

## 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	「ダンブ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
29. 7. 7	「高齢運転者による交通事故防止対策について」を交通対策本部決定

## 参考- 2 海外の交通事故発生状況

### 1 概況（第1図，第2図）

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3.5人（2017年）であり，第7位に位置している。

### 2 状態別交通事故死者数の状況（第3図）

我が国と主な欧米諸国（スウェーデン，イギリス，ドイツ，フランス及びアメリカ（以下，同じ））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他国と比較して低く，歩行中及び自転車乗用中の死者数の構成率が高い。

### 3 年齢層別交通事故死者数の状況（第4図）

我が国と主な欧米諸国の年齢層別交通事故死者数の状況を見ると，我が国は，65歳以上の年齢層の死者数の構成率が他国と比較して際立って高い。一方，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，それぞれの人口構成率を上回っている。

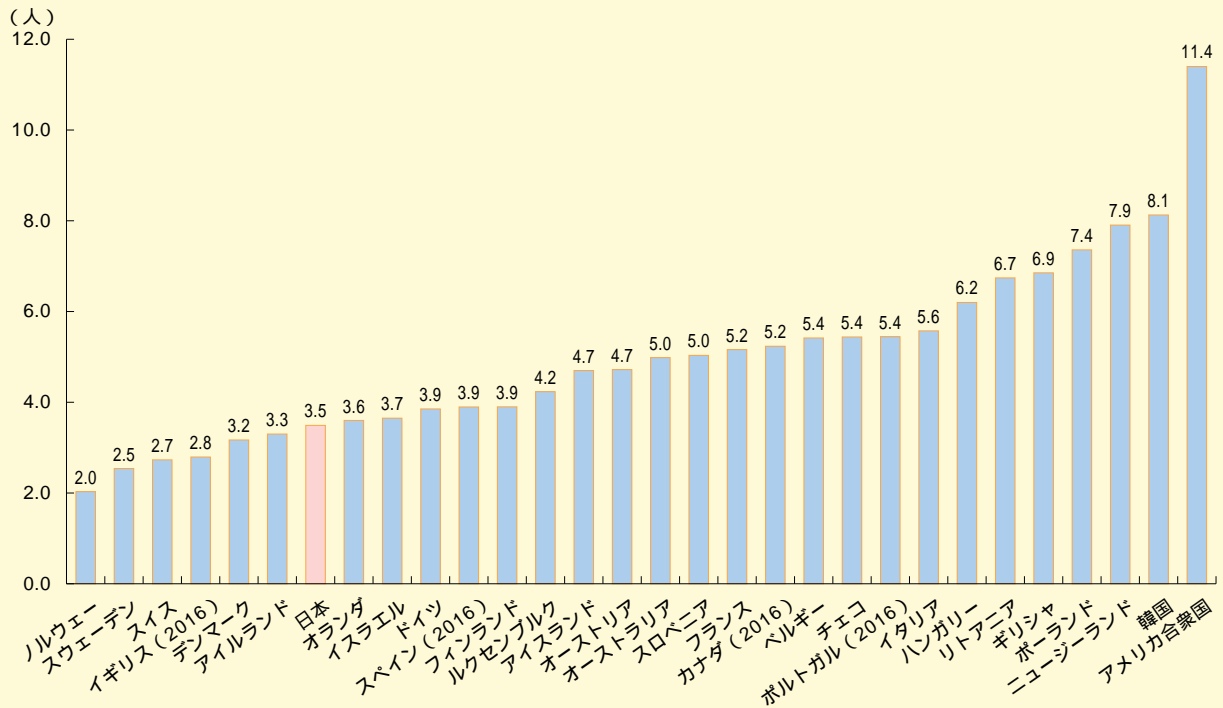
### 4 状態別・年齢層別交通事故死者数の状況（第5図）

我が国と主な欧米諸国の状態別・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，65歳以上の構成率が他国と比較して高い。自転車については，0～14歳の構成率が他国と比較して高い。二輪車については15歳～24歳の構成率が他国と比較して高い。

### 5 自動車1万台当たりの交通事故死者数及び自動車走行1億キロメートル当たり交通事故死者数の状況（第1表）

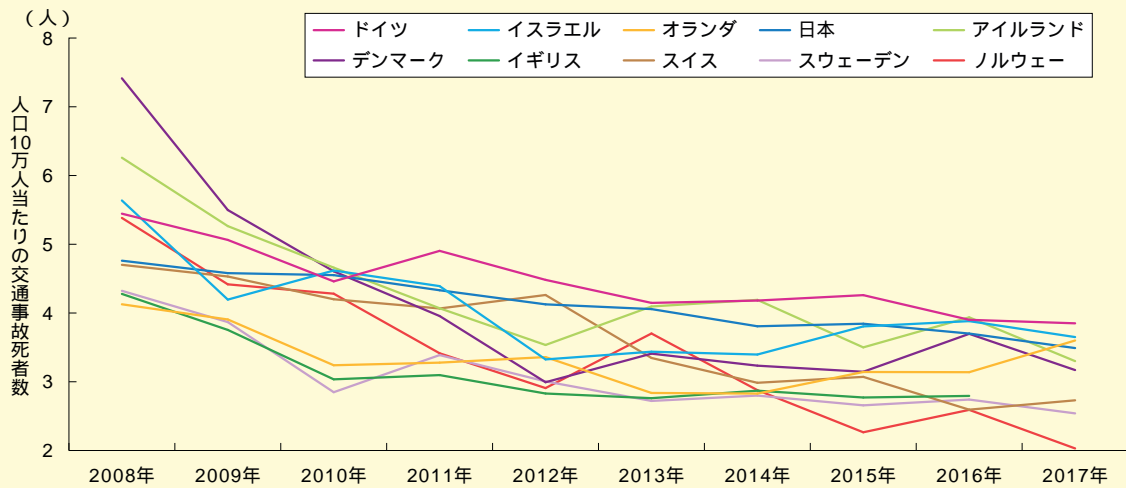
我が国と主な欧米諸国の自動車1万台当たりの交通事故死者数の状況を見ると，小さい順にスウェーデン，イギリス，日本，ドイツ，フランス，アメリカと，人口10万人当たりの死者数と同じ順序。また，自動車走行1億キロメートル当たり交通事故死者数の状況を見ると，小さい順にスウェーデン，イギリス，ドイツ，フランス，日本，アメリカの順となっている。

