

道路交通安全に関する基本政策等に係る 調査報告書

令和 7 年 3 月

内閣府政策統括官（共生・共助担当）

（委託先：株式会社富士通総研）

【目 次】

第1章 調査の概要	1
第1項 本調査の背景及び目的	1
1-1 検討会の概要	2
第2項 各調査等の概要	3
2-1 第11次交通安全基本計画に関する評価書（道路交通）（案）の作成（本報告書別添1参照）	3
2-2 交通安全意識等に関する国民アンケート調査（本報告書第2章）	3
2-3 第12次計画に盛り込むべき事項に関する地方公共団体、関係団体及び被害者団体等調査（本報告書第3章）	3
2-4 道路交通事故の長期予測（本報告書第4章）	3
2-5 専門委員会議において議論すべき事項（本報告書別添2参照）	4
第2章 交通安全意識等に関する国民アンケート調査	5
第1項 調査概要	5
第2項 結果概要	7
第3項 集計と分析	15
3-1 普段の移動や免許に関する考え等	15
3-2 交通事故に関する認識	23
3-3 交通安全に関する対策についての認識	31
3-4 交通安全に関する普段からの考え	36
3-5 先端技術の活用に関する認識	42
参考資料：調査票	52
第3章 第12次計画に盛り込むべき事項に関する地方公共団体、関係団体及び被害者団体等調査	71
第1項 調査概要	71
1-1 調査の対象	71
1-2 調査内容	71
第2項 調査結果	72
2-1 施策の対象別かつ第11次計画の8つの柱別に見た主な意見	72
参考資料：調査票	78
第4章 道路交通事故の長期予測	83
第1項 実施方針	83
第2項 実施方法	83

第3項 予測結果の概要	87
第4項 予測結果	88
4-1 各モデルの予測結果	88
4-2 回帰分析の結果	94
第5項 新型コロナウイルス感染症流行以降の構造変化に関する検討	96
5-1 外出率の変化	96
5-2 交通モードの変化	100
5-3 働き方の変化	101
第6項 第12次計画における目標値の設定に関する議論	102
6-1 死者数	102
6-2 重傷者数	102

別添1：第11次交通安全基本計画に関する評価書（道路交通）

別添2：専門委員会において議論すべき事項（素案）

第 1 章 調査の概要

第 1 項 本調査の背景及び目的

交通安全基本計画（以下、「計画」という。）は、交通安全対策基本法に基づき、陸上、海上及び航空交通の安全に関する総合的かつ長期的な施策の大綱等を定めるものである。中央交通安全対策会議において昭和 46 年に第 1 次の計画が作成され、以降 5 年ごとに作成されている。

令和 3 年 3 月 29 日、中央交通安全対策会議において、5 か年計画である第 11 次計画（計画期間：令和 3 年度～令和 7 年度）を作成し、交通安全対策を進めているところである。

令和 8 年度からの第 12 次計画の作成に向けて検討すべき事項を整理するため、本検討会においては、第 11 次計画の評価書を作成するとともに、国民の交通安全意識等に関するアンケート調査（以下「国民アンケート調査」という。）、地方公共団体及び関係団体に対する第 12 次計画に盛り込むべき事項に関する調査、交通事故被害者等の関係団体（以下「関係団体調査」という。）からの意見聴取及び道路交通事故の長期予測等を実施した。

これらの調査等を踏まえて、中央交通安全対策会議専門委員会（以下「専門委員会」という。）に提出する、第 12 次計画策定に向けて専門委員会において議論すべき主な事項（第 12 次計画の理念、目標、視点、施策等）の素案を作成した。

図表 1-1 計画の評価・検討の流れ

第10次計画	第11次計画					第12次計画
～令和 2 年度	令和 3 年度	令和 4 年度	令和 5 年度	令和 6 年度	令和 7 年度	令和 8 年度～
実施会議			交通安全基本計画の総合的な効果分析手法に関する検討会 ● 評価実施のための分析方法の検討 ● 新規データの取得及び分析 ● 評価書案の作成	当調査検討会 ● 評価書の作成 ● 国民の交通安全意識等に関するアンケート調査 ● 関係団体等の要望調査 ● 道路交通事故の長期予測 ● 第11次計画に盛り込むべき事項の検討	中央交通安全対策会議専門委員会 ● 評価結果を踏まえた第12次計画（中間案）の作成 ● 公聴会、都道府県・政令指定都市交通安全対策主管課（室）長会議、パブリックコメントの実施 ● 中央交通安全対策会議における計画決定	

1-1 検討会の概要

今後の道路交通安全対策の基本的なあり方について専門的な知見を交えて検討するため、「道路交通安全に関する基本政策等検討会」（以下、「検討会」という。）を設置した。本報告書の内容は、この検討会での検討内容を踏まえてとりまとめたものである。検討会の委員及びオブザーバーの名簿は図表 1-2、検討会開催概要は図表 1-3 のとおりである。

図表 1-2 検討会の委員、オブザーバーの名簿

種 別	氏 名	所 属
座長	赤羽 弘和	千葉工業大学創造工学部都市環境工学科教授
委員	井料 美帆	名古屋大学大学院環境学研究科都市環境学専攻准教授
	小川 和久	東北工業大学総合教育センター教授
	古笛 恵子	弁護士、中央大学法科大学院客員教授
	小竹 元基	東京科学大学工学院機械系教授
	中村 英樹	名古屋大学大学院環境学研究科都市環境学専攻教授
	二村 真理子	東京女子大学現代教養学部国際社会学科経済学専攻教授
	森本 章倫	早稲田大学理工学術院創造理工学部社会環境工学科教授
	守谷 俊	自治医科大学医学部総合医学第1講座教授
アドバイザー	中村 彰宏	中央大学経済学部教授
オブザーバー	須賀 正志	内閣府科学技術・イノベーション推進事務局参事官付企画官
	今井 宗雄	警察庁交通局交通企画課長
	麻山 健太郎	デジタル庁統括官(国民向けサービスグループ)付参事官
	影井 敬義	総務省総合通信基盤局電波部移動通信課新世代移動通信システム推進室長
	岡地 俊季	総務省消防庁消防・救急課救急企画室長
	岩倉 禎尚	文部科学省総合教育政策局男女共同参画共生社会学習・安全課 安全教育推進室長
	伊藤 建	経済産業省製造産業局自動車課モビリティ DX 室長
	田中 賢二	国土交通省総合政策局総務課長(交通安全対策室長)
	大井 裕子	国土交通省道路局道路交通管理課長
	直原 史明	国土交通省道路局自転車活用推進本部事務局次長
	阿部 俊彦	国土交通省道路局環境安全・防災課道路交通安全対策室長
	永井 啓文	国土交通省物流・自動車局安全政策課長
内閣府	児玉 克敏	政策統括官(共生・共助担当) 付参事官(交通安全対策担当)

図表 1-3 検討会開催概要

開催回数	開催日
第1回	令和6年6月24日
第2回	令和6年9月13日
第3回	令和6年10月25日
第4回	令和7年1月16日

第2項 各調査等の概要

本調査における成果の全体像を俯瞰するため、各章の要約を以下に記す。

2-1 第11次交通安全基本計画に関する評価書（道路交通）（案）の作成（本報告書別添1参照）

- 第11次計画の「今後の道路交通安全対策を考える視点」における「重視すべき視点」である「高齢者及び子供」、「歩行者及び自転車」並びに「生活道路」を含めた様々な観点からの交通事故に関する「横断的な分析」を実施した。
- 「重点施策及び新規施策の評価」として、施策の「資源」、「実績」及び「効果」について関係を論理的に組み立てた上で評価を実施するとともに、「重視すべき視点」のうち高齢者、子供、歩行者、自転車、生活道路の交通事故削減（目的）と重点施策及び新規施策（手段）の関係について、ロジックモデルを用いて整理を試みた。
- 「新規施策及び重点施策」以外の施策については、「その他の施策の評価」として、主に施策の「実績」を定量的に把握し、評価を実施した。
- さらに、「重視すべき視点」のうち「先端技術の活用推進」の評価として、第11次計画に記載された先端技術等を整理したうえで、車両・道路・人の観点から評価対象を取り上げ、各先端技術の普及状況や活用による事故減少効果を評価するとともに、「きめ細かな対策」、「地域一体の対策」の評価として、各都道府県を通じて、各地域におけるきめ細かな対策、地域一体の対策の事例を収集し、評価を実施した。

2-2 交通安全意識等に関する国民アンケート調査（本報告書第2章）

- 全国の16歳以上の国民3,000人を対象として、普段の移動や運転免許に関する考え等、交通事故に関する認識、交通安全に関する対策についての認識、交通安全に関する普段からの考え、先端技術の活用に関する認識について調査を実施した。

2-3 第12次計画に盛り込むべき事項に関する地方公共団体、関係団体及び被害者団体等調査（本報告書第3章）

- 都道府県の交通安全対策担当部署、関係団体及び被害者団体等を対象として、交通安全に関する、第11次計画期間中の主な取組や今後令和12年度までに重視する主な取組と国に期待する交通事故対策について調査を実施した。

2-4 道路交通事故の長期予測（本報告書第4章）

- 「道路交通の安全についての目標」を検討する際の参考とするため、交通事故死者数（24時間以内）、重傷者数について、長期予測を実施した。

2-5 専門委員会議において議論すべき事項（本報告書別添2参照）

第12次計画策定に向けて専門委員会議において議論すべき第12次計画の理念、目標、視点、施策等の主な事項を、素案としてまとめた。

第2章 交通安全意識等に関する国民アンケート調査

本章では、国民の交通安全意識及び交通安全対策に関する国民の要求を明らかにするために実施した国民アンケート調査の結果を記載する。

第1項 調査概要

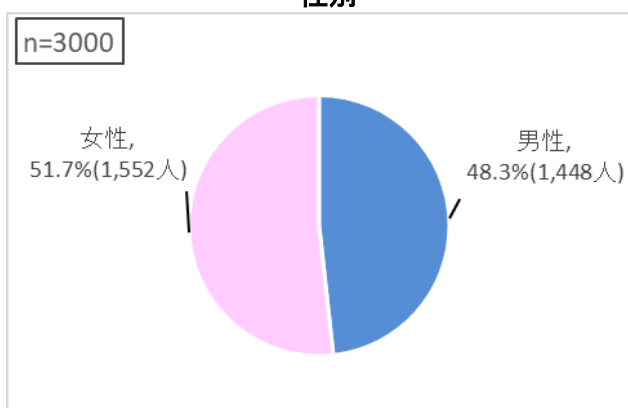
- 目的：国民の交通安全意識及び交通安全対策に関する要求を明らかにする。
- 調査対象：令和5年1月1日住民基本台帳年齢階級別人口（都道府県別）に基づき、以下のよう
な区分でサンプル数の割り付けを行い、インターネット調査会社が有するモニター
から、各区分における該当数の回答を回収した。

性別	住所地域	年齢階層						住所地域 合計
		16歳 ～24歳	25歳 ～39歳	40歳 ～64歳	65歳 ～74歳	75歳 以上	計	
男性	北海道	6	10	23	10	9	58	125
	東北	9	17	38	17	15	96	201
	関東	58	109	213	69	66	515	1,048
	中部	30	47	98	37	37	249	505
	近畿	30	47	101	35	37	250	528
	中国	11	15	31	13	13	83	171
	四国	5	7	16	8	6	42	89
	九州・沖縄	18	28	61	26	22	155	333
	計	167	280	581	215	205	1,448	
女性	北海道	6	10	24	12	15	67	
	東北	9	15	38	19	24	105	
	関東	55	103	204	73	98	533	
	中部	25	43	95	40	53	256	
	近畿	29	47	103	41	58	278	
	中国	9	14	31	14	20	88	
	四国	5	6	16	9	11	47	
	九州・沖縄	18	28	65	30	37	178	
	計	156	266	576	238	316	1,552	
	年齢階層 合計	323	546	1,157	453	521		3,000

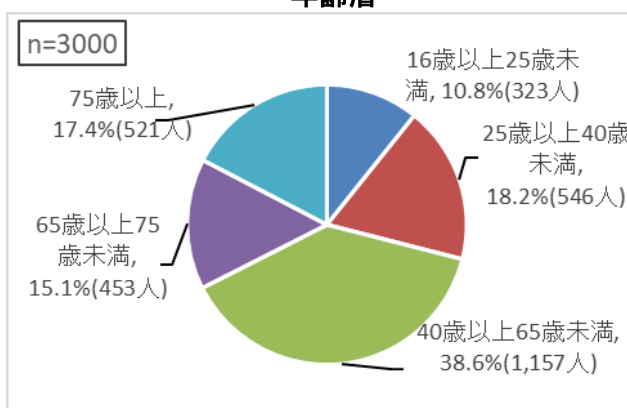
- 調査時期：2024年7月31日～8月8日

■ 回答者属性

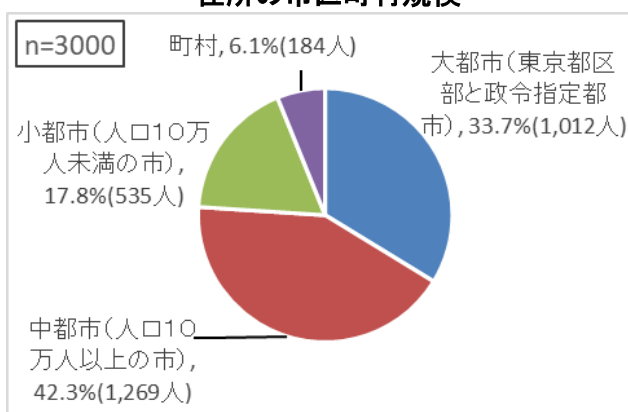
性別



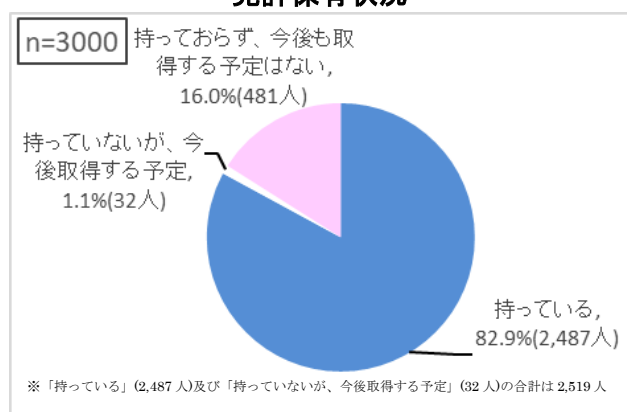
年齢層



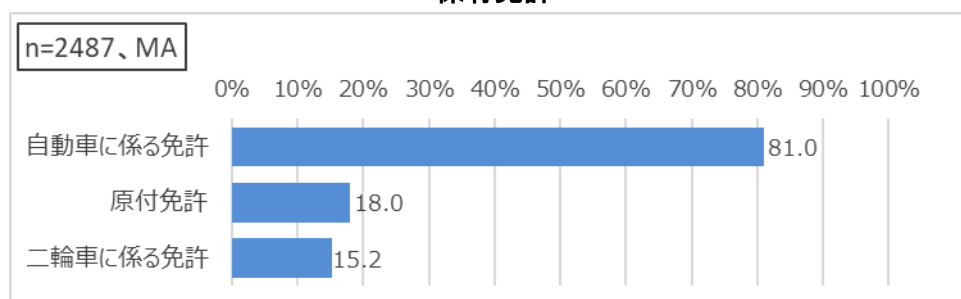
住所の市区町村規模



免許保有状況



保有免許



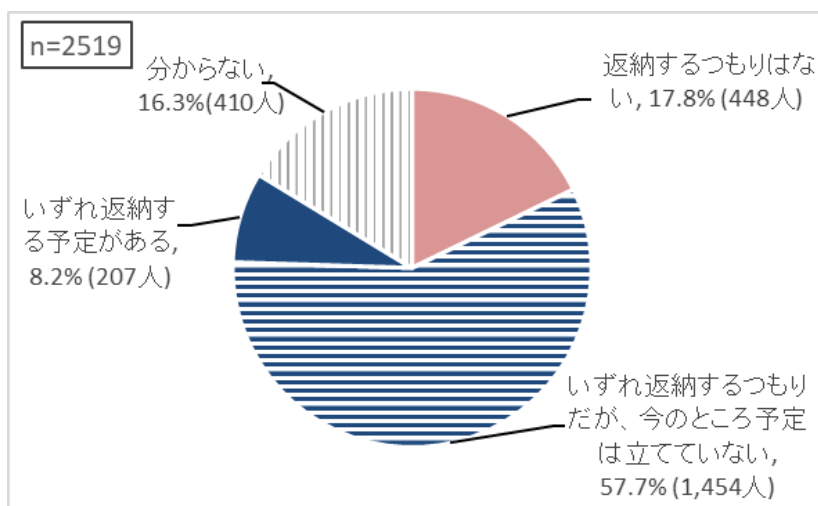
※本章において、グラフの構成比は小数点以下第2位を四捨五入しているため、合計しても必ずしも100とはならない。

第2項 結果概要

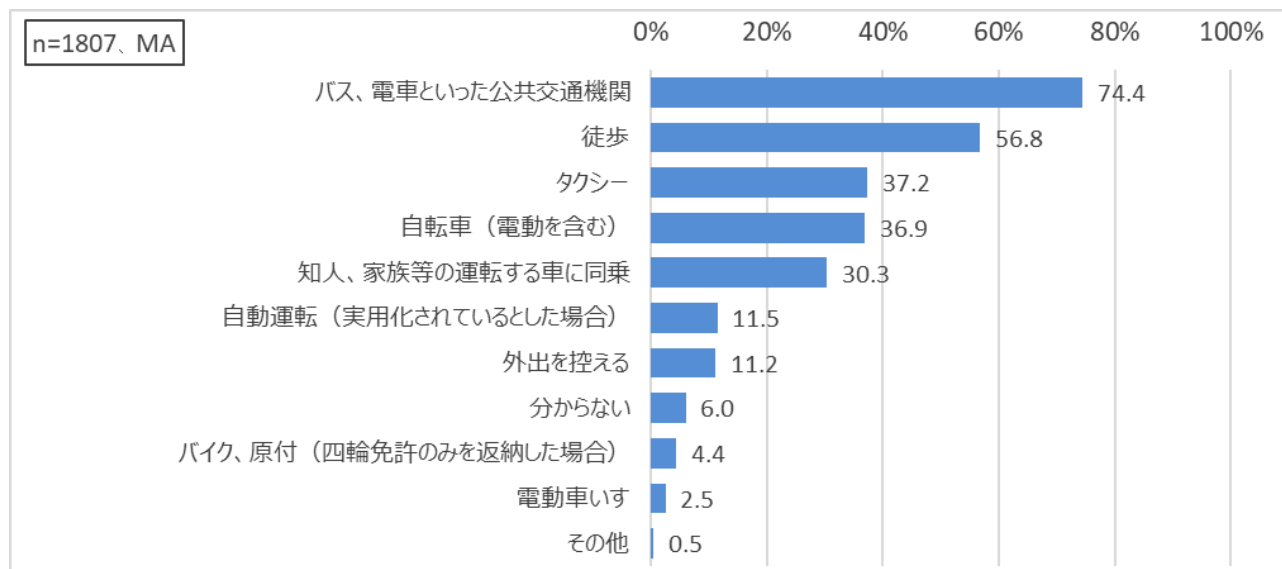
(1) 普段の移動や免許に関する考え等

- 運転免許を保有している者及び取得予定のある者（n=2,519）のうち、返納意向のない者の割合は17.8%、返納意向のある者の割合は65.9%であった（図表 2-1）。
- 免許返納後の代替の移動手段は、「バス、電車といった公共交通機関」が74.4%と最も多く、「徒歩」の56.8%、「タクシー」の37.2%、「自転車（電動を含む）」の36.9%と続く（「いずれ返納する予定である（返納を予定している年齢がある）」「いずれ返納するつもりだが、今のところ予定は立てていない」者（n=1,807）のうちの割合）（図表 2-2）。
- 返納意向のない者の免許を自主返納しない理由は、「日常生活での移動に支障が生じて、不便だから」が44.0%で最も多く、「災害や家族の急病等緊急時のために念のために所持しておきたいから」の27.9%、「運転することが楽しいから」の20.5%と続く（「返納するつもりはない」者（n=448）のうちの割合）（図表 2-3）。

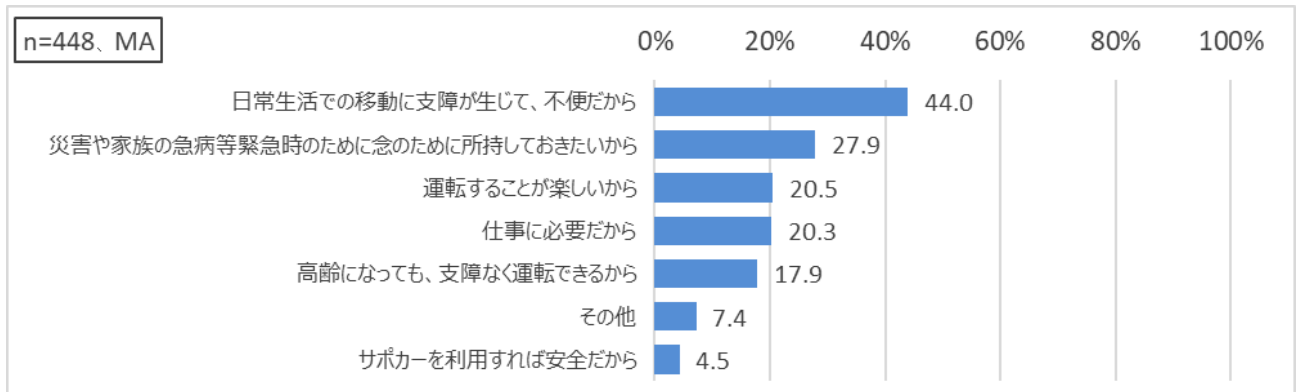
図表 2-1 免許返納の意向



図表 2-2 免許返納後の代替の移動手段



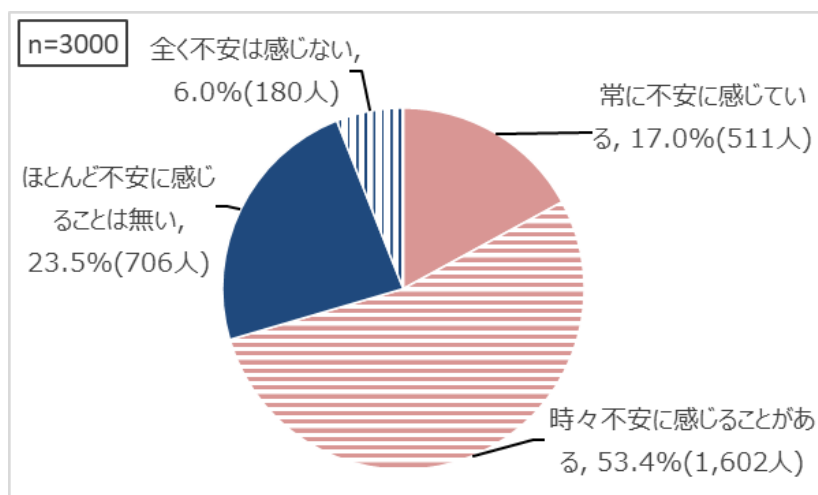
図表 2-3 免許を自主返納しない理由



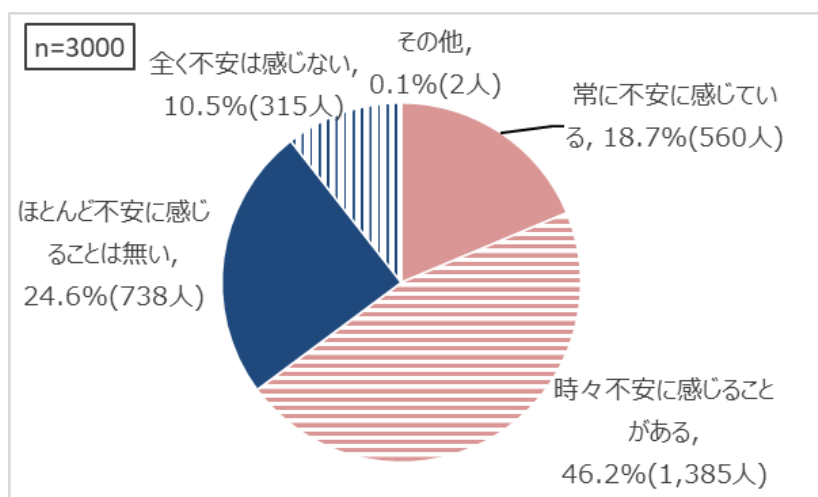
(2) 交通事故に関する現状認識と目指すべき方向性

- 日常生活で交通事故の被害者になる可能性について不安を感じている者の割合は70.5%、不安を感じていない者の割合は29.5%であった（図表 2-4）。
- 日常生活で交通事故の加害者になる可能性について不安を感じている者の割合は64.9%、不安を感じていない者の割合は35.1%であった（図表 2-5）。
- 道路交通の情勢がどのような方向に向かっているか、人とその状態別に見ると、幼児、小学生、中学生、高校生、若者に比べ、高齢者に関わる道路交通の情勢について「危険になっている」と回答した者の割合が大きかった（図表 2-6）。
- 今後5年ほどを見据えた全体的な目指すべき方向性は、「事故発生件数」「死者数」「重傷者数」「負傷者数」とも、「ゼロとすべきである」または「大幅に減少させるべきである」とした者の割合が53.9%～63.6%と過半であった（図表 2-7）。

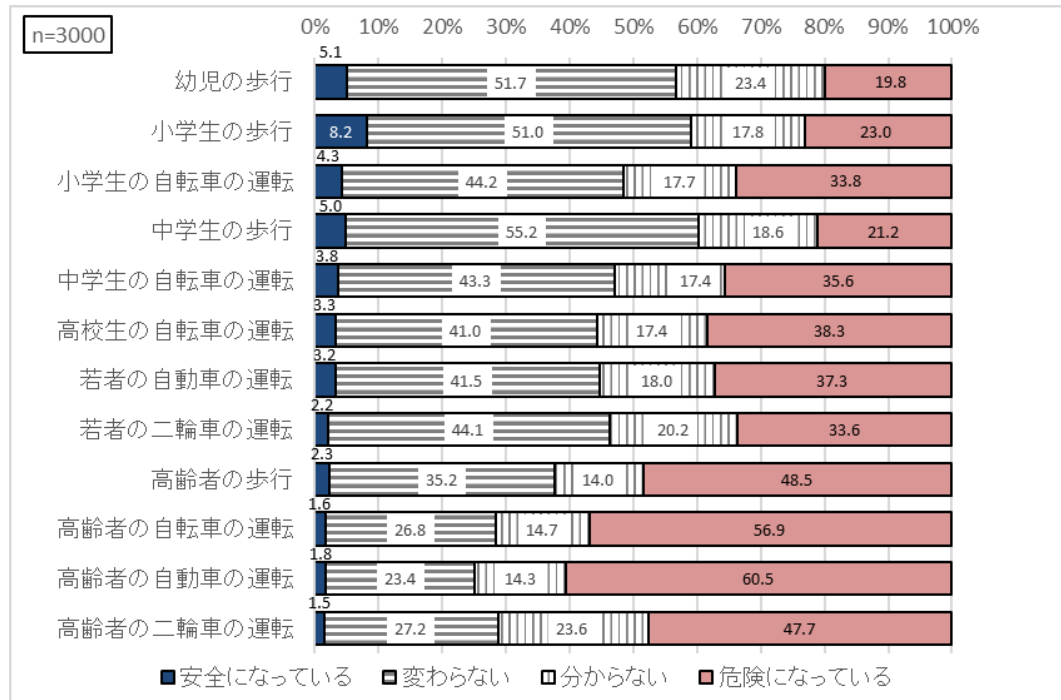
図表 2-4 被害者になる可能性への不安



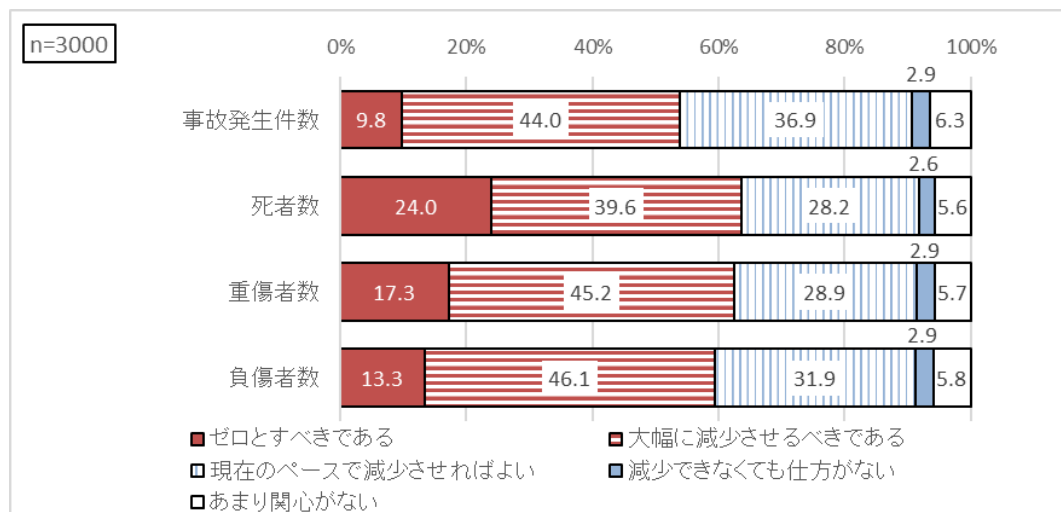
図表 2-5 加害者になる可能性への不安



図表 2-6 属性別（人とその状態）の道路交通の情勢変化



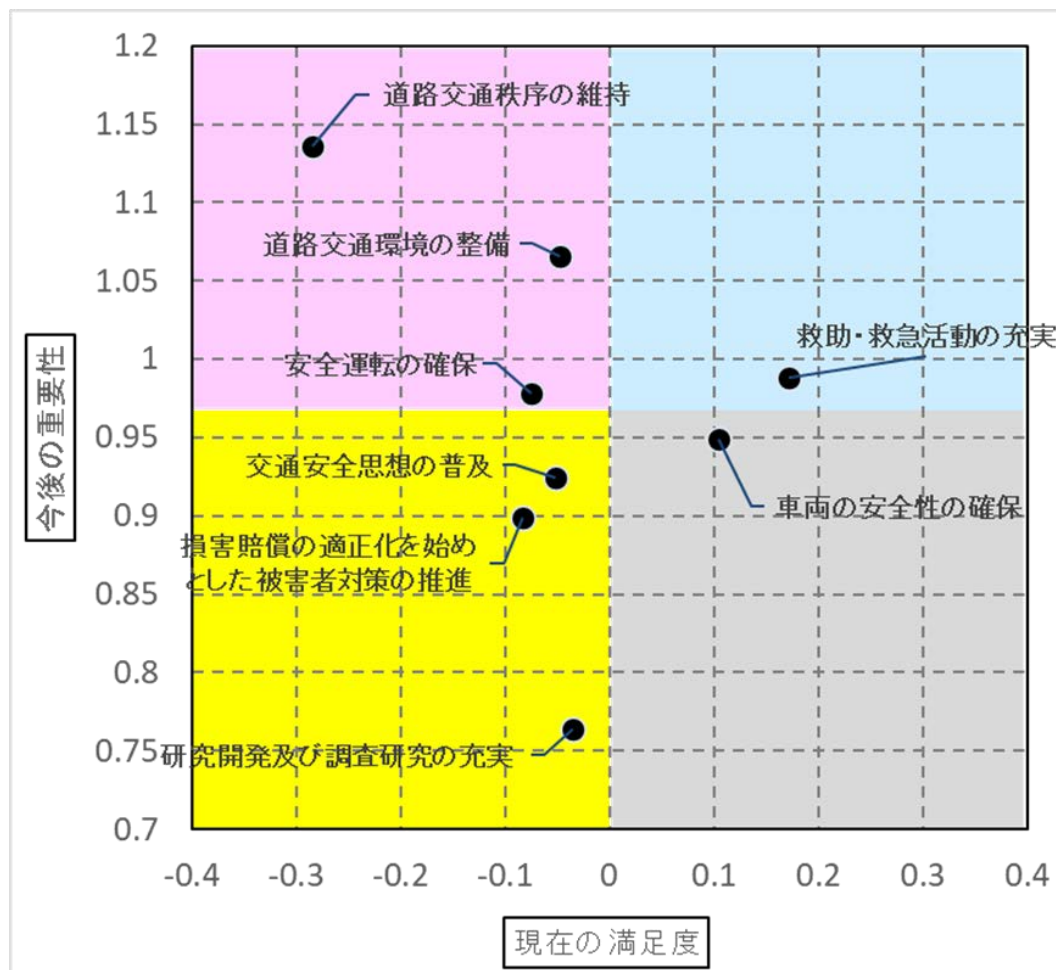
図表 2-7 今後5年ほどを見据えた全体的な目指すべき方向性



(3) 交通安全に関する対策

- 「今後の重要性」が高いにもかかわらず「現在の満足度」が低いのは、「道路交通秩序の維持」「道路交通環境の整備」及び「安全運転の確保」であった（図表 2-8）。
- 「今後の重要性」が高い中「現在の満足度」が高いのは、「救助・救急活動の充実」であった（図表 2-8）。

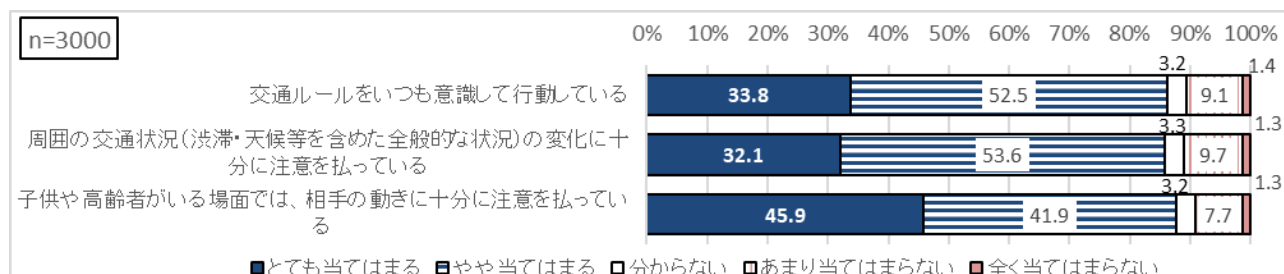
図表 2-8 交通安全対策についての現在の満足度と今後の重要性の相関関係



(4) 交通安全に関する考え

- 交通安全に関して心掛けるべきと考えられる事項について当てはまるかどうかを聞いたところ図表 2-9 のように、「とても当てはまる」及び「やや当てはまる」者の割合が8割以上と大きく、「全く当てはまらない」及び「あまり当てはまらない」者の割合は2割未満と小さかった。

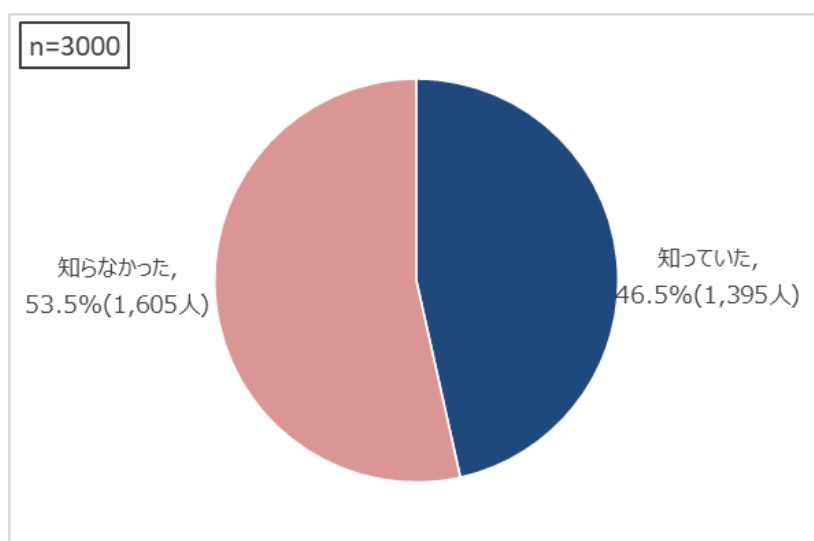
図表 2-9 交通安全に関して心掛けていること（交通安全全般に関すること）



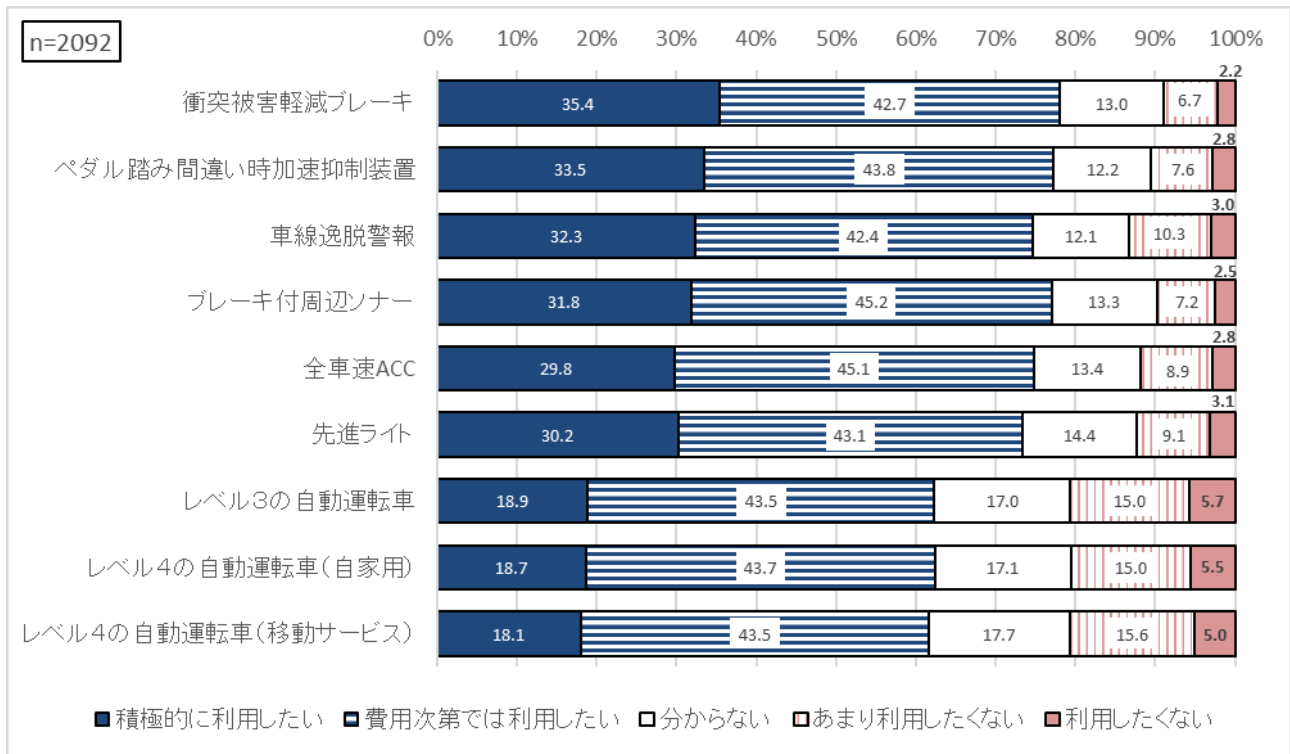
(5) 先端技術の活用推進について

- 運転支援機能を利用した場合でも、運転者は自ら常に前方や周囲の状況を確認するとともに、周囲の道路交通や車両の状況に応じて直ちにハンドルを確実に操作することができる必要があることを「知っていた」が46.5%、「知らなかった」が53.5%と、知らなかった者がやや多かった（図表 2-10）。
- 衝突被害軽減ブレーキ、ペダル踏み間違い時加速抑制装置、車線逸脱警報、ブレーキ付周辺ソナー、全車速 ACC、先進ライトなどの運転支援機能の利用意向がある者の割合は、73.3%～78.1%であった（図表 2-11）。
- 自動運転車の利用意向がある者の割合は、61.6%～62.4%であった（図表 2-11）。
- 自動運転車に期待することは、「交通事故の減少」が71.2%と最も多く、「運転負荷の低減」の42.4%、「渋滞の解消・緩和」の33.4%と続く（図表 2-12）。
- 自動運転が実用化した場合に不安に感じることは、「自動運転システム等のエラーや誤作動」が66.6%と最も多く、「自動運転車事故時の刑事責任の所在」の40.9%、「自動運転車と非自動運転車の混在」の40.7%と続く（図表 2-13）。

