

道路交通の安全施策

平成 28 年 3 月

国土交通省

(評価書の要旨)

テーマ名	道路交通の安全施策	担当課 (担当課長名)	総合政策局総務課交通安全対策室 (室長 西村大司) 道路局環境安全課道路交通安全対策室 (室長 酒井洋一) 自動車局安全政策課 (課長 平井隆志) 自動車局技術政策課 (課長 島 雅之)
評価の目的、 必要性	<p>我が国の総合的な交通安全対策は、平成 23 年度から平成 27 年度までを計画期間とする第 9 次交通安全基本計画（平成 23 年 3 月、中央交通安全対策会議決定）に基づき、関係省庁一体となって取り組まれている。</p> <p>この基本計画における「道路交通の安全」の目標としては、平成 27 年までに、年間の 24 時間死者数を 3,000 人以下、死傷者数を 70 万人以下にすることとなっている。</p> <p>しかしながら、平成 27 年の死者数は 4,117 人、死傷者数は 670,140 人であり、上記の死者数の目標は達成されていない。このため、これまでの施策の効果や課題を分析し、今後の交通安全施策に反映させる必要がある。</p> <p>※死者数は原則として警察庁の交通統計による数値であり、24 時間以内死者数である。</p>		
対象政策	<p>交通安全基本計画に掲げる「道路交通の安全」の施策のうち、国土交通省が重要な役割を果たす以下の政策に係るものを対象とする。</p> <ol style="list-style-type: none">1) 道路交通環境の整備2) 事業用自動車の安全対策3) 車両の安全対策		
政策の目的	<p>政策の推進により、道路交通事故の未然防止・被害の軽減を図り、究極的には、道路交通事故の無い社会を目指すことを目的としている。</p>		
評価の視点	<p>道路交通の安全に関する以下の施策の取組状況（着実な取り組みがなされたか）及び事故件数の削減状況等（どのくらいの効果が見られたか）を評価することにより、施策の必要性と有効性を検証する。</p> <ol style="list-style-type: none">1) 道路交通環境の整備<ol style="list-style-type: none">① 幹線道路の交通安全施策② 生活道路の交通安全施策③ 通学路の交通安全対策2) 事業用自動車の安全対策<ol style="list-style-type: none">① 安全体質の確立② コンプライアンスの徹底③ 飲酒運転の根絶④ I T ・新技術の活用3) 車両の安全対策<ol style="list-style-type: none">① 安全基準等の拡充・強化② 先進安全自動車（A S V）推進計画③ 自動車アセスメント		

<p>評価手法</p>	<p>(1) 道路交通環境の整備</p> <p>各施策の実施状況について、以下の指標により検証するとともに、これらの施策の効果について、対策完了箇所における死傷事故抑止率等から検証する。</p> <ul style="list-style-type: none"> ① 幹線道路の交通安全施策 <ul style="list-style-type: none"> → 対策完了箇所の割合等 ② 生活道路の交通安全施策 <ul style="list-style-type: none"> → 対策完了地区の割合等 ③ 通学路の交通安全対策 <ul style="list-style-type: none"> → 通学路の歩道整備率、緊急合同点検対策完了箇所の割合等 <p>(2) 事業用自動車の安全対策</p> <p>各施策の実施状況について、以下の指標により検証するとともに、これらの施策の効果について、事業用自動車による人身事故件数、交通事故死者数から検証する。</p> <ul style="list-style-type: none"> ① 安全体質の確立 <ul style="list-style-type: none"> → 運輸安全マネジメントの評価対象事業者数、メールマガジン「事業用自動車安全通信」への登録者数 ② コンプライアンスの徹底 <ul style="list-style-type: none"> → 監査職員数、自動車運送事業者に対する監査件数 ③ 飲酒運転の根絶 <ul style="list-style-type: none"> → 事業用自動車による飲酒運転に係る道路交通法違反取締り件数 ④ I T・新技術の活用 <ul style="list-style-type: none"> → 運行管理の高度化・過労防止のための先進的な機器の補助台数 <p>(3) 車両の安全対策事業</p> <p>各施策の実施状況について、以下の指標により検証するとともに、これらの施策の効果について、交通事故死者数の削減状況などから検証する。</p> <ul style="list-style-type: none"> ① 安全基準等の拡充・強化 <ul style="list-style-type: none"> → 乗員保護基準（前面衝突基準及び側面衝突基準）適合車の普及率 ② 先進安全自動車（A S V）推進計画 <ul style="list-style-type: none"> → 衝突被害軽減ブレーキ（A E B S）の年間装着率 ③ 自動車アセスメント <ul style="list-style-type: none"> → 5 ☆（最高ランク）を受賞する車種割合
-------------	--

評価結果

(1) 道路交通環境の整備

以下のとおり、第2次、第3次社会資本整備重点計画の目標達成に向け、着実な取組みがなされた。現在は現行の第4次社会資本整備重点計画（計画期間：平成27～32年度）に基づき、さらなる取組みを推進している。

① 幹線道路の交通安全施策

第2次社会資本整備重点計画にて指定された事故危険箇所について、対策完了箇所の割合は平成22年度は45%であったが、平成24年度では84%となり、着実な取組がなされた。これらの対策が完了した箇所における死傷事故抑止率は約4割であり、第2次社会資本整備重点計画における目標値（約3割抑止）を達成した。

また、事故ゼロプランの選定箇所における対策着手箇所数は平成22年度では2,592箇所であったが、平成26年度では7,374箇所となり、着実な取組がなされた。

② 生活道路の交通安全施策

第2次社会資本整備重点計画において指定した、あんしん歩行エリアの地区について、平成24年度時点の対策完了地区の割合は36%であり、対策が完了していない地区が数多く残っている。平成23年度までの対策完了地区における歩行者・自転車死傷事故削減率は27.3%であり、第2次社会資本整備重点計画における目標値（約2割抑止）を達成した。

③ 通学路の交通安全対策

平成22年度における通学路の歩道整備率は51%であったが、平成26年度では55%となり、第3次社会資本整備重点計画における目標値（平成28年度末までに約6割）に向けて、着実に進んでいる。

また、平成24年度に実施した緊急合同点検による対策必要箇所のうち、平成26年度までに全体及び道路管理者による対策必要箇所ともに約9割の箇所に対策が完了し、着実な取組がなされた。

通学路交通安全プログラムは、平成26年度末までに全国の1,741市町村のうち、1,078市町村で策定された。全体の約6割が策定済みとなり、着実な取組がなされている。

(2) 事業用自動車の安全対策事業

以下のとおり、着実な取組がなされており、事業用自動車による人身事故件数は順調に減少し、平成25年には事業用自動車総合安全プラン2009目標値の中間指標（4万3千件）を達成した一方、交通事故死者数については中間指標（380人）に達していないことから、更なる事故防止対策を講じる必要がある。

① 安全体質の確立

- ・ 運輸安全マネジメントの評価対象を拡大した。
 - * (対象事業者数) 534 事業者 (H22 年度) → 4,429 事業者 (H26 年度)
- ・ メールマガジン「事業用自動車安全通信」の登録者数が着実に増加し、事故情報の活用、業界全体での共有が進んでいる。
 - * (登録者数) 5,906 人 (H22 年度) → 12,834 人 (H26 年度)

② コンプライアンスの徹底

- ・ 監査要員のさらなる増員等により、監査体制の強化を図った。
- ・ 悪質な事業者に対する重点的・優先的な監査の実施や街頭監査を新設する等の対応により、監査件数の増加を図った。
 - * (監査要員) 281 人 (H22 年度) → 356 人 (H26 年度)
 - * (監査件数) 12,768 件 (H22 年度) → 16,019 件 (H26 年度)

③ 飲酒運転の根絶

- ・ 点呼時のアルコール検知器の使用の義務付けや飲酒運転等に関する処分基準の強化等により、事業用自動車の飲酒運転件数削減を図った。
 - * (飲酒運転に係る違反取締件数) 173 件 (H22 年) → 120 件 (H26 年)

