

(2) 科学技術基本計画

図表 2-5 2 科学技術基本計画の推移・概要

	第1期科学技術基本計画 1996年～2000年度 1996年7月2日	第2期科学技術基本計画 2001年～2005年度 2001年3月30日	第3期科学技術基本計画 2006年～2010年度 2006年3月28日	第4期科学技術基本計画 2011年～2015年度 2011年8月19日
理 念 目 録	<p>1. 活力ある豊かな国民生活を実現へ邁進 地・革新的な技術の創成に資する科学技術の研究開発を推進</p> <p>2. 人間が地球・自然と共生し、持続的に発展することを目指す～地球規模の諸問題の解決に資する科学技術の研究開発を推進</p> <p>3. 生活者のニーズに対応し、安心して暮らせる豊かな社会を構築～健康増進、疾病予防・克服、災害防止等の課題の解決に資する科学技術の研究開発を推進</p> <p>※この目標は特になし→</p>	<p>1. 知の創造と活用により世界に貢献できる国の実現に向けて一歩新しい知の創造</p> <p>2. 国際競争力がより持続的に育まれる国の実現に向けて一歩による活力の創出</p> <p>3. 安心・安全で質の高い生活のできる国の実現に向けて一歩による豊かな社会の創生</p> <p>※この目標は特になし→</p> <p><b>理念1</b></p> <p>◆目標1 飛躍的な発見・発明 ～ 未来を切り拓く多様な知識の蓄積・創造</p> <p>(1) 新しい原理・現象の発見・解明 (2) 非連続な技術革新の源泉となる知識の創造</p> <p>◆目標2 科学技術の限界突破 ～ 人類の夢への挑戦と実現</p> <p>(3) 世界最先端のプロジェクトによる科学技術の躍進</p> <p><b>理念2</b></p> <p>◆目標3 環境と経済の両立 ～ 環境と経済を両立し持続可能な発展を実現</p> <p>(4) 地球温暖化・エネルギー問題の克服 (5) 環境と調和する循環型社会の実現</p> <p>◆目標4 イノベーション日本 ～ 革新を続ける強靱な経済・産業を実現</p> <p>(6) 世界を魅了するユニークな社会の実現 (7) ものづくりカンパニー国家の実現 (8) 科学技術により世界を動かす産業競争力の強化</p> <p><b>理念3</b></p> <p>◆目標5 生涯はつらつ生活 ～ 子供から高齢者まで健康な日本を実現</p> <p>(9) 国民を悩ます病の克服 (10) 誰もが元気に暮らせる社会の実現</p> <p>◆目標6 安全が誇りとなる国 ～ 世界一安全な国・日本を実現</p> <p>(11) 国土と社会の安全確保 (12) 暮らしの安全確保</p>	<p>左記の前掲計画の掲げる3つの理念を基本的に継承した上で、それぞれ理念を表現するための目標として以下の大目標、12の中目標を設定。</p>	<p>第3期基本計画までの成果と課題を踏まえて政策を更に発展させ、科学技術とイノベーションを一体的に推進することにより、様々な課題創造をもたらすための新たな戦略的取組みを構築するものである。</p> <p>これからの科学技術政策の中長期的に目指すべき大目標として、5つの国の姿を掲げ、説明を推進する。</p> <p><b>&lt;目指すべき国の姿&gt;</b></p> <p>1. 震災から復興、再生を遂げ、新紀元における持続的な成長と社会の発展を實現する国</p> <p>2. 安全かつ豊かで質の高い国民生活を築く国</p> <p>3. 防災・減災など地球規模の問題解決に先導的に取り組む国</p> <p>4. 国家存立の基盤となる科学技術を保持する国</p> <p>5. 「知」の資産を創出し続け、科学技術・文化として育む国</p> <p><b>&lt;今後の科学技術政策の基本方針&gt;</b></p> <p>1. 「科学技術イノベーション政策」の一貫性確保</p> <p>2. 「人材とそれを支える組織の役割」の一層の重視</p> <p>3. 「社会とともに創り進める政策」の実現</p>
	概 要	<p>I. 研究者等の養成・確保と研究開発システムの整備等</p> <p>(1) 研究者及び研究支援者の養成・確保 (2) 研究開発システムの整備 (3) 各種評価の充実</p> <p>II. 研究開発基盤の整備・充実</p> <p>(1) 研究開発基盤・設備の整備 (2) 研究開発に関する情報化の促進 (3) 知的基盤の整備</p> <p>III. 多元的な研究資金の拡充</p> <p>(1) 競争的資金の拡充 (2) 多様な研究開発活動の重点的資金の拡充 (3) 基礎的資金の充実</p> <p>IV. 私立大学における研究の充実</p> <p>V. 民間の研究開発の促進と国等の研究開発の成果の活用</p> <p>(1) 民間の研究開発の促進 (2) 国等の研究開発の成果の活用</p> <p>VI. 国際的な交流等の促進</p> <p>(1) 主体的・主体的な国際共同研究開発の推進 (2) 開放的・主体的な科学技術協力力の拡充 (3) 国際的な科学技術活動の活性化のための取組の推進</p> <p>VII. 地域における科学技術の振興</p> <p>VIII. 科学技術に関する学習の振興及び理解の増進と関心の喚起</p> <p>(1) 学校教育における理科教育・技術教育の充実 (2) 科学技術に親しむ多様な機会を確保 (3) 科学技術に関する理解の増進と関心の喚起</p>	<p>I. 科学技術の戦略的重点化</p> <p>1. 基礎研究の推進</p> <p>2. 国家的・社会的課題に対応した先端研究の重点化</p> <p>(1) タイフサイエンス文化 (2) 情報通信分野 (3) 環境分野 (4) ナノテクノロジー・材料分野 (5) システム分野 (6) 製造技術分野 (7) 社会基盤分野 (8) フロンティア分野</p> <p>3. 急遽に進展し得る領域への対応</p> <p>II. 優れた成果の創出・活用のための科学技術システム改革</p> <p>1. 研究開発システムの改革</p> <p>2. 産業技術力の強化と産業官公庁の仕組みの改革</p> <p>3. 地域における科学技術振興のための環境整備</p> <p>4. 優れた科学技術関係人材の養成と基盤的・科学的な科学技術に関する教育の改革</p> <p>5. 科学技術活動についての社会とのチャンネルの構築</p> <p>6. 科学技術に関する情報と社会的責任</p> <p>7. 科学技術振興のための基盤的整備</p> <p>III. 科学技術活動の国際化の推進</p> <p>1. 主体的な国際協力の活動の推進</p> <p>2. 国際的な情報発信力の強化</p> <p>3. 国内の研究環境の国際化</p>	<p>第2章 科学技術の戦略的重点化</p> <p>1. 基礎研究の推進</p> <p>2. 政策課題に対応型研究開発における重点化</p> <p>(1) 「重点推進5分野」及び「重点4分野」 (2) 分野別推進戦略の策定 (3) 「戦略重点科学技術」の選定</p> <p>3. 分野別推進戦略の策定及び実施に当たり考慮すべき事項</p> <p>(1) 新興領域・融合領域への対応 (2) 政策目標との関係の明確化及び研究開発目標の設定 (3) 戦略重点科学技術に係る優先的な配分事項 (4) 分野別推進戦略の効果的な実施～「活きた戦略」の実現</p> <p>第3章 科学技術システム改革</p> <p>1. 人材の育成・確保、活躍の促進</p> <p>2. 科学の発展と絶えざるイノベーションの創出</p> <p>3. 科学技術振興のための基盤的強化</p> <p>4. 国際活動の戦略的推進</p> <p>第4章 社会・国民に支持される科学技術</p> <p>1. 科学技術が及ぼす倫理的・法的・社会的課題への責任ある対応</p> <p>2. 科学技術に関する説明責任と情報発信の強化</p> <p>3. 科学技術に関する国民意識の醸成</p> <p>4. 国民の科学政策への主体的な参加の促進</p>

