

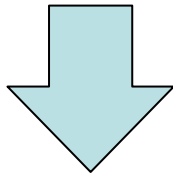
事故削減目標の設定

事故削減目標の設定 1

事業用自動車の人身事故件数削減目標の設定の考え方

事業用自動車の事故死者数の削減目標

- ・平成20年513人を平成30年250人（今後10年間で **半減**）

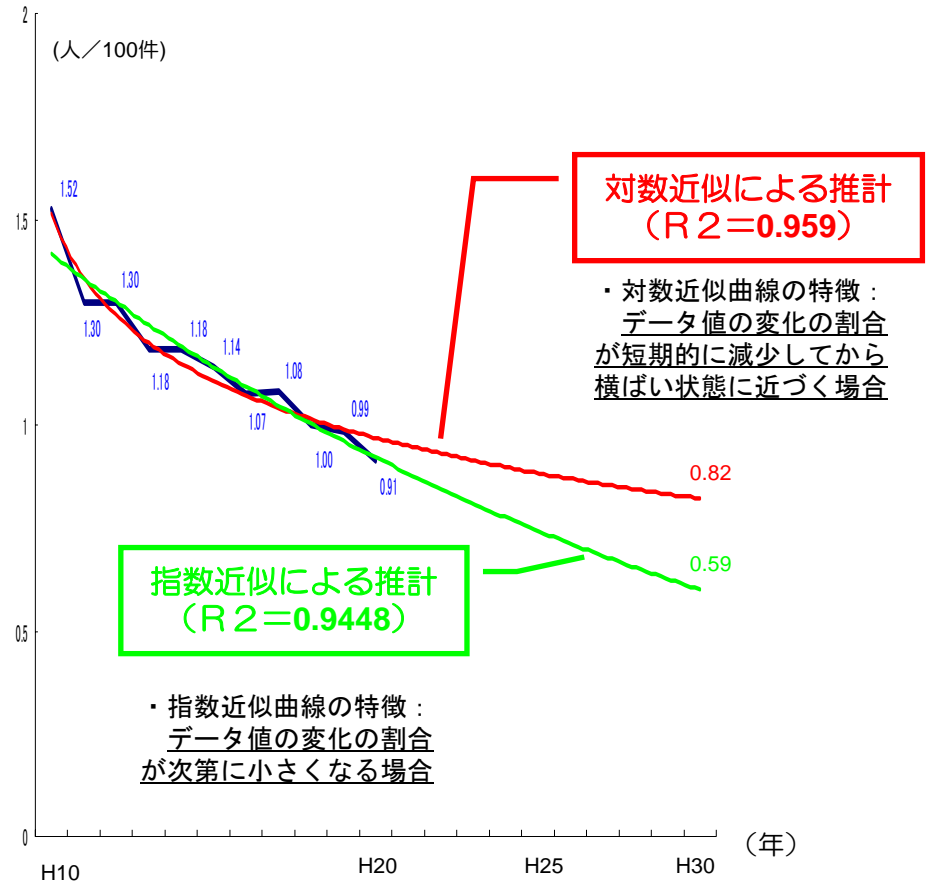


- ・人身事故件数の削減目標の設定にあたっては、平成30年事故死者数250人を実現するため、平成30年の「事故件数に対する死者数の割合（以下「事故死亡率」という。）」を推計し、これで250人を割り戻す。



事業用自動車の事故死亡率推計

これまでの事故死亡率のデータをもとに、平成30年における事故死亡率を曲線近似により推計する。



事故削減目標の設定 2

これまでの事故死亡率減少の要因

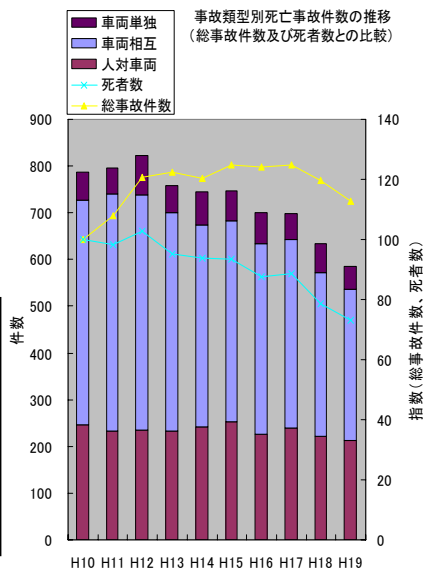
事故類型別の事故データを見ると、

・車両相互による死亡事故の減少が特に多く、事故死亡率の減少との関係も大きい。



シートベルト着用の徹底、エアバッグの普及等の衝突後被害軽減技術の進展による運転手及び乗員の被害軽減が大きな要因としてあるのではないかと考えられる。

・人対車両による死亡事故については、近年の事故件数の減少に伴ってようやく減少がみられてきた。



今後の事故死亡率の減少に関連する要因

(1) 車両面

- ・衝撃吸収車体
- ・歩行者保護
- ・シートベルトプリテンショナー
- ・事故自動通報システム

(2) 救助・救急活動面

- ・応急手当（AEDの使用等）の普及啓発
- ・ドクターカーの活用促進
- ・緊急通報システムの拡充及び現場急行支援システムの整備
- ・ドクターヘリ事業の推進

