

道路交通安全に関する基本政策等に係る調査

報告書

平成27年3月

内閣府政策統括官（共生社会政策担当）

事故の状況や傾向まとめ

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

(6) 今後の道路交通安全対策に盛り込む施策の方向性

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

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

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

3. 道路交通事故の長期予測

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

トレンドによる分析モデル

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

年齢階層別人口の大きさに着目した分析モデル

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

世代ごとの事故率に着目した分析モデル

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

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

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

4. まとめ

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

第1章 調査研究の目的等

第1節 調査研究の目的

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

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

第2節 検討会の実施概要

体制

以下の委員からなる検討会を設置し、意見を伺いながら作業を進めた。

（委員）

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

（オブザーバー）

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

（アドバイザー（長期予測関係））

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

（敬称略）

検討事項

以下の2つの事項について検討を行った。

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

スケジュール

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

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

具体的調査

調査遂行の過程において、以下のアンケート調査を実施した。

(1) 国民の交通安全意識等に関するアンケート調査

調査概要

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

調査対象

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

調査期間

- ・平成26年10月上旬の1週間

有効回答数

- 一般アンケート：3,000サンプル
- 子供アンケート：309サンプル

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

調査結果

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

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

調査概要

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

調査対象

- ・172機関（都道府県47、政令指定都市20、関係団体105）

調査期間

- ・平成26年8月28日～9月10日

回答結果

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

調査結果

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

事務局

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

第2章 道路交通安全の基本政策等

第1節 交通安全基本計画に係るこれまでの経緯

1. 交通安全基本計画の概要

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

現行計画では、従来の交通安全対策を基本としつつ、経済社会情勢や交通情勢の変化に対応し、また、実際に発生した交通事故に関する情報の収集・分析を充実し、より効果的な対策の推進を図るため、重視して対策の推進を図っていくべき3つの視点と、交通安全対策として講じようとする8つの柱を設定している。

図表 2-1 第9次交通安全基本計画の構成（道路交通の安全）

【理念】

1. 道路交通事故のない社会を目指して
人命尊重の理念に基づき、究極的には、交通事故のない社会を目指す。
今後は、死者数の一層の減少に取り組むことはもちろんのこと、事故そのものの減少についても積極的に取り組む必要がある。

【目標】

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

【戦略】

3. 道路交通の安全についての対策

< 3つの視点 >

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

< 8つの柱 >

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

図表 2-2 交通安全基本計画の推移（道路交通の安全）

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

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

注) 1 第1次は目標値、実績値ともに歩行者の死者数

2 第9次の実績値は平成25年の値

資料) 交通安全基本計画より作成

2. 諸外国の交通安全基本計画

欧米を中心とした諸外国における交通安全基本計画の概要を以下に整理する。

図表 2-3 諸外国の交通安全基本計画 (1 / 2)

国	イギリス	オーストラリア	オランダ
資料	Strategic Framework for Road Safety	National Road Safety Strategy 2011-2020	Road Safety Strategic Plan 2008-2020
年次	2011	2011	2008
発行	Department for Transport	Australian Transport Council	Ministry of Transport, Public Works and Water Management
理念	交通安全に関しては引き続き イギリスが世界のリーダーであることを確実にする	Safe System オーストラリアの 道路で死者や重傷者を出さない	世界で最も安全な道路を持つ国 であり続ける。
目標	具体的な目標をもたないが、2005-2009年平均に基づいて2030年を見通す。 (以下全て2005-2009年平均比) 死者(central projection): 2020年に-37%(死傷者:-40%) 2025年に-39%(死傷者:-47%) 2030年に-41%(死傷者:-55%) 死者(low projection): 2020年に-46%(死傷者:-50%) 2025年に-51%(死傷者:-60%) 2030年に-57%(死傷者:-70%) 2005-2009年平均 死者数:2,816人 死傷者数:30,040人	死者:2020年までに少なくとも-30% (2008-2010年平均比) 重傷者:2020年までに少なくとも-30% (2008-2010年平均比)	2020年の目標値 死者:580人以下 重傷者:12,250人以下 (2009年以降の見直しによって、 死者:500人以下 重症者:10,600人以下に修正)
戦略・施策	<ul style="list-style-type: none"> 【主要なテーマ】 ・道路利用者が「正しく振舞う」ことを容易にする ・子供や教習中の人、運転初心者により良い教育を行う ・交通違反者への再教育 ・故意に危険運転を行う運転者への法の厳重化 ・速度違反だけではなく、全ての危険行為や違反行為を対策の対象とする ・費用対効果に基づく対策の実施 ・地域ごとの対策と、市民への情報提供 ・道路交通安全の専門家への支援 	<ul style="list-style-type: none"> 【4つの基本戦略(一部のみ記載)】 道路の安全性向上: ・費用対効果に基づくインフラ融資ガイドラインの修正 ・安全な道路構築へ投資するための評価方法として、「支払い意思額」(Willingness to pay)の導入を検討 安全な速度規制: ・ISA(Intelligent Speed Adaptation)の導入 自動車の安全性向上: ・新車に対する安全規制の改善 道路利用者の安全性向上: ・免許取得制度の改善 	<ul style="list-style-type: none"> 【3つの基本方針】 持続可能な安全、協力、総合的なアプローチ 【2つの施策】 従来の方針の活用 ターゲットエリアに対する施策 事故データ等を分析して特定されたエリア 【重点を置く分野】 ・歩行者 ・自転車 ・単独事故 ・子供 ・高齢者 ・運転初心者 ・自動二輪 ・アルコールや薬物、薬の影響下における運転 ・速度違反 ・50kmと80km規制の道路 ・貨物輸送車

特徴的な箇所を赤字で着色

図表 2-4 諸外国の交通安全基本計画 (2 / 2)

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

特徴的な箇所を赤字で着色

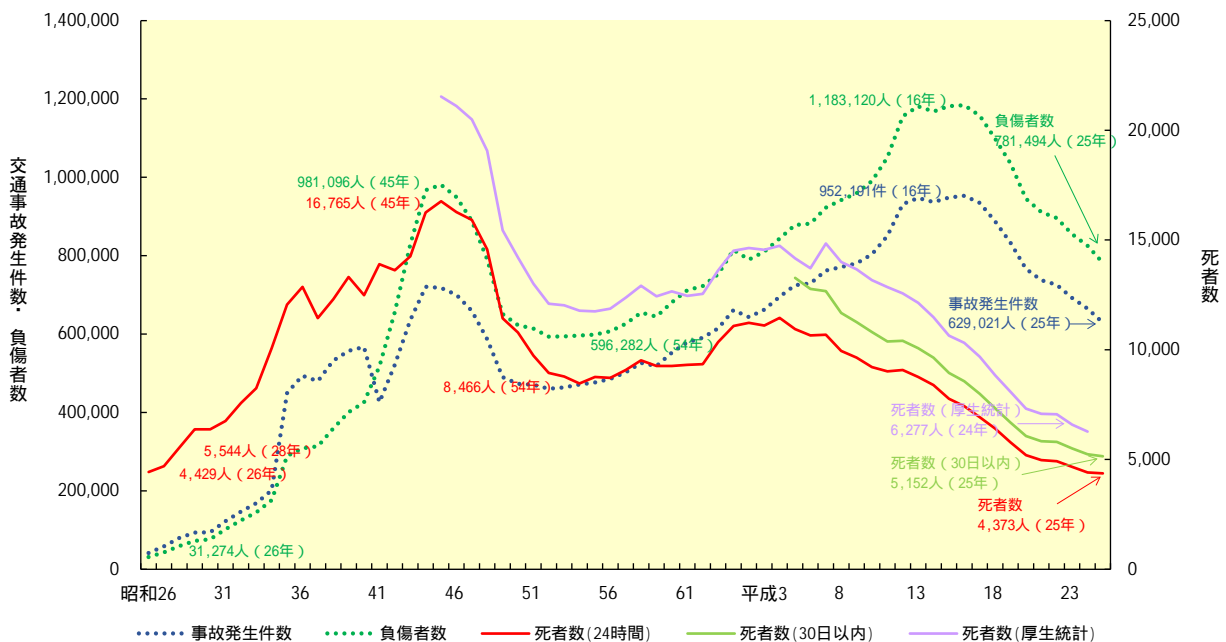
3. 道路交通事故の現状

(1) 交通事故死者数の推移

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

その後減少に転じ、昭和54年には8,466人となったものの、再び増勢に転じ、平成4年に二度目のピークをむかえている。その後は減少傾向となり、平成20年には交通事故死者数が5,155人となり、第8次計画(計画期間平成18~22年)の目標を2年前倒して達成し、昭和45年の3分の1とすることができた。第9次計画期間中においても減少傾向は続いているが、平成25年の交通事故死者数は4,373人であり、前年比-38人(-0.9%)と、減少率はわずかにとどまっている。

図表 2-5 道路交通事故における交通事故発生件数、死者数及び負傷者数



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

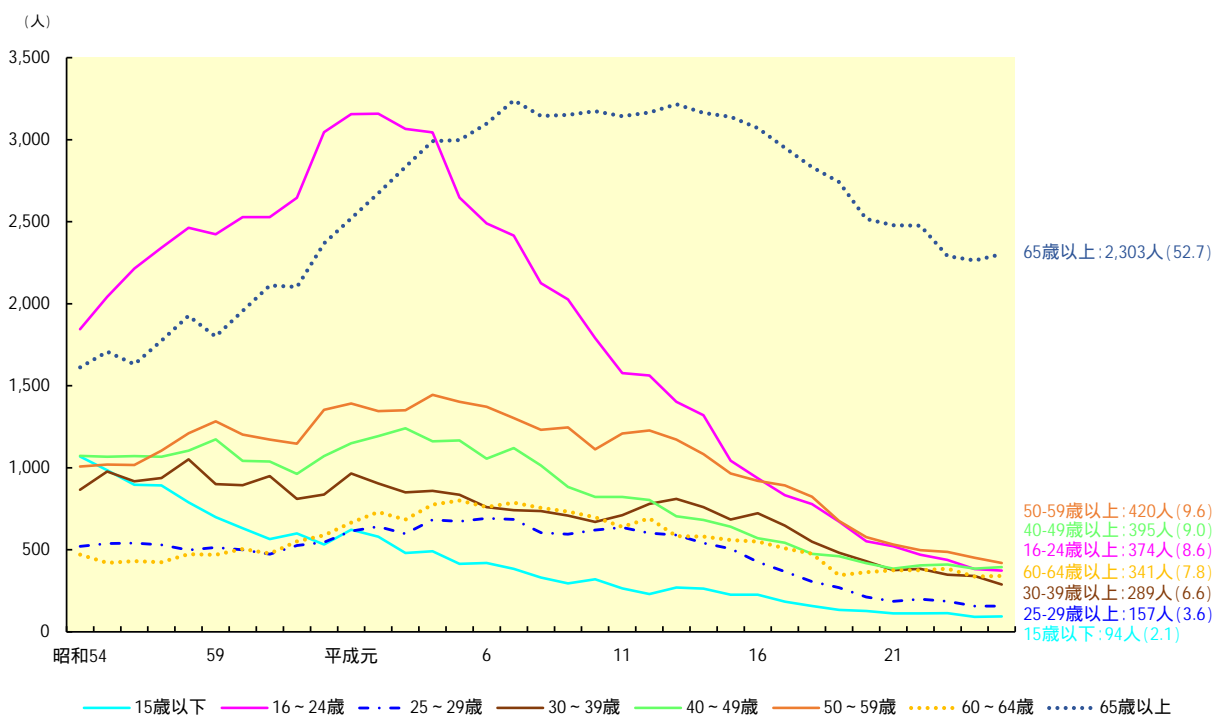
資料) 警察庁資料による

(2) 年齢層別の交通事故死者数の推移

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

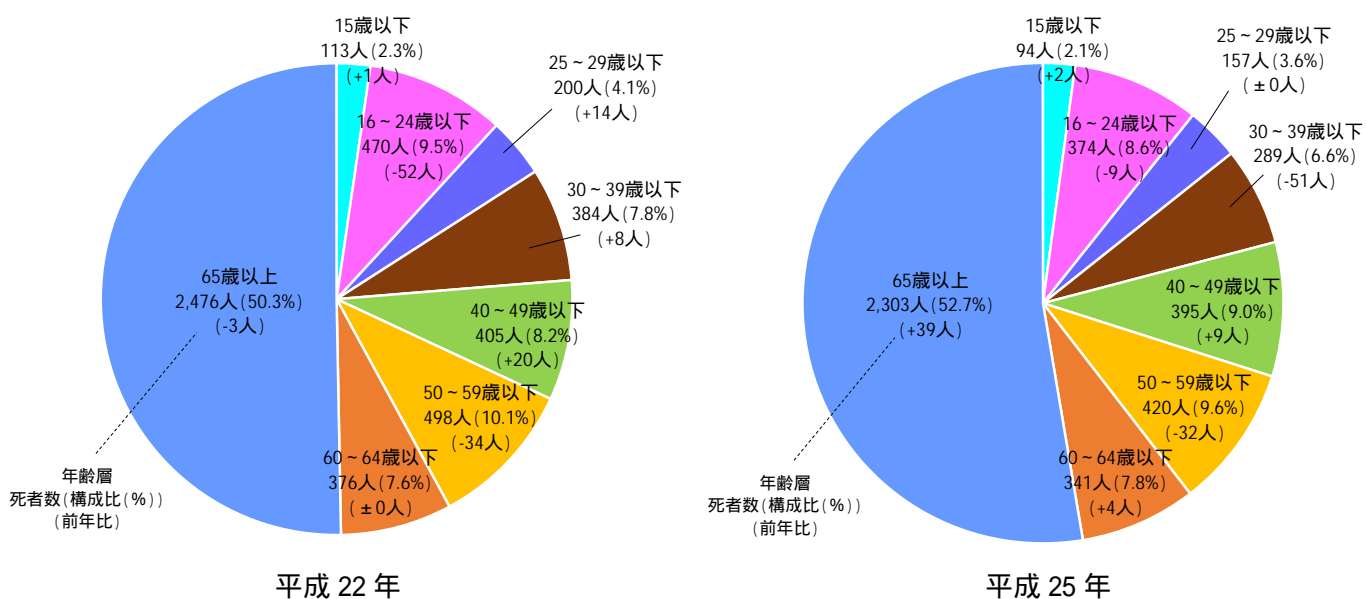
特に65歳以上の高齢者の平成25年の死者数は2,303人(前年比+39人)であり、平成13年以来12年ぶりに増加している。また、平成25年中の全死者数に占める割合は52.7%であり、半数以上を占めている。

図表 2-6 年齢層別交通事故死者数の推移



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

図表 2-7 年齢層別交通事故死者数(左:平成22年、右:平成25年)



