

別 添 参 考

## 参考- 1 主要交通安全施策年表

年月日	主要施策
昭和30. 5.20	内閣に交通事故防止対策本部を設置
35.12.16	内閣の交通事故防止対策本部を解消 総理府に交通対策本部を設置
36. 8. 9	「都道府県交通対策協議会等の設置について」を交通対策本部決定
40. 5.19	総理府に陸上交通安全調査室を設置
40.10.14	「時差通勤通学対策について」を交通対策本部決定
42. 2.13	「学童園児の交通事故防止の徹底に関する当面の具体的対策について」を交通対策本部決定
42. 4. 6	「踏切事故防止対策強化について」を交通対策本部決定
42. 4.17	「トンネル等における自動車の火災事故防止に関する具体的対策について」を交通対策本部決定
44. 5. 8	「ドライブイン等における酒類提供の抑制について」を交通対策本部決定
44. 6.19	「高速自動車国道における交通安全対策の強化について」を交通対策本部決定
45. 4.16	「こどもの遊び場確保のための当面の措置についての申し合わせ」交通対策本部申合せ
45. 6. 1	「飲酒運転の追放について」を交通対策本部決定
45. 8.14	「こどもの遊び場確保のための車両の通行禁止規制についての申し合わせ」関係省庁申合せ
45. 9.14	「東京都の都心部等における交通規制の強化と輸送体系の整備等について」を交通対策本部決定
46. 3.30	「第1次交通安全基本計画」を中央交通安全対策会議決定
47. 4. 5	「幼児の交通安全対策について」を中央交通安全対策会議決定
47. 9.28	「行楽・観光地に通ずる山間地の道路における交通事故防止対策について」を関係省庁申合せ
47.11.10	「大型貨物自動車に係る交通事故の防止対策について」を関係省庁申合せ
48. 5. 5	『『幼児交通安全教本』について』を中央交通安全対策会議決定
48. 7.25	「自転車の安全な利用のための道路交通環境の整備等について」を関係省庁申合せ
49. 3. 6	「名古屋地域における時差通勤通学対策について」を交通対策本部決定
50. 1.21	「レジャー施設への送迎用バスに係る交通事故の防止対策について」を関係省庁申合せ
51. 3. 3	「福岡地域における時差通勤通学対策について」を交通対策本部決定
51. 3.30	「第2次交通安全基本計画」を中央交通安全対策会議決定
52. 7.30	「道路又は鉄道への落石等による交通事故の防止対策について」関係省庁申合せ
53. 1.23	「自転車駐車対策の推進について」を交通対策本部決定
53. 7. 4	「自転車駐車対策推進計画の策定について」を総理府通達
54. 7.25	「トンネルにおける自動車の火災事故防止等に関する当面の措置について」を関係省庁申合せ
54.12.20	「トンネル等における自動車の火災事故防止対策について」を交通対策本部決定
55. 9.24	「暴走族に対する総合対策の推進について」を暴走族緊急対策関係省庁会議申合せ
56. 3.31	「第3次交通安全基本計画」を中央交通安全対策会議決定
56. 8.29	「過積載による違法運行の防止に関する当面の対策について」を関係省庁申合せ
58. 5.20	「仙台地域における時差通勤通学対策について」を交通対策本部決定
59. 2.13	「過積載防止対策連絡会議の設置等について」を総理府通達
60. 1.31	「レジャー客輸送バスに係る交通事故の防止対策について」を関係省庁申合せ
60. 7. 1	「シートベルト着用徹底を図るための対策について」を交通対策本部決定
60. 7.25	「シートベルト着用徹底のための諸活動の推進について」をシートベルト着用推進会議決定
61. 3.19	「ダンプカーのさし枠装着車等の一掃に関する対策について」を関係省庁申合せ
61. 3.28	「第4次交通安全基本計画」を中央交通安全対策会議決定
63. 7.28	「大都市における道路交通円滑化対策について」を交通対策本部決定
63. 9. 9	「高齢者の交通安全総合対策について」を交通対策本部決定
63. 9.27	「高齢者交通安全対策推進会議の設置について」を交通対策本部長決定
平成元. 7.11	「二輪車の事故防止に関する総合対策について」を交通対策本部決定（「バイクの日（8月19日）」を制定）
元. 8.15	「二輪車交通安全対策推進会議の設置について」を交通対策本部長決定
2. 2.13	「高齢者交通安全教育指導指針」を高齢者交通安全対策推進会議決定
2. 5.28	「大都市における駐車対策の推進について」を交通対策本部申合せ
3. 3.12	「第5次交通安全基本計画」を中央交通安全対策会議決定
4. 9.10	「今後の高齢者の交通安全対策の推進について」を高齢者交通安全対策推進会議決定
6. 4. 8	「過積載による違法運行の防止対策について」を関係省庁申合せ
7. 3.23	「広島地域における時差通勤通学対策について」を交通対策本部幹事申合せ
8. 3.12	「第6次交通安全基本計画」を中央交通安全対策会議決定
11.10.21	「チャイルドシート着用徹底を図るための対策について」を交通対策本部決定 「シートベルト・チャイルドシート着用推進会議の設置について」を交通対策本部長決定
12.12.26	「中央交通安全対策会議の対策推進機能の強化について」を中央交通安全対策会議決定
13. 2. 5	「暴走族対策の強化について」を暴走族対策関係省庁担当課長等会議申合せ
13. 3.16	「時差通勤通学推進計画」を交通対策本部長決定 「第7次交通安全基本計画」を中央交通安全対策会議決定
13. 4.19	「踏切事故防止総合対策について」を交通対策本部決定
15. 3.27	「本格的な高齢社会への移行に向けた総合的な高齢者交通安全対策について」を交通対策本部決定
18. 3.14	「第8次交通安全基本計画」を中央交通安全対策会議決定
18. 9.15	「飲酒運転の根絶について」を交通対策本部決定
19. 7.10	「飲酒運転の根絶に向けた取組の強化について」を交通対策本部決定 「自転車の安全利用の促進について」を交通対策本部決定
20. 1.11	「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」を交通対策本部決定
23. 3.31	『『交通事故死ゼロを目指す日』の実施について』を交通対策本部決定 「第9次交通安全基本計画」を中央交通安全対策会議決定

## 参考- 2 欧米諸国の交通事故発生状況

国際道路交通事故データベース（IRTAD）がデータを有する30か国について、人口10万人当たりの死者数を比較すると、我が国は4.0人（2013年）であり、第9位に位置している。（第1図）

### 1 概況

主な欧米諸国（アメリカ、ドイツ、イギリス、フランス）の交通事故死者の推移をみると、ドイツ、イギリス及びフランスは、ドイツの統一前後の一時的増加を除き、おおむね減少傾向にある。アメリカは、増加傾向が続いていたが、2006年より減少に転じている。（第2図）

