

道路交通安全に関する基本政策等に係る調査

報告書

平成 27 年 3 月

内閣府政策統括官（共生社会政策担当）

目 次

道路交通安全に関する基本政策等に係る調査報告書概要	i
第1章 調査研究の目的等	1
第1節 調査研究の目的	1
第2項 検討会の実施概要	1
第2章 道路交通安全の基本政策等	4
第1節 交通安全基本計画に係るこれまでの経緯	4
1. 交通安全基本計画の概要	4
2. 諸外国の交通安全基本計画	6
3. 道路交通事故の現状	8
4. 内閣総理大臣（中央交通安全対策会議会長）の談話	30
5. 現行計画の目標達成状況及び死者減少の要因分析	31
6. 交通事故死者数の国際比較	32
7. 他政策分野における中期的な総合計画の推移・概要	37
第2節 交通安全意識等に関するアンケート調査	40
1. アンケート調査概要	40
2. アンケート調査結果概要	41
第3節 第9次交通安全基本計画（道路交通安全対策部分）の評価	52
1. 評価の考え方	52
2. 第9次交通安全基本計画の評価	62
3. 今後の評価の方向性	65
第4節 「第10次交通安全基本計画に盛り込むべき事項」に関する関係団体からの意見	66
1. 調査概要	66
2. 調査結果概要	66
第5節 第10次交通安全基本計画の構成等	70
1. 第10次計画の「構成」	70
2. 第10次計画の「理念」	71
3. 第10次計画の「目標」	72
4. 第10次計画の「戦略」	75
5. その他の留意点	93
第6節 今後の道路交通安全対策に盛り込む施策の方向性	96
1. アンケート結果から	96
2. 第9次計画の評価書から	97
3. 関係団体の提出意見から	97
第3章 道路交通事故の長期予測	98
第1節 道路交通事故に関する統計の推移	98
1. 道路交通事故件数・道路交通事故死者数・道路交通事故死傷者の総数	98
2. 自動車走行キロ・運転免許保有者数・自動車保有台数の推移	99

3. 単位あたり道路交通事故死者数・単位あたり交通事故件数	99
4. 年齢階級別道路交通事故死者数・死傷者数	102
5. 第一当事者年齢階級別交通死亡事故件数	104
6. 事故類型別道路交通事故発生件数・死亡事故発生件数	105
7. 昼夜別道路交通事故発生件数・死亡事故発生件数	106
8. 状態別交通事故死者数	107
9. シートベルト・チャイルドシート使用の有無別交通事故死者数	108
第2節 長期予測手法の検討	110
1. 先行研究からの示唆と課題	110
2. 今回の調査検討における考え方	111
3. 道路交通死者数等の予測手法の検討	112
第3節 長期予測の結果	148
1. トレンドによる分析のまとめ	148
2. 年齢階級別人口の大きさに着目した分析のまとめ	148
3. 世代ごとの事故率に着目した分析のまとめ	148
4. 道路交通事故の構造要因に着目した分析（固定効果モデル）のまとめ	148
5. 道路交通事故の予測の精度向上に向けて	149
第4章 まとめ	151
参考資料（交通安全意識等に関するアンケート結果）	153

道路交通安全に関する基本政策等に係る調査報告書概要

1. 調査研究の目的等

(1) 調査研究の目的

次期（第10次）交通安全基本計画の検討に資するため、第9次交通安全基本計画に係る政策的な評価、交通安全に関する国民の意識調査及び関係団体等の要望調査を行い、それらを踏まえて、今後の道路交通安全に関する基本政策について検討することを目的とする。

また、計画期間内における適切な目標設定を行うとともに実施すべき対策を明らかにするための基礎資料として、道路交通事故に係る長期予測を併せて行うことを目的とする。

(2) 検討会の実施概要

平成26年7月から平成27年3月の間に5回の検討会を開催し、委員及びオブザーバーの意見を伺いながら作業を進めた。

2. 道路交通安全の基本政策等

(1) 交通安全基本計画に係るこれまでの経緯

交通安全基本計画の概要や推移をはじめ、道路交通事故の現状、諸外国の交通安全基本計画や各国の目標、他政策分野における中期的な総合計画の推移等の整理を行い、第10次計画の構成等を検討する上での基礎資料とした。

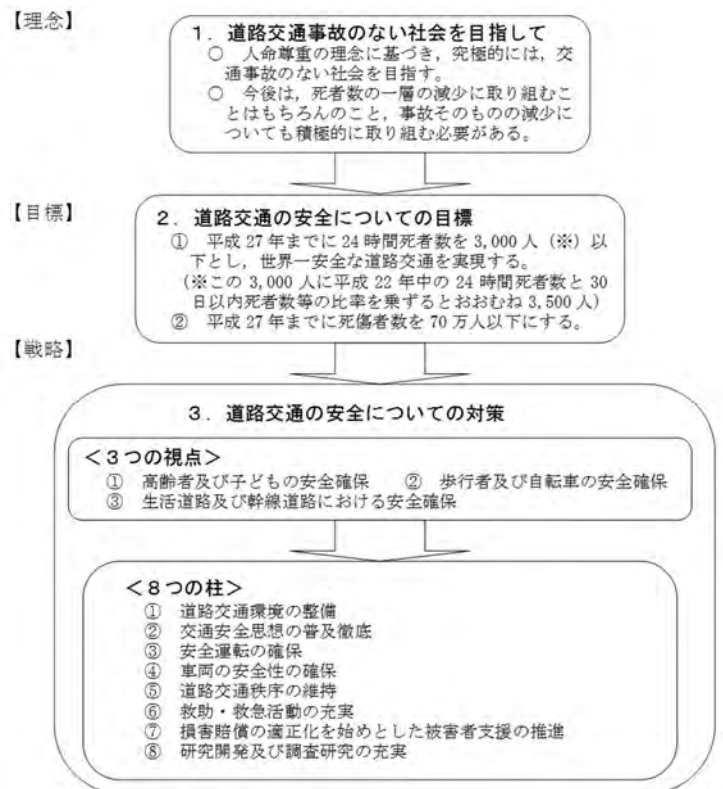
1) 交通安全基本計画の概要

交通安全基本計画は、陸海空の交通安全に関する総合的かつ長期的な施策の大綱として昭和46年以降5年ごとに作成されている。

計画は理念・目標・戦略によって構成され、さらに戦略にあたる部分は、「今後の方向（もしくは視点）」と「講じようとする施策」によって構成されている。戦略について現行の第9次計画では、重視して対策の推進を図っていくべき3つの視点と交通安全対策として講じようとする8つの柱を設定している。

「講じようとする施策」に含まれる項目は第1次～第9次計画を通して大きな変化はないが、「今後の方向性」にはそれぞれの計画における重点施策等が含まれることから、計画ごとに変化が見られる。

図表1 第9次交通安全基本計画の構成（道路交通の安全）



2) 道路交通事故の現状

道路交通事故に関連する以下の指標の状況について整理し、傾向の把握を行った。

- ・交通事故死者数、年齢層別交通事故死者数及び状態別交通事故死者数の推移
- ・第9次計画の3つの視点に含まれる項目（高齢者／子供／歩行者／自転車／生活道路／幹線道路）に関連する交通事故の状況
- ・交通事故死者数の国際比較 等

3) 各国の目標

OECD 諸国における交通安全に関する目標を見ると、中期で交通事故死者数の減少を目標としている国が多く見られ、日本と同様に高い目標を掲げている国もある。また、死者数の他に負傷者数、特に重傷者数を目標に設定している国や、サブ目標として状態別死者数の目標値を設定している国も見られた。

(2) 交通安全意識等に関するアンケート調査

交通安全に関する国民の意識調査のため、一般（16歳以上）と子供（小学生・中学生）を対象としたインターネットアンケート調査を実施した。アンケートは交通事故や交通安全に対する意識や行動に関する質問、道路交通安全対策に関する質問等で構成した。

交通事故に対して不安を感じている人は8割以上おり、具体的には、交通法規やルールを守らない自転車、自動車、歩行者に対して不安に思っている人が多い、といった回答があり、調査結果を第10次計画の構成等の検討に反映した。

(3) 第9次交通安全基本計画（道路交通安全対策部分）の評価

「第9次交通安全基本計画に関する評価書」より、第9次計画の評価方法や評価結果を抜粋して整理した。

1) 評価の考え方

第9次計画の評価においては、上位目標と個別施策の間をつなぐ論理的構造を様々な視点で整理・再構築しつつ多面的な評価を行うために『施策群』の概念を導入し、上位目標～『施策群』～個別施策という政策体系・評価体系を構築して評価することとした。

評価にあたっては、「3つの視点」「8つの柱」を基本として評価指標・施策群の体系的整理を行い、さらに時間軸による分類等により施策の対象や意図の整理を行った。

2) 第9次交通安全基本計画の評価

第9次計画期間中は、第8次計画に引き続き「死者数」「死傷者数」とも低減していることから、第9次計画は、9次にわたる交通安全基本計画の1つとして、効果があったのではないかと考えられる。

しかしながら、「高齢者の人口増加」や「シートベルト、エアバック等の装着率の頭打ち」「飲酒運転による交通事故の減少幅の縮小」を背景に死者数の減少幅は縮小していること、また、人口10万人あたりの交通事故死者数（30日以内死者）では世界第8位であることから、今後更に交通安全対策を推進することが重要である。第9次計画期間中の状況を踏まえると、特に高齢者及び歩行者事故への対策が重要であると考えられる。

(4) 「第10次交通安全基本計画に盛り込むべき事項」に関する関係団体からの意見

第10次交通安全基本計画に盛り込むべき事項について、都道府県・政令指定都市の交通安全対策担当部署、関係団体に対してアンケートを実施した。また、参考意見として都道府県を通じて市区町村に対してもアンケートを実施した。

第9次計画の8つの柱のすべてにわたり、多くの意見が提出され、調査結果を第10次計画の構成等の検討に反映した。

(5) 第10次交通安全基本計画の構成等

上記(1)～(4)の調査・検討結果を参考として、第10次計画の理念・目標・戦略について、第9次計画をもとに追加すべき点や、第10次計画における在り方の検討を行った。

1) 第10次計画の「理念」

関係団体からの意見や、検討会の議論において、「先進技術の導入」や「事故位置情報をはじめとする、事故情報の分析・活用の強化」のような対象に特化せずに幅広く効果を得られる可能性のある対策が視点として挙げられた。これらは視点に含めるべき課題ではないが、重要なキーワードであり、理念の中に記載することが考えられる。

2) 第10次計画の「目標」

現在、平成21年1月の総理大臣談話を元に死者数の目標値については「平成30年までに2,500人以下」とする政府目標が設定されており、死者数の減少幅が小さくなっていることも踏まえ、数値目標の設定について検討する必要がある。また、サブ目標として、年齢階級別や状態別の死者数を目標値として設定することや、達成可能性のある分野を対象として「ゼロ」を目標とすることも考えられる。

3) 第10次計画の「戦略」

第10次計画における視点の選定にあたって、交通情勢や社会情勢、及び今回の調査研究におけるアンケート結果等から今後の交通安全対策において重視すべきキーワードを抽出し、それぞれのキーワードについて観点、事故等の状況、視点を選定する上での留意点等を整理した。キーワードとして挙げられたのは、以下の10の項目である。

各キーワードに関する事故の状況等の整理結果を図表2に示す。

①高齢者	⑦飲酒運転などの重大事故防止
②子供	⑧安心の確保
③歩行者	⑨市街地の安全確保
④自転車	⑩通学路の安全確保
⑤生活道路	
⑥幹線道路	

図表 2 キーワードごとの事故の状況や傾向まとめ

キーワード	観点	事故等の構成率	増減の傾向	視点を選定する上での主な留意点
高齢者	人	年齢層別死者数で53%と最も高い	H25 に死者数が増加に転じた	・高齢者ドライバーの増加に伴い、加害者としての側面も考慮する必要がある。
子供	人	年齢層別死者数で2%と低い	死者数、負傷者数は減少傾向	・これまで行われてきた対策に効果があり、死者数ゼロを目指すことができる分野ではないか。
歩行者	人	状態別死者数で36%と最も高い	死者数、負傷者数は減少傾向	・生活道路や高齢者の事故との関連性が大きい分野ではないか。
自転車	人	状態別死者数で14%	H25 に死者数が増加に転じた	・被害者と加害者の両方の側面を考慮する必要がある。
生活道路	場所	交通死亡事故件数に占める5.5m未満の道路の構成率は16.4%	死亡事故件数は増加傾向	・PDCA サイクルの活用や事故位置情報の活用等新しい対策の推進が期待される分野である。
幹線道路	場所	交通死亡事故件数における5.5m以上の道路の構成率は83.6%	死者数、負傷者数は減少傾向	・これまで行われてきた対策に効果があり、今後の対策の方向性の見通しが立っている分野である。
飲酒運転などの重大事故防止	人	1 当原付以上運転者の交通死亡事故件数における飲酒あり件数の構成率6.2%	死亡事故件数は減少傾向	・交通事故全体に占める割合は小さいが、社会的な関心が大きい分野である。
安心の確保	人	—	—	・望ましい交通社会の実現のためには、「安全であり、安心である」ことが必要ではないか。 ・「安心」を評価する指標については検討が必要。
市街地の安全確保	場所	交通死亡事故件数における市街地の構成率は53.2%	死亡事故件数は減少傾向	・生活道路／幹線道路の区分と重層構造となる可能性がある。
通学路の安全確保	場所	小・中学生の死者数に占める通学等の構成率は23.1%	H22～H24 は増加、H25 は減少した	・交通事故全体に占める割合は小さいが、社会的な関心が大きい分野である。 ・死者数ゼロを目指すことができる分野ではないか。

(6) 今後の道路交通安全対策に盛り込む施策の方向性

国民へのアンケート結果、第9次計画の評価及び関係団体の提出意見から、今後の道路交通安全対策に盛り込む施策の方向性を整理した。

国民へのアンケート結果より	<p>○交通事故を減少させるべき・なくすべきと考えている人が大半であり、交通事故の減少は国民の総意であると言える。</p> <p>○一方で、交通事故死者数・死傷者数は減少しているにもかかわらず交通事故情勢が好転していると感じている人は増えておらず、日常で交通事故に対する不安を感じている人の割合も高い結果であった。具体的には自動車・自転車・歩行者それぞれのルールやマナーに不安を感じている人が多く、引き続き交通ルールやマナーの周知を含めた交通安全思想の普及徹底が必要であると考えられる。</p>
第9次計画の評価より	<p>○全体としては、死者数、事故件数及び死傷者数が減少傾向にある。しかしながら、分野別に見ると、事故件数や死傷者数の推移は概ね良好であるが、「高齢者」「自転車」「生活道路」については死者数が増加に転じており、対策を強化する必要があることが示唆されている。</p>

関係団体の提出意見より	<p>○目標の設定については、ゼロにするという目標を設定すべきであるという意見が寄せられた一方で、達成可能性のある現実的な数値を設定すべきであるという意見もあった。</p> <p>○交通弱者の安全確保や自転車・歩行者への交通ルール・マナーの周知向上、生活道路の安全確保、飲酒運転や危険ドラッグ使用による運転等への対策に多くの意見が寄せられた。</p>
-------------	---

3. 道路交通事故の長期予測

道路交通安全に関する統計の整理を行った上で、今後の交通事故死者数・死傷者数・事故件数について以下の4つの分析モデルによる予測手法を検討し、長期予測を実施した。

①トレンドによる分析モデル

分析手法	「自動車走行キロあたりの道路交通事故死者数（交通事故件数）」のタイムトレンドに着目した予測手法であり、前年までの傾向を、単純に後方へ引き延ばすことで予測を行う。
予測結果	平成32年の道路交通事故死者数は2,900～3,100人、死傷者数は約58～61万人。

②年齢階層別人口の大きさに着目した分析モデル

分析手法	特定の年齢階層の大きさが交通事故死者数や交通事故件数に影響を与えるとした理論に基づき、過去の交通事故死者数や交通事故件数の再現性（特にピーク時の再現性）を重視した予測手法。
予測結果	平成32年の道路交通事故死者数は2,500～3,000人、死傷者数は約51～57万人。

③世代ごとの事故率に着目した分析モデル

分析手法	年齢階層別や状態別等のセグメントに区分した事故率（人口あたり死者数・死傷者数）から、事故件数や死傷者数を予測する手法。
予測結果	<p>○状態別に区分せずに予測した場合 平成32年の道路交通事故死者数は3,400人、死傷者数は約60万人。</p> <p>○状態別に区分して予測した場合 平成32年の道路交通事故死者数は3,600人、死傷者数は約61万人。</p>

④道路交通事故の構造要因に着目した分析（都道府県別データを用いた固定効果モデル）

分析手法	今後の政策の方向性についてのインプリケーションを得ることを目的とし、経済的要因や技術的要因等、過去の道路交通事故発生状況の構造要因を考慮した予測手法であり、該当年次の各種要因の指標値を用いて予測を行う。
予測結果	<p>○負傷者推計モデル 自動車台数あたりの高齢者人口や道路舗装延長が増えると負傷者数が減少、若手ドライバーの割合が増加すると負傷者数が増加する傾向が示された。</p> <p>○致死率推計モデル 自動車台数あたりの高齢者人口やシートベルト着用率が増加すると致死率が減少、酒酔い運転罰金額が増加すると致死率が増加する傾向が示された。</p>

4. まとめ

本調査研究では、交通事故等の状況やアンケート結果、第9次計画の評価等をもとに、今後の施策の方向性や第10次計画の構成等について検討を行った。第10次計画では、検討結果を踏まえ、これまでに十分な成果を上げてきた分野の対策は継続的に実施しつつ、政府目標の達成に向けて重点的に取り組むべき分野については、対策を一層強化していく必要があると考えられる。

第1章 調査研究の目的等

第1節 調査研究の目的

次期（第10次）交通安全基本計画の検討に資するため、第9次交通安全基本計画に係る政策的な評価、交通安全に関する国民の意識調査及び関係団体等の要望調査を行い、それらを踏まえて、今後の道路交通安全に関する基本政策について検討することを目的とする。

また、交通安全基本計画では中期的な目標の実現を図るため計画期間内における目標を指し示すこととしているところであり、適切な目標設定を行うとともに実施すべき対策を明らかにするための基礎資料として、道路交通事故に係る長期予測を併せて行うことを目的とする。

第2節 検討会の実施概要

■体制

以下の委員からなる検討会を設置し、意見を伺いながら作業を進めた。

(委員)

赤羽 弘和	千葉工業大学工学部教授（座長）
尾形 隆彰	千葉大学文学部教授
岡野 道治	日本大学理工学部特任教授
久保田 尚	埼玉大学大学院理工学研究科教授
竹内 健蔵	東京女子大学現代教養学部教授
蓮花 一己	帝塚山大学心理学部教授

(オブザーバー)

福田 由貴	内閣府政策統括官（共生社会政策担当）付参事官（交通安全対策担当）
和田 昭夫	警察庁交通局交通企画課長（第1回検討会）
早川 治	警察庁交通局交通企画課長（第2～5回検討会）
高木 勇人	警察庁交通局交通規制課長
山口 最丈	消防庁救急企画室長
大路 正浩	文部科学省スポーツ・青少年局学校健康教育課長
西嶋 康浩	厚生労働省医政局指導課救急・周産期医療等対策室長
野村 栄悟	経済産業省商務流通保安グループ物流企画室長
高野 誠紀	国土交通省総合政策局総務課交通安全対策室長
菊地 春海	国土交通省道路局道路交通管理課長
阿部 悟	国土交通省道路局環境安全課道路交通安全対策室長
小林 豊	国土交通省自動車局安全政策課長
島 雅之	国土交通省自動車局技術政策課長

(アドバイザー（長期予測関係）)

中村 彰宏	横浜市立大学大学院国際マネジメント研究科教授
-------	------------------------

(敬称略)

■検討事項

以下の2つの事項について検討を行った。

- (1) 道路交通安全の基本政策等に関する検討
 - ア 第9次交通安全基本計画に関する評価書案等
 - イ 第10次交通安全基本計画に盛り込むべき施策等
- (2) 道路交通事故長期予測に関する検討

■スケジュール

以下の通り、計5回の検討会を開催し、第2回検討会において交通事故被害者等の関係団体からの意見聴取会を実施した。

- (1) 第1回 平成26年 7月29日
- (2) 第2回 平成26年 9月24日
- (3) 第3回 平成26年 10月28日
- (4) 第4回 平成26年 12月2日
- (5) 第5回 平成27年 3月3日

■具体的調査

調査遂行の過程において、以下のアンケート調査を実施した。

- (1) 国民の交通安全意識等に関するアンケート調査

○調査概要

- ・道路交通安全の基本政策等の検討に資するため、国民の交通安全に関する意識等について調査を行うことを目的とする。
- ・インターネットリサーチ会社による登録モニターに対するWEBアンケート方式により調査を実施。

○調査対象

- ①一般アンケート：全国の16歳以上の男女
- ②子供アンケート：小学生、中学生
 - ※子供アンケートは、登録モニターのうち、家族に小学生・中学生の子供がいる方に代理回答をお願いする形式で実施。

○調査期間

- ・平成26年10月上旬の1週間

○有効回答数

- ①一般アンケート：3,000サンプル
- ②子供アンケート：309サンプル
 - ※サンプル数については、男女比、年齢階層比、居住地域における構成比を、総務省統計局が公表している調査時点における人口推計値に基づく比率と整合させた。

○調査結果

本報告書第2章第2節（交通安全意識等に関するアンケート）及び参考資料に掲載。

(2) 関係団体に対する第 10 次交通安全基本計画に盛り込むべき事項に関する調査

○調査概要

- ・第 10 次交通安全基本計画に盛り込むべき事項について、都道府県・政令指定都市の交通安全対策担当部署、関連団体等に対してアンケート（調査票形式）を実施。市区町村に対しても、都道府県を通じてアンケートを実施し、得られた回答は参考意見として扱った。
- ・文書（紙及びメール）にて意見募集を告知。
- ・一定の書式（調査票）にてとりまとめを依頼、郵送・FAX・電子メールで返送。

○調査対象

- ・172 機関（都道府県 47、政令指定都市 20、関係団体 105）

○調査期間

- ・平成 26 年 8 月 28 日～9 月 10 日

○回答結果

- ・94 機関（都道府県 31、政令指定都市 7、関係団体 56）、（その他の市区町村 149）

○調査結果

- ・本報告書第 2 章第 4 節（「第 10 次交通安全基本計画に盛り込むべき事項」に関する関係団体からの意見）に掲載。

■事務局

- ・内閣府政策統括官（共生社会政策担当）付参事官（交通安全対策担当）
- ・パシフィックコンサルタンツ株式会社

第2章 道路交通安全の基本政策等

第1節 交通安全基本計画に係るこれまでの経緯

1. 交通安全基本計画の概要

交通安全基本計画は、陸海空の交通安全に関する総合的かつ長期的な施策の大綱として昭和46年以降5年ごとに作成されており、現在は平成23年度から27年度までを計画期間とする第9次計画が進行中である。

現行計画では、従来の交通安全対策を基本としつつ、経済社会情勢や交通情勢の変化に対応し、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、より効果的な対策の推進を図るため、重視して対策の推進を図っていくべき3つの視点と、交通安全対策として講じようとする8つの柱を設定している。

図表 2-1 第9次交通安全基本計画の構成（道路交通の安全）

【理念】

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。
- 今後は、死者数の一層の減少に取り組むことはもちろんのこと、事故そのものの減少についても積極的に取り組む必要がある。

【目標】

2. 道路交通の安全についての目標

- ① 平成27年までに24時間死者数を3,000人（※）以下とし、世界一安全な道路交通を実現する。
（※この3,000人に平成22年中の24時間死者数と30日以内死者数等の比率を乗ずるとおおむね3,500人）
- ② 平成27年までに死傷者数を70万人以下にする。

【戦略】

3. 道路交通の安全についての対策

<3つの視点>

- ① 高齢者及び子どもの安全確保
- ② 歩行者及び自転車の安全確保
- ③ 生活道路及び幹線道路における安全確保

<8つの柱>

- 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 損害賠償の適正化を始めとした被害者支援の推進
- ⑧ 研究開発及び調査研究の充実

図表 2-2 交通安全基本計画の推移（道路交通の安全）

	第1次	第2次	第3次	第4次	第5次
計画期間	昭和46年度～50年度	昭和51年度～55年度	昭和56年度～60年度	昭和61年度～平成2年度	平成3年度～7年度
目標	歩行者推計死者数約8,000人の半減	死者数16,765人の半減	死者数8,000人以下	死者数8,000人以下	死者数10,000人以下
実績	昭和50年3,732人	昭和55年8,760人	昭和60年9,261人	平成2年11,227人	平成7年10,679人
構成	<ul style="list-style-type: none"> 交通安全施設の整備 歩行者に対する施策 <p>■講じようとする施策</p> <ol style="list-style-type: none"> ①道路交通環境の整備 ②交通の安全に関する知識の普及等 ③道路運送車両の安全な運転の確保 ④道路運送車両の安全性の確保 ⑤道路交通秩序の維持 ⑥緊急時における救急体制の整備 ⑦損害賠償の適正化 ⑧科学技術の振興等 	<ul style="list-style-type: none"> 道路交通環境の確立 民間の交通安全活動の推進 交通安全施設の整備充実 <p>■講じようとする施策</p> <ol style="list-style-type: none"> ①道路交通環境の整備 ②交通の安全に関する知識の普及等 ③道路運送車両の安全な運転の確保 ④道路運送車両の安全性の確保 ⑤道路交通秩序の維持 ⑥緊急時における救急体制の整備 ⑦損害賠償の適正化 ⑧科学技術の振興等 	<p>■今後の方向</p> <ul style="list-style-type: none"> 交通安全施設の整備充実 交通安全教育の推進 地域の自主的な交通安全活動の推進 救急救助体制の整備充実 <p>■講じようとする施策</p> <ol style="list-style-type: none"> 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緊急時における救急体制の整備 ⑦損害賠償の適正化 ⑧科学技術の振興等 	<p>■今後の方向</p> <ul style="list-style-type: none"> 交通安全施設の整備充実 年齢段階に応じた目標の設定 生涯にわたる交通安全教育の推進 シートベルト着用の徹底等の広報活動の充実 地域の自主的な活力ある交通安全活動の推進 救助・救急体制の整備充実 地域の実情に即した効果的な交通安全対策 <p>■講じようとする施策</p> <ol style="list-style-type: none"> 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緊急時における救助・救急体制の整備 ⑦損害賠償の適正化等 ⑧科学技術の振興等 	<p>■今後の方向(重点・新規施策)</p> <ol style="list-style-type: none"> (1)交通事故の総合的な調査研究の推進 (2)車両の安全性の確保 (3)安全かつ円滑な道路交通環境の整備 (4)交通安全教育の推進 (5)効果的な指導取締りの実施 (6)救助・救急体制の整備 (7)交通安全推進体制の充実・強化 (8)増加の顕著な事故様態及び死者数の多い事故様態に対応した諸対策の推進 <p>■講じようとする施策</p> <ol style="list-style-type: none"> 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緊急時における救助・救急体制の整備 ⑦損害賠償の適正化等 ⑧科学技術の振興等

	第6次	第7次	第8次	第9次
計画期間	平成8年度～12年度	平成13年度～17年度	平成18年度～22年度	平成23年度～27年度
目標	死者数 平成9年までに10,000人以下 平成12年までに9,000人以下	死者数8,466人以下	死者数5,500人以下 死傷者数100万人以下	24時間死者数3,000人以下 (30日以内死者数が概ね3,500人以下) 死傷者数70万人以下
実績	平成9年9,640人 平成12年9,066人	平成17年6,871人	平成22年 死者数4,863人 死傷者数901,071人	平成25年 24時間死者数4,373人 死傷者数785,867人
構成	<p>■今後の方向(重点・新規施策)</p> <ol style="list-style-type: none"> (1)高齢者の交通安全対策の推進 (2)シートベルトの着用の徹底 (3)安全かつ円滑な道路交通環境の整備 (4)交通安全教育の推進 (5)車両の安全性の確保 (6)効果的な指導取締りの実施 (7)救助・救急体制の整備 (8)事故調査・分析、交通安全に関する調査研究の充実 (9)官民一体となった交通安全推進体制の確保 <p>■講じようとする施策</p> <ol style="list-style-type: none"> 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・救急体制の整備 ⑦損害賠償の適正化等 ⑧科学技術の振興等 	<p>■今後の方向(重点・新規施策)</p> <ol style="list-style-type: none"> (1)高齢者の交通安全対策の推進 (2)シートベルト及びチャイルドシート着用の徹底 (3)安全かつ円滑な道路交通環境の整備 (4)交通安全教育の推進 (5)車両の安全性の確保 (6)効果的な指導取締りの実施 (7)救助・救急体制の整備 (8)被害者対策の充実 (9)交通事故調査・分析の充実 (10)市民参加型の交通安全活動の推進 <p>■講じようとする施策</p> <ol style="list-style-type: none"> 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・救急体制の整備 ⑦損害賠償の適正化と被害者支援の推進 	<p>■4つの視点</p> <ol style="list-style-type: none"> (1)少子高齢社会への対応 (2)歩行者の安全確保 (3)国民自らの意識改革 (4)ITの活用 <p>■8つの柱</p> <ol style="list-style-type: none"> 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損害賠償の適正化を始めとした被害者支援の推進 ⑧研究開発及び調査研究の充実 	<p>■3つの視点</p> <ol style="list-style-type: none"> (1)高齢者及び子どもの安全確保 (2)歩行者及び自転車の安全確保 (3)生活道路及び幹線道路における安全確保 <p>■8つの柱</p> <ol style="list-style-type: none"> 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損害賠償の適正化を始めとした被害者支援の推進 ⑧研究開発及び調査研究の充実

注) 1 第1次は目標値、実績値ともに歩行者の死者数

2 第9次の実績値は平成25年の値

資料) 交通安全基本計画より作成

2. 諸外国の交通安全基本計画

欧米を中心とした諸外国における交通安全基本計画の概要を以下に整理する。

図表 2-3 諸外国の交通安全基本計画（1/2）

国	イギリス	オーストラリア	オランダ
資料	Strategic Framework for Road Safety	National Road Safety Strategy 2011-2020	Road Safety Strategic Plan 2008-2020
年次	2011	2011	2008
発行	Department for Transport	Australian Transport Council	Ministry of Transport, Public Works and Water Management
理念	交通安全に関しては引き続き イギリスが世界のリーダーであることを確実にする	Safe System オーストラリアの 道路で死者や重傷者を出さない	世界で最も安全な道路を持つ国 であり続ける。
目標	具体的な目標をもたないが、2005-2009年平均に基づいて2030年を見通す。 (以下全て2005-2009年平均比) 死者(central projection): 2020年に-37%(死傷者:-40%) 2025年に-39%(死傷者:-47%) 2030年に-41%(死傷者:-55%) 死者(low projection): 2020年に-46%(死傷者:-50%) 2025年に-51%(死傷者:-60%) 2030年に-57%(死傷者:-70%) ※2005-2009年平均 死者数:2,816人 死傷者数:30,040人	死者:2020年までに少なくとも-30% (2008-2010年平均比) 重傷者:2020年までに少なくとも-30% (2008-2010年平均比)	2020年の目標値 死者:580人以下 重傷者:12,250人以下 (※2009年以降の見直しによって、 死者:500人以下 重症者:10,600人以下に修正)
戦略・施策	【主要なテーマ】 ・ 道路利用者が「正しく振舞う」 ことを容易にする ・子供や教習中の人、運転初心者により良い教育を行う ・交通違反者への再教育 ・故意に危険運転を行う運転者への法の厳重化 ・速度違反だけではなく、全ての危険行為や違反行為を対策の対象とする ・費用対効果に基づく対策の実施 ・地域ごとの対策と、市民への情報提供 ・ 道路交通安全の専門家への支援	【4つの基本戦略(一部のみ記載)】 ①道路の安全性向上: ・費用対効果に基づくインフラ融資ガイドラインの修正 ・安全な道路構築へ投資するための評価方法として、「支払い意思額」(Willingness to pay)の導入を検討 ②安全な速度規制: ・ISA(Intelligent Speed Adaptation)の導入 ③自動車の安全性向上: ・新車に対する安全規制の改善 ④道路利用者の安全性向上: ・免許取得制度の改善	【3つの基本方針】 持続可能な安全、協力、総合的なアプローチ 【2つの施策】 ①従来の施策の活用 ② ターゲットエリアに対する施策 ※事故データ等を分析して特定されたエリア 【重点を置く分野】 ・歩行者 ・自転車 ・単独事故 ・子供 ・高齢者 ・運転初心者 ・自動二輪 ・アルコールや薬物、薬の影響下における運転 ・速度違反 ・50kmと80km規制の道路 ・貨物輸送車

※特徴的な箇所を赤字で着色

図表 2-4 諸外国の交通安全基本計画（2/2）

国	カナダ	スウェーデン	ニュージーランド
資料	Road Safety Strategy 2015	Review of interim Target and Indicators for Road Safety in 2010-2020	Safer Journey Strategy New Zealand's road safety strategy 2010-2020
年次	2011	2012	2010
発行	Canadian Council of Motor Transport Administrators	Swedish Transport Administration	Ministry of Transport
理念	世界でもっとも安全な道路を構築する。そのために人口10万人に対して死者数5人以下を目指す	—	すべての事故を防ぐことはできないが、死者や重傷者を発生させる重大事故は防ぐことができる
目標	国家戦略は、具体的な目標値を設定していない。しかし、年毎の死者数及び重傷者数を継続的に減少させることを目標とする。（減少傾向の把握のため、国際的に使用されている下記2点の指標を使用： ①人口100万人対する死者数及び重傷者数の割合 ②旅行距離10億km毎の死者数及び重傷者数の割合）	・死者：2007-2020年の間に-50%（基準値として2006-2008年の平均値（約440人）を使用） ・重傷者：2007-2020年の間に-25% ・更なる重傷者：2010-2020年の間に-40% ※重傷者＝一生涯の後遺症をこうむる重傷度レベルが1%以上 ※更なる重傷者＝一生涯の後遺症をこうむる重傷度レベルが10%以上の重傷者	2020年までの目標（一部のみ記載）： ①若者の死者数を減少させる ・21人/10万人からオーストラリアの割合（13人/10万人）に減少させる ②酒酔い／薬物運転を減少させる ・28人/100万人からオーストラリアの割合（22人/100万人）に減少させる ③2輪車の死者数を減少させる ・12人/10万人からオーストラリアの割合（8人/10万人）に減少させる ④速度超過による交通事故を減らし、安全な自動車速度を目指す。
戦略・施策	【主要な対策】 ・安全な道路利用のための教育 ・安全な道路利用の周知活動の実施 ・道路警備の強化 ・事故分析や道路利用者のアンケート調査等の実施 ・道路規制、法律の見直し ・安全技術の進歩支援 ・道路基盤、道路管理等の見直し	【新たな目標達成のための対策】 ・予測に沿って傾向を観察・支援するための対策 ・インフラや速度制限への取組みの推進と最適化 ・交通の監視や輸送トラックのモニタリング ・車両と保護装備の改善 ・道路使用者の行動に変化をもたらす対策の発展 ・重傷者の改善目標を達成する上で重要な自治体の役割 ・新しい規制等の法的要件と保険や罰則等の金銭的なインセンティブの考慮	【上記目標に対する施策（一部のみ記載）】 ①に対する施策： ・免許取得年齢を16歳に上げる ・免許取得試験の難易度を上げる ②に対する施策： ・道路上で薬物検査等の強化 ③に対する施策： ・2輪車交通量の多いルートに対する特別待遇の導入 ・混在型都市部エリアにおける一連のデモンストレーション計画の導入 ④に対する施策： ・地方部に速度規制ゾーンを増やす ・都市部に低速度規制ゾーンを増やす ・GPSによる速度管理システムやITS技術の発展

※特徴的な箇所を赤字で着色

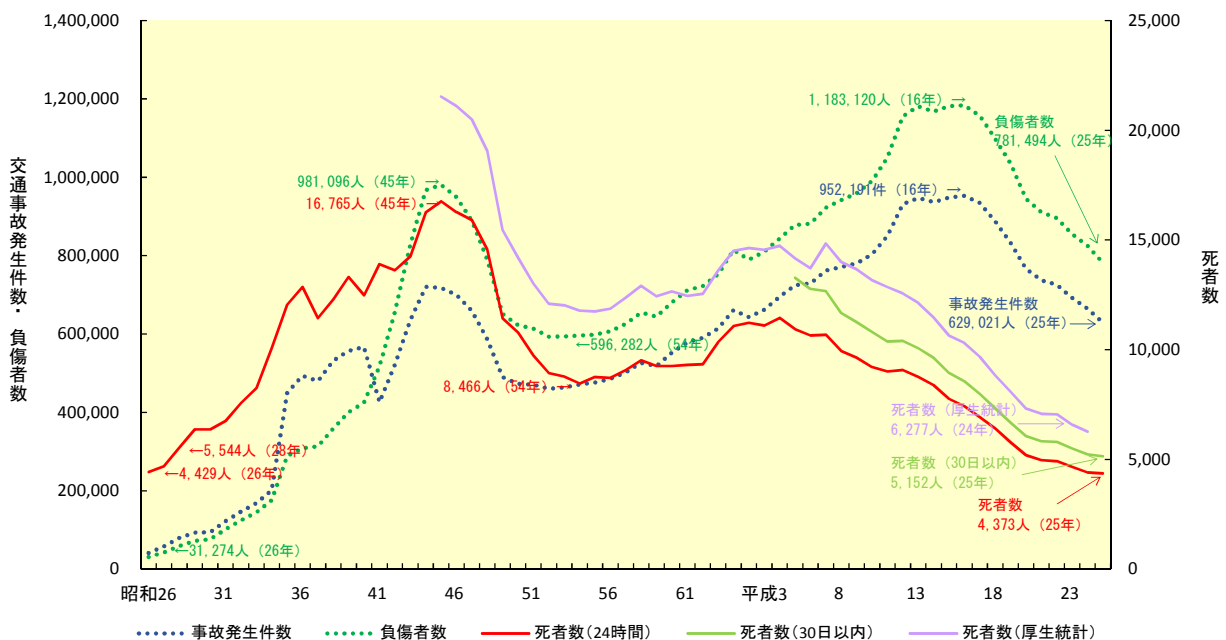
3. 道路交通事故の現状

(1) 交通事故死者数の推移

道路交通事故死者数の推移をみると、昭和 20 年代後半から著しく増加しており、昭和 45 年には 1 万 6,765 人となった。

その後減少に転じ、昭和 54 年には 8,466 人となったものの、再び増勢に転じ、平成 4 年に二度目のピークをむかえている。その後は減少傾向となり、平成 20 年には交通事故死者数が 5,152 人となり、第 8 次計画（計画期間平成 18～22 年）の目標を 2 年前倒しで達成し、昭和 45 年の 3 分の 1 とすることができた。第 9 次計画期間中においても減少傾向は続いているが、平成 25 年の交通事故死者数は 4,373 人であり、前年比－38 人（－0.9%）と、減少率はわずかにとどまっている。

図表 2-5 道路交通事故における交通事故発生件数、死者数及び負傷者数



- 注) 1 昭和 41 年以降の件数には、物損事故を含まない。
 2 昭和 46 年以前の件数、死者数には、沖縄県を含まない。
 3 警察統計の死者のうち「24 時間死者」とは、道路交通法第 2 条第 1 項第 1 号に規定する道路上において、車両等及び列車の交通によって発生した事故により 24 時間以内に死亡したものをいう。
 「30 日以内死者」とは、交通事故発生から 30 日以内に死亡したものをいう（24 時間死者も含む。）
 4 厚生統計の死者は、警察庁が厚生労働省統計資料「人口動態統計」に基づき作成したものであり、当該年に死亡した者のうち原死因が交通事故によるもの（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を除く）をいう。なお、平成 6 年までは、自動車事故とされた者の数を計上しており、平成 7 年以降は、陸上の交通事故とされた者から鉄道員等明らかに道路上の交通事故ではないと判断される者を除いた数を計上している。

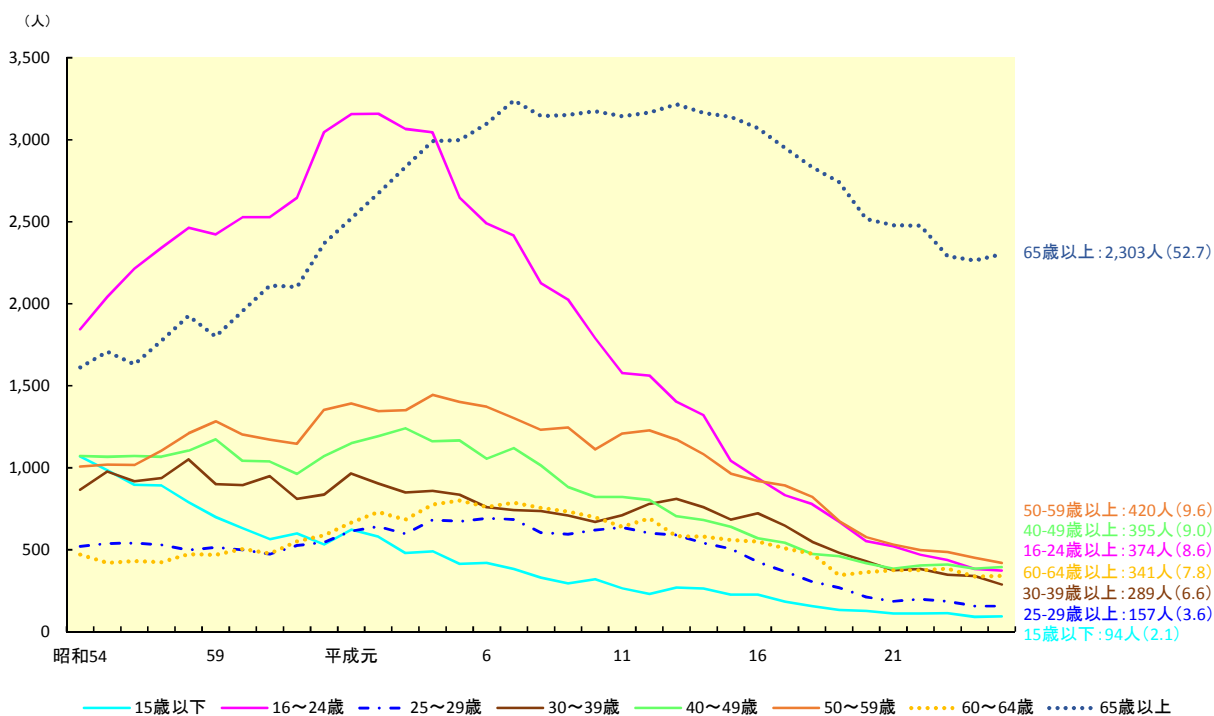
資料) 警察庁資料による

(2) 年齢層別の交通事故死者数の推移

年齢層別の交通事故死者数の推移をみると、全ての年齢層で概ね減少傾向にあるが、平成20年以降は減少幅が小さくなり、下げ止まりつつある。

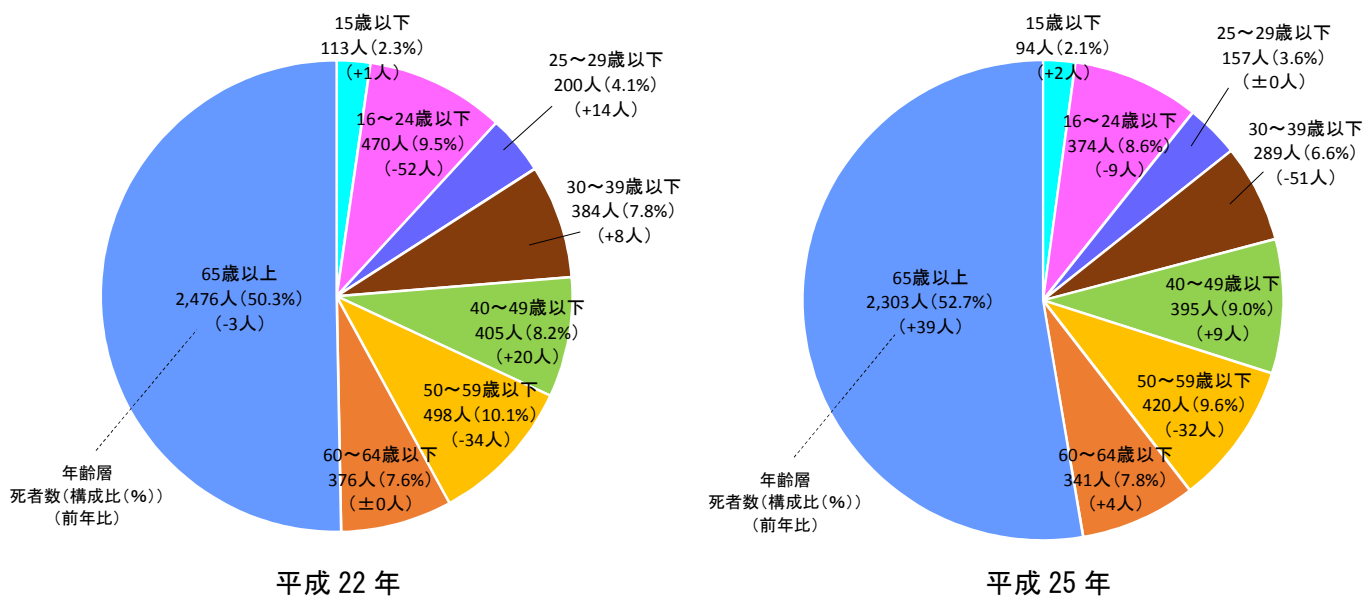
特に65歳以上の高齢者の平成25年の死者数は2,303人（前年比+39人）であり、平成13年以来12年ぶりに増加している。また、平成25年中の全死者数に占める割合は52.7%であり、半数以上を占めている。

図表 2-6 年齢層別交通事故死者数の推移



注) () 内は、年齢層別死者数の構成比 (%) である。
資料) 警察庁資料による

図表 2-7 年齢層別交通事故死者数（左：平成22年、右：平成25年）



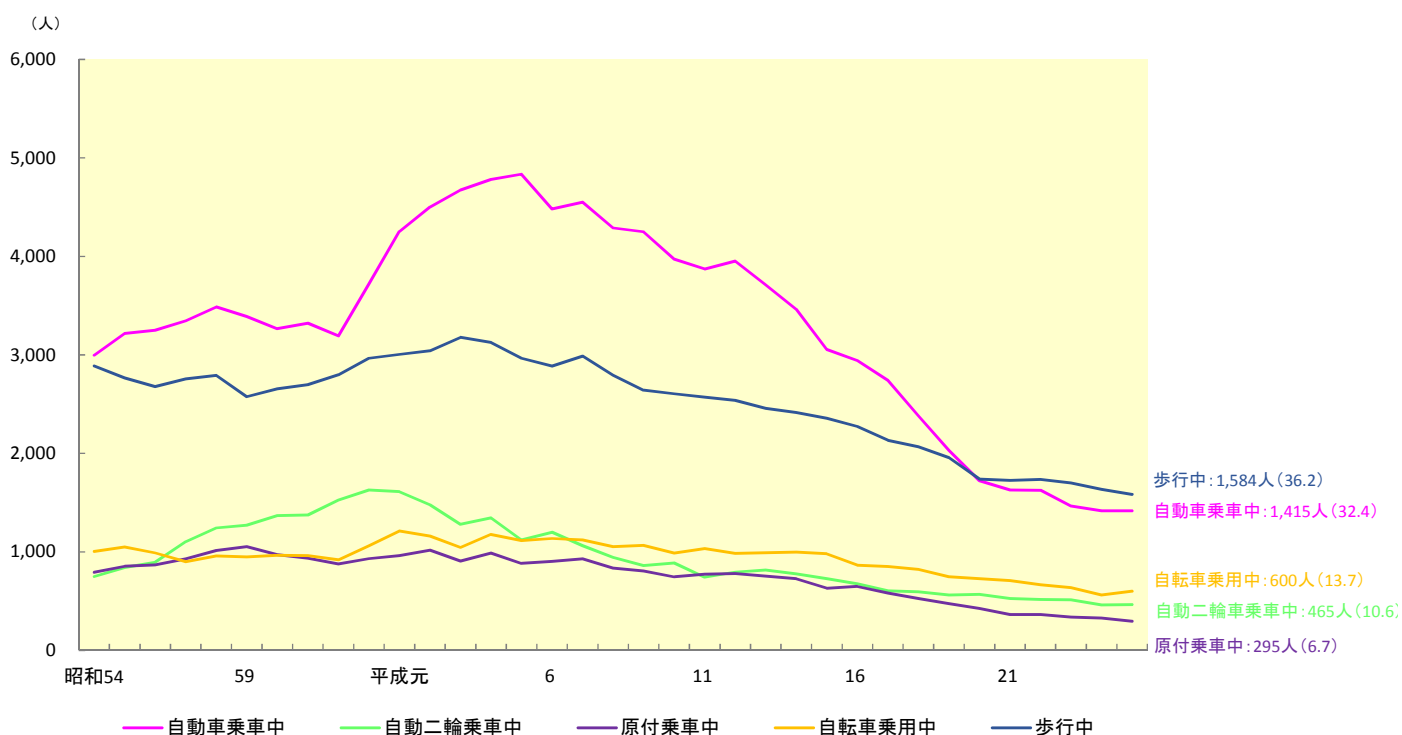
資料) 警察庁資料による

(3) 状態別の交通事故死者数の推移

状態別の交通事故死者数の推移をみると、平成 20 年以降歩行中の死者数が自動車乗車中を上回って最も多くなっており、平成 25 年は死者数全体の 36.2% (1,584 人) を占めている。その他はほぼ横ばい又はやや減少の傾向が続いており、平成 5 年以降減少傾向が顕著であった自動車乗車中の死者数も、平成 20 年以降は減少幅が小さくなっている。

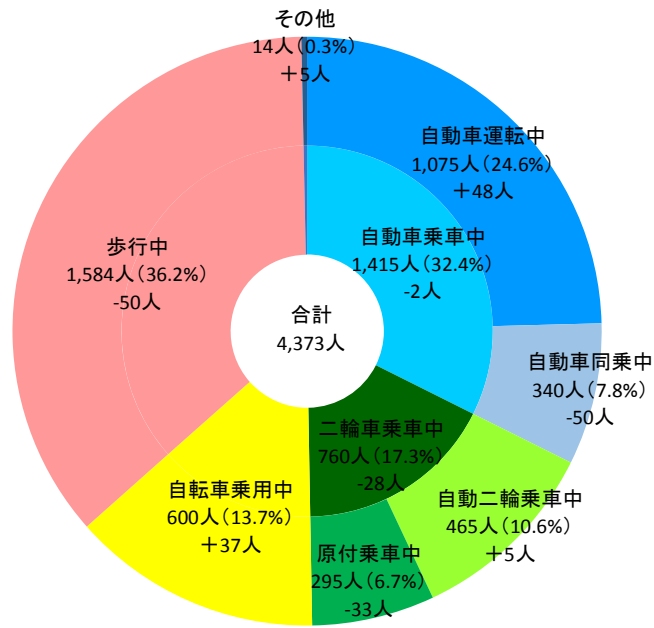
交通事故死者数に占める割合が最も多い 65 歳以上の高齢者について状態別にみると、歩行中がほぼ半数 (48.5%) を占めている。また、自動車乗車中の死者数は、平成 23 年以降増加傾向にあるほか、平成 25 年には、自転車乗用中、自動二輪乗用中においても前年を上回った。

図表 2-8 状態別交通事故死者数の推移



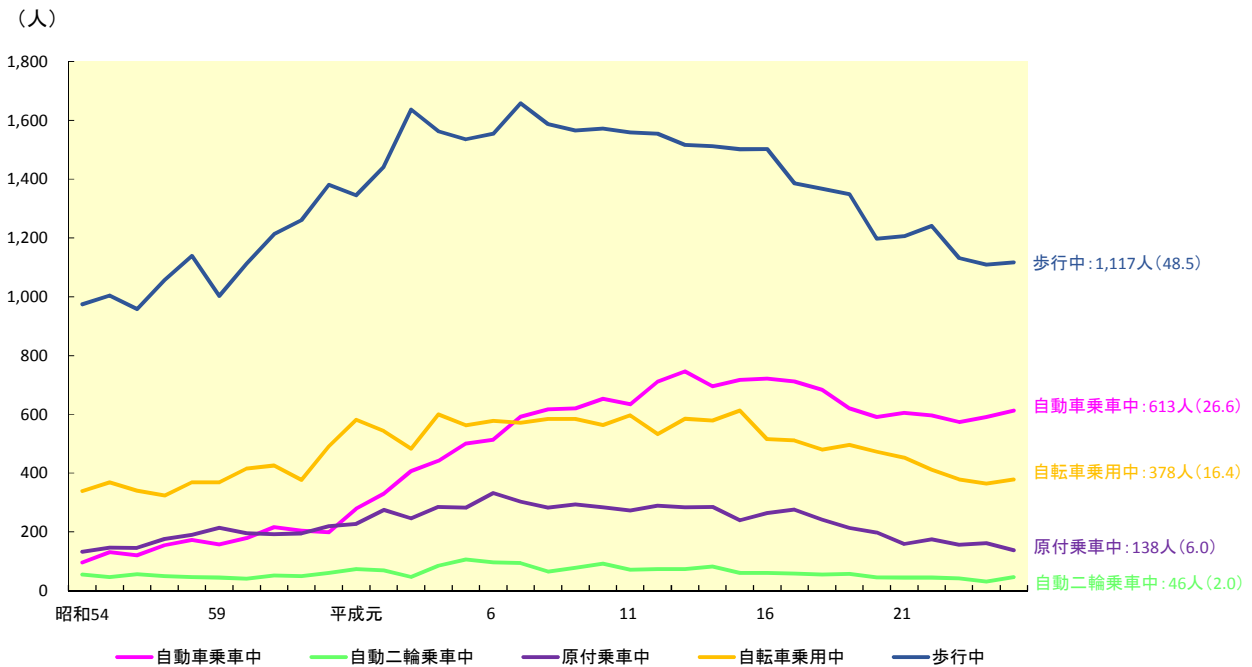
注) 1 「その他」は省略している。
 2 () 内は、状態別死者数の構成比 (%) である。
 資料) 警察庁資料による

図表 2-9 状態別交通事故死者数（平成 25 年）



資料) 交通統計 (ITARDA) による

図表 2-10 高齢者（65 歳以上）の状態別交通事故死者数の推移



注) 1 「その他」は省略している。

2 () 内は、高齢者の状態別死者数の構成比 (%) である。

資料) 警察庁資料による

(4) 「3つの視点」に含まれる項目に関連した交通事故の状況

第9次交通安全基本計画において重視して対策の推進を図っていくべき対象として設定されている「3つの視点」に関連する事故の状況を以下に整理する。

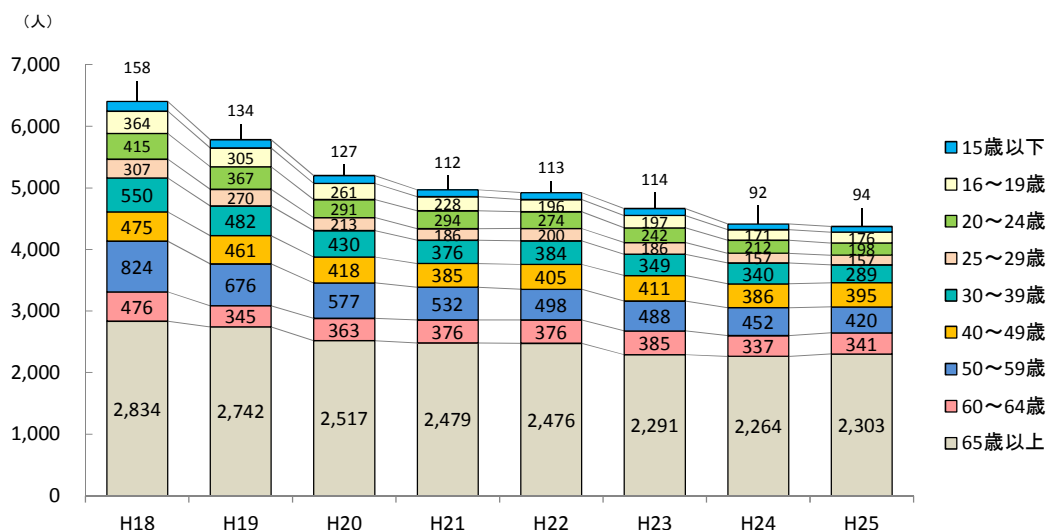
1) 視点1. 高齢者及び子どもの安全確保

① 年齢層別死傷者数

A) 死者数

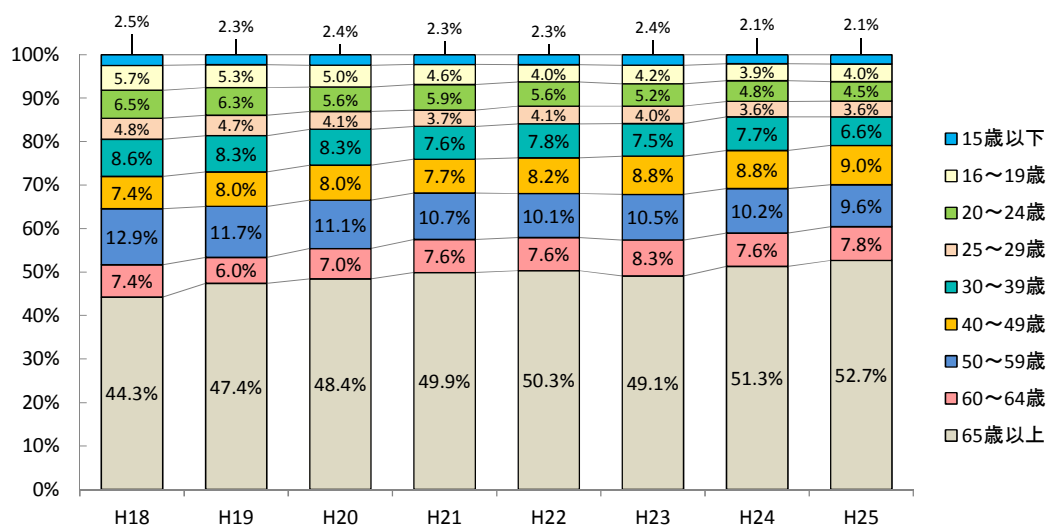
- ・65歳以上の高齢者の死者数は、近年減少傾向であったが、平成25年に13年ぶりに増加に転じた。構成比を見ると、全死者の約半数を占めている。
- ・15歳以下の子供の死者数は減少～ほぼ横ばいの傾向にあり、構成比を見ると、他の年齢層と比較して全体に占める割合は最も少ない。

図表 2-11 年齢層別死者数の推移



資料) 警察庁資料による

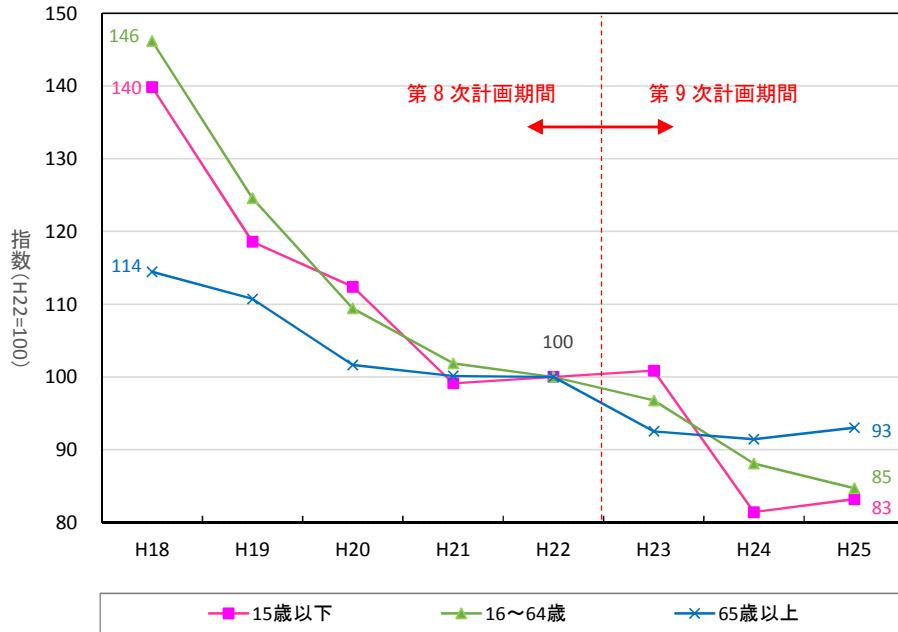
図表 2-12 年齢層別死者数の構成比



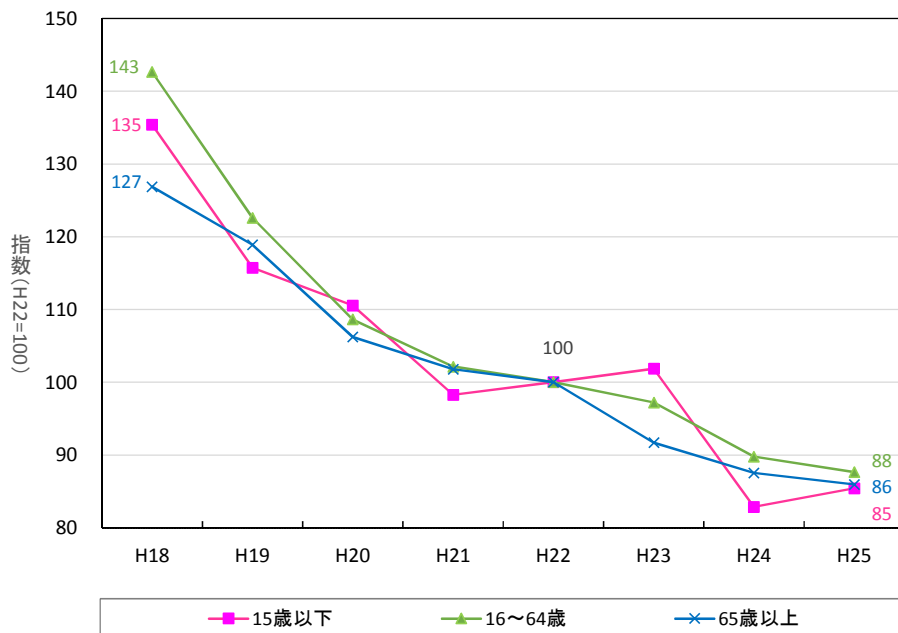
資料) 警察庁資料による

- ・第8次計画が終了した平成22年を100とした指数で死者数の推移を見ると、第8次計画期間中と比較して、第9次計画期間中はいずれの年齢層においても減少率は小さくなっている。
- ・65歳以上の高齢者の死者数は平成25年に増加しているが、人口あたりでは減少傾向が続いており、平成25年の指数を見ると、他の年齢層とほぼ同じ値となっている。

図表 2-13 年齢層別死者数の推移（H22年を100とした場合）



図表 2-14 年齢層別人口10万人あたりの死者数の推移（H22年を100とした場合）

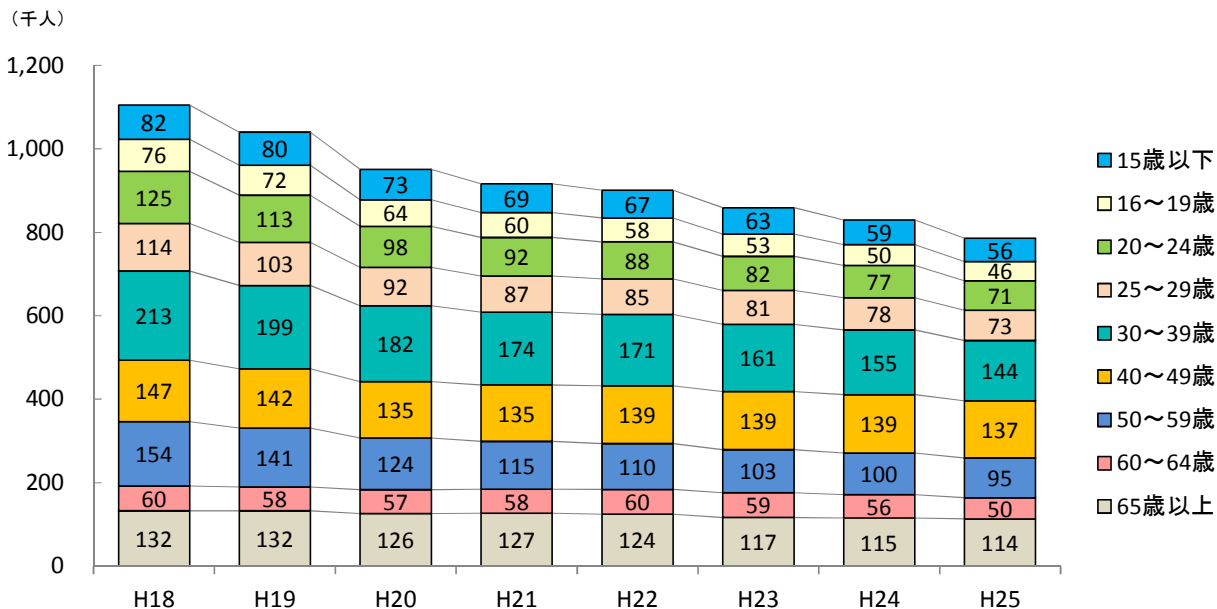


資料) 人口：人口推計（総務省統計局）による
交通事故死者数：警察庁資料による

B) 死傷者数

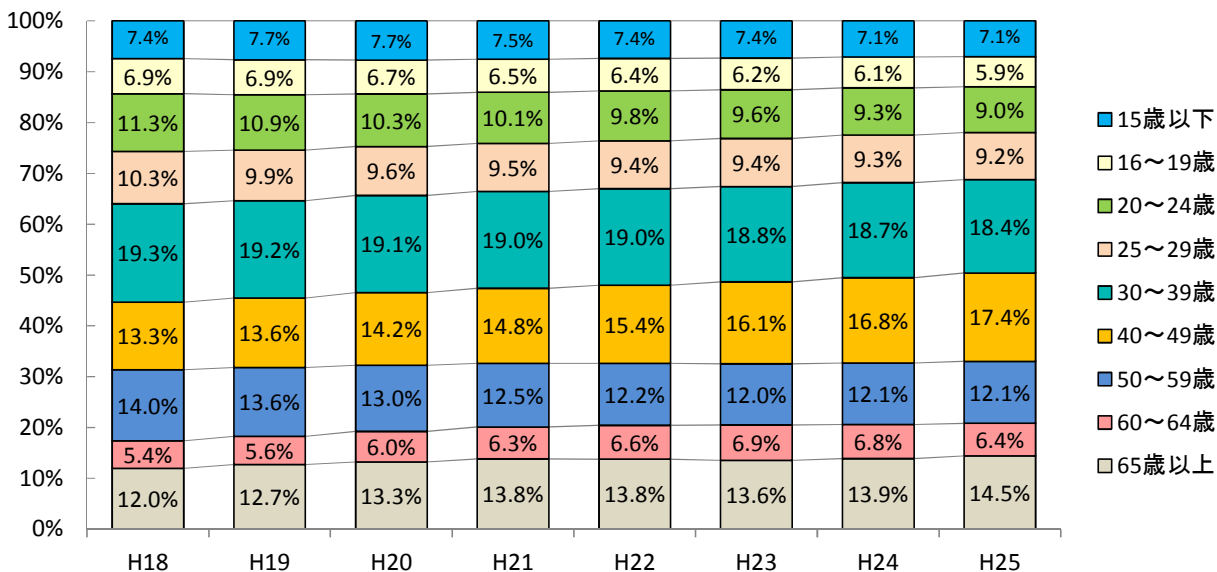
- ・ 65 歳以上の高齢者の死傷者数はほぼ横ばいの状況であり、全体に占める構成率はやや増加傾向にある
- ・ 15 歳以下の子供の死傷者数は減少傾向にあるが、減少率は小さく、構成比の推移を見るとほぼ横ばいとなっている。

図表 2-15 年齢層別死傷者数の推移



資料) 警察庁資料による

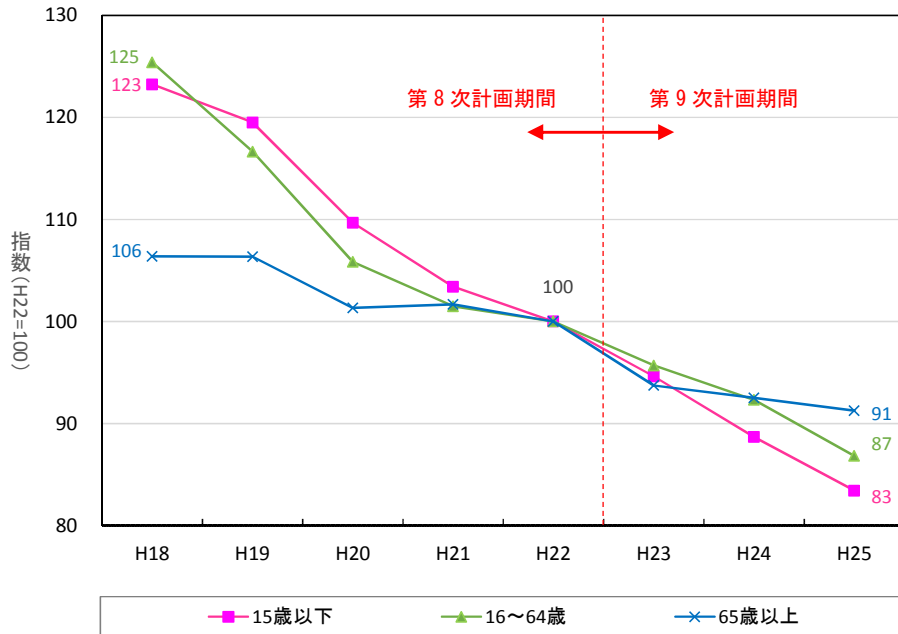
図表 2-16 年齢層別死傷者数の構成比



資料) 警察庁資料による

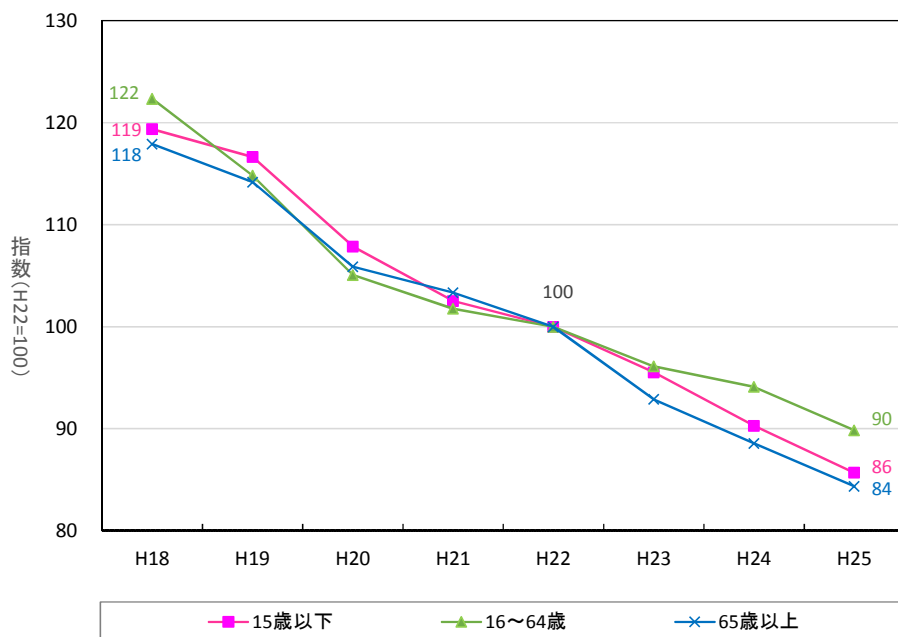
- ・平成 22 年を 100 とした指数で死傷者数を見ると、いずれの年齢層においても、第 8 次計画期間中に引き続き減少傾向にある。
- ・65 歳以上の高齢者は、死傷者数では減少率が小さいが、人口あたりでは、平成 22 年以降 3 つの年齢層の中で最も減少している。

