

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
28.11.24	「高齢運転者の交通事故防止対策の推進について」を交通対策本部決定
28.11.24	「高齢運転者交通事故防止対策ワーキングチームの設置について」を交通対策本部長決定

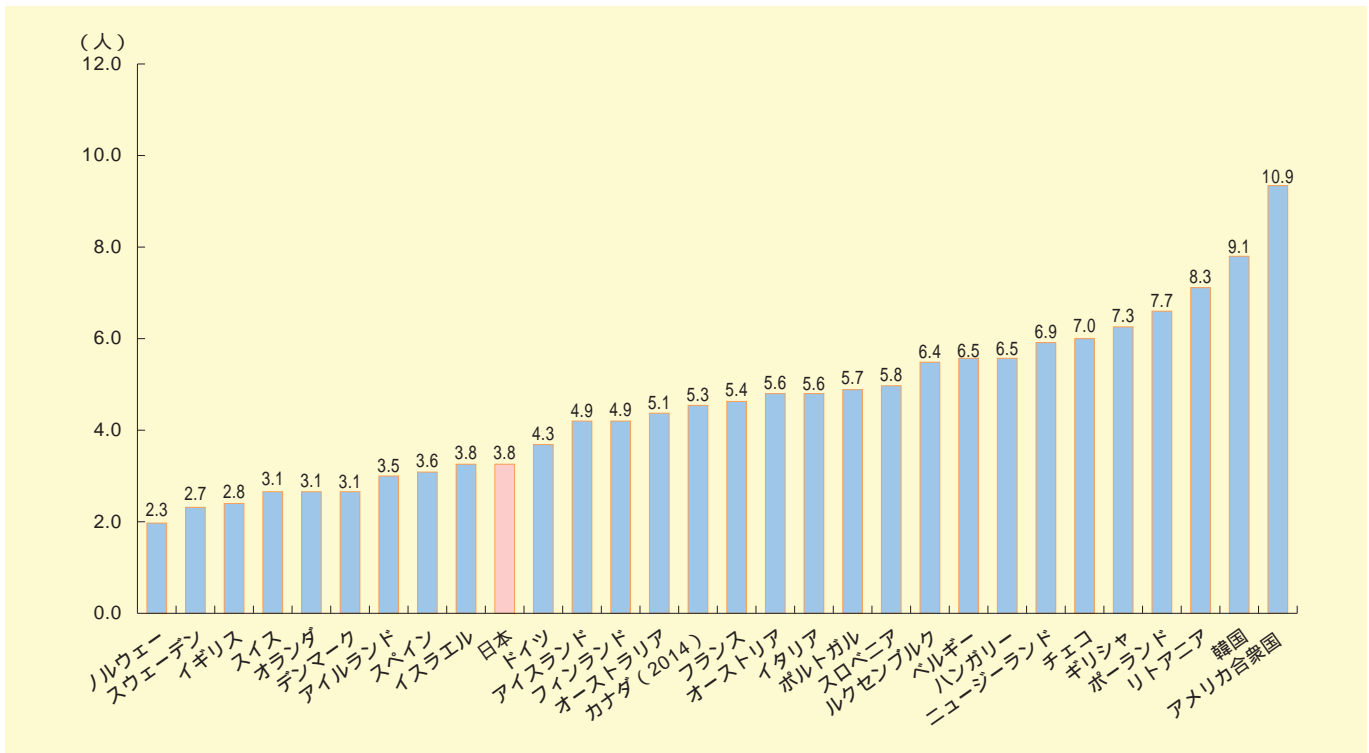
参考- 2 欧米諸国の交通事故発生状況

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（2015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2006年より減少傾向が続いていたが、2015年は増加している。（第2図）

第1図 人口10万人当たりの交通事故死者数（2015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、2015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（2015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				
				2015	2014	2013	2012	2011
ノルウェー	2.3	5,166	117	2.3	2.9	3.7	2.9	3.4
スウェーデン	2.7	9,747	259	2.7	2.8	2.7	3	3.4
イギリス	2.8	65,110	1,804	2.8	2.9	2.8	2.8	3.1
スイス	3.1	8,238	253	3.1	3	3.3	4.3	4.1
オランダ	3.1	16,901	531	3.1	2.8	2.8	3.4	3.3
デンマーク	3.1	5,660	178	3.1	3.2	3.4	3	4
アイルランド	3.5	4,629	162	3.5	4.2	4.1	3.5	4.2
スペイン	3.6	46,450	1,689	3.6	3.6	3.6	4.1	4.5
イスラエル	3.8	8,463	322	3.8	3.4	3.4	4.4	4.4
日本	3.8	127,095	4,859	3.8	3.8	4	4.1	4.3

- 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（2015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	2015	2015	2015	2015	2015
人身事故件数	1,747,560	(14) 115,491	...	305,659	146,203
死者数	35,092	(14) 1,876	1,206	3,459	1,804
負傷者数	2,443,369	(14) 155,312	...	393,432	194,122
状態別 死者数					
歩行中	5,376	(14) 310	162	537	427
自転車	818	(14) 39	30	383	100
二輪車	4,976	(14) 194	202	701	369
乗用車	12,628	(14) 948	607	1,620	802
その他	11,228	(14) 381	203	218	106
不 明	66	(14) 4	2	0	0
年齢層別 死者数					
～14	1,132	(14) 47	42	84	52
15～24	6,726	(14) 356	224	545	357
25～64	20,976	(14) 1,038	670	1,804	951
65～	6,165	(14) 418	269	1,024	444
不 明	93	(14) 17	1	2	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）	321,419	(14) 35,540	23,786	81,198	65,110
自動車保有台数（4輪車・千台）	272,711	(14) 22,850	17,119	48,741	35,493
道路延長（km）	6,686,385	(13) 1,304,100	873,573	(09) 688,243	421,588
自動車走行キロ（億キロ）	49,500	(08) 3,273	2,437	7,309	(97) 4,607
運転免許保有者数（千人）	218,084	(14) 24,914	16,881	...	46,969
人口1人当たり自動車保有台数（台）	0.85	(14) 0.64	0.72	0.60	0.55
人口千人当たり道路延長（km）	20.80	(13) 37.10	36.73	(09) 8.39	6.48
人口10万人当たり死者数（人）	10.92	(14) 5.28	5.07	4.26	2.77
自動車1万台当たり死者数（人）	1.29	(14) 0.82	0.70	0.71	0.51
自動車走行1億キロメートル当たり死者数（人）	0.70	(14) 0.52	0.49	0.46	(14) 0.36

