

# 第1章 道路交通

## 1 平成15年中の交通事故分析

### (1) 交通事故発生件数、死者数及び負傷者数

		構成率	前年比
発生件数	94万7,993件		+1万1,272件、+1.2%
死者数	7,702人	0.6%	-624人、-7.5%
負傷者数	118万1,431人	99.4%	+1万3,576人、+1.2%
	重傷者数 7万5,086人	6.3%	-3,192人、-4.1%
	軽傷者数 110万6,345人	93.0%	+1万6,768人、+1.5%
30日以内死者	8,877人	0.7%	-698人、-7.3%

### (2) 交通事故の主な特徴

軽傷事故の増加

死者、重傷者は減少し、軽傷者が増加

自動車事故と自転車事故が増加（歩行中と二輪・原付乗車中は減少）

自動車乗車中の死傷者 対前年比 2.3%増加

自転車乗用中の死傷者 対前年比 2.0%増加

高齢者の事故の増加

特に自動車乗車中の死傷者 対前年比 7.9%増加

飲酒運転による交通事故が大幅に減少 対前年比 19.5%減少

高い走行速度での事故が大幅に減少

時速70km/hを超えるもの 対前年比 17.6%減少

時速80km/hを超えるもの 対前年比 16.4%減少

### (3) 交通事故の様々な分析

第7次交通安全基本計画を総合評価方式によって政策評価する前提として、各種施策の最大のアウトカム指標である交通事故を様々な観点から分析することは極めて重要であると考えられ、このような趣旨から、以下、分析を加えてみることにする。

## ア 24時間死者と30日以内死者の比較

しばしば、24時間死者数という概念を捉えて、「交通事故死者数が減少しているのは、医療水準の向上等によって、被害者が24時間を越えてわずかの時間だけ生きながらえているからに他ならず、30日以内死者は大幅に増加している」との批判がなされることがあるが、これは明確な誤りである。

下のとおり、30日以内死者数(B)は概ね24時間死者数(A)の1.15倍となっており、30日以内死者数についても24時間死者数と同様に、大幅に減少している。

	6年	7年	8年	9年	10年	11年	12年	13年	14年	15年
24時間死者(A)	10,649	10,679	9,942	9,640	9,211	9,006	9,066	8,747	8,326	7,702
30日以内死者(B)	12,768	12,670	11,674	11,254	10,805	10,372	10,403	10,060	9,575	8,877
(B)÷(A)	1.20	1.19	1.17	1.17	1.17	1.15	1.15	1.15	1.15	1.15

(注1)「24時間死者」とは、交通事故発生から24時間以内に死亡した者をいう。

(注2)「30日以内死者」とは、交通事故発生から30日以内に死亡した者をいう。

なお、24時間死者や30日以内死者のほかに、陸上、水上及び航空交通の事故を原因とする死亡者(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。)すべてを死因分類「交通事故」として計上している厚生労働省の人口動態統計がある。人口動態統計による交通事故死者数のうち、明らかに道路上の交通事故ではないと判断されたものを除き、警察庁では「厚生統計の死者数」としているが、その数も下のとおり減少している。

	7年	8年	9年	10年	11年	12年	13年	14年
厚生統計の死者	14,840	14,006	13,667	13,176	12,858	12,565	12,134	11,483

(注)統計の取り方が平成6年までと平成7年以降とで異なるため平成7年以降を計上した。

## イ 近年交通事故死者が減少している理由

近年、交通事故死者数が減少している理由としては、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いが、量的に示すことができる主な要因としては、次のものが考えられる。

### 飲酒運転の厳罰化等悪質・危険運転者対策

平成15年中の死者数の減少を月別でみると、6月から12月までは、月平均-33.9人と減少しているものの、1月から5月までの月平均-77.4人と比べて減少幅が小さく、5月までの死者数の減少が大きいことが分かる。

一方、死亡・重大事故につながりやすい飲酒運転による死亡事故をみると、6月から12月までが月平均-7.1件にとどまるのに対して、施行前と比較した1月から5月までが月平均-33.4件となっており、死者数減少は飲酒運転による死亡事故の減少によるところが大きいものと推測される。

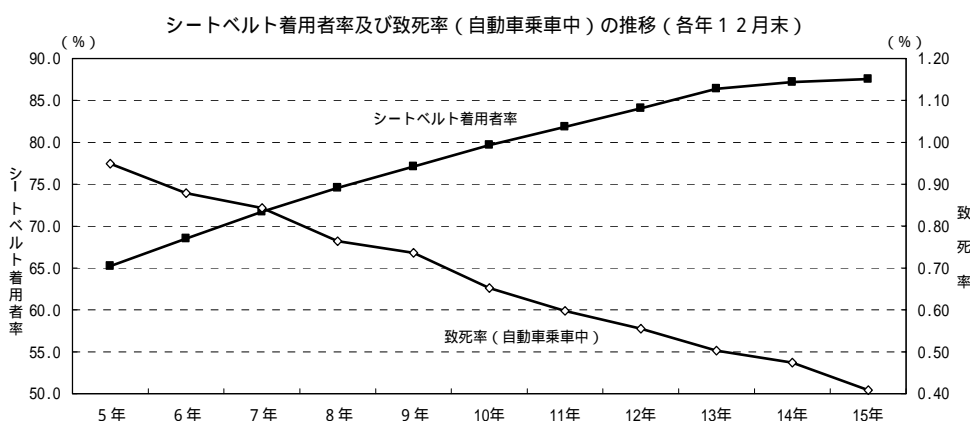
これらのことから、平成15年中の死者数の主な減少要因として、飲酒運転の厳罰化等悪質・危険運転者対策を柱の一つとして平成14年6月に施行された改正道路交通法令の効果を挙げることができる。

死者数と原付以上運転者（第一当事者）の飲酒運転による死亡事故の状況

	14年			15年		
	1~5月	6~12月	1~12月	1~5月	6~12月	1~12月
死者数	3,320	5,006	8,326	2,933	4,769	7,702
増減数	-26	-395	-421	-387	-237	-624
月平均増減数	-5.2	-56.4	-35.1	-77.4	-33.9	-52.0
飲酒死亡事故	475	522	997	308	472	780
増減数	-4	-190	-194	-167	-50	-217
月平均増減数	-0.8	-27.1	-16.2	-33.4	-7.1	-18.1

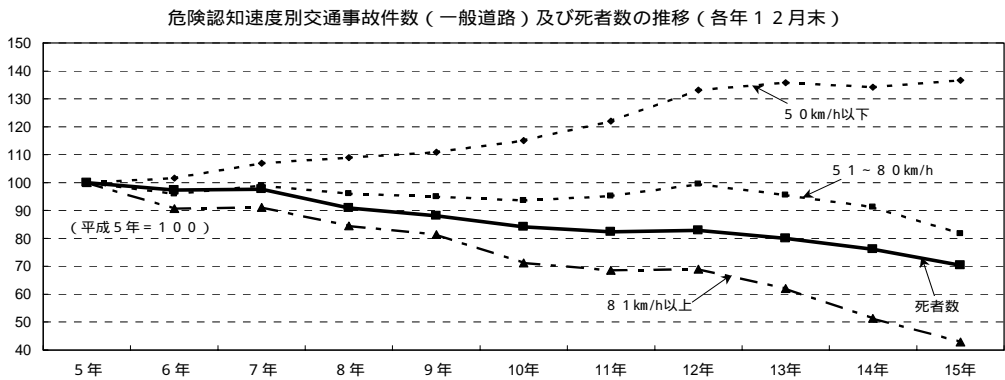
### シートベルト着用者率の向上と致死率（自動車乗車中）の低下

下のグラフのとおり、シートベルト着用者率の向上に従って、自動車乗車中の致死率（死者数÷死傷者数×100）の低下が見られるので、シートベルトの着用者率の向上が死者数減少を導いていることが推測される。



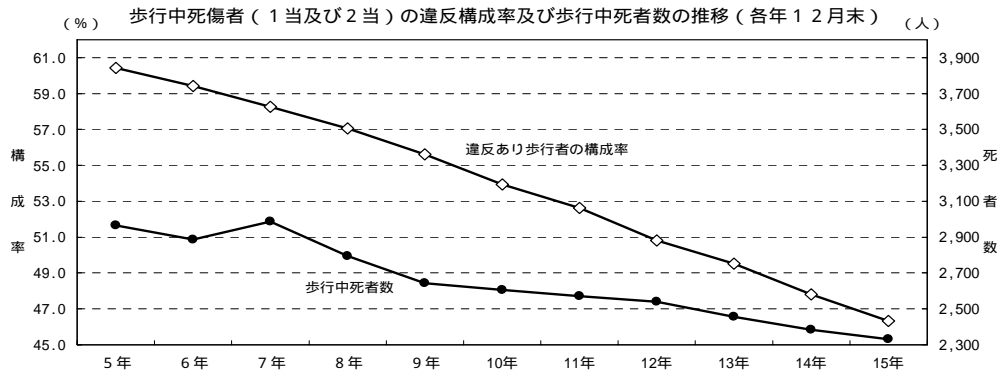
### 危険認知速度（車両の事故直前速度）の低下と死者数の減少

危険認知速度別の死亡事故率は、50 km/h以下が0.5%、51~80 km/hが5.2%、81 km/h以上が22.7%であり、車両の速度が増すほど死亡事故率が高く、下のグラフのとおり、車両の事故直前速度の低下が死者数減少を導いていることが推測される。



### 歩行中死傷者の違反の減少と歩行中死者の減少

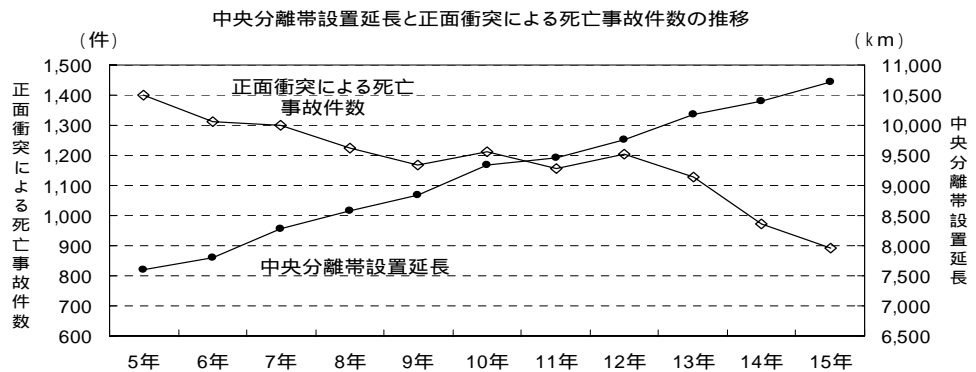
下のグラフのとおり、違反あり歩行者の構成率の減少が、歩行中死者数の減少を導いていることが推測される。



(注1) 違反あり歩行者の構成率 = 違反あり死傷者数（歩行中） ÷ 死傷者数（歩行中） × 100  
 (注2) 歩行中の違反有無別死傷者は、相手当事者が自転車など軽車両の場合を除く。

### 致死率の高い正面衝突事故の減少

近年、致死率の低い追突等の事故が増加している一方で、正面衝突等の致死率の高い事故は減少ないし横這いとなっている。致死率の高い正面衝突事故の減少の要因は様々であると思われるが、下のグラフのとおり、中央分離帯の設置延長の増加に伴い、正面衝突による死亡事故件数が減少していることから、中央分離帯等の交通安全施設の整備が正面衝突事故の減少を導いていることが推測される。



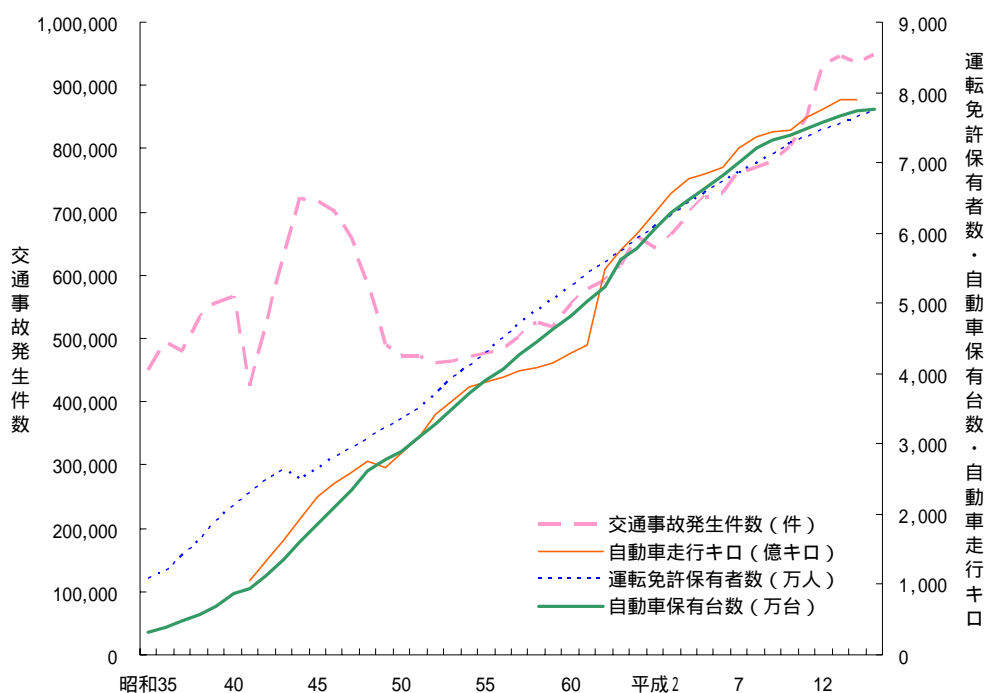
## ウ 交通事故死者数と交通事故発生件数等の関係について

交通事故死者数は減少しているにもかかわらず、交通事故発生件数や死傷者数が増加している点についてどのように考えたらよいのであろうか。

この点について、交通事故は様々な要素が複雑に絡み合って発生するため、死者数の減少と交通事故件数の増加との関係を明解に解きほぐすことはできない。以下はあくまでも、一つの考え方である。

一般的に、交通事故発生件数については、運転免許保有者数、自動車保有台数、自動車走行キロ等の増加に伴って増加する傾向にあるものと考えられ、また実際のデータもそのような推測を裏付けているところである。

### 交通事故発生件数、運転免許保有者数、自動車保有台数及び自動車走行キロの推移



- 注 1 交通事故発生件数及び運転免許保有者数は、警察庁資料による。昭和41年以降の交通事故発生件数は、物損事故を含まない。運転免許保有者数は、各年12月末現在である。
- 注 2 自動車保有台数は国土交通省資料により、各年12月末現在の値である。保有台数には第1種及び第2種原動機付自転車並びに小型特殊自動車を含まない。
- 注 3 自動車走行キロは国土交通省資料により、各年度の値である。軽自動車によるものは昭和62年度から計上された。

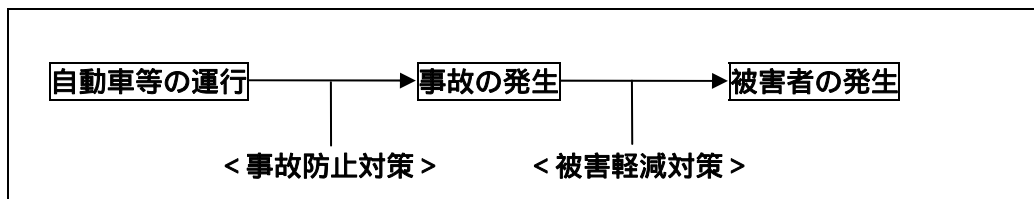
このような考え方を前提とした上で、現在、様々な交通安全施策が行われているところであるが、交通安全施策というものは、例えば、道路交通環境の整備、交通安全思想の普及徹底、安全運転の確保等を見れば分かるように、基本的には、交通事故を防止するという意味において、死者数の減少と同時に交通事故発生件数等の減少についても効果があるものと思われる。

しかしながら、交通安全施策の中には、ひとたび発生してしまった交通事故の被害を軽減するための施策というものも存在している。例えば、

- シートベルト及びチャイルドシート着用の推進
- エアバッグを始めとした車両の安全性の確保
- 救助・救急体制の整備

といった施策は、交通事故防止には直接関係がなく（シートベルトを着用することによって運転姿勢が安定し、運転操作を的確に行える、あるいは安全意識が高まるという議論もある）、あくまでも発生した事故の被害軽減に効果があるものと考えられる。言うなれば、死者数の減少に直結する施策である。

**【交通安全施策の概念図】**



以上の説明から、交通事故防止対策によって、交通事故そのものを減らそうとしているものの、残念ながら、交通環境等の事情から交通事故発生件数は増加傾向にあり、ただ、被害軽減対策によって、不幸にして発生してしまった交通事故の被害を軽減するという効果もあって死者数が減少しているのではないかと分析ができると思われる。

より具体的に言えば、事故防止対策そのものによる死者数の減少に加えて、被害軽減対策によって、これまで死亡事故となっていたものが重傷事故（注1）となり、これまで重傷事故となっていたものが軽傷事故（注2）となり、これまで軽傷事故となっていたものが物損事故となるなど、被害が軽減されているのではないかと推測されるところである。

なお、近年、重傷者数も減少傾向にあるのは上記分析の妥当性の根拠となるものと思われる。

	10年	11年	12年	13年	14年	15年
重傷者数（人）	74,247	75,894	80,104	79,673	78,278	75,086

（注1）「重傷」とは、交通事故によって負傷し、1箇月（30日）以上の治療を要する場合をいう。  
 （注2）「軽傷」とは、交通事故によって負傷し、1箇月（30日）未満の治療を要する場合をいう。

（参考）自動車1万台数当たりの死傷者数

	7年	8年	9年	10年	11年	12年	13年	14年	15年
死傷者数（人）	133.2	132.2	132.3	135.1	141.4	153.5	155.2	152.2	153.3

（注1）死傷者数は警察庁資料による。  
 （注2）自動車保有台数は国土交通省資料により、各年12月末現在の値である。保有台数には、第1種及び第2種原動機付自転車並びに小型特殊自動車を含まない。

## 2 第7次交通安全基本計画本体の評価

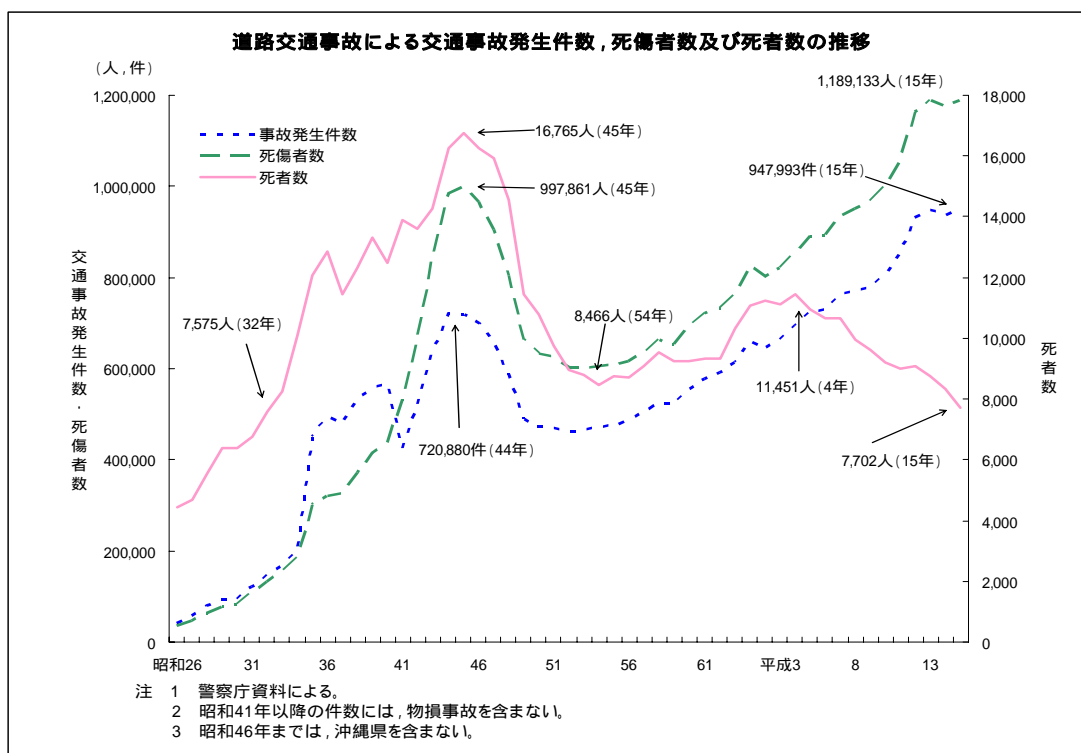
### (1) 道路交通事故の長期的推移

道路交通事故の長期的推移をみると、戦後、昭和20年代後半から40年代半ばごろまでは、死傷者数が著しく増大しており、26年から45年までに死傷者数は3万5,703人から99万7,861人へ、死者数は4,429人から1万6,765人へと増加している。

これは、車社会化の急速な進展に対して、道路整備、信号機、道路標識等の交通安全施設が不足していたことはもとより、車両の安全性を確保するための技術が未発達であったことや、交通社会の変化に対する人々の意識が遅れていたことなど、社会の体制が十分に整っていなかったことが要因であったと考えることができる。

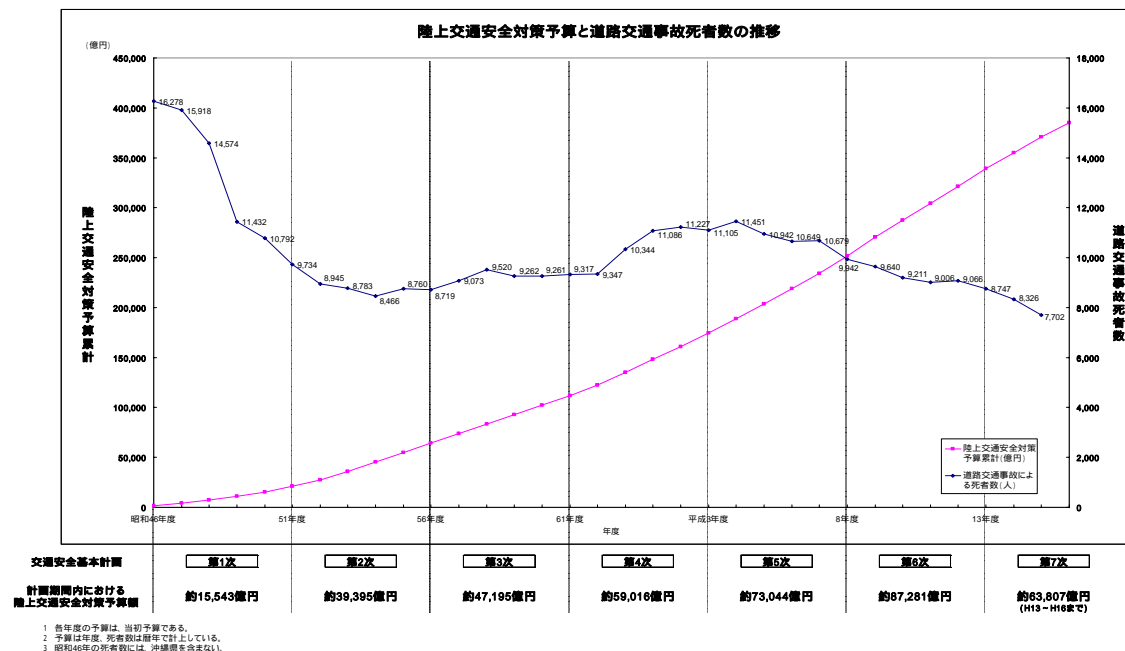
このため、交通安全の確保は焦眉の社会問題となり、昭和45年に交通安全対策基本法（昭45法110）が制定され、国を挙げての交通安全対策が進められた。