図表 2-17 年齢層別死傷者数の推移（H22 年を 100 とした場合）



資料) 警察庁資料による

図表 2-18 年齢層別人口 10 万人あたりの死傷者数の推移（H22 年を 100 とした場合）



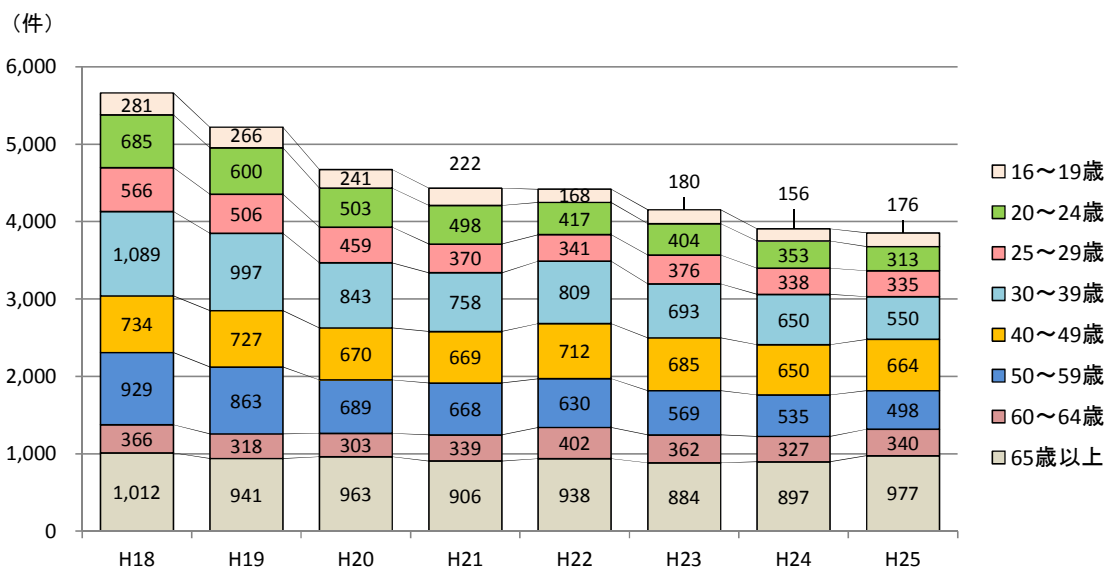
資料) 警察庁資料による

② 第1当事者年齢層別事故件数

A) 死亡事故件数

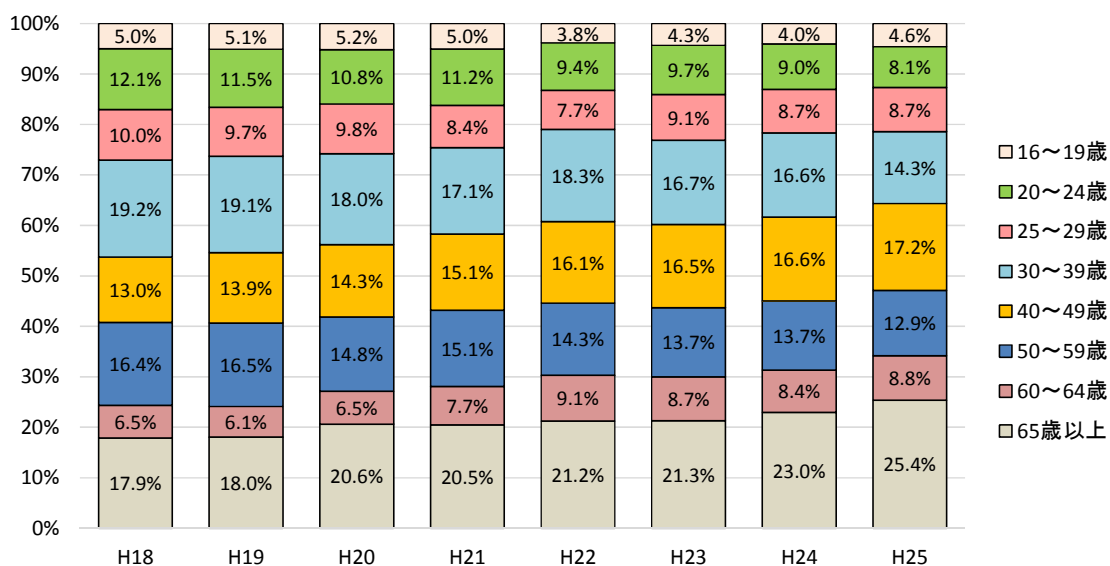
・第1当事者自動車等の年齢層別の死亡事故件数では、平成20年以降65歳以上の高齢者の事故が最も多くなっている。構成比においても、高齢者の割合が増加しており、平成25年には全体の25.4%を占めている。

図表 2-19 1 当年齢層別死亡事故件数（自動車等）



注) 件数は自動車、自動二輪車、原付の合計値
資料) 交通統計 (ITARDA) による

図表 2-20 1 当年齢層別死亡事故件数構成比（自動車等）

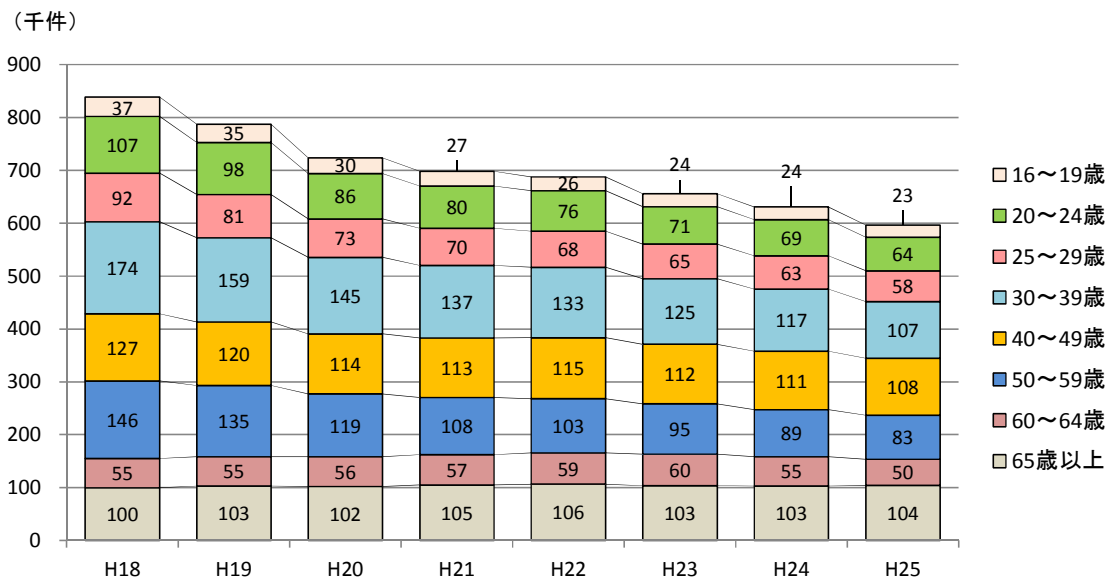


注) 件数は自動車、自動二輪車、原付の合計値
資料) 交通統計 (ITARDA) による

B) 死傷事故件数

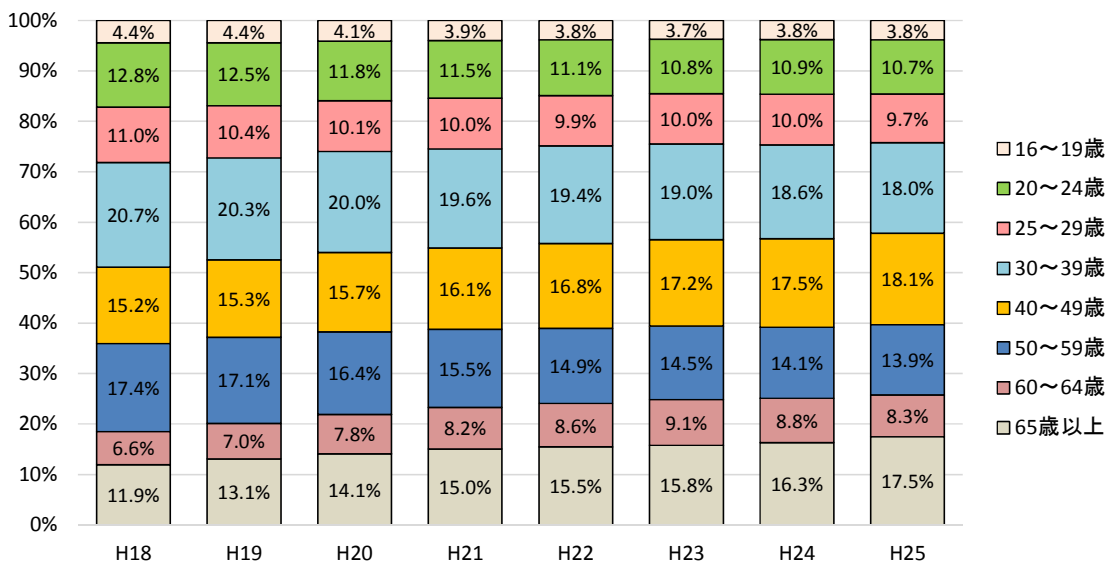
- ・第1当事者自動車等の年齢層別の死傷事故件数構成比を見ると、65歳以上の高齢者、及び40～49歳の年齢層が占める割合が増加傾向にある。

図表 2-2 1 1 当年齢層別死傷事故件数（自動車等）



注) 件数は自動車、自動二輪車、原付の合計値
資料) 交通統計 (ITARDA) による

図表 2-2 2 1 当年齢層別死傷事故件数構成比（自動車等）



注) 件数は自動車、自動二輪車、原付の合計値
資料) 交通統計 (ITARDA) による

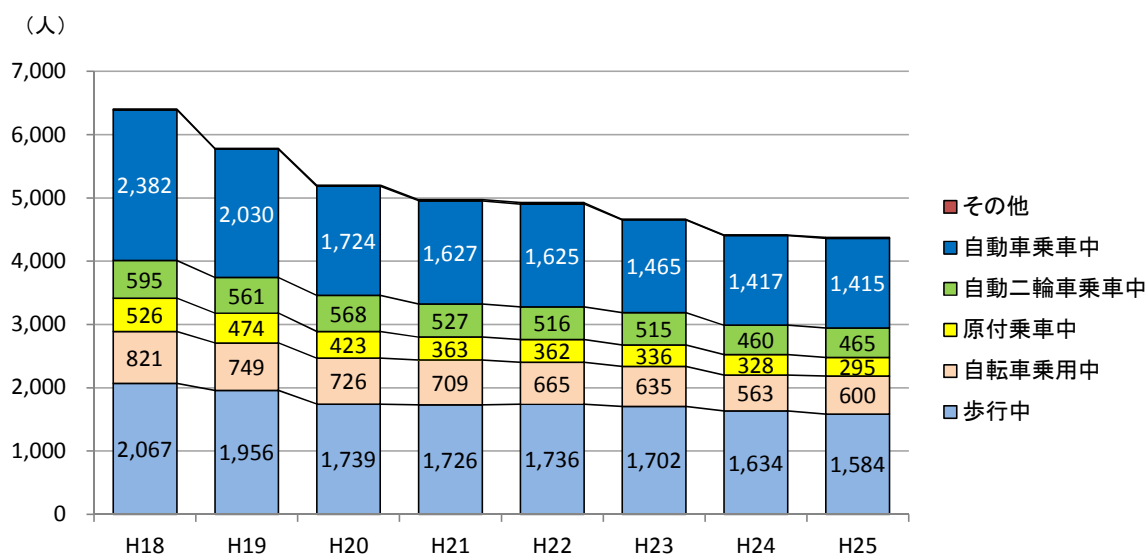
2) 視点2. 歩行者及び自転車の安全確保

① 状態別死傷者数

A) 死者数

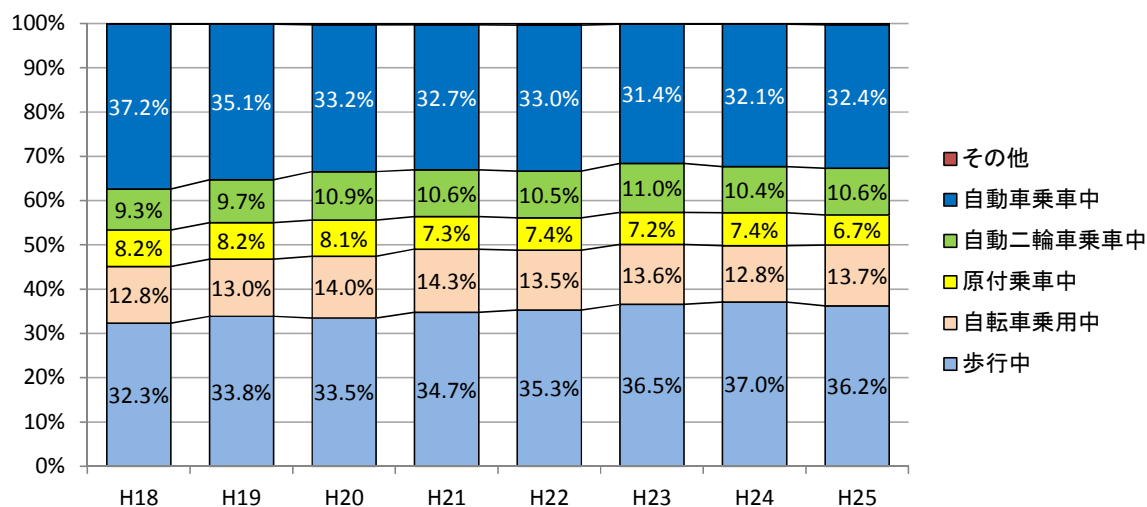
- ・状態別の死者数では、平成20年以降は歩行中の死者数が自動車乗車中を上回り最も多くなっており、平成25年では死者数全体の36.2%を占めている。
- ・自転車乗用中の死者数は歩行中、自動車乗車中の次いで多い。近年は減少傾向であったが、平成25年には11年ぶりに前年を上回り、600人（前年比+37人）であった。全体に占める構成比はほぼ横ばいで推移している。

図表 2-23 状態別死者数の推移



資料) 交通事故統計年報 (ITARDA) による

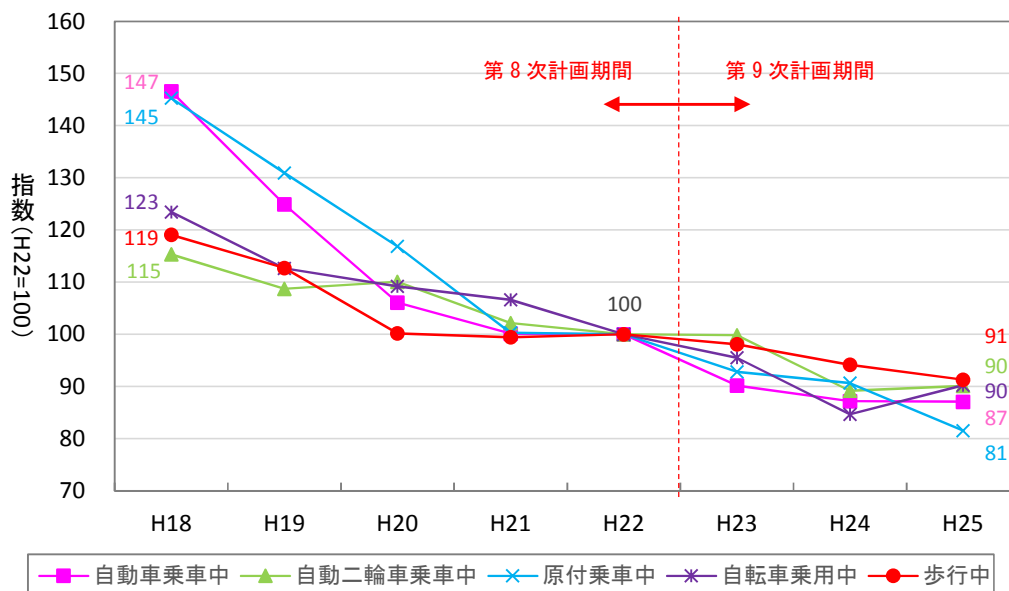
図表 2-24 状態別死者数の構成比



資料) 交通事故統計年報 (ITARDA) による

- ・平成 22 年を 100 とした指数で状態別死者数を見ると、平成 25 年の指数は原付乗車中を除いて 90 前後となっており、第 8 次計画期間中と比較して、減少率は小さい。
- ・歩行中の死者数の指数を見ると、平成 20～22 年にはほぼ横ばいとなったが、平成 23 年以降はやや減少傾向にある。
- ・自転車乗車中の死者数の指数は減少傾向であったが、平成 25 年に増加に転じている。

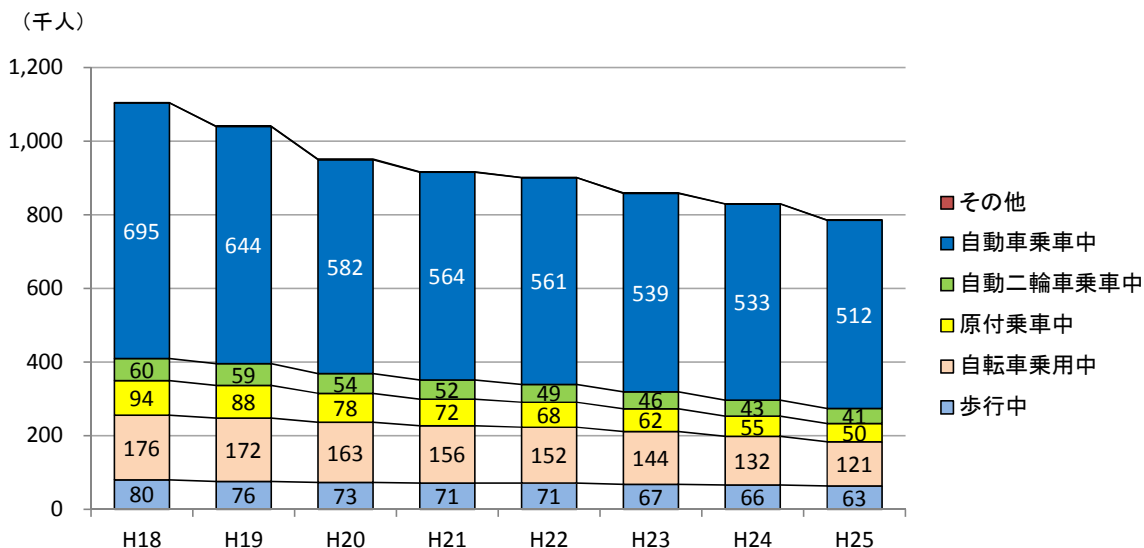
図表 2-25 状態別死者数の推移 (H22 年を 100 とした場合)



B) 死傷者数

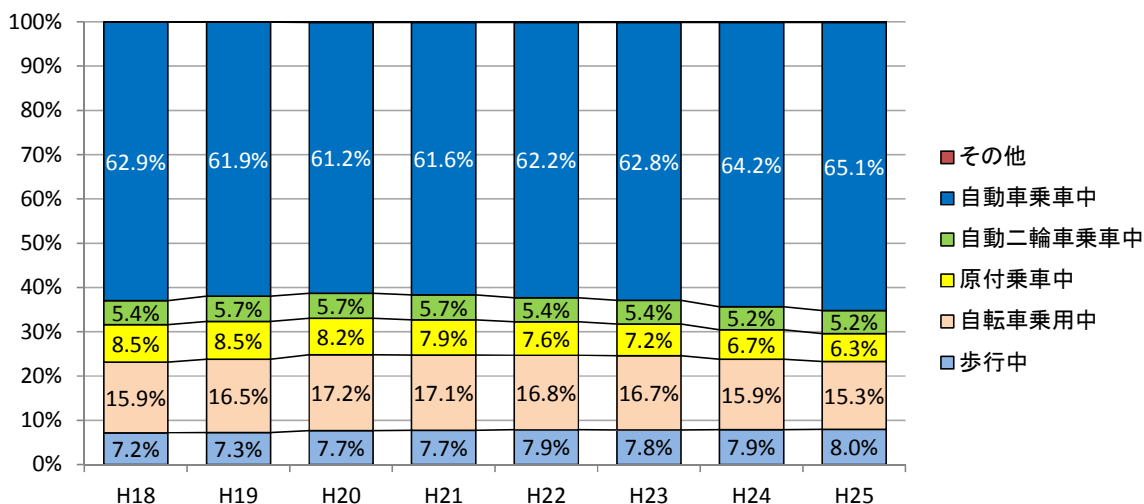
- ・ 歩行中、自転車乗用中ともに死傷者数はやや減少傾向にある。
- ・ 全体に占める構成比を見ると、自転車乗用中では平成 22 年以降やや減少傾向にあるが、歩行中はほぼ横ばいである。

図表 2-26 状態別死傷者数の推移



資料) 交通事故統計年報 (ITARDA) による

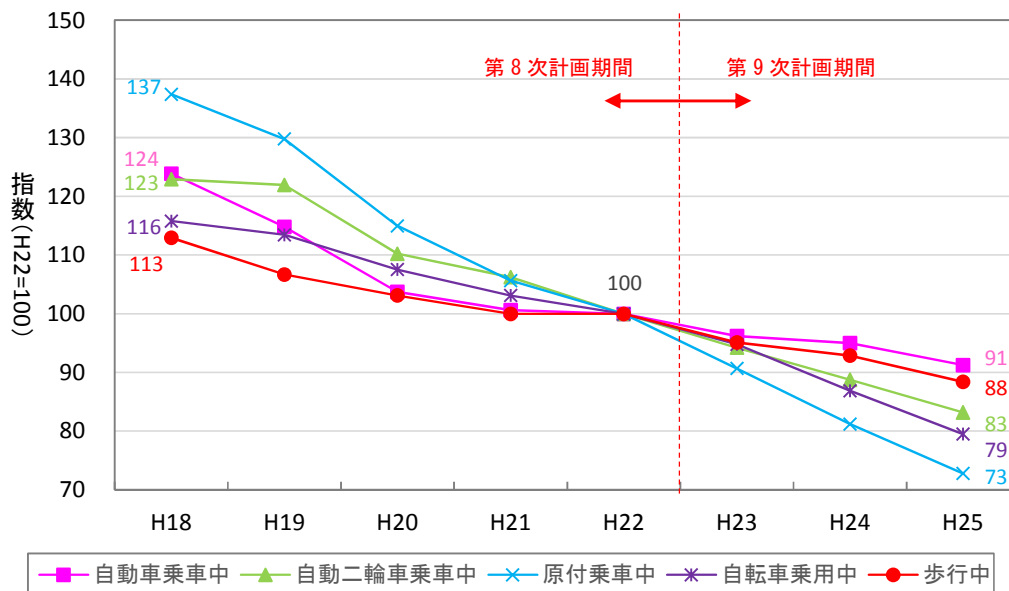
図表 2-27 状態別死傷者数の構成比



資料) 交通事故統計年報 (ITARDA) による

- ・平成 22 年を 100 とした指数で状態別死傷者数を見ると、歩行中は減少率が小さい。一方自転車乗用中については、第 9 次計画期間中の方が、第 8 次計画期間中よりも若干減少率が大きくなっている。

図表 2-28 状態別交通事故死傷者数の推移（H22 年を 100 とした場合）

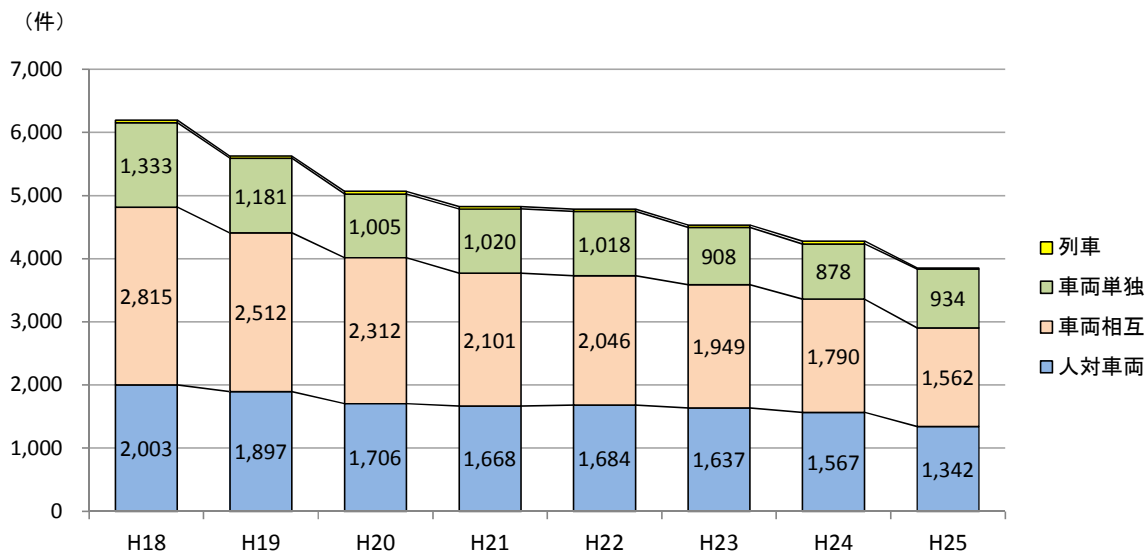


② 事故類型別事故件数

A) 死亡事故件数

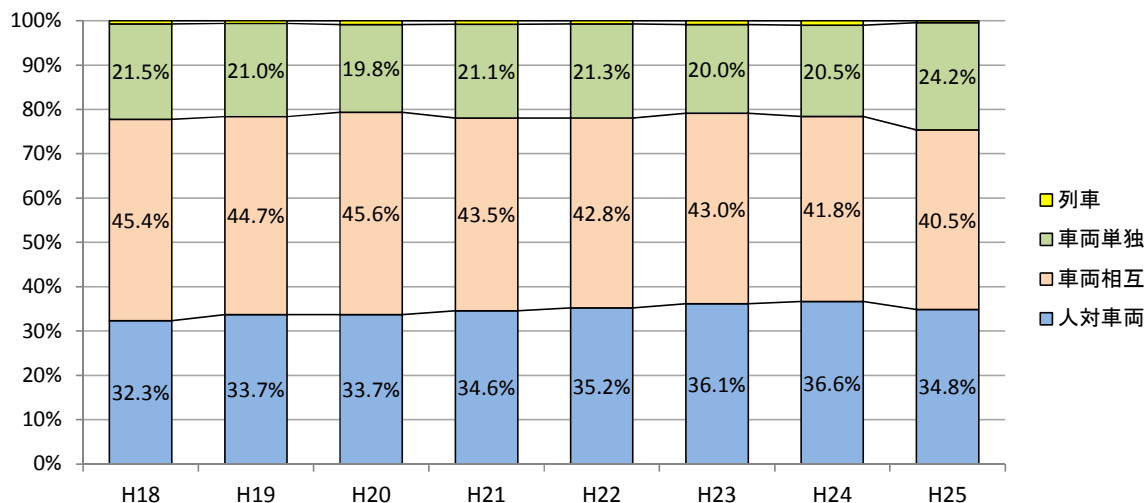
・事故類型別の死亡事故の構成比を見ると、近年は人对車両事故の比率がやや増加傾向にあるが、平成 25 年には車両単独事故が増加している。

図表 2-29 事故類型別死亡事故発生件数の推移



資料) 交通統計 (ITARDA) による

図表 2-30 事故類型別死亡事故発生件数の構成比

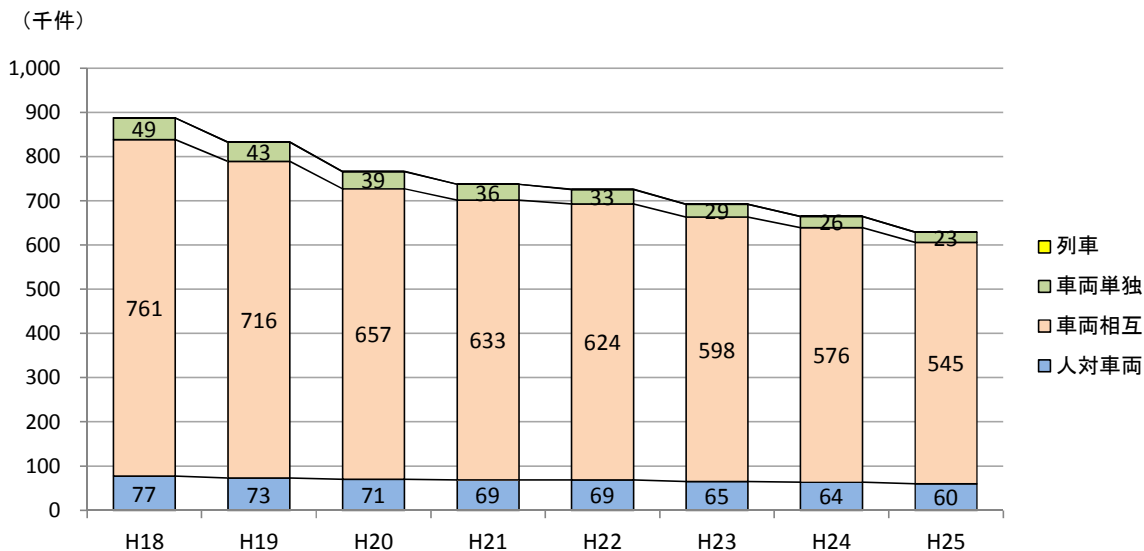


資料) 交通統計 (ITARDA) による

B) 死傷事故件数

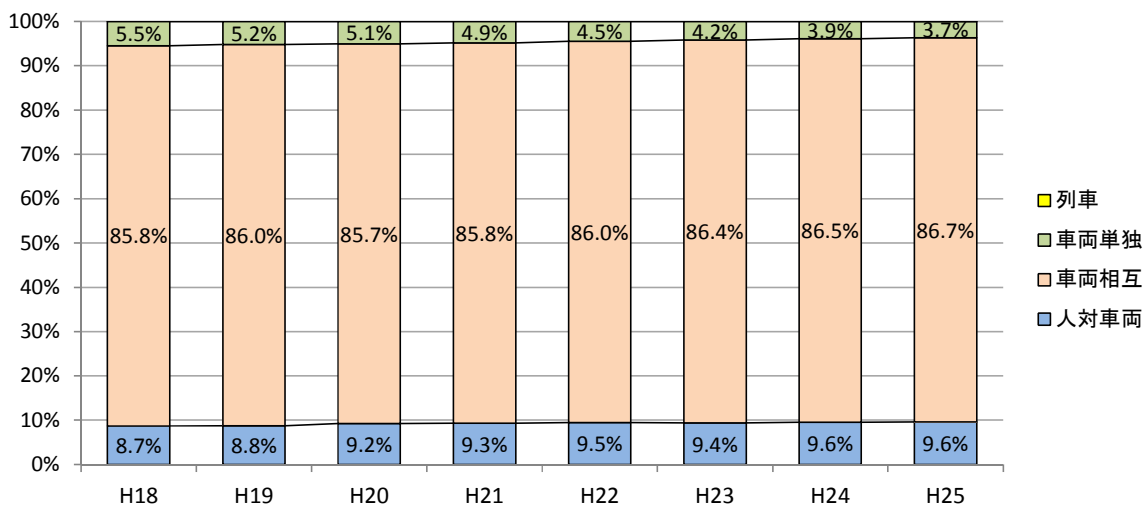
・事故類型別の死傷事故件数を見ると、人对車両事故はやや減少傾向にあるが、全体に占める割合はやや増加傾向にある。

図表 2-3 1 事故類型別事故発生件数の推移



資料) 交通統計 (ITARDA) による

図表 2-3 2 事故類型別事故発生件数の推移



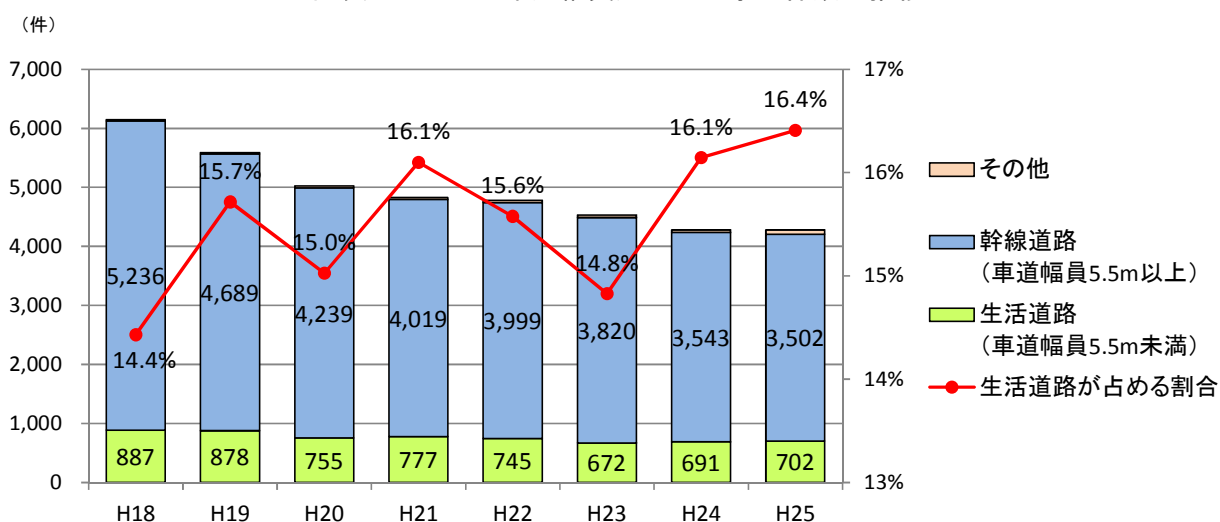
資料) 交通統計 (ITARDA) による

③ 視点3. 生活道路及び幹線道路における安全確保車道幅員別の事故件数

A) 死亡事故件数

- 道路幅員別の死亡事故件数の推移を見ると、幹線道路（車道幅員 5.5m 以上の道路）における事故件数がやや減少傾向であるのに対し、生活道路（車道幅員 5.5m 未満の道路）ではほぼ横ばいである。
- 平成 25 年中の生活道路における死亡事故件数は 702 件（前年比+11 件）、死亡事故件数全体に占める割合は 16.4%（前年比+0.3%）であり、平成 24 年以降はいずれも若干の増加傾向にある。

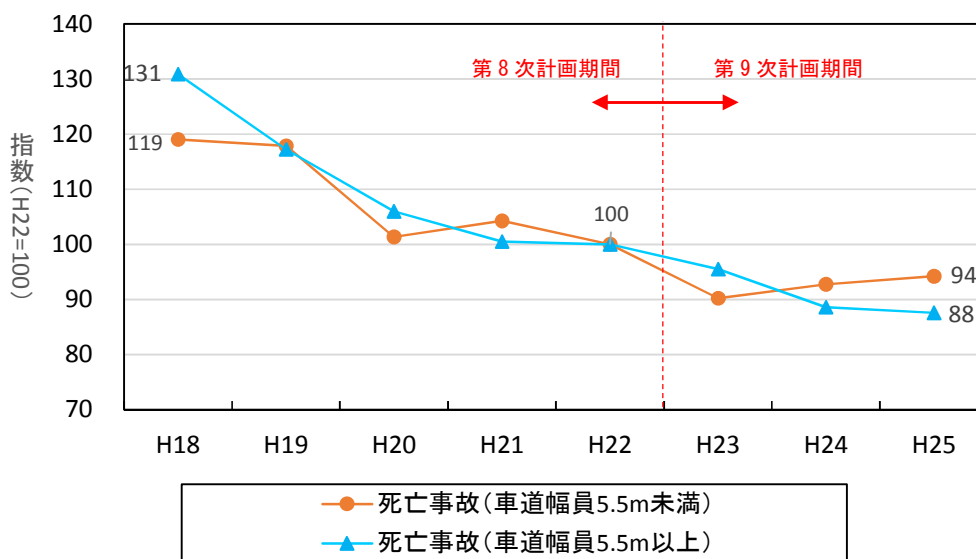
図表 2-33 車道幅員別の死亡事故件数の推移



注) 車道幅員 5.5m 未満の道路を生活道路、5.5m 以上の道路を幹線道路として集計。

資料) 交通事故統計年報 (ITARDA) による

図表 2-34 車道幅員別の死亡事故件数の推移 (H22 年を 100 とした場合)



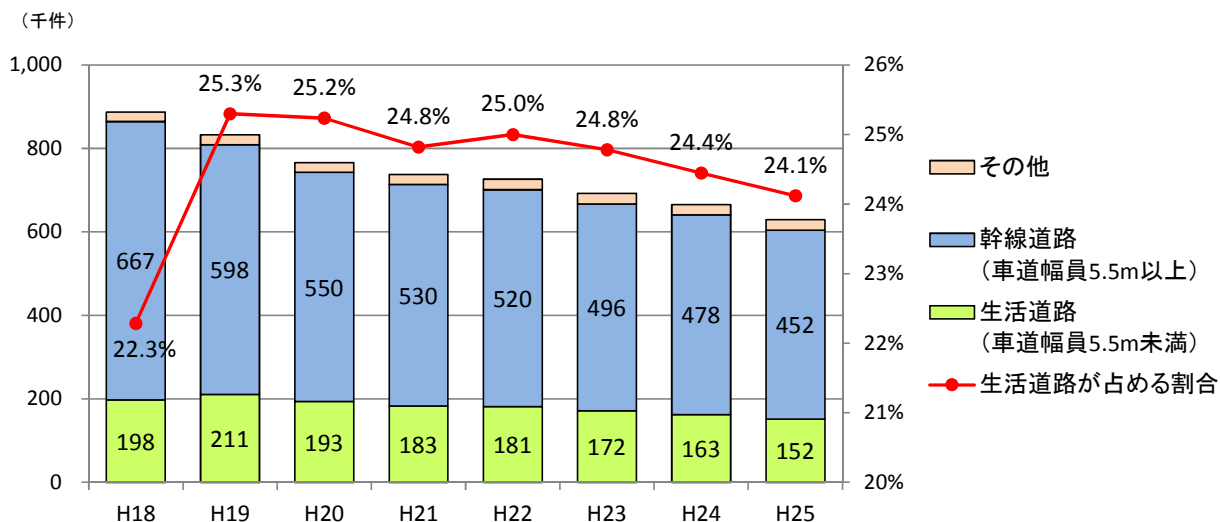
注) 車道幅員 5.5m 未満の道路を生活道路、5.5m 以上の道路を幹線道路として集計。

資料) 交通事故統計年報 (ITARDA) による

B) 死傷事故件数

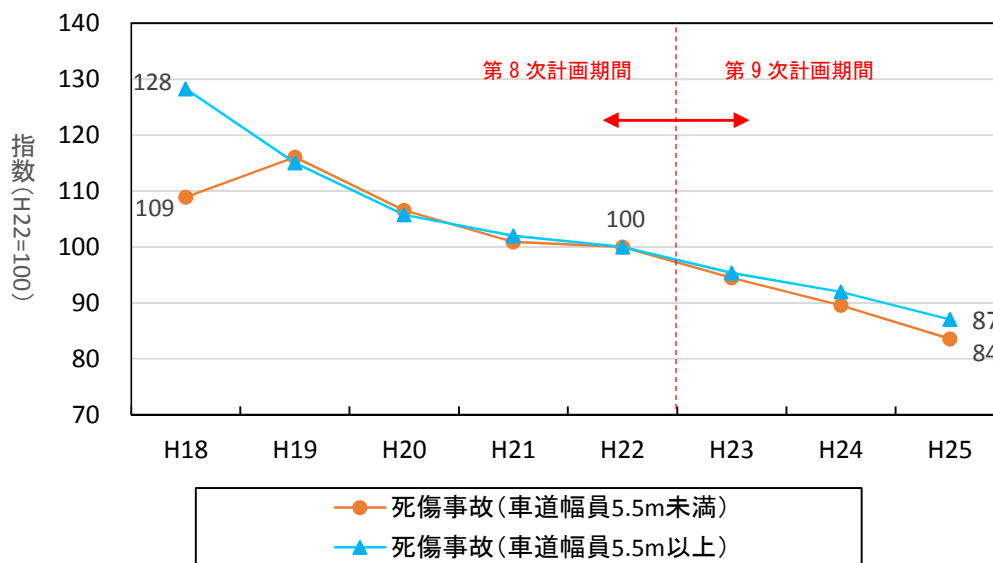
- 道路幅員別の死傷事故件数の推移を見ると、幹線道路（車道幅員 5.5m 以上の道路）における事故件数はやや減少傾向にあり、生活道路（車道幅員 5.5m 未満の道路）についても、平成 19 年以降はやや減少傾向にある。
- 平成 22 年を 100 とした指数の推移を見ると、第 9 次計画期間中では、生活道路の方が幹線道路よりも若干減少率が大きい。

図表 2-3 5 車道幅員別の死傷事故件数の推移



注) 車道幅員 5.5m 未満の道路を生活道路、5.5m 以上の道路を幹線道路として集計。
資料) 交通事故統計年報 (ITARDA) による

図表 2-3 6 車道幅員別の死傷事故件数の推移 (H22 年を 100 とした場合)



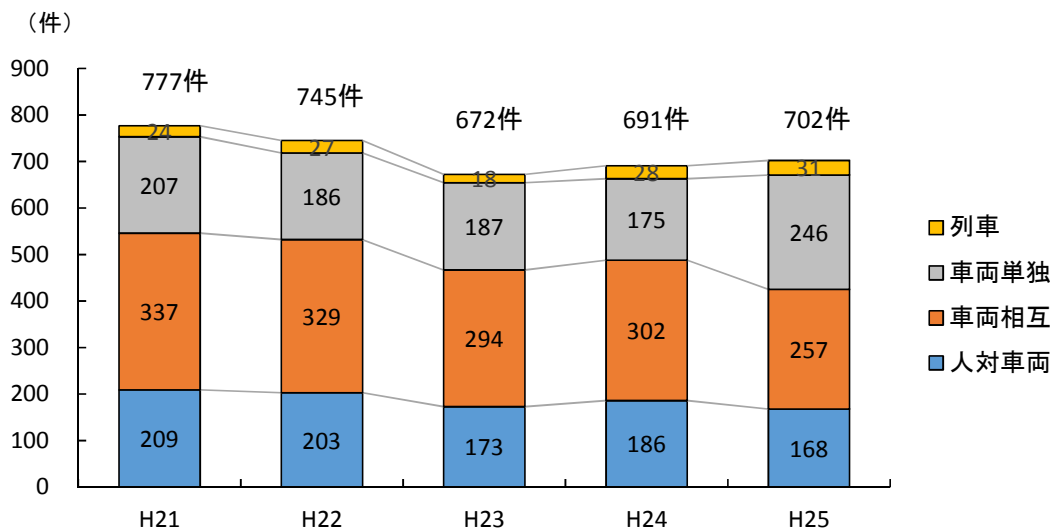
注) 車道幅員 5.5m 未満の道路を生活道路、5.5m 以上の道路を幹線道路として集計。
資料) 交通事故統計年報 (ITARDA) による

④ 生活道路における事故類型別の交通事故件数

A) 死亡事故件数

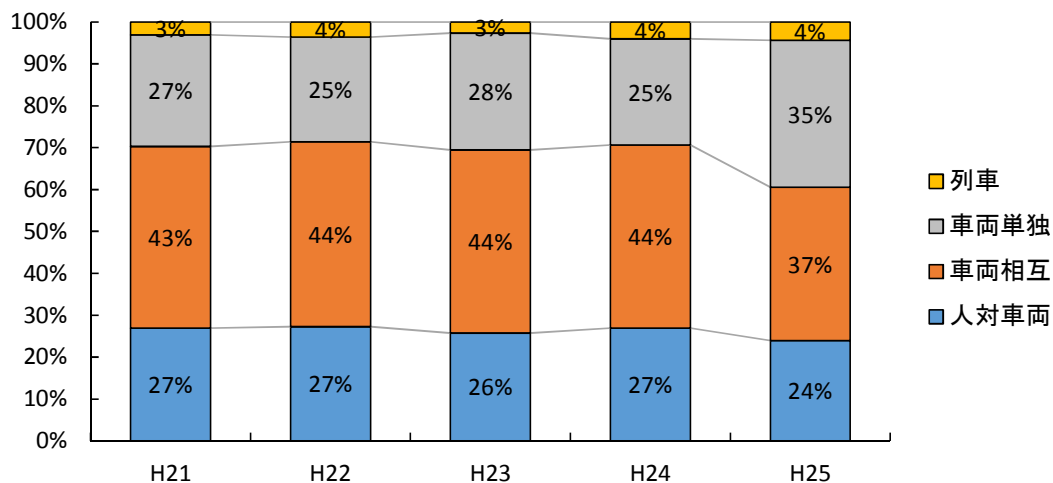
・生活道路における事故類型別の死亡事故件数構成比の推移を見ると、車両相互が4割強を占め最も多い傾向が続いていたが、平成25年には車両単独が1割増加し、車両相互とほぼ同じ割合となった。

図表 2-37 生活道路における事故類型別の死亡事故件数



注) 車道幅員 5.5m 未満の道路を生活道路として集計。
資料) ITARDA データ

図表 2-38 生活道路における事故類型別の死亡事故件数構成比

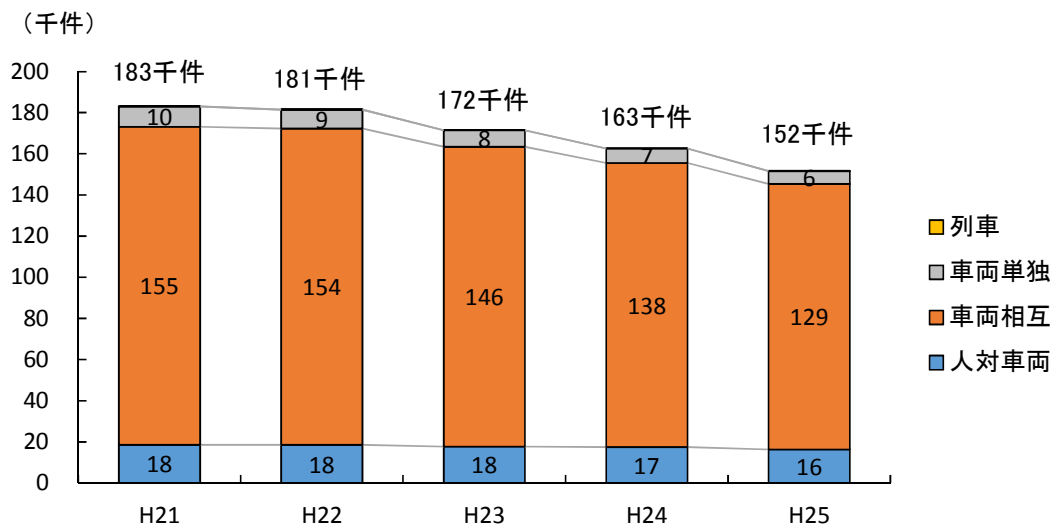


注) 車道幅員 5.5m 未満の道路を生活道路として集計。
資料) ITARDA データ

B) 死傷事故件数

・生活道路における事故類型別の死傷事故件数は、全ての事故類型で減少傾向にあり、構成比の推移を見ると、いずれもほぼ横ばいである。

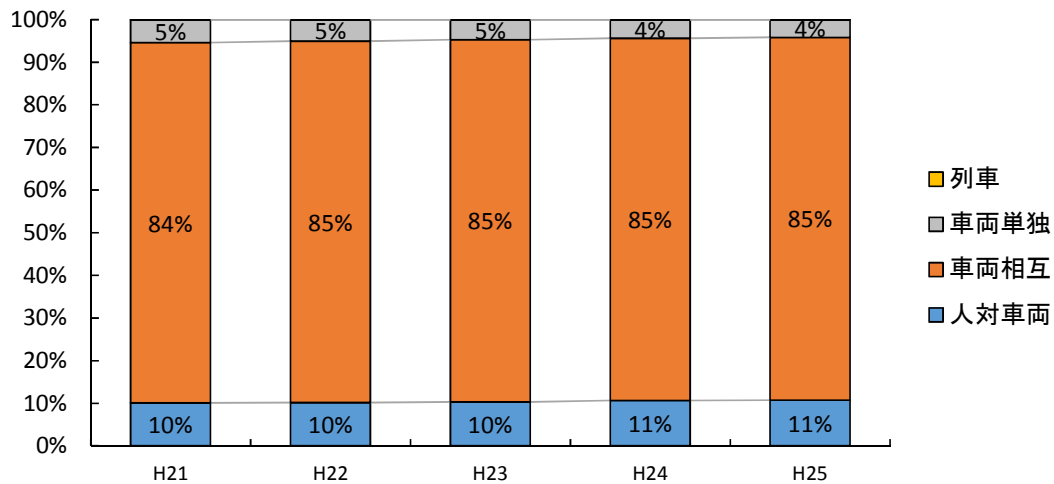
図表 2-39 生活道路における事故類型別の死傷事故件数



注) 車道幅員 5.5m 未満の道路を生活道路として集計。

資料) ITARDA データ

図表 2-40 生活道路における事故類型別の死傷事故構成比



注) 車道幅員 5.5m 未満の道路を生活道路として集計。

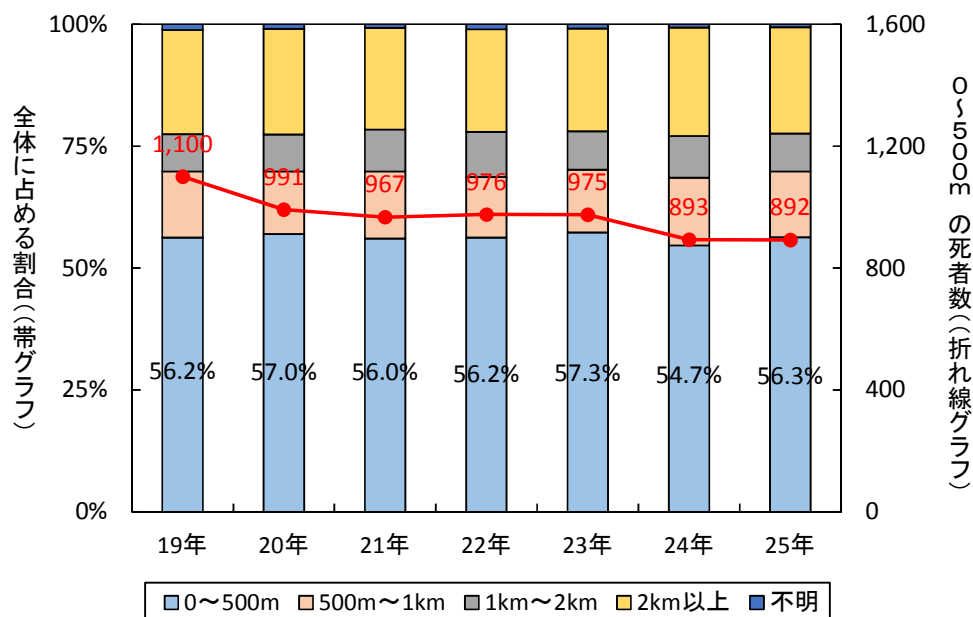
資料) ITARDA データ

⑤ 生活圏（自宅から 500m 以下）の交通事故件数

A) 歩行中

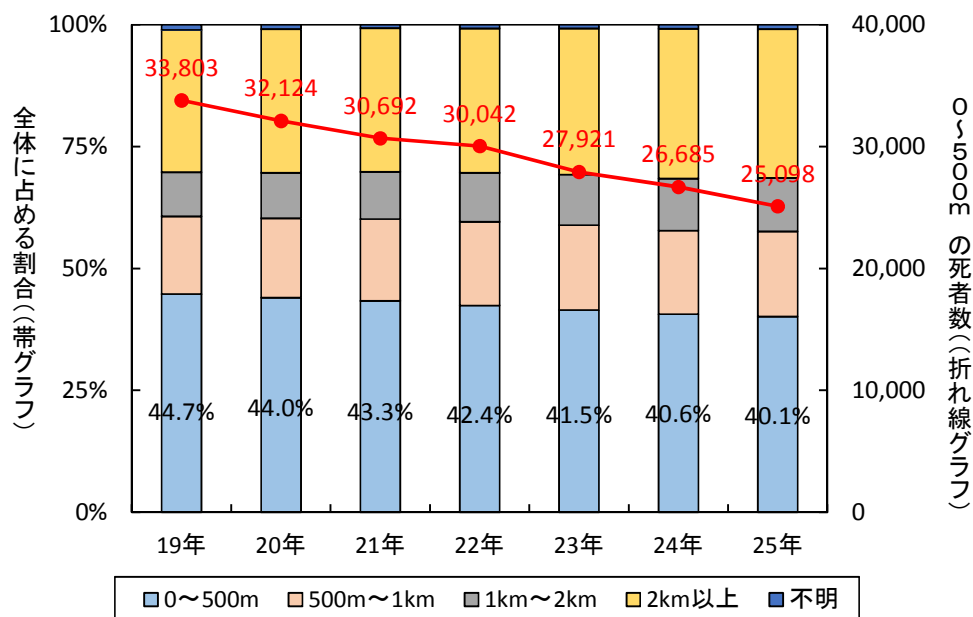
- 歩行中の交通事故死者数を自宅からの距離別に見ると、自宅から 500m 以内における死者はやや減少またはほぼ横ばいで推移しており、全体の半数以上を占める傾向が続いている。
- 自宅から 500m 以内の歩行中の死傷者数については、人数、構成比ともに減少傾向にあるが、全体に占める割合は最も大きい。

図表 2-4 1 生活圏（自宅から 500m 以下）の歩行中の交通事故死者数の推移



資料) ITARDA データ

図表 2-4 2 生活圏（自宅から 500m 以下）の歩行中の交通事故死傷者数の推移

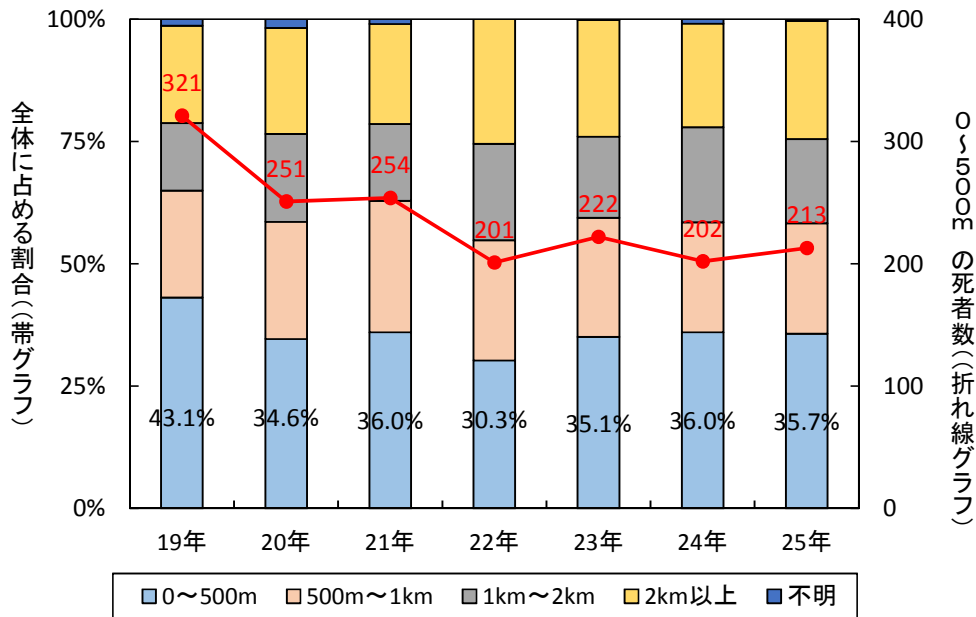


資料) ITARDA データ

B) 自転車乗用中

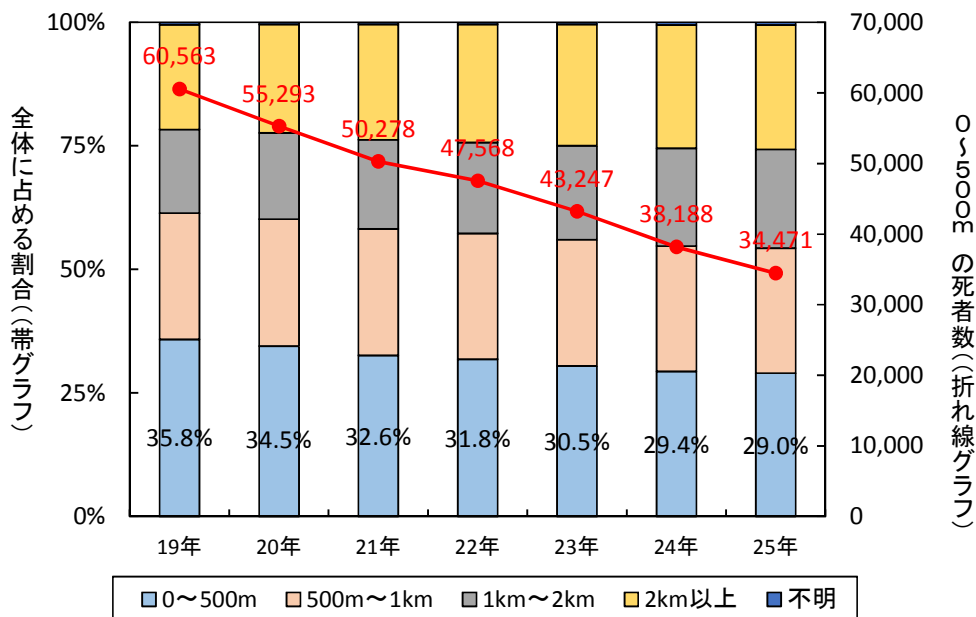
- ・ 自転車乗用中の交通事故死者数を自宅からの距離別に見ると、自宅から 500m 以内における死者数は、平成 22 年以降はほぼ横ばいとなっている。
- ・ 自宅から 500m 以内の自転車乗用中の死傷者数は減少傾向にあり、全体に占める割合もやや減少傾向にある。

図表 2-4 3 生活圏（自宅から 500m 以下）自転車乗用中の交通事故死者数の推移



資料) ITARDA データ

図表 2-4 4 生活圏（自宅から 500m 以下）自転車乗用中の交通事故死傷者数の推移



資料) ITARDA データ

4. 内閣総理大臣（中央交通安全対策会議会長）の談話

第8次計画の期間中である平成21年1月2日に、「交通事故死者数が第8次交通安全基本計画の目標を下回ったことに関する内閣総理大臣（中央交通安全対策会議会長）の談話」を公表し、以降10年間を目途に、更に交通事故死者数を半減し、「世界で一番安全」な道路交通の実現を目指すという決意を明らかにした。政府はこの談話に従って、平成30年を目途に交通事故死者数を2,500人以下とする政府目標を掲げている。

交通事故死者数が第8次交通安全基本計画の目標を下回ったことに関する内閣総理大臣（中央交通安全対策会議会長）の談話

平成21年1月2日

昨年1年間の交通事故死者数は、5,155人でした。平成22年までに交通事故死者数を5,500人以下とする「第8次交通安全基本計画」の目標を、2年前倒しで達成しました。

近年の交通事故死者数の減少は、シートベルトの着用者率の向上や、飲酒運転の根絶等に向けた取組を始めとする政府、地方自治体、関係民間団体、地域の方々の努力の成果であります。この間、交通事故防止に御尽力いただいた方々に感謝いたします。

また、平成15年からの10年間で、交通事故死者数を半減し、5,000人以下にするという政府目標を掲げております。その実現も、間近となりました。

しかしながら、いまだに多くの方が、交通事故で亡くなっていることは、憂慮すべきことです。

新たな年を迎え、私は、今後10年間を目途に、更に交通事故死者数を、半減させる決意をいたしました。

この目標の実現は容易ではありませんが、政府、関係団体、国民を挙げて力を結集し、世界一安全な道路交通の実現を目指してまいります。

そのためには、高齢化が更に進むことを考えると、高齢者に対する対策に重点的に取り組まなければなりません。また、飲酒運転の根絶、交通安全教育の推進、安全かつ円滑な道路交通環境の整備に力をいれます。

国民の皆様、御理解と御支援を、お願いいたします。

中央交通安全対策会議会長
内閣総理大臣 麻生 太郎

5. 現行計画の目標達成状況及び死者減少の要因分析

道路交通環境の整備、交通安全思想の普及徹底、安全運転の確保、車両の安全性の確保、道路交通秩序の維持、救助・救急体制の整備等、計画に基づく諸対策を総合的に推進してきたことにより、交通事故死者数は第8次計画期間中に引き続き減少傾向であった。

具体的には、シートベルト着用者率の向上、事故直前の車両速度の低下、飲酒運転等による悪質・危険性の高い事故の減少、歩行者の法令遵守、道路交通環境の整備、車両安全性の向上、救助・救急活動の充実による効果が有力と考えられる。

しかしながら、交通事故死者数は減少傾向ではあったものの、前年比減少率は小さくなっており、平成25年には高齢者の死者数が平成13年以来12年ぶりに増加している。また、死者数の指標となる致死率についても平成22年以来3年ぶりに上昇に転じるなど、死者数が減りにくい状況となっており、交通事故情勢は厳しい状況にある。その背景としては、他の年齢層に比べて致死率が高い「高齢者人口の増加」、自動車乗用中の死者数減少に大きく寄与してきた「シートベルト、エアバッグ等の装着率の頭打ち」、「飲酒運転による交通事故の減少幅の縮小」を挙げることができる。

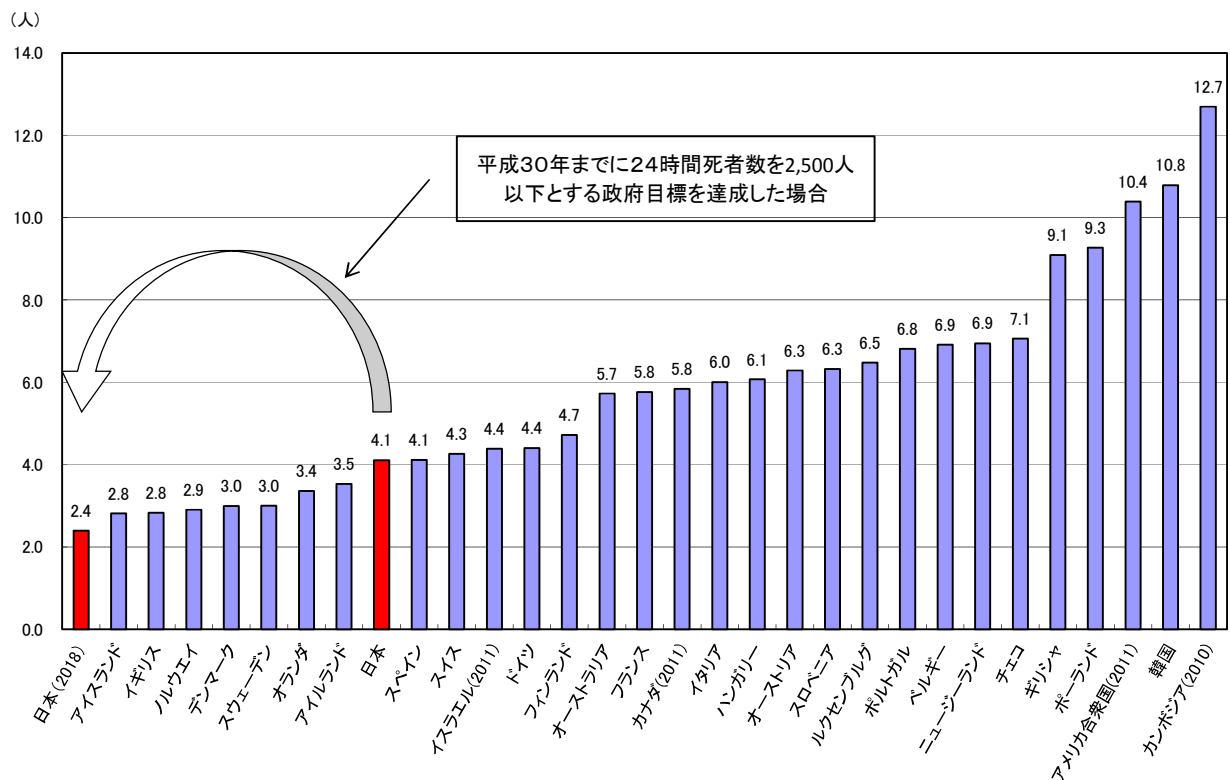
6. 交通事故死者数の国際比較

(1) 人口 10 万人あたり交通事故死者数

国際道路交通事故データベース（IRTAD）がデータを有する 30 カ国について、人口 10 万人あたりの交通事故死者数を比較（2012 年時点）すると、我が国は 4.1 人であり、第 8 位に位置している。

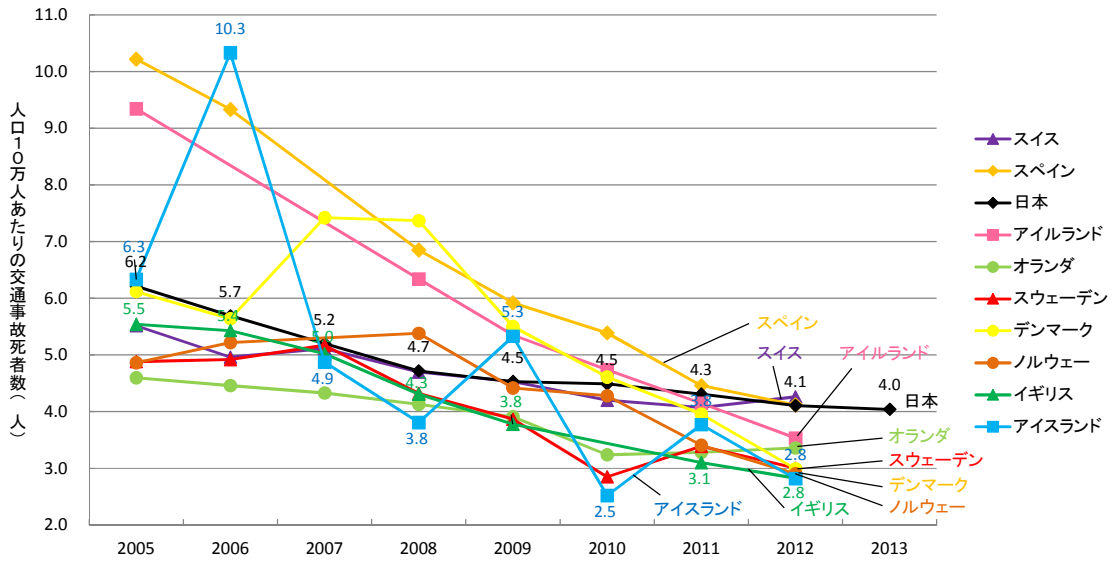
平成 30 年までに 24 時間死者数を 2,500 人以下とする政府目標を達成した場合、人口 10 万人あたりの交通事故死者数は 2.4 人となる。

図表 2-45 人口 10 万人あたり交通事故死者数（2012 年）



- 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、2012 年の数値である。（ただし、「日本(2018)」を除く。）
 3 数値は全て 30 日以内死者（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。
 4 日本（2018 年）の数値は、政府方針である 2018 年（平成 30 年）の 24 時間死者数の目標 2,500 人に、2012 年の日本の 24 時間死者数と 30 日以内死者数の比率を乗じることで 2018 年における 30 日以内死者数を 2,968 人と推定し、この推定死者数と 125,236 千人（2018 年における日本の予測人口）を用いて算出した（125,236 千人は国立社会保障・人口問題研究所「総人口年齢 3 区分別人口及び年齢構造係数：出生中位（死亡中位）推計」（平成 24 年 1 月推計）より引用）。

