第１部　陸上交通の安全

第１章　道路交通の安全

１．道路交通事故のない社会を目指して

○　人命尊重の理念に基づき，究極的には，交通事故のない社会を目指す。

○　今後は，死者数の一層の減少に取り組むことはもちろんのこと，事故そのものの減少についても積極的に取り組む必要がある。

２．道路交通の安全についての目標

①　24 時間死者数を 3,000 人(※)以下とし，世界一安全な道路交通を実現する。

（※この 3,000 人に平成 21 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 3,500 人）

②　死傷者数を 70 万人以下にする。

３．道路交通の安全についての対策

＜３つの視点＞

①　高齢者及び子どもの安全確保　②　歩行者及び自転車の安全確保

③　生活道路及び幹線道路における安全確保

＜８つの柱＞

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

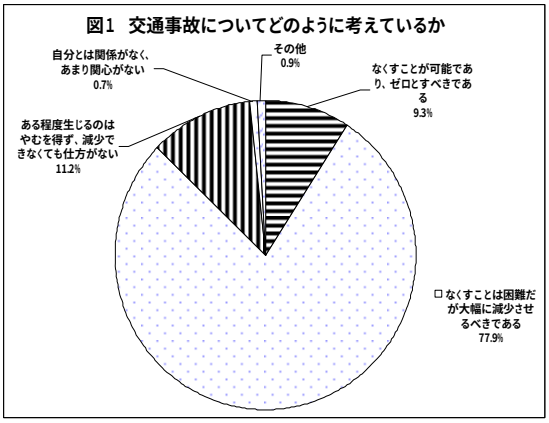
⑦　損害賠償の適正化を始めとした被害者支援の推進

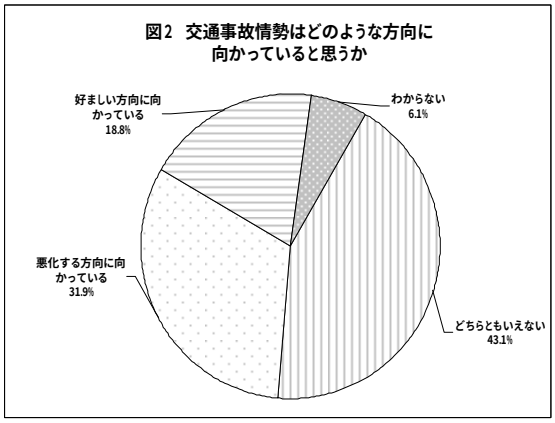
⑧　研究開発及び調査研究の充実

第１節　道路交通事故のない社会を目指して

安全で安心な社会を実現させ，高齢者，障害者等を含むすべての人々が，相互理解と思いやりをもって行動する共生の交通社会の形成を図ることが必要である。

平成 21 年度に実施した交通安全に関する国民の意識調査（交通安全意識等に関するアンケート調査）によると，「ある程度生じるのはやむを得ず，減少できなくても仕方がない」と回答した人の割合は，平成 16 年度調査の 4.1%から 11.2%に増加する等，一部に憂慮すべき点がみられるが，国民の 9 割近くの人が，道路交通事故をゼロにすべき，あるいは，大幅に減少させるべきと考えている（図１）。





注　1　内閣府調べ。
　　2　対象は全国の二輪免許保有可能な 16 歳以上の男女（標本数：回収ベースで 2,072 標本）。

我々は，人命尊重の理念に基づき，究極的には，交通事故のない社会を目指すべきである。このような国民意識を踏まえると，積極的に交通安全対策を実施することにより，交通事故を減少させることができるのではないかと考える。

また，交通情勢がより悪化する方向に向かっていると回答した者の割合は，前回調査時（平成 16 年度：ほぼ５割）より低く 3 割強となっている（図２）。このことは、交通事故件数が平成 16 年をピーク（952,191 件）に，21 年には 736,688 件にまで減少していることも背景にあると考えられる。

今後とも，死者数の一層の減少に取り組むことはもちろんのこと，事故そのものの減少についても積極的に取り組む必要がある。

その際，道路上における危険性は，道路以外における危険性の約 3.5 倍と高いこと（参考１）や，道路交通事故による経済的損失が少なくとも年間 6 兆 7,500 億円以上（国内総生産の約 1.4%）に達していること（参考２）をも念頭に置きつつ，交通社会に参加するすべての国民が交通安全に留意するとともに，より一層交通安全対策を充実していくことが必要である。