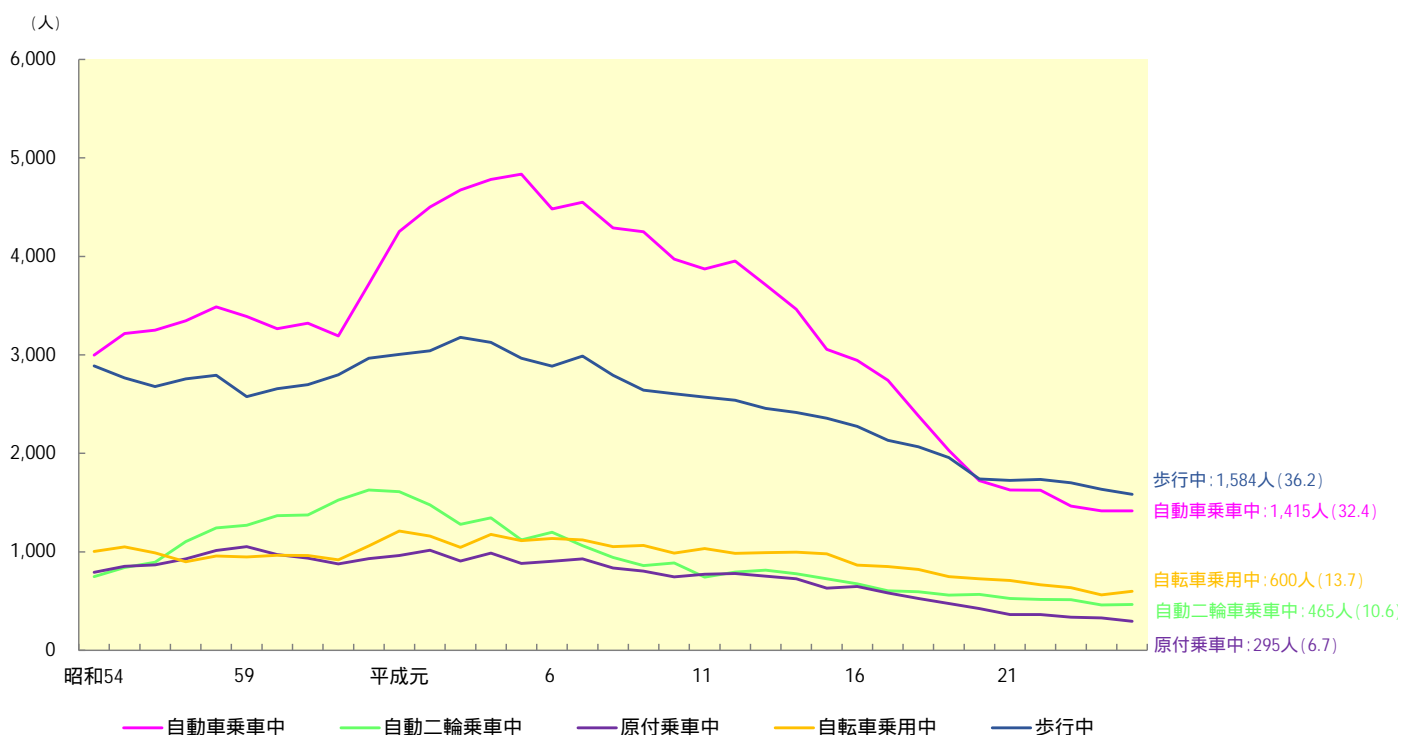
資料) 警察庁資料による

(3) 状態別の交通事故死者数の推移

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

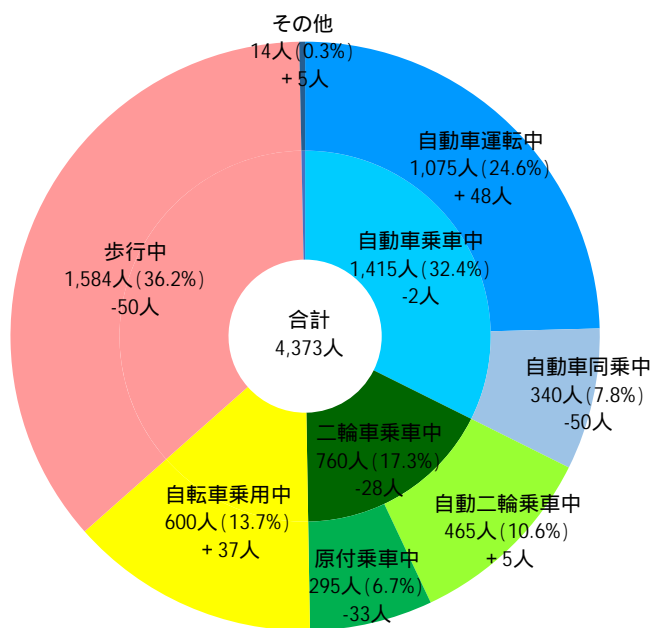
交通事故死者数に占める割合が最も多い 65 歳以上の高齢者について状態別にみると、歩行中がほぼ半数 (48.5%) を占めている。また、自動車乗車中の死者数は、平成 23 年以降増加傾向にあるほか、平成 25 年には、自転車乗用中、自動二輪乗用中においても前年を上回った。

図表 2-8 状態別交通事故死者数の推移



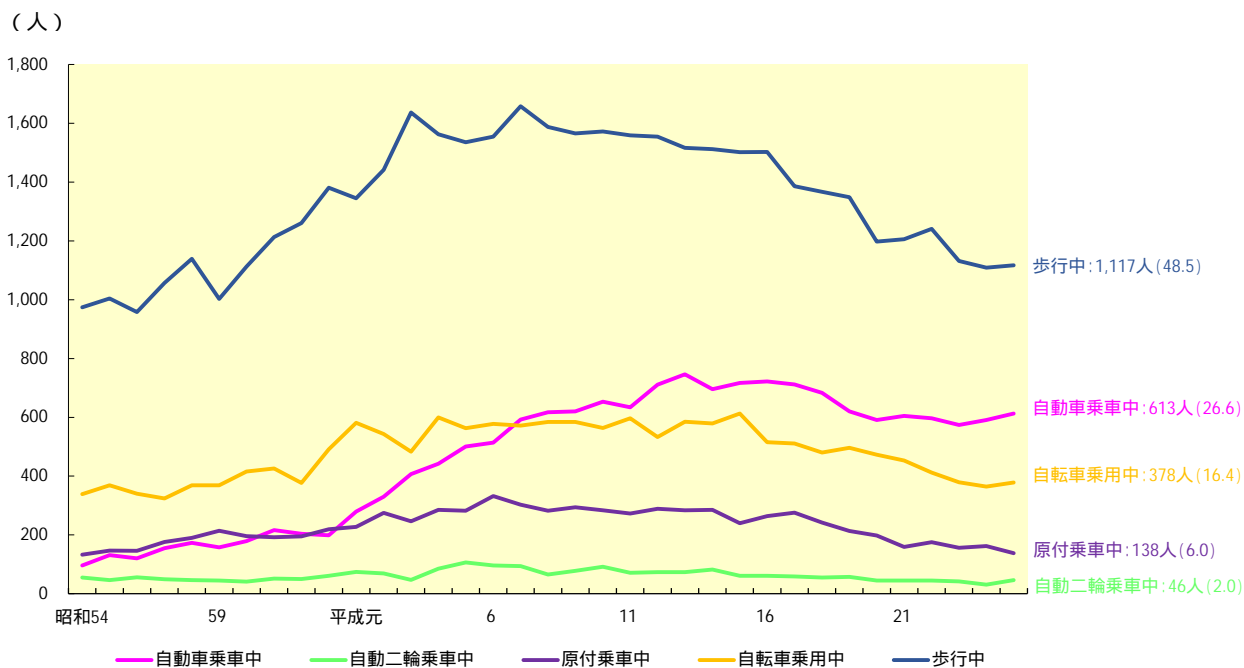
注) 1 「その他」は省略している。
 2 () 内は、状態別死者数の構成比 (%) である。
 資料) 警察庁資料による

図表 2-9 状態別交通事故死者数（平成 25 年）



資料) 交通統計 (ITARDA) による

図表 2-10 高齢者 (65 歳以上) の状態別交通事故死者数の推移



注) 1 「その他」は省略している。

2 () 内は、高齢者の状態別死者数の構成比 (%) である。

資料) 警察庁資料による

(4) 「3つの視点」に含まれる項目に関連した交通事故の状況

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

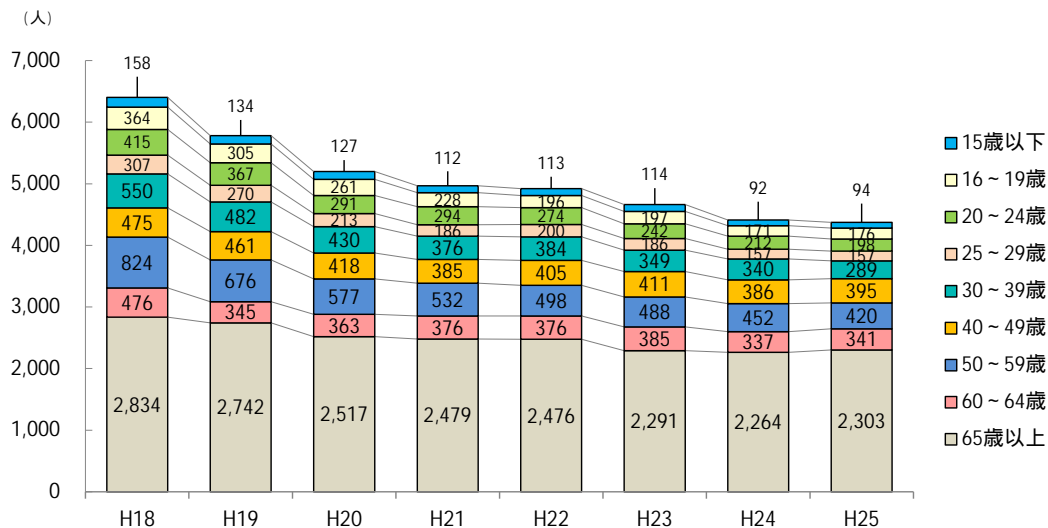
1) 視点1 . 高齢者及び子どもの安全確保

年齢層別死傷者数

A) 死者数

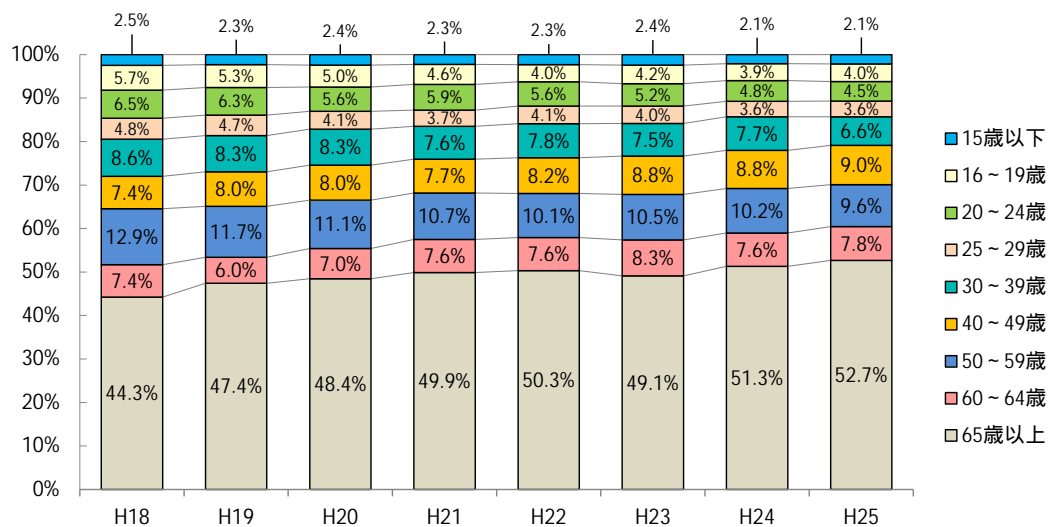
- ・65歳以上の高齢者の死者数は、近年減少傾向であったが、平成25年に13年ぶりに増加に転じた。構成比を見ると、全死者の約半数を占めている。
- ・15歳以下の子供の死者数は減少～ほぼ横ばいの傾向にあり、構成比を見ると、他の年齢層と比較して全体に占める割合は最も少ない。

