

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	「シートベルト着用の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の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 「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
20. 1.11	「『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
23. 3.31	「第9次交通安全基本計画」を中央交通安全対策会議決定
28. 3.11	「第10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3.8人（2014年）であり、第10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

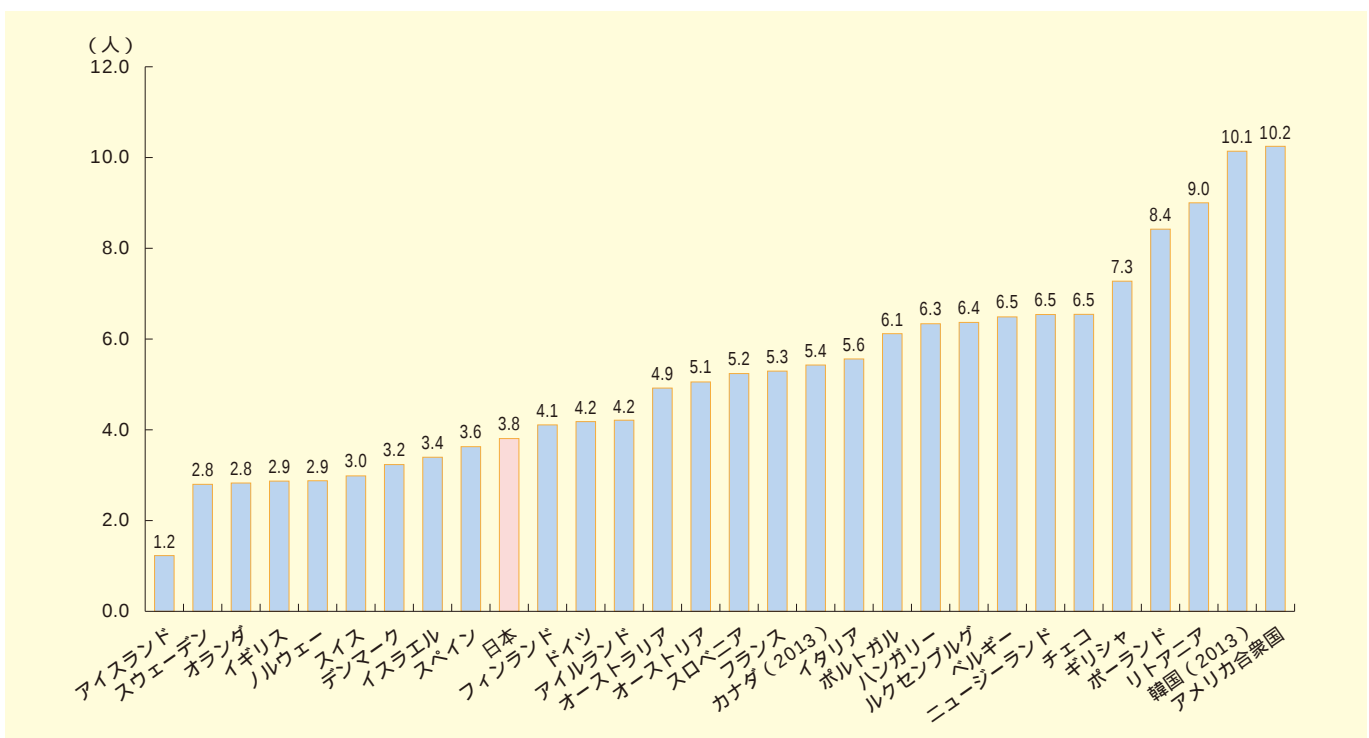
我が国と欧米諸国の自動車の普及状況を見る

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2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1.25人と最も多く、我が国はアメリカの半分程度（0.59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0.69人と最も多く、アメリカ、フランス、カナダの順となっている。（第2表）

第1図 人口10万人当たりの交通事故死者数（2014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、2014年の数値である。
 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。

第1表 人口10万人当たりの交通事故死者数上位国（2014年）

10万人当たり死者数の上位国（2014年）

国名	10万人当たり 死者数	人口 （千人）	死者数	過去5カ年の推移				
				2014	2013	2012	2011	2010
アイスランド	1.2	326	4	1.2	4.7	2.8	3.8	2.5
スウェーデン	2.8	9,645	270	2.8	2.7	3	3.4	2.9
オランダ	2.8	16,829	476	2.8	2.8	3.4	3.3	3.2
イギリス	2.9	64,597	1,854	2.9	2.8	2.8	3.1	3.8
ノルウェー	2.9	5,108	147	2.9	3.7	2.9	3.4	4.3
スイス	3	8,140	243	3	3.3	4.3	4.1	4.2
デンマーク	3.2	5,627	182	3.2	3.4	3	4	4.6
イスラエル	3.4	8,216	279	3.4	3.4	4.4	4.4	—
スペイン	3.6	46,512	1,688	3.6	3.6	4.1	4.5	5.4
日本	3.8	127,083	4,838	3.8	4	4.1	4.3	4.5