図表 2-46 人口10万人当たり交通事故死者数上位国の推移

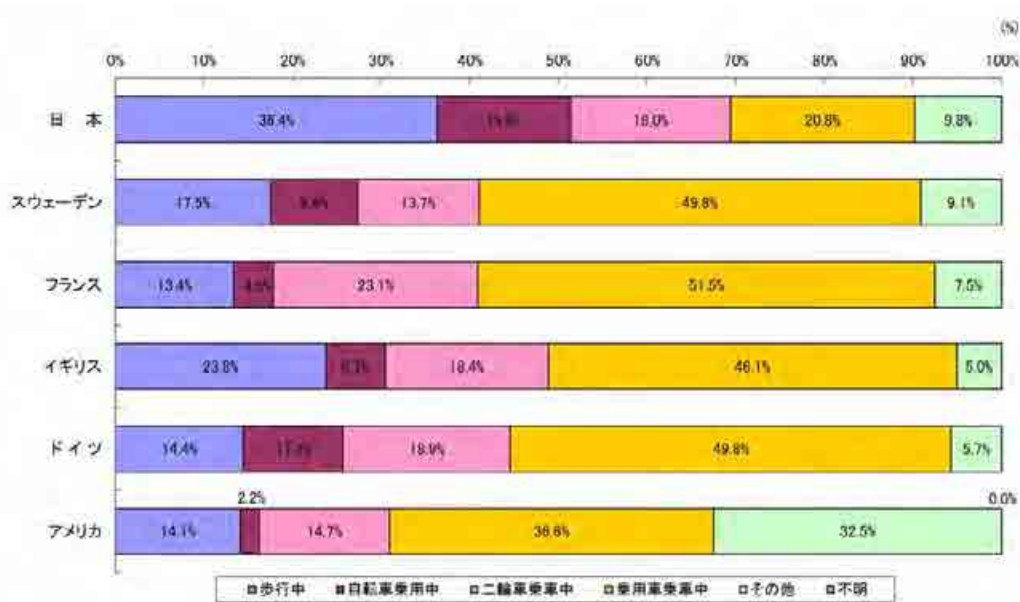


資料) IRTAD 資料による

(2) 状態別の交通事故死者数

諸外国における状態別死者数の構成率は、乗用車乗車中が最も高く、次いで歩行中又は二輪車乗車中が高い。これに対して、日本の状態別死者数は、諸外国と比較して歩行中の割合が突出して高く、自転車乗用中の割合も高い、一方で乗用車乗車中の割合が大幅に低い。

図表 2-47 主な欧米諸国の年齢別交通事故死者数の構成率 (2012年)

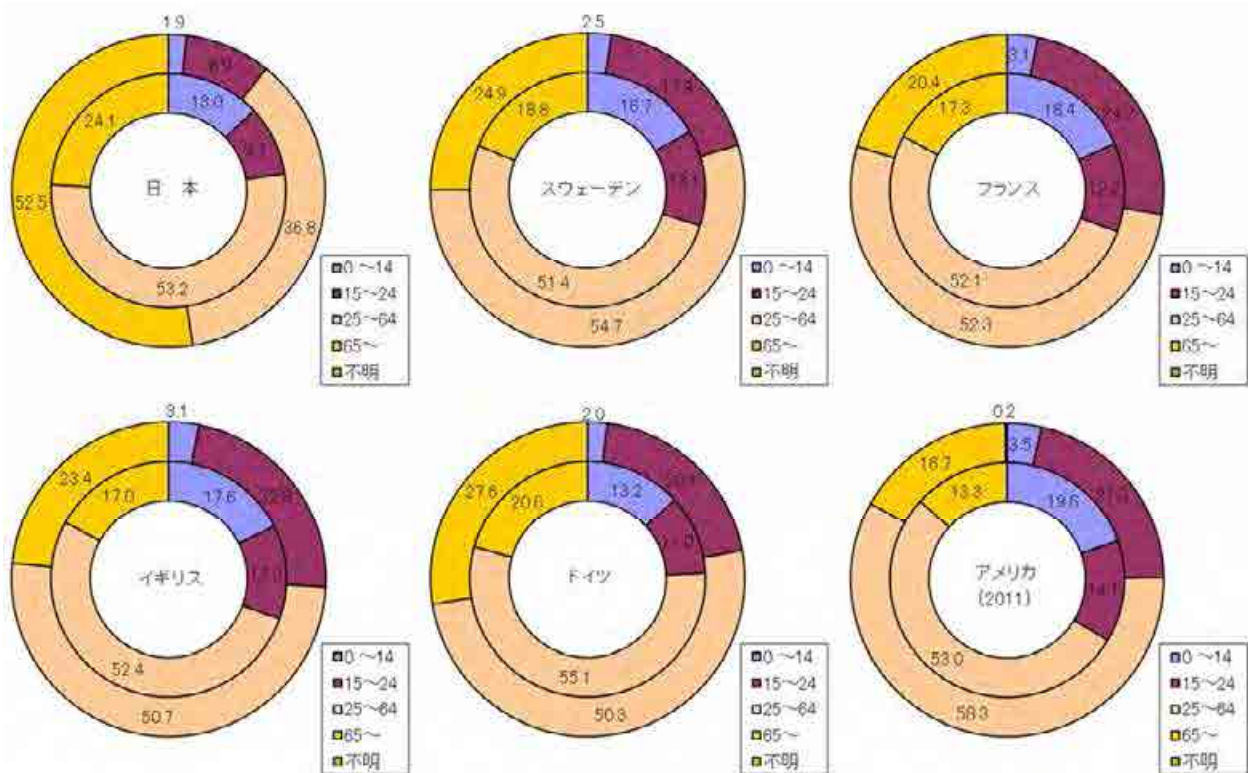


資料) IRTAD 資料による

(3) 年齢層別の交通事故死者数

諸外国における年齢層別死者数は、15～24歳の若者が人口構成率に比べて1.4～2倍程度、65歳以上の高齢者が人口構成率に比べて1.2～1.3倍程度と高い。これに対して、日本の年齢層別死者数は、若者は人口構成率に比べて0.9倍と低く、高齢者は2.2倍と突出して高い。

図表 2-48 主な欧米諸国の年齢層別の交通事故死者数の構成率（2012年）

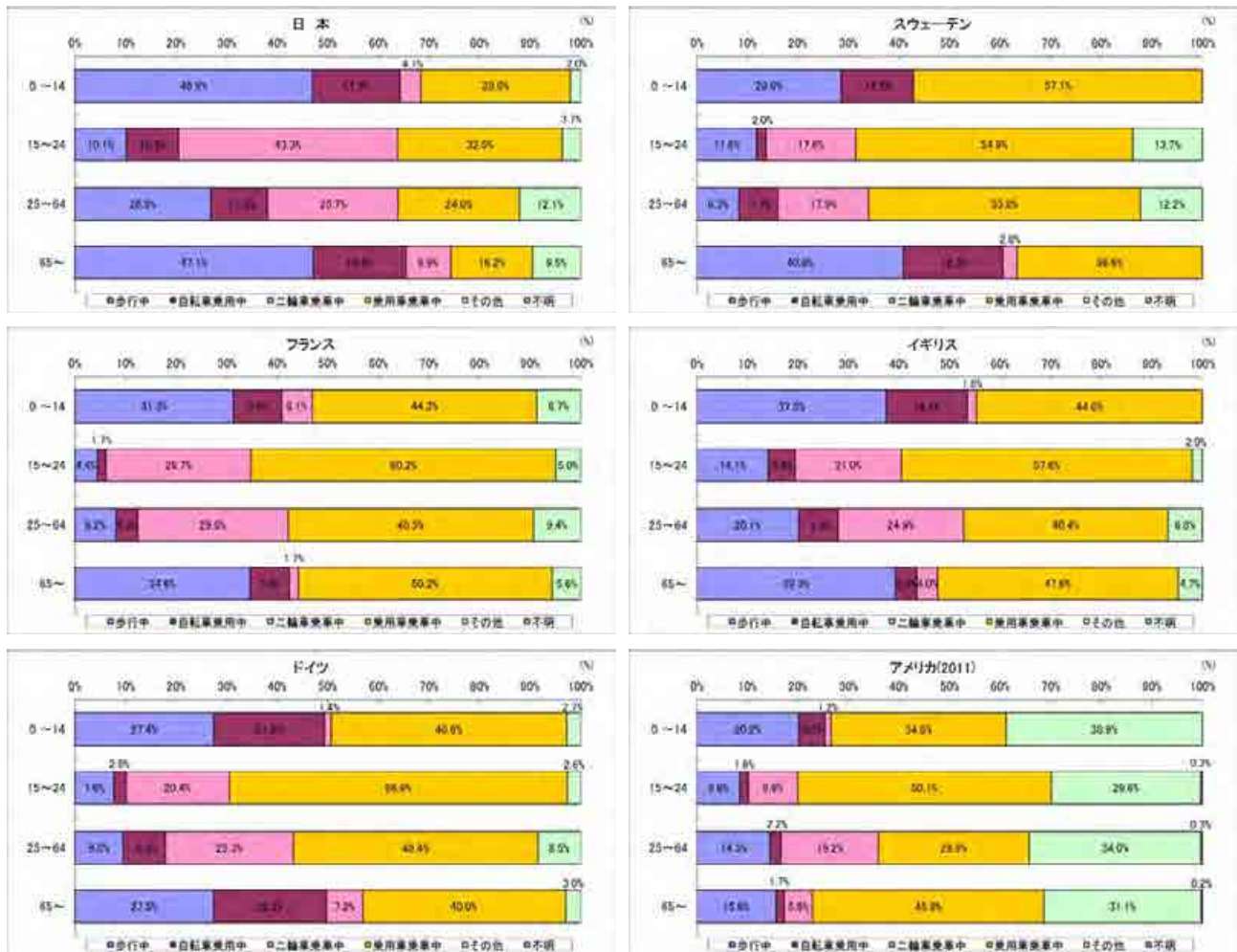


資料) IRTAD 資料による

(4) 状態別年齢層別の交通事故死者数

日本の状態別年齢層別死者数を諸外国と比較すると、歩行者については15～24歳を除き諸外国に比べて構成率が高く、自転車と二輪車については15～24歳の構成率が諸外国に比べて高い。

図表 2-4-9 主な欧米諸国の状態別年齢層別交通事故死者数の構成率（2012年）



資料) IRTAD 資料による

(5) 各国の目標

日本においては、交通安全対策基本法に基づき、数値目標を定めた交通安全基本計画を5年ごとに策定しているほか、平成21年1月の内閣総理大臣の談話を受けて、交通事故死者数を「平成30年末までに2,500人以下」とする政府目標が設定されている。

OECD諸国においても、中期で交通事故死者数の減少を目標としている国が多く見られ、10年間で半減など、日本と同様に高い目標を掲げている国も見られる。また、死者数の他に、負傷者数、特に重傷者数を目標に設定している国（オーストラリアやオランダ、スウェーデン、デンマーク）もある。また、アメリカでは全体目標の他に、サブ目標として状態別の死者数の目標値が設定されている。

図表 2-50 各国における交通安全に関連する国の目標

国名	国の目標 (National Target)
オーストラリア	2020年までに、2008～2010年の平均と比べて、死者数を（少なくとも）30%減少、重症者数を（少なくとも）30%減少
オランダ	2020年までに死者数500人以下 2020年までに重症者数10,600人以下
スウェーデン	2007～2020年の間に、2006～2008年の平均と比べて、死者数を50%減少（すなわち、2020年までに220人以下） 2007～2020年の間に、重症者数を25%減少
デンマーク	2020年までに死者数120人未満、重傷者数1,000人未満、軽傷者数1,000人未満。 ※EUの目標に基づいて設定
ドイツ	2020年までに、2010年と比較して死者数を40%減少 ※推計結果に基づき目標を設定
フィンランド	2014年までに死者数219人未満（もしくは人口100万人あたり40人未満） 2020年までに死者数137人未満（もしくは人口100万人あたり24人未満） 2020年までに負傷者数を5,750人未満 長期目標として、2025年までに死者数100人未満 ※2020年に向けた目標は、EUの目標に基づいて設定
フランス	2020年までに死者数50%減少（2,000人未満） ※EUの目標に基づいて設定
アメリカ	2014年に1億VMTあたりの死者数を1.02人未満 サブ目標として、2014年には、 —自動車等乗車中以外（自転車、歩行者その他）の死者数を1億VMTあたり0.16人 —二輪車乗車中の死者数を10万台あたり63人 —乗用車乗車中の死者数を1億VMTあたり0.82人 —大型自動車やバスにおける死者数を1億VMTあたり0.114人
EU	2010年と比較して、2020年までに死者数を50%減少

資料) Road safety Annual Report 2014 (IRTAD)

注) 1 IRTADでは、fatalitiesは30日死者とされている。

2 VMTはvehicle miles traveledの略。

7. 他政策分野における中期的な総合計画の推移・概要

他政策分野における中期的な総合計画の推移を見ると、概ね「理念」「目標」「戦略・施策」という基本的な枠組みで整理されている点は共通しており、具体的な内容や構成については、社会情勢等を反映し、見直しが行われている。

(1) 社会資本整備重点計画

図表 2-51 社会資本整備重点計画の推移・概要

	新道路整備5箇年計画 (1998年～2002年)	第6次特定交通安全施設 等整備事業7箇年計画 (1996年～2002年)	社会資本整備重点計画 (2003年～2007年)	社会資本整備重点計画 (2008年～2012年)	社会資本整備重点計画 (2012年～2016年)
理念 目標	国民生活の向上と国民経済の健全な発展を図るため、国の経済及び国土総合開発に関する長期計画に即して、日常生活の基盤としての市町村道から国土構造の骨格を形成する高規格幹線道路に至る道路網を、適正な道路空間の確保を図りつつ、計画的に整備することにより、道路交通の安全の確保とその円滑化及び生活環境の改善を図るとともに、参加と連携による国土づくり・地域づくり、輸送の合理化に寄与し、もって均衡ある国土の発展と活力ある経済・安心できる暮らしの実現に資することを今後の道路整備の基本的な方針とする。	緊急に交通の安全を確保する必要がある道路について特定交通安全施設等整備事業を実施することにより、これらの道路における交通環境の改善を行い、交通事故の防止を図り、併せて交通の円滑化に資する。	国際競争力の強化、少子・高齢社会への対応、環境問題への対応、安心で暮らしやすい社会の実現、美しい国づくり等の観点から残された政策課題への重点的な取組み。	社会資本整備に当たっては、我が国の将来の発展を見据えると同時に、足下の経済や雇用の状況等を踏まえて、機動的かつ戦略的に実施していく。	社会経済情勢や自然環境の変化等を踏まえ、安全・安心な生活の確保、国際競争力の強化、持続可能で活力ある国土・地域づくりの実現に向け、社会資本整備のあるべき姿を定めた上で、それに基づき真に必要な社会資本整備に向けた事業・施策を推進していく。
戦略 ・ 施策	【重点施策】 1. 新たな経済構造実現に向けた支援（経済構造改革） a. 地域の競争条件確保のための幹線道路網の構築 b. 物流効率化の支援 c. 中心市街地の活性化 d. 情報ハイウェイ構築の支援 e. 道路交通システムの高効率化（ITS）の推進 2. 活力ある地域づくり・都市づくりの支援（地域・まち） a. 都市圏の交通円滑化の推進（渋滞対策） b. 地域・都市の基盤の形成 c. 地域づくりの支援 3. よりよい生活環境の確保（暮らし・環境） a. 安全な生活環境の確保 b. 良好な環境の保全・形成 4. 安心して住める国土の実現（国土保全） a. 道路の管理の充実 b. 道路の防災対策・危機管理の充実	【事業内容】 1. 歩行者等の交通事故を防止するための事業 ・歩道等の整備 ・良好なコミュニティ・ゾーンの形成 ・信号機の高性能化 ・立体横断施設の整備 2. 通学路における交通事故を防止するための事業 3. 車両の交通事故を防止するための事業 ・信号機の高効率化 ・交差点の改良 ・照明灯 ・高速走行抑止システムの整備 ・違法駐車抑止システム等の整備 ・道路情報提供装置の設備等 4. 交通管制センターの整備に関する事業	【重点目標】 1. 暮らし～生活空間の充実等を通じた豊かな生活の実現 ①少子・高齢社会に対応したバリアフリー社会の形成等 ②水・緑豊かで美しい都市生活空間等の形成等 ③良好な居住環境の形成 2. 安全～防災の高度化の推進と交通安全対策・危機管理の強化 ①水害等の災害に強い国土づくり ②大規模な地震、火災に強い国土づくり等 ③総合的な交通安全対策及び危機管理の強化 3. 環境～地球環境から身近な生活環境までの保全・創出 ①地球温暖化の防止 ②都市の大気汚染及び騒音等に係る生活環境の改善 ③循環型社会への形成 ④良好な自然環境の保全・再生・創出 ⑤良好な水環境への改善 4. 活力～国際競争力の強化、都市再生、地域連携や観光振興等を通じた、魅力と活力にあふれる経済社会の形成 ①国際的な水準の交通サービスの確保等及び国際競争力と魅力の向上 ②国内幹線交通のモビリティの向上 ③都市交通の快適性、利便性の向上 ④地域間交流、観光交流等を通じた地域や経済の活性化	【重点目標】 1. 活力ある地域・経済社会の形成 ①交通ネットワークの充実による国際競争力強化 ②地域内外の交流強化による地域の自立活性化 ③にぎわいの創出や都市交通の快適性向上による地域の自立・活性化 2. 安全・安心の確保 ①大規模な地震等の災害に強い国土づくり ②水害等の災害に強い国土づくり ③交通安全対策の強化 3. 生活者の視点に立った暮らしと環境の形成 ①少子・高齢社会に対応したバリアフリー化・子育て環境の整備によるユニバーサル社会の形成 ②良好な景観・自然環境の形成等による生活空間の改善 ③地球温暖化の防止 ④循環型社会の形成 4. ストック型社会への転換に向けた社会資本整備 ①戦略的な維持管理や更新の推進 ②ソフトの対策の推進	【重点目標】 1. 大規模又は広域的な災害リスクを低減させる ①大規模地震の発生に備えた耐震化やソフト対策の推進 ②大規模又は広域的な津波被害が想定される地域における津波対策及び人口・資産が集中する海面上に位置する地域等における高潮・浸食対策の強化 ③人口・資産が集中する地域や近接した被害が発生した地域等における治水対策の強化及び大規模土砂災害対策の推進 ④災害発生時のリスクの低減のための危機管理対策の強化 2. 我が国産業・経済の基盤や国際競争力を強化する ①世界的な競争に打ち勝てる大都市や国際拠点空港、港湾の機能拡充・強化とアクセス性の向上、官民連携による海外プロジェクトの推進 ②それぞれの地域が持つ魅力や強みを引き出すことによる地域の活力の維持向上 3. 持続可能で活力ある国土・地域づくりを実現する ①持続可能でエネルギー効率の良い暮らしのモデルの形成と国内外への普及・展開 ②少子・高齢社会においても誰もが安全・安心で暮らすことができる社会への転換 ③失われつつある自然環境の保全再生 4. 社会資本の適確な維持管理・更新を行う
事業 分野 別 取 組	<道路整備事業> 1. 活力 ・道路整備の推進や路上工事の徹底合理化、ETC普及促進等により道路渋滞を削減し、三大都市圏環状道路の整備率を35%から60%に向上させるなど環状道路整備を推進し、都市内道路整備の推進等により、民間都市開発の誘発や密集市街地を解消し、自立した個性ある地域の形成や市町村合併等地域連携や地域振興、観光交流等に資する道路整備を推進するとともに、空港・湾岸へのアクセスを改善し、高規格幹線道路や地域高規格道路等のネットワークを重点的、効率的に整備し、これらの整備等により規格の高い道路を使う割合を13%から15%に引き上げ、ETCの無線通信技術や光ファイバー網等を活用した多様なITSサービスを推進 2. 暮らし ・暮らしのみゾーン形成等により、人や自転車を優先し、質の高い生活環境を創出し、主要な幹線駅等周辺の歩行空間のバリアフリー化を推進し、幹線道路に加え、住居系地域や歴史的景観地区等の主要な非幹線道路の無電柱化を推進 3. 安全 ・幹線道路の事故危険箇所における集中的な対策、面的・総合的な歩行者交通安全対策等を推進し、豪雨・豪雪による孤立地域の解消や医療施設等へのアクセスを確保する生命線となる道路整備、災害時の緊急活動を支える道路等の防災・震災・警備対策を推進し、道路構造の総合的資産管理システムの導入など効率的・計画的な維持管理を推進 4. 環境 ・幹線道路ネットワークの整備やTDM施策、自動車の低公害化、道路の緑化等の総合的な実施により沿道環境を改善し地球環境を保全するとともに、美しい道路景観を創出 5. 開かれた道路行政に向けて ・質の高い情報を提供するとともに、幅広く国民の意見を聴き、国民の満足度を把握 <交通安全施策等整備事業> 1. 歩行者等の安全通行の確保 ・あしん歩行エリアの整備、歩行空間のバリアフリー化の推進、安全・快適な歩行者通行及び自転車利用環境の整備 2. 幹線道路等における交通の安全と円滑の確保 ・事故危険箇所対策の推進、ハード・ソフト一体となった駐車対策の推進 3. IT化の推進による安全で快適な道路交通環境の実現 ・信号機の高効率化、高度道路交通システム（ITS）の推進	<道路整備事業> 1. 活力 ①基幹ネットワークの整備 ②生活幹線道路ネットワークの形成 ③慢性的な渋滞への対策 2. 安全 ①交通安全の向上 ②防災・減災対策 3. 暮らし・環境 ①生活環境の向上 ②道路環境対策 ③地球温暖化対策 4. 既存ストックの効率的活用 ①安全・安心で計画的な道路管理 ②既存高速道路ネットワークの有効活用・機能強化	<交通安全施策等整備事業> 1. 歩行者・自転車対策及び生活道路対策の推進 2. 幹線道路対策の推進 3. 交通円滑化対策の推進 4. 高度道路交通システム（ITS）の推進	⇒中長期的な政策目標を共有する分野横断的な事業・施策の集合体を「プログラム」とし、実現に向けた事業・施策を整理 視点1：安全・安心な生活、地域の維持（道路事業・交通安全事業に該当する事項） ・地盤や構造物の損傷の防止、市街地の防災性を向上させるための対策、大規模土砂災害への対応、災害時に拠点となる施設等の整備・耐震化、陸海空が連携した人流・物流の確保 ・幹線道路における交通安全対策、生活道路における交通安全対策、自転車利用環境の整備、安全・安心・快適な道路交通環境の実現 ・基幹となるネットワークの整備、既存インフラの機能高度化、都市高速道路の長寿命化 視点2：国や地球規模の大きな環境変化、人口構造等の大転換への対応 ・都市における暮らしの低炭素化、人流・物流から発生する温室効果ガスの排出抑制、中心市街地へのアクセス向上、 ・渋滞、混雑の解消、交通結節点のシームレスによる利便性の向上、地域を支える生活期間ネットワークの形成 視点3：新たな成長や価値を創造する国家戦略、地域戦略の実現 ・大気汚染、騒音等の生活環境の改善 ・良好な景観形成の促進 ・国際交流拠点へのアクセス改善 ・国際競争力の高い魅力ある観光地域の形成、観光交流を支える交通基盤の整備	

(2) 科学技術基本計画

図表 2-5 2 科学技術基本計画の推移・概要

	第1期科学技術基本計画 1996年～2000年度 1996年7月2日	第2期科学技術基本計画 2001年～2005年度 2001年3月30日	第3期科学技術基本計画 2006年～2010年度 2006年3月28日	第4期科学技術基本計画 2011年～2015年度 2011年8月19日
理念・目標	<p>1. 活力ある豊かな国民生活を実現～革新的・革新的な技術の創成に資する科学技術の研究開発を推進</p> <p>2. 人間が地球・自然と共生しつつ持続的に繁栄することを可能とする～地球規模の諸問題の解決に資する科学技術の研究開発を推進</p> <p>3. 生活者のニーズに対応し、安心して暮らせる調いのある社会を構築～健康増進、疾病予防・克服、災害防止等の諸課題の解決に資する科学技術の研究開発を推進</p> <p><<目標は特になし>></p>	<p>1. 知の創造と活用により世界に貢献できる国の実現に向けて一知一知の創造</p> <p>2. 国際競争力があり持続的発展ができる国の実現に向けて一知による活力の創出</p> <p>3. 安心・安全で質の高い生活のできる国の実現に向けて一知による豊かな社会の創生</p> <p><<目標は特になし>></p>	<p>左記の前期計画に掲げる3つの理念を基本的に継承した上で、それぞれの理念を実現するための目標として6つの大目標、12の中目標を設定。</p>	<p>第3期基本計画までの成果と課題を踏まえて政策を更に発展させ、科学技術とイノベーションを一体的に推進することにより、様々な価値創造をもたらすための新たな戦略と仕組みを構築するものである。</p>
	<p>理念1 ◆目標1 飛躍知の発見・発明 ～ 未知を切り拓く多様な知識の蓄積・創造</p> <p>(1) 新しい原理・現象の発見・解明 (2) 非連続な技術革新の源泉となる知識の創造</p> <p>◆目標2 科学技術の限界突破 ～ 人類の夢への挑戦と実現</p> <p>(3) 世界最高水準のプロジェクトによる科学技術の牽引</p> <p>理念2 ◆目標3 環境と経済の両立 ～ 環境と経済を両立し持続可能な発展を実現</p> <p>(4) 地球温暖化・エネルギー問題の克服 (5) 環境と調和する循環型社会の実現</p> <p>◆目標4 イノベーション日本 ～ 革新を続ける強靱な経済・産業を実現</p> <p>(6) 世界を魅了するエコビタスネット社会の実現 (7) ものづくりナンバーワン国家の実現 (8) 科学技術により世界を勝ち抜き産業競争力の強化</p> <p>理念3 ◆目標5 生涯はつらつ生活 ～ 子供から高齢者まで健康な日本を実現</p> <p>(9) 国民を悩ます病の克服 (10) 誰もが元気に暮らせる社会の実現</p> <p>◆目標6 安全が誇りとなる国 ～ 世界一安全な国・日本を実現</p> <p>(11) 国土と社会の安全確保 (12) 暮らしの安全確保</p>	<p>これからの科学技術政策で中長期的に目指すべき大きな目標として、5つの国の姿を掲げ、政策を推進する。</p> <p><目指すべき国の姿></p> <p>1. 震災から復興、再生を遂げ、将来にわたる持続的な成長と社会の発展を実現する国</p> <p>2. 安全かつ豊かで質の高い国民生活を「実現する国」</p> <p>3. 大規模自然災害など地球規模の問題解決に先導的に取り組む国</p> <p>4. 国家存立の基盤となる科学技術を保持する国</p> <p>5. 「知」の資産を創出し続け、科学技術を文化として育む国</p> <p><今後の科学技術政策の基本方針></p> <p>1. 「科学技術イノベーション政策」の一体的展開</p> <p>2. 「人材とそれを支える組織の役割」の一層の重視</p> <p>3. 「社会とともに創り進める政策」の実現</p>		
戦略・施策	<p>I. 研究者等の養成・確保と研究開発システムの整備等</p> <p>(1) 研究者及び研究支援者の養成・確保 (2) 研究開発システムの整備 (3) 各種評価の実施</p> <p>II. 研究開発基盤の整備・充実</p> <p>(1) 研究開発施設・設備の整備 (2) 研究開発に関する情報化の促進 (3) 知的基盤の整備</p> <p>III. 多元的な研究資金の拡充</p> <p>(1) 競争的資金の拡充 (2) 多様な研究開発のための重点的資金の拡充 (3) 基盤的資金の充実</p> <p>IV. 私立大学における研究の充実</p> <p>V. 民間の研究開発の促進と国等の研究開発の成果の活用</p> <p>(1) 民間の研究開発の促進 (2) 国等の研究開発の成果の活用</p> <p>VI. 国際的な交流等の促進</p> <p>(1) 主体的な国際共同研究開発の推進 (2) 開発途上国との科学技術協力の拡充 (3) 国際的な科学技術活動の強化のための環境の整備</p> <p>VII. 地域における科学技術の振興</p> <p>VIII. 科学技術に関する学習の振興及び理解の増進と関心の喚起</p> <p>(1) 学校教育における理科教育・技術教育の充実 (2) 科学技術に親しむ多様な機会を提供 (3) 科学技術に関する理解の増進と関心の喚起</p>	<p>I. 科学技術の戦略的重点化</p> <p>1. 基礎研究の推進 2. 国家的・社会的課題に対応した研究開発の重点化</p> <p>(1) ライフサイエンス文化 (2) 情報通信分野 (3) 環境分野 (4) ナノテクノロジー・材料分野 (5) エネルギー分野 (6) 製造技術分野 (7) 社会基盤分野 (8) フロンティア分野</p> <p>3. 急速に発展し得る領域への対応</p> <p>II. 優れた成果の創出・活用のための科学技術システム改革</p> <p>1. 研究開発システムの改革 2. 産業技術力の強化と産学官連携の仕組みの改革 3. 地域における科学技術振興のための環境整備 4. 優れた科学技術関係人材の養成とそための科学技術に関する教育の改革 5. 科学技術活動についての社会とのチャンネルの構築 6. 科学技術に関する倫理と社会的責任 7. 科学技術振興のための基盤の整備</p> <p>III. 科学技術活動の国際化の推進</p> <p>1. 主体的な国際協力活動の展開 2. 国際的な情報発信力の強化 3. 国内の研究環境の国際化</p>	<p>第2章 科学技術の戦略的重点化</p> <p>1. 基礎研究の推進 2. 政策課題対応型研究開発における重点化</p> <p>(1) 「重点推進4分野」及び「推進4分野」 (2) 分野別推進戦略の策定 (3) 「戦略重点科学技術」の選定</p> <p>3. 分野別推進戦略の策定及び実施に当たり考慮すべき事項</p> <p>(1) 新興領域・融合領域への対応 (2) 政策目標との関係の明確化及び研究開発目標の設定 (3) 戦略重点科学技術に係る横断的な配慮事項 (4) 分野別推進戦略の効果的な実施～「活きた戦略」の実現</p> <p>第3章 科学技術システム改革</p> <p>1. 人材の育成、確保、活躍の促進 2. 科学の発展と絶えざるイノベーションの創出 3. 科学技術振興のための基盤の強化 4. 国際活動の戦略的推進</p> <p>第4章 社会・国民に支持される科学技術</p> <p>1. 科学技術が及ぼす倫理的・法的・社会的課題への責任ある取組 2. 科学技術に関する説明責任と情報発信の強化 3. 科学技術に関する国民意識の醸成 4. 国民の科学技術への主体的な参加の促進</p>	<p>II. 将来にわたる持続的な成長と社会の発展の実現</p> <p>1. 震災からの復興、再生の実現 2. グリーンイノベーションの推進 3. ライフイノベーションの推進 4. 科学技術イノベーションの推進に向けたシステム改革</p> <p>III. 我が国が直面する重要課題への対応</p> <p>1. 安全かつ豊かで質の高い国民生活の実現 2. 我が国の産業競争力の強化 3. 地球規模の問題解決への貢献 4. 国家存立の基盤の保持 5. 科学技術の共通基盤の充実、強化 6. 重要課題の達成に向けたシステム改革 7. アジア共通の問題解決に向けた研究開発の推進 8. 科学技術外交の新たな展開</p> <p>IV. 基礎研究及び人材育成の強化</p> <p>1. 基礎研究の抜本的強化 2. 科学技術を担う人材の育成 3. 国際水準の研究環境及び基盤の形成</p> <p>V. 社会とともに創り進める政策の展開</p> <p>1. 社会と科学技術イノベーションとの関係強化 2. 実効性のある科学技術イノベーション政策の推進 3. 研究開発投資の拡充</p>

(3) ASV 推進計画

図表 2-53 ASV 推進計画の推移・概要

	第1期 ASV 推進計画 1991年～1995年度 1996年3月	第2期 ASV 推進計画 1996年～2000年度 2001年3月	第3期 ASV 推進計画 2001年～2005年度 2006年3月	第4期 ASV 推進計画 2006年～2010年度 2011年6月	第5期 ASV 推進計画 2011年～2015年度
理念 目標	急速な進歩を遂げているエレクトロニクス技術を応用し、車両周囲の交通環境や路面状況を検知するセンサ、情報通信処理装置等を搭載することにより、事故を未然に回避しあるいは衝突による被害を軽減するために必要な自動制御、自動操舵等の技術の研究し、将来の理想的な自動車の指針等を示すことにより民間における自動車安全技術の研究・開発のよりいっそうの推進を図る。	最新のエレクトロニクス技術を自動車に装備することにより、自動車が高度な情報収集、情報処理とこれに基づく車両制御ができる技術的ポテンシャルを持つように研究開発を行うものである。 第2期計画では、第1期の成果を受けて、実用化に向けた環境整備を図ることを目的とする。	第2期における実用化の基盤整備を踏まえ、第3期計画では、「普及促進」と「技術開発」を柱とした活動を実施。	第4期計画では、さらなる事故削減に向け、ASV技術の普及を進めるとともに、新たな技術の開発・実用化を図る。	第5期では、更なる事故削減に向け、歩行者保護や高齢者対策等を中心として、ASV技術の飛躍的高度化の検討を進めるとともに、次世代の通信利用型システムの開発促進を図る。
	◆ASVの基本理念 1. <u>ドライバー支援の原則</u> ドライバーの意思を尊重し、安全運転を支援すること 2. <u>ドライバー受容性</u> ユーザフレンドリーであるためにヒューマン・インターフェイス設計が適切になされていること 3. <u>社会的受容性</u> 社会的コンセンサスが得られること	◆ASVの基本理念 1. <u>ドライバー支援の原則</u> ドライバーの意思を尊重し、安全運転を支援すること 2. <u>ドライバー受容性</u> ユーザフレンドリーであるためにヒューマン・インターフェイス設計が適切になされていること 3. <u>社会的受容性</u> 社会的コンセンサスが得られること	◆ASVの基本理念 1. <u>ドライバー支援の原則</u> ドライバーの意思を尊重し、安全運転を支援すること 2. <u>ドライバー受容性</u> ユーザフレンドリーであるためにヒューマン・インターフェイス設計が適切になされていること 3. <u>社会的受容性</u> 社会的コンセンサスが得られること	◆ASVの基本理念 1. <u>ドライバー支援の原則</u> ドライバーの意思を尊重し、安全運転を支援すること 2. <u>ドライバー受容性</u> ユーザフレンドリーであるためにヒューマン・インターフェイス設計が適切になされていること 3. <u>社会的受容性</u> 社会的コンセンサスが得られること	◆ASVの基本理念 1. <u>ドライバー支援の原則</u> ドライバーの意思を尊重し、安全運転を支援すること 2. <u>ドライバー受容性</u> ユーザフレンドリーであるためにヒューマン・インターフェイス設計が適切になされていること 3. <u>社会的受容性</u> 社会的コンセンサスが得られること
取 り 組 み ・ 検 討 実 施 項 目	◆ASV安全技術の基本項目(4分野)の指定。分野ごとの主要安全技術についての研究開発の実施 1. <u>予防安全対策</u> (1)居眠り運転等警報システム (2)車両危険状態モニタリングシステム (3)良好な運転態の確保システム (4)夜間の障害物等検知システム (5)警報灯・自動点灯システム (6)渋滞・事故情報、路面状況等関連ナビゲーションシステム 2. <u>事故回避対策</u> (1)車間距離警報システム (2)後側方警報システム (3)車線逸脱時警報システム (4)車間距離自動維持運転システム (5)事故回避自動操作システム (6)コーナー進入減速システム (7)交差点自動停止システム 3. <u>衝突時の被害軽減対策</u> (1)衝突時の衝撃吸収車体構造 (2)乗員保護等の技術 (3)歩行者被害軽減システム 4. <u>衝突後の災害拡大防止対策</u> (1)火災消火システム (2)緊急時ドアロック解除システム (3)事故発生時自動通報システム (4)ドライブレコーダ等運転操作記録システム ◆ASV安全技術の基本項目(4分野)に関する技術指針の策定	◆技術8分野・37項目 I. <u>予防安全技術</u> (1)ドライバ危険状態警報システム (2)車両危険状態警報システム (3)運転視界・視認性向上支援システム (4)背席運転検知・補助性向上支援システム (5)死角警報システム (6)周辺車両等情報入手・警報システム (7)道路環境情報入手・警報システム (8)外部への情報伝達・警報システム (9)運転負荷軽減システム II. <u>事故回避技術</u> (10)車両運動性能・制動向上システム (11)ドライバ危険状態回避システム (12)死角事故回避システム (13)周辺車両等との事故回避システム (14)道路環境情報による事故回避システム III. <u>全自動運転技術</u> (15)既存インフラ利用自律型自動運転システム (16)新規インフラ利用自動運転システム IV. <u>衝突安全技術</u> (17)衝突時衝撃吸収システム (18)乗員保護システム (19)歩行者被害軽減システム V. <u>災害拡大防止技術</u> (20)緊急時ドアロック解除システム (21)多重衝突軽減システム (22)火災消火システム (23)事故発生時自動通報システム VI. <u>車両基盤技術</u> (24)自動車電話安全対応システム (25)高度デジタルタコグラフ・ドライブレコーダシステム (26)電子式車両識別票 (27)車両状態自動応答システム (28)高度GPS測位システム (29)ドライブレコーダ・ワイヤ (30)高齢運転者の支援技術 (31)疲労の生理学的計測とその対応技術 (32)ヒューマン・インターフェイスの基盤技術 ◆ASV技術の開発指針の策定	◆普及促進にかかわる活動 I. <u>運転支援の考え方8項目の策定</u> (1)意思疎通 (2)安全運転・安全的操作 (3)作動内容を確認 (4)通信を与えない (5)強制介入可能 (6)明確な移行 (7)安全性が損傷しないこと (8)社会に受け入れられる書体が増成されていること II. <u>ASVの普及戦略の策定</u> ・第一ステップ： ASV技術の整理、ASV技術の認知度向上を図る ・第二ステップ： 効果の評価方法の検討、効果の評価、普及促進の優先度の明確化 ・第三ステップ： 優先度の高いASV技術にインセンティブ付与等の検討、普及促進を図る ◆技術開発にかかわる活動 III. <u>通信技術を活用した運転支援システムの実用化の可能性検討</u> (1)路側情報利用型運転支援システム (2)情報交換型運転支援システム	◆ASV技術の普及促進に関する検討 I. <u>ASV技術の効果評価</u> II. <u>ASV技術に係る理解促進</u> (1)ASV体験システムの開発と活用 (2)ユーザへの理解促進活動 III. <u>ASV技術の普及促進</u> (1)ASV実用化状況の調査と展開 (2)ASV技術内容の公開 ◆ASV技術の技術開発に関する検討 IV. <u>総合安全戦略の策定</u> V. <u>ITS推進協議会の実証実験への参画</u> VI. <u>通信利用型運転支援システムの実用化に向けた基本設計</u> VII. <u>大型車の安全対策を充実するための技術開発の促進</u>	◆目標 飛躍的高度化の実現 I. <u>ASV技術の飛躍的高度化に関する検討</u> (1)ドライバ異常対応システムに関する検討 (2)ドライバへの通信に関する検討 (3)運転支援システムの適合化に関する検討 (4)大型車の安全対策を充実するための技術開発の促進 II. <u>通信利用型安全運転支援システムの開発促進に関する検討</u> (1)歩車間通信システムに関する検討 (2)次世代の通信利用型運転支援システムに関する検討 (3)通信利用型運転支援システムの効果評価に関する検討 III. <u>ASV技術の理解および普及促進に関する検討</u> (1)ASV技術の理解と普及促進(対ユーザ) IV. <u>国際基準調和に向けた情報発信</u>

第2節 交通安全意識等に関するアンケート調査

1. アンケート調査概要

■調査方法：インターネットアンケート

■調査地域：全国

■調査対象：

①一般アンケート：16歳以上の男女

②子供アンケート：小学生、中学生

※①②ともにインターネット調査会社が運営するインターネットリサーチサービスの登録モニター。

※子供アンケートは、登録モニターのうち、家族に小学生、中学生の子供がいる方に代理回答をお願いする形式で実施。

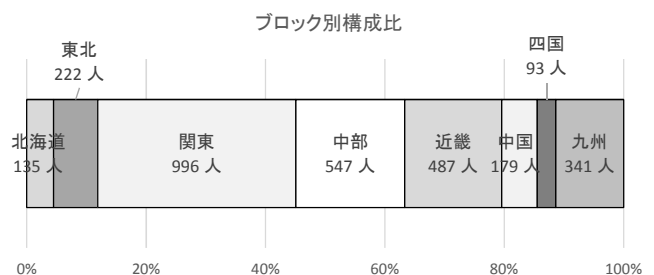
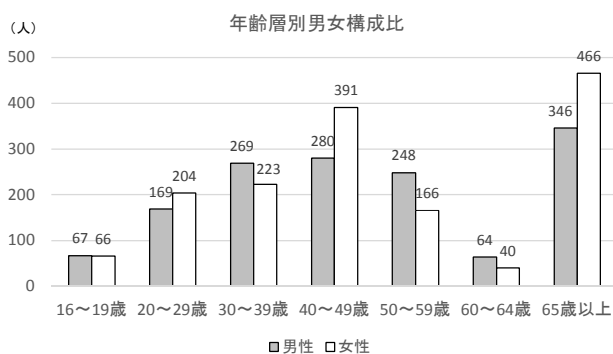
■調査日時：2014年10月上旬の1週間

■有効回答数：①一般アンケート：3,000サンプル

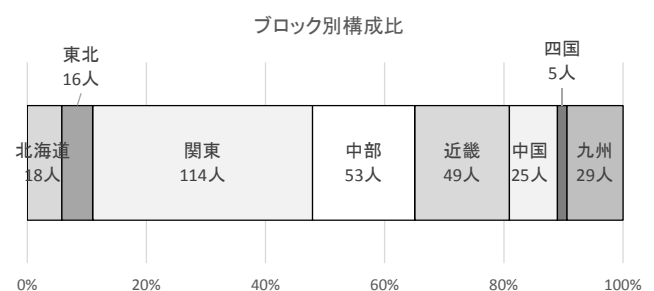
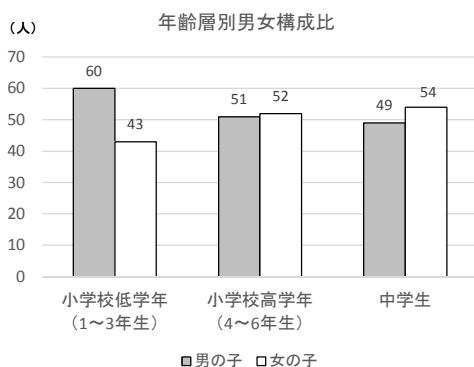
②子供アンケート：309サンプル

■回答者属性等

①一般アンケート



②子供アンケート



※サンプル数については、男女比、年齢階層比、居住地域における構成比を、総務省統計局が公表している調査実施時点における人口推計値に基づく比率と整合を図った。

■調査票：参考資料参照

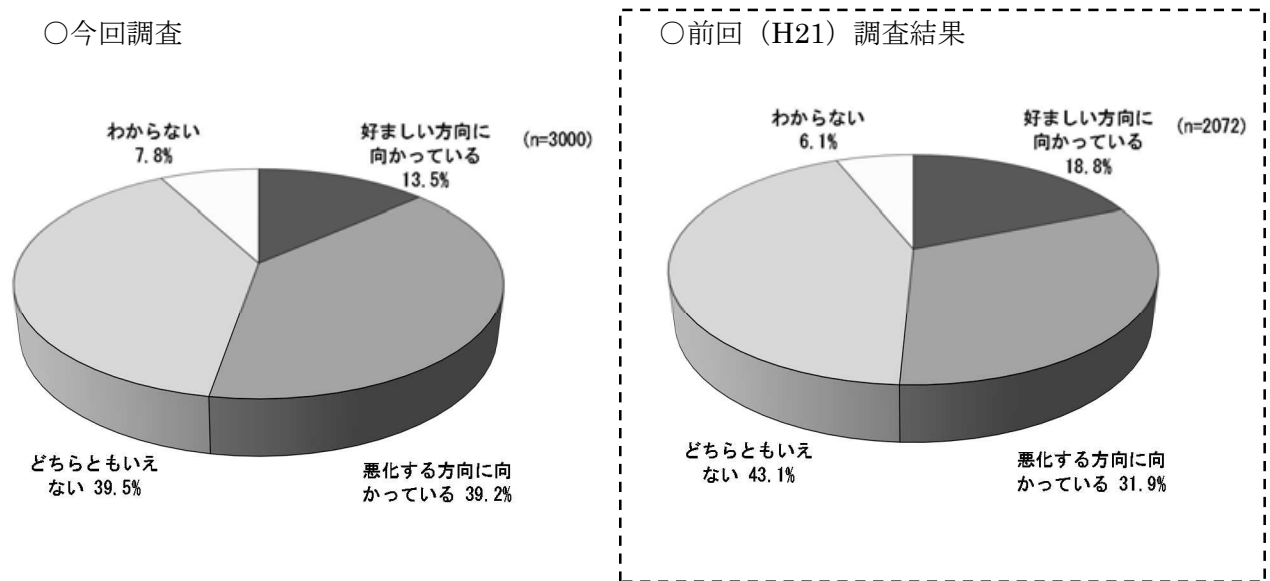
2. アンケート調査結果概要

(1) 一般アンケート

1) 交通事故に対する意識に関する質問

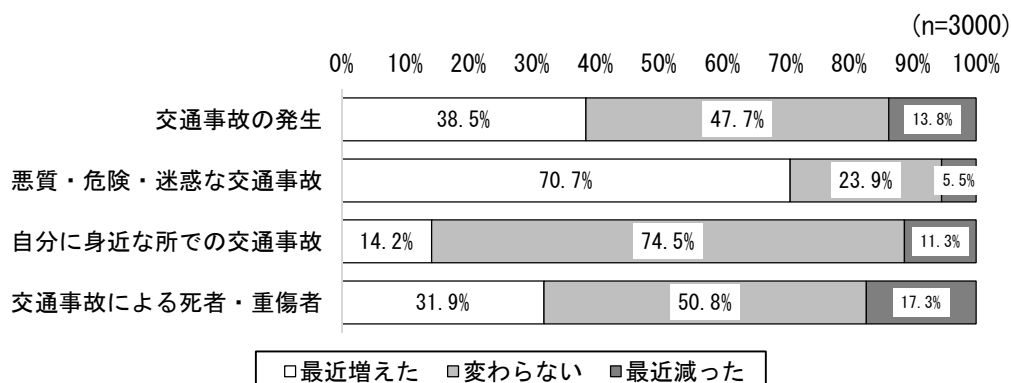
■問 13：交通事故の情勢についての質問

- ・「どちらともいえない」(39.5%) が最も多く、ついで、「悪化する方向に向かっている」(39.2%)、「好ましい方向に向かっている」(13.5%) であった。
- ・参考として、前回調査と比較すると、「好ましい方向に向かっている」回答した人は 18.8% から 13.5% に若干減少し、「悪化する方向に向かっている」と回答した人は 31.9% から 39.5% と若干増加している。



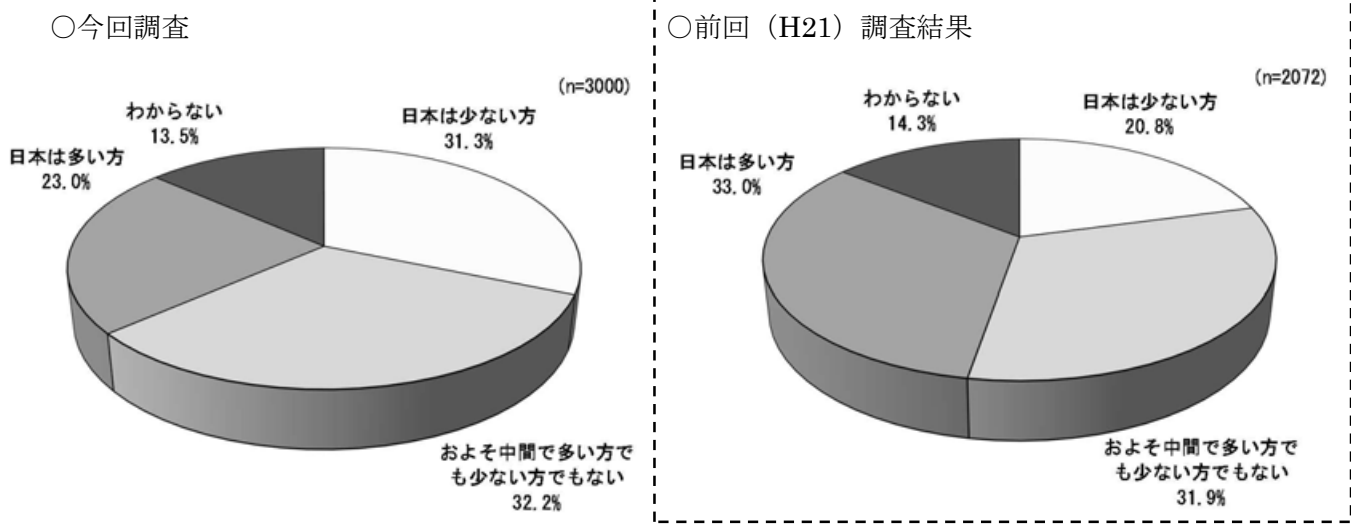
■問 14：交通事故に関するそれぞれの項目について、どのような方向に向かっていると思うかという質問

- ・「交通事故の発生」、「自分に身近な所での交通事故の方向性」、「交通事故による死者・重傷者の方向性」については、「変わらない」と回答した人が最も多かった。
- ・他方、「悪質・危険・迷惑な交通事故」については、「最近増えた」と回答した人が最も多かった。



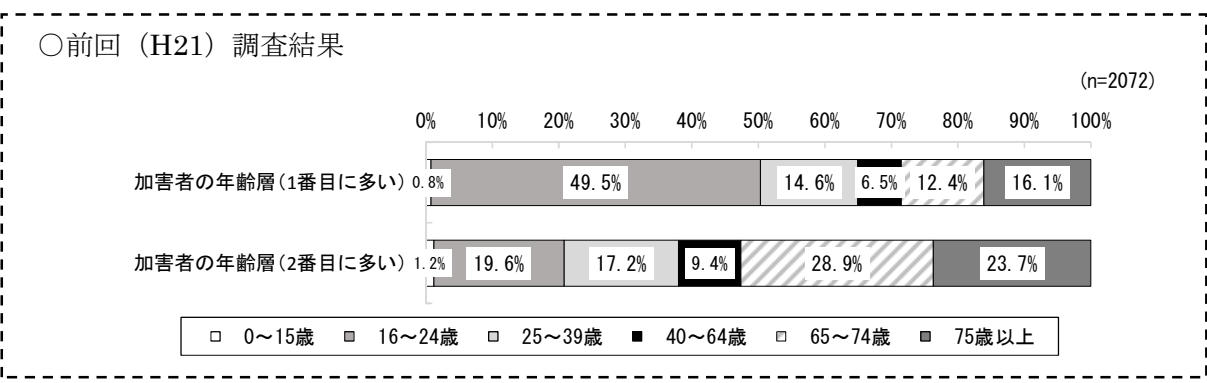
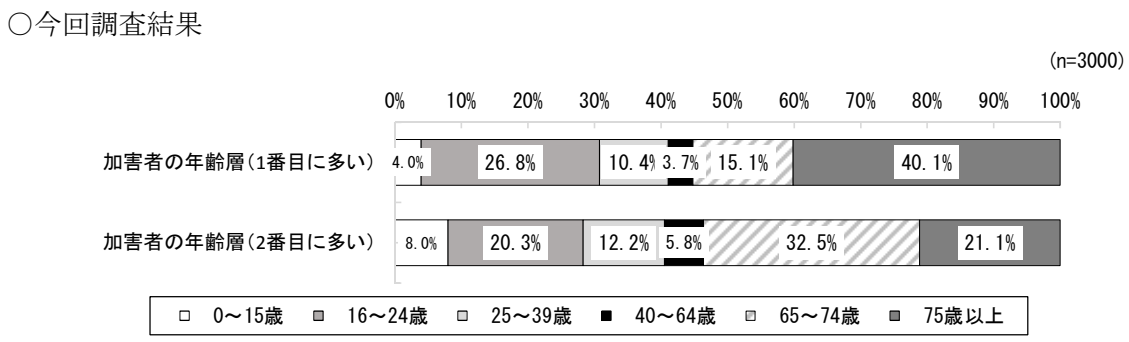
■問 15：日本と世界を比較した場合の、日本の人口あたりの交通事故死者数のイメージに関する質問

・「日本は少ない方である」(31.3%)、「日本はおよそ中間で、多い方でも少ない方でもない」(32.2%)と回答した人が多く、「日本は多い方である」との回答は、23.0%であった。
 ・参考として、前回調査結果と比較すると、「日本は多い方」との回答は1割減少し、「日本は少ない方」と回答した人が1割程度増加している。



■問 16：交通事故の加害者となる危険性が高いと思われる年齢層についての質問

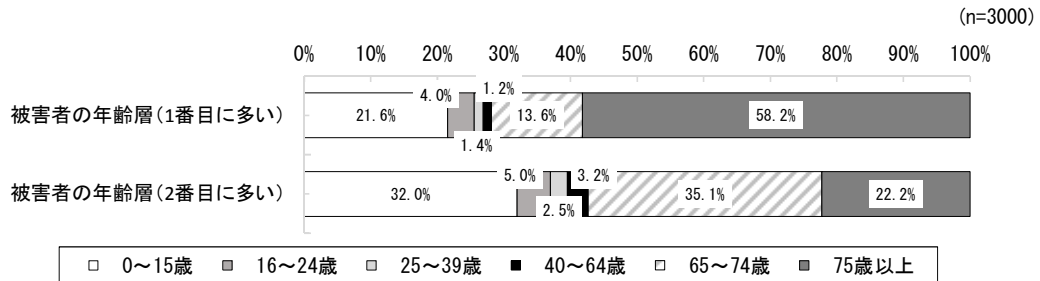
・加害者となる年齢層のうち1番目に多いと思われる層として回答が多かったのは、「75歳以上」(40.1%)であり、2番目に多いと思われる層としては、「65～74歳」(32.5%)が多かった。
 ・参考として、前回調査結果と比較すると、特に1番目に多いと思われる年齢層では、「16～24歳」が減少し、65歳以上の高齢者の割合が大幅に増加している。



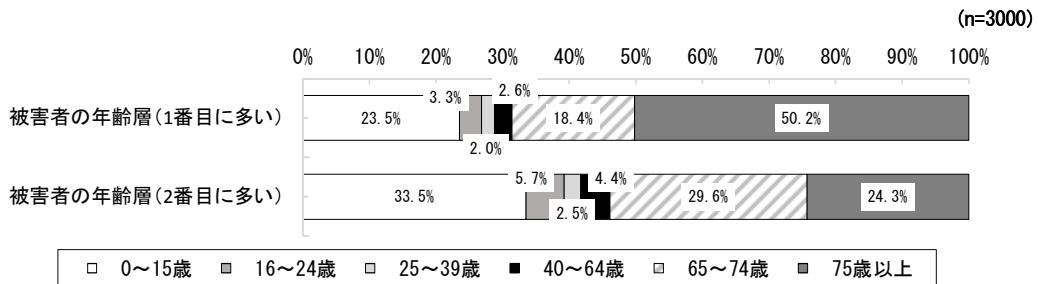
■問 17：交通事故の被害者となる危険性が高いと思われる年齢層についての質問

- ・被害者となる年齢層のうち1番目に多いと思われる層として回答が多かったのは、「75歳以上」(58.2%)であり、2番目に多いと思われる層としては、「65～74歳」(35.1%)が多かった。
- ・参考として、前回調査結果と比較すると、1番目・2番目ともに65歳以上の高齢者の割合が若干増加している。

○今回調査結果



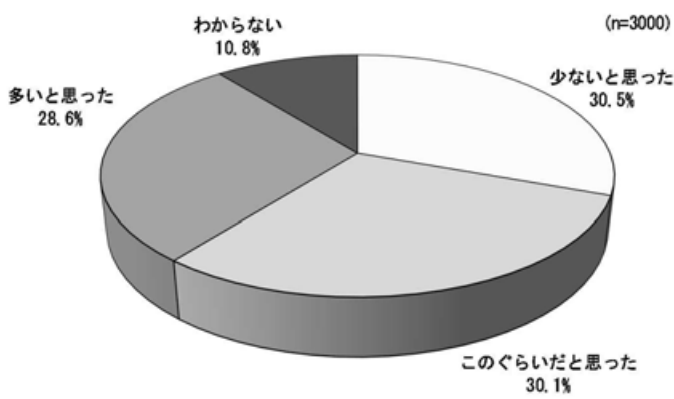
○前回 (H21) 調査結果



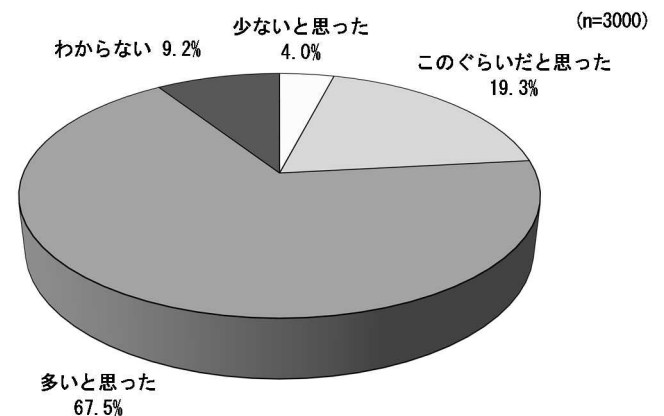
■問 18、20：平成 25 年の交通事故死者数（4,373 人）及び死傷者数（約 78.6 万人）に対するイメージについての質問

- ・死者数（4,373 人）の印象としては、「少ないと思った」、「このぐらいだと思った」、「多いと思った」が何れも 3 割前後となっている。
- ・一方、死傷者数（約 78.6 万人）については「多いと思った」との回答が最も多く、7 割弱を占めている。

○死者数

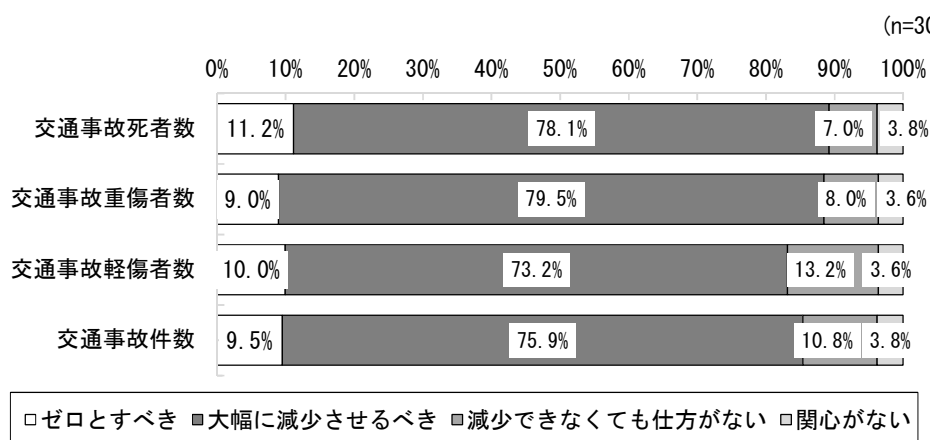


○死傷者数



■問 21：交通事故に対する考え方についての質問

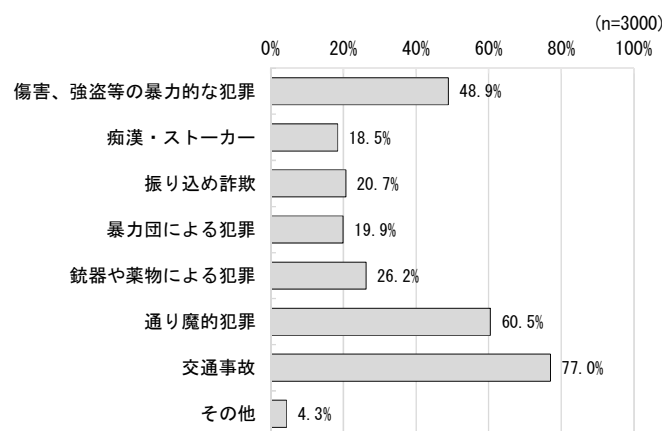
・交通事故に関する死者数、重傷者数、軽傷者数、事故件数はいずれも 8 割以上が「大幅に減少させるべき」、または「ゼロとすべき」という回答となっており、「減少できなくても仕方ない」、「関心がない」を大きく上回る結果となった。



2) 交通安全に対する意識・行動に関する質問

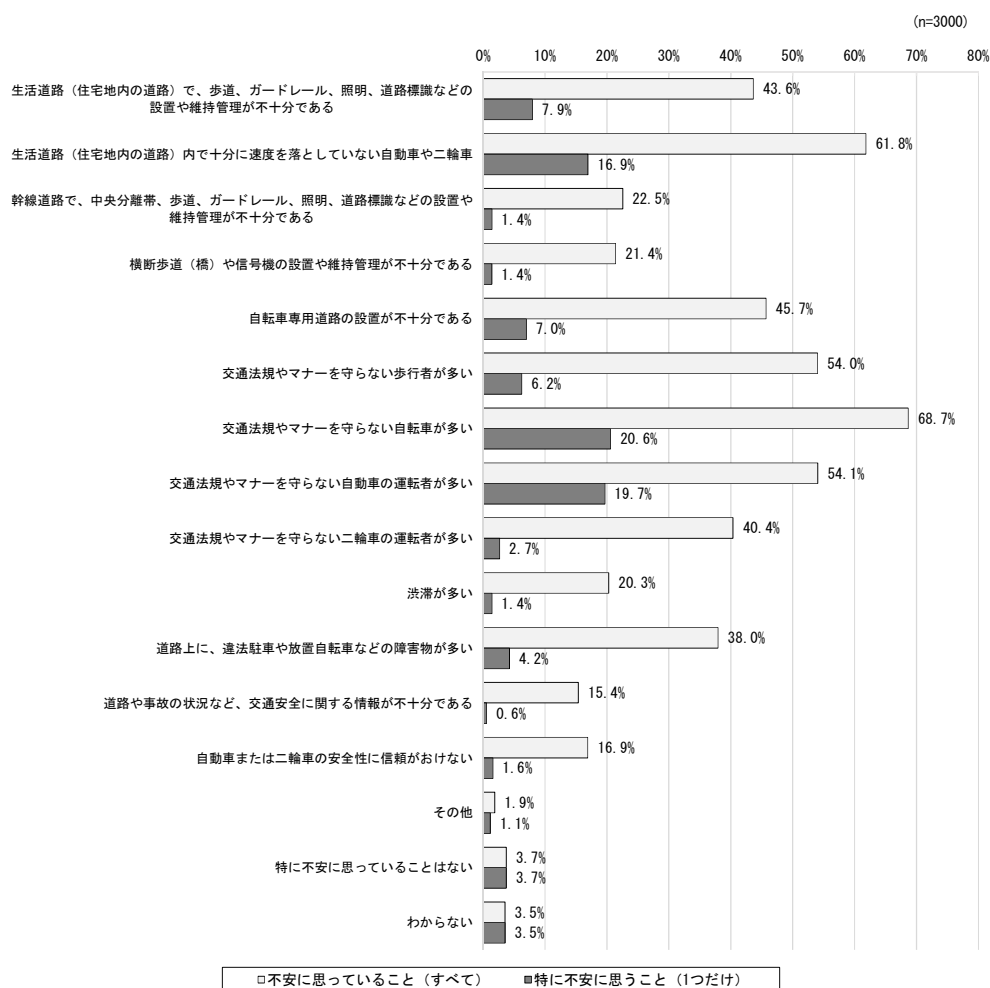
■問 23：日常で特に不安を感じることについての質問

・「交通事故」(77.0%) が最も多く、次いで「通り魔」(60.5%)、「傷害、強盗」(48.9%)等の犯罪があげられている。



■問 24：日頃、交通安全上不安に思っていることに関する質問

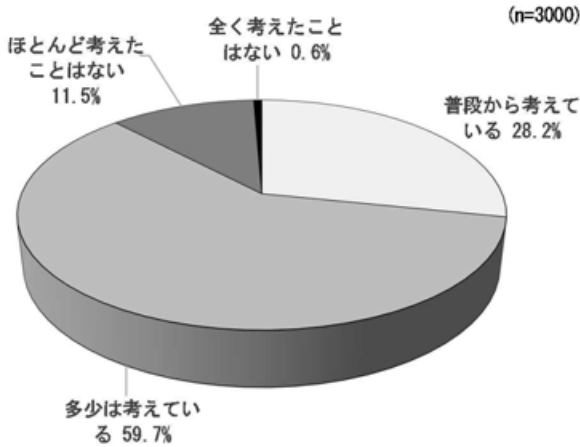
・「交通法規やマナーを守らない自転車が多い」(68.7%) がもっとも多く、次いで「生活道路内で十分速度を落としていない自動車や二輪車」(61.8%)が多い。
 ・1つだけ回答する特に不安なことについても「交通法規やマナーを守らない自転車」(20.6%)が最も多くあげられた。



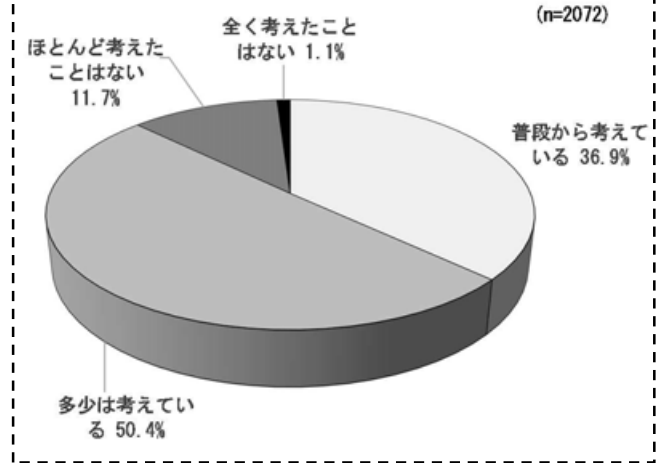
■問 25：交通安全に関して、普段どのくらい考えているかという質問

- ・「普段から考えている」や「多少は考えている」と回答した人が 9 割近くを占め、「ほとんど考えたことはない」、「まったく考えたことはない」と回答した人は 1 割程度であった。
- ・参考として、前回調査結果と比較すると、「普段から考えている」と回答した人の割合が 36.9%から 28.2%に若干減少している。

○今回調査

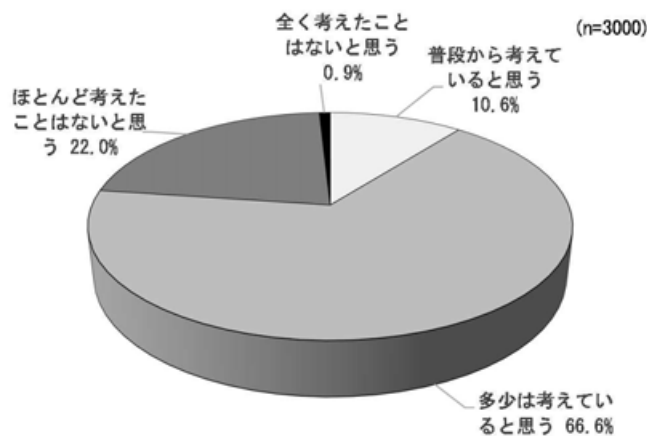


○前回 (H21) 調査



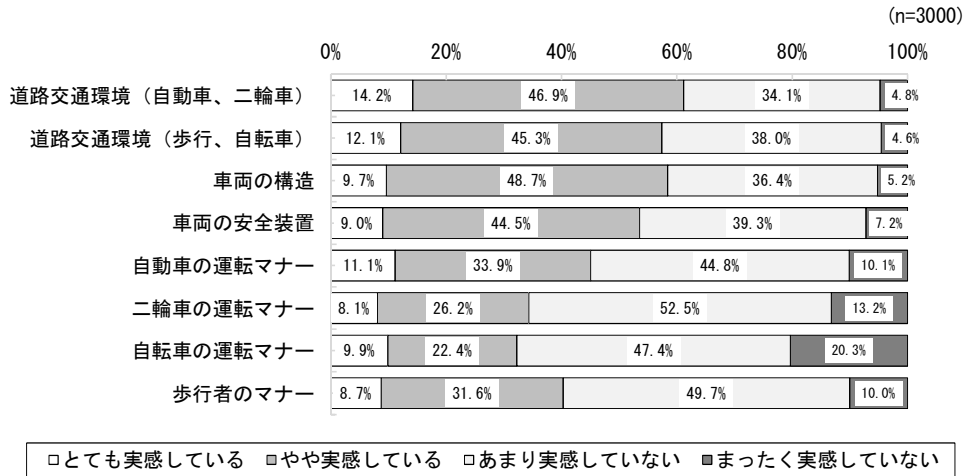
■問 26：交通安全に関して、他の人が普段どのくらい考えているかという質問

- ・「普段から考えていると思う」や「多少は考えていると思う」という回答が約 8 割であり、「ほとんど考えたことはないと思う」、「全く考えたことはないと思う」と回答した人は約 2 割であった。



■問 27：道路を通行するときに「安全・安心」を実感しているかという質問

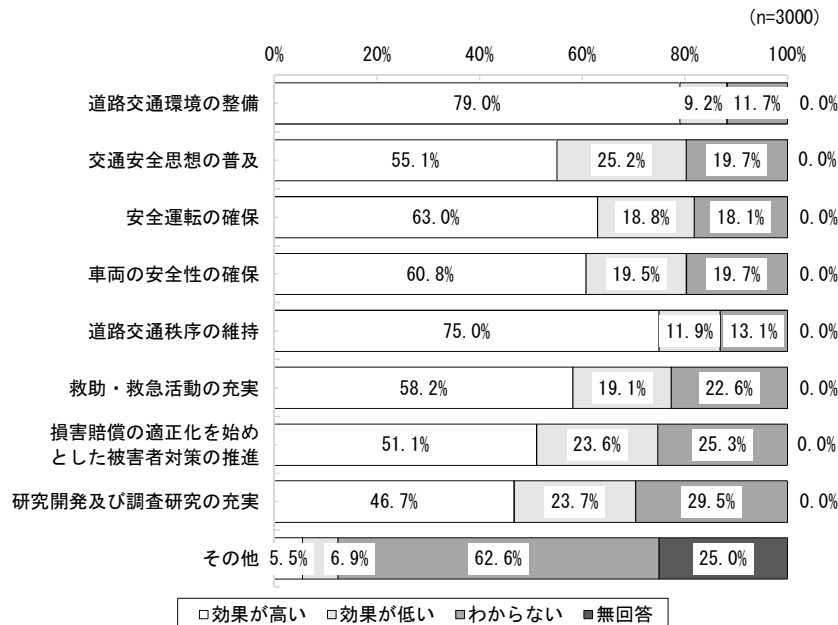
・安全・安心を実感しているという回答の方が多かったものとしては、「車両の構造」があげられる。一方、「自動車の運転マナー」、「二輪車の運転マナー」、「自転車の運転マナー」、「歩行者のマナー」については、安全・安心を実感していないという回答の方が多かった。



