

図表 II- 3 諸外国の交通安全基本計画

	カナダ 2000年10月 Road Safety Vision 2010	英国 2000年3月 Tomorrow's roads	豪州 2000年11月 The National Road Safety Strategy 2001-2010	ニュージーランド 2003年10月 Road Safety to 2010 Strategy	スウェーデン 1997年10月 Vision Zero (Nollvisionen)
理念	世界で一番安全な道路 To have the safest road in the world	全ての人にとってより安全 Safer for Everyone	コミュニティ全体にと って安全な道路利用 Safe road use for the whole community	—	将来、交通事故による 死亡・重傷者をなくす Image of a future in which no one will be killed or serious injured.
目標・指標	2010年までに、道路利用者 死亡・重傷者数を1992～ 2000年平均から30%削減	2010年までに、1994～98 年平均実績から以下の通り 削減 ・道路事故による死亡・重傷者数 40%削減 ・子供の死亡・重傷者数50%削減 ・1億移動キロあたりの軽傷者数 10%削減	人口10万人あたりの 死亡事故数を1999～ 2010年で40%削減	2010年までに、交通 事故死者数300人、負 傷者4,500人以下に 削減 ・交通事故の社会的コスト ・交通事故による死傷者 ・交通事故による入院者	2007年までに、交通 事故死者数を1996年 実績である537人の 半分以下、270人以下 に削減
戦略・施策	【サブ目標】 ● シートベルト・チャイルドシ ート着用率・最低95% ● ベルト非着用者の死亡・重傷事 故者数を40%削減 ● 飲酒運転に巻き込まれた死亡・ 重要事故者数を40%削減 ● 走行速度・交差点関連の死亡・ 重傷事故者数を20%削減 ● 2年以内に高リスク交通違反を3 回(飲酒運転は2回)繰返す交 通違反者を20%削減 ● 若年運転者(16-19歳)による 死亡・重傷事故者数を20%削減 ● 商業トラック関連の死亡・重傷 事故者数を20%削減 ● 脆弱な道路利用者(歩行者、自転 車、自動二輪車)の死亡・重傷事 故者数を30%削減 ● 地方道路での死亡・重要事故者 数を40%削減	【戦略テーマ】 ● 子供にとっての安全 ● 安全な運転者-運転者教育/テスト ● 安全な運転者-飲酒/薬物/居眠り ● 安全なインフラ ● 安全なスピード ● 安全な車両 ● 安全な二輪車 ● 歩行者・自転車・乗馬者にとっ ての安全 ● よりよい規制 ● 安全な道路使用プロモーション	【戦略目標】 ● 道路利用者の行動改善 -教育 -運転者の訓練・免許 -規制 ● 道路の安全性改善 ● 車両適合性と搭乗者保護 の改善 ● ヒューマンエラーを削減 する新たな技術の利用 ● 道路利用者の公平性改善 ● 外傷・医療・回復サー ビスを改善 ● 調査研究を通じて道路安 全政策・施策を改善 ● 自動車利用以外の代替案 を奨励	【主要な優先分野】 ● より安全な道路工学/技術 ● 速度の低減 ● 飲酒運転への対策 ● 重篤犯罪者の対策 ● シートベルト着用の促進 ● 歩行者・自転車の安全の 改善 ● 自動車車両の改善 ● 目的志向の新たな教育イ ニシアチブ	【主な取り組み】 ● 新しい考え方、新しい解 決法(=交通事故そのものを 減らすのではなく、事故発生時 の死亡・重傷被害をなくすこと に主眼) ● より安全な道路環境 ● より安全な車両 ● より安全な輸送機関 ● 致命的衝突の詳細分析 ● シートベルト着用の促進 ● アルコールインタロック ● 路上安全カメラの設置 ● 自転車用ヘルメット ● 交通安全に関する労働環 境問題 ● 交通安全に関する関係機 関間での密接な協力

交 通 者	歩行者・自転車・自動二輪車	歩行者・自転車・乗馬者 二輪車 子供		歩行者・自転車	自転車(ヘルメット)
飲 酒 運 転	飲酒運転 高リスク交通違反	飲酒・薬物・居眠り		飲酒運転 重篤犯罪者	飲酒運転(インタロック)
速 度 管 理	走行速度・交差点			速度	
車 両		車両	車両適合性・搭乗者保護	車両	車両
道 路		インフラ	道路の安全性	道路工学・技術	道路環境 路上安全カメラ
シート ベルト	シートベルト等			シートベルト	シートベルト
運 転 者 教 育	若年運転者	運転者教育・テスト	運転者の訓練・免許		
教 育 普 及		プロモーション	教育	教育	
規 制		規制	規制		
そ の 他	商業運輸車両 地方道路		ヒューマンエラー 外傷・医療・回復 調査研究		新しい考え方・解決法 輸送機関 労働環境問題 関係機関協力

