

陸上交通の安全

第1章 道路交通の安全

1. 道路交通事故のない社会をめざして

- 人命尊重の理念に基づき、究極的には、交通事故のない社会をめざします。
- 死者数の一層の減少に取り組むとともに、事故そのものの減少についても積極的に取り組みます。

2. 道路交通の安全についての目標

- ① 交通事故死者数を、平成32年までに**55人以下**にします。
(24時間死者数)
- ② 交通事故死傷者数を、平成32年までに**7,300人以下**にします。

3. 道路交通の安全についての対策

<視点>

- 1 交通事故による被害を減らすために重点的に対応すべき対象
 - ① 高齢者及び子どもの安全確保
 - ② 歩行者及び自転車の安全確保
 - ③ 生活道路における安全確保
- 2 交通事故が起きにくい環境をつくるために重視すべき事項
 - ① 先端技術の活用推進
 - ② 交通実態等を踏まえたきめ細かな対策の推進
 - ③ 地域ぐるみの交通安全対策の推進

<講じようとする施策>

- ① 道路交通環境の整備
- ② 交通安全思想の普及徹底
- ③ 安全運転の確保
- ④ 車両の安全性の確保
- ⑤ 道路交通秩序の維持
- ⑥ 救助・救急活動の充実
- ⑦ 被害者支援の充実と推進
- ⑧ 調査研究の充実

第1節 道路交通事故のない社会をめざして

～道路交通事故のない社会の実現に向けた国の考え方は、次のとおりです～

1. 道路交通事故のない社会をめざして

我々は、人命尊重の理念に基づき、究極的には、交通事故のない社会をめざすべきです。

一方で、近年、高齢者人口の増加等に伴い、交通事故死者数の減少幅が縮小してきた中、平成27年中の交通事故死者数は15年ぶりの増加となりました。また、安全不確認、脇見運転といった安全運転義務違反に起因する死亡事故が依然として多く、相対的にその割合は高くなっています。

このような状況において、今後、本計画で定める道路交通安全について目標を達成し、世界一安全な道路交通を実現していくためには、これまでの対策を深化させ、様々なきめ細かな対策を着実に推進していくことが必要ですが、交通事故のない社会への更なる飛躍をめざしていくためにも、今後は、日々進歩する交通安全の確保に資する先端技術や情報の活用を一層促進していくことが重要です。

また、ワークライフバランスを含む生活面や環境面などあらゆる観点を踏まえた総合的な交通安全対策を推進することにより、交通事故が起きにくい環境をつくっていくことも重要です。

交通安全対策の推進に当たっては、道路上における危険性は、道路以外における危険性の約2.2倍と高いこと（参考1）や、道路交通事故による経済的損失が少なくとも年間6兆3,340億円（国内総生産の約1.3%）に達していること（参考2）をも念頭に置きつつ、交通社会に参加する全ての国民が交通安全に留意するとともに、より一層交通安全対策を充実していくことが必要です。

2. 歩行者の安全確保

特に、我が国では、欧米諸国と比較して、交通事故死者数に占める歩行者の割合が高くなっており、人優先の交通安全思想の下、歩道の整備等により歩行者の安全確保を図ることが重要です。

3. 地域の実情を踏まえた施策の推進

交通安全に関しては、様々な施策メニューがあるところですが、都道府県、市区町村等それぞれの地域の実情を踏まえた上で、その地域に最も効果的な施策の組合せを、地域が主体となって行うべきです。特に、生活道路における交通安全対策については、総合的なまちづくりの中で実現していくことが有効ですが、このようなまちづくりの視点に立った交通安全対策の推進に当たっては、住民に一番身近な市

町村や警察署の役割が極めて大きいと考えています。

さらに、地域の安全性を総合的に高めていくためには、交通安全対策を防犯や防災と併せて一体的に推進していくことが有効かつ重要です。

4. 役割分担と連携強化

行政のほか、学校、家庭、職場、団体、企業等それぞれが責任を持ちつつ役割分担しながらその連携を強化し、また、住民が、交通安全に関する各種活動に対して、その計画、実行、評価の各場面において様々な形で積極的に参加し、協働していくことが有効です。

