

3 第8次交通安全基本計画本体の詳細分析

(1) 4つの視点に基づく評価

ア 少子高齢化への対応

第8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」

1 少子高齢社会への対応

諸外国と比較しても、我が国は高齢者の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、後者については、今後、高齢運転者が大幅に増加すること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。

さらに、高齢者の交通安全を図っていくためには、交通安全活動を、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。

また、高齢化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。安心して子どもを生み、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、子ども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、子ども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。

1) 全体評価

【評価指標】

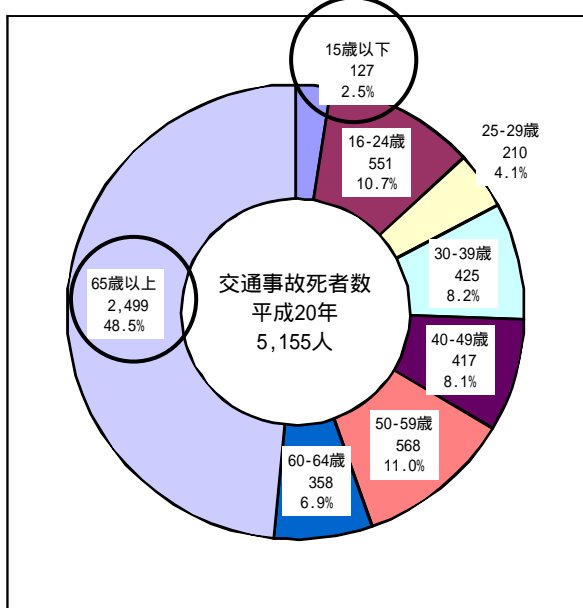
年齢層別人口 10万人当たり交通事故死者数・負傷者数（15歳以下及び65歳以上）

【考え方】

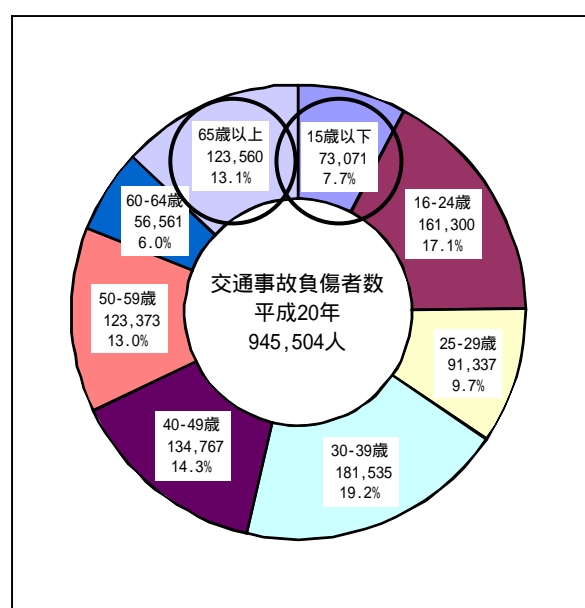
交通事故死者数の半数（48.5%）を65歳以上の高齢者が占めており、諸外国と比較してもこの割合は高い。今後、さらに少子高齢社会へと移行していく中で、社会動態・人口動態に応じた対応が求められる。

そこで、一般的に交通弱者として見なされる高齢者（65歳以上）・子ども（15歳以下）に焦点をあてて、当該年齢層の単位人口当たりの死者数・負傷者数を評価指標とする。

< 交通事故死者数 (平成 20 年) >

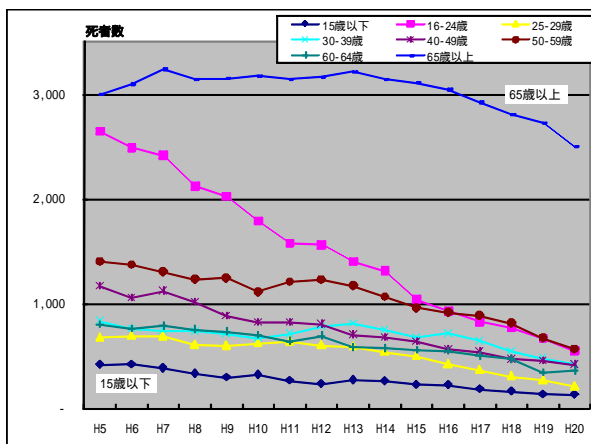


< 交通事故負傷者数 (平成 20 年) >



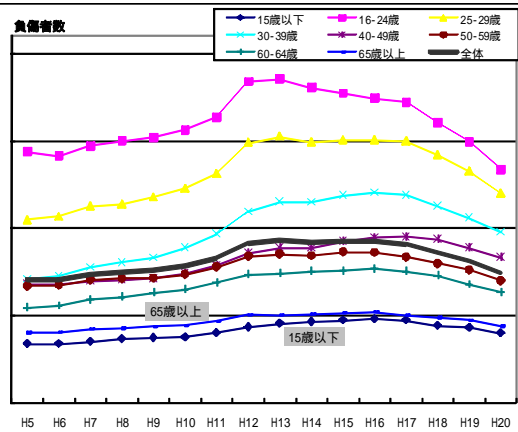
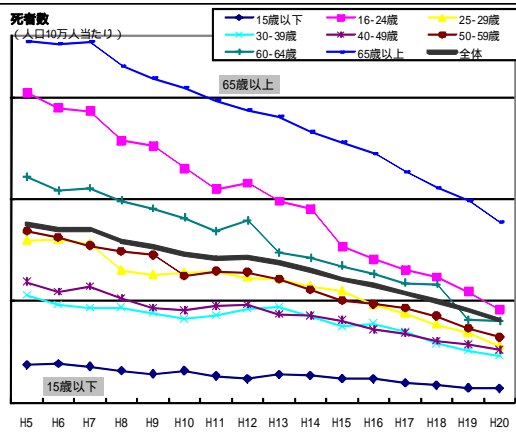
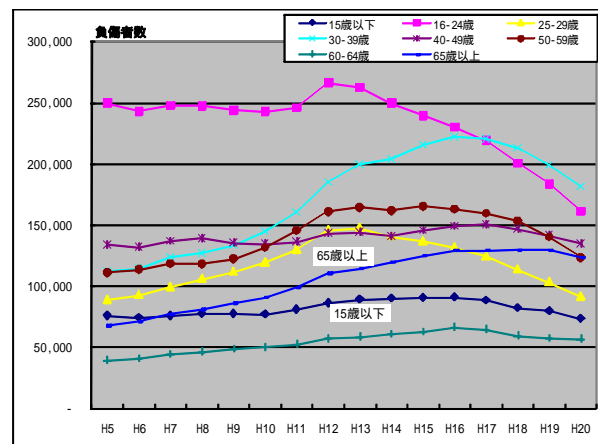
< 交通事故死者数 >

上段：実数、下段：年齢層別人口 10 万人当たり



< 交通事故負傷者数 >

上段：実数、下段：年齢層別人口 10 万人当たり



資料) 交通事故統計

【評価】

《高齢者（65歳以上）》

交通事故死者数については、過去数年減少傾向にある。人口10万人当たりで見ると、他年齢層が軒並み減少傾向にある中で顕著な減少を示している。他方、交通事故負傷者数については、過去数年微増傾向にあるとはいえ、人口10万人当たりで見ると微減傾向にある。

そのため、交通事故死者数の削減には、高齢者を対象とした施策が寄与しているといえる。また、交通事故死傷者数が他の年齢層に比してすくないことから、総じて高齢者を対象とした施策が有効であることを示しているといえる。

ただし、人口10万人当たりの交通事故死者数については減少しているものの、高齢者の死者数そのものについては、他の年齢層に比して減少傾向が少なく、さらなる取組の必要性を示している。

