

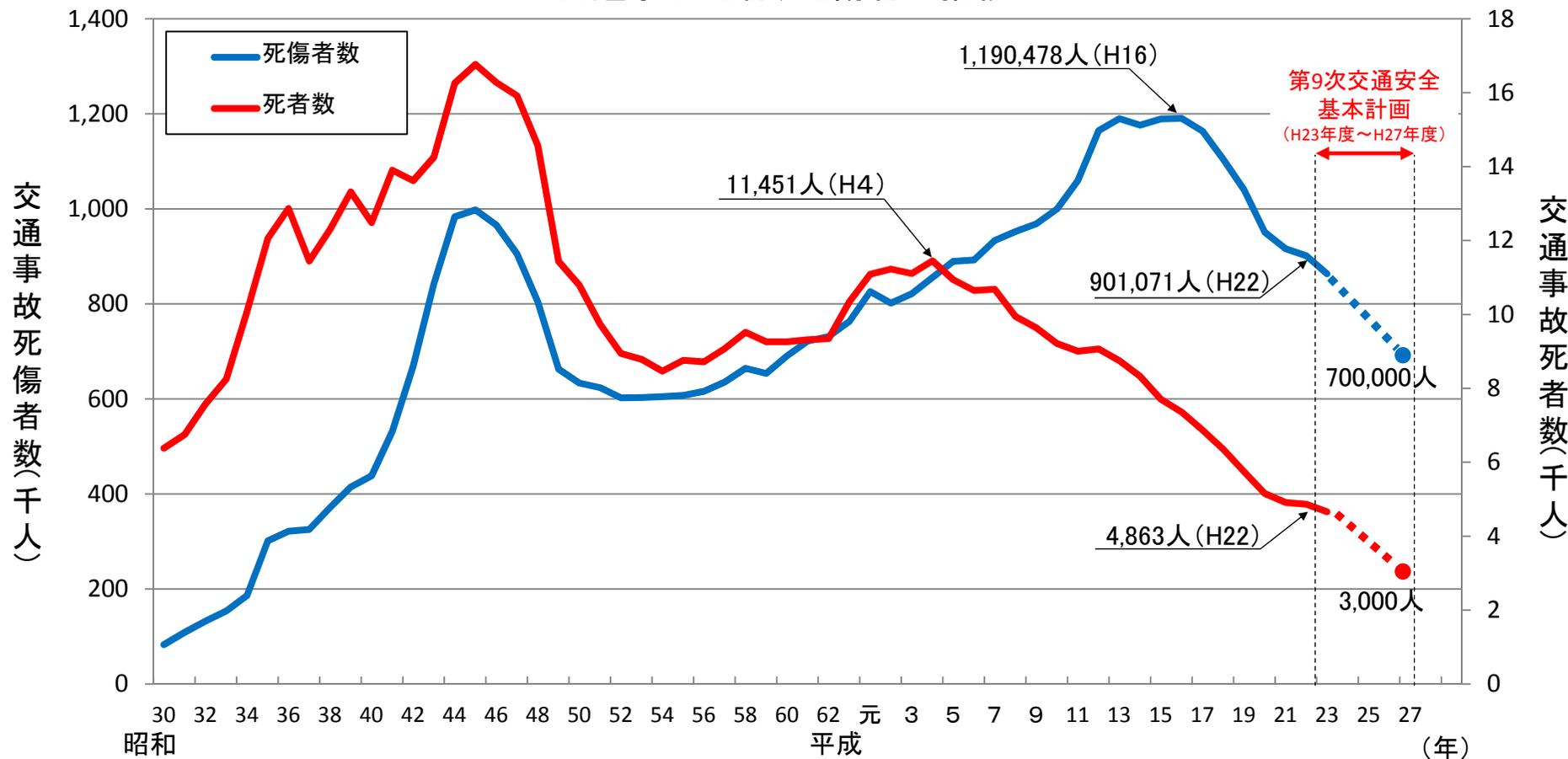
# 高齢者の歩行中事故の現状

平成23年11月25日

# 交通事故の推移と第9次交通安全基本計画

- 交通事故死者は平成4年に第二のピーク、死傷者は平成16年にピーク、以降減少
- 第9次交通安全基本計画では、平成27年までに、死者3000人以下、死傷者70万人以下を目標
- 近年、減り方が鈍化しており、より効率的、効果的に取り組むことが必要