(3) ASV 推進計画

図表 2-5 3 ASV 推進計画の推移・概要

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

## 第2節 交通安全意識等に関するアンケート調査

### 1. アンケート調査概要

調査方法：インターネットアンケート

調査地域：全国

調査対象：

一般アンケート：16歳以上の男女

子供アンケート：小学生、中学生

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

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

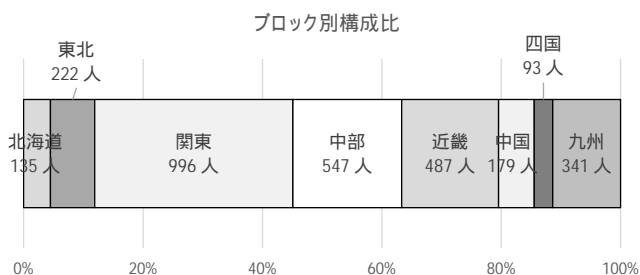
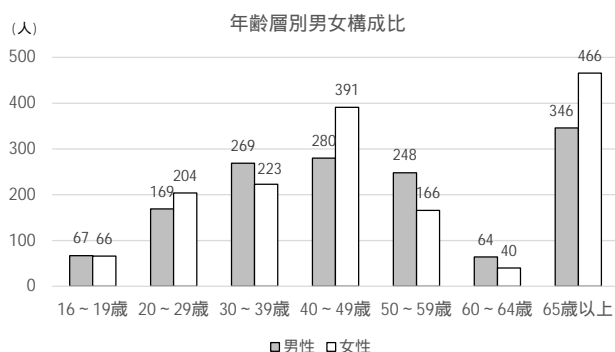
調査日時：2014年10月上旬の1週間

有効回答数：一般アンケート：3,000 サンプル

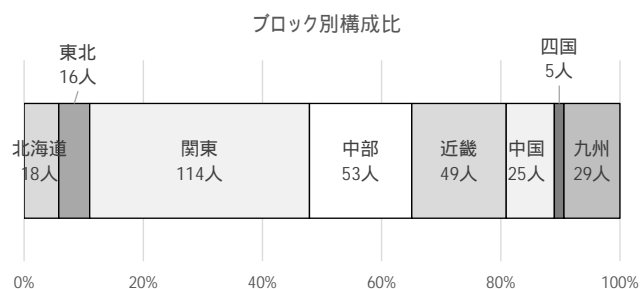
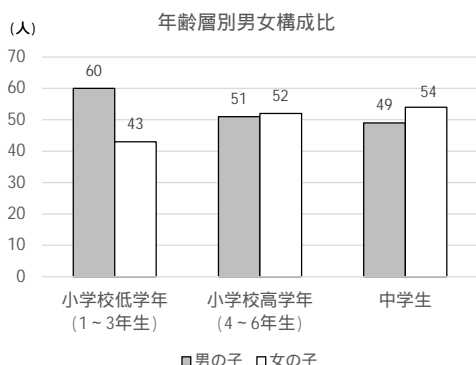
子供アンケート：309 サンプル