### 2 自動車の普及の状況

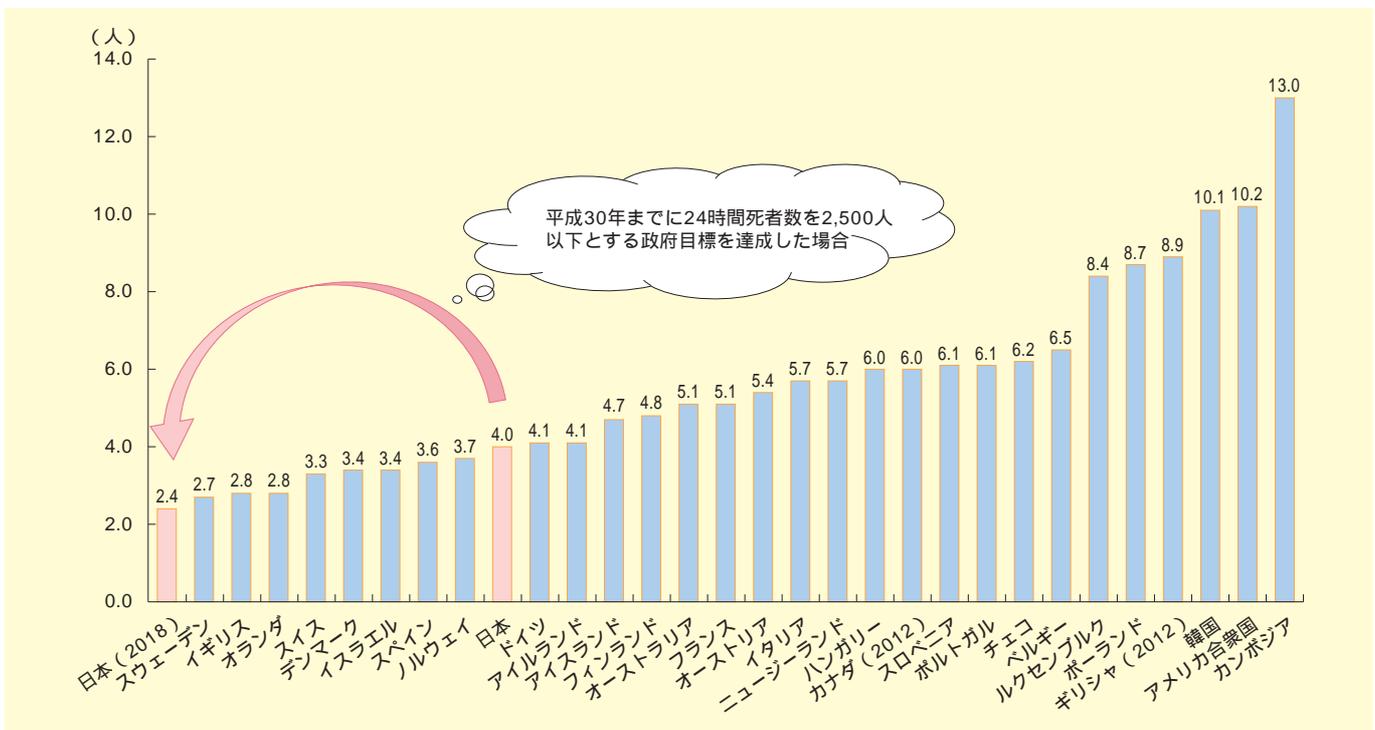
我が国と欧米諸国の自動車の普及状況を見る

と、人口1人当たりの自動車保有台数は、アメリカが最も多く、オーストラリア、イタリアが同程度で続いている。（第1表）

### 3 自動車1万台当たりの交通事故死者数及び自動車走行キロメートル当たり交通事故死者数の状況

我が国と欧米諸国の自動車1万台当たりの交通事故死者数の状況を見ると、アメリカが1.30人と最も多く、我が国はアメリカの半分程度（0.69人）となっている。また、自動車走行1億キロメートル当たりの交通事故死者数についてみると、日本が0.72人と最も多く、アメリカ、カナダ、フランスの順となっている。（第1表）

第1図 人口10万人当たりの交通事故死者数（2013年）



注 1 IRTAD資料による。

2 国名に年数（西暦）の括弧書きがある場合を除き、2013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（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、2013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2,945人と推定し、この推定死者数と125,236千人（2018年における日本の予測人口）を用いて算出した（125,236千人は国立社会保障・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24年1月推計）より引用）。

第1表 欧米諸国の交通事故の状況

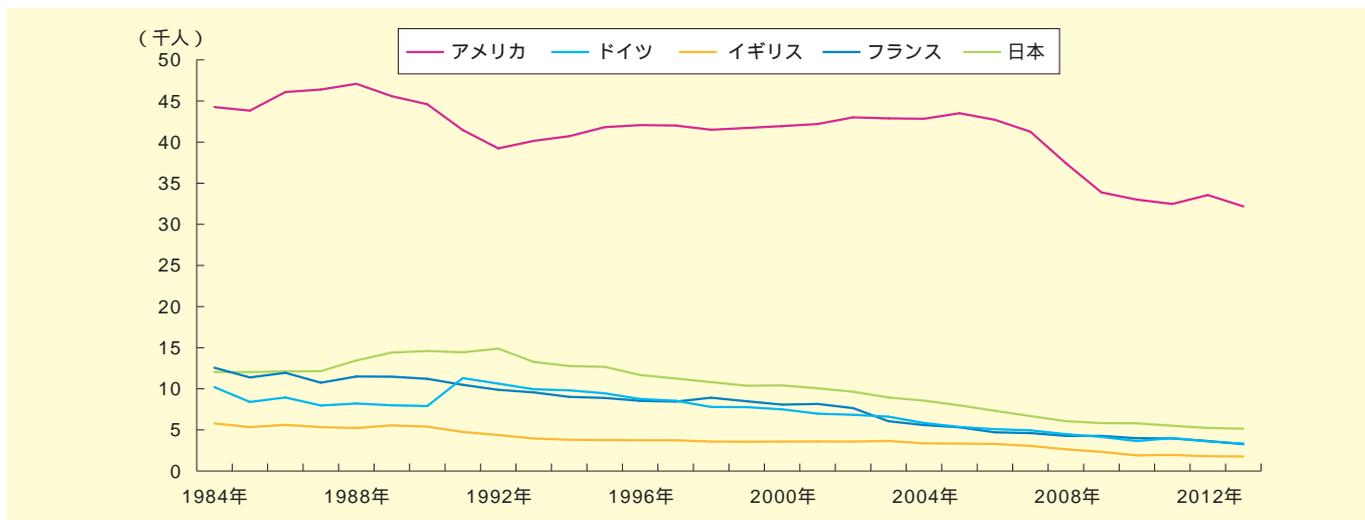
事 項	アメリカ	カナダ	オーストラリア	ドイツ	イギリス
調査年	2013	2013	2013	2013	2013
人身事故件数	1,591,000	(12) 124,794	...	291,105	144,480
死者数	32,179	(12) 2,076	1,185	3,339	1,770
負傷者数	(12) 2,362,175	(11) 155,761	...	374,142	191,087
状態別 死者数					
歩行中	(12) 4,743	(12) 313	162	557	405
自転車	(12) 726	(12) 62	50	354	113
二輪車	(12) 4,957	(12) 176	213	641	341
乗用車	(12) 12,271	(12) 1,122	588	1,588	819
その他	(12) 10,786	(12) 397	171	199	92
不 明	(12) 78	(12) 6	1	0	0
年齢層別 死者数					
～14	(12) 1,168	(12) 64	50	58	41
15～24	(12) 6,855	(12) 484	225	582	396
25～64	(12) 19,917	(12) 1,108	635	1,698	924
65～	(12) 5,560	(12) 394	274	999	409
不 明	(12) 61	(12) 26	1	2	0
年齢層別 負傷者数					
～14	(11) 171,007	(11) 8,610	...	(12) 29,248	(12) 16,388
15～24	(11) 549,145	(11) 35,990	...	(12) 90,429	(12) 50,102
25～64	(11) 1,311,695	(11) 91,515	...	(12) 220,298	(12) 116,493
65～	(11) 185,115	(11) 14,370	...	(12) 43,887	(12) 16,721
不 明	(11) 0	(11) 5,276	...	(12) 516	(12) 3,227
人口(千人)	313,914	35,158	23,129	82,021	64,106
自動車保有台数(4輪車・千台)	(12) 257,192	(12) 21,705	16,359	47,527	34,050
道路延長(km)	(12) 6,586,610	(12) 1,304,066	1,016,860	(09) 688,243	421,278
自動車走行キロ(億キロ)	(12) 47,436	(08) 3,273	2,359	7,037	(97) 4,607
運転免許保有者数(千人)	(12) 211,815	(12) 24,147	16,367	...	37,115
備考	死者数は30日以内死亡。	死者数は30日以内死亡。	死者数は30日以内死亡。	死者数は30日以内死亡。	死者数は30日以内死亡。

事 項	フランス	スウェーデン	イタリア	オランダ	日本
調査年	2013	2013	2013	2013	2013
人身事故件数	56,812	14,940	181,227	(09) 19,378	629,021
死者数	3,268	260	3,385	476	5,152
負傷者数	70,607	20,257	257,421	(09) 22,221	780,715
状態別 死者数					
歩行中	(12) 489	42	549	51	1,864
自転車	(12) 164	14	251	112	813
二輪車	(12) 843	43	849	52	859
乗用車	(12) 1,882	144	1,479	183	1,081
その他	(12) 275	17	257	60	535
不 明	(12) 0	0	19	18	0
年齢層別 死者数					
～14	97	4	55	(12) 24	102
15～24	738	47	468	(12) 89	446
25～64	1,745	133	1,776	(12) 262	1,833
65～	688	76	1,009	(12) 187	2,771
不 明	0	0	77	(12) 0	0
年齢層別 負傷者数					
～14	(12) 5,661	(12) 1,345	(12) 12,023	(09) 1,616	48,882
15～24	(12) 20,204	(12) 6,078	(12) 53,941	(09) 6,773	123,385
25～64	(12) 42,978	(12) 13,037	(12) 165,123	(09) 11,295	497,598
65～	(12) 7,003	(12) 2,196	(12) 27,902	(09) 2,422	110,850
不 明	(12) 5	(12) 169	(12) 5,727	(09) 115	0
人口(千人)	63,660	9,556	59,685	16,780	127,296
自動車保有台数(4輪車・千台)	38,205	5,074	41,830	8,896	74,641
道路延長(km)	1,071,823	140,500	(92) 305,388	138,199	1,217,128
自動車走行キロ(億キロ)	(12) 5,498	(10) 819	...	(12) 1,277	(12) 7,319
運転免許保有者数(千人)	(08) 40,300	6,182	37,468	(12) 10,991	81,860
備考	死者数は30日以内死亡。	死者数は30日以内死亡。	死者数は30日以内死亡。	死者数は30日以内死亡。	死者数は30日以内死亡。