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	2015	2015	2015	2015	2015
人身事故件数	56,603	14,667	174,539	18,529	536,899
死者数	3,461	259	3,428	531	4,859
負傷者数	70,802	19,643	246,920	(09) 22,221	665,281
状態別 死者数					
歩行中	468	28	602	60	1,812
自転車	149	17	251	107	760
二輪車	769	49	878	80	775
乗用車	1,796	144	1,468	216	1,038
その他	279	21	229	63	474
不 明	0	0	0	5	0
年齢層別 死者数					
～14	101	7	39	20	86
15～24	744	44	436	85	375
25～64	1,785	138	1,814	250	1,677
65～	831	70	1,088	176	2,721
不 明	0	0	51	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）	64,277	9,747	60,796	16,901	127,095
自動車保有台数（4輪車・千台）	38,563	5,279	42,242	8,938	75,682
道路延長（km）	1,088,747	(14) 140,700	(92) 305,388	138,912	(14) 1,218,772
自動車走行キロ（億キロ）	5,710	801	...	1,269	(14) 5,083
運転免許保有者数（千人）	(08) 40,300	6,379	38,576	(12) 10,991	82,150
人口1人当たり自動車保有台数（台）	0.60	0.54	0.69	0.53	0.60
人口千人当たり道路延長（km）	16.94	(14) 14.59	(92) 5.38	8.22	(14) 9.59
人口10万人当たり死者数（人）	5.38	2.66	5.64	3.14	3.83
自動車1万台当たり死者数（人）	0.90	0.49	0.81	0.59	0.64
自動車走行1億キロメートル当たり死者数（人）	0.59	0.32	-	0.42	0.66