図表 2-1 1 年齢層別死者数の推移



資料) 警察庁資料による

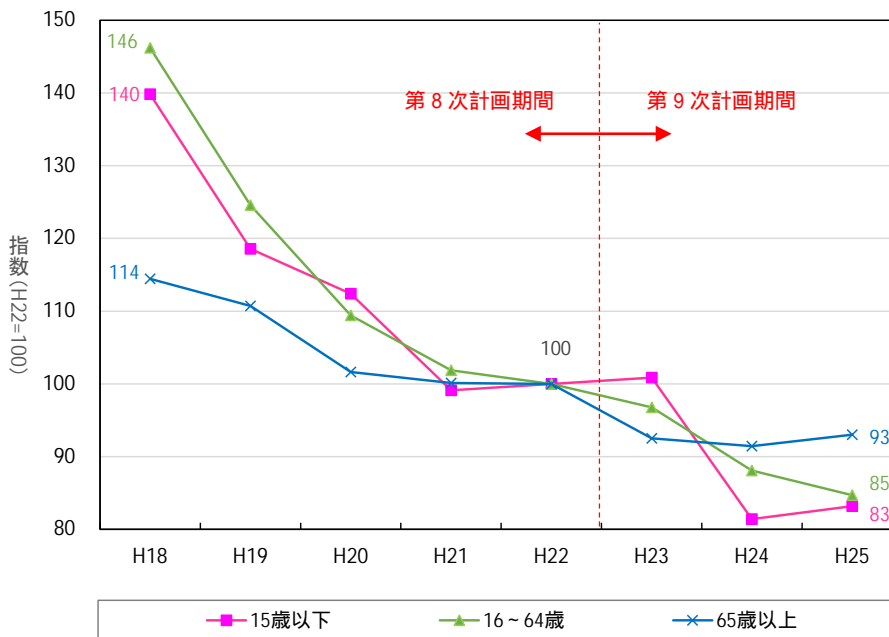
図表 2-1 2 年齢層別死者数の構成比



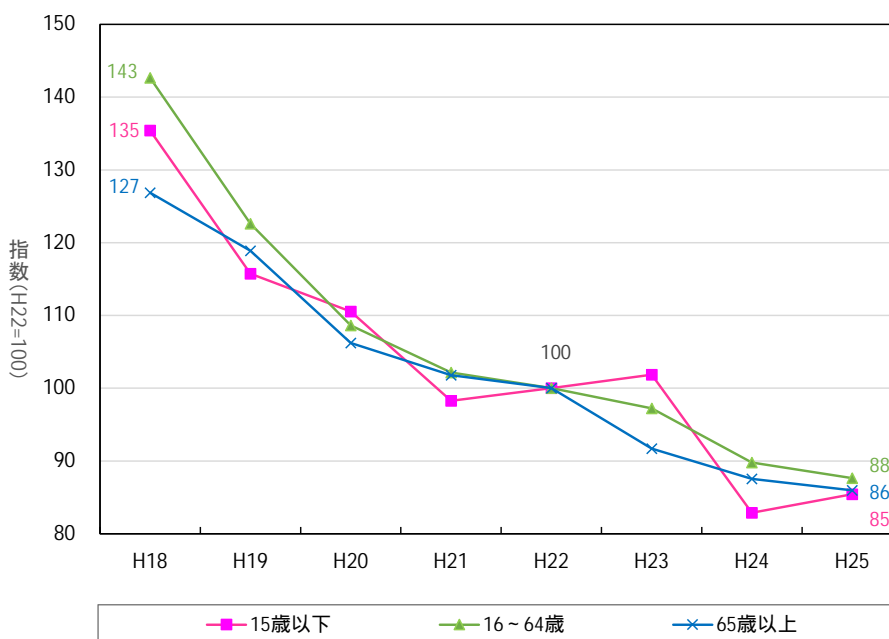
資料) 警察庁資料による

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

図表 2-1-3 年齢層別死者数の推移（H22年を100とした場合）



図表 2-1-4 年齢層別人口10万人あたりの死者数の推移（H22年を100とした場合）

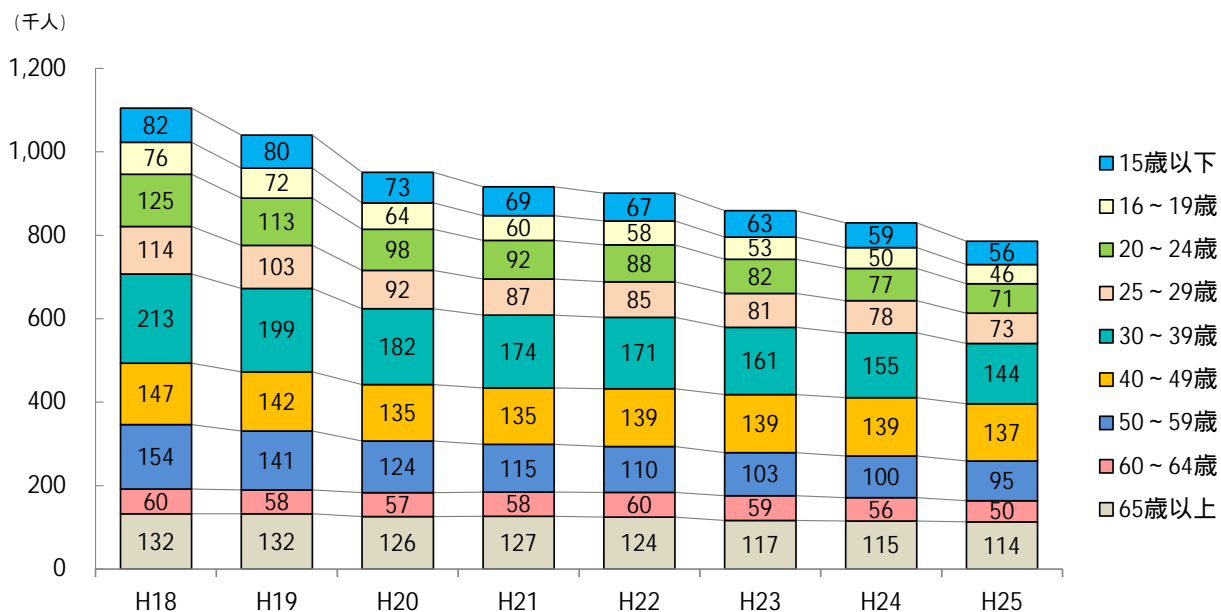


資料) 人口：人口推計（総務省統計局）による
交通事故死者数：警察庁資料による

B) 死傷者数

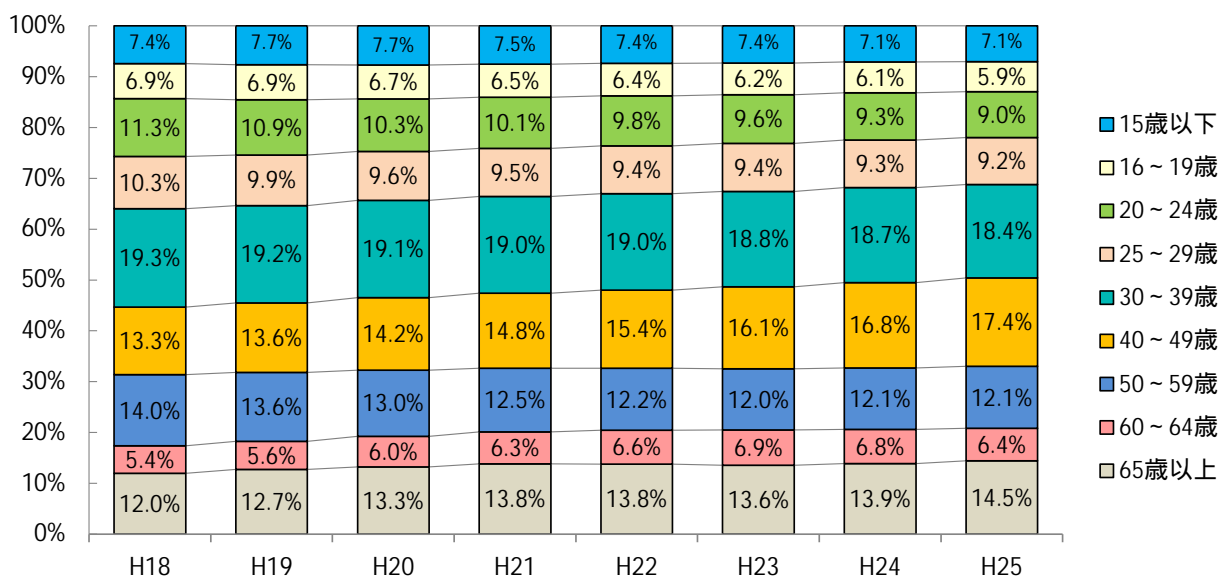
- ・ 65 歳以上の高齢者の死傷者数はほぼ横ばいの状況であり、全体に占める構成率はやや増加傾向にある
- ・ 15 歳以下の子供の死傷者数は減少傾向にあるが、減少率は小さく、構成比の推移を見るとほぼ横ばいとなっている。

図表 2-15 年齢層別死傷者数の推移



資料) 警察庁資料による

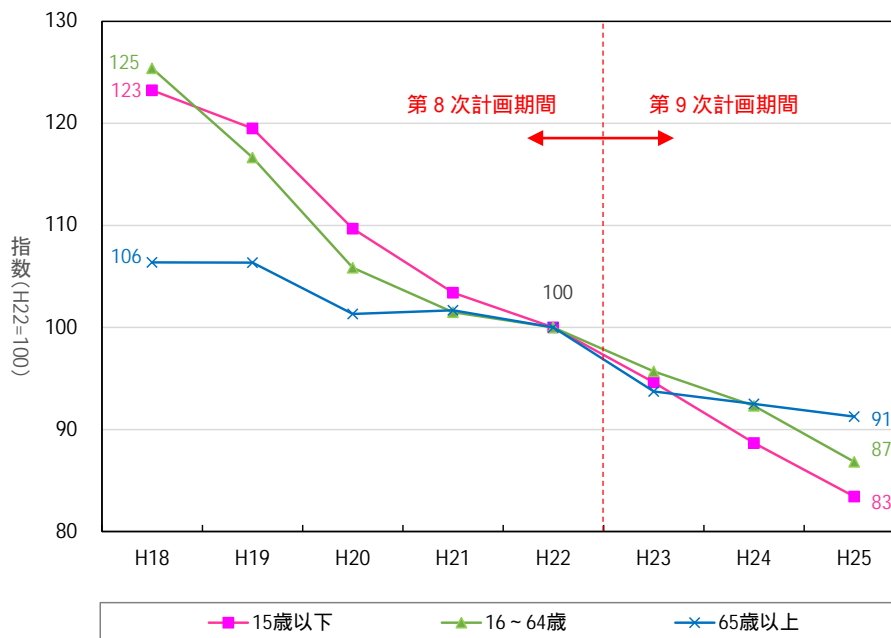
図表 2-16 年齢層別死傷者数の構成比



資料) 警察庁資料による

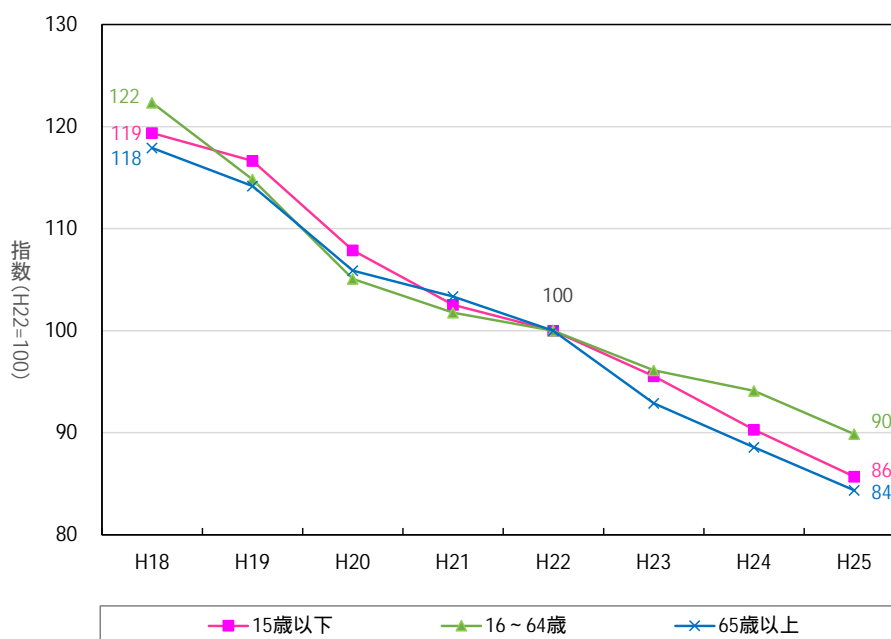
- ・平成 22 年を 100 とした指数で死傷者数を見ると、いずれの年齢層においても、第 8 次計画期間中に引き続き減少傾向にある。
- ・65 歳以上の高齢者は、死傷者数では減少率が小さいが、人口あたりでは、平成 22 年以降 3 つの年齢層の中で最も減少している。

図表 2-17 年齢層別死傷者数の推移 (H22 年を 100 とした場合)



資料) 警察庁資料による

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



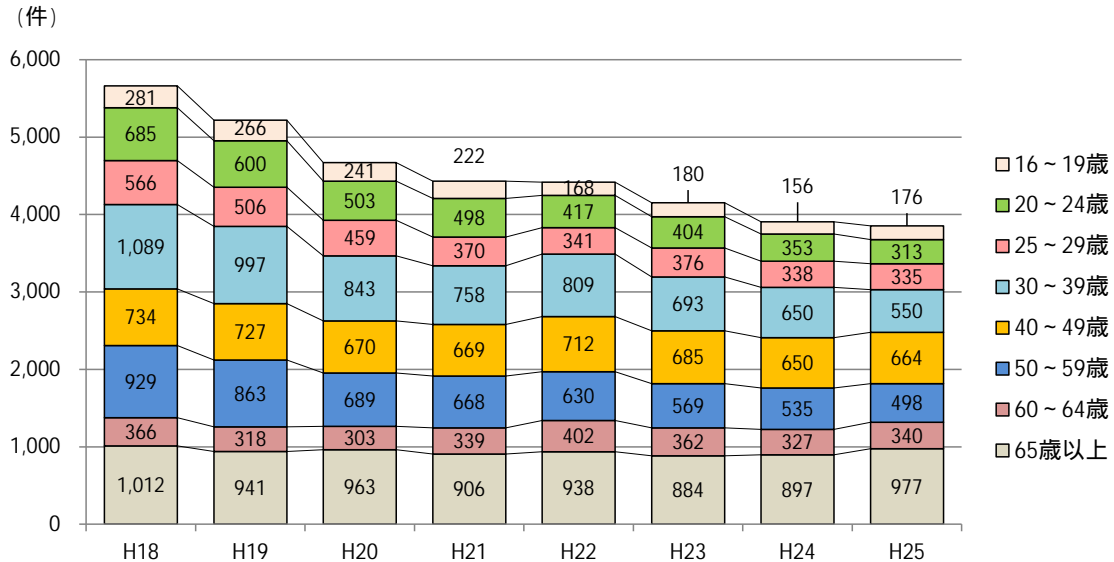
資料) 警察庁資料による

第1 当事者年齢層別事故件数

A) 死亡事故件数

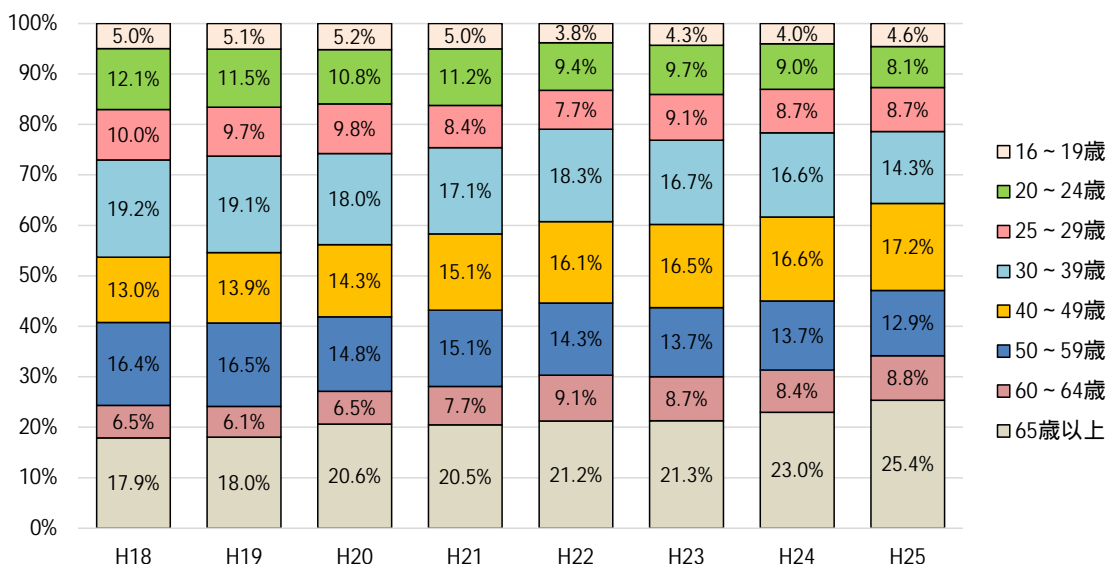
・第1 当事者自動車等の年齢層別の死亡事故件数では、平成20年以降65歳以上の高齢者の事故が最も多くなっている。構成比においても、高齢者の割合が増加しており、平成25年には全体の25.4%を占めている。