注 1 ( )は調査年次を表し、「...」は1985年まで遡ってもデータのないものを表す。

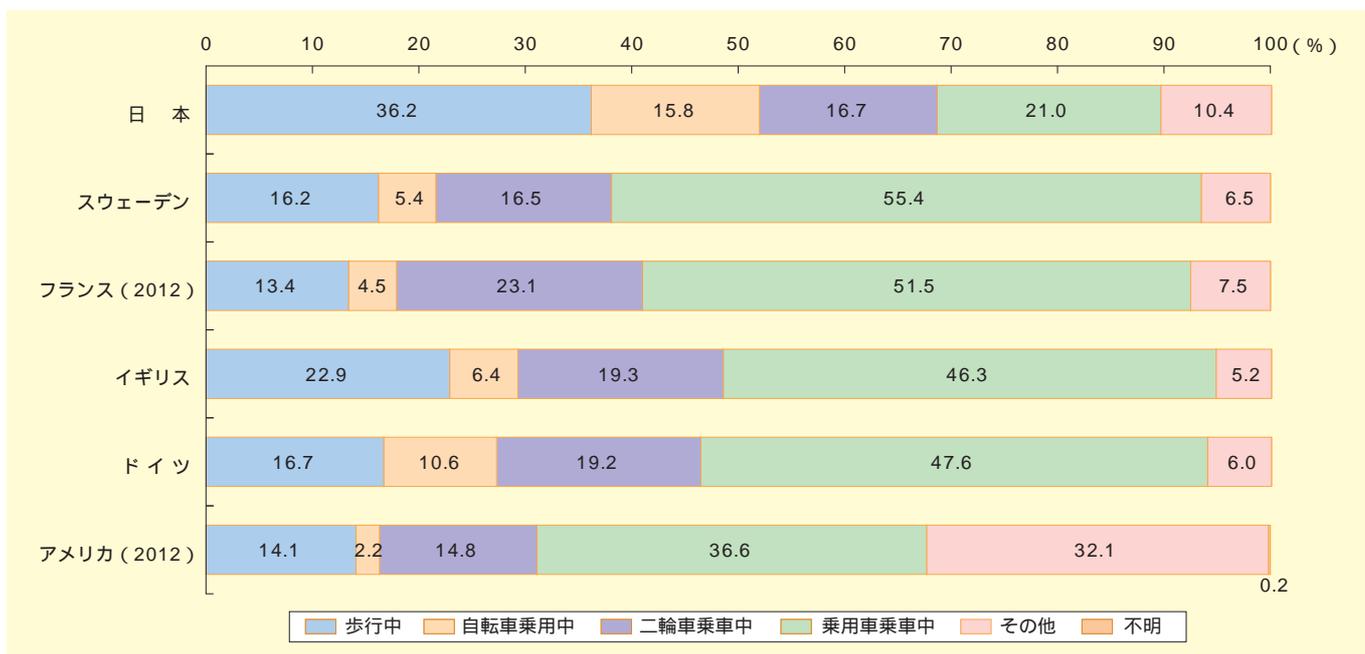
2 状態別死者数中「乗用車」にはバス、ミニバスを含み、「その他」には貨物、特殊、路面電車、軽車両を含む。

第2図 主な欧米諸国の交通事故死者数の推移



- 注 1 IRTAD資料による。  
 2 ドイツの値は、1990年までは旧西ドイツ地域に限る。  
 3 死者数の定義は事故発生後30日以内の死者である。  
 ただし、フランスの2004以前の数値及び日本の1992年以前の数値は、30日死者換算数。

第3図 主な欧米諸国の状態別交通事故死者数の構成率 (2013年)



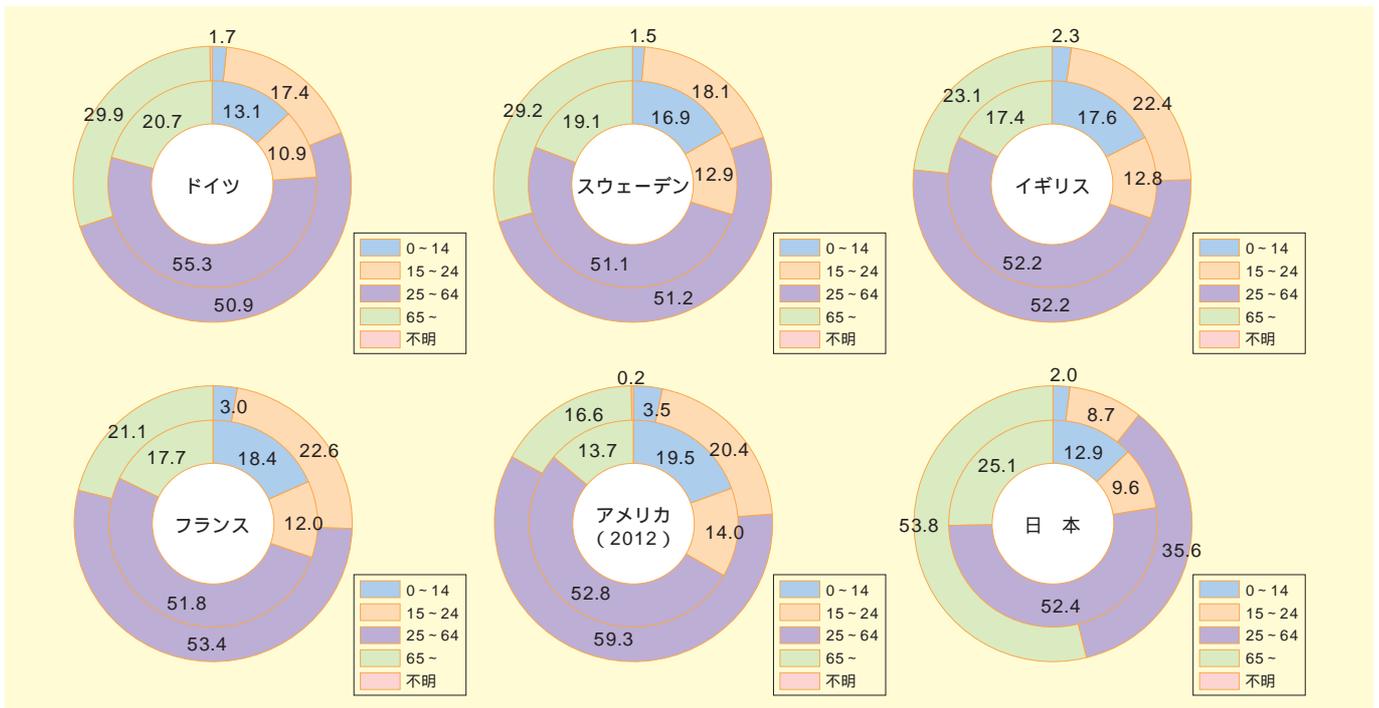
- 注 1 IRTAD資料による。  
 2 数値は状態別構成率

#### 4 状態別交通事故死者数の状況

我が国と主な欧米諸国（アメリカ，ドイツ，イギリス，フランス及びスウェーデン）の状態別交通事故死者数の状況を見ると，我が国は乗用車乗車中の死者数の構成率が低く，歩行中及び自転車乗車中の死者数の構成率が高い。イギリスは，歩

行中死者数の構成率が我が国に次いで高い。一方，スウェーデン，フランス及びドイツは，乗用車乗車中の死者数の構成率が高い。また，アメリカは，乗用車乗車中とその他で，死者数の69%程度を占めている。（第3図）