④ I T ・ 新技術の活用

- ・ 平成 26 年度までに映像記録型ドライブレコーダー 27,813 台、デジタル式運行記録計 12,196 台、映像記録型ドライブレコーダー・デジタル式運行記録計一体型 6,863 台、過労運転防止に資する先進的な機器 6,126 台の導入補助を実施し、普及促進を図った。なお、映像記録型ドライブレコーダーの普及率は、貸切バス、トラックが約 2 割、乗合バス、タクシーが約 5~6 割、デジタル式運行記録計の普及率は、乗合バスが約 5 割、貸切バス、タクシー、トラックが約 3 割となっている (業界団体調べ)。

【事業用自動車による交通事故死者数等】

- ・ 人身事故件数 ; 51,066 件 (H22 年) → 39,649 件 (H26 年)
- ・ 交通事故死者数 ; 490 人 (H22 年) → 421 人 (H26 年)

(3) 車両の安全対策

以下のとおり、車両の安全性向上に向けて着実な取組がなされた。

① 安全基準等の拡充・強化

- ・ 乗員保護基準適合車の普及率 (乗用車) について、前面衝突基準適合車が 78.9% (H22) から 87.7% (H25)、側面衝突基準適合車が 51.0% (H22) から 67.4% (H25) と、それぞれ着実に増加している。

② 先進安全自動車 (A S V) 推進計画

- ・ 衝突被害軽減ブレーキ (A E B S) の年間装着率について、乗用車が 0.9% (H22) から 11.9% (H26)、大型車が 16.2% (H22) から 59.5% (H26) と、それぞれ着実に増加している。

③ 自動車アセスメント

- ・ 5 ☆ (最高ランク) を受賞する車種の割合が 21.4% (H23) から 71.4% (H26) と着実に増加している。

	<p>【交通事故死者数の削減状況】</p> <ul style="list-style-type: none"> 平成 26 年における主な車両安全対策による交通事故死者数の削減効果（平成 22 年比）は 735 人となっており、交通政策審議会陸上交通分科会自動車交通部会技術安全ワーキンググループ報告書（平成 23 年 6 月）に示された目標（車両安全対策により、30 日以内死者数を平成 32 年までに 1,000 人削減（平成 22 年比））の達成に向け、着実に成果を上げている。
<p>政策への反映の方向</p>	<p>(1) 道路交通環境の整備</p> <p>① 幹線道路の交通安全施策</p> <p>道路交通環境の整備については、これまでも警察庁や国土交通省等の関係機関が連携し対策を推進してきたところであり、幹線道路において一定の事故抑止効果が確認されているが、未だ全死傷事故件数の約半数、全死者数の約 6 割を幹線道路における事故が占めている。</p> <p>そのため、事故危険箇所を含め死傷事故率の高い区間や、地域の交通安全の実績を踏まえた区間を優先的に選定し、対策立案段階では、これまでに蓄積してきた対策効果データにより対策の有効性を確認した上で次の対策に反映する「成果を上げるマネジメント」を推進するとともに、急ブレーキデータ等のビッグデータを活用した潜在的危険箇所の対策などきめ細かく効率的な事故対策を推進する。</p> <p>また、高規格幹線道路から生活道路に至るネットワークによって適切に機能が分担されるよう道路の体系的整備を推進するとともに、一般道路に比べて安全性が高い高規格幹線道路の利用促進を図る。</p> <p>② 生活道路の交通安全施策</p> <p>歩行中・自転車乗用中の交通事故死者数が多いこと、また、自宅付近での事故が多いことから、今後も生活道路において「人」の視点に立った交通安全対策を推進していく必要があり、科学的データや、地域の顕在化したニーズ等に基づき抽出した交通事故の多いエリアにおいて、国、自治体、地域住民等が連携し、徹底した通過交通の排除や車両速度の抑制等ゾーン対策に取り組む、子どもや高齢者等が安心して通行できる道路空間の確保を図る。</p> <p>具体的には、歩道の整備等により、安心して移動できる歩行空間ネットワークを整備するとともに、都道府県公安委員会により実施される交通規制、交通管制及び交通指導取締りとの連携を強化し、ハンプやクランク等車両速度を抑制する道路構造等によるゾーン対策、外周幹線道路の交通を円滑化するための交差点改良やエリア進入部におけるハンプや狭さくの設置等によるエリア内への通過車両の抑制対策を実施する。</p> <p>対策の実施にあたってハンプ等の標準仕様を策定するとともに、ビッグデータの活用により潜在的な危険箇所の解消を進める、これまでの対症療法型から科学的防止型の対策へ転換していく。また、交通事故の多いエリアでは、国、自治体、地域住民等が連携して効果的・効率的に対策を実施する。</p>

③ 通学路の交通安全対策

今後も通学路における交通安全を確保するため、市区町村ごとの通学路交通安全プログラムの策定や実施を進め、中高生等の自転車通学の安全確保を含めた定期的な合同点検の実施や対策の改善、充実等の継続的な取組を支援するとともに、道路交通実態に応じ、警察、教育委員会、学校、道路管理者等の関係機関が連携し、ハード・ソフトの両面から必要な対策を推進する。

また通学路における交通規制の担保の手法として、ライジングボラードの活用を効果を検証し、当該結果を踏まえて、ライジングボラードの活用の実現に向けた取組を推進する。

(2) 事業用自動車の安全対策

① 安全体質の確立

社会的影響の大きい事故の発生を踏まえ、中小規模事業者を含む全ての事業者において安全体質が確立されるよう、引き続き事業者の安全意識の高揚を図ることが必要である。このため、関係者と連携し、運輸安全マネジメント制度の一層の浸透を図るとともに、引き続き、運輸安全マネジメント評価の的確な実施やメールマガジンの発信等により、自動車運送事業者の更なる安全意識の高揚を図る。また、運行管理者に対する指導講習等の質の向上を図ることにより、自動車運送事業の安全体質の底上げを目指す。

② コンプライアンスの徹底

引き続き、悪質違反を犯した事業者、重大事故を引き起こした事業者等に対する監査を徹底し、不適切な事業者に対しては、厳格化された基準に基づき厳正な処分を行うとともに、法令違反の疑いのある悪質事業者等のリストや街頭監査等を活用して監視を行うなど、悪質事業者の徹底した排除を行う。

また、行政が保有する事業用自動車に関する情報の分析機能を強化するため、事業者特性や事故原因等に応じた相関分析・傾向分析が可能となる「事業用自動車総合安全情報システム」を構築し、効果的・効率的な指導・監督に活用することにより事故の未然防止を実現する。

③ 飲酒運転の根絶

いまだ飲酒運転が発生している現状を踏まえ、引き続き、点呼時のアルコール検知器を使用した酒気帯びの有無の確認を徹底する等の指導を行う。また、事業用自動車の運転者による危険ドラッグ等を使用した疑いのある事案が発生したことから、薬物使用による運行の絶無を期すため、事業者に対し薬物使用の禁止を徹底する等の指導を行う。

④ IT・新技術の活用

映像記録型ドライブレコーダーの普及率は、貸切バス、トラックが約2割、乗合バス、タクシーが約5～6割、デジタル式運行記録計の普及率は、乗合バスが約5割、貸切バス、タクシー、トラックが約3割となっており、更なる普及が必要である。このため、引き続き、運行管理の高度化や過労運転防止のための先進的な取組みを促進するため、デジタル式運行記録計、映像記録型ドライブレコーダー及び運行中における運転者の疲労状態を測定する機器等に対する導入補助を行い、普及促進に努める。