図表 2-19 1 当年齢層別死亡事故件数（自動車等）



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

図表 2-20 1 当年齢層別死亡事故件数構成比（自動車等）

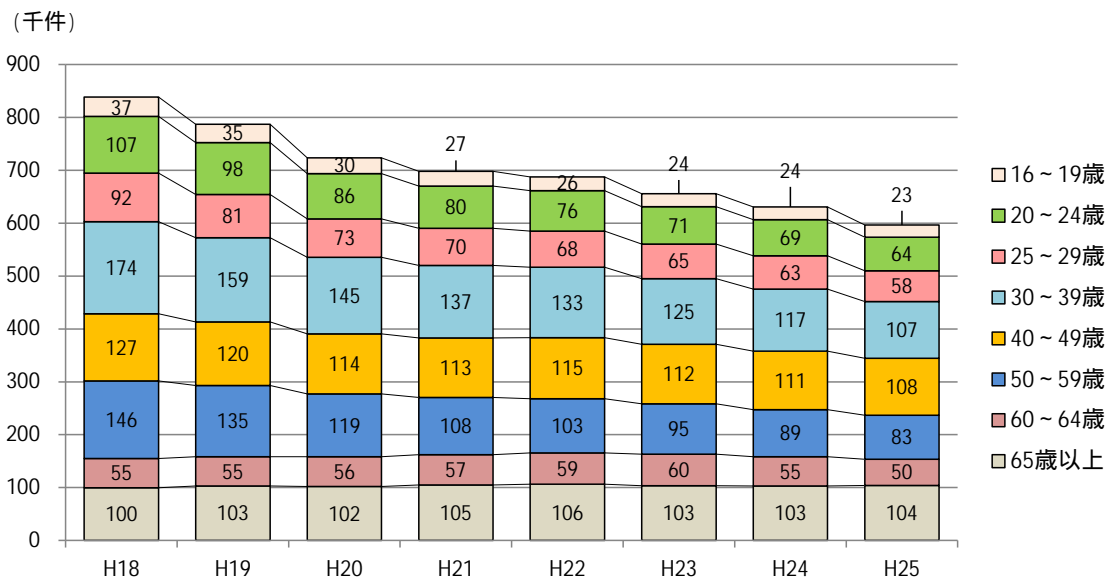


注) 件数は自動車、自動二輪車、原付の合計値
資料) 交通統計 (ITARDA) による

B) 死傷事故件数

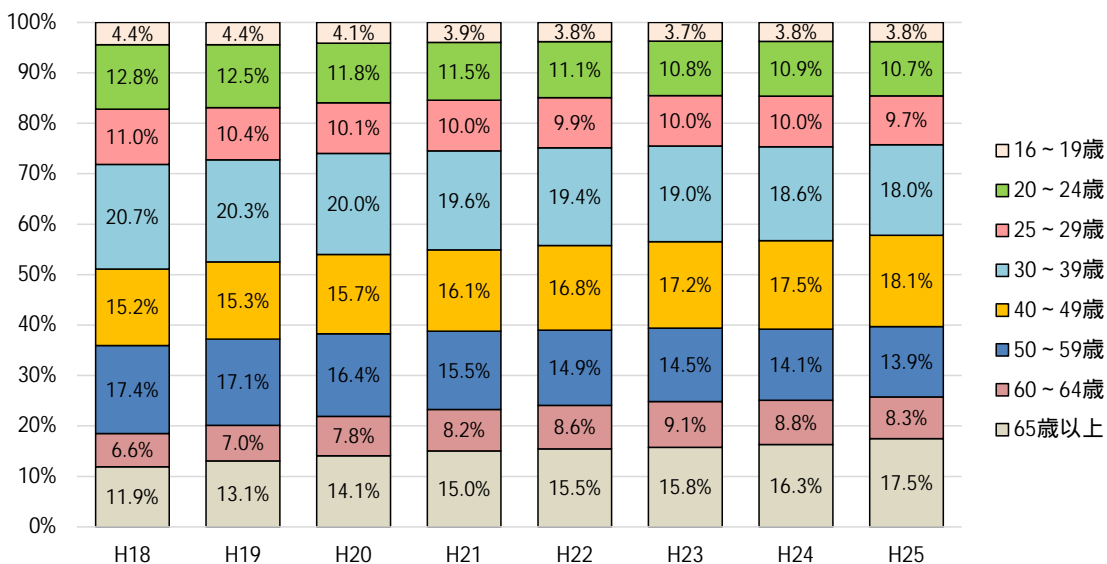
・第1当事者自動車等の年齢層別の死傷事故件数構成比を見ると、65歳以上の高齢者、及び40～49歳の年齢層が占める割合が増加傾向にある。

図表 2-2 1 1 当年齢層別死傷事故件数（自動車等）



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

図表 2-2 2 1 当年齢層別死傷事故件数構成比（自動車等）



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

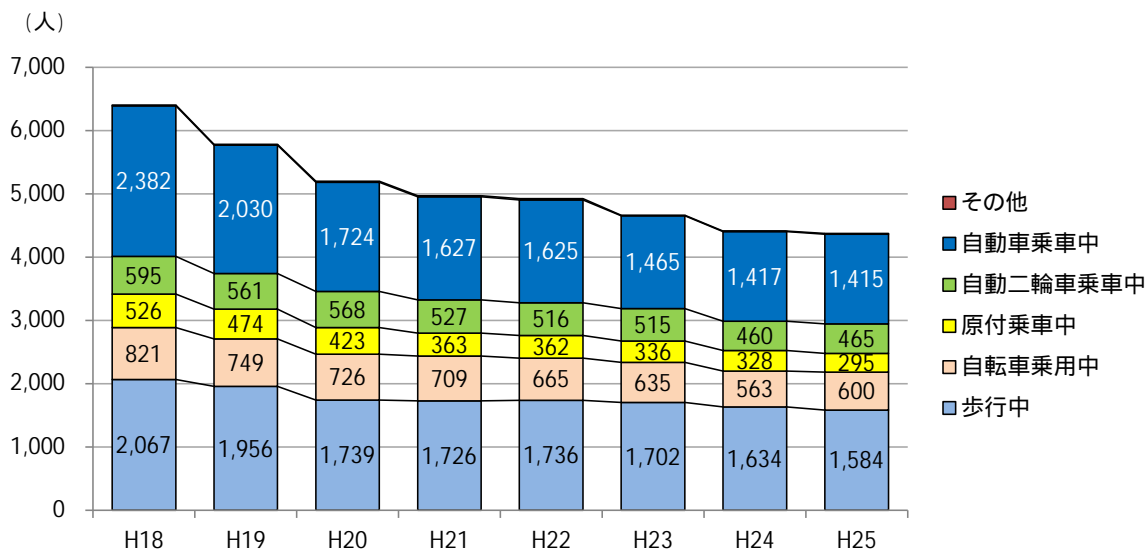
2) 視点2 . 歩行者及び自転車の安全確保

状態別死傷者数

A) 死者数

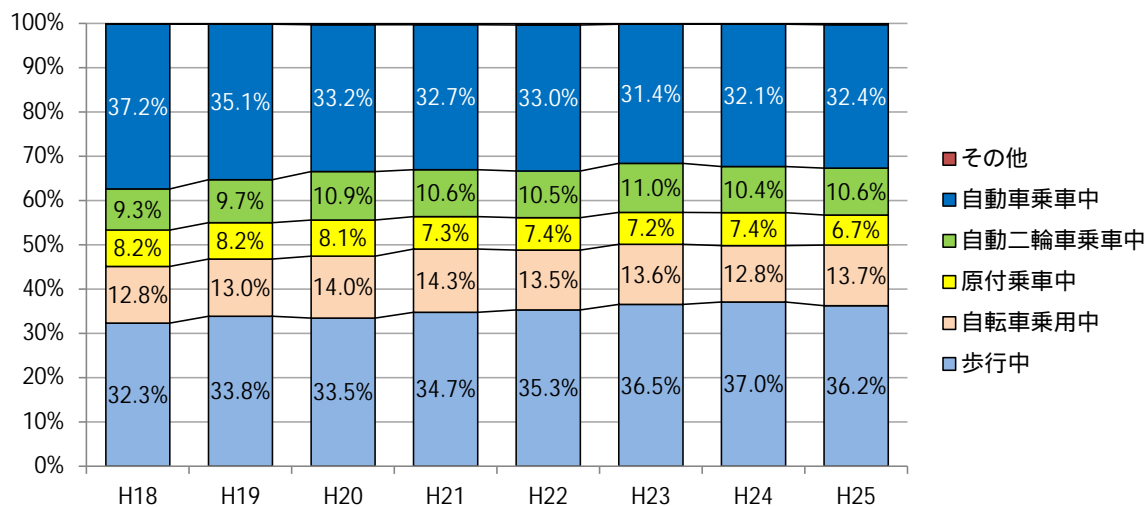
- ・状態別の死者数では、平成20年以降は歩行中の死者数が自動車乗車中を上回り最も多くなっており、平成25年では死者数全体の36.2%を占めている。
- ・自転車乗用中の死者数は歩行中、自動車乗車中の次いで多い。近年は減少傾向であったが、平成25年には11年ぶりに前年を上回り、600人（前年比+37人）であった。全体に占める構成比はほぼ横ばいで推移している。

図表 2-23 状態別死者数の推移



資料) 交通事故統計年報 (ITARDA) による

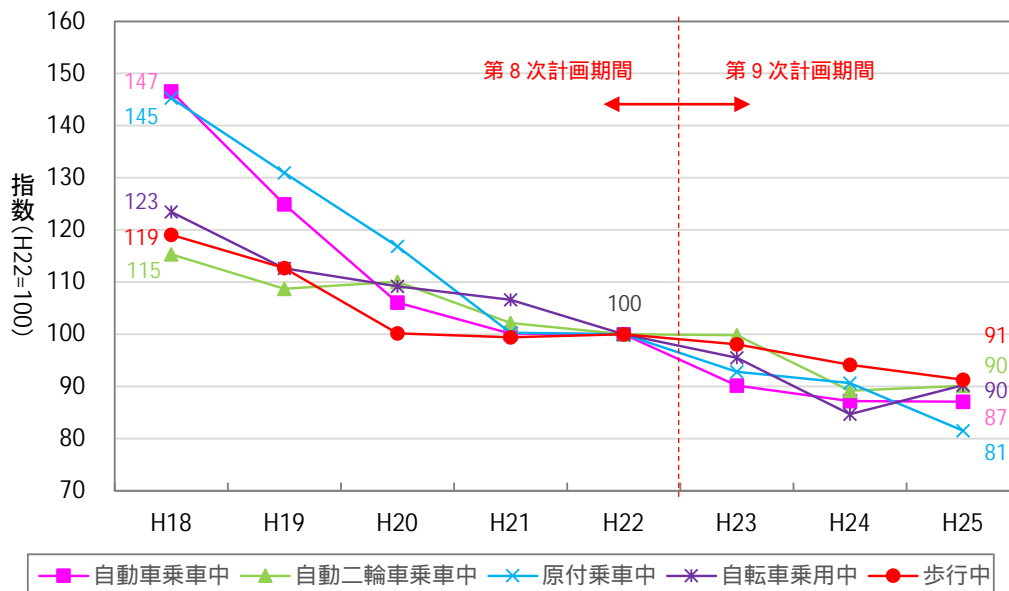
図表 2-24 状態別死者数の構成比



資料) 交通事故統計年報 (ITARDA) による

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

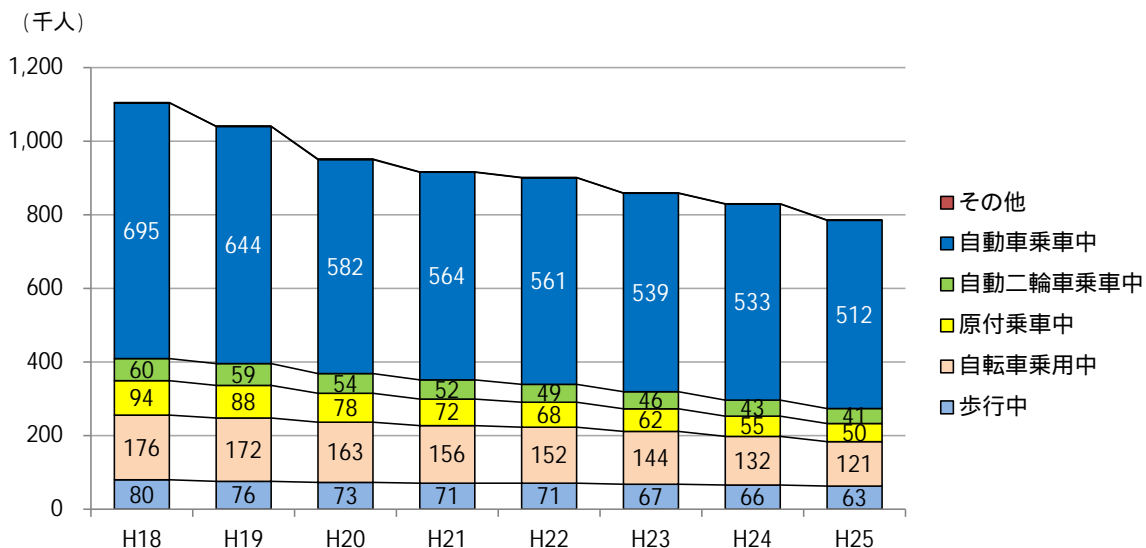
図表 2-25 状態別死者数の推移 (H22 年を 100 とした場合)



B) 死傷者数

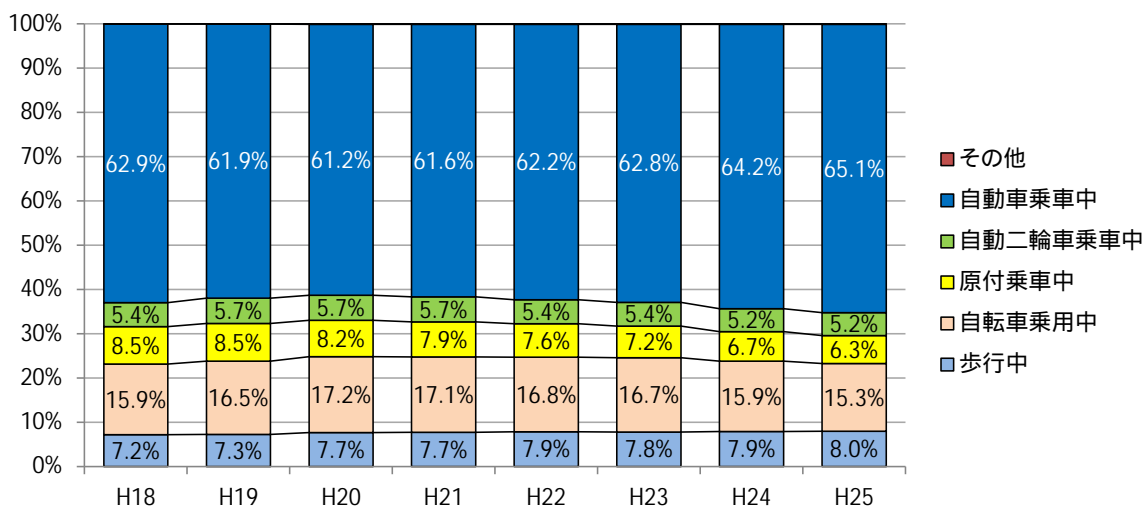
- ・ 歩行中、自転車乗用中ともに死傷者数はやや減少傾向にある。
- ・ 全体に占める構成比を見ると、自転車乗用中では平成 22 年以降やや減少傾向にあるが、歩行中はほぼ横ばいである。