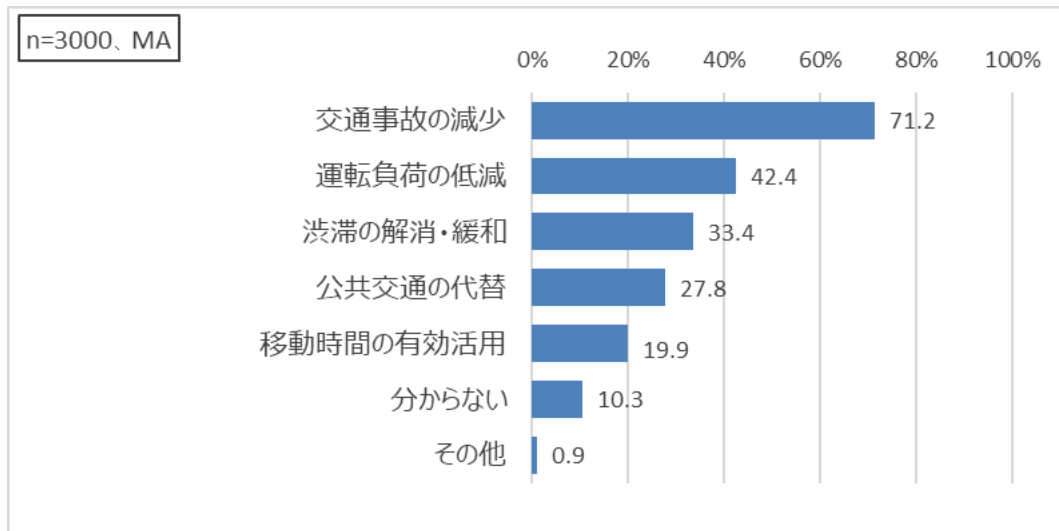
図表 2-10 運転支援機能に関する認識



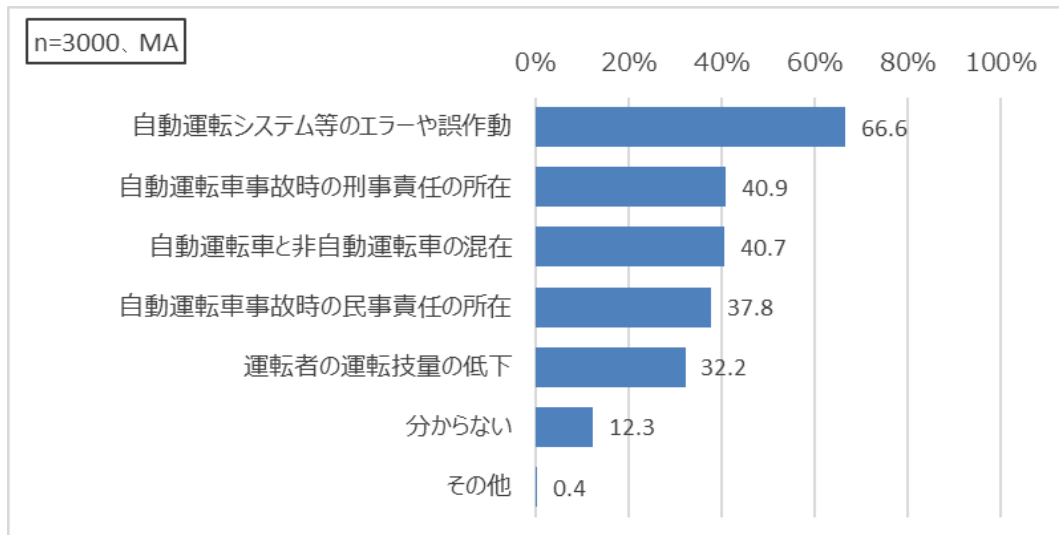
図表 2-11 運転支援機能や自動運転車の利用意向



図表 2-12 自動運転車に期待すること



図表 2-13 自動運転車が実用化した場合に不安に感じること



第3項 集計と分析

3-1 普段の移動や免許に関する考え等

Q7

高齢になった免許保有者が、運転免許証を自主的に返納する制度があります。

あなたは、免許の返納について、どのようにお考えでしょうか？

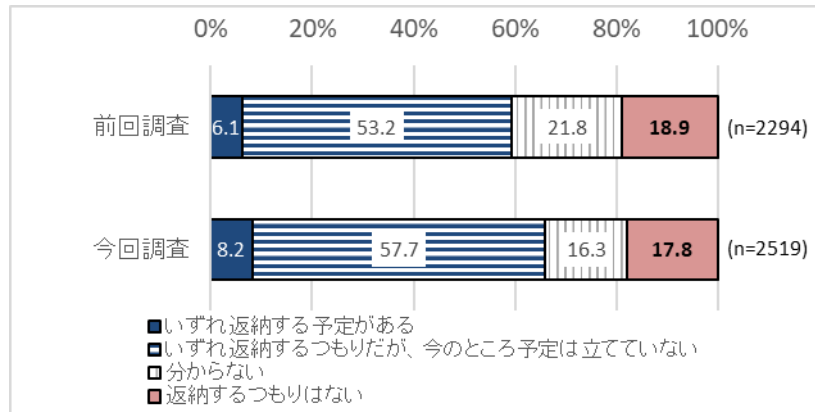
次の中から最も当てはまるものを1つ選択してください。

今後免許を取得する予定の方は、免許を取得したと仮定してお答えください。

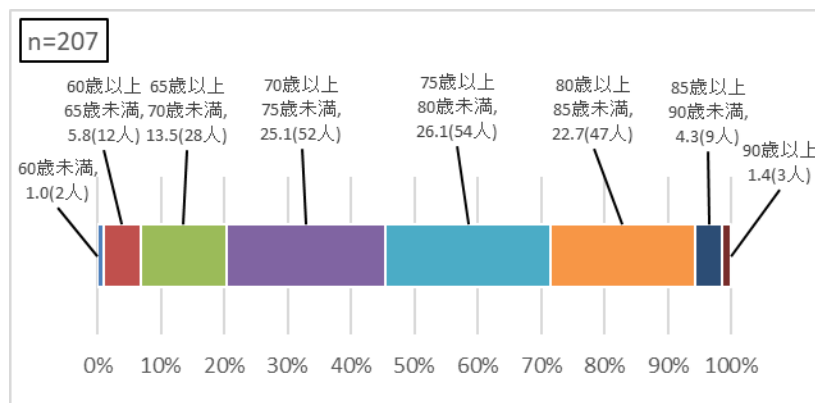
- 運転免許を保有している者及び取得予定のある者 (n=2,519) のうち、返納意向のない者（「返納するつもりはない」）の割合は 17.8%、返納意向のある者（「いずれ返納する予定がある（返納を予定している年齢がある）」「いずれ返納するつもりだが、今のところ予定は立っていない」）の割合は 65.9%であった。前回調査¹と比較したところ、大きな差は見られなかった（図表 2-14）。
- 「いずれ返納する予定がある」と回答した者 (n=207) が返納を予定している年齢は、年齢階層別に集計すると図表 2-15 のような分布になっており、平均年齢は 73.7 歳であった。
- 返納意向に年齢階層（図表 2-16）、免許の保有年数（図表 2-18）をそれぞれクロス集計すると、返納意向のある者の割合は、年齢または免許の保有年数が進むに従い増加傾向にあった。ただし、返納意向のない者の割合は、16 歳以上 25 歳未満、11 年未満の階層で最も大きかった。
- 返納意向に、居住している市区町村の規模をクロス集計すると、規模の大きい市区町村の方が、返納意向が大きい傾向にあった（図表 2-17）。
- 保有している免許の種類別に返納意向をクロス集計したところ、大きな差は見られなかった（図表 2-19）。
- バス、トラック、タクシー等職業運転としての自動車利用頻度別、また、通勤、レジャーなど職業運転以外の運転としての自動車利用頻度別に返納意向をクロス集計したものを図表 2-20、図表 2-21 に示す（自動車に係る免許を保有している者 (n=2,431) のうちの割合）。職業運転でも職業運転以外の運転でも、利用頻度による返納意向のない者の割合に大きな差は見られなかった。一方で、職業運転以外の運転の方が、全体的に返納意向が大きかった。

¹ 前回調査とは、内閣府「道路交通安全に関する基本政策等に係る調査報告書 令和2年3月」における国民アンケートを指す。

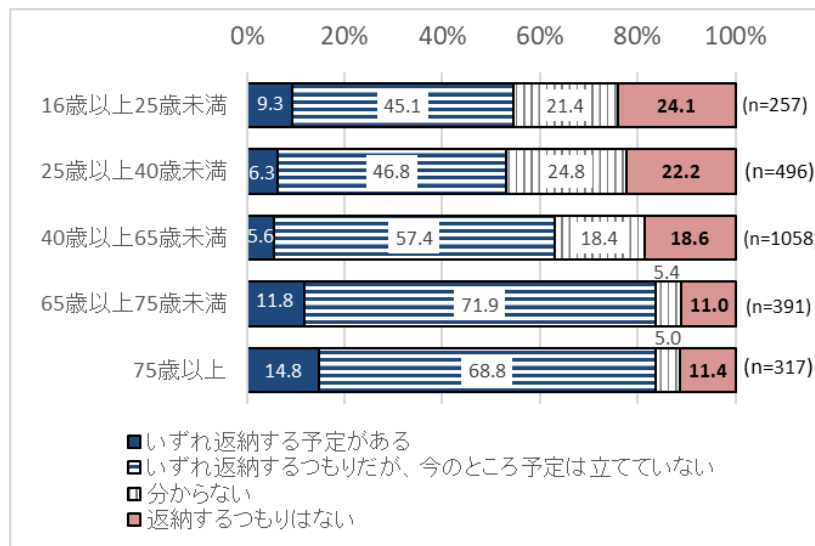
図表 2-14 免許の返納意向



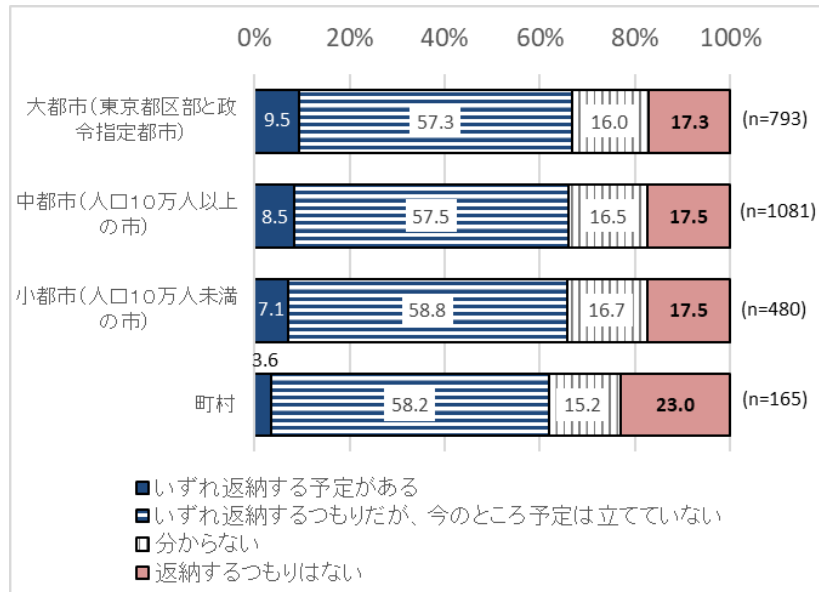
図表 2-15 返納を予定している年齢（階層別集計）



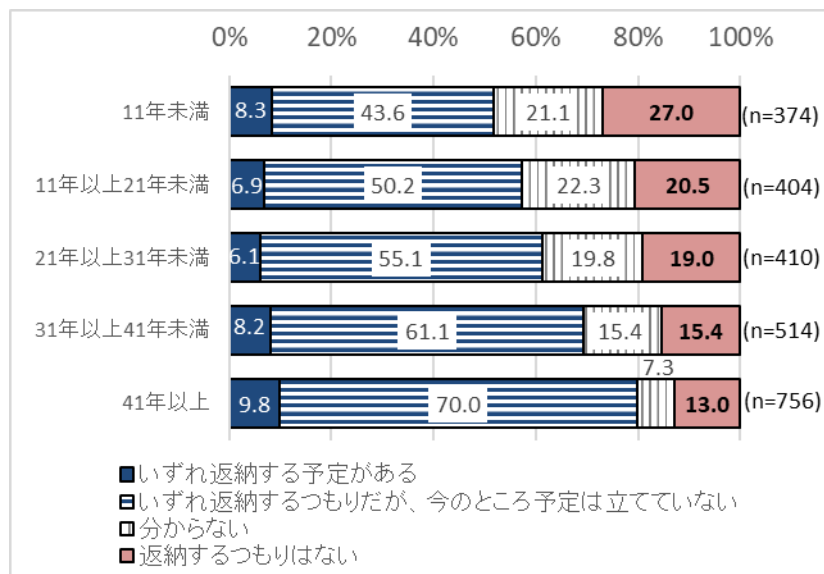
図表 2-16 年齢階層別—免許の返納意向（クロス集計）



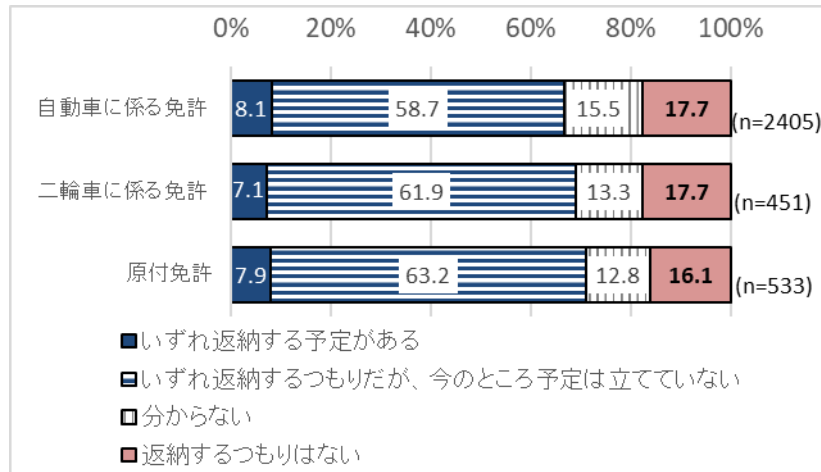
図表 2-17 市区町村規模別—免許の返納意向（クロス集計）



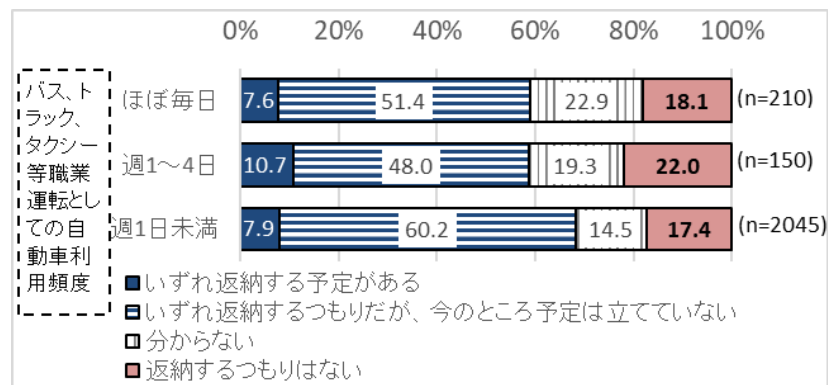
図表 2-18 免許保有年数階層別—免許の返納意向（クロス集計）



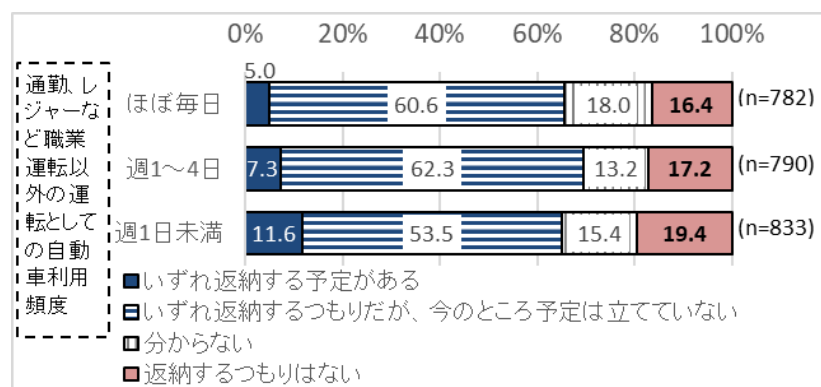
図表 2-19 免許の種類別—免許の返納意向（クロス集計）



図表 2-20 自動車に係る免許—自動車利用（職業運転としての利用）頻度別—免許の返納意向（クロス集計）



図表 2-21 自動車に係る免許—自動車利用（職業運転以外の運転としての利用）頻度別—免許の返納意向（クロス集計）



Q8

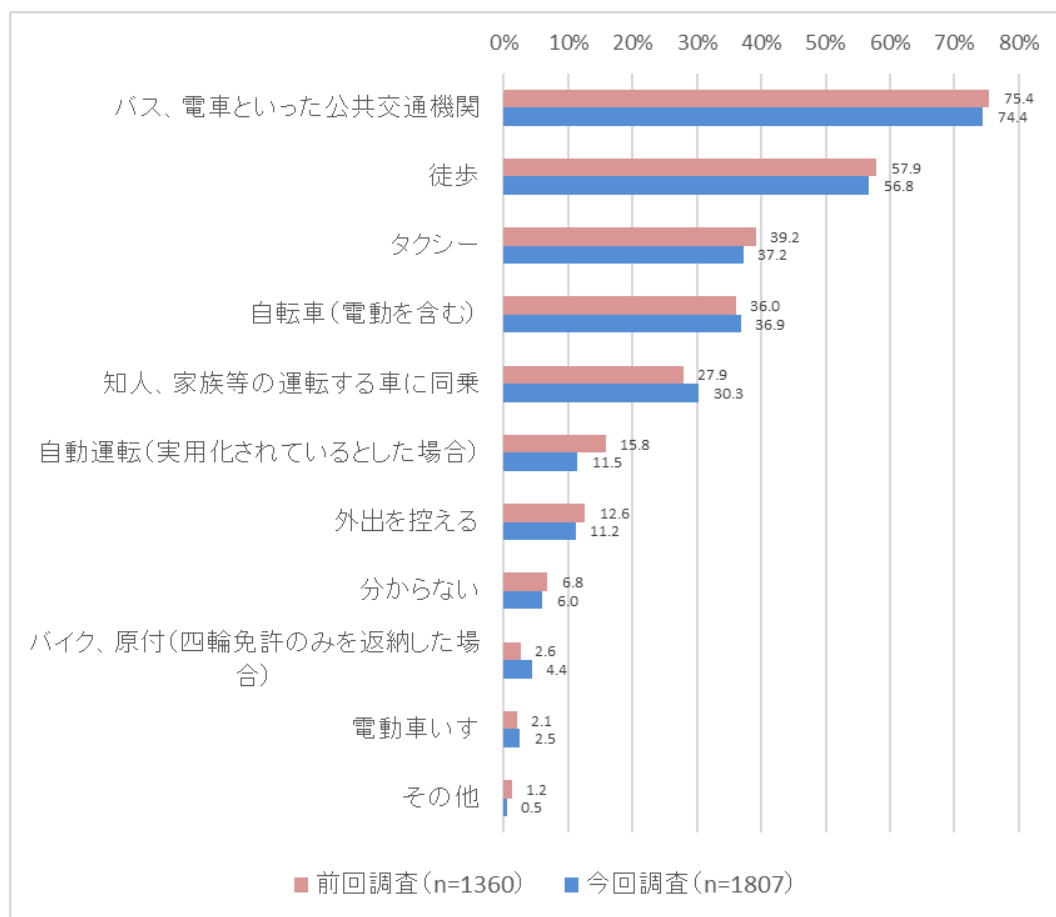
【Q7で「いずれ返納する予定である」「いずれ返納するつもりだが、今のところ予定は立てていない」と回答した方にお尋ねします】

免許を返納したと回答した方におかれましては、免許返納後の代替移動手段として何を使用していますか。

免許を返納する予定である、または今のところ予定は立てていないと回答した方におかれましては、免許返納後の代替の移動手段として、何を使用される予定ですか。当てはまるものを全て選択してください。

- 免許返納後の代替の移動手段は、「バス、電車といった公共交通機関」が74.4%と最も多く、「徒歩」の56.8%、「タクシー」の37.2%、「自転車（電動を含む）」の36.9%と続く。前回調査と比較したところ、大きな差は見られなかった（図表 2-22）。
- 免許返納後の代替の移動手段を住所地域とクロス集計すると、図表 2-23 のようになる。全国平均より有意に大きい箇所を水色、小さい箇所をピンク色の網掛けにした。

図表 2-22 免許返納後の代替の移動手段



図表 2-23 地域別－免許返納後の代替の移動手段（クロス集計）

	全国	北海道	東北	関東	中部	近畿	中国	四国	九州・ 沖縄
バス、電車といった公共交通機関	74.4%	87.2%	69.9%	79.6%	68.6%	76.5%	68.9%	40.0%	74.3%
タクシー	37.2%	44.9%	39.8%	35.1%	36.3%	33.2%	42.0%	42.0%	42.0%
知人、家族等の運転する車に同乗	30.3%	17.9%	37.4%	25.1%	35.0%	34.5%	33.6%	32.0%	30.5%
バイク、原付 （四輪免許のみを返納した場合）	4.4%	0.0%	0.8%	4.7%	3.3%	8.1%	5.9%	8.0%	2.2%
自転車（電動を含む）	36.9%	34.6%	37.4%	43.3%	32.0%	39.4%	33.6%	32.0%	26.1%
電動車いす	2.5%	1.3%	1.6%	2.2%	3.3%	2.6%	3.4%	4.0%	2.7%
徒歩	56.8%	56.4%	60.2%	60.7%	56.2%	56.4%	49.6%	46.0%	52.2%
自動運転 （実用化されているとした場合）	11.5%	6.4%	10.6%	11.5%	12.7%	11.4%	6.7%	14.0%	13.7%
外出を控える	11.2%	11.5%	12.2%	9.9%	14.7%	8.8%	14.3%	16.0%	9.7%
その他	0.5%	0.0%	0.8%	0.5%	1.0%	0.3%	0.0%	0.0%	0.4%

（注）全国平均より有意（ $p<0.05$ 、以降同様。）に大きい箇所を水色、小さい箇所をピンク色の網掛けにした。

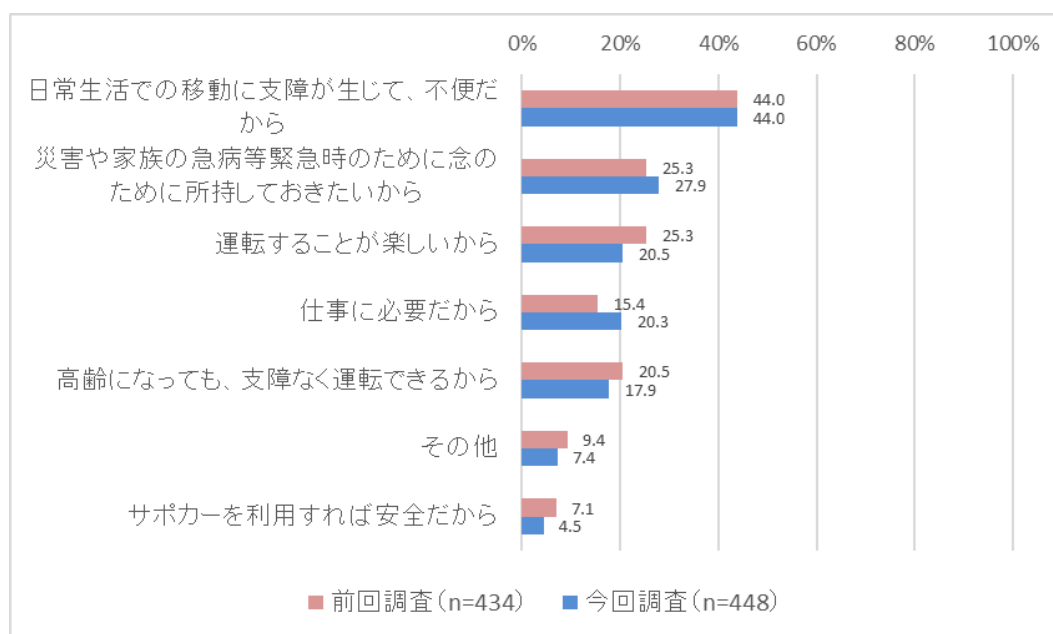
Q9

【Q7で「返納するつもりはない」と回答した方にお尋ねします】

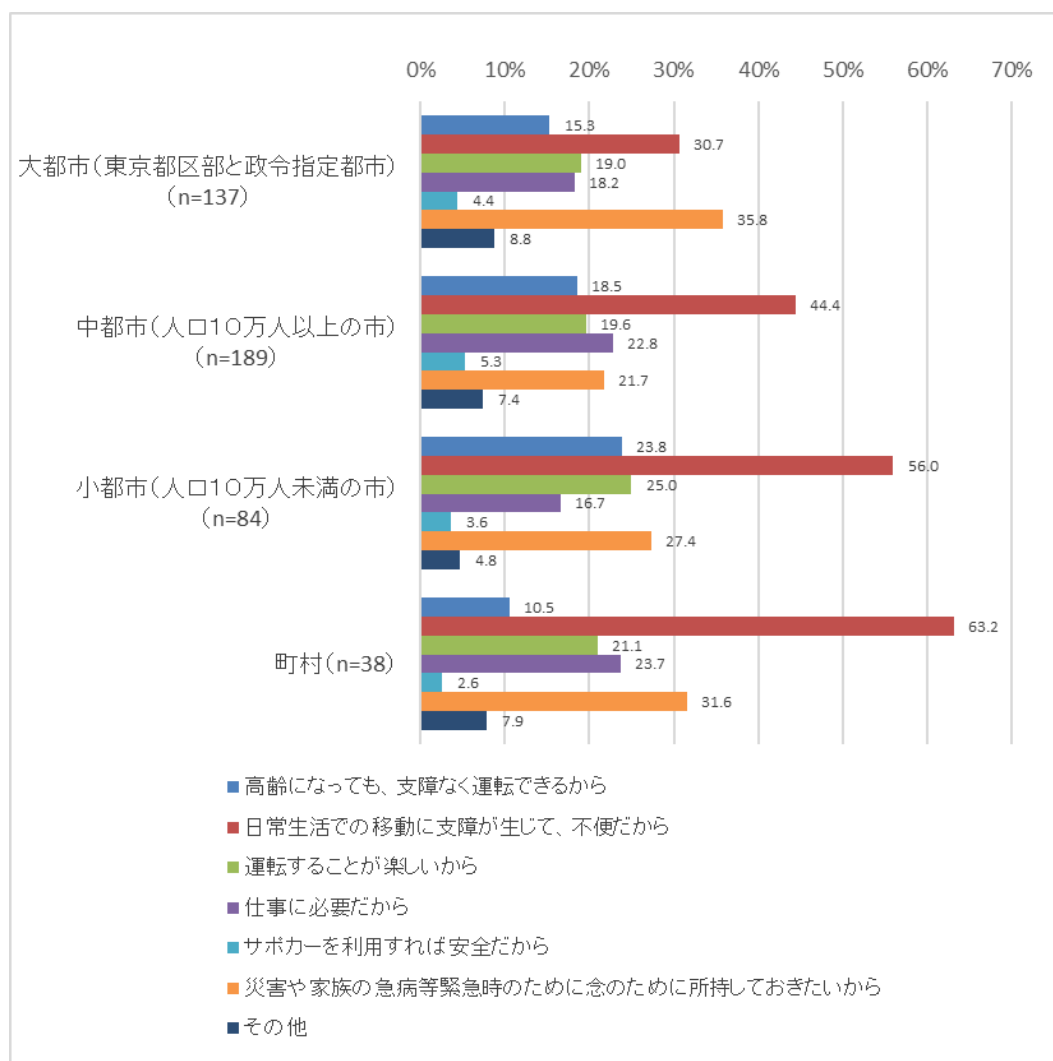
あなたが運転免許証を自主的に返納しないとお考えの理由について、当てはまるものを全て選択してください。

- 免許を自主返納しない理由は、「日常生活での移動に支障が生じて、不便だから」が44.0%で最も多く、「災害や家族の急病等緊急時のために念のために所持しておきたいから」の27.9%、「運転することが楽しいから」の20.5%と続く。前回調査と比較したところ、大きな差は見られなかった（図表 2-24）。
- 免許を自主返納しない理由と居住している市区町村の規模をクロス集計すると、規模の小さな市区町村ほど、「日常生活での移動に支障が生じて、不便だから」を理由として選択する割合が大きかった（図表 2-25）。

図表 2-24 免許を自主返納しない理由



図表 2-25 市区町村規模別一免許を自主返納しない理由（クロス集計）



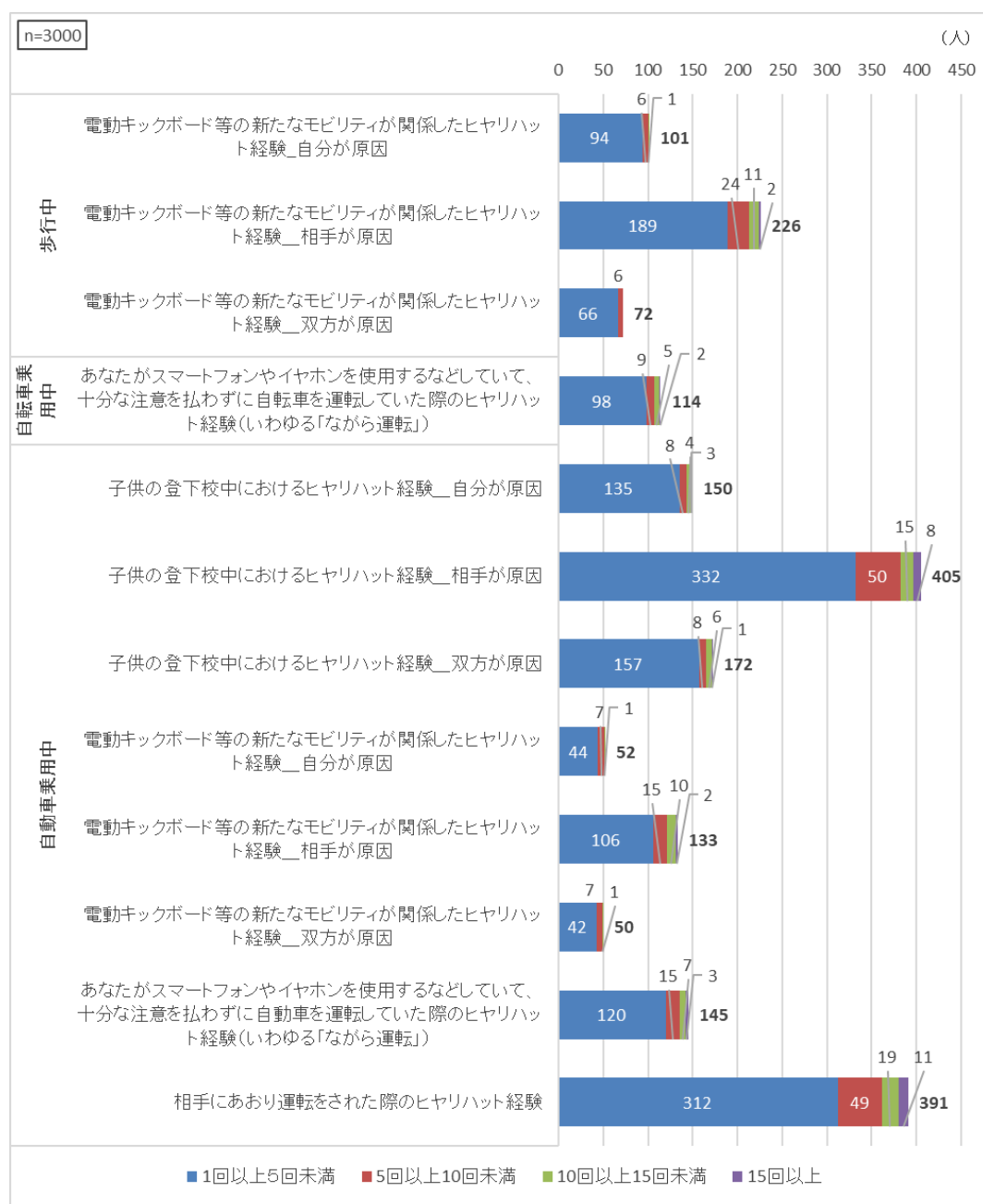
3-2 交通事故に関する認識

Q11

あなたの過去3年間の道路交通に関するヒヤリハット（事故には至らなかったが危険を感じた）経験の有無について、それぞれ当てはまるものを選択してください。「ある」と回答した方はおよその回数を記入してください。

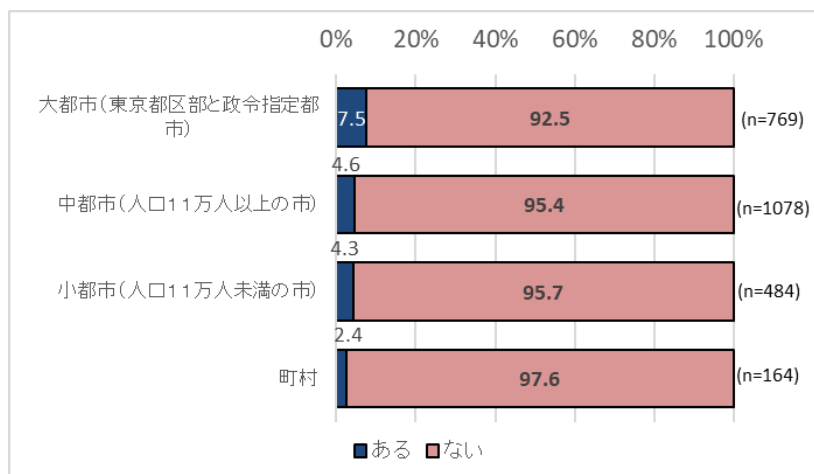
- 過去3年間の道路交通に関するヒヤリハット（事故には至らなかったが危険を感じた）経験について、「【自動車乗用中】子供の登下校中におけるヒヤリハット経験_相手が原因」が405人で最も多く、「【自動車乗用中】相手にあおり運転をされた際のヒヤリハット経験」の391人、「【歩行中】電動キックボード等の新たなモビリティが関係したヒヤリハット経験_相手が原因」の226人と続く（図表 2-26）。

図表 2-26 過去3年間の道路交通に関するヒヤリハット経験の回数



- 「【自動車乗用中】電動キックボード等の新たなモビリティが関係したヒヤリハット経験_相手が原因」について、市区町村規模別にヒヤリハット経験の有無をクロス集計したところ、規模の大きな市区町村ほど、ヒヤリハット経験を有する人の割合が大きかった(図表 2-27)。

図表 2-27 市区町村規模別ー過去3年間の道路交通に関するヒヤリハット経験の有無
(【自動車乗用中】電動キックボード等の新たなモビリティが関係したヒヤリハット経験_相手が原因)



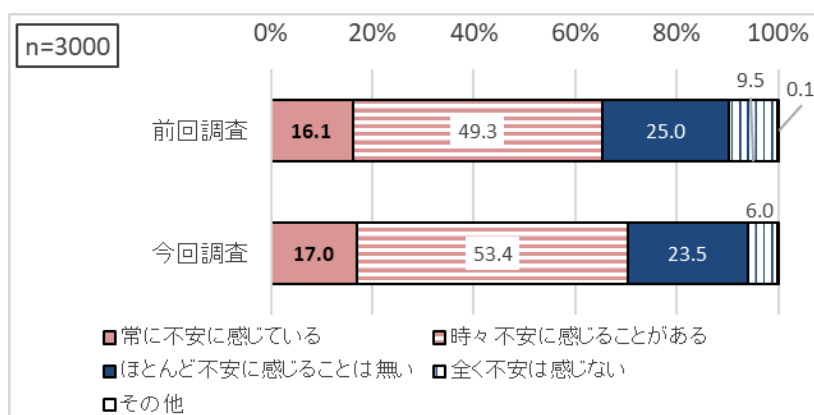
Q12

あなたは日常生活で交通事故の被害者になる可能性があることについて、どのくらい不安を感じていますか？

最も当てはまるものを1つ選んでください。

- 日常生活で交通事故の被害者になる可能性について不安を感じている者（「常に不安に感じている」「時々不安に感じることもある」）の割合は70.4%、不安を感じていない者（「全く不安は感じない」「ほとんど不安に感じることはない」）の割合は29.5%であった。前回調査と比較したところ、大きな差は見られなかった（図表 2-28）。