(3) 交通安全思想面

- ・後部座席等におけるシートベルト着用の推進
- ・チャイルドシートの正しい着用の徹底
- ・幼児向けの自転車用ヘルメットの使用促進

(4) 道路交通環境面

- ・高速自動車国道等における緊急開口部の整備

(第8次交通安全基本計画、日本学術会議提言「交通事故ゼロの社会を目指して」より)



・車両面に関しては、これまで低減効果が大きかった衝突後被害軽減技術が既に広く行き渡っており、今後当該技術による低減効果余地は減少していくことが予想される（今後は、衝突予防技術面の進歩が見込まれるところ）。

・その他の面（特に救助・救急活動面）に関しては、今後も一定の事故死亡率減少効果はみられると考えられる。

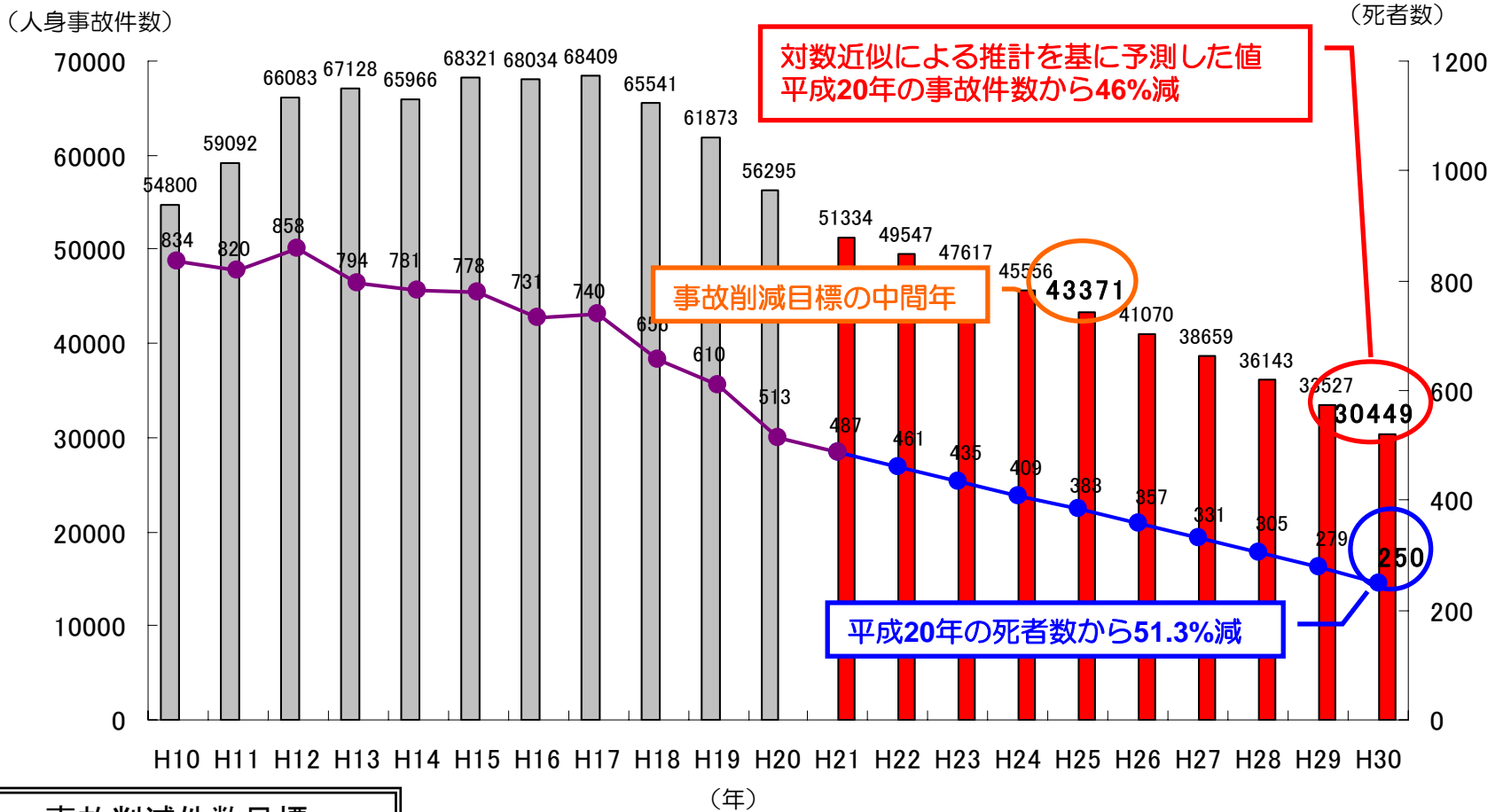
・しかし、一方、高齢化の進展が事故死亡率増加の要因となる。

これらを踏まえると、事故死亡率の低減に関しては、今後横ばいに近づくことが予想されることから、対数近似曲線の推計値を用いた方がより実態に近い。

事故削減目標の設定 3

事業用自動車の人身事故件数削減目標の設定

対数近似による、平成30年における事故死亡率（0.82104人／100件）の推計をもとに、人身事故削減目標を算出すると、平成30年における人身事故件数は約3万件となる。



事故削減件数目標

- ・ 10年間で人身事故件数半減
(平成20年56,295件を10年後に3万件、中間年である5年後には4万3千件)