回答者属性等

#### 一般アンケート



#### 子供アンケート



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

調査票：参考資料参照

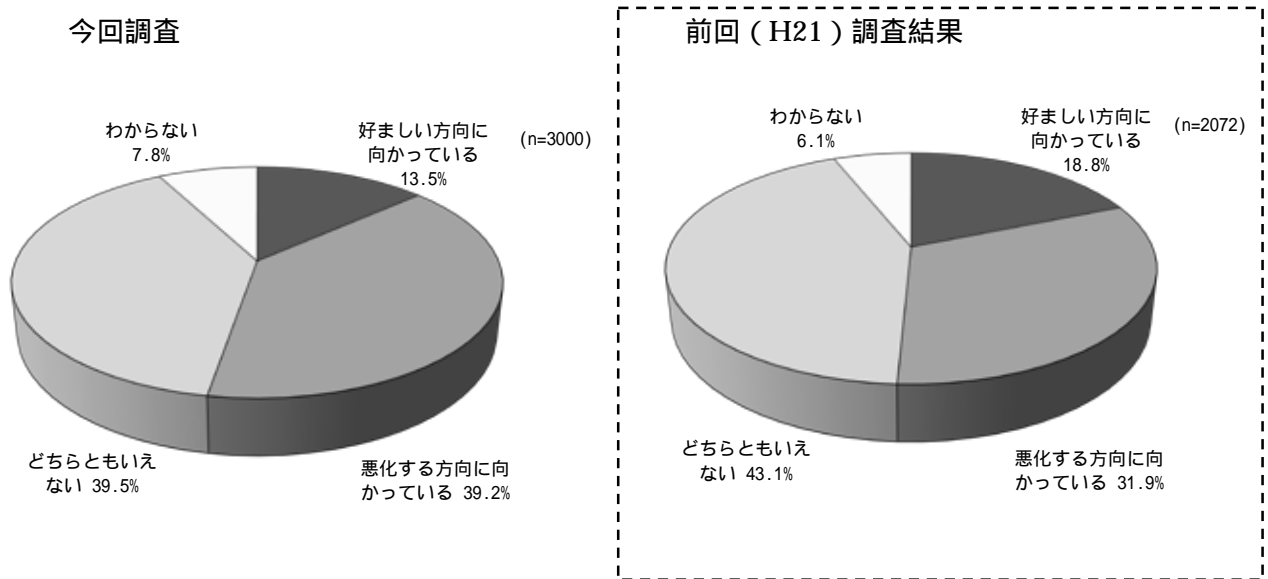
## 2. アンケート調査結果概要

### (1) 一般アンケート

#### 1) 交通事故に対する意識に関する質問

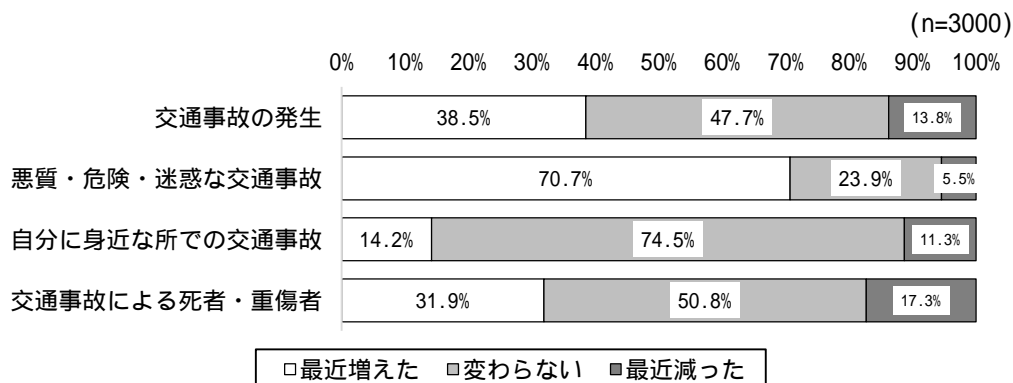
##### 問 13：交通事故の情勢についての質問

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



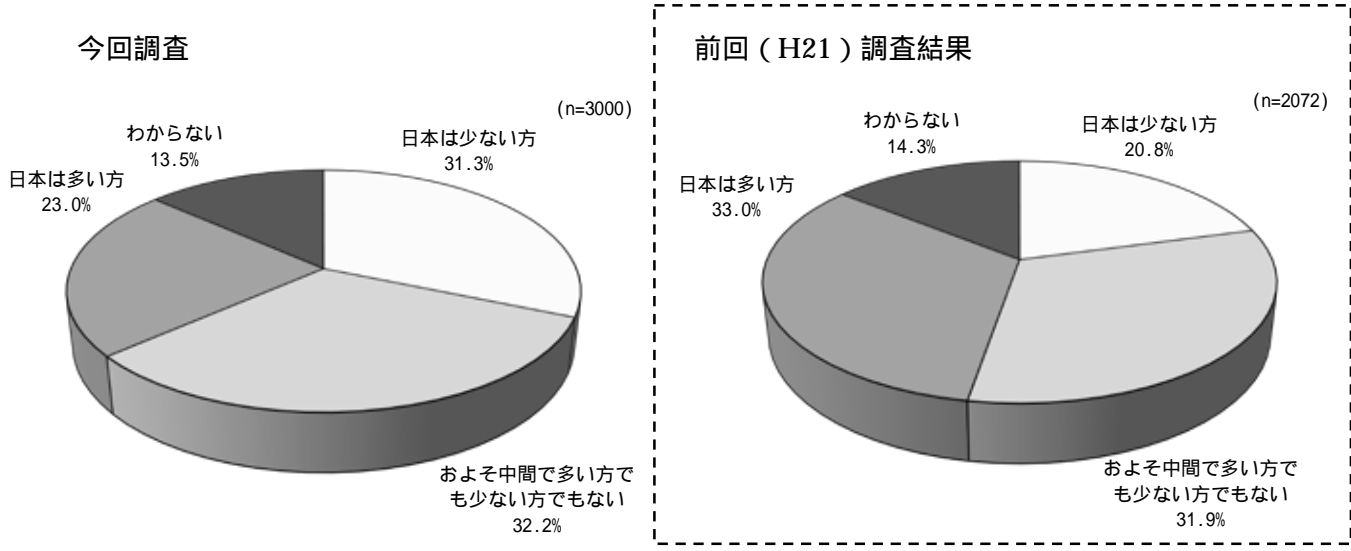
##### 問 14：交通事故に関するそれぞれの項目について、どのような方向に向かっているかという質問

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



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

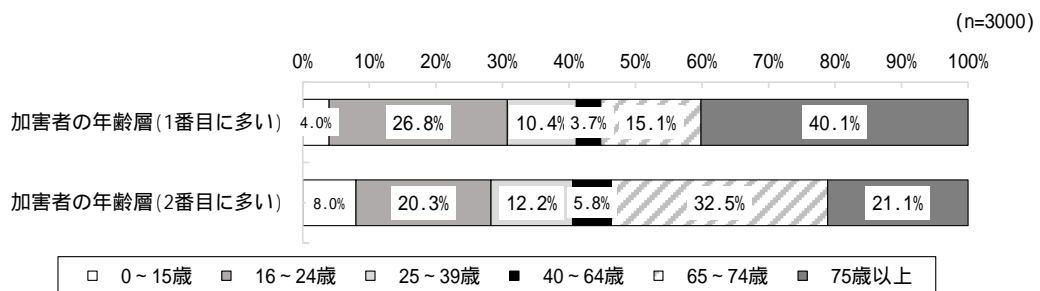
・「日本は少ない方である」( 31.3% )、「日本はおよそ中間で、多い方でも少ない方でもない」( 32.2% )と回答した人が多く、「日本は多い方である」との回答は、23.0%であった。  
 ・参考として、前回調査結果と比較すると、「日本は多い方」との回答は 1 割減少し、「日本は少ない方」と回答した人が 1 割程度増加している。



