

特集：交通安全対策の歩み～交通事故のない社会を目指して～（概要）

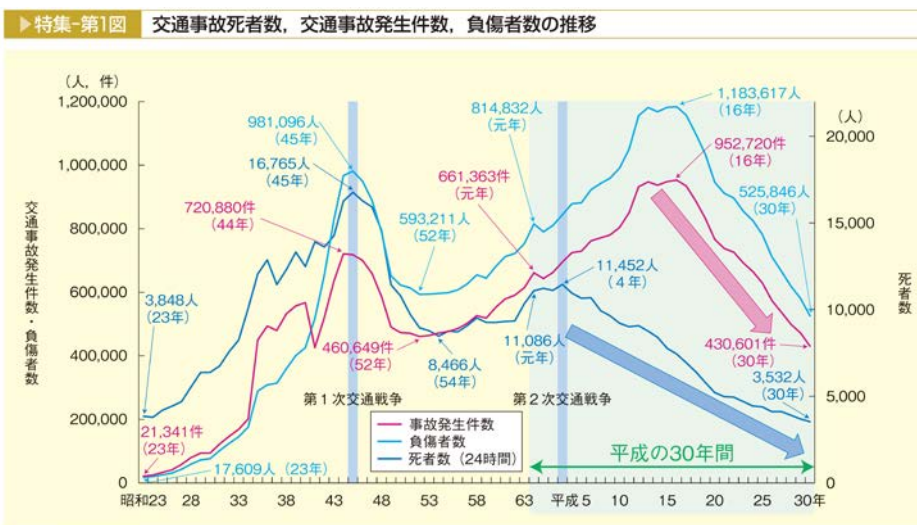
平成30年中の道路交通事故死者数は3,532人と、過去最多の昭和45年(1万6,765人)の約5分の1、平成の30年間で3分の1以下と大きく減少。平成の特に後半は、交通事故件数が大きく減少した時代。このことは、関係省庁、関係機関・団体・民間企業等の取組、地域における日々の交通安全の取組の成果。

第1章 交通安全対策の取組の経緯と交通事故の減少

1 前史：2つの交通戦争と平成までの歩み

昭和40年代半ばまでは、自動車保有台数の増加、道路整備の進展を背景に、自動車走行キロが増加。信号機等も十分ではない中、交通事故死者数が著しく増加し「交通戦争」と呼ばれた。昭和45年交通安全対策基本法が制定され、国を挙げての交通安全対策が進められ、交通事故は減少。

しかしながら、昭和50年代半ばを境に再び交通事故死者数は増加し平成4年に1万1,452人。第2次交通戦争とも呼ばれる。第2次ベビーブーム世代が運転免許取得年齢に達し、若者の運転免許保有の増加も背景。

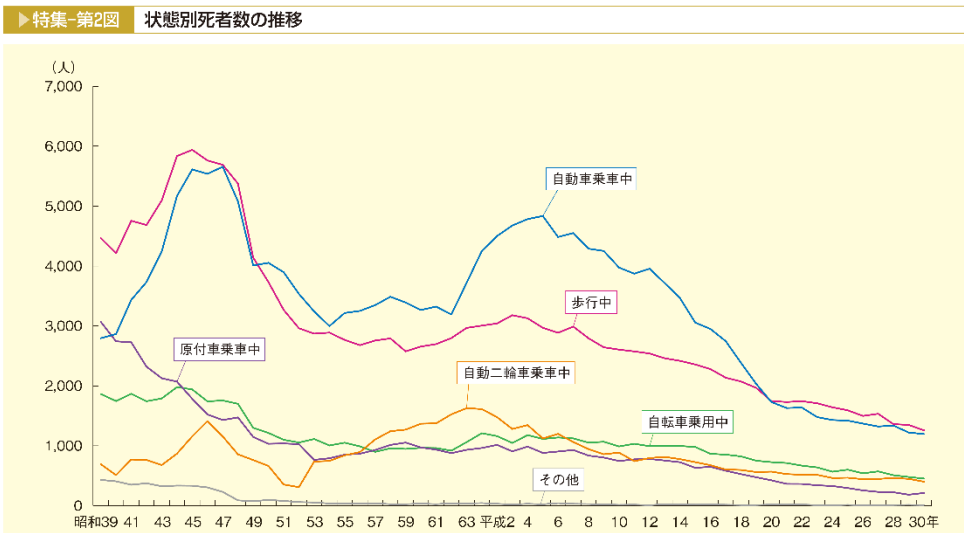


- 注 1 警察庁資料による。
- 2 昭和34年までは、軽微な被害（8日未満の負傷、2万円以下の物的損害）事故は含まれていない。
- 3 昭和41年以降の件数には、物損事故を含まない。
- 4 昭和46年までは、沖縄県を含まない。
- 5 死亡事故件数は、交通事故件数の内数である。