図表 2-28 被害者になる可能性への不安



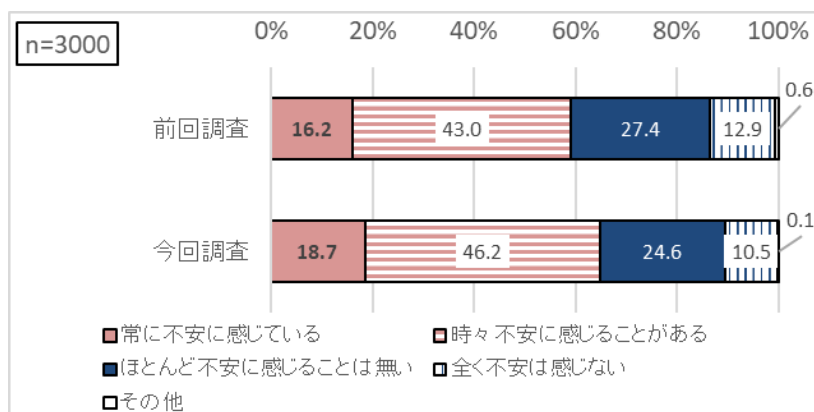
Q13

あなたは日常生活で交通事故の加害者になる可能性があることについて、どのくらい不安を感じていますか？

最も当てはまるものを1つ選んでください。

- 日常生活で交通事故の加害者になる可能性について不安を感じている者（「常に不安に感じている」「時々不安に感じることもある」）の割合は64.9%、不安を感じていない者（「全く不安は感じない」「ほとんど不安に感じることはない」）の割合は35.1%であった。前回調査と比較したところ、大きな差は見られなかった（図表 2-29）。

図表 2-29 加害者になる可能性への不安



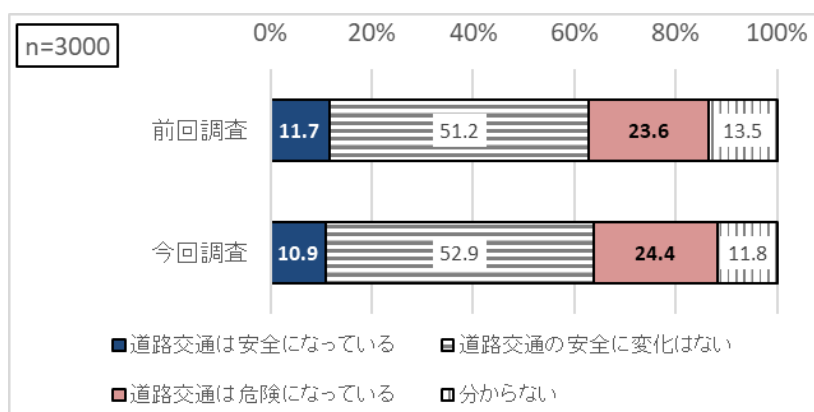
Q14

あなたのお住いの地域で、全体的な道路交通の情勢はどのような方向に向かっていると思いますか？

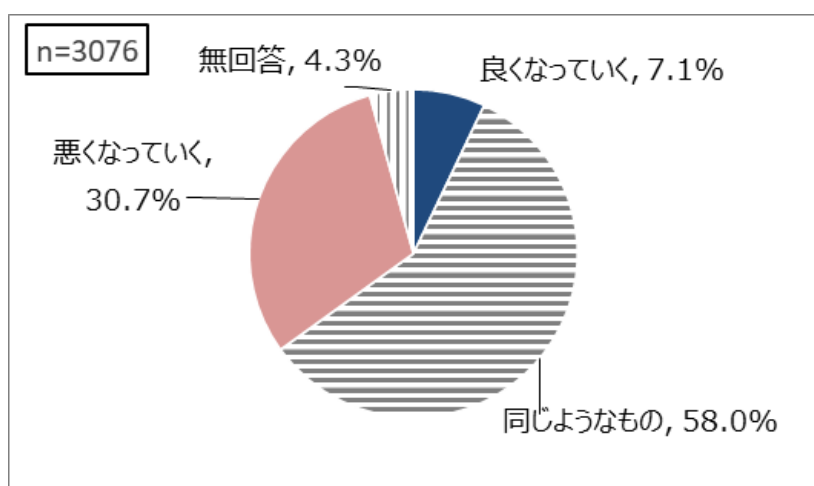
最も当てはまるもの1つを選んでください。

- 全体的な道路交通の情勢について、肯定的に捉えている者（「道路交通は安全になっている」）の割合は10.9%、否定的に捉えている者（「道路交通は危険になっている」）の割合は24.4%と、否定的に捉えている者の割合の方が大きかった。前回調査と比較したところ、大きな差は見られなかった（図表 2-30）。
- 内閣府の「国民生活に関する世論調査」では、今後の生活の見通しについて、肯定的に捉えている者（「よくなっていく」）の割合は7.1%、否定的に捉えている者（「悪くなっていく」）の割合は30.7%と、否定的に捉えている者の割合の方が大きかった（図表 2-31）。

図表 2-30 全体的な道路交通の情勢に関する方向感



図表 2-31（参考）今後の生活の見通し



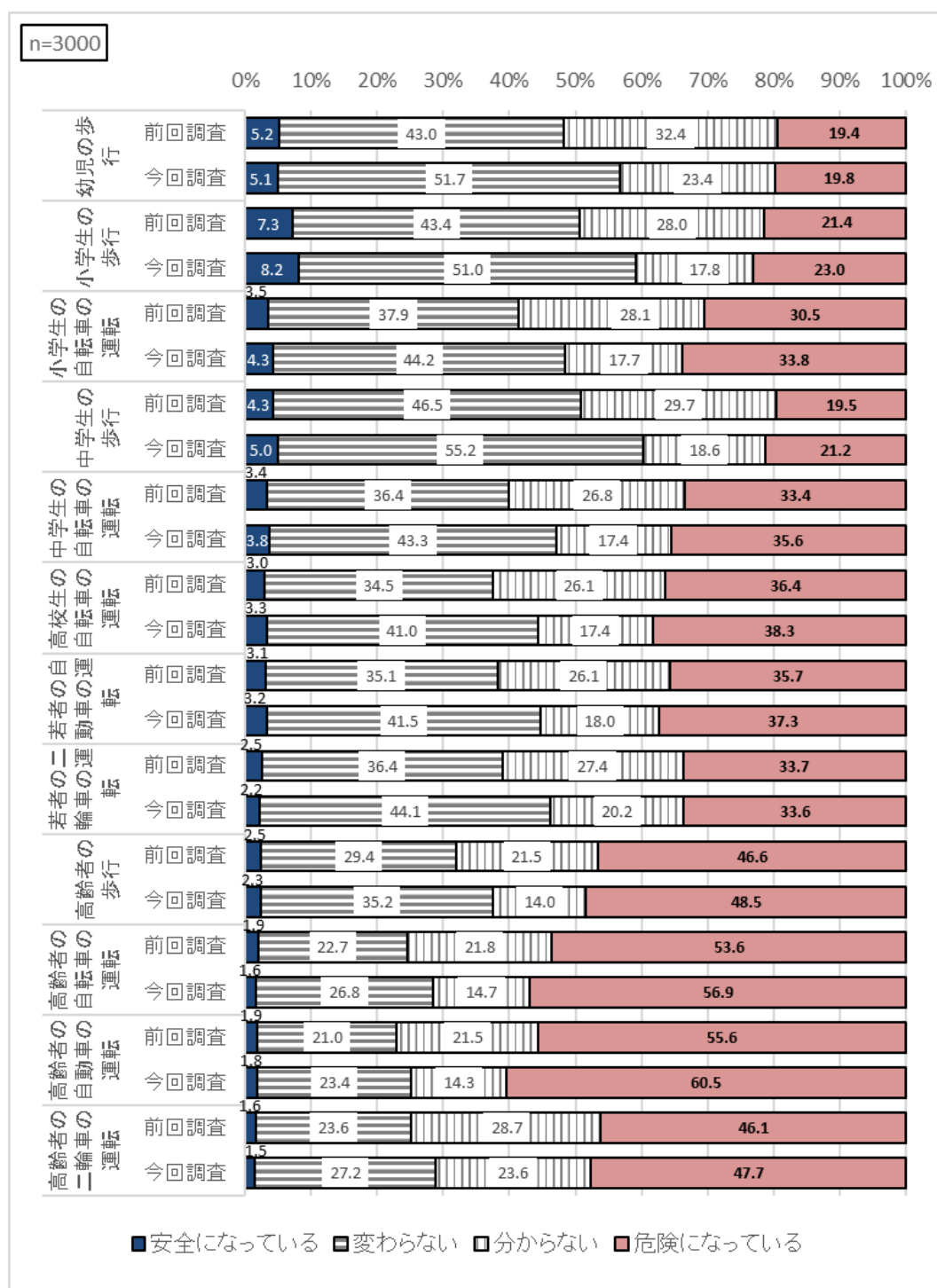
出典：「国民生活に関する世論調査」（令和5年11月調査）

Q15

あなたのお住いの地域で、以下の道路交通の情勢はどのような方向に向かっていると思いますか？

- 道路交通の情勢がどのような方向に向かっているか、人とその状態別に見ると、幼児、小学生、中学生、高校生、若者に比べ、高齢者に関わる道路交通の情勢について「危険になっている」と回答した者の割合が大きかった。前回調査と比較したところ、「分からない」を除いて大きな差は見られなかった（図表 2-32）。

図表 2-32 属性別（人とその状態）の道路交通の情勢変化

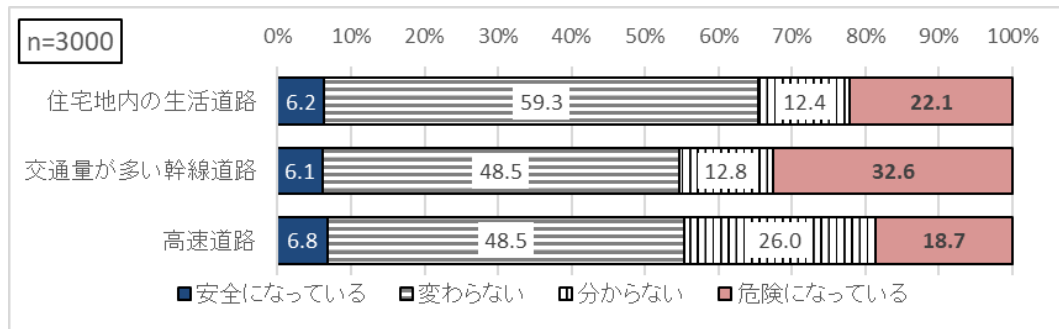


Q16

場所別の道路交通の情勢はどのような方向に向かっていると思いますか？
それぞれ最も当てはまるもの1つを選んでください。

- 道路交通の情勢がどのような方向に向かっているか、場所別に見ると、「危険になっている」と捉えられているのは、「交通量が多い幹線道路」が32.6%と最も多く、「住宅地内の生活道路」の22.1%、「高速道路」の18.7%と続く（図表 2-33）。

図表 2-33 属性別（場所）の道路交通の情勢変化

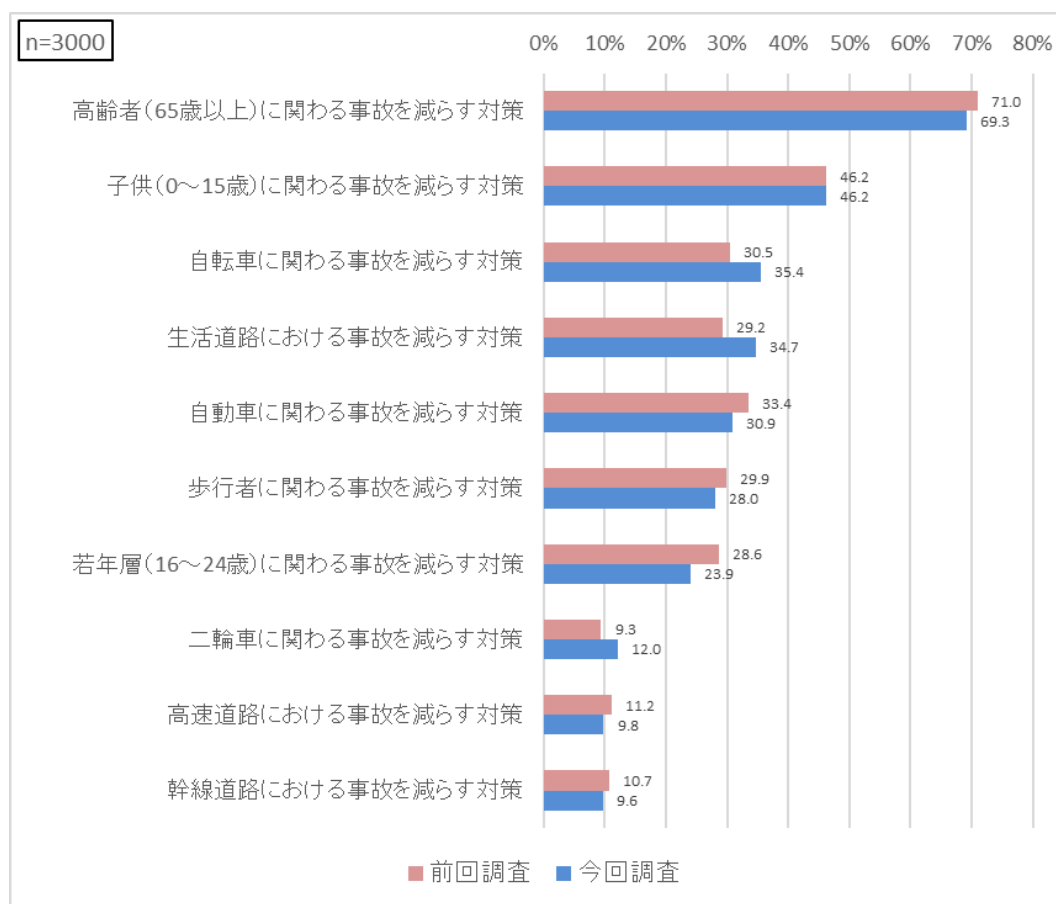


Q17

あなたは今後の交通安全対策としてどの対策が重要だと思いますか？
上位3つを選んでください。

- 今後重要な交通安全対策上位3つ内に選ばれたのは、「高齢者（65歳以上）に関わる事故を減らす対策」が69.3%で最も多く、「子供（0～15歳）に関わる事故を減らす対策」の46.2%、「自転車に関わる事故を減らす対策」の35.4%と続く。前回調査と比較したところ、大きな差は見られなかった（図表 2-34）。

図表 2-34 今後の重要な交通安全対策



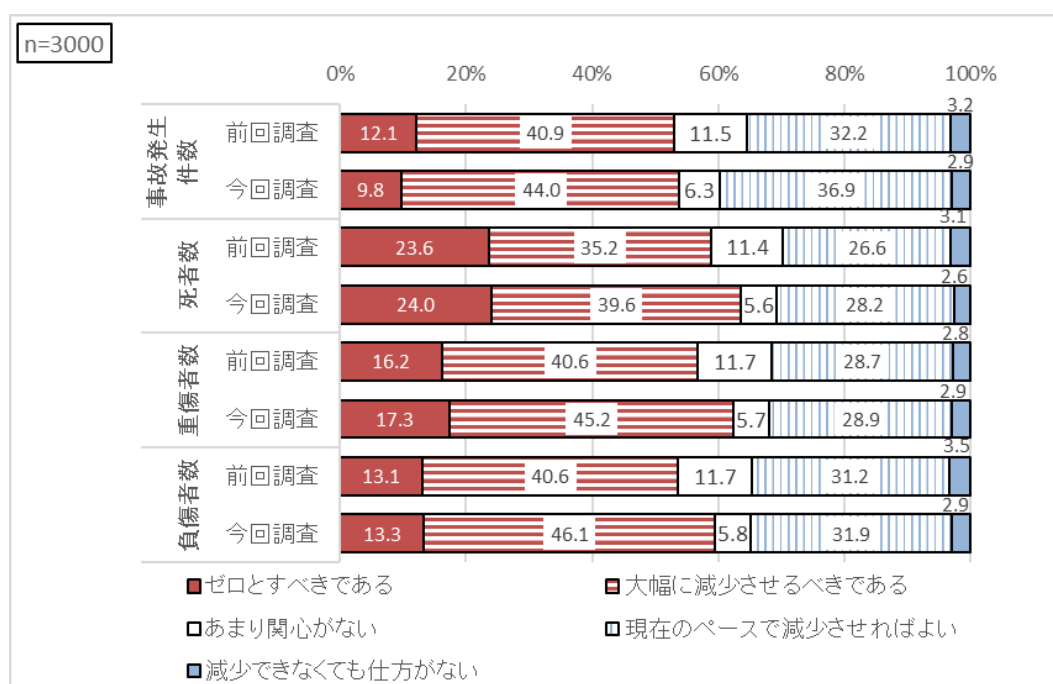
Q18

平成 16 年以降、交通事故の発生件数、死者数、重傷者数、負傷者数（重傷者数を含む）ともに減少傾向が続いています。

今後 5 年ほどを見据えて、交通事故に関して、国や地方公共団体における費用負担も考慮した上で、目指すべき全体的な方向性について、それぞれ最も当てはまるお考えを 1 つ選んでください。

- 今後 5 年ほどを見据えた全体的な目指すべき方向性は、「事故発生件数」「死者数」「重傷者数」「負傷者数」とも、「ゼロとすべきである」または「大幅に減少させるべきである」とした者の割合が 53.9%～63.6%と過半であった。前回調査と比較したところ、大きな差は見られなかった（図表 2-35）。

図表 2-35 今後 5 年ほどを見据えた全体的な目指すべき方向性



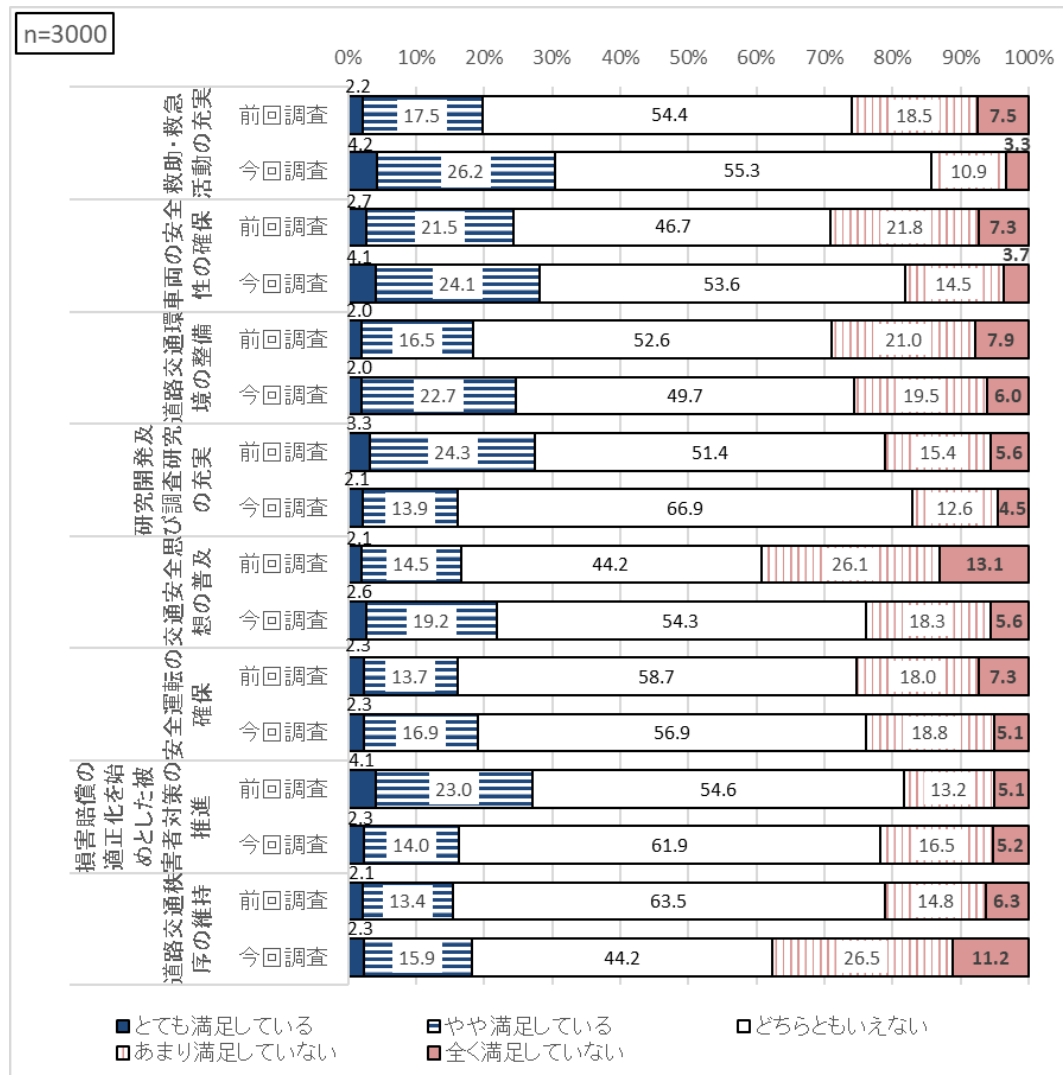
3-3 交通安全に関する対策についての認識

Q19

次の交通安全対策について、現在、あなたはどの程度満足していますか？
それぞれについて、最も当てはまるものを1つ選んでください。

- 交通安全対策について現在満足していない者（「全く満足していない」「あまり満足していない」）の割合が大きいのは、「道路交通秩序の維持（例えば、悪質性、危険性、迷惑性の高い違反に対する指導取締り体制を充実したり、罰則を強化したりする）」が37.7%と最も大きく、「道路交通環境の整備（例えば、歩道、信号機、横断歩道の整備をしたり、事故多発地点を改良したりする）」の25.5%、「交通安全思想の普及（例えば、安全教育を充実したり、広報啓発活動を推進したりする）」の23.9%及び「安全運転の確保（例えば、運転免許制度を改善したり、事業所における安全運転指導などを推進したりする）」の23.9%と続く。前回調査と比較したところ、現在満足している者（「とても満足している」「やや満足している」）が増加した対策は、「救助・救急活動の充実（例えば、救急医療機関や消防機関等の緊密な連携関係を構築する）」（10.8ポイント増）であった。一方、現在満足していない者が増加した対策は、「道路交通秩序の維持（例えば、悪質性、危険性、迷惑性の高い違反に対する指導取締り体制を充実したり、罰則を強化したりする）」（16.6ポイント増）であった（図表 2-36）。

図表 2-36 交通安全対策についての現在の満足／不満足



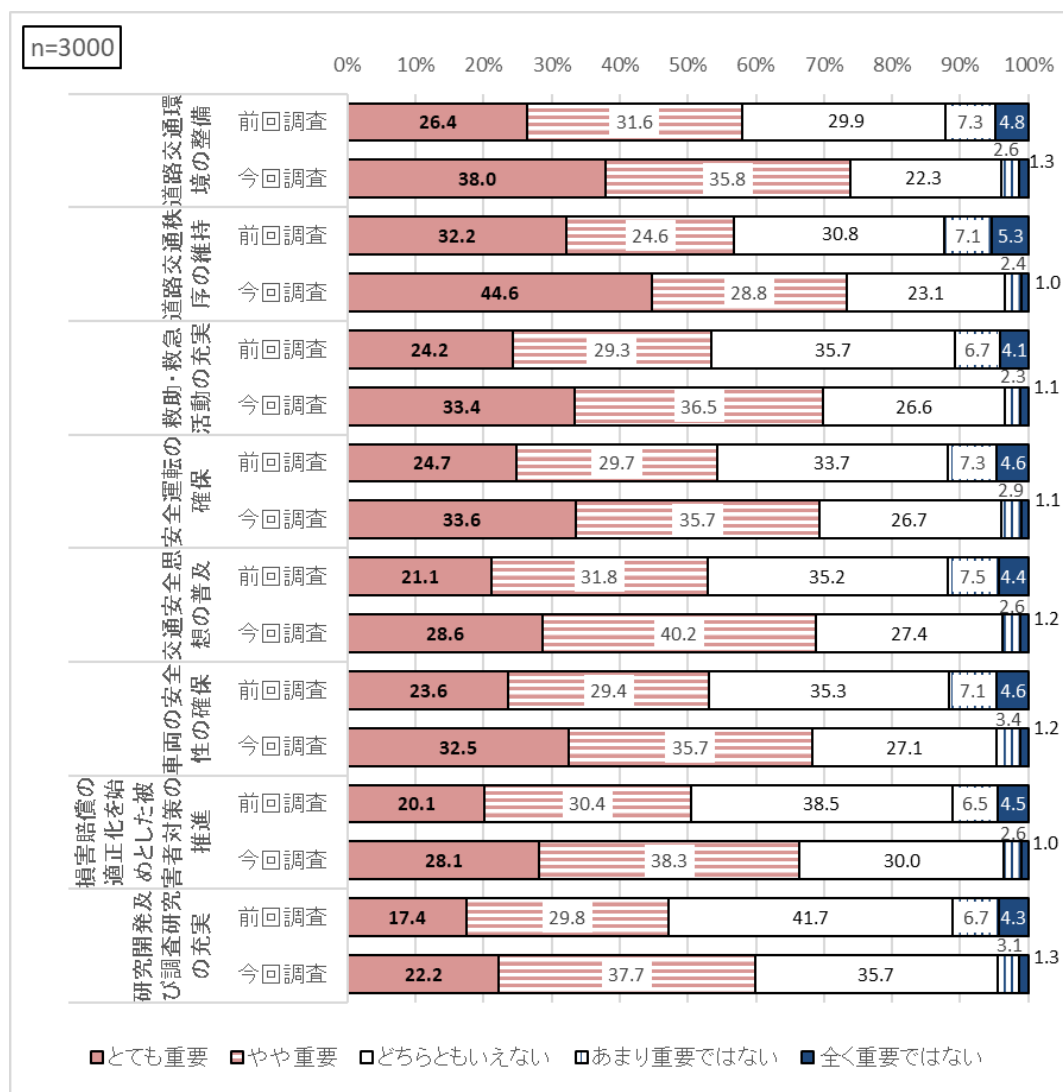
Q20

現在、進められている交通安全対策について、今後、あなたはどの程度重要になると思いますか？

それぞれについて、最も当てはまるものを1つ選んでください。

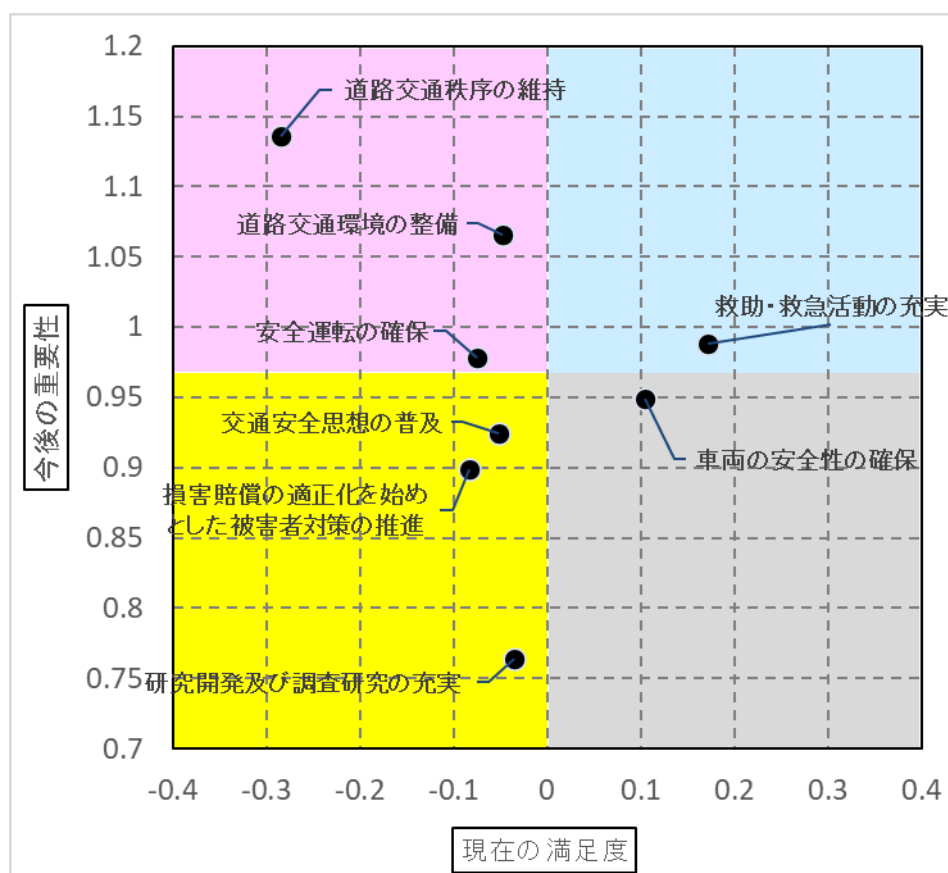
- 交通安全対策について今後重要になると思う者（「とても重要」「やや重要」）の割合が大きいのは、「道路交通環境の整備（例えば、歩道、信号機、横断歩道の整備をしたり、事故多発地点を改良したりする）」が73.8%と最も大きく、「道路交通秩序の維持（例えば、悪質性、危険性、迷惑性の高い違反に対する指導取締り体制を充実したり、罰則を強化したりする）」の73.4%、「救助・救急活動の充実（例えば、救急医療機関や消防機関等の緊密な連携関係を構築する）」の69.9%と続く。前回調査と比較したところ、「道路交通環境の整備」が15.8%、「道路交通秩序の維持」が16.6%、「救助・救急活動の充実」が16.4%、「安全運転の確保（例えば、運転免許制度を改善したり、事業所における安全運転指導などを推進したりする）」が14.9%、「交通安全思想の普及（例えば、安全教育を充実したり、広報啓発活動を推進したりする）」が15.9%、「車両の安全性の確保（例えば、車両の安全基準を強化したり、リコール制度を充実したりする）」が15.2%、「損害賠償の適正化を始めとした被害者対策の推進（例えば、損害賠償制度や交通事故相談を充実する）」が16.0%、「研究開発及び調査研究の充実（例えば、交通事故原因の総合的な調査研究を充実する）」が12.7%今後重要になると思う者が増加した（図表 2-37）。

図表 2-37 交通安全対策について今後重要／重要でない



- 「現在の満足度」を横軸に、「今後の重要性」を縦軸にとって交通安全対策をプロットすると図表 2-38 のようになる。
- 「現在の満足度」は、交通安全対策について現在「とても満足している」を2点、「満足している」を1点、「どちらともいえない」を0点、「あまり満足していない」を-1点、「全く満足していない」を-2点として、各交通安全対策について集計したものである。
- 「今後の重要性」は、交通安全対策について今後「とても重要」を2点、「やや重要」を1点、「どちらともいえない」を0点、「あまり重要でない」を-1点、「全く重要でない」を-2点として、各交通安全対策について集計したものである。
- 「今後の重要性」の平均値は0.96である。「今後の重要性」が平均値より高く「現在の満足度」が負の領域を赤色の網掛け、「今後の重要性」が平均値より高く「現在の満足度」が正の領域を青色、「今後の重要性」が平均値より低く「現在の満足度」が負の領域を黄色、「今後の重要性」が平均値より低く「現在の満足度」が正の領域を灰色で示した。
- 「今後の重要性」が高いにもかかわらず「現在の満足度」が低いのは、「道路交通秩序の維持」「道路交通環境の整備」「安全運転の確保」である。
- 「今後の重要性」が高い中「現在の満足度」が高いのは、「救助・救急活動の充実」である。

図表 2-38 交通安全対策についての現在の満足度と今後の重要性の相関関係



3-4 交通安全に関する普段からの考え

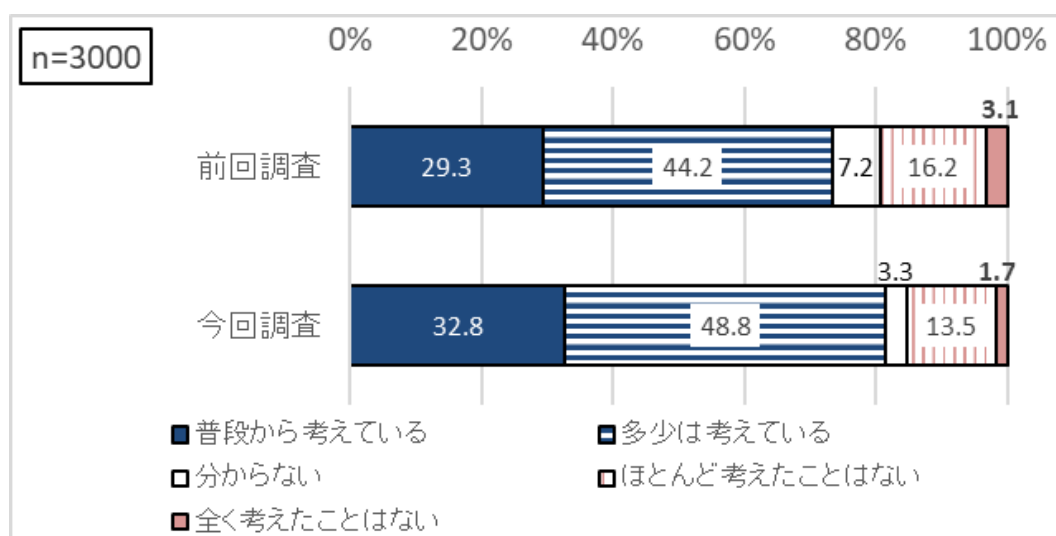
Q21

あなたは交通安全に関して、普段どのくらい考えていますか？

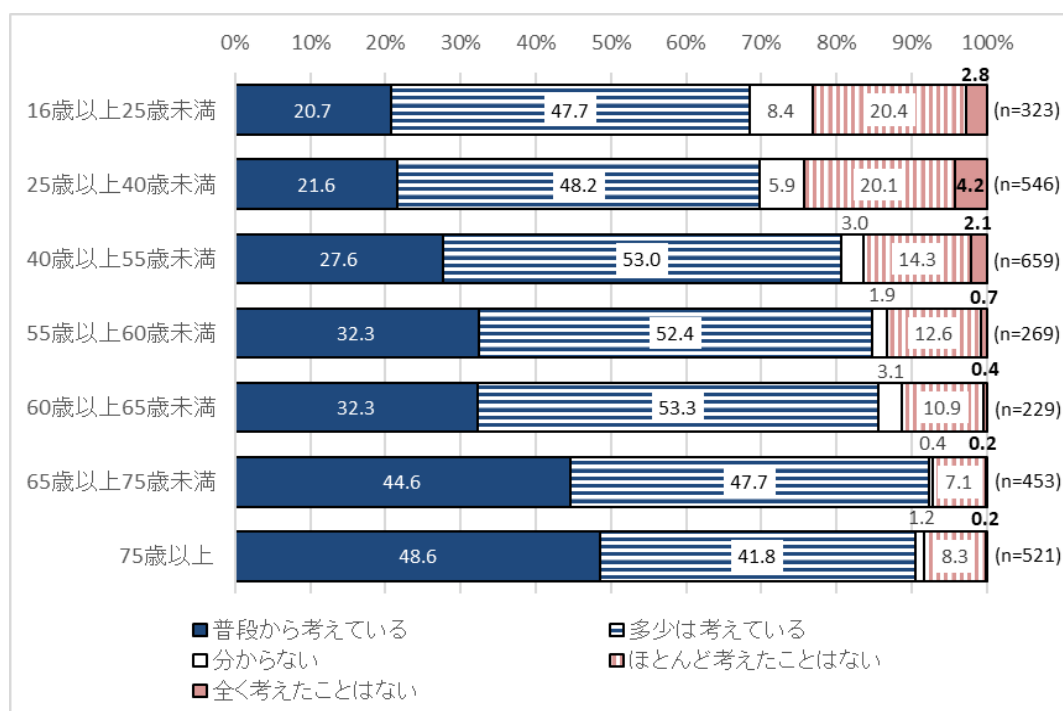
最も当てはまるものを1つ選んでください。

- 交通安全対策に関して「普段から考えている」または「多少は考えている」者の割合は81.6%と、4分の3強であった。前回調査と比較したところ、大きな差は見られなかった（図表2-39）。
- 交通安全に関する普段からの考えに、年齢をクロス集計すると、年齢が上がるにつれて、「普段から考えている」または「多少は考えている」の割合が高くなる傾向にあった（図表2-40）。

図表 2-39 交通安全に関して普段から考えているかどうか



図表 2-40 年齢階層別—交通安全に関する普段からの考え（クロス集計）

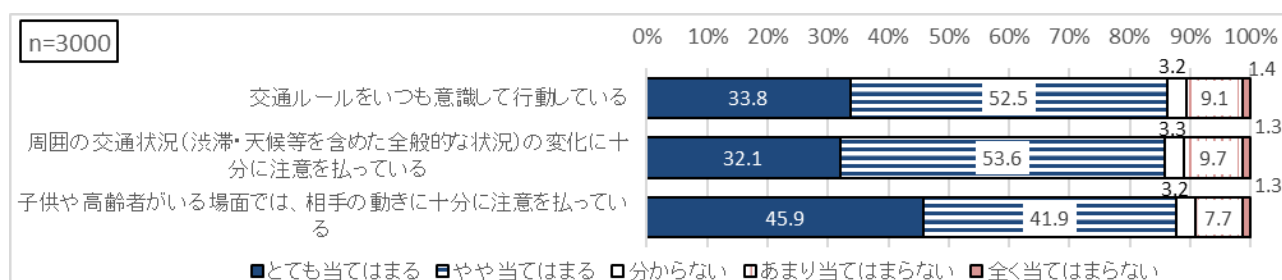


Q22

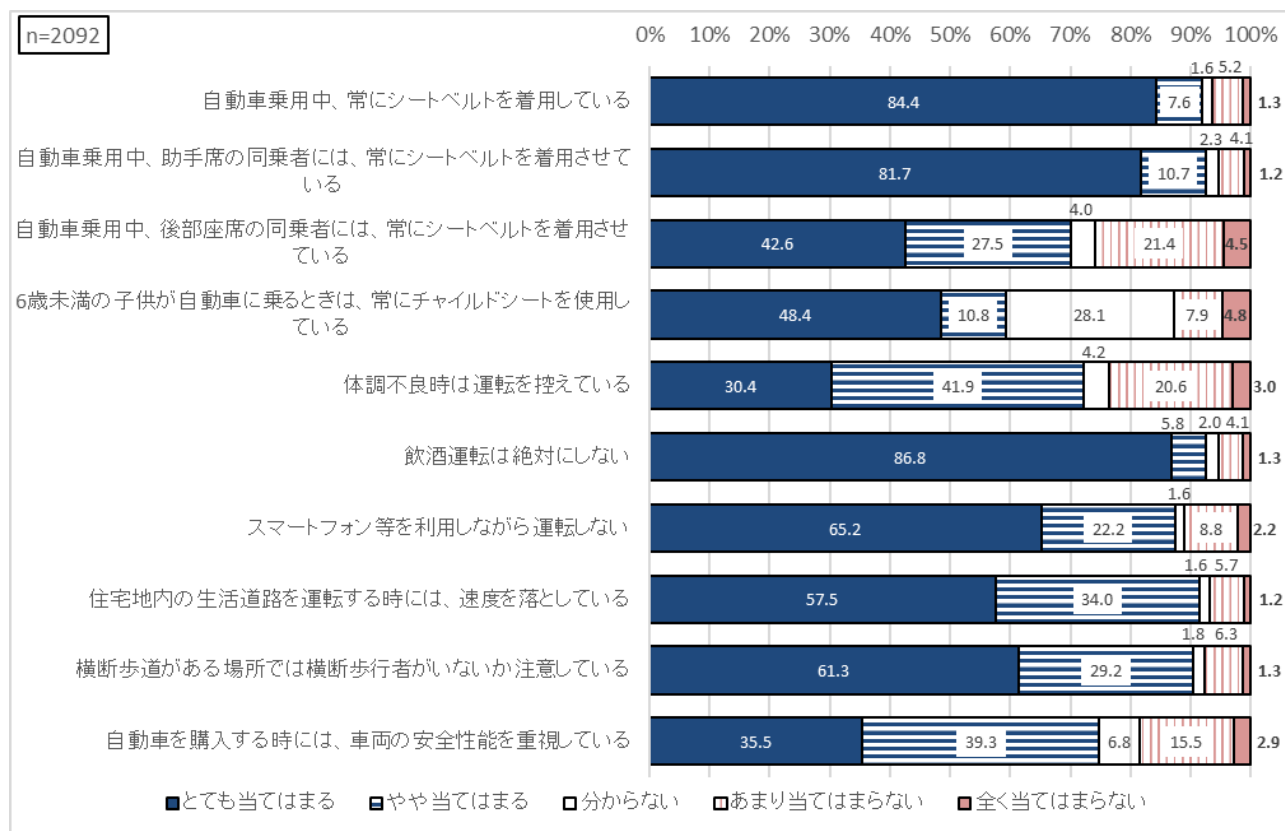
あなたの交通安全に関する意識について、それぞれ最も当てはまるものを1つ選んでください。