同法では、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交通安全基本計画の作成について定めており、昭和46年度の第1次交通安全基本計画から始まり、現在は平成13年度から17年度までの5年間を計画期間とする第7次交通安全基本計画が実施されている。各計画では、それぞれ達成すべき目標を掲げ、交通安全に関する施策を強力に推進してきたが、その結果、15年の交通事故死者数は7,702人と第7次交通安全基本計画の目標を2年度目で達成した14年を更に下回り、昭和32年の7,575人以来46年振りに8千人を下回った。



## (2) 陸上交通安全対策関係予算の長期的推移

第1次交通安全基本計画が始まった昭和46年から現在に至るまでの国の交通安全関係予算の推移は下のグラフのとおりであり、このグラフから、陸上交通安全対策関係予算額（累計）の増加にしたがって、交通事故死者数が概ね減少していることが読みとることができる。このことから、陸上交通安全対策関係予算と交通死亡事故件数とは逆相関関係にあることが伺われるとともに、陸上交通安全対策関係予算の前提となる7次にわたる交通安全基本計画が概ね効果的であったことが推測される。



### 交通安全基本計画の目標値、実績値及び計画期間内予算額

第1次交通安全基本計画(昭和46年度～昭和50年度)					計画期間内 予算額
昭和50年の歩行者推計死者約8,000人を半減					
昭和46年	昭和47年	昭和48年	昭和49年	昭和50年	約15,543億円
5,761人	5,689人	5,376人	4,140人	3,732人	
第2次交通安全基本計画(昭和51年度～昭和55年度)					計画期間内 予算額
過去の最高であった昭和45年の交通事故死者数16,765人の半減					
昭和51年	昭和52年	昭和53年	昭和54年	昭和55年	約39,395億円
9,734人	8,945人	8,783人	8,466人	8,760人	
第3次交通安全基本計画(昭和56年度～昭和60年度)					計画期間内 予算額
昭和60年までに年間の死者数を8,000人以下にする。					
昭和56年	昭和57年	昭和58年	昭和59年	昭和60年	約47,195億円
8,719人	9,073人	9,520人	9,262人	9,261人	
第4次交通安全基本計画(昭和61年度～平成2年度)					計画期間内 予算額
平成2年までに年間の死者数を8,000人以下にする。					
昭和61年	昭和62年	昭和63年	平成元年	平成2年	約59,016億円
9,317人	9,347人	10,344人	11,086人	11,227人	
第5次交通安全基本計画(平成3年度～平成7年度)					計画期間内 予算額
平成7年の死者数を年間1万人以下とする。					
平成3年	平成4年	平成5年	平成6年	平成7年	約73,044億円
11,105人	11,451人	10,942人	10,649人	10,679人	
第6次交通安全基本計画(平成8年度～平成12年度)					計画期間内 予算額
年間の交通事故死者を平成9年までに1万人以下とし、さらに、平成12年までに9,000人以下とする。					
平成8年	平成9年	平成10年	平成11年	平成12年	約87,281億円
9,942人	9,640人	9,211人	9,006人	9,066人	
第7次交通安全基本計画(平成13年度～平成17年度)					計画期間内 予算額 (H13～H16まで)
平成17年までに、年間の24時間死者数を交通安全対策基本法施行以降の最低であった昭和54年の8,466人以下とする。					
平成13年	平成14年	平成15年			約83,807億円
8,747人	8,326人	7,702人			



### (3) 第7次交通安全基本計画本体の評価

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、交通安全は、内閣府、国家公安委員会、警察庁、防衛庁、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7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、この理は、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7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、7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14年の死者数が8,326人となって、半減するに至ったという分析が重要なのではないかとと思われる。

このような意味から、第7次交通安全基本計画についても、7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半減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。

なお、内閣府において、二輪免許保有可能な16歳以上の男女3,000人を対象として、層化多段無作為抽出法により交通安全意識等に関するアンケート調査を実施した(回答数2,105人)ところ、次のような調査結果が得られた。

第7次交通安全基本計画、重点施策及び新規施策として掲げられた施策等のうち効果的であると思われる施策(事後評価)【複数回答】

効果的な指導取締りの実施	1,345人(63.9%)
シートベルトなどの着用の徹底	1,228人(58.3%)
安全かつ円滑な道路交通環境の整備	1,048人(49.8%)

将来的な交通安全対策として、今後、重要であると思われる施策(事前評価)

【複数回答】

道路交通環境の整備	1,547人(73.5%)
道路交通秩序の維持	774人(36.8%)
安全運転の確保	722人(34.3%)

### 3 「重点施策及び新規施策」の評価

#### (1) 重点・新規施策「高齢者の交通安全対策の推進」

(交通安全基本計画上の記述)

高齢化の進行に伴い、今後とも増加することが懸念されている高齢者の交通事故を防止するため、高齢者に対して、加齢に伴う身体機能の変化が歩行者又は運転者としての交通行動に及ぼす影響を理解させるとともに、道路及び交通の状況に応じて安全に道路を通行するために必要な実践的スキル及び交通ルール等の知識を取得させることを目標として、参加・体験・実践型の交通安全教育及び高齢者交通安全指導員（シルバーリーダー）の養成を積極的に推進するほか、各種の普及啓発活動の推進や、反射材の活用等交通安全用品の普及に努め、高齢者への交通安全意識の普及徹底を図る。

また、「平坦性が確保された幅の広い歩道」、高齢者等感応信号機、昇降装置付立体横断施設、コミュニティ道路等の整備、生活ゾーンにおける交通規制の充実や住居系地区等におけるコミュニティ・ゾーンの形成等により、バリアフリー化を始めとする歩行空間の整備を行うとともに、追越しのための付加車線、分かりやすい道路標識等の整備を推進し、高齢者等が安心して暮らせる道路環境づくりを行う。さらに、高齢者の安全運転対策として、高齢者講習の充実、更新時講習における高齢者学級の拡充、高齢者が乗りやすい自動車の開発促進等を推進する。

#### <アウトプット>

第7次交通安全基本計画の実施期間中における主なアウトプットデータは次のとおり。

##### 市民参加型の高齢者交通安全学習普及事業

地域における高齢者交通安全学習を普及させるため、高齢者及び地域活動に影響のある高齢者交通安全指導員（シルバーリーダー）に対し、その指導力を向上させるための研修会を実施した。

	13年度	14年度	15年度	16年度
実施箇所数	6箇所	6箇所	9箇所	6箇所
参加人数	559人	543人	773人	552人

##### 高齢者交通安全意識高揚啓発事業

###### 世代間交流事業

高齢者、両親、子供が一体となり、それぞれの目線で危険と思われる箇所を確認しあう「ヒヤリ地図」の作成や、道路横断の疑似体験をすることができるシステムを活用して、高齢者に対する啓発活動を実施した。

	15年度	16年度
実施地域数	6地域	14地域

#### 高齢者世帯訪問事業

各種イベントや交通安全教室に参加しない高齢者を対象として、出前型により高齢者世帯を訪問して、啓発活動を実施した。

	15年度
訪問世帯数	101,358世帯

#### 幅の広い歩道の整備

平成13年度当初：44,082km

平成14年度末：48,368km

#### 昇降装置付立体横断施設の整備

平成13年度当初：135箇所

平成14年度末：176箇所

(注) 高速自動車国道、有料道路及び道路法以外の道路は対象外

#### コミュニティ・ゾーンの形成

(3) 重点・新規施策「安全かつ円滑な道路交通環境の整備」を参照。

#### 歩行空間のバリアフリー化の推進

1日当たりの平均利用者数が5,000人以上の旅客施設の周辺等の主な道路のバリアフリー化された道路の割合

平成15年度末：25%

#### バリアフリー対応型信号機の設置状況

(基)

	13年度	14年度	15年度
歩行者感応化	38	74	70
視覚障害者用付加装置	765	905	838
高齢者等感応化	391	540	369
音響式歩行者誘導付加装置	137	239	150
歩行者支援装置	-	-	54

(注1) 14年度の整備基数は、13年度2次補正予算による整備分を含む。

(注2) 歩行者支援装置については、平成15年度から特定交通安全施設等整備事業の事業項目として加えられた。

(注3) 事業項目の名称と内容は次のとおりである。

歩行者感応化：横断歩行者を感知した場合は歩行者用信号の青時間を延長し、感知しない場合は短縮する。
視覚障害者用付加装置：歩行者用信号の青表示を音響（電子音による鳥の鳴き声等）により視覚障害者に知らせる。
高齢者等感応化：高齢者や身体障害者等が、専用の押ボタンや携帯する専用の発信器を操作することにより、歩行者用信号の青時間を延長する。
音響式歩行者誘導付加装置：視覚障害者等の横断歩行者に対して、チャイム等の音響により歩行者青信号の開始を知らせる。
歩行者支援装置：高齢者や視覚障害者が横断歩道を歩行する際、信号の状態等の音声情報等を提供すること等により、安全・安心かつ快適な移動ができるように支援する。

### ルート番号表示による分かりやすい誘導の実施

交差点に設置されている標識に、交差する道路のルート番号の表示の整備を推進。

都道府県道以上が相互に交わる主要交差点のうち、交差する道路のルート番号が認識できる交差点の割合

平成15年末：56%

### 高齢者講習

運転免許証の更新を迎える70歳以上の高齢者（ ）に、実際に自動車等の運転をしてみようことや運転適性検査器材を用いた検査を行うことにより、運転に必要な適性に関する調査を行い、受講者に自らの身体的な機能の変化を自覚してもらうとともに、その結果に基づいて助言・指導を行った。

	13年	14年	15年
受講者	約40万人	約75万人	約106万人
70歳以上の免許保有者数	約396万人	約435万人	約473万人
受講者の割合	10.1%	17.2%	22.4%

（ ）高齢者講習の受講対象者は、平成14年6月の改正道路交通法の施行により、更新期間が満了する日における年齢が「75歳以上の者」から「70歳以上の者」に拡大された。

なお、第7次交通安全基本計画に基づき推進されている各種の交通安全対策に対して、本格的な高齢者社会への移行という視点から新たな検討を加えるとともに、高齢社会対策大綱（平成13年12月28日閣議決定）の考え方を踏まえ、平成15年3月27日、交通対策本部において「本格的な高齢社会への移行に向けた総合的な高齢者交通安全対策について」を決定した。現在、諸対策を実施中である（別添資料1参照）。

### <アウトカム>

交通安全の分野では、複数の施策の効果が複合的に発揮されて事故防止という結果につながるため、厳密な意味において、個々の「高齢者の交通安全対策」によって、どれだけ交通事故防止に効果があったかは不明である。

高齢者は交通事故の加害者となる場合も、また、被害者となる場合もあると考えられるが、以下、高齢者交通安全対策全体としてのおおまかな分析を行う。

まず、下のとおり高齢者の死者数は、総数でも人口10万人当たりでも、ともに減少しているものの、その一方で、全死者数の減少が大きいいため、死者数に占める高齢者の割合は増加傾向にあり、特に、平成15年は初めて4割を超えることとなった。

	13年	14年	15年
交通事故死者数(人)	8,747	8,326	7,702
65歳以上(人)	3,216	3,144	3,109
割合(%)	36.8	37.8	40.4

	13年	14年	15年
10万人当たり交通事故死者数(人)	6.9	6.5	6.0
65歳以上死者数(人)	14.6	13.8	12.8

次に、第一当事者(原付以上運転者)による交通事故を高齢者に注目してみると、交通事故件数やその割合が増加傾向にあることが分かる。

また、高齢運転者の免許人口10万人当たりの事故件数では、13年と15年とを比較すると、微増である。

	13年	14年	15年
交通事故件数(件)	903,113	890,053	899,961
65歳以上(件)	77,506	83,047	89,117
割合(%)	8.6	9.3	9.9

	13年	14年	15年
免許保有者数10万人当たり 事故件数(件)	1,195	1,163	1,162
65歳以上免許保有者数 10万人当たり事故件数(件)	1,013	1,005	1,014

以上より、高齢者交通安全対策は、高齢者死者数の減少という点で一定の効果はみられるものの、全死者数に占める割合の増加や高齢者が第一当事者（原付以上運転者）となる事故件数の増加等から考えて、より一層強力に高齢者交通安全対策を推進することが必要であると推測される。

特に、今後、高齢化社会がますます本格的に進展することを考慮すると、高齢者交通安全対策は、最重要課題であると思われる。

## (2) 重点・新規施策「シートベルト及びチャイルドシート着用の徹底」

(交通安全基本計画上の記述)

自動車乗車中の死亡事故においてシートベルト非着用者が高い割合を占めていること等を踏まえ、シートベルト及びチャイルドシートの着用効果及び正しい着用方法についての理解を求め、正しい着用の徹底を図る。あわせて、後部座席におけるシートベルトの着用推進を図る。

このため、地方公共団体、関係機関・団体等との協力の下、あらゆる機会・媒体を通じて積極的に普及啓発活動を展開するとともに、シートベルト及びチャイルドシート着用義務違反に対する指導取締りの充実を図る。特に、チャイルドシートについては、正しい着用を指導する指導員の養成、チャイルドシートと座席との適合表の公表の促進、型式ごとの安全性に関する比較情報の提供、地方公共団体等が行うチャイルドシートの再利用活動の促進等を図る。

### <アウトプット>

第7次交通安全基本計画の実施期間中における主なアウトプットデータは次のとおり。

#### シートベルトの着用者率の状況

	13年	14年	15年
着用者率	86.4	87.2	87.5
運転者	94.0	94.7	95.4
助手席同乗者	88.3	89.4	90.1
後部座席同乗者	32.7	33.6	31.0

( ) 着用者率 = シートベルト着用死傷者数 (自動車乗車中) ÷ 死傷者数 (自動車乗車中) × 100 [%]

#### チャイルドシートの使用者率の状況

	13年	14年	15年
使用者率	56.9	59.2	57.1

( ) 使用者率 = チャイルドシート使用死傷者数 (自動車同乗中) ÷ 死傷者数 (自動車同乗中) × 100 [%]

### <アウトカム>

交通安全の分野では、複数の施策の効果が複合的に発揮されて交通事故死傷者数の減少という結果につながるため、厳密な意味において、「シートベルトの着用」や「チャイルドシートの使用」という施策のみによって、どれだけ死傷者数が減少したかは不明である。

しかしながら、計画実施期間中の交通事故死者数は大幅に減少したことから考えて、この施策は(その効果の寄与度を算定することは不可能であるが)、効果があったものと推測することができる。

特に、シートベルトの着用者と非着用者、あるいはチャイルドシートの使用者と非使用者について、致死率（交通事故死傷者数に占める死者数の割合）や死亡重傷率（交通事故死傷者数に占める死者数や重傷者数の割合）を比較した場合、下のとおり大幅な相違が見られることから、これらの施策が交通事故死傷者数の減少に極めて効果的であることが推測できる。

#### <平成15年のシートベルト着用有無別死傷者数>

運 転 者・・・シートベルト非着用の致死率は、着用の場合の約3.1倍  
 助手席同乗者・・・シートベルト非着用の致死率は、着用の場合の約1.0倍  
 後部座席同乗者・・・シートベルト非着用の致死率は、着用の場合の約0.6倍

区 分	死 傷 者 数 (人)				致 死 率	死 亡 重 傷 率	
	死 者	重 傷 者	軽 傷 者	計			
着 用	運 転 者	995	14,549	497,404	512,948	0.19	3.03
	助手席同乗者	207	3,198	107,758	111,163	0.19	3.06
	後部座席同乗者	21	405	23,894	24,320	0.09	1.75
非 着 用	運 転 者	1,209	2,308	16,793	20,310	5.95	17.32
	助手席同乗者	202	996	9,884	11,082	1.82	10.81
	後部座席同乗者	256	2,226	48,148	50,630	0.51	4.90

(注1) 致死率 = 死者数 ÷ 死傷者数 × 100 [%]

(注2) 死亡重傷率 = (死者数 + 重傷者数) ÷ 死傷者数 × 100 [%]

#### <平成15年のチャイルドシート使用有無別死傷者数(6歳未満幼児)>

チャイルドシート不使用の致死率は使用の場合の約3.9倍

区 分	被 害 者 数 (人)				致 死 率	死 亡 重 傷 率
	死 者	重 傷 者	軽 傷 者	計		
チャイルドシート使用	8	77	7,502	7,587	0.11	1.12
チャイルドシート不使用	22	86	5,297	5,405	0.41	2.00

(注1) 致死率 = 死者数 ÷ 死傷者数 × 100 [%]

(注2) 死亡重傷率 = (死者数 + 重傷者数) ÷ 死傷者数 × 100 [%]



### (3) 重点・新規施策「安全かつ円滑な道路交通環境の整備」

(交通安全基本計画上の記述)

事故が多発しているなど道路交通安全の観点から問題が生じている箇所について重点的に対策を講ずるとともに、交通管制システム・信号機の高度化、道路標識の高輝度化・大型化・可変性、道路標示の高輝度化等を推進する。また、道路の面的整備等と交通規制を組み合わせたコミュニティ・ゾーンの形成、歩道の整備、自転車道の整備、休憩・情報提供等の機能を持つ「道の駅」の整備等の推進を図る。このほか、高度道路交通システム(ITS: Intelligent Transport Systems)の推進や交通需要マネジメント(TDM: Transportation Demand Management)施策の推進を図るとともに、交通の状況や地域の特性に応じた総合的な駐車対策を推進する。さらに、災害に強い道路及び交通安全施設等の整備、的確な交通規制の実施等災害時における交通安全を確保するための施策を推進する。

#### <アウトプット>

第7次交通安全基本計画の実施期間中における主なアウトプットデータは次のとおり。

#### 事故危険箇所対策の推進

死傷事故発生率が高く、又は死傷事故が多発している交差点・単路を「事故危険箇所」として3,956箇所指定し、平成15年度から19年度までの5箇年で対策実施箇所の死傷事故を約3割抑止することを目指し、都道府県公安委員会及び道路管理者が連携して集中的な事故防止対策を推進している。

#### 信号機の高度化等の推進状況

(基)

	13年度	14年度	15年度
集中制御化	2,304	2,589	2,328
プログラム多段系統化	488	542	661
半感应化	362	332	396
閑散時半感应化	349	425	359
右折感应化	106	161	172
多現示化	807	897	843
プログラム多段化	2,375	2,547	1,821
閑散時押ボタン化	67	68	80
速度感应化	20	26	47
高速走行抑止システム	12	10	16
対向車接近表示システム	18	13	13
高齢者等感应化	391	540	369
歩行者感应化	38	74	70

(注1) 14年度の整備基数は、13年度2次補正予算による整備分を含む。

(注2) 事業項目の名称と内容は次のとおりである。

集中制御化：車両感知器等によって収集した渋滞情報等を基に、複雑に交差する都市内の道路や交通量の多い幹線道路の信号機を、交通管制センターのコンピュータにより面的に制御する。
プログラム多段系統化：対象区間内の信号制御パターンを曜日や時間帯に応じて自動的に変化させ、交通の流れを円滑化する。
半感应化：幹線道路に交差する道路に車両感知器を設置し、車両が感知されないときは幹線道路の信号を優先的に青にする。
閑散時押ボタン化、閑散時半感应化：幹線道路の交差点のうち、夜間等の交通閑散時は従道路の交通量がほとんどない交差点を対象として、ピーク時は通常の制御を行い、閑散時は幹線道路側を青、従道路側を赤としておき、従道路側に車両を感知（歩行者の場合は押ボタン操作）した時のみ信号表示を変える。
右折感应化：右折矢印信号の表示時間を、右折車両の交通量に応じて変化させる。
多現示化：右折矢印信号を設置するなどして信号現示を増加させ、特定の方向に進行する交通流を分離する。
プログラム多段化：信号制御パターンを曜日や時間帯に応じて自動的に変化させることにより、交通量に応じた信号制御を行う。
速度感应化：異常な高速度で暴走する車を感知した場合、進行方向の信号を赤にする。
高速走行抑止システム：高速走行車両を検知し、これに対し警告板で警告を与え、減速、安全運転を促す。
対向車接近表示システム：見通しの悪いカーブ等において、車両感知器により対向車の接近を検知し、「対向車接近」等の警告を表示する。
高齢者等感应化：高齢者や身体障害者等が、専用の押ボタンや携帯する専用の発信器を操作することにより、歩行者用信号の青時間を延長する。
歩行者感应化：横断歩行者を検知した場合は歩行者用信号の青時間を延長し、感知しない場合は短縮する。

## コミュニティ・ゾーンの形成

コミュニティ・ゾーン形成事業として整備が行われている地区

平成13年度末：約160地区

## 歩道・自転車道の整備

歩道等設置済道路延長（うち自転車歩行者道等設置済道路延長）

平成13年度当初：145,649km(74,372km)

平成14年度末：152,175km(75,649km)

(注1) 高速自動車国道、有料道路及び道路法以外の道路は対象外

(注2) 歩道等：歩道、歩行者専用道路、自転車道、自転車歩行者道、自転車歩行者専用道路

(注3) 自転車歩行者道等：自転車道、自転車歩行者道、自転車歩行者専用道路

## 「道の駅」の整備

「道の駅」登録数

平成13年度当初：610箇所

平成15年度末：743箇所

## ETC（ノンストップ自動料金支払いシステム）の整備

平成13年3月：千葉地区等63箇所一般運用開始

平成15年度末：基本的に全ての料金所（1,217箇所）に整備

## 交通安全施設等整備事業による自動車駐車場の整備

駐車可能台数（交通安全施設等整備事業分）

平成13年度末：14,225台分

平成15年度末：15,351台分

## 災害に強い道路の整備

災害時に広域的な救援ルートが確保されている都市の割合

平成15年度末：68%

## <アウトカム>

### 1. 事故多発地点緊急対策事業

平成15年3月国土交通省による「道路交通の安全施策（幹線道路の事故多発地点対策及び自動車の安全対策等）」という政策レビューによれば、事故多発地点のうち平成8年度から平成11年度中までに対策が概成した1,665箇所を評価対象として交通事故抑止効果を試算したところ、対策により約3割の事故抑止効果があったとされている。

### 全国の幹線道路

	対策前	対策後	増加率
事故件数	325,126	431,888	32.8%

仮に全国と同じ傾向（32.8%増）で増えていれば...