図表 2-2 6 状態別死傷者数の推移



資料) 交通事故統計年報 (ITARDA) による

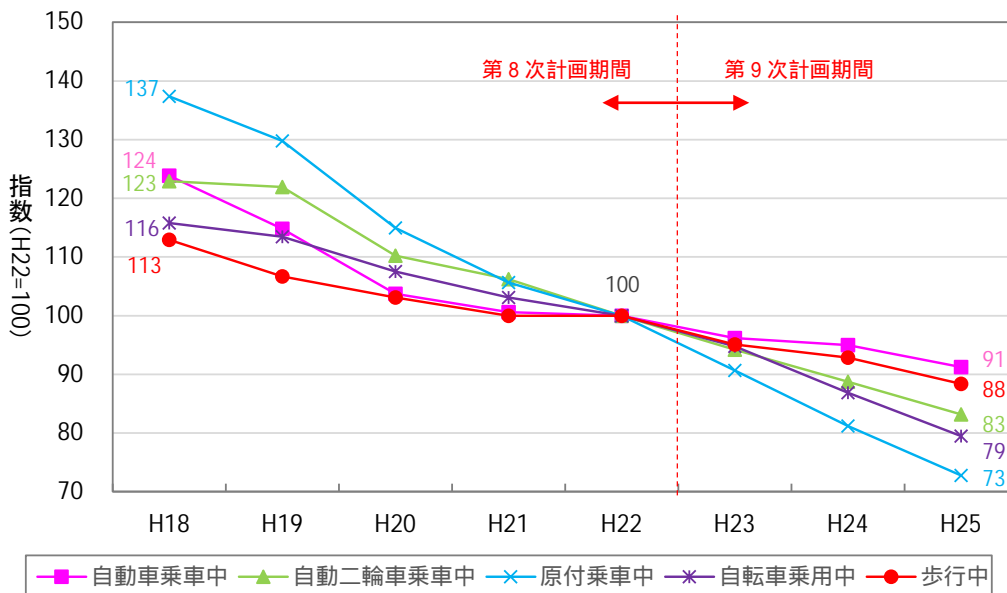
図表 2-2 7 状態別死傷者数の構成比



資料) 交通事故統計年報 (ITARDA) による

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

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

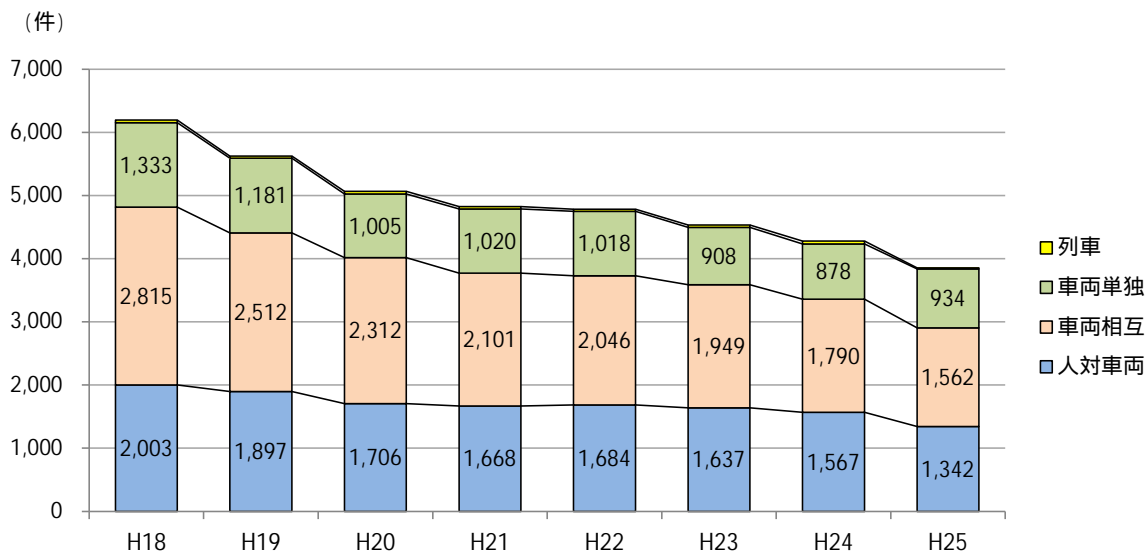


事故類型別事故件数

A) 死亡事故件数

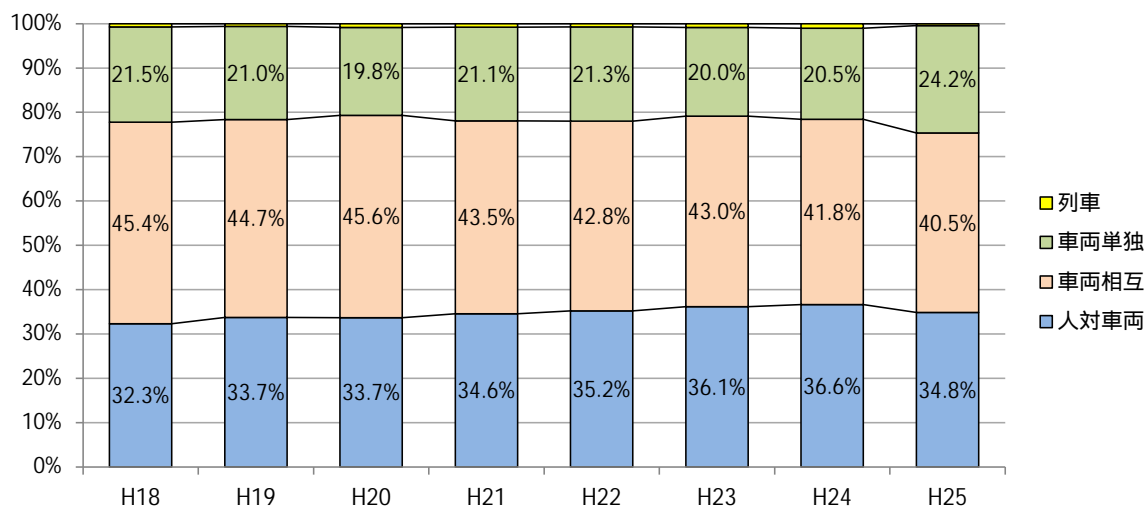
・事故類型別の死亡事故の構成比を見ると、近年は人对車両事故の比率がやや増加傾向にあるが、平成 25 年には車両単独事故が増加している。

図表 2-29 事故類型別死亡事故発生件数の推移



資料) 交通統計 (ITARDA) による

図表 2-30 事故類型別死亡事故発生件数の構成比

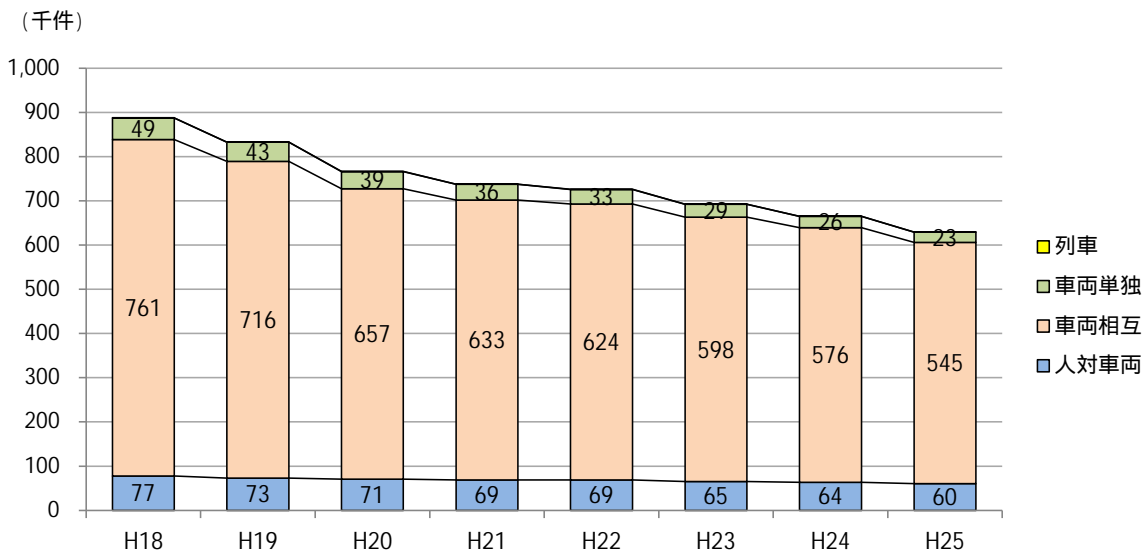


資料) 交通統計 (ITARDA) による

B) 死傷事故件数

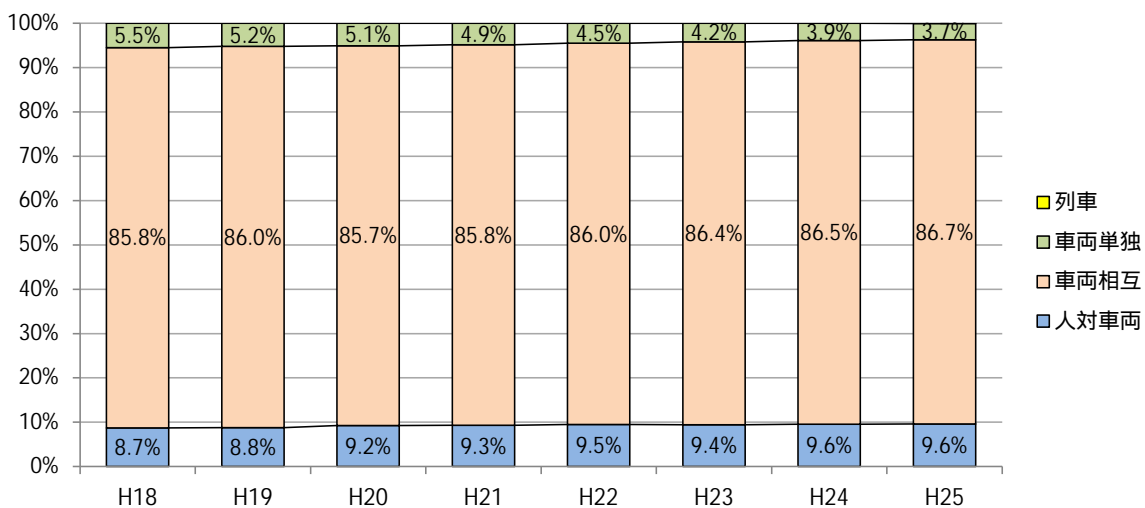
・事故類型別の死傷事故件数を見ると、人对車両事故はやや減少傾向にあるが、全体に占める割合はやや増加傾向にある。

図表 2-3 1 事故類型別事故発生件数の推移



資料) 交通統計 (ITARDA) による

図表 2-3 2 事故類型別事故発生件数の推移



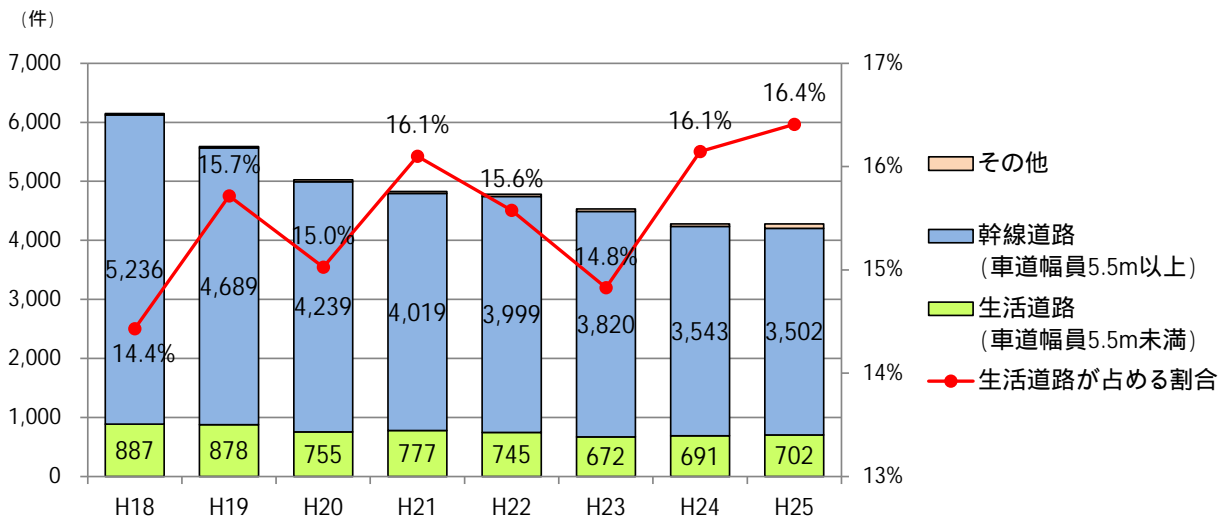
資料) 交通統計 (ITARDA) による

視点3．生活道路及び幹線道路における安全確保車道幅員別の事故件数

A) 死亡事故件数

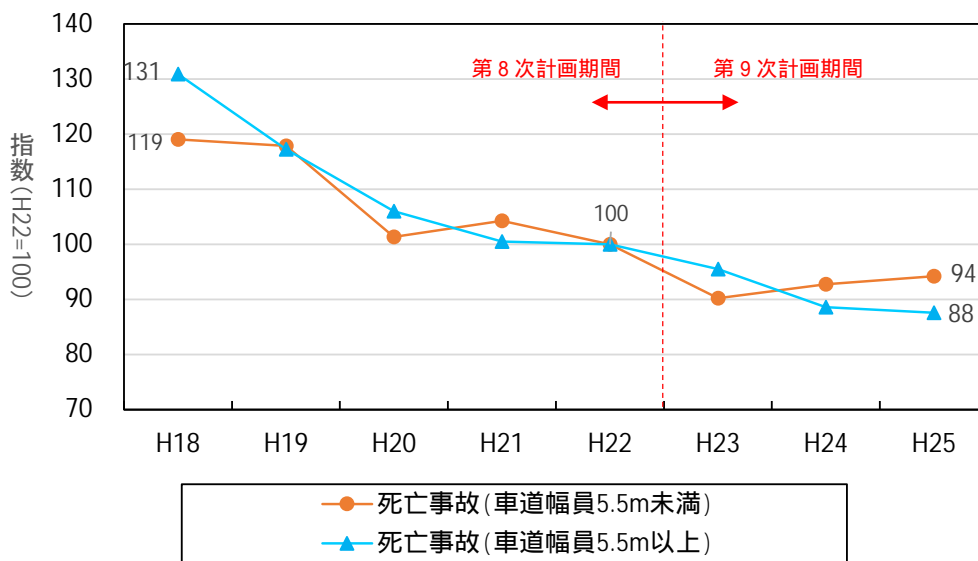
- ・道路幅員別の死亡事故件数の推移を見ると、幹線道路（車道幅員 5.5m 以上の道路）における事故件数がやや減少傾向であるのに対し、生活道路（車道幅員 5.5m 未満の道路）ではほぼ横ばいである。
- ・平成 25 年中の生活道路における死亡事故件数は 702 件（前年比 + 11 件）、死亡事故件数全体に占める割合は 16.4%（前年比 + 0.3%）であり、平成 24 年以降はいずれも若干の増加傾向にある。

図表 2-3-3 車道幅員別の死亡事故件数の推移



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

図表 2-3-4 車道幅員別の死亡事故件数の推移 (H22 年を 100 とした場合)