第4図 主な欧米諸国の年齢層別交通事故死者数の構成率と人口構成率（2013年）



注 1 IRTAD資料による。  
 2 数値は構成率 (%)  
 3 内円は人口、外円は交通事故死者数

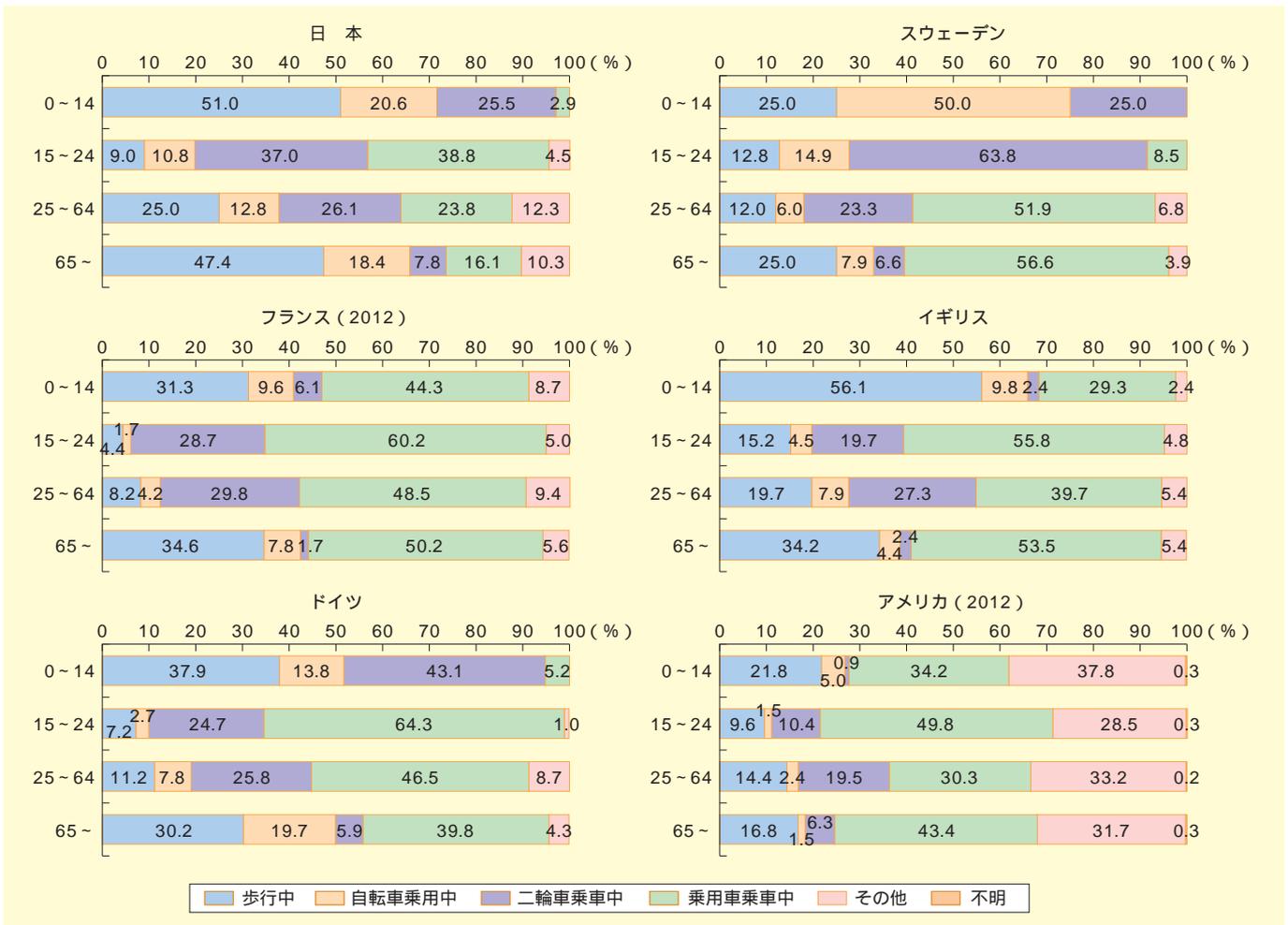
### 5 年齢層別交通事故死者数の状況

我が国と主な欧米諸国（アメリカ，ドイツ，イギリス，フランス及びスウェーデン）の年齢層別交通事故死者数の状況を見ると，主な欧米諸国では，15～24歳の年齢層の構成率が我が国よりも高く，人口構成率を5～10ポイント上回っている。我が国は，65歳以上の年齢層の構成率が際立って高い。（第4図）

### 6 状態別・年齢層別交通事故死者数の状況

我が国と主な欧米諸国（アメリカ，ドイツ，イギリス，フランス及びスウェーデン）の状態別・年齢層別交通事故死者数の状況を見ると，我が国は，歩行中については15～24歳を除いて主な欧米諸国に比べて構成率が高く，自転車と二輪車については15～24歳の構成率が主な欧米諸国に比べて高い。（第5図）

第5図 主な欧米諸国の状態別・年齢層別交通事故死者数の構成率（2013年）



注 1 IRTAD資料による。  
 2 数値は状態別構成率

## 参考- 3

# 道路交通事故交通統計24時間死者，30日以内死者及び30日死者の状況の比較

警察庁では，交通事故発生後24時間以内に死亡した者（24時間死者）の数について昭和21年から集計しているが，国際的な比較を行うため，交通事故発生から30日以内に死亡する者（30日以内死者）の統計が必要となったことから，平成5年からは，24時間死者に交通事故発生から24時間経過後30日以内に死亡した者（30日死者）を加えた「30日以内死者」の集計を行っている。

### 1 24時間死者数と30日以内死者数の比較

30日以内死者数は4,838人で，14年連続の減少となるとともに，平成5年から統計を開始して以来，最も少なかった昨年を更に下回った。

30日以内死者数に占める24時間死者数の割合をみると，近年は，漸減傾向で推移している（第1表）。

30日以内死者数を交通事故発生から死亡までの経過日数別（発生日を初日とし計算）にみると，交通事故発生から24時間以内に死亡した者が全体の85.0%（4,113人）を占めている。

その後は，3日以内で全体の約9割を占め（4,306人，累積構成率89.0%），10日以内で累積構成率は95.6%（4,623人）に達している（第1図）。

### 2 30日死者数の特徴（単年）

#### 年齢層別の状況と特徴

30日死者の年齢層別の構成率についてみると，65歳以上（61.0%）の占める割合が24時間死者（65歳以上，53.3%）に比べ高い割合を示している（第2図）。

また，平成16年から25年の推移をみると，26年と同様の傾向を示している。

#### 状態別の状況と特徴

30日死者の状態別の構成率についてみると，自転車乗用中（27.3%）の占める割合が24時間死者（自転車乗用中，13.1%）に比べ高い割合を示している。一方，自動車乗車中（21.8%）の占める割合は24時間死者（自動車乗車中，33.3%）に比べ低い割合を示している（第3図，第2表）。