第1図 人口10万人当たりの交通事故死者数（2017年）

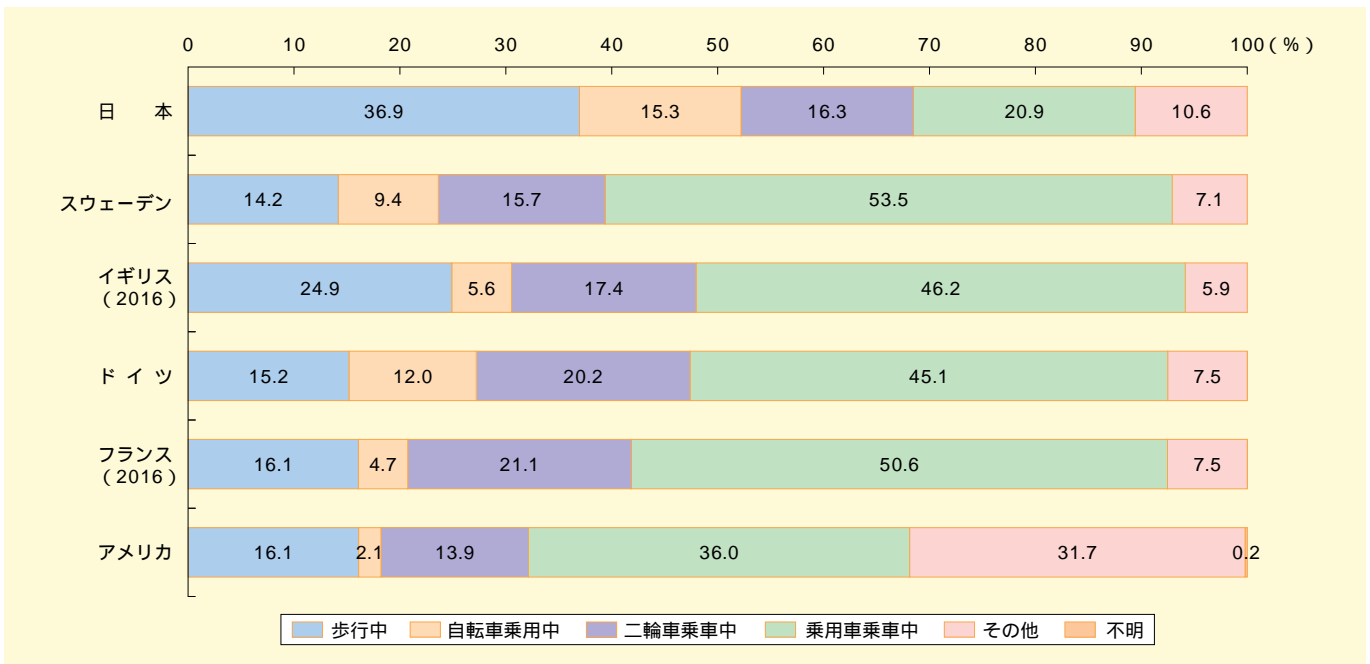


注 1 IRTAD資料による。以下、第1表まで同じ。ただし、2017年のオランダのデータについては、Road Safety Annual Report2018による。第2図も同じ。  
 2 死者数の定義は事故発生後30日以内の死者である。以下、第1表まで同じ。  
 3 IRTADがデータを有する30カ国の人口10万人当たりの交通事故死者数を左から小さい順に記載。