特に，我が国では，欧米諸国と比較して，交通事故死者数に占める歩行者の割合が高くなっており，人優先の交通安全思想の下，歩道の整備等により歩行者の安全確保を図ることが重要である。

交通安全に関しては，様々な施策メニューがあるところであるが，それぞれの地域の

実情を踏まえた上で，その地域に最も効果的な施策の組合せを地域が主体となって行うべきである。また，交通安全は総合的なまちづくりの中で実現されていくものであるが，このようなまちづくりの視点に立った交通安全対策の推進に当たっては，住民に一番身近な地方公共団体である市町村の役割が極めて大きい。

その上で，行政，学校，家庭，職場，団体，企業等が役割分担しながらその連携を強化し，また住民が，交通安全に関する各種活動に対して，その計画，実行，評価の各場面において様々な形で積極的に参加し，協働していくことが有効である。

中でも，交通事故被害者等は，交通事故により家族を失い，傷害を負わされるなど交通事故の悲惨さを我が身をもって経験し，理解していることから，交通事故被害者等の参加や協働は重要である。

さらに，地域の安全性を総合的に高めていくためには，交通安全対策を防犯や防災と併せて一体的に推進していくことが有効かつ重要である。

参考１　道路上における死に至る危険性

厚生労働省の「人口動態統計」によれば，平成 20 年中の「不慮の事故」（転倒・転落，不慮の溺死，不慮の窒息，火災，交通事故等）による死亡数は 3 万 8,153 人である。

このうち，交通統計（警察庁交通局）によれば、道路交通事故による死亡数（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の数を除く。）は 7,314 人である。

一方，平成 20 年の内閣府調査によると，１日のうちの道路上にいる平均時間が１時間４５分であり，これらにより，道路上にいる時間とその他の時間（自宅や職場等にいる時間）の単位時間当たりの死者数を比較すると，次のようになる。

前回計画時の数値に比べ、道路上の危険は相対的に低下しているものの、その危険性は相変わらず高いものとなっている。

不慮の事故による死亡数　総数　38,153人
道路交通事故による死亡数　　7,314人

$$\frac{\text{＜道路上の危険＞}}{\text{＜道路以外の危険＞}} = \frac{\dfrac{7{,}314\text{人}}{1\text{時間}45\text{分}}}{\dfrac{(38{,}153\text{人}-7{,}314\text{人})}{(24\text{時間}-1\text{時間}45\text{分})}} = 3.0\text{倍}$$

（前回計画時 4.2倍）

なお、睡眠時間7時間22分（10歳以上、平日の値、NHK放送文化研究所「国民生活時間調査報告書」H18）を道路以外の生活場所で過ごす時間から除いた場合では、

$$\frac{\text{＜道路上の危険＞}}{\text{＜睡眠を除いた道路以外の危険＞}} = \frac{\dfrac{7{,}314\text{人}}{1\text{時間}45\text{分}}}{\dfrac{(38{,}153\text{人}-7{,}314\text{人})}{(24\text{時間}-1\text{時間}45\text{分}-7\text{時間}22\text{分})}} = 2.0\text{倍}$$

（前回計画時 2.7倍）

参考２　道路交通事故による経済的損失

内閣府の「交通事故の被害・損失の経済的分析に関する調査研究」（平成 19 年３月）によると，道路交通事故による経済的損失は，６兆 7,500 億円と算定された。

これは，１年間の交通事故によって生じる損失のうち、金銭的損失である医療費，慰謝料，逸失利益等の人的損失，車両・構築物の修理費等の物的損失，交通事故に係る救急搬送費用，警察の事故処理費用，裁判費用，保険運営費用，渋滞の損失等に加え、交通事故による痛み、苦しみ、生活の喜びを享受できなくなることなどの非金銭的損失を交通事故による損失と捉え、このうち死亡損失について算定したものである。