3) 現在の道路交通安全対策に関する質問

■問 30：現在進められている交通安全対策の効果の度合いに関する質問

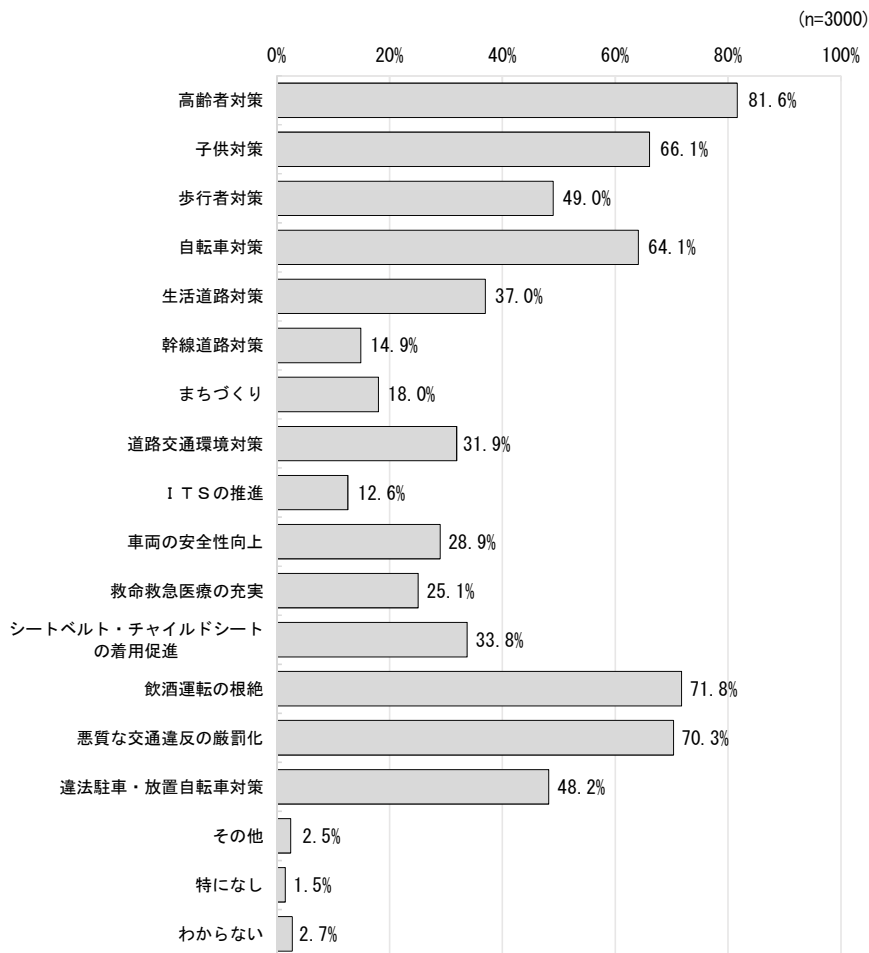
・最も効果が見込まれると回答があったのは「道路交通環境の整備」（79.0%）、次いで「道路交通秩序の維持」（75.0%）であった。



4) 今後の交通安全対策に関する質問

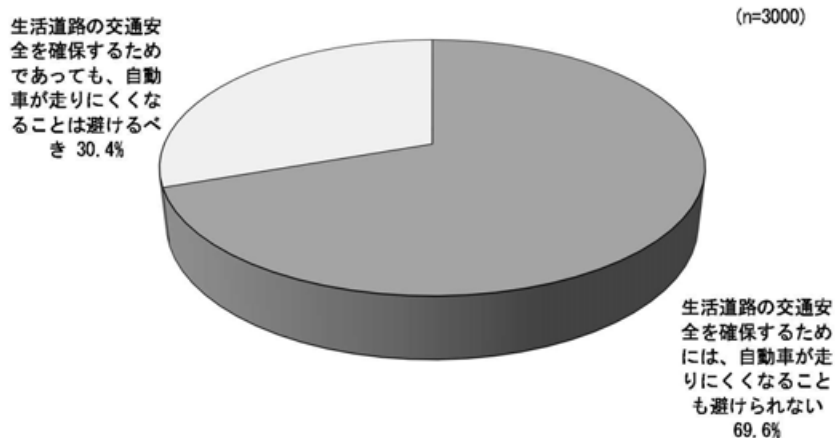
■問 32：今後の交通安全対策において重要だと思われるキーワードについての質問

・特に「高齢者対策」(81.6%)、「飲酒運転の根絶」(71.8%)、「悪質な交通違反の厳罰化」(70.3%)、「子供対策」(66.1%)、「自転車対策」(64.1%)について重要だと回答した人が多かった。



■問 33：生活道路における交通安全対策の結果として、自動車が走りにくくなることについての質問

・「交通安全の確保のためには走りにくくなることも避けられない」(69.6%)という意見が「避けるべき」(30.4%)という意見より大幅に多かった。



■問 36：今後の交通安全対策についての考え（自由記述式）

※主な意見を抜粋して以下に整理する。

○高齢者や子供への対策強化

- ・高齢化社会に対応して、高齢者に重点をおいた対策を検討すべき。
- ・通学路の安全対策等、子供の安全確保のための対策が必要。 等

○道路環境の整備等

- ・歩車道の分離や自転車通行空間の確保、歩道の拡幅等の道路環境整備を行うべき。
- ・生活道路、幹線道路、高速道路に分けて車両の速度を制限すべき。 等

○取締りの強化・厳罰化

- ・スマートフォンを見ながら通行する歩行者や自転車・自動車運転者が多いので取り締まるべき。
- ・悪質なドライバーや危険運転への取締りの強化や厳罰化を推進すべき。 等

○飲酒・薬物対策の推進

- ・飲酒や薬物使用時の事故に対する厳罰化や、逃げ得を許さないような法整備が必要だと思う。
- ・飲酒や脱法ドラッグを服用して運転する人への罰則を強化してほしい。 等

○一人ひとりの意識の改善（及びそのための教育や啓発活動の推進）

- ・一人ひとりのマナー意識の向上が不可欠だと思う。
- ・一人一人が交通事故を身近なものであると知ることは重要であると感じるので、多くの人が触れるテレビや新聞等のマスメディアで事故を防ぐ方法や運転者の心構えについて積極的に訴えていくべきだと思う。 等

○安全教育の推進

- ・学校や職場でも交通安全に関する教育機会を増やす。
- ・小さい子供でも歩くようになったら歩く時の交通マナーを、自転車に乗るようになったら自転車運転中のマナーを、各年代に応じた指導が必要だと思う。 等

○運転免許制度の見直し等

- ・自己診断で運転をやめたほうがよいかと感じたときに一度相談できる機関があるとよい。
- ・免許を返納する年齢を国で定めるべきだと思う。その代わりに、返納した方への公共のバスや電車など使いやすくするサポートをする。 等

○車両の安全性を高める

- ・車自体の安全性能の向上を図るべき。
- ・自動運転等の車両の安全装備の充実化を図り、人には出来ない安全対策を充実させる。 等

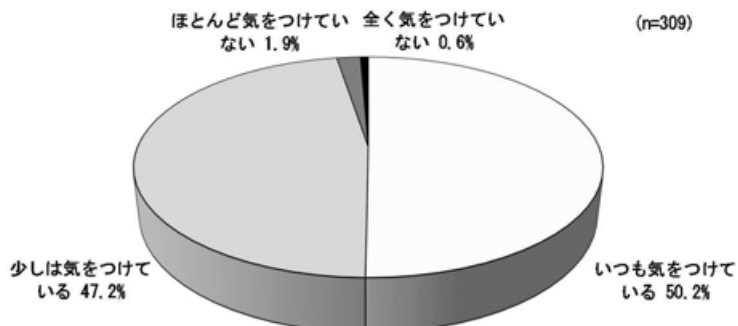
○地域レベルでの対策が必要

- ・地域で子供、お年寄りを守ることが必要であり、そのためにボランティアの見守りが必要。
- ・地域での具体的な危険を周知させる活動を増やすべきだと思う。 等

(2) 子供アンケート

■問5：普段交通安全にどのくらい気を付けているかという質問

・「いつも気を付けている」や「少しは気を付けている」といった回答が多く、合わせて97.4%であり、「ほとんど気を付けていない」、「全く気を付けていない」と回答した人は2.6%であった。

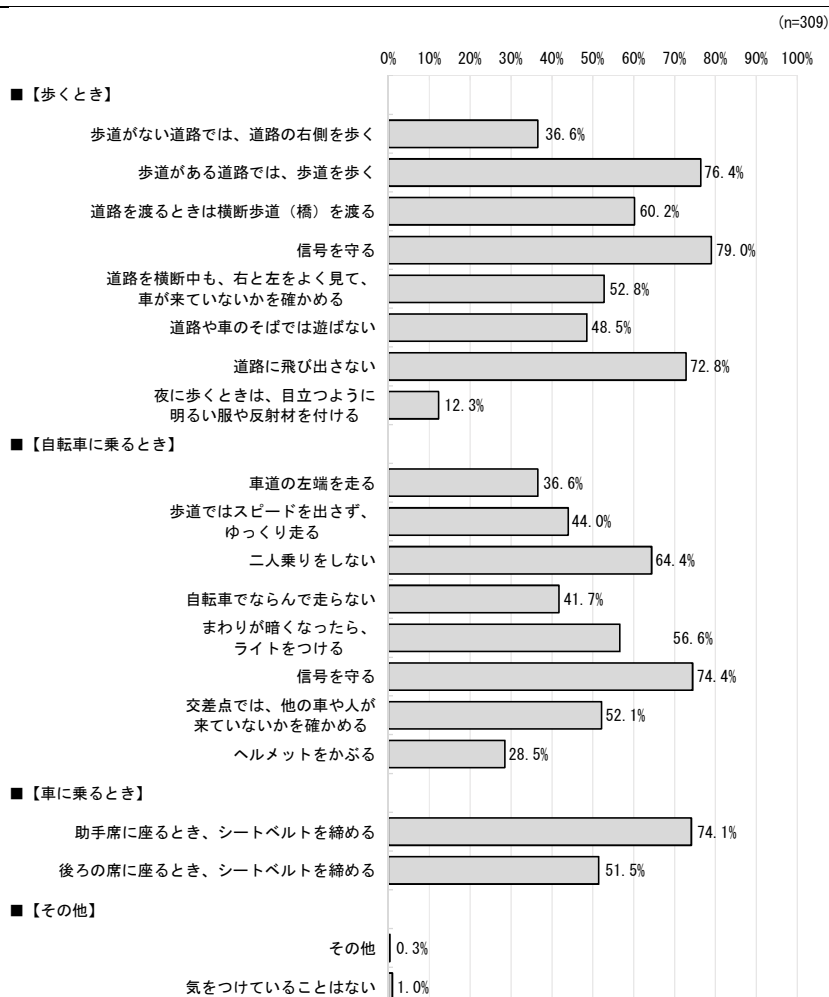


■問6：交通安全について気を付けている事項に関する質問

・歩くときは「信号を守る」(79.0%)、「歩道を歩く」(76.4%)、「道路に飛び出さない」(72.8%)の順に「気を付けている」と回答した人が多かった。

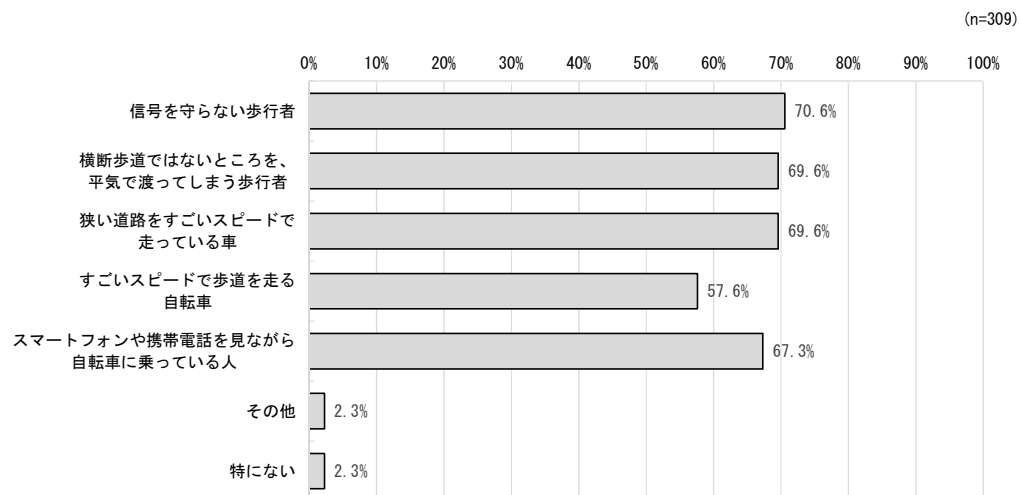
・自転車に乗っているときは「信号を守る」(74.4%)、「二人乗りをしない」(64.4%)が特に多かった。

・車に乗るときは「助手席に乗るときシートベルトを締める」(74.1%)が特に多かった。



■問 13：周りの大人の危険な交通行動に関する質問

・子供が見た周りの大人の危険な交通行動は「信号を守らない」(70.6%)、「横断歩道でないところを平気で渡ってしまう歩行者」(69.6%)、「車で狭い道をすごいスピードで走っている」(69.6%)、「スマートフォン・携帯電話を見ながら自転車に乗っている」(67.3%) などが多く、「特にない」(2.3%) という回答が非常に少なかった。



第3節 第9次交通安全基本計画（道路交通安全対策部分）の評価

1. 評価の考え方

(1) 評価の考え方

平成27年度に終了年度を迎える第9次交通安全基本計画の評価においては、上位目標と個別施策の間をつなぐ論理的構造を様々な視点で整理・再構築しつつ多面的な評価を行うために、『施策群』の概念を導入し、上位目標～『施策群』～個別施策という政策体系・評価体系を構築して評価を実施することとした。

そこで、次の考え方に従って評価指標・施策群の体系的整理を行い、施策群毎に総括を進めていくこととした。

- ・交通安全対策の効果分析を効率的かつ総合的に行うために体系的整理を行うにあたり、第9次交通安全基本計画の大きな2つの軸である「3つの視点」と「8つの柱」を基本とする（「3つの視点」の導入により、歩行者や自転車、生活道路の交通安全対策の必要性が高い分野の評価が可能となる）。
- ・「3つの視点」を基に、1.高齢者の安全確保、2.子どもの安全確保、3.歩行者の安全確保、4.自転車の安全確保、5.生活道路の安全確保、6.幹線道路の安全確保、7.重視する視点に特化しない包括的な安全確保の7つの施策群を設定する。
- ・時間軸による分類を行い、施策の対象を明確化する。
- ・交通安全対策が影響を与える構成要素との対応関係を整理し、施策意図の整理を行う。

体系的整理の考え方を基に、具体的には次のように整理を行った。

- ・(A)重視する視点による7つの分類、(B)施策の柱による8つの分類、(C)施策が対象とする時間軸による2つの分類の組み合わせにより、施策と評価指標の体系的整理を行った。
- ・評価指標はアウトプット指標、アウトカム指標の2つに分類した。

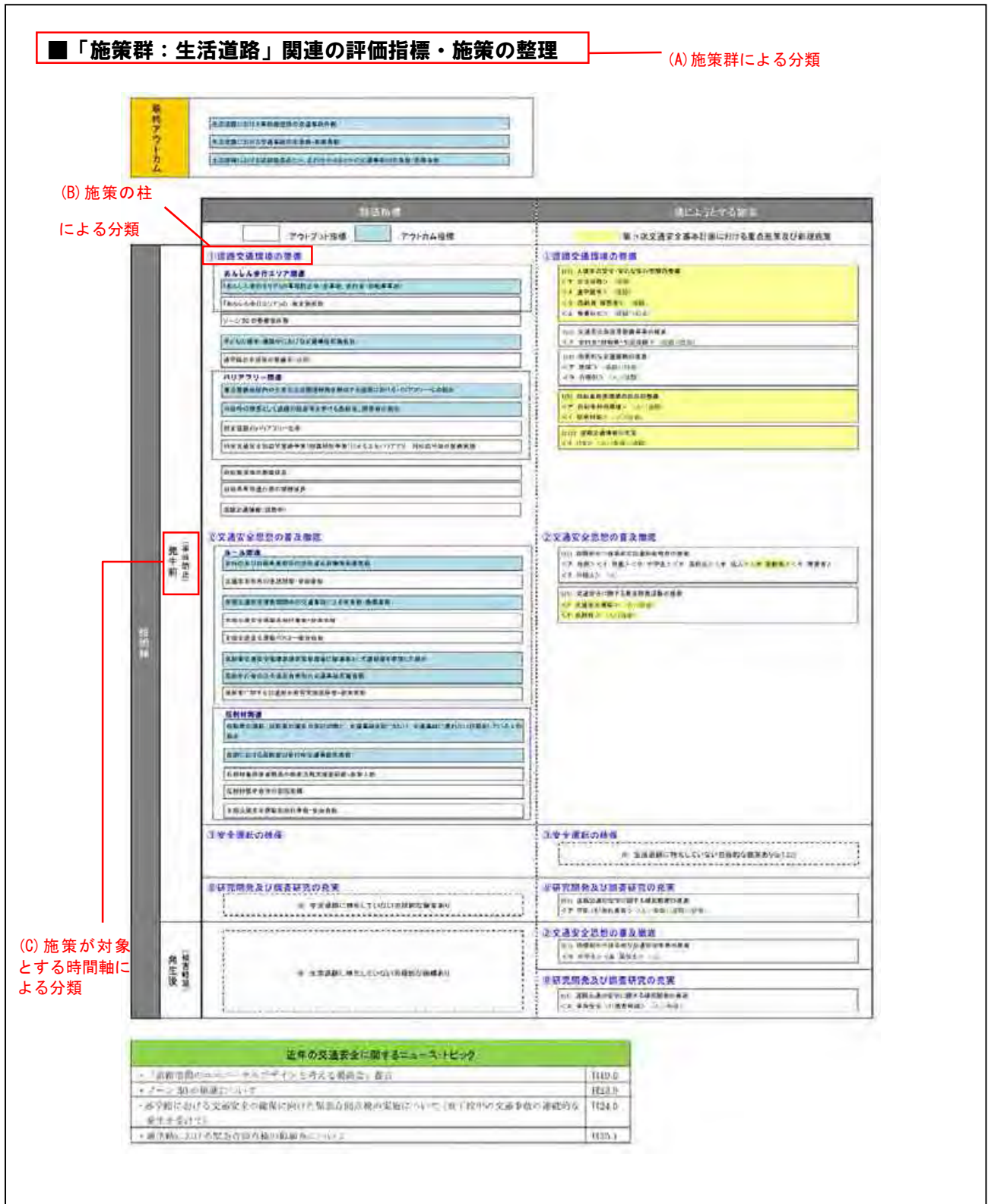
図表 2-54 評価指標・施策群の体系的整理の分類の考え方と項目

分類	考え方	項目
(A) 施策群による分類（重視する視点）	第9次交通安全基本計画の道路交通安全対策の中で重視して対策の推進を図っている「3つの視点」に応じて、大分類する。	—1.高齢者及び2.子どもの安全確保 —3.歩行者及び4.自転車の安全確保 —5.生活道路及び6.幹線道路における安全確保 —7.重視する視点に特化しない包括的な安全確保
(B) 施策の柱による分類	施策群ごとに、第9次交通安全基本の道路交通安全対策の中で、講じるべき施策として取り組まれている「8つの柱」に応じて、分類する。	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損害賠償の適正化を始めとした被害者支援の推進 ⑧研究開発及び調査研究の充実
(C) 施策が対象とする時間軸による分類	施策が対象とする時間軸を、事故発生時点を基準として、分類する。	ア)事故発生前：事故の未然防止に寄与 イ)事故発生後：事故発生後にその事故による被害軽減、被害者の生命維持・後遺障害軽減に寄与

(2) 評価指標・施策群の体系的整理

(1) で示した考え方に従って、第9次交通安全基本計画の評価指標・施策の体系的整理を行い、第9次交通安全基本計画の施策と評価指標の施策分野ごとの対応関係を明らかにした。

図表 2-5 5 体系的整理の表の見方



図表 2-56 「施策群：高齢者」関連の評価指標・施策の整理

	評価指標		講じようとする施策
	アウトプット指標	アウトカム指標	第1次交通安全基本計画における重点施策及び新規施策
発生前	①道路交通環境の整備		①道路交通環境の整備
	<p>「あらしんぼのひろば」の車道側止まり台等設置、歩行者・自転車専用車道</p> <p>「あらしんぼのひろば」の歩道橋設置</p> <p>ゾーン30の整備整備</p>		<p>(1) 高齢者の安全・安心な歩行環境の整備</p> <p>△歩道橋設置(1)・(2)・(3)・(4)</p> <p>△歩道橋整備(歩道橋)・歩道橋</p> <p>△歩道橋設置(歩道橋)・歩道橋</p>
	<p>バリアフリー環境</p> <p>重点整備区域内の主要な歩道確保計画と確保する道路におけるバリアフリー化計画</p> <p>歩道橋整備等として道路の両端等に歩道橋を設置、歩道橋の設置</p> <p>特設歩道のバリアフリー化等</p> <p>特定交通要所等の歩道橋整備、歩道橋設置等(歩道橋)・歩道橋・バリアフリー化等整備整備</p>		<p>(2) 交通要所等の歩道橋整備の推進</p> <p>△歩道橋設置(歩道橋)・歩道橋</p>
	②交通安全思想の普及徹底		②交通安全思想の普及徹底
	<p>教育関係</p> <p>高齢者交通安全協議会等を通じて協議員として講習会を開催した実施</p> <p>高齢者向けの交通安全教育施設を推進</p> <p>高齢者に対する交通安全教育関係等への参加</p> <p>自動車教習所での高齢者向け講習会開催</p> <p>自動車教習所等での交通安全教育実施</p> <p>自動車教習所等での交通安全教育実施</p> <p>自動車教習所等での交通安全教育実施</p> <p>自動車教習所等での交通安全教育実施</p>		<p>(1) 効果的かつ持続的な交通安全教育の推進</p> <p>△歩道橋設置(歩道橋)</p>
	<p>自動車教習所での高齢者向け講習会開催</p> <p>自動車教習所等での交通安全教育実施</p> <p>自動車教習所等での交通安全教育実施</p> <p>自動車教習所等での交通安全教育実施</p> <p>自動車教習所等での交通安全教育実施</p> <p>自動車教習所等での交通安全教育実施</p>		<p>(2) 交通安全に関する普及啓発活動の推進</p> <p>△交通安全運動(歩道橋)</p> <p>△交通安全運動(歩道橋)</p> <p>△交通安全運動(歩道橋)</p> <p>△交通安全運動(歩道橋)</p>
	<p>自動車教習所での高齢者向け講習会開催</p> <p>自動車教習所等での交通安全教育実施</p> <p>自動車教習所等での交通安全教育実施</p> <p>自動車教習所等での交通安全教育実施</p> <p>自動車教習所等での交通安全教育実施</p> <p>自動車教習所等での交通安全教育実施</p>		<p>(3) 交通安全に関する普及啓発活動の推進</p> <p>△交通安全運動(歩道橋)</p> <p>△交通安全運動(歩道橋)</p> <p>△交通安全運動(歩道橋)</p> <p>△交通安全運動(歩道橋)</p>
	③安全運転の確保		③安全運転の確保
	<p>高齢者運転者向け「高齢者運転者講習会」の開催(安全運転の確保、運転者講習)</p> <p>高齢者運転者講習会開催</p> <p>高齢者運転者講習会開催</p> <p>申請による運転免許取り直し等</p> <p>運転者講習会開催の交付等</p>		<p>(1) 高齢者運転者講習の推進</p> <p>△歩道橋設置(歩道橋)</p> <p>△歩道橋設置(歩道橋)</p> <p>△歩道橋設置(歩道橋)</p> <p>△歩道橋設置(歩道橋)</p>
	④車両の安全性の確保		④車両の安全性の確保
<p>※ 高齢者に特化していない包括的な指標あり</p> <p>「運転者講習」</p> <p>運転者講習会の開催(安全運転の確保、運転者講習)</p>		<p>(1) 高齢者向け講習に関する高齢者の効果の確保</p> <p>△歩道橋設置(歩道橋)・歩道橋設置(歩道橋)</p>	
⑤道路交通秩序の維持		⑤道路交通秩序の維持	
<p>※ 高齢者に特化していない包括的な指標あり</p> <p>高齢者、高齢者、高齢者の歩道確保による交通安全確保</p> <p>高齢者向け交通安全講習会開催(歩道橋)</p>		<p>(1) 道路交通秩序の維持</p> <p>△歩道橋設置(歩道橋)・歩道橋設置(歩道橋)</p>	
⑧研究開発及び調査研究の充実		⑧研究開発及び調査研究の充実	
<p>※ 高齢者に特化していない包括的な指標あり</p>		<p>(1) 道路交通の安全に関する研究開発の推進</p> <p>△歩道橋設置(歩道橋)・歩道橋設置(歩道橋)</p> <p>△歩道橋設置(歩道橋)・歩道橋設置(歩道橋)</p> <p>△歩道橋設置(歩道橋)・歩道橋設置(歩道橋)</p>	
発生後			③安全運転の確保
			④車両の安全性の確保

近年の交通安全に関するニュース・ヒトツク		
高齢者向けの「運転者講習」の開催(安全運転の確保、運転者講習)		(1)・(4)
高齢者向け講習に関する高齢者の効果の確保		(1)・(4)
高齢者向け講習に関する高齢者の効果の確保		(1)・(4)
高齢者向け講習に関する高齢者の効果の確保		(1)・(4)

図表 2-57 「施策群：子ども」関連の評価指標・施策の整理

最終アウトカム	自転車乗用者・死傷者数(10歳以下)
	子どもの通学・通園中における交通事故死傷者数
	年齢別人口10万人当たり交通事故死者数・負傷者数(10歳以下)
	保険データによる評価(10歳以下、被害者)

		評価指標	講じようとする施策
		アウトプット指標	アウトカム指標
		第9次交通安全基本計画における重点施策及び新規施策	
時間軸	(事故防止)	①道路交通環境の整備 子どもの通学・通園中における交通事故死傷者数 通学路の歩道等の整備率(道路) 商業圏・住宅圏内の主要な生活関連道路を構成する道路におけるパーアフリー化の割合 自治体的措置として道路の改善等を挙げる高齢者、障害者の割合 特定道路のパーアフリー化率 特定交通安全施設整備事業(国費補助事業)による主なパーアフリー対応区間の整備実績	①道路交通環境の整備 1) 1) 人混みの安全・安心な歩行空間の整備 <イ 通学路等> (道路) 1) 2) 交通安全施設等整備事業の推進 <イ 歩行者・自転車・生活道路> (道路) 1) (1) 交通安全に寄与する道路交通環境整備 <ウ 歩道等> (人) (道路)
		②交通安全思想の普及徹底 教育関連 歩行中及び自転車乗用中の法令違反有無死傷者数 交通安全教育の実施回数・参加者数 全国交通安全運動期間中の交通安全に関する表彰・負傷者数 全国交通安全運動実施回数・参加者数 全国交通安全運動ポスター配布枚数 自転車乗用中の法令違反有無死傷者数 自転車事故(当事者となる)交通事故件数 自転車歩行時のルールに関する認知・遵守率、行動実態 児童や幼児(幼児(12歳以下)の自転車乗用中乗用者のヘルメット着用率 自転車教室等の実施回数と参加者数	②交通安全思想の普及徹底 2) 1) 取組めかつ効果的な交通安全教育の推進 <イ 地域> (人) <イ 児童> (人) <ウ 中学生> (人) <エ 高校生> (人) 2) 2) 交通安全に関するさまざまな啓発活動の推進 <イ 交通安全運動> (人) <イ 広報> (人) <エ ネットメディア等> (人) (映画)
		③安全運転の確保	③安全運転の確保 3) 1) 運転者教育等の充実 <イ シートベルト・チャイルドシート・乗車用ヘルメット> (人) (映画)
		④車両の安全性の確保 自転車乗用中の10歳以下死傷者数 チャイルドシートの安全性に関する情報提供(チャイルドシートアセスメント実施件数)	④車両の安全性の確保 3) 2) 自動車アセスメント情報の提供等 (人) (映画)
		⑤道路交通秩序の維持 ※ 子どもに特化していない包括的な施策あり(※12) 悪質性、危険性、迷惑性の高い違反の多い交通事故件数 違反者別交通安全意識改善率/件数の推移	⑤道路交通秩序の維持 3) 2) 悪質な違反の抑止 <イ 酒酔、酒後、寝酒・寝後等の運転> (人) 3) 1) 交通の円滑化等の強化等 <イ 一般道路、1) 渋滞・危険・迷惑な運転> (人)
(被害軽減)	②交通安全思想の普及徹底		※ 子どもに特化していない包括的な施策あり
	⑥救助・救急活動の充実 心臓マッサージ等市民による心臓除動が実施された事例のうち、一般市民による除動が行われたものの1か月後生存率(※1)の月別変動率 県立中(学)交通安全教室(心臓生活法実践講習会)の開催回数	3) 2) 救助・救急体制の整備 <イ 応急手当の普及啓発> (人) (映画)	

近年の交通安全に関するニュース・トピック	
・通学路における交通安全の徹底に向けた緊急合同点検の実施について(後下校中の交通事故の連続的な発生を受けて)	H24.5
・通学路における緊急合同点検の取組みについて	H25.1

図表 2-58 「施策群：歩行者」関連の評価指標・施策の整理

		評価指標		講じようとする施策									
		アウトプット指標	アウトカム指標	第1次交通安全基本計画における重点施策及び新規施策									
最終アウトカム		歩行中の交通事故死者・負傷者数											
		歩行中に被害者となる交通事故の数											
		自転車と歩行者の交通事故件数の割合											
	時間軸	発生前	①道路交通環境の整備		①道路交通環境の整備								
			「あんしん歩行エリア」の事故防止率(交通事故・歩行者・自転車事故)		111) 人畜の安全・安心な歩行環境の整備 ＜ア 生活道路＞(道路) ＜イ 通学路等＞(道路) ＜ウ 高齢者・障害者＞(道路) ＜エ 商業地等＞(道路/社会)								
			「あんしん歩行エリア」の指定箇所数		112) 幹線道路における交通安全対策の推進 ＜ア 機能分担＞(道路/社会) ＜エ 歩道等＞(道路)								
			ゾーン30の整備箇所数		113) 交通安全施設等整備事業の推進 ＜ア 歩行者・自転車・生活道路＞(道路)								
			子どもの通学・通園における交通事故発生数		114) 効果的な交通規制の推進 ＜ア 地域＞(道路/社会) ＜ウ 自律的＞(人/道路)								
		通学路の歩道等の整備率(道路)		115) 自転車利用促進の総合的整備 ＜ア 自転車利用促進＞(人/道路)									
		バリアフリー関連		116) 高度道路交通安全システムの活用 ＜イ 新交通管理＞(人/道路/道路/社会)									
重点整備地区内の主要な生活道路制約を緩和する道路におけるバリアフリー化の割合		117) 道路交通情報の充実 ＜イ 防災＞(人/道路/道路)											
外出時の携帯として道路の視界等を妨げる高層窓、障害物の除去													
特定道路のバリアフリー化率													
特定交通安全施設整備事業(国費補助事業)による歩道バリアフリー対応箇所の整備実績													
発生後	②交通安全思想の普及徹底		②交通安全思想の普及徹底										
	ルール関連		121) 段階的かつ体系的な交通安全教育の推進 ＜ア 幼児＞＜イ 児童＞＜ウ 中学生＞＜エ 高校生＞＜オ 大人＞＜カ 高齢者＞＜ク 障害者＞ ＜ク 外国人＞(人)										
	歩行中及び自転車乗用中の法令違反有無発生数		122) 交通安全に関する普及啓発活動の推進 ＜ア 交通安全講座＞(人/社会) ＜イ 展覧会＞(人/社会)										
	交通安全教育の実施回数・参加者数												
	全国交通安全運動実行委員会参加数												
発生後	③安全運転の確保		③安全運転の確保										
	自転車乗用者の安全意識(歩行者)		※ 歩行者に特化していない包括的な指標あり(注)										
	歩行者に対する交通安全教育実施率(歩行者)												
	歩行者に対する交通安全教育実施率(歩行者)												
	歩行者に対する交通安全教育実施率(歩行者)												
発生後	④車両の安全性の確保		④車両の安全性の確保										
	※ 歩行者に特化していない包括的な指標あり		123) 車両の安全性に関する基準等の改善の推進 ＜ア 道路運送車両の保安基準(自動車等＞(人/社会)										
	歩行者に対する交通安全教育実施率(歩行者)												
	歩行者に対する交通安全教育実施率(歩行者)												
	歩行者に対する交通安全教育実施率(歩行者)												
発生後	⑤研究開発及び調査研究の充実		⑤研究開発及び調査研究の充実										
	歩行者に特化していない包括的な指標あり		124) 道路交通の安全に関する研究開発の推進 ＜ア 歩行者(歩行者等＞(人/社会/道路)										
	道路運送車両の保安基準の改善(包括)												
	(調査中)												
	歩行者に特化していない包括的な指標あり												
<p>近年の交通安全に関するニュース・ヒップ</p> <table border="1"> <tr> <td>・「道路空間のコンパクト化」で歩行者優先を推進(国土交通省)</td> <td>11/16</td> </tr> <tr> <td>・ゾーン30の推進(国土交通省)</td> <td>11/23</td> </tr> <tr> <td>・歩行者に対する交通安全の確保に向けた緊急合同記者会見(国土交通省)で、昨年度歩行者の交通事故の件数(注)が減少したことが報告された。</td> <td>12/24</td> </tr> <tr> <td>・歩行者に対する交通安全教育の推進(国土交通省)</td> <td>12/25</td> </tr> </table>						・「道路空間のコンパクト化」で歩行者優先を推進(国土交通省)	11/16	・ゾーン30の推進(国土交通省)	11/23	・歩行者に対する交通安全の確保に向けた緊急合同記者会見(国土交通省)で、昨年度歩行者の交通事故の件数(注)が減少したことが報告された。	12/24	・歩行者に対する交通安全教育の推進(国土交通省)	12/25
・「道路空間のコンパクト化」で歩行者優先を推進(国土交通省)	11/16												
・ゾーン30の推進(国土交通省)	11/23												
・歩行者に対する交通安全の確保に向けた緊急合同記者会見(国土交通省)で、昨年度歩行者の交通事故の件数(注)が減少したことが報告された。	12/24												
・歩行者に対する交通安全教育の推進(国土交通省)	12/25												

図表 2-60 「施策群：生活道路」関連の評価指標・施策の整理

最終アウトカム	生活道路における事故類型別の交通事故件数
	生活道路における交通事故の死者・負傷者数
	生活道路における道路幅員あたり、走行回数をあたりの交通事故の死者数・負傷者数

		評価指標	講じようとする施策
		アウトプット指標	アウトカム指標
		第1次交通安全基本計画における重点施策及び新規施策	
時間軸	発生前 (事故防止)	①道路交通環境の整備 あんしん歩行エリア整備 「あんしん歩行エリア」の事故防止率(交通事故、歩行者(自転車事故)) 「あんしん歩行エリア」の 満足度評価 ゾーン30の整備進捗率 子どもの通学・通園中における交通事故件数割合 通学路の歩道の整備率(道路)	①道路交通環境の整備 (1) 人権尊重の安全・安心な歩行空間の整備 <ア 生活道路> (道路) <イ 通学路等> (道路) <ウ 高齢者・障害者> (道路) <エ 商業地区> (道路)(駐車場)
		パリアフリー整備 重点整備地区内の主要な生活圏道路沿線を構成する道路におけるパリアフリー化の割合 再出向の障害者として道路の利用率を上げる高齢者、障害者の割合 特定道路のパリアフリー比率 特定交通安全施設等整備事業(障害者移動事業)による主なパリアフリー対応箇所の整備実績 自転車道等の整備延長 自転車専用通行帯の理解促進 道路交通情報(調整中)	(2) 交通安全施設等整備事業の推進 <ア 歩行者(自転車・生活道路)> (道路)(駐車場) (3) 効果的な交通規制の推進 <ア 地域> (道路)(駅前) <ウ 道路沿線> (人)(道路)
		②交通安全思想の普及徹底 ルール意識 教材中及び自転車乗用中の法や違反有無別意識調査 交通安全教育の実施回数・参加者数 全国交通安全運動期間中の交通事故による死者数・負傷者数 全国交通安全運動参加者数・参加者数 全国交通安全運動ポスター配布枚数 高齢者交通安全指導員講習会参加後に指導員として講習会を実施した割合 高齢歩行者の法や違反有無別の交通事故件数割合 高齢者に対する交通安全教育実施箇所数・参加者数	②交通安全思想の普及徹底 (2) 段階的かつ体系的な交通安全教育の推進 <ア 幼児><イ 児童><ウ 中学生><エ 高校生><オ 成人><カ 高齢者><ク 障害者> <ク 外国人> (人)
		反則対策 自転車等の運転、自転車の乗りや歩行の際に、交通事故を招かない、交通事故に遭わない行動をしている人の割合 道路における高齢者の歩行中交通事故発生数 反則対策推進協議会の発足活動実施箇所数・参加人数 反則対策推進会の実施実績 全国交通安全運動期間中の事故・参加者数	(3) 交通安全に関する普及啓発活動の推進 <ア 交通安全運動> (人)(自動車) <イ 高齢者> (人)(自動車)
	③安全運転の確保 ※ 生活道路に特化していない包括的な施策あり(注1)	③安全運転の確保 ※ 生活道路に特化していない包括的な施策あり(注1)	
	④研究開発及び調査研究の充実 ※ 生活道路に特化していない包括的な施策あり	④研究開発及び調査研究の充実 (4) 道路交通の安全に関する研究開発の推進 <ア 歩行者(歩行者等)> (人)(歩行者)(自転車)	
	⑤交通安全思想の普及徹底 (2) 段階的かつ体系的な交通安全教育の推進 <ウ 中学生><エ 高校生> (人)	⑤交通安全思想の普及徹底 (2) 段階的かつ体系的な交通安全教育の推進 <ウ 中学生><エ 高校生> (人)	
	⑥研究開発及び調査研究の充実 (4) 道路交通の安全に関する研究開発の推進 <エ 高齢安全> (高齢者) (人)(歩行者)	⑥研究開発及び調査研究の充実 (4) 道路交通の安全に関する研究開発の推進 <エ 高齢安全> (高齢者) (人)(歩行者)	

近年の交通安全に関するニュース・トピック	
・「道路空間のユニバーサルデザインを考える懇談会」提言	H10.6
・ゾーン30の推進について	H23.9
・通学路における交通安全の確保に向けた緊急合同点検の実施について(巻下校中の交通事故の連続的な発生を受けて)	H24.5
・通学路における緊急合同点検の取組みについて	H25.1

図表 2-6 1 「施策群：幹線道路」関連の評価指標・施策の整理

		評価指標		講じようとする施策	
		アウトプット指標	アウトカム指標	第1次交通安全基本計画における重点施策及び新規施策	
最終アウトカム		幹線道路における交通事故の死者数・死者数 幹線道路における道路死亡者数、走行中や歩行者の交通事故の死者数・死者数			
発生前 時間軸	(事故防止)	① 道路交通環境の整備		① 道路交通環境の整備	
		重点整備地域内の主要な生活動線経路を構成する道路におけるV/Aフリー化の割合 林田時の障害として道路の段差等を挙げる高齢者、障害者の割合 特定道路のV/Aフリー化率 特定交通安全施設等整備事業(国費補助事業)によるV/Aフリー化の割合の整備率		1(2) 幹線道路における交通安全対策の推進 <イ 事故ゼロアライン> (人) (道路) <ロ 事故ゼロアライン> (人) (道路) <ハ 幹線道路の交通環境> (道路) (社会) <ニ 重大事故> (道路) <ホ 危険箇所> (道路) (社会) <ヘ 高速自動車国道(高速特種道路)> (人) (道路) <コ 危険等> (道路) <ク 施設等の高度化> (道路)	
		事故危険箇所削減 事故危険箇所の事故防止率 事故危険箇所の区間数 事故危険箇所の箇所数		1(3) 交通安全施設等整備事業の推進 <イ 幹線道路> (道路) <ロ 社会> (人) (道路) (社会)	
		交通安全施設整備 信号機の高度化等による乱歩事故の防止件数 特定交通安全施設等整備事業(国費補助事業)による信号機高度化等事業の実績数 自転車通車の整備延長 自転車専用通行帯の設置延長		1(4) 効果的な交通規制の推進 <イ 環境> (道路)	
発生後 時間軸	(被害軽減)	② 交通安全施設整備		② 交通安全施設整備	
		VICS 車載機の出力台数 光ビーコン数 電波ビーコン数 安全運転支援システムの整備率 緊急通報システム上の情報の設置化率 信号機電磁干渉対策の整備率		1(5) 交通安全施設等整備事業の推進 <イ 社会> (人) (道路)	
		ITS 関連 VICS 車載機の出力台数 光ビーコン数 電波ビーコン数 安全運転支援システムの整備率 緊急通報システム上の情報の設置化率 信号機電磁干渉対策の整備率		1(6) 安全に導入した道路交通環境の整備 <イ 道路> (人) (道路)	
		自動車間が関与する交通事故件数・死者数 新たな違法駐車対策(多発駐車対策)による違法駐車(多発駐車)の発生率、駐車違反件数、駐車取り付け数 道路交通環境(調査中)		※ 幹線道路に特化していない包括的な施策あり(p.122)	
発生後 時間軸	(被害軽減)	④ 車両の安全性の確保		④ 車両の安全性の確保	
		ITS 関連 ITS (高度道路交通システム)に関する整備進捗状況 (道路)		1(7) 交通安全施設等整備事業の推進 <イ 社会> (人) (道路)	
発生後 時間軸	(被害軽減)	① 道路交通環境の整備		① 道路交通環境の整備	
		防犯関連 緊急通報システムの稼働率 道路情報伝送装置の整備率 災害時に広域的な支援ループが確保されている都市の割合 (道路) (社会)		1(8) 交通安全施設等整備事業の推進 <イ 社会> (人) (道路)	

近年の交通安全に関するニュース・トピック	
・大型貨物自動車に搭載される衝突被害軽減ブレーキの普及促進のため、安全装置としてはじめて補助制度を創設	H19.4
・貸切バス事業者に対する重点監査月間を設定し、重点監査を実施(～30日)	H19.4
・大型トラックのスピードリミッターの効果・影響評価の結果を公表	H19.8
・「貸切バスに関する安全対策検討会」報告書取りまとめ	H19.10
・道路冠水による事故の防止(アンダーパス部の対策)	H20.9
・盛土のり面の緊急点検	H22.3
・運輸安全マネジメント制度の現況について	H23.12
・「首都高速の再生に関する有識者会議 提言書」について	H24.9

図表 2-62 施策群：重視する視点に特化していない包括的な評価指標・施策の整理

評価指標		講じようとする施策	
<input type="checkbox"/> :アウトプット指標 <input type="checkbox"/> :アウトカム指標			
<p>①道路交通環境の整備</p> <p>ユニクロ新館の歩行者空間</p> <p>北上一帯の歩道</p> <p>東通びーコン型</p> <p>安全運転支援システムの整備推進府民啓発</p> <p>近郊駅周辺歩道の視覚的誘導化工事</p> <p>夜間歩行者用照明の整備推進</p> <p>自転車乗員が着用する交通安全服の普及啓発</p> <p>新たな交通システム導入による歩行者利用の促進（歩行者専用車道、自転車専用車道、経路共有歩道等）</p> <p>道路交通情報（案内等）</p>	<p>①道路交通環境の整備</p> <p>110) 交通安全推進啓発事業の推進 <ア> 自転車乗員向け「交通安全」啓発 <イ> 歩行者向け「歩道」</p> <p>111) 視覚的な交通規制の推進 <ア> 歩道向け「歩道」</p> <p>112) 近郊駅周辺歩道の視覚的誘導化工事 <ア> 道路交通情報推進等「歩道」(道路) <イ> 交通安全啓発等「歩道」 <ウ> 運転支援システム「歩道」(道路)</p> <p>113) 交通安全に資する道路交通環境の整備 <ア> 交通安全施設等「歩道」(道路) <イ> 交通安全施設「歩道」(道路) <ウ> 情報提供等「歩道」(歩道)</p> <p>114) 経済的な経路開拓の推進 <ア> 経路ある施策等「歩道」(道路) <イ> 歩道共有車道等「歩道」 <ウ> 自転車専用等「歩道」 <エ> 歩道共有車道の確保「歩道」(歩道) <オ> 歩道共有車道「歩道」(歩道)</p> <p>115) 道路交通情報の提供 <ア> 情報収集・提供の促進等「歩道」(道路) <イ> 道路交通情報推進事業等「歩道」</p> <p>116) 交通安全に資する道路交通環境の整備 <ア> 歩道共有車道の確保等「歩道」(道路) <イ> 歩道共有車道「歩道」(歩道) <ウ> 交通安全施設等「歩道」(歩道)</p>		
<p>②交通安全思想の普及徹底</p> <p>歩行者及び自転車乗員等の交通安全啓発推進委員会</p> <p>交通安全委員会の定例活動・参加活動</p> <p>全国交通安全運動期間中の交通安全推進による啓蒙・街頭活動</p> <p>全国交通安全運動実行委員会・参加活動</p> <p>全国交通安全運動ホストカー参加活動</p> <p>シートベルト着用率</p> <p>シートベルト着用維持率</p> <p>シートベルト着用率向上シート普及推進の資材配布交通安全啓発・啓蒙活動</p> <p>全国交通安全運動実行委員会・参加活動</p> <p>シートベルト着用違反取締り活動</p> <p>交通安全制度実施地域間の学習会の有識者委員の活用</p> <p>交通安全指導員養成訓練会開催</p> <p>地域交通安全運動推進委員会による交通安全教育の実施促進と啓蒙活動</p> <p>地域交通安全運動推進委員活動</p>	<p>②交通安全思想の普及徹底</p> <p>120) 啓蒙活動等に関する交通安全啓発事業 <ア> 教育活動等「歩道」 <イ> 街頭啓蒙の推進等「歩道」</p> <p>121) 全国的な交通安全啓発の推進「歩道」</p> <p>122) 交通安全に関する普及啓発活動の推進 <ア> 交通安全推進等「歩道」</p> <p>123) 交通安全の普及に関する関係団体の主体的活動の推進「歩道」(歩道)</p> <p>124) 住民の参加・協力の推進「歩道」(歩道)</p>		
<p>③安全運転の確保</p> <p>乗用車自動車による交通安全啓発</p> <p>乗用車安全マネジメント推進委員会</p> <p>監査実施</p> <p>積載量超過防止ガイドライン（ドライバー、デジタルタスクの徹底）</p> <p>「自動車運送事業に係る交通安全啓発活動計画」を策定し、要領が所定より異なる事業者の取組の実施</p> <p>前出たコロナ禍の転機・転機・新たな対策等</p> <p>道路路上コンテナトレーラー内の貨物の適切な積付け・固定方法に係る調査等を実施し、「道路路上コンテナの積込における安全確認ガイドライン」及び「道路路上コンテナの積込における安全確認マニュアル」を作成・策定</p>	<p>③安全運転の確保</p> <p>130) 運転者教育等の実施 <ア> 教育の充実「歩道」(歩道) <イ> 交通安全推進等「歩道」(歩道) <ウ> 交通安全推進等「歩道」(歩道)</p> <p>131) 運転者教育等の実施 <ア> 交通安全推進等「歩道」(歩道)</p> <p>132) 交通安全推進等「歩道」(歩道)</p> <p>133) 交通安全推進等「歩道」(歩道)</p> <p>134) 交通安全推進等「歩道」(歩道)</p> <p>135) 交通安全推進等「歩道」(歩道)</p> <p>136) 交通安全推進等「歩道」(歩道)</p> <p>137) 交通安全推進等「歩道」(歩道)</p> <p>138) 交通安全推進等「歩道」(歩道)</p> <p>139) 交通安全推進等「歩道」(歩道)</p>		
<p>④車道の安全性の確保</p> <p>「調査中」</p> <p>道路構造標準の改正標準の策定・施行状況</p> <p>大型料車等自動車専用道路の安全対策</p> <p>歩道の歩行者に関する対策に関する調査等</p> <p>歩道歩行者の歩道管理状況を把握するための調査</p> <p>歩道歩行者の歩道管理状況を把握するための調査</p> <p>歩道歩行者の歩道管理状況を把握するための調査</p> <p>歩道歩行者の歩道管理状況を把握するための調査</p> <p>歩道歩行者の歩道管理状況を把握するための調査</p>	<p>④車道の安全性の確保</p> <p>140) 歩道の安全性に関する調査等の実施 <ア> 道路構造標準の改正標準「歩道」(歩道) <イ> 交通安全推進等「歩道」(歩道) <ウ> 交通安全推進等「歩道」(歩道)</p> <p>141) 歩道の安全性に関する調査等の実施 <ア> 道路構造標準の改正標準「歩道」(歩道) <イ> 交通安全推進等「歩道」(歩道) <ウ> 交通安全推進等「歩道」(歩道)</p> <p>142) 歩道の安全性に関する調査等の実施 <ア> 道路構造標準の改正標準「歩道」(歩道) <イ> 交通安全推進等「歩道」(歩道) <ウ> 交通安全推進等「歩道」(歩道)</p>		

2. 第9次交通安全基本計画の評価

交通安全基本計画は、交通安全対策基本法第22条を根拠として作成された交通の安全に関する総合的かつ長期的な施策の大綱である。

そのポイントは2点あり、一つは総合性である。すなわち、交通の安全は、内閣府、国家公安委員会、警察庁、金融庁、総務省、消防庁、法務省、文部科学省、厚生労働省、農林水産省、水産庁、経済産業省、国土交通省、気象庁、海上保安庁、防衛省といった多岐にわたる関係省庁に関連するため、あらゆる交通安全施策を総合的に推進し、その総合性を確保する必要があるということである。

いま一つは継続性である。すなわち、交通事故の発生状況の長期的な予測に基づいて、交通事故の発生をできる限り少なくするための交通安全施策を推進し、その継続性を確保する必要があるということである。ちなみに、法律上、計画期間の定めはないが、第1次から第9次まではいずれも5箇年をその期間としている。

ところで、交通安全施策の効果は長期間にわたって発現するため、その効果を検証する際には短期的視点ではなく長期的視点に立つことが何より重要であるが、その理由は、交通安全施策の集合体である交通安全基本計画についてもそのまま妥当するものである。

したがって、第1次から第9次までの個々の交通安全基本計画について、それぞれの計画における目標を達成できたか否かという分析をするよりも、昭和45年の1万6,765人という交通事故死者数が、9次にわたる交通安全基本計画に基づく諸対策の推進によって、平成25年の死者数が4,373人となって、ほぼ4分の1となったという分析が重要なのではないかとと思われる。

また、第7次までの従来計画期間下では、「死者数」は低減する一方で、「事故件数」は必ずしも低減していなかった。第8次計画において「事故件数」と「死者数」の双方が低減する状況になったが、第9次計画においても引き続き「事故件数」「死者数」とも低減していることは注目に値する。

このような意味から、第9次交通安全基本計画についても、9次にわたる交通安全基本計画の一つとして、その総合性と継続性をもって死者数を4分の1とし、かつ、死傷者数も引き続き減少せしめた点において、極めて効果があったと言えるのではないかと考える。

図表 2-6 3 第7～9次計画期間中の交通事故件数と死者数の増減

	事故件数	死者数
第7次計画 (平成13年度～17年度)	横ばい 931,950件(平成12年) →934,339件(平成17年)	減少 9,073人(平成12年) →6,927人(平成17年)
第8次計画 (平成18年度～22年度)	減少 934,339件(平成17年) →725,903件(平成22年)	減少 6,927人(平成17年) →4,922人(平成22年)
第9次計画 (平成23年度～27年度)	減少 725,903件(平成22年) →629,021件(平成25年)	減少 4,922人(平成22年) →4,373人(平成25年)

まず、交通事故死者数についてみると、「交通戦争」と呼ばれた当時の 1 万 6,765 人（昭和 45 年）という死者数が約 4 分の 1 となるに至った役割の一翼を担った点において、第 9 次交通安全基本計画は効果的なものであったと認められる。

その際、個々の交通安全諸施策の評価として、厳密には個々の施策のアウトカムを切り出して評価することはできないが、道路交通環境の整備、交通安全思想の普及徹底、安全運転の確保、車両の安全性の確保、道路交通秩序の維持、救助・救急体制等の整備等の諸対策が効果を発揮したことは言うまでもなく、具体的には、シートベルト着用者率の向上、事故直前の車両速度の低下、飲酒運転等による悪質・危険性の高い事故の減少、歩行者の法令遵守、高齢者死者数の減少、道路交通環境の整備、車両の安全性の向上、救助・救急活動の充実による効果が大きいものと考えられる。

しかしながら、死者数の減少幅は縮小しており、その背景としては、他の年齢層に比べて致死率が高い「高齢者人口の増加」、自動車乗用中の死者数減少に大きく寄与してきた「シートベルト、エアバッグ等の装着率の頭打ち」、「飲酒運転による交通事故の減少幅の縮小」を挙げることができる。

交通事故死傷者数については、第 7 次までの計画期間では必ずしも低減していなかったが、第 8 次基本計画期間には減少が進み、第 9 次計画においても引き続き減少している点は評価できる。

その際、飲酒運転の厳罰化等による効果、事故ゼロプラン等による道路交通環境の整備、交通違反取締まりの強化等による効果が有力と考えられる。

一方で、我が国の人口 10 万人当たりの交通事故死者数（30 日以内死者）は 4.1 人（平成 24 年）であり、第 8 位（国際道路交通事故データベース（IRTAD）がデータを有する 30 カ国中）に位置しており、「世界一安全な道路交通の実現を目指す。」という目標を達成するためには、今後、更に交通安全対策を推進することが重要であると考えられる。

特に、交通事故死者数の約半数（52.7%（平成 25 年））を占める高齢者の死者数が増加に転じ、今後さらに高齢化が進むと考えられること、交通事故死者数に占める歩行者が約 4 割（36.2%（平成 25 年））と高い割合であるとともに自動車乗用中の死者数に対して減少幅が小さいこと、自転車乗用中の死傷者数は減少しているものの自転車対歩行者の死傷事故件数は 10 年前と比べて多いことから、今後、高齢者対策及び歩行者対策をより一層推進することが重要であると考えられる。

なお、高齢者対策及び歩行者対策は、地域住民の交通環境や生活環境と密接に関わる場合があることから、その推進にあたっては、当該対策の効果などを適切に推計し、十分な事前説明により住民や利害関係者からの理解を得ることが重要であると考えられる。

次頁以降に第 9 次交通安全基本計画の道路交通分野における計画本体および施策群毎の評価結果の概要を整理する。

図表 2-64 第9次交通安全基本計画の評価結果概要

項目	概要	
計画本体の評価	<ul style="list-style-type: none"> 第9次交通安全基本計画においても、引き続き「事故件数」「死者数」とも低減。昭和45年の1万6,765人という交通事故死者数が、9次にわたる交通安全基本計画の一つとして、その総合性と継続性をもって死者数を4分の1（平成25年の死者数は4,373人）とし、かつ、死傷者数も引き続き減少せしめた点において、極めて効果があった。 人口10万人当たりの交通事故死者数（30日以内死者）は世界で第8位に位置しており、「世界一安全な道路交通の実現を目指す」ために、更に交通安全対策を推進することが重要であると考えられる。 	
詳細分析 (施策群毎の評価)	高齢者	<ul style="list-style-type: none"> 65歳以上の高齢者人口が過去最高の人数・割合となっている中で、65歳以上の交通事故死者数が平成25年に増加に転じたものの、負傷者数は引き続き減少傾向にあり、実施している施策が高齢者の安全確保に寄与。 一方、加害者年齢65歳以上の被害者数は死亡、後遺障害、傷害とも増加傾向であり、高齢者が加害者となるような事故を削減する施策については、さらなる取組の必要性を示している。
	子ども	<ul style="list-style-type: none"> 15歳以下の交通事故死者数・負傷者数は共に減少傾向にあり、実施している施策が子どもの安全確保に寄与しているといえる。 一方、被害者年齢15歳以下の被害者数で見ると、後遺障害は減少傾向にあるものの、傷害は増加傾向にあり、子どもが交通事故に遭遇する機会を少なくする施策については、さらなる取組の必要性を示している。
	歩行者	<ul style="list-style-type: none"> 歩行中の死者数・負傷者数ともに第9次交通安全基本計画策定以降、減少傾向にあり、歩行者の安全確保に関する施策が事故減少に寄与。 歩行者と自転車の事故については、平成25年は前年より減少が見られる。歩行者・自転車の通行環境整備等の取り組みは現在進行中の取り組みであり、今後も引き続き実施し、効果を検証する必要がある。
	自転車	<ul style="list-style-type: none"> 自転車乗用中の死者数・負傷者数ともに第9次交通安全基本計画策定以降、減少傾向にあり、自転車の安全確保に関する施策が事故削減に寄与。ただし、平成25年に死者数が増加しており、引き続き施策の推進が必要。 相手当事者別の交通事故件数は、平成22年と平成25年を比較すると、いずれの相手に対しても減少傾向。 自転車の通行環境整備は今後の進展が期待される取り組みであり、今後も通引き続き実施し、効果を検証する必要がある。
	生活道路	<ul style="list-style-type: none"> 生活道路における事故件数、死傷者数は減少傾向であるものの、死亡は平成24・25年に増加。 事故類型別の死傷事故件数を見ると、生活道路では出会い頭事故が4割を超え、もっとも多い。車両相互の事故は平成22年から16%減少しているが、人対車両は12%の減少にとどまっている。 生活道路対策については、事故の詳細な発生状況を把握しながら、より一層対策を推進する必要があると考えられる。
	幹線道路	<ul style="list-style-type: none"> 幹線道路における事故件数は、死亡・死傷とも減少傾向であり、幹線道路を対象とした対策が寄与。 幹線道路の死傷事故件数は、交通事故全体の約7割以上を占めており、引き続き対策の推進が必要と考えられる。

3. 今後の評価の方向性

交通安全の分野では、単一の対策のみが講じられていることは稀であって、交通事故の発生や被害を効果評価の指標とする場合には、通常は、複数の対策の効果が複合的に発揮され結果に現れているものと考えることが必要である。

仮に、他の条件が一定で、ある対策のみが新規に講じられたか、あるいは従来から講じられている対策の質・量に大きな改善・追加が行われたというような状況があれば、当該対策のみに係る効果の評価も可能であろうが、一般にこのようなケースは極めて限られている。したがって、個々の対策の効果評価を試みたとしても、他の対策と相まって複合的に現れている効果を切り離して評価することができないのであれば、個々の対策の効果評価の精度や正確性には限界があることになる。

また、施策の効率性を確認するうえで、コスト面からの交通安全施策の評価が重要と考えられるが、現在実施されている交通安全施策は、必ずしもその目的が交通安全に限らない場合もあるため、投入される費用の切り分けが難しいと考えられる。仮に、投入される費用を切り分けることができる場合は、費用効果分析（死者数や事故件数の削減数を効果とする分析）を実施することが可能となる。

このような問題点を踏まえた上で、今回の評価においては、可能な限り上位目標に対する施策の効果を整理した。具体的には、施策群毎に最終アウトカム指標の推移による評価を行うとともに、施策群に位置付けられる新規施策・重点施策とそれらに対応した中間アウトカム、アウトプットを設定し、体系的に整理することにより対応関係を明らかにしたところである。また、各指標を用いて個別施策毎の評価を極力定量的に行った。

一方で、施策群の最終アウトカム及び施策毎の中間アウトカムに対する個別施策の寄与及び効果の程度について、定量的に分析して評価することを試みたが、様々な課題が確認されたため、今回の評価書に採用するには至らなかった。

今後、指標データの蓄積や分析手法の精査等を行い、可能な限り評価手法の充実を図るとともに、引き続き毎年の予算要求に自らの政策の評価結果を反映させるなどマネジメントサイクルの充実強化を行うことが重要であると考えます。

第4節 「第10次交通安全基本計画に盛り込むべき事項」に関する関係団体からの意見

1. 調査概要

(1) 実施概要

- ・第10次交通安全基本計画に盛り込むべき事項について、都道府県・政令指定都市の交通安全対策担当部署、関係団体に対してアンケート（調査票形式）を実施。市区町村に対しては、都道府県を通じてアンケートを実施し、得られた回答は参考意見として扱う。
- ・文書（紙及びメール）にて平成26年8月21日に意見募集を告知し、〆切を9月10日とした。
- ・一定の書式（調査票）にてとりまとめを依頼、郵送・FAX・電子メールで返送。

(2) 送付先

- ・172機関（都道府県47、政令指定都市20、関係団体105）

(3) 回収数

- ・94機関（都道府県31、政令指定都市7、関係団体56）、（その他の市区町村149）
- ・総意見数404（うち参考意見163）

2. 調査結果概要

以下に、「第10次交通安全基本計画に盛り込むべき事項」として複数の回答があった意見の概要を、理念・目標及び3つの視点に含まれる各項目（高齢者、子ども、歩行者、自転車、生活道路、幹線道路）ごとに整理する。

(1) 理念・目標

- ・達成可能性のある現実的な数値設定をすべきである。
- ・数値目標として「ゼロ」を設定すべきである。

(2) 高齢者

- 交通弱者の安全確保のための対策を推進すべき
→高齢者や子供、障害者が安全かつ安心して通行できる道路環境整備や情報提供などが必要等
- 反射材の着用を推進すべき
→反射材の着用促進のための交通安全啓発活動が必要／衣料品メーカー等に対して魅力的な反射材製品の開発・普及を要請する 等
- 高齢者の交通安全対策を推進すべき
→高齢者の乱横断防止等の事故対策等、高齢者に重点をおいた交通安全施設の整備や、高齢者に対する安全教育の推進／免許返納を含めた高齢者運転対策の充実の継続・推進が必要等

- 高齢者の免許返納制度へのフォローや推進が必要
→高齢者の免許返納促進のため、メリットや代替手段の充実等のフォローが必要 等

(3) 子ども

- 交通弱者の安全確保のための対策を推進すべき (再掲)
- 反射材の着用を推進すべき (再掲)
- 子供への交通安全教育を見直すべき
→生理的発達段階を考慮していない無理な習得を求め、安全教育の効果を過大評価すべきではない／車社会の負の面も含めた総合的な交通教育を行い、免許を持たない自由も保証する必要がある 等

(4) 歩行者

- 交通弱者の安全確保のための対策を推進すべき (再掲)
- 反射材の着用を推進すべき (再掲)
- 歩行者 (人) 優先の思想の普及や意識の向上が必要
→人優先の思想をベースとして、どのように車両が共存していくかを考える必要がある 等
- 歩行者のルール、マナー向上のための対策を推進すべき
→歩行者の交通ルールやマナーアップのための啓発を充実させる 等

(5) 自転車

- 交通弱者の安全確保のための対策を推進すべき (再掲)
- 反射材の着用を推進すべき (再掲)
- 自転車利用環境の整備を推進すべき
→自転車の役割と位置づけを明確化すべき／自転車通行空間の整備検討や、安全教育、放置自転車対策を推進すべき 等
- 自転車利用に対する交通ルールの周知徹底や取締り等の対策を推進すべき
→ルール遵守及び周知のための安全啓発活動等の対策が必要／自転車の交通ルールへの取締りの強化 等
- 自転車の安全性確保のために、点検整備や保険への加入等の対策を推進すべき
→損害賠償責任や自転車保険の存在の周知及び加入の促進が必要／定期的な点検整備や正しい利用方法等の指導を受けるべき 等

(6) 生活道路

- 道路交通インフラを改善すべき
→標識や路面標示の整備・改善や、駐車場の整備、荷捌きスペースの確保等の対策が必要 等
- 生活道路の安全確保のための対策を推進すべき
→生活道路における通過交通排除のための対策／歩道整備等の歩行者対策の推進、自動車及び自転車の速度抑制のための対策／「人優先」に加えて「脱スピード」が安全へのキーワードであると認識し、環境整備を進めて頂きたい 等
- 制限速度を見直す必要がある
→「ゾーン 30」のような取組みを推進し、指定範囲を広げていくべき 等

(7) 幹線道路

- 道路交通インフラを改善すべき（再掲）

(8) その他

- 通学路の事故対策を推進すべき
 - 通学路の取締りを推進すべき／ガードレールの設置や歩車分離信号の設置等の道路交通環境の整備や交通安全教育の充実、見守り活動に取り組む体制整備が必要／地域住民からの情報を集約し、対策に役立てるべき 等
- 飲酒運転や危険ドラッグ使用による運転排除のための対策を推進すべき
 - 飲酒運転への規範意識定着のための教育を推進するとともに、アルコール依存症の早期発見及び治療に向けた取り組みを行うべき。危険ドラッグについても、事故の実態や危険性の周知や、排除のための規範意識の確立を図るべき。 等
- 危険箇所を抽出し、重点的に対策を行うべき
 - 現場診断により死亡事故が多発している箇所には集中的な対策を推進し、環境改善と事故防止を図る 等
- 交通安全教育を推進すべき
 - 交通安全教室等の普及活動への不参加者への対応が必要／幼児から高齢者まで段階に合わせた教育・啓発を行うべき／関係機関や地域、家庭が連携した対策が必要 等
- テレビ等の媒体を活用した啓発活動を推進すべき
 - テレビやインターネット等の媒体を活用し、交通安全意識向上のための呼びかけや、教育啓発を行うべき 等
- 「世界道路交通犠牲者の日」における慰霊祭の開催や、交通安全の啓発活動の推進
 - ワールドデーに合わせた慰霊祭の開催により、被害者の実態を知り、再発防止を目指す国民運動の軸として国からも発信して頂きたい 等
- 一般車両へ先進技術等を導入すべき
 - ドライブレコーダーの標準化を推進すべき／速度制御装置の装着を義務化し、速度と安全管理を徹底すべき／飲酒の違反者にはインターロックの装着を義務化し、再犯防止を徹底する 等
- 安全運転管理者や事業主、及び職業ドライバーへの教育や管理を徹底すべき
 - 職業運転者には、運行記録や健康管理票、ドライブレコーダーの提出を義務化すべき／安全運転管理者及び事業主に対しては、事故に対する調査の結果、法令違反があった場合には厳正な処罰とともに、被害者等に対する責任を誠実に負うように促すことが必要 等
- 免許制度や教習内容を見直すべき
 - 運転免許取得年齢の繰り上げや、教習課程の抜本的見直し等免許付与条件を厳格化すべき／違反行為による取り消し等について、再取得の制限も厳しくすべき 等
- 被害者の視点に立った啓発活動や調査研究への取り組みを行うべき
 - 調査研究に際して、被害者団体では被害者の意見や要望を集約しやすいと思うので、活用して頂きたい／相談窓口の統一化を図って頂きたい 等

○海外事例の研究を行うべき

→スウェーデンの「ビジョン・ゼロ」の理念や骨子を研究すべき／刑事・民事における海外の優れた法律を研究すべき 等

○事故の現状や特性を把握し対策を立てるべき

→重度の濃い障害や高次脳機能障害を負ったり、介護を必要としている被害者の実態を調査すべき／自転車利用の多い地域では、自転車の利用実態や交通上の問題やその解消のための整備方法を、生活道路や交差点等の場所の特性を踏まえて検証しておくべき 等

○災害に備えた道路整備を推進すべき

→橋梁・トンネルの耐震化等、災害時に備えた道路交通環境整備を行うべき／災害時の安全確保や運転手のとるべき行動について盛り込んでほしい 等

○踏切事故対策を推進すべき

→踏切道の立体交差化、構造の改良、歩行者立体横断施設などの整備が必要／危険性の高い踏切について、1種化を推進する等保安設備の向上を推進すべき 等

第5節 第10次交通安全基本計画の構成等

1. 第10次計画の「構成」

(1) 基本的な考え方

近年、交通事故死者数及び死傷者数は減少傾向にあり、平成25年中の交通事故死者数は4,373人、死傷者数は781,494人となった。しかしながら、交通事故死者数の前年比減少率はわずかにとどまり、平成25年には高齢者の死者数が平成13年以来12年ぶりに増加している。また、死者数の指標となる致死率についても平成22年以来3年ぶりに上昇に転じるなど、死者数が減りにくい状況となっており、交通事故情勢は厳しい状況にある。

このため、第10次計画の構成の検討に当たっては、現行計画のうち効果を上げていると見られる部分を継続するとともに、近年の交通事故の状況や社会経済情勢の変化等を踏まえて、その基本的な枠組みの検討を行う必要がある。

図表 2-65 第9次交通安全基本計画の構成（道路交通の安全）（再掲）

【理念】

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。
- 今後は、死者数の一層の減少に取り組むことはもちろんのこと、事故そのものの減少についても積極的に取り組む必要がある。

【目標】

2. 道路交通の安全についての目標

- ① 平成27年までに24時間死者数を3,000人（※）以下とし、世界一安全な道路交通を実現する。
（※この3,000人に平成22年中の24時間死者数と30日以内死者数等の比率を乗ずるとおおむね3,500人）
- ② 平成27年までに死傷者数を70万人以下にする。

【戦略】

3. 道路交通の安全についての対策

<3つの視点>

- ① 高齢者及び子どもの安全確保
- ② 歩行者及び自転車の安全確保
- ③ 生活道路及び幹線道路における安全確保

<8つの柱>

- 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 損害賠償の適正化を始めとした被害者支援の推進
- ⑧ 研究開発及び調査研究の充実

2. 第10次計画の「理念」

(1) 理念に更に盛り込むべき考え方について

「第10次交通安全基本計画に盛り込むべき事項」に関する関係団体からの意見募集結果や、検討会における議論において、以下のような対象に特化せずに幅広く効果を得られる可能性のある対策が視点として挙げられた。これらについては、視点には含めるべき課題ではないが、重要なキーワードであると考えられることから、理念の中に項目等として記載することが考えられる。

