

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」を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」を関係省庁申合せ |
| 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」を関係省庁申合せ |
| 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 |
| 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 「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 |
| 3. 8. 4 | 「通学路等における交通安全の確保及び飲酒運転の根絶に係る緊急対策」を交通安全対策に関する関係閣僚会議決定 |
| 4.11. 1 | 「自転車の安全利用の促進について」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)

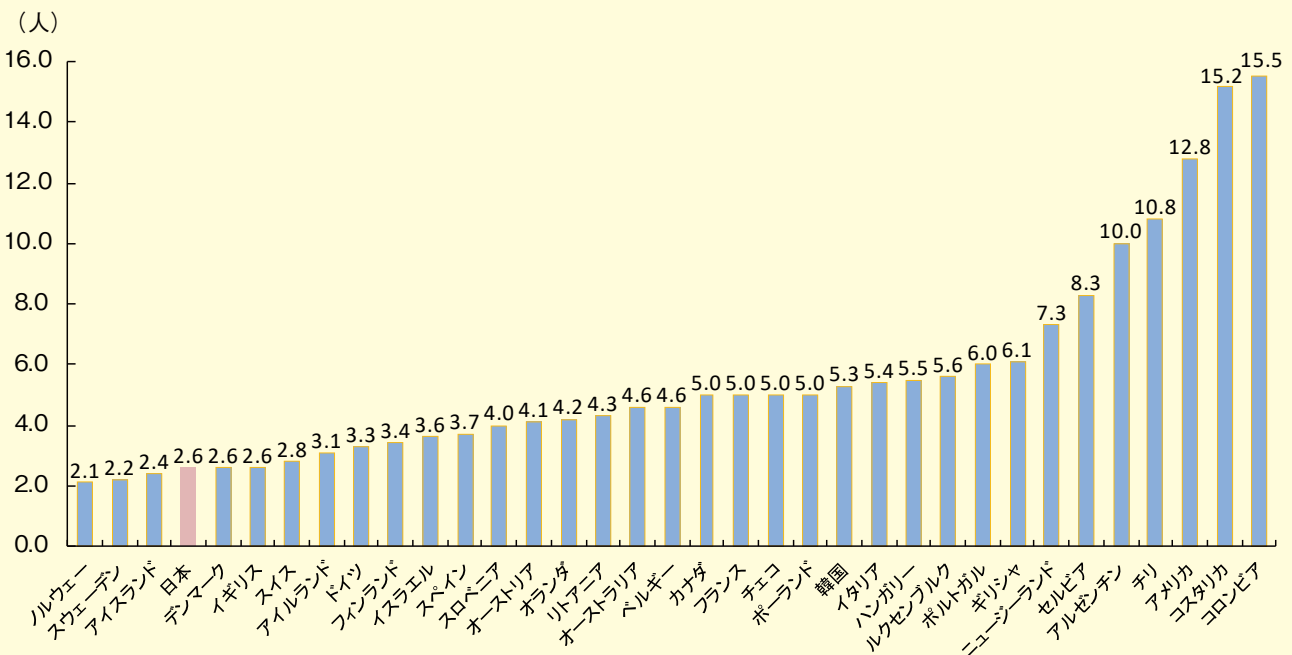
国際道路交通事故データベース (IRTAD) がデータを有する 35 か国について、人口 10 万人当たりの交通事故死者数 (第 1 図) を比較すると、我が国は 2.6 人であり、第 4 位に位置している。

交通事故死者数上位国及び主な欧米諸国 (スウェーデン、フランス、イギリス、ドイツ及びアメリカをいう。以下同じ。) の人口 10 万人当たりの交通事故死者数 (第 2 図) の推移を比較する。長期的な推移を比較すると、2013 年から 2022 年にかけて、アメリカは増加傾向にあるが、アメリカを除いた各国は減少傾向にある。短期的な推移を比較すると、2020 年頃から 2022 年にかけて、我が国を除いた各国は減少傾向から転じて増加傾向にあるが、我が国は引き続き減少傾向にある。

2 状態別交通事故死者数の状況 (第3図)

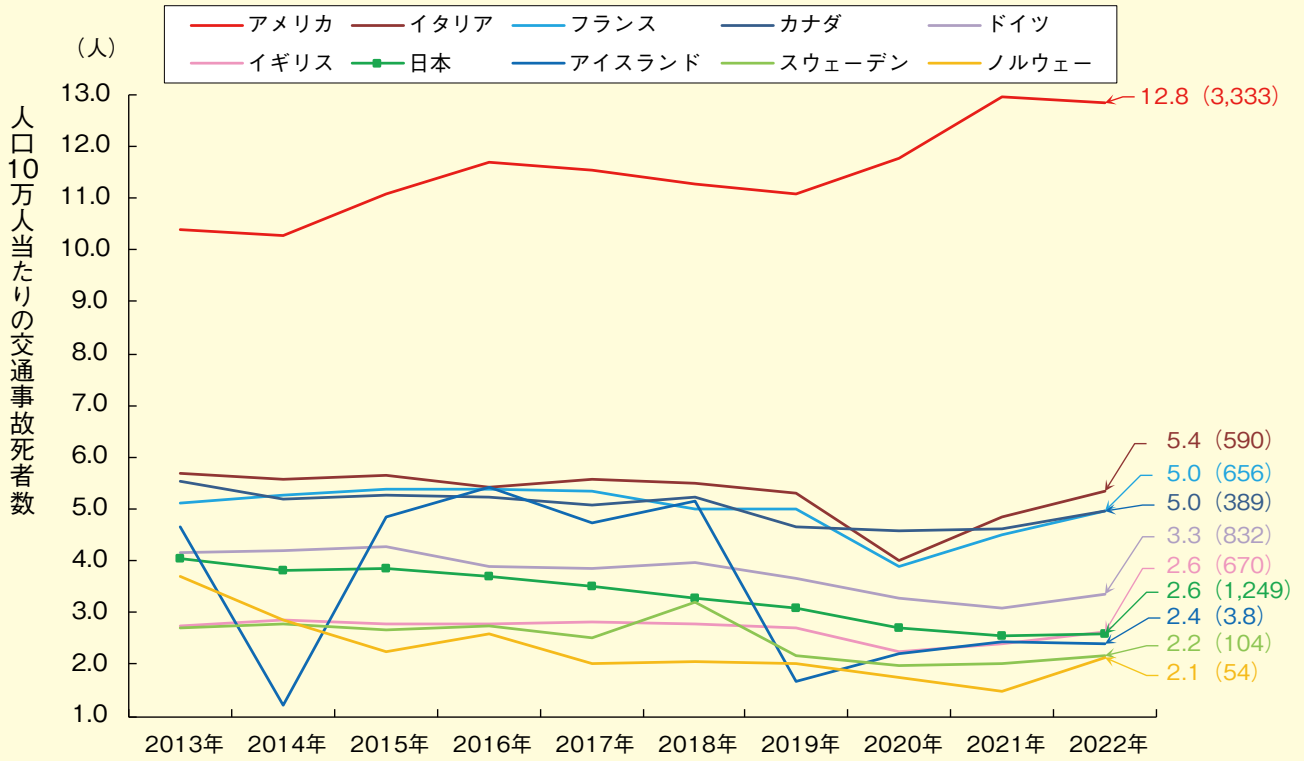
我が国と主な欧米諸国の状態別交通事故死者数の構成率 (第 3 図) をみると、歩行中の死者数の構成率については、我が国は他国より 10 ポイント以上高い。自転車乗用中の死者数の構成率については、ドイツが最も高く、次に我が国となっている。また、乗用車乗車中の死者数の構成率については、我が国は他国より 9 ポイント以上低い。