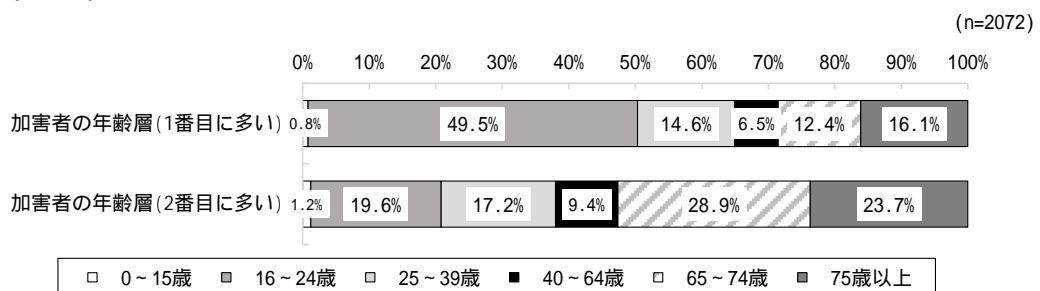
問 16：交通事故の加害者となる危険性が高いと思われる年齢層についての質問

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

今回調査結果



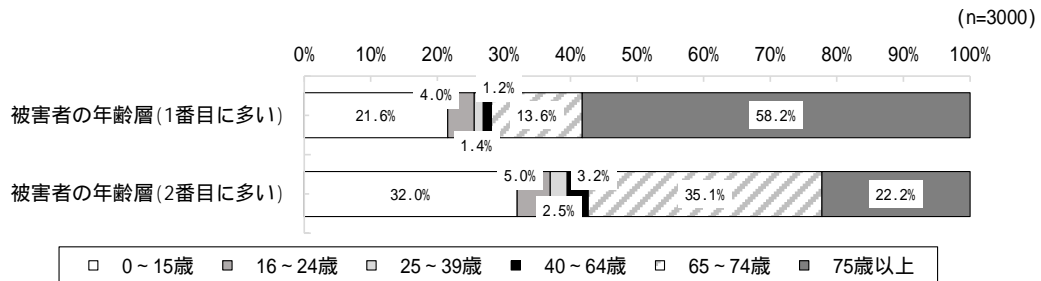
前回 (H21) 調査結果



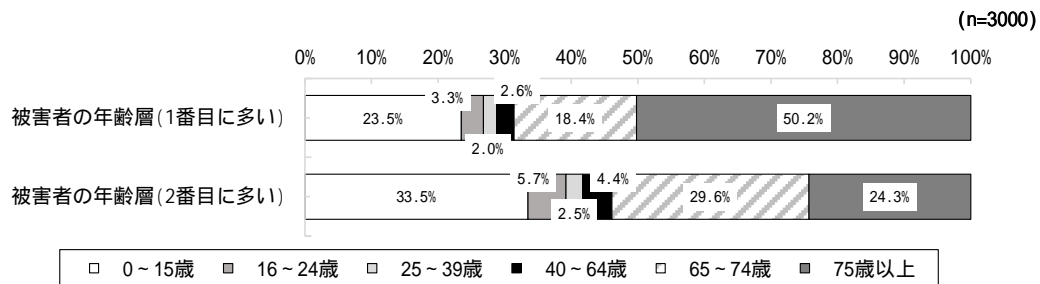
問 17：交通事故の被害者となる危険性が高いと思われる年齢層についての質問

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

今回調査結果



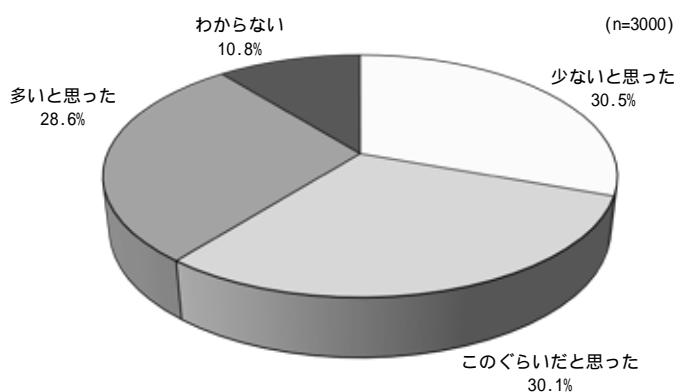
前回（H21）調査結果



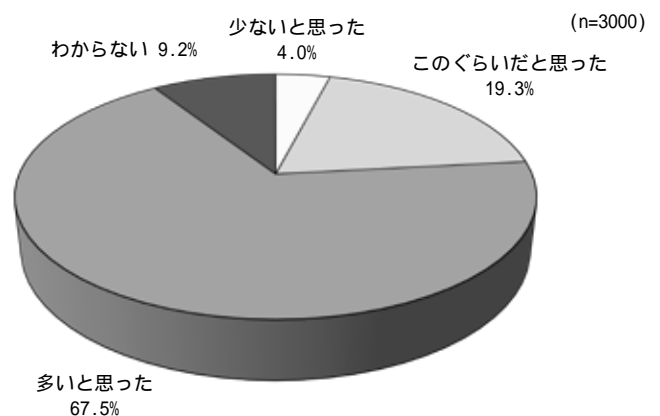
問 18、20：平成 25 年の交通事故死者数（4,373 人）及び死傷者数（約 78.6 万人）に対するイメージについての質問

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

死者数

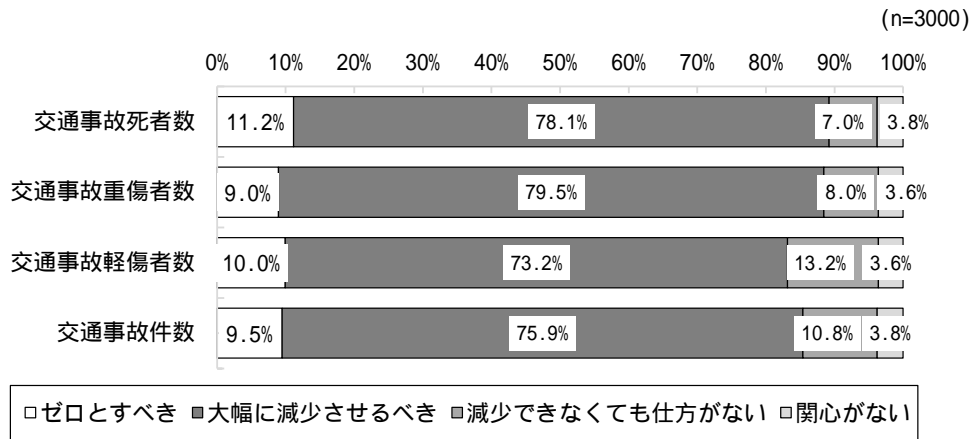


死傷者数



問 21：交通事故に対する考え方についての質問

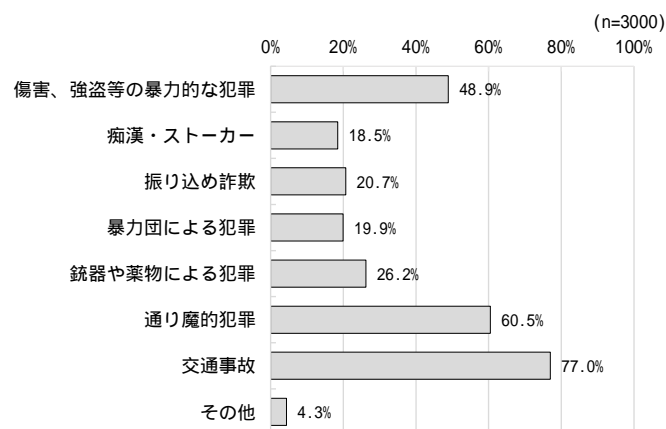
・交通事故に関する死者数、重傷者数、軽傷者数、事故件数はいずれも 8 割以上が「大幅に減少させるべき」、または「ゼロとすべき」という回答となっており、「減少できなくても仕方ない」、「関心がない」を大きく上回る結果となった。