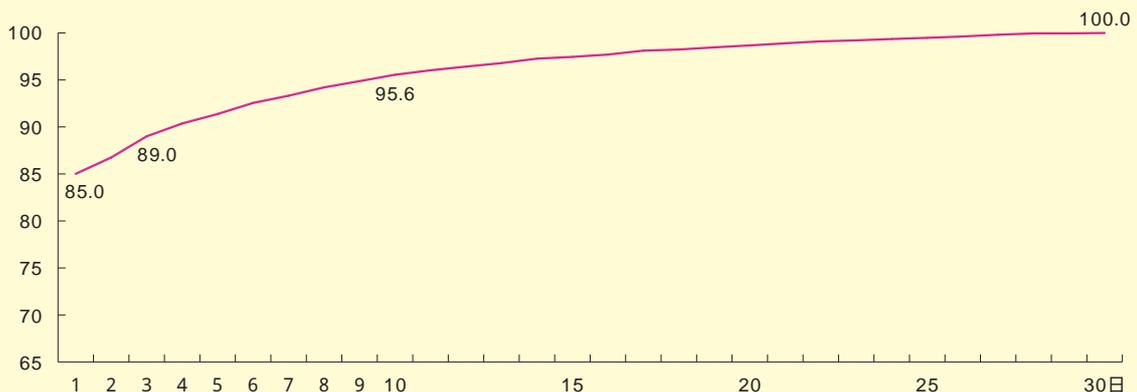
また，平成16年から年の推移をみると，26年と同様の傾向を示している。

#### 損傷主部位別の状況と特徴

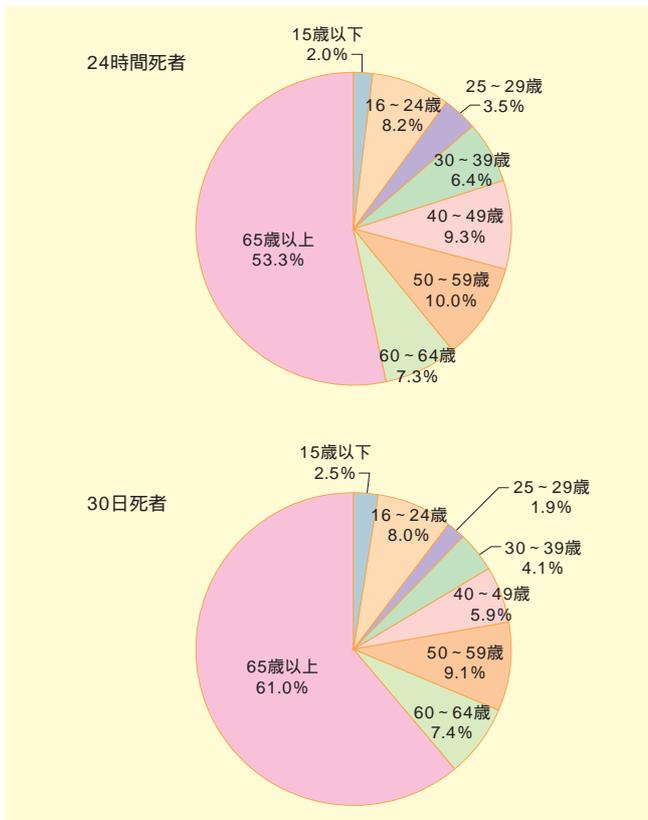
30日死者の損傷主部位別の構成率についてみると，頭部（70.1%）の占める割合が24時間死者（頭部，45.4%）に比べ高い割合を示している。一方，胸部（6.6%）の占める割合は24時間死者（胸部，24.7%）に比べ低い割合を示している（第4図）。

また，平成16年から25年の推移をみると，26年と同様の傾向を示している。

第1図 事故発生後の経過日数別30日以内死者累積構成率

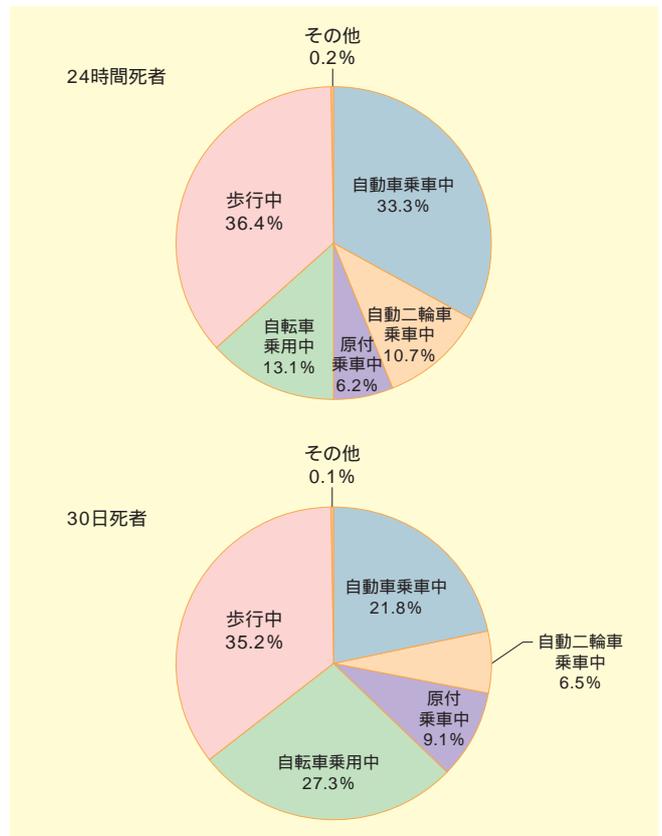


第2図 年齢層別死者数の構成率（平成26年）



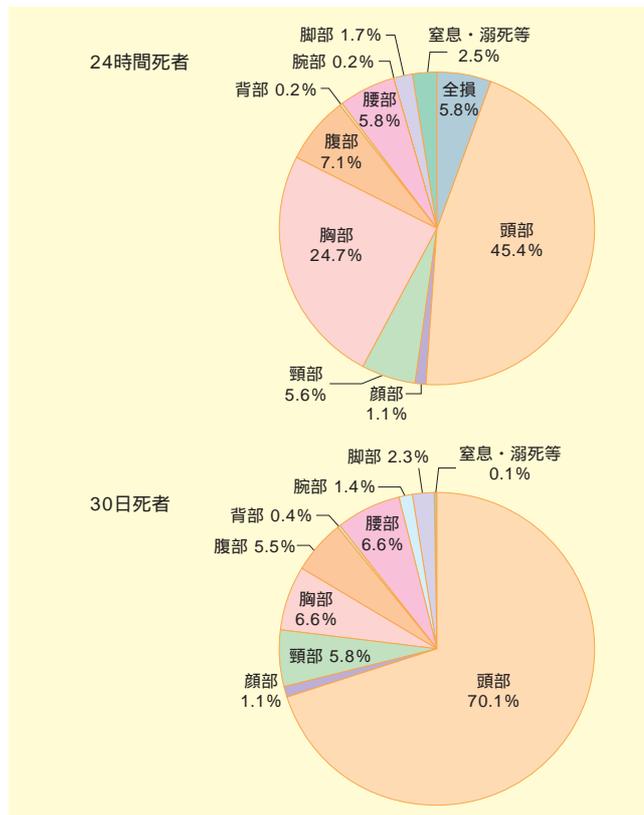
注 警察庁資料による。

第3図 状態別死者数の構成率（平成26年）



注 警察庁資料による。

第4図 損傷主部位別死者数の構成率（平成26年）



注 警察庁資料による。

第1表 24時間死者と30日以内死者の推移

	16年	17年	18年	19年	20年	21年	22年	23年	24年	25年	26年
24時間死者 (A)	7,425	6,927	6,403	5,782	5,197	4,968	4,922	4,663	4,411	4,373	4,113
30日以内死者 (B)	8,561	7,990	7,326	6,681	6,067	5,831	5,806	5,507	5,237	5,152	4,838
差 数	1,136	1,063	923	899	870	863	884	844	826	779	725
(A)/(B)	86.7%	86.7%	87.4%	86.5%	85.7%	85.2%	84.8%	84.7%	84.2%	84.9%	85.0%

注 警察庁資料による。

第2表 年齢層別・状態別にみた24時間死者数と30日死者数の比較（平成26年）

状態	死亡時間・日	24時間死者		30日死者		構成率の差 (a) - (b)
		人	(a) 構成率 (%)	人	(b) 構成率 (%)	
15歳以下	自動車乗車中	21	25.0	6	33.3	- 8.3
	自動二輪車乗車中	1	1.2	0	0.0	1.2
	原付自転車乗車中	0	0.0	0	0.0	0.0
	自転車乗用中	19	22.6	9	50.0	- 27.4
	歩 行 中	43	51.2	3	16.7	34.5
	そ の 他	0	0.0	0	0.0	0.0
	小 計		84	100.0	18	100.0
16 ～ 24歳	自動車乗車中	150	44.4	14	24.1	20.2
	自動二輪車乗車中	97	28.7	13	22.4	6.3
	原付自転車乗車中	38	11.2	8	13.8	- 2.6
	自転車乗用中	22	6.5	11	19.0	- 12.5
	歩 行 中	31	9.2	12	20.7	- 11.5
	そ の 他	0	0.0	0	0.0	0.0
	小 計		338	100.0	58	100.0
25 ～ 64歳	自動車乗車中	599	40.0	43	20.8	19.2
	自動二輪車乗車中	297	19.8	26	12.6	7.3
	原付自転車乗車中	85	5.7	23	11.1	- 5.4
	自転車乗用中	154	10.3	54	26.1	- 15.8
	歩 行 中	361	24.1	60	29.0	- 4.9
	そ の 他	2	0.1	1	0.5	- 0.3
	小 計		1,498	100.0	207	100.0
65歳以上	自動車乗車中	600	27.4	95	21.5	5.9
	自動二輪車乗車中	47	2.1	8	1.8	0.3
	原付自転車乗車中	132	6.0	35	7.9	- 1.9
	自転車乗用中	345	15.7	124	28.1	- 12.3
	歩 行 中	1,063	48.5	180	40.7	7.7
	そ の 他	6	0.3	0	0.0	0.3
	小 計		2,193	100.0	442	100.0
合 計	自動車乗車中	1,370	33.3	158	21.8	11.5
	自動二輪車乗車中	442	10.7	47	6.5	4.3
	原付自転車乗車中	255	6.2	66	9.1	- 2.9
	自転車乗用中	540	13.1	198	27.3	- 14.2
	歩 行 中	1,498	36.4	255	35.2	1.2
	そ の 他	8	0.2	1	0.1	0.1
	小 計		4,113	100.0	725	100.0