	<p>(3) 車両の安全対策</p> <p>① 安全基準等の拡充・強化 乗員保護基準適合車の普及率が着実に増えるなど、基準の整備により車両の安全性は確実に向上しているが、事故実態を踏まえ、更なる安全基準等の拡充・強化を図っていく必要がある。このため、「事故実態の把握・分析」、「安全対策の実施」及び「対策の効果評価」からなる車両安全対策のPDCAサイクルを引き続き着実に実施するとともに、より詳細な事故実態の把握・分析に向けて、医工連携による新たな交通事故データベースの構築や、イベントデータレコーダー（EDR）及び映像記録型ドライブレコーダー等のマイクロデータの活用についても検討を実施する。</p> <p>② 先進安全自動車（ASV）推進計画 衝突被害軽減ブレーキ（AEB）の装着率の増加により、車両の安全性は着実に向上しているが、予防安全技術を始めとした交通事故の削減に大きく貢献するASV技術については、今後とも開発・普及を促進していく必要がある。このため、産官学の協力によるASV推進検討会の下で、技術指針の策定や効果評価等を行うことにより、新たなASV技術の開発・実用化を促進するとともに、既に実用化されたASV技術については、補助制度の拡充等による一層の普及促進に努める。</p> <p>③ 自動車アセスメント より安全な自動車の更なる開発・普及を促進していくためには、評価項目の拡充や評価手法の見直しなどを継続的に実施していく必要がある。このため、新技術を搭載した予防安全装置に係る評価項目の拡充や、チャイルドシート の安全性能評価手法の見直しなどについて検討を実施する。</p>
<p>第三者の知見の活用</p>	<p>平成 27 年 4 月に第 35 回国土交通省政策評価会を、平成 27 年 10 月に第 37 回国土交通省政策評価会を実施し、座長及び担当委員 2 名には個別指導を頂き、政策レビューの方法、内容等について、助言を頂いた。</p>
<p>実施時期</p>	<p>平成 26 年度～平成 27 年度</p>

目 次

第1章 評価の概要	1
1. 評価の目的、必要性	
2. 対象政策	
3. 評価の視点	
4. 評価手法	
5. 第三者の知見の活用	
第2章 道路交通安全施策の概要	3
1. 交通安全施策の沿革	
2. 交通安全施策の推進体制	
3. 道路交通事故の状況	
(1) 道路交通事故の長期的推移	
(2) 年齢層別、状態別等の交通事故死者数の特徴	
4. 道路交通安全を考える視点	
5. 国土交通省における道路交通安全施策	
(1) 国土交通省の組織及び予算	
(2) 国土交通省の施策の位置付け	
(3) 国土交通省の施策の変遷	
第3章 道路交通安全施策に関する取組状況とその評価	26
1. 道路交通環境の整備	
(1) 施策の背景・内容・取組状況	
(2) 施策の評価	
(3) 評価のまとめ	
2. 事業用自動車の安全対策	
(1) 施策の背景・内容・取組状況	
(2) 施策の評価	
(3) 評価のまとめ	
3. 車両の安全対策	
(1) 施策の背景・内容・取組状況	
(2) 施策の評価	
(3) 評価のまとめ	
第4章 今後の方向性	91
1. 評価及び現状課題を踏まえた今後の対応	
2. 近年の動向を踏まえた今後の道路交通安全施策の重視すべき視点と対応	
(1) 道路の機能分化と生活道路の安全の推進	
(2) 「情報」「新技術」の活用促進と「連携」の強化	

第1章 評価の概要

1. 評価の目的、必要性

我が国の総合的な交通安全対策は、平成 23 年度から平成 27 年度までを計画期間とする第 9 次交通安全基本計画（平成 23 年 3 月、中央交通安全対策会議決定）に基づき、関係省庁一体となって取り組まれている。

この基本計画における「道路交通の安全」の目標としては、平成 27 年までに、年間の 24 時間死者数を 3,000 人以下、死傷者数を 70 万人以下にすることとなっている。

しかしながら、平成 27 年の死者数は 4,117 人、死傷者数は 670,140 人であり、上記の死者数の目標は達成されていない。このため、これまでの施策の効果や課題を分析し、今後の交通安全施策に反映させる必要がある。

2. 対象政策

交通安全基本計画に掲げる「道路交通の安全」の施策のうち、国土交通省が重要な役割を果たす以下の政策を対象とする。

- 1) 道路交通環境の整備
- 2) 事業用自動車の安全対策
- 3) 車両の安全対策

3. 評価の視点

道路交通の安全に関する以下の施策の取組状況（着実な取り組みがなされたか）及び事故件数の削減状況等（どのくらいの効果が見られたか）を評価することにより、施策の必要性と有効性を検証する。

- 1) 道路交通環境の整備
 - ① 幹線道路の交通安全施策
 - ② 生活道路の交通安全施策
 - ③ 通学路の交通安全対策
- 2) 事業用自動車の安全対策
 - ① 安全体質の確立
 - ② コンプライアンスの徹底
 - ③ 飲酒運転の根絶
 - ④ I T ・新技術の活用
- 3) 車両の安全対策
 - ① 安全基準等の拡充・強化
 - ② 先進安全自動車（A S V）推進計画
 - ③ 自動車アセスメント

（注）本レビューにおける交通事故統計の数値は、原則として警察庁の交通統計による数値であり、交通事故死者数は、24 時間以内死者数である。

4. 評価手法

道路交通の安全施策について、以下の手法により評価を実施した。

1) 道路交通環境の整備

各施策の実施状況について、対策完了箇所割合等の指標により検証するとともに、これらの施策の効果について、対策完了箇所における死傷事故の抑止率等から検証する。

2) 事業用自動車の安全対策

各施策の実施状況について、運輸安全マネジメントの評価対象事業者数をはじめとする指標により検証するとともに、これらの施策の効果について、事業用自動車による交通事故死者数等から検証する。

3) 車両の安全対策

各施策の実施状況について、乗員保護基準（前面衝突基準及び側面衝突基準）適合車の普及率をはじめとする指標により検証するとともに、これらの施策の効果について、交通事故死者数の削減効果などから検証する。

5. 第三者の知見の活用

平成 27 年 4 月に第 35 回国土交通省政策評価会を、平成 27 年 10 月に第 37 回国土交通省政策評価会を実施し、上山信一座長（慶応義塾大学総合政策学部教授）及び政策評価会担当委員 2 名（加藤浩徳委員（東京大学大学院工学系研究科教授）、田辺国昭委員（東京大学大学院法学政治学研究科・公共政策大学院教授））には個別指導を頂き、政策レビューの方法、内容等について、助言を頂いた。

第2章 道路交通安全施策の概要

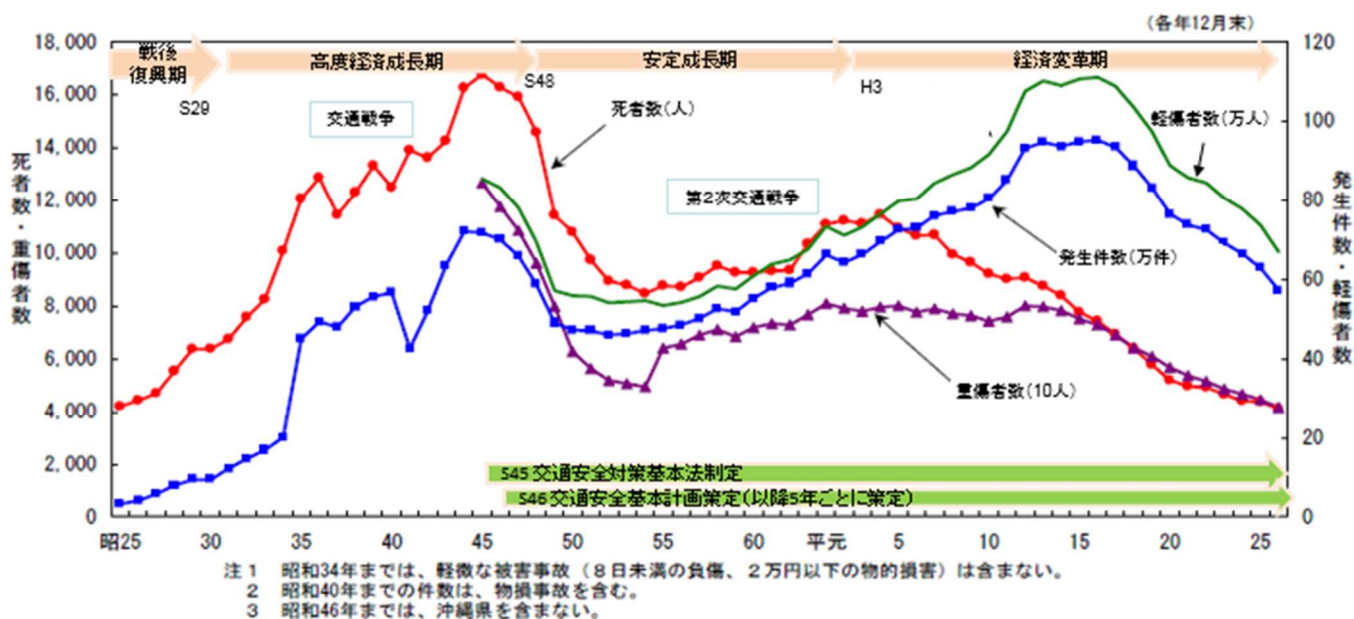
1. 交通安全施策の沿革

戦後、我が国では、車社会化の急速な進展に対し、道路の整備や交通安全施設が不足していたことはもとより、車両の安全性を確保するための技術が未発達であったことなどから、昭和 20 年代後半から昭和 40 年代にかけて道路交通事故の死傷者数が著しく増加した。

