第３　道路交通の安全

１　基本的考え方

⑴　道路交通事故のない社会を目指して

○　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目指すべきである。

○　交通事故のない社会への更なる飛躍を目指していくためにも，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ある。

○　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ある。

⑵　歩行者の安全確保

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ある。

⑶　地域の実情を踏まえた施策の推進

○　交通安全に関しては，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ある。

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あるが，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。

○　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ある。

⑷　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ある。

⑸　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ある。

２　道路交通の安全についての目標

⑴　道路交通事故の現状

○　我が国の交通事故による24時間死者数は，平成26年には4,113人とピーク時（昭和45年：１万6,765人）の４分の１以下となった。

しかし，第９次交通安全基本計画の最終年である27年中の死者数は4,117人となり，平成27年までに24時間死者数を3,000人以下とするという目標は遺憾ながら達成するに至らなかった。

○　なお，近年，死傷者数と交通事故件数については，平成16年をピークに減少が続いており，27年中の死傷者数は670,140人となり，第９次交通安全基本計画の目標を達成したところであるが，絶対数としては依然として高い状態で推移している。

⑵　交通安全基本計画における目標

①　平成32年までに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する。（※この2,500人に平成27年中の24時間死者数と30日以内死者数の比率を乗ずるとおおむね3,000人）

②　平成32年までに死傷者数を50万人以下にする。

○　交通事故のない社会を達成することが究極の目標であるが，一朝一夕にこの目標を達成することは困難であると考えられることから，本計画の計画期間である平成32年までには，年間の24時間死者数を2,500人以下にすることを目指すものとする。

○　この2,500人に，平成27年中の24時間死者数と30日以内死者数の比率（1.18）を乗ずるとおおむね3,000人となり，人口10万人当たりの30日以内死者数は2.4人となる。国際道路交通事故データベース（ＩＲＴＡＤ）がデータを公表している30か国中の人口10万人当たりの30日以内死者数をみると，我が国は2013年では4.0人と９番目に少ないが，この目標を達成した場合には，他の各国の交通事故情勢が現状と大きく変化がなければ，最も少ない国となる。

○　「平成30年を目途に，交通事故死者数を半減させ，これを2,500人以下とし，世界一安全な道路交通の実現を目指す」ということが平成21年及び22年に設定した中期目標であり，本計画の計画期間において，この中期目標の達成を目指すこととする。

○　また，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50万人以下とすることを目指すものとする。

○　さらに，諸外国と比べて死者数の構成率が高い歩行中及び自転車乗用中の死者数についても，道路交通事故死者数全体の減少割合以上の割合で減少させることを目指すものとする。

３　道路交通の安全についての対策

⑴　今後の道路交通安全対策を考える視点

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る中，平成27年中の交通事故死者数は15年ぶりの増加となった。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る。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する。

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

ア　高齢者及び子供の安全確保

諸外国と比較しても，我が国は高齢者の交通事故死者の占める割合が極めて高いこと，今後も我が国の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ある。

また，安心して子供を産み，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，子供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る。

イ　歩行者及び自転車の安全確保

我が国では，交通事故死者数に占める歩行者の割合が３割を超え，欧米諸国と比較して高く，特に，65歳以上の高齢者や15歳以下の子供では，約５割を占めている。

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，高齢者や子供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る。

また，我が国では，自転車乗用中の死者数の構成率についても，欧米諸国と比較して高くなっている。自転車については，自動車等に衝突された場合には被害を受ける反面，歩行者等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る。

ウ　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ある。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る。