注 警察庁資料による。

## 参考- 4

# 「本格的な高齢社会への移行に向けた総合的な高齢者交通安全対策について」 (平成15年3月27日 交通対策本部決定)の推進状況(平成27年3月)

### 1 高齢歩行者，高齢自転車利用者等の交通安全対策

ユニバーサルデザインに対応した道路交通環境等の整備

#### 【道路交通環境の整備】

死傷事故発生割合が高い地区等において，歩行者等の安全な通行を確保するため，都道府県公安委員会と道路管理者が連携して面的かつ総合的な死傷事故抑止対策を講じた。具体的には，歩車分離式信号の運用，バリアフリー対応型信号機の整備，信号灯器のLED(発光ダイオード)化，道路標識の大型化・高輝度化・自発光化，道路標示の高輝度化，歩道の段差・傾斜・勾配の改善，自転車道等の設置，歩行者等を優先する道路構造の整備を推進している。また，冬季バリアフリー対策についても行う。

#### 【地域活性化事業の推進】

地方単独事業として実施するユニバーサルデザインによるまちづくりに対して，地域活性化事業債の対象としている。

#### 車両安全対策による歩行者保護等

#### 【歩行者保護基準の導入・安全情報提供(平成15年度～)】

自動車と衝突した歩行者の死亡事故数を低減させるため，自動車のボンネット部の歩行者保護性能に関する基準を平成17年9月より適用した。さらに，重傷事故数を減少させるため，自動車のバンパー部の歩行者保護性能に関する基準を25年4月から適用した。また，自動車アセスメントにおいて，自動車のボンネット部の歩行者保護性能及びバンパー部の歩行者保護性能に係る評価試験を実施し，ユーザーへの情報提供を行っている。

#### 【通信を活用した先進安全自動車の開発の促進(平成13年度～)】

事故防止を目的として，情報交換型運転支援システム(通信を活用した歩行者・車間，車・車間

等の情報交換によりドライバーの運転を支援するシステム)の開発を促進する。

#### 【ノンステップバス認定制度の創設(平成13年度～)】

高齢者，障害者にとって安全でかつ利用しやすい「次世代普及型ノンステップバスの標準仕様」を平成15年3月に策定した。これを踏まえて16年1月に標準仕様を満たすノンステップバスを認定する「標準仕様ノンステップバスの認定制度」を創設するとともに，一層の移動利便性等の向上のため高齢者等により優しい車両とするべくノンステップバスの標準仕様の改良を図っている。

#### 【公共交通移動円滑化設備整備費補助金(平成12年度～平成22年度)】

#### 【地域公共交通確保維持改善事業(平成23年度～)】

高齢者，障害者等の移動等の円滑化の促進に関する法律の趣旨に基づき，高齢者等が公共交通機関を利用しやすくするため，ノンステップバス等の導入に対して補助を行うことによりバリアフリー社会の実現を図る。

#### 交通安全教育及び広報啓発の徹底

#### 【政府広報による働きかけ】

テレビ，ラジオ，新聞，雑誌，インターネット等の各種媒体の政府広報を通じて高齢者に対して交通事故実態，身体機能の変化，反射材用品等の効果など，交通事故防止に役立つアドバイス・情報の提供を行っている。

また，平成20年度には，高齢者事故防止のためのDVDを作成し，各都道府県及び市区町村等に配布し，これを活用した交通安全啓発を行っている。

#### 【高齢者に対する交通安全教育の推進】

高齢者に対し，加齢に伴う身体機能の変化が行動に及ぼす影響，交通ルール等を理解させるため，

高齢者の事故実態の調査分析等に基づき、各種教育資機材を積極的に活用した参加・体験・実践型の交通安全教育を推進している。

#### 【高齢者宅訪問活動及び交通事故防止のワンポイントアドバイス】

地域の実情に応じて、交通安全教育及び講習等を受ける機会が少ない高齢者に対し、平素から高齢者と接する機会が多い民生委員等の福祉関係者を始め、地域の関係機関・団体等と連携した高齢者宅の訪問指導や、医療施設や福祉施設等、高齢者が多数来訪する場における交通事故防止のワンポイントアドバイス等の交通安全指導を推進している。

#### 【自転車利用者に対するルールの周知と安全教育の推進】

自転車利用者の交通ルール遵守及び交通マナーの向上を促進するため、関係機関・団体と連携して、交通対策本部で示された「自転車安全利用五則」等を活用し、自転車の通行ルール周知のための各種広報啓発活動、高齢者等を対象とした自転車教室の開催等の交通安全教育を推進するほか、自転車利用者の交通違反に対する指導取締り、自転車の通行環境の確立を柱とする良好な自転車交通秩序の実現のための総合対策を推進している。

5月の「自転車月間」(自転車月間推進協議会主催、警察庁等後援)や全国交通安全運動等において、自転車の安全利用促進の広報キャンペーンを全国的に展開した。

春の全国交通安全運動の実施に当たり作成し、全国に配布するポスター・チラシに「自転車安全利用五則」を掲載し、自転車の通行ルール周知のための広報啓発活動を推進している。

また、平成23年度には、自転車の安全性確保のためのDVDを作成し、各都道府県及び市区町村等に配布し、これを活用した交通安全啓発を行っている。

#### 夜間及び薄暮時の交通安全対策

##### 【反射材用品等の普及促進】

交通安全教育、広報等を通じて、夕暮れ時から

夜間にかけて交通事故防止に効果が高い反射材用品等の普及を図るとともに、反射材用品等の視認効果、使用方法等について理解を深めるため、参加・体験・実践型の交通安全教育や関係機関・団体と協力した反射材用品等の展示会の開催等を推進している。

##### 【前照灯の早期点灯の普及】

都道府県等を通じて薄暮時における前照灯の早期点灯の促進を図っている。

##### 【道路標識の高輝度化等の推進】

道路標識の大型化・高輝度化・自発光化及び道路標示の高輝度化を推進している。

#### 電動車いすの安全対策

##### 【電動車いすの安全利用の推進】

電動車いすの製造メーカー等で組織されている電動車いす安全普及協会等と連携し、「電動車いすの安全利用に関する手引き」や「電動車いす安全利用ビデオ」の作成、安全利用に係る指導者の育成、高齢者等の利用者を対象とした講習会の開催等を行い、広く利用者に対する安全教育に努めている。今後も、同協会等との連携を密にして、電動車いすに係る交通安全対策を推進する。

## 2 高齢運転者の交通安全対策

### 高齢運転者に対する講習等の充実

#### 【高齢者講習(平成10年度～)】

運転免許証の更新期間が満了する日における年齢が70歳以上の高齢者に、実際に自動車等の運転をしてもらうことや運転適性検査器材を用いた検査を行うことにより、運転に必要な適性に関する調査を行い、受講者に自らの身体的な機能の変化を自覚してもらうとともに、その結果に基づいて助言・指導を行っている。

#### 【講習予備検査(認知機能検査)(平成21年度～)】

運転免許証の更新期間が満了する日における年齢が75歳以上の高齢者に対する講習予備検査の適正な実施と、検査の結果に基づく効果的な高齢者

講習の実施を図っている。

また、認知症の疑いがある運転者の把握に努め、的確に臨時適性検査を行うなどして、認知症であることが判明した場合には、運転免許の取消し等の行政処分を行う。

#### 【高齢者安全運転推進協力者の養成】

高齢者交通安全指導員（シルバーリーダー）など、地域の高齢者に影響力のある者を対象にした参加・体験・実践型の講習会を開催し、高齢者の安全運転に必要な知識の習得とその指導力向上を図り、継続的な推進協力者を養成することにより、地域における高齢者安全運転の普及を図っている。