注 1 IRTAD資料による。

2 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。

第2表 欧米諸国の交通事故の状況（2014年）

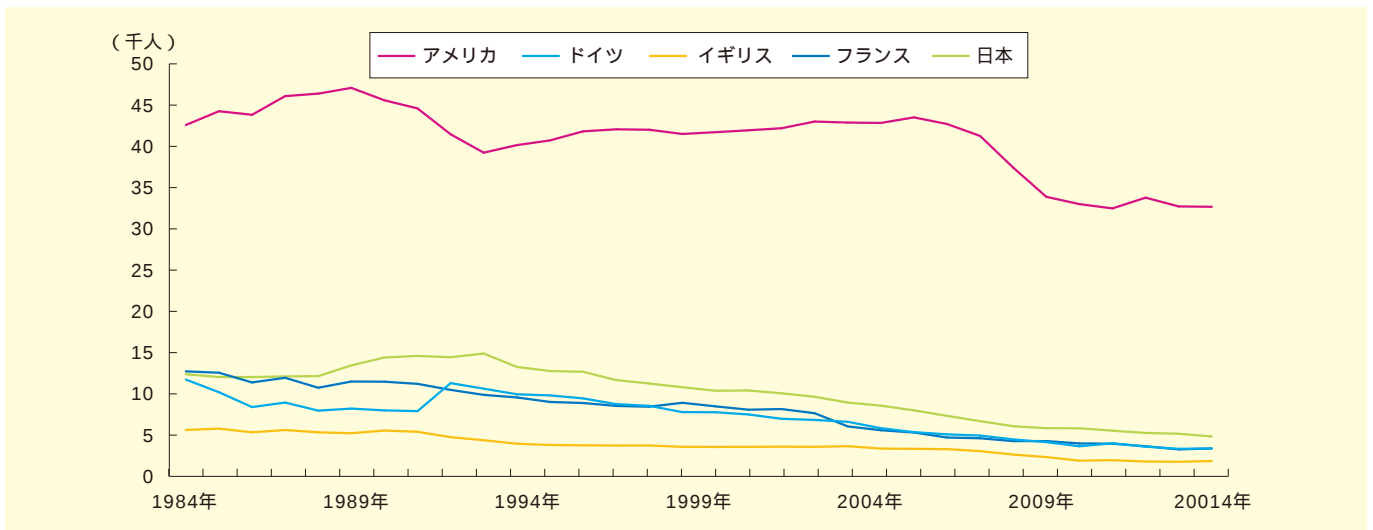
事 項	アメリカ	カナダ	オーストラリア	ドイツ	イギリス
調査年	2014	2014	2014	2014	2014
人身事故件数	1,677,715	(13) 122,101	...	302,435	152,407
死者数	32,675	(13) 1,908	1,155	3,377	1,854
負傷者数	2,337,707	(13) 164,493	...	389,535	202,011
状態別 死者数					
歩行中	4,884	(13) 301	150	523	464
自転車	726	(13) 62	44	396	116
二輪車	4,586	(13) 197	191	674	353
乗用車	11,926	(13) 992	569	1,575	839
その他	10,474	(13) 353	200	209	82
不 明	79	(13) 3	1	0	0
年齢層別 死者数					
～14	1,070	(13) 70	53	71	50
15～24	6,472	(13) 405	217	587	373
25～64	19,337	(13) 1,021	644	1,732	957
65～	5,709	(13) 393	240	987	474
不 明	87	(13) 19	1	0	0
年齢層別 負傷者数					
～14	(11) 171,007	(13) 8,796	...	(12) 29,248	(12) 16,388
15～24	(11) 549,145	(13) 35,523	...	(12) 90,429	(12) 50,102
25～64	(11) 1,311,695	(13) 99,970	...	(12) 220,298	(12) 116,493
65～	(11) 185,115	(13) 16,082	...	(12) 43,887	(12) 16,721
不 明	(11) 0	(13) 4,122	...	(12) 516	(12) 3,227
人口（千人）	318,857	35,540	23,464	80,767	64,597
自動車保有台数（4輪車・千台）	266,387	22,850	16,774	48,054	34,659
道路延長（km）	6,722,348	(12) 1,304,066	873,115	(09) 688,243	421,457
自動車走行キロ（億キロ）	48,372	(08) 3,273	(13) 2,367	(13) 7,049	(97) 4,607
運転免許保有者数（千人）	214,092	(13) 24,630	16,610	...	(13) 37,979
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	2014	2014	2014	2014	2014
人身事故件数	58,191	12,926	177,031	(09) 19,378	573,842
死者数	3,384	270	3,381	476	4,838
負傷者数	73,048	17,524	251,147	(09) 22,221	710,649
状態別 死者数					
歩行中	499	52	578	50	1,753
自転車	159	33	273	118	738
二輪車	790	39	816	83	810
乗用車	1,663	122	1,491	177	1,053
その他	273	24	207	44	484
不 明	0	0	16	4	0
年齢層別 死者数					
～14	112	7	60	19	97
15～24	698	32	618	86	401
25～64	1,802	138	2,270	198	1,705
65～	771	93	1,090	173	2,635
不 明	1	0	32	0	0
年齢層別 負傷者数					
～14	(12) 5,661	(12) 1,345	(12) 12,023	(09) 1,616	(13) 48,882
15～24	(12) 20,204	(12) 6,078	(12) 53,941	(09) 6,773	(13) 123,385
25～64	(12) 42,978	(12) 13,037	(12) 165,123	(09) 11,295	(13) 497,598
65～	(12) 7,003	(12) 2,196	(12) 27,902	(09) 2,422	(13) 110,850
不 明	(12) 5	(12) 169	(12) 7,875	(09) 115	(13) 0
人口（千人）	63,920	9,645	60,783	16,829	127,083
自動車保有台数（4輪車・千台）	38,338	5,182	41,865	8,893	75,125
道路延長（km）	(13) 1,071,823	(13) 140,500	(92) 305,388	138,641	(13) 1,217,128
自動車走行キロ（億キロ）	5,584	786	...	(12) 1,277	(13) 7,462
運転免許保有者数（千人）	(08) 40,300	6,235	38,475	(12) 10,991	82,076
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無いものを表す。

