

第 1 章 道路交通

1 道路交通の現況

(1) 平成 20 年中の交通事故分析

ア 交通事故発生件数、死者数及び負傷者数

		構成率	前 年 比	
発生件数	76 万 6,147 件		- 6 万 6,307 件	- 8.0%
死者数	5,155 人	0.5%	- 589 人	- 10.3%
負傷者数	94 万 5,504 人	99.5%	- 1 万 3,576 人	- 8.6%
重傷者数	5 万 6,803 人	6.0%	- 3,192 人	- 6.9%
軽傷者数	88 万 8,701 人	93.5%	- 1 万 6,768 人	- 8.7%
30 日以内死者	6,023 人	0.7%	- 616 人	- 9.3%

イ 交通事故の主な特徴

< 死者数について >

高齢者（65 歳以上）が死者数のおよそ半数を占める。

歩行中の死者数が自動車乗車中の死者数を初めて上回り、構成率では最も高い。

シートベルト非着用死者数が着用死者数を下回る。後部座席の非着用死者数の構成率は減少するも、他の座席に比べて高い。

飲酒死亡事故は激減。最高速度違反の死亡事故も引き続き減少。

高速道路は、死者、死亡事故件数いずれも減少

< 負傷者数について >

若者（16 歳～24 歳）の割合が最も高いが、減少傾向。高齢者（65 歳以上）は依然高水準。

自動車乗車中が 6 割を占めるが、全体として減少傾向。ただし、自転車乗用中は横ばい傾向。

若者の運転者による事故は減少傾向であるが、免許人口 10 万人当たりの事故発生件数は若者が最も高い。

自転車関連事故は 16 年をピークに減少傾向だが、交通事故全体にしめる割合では若干の増加。

飲酒運転による事故は激減。最高速度違反による事故も大幅減。

(2) 道路交通事故の長期的推移

道路交通事故（人身事故に限る。以下本項において同じ。）の長期的推移をみると、戦後、昭和 20 年代後半から 40 年代半ばごろまでは、死者数及び負傷者数ともに著しく増大しており、26 年から 45 年までに負傷者数は 3 万 1,274 人から 98 万 1,096 人（31.4 倍）へ、死者数は 4,429 人から 1 万 6,765 人（3.8 倍）へと増加している。

これは、車社会の急速な進展に対して、道路整備、信号機、道路標識等の交通安全施設が不足していたことはもとより、車両の安全性を確保するための技術が未発達であったことや、交通社会の変化に対する人々の意識が遅れていたことなど、社会の体制が十分に整っていなかったことが要因であったと考えることができる。

このため、交通安全の確保は焦眉の社会問題となり、45 年に交通安全対策基本法（昭 45 法 110）が制定され、国を挙げての交通安全対策が進められた。

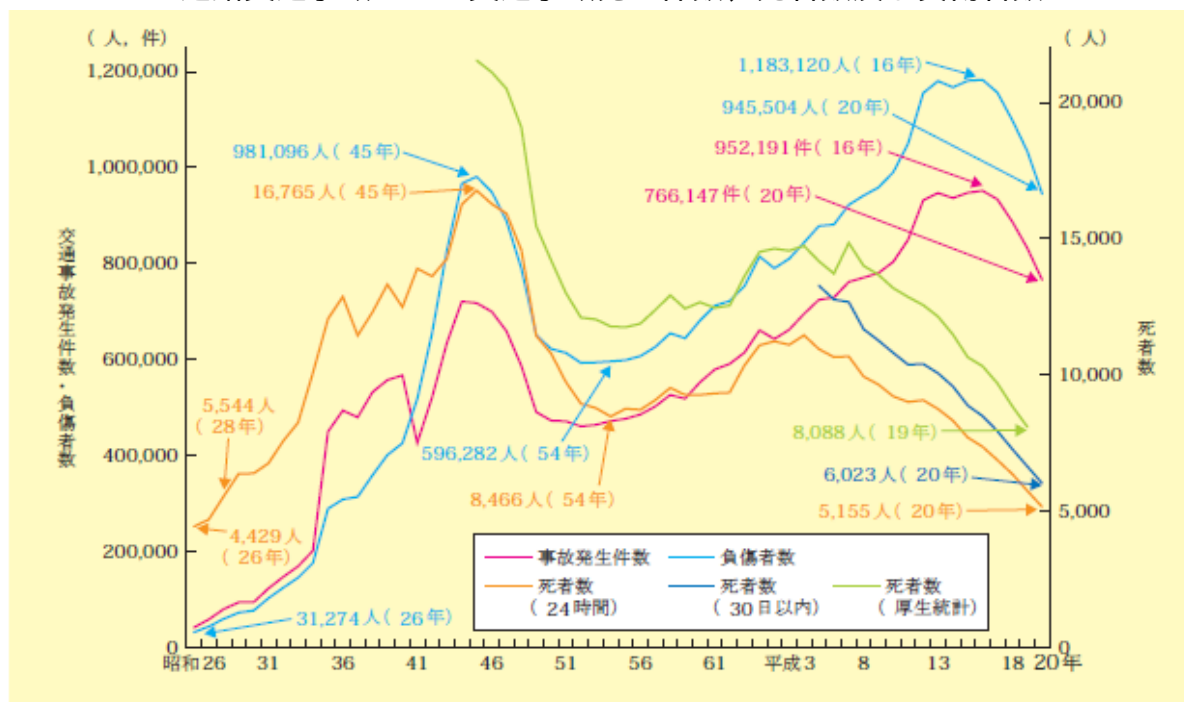
同法では、交通の安全に関する総合的かつ長期的な施策の大綱である交通安全基本計画の作成について定めており、46 年度の第 1 次交通安全基本計画から始まり、現在は平成 18 年度から 22 年度までの 5 年間を計画期間とする第 8 次交通安全基本計画が実施されている。

各計画では、それぞれ達成すべき目標を掲げ、交通安全に関する施策を強力に推進してきた結果、20 年の交通事故死者数は 8 年連続で減少し、5,155 人となり、第 8 次交通安全基本計画の目標を 2 年前倒して達成するとともに、過去最悪であった昭和 45 年の 1 万 6,765 人を 3 分の 1 以下とすることができた。

死傷者数については、第 1 次及び第 2 次交通安全基本計画に基づく諸対策により、45 年の 99 万 7,861 人から 52 年には 60 万 2,156 人に減少させることができたが、その後、年間交通事故死傷者数が増勢に転じた 55 年を基準とすると、平成 20 年の死傷者数は 1.56 倍となり、自動車保有台数の 2.03 倍、運転免許保有者数の 1.87 倍にほぼ比例して増加している。

なお、20 年中の死傷者数は 95 万 659 人と 4 年連続で減少し、10 年ぶりに 100 万人を下回ったものの、依然として高い水準にある。

道路交通事故による交通事故発生件数、死者数及び負傷者数



- 注 1 警察庁資料による。
- 2 昭和41年以降の件数には、物損事故を含まない。また、昭和46年までは、沖縄県を含まない。
- 3 「24時間死者」とは、道路交通法第2条第1項第1号に規定する道路上において、車両等及び列車の交通によって発生した事故により24時間以内に死亡したものをいう。
- 4 「30日以内死者」とは、交通事故発生から30日以内に死亡したものを(24時間死者を含む。)いう。
- 5 「厚生統計の死者」は、厚生労働省統計資料「人口動態統計」による当該年に死亡した者のうち原死因が交通事故によるもの(事故発生後1年を超えて死亡した者及び後遺症により死亡した者を除く。)をいう。なお、平成6年までは、自動車事故とされた者を、平成7年以降は陸上の交通事故とされた者から道路上の交通事故ではないと判断される者を除いた数を計上している。

(3) 交通事故の様々な分析

第8次交通安全基本計画を総合評価方式によって政策評価する前提として、各種施策の最大のアウトカム指標である交通事故を様々な観点から分析することは極めて重要であると考えられ、このような趣旨から、以下、分析を加えてみることにする。

ア 24時間死者、30日以内死者及び厚生統計の比較

しばしば、24時間死者数という概念を捉えて、「交通事故死者数が減少しているのは、医療水準の向上等によって、被害者が24時間を越えてわずかの時間だけ生きながらえているからに他ならず、30日以内死者は大幅に増加している」との批判がなされることがあるが、これは明確な誤りである。

下のとおり、30日以内死者数(B)は概ね24時間死者数(A)の1.14から1.17倍の間となっており、30日以内死者数についても24時間死者数と同様に、大幅に減少している。

	11年	12年	13年	14年	15年	16年	17年	18年	19年	20年
24時間死者(A)	9,006	9,066	8,747	8,326	7,702	7,358	6,871	6,352	5,744	5,155
30日以内死者(B)	10,372	10,403	10,060	9,575	8,877	8,492	7,931	7,272	6,639	6,023
(B)÷(A)	1.15	1.15	1.15	1.15	1.15	1.15	1.15	1.14	1.16	1.17

注1 「24時間死者」とは、交通事故発生から24時間以内に死亡した者をいう。

注2 「30日以内死者」とは、交通事故発生から30日以内に死亡した者をいう。

なお、24時間死者や30日以内死者のほかに、陸上、水上及び航空交通の事故を原死因とする死亡者(事故発生後1年を超えて死亡した者及び後遺症により死亡した者を除く。)すべてを死因分類「交通事故」として計上している厚生労働省の人口動態統計がある。人口動態統計による交通事故死者数のうち、明らかに道路上の交通事故ではないと判断されたものを除き、警察庁では「厚生統計の死者数」としているが、下のとおり厚生統計の死者数(C)は概ね24時間死者数(A)の1.38から1.43倍の間となっており、厚生統計の死者数についても24時間死者数と同様に、大幅に減少している。

	10年	11年	12年	13年	14年	15年	16年	17年	18年	19年
24時間死者(A)	9,211	9,006	9,066	8,747	8,326	7,702	7,358	6,871	6,352	5,744
厚生統計の死者(C)	13,176	12,858	12,565	12,134	11,483	10,645	10,318	9,685	8,836	8,088
(C)÷(A)	1.43	1.43	1.39	1.39	1.38	1.38	1.40	1.41	1.39	1.41

注 厚生労働省の人口動態統計を踏まえて、警察庁において計上。

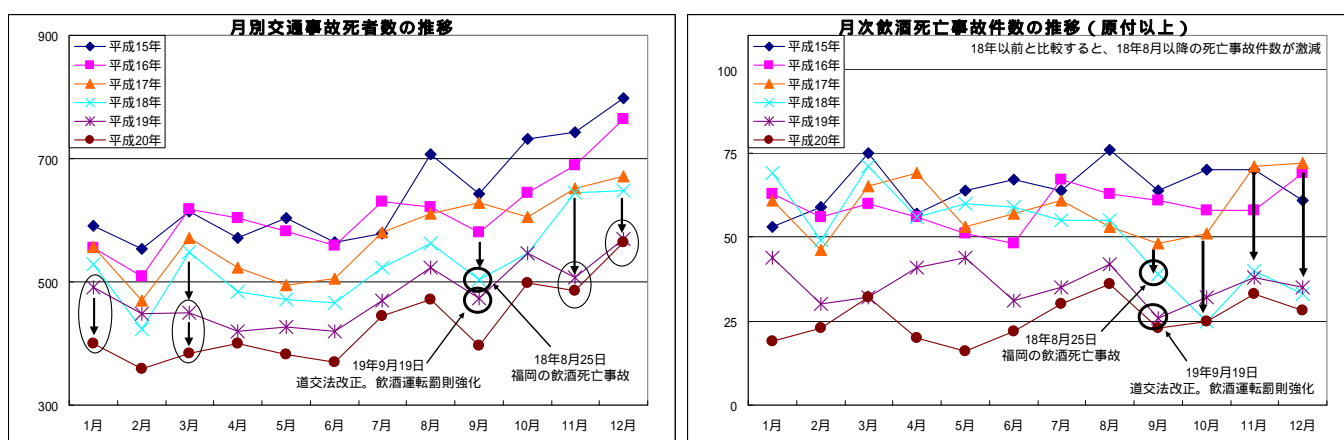
イ 近年交通事故死者が減少している理由

第8次交通安全基本計画期間中を含め、近年、交通事故死者数が減少している理由としては、道路交通環境の整備、交通安全思想の普及徹底、安全運転の確保、車両の安全性の確保、道路交通秩序の維持、救助・救急体制等の整備等の諸対策が効果を発揮したことは言うまでもないが、定量的に示すことができる主な要因としては、次のものが考えられる。

飲酒運転の厳罰化等

飲酒運転による交通事故については、平成18年8月に福岡県で発生した幼児3人が死亡する交通事故等が発生したことを契機とし、「飲酒運転の根絶について」（平成18年9月15日交通対策本部決定）などを通じて、国を始めとする関係機関・団体による飲酒運転抑止に関する取組や飲酒運転に対する取組みを強化した。この結果として、「飲酒運転は絶対に許されない。」という国民の飲酒運転根絶意識等が高まり、平成19年9月には、飲酒運転及びこれを助長する行為に対する罰則の強化等を内容とする改正道路交通法が施行された。

そのため、飲酒運転死亡事故のみならず、平成18年9月以降及び改正道路交通法が施行された平成19年9月以降、年末年始等における交通死亡事故件数の上昇が抑制されている。

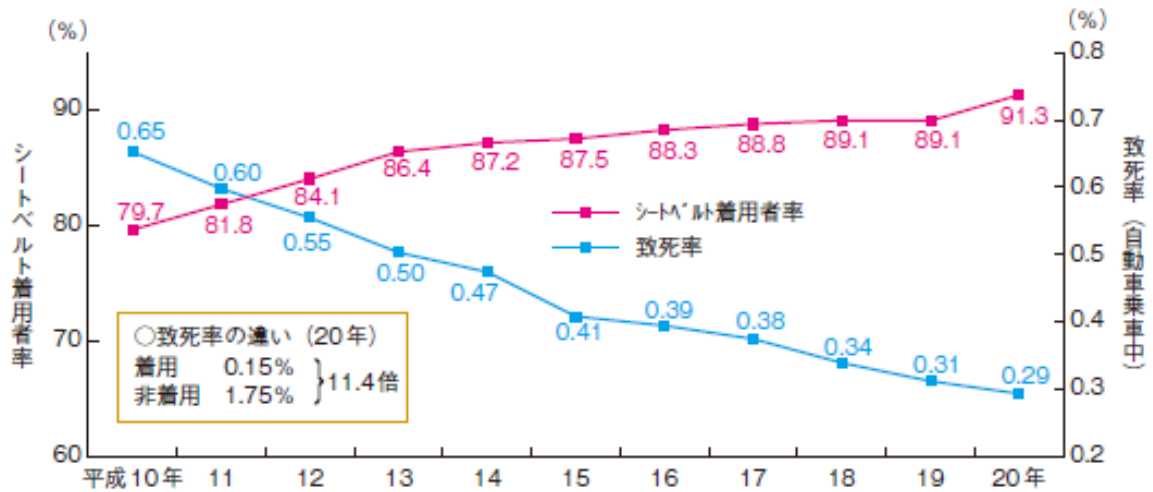


資料) 交通事故統計

シートベルト着用者率の向上

シートベルト非着用者の致死率は、着用者の 11.4 倍でありシートベルトの着用が交通事故の被害軽減に寄与していると認められる。シートベルト着用者率の向上に伴い、致死率（自動車乗車中）も平成 10 年の 0.65% から 0.29% まで減少しており、死者数減少の要因の一つであると考えられる。

