

The 5<sup>th</sup> Global Interactive Forum on Traffic and Safety ,GIFTS  
28<sup>th</sup> October 2019, Station Conference Tokyo, Tokyo, Japan



# 我が国の交通安全対策の流れと今後の課題

内閣府(交通安全対策担当)

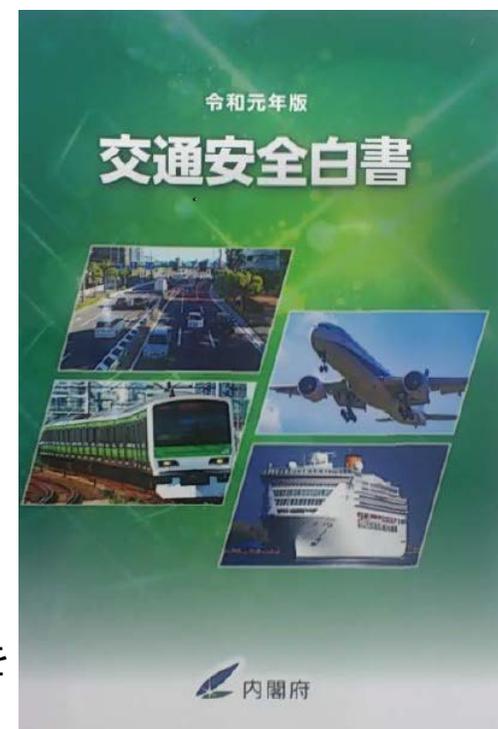
# 我が国の交通安全対策の流れと今後の課題

1. 交通事故の推移-平成の30年を中心に

2. 関係省庁連携による交通安全の取組

3. 最近の交通安全対策-今後の主な課題

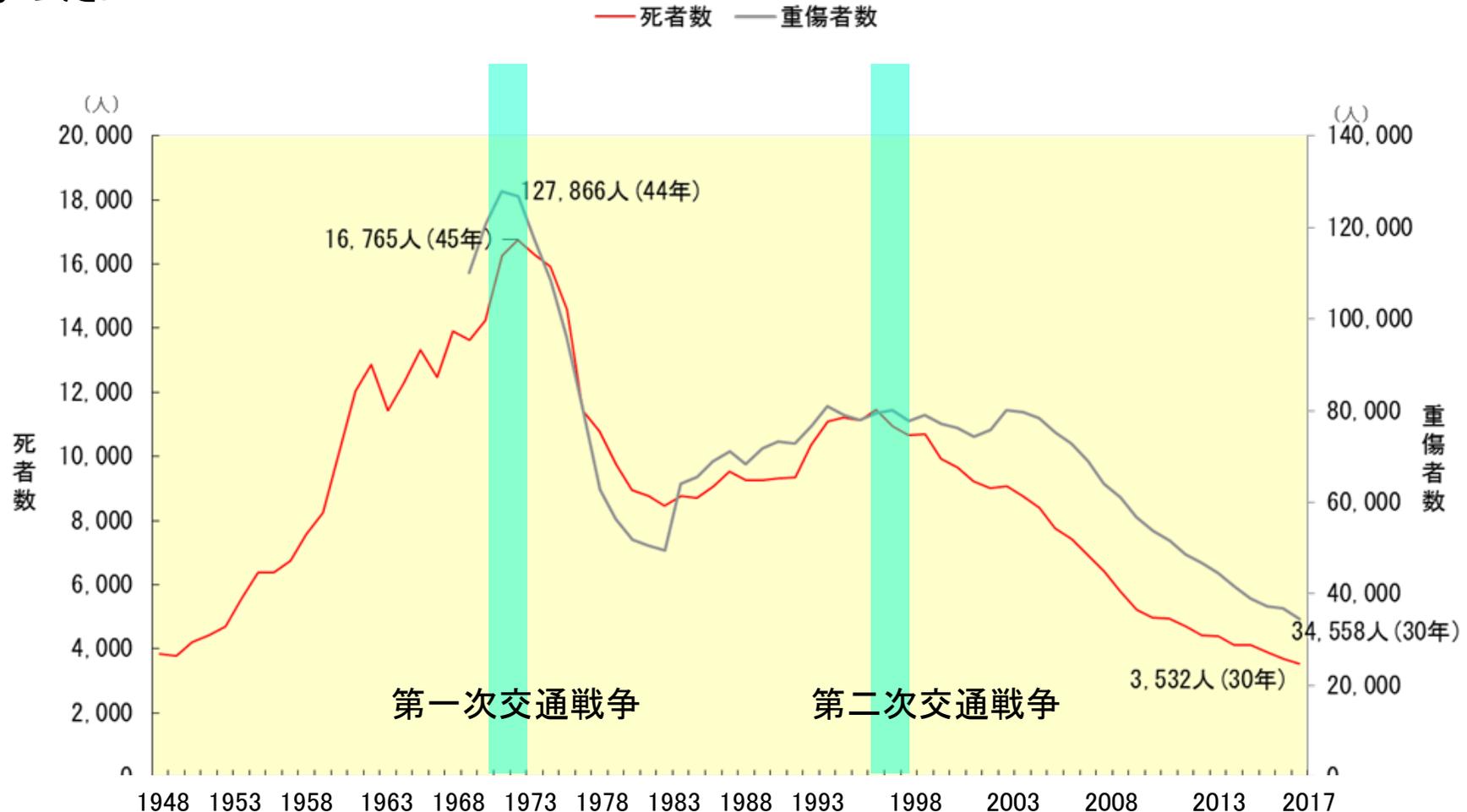
# 1. 交通事故の推移-平成の30年を中心に



交通安全白書は、交通安全対策基本法に基づく法定白書。令和元年版白書は、特集において、平成の30年間を中心とした、交通事故と交通安全の取組の流れを概説。

# 交通事故件数、死者数及び重傷者数の推移

2018年の交通事故死者数は3,532人となり、過去最多であった1970年の1万6,765人の4分の1以下であるのみならず、現行の交通事故統計となった1948年以降で最も少なくなった。