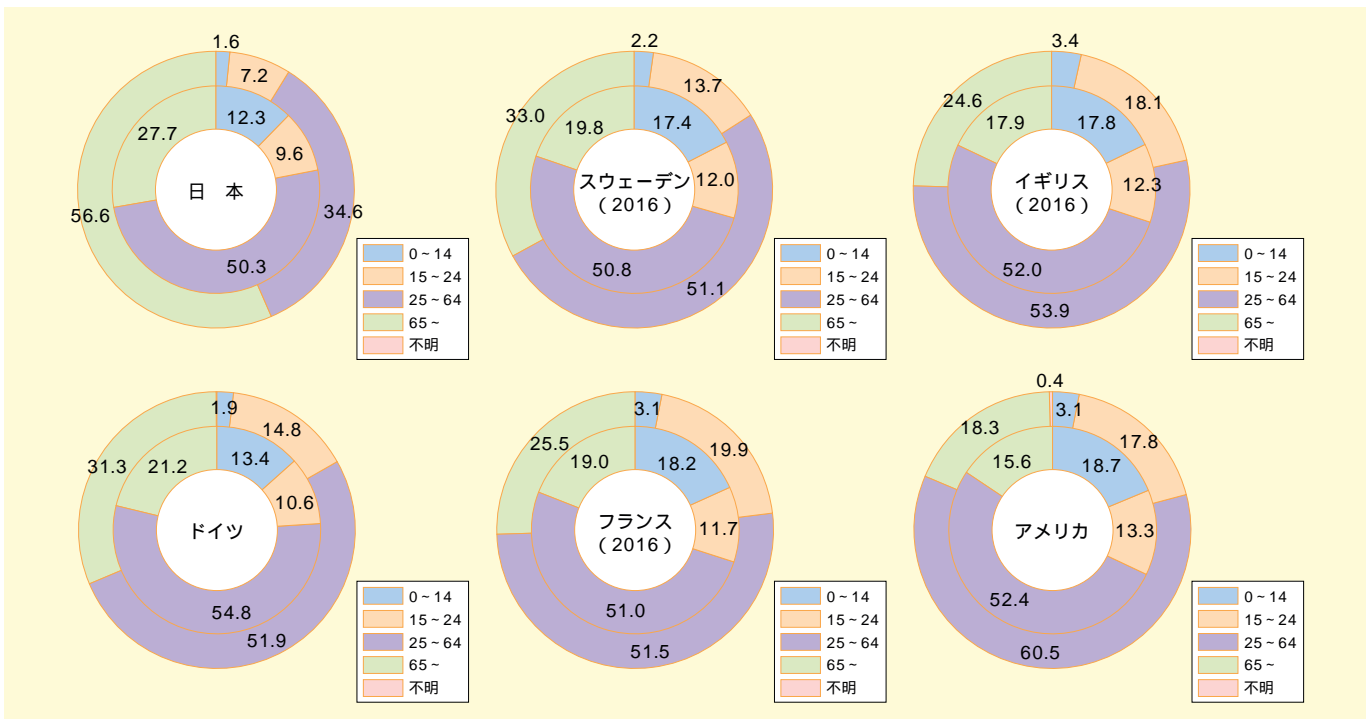
第2図 人口10万人当たりの交通事故死者数上位国の推移（2008～2017年）



第3図 我が国と主な欧米諸国の状態別交通事故死者数の構成率（2017年）

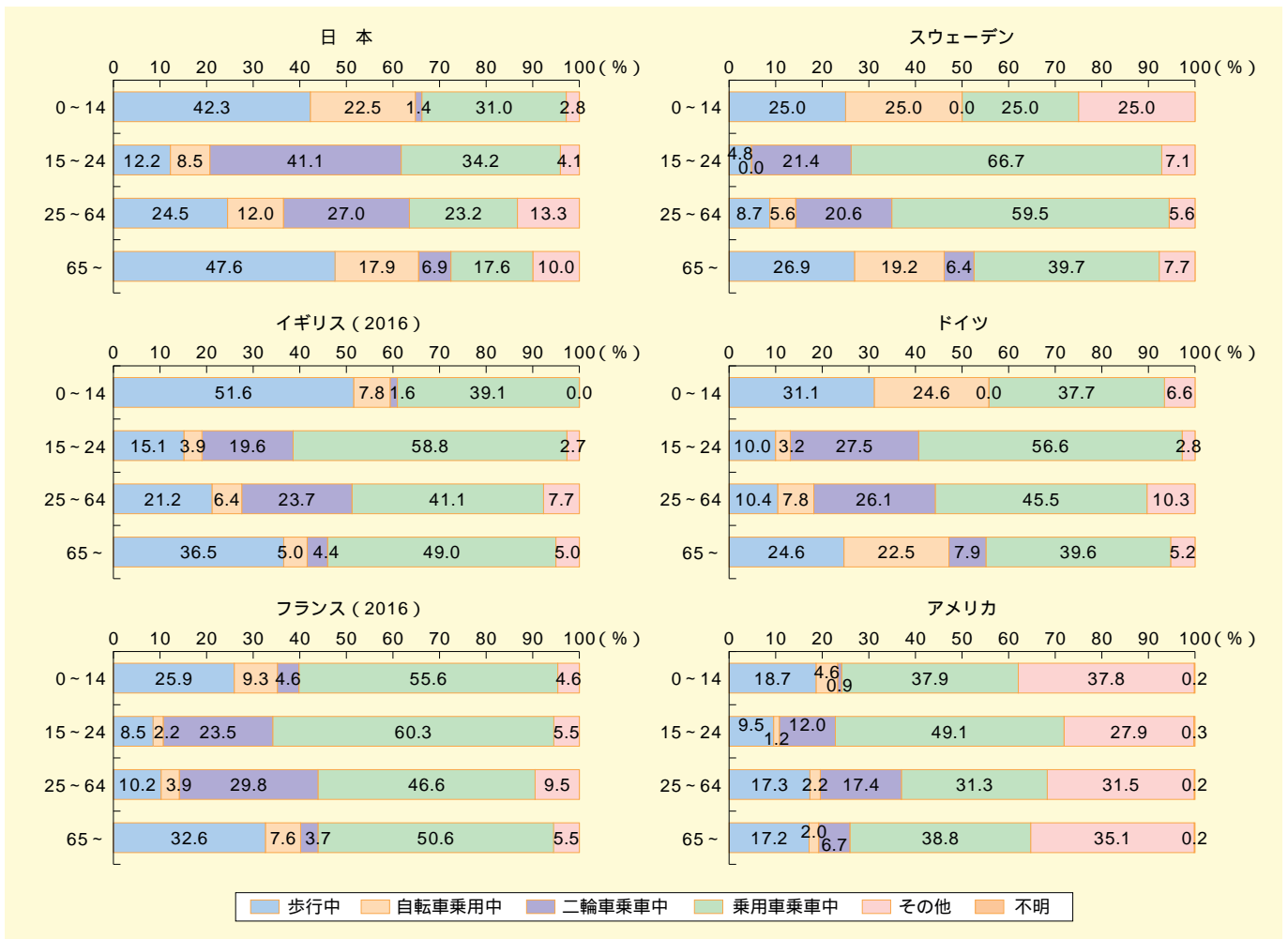


第4図 我が国と主な欧米諸国の年齢層別交通事故死者数の構成率と人口構成率（2017年）



注 1 外円は交通事故死者数、内円は人口の構成率（%）

第5図 我が国と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（2017年）



第1表

我が国と主な欧米諸国の自動車1万台当たりの交通事故死者数及び自動車走行1億キロメートル当たり交通事故死者数の状況（2017年）

事 項	日本	スウェーデン	イギリス	ドイツ	フランス	アメリカ
自動車1万台当たり死者数（人）	0.58	(16) 0.50	(16) 0.51	0.63	(16) 0.89	(16) 1.35
自動車走行1億キロメートル当たり死者数（人）	0.60	(16) 0.33	(14) 0.36	0.42	(16) 0.58	(16) 0.74