2 「平成」の30年間と交通安全の取組 ～第2次交通戦争以降～

●平成前期（～16年まで）—交通事故減少に向けた模索

平成4年を境に、交通事故死者数は減少。平成8年に1万人を下回る。背景として、平成5年以降、シートベルト装着率の向上、エアバック、ABSなどがほぼ標準装備となるなど車両の安全性能が向上。一方、車両保有台数、自動車走行キロが増加する中、負傷者数は増加(平成16年に第2のピーク。)この時期「自動二輪車乗車中」や「歩行中」の事故に比べて、自動車関連の事故が大きく増加。



- 注 1 警察庁資料による。
- 2 昭和46年以前は、沖縄県を含まない。

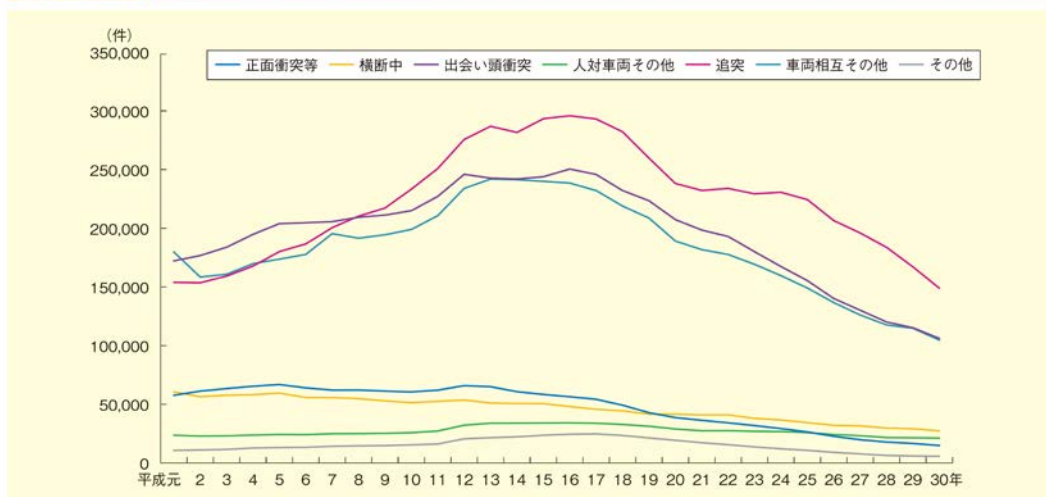
●平成後期（17年以降）—交通事故の着実な減少

減少傾向にあった死者数とともに、平成16年を境に交通事故件数及び負傷者数は減少。

平成21年に5千人、平成28年に4千人を下回る（平成30年は3,532人と、昭和23年以降で最少。）。増加していた「追突」及び「出会い頭衝突」は、平成16年を境に減少。自動車走行キロが平成16年以降減少に転じたこと、飲酒運転の厳罰化による、飲酒運転による死亡事故減少（平成10～30年の間に約6分の1）等も背景。