《子ども（15歳以下）》

もともと、交通事故死者数・同負傷者数ともに多いわけではない。人口10万人当たりで見ても、他年齢層に比べて低調に推移している。

そのため、交通事故死者数及び交通事故死傷者数の削減に寄与するものではないものの、子供を対象とした施策が有効であるといえる。

ただし、自転車乗用中の事故数については横ばい傾向を示しており、さらなる取組の必要性を示している。

2) 中間評価

【評価指標】

状態別死者数・死傷者数（15歳以下及び65歳以上）

【考え方】

高齢者及び子どもがどのような状況下で交通事故に遭遇しているのかを把握すべく、状態別の交通事故死者数・負傷者数を評価指標とする。

【評価】

《高齢者》

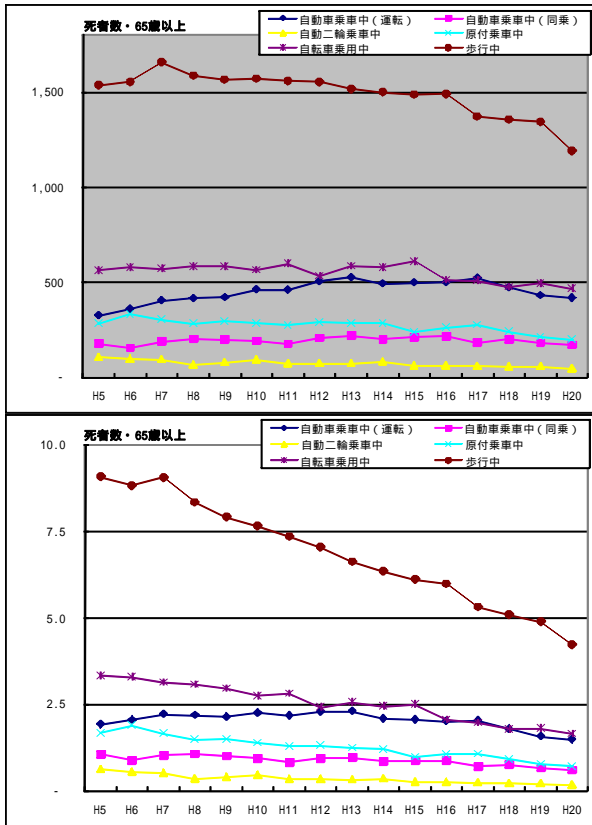
状態別に見てみると、これまで高齢者の交通事故死者数の減少傾向を牽引してきたのは、主に「歩行中」に事故に巻き込まれて死に至るケースが減少していることに起因している。さらに、高齢者が自ら「自動車運転中」に事故に遭遇して死に至るケースも減少している。

他方、交通事故負傷者数に目を転じてみると、特に「自動車運転中」に事故に遭遇して負傷するケースはこれまで増加傾向にあった。人口10万人当たりで見ても、他の状態では軒並み下がっている中で増加傾向にあったが、ここ1、2年で減少傾向に転じている。とはいえ他の状態と比べれば、まだ高めに推移している状況にある。

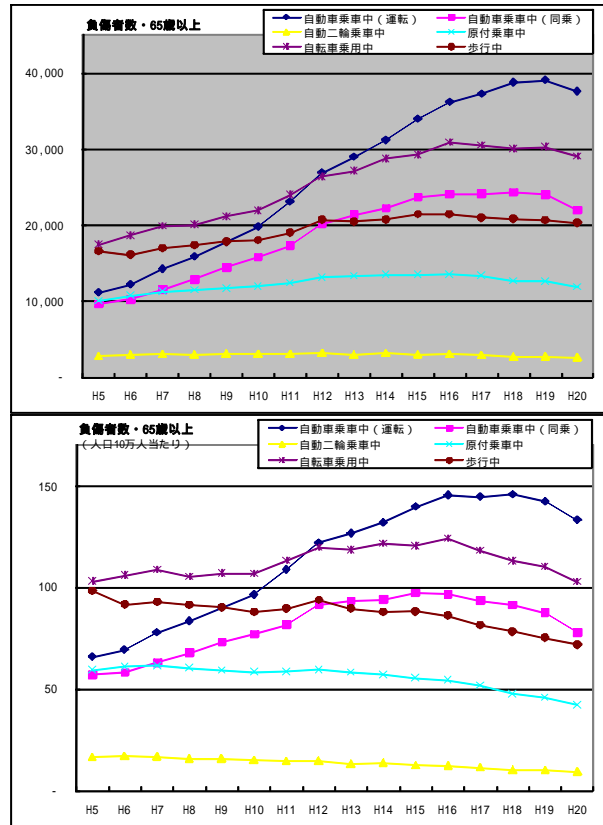
《子ども》

「歩行中」に事故に巻き込まれるケースは順調に減少しているものの、「自転車乗用中」に事故に巻き込まれ負傷するケースはほぼ横ばいで推移している。そのため、さらなる取組の必要性を示している。