## 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，交通事故死者数について交通事故発生後24時間以内に死亡した者（24時間死者）の数を集計しているが，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4,166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，横ばいで推移している（第1表）。

第1表 24時間死者と30日以内死者の推移

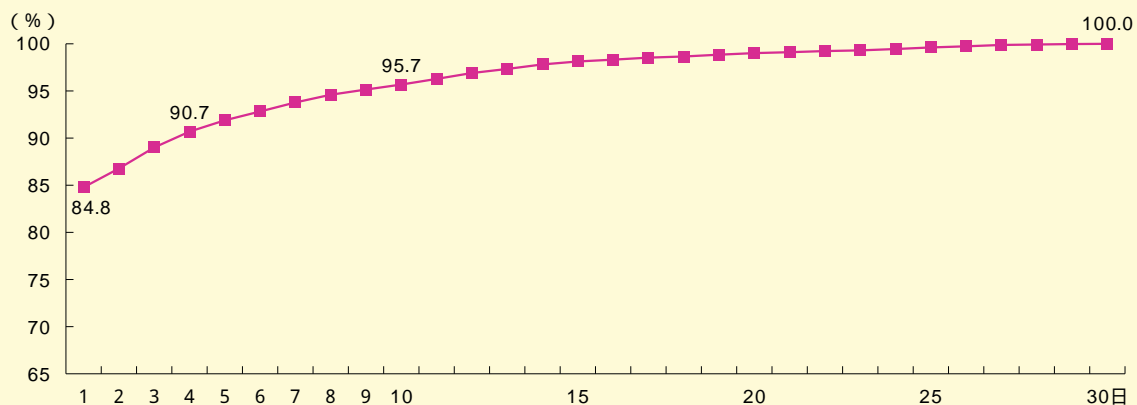
	20年	21年	22年	23年	24年	25年	26年	27年	28年	29年	30年
24時間死者（A）	5,209	4,979	4,948	4,691	4,438	4,388	4,113	4,117	3,904	3,694	3,532
30日以内死者（B）	6,079	5,840	5,828	5,535	5,261	5,165	4,837	4,885	4,698	4,431	4,166
差数	870	861	880	844	823	777	724	768	794	737	634
(A)/(B)	85.7%	85.3%	84.9%	84.8%	84.4%	85.0%	85.0%	84.3%	83.1%	83.4%	84.8%

注 警察庁資料による。

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84.8%（3,532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

（3,778人，累積構成率90.7%），10日以内で累積構成率は95.7%（3,986人）に達している（第1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30年）



注 警察庁資料による。

### 2 30日死者数の特徴（単年）

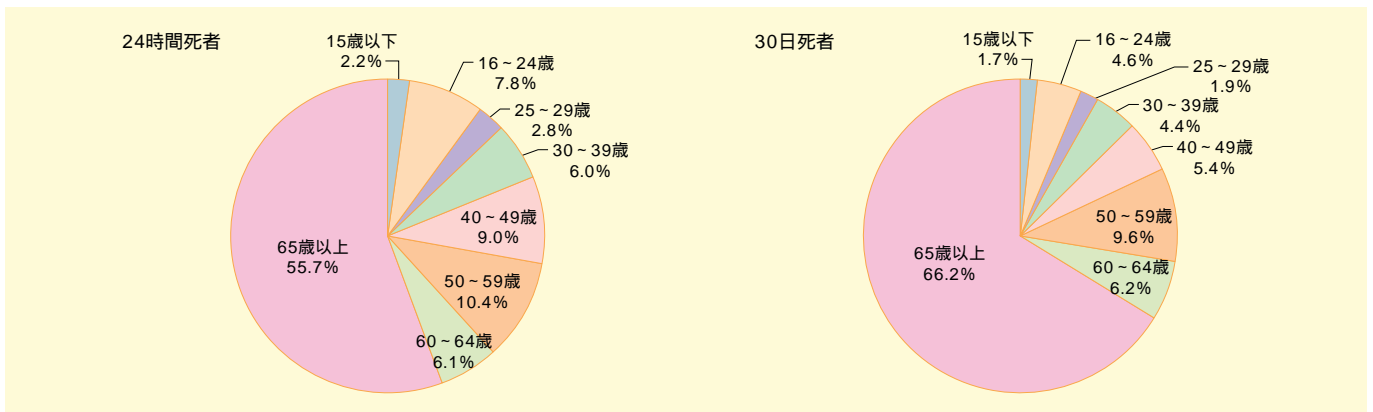
#### 年齢層別の状況と特徴

30日死者の年齢層別の構成率についてみると，65歳以上（66.2%）の占める割合が24時間死者（65

歳以上，55.7%）に比べ高い割合を示している（第2図）。

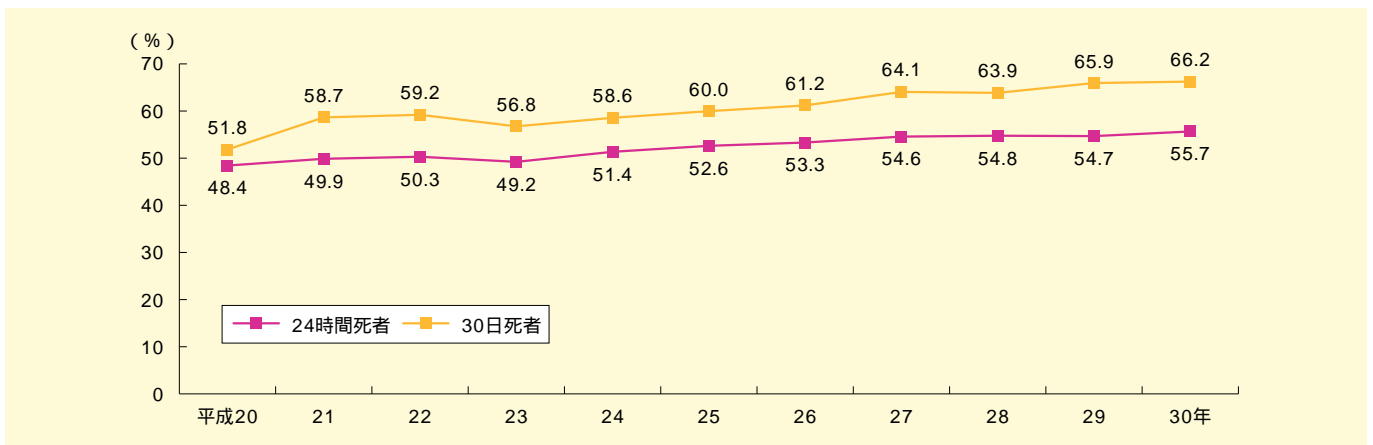
また，平成20年から29年の推移をみると，30年と同様の傾向を示している（第3図）。