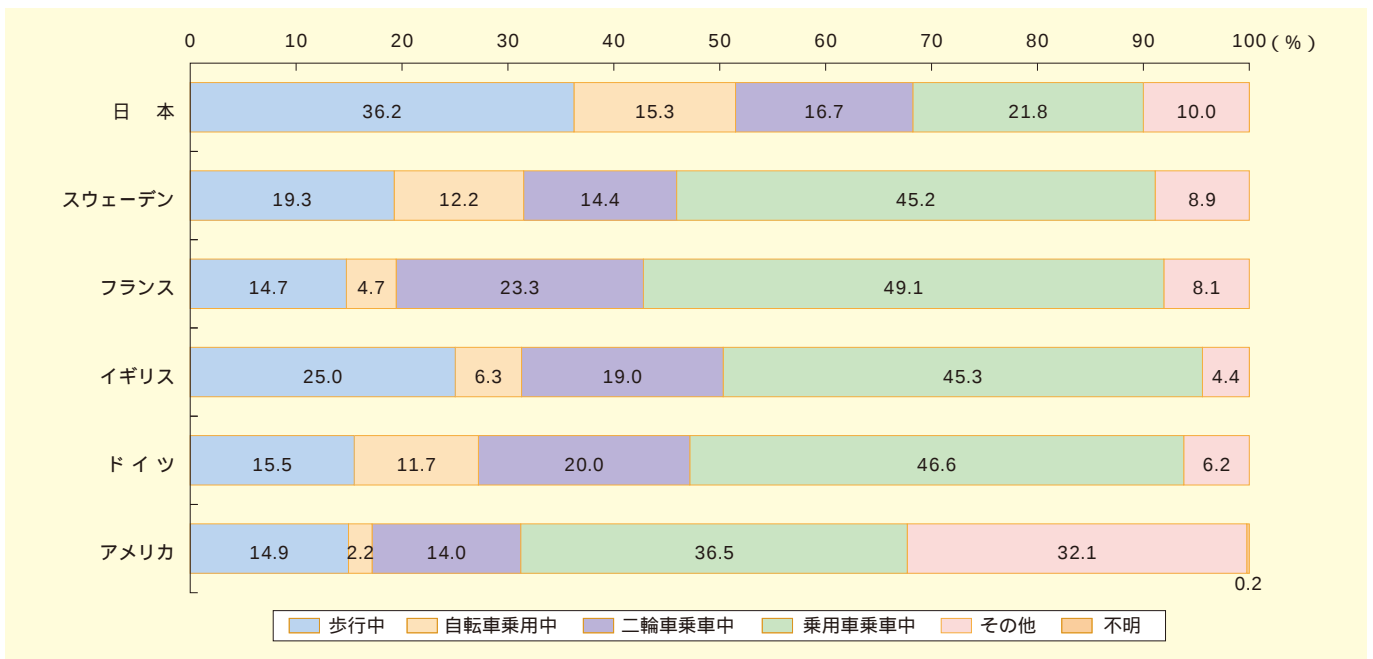
2 状態別死者数中「乗用車」にはバス、ミニバスを含み、「その他」には貨物、特殊、路面電車、軽車両を含む。

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と旧東ドイツを合算したものの。
 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（2014年）