＜交通事故による経済的損失＞

		損失額（億円）
金銭的損失		
	人的損失	14,840
	物的損失	17,814
	事業主体の損失	999
	各種公的機関等の損失	10,504
非金銭的損失		
	死亡損失	23,300
合計		67,457

（注）単位未満の数値は四捨五入により整理してあるので，合計と一致しない。

なお、従来の検討においては、金銭的損失のみにより交通事故による損失を算定していたところであるが、上記の調査研究において、非金銭的損失を含めて算定した結果、死亡による１名あたりの損失額は約 2.6 億円（うち、非金銭的損失は約 2.3 億円）となり、諸外国と同程度の水準となった。一方で、交通事故による痛み、苦しみ、生活の喜びを享受できなくなることなどの非金銭的損失のうち、交通事故による負傷に伴う損失については算定されておらず、今後の検討課題となっている。

第２節　道路交通の安全についての目標

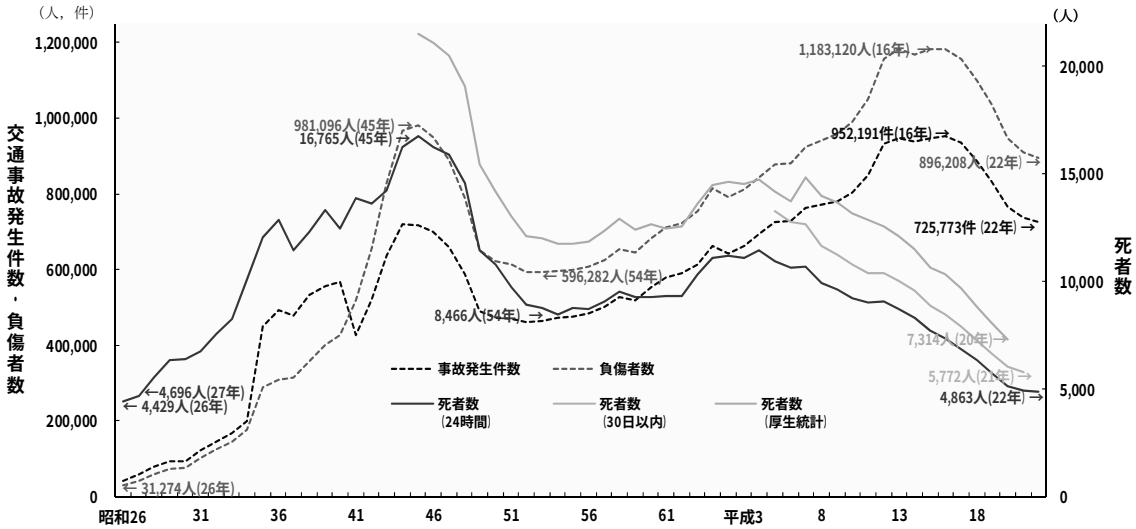
Ⅰ　道路交通事故の現状と今後の見通し

１　道路交通事故の現状

我が国の交通事故による 24 時間死者数は，昭和 45 年に１万 6,765 人を数えたが，46 年以降着実に減少に向かい，54 年には 8,466 人とほぼ半減した。その後増勢に転じ，平成４年には１万 1,451 人に達したが，翌年から再び減少傾向に転じ，14 年には 8,326 人となり，昭和 45 年当時の半減以下となった。また，20 年中の死者数は，5,155 人となり，第８次交通安全基本計画の目標を２年前倒しで達成できた。さらに，21 年中の死者数は，4,914 人と昭和 27 年以来 57 年ぶりに 5,000 人を下回り、第８次交通安全基本計画の最終年である 22 年中の死者数は 4,863 人となった。また，30 日以内死者数（事故発生から 30 日以内に死亡した人数）や，いわゆる「厚生統計の死者数」（事故発生から１年以内に死亡した人数）についても近年同様の減少傾向を示している。

また，近年，死傷者数と交通事故件数についても，平成 16 年をピークに減少が続いており，20 年には死傷者数が 950,659 人となり、死者数と同様に目標を達成し，22 年中の死傷者数は 901,071 人となったところであるが，絶対数としては依然として高い状態で推移している。

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、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。