第2図 年齢層別死者数の構成率（平成30年）



注 警察庁資料による。

第3図 死者数（65歳以上）の構成率の推移（平成20～30年）



注 警察庁資料による。

### 状態別の状況と特徴

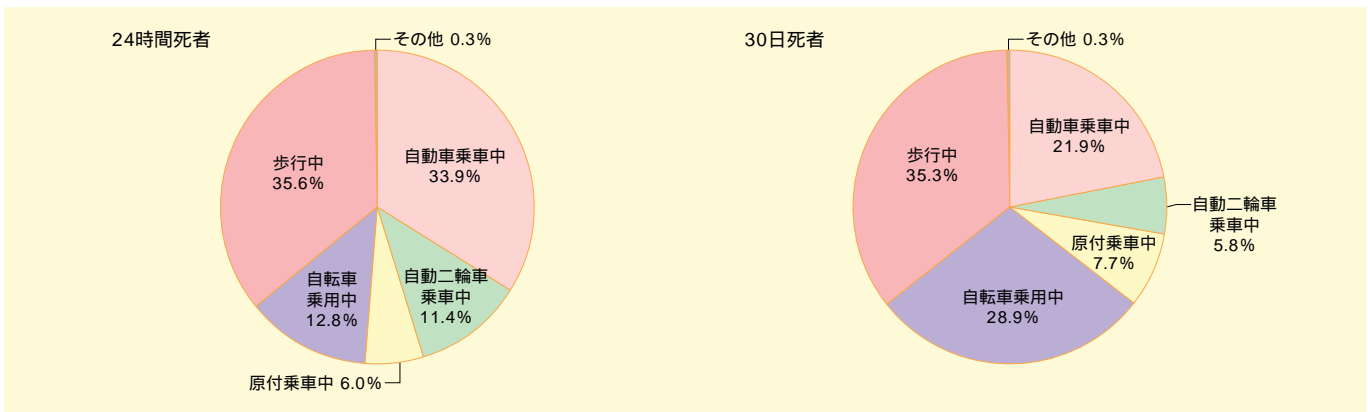
30日死者の状態別の構成率についてみると、自転車乗用中（28.9%）の占める割合が24時間死者（自転車乗用中、12.8%）に比べ高い割合を示している。一方、自動車乗車中（21.9%）の占める