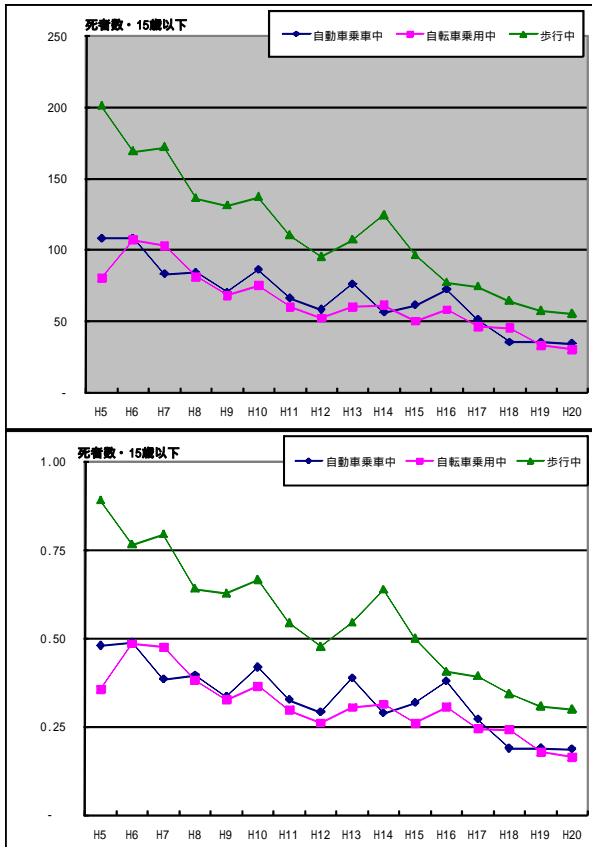
<交通事故死者数(高齢者)>
 上段:実数、下段:年齢層別人口10万人当たり



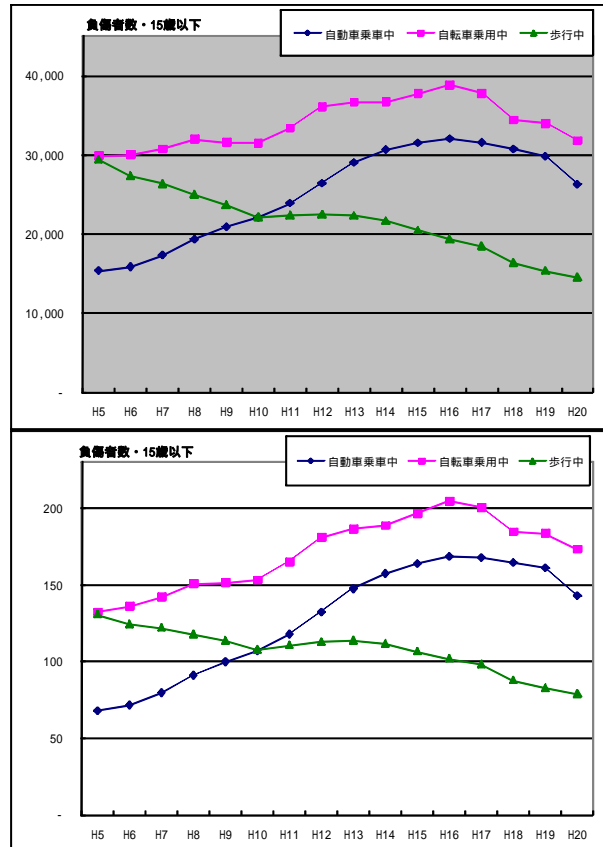
<交通事故負傷者数(高齢者)>
 上段:実数、下段:年齢層別人口10万人当たり



<交通事故死者数(子ども)>
 上段:実数、下段:年齢層別人口10万人当たり



<交通事故負傷者数(子ども)>
 上段:実数、下段:年齢層別人口10万人当たり



資料) 交通事故統計

3) 中間評価

【評価指標】

免許保有人口当たり交通事故件数

【考え方】

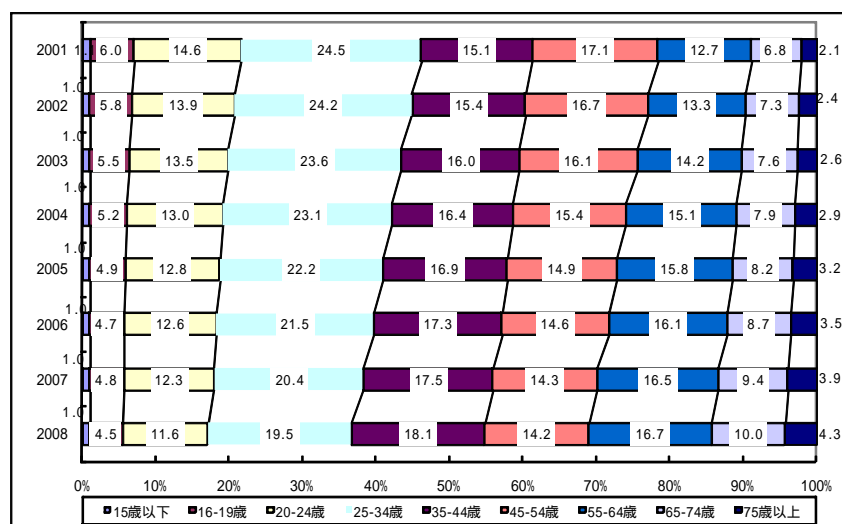
免許保有人口当たりの交通事故件数は、高齢者も他の年齢階級と同様に減少傾向にあるが、65歳以上の高齢者が第1当事者となる交通事故の占める割合は増加しているため、これを中間アウトカムとして把握することとした。

【評価】

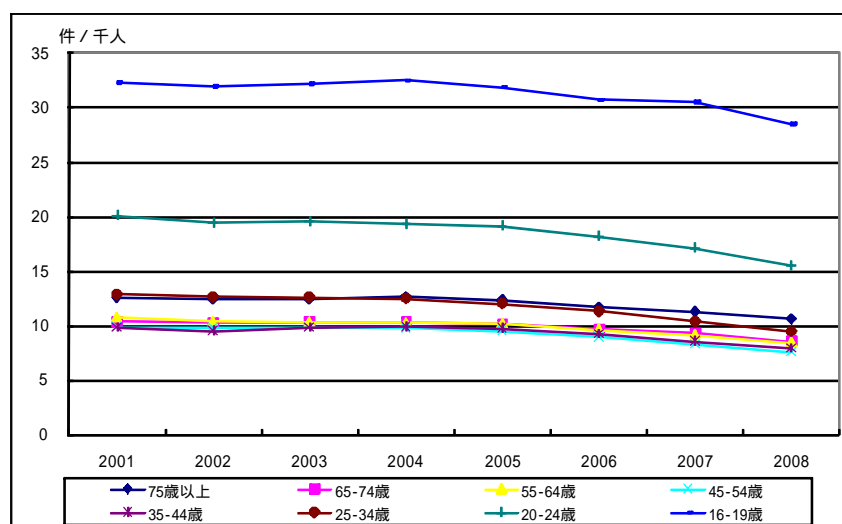
《高齢者》

65歳以上の高齢者が、第1当事者として交通事故件数に占める構成比は2001年の8.9%から2008年の14.3%へと増加している。

< 年齢階級別の第1当事者交通事故件数構成比 >



< 免許保有人口千人当たり交通事故件数 >



資料) 交通事故統計

4) 取り組まれている施策

高齢者			構成要素			
			人	車両	道路	社会環境
時間軸	発生前	事故防止	II (1) カ、(2)、(3) ア・オ、(5) 『①参加・体験・実践型の活動の推進』 II (1) カ 『②高齢者に対する安全教育の推進』 III (1) エ 『①高齢運転者対策の充実』 VIII (1) イ (ア) 『②高齢者の交通行動特性に関する研究の推進』		I (1) イ 『①「あんしん歩行エリア」の形成』 I (1) 『③人優先の安全・安心な歩行空間の整備』 I (1) ウ 『⑤バリアフリー化を始めとする歩行空間等の整備』 I (2) 『⑥道路ネットワークの整備と規格の高い道路の利用促進』	
	発生效后	被害軽減		IV (1) ア、イ 『先進安全自動車の開発・普及の促進』		

子ども			構成要素			
			人	車両	道路	社会環境
時間軸	発生前	事故防止	II (1) カ、(2)、(3) ア・オ、(5) 『①参加・体験・実践型の活動の推進』		I (1) イ 『①「あんしん歩行エリア」の形成』 I (1) 『③人優先の安全・安心な歩行空間の整備』 I (1) ア 『④通学路等の歩道整備等の推進』 I (1) ウ 『⑤バリアフリー化を始めとする歩行空間等の整備』 I (2) 『⑥道路ネットワークの整備と規格の高い道路の利用促進』	
	発生效后	被害軽減		IV (1) ア、イ 『先進安全自動車の開発・普及の促進』		

イ 歩行者の安全確保

第 8 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 歩行者の安全確保

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い割合となっている。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。

1) 全体評価

【評価指標】

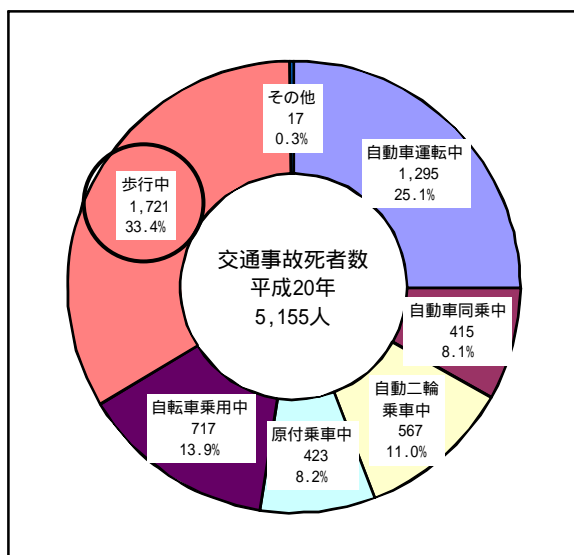
歩行中の交通事故死者数・負傷者数

【考え方】

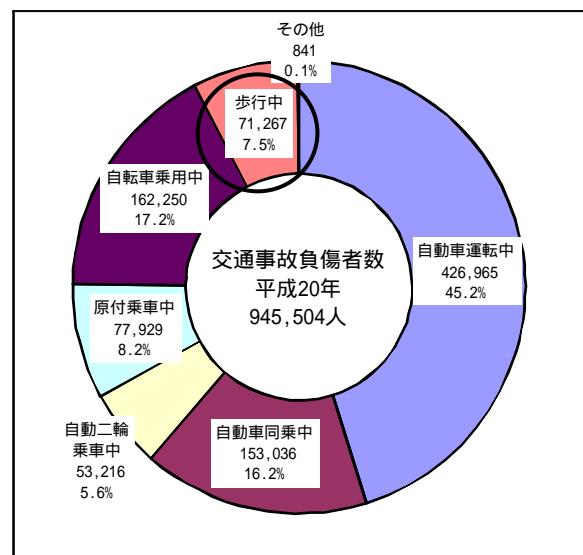
交通事故死者数の約 3 割（33.4%）を歩行者が占めており、諸外国と比較してもこの割合は高い。自動車と比較して弱い立場にある歩行者の安全確保、特に高齢者や子どもにとって身近な道路の安全性を高めることが必要とされている。