## 2) 交通安全に対する意識・行動に関する質問

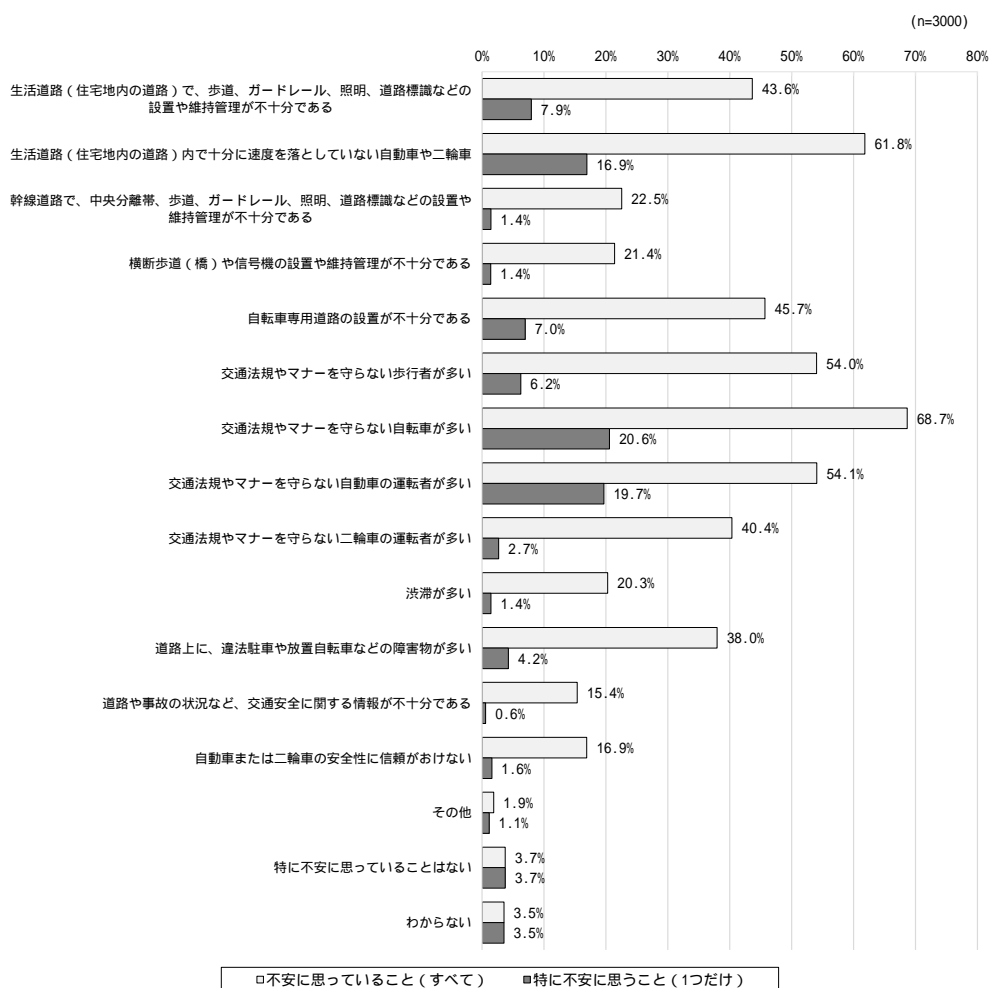
### 問 23：日常で特に不安を感じることについての質問

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



### 問 24：日頃、交通安全上不安に思っていることに関する質問

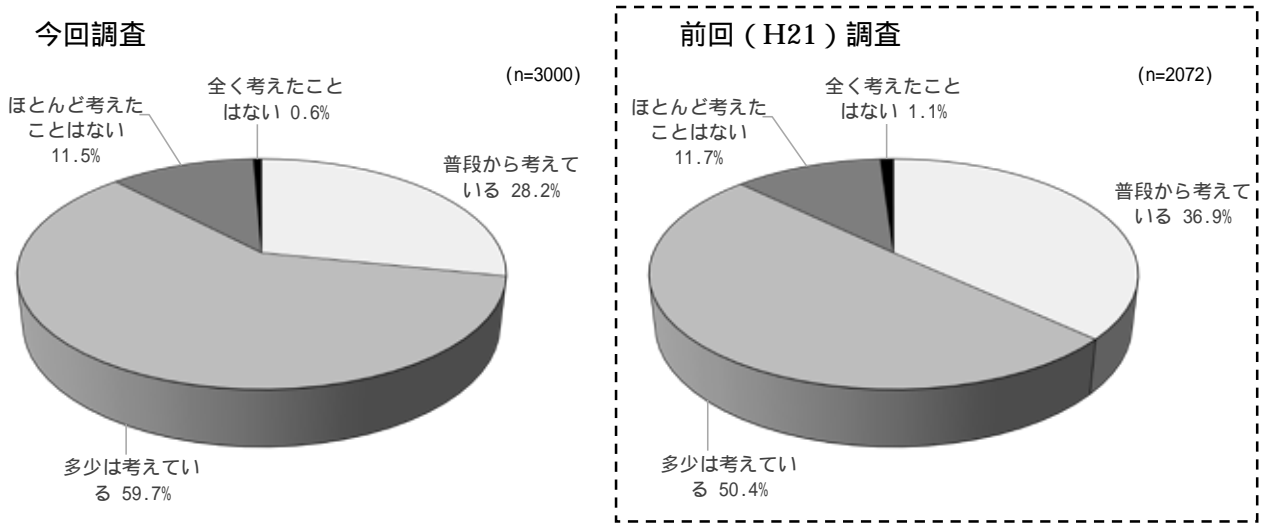
・「交通法規やマナーを守らない自転車が多い」(68.7%) がもっとも多く、次いで「生活道路内で十分速度を落としていない自動車や二輪車」(61.8%) が多い。  
 ・1つだけ回答する特に不安なことについても「交通法規やマナーを守らない自転車」(20.6%) が最も多くあげられた。