#### 【事業用自動車の高齢運転者に対する特別な指導（平成13年度～）】

独立行政法人自動車事故対策機構等において、高齢運転者に対して義務付けられている適性診断を実施するとともに、自動車運送事業者に対し、適性診断の結果を踏まえた、個々の運転者の加齢に伴う身体機能の変化の程度に応じたバス、タクシー及びトラックの安全な運転方法等に関する適切な指導・監督の実施について指導する。

他の世代の運転者に対する働きかけ

#### 【政府広報による働きかけ】

テレビ、ラジオ、新聞、雑誌、インターネット等の各種媒体の政府広報を通じて他の世代に対して、高齢者の身体機能の変化を理解させ、思いやりのある運転をさせるように働きかける。

#### 【高齢運転者標識の普及】

高齢者以外の運転者が、高齢者の身体機能の変化に理解を深め、思いやりのある運転をすることが重要であることから、高齢運転者標識を表示した自動車に対する配慮についての他の年齢層への運転者教育に努めるなど、高齢運転者標識の普及を図っている。

道路交通環境の整備等

#### 【道路交通環境の整備】

付加車線（ゆずりあい車線）の整備、道路照明

の設置、道路標識の大型化・高輝度化、自発光化、道路標示の高輝度化、信号灯器のLED（発光ダイオード）化等を行うほか、「道の駅」等の簡易パーキングエリアの整備等を推進している。

#### 【高齢運転者等専用駐車区間制度の運用】

身体機能の低下が、運転に影響を与えるおそれがある高齢運転者等を支援するための高齢運転者等専用駐車区間制度を運用することにより、高齢運転者等が安全かつ快適に運転することができる道路交通環境を提供し、交通事故の防止を図っている。

高齢者を考慮した車両安全対策

#### 【本格的な高齢化社会の到来に向けた車両安全対策総合プラン（平成16年度～）】

高齢者に重点をおいた車両安全対策を推進するため、事故実態調査及び行動分析を行うとともに、高齢者の知覚向上等を図る新技術の開発を促進する。

### 3 市民参加型の交通安全活動の推進及び高齢者保護の強化

地域社会における交通安全対策

#### 【参加・体験・実践型の交通ボランティアの養成】

地域社会において様々な交通安全活動を行っている交通指導員（シルバーリーダーを含む。）や交通ボランティア等の現場活動を強化することを目的として、知識・技能レベルや指導力の向上及び士気の高揚を図るため、三世代交流型交通安全教育の実施による実践活動や講習会等を開催している。

#### 【地域交通安全活動推進委員の活動】

地域交通安全活動推進委員の活動に「高齢者、障害者その他その通行に支障のある者の通行の安全を確保するための方法について住民の理解を深めるための運動の推進」を掲げ、高齢者等の通行の安全を確保するための啓発活動の推進を図っている。

交通指導員，交通ボランティアの資質向上と活性化

【参加・体験・実践型の交通ボランティアの養成】

3 の事業内容と同様

【高齢者安全運転推進協力者の養成】

2 の事業内容と同様

学校における交通安全対策

【学校における交通安全対策の推進】

文部科学省から通知を発出し，児童生徒の交通安全に対する関心や意識を高めるのみならず，児童生徒に対し，高齢者等の交通事故の被害者となることが多い年齢層の交通行動の特性について理解させるとともに，高齢者と児童生徒の世代間交流等を通じて交通安全教育を推進するよう，各教育委員会等を通じて各学校を指導している。

## 参考- 5 | 平成26年度交通安全ファミリー作文コンクールの最優秀作

小学生の部 最優秀作 内閣総理大臣賞

声かけありがとう

徳島県北島町立北島南小学校

四年 大島 拓真

ぼくは毎日、お父さんとお母さんから交通安全について、いろいろなことを言われます。「車に気をつけるんよ。」「信号が青になってもすぐにわたらんと左右かくにんしてわたるんよ。」「横だん歩道をちゃんとわたるんよ。」など、まだまだたくさんあります。

四年生になって、学校区の中なら一人で自転車に乗ることができるようになってから、お父さんとお母さんの心配はますますふえたようです。もっとたくさん注意されるようになりました。

「スピード出したらあかんよ。」「ヘルメットは絶対にかぶらなあかんよ。」「友達ときょう争したらあかんよ。」「周りをよく見て運転せなあかんよ。」「なれた道でも何があるか分からんけん、油だんしたらあかんよ。」

あかんよ、あかんよばかりで、ぼくはいやになります。「分かっとるのに、うるさいな。」と思う時があります。

ある日ぼくは、「毎日同じことを言わんでも分かっとる。」とお母さんに言いました。するとお母さんは、「お母さんもな、おじいちゃんに交通安全について、毎日のように注意されよったんよ。毎日言われよったら心の中にその言葉が深くきざまれて、ずっとこのこっとして、気をつけることが身についていったんよ。今でも時どき、その言葉が出てくるんよ。ほなけん、お母さんはいやがられても毎日声をかけるけんな。」と言いました。

そうだ、ぼくは自転車に乗ってスピードを出したいと思っても、お母さんやお父さんの言葉を思い出し、あっ、いかんいかんと心の中で思っています。道を歩いていても、毎日言われていることを思い出し注意しています。おかげでぼくは、き

けんな目にあったことはありません。

お父さんお母さんが心配して毎日かけてくれる言葉がぼくの心にもきざまれていて、きけんな目にあわないようにたすけてるのかなと、少しうれしくなりました。

ぼくのことを心配して毎日声をかけてくれるお父さんやお母さんの言葉を感じの気持ちで聞こうと思います。そして、心配してくれる人を心配させないように交通ルールを守っていきたいです。



中学生の部 最優秀作 内閣総理大臣賞

じこ責任

福島県郡山市立郡山第一中学校

三年 鈴木 直緒

どちらかといえば、自分はおっちょこちょいな方で、少し油断するとすぐに階段につまずいて足にあざをつくってしまいます。だから普段から自分の行動にはよく気をつけていたので、学校で定期的に行われている「交通安全教室」は「気をつけているんだから大丈夫。」と軽く思っていました。そんな自分が三年前に交通事故に遭いました。

小学六年生の自分は、とにかくふざけるのが大の得意で、よく休み時間に友達と面白い話で盛り上がっていました。又、祖父の勧めで特設合唱部に小学校四年生から入部し、上の大会へ、そのま

た上の大会へ、他の学校に負けない位感動的な“うた”を造りあげようと必死で、副部長も務めていました。部活動がたまたま休みになった日があったため、久しぶりの休みが嬉しく、放課後に友達の家で遊ぶ約束をしました。私の移動手段として、当時は大抵自転車を選んでいました。調子に乗り、ヘルメットを着用せずに乗車する日もありました。私はその日はヘルメットを着用していませんでした。

帰り道、友達とのくだらない遊びが時を忘れさせ、門限より十分遅れて友達の家を出ることとなりました。早く帰宅したくて、いつもより少し飛ばして自転車を走らせていました。すると、スーパーの駐車場から道路へ一台の車が顔を出しました。こちらが止まると、しばらく止まって頂けたので、「ありがとうございます。」と礼をしながら通過をしようとしていました。その瞬間、いきなり前進してきました、その車が。

「バン！」

大きな音がぶつかり合いました。パニックになって、目に涙が溜まりました。メタリックのライトブルーの車の頭は、きれいに自転車の形にへこみました。車を降りたのは三十代半ばくらいの女性で、