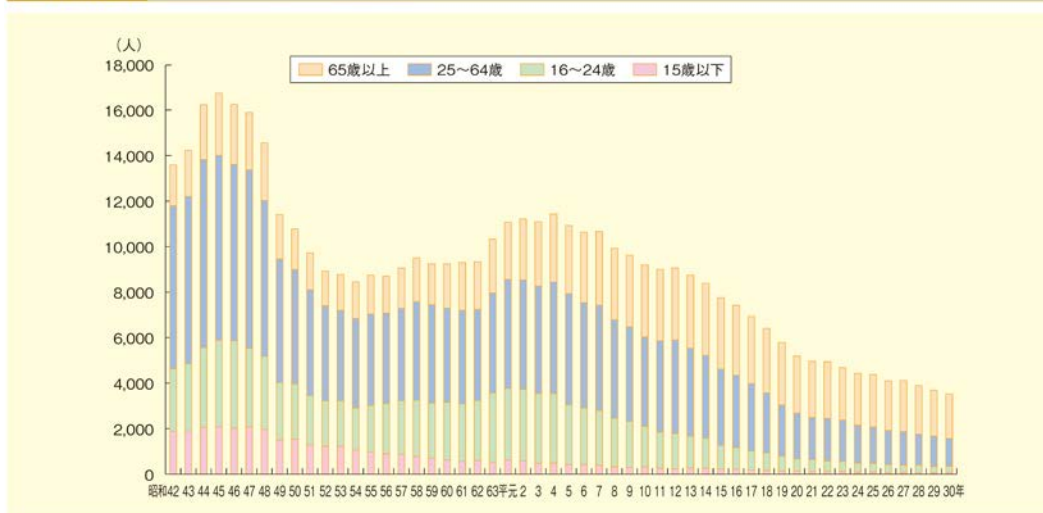
なお、平成22年、初めて高齢者の交通事故死者数の割合が50%を上回る。

▶特集-第6図 事故類型別交通事故件数の推移



- 注 1 警察庁資料による。
 2 「正面衝突等」とは、正面衝突（車両相互）、路外逸脱・工作物衝突をいう。
 3 「車両相互その他」とは、車両相互の事故のうち正面衝突及び出会い頭衝突を除いたものをいう。
 4 「人対車両その他」とは、人対車両の事故のうち、横断中を除いたものをいう。
 5 「その他」とは、駐車車両衝突・転倒・その他（車両単独及び列車事故）をいう。

▶特集-第4図 年齢層別交通事故死者数の推移



- 注 1 警察庁資料による。
 2 昭和46年以前は、沖縄県を含まない。

<交通安全と道路交通法等の改正の流れ>

飲酒運転対策をはじめとする悪質・危険運転者対策の強化

二度の悲惨な飲酒運転による交通死亡事故の発生を背景に、平成13年に刑法の一部改正による危険運転致死傷罪新設、平成14年に飲酒運転、過労運転、無免許運転等に対する罰則や違反行為に付する行政処分点数の引上げ等、平成19年に飲酒運転を助長する行為の直罰化、罰則引き上げ、刑法の一部改正、自動車運転過失致死傷罪新設等が行われる。

<交通安全基本計画：6つの基本計画と道路交通安全>

平成初期、第4次、5次、6次の3つの計画には、高齢運転者、夜間事故、携帯電話使用といった課題が現れる。

平成中期の第7次計画は中央省庁再編後に策定。高齢運転者の増加、シートベルト着用の不徹底、国民生活の24時間化に伴う夜間交通量の増加等の課題とともに、先進安全自動車の開発・普及にも言及。

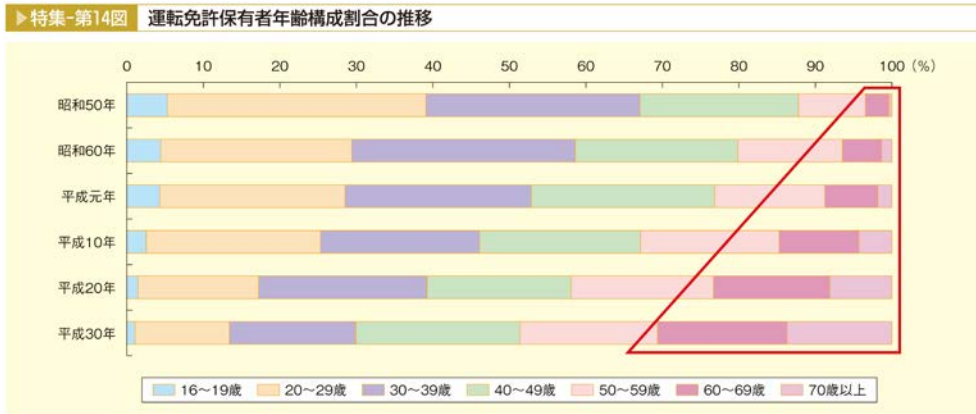
人口減少に向かい始めてから策定された第8次計画（平成18～22年度）以降、「人優先」の交通安全思想、副題に「交通事故のない社会を目指して」。第10次計画（平成28～令和2年度）は「先端技術の積極的活用」を3つの基本理念に位置付け。