シートベルト着用者率及び致死率（自動車乗車中）の推移



資料) 平成 21 年交通安全白書

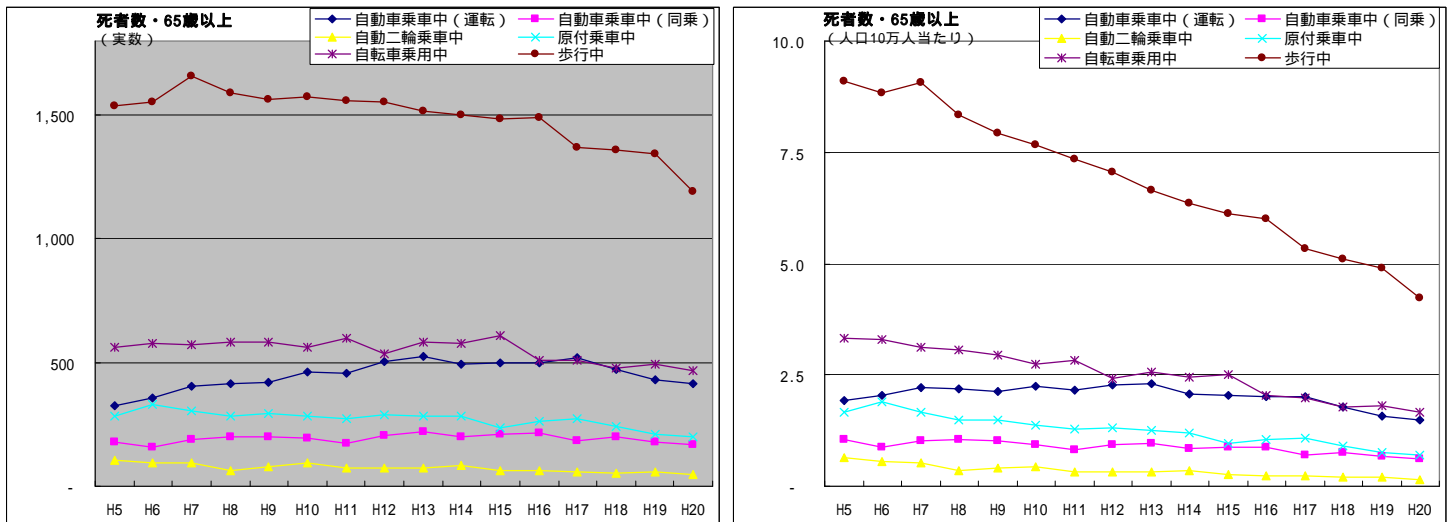
高齢者死者数の減少

高齢者の交通事故死者数の減少傾向を牽引してきたのは、主に「歩行中」死者数の減少である。

また、人口 10 万人当たりの死者数についても、歩行中だけでなく、自動車乗車中及び自転車乗用中についても、減少している。

いかなる個別施策が有効であるのかが明らかとはなっていないが、高齢者に配慮した施策に政府が幅広く取り組んできた結果であるものと考えられる。

高齢者の交通事故死者数の推移（左：実数、右：人口 10 万人当たり）



資料) 交通事故統計

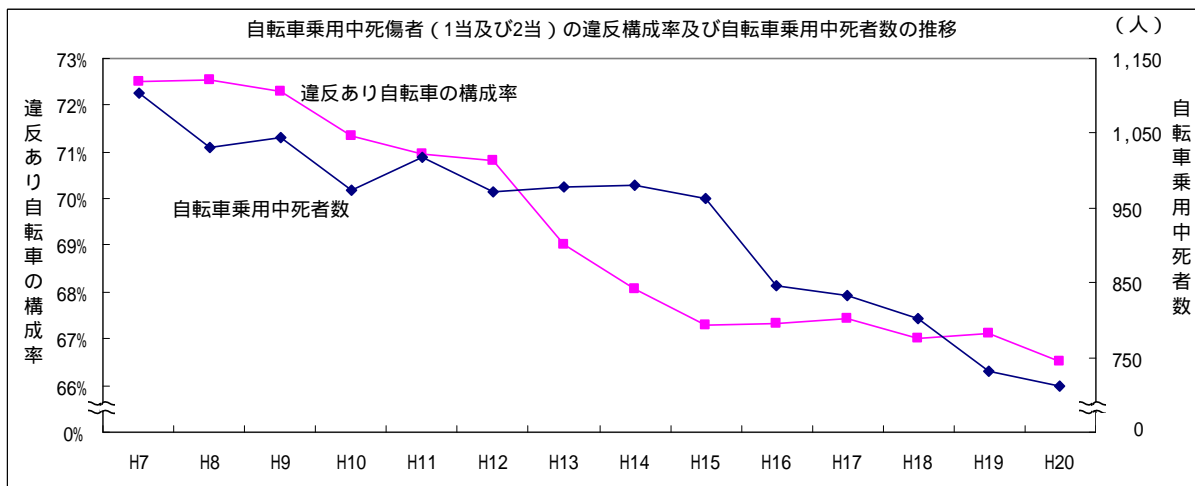
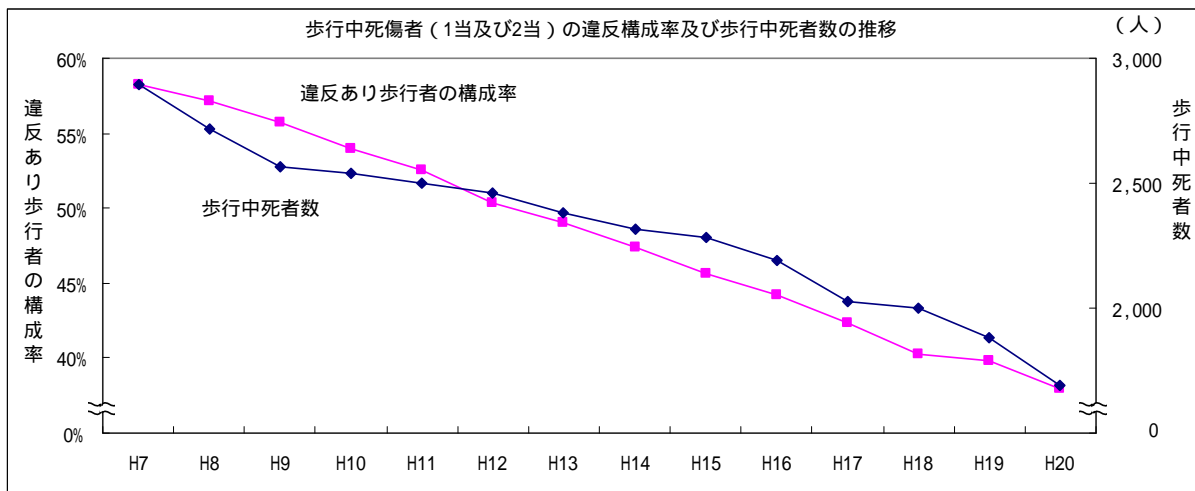
歩行中死者数及び自転車乗車中死者の減少

歩行者の違反有無別の致死率は、違反のある者が 4.33%であるのに対して、違反のない者は 1.22%であり、違反のある者の致死率は 3 倍以上高くなっている。過去 10 年間では歩行中の死傷者数は漸減傾向にあり、違反のある者の割合が減少傾向にあることが、歩行中の死者数減少の一因であると考えられる。

これらは、通学路等の整備、歩道の整備、あんしん歩行エリア、車両の歩行者頭部保護基準の導入など、歩行者の安全に留意した施策の進捗によるものと考えられる。

同様に、自転車乗用者の違反有無別の致死率は、違反のある者が 0.52%であるのに対して、違反のない者は 0.29%であり、違反のある者の致死率は 2 倍弱高くなっている。過去 10 年間では自転車乗車中の死者数は漸減傾向にあり、違反のある者の割合が減少傾向にある。

以上により、死者数の減少に寄与していると考えられる。



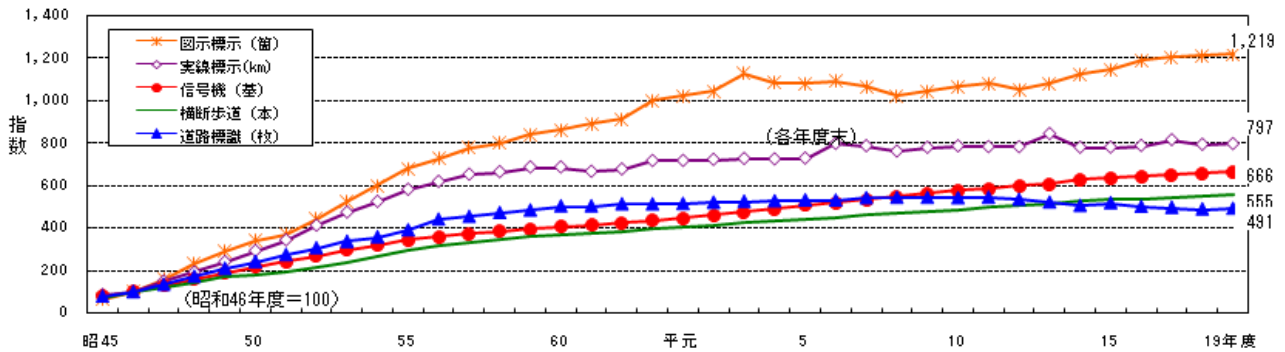
資料) 警察庁交通局「平成 20 年中の交通死亡事故の特徴及び道路交通法違反取締り状況について」

道路交通環境の整備

例えば、信号機等の交通安全施設の整備等のように「全国的規模」で道路交通環境の整備を着々と進めており、なおかつ、事故危険箇所対策の推進等のように、死傷事故の発生確率の高い、もしくはその恐れのある「特定エリア」を指定して重点的な対策を講じる等の取組によって、道路交通環境が改善してきている。

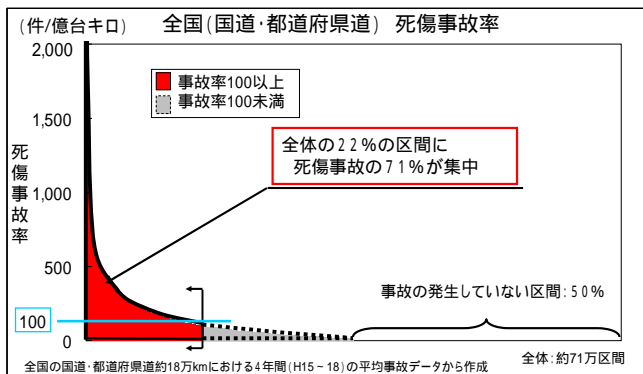
これにより、交通事故死者数の減少にも寄与しているものと考えられる。

交通安全施設関係指標の推移



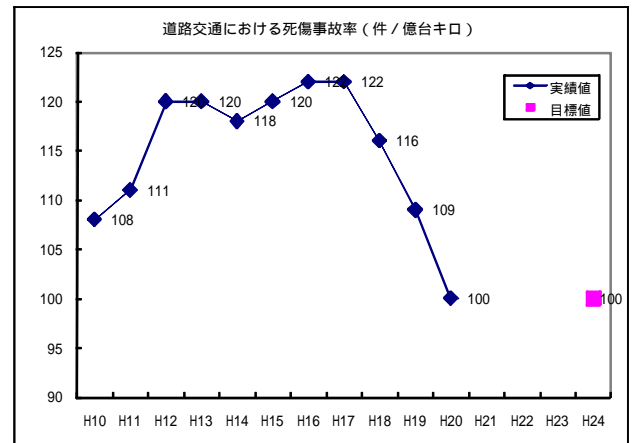
図「特定エリア」の考え方の例

交通事故減少の成果を上げるため、過去の事故データに基づき、事故多発箇所や将来重大事故が発生するおそれが高い箇所を優先的に選定



箇所選定にあたっては、死傷事故率など指標だけでなく、重大事故の発生状況、対策実施の可能性、地域ニーズ等も十分踏まえ検討

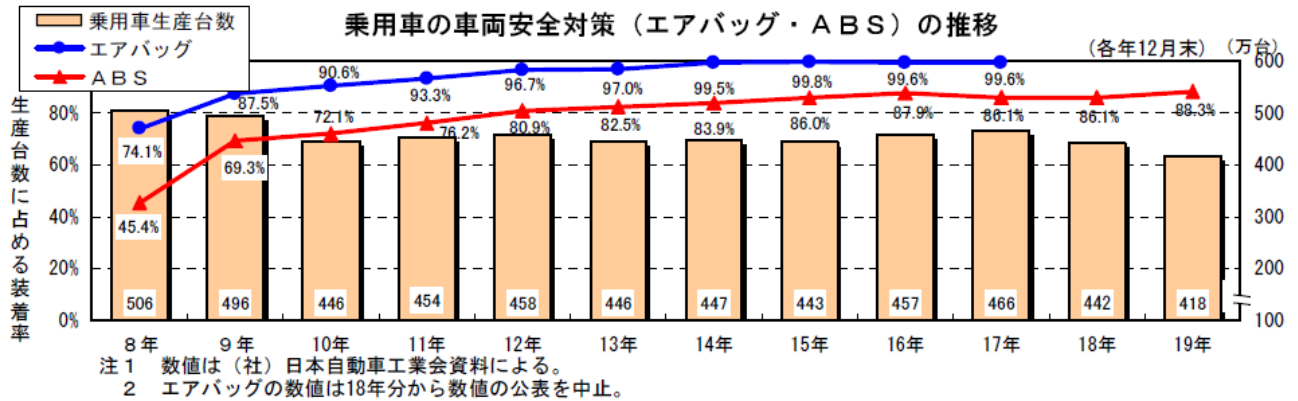
資料) ITARDA 提供データを基に国土交通省作成



資料) 国土交通省「政策チェックアップ結果評価書」を基に作成

車両の安全性の向上

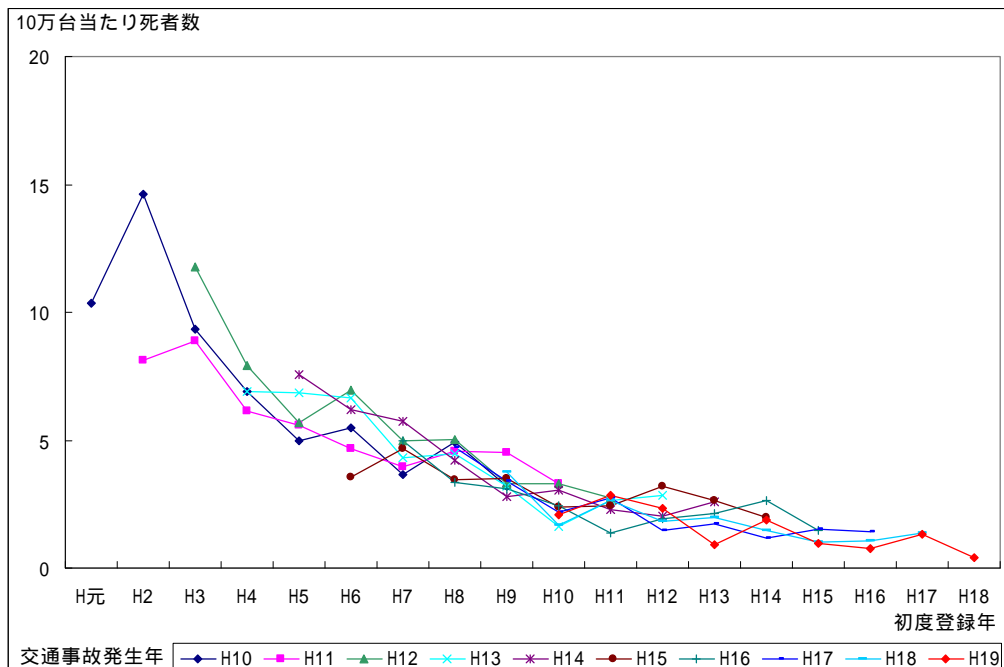
車両の安全性については、安全基準の拡充・強化、ASV（先進安全自動車）推進計画、自動車アセスメント情報の提供などにより、例えば、エアバッグや ABS 等の安全装備の普及が進んでいる。