### 事故多発地点

	対策前	対策後	
事故件数	9,835	13,065 (A)	交通事故抑止効果 (A - B)
		実際は9,169 (B)	3,896

なお、事故対策の効果を検証するためには対策終了からある程度の期間を経過することが必要であるため、上記データ（平成8年から11年までの対策の効果）をアウトカムとして紹介したものである。

## 2. 交通安全施設等の整備

平成16年8月国家公安委員会・警察庁による「平成16年警察改革の推進に関する総合評価経過報告書」によれば、平成14年度及び15年度の2か年における信号機の高度化等による交通人身事故の抑止効果を試算すると、約15,405件とされている。

### 信号機の高度化等による交通人身事故の抑止効果

	14年度	15年度
集中制御化	893	2,590
プログラム多段系統化	225	724
半感应化	156	498
閑散時半感应化	244	695
右折感应化	142	437
多現示化	1,049	3,085
プログラム多段化	930	2,524
閑散時押ボタン化	18	57
速度感应化	8	32
高速走行抑止システム	11	40
対向車接近表示システム	16	47
高齢者等感应化	224	601
歩行者感应化	40	117
交通人身事故の抑止効果の合計	15,405件	

部外有識者（学識経験者等）から成る「交通安全施設の効果に関する調査研究委員会」（委員長：故 大藏泉 横浜国立大学教授）が、信号機の高度化等事業の一定割合を抽出し、当該事業の実施前後の交通事故・交通渋滞の発生状況等を比較分析の上、算出した効果及び測定結果に基づき、評価を実施している。

（注1）単位未満四捨五入しているため、表中の各項目の和が合計と必ずしも一致しない。

（注2）整備初年度の抑止件数は、整備時期が年度当初から年度末にわたっているため、1基当たりの1年間の効果×基数で算出される抑止件数の半分とし、翌年度の抑止件数は、その年度の抑止件数の半分と過年度の抑止件数の累積との和としている。

（注3）重複して高度化事業を行った信号機については、個々の高度化に関する抑止件数をそれぞれ計上している。

## 3. コミュニティ・ゾーンの形成

コミュニティ・ゾーン形成事業を実施した大阪市豊新地区では、事故件数が60件から23件と半分以下になるとともに、歩行者の交通事故が約10分の1に減少した。

#### (4) 重点・新規施策「交通安全教育の推進」

(交通安全基本計画上の記述)

幼児から成人に至るまでの段階的かつ体系的な交通安全教育及び高齢者、身体障害者等に対する適切な交通安全教育を実施するため、国、地方公共団体、警察、学校、関係民間団体及び家庭が互いに連携を図るとともに、指導者の養成・確保、教材等の充実、参加・体験・実践型の教育の普及を図る。また、運転者教育に関しては、安全に運転しようとする意識の育成及び危険予測・回避能力の向上を図る観点から、免許取得前教育、免許取得時教育、免許取得後の再教育の充実を図る。

#### <アウトプット>

第7次交通安全基本計画の実施期間中における主なアウトプットデータは次のとおり。

##### 免許取得前の若者に対する運転者としての交通安全教育推進事業

運転者として交通社会に参加する直前の若者（特に高校生）及びその保護者、教職員を対象として、運転免許取得前に車を運転する際に必要な基本的心構えや知識等を身につけさせるため、交通安全教育を実施した。

	13年度	14年度	15年度	16年度
実施箇所数	4箇所	4箇所	5箇所	4箇所
参加人数	497人	501人	610人	669人

##### 指定自動車教習所における教習の充実

指定自動車教習所においては、安全運転に必要な技能と知識はもとより社会的責任を身に付けた健全な交通社会人としての運転者を養成している。

	13年中	14年中	15年中
指定校卒合格者	約197万人	約195万人	約189万人
新規免許取得者	約208万人	約206万人	約203万人
割合	94.8%	94.7%	93.4%

原付免許等は除く。

新規免許取得者は、学技試験合格者、技能のみ試験合格者、指定校卒合格者の総計。

##### 初心運転者講習

初心運転者講習は、普通免許、大型二輪免許、普通二輪免許又は原付免許を受けてから1年に達する日までの間に違反行為をして法令で定める基準に該当することとなったときに受講することができるもので、少人数のグループ編成による個別参加型の形態で、路上訓練や運転シミュレータを利用した危険の予知、回避訓練等を行っている。

	13年中	14年中	15年中
受講者(人)	119,369	110,038	103,896

### 更新時講習

講習内容の一層の充実を図るため、平成14年6月の改正道路交通法の施行により、優良運転者、一般運転者、違反運転者又は初回更新者の区分に応じて講習を行っている。

	14年中	15年中
優良運転者講習(人)	3,417,473	5,629,360
一般運転者講習(人)	1,734,127	3,281,175
違反運転者講習(人)	2,622,079	4,712,082
初回更新者講習(人)	688,344	1,427,862

(注)14年は、法改正後の6月から12月まで。

### 高齢者講習

(1)重点・新規施策「高齢者の交通安全対策の推進」を参照。

### <アウトカム>

交通安全の分野では、複数の施策の効果が複合的に発揮されて事故防止という結果につながるため、厳密な意味において、「交通安全教育の推進」という施策によって、どれだけ交通事故防止に効果があったかは不明である。

しかしながら、計画実施期間中の交通事故死者数は大幅に減少したことから考えて、この施策は(その効果の寄与度を算定することは不可能であるが)、効果があったものと推測することができる。

特に、下のとおり

若者(16歳から24歳まで)の死者数が大幅に減少していること

人口10万人当たりの若者の死者数が大幅に減少していること

若者を第一当事者(原付以上運転者)とする交通事故件数やその割合が減少していること

自動車等による死亡事故発生件数(第一当事者)に占める初心運転者の割合が減少していること

以上のことから、初心運転者対策を始めとした若者に対する交通安全教育が効果的であったのではないかと推測することができる。

交通事故死者数

	13年	14年	15年
交通事故死者数(人)	8,747	8,326	7,702
16~24歳(人)	1,402	1,316	1,039
割合(%)	16.0	15.8	13.5

人口10万人当たりの交通事故死者数

	13年	14年	15年
10万人当たり交通事故死者数(人)	6.9	6.5	6.0
16~24歳以上死者数(人)	9.7	9.3	7.7

第一当事者(原付以上運転者)の交通事故件数

	13年	14年	15年
交通事故件数(件)	903,113	890,053	899,961
16~24歳(件)	186,207	175,462	170,068
割合(%)	20.6	19.7	18.9

自動車等による死亡事故発生件数(第一当事者)に占める初心運転者の割合

	13年	14年	15年
初心運転者の割合(%)	6.8	6.6	6.0

## (5) 重点・新規施策「車両の安全性の確保」

(交通安全基本計画上の記述)

平成11年6月の運輸技術審議会答申に基づき設置された、産・官・学が参加する車両安全対策総合検討会における検討結果を踏まえつつ、車両の安全基準の拡充・強化を図る。また、先進安全自動車(ASV: Advanced Safety Vehicle)の開発・普及を図るほか、自動車の安全性に関する比較情報等を自動車使用者に提供する自動車アセスメント事業を推進する。さらに、自動車使用者からの自動車不具合情報の収集・分析の強化に努めるなど、リコール制度の充実を図る。

### <アウトプット>

第7次交通安全基本計画の実施期間中における主なアウトプットデータは次のとおり。

#### 車両の安全基準の拡充・強化

平成13年6月に、新規規制項目として以下の6項目の規制化を発表し、順次、作業を進めている。

<規制項目>	<主な対策対象分野>
RV車等の死角事故防止基準	人対車両
歩行者頭部の傷害防止基準	人対車両
オフセット前面衝突基準	車両相互正面衝突、車両単独
ハイマウントストップランプ	後面衝突
トラック後部への突入防止装置の義務付け対象車種の拡大	トラックが関わる事故
大型トラックへのスピードリミッターの義務付け	トラックが関わる事故

#### 自動車アセスメントの充実

	13年度	14年度	15年度
衝突安全性能の公表	27車種	23車種	19車種

#### チャイルドシートアセスメントの推進

	13年度	14年度	15年度
試験の実施と公表	32製品	13製品	7製品

#### 自動車検査実施状況

	13年度	14年度
新規検査(件)	5,220,270	5,237,747
継続検査(件)	23,350,498	22,858,170



構造等変更検査(件)	74,408	78,215
整備不良車両の整備確認(件)	2,227	2,686
合計(件)	28,647,403	28,176,818

### リコール制度の充実

	13年度	14年度	15年度
リコール届出件数(件)	169	170	204
対象自動車台数(台)	3,290,877	3,011,874	4,416,471

### <アウトカム>

平成15年3月国土交通省による「道路交通の安全施策(幹線道路の事故多発地点策及び自動車の安全対策等)」という政策レビューによれば、前面衝突基準(平成6年4月以降順次適用)、側面衝突基準(平成10年10月以降順次適用)、大型後部突入防止装置(平成4年6月以降順次適用)、アンチロックブレーキシステム(ABS)(平成3年10月以降順次適用)の4つの基準の導入について、死者数の低減効果は次のとおりと試算されている。

#### (事後評価)

対象基準	死者数低減効果(30日以内死者数)
前面衝突基準	36名(平成10年から11年のボンネット型乗用車同士の事故の運転者の死者数) 39名(平成11年のボンネット型乗用車の単独事故による運転者の死者数)
側面衝突基準	3名(平成10年から11年のボンネット型乗用車同士の事故及び単独事故の運転者の死者数)
大型後部突入防止装置	9名(平成10年から11年の追突車の運転者の死者数)
ABS	3名(平成10年から11年のトレーラ事故の運転者の死者数)

#### (事前評価)

対象基準	死者数低減効果(30日以内死者数)
前面衝突基準	全ての乗用車が前面衝突基準に適合すると推定される平成17年の死者減少数は相互、単独事故を合わせて146名と予想(ボンネット型乗用車の運転者の死者数)。
側面衝突基準	全ての乗用車が側面衝突基準に適合すると推定される平成19年の死者減少数は相互、単独事故を合わせて21名と予想(ボンネット型乗用車の運転者の死者数)。

## (6) 重点・新規施策「効果的な指導取締りの実施」

(交通安全基本計画上の記述)

死亡事故等重大事故に直結する悪質・危険性、迷惑性の高い違反に重点を置いた効果的な指導取締りの実施などを推進する。特に、暴走族による悪質事犯に対して、取締り体制等を充実することにより、その指導取締りの強化を図る。

### <アウトプット>

第7次交通安全基本計画の実施期間中における主なアウトプットデータは次のとおり。

#### 車両等の道路交通法違反(罰則付違反)の取締り状況

	13年	14年	15年
総数	約777万件	約779万件	約811万件
最高速度違反	約260万件	約260万件	約265万件
酒酔い・酒気帯び運転	約22万件	約21万件	約18万件
無免許運転	約8万件	約7万件	約7万件

#### 暴走族による不法事案の検挙状況

	13年	14年	15年
総数	90,073件	81,974件	77,161件

### <アウトカム>

交通安全の分野では、複数の施策の効果が複合的に発揮されて事故防止という結果につながるため、厳密な意味において、「効果的な指導取締りの実施」という施策のみによって、どれだけ交通事故防止に効果があったかは不明である。

しかしながら、計画実施期間中の交通事故死者数は大幅に減少したことから考えて、この施策は(その効果の寄与度を算定することは不可能であるが)、効果があったものと推測することができる。

特に、悪質かつ危険性の高い違反に起因する交通死亡事故件数の数値が、下のとおり、減少傾向にあることから考えて、交通指導取締りが交通事故防止に効果的であると推測できる。

	13年	14年	15年
最高速度違反	1,167件	1,082件	883件
信号無視	366件	303件	315件
歩行者妨害等	411件	391件	403件
一時不停止	356件	317件	284件

無免許運転	223件	202件	181件
-------	------	------	------

( )原付以上の車両の運転者が第一当事者の交通事故のうち、「最高速度違反」、「信号無視」、「歩行者妨害等」、「一時不停止」及び「無免許運転」が原因とされた交通死亡事故件数をいう。

また、警察が把握している全国の暴走族の総数は下のとおり年々減少していることから、暴走族に対する指導取締りの強化という施策が効果的であることが推測できる。

	13年末	14年末	15年末
暴走族の総数	26,360人	24,669人	21,184人

## (7) 重点・新規施策「救助・救急体制の整備」

(交通安全基本計画上の記述)

交通事故による負傷者の搬送途上又は救急現場における応急処置、救急医療等の充実を図る観点から、救急救命士の養成・配置等の促進、ドクターカーの活用の推進を図るとともに、消防・防災ヘリコプターによる救急業務、ドクターヘリによる救命医療の実施を推進する。また、交通事故による負傷者の救命率を向上させるため、心肺蘇生法等の応急手当の普及に努めるとともに、事故車両等から自動的に緊急通報等を行うシステムの普及を図る。さらに、救命救急センター等の整備促進を図る。

### <アウトプット>

第7次交通安全基本計画の実施期間中における主なアウトプットデータは次のとおり。

#### 救急救命士の養成

	13年末現在	14年末現在	15年末現在
救急救命士(人)	21,115	23,093	25,125

#### 応急手当の普及

	13年	14年	15年
応急手当指導員養成講習会修了者数(人)	7,996	7,579	7,979
応急手当普及員養成講習会修了者数(人)	7,626	7,999	8,983
地域住民への普通救命講習受講者数(人)	901,039	970,897	1,081,946
地域住民への上級救命講習受講者数(人)	53,795	58,410	61,746

#### ドクターヘリ事業の推進

	13年度末	14年度末	15年度末
整備箇所(救急救命センター)	5箇所	7箇所	8箇所

#### 緊急通報システムの拡充

	整備状況
緊急通報システム(HELP)	平成15年度末現在 46都道府県
現場急行支援システム(FAST)	平成15年度末現在 6都道府県

#### 救急医療機関等の整備

	13年(注)	14年	15年
救急病院及び救急診療所(箇所)	5,067	4,962	4,897

(注)各年とも4月1日現在

### <アウトカム>

交通安全の分野では、複数の施策の効果が複合的に発揮されて交通事故死者数の減少という結果につながるため、厳密な意味において、「救助・救急体制の整備」という施策のみによって、どれだけ交通事故死者数の減少に効果があったかは不明である。

しかしながら、計画実施期間中の交通事故死者数は大幅に減少したことから考えて、この施策は（その効果の寄与度を算定することは不可能であるが）、効果があったものと推測することができる。

なお、「救助・救急体制の整備」という施策が、交通事故の防止には直接関係がなく、ひとたび発生した交通事故の被害軽減に効果があるという点に関しては、第1章1（3）交通事故の様々な分析 ウ 交通事故死者数と交通事故発生件数等の関係について（5ページ）を参照して欲しい。

## (8) 重点・新規施策「被害者対策の充実」

(交通安全基本計画上の記述)

近年増加している交通事故による重度後遺障害者の救済対策を充実するため、また、精神的打撃を受けているだけでなく、交通事故に係る知識、情報が乏しいことが少なくない交通事故被害者等の心情に配慮した対策を推進するため、重度後遺障害者に対する介護料の支給及び重度後遺障害者の治療・看護を専門に行う療護センターの設置・運営に対する援助措置の充実、被害者等が事故相談を受けられる機会の充実、被害者等への事故概要、捜査経過等の情報の提供、被害者連絡制度の充実、行政処分に関する情報の適切な提供等被害者対策の充実を図る。

### <アウトプット>

第7次交通安全基本計画の実施期間中における主なアウトプットデータは次のとおり。

#### 独立行政法人自動車事故対策機構の主な業務

- ・ 介護料支給業務

自動車事故により重度の後遺障害を負い常時又は随時介護を要する被害者に介護料の支給を行った(15年度実績 支給者数3,477人、金額1,199百万円)。

- ・ 療護センターの設置・運營業務

重度後遺障害者に対し専門的な治療及び養護を行う療護センター(千葉、東北、岡山、中部)の運営を行っている。

(注1)独立行政法人自動車事故対策機構は、独立行政法人自動車事故対策機構法(平成14年法律第183号)に基づき、平成15年10月に設立された。

(注2)介護料支給業務について、平成15年4月から9月分の自動車事故対策センター分を加えた場合の15年度実績は、支給者数3,570人、金額2,331百万円となる。

#### 相談件数の推移

	13年度	14年度
都道府県及び政令指定都市の交通事故相談所	129,859	126,351
常設人権相談所及び特設人権相談所	2,143	2,008
(財)日弁連交通事故相談センター	33,095	34,215
(財)交通事故紛争処理センター	19,044	21,863

#### 被害者等通知制度の運用状況

	13年	14年	15年
通知者数	71,865	76,691	76,087
通知件数	78,135	79,927	79,454

### **交通事故被害者支援事業**

平成 15 年度から新たに、国民が互いに支え合う、安全で安心できる交通社会を形成することを目的として、支援担当者用のテキスト「交通事故被害者の支援 - 担当者マニュアル - 」の作成や、被害者の精神的回復を目的とした自助グループの立ち上げ支援などを実施した。

### **<アウトカム>**

「被害者対策の充実」という施策の究極的な目的は、交通事故の被害者の方々が物理的かつ精神的にどれだけ救済されているかということであり、それらの評価は第 1 次的には交通事故被害者の方々の主観によるべきである。

この点、交通事故死者数や交通事故発生件数のような明確なアウトプットデータがないため不明であるが、今後、例えば、交通事故被害者の方々の満足度のような指標の構築について検討すべきであると考えられる。

なお、内閣府が実施したアンケート調査（9 ページ参照）によれば、「将来的な交通安全対策として、今後重要と思われるものを 3 つ選んで下さい」という質問において、全回答者 2, 105 名のうち、「7. 被害者対策の推進（例えば、損害賠償制度や交通事故相談を充実する）」を選択した人は 320 名、15. 2%であったのに対して、交通事故被害者の方々 494 名のうち、「7. 被害者対策の推進（例えば、損害賠償制度や交通事故相談を充実する）」を選択した人は 87 名、17. 6%であった。

## (9) 重点・新規施策「交通事故調査・分析の充実」

(交通安全基本計画上の記述)

効果的な交通安全対策を実施するためには、事故が発生した状況について、運転者等の行動のみならず、走行環境面、車両構造面等の様々な角度から交通事故に係る情報を収集し、その事故が発生した要因を解明する必要がある。この事故調査・分析の充実強化を図る観点から、交通事故総合分析センターの充実・活用を図るとともに、官民の保有する交通事故調査・分析に係る情報提供の充実を図る。

### <アウトプット>

第7次交通安全基本計画の実施期間中における主なアウトプットデータは次のとおり。

#### 交通事故総合分析センターの充実・活用

道路交通法の交通事故調査分析センターの指定を受けている(財)交通事故総合分析センターは、官民それぞれが実施する交通安全対策をより一層効果的なものとし、安全で快適な交通社会の実現に寄与するため、交通事故と人・道・車に関する各種の分析・調査研究を行った。

	13年度	14年度	15年度
自主研究	17件	38件	22件
受託研究	111件	156件	120件

#### 交通事故関連情報の提供

- 交通安全マップの提供

国民が、交通事故の発生状況を認識し、交通事故防止に関する意識の啓発等を行うことができるよう、各種の交通事故関連情報を統合したシステムを開発し、これによりインターネットを通じて事故データ及び事故多発地点に関する情報の提供に努めた。

	14年度	15年度
交通安全マップ (サイト訪問数)	255,829件	254,361件

警察庁と国土交通省が作成したもの

- 安全運転支援システム(DSSS)の推進

周辺の交通安全情報を3メディア対応型VICS車載機から文字、図形又は音声情報として運転者に対し提供することによって、危険要因に対する注意を促し、安全運転意識の向上を図るとともに、交通事故を防止することを目的とした安全運転支援システム(DSSS)の実証実験を愛知県で実施した。

その他、神奈川県・三重県では類似的な方法で、部分的な安全情報提供を実施している。



### 自動車に係る安全情報の提供の充実

自動車アセスメント情報や、安全装置の有効性、自動車の正しい使い方、点検整備の方法に係る情報、交通事故の概況などの情報を総合的な安全情報として取りまとめ、自動車ユーザー、自動車運送事業者、自動車製造業者などの情報の受け手に応じ適時適切にウェブサイト等において情報提供を行った。

	13年度	14年度	15年度
自動車アセスメントパンフレット(発行部数)	50万冊	50万冊	70万冊
チャイルドシートアセスメントパンフレット(発行部数)	10万冊	25万冊	50万冊

### <アウトカム>

交通安全の分野では、複数の施策の効果が複合的に発揮されて事故防止という結果につながるため、厳密な意味において、「交通事故調査・分析の充実」という施策のみによって、どれだけ交通事故防止に効果があったかは不明である。

しかしながら、計画実施期間中の交通事故死者数は大幅に減少したことから考えて、この施策は(その効果の寄与度を算定することは不可能であるが)、効果があったものと推測することができる。

## (10) 重点・新規施策「市民参加型の交通安全活動の推進」

(交通安全基本計画上の記述)

交通の安全は、住民の安全意識により支えられることから、安全で良好なコミュニティの形成を図るため、交通安全対策に関して住民が計画段階から実施全般にわたり積極的に参加できる仕組みづくり、住民や道路利用者が主体的に行う「ヒヤリ地図」の作成、交通安全総点検等により、市民参加型の交通安全活動を推進する。

また、交通安全対策に関する行政及び民間団体間の定期的な連絡協議の場の設置や、交通安全に関する各種情報の集約・提供体制の整備を図ることにより、国、地方公共団体、民間団体等が一体となった交通安全活動推進体制を強化する。

### <アウトプット>

第7次交通安全基本計画の実施期間中における主なアウトプットデータは次のとおり。

#### 市民参加型の高齢者交通安全学習普及事業

(1) 重点・新規施策「高齢者の交通安全対策の推進」を参照。

#### 高齢者交通安全意識高揚啓発事業

(1) 重点・新規施策「高齢者の交通安全対策の推進」を参照。

#### 交通安全総合情報システム整備事業

交通安全対策に関する情報をインターネットにより提供する交通安全総合データベース( )を活用し、地方公共団体の交通安全対策担当者、交通指導員等の支援を行った。

( )交通安全総合ネットワーク「Cross Road」は内閣府政策統括官(共生社会政策担当)付交通安全対策担当が管理・運営する交通安全総合情報サイトである。この「Cross Road」では、交通安全の教育・指導に携わる方々が、有益な情報を効率的に入手し、その有効活用によって交通安全教育の普及啓発活動をより一層促進していただくとともに、より多くの方々に交通安全に関する情報を伝えることによって、痛ましい交通事故を根絶することを目的としている。

#### 地域交通安全活動推進委員

地域交通安全活動推進委員は、適正な交通の方法及び交通事故防止について住民の理解を深めるための交通安全教育、地域における安全かつ円滑な交通を確保するための広報啓発活動、地域において活動する団体又は個人に対する協力要請活動、住民からの相談を受ける活動等の活動を行っている。

	13年度末	14年度末	15年度末
委嘱数(人)	約19,600	約19,600	約19,500

### **<アウトカム>**

交通安全の分野では、複数の施策の効果が複合的に発揮されて事故防止という結果につながるため、厳密な意味において、「市民参加型の交通安全活動の推進」という施策のみによって、どれだけ交通事故防止に効果があったかは不明である。

しかしながら、計画実施期間中の交通事故死者数は大幅に減少したことから考えて、この施策は（その効果の寄与度を算定することは不可能であるが）、効果があったものと推測することができる。

## 4 第7次交通安全基本計画の評価

### (1) 道路交通環境の整備

<p>道路の新築・改築による 交通安全対策の推進</p>	<p><b>ア 適切に機能分担された道路網の整備</b></p> <p>高規格幹線道路等の規格の高い道路のネットワークについて、重点的かつ効率的に整備を推進している。</p> <p>【対策の効果】</p> <p>国土構造の骨格を形成し、地域ブロックの自立的な発展や地域間の交流連携を図るとともに、交通渋滞の緩和、交通事故の減少、環境負荷の軽減、物流の効率化等を図る。</p> <p>・平成16年4月現在、高規格幹線道路(14,000km)の約61%にあたる8,540kmの区間において供用を開始した。</p> <p style="text-align: right;">(国土交通省)</p> <p>交通安全施設等整備事業により、自転車・歩行者専用道路等の整備を推進している。</p> <p style="text-align: right;">(国土交通省)</p> <p>交通事故が多発している住居系地区又は商業系地区を、「あんしん歩行エリア」として警察庁及び国土交通省で平成15年7月に796箇所指定し、エリア内において公安委員会と道路管理者が連携して面的かつ総合的な交通安全対策を実施している。</p> <p style="text-align: right;">(警察庁、国土交通省)</p> <p>交通安全施設等整備事業により、コミュニティ道路や歩車共存道路等の整備を推進している。</p> <p style="text-align: right;">(国土交通省)</p> <p>コミュニティ・ゾーン形成事業として平成13年度末までに約160地区で整備している。</p> <p style="text-align: right;">(警察庁、国土交通省)</p> <p>空港・港湾等の拠点とのアクセス強化、他の交通機関との連携及び結節機能強化等を積極的に推進するため、空港・港湾等アクセス道路、交通結節点改善事業、連続立体交差事業、公共交通支援事業、踏切除却・改良を実施している。</p> <p>・拠点的な空港・港湾への道路アクセス率については61%まで向上した。</p> <p style="text-align: right;">(国土交通省)</p>
----------------------------------	---

