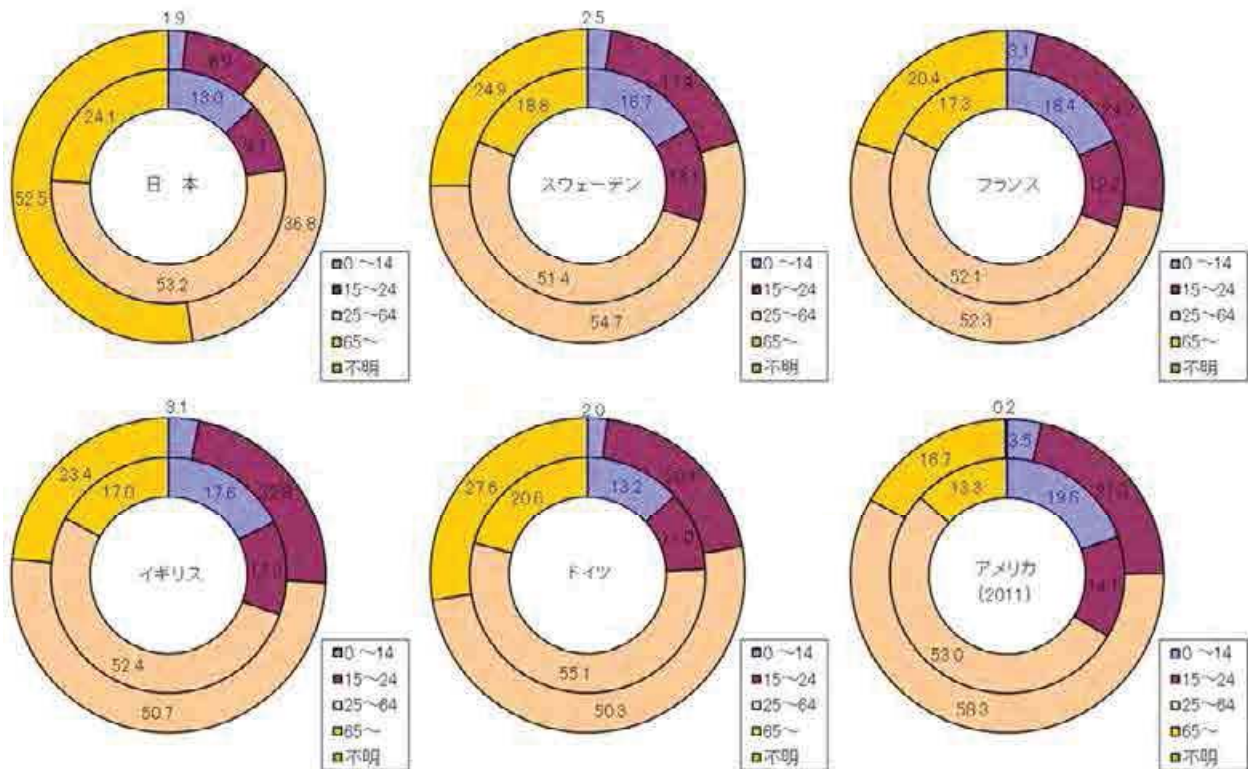


(3) 年齢層別の交通事故死者数

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）

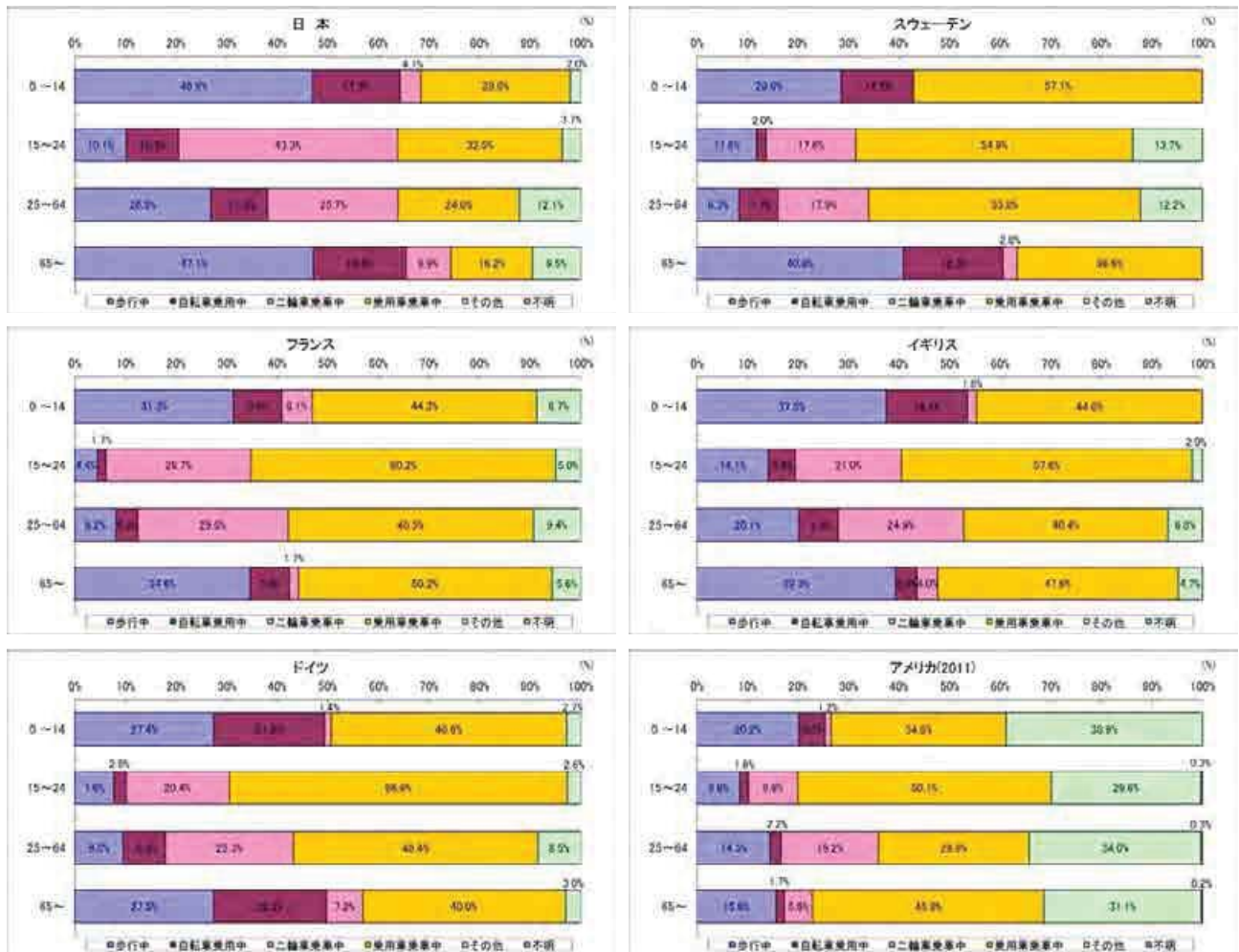


資料) IRTAD 資料による

(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 2-49 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想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（くらし・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 ・駐車場整備 ・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・創造 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災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下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年激甚な被害が発生した地域等における風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・強化とアクセスの向上や、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・高齢化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 ・道路整備の進捗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95%から60%に向上させるなど現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等を活用した多様なITSサービスを推進 2. 暮らし ・くらしのみちゾーンの形成等により、人や自転車優先し、質の高い生活環境を創出し、主要幹線道路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、駐車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、災害時の緊急活動等を支える道路等の防災・震災・雪害対策を推進し、道路構造物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 ・おんしん歩行エリアの整備し、歩行空間のバリアフリー化の推進し、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し、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 ・信号機の高効率化等し、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・震災対策 3. 暮らし・環境 ①生活環境の向上 ②沿道環境対策 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、大規模浸食被害への対応、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・貨物・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・貨物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、交通結節点のスムーズ化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		