

第1章 道路交通の安全

第1節 道路交通事故のない社会を目指して（基本的考え方）

1 道路交通事故のない社会を目指して

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目指すべきである。

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、本県では昭和41年以降最少となったものの、全国では15年ぶりの増加となった。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る。

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、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あるが、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。

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が重要である。

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我が国全体では少なくとも年間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すべての県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ある。

2 歩行者の安全確保

本県では、交通事故死者数に占める歩行者の割合が4割と高くなっており、人優先の交通安全思想の下、歩道の整備や夜間歩行者の視認性を高めるため反射材用品の普及等を引き続き積極的に図ることにより、歩行者の安全確保を図ることが重要である。

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あるが、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いくべきである。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。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。

また、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。

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ある。

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ある。

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人である。

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人である。

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、次のようになる。

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る。

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では、

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

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ある。

<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 道路交通事故の現状と今後の見通し

1 道路交通事故の現状

本県における交通事故による死者数は、戦後、年々増加の一途をたどったが、このような事態に対処し、総合的かつ計画的に交通安全対策を推進するため、昭和46年以降、交通安全対策基本法に基づき、9次にわたり青森県交通安全計画を作成し、各般の交通安全対策を推進してきた。

この間における交通事故の状況を見ると、昭和47年に過去最悪の238人を数えた死者数は、昭和48年以降減少に向かい、昭和59年には111人と半数以下に減少した。その後増勢に転じ、平成4年には152人を数えたが、翌年から再び減少に転じ、平成23年に作成した第9次青森県交通安全計画においては、各般の交通安全対策を鋭意推進した結果、「平成27年までに、年間の24時間死者数を46人以下」とする目標を、最終年の平成27年に達成した。特に、平成27年には死者数が40人となり、現在の統計方法となった昭和41年以降最少となった。

また、死傷者数と交通事故件数についても、平成13年をピークに減少が続いており、第9次青森県交通安全計画における「平成27年までに、年間の死傷者数を5,900人以下」とする目標を平成26年と平成27年において達成し、平成27年の死傷者数は4,813人となったところである。

【参考】これまでの青森県交通安全計画の目標値と実数値

| 区分 | 計画期間 | 抑止目標数 | 計画最終年実数値 |
|-----|--------------|--------------------------|----------------------|
| 第1次 | 昭和46年度～50年度 | 死者数150人以下 | 死者数157人 |
| 第2次 | 昭和51年度～55年度 | 死者数119人以下 | 死者数135人 |
| 第3次 | 昭和56年度～60年度 | 死者数115人以下 | 死者数121人 |
| 第4次 | 昭和61年度～平成2年度 | 死者数99人以下 | 死者数136人 |
| 第5次 | 平成3年度～7年度 | 死者数120人以下 | 死者数137人 |
| 第6次 | 平成8年度～12年度 | 死者数115人以下 | 死者数128人 |
| 第7次 | 平成13年度～17年度 | 死者数115人以下 | 死者数79人 |
| 第8次 | 平成18年度～22年度 | 死者数74人以下 死傷者数9,800人以下 | 死者数66人 死傷者数7,228人 |
| 第9次 | 平成23年度～27年度 | 死者数46人以下 死傷者数5,900人以下 | 死者数40人 死傷者数4,813人 |

【参考】過去5年間の交通事故の推移

| 年別 | 平成23年 | 平成24年 | 平成25年 | 平成26年 | 平成27年 |
|------|-------|-------|-------|-------|-------|
| 発生件数 | 5,467 | 5,221 | 4,963 | 4,133 | 3,854 |
| 負傷者数 | 6,790 | 6,460 | 6,122 | 5,105 | 4,773 |
| 死者数 | 54 | 59 | 48 | 54 | 40 |

近年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ある。

○ **全死者数に占める高齢者の割合が高いこと。**

・ **高齢者の死者数の推移**

| 年 別 | 平成 23 年 | 平成 24 年 | 平成 25 年 | 平成 26 年 | 平成 27 年 |
|-------|---------|---------|---------|---------|---------|
| 死 者 数 | 54 | 59 | 48 | 54 | 40 |
| うち高齢者 | 24 | 30 | 34 | 37 | 19 |
| 構成率 | 44.4% | 50.8% | 70.8% | 68.5% | 47.5% |