- 交通安全に関して心掛けるべきと考えられる事項について当てはまるかどうかを聞いたところ、図表 2-41～図表 2-46 のように、多くの事項について、当てはまる者（「とても当てはまる」「やや当てはまる」）の割合が7割以上と大きかった。
- 当てはまらない者（「全く当てはまらない」「あまり当てはまらない」）の割合が2割以上なのは、「交通安全に関する各種活動に参加している」の76.2%、「歩行中、反射材を使用している」の67.8%、「家族・友人に交通安全をすすめている」の38.4%、「横断歩道の青信号が点滅していたら、渡り始めずに待つ」の27.6%、「自動車乗用中、後部座席の同乗者には、常にシートベルトを着用させている」の25.9%、「体調不良時は運転を控えている」の23.6%、「二輪車を購入する時には、車両の安全性能を重視している」の22.9%、「道路を横断する際は、横断歩道付近では横断歩道を渡る、斜めに横断しないなど交通ルールを守っている」の20.3%であった。

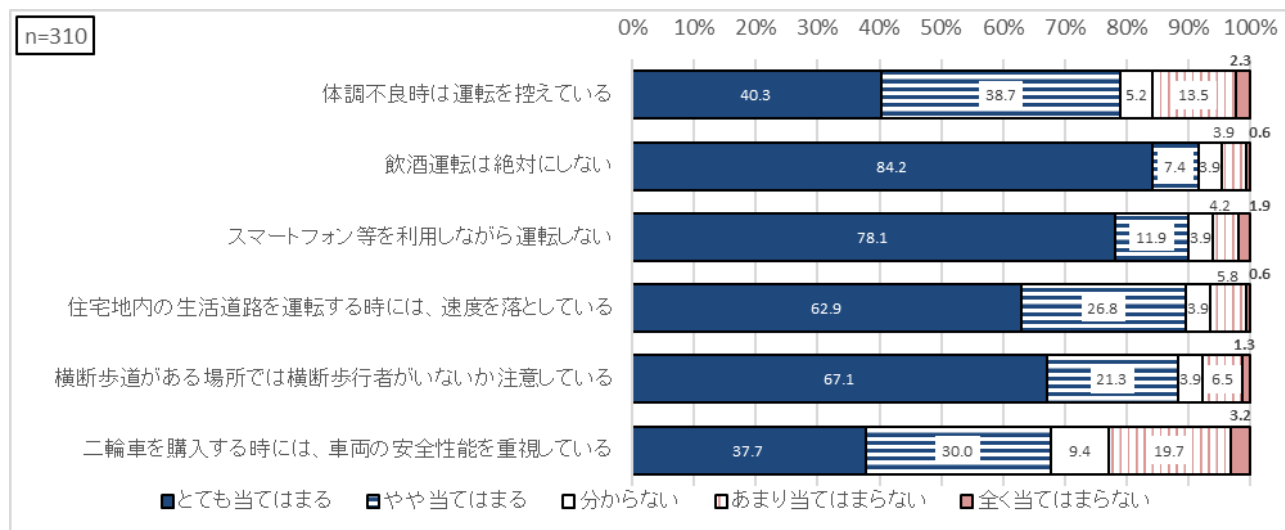
図表 2-41 交通安全に関して心掛けていること（交通安全全般に関すること）



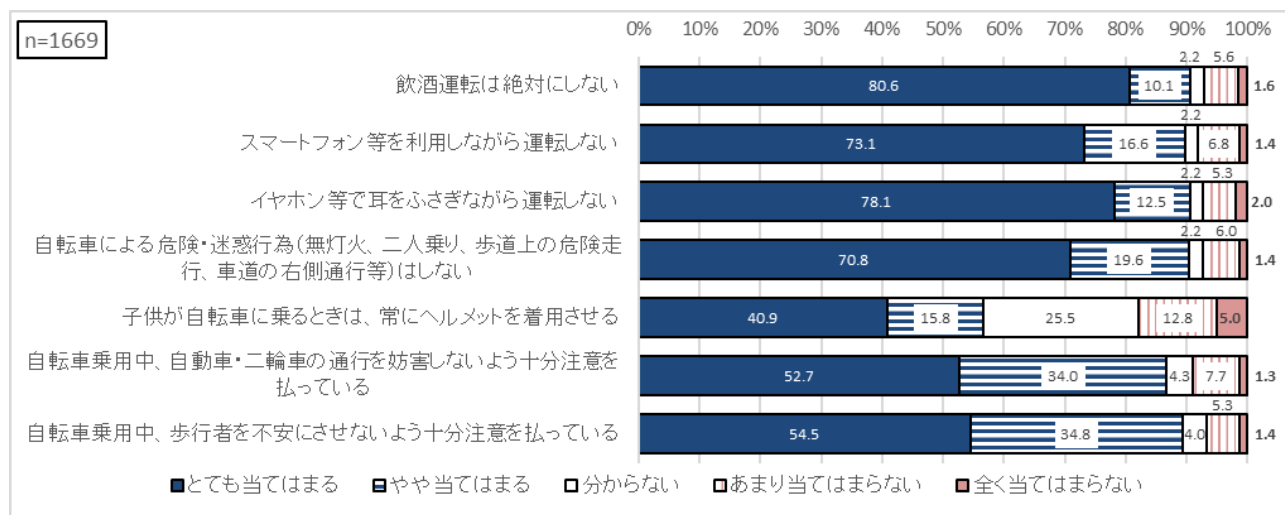
図表 2-42 交通安全に関して心掛けていること（自動車の安全に関すること）



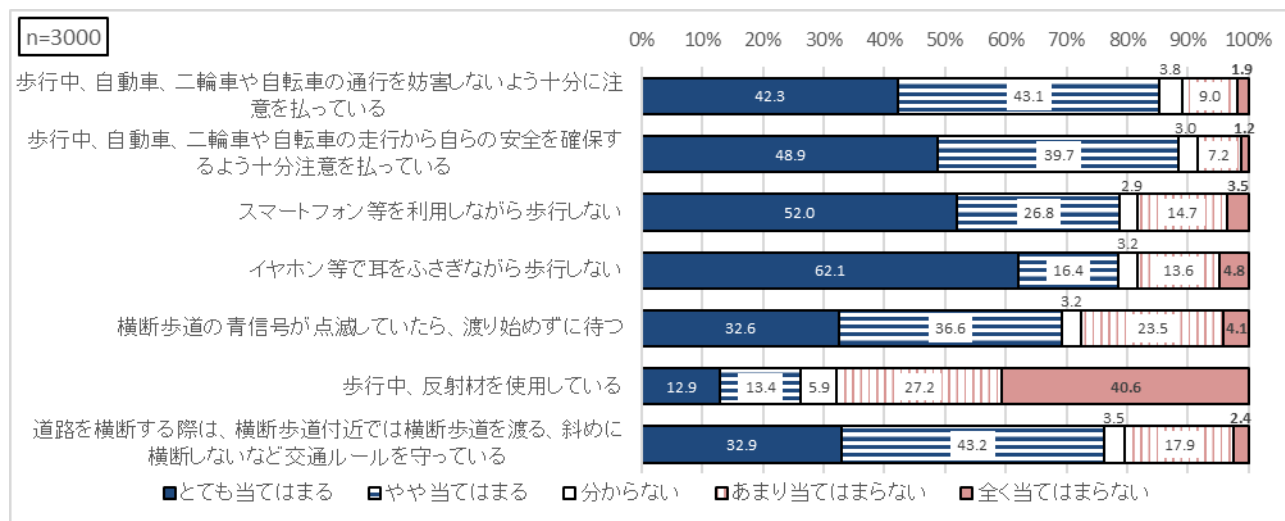
図表 2-43 交通安全に関して心掛けていること（二輪車の安全に関すること）



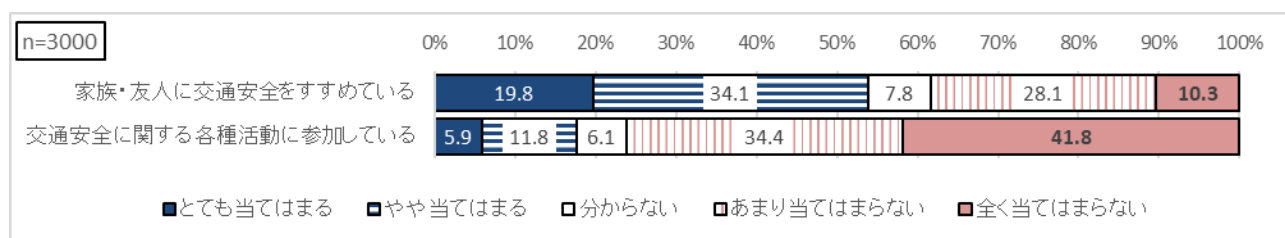
図表 2-44 交通安全に関して心掛けていること（自転車の安全に関すること）



図表 2-45 交通安全に関して心掛けていること（歩行の安全に関すること）



図表 2-46 交通安全に関して心掛けていること（その他）

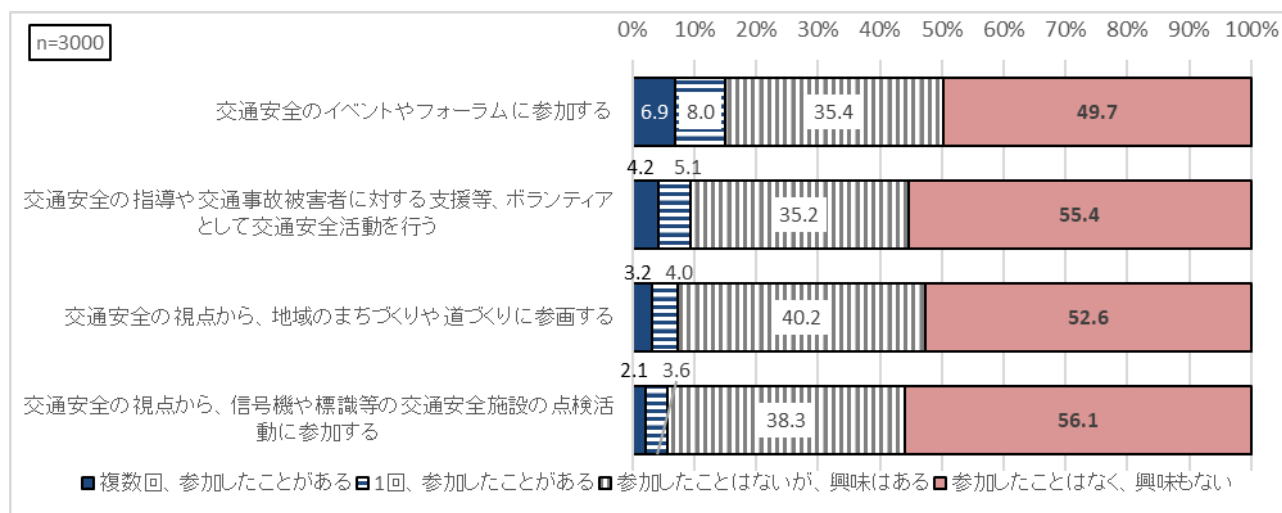


Q23

あなたは、国、都道府県、都道府県の一部の地域、関係団体等が実施している交通安全普及啓発活動について、どのような活動に参加したことがありますか？それぞれの活動について、最も当てはまるものを1つ選んでください。

- 国、都道府県、都道府県の一部の地域、関係団体等が実施している、交通安全普及啓発活動について、「交通安全のイベントやフォーラムに参加する」、「交通安全の指導や交通事故被害者に対する支援等、ボランティアとして交通安全活動を行う」、「交通安全の視点から、地域のまちづくりや道づくりに参画する」、「交通安全の視点から、信号機や標識等の交通安全施設の点検活動に参加する」のいずれについても、図表 2-47 のように、「参加したことはなく、興味もない」がおよそ半数であった。

図表 2-47 交通安全普及啓発活動への参加



Q24

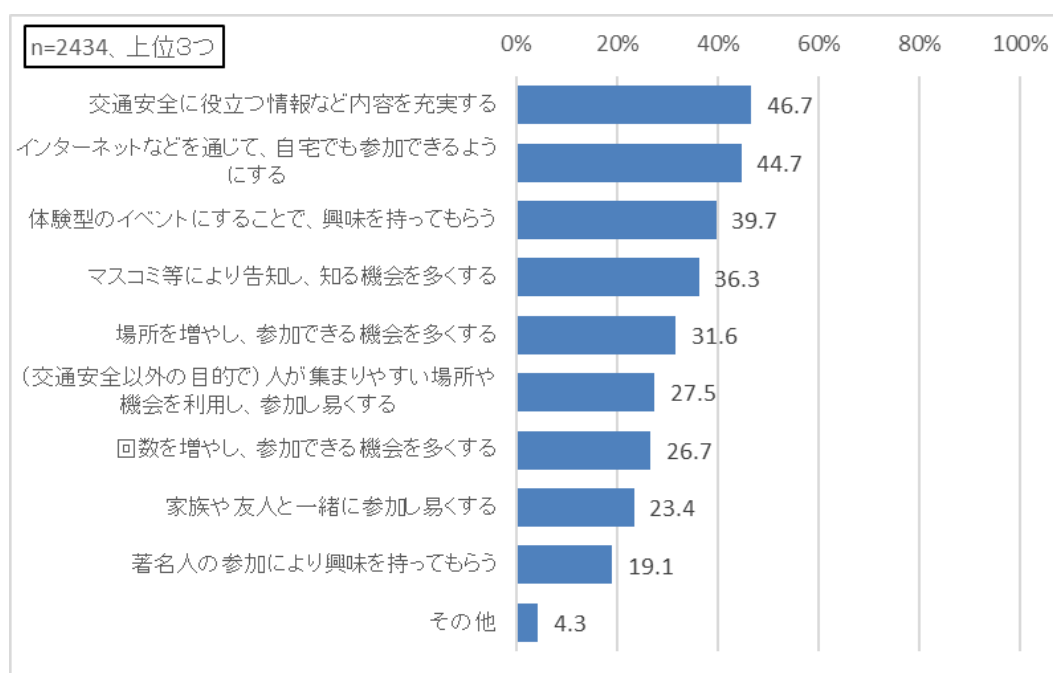
【Q23 で「参加したことはないが、興味はある」、「参加したことはなく、興味もない」と回答した方にお尋ねします】

交通安全普及啓発活動への参加や興味を持っていただくために、どのような改善が重要だと思いますか？

上位3つを選んでください。

- 国、都道府県、都道府県の一部の地域、関係団体等が実施している、交通安全のイベントやフォーラム、指導や交通事故被害者に対する支援活動、交通安全の視点からの地域のまちづくりや道づくりへの参加、信号機や標識等の点検活動など、交通安全普及啓発活動に「参加したことはないが、興味はある」あるいは「参加したことはなく、興味もない」者 (n=2,434) が、交通安全普及啓発活動に参加や興味を持ってもらうために重要な改善の上位3位内を選んだのは、「交通安全に役立つ情報など内容を充実する」が 46.7%と最も多く、「インターネットなどを通じて、自宅でも参加できるようにする」の 44.7%、「体験型のイベントにすることで、興味を持ってもらう」の 39.7%と続く（図表 2-48）。

図表 2-48 交通安全普及啓発活動への参加を増やすために重要な改善



3-5 先端技術の活用に関する認識

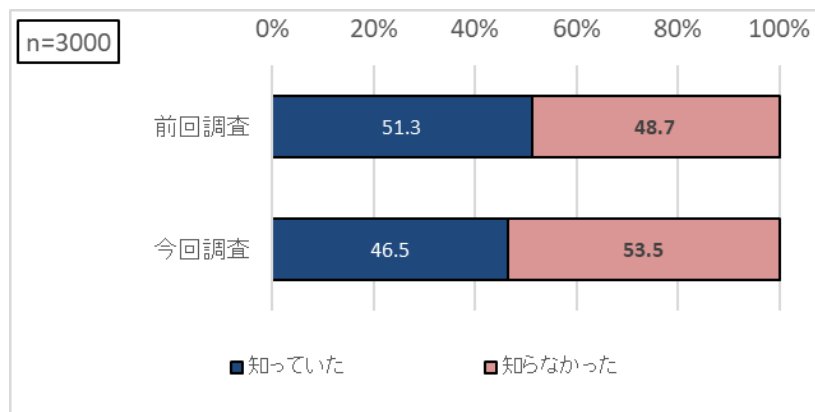
Q25

現在、衝突被害軽減ブレーキ、ペダル踏み間違い時加速抑制装置、車線逸脱警報、先進ライトといった先端技術を搭載した「セーフティ・サポートカー(サポカー)」や「セーフティ・サポートカーS(サポカーS)」の普及が進んでいますが、これらの運転支援機能を利用した場合でも、運転者は自ら常に前方や周囲の状況を確認するとともに、周囲の道路交通や車両の状況に応じて直ちにハンドルを確実に操作することができる必要があります。

このことについて、知っていましたか。

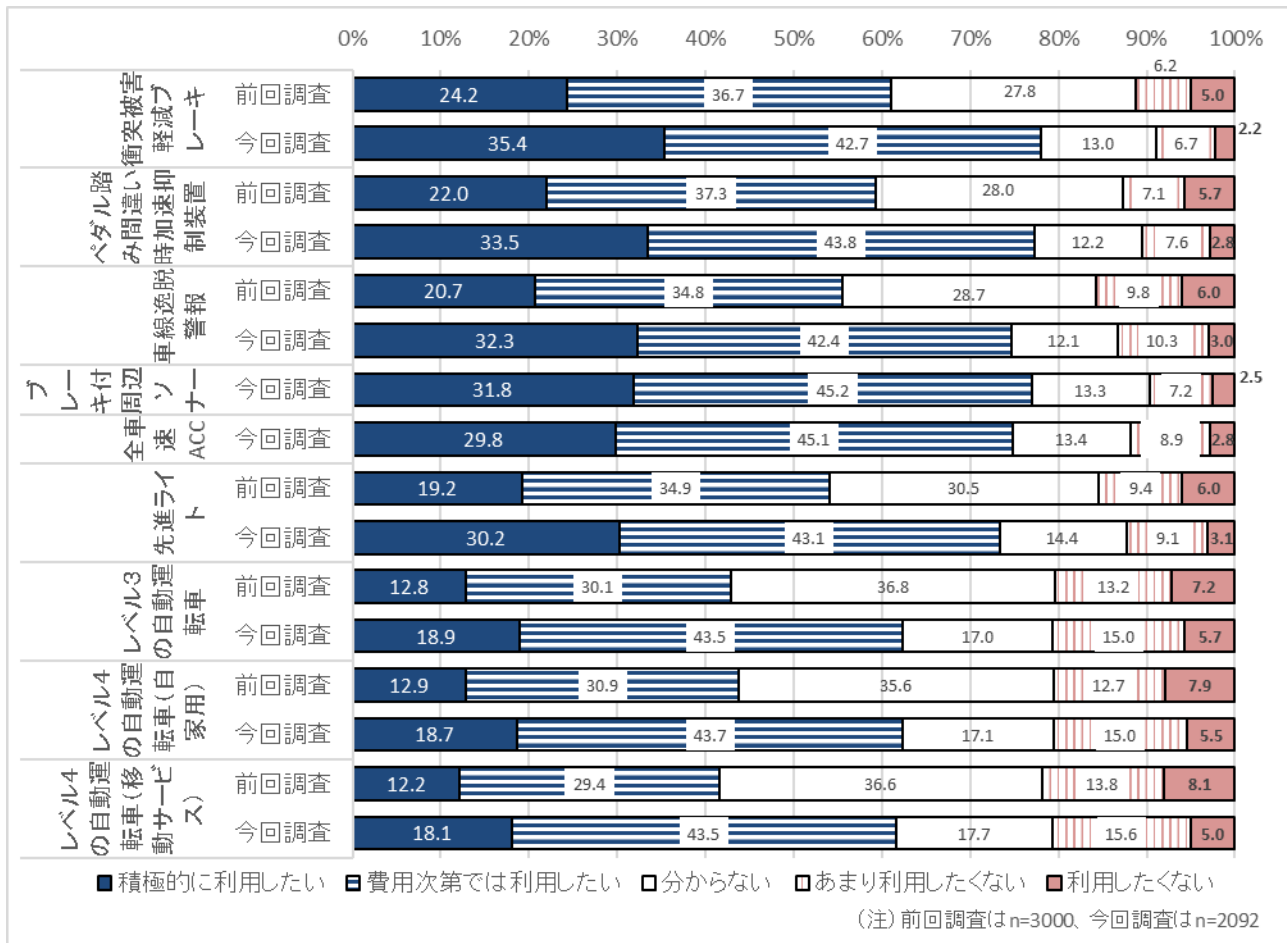
- 運転支援機能を利用した場合でも、運転者は自ら常に前方や周囲の状況を確認するとともに、周囲の道路交通や車両の状況に応じて直ちにハンドルを確実に操作することができる必要があることを「知っていた」が46.5%、「知らなかった」が53.5%と、知らなかった者がやや多かった。前回調査と比較したところ、大きな差は見られなかった（図表 2-49）。

図表 2-49 運転支援機能に関する認識

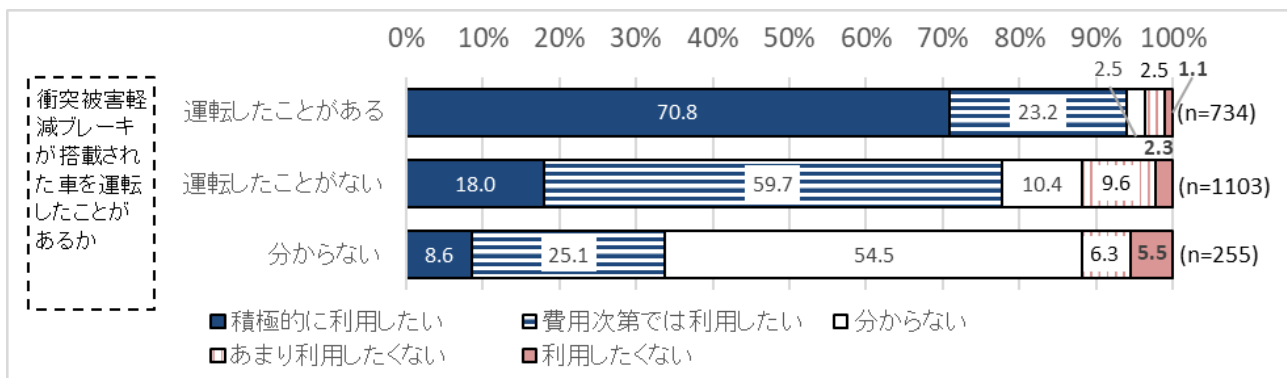


- 衝突被害軽減ブレーキ、ペダル踏み間違い時加速抑制装置、車線逸脱警報、ブレーキ付周辺ソナー、全車速 ACC 及び先進ライトといった運転支援機能の利用意向がある者（「積極的に利用したい」「費用次第では利用したい」）の割合は、73.3%～78.1%であった（図表 2-50）。
- 自動運転車の利用意向がある者の割合は、61.6%～62.4%であった（図表 2-50）。
- 衝突被害軽減ブレーキ、ペダル踏み間違い時加速抑制装置、車線逸脱警報、ブレーキ付周辺ソナー、全車速 ACC 及び先進ライトといった運転支援機能を搭載した車を運転した経験の有無別に各機能の利用意向をクロス集計すると、運転支援機能を搭載した車の運転経験のある者の方がいない者に比べ、運転支援機能を搭載した車の利用意向がある者の割合が有意に大きかった（図表 2-51～図表 2-56）。
- 運転経験の有無が「分からない」者も存在しており、運転支援機能に関する意識がほとんどない者と考えられるが、その場合は、利用意向がある者の割合は小さかった（図表 2-51～図表 2-56）。
- 衝突被害軽減ブレーキ、ペダル踏み間違い時加速抑制装置、車線逸脱警報、ブレーキ付周辺ソナー、全車速 ACC 及び先進ライトといった運転支援機能が搭載された車を運転したことがある者のうち、機能が作動した経験の有無別に各機能の利用意向をクロス集計すると、いずれの機能についても、「機能を ON にしていて、作動したことがある」方が、「機能を ON にしているが、作動したことはない」や「機能を OFF にしているため、作動したことない」よりも、利用意向がある者の割合が大きかった（図表 2-57～図表 2-62）。
- 利用意向を年齢階層別にクロス集計すると、図表 2-63 のようになる。全年齢平均より有意に大きい箇所を水色、小さい箇所をピンク色の網掛けにした。運転支援機能の利用意向は、30 歳代までは少なく、40 歳以上で多くなった。ただし、75 歳以上では利用意向のある者の割合は少なかった。
- 利用意向を住所地域とクロス集計すると、図表 2-64 のようになる。全国平均より有意に大きい箇所を水色、小さい箇所をピンク色の網掛けにした。運転支援機能の利用意向は、中部、中国及び九州・沖縄地域が多かった。

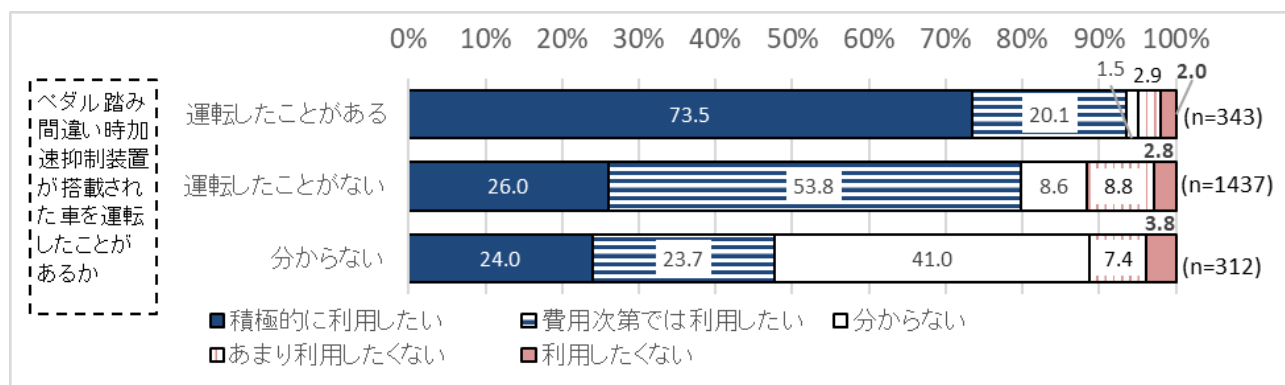
図表 2-50 運転支援機能や自動運転車の利用意向



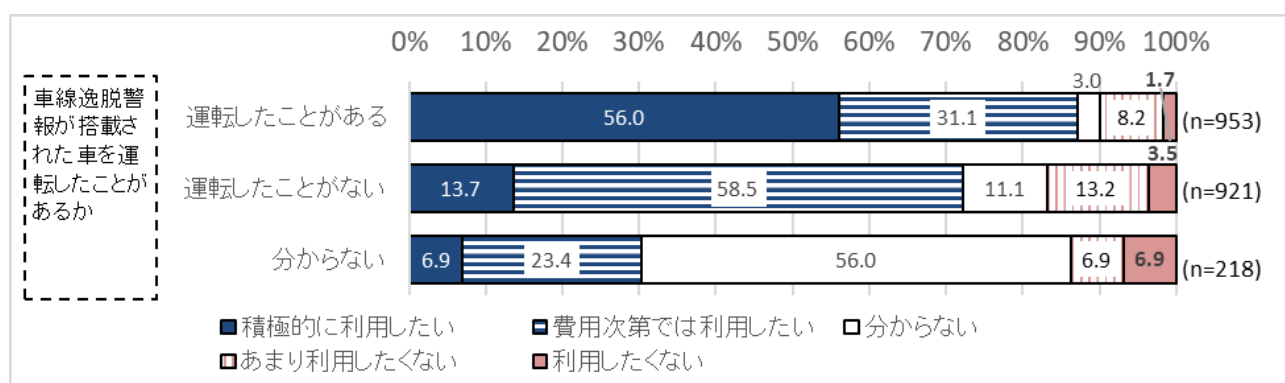
図表 2-51 運転経験の有無別ー衝突被害軽減ブレーキの利用意向 (クロス集計)



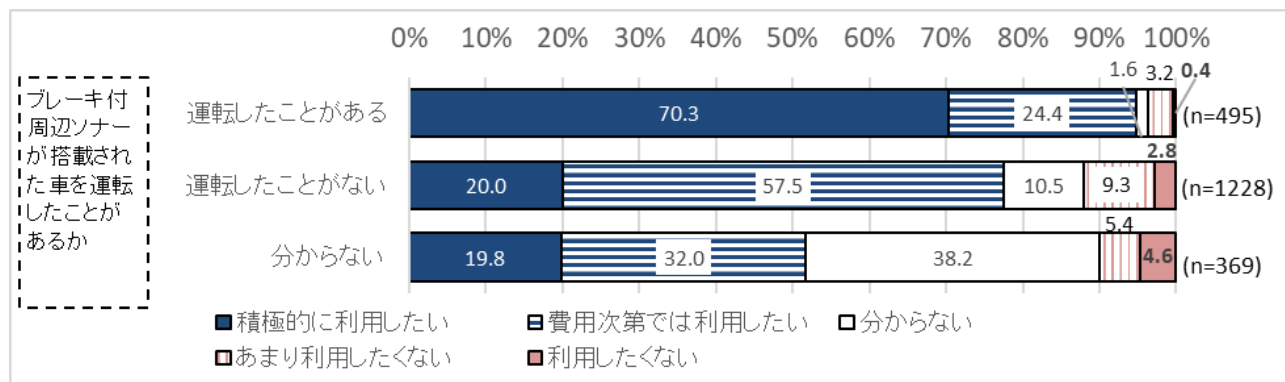
図表 2-52 運転経験の有無別—ペダル踏み間違い時加速抑制装置の利用意向（クロス集計）



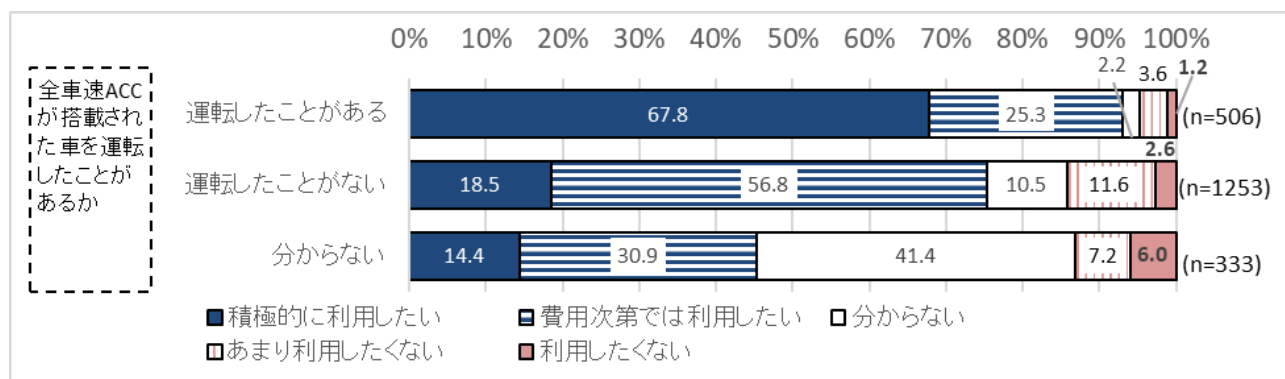
図表 2-53 運転経験の有無別—車線逸脱警報の利用意向（クロス集計）



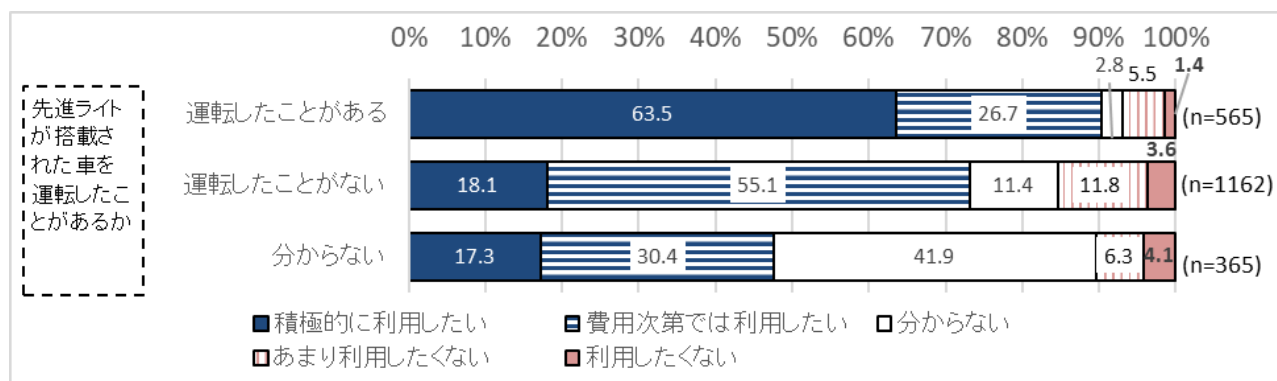
図表 2-54 運転経験の有無別—ブレーキ付周辺ソナーの利用意向（クロス集計）



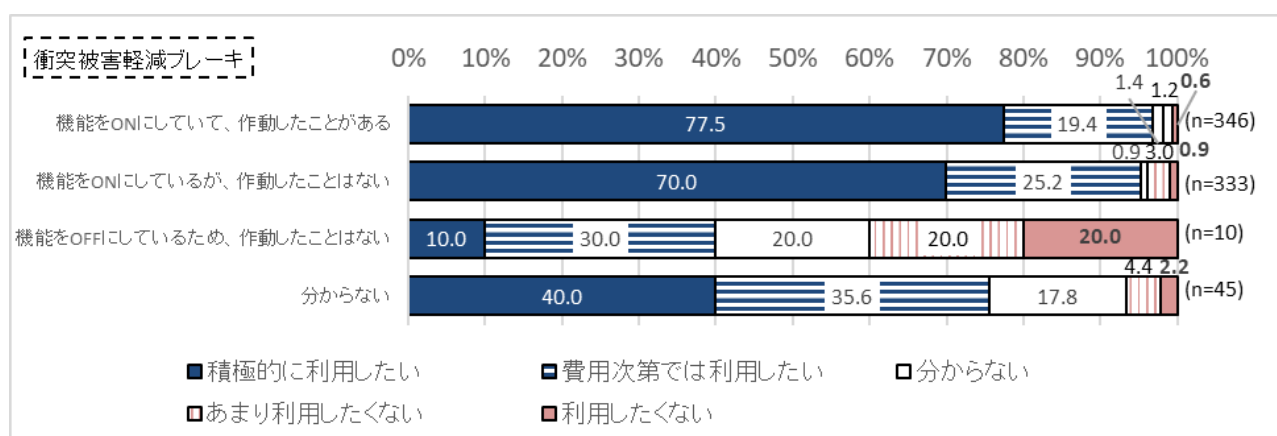
図表 2-55 運転経験の有無別—全車速 ACC の利用意向（クロス集計）



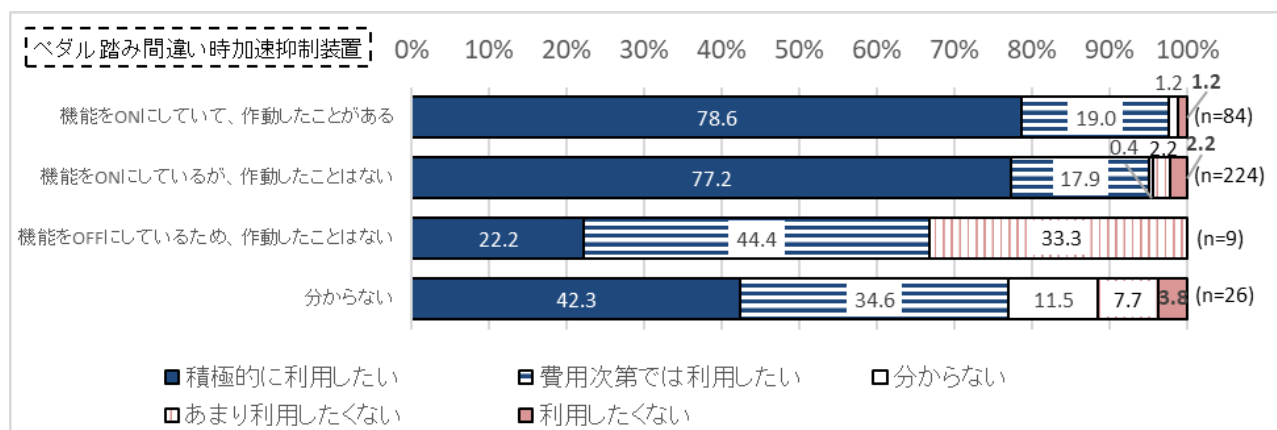
図表 2-56 運転経験の有無別—先進ライトの利用意向（クロス集計）



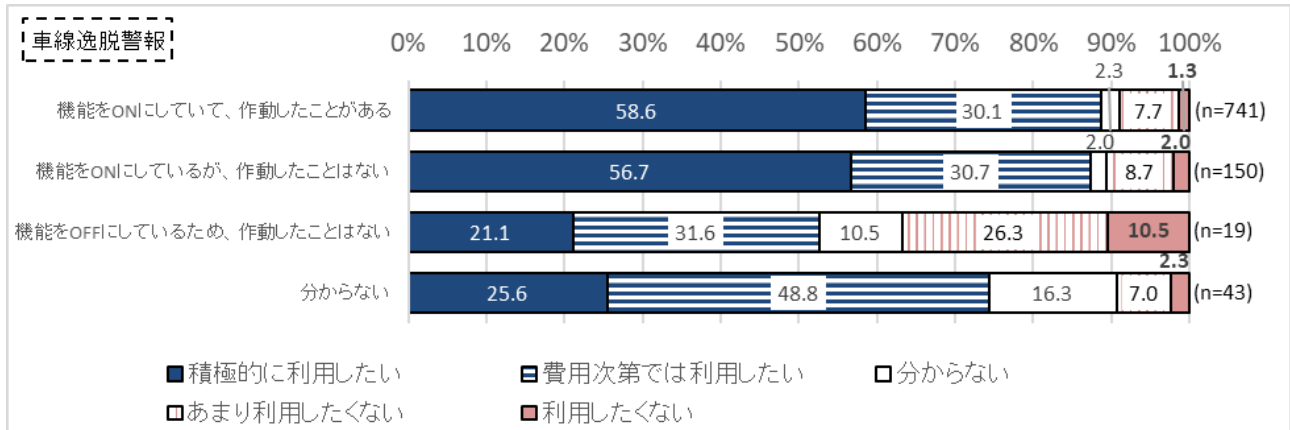
図表 2-57 作動経験の有無別—衝突被害軽減ブレーキの利用意向（クロス集計）



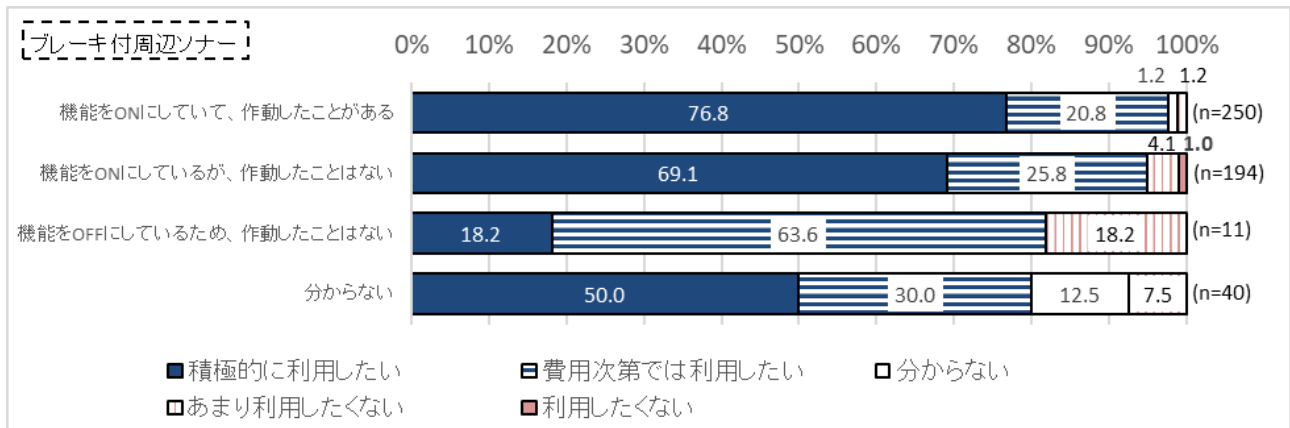
図表 2-58 作動経験の有無別—ペダル踏み間違い時加速抑制装置の利用意向（クロス集計）



