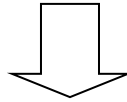


第1章 道路交通安全

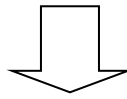
1. 道路交通事故のない社会を目指して

- 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。



2. 道路交通安全についての目標

- ① 令和7年までに24時間死者数を25人以下とする。
- ② 令和7年までに重傷者数を130人以下にする。



3. 道路交通安全についての対策

<8つの柱>

- ① 交通安全思想の普及徹底
- ② 安全運転の確保
- ③ 車両の安全性の確保
- ④ 道路交通環境の整備
- 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 調査研究の充実

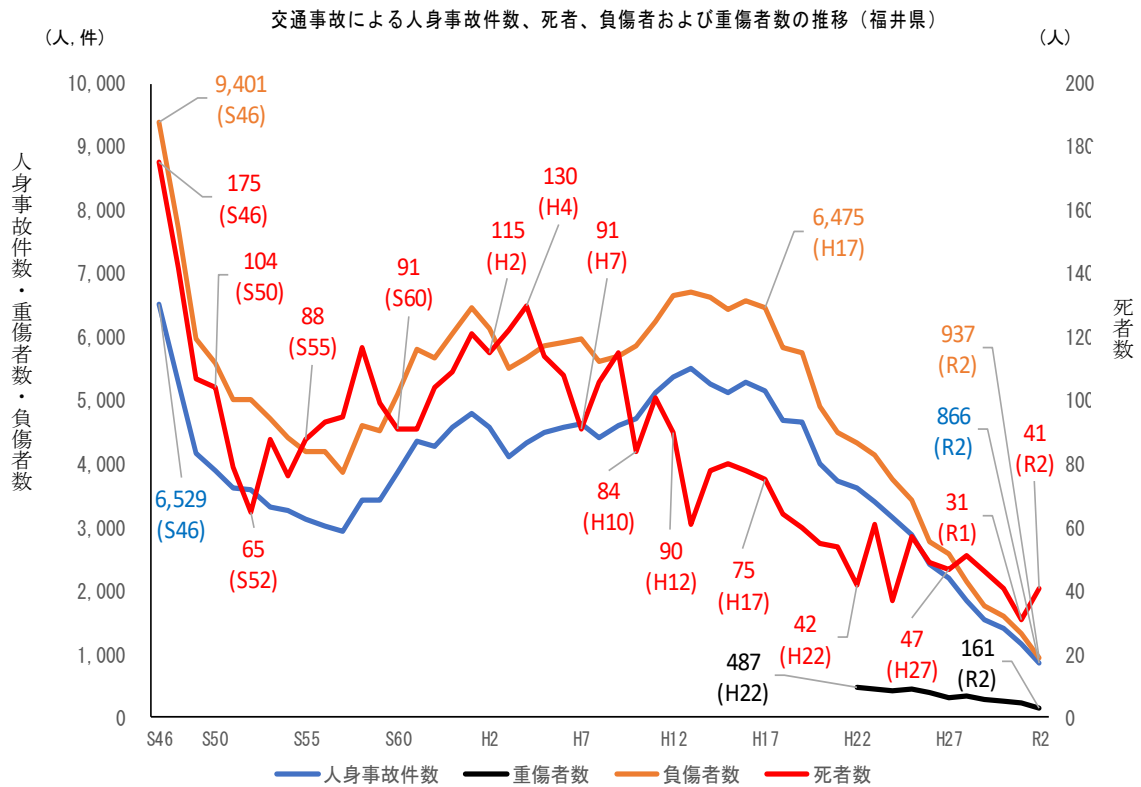
第1節 道路交通安全についての目標

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

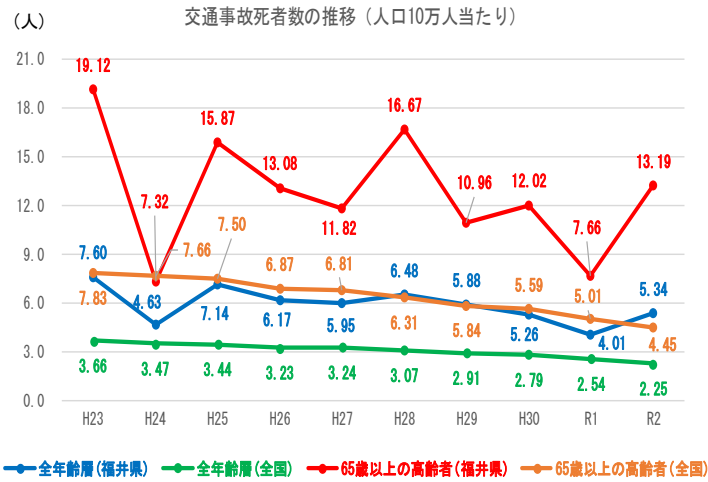
本県の交通事故による24時間死者数は、昭和46年に175人を数えたが、52年には65人と半数以下となった。その後増減を繰り返し、平成4年には130人に達したが、10年には84人となり、昭和46年当時の約半数となった。さらに、令和元年中の死者数は31人と、過去50年で最少となり、令和2年までに24時間死者数を35人以下とする目標を達成するに至ったものの、令和2年中の死者数は41人と、2年連続の目標達成には至らなかった。