交通事故死者、死傷者の推移



(注) 1 昭和46年以前の件数、死者数及び死傷者数には、沖縄県を含まない

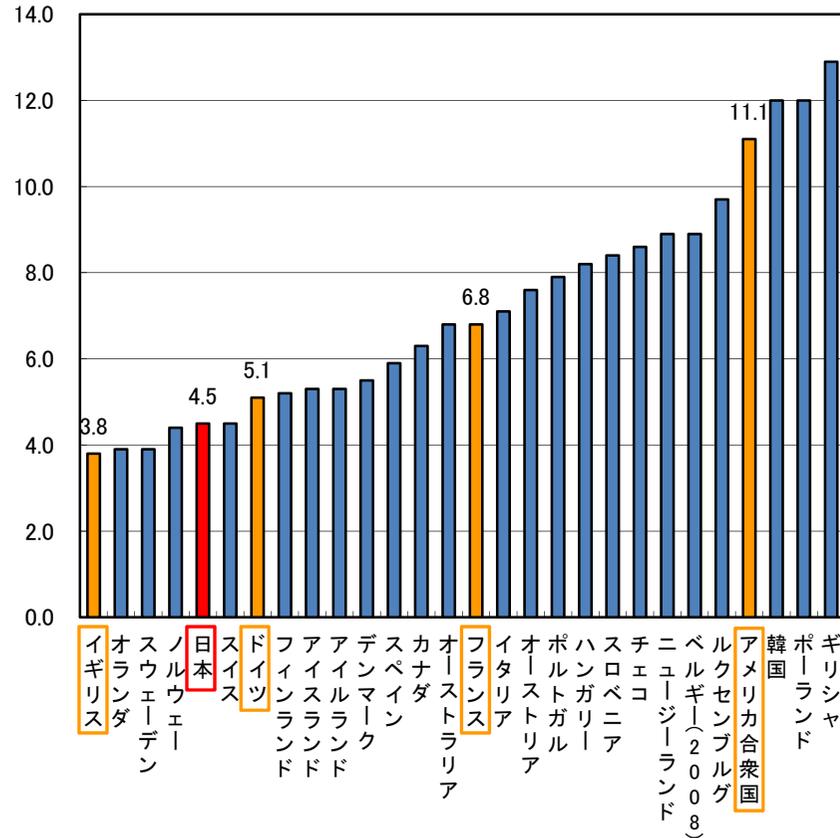
2 平成23年の死者数、死傷者数は、平成23年10月末の死者数の対前年比(▲4.2%)を用いて推定

資料) 警察庁資料より作成

# 交通事故の国際比較(1)

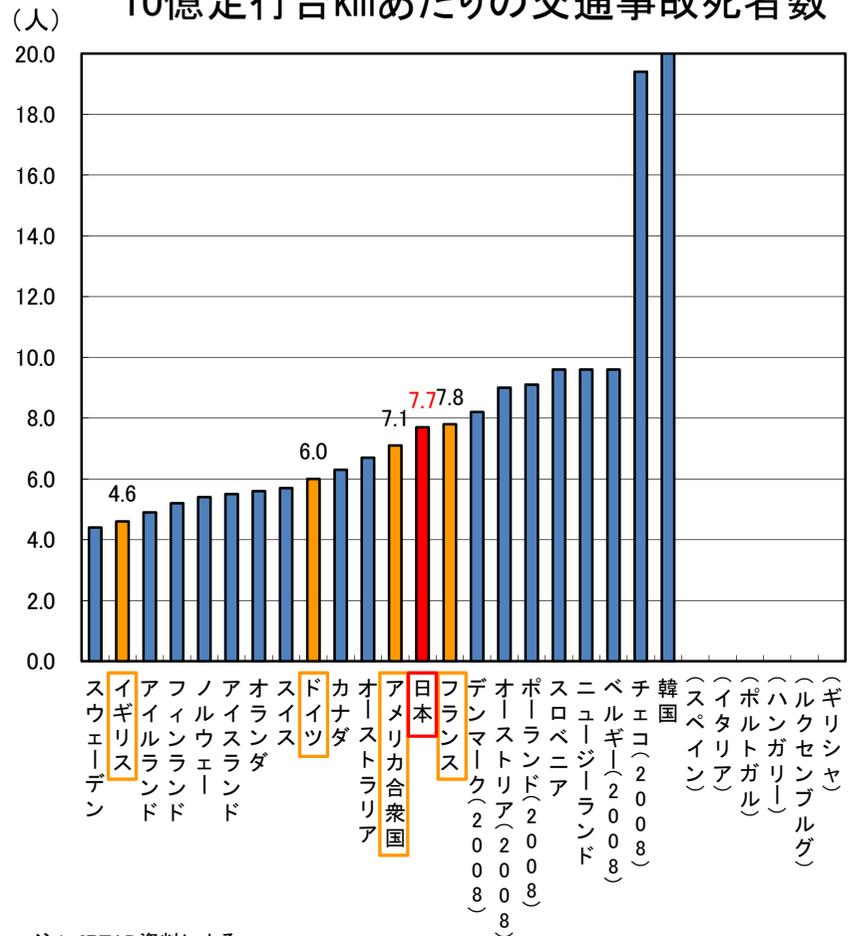
- 人口あたりの交通事故死者数 ⇒ 5番目に安全
- 走行台kmあたりの交通事故死者数 ⇒ 13番目に安全

(人) 人口10万人あたりの交通事故死者数



注1 IRTAD資料による。  
 2 国名に年数(西暦)の括弧書きがある場合を除き、2009年の数値である。  
 3 数値は全て30日死者(事故発生から30日以内に亡くなった人)のデータを基に算出されている。