そのため、一般的に交通弱者として見なされる歩行者の死者数・負傷者数を実数及び単位人口当たりで見た値を評価指標とする。

<交通事故死者数（平成 20 年）>



<交通事故負傷者数（平成 20 年）>

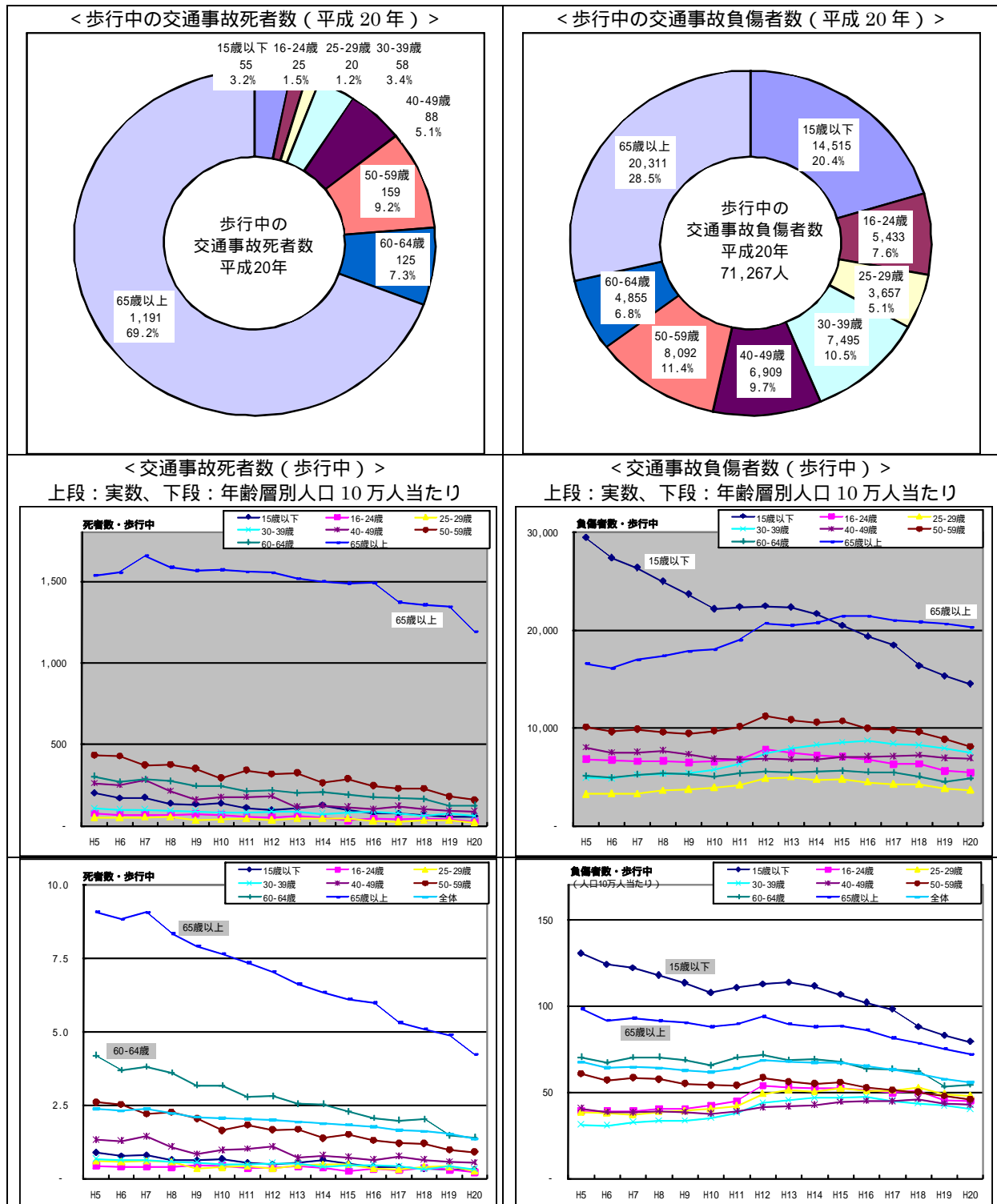


【評価】

歩行中の交通事故死者数については高齢者（65 歳以上）で全体の 7 割（69.2%）を占め、同じく負傷者数は子ども（15 歳以下）と高齢者とで半数（48.9%）を占めている。とはいえ、これを人口 10 万人当たりで見ると、歩行中に高齢者が交通事故に巻き込まれ死に至るケースは大幅に減少して来つつあり、また同じく負傷するケ

ースにでも堅調な減少傾向にある。そのため、交通事故死者数の削減には、歩行者を対象とした施策が寄与しているといえる。また、交通事故死傷者数が他の年齢層に比して少ないことから、総じて高齢者を対象とした施策が有効であることを示しているといえる。

なお、死者数については高齢者が多く、負傷者数については15歳以下も多いことを考えれば、歩行者対策として高齢者及び子どもを念頭に置いたさらなる取組の必要性が示されている。



2) 中間評価

【評価指標】

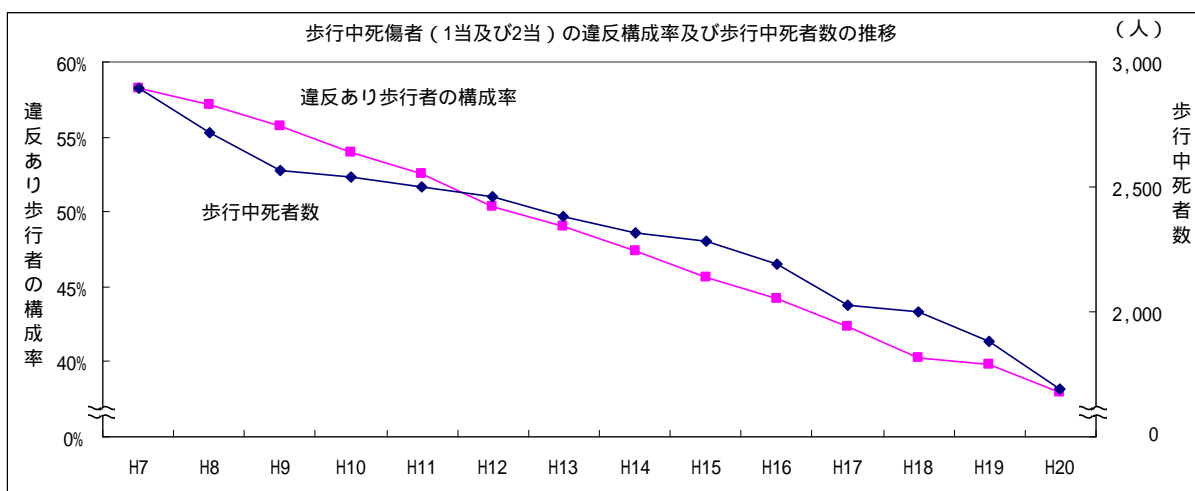
歩行者の法令違反有無別の交通事故致死率

【考え方】

歩行者がどのような状況下で交通事故に遭遇しているのかを把握すべく、歩行者の法令違反有無別の交通事故致死率を評価指標とする。

【評価】

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。



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」

注) 違反あり歩行者の構成率 = 違反あり死傷者数 (歩行者) ÷ 死傷者数 (歩行者) × 100

3) 取り組まれている施策

歩行者		構成要素			
		人	車両	道路	社会環境
時間軸	発生前	II (1) カ、(2)、(3) ア・オ、(5) 『①参加・体験・実践型の活動の推進』 II (3) オ 『⑧反射材の普及促進』 II (5) 『⑩住民の参加・協働の推進』		I (1) イ 『①「あんしん歩行エリア」の形成』 I (6) イ 『②事故危険箇所対策の推進』 I (1) 『③人優先の安全・安心な歩行空間の整備』 I (1) ウ 『⑤バリアフリー化を始めとする歩行空間等の整備』 I (2) 『⑥道路ネットワークの整備と規格の高い道路の利用促進』	
	発生後				

ウ 国民自らの意識改革

第 8 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」

3 国民自らの意識改革

交通行政に携わる者、交通機関にかかわる者を含め、交通社会に参加するすべての国民が、交通事故の危険性を十分認識した上で、交通事故のない社会を目指し、交通事故を起こさない、交通事故にあわないという意識を再確認すべきである。

そのためには、交通安全教育や交通安全に関する広報啓発活動を一層充実すべきであるが、一方的な情報提供や呼び掛けにとどまるならば、効果は限定的であり、多くの国民が自ら安全で安心な交通社会を構築していこうとする前向きな意識を持つようになることが重要である。