5. 交通事故被害者等の参加・協働

交通事故被害者等は、交通事故により家族を失い、傷害を負わされるなど交通事故の悲惨さを我が身をもって経験し、理解していることから、交通事故被害者等の参加や協働は重要です。

参考1 道路上における死に至る危険性

厚生労働省の「人口動態統計」によれば、平成25年中の「不慮の事故」（転倒・転落、不慮の溺死、不慮の窒息、火災、交通事故等）による死亡数は3万9,574人です。

このうち、道路交通事故による死亡数（事故発生後1年を超えて死亡した者及び後遺症により死亡した者の数を除く。）は6,060人です。

一方、平成26年の内閣府調査によると、1日のうちの道路上にいる平均時間が1時間48分であり、これらにより、道路上にいる時間とその他の時間（自宅や職場等にいる時間）の単位時間当たりの死者数を比較すると、次のようになります。

前回計画時の数値に比べ、道路上の危険は相対的に低下しているものの、その危険性は相変わらず高いものとなっています。

不慮の事故による死亡数 総数 39,574人
道路交通事故による死亡数 6,060人

$$\frac{\text{＜道路上の危険＞}}{\text{＜道路以外の危険＞}} = \frac{\frac{6,060\text{人}}{1\text{時間}48\text{分}}}{\frac{(39,574\text{人} - 6,060\text{人})}{(24\text{時間} - 1\text{時間}48\text{分})}} = 2.2\text{倍}$$

なお、睡眠時間7時間14分（10歳以上、平日の値、NHK放送文化研究所「国民生活時間報告書」H23）を道路以外の生活場所で過ごす時間から除いた場合は、

$$\frac{\text{＜道路上の危険＞}}{\text{＜睡眠を除いた道路以外の危険＞}} = \frac{\frac{6,060\text{人}}{1\text{時間}48\text{分}}}{\frac{(39,574\text{人} - 6,060\text{人})}{(24\text{時間} - 1\text{時間}48\text{分} - 7\text{時間}14\text{分})}} = 1.5\text{倍}$$

参考2 道路交通事故による経済的損失

内閣府の「交通事故の被害・損失の経済的分析に関する調査研究」（平成24年3月）によると、道路交通事故による経済的損失は、6兆3,340億円と算定されました。

これは、1年間の交通事故によって生じる損失のうち、金銭的損失である医療費、慰謝料、逸失利益等の人的損失、車両・構築物の修理費等の物的損失、交通事故に係る救急搬送費用、警察の事故処理費用、裁判費用、保険運営費用、渋滞の損失等に加え、交通事故による痛み、苦しみ、生活の喜びを享受できなくなることなどの非金銭的損失を交通事故による損失と捉え、このうち死傷損失について算定したものです。

<交通事故による経済的損失>

		損失額（十億円）
金銭的損失		
	人的損失	1,359
	物的損失	1,711
	事業主体の損失	81
	各種公的機関等の損失	828
非金銭的損失		
	死傷損失	2,355
合計		6,334

（注）本調査研究は平成21年度時点のデータに基づき算定。なお、「死亡損失」の算定においては、厚生統計における平成21年の交通事故による死者数(7,086人)を使用し、「負傷損失」の算定においては、平成21年の保険・共済関連統計から推計した負傷者数を使用しました。