第 1 図 人口10万人当たりの交通事故死者数 (2022年)



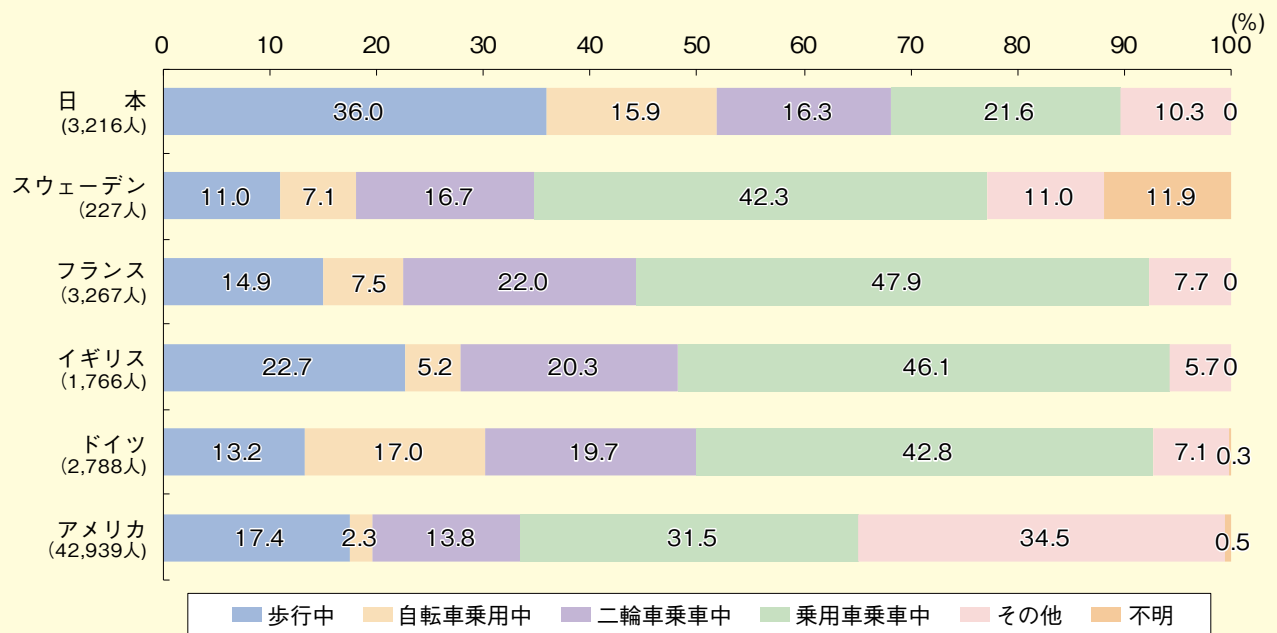
- 注 1 IRTAD 資料による。
 2 死者数の定義は事故発生後 30 日以内の死者である。以下、第 6 図まで同じ。
 3 IRTAD がデータを有する 35 か国の人口 10 万人当たりの交通事故死者数を左から小さい順に記載。
 4 オランダは、実際のデータ (警察から報告された交通事故死者数ではなく実際の交通事故死者数) を掲載。

第2図 交通事故死者数上位国及び主な欧米諸国の人口10万人当たりの交通事故死者数の推移（2013年～2022年）



注 1 IRTAD 資料による。
 2 () 内は人口であり、単位は10万人である。ただし、日本の人口は総務省統計資料（各年10月1日現在（補間補正を行っていないもの。ただし、国勢調査実施年は国勢調査人口による。））による。