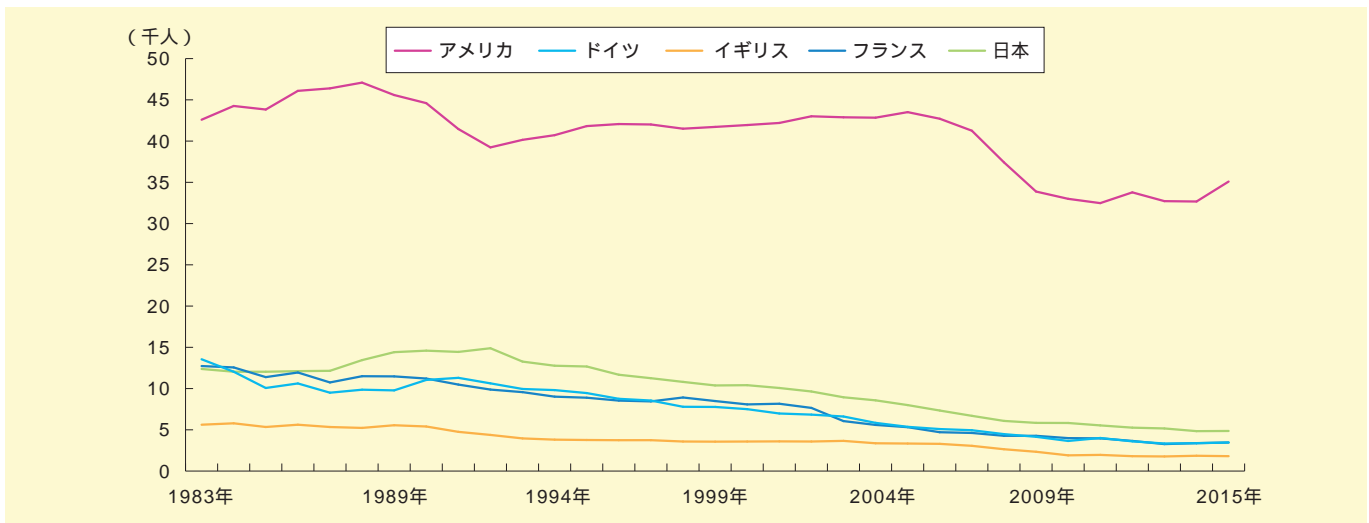
注 1 IRTAD資料による。

2 () 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。

3 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。

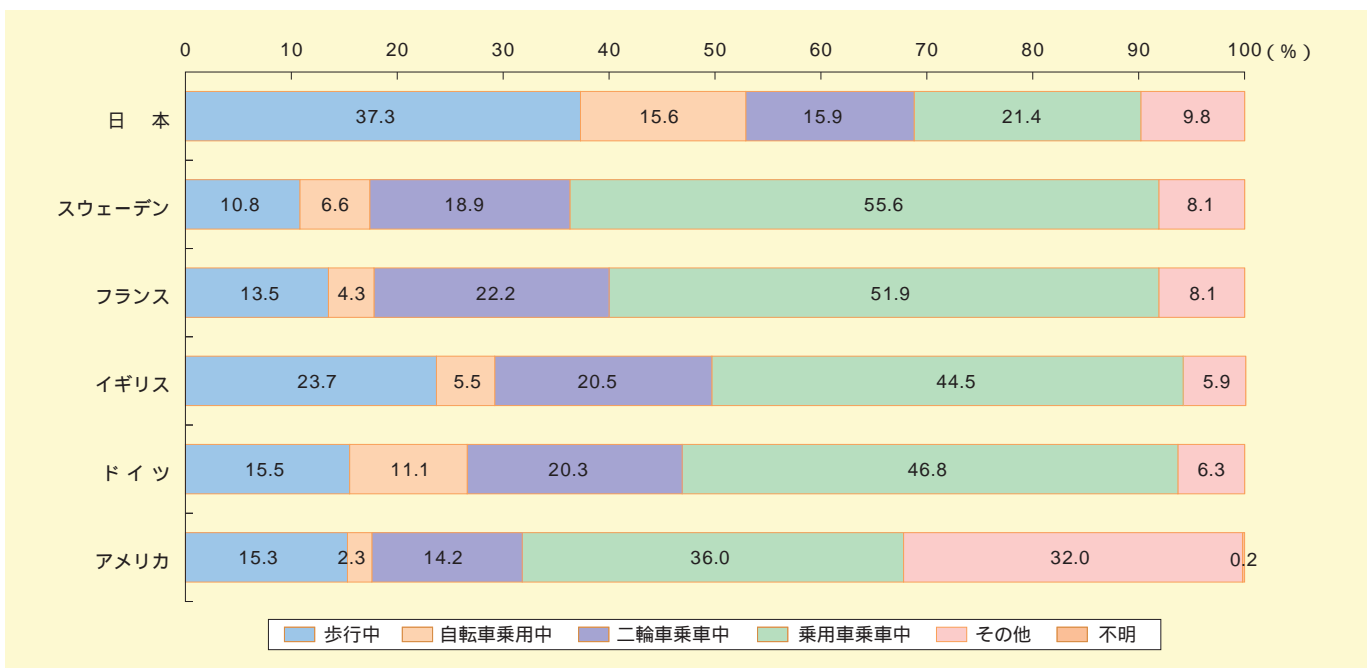
4 死者数の定義は事故発生後30日以内の死者である。

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年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 (2015年)



- 注 1 IRTAD資料による。
 2 数値は状態別構成率

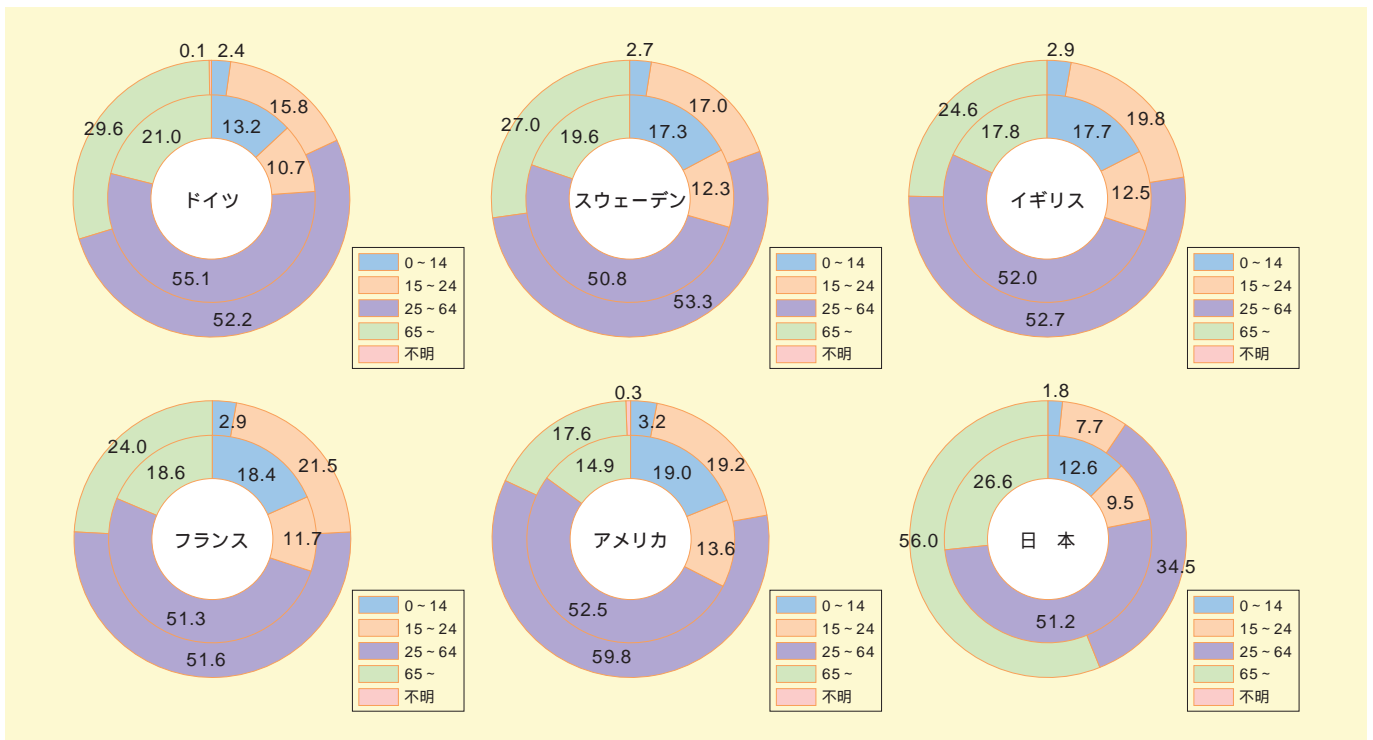
2 自動車の普及の状況

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、オーストラリアが続いている。(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1.29人と最も多く、我が国はアメリカの半分程度(0.64人)