## イ 改築による道路交通環境の整備

交通事故が多発している住居系地区又は商業系地区を、「あんしん歩行エリア」として警察庁及び国土交通省で平成 15 年 7 月に 796 箇所指定し、エリア内において公安委員会と道路管理者が連携して面的かつ総合的な交通安全対策を実施している。

(警察庁、国土交通省)

交通安全施設等整備事業により、歩道、自転車道、コミュニティ道路、歩車共存道路等の整備を推進している。

〔幅の広い歩道の整備〕

平成 13 年度当初：44,082km

平成 14 年度末：48,368km

(国土交通省)

コミュニティ・ゾーン形成事業として平成 13 年度末までに約 160 地区で整備している。

(警察庁、国土交通省)

大規模自転車道の整備により、安全の確保を推進している。

(国土交通省)

道路管理者と警察・地方公共団体等が連携して、ハード、ソフト一体となった駐車対策を推進している。

(警察庁、国土交通省)

交通安全施設等整備事業により、自動車駐車場の整備を推進している。

〔駐車可能台数(交通安全施設等整備事業分)〕

平成 13 年度末：14,225 台分

平成 15 年度末：15,351 台分

(国土交通省)

鉄道駅周辺等で自転車等の大量放置の見られる箇所について、歩行空間の確保、自転車・自動車交通の円滑化を図るため、自転車駐車場の整備を推進した。

(国土交通省)

道路交通環境改善促進事業等により、自転車駐車場の整備を推進している。

(国土交通省)

通過交通の排除の徹底により、車よりも歩行者等の安全・快適な利用を優先するとともに、沿道と協働した道路緑化、無電柱化等による質の高い生活環境を創出する「暮らしのみちゾーン」の形成や、歩行者・自転車とバスや路面電車など公共交通機関の利便性を高め、まちの賑わいを創出するため、警察と連携して一般車両の利用を制限する「トランジットモール」の導入を促進している。平成 15 年度末で、「暮らしのみちゾーン」「トランジットモール」に取り組む地区として 42 地区を登録している。

(国土交通省)

通過交通の排除による交通事故の防止のため、生活環境の向上等を図るため、幹線街路の整備や地区内街路を面的に整備し、交通環境等の改善を図った。

(国土交通省)

#### ウ 災害発生等に備えた安全の確保

道路防災総点検に基づき、防災・震災対策を継続的に実施している。

(国土交通省)

生活圏の中心都市のうち、隣接する中心都市への道路の防災・震災対策が完了しているルートの確保を推進している。

〔災害時に広域的な救援ルートが確保されている都市の割合〕

平成 15 年度末：68%

(国土交通省)

#### エ 地域に応じた安全の確保

「交通事故対策・評価マニュアル」「交通事故対策事例集」等を活用し、事故発生要因等地域の特性に応じた科学的な事故対策を推進している。

(国土交通省)

冬期の安全で円滑な道路交通の確保を図るため、除雪、防雪、凍雪害防止事業や雪情報の提供を実施している。

(国土交通省)

<p>交通安全施設等整備事業の推進</p>	<p>社会資本整備重点計画（平成 15～19 年度）の策定及びその実施を推進する（あん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、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、信号機の高度化等、高度道路交通システム（ITS）の推進）。</p> <p><b>ア 事故多発地点対策の推進</b></p> <p>事故多発地点緊急対策事業は平成 8 年度から 14 年度まで実施され、その効果については国土交通省のプログラム評価において詳細に検証済みである。</p> <p>【対策の効果】</p> <p>事故多発地点緊急対策事業実施箇所では、約 3 割の事故抑止効果が得られたと試算されている。</p> <p style="text-align: right;">（国土交通省）</p> <p>平成 13 年度から 15 年度までの間に、特定交通安全施設等整備事業として、主に次の交通安全施設等を整備し、交通事故の抑止を図った。</p> <p>〔信号機の高度化〕</p> <table border="0"> <tr><td>・集中制御化</td><td style="text-align: right;">7,354 基</td></tr> <tr><td>・プログラム多段系統化</td><td style="text-align: right;">1,703 基</td></tr> <tr><td>・半感应化</td><td style="text-align: right;">1,099 基</td></tr> <tr><td>・閑散時半感应化</td><td style="text-align: right;">1,134 基</td></tr> <tr><td>・右折感应化</td><td style="text-align: right;">439 基</td></tr> <tr><td>・多現示化</td><td style="text-align: right;">2,519 基</td></tr> <tr><td>・プログラム多段化</td><td style="text-align: right;">6,766 基</td></tr> <tr><td>・閑散時押ボタン化</td><td style="text-align: right;">215 基</td></tr> <tr><td>・速度感应化</td><td style="text-align: right;">93 基</td></tr> <tr><td>・高齢者等感应化</td><td style="text-align: right;">1,300 基</td></tr> <tr><td>・歩行者感应化</td><td style="text-align: right;">182 基</td></tr> </table> <p>〔その他〕</p> <table border="0"> <tr><td>・高速走行抑止装置</td><td style="text-align: right;">38 基</td></tr> <tr><td>・対向車接近表示装置</td><td style="text-align: right;">44 基</td></tr> </table> <p style="text-align: right;">（警察庁）</p>	・集中制御化	7,354 基	・プログラム多段系統化	1,703 基	・半感应化	1,099 基	・閑散時半感应化	1,134 基	・右折感应化	439 基	・多現示化	2,519 基	・プログラム多段化	6,766 基	・閑散時押ボタン化	215 基	・速度感应化	93 基	・高齢者等感应化	1,300 基	・歩行者感应化	182 基	・高速走行抑止装置	38 基	・対向車接近表示装置	44 基
・集中制御化	7,354 基																										
・プログラム多段系統化	1,703 基																										
・半感应化	1,099 基																										
・閑散時半感应化	1,134 基																										
・右折感应化	439 基																										
・多現示化	2,519 基																										
・プログラム多段化	6,766 基																										
・閑散時押ボタン化	215 基																										
・速度感应化	93 基																										
・高齢者等感应化	1,300 基																										
・歩行者感应化	182 基																										
・高速走行抑止装置	38 基																										
・対向車接近表示装置	44 基																										

平成 10 年度から 14 年度までの整備事業の評価に基づき 13 年度から 15 年度の 3 か年における特定交通安全施設等整備事業の一部による効果を試算すると、死傷事故発生件数の抑止効果は、約 34,000 件となる見込みである。

(警察庁)

平成 15 年度には警察庁と国土交通省で、死傷事故率が幹線道路平均の 5 倍以上の箇所のうち効果が早期に発現する 3,956 箇所を事故危険箇所として指定し、公安委員会と道路管理者が連携して重点的に交通事故対策を実施している。

(警察庁、国土交通省)

交通安全施設等整備事業により、中央帯、道路標識、道路照明・視線誘導標等の整備を推進している。

(国土交通省)

#### イ バリアフリー化を始めとする歩行空間等の整備

平成 13 年度から 15 年度までの間に、主に次の交通安全施設等を整備し、安全かつ快適な歩行空間の確保等を図った。

〔バリアフリー対応型信号機の整備〕

・歩行者感応化	182 基
・視覚障害者用付加装置	2,489 基
・高齢者等感応化	1,300 基
・音響式歩行者誘導付加装置	526 基
・歩行者支援装置	54 基

〔その他の信号機等の整備〕

・閑散時押ボタン化	215 基
・歩行者用灯器	16,570 基

(警察庁)

交通事故が多発している住居系地区又は商業系地区を、「あんしん歩行エリア」として警察庁及び国土交通省で平成 15 年 7 月に 796 箇所指定し、エリア内において公安委員会と道路管理者が連携して面的かつ総合的な交通安全対策を実施している。

(警察庁、国土交通省)



交通安全施設等整備事業により、歩道、自転車道、コミュニティ道路や歩車共存道路等の整備を推進している。

〔幅の広い歩道の整備〕

平成13年度当初：44,082km

平成14年度末：48,368km

〔歩道・自転車道の整備〕

歩道等設置済道路延長（うち自転車歩行者道等設置済道路延長）

平成13年度当初：145,649km(74,372km)

平成14年度末：152,175km(75,649km)

注1)高速自動車国道、有料道路及び道路法以外の道路は対象外

注2)歩道等：歩道、歩行者専用道路、自転車道、自転車歩行者道、自転車歩行者専用道路

注3)自転車歩行者道等：自転車道、自転車歩行者道、自転車歩行者専用道路

（国土交通省）

コミュニティ・ゾーン形成事業として平成13年度末までに約160地区で整備している。

（警察庁、国土交通省）

鉄道駅周辺等で自転車等の大量放置の見られる箇所について、歩行空間の確保、自転車・自動車交通の円滑化を図るため、自転車駐車場の整備を推進した。

（国土交通省）

歩行空間のバリアフリー化について、平均利用者数が5,000人/日以上旅客施設の周辺等の主な道路のバリアフリー化された道路の割合が17%（平成14）25%（平成15）になるなど、一定の整備を推進している。

（国土交通省）

交通安全施設等整備事業により、歩道、自転車駐車場、視覚障害者誘導用ブロック等の整備を推進している。

（国土交通省）

交通安全施設等整備事業により、歩道等、立体横断施設の整備を推進している。

〔昇降装置付立体横断施設の整備〕

平成13年度当初：135箇所

平成14年度末：176箇所

（国土交通省）

道路交通環境改善促進事業等により、歩行者用通路等の整備を推進している。

（国土交通省）

## ウ 円滑・快適で安全な道路交通の確保

平成 13 年度から 15 年度までの間に、特定交通安全施設等整備事業として、主に次の交通安全施設等を整備し、円滑・快適で安全な道路交通の確保を図った。

〔信号機の高度化〕

・集中制御化	7,354 基
・プログラム多段系統化	1,703 基
・半感应化	1,099 基
・右折感应化	439 基

(警察庁)

平成 10 年度から 14 年度までの整備事業の評価に基づき 13 年度から 15 年度の 3 か年における特定交通安全施設等整備事業の一部による効果を試算すると、交通円滑化便益は、約 4,500 億円となる見込みである。

(警察庁)

交通安全施設等整備事業により、自動車駐車場の整備を推進している。

〔駐車可能台数(交通安全施設等整備事業分)〕

平成 13 年度末：14,225 台分

平成 15 年度末：15,351 台分

(国土交通省)

道路管理者と警察・地方公共団体等が連携して、ハード、ソフト一体となった駐車対策を推進している。

(警察庁、国土交通省)

交通安全施設等整備事業により、付加車線等の整備を推進している。

(国土交通省)

「道の駅」は平成 13 年度当初は 610 箇所登録されていたが、平成 15 年度末では 743 箇所が登録されている。

(国土交通省)

交通安全施設等整備事業により、主要な幹線道路の交差点及び交差点付近における大型案内標識等の整備を推進している。

(国土交通省)

交差道路標識の整備について、平成 15 末における実績は 56%であり、平成 19 年を目途に引き続き整備を促進している。

(国土交通省)

	<p>道路交通情報通信システム（VICS：Vehicle Information and Communication System）の整備を推進し、平成15年2月をもって全ての都道府県でサービスを開始するとともに、情報提供の充実を図った。また、3メディア対応型VICS車載機の導入・普及促進を図った。</p> <p style="text-align: right;">（警察庁、総務省、国土交通省）</p> <p><b>エ 災害に強い交通安全施設等の整備</b></p> <p>平成13年度から15年度までの間に、特定交通安全施設等整備事業として、主に交通情報板、監視用テレビ、情報収集提供装置等の交通安全施設等を整備し、災害時における安全な道路交通の確保を図った。</p> <p style="text-align: right;">（警察庁）</p> <p>災害発生時の迅速かつ的確な広域交通管理に備え、オンライン接続された各都道府県警察の交通管制センターからの交通情報をリアルタイムで警察庁に集約する広域交通管制システムの運用を平成13年5月より開始した。</p> <p style="text-align: right;">（警察庁）</p>
<p>高速自動車国道等における交通安全施設等の整備</p>	<p><b>ア 事故削減に向けた総合的施策の集中的実施</b></p> <p>高機能（排水性）舗装を整備した箇所では路面湿潤時の事故件数が約2割減少した。</p> <p style="text-align: right;">（国土交通省）</p> <p>救急・救助活動を支援する緊急開口部については、平成15年度までに13箇所を整備し、救命活動支援ヘリポートについては、サービスエリア等に平成15年度までに19箇所を整備した。</p> <p style="text-align: right;">（国土交通省）</p> <p><b>イ 安全で快適な交通環境づくり</b></p> <p>安全で快適な自動車走行に資するより良い走行環境の確保を図るため、混雑するサービスエリアやパーキングエリアについては、平成15年度までに34箇所において駐車ますを増設し道路交通情報板については、平成15年度までに276基をLED化し機能の向上を図った。</p> <p style="text-align: right;">（国土交通省）</p>

	<p><b>ウ 高度情報技術を活用したシステムの構築</b></p> <p>平成 13 年 3 月に千葉地区等 63 箇所一般運用開始したところであったが、平成 15 年度末までに、基本的に全ての料金所（1,217 箇所）に ETC を整備した。</p> <p style="text-align: right;">（国土交通省）</p> <p>道路交通情報通信システム（VICS）について、サービスエリアの拡大、提供情報の内容の充実に努めた。</p> <p style="text-align: right;">（国土交通省）</p>
<p>効果的な交通規制の推進</p>	<p><b>ア 地域の特性に応じた交通規制</b></p> <p>主として通過交通の用に供される道路については、駐車禁止、転回禁止、指定方向外進行禁止、進行方向別通行区分等交通流を整序化するための交通規制を実施した。</p> <p style="text-align: right;">（警察庁）</p> <p>主として地域交通の用に供される道路については、一方通行、指定方向外進行禁止等を組み合わせ、通過交通を抑制するなど、良好な生活環境を維持するための交通規制を実施した。</p> <p style="text-align: right;">（警察庁）</p> <p>主として歩行者及び自転車利用者の用に供される道路については、歩行者用道路、車両通行止め、路側帯の設置等歩行者及び自転車利用者の安全を確保するための交通規制を実施した。さらに、路側帯の拡幅による歩行者通行・自転車利用環境の整備と車道の中央線抹消による車両の走行速度の抑制対策を実施した。</p> <p style="text-align: right;">（警察庁）</p> <p><b>イ 安全で機能的な都市交通確保のための交通規制</b></p> <p>路線バス、路面電車等大量公共輸送機関の安全・優先通行を確保するための交通規制を実施した。</p> <p style="text-align: right;">（警察庁）</p> <p><b>ウ 幹線道路における交通規制</b></p> <p>幹線道路については、交通の安全と円滑化を図るため、道路の構造、交通安全施設の整備状況、交通の状況等を勘案しつつ、速度規制及び追越しのための右側部分はみ出し通行禁止規制等の見直しを実施した。</p> <p style="text-align: right;">（警察庁）</p>

	<p><b>エ 高速道路における交通規制</b></p> <p>新規供用の高速道路における最高速度規制、大型貨物自動車の第一通行帯通行区分規制等を実施するとともに、道路構造の変更等道路環境の変化に応じた交通規制の見直しを実施した。また、交通事故発生時、異常気象時等において的確な臨時交通規制を実施した。</p> <p style="text-align: right;">（警察庁）</p> <p><b>オ 事故多発地域における重点的交通規制</b></p> <p>交通事故の多発する地域、路線等においては、最高速度の指定、追越しのための右側部分はみ出し通行禁止等の効果的な交通規制を重点的に実施した。</p> <p style="text-align: right;">（警察庁）</p> <p>平成 15 年 7 月 11 日、死傷事故発生率が高く、又は死傷事故が多発している全国 3,956 箇所の交差点や単路を「事故危険箇所」に指定し、平成 19 年度までに事故防止対策を集中的に実施することとした。</p> <p style="text-align: right;">（警察庁）</p> <p><b>カ 災害発生時における交通規制</b></p> <p>災害対策基本法による通行禁止規制等の交通規制を的確かつ迅速に行うため、災害の状況や交通規制等に関する情報を提供する交通情報板等の整備を推進した。</p> <p style="text-align: right;">（警察庁）</p>
<p>コミュニティ・ゾーンの形成</p>	<p>通過交通の排除の徹底により、車よりも歩行者等の安全快適な利用を優先するとともに、沿道と協働した道路緑化、無電柱化等による質の高い生活環境を創出する「暮らしのみちゾーン」の形成や、歩行者・自転車とバスや路面電車など公共交通機関の利便性を高め、まちの賑わいを創出するため、警察と連携して一般車両の利用を制限する「トランジットモール」の導入を促進している。</p> <p>平成 15 年度末現在で、「暮らしのみちゾーン」「トランジットモール」に取り組む地区として 42 地区を登録している。</p> <p style="text-align: right;">（国土交通省）</p>

	<p>住居系地区や商業系地区において、通過交通の進入を抑え、歩行者等の安全等地区内の生活の安全を確保するため、交通事故が多発しているなどの問題が生じている地区を抽出した上で、歩行者の歩行等に車両の通行を調和させるという考え方の下にハンプや狭さく等が整備されたコミュニティ道路等の面的整備と都道府県公安委員会によるゾーン規制等の交通規制を適切に組み合わせ、良好なコミュニティ・ゾーンの形成を図った。</p> <p>コミュニティ・ゾーン形成事業として平成 13 年度末までに約 160 地区で整備している。</p> <p style="text-align: right;">（警察庁、国土交通省）</p> <p>交通事故が多発している住居系地区又は商業系地区を、「あんしん歩行エリア」として警察庁及び国土交通省で平成 15 年 7 月に 796 箇所指定し、エリア内において公安委員会と道路管理者が連携して面的かつ総合的な交通安全対策を実施している。</p> <p style="text-align: right;">（警察庁、国土交通省）</p> <p>交通安全施設等整備事業により、コミュニティ道路、バリアフリー歩行空間、自転車走行空間等の整備を推進している。</p> <p style="text-align: right;">（国土交通省）</p>
<p>高度道路交通システムの整備</p>	<p><b>ア 道路交通情報通信システムの整備</b></p> <p>F M 多重放送、光ビーコン及び電波ビーコンを用いてドライバーにリアルタイムで道路交通情報を提供する V I C S について、サービス提供主体である（財）道路交通情報通信システムセンターの事業展開を支援し、V I C S の展開を推進した。その結果、平成 13 年度末時点で V I C S サービス提供済み都道府県数は 37 都道府県であったが平成 14 年度末時点では 47 都道府県となり目標を達成した。</p> <p style="text-align: right;">（警察庁、総務省、国土交通省）</p> <p>V I C S 対応車載機の普及を図り、累積出荷台数は平成 15 年度末において約 911 万台(+631 万台)に達した。（ ）は、平成 12 年度末からの増減数を示す。</p> <p style="text-align: right;">（警察庁）</p>

	<p>平成 16 年 9 月現在、ITS 関連では 9 つの規格  ITS中央データレジストリとデータ辞書の要件  地理データファイル  交通メッセージコードを經由したTTI（旅行者情報）メッセージ・パート1  交通メッセージコードを經由したTTIメッセージ・パート2  ナビメッセージセット  車間距離制御システム（ACC）  前方車両追突警報システム（FVCWS）  車両周辺障害物警報（MALSO）  EFCから見たDSRCへのアプリケーションインターフェースの定義</p> <p>が ISO（国際標準化機構）化されており、このうち 4 つ  地理データファイル  車間距離制御システム（ACC）  前方車両追突警報システム（FVCWS）  車両周辺障害物警報（MALSO）</p> <p>は日本が議長を務める WG から、また 1 つ  ナビメッセージセット</p> <p>は日本が中心となって推進している WG から発行されている。</p> <p style="text-align: right;">（経済産業省）</p> <p><b>イ 新交通管理システムの推進</b></p> <p>高度化された交通管制センターを中心に、個々の車両等との双方向通信が可能な光ビーコンを媒体として、交通流・量を積極的かつ総合的に管理することにより、高度な交通情報提供、車両の運行管理、公共車両の優先通行、交通公害の減少、安全運転の支援、歩行者の安全確保等を図り、交通の安全及び快適性を確保しようとする新交通管理システム（UTMS）の構想に基づき、システムの充実、キーインフラである光ビーコンの整備等の施策の推進を図った。</p> <p>光ビーコン：平成 15 年度末現在 41,930 基を整備済み(+12,323 基)</p> <p>（ ）は、平成 12 年度末からの増減数。</p> <p style="text-align: right;">（警察庁）</p>
--	--

	<p><b>ウ スマートウェイ・スマートゲートウェイ・スマートカープロジェクトの推進</b></p> <p>走行支援システムの実現に向け、高速走行下においても道路と自動車間の通信を円滑かつ確実に行うことを可能とする情報通信技術（スマートゲートウェイ技術）の研究開発を実施。高速ハンドオーバー技術（高速移動する車両が路側の無線基地局及びその上位局と連続通信を行うために必要な技術）等について検討、設計を行い、総合デモンストレーションを実施した。</p> <p style="text-align: right;">（総務省）</p> <p>走行支援道路システム（AHS）について、2001年度より、実道での検証を含む実証実験を実施した。2003年10月より首都高速道路において実験を実施し、2004年4月には車路車の情報通信を活用したシステムの公開デモを実施した。</p> <p style="padding-left: 40px;">車路車：路車間通信（路側装置と車載器/VICS電波ビーコンやETC等）及び車車間通信（車と車が情報を交換し、運転等に役立てるもの）の総称</p> <p style="text-align: right;">（国土交通省）</p> <p><b>エ 道路運送事業に係る高度情報化の推進</b></p> <p>公共車両優先システム（PTPS）やバスロケーションシステムの導入等、バスの走行環境改善のための施策に対し、地方公共団体と協調して補助を実施している。</p> <p style="padding-left: 40px;">バスロケーションシステム：バス停や携帯電話等において、目的のバスの接近情報等を、表示及び音声で知らせるもの。</p> <p><b>【対策の効果】</b></p> <p>平成13年度から15年度にかけてバスロケーションシステムの導入数が522系統増加した。</p> <p style="text-align: right;">（国土交通省）</p>
<p>交通需要マネジメントの推進</p>	<p>交通容量拡大策、交通需要マネジメント（TDM）、マルチモーダル施策を含んだ都市圏交通円滑化総合対策を全国約20都市圏で推進している。</p> <p style="padding-left: 40px;">マルチモーダル施策：利用者のニーズに応じた効率的な輸送体系を確立する総合的な交通施策。</p> <p style="text-align: right;">（警察庁、国土交通省）</p>



地域における自動車交通の調整、事業者による交通事業の改善等を支援する交通需要マネジメント実証実験につき、平成 15 年度末現在、警察庁及び国土交通省が共同で 33 件の実証実験を実施した。

(警察庁、国土交通省)

#### **ア 公共交通機関利用の促進**

道路交通混雑が著しい一部の道路について、バス専用（優先）レーン、バス感知式信号機、公共車両優先システム（PTPS）を整備し、鉄道、バス等の公共交通機関への転換による円滑な道路交通の実現を図った。

(警察庁)

公共交通機関の利用を促進し、道路交通混雑を緩和するため、都市モノレール等の整備を進めるとともに、路面電車やバスの走行空間の改善等を支援している。

(国土交通省)

公共交通機関の乗り継ぎ等の利便性向上を目的とした交通結節点の整備を推進している。

(国土交通省)

バスを中心とした安全で環境にやさしい「オムニバスタウン構想」の推進やコミュニティバスの整備等、バスの利用促進に資する施策を推進している。バス利用促進等総合対策事業では地方公共団体と協調して補助を実施しており、平成 13 年度から 15 年度にかけては、のべ 174 事業者のコミュニティバスの運行への取り組みに対して補助を実施した。

