

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
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
令和元. 6.18	「未就学児等及び高齢運転者の交通安全緊急対策」を昨今の事故情勢を踏まえた関係閣僚会議決定
3. 3. 29	「第11次交通安全基本計画」を中央交通安全対策会議決定

参考-2 海外の交通事故発生状況

1 概況（第1図、第2図、第3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3.1人（2019年）であり、第7位に位置している。また、IRTADがデータを有する20か国について人口10万人当たりの重傷者数を比較すると我が国は25.4人（2019年）であり第8位に位置している。

2 状態別交通事故死者数の状況（第4図）

我が国と主な欧米諸国（イギリス、スウェーデン、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みると、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5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みると、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い。

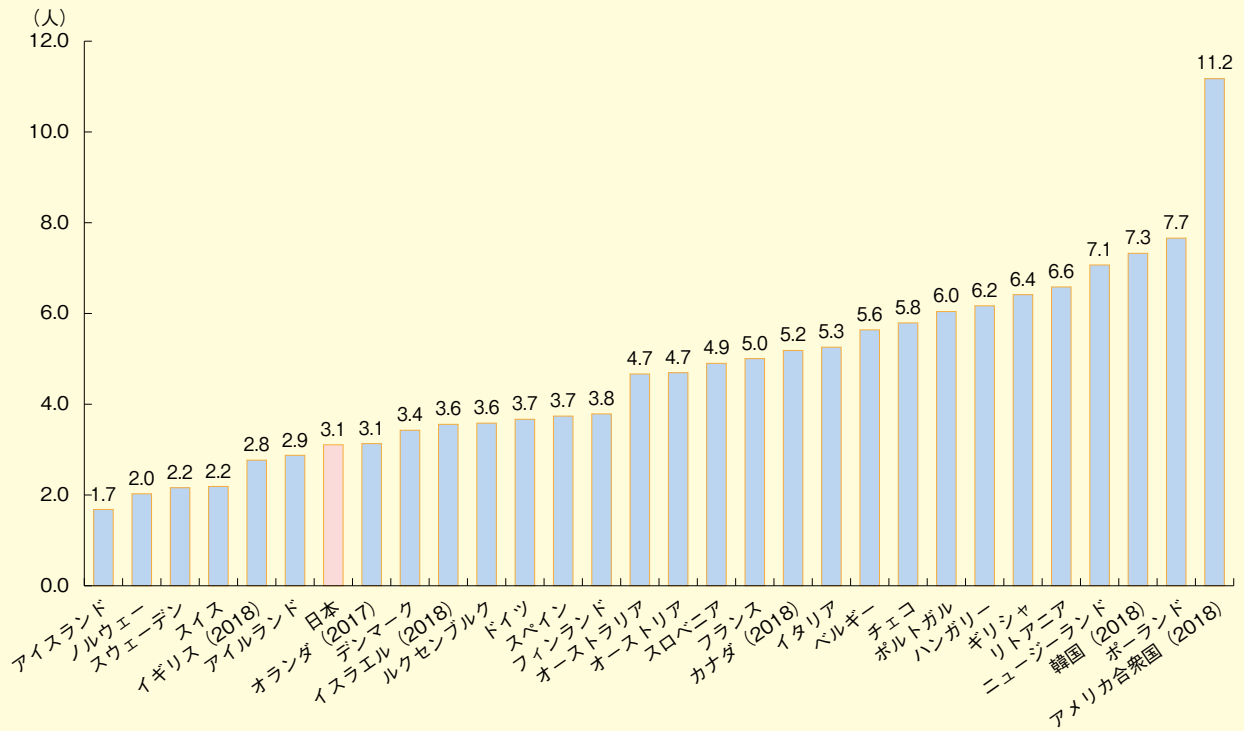
4 状態別・年齢層別交通事故死者数の状況（第6図）

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 自動車走行10億キロメートル当たり交通事故死者数の状況（第1表）

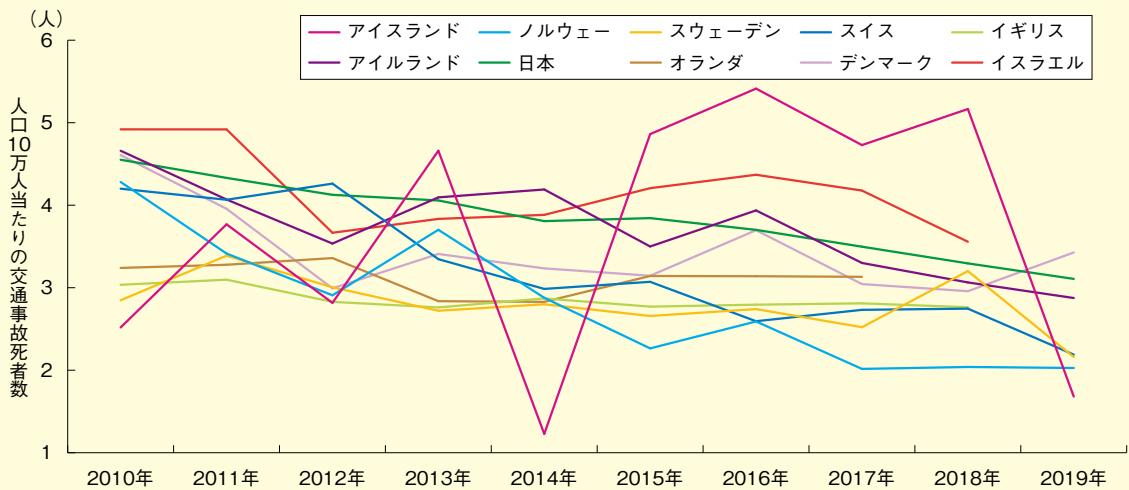
我が国と主な欧米諸国の自動車走行10億キロメートル当たり交通事故死者数の状況を見ると、小さい順にスウェーデン、イギリス、ドイツ、フランス、日本、アメリカの順となっている。