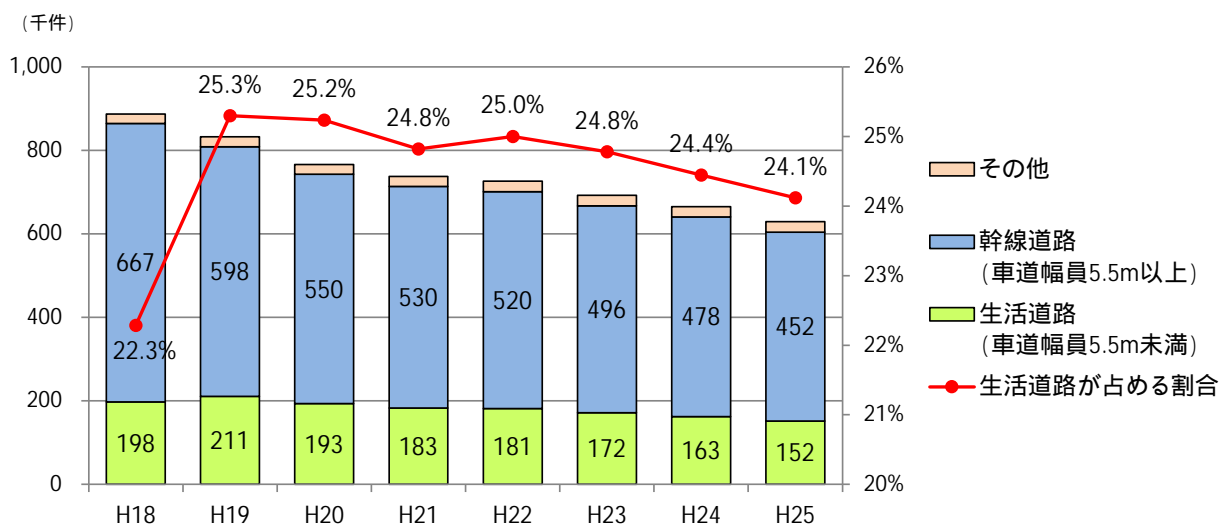


注) 車道幅員 5.5m 未満の道路を生活道路、5.5m 以上の道路を幹線道路として集計。
資料) 交通事故統計年報 (ITARDA) による

B) 死傷事故件数

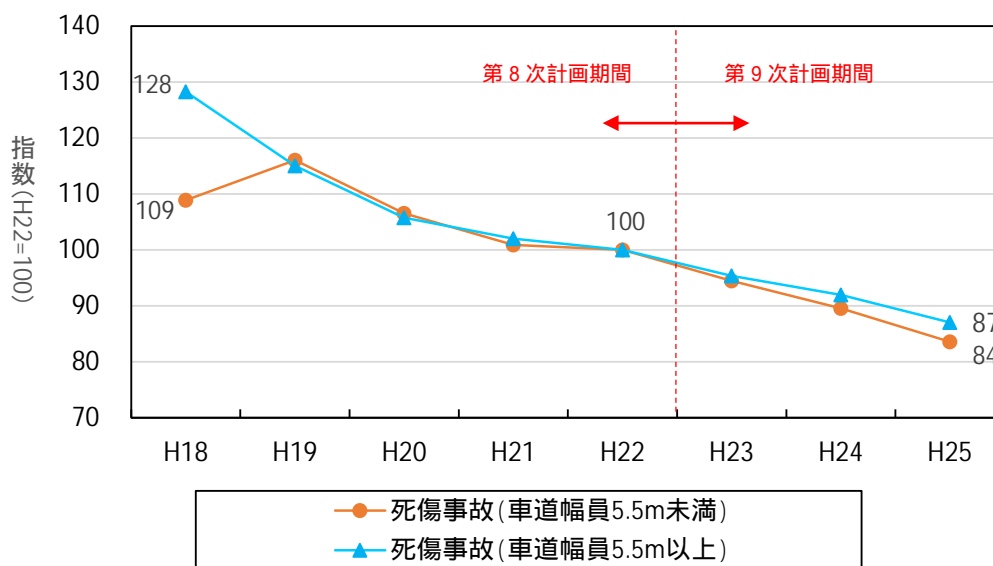
- ・道路幅員別の死傷事故件数の推移を見ると、幹線道路（車道幅員 5.5m 以上の道路）における事故件数はやや減少傾向にあり、生活道路（車道幅員 5.5m 未満の道路）についても、平成 19 年以降はやや減少傾向にある。
- ・平成 22 年を 100 とした指数の推移を見ると、第 9 次計画期間中では、生活道路の方が幹線道路よりも若干減少率が大きい。

図表 2-3 5 車道幅員別の死傷事故件数の推移



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

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



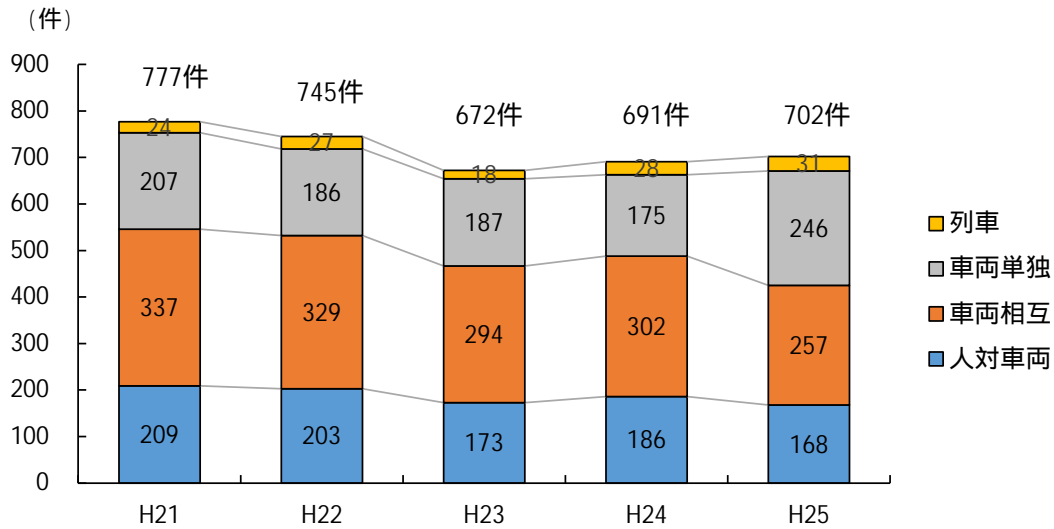
注) 車道幅員 5.5m 未満の道路を生活道路、5.5m 以上の道路を幹線道路として集計。
資料) 交通事故統計年報 (ITARDA) による

生活道路における事故類型別の交通事故件数

A) 死亡事故件数

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

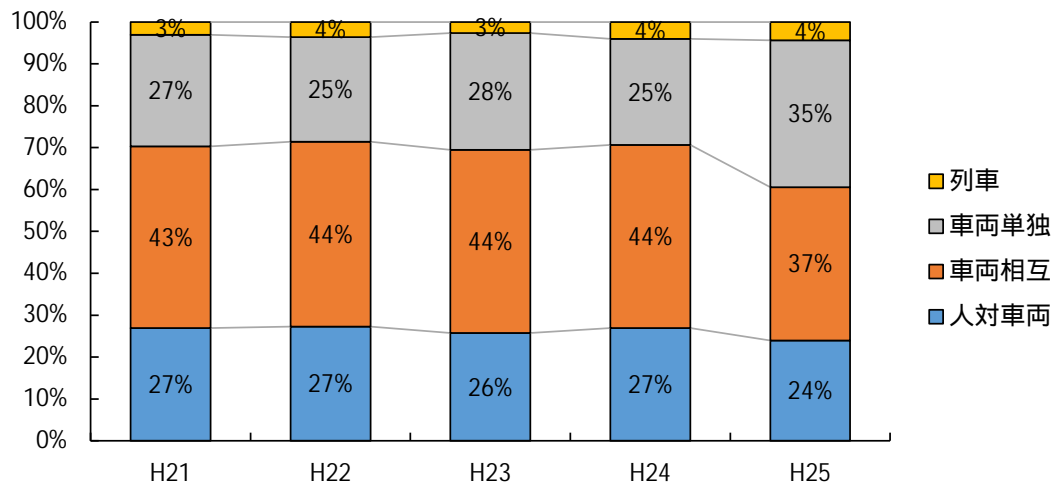
図表 2-37 生活道路における事故類型別の死亡事故件数



注) 車道幅員 5.5m 未満の道路を生活道路として集計。

資料) ITARDA データ

図表 2-38 生活道路における事故類型別の死亡事故件数構成比



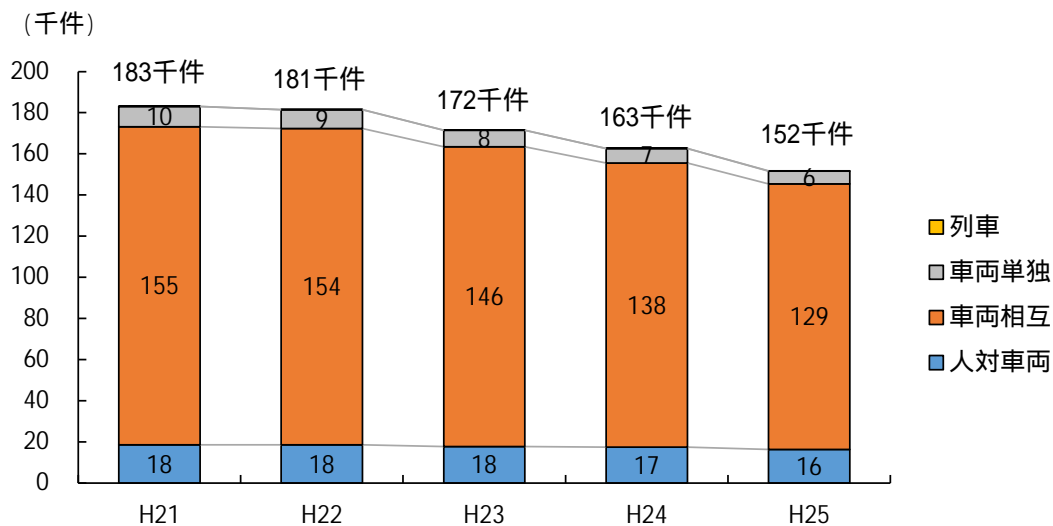
注) 車道幅員 5.5m 未満の道路を生活道路として集計。

資料) ITARDA データ

B) 死傷事故件数

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

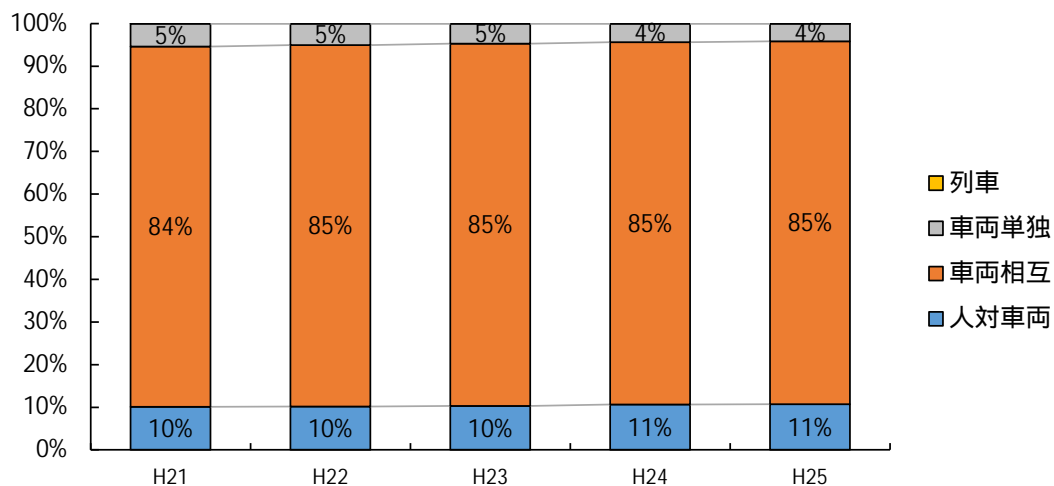
図表 2-39 生活道路における事故類型別の死傷事故件数



注) 車道幅員 5.5m 未満の道路を生活道路として集計。

資料) ITARDA データ

図表 2-40 生活道路における事故類型別の死傷事故構成比



注) 車道幅員 5.5m 未満の道路を生活道路として集計。

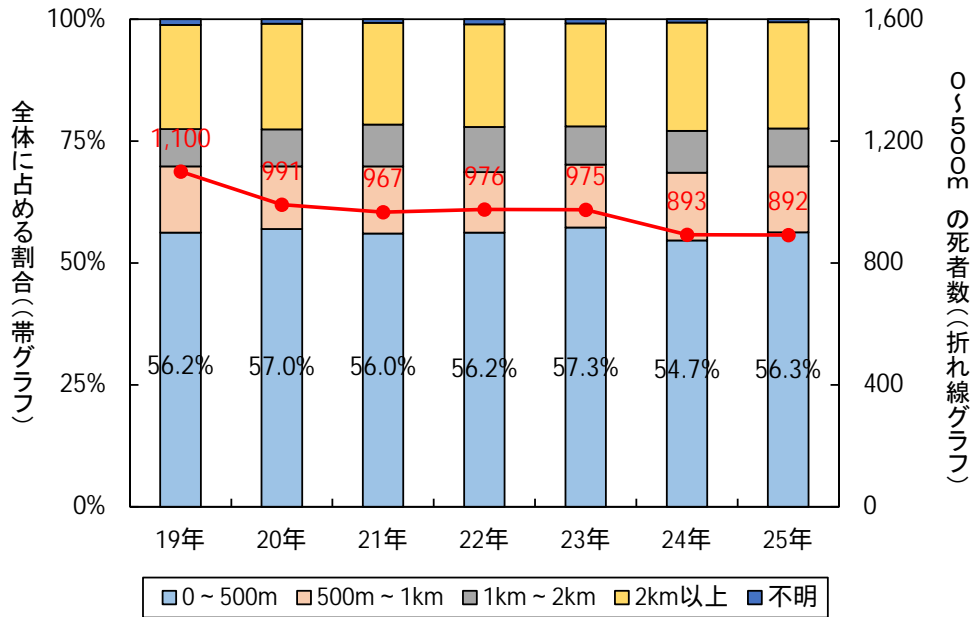
資料) ITARDA データ

生活圏（自宅から 500m 以下）の交通事故件数

A) 歩行中

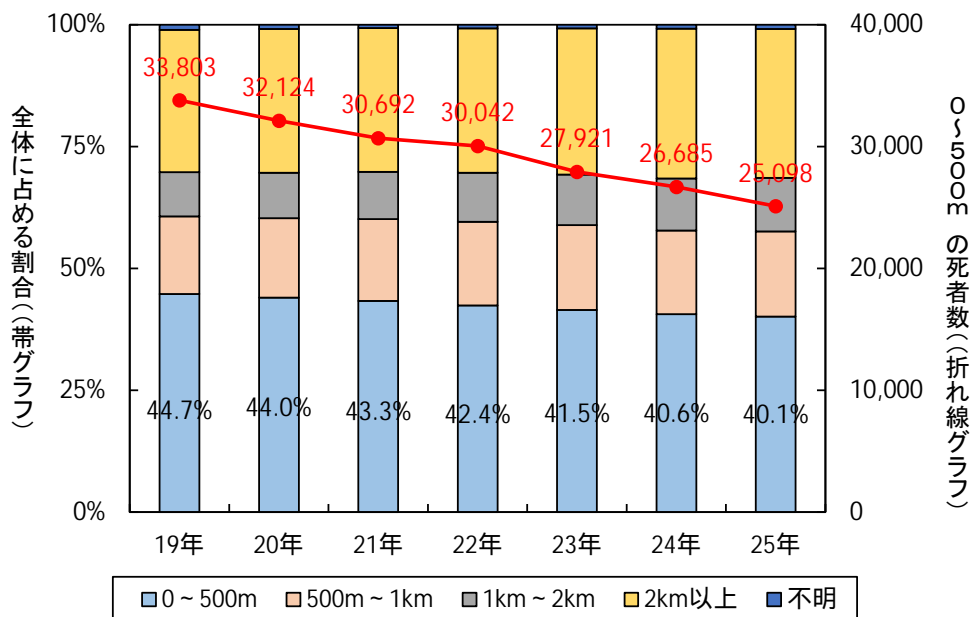
- ・歩行中の交通事故死者数を自宅からの距離別に見ると、自宅から 500m 以内における死者はやや減少またはほぼ横ばいで推移しており、全体の半数以上を占める傾向が続いている。
- ・自宅から 500m 以内の歩行中の死傷者数については、人数、構成比ともに減少傾向にあるが、全体に占める割合は最も大きい。