このため、住民が身近な地域や団体において、地域の課題を認識し自ら具体的な目標や方針を設定したり、交通安全に関する各種活動に直接かかわったりしていくなど、安全で安心な交通社会の形成に積極的に関与していくような仕組みづくりが必要であり、地方公共団体においても、それぞれの実情に応じて、かかる仕組みを工夫する必要がある。

さらに、その目標を設定するに際しては、当該地域に根ざした何らかの具体的な指標（例えば、高齢者、子ども等特定の年齢階層に着目した指標等）を生み出すことも、住民の交通安全意識を高める上で効果的である。

また、都道府県交通安全計画や市町村交通安全計画の作成に当たっては、国の交通安全基本計画を踏まえつつも、地域の交通情勢や社会情勢等の特徴を十分考慮するとともに、地域の住民の意向を十分反映させる工夫も必要である。

さらに、交通事故の被害者やその遺族の声を直接国民が聞く機会を増やすことも安全意識の高揚のためには有効である。

1) 全体評価

【評価指標】

交通安全について普段から考えている度合い

【考え方】

第 8 次交通安全基本計画では、国民が交通安全意識を向上させ交通マナーを身に付けるためには、国民一人一人が交通安全の確保を自らの課題として捉えるよう意識の改革を促すことが重要であるとされている。そこで、国民の交通安全に対する課題認識を測る指標として、「交通安全について普段から考えている度合い」を設定し、アンケート調査によりその結果を把握する。

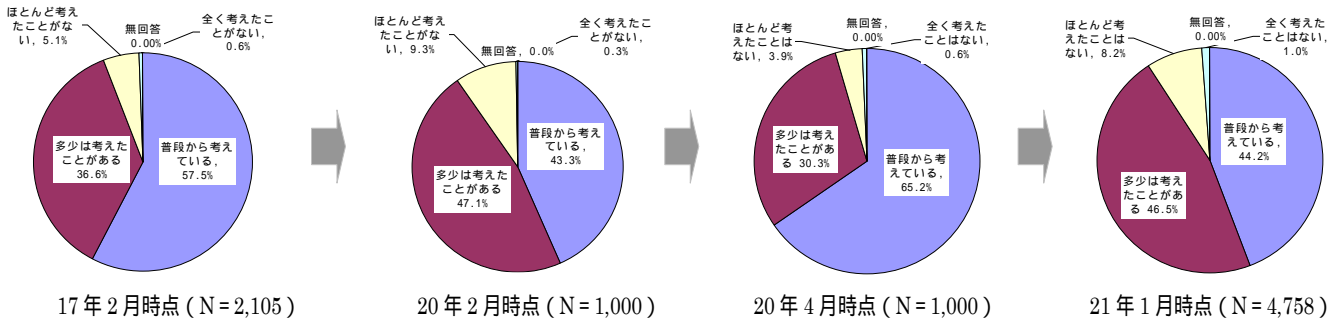
【評価】

交通安全に関する内閣府のアンケート調査（ウェブアンケート調査）では、交通安全教育の参加有無に関わらず、交通事故について普段からどの程度考えているかを調査している。調査結果によると、「交通安全について普段から考えている」「多少は考えたことがある」のいずれかを回答した割合は、過去 4 回の調査のいずれにおいても、約 9 割を占めており、交通安全に対する意識が醸成されていると考

えられる。

そのため、定量的にその寄与の程度を明らかにすることは困難であるものの、国民自らの意識改革により、間接的に、上位目標の交通事故死者数及び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。

<交通安全について普段から考えている度合い(%)>



資料) 内閣府アンケート調査

2) 中間評価

【評価指標】

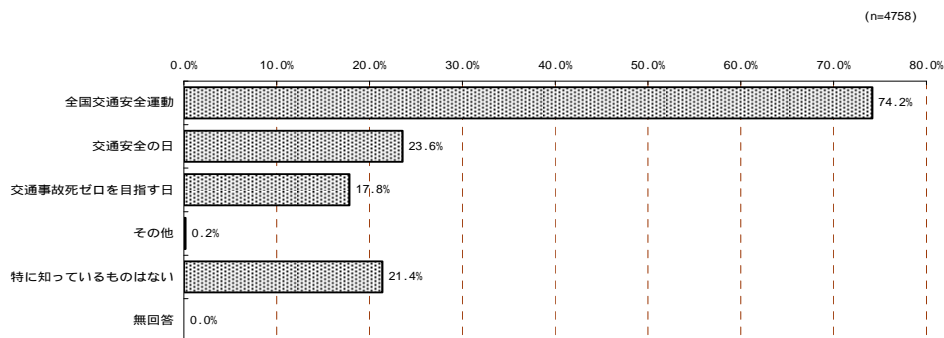
交通安全普及啓発活動参加者の参加前後の態度・行動変容の効果

【考え方】

交通安全普及啓発活動は、当該活動への参加等を通じて国民の交通安全に対する意識を向上させ、交通事故を起こさない・交通事故に遭わない状況を実現することで、最終的には交通事故発生を抑止につながることを意図した取組である。そこでここでは「交通安全普及啓発活動参加者」の参加前後での態度・行動の変容（活動の『認知』→『参加(+評価)』→『態度・行動変容』のロジック上の変化)を確認する。

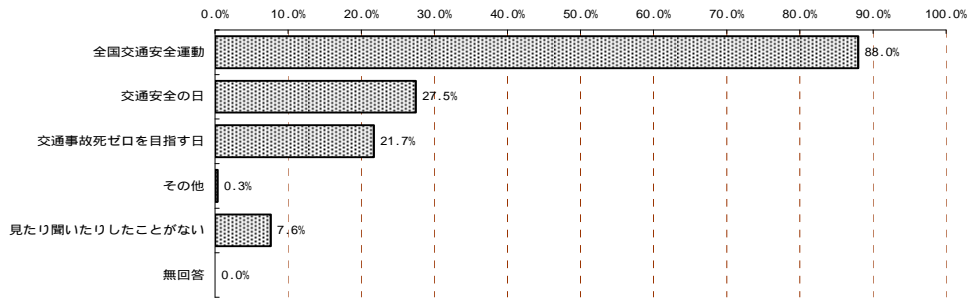
15歳以上79歳未満の男女4,758名に、交通事故に対する考え・行動を調査した内閣府のアンケート調査(21年1月)によると、交通安全普及啓発活動を「知っている」と回答した割合は、約8割であり、そのうちの約9割が、実際に開催案内を見たり聞いたりしたことがあると回答している。

<交通安全普及啓発活動の認知度>



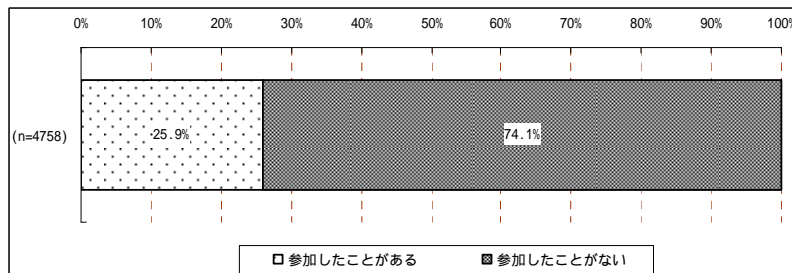
< 交通安全普及啓発活動の開催案内を見聞きしたことがある割合 >

(n=3741)