▶第1図 人口10万人当たりの交通事故死者数（2019年）

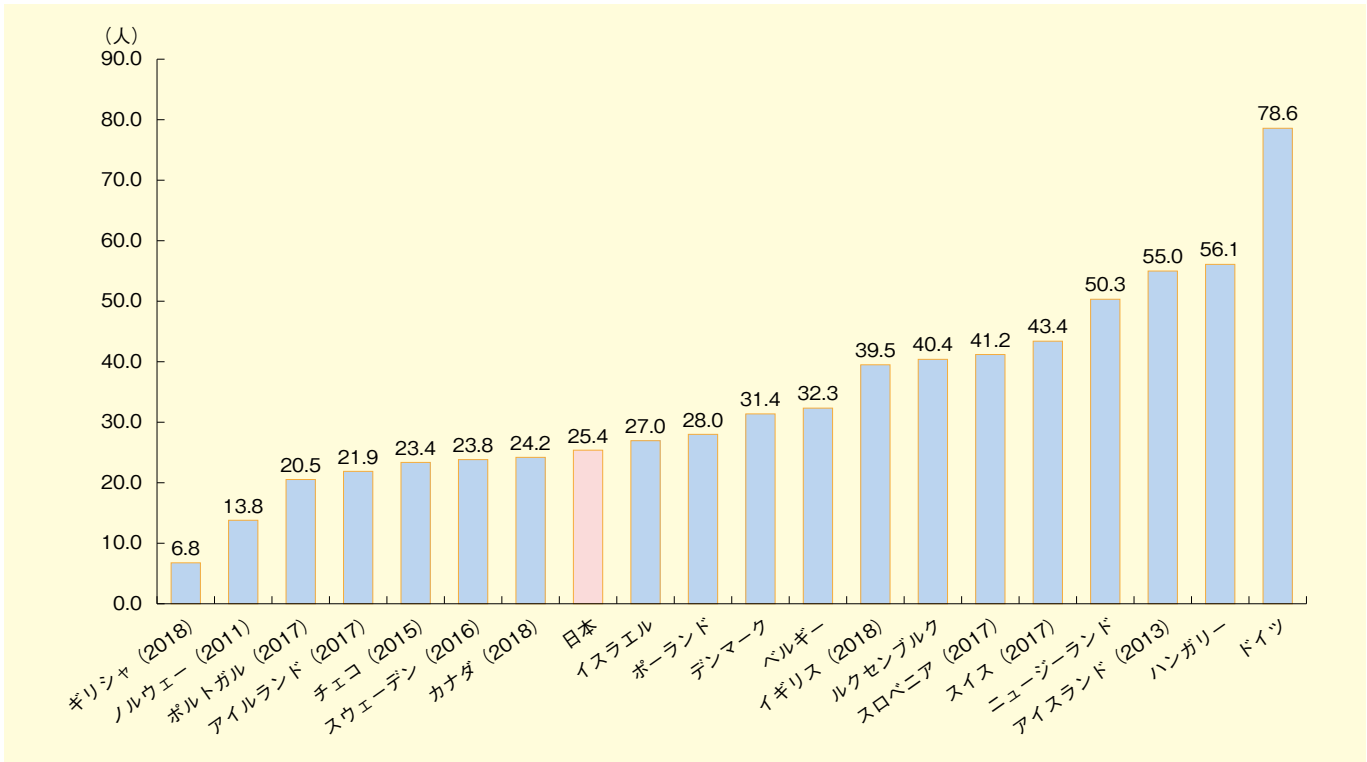


- 注 1 IRTAD資料による。以下、第1表まで同じ。
 2 死者数の定義は事故発生後30日以内の死者である。以下、第1表まで同じ。
 3 IRTADがデータを有する30カ国の人口10万人当たりの交通事故死者数を左から小さい順に記載。