コミュニティバス：障害者や高齢者等の日常的な地域の交通需要に応えるために、主に自治体が主体となって小型バス等により運行されているもので、運行ダイヤ、運賃、停留所間隔等に工夫がなされているもの。

(警察庁、国土交通省)

#### **イ 自動車利用の効率化**

乗用車の平均乗車人数の増加及び貨物自動車の積載率の向上により効率的な自動車利用を推進するため、自動車相乗りの促進、共同配送システムの構築、車両運行管理システム（MOC S）の導入等による物流の効率化等の促進を図った。

(警察庁、国土交通省)

	<p><b>ウ 交通需要の平均化</b></p> <p>大都市における通勤通学時の交通混雑緩和のため、「時差通勤通学推進計画」等に基づき、東京（横浜市等を含む。）大阪、名古屋、福岡、仙台及び広島 の 6 地区において時差通勤通学計画を推進する。</p> <p style="text-align: right;">（内閣府）</p> <p>交通需要のピーク時間帯の交通を分散するため、時差通勤・通学及びフレックスタイム制（自由勤務時間制）の導入を促進するとともに、道路交通情報の充実を図った。</p> <p style="text-align: right;">（警察庁、文部科学省、厚生労働省、国土交通省）</p>
<p>総合的な駐車対策の推進</p>	<p><b>ア 秩序ある駐車場の推進</b></p> <p>都市部における無秩序な路上駐車を抑制し、安全で円滑な道路交通を確保するため、都市機能、道路及び交通の状況等に対応した都市交通全体の駐車管理構想を策定し、駐（停）車禁止規制の適切な推進を図った。その一環として、短時間駐車場の需要、路外駐車場の整備状況等を勘案しながら、交通の安全と円滑の上で支障がない場所については駐車場の効用にも配慮し、週末等における駐（停）車禁止規制の解除、パーキング・メーター等の設置を推進するなど、駐（停）車禁止規制の見直しを進めた。さらに、平成 15 年度からは、道路環境、交通実態、駐車需要等の変化に伴い、より良好な駐車秩序を確立するため、時間、曜日、季節等による交通流・量の変化等の時間的視点と、道路の区間ごとの交通環境や道路構造の特性等の場所的視点の両面から現行規制の見直しを行い、駐車場の効用にも十分配慮して、個々の時間及び場所に合わせたきめ細かな駐車規制を推進した。</p> <p style="text-align: right;">（警察庁）</p> <p>違法な駐停車が交通渋滞等交通に著しい迷惑を及ぼす交差点においては、違法駐車抑止システム等の整備を促進し、駐停車等をしようとしている自動車運転者に対して音声で警告を与えることにより、違法駐停車を抑制して交通の安全と円滑化を図った。</p> <p style="text-align: right;">（警察庁）</p>

良好な駐車秩序の確立と警察力の合理的再配分のため  
放置駐車違反車両の使用者に対して放置違反金を課  
す、 放置車両確認業務の民間委託の推進等を内容と  
する道路交通法が改正された。

法改正を受けて、道路交通法施行令等の下位法令を改  
正し放置違反金の額等を定めたほか、確認事務の委託  
の手續等に関する規則を制定した。

また、放置車両確認処理用携帯端末の開発及び確認事  
務の民間委託に係るモデルの開発に関する調査研究を  
行うなど、施行に向けた所要の準備を進めている。

(警察庁)

悪質・危険性、迷惑性の高い駐車違反に重点を置いた  
取締りを推進した。

(警察庁)

#### **イ 駐車場等の整備**

道路開発資金を活用した民間駐車場への融資を実施し  
た(14箇所)。

(国土交通省)

交通安全施設等整備事業により、自動車駐車場の整備  
を推進している。

〔駐車可能台数(交通安全施設等整備事業分)〕

平成13年度末:14,225台分

平成15年度末:15,351台分

(国土交通省)

既存駐車場の有効利用を図るため、駐車場案内・誘導  
システムの整備と高度化を推進している。

(警察庁、国土交通省)

#### **ウ 違法駐車締め出し気運の醸成・高揚**

違法駐車排除及び自動車の保管場所の確保等に関  
し、国民への広報・啓発活動を行うとともに、関係機  
関・団体との密接な連携を図り、地域交通安全活動推  
進委員の積極的な活用等により、住民の理解と協力を  
得ながら違法駐車締め出し気運の醸成・高揚を図った。

(警察庁)

<p>地域住民等と一体となった安全な道路交通環境の整備</p>	<p>交通安全総点検を、住民の方や道路を利用する方など地域の方々と一体となって平成 13 年度以降も毎年実施し、地域住民の積極的な参加による交通安全対策を推進した。</p> <p style="text-align: right;">（警察庁、国土交通省）</p> <p>道路利用者等が日常感じている道路標識、道路標示に関する意見について、はがき、インターネット等で受け付ける「標識ボックス」を設置し、適正な標識管理に反映させた。</p> <p style="text-align: right;">（警察庁、国土交通省）</p>
<p>その他道路交通環境の整備</p>	<p><b>ア 重大事故の再発防止</b></p> <p>社会的に大きな影響を与える重大事故が発生した際には、速やかに当該箇所の道路交通環境等事故発生要因について調査するとともに、発生要因に即した所要の対策を早急に講じることにより、当該事故と同様な事故の再発防止を図った。</p> <p style="text-align: right;">（警察庁）</p> <p>「交通事故対策・評価マニュアル」「交通事故対策事例集」等を活用し、事故発生要因等地域の特性に応じた科学的な事故対策を推進している。</p> <p style="text-align: right;">（国土交通省）</p> <p><b>イ 道路使用及び占用の適正化等</b></p> <p>道路工事に関しては、都道府県警察において道路使用許可制度の弾力的な運用に努め、昼夜間連続工事や施工区間の延長を容認するなど工事期間を短縮させ、工期全体における渋滞発生総量の縮減を図った。</p> <p style="text-align: right;">（警察庁）</p> <p>道路使用許可に係る事務の電子化については、平成 12 年に道路交通法施行規則を改正し、電子申請を可能とする規定を整備するとともに、都道府県警察に対して電子申請システムの導入に向けた積極的な取組みを促し、一部の県で運用が開始された。</p> <p style="text-align: right;">（警察庁）</p>

道路工事調整会議等において占用工事等の施工について合理的な調整を図るとともに、共同溝整備を推進した。

(国土交通省)

#### ウ 道路法に基づく通行の禁止又は制限

危険物積載車両及び特殊車両に係る取締りを実施している。

(警察庁、国土交通省)

#### エ 自転車利用環境の総合的整備

交通安全施設等整備事業により、自転車歩行者道等の整備を推進している。

〔自転車道の整備〕

自転車歩行者道等設置済道路延長

平成13年度当初：74,372km

平成14年度末：75,649km

注1)高速自動車国道、有料道路及び道路法以外の道路は対象外

注2)自転車歩行者道等：自転車道、自転車歩行者道、自転車歩行者専用道路

(国土交通省)

鉄道駅周辺等で自転車等の大量放置の見られる箇所について、歩行空間の確保、自転車・自動車交通の円滑化を図るため、自転車駐車場の整備を推進している。

(国土交通省)

交通安全施設等整備事業により、自転車駐車場の整備を推進している。

(国土交通省)

#### オ 子供の遊び場等の確保

子どもの身近で安全な遊び場として、住区基幹公園、都市基幹公園等の整備の推進を図った。

(国土交通省)

主として幼児及び小学校低学年児童を対象とした児童館及び児童遊園を設置しており、平成14年10月現在、児童館4,611か所、児童遊園3,985か所となっている。

(厚生労働省)

	<p><b>カ 電線類の地中化の推進</b></p> <p>市街地の幹線道路における無電柱化率は7%（平成14）9%（平成15）になるなど一定の推進を図っている。平成16年度からスタートした無電柱化推進計画に基づき、歴史的街並みを保存すべき地区等において面的に無電柱化を推進している。</p> <p style="text-align: right;">（国土交通省）</p> <p>コンパクトで簡便な浅層埋設方式を標準化するなど、コスト縮減を図りながら、電線共同溝整備事業等による電線共同溝の整備を推進している。</p> <p style="text-align: right;">（国土交通省）</p>
--	---

（2）交通安全思想の普及徹底

<p>段階的かつ体系的な交通安全教育の推進</p>	<p><b>ア 幼児に対する交通安全教育</b></p> <p>児童館及び児童遊園において、遊びによる生活指導の一環として交通安全に関する指導を行うとともに、毎年春と秋の全国交通安全運動期間において、全国地域活動連絡協議会（母親クラブ）あて子どもに対する交通安全教育に係る配慮を依頼している。</p> <p style="text-align: right;">（厚生労働省）</p> <p>保育所における安全教育については、保育所保育指針の中で「交通事故の防止に配慮し、家庭、地域の諸機関との協力の下に、交通安全のための指導を実施する」と規定し、日々の保育の中で入所児童に対する交通安全教育を実施。また、毎年春と秋の全国交通安全運動期間においては、関係団体を通じて各保育所に対し交通安全教育の適正な実施について依頼している。</p> <p style="text-align: right;">（厚生労働省）</p> <p>幼児の心身の発達段階に応じて、基本的な交通ルールを遵守し、交通マナーを実践する態度を習得させるとともに、日常生活において安全に道路を通行するために必要な基本的技能と知識を習得させることを目標として、幼児、保護者に対して交通安全教育を実施し、交通安全意識の高揚を図った。</p>
---------------------------	---

〔警察が主催し、又は警察官等を講師として派遣して実施した幼児に対する交通安全教育実施状況〕

	13年	14年	15年
回数	約31,800回	約31,300回	約30,500回
参加人数	約241万人	約239万人	約237万人

〔幼児の交通事故死者数〕

	13年	14年	15年
幼児の交通事故死者数	110	101	82

(警察庁)

日常の教育活動のあらゆる場面をとらえて、交通安全教育を計画的かつ継続的に行った。

(文部科学省)

交通安全教育を含め、安全教育全般に関する教師用の参考資料「『生きる力』をはぐくむ学校での安全教育」を作成し、都道府県教育委員会等に配布した。

(文部科学省)

#### イ 児童に対する交通安全教育

児童の心身の発達段階や地域の実情に応じて、歩行者及び自転車の利用者として必要な技能と知識を習得させるとともに、道路及び交通の状況に応じて安全に道路を通行するために、道路における危険を予測し、これを回避して安全に通行する意識及び能力を高めることを目標として交通安全教育を実施し、児童の交通安全意識の高揚を図った。

〔警察が主催し、又は警察官等を講師として派遣して実施した児童に対する交通安全教育実施状況〕

	13年	14年	15年
回数	約37,900回	約39,300回	約40,000回
参加人数	約483万人	約486万人	約493万人

〔児童の交通事故死者数〕

	13年	14年	15年
児童の交通事故死者数	95	95	91

(警察庁)

学校教育活動全体を通じて、家庭及び関係機関・団体と連携しながら、交通安全教育を行った。

(文部科学省)

交通安全教育を含め、安全教育全般に関する教師用の参考資料「『生きる力』をはぐくむ学校での安全教育」を作成し、都道府県教育委員会等に配布した。

(文部科学省)

児童が様々な交通場面に存在する危険を事前に予測して、冷静な判断によって危険を回避する技術を身につけることができるよう、「交通安全に関する危険予測教材」を作成し、全国の小学校に配布した。

(文部科学省)

推進地域を指定して、交通安全の問題も含め、学校安全に関する実践的な研究を推進し、その成果の普及に努めた。

(文部科学省)

交通安全教育に関し指導的な役割を果たしている教職員等を対象として、効果的な交通安全教育の進め方や応急手当の方法等に関する実習を含めた研修会を開催した。

(文部科学省)

#### ウ 中学生に対する交通安全教育

日常生活における交通安全に必要な事柄、特に、自転車で安全に道路を通行するために必要な技能と知識を十分に習得させるとともに、道路を通行する場合は、思いやりをもって、自己の安全ばかりでなく、他の人々の安全にも配慮できることを目標として交通安全教育を実施し、中学生の交通安全意識の高揚を図った。

〔警察が主催し、又は警察官等を講師として派遣して実施した中学生に対する交通安全教育実施状況〕

	13年	14年	15年
回数	約5,600回	約5,500回	約5,600回
参加人数	約104万人	約100万人	約105万人

〔中学生の交通事故死者数〕

	13年	14年	15年
中学生の交通事故死者数	38	41	30

(警察庁)

学校教育活動全体を通じて、家庭及び関係機関・団体と連携しながら、交通安全教育を行った。

(文部科学省)

交通安全教育を含め、安全教育全般に関する教師用の参考資料「『生きる力』をはぐくむ学校での安全教育」を作成し、都道府県教育委員会等に配布した。

(文部科学省)



推進地域を指定して、交通安全の問題も含め、学校安全に関する実践的な研究を推進し、その成果の普及に努めた。

(文部科学省)

交通安全教育に関し指導的な役割を果たしている教職員等を対象として、効果的な交通安全教育の進め方や心肺蘇生法等応急手当の方法等に関する実習を含めた研修会を開催した。

(文部科学省)

## エ 高校生に対する安全教育

日常生活における交通安全に必要な事柄、特に、二輪車の運転者及び自転車の利用者として安全に道路を通行するために必要な技能と知識を習得させるとともに、交通社会の一員として責任を持って行動することができる健全な社会人を育成することを目標として交通安全教育を実施し、高校生の交通安全意識の高揚を図った。

〔警察が主催し、又は警察官等を講師として派遣して実施した高校生に対する交通安全教育実施状況〕

	13年	14年	15年
回数	約5,800回	約5,900回	約5,800回
参加人数	約182万人	約182万人	約172万人

〔高校生の交通事故死者数〕

	13年	14年	15年
高校生の交通事故死者数	233	227	171

(警察庁)

免許取得直前期にある高校生の年代の者に対し、運転免許取得前に車を運転する際に必要な基本的心構えや知識等を身につけさせるため、交通安全教育を実施している。

(内閣府)

学校教育活動全体を通じて、家庭及び関係機関・団体と連携しながら、交通安全教育を行った。

(文部科学省)

交通安全教育を含め、安全教育全般に関する教師用の参考資料「『生きる力』をはぐくむ学校での安全教育」を作成し、都道府県教育委員会等に配布した。

(文部科学省)

推進地域を指定して、交通安全の問題も含め、学校安全に関する実践的な研究を推進し、その成果の普及に努めた。

(文部科学省)

推進地域を指定して、高等学校における自転車、二輪車、四輪車に関する指導内容・方法について実践的な研究を推進した。

(文部科学省)

交通安全教育に関し指導的な役割を果たしている教職員等を対象として、効果的な交通安全教育の進め方や心肺蘇生法等応急手当の方法等に関する実習を含めた研修会を開催した。

(文部科学省)

## オ 成人に対する交通安全教育

### 大学生

大学生等に対する交通安全教育は、学生の二輪車・自動車の利用等の実態に応じ、関係機関・団体等と連携し実施した。

〔警察が主催し、又は警察官等を講師として派遣して実施した大学生を対象とする交通安全教育実施状況〕  
大学生等についてはこの一部

	13年	14年	15年
回数	約21,700回	約31,200回	約22,500回
参加人数	約272万人	約246万人	約255万人

〔大学生の交通事故死者数〕

	13年	14年	15年
大学生の交通事故死者数	186	162	115

(警察庁)

### 社会人

安全運転管理者等に対する法定講習の内容の充実に努めるとともに、安全運転管理者等を対象とした講習会等を積極的に開催し、事業所における主体的な交通安全教育の強化・徹底を図った。

(警察庁)

女性、運転者、自転車利用者等の態様に応じ、社会人を対象とした交通安全講習等を開催し、交通安全意識の高揚を図った。

〔警察が主催し、又は警察官等を講師として派遣して実施した安全運転管理者等に対する交通安全教育実施状況〕

法定講習を除く。人数は従業員を含む。

	13年	14年	15年
回数	約12,000回	約11,000回	約10,000回
参加人数	約68万人	約71万人	約65万人

〔警察が主催し、又は警察官等を講師として派遣して実施した運転者に対する交通安全教育実施状況〕

更新時講習を除く

	13年	14年	15年
回数	約44,000回	約44,000回	約43,000回
参加人数	約326万人	約320万人	約303万人

〔警察が主催し、又は警察官等を講師として派遣して実施した女性に対する交通安全教育実施状況〕

	13年	14年	15年
回数	約14,000回	約14,000回	約14,000回
参加人数	約86万人	約88万人	約86万人

〔成人（高齢者を除く）の交通事故死者数〕

	13年	14年	15年
成人の交通事故死者数	4,654	4,320	3,885

（警察庁）

#### カ 高齢者に対する交通安全教育

高齢者に対する交通安全指導担当者の養成、教材・教具等の開発など指導體制の充実に努めるとともに、参加・体験実践型の交通安全教育を積極的に推進した。

（警察庁）

関係団体、交通ボランティア、福祉関係者等と連携して、

- ・交通安全教室の開催
- ・福祉活動、各種の催し等の多様な機会を活用した交通安全教育
- ・家庭訪問による指導
- ・高齢者と日常的に接する機会を利用した助言

等を推進し、高齢者の事故実態に応じた具体的指導を行うとともに、反射材の活用促進に努め、高齢者の交通安全意識の高揚を図った。

〔警察が主催し、又は警察官等を講師として派遣して実施した高齢者に対する交通安全教育実施状況〕

	13年	14年	15年
回数	約53,000回	約66,000回	約68,000回
参加人数	約309万人	約326万人	約335万人

〔高齢者の交通事故死者数〕

	13年	14年	15年
高齢者の交通事故死者数	3,216	3,144	3,109

(警察庁)

高齢者単独世帯の増加に伴い、家庭を通じた交通安全の啓発が十分に行き渡らない状況を踏まえ、地域社会全体で高齢者の交通安全意識を高めるため、高齢者を中心に子供・親の各世代が一堂に会した場で「ヒヤリ地図」の作成等を通じて交流を図る世代間交流事業を推進するとともに、各種イベント・交通安全教室等に参加しない高齢者の世帯を直接訪問する高齢者世帯訪問事業を推進している。

(内閣府)

参加・体験・実践型の高齢者交通安全教育の継続的な推進役を養成し、地域における高齢者交通安全学習の普及を促進するため、高齢者及び地域活動に影響のある高齢者交通安全指導員(シルバーリーダー)を対象とした高齢者交通安全学習普及事業を実施している

(内閣府)

全国老人クラブ連合会から都道府県・指定都市老人クラブ連合会へ、交通安全運動実施について周知をしている。

(厚生労働省)

#### キ 身体障害者に対する交通安全教育

電動車いすの安全利用講習会を開催し、高齢者と併せ電動車いす利用の身体障害者に対する交通安全教育を実施した。

(警察庁)

関係団体による字幕入りビデオの作成に際し指導を行うなど、聴覚障害者に対する教材の充実に努めた。

(警察庁)

	<p><b>ク 外国人に対する交通安全教育</b></p> <p>外国人に対する交通安全教育は、主として来日外国人の居住・就学・就労等の多い地域において、警察署の担当者等を講師として、防犯・生活指導等とともに、日本国内で安全かつ快適に生活していくための全般的な助言として実施した。</p> <p>〔外国人の交通事故死者数〕</p> <table border="1" data-bbox="684 600 1337 696"> <tr> <td></td> <td>13年</td> <td>14年</td> <td>15年</td> </tr> <tr> <td>外国人の交通事故死者数</td> <td>18</td> <td>34</td> <td>23</td> </tr> </table> <p style="text-align: right;">（警察庁）</p>		13年	14年	15年	外国人の交通事故死者数	18	34	23
	13年	14年	15年						
外国人の交通事故死者数	18	34	23						
<p>交通安全に関する普及啓発活動の推進</p>	<p><b>ア 交通安全運動の推進</b></p> <p>春と秋の全国交通安全運動は、広く国民に交通安全思想の普及・浸透を図り、交通ルールの遵守と正しい交通マナーの実践を習慣付けるとともに、国民自身による道路交通環境の改善に向けた取組みを推進することにより、交通事故防止の徹底を図ることを目的として、交通対策本部が決定した実施要綱（運動の基本、全国重点等）に基づき、実施計画を策定し、関係省庁、地方公共団体及び関係団体が主催し全国的に推進している。</p> <p style="text-align: right;">（関係省庁）</p> <p>春と秋の全国交通安全運動では、関係機関・団体等との連携を図り、警察官、交通ボランティア等の出勤や多数の一般市民の参加により、広報啓発活動をはじめとする各種事故防止対策を大規模かつ活発に展開した。</p> <p style="text-align: right;">（警察庁）</p> <p>交通安全に関する参加及び体験型の各種展示、催し物等の実施を通じて、国民に交通安全意識を普及し、交通安全思想の高揚を図るとともに、交通ルールの遵守と正しい交通マナーの実践を身に付けてもらうため、交通安全フェアを開催した。</p> <p style="text-align: right;">（内閣府）</p>								

## イ シートベルト及びチャイルドシートの正しい着用の徹底等

- ・各種交通安全教室、春と秋の全国交通安全運動等のあらゆる機会をとらえて、関係機関・団体との協力の下、広報啓発活動の推進
- ・官民一体のシートベルト・チャイルドシート着用推進協議会による推進キャンペーンの推進
- ・幼稚園や保育所等を通じたチャイルドシートの正しい使用法に関する講習会の開催
- ・チャイルドシート取付指導者養成のための研修会の開催支援

等を実施し、シートベルト及びチャイルドシートの正しい着用（使用）を促進した。

その結果、自動車乗車中の死者に占めるシートベルト非着用者の割合及びチャイルドシート不使用者の割合は共に減少傾向で推移している。

〔自動車乗車中死者に占めるシートベルト非着用者構成率及びチャイルドシート不使用者構成率〕

	13年	14年	15年
シートベルト非着用者構成率	58.4%	57.4%	55.3%
チャイルドシート不使用者構成率	72.7%	71.4%	71.0%

（警察庁）

交通事故発生時における被害の防止・軽減を図るため、春と秋の全国交通安全運動の全国重点に定め広報啓発活動、講習会の開催等の諸対策を推進している。

（内閣府）

都道府県・政令指定都市・中核市に対し、管下の保育所等における交通安全教育等のあらゆる機会を通じたチャイルドシートの着用の周知・徹底を依頼している。

（厚生労働省）

年5回程度、チャイルドシート指導員養成研修会に各局講師を派遣。チャイルドシートの試験及び結果評価を記載したチャイルドシートアセスメントを公表して、チャイルドシートの安全性、正しい装着方法等を啓発している。

（国土交通省）

第 38 回東京モーターショー及び第 4 回自動車安全シンポジウム（平成 15 年 10 月）等において、シートベルトをしなかった場合の衝突実験映像を使用し、シートベルトの着用の必要性を訴えた。

（国土交通省）

**ウ 走行中の携帯電話の使用及びカーナビゲーション装置等の画像の注視の危険性に関する広報啓発**

自動車販売店、自動車用品販売店等において、又は、各種講習会、交通安全運動等において広報啓発活動を行い、走行中の携帯電話の使用やカーナビゲーション装置等の画像の注視の危険性について、運転者の意識高揚を図った。

（警察庁）

安全運転管理者を通じて、事業所の運転者の意識高揚を図った。

（警察庁）

運転中の携帯電話の使用やカーナビゲーション装置等の画像の注視に対する罰則規定の見直しを内容とした道路交通法の改正を行い、取締りの強化とともに、当該行為の危険性についての広報啓発活動、街頭指導活動を推進した。