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（2022年）



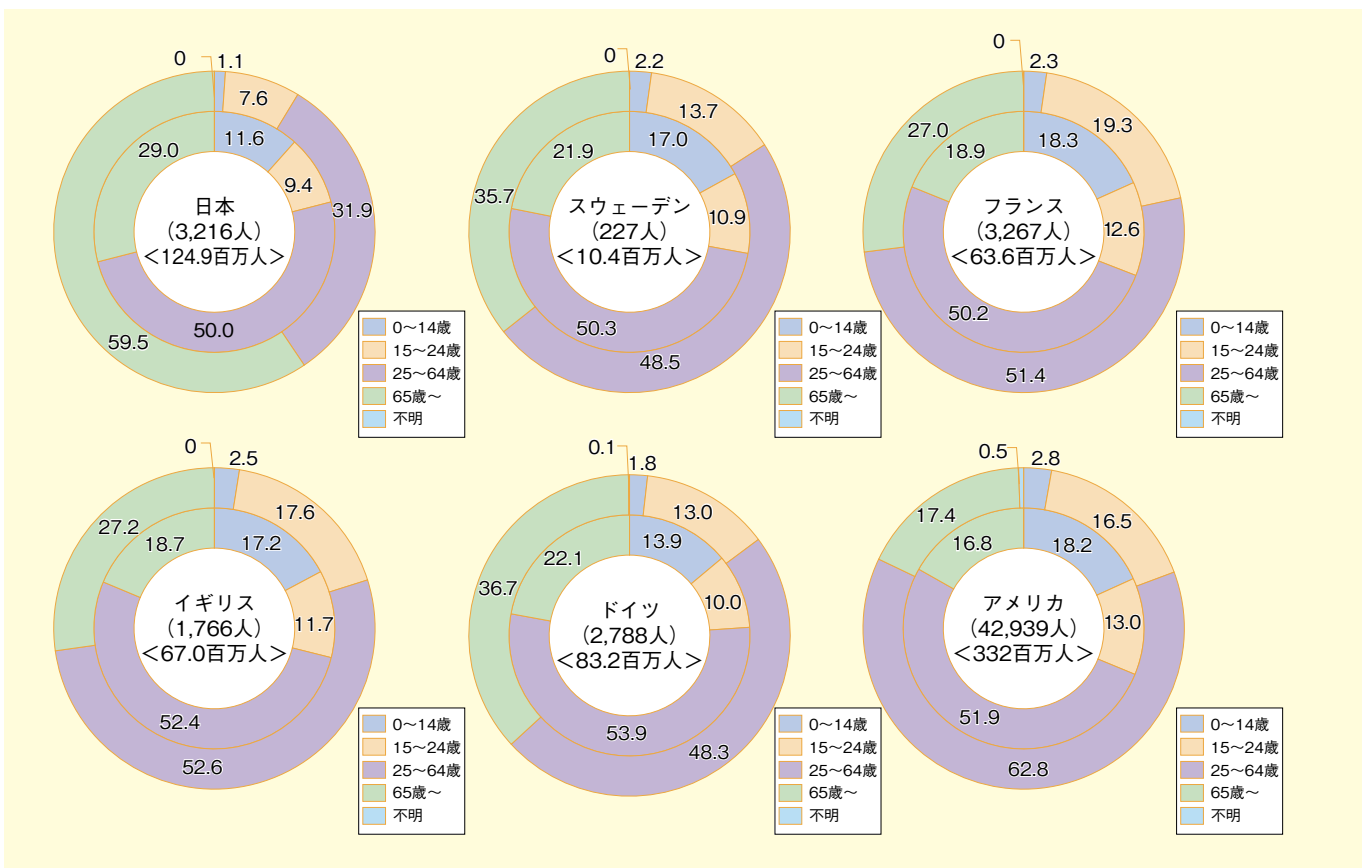
注 1 IRTAD 資料による。
 2 アメリカの交通事故死者数は2021年のもの。
 3 () 内は交通事故死者数である。

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構成率と年齢層別人口構成率 (第4図) をみると、0～14歳の年齢層については、いずれの国でも、交通事故死者数の構成率 (1.1%～2.8%) は人口構成率 (11.6%～18.3%) と比較して10ポイント以上低い。65歳以上の年齢層については、

アメリカ以外のいずれの国でも、交通事故死者数の構成率 (27.0%～59.5%) は人口構成率 (18.7%～29.0%) と比較して8ポイント以上高い。特に我が国では、65歳以上の年齢層別交通事故死者数の構成率 (59.5%) は人口構成率 (29.0%) と比較して約30ポイント高く、他国と比べて差が大きい。

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年齢層別人口構成率 (2022年)



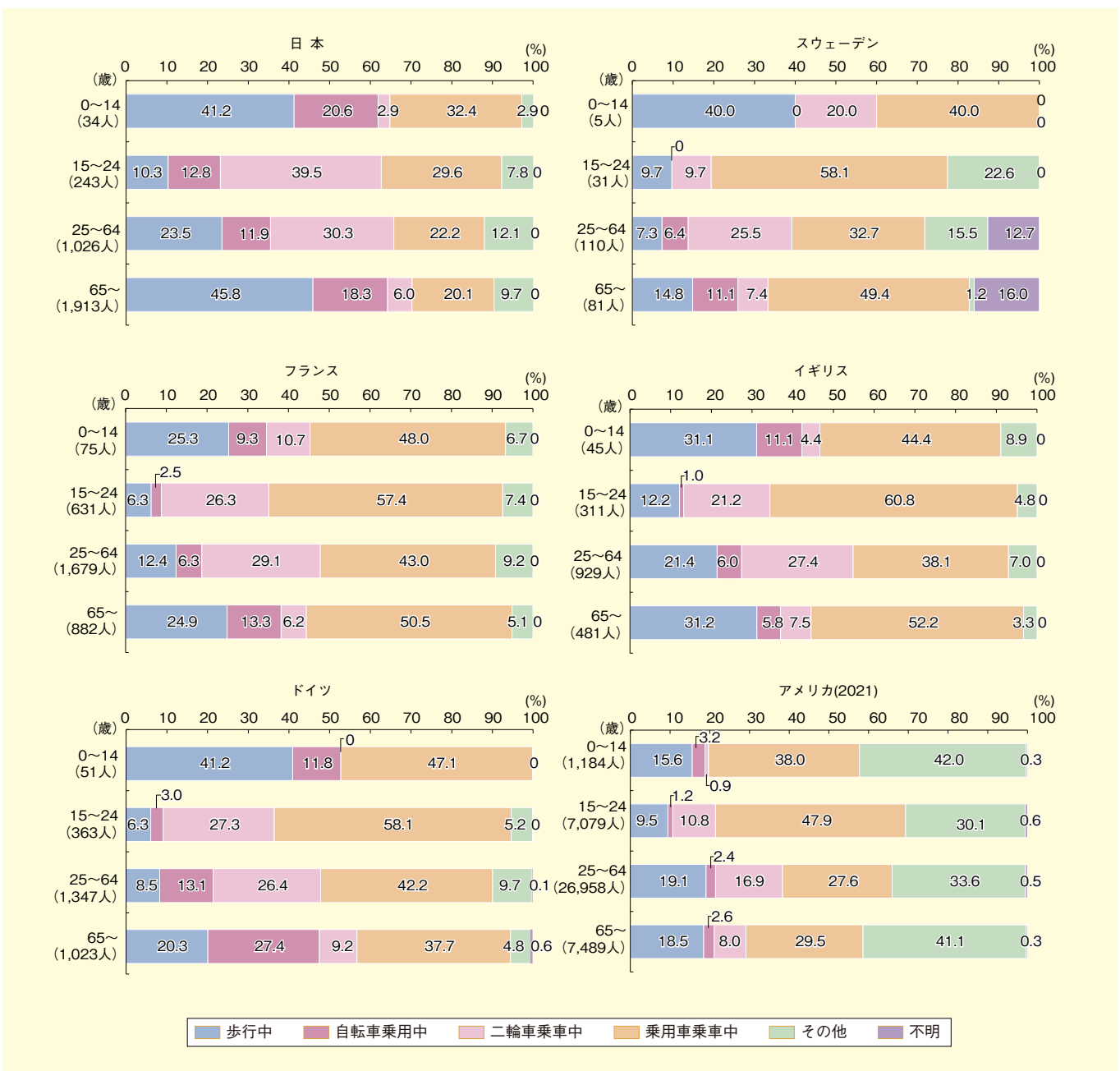
注 1 IRTAD 資料による。ただし、日本の人口は総務省統計資料「人口推計」(令和4年10月1日現在)による。
 2 外円は交通事故死者数、内円は人口の構成率(%)。
 3 アメリカの交通事故死者数と人口は2021年のものであり、イギリスの人口は2021年のものである。
 4 ()内は交通事故死者数であり、< >内は人口である。