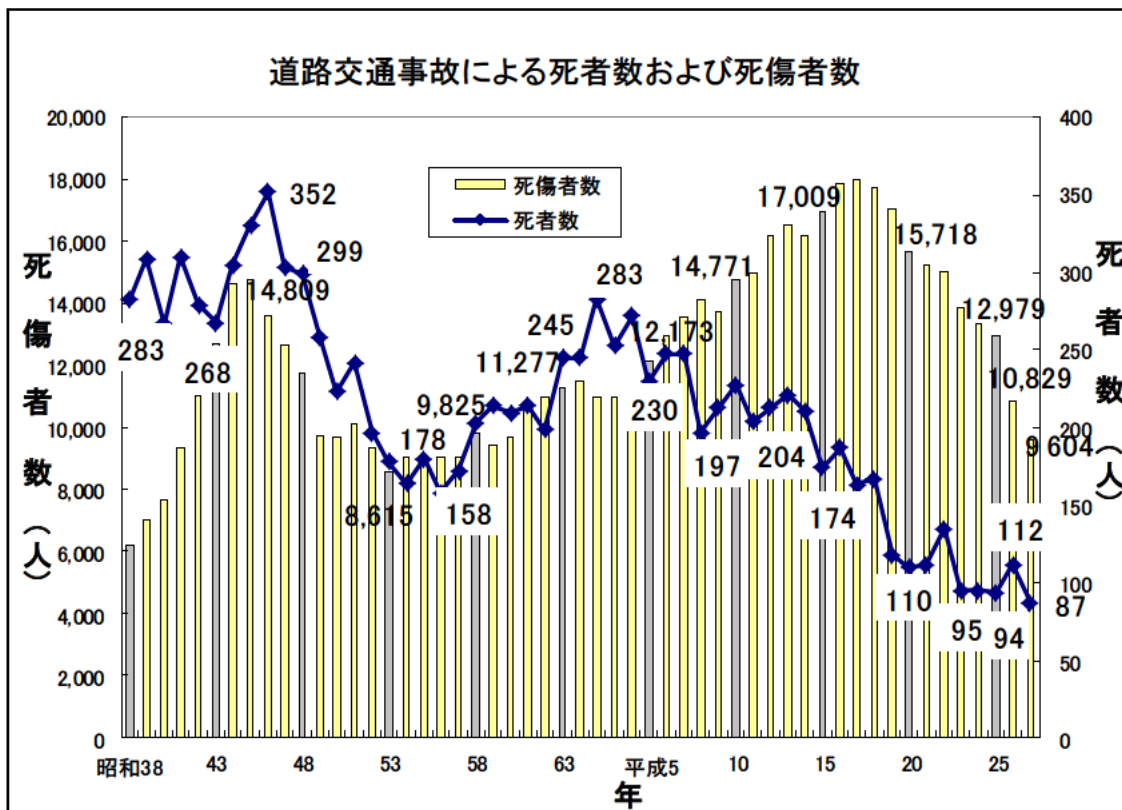
第2節 道路交通の安全についての目標

I 道路交通事故の状況と今後の見通し

1 道路交通事故の状況

本県の交通事故による死者数は、昭和46年に352人を数えましたが、昭和47年以降着実に減少に向かい、昭和56年には158人と半減しました。その後増加に転じ、平成2年には283人に達しましたが、再び減少傾向に転じ、平成15年には174人となり、7年ぶりに200人を下回りました。以後200人以下で推移し、平成25年には94人と昭和29年から統計を取り始めて以来最少となりました。

第9次交通安全計画において、「平成27年までに交通事故死者数を75人以下とすること。」とし、各般の交通安全対策を鋭意推進した結果、死者数は、平成23年から3年連続90人台で推移しましたが、平成26年は112人と増加に転じました。最終年である平成27年には、死者数が87人と過去最少まで減少しましたが、目標達成には至りませんでした。一方死傷者数は、11,800人以下の目標値を達成しました。