▶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（2010～2019年）

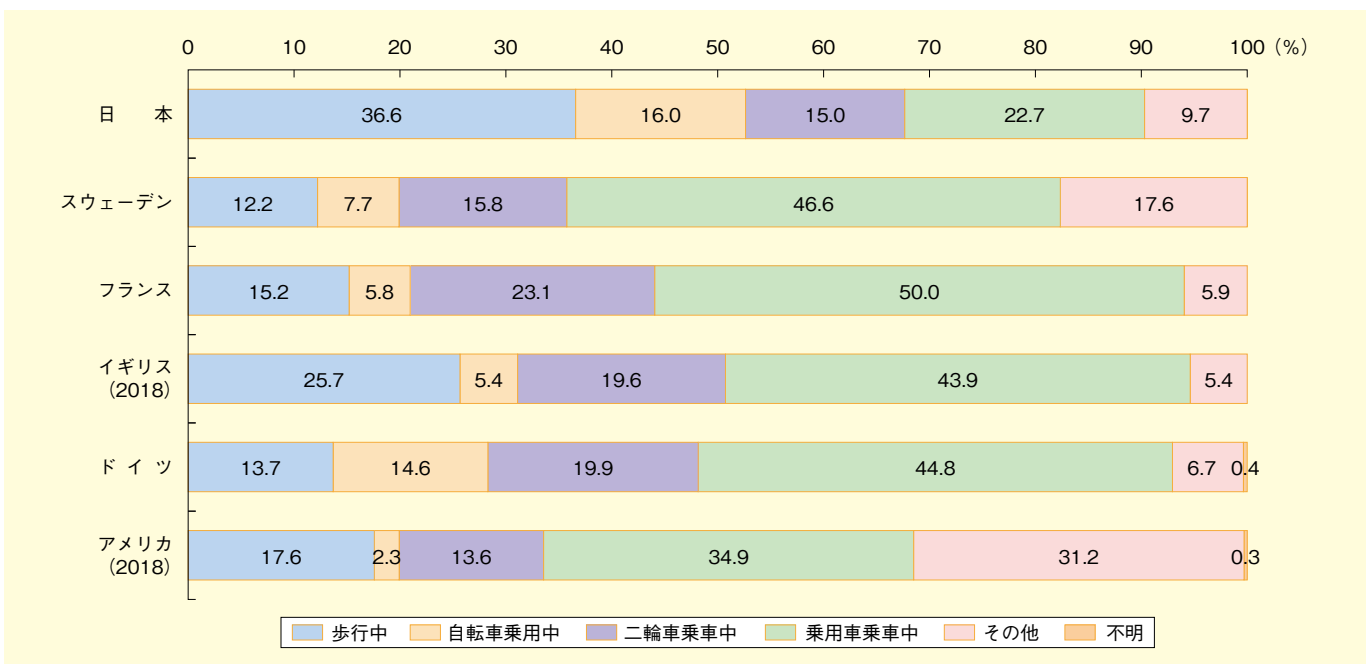


▶第3図 人口10万人当たりの交通事故重傷者数（2019年）

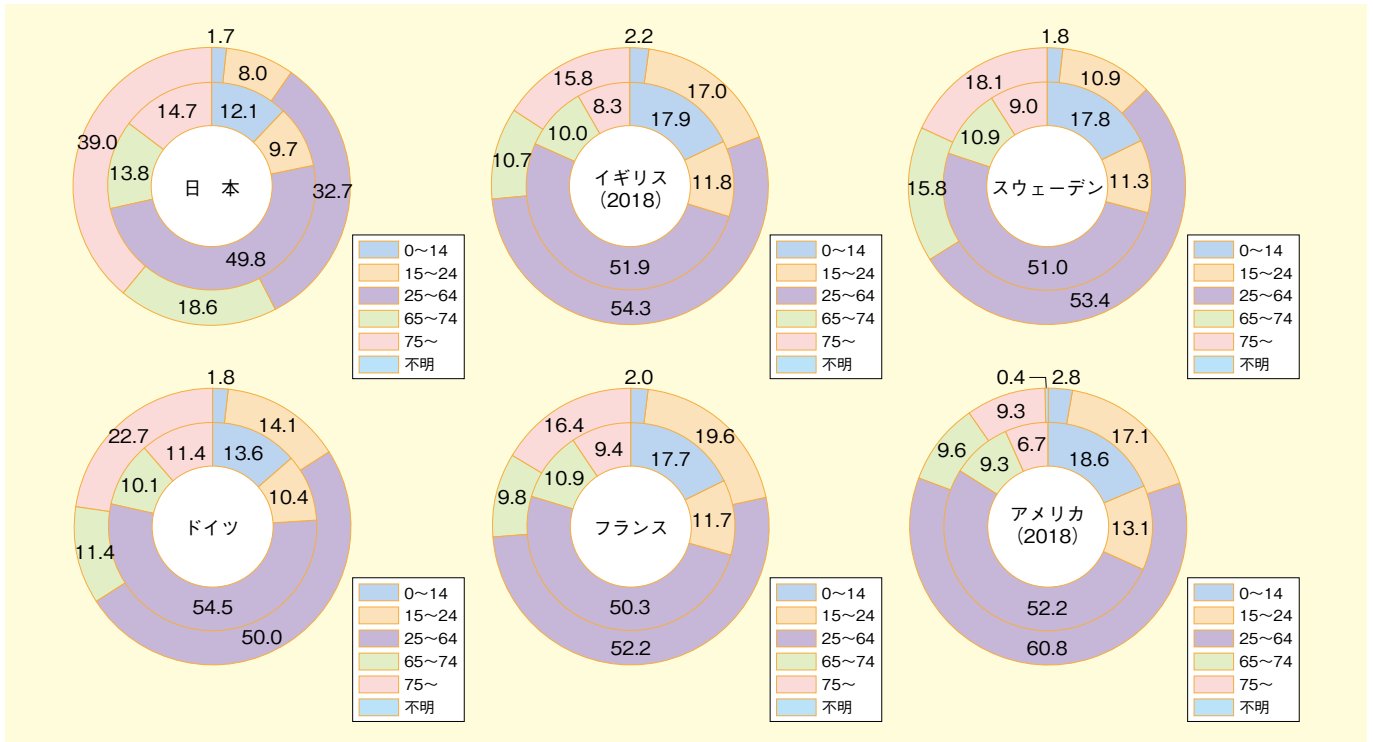


- 注 1 IRTAD資料の国別重傷者数及び人口より内閣府作成。
 2 IRTADがデータを有する20カ国の人口10万人当たりの交通事故重傷者数を左から小さい順に記載。
 3 各国で重傷の定義が異なる。

