# 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～」

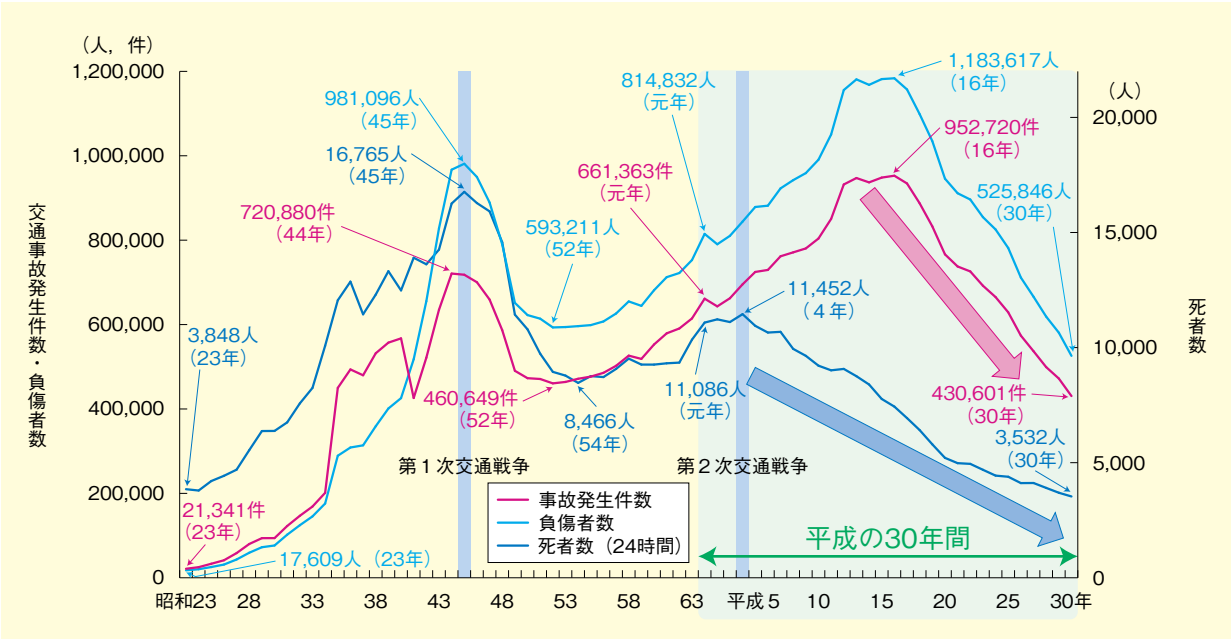
## はじめに

平成30年中の道路交通における交通事故死者数は3,532人と，現行の交通事故統計となった昭和23年以降で最少となった。過去最多であった昭和45年の死者数（1万6,765人）と比較すると約５分の１となり，また，平成の30年間だけに限っても，３分の１以下と大きく減少した。

平成の時代，特に後半は，交通事故が大きく減少した時代ということができる。このことは，昭和45年に制定された交通安全対策基本法（昭45法110）に基づき，５か年ごとに交通安全基本計画を作成し，警察をはじめ道路行政，自動車行政，学校教育等政府全体で取り組んできたことはもとより，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である。

今回の特集では，交通安全対策という観点から，平成の時代，特に「第２次交通戦争」と呼ばれた平成４年頃から今日に至る期間に着目し，交通事故が減少してきた背景となる主な要因を中心に，新しい時代の交通安全の取組のための課題を整理する。

**▶特集-第1図　交通事故死者数，交通事故発生件数，負傷者数の推移**




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。

# 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

### ⑴戦後～第１次交通戦争（昭和23年～45年頃）

交通事故の長期的推移をみると，戦後，昭和40年代半ばごろまでは，交通事故死者数が著しく増加し，26年から45年の20年間に，負傷者数は約31倍（３万1,274人から98万1,096人）に，死者数は約４倍（4,429人から1万6,765人）となった。この死者数は，日清戦争２年間の死者数１万7,282人にも迫るものであり，一種の「戦争状態」であるとして，「交通戦争」と呼ばれるようになった。

**交通事故増加の主な要因**

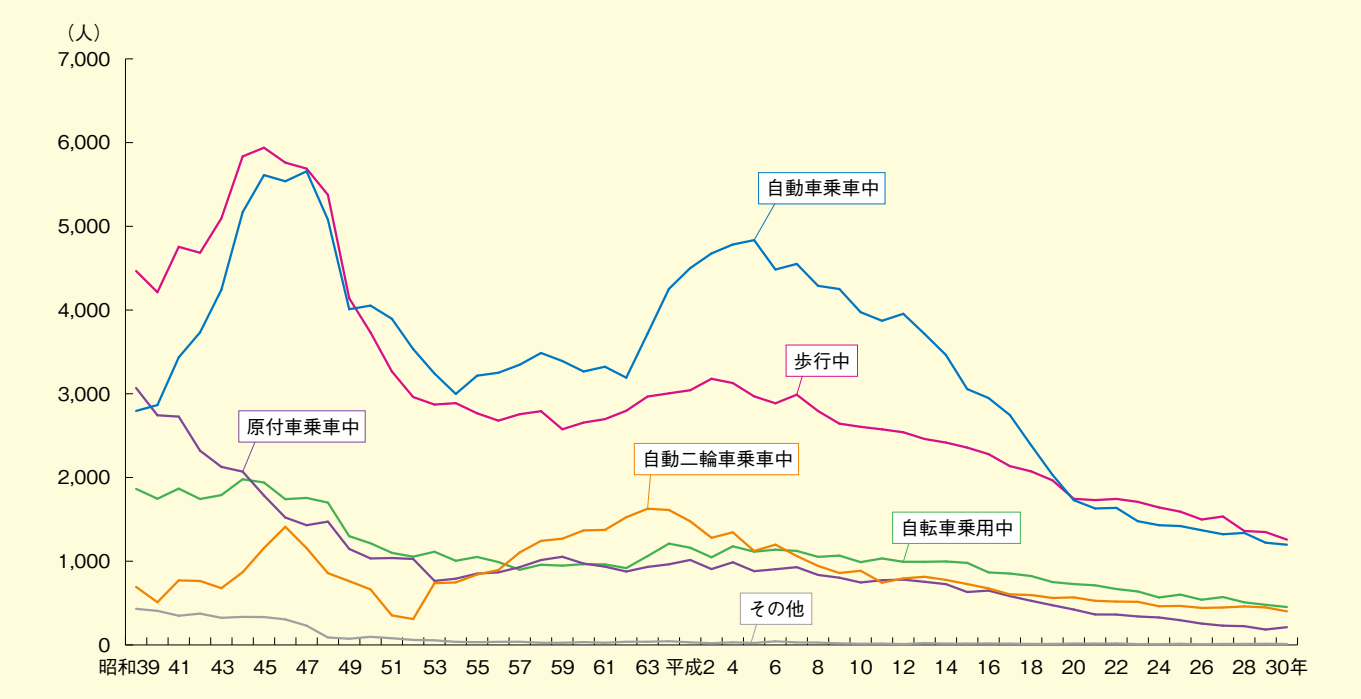
昭和39年から45年の間の交通事故死者数を「状態別」にみると，「歩行中」と「自動車乗車中」の死者が増加し（特集-第２図），また，死亡事故件数を「類型別」にみると，「正面衝突等」や「横断中」の事故が増加した（特集-第３図）。

これは，自動車保有台数の増加や道路整備の進展を背景に自動車走行キロが増加する中，「自動車乗車中」の事故が増加したことや，当時，信号機等の整備が十分ではなく，道路横断中の歩行者の死亡事故が増加したことなどが主な要因と考えられる。

### ⑵交通安全対策基本法の成立～第２次交通戦争（昭和46年～平成４年頃）

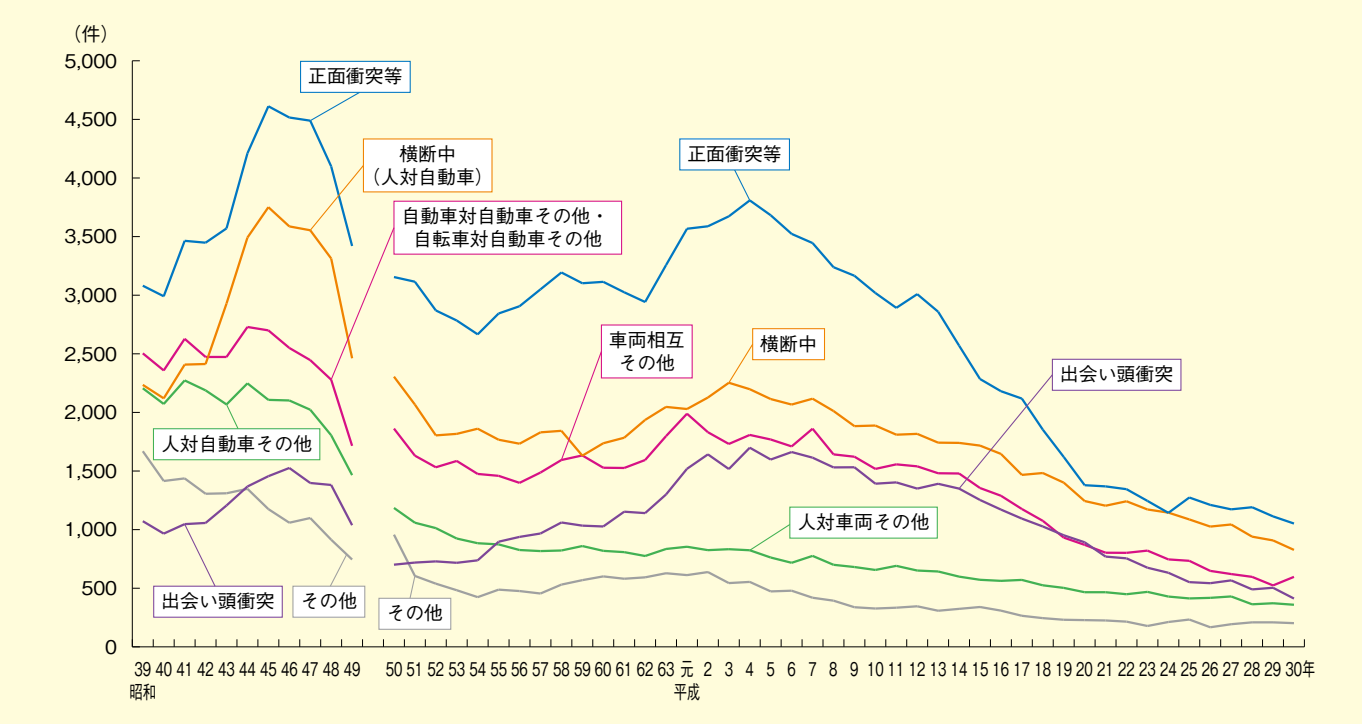
交通安全の確保は焦眉の社会問題となり，昭和45年に交通安全対策基本法が制定され，第１次交通安全基本計画が策定されるなど，国を挙げての交通安全対策が進められた。こうした中，交通事故死者数，交通事故発生件数，負傷者数のいずれも減少へ向かい，交通事故死者数は54年に8,466人，負傷者数についても52年に59万3,211人までに減少した。その背景には，交通安全基本計画に則り，歩道，信号機等の交通安全施設の整備充実，効果的な交通規制の推進，車両の安全性の向上，交通指導取締りの強化，運転者対策の充実，交通安全運転及び交通安全教育の普及等の交通安全対策が進められたこと，また，国民もそれぞれの立場で積極的な協力と自主的な活動を惜しまなかっ

▶特集-第2図　状態別死者数の推移




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。

**▶特集-第3図　事故類型別死亡事故件数の推移**




注　1　警察庁資料による。
　　2　昭和49年以前は，事故類型区分が異なり，昭和50年以降とは比較できないため別グラフで表示
　　3　昭和46年以前は，沖縄県を含まない。
　　4　昭和49年以前の「自動車」には，自動二輪車及び原動機付き自転車を含む。
　　5　昭和49年以前の「正面衝突等」とは，正面衝突（自動車対自動車），転倒・路外逸脱・その他物件衝突（自動車単独）をいい，50年以降の「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。
　　6　「自動車対自動車その他・自転車対自動車その他」とは，自動車対自動車その他・自転車対自動車の死亡事故のうち，正面衝突等及び出会い頭衝突を除いたものをいい，「車両相互その他」とは，車両相互の死亡事故のうち正面衝突等及び出会い頭衝突を除いたものをいう。
　　7　「人対自動車その他」とは，人対自動車の死亡事故のうち，横断中を除いたものをいい，「人対車両その他」とは，人対車両の死亡事故のうち，横断中を除いたものをいう。
　　8　昭和49年以前の「その他」とは，駐車車両衝突（自動車単独），踏切事故及びいずれの類型にも含まれない死亡事故をいい，昭和50年以降の「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。

たことがあったと考えられる。

しかしながら，昭和50年代半ばを境に，再び増加に転じ，交通事故死者数は，平成４年に１万1,452人までに増加した。

**昭和50年代半ば以降の交通事故増加の主な要因**

交通事故死者数を状態別にみると，昭和50年代に入って自動二輪車乗車中の死者が増加しはじめた。50年代半ばになると「自動車乗車中」の死者が増加しはじめ，特に60年代に入って急増した（特集-第２図）。また，死亡事故件数を類型別にみると，50年代半ば以降「正面衝突等」の死亡事故が増加した（特集-第３図）。

「自動車乗車中」の死者の増加の内訳をみると，若者（16歳以上24歳以下）が急増したことから（特集-第５図），死亡事故増加の一つの背景として，第２次ベビーブーム世代が運転免許取得年齢に達し，運転技能が十分ではない若者の運転免許保有者数が増加したことがあげられる。

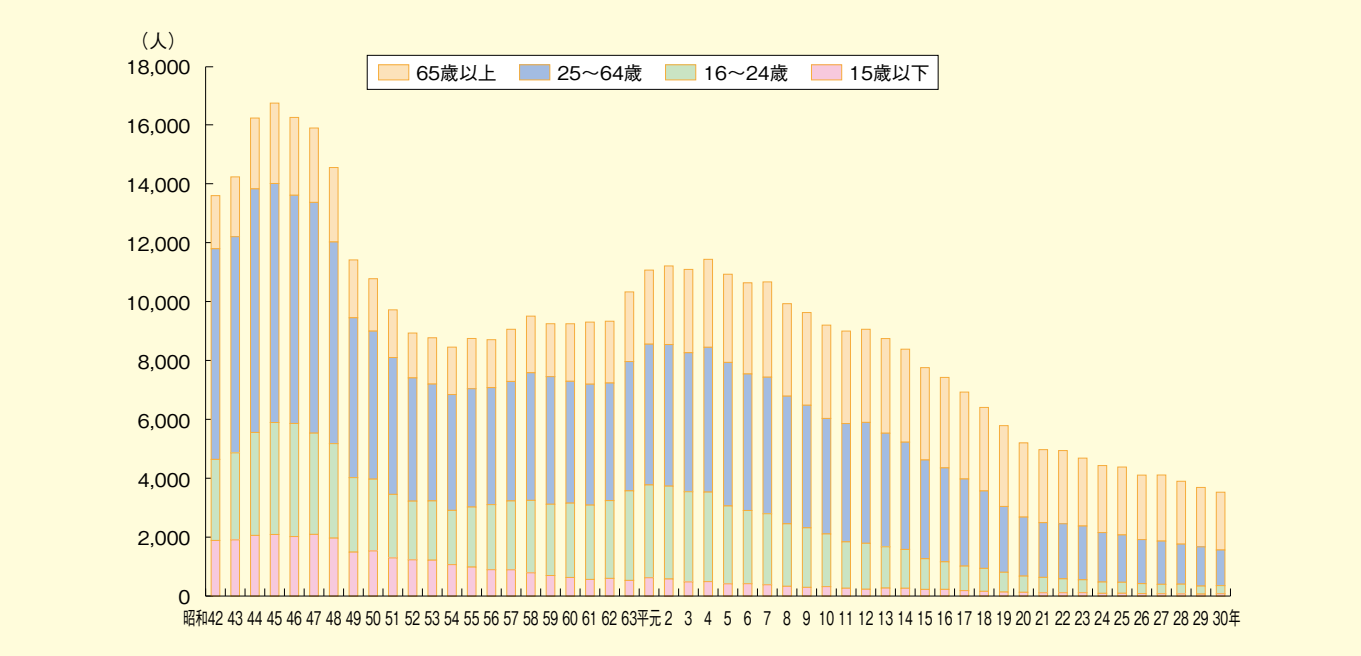
## ２　「平成」の30年間と交通安全の取組　～第２次交通戦争以降～

### ⑴平成前期（～16年まで）―交通事故減少に向けた模索

第２次交通戦争とも呼ばれる状況となった平成４年を境に，交通事故死者数は，再び減少しはじめ，８年に１万人を下回った。

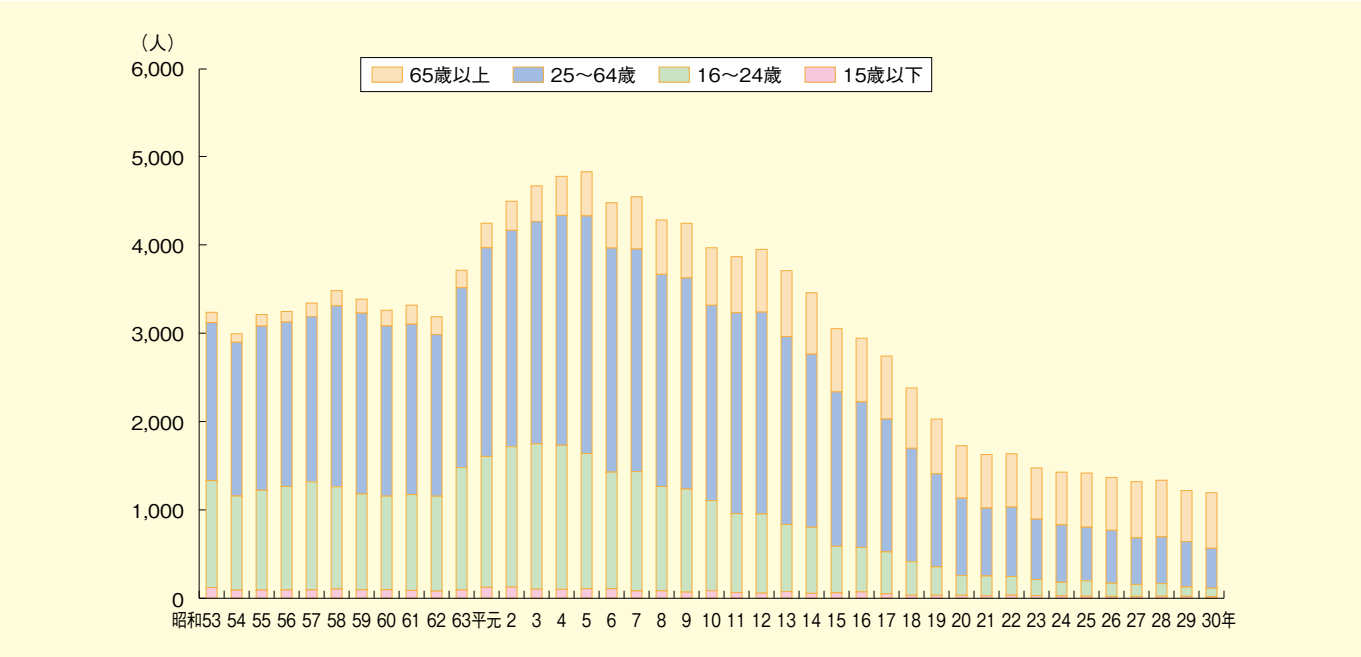
一方で，交通事故発生件数及び負傷者数は，平成４年以降も増加傾向に歯止めがかかることはなく，16年に第二のピーク（交通事故発生件数は95万2,720件，負傷者数は118万3,617人）を迎えるまで増加が続いた。

## ▶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。

## ▶特集-第5図　年齢層別自動車乗車中死者数の推移




注　警察庁資料による。

### 交通事故件数・負傷者数増加の要因

増加し続けた交通事故件数について「類型別」にみると，「追突」及び「出会い頭衝突」の事故が増加傾向にあり（特集-第６図），負傷者数について状態別にみると，「自動車乗車中」の負傷者数の増加が顕著であった（特集-第７図）。背景として，車両保有台数，自動車走行キロが増加していることから（特集-第29図），自動車関連の交通事故件数及び負傷者が「自動二輪車乗車中」や「歩行中」に比べて大きく増加したものと考えられる。

### 交通事故死者数減少の主な背景

交通事故死者数の減少について「状態別」にみると，特に平成５年から10年間で「自動車乗車中」の死者は約４割減少した（特集-第２図）。交通事故の減少には前述した諸対策が効果を発揮したことはいうまでもないが，一方，これは，５年以降，シートベルト装着率が大きく向上したこと，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したこと等の貢献も大きかったと考えられる。

シートベルトは，昭和60年に全ての道路において運転者及び助手席同乗者に対する着用が義務化され，61年からは一般道路での義務違反に対する行政処分点数が付与されることとなったことから，一般道路におけるシートベルト着用率は，59年から62年の間に大きく上昇（30％未満から90％台に）したものの，すぐに低下し，平成の初めは，70％台を推移していた。この後，平成６年に再び80％台に回復し，以降上昇した。

平成６年４月に，道路運送車両法に基づく保安基準の改正により，乗用車等に対して，運転者がシートベルトを着用しなかった場合に警報する装置の装備が義務付けられている。

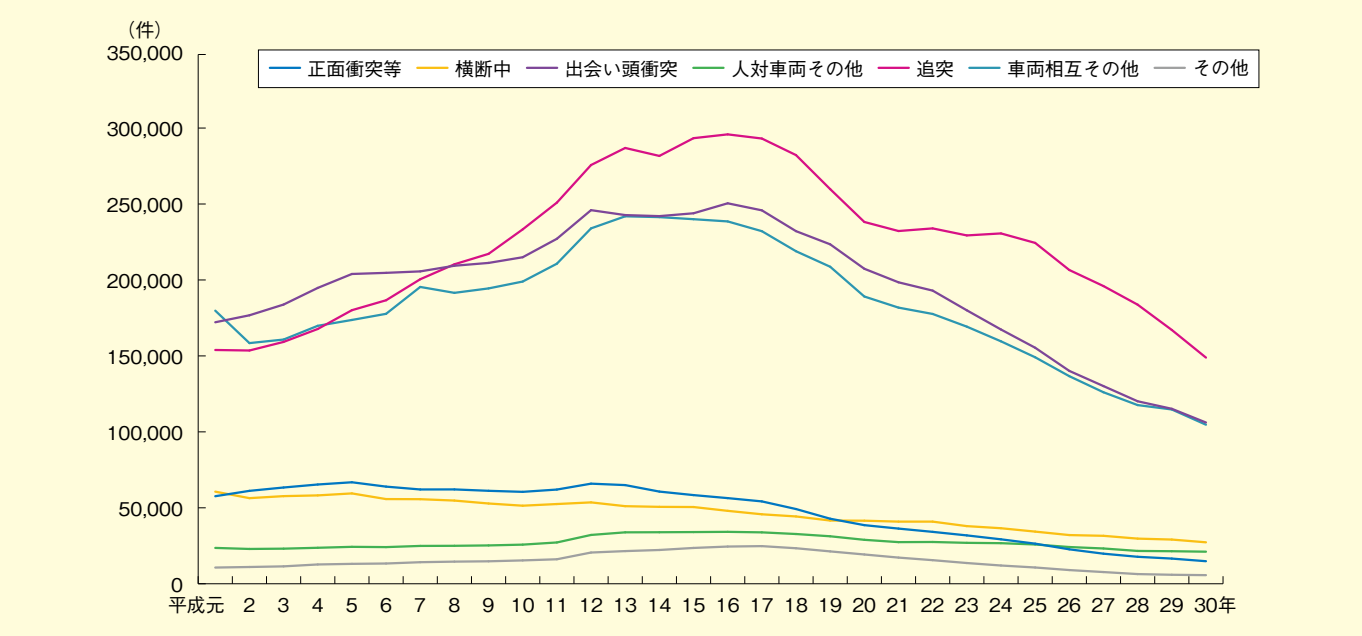
また，交通事故死者数を年齢層別にみると，平成５年に65歳以上の高齢者が若者を上回った（特集-第８図）。