このため、交通安全の確保は大きな社会問題となり、昭和 45 年 6 月、交通安全対策の総合的かつ計画的な推進を図るため、交通安全対策基本法（昭和 45 年法律第 110 号）が制定された。

これに基づき、昭和 46 年度以降、9 次にわたる交通安全基本計画が作成され、国、地方公共団体、関係事業者等が一体となって、陸上交通（道路交通及び鉄道交通、踏切道における交通）、海上交通、航空交通の各分野において交通安全対策が実施されてきた。

この結果、昭和 45 年に 1 万 6,765 人が道路交通事故で死亡し「交通戦争」と呼ばれた時期と比較すると、平成 14 年の死者数は 8,326 人と半減するに至り、平成 27 年には 4,117 人と 4 分の 1 以下にまで減少した。【図 2-1】



（出典：警察庁資料(加筆)）

【図 2-1】 道路交通事故発生状況の推移

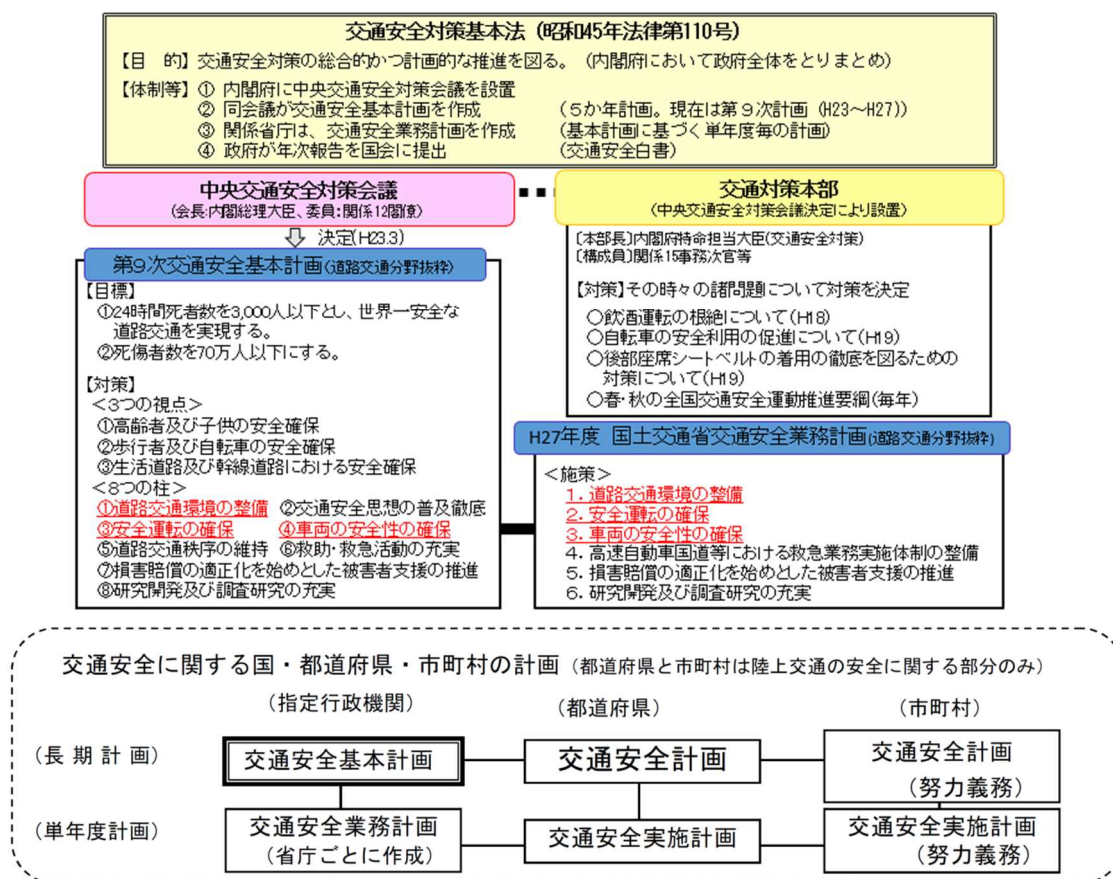
2. 交通安全施策の推進体制

政府においては、交通安全対策の総合的かつ計画的な推進のため、交通安全対策基本法に基づき、内閣府に中央交通安全対策会議が置かれている。

中央交通安全対策会議は、内閣総理大臣を会長とし、内閣官房長官、国家公安委員会委員長、国土交通大臣など関係 12 閣僚を委員として構成され、交通安全基本計画の作成及びその実施の推進等を図っている。

関係省庁は、交通安全基本計画に基づき、その所掌事務に関し、毎年度、交通安全業務計画を作成している。

また、都道府県は、その区域における陸上交通の安全に関し、都道府県交通安全基本計画等を作成している。市町村でも現状に即した交通安全計画を定め（努力義務）、各々の交通安全施策を実施している。【図 2-2】



【図 2-2】 交通安全施策の推進体制

（注）交通安全対策基本法については、平成 27 年 9 月に改正が行われ、平成 28 年 4 月から、① 国家公安委員会委員長及び国土交通大臣を中央交通安全対策会議の法定委員とするとともに、② 交通安全基本計画の作成に当たり、国家公安委員会及び国土交通大臣がそれぞれの所掌に属するものに関する部分の案を作成し、中央交通安全対策会議に提出すること等とされた。

第9次交通安全基本計画においては、計画の基本理念として、究極的には交通事故のない社会を目指すべきであること、「人優先」の交通安全思想を基本とし、あらゆる施策を推進していくべきであることが掲げられており、交通社会を構成する人間、車両・船舶・航空機等の交通機関、及びそれらが活動する場としての交通環境という3つの要素について、相互の関連を考慮しながら施策を策定し推進するものとされている。

また、「道路交通の安全」の目標として、平成21年の中央交通安全対策会議会長（内閣総理大臣）談話及び平成22年の中央交通安全対策会議交通対策本部長（内閣府特命担当大臣）談話で示された中期目標「平成30年を目途に、交通事故死者数を半減させ、これを2,500人以下とし、世界一安全な道路交通の実現を目指す」を踏まえ、

① 平成27年までに24時間死者数を3,000人以下とし、世界一安全な道路交通を実現する。

② 平成27年までに死傷者数を70万人以下にする。

があげられ、「高齢者及び子どもの安全確保」、「歩行者及び自転車の安全確保」、「生活道路及び幹線道路における安全確保」の3つの視点のもと、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損害賠償の適正化を始めとした被害者支援の推進、⑧研究開発及び調査研究の充実といった8つの柱により施策を実施することとされている。

3. 道路交通事故の状況

(1) 道路交通事故の長期的推移

道路交通事故の死傷者数は、近年、減少傾向を続けており、平成27年の死者数は4,117人とピーク時(昭和45年;1万6,765人)の4分の1以下に、負傷者数は666,023人とピーク時(平成16年;118万3,617人)の3分の2以下にまで減少した。

しかしながら、第9次交通安全基本計画における「道路交通の安全」の目標は、死者数を3,000人以下、死傷者数を70万人以下にすることとなっており、死者数に関しては、目標は達成されていない。

道路交通事故の長期的推移をまとめると、以下のとおりである。【図2-3-1】

1) 昭和46年～昭和54年

昭和45年に最悪となった交通事故死者数は、昭和46年以降減少し、昭和54年には8,466人とほぼ半減した。負傷者数も昭和45年の98万1,096人から昭和52年には59万3,211人まで減少した。