【参考】これまでの交通安全基本計画の目標値と実数値

第１次交通安全基本計画（昭和 46 年度～50 年度） 目標値：歩行者推計死者数約 8,000 人の半減　実数値：昭和 50 年 3,732 人
第２次交通安全基本計画（昭和 51 年度～55 年度） 目標値：死者数 16,765 人の半減　実数値：昭和 55 年 8,760 人
第３次交通安全基本計画（昭和 56 年度～60 年度） 目標値：死者数 8,000 人以下　実数値：昭和 60 年 9,261 人
第４次交通安全基本計画（昭和 61 年度～平成２年度） 目標値：死者数 8,000 人以下　実数値：平成２年 11,227 人
第５次交通安全基本計画（平成３年度～７年度） 目標値：死者数 10,000 人以下　実数値：平成７年 10,679 人
第６次交通安全基本計画（平成８年度～12 年度） 目標値：死者数平成９年までに 10,000 人以下・平成 12 年までに 9,000 人以下 実数値：平成９年 9,640 人・平成 12 年 9,066 人
第７次交通安全基本計画（平成 13 年度～17 年度） 目標値：死者数 8,466 人以下　実数値：平成 17 年 6,871 人
第８次交通安全基本計画（平成 18 年度～22 年度） 目標値：死者数 5,500 人以下　　実数値：平成 22 年 4,863 人 死傷者数 100 万人以下　実数値：平成 22 年 901,071 人

近年の交通死亡事故の発生状況をみると，その特徴は次のとおりである。

① 65 歳以上の高齢者の死者数が高水準で推移しており，全死者数の約５割を占めている。このうち，高齢者の歩行中及び自転車乗用中の死者数が高齢者の死者数の６割以上を占めている。また，近年，高齢運転者による死亡事故件数が増加している。

② 16 歳から 24 歳までの若者の死者数が大きく減少しており，特に自動車乗車中の減少が顕著である。

③ 欧米諸国と比較して，全死者数に占める歩行中及び自転車乗用中の死者数の割合が高い。

④ 最高速度違反及び飲酒運転による死亡事故件数が減少している。

近年の交通死亡事故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・救急活動の充実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，次のものが挙げられる。

① 飲酒運転等悪質・危険性の高い事故の減少

② シートベルト着用者率の向上に伴う致死率（自動車乗車中）の低下

③ 危険認知速度（車両の事故直前速度）の低下

④ 法令違反の歩行者の減少

⑤ 車両の安全性の向上

２　道路交通を取り巻く状況の展望

我が国の道路交通を取り巻く今後の状況を展望すると，運転免許保有者数は，今後一定期間は増加することが見込まれるが，車両保有台数及び自動車走行台キロについては，今後減少することが見込まれる。このような中，交通死亡事故の当事者となる比率の高い高齢者人口の増加，中でも高齢者の運転免許保有者の増加は，道路交通にも大きな影響を与えるものと考えられる。

３　道路交通事故の見通し

道路交通を取り巻く状況は，経済社会情勢の動向に伴い今後複雑に変化すると見込まれ，将来の交通事故の状況については，正確には見極め難いところであるが，内閣府の「道路交通安全に関する基本政策等に係る調査」（平成 22 年３月）によれば，平成 27 年における交通事故予測値は，予測手法の違いによりかなりの幅がみられるが，次のようになっている。

	年齢階級別人口の大きさに着目した分析	トレンドによる分析
事故件数	58 万件～112 万件	61 万件～103 万件
死 者 数	2,988 人	3,623 人～4,771 人
死傷者数	72 万人～140 万人	76 万人～129 万人

Ⅱ　交通安全基本計画における目標

①　24 時間死者数を 3,000 人(※)以下とし，世界一安全な道路交通を実現する。
（※この 3,000 人に平成 21 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 3,500 人）

②　死傷者数を 70 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 27 年までには，年間の 24 時間死者数を 3,000 人以下にすることを目指すものとする。

この年間の 24 時間死者数 3,000 人に，平成 21 年中の 24 時間死者数と 30 日以内死者数の比率（1.17）を乗ずると、おおむね 3,500 人となる。年間の 30 日以内死者数が 3,500 人となると，人口 10 万人当たりの 30 日以内死者数は 2.8 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 29 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 2008 年では 4.7 人と 6 番目に少な