① 先進技術の導入

→一般車両へ先進技術等を導入すべき（ドライブレコーダーの標準化の推進、速度制御装置・インターロック・車線逸脱警報装置の搭載等）（関係団体からの意見より）
（第9次計画の「3. 交通社会を構成する三要素（2）交通機関に係る安全対策」又は「4. ITの活用」に追記するか、新規項目とすることが考えられる。）

② 事故位置情報をはじめとする、事故情報の分析・活用の強化

→平成24年から事故原票に追加された交通事故発生場所の緯度経度データを活用し、事故発生地域の特性や人口構成等も加味した空間的な事故分析を進める。（関係団体からの意見より）
→交通事故発生場所の緯度経度データを、事故分析や対策（特に生活道路対策）に活用できるとよい。（検討会意見より）
→日本でも交通事故の位置情報が記録されるようになったので、データを積極的に活用して、有効な対策を打ち出していてもらいたい。（検討会意見より）
（第9次計画の「4. ITの活用」又は「7. 効果的・効率的な対策の実施」に追記するか、新規項目とすることが考えられる。）
→理念に盛り込む内容としては、事故位置情報に限定せず、位置以外の情報（例えば、ITARDAや救命救急医療機関などの交通事故データ）も含めた分析・活用とすべきではないか。（検討会意見より）

3. 第10次計画の「目標」

(1) 死者数、死傷者数、事故件数の数値目標

1) 数値目標の推移

第9次計画における「交通安全基本計画における目標」では、次のように数値目標が設定されている。

- ①平成27年までに24時間死者数を3,000人(※)以下とし、世界一安全な道路交通を実現する。
(※この3,000人に平成22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3,500人)
- ②平成27年までに死傷者数を70万人以下にする。

これまでの交通安全基本計画における目標値の推移をみると、死者数に関する数値目標は第1次計画から設定されていたが、それ以外の数値目標については第7次計画までは設定されていなかった。第8次計画において、専門委員会等における議論を踏まえ、「死者数減少を始めとする交通安全対策を実施するにあたり、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22年までに100万人以下とすることを旨とする」として、初めて死者数以外に死傷者数に関する数値目標が設定された。

図表 2-66 交通安全基本計画における目標値の推移

	計画期間	目標値	実績値
第1次	昭和46年度～50年度	歩行者推計死者数約8,000人の半減	昭和50年3,732人
第2次	昭和51年度～55年度	死者数16,765人の半減	昭和55年8,760人
第3次	昭和56年度～60年度	死者数8,000人以下	昭和60年9,261人
第4次	昭和61年度～平成2年度	死者数8,000人以下	平成2年11,227人
第5次	平成3年度～7年度	死者数10,000人以下	平成7年10,679人
第6次	平成8年度～12年度	死者数 平成9年までに10,000人以下 平成12年までに9,000人以下	平成9年9,640人 平成12年9,066人
第7次	平成13年度～17年度	死者数8,466人以下	平成17年6,871人
第8次	平成18年度～22年度	死者数5,500人以下 死傷者数100万人以下	平成22年 死者数4,863人 死傷者数901,071人
第9次	平成23年度～27年度	24時間死者数3,000人以下 (30日以内死者数が概ね3,500人以下) 死傷者数70万人以下	—

注) 第1次は目標値、実績値ともに歩行者の死者数

資料) 交通安全基本計画より作成

現在、平成21年1月の総理大臣談話を元に死者数の目標値については、「平成30年末までに2,500人以下」とする政府目標が設定されており、死者数の減少率が小さくなっていることも踏まえ、数値目標の設定について検討する必要がある。

(2) サブ目標の設定

第10次計画の目標については、事故全体に係る目標だけでなく、交通事故死者数・死傷者数を減少させるために重点を置く対象について、視点別やトピック別にサブ目標を設定することが考えられる。以下の2つの観点からサブ目標の検討を行った。

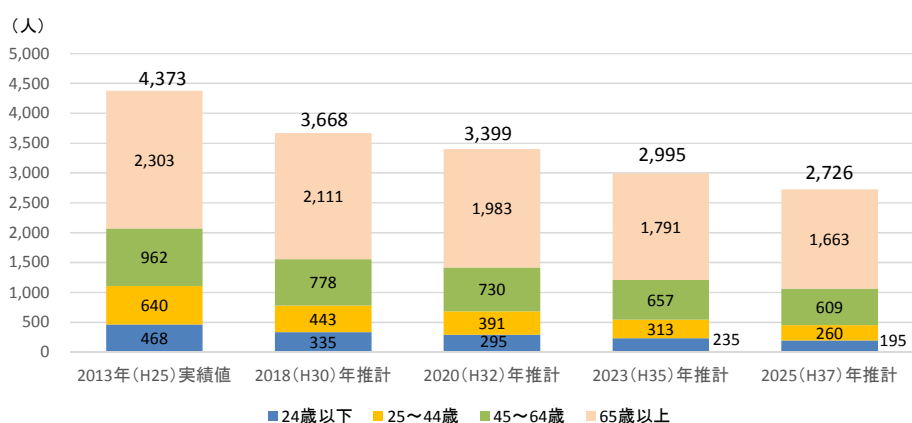
1) 年齢階級別・状態別の死者数等

交通事故死者数については、前述のとおり、年齢層別では65歳以上の高齢者が最も多く、全体の半数以上を占めている。状態別では歩行中の死者数が最も多くなっており、特に65歳以上の高齢者では、歩行中がほぼ半数（平成25年では48.5%）を占めている。また、欧米諸国と比較すると、日本は高齢者、歩行者、自転車の占める割合が高いことから、特に高齢者や歩行者のような、年齢階級や状態を細分化した目標を設定することが考えられる。

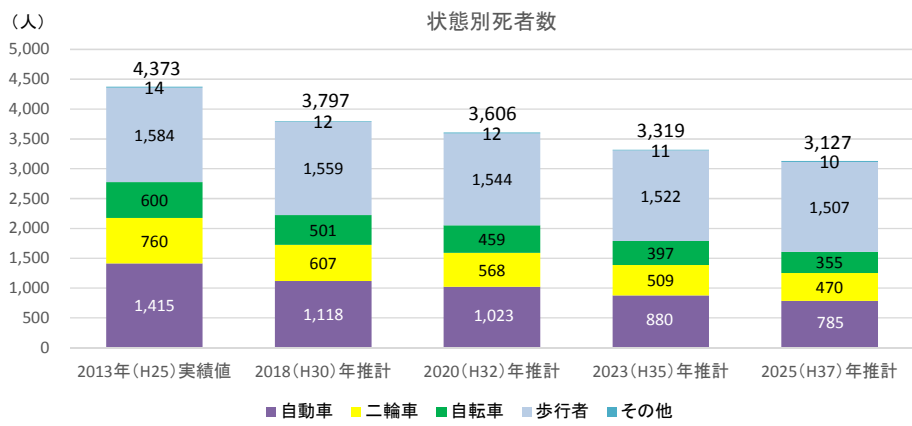
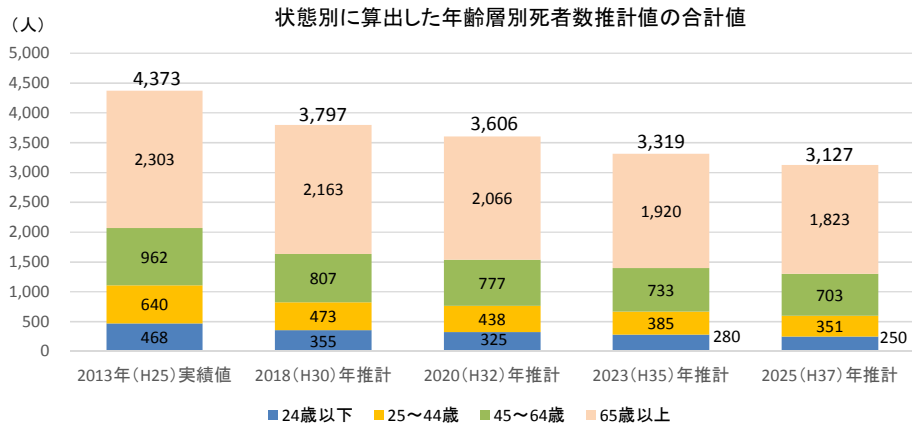
今回の調査研究では、第3章の「道路交通事故の長期予測」において、「世代毎の事故率に着目した手法」を検討している。この予測手法は、年齢階級別、さらに状態別の事故率を直近5年間のタイムトレンドによって設定し、当該年次の年齢階級別人口を用いて将来の年齢階級別・状態別の死者数・死傷者数を推計するものであり、サブ目標の設定にあたってひとつの指標となる推計値を算出している。推計結果によれば、高齢者や歩行者が全体に占める割合は引き続き高くなっており、死者数削減のためには、重要なターゲットであるといえる。

なお、目標を設定する場合には、目標達成に向けた具体的施策を実施できる環境にあるか等について検討した上で、全体目標との整合をはかりつつ設定する必要がある。

図表 2-67 世代ごとの事故率に着目した手法による年齢階層別死者数推計値の推移



図表 2-68 世代ごとの事故率に着目した手法による死者数推計値の推移（状態別）



※状態別に区分せずに予測を行う場合と、状態別に分けて予測した結果を積み上げて全体の死者数・死傷者数を推計する場合には結果に差異が生じる。予測手法及び予測結果の詳細については、第3章に記載。

2) 交通事故死者数ゼロを目指すべき分野

年齢階級別、状態別、通行目的別などの条件を複数クロスした対象や、トピック的な事故等について、ゼロを目指す理由があり、かつ、第10次計画において達成可能性のある分野を対象としてサブ目標（ゼロ）を設定することが考えられる。

検討会においては、例えば、15歳以下の子供の死者数については非常に少なくなっている（平成25年は94人、全体に占める割合は2.1%）ため、「ゼロ」を目標に設定してもよいのではないかという意見が挙げられた。また、子供の事故の中でも、通学路の事故については社会的な注目が大きいことなどから、さらに絞り込んだ通学中の児童・生徒の死者数を対象とすることも考えられる。

4. 第10次計画の「戦略」

(1) 今後の交通安全対策の方向・視点

1) これまでの交通安全基本計画における経緯

交通安全基本計画において、具体的に講ずる施策、すなわち「戦略」については、交通安全対策基本法第4章第1節に規定されている条文（第29～36条）に基づき「講じようとする施策」（第8次計画以降は「8つの柱」に共通）が挙げられている。

「講じようとする施策」はいわば縦割りの施策であり、これに対して横断的な視点を設定する必要があるという観点から、各計画策定時における交通事故の趨勢を加味した上で、新たに重点的に取り組むべき分野を整理した「今後の方向・視点」が盛り込まれている。

第8次計画においては、8つの柱に対する横断的な視点として、①少子高齢社会への対応、②歩行者の安全確保、③国民自らの意識改革、④ITの活用の「4つの視点」が設定された。しかしながら、これら4つの視点の中に、交通安全対策の目標等の達成に向けた重点対象（①②）と、目標を達成するための手段である交通安全対策を講ずるにあたっての考え方（③④）が混在するために、わかりにくいとの意見があり、第9次計画では、目標達成のための重点対象が「3つの視点」として設定された。

図表 2-69 第8次計画と第9次計画における「柱」と「視点」

第8次計画	第9次計画
■4つの視点 ①少子高齢社会への対応 ②歩行者の安全確保 ③国民自らの意識改革 ④ITの活用	■3つの視点 ①高齢者及び子どもの安全確保 ②歩行者及び自転車の安全確保 ③生活道路及び幹線道路における安全確保
8つの柱（講じようとする施策）	
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損害賠償請求の適正化を始めとした被害者支援の推進 ⑧研究開発及び調査研究の充実	

2) 第10次計画における「視点」の在り方

視点の選定にあたって、交通情勢や社会情勢、及び今回の調査研究におけるアンケート結果等から今後の交通安全対策において重視すべきキーワードを抽出し、それぞれのキーワードについて、下記①②に係る項目を整理し、検討を行った。

① 視点となる対象の選定について

視点となる対象の選定においては、以下のような選定方法が考えられる。

- ・視点は8つの柱の上位に位置し、様々な立場の人々が総合的に取り組むべき戦略を示すものであるとともに、道路交通安全において解決すべき最重要課題という位置づけで、対象を選定する。
- ・選定にあたっては、事故件数等の全体に対する構成率、対象となる事故の増減の傾向、その他の重要度による分類を検討材料とする。
- ・未対応の課題が多い、又は、今後大きな状況の変化が想定されるなど、対策を抜本的に強化する必要がある対象については更なる重点化を図り、引き続き対策は必要であるが概ね従来同様の対策でよい対象と区別する。
- ・第9次計画の3つの視点では、被害者（高齢者・子供・歩行者・自転車）と場所（生活道路・幹線道路）の2つの観点が見え込んでいるため、例えば「人」と「場所」という観点別の括りで整理する。

なお、選定を行う上では、視点の対象領域を絞り込んだ場合、8つの柱において関係性の希薄な柱が多くなることが懸念されることに留意する必要がある。

② 個別施策を連携させていく方法について

第9次計画においては、視点におけるキーワード（高齢者、子ども、歩行者、自転車、生活道路、幹線道路）に関する現状と課題、取り組むべき施策の方向性が示されている。第10次計画においては、これらについて引き続き記載した上で、8つの柱を横断して取り組むことで高い効果を得られる施策があれば、視点において重要施策として具体的に記載することが考えられる。

(2) 視点となるキーワードの抽出

最近、そして今後の交通情勢や社会情勢、及び本章第2節、第4節において整理した交通安全意識等に関するアンケート調査結果や「第10次交通安全基本計画に盛り込むべき事項」に関する関係団体からの意見を踏まえ、第10次計画の視点として考えられるキーワードを以下に整理する。今後の交通安全対策の実施にあたっては、これらの視点を重視して推進を図っていく必要があると考えられる。

1) 第9次計画の視点から

高齢者の安全確保、子供の安全確保、歩行者の安全確保、自転車の安全確保、生活道路における安全確保、幹線道路における安全確保

2) 検討会における意見及び地方自治体・関係団体から複数寄せられた意見より

① 飲酒運転などの重大事故防止

→重大な被害結果をもたらす飲酒事故や危険ドラッグ使用による運転の撲滅を視点として取り入れ、対策を推進するべきとの意見があった。

② 安心の確保

→生活の質が向上しているので、そろそろ「安心」という視点を入れても良い時期ではないかとの意見があった。

③ 市街地の安全確保

→日本よりも交通事故が少ない国々と比較して、日本は市街地の事故、歩行者の事故、高齢者の事故が多い。

④ 通学路の安全確保

→視点として通学路の安全確保、柱として歩車分離信号の普及促進を項目として頂きたいとの意見があった。

3) 地方自治体及び関係団体からの意見において視点として記載のあった項目（参考）

（うち第9次計画の3つの視点の項目に関連しないもののみ記載）

◇地方自治体（都道府県及び政令指定都市）

- ・ 飲酒運転の撲滅
- ・ 交通安全思想の普及徹底
- ・ 自動運転車に係る規律の確立
- ・ 通学路の安全確保
- ・ 運転者の心身の安全確保
- ・ 追突事故の防止

◇関係団体

- ・ 高速道路等における安全確保
- ・ 交通事故防止
- ・ 地球環境保護
- ・ 重大事故の未然防止
- ・ 事故原因の究明
- ・ 交通犯罪の実態の周知
- ・ 交通死傷ゼロの社会実現
- ・ ルール、マナーを守っている運転者の安全確保
- ・ (利便性、経済合理性など全てに優先される) 死亡事故の根絶
- ・ 共生社会実現に向けた歩行者と自転車の安全と責任
- ・ 重大な災害発生時の対応
- ・ 交通事故被害者支援の推進
- ・ 交通安全教育
- ・ 通学路の安全確保
- ・ 交通安全の広報活動推進
- ・ 車内での電子機器使用の規制
- ・ 安全確保（特に歩行者）の優位性の徹底

(3) キーワードに関連する指標等の整理

(2) で整理した視点となるキーワードについて、事故等の状況を以下に整理する。

図表 2-70 キーワードごとの事故の状況や傾向まとめ

キーワード	観点	事故等の構成率	増減の傾向	その他の重要度	視点を選定する上での主な留意点
高齢者	人	年齢層別死者数で53%と最も高い	H25 に死者数が増加に転じた	<ul style="list-style-type: none"> ・高齢社会対策基本法※1 ・交通弱者 ・今後高齢化が更に進む 	<ul style="list-style-type: none"> ・高齢者ドライバーの増加に伴い、加害者としての側面も考慮する必要がある。
子供	人	年齢層別死者数で2%と低い	死者数、負傷者数は減少傾向	<ul style="list-style-type: none"> ・少子化社会対策基本法※2 ・交通弱者 ・今後少子化が更に進む 	<ul style="list-style-type: none"> ・これまで行われてきた対策に効果があり、死者数ゼロを目指すことができる分野ではないか。
歩行者	人	状態別死者数で36%と最も高い	死者数、負傷者数は減少傾向	<ul style="list-style-type: none"> ・交通弱者 	<ul style="list-style-type: none"> ・生活道路や高齢者の事故との関連性が大きい分野ではないか。
自転車	人	状態別死者数で14%	H25 に死者数が増加に転じた		<ul style="list-style-type: none"> ・被害者と加害者の両方の側面を考慮する必要がある。
生活道路	場所	交通死亡事故件数に占める5.5m未満の道路の構成率は16.4%	死亡事故件数は増加傾向		<ul style="list-style-type: none"> ・PDCA サイクルの活用や事故位置情報の活用等新しい対策の推進が期待される分野である。
幹線道路	場所	交通死亡事故件数における5.5m以上の道路の構成率は83.6%	死者数、負傷者数は減少傾向		<ul style="list-style-type: none"> ・これまで行われてきた対策に効果があり、今後の対策の方向性の見通しが立っている分野である。
飲酒運転などの重大事故防止	人	1当原付以上運転者の交通死亡事故件数における飲酒あり件数の構成率6.2%	死亡事故件数は減少傾向		<ul style="list-style-type: none"> ・交通事故全体に占める割合は小さいが、社会的な関心が大きい分野である。
安心の確保	人	—	—		<ul style="list-style-type: none"> ・望ましい交通社会の実現のためには、「安全であり、安心である」ことが必要ではないか。 ・「安心」を評価する指標については検討が必要。
市街地の安全確保	場所	交通死亡事故件数における市街地の構成率は53.2%	死亡事故件数は減少傾向		<ul style="list-style-type: none"> ・生活道路／幹線道路の区分と重層構造となる可能性がある。
通学路の安全確保	場所	小・中学生の死者数に占める通学等の構成率は23.1%	H22～H24 は増加、H25 は減少した		<ul style="list-style-type: none"> ・交通事故全体に占める割合は小さいが、社会的な関心が大きい分野である。 ・死者数ゼロを目指すことができる分野ではないか。

※1：高齢社会対策基本法 第12条第2項（生活環境）

国は、高齢者が不安のない生活を営むことができるようにするため、高齢者の交通の安全を確保するとともに、高齢者を犯罪の被害、災害等から保護する体制を整備するよう必要な施策を講ずるものとする。

※2：少子化社会対策基本法 第15条（生活環境の整備）

国及び地方公共団体は、子どもの養育及び成長に適した良質な住宅の供給並びに安心して子どもを遊ばせることができる広場その他の場所の整備を促進するとともに、子どもが犯罪、交通事故その他の危害から守られ、子どもを生み、育てる者が豊かで安心して生活することができる地域環境を整備するためのまちづくりその他の必要な施策を講ずるものとする。

1) 高齢者の安全確保

① 交通事故死者数等の状況

- ・ 65 歳以上の高齢者の平成 25 年中の死者数は 2,303 人（前年比+39 人）であり、平成 13 年以来 12 年ぶりに増加した。また、全死者数に占める割合は 52.7%である。
- ・ 状態別に見ると、歩行中がほぼ半数（1,117 人、48.5%）を占めており、次いで自動車乗車中（613 人、26.6%）、自転車乗用中（378 人、16.4%）となっている。
- ・ 平成 24 年中の日本と欧米諸国における 65 歳以上の高齢者の死者数構成率を見ると、日本（52.5%）は欧米諸国（アメリカ 16.6%、ドイツ 27.6%、イギリス 23.4%、フランス 20.4%及びスウェーデン 24.9%）に比べて高い。

② 第 9 次計画の基本理念や視点における記述（概要）

- ・ すべての交通について、高齢者、障害者、子ども等の交通弱者の安全を一層確保することが必要となる。
- ・ 多様な高齢者の実像を踏まえたきめ細やかな総合的な交通安全対策を推進すべきであり、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、自動車を利用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べきである。
- ・ 特に今後高齢運転者が大幅に増加することが予想されることから、高齢者が事故を起こさないための対策の強化が喫緊の課題である。
- ・ 高齢者が交通社会に参加することを可能にするため、バリアフリー化された道路交通環境の形成や、高齢者に利用が多い医療機関や福祉施設と連携した交通安全活動の実施、居住地の近くにおける事故を防ぐための地域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。

③ 視点を選定する上での留意点（検討会における議論より）

- ・ 高齢者は死者数全体に占める比率が高く、今後更に高齢者人口が増加することから、交通安全対策上非常に重要な視点であると考えられる。
- ・ 高齢者は交通事故に遭った場合の致死率が高いため、他の年齢層においては軽微な事故であっても、高齢者では重大な結果となる場合があり、事故そのものを減らしていく必要がある。
- ・ これから高齢者となる世代は、上の世代と比べて運転免許保有率が高いことから、高齢歩行者の中でも免許保有経験のある人の割合が増加するため、事故の傾向にも変化があると考えられる。また、高齢者ドライバーも増加することから、交通事故の被害者としてだけでなく加害者としての側面も含め、どのような影響が生じるか分析し、対策を講じる必要がある。

2) 子供の安全確保

① 交通事故死者数等の状況

- ・15歳以下の子供の平成25年中の死者数は94人、全死者数に占める割合は2.1%であり、他の年齢層と比較して全体に占める割合は最も少ない。
- ・状態別に見ると、歩行中が半数(47人、50.0%)を占めており、次いで自動車乗車中(24人、25.5%)、自転車乗用中(22人、23.4%)となっている。
- ・平成24年中の日本と欧米諸国における15歳未満の子供の死者数構成率を見ると、日本(1.9%)は欧米諸国(アメリカ3.5%、ドイツ2.0%、イギリス3.1%、フランス3.1%及びスウェーデン2.5%)に比べて低くなっている。

② 第9次計画の基本理念や視点における記述(概要)

- ・すべての交通について、高齢者、障害者、子ども等の交通弱者の安全を一層確保することが必要となる。
- ・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、及び子どもを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、子どもの交通安全を確保する観点から、通学路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。

③ 視点を選定する上での留意点(検討会における議論より)

- ・子供の死者数は全体の比率としては低く、かつ減少傾向にあり、これまで実施されてきた対策が効果的であったと考えられる。特に通学中の死者数等は限りなくゼロに近づけることが可能な分野ではないか。
- ・歩行中や自転車乗用中の子供への対策はこれまで実施されてきた対策が効果的であったが、自動車の同乗者としての子供への対策について、チャイルドシートの着用率の向上等の対策を検討すべきではないか。

3) 歩行者の安全確保

① 交通事故死者数等の状況

- ・平成 20 年以降歩行中の死者数が自動車乗車中を上回り最も多くなっており、死者数全体の 36.2% (1,584 人) を占めている。
- ・年齢層別に見ると、65 歳以上の高齢者が多数 (1,117 人、70.5%) を占めており、50～59 歳 (116 人、7.3%)、60～64 歳 (105 人、6.6%) と続く。
- ・平成 24 年中の日本と欧米諸国における歩行中の死者数構成率をみると、日本 (36.4%) は欧米諸国 (アメリカ 14.1%、ドイツ 14.4%、イギリス 23.8%、フランス 13.4%、スウェーデン 17.5%) に比べて高い。

② 第 9 次計画の基本理念や視点における記述 (概要)

- ・自動車と比較して弱い立場にある歩行者、すべての交通について、高齢者、障害者、子ども等の交通弱者の安全を一層確保することが必要となる。
- ・歩行者等の安全な移動を確保するため、歩行者等の交通安全意識の徹底、指導の強化等を図るものとする。
- ・安全で安心や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一層求められている。
- ・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。

③ 視点を選定する上での留意点 (検討会における議論より)

- ・歩行者の死者数構成率は諸外国と比較して高いが、減少傾向ではある。一方で、生活道路における死亡事故件数が増加傾向であることや、高齢者が死者数の多数を占めていることなど、他のキーワードとの関連性も考慮する必要があるのではないかと。

4) 自転車の安全確保

① 交通事故死者数等の状況

- ・平成 25 年中では自転車乗用中（600 人、13.7%）は、歩行中、自動車乗車中に次いで多く、平成 14 年以来 11 年ぶりに前年を上回り、前年比+37 人であった。
- ・年齢層別に見ると、65 歳以上の高齢者が多数（378 人、63%）を占めており、50～59 歳（60 人、10.0%）、60～64 歳（53 人、8.8%）と続く。
- ・平成 24 年中の日本と欧米諸国における自転車乗用中の死者数構成率をみると、日本は 15.0%と、欧米諸国（アメリカ 2.2%、ドイツ 11.3%、イギリス 6.7%、フランス 4.5%、スウェーデン 9.8%）に比べて高い。

② 第 9 次計画の基本理念や視点における記述（概要）

- ・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。
- ・生活道路や幹線道路において、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分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。
- ・自転車利用者については自転車の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。
- ・都市部の駅前や繁華街の歩道上などでは、放置自転車対策として自転車駐輪場の整備等を進める必要がある。

③ 視点を選定する上での留意点（検討会における議論より）

- ・自転車は加害者になる場合と、被害者になる場合がある。第 9 次計画においても両方の立場について記載されているが、第 10 次計画においては更に強調して記載すべきであるか、また、その場合、「自転車の安全確保」という表記が適切であるかについて検討する必要があるのではないかと。

5) 生活道路における安全確保

① 交通事故死者数等の状況

- ・道路幅員別の死亡事故発生状況の推移をみると、幹線道路（車道幅員 5.5m 以上の道路）における事故件数がやや減少傾向であるのに対し、生活道路（車道幅員 5.5m 未満の道路）ではほぼ横ばいである。
- ・平成 25 年中の生活道路における死亡事故件数は 702 件（前年比+11 件）、死亡事故件数全体に占める割合は 16.4%（前年比+0.3%）であり、平成 24 年以降はいずれも若干の増加傾向にある。

② 第 9 次計画の基本理念や視点における記述（概要）

- ・交通環境の整備にあたっては、人優先の考えの下、混合交通に起因する接触の危険を排除する施策を充実させるものとする。特に道路交通においては、通学路、生活道路、市街地の幹線道路等において、歩道の整備を積極的に推進するなど、人優先の交通安全対策の更なる推進を図ることが重要である。
- ・今後は生活道路におい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、総合的なまちづくりの中で生活道路対策を推進する必要がある。
- ・総合的なまちづくりの中で交通安全対策を実現していく上では、住民に一番身近な市町村や警察署の役割が大きい。また、行政のほか、学校、家庭、職場、団体、企業等が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積極的に参加し、協働していくことが有効である。中でも交通事故被害者等の参加や協働は重要である。

③ 視点を選定する上での留意点（検討会における議論より）

- ・生活道路対策が進まないのは、PDCA が不十分であることが一つの要因ではないかと考えられるが、通学路対策においては各自治体において PDCA サイクルを含む取り組みの基本方針が策定されつつある。また、交通事故の位置情報が活用できるようになると、生活道路の事故状況をよりシステマチックに把握できるようになるので、新しい取り組みが期待される。
- ・対策の実施主体が基礎自治体になる場合が多いので、担当者の人材不足や知識不足などにより、自己流対策になりがちであることから、国のガイドラインが必要であるとの指摘があった。通学路対策については、平成 26 年 2 月に文部科学省事業により「通学路安全推進事業全国成果発表会」が開催（国土交通省協力）される等情報共有が図られている。

6) 幹線道路における安全確保

① 交通事故死者数等の状況

- ・道路幅員別の死亡事故発生状況の推移をみると、生活道路（車道幅員 5.5m 未満の道路）における死亡事故件数はほぼ横ばいであるのに対し、幹線道路（車道幅員 5.5m 以上の道路）ではやや減少傾向である。
- ・平成 25 年中の幹線道路における死亡事故件数は 3,502 件（前年比－41 件）、死亡事故件数全体に占める割合は 81.9%（前年比－0.9%）であり、いずれもやや減少傾向にある。

② 第 9 次計画の基本理念や視点における記述（概要）

- ・交通環境の整備にあたっては、人優先の考えの下、混合交通に起因する接触の危険を排除する施策を充実させるものとする。特に道路交通においては、通学路、生活道路、市街地の幹線道路等において、歩道の整備を積極的に推進するなど、人優先の交通安全対策の更なる推進を図ることが重要である。
- ・データに基づく「成果を上げるマネジメント」を導入し、①事故データや地方公共団体、地域住民からの指摘等により集中的に対策を講じるべき事故発生の危険性の高い区間を明確化し、②地域住民への注意喚起や事故要因に即した効果の高い対策を立案・実施し、③対策完了後の効果を評価し、評価結果を次の新たな対策の検討に反映する、といった「事故ゼロプラン」に新たに取り組むなど、交通安全対策の効果の更なる向上を図る必要がある。

③ 視点を選定する上での留意点（検討会における議論より）

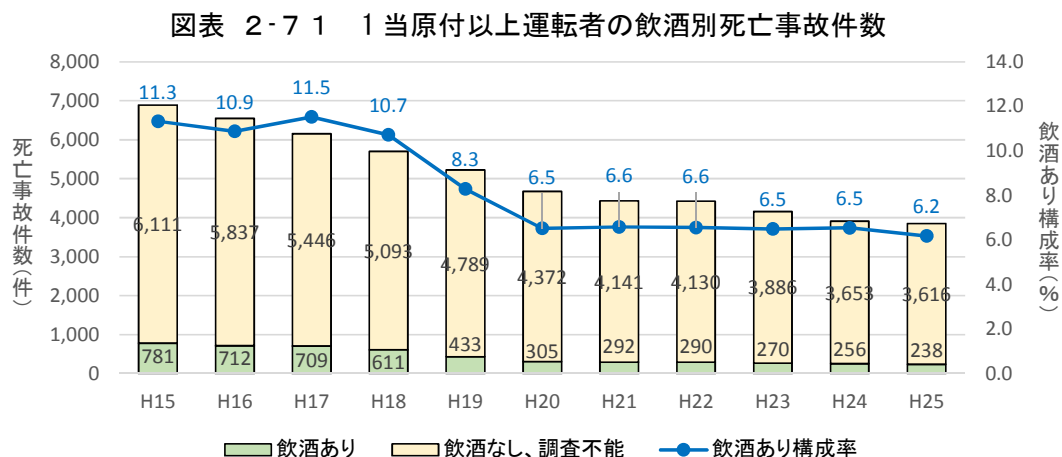
- ・幹線道路の事故は、全体に対する構成率はいまだに高いが、減少傾向にあり、これまでの対策の継続的な実施によって減少の見通しが立っている分野である。ただし、減少率は近年鈍化していることや、未だ交通事故死者数の 2 / 3 を占めているため、引き続き取り組みが必要な分野である。
- ・引き続き視点として位置付けるべきか、或いはある程度見通しが立っている分野として、高齢者や生活道路のような新しい対策が必要な分野と差をつけることも考えられる。

7) 飲酒運転などの重大事故防止

① 交通事故死者数等の状況

○飲酒運転などの重大事故の防止に係る交通事故死者数等の状況

- ・飲酒あり事故の死亡事故件数の推移をみると、交通事故件数全体の動きと同様に平成 20 年以降減少は下げ止まりつつあり、第 1 当事者原付以上運転者死亡事故における飲酒あり事故の占める割合をみると、ほぼ横ばいの状態にある。
- ・平成 25 年中の第 1 当事者原付以上運転者の死亡事故 (3,854 件) のうち、「飲酒あり」事故件数は 238 件であり、飲酒あり死亡事故の構成率は 6.2%であった。



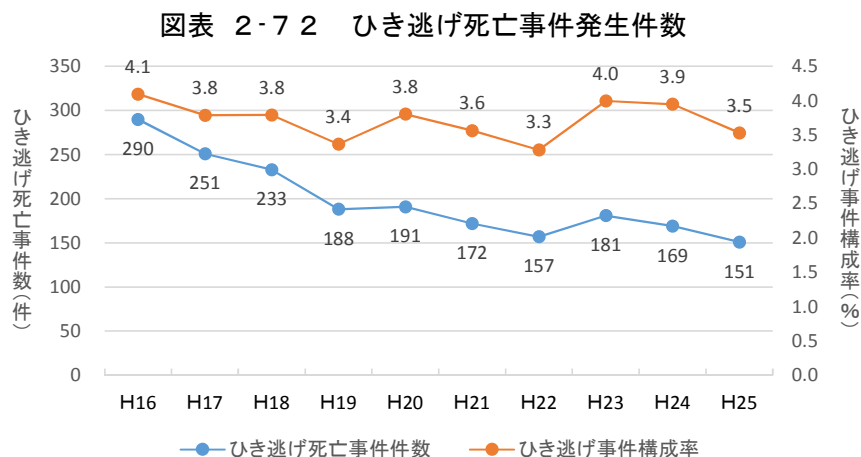
注) 1 「飲酒あり」には酒酔い、酒気帯び、基準値以下、検知不能を含む

2 飲酒あり構成率=飲酒あり事故件数÷全事故件数 (1 当原付以上運転者)

資料) 「平成 25 年中の交通死亡事故の特徴及び道路交通法違反取締り状況について」(警察庁)による

■飲酒以外の重大事故につながる可能性のある事故関連指標の推移 (参考)

- ・ひき逃げ死亡事故事件の推移をみると、平成 22 年までは減少傾向であったが、平成 23 年に増加し、その後はやや減少傾向である。全事故に占める割合は、3.5~4%前後で推移している。

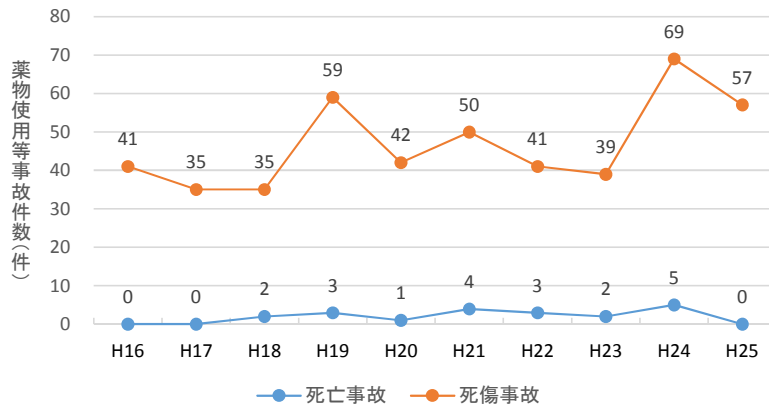


注) ひき逃げ事件構成率=ひき逃げ死亡事件数÷全死亡事故件数

資料) 交通事故統計年報 (ITARDA) による

- ・法令違反別における「薬物使用等」の件数の推移をみると、死傷事故件数では平成 24 年に大幅に増加しており、過去 10 年間では減少の傾向は見られない。

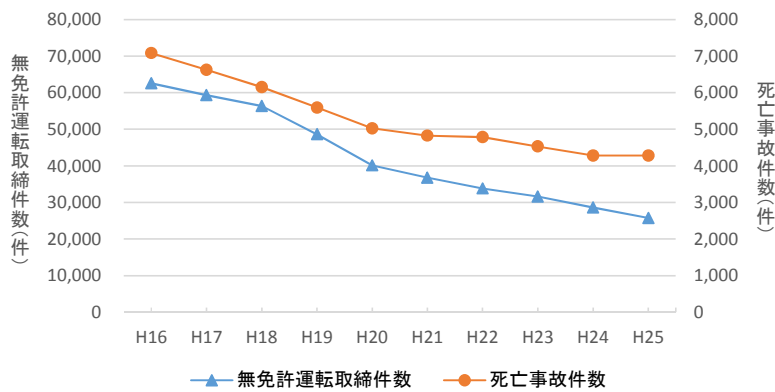
図表 2-7 3 法令違反別 1 当「薬物使用等」の事故件数



資料) 交通事故統計年報 (ITARDA) による

- ・無免許運転取締り件数をみると、近年は減少傾向にある。

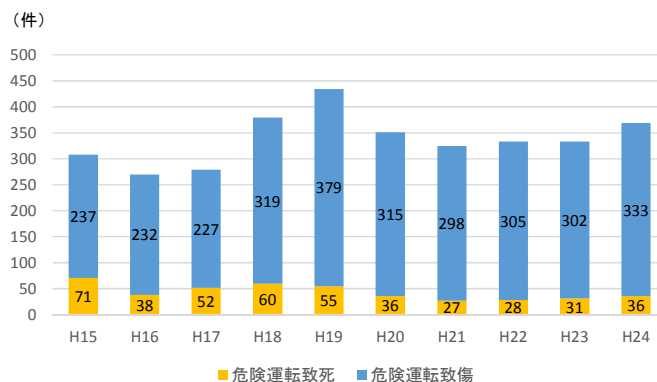
図表 2-7 4 無免許運転取締り件数の推移



資料) 交通事故統計年報 (ITARDA) による

- ・危険運転致死傷罪の適用件数の推移をみると、平成 21 年以降はやや増加傾向にある。

図表 2-7 5 危険運転致死傷罪の適用件数の推移



出典) 警察白書 (警察庁) による

(参考) 危険運転致死傷罪は以下のような運転行為によって死傷事故を起こした場合に適用される。

(旧・刑法第 208 条の 2 より)

- ・アルコール又は薬物の影響により正常な判断が困難な状態での走行
- ・進行を制御することが困難な高速度での走行
- ・進行を制御する技能を有しないでの走行
- ・人又は車の通行を妨害する目的で、走行中の自動車の直前に侵入し、その他通行中の
人又は車に著しく接近し、かつ、重大な交通の危険を生じさせる速度で運転
- ・赤信号を殊更は無視し、かつ、重大な交通の危険を生じさせる速度で運転
- ・通行禁止道路を進行し、かつ、重大な交通の危険を生じさせる速度で運転
- ・アルコール又は薬物の影響により、その走行中に正常な運転に支障が生じるおそれがある
状態での運転

② 第 9 次計画の基本理念や視点における記述（概要）

- ・該当なし

③ 視点を選定する上での留意点（検討会における議論より）

- ・飲酒運転や危険ドラッグ使用による事故は、全体に占める割合はそれほど大きくない
が、社会的な関心が大きい分野であり、位置付けについては検討する必要がある。
- ・第 9 次計画の期間中に新たな法律（自動車の運転により人を死傷させる行為等の処罰
に関する法律）が施行され、社会的にも大きく取り上げられた問題である。
- ・飲酒運転にはアルコール依存症の問題もあり、交通安全対策としては、厳罰化だけで
は限界があると考えられる。

8) 安心の確保

① 交通事故死者数等の状況

客観的に「安心」を評価する指標については今後検討が必要であるが、参考として、本調査研究において実施した交通安全意識等に関するアンケート調査では、交通事故に対する「不安」について、以下の結果が得られた。

- ・交通事故について普段感じる不安について、「時々感じる」と「常に不安を感じている」の合計は86.4%と高い数値となっており、「ほとんど不安に感じない」(12.6%)、「全く不安は感じない」(1.1%)を大きく上回っている。(問22)
- ・日常で最も感じる不安は「交通事故」(77.0%)となっており、次いで「通り魔」(60.5%)、「傷害、強盗」(48.9%)等の犯罪があげられている。(問23)
- ・日頃、交通安全上、不安に思っていることとして「交通法規やマナーを守らない自転車が多い」(68.7%)がもっとも多く、次いで「生活道路内で十分速度を落としていない自動車や二輪車」(61.8%)となっている。1つだけあげる特に不安なことについても「交通法規やマナーを守らない自転車」(20.6%)が最も多くあげられた。(問24)

② 第9次計画の基本理念や視点における記述(概要)

- ・交通社会に参加する国民一人一人が、自ら安全で安心な交通社会を構築していこうとする前向きな意識を持つことが極めて重要であることから、交通安全に関する教育、普及活動を充実させる。
- ・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、及び子どもを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。
- ・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。

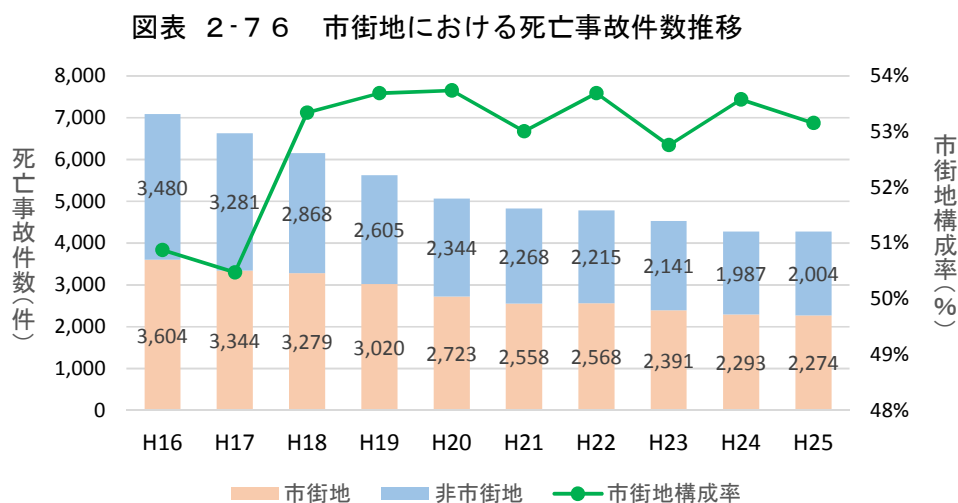
③ 視点を選定する上での留意点(検討会における議論より)

- ・交通安全を考える上で、最低限「安全」であることは必要であるが、日本は次のステップとして「安全であり、安心である」というレベルに移行していく段階にある。客観的な「安全」と主観的な「安心」は等価ではなく、望ましい交通社会を目指すためにも、「安全」に加えて「安心」という方向性を示した方がよいのではないかと。
- ・政策や技術のような客観的な情報と、主観的な「安心」がどのように結びついているか、どのような指標をもって「安心」を評価するかについては検討が必要である。
- ・安心の確保にあたっては、防犯等の別の観点とは切り離し、交通安全対策の実施による安心の確保に焦点を絞ったほうがよい。

9) 市街地の安全確保

① 交通事故死者数等の状況

- ・市街地における死亡事故件数の推移をみると、交通事故件数全体の動きと同様に、やや減少傾向にあるが、死亡事故件数全体における市街地の占める割合をみると、平成18年以降53%前後で推移している。
- ・平成25年中の市街地における死亡事故件数は2,274件（前年比-19件）であり、全死亡事故件数に占める割合は53.2%であった。
- ・平成24年中の日本と欧米諸国における市街地の死者数構成率をみると、日本は54.5%と、欧米諸国（アメリカ39.0%、ドイツ29.5%、イギリス35.3%、フランス28.1%、スウェーデン30.5%）に比べて高い。

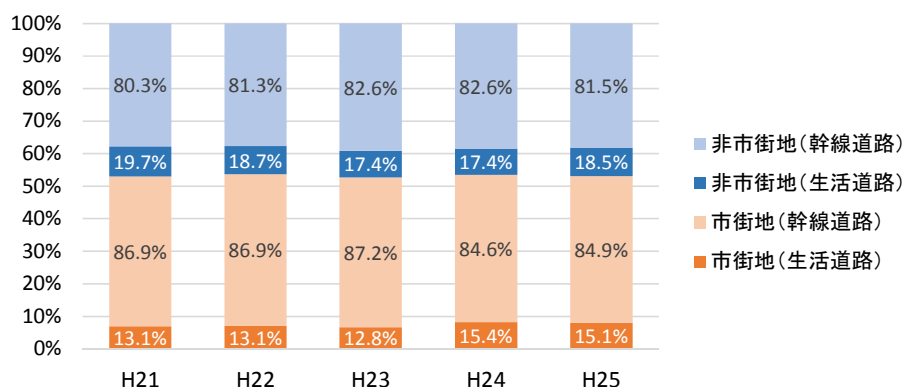


注) 1 道路にそっておおむね500メートル以上にわたって住宅、事業所等が連立している状態であって、その地域における建築物（敷地を含む）の占める割合が80%になるいわゆる市街地的形態をなしている地域を「市街地」として集計したデータ。

2 市街地構成率=市街地における死亡事故件数÷全死亡事故件数

資料) 交通事故統計年報 (ITARDA) による

図表 2-77 市街地・非市街地別、幹線・生活道路別死亡事故構成比



注) 車道幅員5.5m未満の道路を生活道路、5.5m以上の道路を幹線道路として集計。その他の道路は含まない。

資料) ITARDA データによる

図表 2-78 Road fatalities by road type (2012)

	アメリカ	ドイツ	イギリス	フランス	スウェーデン	日本
Rural Roads (地方道路)	16,161	2,151	1,076	2,385	172	2,193
Inside urban areas (市街地内の道路)	13,097	1,062	637	1,026	87	2,856
Motorways (高速道路)	3,974	387	89	242	18	188
total (その他不明等を含む合計)	33,561	3,600	1,802	3,653	285	5,237
市街地構成率	39.0%	29.5%	35.3%	28.1%	30.5%	54.5%

注) 1 資料中に道路種別の定義について記載なし

2 市街地構成率=市街地内の道路における事故による死者数/全交通事故死者数

資料) Road safety Annual Report 2014 (IRTAD)による

② 第9次計画の基本理念や視点における記述（概要）

- ・交通環境の整備にあたっては、人優先の考えの下、混合交通に起因する接触の危険を排除する施策を充実させるものとする。特に道路交通においては、通学路、生活道路、市街地の幹線道路等において、歩道の整備を積極的に推進するなど、人優先の交通安全対策の更なる推進を図ることが重要である。
- ・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る。

③ 視点を選定する上での留意点（検討会における議論より）

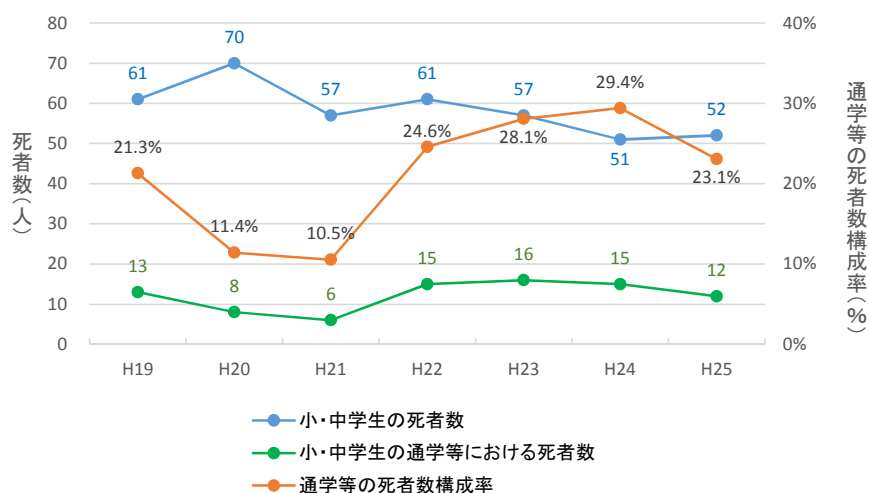
- ・市街地・非市街地の区分は、幹線道路・非幹線道路の区分と重なっている部分があり、分析や対策を行う上で重層構造になる懸念がある。
- ・国によって定義は異なるが、諸外国と比較して日本は市街地の事故が多い。特に生活道路の比率が増加しており、市街地の中の生活道路の対策が重要であるので、生活道路対策を考える際に「市街地」という言葉を使ってはどうか。

10) 通学路の安全確保

① 交通事故死者数等の状況

- ・小・中学生の通学等（通行目的が登校、下校）における歩行中・自転車乗用中の死者数の推移をみると、平成21年までは減少傾向であったが、死者数は平成22～24年にかけて増加し、平成25年は若干減少している。
- ・平成25年中の小・中学生の通学等における歩行中・自転車乗用中死者数は12人（前年比－3人）であり、小・中学生の死者数（52人）に占める割合は、23.1%であった。

図表 2-79 小・中学生（学齢別）の通学等における死者数



注) 1 小・中学生の歩行中・自転車乗用中の死者数のうち、通行目的が登校、下校の死者数を「通学等における死者数」として集計。

2 通学等の死者数構成率＝小・中学生の通学等における死者数÷小・中学生の死者数

資料) 警察白書（警察庁）、ITARDA データによる

② 9次計画の基本理念や視点における記述（概要）

- ・交通環境の整備にあたっては、人優先の考えの下、混合交通に起因する接触の危険を排除する施策を充実させるものとする。特に道路交通においては、通学路、生活道路、市街地の幹線道路等において、歩道の整備を積極的に推進するなど、人優先の交通安全対策の更なる推進を図ることが重要である。
- ・子供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。

③ 視点を選定する上での留意点（検討会における議論より）

- ・通学路の事故はマスメディアでも大きく取り上げられており、社会的な関心も高い。
- ・通学中の死者数は減少しており、ゼロを目標とすることもできるのではないかと考えられる。ただし、死者数ゼロを目指すのであれば、徒歩だけでなく、自転車通学における通学路の対策についても考慮する必要がある。

5. その他の留意点

検討会での議論や交通安全意識等に関するアンケート結果から、第10次計画の構成等を考える上で留意すべき事項として、以下の6つの事項について整理する。

(1) 「安全」と「安心」について

- 論点：生活の質の向上に対応して、「安全」だけでなく「安心」を強調していくべきか。また、「安全」と「安心」をどのように定義して使うべきか。
- 考察：第9次計画においては安全と安心が並記されている場合が多く、明確な使い分けは見られない。「安全」は交通事故件数等の客観的な評価が可能なものであり、「安心」は主観的な評価によるものである。「安全」と「安心」は必ずしも等価ではなく、その両方が向上することを目指し、引き続き並記して対策を実施していくべきであると考えられる。
また、アンケート結果から、「日頃、交通安全上、不安に思っていること」について、自転車や自動車、歩行者のマナーや、生活道路における車両速度を選択した人が多かったことから、「安心」の向上に向けて対策に取り組んでいく必要がある。

(2) 「ルール」と「マナー」について

- 論点：「ルール」と「マナー」の使い分けが曖昧であり、今後どのように使い分けていくべきか。また、交通社会における「マナー」とはどのようなものか。
- 考察：第9次計画においても使い分けは明確ではないが、一般的には「マナー」は礼儀や作法を指すことから、「交通マナー」においても法令の範囲外の礼儀や作法を指すと考えられる。しかし、本来は法令違反にあたる「ルール違反」であることを「マナー違反」と認識され、交通安全意識の向上を妨げている恐れがあることから、原則として「ルール」という文言のみを用い、「マナー」を用いる場合には「ルール」を並記すべきであると考えられる。

(3) 「意識」と「行動」について

- 論点：交通安全に対する「意識」が「行動」に結びついているか。また、交通社会において安全に「行動」する人を増やすには何が必要か。
- 考察：アンケート結果では、8割以上の人々が「交通ルールをいつも意識して行動している」と回答している。一方で「交通安全上不安に思っていること」や「道路を通行するときに「安全・安心」を実感しているか」という質問では、交通法規やマナーを守らない人が多いことを不安に思っている人が多いことや、子供アンケートでは「周りの大人の危険な交通行動」についてほとんどの選択肢について、7割以上が見たことがあると回答したことから、本人の意識と比較して他者からの評価は低いことが分かる。意識調査においては一般的に「社会的望ましさ」によって良いことを回答する傾向があることから、「意識」と「行動」の差について明言はできないが、意識が行動に結びつくような啓発が重要であり、自身の交通行動について、他者、特に年少者からの視線を意識させることは、安全な行動を増やす上で有効であると考えられる。

(4) 地方の交通安全対策の推進について

■論点：事故削減のためには全国一律の対策だけでなく、地域ごと、特に事故率の高い地方の抱える問題をサポートする体制が必要ではないか。

■考察：地方部は都市部に比べて人口あたりの事故率が高く、今後交通事故を削減していくためには地方の交通安全対策が重要である。

道路環境や運転慣習には地域ごとの特徴があることから、対策の推進にあたっては、全国一律ではなく、地域ごとの事故の要因分析や対策の実施が効果的であると考えられる。しかしながら、自治体の経費削減や専門家の不足により、対策の立案及び実施が困難となることが懸念され、全国レベルでのサポート体制が必要となる。現在、事故位置情報やインターネット上の地理情報の活用によって、特定のエリア単位での事故の発生状況の把握・分析を行うための環境は整いつつあり、その他の情報の蓄積や、行政や専門家、地域住民との連携等の人的体制の整備を含め、新しい対策の展開が望まれる。

(5) 外国人の安全確保について

■論点：今後訪日外国人の増加が見込まれることから、外国人を対象とした交通事故対策が必要ではないか。

■考察：外国人の交通事故死者数・死傷者数の全体に占める割合は小さいが、平成 25 年の訪日外国人旅行者数は過去最高の約 1,036 万人となったこと、また、2020 年の東京オリンピック・パラリンピック開催に向け、「観光立国実現に向けたアクション・プログラム 2014」(観光立国推進閣僚会議)において訪日外国人旅行者数 2,000 万人を目指すこととしていることから、今後も増加が見込まれる外国人への交通事故対策を検討する必要があると考えられる。

なお、現状では、訪日外国人受入に向けた交通環境整備として、公共交通機関では外国語表記が進んでおり、道路案内標識についても英語表記の改善が推進されている。

図表 2-80 外国人の交通事故死者数・負傷者数及び外国人による交通事故発生件数

(人・件 (全体に占める割合 (%)))

	H22	H23	H24	H25
死者数	7 (0.14%)	11 (0.24%)	9 (0.2%)	5 (0.11%)
死亡事故件数(1当外国人)	6 (0.13%)	8 (0.18%)	5 (0.12%)	7 (0.16%)
死亡事故件数(2当外国人)	2 (0.04%)	6 (0.13%)	2 (0.05%)	1 (0.02%)
	H22	H23	H24	H25
死傷者数	1,682 (0.19%)	1,569 (0.18%)	292 (0.04%)	265 (0.03%)
死傷事故件数(1当外国人)	1,086 (0.15%)	1,006 (0.15%)	482 (0.07%)	436 (0.07%)
死傷事故件数(2当外国人)	1,279 (0.18%)	1,218 (0.18%)	214 (0.03%)	173 (0.03%)

注) 職業区分「外国人」の人数、事故件数を使用して集計資料) ITARDA データによる

(6) 国民の理解の推進について

- 論点：今後交通安全対策を推進していく上では、より生活環境に踏み込んだ対策を実施する必要があり、国民の理解が重要となる。
- 考察：今後重視して対策を実施していく必要があると考えられる高齢者や歩行者の事故については、地域住民の交通環境や生活環境と密接に関わる範囲における交通安全対策が必要となる。そのため、対策の実施にあたっては、安全対策によるメリットだけではなく、利便性等の面におけるデメリットが生じる場合があることを踏まえ、対策の効果について地域住民及び関係者への事前説明を十分に行い、調整を図ることが必要となる。

第6節 今後の道路交通安全対策に盛り込む施策の方向性

1. アンケート結果から

(1) 「基本理念」、「目標」について

- ・交通事故に対する考え方についての質問（問 21）によれば、交通事故死者数、重・軽傷者数、事故件数のいずれについても、7～8割の人が「なくすことが困難だが、大幅に減少させるべき」、1割前後の人が「なくすことは可能であり、ゼロとすべき」と回答しており、交通事故の減少は国民の総意であるといえる。
- ・平成25年の実績を元にした、交通事故死者数・死傷者数のイメージに関する質問（問 18、20）によれば、死者数では「少ないと思った」「このぐらいだと思った」「多いと思った」がそれぞれ3割前後であったが、死傷者数では「多いと思った」が最も多く、7割弱を占めている。
- ・また、世界と比較した際の、日本の人口あたりの交通事故死者数のイメージについての質問（問 15）では、「日本は少ない方」と回答した人は前回調査よりも1割程度増加したものの、約3割に留まっており、依然として交通事故死者数・死傷者数は「多い」と感じている人が多いことが伺える。

(2) 「戦略」について

- ・交通事故情勢をどのように捉えているかという質問（問 13、14）によれば、「好ましい方向に向かっている」と回答した人が1割強、「悪化する方向に向かっている」と回答した人が約4割を占めた。前回調査では「好ましい」は2割弱、「悪化する」が3割であったことを踏まえると、交通事故件数の減少にかかわらず、交通情勢が好転していると感じている人は増えていないと考えられる。また、「交通事故の発生」や「死者・重傷者数」についても「最近増えた」と回答した人の割合に若干の増加が認められる。
- ・交通安全について考えている割合に関する質問（問 25、26）では、「普段から考えている」又は「多少は考えている」と回答した人が、自身については9割、他者についても8割近くを占めていることから、交通事故や交通安全に対する意識・関心は高いと言える。
- ・日常で特に不安に感じることにに関する質問（問 23）によると、8割弱の人が交通事故への不安を感じており、「通り魔的犯罪」や「傷害、強盗」等の他の犯罪と比べて最も多い結果であった。・具体的に、日頃、交通安全上不安に思っていることに関する質問（問 24）では、交通法規やマナーを守らない自転車や歩行者、自動車、及び生活道路内で十分に速度を落としていない車両について不安に思っていると回答した人が多かった。
- ・また、道路を通行するときに「安全・安心」を実感しているかという質問（問 27）においても、自動車・二輪車・自転車・歩行者それぞれのマナーについて安心・安全を実感していないという回答が多かったことから、引き続き交通安全に関するルールやマナーの周知を含めた、交通安全思想の普及が必要であると考えられる。
- ・今後の交通安全対策において重要だと思うキーワードについての質問（問 32）では、「高齢者対策」、「飲酒運転の根絶」、「悪質な交通違反の厳罰化」、「子供対策」、「自転車

対策」等について重要だと回答した人が多かった。

2. 第9次計画の評価書から

第9次交通安全基本計画は、第8次計画に引き続き、死者数・交通事故件数ともに減少傾向にあり、交通事故死者数はピーク時（昭和45年、1万6,765人）から約4分の1まで低減できたという意味で、効果的であったと言える。

今回実施した計画の評価では「施策群」の概念を用いて、第9次計画における「3つの視点」に基づき7つの施策群を設定して評価を実施した。それぞれの施策群ごとの評価指標値の推移を見ると事故件数や死傷者数については概ね良好であるが、施策群のうち「高齢者」や「自転車」、「生活道路」では平成25年に死者数が増加に転じており、対策を強化する必要があると考えられる。

また、高齢者や自転車については、これまで交通事故においては主に被害者としての視点で見られることが多かったが、近年は加害者としての側面も認識され始めており、今後の対策を考える上ではその位置付けについて検討する必要があると考えられる。

3. 関係団体の提出意見から

(1) 「基本理念」、「目標」について

- ・目標の設定については、ゼロにするという目標を設定すべきであるという意見が寄せられた一方で、達成可能性のある現実的な数値を設定すべきであるという意見もあった。

(2) 「戦略」について

- ・交通弱者の安全確保のための対策や、自転車・歩行者への交通ルール及びマナーの周知向上、生活道路の安全確保、飲酒運転や危険ドラッグ使用による運転への対策等に多くの意見が寄せられた。

第3章 道路交通事故の長期予測

第1節 道路交通事故に関する統計の推移

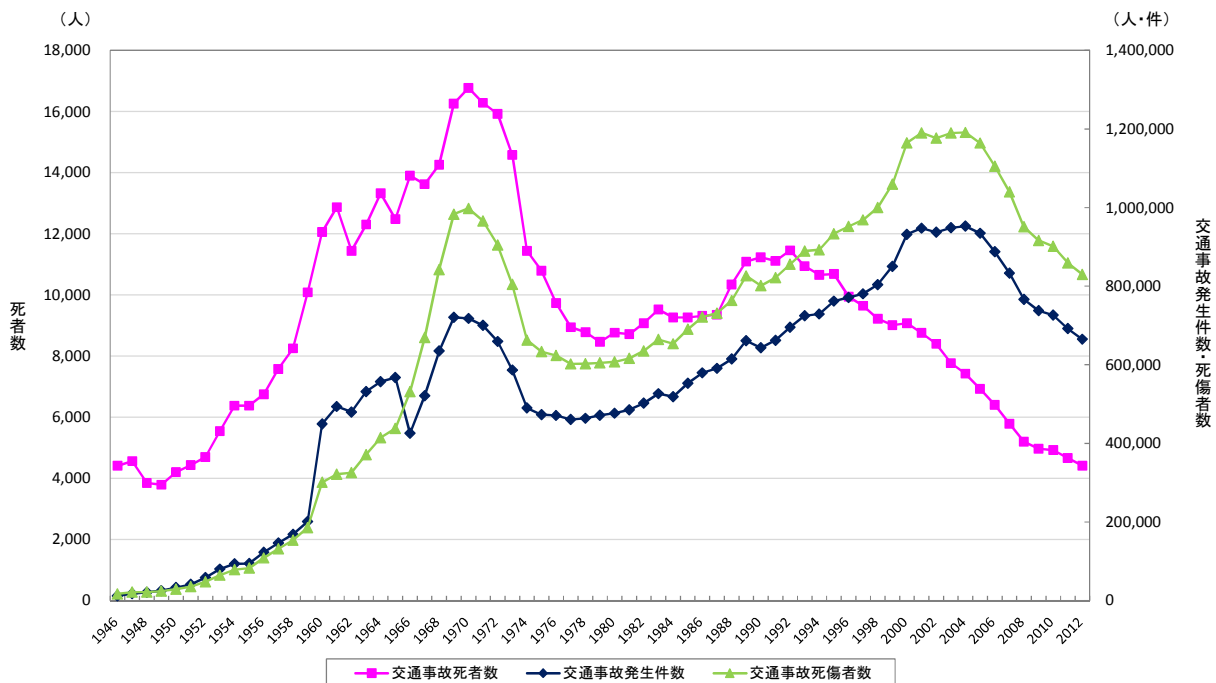
道路交通事故の長期予測を行うに際し、初めに日本における道路交通事故発生件数、死傷者数、交通関係指標あたりの死者数・交通事故発生件数等、道路交通に関する各種統計の長期的推移を把握する。

1. 道路交通事故件数・道路交通事故死者数・道路交通事故死傷者数の総数

交通事故発生件数、交通事故死者数・死傷者数の推移を見ると、いずれも1970年頃に第1のピークを迎え、1970年代後半まで低下を続けた後、上昇に転じた。その後、交通事故死者数については1993年以降、交通事故発生件数や交通事故死傷者数については2005年以降再び減少に転じている。

例えば交通事故死死者数は、1970年には年間16,765人を数えていたが、1970年代後半にかけて減少し、その後上昇して1992年に11,451人を記録して以降、再び減少に転じ、2013年には4,373人まで減少している。

図表 3-1 道路交通事故発生件数・道路交通事故死者数・道路交通事故死傷者数の推移

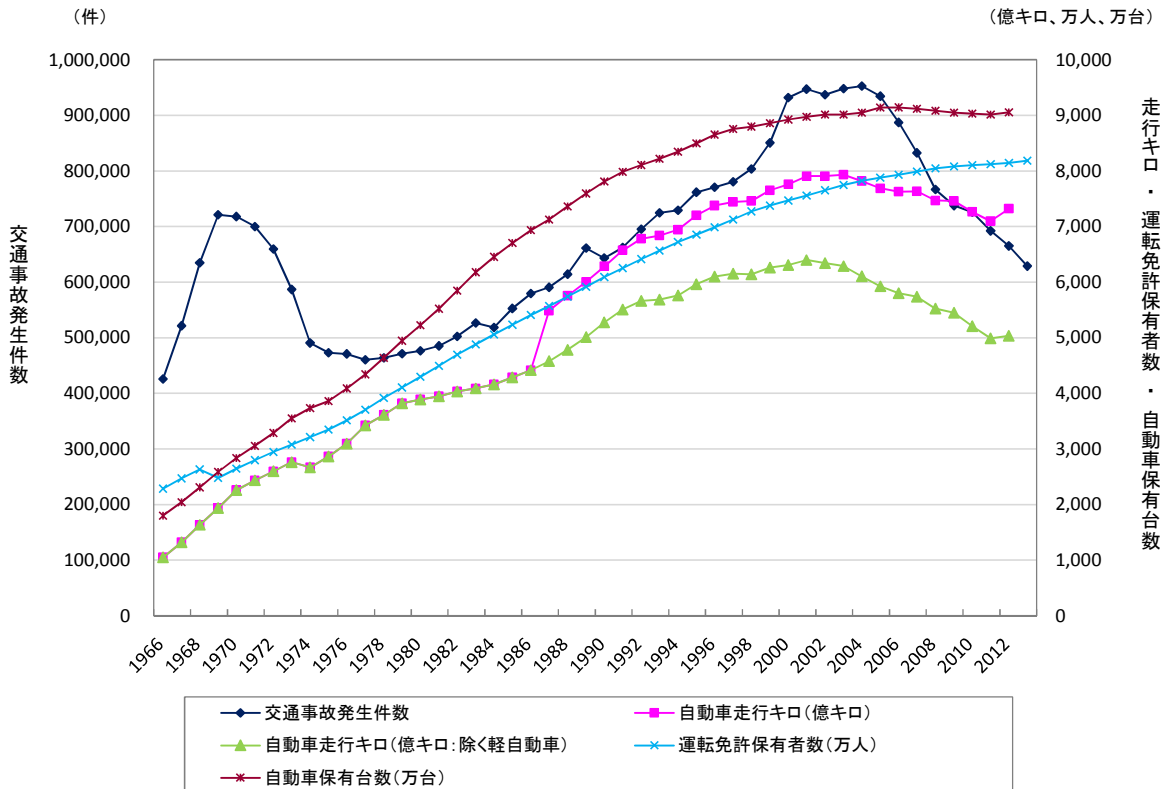


注) 1 1959年までは軽微な被害(8日未満の負傷、2万円以下の物的損害)事故は、含まれていない。
2 1966年以降の件数には物損事故を含まない。
3 1971年以前は、沖縄県を含まない。
資料) 交通事故統計年報 (ITARDA) による

2. 自動車走行キロ・運転免許保有者数・自動車保有台数の推移

交通事故発生件数、交通事故死者数・死傷者数が第1のピークを迎えた1970年頃から2004年頃まで、自動車走行キロ、運転免許保有者数、自動車保有台数の推移は、ほぼ単調増加を示していたが、いずれの指標も2004年から2008年にかけてピークアウトし、ほぼ横ばいから減少に転じた。その後、自動車走行キロについては、2012年に増加に転じている。

図表 3-2 自動車走行キロ・運転免許保有者数・自動車保有台数の推移



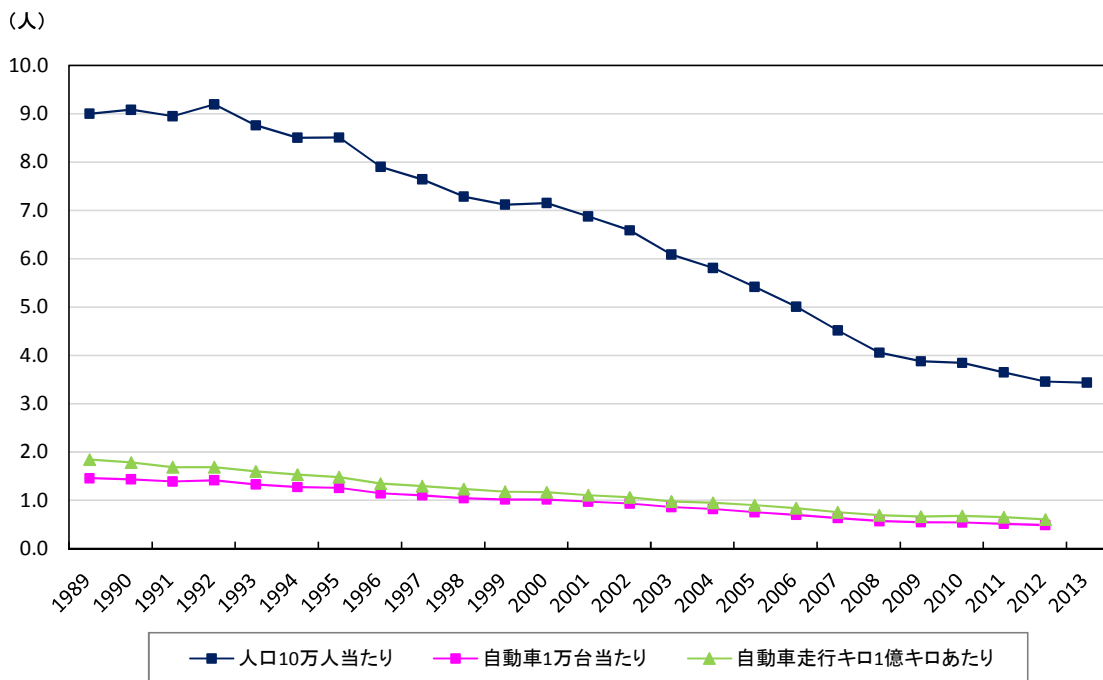
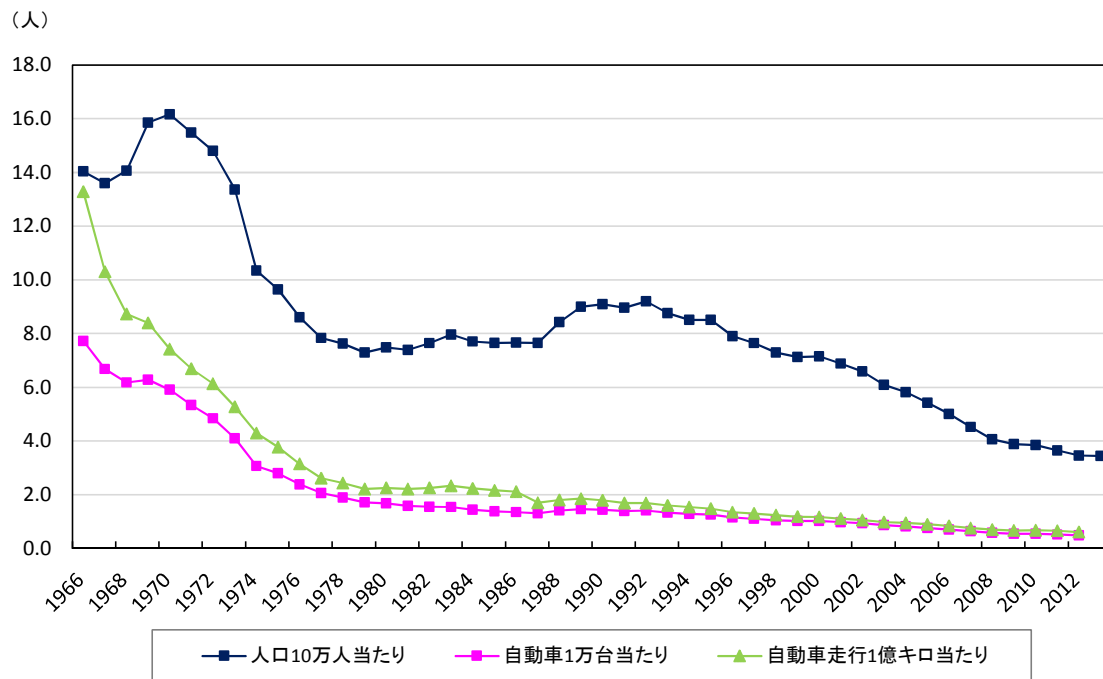
資料) 交通事故件数：交通統計 (ITARDA) による
 運転免許保有者数：運転免許統計 (警察庁) による
 自動車走行キロ、自動車保有台数：自動車輸送統計調査 (国土交通省) による