（警察庁）

**エ 交通の安全に関する広報の推進**

家庭、学校、職場、地域等と一体となった広範なキャンペーンや、官民が一体となった各種の広報媒体を通じての集中的なキャンペーン等を実施。高齢者の交通事故防止、シートベルトとチャイルドシートの正しい着用（使用）の徹底、薄暮時・夜間の交通事故防止、若年運転者の無謀運転の防止、飲酒運転等悪質・危険な運転の追放、違法駐車等の排除等、地域の実情に応じた交通安全意識の高揚を図った。

（警察庁）

家庭向け広報媒体の積極的な活用、地方公共団体、町内会等を通じた広報等家庭に浸透するきめ細かい広報の充実に努め子供及び高齢者の交通安全対策、暴走・無謀運転や飲酒運転の追放など各家庭における交通安全意識の高揚を図った。

(警察庁)

各家庭において交通安全についての関心及び知識を深め、正しい交通マナーの実践を確保するため、「交通安全は家庭から」をスローガンに、交通安全家族会議を普及させるために、交通安全ファミリー作文コンクールの実施している。

(内閣府)

交通の安全に関する資料及び情報等の積極的な提供により民間団体の交通安全に関する広報活動を支援し、交通安全意識の高揚を図った。

(警察庁)

学識経験者等による討議等を通じ、有効かつ適切な交通安全対策の方向を探るとともに、国民の交通安全意識の高揚に役立てるため、交通安全シンポジウムを開催している。

(内閣府)

#### オ その他の普及啓発活動の推進

高齢運転者を対象とした各種講習会等において、高齢運転者標識(高齢者マーク)の普及に向けた指導に努めた。

(警察庁)

薄暮時・夜間における交通事故防止を図るため、各種講習会における指導及び交通情報板・新聞・テレビ等の各種広報媒体を活用した広報により、

- ・最高速度違反、飲酒運転等による事故実態及び危険性の周知
- ・反射材の効果の周知と活用の促進
- ・自転車の灯火点灯の徹底

等の普及啓発を行い、夜間事故の防止を図った。



〔夜間の交通事故死者数〕

	13年	14年	15年
夜間の交通事故死者数	4,522	4,236	3,873

(警察庁)

自転車利用者等に対し、

- ・各種自転車安全教室等において自転車利用上のルールの遵守やマナーの向上を徹底
- ・関係機関、団体と連携した街頭活動の推進
- ・あらゆる媒体を利用した交通ルールの遵守と交通マナーの向上の徹底についての広報啓発活動等を実施し、自転車の安全利用に関する自転車利用者の意識高揚を図った。

〔自転車乗用中死者数〕

	13年	14年	15年
自転車乗用中死者数	992	991	973

(警察庁)

インターネットを通じて事故データ及び事故多発地点等に関する情報の提供に努めた。

(警察庁)

交通安全に関する意識を高めるため、自動車ユーザーには自動車の正しい使い方・日常点検に関する情報等を、また、自動車運送事業者には事業用自動車の事故事例に関する情報等を、さらに自動車製作者や研究機関等の関係者には事故分析情報や車両安全基準・先進安全自動車開発の状況に関する情報等を「自動車安全情報」及び「自動車アセスメント情報」としてホームページにより公表した。

(国土交通省)

交通安全に関する民間団体等の主体的活動の推進等

交通安全指導者の養成等の事業及び諸行事に対する援助並びに必要な資料の提供に努めるとともに、主体的な活動の推進について働き掛けを実施した。

(警察庁)

反射材の活用促進を図るため、(財)全日本交通安全協会による「第1回反射材フェア」の開催(平成15年10月)、「反射材活用推進委員会」の発足(平成16年6月)を支援した。

(警察庁)

	<p>参加・体験・実践型の高齢者交通安全教育の継続的な推進役を養成し、地域における高齢者交通安全学習の普及を促進するため、高齢者及び地域活動に影響力のある高齢者交通安全指導員（シルバーリーダー）を対象とした高齢者交通安全学習普及事業を実施している。</p> <p style="text-align: right;">（内閣府）</p> <p>毎年、春と秋の全国交通安全運動や年末年始の輸送等に関する安全総点検の機会をとらえ、各関係団体に対し、交通安全の活動を主体的に進めるよう働き掛けを行っている。</p> <p style="text-align: right;">（国土交通省）</p>
--	--

### （３）安全運転の確保

<p>運転者教育等の充実</p>	<p><b>ア 運転免許を取得しようとする者に対する教育の充実</b></p> <p>二種免許について指定教習制度を導入した。</p> <p style="text-align: right;">（警察庁）</p> <p>二種免許取得の際の路上試験の導入、応急救護処置講習の義務付けを行った。</p> <p style="text-align: right;">（警察庁）</p> <p>初心運転者に係る交通事故率（免許を取得した者のうち、免許取得後１年間に人身事故を起こした者の比率）を警察庁ホームページ上で公表した。</p> <p style="text-align: right;">（警察庁）</p> <p><b>イ 運転者に対する再教育等の充実</b></p> <p>更新時講習の対象者を優良運転者、一般運転者、違反運転者、初回更新者と４区分化して、運転者の属性に応じたきめ細かな講習の実施に努めた。</p> <p style="text-align: right;">（警察庁）</p> <p><b>ウ 二輪車安全運転対策の推進</b></p> <p>取消処分者講習、停止処分者講習等において、二輪免許を保有する者を対象とした特別学級の編成を推進し、二輪車の交通事故の特徴や安全な二輪車の運転方法等を内容とする講習の実施に努めた。</p> <p style="text-align: right;">（警察庁）</p>
------------------	---

**エ 高齢運転者対策の充実**

高齢者講習の対象年齢を75歳以上から70歳以上に引き下げた。

(警察庁)

**オ シートベルト及び乗車用ヘルメットの正しい着用の徹底**

各種交通安全教室、春と秋の全国交通安全運動等のあらゆる機会をとらえて、関係機関・団体との協力の下、広報啓発活動を推進し、シートベルト及び乗車用ヘルメットの正しい着用を促進した。

(警察庁)

**カ 自動車安全運転センターの業務の充実**

平成15年10月に民間法人化された自動車安全運転センターは、道路の交通に起因する障害の防止及び運転免許を受けた者の利便の増進に資することを目的として、安全研修業務や運転経歴証明業務を実施した。

〔最近の安全研修実績〕

	13年度	14年度	15年度
研修人員	14,181人	14,633人	14,193人
研修延べ人員	57,198人日	60,156人日	62,962人日

〔経歴証明状況〕

	13年度	14年度	15年度
経歴証明書	4,600,942件	4,415,158件	4,663,077件
運転免許保有者数	75,551千人	76,534千人	77,467千人

(警察庁)

**キ 事業用自動車の運転者教育の充実**

旅客については平成13年12月、貨物については平成13年8月に事業用自動車の運転者に対して行う指導及び監督の指針(告示)を策定し、事業者が運転者に安全教育を実施する際の具体的内容を示した。また、事故惹起運転者等に対し特別な教育を実施し、これら運転者に適性診断を受診させることを義務付けた。

(国土交通省)

	<p><b>ク 自動車事故対策センターによる自動車運送事業等に従事する運転者に対する適性診断の充実</b></p> <p>自動車事故対策機構の独立行政法人化（平成 15 年 10 月）に伴い、中期目標、中期計画、年度計画において、診断員の研修の充実、「産業カウンセラー」の資格の取得をさせる等診断技術の向上を図っている。また、診断機器の研究開発・導入を行い受診環境の整備を図るとともに、貸出用自動診断機器の配備をする等して受診の促進を積極的に促進している。</p> <p style="text-align: right;">（国土交通省）</p> <p><b>ケ 交通事犯被収容者に対する教育活動等の充実</b></p> <p>矯正施設においては、交通事犯の被収容者に対して専門指導を実施しているが、同指導においては、講義、視聴覚教材、集団討議等により、被害者に与えた損害、家族や周囲の人々への影響、自己の問題性等を理解させるとともに、再犯防止のための働き掛けを行っている。平成 15 年度は、行刑施設 18 庁、少年院 38 庁において同指導が実施された。</p> <p style="text-align: right;">（法務省）</p> <p>交通事犯に係る少年に対して法務省式運転態度検査等を実施することにより、交通事犯に至る問題点を詳細に分析し、被収容者教育の充実に資することに努めた。</p> <p style="text-align: right;">（法務省）</p> <p><b>コ 交通事犯者に対する保護観察の充実</b></p> <p>保護観察官及び保護司に対しては定期的に研修を実施し、処遇能力の向上に努めている。</p> <p style="text-align: right;">（法務省）</p> <p>平成 15 年に交通事犯により保護観察に付された者は 29,323 人であり、これらの者に対しては、遵法精神の醸成、安全運転態度の形成等を目的とした個別処遇を中心とする交通保護観察を実施した。また、家庭裁判所において交通事犯により保護観察に付された少年のうち、事犯の内容が比較的軽微な少年に対しては、各種処遇機材を活用した集団処遇を中心とした処遇を短期間に集中して行う交通短期保護観察を実施した。</p> <p style="text-align: right;">（法務省）</p>
--	--

	<p><b>サ 悪質危険な運転者の早期排除等</b></p> <p>道路交通法施行令を改正し、飲酒運転に付する基礎点数等、悪質・危険な違反に係る点数を引き上げた。</p> <p style="text-align: right;">（警察庁）</p> <p>施行前後の行政処分件数を比較すると、全行政処分件数は減少しているものの、取消処分及び長期（90日以上）の停止処分については、それぞれ 65.3%、35.7%増加した。</p> <p>〔運転免許に係る行政処分件数〕</p> <table border="1" data-bbox="683 683 1337 857"> <thead> <tr> <th></th> <th>取消し件数</th> <th>停止(90日以上)件数</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>13.6～14.5</td> <td>32,662 件</td> <td>122,516 件</td> </tr> <tr> <td>14.6～15.5</td> <td>54,005 件</td> <td>166,214 件</td> </tr> <tr> <td>前期間比</td> <td>+ 65.3%</td> <td>+ 35.7%</td> </tr> </tbody> </table> <p style="text-align: right;">（警察庁）</p>		取消し件数	停止(90日以上)件数	13.6～14.5	32,662 件	122,516 件	14.6～15.5	54,005 件	166,214 件	前期間比	+ 65.3%	+ 35.7%
	取消し件数	停止(90日以上)件数											
13.6～14.5	32,662 件	122,516 件											
14.6～15.5	54,005 件	166,214 件											
前期間比	+ 65.3%	+ 35.7%											
<p>運転免許制度の改善</p>	<p>都道府県公安委員会が規則で定めるところにより、更新申請書の写真の添付を要しないことができることとした。</p> <p style="text-align: right;">（警察庁）</p> <p>違反運転者に対しては有効期間を3年、それ以外の優良運転者及び一般運転者は5年とし、さらに更新期間については誕生日の1か月前から1か月後までの2か月間とした。</p> <p style="text-align: right;">（警察庁）</p> <p>経由申請制度を導入した。</p> <p style="text-align: right;">（警察庁）</p> <p>失効後の免許再取得に関する規定を整備した。</p> <p style="text-align: right;">（警察庁）</p> <p>障害者等に係る運転者の欠格事由を廃止し、自動車等の安全な運転への支障の有無を個別に判断することとした。</p> <p style="text-align: right;">（警察庁）</p> <p>平成13年の道路交通法改正により、免許証の記載事項の一部を電磁的方法により記録できることとされた。</p> <p style="text-align: right;">（警察庁）</p>												

<p>安全運転管理の推進</p>	<p>事業所における安全運転教育と安全運転管理の効果的推進に資するため、</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>安全運転管理者等に対する法定講習の内容の充実</li> <li>安全運転管理者等未選任事業所の一掃</li> </ul> <p>を図ったほか、都道府県や各地区安全運転管理者協（議）会等と連携して、事業所等に対する交通安全情報の提供、運転者に対する交通安全講習会の実施に努めた。</p> <p style="text-align: right;">（警察庁）</p> <p>平成 14 年 6 月、いわゆる「運転代行業法」の施行により安全運転管理者等を選任することが義務付けられた運転代行業者に対し、安全運転管理の徹底について指導を実施した。</p> <p>〔警察が主催し、又は警察官等を講師として派遣して実施した安全運転管理者選任事業所の運転者等に対する交通安全教育実施状況〕</p> <p>人数は安全運転管理者等を含む。</p> <table border="1" data-bbox="683 972 1337 1093"> <thead> <tr> <th></th> <th>13 年</th> <th>14 年</th> <th>15 年</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>回数</td> <td>約 12,000 回</td> <td>約 11,000 回</td> <td>約 10,000 回</td> </tr> <tr> <td>参加人数</td> <td>約 68 万人</td> <td>約 71 万人</td> <td>約 65 万人</td> </tr> </tbody> </table> <p>〔安全運転管理者等選任事業所の交通事故発生状況〕</p> <table border="1" data-bbox="683 1128 1337 1281"> <thead> <tr> <th></th> <th>13 年</th> <th>14 年</th> <th>15 年</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>発生件数</td> <td>105,789 件</td> <td>102,112 件</td> <td>100,929 件</td> </tr> <tr> <td>うち 死亡事故</td> <td>937 件</td> <td>887 件</td> <td>854 件</td> </tr> </tbody> </table> <p style="text-align: right;">（警察庁）</p>		13 年	14 年	15 年	回数	約 12,000 回	約 11,000 回	約 10,000 回	参加人数	約 68 万人	約 71 万人	約 65 万人		13 年	14 年	15 年	発生件数	105,789 件	102,112 件	100,929 件	うち 死亡事故	937 件	887 件	854 件
	13 年	14 年	15 年																						
回数	約 12,000 回	約 11,000 回	約 10,000 回																						
参加人数	約 68 万人	約 71 万人	約 65 万人																						
	13 年	14 年	15 年																						
発生件数	105,789 件	102,112 件	100,929 件																						
うち 死亡事故	937 件	887 件	854 件																						
<p>自動車運送事業者等を行う運行管理の充実</p>	<p><b>ア 運行管理者制度の充実</b></p> <p>平成 13 年から貨物自動車運送事業に導入されている運行管理者試験を旅客自動車運送事業にも導入するとともに、旅客自動車運送事業は事業の種類に応じた資格を有する者を運行管理者として選任しなければならないことと規定した。</p> <p style="text-align: right;">（国土交通省）</p> <p><b>イ 自動車運送事業者等に対する指導監督の充実</b></p> <p>重点監査の対象事業者を見直すなどして、監査体制の強化を引き続き行っている。特に、関係機関との連携を図り、死亡事故の第 1 当事者となった事業者に対しては全て監査を行うことで、事業者による輸送の安全確保の徹底を図っている。</p> <p style="text-align: right;">（国土交通省）</p>																								

	<p><b>ウ 事故情報の多角的分析の実施</b></p> <p>事業用自動車の事故について、運輸支局が収集した事故の状況、運転者の状況、運行管理の状況、車両の状況等の情報を詳細に分析し、「自動車運送事業に係る交通事故要因分析報告書」として毎年公表している。</p> <p style="text-align: right;">（国土交通省）</p> <p><b>エ 運行管理者等に対する指導講習の充実</b></p> <p>運行管理者の指導講習業務については自動車事故対策機構及び運輸支局長が運行管理者について行う研修に代えることができる研修として、国土交通大臣の認定を受け業務を行っている。自動車事故対策機構は運行管理者の運行管理能力の向上を図るため、受講者・事業者のニーズに応じ、受講者・事業者の利便性の向上を図るとともに、実践的な活用がしやすいよう講習内容の充実を行う等効果的な講習方法の実施を図っている。（講習回数増の増回、業態別や事業規模別の講習の実施等）また、平成 13 年から死亡、重傷事故の発生又は車両停止以上の行政処分を受けた営業所の運行管理者については、特別な講習を義務付けた。</p> <p style="text-align: right;">（国土交通省）</p>						
<p>交通労働災害の防止等</p>	<p><b>ア 交通労働災害の防止</b></p> <p>労働災害の一層の減少を図るためには、労働災害が多発している分野での労働災害防止対策の普及・活用促進を行うことが必要であることから、重点対象分野を定めており、交通労働災害については、その一つとして交通労働災害防止対策促進事業などの対策を実施し、重点対象分野における労働災害防止に努めている。</p> <p>・交通労働災害防止対策推進事業の利用状況等 〔指導員による個別事業場への指導件数〕</p> <table border="1" data-bbox="683 1653 1337 1731"> <thead> <tr> <th>13 年度</th> <th>14 年度</th> <th>15 年度</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td style="text-align: center;">2,921</td> <td style="text-align: center;">1,904</td> <td style="text-align: center;">2,217</td> </tr> </tbody> </table> <p>労働災害による死亡者数は、事故の型別にみると交通事故によるものが最も多くなっていることなどから、産業安全対策の推進を図るに当たっては、引続き、重点対象分野における労働災害防止対策を推進していくことは適切である。</p> <p style="text-align: right;">（厚生労働省）</p>	13 年度	14 年度	15 年度	2,921	1,904	2,217
13 年度	14 年度	15 年度					
2,921	1,904	2,217					

	<p><b>イ 運転者の労働条件の適正化</b></p> <p>自動車運転者の労働時間、休日、割増賃金等の労働条件の確保・改善を図るため、労働基準法（昭和 22 年法律第 49 号）等の関係法令及び「自動車運転者の労働時間等の改善のための基準」（平成元年労働省告示第 7 号）の履行を確保するための監督指導を実施している。</p> <p>〔監督指導実施事業場数〕</p> <table border="1" data-bbox="662 589 1348 663"> <thead> <tr> <th>13 年</th> <th>14 年</th> <th>15 年</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>2,401</td> <td>2,616</td> <td>4,047</td> </tr> </tbody> </table> <p style="text-align: right;">（厚生労働省）</p> <p>厚生労働省と国土交通省との連絡会議を毎年開催するとともに、関係行政機関との通報制度を活用している。</p> <p style="text-align: right;">（厚生労働省）</p>	13 年	14 年	15 年	2,401	2,616	4,047
13 年	14 年	15 年					
2,401	2,616	4,047					
<p>道路交通に関する情報の充実</p>	<p><b>ア 道路交通情報の充実</b></p> <p>F M 多重放送やビーコンを用いてドライバーにリアルタイムで道路交通情報を提供する V I C S について、サービス提供主体である（財）道路交通情報通信システムセンターの事業展開を支援し、V I C S の展開を推進した。その結果、平成 13 年度末時点で V I C S サービス提供済み都道府県数は 37 都道府県であったが平成 14 年度末時点では 47 都道府県となり目標を達成した。</p> <p style="text-align: right;">（総務省）</p> <p>道路利用者のニーズに応えるため、交通情報板等の交通情報提供装置の整備・拡充を図るとともに、情報提供が正確、適切なものとなるように車両感知器等の交通情報収集装置の整備拡充を図った。</p> <p>また、民間事業者による、正確な道路交通情報の適切な提供を促進するために、交通情報検証システムを整備し、平成 15 年 4 月から運用を開始した。</p> <p>さらに、運転者に渋滞状況等の道路交通情報を提供する道路交通情報通信システム（V I C S）の整備を推進し、平成 15 年 2 月をもってすべての都道府県でサービスを開始した。</p> <p>加えて、新交通管理システム（U T M S）のキーインフラである光ビーコンを、平成 15 年度末までに 41,930 基整備した。</p> <p style="text-align: right;">（警察庁）</p>						



道路交通情報システム（VICIS）について、サービスエリアの拡大、道路交通情報提供の内容の充実を推進すると共に、3メディア対応型VICIS車載機の導入・普及促進を図った。

（国土交通省）

#### イ 危険物輸送に関する情報提供の充実等

イエローカードの携行、関連法令の遵守、乗務員教育の実施等については、毎年関係団体を通して周知徹底するよう依頼した。なお、平成15年に移動タンク貯蔵所等に対して立入検査を実施した結果、イエローカードの携行率は96%程度にまで達している。

（国土交通省、消防庁）

危険物運搬車両の交通事故による危険物の漏洩等が発生した場合に、安全かつ迅速に事故処理を行うため、危険物災害等情報支援システムの構築を行い、充実を図っている。

（消防庁）

危険有害物質運搬車両の危険有害物質の表示の在り方に関しては、国連勧告を受けて検討中である。

（消防庁）

貨物事業者運送事業者に対する監査、運行管理者等の指導講習等を通じて、イエローカードの携行、関係法令の遵守、乗務員教育の実施等について危険物運送事業者の指導を引き続き行っている。

（国土交通省）

#### ウ 気象情報等の充実

平成15年6月に国土交通省内関係部局の防災情報を一元的に収集し提供するため防災情報提供センターを開設した（運営主体は気象庁）。

（国土交通省、気象庁）

平成15年6月から、72時間強度予報、台風の暴風域に入る確率の高度化、1時間後の位置情報の提供を開始した。

（気象庁）

	<p>平成 13 年 7 月の水防法の改正を受け、平成 14 年 5 月から気象庁と都道府県とが共同して行う指定河川洪水予報を開始した。</p> <p style="text-align: right;">(気象庁)</p> <p>きめ細かな防災気象情報の発表のため、全都道府県において注意報警報の発表区域の設定・見直しを実施した。</p> <p style="text-align: right;">(気象庁)</p> <p>ひまわり 5 号の後継機となる運輸多目的衛星新 1 号及び 2 号の製作を行うとともに、気象レーダーを 5 ヶ所、地上気象観測装置を 26 ヶ所更新した。</p> <p style="text-align: right;">(気象庁)</p> <p>地震防災対策特別措置法の趣旨に沿い関係機関からの地震観測データ収集体制を強化し、これを活用することによって地震防災情報等の質的向上を図った。</p> <p style="text-align: right;">(気象庁)</p> <p>平成 16 年 2 月から震源近傍で地震波を早期に捉え、大きな揺れが到達する前にその情報を伝達する「緊急地震速報」の実用化を図るため、80 のナウキャスト地震計を整備するとともに、約 50 の関係機関を対象に緊急地震速報の試験的な提供を開始した。</p> <p style="text-align: right;">(気象庁)</p> <p>平成 16 年 3 月から地震発生後の効果的な応急対策の実施に資するよう震度を面的に表示した「推計震度分布図」の提供を開始した。</p> <p style="text-align: right;">(気象庁)</p> <p>平成 14 年 3 月から、火山活動の異常の早期の検知、火山情報の迅速な発表及びよりわかり易い火山活動状況の解説を行うため、火山監視・情報センターの運用を開始した。</p> <p style="text-align: right;">(気象庁)</p> <p>平成 15 年 11 月より 5 火山について火山活動度レベルを付加した火山情報の提供を開始した。</p> <p style="text-align: right;">(気象庁)</p> <p>検潮所 16 か所に精密型水位計を整備した。</p> <p style="text-align: right;">(気象庁)</p> <p>平成 13 年度から平成 16 年度にかけて、高潮予測の精度を向上した高潮モデルの運用および予測範囲の拡充等を実施した。</p> <p style="text-align: right;">(気象庁)</p>
--	---

	<p><b>エ 災害発生時における情報提供の充実</b></p> <p>気象観測装置等の整備を進めるとともに、ホームページ等を通じて、異常気象時の通行規制や災害情報を提供している。</p> <p style="text-align: right;">（国土交通省）</p> <p>災害発生時において、道路の被災状況や道路交通状況の迅速かつ的確な収集・分析・提供に資する広域交通管制システムを整備し、平成13年5月から運用を開始するとともに、地震など災害が発生した場合にVICS対応車載機に災害情報を提供することのできる道路交通情報通信システム（VICS）の整備を推進し、平成15年2月をもってすべての都道府県でサービスを開始した。</p> <p style="text-align: right;">（警察庁）</p>
--	---