資料) 各国の交通安全基本計画より作成

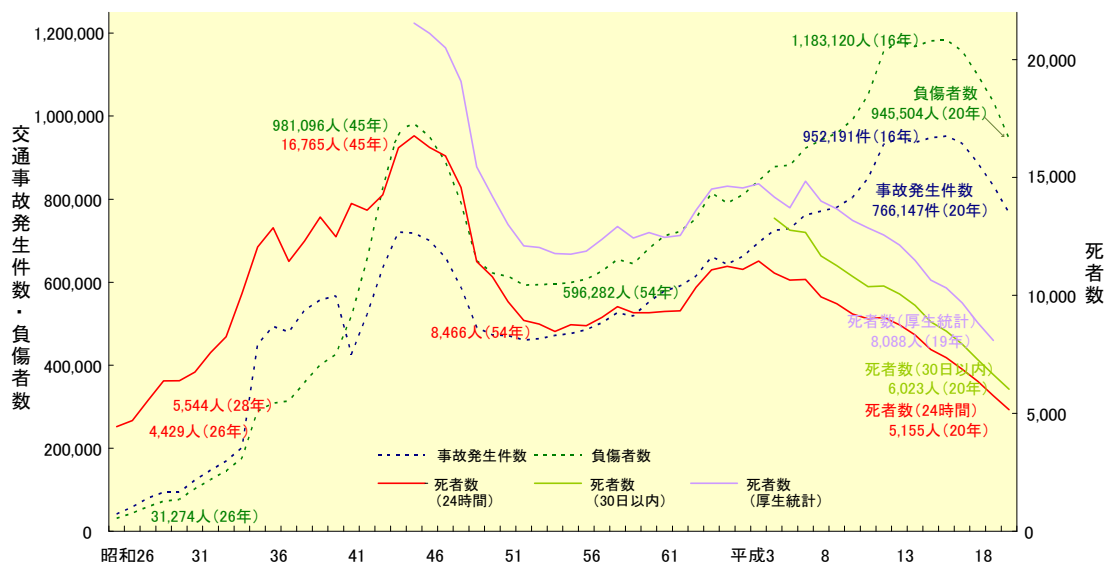
(3) 道路交通事故の現状

① 交通事故死者数の推移

道路交通事故死者数の推移をみると、昭和 20 年代後半から著しく増加しており、45 年には 1 万 6,765 人となった。

その後、減少に転じ、54 年には 8,466 人となったものの再び増勢に転じ、平成 4 年に二度目のピークを向かえた後は減少傾向となり、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、現行計画の目標（5,500 人）を 2 年前倒しで達成するとともに、昭和 45 年の 3 分の 1 以下とすることができた。なお、21 年の交通事故死者数はさらに減少し、4,914 人となり、昭和 27 年以来 57 年振りに 5 千人台を下回った。