3. 単位あたり道路交通事故死者数・単位あたり交通事故件数

交通事故死者数を人口10万人あたりで見ると、1970年をピークに1970年代後半にかけて大きく減少し、その後1980年代後半までは横ばいであった。1980年代後半から1990年代前半にかけて一時的に横ばいから緩やかな上昇となった後は減少傾向が続いているが、2008年以降は減少率が小さくなっている。

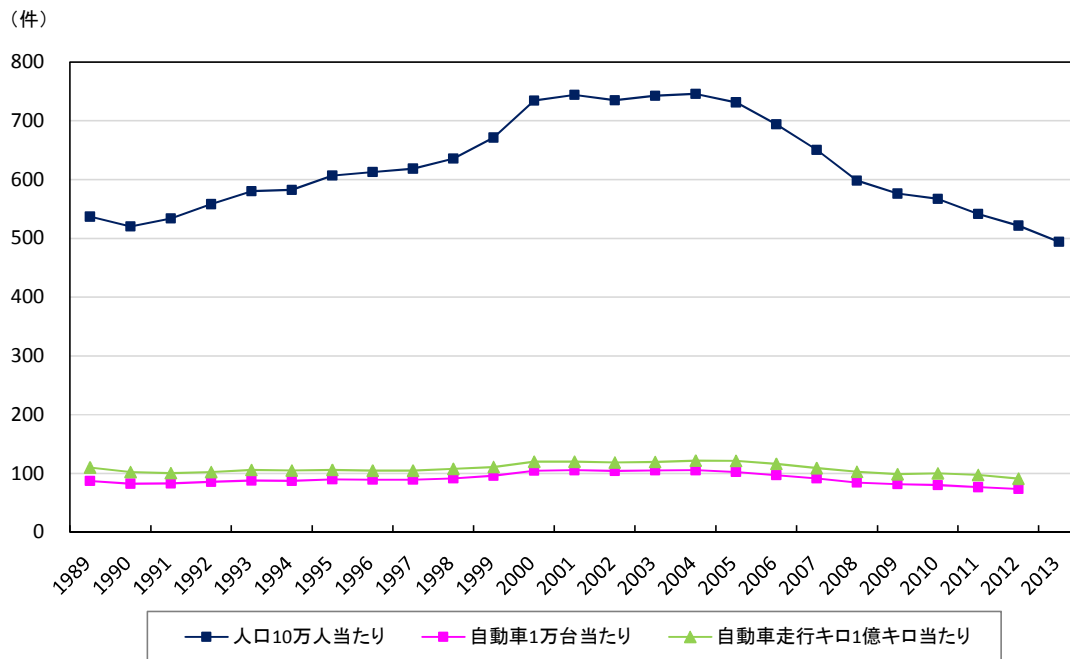
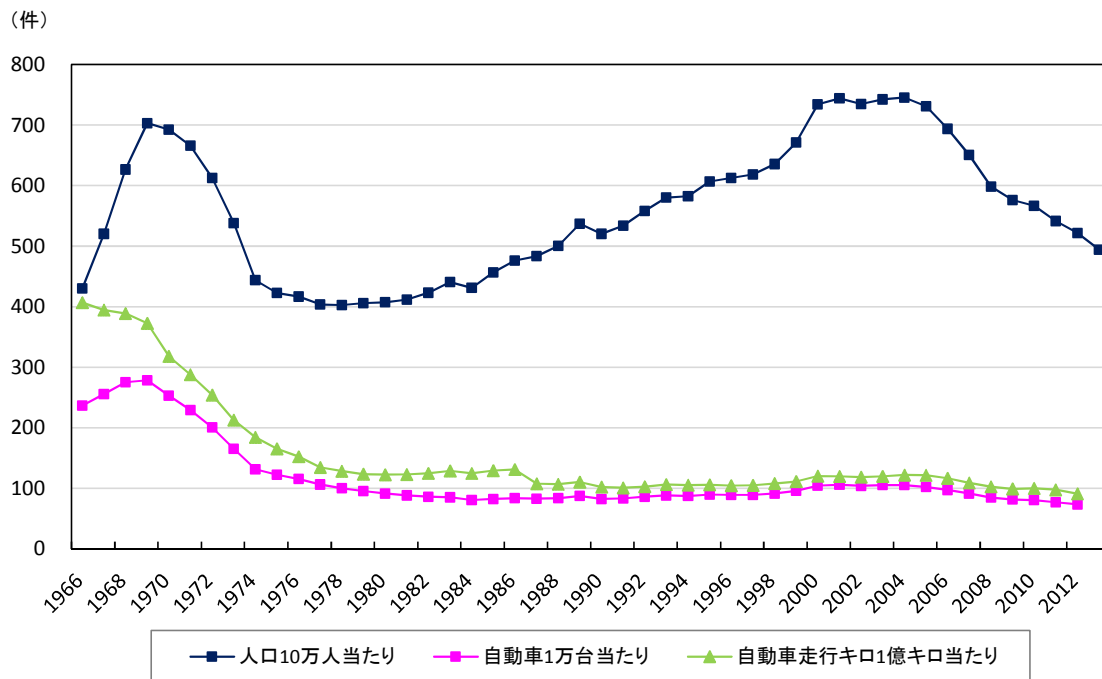
自動車1万台あたり・自動車走行キロ1億キロあたりの交通事故死者数については1960年代後半から1980年頃にかけて大きく低下した後も、今日に至るまで漸減傾向が続いている。

図表 3-3 人口10万人・自動車1万台・自動車走行1億キロあたり交通事故死者数
 (上段：長期、下段：短期(平成以降))



資料) 人口：人口推計（総務省統計局）による
 交通事故死者数：交通統計（ITARDA）による
 自動車走行キロ、自動車保有台数：自動車輸送統計調査（国土交通省）による

図表 3-4 人口 10 万人・自動車 1 万台・自動車走行 1 億キロあたり交通事故件数
 (上段：長期、下段：短期 (平成以降))



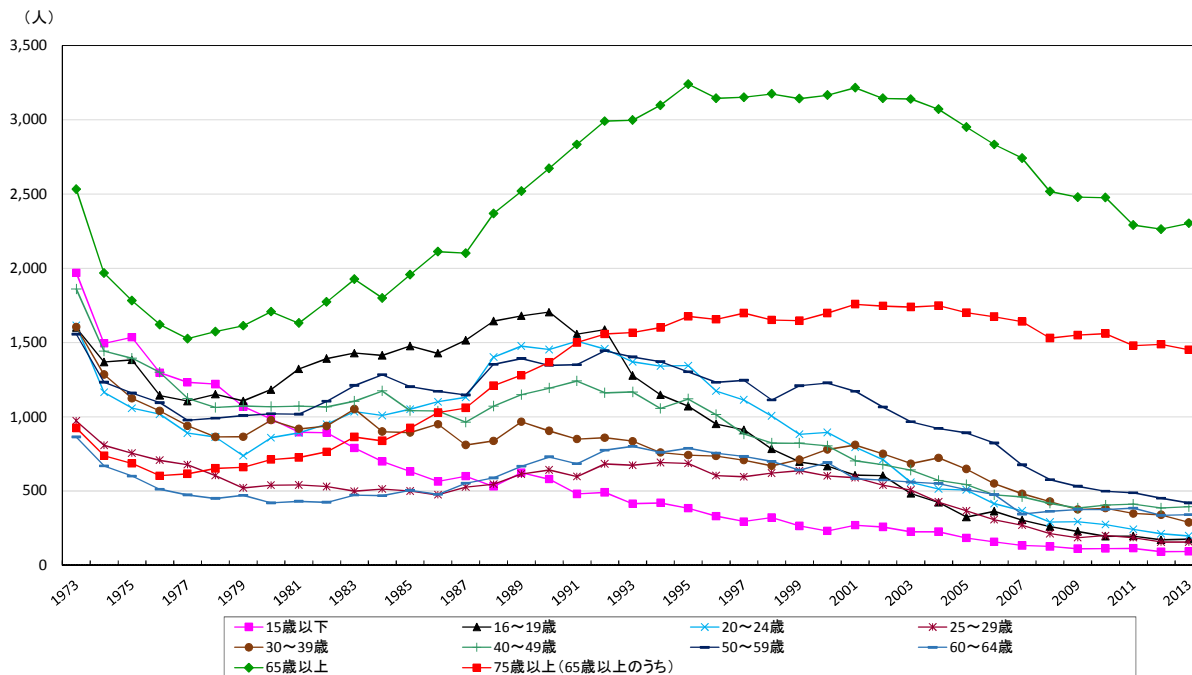
資料) 人口：人口推計（総務省統計局）による
 交通事故件数：交通統計（ITARDA）による
 自動車走行キロ、自動車保有台数：自動車輸送統計調査（国土交通省）による

4. 年齢階層別道路交通事故死者数・死傷者数

近年、交通事故死者数は全年齢階層で概ね減少傾向にあるが、2008年以降は減少率が小さくなり、下げ止まりつつある。特に65歳以上の高齢者の2013年の死者数は2,303人（前年比+39人）であり、全体の52.7%を占めている。

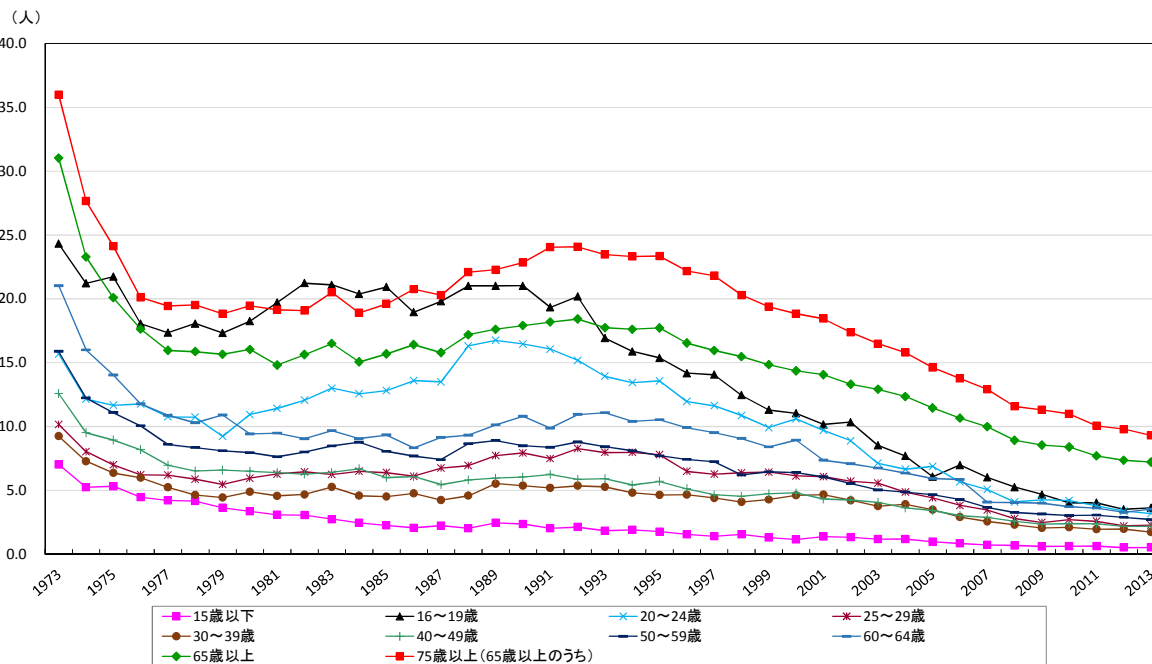
人口あたりでは2008年以降全年齢階層でほぼ横ばい又はやや減少の傾向にあり、65歳以上の高齢者の死者数が最も多くなっている。

図表 3-5 年齢階層別交通事故死者数の推移



資料) 交通事故統計年報 (ITARDA) による

図表 3-6 年齢階層別人口10万人あたりの交通事故死者数の推移

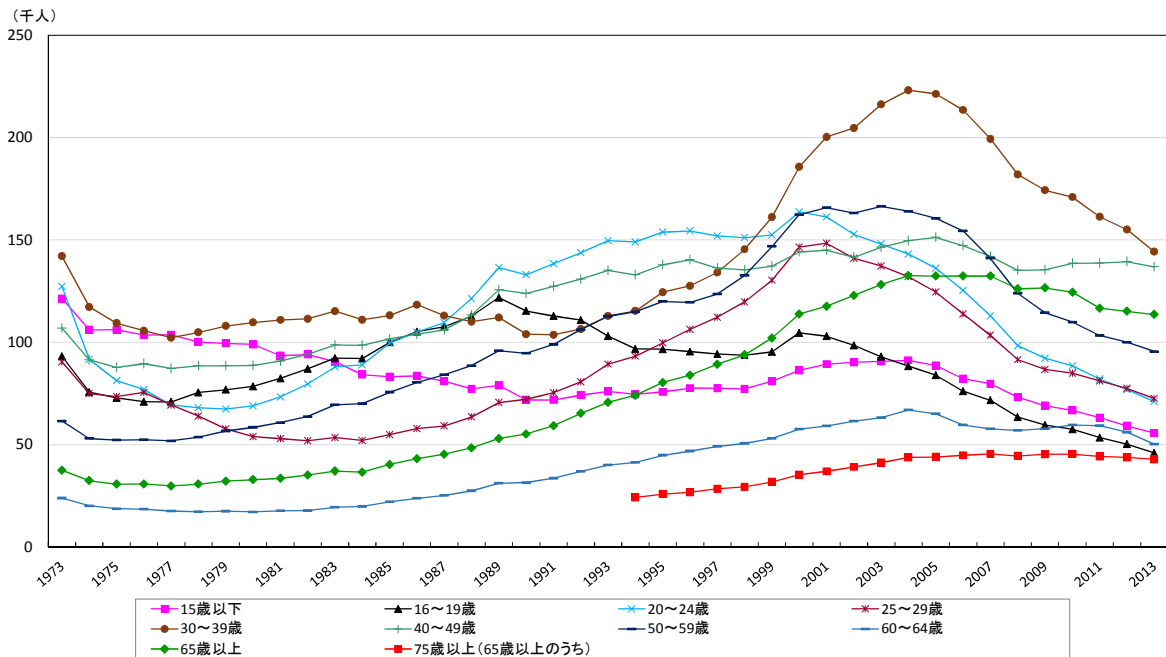


資料) 人口：人口推計 (総務省統計局) による
交通事故死者数：交通事故統計年報 (ITARDA) による

交通事故死傷者数も概ね減少傾向にあり、年齢階層別に見ると30～39歳が最も多く、次いで40～49歳、65歳以上の順に多くなっている。

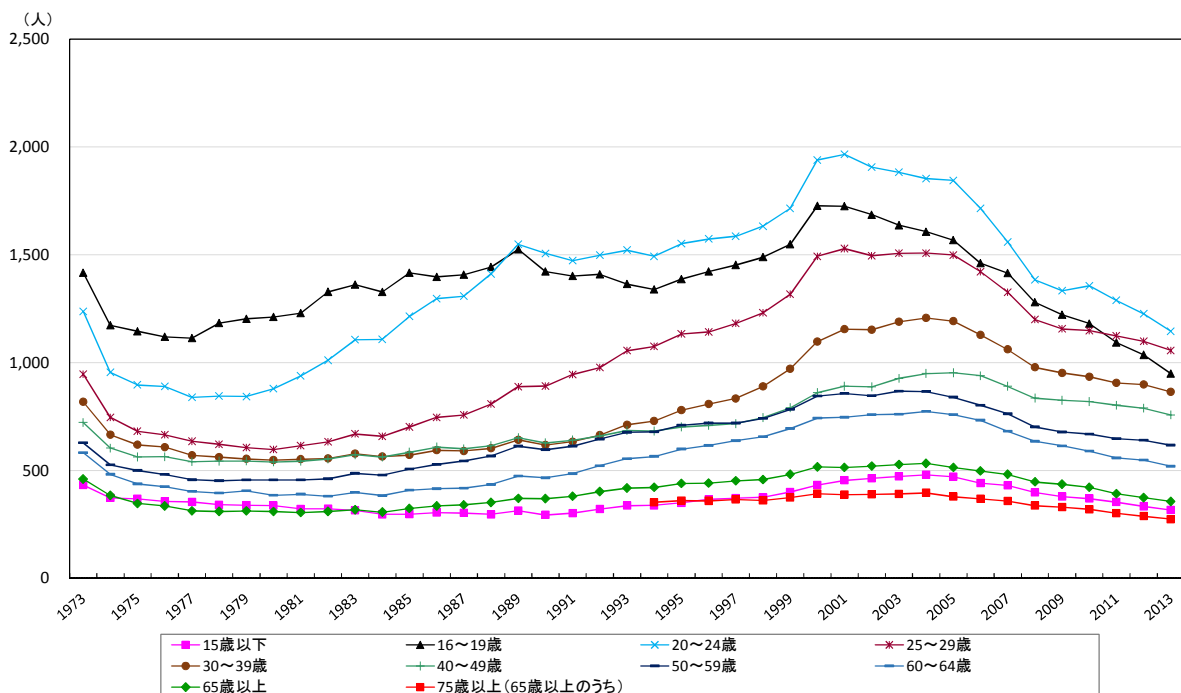
人口あたりでは20～24歳が最も多く、次いで25～29歳、16～19歳と若年層の死傷者数が多くなっている。

図表 3-7 年齢階層別交通事故死傷者数の推移



資料) 交通事故統計年報 (ITARDA) による

図表 3-8 年齢階層別人口10万人あたりの交通事故死傷者数の推移



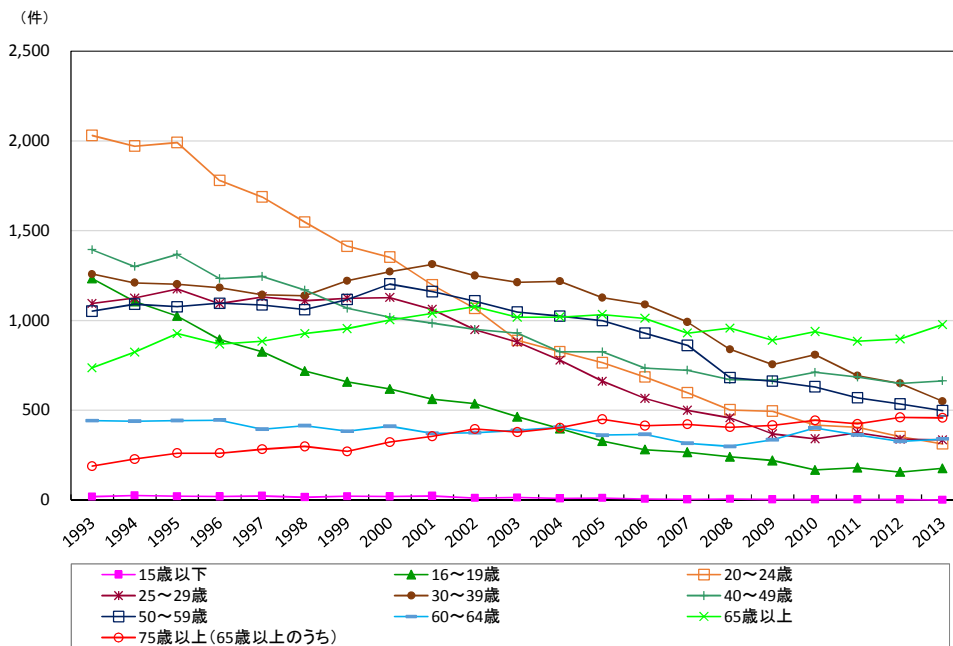
資料) 人口: 人口推計 (総務省統計局) による
交通事故死者数: 交通事故統計年報 (ITARDA) による

5. 第1当事者年齢階層別交通事故死亡件数

かつて第1当事者死亡事故件数の多かった20～24歳は大きく減少し、2008年以降は65歳以上の事故件数が全年齢階層の中で最も多くなっており、かつ2012年以降若干の増加がみられる。高齢者以外の年齢階層では、2008年以降は概ねやや減少又はほぼ横ばいである。

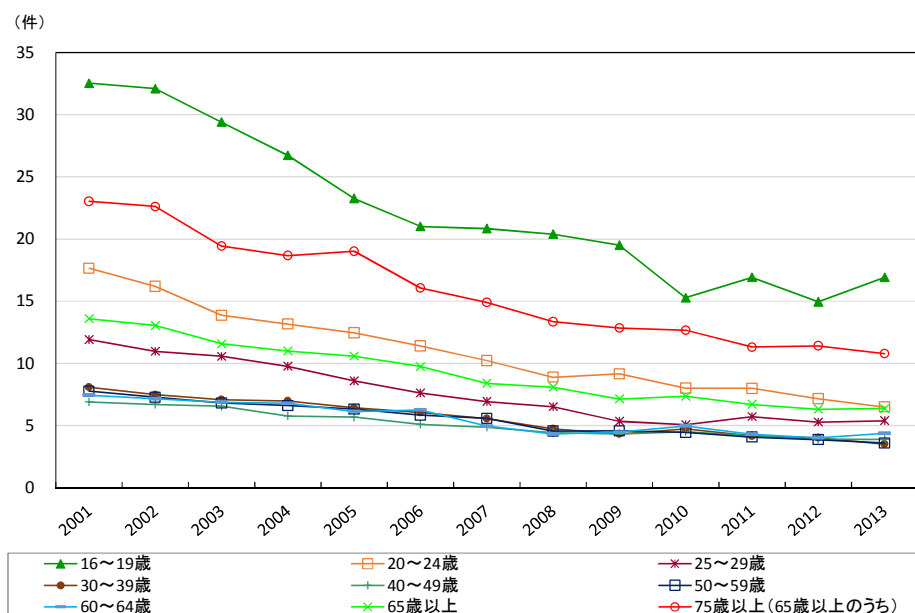
運転免許保有人口あたりでは、16～19歳の事故件数が最も多くなっており、全体としてはやや減少又はほぼ横ばいで推移している。

図表 3-9 第1当事者年齢階層別死亡事故件数の推移（自動車等）



注) 件数は自動車、自動二輪車、原付の合計値
資料) 交通統計 (ITARDA) による

図表 3-10 1 当年齢階層別運転免許保有人口 10 万人あたりの死亡事故件数の推移（自動車等）



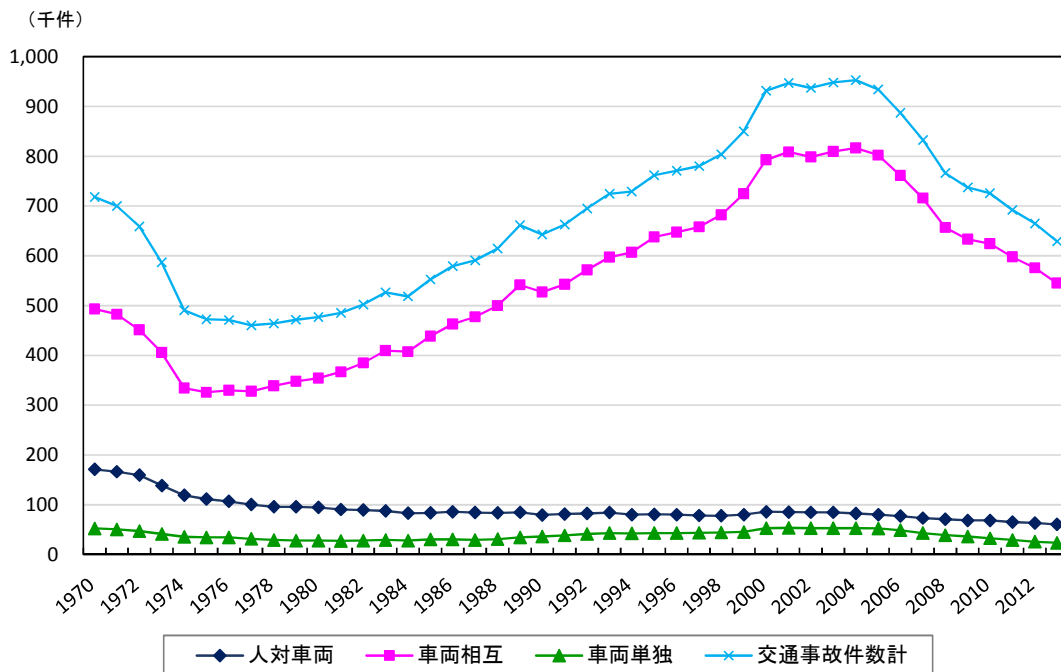
注) 件数は自動車、自動二輪車、原付の合計値
資料) 運転免許保有者数：運転免許統計 (警察庁) による
死亡事故件数：交通統計 (ITARDA) による

6. 事故類型別道路交通事故発生件数・死亡事故発生件数

事故類型別の道路交通事故件数では、車両相互の事故が突出して多い。

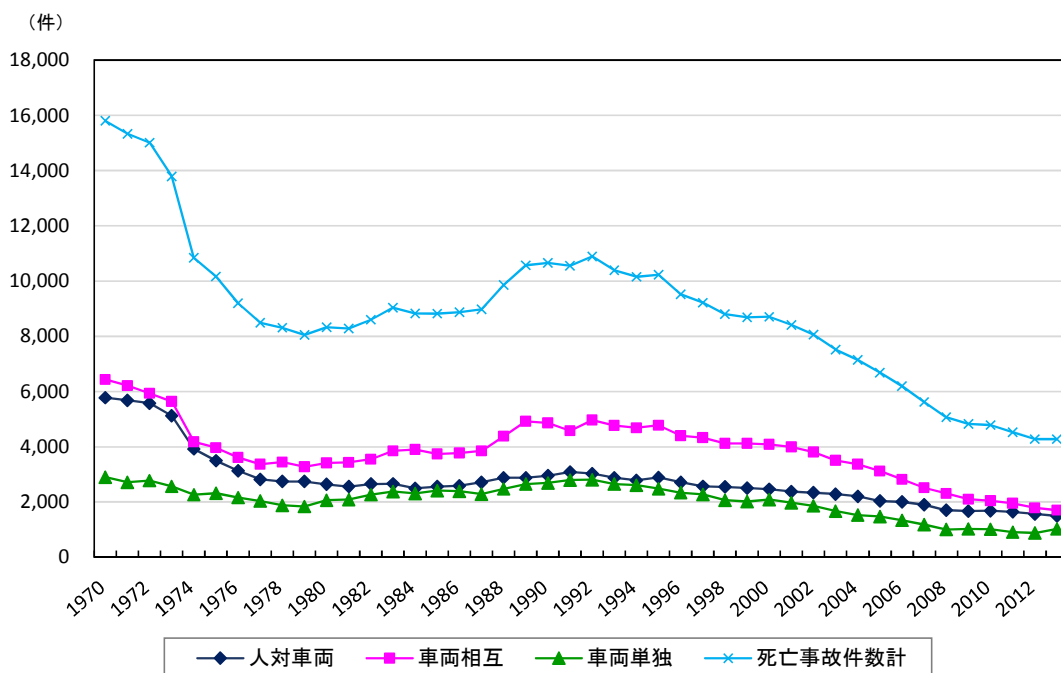
死亡事故に関しては、1970年代中頃以降車両相互が最も多い状態が続いていたが、2007年頃からは人対車両と車両相互の件数の差が小さくなっている。

図表 3-11 事故類型別交通事故発生件数の推移



資料) 交通統計 (ITARDA) による

図表 3-12 事故類型別死亡事故発生件数の推移



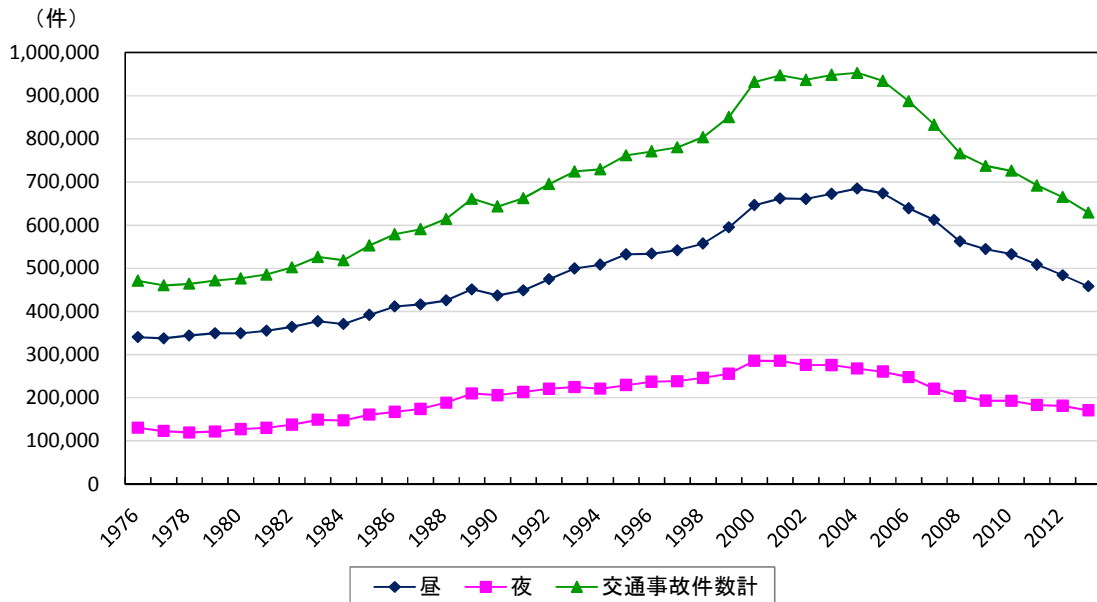
資料) 交通統計 (ITARDA) による

7. 昼夜別道路交通事発生件数・死亡事故発生件数

昼夜別の交通事故件数では、一貫して昼間事故の方が夜間事故よりも多く、近年はいずれも減少傾向にある。

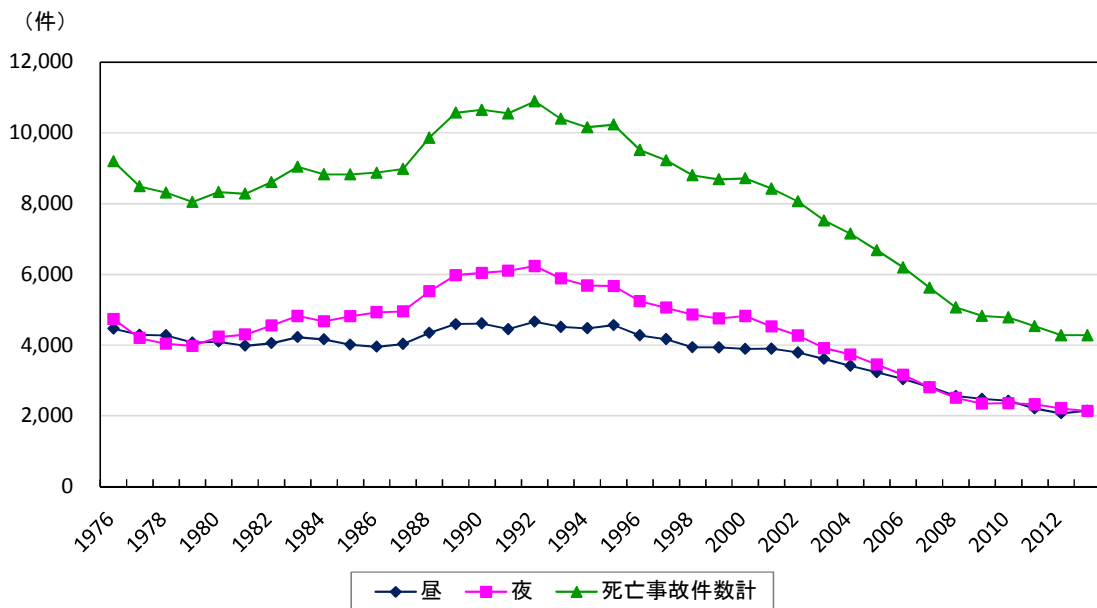
死亡事故に関しては長らく夜間事故の方が多かったが、近年は昼夜ほぼ同数となっている。

図表 3-13 昼夜別交通事故発生件数の推移



資料) 交通統計 (ITARDA) による

図表 3-14 昼夜別死亡事故発生件数の推移



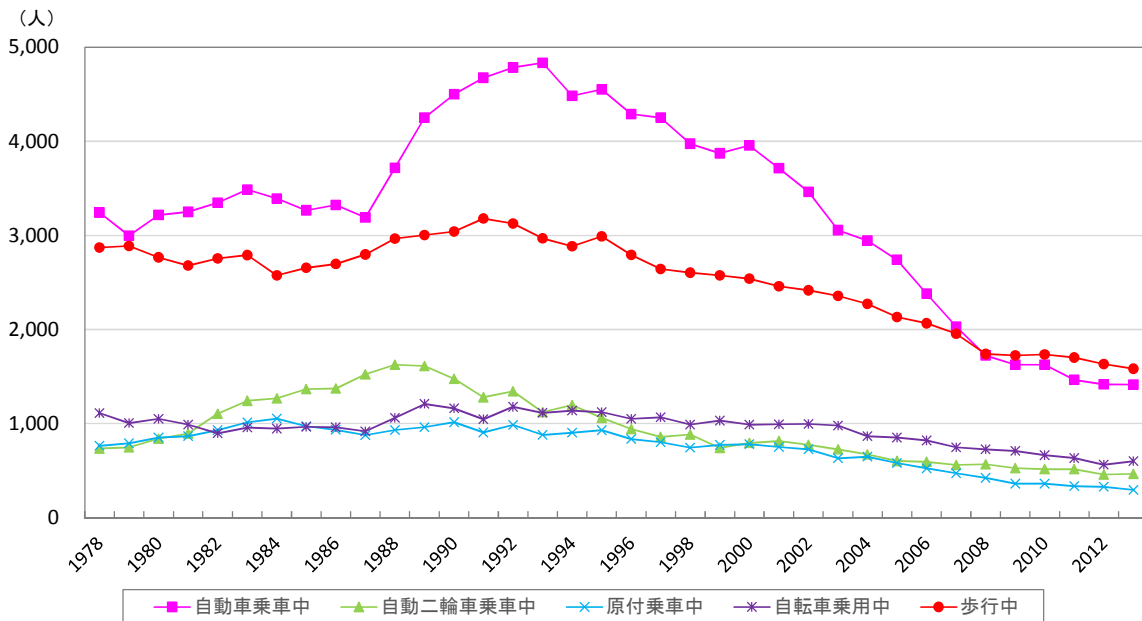
資料) 交通統計 (ITARDA) による

8. 状態別交通事故死者数・死傷者数

状態別の交通事故死者数では、2008年以降歩行中の死者数が自動車乗車中を上回って最も多くなっており、2013年では死者数全体の36.2%（1,584人）を占めている。その他はほぼ横ばい又はやや減少の傾向が続いており、1993年以降減少傾向が顕著であった自動車乗車中の死者数も、2008年以降は減少幅が小さくなっている。

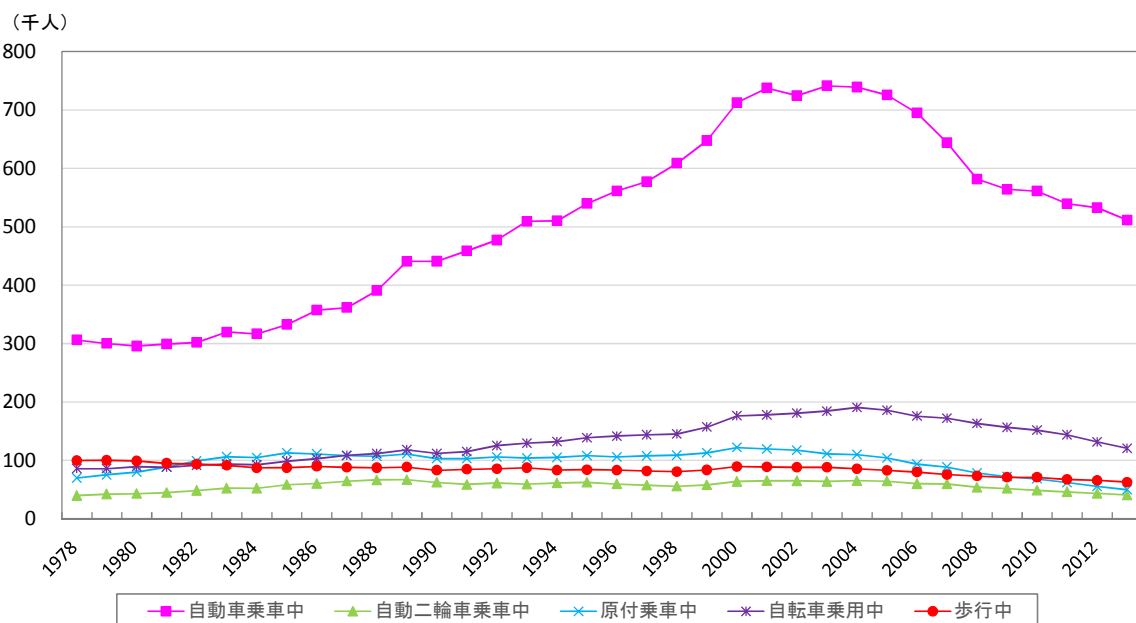
死傷者数では、自動車乗車中が最も多く、次いで自転車乗用中が多くなっている。

図表 3-15 状態別交通事故死者数の推移



資料) 交通事故統計年報 (ITARDA) による

図表 3-16 状態別交通事故死傷者数の推移



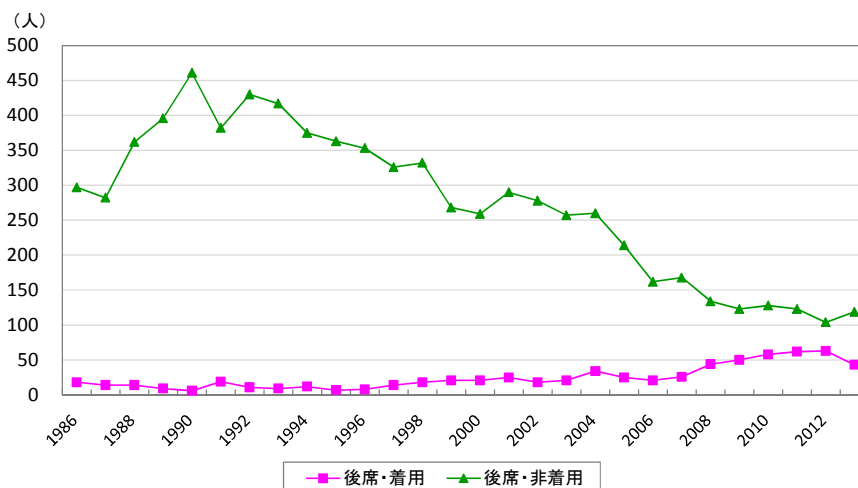
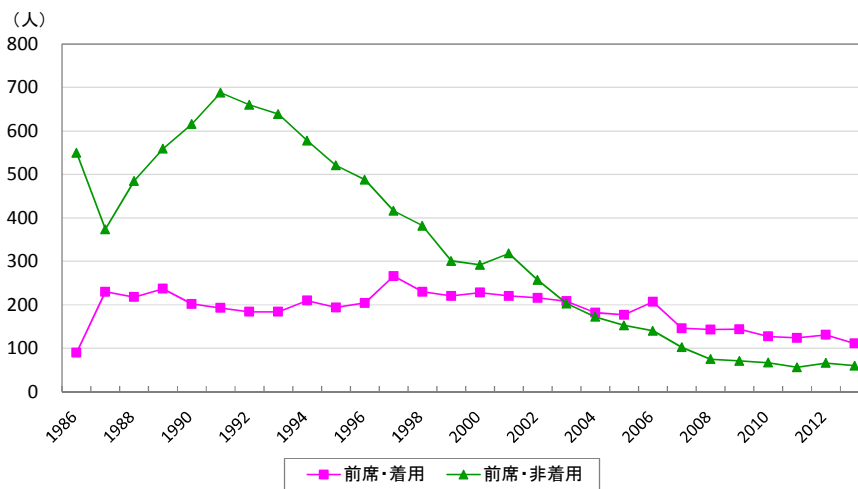
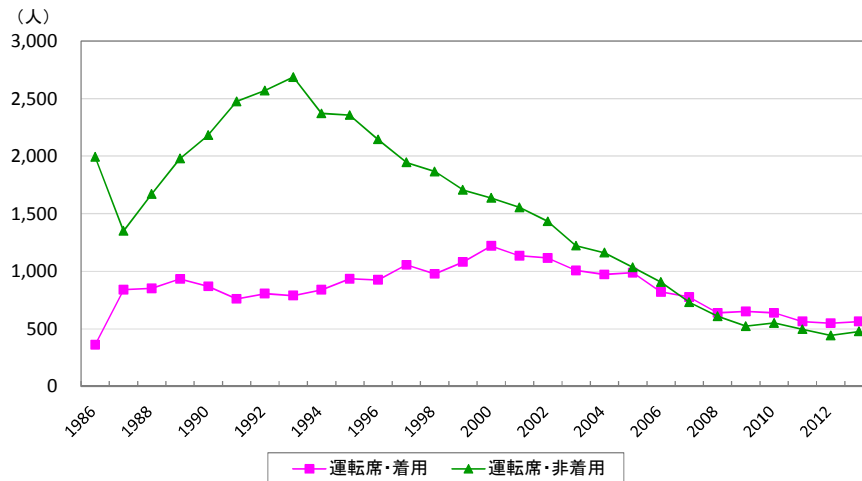
資料) 交通事故統計年報 (ITARDA) による

9. シートベルト・チャイルドシート使用の有無別交通事故死者数

1990年代以降シートベルト非着用による交通事故死者数は大きく減少しているが、2008年頃からは、ほぼ横ばいである。

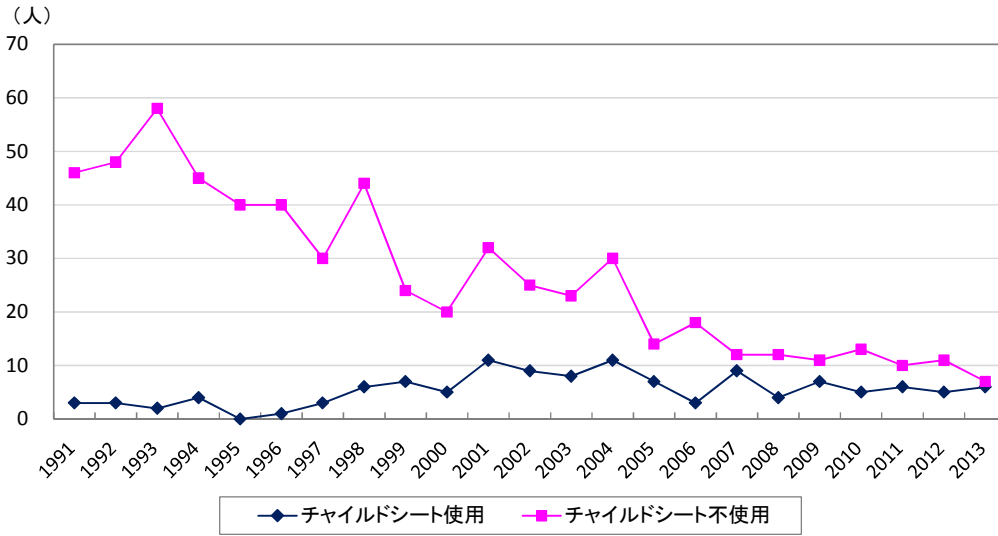
チャイルドシートについても、1990年代半ばから不使用による交通事故死者数は減少傾向であったが、2007年以降は減少幅が小さくなっている。

図表 3-17 シートベルト着用有無別交通事故死者数の推移
(上段：運転席、中段：前席、下段：後席)



資料) 交通統計 (ITARDA) による

図表 3-18 チャイルドシート使用有無別交通事故死者数の推移



資料) 交通統計 (ITARDA) による

第2節 長期予測手法の検討

1. 平成21年度調査における手法と課題

平成21年度調査（内閣府「道路交通安全の基本政策等に係る調査報告書」平成22年3月）においては、道路交通事故件数や死者数の将来予測を行うためのモデルとして、①トレンドによる分析モデル、②年齢階層別人口の大きさに着目した分析モデル、③道路交通事故の構造的要因に着目した分析モデルの3つの手法が検討された。以下にそれぞれのモデルの予測手法と課題や留意事項を整理する。

①トレンドによる分析モデル

手法	「自動車走行キロあたりの道路交通事故死者数（交通事故件数）」のタイムトレンドに着目した予測手法であり、前年までの傾向を、単純に後方に引き伸ばすことで予測を行う。
課題・留意事項	経済要因、社会要因、政策要因の変化による影響が捨象された分析であることから、直近のタイムトレンドが変化している場合や、今後、各要因について大きな変化が想定される場合は、実績値との乖離が大きくなると考えられる。よって、パラメータを推計する期間の精査や、目標の検討時における予測結果の位置付けについての検討が必要と考えられる。

②年齢階層別人口の大きさに着目した分析モデル

手法	特定の年齢階層の大きさが交通事故死者数や交通事故件数に影響を与えたとした論理に基づき、過去の交通事故死者数や交通事故件数の再現性（とりわけ交通事故件数・死者数のピーク時の大きさの再現性）を重視した予測手法。
課題・留意事項	近年では、多くの年齢階層で人口10万人あたりの交通事故死者数が減少傾向にあることに加え、若年層の交通事故率が大きく減少し、中高年齢層（特に女性）の運転免許保有率が上昇するなど、年齢階層別の交通事故発生状況の傾向が変化しつつあることから、最近の交通事故発生状況の傾向変化をより適切に反映するためのモデルの改良が必要と考えられる。

③道路交通事故の構造的要因に着目した分析モデル

手法	今後の政策の方向性についてのインプリケーションを得ることを目的とし、上記の2つの手法では説明しきれない経済的要因や技術的要因等、近年の道路交通事故の変動に影響を及ぼしてきた諸要因を社会科学的見地から分析する手法。
課題・留意事項	分析によって道路交通事故の減少に資する一部の政策の方向性は示唆されたが、すべての政策について検証できたとは言い難く、また、特に今後の交通安全対策上で重視されるターゲットとなるセグメント別の事故要因分析を行うために必要なデータ整理や、個別モデルの検討を進めることが望ましいと考えられる。

2. 今回の調査検討における考え方

平成 21 年度調査において最終的な予測結果として採用された「トレンドによる分析モデル」及び「年齢階層人口の大きさに着目した分析モデル」については、今回の調査研究においても、平成 25 年までの値を用いて時点修正を行い、次期計画期間の長期予測を行うための基礎資料とする。

加えて、1 で整理した課題を踏まえ、「道路交通事故の構造的要因に着目した分析モデル」については、平成 21 年度調査における重回帰分析を中心とした推計モデルをもとに、分析に利用可能なデータや新たな分析モデルの検討を行う。

また、人口 10 万人あたりの死者数・死傷者数の変化を反映するとともに、年齢階層別等のセグメントに区分して事故件数や死傷者数を予測する手法として「世代ごとの事故率に着目した手法」を新たに検討し、4 手法の分析結果を考慮して、道路交通事故に対する長期予測結果の結論を得ることとする。

それぞれのモデルによる予測にあたっては、交通事故死者数・死傷者数が減少局面に入っている近年の傾向を踏まえ、予測に用いるデータの期間を設定する。

3. 道路交通事故死者数等の予測手法の検討

(1) トレンドによる分析モデル

1) 予測の考え方

- ・「自動車走行キロあたりの道路交通事故死者数（交通事故件数）」のタイムトレンドに着目した予測手法であり、前年までの傾向を、単純に後方に引き伸ばすことで予測を行う。
- ・死者・死傷者数が共に減少傾向に入った 2005 年以降のデータを対象に予測を行う。

モデル式 $\ln(y) = a_0 + a_1x$

ここに y : 自動車走行キロあたりの道路交通事故死者数（交通事故件数）

x : 西暦

a_0 : 定数項（パラメータ）、 a_1 : 係数（パラメータ）

予測手順

- ① 「自動車走行キロ 1 億キロあたり交通事故死者数（交通事故件数）」の対数値を、西暦年によって回帰する（単回帰分析）。
- ② 自動車走行キロを対数タイムトレンドによって回帰する（単回帰分析）。
- ③ 上記②で求めた回帰式に基づく自動車走行キロの将来推計を行う。
- ④ 上記③で求めた自動車走行キロの将来推計と①で求めた「自動車走行キロ 1 億キロあたり交通事故死者数（交通事故件数）」から、交通事故死者数（交通事故件数）を算出する。
- ⑤ 死傷者数は、過去 10 年間、交通事故件数の 1.24 倍程度で推移していることから、交通事故件数の予測値に死傷者・事故件数比率の平均値を乗じて将来予測値として算出する。

2) 予測手法の前提条件

- ・データ実績期間における、交通安全対策の進展や、人口構成や道路交通状況などの変化が、今後も同様に継続するものと仮定して予測する手法である。
- ・但し、将来予測において、与件として具体の将来状況を設定する手法ではない。
- ・自動車走行キロあたりの道路交通事故死者数（交通事故件数）のタイムトレンドが対数曲線に回帰すると仮定している。

3) 予測に際しての留意事項

- ・将来における人口構成や道路交通状況、交通安全対策の実施状況が、現状の想定（過去からの延長線上）から大きく変化すると、実績と予測が乖離する可能性を有する。

4) 予測結果

2005年から2013年の実績値を用いて、トレンド分析による将来予測を行った。

なお、トレンド分析モデルでは、死者数（事故件数）を正規化するための将来自動車走行キロの設定方法（①タイムトレンドにより推計する方法、②国土交通省将来推計値を用いる方法）により、将来予測値に幅が生じる。

予測結果では、2020（H32）年における道路交通事故死者数は約2,900人～3,100人、2025（H37）年における死者数は約2,200～2,400人と推計された。また、道路交通事故死傷者数は2020（H32）年では約58～61万人、2025（H37）年では約47～50万人と推計された。

図表 3-19 トレンド分析モデルによる予測結果

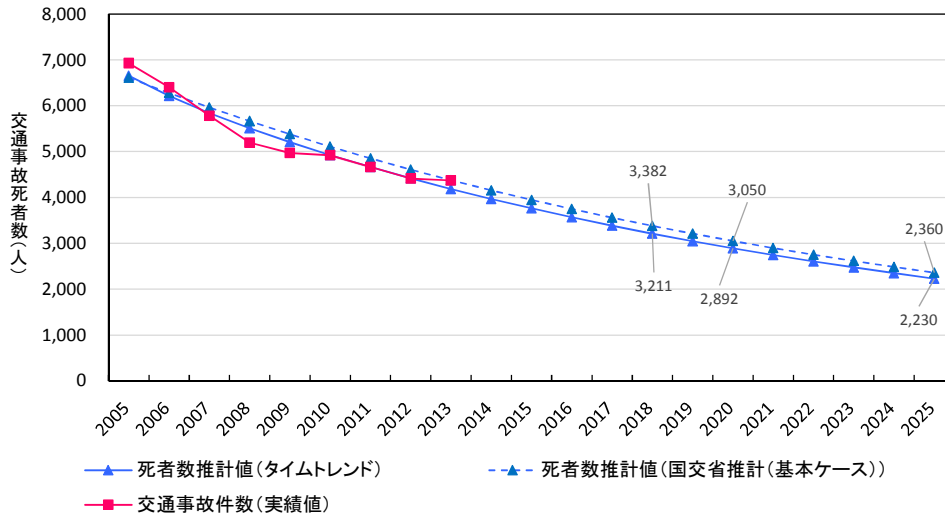
項目	推計期間	定数項	係数	自由度 修正済み 決定係数	F値	事故件数 に対する 死傷者数 の比率
死者数	2005～2013年	100.94	-0.050	0.918	3.005E-05	—
事故件数	2005～2013年	86.80	-0.041	0.918	7.446E-06	—
死傷者数	2005～2013年	—	—	—	—	1.245

単位：人（件）/年

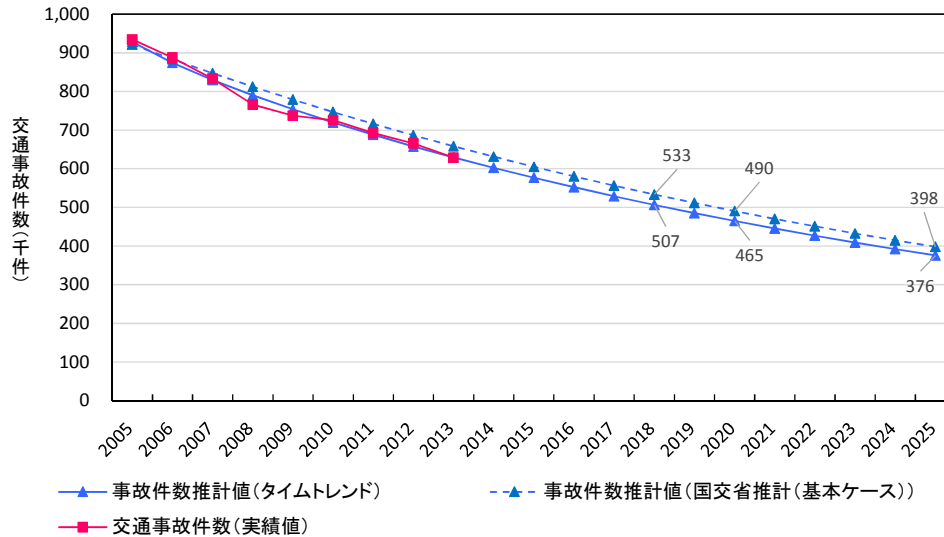
項目	2013年の 実績値	2013(H25)年の推計値		2018(H30)年の推計値		2020(H32)年の推計値		2025(H37)年の推計値	
		走行キロ タイム トレンド	走行キロ 国交省 推計	走行キロ タイム トレンド	走行キロ 国交省 推計	走行キロ タイム トレンド	走行キロ 国交省 推計	走行キロ タイム トレンド	走行キロ 国交省 推計
死者数	4,373	4,184	4,377	3,211	3,382	2,892	3,050	2,230	2,360
事故件数	629,021	629,414	658,321	506,556	533,463	464,972	490,458	375,994	397,894
死傷者数	785,867	783,522	819,507	630,583	664,078	578,817	610,543	468,054	495,316

注) トレンド分析のうち、「タイムトレンド」による推計値は、西暦を説明変数とした単回帰モデルによる自動車走行台キロの推計値を使用して算出した値、「国交省需要予測」による推計値は『道路の将来交通需要推計に関する検討会報告書』（国土交通省）における自動車走行台キロの推計値を使用して算出した値
資料) 死者数の実績値：交通統計（ITARDA）

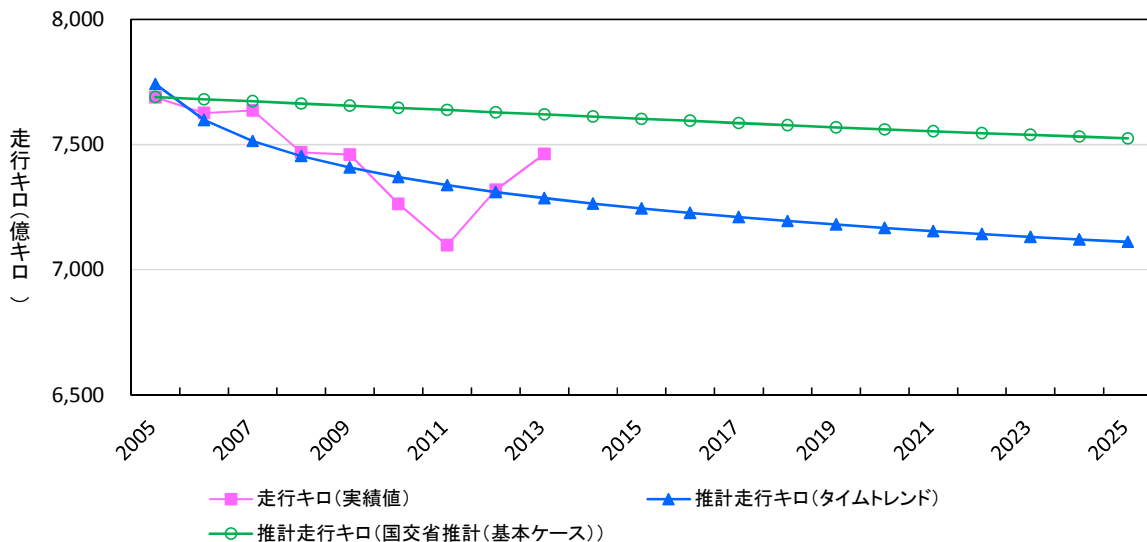
図表 3-20 トレンド分析モデルによる死者数推計値の推移



図表 3-21 トレンド分析モデルによる事故件数推計値の推移



図表 3-22 自動車走行キロの対数トレンドモデルによる推計値の推移



(2) 年齢階層別人口の大きさに着目した分析モデル

1) 予測の考え方

- ・特定の年齢階層の大きさが道路交通事故件数全体に影響を与えるとの仮定に基づいた予測手法であり、該当年次の年齢階層別人口を用いて予測を行う。
- ・例えば、交通環境においてルールを守らない者がある程度の数に達すると次々に同一の傾向を取る場合が見られる（渋滞時の路肩走行なども数台通ると真似る車両が現れることがある）といった影響が考えられる。
- ・こうした影響を加えるため、各年齢階層の人口に、各年齢階層の各年毎の構成割合を乗じた数値を説明変数としている。
- ・死者・死傷者数が共に減少局面に入った 2005 年以降のデータを対象に予測を行う。

$$\text{モデル式 } \ln(y) = a_1 x_1^2 / U + a_2 x_2^2 / U + a_3 x_3^2 / U + \dots + a_n x_n^2 / U$$

ここに y : 道路交通事故死者数 (交通事故件数)

x_i^2 : 年齢階層区分 i の人口の二乗項

U : 総人口

a_i : 係数 (パラメータ)

予測手順

- ① 交通事故死者数 (交通事故件数) の対数値を各年齢階層の構成割合に各年齢階層の人口を乗じたウェイト付けコーホートによって回帰する (重回帰分析)。
- ② 上記①で求めた回帰式に、将来年齢階層別人口を入力し、交通事故死者数 (交通事故件数) を算出する。
- ③ 死傷者数は、交通事故件数の予測値に死傷者数・事故件数比率の平均値を乗じて将来予測値として算出する。

※将来の年齢階層別人口は、国立社会保障・人口問題研究所の将来推計人口を使用する。

2) 予測手法の前提条件

- ・交通事故件数・死者数の変化は、年齢階層別人口の変化に影響を受けるとの仮定に基づいた予測手法であり、データ実績期間の平均的な状況が継続することを前提としており、将来における道路交通状況の変化や、交通安全対策の進展は考慮していない。
- ・将来予測において、与件として将来年齢階層別人口を設定する必要がある。

3) 予測に際しての留意事項

- ・将来における道路交通状況や、交通安全対策の実施状況が、現状から大きく変化すると、実績と予測が乖離する可能性を有する。
- ・与件とする将来推計人口について、予測誤差が生じると、実績と予測が乖離する可能性を有する。

4) 予測結果

年齢階層別人口の大きさに着目した分析モデルは、説明変数に用いる年齢区分の設定により、将来推計値が異なる。過去10年程度の年齢階層別の人口と死傷者数、死者数の増減率を勘案し、年齢区分の設定を以下の3ケースで行った。

- ①年齢区分1 (19歳以下/20~64歳/65歳以上)
- ②年齢区分2 (24歳以下/25~64歳/65歳以上)
- ③年齢区分3 (39歳以下/40~64歳/65歳以上)

予測結果では、2020(H32)年における道路交通事故死者数は約2,500~3,000人、2025(H37)年における死者数は約1,600~2,200人と推計された。

また、道路交通事故死傷者数は2020(H32)年では約51~57万人、2025(H37)年では約34~42万人と推計された。

なお、検討の過程では、年齢階層別人口と交通事故指標との伸び率を勘案し、年齢区分を、4又は5区分に分類し推計したが、一部の説明変数の説明力(t値)が低い値であった。

また、前回調査では交通事故死者数等の長期的推移におけるダイナミックな変化を再現することを重視していたが、今回調査では過去の再現性よりも将来予測に重点を置き、直近の死者数・死傷者数の減少局面を対象としていることから、モデル形式の簡易化(例:説明指標を年齢階層別人口Xiのみとする等)を試みたが、モデルの推計精度において有意な結果が得られなかったため、本報告書には掲載していない。

※t値は、説明変数の係数や定数項の確からしさの度合いを判断する際に使用する数値であり、t値の絶対値が大きいと、有意であると判断できる。

図表 3-23 年齢階層別人口の大きさに着目した分析モデルによる予測結果(区分1)

死者数	係数ai	t値	事故件数	係数ai	t値
切片	-	-	切片	-	-
19歳以下	1.04E-03	9.2	19歳以下	8.95E-04	8.9
20~64歳	6.49E-05	5.7	20~64歳	1.63E-04	16.2
65歳以上	1.93E-04	27.3	65歳以上	3.78E-04	60.5

単位:人(件)/年

項目	推計期間	2013(H25)年の実績値	2013(H25)年の推計値	2018(H30)年の推計値	2020(H32)年の推計値	2025(H37)年の推計値
死者数	2005~2013年	4,373	4,332	3,025	2,538	1,640
事故件数		629,021	633,795	475,220	411,577	274,436
死傷者数		785,867	788,975	591,575	512,349	341,630

図表 3-24 年齢階層別人口の大きさに着目した分析モデルによる予測結果（区分2）

死者数	係数ai	t 値	事故件数	係数ai	t 値
切片	-	-	切片	-	-
24歳以下	4.74E-04	6.9	24歳以下	5.87E-04	23.2
25～64歳	1.04E-04	6.5	25～64歳	1.84E-04	31.1
65歳以上	2.07E-04	10.5	65歳以上	3.94E-04	54.4

単位：人（件）/年

項目	推計期間	2013(H25)年 の実績値	2013(H25)年 の推計値	2018(H30)年 の推計値	2020(H32)年 の推計値	2025(H37)年 の推計値
死者数	2005～2013年	4,373	4,230	3,313	2,959	2,170
事故件数		629,021	633,540	514,185	456,826	318,200
死傷者数		785,867	788,658	640,080	568,677	396,110

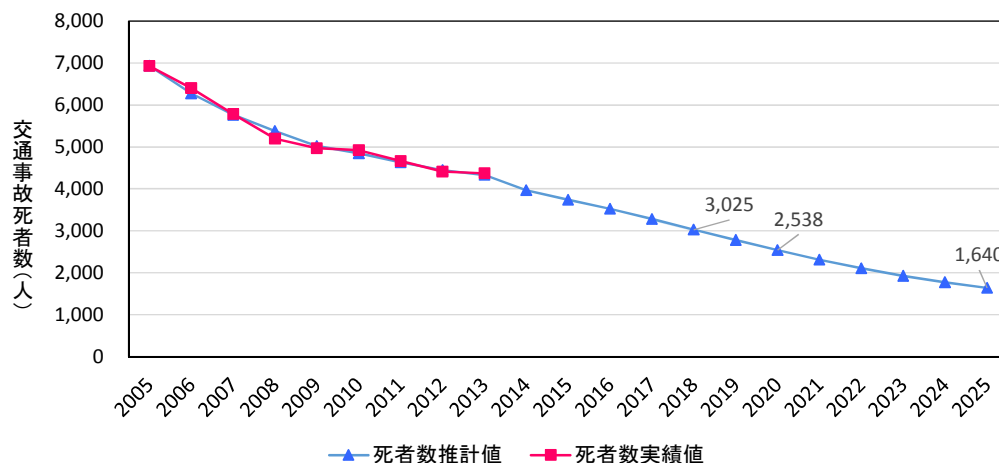
図表 3-25 年齢階層別人口の大きさに着目した分析モデルによる予測結果（区分3）

死者数	係数ai	t 値	事故件数	係数ai	t 値
切片	-	-	切片	-	-
39歳以下	1.76E-04	10.7	39歳以下	2.72E-04	41.5
40～64歳	2.15E-04	4.9	40～64歳	2.96E-04	17.0
65歳以上	1.75E-04	4.5	65歳以上	3.98E-04	25.3

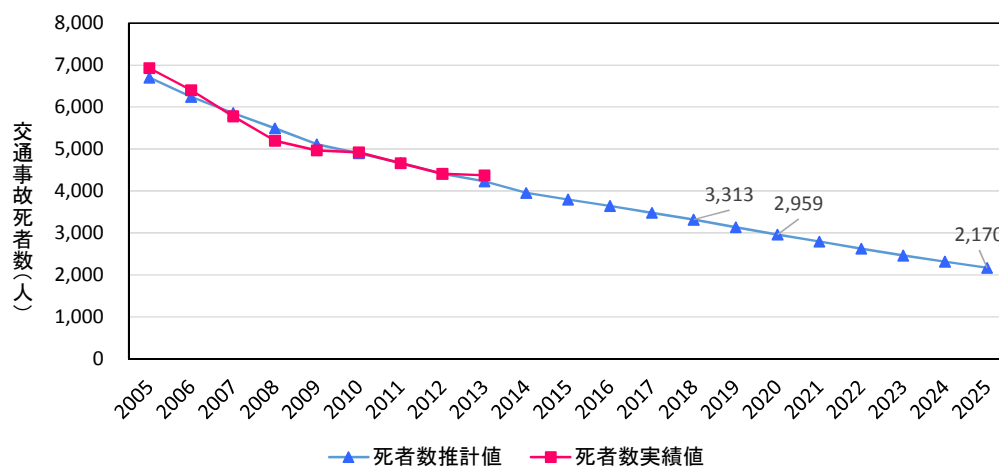
単位：人（件）/年

項目	推計期間	2013(H25)年 の実績値	2013(H25)年 の推計値	2018(H30)年 の推計値	2020(H32)年 の推計値	2025(H37)年 の推計値
死者数	2005～2013年	4,373	4,087	2,942	2,669	2,090
事故件数		629,021	622,493	500,363	452,763	333,713
死傷者数		785,867	774,907	622,874	563,619	415,421

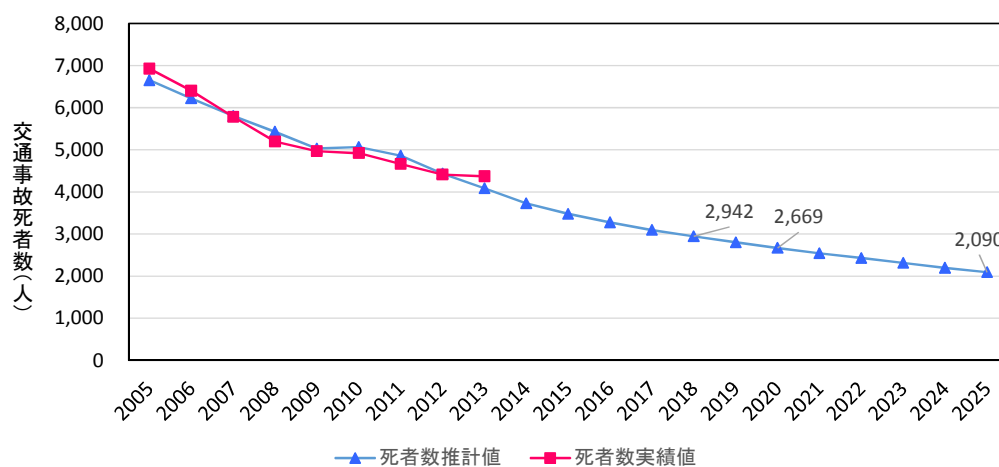
図表 3-26 年齢階層別人口の大きさに着目した分析モデルによる死者数推計値（区分1）



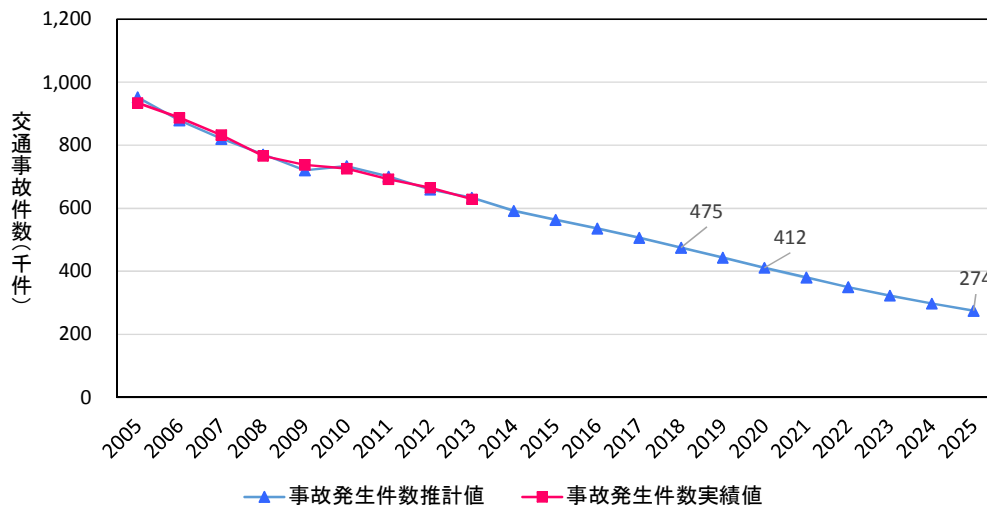
図表 3-27 年齢階層別人口の大きさに着目した分析モデルによる死者数推計値（区分2）