4 年齢層別・状態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・状態別交通事故死者数の構成率（第5図）をみると、0～14歳の年齢層については、我が国は歩行中の死者数の構成率が約4割であり、スウェーデン、ドイツも同様である。15～24歳の年齢層については、

スウェーデンを除いた各国は他の年齢層と比較して歩行中の死者数の構成率が最も低い。25～64歳の年齢層については、我が国の乗用車乗車中の死者数の構成率は他国と比較すると低い。65歳以上の年齢層については、我が国の歩行中と自転車乗用中を合わせた死者数の構成率は6割を超えており、他国と比較して高い。

第5図 我が国と主な欧米諸国の年齢層別・状態別交通事故死者数の構成率（2022年）



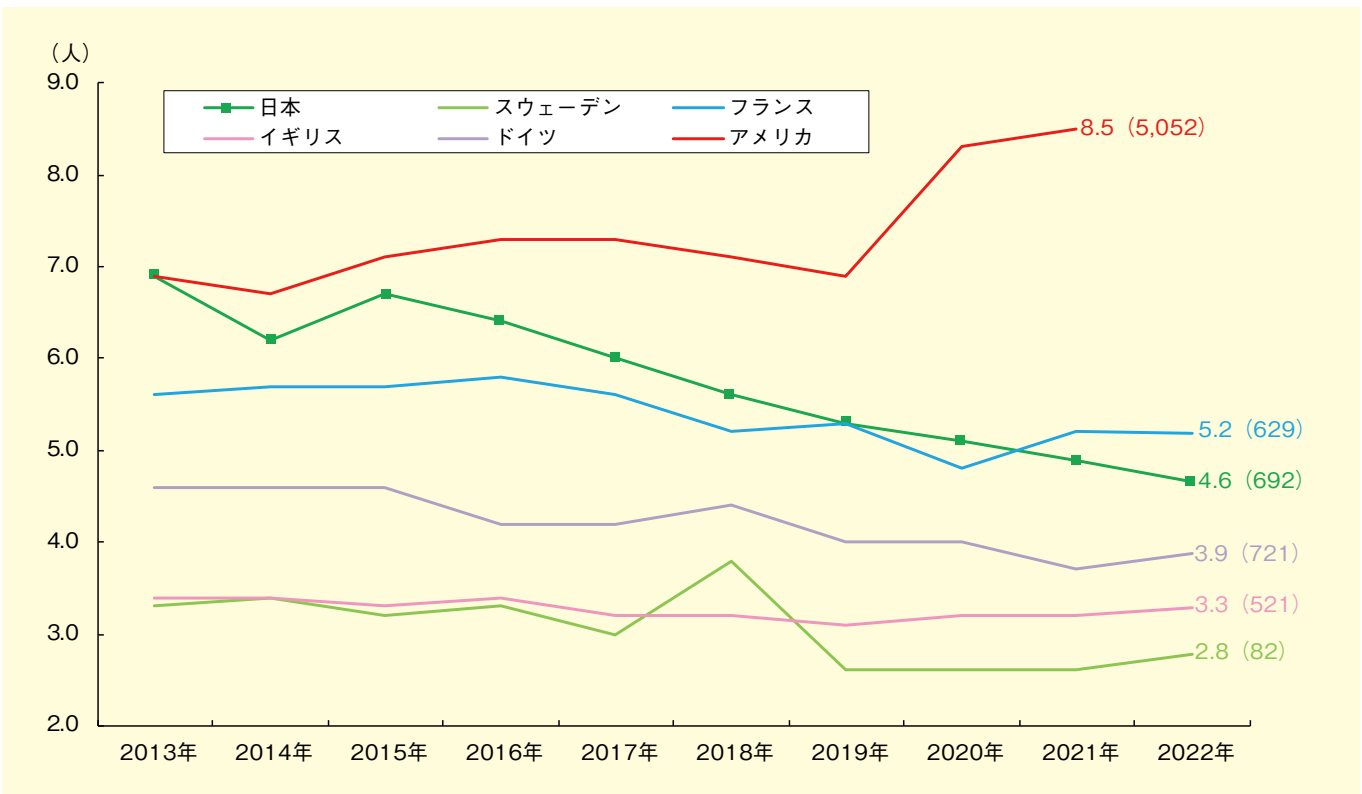
注 1 IRTAD 資料による。
 2 () 内は交通事故死者数である。

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6図)

