

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。

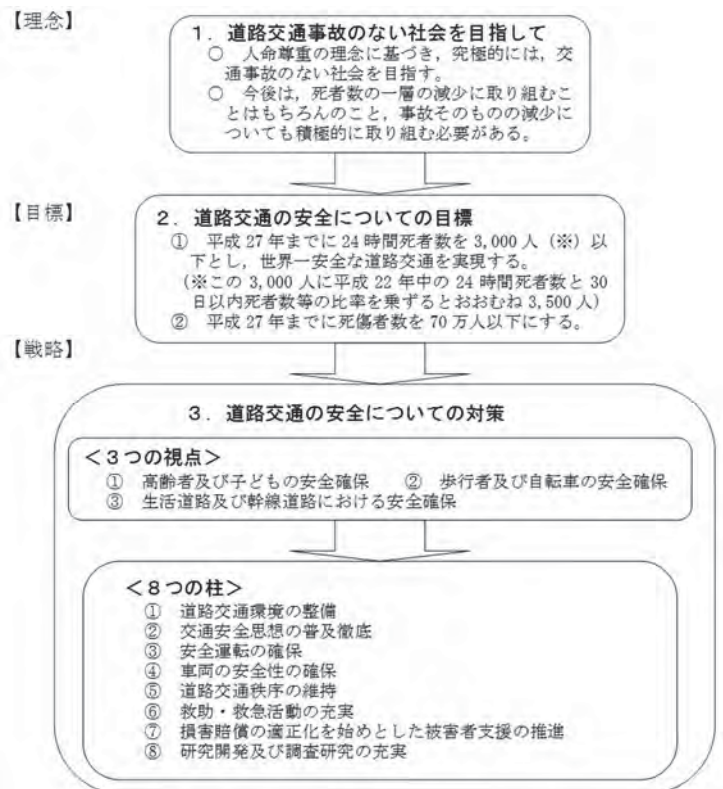
1) 交通安全基本計画の概要

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： ・道路上での薬物検査等の強化 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

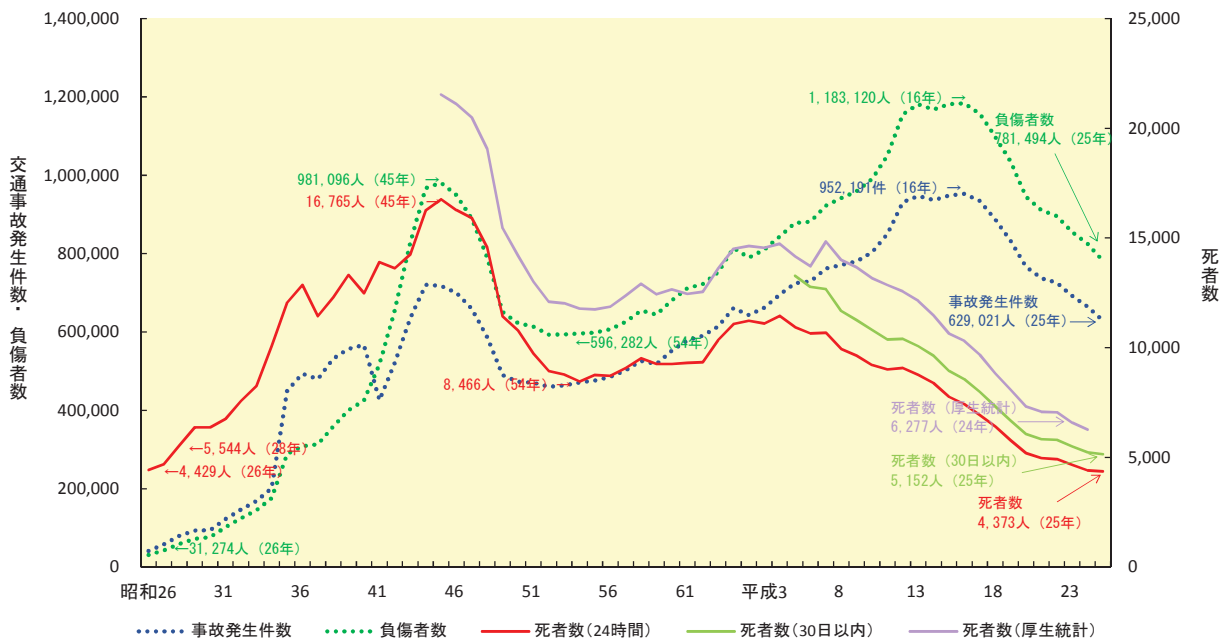
3. 道路交通事故の現状

(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