割合は24時間死者（自動車乗車中、33.9%）に比べ低い割合を示している（第4図、第2表）。

また、平成20年から29年の推移をみると、30年と同様の傾向を示している（第5図）。

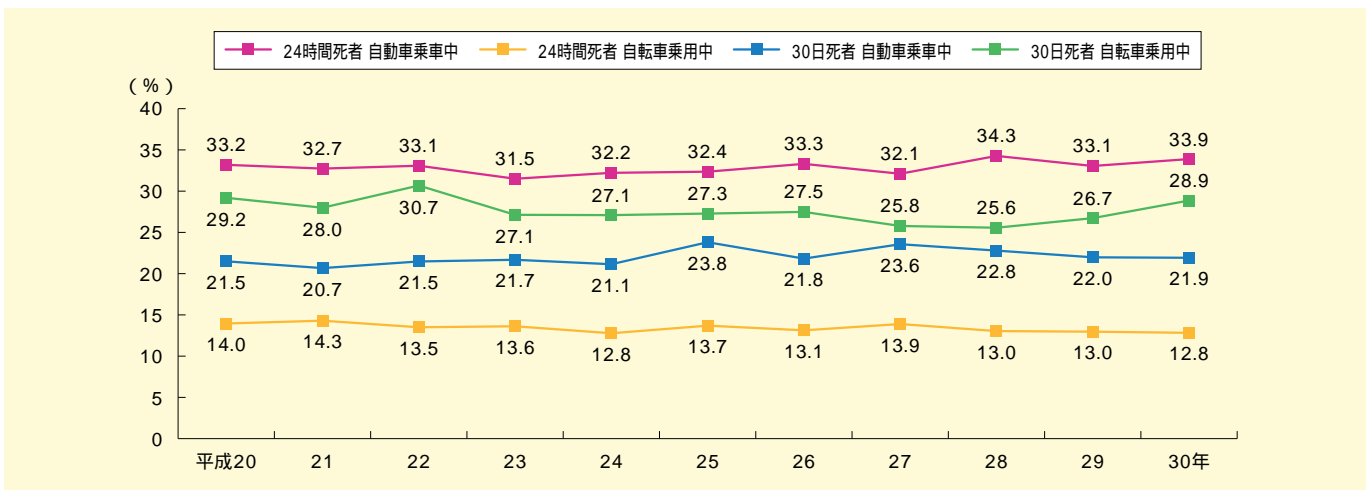


第4図 状態別死者数の構成率（平成30年）



注 警察庁資料による。

第5図 状態別（自動車乗車中及び自転車乗用中）死者数の構成率の推移（平成20～30年）



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30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	17	21.5	0	0.0	21.5
	自動二輪車乗車中	3	3.8	1	9.1	- 5.3
	原付自転車乗車中	2	2.5	0	0.0	2.5
	自転車乗用中	19	24.1	6	54.5	- 30.5
	歩行中	38	48.1	4	36.4	11.7
	その他	0	0.0	0	0.0	0.0
	小計		79	100.0	11	100.0
16歳 24歳	自動車乗車中	98	35.5	4	13.8	21.7
	自動二輪車乗車中	95	34.4	8	27.6	6.8
	原付自転車乗車中	28	10.1	4	13.8	- 3.6
	自転車乗用中	27	9.8	5	17.2	- 7.5
	歩行中	28	10.1	8	27.6	- 17.4
	その他	0	0.0	0	0.0	0.0
	小計		276	100.0	29	100.0
25歳 64歳	自動車乗車中	451	37.2	45	25.9	11.4
	自動二輪車乗車中	267	22.0	19	10.9	11.1
	原付自転車乗車中	81	6.7	15	8.6	- 1.9
	自転車乗用中	113	9.3	43	24.7	- 15.4
	歩行中	293	24.2	52	29.9	- 5.7
	その他	6	0.5	0	0.0	0.5
	小計		1,211	100.0	174	100.0
65歳以上	自動車乗車中	631	32.1	90	21.4	10.7
	自動二輪車乗車中	36	1.8	9	2.1	- 0.3
	原付自転車乗車中	101	5.1	30	7.1	- 2.0
	自転車乗用中	294	15.0	129	30.7	- 15.8
	歩行中	899	45.7	160	38.1	7.6
	その他	5	0.3	2	0.5	- 0.2
	小計		1,966	100.0	420	100.0
合計	自動車乗車中	1,197	33.9	139	21.9	12.0
	自動二輪車乗車中	401	11.4	37	5.8	5.5
	原付自転車乗車中	212	6.0	49	7.7	- 1.7
	自転車乗用中	453	12.8	183	28.9	- 16.1
	歩行中	1,258	35.6	224	35.3	0.3
	その他	11	0.3	2	0.3	0.0
	小計		3,532	100.0	634	100.0

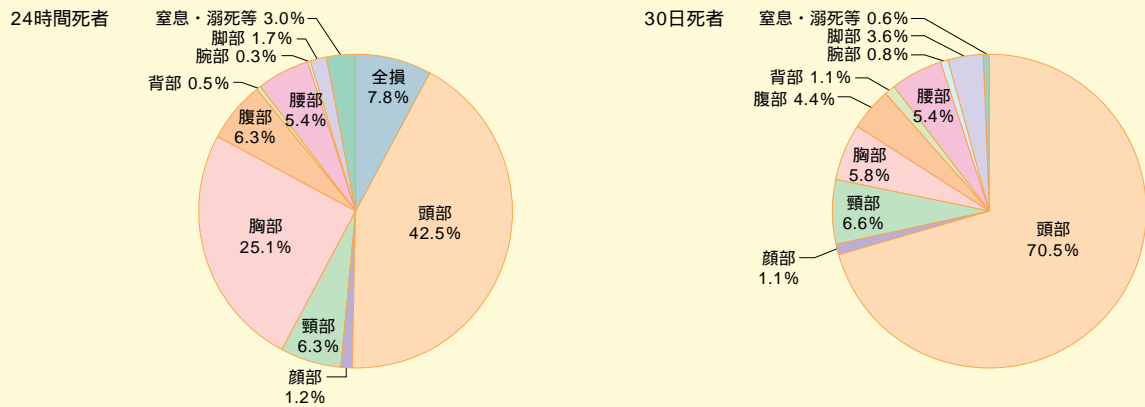
注 警察庁資料による。

### 損傷主部位別の状況と特徴

30日死者の損傷主部位別の構成率についてみると、頭部(70.5%)の占める割合が24時間死者(頭部, 42.5%)に比べ高い割合を示している。一方、

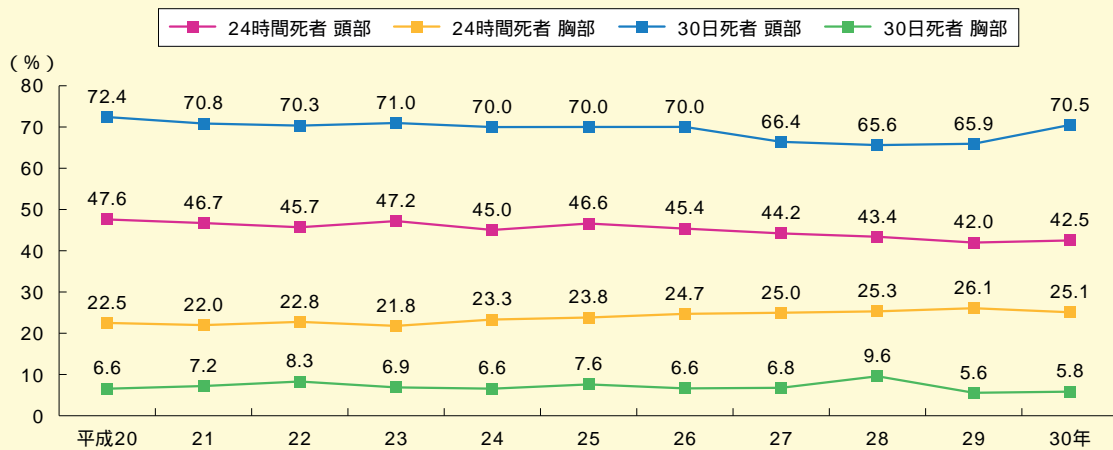
胸部(5.8%)の占める割合は24時間死者(胸部, 25.1%)に比べ低い割合を示している(第6図)。また、平成20年から29年の推移をみると、30年と同様の傾向を示している(第7図)。

第6図 損傷主部位別死者数の構成率（平成30年）



注 警察庁資料による。

第7図 損傷主部位別（頭部及び胸部）死者数の構成率の推移（平成20～30年）



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31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25年4月から適用した。