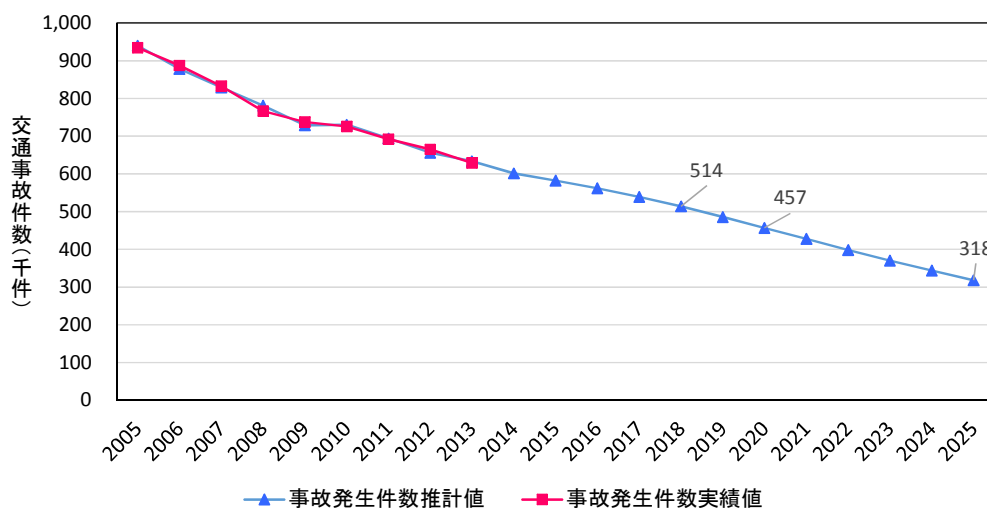
図表 3-28 年齢階層別人口の大きさに着目した分析モデルによる死者数推計値（区分3）



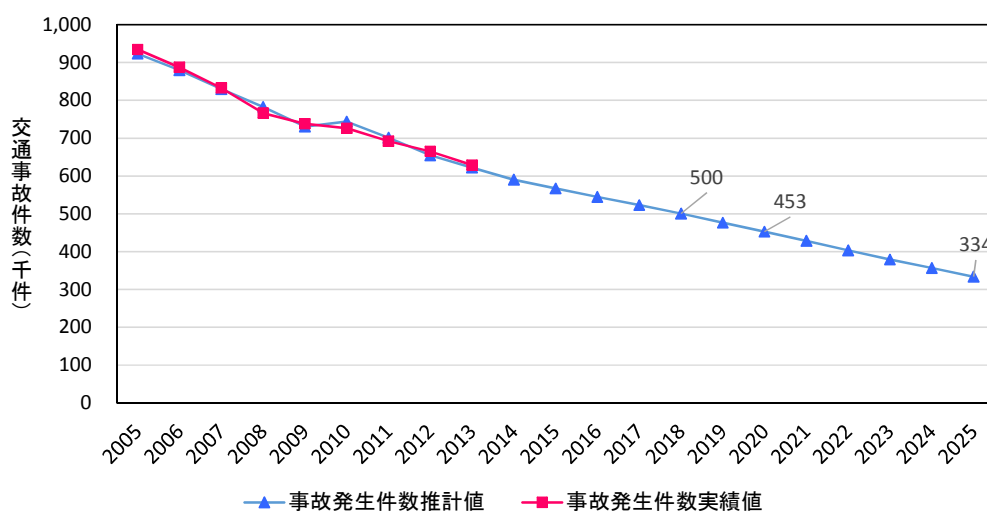
図表 3-29 年齢階層別人口の大きさに着目した分析モデルによる事故件数推計値（区分1）



図表 3-30 年齢階層別人口の大きさに着目した分析モデルによる事故件数推計値（区分2）



図表 3-31 年齢階層別人口の大きさに着目した分析モデルによる事故件数推計値（区分3）



(3) 世代毎の事故率に着目した手法

1) 予測の考え方

- ・近年では事故率（人口あたり死者数・死傷者数）が減少傾向にあることから、将来事故率（人口あたり死者数・死傷者数）を推定し、これに将来推計人口を乗じて予測を行う。

図表 3-3 2 将来交通事故死者数・死傷者数の算出イメージ

【事故率】					【人口】		【死者数・死傷者数】				
	自動車乗車中	二輪乗車中	自転車乗用中	歩行中		人口		自動車乗車中	二輪乗車中	自転車乗用中	歩行中
" 5-14"	○×	○×	○×	○×	" 5-14"	○×	" 5-14"	○×	○×	○×	○×
"15-24"	○×	○×	○×	○×	"15-24"	○×	"15-24"	○×	○×	○×	○×
"25-34"	○×	○×	○×	○×	"25-34"	○×	"25-34"	○×	○×	○×	○×
"35-44"	○×	○×	○×	○×	"35-44"	○×	"35-44"	○×	○×	○×	○×
"45-54"	○×	○×	○×	○×	"45-54"	○×	"45-54"	○×	○×	○×	○×
"55-64"	○×	○×	○×	○×	"55-64"	○×	"55-64"	○×	○×	○×	○×
"65-74"	○×	○×	○×	○×	"65-74"	○×	"65-74"	○×	○×	○×	○×
"75-"	○×	○×	○×	○×	"75-"	○×	"75-"	○×	○×	○×	○×

将来の事故率 × 将来人口 = 将来の死者数
死傷者数

- ・年齢階層別の将来事故率を直近5年間のタイムトレンドにより設定する。
- ・年齢階層別の将来事故率は、先の世代(生まれ年)の加齢に伴う、交通事故死者(死傷者)の増減が、次の世代にも引き継がれると想定して算出する。
- ・将来の事故率を状態別（“自動車乗車中”“二輪乗車中”“自転車乗用中”“歩行中”）に細分化して設定することにより、セグメント別の予測にも対応可能である。
- ・状態別の“その他”は、他状態と比べて極めて値が小さく、設定する将来事故率の信頼性が低いと想定されるため、2013（H25）年における全体事故死者（死傷者）数に対するその他事故死者（死傷者）数の比率を、“その他”を除いて状態別に推計した予測値に乘じることにより、“その他”分を考慮した予測を行うこととする。
- ・予測は2013（H25）年を起点に5年毎に実施し、2020（H32）年、2025（H37）年の予測値は内挿法及び外挿法により算出する。

○2020（H32）年の死者・死傷者数の算出方法（内挿法）

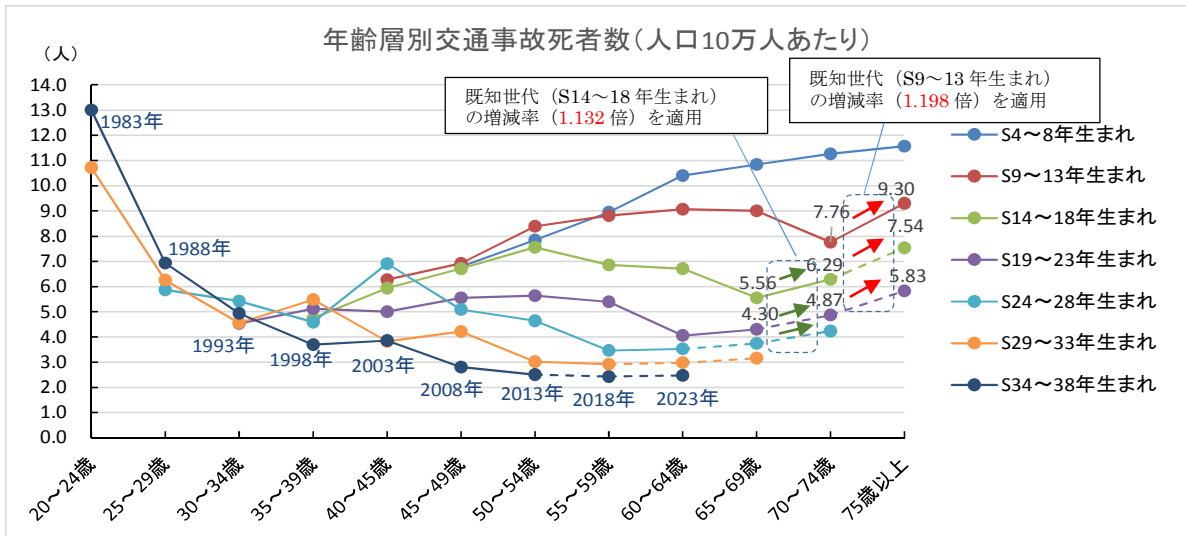
$$Y_{2020} = Y_{2018} + (Y_{2023} - Y_{2018}) \times (2/5)$$

○2025（H37）年の死者・死傷者数の算出方法（外挿法）

$$Y_{2025} = Y_{2023} + (Y_{2023} - Y_{2018}) \times (2/5)$$

ここに、 Y_{xx} ： xx 年の死者数或いは死傷者数

図表 3-33 将来事故率の設定例



	55～59歳	60～64歳	65～69歳	70～74歳	75歳以上
S4～8年生まれ	8.95	10.40	10.84	11.26	11.57
S9～13年生まれ	8.81	9.06	9.01	7.76	9.30
S14～18年生まれ	6.86	6.71	5.56	6.29	7.54
S19～23年生まれ	5.40	4.05	4.30	4.87	5.83
S24～28年生まれ	3.47	3.53	3.74	4.24	
S29～33年生まれ	2.92	2.98	3.16		
S34～38年生まれ	2.43	2.47			
S39～43年生まれ	2.07				

黄色は予測値(直近5年の増減率の平均を使用して予測)

※上記図表に掲載していない、昭和39年～平成5年生まれの世代(2013(H25)年時点で年齢階層25～54歳に相当)についても同様の方法で事故率を設定している。

※※19歳以下の世代について、将来事故率を設定する場合は、交通事故統計資料における状態別年齢階層別事故データの年齢区分が、5歳階層区分と一致しないことから、統計資料の年齢区分である“0-15歳”、“16-19歳”の事故率を算出し、“2008年→2013年”の同一年齢階層の事故率変化率を、2013年の同一年齢階層の事故率に乗じることにより、2018年の同一年齢階層の事故率を設定する(2023年の事故率は2018年の事故率に“2008年→2013年”の事故率変化率を乗じて算出する)。

2) 予測の前提条件

- データ実績期間(直近5年間)における、交通安全対策の進展や、道路交通状況などの変化が、今後も同様に継続するものと仮定して予測する手法である。
- 将来予測において、与件として将来年齢階層別人口及び、将来事故率を設定する必要がある。

3) 予測に際しての留意事項

- 将来における道路交通状況や、交通安全対策の実施状況が、現状の想定(過去からの延長線上)から大きく変化すると、実績と予測が乖離する可能性を有する。
- 与件とする将来推計人口について、予測誤差が生じると、実績と予測が乖離する可能性を有する。
- 2時点のデータに基づいて将来事故率を設定するため、直近5年が特異な変動であった場合には、実績と予測が乖離する可能性を有する。

4) 予測結果

状態別に区分して予測した場合、年齢階層別の将来事故率が状態別で独立して変化することから、状態別に区分せずに予測を行う場合と、状態別に分けて予測した結果を積み上げて全体の死者数・死傷者数を推計する場合では結果に差異が生じる。このため、それぞれの手法による予測結果を以下に整理する。

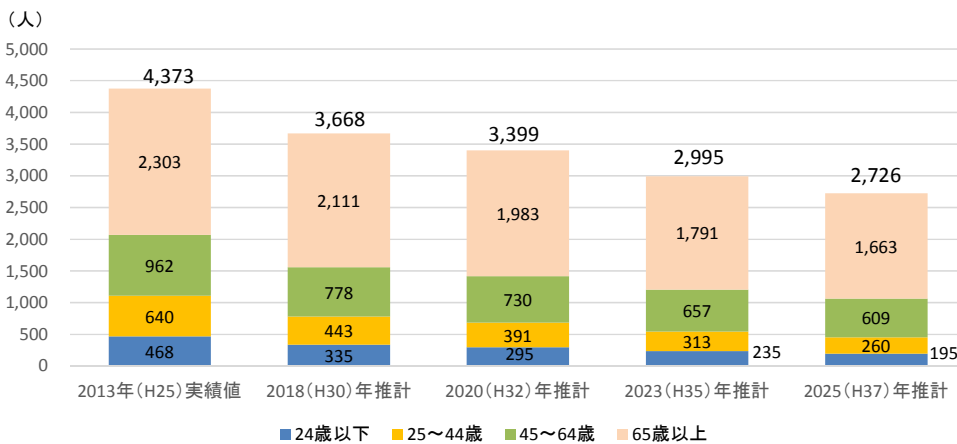
① 状態別に区分せずに一括で予測した場合

状態別に区分せずに一括で予測した場合、2020（H32）年における道路交通事故死者数は約3,400人、2025（H37）年における死者数は約2,730人と推計された。

また、道路交通事故死傷者数は2020（H32）年では約60万人、2025（H37）年では約48万人と推計された。

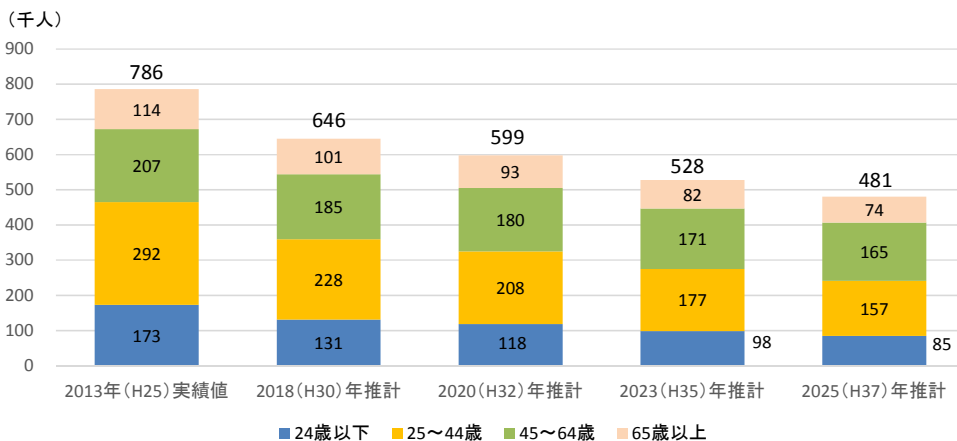
図表 3-34 世代ごとの事故率に着目した手法による年齢階層別死者数推計値の推移

	0～15歳	16～19歳	20～24歳	25～29歳	30～34歳	35～39歳	40～44歳	45～49歳	50～54歳	55～59歳	60～64歳	65～69歳	70～74歳	75歳以上	合計
2013年(H25)実績値	94	176	198	157	133	156	194	201	194	226	341	374	478	1,451	4,373
2018(H30)年推計	67	117	152	111	99	98	136	193	177	184	223	348	400	1,364	3,668
2020(H32)年推計	59	100	136	101	87	88	116	170	175	178	207	300	388	1,295	3,399
2023(H35)年推計	47	74	114	86	69	72	85	135	171	169	182	228	372	1,191	2,995
2025(H37)年推計	40	57	98	76	57	62	65	112	168	162	166	181	360	1,122	2,726

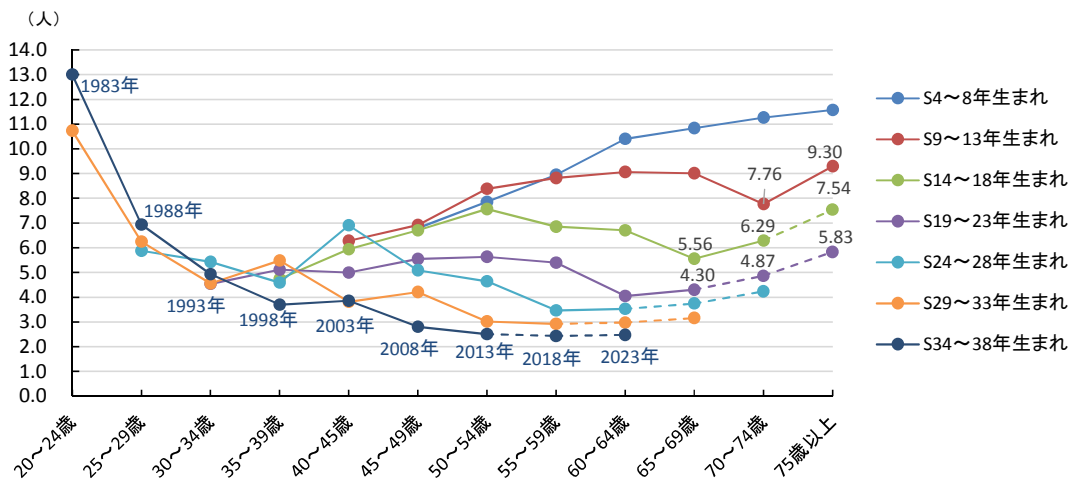


図表 3-35 世代ごとの事故率に着目した手法による年齢階層別死傷者数推計値の推移

	0～15歳	16～19歳	20～24歳	25～29歳	30～34歳	35～39歳	40～44歳	45～49歳	50～54歳	55～59歳	60～64歳	65～69歳	70～74歳	75歳以上	合計
2013年(H25)実績値	55,698	46,046	71,071	72,593	69,674	74,573	75,637	61,227	50,464	45,006	50,257	39,587	31,162	42,872	785,867
2018(H30)年推計	40,683	32,901	57,831	54,292	55,590	55,995	62,007	62,174	49,896	40,333	32,814	34,566	26,914	39,616	645,613
2020(H32)年推計	36,265	28,680	53,096	50,460	49,920	51,381	55,800	57,692	50,219	40,172	31,476	29,792	25,554	38,060	598,565
2023(H35)年推計	29,639	22,348	45,994	44,711	41,413	44,461	46,489	50,969	50,703	39,929	29,470	22,629	23,513	35,726	527,993
2025(H37)年推計	25,221	18,127	41,259	40,879	35,743	39,847	40,282	46,487	51,025	39,767	28,132	17,854	22,153	34,169	480,945



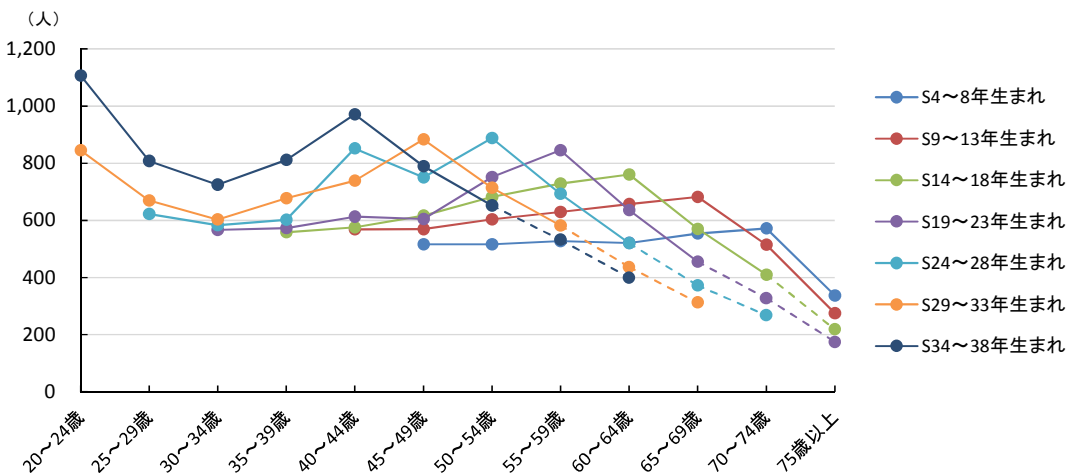
図表 3-36 年齢階層別生まれ年別人口 10万人あたり死者数の設定



	20~24歳	25~29歳	30~34歳	35~39歳	40~45歳	45~49歳	50~54歳	55~59歳	60~64歳	65~69歳	70~74歳	75歳以上
S4~8年生まれ						6.79	7.85	8.95	10.40	10.84	11.26	11.57
S9~13年生まれ					6.28	6.92	8.39	8.81	9.06	9.01	7.76	9.30
S14~18年生まれ				4.74	5.94	6.71	7.56	6.86	6.71	5.56	6.29	7.54
S19~23年生まれ			4.54	5.12	5.00	5.55	5.64	5.40	4.05	4.30	4.87	5.83
S24~28年生まれ		5.87	5.43	4.59	6.91	5.09	4.64	3.47	3.53	3.74	4.24	
S29~33年生まれ	10.73	6.25	4.56	5.48	3.82	4.21	3.02	2.92	2.98	3.16		
S34~38年生まれ	13.01	6.94	4.94	3.70	3.86	2.80	2.51	2.43	2.47			
S39~43年生まれ	16.31	7.10	4.47	3.35	2.38	2.39	2.14	2.07				
S44~48年生まれ	14.30	6.38	4.06	2.29	2.01	2.02	1.81					
S49~53年生まれ	10.87	5.46	2.33	1.72	1.51	1.52						
S54~58年生まれ	7.07	2.79	1.74	1.29	1.13							
S59~63年生まれ	4.10	2.29	1.43	1.05								

黄色に着色された箇所は予測値(直近5年の増減率の平均を使用して予測)

図表 3-37 年齢階層別人口 10万人あたり死傷者数の設定



	20~24歳	25~29歳	30~34歳	35~39歳	40~44歳	45~49歳	50~54歳	55~59歳	60~64歳	65~69歳	70~74歳	75歳以上
S4~8年生まれ						516.65	515.99	527.37	520.94	553.53	571.97	336.77
S9~13年生まれ					568.65	569.61	603.36	628.93	656.37	682.55	514.76	274.80
S14~18年生まれ				557.83	575.90	616.98	681.91	728.98	760.63	569.69	410.13	218.95
S19~23年生まれ			566.19	573.09	612.95	604.45	751.64	845.53	635.56	455.02	327.58	174.88
S24~28年生まれ		621.59	582.72	602.21	851.20	750.78	887.66	692.64	519.94	372.24	267.98	
S29~33年生まれ	845.32	669.47	602.52	677.72	738.33	883.30	713.77	582.15	436.99	312.86		
S34~38年生まれ	1,106.52	808.21	725.08	811.24	971.20	789.43	652.50	532.17	399.48			
S39~43年生まれ	1,412.02	940.41	963.11	1,107.75	877.73	728.29	601.95	490.95				
S44~48年生まれ	1,561.50	1,230.94	1,261.15	935.49	782.42	649.21	536.59					
S49~53年生まれ	1,632.52	1,507.27	1,023.78	823.10	688.43	571.21						
S54~58年生まれ	1,882.77	1,199.97	914.00	734.84	614.61							
S59~63年生まれ	1,384.33	1,056.67	804.84	647.08								

黄色に着色された箇所は予測値(直近5年の増減率の平均を使用して予測)

② 状態別に区分して予測した場合

状態別に予測し、積み上げで全体を予測した場合、2020（H32）年における道路交通事故死者数は約 3,600 人、2025（H37）年における死者数は約 3,130 人と推計された。

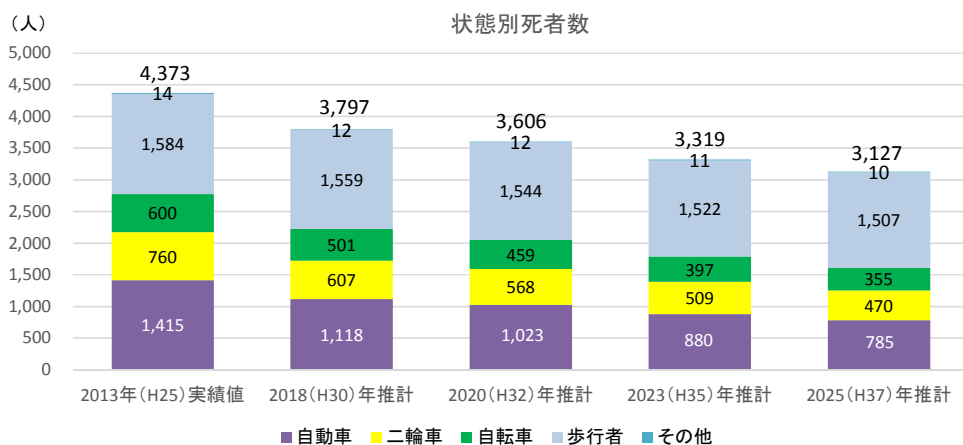
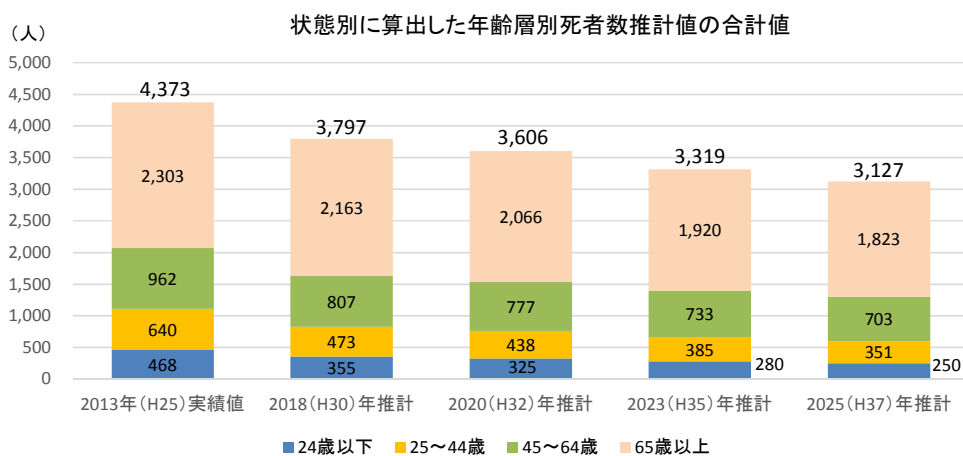
状態別の内訳をみると、自動車乗用中の死者数は 2020（H32）年では約 1,020 人、2025（H37）年では約 790 人と、現況（2013（H23）年）の 1,415 人より大きく減少する一方で、歩行中の死者数は 2020（H32）年では約 1,540 人、2025（H37）年では約 1,510 人と、現況（1,515 人）に対しわずかに減少する程度と推計された。

道路交通事故死傷者数をみると、2020（H32）年では約 61 万人、2025（H37）年では約 50 万人と推計された。

状態別の内訳をみると、自動車乗用中の死者数は 2020（H32）年では約 42 万人、2025（H37）年では約 36 万人と、現況（2013（H23）年）の 51 万人より大きく減少すると推計された。

図表 3-38 世代ごとの事故率に着目した手法による死者数推計値の推移

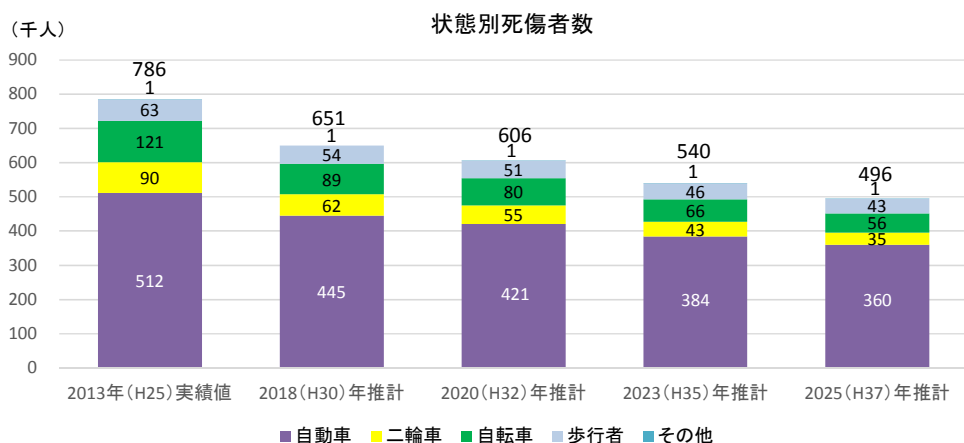
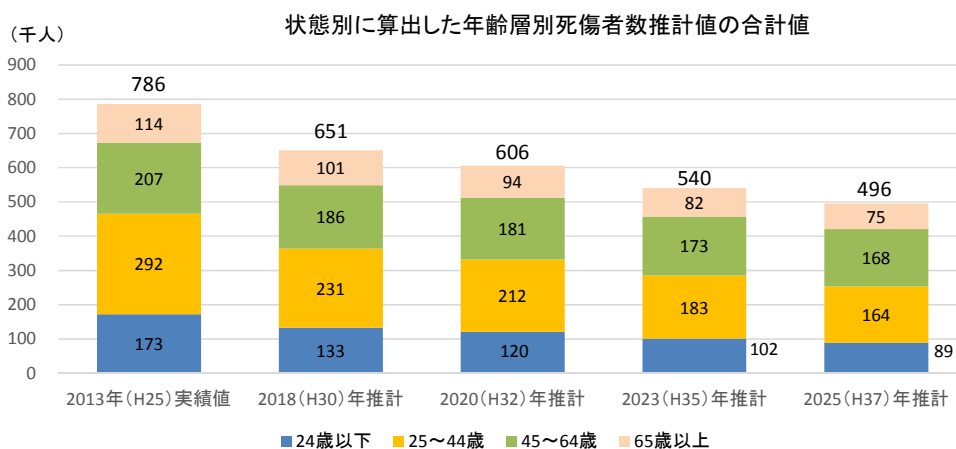
	0～15歳	16～19歳	20～24歳	25～29歳	30～34歳	35～39歳	40～44歳	45～49歳	50～54歳	55～59歳	60～64歳	65～69歳	70～74歳	75歳以上	合計
2013年(H25)実績値	94	176	198	157	133	156	194	201	194	226	341	374	478	1,451	4,373
2018(H30)年推計	71	119	165	120	100	103	149	199	181	196	231	345	415	1,403	3,797
2020(H32)年推計	64	102	159	118	95	93	132	182	183	190	223	301	400	1,365	3,606
2023(H35)年推計	54	78	149	113	88	78	107	156	184	182	211	236	377	1,307	3,319
2025(H37)年推計	47	61	142	110	83	67	90	139	186	176	203	192	362	1,269	3,127



図表 3-39 世代ごとの事故率に着目した手法による死傷者数推計値の推移

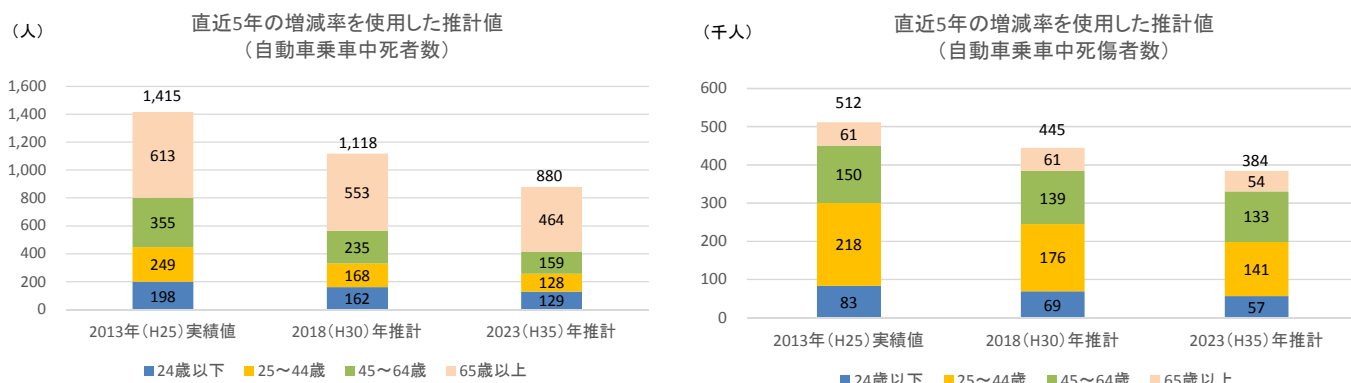
(人)

	0～15歳	16～19歳	20～24歳	25～29歳	30～34歳	35～39歳	40～44歳	45～49歳	50～54歳	55～59歳	60～64歳	65～69歳	70～74歳	75歳以上	合計
2013年(H25)実績値	55,698	46,046	71,071	72,593	69,674	74,573	75,637	61,227	50,464	45,006	50,257	39,587	31,162	42,872	785,867
2018(H30)年推計	41,274	33,478	58,306	55,503	56,116	56,448	62,474	62,439	50,049	40,405	32,925	34,670	27,000	39,584	650,673
2020(H32)年推計	37,187	29,480	53,826	52,094	50,902	52,075	56,480	58,183	50,534	40,323	31,625	29,929	25,677	38,045	606,362
2023(H35)年推計	31,057	23,483	47,106	46,980	43,082	45,514	47,489	51,800	51,261	40,201	29,676	22,819	23,693	35,737	539,896
2025(H37)年推計	26,970	19,485	42,626	43,571	37,868	41,140	41,494	47,544	51,745	40,119	28,376	18,079	22,369	34,198	495,585

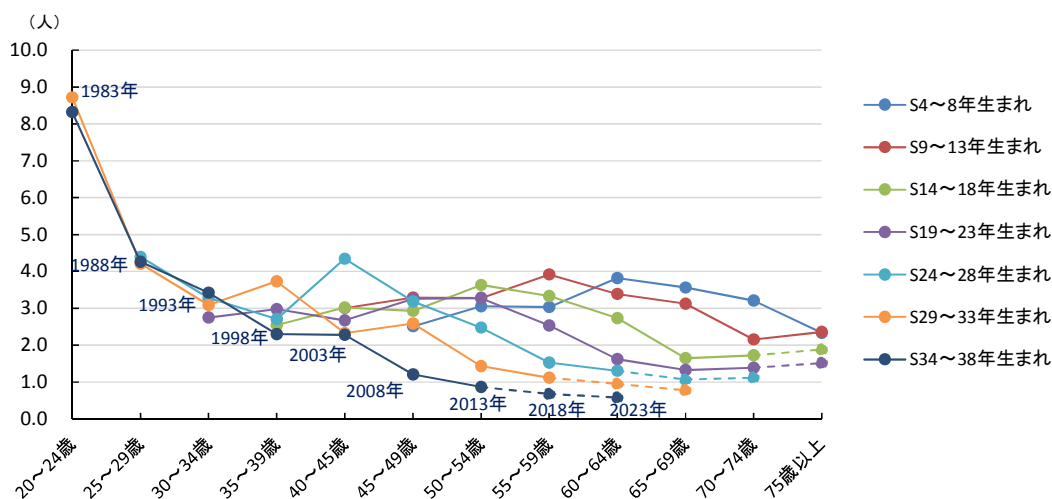


A) 自動車乗車中

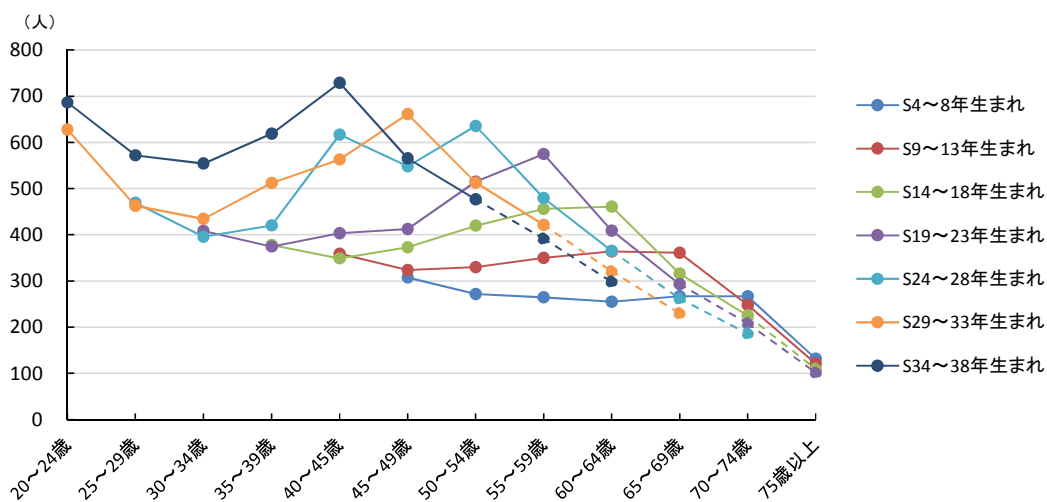
図表 3-40 年齢階層別人口 10 万人あたり死者数・死傷者数（自動車乗車中）の予測結果



図表 3-41 年齢階層別生まれ年別人口 10 万人あたり死者数（自動車乗車中）の設定

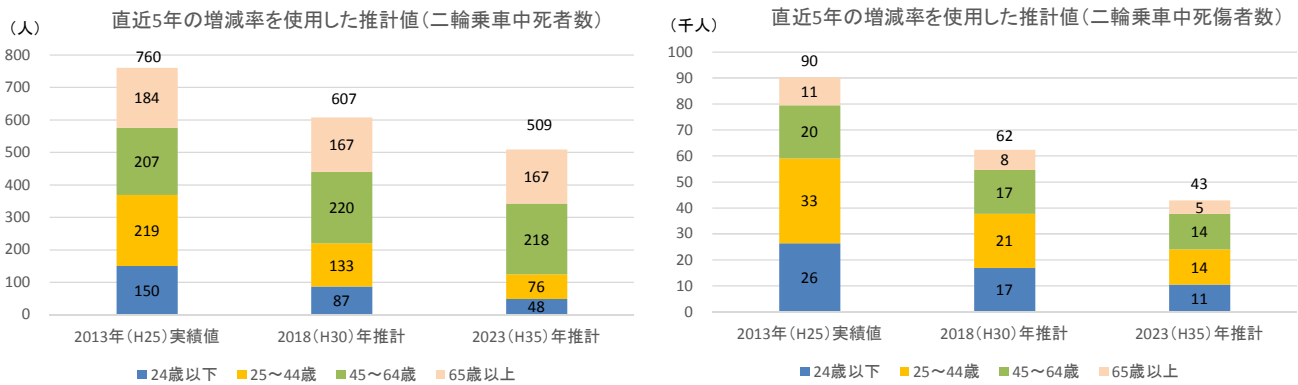


図表 3-42 年齢階層別生まれ年別人口 10 万人あたり死傷者数（自動車乗車中）の設定

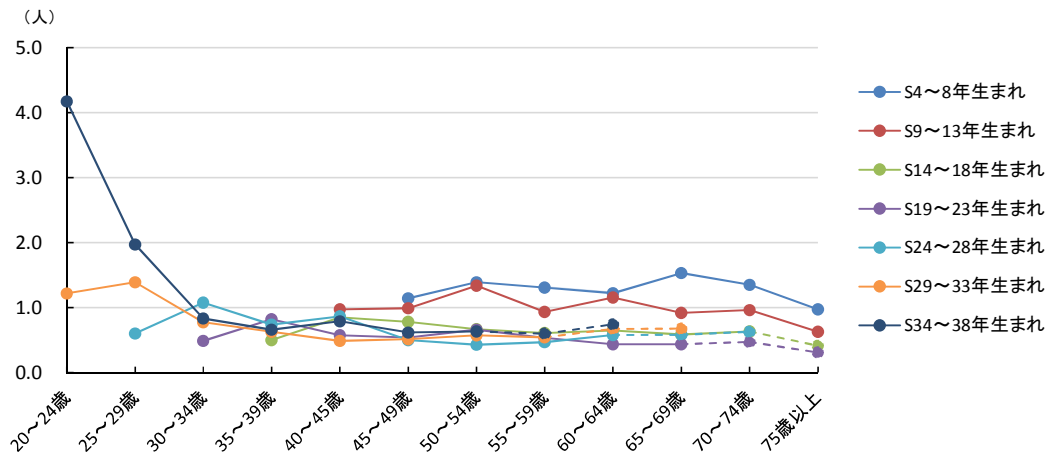


B) 二輪乗車中

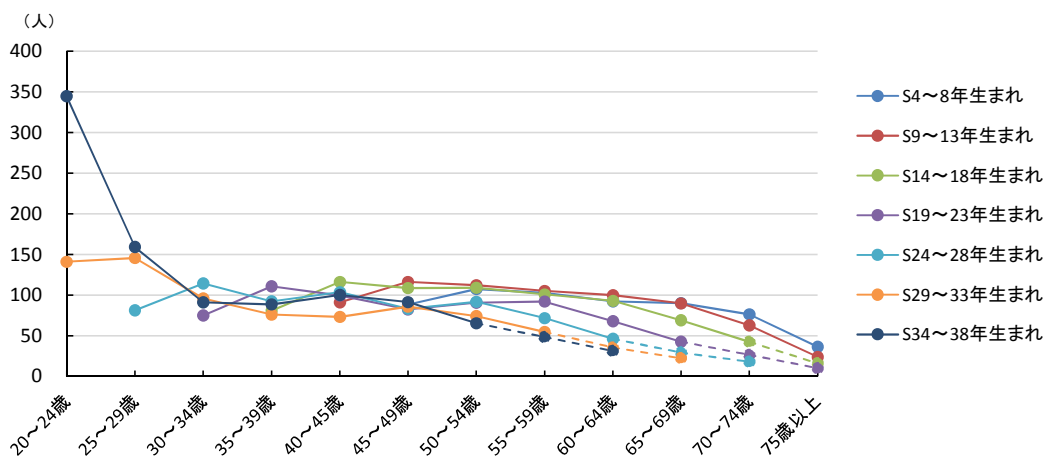
図表 3-43 年齢階層別人口 10 万人あたり死者数・死傷者数（二輪乗車中）の予測結果



図表 3-44 年齢階層別生まれ年別人口 10 万人あたり死者数（二輪乗車中）の設定

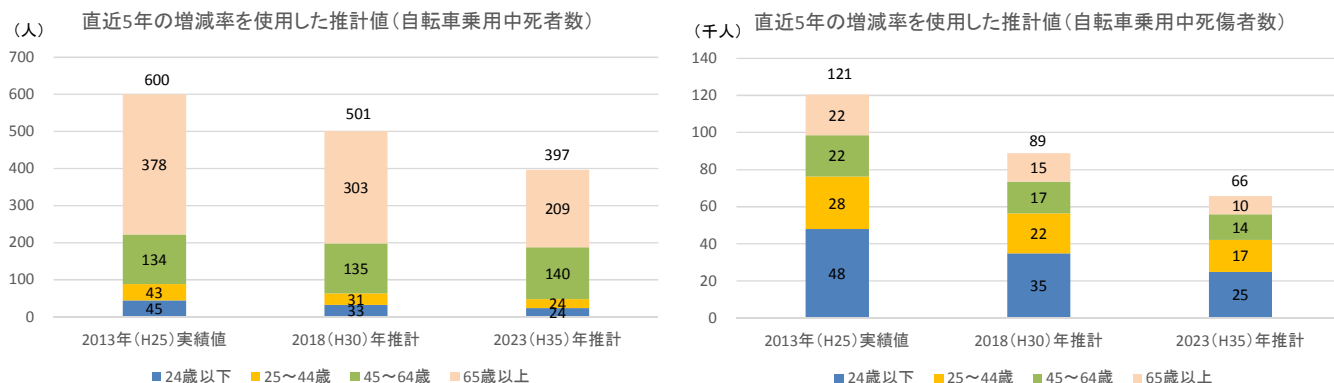


図表 3-45 年齢階層別生まれ年別人口 10 万人あたり死傷者数（二輪乗車中）の設定

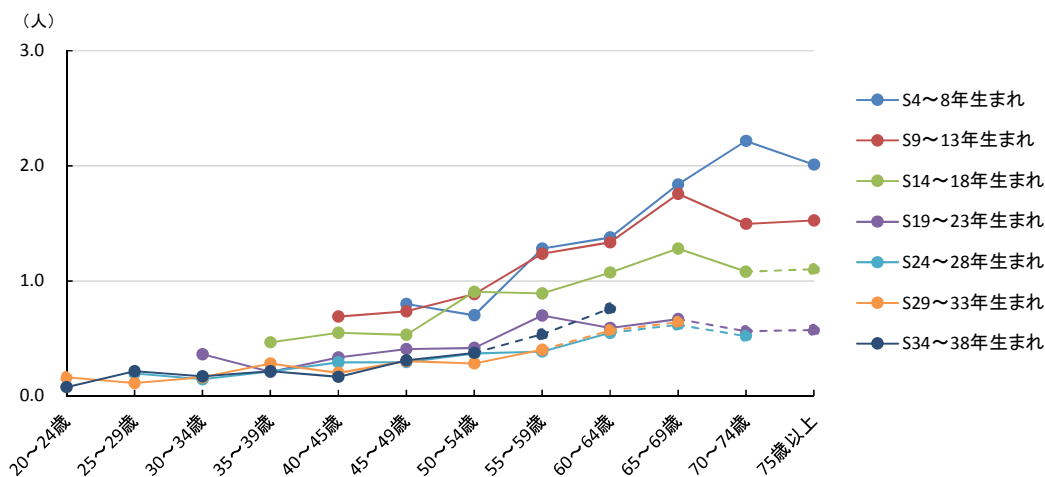


C) 自転車乗用中

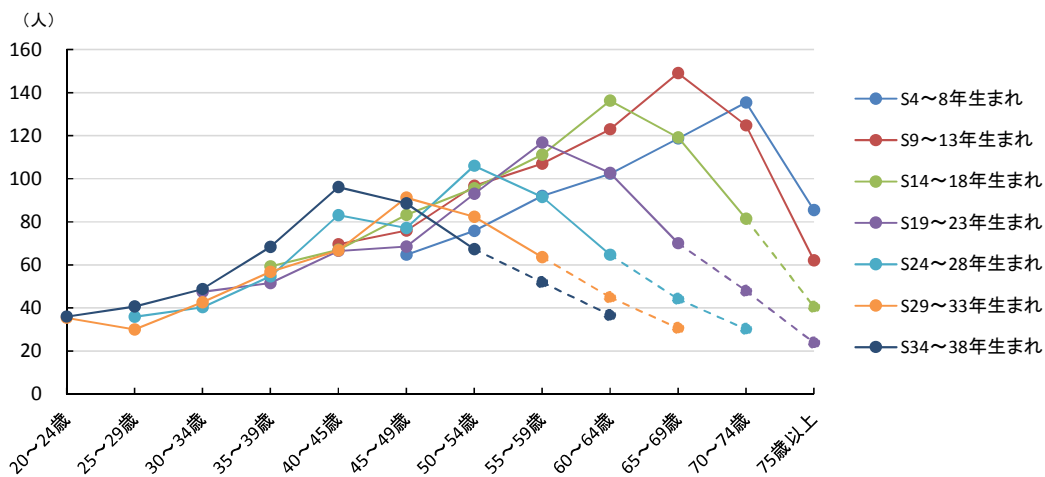
図表 3-46 年齢階層別人口 10 万人あたり死者数・死傷者数（自転車乗用中）の予測結果



図表 3-47 年齢階層別生まれ年別人口 10 万人あたり死者数（自転車乗用中）の設定

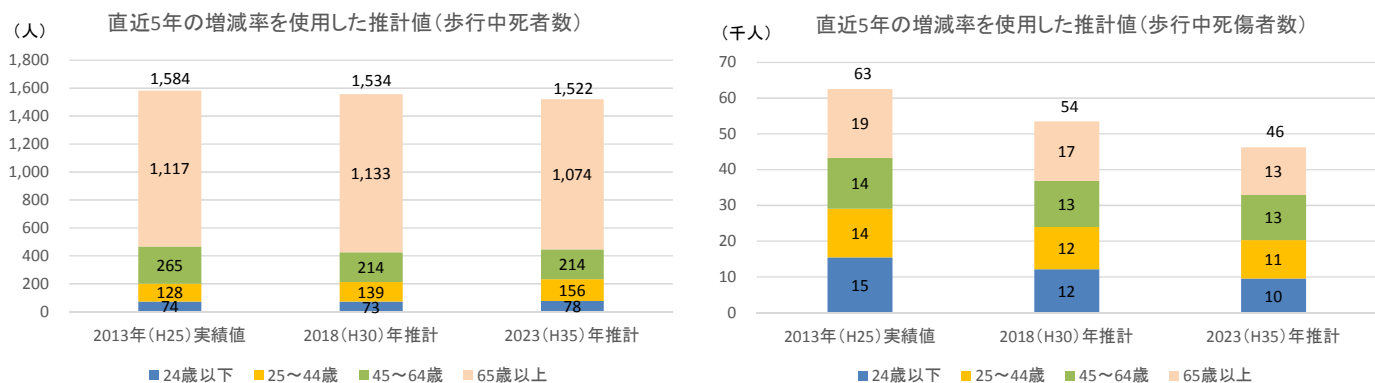


図表 3-48 年齢階層別生まれ年別人口 10 万人あたり死傷者数（自転車乗用中）の設定

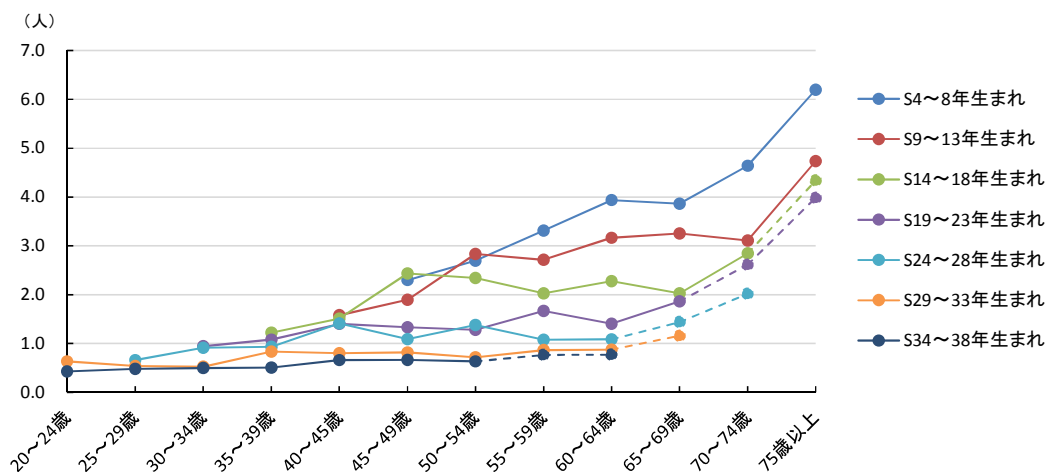


D) 歩行中

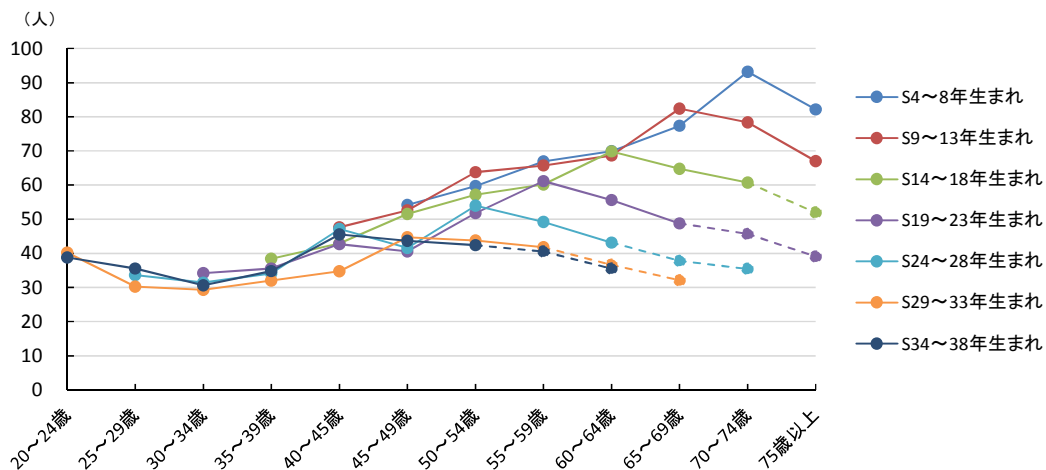
図表 3-49 年齢階層別人口 10 万人あたり死者数・死傷者数（歩行中）の予測結果



図表 3-50 年齢階層別生まれ年別人口 10 万人あたり死者数（歩行中）の設定



図表 3-51 年齢階層別生まれ年別人口 10 万人あたり死者数（歩行中）の設定

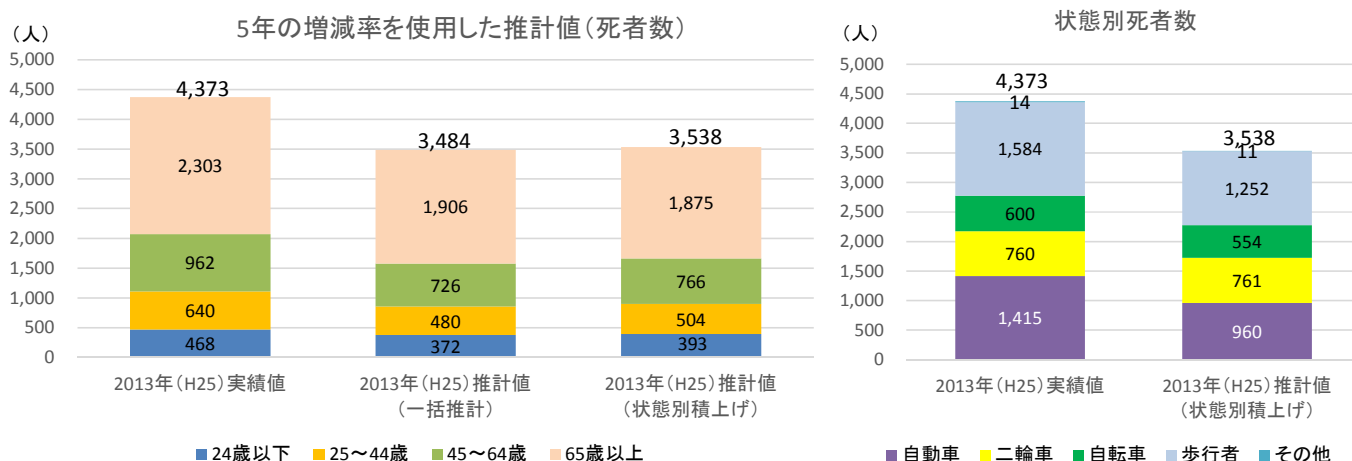


■参考：当該手法による予測値と実績値の乖離可能性の確認について

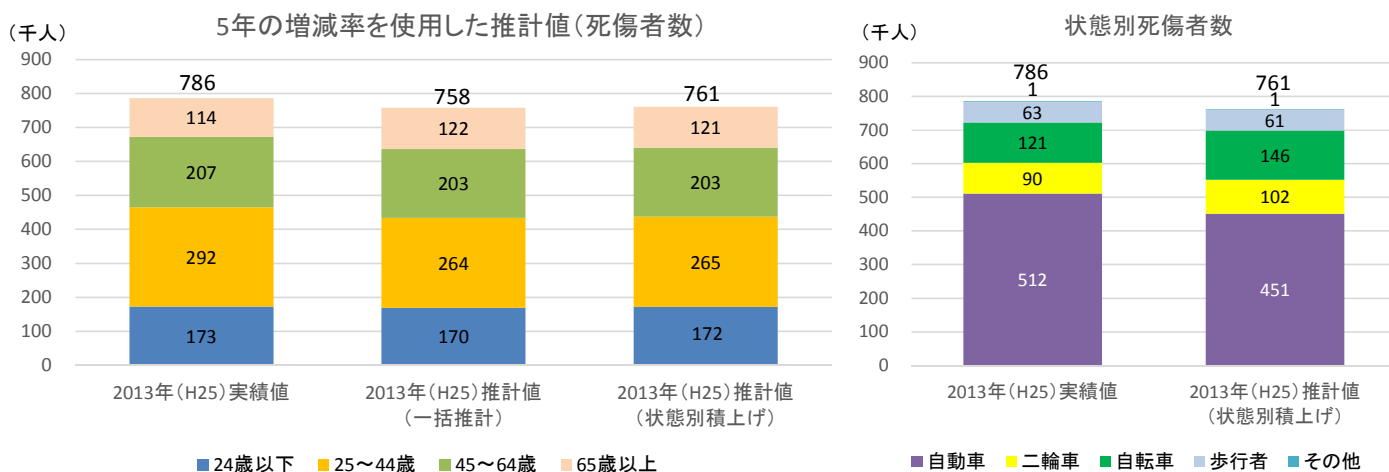
当該手法による予測値の振れ幅を確認するため、2008年（H20）年の年齢階層別事故率を起点に、2003（H15）年から2008（H20）年の生まれ世代別事故率の変化を参照し、2013（H25）年における年齢階層別死者数、死傷者数を推計し、実績値との比較を行った。

- ・死者数をみると、2013（H25）年における実績値 4,373 人に対し、推計値は状態別一括で推計した場合は 3,484 人、状態別に推計して積上げた場合は 3,538 人となり、2 割程度下方に推計される結果となった。
- ・これは、推計に用いた 2003（H15）年から 2008（H20）年の事故率変化と、実績としての 2008（H20）年から 2013（H25）年の事故率変化に差異が生じたことが要因と考えられる。
- ・死傷者数をみると、2013（H25）年における実績値 78.6 万人に対し、推計値は状態別一括で推計した場合は 75.8 万人、状態別に推計して積上げた場合は 76.1 万人となり、ほぼ同程度の値となった。

○2013（H25）年における死者数の推計値と実績値



○2013（H25）年における死傷者数の推計値と実績値



(4) 道路交通事故の構造要因に着目した手法

1) 予測の考え方

- ・過去の道路交通事故発生状況の構造的要因を考慮した予測手法であり、該当年次の各種要因の指標値を用いて予測を行う。
- ・交通事故による死者数及び死傷者数が共に減少傾向にあるトレンド下での事故要因の分析を実施する。
- ・上記トレンドは10年程度とデータ期間が短いことから、都道府県別の集計値を用いた回帰モデルにより、交通事故の構造的要因を推定するモデルを構築する。
- ・モデル形式は、固定効果モデル (FEM: Fixed Effect Model) を適用する。
- ・固定効果モデルでは、目的変数 (事故指標) の変動に対して、説明変数 (政策要因指標等) の傾きが各都道府県において共通であると仮定する一方で、切片 (定数項) は各都道府県で固有の値を有すると仮定する。
(モデル形式としては、従来の回帰式に都道府県毎のダミー変数を導入する形となる。)
- ・本モデルを用いることで、都道府県固有の状況を考慮 (影響を除外) することにより、パラメータ (説明変数の傾き) 推定の精度向上を図る。

モデル式

$$y_{it} = \beta' X_{it} + \alpha_i$$

ここに、

y_{it} : 都道府県 i 、年次 t の事故指標 (「人口10万人あたり事故負傷者」或いは「事故致死率」)

X_{it} : 都道府県 i 、年次 t の説明指標群

β' : 各説明指標に対する傾きベクトル(パラメータ)

α_i : 時系列を通じて一定である都道府県 i 固有の切片(パラメータ)

2) 予測の前提条件

- ・予測モデルの性質上、定量的データを各年で収集可能な説明指標のみを対象としており、それ以外の要因については考慮していない。

3) 予測に際しての留意事項

- ・予測に際して、与件とする将来説明指標 (政策要因指標等) の設定が困難であることから、本モデルは、交通事故の構造要因を推定し、今後の施策方向性を検討することを主な目的とする。
- ・モデルに投入する説明指標の組合せにより、同じ説明指標であっても、事故指標への影響度合い (パラメータ) が異なる可能性を有する。

4) 分析に用いる変数候補

- ・目的変数としては、都道府県別の人口あたりの負傷者数と都道府県別致死率とし、過去構築されたモデルの説明変数を参考に、都道府県別での説明変数を設定し、モデル構築を行う。
- ・説明変数としては、人的要因、道路要因、経済要因、政策要因、技術要因、心理要因、救急インフラ要因から候補を選定した。

図表 3-5 2 分析に用いる目的変数

	項目名	収集年次	出典
Y _{it}	都道府県別人口あたりの負傷者数 (交通事故負傷者数/人口(千人))	平成 15~24 年度	交通事故負傷者数: 交通事故統計年報 (ITARDA) 人口: 人口推計 (総務省統計局)
	都道府県別致死率 (交通事故死者数/交通事故負傷者数)	平成 15~24 年度	交通事故統計年報 (ITARDA)

図表 3-5 3 分析に用いる説明変数一覧

	項目名		年次	都道府 県デー タの別	出典
X _{it}	人的要因	①自動車台数あたり高齢者人口(人/台)	平成 15~ 24 年度	○	高齢者人口: 人口推計 (総務省統計局) 自動車保有車両数: 一般財団法人 自動車 検査登録情報協会
		②若手ドライバー(24歳以下)割合(%)	平成 20~ 24 年度	○	運転免許統計 (警察庁)
	道路要因	③自動車あたり舗装延長(km/台)	平成 15~ 24 年度	○	都道府県別舗装済延長(一般道路計、簡易 舗装含む): 道路統計年報 (国土交通省) 自動車保有車両数: 一般財団法人 自動車 検査登録情報協会
	政策要因	④シートベルト着用率(一般道路)(%)	平成 15~ 24 年度	○	シートベルト着用全国調査 (JAF) ※運転者を対象
	経済要因	⑤1人あたりGDP(百万円/人)	平成 15~ 23 年度	○	県民経済計算(93SNA、平成 17 年基準計数) (内閣府)
	技術要因	⑥VICSナビゲーション普及率(%)	平成 15~ 24 年度		一般財団法人 道路交通情報通信システム センター資料
	心理要因	⑦酒酔い運転罰金額(万円)	平成 15~ 24 年度		
	救急イン フラ要因	⑧人口あたり救命救急センター数(箇所/百万人)	平成 15~ 24 年度		人口: 人口推計 (総務省統計局) 救命救急センター数: 消防庁資料
都道府県ダミー		平成 15~ 24 年度	○		

※人口あたりの救命救急センター数=救命救急センター数÷人口

5) 分析に用いる説明変数の抽出

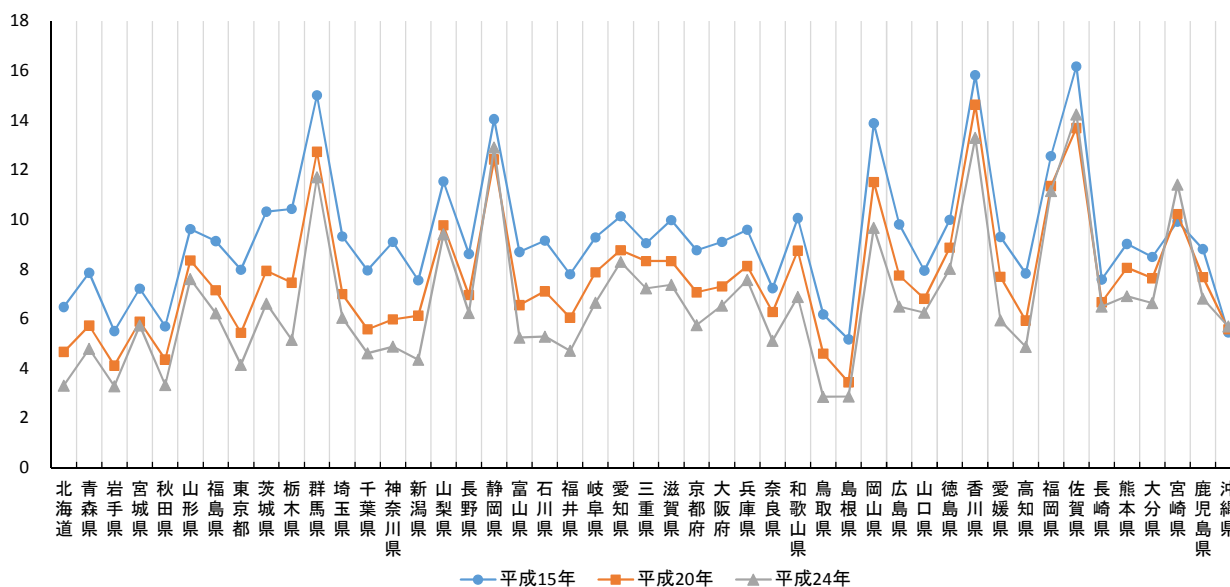
- ・固定効果モデル構築にあたっては、都道府県別の固有の要素では説明できない事故要因を説明できる変数を選択する必要があるため、各説明変数と都道府県別の人口あたりの負傷者数及び都道府県別致死率との関係を分析する。

■目的変数

○都道府県別人口あたりの負傷者数（交通事故負傷者数／人口（千人））

- ・相対的にみると、香川県、佐賀県、静岡県、群馬県の負傷者数が多い。

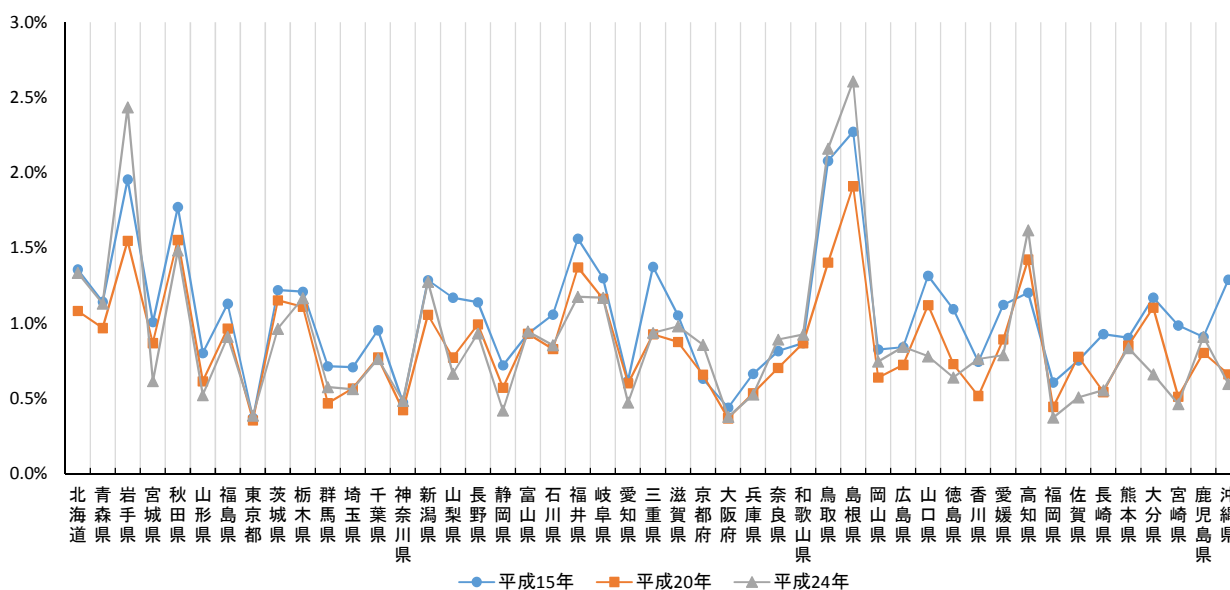
図表 3-54 都道府県別人口あたりの負傷者数（負傷者数／千人）



○都道府県別致死率（交通事故死者数／交通事故負傷者数）

- ・相対的にみると、島根、鳥取、岩手の値が高くなっている。

図表 3-55 都道府県別致死率（交通事故死者数／交通事故負傷者数）

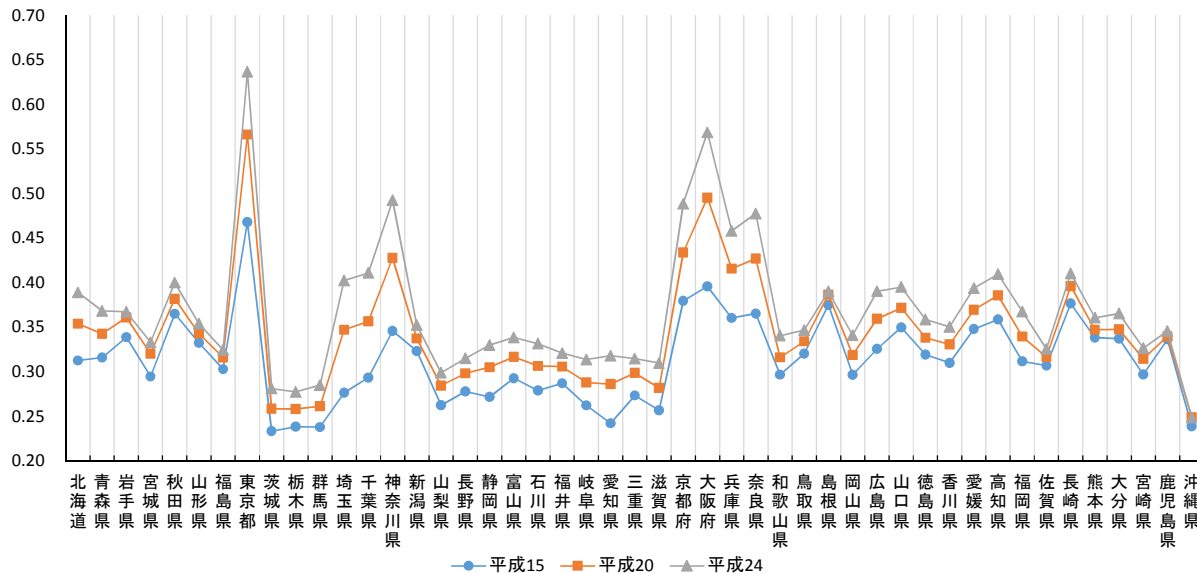


■説明変数

①自動車台数あたり高齢者人口（人／台）

・東京、大阪、神奈川の値が大きく、全国的に年々増加傾向にある。

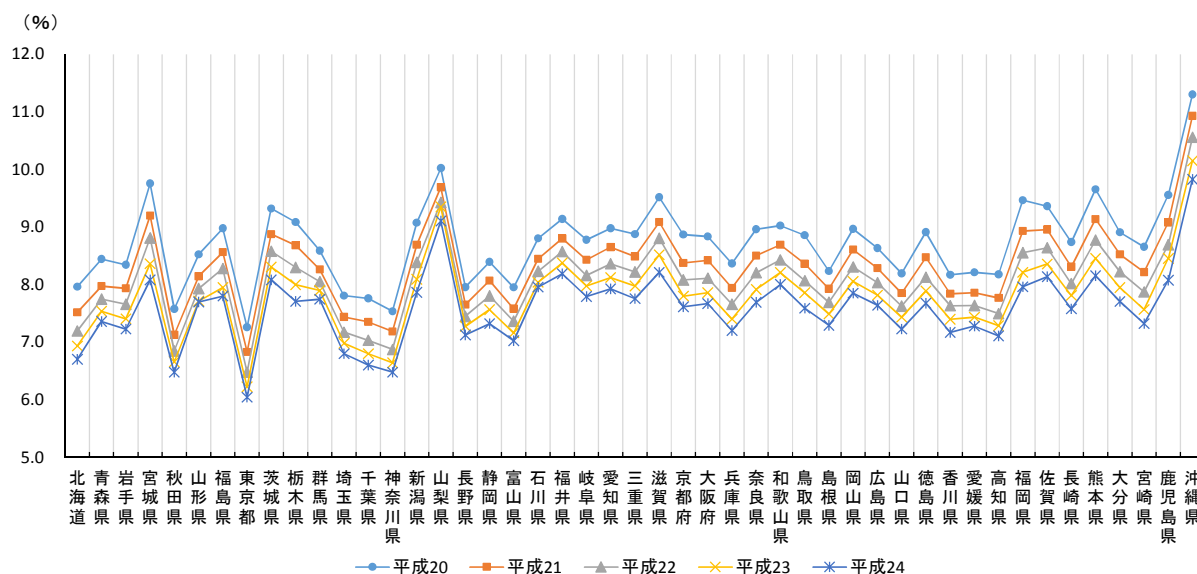
図表 3-56 都道府県別の自動車台数あたり高齢者（65歳以上）人口



②若手ドライバー（24歳以下）割合（％）

・若手ドライバーの割合は年々減少している。東京、神奈川、秋田での割合が低い。沖縄、山梨での値が高い。

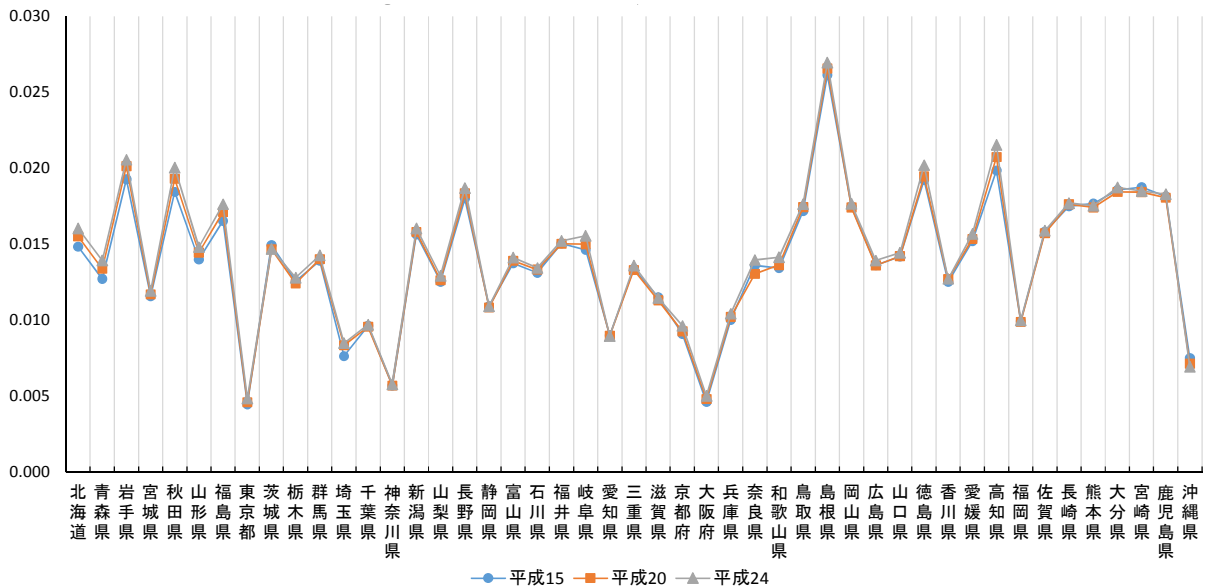
図表 3-57 都道府県別の若手ドライバー（24歳以下）の割合



③自動車あたり舗装延長 (km/台)