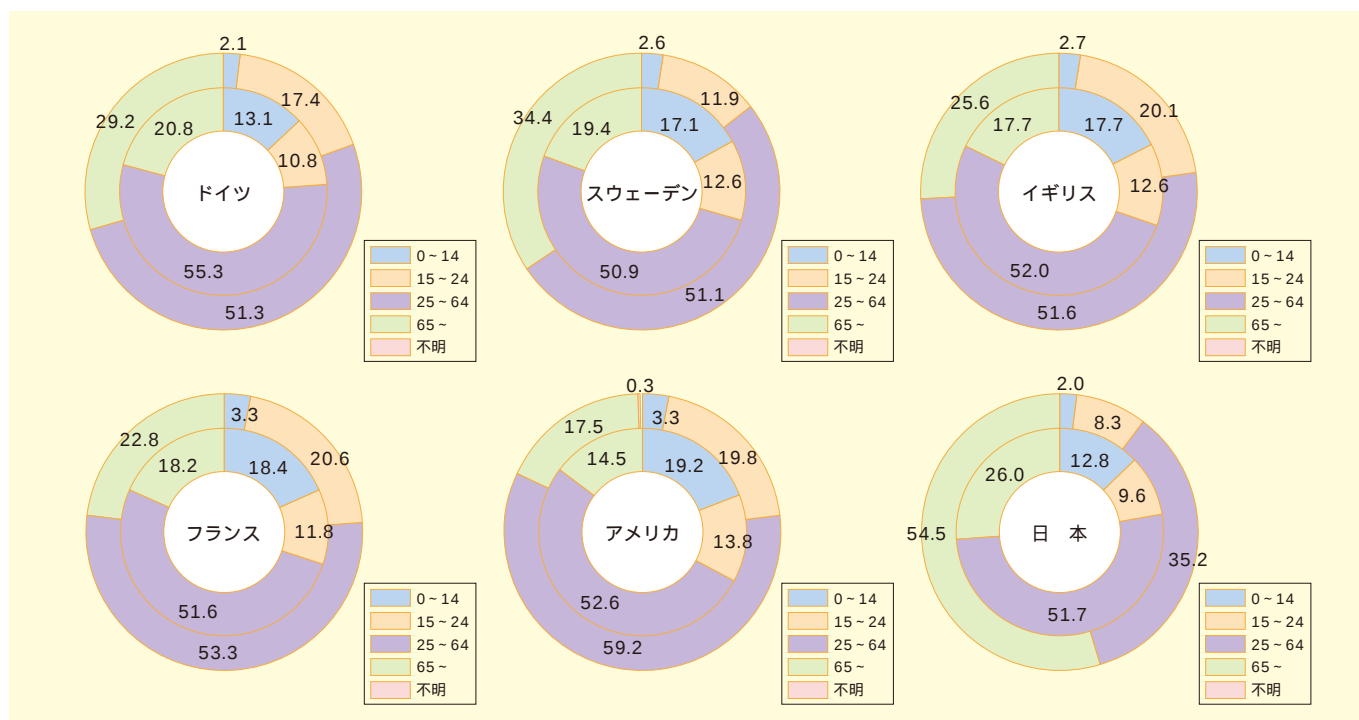
- 注 1 IRTAD資料による。
 2 数値は状態別構成率

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（2014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

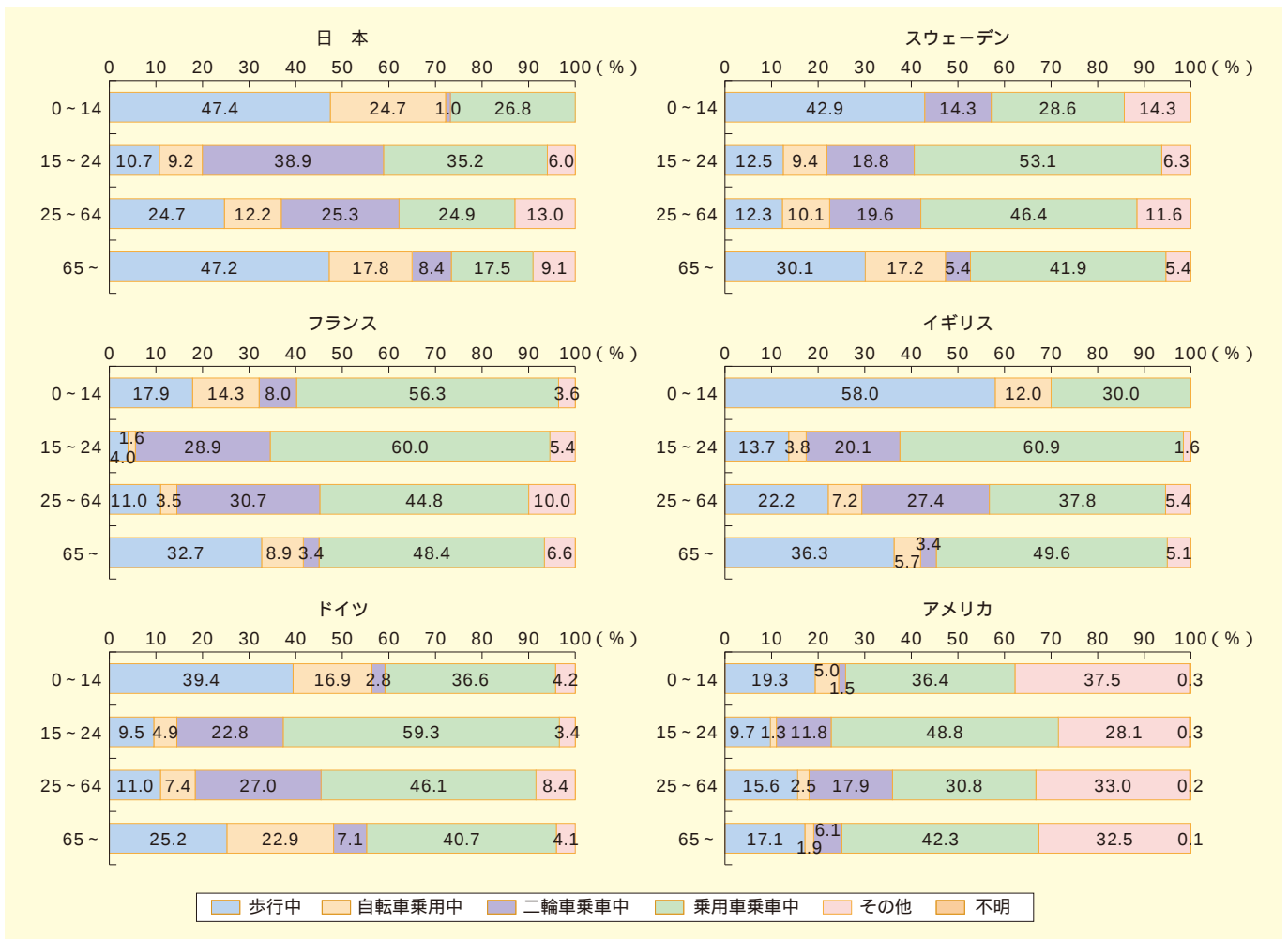
5 年齢層別交通事故死者数の状況

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（2014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4,859人で，15年ぶりの増加となった。