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（2015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

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、アメリカが0.70人と最も多く、日本、フランス、カナダの順となっている。（第2表）

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、欧州各国と比較して、乗用車乗車中の死者数の構成率が低い。（第3図）

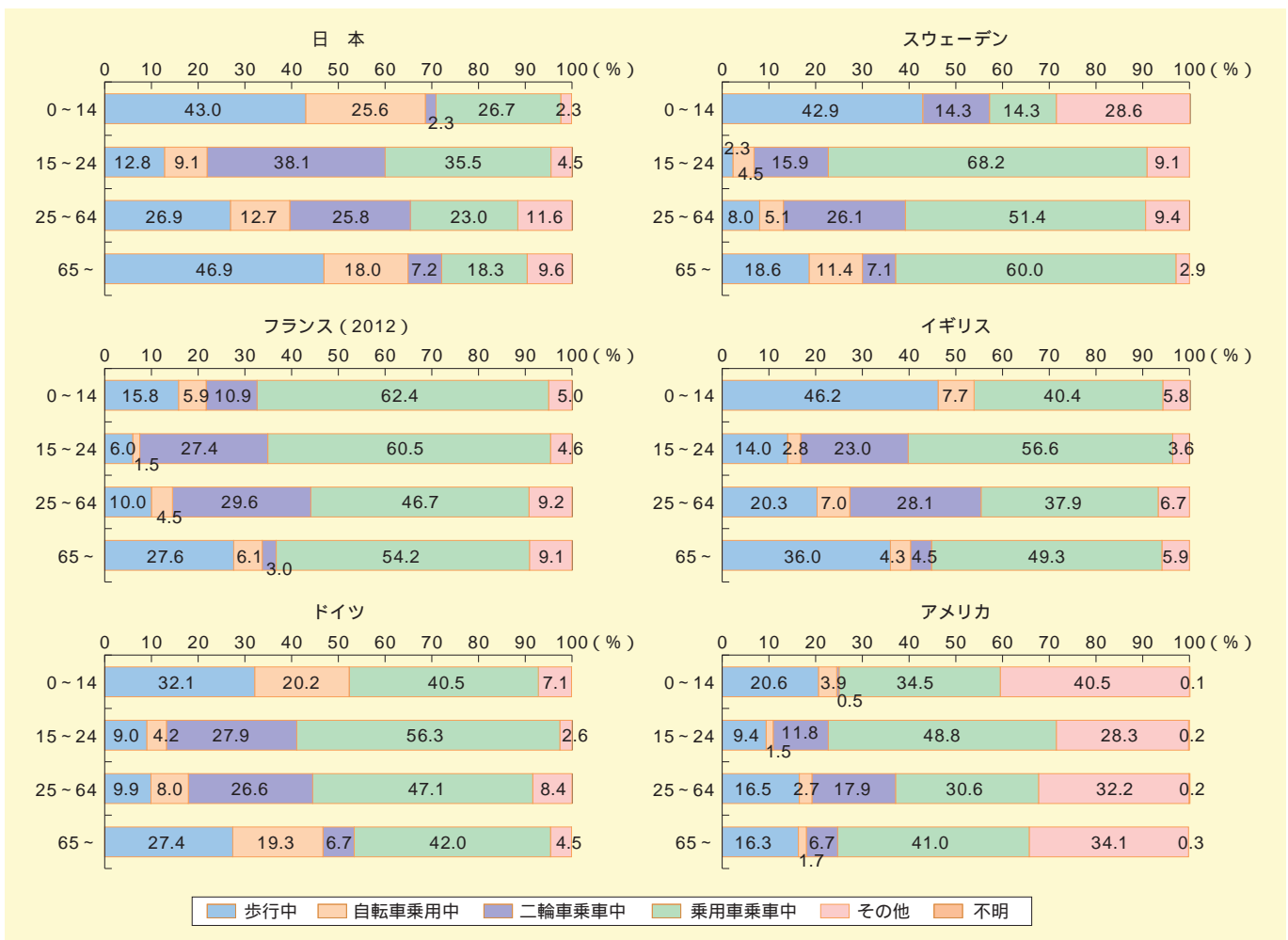
5 年齢層別交通事故死者数の状況

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歳の年齢層の死者数の構成率が我が国よりも高く、人口構成率を5～10ポイント程度上回っている。我が国は、65歳以上の年齢層の死者数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25歳以上の構成率が主な欧米諸国に比べて高く、自転車については14歳以下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（2015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4,682人で，昨年より減少した。

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83.4%（3,904人）を占めている。その後は，4日以内で全体の約9割を占め（4,183人，累積構成率89.3%），10日以内で累積構成率は95.3%（4,464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（64.1%）の占める割合が24時間死者（65歳以上，54.8%）に比べ高い割合を示している（第2図）。

また，平成18年から27年の推移をみると，28年と同様の傾向を示している（第3図）。

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（25.7%）の占める割合が24時間死者（自転車乗用中，13.0%）に比べ高い割合を示している。一方，自動車乗車中（22.8%）の占める割合は24時間死者（自動車乗車中，34.3%）に比べ低い割合を示している（第4図，第2表）。