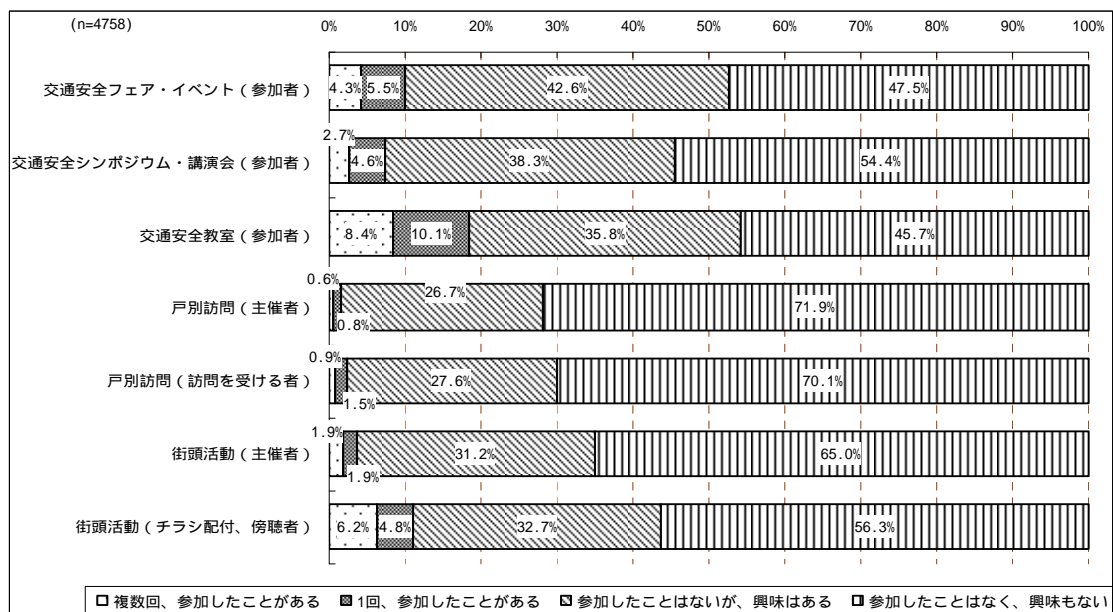


過去 3 年間に交通安全普及活動に参加した経験を見ると、「いずれかの交通安全普及啓発活動への参加したことがある」と回答した回答者は、25.9%であり、活動毎の内訳をみると、それぞれの活動について「参加したことはないが、興味はある」と回答した割合が約 3~4 割を占めている。過去 3 年間に参加した経験が無い回答者においても、参加に対する関心が高いことが示されている。

< 過去 3 年間にける交通安全普及啓発活動の参加状況 >

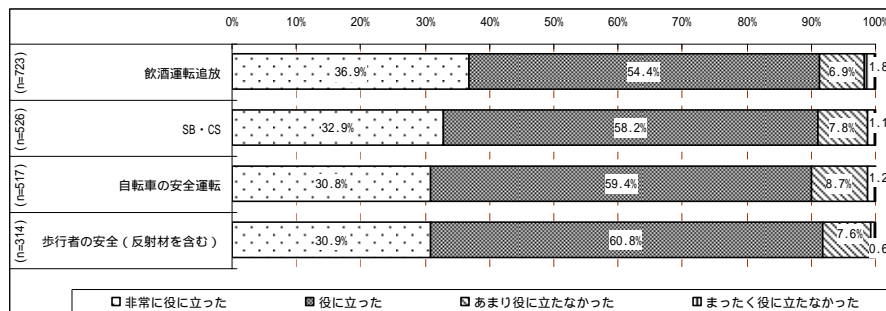


< 活動毎の過去 3 年間にける交通安全普及啓発活動の参加状況 >

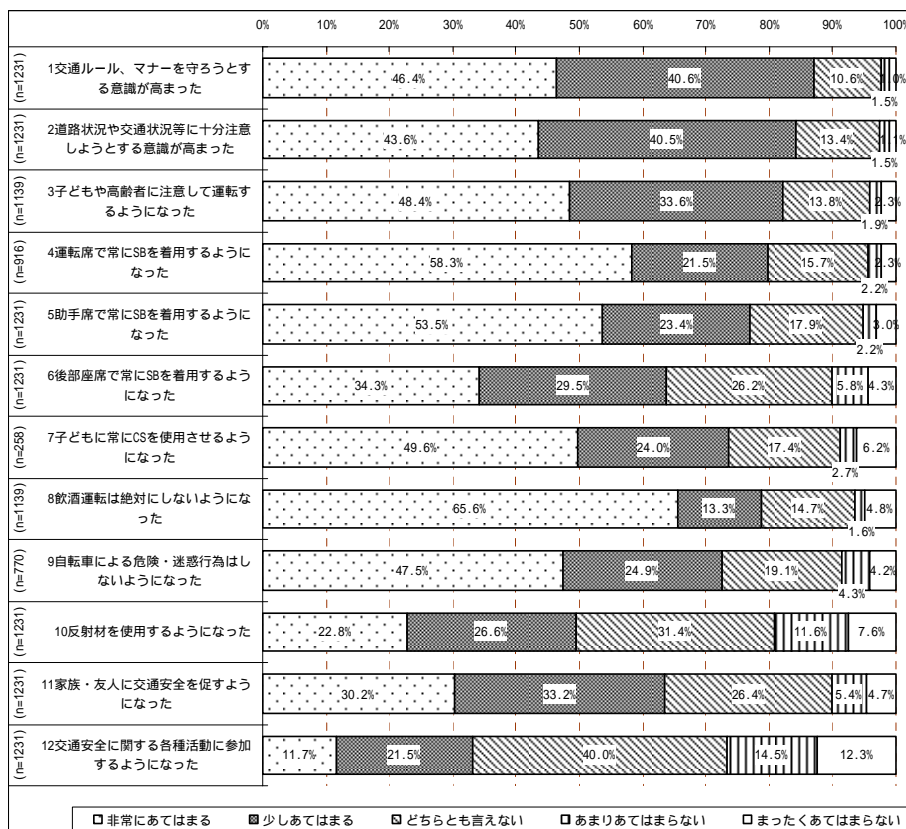


過去 3 年間に交通安全普及活動に参加した者に対して、参加したテーマの役立ち度を調査したところ、それぞれのテーマについて、「非常に役に立った」「役に立った」と回答した割合は約 9 割を占めており、高評価を得ている。また、参加者に対して、参加後、交通安全に対する意識・行動が変わったかを調査したところ、「交通ルール、マナーを守ろうとする意識が高まった」と回答した割合は約 9 割であり、交通安全ルールを遵守するようになっている。このことから、交通安全普及啓発活動の参加を通じて交通安全に対する意識が向上しているとともに、意識の向上が行動変容につながっていることが示されている。

< 交通安全普及啓発活動の役立ち度 >



< 交通安全普及啓発活動参加後の態度・行動変容 >



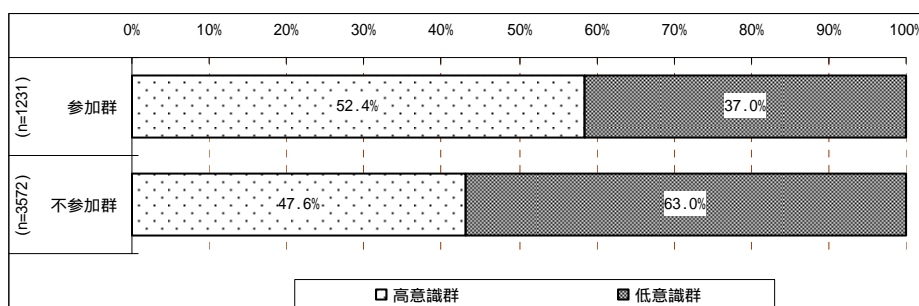
3) 取り組まれている施策

意識改革		構成要素			
		人	車両	道路	社会環境
時間軸	発生前	II (1) カ、(2)、(3) ア・オ、(5) 『①参加・体験・実践型の活動の推進』 II (5) 『⑩住民の参加・協働の推進』 ----- II (1) カ 『②高齢者に対する安全教育の推進』 II (3) イ 『③自転車の安全利用の推進』 本部決定 『⑤自転車通行ルールの広範啓発』 ----- II (3) オ 『⑧反射材の普及促進』 本部決定 『⑩常習飲酒運転者対策の推進』	II (4) 『④交通安全に関する民間団体等の主体的活動の推進』 ----- III (1) エ 『①高齢運転者対策の充実』 ----- 本部決定 『④自転車通行ルールの周知徹底』 本部決定 『⑥自転車の安全利用促進に係る地域における取組の強化』 ----- 本部決定 『⑧飲酒運転の根絶に向けた取組の強化』		
	発生後	II (3) ウ 『⑦後部座席等におけるシートベルト着用の推進』 VI (1) ウ 『①自動体外式除細動器の使用も含めた心臓発生等の応急手当の普及啓発活動の推進』	本部決定 『⑨すべての座席のシートベルト着用徹底』 VII (3) イ 『②交通事故被害者等の心情に配慮した対策の推進』	IV (1) ア、イ 『先進安全自動車の開発・普及の促進』	