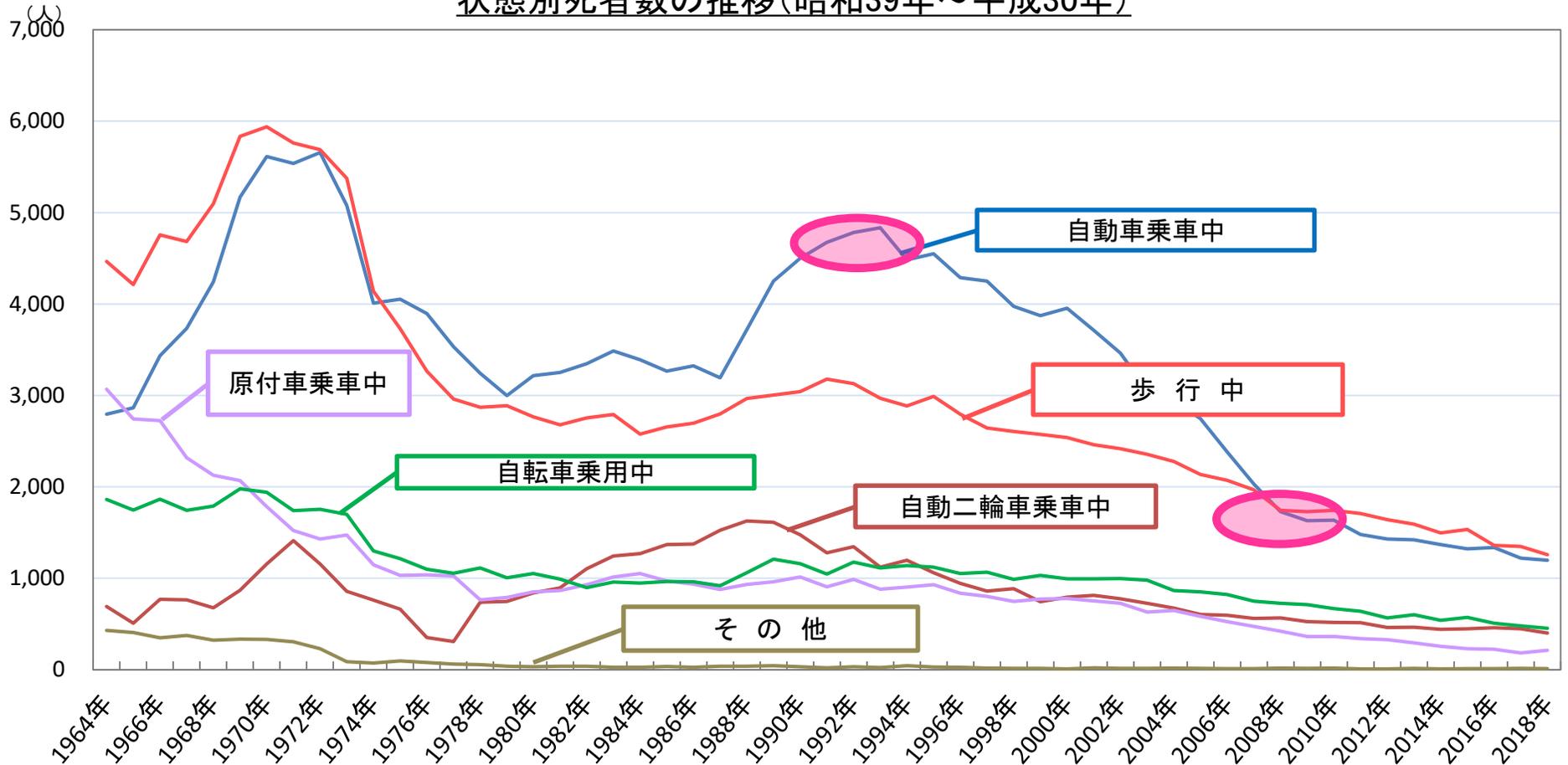
資料: 警察庁資料をもとに作成。

注 昭和46年以前は、沖縄県を含まない。以降の図表において同じ。

# 状態別交通事故死者数の推移

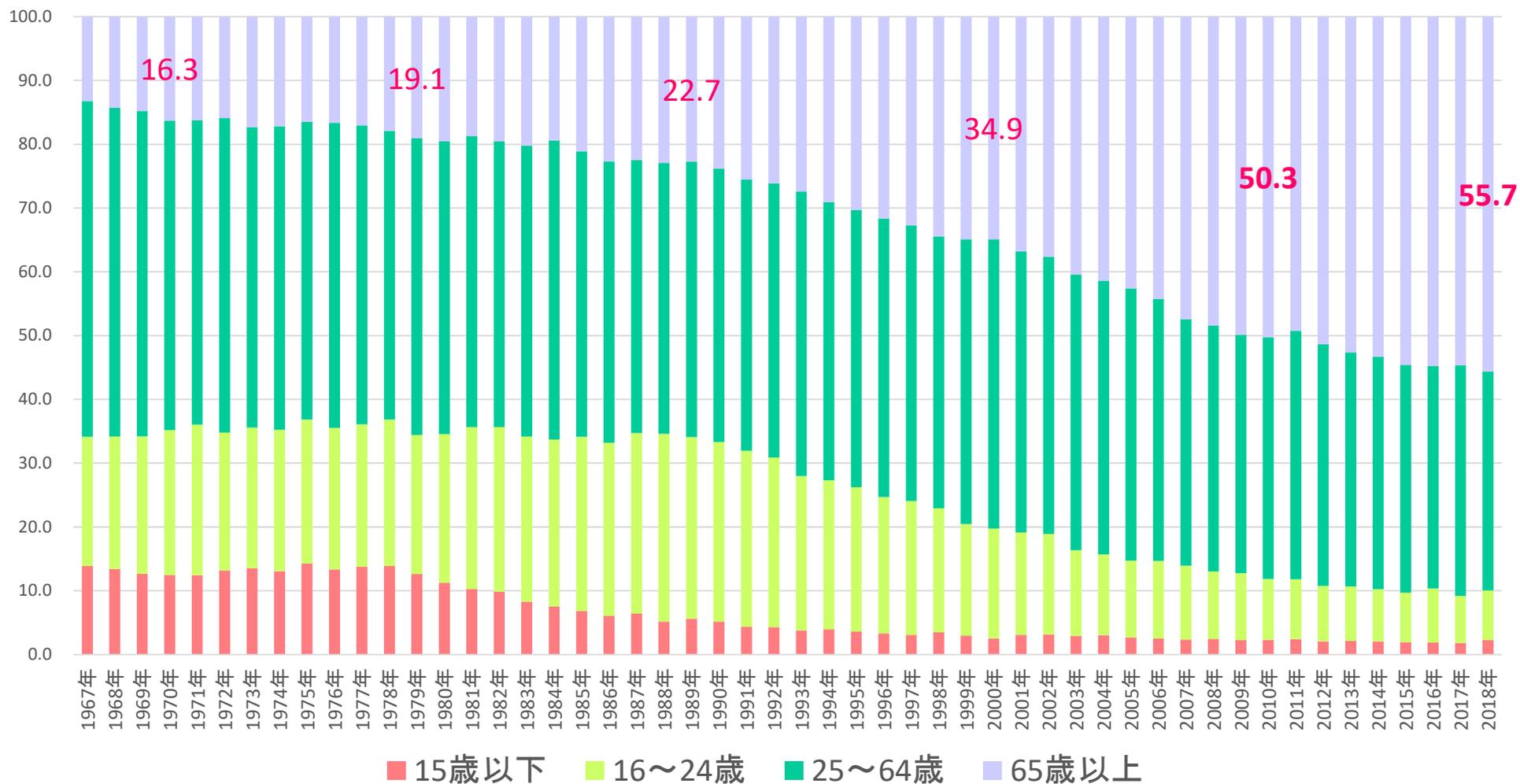
交通事故死者数の推移を「状態別」にみると、30年前最も多かった「自動車乗車中」の死者数は、1990年代に大きく減少し、2010年代には「歩行中」がこれを上回る。

状態別死者数の推移(昭和39年～平成30年)