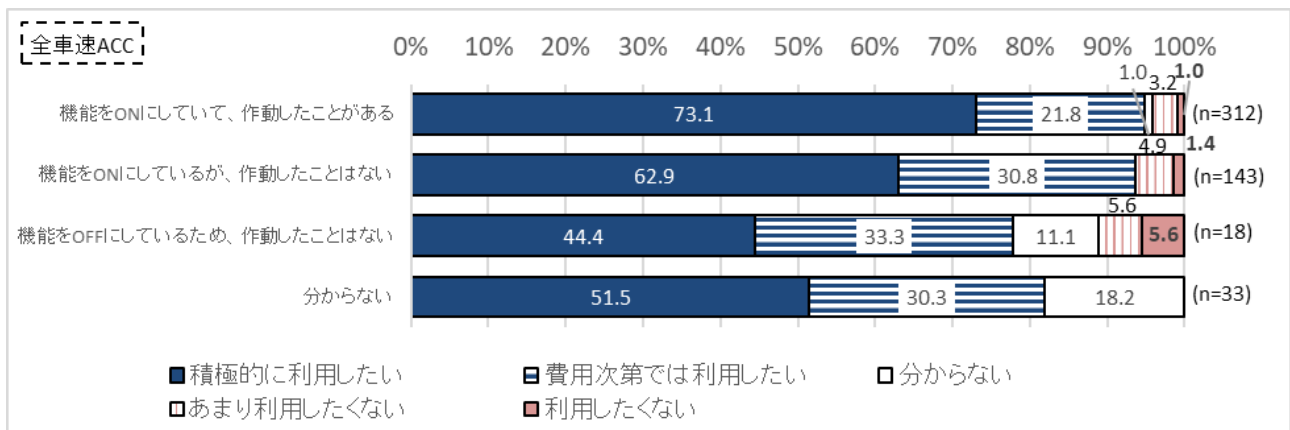
図表 2-59 作動経験の有無別一車線逸脱警報の利用意向（クロス集計）



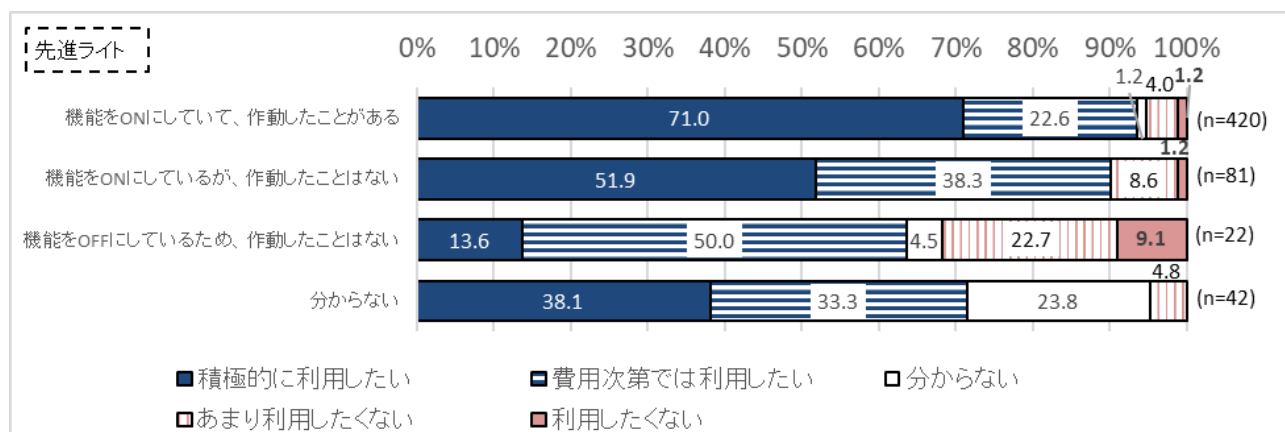
図表 2-60 作動経験の有無別ブレーキ付周辺ソナーの利用意向（クロス集計）



図表 2-61 作動経験の有無別全車速ACCの利用意向（クロス集計）



図表 2-62 作動経験の有無別—先進ライトの利用意向（クロス集計）



図表 2-63 年齢階層別—運転支援機能や自動運転車の利用意向（クロス集計）

	全年齢	16歳以上 25歳未満	25歳以上 40歳未満	40歳以上 55歳未満	55歳以上 60歳未満	60歳以上 65歳未満	65歳以上 75歳未満	75歳以上
衝突被害軽減ブレーキ	54.4%	36.2%	46.2%	58.0%	66.9%	66.4%	66.7%	47.6%
ペダル踏み間違い時加速抑制装置	53.9%	35.9%	47.8%	57.7%	63.2%	64.2%	64.7%	48.0%
車線逸脱警報	52.0%	35.9%	47.3%	54.5%	59.9%	64.6%	62.5%	45.3%
ブレーキ付周辺ソナー	53.7%	36.8%	48.9%	56.3%	64.3%	66.4%	63.8%	46.1%
全車速 ACC	52.2%	35.9%	47.3%	56.4%	61.7%	63.3%	61.6%	44.1%
先進ライト	51.1%	34.1%	44.9%	56.3%	57.2%	62.4%	61.1%	44.9%
レベル3の自動運転車	43.5%	33.1%	42.1%	47.2%	50.9%	51.5%	48.3%	34.9%
レベル4の自動運転車（自家用）	43.5%	32.2%	41.6%	48.1%	50.6%	51.5%	49.0%	34.7%
レベル4の自動運転車（移動サービス）	43.0%	32.8%	41.2%	47.3%	50.9%	51.5%	48.1%	33.2%

（注）全年齢平均より有意に大きい箇所を水色、小さい箇所をピンク色の網掛けにした。

図表 2-64 地域別—運転支援機能や自動運転車の利用意向（クロス集計）

	全国	北海道	東北	関東	中部	近畿	中国	四国	九州・ 沖縄
衝突被害軽減ブレーキ	54.4%	50.4%	59.2%	47.4%	64.0%	50.6%	65.5%	57.3%	60.4%
ペダル踏み間違い時加速抑制装置	53.9%	48.8%	59.7%	47.1%	61.0%	50.0%	66.1%	61.8%	60.7%
車線逸脱警報	52.0%	46.4%	55.7%	46.5%	59.6%	48.3%	59.1%	55.1%	59.5%
ブレーキ付周辺ソナー	53.7%	48.0%	59.7%	47.5%	61.4%	49.4%	64.3%	58.4%	60.1%
全車速 ACC	52.2%	46.4%	58.7%	46.4%	60.4%	47.7%	60.2%	56.2%	58.3%
先進ライト	51.1%	48.0%	53.7%	45.3%	57.0%	46.8%	63.7%	57.3%	58.9%
レベル3の自動運転車	43.5%	40.0%	44.8%	38.4%	49.3%	40.5%	52.0%	44.9%	51.1%
レベル4の自動運転車（自家用）	43.5%	40.8%	45.3%	39.0%	48.3%	40.0%	53.2%	44.9%	50.5%
レベル4の自動運転車（移動サービス）	43.0%	39.2%	43.3%	38.9%	47.3%	40.7%	49.1%	44.9%	50.2%

（注）全国平均より有意に大きい箇所を水色、小さい箇所をピンク色の網掛けにした。

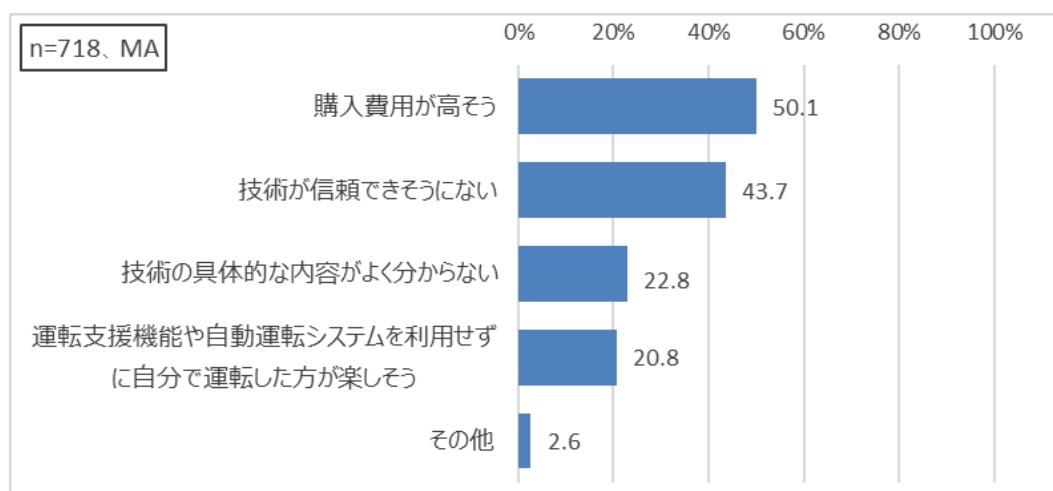
Q29

【Q28において、「あまり利用したくない」、「利用したくない」と回答された項目が1つでもあった方にお聞きします。】

その理由として当てはまるものを全て選択してください。

- 運転支援機能や自動運転を「あまり利用したくない」「利用したくない」と回答した項目が1つでもあった者（n=718）がその理由として挙げたのは、「購入費用が高そう」が50.1%と最も多く、「技術が信頼できそうにない」の43.7%、「技術の具体的な内容がよく分からない」の22.8%と続く（図表 2-65）。

図表 2-65 運転支援機能や自動運転車を利用したくない理由

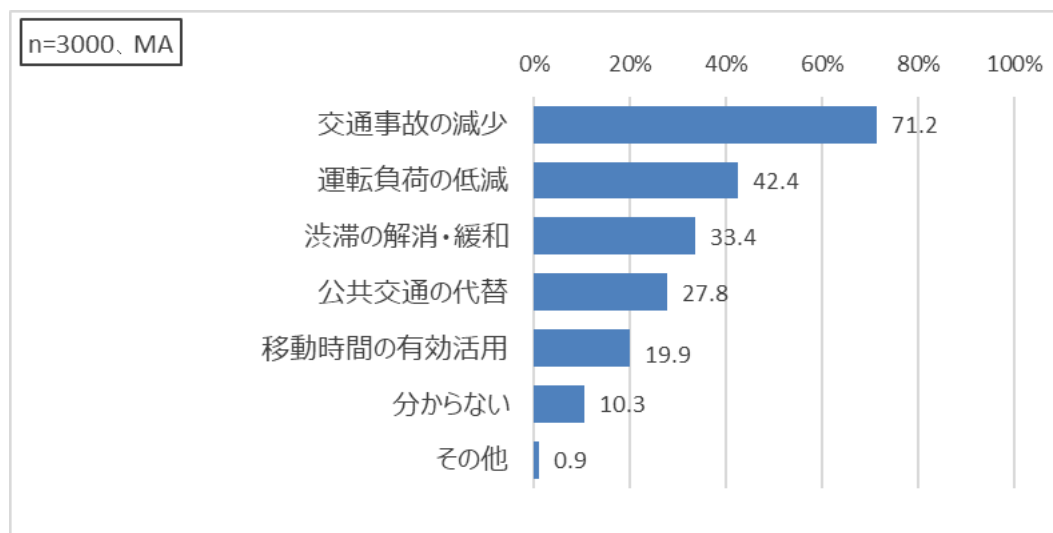


Q30

自動運転車に期待することは何ですか。当てはまるものを全て選択してください。

- 自動運転車に期待することは、「交通事故の減少」が 71.2%と最も多く、「運転負担の低減」の 42.4%、「渋滞の解消・緩和」の 33.4%と続く（図表 2-66）。

図表 2-66 自動運転車に期待すること

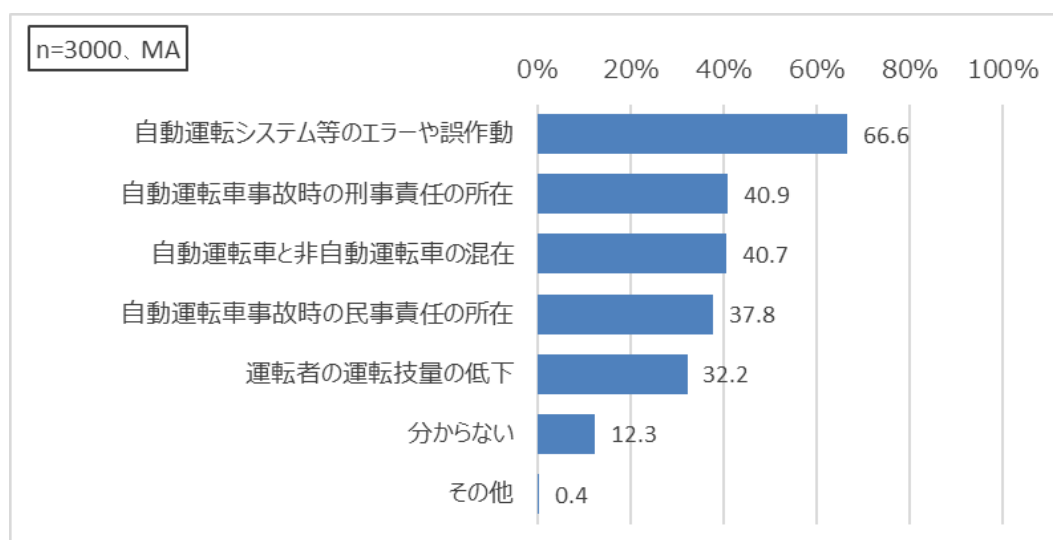


Q31

自動運転が実用化した場合に不安に感じることは何ですか。当てはまるものを全て選択してください。

- 自動運転が実用化した場合に不安に感じることは、「自動運転システム等のエラーや誤作動」が 66.6%と最も多く、「自動運転車事故時の刑事責任の所在」の 40.9%、「自動運転車と非自動運転車の混在」の 40.7%と続く（図表 2-67）。

図表 2-67 自動運転車の実用化した場合に不安に感じること



Q32

今後の交通安全対策について、あなた自身の行動や国に対する要望のお考えをご記入ください。（自由記述）

今後の交通安全対策について以下のような意見が見られた（自由回答）。

【あなた自身の行動】

- 交通ルールへの遵守。
- 緊張感を持って、注意深く周囲の状況を把握しながら運転に集中する。
- スピードを出さない。
- 注意力散漫にならないようにする。
- ゆとりのある行動を心掛ける。
- 自分の運転技術を過信せず、年齢による衰えなどを受け入れ、自動運転などは積極的に取り入れていきたい。また、速やかな免許返納ができるよう段階的に公共交通機関を使い慣らしていこうと思っている。
- 自動車のハンドルを握る時は常に「かもしれない」運転を心掛け、事故に気を付けたい。
- 交通ルールの勉強を改めて行う。

【国に対する要望】

- 運転免許の更新の条件を高齢になるにつれて厳しくする、免許返納後の交通手段を確保する、認知機能が一定以下になった高齢者の免許を停止する。
- 自転車のイヤホン使用、歩道危険運転等の罰則を増やして欲しい。
- あおり運転などの危険行為への対策をしっかりと行ってほしい。
- 自動運転を積極的に推進してほしい。
- 違反に対する処罰を重くする。
- 交通安全の啓蒙を強化する。
- 道路などの道幅を広げたり、歩行者が安全に道を横断出来る仕組みづくりをお願いしたい。
- 自転車が走りやすい道路の整備。

参考資料：調査票

1. あなた自身について、お尋ねします。

問1. あなたの性別を選択してください。

1. 男性	2. 女性
-------	-------

問2. あなたの年齢をお答えください。枠内に数字を記入してください。

満 歳

問3. あなたがお住いの都道府県、市町村を選択してください。

<都道府県・市町村のプルダウン>

2. 普段の移動や免許に対するお考え等について、お尋ねします。

問 4. あなたがお持ちの運転免許をすべて選択してください。

1. 自動車に係る免許（大型免許、中型免許、普通免許等）
2. 二輪車に係る免許（大型二輪免許、普通二輪免許）
3. 原付免許
4. 上記の免許は持っていない

問 5. あなたが運転免許を初めて取得してから現在までの期間をお答えください。

－複数の運転免許をお持ちの方は、最初にとった運転免許の保有年数をお答えください。

－1年未満の方は、年に「0（ゼロ）」を入力してください。

免許保有年数 年

問 6. あなたが乗り物を運転・利用する頻度について、それぞれ最も当てはまるものを 1 つ選択して○を付けてください。

	ほぼ毎日	週 3～4 日	週 1～2 日	月 1～2 日	ほとんど 運転・利用し ない	全く 運転・利用し ない
自動車（バス、トラック、タクシー等職業運転として）						
自動車（通勤、レジャーなど上記以外の運転として）						
自動車（自分では運転しないが、同乗等による利用）						
二輪車（運転）						
自転車（運転）						
バス（利用）						
鉄道（利用）						
その他 ()						

問 7. 高齢になった免許保有者が、運転免許証を自主的に返納する制度があります。あなたは、免許の返納について、どのようにお考えでしょうか？次の中から最も当てはまるものを 1 つ選択し、枠内を記入してください。今後免許を取得する予定の方は、免許を取得したと仮定してお答えください。

1. 家族など周囲の人の説得により、すでに返納した（返納した時の年齢： 歳）
2. 自主的にすでに返納した（返納した時の年齢： 歳）
3. いずれ返納する予定がある（返納を予定している年齢： 歳頃）
4. いずれ返納するつもりだが、今のところ予定は立てていない
5. 返納するつもりはない
6. 分からない
7. 免許を保有しておらず、今後も取得予定はないため関係ない

問 8. 【問 7 で「3. いずれ返納する予定である」、「4. いずれ返納するつもりだが、今のところ予定は立てていない」と回答した方にお尋ねします】免許を返納したと回答した方におかれましては、免許返納後の代替移動手段として何を使用していますか。免許を返納する予定である、または今のところ予定は立てていないと回答した方におかれましては、免許返納後の代替の移動手段として、何を使用される予定ですか。当てはまるものを全て選択してください。

1. バス、電車といった公共交通機関
2. タクシー
3. 知人、家族等の運転する車に同乗
4. バイク、原付（四輪免許のみを返納した場合）
5. 自転車（電動を含む）
6. 電動車いす
7. 徒歩
8. 自動運転（実用化されているとした場合）
9. 外出を控える
10. その他
11. 分からない

問 9. 【問 7 で「5. 返納するつもりはない」と回答した方にお尋ねします】あなたが運転免許証を自主的に返納しないとお考えの理由について、当てはまるものを全て選択してください。

1. 高齢になっても、支障なく運転できるから
2. 日常生活での移動に支障が生じて、不便だから
3. 運転することが楽しいから
4. 仕事に必要なだから
5. サボカーを利用すれば安全だから
6. 災害や家族の急病等緊急時のために念のために所持しておきたいから
7. その他（理由： ）

3. 交通事故に関する認識について、お尋ねします。

問 10. あなたとあなたのご家族の加害者・被害者※としての「物損事故」、「人身事故」の経験の有無について、それぞれ当てはまるものを選択して○を付けてください。

※過失割合の高い方を加害者とします。

【加害者の場合（自損・単独を含みます）】

		物損事故がある	人身事故がある	経験はない
あなた	自動車乗車中			
	二輪車乗用中			
	自転車乗用中			
	その他 ()			
ご家族	自動車乗車中			
	二輪車乗用中			
	自転車乗用中			
	その他 ()			

【被害者の場合】

		物損事故がある	人身事故がある	経験はない
あなた	歩行中			
	自動車乗車中			
	二輪車乗用中			
	自転車乗用中			
	その他 ()			
ご家族	歩行中			
	自動車乗車中			
	二輪車乗用中			
	自転車乗用中			
	その他 ()			

問 11 あなたの過去 3 年間の道路交通に関するヒヤリハット（事故には至らなかったが危険を感じた）
経験の有無について、それぞれ当てはまるものを選択して○を付けてください。「ある」と回答した方は
およその回数を記入してください。

あなたの状態	ヒヤリハット経験	ある	ない
歩行中	電動キックボード等の新たなモビリティが関係したヒヤリハット経験	自分が原因（ ）回 相手が原因（ ）回 双方が原因（ ）回	
自転車乗用中	あなたがスマートフォンやイヤホンを使用するなどして、十分な注意を払わずに自転車運転していた際のヒヤリハット経験（いわゆる「ながら運転」）	（ ）回	
自動車乗用中	子供の登下校中におけるヒヤリハット経験	自分が原因（ ）回 相手が原因（ ）回 双方が原因（ ）回	
	電動キックボード等の新たなモビリティが関係したヒヤリハット経験	自分が原因（ ）回 相手が原因（ ）回 双方が原因（ ）回	
	あなたがスマートフォンやイヤホンを使用するなどして、十分な注意を払わずに自動車運転していた際のヒヤリハット経験（いわゆる「ながら運転」）	（ ）回	
	相手にあおり運転をされた際のヒヤリハット経験	（ ）回	

問 12. あなたは日常生活で交通事故の被害者になる可能性があることについて、どのくらい不安を感じていますか？最も当てはまるものを 1 つ選んで○を付けてください。

1. 常に不安に感じている	2. 時々不安に感じることがある
3. ほとんど不安に感じることは無い	4. 全く不安は感じない
5. その他（ ）	

問 13. あなたは日常生活で交通事故の加害者になる可能性があることについて、どのくらい不安を感じていますか？最も当てはまるものを 1 つ選んで○を付けてください。

1. 常に不安に感じている	2. 時々不安に感じることがある
3. ほとんど不安に感じることは無い	4. 全く不安は感じない
5. その他（ ）	

問 14. あなたのお住いの地域で、**全体的な**道路交通の情勢はどのような方向に向かっていると思いますか？最も当てはまるもの 1 つ選んで○を付けてください。

1. 道路交通は安全になっている	2. 道路交通の安全に変化はない
3. 道路交通は危険になっている	4. 分からない

問 15. あなたのお住いの地域で、以下の道路交通の情勢はどのような方向に向かっていると思いますか？

	安全になっている	変わらない	危険になっている	分からない
幼児の歩行				
小学生の歩行				
小学生の自転車の運転				
中学生の歩行				
中学生の自転車の運転				
高校生の自転車の運転				
若者の自動車の運転				
若者の二輪車の運転				
高齢者の歩行				
高齢者の自転車の運転				
高齢者の自動車の運転				
高齢者の二輪車の運転				

問 16. 場所別の道路交通の情勢はどのような方向に向かっていると思いますか？それぞれ最も当てはまるもの1つ選んで○を付けてください。

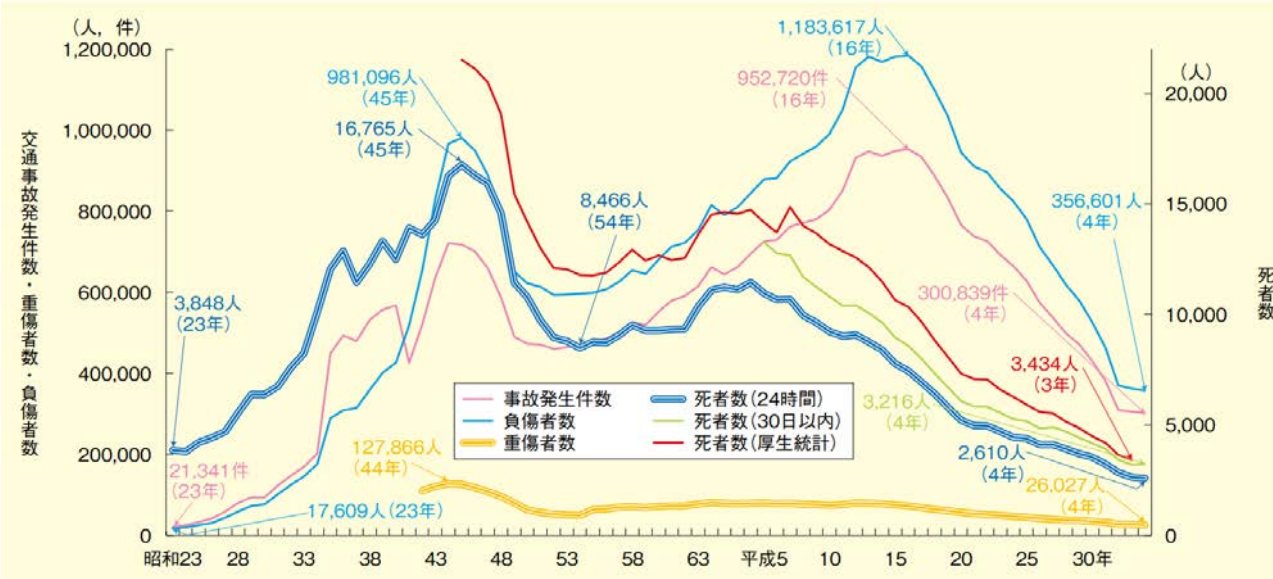
	安全になっている	変わらない	危険になっている	分からない
住宅地内の生活道路				
交通量が多い幹線道路				
高速道路				

問 17. あなたは今後の交通安全対策としてどの対象が重要だと思いますか？上位3つを選んで○を付けてください。

	重要な対象 第1位	重要な対象 第2位	重要な対象 第3位
子供（0～15歳）に関わる事故を減らす対策			
若年層（16～24歳）に関わる事故を減らす対策			
高齢者（65歳以上）に関わる事故を減らす対策			
歩行者に関わる事故を減らす対策			
自転車に関わる事故を減らす対策			
二輪車に関わる事故を減らす対策			
自動車に関わる事故を減らす対策			
生活道路における事故を減らす対策			
幹線道路における事故を減らす対策			
高速道路における事故を減らす対策			

問 18. 平成16年以降、交通事故の発生件数、死者数、重傷者数、負傷者数（重傷者数を含む）ともに減少傾向が続いています。今後5年ほどを見据えて、交通事故に関して、国や地方公共団体における費用負担※も考慮した上で、目指すべき全体的な方向性について、それぞれ最も当てはまるお考えを1つ選んで○を付けてください。

※交通安全施設への投資、自動車安全技術の高機能化に向けた研究、交通安全意識のより一層の向上のための啓発運動・教育、より厳格な交通取締りなどの実施に伴う費用の発生



- 1 警察庁資料による。
- 2 「死者数（24 時間）」とは、交通事故によって、発生から 24 時間以内に死亡した人数をいう。
- 3 「死者数（30 日以内）」とは、交通事故によって、発生から 30 日以内（交通事故発生日を初日とする。）に死亡した人数をいう。
- 4 「死者数（厚生統計）」は、警察庁が厚生労働省統計資料「人口動態統計」に基づき作成したものであり、当該年に死亡した者のうち原死因が交通事故によるもの（事故発生後 1 年を超えて死亡した者及び後遺症により死亡した者を除く。）をいう。
なお、平成 6 年以前は、自動車事故とされた者を、平成 7 年以降は、陸上の交通事故とされた者から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。
- 5 「重傷者数」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者の人数をいう。
- 6 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。
- 7 死者数（24 時間）、負傷者数及び交通事故発生件数は、昭和 46 年以前は、沖縄県を含まない。

図 道路交通事故による交通事故発生件数、死者数、重傷者数及び負傷者数の推移

表 道路交通事故による交通事故発生件数、死者数、重傷者数及び負傷者数の過去最多と令和 5 年の件数又は人数

	過去最多	令和 5 年
事故発生件数	952,720 件(平成 16 年)	307,930 件
死者数	16,765 人(昭和 45 年)	2,678 人
重傷者数	127,866 人(昭和 44 年)	27,636 人
負傷者数	1,183,617 人(平成 16 年)	365,595 人

	ゼロとすべきである	大幅に減少させるべきである	現在のペースで減少させればよい	減少できなくても仕方がない	あまり関心がない
事故発生件数					
死者数					
重傷者数					
負傷者数					

4. 交通安全に関する対策について、お尋ねします。

問 19. 次の交通安全対策について、**現在**、あなたはどの程度満足していますか？それぞれについて、最も当てはまるものを1つ選んで○を付けてください。

	とても満足 している	やや満足し ている	どちらとも いえない	あまり満足 していない	全く満足し ていない
道路交通環境の整備（例えば、歩道、信号機、横断歩道の整備をしたり、事故多発地点を改良したりする）					
交通安全思想の普及（例えば、安全教育を充実したり、広報啓発活動を推進したりする）					
安全運転の確保（例えば、運転免許制度を改善したり、事業所における安全運転指導などを推進したりする）					
車両の安全性の確保（例えば、車両の安全基準を強化したり、リコール制度を充実したりする）					
道路交通秩序の維持（例えば、悪質性、危険性、迷惑性の高い違反に対する指導取締り体制を充実したり、罰則を強化したりする）					
救助・救急活動の充実（例えば、救急医療機関や消防機関等の緊密な連携関係を構築する）					
損害賠償の適正化を始めとした被害者対策の推進（例えば、損害賠償制度や交通事故相談を充実する）					
研究開発及び調査研究の充実（例えば、交通事故原因の総合的な調査研究を充実する）					
その他（ ）					

問 20. 現在、進められている交通安全対策について、**今後**、あなたはどの程度重要になると思いますか？
それぞれについて、最も当てはまるものを1つ選んで○を付けてください。

	とても重要	やや重要	どちらとも いえない	あまり満足 していない	全く満足し ていない
道路交通環境の整備（例えば、歩道、信号機、横断歩道の整備をしたり、事故多発地点を改良したりする）					
交通安全思想の普及（例えば、安全教育を充実したり、広報啓発活動を推進したりする）					
安全運転の確保（例えば、運転免許制度を改善したり、事業所における安全運転指導などを推進したりする）					
車両の安全性の確保（例えば、車両の安全基準を強化したり、リコール制度を充実したりする）					
道路交通秩序の維持（例えば、悪質性、危険性、迷惑性の高い違反に対する指導取締り体制を充実したり、罰則を強化したりする）					
救助・救急活動の充実（例えば、救急医療機関や消防機関等の緊密な連携関係を構築する）					
損害賠償の適正化を始めとした被害者対策の推進（例えば、損害賠償制度や交通事故相談を充実する）					
研究開発及び調査研究の充実（例えば、交通事故原因の総合的な調査研究を充実する）					
その他（ ）					

5. 交通安全に関する考えについて、お尋ねします。

問 21. あなたは交通安全に関して、普段どのくらい考えていますか？最も当てはまるもの 1 つ選んで○を付けてください。

1. 普段から考えている	2. 多少は考えている
3. ほとんど考えたことはない	4. 全く考えたことはない
5. 分からない	

問 22. あなたの交通安全に関する意識について、それぞれ最も当てはまるもの 1 つ選んで○を付けてください。

問 22-1. 【交通安全全般に関すること】

	とても当てはまる	やや当てはまる	あまり当てはまらない	全く当てはまらない	分からない
交通ルールをいつも意識して行動している					
周囲の交通状況（渋滞・天候等を含めた全般的な状況）の変化に十分に注意を払っている					
子供や高齢者がいる場面では、相手の動きに十分に注意を払っている					

問 22-2【自動車の安全に関すること】

	とても当てはまる	やや当てはまる	あまり当てはまらない	全く当てはまらない	分からない
自動車乗用中、常にシートベルトを着用している					
自動車乗用中、助手席の同乗者には、常にシートベルトを着用させている					
自動車乗用中、後部座席の同乗者には、常にシートベルトを着用させている					
6歳未満の子供が自動車に乗るときは、常にチャイルドシートを使用している					
体調不良時は運転を控えている					
飲酒運転は絶対にしない					
スマートフォン等を利用しながら運転しない					
住宅地内の生活道路を運転する時には、速度を落としている					
横断歩道がある場所では横断歩行者がいないか注意している					
自動車を購入する時には、車両の安全性能を重視している					

問 22-3【二輪車の安全に関すること】

	とても当てはまる	やや当てはまる	あまり当てはまらない	全く当てはまらない	分からない
体調不良時は運転を控えている					
飲酒運転は絶対にしない					
スマートフォン等を利用しながら運転しない					
住宅地内の生活道路を運転する時には、速度を落としている					
横断歩道がある場所では横断歩行者がいないか注意している					
二輪車を購入する時には、車両の安全性能を重視している					

問 22-4 【自転車の安全に関すること】

	とても当てはまる	やや当てはまる	あまり当てはまらない	全く当てはまらない	分からない
飲酒運転は絶対にしない					
スマートフォン等を利用しながら運転しない					
イヤホン等で耳をふさぎながら運転しない					
自転車による危険・迷惑行為（無灯火、二人乗り、歩道上の危険走行、車道の右側通行等）はしない					
子供が自転車に乗るときは、常にヘルメットを着用させる					
自転車乗用中、自動車・二輪車の通行を妨害しないよう十分注意を払っている					
自転車乗用中、歩行者を不安にさせないよう十分注意を払っている					

問 22-5 【歩行の安全に関すること】

	とても当てはまる	やや当てはまる	あまり当てはまらない	全く当てはまらない	分からない
歩行中、自動車、二輪車や自転車の通行を妨害しないよう十分に注意を払っている					
歩行中、自動車、二輪車や自転車の走行から自らの安全を確保するよう十分注意を払っている					
スマートフォン等を利用しながら歩行しない					
イヤホン等で耳をふさぎながら歩行しない					
横断歩道の青信号が点滅していたら、渡り始めずに待つ					
歩行中、反射材を使用している					
道路を横断する際は、横断歩道付近では横断歩道を渡る、斜めに横断しないなど交通ルールを守っている					

問 22-6 【その他】

	とても当てはまる	やや当てはまる	あまり当てはまらない	全く当てはまらない	分からない
家族・友人に交通安全をすすめている					
交通安全に関する各種活動に参加している					

問 23. あなたは、国、都道府県、都道府県の一部の地域、関係団体等が実施している交通安全普及啓発活動について、どのような活動に参加したことがありますか？それぞれの活動について、最も当てはまるものを1つ選んで○を付けてください。

	複数回、参加したことがある	1回、参加したことがある	参加したことはないが、興味はある	参加したことはなく、興味もない
交通安全のイベントやフォーラムに参加する				
交通安全の指導や交通事故被害者に対する支援等、ボランティアとして交通安全活動を行う				
交通安全の視点から、地域のまちづくりや道づくりに参画する				
交通安全の視点から、信号機や標識等の交通安全施設の点検活動に参加する				
その他 ()				

問 24. 【問 23 で「参加したことはないが、興味はある」、「参加したことはなく、興味もない」と回答した方にお尋ねします】交通安全普及啓発活動への参加や興味を持っていただくために、どのような改善が重要だと思いますか？上位 3 つを選んで○を付けてください。

	重要な改善 第 1 位	重要な改善 第 2 位	重要な改善 第 3 位
1. 交通安全に役立つ情報など内容を充実する			
2. 場所を増やし、参加できる機会を多くする			
3. 回数を増やし、参加できる機会を多くする			
4. マスコミ等により告知し、知る機会を多くする			
5. 家族や友人と一緒に参加し易くする			
6. インターネットなどを通じて、自宅でも参加できるようにする			
7. 著名人の参加により興味を持ってもらう			
8. 体験型のイベントにすることで、興味を持ってもらう			
9. (交通安全以外の目的で) 人が集まりやすい場所や機会を利用し、参加し易くする			
10. その他 ()			

6. 先端技術の活用推進について

問 25. 現在、衝突被害軽減ブレーキ、ペダル踏み間違い時加速抑制装置、車線逸脱警報、先進ライトといった先端技術を搭載した「セーフティ・サポートカー（サポカー）」や「セーフティ・サポートカー S（サポカーS）」の普及が進んでいますが、これらの運転支援機能を利用した場合でも、運転者は自ら常に前方や周囲の状況を確認するとともに、周囲の道路交通や車両の状況に応じて直ちにハンドルを確実に操作することができる必要があります。このことについて、知っていましたか。（先端技術の説明を参照）