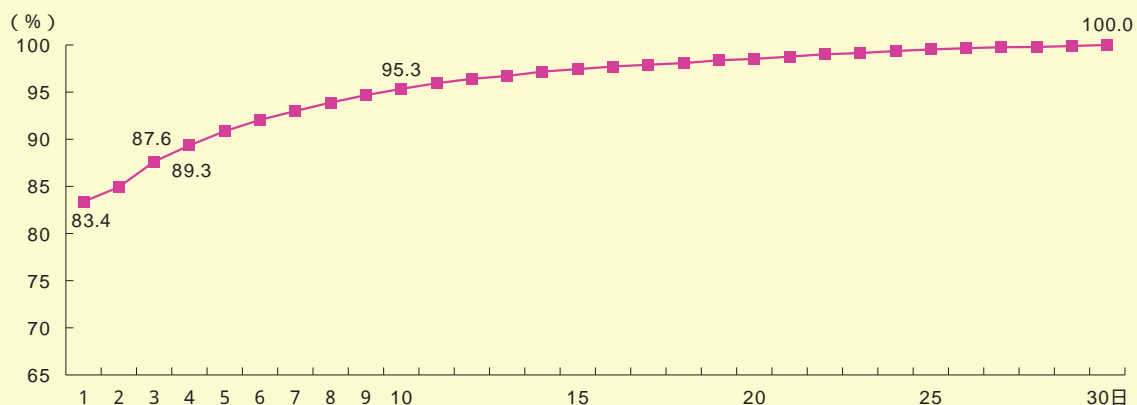
また，平成18年から27年の推移をみると，28年と同様の傾向を示している（第5図）。

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（66.1%）の占める割合が24時間死者（頭部，43.4%）に比べ高い割合を示している。一方，胸部（9.6%）の占める割合は24時間死者（胸部，25.3%）に比べ低い割合を示している（第6図）。

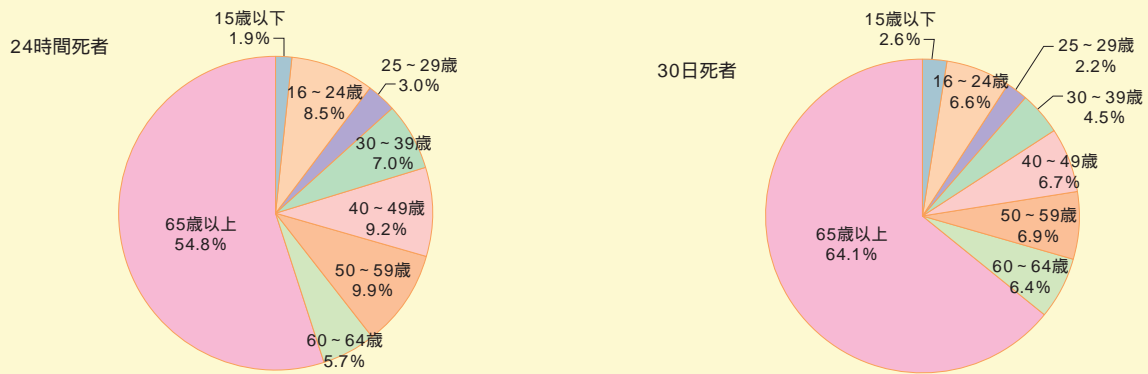
また，平成18年から27年の推移をみると，28年と同様の傾向を示している（第7図）。