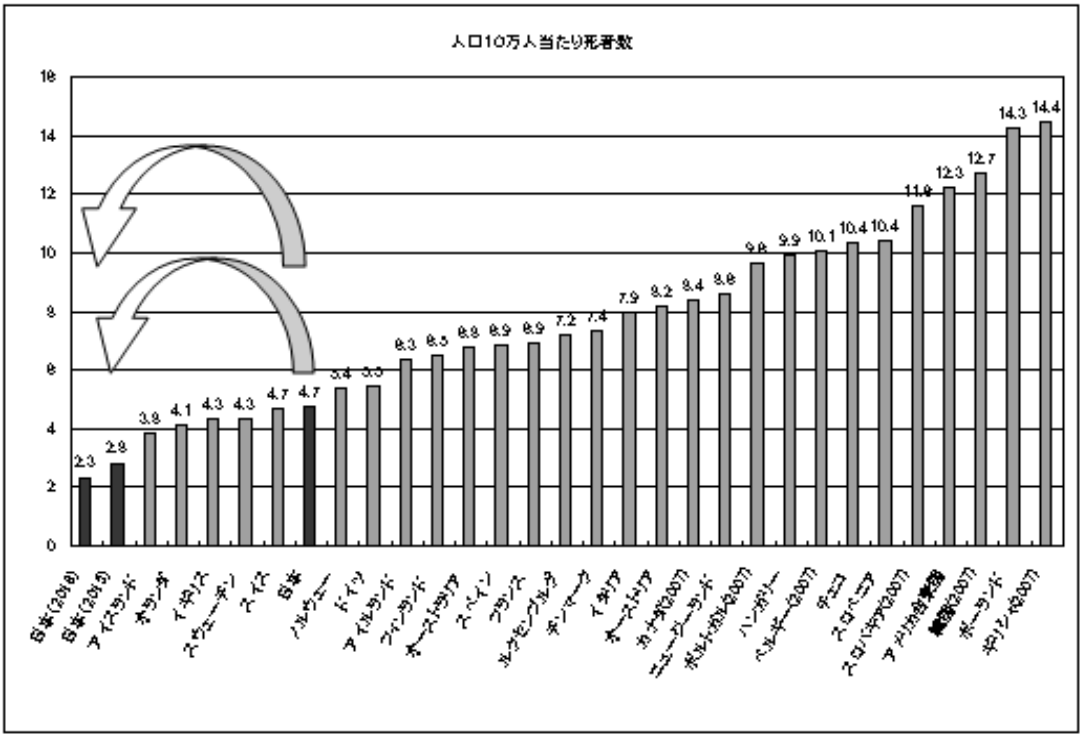
いが，この目標を達成した場合には，他の各国の交通事故情勢が現状と大きく変化がなければ，最も少ない国となる。

「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 22 年に設定した中期目標であり，この目標を達成すると，上記国際比較における数値は 2.3 人にまで減少するが，中期目標の達成以前に，本計画の計画期間において，世界一安全な道路交通が実現できることとなる。

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，今後はさらに，死者数減少を始めとする交通安全対策を実施するに当たり，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 27 年までに，年間の死傷者数を 70 万人以下とすることを目指すものとする。

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と同程度又はそれ以上の割合で減少させることを目指すものとする。

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)RTAD資料による。
2)国名に年数(括弧書)がある場合を除き，2009年の数値である。(ただし，「日本(2018)」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(2015年)の数値は、交通安全基本計画における数値目標である2015(平成27年)の24時間死者数の目標3,000人に、2009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2015年における30日以内死者数を3,500人と推定し、この推定死者数と125,430千人(2015年における日本の予測人口)を用いて算出した(125,430千人は国立社会保障・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18年12月推計)より引用)。
5)日本(2018年)の数値は、政府方針である2018年(平成30年)の24時間死者数の目標2,500人に、2009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2018年における30日以内死者数を2,938人と推定し、この推定死者数と123,915千人(2018年における日本の予測人口)を用いて算出した(123,915千人は国立社会保障・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18年12月推計)より引用)。