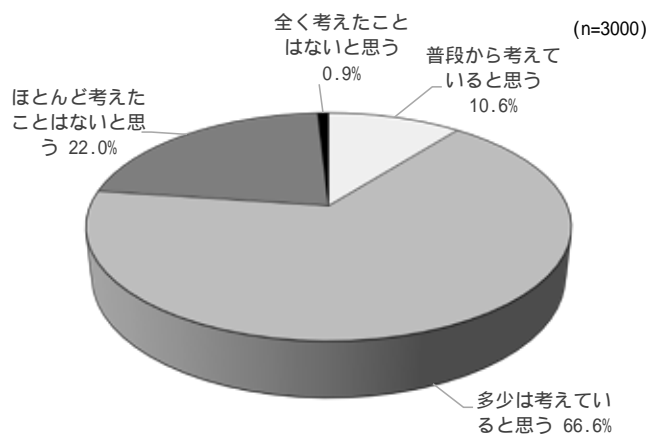
問 25：交通安全に関して、普段どのくらい考えているかという質問

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



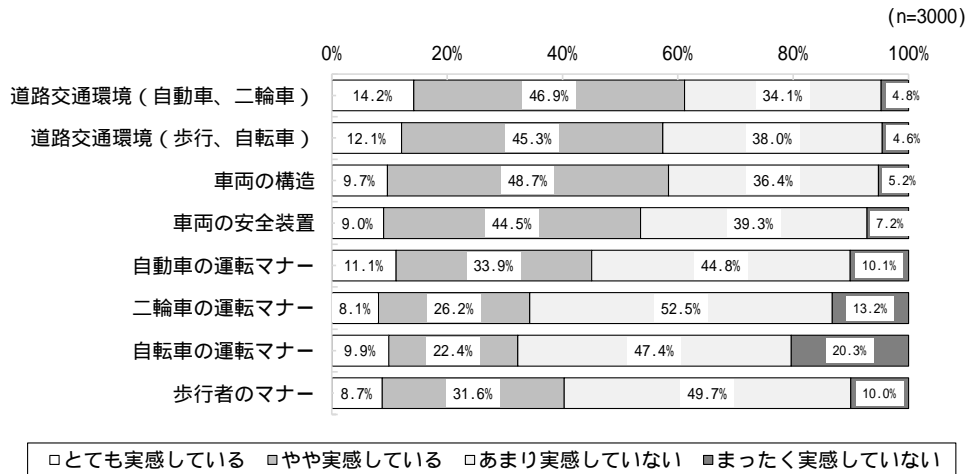
問 26：交通安全に関して、他の人が普段どのくらい考えていると思うかという質問

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



問 27：道路を通行するときに「安全・安心」を実感しているかという質問

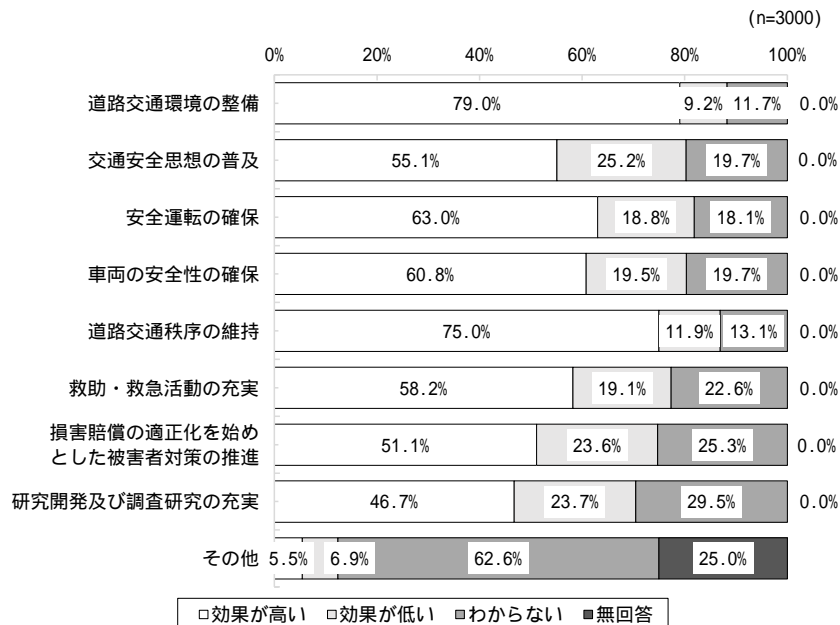
・安全・安心を実感しているという回答の方が多かったものとしては、「車両の構造」があげられる。一方、「自動車の運転マナー」、「二輪車の運転マナー」、「自転車の運転マナー」、「歩行者のマナー」については、安全・安心を実感していないという回答の方が多かった。



3）現在の道路交通安全対策に関する質問

問 30：現在進められている交通安全対策の効果の度合いに関する質問

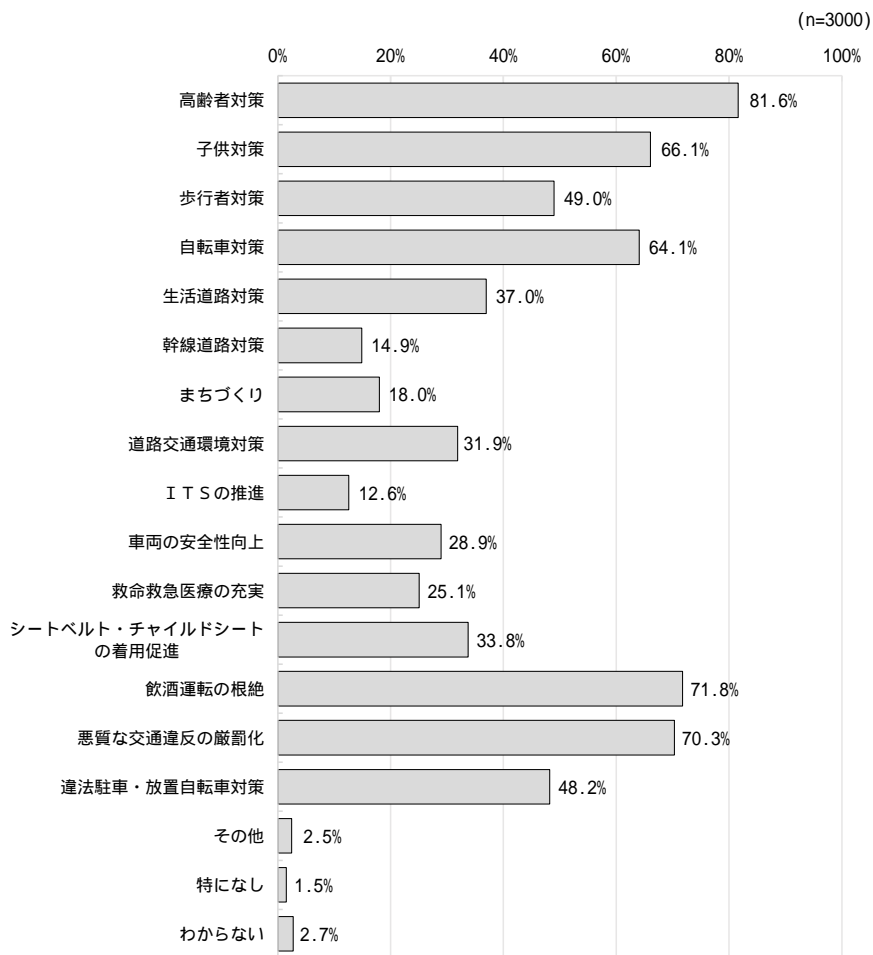
・最も効果が見込まれると回答があったのは「道路交通環境の整備」(79.0%)、次いで「道路交通秩序の維持」(75.0%)であった。