資料) 警察庁交通局「平成 20 年中の交通死亡事故の特徴及び道路交通法違反取締り状況について」

また、前述の事故件数の分析により、普通乗用車においては、初度登録年が新しい 安全水準が高い自動車が増加するにつれ、単位台数当たりの乗員（運転者を含む）の死者数が減少していることが示されている。

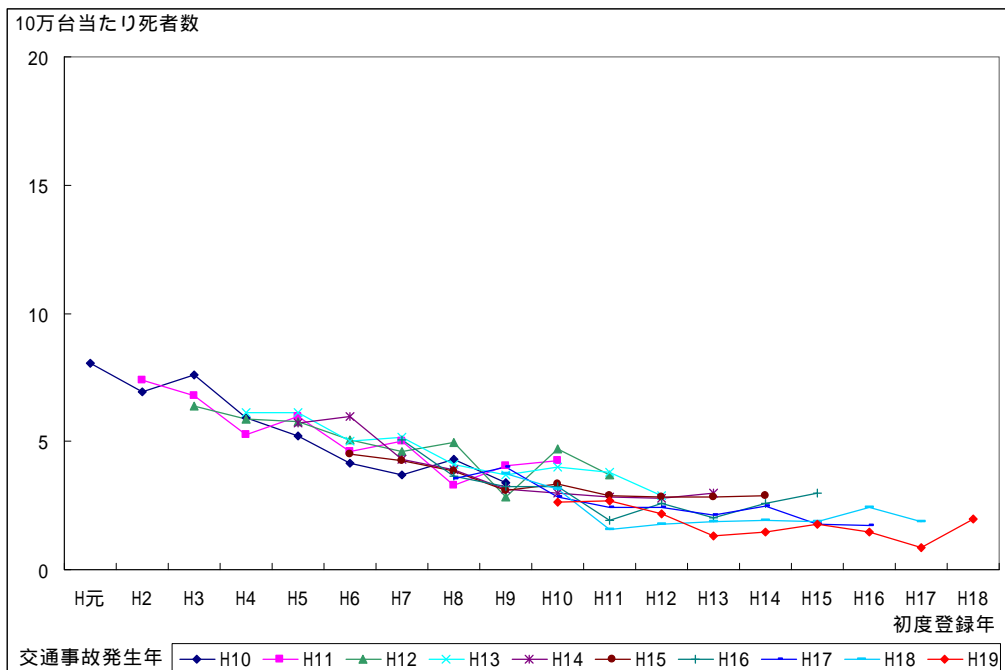
事故年別・初度登録年別 10 万台当たり乗員（運転者を含む）死者数（普通乗用車）



資料) ITARDA 提供データを基に作成

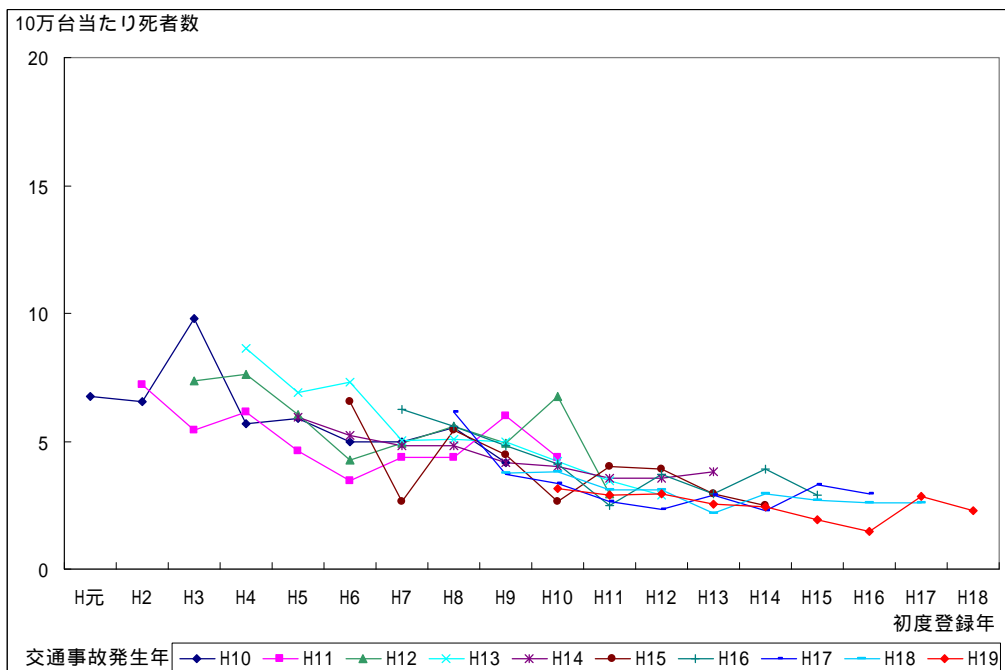
同様の傾向は、小型乗用車や軽乗用車でも確認できる。初度登録年の新しい車ほど、単位台数当たりの乗員（運転者を含む）の死者数が減少していることが示されている。

事故年別・初度登録年別 10万台当たり乗員（運転者を含む）死者数（小型乗用車）



資料) ITARDA 提供データを基に作成

事故年別・初度登録年別の 10万台当たり乗員（運転者を含む）死者数（軽乗用車）



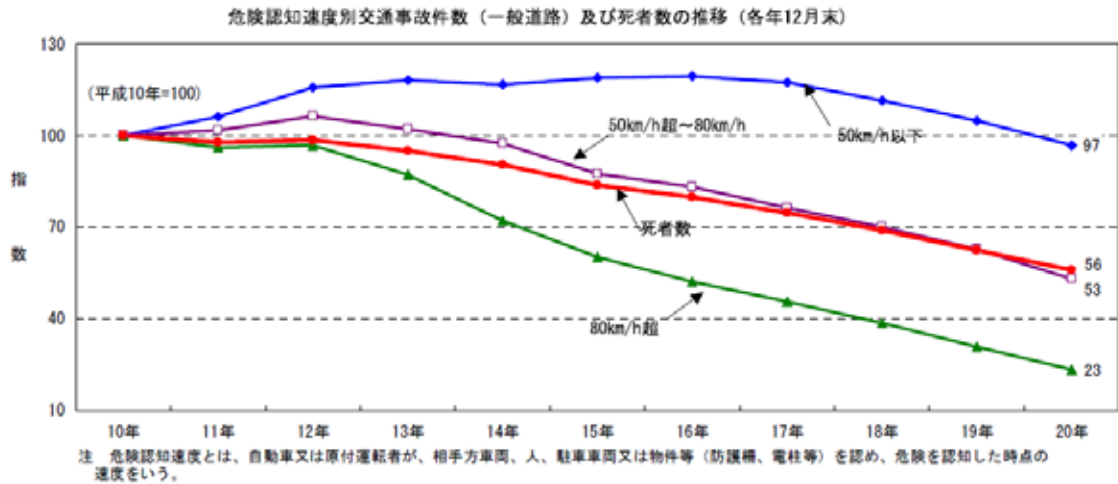
資料) ITARDA 提供データを基に作成

このように、普通乗用車、小型乗用車、軽乗用車において、従来であれば死亡事故に至ったケースを負傷事故あるいは物損事故にとどめる等の人的被害軽減効果が発現しているものと考えられる。

以上のことを踏まえれば、衝突吸収ボディの採用、エアバック装着等の衝突安全性の向上、ABS 装着車の普及等の予防安全性の向上といった車両安全対策の拡充・強化による車両の安全性の向上が、死者数減少の要因の一つであると考えられる。

危険認知速度（車両の事故直前速度）の低下

一般道路において、原付以上運転者（第1当事者）による危険認知速度（車両の事故直前速度）別の死亡事故率は、50 km/h 以下が 0.4%、50 km/h 超～80km/h が 4.9%、80km/h 超が 24.8%であり、速度が高くなるほど死亡事故率が高くなっている。特に 80 km/h 超の高速の事故での死亡事故率は、80 km/h 以下の 42.2 倍に至っており、これら高速走行の事故が減少していることが、死者数減少の一因であると考えられる。

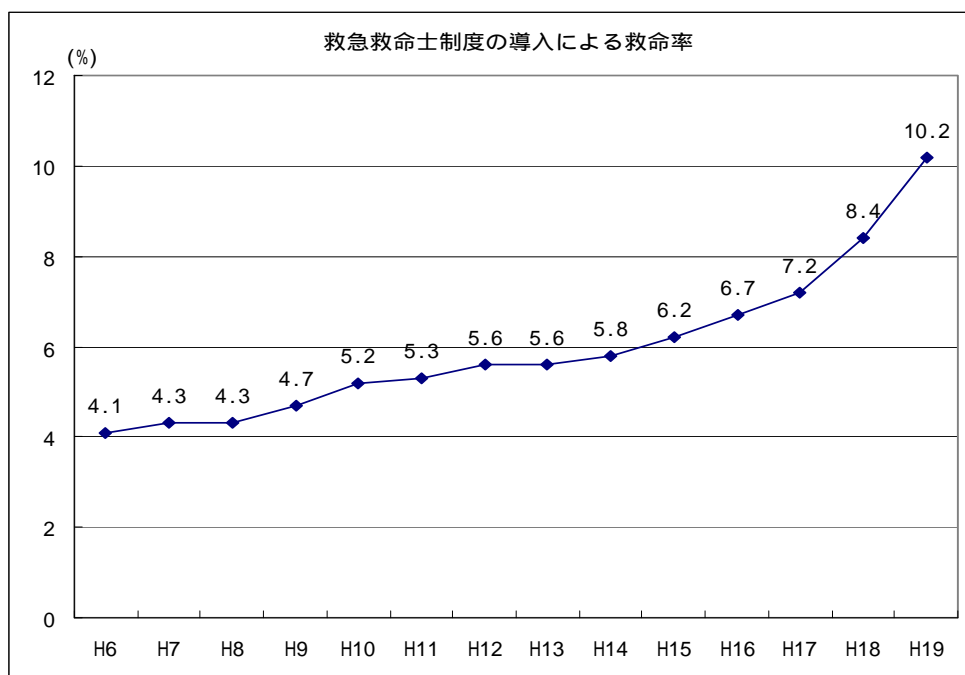


資料) 警察庁交通局「平成20年中の交通死亡事故の特徴及び道路交通法違反取締り状況について」

救助・救急活動の充実

交通事故に限定せず、救急需要発生時において国民の安心を確保することを目的として施策が講じられており、近年は、救急搬送時の救命率（心肺機能停止の時点が目撃され、救急隊によって処置された心原性傷病者に占める1か月後の生存者の割合）が上昇傾向にあり、なおかつ第8次計画期間中の平成18年度から19年度にかけて急激に上昇しつつある。

これは、救急救命士数の増加とともに、平成15年からは救急救命士による早期の除細動や気管挿管、薬剤等与等の処置拡大が認められるようになったことや、応急手当の普及啓発が促進され、一般市民による応急手当の実施が増加したこと等を理由とするものと考えられる。



資料) 消防庁「消防白書」

注) 年度データ

ウ 近年交通事故死傷者数が減少している理由

平成 20 年度の交通事故死傷者数は 95 万 659 人であり、第 8 次交通安全基本計画の目標よりも少ないものとすることができた。なお、近年交通事故死傷者数と交通事故件数の割合が一定であることから、交通事故死傷者数の要因を分析することは、交通事故件数の減少要因を検討することと同じ意味を持つため、以下交通事故件数の減少要因を交通事故死傷者数の減少要因と整理することとする。

	交通事故件数 (A)	交通事故死傷者数 (B)	(B) ÷ (A)
平成 11 年	850,363	1,059,403	1.25
平成 12 年	931,934	1,164,763	1.25
平成 13 年	947,169	1,189,702	1.26
平成 14 年	936,721	1,176,181	1.26
平成 15 年	947,993	1,189,133	1.25
平成 16 年	952,191	1,190,478	1.25
平成 17 年	933,828	1,163,504	1.25
平成 18 年	886,864	1,104,551	1.25
平成 19 年	832,454	1,040,189	1.25
平成 20 年	766,147	950,659	1.24

なお、交通事故件数・死傷者の減少には、次から説明するとおり、飲酒運転の厳罰化等による効果、危険箇所対策等による道路交通環境の整備、交通違反取締りの強化等による効果が有力と考えられるほか、その効果を十分に確認はできなかったが、自動車の安全性の向上、シートベルト着用率の向上等も、交通事故件数の減少に寄与しているものと考えられる。さらに、近年の総走行キロ・総走行台キロ数が減少していることも影響していると考えられる。

飲酒運転の厳罰化の効果

福岡県や宮城県で起こった重篤な飲酒運転事故を契機として、飲酒運転の厳罰化、取締り・普及啓発活動の強化等の取組がなされたこと、飲酒運転を許容しない社会的風潮の醸成等により、飲酒運転行動そのものが減少するのみならず、運転者がより安全な運転を心がけることにより、飲酒運転事故件数だけでなく、交通事故件数総数の減少につながっている。

また、同様に全国での交通事故件数は顕著に減少傾向を見せ始めていることから、これらの飲酒運転の厳罰化等を契機として、各界で飲酒運転事故の防止につながる取組が強化されたものと考えられる。