# 年齢層別交通事故死者数の推移

交通事故死者数について年齢層別割合の推移をみると、65歳以上の高齢者の割合は、2010年に初めて50%を上回った。

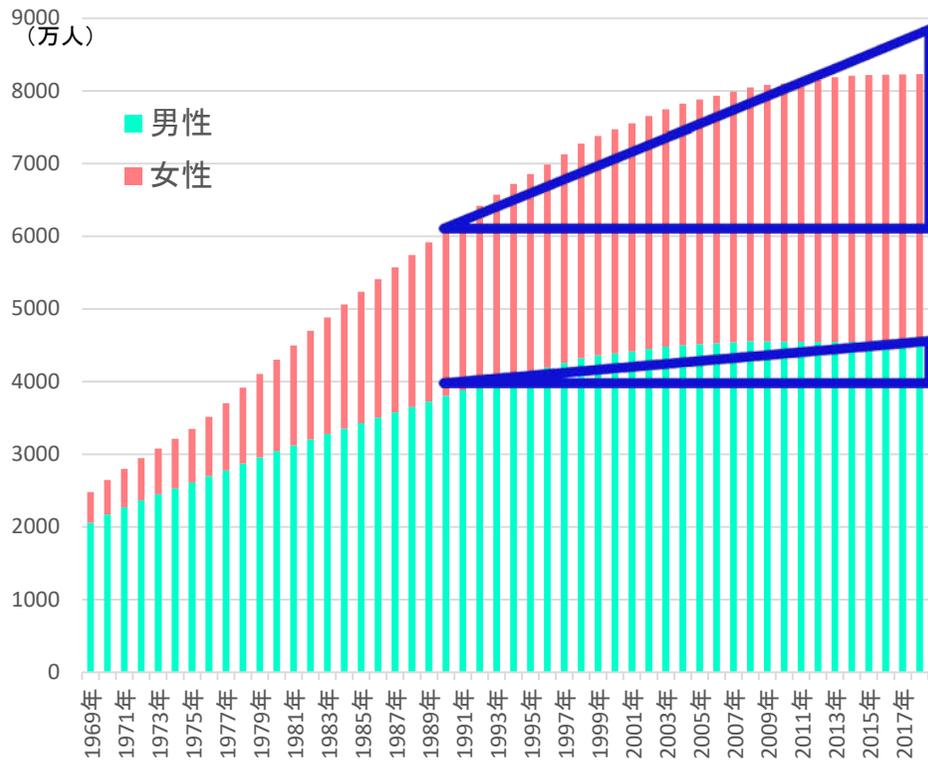


# 運転免許保有者の推移(男女別・年齢層別)

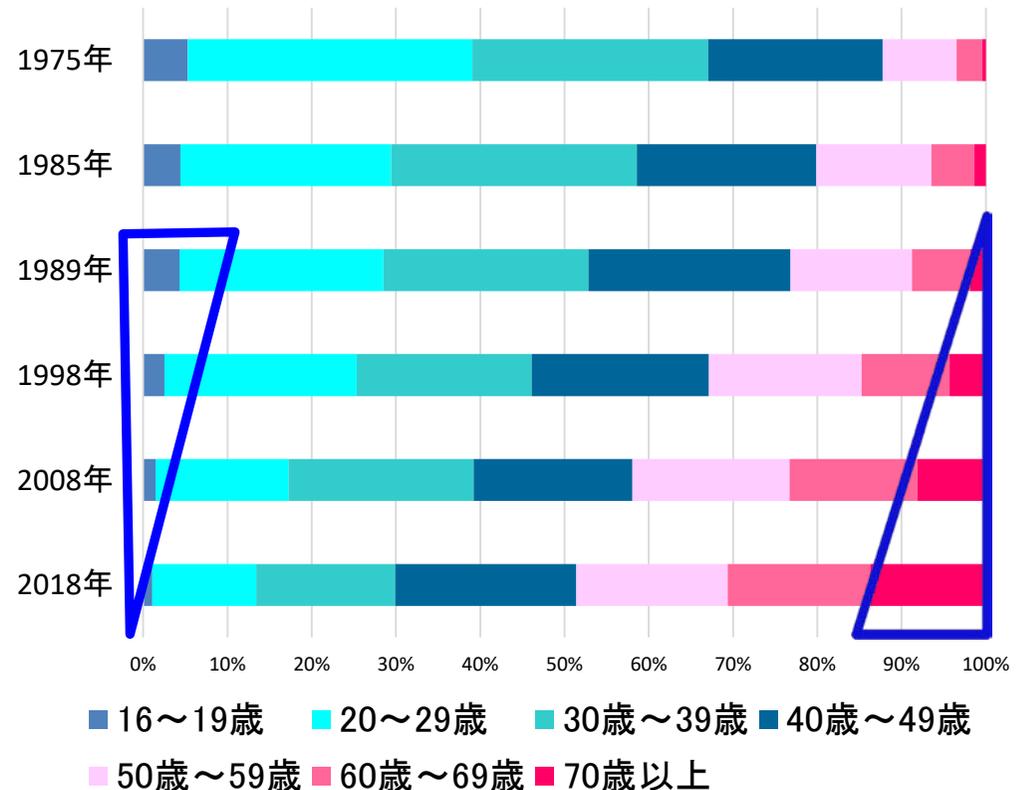
男女別に運転免許保有者数の推移をみると、この30年間を通じて、男性が約775万人、女性は約1,540万人増え、2,300万人以上の増加となった。