(人) 10億走行台kmあたりの交通事故死者数

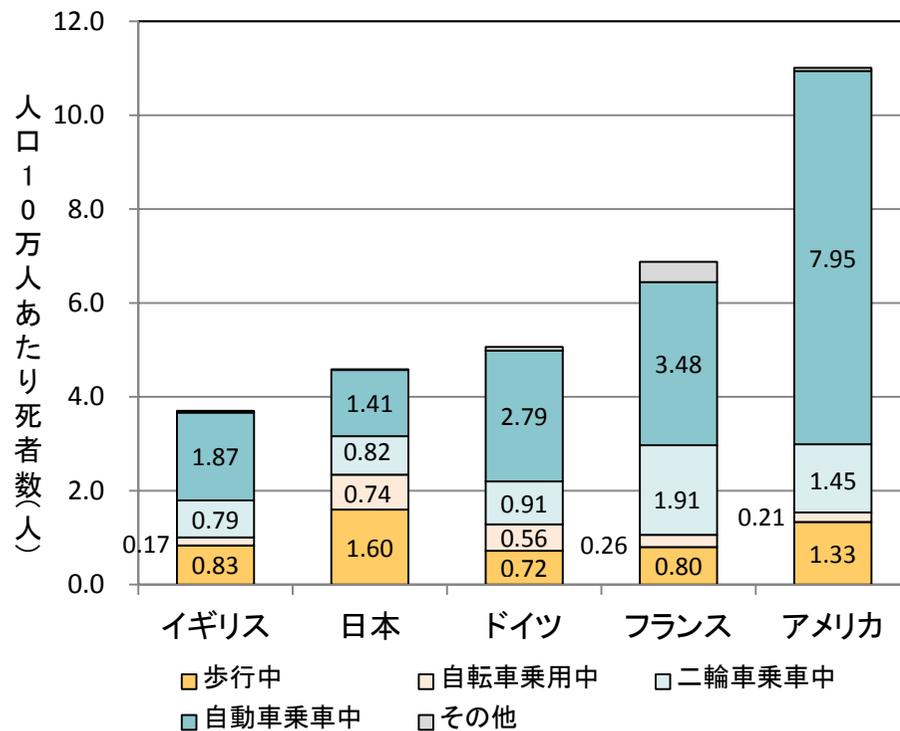


注1 IRTAD資料による。  
 2 国名に年数(西暦)の括弧書きがある場合を除き、2009年の数値である。  
 3 国名に括弧書きがある場合は、データが存在しない。  
 4 数値は全て30日死者(事故発生から30日以内に亡くなった人)のデータを基に算出されている。

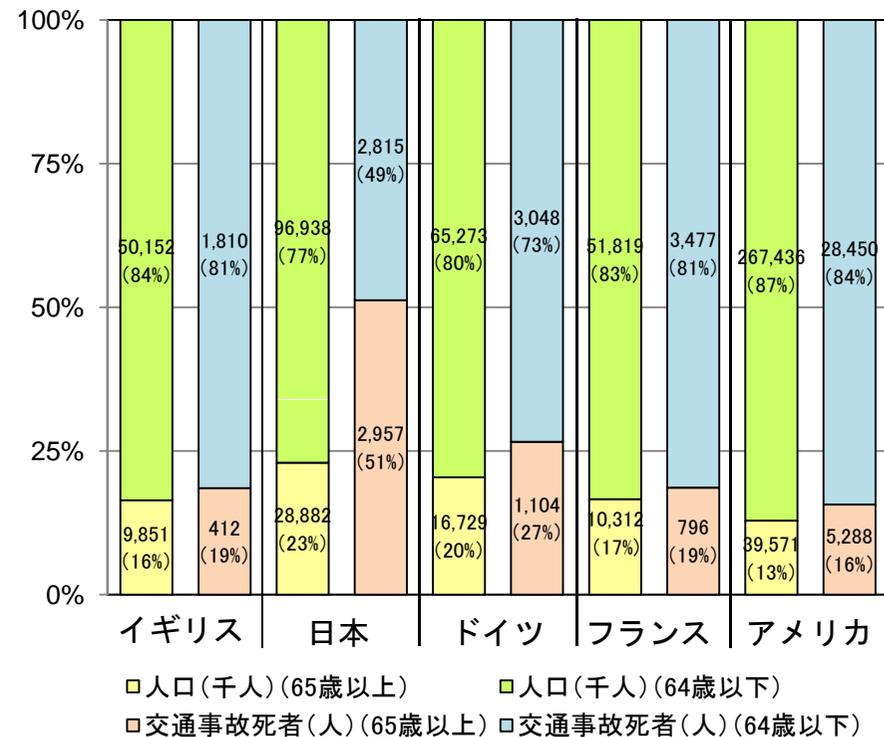
## 交通事故の国際比較(2)