### ⑵平成後期（17年以降）―交通事故の着実な減少

### 交通事故の動向

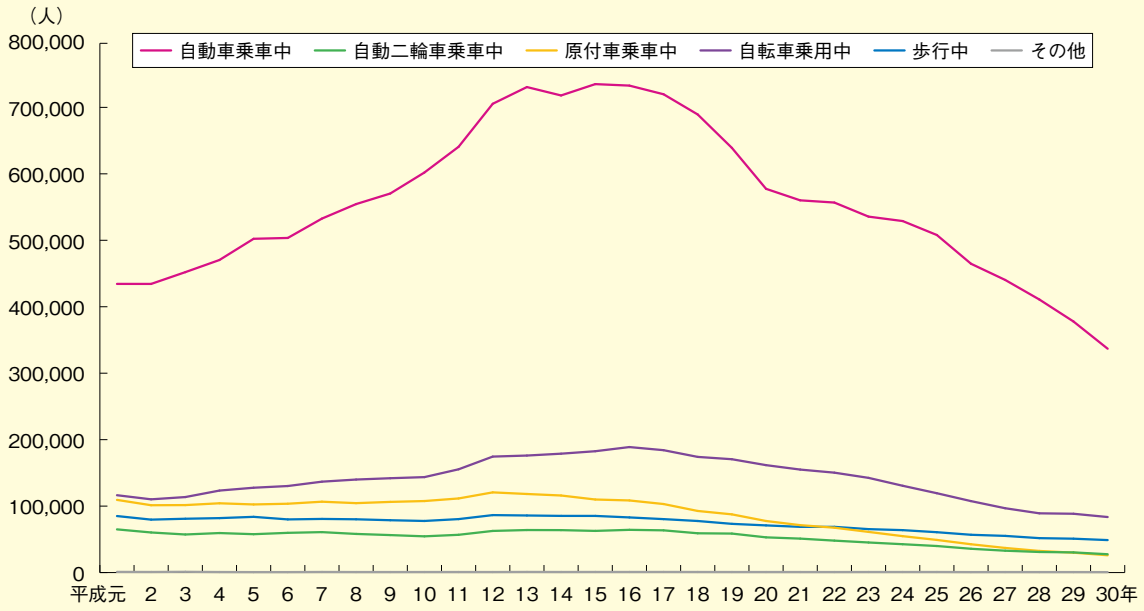
増加が続いていた交通事故件数及び負傷者数は，平成16年を境に減少に転じ，交通事故件数は，20年に80万件，28年に50万件を下回り，30年は，43万601件にまで減少した。負傷者数については，20年に100万人，29年に60万人を下回り，30年は，52万5,846人となった。いずれも14年連続で前年

**▶特集-第6図　事故類型別交通事故件数の推移**



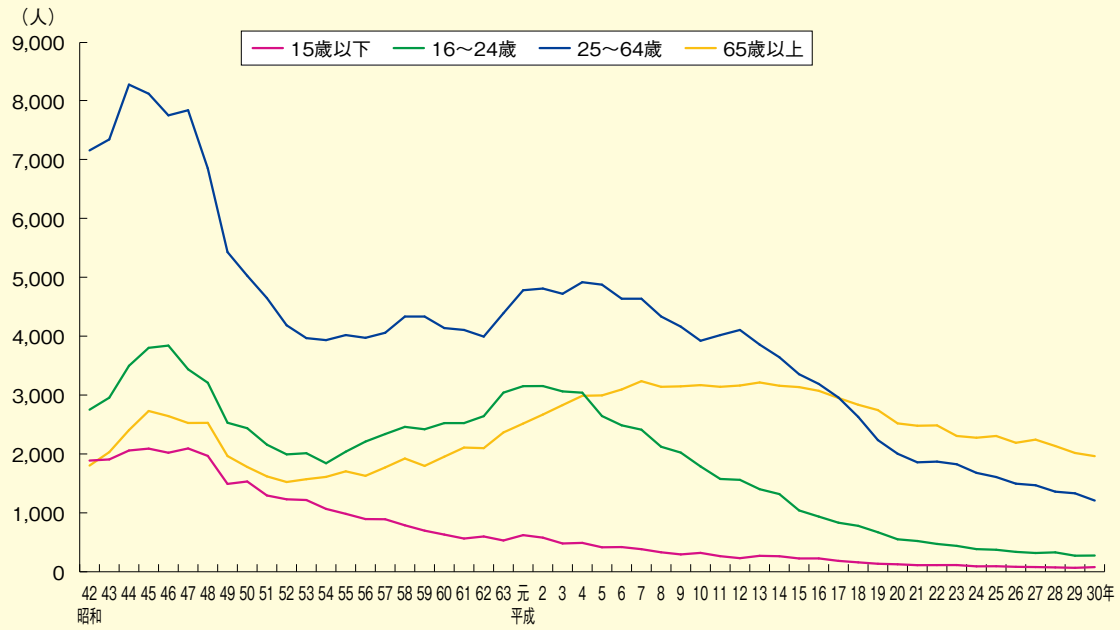

注　1　警察庁資料による。
　　2　「正面衝突等」とは，正面衝突（車両相互），路外逸脱・工作物衝突をいう。
　　3　「車両相互その他」とは，車両相互の事故のうち正面衝突及び出会い頭衝突を除いたものをいう。
　　4　「人対車両その他」とは，人対車両の事故のうち，横断中を除いたものをいう。
　　5　「その他」とは，駐車車両衝突・転倒・その他（車両単独及び列車事故）をいう。

## ▶特集-第7図　状態別負傷者数の推移




注　警察庁資料による。

## ▶特集-第8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。

を下回った（特集-第１図）。

また，交通事故死者数は，平成後期（17年以降）も減少傾向が継続し，平成21年に５千人を，28年に４千人を下回り，昨年は3,532人と，現行の交通事故統計となった昭和23年以降で最少となった（特集-第１図）。

### 交通事故減少の主な要因

交通事故死者数を「状態別」にみると，いずれの区分も減少が続いたが，平成20年に「歩行中」が「自動車乗車中」を上回り最多となった（特集-第２図）。

また，「年齢層別」にみると，平成22年に，初めて高齢者の交通事故死者数の全交通事故死者数に占める割合が50％を超えた（特集-第４図）。

交通事故の発生件数を「類型別」にみると，増加していた「追突」及び「出会い頭衝突」は，平成16年を境に減少に転じており（特集-第６図），また，負傷者数についても，「自動車乗車中」の負傷者が同年以降，同様に減少に転じている（特集-第７図）。

なお，平成17年から交通事故発生件数，負傷者数が減少した背景としては，交通安全基本計画に基づく諸対策の成果はもとより，15年まで増加一辺倒だった自動車走行キロが，16年以降減少に転じていることが背景にあると考えられる。減少は23年まで続き，その後は，横ばいとなっている（特集-第29図）。

また，飲酒運転の厳罰化とともに，ハンドルキーパー運動など社会全体で飲酒運転を許さない環境作りに努めた結果，飲酒運転による死亡事故は平成10年から30年までに約６分の１になるまで減少した（特集-第９図）。

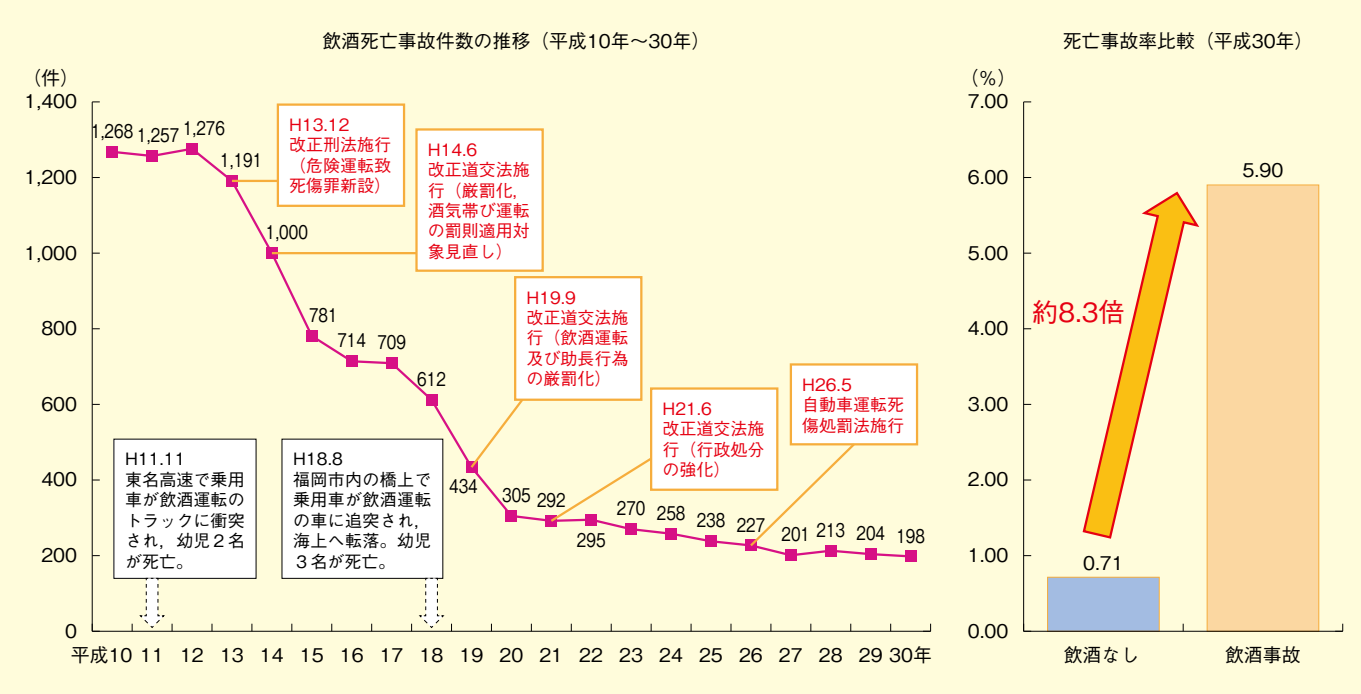
コラム①

### 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

平成11年に，東名高速道路で飲酒運転のトラックに追突された乗用車が炎上して幼児２人が死亡した交通事故が発生するなど，悪質・危険な運転行為による交通事故が後を絶たず，厳罰化を求める声が高まってきた。このことも踏まえ，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の基礎点数の引上げ等が行われた。また，13年の刑法の一部改正では，危険運転致死傷罪が新設され，飲酒の影響により正常な運転が困難な状態で自動車を走行させ，人を死傷させた者等に対して，より厳しい罰則が適用されることとなった。

さらに，平成18年には，福岡県で飲酒運転の乗用車に追突された乗用車が橋の下の海中に転落して幼児３人が死亡した交通事故の発生等を契機として，国民の飲酒運転根絶気運が一層高まった。これも背景に，19年に飲酒運転を助長する行為を直罰化されるとともに，飲酒運転に対する罰則を更に引き上げられた。また，同年の刑法の一部改正では，それまで業務上過失致死傷罪等が適用されていた自動車運転による死傷事故について，交通事故事件の実態に即した適正な科刑を実現するため，自動車運転過失致死傷罪が新設された。

## ▶特集-第9図　飲酒死亡事故件数の推移




注　1　警察庁資料による。
　　2　「飲酒死亡事故」とは，第１当事者の飲酒状況が酒酔い，酒気帯び，基準以下，検知不能のいずれかに該当する場合の死亡事故をいう。

## ▶特集-第10図　平成の30年間のその他の道路交通法の主な改正

| | |
|---|---|
| 平成10年 | 運転免許証の更新期間が満了する日における年齢が75歳以上の者に対して，運転免許証の更新時に高齢者講習が義務付けられた。 |
| 平成12年 | ６歳未満の幼児を同乗させる際のチャイルドシートの使用が義務化された。 |
| 平成14年 | 高齢者講習の受講対象者を，運転免許証の更新期間が満了する日における年齢が70歳以上の者に拡大された。 |
| 平成18年 | 放置違反金制度を導入するとともに，放置車両の確認事務を民間に委託することができるようにした。 |
| 平成19年 | 車両総重量が５トン以上11トン未満の自動車に対応した中型免許が新設された。 |
| 平成20年 | 後部座席同乗者のシートベルト着用が義務付けられた。 |
| 平成20年 | 自転車について，車道通行の原則を維持しつつ，例外的に歩道通行できる要件を明確化するなどした。 |
| 平成21年 | 運転免許証の更新期間が満了する日における年齢が75歳以上の者に対する認知機能検査が導入された。 |
| 平成22年 | 高齢運転者等専用駐車区間制度が導入された。 |
| 平成26年 | 刑法に規定されていた危険運転致死傷罪及び自動車運転過失致死傷罪（過失運転致死傷罪）の規定が，自動車の運転により人を死傷させる行為等の処罰に関する法律に移されるとともに，危険運転致死傷罪の新たな類型（通行禁止道路進行）が追加されるなどした。 |
| 平成26年 | 環状交差点における車両等の交通方法の特例を新設した。 |
| 平成29年 | 車両総重量が3.5トン以上7.5トン未満の自動車に対応した準中型免許が新設された。 |
| 平成29年 | 75歳以上の者が認知機能が低下した場合に行われやすい違反行為をしたときは，臨時に認知機能検査を行うことなどとした。 |

コラム②

### 交通安全基本計画

交通安全の確保が焦眉の社会問題となった昭和45年，交通安全対策基本法が制定され，交通の安全に関する総合的かつ長期的な施策の大綱として「交通安全基本計画」を作成することとされた。46年の第１次交通安全基本計画（昭和46～50年度）以降，10の計画が作られ，このうち平成の期間については，第４次計画から第10次計画の６つの計画が策定された。

主な特徴をみると，平成初期，第４次計画（昭和61～平成２年度）は，自動車交通への依存度が高まる中，「「くるま社会」の量的拡大，質的変化がさらに進むことを考えれば，これに十分対応した総合的な交通安全対策を従来にも増して積極的に推進しなければ，交通事故の増勢に歯止めをかけることはできない。」という認識を示した。また，交通事故の状況について，青少年層を中心とした二輪車事故の急増などとともに，高齢化社会の進展に伴う高齢運転者を含む高齢者の事故の増加を挙げ，基本計画の中では初めて「高齢運転者」という言葉を用いた。続く第５次計画（平成３～７年度）は，高齢化とともに，国民生活様式の夜型化の進展を予想し，当時増加が著しかった「自動車乗車中」の事故，高齢者，若者の交通安全などとともに，夜間事故対策，高速道路の事故対策などに着目した。また，この頃導入されたAT車限定免許制度，救急救命士（仮称，当時）の養成についても記述した。第６次計画（平成８～12年度）は，交通安全教育について，幼児から高齢者までの各世代とともに，身体障害者，外国人に対する交通安全教育について特記した。高齢者についてシルバーリーダーの養成促進等，また走行中の携帯電話使用及びカーナビゲーション装置等の画像の注視の危険性に関する広報啓発，救急医療体制に関連して，ドクターヘリ事業の推進などについて記述した。このように平成の初期には，高齢運転者の問題，夜間の事故，携帯電話の使用といった，今日も引き続き取り組んできている課題が現れてきた。

平成半ばの期間に対応する第７次計画（平成13～17年度）は，中央省庁再編後の新しい体制の下で策定された計画であり，第６次計画に続き，死亡事故の当事者となる比率の高い高齢運転者の増加，シートベルト着用の不徹底，国民生活や経済活動の24時間化に伴う夜間交通量の増加，第６次計画から言及のあった先進安全自動車の開発とともに普及について，より踏み込んで記載した。

第８次計画（平成18～22年度）以降，平成後期の計画は，我が国の人口が減少に向かい始めて以降に策定された。第８次計画は，交通弱者の安全確保を一層重視した「人優先」の交通安全思想を基本とすることを明記し，副題として付された「交通事故のない社会を目指して」とともに，現行の第10次計画まで引き継がれてきている。また，平成17年JR西日本旅客鉄道福知山線脱線事故等を背景に，企業の体制やシステム全体の改善の観点から事故防止対策を充実することの重要性を特記した。

第９次計画（平成23～27年度）は，引き続き，究極的には交通事故のない社会を目指すこと，「人優先」の考え方などを目指すとともに，「ITの活用」，「救助・救急活動及び被害者支援の充実」，「参加・協働型の交通安全活動の推進」などを計画の基本理念に位置づけた。平成最後の計画となった第10次計画（平成28～令和２年度）は，交通事故のない社会を目指すこと，「人優先」の交通安全思想とともに，「先端技術の積極的活用」を３つの基本理念に新たに位置付けている。

このように基本計画は，社会経済の変化に伴う交通事故への影響を反映してきた。計画の目標については，死者数の減少を目標としてきた中で，交通事故負傷者数のピークの後，平成18年策定の第８次計画以降は，死者とともに死傷者数の目標値がおかれた（特集-第11図）。

## ▶特集-第11図　交通安全基本計画の目標値と交通事故

| | |
|---|---|
| 第１次交通安全基本計画（計画期間：昭和46年度～50年度） | |
| 昭和50年に予測される歩行中の死者数約8,000人を半減<br>※　当時交通事故死者数の約３分の１を占めていた歩行中の死者に対する施策を優先 | 昭和50年<br>歩行中死者数　3,732人 |
| 第２次交通安全基本計画（計画期間：昭和51年度～55年度） | |
| 過去最高時（昭和45年）の死者数（16,765人）の半減 | 昭和55年<br>死者数　8,760人 |
| 第３次交通安全基本計画（計画期間：昭和56年度～60年度） | |
| 昭和60年までに死者数8,000人以下に | 昭和60年<br>死者数　9,261人 |
| 第４次交通安全基本計画（計画期間：昭和61年度～平成２年度） | |
| 平成２年までに死者数8,000人以下に | 平成２年<br>死者数　11,227人 |
| 第５次交通安全基本計画（計画期間：平成３年度～７年度） | |
| 平成７年の死者数を10,000人以下に（予測13,500人） | 平成７年<br>死者数　10,679人 |
| 第６次交通安全基本計画（計画期間：平成８年度～12年度） | |
| 平成９年までに交通事故死者数を10,000人以下に<br>平成12年までに9,000人以下に | 平成９年<br>死者数　9,640人<br>平成12年<br>死者数　9,066人 |
| 第７次交通安全基本計画（計画期間：平成13年度～17年度） | |
| 平成17年までに年間の24時間死者数を，交通安全対策基本法施行以降の最低であった昭和54年の8,466人以下に | 平成17年<br>死者数　6,871人 |
| 第８次交通安全基本計画（計画期間：平成18年度～22年度） | |
| 平成22年までに，24時間死者数を5,500人以下に<br>年間の死傷者数を100万人以下に<br>※　初めて年間の死傷者数を目標に設定<br>※　これ以降，「世界一安全な道路交通の実現を目指す」を中期的な目標として明記される。 | 平成22年<br>死者数　4,948人<br>死傷者数　901,245人 |
| 第９次交通安全基本計画（計画期間：平成23年度～27年度） | |
| 平成27年までに，年間の24時間死者数を3,000人以下に<br>年間の死傷者数を70万人以下に | 平成27年<br>死者数　4,117人<br>死傷者数　670,140人 |
| 第10次交通安全基本計画（計画期間：平成28年度～令和２年度） | |
| 令和２年までに，年間の24時間死者数を2,500人以下に<br>年間の死傷者数を50万人以下に | |

# 第２章　人・車両・道路　各々の側面から見た交通安全

本章では，道路交通を構成する，人・道路・車両のそれぞれの側面から，この30年間の大きな特性や交通安全の取組について，第２次交通戦争と呼ばれた交通事故死者数１万1,452人に上った平成４年以降を中心に記述する。

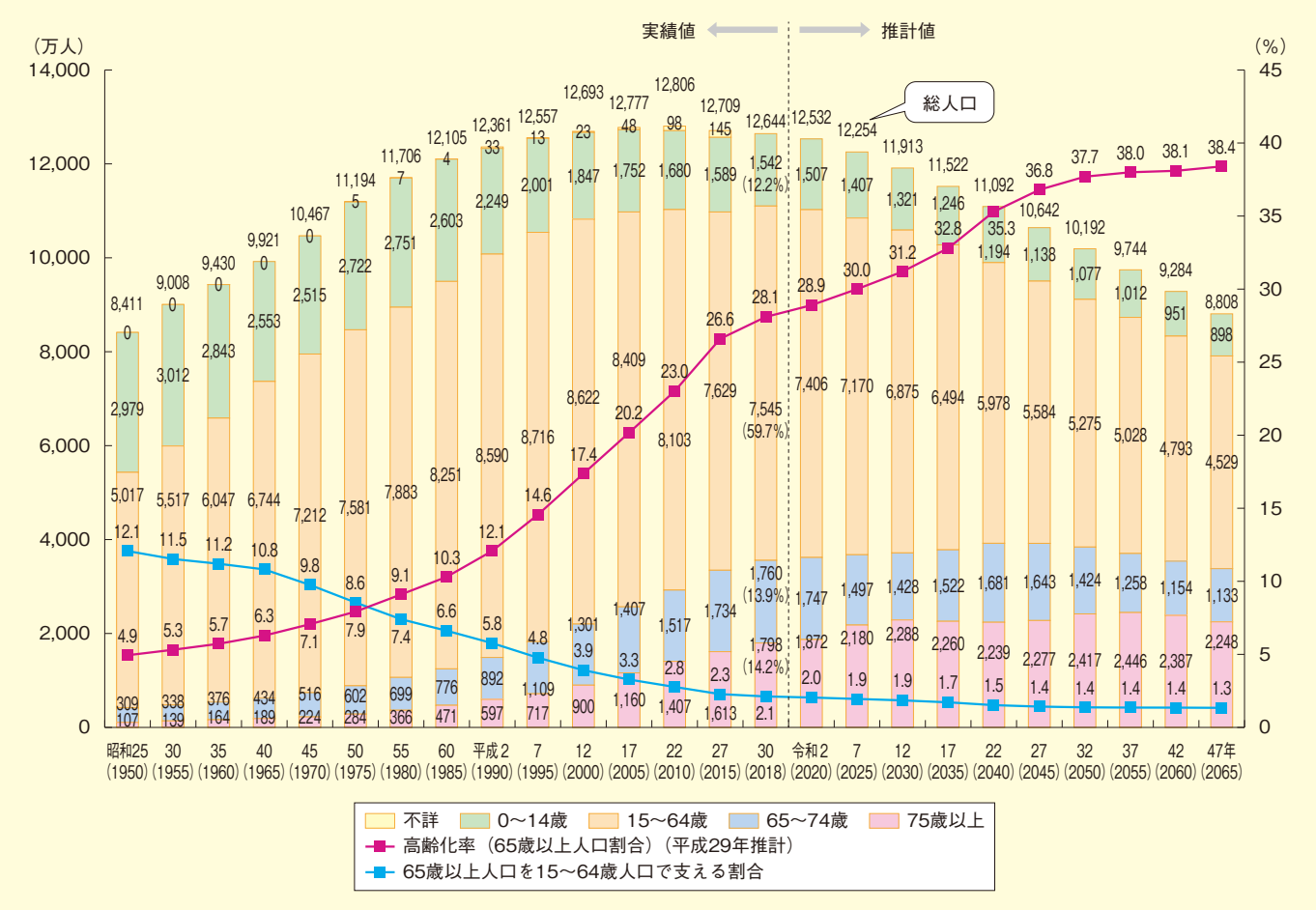
## 第１節　「人」と社会をめぐる変化

### １　人口構成の推移と運転免許取得者の変化

#### ⑴総人口のピークから人口減少社会へ――人口動向

我が国の総人口は，平成に入っても増加し続けたが（平成元年１億2,321万人），平成20年の１億2,808万人を境に減少に転じ，30年10月１日現在，１億2,644万人となった（総務省「人口推計」（確

▶特集-第12図　年齢層別人口構成割合の推移




資料：棒グラフと実線の高齢化率については，2015年までは総務省「国勢調査」，2018年は総務省「人口推計」（平成30年10月１日確定値），2020年以降は国立社会保障・人口問題研究所「日本の将来推計人口（平成29年推計）」の出生中位・死亡中位仮定による推計結果。

注　１　2018年以降の年齢階級別人口は，総務省統計局「平成27年国勢調査　年齢・国籍不詳をあん分した人口（参考表）」による年齢不詳をあん分した人口に基づいて算出されていることから，年齢不詳は存在しない。なお，1950年～2015年の高齢化率の算出には分母から年齢不詳を除いている。

２　年齢別の結果からは，沖縄県の昭和25年70歳以上の外国人136人（男55人，女81人）及び昭和30年70歳以上23,328人（男8,090人，女15,238人）を除いている。

３　将来人口推計とは，基準時点までに得られた人口学的データに基づき，それまでの傾向，趨勢を将来に向けて投影するものである。基準時点以降の構造的な変化等により，推計以降に得られる実績や新たな将来推計との間には乖離が生じうるものであり，将来推計人口はこのような実績等を踏まえて定期的に見直すこととしている。

定値))。平成の期間の年齢層別の状況をみると，平成以前から減少していた15歳未満の人口は，2,320万人（18.8％，元年）から1,542万人（12.2％，30年）と，この30年間に更に779万人減少した。15歳以上65歳未満の人口（生産年齢人口）は，７年に8,726万人でピークを迎えた後減少に転じ，30年には7,545万人と，30年間で8,575万人（69.6％，元年）から1,029万人減少し，総人口の59.7％となった。一方，65歳以上の人口（高齢者人口）は，1,431万人（11.6％，元年）から3,558万人（28.1％，30年）と，30年間に2,127万人増加し，総人口に占める割合（高齢化率）は28.1％となった。また，75歳以上の人口は，第１次ベビーブーム世代がこの年齢となる令和７年に総人口の17.8％に達し，令和18年には３人に１人が高齢者になると推計されている。