【参考】 これまでの交通安全計画の目標値と実数値

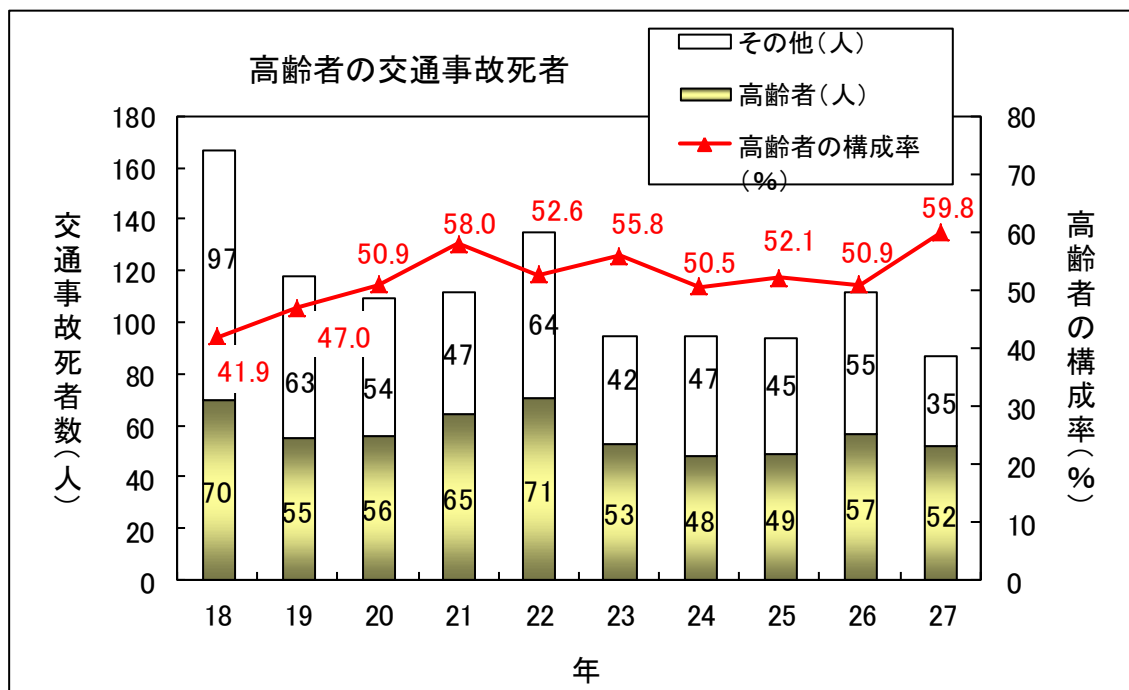
<p>第1次交通安全計画（昭和46年度～50年度）</p> <p>目標：人身事故の半減</p>
<p>第2次交通安全計画（昭和51年度～55年度）</p> <p>目標：死亡事故の抑制については、昭和45年のピーク時の半減をめざすものです。</p>
<p>第3次交通安全計画（昭和56年度～60年度）</p> <p>目標値：死者数124人以下 実数値：昭和60年210人</p>
<p>第4次交通安全計画（昭和61年度～平成2年度）</p> <p>目標値：死者数 昭和46年（ピーク時）の2分の1（176人）以下 実数値：平成2年283人</p>
<p>第5次交通安全計画（平成3年度～7年度）</p> <p>目標値：死者数180人以下 実数値：平成7年248人</p>
<p>第6次交通安全計画（平成8年度～12年度）</p> <p>目標値：死者数200人以下 実数値：平成12年213人</p>
<p>第7次交通安全計画（平成13年度～17年度）</p> <p>目標値：死者数180人以下 実数値：平成17年163人</p>
<p>第8次交通安全計画（平成18年度～22年度）</p> <p>目標値：死者数130人以下 実数値：平成22年135人 死傷者数15,500人以下 実数値：平成22年15,013人</p>
<p>第9次交通安全計画（平成23年度～27年度）</p> <p>目標値：死者数75人以下 実数値：平成27年87人 死傷者数11,800人以下 実数値：平成27年9,604人</p>

最近の交通死亡事故の発生状況をみると、その特徴は次のとおりです。

- ① 65歳以上の高齢者の死者数が高水準で推移しており、全死者数の5割以上を占めています。また、高齢者の自動車運転中の死者数が増加傾向にあります。
- ② 交通弱者（歩行中、自転車乗用中）の死者数が全死者数の約4割を占めています。
- ③ 自動車乗車中の死者数のうち5割以上はシートベルト非着用です。

これは、

- ・ 社会の高齢化の進展により、死亡事故の当事者となる比率の高い高齢者人口及び高齢運転免許保有者数が増加していること
 - ・ シートベルト着用が徹底していないこと
- などによるものが背景として考えられます。



2 道路交通をとりまく状況の展望

本県の道路交通をとりまく今後の状況を展望すると、運転免許保有者数は、今後一定期間は増加することが見込まれます。このような中、交通死亡事故の当事者となる比率の高い高齢者人口の増加、特に、高齢者の運転免許保有者の増加は、道路交通にも大きな影響を与えるものと考えられます。

II 交通安全計画における目標

【数値目標】 交通事故死者数（24時間死者数）55人以下

交通事故死傷者数7,300人以下

交通事故による死傷者数を限りなくゼロに近づけ、県民を交通事故の脅威から守ることが究極の目標であります。国においては平成32年までに年間の死者数を2,500人以下に、死傷者数を50万人以下にすることをめざしています。本県においても、過去の実績等を考慮した上、国よりも減少率が大きい目標を掲げ、平成32年までに55人以下とすることをめざします。