▶第4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（2019年）

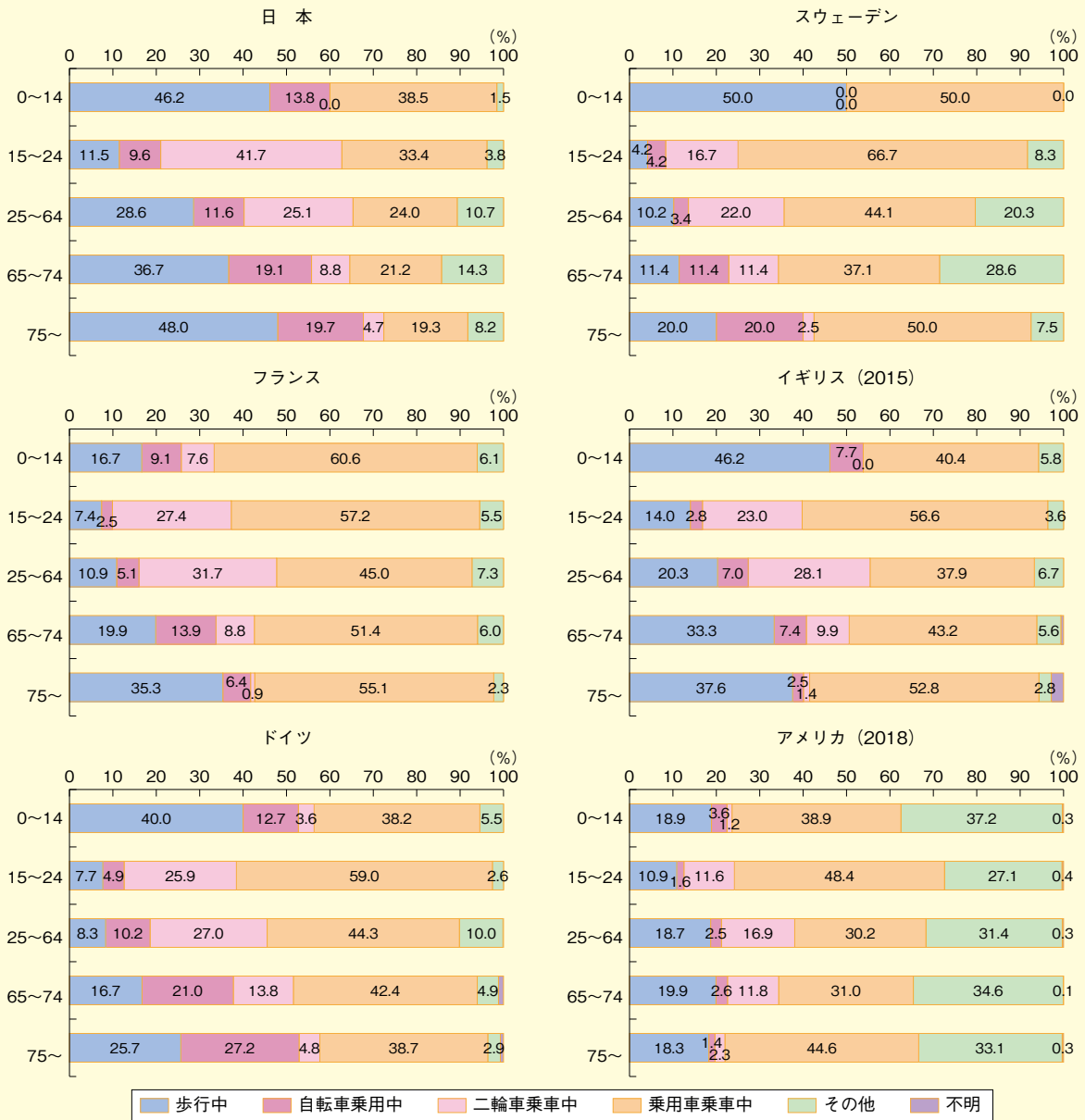


▶ 第5図 我が国と主な欧米諸国の年齢層別交通事故死者数の構成率と人口構成率（2019年）



注 1 外円は交通事故死者数、内円は人口の構成率 (%)

▶第6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 (2019年)



▶第1表 我が国と主な欧米諸国の自動車走行10億キロメートル当たり交通事故死者数の状況 (2019年)

事 項	日本	イギリス	スウェーデン	ドイツ	フランス	アメリカ
自動車走行10億キロメートル当たり死者数	5.57 (2018)	3.54 (2014)	2.64	4.36 (2018)	5.21	7.01 (2018)

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

(1)30日以内死者数は3,416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

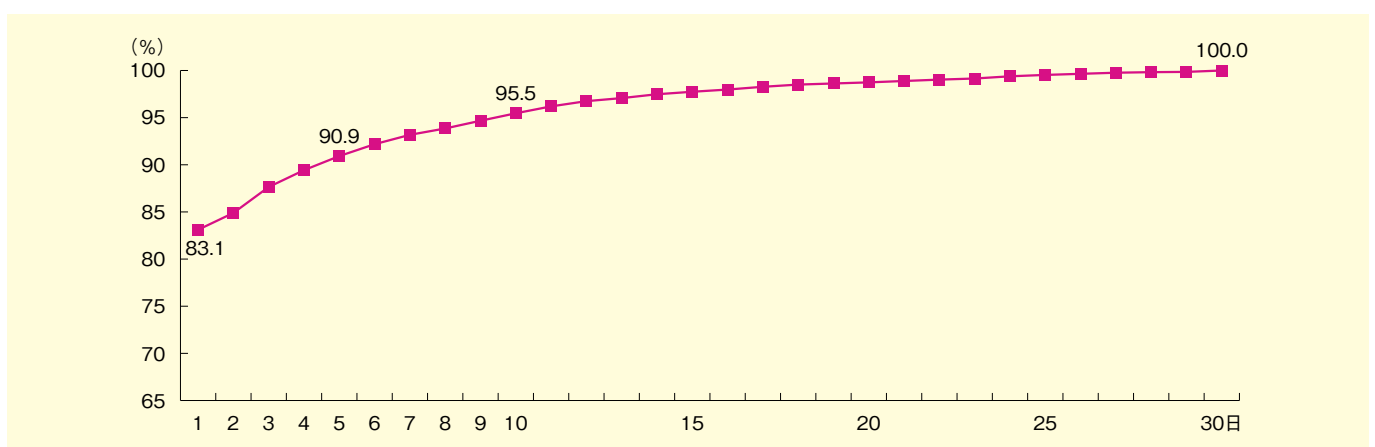
	22年	23年	24年	25年	26年	27年	28年	29年	30年	元年	2年
24時間死者 (A)	4,948	4,691	4,438	4,388	4,113	4,117	3,904	3,694	3,532	3,215	2,839
30日以内死者 (B)	5,828	5,535	5,261	5,165	4,837	4,885	4,698	4,431	4,166	3,920	3,416
差数	880	844	823	777	724	768	794	737	634	705	577
(A)/(B)	84.9%	84.8%	84.4%	85.0%	85.0%	84.3%	83.1%	83.4%	84.8%	82.0%	83.1%