### ⑵運転免許保有者数の推移

#### 運転免許保有者数は30年間に２千万人増加――年齢層別・男女別の推移

平成元年に5,916万人であった運転免許保有者数は，増加し続け，20年に8千万人を超え，30年は8,231万人となり，平成を通じて２千万人以上増加した。

#### 若年者は３分の１に，70歳以上の高齢者は10倍に――年齢層別運転免許保有者

年齢層別にみると，16歳から19歳までの運転免許保有者数は平成元年の254万人から年々減少し，30年に88万人と，およそ３分の１になる一方，70歳以上の運転免許保有者は，元年の109万人から増加し続け，30年には1,130万人と10倍以上となった。

#### 女性の運転免許保有者数の増加

男女別に運転免許保有者数の推移をみると，平成元年は男性3,724万人（63.0％），女性2,192万人（37.0％）であったが，30年は男性4,499万人（54.7％），女性3,732万人（45.3％）と，男性の運転免許保有者数は，平成を通じて775万人増加（20.8％増）したのに対し，女性は1,540万人増加（70.3％増）した。平成を通じた男女の割合の推移をみると，元年には女性37.0％，30年には45.3％と女性の割合は8.3％増加した。

### ⑶女性職業運転者の増加――女性の社会進出

平成の30年間は，女性の社会進出が大きく進展した時代であった。昭和60年「雇用の分野における男女の均等な機会及び待遇の確保等に関する法律（男女雇用機会均等法）」[1]に続き，平成11年「男女共同参画社会基本法（平11法78）」が施行され，27年「女性の職業生活における活躍の推進に関する法律（女性活躍推進法）」（平27法64）が成立した。

こうした時代背景を反映し，運転免許人口の男女比率も，特集-第16図でみたとおり，縮小した（平成30年現在，54.7：45.3）。職業運転者についてみると，バス運転手のうち，女性運転者数は平成７年の186人に対し，29年には1,549人と，22年間で8.3倍に増加した。タクシー運転手については，女性運転手の数は７年に6,474人から12年に8,754人となった後，29年には7,292人とゆるやかな減少傾向にある。

### ⑷世論調査に見る男女別・年齢層別にみた運転の状況

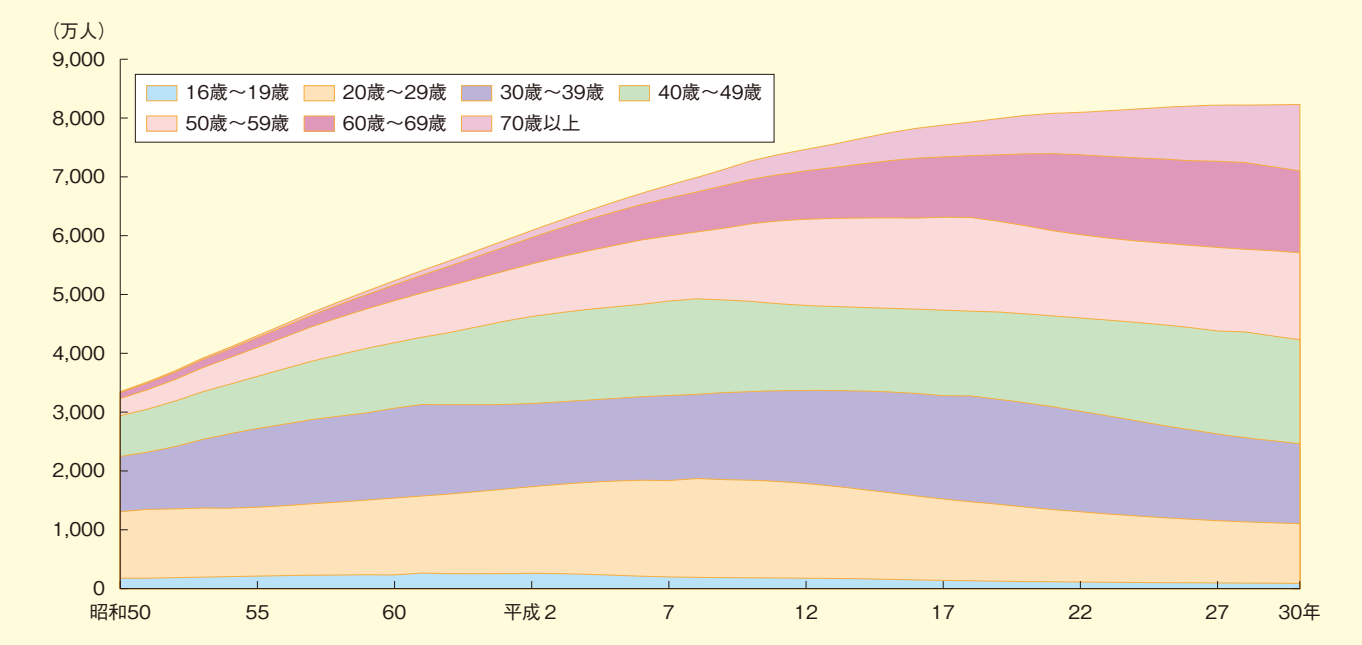
世論調査により，男女別・年齢層別に自動車やオートバイなどの運転に関する状況をみると，「ほとんど毎日運転している」及び「ときどき運転している」と回答した者の合計が男性は80％を上回り，女性は約58％である。年齢層別にみると60代及び70歳以上の年齢層については，「ほとんど毎日運転している」及び「ときどき運転している」と回答した者の合計の男女差が大きく，また，70歳以上の女性の70.2％が「運転免許は持っていない」と回答している。一方，18～29歳及び20代の年齢層については，「ほとんど毎日運転している」及び「ときどき運転している」と回答した者の合計の割合が女性が男性の割合を上回っており，20代については「運転免許は持っていない」と回答した者は男性の方が多い。

## ２ ライフスタイルの変化と車

平成の30年間に人々の暮らしや社会には，核家族化，郊外化，週休２日制の拡大等様々な変化がもたらされ，生活の中で車を使う場面も変化した。

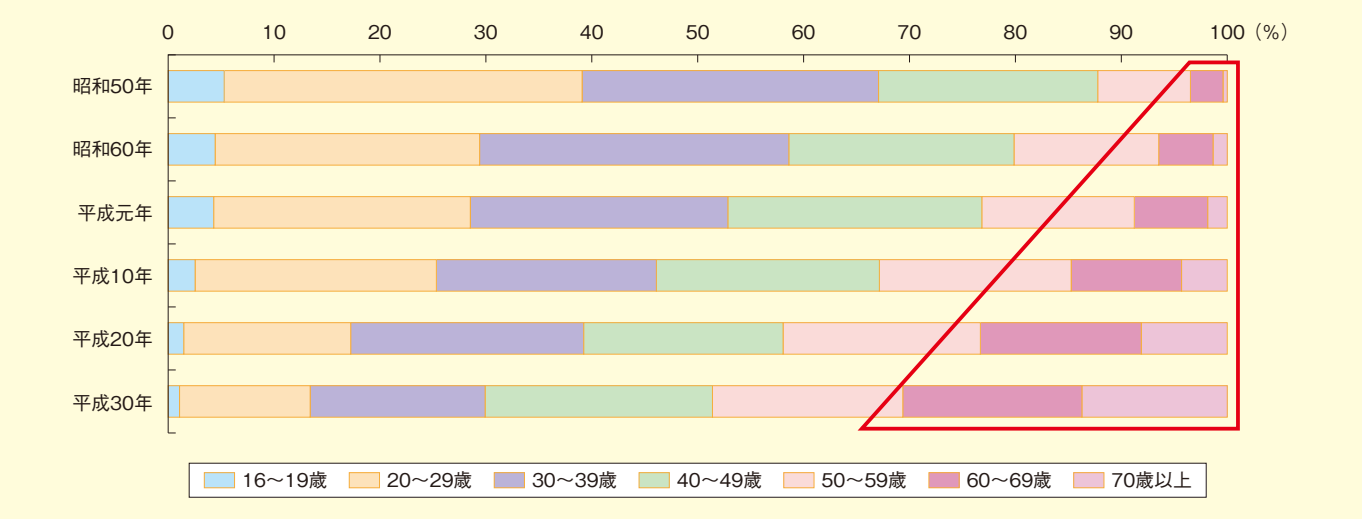
1 勤労婦人福祉法（昭和47年法律第113号）の全面改正法として成立。

**▶特集-第13図　運転免許保有者の年齢構成の推移**




注　警察庁資料による。

**▶特集-第14図　運転免許保有者年齢構成割合の推移**



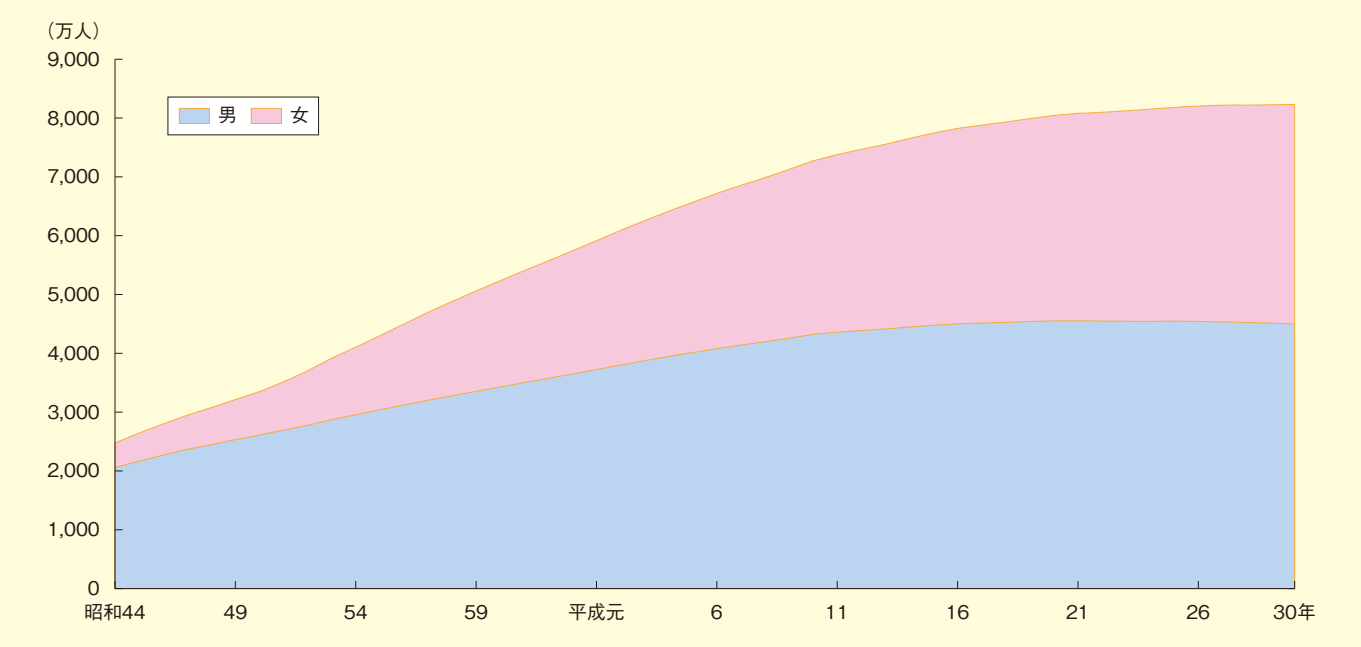

注　警察庁資料による。

### ⑴郊外化と車社会の進展――郊外型ショッピングセンターの発達

都市人口の増加に伴い，地方の県庁所在都市の人口集中地区の面積は，昭和45年から平成22年の間に２倍強に拡大した。首都圏へと流入した人口は，住居を求めて郊外へと転出し，都心部の人口は昭和55年には835万人に減少し，一方，郊外の人口は55年に1,449万人，平成２年には1,688万人へと増加した。こうした中，昭和50年代以降，郊外や農村部の幹線道路沿いでは，農地転用や産業構造の変化に伴い閉鎖された大規模工場跡等で大型ショッピングセンターの出店が増加した。

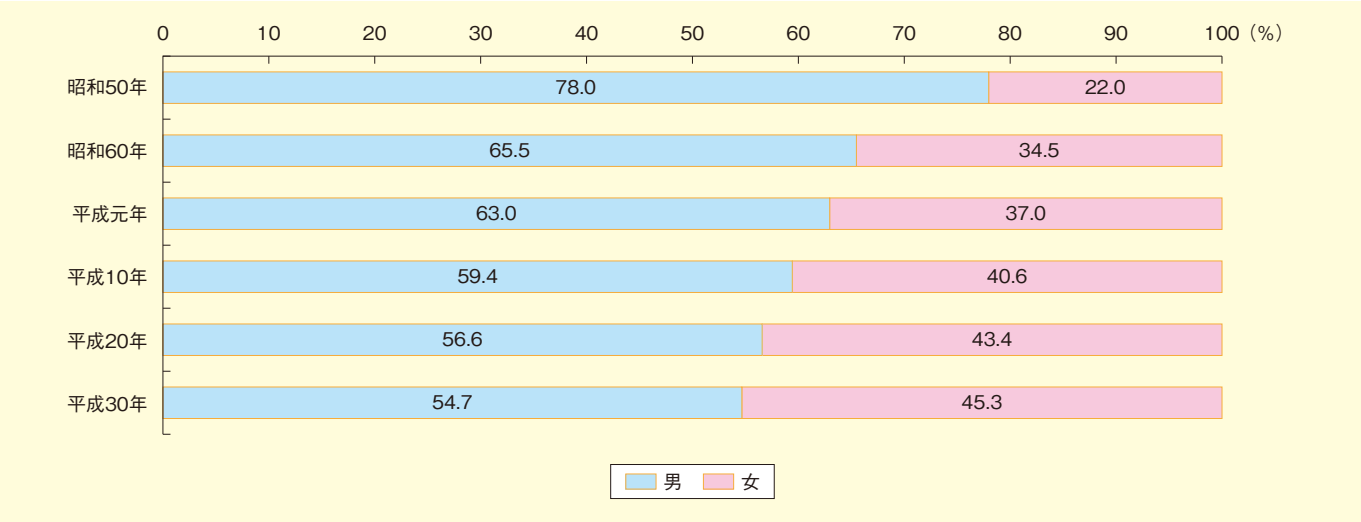
平成元年に1,429店舗であったショッピングセンターは，６年に2,000店，21年には3,000店を上回るまで増加し，30年には3,224店舗（速報値）となっている。なお，このうち，中心地域以外の所謂郊外型と考えられるショッピングセンターについては，25年に定義が変わり正確な比較はできないも

▶特集-第15図　運転免許保有者数（男女別）の推移




注　警察庁資料による。

▶特集-第16図　運転免許保有者構成割合（男女別）の推移




注　警察庁資料による。

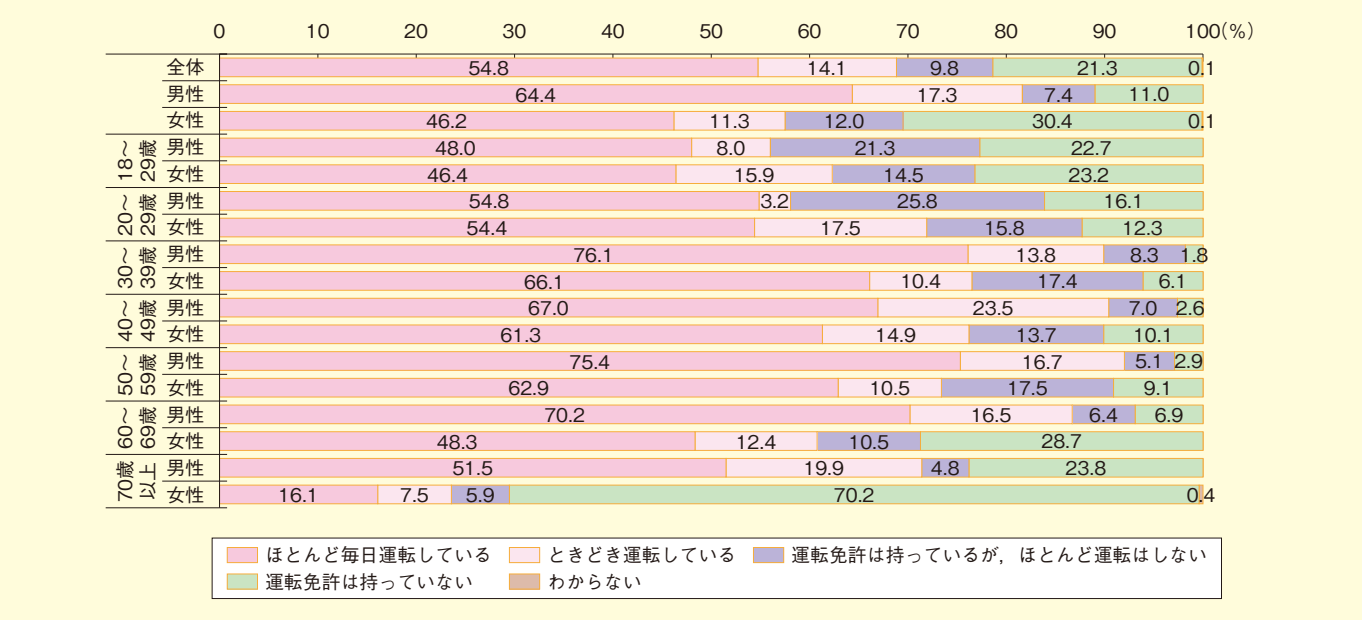
のの，13年の1,881店舗から29年には2,746店舗と増加した。

一方，平成の間，中心市街地の商店街の空洞化が進んだ地域も多く，徒歩で駅前等の商店街に出かけるのではなく，車で郊外のショッピングセンターに買い物に行くライフスタイルが広がっていったことがうかがえる。

## 郊外における車依存のライフスタイル

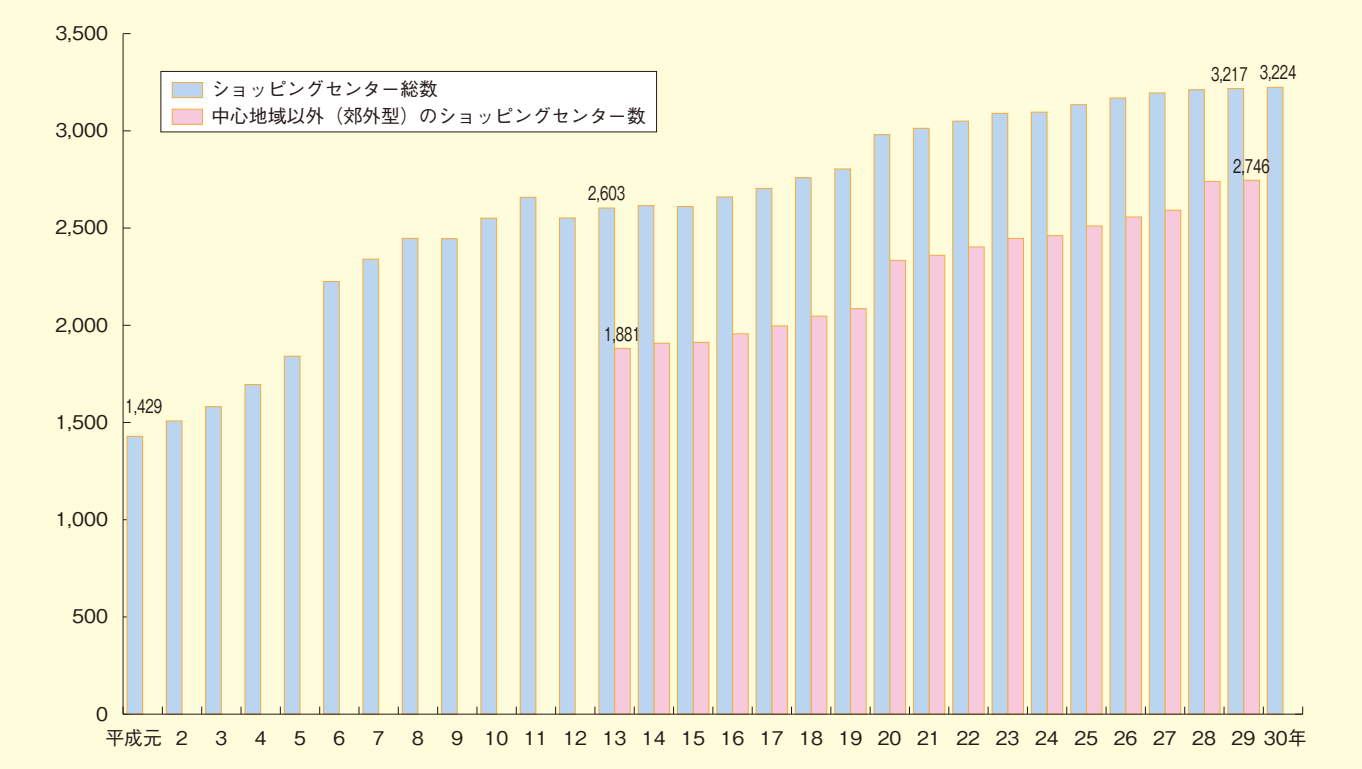
「公共交通に関する世論調査」（平成28年）において，鉄道やバスの利用頻度を尋ねた問いに対し，「主に自動車を使うのでほとんど利用しない」と回答した者の割合は，大都市では24.7％であるのに対し，中都市51.2％，小都市67.3％，町村67.2％と，大都市以外では日常生活において鉄道やバスといった公共交通機関を利用せず日常の交通手段として自動車が利用されている。

## ▶特集-第17図　交通安全に関する世論調査：「あなたは，ふだん自動車やオートバイなどを運転しますか。」



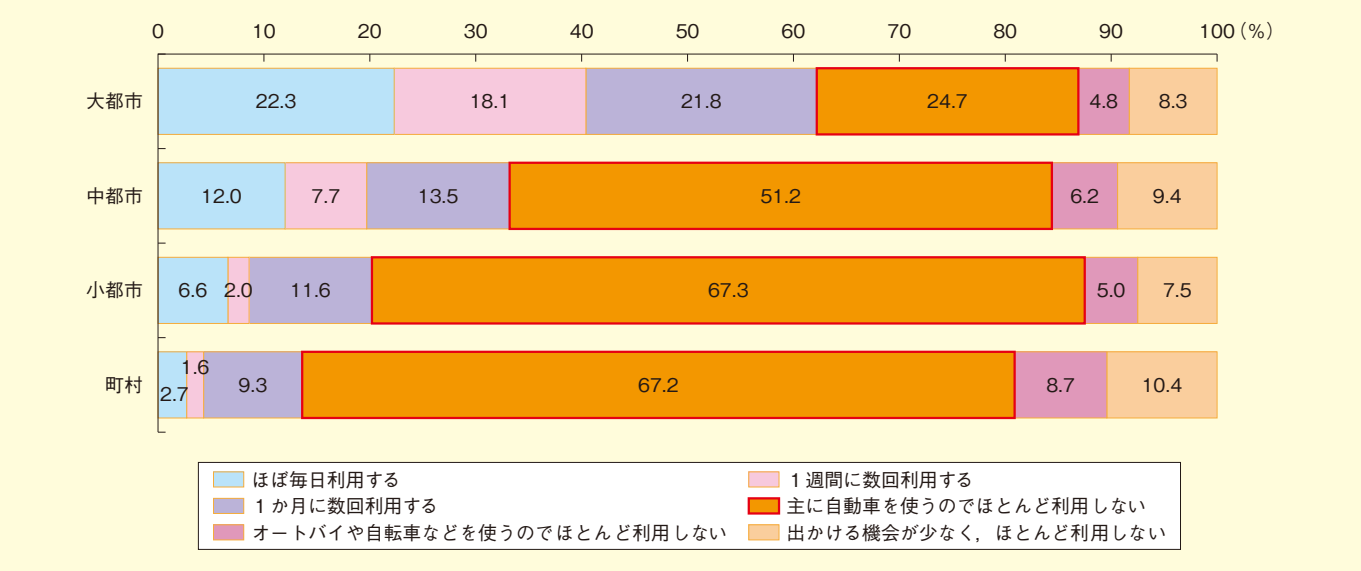

注　内閣府「交通安全に関する世論調査（附帯調査）」（平成28年）による。

## ▶特集-第18図　ショッピングセンターの推移




注　1　経済産業省資料による。
　　2　（一社）日本ショッピングセンター協会「我が国SCの現況（平成12年以前）及び「SC白書（平成13年以降）」を基に作成。なお，平成30年のSC数は速報値。
　　3　中心地域については，平成27年以前は，「当該市・町・村の商業機能が集積した中心市街地」を指し，平成28年以降は，「人口15万人以上（平成27年国勢調査人口による）の都市で，商業機能が集積した中心市街地」を指す。