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（平成28年）



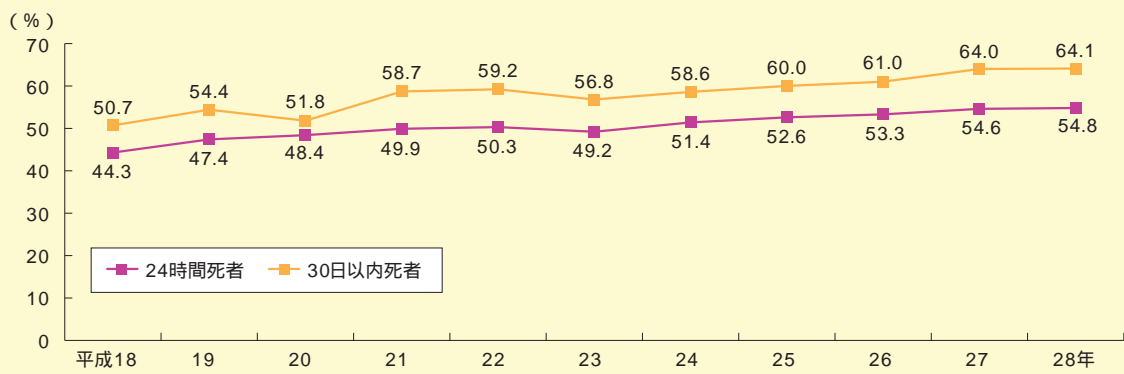
注 警察庁資料による。

第2図 年齢層別死者数の構成率（平成28年）



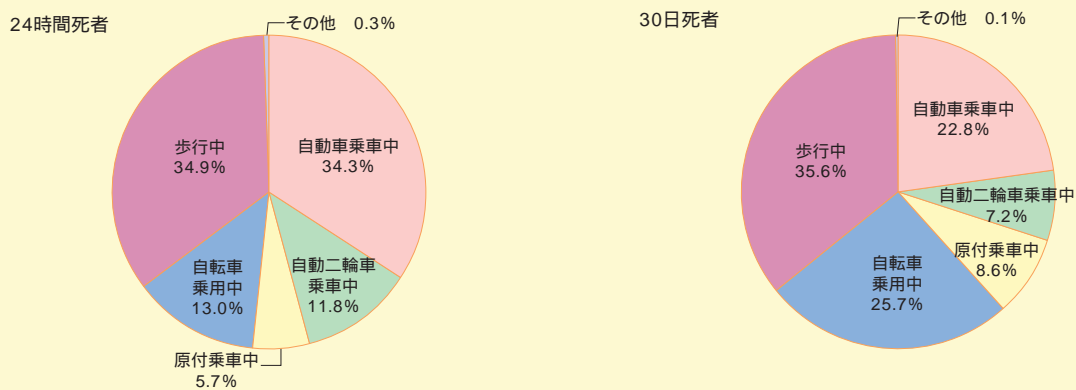
注 警察庁資料による。

第3図 年齢層別死者数（65歳以上）の構成率の推移（平成18～28年）



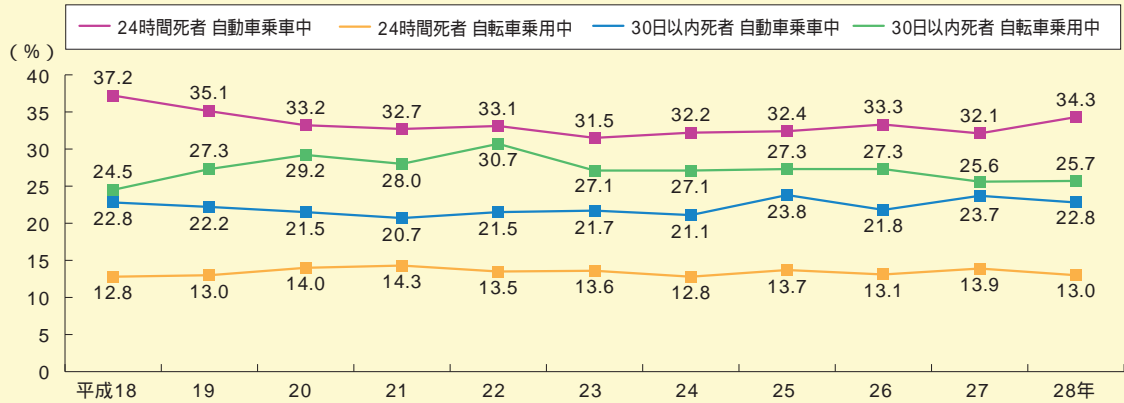
注 警察庁資料による。

第4図 状態別死者数の構成率（平成28年）



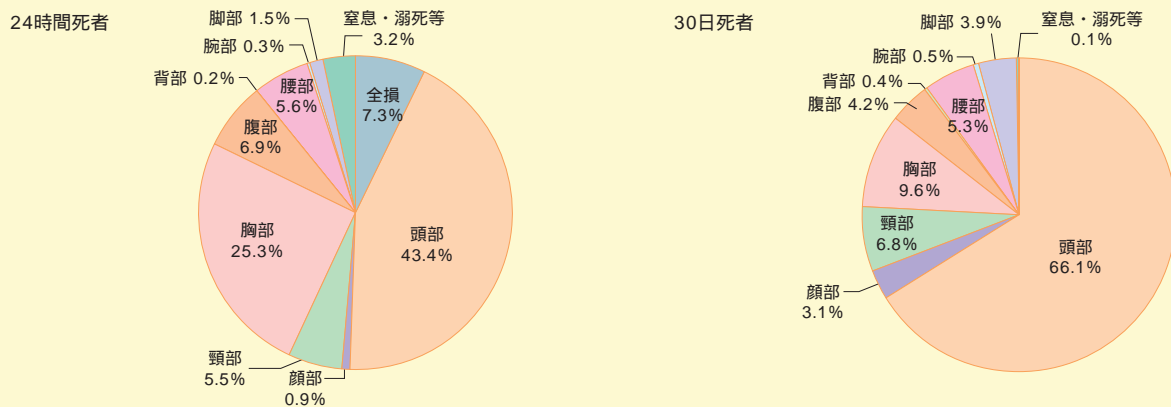
注 警察庁資料による。

第5図 状態別死者数（自動車乗車中及び自転車乗用中）の構成率の推移（平成18～28年）



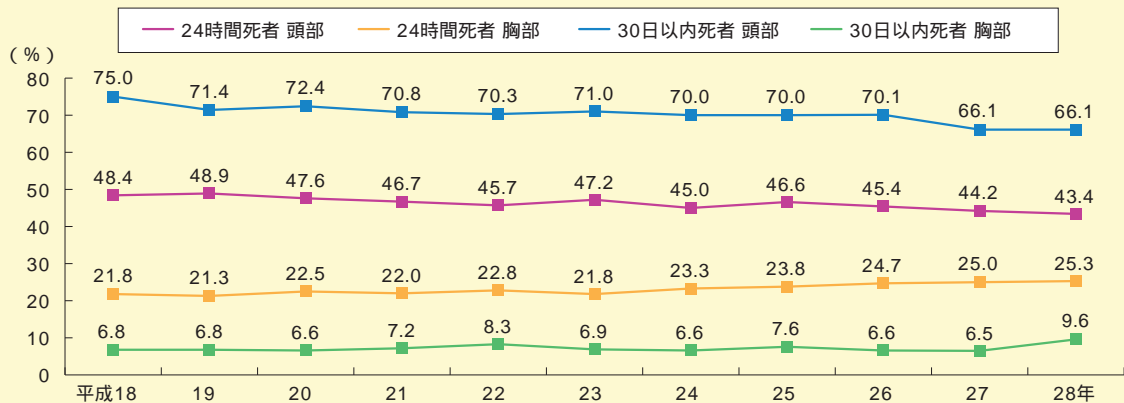
注 警察庁資料による。

第6図 損傷主部位別死者数の構成率（平成28年）



注 警察庁資料による。

第7図 損傷主部位別死者数（頭部及び胸部）の構成率の推移（平成18～28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

	18年	19年	20年	21年	22年	23年	24年	25年	26年	27年	28年
24時間死者 (A)	6,415	5,796	5,209	4,979	4,948	4,691	4,438	4,388	4,113	4,117	3,904
30日以内死者 (B)	7,336	6,695	6,079	5,840	5,828	5,535	5,261	5,165	4,838	4,867	4,682
差 数	921	899	870	861	880	844	823	777	725	750	778
(A)/(B)	87.4%	86.6%	85.7%	85.3%	84.9%	84.8%	84.4%	85.0%	85.0%	84.6%	83.4%