重篤な飲酒運転事故ケースと交通事故件数との関係

福岡市東区で福岡市職員の飲酒運転による死傷事故（平成 18 年 8 月 25 日）一家 5 人が乗った車が追突され海に転落、3 人の子どもが死亡。

年	H15	H16	H17	H18	H19	H20
交通事故発生状況の推移	947,993	952,191	933,828	886,864	832,454	766,417
対前年比（%）		0.44	-1.93	-5.03	-6.14	-8.0

宮城県多賀城市で飲酒運転による死傷事故（平成 17 年 5 月 22 日）。ウォークラリー中の高校生の列に RV 車がつっこみ、3 人死亡・15 人重軽傷。同乗者に酒酔い運転幫助罪が初認定。

資料) 交通事故統計より作成

注) 各地域とも、上段：交通事故件数、下段：対前年比

平成 19 年 9 月 19 日には、道路交通法が改正され、飲酒運転に対する罰則が強化され、取締りも強化されている。また、「第 1 章 3 (3) ア 飲酒運転の根絶」にも見られるように、酒造業界や宿泊業界によっても飲酒運転防止啓発活動が行われる等、社会全体としても飲酒運転を許容しない風潮が高まっている。

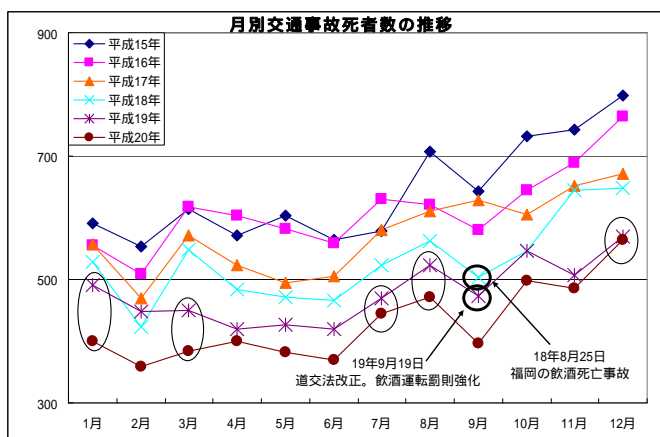
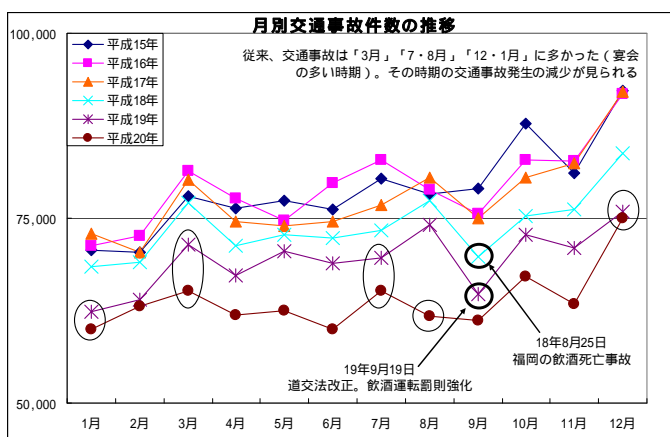
< 参考：福岡での飲酒運転死亡事故発生後の交通事故件数 >

月別交通事故件数

	1月	2月	3月	4月	5月	6月	7月	8月	9月	10月	11月	12月
平成 15 年	70,650	70,374	77,941	76,391	77,350	76,236	80,408	78,293	79,037	87,859	81,148	92,306
平成 16 年	71,344	72,666	81,341	77,637	74,702	79,804	82,873	78,836	75,618	82,853	82,703	91,814
平成 17 年	72,849	70,446	80,210	74,620	73,938	74,522	76,731	80,499	75,038	80,519	82,413	92,043
平成 18 年	68,382	69,050	77,124	71,303	72,835	72,303	73,320	77,439	69,832	75,363	76,120	83,793
平成 19 年	62,345	63,914	71,430	67,308	70,479	68,942	69,569	74,052	64,719	72,817	71,034	75,845
平成 20 年	59,905	63,082	65,114	61,967	62,479	59,985	65,162	61,785	61,155	67,161	63,363	74,965

月別交通事故死者数

	1月	2月	3月	4月	5月	6月	7月	8月	9月	10月	11月	12月
平成 15 年	591	553	615	571	603	565	579	707	643	733	743	799
平成 16 年	556	509	617	604	582	559	631	622	580	645	689	764
平成 17 年	558	469	572	524	495	506	581	610	629	605	651	671
平成 18 年	529	424	548	484	471	466	524	563	504	547	644	648
平成 19 年	491	448	450	420	426	420	470	523	473	547	507	569
平成 20 年	400	359	384	400	383	369	444	471	397	498	485	565



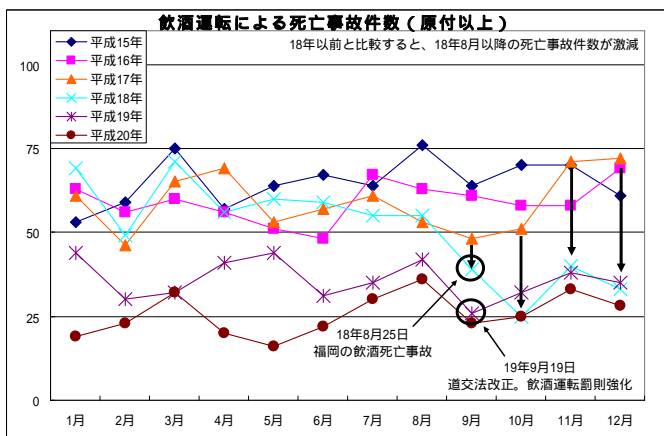
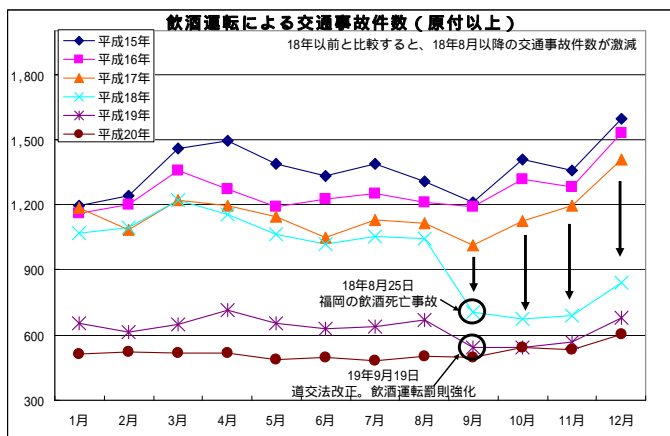
交通事故件数は、平成 18 年 9 月以降に前年比との乖離が発生している。また交通死亡事故件数は、平成 18 年 9 月以降及び改正道路交通法が施行された平成 19 年 9 月以降の宴会が多くなると考えられる月には、前年数値との乖離が発生している。

飲酒運転による交通事故件数（原付以上）

	1月	2月	3月	4月	5月	6月	7月	8月	9月	10月	11月	12月
平成 15 年	1,195	1,239	1,461	1,492	1,388	1,333	1,388	1,308	1,209	1,408	1,359	1,594
平成 16 年	1,161	1,202	1,355	1,271	1,190	1,225	1,249	1,209	1,192	1,316	1,281	1,527
平成 17 年	1,187	1,083	1,222	1,197	1,144	1,051	1,131	1,116	1,015	1,123	1,198	1,408
平成 18 年	1,067	1,092	1,219	1,154	1,064	1,016	1,053	1,046	706	676	689	843
平成 19 年	656	615	649	715	652	629	640	669	543	542	570	678
平成 20 年	513	521	518	518	489	498	482	504	495	541	535	605

飲酒運転による死亡事故件数（原付以上）

	1月	2月	3月	4月	5月	6月	7月	8月	9月	10月	11月	12月
平成 15 年	53	59	75	57	64	67	64	76	64	70	70	61
平成 16 年	63	56	60	56	51	48	67	63	61	58	58	69
平成 17 年	61	46	65	69	53	57	61	53	48	51	71	72
平成 18 年	69	49	71	56	60	59	55	55	39	25	40	33
平成 19 年	44	30	32	41	44	31	35	42	26	32	38	35
平成 20 年	19	23	32	20	16	22	30	36	23	25	33	28

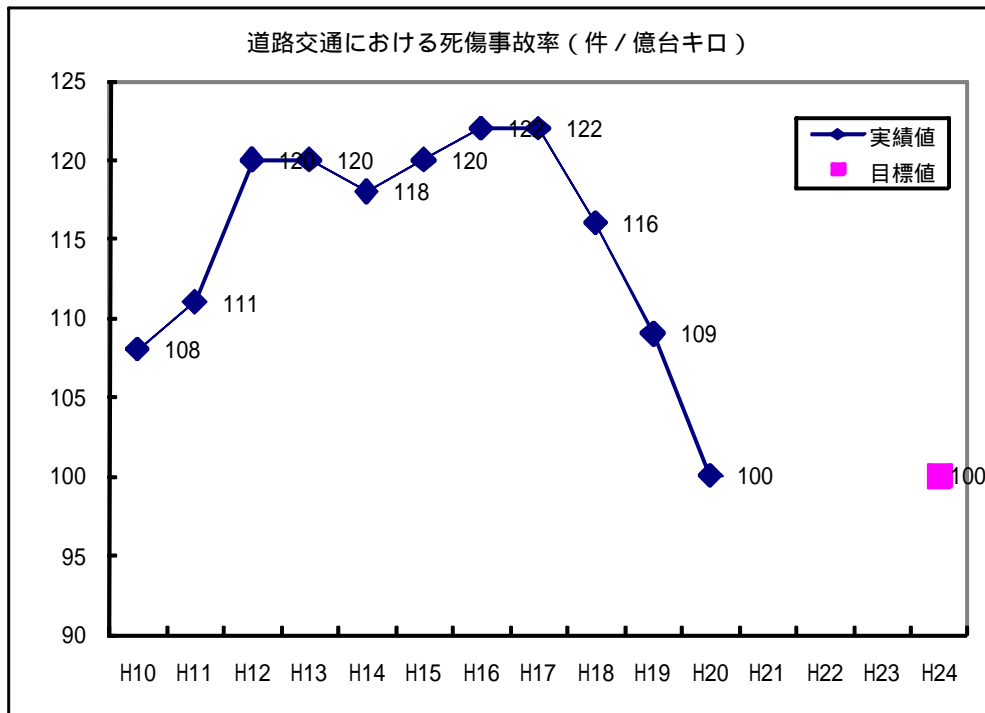


資料) 交通事故統計、ITARDA 提供データを基に作成

以上を考えれば、飲酒運転の厳罰化等を交通事故件数すなわち交通事故死傷者数の減少要因とすることができる。

道路交通環境の整備

1 億台キロ当たりの死傷事故件数は、計画期間中一貫して減少傾向にある。この期間は、当該指標の分母をなす「走行台キロ」も減少傾向にあるが、その減少率を大幅に上回る形で「死傷事故件数」が減少しており、道路環境の安全性が高まっていることを示しているものと考えられる。そのため、その程度を明確にすることは困難であるものの、道路交通環境の整備は、交通事故死傷者数の削減に寄与しているといえる。



資料) 国土交通省「政策チェックアップ結果評価書」を基に作成

また、個別施策等に注目した場合にあっては、事故危険箇所対策等の進展により、事故の発生を抑止している。

- 指定箇所数（15年7月指定） 3,956箇所
（21年3月指定） 3,396箇所
- 対策箇所数・着手率 3,487箇所 / 88.1%（19年度末）
- 対策概成箇所数・率 2,149箇所 / 54.3%（19年度末）
- 事故抑止率（19年度末） 25.2%（ほぼ目標値である3割抑止を達成）

資料) 国土交通省道路局資料

事故統計上からも、交差点における事故の減少率が若干高めであることや、カーブ及びトンネルなどの事故が減少しているということもあり、これらからも、危険箇所対策、信号機の高度化等対策を始めとする道路交通環境の整備の効果が現れているとすることができる。

道路条件別交通事故件数

		2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008
交差点 ・単路別	交差点合計	541,387	533,509	534,193	536,622	522,010	497,826	462,706	334,167
	単路合計	389,151	385,422	394,167	394,176	389,547	366,162	345,552	312,970
内訳	信号有り合計	176,962	177,073	178,201	177,836	171,907	164,157	135,112	124,505
	信号無し合計	279,576	276,776	273,773	276,840	269,524	253,581	226,301	209,662
	交差点付近合計	84,849	79,660	82,219	81,946	80,579	80,088	101,293	95,547
	カーブ合計	40,540	37,365	36,269	35,246	33,840	30,856	28,770	25,844
	一般単路合計	338,534	348,346	348,346	350,088	347,215	327,076	308,644	279,813
	トンネル合計	3,073	2,882	2,964	2,568	2,363	2,312	2,155	1,951
	橋合計	7,004	6,280	6,588	6,274	6,129	5,918	5,983	5,362

道路条件別交通事故件数（対前年比増減率）

		2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008
交差点 ・単路別	交差点合計		-1.46%	0.13%	0.45%	-2.72%	-4.63%	-7.05%	-27.78%
	単路合計		-0.96%	2.27%	0.00%	-1.17%	-6.00%	-5.63%	-9.43%
内訳	交差点信号有り合計		0.06%	0.64%	-0.20%	-3.33%	-4.51%	-17.69%	-7.85%
	交差点信号無し合計		-1.00%	-1.08%	1.12%	-2.64%	-5.92%	-10.76%	-7.35%
	交差点付近合計		-6.12%	3.21%	-0.33%	-1.67%	-0.61%	26.48%	-5.67%

資料) 交通事故統計より作成

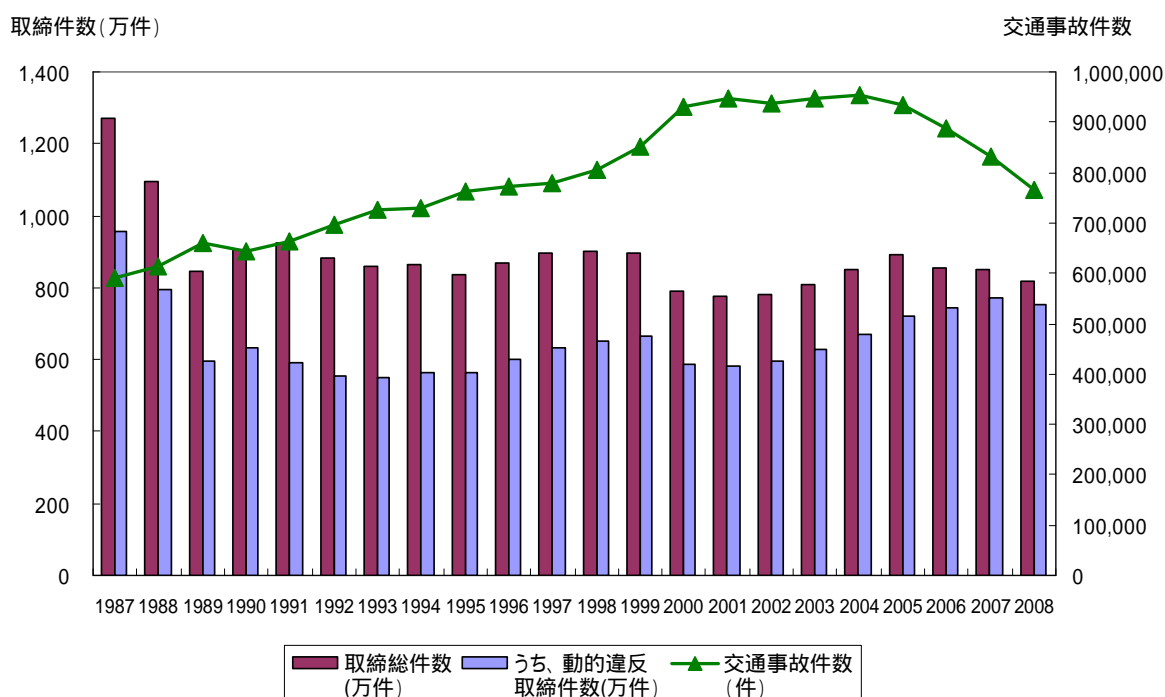
交通違反取締りの強化

近年の道路交通法違反取締りの強化、及び放置車両の確認と標章の取付に関する事務の民間委託等により、自動車走行の安全性が向上し、これが交通事故件数の減少につながっていることが考えられる。