年齢層別に運転免許保有者割合の推移をみると、この30年間で、16歳から19歳までの運転免許保有者はおよそ3分の1になる一方、70歳以上は10倍以上となった。

## 運転免許保有者数の推移(男女別)



## 年齢層別運転免許保有者割合の推移

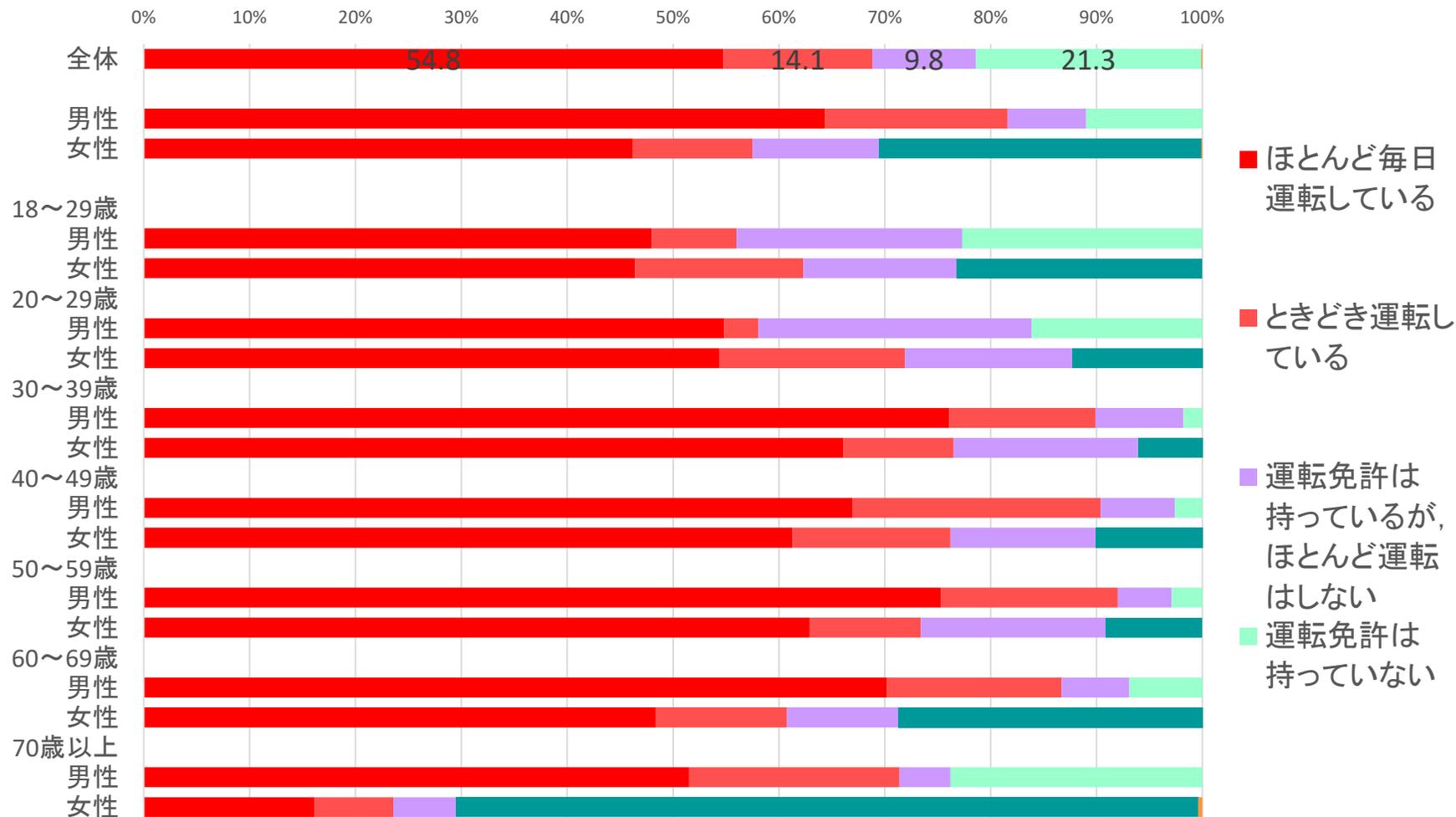


資料 内閣府「交通安全白書(令和元年)」をもとに作成。

# 世論調査に見る男女別・年齢層別運転の状況

世論調査により、男女別・年齢別に、自動車やオートバイなどの運転に関する状況を聞いた結果をみると、60歳以上で他の年齢層に比べて男女差が大きくなる。

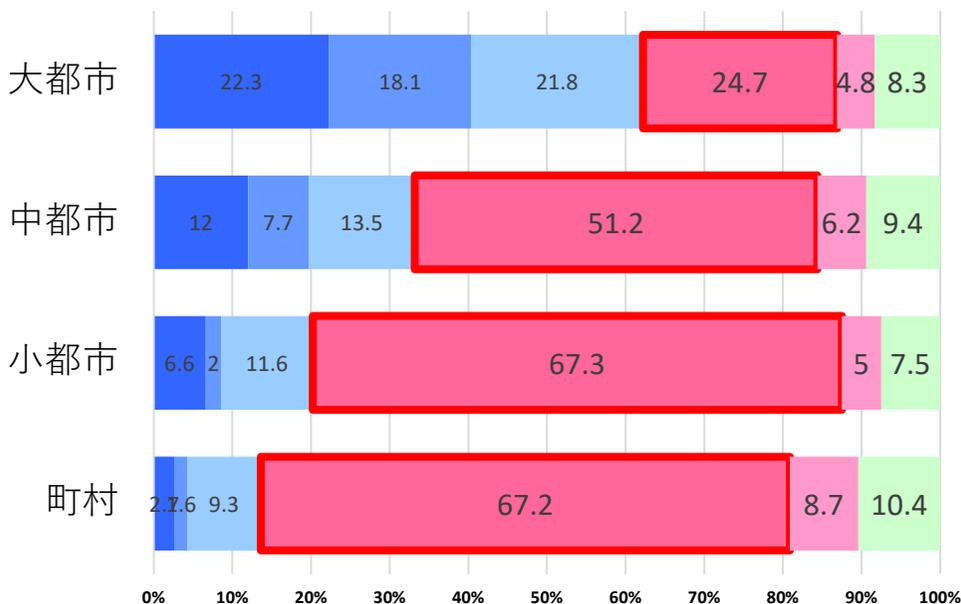
交通安全に関する世論調査:あなたは、ふだん自動車やオートバイを運転しますか



# ライフスタイルの変化と交通安全

## 郊外における車依存のライフスタイル

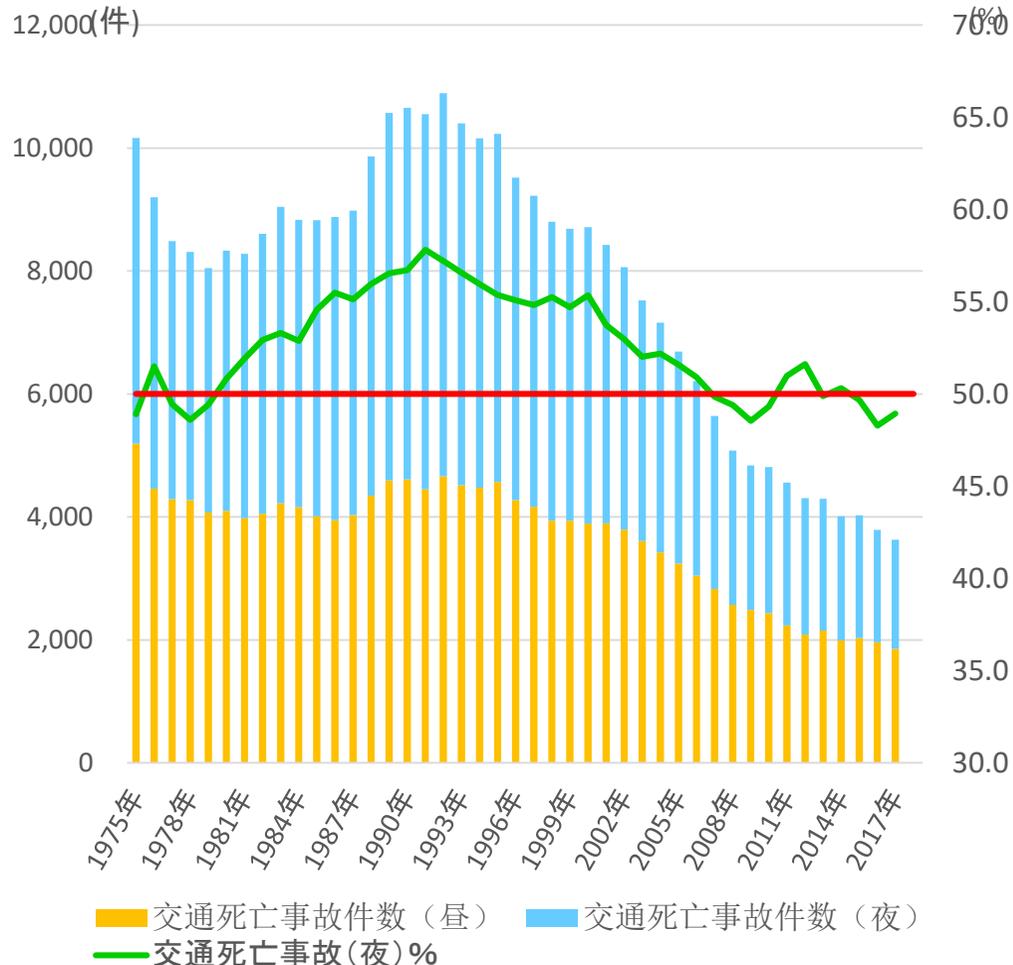
「日常的な公共交通機関の利用に関して、あなたは、鉄道やバスを合わせてどれくらい利用していますか。」



- ほぼ毎日利用する
- 1週間に数回利用する
- 1か月に数回利用する
- 主に自動車を使うのでほとんど利用しない
- オートバイや自転車などを使うのでほとんど利用しない
- 出かける機会が少なく、ほとんど利用しない

資料: 内閣府「公共交通に関する世論調査」(平成28年)