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



資料) ITARDA データ

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

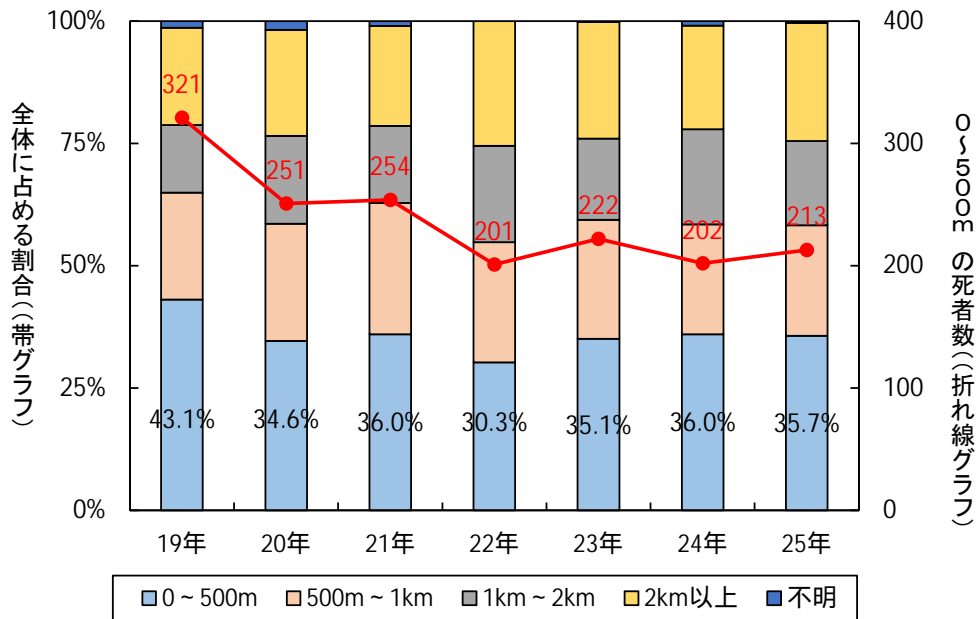


資料) ITARDA データ

B) 自転車乗用中

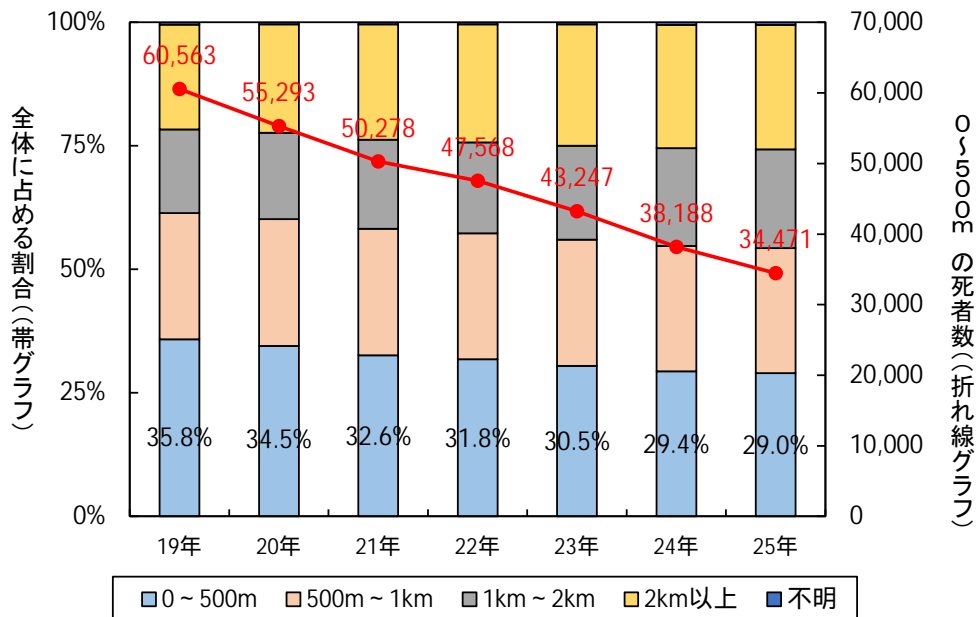
- ・ 自転車乗用中の交通事故死者数を自宅からの距離別に見ると、自宅から 500m 以内における死者数は、平成 22 年以降はほぼ横ばいとなっている。
- ・ 自宅から 500m 以内の自転車乗用中の死傷者数は減少傾向にあり、全体に占める割合もやや減少傾向にある。

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



資料) ITARDA データ

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



資料) ITARDA データ

4 . 内閣総理大臣（中央交通安全対策会議会長）の談話

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

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

平成 21 年 1 月 2 日

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

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

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

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

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

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

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

国民の皆様、御理解と御支援を、お願いいたします。

中央交通安全対策会議会長
内閣総理大臣 麻生 太郎

5 . 現行計画の目標達成状況及び死者減少の要因分析

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

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

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

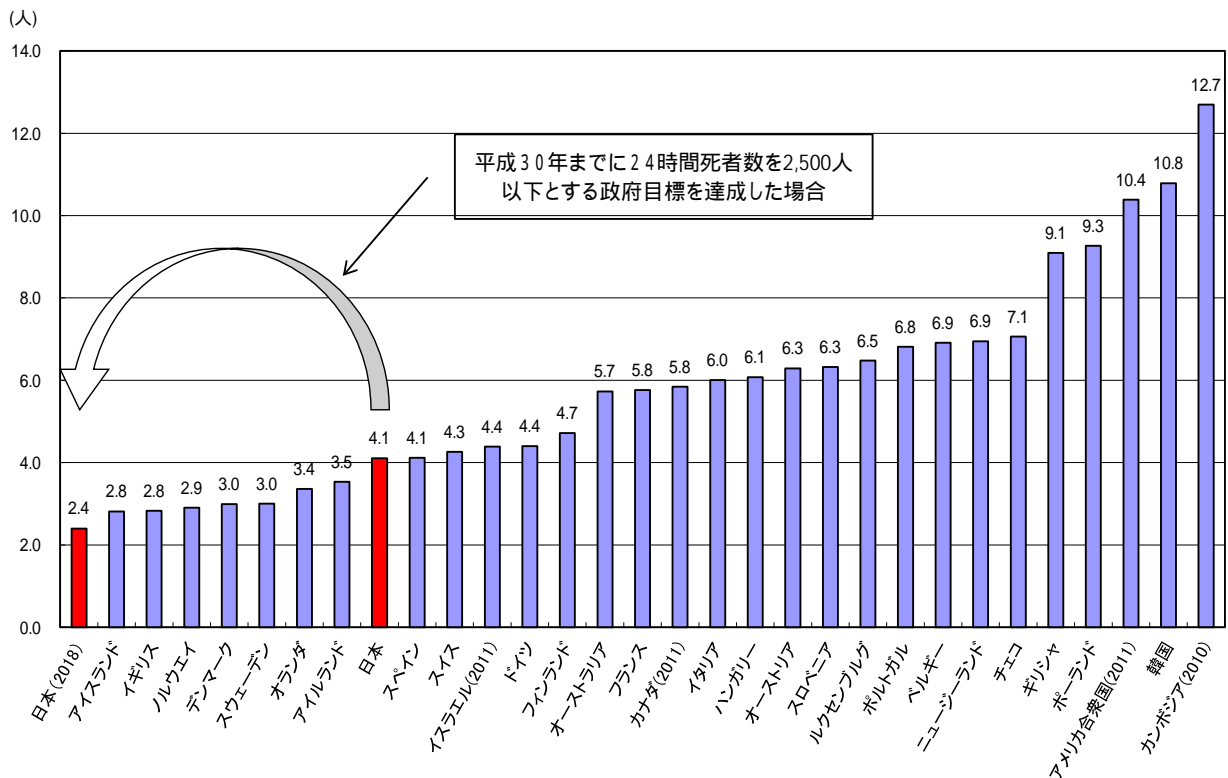
6. 交通事故死者数の国際比較

(1) 人口10万人あたり交通事故死者数

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

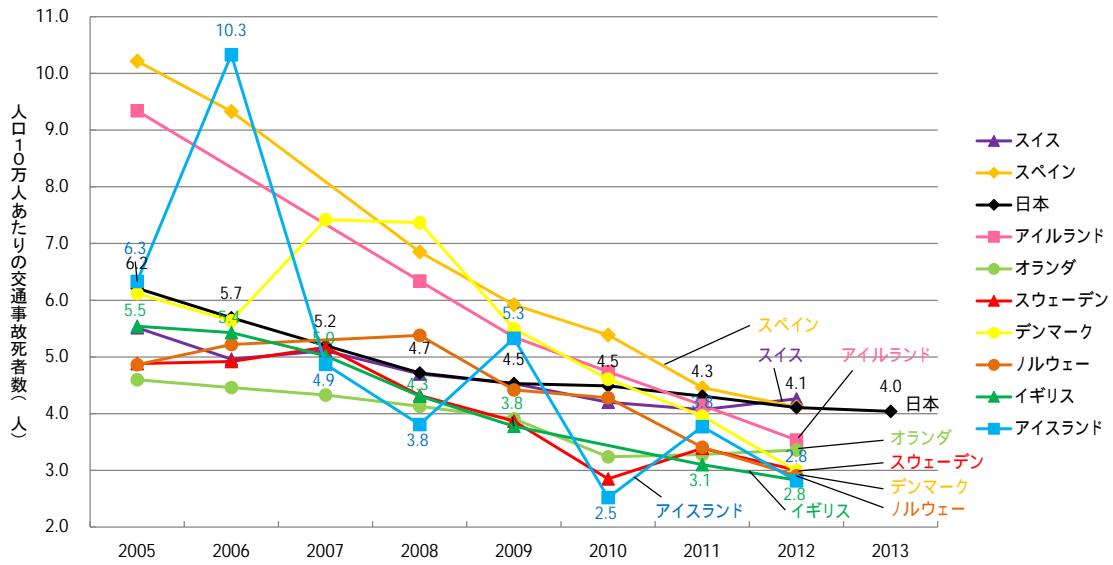
平成30年までに24時間死者数を2,500人以下とする政府目標を達成した場合、人口10万人あたりの交通事故死者数は2.4人となる。

図表 2-45 人口10万人あたり交通事故死者数（2012年）



- 注) 1 IRTAD 資料による。
 2 国名に年数（西暦）の括弧書きがある場合を除き、2012年の数値である。（ただし、「日本(2018)」を除く。）
 3 数値は全て30日以内死者（事故発生から30日以内に亡くなった人）のデータを基に算出されている。
 4 日本（2018年）の数値は、政府方針である2018年（平成30年）の24時間死者数の目標2,500人に、2012年の日本の24時間死者数と30日以内死者数の比率を乗じることで2018年における30日以内死者数を2,968人と推定し、この推定死者数と125,236千人（2018年における日本の予測人口）を用いて算出した（125,236千人は国立社会保障・人口問題研究所「総人口年齢3区分別人口及び年齢構造係数：出生中位（死亡中位）推計」（平成24年1月推計）より引用）。

図表 2-4 6 人口 10 万人当たり交通事故死者数上位国の推移

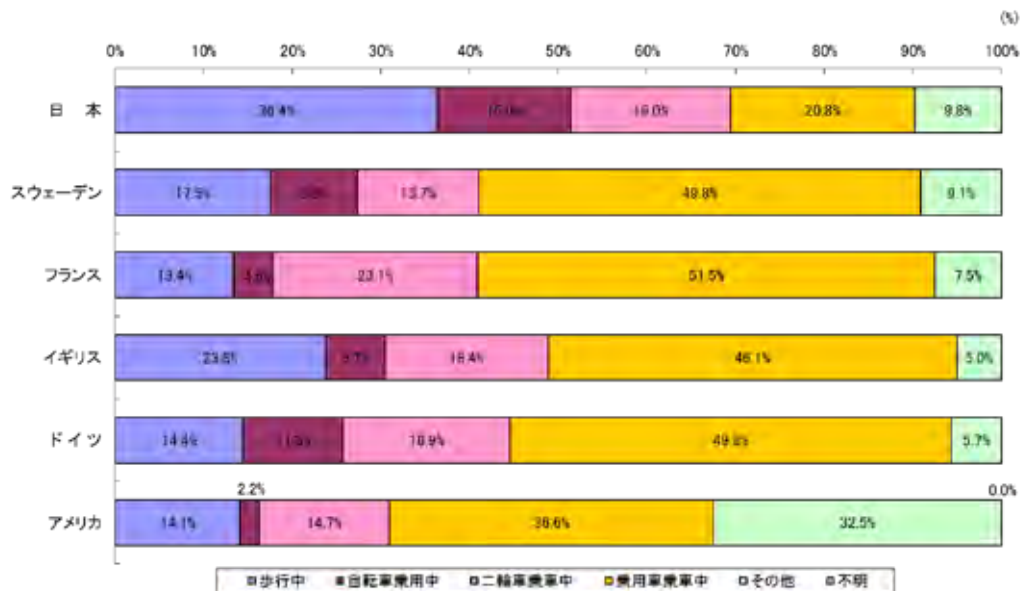


資料) IRTAD 資料による

(2) 状態別の交通事故死者数

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

図表 2-4 7 主な欧米諸国の年齢別交通事故死者数の構成率 (2012 年)