また，自動車アセスメントにおいて，自動車のボンネット部の歩行者保護性能及びバンパー部の歩行者保護性能に係る評価試験を実施し，ユーザーへの情報提供を行っている。

##### 【通信を活用した先進安全自動車の開発の促進(平成13年度～)】

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

等の情報交換によりドライバーの運転を支援するシステム)の開発を促進する。

##### 【ノンステップバス認定制度の創設(平成13年度～)】

高齢者，障害者にとって安全でかつ利用しやすい「次世代普及型ノンステップバスの標準仕様」を平成15年3月に策定した。これを踏まえて16年1月に標準仕様を満たすノンステップバスを認定する「標準仕様ノンステップバスの認定制度」を創設するとともに，一層の移動利便性等の向上のため高齢者等により優しい車両とするべく，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～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，交通ルール等の理解を促すため，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、交通ルール等の理解を促すため、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やヘルメット着用促進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」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。

#### 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ハイビームの活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。

#### 電動車椅子の安全対策

##### 【電動車椅子の安全利用の推進】

電動車椅子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、電動車椅子の安全利用に関する手引きやDVDを作成するとともに、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、電動車椅子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歳以上の高齢運転者に、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。

また、認知機能検査で認知症のおそれがある又は認知機能が低下しているおそれがあると判定された者に対しては、ドライブレコーダー等で録画された受講者の運転状況の映像を用いた個人指導を講習内容に含むこととし、講習時間を3時間として高度化を図っている。

#### 【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歳以上の高齢運転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、認知機能検査で認知症のおそれがあると判定された者等については、医師の診断を受けることとなり、その結果、認知症であることが判明した者については、運転免許の取消し等の行政処分を行っている。

#### 【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が導入され、適切な運用を図っている。

#### 【運転適性相談】

運転免許センター等に設置されている運転適性相談窓口において、高齢運転者の交通事故防止対策という観点から、高齢運転者及びその家族等から相談を受け付け、加齢に伴う身体機能の低下を踏まえた安全運転の継続に必要な助言・指導や、自主返納制度及び自主返納者に対する各種支援施策の教示を行うなど、それぞれの高齢者の特性等に応じたきめ細かな対策を講じている。

#### 【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。

その他

**【高齢運転者による事故に関する基礎的データの分析】**

高齢運転者による事故の基礎的データを分析し、交通安全に係る関係省庁による今後の施策について検討するため、平成30年度は、基礎的データの集計を実施している。

**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・実践型交通安全教育の実施による交通ボランティア等の養成】**

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、参加・体験・実践型交通安全教育の実施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・実践型交通安全教育の実施による交通ボランティア等の養成】**

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30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

お互いを守ろう交通安全

茨城県下妻市立上妻小学校

5年 <sup>りゅうどう</sup> 龍道 <sup>あやね</sup> 彩音

最近、登校中の通学班に自動車が進んで小学生が巻き込まれる事故が多発しています。

交通事故のニュースを見るたびに、お母さんは、「いくら交通ルールを守っていても、事故に巻き込まれる事があるのだから、だろろうではなく、かも知れないと考えて、目配り気配りを忘れずに行動しなさい。」

と言います。私は頭の中で、「またおおげさな事を言ってる。そんな事を言われなくても分っているし、それに事故なんて滅多におきないよ!」と思いつつ返事をしていました。

ある朝、いつものように通学路の十字路の信号を確認して横断していると、突然、車が私達の班に突っ込んで来ました。次の瞬間、「ギギギー」と、けたたましいタイヤのスレる音がなりました。私は、「あつぶつかる! 逃げなきゃ!」と頭に浮かびましたが、怖くて足がすくんでしまい、その場で目をつぶる事しか出来ませんでした。そして、「あつ私達死ぬのかも?」と思った瞬間、あの時のニュースが頭に浮かびました。「私にかぎって、事故に巻き込まれるなんてないだろろう」と思う、これこそが「過信なのだ!」と気付きました。そして、今まで他人事のように思っていた自分が情けなく悲しくなりました。いつ自分の身に起こってもおかしくない事なのだ分かりました。

そして数カ月後、通学班の子達と下校していると、低学年の子が水筒を落としてしまい、車道側に転がった水筒を追って飛び出そうとしました。私は、

「危ない! 飛び出したらダメ!」

と低学年の子の手を引いた次の瞬間、「バン! グシャ!」と凄惨な破裂音がして、一瞬で水筒がべたんこに潰れてしまいました。私達は、驚いたの

と同時に車の恐ろしさを目の当たりにして、その場に立ち尽くしてしまいました。

運転手さんは、そんな私達を無視して、何事もなかったかのように行っていました。もし低学年の子が飛び出していたらと思うと背筋がゾッとします。毎朝、お母さんが、「だろろう」ではなく、「かも知れない」と考えて、気をひきしめて行ってらっしゃいと言う意味が身に染みて分かりました。

私は、お互い相手を思いやる心と時間に余裕を持ち、皆が交通安全を心掛けるようにすれば、悲しい事故が少なくなると思います。

そして、運転手さんにお願ひがあります。時間がなく急いでいたのかも知れませんが、私達歩行者を、ご自分の家族と考えてみて下さい。あなたの家族に同じ事をされたらどう思いますか? 私達も、「目配り」「気配り」をして気を付けますので、運転手さんも、「安全運転」を、よろしくお願ひします。





中学生の部 最優秀作 内閣総理大臣賞

### 孤立をなくす取り組みを

宮城県名取市立みどり台中学校

3年 <sup>すずき しゅん</sup> 鈴木 舜

「父さんはまだ若いし、認知症でもないけれど、  
念のため眼科に行こう」

僕にはまだ七十歳の元気な祖父がいる。大きな病気もないが、最近視力が低下し車の運転が不安だという。医師をしている父に聞いてみるのが一番と考えたのだろう。二人で話し合っている声が聞こえてきた。