## 生活行動の夜間化と交通事故



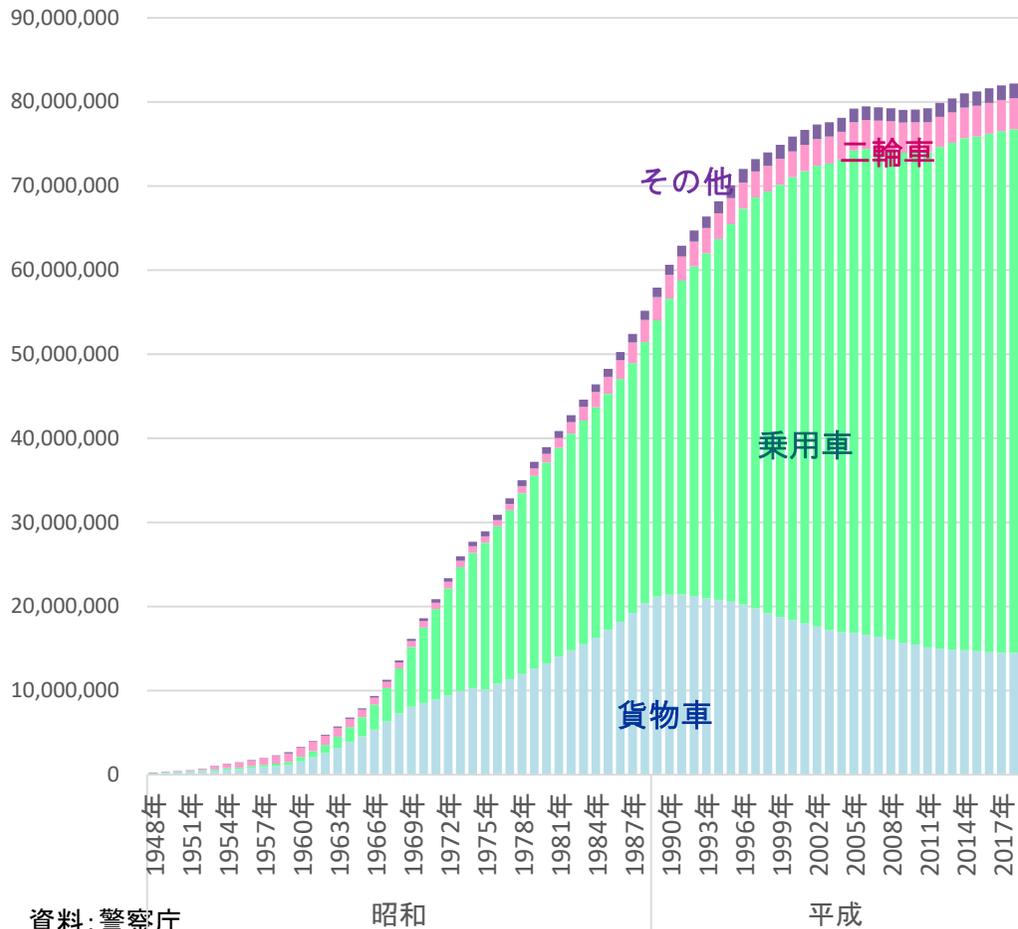
資料: 警察庁資料をもとに作成。

# 自動車保有台数の増加、当事者車種別死亡事故件数の推移

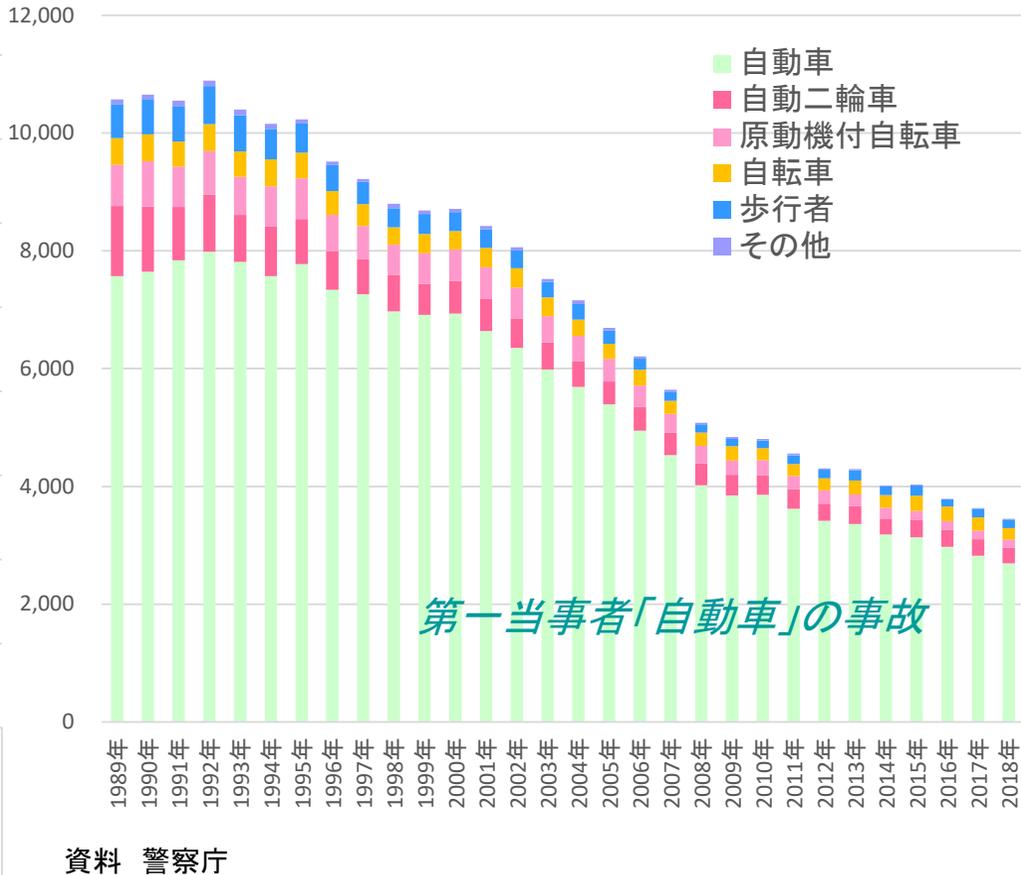
○自動車保有台数の推移をみると、昭和40年代には乗用自動車を中心に自動車保有台数が急増し、平成の30年間を通じて乗用車は倍増した。

○第1当事者別にこの30年間の死亡事故件数の推移をみると、第1当事者が「自動車」の事故件数は約3分の1となったが、全体に占める割合は常に7割以上となっている。

## 自動車保有台数の推移

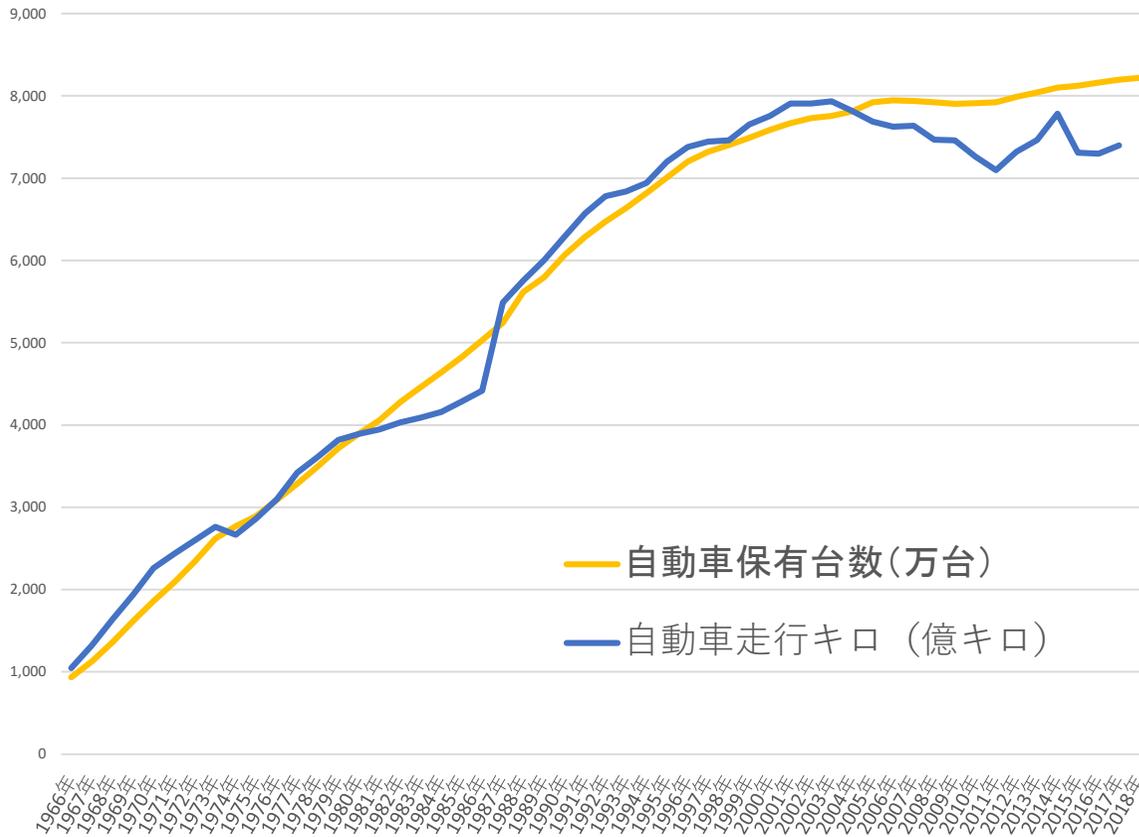


## 当事者別(第1当事者)死亡事故発生状況



# 自動車保有台数の増加、道路整備の進展

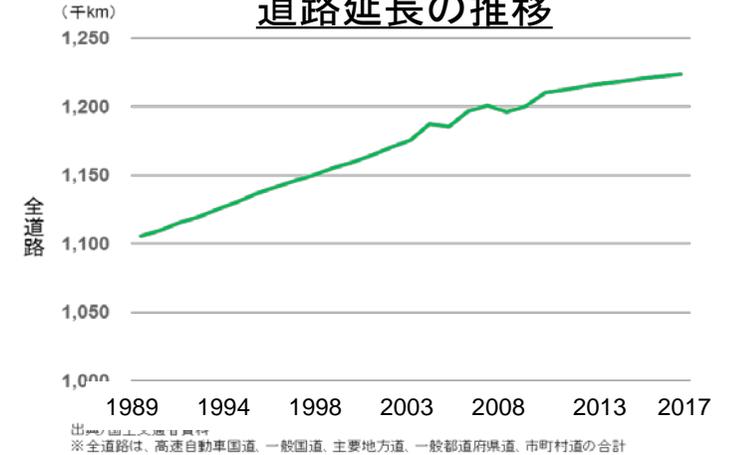
## 自動車保有台数及び自動車走行キロの推移



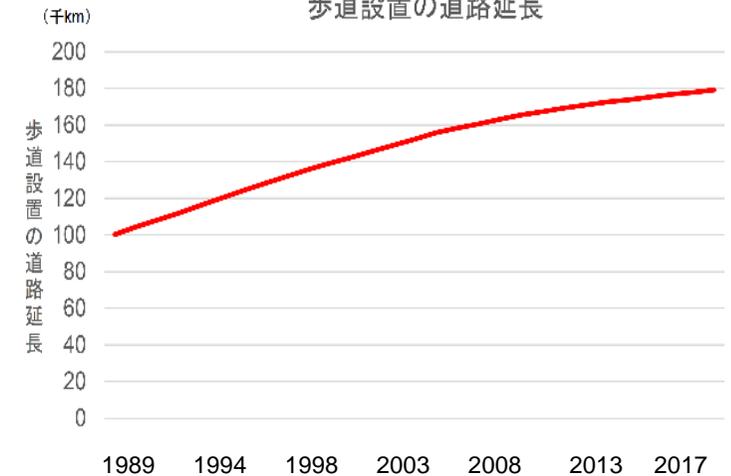
注1 警察庁資料による。

注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。

## 道路延長の推移



## 歩道設置の道路延長



出典)国土交通省資料  
※歩道等の設置道路延長(道路中心線上の延長)