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推移 (第6図)のうち、2021年の死者数をみると、小さい順にス

ウェーデン、イギリス、ドイツ、日本、フランス、アメリカの順となっている。また、推移をみると、2013年と2021年を比較して、我が国の減少幅が最も大きい。

第6図 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推移 (2013年～2022年)



- 注 1 IRTAD 資料による。ただし、2022年の日本の自動車走行キロは国土交通省統計資料「自動車燃料消費量統計年報（令和4年度分）」による。
 2 イギリスはグレートブリテンのみ。
 3 ()内は自動車走行キロであり、単位は10億kmである。

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

令和5年中の30日以内死者数は、昨年より増加した。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）。

令和5年中の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82.1%（2,678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（2,933人、累積構成率89.9%）、10日以内で累積構成率は94.7%（3,089人）に達している（第1図）。

2 30日死者数の特徴（単年）

(1) 年齢層別の状況と特徴

令和5年中の30日死者の年齢層別構成率についてみると、65歳以上の占める割合が24時間死者に比べより高い割合を示している（第2図）。

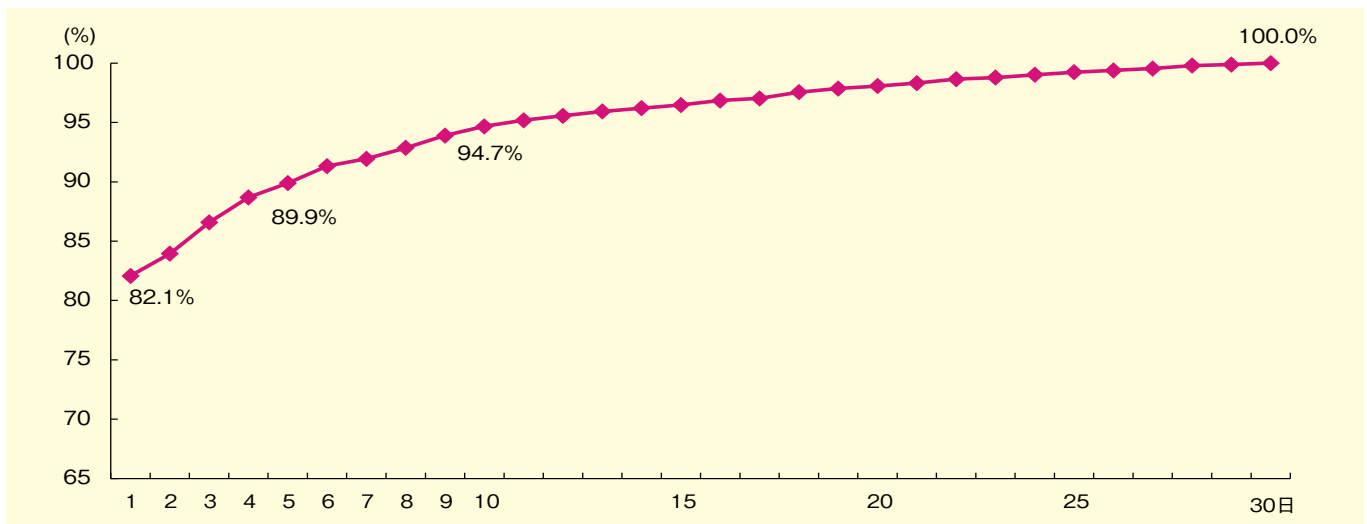
また、平成25年から令和4年までの推移をみると、令和5年と同様の傾向を示している（第3図）

第1表 24時間死者と30日以内死者の推移

| | 平成25年 | 26年 | 27年 | 28年 | 29年 | 30年 | 令和元年 | 2年 | 3年 | 4年 | 5年 |
|-------------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|
| 24時間死者 (A) | 4,388 | 4,113 | 4,117 | 3,904 | 3,694 | 3,532 | 3,215 | 2,839 | 2,636 | 2,610 | 2,678 |
| 30日以内死者 (B) | 5,165 | 4,837 | 4,885 | 4,698 | 4,431 | 4,166 | 3,920 | 3,416 | 3,205 | 3,216 | 3,263 |
| 差数 | 777 | 724 | 768 | 794 | 737 | 634 | 705 | 577 | 569 | 606 | 585 |
| (A) / (B) | 85.0% | 85.0% | 84.3% | 83.1% | 83.4% | 84.8% | 82.0% | 83.1% | 82.2% | 81.2% | 82.1% |