本計画における最優先の目標は死者数の減少であります。今後はさらに、事故そのものの減少や死傷者数の減少にも一層積極的に取り組み、平成32年までに年間の死傷者数を7,300人以下とすることをめざします。

そのため、県民の理解と協力の下、第3節に掲げる諸施策を総合的かつ強力に推進します。

第3節 道路交通安全についての対策

I 今後の道路交通安全対策を考える視点

近年、道路交通事故の発生件数並びに道路交通事故による死者数及び死傷者数が減少傾向にあることから、これまでの交通安全計画に基づき実施されてきた対策には一定の効果があったものと考えられます。

一方で、高齢者の人口の増加等により、交通事故死者数の減少幅は縮小傾向にあります。また、近年、安全不確認、脇見運転、動静不注視等の安全運転義務違反に起因する死亡事故が依然として多く、相対的にその割合は高くなっています。また、スマートフォン等の普及に伴い歩行中や自転車乗車中の操作による危険性も指摘されています。

このため、従来の交通安全対策を基本としつつ、経済社会情勢、交通情勢の変化等に対応し、また、実際に発生した交通事故に関する情報の収集、分析を充実し、より効果的な対策への改善を図るとともに、有効性が見込まれる新たな対策を推進します。

対策の実施に当たっては、可能な限り、対策ごとの目標を設定するとともに、その実施後において効果評価を行い、必要に応じて改善していくことも必要です。

このような観点から、①道路環境の整備、②交通安全思想の普及徹底、③安全運転の確保、④車両の安全性の確保、⑤道路交通秩序の維持、⑥救助・救急活動の充実、⑦被害者支援の充実と推進、⑧調査研究の充実といった8つの施策により、交通安全対策を実施します。

その際、次の1及び2のように対策に係る視点を明確にした上で対策を講ずるべきです。

1 交通事故による被害を減らすために重点的に対応すべき対象

(1) 高齢者及び子どもの安全確保

高齢者の交通事故死者の占める割合が極めて高いこと、今後も高齢化は急速に進むことを踏まえると、高齢者が安全にかつ安心して外出したり移動したりできるような交通社会の形成が必要です。

その際には、多様な高齢者の実像を踏まえたきめ細かな総合的な交通安全対策を推進し、また、高齢者が主として歩行及び自転車等を交通手段として利用する場合と、自動車を運転する場合の相違に着目し、それぞれの特性を理解した対策を構築します。特に、前者の場合には、歩道の整備や生活道路対策のほか、高齢者が日常的に利用する機会の多い医療機関や福祉施設等と連携して実施していくことや、高齢者の事故が居住地の近くで発生することが多いことから、地域における見守り活動などを通じ、生活に密着した交通安全活動を充実させることが重

要です。

後者については、引き続き、高齢運転者の増加が予想されることから、高齢者が事故を起こさないようにするための対策を強化することが喫緊の課題です。

また、加齢による身体機能の変化にかかわらず、高齢者が交通社会に参加することを可能にするため、年齢等にかかわらず多様な人々が利用しやすいよう都市や生活環境を設計するとの考え方にに基づき、バリアフリー化された道路交通環境の形成を図ることも重要です。

さらに、社会の高齢化の進展と同時に考えなければならないのが少子化の進展です。安心して子どもを産み、育てることができる社会を実現するためには、防犯の観点はもちろんのこと、子ども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ます。

このため、子どもの安全を確保する観点から、通学路等において歩道等の歩行空間の整備を積極的に推進する必要があります。

(2) 歩行者及び自転車の安全確保

本県では、全体の交通事故死者数に占める歩行者の割合が3割を超えています。特に、高齢者では4割近くを占めています。

安全で安心な社会の実現を図るためには、自動車と比較して弱い立場にある歩行者の安全を確保することが必要不可欠であり、特に、高齢者や子どもにとって身近な道路の安全性を高めることがより一層求められています。

このような情勢等を踏まえ、人優先の考えの下、通学路、生活道路、市街地の幹線道路等において歩道の整備等による歩行空間の確保を一層積極的に進めるなど、歩行者の安全確保を図る対策を推進していく必要があります。