注 警察庁資料による。

(2)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83.1%（2,839人）を占めている。その後は、5日以内で全体の約9割を占め(3,106

人、累積構成率90.9%)、10日以内で累積構成率は95.5%（3,261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（令和2年）



注 警察庁資料による。

2 30日死者数の特徴（単年）

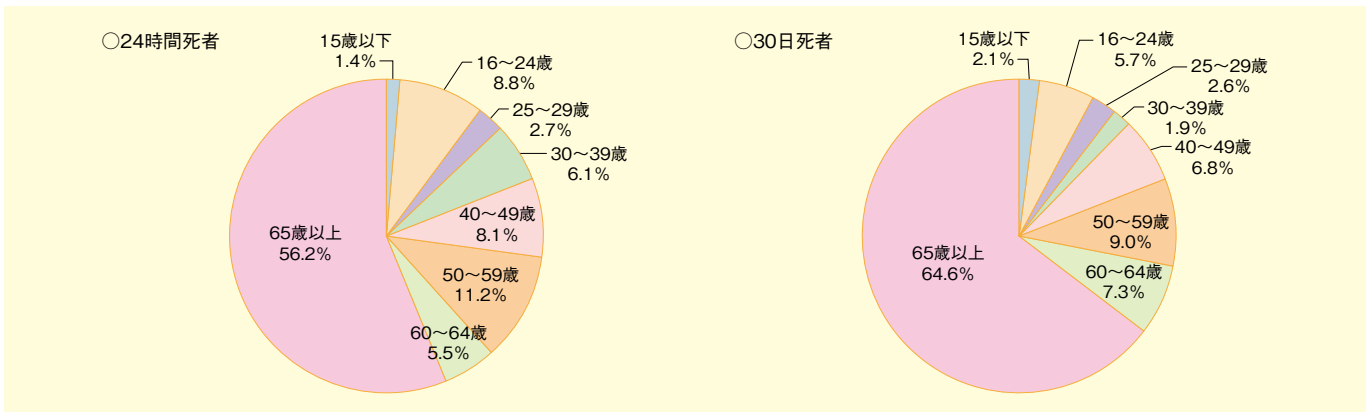
(1)年齢層別の状況と特徴

30日死者の年齢層別の構成率についてみると、65歳以上（64.6%）の占める割合が24時間死者（65

歳以上、56.2%）に比べ高い割合を示している（第2図）。

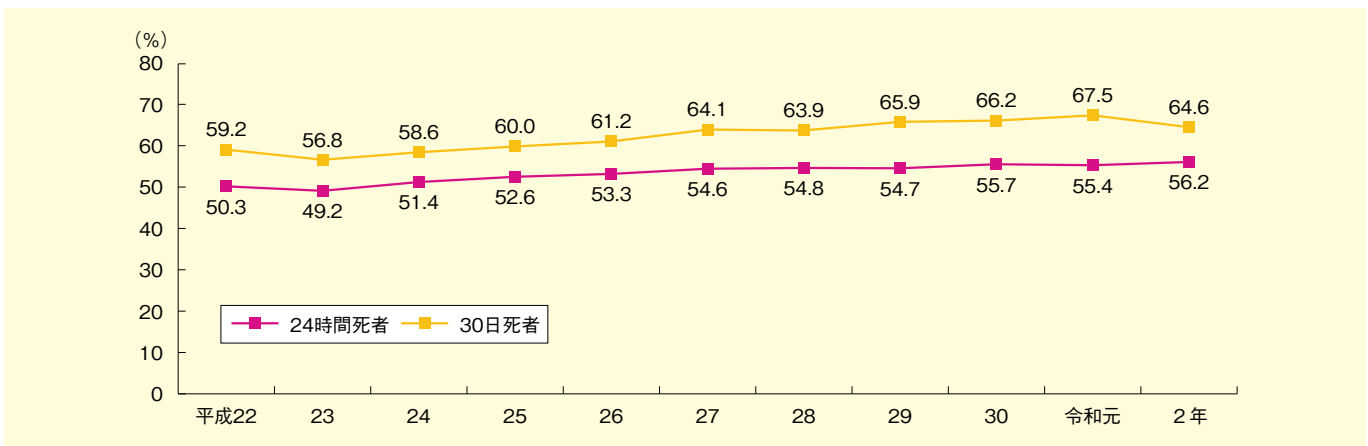
また、平成22年から令和元年の推移をみると、2年と同様の傾向を示している（第3図）。