- 自動車乗車中はイギリスよりも安全、歩行中・自転車乗用中は他の主要国に較べて危険
- 交通事故死者に占める高齢者(65歳以上)の割合が人口構成に較べて高い

人口10万人あたりの交通事故死者数の状態別内訳



交通事故死者の年齢構成



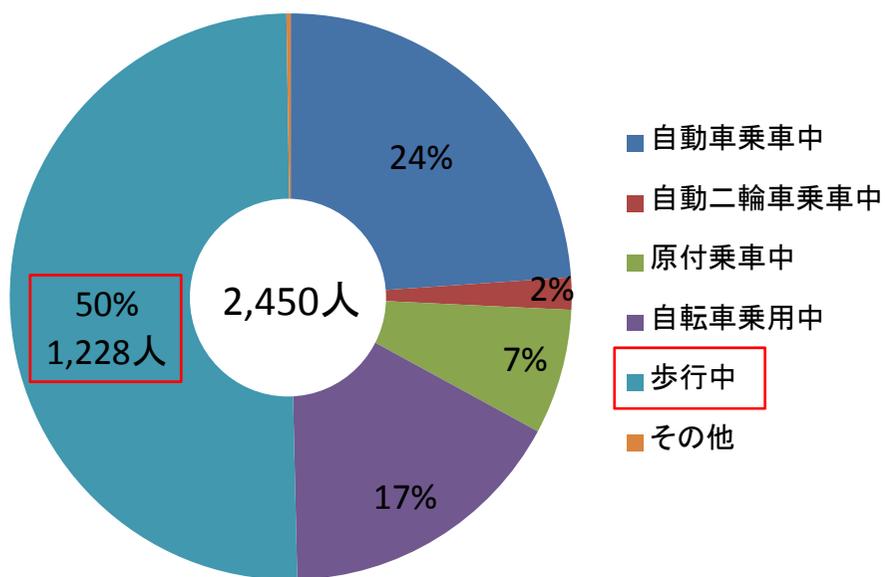
資料) 各国の交通事故に関する統計に記載された2009年の30日死者数を基に作成