< 参考 > 交通安全普及啓発活動の参加者群・不参加者群における態度・行動変容

上記では、活動参加者の参加前後の態度・行動変容（before-after）について記述したが、活動の『参加者群』と『不参加者群』との間で交通安全意識の高さを比較（with-without）すると、交通安全活動の参加者は、不参加者に比べ、交通安全意識の高い者が多く、また、活動の『参加者群』と『不参加者群』との間での交通安全に関する行動を比較すると、参加者群の方が、不参加者群よりも交通安全ルールを遵守するようになっている。

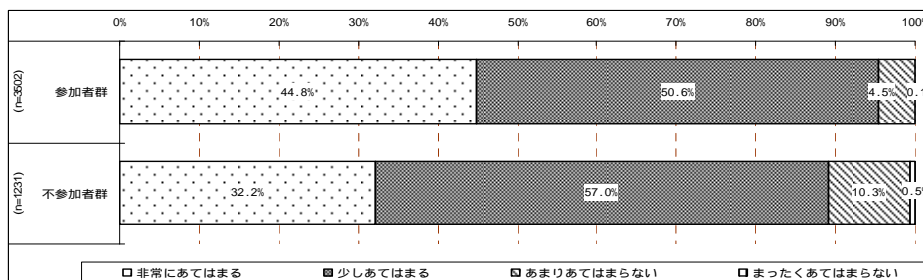
< 参加者群・不参加者群の交通安全意識の比較 >



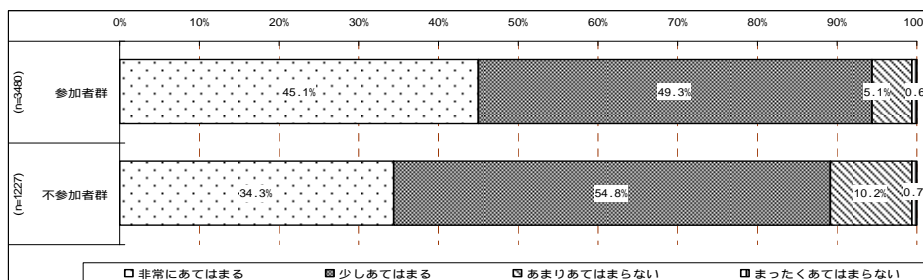
注) 高意識群とは内閣府アンケート調査において調査した 16 問の「交通安全に対する考え（シートベルトの着用は煩雑であり着用しないこともあるか等）」の回答結果を基に、16 問中 81%以上（回答率の中央値は 81%）の正答率の者を高意識群、81%未満の正答率の者を低意識群としている。