第2章 人・車両・道路 各々の側面から見た交通安全

第1節 「人」と社会をめぐる変化

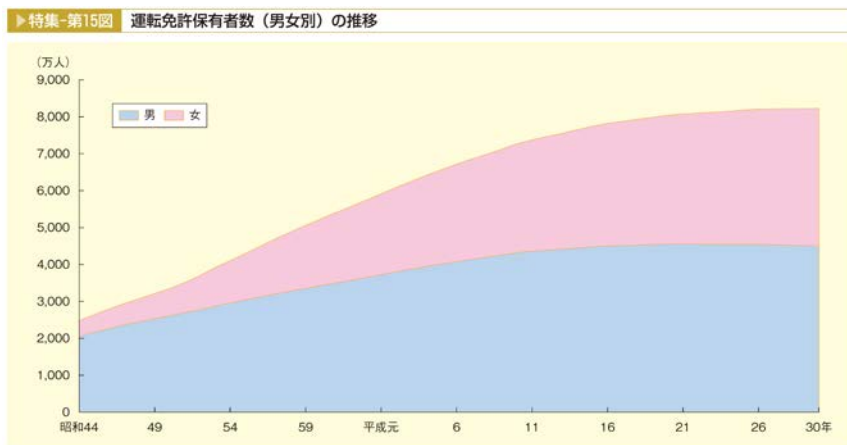
●運転免許保有者数の推移

運転免許保有者数は30年間に2千万人以上増加。若年層は3分の1に、高齢者は10倍に。



●増える女性ドライバー

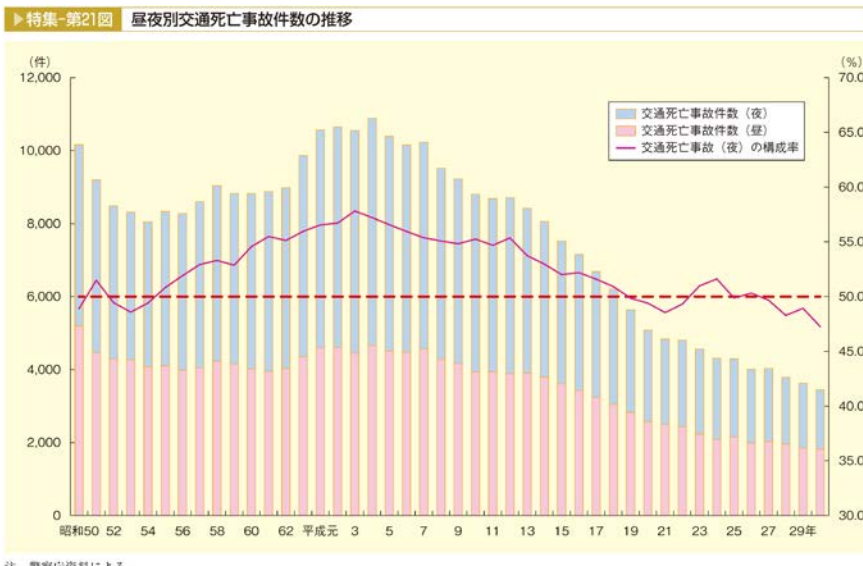
男女別に運転免許保有者数の推移をみると、男性は、平成を通じて775万人、女性は1,540万人増加し、女性の割合は、平成元年には女性37.0%、平成30年には45.3%。職業運転者についてみると、女性のバス運転手は、平成7年186人から29年には1,549人と8.3倍に増加。タクシー運転手についても平成7年に6,474人から平成12年に8,754人となり、以降、29年には、7,292人とゆるやかな減少傾向にある。