# 高齢者の交通事故

- 高齢者の交通事故死者の50%は歩行中
- 歩行中の交通事故死者の72%は高齢者

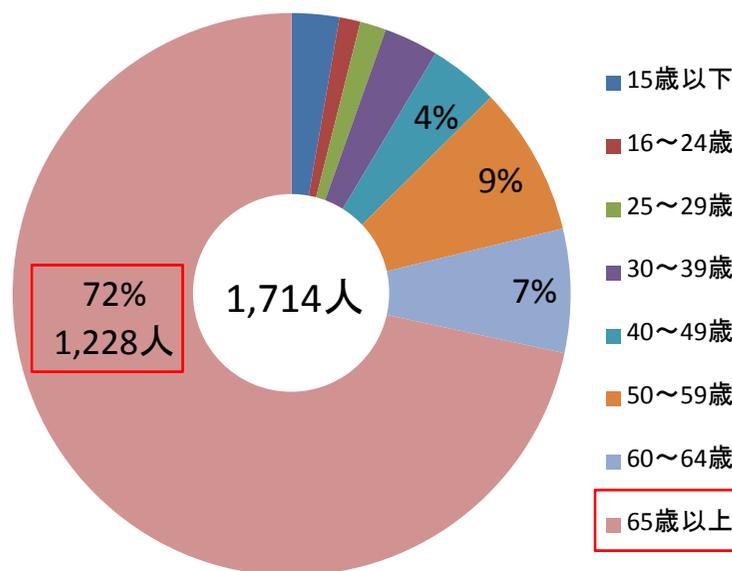
⇒ 高齢者の歩行中の交通事故死者は全体の25%

### 高齢者の交通事故死者の状態別内訳 (平成22年)



資料) 警察庁公表資料より作成

### 歩行中の交通事故死者の年齢構成 (平成22年)

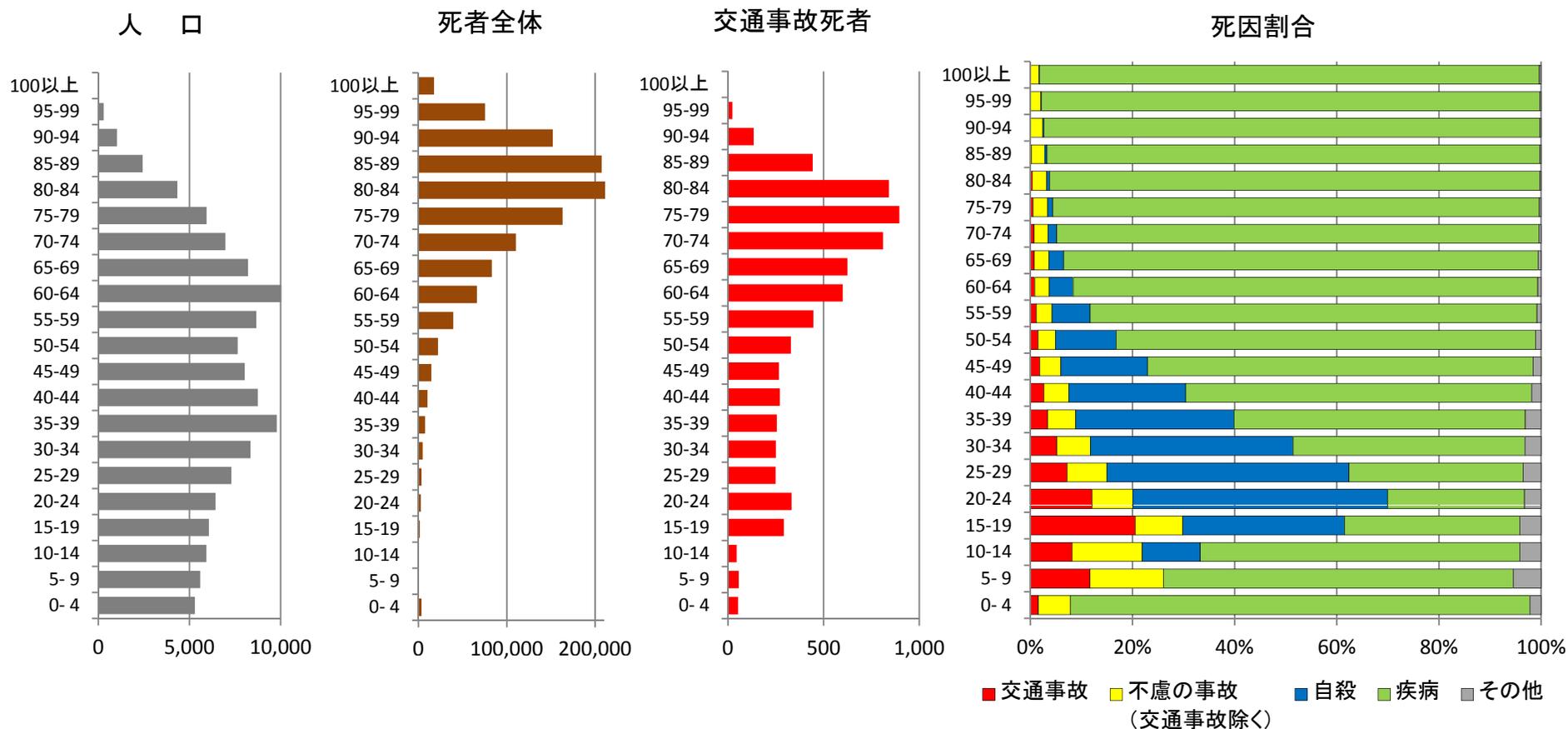


資料) 警察庁公表資料より作成

## 〈参考〉 年齢層別に見た主な死因

- 15歳～19歳の死因の約20%が交通事故
- 5歳～29歳の幅で見れば、交通事故が占める割合は11%

年齢層別の人口、死者、交通事故死者及び主な死因(平成22年)



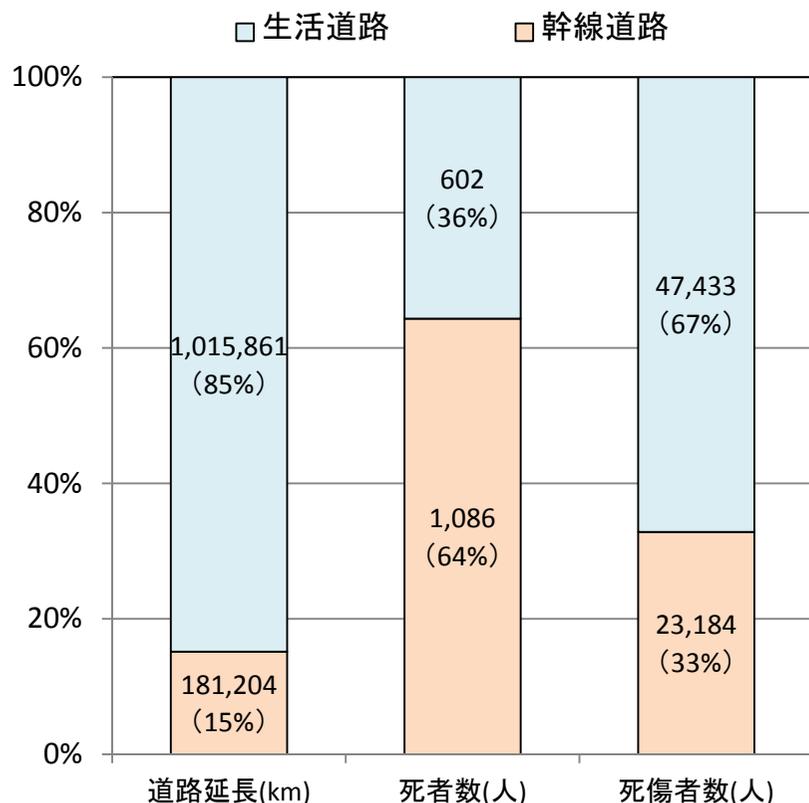
資料)人口:総務省 平成22年10月1日時点人口(H22国勢調査結果)より作成

死者全体、交通事故死者(事故発生から1年以内に亡くなった人)、死因割合:厚生労働省 平成22年人口動態統計(死亡数、性・年齢・死因別)より作成

# 歩行中の交通事故

- 歩行中交通事故：死者の64%は幹線道路、死傷者の67%は生活道路
- 幹線道路については、交差点部における横断中の事故が多くなる傾向

歩行中事故の道路種別別内訳(平成22年)



※道路延長：平成21年4月1日現在  
 ※交通事故死者数(人)死傷者数(人)：平成22年、高速自動車国道等を除く  
 ※幹線道路：一般国道、主要地方道、一般都道府県道  
 ※生活道路：市町村道、その他(農道、私道など道路法上の道路以外の道路など)

資料) 道路統計年報、ITARDAデータより作成

幹線道路における歩行者関連事故(平成21年)

		幹線道路		直轄国道	
		死亡 事故件数	死傷 事故件数	死亡 事故件数	死傷 事故件数
交 差 点 部	横断中	< 48% > 502	< 59% > 12,938	< 48% > 128	< 64% > 2,751
	対背面・ 停止中	< 3% > 27	< 2% > 465	< 2% > 6	< 2% > 82
	その他	< 2% > 26	< 3% > 722	< 4% > 11	< 4% > 151
単 路 部	横断中	< 32% > 332	< 19% > 4,249	< 31% > 84	< 17% > 751
	対背面・ 停止中	< 9% > 95	< 9% > 2,004	< 9% > 23	< 6% > 244
	その他	< 7% > 70	< 8% > 1,720	< 6% > 16	< 8% > 327
合計		1,052	22,098	268	4,306