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84.7%（4,117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88.6%），10日以内で累積構成率は95.3%（4,633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（63.9%）の占める割合が24時間死者（65歳以上，54.6%）に比べ高い割合を示している（第2図）。

また，平成17年から26年の推移をみると，27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（25.3%）の占める割合が24時間死者（自転車乗用中，13.9%）に比べ高い割合を示している。一方，自動車乗車中（23.9%）の占める割合は24時間死者（自動車乗車中，32.1%）に比べ低い割合を示している（第3図，第2表）。

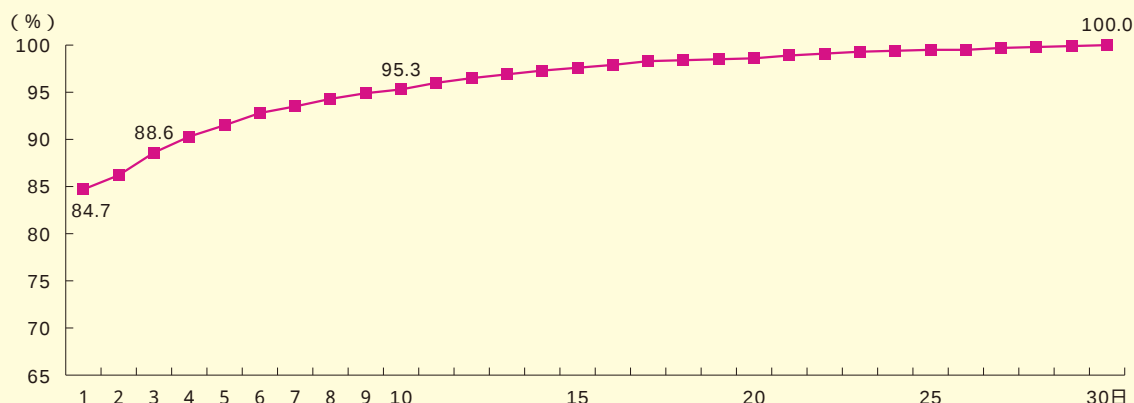
また，平成17年から26年の推移をみると，27年と同様の傾向を示している。

損傷主部位別の状況と特徴

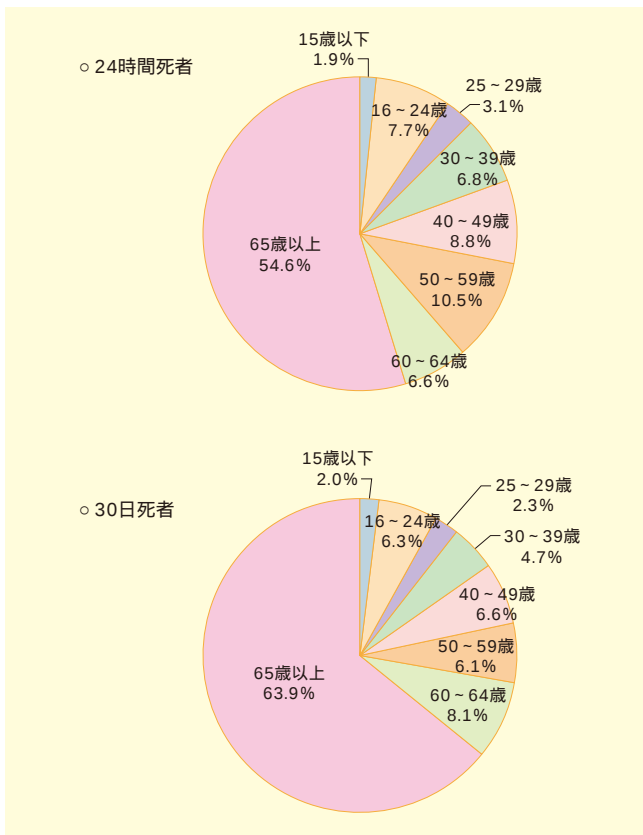
30日死者の損傷主部位別の構成率についてみると，頭部（66.4%）の占める割合が24時間死者（頭部，44.2%）に比べ高い割合を示している。一方，胸部（6.3%）の占める割合は24時間死者（胸部，25.0%）に比べ低い割合を示している（第4図）。