▶特集-第19図　公共交通に関する世論調査：あなたは，鉄道やバスを合わせてどれくらい利用していますか。」




注　内閣府「公共交通に関する世論調査」（平成28年）による。

### ⑵生活行動の夜間化と交通事故

#### 夜間外出の増加

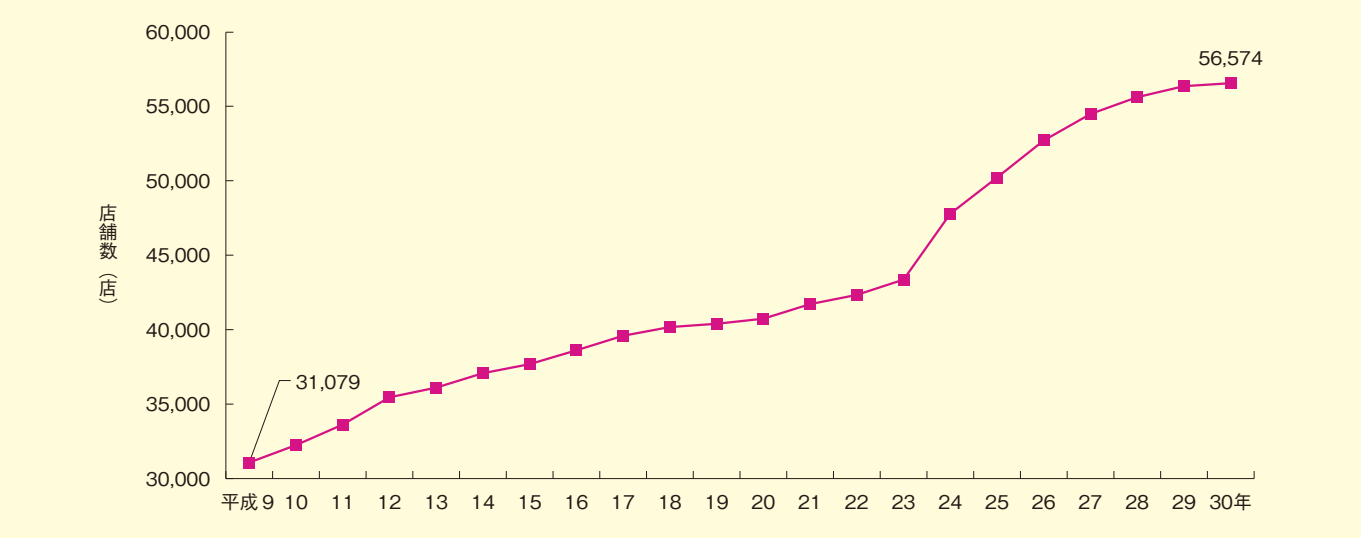
平成中期頃から，国民生活や経済活動の24時間化，夜間化が顕著となり，24時間営業の飲食店やコンビニエンスストアの増加，大都市近郊への深夜バス路線の相次ぐ開設，鉄道の終電の延長等にもみられるように，生活時間が夜型に移行するなど，国民のライフスタイルにも大きな変化がみられた。

#### 増える夜間の死亡事故

交通死亡事故件数に占める夜間の死亡事故件数の割合の推移をみると，昭和50年代前半は50％前後であったが，50年代後半から増加し，平成３年に約58％とピークとなる。その後，反射材の普及啓発，夜間帯における交通安全教室の開催等夜間の交通事故に対する各種交通事故防止対策が進展する中，夜間の交通死亡事故は減少に転じ，19年に50％を下回り，以降50％前後で推移している。

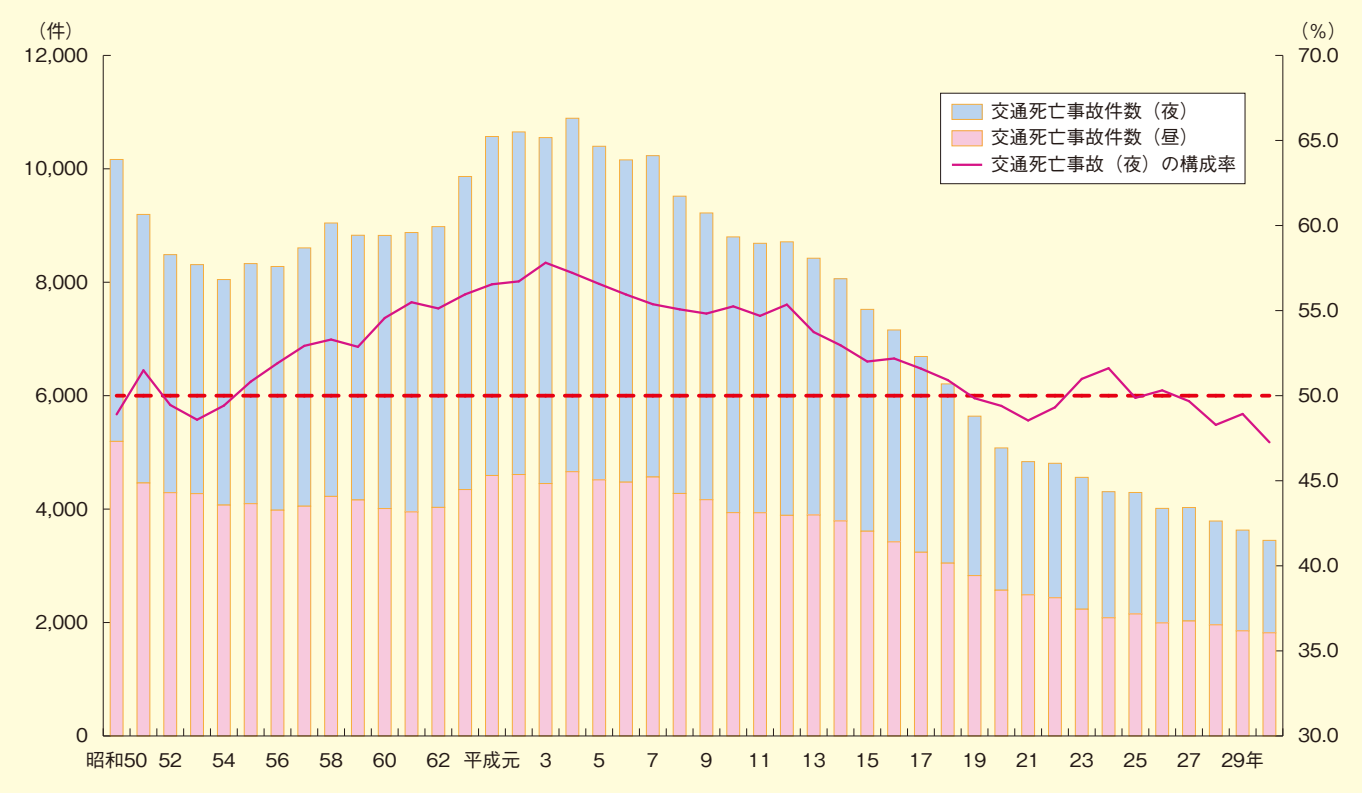
なお，交通事故全体でみると，この期間，夜間の交通事故件数の割合は，30％前後となっている。

▶特集-第20図　コンビニエンストアの店舗数の推移




注　経済産業省資料による。

**▶特集-第21図　昼夜別交通死亡事故件数の推移**




注　警察庁資料による。

## 3　交通安全の普及への取組

交通安全教育については，「運転者」や「歩行者」に必要な知識及び技能を普及するため，多様な取組が続けられてきた。平成の期間を中心に主な動きを以下に記述する。

### ⑴交通安全教育指針

平成９年の道路交通法の一部を改正する法律において，適正な交通の方法及び交通事故防止について住民の理解を深めるため，都道府県公安委員会が住民のために交通安全教育を行うことが定められた。さらに，10年，国家公安委員会は，地方公共団体，民間団体等による適切かつ効果的な交通安全教育に資するとともに，都道府県公安委員会が行う交通安全教育の基準とするため，「交通安全教育指針[2]」を公表した。警察では，関係機関・団体等と連携し，以降，この指針を基準として，年齢等に応じた体系的な交通安全教育を実施してきている。近年では，例えば横断中の高齢者等が左方向から進行する車両と衝突する死亡事故が多いことが判明したことから，29年，指針を一部改正し，高齢者等に対する交通安全教育において，このような車両の動きに十分に注意するように指導することとしている。このように交通事故の現状を踏まえ，随時指針に反映させ，交通安全教育に活かしてきた。

### ⑵学校教育における交通安全教育

学校における交通安全教育については，昭和42年に「交通安全指導の手びき」が作成され，43年以降の一連の学習指導要領改訂によって，交通安全教育の推進が図られてきた。

平成元年３月に告示された学習指導要領においては，中学校及び高等学校における「保健体育」の指導内容の一つとして，新たに「交通事故の防止について」を明示し，交通安全教育の一層の充実が図られた。その後も，「交通安全教育指針」や「学校安全の推進に関する計画」（平成24年４

2　道路交通法第108条の28に基づき，国家公安委員会が作成する交通安全教育に関する指針。

月27日閣議決定[3]）を踏まえ，家庭及び地域や関係機関・団体との連携・協力を図りながら，体育科・保健体育科や特別活動及び各教科等の特質に応じ，学校の教育活動全体を通じて取り組んできている。29年に告示された「小学校学習指導要領」では，体育において「けがの防止」として，さらに同年告示された「中学校学習指導要領」においても，保健体育において「傷害の防止」として交通安全教育について取り上げている[4]。

このほか，平成の期間の主な取組としては，二輪車事故の急増に対応した二輪車の交通安全教育の充実（平成６年度以降）[5]，平成27年からは全国の小学校１年生を対象に，交通安全の内容を含む「小学校低学年向け学校安全教室用リーフレット」を配布している。

また，平成24年４月，京都府亀岡市における事故をはじめ，登下校中の児童等が巻き込まれる交通事故が相次いで発生したことを受け，文部科学省，国土交通省，警察庁の３省庁の連携の下，同年５月末から全国約２万の公立小学校等の通学路を対象に，学校，教育委員会，道路管理者，警察が連携し，保護者や地域住民等の協力を得た合同点検を実施して，判明した危険箇所に対する対策を行うなど，学校における交通安全に取り組んできている。

### ⑶全国交通安全運動

全国交通安全運動は，昭和23年の国家地方警察本部による「全国交通安全週間」を起源とし，27年以降は春・秋の年２回実施されてきた[6]。

#### 運動の主体

全国交通安全運動は，関係省庁，都道府県，13の主催団体，153の協賛団体（平成31年２月現在）により実施されてきており，平成の30年間に，運動を協賛する団体の活動分野としては，交通関係はもとより，平成に入って発展してきた，ピザ等の宅配業関係，コンビニエンスストア，フランチャイズの飲食業関係の団体といった新しい業種も加わっている。

#### 平成の30年間の主な取組等

運動の全体に関わる平成の30年間の主な進展として，まず，平成12年に，中央省庁再編に伴い[7]，「全国交通安全運動の推進に関する基本方針について（平成12年12月26日中央交通安全対策会議決定）」に基づく新たな交通対策本部（本部長：内閣府特命担当大臣）が，実施の都度「全国交通安全運動推進要綱」を定め，推進してきた。

また，平成13年から22年の間，春の運動では，「全国交通安全運動中央大会」が開催され，内閣総理大臣，国家公安委員会委員長等が，都内小学校における交通安全教室に参加するなど，普及啓発を図った。

平成20年には，各運動期間中，日付にゼロの付く日が必ず１日あることから，この日を「交通事故死ゼロを目指す日」とし（中央交通安全対策会議交通対策本部決定），全国交通安全運動と連動した取組が行われている。

平成21年春の全国交通安全運動中央大会

#### 全国交通安全運動の重点推進項目の移り変わり

効果的な安全運動の実施に向け，毎回の運動の重点項目を定め，これを広く周知することにより市民参加型の交通安全運動の充実・発展を図ってきた。

平成の期間の全国の重点項目の移り変わりをみると，若年ドライバーの事故の増加を反映して，平成初期（平成元～３年秋まで）には「若年運転者による無謀運転の防止」が，また，２年秋から

3　現在は「第２次学校安全の推進に関する計画」（平成29年３月24日閣議決定）
4　高等学校は，平成30年に告示された「高等学校学習指導要領」の保健体育において「安全な社会づくり」として交通安全教育について取り上げている。
5　「交通事故状況及び交通安全施策の現況」（平成８年度）
6　51年以降の全国交通安全運動は，やむを得ない事情がある場合を除き，春は４月６日から，秋は９月21日からの10日間実施。
7　昭和35年12月16日閣議決定により設置された交通対策本部（旧本部）は平成13年１月６日廃止。

５年秋までは「違法駐車の締め出し」が掲げられていた。

道路交通法の改正施行（特集-第10図）に合わせた重点項目も多く，11年春から，同年の改正によりチャイルドシートの使用義務付けが規定されたことに対応し，それまでの「シートベルト着用の徹底」に加えて，「チャイルドシートの着用促進（後に徹底）」が追加され，19年改正を念頭に18年から，「飲酒運転の根絶」，「後部座席を含むシートベルトとチャイルドシートの正しい着用の徹底」が項目として設定されている。また，16年からは，春の運動において「自転車の安全利用の推進」，秋に，「夕暮れ時と夜間の事故防止」，17年から秋に「自転車乗用中の交通事故防止」が掲げられ，近年では，高齢運転者の交通事故が問題となっていることから，29年秋から「高齢運転者の交通事故防止」が加わるなど，その時々の課題を反映した運動が行われてきた。

また，全国運動とともに，都道府県独自に「夏の交通安全運動」等時期に即した独自の安全運動が行われてきている。

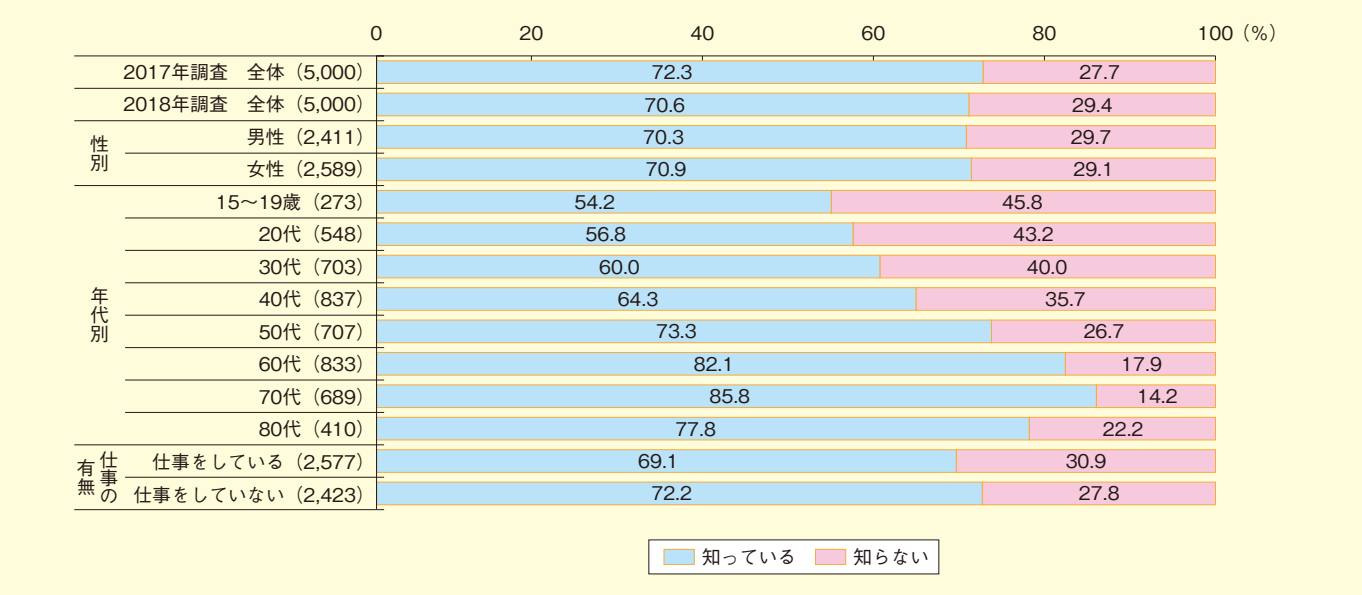
### 全国運動等における手法の変遷，新たな手法の導入等

全国運動に際しては，主催団体・協賛団体の協力を得てポスターやちらしを掲示・配布するほか，政府広報・ラジオ・テレビ等，平成に入ってからは，さらに，インターネットのホームページやツイッター等SNSも活用した啓発活動が行われている。

各都道府県においては期間中に地域の交通安全の課題や実情を踏まえ，子供や学童，お年寄り向けの交通安全教室，自転車やバイクの安全運転教室といった多様な取組が行われてきた。近年では，スケアード・ストレイトやシミュレーターを活用した安全教室等参加・体験・実践型の工夫を凝らした様々な施策が展開されている。

なお，毎年内閣府が行う意識調査において，「春・秋の全国交通安全運動」などが行われていることを知っているかどうか，質問したところ，「知っている」の割合が全体では70.6％，年代別で見ると，70代までは年齢が高くなるほど「知っている」と回答した者の割合が大きく，70代では85.8％に達するが，10代，20代については50％台に留まる（2018年調査）。

**▶特集-第22図　春・秋の全国交通安全運動等普及啓発活動の認知状況**




注　内閣府資料による。

## 第２節　「車両」と社会をめぐる変化

### １　「車両」の観点からみた交通事故の特徴

#### ⑴当事者別（第１当事者）事故件数の推移

**「自動車」の死亡事故は一貫して減少―第１当事者別死亡事故件数の推移**

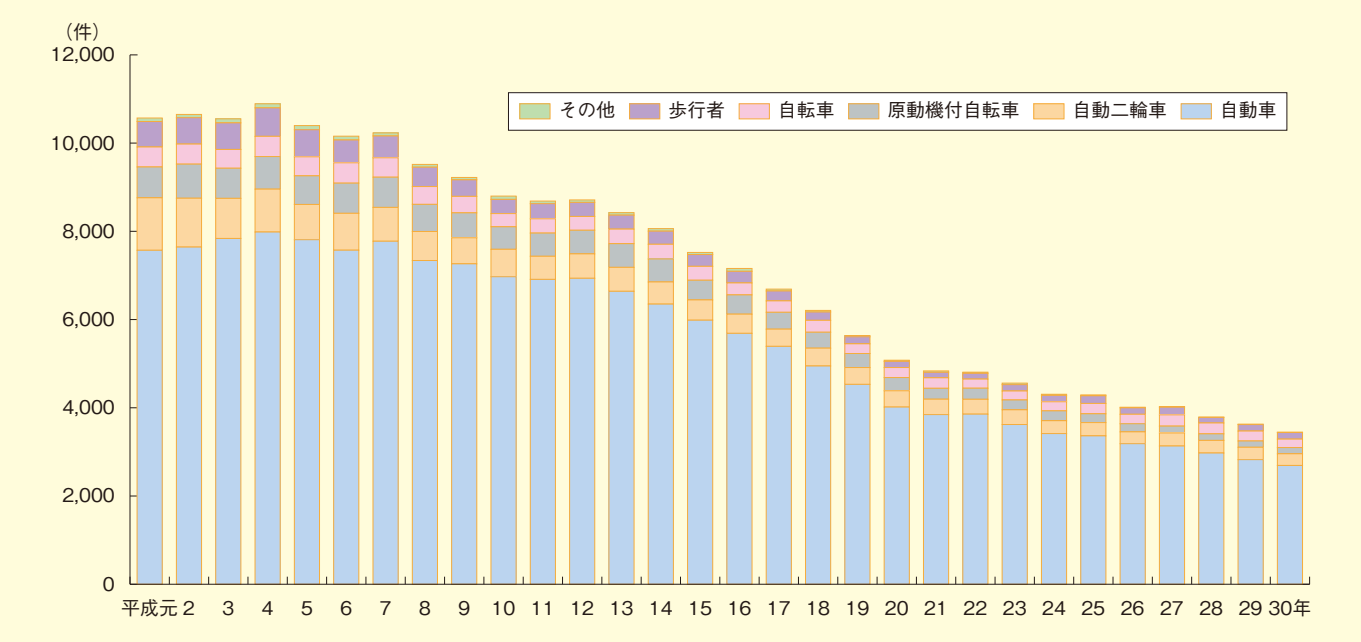
「車両」に着目し，「当事者別（第１当事者）」に平成元年から30年までの死亡事故件数をみると，この間を通じて，第１当事者が「自動車」である事故が，全体の７割以上を占めているが，平成初期の７千件台（平成４年：7,985件最多）以降，ほぼ一貫して減少し続けた（30年：2,693件）。次いで「自動二輪車」（元年：1,190件，30年：265件），「原動機付自転車」（元年：699件，４年：739件，30年：141件）と各々大きく減少した（特集-第23図）。

「自転車」による死亡事故件数は，30年間で半減したが（元年：453件，30年：191件），13年に「歩行者」を，25年に「原動機付自転車」を上回り，「自動二輪車」に次ぎ３番目に多くなった。「歩行者」が第１当事者の死亡事故件数は，平成４年のピークの後，減少し続けた（元年：577件，４年：646件，30年：150件）。

**「自動車」の事故は16年がピーク―第１当事者別全事故件数**

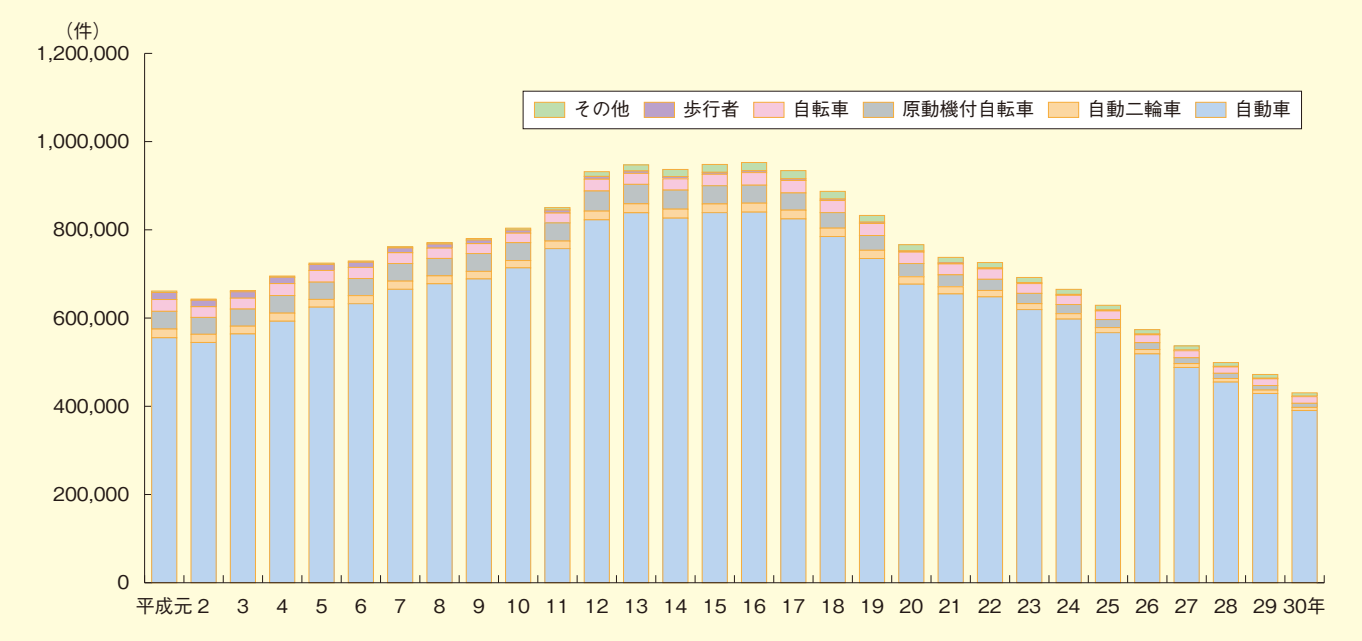
次に，死亡及び負傷を合わせた全ての交通事故件数について，「当事者別（第１当事者）」にみると，第１当事者が「自動車」である事故は，平成の間を通じて事故件数全体の約８～９割を占め，平成元年の約56万件から16年の約84万件（最多）を経て30年には半減した（39万427件）。平成初期に「自動車」に次いで件数が多かった「原動機付自転車」の事故（元年：４万98件）は，12年に約４万５千件を超えた後減少し，24年には「自転車」を下回り，30年には１万件を下回った（9,271件）。「自転車」による事故は平成元年の２万6,837件から16年に最多（２万8,556件）となった後，30年には１万5,119件まで減少したが「自動車」に次いで２番目に多くなった。「歩行者」が第１当事者の事故件数は，平成元年の１万5,894件から一貫して減少し続け，平成30年には1,070件となった（特集-第24図）。