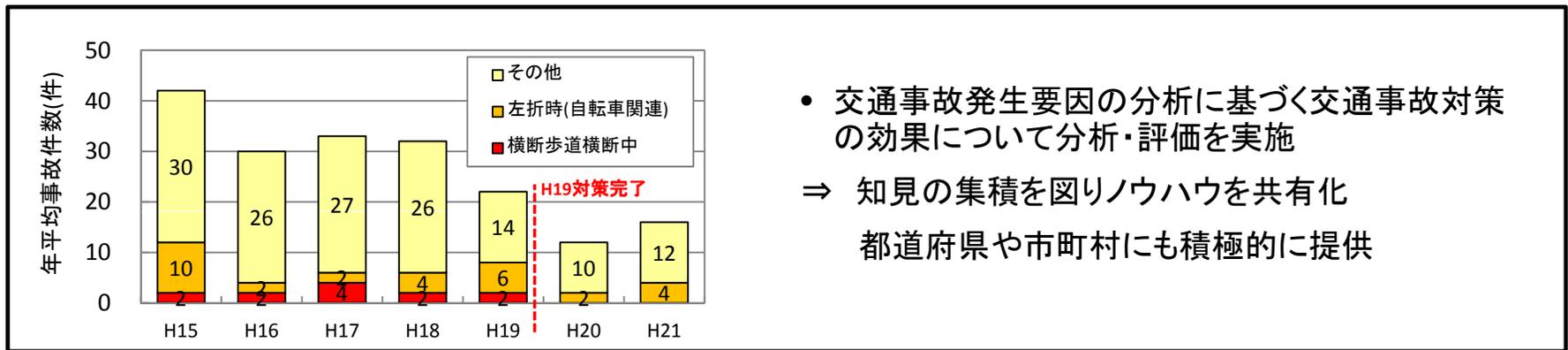
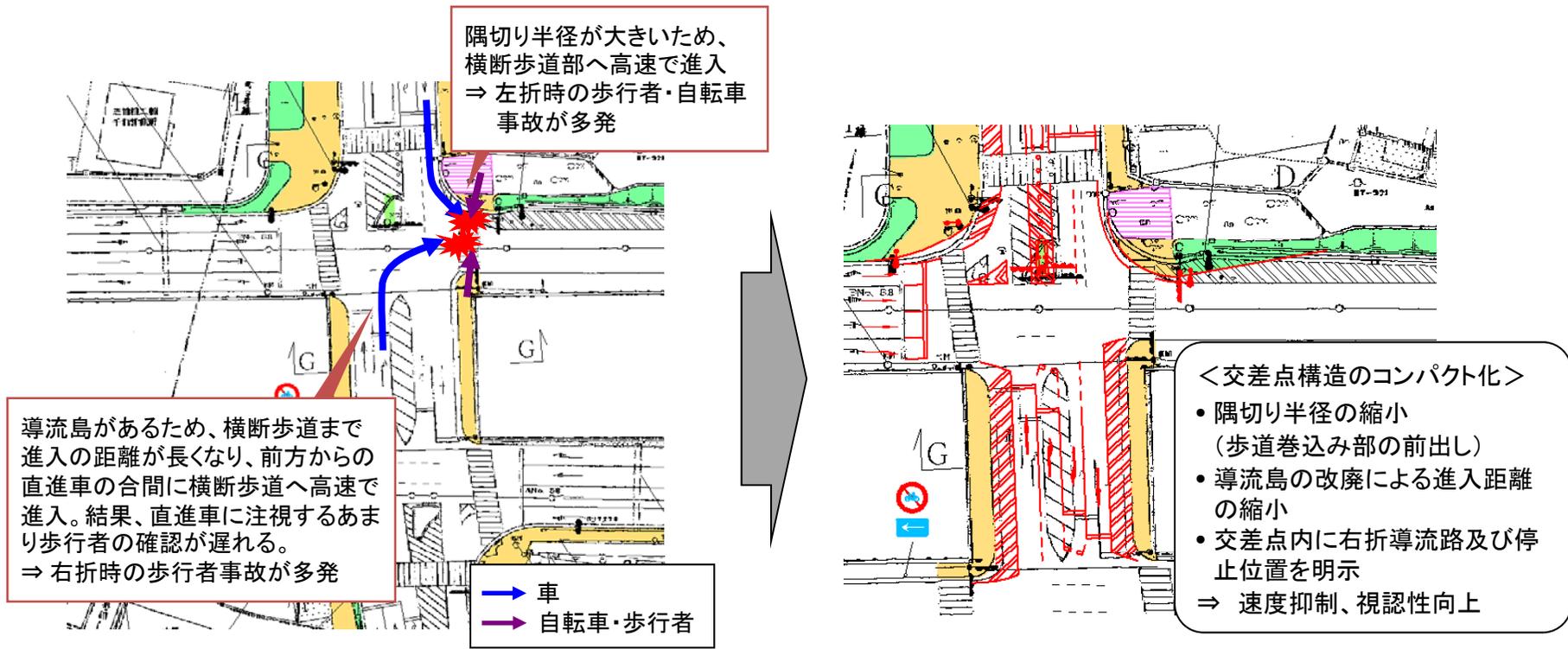
上段：合計に占める割合  
 下段：事故件数(件)