また，平成17年から26年の推移をみると，27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

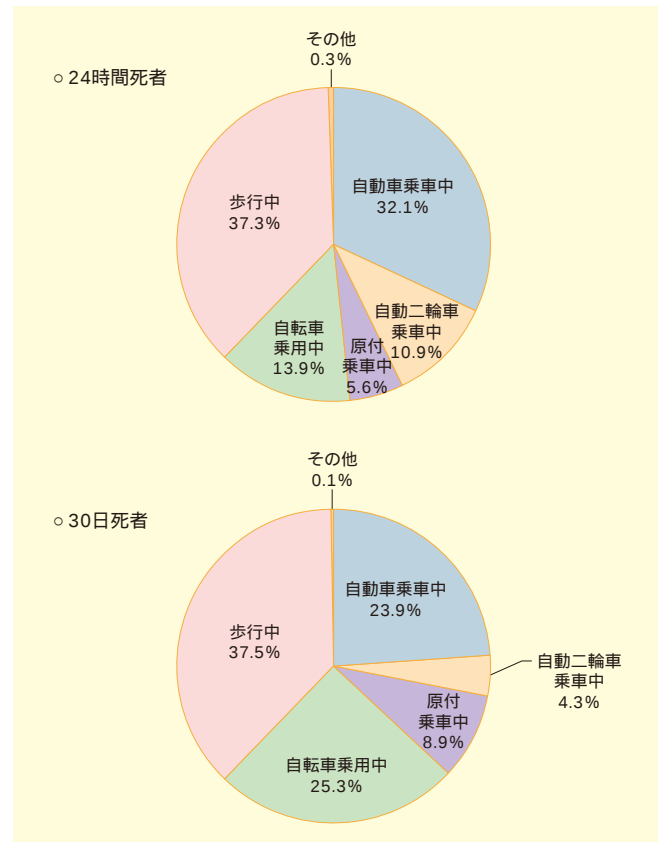


第2図 年齢層別死者数の構成率（平成27年）



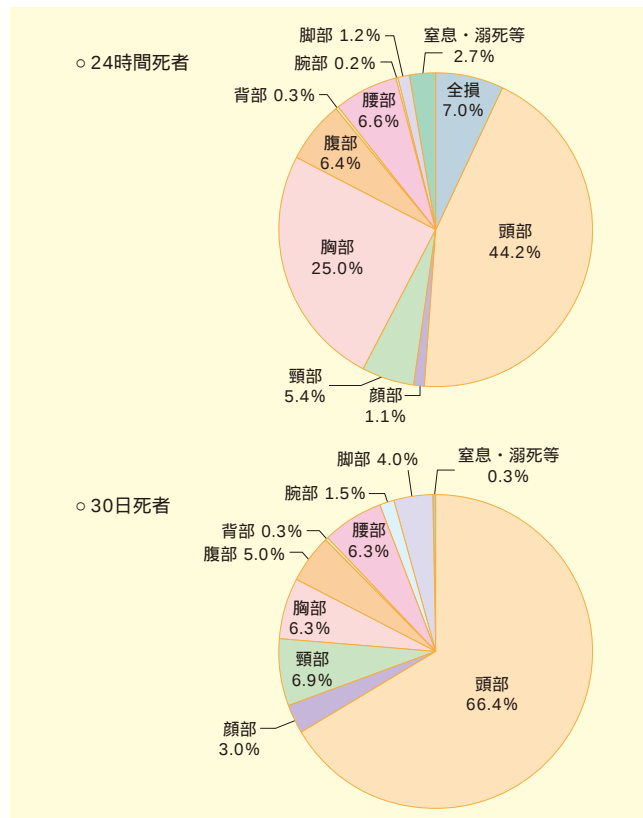
注 警察庁資料による。

第3図 状態別死者数の構成率（平成27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27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

	17年	18年	19年	20年	21年	22年	23年	24年	25年	26年	27年
24時間死者 (A)	6,937	6,415	5,796	5,209	4,979	4,948	4,691	4,438	4,388	4,113	4,117
30日以内死者 (B)	7,997	7,336	6,695	6,079	5,840	5,828	5,535	5,261	5,165	4,838	4,859
差 数	1,060	921	899	870	861	880	844	823	777	725	742
(A)/(B)	86.7%	87.4%	86.6%	85.7%	85.3%	84.9%	84.8%	84.4%	85.0%	85.0%	84.7%

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27年）

状態		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	26.3	4	26.7	- 0.4
	自動二輪車乗車中	3	3.8	0	0	3.8
	原付自転車乗車中	2	2.5	0	0	2.5
	自転車乗用中	15	18.8	8	53.3	- 34.6
	歩 行 中	39	48.8	3	20	28.8
	そ の 他	0	0	0	0	0
	小 計	80	100	15	100	-
16歳 24歳	自動車乗車中	136	42.6	14	29.8	12.8
	自動二輪車乗車中	92	28.8	15	31.9	- 3.1
	原付自転車乗車中	25	7.8	8	17	- 9.2
	自転車乗用中	29	9.1	4	8.5	0.6
	歩 行 中	37	11.6	6	12.8	- 1.2
	そ の 他	0	0	0	0	0
	小 計	319	100	47	100	-
25歳 64歳	自動車乗車中	527	35.8	48	23.3	12.5
	自動二輪車乗車中	315	21.4	14	6.8	14.6
	原付自転車乗車中	81	5.5	23	11.2	- 5.7
	自転車乗用中	156	10.6	57	27.7	- 17.1
	歩 行 中	388	26.4	63	30.6	- 4.2
	そ の 他	4	0.3	1	0.5	- 0.2
	小 計	1,471	100	206	100	-
65歳以上	自動車乗車中	638	28.4	111	23.4	5
	自動二輪車乗車中	37	1.6	3	0.6	1
	原付自転車乗車中	122	5.4	35	7.4	- 2
	自転車乗用中	372	16.6	119	25.1	- 8.6
	歩 行 中	1,070	47.6	206	43.5	4.2
	そ の 他	8	0.4	0	0	0.4
	小 計	2,247	100	474	100	-
合 計	自動車乗車中	1,322	32.1	177	23.9	8.3
	自動二輪車乗車中	447	10.9	32	4.3	6.5
	原付自転車乗車中	230	5.6	66	8.9	- 3.3
	自転車乗用中	572	13.9	188	25.3	- 11.4
	歩 行 中	1,534	37.3	278	37.5	- 0.2
	そ の 他	12	0.3	1	0.1	0.2
	小 計	4,117	100	742	100	-