死傷者数の減少は、昭和45年に交通安全対策基本法が制定され、国をあげて交通安全対策が進められ成果をあげたものと考えられる。

昭和40年代後半は、人口増加率がピークを迎えた時期にあたりとともに、昭和48年のオイルショックをはさんで高度経済成長期から安定成長期に移行した時期である。

2) 昭和55年～平成4年

昭和46年以降、交通事故死傷者数は減少を続けたが、死者数は昭和55年から、負傷者数は昭和53年から再び増加傾向に転じた。死者数は昭和63年に1万人を超え、平成4年には1万1,452人にまで達し「第2次交通戦争」と呼ばれた。また、負傷者数も同様に増加傾向を続けている。

この間、第3次、第4次の交通安全基本計画が作成され、死者数8,000人以下とする目標が立てられるとともに、シートベルト着用の徹底、高齢者や二輪車の交通安全総合対策等が推進されたが、運転免許保有者数や自動車保有台数等が増え続ける中で死傷者数の抑制には至っていない。

この時期は、平成3年にバブルが崩壊するまでの安定成長期にあたっている。

3) 平成5年～平成16年

死者数は平成5年から減少傾向に転じ、平成14年には8,326人と昭和45年のピーク時の半分となった。一方、負傷者数は増加傾向を続け、平成11年に100万人を超え、平成16年には118万3,617人と過去最悪を記録している。

第5次から第7次の交通安全基本計画の期間であり、本政策評価の対象政策のうち、「道路

交通環境の整備」及び「車両の安全対策」の諸施策を推進した時期にあたる。（第2章の5.で詳述。）

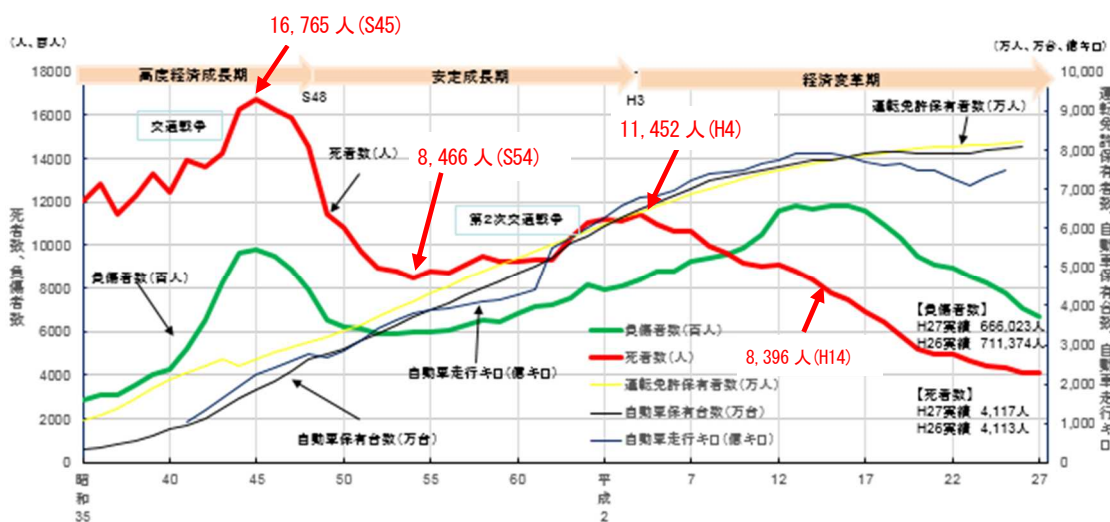
少子高齢化が進展した時期であり、バブル崩壊後の経済変革期にあたる。

4) 平成17年～平成27年

死者数は減少傾向を続け、平成27年は4,117人となった。また、負傷者数も平成17年以降減少に転じ、平成27年には666,023人まで減少した。

この間、第8次、第9次の交通安全基本計画が作成され、飲酒運転の根絶に向けた取組の強化などが図られた。また、本政策評価の対象政策のうち、「事業用自動車の安全対策」に関し、「事業用自動車総合安全プラン2009」を策定している。（第2章の5.で詳述。）

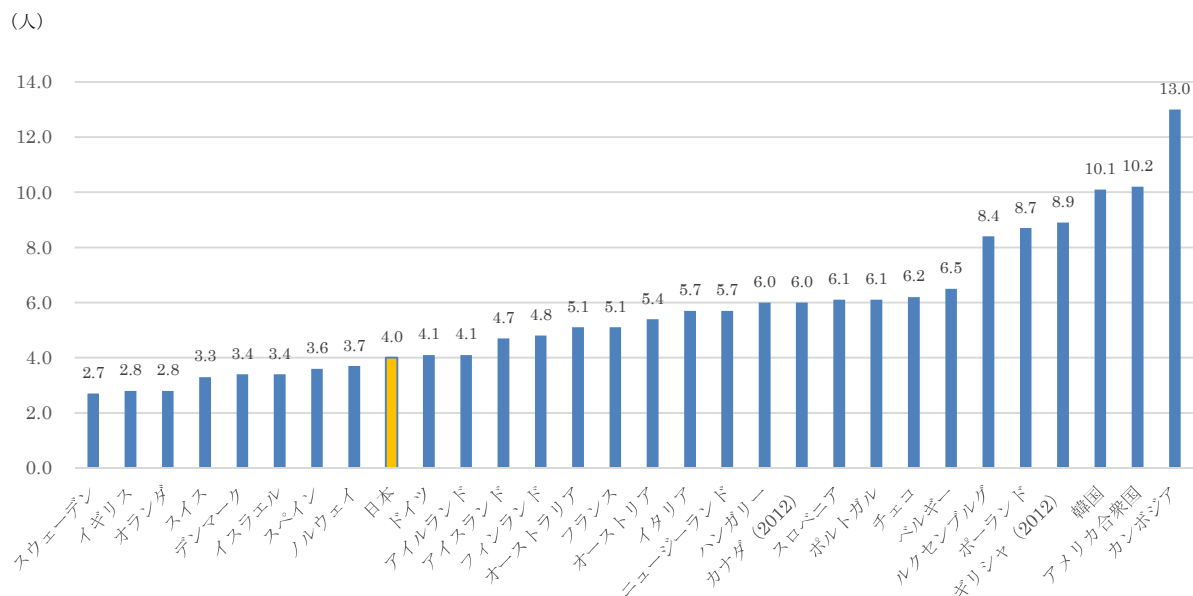
平成10年代後半から運転免許保有者数や自動車保有台数の増加は鈍化し、自動車走行キロが減少に転じるなど、平成17年以降に死傷者数が減少を続けている背景と考えられる。



(出典：警察庁資料)

【図2-3-1】 道路交通事故死者数等の推移

道路交通事故の死者数を海外の各国と比較してみると、国際道路交通事故データベース（IRTAD）がデータを公表している30か国のうち、人口10万人当たりの30日以内死者数で我が国は4.0人（2013年）であり、第9位に位置している。【図2-3-2】



注 1 IRTAD資料による。
 2 国名に年数（西暦）の括弧書きがある場合を除き、2013年の数値である。（ただし、「日本（2018）」を除く。）
 3 数値は全て30日以内死者（事故発生から30日以内に亡くなった人）のデータを基に算出されている。
 4 日本（2018年）の数値は、政府方針である2018年（平成30年）の24時間死者数の目標2500人に、2013年の日本の24時間死者数と30日以内死者数の比率を乗じることで2018年における30日以内死者数を2,945人と推定し、この推定死者数と125,236千人（2018年における日本の予測人口）を用いて算出した（125,236千人は国立社会保障・人口問題研究所「総人口年齢3区分別人口及び年齢構造係数：出生中位（死亡中位）推計」（平成24年1月推計）より引用）。