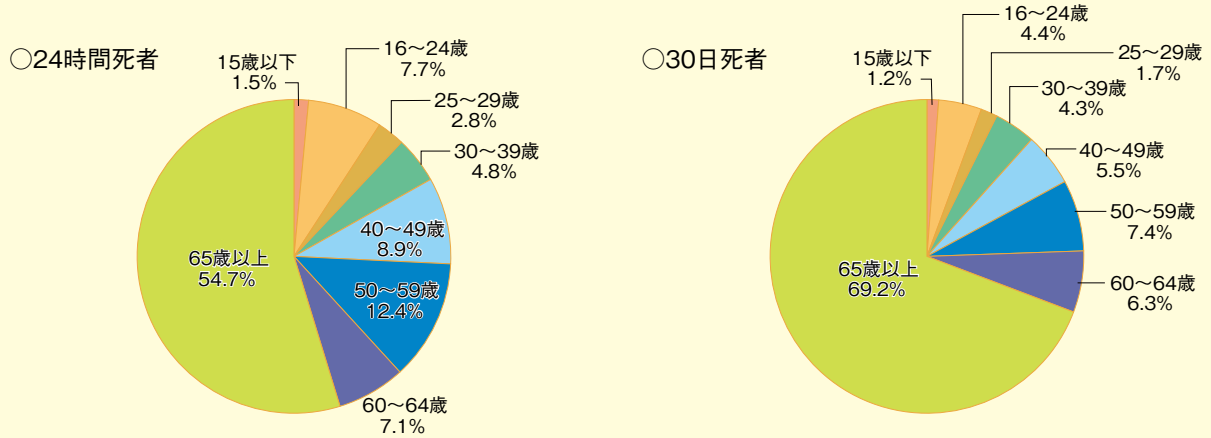
注 警察庁資料による。

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5年）



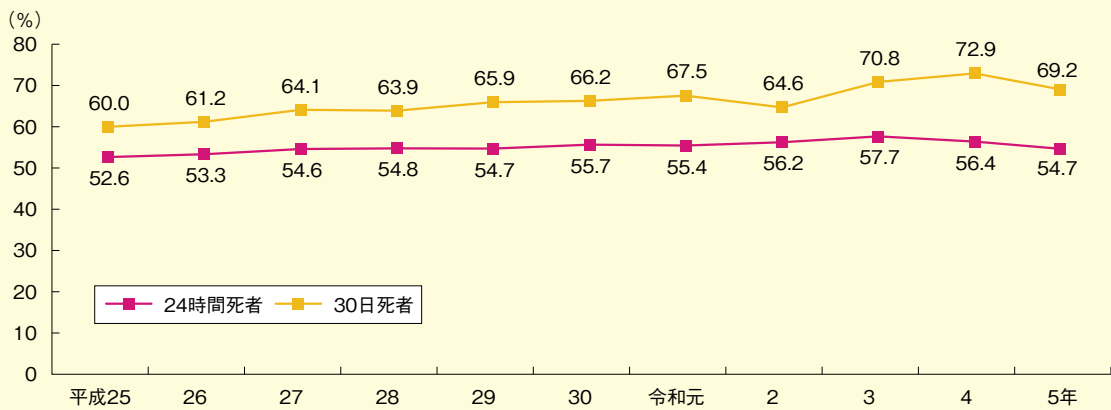
注 警察庁資料による。

第2図 年齢層別死者数の構成率（令和5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25年～令和5年）



注 警察庁資料による。

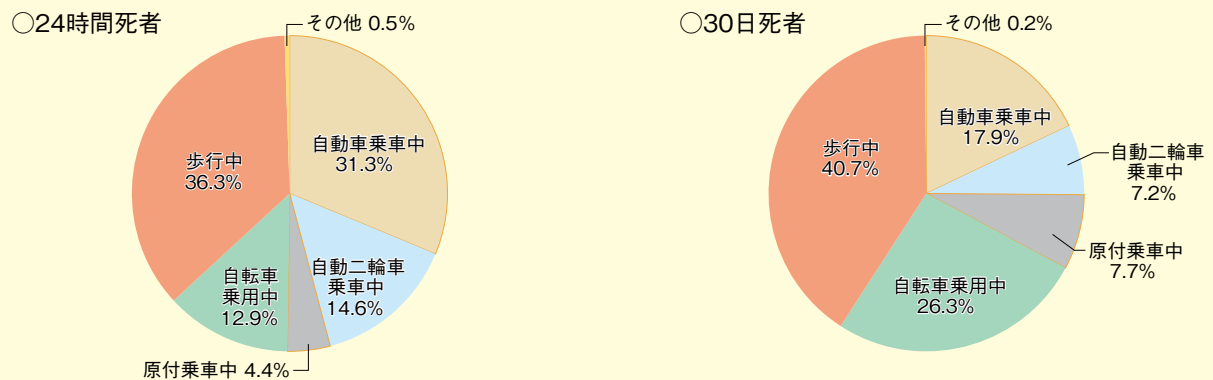
(2)状態別の状況と特徴

令和5年中の30日死者の状態別構成率についてみると、自転車乗用中の占める割合が24時間死者に比べ高い割合を示している。一方、自動車乗車中の占める割合は24時間死者に比べ低い割合

を示している（第4図、第2表）。

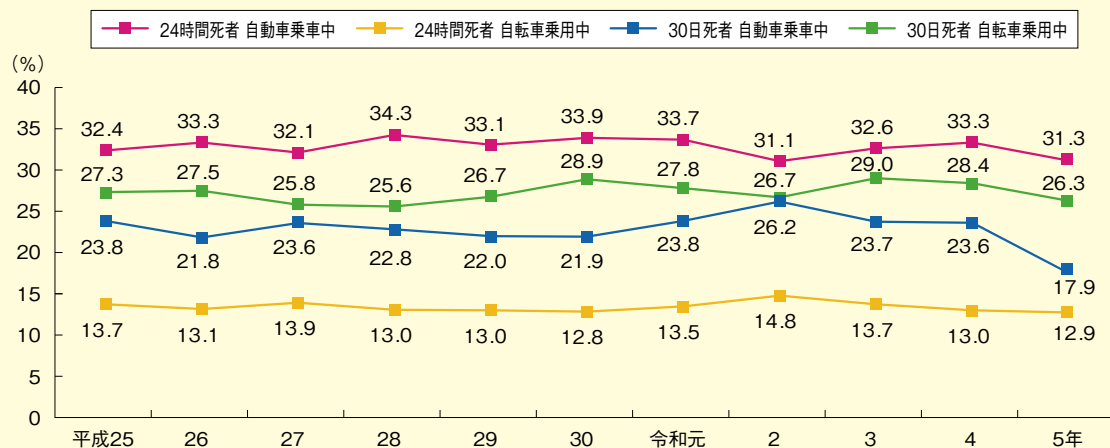
また、平成25年から令和4年までの推移をみると、令和5年と同様の傾向を示している（第5図）。