1) 動的違反取締り

警察による取締件数と交通事故件数の推移を見ると、2004年から2007年にかけては動的違反の取締件数が増加し、交通事故件数が減少した。また、2007年から2008年にかけては動的違反の取締件数が減少し、交通事故件数も減少した。

交通取締件数と交通事故件数の推移



資料) 交通事故統計

注) 動的違反取締件数とは、取締総件数(車両等の道路交通法違反)から駐停車違反及び免許証不携帯件数を除いたものである。

2) 放置車両の確認と標章の取付に関する事務の民間委託及び放置違反金制度の導入等

2006年6月1日施行の改正道路交通法により、放置車両の確認と標章の取付に関する事務の民間委託や放置違反金制度等が導入された。これにより、特に特定市街地での道路の見通しが良くなる等の効果があった。2006年から2007年にかけて放置違反金納付命令件数が増加し、交通事故件数は減少した。また、2007年から2008年にかけては放置違反金納付命令件数が減少し、交通事故件数も減少した。

道路交通法違反取締総件数の推移

	2001	2003	2004	2005	2006	2007	2008
告知・送致	7,774,398	8,106,728	8,505,919	8,939,678	8,573,609	8,480,056	8,175,691
点数告知	3,389,200	3,302,878	3,426,919	3,293,760	3,186,151	2,899,496	2,488,001
放置違反金納付命令件数	-	-	-	-	931,354	2,353,830	2,251,254
合計	11,163,598	11,409,606	11,932,838	12,233,438	12,691,114	13,733,382	12,914,946

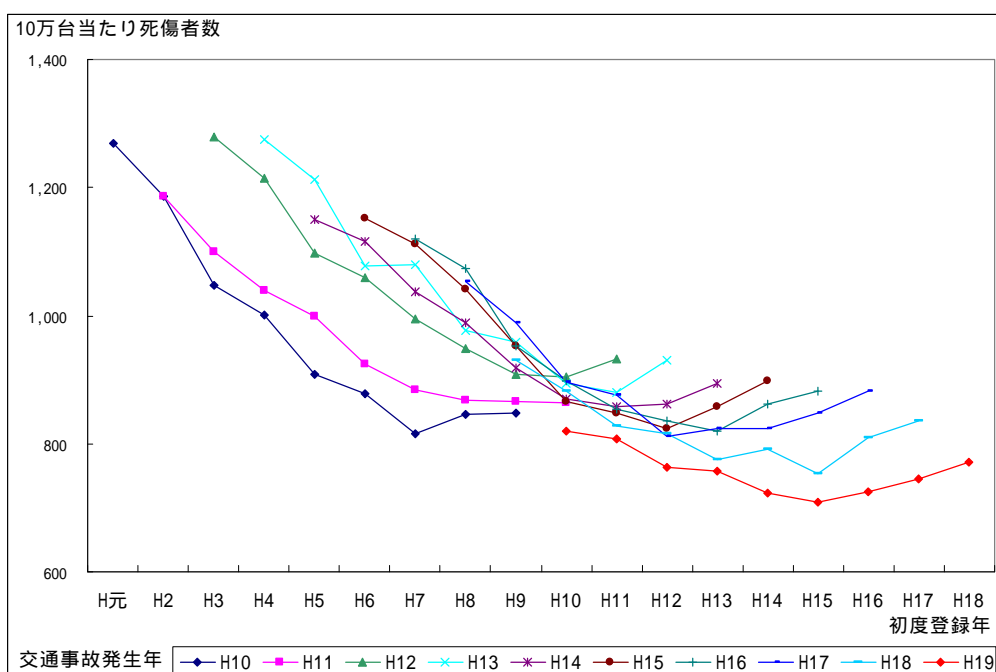
資料) 交通事故統計より作成

車両の安全性の向上

普通乗用車について、初度登録年が新しい 安全水準が高い車両になるほど、同一事故発生年内における事故年別・初度登録年別 10万台当たりの運転者・同乗者の死傷者数が減少していることが示されている。このことから、車両の安全性が向上することによって、死傷者数の減少につながっているのではないかと考えられる。

なお、一般に、初度登録の直後2～3年間は走行距離が長くなることに比例して、事故発生件数が多くなることが考えられ、事故発生年の直近2～3年に初度登録を行った車両の死傷者数は、この影響を受けている可能性がある。

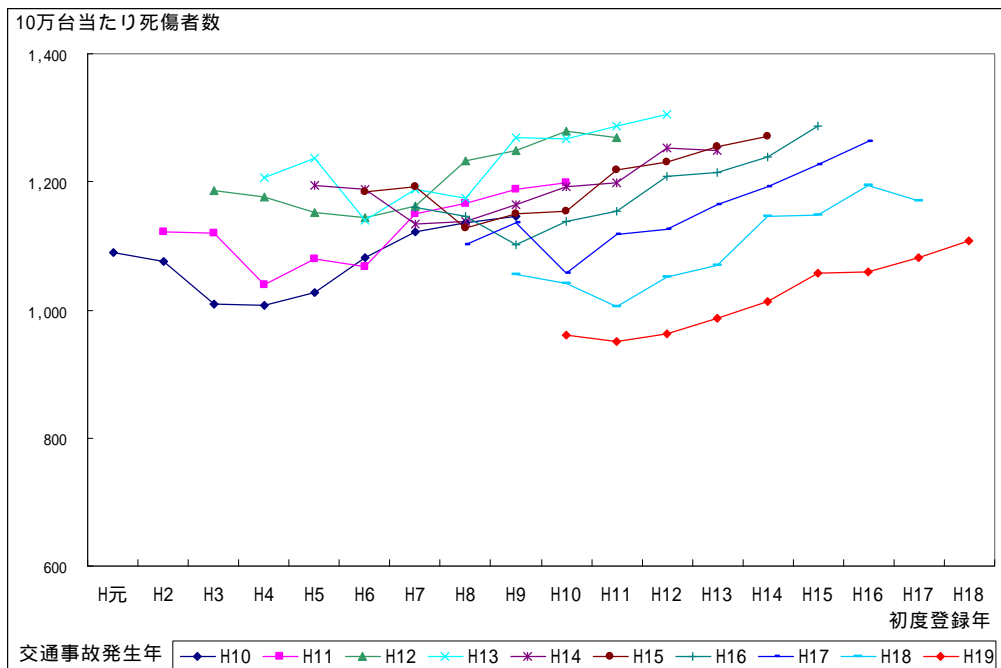
事故年別・初度登録年別 10万台当たり乗員（運転者を含む）死傷者数（普通乗用車）



資料) ITARDA 提供データを基に作成

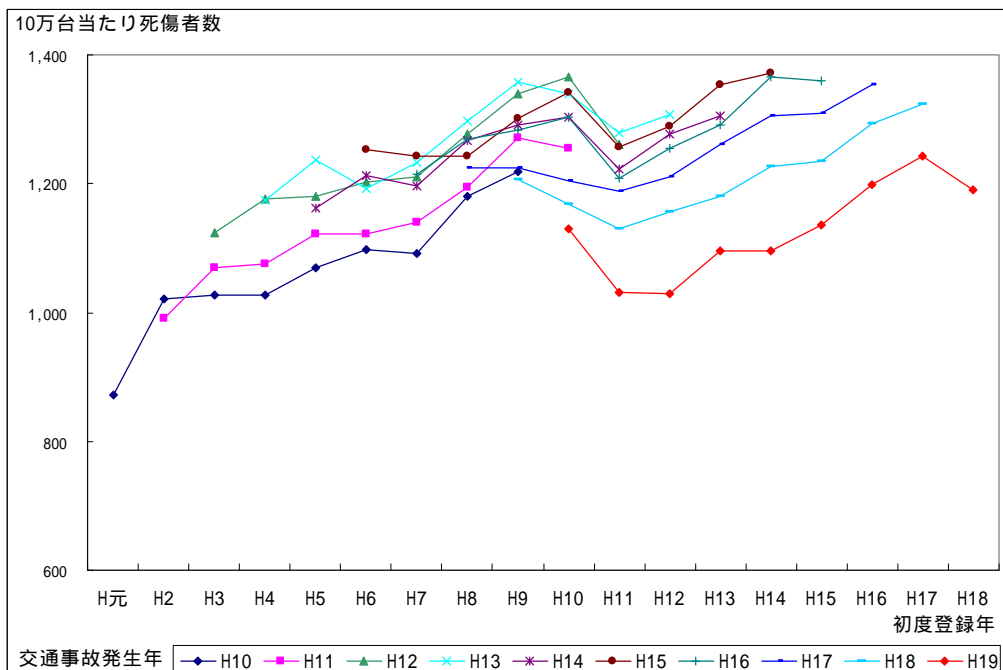
一方、小型乗用車や軽乗用車では、事故年別・初度登録年別 10万台当たり運転者・同乗者死傷者数は、同一事故年内における初度登録年の新しい車と古い車との間で、単位台数当たり乗員（運転者を含む）死傷者数の差は明確には見られず、場合によっては、新しい車の方の死傷者数が多い場合も見られる。この要因として現時点では特定できないが、走行距離の増加、運転者の年齢層の変化等、様々な影響を受けていると考えられる。

事故年別・初度登録年別 10万台当たり乗員（運転者を含む）死傷者数（小型乗用車）



資料) ITARDA 提供データを基に作成

事故年別・初度登録年別 10万台当たり乗員（運転者を含む）死傷者数（軽乗用車）



資料) ITARDA 提供データを基に作成

また、以上の状況及び乗員死者数減少との比較から、普通乗用車、小型乗用車及び軽乗用車の全てにおいて安全水準が向上しており、車両の安全性の向上による人的被害軽減効果を発現させているものと考えられる。

本検討において車両の安全性向上による交通事故死傷者数の減少効果を定量的

に評価することは困難であるが、安全基準の拡充・強化により、交通事故死傷者の減少に寄与したものと考えられる。

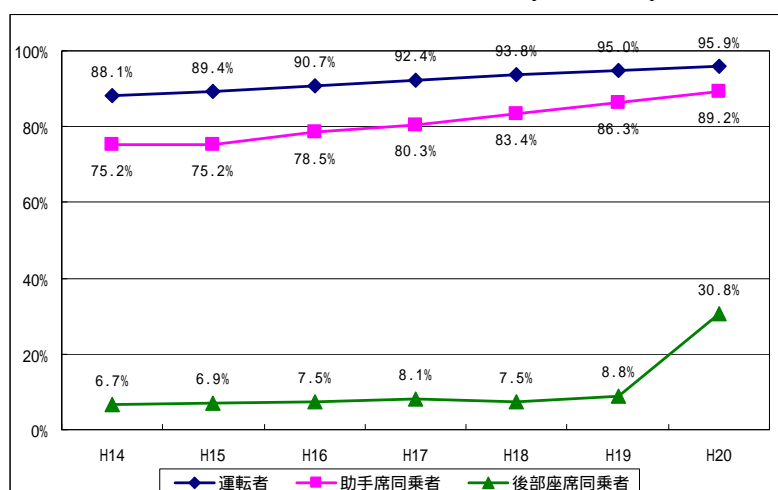
シートベルト着用率の向上

近年の交通事故件数の減少は、シートベルト着用率の向上にも求められる。運転者だけでなく、助手席同乗者や後部座席同乗者等のシートベルト着用率の向上により、乗員保護が徹底され、交通事故にカウントされる件数が減少している可能性がある。

平成13年時点でシートベルトの着用率は運転者で90%、助手席同乗者で80%に上り、近年ではそれぞれ95%、90%程度まで上昇している。これにより、従来は重傷事故であった交通事故が軽傷事故で済み、従来は軽傷事故であった交通事故が物損事故で済むようになってきている可能性がある。

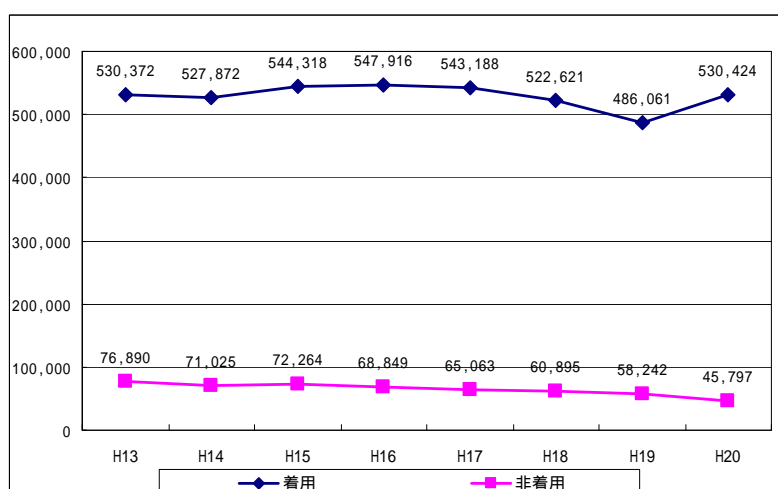
そのため、事故件数減少の度合いを定量的に示すことは困難ではあるが、定性的には、交通事故件数の減少に寄与したものと考えられる。