▶特集-第23図　当事者別（第１当事者）死亡事故発生状況




注　警察庁資料による。

▶特集-第24図　当事者別（第１当事者）交通事故発生状況




注　警察庁資料による。

### ⑵事業用・自家用別（第１当事者）事故件数の推移

**事業用・自家用別第１当事者別死亡事故件数の推移**

事故の大半を占める「自動車」による事故について，「事業用・自家用別（第１当事者）」にみると，平成の30年間を通じて，「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，死亡事故件数，交通事故件数ともに自家用車（自家用乗用車及び自家用貨物車）が全体の約９割を占めている。事故件数の構成割合の，30年間の変化をみると，死亡事故件数，全事故件数ともに，「自家用乗用車」の割合は大きくなり（死亡事故件数：平成元年57.6％，30年65.0％，全事故件数：元年61.6％，30年77.7％），「自家用貨物車」の割合は大きく減少した（死亡事故件数：元年31.1％，30年22.6％，全事故件数：元年30.4％，30年14.4％）。

このことは，車両保有台数における自家用乗用車の割合の増加（及び，自家用貨物車の割合の減少）に伴うものと考えられる。

## ２　「車両」に関する動向

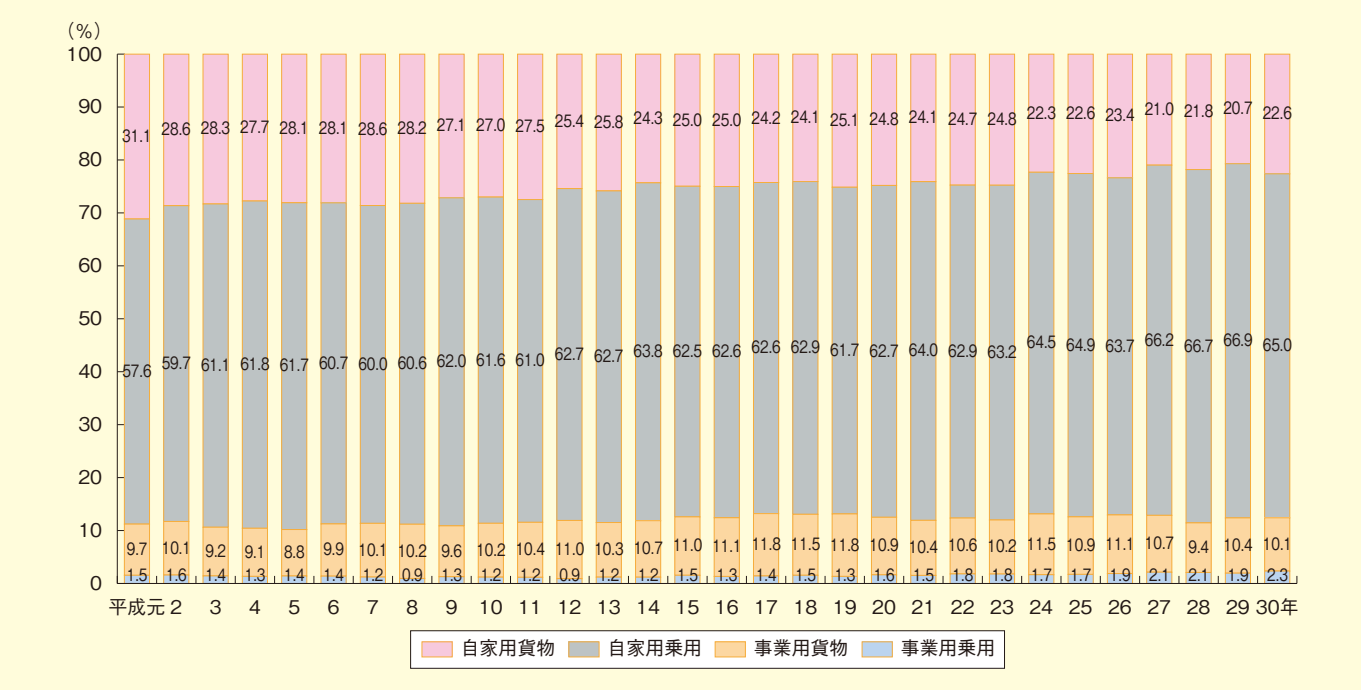
自動車の普及の動向を振り返ると，戦後，戦前の航空機メーカーなどが二輪車を製造開始するとともに，昭和21年からトラックの製造，24年から乗用自動車の製造が解禁された。

昭和30年代に入ると，自動車交通の中心は，貨物自動車中心から二輪車中心となり，40年代は乗用自動車を中心に自動車保有台数が急増し，昭和45年には，合計1,859万台と30年に比べて15年間で約13倍となった。これらとあいまって，自動車走行キロも増加し続ける。昭和50年代に入ると，貨物自動車や自動二輪車が中心であった自動車交通は，乗用自動車が中心となっていく（特集-第27図）。

車種別保有台数の推移をみると，昭和30年には約45％を貨物車が，４割近くを二輪車が占めていたのに対し，50年には貨物は35％となり，乗用車が60％となる。乗用車の割合は増え続け，平成元年には約57％，30年には約76％と，道路を走る車の大多数が乗用車となる（特集-第28図）。保有台数をみても貨物車の保有台数は平成を通じて３分の２程度に減少した一方，平成の時代は乗用車の保有台数が倍増した時代といえる。

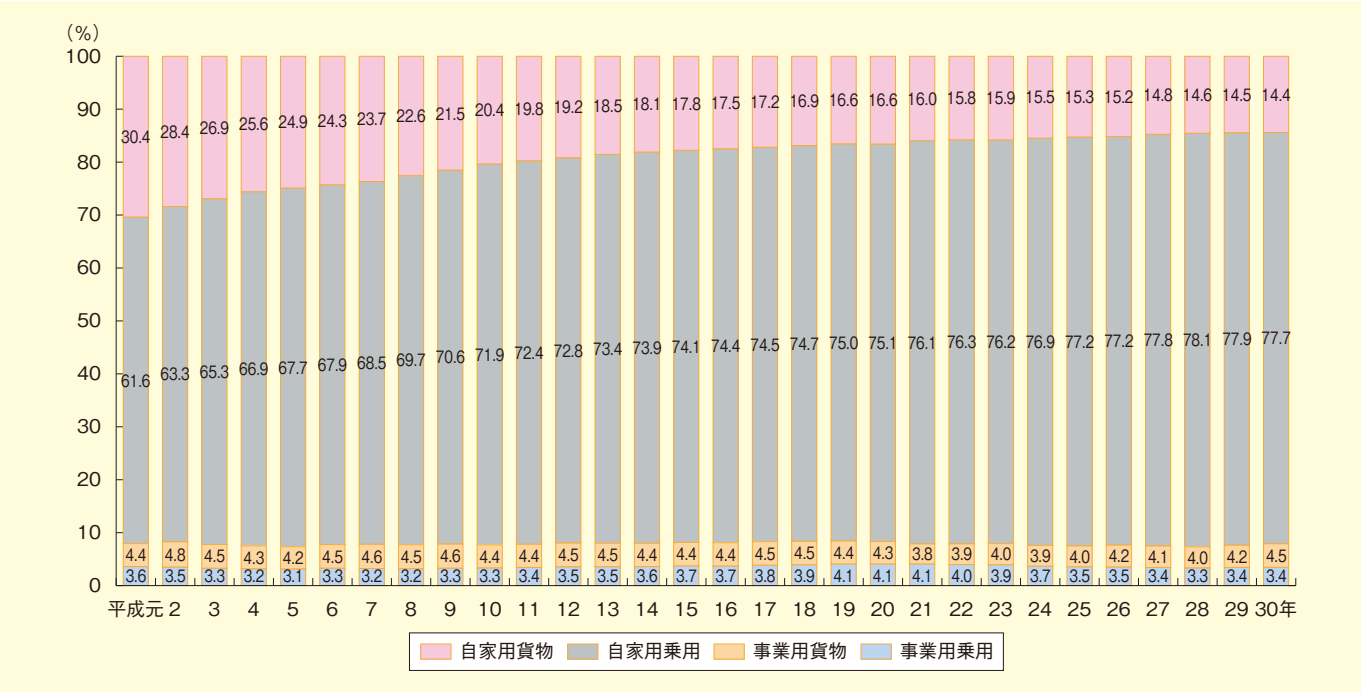
なお，自動車走行キロは，平成元年の6,002億kmから，29年には7,399億kmに増加した。（特集-第29図）

## ▶特集-第25図　事業別・自家用別（第１当事者）死亡事故発生状況（割合）の推移



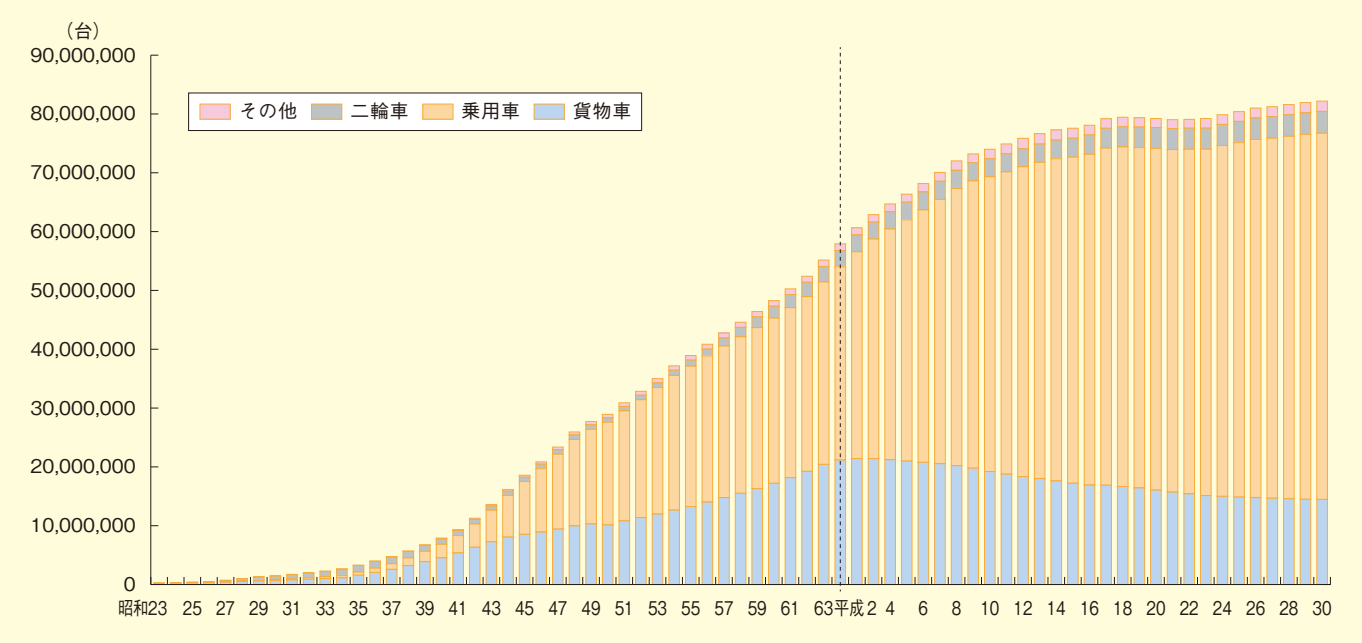

注　警察庁資料による。

## ▶特集-第26図　事業用・自家用別（第１当事者）交通事故発生状況（割合）の推移



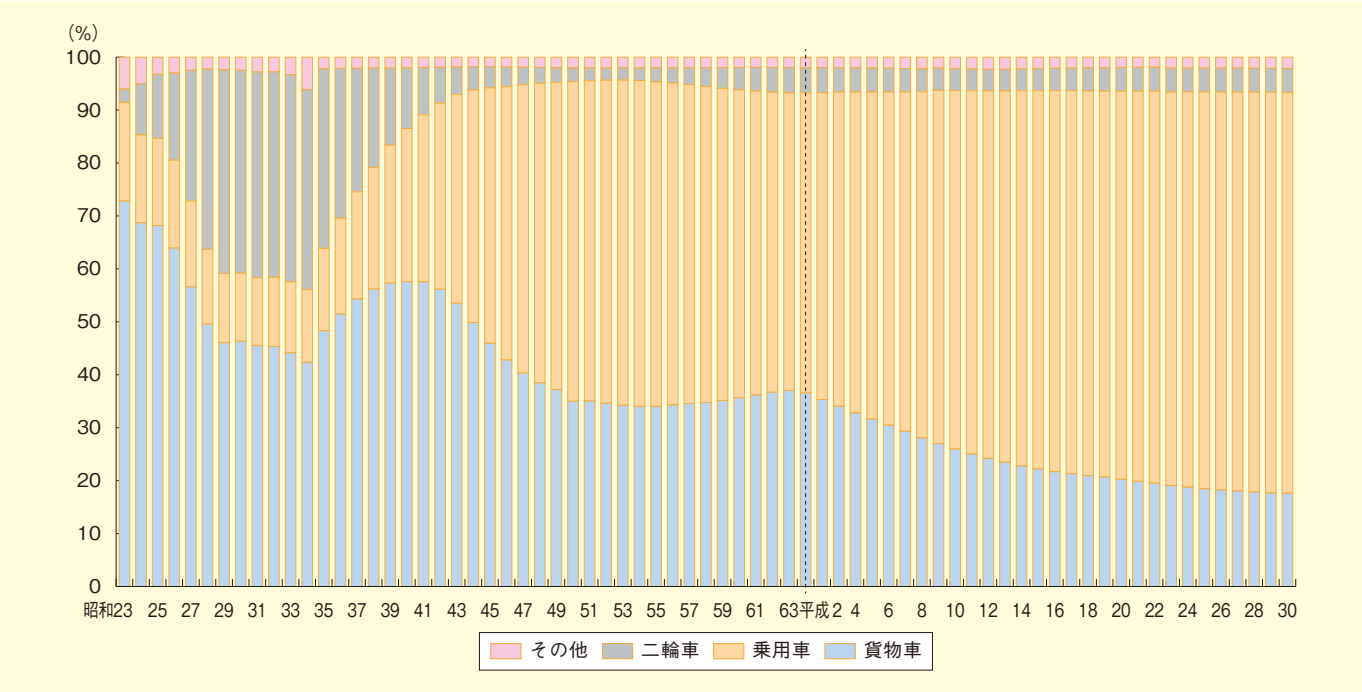

注　警察庁資料による。

## ▶特集-第27図　車種別自動車保有台数の推移



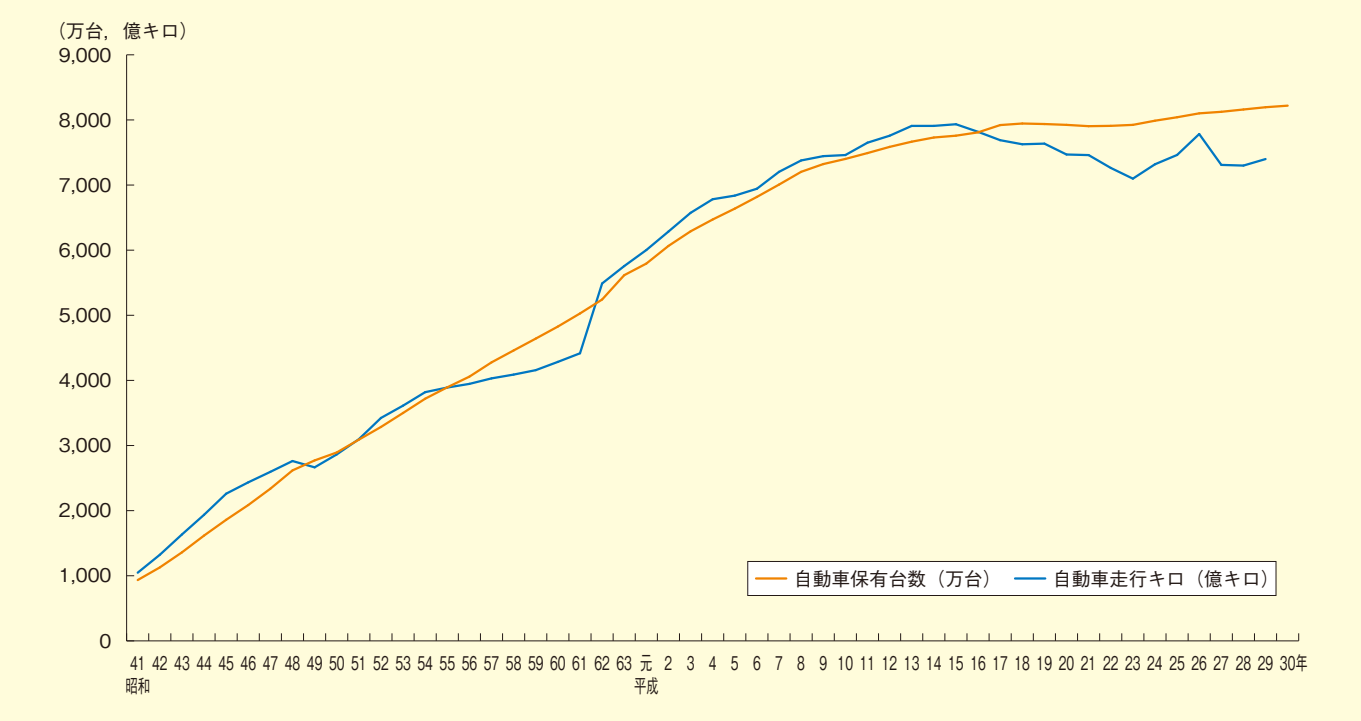

注　1　警察庁資料による。
　　2　各年12月末現在の値である。保有台数には第１種及び第２種原動機付自転車並びに小型特殊自動車を含まない。
　　3　昭和48年以前は，沖縄県を含まない。

## ▶特集-第28図　車種別自動車保有台数構成率の推移




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。

▶特集-第29図　自動車保有台数及び自動車走行キロの推移




注　1　警察庁資料による。
　　2　自動車保有台数は国土交通省資料により，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　自動車走行キロは国土交通省資料により，各年度の値である。軽自動車によるものは昭和62年度から計上している。

## 3　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交通安全に資する大きな進展がみられた。例えば，平成初期には，平成３年には先進安全自動車（ASV）推進計画が始まり[8]，エアバッグの普及などもみられた。以上のような技術のほか，交通安全に深く関わる事項としては，チャイルドシートに関する基準の整備，アンチロックブレーキシステム（ABS）の装着義務化，衝突被害軽減ブレーキ等の先進技術の普及などが挙げられる。

チャイルドシートに関する基準の整備については，平成６年に組み込み式のチャイルドシートの基準が整備され，その後18年にはチャイルドシートの取り付けに関する基準が整備された。また，26年には国際基準調和により年少者用補助乗車装置に係る協定規則が導入された。チャイルドシートの使用率は，14年の52.4％から30年には66.2％まで向上した[9]。

急ブレーキをかけた時などにタイヤの回転が止まることを防ぐアンチロックブレーキシステム（ABS）については，平成２年に大型トラックなどへの装着が開始され，装着義務対象が順次拡大した。その後25年にトラック，トレーラ，バスへの装着が義務化され，さらには27年に自動二輪車への装着も義務化されている。

障害物との衝突を予測して警報し，衝突被害を軽減する制動を制御する衝突被害軽減ブレーキについては，平成24年にトラック，バスに関する基準が整備され，その後は順次，義務付けが行われた。一方，乗用車に関する基準については，現在国際基準策定に向けた議論が進められているところであるが，29年の新車乗用車装着率は77.8％となっている。

衝撃吸収性能に関する基準については，平成５年に前面衝突時，８年に側面衝突時の基準を整備するとともに，16年には歩行者頭部保護基準を整備するなどの取組を進めている。

8　トピックス「先端技術について」参照（p.134）。
9　警察庁/日本自動車連盟（JAF）調べ。６歳未満の使用状況。2002年から調査方法が変更となったため，それ以降の数字。

**▶特集-第30図　平成の30年間の道路運送車両の保安基準の改正（交通安全対策に関わる主な改正）**

| 改正年月 | 改正内容 |
|---|---|
| H２．８ | 大型車へのアンチロックブレーキシステム（ABS）の基準を整備 |
| H５．４ | 乗用車の前面衝突時の衝撃吸収性能の基準を整備 |
| H６．３ | 組み込み式チャイルドシートの基準を整備 |
| H８．９ | 乗用車及び軽・小型貨物車の側面衝突時の衝撃吸収性能の基準を整備，前面衝突時の衝撃吸収性能の対象車種の拡大 |
| H18．３ | チャイルドシートの取付に関する基準を整備 |
| H19．11 | 電気自動車等の感電保護基準を整備 |
| H24．４ | 衝突被害軽減ブレーキの基準を整備 |
| H25．１ | 衝突被害軽減ブレーキの装備対象車種の拡大 |
| H25．８ | 制動装置に係る協定規則を導入しアンチロックブレーキシステム（ABS）の装備を義務化 |
| H25．11 | 衝突被害軽減ブレーキに係る協定規則を導入 |
| H26．１ | 年少者用補助乗車装置に係る協定規則を導入 |
| H26．２ | 衝突被害軽減ブレーキの基準強化及び装備対象車種の拡大 |
| H27．１ | 二輪車へ先進制動システム（アンチロックブレーキシステム／コンバインドブレーキシステム）の装備を義務化 |
| H28．10 | ハイブリッド車等の車両接近通報装置に係る基準を整備 |
| H30．12 | 年少者用補助乗車装置に係る基準を改正 |

## 第３節　「道路」と社会をめぐる変化

### １　「道路」と社会をめぐる変化

#### ⑴道路の観点からみた交通事故の状況

道路に着目し，平成30年中の交通事故件数全体（43万601件）について，道路の種類に応じた概況をみると，高速道路における交通事故は，交通事故発生件数は，7,934件（うち交通死亡事故159件）で，これによる負傷者数は１万3,673人，死者数は173人となっており，交通事故全体の負傷者数の2.6％，交通事故死者数全体の4.9％であった。９割以上の交通事故は，車両と人が共存する一般道路で発生しており，この傾向は平成の30年間を通じて概ね変わらない。

#### 「交差点」「一般単路」の事故が７割――道路形状別交通事故の状況

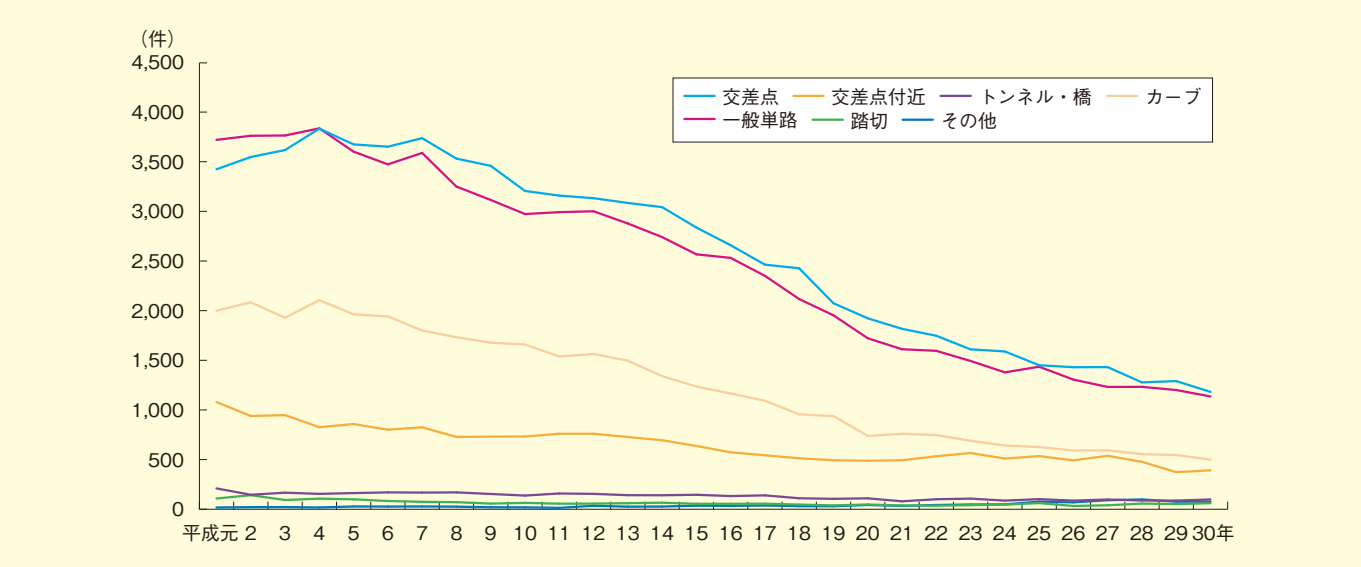
次に，「道路形状別」に，交通死亡事故発生件数の推移をみると，平成４年までは「一般単路」における事故，５年以降は「交差点」における事故が最も多く，平成の30年間を通じて，この２つの分類の合計で全体の約７割を占めており，「カーブ」，「交差点付近」の事故がこれに続く。30年間の変化をみると，「カーブ」における事故は，30年間で４分の１以下まで大きく減少し，「一般単路」が続き，「交差点」及び「交差点付近」の事故の減少が多かった。

一方，交通事故発生件数については，平成の30年間を通じて「交差点」が最も多く，これに「一般単路」が続き，「交差点付近」，「カーブ」の順となっている。30年間の変化をみると，「カーブ」における事故は，30年間で３分の１以下まで大きく減少している。また，平成元年には「交差点」における事故は，２番目に大きく減少し，元年の発生件数は「一般単路」の約1.6倍であったが，30年間で約85％減となり，25年以降は，全交通事故に占める「交差点」と「一般単路」の割合は同程度となっている。