●生活の24時間化—ライフスタイルの変化

平成を通じて、郊外化、24時間化等、ライフスタイルも大きく変化。

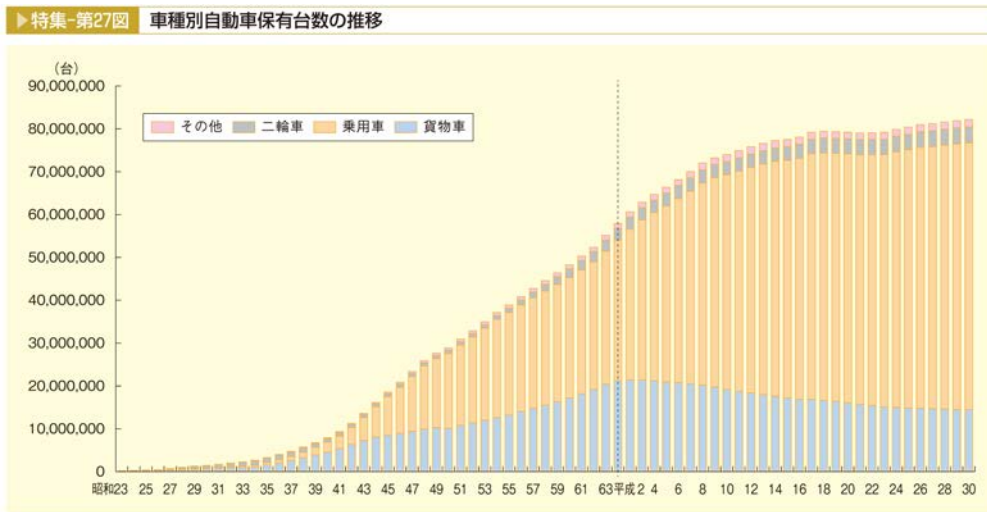
これに伴い、平成中期にかけて、死亡事故に占める夜間の割合が半数を上回る。



第2節 「車両」と社会をめぐる変化

●平成の30年間に乗用車保有台数は2倍近くに、道路を走る車の7割以上が乗用車に

車種別保有台数の推移をみると、昭和30年には約45%を貨物車、4割近くが二輪車。昭和50年には貨物は35%、乗用車が60%。乗用車の割合は増え続け、平成30年には約76%、道路を走る車の大多数が乗用車となる。乗用車の保有台数は倍増。

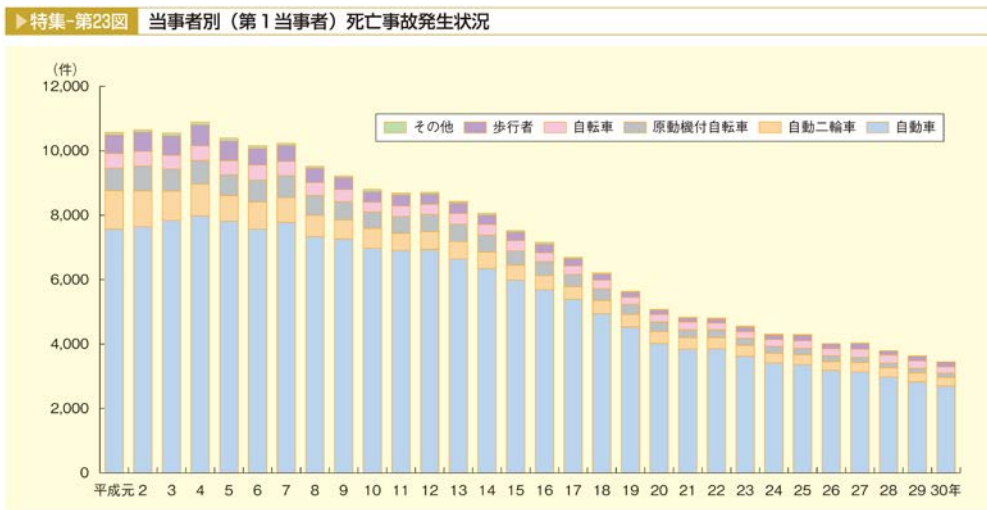


注 1 警察庁資料による。
 2 各年12月末現在の値である。保有台数には第1種及び第2種原動機付自転車並びに小型特殊自動車を含まない。
 3 昭和48年以前は、沖縄県を含まない。

●「車両」のうち「自動車」が第1当事者の死亡事故件数は全体の7割

平成の30年間を通じて、第1当事者が「自動車」である事故が、死亡事故件数の7割以上(交通事故件数については約8~9割)、次いで「自動二輪車」。

大半を占める「自動車」については、30年間を通じて、死亡事故件数は、「自家用乗用車」、「自家用貨物車」、「事業用貨物車」、「事業用乗用車」の順に多く、自家用車(自家用乗用車及び自家用貨物車)が全体の約9割。