・自動車あたり舗装延長は島根県で高く、東京、大阪、神奈川で低くなっている。

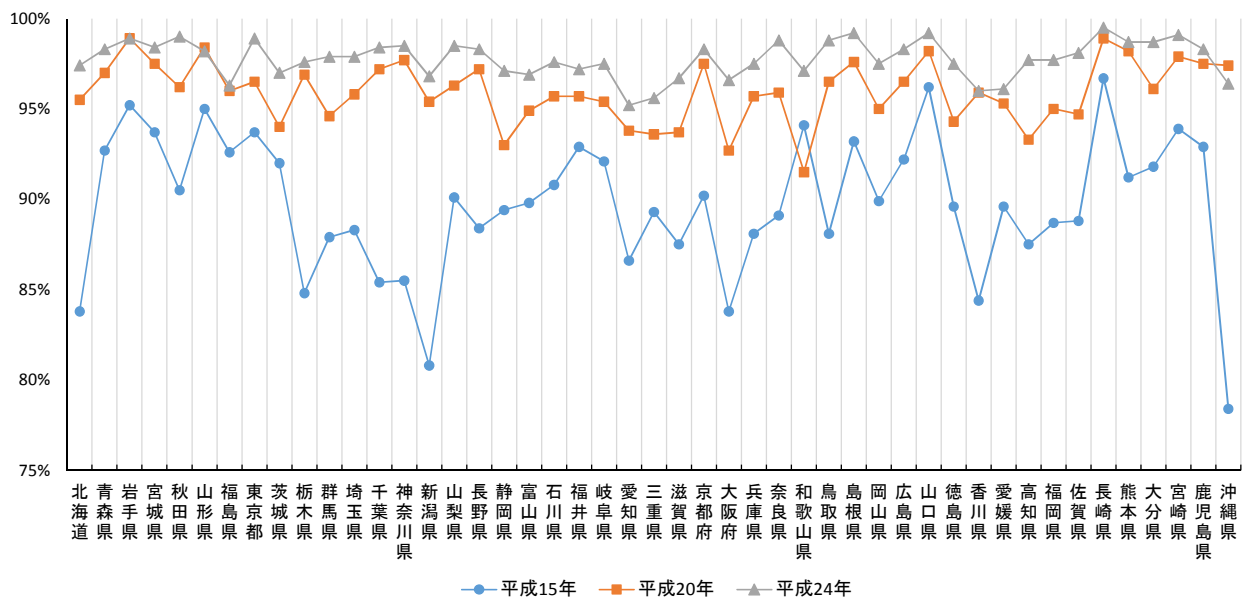
図表 3-58 都道府県別の自動車あたり舗装延長 (km/台)



④シートベルト着用率 (一般道路) (%)

・年々率が上昇傾向にあるが、平成15年では、沖縄、新潟、北海道の値が低かった。

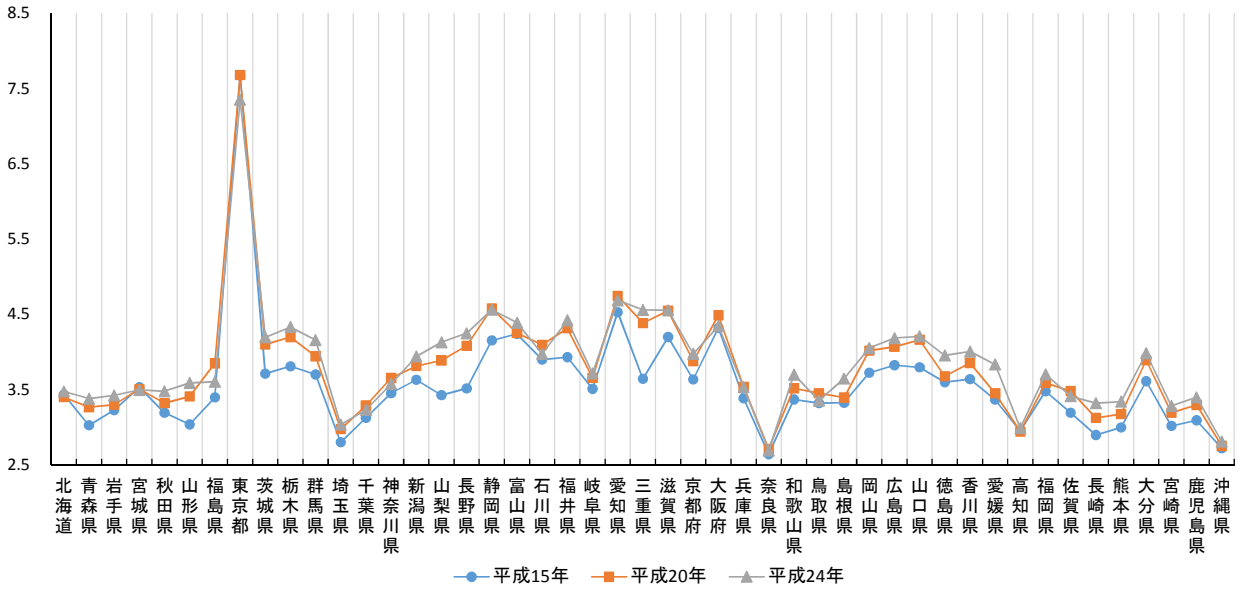
図表 3-59 都道府県別のシートベルト着用率 (一般道路)



⑤1人あたりGDP（百万円/人）

・東京の1人あたりGDPが高くなっている。

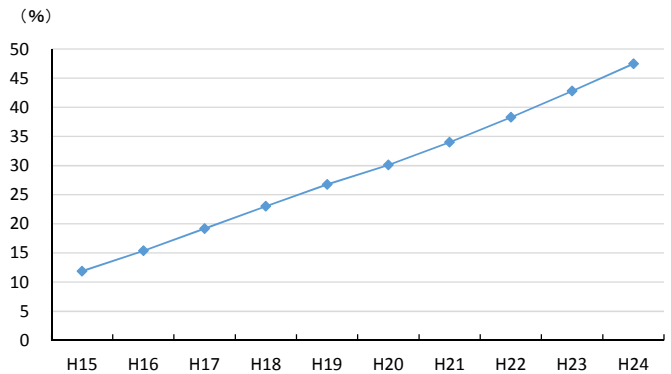
図表 3-60 都道府県別の1人あたりGDP（百万円/人）



⑥VICSナビゲーション普及率（%）

・年々普及率が増加している。

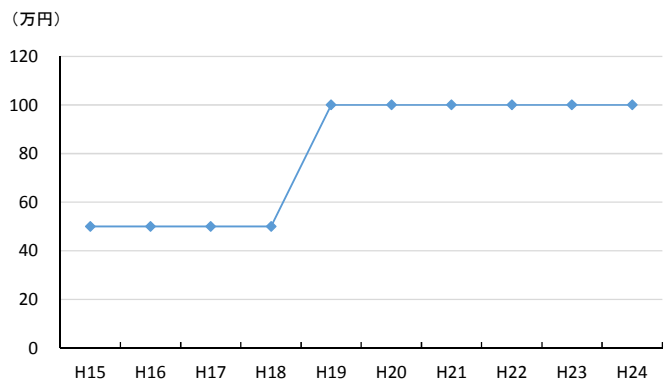
図表 3-61 VICSナビゲーション普及率



⑦酒酔い運転罰金額（万円）

・平成19年度から50万円が100万円となっている。

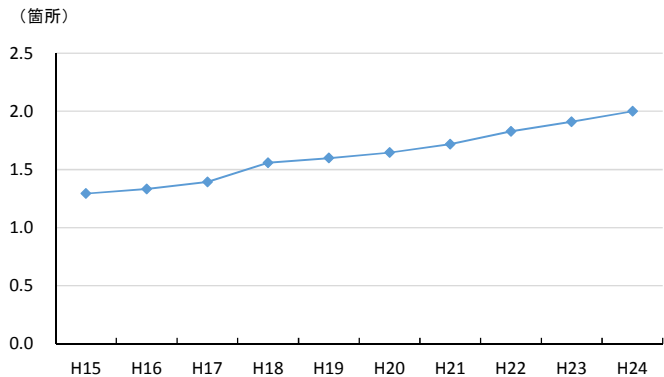
図表 3-62 酒酔い運転罰金額



⑧人口あたり救命救急センター数（箇所／百万人）

・年々増加傾向にある。

図表 3-63 人口あたり救命救急センター数



■指標間の相関分析

- ・平成 15～24 年度まで取得が可能な変数により、指標間の相関関係を確認するため、相関分析を実施した。
- ・相関係数が高い場合、モデル構築の際に多重共線性を示すことになり、適切な因果関係を表現できなくなる可能性があるため、変数を取捨選択してモデル化する。全国一律で用いる⑥・⑦・⑧の指標間の相関係数が高いため、モデル化にあたっては、1 変数のみを採用することとする。

図表 3-64 指標間の相関分析

単相関	人口千人あたり交通事故負傷者数	①自動車台数あたり高齢者人口(人/台)	③自動車台数あたり舗装延長(km/台)	④シートベルト装着率(一般道路)	⑥VICSナビゲーション普及率(%)	⑦酒酔い運転罰金額(万円)	⑧人口あたり救命救急センター数(箇所/百万人)
人口千人あたり交通事故負傷者数	1.0000	-0.2714	-0.1657	-0.3934	-0.3424	-0.3118	-0.3407
①自動車台数あたり高齢者人口(人/台)	-0.2714	1.0000	-0.1859	0.3057	0.2955	0.2589	0.2937
③自動車台数あたり舗装延長(km/台)	-0.1657	-0.1859	1.0000	0.1324	-0.0011	-0.0005	-0.0004
④シートベルト装着率(一般道路)	-0.3934	0.3057	0.1324	1.0000	0.7330	0.6801	0.7328
⑥VICSナビゲーション普及率(%)	-0.3424	0.2955	-0.0011	0.7330	1.0000	0.8382	0.9953
⑦酒酔い運転罰金額(万円)	-0.3118	0.2589	-0.0005	0.6801	0.8382	1.0000	0.8299
⑧人口あたり救命救急センター数(箇所/百万人)	-0.3407	0.2937	-0.0004	0.7328	0.9953	0.8299	1.0000

単相関	致死率	①自動車台数あたり高齢者人口(人/台)	③自動車台数あたり舗装延長(km/台)	④シートベルト装着率(一般道路)	⑥VICSナビゲーション普及率(%)	⑦酒酔い運転罰金額(万円)	⑧人口あたり救命救急センター数(箇所/百万人)
致死率	1.0000	-0.0679	0.4895	0.0000	-0.0790	-0.0897	-0.0799
①自動車台数あたり高齢者人口(人/台)	-0.0679	1.0000	-0.1859	0.3057	0.2955	0.2589	0.2937
③自動車台数あたり舗装延長(km/台)	0.4895	-0.1859	1.0000	0.1324	-0.0011	-0.0005	-0.0004
④シートベルト装着率(一般道路)	0.0000	0.3057	0.1324	1.0000	0.7330	0.6801	0.7328
⑥VICSナビゲーション普及率(%)	-0.0790	0.2955	-0.0011	0.7330	1.0000	0.8382	0.9953
⑦酒酔い運転罰金額(万円)	-0.0897	0.2589	-0.0005	0.6801	0.8382	1.0000	0.8299
⑧人口あたり救命救急センター数(箇所/百万人)	-0.0799	0.2937	-0.0004	0.7328	0.9953	0.8299	1.0000

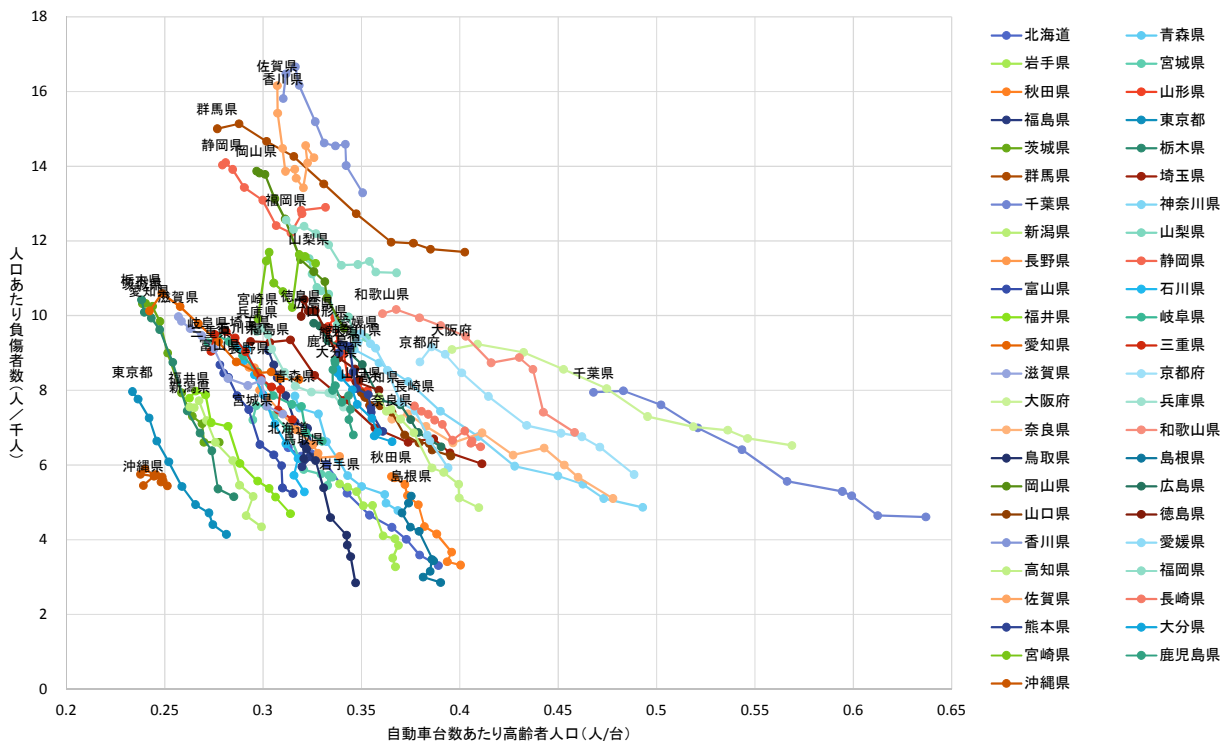
注) 赤字：相関係数>0.8

■人口あたり負傷者数と各説明変数の関係分析

①人口あたり負傷者数×自動車台数あたり高齢者人口（H15-24）

・高齢者人口が増加すると負傷者数が減少する傾向が見られる。

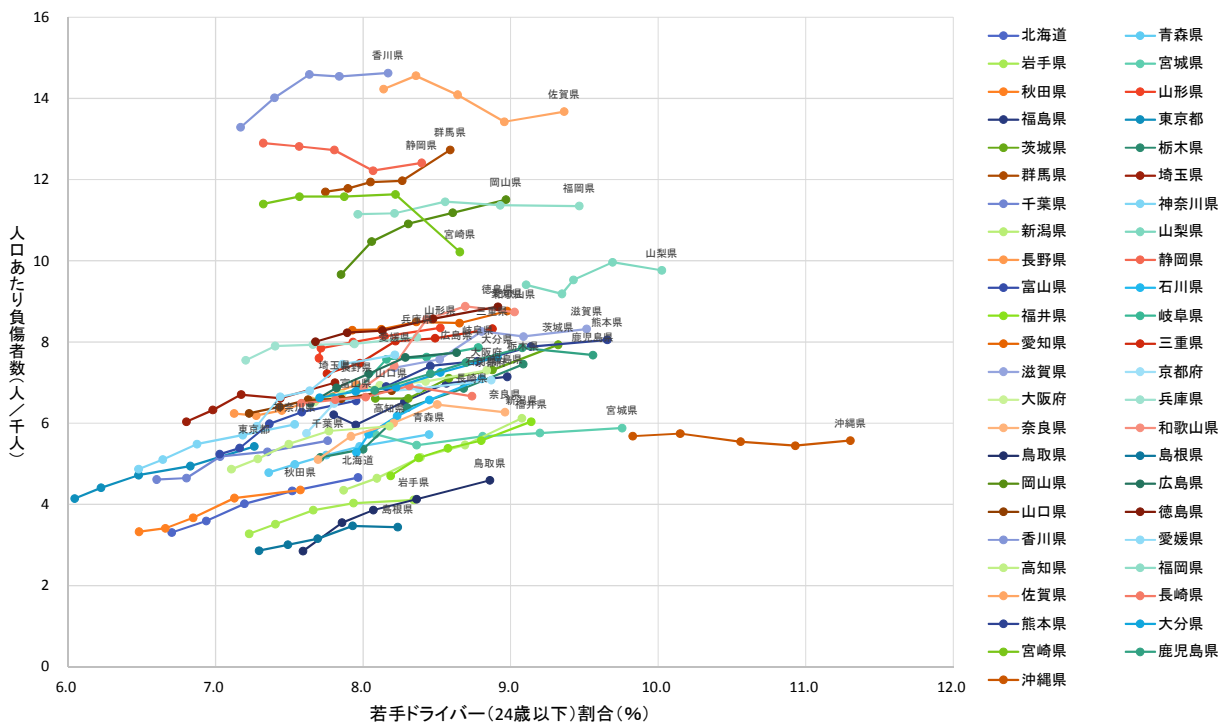
図表 3-65 都道府県別の人口あたり負傷者数と自動車台数あたり高齢者人口の関係（H15-24）



②人口あたり負傷者数×若手ドライバー割合（H20-24）

・若手ドライバー割合が増加すると、負傷者数が増加する傾向が見られる。

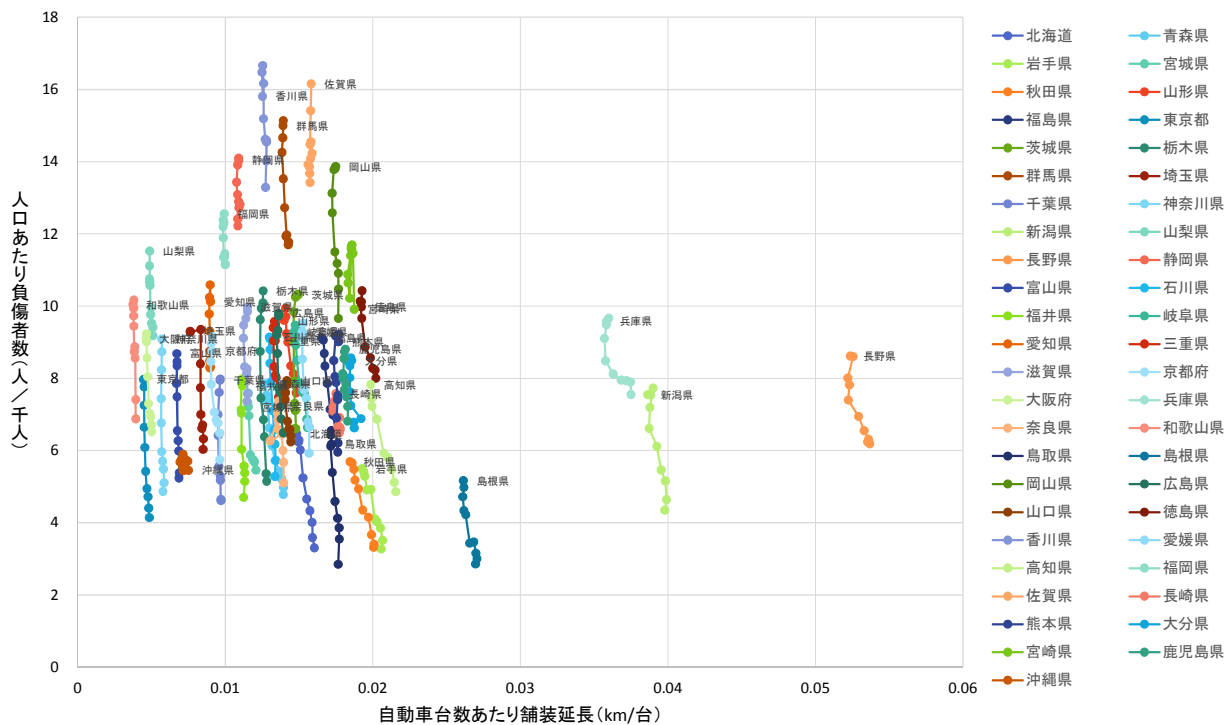
図表 3-66 都道府県別の人口あたり負傷者数と若手ドライバー割合の関係（H20-24）



③人口あたり負傷者数×自動車台数あたり舗装延長 (H15-24)

・舗装延長が増加すると負傷者数が減る傾向が見られる。

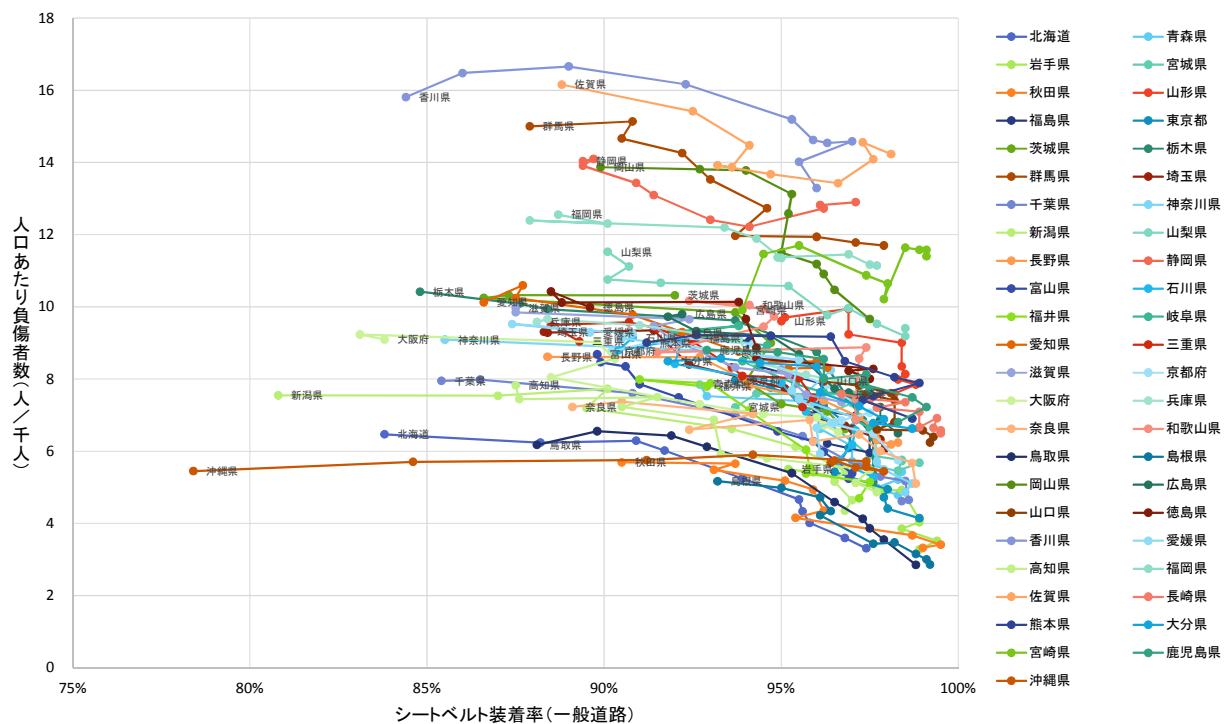
図表 3-67 都道府県別の人口あたり負傷者数と自動車台数あたり舗装延長の関係 (H15-H24)



④人口あたり負傷者数×シートベルト装着率 (H15-24)

・シートベルト装着率の増加により負傷者数が減少する傾向が見られる。

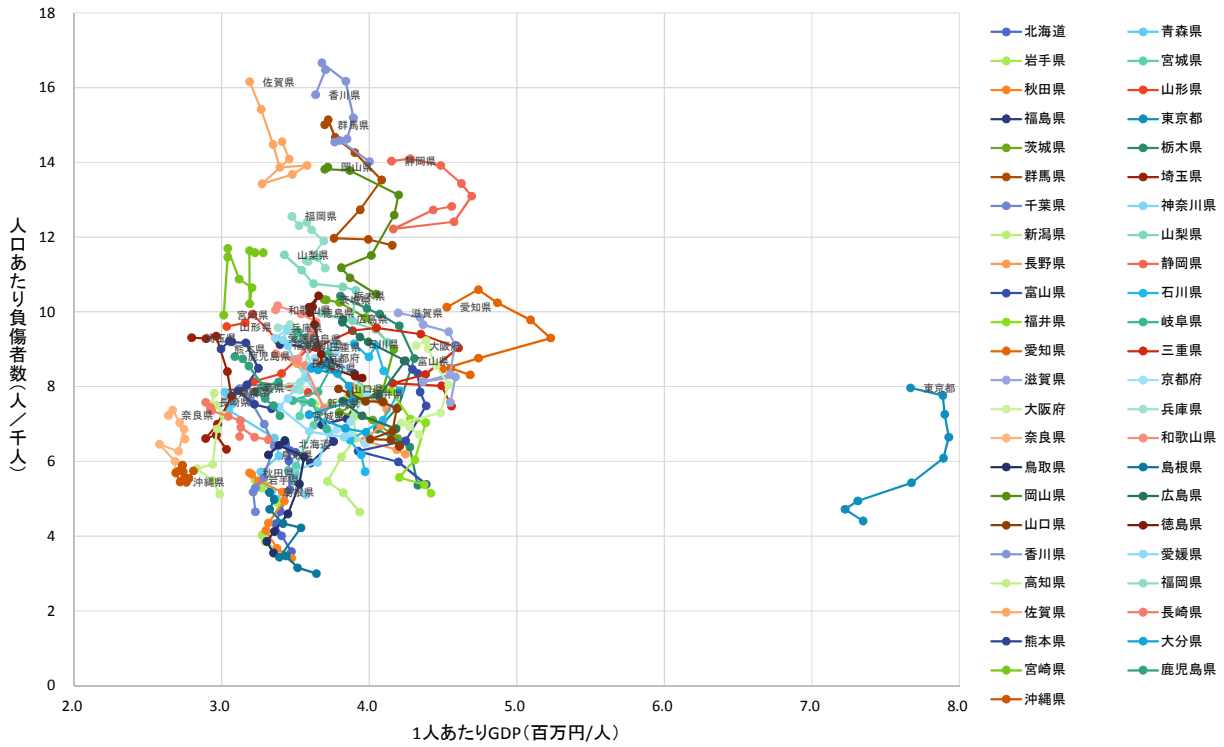
図表 3-68 都道府県別の人口あたり負傷者数とシートベルト装着率の関係 (H15-24)



⑤人口あたり負傷者数×1人あたりGDP（H15-24）

・1人あたりGDPと負傷者数の関係性は見られない。

図表 3-69 都道府県別の人口あたり負傷者と1人あたりGDPの関係（H15-24）

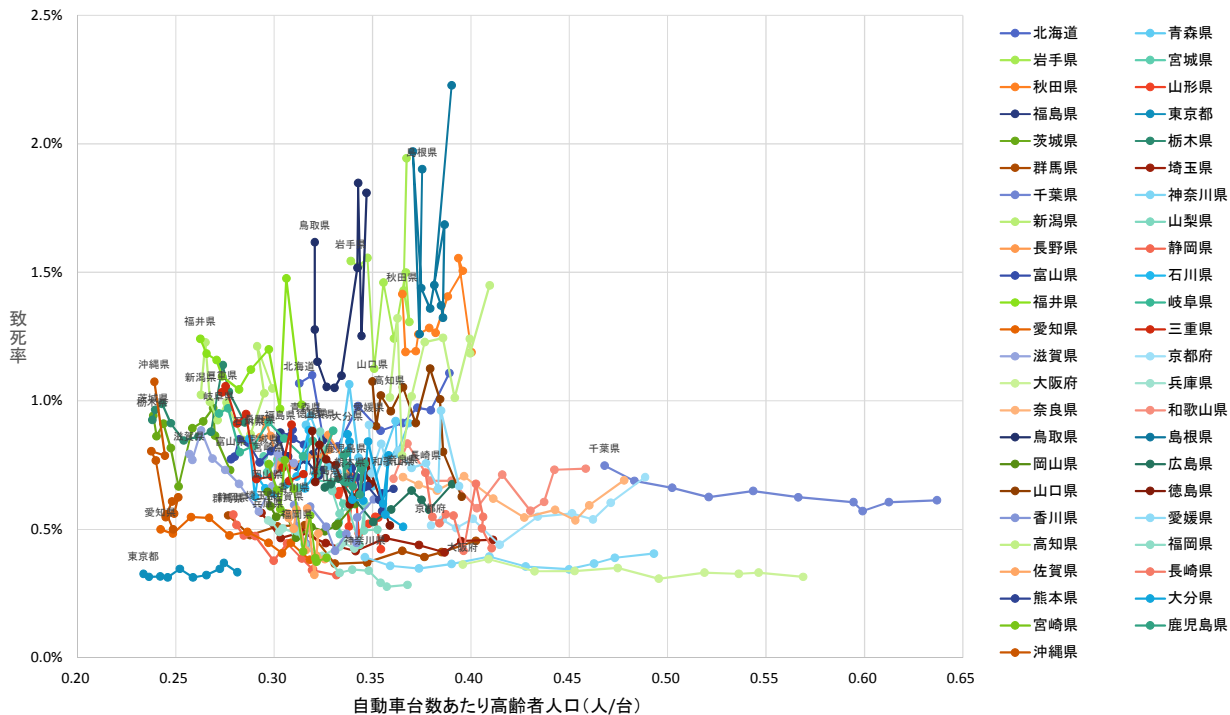


■致死率と各説明変数の関係

①致死率×自動車台数あたり高齢者人口（H15-24）

- ・千葉県や大阪府は、高齢者人口の増加により致死率が減少しているが、全体の傾向としては、高齢者人口の増加により致死率は増加傾向が見られる。

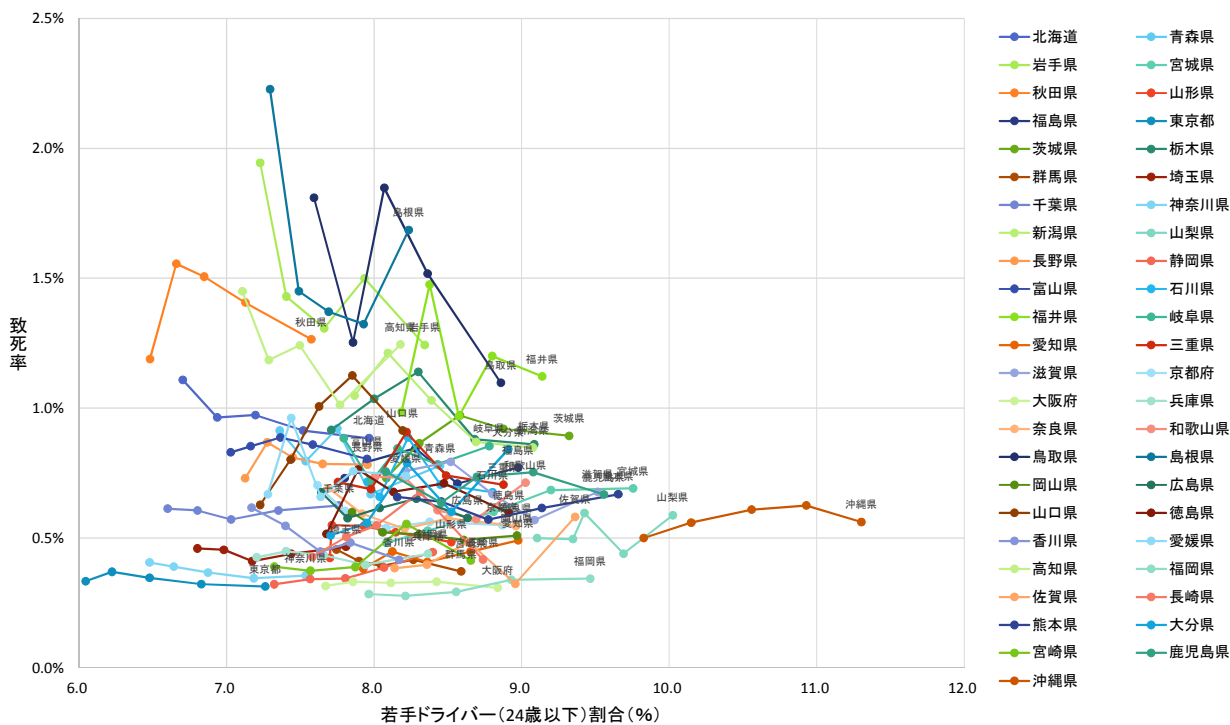
図表 3-70 都道府県別の致死率と自動車台数あたり高齢者人口の関係（H15-24）



②致死率×若手ドライバー割合（H20-24）

- ・明確な傾向は見られない。

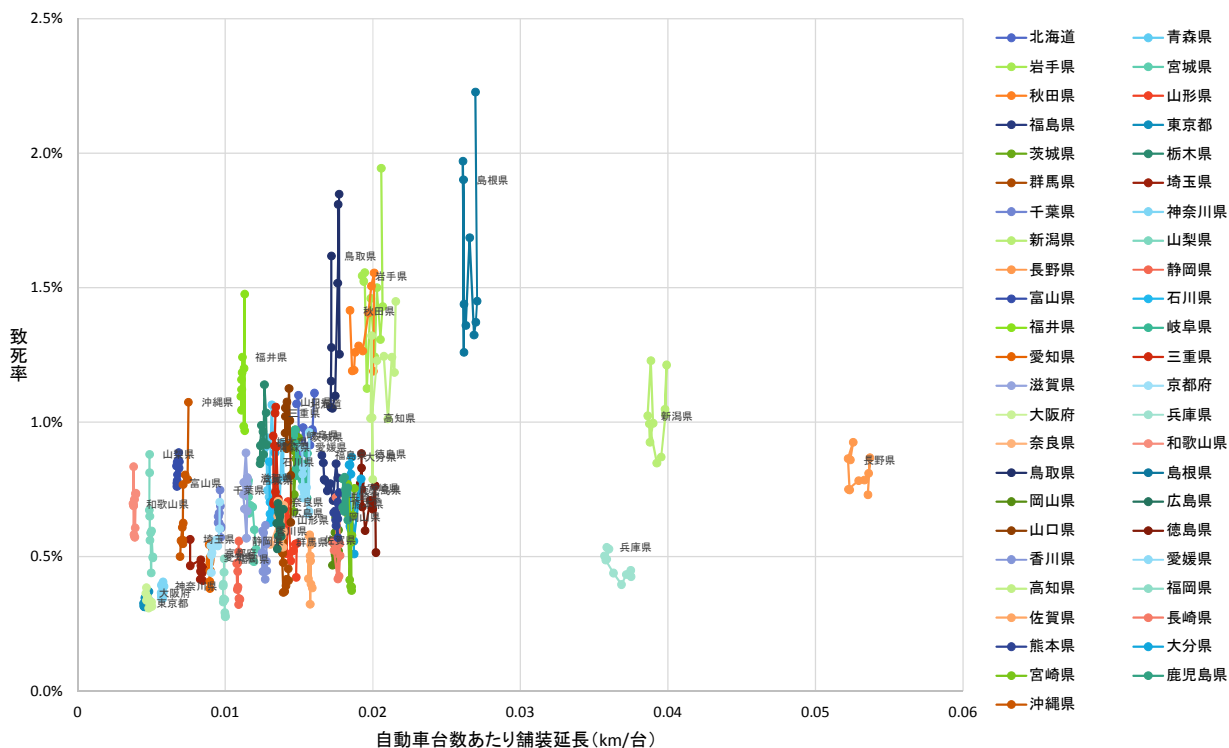
図表 3-71 都道府県別の致死率と若手ドライバー割合の関係（H20-24）



③致死率×自動車台数あたり舗装延長 (H15-24)

・明確な傾向は見られない。

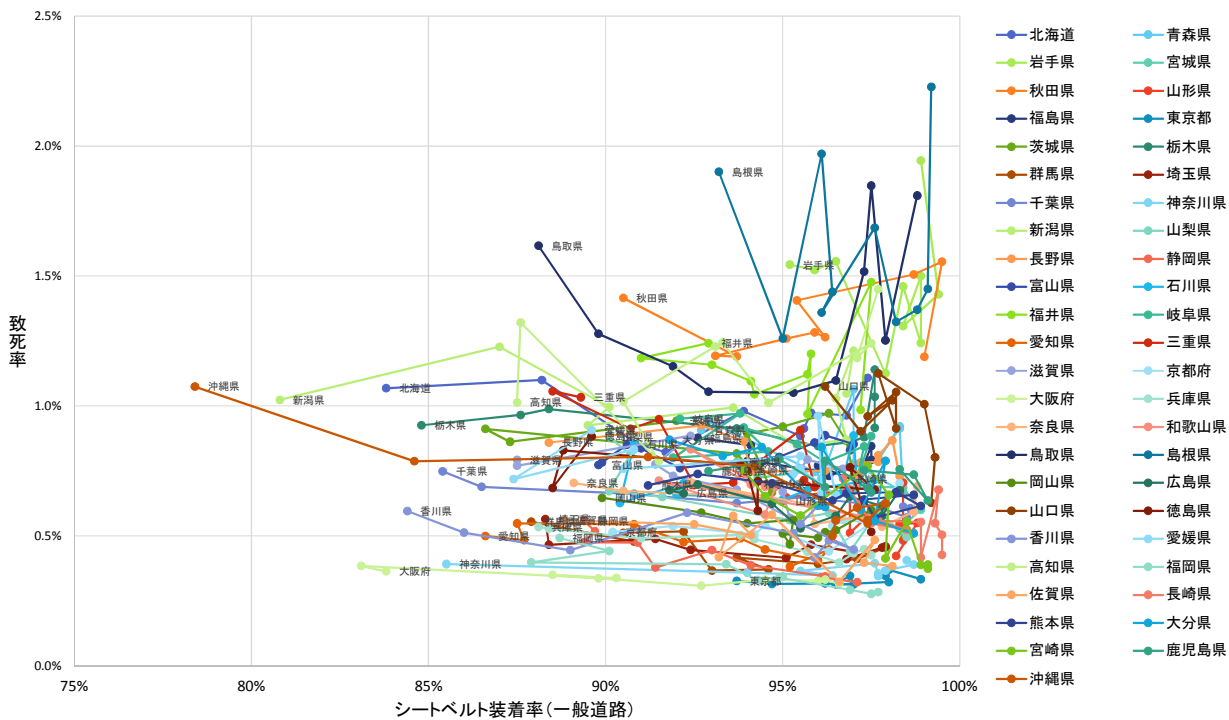
図表 3-7 2 都道府県別の致死率と自動車台数あたり舗装延長の関係 (H15-24)



④致死率×シートベルト装着率 (H15-24)

・明確な傾向は見られない。

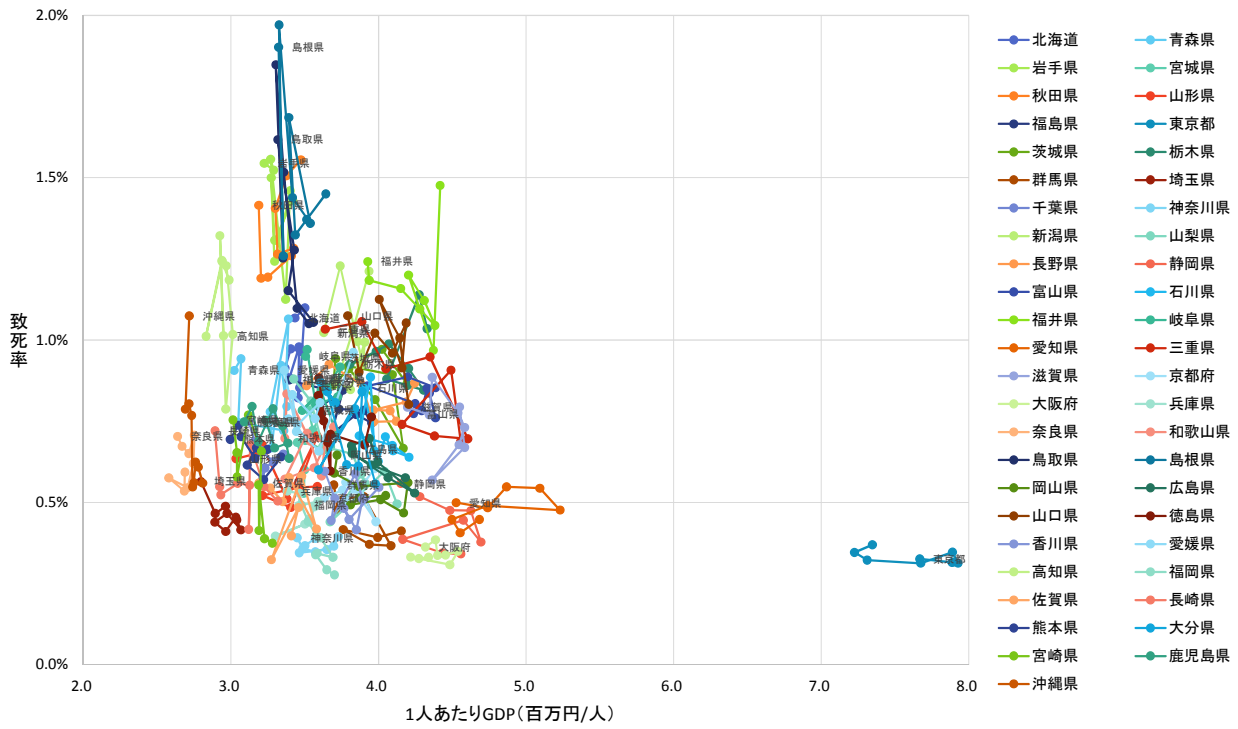
図表 3-7 3 都道府県別の致死率とシートベルト着用率の関係 (H15-24)



⑤致死率×1人あたりGDP (H15-24)

・明確な傾向は見られない。

図表 3-7 4 都道府県別の致死率と1人あたりGDPの関係 (H15-24)



6) 固定効果モデルの推計

- ・前段の目的変数と説明変数の関係分析により、1人あたりGDPとの関係は見られなかったため、それ以外の変数の組み合わせにてモデルを推計した（各モデルの推計結果は次頁参照）。モデル推計の際は以下の条件に当てはまるものを採用することとした。

(モデルの選定条件)

- ①より多くの事故要因（説明変数）で説明できるもの
- ②説明変数毎の理論的に想定される符号条件があっていること
- ③モデルの精度（決定係数 R^2 ）が高いこと

- ・その結果、各モデルで以下の有意なモデルが推計された。モデルの推計結果は以下の通り。

負傷者数推計モデル

- ・都道府県別の固定効果に加え、高齢者人口、若手ドライバー割合、シートベルト着用率の説明変数の組み合わせで有意なモデルとして推計された。
- ・自動車台数あたり高齢者人口が増えると負傷者数が減少（近年の高齢者は事故のリスクを認知しており事故を回避する傾向を表現）、若手ドライバーの割合が増加すると負傷者数が増加（若手ドライバーの方が事故を起こしやすい傾向を表現）、舗装延長が増えると負傷者数が減少（安全に走行できるため事故が減少することを表現）する傾向を示している。

	符号	1-2		
		偏回帰係数	標準偏回帰係数	t 値
①自動車台数あたり高齢者人口(人/台)(H15-24)	－	-11.0308	-0.2823	-3.456
②若手ドライバーの割合(H20-24)	＋	0.4147	0.1265	4.376
③自動車台数あたり舗装延長(km/台)(H15-24)	－	-538.5220	-0.9191	-2.602
都道府県ダミー(H15-24)	±	2.981~14.673	0.166~0.815	-
R²値		0.988		

※都道府県ダミーの偏回帰係数は、都道府県毎に推計された値の最大値と最小値を表示

※偏回帰係数：説明変数が単位量変化したときの、目的変数の変化量を表す。

但し、説明変数の計測単位が変わると偏回帰係数の大きさも変化するため、この係数の大きさを持って、目的変数に対する影響の大きさを説明変数間で比較することはできない。

※標準偏回帰係数：目的変数と説明変数のそれぞれが、平均値=0、分散=1に標準化（正規化）されているとしたときの偏回帰係数。

ある説明変数が1標準偏差変動したときに、標準化された目的変数が何単位変動するかを示すものであり、説明変数の測定単位に関わらず、目的変数に対する影響の大きさを、説明変数間で比較する指標となる。

なお、標準偏回帰係数は、±1の区間に入る場合が多いとされている（理論上は±∞の区間で値をとり得る）。

致死率推計モデル

- ・都道府県別の固定効果に加え、高齢者人口、シートベルト着用率を用いたモデルが有意なモデルとして推計された。
- ・自動車台数あたりの高齢者人口が増えると致死率は増加（高齢者は相対的に事故にあったときに亡くなる確率が高いことを表現）、シートベルト着用率が増加すると致死率が減少（シートベルトの着用により死亡事故を防げることを表現）、酒酔い運転罰金額が増加すると致死率が増加（罰金額が増加すると飲酒による死亡事故が減ることを表現）する傾向となっている。

	符号	3-8		
		偏回帰係数	標準偏回帰係数	t 値
①自動車台数あたり高齢者人口(人/台)(H15-24)	±	0.0075	0.1481	1.968
④シートベルト着用率(H15-24)	—	-0.0085	-0.0958	-2.747
⑦酒酔い運転罰金額(万円)(H15-24)	—	-8.0E-06	-0.0629	-2.210
都道府県ダミー(H15-24)	±	-0.005~0.008	-0.249~0.391	-
R²値		0.880		

7) 今後の課題

- ・今回、交通事故による死者及び死者数が共に減少傾向にあるトレンド下での事故要因の分析を実施した。10年程度とデータ期間が短いことから、都道府県別のデータを活用して固定効果モデルを構築することで分析を実施した。
- ・「人口あたり負傷者数」と「自動車台数あたり高齢者人口」の関係など、都道府県毎にベースは異なるがトレンドは同じ傾向を示している説明変数について、固定効果モデルを用いることで都道府県固有の要因（ベース）を除いて傾向を表現することができた。
- ・しかしながら、事故要因を3つの変数のみで説明する形となり、全ての事故要因を説明できているとは言い難く、説明変数の選定は今後の課題である。
- ・本来的には多くの説明要因で事故要因の検討を行なうことが望ましいが、現状では都道府県別に集計されている利用可能なデータが限られており、データ整備や、情報公開等の課題を解決しデータ蓄積を図っていくことが必要と考えられる。
- ・より精度の高いモデルが構築できた場合には、将来の事故抑制に係る政策実施によりどの程度事故が減少するのか等の分析も可能であるため、政策を踏まえた事故の予測等を行っていくことも考えられる。
- ・一方で、上述の3つの変数では説明できない都道府県固有の要因が及ぼす影響を考慮するため、都道府県ダミーを導入することで定量化を図った。その結果、各都道府県ダミーの値は、比較的広い範囲の中で値が分布していること、標準偏回帰係数に着目した際に、3つの説明変数と比較して、都道府県毎の推計結果に対して一定の影響を及ぼしていることが確認された。
- ・このことは、今回候補に挙げなかった説明変数（交通安全に直接関係しない変数含む）の影響が第一に考えられ、その検討が必要であるが、その他として運転慣習や道路環境など一定地域における固有の要因が、都道府県別の交通事故死者数等に一定の影響を及ぼしていることも考えられることから、今後、データ整備が進み、モデル精度の向上

が図られることで、客観的データに基づく見地から、交通安全計画上、特に着目すべき地域についての知見を得ることも可能になると考えられる。

■参考：モデル推計結果

○負傷者推計モデル

負傷者数推計モデル(H20-H24)

	符号	1-1			1-2			1-3		
		偏回帰係数	標準偏回帰係数	t 値	偏回帰係数	標準偏回帰係数	t 値	偏回帰係数	標準偏回帰係数	t 値
①自動車台数あたり高齢者人口(人/台)(H15-24)	-	-12.0942	-0.3095	-3.635	-11.0308	-0.2823	-3.456	-11.4077	-0.2919	-3.523
②若手ドライバーの割合(H20-24)	+	0.4362	0.1331	4.515	0.4147	0.1265	4.376	0.5454	0.1664	6.685
③自動車台数あたり舗装延長(km/台)(H15-24)	-	-602.6754	-1.0286	-2.808	-538.5220	-0.9191	-2.602	-	-	-
④シートベルト着用率(H15-24)	-	3.7307	0.0208	1.123	-	-	-	-	-	-
⑥VICSナビゲーション普及率(%) (H15-24)	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
⑦酒酔い運転罰金額(万円)(H15-24)	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
⑧人口あたり救命救急センター数(箇所/百万円)(H15-24)	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
都道府県ダミー(H15-24)	±	3.163~15.357	0.176~0.853	-	2.981~14.673	0.166~0.815	-	0.579~11.252	0.032~0.625	-
R²値		0.988			0.988			0.988		

	符号	1-4			1-5			1-6		
		偏回帰係数	標準偏回帰係数	t 値	偏回帰係数	標準偏回帰係数	t 値	偏回帰係数	標準偏回帰係数	t 値
①自動車台数あたり高齢者人口(人/台)(H15-24)	-	-19.8565	-0.5081	-7.660	-	-	-	-6.0723	-0.1554	-1.956
②若手ドライバーの割合(H20-24)	+	-	-	-	0.6216	0.1896	8.224	-0.5933	-0.1810	-2.904
③自動車台数あたり舗装延長(km/台)(H15-24)	-	-1,018.7104	-1.7387	-5.540	-570.9860	-0.9745	-2.683	-562.9653	-0.9608	-2.924
④シートベルト着用率(H15-24)	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
⑥VICSナビゲーション普及率(%) (H15-24)	-	-	-	-	-	-	-	-0.0748	-0.1774	-5.468
⑦酒酔い運転罰金額(万円)(H15-24) ^{※1}	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
⑧人口あたり救命救急センター数(箇所/百万円)(H15-24)	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
都道府県ダミー(H15-24)	±	2.742~20.505	0.152~1.139	-	0.279~14.537	0.016~0.807	-	-1.744~12.648	-0.097~0.702	-
R²値		0.987			0.987			0.990		

	符号	1-7			1-8 ^{※2}			1-9 ^{※3}		
		偏回帰係数	標準偏回帰係数	t 値	偏回帰係数	標準偏回帰係数	t 値	偏回帰係数	標準偏回帰係数	t 値
①自動車台数あたり高齢者人口(人/台)(H15-24)	-	-7.3164	-0.1872	-2.404	-12.1668	-0.3113	-3.810	-11.2586	-0.2881	-3.430
②若手ドライバーの割合(H20-24)	+	-0.2393	-0.0730	-1.615	0.4382	0.1337	4.651	0.4065	0.1240	4.124
③自動車台数あたり舗装延長(km/台)(H15-24)	-	-705.8028	-1.2046	-3.623	-564.1422	-0.9628	-2.753	-526.4832	-0.8986	-2.494
④シートベルト着用率(H15-24)	-	-	-	-	0.2216	0.0238	2.313	-0.0296	-0.0029	-0.312
⑥VICSナビゲーション普及率(%) (H15-24)	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
⑦酒酔い運転罰金額(万円)(H15-24) ^{※1}	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
⑧人口あたり救命救急センター数(箇所/百万円)(H15-24)	-	-2.5617	-0.1152	-5.491	-	-	-	-	-	-
都道府県ダミー(H15-24)	±	-0.413~14.643	-0.023~0.813	-	3.274~15.067	0.182~0.837	-	3.02~14.571	0.168~0.809	-
R²値		0.990			0.989			0.988		

※1: ⑦酒酔い運転罰金額は、平成19年以降変化しておらず、分散が小さいためモデルより除外している

※2: モデル[1-8]のシートベルト装着率は、95%以上を1、95%未満を0として推計

※3: モデル[1-9]のシートベルト装着率は、後部座席の同乗者で推計

○致死率推計モデル

致死率推計モデル(H20-H24)

	符号	2-1			2-2			2-3		
		偏回帰係数	標準偏回帰係数	t 値	偏回帰係数	標準偏回帰係数	t 値	偏回帰係数	標準偏回帰係数	t 値
①自動車台数あたり高齢者人口(人/台)(H15-24)	±	0.0059	0.1164	0.469	0.0050	0.1002	0.401	0.0049	0.0965	0.463
②若手ドライバーの割合(H20-24)	±	5.4E-05	0.0128	0.149	-2.6E-04	-0.0617	-0.798	-	-	-
③自動車台数あたり舗装延長(km/台)(H15-24)	±	1.5616	2.0669	1.937	-	-	-	1.5078	1.9956	2.097
④シートベルト着用率(H15-24)	-	-0.0095	-0.0410	-0.760	-0.0030	-0.0132	-0.251	-0.0099	-0.0426	-0.807
⑥VICSナビゲーション普及率(%) (H15-24)	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
⑦酒酔い運転罰金額(万円)(H15-24) ^{※4}	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
⑧人口あたり救命救急センター数(箇所/百万円)(H15-24)	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
都道府県ダミー(H15-24)	±	-0.021~0.002	-0.907~0.094	-	-0.005~0.009	-0.198~0.389	-	-0.02~0.002	-0.861~0.096	-
R²値		0.901			0.899			0.901		

	符号	2-4			2-5			2-6		
		偏回帰係数	標準偏回帰係数	t 値	偏回帰係数	標準偏回帰係数	t 値	偏回帰係数	標準偏回帰係数	t 値
①自動車台数あたり高齢者人口(人/台)(H15-24)	±	-	-	-	-	-	-	0.0109	0.2167	1.070
②若手ドライバーの割合(H20-24)	±	-3.7E-05	-0.0088	-0.122	-	-	-	-	-	-
③自動車台数あたり舗装延長(km/台)(H15-24)	±	1.5488	2.0499	1.926	1.5990	2.1164	2.318	-	-	-
④シートベルト着用率(H15-24)	-	-0.0078	-0.0338	-0.654	-0.0072	-0.0311	-0.669	5.2E-04	0.0022	0.046
⑥VICSナビゲーション普及率(%) (H15-24)	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
⑦酒酔い運転罰金額(万円)(H15-24) ^{※4}	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
⑧人口あたり救命救急センター数(箇所/百万円)(H15-24)	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
都道府県ダミー(H15-24)	±	-0.02~0.004	-0.873~0.167	-	-0.021~0.004	-0.912~0.177	-	-0.006~0.009	-0.24~0.383	-
R²値		0.901			0.901			0.898		

※4: ⑦酒酔い運転罰金額は、平成19年以降変化しておらず、分散が小さいためモデルより除外している

致死率推計モデル(H15-H24)

	符号	3-3			3-5			3-6		
		偏回帰係数	標準偏回帰係数	t 値	偏回帰係数	標準偏回帰係数	t 値	偏回帰係数	標準偏回帰係数	t 値
①自動車台数あたり高齢者人口(人/台)(H15-24)	±	0.0047	0.0939	1.291	-	-	-	0.0049	0.0969	1.347
②若手ドライバーの割合(H20-24) ^{※5}	±	-	-	-	-	-	-	-	-	-
③自動車台数あたり舗装延長(km/台)(H15-24)	±	0.0071	0.0113	0.310	0.0111	0.0177	0.489	-	-	-
④シートベルト着用率(H15-24)	-	-0.0119	-0.1346	-4.450	-0.0093	-0.1049	-5.346	-0.0120	-0.1361	-4.558
⑥VICSナビゲーション普及率(%) (H15-24)	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
⑦酒酔い運転罰金額(万円)(H15-24)	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
⑧人口あたり救命救急センター数(箇所/百万円)(H15-24)	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
都道府県ダミー(H15-24)	±	-0.005~0.009	-0.221~0.408	-	-0.004~0.009	-0.166~0.429	-	-0.005~0.009	-0.224~0.413	-
R²値		0.878			0.878			0.878		

	符号	3-7			3-8		
		偏回帰係数	標準偏回帰係数	t 値	偏回帰係数	標準偏回帰係数	t 値
①自動車台数あたり高齢者人口(人/台)(H15-24)	±	0.0071	0.1402	1.672	0.0075	0.1481	1.968
②若手ドライバーの割合(H20-24) ^{※5}	±	-	-	-	-	-	-
③自動車台数あたり舗装延長(km/台)(H15-24)	±	-	-	-	-	-	-
④シートベルト着用率(H15-24)	-	-0.0101	-0.1141	-3.081	-0.0085	-0.0958	-2.747
⑥VICSナビゲーション普及率(%) (H15-24)	-	-1.0E-05	-0.0369	-1.006	-	-	-
⑦酒酔い運転罰金額(万円)(H15-24)	-	-	-	-	-8.0E-06	-0.0629	-2.210
⑧人口あたり救命救急センター数(箇所/百万円)(H15-24)	-	-	-	-	-	-	-
都道府県ダミー(H15-24)	±	-0.005~0.009	-0.246~0.396	-	-0.005~0.008	-0.249~0.391	-
R²値		0.879			0.880		

	符号	3-9 ^{※6}			3-10 ^{※7}		
		偏回帰係数	標準偏回帰係数	t 値	偏回帰係数	標準偏回帰係数	t 値
①自動車台数あたり高齢者人口(人/台)(H15-24)	±	0.0041	0.0811	1.143	0.0026	0.0518	0.731
②若手ドライバーの割合(H20-24)	±	-	-	-	-	-	-
③自動車台数あたり舗装延長(km/台)(H15-24)	±	-	-	-	-	-	-
④シートベルト着用率(H15-24)	-	-2.3E-04	-0.0362	-1.233	3.4E-05	0.0028	0.127
⑥VICSナビゲーション普及率(%) (H15-24)	-	-	-	-	-	-	-
⑦酒酔い運転罰金額(万円)(H15-24)	-	-1.1E-05	-0.0862	-3.044	-1.3E-05	-0.1047	-4.105
⑧人口あたり救命救急センター数(箇所/百万円)(H15-24)	-	-	-	-	-	-	-
都道府県ダミー(H15-24)	±	-0.004~0.009	-0.207~0.4	-	-0.004~0.009	-0.188~0.406	-
R²値		0.878			0.877		

※5: ②若手ドライバーの割合は、平成19年以前のデータがないためモデルより除外している

※6: モデル[3-9]のシートベルト装着率は、95%以上を1、95%未満を0として推計

※7: モデル[3-10]のシートベルト装着率は、後部座席の同乗者で推計

第3節 長期予測の結果

1. トレンドによる分析のまとめ

トレンド分析モデルでは、死者数（事故件数）を正規化するための将来自動車走行キロの設定方法により、将来予測値に幅が生じる。

予測結果では、2020年における道路交通事故死者数は約2,900人～3,100人と推計された。また、道路交通事故死傷者数は2020年では約58～61万人と推計された。

2. 年齢階層別人口の大きさに着目した分析のまとめ

年齢階層別人口の大きさに着目した分析モデルは、説明変数に用いる年齢区分の設定により、将来推計値が異なる。

予測結果では、2020年における道路交通事故死者数は約2,500～3,000人と推計された。また、道路交通事故死傷者数は2020年では約51～67万人と推計された。

3. 世代ごとの事故率に着目した分析のまとめ

世代ごとの事故率に着目した分析モデルでは、死者数・死傷者数を状態別に区分せず一括で予測するか、状態別に予測し、積み上げで予測するかにより、将来予測値が異なる。

状態別に区分せず一括で予測した場合、2020年における道路交通事故死者数は約3,400人と推計された。また、道路交通事故死傷者数は2020年では約60万人と推計された。

状態別に予測し、積み上げで予測した場合、2020年における道路交通事故死者数は約3,600人と推計された。なお、状態別の内訳をみると、自動車乗用中の死者数は約1,020人、歩行中の死者数は約1,540人と推計された。また、道路交通事故死傷者数をみると、2020年では約61万人と推計された。なお、状態別の内訳をみると、自動車乗用中の死傷者数は約42万人、歩行中の死傷者数は約5.4万人と推計された。

4. 道路交通事故の構造要因に着目した分析（固定効果モデル）のまとめ

道路交通事故の構造要因に着目した分析（固定効果モデル）では、負傷者数推計モデルと致死率推計モデルを構築した。

「負傷者数推計モデル」からは、自動車台数あたりの高齢者人口が増えると負傷者数が減少（近年の高齢者は事故のリスクを認知しており事故を回避する傾向を表現）、若手ドライバーの割合が増加すると負傷者数が増加（若手ドライバーの方が事故を起こしやすい傾向を表現）、舗装延長が増えると負傷者数が減少（安全に走行できるため事故が減少することを表現）する傾向が示された。

「致死率推計モデル」からは、自動車台数あたりの高齢者人口が増えると致死率は増加（高齢者は相対的に事故にあったときに亡くなる確率が高いことを表現）、シートベルト着用率が增加すると致死率が減少（シートベルトの着用により死亡事故を防げることを表現）、酒酔い運転罰金額が増加すると致死率が増加（罰金額が増加すると飲酒による死亡事故が減ることを表現）する傾向が示された。

5. 道路交通事故の予測の精度向上に向けて

今回の調査研究においては、新たな予測手法として、2つの手法について検討を行った。

今後の交通安全対策上で重視されるターゲットとなるセグメント別（年齢階層別や状態別）に予測する手法については、今回の予測結果と実績値との乖離状況を、今後定期的に検証することで、予測手法の改善につなげることが求められる。

また、道路交通事故の構造要因に着目した分析モデルにおいて、今回は、交通事故による死者及び死者数が共に減少傾向にあるトレンド下での事故要因の分析を実施した。10年程度とデータ期間が短いことから、都道府県別のデータを活用して固定効果モデルを構築することで分析を実施した。「人口あたり負傷者数」と「自動車台数あたり高齢者人口」の関係など、都道府県毎にベースは異なるがトレンドは同じ傾向を示している説明変数について、固定効果モデルを用いることで都道府県固有の要因（ベース）を除いて傾向を表現することができた。しかしながら、事故要因を3つの変数のみで説明する形となっており、全ての事故要因を説明できているとは言い難く、説明変数の選定は今後の課題である。本来的には多くの説明要因で事故要因の検討を行なうことが望ましいが、現状では都道府県別に集計されている利用可能なデータが限られており、データ整備や、情報公開等の課題を解決しデータ蓄積を図っていくことが必要と考えられる。より精度の高いモデルが構築できた場合には、将来の事故抑制に係る政策実施によりどの程度事故が減少するのか等の分析も可能であるため、政策を踏まえた事故の予測等を行っていくことも考えられる。

図表 3-75 長期予測による将来交通事故死者数、死傷者数の推計結果

○死者数

単位：人/年

予測手法		実績値	推計値			
		2013(H25)年	2013(H25)年	2018(H30)年	2020(H32)年	2025(H37)年
タイムトレンドによる分析	走行キロ(タイムトレンドによる推計)	4,373	4,184	3,211	2,892	2,230
	走行キロ(国交省推計値:基本ケース)		4,377	3,382	3,050	2,360
年齢階級別人口の大きさに 着目した分析	年齢区分1		4,332	3,025	2,538	1,640
	年齢区分2		4,230	3,313	2,959	2,170
	年齢区分3		4,087	2,942	2,669	2,090
世代毎の 事故率に着目する方法	状態別に区分しないケース		-	3,668	3,399	2,726
	状態別に区分して積上げたケース		-	3,797	3,606	3,127

○死傷者数

単位：人/年

予測手法		実績値	推計値			
		2013(H25)年	2013(H25)年	2018(H30)年	2020(H32)年	2025(H37)年
タイムトレンドによる分析	走行キロ(タイムトレンドによる推計)	785,867	783,522	630,583	578,817	468,054
	走行キロ(国交省推計値:基本ケース)		819,507	664,078	610,543	495,316
年齢階級別人口の大きさに 着目した分析	年齢区分1		788,975	591,575	512,349	341,630
	年齢区分2		788,658	640,080	568,677	396,110
	年齢区分3		774,907	622,874	563,619	415,421
世代毎の 事故率に着目する方法	状態別に区分しないケース		-	645,613	598,565	480,945
	状態別に区分して積上げたケース		-	650,673	606,362	495,585

第4章 まとめ

今回の調査研究では、まずこれまでの交通安全基本計画の概要や推移をはじめ、道路交通事故の現状、諸外国の交通安全基本計画や各国の目標、他政策分野における中期的な総合計画の推移等の整理を行い、基礎資料とした。また、これに加えて、本調査で実施した国民の交通安全に関する意識調査を目的としたアンケート調査結果や自治体・関係団体への「第10次交通安全基本計画に盛り込むべき事項」に関するアンケート結果、長期予測結果、及び第9次交通安全基本計画の評価を踏まえ、今後の道路交通安全対策における施策の方向性や、第10次計画の構成（理念・目標・戦略の在り方等）の検討を行った。

今後の施策の方向性としては、第9次計画期間中には、第9次計画及び過去の累次計画に基づき展開されてきた交通安全関連施策により、交通事故による死者数はピーク時の4分の1まで削減することができたこと、また、第8次計画期間中に引き続き「死者数」「死傷者数」とともに低減していることから、基本的には今後も第9次計画に基づく施策を踏まえつつ、継続的に施策を展開していくことが考えられる。

施策を展開する上で今後重視すべき分野について、第9次計画の評価では、分野別の評価からは「高齢者」「自転車」「生活道路」分野への対策の強化が必要であること、さらに長期的な推移や今後の傾向を踏まえ、死者数減少のためには特に高齢者や歩行者事故への対策が重要であることが示唆されている。また、第10次計画の構成等の検討においては、今後の交通安全対策において重視すべきキーワードとして、第9次計画の3つの視点に加えて、飲酒運転などの重大事故防止、安心の確保、市街地の安全確保、通学路の安全確保などの項目が挙げられた。

一方で、死者数の減少幅は縮小しており、第9次計画の目標達成は厳しい状況にあることや、本調査で実施した長期予測による平成30年の死者数推計値が、手法によって数値に開きはあるが、2,900～3,800人であることから、基本理念に掲げている「道路交通事故のない社会」の実現や、政府目標である「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人以下とする」ことは、容易に達成できる目標ではないと考えられる。

したがって、第10次計画では、これまでに十分な成果を上げてきた分野の対策はできる限り継続的に実施し、政府目標の達成に向けて重点的に取り組むべき分野については、対策を一層強化していく必要があると考えられる。