#### ⑵平成の30年間の道路の状況

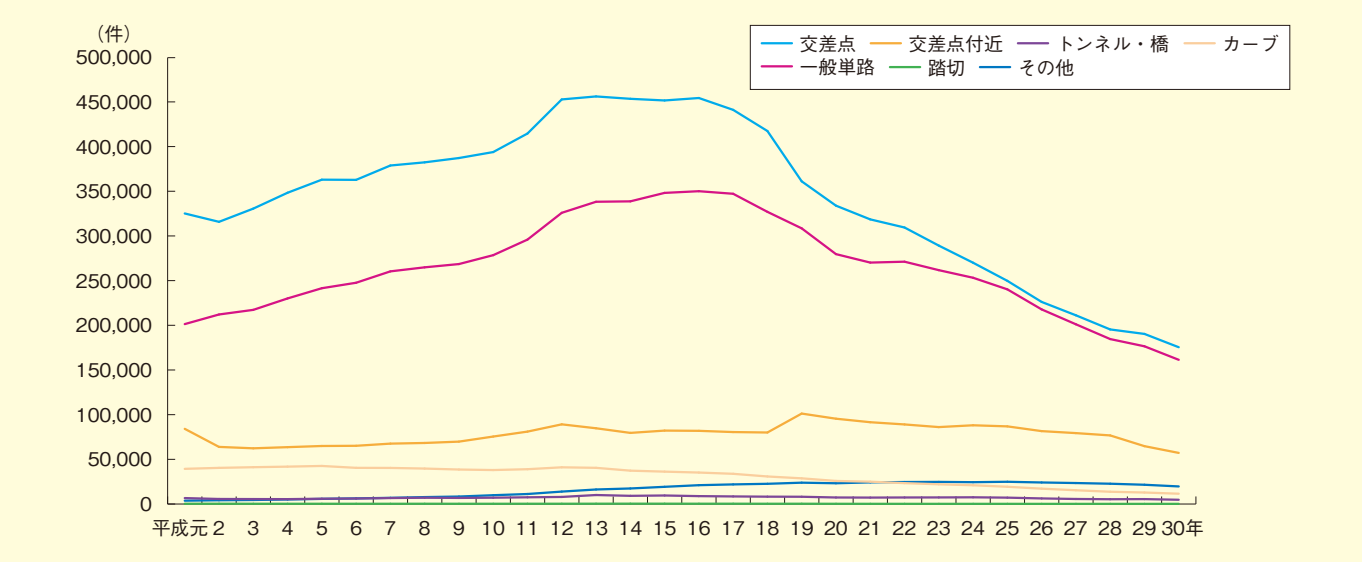
平成の30年間に，道路実延長は平成元年の110万5,578kmから29年には122万3,887kmと約1.1倍増大している（特集-第33図）。また，高規格幹線道路延長は元年の4,548kmから31年には１万1,882kmと，約2.5倍増大している。この間，昭和の時代から計画されてきた大規模な橋梁やトンネル,高速道路などが次々と完成し，例えば，平成初期には，レインボーブリッジ（平成５年），東京湾アクアライン（９年）等，平成中期には，本州四国連絡橋（10年），しまなみ街道（11年）等，平成後期には，首都高中央環状線（27年）等道路インフラ整備は大きく進展した。

▶特集-第31図　道路形状別交通死亡事故発生件数の推移



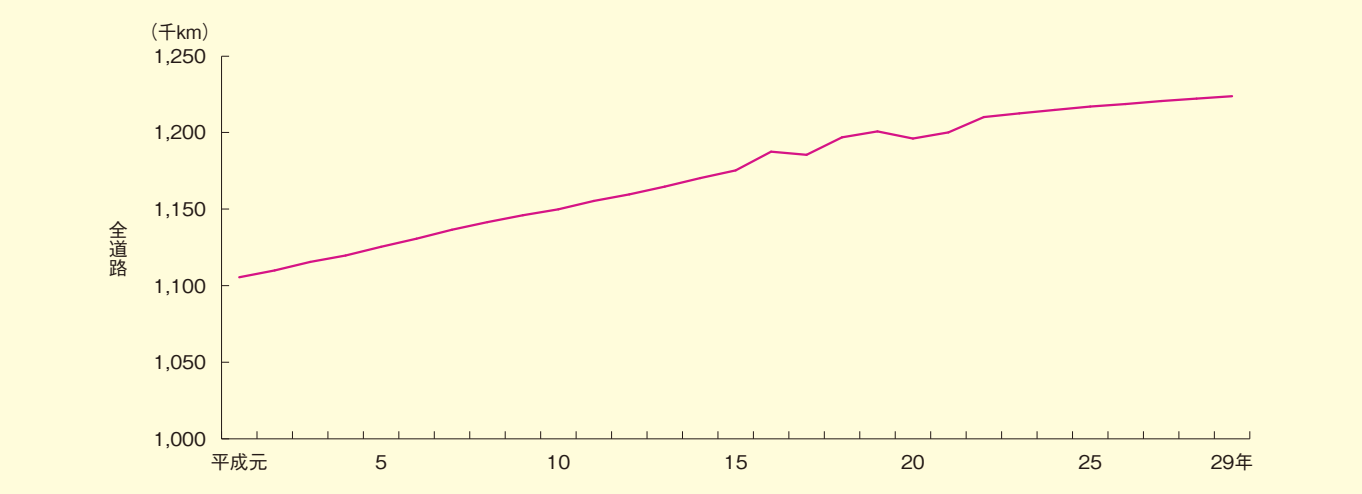

注　警察庁資料による。

**▶特集-第32図　道路形状別交通事故発生件数の推移**




注　警察庁資料による。

**▶特集-第33図　道路延長の推移**




注　1　国土交通省資料による。
　　2　全道路は，高速自動車国道，一般国道，主要地方道，一般都道府県道，市町村道の合計

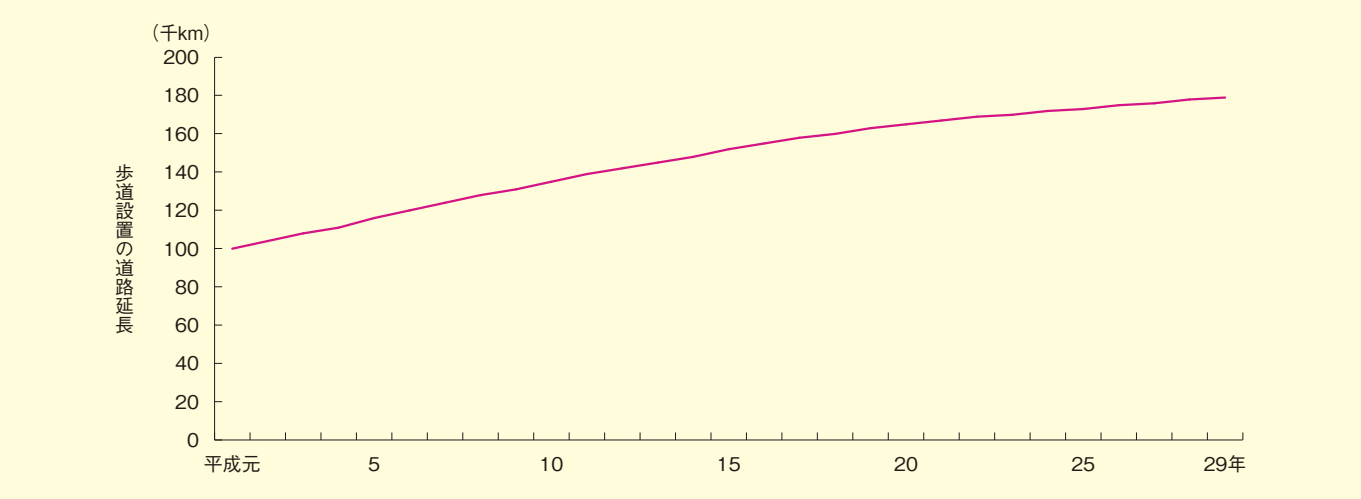
歩道については，平成元年３月末の約10万kmから29年３月末現在約17万9,000kmと，30年間で約1.8倍の延長となった（特集-第34図）。

また，交通安全施設等についてみると，例えば信号機については約1.6倍に（平成元年度末13万1,629基，平成29年度末20万8,226基），横断歩道については約1.5倍に（平成元年度末78万2,918本，平成29年度末114万9,977本）などとなっており，このように，道路交通インフラの観点からは，平成の30年間は質，量ともに大きく整備が進展した。

## ２　「道路」に関する動向

昭和30年代から40年代にかけ，自動車交通の増大が大きな社会問題になっていた当時，交通事故死者数の急激な増加とともに，歩行者・自転車の事故の割合が，欧米諸国と比べて高いことも問題視され，歩道等の交通安全施設の整備が極めて不十分で車道上での混在交通を余儀なくされていた実態が事故の最大要因と認識されていた。このため，事故防止のために，45年道路構造令（昭45政320）で自動車と自動車以外の交通の分離の徹底

▶特集-第34図 歩道設置済道路延長の推移




注 1 国土交通省資料による。
2 歩道等の設置道路延長（道路中心線上の延長）

や，交通安全施設の規定を細かく定めるなどの改正が行われるとともに，防護柵等の基準が定められることにより，歩道や防護柵等の整備が進められた。

その後，昭和後期から平成初期にかけ，交通事故死者数が再び増加に転じたことから，死者数を減少させることが喫緊の課題となった。

この状況に対しては，高速道路，一般国道等の幹線道路ネットワークの整備により，長距離トリップ交通に対して，幹線道路の分担を高め，生活道路との機能分化を進めるとともに，幹線道路における交差点改良や歩道等の整備を，生活道路ではコミュニティ道路等の面的な整備を推進した。

平成10年代には，幹線道路では，事故データ分析等に基づき緊急度の高い事故多発地点を抽出し，重点的に対策を実施するマネジメント手法を導入した。また，生活道路では，公安委員会の速度規制等とあわせて歩道の設置等の歩行者優先のみちづくりを面的・総合的に実施する「あんしん歩行エリア」の整備等を推進した。

近年は，ETC2.0により収集されるビッグデータを活用し，潜在的な危険箇所を特定することにより，効果的，効率的な対策の立案や実施が可能となり，生活道路では，ビッグデータの分析結果の提供や，可搬型ハンプの貸出等により地方公共団体の取組を支援する「生活道路対策エリア[10]」による対策を推進している。

さらに，技術基準に関しては，平成13年に，道路構造令に凸部（ハンプ[11]），狭さく部等を位置づけ，平成27年に凸部，狭窄部及び屈曲部の設置に関する技術基準を策定し，要求される性能や標準的な構造等を明確にし，効果的な速度低減策である凸部や狭窄などの設置を推進している。

## 3 交通事故減少に貢献した主な取組

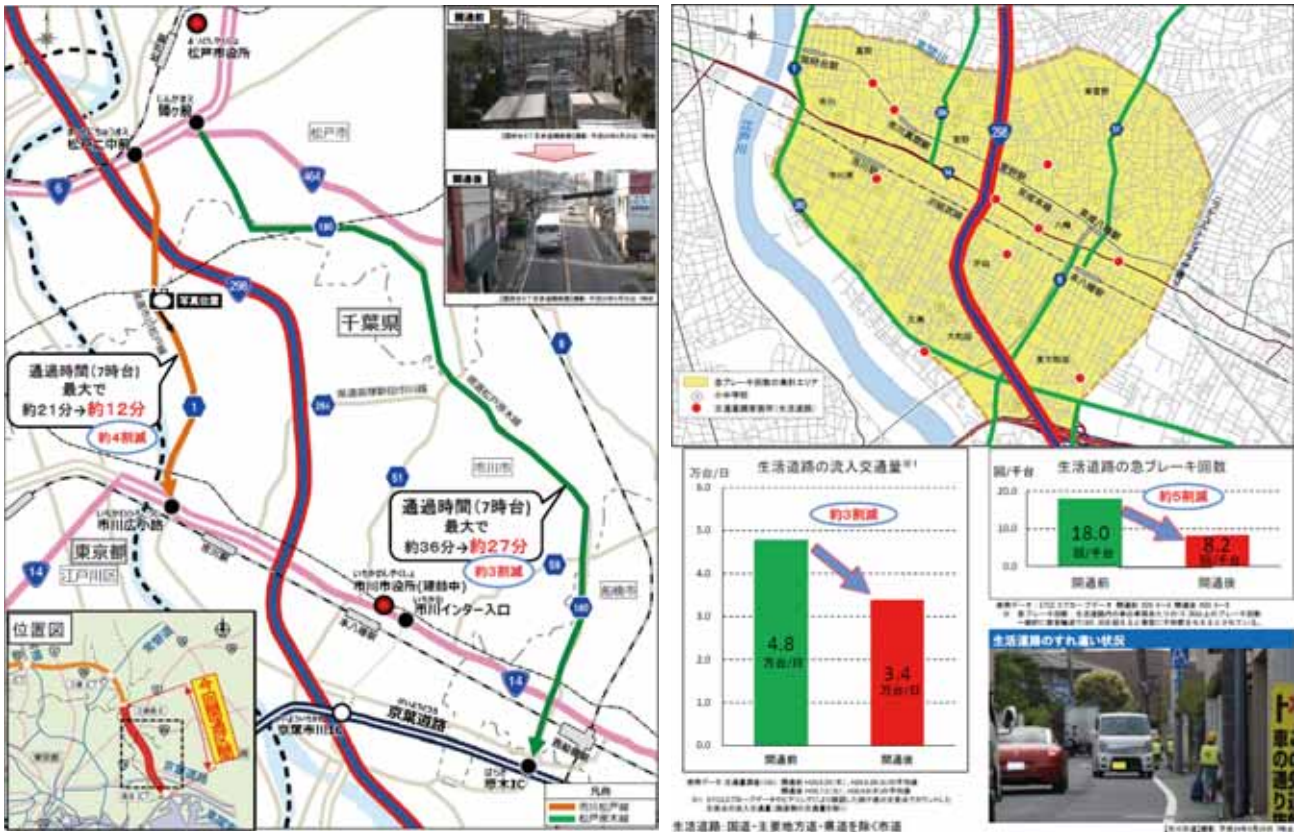
平成の30年間に取り組まれた，交通事故減少に大きく貢献した施策の例として，高速道路等の整備，幹線道路及び生活道路における交通安全対策の中から主な取り組みを上げると以下のとおりである。

○高速道路等の整備

平成30年６月２日に開通した，東京外かく環状道路（三郷南IC～高谷JCT）の例では，高速道路等の開通により，平行する県道における２地点間の通過時間が最大で約４割短縮し，地域の走行環境が改善するとともに，地域の生活道路への流入交通量も約３割，急ブレーキ回数も約５割減少し，地域の生活道路等における安全性が向上したことから，交通事故の削減にも寄与していると考えられる。

10 「生活道路対策エリア」については，トピックス「ビッグデータを活用した生活道路の交通安全対策について」参照（p.83）。
11 車両の低速走行等を促すための道路に設ける盛り上がり（凸部）

**東京外かく環状道路（三郷南IC～高谷JCT）周辺の交通状況の変化**




出典）平成31年１月９日記者発表資料「東京外かく環状道路（三郷南IC～高谷JCT）開通後の整備効果」より抜粋

○幹線道路における交通安全対策

幹線道路における交通事故が特定の箇所に集中して発生しているという特徴を踏まえ，交通事故の発生形態に応じて，道路改良や交通安全施設の設置等，集中的な交通事故対策の実施により事故を削減した。

○歩車分離式信号の整備推進

歩行者等と車両が通行する時間を分離することで交通事故を防止し，歩行者等の安全の確保を図る歩車分離式信号の整備を推進し，平成29年度末までに全国で9,155基の歩車分離式信号を整備した。

○生活道路における交通安全対策

・ビッグデータを活用した交通安全対策

ビッグデータ（ETC2.0プローブデータ）の分析結果の提供や，可搬型ハンプの貸出等により地方公共団体を支援し，「生活道路対策エリア」における取組を推進したことで，交通事故が削減された。

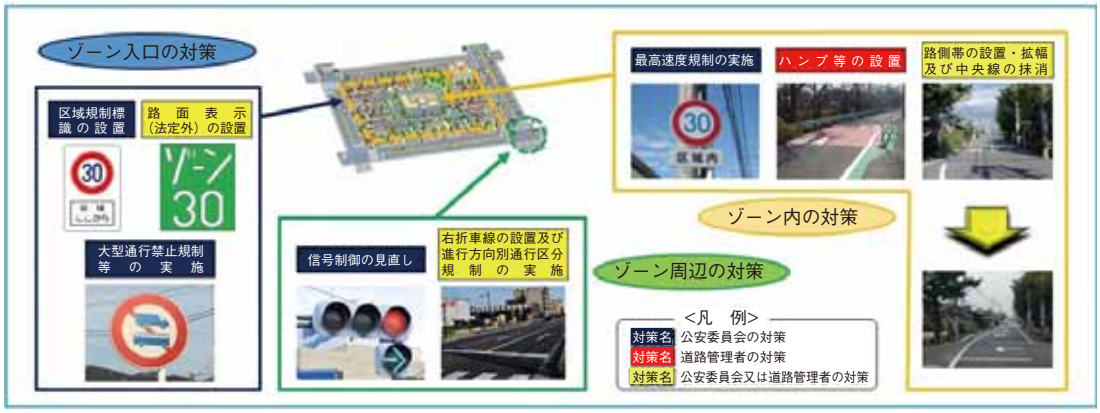
・ゾーン30の推進

警察では，市街地等の生活道路における歩行者

**ハンプ**

等の安全な通行を確保するため，平成23年から，道路管理者と連携して，ゾーン30の整備を推進している。ゾーン30とは，区域（ゾーン）を設定して，最高速度30キロメートル毎時の区域規制や路側帯の設置・拡幅を実施するとともに，その区域の道路交通の実態に応じて通行禁止等の交通規制の実施やハンプの設置等の対策により，区域内における速度を規制し，通過交通の抑制・排除を図るものであり，平成30年度末までに全国で3,649か所を整備した。

「ゾーン30」の整備イメージ



## 第４節　救助・救急活動

交通事故による被害を最小限にとどめるため，高速自動車国道を含めた道路上の交通事故に即応できるよう，救助・救急体制及び救急医療体制の整備が，救急医療機関，消防機関等の救急関係機関相互の緊密な連携・協力により図られてきた。

### １　救助・救急体制の整備の進展

**救急業務の法制化**

消防機関の行う救急業務は，地方自治法の規定に基づき，一部市町村が任意に条例若しくは規定を制定し，又は単に訓令により実施しており，必ずしも十分な体制のもとに行われているとは言いがたい状況であった。当時，特に交通事故を含む各種災害や事故が急激に増加していた情勢を踏まえ，昭和38年，消防機関の行う救急業務を法制化し，救急業務の実施体制を全国的に整備するため，消防法中に救急業務に関する規定が設けられた。

これに基づき，全国市町村で救急業務実施体制の整備が進み，平成30年４月１日現在，救急業務実施市町村数は1,690市町村（792市，737町，161村）となっており，98.3％の市町村で救急業務が実施され，全人口の99.9%がカバーされている。

**救急業務の高度化**

平成３年４月，搬送途上の医療の確保を図るため，医師の指示の下に，搬送途上において高度の救急救命処置を行うことのできる新たな資格制度を創設する救急救命士法（平３法36）が制定された。

救急業務は，救急救命士制度の導入及び救急隊員の応急処置範囲の拡大以降，その高度化が推進されているところであり，救急救命士制度については，平成15年４月より医師の包括的指示下での除細動が，16年７月より医師の具体的指示下での気管挿管が，18年４月より薬剤投与（アドレナリン使用）が，さらに，26年４月より心肺機能停止前の重度傷病者に対する静脈路確保及び輸液，血糖測定並びに低血糖発作症例へのブドウ糖溶液の投与が追加された。

また，救急救命士を含む救急隊員が行う応急処置等の質を向上させ，救急救命士の処置範囲の拡大等救急業務の高度化を図るため，メディカルコントロール体制の充実・強化が図られている。

救急救命士として運用されている救急隊員は，平成10年には5,849人，20年には１万8,336人，30年４月１日現在，２万6,581人となり，救急隊のうち救急救命士を運用している割合は99.1％に上る。

### ２　交通事故発生時の救助・救急活動の状況

**交通事故に関する救急出動件数等の推移**

救急自動車による救急出動件数及び搬送人員の推移をみると，平成元年には救急出動件数265万6,934件，搬送人員259万3,753人であったところ，29年の救急出動件数は，634万2,147件，搬送人員573万6,086人と，30年間で368万5,213件，314万2,333人増加している。このうち，交通事故による救急出動件数及び搬送人員をみると，元年には，救急出動件数64万5,783件，搬送人員73万3,097人であったが，13年に，68万7,516件，76万5,733人とピークを迎え，29年には出動件数は，48万1,473件，搬送人員46万6,043人まで減少した。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。

**救急業務体制の充実**

○救急自動車

全国の消防本部における救急自動車の保有台数は，非常用を含め，平成30年４月１日現在，6,329台となっている。このうち高規格救急自動車数は全体の96.5％に当たる6,105台となっている。

○消防防災ヘリコプター

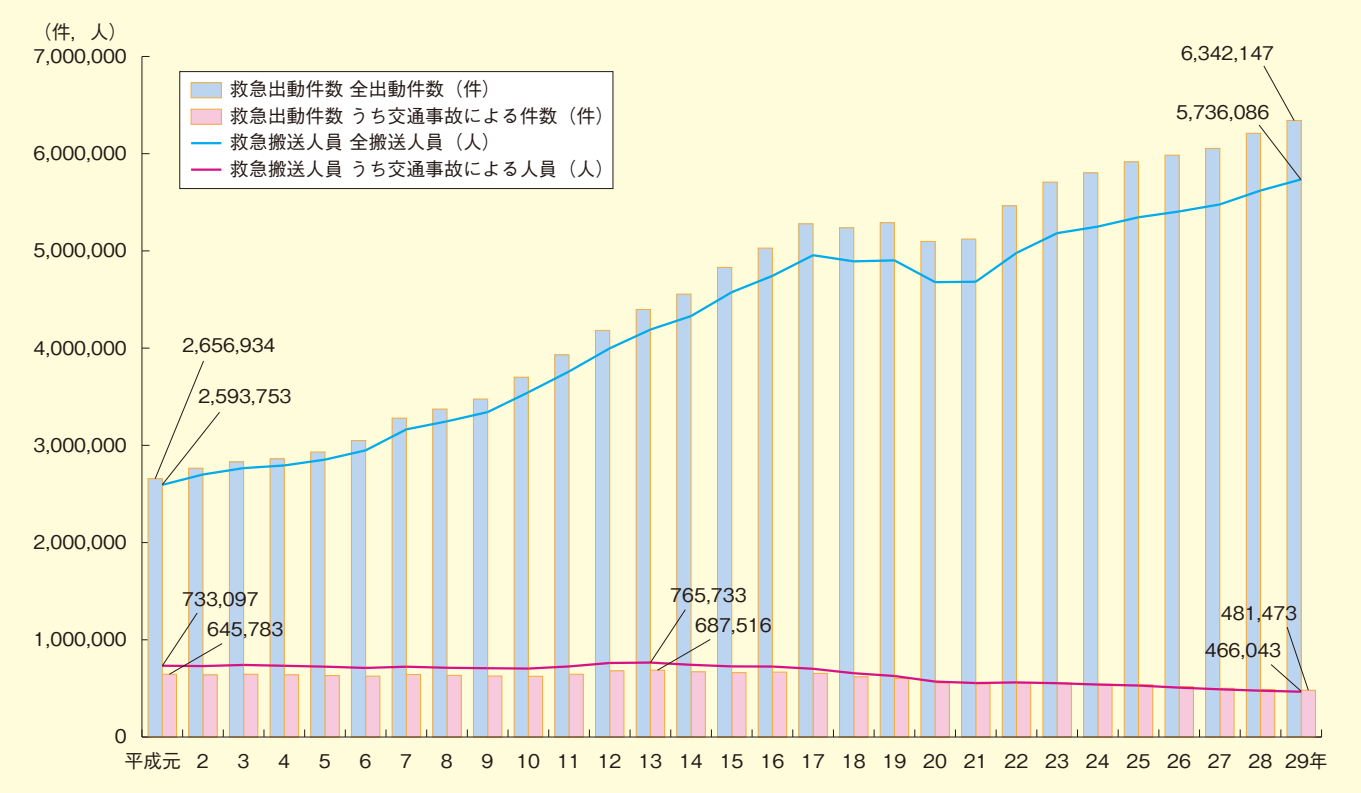
昭和41年に東京消防庁でヘリコプターが導入されて以来，消防防災ヘリコプターの高速性，機動性をいかした，効果的な救急搬送が実施されてきており，平成初期から運用機数も増加し，平成10年代には70機近くに上り，30年11月１日現在，75機が運用されている。