（出典：平成27年版 交通安全白書）

【図2-3-2】 人口10万人当たりの30日以内交通事故死者数（2013年（平成25年））

(2) 年齢層別、状態別等の交通事故死者数の特徴

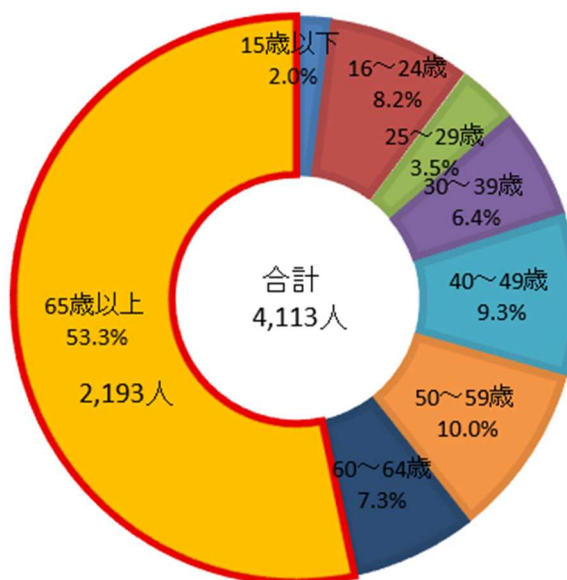
近年の道路交通事故の状況について、年齢層別、状態別等にみると、以下のとおりである。

1) 年齢層別の状況

平成26年の交通事故死者数を年齢層別に見ると、65歳以上の高齢者が死者数の半数を超えている。【図2-3-3】

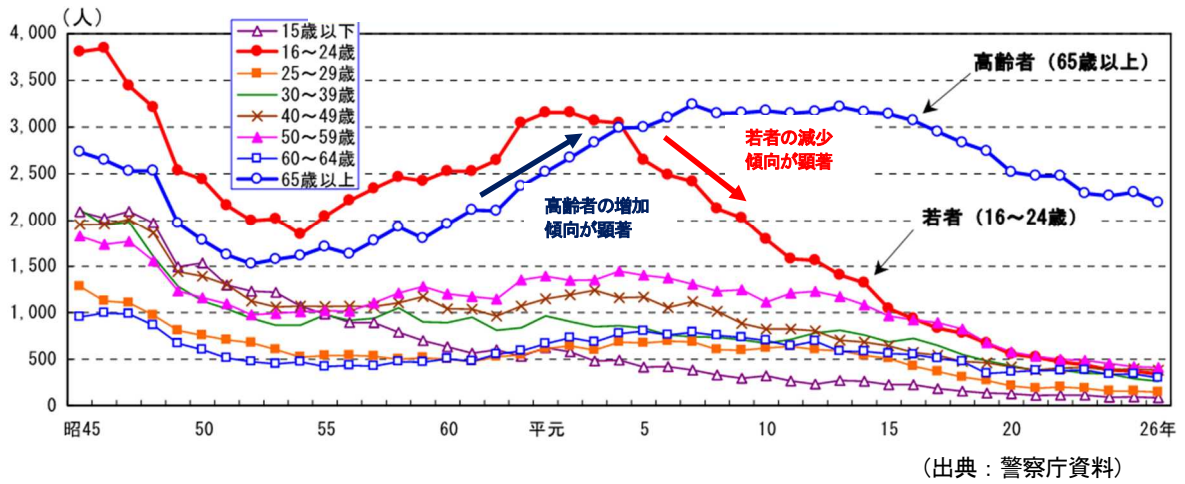
高齢者の死者数は、高齢者人口の増加などに伴って、昭和50年代前半から増加傾向となり、平成5年には減少傾向の著しい16～24歳の若者を上回り、年齢層別で最多となった。全体に占める高齢者の割合は年々増加し、平成26年には高齢者の占める割合が53.3%と過去最高となっている。【図2-3-4】

これを主な欧米諸国（アメリカ、ドイツ、イギリス、フランス及びスウェーデン）の年齢層別交通事故死者数の構成率（平成25年）と比較してみると、欧米諸国の65歳以上の高齢者は16.6%～29.9%であるのに対し、我が国は53.8%と際だって高い。さらに、人口構成率との関係を見ても、欧米諸国では人口構成率を3～10ポイント上回る程度であるが、我が国は25ポイントを超える状況である。【図2-3-5】

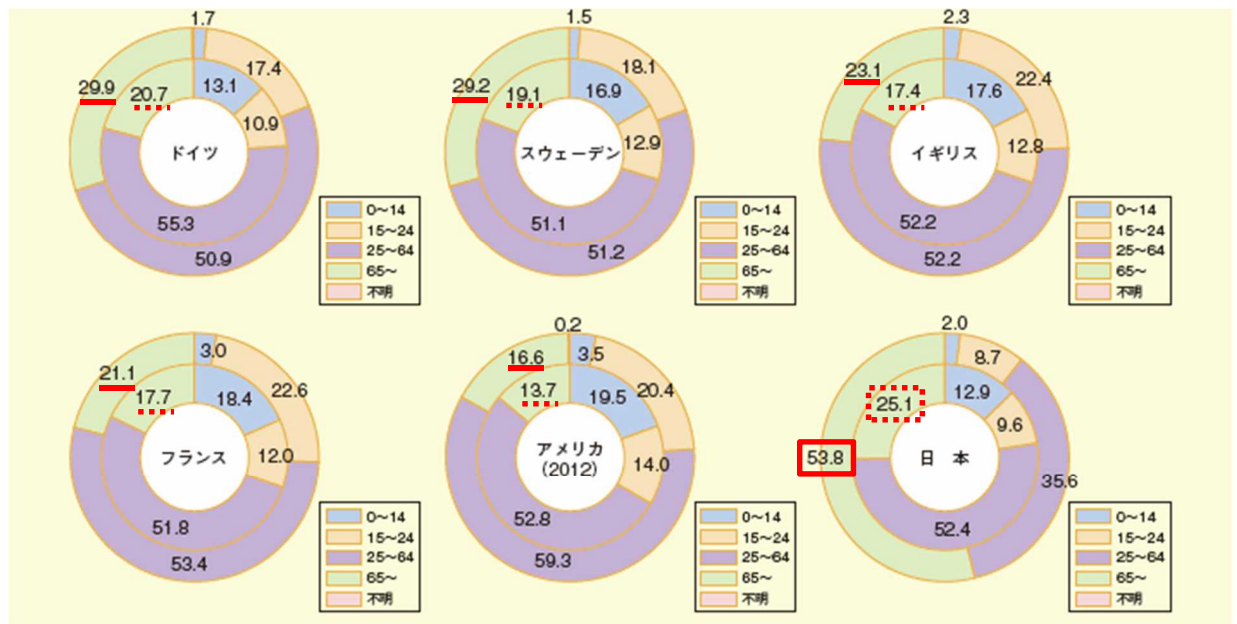


(出典：警察庁資料)

【図2-3-3】 年齢層別交通事故死者数（平成26年）



【図 2-3-4】 年齢層別交通事故死者数の推移



注 1 IRTAD資料による。
2 数値は構成率(%)
3 内円は人口、外円は交通事故死者数

(出典：平成 27 年版 交通安全白書)

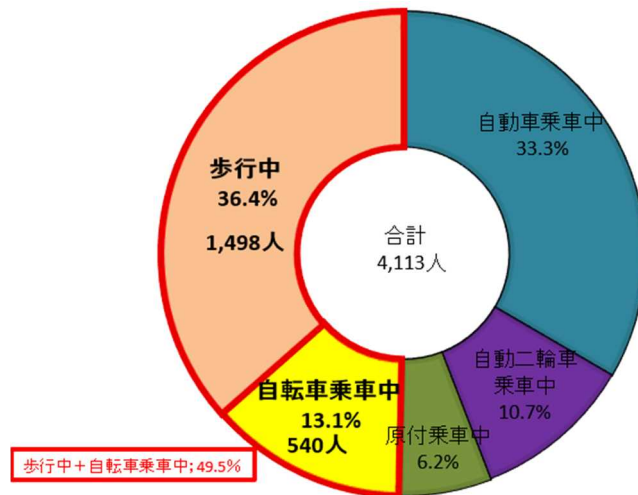
【図 2-3-5】 主な欧米諸国の年齢層別交通事故 30 日以内死者数の構成率と人口構成率 (2013 年(平成 25 年))

2) 状態別の状況

平成 26 年の交通事故死者数を状態別にみると、歩行中が最も多く、自転車乗車中を加えると死者数の約半数を占めている。また、歩行中の死者数の 71.0%、自転車乗車中の死者数の 63.8% を 65 歳以上の高齢者が占めている。【図 2-3-6】 【図 2-3-7】