図表 II- 4 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



資料) 警察庁資料

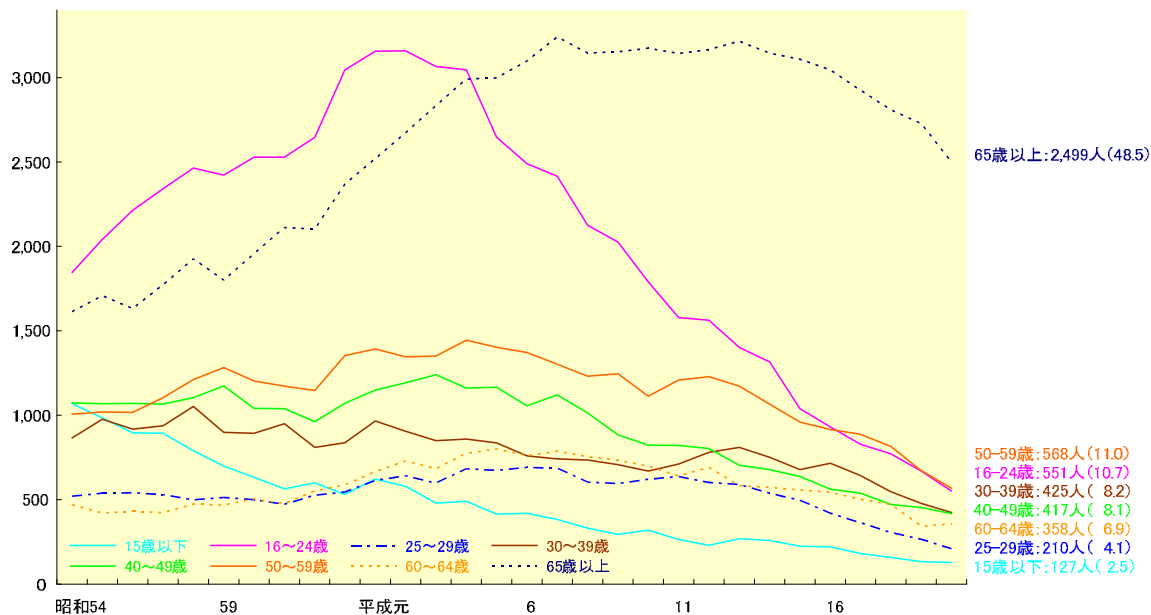
- 注 1) 昭和 41 年以降の件数には、物損事故を含まない。また昭和 46 年までは沖縄県を含まない。
- 2) 「24 時間死者」とは、道路交通法第 2 条第 1 項第 1 号に規定する道路上において、車両等及び列車の交通によって発生した事故により 24 時間以内に死亡したものをいう。
- 3) 「30 日以内死者」とは、交通事故発生から 30 日以内に死亡したものを（24 時間死者を含む）いう。
- 4) 「厚生統計の死者」は、警察庁が厚生労働省統計資料「人口動態統計」に基づき作成したものであり、当該年に死亡した者のうち原死因が交通事故によるもの（事故発生後 1 年を超えて死亡した者及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。

② 年齢層別の交通事故死者数の推移

年齢層別の交通事故死者数の推移をみると、近年はすべての年齢層で減少傾向がみられ、過去 10 年間では、特に 16～24 歳の若者の減少傾向が顕著である。

他方、65 歳以上の高齢者（2,499 人）は 16 年連続で最も多く、平成 20 年中の全死者数に占める割合は 48.5%となっている（平成 21 年は 2,452 人・49.9%）。

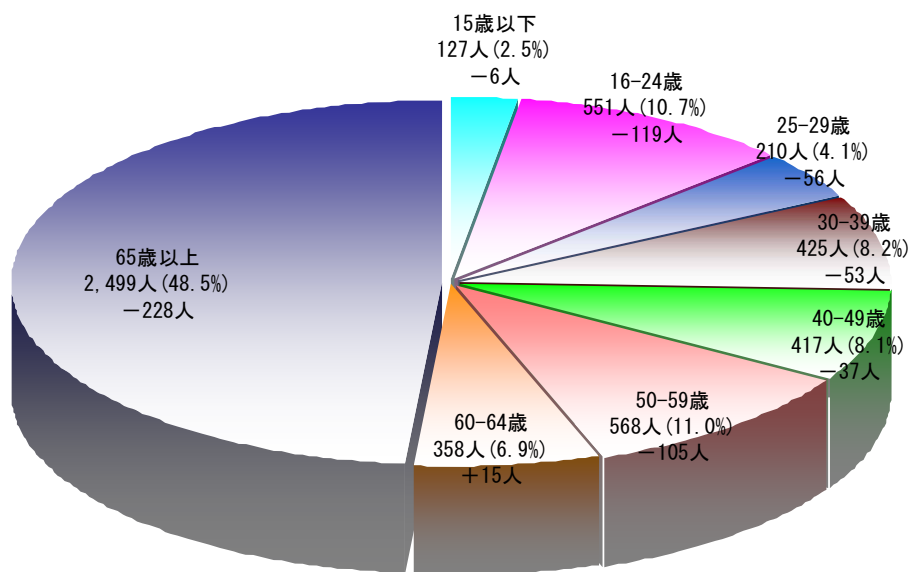
図表 II- 5 年齢層別交通事故死者数の推移



資料) 警察庁資料

注) () 内は、年齢層別死者数の構成率 (%) である。

図表 II- 6 年齢層別交通事故死者数 (平成 20 年)



資料) 警察庁資料より作成。

③ 状態別交通事故死者数の推移

状態別の交通事故死者数の推移をみると、近年はすべての状態で減少傾向にあり、過去 10 年間では、特に自動車乗車中の減少が顕著であり、平成 20 年には歩行中の死者数を下回った。