	回答
1. 知っていた	
2. 知らなかった	

問 26. 下記の先端技術が搭載された車を運転したことがありますか。（先端技術の説明を参照）

	運転したことがある	運転したことがない	分からない
前方障害物衝突被害軽減制動制御装置（衝突被害軽減ブレーキ）			
ペダル踏み間違い時加速抑制装置			
車線逸脱警報			
低速度域車両周辺障害物衝突被害軽減制動制御装置（ブレーキ付周辺ソナー）			
全車速域定速走行・車間距離制御装置（全車速 ACC）			
先進ライト			

問 27. 【問 26 において、「運転したことがある」と回答された方にお聞きします。】車に搭載された下記の先端技術が実際に作動したことはありますか。（先端技術の説明を参照）

	機能を ON にして、作動したことがある	機能を ON にしているが、作動したことはない	機能を OFF にしているため、作動したことはない	分からない
前方障害物衝突被害軽減制動制御装置（衝突被害軽減ブレーキ）				
ペダル踏み間違い時加速抑制装置				
車線逸脱警報				
低速度域車両周辺障害物衝突被害軽減制動制御装置（ブレーキ付周辺ソナー）				
全車速域定速走行・車間距離制御装置（全車速 ACC）				
先進ライト				

問 28. 下記の先端技術や自動運転車を利用したいと思いますか。(先端技術の説明、レベル別の自動運転車の説明を参照)

	積極的に 利用したい	費用次第で は利用したい	あまり 利用したく ない	利用したくない	分からない
(先端技術)					
前方障害物衝突被害軽減制 動制御装置 (衝突被害軽減 ブレーキ)					
ペダル踏み間違い時加速抑 制装置					
車線逸脱警報					
低速度域車両周辺障害物衝 突被害軽減制動制御装置 (ブレーキ付周辺ソナー)					
全車速域定速走行・車間距 離制御装置 (全車速 ACC)					
先進ライト					
(自動運転車)					
レベル 3 の自動運転車					
レベル 4 の自動運転車 (自家用)					
レベル 4 の自動運転車 (移動サービス)					

問 29. 【問 28 において、「あまり利用したくない」、「利用したくない」と回答された項目が 1 つでもあった方にお聞きします。】その理由として当てはまるものを全て選択してください。

	回答
1. 技術の具体的な内容がよく分からない	
2. 技術が信頼できそうにない	
3. 購入費用が高そう	
4. 運転支援機能や自動運転システムを利用せずに自分で運転した方が楽しそう	
5. その他 ()	

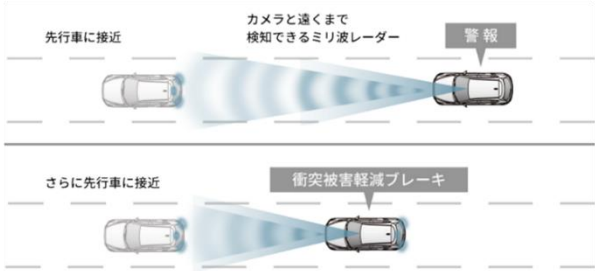
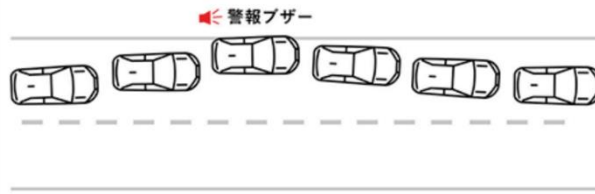
問 30. 自動運転車に期待することは何ですか。当てはまるものを全て選択してください。

	期待すること
1. 交通事故の減少	
2. 公共交通の代替	
3. 運転負荷の低減	
4. 移動時間の有効活用	
5. 渋滞の解消・緩和	
6. その他 ()	
7. 分からない	

問 31. 自動運転が実用化した場合に不安に感じることは何ですか。当てはまるものを全て選択してください。

	不安に感じること
1. 自動運転車と非自動運転車の混在	
2. 自動運転システム等のエラーや誤作動	
3. 自動運転車事故時の刑事責任の所在	
4. 自動運転車事故時の民事責任の所在	
5. 運転者の運転技量の低下	
6. その他 ()	
7. 分からない	

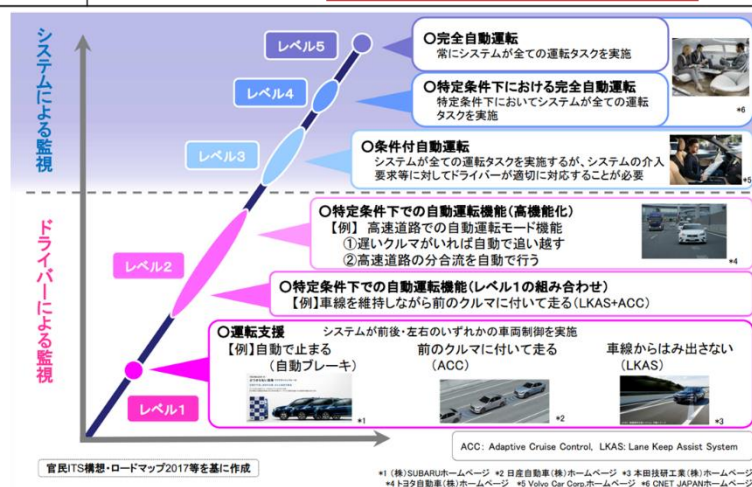
図表 先端技術の説明

衝突被害軽減ブレーキ	ペダル踏み間違い時加速抑制装置
- 車載のレーダー等により前方の車両等を検知し、衝突の可能性がある場合には、運転者に対して警報する。 - さらに衝突の可能性が高い場合には、自動でブレーキを作動する。  図の出典：第6期先進安全自動車（ASV）推進計画 ASV推進検討会「主要なASV技術の概要」	停止時等に、車載のレーダー等が壁や車両を検知している状態でアクセルを踏み込んだ場合に、急加速を防止する。 前方誤発進抑制制御機能  メーター内表示 後方誤発進抑制制御機能  メーター内表示 図の出典：第6期先進安全自動車（ASV）推進計画 ASV推進検討会「主要なASV技術の概要」
車線逸脱警報	低速度域車両周辺障害物衝突被害軽減制動制御装置（ブレーキ付周辺ソナー）
車載のカメラにより道路上の車線を検知し、無意識に車線からはみ出しそうになった場合やはみ出した場合には、運転者に対して警報する。  図の出典：第6期先進安全自動車（ASV）推進計画 ASV推進検討会「主要なASV技術の概要」	駐車時や渋滞時などの低速走行時に車両周辺の障害物を検知し、衝突の危険性がある場合は、衝突回避または被害軽減のために制動制御する。 前方  点灯 点滅 後方  点灯 点滅 出典：第6期先進安全自動車（ASV）推進計画 ASV推進検討会「主要なASV技術の概要」

全車速域定速走行・車間距離制御装置 (全車速ACC)	先進ライト
- 定速走行する場合や追従走行する場合の運転負荷を軽減するため、中高車速域では運転者がセットした車速で定速走行する。 - 定速走行中、自車より遅い先行車がいる場合、先行車との車間距離を適切に維持する。低車速域では先行車との車間距離を適切に維持する。先行車が停止した場合には停止し、停止状態を保持。何らかの理由で先行車に接近しすぎたことや、先行車の急制動などに対応しきれないことを、運転者に注意を喚起する。 例: 100km/hに設定した場合 (1) 定速走行 100km/h (設定速度) (2) 減速/追従走行 100km/h → 80km/h 先行車あり 80km/h (3) 加速走行 80km/h → 100km/h (設定速度) 先行車離脱 (4) 追従走行/停止 80km/h → 0km/h 先行車あり 80km/h → 0km/h 出典: 第6期先進安全自動車 (ASV) 推進計画 ASV推進検討会「主要なASV技術の概要」	- 前方の先行車や対向車等を検知し、ハイビームとロービームを自動的に切り替える。(自動切替型前照灯) - 前方の先行車や対向車等を検知し、ハイビームの照射範囲のうち当該車両のエリアのみを部分的に減光する。(自動防眩型前照灯) - ハンドルや方向指示器などの運転者操作に応じ、水平方向の照射範囲を自動的に制御する。(配光可変型前照灯)  自動切替型前照灯 対向車等を検知し、ハイビームとロービームを自動で切り替えます 出典: 経済産業省「安全運転サポート車」ホームページ https://www.safety-support-car.go.jp/technology/

図表 レベル別の自動運転車の説明

レベル別の自動運転車	例
レベル3の自動運転車	- 高速道路等の限定された領域内で、システムが全ての運転操作を実施。 - 領域内であっても、緊急時には、システムの要請に応じて、運転者が運転操作を直ちに引き継ぐ必要がある。
レベル4の自動運転車 (自家用)	- 高速道路等の限定された領域内で、システムが全ての運転操作を実施。 - 領域内であれば、緊急時にもシステムが一定の対応をとる。
レベル4の自動運転車 (移動サービス)	- 中山間地域等での自動運転車による移動サービス(あらかじめ定められたルートを低速で運行する自動運転バス等)。 - 限定された領域内で、システムが全ての運転操作を実施。 - 領域内であれば、緊急時にもシステムが一定の対応をとる。



図の出典: 国土交通省「自動運転のレベル分けについて」(<https://www.mlit.go.jp/common/001226541.pdf>)を内閣府にて一部編集

7. 今後の交通安全対策に関するお考えについて、お尋ねします。

問 32. 今後の交通安全対策について、あなた自身の行動や国に対する要望のお考えをご記入ください。

(自由記述)

【あなた自身の行動】

【国に対する要望】

第3章 第12次計画に盛り込むべき事項に関する地方公共団体、関係団体 及び被害者団体等調査

本章では、第12次計画検討の参考とするために、都道府県の交通安全対策担当部局及び関係団体が同計画に盛り込むべきと考えている事項を調査した結果を取りまとめた。提出された意見については、関係省庁と共有し、対応方針を専門委員会議において示す。

第1項 調査概要

1-1 調査の対象

都道府県・政令指定都市の交通安全対策担当部局及び関係団体を対象として調査を実施した。

(1) 地方公共団体

都道府県交通安全対策担当部局に対して、調査票をメールにて送付し、都道府県下市区町村を含めて回答を得た（47都道府県。内、45都道府県から回答）。

(2) 交通安全に関わる業界等関係団体

交通安全に関わる業界等関係団体に対して、調査票を郵送・メール送付し、回答を得た（187団体。内、107団体から回答）※。また、一般財団法人交通安全教育普及協会及び一般社団法人日本自動車連盟からは、第2回検討会の場でヒアリングを実施した。

※道路交通以外の鉄道、踏切道、海事及び航空の関係団体も含む。

(3) 被害者団体等

被害者団体等に対して、調査票を郵送・メール送付し、回答を得た。また、7団体から第2回検討会の場でヒアリングを実施した。

1-2 調査内容

調査票による調査については、以下の事項を質問した。

- ①各団体等による、第11次計画期間中の交通安全に関する主な取組
- ②今後2030年度までに、各団体等が重視する交通安全に関する主な取組
- ③今後2030年度までに国に期待する主な交通事故対策

第2項 調査結果

本報告書では、「③今後 2030 年度までに国に期待する主な交通事故対策」に着目し、主な結果を以下の通りとりまとめた。

2-1 施策の対象別かつ第 11 次計画の 8 つの柱別に見た主な意見

施策の対象として、年齢層別、状態別、場所別かつ第 11 次計画の 8 つの柱別に主な意見を整理した。(県)は都道府県、(市)は市町村、(関)は関係団体、(被)は被害者団体を示している。

(1) 年齢層別

共通	【交通安全思想の普及徹底】 ● 幼児から高齢者に至るまで、心身の発達段階やライフステージに応じた段階的かつ体系的な交通安全教育の実施 (県) (関)
子供 (0～5 歳) (6～15 歳)	【道路交通環境の整備】 ● 安全な登園のための利用者駐車場の確保 (関) ● 自治体を実施する通学路等への歩道設置や交通安全施設等の整備に対する継続支援 (県) (市) ● 通学路における無電柱化 (被) ● 学校、警察、道路管理者等が連携した通学路の安全点検及び道路危険箇所の改善 (県) (市) (関) ● 登下校路を時間規制の通行禁止場所とする等、安全に登下校できる環境の整備 (市) ● 通学路での自動車の速度制限 (関) 【交通安全思想の普及徹底】 ● チャイルドシートの適切な使用の徹底 (関) ● 学校教育における交通安全カリキュラムやガイドラインの確立・普及 (県) (市) (関) (被) ● 教育機関が自主的に生徒に対して交通安全教育をできる環境の整備 (県) ● 学校、家庭及び地域の協働による防犯、防災、交通安全を含む児童生徒等の総合的な安全教育の推進 (関) ● 中学生は、被害者にも加害者にもなる可能性があり、その両面においての対策が必要 (関) ● 登下校時に係る指導員の育成と配置 (県) ● 子供見守り体制に係るガイドラインの作成 (県) ● 通学路での安全運転の必要性の周知・啓発強化 (市) 【その他】 ● 子供目線による交通安全対策 (県)
若年者 (16～24 歳) その他大人	【交通安全思想の普及徹底】 ● 中学校、高校の交通安全教室の開催が少ないことから、学習指導要領における交通安全教育の取組強化 (県) ● 若年層 (特に高校生) の自転車利用に対する意識啓発機会の拡大 (県) ● 運転者としての社会的責任の自覚や危険予測・回避の能力向上などを目標とした講習の実施 (県) (市) (関) ● 若年性アルツハイマーなど、若年者に対する一定程度の認知機能の検査の実施 (被)

高齢者	【道路交通環境の整備】 ● 高齢者が安心・安全に外出したり移動したりできる交通社会の形成（市） ● 災害時における障害者や高齢者への避難経路の対応について交通安全基本計画に盛り込むべき（関） 【交通安全思想の普及徹底】 ● 特に免許を持たない高齢者が交通ルールやマナーを学ぶ機会を創出することへの支援（県） ● 高齢者に対する参加・体験・実践型の交通安全活動の推進（市） ● 反射材製品についての情報提供とともに、関係機関・団体と連携した反射材製品等の広報啓発（県）（市）（関） ● 交通安全啓発活動における高齢者交通事故の周知（県）（関） 【安全運転の確保】 ● 高齢運転者の運転技能の確立及び高齢者の交通安全教育の充実・強化（県）（市）（被） ● 高齢運転者自身の運転技術の確認や交通事故における原因追究が可能になるドライブレコーダー設置の補助等（市） ● 運転寿命の延長につながるフレイルの研究とそれに伴う予防・対策（関） ● 「サポカー補助金」（安全運転サポート車普及促進事業費補助金）の継続交付（県）（市） ● 高齢者の運転ミスによる交通事故を抑止するべく、サポカー限定免許制度の周知や拡充（県）（市）（関） ● 運転力量に応じた車を限定する AT 専用免許制度のようなサポカー免許制度の創設・活用（関） ● 認知機能・運転技能検査の厳格化、検査頻度の向上（市） ● 75 歳以上の全高齢運転者を対象とする運転技能検査の義務化（県） ● 下限が定められている免許制度について上限を設定する必要がある（被） ● 運転免許自主返納後の車に代わる公共交通の充実や移動サポートに対する支援（県） ● 運転免許証自主返納だけでなく、道路交通法第 103 条の規定に基づく認知症を始めとする加齢による病気等で運転免許証の取り消しとなった者に対する支援（市） 【車両の安全性の確保】 ● ブレーキとアクセルの踏み間違えによる急発進・急加速等の防止装置の開発と普及（県）（市） ● 高齢者に新技術が行き渡るための啓発と積極的な普及支援策（関）
-----	---

（２） 状態別

歩行者	【道路交通環境の整備】 ● 「乱横断」の多発地点における防止柵の設置（被） ● 横断歩道や歩道橋の少ない道路における押しボタン式信号の横断歩道の導入（被） ● 高齢者、障害者等の安全に資する歩行空間等の整備（県）（市）（関） ● 歩車分離に加え、歩行者と自転車の通行空間の分離（県）（市）（関） 【交通安全思想の普及徹底】 ● 運転免許保有者以外への交通教育の充実（県）（市）
-----	---

	● 歩行者への横断時の安全確認の徹底や横断歩道以外での乱横断を慎む啓発（県）（市） ● 反射材用品等の普及啓発（県）（市）（被） ● ながら歩行の注意喚起及び啓発（関） 【道路交通秩序の維持】 ● 歩行者・自転車等の悪質・危険な交通違反に対する取締り及び交通安全啓蒙活動の強化推進（関）
自転車	【道路交通環境の整備】 ● 望ましい中速モードの通行ルールや通行帯の道路構造等の検討（県）（関） ● 自転車・特定小型原動機付自転車・歩行者が共存できるような道路環境の推進（県）（市）（関） ● 自転車駐輪場の整備と放置自転車対策（市） 【交通安全思想の普及徹底】 ● 幅広い世代を対象とした自転車の交通ルール・マナーの普及啓発（県）（市）（関） ● 自転車の定期点検や消耗部品の定期的な交換等への啓発（関） ● 電動キックボードなど、新たなモビリティに関する交通ルールの啓発（県）（市）（関） ● 自転車は免許証がなく事故に関する教育機会が少ないため、自転車運転者に対する教育機会の増加（県）（市）（関） ● 自転車利用者に対して、自転車は歩行者と同じではなく、車両の仲間であることの教育（被） ● 自転車講習受講の義務化（県） ● 自転車損害賠償責任保険の加入率向上（市）（関） ● 条例ではなく法律による自転車損害賠償責任保険等への加入義務化（被） ● シェアサイクルの普及と安全利用（市）（関） 【道路交通秩序の維持】 ● 自転車や電動キックボード等の軽微な違反の取締り及び厳罰化（市）（関） ● 違法な小型モビリティの販売規制（県）（市）
二輪車	【道路交通環境の整備】 ● 二輪車の事故分析に基づく交通環境整備（関） 【交通安全思想の普及徹底】 ● 二輪車と四輪車の特性の違いについて理解を深める講習等による安全運転の啓発（関） ● 二輪車用エアバッグ付ウェアといった安全支援機器の導入支援（関） 【安全運転の確保】 ● 二輪車のヘルメット脱落防止に向けた法整備（関）

自動車	【道路交通環境の整備】 ● CASE²の実現に向けた技術開発の推進、ビッグデータの活用、VICS（道路交通情報通信システム）によるプローブ情報活用サービスの実用化への支援、新交通管理システムの整備を行うなど、次世代 ITS の推進（関） ● 路上駐車 of 適正な取締り（関） ● 安全上問題のあるバス停の解消のための関係機関による支援（関） 【交通安全思想の普及徹底】 ● ドライバーの遵法意識の向上（県）（市）（関）（被） ● 高齢者に限らず、サンデードライバーや外国人ドライバーも含む、全ての免許保有者に対して、定期的な免許更新などの機会を通じた運転技術水準や安全意識の維持・向上につながる仕組みの構築（関） ● ドライブレコーダーの事故再発防止や交通安全教育への活用（関） ● 全車両へのドライブレコーダー設置義務化（県） ● 一般道路における後部座席シートベルト・チャイルドシート着用に対する基礎点数の付与（県）（関） ● バス走行中における急な割り込みや飛出しに対する急制動での車内乗客転倒事故の危険性の啓発（関） ● 飲酒運転をしない、させない、許さないといった規範意識醸成のための教育・啓発の充実（県）（市） ● 先進安全技術搭載車両が増える中、その技術を過信しないよう、安全装備・システムの特性や限界を分かりやすく周知し、正しい使用方法の理解促進（関） ● 自動運転走行を妨げない運転マナーの研究・普及啓発（歩行者に対しての啓発も重要）（市） 【安全運転の確保】 ● 急激な加減速や車線変更、他車との間隔などをタグ等で検知し、ドライバーおよび関連機関に通知（関） ● 道路交通法に合わせた最高速度リミッター装着の義務化（県） ● 運転中にスマートフォン等の通信機器の操作を制限または検知する機能の搭載によるながら運転の抑止（市）（関） ● 逆走行為を感知し停止させるといった装置の装着義務化の法整備や装着の購入助成制度の創設（関） ● 事業用事業者の運転手の心身の異常による交通事故の対策（県）（関） 【車両の安全性の確保】 ● 道路運送車両の保安基準の拡充・強化を通じた車両の安全対策（関） ● 交通事故における誤操作の事例の集約など、より安全性の高い車両構造の確立に向けた事故状況の分析と自動車メーカーへのフィードバック（県） ● 先進安全自動車（ASV）普及に向けた支援と新技術の開発（県）（市）（関） ● 自動運転の普及促進や法整備（県）（市）（関） 【道路交通秩序の維持】 ● ながら運転の取締りの強化（市）（関）
-----	---

² 「Connected（コネクテッド）」「Automated/Autonomous（自動運転）」「Shared & Service（シェアリング）」「Electrification（電動化）」というモビリティの変革を表す4つの領域の頭文字をつなげた造語

	● 飲酒運転の取締りの強化（県）（市） ● 事業用車両及び飲酒運転検挙者の使用車両に対するアルコール・インターロック装置の取付義務化（県）（関） ● あおり運転の取締りの強化（県）（市）（関） ● 悪質・危険運転者対策の強化（県）（市） ● 不正改造車の取締り、街頭検査活動の強化（関） ● 積載不相当車両への指導取締りの徹底（関）
--	---

（３） 場所別

共通	【道路交通環境の整備】 ● 歩行者・低中速モビリティ・自動車それぞれが安全に走行できる道路空間の整備の推進（関） ● ラウンドアバウト（環状交差点）の推進（県）（関） ● 幹線道路と生活道路の機能分化（県）（市）（被） ● バリアフリー化された道路交通環境の形成（県）（市）（関） ● パーキング・パーミット制度の全国共通の制度の導入（県） ● 無電柱化（県） ● 都市部における渋滞解消（県） ● 駐車場所確保のための道路改良（県） ● 標識等の視認性の向上（関） ● 標識標示設置基準の緩和、合理化（県）（関） ● 道路照明設置に対する市町村への補助等（関） ● 災害に備えた道路の整備（県）
生活道路	【道路交通環境の整備】 ● 生活道路における人優先の安全・安心な歩行空間の整備（県）（関） ● 「ゾーン 30」の整備推進の継続（県）（市）（関） ● 車側でゾーン 30・ゾーン 30 プラスの開始点、終了点が認識できる仕組みの構築（関） 【交通安全思想の普及徹底】 ● 生活道路の法定速度引き下げに関する周知（市）
幹線道路	【道路交通環境の整備】 ● 事故危険箇所の対策（県） ● 歩車分離式交差点の拡充（関） ● 片側 1 車線以上の幹線道路交差点部のボラード等整備の標準化（県）
高速道路	【道路交通環境の整備】 ● 高速道路での逆走の約 7 割を占める高齢者（65 歳以上）への効果的な対策と啓発活動（関） ● 高速道路における渋滞緩和（県） ● SA・PA や道の駅における大型車駐車マスの拡充（関） ● 片側一車線、対面通行の有料道路における早期のワイヤーロープ防護柵の設置（関） 【交通安全思想の普及徹底】 ● 高速道路を利用する運転者への交通安全思想の普及徹底（関） 【研究開発及び調査研究の充実】 ● 逆走車の防止に向けた技術開発（関）

(4) 共通

【交通安全思想の普及徹底】

- 興味関心を惹く交通安全啓発広報物の作成（関）
- 実技や体験等を取り入れた実践的な交通安全教育の充実（県）
- 交通安全教育用シミュレータ機器を使用した交通安全教育の推進（関）
- 反射材用品に対する関心の惹起と交通事故から身を守る自己防衛意識の定着（関）
- 交通弱者に対する多様な研究と交通安全教育の推進（市）（関）
- 訪日・在留外国人向けの交通安全教育の推進（県）（市）（関）

【救助・救急活動の充実】

- 救助隊員及び救急隊員の知識・技術などの向上（県）（関）
- 救急医療機関の運営、設備等の支援（県）（市）
- ドクターヘリコプターの配備、運航の支援（県）
- 事故発生状況、現場の地形など受傷機転を推測することに有用な情報を消防および警察で共有できる仕組みとその集まった情報を医療機関が入手できる仕組みの構築（関）
- 先進事故自動通報システム（AACN）の進化に向けたコールセンター、消防庁、救急病院との連携（関）

【被害者支援の充実と推進】

- 被害者支援制度の周知徹底および認知機会の増加（関）（被）
- 被害者及び遺族への経済的支援に加えた精神的な支援（県）（市）（関）（被）
- 重篤な交通事故被害者について、介護者なき後（親なき後）問題解決に向けた対策の検討及び実施（県）

【研究開発及び調査研究の充実】

- V2X/V2N の活用に向けた整備計画の策定や民間ビジネス促進のための啓発（関）
- 交通安全に資する技術の普及に向けた実証実験事業や補助金事業による民間支援（関）
- 協調型の対策技術（AACN、V2X/V2N 等）の開発・普及に向けた省庁間連携体制の構築、ロードマップの更新（関）
- 道路交通事故原因の総合的な調査研究の充実・強化（県）（関）

【その他】

- 交通安全や交通事故対策を担う道路交通安全技術者を確保、人材育成に関する施策の推進（関）
- 省庁、都道府県、市区町村などが行っている交通安全取組内容の取りまとめと公表（関）

参考資料：調査票

第 12 次交通安全基本計画に盛り込むべき事項（調査票）

連絡先

貴社・団体名	
部署名	
担当者名	
住所	〒
電話番号	
E-mail	

1. 貴社・団体の活動について

（1）貴社・団体の第 11 次計画期間中（2021 年度～2025 年度まで）の交通安全に関する主な取組について教えてください。

--

（2）今後、2030 年度までに、貴社・団体が重視する交通安全に関する主な取組について教えてください。

--

2. 交通安全に関する課題及び対策について

今後、2030 年度までに＜国に期待する主な交通事故対策＞について、貴社・団体にて＜重要と認識されている主な課題＞とともに記載してください。併せて、該当する「交通安全に関する観点」すべてに「○」を入力してください。該当する「交通安全に関する観点」がない場合は未入力で構いません。

＜重要と認識されている主な課題＞

＜国に期待する主な交通事故対策＞

＜道路交通の安全に関する観点＞		
施策の対象	施策の柱	最近の主な課題
1. 子供（0～5 歳（未就学児）） 2. 子供（6～15 歳） 3. 若年者（16～24 歳） 4. その他大人（25～64 歳） 5. 高齢者（65～74 歳） 6. 高齢者（75 歳以上） 7. 歩行者 8. 自転車 9. 二輪車 10. 自動車 11. 生活道路 12. 幹線道路 13. 高速道路 14. その他	1. 道路交通環境の整備 2. 交通安全思想の普及徹底 3. 安全運転の確保 4. 車両の安全性の確保 5. 道路交通秩序の維持 6. 救助・救急活動の充実 7. 被害者支援の充実と推進 8. 研究開発及び調査研究の充実 9. その他	1. 子供の交通事故 2. 電動キックボード等の新たなモビリティによる交通事故 3. 高齢ドライバーが引き起こす交通事故 4. ながら運転・歩行による交通事故 5. あおり運転による交通事故 6. 自動運転車の普及 7. その他

＜鉄道交通の安全に関する観点＞		
対策を考える視点	施策の柱	最近の主な課題
1. 重大な列車事故の未然防止 2. 利用者等の関係する事故の防止 3. その他	1. 鉄道交通環境の整備 2. 鉄道交通の安全に関する知識の普及 3. 鉄道の安全な運行の確保 4. 鉄道車両の安全性の確保 5. 救助・救急活動の充実 6. 被害者支援の推進 7. 鉄道事故等の原因究明と事故等防止 8. 研究開発及び調査研究の充実 9. その他	1. ホームからの転落やホーム上での接触 2. その他

＜踏切道の安全に関する観点＞		
対策を考える視点	施策の柱	最近の主な課題
1. それぞれの踏切の状況等を勘案した効果的対策の推進 2. その他	1. 踏切道の立体交差化、構造の改良及び歩行者等立体横断施設の整備の促進 2. 踏切保安設備の整備及び交通規制の実施 3. 踏切道の統廃合の促進 4. その他踏切道の交通の安全及び円滑化等を図るための措置 5. その他	1. 運転事故の約 4 割を占める踏切障害 2. その他

＜海上交通の安全に関する観点＞		
対策を考える視点	施策の柱	最近の主な課題
1. ヒューマンエラーによる事故の防止 2. ふくそう海域における大規模海難の防止 3. 旅客船の事故の防止 4. 人命救助体制及び自己救命対策の強化 5. その他	1. 海上交通環境の整備 2. 海上交通の安全に関する知識の普及 3. 船舶の安全な運航の確保 4. 船舶の安全性の確保 5. 小型船舶の安全対策の充実 6. 海上交通に関する法秩序の維持 7. 救助・救急活動の充実 8. 被害者支援の推進 9. 船舶事故等の原因究明と事故等防止 10. 海上交通の安全対策に係る調査研究等の充実 11. その他	1. 船舶事故の 7 割以上を占めるヒューマンエラー 2. その他

＜航空交通の安全に関する観点＞		
対策を考える視点	施策の柱	最近の主な課題
1. 航空安全対策の深化・高度化 2. 航空需要増への対応及び安全維持・向上の一体的推進 3. 新技術・産業発展に伴う安全行政の新たな展開 4. その他	1. 航空安全プログラムの更なる推進 2. 航空機の安全な運航の確保 3. 航空機の安全性の確保 4. 航空交通環境の整備 5. 無人航空機等の安全対策 6. 救助・救急活動の充実 7. 被害者支援の推進 8. 航空事故等の原因究明と事故等防止 9. 航空交通の安全に関する研究開発の推進 10. その他	1. 無人航空機、空飛ぶクルマ等の次世代航空モビリティの安全対策の充実 2. その他

第4章 道路交通事故の長期予測

第1項 実施方針

第12次計画の作成に向けて「道路交通の安全についての目標（以下「目標」という。）」を検討する際の参考とするために、指標として交通事故死者数（24時間以内、以降同様）及び重傷者数の長期予測を実施した。

第11次計画の作成前に実施した長期予測（以下「前回予測」という。）では、指標の実績データの推移にて一定の傾向がある期間を基に、年齢区分別で交通事故死者数及び重傷者数を予測した。

今回の予測では、実績データの期間に新型コロナウイルス感染症の流行と緊急事態宣言の発出が含まれる。これらに伴う外出率の変化や移動手段としての交通モードの変化が交通事故の指標に影響を及ぼしていると考えられる。よって、実績データと前回予測の予測値を比較し、前回予測の予測手法の妥当性を検証することは困難であるため保留することとし、前回予測の手法を踏襲して予測を実施した。ただし、予測の基とする指標の実績データに新型コロナウイルス感染症の流行に伴う影響が含まれると考える期間を含めた予測（以降、「新型コロナ期間を含むモデル」という。）と新型コロナウイルス感染症の流行に伴う影響を捉えるために、新型コロナ期間を含むモデルの説明変数にコロナダミーを加えた予測（以降、「コロナダミーを挿入したモデル」という。）も実施した。また、令和6年の死者数及び重傷者数が令和5年と同水準であることを踏まえ、令和5年の死亡率及び重傷率（以下「死亡率等」という。）が以降も続くと仮定した予測（以降、「令和5年死亡率等を固定したモデル」という。）も実施した。

第2項 実施方法

指標の実績データの推移に一定の傾向がある期間を基に、予測する期間を令和6～17年として、死者数、重傷者数を予測した。予測した年齢区分は、0-15歳、16-19歳、20-74歳までの5歳区分（20-24歳、25-29歳、30-34歳、35-39歳、40-44歳、45-49歳、50-54歳、55-59歳、60-64歳、65-69歳、70-74歳）、そして、75歳以上であるが、高齢者に注目した分析を行う際の参考情報として、80歳以上の予測も実施した。なお、予測の基にした実績データの期間については、死傷者数が減少傾向に転じた平成16年からとしつつ、指標ごとに、図表4-1に示す各パターンの期間を、予測の基にする期間として設定した。

図表 4-1 予測の基にした実績データの期間

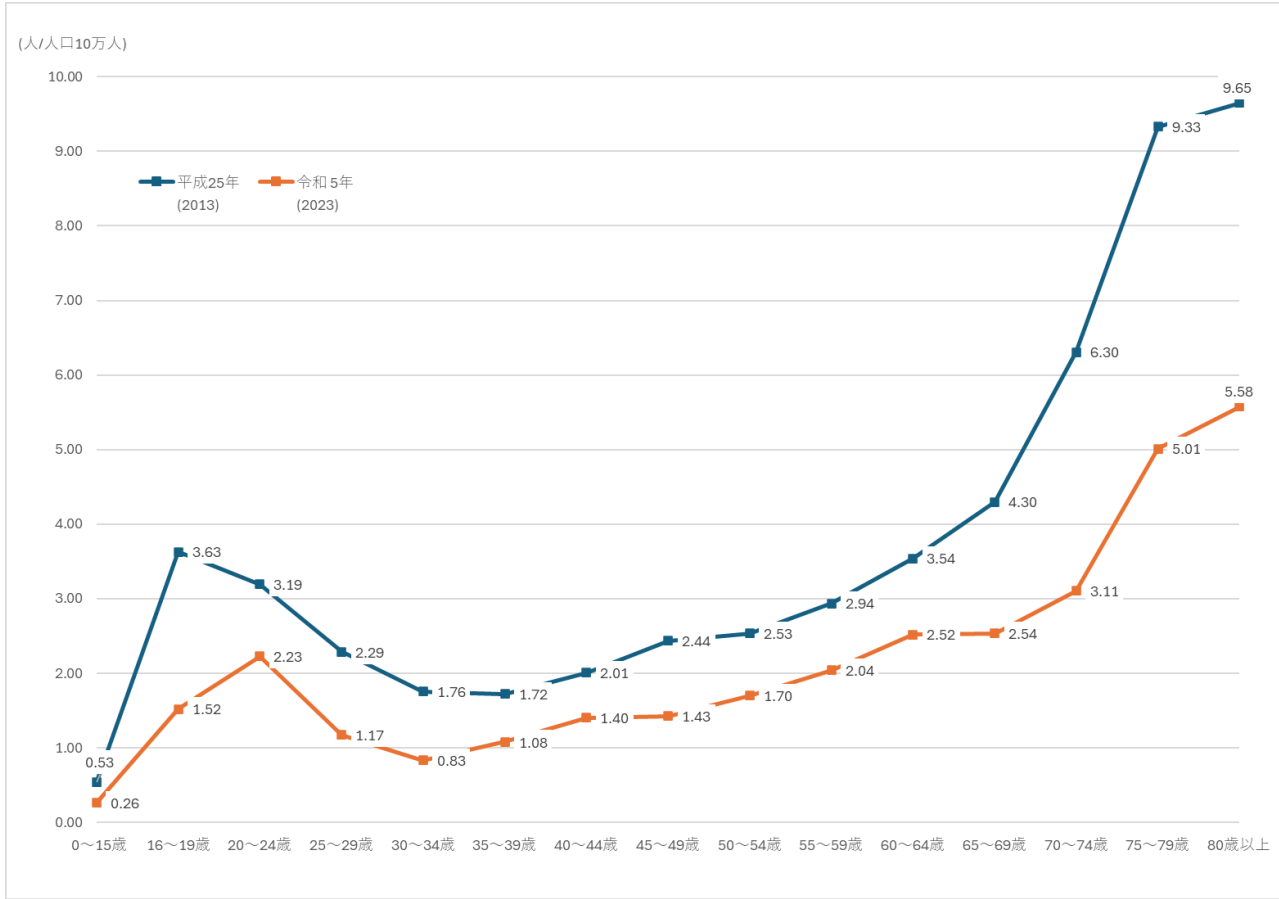
死者数（24時間以内）
平成20～令和5年（16年間）
平成16～令和5年（20年間）
重傷者数
平成21～令和5年（15年間）
平成16～令和5年（20年間）

予測の基にした実績データは次の表のとおりである。参考として令和5年と平成25年の実績データを比較したグラフも掲載している。

図表 4-2 年齢区分別人口10万人当たり死者数（表）

	0-15歳	16-19歳	20-24歳	25-29歳	30-34歳	35-39歳	40-44歳	45-49歳	50-54歳	55-59歳	60-64歳	65-69歳	70-74歳	75歳以上	(参考) 80歳以上
平成16年	1.19	7.71	6.65	4.88	4.11	3.68	3.22	4.04	4.54	5.19	6.36	7.94	11.51	15.81	16.64
平成17年	0.99	6.11	6.91	4.43	3.37	3.65	3.48	3.39	4.51	4.87	5.96	7.63	10.31	14.69	15.66
平成18年	0.86	7.00	5.69	3.83	2.99	2.83	2.98	3.08	3.86	4.62	5.86	6.82	9.45	13.78	14.57
平成19年	0.73	6.02	5.07	3.46	2.50	2.66	2.63	3.18	3.15	4.05	4.07	6.32	8.81	12.94	13.80
平成20年	0.69	5.26	4.10	2.79	2.33	2.29	2.38	2.83	3.03	3.48	4.07	5.58	7.78	11.60	12.68
平成21年	0.61	4.68	4.27	2.49	1.89	2.21	2.18	2.53	2.95	3.35	4.02	5.00	7.40	11.33	11.99
平成22年	0.63	4.04	4.23	2.72	2.40	1.88	2.33	2.50	2.78	3.28	3.74	4.90	7.41	11.02	11.60
平成23年	0.64	4.03	3.81	2.59	1.87	2.04	2.29	2.51	2.98	3.19	3.63	4.41	6.58	10.12	10.71
平成24年	0.52	3.52	3.41	2.23	2.02	1.94	2.15	2.25	2.71	3.09	3.33	4.13	6.02	9.84	10.51
平成25年	0.53	3.63	3.19	2.29	1.76	1.72	2.01	2.44	2.53	2.94	3.54	4.30	6.30	9.33	9.65
平成26年	0.48	3.40	2.81	2.16	1.75	1.52	1.88	2.29	2.32	3.01	3.33	4.27	5.13	8.76	9.38
平成27年	0.47	3.09	2.77	1.93	1.70	1.82	1.81	2.11	2.50	3.04	3.17	3.55	5.34	9.10	9.68
平成28年	0.44	3.00	2.99	1.83	1.68	1.87	1.78	2.01	2.16	2.88	2.73	3.61	4.95	8.28	9.21
平成29年	0.40	2.03	2.81	1.94	1.50	1.29	1.65	2.40	2.45	2.55	2.90	3.40	4.70	7.55	8.34
平成30年	0.48	2.53	2.45	1.61	1.51	1.38	1.54	1.83	2.20	2.40	2.83	3.35	4.40	7.18	7.66
令和元年	0.32	2.35	2.58	1.36	1.18	1.34	1.28	1.72	2.21	2.36	2.49	3.07	3.72	6.45	7.15
令和2年	0.24	2.38	2.22	1.22	1.18	1.25	1.05	1.44	1.97	1.83	2.08	2.83	3.17	5.76	6.24
令和3年	0.26	1.82	1.95	1.13	0.84	1.01	1.11	1.25	1.63	1.93	2.08	2.24	3.26	5.51	6.10
令和4年	0.18	1.92	2.03	1.22	1.01	1.22	1.21	1.36	1.78	1.44	2.14	2.23	3.08	5.24	5.73
令和5年	0.26	1.52	2.23	1.17	0.83	1.08	1.40	1.43	1.70	2.04	2.52	2.54	3.11	5.01	5.58