注 警察庁資料による。

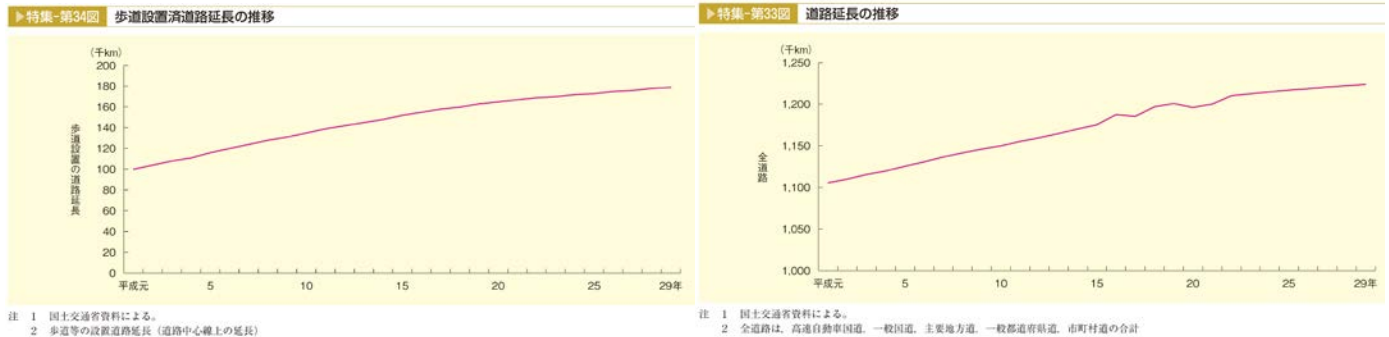
＜交通安全に資する平成の30年間の主な車両に関する取組＞

平成の間、車両に係る技術面においても交通安全に資する大きな進展:先進安全自動車(ASV)推進計画の進展,エアバッグ,チャイルドシート,ABS(アンチロックブレーキシステム)の装着義務化,衝突被害軽減ブレーキ等

第3節 「道路」と社会をめぐる変化

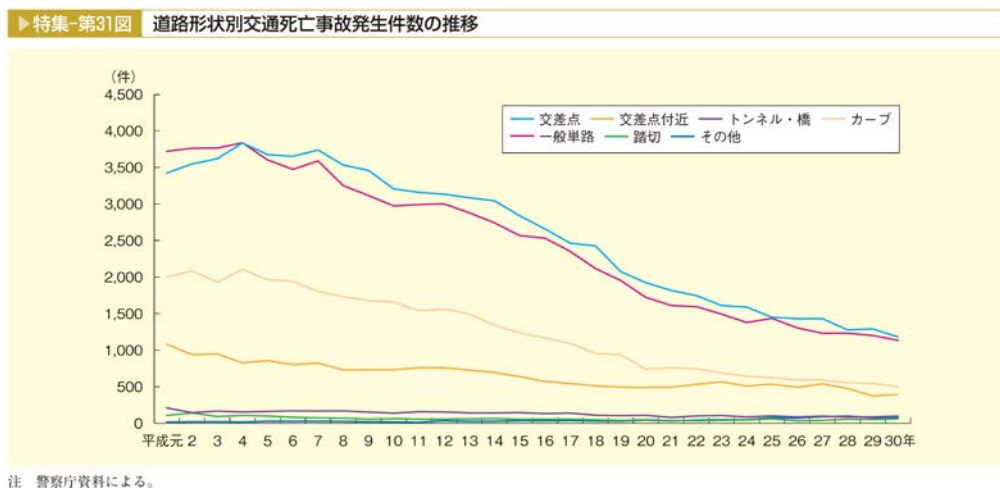
●道路交通インフラは、平成の30年間は質、量ともに大きく進展

平成の30年間に、道路延長は1.1倍に、高規格幹線道路延長は2.5倍に、大規模な橋梁、高速道路など道路交通インフラが次々と完成((レインボーブリッジ(H5), 東京湾アクアライン(H9)等, 平成中期には、本州四国連絡橋(H10), しまなみ街道(H11)等, 平成後期には、首都高中央環状線(H27)等)。平成の30年間は大きく進展。交通安全施設整備も進展(歩道延長は約1.8倍に)



●平成を通じて多い「交差点」における事故—「道路」に着目した交通事故の状況

道路に着目し、平成の30年間の交通死亡事故件数をみると、平成5年以降は「交差点」が「一般単路」を上回り最も多く、平成の30年間を通じて、この2つの分類の合計で全体の約7割。交通事故件数についても、平成の30年間を通じて「交差点」が最も多く、「一般単路」、「交差点付近」、「カーブ」の順となっている。「カーブ」における事故は、30年間で3分の1以下まで減少