## 2. 関係省庁連携による交通安全の取組

# 交通安全に関わる関係省庁の主な役割の例

内閣

- 内閣府 .....交通安全基本計画の策作成・推進、全国交通安全運動
  - 国家公安委員会 — 警察庁 .....運転免許制度、交通規制・交通管制・信号機  
通指導取締り・交通事故事件捜査、交通事故被害者支援
  - 金融庁 .....自動車保険に係る損害保険会社への指導
- 総務省 .....交通安全に係る通信システムの整備
  - 消防庁 .....救急体制の整備
- 法務省 .....交通事犯被収容者に対する教育
- 外務省
- 財務省
- 文部科学省 .....幼児児童生徒の交通安全教育
- 厚生労働省 .....救急医療体制の整備
- 農林水産省 .....農道、林道における交通安全施設整備、農業機械運転における安全確保
  - 水産庁 .....漁船、漁船乗組員の安全確保
- 経済産業省 .....車両の安全性等に関する日本工業規格の整備、交通関係用品の安全性確保
- 国土交通省 .....生活道路幹線道路の交通安全対策、交通安全施設整備、運輸・車両基準、  
旅客・貨物運送事業者の監督
  - 気象庁 .....気象観測態勢の整備、気象情報の提供
  - 海上保安庁 .....海上交通の安全確保
- 環境省
- 防衛省 .....自衛隊隊員への交通安全思想の普及の徹底

1府12省庁に加え、  
指定行政機関に指定されている外局を抜粋

# 交通安全対策基本法に基づく交通安全対策の推進体制

交通安全対策基本法に基づき、中央交通安全対策会議において、交通安全基本計画の作成等を行い、交通対策本部において、計画に基づき施策を機動的に推進。

都道府県、市町村においても、各々交通安全対策会議がおかれる。

## 交通安全対策基本法(昭和45年法律第110号)

目的:交通の安全に関し、国及び地方公共団体、車両、船舶及び航空機の使用人、車両の運転者、船員及び航空機乗組員等の責務を明らかにするとともに、国及び地方公共団体を通じて必要な体制を確立し、並びに交通安全計画の策定その他国及び地方公共団体の施策の基本を定めることにより、交通安全対策の総合的かつ計画的な推進を図り、もつて公共の福祉の増進に寄与する

## 中央交通安全対策会議(基本法第14、15条)

会長:内閣総理大臣

委員:内閣府特命担当大臣(交通安全対策担当)他12閣僚

役割:交通安全基本計画の作成及びその実施の推進

その他交通安全に関する総合的な施策で重要なものの企画に関する審議及びその実施の推進

交通対策本部(中央交通安全対策会議決定)

本部長:内閣府特命担当大臣(交通安全対策担当)

構成員:関係15事務次官等

役割:交通安全基本計画に定める施策を機動的に推進し、並びに交通の安全に関するその他の総合的な施策で重要なものの機動的な企画し及びその推進

都道府県交通安全対策会議

都道府県交通対策協議会

市町村交通安全対策会議

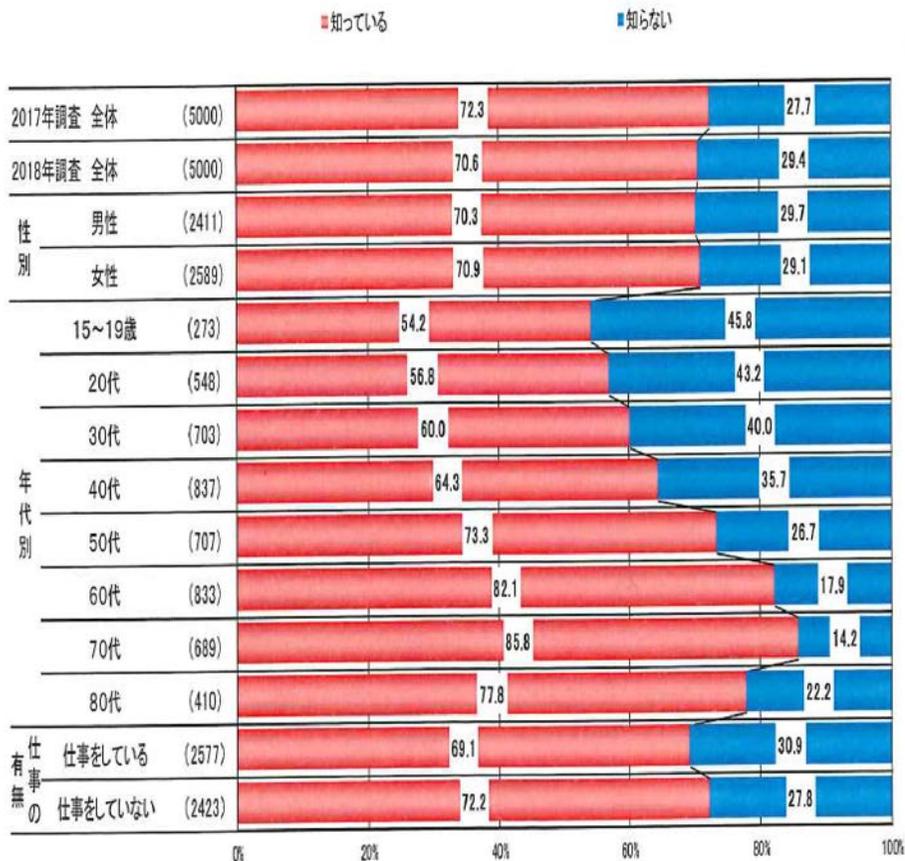
# 全国交通安全運動

春、秋の全国交通安全運動は、関係省庁、都道府県、13の主催団体、多様な業種の協賛団体(153団体)により実施されてきている。

意識調査によると、国民の7割以上が全国交通安全運動について「知っている。」と回答している。

2019年春・秋の全国交通安全運動ポスター

春・秋の全国交通安全運動等普及啓発活動の認知状況



資料:内閣府

# 交通安全に関する国・地方公共団体の計画

(5力年計画)

(単年度計画)

<指定行政機関>

交通安全基本計画

交通安全業務計画  
(省庁毎に作成)

<都道府県>

交通安全計画

交通安全実施計画

<市町村>

交通安全計画  
(任意作成)

交通安全実施計画  
(任意作成)

注:都道府県と市町村は,陸上交通の安全に関する部分のみ。

# 第10次交通安全基本計画(2016～2020年度)

## 計画の基本理念

- ・人優先の交通安全思想の下、道路交通事故死者数については、過去最悪時の4分の1以下にまで減少。
- ・より高い目標を掲げ、今後なお一層の交通事故の抑止を図るためには、従来の施策の深化はもとより、先端技術を積極的に取り入れた新たな時代における対策に取り組む。また、公共交通等の安全対策に一層取り組む。
- ・これにより、交通事故のない社会の実現への大きな飛躍と世界をリードする交通安全社会を目指す。

## 第1 道路交通の安全

交通事故死者数の15年ぶりの増加や安全運転義務違反に起因する死亡事故の割合が相対的に高くなっていることなどから、本計画の目標を達成し、世界一安全な道路交通を実現していくためには、これまでの対策の深化とともに、日々進歩する交通安全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。

### 【目標】

- ① 24時間死者数を2,500人(※)以下とし、世界一安全な道路交通を実現。(※30日以内死者数約3,000人)
- ② 死傷者数を50万人以下に。

### 【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 高齢者及び子供の安全確保
- 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