・ **高齢ドライバーがおこした交通事故に伴う死者数の推移**

| 年 別 | 平成 23 年 | 平成 24 年 | 平成 25 年 | 平成 26 年 | 平成 27 年 |
|----------------|---------|---------|---------|---------|---------|
| 死 者 数 | 54 | 59 | 48 | 54 | 40 |
| うち高齢ドライバーによるもの | 8 | 12 | 19 | 11 | 7 |
| 構成率 | 14.8% | 20.3% | 39.5% | 20.3% | 17.5% |

○ **全死者数のうち、歩行中の死者数が多く、このうち、夜間歩行中及び高齢者歩行中の割合が高いこと。**

・ **歩行中の死者数の推移**

| 年 別 | 平成 23 年 | 平成 24 年 | 平成 25 年 | 平成 26 年 | 平成 27 年 |
|-------|---------|---------|---------|---------|---------|
| 死 者 数 | 54 | 59 | 48 | 54 | 40 |
| うち歩行中 | 19 | 27 | 17 | 23 | 15 |
| 構成率 | 35.1% | 45.7% | 35.4% | 42.5% | 37.5% |

・ **夜間歩行中の死者数の推移**

| 年 別 | 平成 23 年 | 平成 24 年 | 平成 25 年 | 平成 26 年 | 平成 27 年 |
|---------|---------|---------|---------|---------|---------|
| 歩行中の死者数 | 19 | 27 | 17 | 23 | 15 |
| うち夜間歩行中 | 11 | 21 | 13 | 17 | 11 |
| 構成率 | 57.8% | 77.7% | 76.4% | 73.9% | 73.3% |

・ **高齢者歩行中の死者数の推移**

| 年 別 | 平成 23 年 | 平成 24 年 | 平成 25 年 | 平成 26 年 | 平成 27 年 |
|----------|---------|---------|---------|---------|---------|
| 歩行中の死者数 | 19 | 27 | 17 | 23 | 15 |
| うち高齢者歩行中 | 12 | 15 | 11 | 18 | 11 |
| 構成率 | 63.1% | 55.5% | 64.7% | 78.2% | 73.3% |

○ 自動車乗車中の死者数のうち、シートベルト非着用の死者数の割合が多いこと。

・ 自動車乗車中の死者のシートベルト着用状況の推移

| 年 別 | 平成 23 年 | 平成 24 年 | 平成 25 年 | 平成 26 年 | 平成 27 年 |
|-----------|---------|---------|---------|---------|---------|
| 自動車乗車中死者数 | 26 | 20 | 21 | 18 | 18 |
| うち非着用 | 11 | 4 | 7 | 7 | 11 |
| 構成率 | 42.3% | 20.0% | 33.3% | 38.8% | 61.1% |

○ 全死者数に占める安全運転義務違反による死者数の割合が高いこと。

・ 安全運転義務違反による死者数の推移

| 年 別 | 平成 23 年 | 平成 24 年 | 平成 25 年 | 平成 26 年 | 平成 27 年 |
|------------|---------|---------|---------|---------|---------|
| 死 者 数 | 54 | 59 | 48 | 54 | 40 |
| うち安全運転義務違反 | 45 | 44 | 38 | 39 | 20 |
| 構成率 | 83.3% | 74.5% | 79.1% | 72.2% | 50.0% |

○ 飲酒運転による死亡事故が後を絶たないこと。

・ 飲酒運転による死者数の推移

| 年 別 | 平成 23 年 | 平成 24 年 | 平成 25 年 | 平成 26 年 | 平成 27 年 |
|--------|---------|---------|---------|---------|---------|
| 死 者 数 | 54 | 59 | 48 | 54 | 40 |
| うち飲酒運転 | 7 | 2 | 4 | 3 | 3 |
| 構成率 | 12.9% | 3.3% | 8.3% | 5.5% | 7.5% |

○ 幹線道路における交通事故死者数が約9割を占めること及び生活道路における交通事故死者数が減少傾向にないこと。

・ 幹線道路と生活道路における死者数の推移

| 年 別 | 平成 23 年 | 平成 24 年 | 平成 25 年 | 平成 26 年 | 平成 27 年 |
|--------|---------|---------|---------|---------|---------|
| 死 者 数 | 54 | 59 | 48 | 54 | 40 |
| うち幹線道路 | 49 | 52 | 41 | 46 | 36 |
| 構成率 | 90.7% | 88.1% | 85.4% | 85.2% | 90.0% |
| うち生活道路 | 5 | 7 | 7 | 8 | 4 |
| 構成率 | 9.3% | 11.9% | 14.6% | 14.8% | 10.0% |