<交通事故減少に貢献した主な取組>

平成の特に後半、道路に関わる交通安全の多様な取組が地域においても進展。

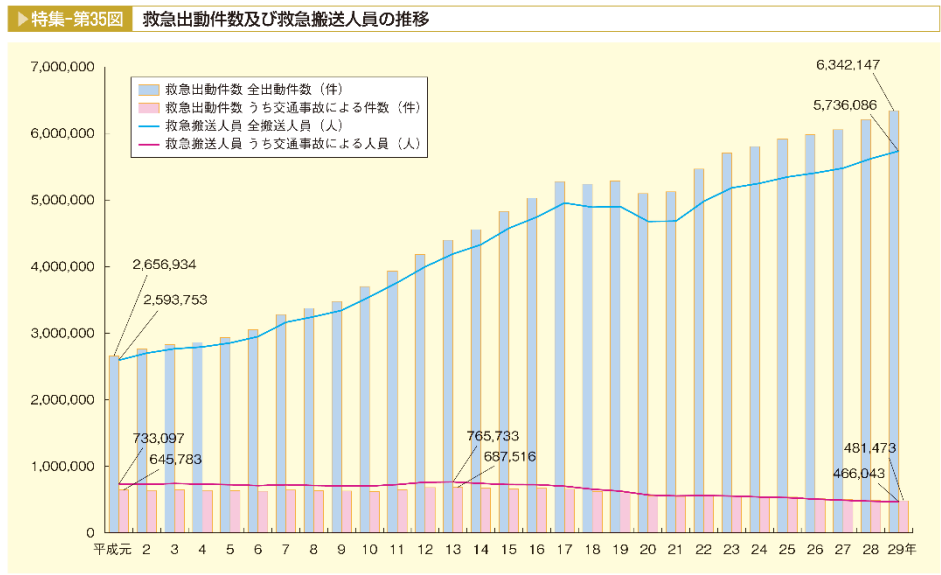
例 ・歩車分離式信号の整備推進

・「ゾーン30」の推進

・ETC2.0によるビッグデータ活用、可搬型ハンパの貸出等による地方公共団体の生活道路対策の支援 等

第4節 救助・救急活動

●平成の30年間を通じて、全救急出動件数、全救急搬送人員に交通事故によるものの占める割合は、一貫して減少している。



注：総務省消防庁資料による。

第3章 終わりに

平成の30年間、高齢化、女性ドライバーの増加、ライフスタイルの大きな変化の中でも、「人」、「車両」、「道路」及び「救急」の観点からの取組、学校や地域における日々の交通安全の取組が進展。

交通事故死者は1万人を上回った平成初期から3,532人に、負傷者は100万人を上回った平成中期から52万5,846人に、大きく減少。一方、未だに年間数千人が命を落とし50万人以上が負傷。

世界一安全な道路交通を実現するために、交通事故がない社会は、交通弱者が社会的に自立できる社会であるという、平成の時代に培われた「人優先」の交通安全思想を、次世代に伝えていくことが基本。

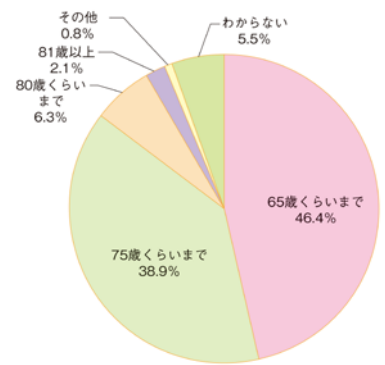
将来に向けて、さらに取り組んでいく必要のある課題の例としては以下。

- 訪日外国人等の増加：外国籍免許保有者は、この10年で25%増。定住外国人、訪日外国人観光客などの増加も見込まれる中、日本人以外も広く対象とした交通安全の取組も重要に。
- 高齢化の一層の進展と交通安全：交通事故死者数の約4分の1を65歳以上の高齢歩行者が占め、また、高齢の運転免許保有者も一層増加見込み。30年間で平均寿命は約5年長寿化。
- 少子化の進展と子供の交通安全：安心して子を産み、育てることができる社会を実現するために、家族やライフスタイルの変化も踏まえ、交通安全の観点からも、子供や子育て世代を社会全体で見守っていく必要。



注：警察庁資料による。

あなたは、自分で運転できるのは何歳くらいまでだと思いますか。



注：総理府「交通安全に関する世論調査」(平成4年)による。