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28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化、道路標識の大型化・高輝度化・自発光化、道路標識の高光度化、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平成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。これを踏まえて平成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、平成27年7月にノンステップバスの標準仕様の改正を行った。

【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。

【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の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。

【自転車の安全利用に関する広報啓発】

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、自転車運転者講習制度を適切に運用し、危険な違反行為を繰り返す自転車運転者に対する教育を推進している。

また、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ている。

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

【反射材用品等の着用の推進】

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で組織されている電動車いす安全普及協会等と連携して、購入時等における安全利用に向けた指導・助言を徹底するとともに、「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等を開催するなどし、継続的な交通安全教育の促進に努めている。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。

【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認知機能検査の適正な実施と、検査結果に基づく効果的な高齢者講

習の効果的な実施を図っている。

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。

【臨時認知機能検査及び臨時高齢者講習の導入等】

一定の違反行為をした75歳以上の高齢運転者に対する臨時認知機能検査の導入、同検査で認知機能の低下が自動車等の運転に支障を及ぼすおそれがあると判断された者に対する臨時高齢者講習の導入等を内容とする道路交通法の一部を改正する法律（平成27年法律第40号）が平成27年6月に成立・公布されており、29年6月までに施行することとしている。

【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、交通事故の抑止を図っている。

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。

国土交通省：平成26年度より社会資本整備事業特別会計が廃止されたことに伴い、直轄事業の国費（16,637億円）には、地方公共団体の直轄事業負担金（2,994億円）を含む。

参考- 5 平成27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

自分を守る『交通ルール』

宮城県柴田郡大河原町立大河原南小学校
四年 加藤 由萌

とつぜん目の前に黒い車が止まりました。必配
そうな顔をしてお兄さんが、
「大丈夫？」と私の顔をのぞきこみました。私は、
頭の中が真っ白になりました。

去年、私は交通事故にあいました。というより
も起こしたといったほうが正しいかもしれませ
ん。友達と自転車で追いかけてこをされていて、ス
ピードも落とさず、通りの前で止まることもせず、
通りに出ました。大通りから小道に入ってきた車
に出合い頭にぶつかったのです。自動車の前の部
分に自転車がぶつかり、タイヤが私の足の先を踏
んでいました。

家からはあわててお母さんとおじいちゃんが来
ました。けい察に連絡をしたら、パトカーと事故
しよ理の車も来ました。このとき、私の不注意で
大変なことになったと気づきました。

おまわりさんにいろいろしつ問されましたが、
私の飛び出しが原いんと言われました。お母さん
は、お兄さんにたくさんあやまりました。お兄さ
んは、「心配なので、病院に行ってみてもらって
ください。」と言って、病院まで一緒に行ってく
れました。お母さんは、病院で待っている時に、
「由萌が悪いけれど、由萌の自転車よりもお兄さ
んの車のほうが大きいから、ルールを守って車を
運転していても、たくさん注意して運転しなくて
はならないの。大きい乗り物のほうが責任重大っ
てことね。今回、由萌はルールを守らなくて、ル
ールを守って運転していたお兄さんに迷惑かけたの
よ。交通ルールだけでなく、世の中にはいろい
ろなルールがあることは知っているよね。ルールを
守るってことは、みんなが笑顔で生活していける
ように決めたことなの、だから守らなくてはいけ

ないんだよ。」

お兄さんの自動車がゆっくり走っていたこと、
私に早く気付いてブレーキを踏んだおかげで、ほ
とんどけがはありませんでした。お兄さんは安心
して、「けがしてなくてよかったね。今度から気
をつけようね。」と言ってほっとした表情をして
いました。

「交通ルールを守りましょう。」

よく聞く言葉ですが、今回の事故で、私はなぜ守
らなければならないかを実感しました。交通ル
ールは、ルールを守ることによって自分を危険から守り、
周りの人の安心と安全を約束することなんだ。お
兄さんが交通ルールを守っていたおかげで、私は
安全だったんだと気付きました。お兄さんには心
配と迷惑をかけましたが、私に「ルールを守る」
ことの大切なことを教えてくれたように思いま
す。これからは、交通ルールを守することはもちろ
ん、周りの友達にもルールの大切さを知ってもら
うようにしたいと思います。



○中学生の部 最優秀作 内閣総理大臣賞

カッコいいとか悪いとかじゃなく

岐阜県関市立緑ヶ丘中学校

二年 ^{うえむら あ れ っ く す べん} 上村アレックス勉

「ヘルメットはさあ、とりあえず首にひっかけておいて、先生とかに会ったらさっとかぶればいいんだよ。」と、友だちに言われた。うん、そう言う気持ちも分かる。でもやっぱり、ぼくにとってヘルメットは正しくかぶるべきものだ。それは、ぼくが身をもって経験したからだ。

小五の時、夕方にお遣いを頼まれたぼくは、いらいらしていた。めんどくさくてたまらなかった。たった数分離れた祖母宅に行くだけなのに、いやでいやでしょうがなかったぼくは、自転車で行くことにした。

すごいスピードで祖母宅に行き、おにぎりをもらって、またすごいスピードで帰った。下り坂で曲がり角のところも、加速したスピードのままつっこんだ。そして、直進してきた車にぶつかった。自分からぶつかっていったような、そんな感じだった。