シートベルト着用率の推移（一般道）



資料) 警察庁・JAF 調べより作成

シートベルト着用・非着用別の交通事故負傷者数の推移

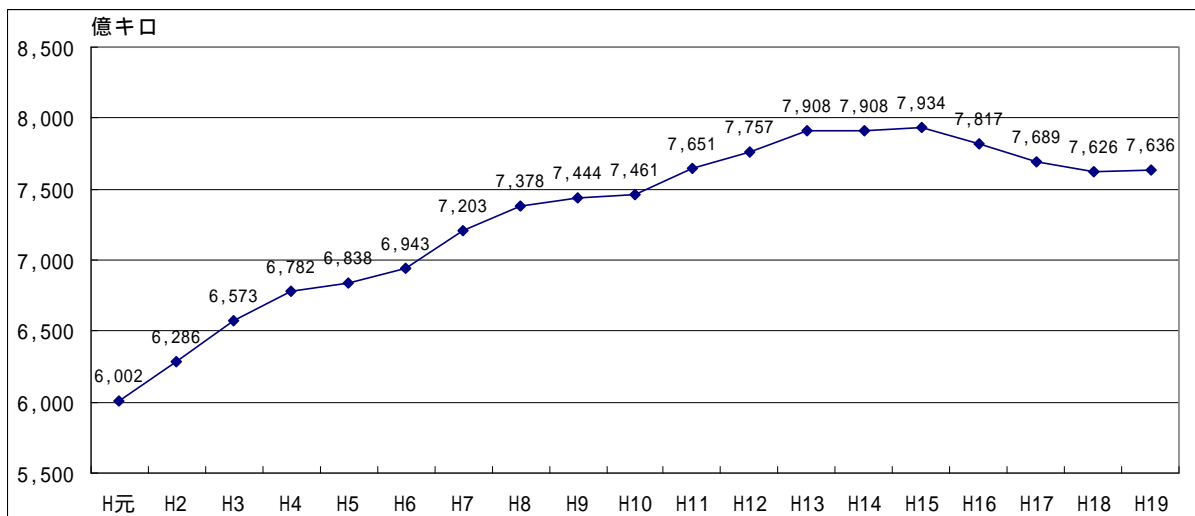


資料) 交通事故統計

総走行キロ数の減少

自動車の総走行キロ数は、平成 15 年度の 7,934 億キロをピークに、平成 16 年度以降は減少に転じた。ただし、平成 19 年度は景気回復の影響のためか、前年度に比べて微増している。一方、交通事故件数が減少し始めるのは 1 年程度のずれはあるが平成 17 年（暦年）からである。このことを考えれば、近年の自動車の走行キロ数の減少、走行台キロ数の減少が、交通事故件数すなわち交通事故死傷者数の減少につながっていると考えられる。

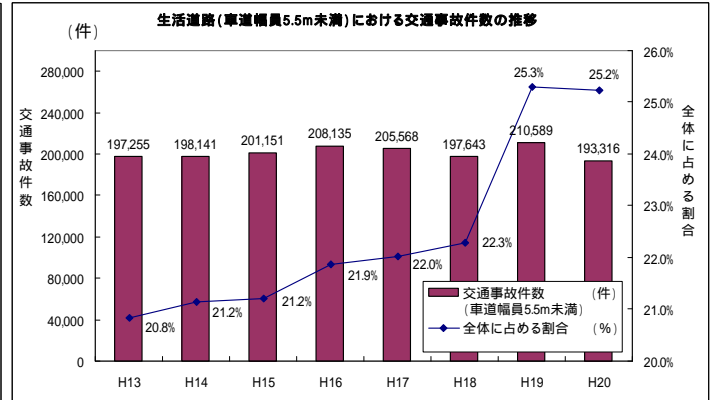
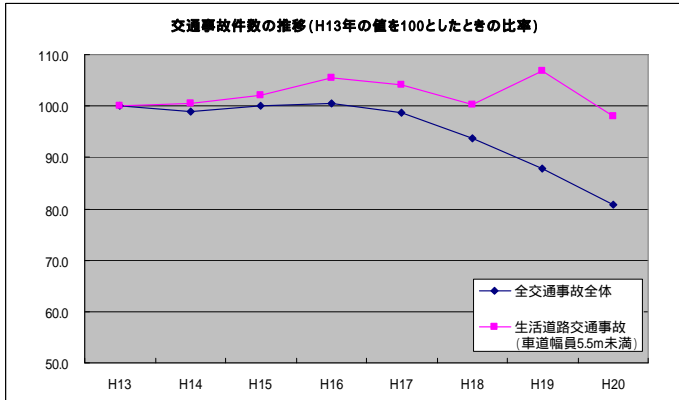
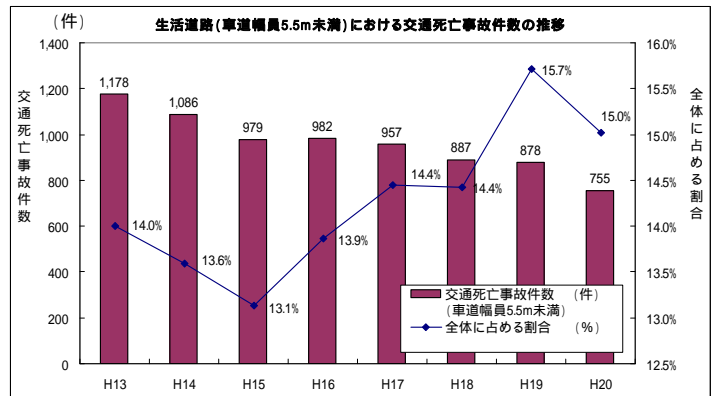
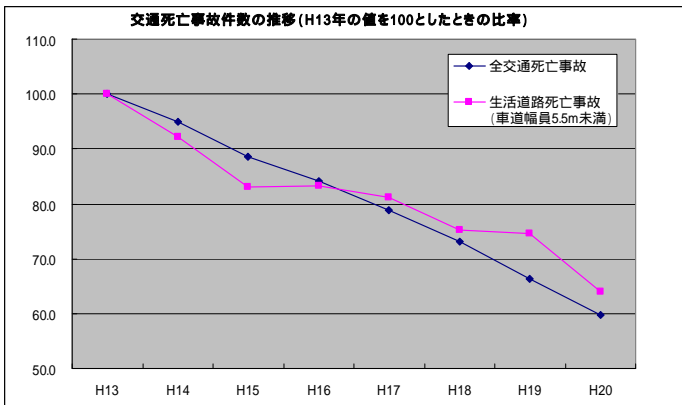
自動車総走行キロ数の推移 < 年度データ >



資料) 国土交通省「自動車輸送統計年報」より作成

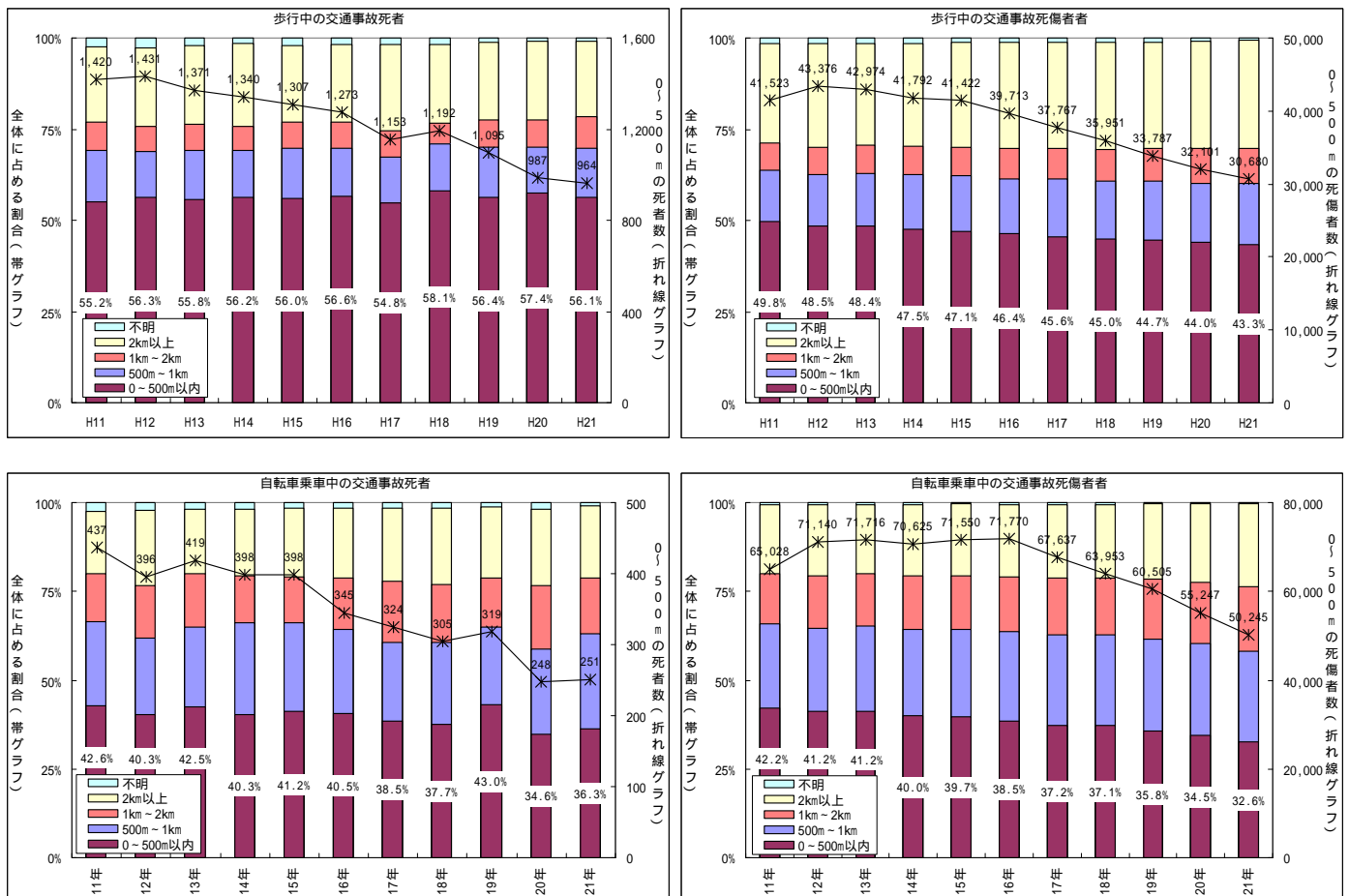
エ 生活道路における交通事故、交通死亡事故の発生状況について

前述の通り、近年、交通事故死者数は減少傾向で推移しているところであるが、生活道路における交通事故の発生状況を把握する観点から、車道幅員 5.5m 未満の道路における交通死亡事故件数の推移に着目すると、全死亡事故件数の減少傾向と比較して緩やかな減少となっており、全死亡事故件数に占める割合は増加傾向にある。また、全交通事故件数は近年減少傾向にある一方で、車道幅員 5.5m 未満の道路における交通事故件数は横ばいで推移しており、全交通事故件数に占める割合が増加する傾向にある。



資料) 交通事故統計より内閣府作成

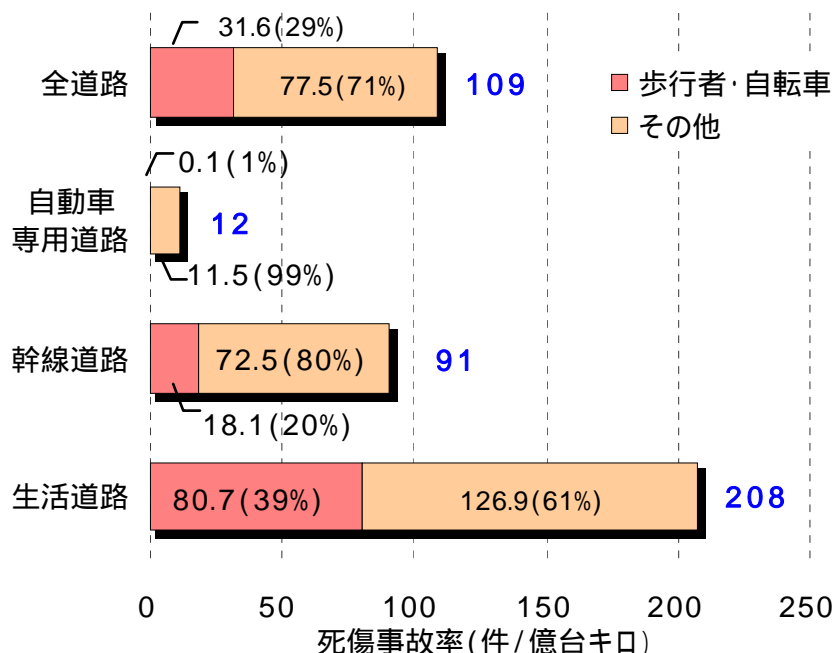
また、歩行者の交通事故死者数、死傷者数について、自宅から 500m 以下の道路における死者の占める割合は高い水準のまま横ばいで推移しており、また、自宅から 500m 以下の道路における死傷者の占める割合は、近年、減少しつつあるものの依然として高い水準にある。自転車利用者の死者・死傷者に占める自宅から 500m 以下の道路における死者・死傷者の割合についても、近年減少傾向にあるものの、依然として高い水準にある。



資料) 警察庁資料より内閣府作成

さらに、道路種類別の死傷事故率で見ると、生活道路は幹線道路の約 2.3 倍、自動車専用道路の約 18 倍となっており、安全性が非常に低い水準にある。

図 道路種類別の死傷事故率（平成 19 年）



資料) I T A R D A 提供データを基に国土交通省作成

注) 本表における生活道路は、道路法に基づく市町村道である。

このように、交通事故が減少する傾向にある中で、住宅地等の生活圏にある道路における事故の占める割合が増加傾向にあるとともに、歩行者・自転車の死亡事故のうち自宅から 500m 以下の道路における死亡事故が占める割合は高い水準で推移している。こうした背景には、生活道路に視界の悪い細街路の交差点が多く、そうした生活道路に、通過交通が幹線道路の渋滞を避けて入り込んでいることが考えられる。

これまで、生活道路に関しては、第 8 次交通安全基本計画の 8 つの柱に基づく各々の施策の中で取組が進められてきたところであり、例えば、歩行者及び自転車利用者の安全な通行を確保するために緊急に対策が必要なエリアについて、平成 15 年 7 月には 796 箇所、平成 21 年 3 月には、582 箇所を「あんしん歩行エリア」として指定し、信号機等の整備、交差点の改良、歩行空間の整備等を実施してきた。こうした取組により、車道幅員 5.5m 未満の道路における交通死亡事故件数の減少や、自宅から 500m 以下の道路における歩行者・自転車利用者の死者数、死傷者数の減少等の一定の効果を発揮してきたものと考えられるが、上記のように生活道路における事故の占める割合が増加している傾向があることから、今後、生活道路の安全確保に向けた各分野における総合的な取組をより一層進める必要があるものと考えられる。