（４）車両の安全性の確保

<p>車両の安全性に関する基準等の改善の推進</p>	<p><b>ア 道路運送車両の保安基準の拡充・強化等</b></p> <p>平成11年6月の運輸技術審議会答申「安全と環境に配慮した今後の自動車交通政策のあり方について」を踏まえ、事故実態の把握・分析と対策の効果把握に基づく効率的な安全対策の推進を図っている。具体的には、以下の対策を実施した。</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・大型トラックへのスピードリミッターの装備義務付け（平成15年9月施行）</li> <li>・歩行者頭部保護基準導入（平成16年4月公布。平成17年9月施行）</li> <li>・乗用車等の運転者の視界基準導入（平成15年7月公布。平成17年1月施行）</li> <li>・乗用車へのハイマウント・ストップ・ランプの装備義務付け（平成14年7月公布。平成18年1月施行）</li> <li>・大型後部突入防止装置の義務付け範囲拡大（平成14年7月公布。普通車は平成17年9月、小型車は平成19年9月施行）</li> <li>・前面ガラス等への装飾板の装着規制導入（平成16年12月公布。平成17年1月施行）</li> </ul> <p style="text-align: right;">（国土交通省）</p>
----------------------------	---

**イ 先進安全自動車の開発，普及等**

第三期 A S V 推進計画（平成 13 年度～平成 17 年度）を推進する検討会を設置し、先進安全技術について“ 運転支援の考え方 ” を策定するなど実用化促進のための取り組みや A S V 技術の普及戦略を策定するなど普及方策の検討を進めている。

（国土交通省）

通信技術を活用した A S V 技術について必要な仕様の検討を行うなど開発の促進を図っている。

（国土交通省）

**ウ 車両の安全性等に関する日本工業規格の整備**

日本工業規格として、ハード面から安全性に関わる規格 5 件と共に、自動車と人間の接点部分の安全性に着目した規格 10 件

自動車の運転者アイレンジ

乗用車の運転者の手操作の可能な範囲

乗用車 - 手操作・計量・警報装置類の配置

自動車 - 直接運転視界試験方法

自動車 - 間接運転視界試験方法

乗用車 - ウインドシールドデフロスタ - デフロスタ性能

乗用車 - ウインドシールドデフロスタ - デミスト性能

トラック，バス用ウインドシールドデフロスタのデフロスタ性能

トラック，バス用ウインドシールドデフロスタのデミスト性能

自動車用ミラー

の整備を進めた。

（経済産業省）

高度道路交通システム（ITS）分野では、我が国が主導的に提案を行った前方車両追突警報システム（FVCWS）などが、ISO 規格として発行された。

（経済産業省）

<p>自動車アセスメント情報 の提供等</p>	<p>平成 12 年から 15 年までに 79 車種の試験・評価を行い、国内新車販売台数の約 8 割をカバーするに至っており、衝突安全性能も向上してきている。平成 15 年度は試験結果、評価結果等をまとめたパンフレットを 70 万部作成し、自動車ユーザー等に無料で配布している。</p> <p style="text-align: right;">(国土交通省)</p>
<p>自動車の検査及び点検 整備の充実</p>	<p><b>ア 自動車の検査体制の充実</b></p> <p>中立的な立場で厳正かつ公正に検査を行うことを目的に設立された自動車検査独立行政法人において、質の高いサービスの提供等、検査体制の充実に努めている。また、街頭検査体制の充実強化を図ることにより、不正改造車両等整備不良車両の排除等を推進している。</p> <p style="text-align: right;">(国土交通省)</p> <p>指定自動車整備事業制度の適正な運用・活用を図るため、事業者に対する指導監督を強化し、さらに、軽自動車の検査については、その実施機関である軽自動車検査協会において検査の効率化、検査体制の充実強化を図っている。</p> <p style="text-align: right;">(国土交通省)</p> <p><b>イ 型式指定制度の充実</b></p> <p>装置型式指定制度の活用等により新型自動車の安全性に係る審査体制を充実させた。</p> <p style="text-align: right;">(国土交通省)</p> <p>装置型式指定制度の対象となる特定装置の種類は、制度創設時(平成 10 年 11 月)の 22 品目から 46 品目に拡大した(平成 16 年 8 月末現在)。</p> <p style="text-align: right;">(国土交通省)</p> <p><b>ウ 自動車点検整備の充実</b></p> <p>自動車使用者の保守管理意識を高揚し、点検整備の促進を図るため、自動車点検整備推進運動を関係者の協力の下に全国的に展開するなど、自動車使用者による保守管理の徹底を強力に促進した。12 ヶ月点検の実施率は以下のとおり微増ではあるが、法定点検であることを考えると、現在の取り組みは不十分であり、より一層強力に点検整備の促進を図ることが必要である。</p>

	<p>〔12ヶ月点検実施率（乗用車・軽自動車）〕  14年度：52.3% 15年度：53.6%  （国土交通省）</p> <p>道路交通に危険を及ぼすなど社会的問題となっている暴走族の不正改造車や過積載を目的とした不正改造車等を排除し、自動車の安全運行を確保するため、関係機関の支援及び自動車関係団体の協力の下に「不正改造車を排除する運動」を全国的に展開し、広報活動の推進、関係者への指導、街頭検査等を強化することにより、不正改造防止について、自動車使用者及び自動車関係事業者等の認識を高めた。なお、不正改造車を排除するために平成14年に道路運送車両法の改正を行い、不正改造行為そのものの禁止を規定したところである。</p> <p>（国土交通省）</p>
<p>リコール制度の充実</p>	<p>リコール制度の充実と強化を図るため新たに後付装置リコール制度を導入（平成16年1月）、また、自動車不具合情報ホットラインシステム（フリーダイヤル、24時間受付等）を活用し、自動車使用者からの自動車不具合情報の収集、分析の強化を図った。</p> <p>（国土交通省）</p> <p>欠陥の疑いのある自動車による交通事故、車両火災を警察が認知した場合において当該情報を国土交通省へ通報する制度を確立した。</p> <p>（警察庁）</p>
<p>自転車の安全性の確保</p>	<p>自転車の安全な利用を確保し、自転車事故の防止を図るため、自転車利用者に対し定期的に自転車整備店において定期整備を受ける気運を醸成するとともに、定期整備の確保および自転車の正しい利用方法等の指導を目的とした自転車安全制度の拡充を図り、あわせて、付帯保険により被害者の救済に資することを目的とするTSマークの普及に努めている。平成15年末現在、保険金支払対象事故の発生件数は、傷害保険166件、賠償責任保険4件となっている。</p> <p>（警察庁）</p>

( 5 ) 道路交通秩序の維持

<p>交通の指導取締りの強化等</p>	<p><b>ア 一般道路における効果的な取締りの強化等</b></p> <p>重大事故に直結する悪質・危険性の高い違反及び地域住民の取締要望の強い迷惑性の高い違反に重点を指向した取締りを実施した。</p> <p>【対策の効果】</p> <p>交通死亡事故のうち、速度超過、信号無視、歩行者妨害、一時不停止、無免許運転に起因するものが、平成 12 年の 30.7%から平成 15 年は 27.7%に 3P 減少</p> <p>各種飲酒運転対策の強力な推進により、交通死亡事故のうち、飲酒運転に係るものの構成率が平成 12 年の 15.9%から 11.4%に 4.5P 減少</p> <p>〔飲酒運転を伴う交通死亡事故の発生状況〕</p> <table border="1" data-bbox="683 875 1337 1061"> <thead> <tr> <th></th> <th>平成 13.6 ～ 14.5</th> <th>平成 14.6 ～ 15.5</th> <th>平成 15.6 ～ 16.5</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>死亡事故 件数</td> <td>1,187 件</td> <td>830 件</td> <td>758 件</td> </tr> <tr> <td>前期間比</td> <td>-</td> <td>- 30.0%</td> <td>- 8.7%</td> </tr> </tbody> </table> <p style="text-align: right;">( 警察庁 )</p> <p><b>イ 高速道路における指導取締りの強化</b></p> <p>交通事故に直結する著しい速度超過、飲酒運転、車間距離不保持、通行帯違反等悪質・危険性、迷惑性の高い違反を重点とした取締りを実施した。</p> <p style="text-align: right;">( 警察庁 )</p> <p>平成 15 年度までに車種判別装置付自動速度違反取締装置を 9 箇所に整備した。</p> <p style="text-align: right;">( 警察庁 )</p> <p>平成 15 年度までに車間距離不保持違反取締装置 12 台を整備した。</p> <p style="text-align: right;">( 警察庁 )</p> <p><b>ウ 科学的な指導取締りの推進</b></p> <p>交通事故と交通取締りの状況をマクロ・ミクロの両面から分析するシステムの開発・導入を進めた。</p> <p style="text-align: right;">( 警察庁 )</p> <p>科学技術の進歩に対応した研究開発に努め、科学的かつ効率的な指導取締りを推進した。</p> <p style="text-align: right;">( 警察庁 )</p>		平成 13.6 ～ 14.5	平成 14.6 ～ 15.5	平成 15.6 ～ 16.5	死亡事故 件数	1,187 件	830 件	758 件	前期間比	-	- 30.0%	- 8.7%
	平成 13.6 ～ 14.5	平成 14.6 ～ 15.5	平成 15.6 ～ 16.5										
死亡事故 件数	1,187 件	830 件	758 件										
前期間比	-	- 30.0%	- 8.7%										

<p>交通犯罪捜査及び交通事故捜査体制の強化</p>	<p>衝突実験に基づく事故解析等を内容とする交通事故鑑定専科を拡充し、交通捜査員の捜査能力の向上に努めた。</p> <p>11年度まで24人/年。12年度から84人/年 13～15年度で252人に教養実施。</p> <p style="text-align: right;">（警察庁）</p> <p>地方警察官の増員により、交通事故事件捜査員の体制の充実に努めた。</p> <p style="text-align: right;">（警察庁）</p> <p>12年度から15年度末までに、事故多発交差点724交差点に、交通事故自動記録装置を整備し、的確な交通捜査を進めた。</p> <p style="text-align: center;">〔交通事故自動記録装置の運用状況〕</p> <table border="1" data-bbox="730 813 1289 936"> <thead> <tr> <th></th> <th>14年</th> <th>15年</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>録画件数</td> <td>1,271件</td> <td>1,169件</td> </tr> <tr> <td>活用件数</td> <td>427件</td> <td>516件</td> </tr> </tbody> </table> <p style="text-align: right;">（警察庁）</p>		14年	15年	録画件数	1,271件	1,169件	活用件数	427件	516件
	14年	15年								
録画件数	1,271件	1,169件								
活用件数	427件	516件								
<p>暴走族対策の強化</p>	<p><b>ア 暴走族追放気運の高揚及び家庭、学校等における青少年の指導の充実</b></p> <p>暴走族対策関係8省庁により「暴走族追放気運の高揚」「家庭、学校等における青少年の指導の充実」等を柱とする暴走族対策の強化について申合せを行い、政府一体となった総合的な暴走族対策を推進した。</p> <p style="text-align: center;">（内閣府、警察庁、総務省、法務省、文部科学省、 経済産業省、国土交通省、環境省）</p> <p>「暴走族根絶条例」等の制定促進を図った。</p> <p>15年度末現在、22道府県、232市町村</p> <p style="text-align: right;">（警察庁）</p> <p>暴走族の実態等についての広報活動を積極的に進めた。</p> <p style="text-align: right;">（警察庁）</p> <p>少年問題等に関する学識経験者、有識者により構成される「暴走族加入防止等施策検討懇談会」からの提言（13年11月）を受け、教育関係者、暴走族相談員、保護司等と連携の上、中学校、高校において暴走族加入阻止教室の開催や検挙した少年等の暴走族からの離脱支援等を進めた。</p> <p style="text-align: right;">（警察庁）</p>									



学校教育においては、生徒一人一人の能力、適性等に応じた適切な教育が実施できるように学校・家庭・地域社会の連携と適切な役割分担を進めていく中で、教育課程の編成・実施について更に徹底するとともに、交通安全教育担当教員等の研修（独立行政法人教員研修センターで実施）の充実を図るなど生徒に対する交通安全教育の一層の充実を図った。

（文部科学省）

#### イ 暴走行為をさせないための環境づくり

道路外での暴走行為が発生している施設において、当該施設管理者との連携により夜間使用禁止のための工作物の設置や暴走族がい集する祭典において、当該祭典管理者と連携した会場内立入規制など管理者対策を進めた。

（警察庁）

捜査体制の充実、資器材の整備等を行い、事前の暴走情報の収集・分析、い集情報の早期把握により、暴走行為の早期封圧や暴走族と群衆の隔離を図った。

（警察庁）

#### ウ 暴走族に対する指導取締りの強化

暴走族に対し、あらゆる法令を適用した検挙・補導を徹底するとともに、関係機関・団体と連携しながら、離脱支援を推進した。

##### 【対策の効果】

暴走族の検挙人員	H13	93,726 人
	H14	85,888 人
	H15	79,787 人

暴走族構成員数	H12	27,764 人	H15	21,184 人
				( - 6,580 人 - 23.7%)

い集・走行回数	H12	8,916 回	H15	6,239 回
				( - 2,677 回 - 30.0%)

##### 暴走族に関する 110 番通報件数

	H12	148,570 件	H15	106,159 人
				( - 42,411 回 - 28.5%)

（警察庁）

道路交通法の改正により、共同危険行為等の禁止規定について、罰則及び行政処分の強化（14年6月施行）並びに罰則対象となる集団暴走行為の範囲拡大（16年11月施行）を行ったほか、騒音運転等に対する罰則の新設及び消音器不備に対する罰則の強化（16年11月施行）を行い、改正規定を適用した効果的な取締りを行った。

（警察庁）

#### **エ 暴走族関係事犯者の再犯防止**

保護観察所では、保護観察対象者の持つ固有の特性や問題性に焦点を当て、それに対する効果的な処遇を実施することを目的とする「類型別処遇」を実施している。その類型の一つとして「暴走族」類型を設定し、遵法精神のかん養、家庭環境の調整、交友関係の改善指導、暴走族組織からの離脱指導等、再犯防止に重点を置いた効果的な処遇の実施に努めている。なお、平成15年末現在で保護観察に付されている者のうち、暴走族関係事犯者として把握されている者は5,421人である。

（法務省）

家庭、学校、暴走族相談員、保護司等と連携して暴走族構成員の離脱促進を推進するなど再犯の防止に努めた。

（警察庁）

暴走族構成員に対し金品を強要等する暴力団員に対し、暴対法による中止命令、県条例による検挙等を行い、暴走族の暴力団からの離脱を進めた。

（警察庁）

#### **オ 車両の不正改造の防止**

整備不良車両運転の取締りに努めた。

（警察庁）

改正道路運送車両法（15年4月施行）を適用し不正改造行為を検挙した。

（警察庁）

( 6 ) 救助・救急体制等の整備

<p>救助・救急体制の整備</p>	<p><b>ア 救助体制の整備・拡充</b></p> <p>平成 16 年 4 月 1 日現在、救助業務実施市町村は 2,942 団体であり、全市町村に占める割合は 94.9%。平成 15 年中の救助出動の件数は、約 8 万 1 千件であり、うち交通事故による出動件数は約 3 万 6 千件となっている。</p> <p>( 消防庁 )</p> <p><b>イ 救急現場及び搬送途上における応急処置等の充実</b></p> <p>63 施設の救命救急センターにおいて、74 台のドクターカーを整備している (平成 15 年 3 月末現在)。</p> <p>( 厚生労働省 )</p> <p>メディカルコントロールにかかる医師に対し、研修を実施している。</p> <p>( 厚生労働省 )</p> <p>救急救命士の業務拡大に係るメディカルコントロール体制の充実強化について通知した。</p> <p>( 厚生労働省 )</p> <p>平成 16 年 4 月 1 日現在、救急救命士を運用している消防本部の割合は 98.9%、救急業務に従事している救急救命士数は、13,505 人となっている。</p> <p>( 消防庁 )</p> <p>救急救命士による処置については、平成 15 年 4 月から医師の包括的指示下での除細動、平成 16 年 7 月から気管挿管が実施され、平成 18 年 4 月を目途として薬剤投与が実施されることとなっている。</p> <p>( 消防庁 )</p> <p>平成 16 年 7 月から、非医療従事者である救急隊員も所要の講習を修了した上で自動体外式除細動器 ( A E D ) を使用することができるようになった。</p> <p>( 消防庁 )</p> <p>都道府県メディカルコントロール協議会については、全ての都道府県で設置が完了している。</p> <p>( 消防庁 )</p>
-------------------	---

	<p><b>ウ 救急業務実施市町村の拡大</b></p> <p>平成 16 年 4 月 1 日現在、消防法上の救急業務を実施している市町村は 3,048 であり、全市町村に占める割合は 98.3%となっている。残りの町村についても、役場による搬送業務を実施する等の体制を整備している。</p> <p style="text-align: right;">(消防庁)</p> <p>平成 15 年中の救急出動の件数は、約 483 万件であり、うち交通事故による出場件数は、約 66 万件となっている。</p> <p style="text-align: right;">(消防庁)</p> <p><b>エ 高速自動車国道等における救急業務実施体制の整備</b></p> <p>平成 15 年中に消防機関が高速自動車国道において救急業務を実施したのは、約 1 万件となっている。高速自動車国道等における救急業務については、関係市町村の役割が非常に大きいことから、さらに実施体制の整備を促進していく必要がある。</p> <p style="text-align: right;">(消防庁)</p> <p><b>オ 集団救助・救急体制の整備</b></p> <p>大規模な交通事故に対して、当該事故発生場所を管轄している消防本部では対応できない場合、当該消防本部は迅速に隣接消防本部等へ応援を求め、同時に国へ報告する体制をとっている。</p> <p style="text-align: right;">(消防庁)</p> <p><b>カ 救助・救急設備等の整備</b></p> <p>消防庁としては、高規格救急自動車、救助工作車等について、各種助成措置等の活用により、各消防本部における整備を推進している。</p> <p style="text-align: right;">(消防庁)</p> <p>平成 16 年 4 月 1 日現在、消防・防災ヘリコプターは 44 都道府県域に配備されている(平成 16 年度中に 1 県新規配備予定)。救急事案によるヘリコプターの出動件数は増加傾向にあり、平成 15 年で 1 機当たり 30.7 件となっている。</p> <p style="text-align: right;">(消防庁)</p>
--	---

高速自動車国道のサービスエリア等において、平成 15 年度までに救急活動支援ヘリポートを 19 箇所整備した。

(国土交通省)

#### キ 救助隊員及び救急隊員の教育訓練の充実

消防大学校、消防学校等において、救助隊員及び救急隊員の教育訓練を実施している。なお、救急隊員のうち、救急救命士又は救急科修了者(旧救急標準課程又は救急課程の修了者を含む。)の割合は 90.6%に達している。

(消防庁)

#### ク 救急救命士の養成

平成 15 年度までに、約 2 万 5 千人の救急救命士が養成された。

・救急救命士養成所数(平成 15 年度)

救急救命士法第 34 条第 1 号施設 13 力所

救急救命士法第 34 条第 2 号施設 3 力所

救急救命士法第 34 条第 3 号施設 3 力所

救急救命士法第 34 条第 4 号施設 12 力所

(厚生労働省)

救急救命士に対し、救急医療実地修練研修等を実施している。

(厚生労働省)

救急救命士養成所の専任教員に対し、講習会を実施している。

(厚生労働省)

救急救命士の業務拡大として、平成 16 年 7 月より気管内チューブによる気道確保の実施に伴い、救急救命士学校養成所指定規則(平成 3 年文部省・厚生省令第 2 号)に定める教育内容を改正し、教育内容の充実を行った。

(厚生労働省)

「救急救命士の業務のあり方等に関する検討会」報告を踏まえ、救急救命士の業務拡大について、平成 15 年 4 月より医師の具体的指示なしで除細動の実施、平成 16 年 7 月より気管内チューブによる気道確保を実施した。

(厚生労働省)

救急救命士は、救急振興財団等において、年間約1,400人養成。平成16年4月1日現在、救急救命士を運用している消防本部の割合は98.9%、救急業務に従事している救急救命士数は、13,505人である。

(消防庁)

#### ケ 応急手当の普及

平成13年5月、日本救急医療財団心肺蘇生法委員会において救急蘇生法の国内統一指針が示された。

(厚生労働省)

平成14年3月、応急救護処置マニュアル検討委員会を設置し、交通事故現場における一般市民への応急救護処置普及を目的に「交通事故現場における応急救護処置マニュアルに関する報告書」を作成した。

- ・平成15年2月、同マニュアルの普及を図るため、応急救護処置教育用ビデオ「命のバトンタッチ！～交通事故現場での応急救護処置～」を作成した。

- ・平成16年4月、同ビデオの一般頒布体制を整備した。

(警察庁)

交通事故現場における応急救護処置の普及の在り方等に関する調査研究を実施した(H13、H14、H15)。

(警察庁)

平成16年4月、調査研究の成果を基に、国土交通省と警察庁が連携して、バス・タクシー乗務員に対する応急救護処置教育の推進を図るよう関係業界に要請するとともに、各地方運輸局、各都道府県警察に対し通達を発出した。

(警察庁、国土交通省)

大型二種、普通二種免許を受けようとする者に対し、応急救護処置講習を義務付けた。

(警察庁)

「非医療従事者による自動体外式除細動器(AED)の使用のあり方検討会」報告を踏まえ、平成16年7月より非医療従事者によるAED使用の取扱いについて取りまとめ、講習の実施及び国民への理解の促進について通知した。

(厚生労働省)

	<p>平成 16 年 9 月 5 日～11 日までを救急医療週間と定め、9 月 9 日「救急の日」のイベントとして、自動体外式除細動器の使用も含めた救急蘇生法の実演、パンフレット等の配布、救急資材の展示等を通じて一般市民に対する広報啓発活動を行った。</p> <p style="text-align: right;">（厚生労働省、消防庁）</p> <p>児童生徒の交通事故等に対応できるよう、教員等を対象とした心肺蘇生法の技能を修得するための研修等を実施した。</p> <p style="text-align: right;">（文部科学省）</p> <p>消防機関は、住民に対する応急手当の普及啓発活動を実施しており、平成 15 年には、過去最高の 1,144 千人が救命講習を受講した。なお、現場における一般市民による心肺停止傷病者への応急手当実施率は、30.8%となっている。</p> <p style="text-align: right;">（消防庁）</p> <p><b>コ 緊急通報システムの拡充</b></p> <p>交通事故等緊急事態発生時における負傷者の早期救出及び事故処理の迅速化のため、新交通管理システム（UTMS）の構想等に基づき、衛星を利用した位置測定を行う GPS 技術を活用することにより、自動車乗車中の事故発生時等に携帯電話等を通じてその発生場所等の情報を即時かつ正確に緊急通報し、救命率の向上等を図る緊急通報システム（HELP）の普及を図った。</p> <p style="text-align: right;">（警察庁）</p> <p>緊急車両が現場に到着するまでのレスポンスタイムの縮減及び緊急走行時の交通事故防止のため、経路誘導情報の提供及び緊急車両優先の信号制御を行う現場急行支援システム（FAST）の整備を図った。</p> <p style="text-align: right;">（警察庁）</p>
救急医療体制の整備	<p><b>ア 救急医療機関等の整備</b></p> <p>初期救急医療体制；全国 509 箇所の休日夜間急患センター及び全国 686 地区の在宅当番医制の整備（平成 15 年 3 月末現在）。</p> <p style="text-align: right;">（厚生労働省）</p>