第３節　道路交通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かんがみると，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。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損害賠償の適正化を始めとした被害者支援の推進，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，最近及び今後の経済社会情勢や交通情勢等を踏まえると，今後対策を実施していくに当たっては，特に，次のような視点を重視して対策の推進を図っていくべきである。

１　高齢者及び子どもの安全確保

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りなく，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。

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。

2　歩行者及び自転車の安全確保

平成 20 年から 3 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，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。

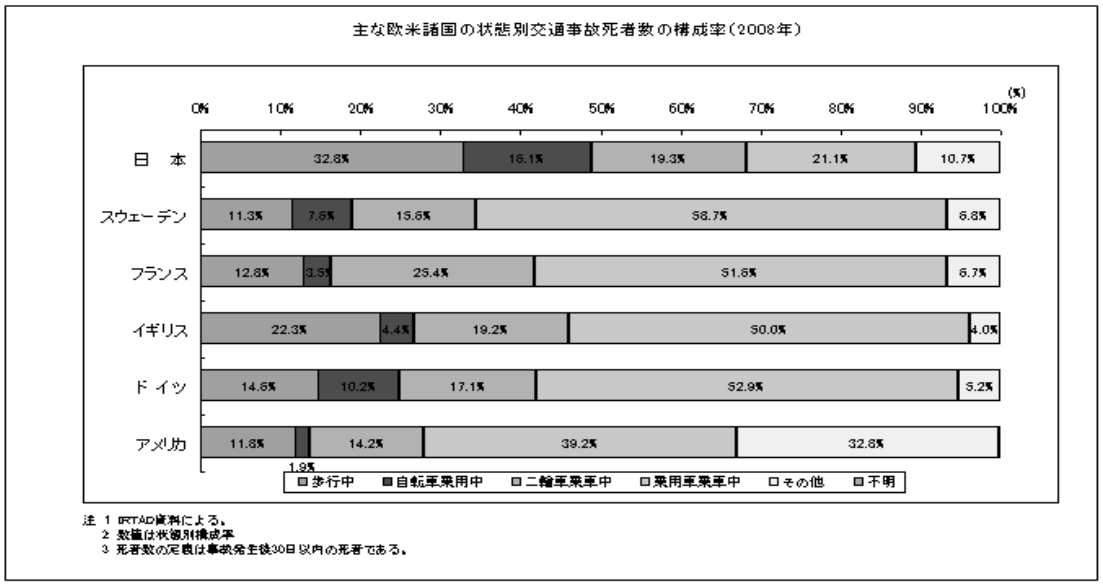
安全で安心な社会の実現を図るためには，自動車と比較して弱い立場にある歩行者の安全を確保することが必要不可欠であり，特に，高齢者や子どもにとって身近な道路の安全性を高めることがより一層求められている。