第4図 状態別死者数の構成率（令和5年）



- 注 1 警察庁資料による。
2 「原付」は、一般原動機付自転車及び特定小型原動機付自転車をいう。

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25年～令和5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5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 | 18 | 45.0 | 1 | 14.3 | 30.7 |
| | 自動二輪車乗車中 | 0 | 0.0 | 0 | 0.0 | 0.0 |
| | 原付自転車乗車中 | 0 | 0.0 | 0 | 0.0 | 0.0 |
| | 自転車乗用中 | 8 | 20.0 | 1 | 14.3 | 5.7 |
| | 歩行中 | 13 | 32.5 | 5 | 71.4 | -38.9 |
| | その他 | 1 | 2.5 | 0 | 0.0 | 2.5 |
| | 小計 | 40 | 100.0 | 7 | 100.0 | - |
| 16歳 ～ 24歳 | 自動車乗車中 | 63 | 30.6 | 1 | 3.8 | 26.7 |
| | 自動二輪車乗車中 | 93 | 45.1 | 11 | 42.3 | 2.8 |
| | 原付自転車乗車中 | 17 | 8.3 | 5 | 19.2 | -11.0 |
| | 自転車乗用中 | 13 | 6.3 | 6 | 23.1 | -16.8 |
| | 歩行中 | 20 | 9.7 | 3 | 11.5 | -1.8 |
| | その他 | 0 | 0.0 | 0 | 0.0 | 0.0 |
| | 小計 | 206 | 100.0 | 26 | 100.0 | - |
| 25歳 ～ 64歳 | 自動車乗車中 | 305 | 31.6 | 22 | 15.0 | 16.6 |
| | 自動二輪車乗車中 | 251 | 26.0 | 23 | 15.6 | 10.3 |
| | 原付自転車乗車中 | 38 | 3.9 | 14 | 9.5 | -5.6 |
| | 自転車乗用中 | 117 | 12.1 | 45 | 30.6 | -18.5 |
| | 歩行中 | 253 | 26.2 | 42 | 28.6 | -2.4 |
| | その他 | 2 | 0.2 | 1 | 0.7 | -0.5 |
| | 小計 | 966 | 100.0 | 147 | 100.0 | - |
| 65歳以上 | 自動車乗車中 | 451 | 30.8 | 81 | 20.0 | 10.8 |
| | 自動二輪車乗車中 | 47 | 3.2 | 8 | 2.0 | 1.2 |
| | 原付自転車乗車中 | 62 | 4.2 | 26 | 6.4 | -2.2 |
| | 自転車乗用中 | 208 | 14.2 | 102 | 25.2 | -11.0 |
| | 歩行中 | 687 | 46.9 | 188 | 46.4 | 0.4 |
| | その他 | 11 | 0.8 | 0 | 0.0 | 0.8 |
| | 小計 | 1,466 | 100.0 | 405 | 100.0 | - |
| 合計 | 自動車乗車中 | 837 | 31.3 | 105 | 17.9 | 13.3 |
| | 自動二輪車乗車中 | 391 | 14.6 | 42 | 7.2 | 7.4 |
| | 原付自転車乗車中 | 117 | 4.4 | 45 | 7.7 | -3.3 |
| | 自転車乗用中 | 346 | 12.9 | 154 | 26.3 | -13.4 |
| | 歩行中 | 973 | 36.3 | 238 | 40.7 | -4.4 |
| | その他 | 14 | 0.5 | 1 | 0.2 | 0.4 |
| | 小計 | 2,678 | 100.0 | 585 | 100.0 | - |

注 1 警察庁資料による。

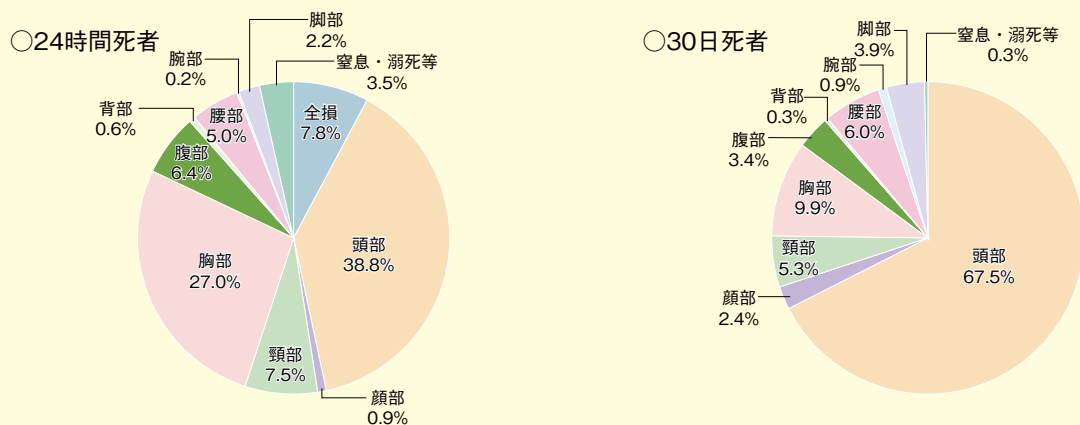
2 「原付自転車」は、一般原動機付自転車及び特定小型原動機付自転車をいう。

(3) 損傷主部位別の状況と特徴

令和5年中の30日死者の損傷主部位別構成率についてみると、頭部の占める割合が24時間死者に比べより高い割合を示している。一方、胸部の占める割合は24時間死者に比べ低い割合を示している（第6図）。

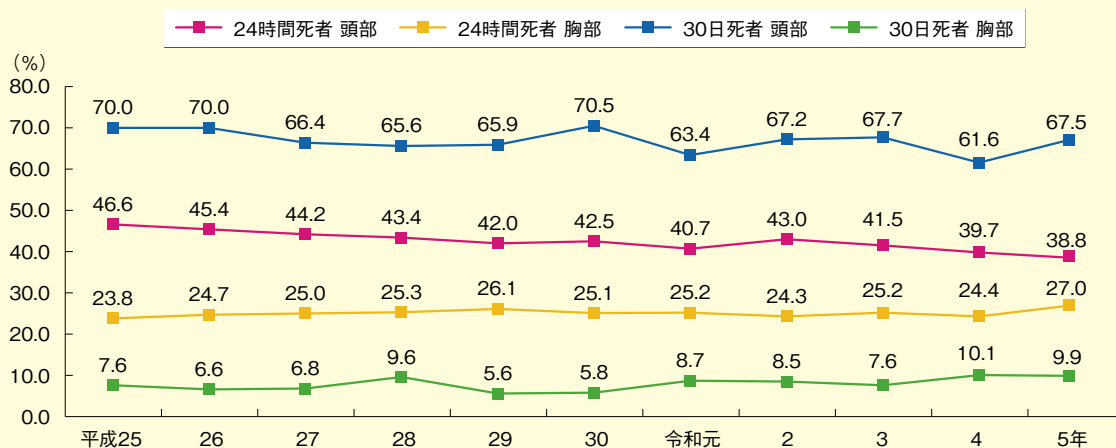
また、平成25年から令和4年の推移をみると、令和5年と同様の傾向を示している（第7図）。