#### 4) 今後の交通安全対策に関する質問

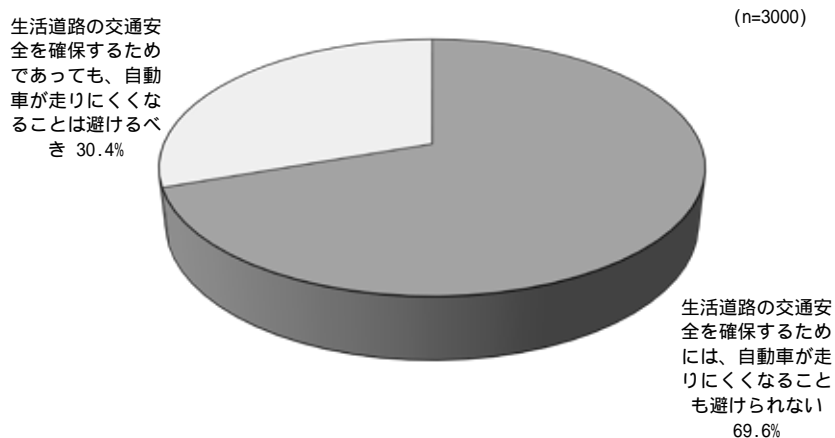
問 32：今後の交通安全対策において重要だと思われるキーワードについての質問

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



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

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



問 36：今後の交通安全対策についての考え（自由記述式）

主な意見を抜粋して以下に整理する。

高齢者や子供への対策強化

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

道路環境の整備等

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

取締りの強化・厳罰化

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

飲酒・薬物対策の推進

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

一人ひとりの意識の改善（及びそのための教育や啓発活動の推進）

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

安全教育の推進

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

運転免許制度の見直し等

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

車両の安全性を高める

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

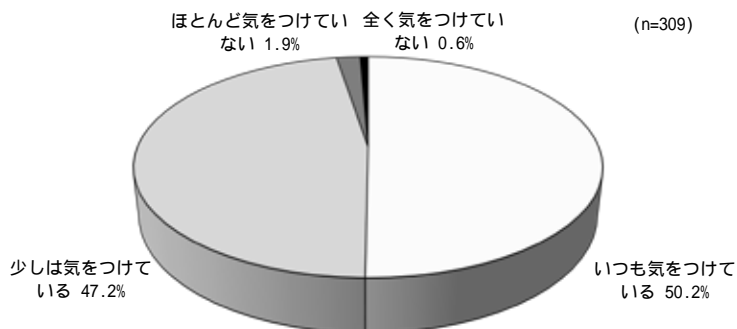
地域レベルでの対策が必要

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

## (2) 子供アンケート

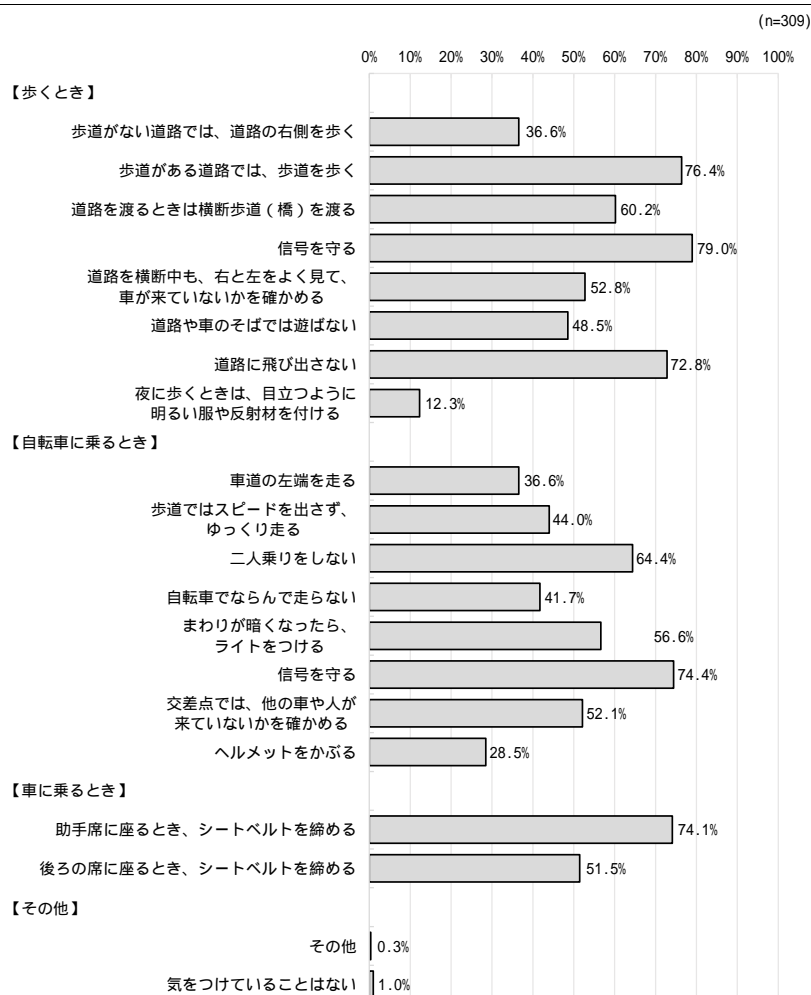
問5：普段交通安全にどのくらい気を付けているかという質問

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



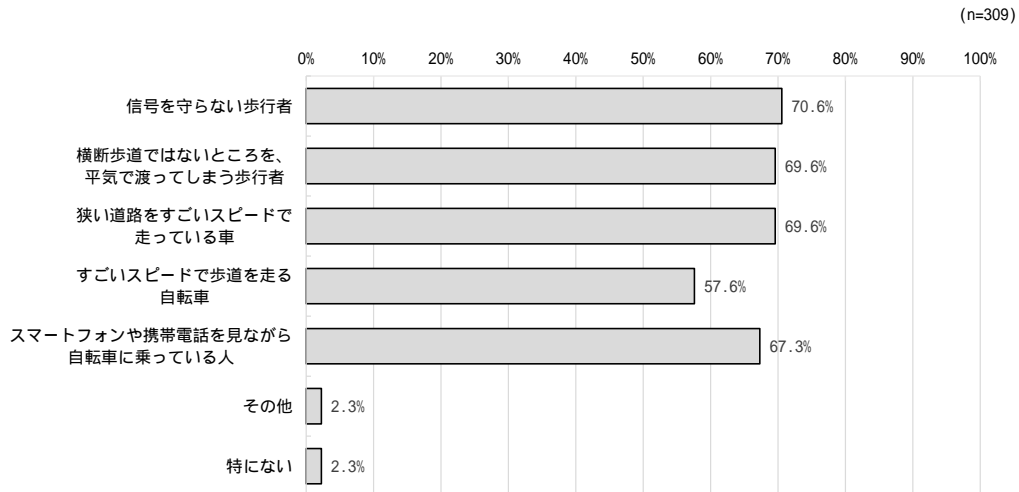
問6：交通安全について気を付けている事項に関する質問

・歩くときは「信号を守る」(79.0%)、「歩道を歩く」(76.4%)、「道路に飛び出さない」(72.8%)の順に「気を付けている」と回答した人が多かった。  
 ・自転車に乗っているときは「信号を守る」(74.4%)、「二人乗りをしない」(64.4%)が特に多かった。  
 ・車に乗るときは「助手席に乗るときシートベルトを締める」(74.1%)が特に多かった。