負傷者数は、平成17年以降、16年連続で減少し、人身事故の減少の定着化を図るという目標は達成することができた。



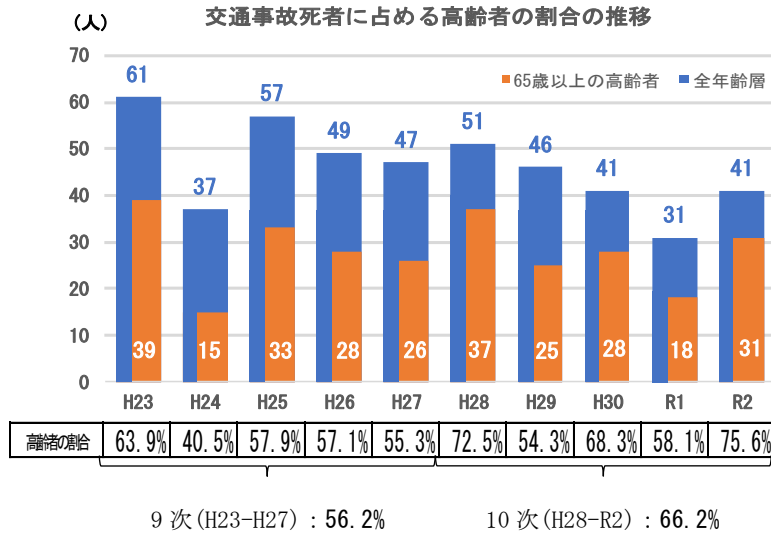
【第10次計画期間中における交通死亡事故の特徴】

① 人口10万人当たり死者数は、全国の約2倍の水準で推移



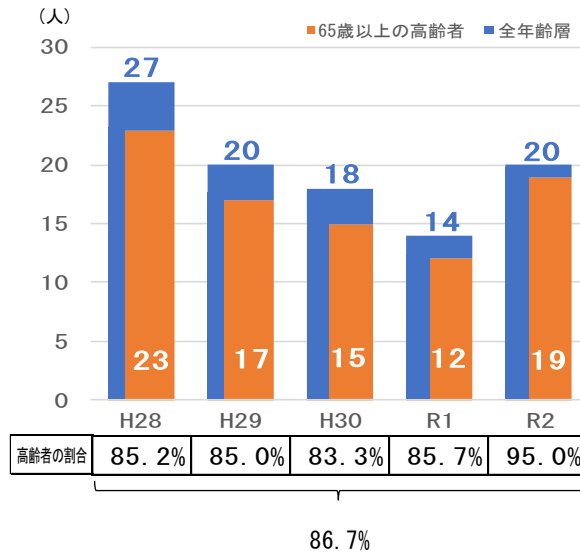
注 算出に用いた人口は、各年の前年10月の人口であり、総務省統計資料「人口推計」（各年10月1日現在人口（補間補正を行っていないもの。ただし、国勢調査実施年は国勢調査人口による。））による。