また、自転車については、自動車に衝突された場合には被害を受ける反面、歩行者に衝突した場合には加害者となるため、それぞれの対策を講じる必要があります。

自転車の安全利用を促進するためには、生活道路や市街地の幹線道路において、自動車や歩行者と自転車利用者の共存を図ることができるよう、自転車の走行空間の確保を積極的に進める必要があります。特に、都市部において自転車の走行区間の確保を進めるに当たっては、自転車交通の在り方や多様な交通手段間の分担の在り方を含め、まちづくり等の観点にも配慮する必要があります。また、自転車利用者については、自転車の交通ルールに関する理解が不十分なことも背景として、ルールやマナーに違反する行動が多いことから、交通安全教育等の充実を図る必要があります。

さらに、都市部の駅前や繁華街の歩道上など交通安全の支障となる放置自転車が問題となっている場合には、自転車駐車場の整備等放置自転車対策を進める必

があります。

加えて、横断歩道においては、歩行者が優先であることを含め、自動車等の運転者における歩行者と自転車に対する保護意識の高揚を図る必要があります。

(3) 生活道路における安全確保

地域住民の日常生活に利用される生活道路において、交通の安全を確保することは重要な課題です。しかし、車道幅員別の死亡事故件数についてみると、死亡事故件数全体のうち、車道幅員 5.5 メートル未満の道路で死亡事故が発生する割合は、やや増加の傾向を示しています。また、車道幅員 5.5 メートル以上の道路については一貫して死亡事故件数が減少しているのに対し、車道幅員 5.5 メートル未満の道路については増減しながら変動しており、安定した減少傾向とはなっていません。このような状況を踏まえると、生活道路における安全の一層の確保が重要です。

このため、地域における道路交通事情等を十分に踏まえ、各地域に応じた生活道路を対象として自動車の速度抑制を図るための道路交通環境の整備、交通指導取締りの強化、安全な走行方法の普及等の対策を講じるとともに、幹線道路を走行すべき自動車が生活道路へ流入することを防止するための幹線道路における交通安全対策及び交通流の円滑化を推進するなど、生活道路における交通の安全を確保するための対策を総合的なまちづくりの中で一層推進する必要があります。また、地域住民の主体的な参加と取組が不可欠であり、対策の検討や関係者間での合意形成において中心的な役割を果たす人材の育成も重要な課題となります。

2 交通事故が起きにくい環境をつくるために重視すべき事項

(1) 先端技術の活用推進

運転者の不注意による交通事故や、高齢運転者の身体機能等の低下に伴う交通事故への対策として、運転者の危険認知の遅れや運転操作の誤りによる事故を未然に防止するための安全運転を支援するシステムや、交通事故が発生した場合にいち早く救助・救急を行えるシステムなど、技術発展を踏まえたシステムを導入推進する必要があります。

また、今後も科学技術の進展があり得る中で、その導入過程における安全確保も図りつつ、新たな技術を有効に活用しながら取組を推進する必要があります。

(2) 交通実態等を踏まえたきめ細かな対策の推進

これまで、総合的な交通安全対策の実施により交通事故を大幅に減少させることができたところでありますが、安全運転義務違反に起因する死亡事故は、依然

として多く、近年、相対的にその割合は高くなっています。このため、これまでの対策では抑止が困難である交通事故について、発生地域、場所、形態等を詳細な情報に基づき分析し、よりきめ細かな対策を効果的かつ効率的に実施していくことにより、当該交通事故の減少を図っていく必要があります。

また、第10次計画期間中にも様々な交通情勢の変化があり得る中で、その時々々の状況を的確に踏まえた取組を行う必要があります。

(3) 地域ぐるみの交通安全対策の推進

交通事故の発生場所や発生形態など事故特性に応じた対策を実施していくためにも、インターネット等を通じた交通事故情報の提供に努めるなど、これまで以上に地域住民に交通安全対策に関心を持ってもらい、当該地域における安全安心な交通社会の形成に、自らの問題として積極的に参加してもらおうなど、県民主体の意識を醸成する必要があります。

また、安全な交通環境の実現のためには、交通社会の主体となる運転者、歩行者等の意識や行動を周囲・側面からサポートしていく社会システムを、県、市町それぞれの地域における交通情勢を踏まえ、行政、関係団体、住民等の協働により形成する必要があります。