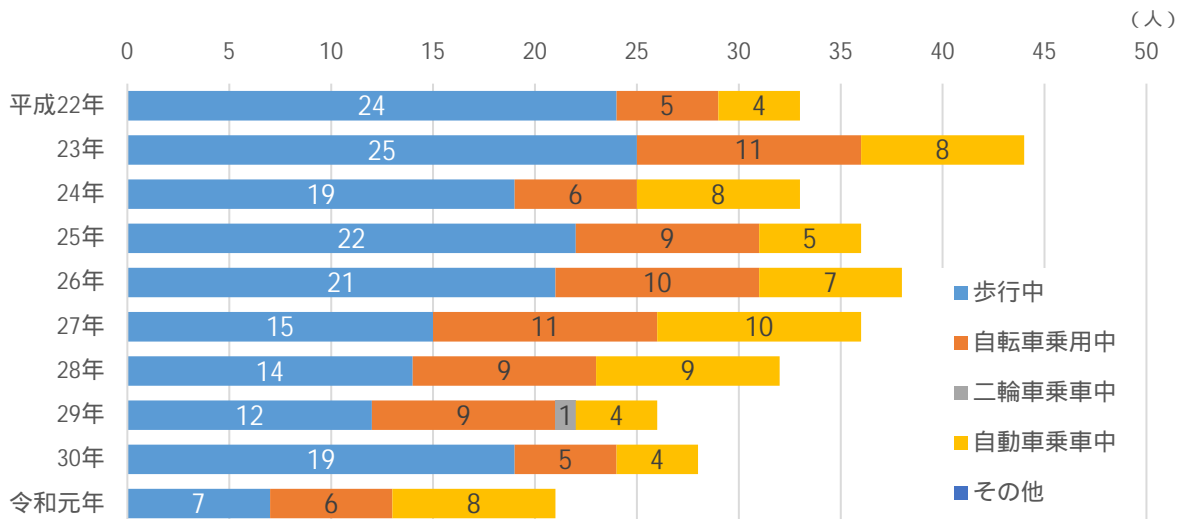
通行目的別にみた歩行数死者数のうち、登下校中の小学生の死者数は平成27年から令和元年の5か年の合計で25人、小学生の歩行中死者数全体でも、令和元年は7人となっている。

通行目的別に見た学齢別・歩行中死者数（平成27年～令和元年合計）



出典：「交通安全白書」（令和2年版）

小学生の状態別交通事故死者数の推移



出典：「交通安全白書」（令和2年版）

近年の登下校中（歩行中）の小学生の事故について確認すると、事前に合理的な範囲内の対策で防止困難と考えられる事故も起きていることにも留意が必要。

生活道路等の対策に加えて、「通学路合同点検」や「見守り」などの多角的な対策を行ってきている中で、他の施策に優先して、これまで以上に大がかりに、限られた資源を投入することを現場に強いることになることも懸念される。

仮に設定を検討する場合にも、今少し対象を広げる等の工夫が必要ではないか（例：子供の交通事故死者数）。

(2) 目標値の設定

具体的な目標値については、直近の状況を踏まえつつ、予測値や、交通事故死者数及び死傷者数の削減に大きな影響があると考えられる要因や施策を吟味した上で設定してきた。

次期計画においては、交通事故死者数とともに、死傷者数に代えて重傷者に関わる数値目標を設定することとしたい。

< 道路交通事故の長期予測 >

内閣府の「道路交通安全に関する基本政策等に係る調査報告書」(令和2年3月)によれば、令和7年における死者数の予測値は、基にした実績データの期間に応じて以下のとおり。

- 交通事故後 24 時間以内死者数： 2,214～2,578 人¹
- 交通事故後 30 日以内の死者数： 2,608～3,111 人¹
- 死傷者数： 288,437～359,702 人¹
- 重傷者数： 23,407～23,727 人¹

図表 長期予測の結果概要

指標		予測の基にした 実績データの期間	平成 30 年	令和元年	令和 7 年	令和 12 年
死者数	24 時間以内	平成 27～令和元年<短>	3,532	3,215	2,214	1,582
		平成 20～令和元年<中>			2,578	2,017
		平成 16～令和元年<長>			2,385	1,800
	30 日以内	平成 27～令和元年<短>	4,166	3,792	2,608	1,857
		平成 20～令和元年<中>			3,111	2,466
		平成 16～令和元年<長>			2,884	2,205
死傷者数	平成 26～令和元年<短>	529,378	464,990	288,437	189,118	
	平成 22～令和元年<中>			324,153	226,768	
	平成 16～令和元年<長>			359,702	265,407	
重傷者数	平成 21～令和元年<中>	34,558	32,025	23,727	18,160	
	平成 16～令和元年<長>			23,407	17,744	

注：令和元年の 30 日以内死者数は、各年齢層の平成 30 年と令和元年の 24 時間以内死者数の比率に基づき、各年齢層の 30 日以内死者数を算出した上で、足し合わせたもの(実際は、3,920 人)。

< 予測結果の特徴 >

24 時間以内死者数については、予測の基にした実績データの期間が、「平成 20～令和元年」(中期)、「平成 16～令和元年」(長期)、「平成 27～令和元年」(短期)の順に少ない。

令和元年の対前年減少率が、他の年に比べて大きい。直近 1 年の傾向が今後も継続することが見込まれるかどうか見極める必要がある。

- 仮に、高齢者(65～69、70～74、75 歳以上)のみについて令和 7 年の事故率を令和元年の事故率と同じであると仮定して予測を行うと、予測値は、2,913～3,014 人¹となる。

目標値については、第 2 回会議における議論を踏まえ、次回第 3 回会議で議論する計画素案中に当初案を示し検討する方向。

¹ 推計には不確実性があるので、幅を持って捉えるために、予測の基にした実績データの期間の 3 パターン(重傷者数は 2 パターン)のうち、最小値・最大値を記載している。これらの数値は、いわゆる確率論における信頼区間(コンフィデンスインターバル)ではない。