< 参加者群・不参加者群の交通安全ルールの遵守状況 >

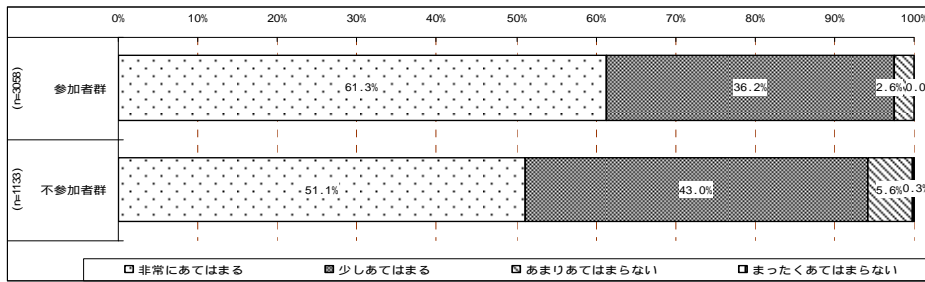
交通ルール、マナーを守ろうとする意識が高まった



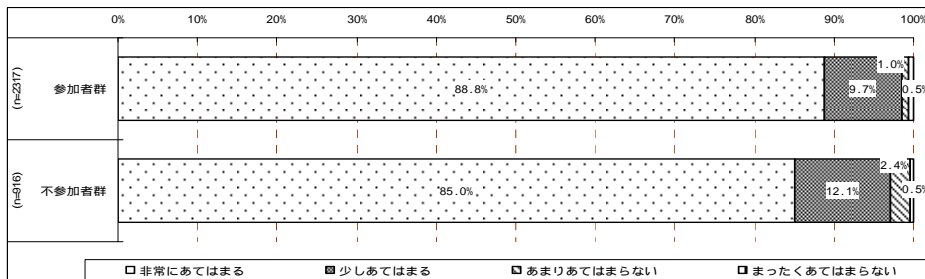
道路状況や交通状況等に十分注意する意識が高まった



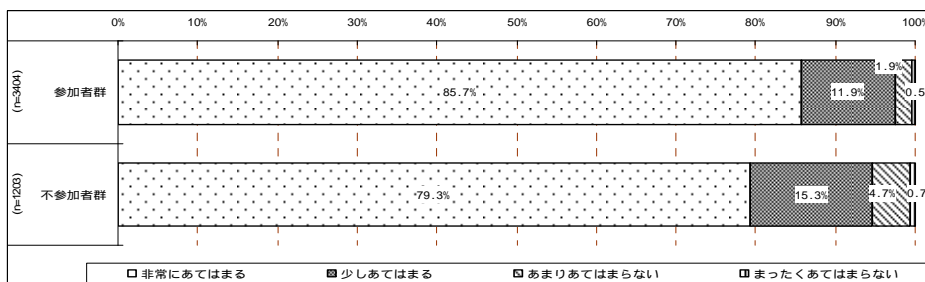
子どもや高齢者に注意して運転するようになった



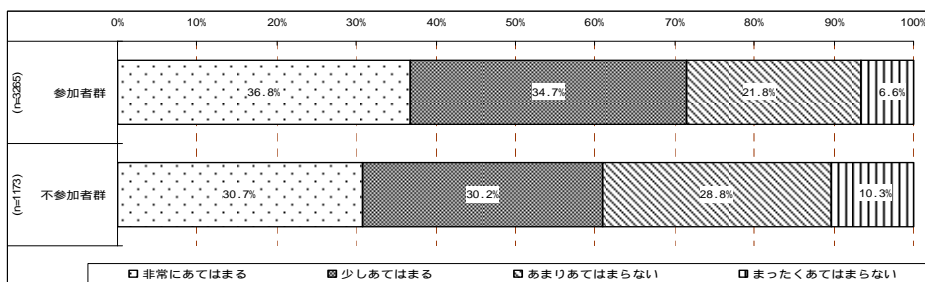
運転席でシートベルトを着用するようになった



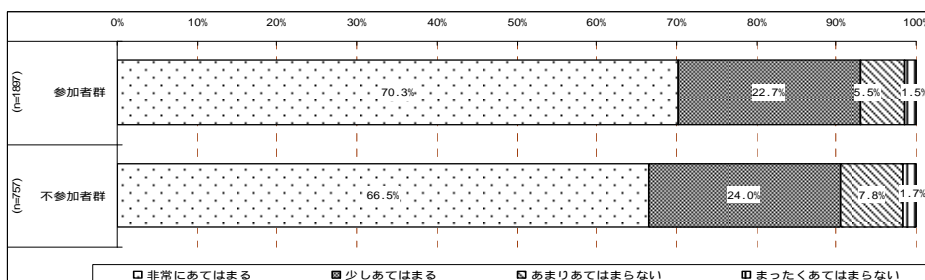
助手席でシートベルトを着用するようになった



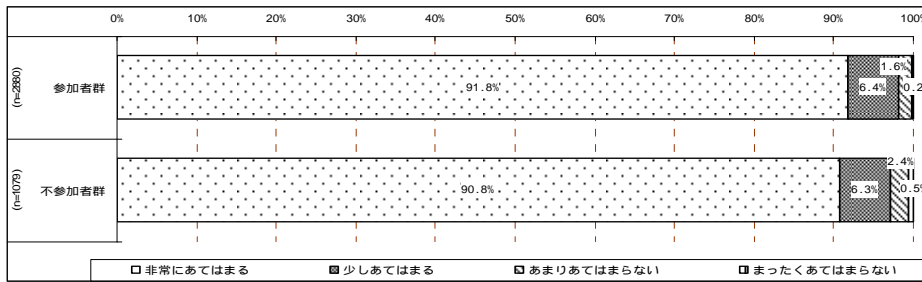
後部座席でシートベルトを着用するようになった



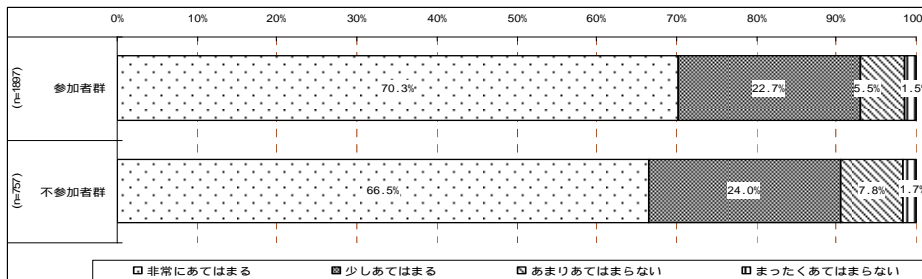
子どもに常にチャイルドシートを使用させるようになった



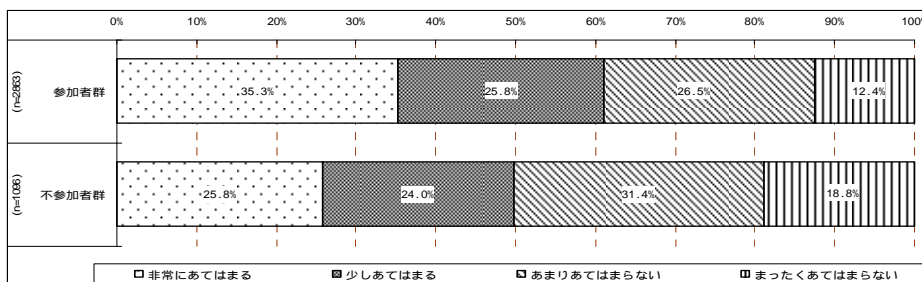
飲酒運転は絶対にしないようになった



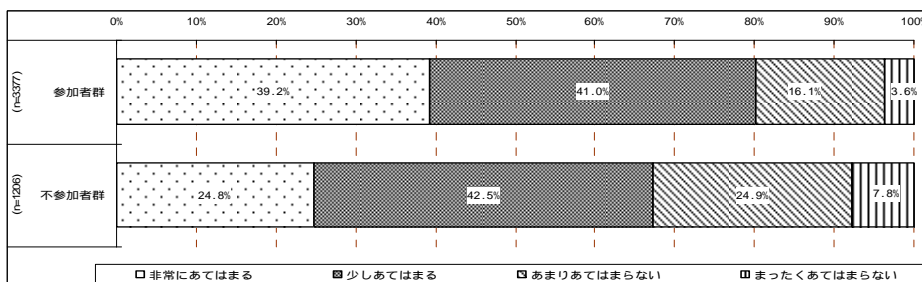
自転車による危険・迷惑行為はしないようになった



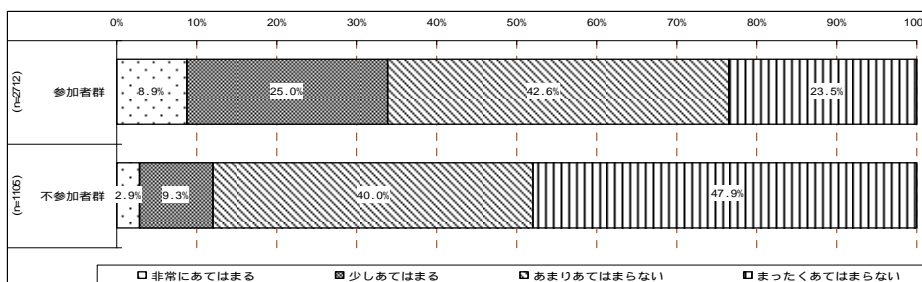
反射材を使用するようになった



家族・友人に交通安全を促すようになった



交通安全に関する各種活動に参加するようになった



エ IT の活用

第 8 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」

4 IT の活用

情報社会が急速に進展する中で、安全で安心な交通社会を構築していくためには、情報を活用することが重要であり、特に情報通信技術（IT）については、人間の認知や判断等の能力や活動を補い、また人間の不注意によるミスを打ち消し、さらには、それによる被害を最小限にとどめるなど交通安全に大きく貢献することが期待できる。

なかでも、IT を用いて人・道路・車両を一体のシステムとして構築することを通じて、ドライバーの発見の遅れに対する情報提供等により通行の安全性を高めたり、衝突の未然防止を図るなど車両の安全性を高めたり、交通管制をより高度化したり、救助・救急活動を迅速化したりといったことが可能となることから、これらの高度道路交通システム（ITS）の取組を推進する。

また、インターネットを始めとした IT の活用等により、指導者の育成を行うなど学校や家庭、地域における交通安全教育を一層活性化していくことも必要である。

今後は、システム開発と併せて、その実用化や普及を進めていく時代である。いかに多くの国民が IT によるメリットを享受することができるようにしていくかが交通安全を進める上で特に重要である。

なお、3 と関連するが、あくまでも IT は技術や手段であって万能ではないことから、IT を過信することなく、最終的には、人間一人一人の心掛けが重要であることは論をまたない。

1) 全体評価

IT 化により、道路交通環境の整備、車両の安全性の向上、救助・救急体制等の充実等が図られ、それぞれの施策による上位目標への寄与を深めた。

2) 中間評価

最先端の情報通信技術（IT）等を用いて、人と道路と車とを一体のシステムとして構築し、安全性、輸送効率及び快適性の向上を実現するとともに、渋滞の軽減等の交通の円滑化を通じて環境保全に大きく寄与することを目的とした ITS を推進した。

道路交通情報通信システム（VICS）について、サービスエリアの拡大、提供情報の内容の充実に努めた。VICS 対応の車載機の普及を図り、累計出荷台数は、平成 21 年 6 月末現在で 2,400 万台を超えた（（財）道路交通情報通信システムセンター調べ）。

ITS の高度化により交通の安全を高めるため、自動車単体では対応できない事故への対策として、IT 新改革戦略に基づき、インフラ協調による安全運転支援システムの実現に向けて、産・官・学が連携し研究開発等を行い、平成 20 年度には、大規模な実証実験を行った。

具体的にはドライバーの安全運転を支援するため、走行支援道路システム（AHS）の実用化に向けた研究開発及び実証実験を実施した。平成 19 年 5 月から首都高速道路において、5.8GHz 帯 DSRC による画像や音声を用いた前方障害物情報提供、前方状況情報提供、合流支援等の様々な安全運転支援システムの有効性を検証するための公道実験を行った。さらに、平成 20 年度からは、同システムの公道実験を三大都市圏等へ拡大する等、スマートウェイの推進を積極的に行ってきた。

ASV について、第 4 期 ASV 推進計画（平成 18 年度～平成 22 年度）において、さらなる事故削減に向け、衝突被害軽減ブレーキ等約 30 装置の市場導入された ASV 技術の本格普及を進めるとともに、車車・路車間等通信を利用した新しい安全運転支援システムの実用化に向けた検討を進めているところである。

3) 取り組まれている施策

IT 活用		構成要素			
		人	車 両	道 路	社会環境
時間軸	発生前	事故防止	IV (1) ア イ 『①先進安全自動車の開発・普及の促進』 IV (1) ウ 『⑤車両の安全性等に関する日本工業規格の整備』	I (3) ウ 『⑦IT 化の推進による安全で快適な道路交通環境の実現』 I (8) 『⑧高度道路交通システムの活用』	
	発生後	被害軽減			VI (1) ケ 『⑤緊急通報システム (ECC) の拡充及び現場急行支援システム (EMS) の整備』
			VIII (1) ア (ウ) 『①安全運転の支援』 VIII (1) ウ (イ) 『③ナンバープレート・封印の IC 化に関する研究開発の推進』		
			VIII (2) 『④道路交通事故原因の総合的な調査研究の充実強化』		