#### <対策の柱>

- 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 研究開発及び調査研究の充実

第2 鉄道交通の安全

第4 海上交通の安全

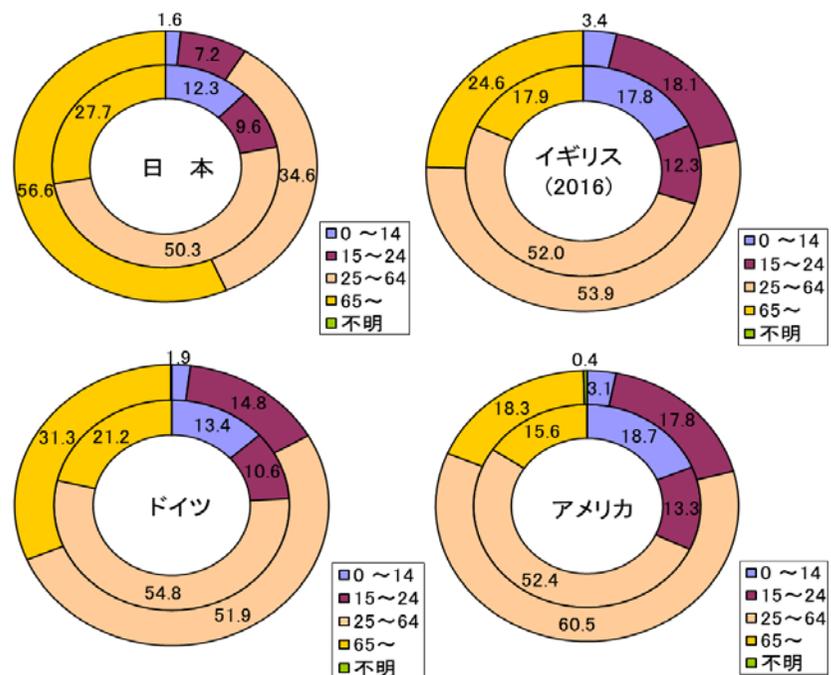
第3 踏切道における交通の安全

第5 航空交通の安全

# 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

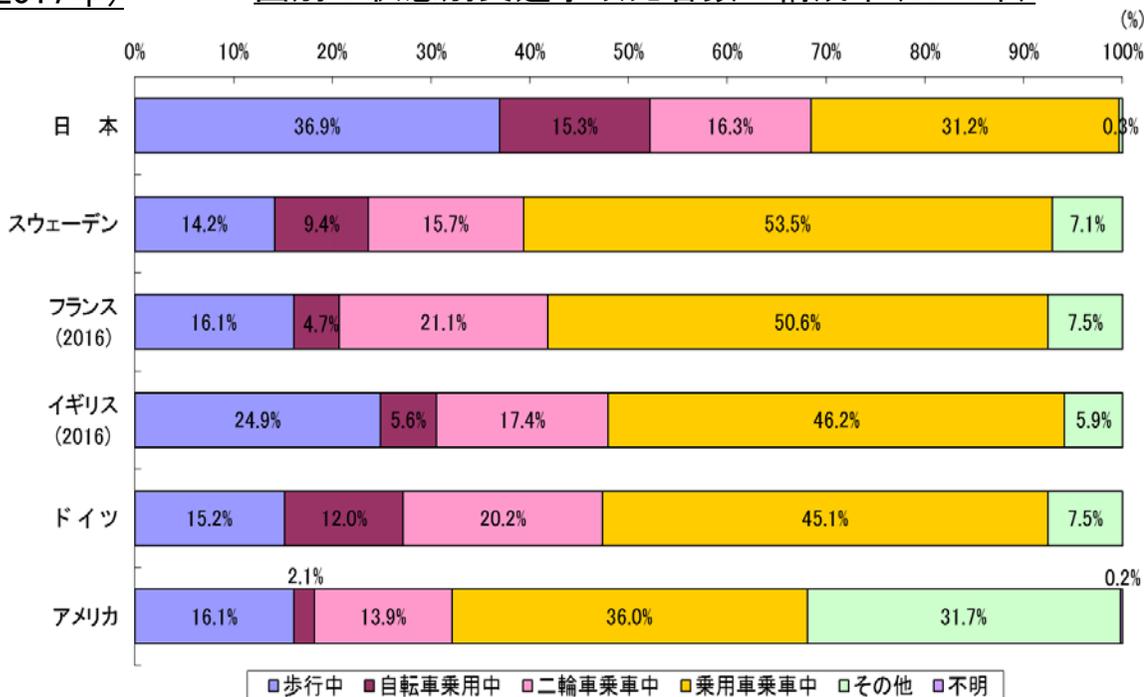
重点的に対応すべき対象	対象を設定した要因
① 高齢者及び子供の安全確保	<ul style="list-style-type: none"> <li>・諸外国と比較して、高齢者の交通事故の死者の占める割合が極めて高い。</li> <li>・少子化の進展。安心して子供を産み、育てることができる社会の実現。</li> </ul>
② 歩行者及び自転車の安全確保	<ul style="list-style-type: none"> <li>・2008年から歩行中の交通事故死者数が自動車乗車中の死者数を上回っている。</li> <li>・自転車乗車中の死者数の構成率が欧米諸国と比較して高い。</li> </ul>
③ 生活道路における安全確保	<ul style="list-style-type: none"> <li>・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が増加傾向。</li> </ul>

国別年齢層別交通事故死者数構成率及び人口構成率(2017年)



資料: 内閣府「交通安全白書(令和元年版)  
 注: 内円は人口、外円は交通事故死者数の構成率  
 死者数の定義は事故発生後30日以内の死者、IRTAD資料による。

国別の状態別交通事故死者数の構成率(2017年)



資料: 内閣府「交通安全白書(令和元年版)  
 注: 死者数の定義は事故発生後30日以内の死者、IRTAD資料による。

## 視点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

- ・事故死者数の減少幅が鈍化
- ・安全不確認、脇見運転等の安全運転義務違反に起因する死亡事故の割合が相対的に増加

交通事故が起きにくい環境づくりが必要

### 新たな視点

～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～

### 主な具体的施策の例

#### ①先端技術の活用推進

- ・ 運転者の不注意や高齢運転者の身体機能の低下等に起因する事故を未然に防止する安全運転支援システム
- ・ いち早く救助・救急を行うシステム
- ・ 世界をリードする技術の研究開発、新たな技術の有効活用

- 衝突被害軽減ブレーキ等の義務化も含めた保安基準の拡充・強化
- ドライバー異常時対応システム等の新技術の開発・普及促進
- 事故自動通報システム(ACN)等の普及・高度化

#### ②交通実態等を踏まえたきめ細かな対策の推進

- ・ 発生場所、事故形態等の詳細情報に基づく分析、きめ細かな対策の実施

- 急ブレーキ等のビックデータを活用した潜在的危険箇所対策
- ドライブレコーダー等を活用した事故実態の把握・分析
- 地理情報システム等を活用した交通事故分析の高度化
- 医療機関の協力による事故の傷害発生メカニズムの詳細調査

#### ③地域ぐるみの交通安全対策の推進

- ・ 地域住民等の主体的参加

- 地域の見守り活動等を通じた地域ぐるみによる高齢者の安全確保
- インターネット等による交通事故情報を積極的提供
- 地域住民等の主体的な参加の下に交通安全施設の点検等を推進

### 3. 最近の交通安全対策-今後の主な課題

# 未就学児等及び高齢運転者の交通安全緊急対策の概要 (2019年6月)

## 1. 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

- (1) 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緊急安全点検の実施
- (2) 子供の安全な通行を確保するための道路交通安全環境の整備の推進
- (3) 地域ぐるみで子供を見守るための対策等
- (4) 小学校の通学路の合同点検



走行速度を抑制する



凸部(ハンプ)



狭さく

歩行者の空間を確保する



防護柵



路肩のカラー舗装

歩行者・自転車の空間を優先して確保する



## 2. 高齢者の安全運転を支える対策の更なる推進

- (1) 安全運転サポート車の普及推進等
- (2) 運転に不安を覚える高齢者の支援
- (3) 高齢運転者に優しい道路環境の構築



## 3. 高齢者の移動を伴う日常生活を支える施策の充実

- (1) 公共交通機関の柔軟な活用
- (2) 制度の垣根を越えた地域における輸送サービスの充実
- (3) 自動運転技術等新たな技術を活用した新しい移動手段の実用化等