高齢者の運転事故が増加していることは、僕も新聞やニュースを見て知っている。認知症の患者さんは車を運転してはいけないのか、率直な疑問を父に尋ねてみた。

記憶など物事を適切に判断する脳の能力、認知機能と呼ぶらしいが、これらが一定基準以下に低下し、改善する可能性が少ない状態になった時、認知症の診断をすると教えてくれた。車の運転は常に集中力を必要とし、瞬間的に状況判断をしなければならぬため、認知症が存在すると、安全に運転する事が困難になる場合があるという。その際、医師は運転免許更新の可否について診断書を書く。

交通事故は人の命に関わる。リスクがあるなら、認知症患者の免許証を禁止にするべきではないか。安易な返答をした僕は、高齢者が直面する切実な状況を知る事となった。

問題は他の交通手段が発達している都市部ではない。子供や孫達が家から離れ、高齢化が進む不便な過疎地域である。例えば八十歳の夫婦が二人で住んでいて、妻は病院通いを欠かせない状態だとしよう。夫は車の運転が可能だが、物忘れの進行は、年齢を重ねる度に実感する。免許証もそろそろ返納したい。だが、自分が車を手放したら、妻を病院に送迎できなくなる。それどころか、生活に必要な食材や日用品を買いに行く事も不可能だ。運転しなくなったその日から、夫婦の生活は破綻してしまう。介護送迎サービスを使うにもか

なりのお金がかかり、毎回は使えない。

このように、運転は辞めたいが、生きていく上で簡単に辞められないという患者や家族が、病院にたくさんいるというのだ。事態の深刻さは僕でも十分理解できた。

認知症患者や高齢者が、運転免許を返せばそれで解決するという簡単な話ではない。孤立を深めないように、地域で支える必要がある。当事者だけの責任にしてはいけない。無理をしてまで運転を続ける理由を、皆でもっと真剣に考え行動すべきだと思う。

乗り合いバス「なとりん号」が、僕の街を走っている。主に高齢者が使うのだが、市民であれば安い料金で誰でも利用可能だ。空席が目立つが、より多くの人達が積極的に利用すれば、高齢者が利用しやすい時間に合わせて、集中的に運用できる事を運転手さんが教えてくれた。正直、乗るには少し恥ずかしいが、こんな僕にも出来ることがあるのだ。小さなことかもしれないが、その積み重ねが地域と交通安全を支えるのだと思う。

高校生・一般の部 最優秀作 内閣総理大臣賞

### <sup>こがねいろ</sup> 黄金色の背中

宮城県延岡市 <sup>ほしの ゆかり</sup> 星野 有加里

「今日、免許を返納してくるよ」

朝一番、きっぱりとした口調とは裏腹な淋しげな瞳で父が告げた時、寝惚け眼の私は一瞬で覚醒した。珈琲を飲んでいた母も吹き出さんばかりに目をまん丸く見開く。この数年、母と私が待ち続けた父の台詞だったから……。

車が好きで、運転が大好きな父。幼い頃から父の運転で家族旅行に沢山出掛けた。私が成長し、免許を取って運転し始めても、父は変わらず家族旅行でハンドルを譲らなかった。

「俺は、免許の返納なんか一生しないぞ。免許を奪われるぐらいなら、死んだ方がマシだ」

いつも鼻息荒く豪語していた父。実際父の運転は抜群に巧く、かつ安全だった。他人の運転では眠れなかった私も、父の車なら安心して熟睡でき

た。お蔭で私は歴代の彼氏の運転への採点が辛くなり、口喧嘩の火種が増えてしまった。...だが、この数年、徐々に父の運転に不安を覚え始めた。赤信号で直進しかけたり、前の車にぶつけそうになったり、歩行者に気付かず危うく轢きそうになったり...

父も既に傘寿間近。判断力も瞬発力も視力も衰えたのだ。心配した私と母は、「パパ、取り返しがつかない事故を起こす前に、運転はもう卒業しようよ」と何度も説得した。だが、父は決して頷かなかった。免許を返納する事は即ち、父の生き甲斐が奪われる事だったから。だから、せめて父が運転する際は、私も極力同乗するように努め、安全に気を配った。

だが、誰よりも父自身が自らの衰えを痛感していたのだ。だから、傘寿を前にけじめをつけ、七十九歳を迎えた今朝、父は宣言した。

「俺の危険な運転のせいで人様の大事な命を奪ってしまう方が、免許を奪われるよりも死んだ方がマシだって事に気づいたんだ。いや、とっくに気付いていたけど、随分と遠回りして、やっと受け入れる心の準備ができたんだ」

父は晴れやかな顔で私と母に告げた。

「最後のドライブだ」と言って、父は母と私を乗せ、免許センターまで愛車を運転した。

「パパ、今までお疲れ様でした！ ママと私をいっぱいドライブに連れてって来てありがとう。これからは私の番だよ！ 私がいっぱいいっぱいパパをドライブに連れてってあげるからね！

まずは、帰りの運転は私に任せて！」  
免許を返納した父を気遣い、明るく労うと、  
「三十年早い！ お前の運転は下手過ぎて、怖くて乗ってられん。...よーし、じゃあ今日からの俺の生き甲斐は、助手席に乗ってドライバー劣等生をビシバシ、特訓する事に決めた」

憎まれ口を返す父に、思わずムカッ！

...でも、まあ、『鬼教官』として新たな老後の生き甲斐を見つけてくれたなら、それでよしとするか。...と父思いの娘は寛大に許した。

帰りは、私の運転で黄昏の海岸ドライブ。

海へ降りると、両親は並んで浜辺に座った。六十年の車人生の誇りだった<sup>ゴールド</sup>金色免許を自主返納した父を<sup>ことほ</sup>寿ぐように、<sup>こがね</sup>黄金色の夕陽に照らし出されたその背中を私は誇らしく眺めた。



## 略語一覧

---

- 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 電子式料金自動収受システム
  
- 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
- 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
  
- 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
- ・ 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
- ・ 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
- ・ WAM : Wide Area Multilateralism 広域マルチラテレーション

造語等により一部掲載を省略しているものがある。