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28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	23	31.1	3	15.0	16.1
	自動二輪車乗車中	0	0.0	1	5.0	- 5.0
	原付自転車乗車中	1	1.4	0	0.0	1.4
	自転車乗用中	17	23.0	7	35.0	- 12.0
	歩 行 中	33	44.6	9	45.0	- 0.4
	そ の 他	0	0.0	0	0.0	0.0
	小 計	74	100.0	20	100.0	-
16歳 24歳	自動車乗車中	143	43.3	17	33.3	10.0
	自動二輪車乗車中	110	33.3	12	23.5	9.8
	原付自転車乗車中	34	10.3	12	23.5	- 13.2
	自転車乗用中	17	5.2	6	11.8	- 6.6
	歩 行 中	26	7.9	4	7.8	0.0
	そ の 他	0	0.0	0	0.0	0.0
	小 計	330	100.0	51	100.0	-
25歳 64歳	自動車乗車中	529	38.8	45	21.6	17.2
	自動二輪車乗車中	306	22.5	27	13.0	9.5
	原付自転車乗車中	91	6.7	23	11.1	- 4.4
	自転車乗用中	133	9.8	49	23.6	- 13.8
	歩 行 中	299	22.0	64	30.8	- 8.8
	そ の 他	4	0.3	0	0.0	0.3
	小 計	1,362	100.0	208	100.0	-
65歳以上	自動車乗車中	643	30.1	112	22.4	7.6
	自動二輪車乗車中	44	2.1	16	3.2	- 1.1
	原付自転車乗車中	98	4.6	32	6.4	- 1.8
	自転車乗用中	342	16.0	138	27.7	- 11.7
	歩 行 中	1,003	46.9	200	40.1	6.8
	そ の 他	8	0.4	1	0.2	0.2
	小 計	2,138	100.0	499	100.0	-
合 計	自動車乗車中	1,338	34.3	177	22.8	11.5
	自動二輪車乗車中	460	11.8	56	7.2	4.6
	原付自転車乗車中	224	5.7	67	8.6	- 2.9
	自転車乗用中	509	13.0	200	25.7	- 12.7
	歩 行 中	1,361	34.9	277	35.6	- 0.7
	そ の 他	12	0.3	1	0.1	0.2
	小 計	3,904	100.0	778	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29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。

【高齢者に対する広報啓発及び交通事故防止のワンポイントアドバイスの推進】

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・団体等と連携した広報啓発活動や、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、自転車運転講習制度を適正に運用し、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。

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。

薄暮時から夜間における交通安全対策

【反射材用品等の普及促進】

交通安全教育、広報等を通じて、薄暮時から夜間における歩行者及び自転車利用者の交通事故防止に効果が期待できる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。

【前照灯の早期点灯等の促進】

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、夜間の対向車や先行車がない状況における走行用前照灯(いわゆるハイビーム)の使用の励行を図っている。

【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・助言等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参加・体験・実践型の教育手法を用い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。

【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、平成29年3月に施行された。

【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28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

私の目線で気づいたこと

香川県観音寺市立観音寺小学校

四年 やまもと 山本 さらさ 更紗

私の小学校では四年生になると自転車検定があります。自転車は左側を一列で通ることや手信号のやり方、踏切のわたり方などを学びます。そして、運動場で自転車に安全に乗る練習をして、自転車の点検も終わると自転車に乗ることが許可されます。私も自転車検定に合格したので、今年の夏はラジオ体操や学校の水泳練習などに友達やお母さんと自転車で行きました。自転車は楽しいし歩くより早く着くのでとても便利でした。でも、歩いているときには感じなかった危険がたくさんありました。

一つ目は、夏休みの水泳練習に友達と自転車で登校していたときのことで、普段歩いて登校しているときと同じように話をしながら二列で歩道を走っていると、前から歩行者が来て、あわてて一列になりました。自転車は幅があるので二列になると歩道を全部使ってしまうし、一列になろうとしてもすぐにはできません。このときは歩行者に早く気付いたのでめいわくをかけずにすんだけど、気付くのが遅かったら歩行者にめいわくをかけたかも知れないし、ひどければけがをさせたかもしれません。自転車教室で言われた一列で走ることの大切さがよく分かりました。

二つ目は歩道のないせまい道路でのことです。私が自転車で走っていると後ろから車の音がしたので、左によって止まりました。すると、車の人はゆっくりとスピードを落として通ってくれました。お互いがゆずり合うことができたので、安心して通れました。歩行者だけでなく車にも気を配りゆずり合いの心を持っていたら、車の人も通リやすくなり事故が少なくなると思いました。

自転車は歩くよりスピードが出ます。その分私

たちが気を付けなければ大きな事故につながります。前に新聞で小学生の乗った自転車がスピードを出しすぎて、歩行者にぶつかって大けがをさせた記事を読んだことがあります。その記事には小学生の親がたくさんのお金を払ったことも書かれていました。いままで歩いていたときには考えたことがなかったけれど、自転車は乗り方によって人をけがさせる怖い乗り物にも変身するのだと思いました。

小学生の交通事故のうち、約8割は自転車での事故だそうです。自転車はそれだけ危険な乗り物だということを私たちがわかっていなければいけません。交通事故をへらすために私が考えたことは二つあります。一つは自分がルールをきちんと守ることです。もう一つは相手に気を配りゆずり合うことです。当たり前のことですが、これができれば必ず事故はなくなるはずで、事故をおこせば自分も相手も悲しくなり悪いことばかりです。だれもつらい思いをすることがないように交通事故がゼロの街にしていきたいです。