「大丈夫？けがしてるでしょ。」

と何回も問いかけてくれました。手をつくことが出来たので右足の太もものすり傷だけで済んだのが不幸中の幸いでした。それよりも車の弁償などお金で頭がいっぱいになり、

「大丈夫です。すみません。」

とくり返すことしか出来ませんでした。私は必死に学校の「交通安全教室」の内容を思い出しました。ようやく、「親に連絡する」という言葉が出て来ました。

「お母さんに電話させて下さい。」

ふるえる声をふり絞って女性の携帯電話を借り、母との連絡が付くと、ようやく落ち着くことが出来ました。女性は、私の母が来るまで待つ、謝りたい、と言いましたが、私が、

「足のけがは大したことないので、大丈夫です。」と言ったので女性は母が来る前にへこんだ車に乗って帰ってしまいました。

帰宅すると家族全員が私を心配してくれました。もう、いっぱいいっぱい「ごめんなさい。」しか言えなかった事。その女性は帰った事。全て話しました。すると、父は

「警察行くぞ。」

と言って車のエンジンをかけました。私が、「そんな大した傷でもないよ、大丈夫！」と明るく言っても黙って車を走らせ続けました。警察署に着くと、父は警察官に事情を話し、車の色とナンバープレートから警察官は女性を呼び出しました。警察官をはさんで机ごしに討論になりました。私は罪悪感でいっぱいになりました。あんなに怒っている父を初めて見ました。結局、女性側の“左方未確認”と私を病院へ連れて行かなかった“判断の誤り”ということが父の怒りの論点でした。私は謝罪されましたが、自分に対してモヤモヤした気分になり、恐怖がよみがえってその日は何度も泣きました。もう二度とあの様な経験はしたくないです。

その日から私は自転車に乗る際に必ずヘルメットを着用しています。今度万が一自分が歩行者と衝突すると、自分が加害者なので、どんな時も落ち着いて走行しています。しかし、私の街を走っている自転車はほとんどヘルメットを着用していません。さらに、最近頻繁に交通事故のニュースを目にします。交通事故を絶対甘く見てはならないし、意識してもおこりうるので自転車に乗ったら子供だけではなく大人もヘルメット着用を義務づけるべきだと思っています。確かに、「面倒」と思うかもしれませんが、交通事故に遭えば「後悔」するので、ヘルメットは重要だと思います。それに、どれだけ急用だとしても、事故に遭ってからでは本当に遅いので、落ち着いてゆずり合う心が大切だと思います。事故を通して、自分の行動には責任を持つべきだと私は思いました。

一般（高校生以上）の部

最優秀作 内閣総理大臣賞

そのとき、我が子を守るもの

石川県野々市市 米田 真由

「もし何かあっても、恨んだりしないから、お願いさせてって」これは実際に、返答に困る私に友達のママが言った言葉です。

数年前、友達親子と公園へ遊びに行く約束をした時の事です。車なら十分程の場所ですが、友達には車がなく、私が乗せてあげなければ、公園まで電車で三十分はかかります。

最初は断りました。だって私の車には、我が子の分のチャイルドシートしかないのです。友達は、子供を抱っこして乗るからと言い、遂には冒頭の言葉が返ってきた次第です。

結局私は、その強引さに負けて乗せてしまいました。その時はたまたま何事もなく済みましたが、ハンドルを握る以上は命を預かる訳ですから、無責任だったと反省しています。

その時の自分を戒めるように、昨年、事故は起こりました。その日私は生後八カ月の下の娘を乗せて運転していました。あと百mで自宅という通り慣れた交差点。信号は青。いつものように通り過ぎようとしたその時、助手席の窓の向こうに、あり得ない近さで迫り来る車が見えました。えっと思う間もなく、ものすごい衝撃を感じ、車は横転。天井を路面に着く形で漸く停止しました。

事故原因は相手の信号無視でした。私は無我夢中で車外に出て、娘が座る後部席のドアを開けました。娘は逆さまの車内で、チャイルドシートに張り付くような格好で大泣きしていました。幸い私は軽傷、娘もチャイルドシートに守られて、無傷でした。

事故の衝撃で娘のマグはぺちゃんこにつぶれ、さっき買ったばかりの粉ミルクの硬い缶も、ひど

くへこんでいました。娘の柔らかい手を握り、もしチャイルドシートに乗っていなかったら...と思うと、背筋が凍りつく思いがし、涙があふれました。

現在チャイルドシートの装着率は六割程度と聞きます。親として、自分の世代で「装着は当然」という世の中にしなくては...。事故後、以前に増してそう思うようになりました。

事故の数日後、上の子の幼稚園に行くと、何人ものママが、私の擦り傷だらけの腕を見てどうしたのかと聞いてきました。私が事情を話すと、「怖いね。近くだとチャイルドシート着けない時もあったけど、もうやめるわ。」とか「じいちゃんが抱っこして乗るとか、つい許してたけど、次からきっぱり断るわ。」といった声が聞かれ、ささやかながら私の交通安全運動がスタートした思いでした。

私は、自らも忘れるまいという警告も込めて、周りの人たちに伝えていきます。「近くだから」「つい」なんて絶対ダメ。事故はいつ起きるかもわからないし、気をつけていても避けきれない事故もあることを。何より事故の瞬間は想像以上の衝撃で、自分の手では何一つ守れず、大切な我が子はチャイルドシートで守るしかないということ。

このことが、一人でも多くの人の記憶に残り、装着率100%の実現に向け少しでも貢献できるといいなあと思っています。



# 略 語 一 覽

## 略語一覧

---

- ABS : Antilock Brake System アンチロックブレーキシステム
- AED : Automated External Defibrillator 自動体外式除細動器
- AHS : Advanced cruise-assist Highway Systems 走行支援道路システム
- AIS : Automatic Identification System 船舶自動識別装置
- ASV : Advanced Safety Vehicle 先進安全自動車
- ATM : Air Traffic Management 航空交通管理
- ATS : Automatic Train Stop 自動列車停止装置
- AUDIT : Alcohol Use Disorders Identification Test  
アルコール使用障害に関するスクリーニングテスト
- CARATS : Collaborative Actions for Renovation of Air Traffic Systems  
将来の航空交通システムに関する長期ビジョン
- DSSS : Driving Safety Support Systems 安全運転支援システム
- ELT : Emergency Locator Transmitter 航空機用救命無線機
- ETC : Electronic Toll Collection System 自動料金支払いシステム
- FAST : Fast Emergency Vehicle Preemption Systems 現場急行支援システム
- GIS : Geographic Information System 地理情報システム
- GMDSS : Global Maritime Distress and Safety System  
海上における遭難及び安全に関する世界的な制度
- GPS : Global Positioning System 全地球測位システム
- HELP : Help system for Emergency Life saving and Public safety 緊急通報システム
- IAEA : International Atomic Energy Agency 国際原子力機関
- ICAO : International Civil Aviation Organization 国際民間航空機関
- IFR : Instrument Flight Rules 計器飛行方式
- ILO : International Labour Organization 国際労働機関
- IMO : International Maritime Organization 国際海事機関
- ISASI : International Society of Air Safety Investigators 国際航空事故調査員協会
- ISM コード : International Management Code for the Safe Operation of Ship and for Pollution Prevention 国際安全管理規則
- ISO : International Organization for Standardization 国際標準化機構
- IT : Information Technology 情報通信技術
- ITS : Intelligent Transport Systems 高度道路交通システム

- ・ JASREP : Japanese Ship Reporting System 日本船舶通報制度
- ・ LCC : Low Cost Carrier 格安航空会社
- ・ LED : Light Emitting Diode 発光ダイオード
- ・ MOCS : Mobile Operation Control Systems 車両運行管理システム
- ・ 東京MOU : Memorandum of Understanding on Port State Control in the Asia-Pacific Region  
アジア太平洋地域におけるPSC の協力体制に関する覚書
- ・ NASVA : National Agency for Automotive Safety & Victims Aid 独立行政法人自動車事故対策機構
- ・ PIANC : The World Association for Waterborne Transport Infrastructure 国際航路協会
- ・ PSC : Port State Control 外国船舶の監督
- ・ PTPS : Public Transportation Priority Systems 公共車両優先システム
- ・ RNAV : Area Navigation 広域航法
- ・ SAR 条約 : International Convention on Maritime Search and Rescue, 1979  
1979年の海上における捜索及び救助に関する国際条約
- ・ SOLAS 条約 : International Convention for the Safety of Life at Sea  
1974年の海上における人命の安全のための国際条約
- ・ SSR モードS : Secondary Surveillance Radar Mode S 二次監視レーダーモードS
- ・ SSP : State Safety Program 航空安全プログラム
- ・ STCW 条約 : International Convention on Standards of Training, Certification and Watchkeeping  
for Seafarers, 1978  
1978年の船員の訓練及び資格証明並びに当直の基準に関する国際条約
- ・ TDM : Transportation Demand Management 交通需要マネジメント
- ・ UNECE : United Nations Economic Commission for Europe 国連欧州経済委員会
- ・ UTMS : Universal Traffic Management Systems 新交通管理システム
- ・ VICS : Vehicle Information and Communication System 道路交通情報通信システム

造語等により一部掲載を省略しているものがある。