	<p>二次救急医療体制；全国 399 地区の病院群輪番制病院及び全国 11 地区の共同利用型病院の整備(平成 16 年 3 月末現在)。</p> <p>(厚生労働省)</p> <p>三次救急医療体制；全国 170 箇所の救命救急センター及び全国 2 箇所の新型救命救急センターの整備(平成 16 年 8 月 1 日現在)。</p> <p>(厚生労働省)</p> <p>全国 42 箇所の救急医療情報センターの整備(平成 16 年 3 月末現在)。</p> <p>(厚生労働省)</p> <p><b>イ 救急医療担当医師・看護婦等の養成等</b></p> <p>新医師臨床研修制度に基づき、救急部門を含むすべての分野を履修するローテーション研修を必修にした。</p> <p>(厚生労働省)</p> <p>医師、看護師等に対し、救急医療業務実地修練を実施した。</p> <p>(厚生労働省)</p> <p>成人看護学の臨地実習において、救急医療に関する実習を行っている養成所数は把握していない。</p> <p>(厚生労働省)</p> <p>保健師・助産師・看護師国家試験出題基準を平成 15 年に改定し、成人看護学の中に「救急救命時の看護」を独立した項目として設置し、平成 16 年試験より適用した。</p> <p>(厚生労働省)</p> <p>保健師等に対し、救急蘇生法指導者講習会を実施し</p> <p>(厚生労働省)</p> <p><b>ウ ドクターヘリ事業の推進</b></p> <p>全国 7 県 8 箇所において、ドクターヘリを整備している(平成 16 年 8 月 1 日現在)。</p> <p>(厚生労働省)</p>
救急関係機関の協力関係の確保等	<p>63 施設の救命救急センターにおいて、74 台のドクターカーの整備している(平成 15 年 3 月末現在)。</p> <p>(厚生労働省)</p>



(7) 損害賠償の適正化と被害者対策の推進

自動車損害賠償保障制度の充実等	<p><b>ア 自動車損害賠償責任保険（共済）の充実</b></p> <p>平成 14 年 4 月に施行された改正自動車損害賠償保障法により、支払基準の法定化、一定の重要事案についての国による審査、交通事故被害者等に対する情報提供義務等、自賠責保険（共済）金の支払の適正化を図った。また、後遺障害者に対する保険金限度額の引上げを行った（3 千万円 4 千万円）。</p> <p style="text-align: right;">（国土交通省）</p> <p>交通事故に係る医療費支払の適正化を図るため、日本医師会、日本損害保険協会及び損害保険料率算出機構間で中央レベルにおいて「診療報酬基準案」の基本的合意が行われ、各都道府県に関係者をメンバーとする協議会を設置し、その普及・浸透の推進を図った（平成 12 年度末 39 都道府県 現在 45 都道府県）。</p> <p style="text-align: right;">（国土交通省）</p> <p><b>イ 政府の自動車損害賠償保障事業の充実</b></p> <p>平成 14 年 4 月に自賠責保険（自賠責共済）に準じた政府の自動車損害賠償保障事業のてん補基準を見直し、被害者に対しより手厚い救済を図った。また、後遺障害者に対するてん補金限度額の引上げを行った（3 千万円 4 千万円）。</p> <p>〔自動車損害賠償保障事業の平成 13 年度以降の支払実績〕</p> <table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse; text-align: center;"> <thead> <tr> <th rowspan="2"></th> <th colspan="2">死 亡</th> <th colspan="2">傷 害</th> <th colspan="2">計</th> </tr> <tr> <th>人 数 (単位:人)</th> <th>総支払額 (単位:百万円)</th> <th>人 数 (単位:人)</th> <th>総支払額 (単位:百万円)</th> <th>人 数 (単位:人)</th> <th>総支払額 (単位:百万円)</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>13 年度</td> <td>95</td> <td>2,061</td> <td>4,070</td> <td>2,079</td> <td>4,165</td> <td>4,140</td> </tr> <tr> <td>14 年度</td> <td>131</td> <td>2,814</td> <td>3,552</td> <td>2,172</td> <td>3,683</td> <td>4,986</td> </tr> <tr> <td>15 年度</td> <td>122</td> <td>2,537</td> <td>4,150</td> <td>2,549</td> <td>4,272</td> <td>5,086</td> </tr> </tbody> </table> <p style="text-align: right;">（国土交通省）</p> <p><b>ウ 無保険（無共済）車両対策の徹底</b></p> <p>自賠責保険の期限切れ等に対する注意喚起を図るための広報活動を積極的に実施している（毎年 9 月）。</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ポスター 13 年度 11 万枚、14 年度 11 万枚、15 年度 13 万枚</li> <li>・リーフレット 13 年度 6 万枚、14 年度 8 万枚、15 年度 80 万枚</li> </ul> <p style="text-align: right;">（国土交通省）</p>		死 亡		傷 害		計		人 数 (単位:人)	総支払額 (単位:百万円)	人 数 (単位:人)	総支払額 (単位:百万円)	人 数 (単位:人)	総支払額 (単位:百万円)	13 年度	95	2,061	4,070	2,079	4,165	4,140	14 年度	131	2,814	3,552	2,172	3,683	4,986	15 年度	122	2,537	4,150	2,549	4,272	5,086
	死 亡		傷 害		計																														
	人 数 (単位:人)	総支払額 (単位:百万円)	人 数 (単位:人)	総支払額 (単位:百万円)	人 数 (単位:人)	総支払額 (単位:百万円)																													
13 年度	95	2,061	4,070	2,079	4,165	4,140																													
14 年度	131	2,814	3,552	2,172	3,683	4,986																													
15 年度	122	2,537	4,150	2,549	4,272	5,086																													

	<p>街頭における指導取締りを一定水準で継続的に実施することにより無保険（無共済）車両の運行の防止の徹底を図った。</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・各運輸支局の職員が警察と協力しながら行う街頭取締り 13年度 449回、14年度 389回、15年度 401回</li> <li>・地方運輸局長等が委嘱する指導員による監視活動 13年度 3,815回、14年度 3,500回、15年度 3,085回 (警察庁、国土交通省)</li> </ul> <p><b>エ 任意の自動車保険（自動車共済）の充実等</b></p> <p>自賠責保険（自賠責共済）と共に重要な役割を果たしている任意の自動車保険（自動車共済）は、自由競争の下、補償範囲や金額、サービスの内容も多様化してきており、交通事故被害者の救済のために大きな役割を果たしている。</p> <p style="text-align: right;">（金融庁）</p>
<p>損害賠償の請求についての援助等</p>	<p><b>ア 地方公共団体の設置する交通事故相談所の活動の強化</b></p> <p>交通事故被害者救済対策の一環として、地方公共団体が設置する交通事故相談所の活動の充実強化を図るため、都道府県及び政令指定都市を対象に交通事故相談所の設置・運営に必要な経費の一部を交付するとともに、これらの交通事故相談所の業務と各種関係機関が行っている交通事故被害者救済対策との連携の強化に努める。</p> <p style="text-align: right;">（内閣府）</p> <p>交通事故相談員の資質の向上を図るため、「交通事故相談員中央研修会（初任者コース）」を引き続き実施するとともに、指導的相談員の育成を目的とした事例研究会の開催及び相談員の自己研鑽のための情報提供を行う。</p> <p style="text-align: right;">（内閣府）</p> <p>平成 16 年度から、交通事故相談員支援事業を新たに創設し、弁護士等の専門的かつ豊富な知識を有する者から現場で直接アドバイスを受けられる体制を整えることにより、複雑、難解な事故相談を的確かつ迅速に対処していくことを目指すこととしている。</p> <p style="text-align: right;">（内閣府）</p>

	<p>さらに、損害賠償の適正化を図るため、交通事故相談所制度についてホームページによる所在地、電話番号の紹介をする等積極的な広報活動を進めるとともに、広く地域住民が相談の機会を得られるよう同制度の周知について各ブロック別主管課長会議等を利用し地方公共団体への助言に努める。</p> <p style="text-align: right;">（内閣府）</p> <p><b>イ 損害賠償請求の援助活動等の強化</b></p> <p>法務局及び地方法務局並びにその支局さらに、人権擁護委員による人権相談活動の一環として、交通事故に関する相談を実施している。</p> <p style="text-align: right;">（法務省）</p> <p>交通事故の被害者を含め民事紛争の当事者が資力に乏しい場合であっても、民事裁判等において自己の権利を実現することができるよう、法律相談を実施したり、訴訟代理費用（弁護士費用）の立替えを行う民事法律扶助事業を実施している。</p> <p style="text-align: right;">（法務省）</p> <p>（財）日弁連交通事故相談センターにおける交通事故の損害賠償請求についての相談及び援助に関する業務の充実を図った。</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・自動車事故相談所を 12 か所新設（平成 12 年度末 128 力所 現在 140 力所）するとともに同相談所のうち、示談あっ旋相談にも対応した相談所を 4 か所新設した（平成 12 年度末 24 力所 現在 28 力所）</li> <li>・高次脳機能障害相談業務を平成 13 年度から開始した（現在 5 力所）</li> </ul> <p style="text-align: right;">（国土交通省）</p>
<p>交通事故被害者対策の充実強化</p>	<p><b>ア 自動車事故被害者等に対する援助措置の充実</b></p> <p>政府再保険廃止時の累積運用益の一部を基金として行っている被害者救済対策事業等については、各事業の内容の見直しを図りつつ、社会的必要性の高い事業の充実を図った。</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・自動車事故対策費補助金の整理合理化の状況 平成 13 年度以降補助事業 7 件廃止 新規事業 1 件を追加した。</li> </ul>

・(独)自動車事故対策機構が行う交通遺児等に対する生活資金貸付け、交通遺児育成基金の行う交通遺児育成のための基金事業及び都道府県の行う高等学校交通遺児授業料減免事業等に対して援助を行った。

事故対策機構が行う交通遺児等に対する生活資金貸付け援助実績

13年度 585,932 千円 14年度 505,443 千円  
15年度 434,114 千円

交通遺児育成基金事業への援助実績

13年度 145,803 千円 14年度 142,810 千円  
15年度 137,785 千円

高等学校交通遺児授業料減免事業援助実績

13年度 66,898 千円 14年度 64,969 千円  
15年度 63,450 千円

・(独)自動車事故対策機構による重度後遺障害者に対する介護料の支給対象者を拡大した(平成13年7月)。

常時要介護者及び随時要介護者へ支給対象を拡大した。

損傷部位に胸腹部臓器を追加した。

短期入院費用の助成を開始した。

・(独)自動車事故対策機構による重度後遺障害者の治療・看護を専門に行う施設の設置・運営に対する援助措置の充実を行った。

千葉・東北・岡山に加え、中部療護センター(50床)を開業した(平成13年7月)。

東北療護センターを20床増床した(平成14年4月)。

(国土交通省)

### イ 交通事故被害者等の心情に配慮した対策の推進

検察庁において被害者その他の刑事事件関係者に対し、事件の処理結果、公判期日、刑事裁判の結果等を通知する被害者等通知制度を実施している。

〔実施状況〕

	14年	15年
通知者数	76,691名	76,087名
通知件数	79,927件	79,454件

(法務省)

	<p>交通事故の被害者から加害者の行政処分に係る意見の聴取等の期日や行政処分結果について問い合わせがあった場合は、適切な情報の提供を図っている。</p> <p style="text-align: right;">（警察庁）</p> <p>交通事故被害者の手引きの活用及び被害者連絡制度の充実を進めた。</p> <p style="text-align: right;">（警察庁）</p> <p>交通事故被害者救済対策の一環として、地方公共団体が設置する交通事故相談所の活動の充実強化を図るため、都道府県及び政令指定都市を対象に交通事故相談所の設置・運営に必要な経費の一部を交付している。</p> <p style="text-align: right;">（内閣府）</p> <p>平成 16 年度から、交通事故相談員支援事業を新たに創設し、弁護士等の専門的かつ豊富な知識を有する者から現場で直接アドバイスを受けられる体制を整えることにより、複雑、難解な事故相談を的確かつ迅速に対処していくことを目指している。</p> <p style="text-align: right;">（内閣府）</p> <p>損害賠償の適正化を図るため、交通事故相談所制度についてホームページによる所在地、電話番号の紹介をする等積極的な広報活動を進めるとともに、広く地域住民が相談の機会を得られるよう同制度の周知について各ブロック別主管課長会議等を利用し地方公共団体への助言を行っている。</p> <p style="text-align: right;">（内閣府）</p> <p>財団法人交通事故紛争処理センターに対する業務指導を引き続き行うことにより被害者救済体制の充実を図るとともに、被害者の救済及び保護を推進する立場から関係機関の相互連携を緊密に推進している。</p> <p style="text-align: right;">（内閣府）</p> <p>国民が互いに支え合う、安全で安心できる交通社会を形成することを目的として、支援担当者用のテキストの作成、被害者の精神的回復を目的とした自助グループの立ち上げ支援及びネットワークの検討、海外の先進的地域研修への専門家の派遣を実施している。</p> <p style="text-align: right;">（内閣府）</p>
--	---

( 8 ) 科学技術の振興等

<p>道路交通の安全に関する研究開発の推進</p>	<p><b>ア 高度道路交通システムに関する研究開発の推進</b></p> <p>道路交通情報通信システム（VICS）について、サービスエリアの拡大、道路交通情報提供の内容の充実を推進すると共に、3メディア対応型VICS車載機の導入・普及促進を図った。</p> <p style="text-align: right;">（警察庁、総務省、国土交通省）</p> <p><b>交通管理の最適化</b></p> <p>平成14年度から3ヶ年計画で環境対応型交通管理プロジェクトを推進中であり、交通公害が激甚である東京都大田区と神奈川県川崎市の都県境エリアをモデル地域として環境負荷を軽減するための新たな信号制御、交通情報提供等の交通管理手法を取りまとめることとしている。</p> <p style="text-align: right;">（警察庁）</p> <p><b>歩行者等の支援</b></p> <p>平成15年度から2ヶ年計画で、交差点において視覚障害者、高齢者等の道路横断時における安全性の向上を図る観点から、利用人数に応じたきめ細かな信号制御を可能とするセンサ方式の仕様及び点字ブロック模様の突起物を横断歩道に設置した視覚障害者用横断帯の構造基準に関して取りまとめることとしている。</p> <p style="text-align: right;">（警察庁）</p> <p><b>秩序ある駐車場の推進</b></p> <p>平成14年度から3ヶ年計画で、高度違法駐車抑止システムに関する調査研究を推進中であり、近年飛躍的に進歩したデジタルカメラの画像処理技術を活用し、路上の違法駐車車両の検出から違反立証に必要な一連の作業を自動的に処理する手法を取りまとめることとしている。</p> <p style="text-align: right;">（警察庁）</p> <p><b>走行支援道路システム（AHS）について</b>、2001年度より、実道での検証を含む実証実験を実施。2003年10月より首都高速道路において実験を実施し、2004年4月には車路車の情報通信を活用したシステムの公開デモを実施した。</p> <p style="text-align: right;">（国土交通省）</p>
---------------------------	---

第三期 A S V 推進計画（平成 13 年度～平成 17 年度）を推進する検討会を設置し、通信技術を活用した A S V 技術について必要な仕様の検討を行うなど開発の推進を図っている。

（国土交通省）

E T C（Electronic Toll Collection System ノンストップ料金自動支払いシステム）方式を汎用化した D S R C（Dedicated Short Range Communications 狭域通信）システムについて、平成 13 年 4 月 17 日に無線局の技術基準を整備した。

（総務省）

D S R C を活用したモデルシステムを構築し、有効性評価および、相互接続性を確保することを目的とした相互接続実験を実施することにより、I T S の導入が容易となるような環境整備を図った。

（総務省）

## イ 交通行動特性等に関する研究の推進

高齢者の交通行動等に関する研究の推進

無信号交差点における高齢運転者の事故防止対策をより効果的に実施するため、無信号交差点を通過する際の高齢運転者の一時停止行動、安全確認行動等に影響する要因について研究した。

（警察庁）

歩行者の行動特性を踏まえた交通安全に関する研究の推進

信号交差点横断歩道における事故防止対策として、歩行者と右左折車両との事故に関する統計分析を行うとともに、現場調査を実施した。

視覚障害者の安全性を向上させるための信号制御を可能とするため、視覚障害者が道路を横断する時の歩行速度、歩行経路、信号遵守率等について研究した。

（警察庁）

## ウ 安全運転の確保に関する研究の推進

### 交通安全関係資機材の開発

効率的な運転者特性（技能、態度、意識）の評価により、運転者教育の効果を上げるため、運転シミュレータを利用して運転態度を評価する検査方法について研究した。

（警察庁）

### 運転免許証のICカード化に関する研究開発の推進

平成 13 年の道路交通法改正により、免許証の記載事項の一部を電磁的方法により記録できることとされたことに伴い、運転免許証の IC カード化に関する研究開発を推進した。

（警察庁）

### ナンバープレートの IC 化に関する研究開発の推進

現行ナンバープレートの情報及び自動車登録ファイルに記載されている車両の諸元情報をナンバープレート上の IC チップに記録した電子ナンバープレート（スマートプレート）の技術を確立するため、検討調査委員会を設置し実証実験等に取り組んでいる。

#### 【実施した実証実験等】

- ・スマートプレートの基礎試験評価（平成 13 年度）
- ・東京都駐車場公社でのフィールド実験
- ・苫小牧フェリーターミナルでのフィールド実験  
（平成 14 年度）
- ・成田空港駐車場でのフィールド実験
- ・名古屋市長者町でのフィールド実験（平成 15 年度）  
（国土交通省）

## エ 車両の安全に関する研究の推進

交通事故を未然に防ぐための予防安全技術の研究として、平成 15 年度から、ブレーキアシスト（急ブレーキ時の制動力を自動的に補助する装置）の基準化に向けた研究等を実施している。

（国土交通省）



事故が発生した場合における被害軽減技術に関して実施した又は実施中の主な研究は次のとおりである。

- ・オフセット前面衝突時の乗員保護性能に係る研究  
(平成 13 年度～平成 15 年度)
- ・側面衝突時の乗員保護性能向上に関する研究  
(平成 13 年度～)
- ・歩行者保護基準に関する研究 (平成 13 年度～)
- ・重量の異なる乗用車同士の衝突安全性向上のための車体構造に関する研究 (平成 14 年度～)  
(国土交通省)

#### オ その他の研究の推進

道路交通安全の基本政策等に関する調査研究

次期交通安全基本計画の更なる充実を図るため、交通事故の現状を踏まえた道路交通の安全対策に関する理念を検討するとともに、現行交通安全基本計画の政策評価を行った。

(内閣府)

交通事故による経済的損失に関する調査研究

国民の交通安全に対する理解を深めるとともに、より効果的な交通安全対策の立案に資するため、道路交通事故の経済的側面に関する各種統計データを収集・分析し、道路交通事故による被害・損失を明らかにする調査研究を行った。

(内閣府)

交通弱者及び交通事故被害者の視点に立った交通安全対策の推進に関する調査研究

交通弱者及び交通事故被害者の視点に立った交通安全対策の効率的な推進を図るため、民事判決を素材とする事故事例分析を行うとともに、弁護士に対するアンケート調査を行った。

(内閣府)

交通事故の長期予測に関する調査研究

次期交通安全基本計画の更なる充実を図るため、将来の交通事故状況の予測等を実施した。

(内閣府)

道路交通事故原因の総合的な調査研究の充実強化

#### 交通事故総合分析センターによる事故分析

- ・マクロデータベースの構築

道路交通法の交通事故調査分析センターの指定を受けている(財)交通事故総合分析センター(以下、「分析センター」という。)は、警察庁の保有する交通事故統計データ、運転者管理データ、国土交通省の保有する自動車登録データ、道路交通センサスデータ等を統合した交通事故総合データベースの構築を推進した。

- ・ミクロ調査の実施

分析センターでは、茨城県つくば地区等で実際に発生した個別の交通事故を対象に現地調査を行い、詳細な事故分析を行った。

〔ミクロ調査を行った事故件数〕

13年	14年	15年
283件	306件	301件

- ・調査研究の実施

分析センターでは、交通事故実態に即した調査研究テーマを設定するとともに、交通事故総合データベースやミクロ調査から得られたデータ等を活用した多角的な調査研究を行った。

〔自主研究・受託研究の件数〕

	13年度	14年度	15年度
自主研究	17件	38件	22件
受託研究	111件	156件	120件

(警察庁、国土交通省)

#### 科学的アプローチによる交通事故の総合的調査研

- ・交通事故調査分析に必要な手法・ノウハウ・体制等を確立、事故調査分析からその成果に基づく防止対策の実施、防止対策の効果測定に至るプロセスの一体的な推進等を目的とし、警察庁及び複数の都道府県警察に心理学・工学等の専門家を含む検討会を立ち上げ、平成14年度から3か年計画で「総合的・科学的交通事故調査分析モデル事業」を行っている。

(警察庁)

交通事故調査・分析に係る情報の提供

・機関誌の発行

分析センターでは、分析研究の成果を分かりやすく解説した機関誌「イタルダ・インフォメーション」を作成し、関係機関・団体をはじめ全市町村に配布した。(平成13年度～平成15年度 各6回発行)

・ホームページの活用

インターネット上での交通事故関連データの提供を行った。平成14年度からは「交通安全マップ」の運用を開始した。

〔交通安全マップのサイトへの訪問数〕

	13年度	14年度	15年度
訪問数		255,829件	254,361件

・研究発表会の開催

分析センターでは、各種調査研究の成果を交通安全対策の実施に活用してもらうことを目的とし、関係機関・団体、報道機関等約350人の参加を得て、発表会を開催した。

(警察庁、国土交通省)

## 5 まとめ

### (1) 第7次交通安全基本計画の評価

まず、死者数についてみると、計画期間の2年度目において「年間の24時間死者数を8,466人以下とする」という目標を達成することができたほか、「交通戦争」と呼ばれた当時の1万6,765人(昭和45年)という死者数を半減するに至った役割の一翼を担った点において、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は、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ため何とも言えないのであるが、交通事故死者数等のアウトカムの内容を分析した結果、次のように推測できるのではないかと考えられる。

一つは、飲酒運転の厳罰化等悪質・危険運転者対策が効果的であったということである。死亡・重大事故につながりやすい飲酒運転による死亡事故をみると、6月から12月までが月平均-7.1件にとどまるのに対して、施行前と比較した1月から5月までが月平均-33.4件となっていることから、飲酒運転の厳罰化等悪質・危険運転者対策を一つの柱として平成14年6月に施行された改正道路交通法令の効果が大きかったものと推測される。

勿論、改正道路交通法の効果のみならず、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も効果を発揮したことは言うまでもない。

もう一つは、高齢者の死者数の減少という効果はみられるものの、全死者数に占める高齢者の割合や高齢者が第一当事者(原付以上運転者)となる事故件数が増加していることから考えて、高齢者交通安全対策が未だ十分ではないと推測される。もっとも、交通安全の施策が効果を発現するには時間がかかるため、今後とも、交通対策本部決定「本格的な高齢社会への移行に向けた総合的な高齢者交通安全対策について」に基づく諸対策をより一層推進することが重要であると思われる。

次に、交通事故発生件数や死傷者数についてみると、死者数のようには減少しておらず、残念ながら「自動車保有台数当たりの死傷者数を可能な限り減少させる」という目標を達成できたとは、必ずしも言い難い状況にある。今後、交通事故そのものを防ぐ施策についての更なる検討が必要であると考えられる。

### (2) 今後の政策評価の方向性

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問題や限界があることになる。

また、そもそも交通安全施策の中には、安全教育や交通安全運動のように数量化になじまない場合があるほか、およそあらゆる施策の効果は、長期間にわたって発現するものであり、費用便益分析を行うための費用や効果を切り出すのは困難であるという問題もある。

さらには、交通安全以外をも目的とする施策、例えば、救急救助や緊急医療は、交通事故のみを対象とするものではなく、凶悪犯罪や災害等もその対象としており、かかる施策について、交通事故防止効果のみをもって、当該施策の効果を議論するのは妥当ではないという問題がある。

しかしながら、このような問題点を踏まえた上で、今後とも、可能な限り政策評価手法の充実を図るとともに、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る。