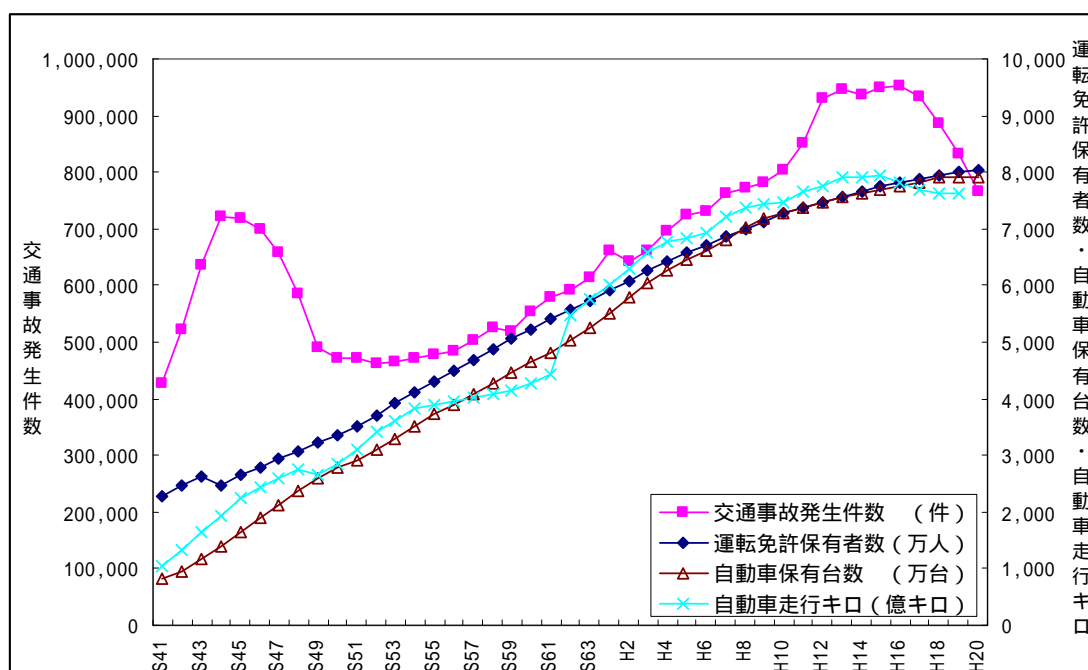
オ 交通事故死者数と交通事故発生件数等の関係について

なお、交通事故死者数が、10年以上にわたって、継続的に減少しているなかで、交通事故発生件数や死傷者数が最近になって減少に転ずるまで、横ばい傾向であったことについて、第7次交通安全基本計画の政策評価においても考察を行っているが、ここでも同様に考察を加える。

この点について、交通事故は様々な要素が複雑に絡み合っ発生するため、死者数の増減の傾向と交通事故件数の増減の傾向との関係を明解に解きほぐすことはできない。以下はあくまでも、一つの考え方である。

一般的に、交通事故発生件数については、運転免許保有者数、自動車保有台数、自動車走行キロ等の増加に伴って増加する傾向にあるものと考えられ、また実際のデータもそのような推測を裏付けているところである。

交通事故発生件数、運転免許保有者数、自動車保有台数及び自動車走行キロの推移



- 注 1 交通事故発生件数、運転免許保有者数は交通統計（財団法人交通事故総合分析センター編）による。
 2 自動車保有台数は自動車輸送統計年報（国土交通省）による各年12月末日現在である。保有台数には、第1種、第2種原動機付自転車及び小型特殊自動車を含まない。
 3 自動車走行キロは自動車輸送統計年報（国土交通省）による。昭和62年より前は軽自動車は統計対象外。

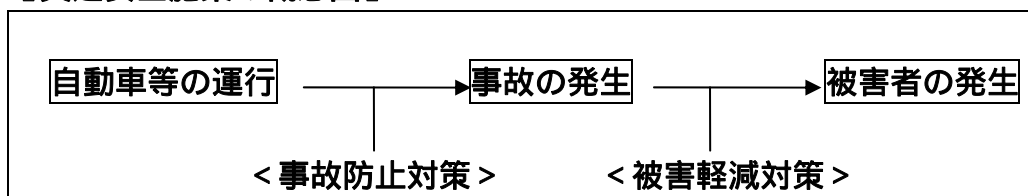
このような考え方を前提とした上で、現在、様々な交通安全施策が行われているところであるが、交通安全施策というものは、例えば、道路交通環境の整備、交通安全思想の普及徹底、安全運転の確保等をみれば分かるように、基本的には、交通事故を防止するという意味において、死者数の減少と同時に交通事故発生件数等の減少についても効果があるものと思われる。

しかしながら、交通安全施策の中には、発生してしまった交通事故の被害を軽減するための施策というものも存在している。例えば、

シートベルト及びチャイルドシート着用の推進
 衝撃吸収ボディ、エアバッグを始めとした車両の衝突安全性の確保
 救助・救急体制の整備

といった施策は、交通事故防止には直接関係がなく（シートベルトを着用することによって運転姿勢が安定し、運転操作を的確に行える、あるいは安全意識が高まるという議論もある）、あくまでも発生した事故の被害軽減に効果があるものと考えられる。言うなれば、死者数の減少に直結する施策である。

【交通安全施策の概念図】



このことから、被害軽減対策によって、不幸にして発生してしまった交通事故の被害を軽減するという効果もあって死者数が減少しているのではないか、という分析ができると思われる。

より具体的に言えば、事故防止対策そのものによる死者数の減少に加えて、被害軽減対策によって、これまで死亡事故となっていたものが重傷事故（注 1）となり、これまで重傷事故となっていたものが軽傷事故（注 2）となり、これまで軽傷事故となっていたものが物損事故となるなど、被害が軽減されているのではないかと推測されるところである。

なお、近年、重傷者数も減少傾向にあるのは上記分析の妥当性の根拠となるものと思われる。

	16年	17年	18年	19年	20年
重傷者数（人）	72,777	68,950	64,122	61,010	56,803

注 1 「重傷」とは、交通事故によって負傷し、1箇月（30日）以上の治療を要する場合をいう。
 2 「軽傷」とは、交通事故によって負傷し、1箇月（30日）未満の治療を要する場合をいう。

（参考）自動車 1 万台数当たりの死傷者数

	16年	17年	18年	19年	20年
死傷者数（人）	132	132	127	121	114

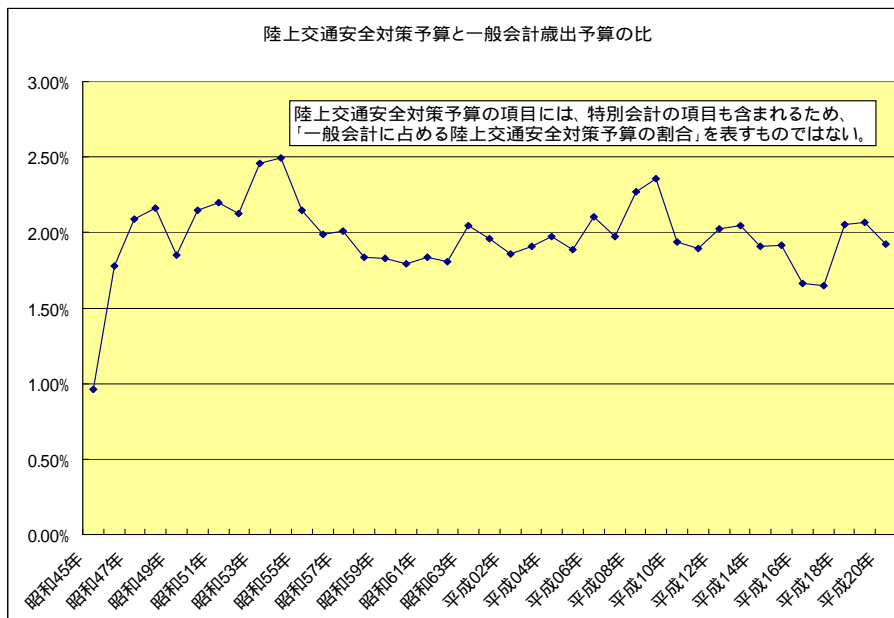
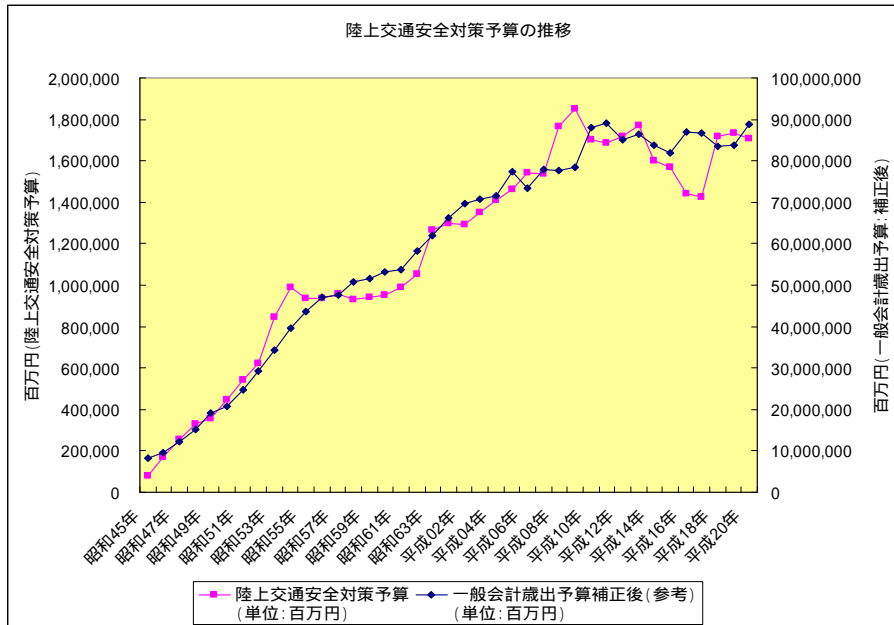
注 1 死傷者数は警察庁資料による。
 2 自動車保有台数は国土交通省資料により、各年 12 月末現在の値である。保有台数には、第 1 種及び第 2 種原動機付自転車並びに小型特殊自動車を含まない。

また、近年では、交通事故件数及び死傷者数も減少に転じている。以上を踏まえれば、さらに道路交通環境の整備、交通安全思想の普及徹底、安全運転の確保、車両の安全性の向上などを通じ、事故防止対策についても効果が発現しつつあると考えられる。

(4) 陸上交通安全対策関係予算の長期的推移

第1次交通安全基本計画が始まった1971(昭和46)年から現在に至るまで国の交通安全関係予算の推移は下のグラフのとおりである。陸上交通安全対策予算には、特別会計による事業も含まれるため、一般会計予算と単純に比較することはできないが、以下のグラフのとおり、一般会計予算の2%前後を維持している。

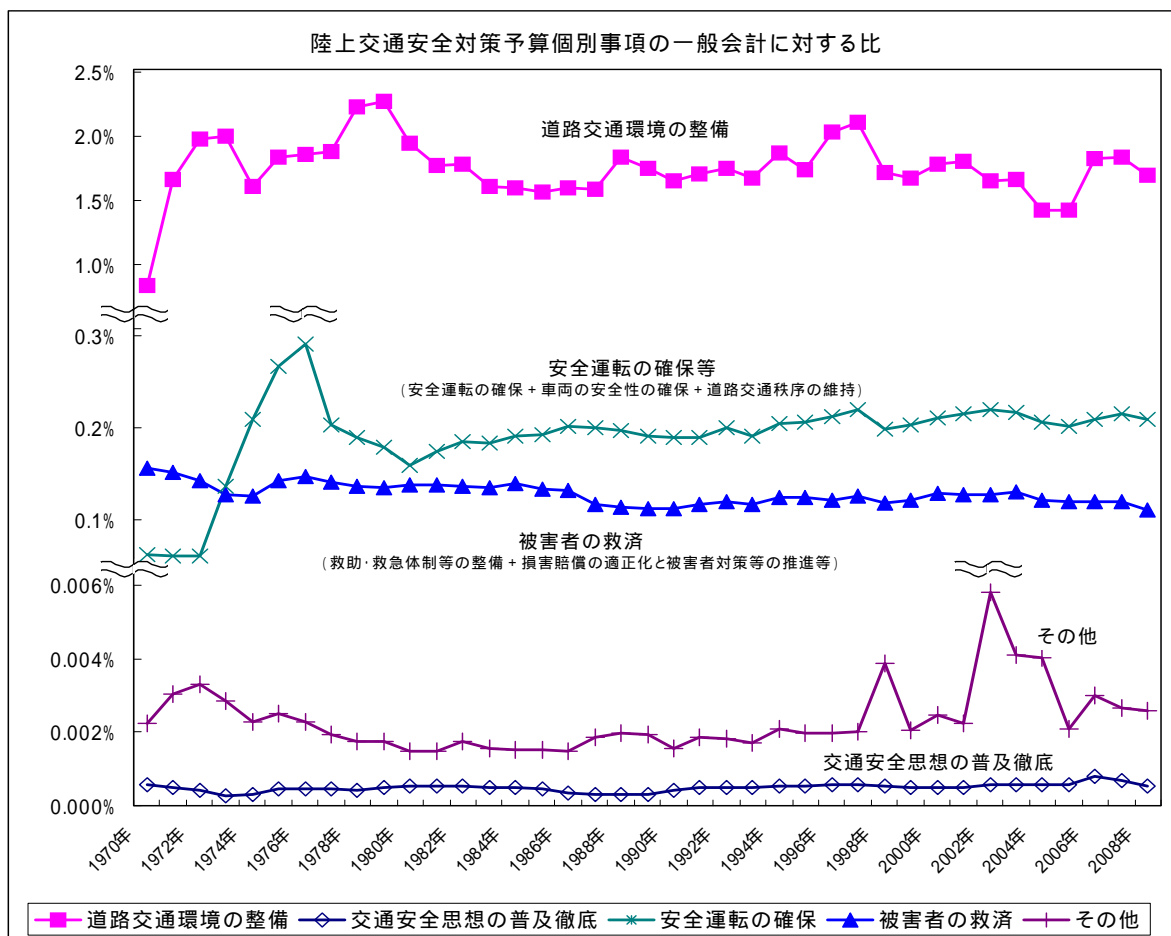
陸上交通安全対策予算の推移(上段:実数、下段:一般会計歳出予算比)



資料) 内閣府作成

これは、限られた予算の中で、交通安全対策の重要性が認識され、一定の予算配分が認められてきたことを示している。なお、陸上交通安全対策予算は、1998（平成 10）年までは、道路交通環境の整備、交通安全意識の普及徹底、安全運転の確保、被害者救済、その他の 5 つに予算を区分して集計していたが、それらについても、一般会計予算と比較したその比率は一定の数値を維持しており、それぞれの施策の重要性から、それぞれの施策に応じた資源が適切に配分されてきたものといえる。

陸上交通安全対策予算個別事項の一般会計予算比



資料) 内閣府作成

1971（昭和 46）年以降のこのように予算が配分され、取組が行われる成果として、2008（平成 20）年には死者数が 5,155 人と、最大であった 1970（昭和 45）年の 3 分の 1 にまで減少したといえる。しかしながら、現時点でも毎年 5,000 人を超える死者がいる状況に変わりはなく、引き続いて、交通安全対策への取組が行われることが重要である。