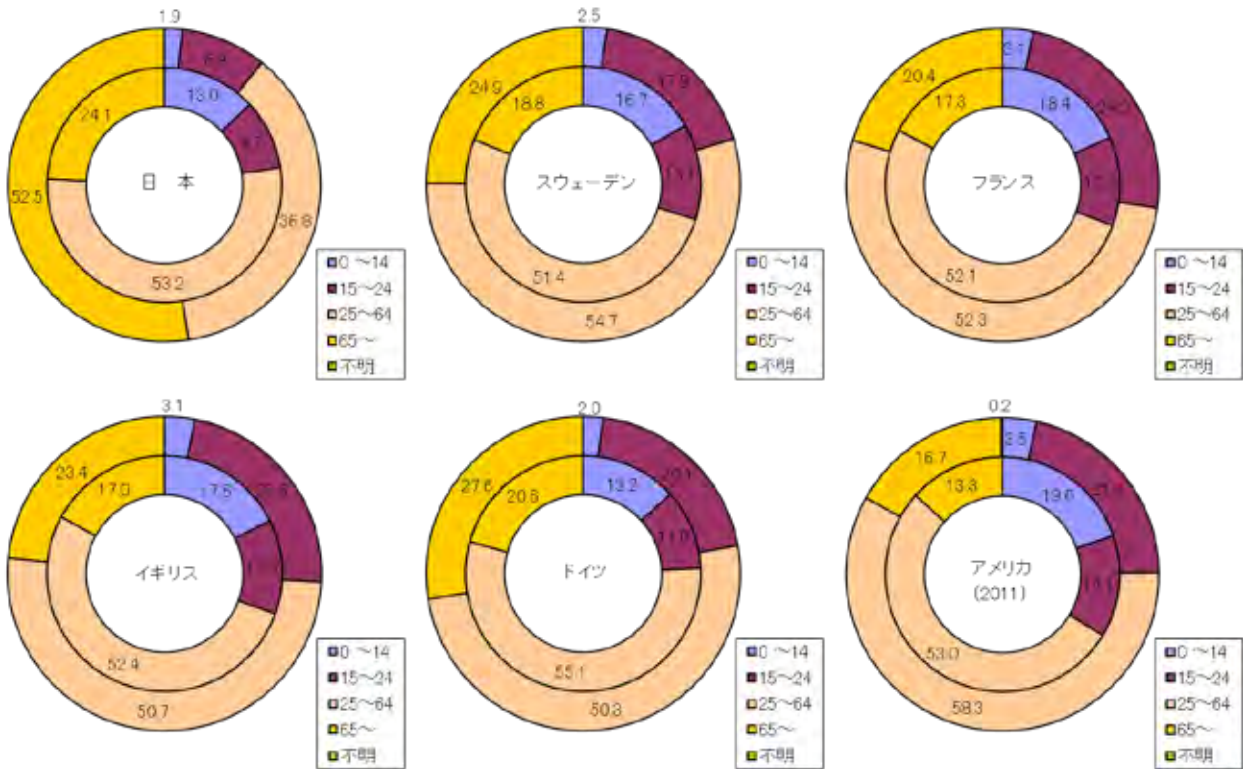


資料) IRTAD 資料による

(3) 年齢層別の交通事故死者数

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

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

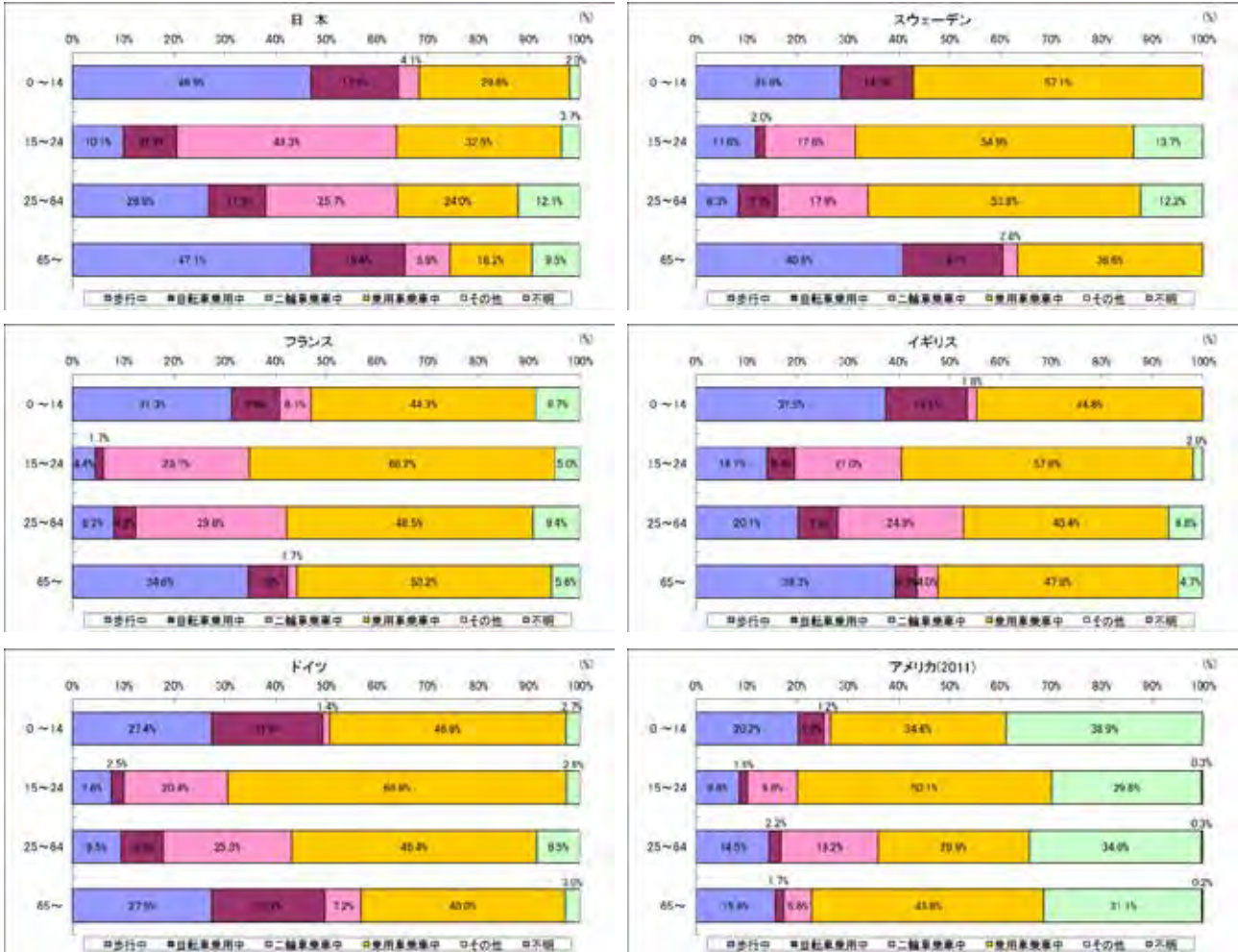


資料) IRTAD 資料による

(4) 状態別年齢層別の交通事故死者数

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

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



資料) IRTAD 資料による

(5) 各国の目標

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

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

図表 2-50 各国における交通安全に関連する国の目標

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

資料) Road safety Annual Report 2014 (IRTAD)

注) 1 IRTADでは、fatalitiesは30日死者とされている。

2 VMTはvehicle miles traveledの略。

7. 他政策分野における中期的な総合計画の推移・概要

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

(1) 社会資本整備重点計画

図表 2-51 社会資本整備重点計画の推移・概要

	新道路整備5箇年計画 (1998年～2002年)	第6次特定交通安全施設 等整備事業5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～2018年)
理念・目標	<p>国土・生活の向上と国民経済の健全な発展を図るため、国の経済及び国土被整備発展に関する多岐分野において、重要な役割を担うとして、都市計画・国土・建設等の各分野を統合する形で、都市計画の総合的な推進を図る。国土づくり・地域づくりが総合的な推進を促し、国土・生活の向上を図る。国土・生活の向上を図る。国土・生活の向上を図る。</p>	<p>都市に交通の安全を確保することは重要な課題の一つとして、特定交通安全施設等整備事業を推進することにより、この方の道路における交通安全の向上を促し、都市計画の総合的な推進を図る。国土・生活の向上を図る。</p>	<p>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、安心できる生活・社会の実現、新しい国づくり等の観点から採られた政策課題への重点的な取り組み。</p>	<p>社会資本整備に際しては、我が国の存続の発展を促すとともに、国土・生活の向上を図る。国土・生活の向上を図る。国土・生活の向上を図る。</p>	<p>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、持続可能な活力ある国土・地域づくりの実現に向け、社会資本整備のあり方を定めた上で、それに基くべき必要な社会資本整備事業を推進して行く。</p>
重点事項	<p>【重点事項】 1. 新たな経済構造実現に向けた支援（経済構造改革） a. 地域の競争力強化のための特種道路網の整備 b. 利便性の向上 c. 中心市街地の活性化 d. 道路ネットワーク構築の推進 e. 道路交通システムの高度化・ネットワークの推進 2. 活力ある地域づくり・都市づくりの支援（地域・まちづくり） a. 都市圏の発展促進のための道路整備 b. 道徳・都市の基盤の形成 c. 地域づくりの支援 3. よりよい生活環境の確保（暮らし・環境） a. 豊かな生活環境の確保 b. 多様な環境の確保・形成 4. 安心して住める国土の実現（国土保全） a. 道路の管理の向上 b. 道路の防災対策・危機管理の充実</p>	<p>【事業内容】 1. 歩行者等の交通事故を防止するための事業 ・歩道等の整備 ・良好なコンクリート・アスファルトの造成 ・路面の高低差の解消 ・立体橋脚等の整備 2. 通学路における交通事故を防止するための事業 ・通学路の安全化 ・交通安全教育 ・交通安全センターの整備 3. 歩行者等の交通事故を防止するための事業 ・歩道等の整備 ・良好なコンクリート・アスファルトの造成 ・路面の高低差の解消 ・立体橋脚等の整備 4. 安心して住める国土の実現（国土保全） a. 道路の管理の向上 b. 道路の防災対策・危機管理の充実</p>	<p>【重点目標】 1. 暮らし～生活空間の実現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コミュニティ社会の形成等 ②水・緑等の美しい都市環境の形成 ③良好な生活環境の形成 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・大火に強い国土づくり等 ③総合的な防災対策及び危機管理の強化 3. 環境～地域環境から身近な生活環境までの保全・創造 ①環境負荷低減の推進 ②都市の大気汚染及び騒音等に関する生活環境の改善 ③環境問題の解決 ④自然環境の保全・再生・創造 ⑤良好な水環境への推進 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国際的な資本の流入・流出の確保等による国際競争力の強化 ②国内幹線交通のモータリゼーション ③都市の発展の促進、創発・創出 ④環境問題の解決、都市交通問題を解決した地域や経済の活性化</p>	<p>【重点目標】 1. 活力ある地域・経済社会の形成 ①活力ある国土の充実による国際競争力の強化 ②地域内外の交流促進による地域の活性化 ③生活・観光・都市交通の発達による地域の自立・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. 暮らし・環境の向上 ①自然環境の保全・再生・創造による生活空間の改善 ②良好な水環境の確保 ③良好な環境の形成 4. ストック型社会への転換に向けた社会資本整備 ①環境負荷低減や省資源等によるストック型社会の推進 ②ストック型社会への転換に向けた社会資本整備 ③環境負荷低減や省資源等によるストック型社会の推進</p>	<p>【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による国土の保全 ②大規模地震に備えた耐震化による国土の保全 ③大規模地震に備えた耐震化による国土の保全 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つための国内競争力の強化 ②世界的な競争に打ち勝つための国内競争力の強化 ③世界的な競争に打ち勝つための国内競争力の強化 3. 持続可能な活力ある国土・地域づくりを実現する ①持続可能なエネルギー・資源の活用 ②世界的な競争に打ち勝つための国内競争力の強化 ③世界的な競争に打ち勝つための国内競争力の強化 4. 社会資本の持続的な維持管理・更新を行う</p>
事業分野別概要	<p>【道路整備事業】 1. 活力 ・道路整備の推進と国土の発展促進、IT技術を活用して道路整備を推進し、国土の発展促進を図る。国土の発展促進を図る。国土の発展促進を図る。 2. 暮らし ・国土の発展促進を図る。国土の発展促進を図る。国土の発展促進を図る。 3. 安全 ・道路整備の推進と国土の発展促進、IT技術を活用して道路整備を推進し、国土の発展促進を図る。国土の発展促進を図る。国土の発展促進を図る。 4. 環境 ・道路整備の推進と国土の発展促進、IT技術を活用して道路整備を推進し、国土の発展促進を図る。国土の発展促進を図る。国土の発展促進を図る。</p>	<p>【道路整備事業】 1. 活力 ・道路整備の推進と国土の発展促進、IT技術を活用して道路整備を推進し、国土の発展促進を図る。国土の発展促進を図る。国土の発展促進を図る。 2. 暮らし ・国土の発展促進を図る。国土の発展促進を図る。国土の発展促進を図る。 3. 安全 ・道路整備の推進と国土の発展促進、IT技術を活用して道路整備を推進し、国土の発展促進を図る。国土の発展促進を図る。国土の発展促進を図る。 4. 環境 ・道路整備の推進と国土の発展促進、IT技術を活用して道路整備を推進し、国土の発展促進を図る。国土の発展促進を図る。国土の発展促進を図る。</p>	<p>【道路整備事業】 1. 活力 ・道路整備の推進と国土の発展促進、IT技術を活用して道路整備を推進し、国土の発展促進を図る。国土の発展促進を図る。国土の発展促進を図る。 2. 暮らし ・国土の発展促進を図る。国土の発展促進を図る。国土の発展促進を図る。 3. 安全 ・道路整備の推進と国土の発展促進、IT技術を活用して道路整備を推進し、国土の発展促進を図る。国土の発展促進を図る。国土の発展促進を図る。 4. 環境 ・道路整備の推進と国土の発展促進、IT技術を活用して道路整備を推進し、国土の発展促進を図る。国土の発展促進を図る。国土の発展促進を図る。</p>	<p>【道路整備事業】 1. 活力 ・道路整備の推進と国土の発展促進、IT技術を活用して道路整備を推進し、国土の発展促進を図る。国土の発展促進を図る。国土の発展促進を図る。 2. 暮らし ・国土の発展促進を図る。国土の発展促進を図る。国土の発展促進を図る。 3. 安全 ・道路整備の推進と国土の発展促進、IT技術を活用して道路整備を推進し、国土の発展促進を図る。国土の発展促進を図る。国土の発展促進を図る。 4. 環境 ・道路整備の推進と国土の発展促進、IT技術を活用して道路整備を推進し、国土の発展促進を図る。国土の発展促進を図る。国土の発展促進を図る。</p>	<p>【道路整備事業】 1. 活力 ・道路整備の推進と国土の発展促進、IT技術を活用して道路整備を推進し、国土の発展促進を図る。国土の発展促進を図る。国土の発展促進を図る。 2. 暮らし ・国土の発展促進を図る。国土の発展促進を図る。国土の発展促進を図る。 3. 安全 ・道路整備の推進と国土の発展促進、IT技術を活用して道路整備を推進し、国土の発展促進を図る。国土の発展促進を図る。国土の発展促進を図る。 4. 環境 ・道路整備の推進と国土の発展促進、IT技術を活用して道路整備を推進し、国土の発展促進を図る。国土の発展促進を図る。国土の発展促進を図る。</p>