※幹線道路：一般国道、主要地方道、一般都道府県道

資料) 交通事故統合データより作成

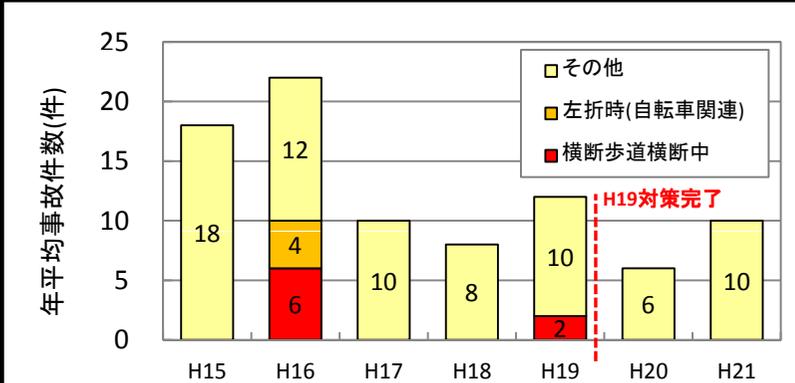
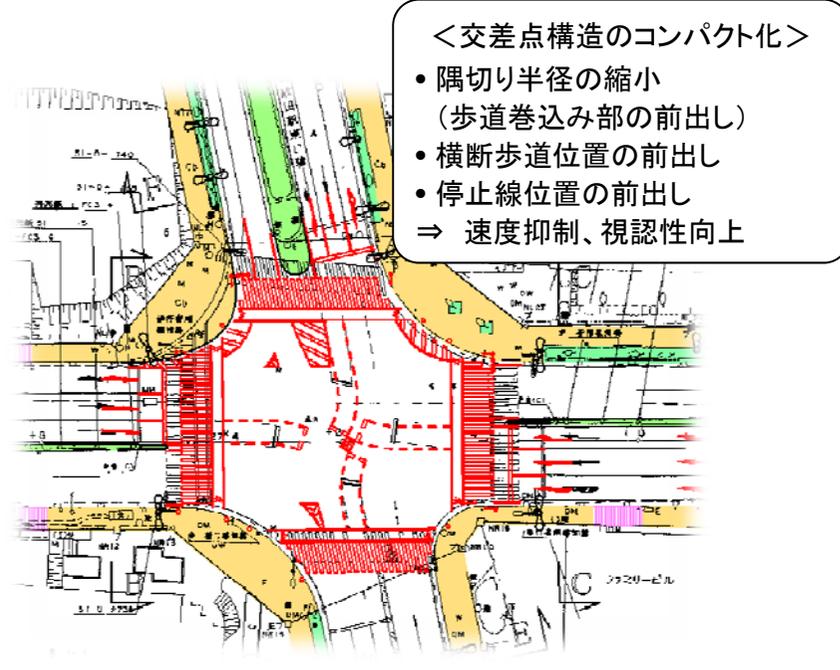
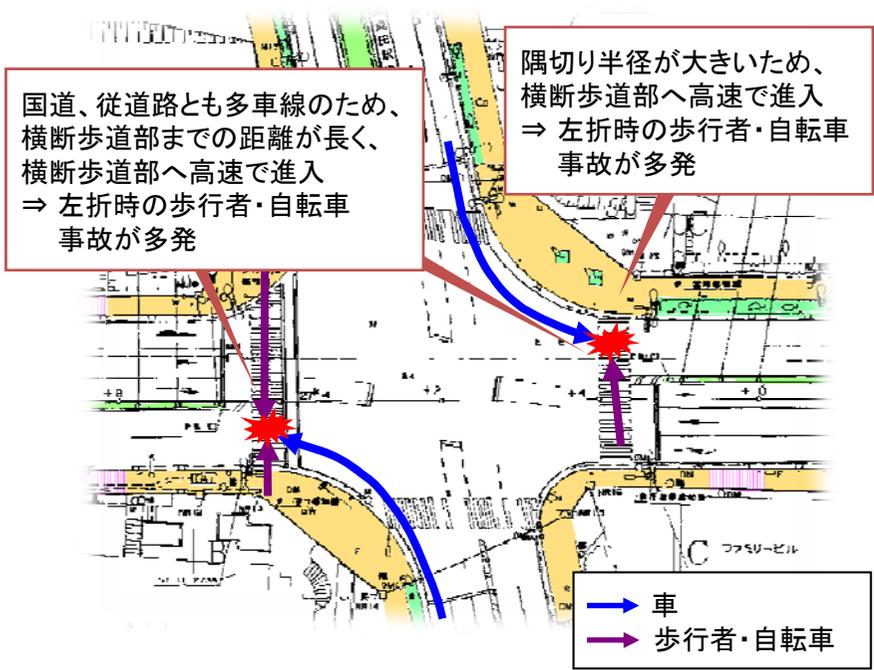
# 交差点における事故対策例(1)