あとは、何が何だかわからない。相手の人や警察の人に大丈夫かと聞かれ、ぼくはどこも痛くないと答えた。本当にどこも痛くなかった。両親もかけつけたが、ぼくは、道路に散らばったご飯粒が気になって、「おにぎりが...、おにぎりが...。」と必死になってかき集めていた。

その後母に連れられて病院へ行き、家に着いたのは、九時半過ぎだった。祖母は、ぼくの家で待っていてくれた。悪いのはぼくなのに、「おばあちゃんが、お遣いを頼んだばかりに...。ごめんね...。」と何度も謝られた。

母が小学校に連絡を入れたら、担任の先生がわざわざぼくに会いにきてくれた。遅いし、無事なのでと電話でも伝えたが、それでも、「勉君の元気な顔を一目、見たいので...。」と十時ごろ家に来てくださった。

こうして、ぼくにとって、これまでの人生で一番長かった日が終わった。

翌日、自分の身体を見てみたら、太ももの内出血がすごかった。痛みもあった。かけていた眼鏡は、こわれて使えなくなっていた。自転車も、大きく曲がって 廃棄しなければならないほどだった。

ぼくは、一人になって、昨日のことを、改めて思い返していた。事故って、一瞬の出来事だけれど、車のスピードやぼくの飛び出すタイミング...いろいろな要素がからんでいる。その時に、何かがちょっとでも違っていたら、ぼくは今、生きていないかも...そう思った。はっとした。腹を立ててお遣いに行った時、自分では意識していなかったけれど、ヘルメットはかぶって出かけたんだ。もちろん、あごひももしっかりと締めて、「ぼくのヘルメットは。」と母に聞くと、ヘルメットをぼくに手渡してくれた。ヘルメットは、割れていた。ぼくが、これだけの軽症ですんだのは、ヘルメットに守られたからだ。もしかぶっていなかったら...と考えると、さっきよりもまして、今、生きていなかった可能性の大きさに気付かされた。

ヘルメットをかぶるなんてカッコ悪いという人もいる。でも、ぼくは、ヘルメットに救われた。だから、ヘルメットは絶対にかぶる。命を落とすことも悲しいし、周りの人をこんなにも悲しませるということも知ったから。友だちにもこのことを強く伝えていきたい。

○一般（高校生以上）の部

最優秀作 内閣総理大臣賞

父からの贈り物～命をつなぐ～

兵庫県三田市 ^{よしだ} 吉田 まゆみ
(61歳 地方公務員)

キキッー！ 駅前で車を降りて来た父の姿を見つけ、私は、一目散で道路を横切り、走行していた車の前を接触寸前ですり抜けた。間一髪であった。周りにいた人達は一様に、「あかん！車にひかれた」と息をのんだ。きょんとして立ち尽くしているのは、状況がわかっていない、幼い私だけであった。事故は一瞬で起こる。今でもその時のことがフラッシュバックして映像で浮かん

でくる。その車の運転手は肝を冷やされたことだろう。申し訳ない限りである。それ以後、父は、私に、「道を歩く時は、道路の右端を歩くんやで。危ないと思ったら、止まって待つんや。」と毎日のように、諭すように言った。その声は、当時の父の年齢を、はるかに超えた、今の私の耳朶（じだ）に残っている。おかげで、歩いていても、自転車に乗っていても、車と行き交う時は、歩みを止めたり、自転車を降りたりして安全に気を付ける習慣が身についたように思う。「父からの贈り物」は、身を守る、安全教育そのものだった。

その後、幼稚園教諭として働くようになり、交通安全教育を保育の根本にするように努めた。幼児は興味あるものをとらえると、幼い時の私のように、突き進んでしまう傾向がある。私が転勤した幼稚園で、着任の一年前に、園児の交通事故死があった。迎えの集合場所に、その園児が大好きな祖母が迎えに来ておられた。祖母を見つけた園児は、赤信号の道路を突き進み、そのまま、走行中のトラックに巻き込まれた。一瞬にして幼い、尊い命が失われた。悔やんでも悔やみきれない。祖母は悲しみを超えた血の涙を流したことだろう。父は、母は…。そうなのだ。事故は一瞬に起きるのだ。それが、交通事故なのだ。私は、その事故のことを聞いて、一番にしたことは、集合場所が適切であるかどうかの確認であった。以後、親を見つけて、ほっとして走り出してしまう幼児の特性を考えて、道路を渡る手前で集まるようにしていただいた。それは、どの幼稚園に転勤しても、真っ先に見直したことである。子どもは興味

本位で行動する特性を知って、手を打つことが大事であるといたく実感していたからである。

今年の四月から幼稚園教諭を卒業し、縁あって市の幼児交通安全教室に携わらせていただいている。警察署や交通安全協会の方々に多大なお力添えをいただいて、幼児の目線に立ち、わかりやすく、且つ、実効性のある「交通安全教室」を目指して、市内五十か所の就学前施設で幼児を対象に実施している。幼児のうちに、交通安全のルールやマナーに触れ、危険や安全への感性を身に付けることは、その後の人生にとって、何よりも大事な財産になると確信する。私も、父から、母から繋いでもらった命を尽くして、未来の宝である、子ども達の命を守るために、安全教育を推進していきたい。



略 語 一 覧

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。