問 13：周りの大人の危険な交通行動に関する質問

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



### 第3節 第9次交通安全基本計画（道路交通安全対策部分）の評価

#### 1. 評価の考え方

##### (1) 評価の考え方

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

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

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

体系的整理の考え方を基に、具体的には次のように整理を行った。

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

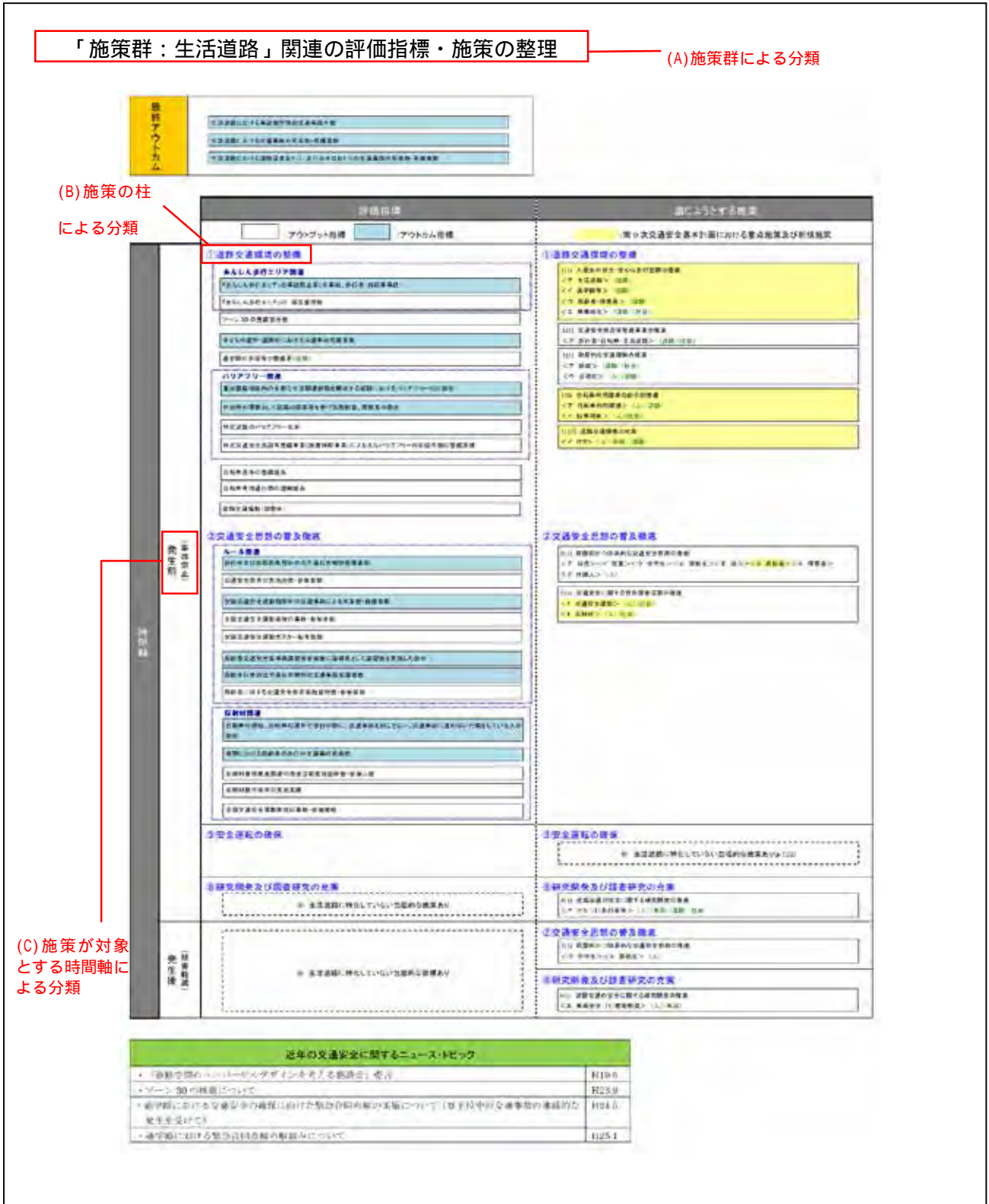
図表 2-54 評価指標・施策群の体系的整理の分類の考え方と項目

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

(2) 評価指標・施策群の体系的整理

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

図表 2-5 5 体系的整理の表の見方





図表 2-5 6 「施策群：高齢者」関連の評価指標・施策の整理

最終アウトカム	状態別死傷者・死傷者数(%) 減少率
	高齢者人口(%) 高齢者に対する交通事故死者・負傷者数(%) 減少率
	高齢者人口当たりの交通事故件数
	第一当事者別交通事故死者数・負傷者数(%) 減少率
	保護者一人当たりの見守り(%) 減少率・増加率

評価指標		講じようとする施策
□	■	
アウトプット指標		アウトカム指標
発生前	①道路交通環境の整備	①道路交通環境の整備
	②交通安全思想の普及徹底	②交通安全思想の普及徹底
	③安全運転の確保	③安全運転の確保
	④車両の安全性の確保	④車両の安全性の確保
	⑤道路交通秩序の維持	⑤道路交通秩序の維持
	⑥研究開発及び調査研究の充実	⑥研究開発及び調査研究の充実
発生後	③安全運転の確保	③安全運転の確保
	④車両の安全性の確保	④車両の安全性の確保

近年の交通安全に関するニューストピック	
・高齢者に対する交通安全に関するニュース(平成21年以降) (注)	R21.4
・高齢者に対する交通安全に関するニュース(注)	R21.4
・高齢者に対する交通安全に関するニュース(注)	R21.8

図表 2-57 「施策群：子ども」関連の評価指標・施策の整理

最終アウトカム	児童発生数・死傷者数(15歳以下)
	子どもの通学・通園中・登校・学帰中・下校における交通事故死傷者数
	年間発生人口 10万人当たり交通事故死者数・負傷者数(15歳以下)
	産別アンケートによる評価(15歳以下、発生者)

		評価指標	講じようとする施策
		<div style="border: 1px solid black; padding: 2px;"> <span style="background-color: #ADD8E6; border: 1px solid black; display: inline-block; width: 15px; height: 10px;"></span> : アウトプット指標                 </div> <div style="border: 1px solid black; padding: 2px; margin-left: 10px;"> <span style="background-color: #ADD8E6; border: 1px solid black; display: inline-block; width: 15px; height: 10px;"></span> : アウトカム指標                 </div>	<div style="border: 1px solid black; padding: 2px;"> <span style="background-color: #FFD700; border: 1px solid black; display: inline-block; width: 15px; height: 10px;"></span> : 第9次交通安全基本計画における重点施策及び新規施策                 </div>
時間軸	発生前 (事故防止)	<b>①道路交通環境の整備</b> 子どもの通学・通園中における交通安全対策の有無 通学路の歩道の整備率(道路) 重点整備地区内の主要な生活動線経路を構成する道路におけるバリアフリー化の割合 外出時の障害として道路の障害等を挙げる高齢者、障害者の割合 特定道路のバリアフリー比率 特定交通安全施設等整備事業(国費補助事業)による主なバリアフリー対応信号機の整備実績	<b>①道路交通環境の整備</b> H1) 人混みの安全・安心な歩行空間の整備 <ア 通学路等> (道路) H2) 交通安全施設等整備事業の推進 <ア 歩行者・自転車・生活道路> (道路) H3) 交通安全に寄与する道路交通環境整備 <ウ 遊び場> (人)・(社会)
		<b>②交通安全思想の普及徹底</b> <b>教育関連</b> 歩行中及び自転車乗用中の法令違反発生件数 交通安全教育の実施回数・参加者数 全国交通安全運動期間中の交通安全に関する啓発・教育者数 全国交通安全運動実施行事数・参加者数 全国交通安全運動ポスター配布枚数 自転車乗用中の法令違反発生件数 自転車が原因の当事者となる交通事故件数 自転車の通行ルールに関する認知・遵守率、行動変容 対象年齢児童・幼児(12歳以下)の自転車乗用中乗客者のヘルメット着用率 自転車教室等の実施回数と参加者数	<b>②交通安全思想の普及徹底</b> H1) 段階的かつ体系的な交通安全教育の推進 <ア 幼児> (人) <イ 児童> (人) <ウ 中学生> (人) <エ 高校生> (人) H2) 交通安全に関する普及啓発活動の推進 <ア 交通安全運動> (人) <ト 誌報> (人) <ク チャイルドシート> (人)・(車両)
		<b>③安全運転の確保</b>	<b>③安全運転の確保</b> H1) 運転者教育等の充実 <ア シートベルト・チャイルドシート・乗車用ヘルメット> (人)・(車両)
		<b>④車両の安全性の確保</b> 自転車乗用中の4歳以下乗客者数 チャイルドシートの安全性に関する情報提供(チャイルドシートアセスメント実施件数)	<b>④車両の安全性の確保</b> H2) 自動車アセスメント情報の提供等 (人)・(車両)
		<b>⑤道路交通秩序の維持</b> ※ 子どもに特化していない包括的な施策あり(p.128) 悪質性、危険性、危険性の高い違反のあった交通事故件数 違反者別交通安全意識向上件数の割合	<b>⑤道路交通秩序の維持</b> H2) 悪質加害者の抑止 <ア 認知・覚醒・学校等での指導> (人) H3) 交通の円滑化・秩序の向上等 <ア 一般道路(歩道・自転車道・歩道等)> (人)
発生後 (被害軽減)	<b>②交通安全思想の普及徹底</b>		
	<b>⑤救助・救急活動の充実</b> 心臓でかこー市民による心臓除颤が実施された事例のうち、一般市民による救急隊が行われなかったものの1名が救急隊員及び19歳若くは18歳未満の若者 普及率(学校安全教室(心臓蘇生法実証講習会)の実施回数)	※ 子どもに特化していない包括的な施策あり H1) 救助・救急体制の整備 <ウ 救急手当て普及啓発> (人)・(社会)	

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