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。

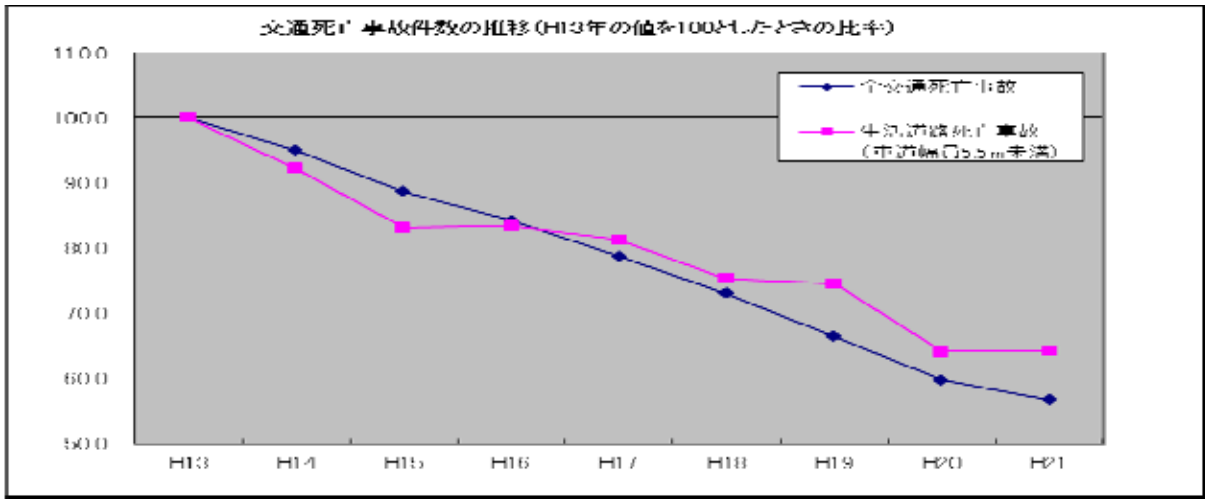
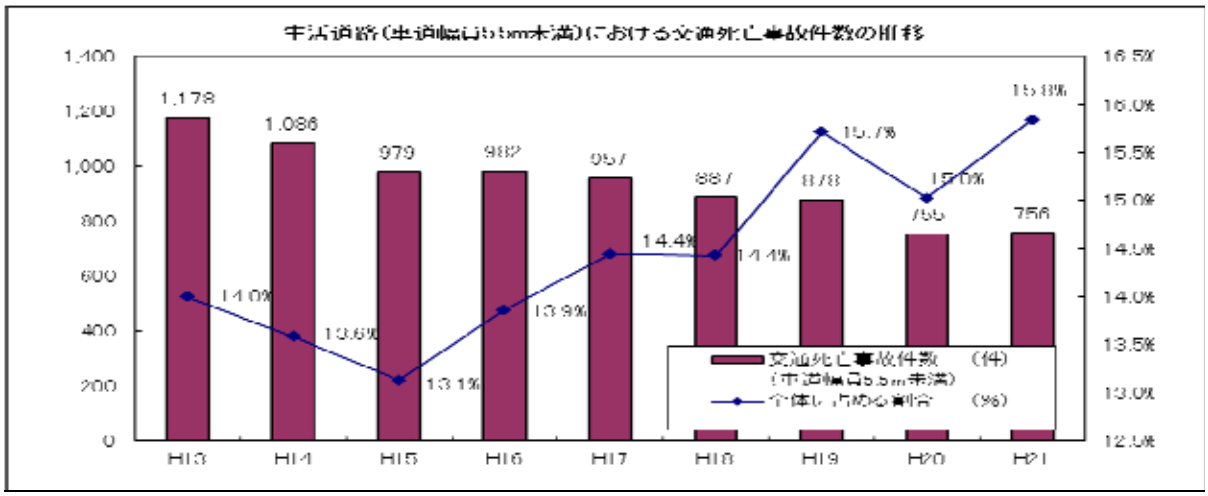
また，我が国では、自転車乗用中の死者数の構成率についても，欧米諸国と比較して高くなっている。自転車については、自動車と衝突した場合には被害を受ける反面，歩行者と衝突した場合には加害者となるため、それぞれの対策を講じる必要がある。

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。



3　生活道路及び幹線道路における安全確保

車道幅員 5.5 メートル未満の道路における交通死亡事故件数の推移をみると，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，歩行者・自転車利用者の死者数，死傷者数の割合も高い水準で推移している。このような状況を踏まえると，今後は生活道路において自動車の速度抑制を図るための道路交通環境の整備，交通指導取締りの強化，安全な走行の普及等の対策を講じるとともに，幹線道路を走行すべき自動車が生活道路へ流入することを防止するための幹線道路における交通安全対策及び交通流の円滑化を推進するなど，生活道路における交通の安全を確保するための総合的な対策を一層推進する必要がある。このためには，地域住民の主体的な参加と取組が不可欠であり，対策の検討や関係者間での合意形成において中心的な役割を果たす人材の育成も重要な課題となる。

また，依然として，交通事故死者数の 3 分の 2 を占める幹線道路における対策については，データ等に基づく「成果を上げるマネジメント」を導入し，①事故データや地方公共団体，地域住民からの指摘等により集中的に対策を講じるべき事故発生の危険性が高い特定の区間を明確化し，②地域住民への注意喚起や事故要因に即した効果の高い対策を立案・実施し，③対策完了後の効果を評価し，評価結果を次の新たな対策の検討に反映する，といった「事故ゼロプラン（事故危険区間重点解消作戦）」に新たに取り組むなど，交通安全対策の効果の更なる向上を図る必要がある。