○ドクターヘリ

平成13年度からドクターヘリ導入促進事業が行われ，平成19年「救急医療用ヘリコプターを用いた救急医療の確保に関する特別措置法」（平19法

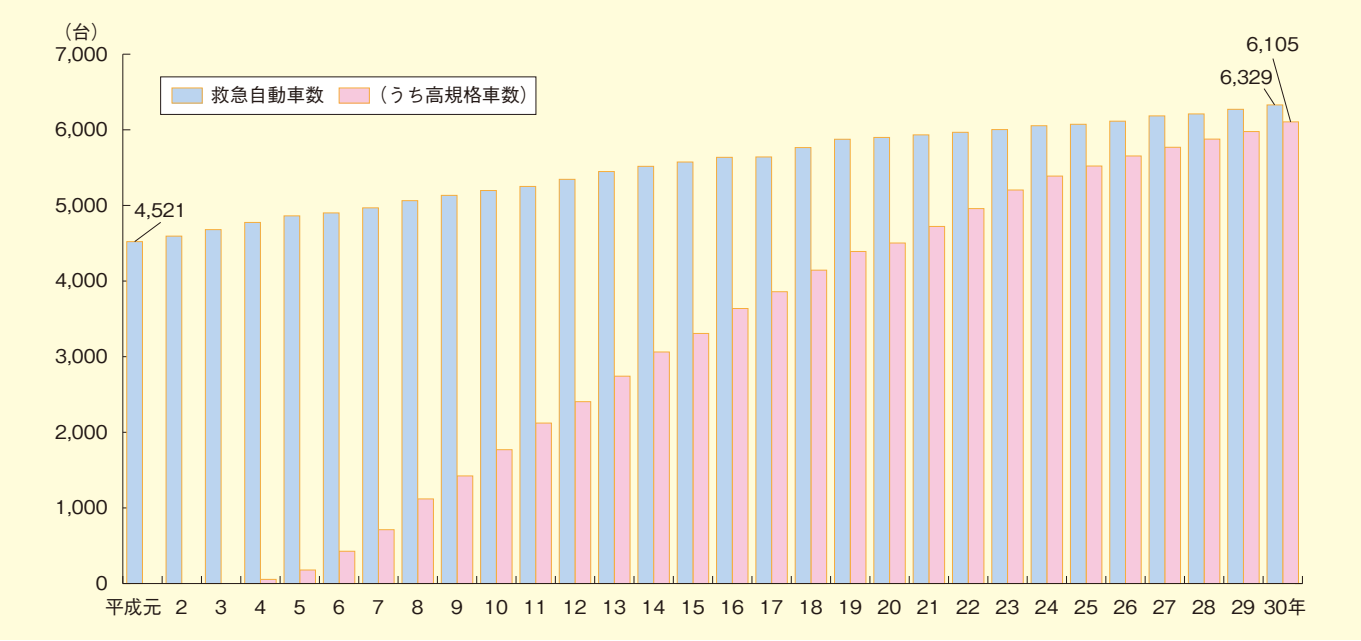
103）の趣旨に基づき，全国での導入が促進された。30年現在，43道府県に53機が導入されている。年間搬送件数も増加してきており，28年には２万5,216件となっている。

**▶特集-第35図　救急出動件数及び救急搬送人員の推移**




注　総務省消防庁資料による。

**▶特集-第36図　救急自動車の保有台数の推移**



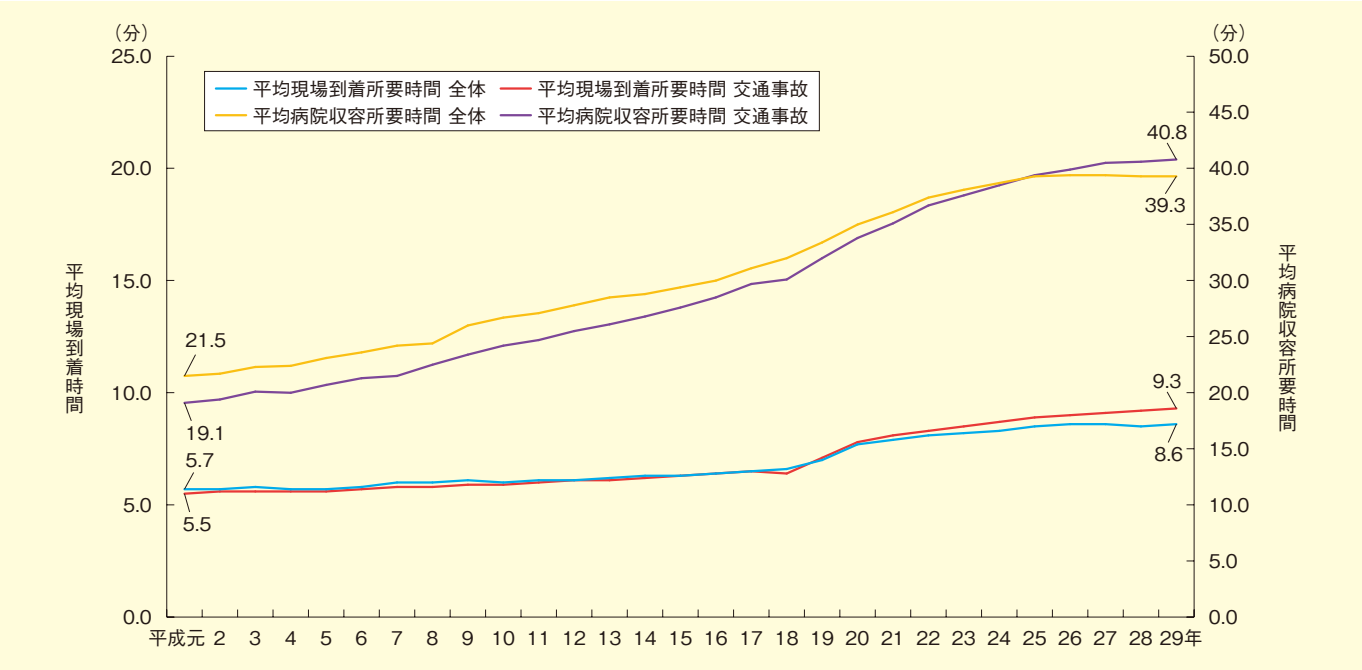

注　1　総務省消防庁資料による。
　　2　各年とも４月１日現在の数値である。
　　3　東日本大震災の影響により平成23年の高規格車数については，釜石大槌地区行政事務組合消防本部及び陸前高田市消防本部のデータは除いた数値により集計している。
　　4　平成３年８月５日付けで一部改正された「救急業務実施基準」（昭和39年３月３日付け自消甲教発第６号消防庁長官通知）第９条の３において，「高規格の救急自動車」の配置が規定された。

### 現場到着，病院収容までの所要時間は延伸

救急要請の通報を受けてから，救急自動車が現場に到着するまでの平均所要時間をみると，全体の平均では，平成元年の5.7分から，29年は8.6分と，30年間で約３分延伸しており，交通事故についても，元年の5.5分から，29年は，9.3分などと全体の平均の変化と同様に延伸している。

また，救急自動車による，救急要請の通報を受けてから病院収容までの所要時間にみると，全体の平均は，平成元年の21.5分から，29年は，39.3分と延伸しており，同様に交通事故についても，平成元年には19.1分であったところ，15年には27.6分，29年は，40.8分と延伸しており，かつ，全体の平均所要時間を平成25年以降超過している。

**▶特集-第37図　平均現場到着所要時間及び平均病院収容所要時間の推移**




注　総務省消防庁資料による。

## ３　今後の方向性

### 一層迅速な対応に向けた技術革新に期待

平成の30年間を振り返ると，救急救命士制度の進展等を含め負傷者の救命率・救命効果の一層の向上が図られ，交通事故の死者の減少に大きく貢献したと考えられる。交通事故によって生命に危険を及ぼす傷害を負った場合，医師による治療を受けるまでに時間がかかると，救命率が低下するといわれており，一刻も早く医師による治療を受ける必要がある。高速自動車国道を含めた道路上の交通事故に即応できるよう，救急医療機関，消防機関等の救急関係機関相互の緊密な連携・協力関係を確保しつつづけていく必要があるが，他方，　例えば，エアバッグが展開するような大きな交通事故が発生した際に，車載装置・携帯電話等を通じて，本人や目撃者の代わりに自動車から自動的に事故が発生した地点等をコールセンターに通報することを可能とする「緊急通報システム（HELP[12]）」や「事故自動通報システム（ACN[13]）」，「先進事故自動通報システム（AACN[14]）」等，迅速な通報等に資する技術革新が期待される。

12　HELP：Help system for Emergency Life saving and Public safety
13　ACN：Automatic Collision Notification
14　AACN：Advanced Automatic Collision Notification

# 第３章　終わりに

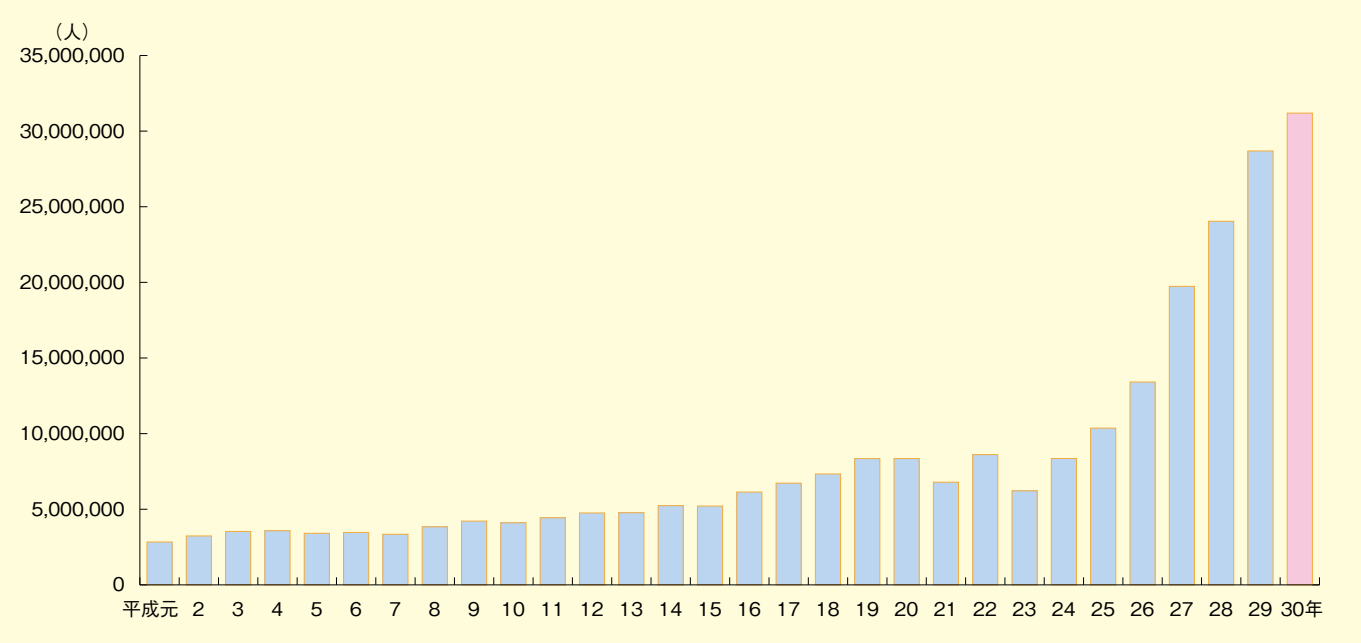
第１章，第２章においては，平成の30年間を中心に，交通事故と道路交通安全の取組の流れを「人」「車両」「道路」及び「救急」について記述してきた。以上を踏まえ，将来に向けて，外国人の増加，及びさらなる高齢化についてとりあげる。

## １　外国人の増加と交通安全

### ⑴一層の増加が見込まれる外国人

平成29年の訪日外国人旅行者数は，15年のビジット・ジャパン・キャンペーン開始以来増加を続け，2,869万人（対前年比19.3％増）と，元年の約284万人と比べると約10倍となった。平成30年は，3,119万人と（暫定値），初めて３千万人を超え，今後も，東京オリンピック・パラリンピック競技大会，大阪・関西万博などが控えており，更なる増加が見込まれる。

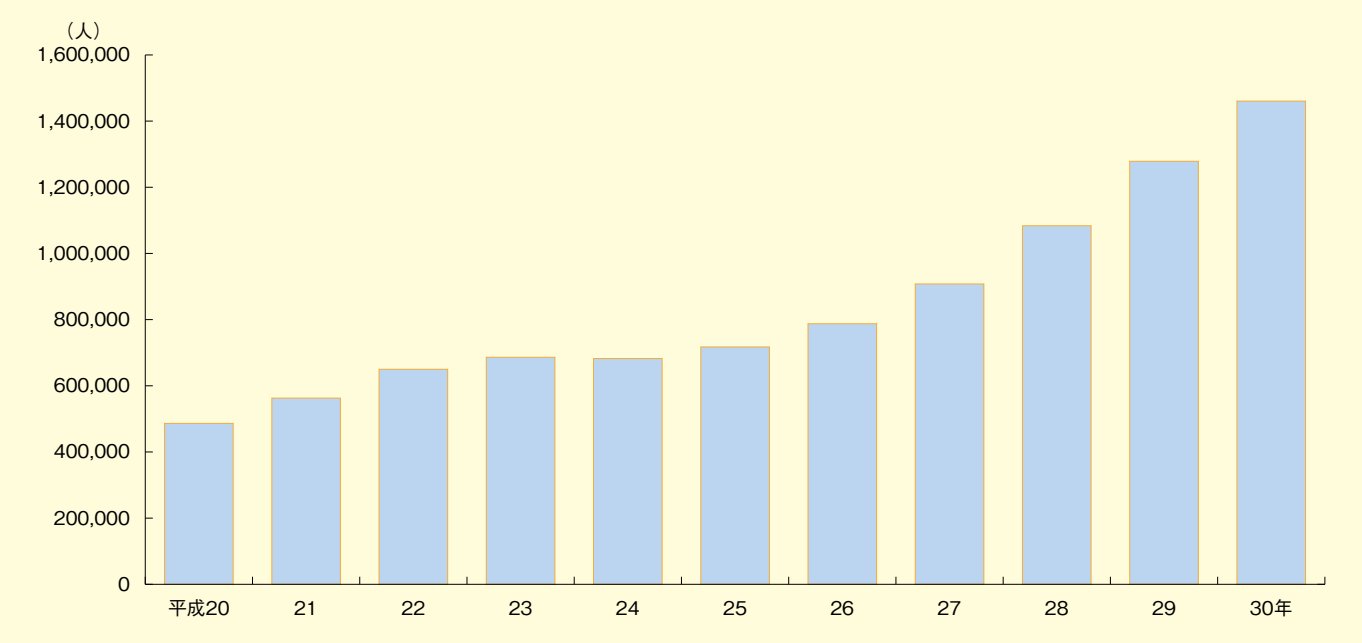
▶特集-第38図　訪日外国人旅行者数の推移




注　1　国土交通省資料による。
　　2　法務省資料に基づき，外国人正規入国者のうちから日本に永続的に居住する外国人を除き，さらに一時上陸客等を加えて集計した。
　　3　法務省出入国管理統計　出入（帰）国者数より。
　　4　値はすべて確定値である（平成30年は暫定値）

また，平成30年10月末現在，外国人労働者数は146万463人で，前年同期比で14.2％（18万1,793人）増加し，19年に届出が義務化されて以降，過去最高を更新し，平成後期の10年間（20年から30年）で97万人増加した。背景としては，政府が推進している高度外国人材や留学生の受入れ，雇用情勢の改善による「永住者」や「日本人の配偶者」等の身分に基づく在留資格のある者の就労，技能実習生の受入れが各々進展していることなどが考えられる。

▶特集-第39図　外国人労働者数の推移




注　1　厚生労働省「「外国人雇用状況」の届出状況まとめ」を基に作成。
　　2　各年10月末現在。
　　3　外国人雇用状況の届出制度については，第166回通常国会における「雇用対策法及び地域雇用開発促進法の一部を改正する法律（平成19年法律第79号）」の成立・公布を受け，平成19年10月1日から施行されている。

### ⑵外国人の運転と事故の現状

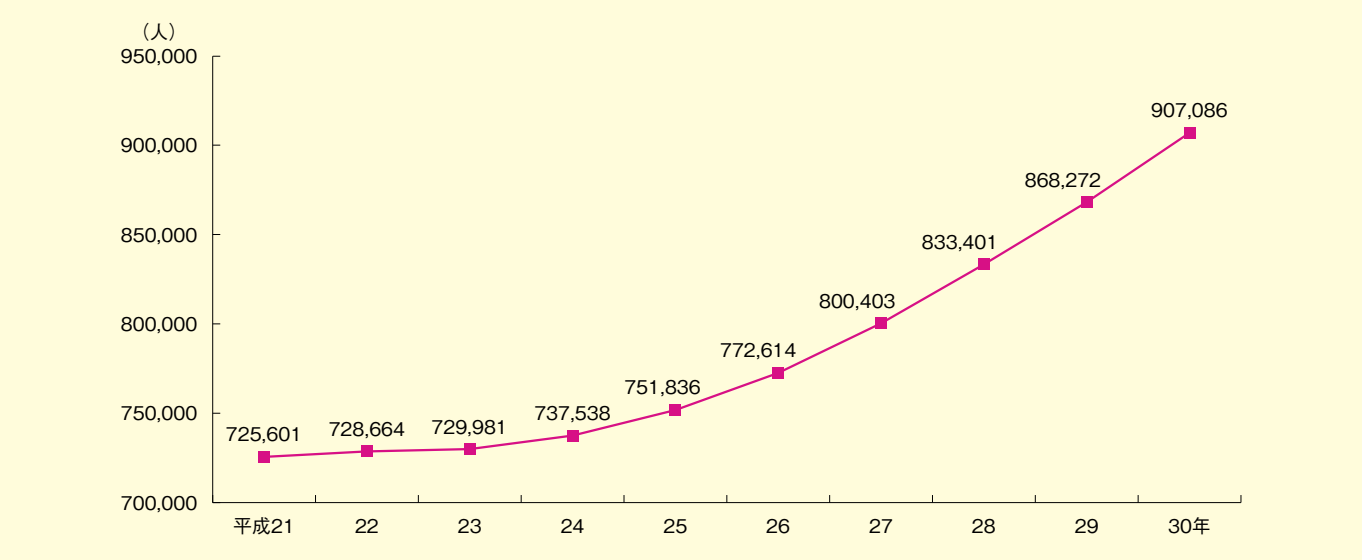
外国人による運転については，在留外国人等の外国籍運転免許保有者が運転する場合，訪日外国人観光客がレンタカーなどを運転する場合などがある。

**外国籍運転者による交通事故は５年間で1.5倍に**

外国籍運転免許保有者数は，平成21年から30年の間に25％増加し，30年に90万7,086人となっている（特集-第40図））。

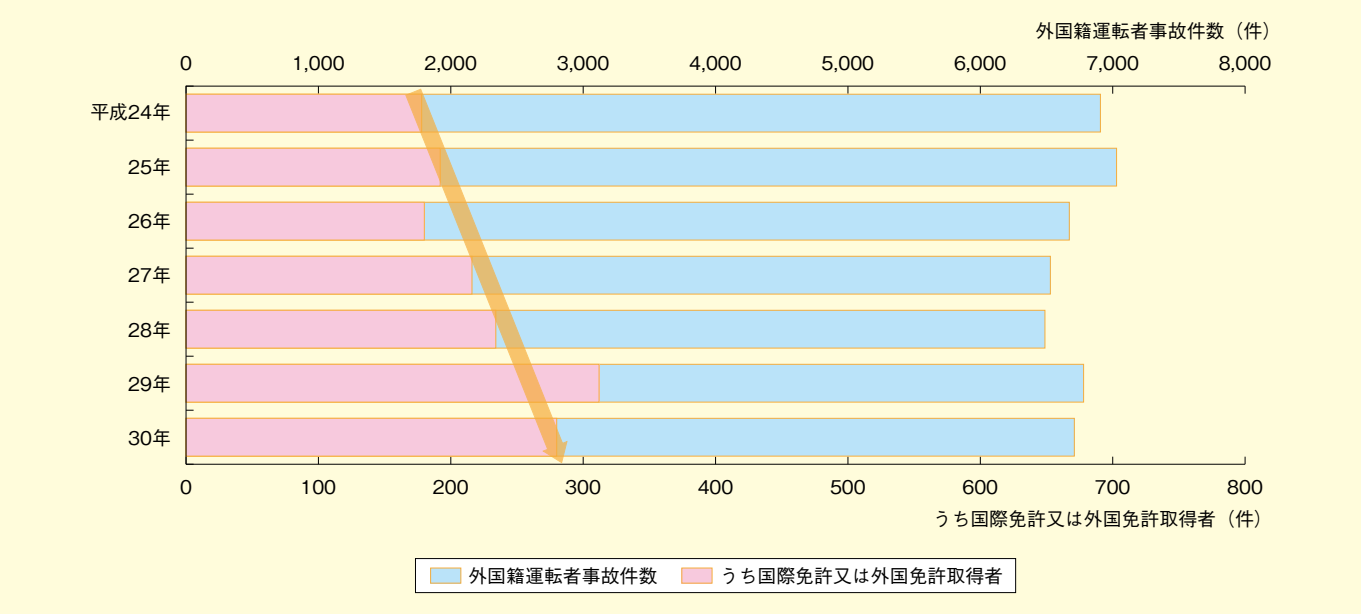
外国籍運転者（第１当事者）による交通事故件数は，平成26年6,672件に対し，30年6,710件とほぼ横ばいであるが，そのうち国際免許又は外国免許取得者による交通事故件数は，26年の180件に対し，30年280件と，５年間で約1.6倍となった（特集-第41図）。

▶特集-第40図　外国籍運転免許保有者数の推移




注　警察庁資料による。

▶特集-第41図　外国籍運転者（第１当事者）による交通事故件数の推移



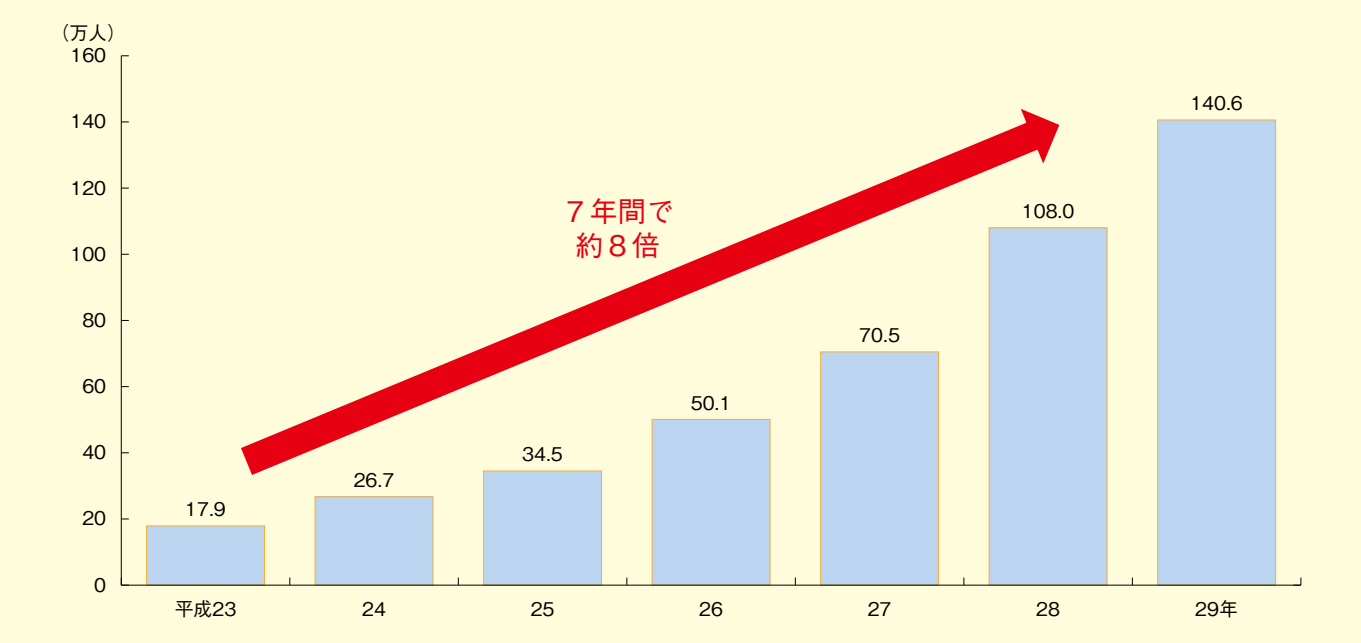

注　警察庁資料による。

## 外国人レンタカー運転者による交通事故は2.3倍に

一方，訪日外国人の観光客の増加に伴い，レンタカーを利用する訪日外国人は，平成23年から29年までの７年間で約８倍増加し，約140万人となった（特集-第42図）。

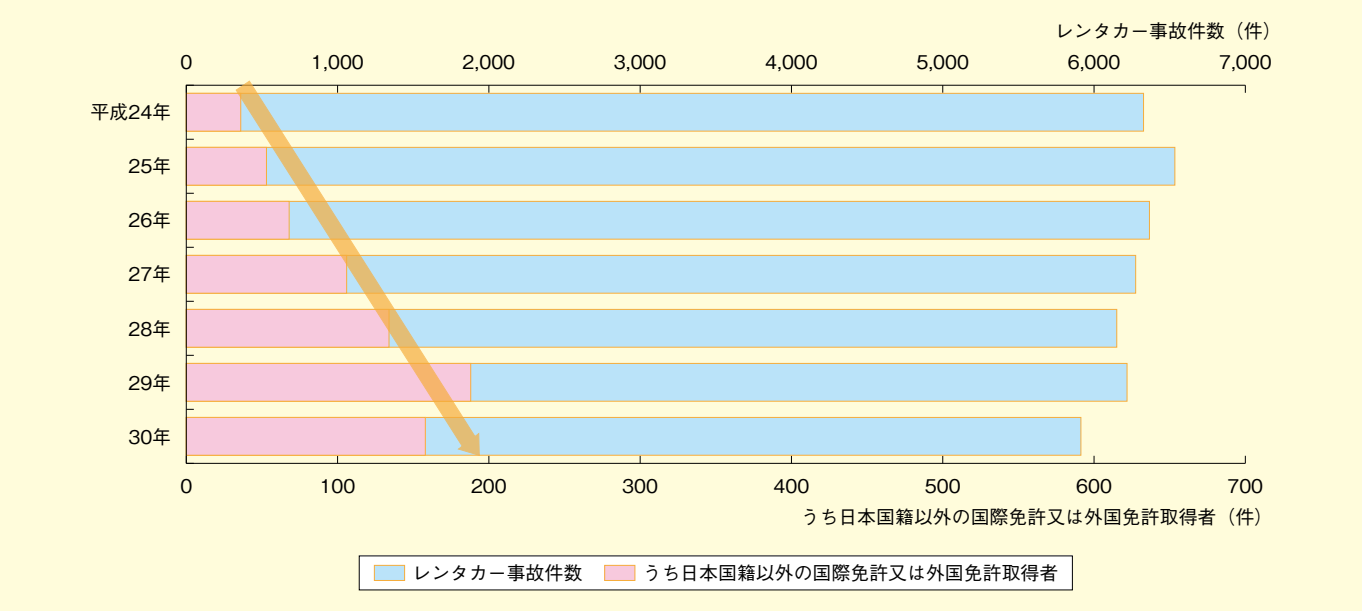
レンタカー運転者（第１当事者）による交通事故件数は，全体としては減少傾向にあるが（平成26年6,366件→29年5,913件，7.1％減），外国人（日本国籍以外で国際免許又は外国免許取得者）運転者による交通事故件数は，26年の68件に対し，30年158件と，５年間で2.3倍に増加した（特集-第43図）。