## 国道16号 大網街道入口交差点(千葉県)



# 交差点における事故対策例(2)

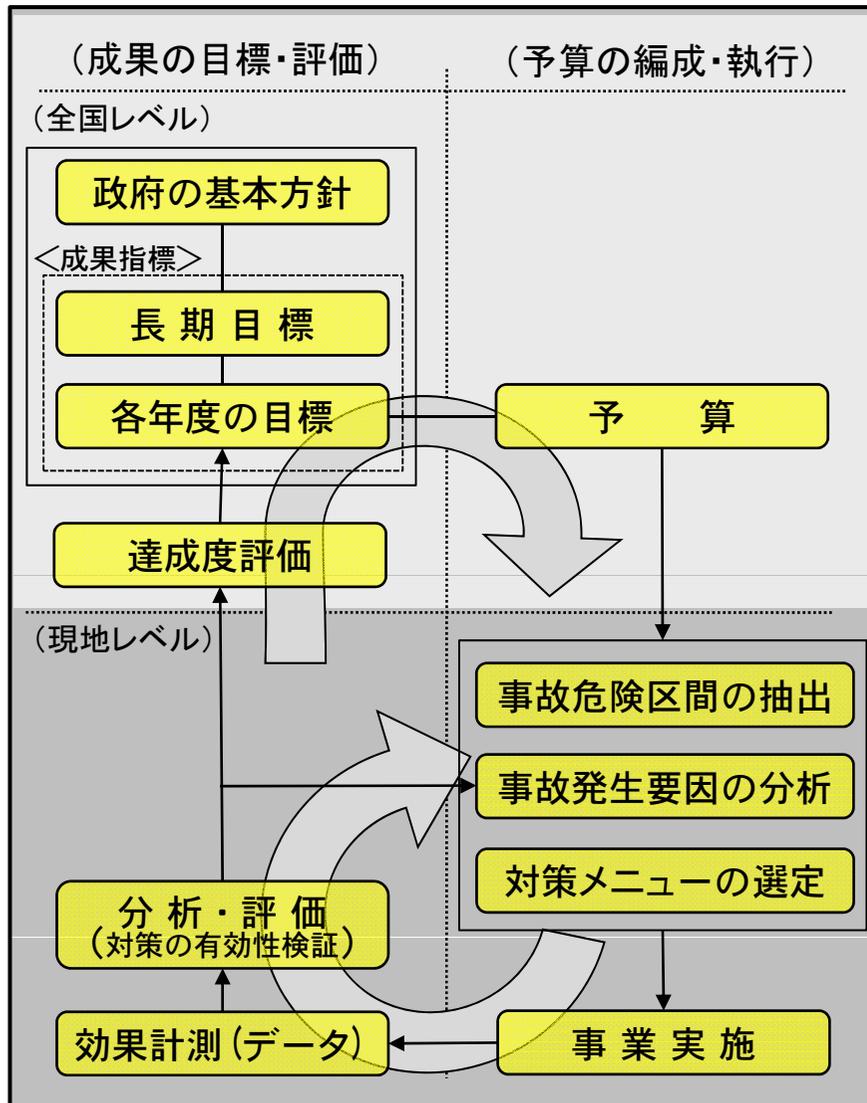
## 国道51号 京成成田駅入口交差点(千葉県)



- 交通事故発生要因の分析に基づく交通事故対策の効果について分析・評価を実施
- ⇒ 知見の集積を図りノウハウを共有化  
都道府県や市町村にも積極的に提供

# 事故ゼロプラン(事故危険区間重点解消作戦)

- 幹線道路(直轄国道)において、「選択と集中」、「市民参加・市民との協働」により重点的、効果的に交通事故の撲滅を図る『事故ゼロプラン(事故危険区間重点解消作戦)』を推進



## 1. 事故の危険性が高い区間を明確化⇒「選択と集中」

### ①事故データに基づく区間

死傷事故率、重大事故等の発生件数等

### ②潜在的な危険区間

地域住民、道路利用者、市町村等からの指摘等

⇒ 全国で14,303区間を選定(平成22年度)

(学識者、関係者等からなる委員会から意見を聴取)

## 2. 情報の共有化⇒「市民参加・市民との協働」

※地域住民、道路利用者に危険区間を認識してもらうことによる事故削減効果にも期待(意識や行動を変える)

### ①代表的な事故危険区間の公表

### ②注意喚起看板の設置

### ③地域住民・関係機関等との合同現地地点検

#### 【岡山国道事務所での取り組み】



地域住民、関係機関等による現地点検、意見交換

# 交差点事故・歩行者事故の削減に向けた新たな取り組み

- 交差点部での交通事故削減に向けては、従来の取り組みに加えて、ラウンドアバウト等これまで積極的に導入されてこなかった施策についても、その導入の可能性や適用範囲の明確化等について検討を行うべきではないか

※ ラウンドアバウトは、信号機を必要としないことから、設置コストや維持管理・更新コストの削減、車両停止・発進時の排ガス排出の削減による環境性能の向上等、安全面以外にも多くのメリットが見込まれる。

## ラウンドアバウト



米国DOT-FHWAのパフレットより

## 歩行者のための安全島



米国DOT-FHWAのパフレットより