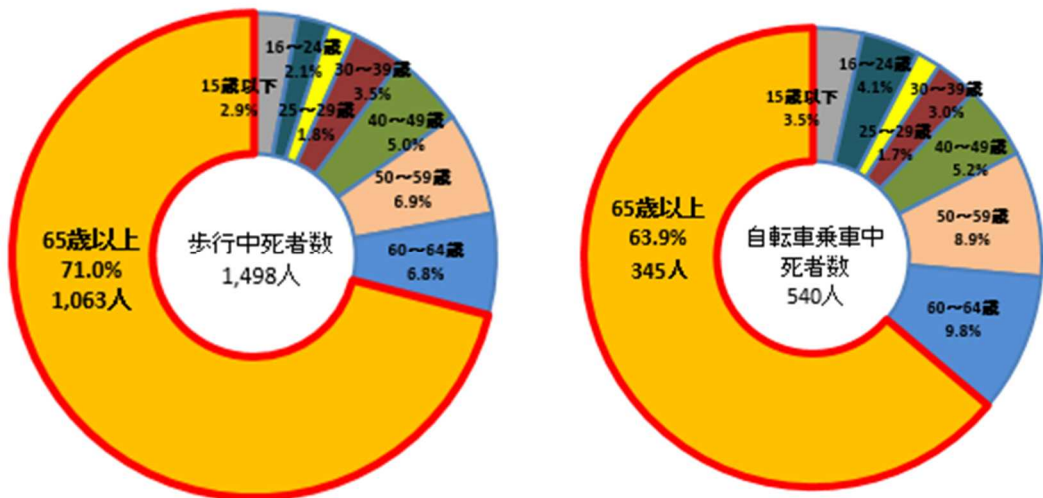
状態別の死者数の推移をみると、昭和 50 年以降、自動車乗車中が最多であったが、シートベルト着用率の向上などにより平成 5 年をピークに減少に転じ、その後ほぼ一貫して減少し、平成 20 年以降は歩行中の死者数が最多となっている。【図 2-3-8】

これを主な欧米諸国（アメリカ、ドイツ、イギリス、フランス及びスウェーデン）の状態別交通事故死者数の構成率と比較してみると、欧米諸国では自動車乗車中は 36.6%～55.4%であるのに対し、我が国は 21.0%と低い一方、歩行中・自転車乗車中の死者数の構成率が高い。【図 2-3-9】



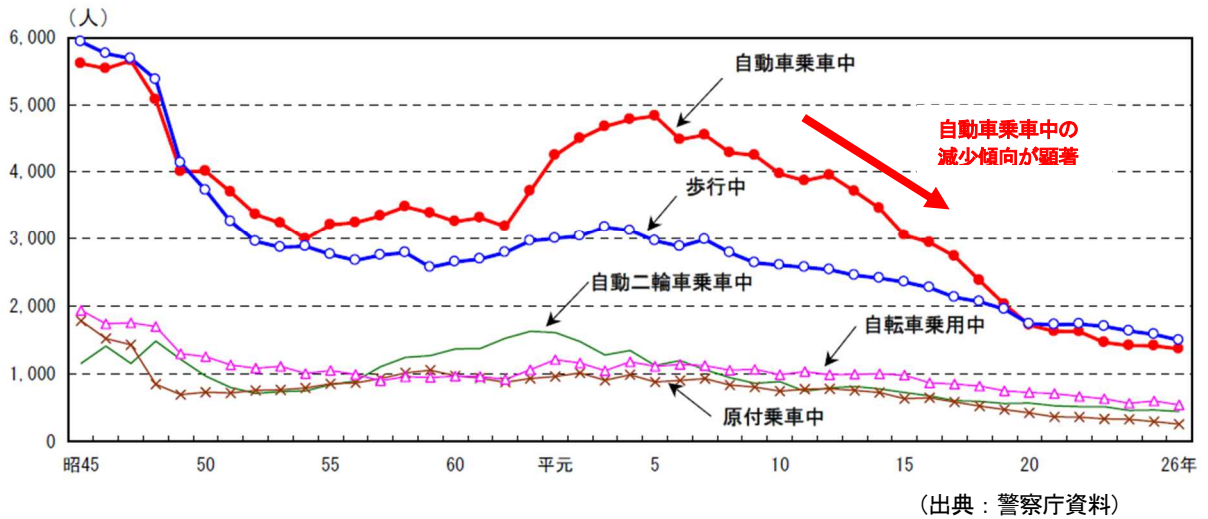
(出典：警察庁資料)

【図 2-3-6】 状態別交通事故死者数（平成 26 年）

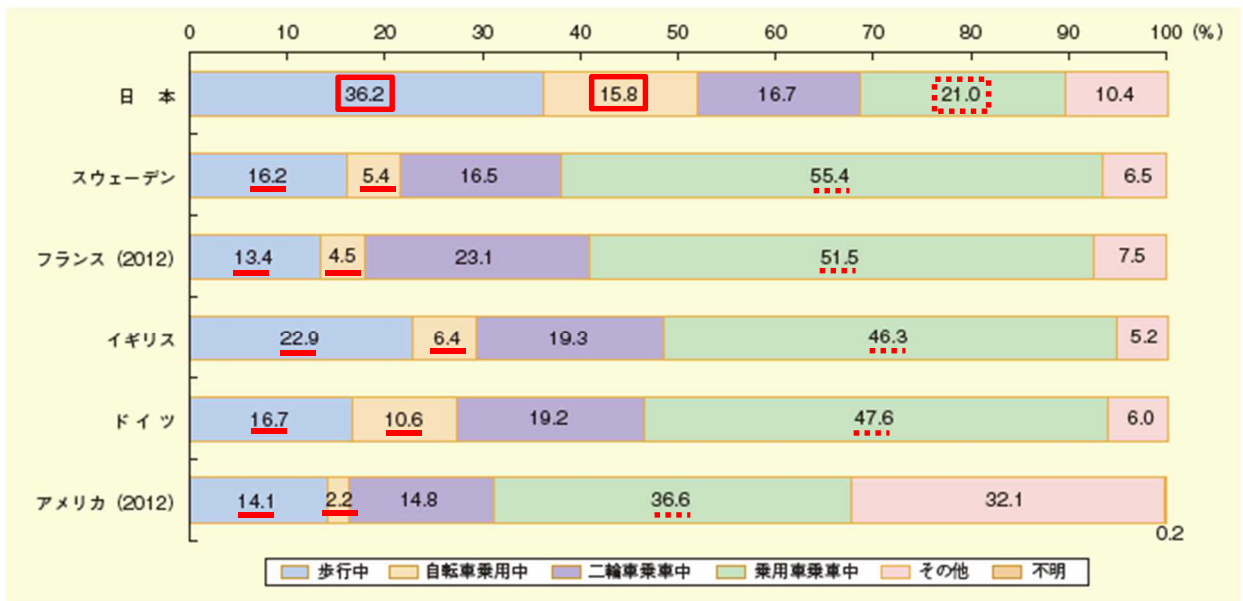


(出典：警察庁資料)

【図 2-3-7】 歩行中、自転車乗車中の年齢層別死者数（平成 26 年）



【図 2-3-8】 状態別交通事故死者数の推移



注 1 IRTAD資料による。
2 数値は状態別構成率

(出典：平成 27 年 交通安全白書)

【図 2-3-9】 主な欧米諸国の状態別交通事故 30 日以内死者数の構成率 (2013 年 (平成 25 年))