2 第8次交通安全基本計画本体の評価

(1) 評価の考え方

平成22年度に終了年度を迎える第8次交通安全基本計画の政策評価においては、上位目標と個別施策の間をつなぐ論理的構造を様々な視点で整理・再構築しつつ多面的な評価を行うために、新たに『施策群』の概念を導入し、上位目標～『施策群』～個別施策という政策体系・評価体系を構築して評価を実施することにより、前期(第7次)交通安全基本計画の政策評価の課題に対応することとした。

そこで、第8次交通安全基本計画において新たに提示された、道路交通安全対策を実施するにあたって特に重視すべき4つの視点、講じるべき施策として取り組まれている8つの柱及び、中央交通安全対策会議交通対策本部が第8次交通安全基本計画期間内に決定した対策事項を、それぞれ『施策群』として設定し、施策群毎に総括を進めていくこととした。

『施策群』の設定

【a】第8次交通安全基本計画上の4つの視点

少子高齢化への対応
歩行者の安全確保
国民自らの意識改革
ITの活用

【b】第8次交通安全基本計画上の8つの柱

道路交通環境の整備
交通安全思想の普及徹底
安全運転の確保
車両の安全性の確保
道路交通秩序の維持
救助・救急活動の充実
損害賠償の適正化を始めとした被害者支援の推進
研究開発及び調査研究の充実

【c】中央交通安全対策会議交通対策本部が第8次交通安全基本計画期間内に決定した対策事項

飲酒運転

- 『飲酒運転の根絶について』(18年9月15日本部決定)
 - : 飲酒運転の根絶に向けた取組の強化について(19年7月10日本部決定、20年1月11日改正)
 - : 常習飲酒運転者対策について(19年12月26日常習飲酒運転者対策推進会議決定)

自転車

- 『自転車の安全利用の促進について』(19年7月10日本部決定)
 - シートベルト(チャイルドシートを含む)
 - 後部座席シートベルトの着用の徹底を図るための対策について(19年7月10日本部決定)

上位目標である“死傷者数の削減”を達成するために個別施策を展開しているものの、第8次交通安全基本計画は交通安全対策基本法に基づいて柱立てがなされているため、個別の計画における上位目標から個別施策に至る“目的 手段”関係が

明確ではないとの指摘がある。

上記に鑑み、新たに設定した施策群それぞれについて、上位概念から細分化して体系を構築する手法、個別施策をまとめ上げて体系を構築する手法の2つを試行し、双方の検討結果を突合させることにより、上位目標～『施策群』～個別施策の体系を“目的-手段”関係で整理・構築することとした。

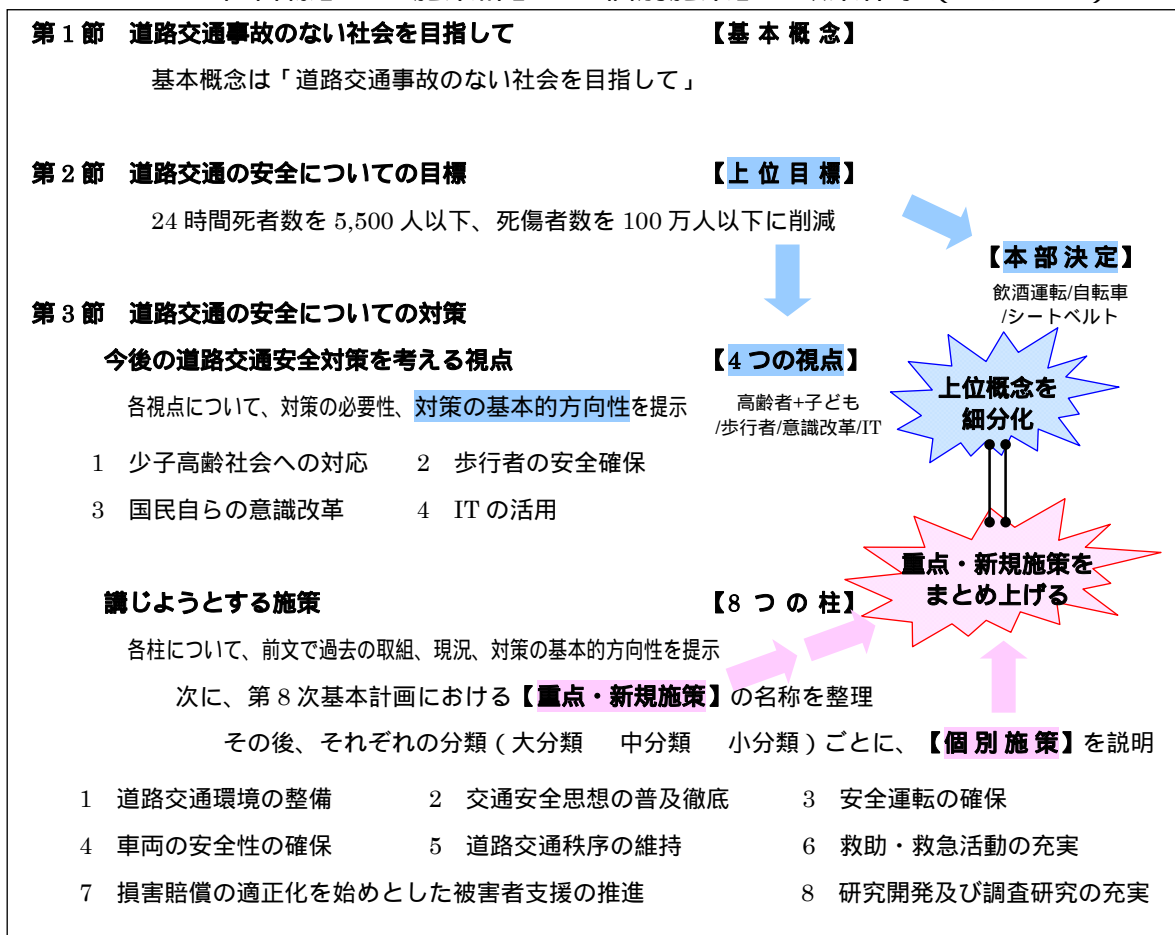
上位概念の細分化

交通安全対策の基本的方向性を記載している決定 第8次交通安全基本計画上の「4つの視点」及び中央交通安全対策会議交通対策本部決定の文言を踏まえ、施策群毎に当該アウトカムの達成状況を把握するための指標（＝施策群の指標）を整理して設定。

個別施策のまとめ上げ

第8次交通安全基本計画上の「講じようとする施策＝8つの柱」の項で記載されている種々の取組のうち、当該計画期間における重点・新規施策と位置付けられている個別施策をまとめ上げ、施策群として位置付けたものについて、施策群毎に当該アウトカムの達成状況を把握するための指標（＝施策群の指標）を整理して設定。

『上位目標』 - 『施策群』 - 『個別施策』の政策体系（イメージ）



なお、4つの視点、8つの柱、3つの政策文書を踏まえた、これらの施策群については、それ自体が交通安全対策の重点目的・目標として位置付けられるものと、上位目標を達成するための手段として位置付けられるものが混在しているおそれがあることから、これらを整理し、前者の「重点目的・目標」として位置付けられる施策群については、働きかけを行う対象に着目し『交通弱者』『加害者としてのリスク要因』『被害軽減』という観点で再整理することで、それぞれの施策群において掲げるアウトカムを共通的に概念化・定式化することが可能であると考えた。したがって、a)各施策群の目標達成状況を示す最終アウトカム指標の推移と、b)その手段として位置付けられる各府省庁の個別施策の定性的整理に主眼をおいて整理することとした。

また、後者の「手段」として位置付けられる施策群・柱について、道路交通を構成する要素である『人』『車両』『道路』により構造化した場合、「手段」として位置づけられる施策群・柱が想定している最終アウトカム導出に至るまでの仮説（ロジック）を、共通的に概念化・定式化することが可能であると考えた。したがって、各府省庁が実施している個別施策がどのようにして上位目標につながっていくのか、それぞれの個別手段毎に「アウトプット」「中間アウトカム」「最終アウトカム」の多段階でロジックを整理し、各段階で極力定量的に実績報告することに主眼をおいて整理することとした。

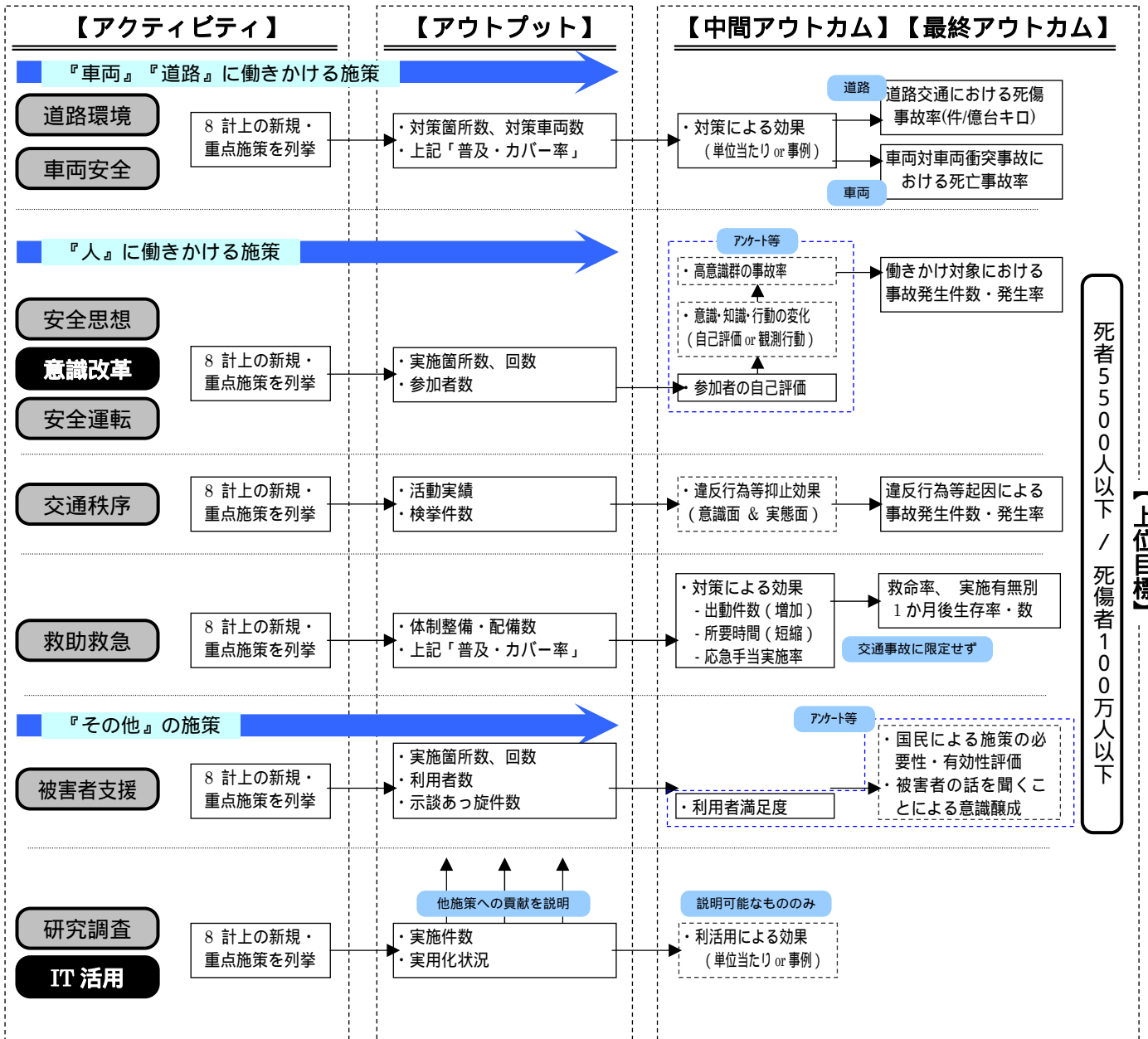
具体的には、次頁・次々頁の図のように、図の左側に位置付けられる個別施策が、どのような論理的蓋然性をもって上位目標までに到達する、もしくは到達しようとしているのかをそれぞれ概念的・定性的に整理するとともに、それぞれについて、いくつかの段階を設けつつ、その達成状況を判断する定量的な評価指標を設定している。

上位目標を構成する「重点目的・目標」として位置付けられる施策群



注) グレー網掛けは「8つの柱」、黒地白抜きは「4つの視点又は3つの政策文書」に基づくもの

上位目標を達成するための「手段」として位置付けられる施策群・柱



死者5500人以下 / 死傷者100万人以下

【上位目標】

注) グレー網掛けは「8つの柱」、黒地白抜きは「4つの視点又は3つの政策文書」に基づくもの

(2) 第8次交通安全基本計画本体の評価

交通安全基本計画は、交通安全対策基本法第22条を根拠として作成された交通安全に関する総合的かつ長期的な施策の大綱である。

そのポイントは2点あり、一つは総合性である。すなわち、交通安全は、内閣府、国家公安委員会、警察庁、金融庁、総務省、消防庁、法務省、文部科学省、厚生労働省、農林水産省、水産庁、経済産業省、国土交通省、気象庁、海上保安庁、防衛省といった多岐にわたる関係省庁に関連するため、あらゆる交通安全施策を総合的に推進し、その総合性を確保する必要があるということである。

いま一つは継続性である。すなわち、交通事故の発生状況の長期的な予測に基づいて、交通事故の発生をできる限り少なくするための交通安全施策を推進し、その継続性を確保する必要があるということである。ちなみに、法律上、計画期間の定めはないが、第1次から第8次まではいずれも5箇年をその期間としている。

ところで、交通安全施策の効果は長期間にわたって発現するため、その効果を検証するには短期的視点ではなく長期的視点に立つことが何より重要であるが、この理は、交通安全施策の集合体である交通安全基本計画についてもそのまま妥当するものである。

したがって、第1次から第8次までの個々の交通安全基本計画について、それぞれの計画における目標を達成できたか否かという分析をするよりも、昭和45年の1万6,765人という交通事故死者数が、8次にわたる交通安全基本計画に基づく諸対策の推進によって、平成20年の死者数が5,155人となって、3分の1以下となったという分析が重要なのではないかと思われる。

また、第7次までの従来計画期間下では、「死者数」は低減する一方で、「事故件数」は必ずしも低減していなかった。今期第8次計画において、「事故件数」と「死者数」の双方が低減する状況になったことは注目に値する。

このような意味から、第8次交通安全基本計画についても、8次にわたる交通安全基本計画の一つとして、その総合性と継続性をもって死者数を3分の1とし、かつ、死傷者数も減少に転じせしめた点において、極めて効果があったと言えるのではないかと考える。

	事 故 件 数	死 者 数
第6次 (96～00年度)	増 加 761,789件(1995年) 931,934件(2000年)	減 少 10,679人(1995年) 9,066人(2000年)
第7次 (01～05年度)	横ばい 931,934件(2000年) 933,828件(2005年)	減 少 9,066人(2000年) 6,871人(2005年)
第8次 (06年度～)	減 少 933,828件(2005年) 766,147件(2008年)	減 少 6,871人(2005年) 5,155人(2008年)