▶第2図 年齢層別死者数の構成率（令和2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22～令和2年）



注 警察庁資料による。

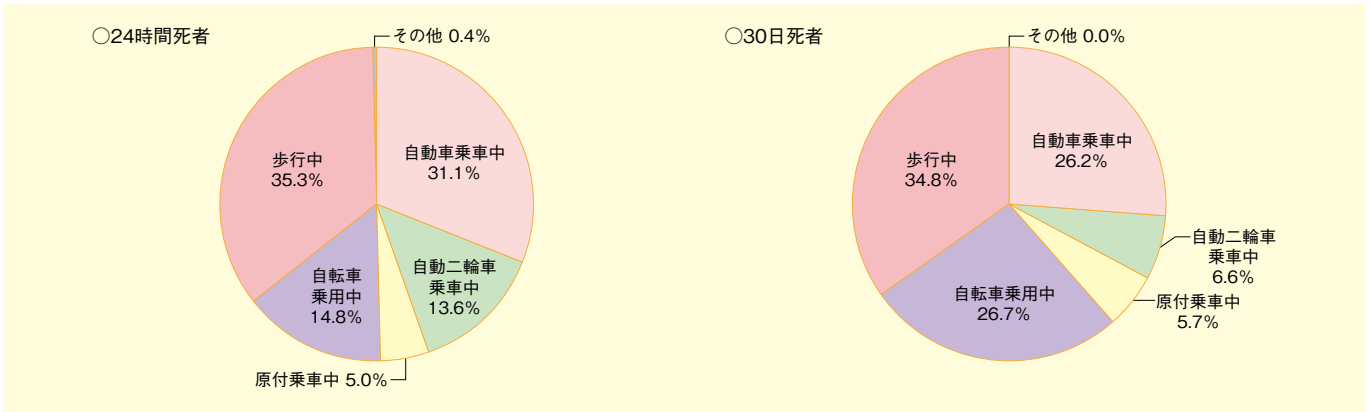
(2)状態別の状況と特徴

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（26.7%）の占める割合が24時間死者（自転車乗用中、14.8%）に比べ高い割合を示している。一方、自動車乗車中（26.2%）の占める

割合は24時間死者（自動車乗車中、31.1%）に比べ低い割合を示している（第4図、第2表）。

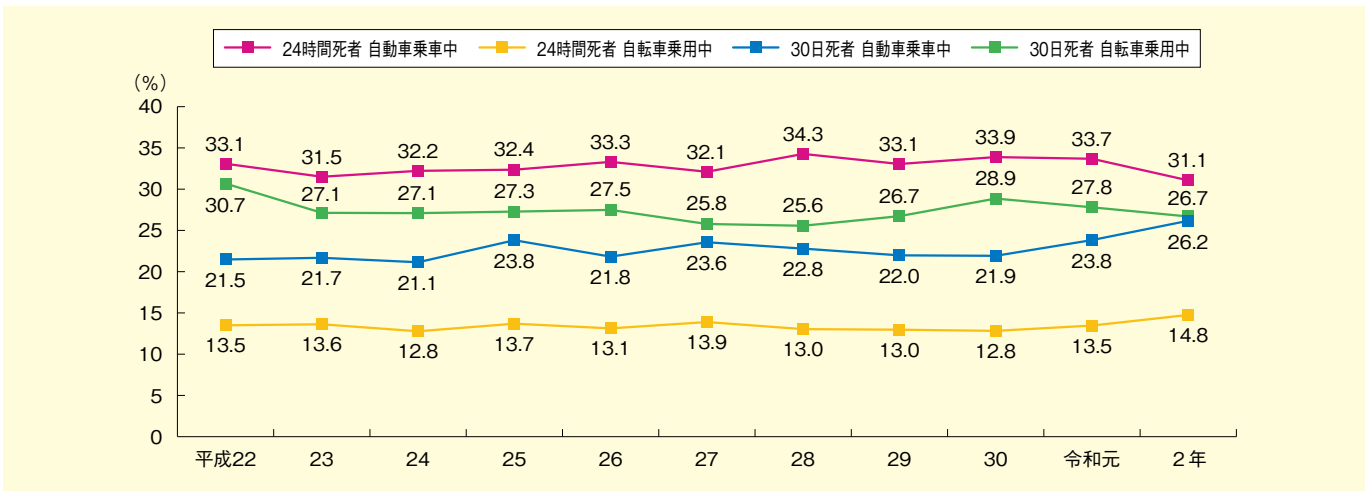
また、平成22年から令和元年の推移をみると、2年と同様の傾向を示している（第5図）。