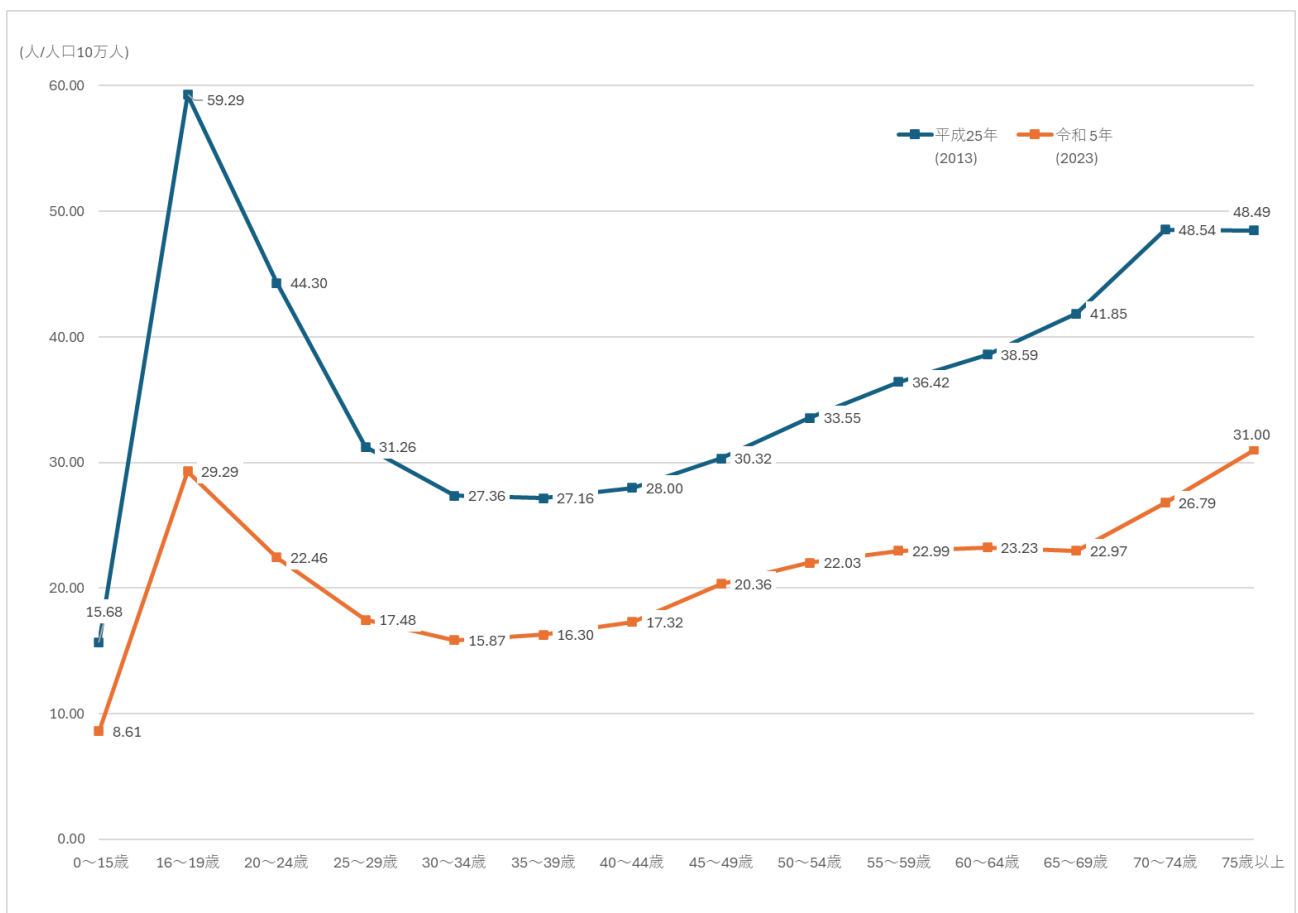
図表 4-3 令和5年と平成25年の年齢区分別人口10万人当たり死者数の比較（グラフ）



図表 4-4 年齢区分別人口 10 万人当たり重傷者数（表）

	0-15歳	16-19歳	20-24歳	25-29歳	30-34歳	35-39歳	40-44歳	45-49歳	50-54歳	55-59歳	60-64歳	65-69歳	70-74歳	75歳以上	(参考) 80歳以上
平成16年	26.87	111.83	81.65	52.73	44.68	42.99	43.15	43.39	48.98	55.12	60.94	71.81	82.89	72.53	61.86
平成17年	25.31	104.22	76.29	49.75	42.31	40.85	41.12	41.70	46.96	52.64	57.93	67.63	78.10	69.36	59.55
平成18年	23.84	97.12	71.28	46.94	40.06	38.82	39.19	40.07	45.03	50.27	55.06	63.69	73.60	66.32	57.32
平成19年	22.45	90.51	66.60	44.29	37.94	36.89	37.36	38.50	43.17	48.01	52.33	59.98	69.35	63.42	55.18
平成20年	21.15	84.35	62.22	41.79	35.93	35.05	35.60	37.00	41.40	45.85	49.74	56.49	65.35	60.65	53.12
平成21年	19.92	78.61	58.14	39.43	34.02	33.31	33.93	35.56	39.69	43.79	47.28	53.20	61.57	57.99	51.14
平成22年	18.76	73.25	54.32	37.21	32.22	31.65	32.34	34.17	38.06	41.82	44.94	50.10	58.02	55.46	49.23
平成23年	17.67	68.27	50.75	35.11	30.51	30.08	30.83	32.83	36.49	39.94	42.71	47.18	54.67	53.03	47.39
平成24年	16.64	63.62	47.42	33.13	28.89	28.58	29.38	31.55	34.99	38.14	40.60	44.44	51.51	50.71	45.63
平成25年	15.68	59.29	44.30	31.26	27.36	27.16	28.00	30.32	33.55	36.42	38.59	41.85	48.54	48.49	43.92
平成26年	14.77	55.25	41.40	29.49	25.91	25.81	26.69	29.13	32.17	34.79	36.68	39.41	45.74	46.37	42.28
平成27年	13.91	51.49	38.68	27.83	24.54	24.52	25.44	28.00	30.84	33.22	34.86	37.12	43.10	44.34	40.70
平成28年	13.10	47.99	36.14	26.26	23.23	23.30	24.24	26.90	29.57	31.73	33.14	34.95	40.61	42.40	39.19
平成29年	12.34	44.72	33.76	24.77	22.00	22.15	23.11	25.85	28.35	30.30	31.50	32.92	38.27	40.55	37.72
平成30年	11.62	41.68	31.55	23.37	20.84	21.04	22.02	24.84	27.18	28.94	29.94	31.00	36.06	38.77	36.31
令和元年	10.94	38.84	29.47	22.06	19.73	20.00	20.99	23.87	26.07	27.63	28.46	29.20	33.98	37.08	34.96
令和2年	8.60	34.38	25.76	19.08	17.22	17.22	18.43	21.20	23.25	25.54	25.10	25.32	28.94	31.65	30.38
令和3年	8.10	32.04	24.06	18.01	16.31	16.36	17.56	20.37	22.29	24.39	23.86	23.84	27.27	30.26	29.25
令和4年	7.63	29.86	22.48	16.99	15.44	15.54	16.74	19.58	21.38	23.29	22.68	22.45	25.69	28.94	28.16
令和5年	8.61	29.29	22.46	17.48	15.87	16.30	17.32	20.36	22.03	22.99	23.23	22.97	26.79	31.00	30.02

図表 4-5 令和 5 年と平成 25 年の年齢区分別人口 10 万人当たり重傷者数の比較（グラフ）



新型コロナ期間を含むモデル及びコロナダミーを挿入したモデルの推定式は、次のとおりである。年齢区分別人口 10 万人当たり死者数及び年齢区分別人口 10 万人当たり重傷者数のタイムトレンドは対数曲線に回帰すると仮定している。当該結果に、国立社会保障・人口問題研究所が公表する将来推計人口を掛け合わせて、年齢区分別死者数及び年齢区分別重傷者数を算出した。

＜新型コロナ期間を含むモデル＞

$$\ln \text{年齢区分別人口 10 万人当たり死者数} = \alpha + \beta \text{タイムトレンド}$$

$$\ln \text{年齢区分別人口 10 万人当たり重傷者数} = \alpha + \beta \text{タイムトレンド}$$

＜コロナダミーを挿入したモデル＞

$$\ln \text{年齢区分別人口 10 万人当たり死者数} = \alpha + \beta_1 \text{タイムトレンド} + \beta_2 \text{コロナダミー}$$

$$\ln \text{年齢区分別人口 10 万人当たり重傷者数} = \alpha + \beta_1 \text{タイムトレンド} + \beta_2 \text{コロナダミー}$$

また、令和 5 年死亡率等を固定したモデルは、令和 5 年の年齢区分別人口 10 万人当たり死者数（死亡率）及び年齢区分別人口 10 万人当たり重傷者数（重傷率）が令和 6 年以降も一定と仮定し、国立社会保障・人口問題研究所が公表する将来推計人口を掛け合わせて、年齢区分別死者数及び年齢区分別重傷者数を算出した。

第3項 予測結果の概要

新型コロナ期間を含むモデル、コロナダミーを挿入したモデル及び令和5年死亡率等を固定したモデルの各予測結果は、図表 4-6 のとおりである。

図表 4-6 予測結果の概要

指標	予測の基にした実績データの期間	令和5年 (実績値)	令和12年（予測値）			令和17年（予測値）		
			新型コロナ 期間を含む モデル	コロナダ ミーを挿入 したモデル	令和5年死 亡率等を固 定したモデ ル	新型コロナ 期間を含む 予測	コロナダ ミーを挿入 したモデル	令和5年死 亡率等を固 定したモデ ル
死者数 (24時間以内)	平成20～令和5年	2,678	1,765	1,953	—	1,312	1,492	—
	平成16～令和5年		1,698	1,809	—	1,241	1,345	—
	令和5年		—	—	2,711	—	—	2,678
重傷者数	平成21～令和5年	27,636	17,209	18,939	—	12,834	14,525	—
	平成16～令和5年		17,161	18,277	—	12,774	13,825	—
	令和5年		—	—	27,187	—	—	26,517

予測結果の特徴として、新型コロナ期間を含むモデルはコロナダミーを挿入したモデルに比べて指標の減少率大きい。これは、新型コロナ期間を含むモデルでは、外出率の低下等による交通事故の減少を反映しているためと考えられる。また、令和5年死亡率等を固定したモデルは、令和5年に指標が増加に転じ、以降指標が一定と仮定していることから、他のモデルに比べて指標の減少率が小さい。

予測の基にした実績データの期間に着目すると、「平成20～令和5年」は「平成16～令和5年」に比べて指標の減少率が小さい。

予測結果を目標値の検討に活用するに当たっては、直近の傾向が今後も継続することが見込まれるかどうかを見極める必要がある。特に、令和5年以降の指標の増加傾向が今後も続くのかどうかという点に注目する必要がある。

第4項 予測結果

4-1 各モデルの予測結果

(1) 死者数（24時間以内）

図表 4-7 各モデルの予測結果（表）

	実績値	予測の基にした実績期間：令和5年	(a) 予測の基にした実績期間：平成20～令和5年		(b) 予測の基にした実績期間：平成16～令和5年	
		①令和5年の死亡率を固定したモデル	②新型コロナ期間を含むモデル	③コロナダミーを挿入したモデル	②新型コロナ期間を含むモデル	③コロナダミーを挿入したモデル
平成16年	7,436	—	—	—	6,951	6,814
平成17年	6,937	—	—	—	6,554	6,477
平成18年	6,415	—	—	—	6,248	6,190
平成19年	5,796	—	—	—	5,936	5,901
平成20年	5,209	—	5,433	5,317	5,634	5,616
平成21年	4,979	—	5,174	5,095	5,344	5,343
平成22年	4,948	—	4,945	4,896	5,087	5,101
平成23年	4,691	—	4,706	4,688	4,821	4,850
平成24年	4,438	—	4,483	4,493	4,574	4,614
平成25年	4,388	—	4,272	4,306	4,341	4,390
平成26年	4,113	—	4,066	4,123	4,116	4,176
平成27年	4,117	—	3,870	3,948	3,906	3,974
平成28年	3,904	—	3,686	3,782	3,703	3,782
平成29年	3,694	—	3,514	3,628	3,520	3,608
平成30年	3,532	—	3,348	3,476	3,343	3,437
令和元年	3,215	—	3,192	3,331	3,175	3,269
令和2年	2,839	—	3,025	2,822	3,000	2,839
令和3年	2,636	—	2,860	2,682	2,828	2,682
令和4年	2,610	—	2,719	2,566	2,678	2,550
令和5年	2,678	—	2,583	2,759	2,538	2,645
令和6年	2,663	2,697	2,462	2,644	2,413	2,522
令和7年	—	2,707	2,336	2,513	2,281	2,395
令和8年	—	2,712	2,213	2,390	2,154	2,268
令和9年	—	2,716	2,094	2,277	2,032	2,147
令和10年	—	2,716	1,981	2,163	1,917	2,029
令和11年	—	2,715	1,870	2,056	1,802	1,917
令和12年	—	2,711	1,765	1,953	1,698	1,809
令和13年	—	2,706	1,663	1,851	1,596	1,707
令和14年	—	2,700	1,570	1,754	1,499	1,606
令和15年	—	2,695	1,478	1,664	1,408	1,515
令和16年	—	2,687	1,393	1,576	1,323	1,428
令和17年	—	2,678	1,312	1,492	1,241	1,345

【年齢区分別】

①令和5年死亡率等を固定したモデル

	0-15歳	16-19歳	20-24歳	25-29歳	30-34歳	35-39歳	40-44歳	45-49歳	50-54歳	55-59歳	60-64歳	65-69歳	70-74歳	75歳以上	(参考) 80歳以上
令和5年	40	67	139	76	53	76	109	130	164	169	189	186	274	1,006	703
令和6年	39	67	135	76	53	74	107	125	166	173	191	185	255	1,051	728
令和7年	39	67	133	76	53	72	105	120	166	176	196	182	242	1,080	732
令和8年	38	66	131	76	54	71	103	116	164	186	193	181	232	1,101	731
令和9年	37	66	130	75	54	70	101	113	160	190	199	183	222	1,116	765
令和10年	36	65	130	75	54	69	99	110	154	194	204	184	216	1,126	801
令和11年	36	65	129	74	54	69	96	108	147	197	209	186	215	1,130	837
令和12年	35	64	129	73	54	69	94	106	142	197	212	191	212	1,133	862
令和13年	35	63	128	72	54	70	92	104	137	194	225	188	211	1,133	879
令和14年	34	62	127	71	54	70	91	103	134	189	229	194	213	1,129	890
令和15年	34	61	126	71	53	71	90	100	131	182	235	199	215	1,127	896
令和16年	33	60	125	71	53	71	90	97	128	175	238	204	217	1,125	897
令和17年	33	58	123	70	52	71	90	95	126	169	238	208	223	1,122	896

②新型コロナ期間を含むモデル

(a) 予測の基にした期間：平成 20-令和 5 年

	0-15歳	16-19歳	20-24歳	25-29歳	30-34歳	35-39歳	40-44歳	45-49歳	50-54歳	55-59歳	60-64歳	65-69歳	70-74歳	75歳以上	(参考) 80歳以上
令和6年	32	68	113	68	56	70	82	114	163	146	153	160	226	1,011	697
令和7年	29	63	106	64	52	65	77	105	156	141	150	149	200	979	663
令和8年	26	59	99	60	49	61	71	96	148	142	142	140	179	941	626
令和9年	24	54	93	56	47	57	66	89	138	138	140	133	160	899	619
令和10年	22	50	88	52	44	53	62	83	128	134	137	127	146	855	613
令和11年	20	46	83	48	41	51	57	77	118	130	134	121	135	809	605
令和12年	18	42	79	44	39	48	53	72	110	123	130	117	125	765	589
令和13年	16	38	74	41	36	46	49	67	102	116	132	109	116	721	568
令和14年	15	35	70	38	34	44	46	63	95	107	129	107	109	678	544
令和15年	14	32	66	35	31	42	43	58	89	99	126	103	103	637	518
令和16年	12	29	62	33	29	40	41	54	84	90	122	100	97	600	490
令和17年	11	26	58	31	27	38	39	50	79	83	117	96	93	564	463

(b) 予測の基にした期間：平成 16-令和 5 年

	0-15歳	16-19歳	20-24歳	25-29歳	30-34歳	35-39歳	40-44歳	45-49歳	50-54歳	55-59歳	60-64歳	65-69歳	70-74歳	75歳以上	(参考) 80歳以上
令和6年	32	66	106	65	54	66	81	113	155	141	145	154	223	1,012	695
令和7年	29	61	97	60	50	60	75	103	148	136	141	143	197	981	661
令和8年	26	56	90	56	47	56	70	95	139	136	131	133	176	943	624
令和9年	24	52	84	51	44	51	65	87	129	132	129	126	157	901	617
令和10年	21	47	79	47	42	48	60	81	119	128	125	120	143	857	611
令和11年	19	43	73	44	39	45	55	76	108	123	121	113	132	811	603
令和12年	18	40	69	40	36	43	51	70	100	116	117	109	122	767	587
令和13年	16	36	64	37	34	40	47	66	92	109	117	101	113	724	566
令和14年	15	33	60	34	31	38	44	61	85	100	113	98	107	680	542
令和15年	13	30	56	31	29	36	41	57	80	91	110	94	100	640	516
令和16年	12	27	52	29	27	34	39	52	75	83	106	91	94	602	488
令和17年	11	24	48	27	24	32	37	49	70	76	100	87	90	566	461

③コロナダミーを挿入したモデル

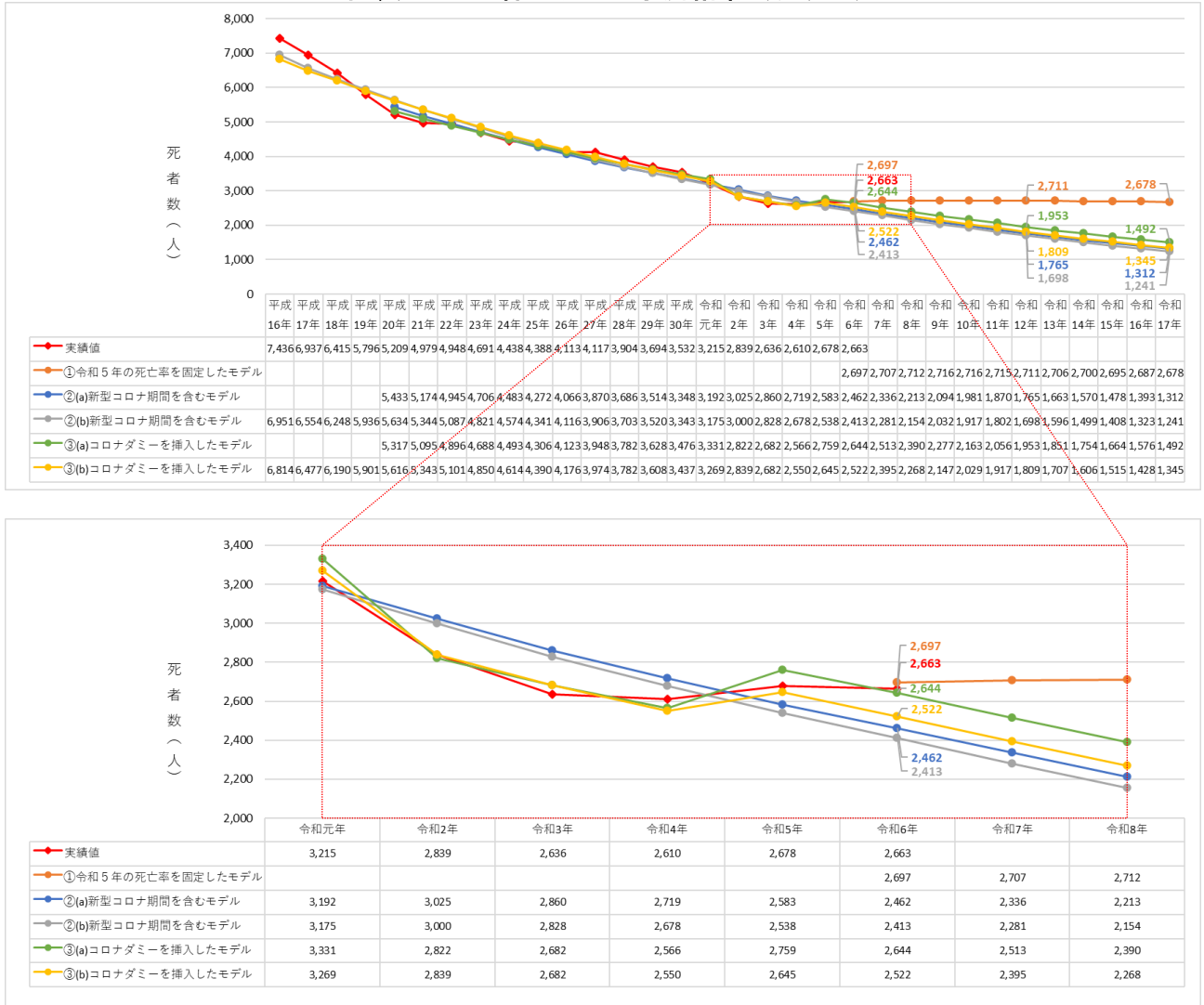
(a) 予測の基にした期間：平成 20-令和 5 年

	0-15歳	16-19歳	20-24歳	25-29歳	30-34歳	35-39歳	40-44歳	45-49歳	50-54歳	55-59歳	60-64歳	65-69歳	70-74歳	75歳以上	(参考) 80歳以上
令和6年	39	65	120	74	60	72	94	129	171	171	171	175	241	1,062	735
令和7年	36	60	113	70	56	67	89	120	165	167	169	164	215	1,022	702
令和8年	33	55	106	65	53	63	83	111	157	171	160	155	193	985	666
令和9年	31	51	100	61	51	59	79	104	147	168	160	148	174	944	661
令和10年	28	46	95	57	48	55	74	98	137	166	158	142	159	900	657
令和11年	26	43	90	54	45	53	69	92	127	162	156	137	148	854	652
令和12年	24	39	86	50	43	51	64	87	118	157	153	133	138	810	638
令和13年	22	36	82	46	40	48	60	82	110	149	156	125	129	766	617
令和14年	21	33	77	43	37	46	57	77	103	140	154	123	122	721	594
令和15年	19	29	73	41	35	45	54	73	97	130	152	120	116	680	568
令和16年	18	27	69	38	33	42	52	68	92	120	148	117	110	642	539
令和17年	17	24	65	36	30	40	50	64	87	112	143	113	106	605	512

(b) 予測の基にした期間：平成 16-令和 5 年

	0-15歳	16-19歳	20-24歳	25-29歳	30-34歳	35-39歳	40-44歳	45-49歳	50-54歳	55-59歳	60-64歳	65-69歳	70-74歳	75歳以上	(参考) 80歳以上
令和6年	37	63	107	67	56	65	89	123	157	157	153	162	234	1,052	723
令和7年	34	58	99	63	52	60	83	114	150	152	149	151	208	1,022	690
令和8年	31	53	92	58	49	55	77	105	142	154	140	141	186	985	653
令和9年	28	49	86	54	46	51	72	98	131	150	137	134	167	944	647
令和10年	26	44	80	50	43	47	67	91	121	147	134	127	152	900	642
令和11年	24	40	75	46	40	45	62	85	111	142	131	121	141	854	636
令和12年	22	37	70	42	38	42	58	80	102	135	126	117	130	810	621
令和13年	20	33	66	39	35	40	54	75	94	128	127	109	121	766	600
令和14年	18	30	61	36	33	38	50	70	87	118	124	106	114	721	576
令和15年	17	28	57	33	30	36	47	66	82	109	120	102	108	680	549
令和16年	15	25	53	31	28	34	45	61	77	100	116	99	102	642	521
令和17年	14	22	50	29	26	32	43	57	72	92	111	94	98	605	494

図表 4-8 各モデルの予測結果（グラフ）



(2) 重傷者数

図表 4-9 各モデルの予測結果 (表)

	実績値	予測の基にした実績期間: 令和5年	(a) 予測の基にした実績期間: 平成21～令和5年		(b) 予測の基にした実績期間: 平成16～令和5年	
		①令和5年の重傷率を固定したモデル	②新型コロナ期間を含むモデル	③コロナダミーを挿入したモデル	②新型コロナ期間を含むモデル	③コロナダミーを挿入したモデル
平成16年	72,817	—	—	—	71,969	70,912
平成17年	68,975	—	—	—	67,814	67,010
平成18年	64,145	—	—	—	64,386	63,810
平成19年	61,034	—	—	—	60,943	60,572
平成20年	56,818	—	—	—	57,647	57,463
平成21年	53,708	—	54,319	53,360	54,489	54,480
平成22年	51,536	—	51,626	50,990	51,768	51,913
平成23年	48,663	—	48,842	48,507	48,948	49,230
平成24年	46,663	—	46,242	46,175	46,305	46,716
平成25年	44,546	—	43,807	43,982	43,844	44,365
平成26年	41,658	—	41,507	41,898	41,524	42,145
平成27年	38,959	—	39,373	39,966	39,383	40,093
平成28年	37,356	—	37,306	38,068	37,304	38,091
平成29年	36,895	—	35,371	36,290	35,361	36,218
平成30年	34,558	—	33,531	34,587	33,522	34,438
令和元年	32,025	—	31,781	32,958	31,773	32,742
令和2年	27,775	—	30,136	28,416	30,124	28,483
令和3年	27,204	—	28,452	26,972	28,442	26,972
令和4年	26,027	—	26,915	25,651	26,904	25,588
令和5年	27,636	—	25,460	26,979	25,447	26,544
令和6年	—	27,619	24,111	25,690	24,097	25,212
令和7年	—	27,576	22,816	24,443	22,795	23,923
令和8年	—	27,522	21,583	23,243	21,559	22,689
令和9年	—	27,456	20,406	22,096	20,375	21,508
令和10年	—	27,378	19,287	20,998	19,249	20,381
令和11年	—	27,290	18,223	19,946	18,179	19,304
令和12年	—	27,187	17,209	18,939	17,161	18,277
令和13年	—	27,083	16,249	17,983	16,196	17,302
令和14年	—	26,959	15,329	17,057	15,269	16,365
令和15年	—	26,822	14,452	16,176	14,394	15,474
令和16年	—	26,675	13,622	15,333	13,564	14,629
令和17年	—	26,517	12,834	14,525	12,774	13,825

【年齢区分別】

①令和5年死亡率等を固定したモデル

	0-15歳	16-19歳	20-24歳	25-29歳	30-34歳	35-39歳	40-44歳	45-49歳	50-54歳	55-59歳	60-64歳	65-69歳	70-74歳	75歳以上	(参考) 80歳以上
令和6年	1,369	1,401	1,452	1,228	1,168	1,160	1,344	1,820	2,243	2,199	1,993	1,737	2,257	6,248	3,778
令和7年	1,343	1,400	1,428	1,227	1,173	1,133	1,318	1,757	2,243	2,233	2,045	1,717	2,140	6,419	3,801
令和8年	1,317	1,397	1,409	1,225	1,181	1,111	1,295	1,696	2,213	2,365	2,015	1,706	2,047	6,545	3,797
令和9年	1,292	1,390	1,396	1,219	1,186	1,094	1,271	1,649	2,151	2,412	2,080	1,719	1,962	6,635	3,969
令和10年	1,269	1,372	1,392	1,206	1,195	1,081	1,241	1,612	2,072	2,467	2,133	1,734	1,911	6,693	4,158
令和11年	1,246	1,359	1,382	1,196	1,195	1,080	1,208	1,583	1,988	2,502	2,187	1,749	1,897	6,718	4,342
令和12年	1,225	1,341	1,380	1,177	1,195	1,085	1,180	1,552	1,919	2,502	2,222	1,796	1,876	6,737	4,472
令和13年	1,204	1,326	1,377	1,162	1,193	1,092	1,157	1,525	1,852	2,469	2,353	1,770	1,865	6,738	4,561
令和14年	1,186	1,310	1,365	1,152	1,187	1,097	1,140	1,497	1,801	2,401	2,400	1,828	1,880	6,715	4,620
令和15年	1,170	1,283	1,351	1,148	1,175	1,105	1,127	1,462	1,760	2,313	2,456	1,875	1,898	6,699	4,651
令和16年	1,156	1,256	1,337	1,140	1,165	1,105	1,126	1,423	1,729	2,219	2,491	1,923	1,916	6,689	4,654
令和17年	1,146	1,214	1,323	1,139	1,147	1,105	1,131	1,390	1,696	2,142	2,492	1,955	1,968	6,669	4,653

②新型コロナ期間を含むモデル

(a) 予測の基にした期間：平成 21-令和 5 年

	0-15歳	16-19歳	20-24歳	25-29歳	30-34歳	35-39歳	40-44歳	45-49歳	50-54歳	55-59歳	60-64歳	65-69歳	70-74歳	75歳以上	(参考) 80歳以上
令和6年	1,075	1,154	1,232	1,037	948	1,031	1,193	1,628	2,037	1,900	1,675	1,532	1,939	5,730	3,535
令和7年	982	1,071	1,130	978	903	957	1,110	1,504	1,955	1,852	1,640	1,425	1,722	5,587	3,405
令和8年	897	994	1,038	921	862	891	1,034	1,389	1,852	1,882	1,542	1,333	1,543	5,405	3,255
令和9年	819	918	959	863	821	834	963	1,293	1,728	1,841	1,518	1,264	1,385	5,200	3,258
令和10年	749	842	891	806	785	783	892	1,209	1,597	1,807	1,485	1,200	1,264	4,977	3,267
令和11年	685	775	825	753	744	743	823	1,137	1,470	1,759	1,453	1,140	1,175	4,741	3,266
令和12年	628	710	768	699	706	709	763	1,067	1,362	1,688	1,408	1,102	1,088	4,511	3,220
令和13年	575	652	713	650	669	678	710	1,003	1,262	1,598	1,423	1,022	1,013	4,281	3,144
令和14年	527	599	659	608	631	647	663	942	1,178	1,491	1,385	993	957	4,049	3,048
令和15年	484	545	608	571	592	619	621	880	1,105	1,379	1,352	959	905	3,832	2,938
令和16年	446	495	561	535	557	588	589	820	1,041	1,269	1,308	926	855	3,632	2,814
令和17年	411	445	517	504	520	559	561	767	980	1,176	1,249	886	823	3,436	2,693

(b) 予測の基にした期間：平成 16-令和 5 年

	0-15歳	16-19歳	20-24歳	25-29歳	30-34歳	35-39歳	40-44歳	45-49歳	50-54歳	55-59歳	60-64歳	65-69歳	70-74歳	75歳以上	(参考) 80歳以上
令和6年	1,109	1,165	1,232	1,022	922	1,012	1,208	1,643	1,993	1,832	1,609	1,509	1,971	5,870	3,581
令和7年	1,019	1,083	1,129	961	874	937	1,126	1,520	1,906	1,774	1,565	1,401	1,755	5,745	3,457
令和8年	935	1,006	1,038	903	831	870	1,052	1,406	1,799	1,793	1,463	1,307	1,576	5,580	3,312
令和9年	858	930	959	845	788	811	981	1,311	1,673	1,744	1,431	1,237	1,418	5,389	3,322
令和10年	789	854	891	787	750	759	910	1,227	1,541	1,702	1,391	1,172	1,298	5,178	3,339
令和11年	725	788	825	734	708	719	842	1,155	1,414	1,646	1,353	1,110	1,209	4,951	3,345
令和12年	668	723	768	679	669	684	782	1,086	1,305	1,571	1,303	1,070	1,123	4,730	3,305
令和13年	615	665	714	631	631	651	729	1,022	1,205	1,479	1,308	991	1,049	4,506	3,234
令和14年	566	611	660	588	592	620	682	962	1,121	1,371	1,265	961	992	4,278	3,142
令和15年	523	557	609	552	554	591	641	900	1,048	1,260	1,227	926	941	4,065	3,035
令和16年	484	507	562	516	518	560	609	840	984	1,153	1,180	892	892	3,867	2,913
令和17年	449	456	519	484	482	530	581	786	923	1,062	1,119	851	860	3,672	2,794

③コロナダミーを挿入したモデル

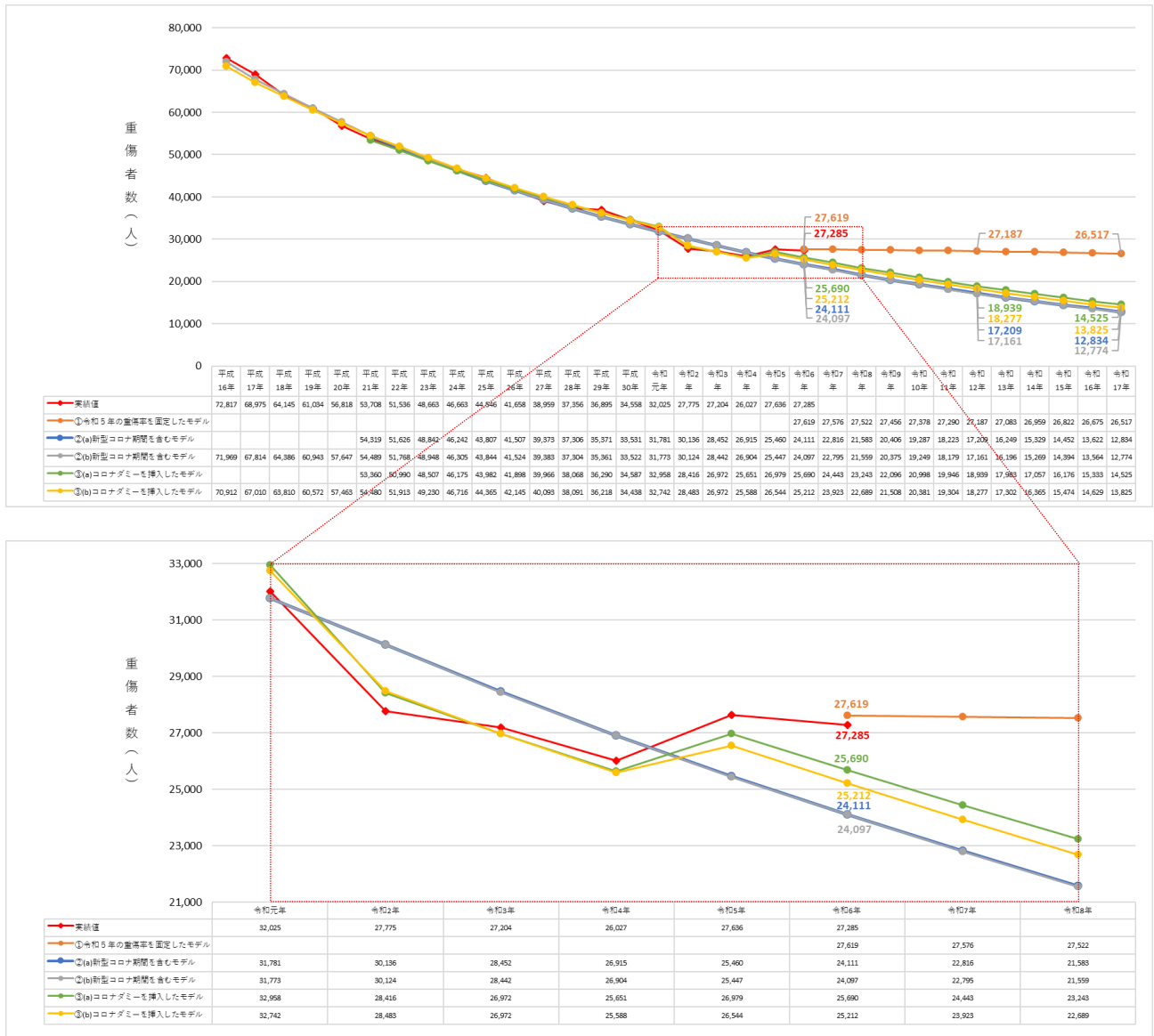
(a) 予測の基にした期間：平成 21-令和 5 年

	0-15歳	16-19歳	20-24歳	25-29歳	30-34歳	35-39歳	40-44歳	45-49歳	50-54歳	55-59歳	60-64歳	65-69歳	70-74歳	75歳以上	(参考) 80歳以上
令和6年	1,198	1,190	1,293	1,114	1,022	1,118	1,254	1,712	2,174	1,988	1,810	1,639	2,062	6,116	3,770
令和7年	1,105	1,108	1,190	1,056	979	1,045	1,172	1,588	2,099	1,945	1,784	1,534	1,841	5,997	3,651
令和8年	1,018	1,030	1,099	1,001	941	980	1,097	1,473	1,998	1,985	1,688	1,442	1,657	5,834	3,510
令和9年	939	954	1,019	944	903	923	1,025	1,377	1,875	1,949	1,673	1,376	1,496	5,643	3,532
令和10年	867	877	951	886	868	873	953	1,293	1,743	1,921	1,648	1,314	1,372	5,432	3,562
令和11年	800	810	884	833	828	834	884	1,220	1,613	1,877	1,623	1,255	1,282	5,203	3,580
令和12年	740	744	826	778	791	801	823	1,150	1,503	1,808	1,583	1,220	1,194	4,978	3,549
令和13年	683	685	771	728	754	771	769	1,086	1,400	1,719	1,611	1,138	1,117	4,751	3,484
令和14年	632	630	715	685	716	741	721	1,024	1,314	1,610	1,578	1,113	1,060	4,518	3,396
令和15年	587	575	663	648	676	714	679	961	1,239	1,494	1,550	1,081	1,008	4,301	3,291
令和16年	545	524	613	610	640	683	646	900	1,175	1,381	1,510	1,050	958	4,098	3,170
令和17年	507	472	568	578	602	653	618	845	1,112	1,284	1,451	1,010	927	3,898	3,050