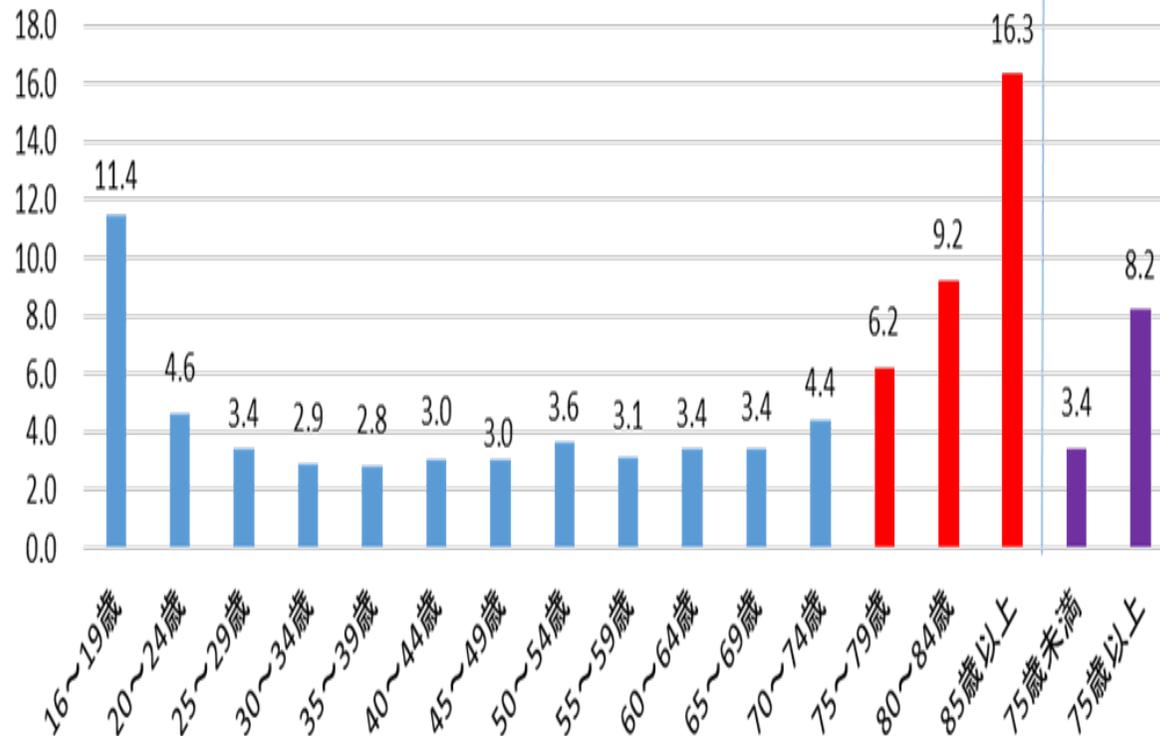
中山間地域における道の駅等を拠点とした自動運転サービスの将来イメージ



# 将来に向けた課題の例：高齢化の一層の進展と交通安全

## 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)

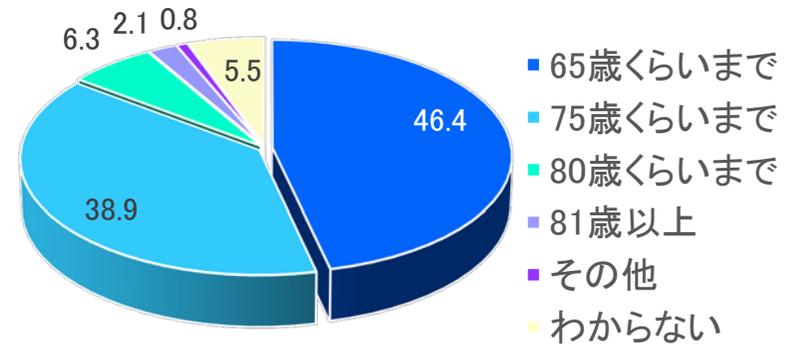
(件/免許人口10万人当たり)



注1: 第1当事者が原付以上の死亡事故を計上している。

注2: 算出に用いた免許人口は、平成30年末現在の値である。

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(1992年調査)

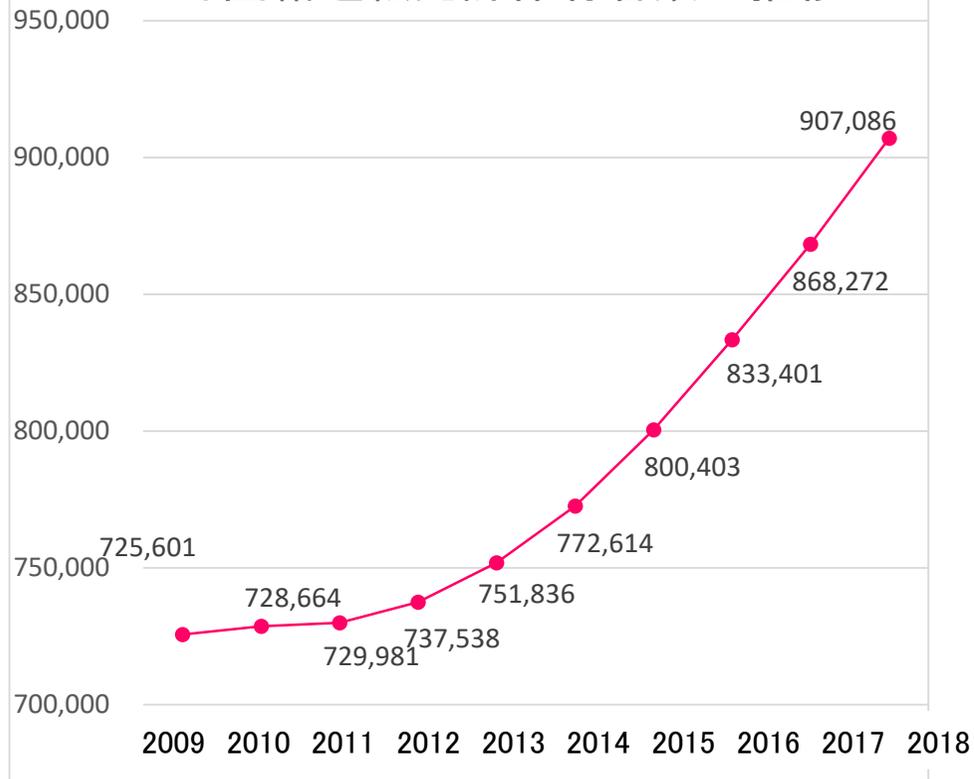


資料:総理府「交通安全に関する世論調査」

この30年間で平均寿命は男女とも概ね約5年、長寿化。

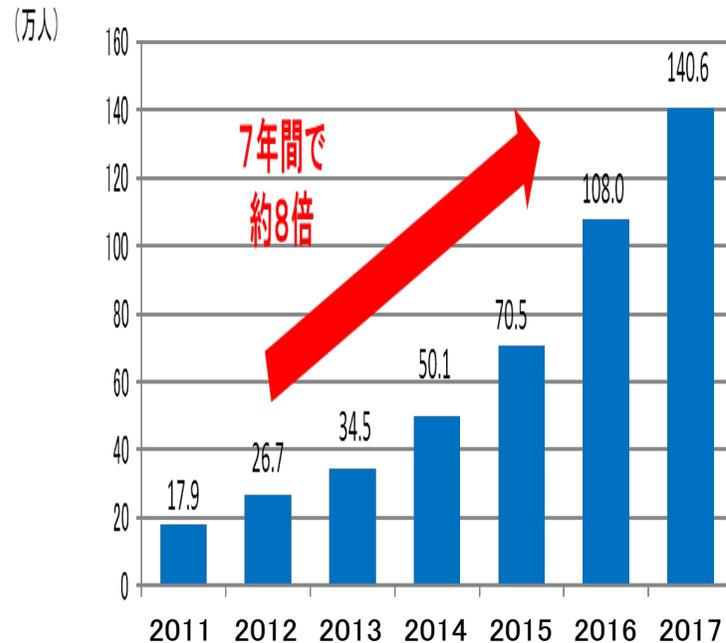
# 将来に向けた課題の例：外国人の増加と交通安全

## 外国籍運転免許保有者数の推移



資料：警察庁

## レンタカーを利用した訪日外国人の推移



注) 国際定期便を利用して空港から出国した外国人旅客者数(推定値)

出典：国際航空旅客動態調査(航空局)

# 第11次交通安全基本計画に向けた流れ

2016-20年度

第10次交通安全基本計画の推進

2017-18年度

第10次計画の評価体系・方法の検討

2019年度

中央交通安全対策会議における議論の素案作成のための検討会

- 第10次計画の評価書案
- 第11次計画に向けた交通安全に関わる施策へのニーズ
  - ・人口・社会動向等の変化の中で重視すべき事項
  - ・国民等が求める施策
- 交通事故に関わる長期予測

次期計画の理念、目標、着目すべき視点、施策等、議論すべき事項の試案等を検討。

2020年度

中央交通安全対策会議・専門委員会

第11次計画を決定

中央交通安全対策会議において

2021年度-

第11次交通安全基本計画

# 御清聴ありがとうございました。

<参考>

内閣府ホームページ

<https://www8.cao.go.jp/koutu/index.html>

 内閣府  
Cabinet Office, Government of Japan



検索

[検索の使い方](#)

[内閣府ホーム](#) > [内閣府の政策](#) > [共生社会政策トップ](#) > [交通安全対策](#) > [もっと詳しく](#) > [基本的な仕組み](#) > 第10次交通安全基本計画

## 第10次交通安全基本計画

平成28年3月11日、中央交通安全対策会議において、第10次交通安全基本計画(計画期間:平成28年度～平成32年度)を作成しました。

[中央交通安全対策会議\(平成28年3月11日開催\)](#) **New**

[第10次交通安全基本計画\(全文\)\(PDF形式:667KB\)](#) **New**