第6図 損傷主部位別死者数の構成率（令和5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25年～令和5年）



注 警察庁資料による。

令和5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〉

【班長の言葉】

栃木県那須塩原市立埼玉小学校

4年 前野 ちえり

「危ないから、一列で歩いて。」

これは、今年度、登校班の班長になった兄の言葉です。私は毎日、片道二キロ以上の道のりを歩いて登校しています。今まで優しかった兄が急に、並んで歩く事に対して、注意をするようになりました。私は、そのような兄をいつしか嫌だと感じるようになりました。

ある雨の日、かさをさしながら、いつものように友達と並んで歩いていました。兄の

「危ない。」

という言葉ではっとしましたが、自転車にのった中学生とぶつかってしまいました。転んで、かさが曲がり、膝から血が出ていました。

「助けられなくてごめんね。」

といつも怒ってばかりの兄が悲しい顔で言いました。その日の夜、兄と母が、私がけがをした事について話をしていました。兄は、

「注意をしても聞いてくれない。僕のせいだけではないけど、僕の力不足なのかもしれない。注意する事でみんなに嫌われて悲しいし、本当は班長なんかやりたくない。」

と言って泣いていました。兄がそんな風に言うなんて思いもしませんでした。その後、私も母と話をしました。まず、今回の事故の原因について考えました。私は、せまい道を二列で歩いていた事、友達との話に夢中になり、前をよく見ていなかった事がいけなかったと思いました。そして母は、事故と安全は常に紙一重で、自動車との事故は、運転者側だけでなく、歩行者側の問題もあると言います。その意味について少し考えてみました。確かに、事故の要因は一つではありません。今回

の事故も私の不注意に加えて、雨でかさをさしていたため、周りが見えにくくなっていた事、中学生側の不注意もあったかもしれません。このように、少くも大丈夫だろうという思いから、その時の様々な状況が重なり、事故になるのだと思いました。

では、私にできる事は何なのか、自分なりに考えてみました。それは、自分自身の毎日の行動だと思います。その中で、兄が私に嫌われても、私を守ろうとしていた思いに気づき、涙がでました。そして、目の前の楽しい事しか考えていなかった自分を恥ずかしく思いました。私は、みなに堂々と注意ができる兄の事をとてもほこらしく思いました。次の日から私は、兄の命令にしがいました。私が一列で歩くと、周りの友達も一列で歩くようになりました。

私は今回の事故から、自分自身が守らなければならない交通ルールについて、身をもって学びました。兄と登校できるのは後半年です。これからは私が、低学年の子を安全に登校させる立場になります。兄の思いを私も引き継ぎ、みなが安全に登校できるように、まずは私自身が、登校中は、必ず一列になり、周りをしっかり確認しながら歩く事から始めていこうと思います。そして私も、兄のように、相手を思い、注意ができる勇気ある人になりたいと思います。



○中学生の部 最優秀作〈内閣総理大臣賞〉

「交通安全家族会議」

福島県郡山市立安積第二中学校

1年 安齋 真央

私にとっての交通安全を考えてみると、自転車を運転する時には「ヘルメットを着用する」、「左側を走行する」など主に、自転車に乗る側の視点での交通安全を一番考えた。その理由は、中学生になって自転車通学になったからだと思う。では、他の人はどうだろうかと思った私は、家族と交通安全とは何かについて会議をすることにした。

まず初めに、小学生の妹が考える交通安全は、「信号を守る」、「横断歩道では手を挙げて横断する」など、主に歩行者側の視点での意見が多かった。

次に、母が考える交通安全は、「かもしれない運転をする」、「急のつく運転をしない」、「早めにライトを点灯する」など主に、車の運転者としての視点での意見が多かった。

次に、父が考える交通安全は、「出掛けるときは、早めに出発するなど時間に余裕をもった行動をする」、「夜間出歩く時は、夜光反射材を着用する」との意見であった。また、人それぞれの交通安全だけではなく、車の自動ブレーキ機能などの企業努力も交通事故防止に繋がっているなどと父は話していた。

このことから分かる通り、それぞれの年齢や立場によって考える交通安全があることが分かった。また、そのどれもが守らなければならない交通安全だと思う。

では、なぜ交通事故は起こるのか。福島県内の交通事故件数を調べてみると、令和四年中に二千七百件を超える人身事故が発生していることが分かった。

これでも減少傾向にあるようだが、なぜこんなにも交通事故が発生するのだろうか。

それについても家族で会議をした。その中には、「疲れや調子の乱れ、それによる注意力の低下が原因なのではないか」、「前は大丈夫だったからという経験で基本が崩れたのではないか」、「自己中心的な考えで行動していたのではないか」、「そもそも交通安全に対するモラルがなく、交通ルールを守っていない人がいるのではないか」などの意見があった。

この時、ふと私を感じたことがある。それは、大人は事故を起こさないという加害者の視点、子供は事故にあわないという被害者の視点で交通安全を考えていると感じた。それぞれ交通安全のことを考えているのに、まったく逆の視点から考えていると感じた。また、交通事故は、自動車と歩行者の事故だけではなく、自転車と歩行者の事故も考えられることが分かった。それを考えると、自転車通学をしている私も交通事故の加害者になる可能性があることが分かった。今まで、事故にあわないための交通安全を考えていたが、これからは、加害者側の視点での交通安全も意識しなければならないと感じた。

この会議を通して、私が思う最大の交通安全は、全員が加害者側と被害者側の視点で交通安全を考えることだ。



略語一覽

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
- 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 Ships 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
- 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
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

※ 造語等により一部掲載を省略しているものがある。