▶特集-第42図　レンタカーを利用した訪日外国人の推移




注　1　国土交通省資料による。
　　2　国際定期便を利用して空港から出国した外国人旅客数（推計値）

▶特集-第43図　レンタカー運転者（第１当事者）による交通事故件数の推移




注　警察庁資料による。

### ⑶多様化する運転者と交通安全に関わる対策

急増する訪日外国人観光客のレンタカー利用による事故を防止するため，各種対策を推進している。

#### 外国人運転者にも分かりやすい道路標識の整備

訪日外国人が増加する中，2020年東京オリンピック・パラリンピック競技大会の開催も控え，国民と訪日外国人の双方にとって分かりやすい道路標識を整備するため，平成29年４月，道路標識，区画線及び道路標示に関する命令（昭35総理府・建設省令３）の一部が改正され，同年７月に施行された。この改正により，規制標識「一時停止」について，「止まれ」という日本字の下に「STOP」という英字を併記した様式が，規制標識「徐行」及び「前方優先道路」について，「徐行」という日本字の下に「SLOW」という英字を併記した様式が，それぞれ追加された。

#### 訪日外国人観光客レンタカー事故対策

日本を訪れる外国人が安全に我が国で自動車等を運転するためには，右側通行と左側通行の違いを始め，日本の交通ルール，交通事情等を周知することが重要である。警察庁では，一般社団法人全国レンタカー協会による外国語（英語，韓国語，中国語（簡字体・繁字体））のリーフレットの作成に協力するなどしている。また，同協会は，外国人が運転していることを周囲のドライバーに示す，専用ステッカー作成の取組を行っている。

パンフレットによる日本の交通ルール等の周知

【ステッカー】

### 訪日外国人レンタカーピンポイント事故対策

国土交通省では，急増する訪日外国人観光客のレンタカー利用による事故を防止するため，レンタカー事業者や警察，観光部局と連携しながら，ETC2.0の急ブレーキデータ等を活用して，外国人特有の事故危険箇所を特定し，ピンポイント事故対策を講じている。

以上のとおり，訪日外国人のレンタカーの事故については，既に取組が進展しているように，今後は，増加が見込まれる外国人の運転者，歩行者に対し，我が国の交通ルールに関する知識を効果的に普及するための工夫が必要となる。

## 2　高齢化の一層の進展と交通安全

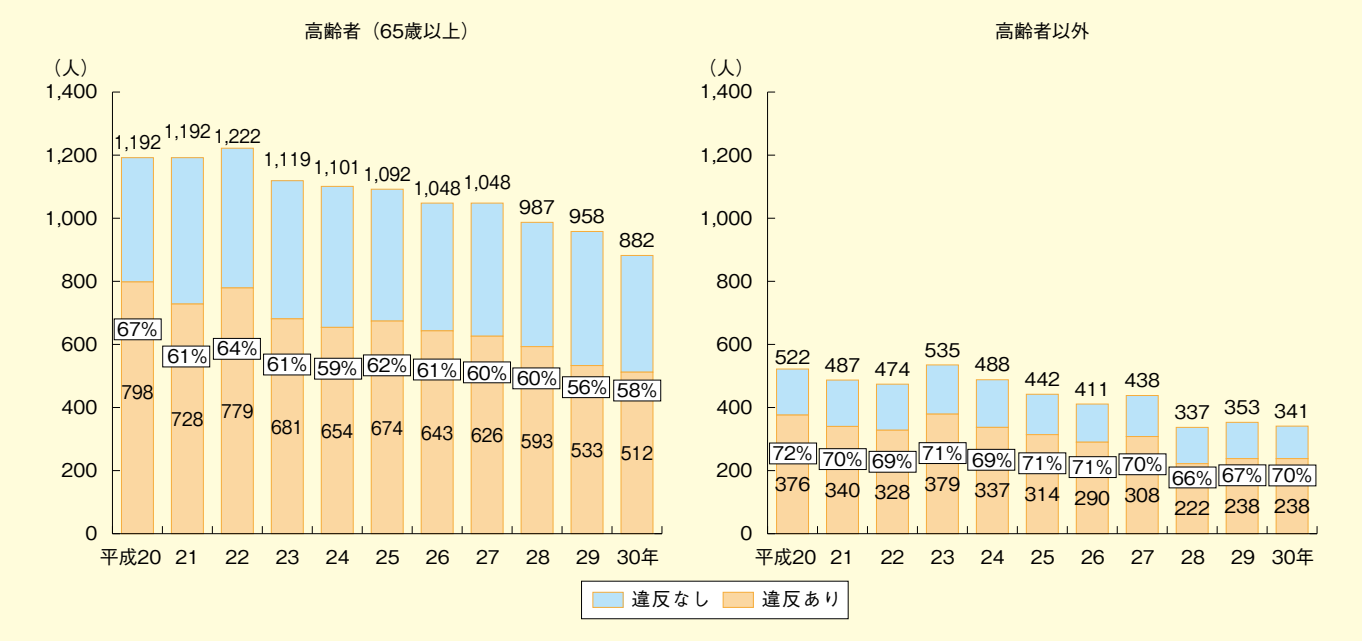
平成の30年間を通じて65歳以上人口は，２千万人以上増加し，総人口に占める割合（高齢化率）は，28.1％となるなど高齢化が一層進展した。この間，交通安全に関しては高齢歩行者，さらに高齢運転者の事故に着目し取組が進められてきた。今後も一層高齢化が進展するのに伴い，これからも，高齢者の交通安全は，歩行者としても運転者としても重要な課題である。

### 高齢歩行者の事故――歩行中死者数に占める高齢者の割合は71.5％

近年の交通事故による「状態別」死者数の推移をみると，平成20年に「歩行中」が「自動車乗車中」を上回り，以降最多となっており，海外と比較しても歩行者・自転車事故が多い。歩行中死者数に占める高齢者の割合は71.5％（平成30年）と，交通事故死者数全体に占める高齢者の割合（55.7％）よりも大きく，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ている。また，高齢者の中でもおおむね年齢層が高いほど，人口当たり歩行中死者数が多い傾向にある。

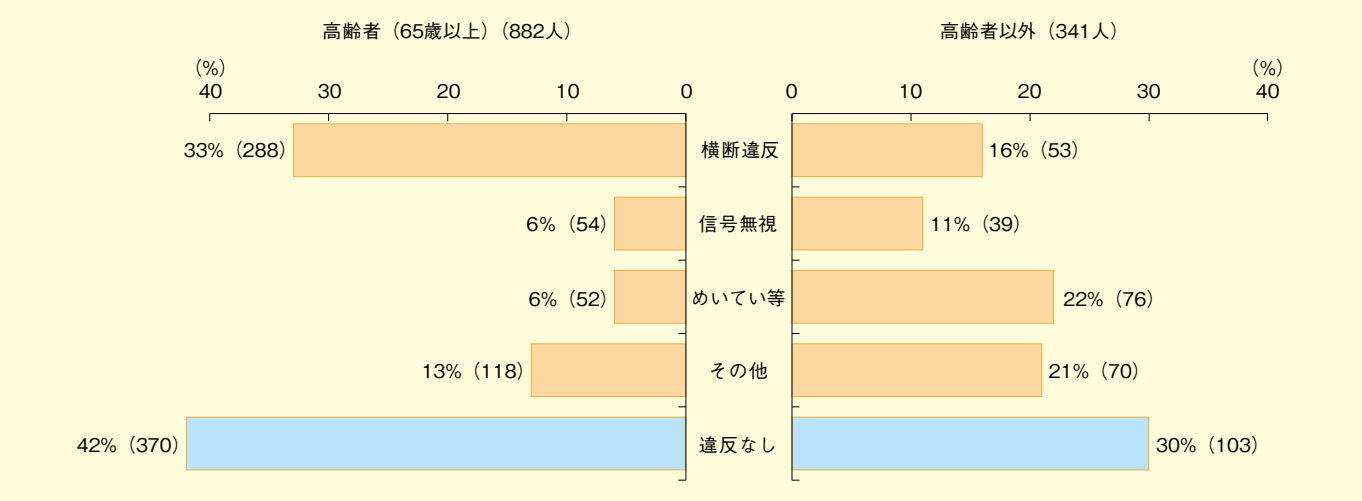
高齢歩行者の死亡事故について，法令違反別にみると，死亡した歩行者の約６割に違反があり，他の年代と比較して横断違反が多いといった特徴がある。このため，高齢歩行者の交通事故防止対策として，道路横断時等の交通ルールの遵守や加齢に伴う身体機能の変化に対応した安全な交通行動の実践，反射材用品等の着用促進等を重点に，安全教育・啓発に取り組んできた。

**▶特集-第44図　歩行中死者（第１・第２当事者）の法令違反状況の推移**




注　1　警察庁資料による。
　　2　「違反あり」には、法令に規定のない「飛出し（安全を確認しないで道路に飛び出したもの）」「調査不能（違反種別が不明の場合）」等を含む。

**▶特集-第45図　歩行中死者（第１・第２当事者）の法令違反別死者数比較（平成30年）**

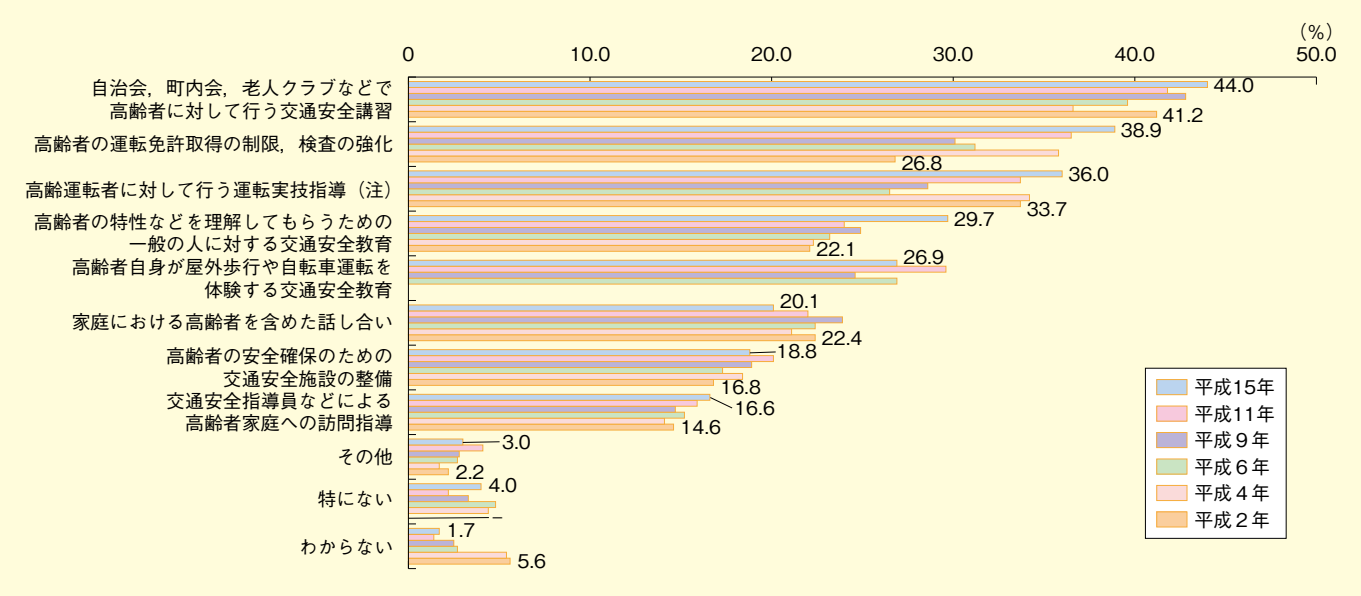



注　1　警察庁資料による。
　　2　「横断違反」とは、横断歩道外横断、走行車両の直前直後の横断をいう。

## 高齢者の交通事故を防ぐことへの意識

高齢者の交通安全については，昭和63年，交通対策本部は総合的な施策をとりまとめ，平成初期に取組が進展した。平成の前半に行われた「交通安全に関する世論調査」において，「高齢者の交通事故を防ぐためにはどうすればよいと思いますか。（複数回答）」という質問への回答をみると，「自治会，町内会，老人クラブなどで高齢者に対して行う交通安全講習」，「高齢者の運転免許取得の制限，検査の強化」，「高齢運転者に対して行う運転実技指導」などの順に回答が多い。平成２年と15年の調査結果を比べると，「高齢者の運転免許取得の制限，検査の強化」，及び「高齢者の特性などを理解してもらうための一般の人に対する交通安全教育」は回答した者の割合が大きく増えている。

**▶特集-第46図　交通安全に関する世論調査：「あなたは，高齢者の交通事故を防ぐためにはどうすればよいと思いますか。（複数回答）」**

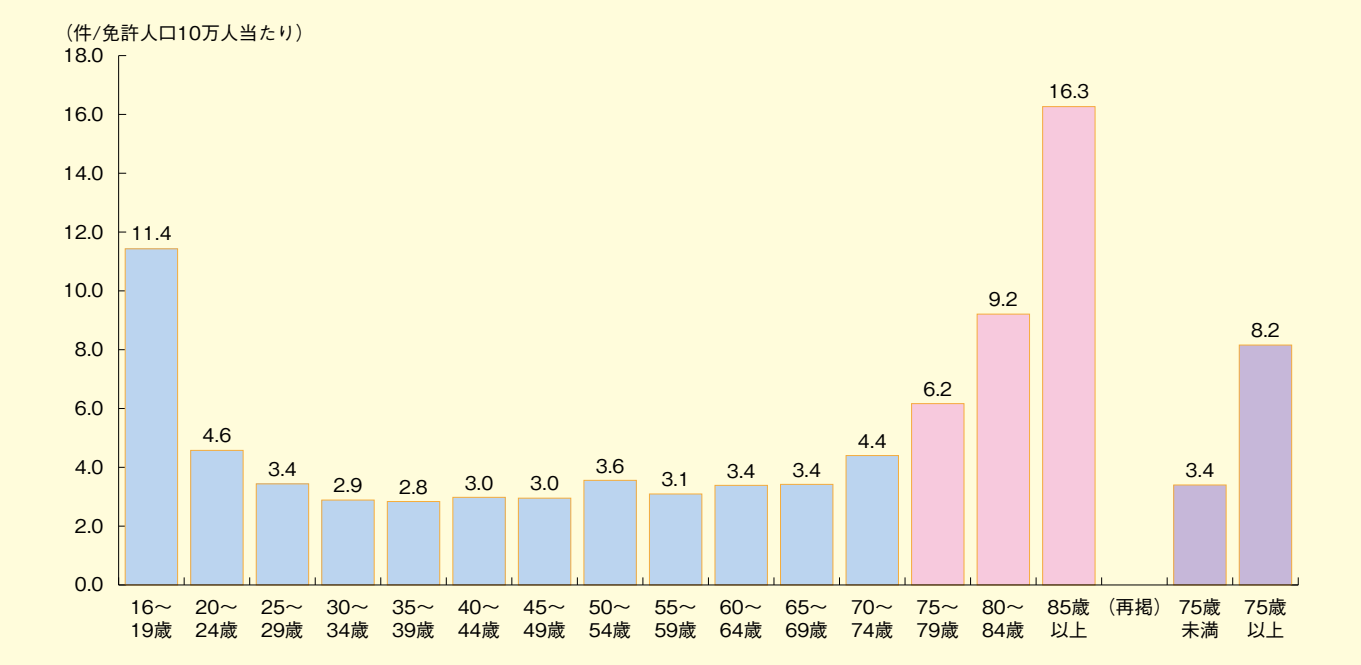



注　1　内閣府「交通安全に関する世論調査」（平成２年，４年，６年，９年，11年及び15年。平成11年調査以前は総理府）による。
　　2　「高齢者自身が屋外歩行や自転車運転を体験する交通安全教育」の選択肢は平成６年以降のみ。
　　3　平成15年調査において，回答者が多い選択肢の順に表示。値は平成15年及び平成２年についてのみ表示。

## 高齢運転者による事故への取組

第１節で見たとおり，高齢の運転免許保有者は，今後一層の増加が見込まれる。一方，平成30年中における免許人口10万人当たり死亡事故件数を年齢層別に見ると，75歳以上の高齢運転者については75歳未満の年齢層に比べて約2.4倍となっている。

**▶特集-第47図　原付以上第１当事者の年齢層別免許人口10万人当たり死亡事故件数（平成30年）**




注　1　警察庁資料による。
　　2　第１当事者が原付以上の死亡事故を計上している。
　　3　算出に用いた免許保有者数は、各年12月末現在の値である。

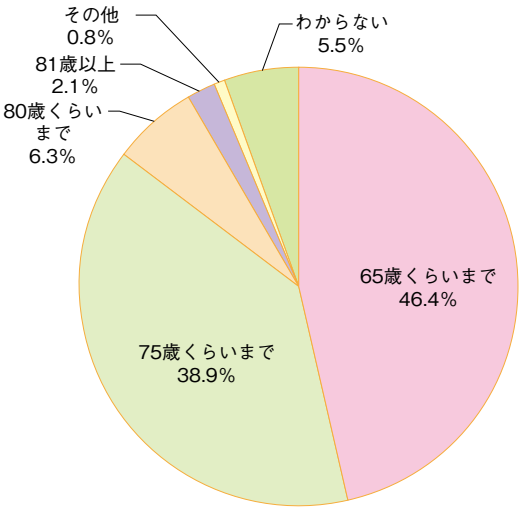
死亡事故を類型別にみると，車両単独による事故が多く，具体的には，工作物衝突や路外逸脱が多い。死亡事故について，人的要因をみると，操作不適による事故が最も多く，そのうち，ブレーキとアクセルの踏み間違い事故は，75歳未満の年齢層に比べて多い（75歳以上5.4%，75歳未満1.1%）。

平成20年代後半，平成28年10月通学中の小学生が高齢運転者による事故で死亡したこと等も背景に，関係省庁連携により，高齢運転者による交通事故防止のための，交通対策本部としての取組が始まり，対策が進められてきている[15]。

**平均寿命の延びと高齢者の運転**

平成４年の世論調査において，「あなたは，自分で運転できるのは何歳ぐらいまでだと思いますか」という質問に対し，「65歳ぐらいまで」と回答した者は46.4%，「75歳ぐらいまで」と回答した者は38.9%となっている。一方，平成の間に平均寿命は，概ね５年，男性は76年から81年へ，女性は82年から87年へと長寿化した[16]。諸外国に先駆けて高齢化が急速に進展する我が国においては，国民が生涯にわたり社会参加する機会を得て充実した生活を営む上で，加齢による身体変化を技術や社会により助け，高齢者や交通弱者も社会的に自立できる社会を目指していくことが不可欠であり，「人」「車両」「道路」等各々の面での取組はもとより，技術の進展が一層期待される。

**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。

**少子化の進展と子供の交通安全**

また，高齢化の進展と同時に，安心して子を生み，育てることができる社会を実現するために，子供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。平成の30年間を通じた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がある。

## ３　終わりに

特集を通じてみてきたとおり，平成の30年間，特に後半を通じて，交通事故死者も負傷者も大きく減少した。30年間に，「人」の面では高齢化，女性運転者の増加，ライフスタイルの面で，居住の郊外化，夜間化などをはじめ大きな変化がみられた中でも，学校や地域における交通安全の取組は，都道府県や市町村，地域社会や企業など幅広い関係者により，着実に続けられてきた。交通へのニーズや社会の変化に対応し，車両，道路，救急の分野の取組も進展し，人口の増加や都市の拡大に伴いインフラを整備し，交通に関わる目まぐるしい技術の進展や，その実用化・普及に伴い，必要なルールが整備されてきた。安全・安心という価値は，より幅広い行政の取組の中に，明確に反映されるようになった。

30年の間に，交通安全にも大きく関わる技術の進展がみられた。本格的に普及し始めていたAT車は，平成３年に免許制度も改正され，今日では乗用車の大半を占め，平成20年代から普及し始めた衝突被害軽減ブレーキ搭載の新車は今日では８割近くに上る。平成中期からETCが普及し高速道路の渋滞解消に貢献し，さらに，これから得られるビッグデータは交通事故削減に活かされている。一方，交通以外の分野の技術の進展に伴う社会の変化により，交通安全のルールも変化を求められてきた。例えば，平成初期には一般には普及していなかった携帯電話は急速に広まり，平成25

15　トピックス「高齢運転者の交通事故防止対策について」参照（p.121）。
16　平成29年簡易生命表　https://www.mhlw.go.jp/toukei/saikin/hw/life/life17/index.html
男性：平成元年75.91年，平成29年81.09年，女性：平成元年81.77年，平成29年87.26年

年頃には国民１人当たり１台以上普及した。このため，携帯電話の使用について，自動車や自転車を運転する際のルールも具体化し法定された。

新しい時代にも引き続き自動運転技術をはじめ科学技術のめざましい進展が期待され，日々進展する新たな技術を的確に交通安全に活かしていく必要がある。技術革新の過程にある製品や機能を過信せず，技術の限界も含めて，正しい理解を地域や学校，職場といった，交通安全の取組の様々な場面で，わかりやすく伝え普及していくリスクコミュニケーションが課題となる。日本人以外の運転者，歩行者，住民のほか旅行者などが増加し，交通参加者が多様化していく中で，技術の進展やこれに関わる交通ルールの変化についても，確実に伝えていくことも一層重要となろう。

世界一安全な道路交通を実現するために，このような取組を着実に続けていく上では，人，道路，車両，救急に関わる多数の関係者が連携して進めていくこととともに，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，交通社会の参加者一人一人が，次世代に伝えていくことが基本となろう。

コラム③

### 昨今の事故情勢を踏まえた交通安全対策

高齢運転者による事故，子供が犠牲となる事故が相次いで発生したことを踏まえ，令和元年５月21日に，「昨今の事故情勢を踏まえた交通安全対策に関する関係閣僚会議」が開催され，総理から

○　高齢者の安全運転を支える対策の更なる推進
○　高齢者の移動を伴う日常生活を支える施策の充実

について，新たな技術の進展なども考慮しつつ，一層強力に推進するとともに，

○　未就学児を中心に子供が日常的に集団で移動する経路の安全確保

について対策を早急に講じるよう指示がなされた。同日，関係省庁の局長級のワーキングチームを設置し，関係省庁が連携して，対策を早急に取りまとめることとなった。

出典：首相官邸ホームページ