本県のこうした特徴の背景としては、次のものが挙げられる。

- ① 高齢化の進展により、高齢者人口はもとより高齢者の運転免許人口が増加しており、交通事故の当事者となる高齢者が増加していること。

- ② 飲酒運転や交通ルールを無視する規範意識の低い運転者や歩行者等が存在していること。
- ③ 些細な不注意による漫然運転が安全運転義務違反による交通事故につながっていることの意識が薄いこと。
- ④ シートベルト着用率は向上しているが、シートベルト非着用者が依然として存在していること。

2 道路交通を取り巻く状況の展望

本県の道路交通を取り巻く今後の状況を展望すると、運転免許保有者数、車両保有台数及び自動車走行台キロについては、今後減少することが見込まれる。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、中でも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る。

参考 道路交通事故の見通し

道路交通を取り巻く状況は、経済社会情勢の動向に伴い今後複雑に変化すると見込まれ、将来の交通事故の状況については、正確には見極め難いところであるが、内閣府の「道路交通安全に関する基本政策等に係る調査」（平成 27 年 3 月）によれば、平成 32 年における交通事故予測値は、予測手法の違いによりかなりの幅がみられるが、次のようになっている。

| | タイムトレンドによる分析 | 年齢階級別人口の大きさに着目した分析 | 世代毎の事故率に着目する方法 |
|------|-----------------|--------------------|-----------------|
| 死者数 | 約 2,900～3,100 人 | 約 2,500～3,000 人 | 約 3,400～3,600 人 |
| 死傷者数 | 約 58～61 万人 | 51 万人～57 万人 | 約 60～61 万人 |

II 第10次交通安全計画における目標

| | | |
|--------|----------|----------|
| 【数値目標】 | 交通事故死者数 | 38人以下 |
| | 交通事故死傷者数 | 4,200人以下 |

交通事故のない社会を達成し、県民を交通事故の脅威から守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、年間の24時間死者数を38人以下にすることを目指すものとする。

また、本計画における最優先の目標は死者数の減少であるが、今後はさらに、死者数減少を始めとする交通安全対策を実施するに当たり、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4,200人以下とすることを目指すものとする。

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する。

第3節 道路交通の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していることを考えると、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つたものと考えられる。

一方で、近年の本県における交通死亡事故の特徴としては、主に

- 全死者数に占める高齢者の割合が高いこと。
- 全死者数のうち、歩行中の死者数が多く、このうち、夜間歩行中及び高齢者歩行中の割合が高いこと。
- 自動車乗車中の死者数のうちシートベルト非着用の死者数の割合が高いこと。
- 全死者数に占める安全運転義務違反による死者数の割合が高いこと。
- 飲酒運転による死亡事故が後を絶たないこと。
- 幹線道路における交通事故死者数が約9割を占めていること及び生活道路における交通事故死者数が減少傾向にないこと。

などが挙げられる。

また、スマートフォン等の普及に伴い、運転中や歩行中の操作による危険性も指摘されている。

このため、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。

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ある。

このような観点から、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といった8つの柱により、交通安全対策を実施する。

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ある。

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

(1) 高齢者及び子どもの安全確保

本県は、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。

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するべきであり、また、交通モードによる相違、すなわち、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するべきである。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ある。

後者については、今後も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ある。

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ある。

また、高齢社会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ある。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る。

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る。

(2) 歩行者及び自転車の安全確保

本県では、平成27年中、全体の交通事故死者数に占める歩行者の死者数の割合が4割を超え、特に、歩行者の死者数に占める夜間歩行者、高齢者歩行中の割合が、共に7割を超えている。

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る。

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る。

また、自転車については、自動車と衝突した場合には被害を受ける反面、歩行者と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。

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、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モード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る。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る。

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要がある。

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る。

(3) 幹線道路及び生活道路における安全確保

本県の交通事故死者数については、幹線道路におけるものが約9割を占めることから、引き続き幹線道路における安全対策を図る必要がある。

また、車道幅員別の交通事故死者数についてみると、車道幅員5.5メートル未満の道路（生活道路）において発生した交通事故によるものの割合は、依然として減少傾向にはない。このような状況を踏まえると、生活道路における安全対策を図ることも重要である。

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。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る。

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していく。

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していく。

(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るが、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る。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。

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
の状況を的確に踏まえた取組を行う。

(3) 地域ぐるみの交通安全対策の推進

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うなど、県民主体の意識を醸成していく。

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、県や市町村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していく。

各自治体で取り組んでいる飲酒運転対策、自転車の交通安全対策などについては、他の地域における施策実施に当たっての参考となるよう、積極的な情報共有を図っていく。