(b) 予測の基にした期間：平成 16-令和 5 年

	0-15歳	16-19歳	20-24歳	25-29歳	30-34歳	35-39歳	40-44歳	45-49歳	50-54歳	55-59歳	60-64歳	65-69歳	70-74歳	75歳以上	(参考) 80歳以上
令和6年	1,216	1,195	1,274	1,068	960	1,064	1,260	1,710	2,067	1,862	1,671	1,574	2,074	6,217	3,771
令和7年	1,123	1,113	1,171	1,007	913	988	1,177	1,586	1,982	1,806	1,630	1,465	1,853	6,109	3,652
令和8年	1,037	1,036	1,079	949	870	920	1,102	1,471	1,875	1,827	1,527	1,370	1,670	5,956	3,512
令和9年	958	960	999	891	828	861	1,031	1,375	1,748	1,779	1,497	1,300	1,508	5,773	3,535
令和10年	886	883	930	831	790	809	960	1,291	1,614	1,738	1,460	1,235	1,385	5,569	3,565
令和11年	820	815	863	778	748	768	890	1,218	1,484	1,683	1,423	1,174	1,295	5,345	3,584
令和12年	759	749	806	722	708	733	829	1,148	1,374	1,608	1,373	1,135	1,207	5,126	3,553
令和13年	703	690	751	673	670	701	775	1,084	1,271	1,515	1,383	1,053	1,130	4,903	3,489
令和14年	652	636	696	629	631	669	727	1,022	1,186	1,407	1,341	1,024	1,073	4,672	3,402
令和15年	606	580	643	592	591	641	685	959	1,111	1,294	1,304	990	1,021	4,457	3,296
令和16年	564	529	594	555	555	609	653	898	1,046	1,186	1,257	956	971	4,256	3,176
令和17年	526	477	550	523	518	579	625	843	984	1,093	1,195	915	940	4,057	3,056

図表 4-10 各モデルの予測結果（グラフ）



4-2 回帰分析の結果

(1) 被説明変数：人口 10 万人当たり死者数（24 時間以内）

図表 4-11 回帰分析の結果

		(a) 予測の基にした期間：平成20-令和5年												(b) 予測の基にした期間：平成16-令和5年											
		②新型コロナ期間を含むモデル			③コロナダミーを挿入したモデル			④コロナダミー-2023ダミーを挿入したモデル			②新型コロナ期間を含むモデル			③コロナダミーを挿入したモデル			④コロナダミー-2023ダミーを挿入したモデル								
		係数	P-値	補正R2	係数	P-値	補正R2	係数	P-値	補正R2	係数	P-値	補正R2	係数	P-値	補正R2	係数	P-値	補正R2						
0-15歳	切片	0.106	0.351	0.856	-0.034	0.685	0.933	-0.072	0.473	0.930	0.124	0.075	0.918	0.063	0.254	0.951	0.062	0.311	0.948						
	タイムトレンド	-0.078	0.000		-0.062	0.000		-0.058	0.000		-0.080	0.000		-0.070	0.000		-0.070	0.000							
	コロナダミー				-0.335	0.001		-0.371	0.002					-0.295	0.002		-0.298	0.005							
	2023ダミー							-0.106	0.456								-0.010	0.944							
16-19歳	切片	1.982	0.000	0.934	2.017	0.000	0.935	1.988	0.000	0.932	2.051	0.000	0.959	2.073	0.000	0.962	2.068	0.000	0.960						
	タイムトレンド	-0.073	0.000		-0.077	0.000		-0.074	0.000		-0.078	0.000		-0.082	0.000		-0.081	0.000							
	コロナダミー				0.084	0.265		0.056	0.515					0.103	0.154		0.095	0.235							
	2023ダミー							-0.081	0.523								-0.029	0.801							
20-24歳	切片	1.715	0.000	0.920	1.673	0.000	0.932	1.717	0.000	0.938	1.869	0.000	0.936	1.863	0.000	0.933	1.901	0.000	0.947						
	タイムトレンド	-0.052	0.000		-0.047	0.000		-0.052	0.000		-0.063	0.000		-0.062	0.000		-0.067	0.000							
	コロナダミー				-0.100	0.078		-0.059	0.328					-0.030	0.691		0.036	0.621							
	2023ダミー							0.124	0.165								0.249	0.031							
25-29歳	切片	1.420	0.000	0.936	1.363	0.000	0.953	1.345	0.000	0.950	1.535	0.000	0.959	1.520	0.000	0.960	1.532	0.000	0.959						
	タイムトレンド	-0.065	0.000		-0.059	0.000		-0.057	0.000		-0.073	0.000		-0.071	0.000		-0.072	0.000							
	コロナダミー				-0.134	0.028		-0.152	0.035					-0.075	0.270		-0.055	0.460							
	2023ダミー							-0.051	0.591								0.077	0.490							
30-34歳	切片	1.230	0.000	0.871	1.185	0.000	0.875	1.079	0.000	0.903	1.303	0.000	0.924	1.290	0.000	0.922	1.264	0.000	0.923						
	タイムトレンド	-0.065	0.000		-0.060	0.000		-0.048	0.000		-0.070	0.000		-0.068	0.000		-0.064	0.000							
	コロナダミー				-0.110	0.252		-0.210	0.042					-0.066	0.472		-0.110	0.275							
	2023ダミー							-0.297	0.047								-0.165	0.268							
35-39歳	切片	1.083	0.000	0.863	1.062	0.000	0.857	1.049	0.000	0.846	1.228	0.000	0.912	1.231	0.000	0.907	1.247	0.000	0.904						
	タイムトレンド	-0.051	0.000		-0.048	0.000		-0.047	0.000		-0.061	0.000		-0.061	0.000		-0.064	0.000							
	コロナダミー				-0.050	0.526		-0.062	0.507					0.015	0.865		0.041	0.669							
	2023ダミー							-0.037	0.785								0.100	0.486							
40-44歳	切片	1.191	0.000	0.847	1.097	0.000	0.919	1.149	0.000	0.927	1.235	0.000	0.916	1.197	0.000	0.941	1.228	0.000	0.952						
	タイムトレンド	-0.053	0.000		-0.042	0.000		-0.048	0.000		-0.056	0.000		-0.050	0.000		-0.054	0.000							
	コロナダミー				-0.223	0.003		-0.173	0.022					-0.185	0.009		-0.132	0.047							
	2023ダミー							0.146	0.156								0.201	0.043							
45-49歳	切片	1.318	0.000	0.843	1.230	0.000	0.916	1.183	0.000	0.922	1.343	0.000	0.912	1.306	0.000	0.941	1.298	0.000	0.938						
	タイムトレンド	-0.050	0.000		-0.040	0.000		-0.035	0.000		-0.052	0.000		-0.046	0.000		-0.045	0.000							
	コロナダミー				-0.212	0.003		-0.256	0.002					-0.182	0.006		-0.196	0.008							
	2023ダミー							-0.132	0.189								-0.052	0.594							
50-54歳	切片	1.340	0.000	0.894	1.305	0.000	0.908	1.267	0.000	0.914	1.445	0.000	0.913	1.438	0.000	0.909	1.441	0.000	0.904						
	タイムトレンド	-0.040	0.000		-0.036	0.000		-0.031	0.000		-0.047	0.000		-0.046	0.000		-0.046	0.000							
	コロナダミー				-0.083	0.101		-0.120	0.041					-0.031	0.643		-0.027	0.717							
	2023ダミー							-0.108	0.182								0.015	0.895							
55-59歳	切片	1.567	0.000	0.814	1.455	0.000	0.937	1.441	0.000	0.933	1.636	0.000	0.905	1.592	0.000	0.943	1.603	0.000	0.942						
	タイムトレンド	-0.049	0.000		-0.036	0.000		-0.035	0.000		-0.054	0.000		-0.046	0.000		-0.048	0.000							
	コロナダミー				-0.267	0.000		-0.280	0.001					-0.216	0.002		-0.197	0.008							
	2023ダミー							-0.038	0.672								0.073	0.464							
60-64歳	切片	1.649	0.000	0.880	1.574	0.000	0.949	1.620	0.000	0.960	1.773	0.000	0.902	1.750	0.000	0.908	1.788	0.000	0.926						
	タイムトレンド	-0.045	0.000		-0.036	0.000		-0.041	0.000		-0.054	0.000		-0.050	0.000		-0.056	0.000							
	コロナダミー				-0.179	0.001		-0.136	0.006					-0.111	0.160		-0.046	0.542							
	2023ダミー							0.127	0.052								0.246	0.038							
65-69歳	切片	1.992	0.000	0.936	1.931	0.000	0.964	1.935	0.000	0.961	2.077	0.000	0.963	2.057	0.000	0.968	2.073	0.000	0.969						
	タイムトレンド	-0.057	0.000		-0.050	0.000		-0.051	0.000		-0.063	0.000		-0.060	0.000		-0.062	0.000							
	コロナダミー				-0.144	0.005		-0.141	0.016					-0.097	0.074		-0.070	0.216							
	2023ダミー							0.010	0.898								0.103	0.223							
70-74歳	切片	2.439	0.000	0.966	2.392	0.000	0.978	2.388	0.000	0.977	2.462	0.000	0.982	2.443	0.000	0.987	2.448	0.000	0.986						
	タイムトレンド	-0.068	0.000		-0.063	0.000		-0.062	0.000		-0.070	0.000		-0.067	0.000		-0.067	0.000							
	コロナダミー				-0.112	0.011		-0.116	0.024					-0.093	0.019		-0.085	0.050							
	2023ダミー							-0.011	0.865								0.030	0.617							
75歳以上	切片	2.812	0.000	0.972	2.777	0.000	0.980	2.738	0.000	0.986	2.808	0.000	0.985	2.792	0.000	0.990	2.779	0.000	0.991						
	タイムトレンド	-0.059	0.000		-0.055	0.000		-0.051	0.000		-0.059	0.000		-0.056	0.000		-0.054	0.000							
	コロナダミー				-0.082	0.021		-0.120	0.002					-0.076	0.011		-0.098	0.002							
	2023ダミー							-0.111	0.025								-0.083	0.052							

※ 2023年の増加について分析するために、2023ダミー（2023年の場合を1、2023年以外の場合を0とするダミー変数）を加えた回帰分析も実施した。

※ 各変数について、 $p < 0.05$ の場合、黄色の網掛けをつけている。

(2) 被説明変数：人口 10 万人当たり重傷者数

図表 4-12 回帰分析の結果

		(a) 予測の基にした期間：平成21-令和5年									(b) 予測の基にした期間：平成16-令和5年								
		②新型コロナ期間を含むモデル			③コロナダミーを挿入したモデル			④コロナダミー-2023ダミーを挿入したモデル			②新型コロナ期間を含むモデル			③コロナダミーを挿入したモデル			④コロナダミー-2023ダミーを挿入したモデル		
		係数	P-値	補正R2	係数	P-値	補正R2	係数	P-値	補正R2	係数	P-値	補正R2	係数	P-値	補正R2	係数	P-値	補正R2
0-15歳	切片	3.464	0.000	0.934	3.378	0.000	0.965	3.435	0.000	0.970	3.388	0.000	0.962	3.351	0.000	0.982	3.364	0.000	0.983
	タイムトレンド	-0.071	0.000		-0.062	0.000		-0.068	0.000		-0.066	0.000		-0.060	0.000		-0.062	0.000	
	コロナダミー				-0.173	0.004		-0.126	0.037					-0.181	0.000		-0.159	0.002	
	2023ダミー							0.130	0.117								0.086	0.192	
16-19歳	切片	4.820	0.000	0.982	4.795	0.000	0.983	4.868	0.000	0.994	4.798	0.000	0.991	4.787	0.000	0.992	4.807	0.000	0.995
	タイムトレンド	-0.074	0.000		-0.071	0.000		-0.078	0.000		-0.072	0.000		-0.071	0.000		-0.073	0.000	
	コロナダミー				-0.049	0.182		0.011	0.655					-0.051	0.098		-0.018	0.486	
	2023ダミー							0.167	0.001								0.128	0.003	
20-24歳	切片	4.490	0.000	0.972	4.451	0.000	0.977	4.491	0.000	0.979	4.484	0.000	0.985	4.470	0.000	0.987	4.484	0.000	0.988
	タイムトレンド	-0.070	0.000		-0.066	0.000		-0.070	0.000		-0.070	0.000		-0.068	0.000		-0.070	0.000	
	コロナダミー				-0.077	0.065		-0.045	0.318					-0.067	0.079		-0.043	0.263	
	2023ダミー							0.090	0.173								0.091	0.115	
25-29歳	切片	4.010	0.000	0.955	3.954	0.000	0.975	3.989	0.000	0.977	4.041	0.000	0.978	4.023	0.000	0.983	4.041	0.000	0.986
	タイムトレンド	-0.059	0.000		-0.053	0.000		-0.056	0.000		-0.061	0.000		-0.058	0.000		-0.061	0.000	
	コロナダミー				-0.113	0.006		-0.084	0.047					-0.087	0.026		-0.056	0.128	
	2023ダミー							0.081	0.168								0.118	0.035	
30-34歳	切片	3.806	0.000	0.946	3.747	0.000	0.973	3.817	0.000	0.992	3.871	0.000	0.975	3.854	0.000	0.979	3.886	0.000	0.994
	タイムトレンド	-0.053	0.000		-0.046	0.000		-0.054	0.000		-0.057	0.000		-0.054	0.000		-0.059	0.000	
	コロナダミー				-0.119	0.003		-0.062	0.009					-0.082	0.041		-0.027	0.237	
	2023ダミー							0.159	0.000								0.205	0.000	
35-39歳	切片	3.788	0.000	0.944	3.724	0.000	0.979	3.717	0.000	0.978	3.832	0.000	0.976	3.812	0.000	0.984	3.820	0.000	0.984
	タイムトレンド	-0.051	0.000		-0.044	0.000		-0.044	0.000		-0.054	0.000		-0.051	0.000		-0.052	0.000	
	コロナダミー				-0.129	0.000		-0.134	0.002					-0.099	0.005		-0.085	0.021	
	2023ダミー							-0.015	0.763								0.051	0.320	
40-44歳	切片	3.859	0.000	0.977	3.820	0.000	0.990	3.836	0.000	0.991	3.830	0.000	0.987	3.813	0.000	0.994	3.816	0.000	0.994
	タイムトレンド	-0.053	0.000		-0.049	0.000		-0.050	0.000		-0.051	0.000		-0.048	0.000		-0.049	0.000	
	コロナダミー				-0.080	0.001		-0.066	0.011					-0.082	0.000		-0.076	0.001	
	2023ダミー							0.038	0.256								0.025	0.391	
45-49歳	切片	3.848	0.000	0.967	3.808	0.000	0.985	3.826	0.000	0.986	3.826	0.000	0.983	3.810	0.000	0.993	3.815	0.000	0.993
	タイムトレンド	-0.044	0.000		-0.040	0.000		-0.041	0.000		-0.043	0.000		-0.040	0.000		-0.041	0.000	
	コロナダミー				-0.079	0.001		-0.065	0.013					-0.079	0.000		-0.070	0.001	
	2023ダミー							0.040	0.239								0.033	0.222	
50-54歳	切片	3.899	0.000	0.950	3.848	0.000	0.986	3.844	0.000	0.985	3.948	0.000	0.974	3.933	0.000	0.981	3.942	0.000	0.981
	タイムトレンド	-0.041	0.000		-0.036	0.000		-0.035	0.000		-0.044	0.000		-0.042	0.000		-0.043	0.000	
	コロナダミー				-0.103	0.000		-0.106	0.000					-0.072	0.019		-0.057	0.072	
	2023ダミー							-0.008	0.794								0.058	0.207	
55-59歳	切片	3.975	0.000	0.941	3.939	0.000	0.956	3.989	0.000	0.970	4.062	0.000	0.969	4.056	0.000	0.969	4.082	0.000	0.983
	タイムトレンド	-0.041	0.000		-0.037	0.000		-0.042	0.000		-0.047	0.000		-0.046	0.000		-0.050	0.000	
	コロナダミー				-0.072	0.041		-0.031	0.334					-0.033	0.393		0.013	0.666	
	2023ダミー							0.115	0.024								0.174	0.001	
60-64歳	切片	4.084	0.000	0.943	4.022	0.000	0.981	4.067	0.000	0.991	4.176	0.000	0.968	4.161	0.000	0.972	4.189	0.000	0.984
	タイムトレンド	-0.047	0.000		-0.040	0.000		-0.045	0.000		-0.053	0.000		-0.051	0.000		-0.055	0.000	
	コロナダミー				-0.123	0.000		-0.087	0.001					-0.075	0.079		-0.027	0.424	
	2023ダミー							0.102	0.004								0.182	0.002	
65-69歳	切片	4.317	0.000	0.969	4.264	0.000	0.987	4.267	0.000	0.986	4.351	0.000	0.987	4.334	0.000	0.991	4.343	0.000	0.991
	タイムトレンド	-0.060	0.000		-0.055	0.000		-0.055	0.000		-0.063	0.000		-0.060	0.000		-0.061	0.000	
	コロナダミー				-0.107	0.001		-0.105	0.005					-0.083	0.006		-0.068	0.029	
	2023ダミー							0.007	0.882								0.057	0.194	
70-74歳	切片	4.536	0.000	0.978	4.487	0.000	0.991	4.511	0.000	0.991	4.498	0.000	0.989	4.477	0.000	0.996	4.483	0.000	0.996
	タイムトレンド	-0.065	0.000		-0.060	0.000		-0.063	0.000		-0.063	0.000		-0.059	0.000		-0.060	0.000	
	コロナダミー				-0.097	0.001		-0.078	0.011					-0.101	0.000		-0.092	0.000	
	2023ダミー							0.055	0.162								0.037	0.227	
75歳以上	切片	4.409	0.000	0.973	4.357	0.000	0.996	4.337	0.000	0.997	4.352	0.000	0.981	4.329	0.000	0.996	4.320	0.000	0.998
	タイムトレンド	-0.052	0.000		-0.047	0.000		-0.045	0.000		-0.049	0.000		-0.045	0.000		-0.043	0.000	
	コロナダミー				-0.104	0.000		-0.121	0.000					-0.114	0.000		-0.129	0.000	
	2023ダミー							-0.046	0.019								-0.058	0.002	

※ 2023年の増加について分析するために、2023ダミー(2023年の場合を1、2023年以外の場合を0とするダミー変数)を加えた回帰分析も実施した。

※ 各変数について、p<0.05の場合、黄色の網掛けをつけている。

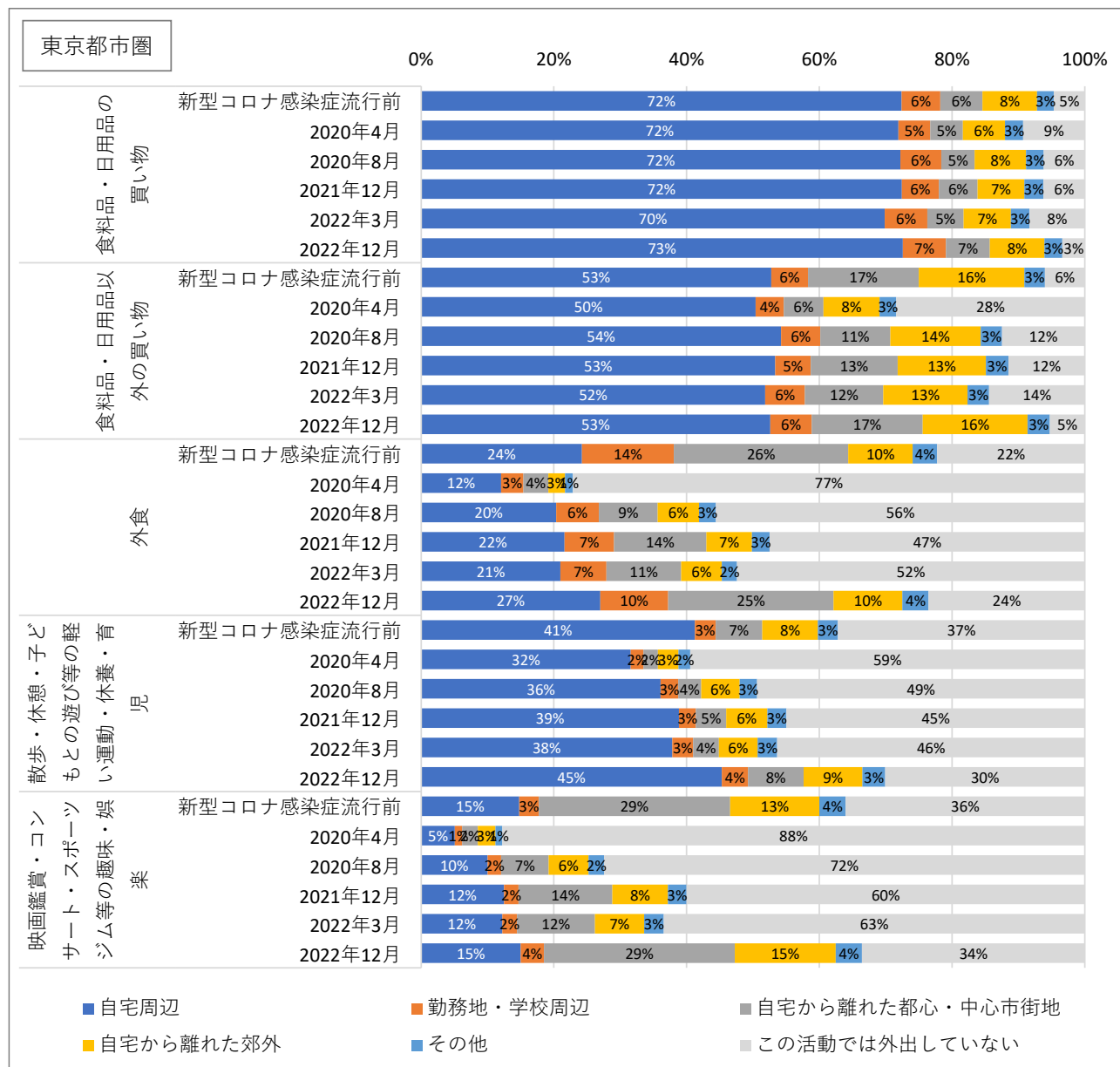
第5項 新型コロナウイルス感染症流行以降の構造変化に関する検討

本予測は、新型コロナウイルス感染症が感染症法（感染症の予防及び感染症の患者に対する医療に関する法律）上の5類感染症に移行（令和5年5月8日）してから約1年5か月と、新型コロナウイルス感染症流行以降の人々の移動に関する構造変化を捉えるには実績データが乏しいと考える。そこで、可能な限り、新型コロナウイルス感染症流行以降の人々の移動に関する構造変化の手掛かりを得るための情報収集を行い、第12次計画における目標値の設定に関する議論の参考とする。

5-1 外出率の変化

- 国土交通省が実施した「新型コロナ感染症の影響下における生活行動調査」によると、活動別の最も頻繁に訪れた場所の割合について、令和2年4月から令和4年3月までの各調査では、いずれの都市圏においても活動が減少しているが、令和4年12月（感染者数が比較的落ち着いた時）の調査では、新型コロナ感染症流行前の水準に戻っていることが伺える（図表4-13）。
- この結果から、新型コロナウイルス感染症流行により、人々の外出率は低下したものの、感染者数が落ち着くことで、外出率は感染症流行前の水準に戻っていることが推察される。

図表 4-13 活動別の最も頻繁に訪れた場所



※サンプル数は約 12,000 人

※調査対象時期は、以下参照

○調査対象時期について

□: R2 年度調査 □: R3 年度調査 □: 今回調査

- ① 流行前 : 新型コロナウイルス感染症流行前
- ② 令和2年4月 : 第1回緊急事態宣言発令中
- ③ 令和2年8月 : 第1回緊急事態宣言解除後
- ④ 令和3年12月 : 感染者数が比較的落ち着いた時
- ⑤ 令和4年3月 : オミクロン株流行時
- ⑥ 令和4年12月 : 感染者数が比較的落ち着いた時

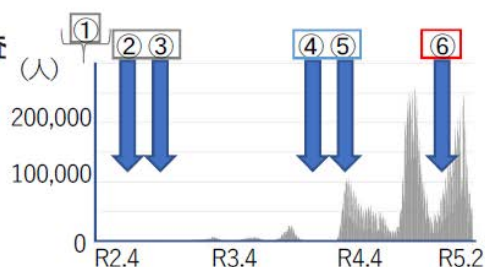
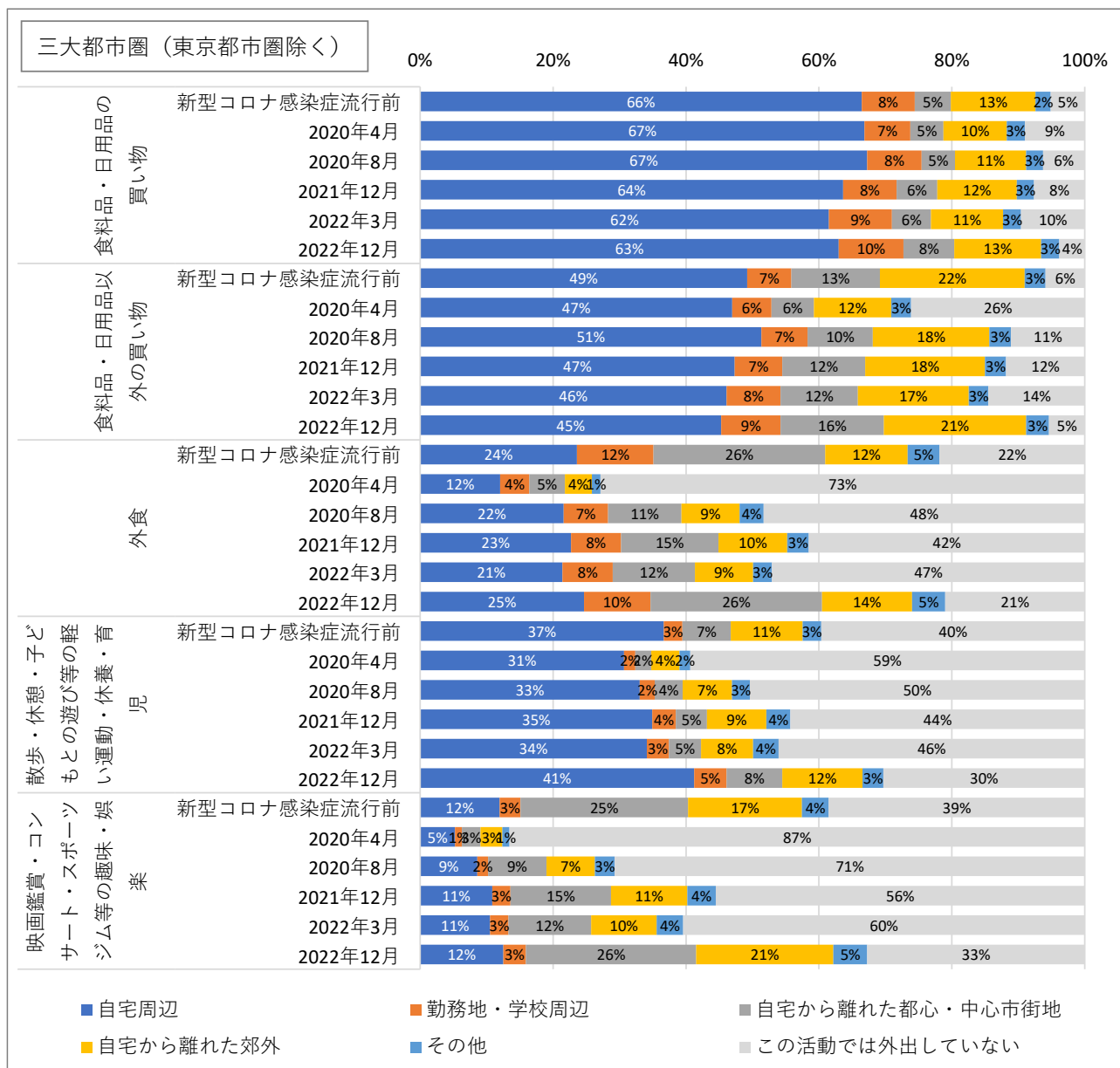
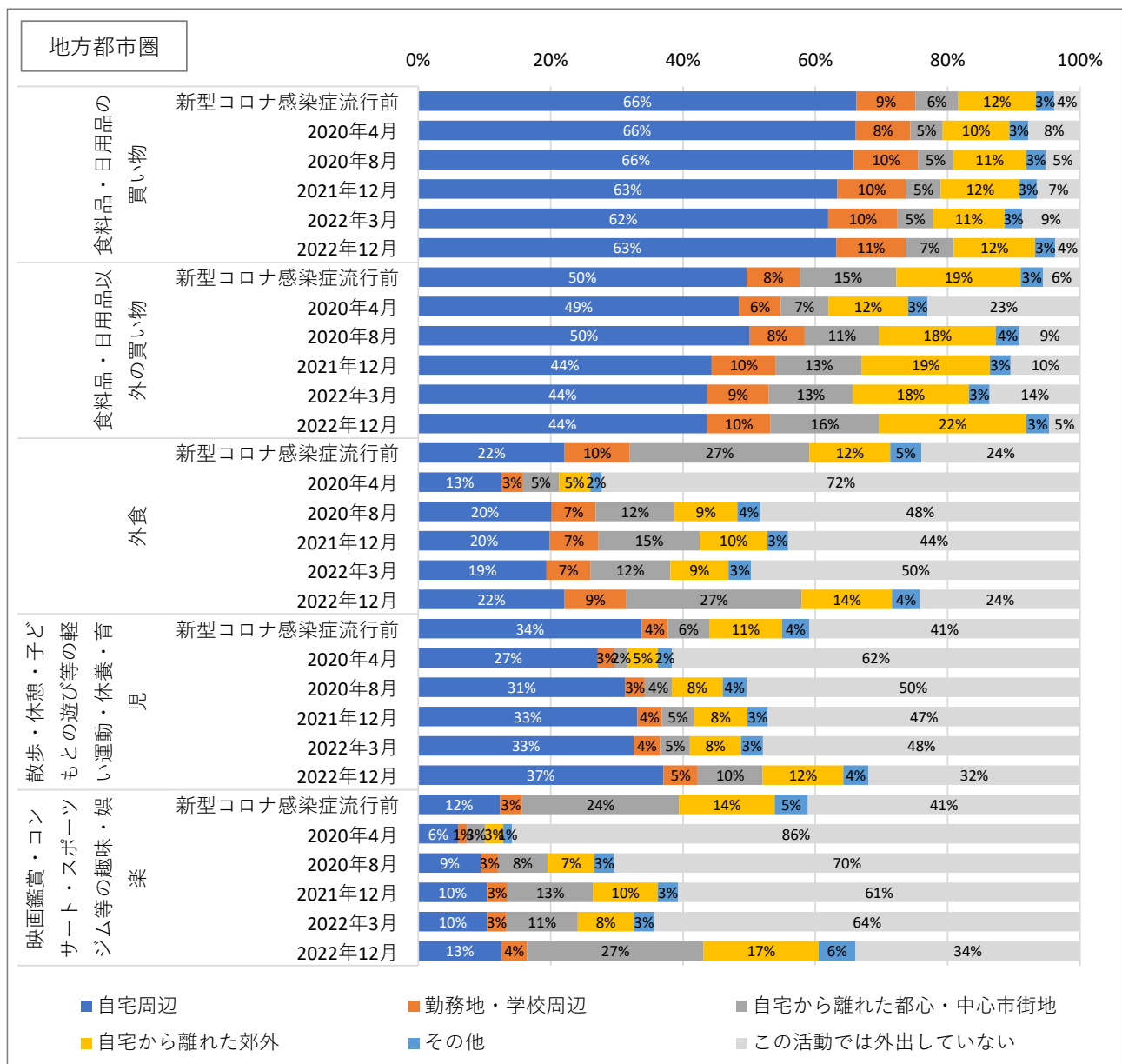


図4：全国のコロナ感染者数の推移と調査対象時期





出典：新型コロナウイルス感染症の影響下における生活行動調査（令和4年12月実施）

5-2 交通モードの変化

- 国土交通省が実施した「新型コロナウイルス感染症の影響下における生活行動調査」によると、移動別の行動実施者数について、「鉄道による移動」は新型コロナ流行以降の各調査で流行前と比べて減少している一方、「自動車による移動」は一貫して増加している。また、「徒歩による移動」については令和4年3月の調査を除いて増加している。
- この結果から、感染症リスクが比較的高いと考えられる交通モードから感染症リスクが比較的低いと考えられる交通モードへと変化している可能性が考えられる。このため、今後の交通事故リスクとして、特に自動車、歩行者の指標を注視する必要があると考える。

図表 4-14 移動別の行動実施者数（1日のうちで少なくとも15分以上行動を実施した人数）

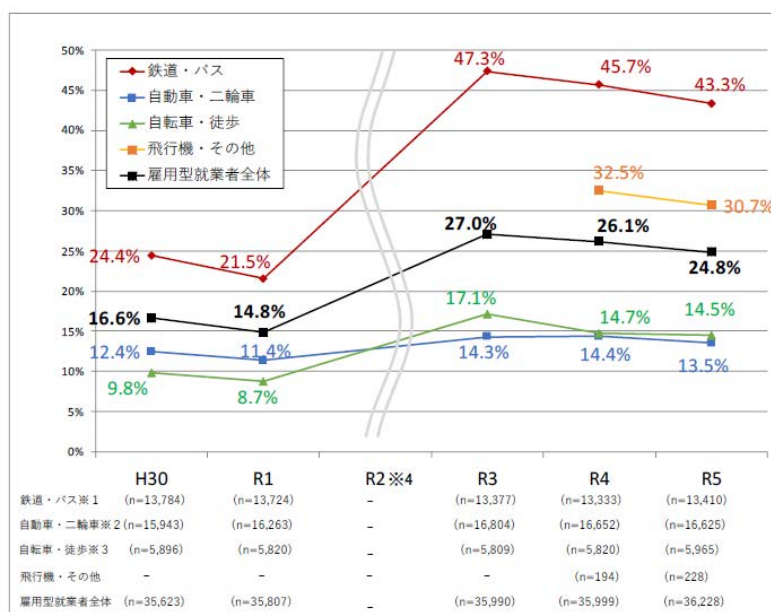
	新型コロナ感染症流行前			2020/4			2020/8			2021/12			2022/3			2022/12		
	n	割合		n	割合	流行前との差	n	割合	流行前との差	n	割合	流行前との差	n	割合	流行前との差	n	割合	流行前との差
鉄道による移動	2,610	22.8%		1,166	10.2%	-12.6%	2,109	18.4%	-4.4%	2,577	21.4%	-1.4%	2,123	17.6%	-5.2%	2,475	21.3%	-1.5%
バスによる移動	672	5.9%		358	3.1%	-2.7%	654	5.7%	-0.2%	707	5.9%	0.0%	599	5.0%	-0.9%	759	6.5%	0.7%
自動車による移動	2,568	22.4%		1,971	17.2%	-5.2%	2,956	25.8%	3.4%	3,080	25.6%	3.2%	2,903	24.1%	1.7%	3,198	27.5%	5.1%
タクシーによる移動	42	0.4%		29	0.3%	-0.1%	67	0.6%	0.2%	42	0.3%	0.0%	37	0.3%	-0.1%	67	0.6%	0.2%
バイクによる移動	250	2.2%		202	1.8%	-0.4%	258	2.3%	0.1%	228	1.9%	-0.3%	200	1.7%	-0.5%	200	1.7%	-0.5%
自転車による移動	1,319	11.5%		897	7.8%	-3.7%	1,323	11.6%	0.0%	1,416	11.8%	0.2%	1,175	9.8%	-1.8%	1,363	11.7%	0.2%
徒歩による移動	2,894	25.3%		2,007	17.5%	-7.7%	3,038	26.5%	1.3%	3,583	29.8%	4.5%	2,939	24.4%	-0.9%	3,438	29.6%	4.3%
その他の手段での移動	103	0.9%		61	0.5%	-0.4%	112	1.0%	0.1%	128	1.1%	0.2%	108	0.9%	0.0%	168	1.4%	0.5%

出典：新型コロナウイルス感染症の影響下における生活行動調査（令和4年12月実施）

5-3 働き方の変化

- 国土交通省が実施した「令和5年度テレワーク人口実態調査」（令和5年10月に実施）によると、通勤交通手段別テレワーカーの割合は、「鉄道・バス」「自動車・二輪車」「自転車・徒歩」のいずれの手段においても新型コロナウイルス感染症流行前に比べて大きく、令和3年以降は減少傾向にあるものの、新型コロナウイルス感染症流行前の水準よりも大きい。
- この結果から、テレワークの浸透により、自宅でテレワークをする者が一定程度含まれると考えることから、通勤に伴う外出の減少が交通事故リスクの低減に影響する可能性がある。

図表 4-15 通勤交通手段別テレワーカーの割合



※1 鉄道・バス利用者すべて（鉄道・バスを利用し、自動車・二輪車、自転車・徒歩も利用している人も含む）

※2 自動車・二輪車利用者のうち、鉄道・バス利用者は除く（自動車・二輪車を利用し、自転車・徒歩も利用している人も含む）

※3 自転車・徒歩利用者のうち、鉄道・バス、自動車・二輪車いずれか利用している人を除く

※4 R2 は就業者全員に通勤交通手段を質問していない

出典：国土交通省「令和5年度テレワーク人口実態調査－調査結果（概要）」（令和6年3月）

第6項 第12次計画における目標値の設定に関する議論

検討会において、第12次計画における目標値の設定に関して議論した。主な意見は、以下のとおりである。

6-1 死者数

- 推計結果は目標ではなく、あくまでも予測であるということの情報の取り扱い方に注意が必要である。
- 平成20年以前に比べると死者数の減少率は近年低下傾向にあり、回帰分析の当てはまりを見ると平成20年以降のデータを用いた予測の方がトレンドを説明できていそうである。
- コロナダミーを挿入したモデル（実績の基にした期間：平成20～令和5年）について、コロナダミーはほとんどの年齢層で統計的に有意（ $p < 0.05$ ）であり、コロナダミーを挿入したモデルの推計値を目標設定の目安にするとよいだろう。
- コロナダミー・2023ダミーを挿入したモデル（実績の基にした期間：平成20～令和5年）について、2023ダミーが有意な年齢層でも係数が負値であるので、少なくとも2023年までのデータではコロナ後に死者数が増大傾向に転じている兆候は確認されないと判断してもよさそうである。一方で、最新の2024年の死者数は2023年と比べて微減であり、増大傾向への転換の有無を引き続き注視する必要がある。
- 政策の難易度が高くなるにつれ、これまでと同じような傾きでの死者数や重傷者数の減少は難しいと考える。実際には令和5年の死亡率を固定したモデルの推計値とコロナダミーを挿入したモデルの推計値の間の値になる可能性が高い。
- 24時間、30日等の統計上の区切りに関する被害者心情への配慮が必要である。

6-2 重傷者数

- 平成21年以前に比べると死者数の減少率は近年低下傾向にあり、回帰分析の当てはまりを見ると平成21年以降のデータを用いた予測の方がトレンドを説明できていそうである。
- コロナダミーを挿入したモデル（実績の基にした期間：平成21～令和5年）について、コロナダミーはほとんどの年齢層で統計的に有意（ $p < 0.05$ ）であるので、コロナダミーを挿入したモデルの推計値を目標設定の目安にするとよいだろう。
- コロナダミー・2023ダミーを挿入したモデル（実績の基にした期間：平成21～令和5年）について、30-34歳、60-64歳で2023ダミーが統計的に有意かつ正值で増大傾向を示しており、コロナ後に増大傾向に転じている兆候が疑われる。今後、最新データの追加により予測値が上振れする可能性がある。
- 日本外傷データバンク（運営：外傷診療研究機構）に登録されたデータを用いて、重傷者のより詳細な分析に活用できるのではないかと。