▶第4図 状態別死者数の構成率（令和2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22～令和2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（令和2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	6	15.4	4	33.3	-17.9
	自動二輪車乗車中	1	2.6	0	0.0	2.6
	原付自転車乗車中	0	0.0	0	0.0	0.0
	自転車乗用中	9	23.1	4	33.3	-10.3
	歩行中	23	59.0	4	33.3	25.6
	その他	0	0.0	0	0.0	0.0
	小計		39	100.0	12	100.0
16歳～24歳	自動車乗車中	89	35.6	9	27.3	8.3
	自動二輪車乗車中	102	40.8	10	30.3	10.5
	原付自転車乗車中	17	6.8	4	12.1	-5.3
	自転車乗用中	18	7.2	7	21.2	-14.0
	歩行中	24	9.6	3	9.1	0.5
	その他	0	0.0	0	0.0	0.0
	小計		250	100.0	33	100.0
25歳～64歳	自動車乗車中	330	34.6	46	28.9	5.7
	自動二輪車乗車中	246	25.8	25	15.7	10.1
	原付自転車乗車中	67	7.0	9	5.7	1.4
	自転車乗用中	98	10.3	40	25.2	-14.9
	歩行中	212	22.2	39	24.5	-2.3
	その他	1	0.1	0	0.0	0.1
	小計		954	100.0	159	100.0
65歳以上	自動車乗車中	457	28.6	92	24.7	4.0
	自動二輪車乗車中	36	2.3	3	0.8	1.5
	原付自転車乗車中	57	3.6	20	5.4	-1.8
	自転車乗用中	294	18.4	103	27.6	-9.2
	歩行中	743	46.6	155	41.6	5.0
	その他	9	0.6	0	0.0	0.6
	小計		1,596	100.0	373	100.0
合計	自動車乗車中	882	31.1	151	26.2	4.9
	自動二輪車乗車中	385	13.6	38	6.6	7.0
	原付自転車乗車中	141	5.0	33	5.7	-0.8
	自転車乗用中	419	14.8	154	26.7	-11.9
	歩行中	1,002	35.3	201	34.8	0.5
	その他	10	0.4	0	0.0	0.4
	小計		2,839	100.0	577	100.0

注 警察庁資料による。

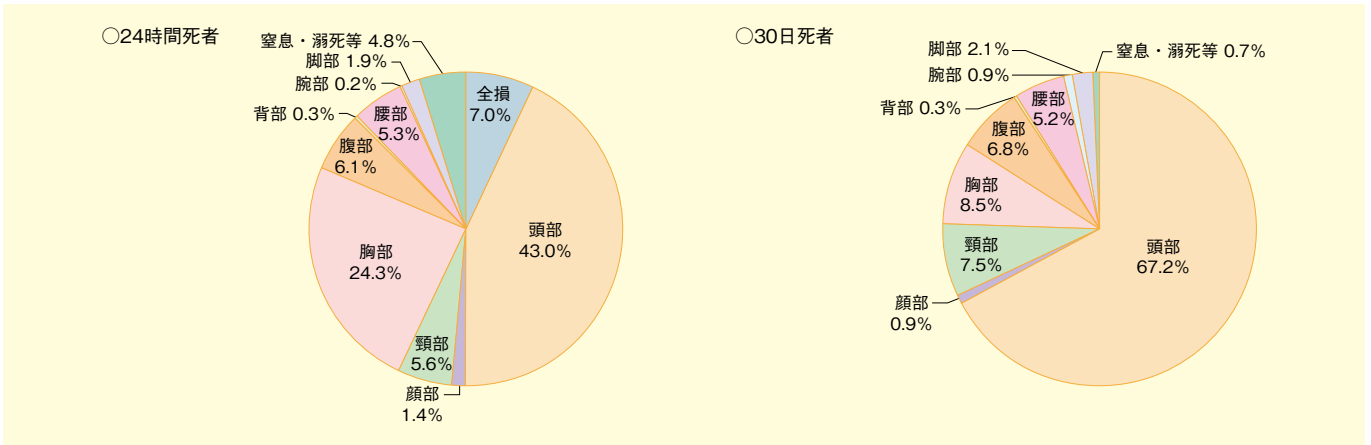
(3) 損傷主部位別の状況と特徴

30日死者の損傷主部位別の構成率についてみると、頭部（67.2%）の占める割合が24時間死者（頭部、43.0%）に比べ高い割合を示している。一方、

胸部（8.5%）の占める割合は24時間死者（胸部、24.3%）に比べ低い割合を示している（第6図）。

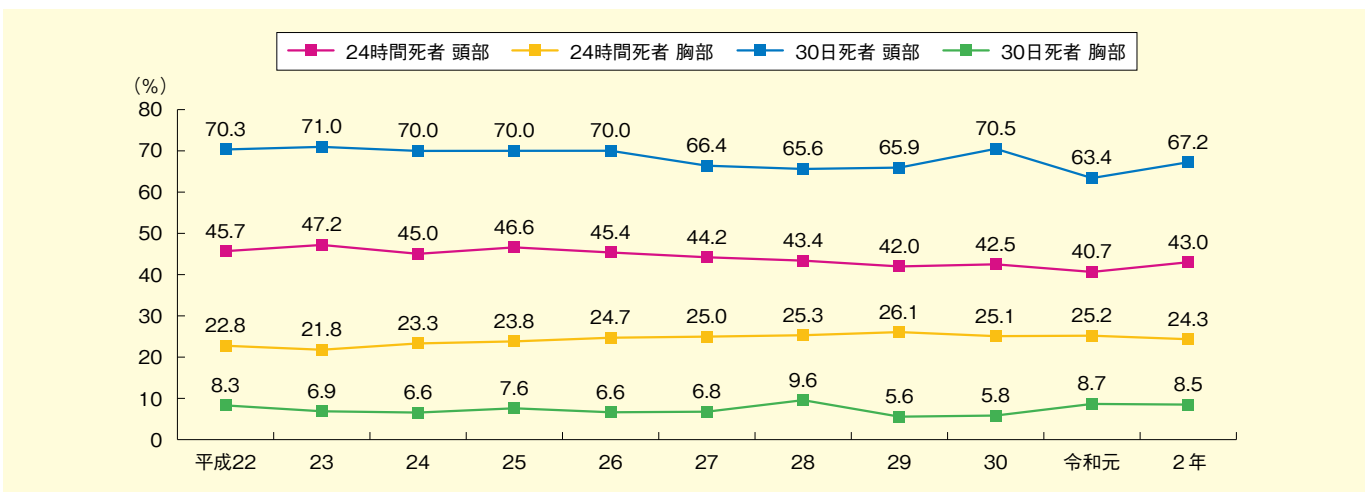
また、平成22年から令和元年の推移をみると、2年と同様の傾向を示している（第7図）。