中学生の部 最優秀作 内閣総理大臣賞

「かもしれない」で動くこと

茨城県つくばみらい市立谷和原中学校
二年 稲生 桜乃

「えっ！」

夏休みに入ったある朝の出来事だった。テニス部の早朝練習に遅れまいと、急いで自転車を走らせていた私は、見慣れた住宅街の見通しの悪い交差点に差し掛かった。普段から通学路として利用していた道路だった事も、その時の油断や過信に繋がっていたのかもしれない。一瞬だった！

出会い頭に、こちらへと曲がってきた一台の車と危うく接触しかけたのだ。相手のドライバーも通勤時間帯で、何か急いでいる様子だった。恐らく、お互いに「相手が止まってくれるだろう」と考えていたのだと思う。

後日、その小さな事件を母に打ち明けると母は次のように話してくれた。

「(運転免許取得の)講習を受けた時、『命は一つしかない』と厳しく言われてね。」

車の運転は生活の質の向上を望める。だが一方で加害者にも成り得る。自転車や自動車等の運転操作や生活の周辺環境に慣れた頃、危険予測が甘くなり、『(多分)～だろう』という思い込みや過信から多くの事故が発生する。運転時は特に『(もしかすると)～かもしれない』という予測や危機管理意識を強くすることで不幸な事故の発生確率は下げられる、という内容だった。

確かにあの日、私は急いでいたのだ。日頃から家族に「慌てないように!」「周りをよく見て!」と耳が痛くなるほど言われていた。この冷やりとした瞬間は、毎度軽く聞き流している結果だった。

外出には時間に余裕をもって出る。そこから生まれるのは「周囲に気をつけて」という自分への注意喚起であり、「お先にどうぞ」と相手に対して優しく促せる心の余裕であろう。

私もあの時『かもしれない』を頭に置いて家を早めに出ていれば、「ここは見通しが悪い」と一旦停止する安全確認動作や、「相手が先に通りす

ぎるまで待とう」という思いやりに繋がったはずだ。また、安全を心掛けるためには時間の余裕の他にも、自転車の乗り方について正しいルールやマナーを理解し、日頃からチェックする姿勢も大切だろう。

通学等で毎日のように自転車を利用する私達が、その施行を身近なものと感じなければならぬ道路交差点が2015年6月に改められた。特に、運転時におけるケータイや音楽プレーヤーなどを操作して起きてきた事故発生件数が伸びている。起こした事故のリセットは不可能だ。

私はこの夏体験した小さな危険から、今一度、交通安全を意識するきっかけを貰ったと感じている。きっとこれからも自転車は私の傍にあってワクワクした毎日が待っているのだと思う。活動の世界を広げていくためにも時間に余裕を持ち、ルールやマナーを順守しながら楽しく中学生を送りたい。

一般(高校生以上)の部

最優秀作 内閣総理大臣賞

幼い我が子への交通安全啓発

東京都足立区 小野 史

幼い娘たちと外へ一歩踏み出せば、ひやりとすることばかりだ。一才の娘と一緒にゆっくり歩いているそばから四才の娘がスタスタと陽気に走り出し、気がつくとすでにかなり前を歩いていたり、家へと続く曲がり角を折れて視界から消えていたりすることもしばしばだ。

とかく長女がイヤイヤ期真っ只中のときなど、まだ言葉もままならないうえに手を繋ぎながら、繋いでもすぐに解こうとするものだから、家の前で楽しく遊ばせることなどとうていできずに、もっぱら自転車で近くの公園へと直行したものだ。友達と遊具の取り合いでひやひやすることはあっても、少なくとも命の危険はないので、のびのびと遊ばせることができて安心だった。

けれども、幼稚園に通うようになってからというもの、そういう訳にもいなくなってしまった。

毎朝バスストップまで、トコトコトコ。ご飯を食べさせ、着替えをさせて、慌ただしく家から飛び出しても無事にバスに乗るまでは気が抜けない。帰りは帰りでバスから下りるなり、元気にはしゃぎ回るものだから大変だ。

もちろん車が通る前に、気をつけるように声を掛けているのだが、何度か間に合わなかったことがある。朝先に来ていた友達めがけて長女が道路を横断しようとしたところに、バイクが近づいてきたときには、心臓が止まりそうなほど驚いた。

その晩、「このままではいけない」と深く反省して、対策を考えた。まずはちょうどそのとき受けていた子育て講座で教わったばかりの方法を試してみることにした。

「さて、幼稚園のバスをおりました。どうしますか？」

「家に帰る」

「うん。車や自転車が通ったりして危ないから、手を繋いで帰ろうね。じゃあ、練習するよ」

ゲーム感覚で何回か練習したあくる日、なんとちゃんと手を繋いで帰って来ることができた。言って聞かせて楽しく練習すれば、案外素直にやってくれるのだなと、新たな発見がとてもうれしかった。

もう一つは、手づくり絵本だ。夜寝かしつける

ときにふと思いついて、さっそく娘たちを主人公にして描いてみた。薄っぺらい紙を数枚重ねただけの手づくり感がありありと出たもろいものなのだが、娘たちはすっかりお気に入りだ。

これらの方法が功を奏したのか、最近では長女から手を繋いでくるようになり、ちゃんと白線の中を歩いたり、信号では右左を確認したりと、だんだんとよくなってきた。でも、油断は大敵だ。公共の道路ではこれからも交通ルールをしっかりと守り、お互いに譲り合って、気持ちよく利用していきたいものだ。



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
- ・ 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
- ・ 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 日本の船位通報制度

- ・ LCC : Low Cost Carrier 格安航空会社
- ・ LED : Light Emitting Diode 発光ダイオード

- ・ 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

- ・ PICS : Pedestrian Information and Communication Systems 歩行者等支援情報通信システム
- ・ 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
- ・ TSPS : Traffic Signal Prediction Systems 信号情報活用運転支援システム

- ・ 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。