② 全死者に占める高齢者の割合が高く、増加傾向



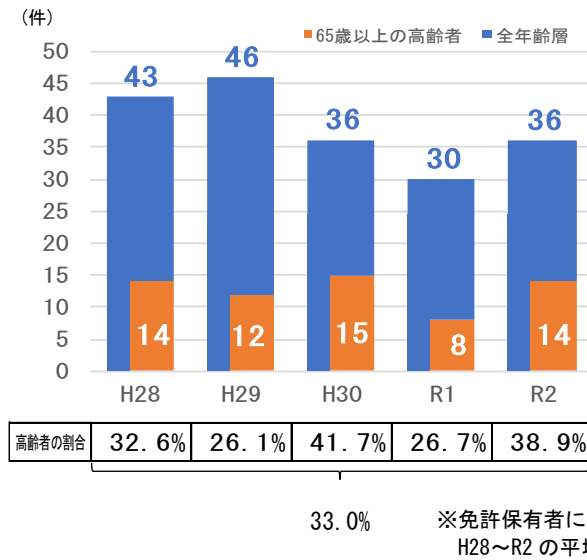
③ 歩行中（自転車含む）死者の約9割が高齢者

歩行中（自転車含む）に占める高齢者の割合の推移（福井県）

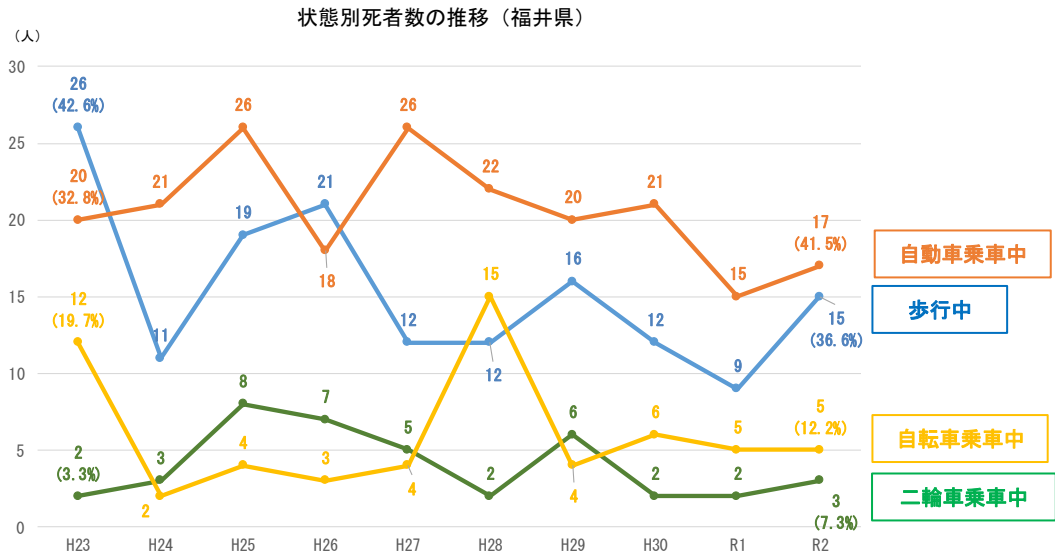


④ 運転者に起因する死亡事故件数の約3割が高齢者

運転者に起因する死亡事故に占める高齢者の割合の推移（福井県）



⑤ 状態別死者の約8割が、自動車乗車中および歩行中

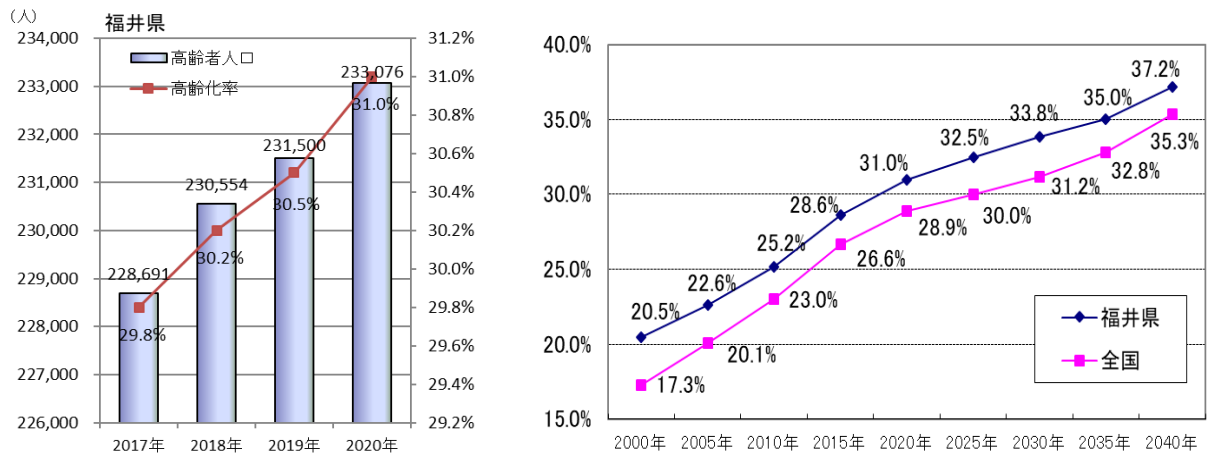


2 道路交通事故の見通し

道路交通を取り巻く状況は、経済社会情勢の動向に伴い複雑に変化すると見込まれ、特に新型コロナウイルス感染症の直接・間接の影響が、様々な課題や制約を生じ、県民のライフスタイルや交通行動への影響を及ぼすことが今後予想される。

また、県内人口に占める高齢者の割合は、平成12年には20.5%であったのに対し、令和2年には31.0%となっており、令和8年には32.5%とさらに増加していくことが見込まれる。特に、令和4年からは、いわゆる「団塊の世代」が75歳以上に達し始めるため、75歳以上高齢者の安全の確保は重要となり、今後も一層の高齢者対策が必要である。

福井県と全国の高齢化率の推移



注 2015 (平成 27) 年度までは総務省「国勢調査」
 2016 (平成 28) ~2020 (令和 2) 年度は福井県「福井県の年齢別人口」各年 10 月 1 日
 2020 年度以降は、国立社会保障・人口問題研究所「都道府県の将来推計人口」(2018 (平成 30) 年 3 月)
 (年齢階層別の集計に当たり、年齢不詳の数は除く)

Ⅱ 交通安全計画における目標

- ① 令和7年までに年間の24時間死者数を25人以下とする。
- ② 令和7年までに年間の重傷者数を130人以下にする。

道路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、本計画においては、令和7年までに、交通事故による年間の24時間死者数を25人以下と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、重傷者が発生する事故防止への取組みが、死者数の減少にもつながることから、新たに重傷者に関する目標値を設定する。従来であれば死亡事故に至るような場合であっても、先端技術や救急医療の発展により重傷に留まる事故も少なくない。このため、重傷事故を減らすことにも、着目し、年間の重傷者数を130人とすることを目指すものとする。