▶第6図 損傷主部位別死者数の構成率（令和2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22～令和2年）



注 警察庁資料による。

参考-4 令和2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〉

「ぼくはおじいさんの先生になる」

群馬県長野原町立中央小学校

4年 小林 朋生

最近、となりの家のおじいさんは、散歩の回数が増えました。ぼくが学校へ行く時や友達の家へ遊びに行くときに必ず会います。お母さんに聞いたら、

「運転免許証をへんのうしたからだよ。」

と、教えてくれました。「へんのう」とは漢字で「返納」と書くそうです。

おじいさんは今までチョットの用事でも車を使っていたそうです。でも今は歩いてコンビニとか銀行とか、ゆう便局へ行くそうです。だから一人で歩く姿を見かけるようになったのでしょうか。歩くと、ちょっときつい遠くへ行く時はバスや電車を利用するそうです。駅までは歩いて三十分もかかるのにどうして運転免許証を返納したのかな。不便じゃないのかなと感じたので、お父さんに聞いてみたら、

「運転免許証の返納は交通安全の一つなんだよ。」と、教えてくれました。便利な道具は使い方をまちがえると危険な道具になることもあるそうです。

おじいさんの家から駅までは、きつい坂道や階段や車がたくさん走る交差点があります。たぶん、用事をすませて家へ帰ってくるころには空は暗くなるので、駅まで歩きなれていないおじいさんは、無事に家に、帰ってくる事が出来るのかなと、いつも心配しています。だからぼくは今度おじいさんの、たん生日がきたら、昼間に熱中症にならないようにぼう子と、夜一人で歩く時は危なくないようにピカピカ光る反ししゃするテープと、かい中電灯をプレゼントしてあげようと思ったので、お父さんとお母さんに相談したら、さん成してくれました。

ぼくはプレゼントの他にも、おじいさんに、し

てあげたいことが二つあります。一つはおじいさんに交通ルールを教えることです。車を運転する交通ルールはおじいさんの方が、くわしいけど歩いているときの交通ルールは、ぼくの方が学校の先生や近所の大人の人たちから教わっているので、ぼくのほうがかわしいと思ったからです。二つ目はおじいさんのお友達にも交通ルールを教えることです。そして、ぼくが大人になったら、みんなに交通ルールを教えることができる仕事をしたいと思います。



○中学生の部 最優秀作〈内閣総理大臣賞〉

「思いやりの連鎖が生み出す交通安全」

大分県白杵市立南中学校

2年 白根 美里

国道へと続く片側一車線のまっすぐな一本道。田舎ではあるのですが交通量が多く、またまっすぐな道なのでスピードが出ている車も多いです。私は毎日、この道路を歩いて横断し学校に通っています。

私が渡る横断歩道には信号がなく、渡る時は、車が来ていないタイミングを見計らうか、車に止まってもらわなくてははいけません。渡るために誰かの大事な時間を奪ってしまっていると考えたと、あの短い距離でも申し訳なく、私は止まってくれた車に向かって、必ず頭を何度も下げて感謝

の気持ちを伝えるようにしています。

ある日のこと、私はいつものように、止まってくれた車に頭を下げていました。するとその車を運転していた人が窓を開け、笑顔で親指を立て「グッドポーズ」をしてくれました。そんなことは初めてのことだったので、驚きました。そして、じわじわとうれしさが込み上げてきました。「気にしなくてもいいよ」、「頭を下げてくれてありがとう」、「気を付けて学校に行くんだよ」あのポーズに、どんな意味が込められていたのかは分かりませんが、いつもの朝とは違うすがすがしい気持ちにさせてくれた出来事でした。

その日、私は学校から家に帰るとすぐに、母にこのことを報告しました。あの感動を誰かに伝えたかったのです。しかし、母からは思いがけない言葉が返ってきました。

「でもね、それって義務なんだよ。」

母によると、運転者は歩行者や自転車が横断しようとしている時には、横断歩道の手前で一時停止をして道を譲らないといけないと法律で決まっているとのこと。詳しく調べてみると、きちんと罰則も決まっていて、違反すれば「三か月以下の懲役又は五万円以下の罰金」が科されることもわかりました。

私は、あんなにうれしかった朝の出来事が義務的なものだったのかと思うと悲しくなりました。しかし、横断歩道で止まってくれる車はほんの一部で、止まってくれない車の方がとても多いです。片側の車が止まってくれても、もう片方の車

が止まってくれず、なかなか渡れなかったり、ぶつかりそうになってひやりとしたりしたことが何度かあります。

そういった状況を考えると、あの朝止まってくれた人は義務を果たそうという思いだけで行動を起こしたのではないと思直しました。私があればほど感動したのは、止まってくれた人の思いと、感謝の気持ちをこめて頭を下げた私の思い、そしてさらにグッドポーズを返してくれた人の思いがつながった、「思いやりの連鎖」を感じたからだと思います。

事故が起こらないように考えられた義務ですが、それ以上に交通安全のために大切なのは相手を思いやる気持ちだと思います。私はこれからも安全に気を付けて横断歩道を渡り、止まってくれた人に「止まってよかったな」と思ってもらえるように、笑顔で頭を下げていきます。



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
- ・ 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
- ・ 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
- ・ 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
- ・ 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
- ・ TSPTS : 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 Multilateralation 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。