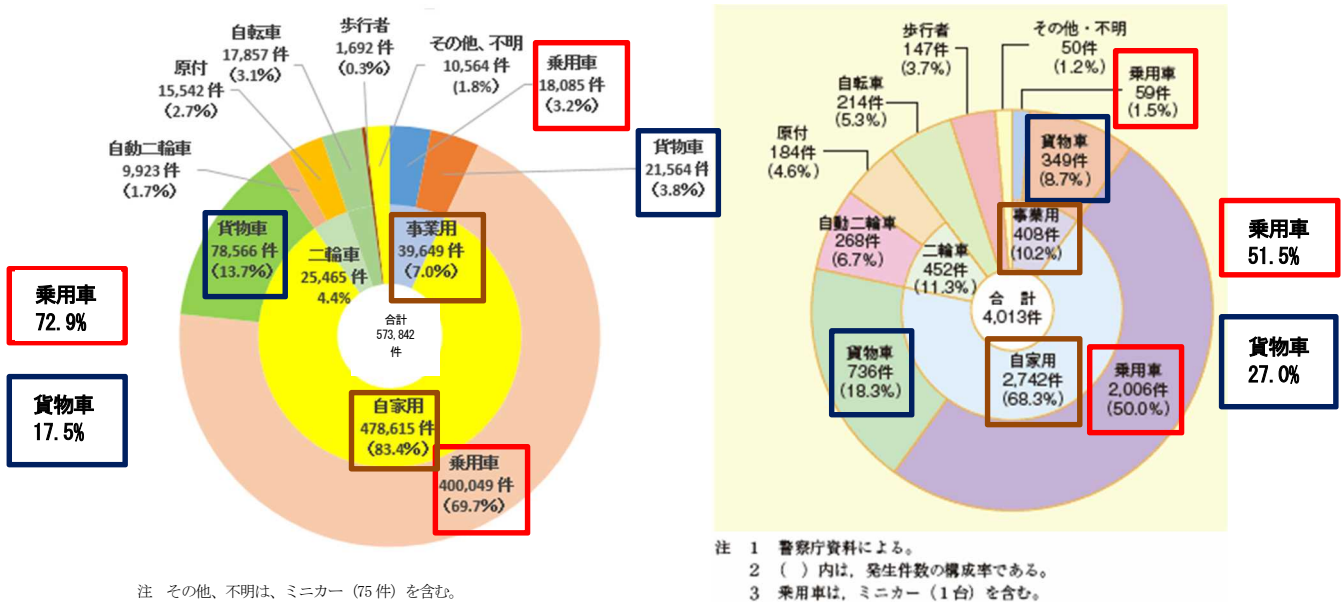
3) 車種別の状況

平成 26 年の交通事故件数を車種別 (第 1 当事者別) にみると、乗用車が全体の 72.9% を占め、貨物車が全体の 17.5% を占めている。死亡事故件数では、乗用車が全体の 51.5%、貨物車が全体の 27.0% である。

また、交通事故件数を自家用と事業用の別でみると、自家用が全体の 83.4% を占め、事業用が全体の 7.0% を占めている。死亡事故件数では、自家用が全体の 68.3%、事業用が全体の 10.2% である。

貨物車あるいは事業用自動車においては、交通事故件数のうちの死亡事故件数の比率が高くなっている。【図 2-3-10】【図 2-3-11】

これらの状況を自動車保有台数 1 万台あたりで見ると、交通事故件数及び死亡事故件数とも、自家用に比べ、事業用の事故が多いことがわかる。【図 2-3-12】



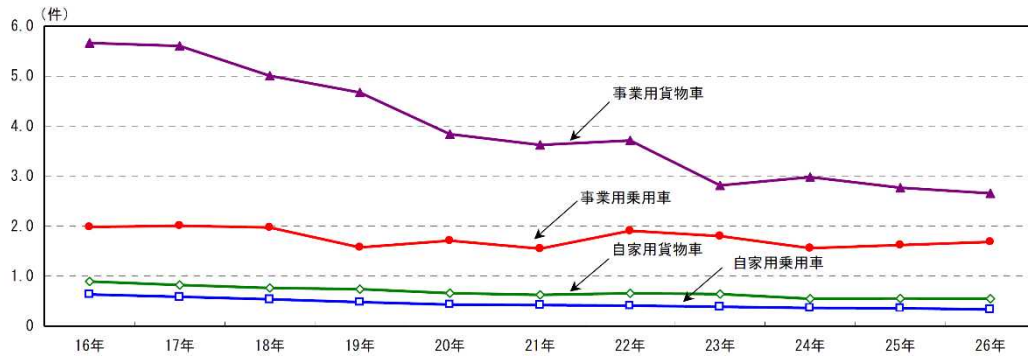
(出典：警察庁資料)

(出典：平成 27 年版 交通安全白書)

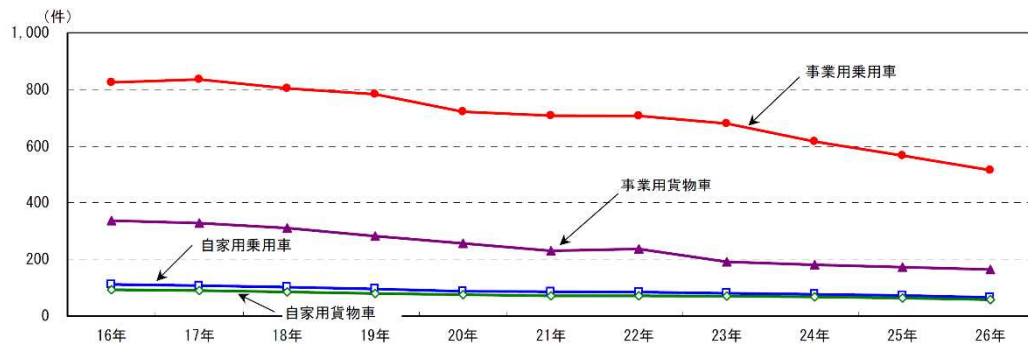
【図 2-3-10】 車種別 (第 1 当事者別) 交通事故件数
(平成 26 年)

【図 2-3-11】 車種別 (第 1 当事者別) 死亡事故件数
(平成 26 年)

【死亡事故件数】



【事故件数】



当事者種別		年											26年		
		16年	17年	18年	19年	20年	21年	22年	23年	24年	25年	26年	増減数	増減率	指数
死亡事故	乗用 事業用	1.98	2.01	1.97	1.58	1.71	1.55	1.91	1.80	1.56	1.62	1.68	0.06	3.9	85
	乗用 自家用	0.63	0.59	0.54	0.48	0.43	0.42	0.41	0.39	0.37	0.36	0.33	-0.03	-7.5	52
	貨物 事業用	5.66	5.60	5.01	4.67	3.84	3.62	3.71	2.81	2.98	2.77	2.66	-0.11	-4.1	47
	貨物 自家用	0.89	0.82	0.76	0.74	0.66	0.63	0.66	0.64	0.55	0.55	0.55	-0.01	-1.1	61
小計		1.21	1.14	1.05	1.01	0.88	0.83	0.87	0.83	0.76	0.75	0.73	-0.01	-1.7	61
計		0.77	0.72	0.66	0.60	0.54	0.51	0.51	0.48	0.45	0.44	0.42	-0.02	-5.6	54
交通事故	乗用 事業用	825.99	836.50	804.80	784.24	722.41	709.06	707.97	680.87	617.72	568.10	516.41	-51.69	-9.1	63
	乗用 自家用	111.76	107.79	102.14	95.83	87.93	86.07	84.86	80.55	77.44	72.99	66.07	-6.92	-9.5	59
	貨物 事業用	335.97	327.19	309.75	281.64	255.80	229.85	236.29	191.12	180.85	172.27	164.14	-8.13	-4.7	49
	貨物 自家用	92.98	89.95	85.36	79.60	75.26	71.49	71.32	70.94	67.59	63.90	58.31	-5.58	-8.7	63
小計		108.88	105.75	100.56	93.58	87.94	82.44	82.83	81.27	77.42	73.40	67.71	-5.69	-7.8	62
計		114.74	111.04	105.38	98.86	91.18	88.45	87.48	83.58	79.99	75.39	68.48	-6.91	-9.2	60

注1 増減数(率)は、平成25年と比較した値である。
 注2 指数は、平成16年を100とした場合の平成26年の値である。
 注3 特殊車及びミニカーは除く。
 注4 算出に用いた自動車保有台数は、国土交通省資料「自動車保有車両数月報(各年12月末現在)」による。

(出典：警察庁資料)

【図 2-3-12】 車種(第1当事者)別自動車保有台数1万台当たり死亡事故件数、事故全体件数の推移

4) 都道府県別の状況

人口 10 万人当たりの交通事故死者数を都道府県別にみると、東京都（平成 26 年）が 1.3 人、大阪府が 1.6 人であり、大都市圏の数値が低い傾向にある。

単 位	交通事故発生件数 (人口10万人当たり)		交通事故死傷者数 (人口10万人当たり)		交通事故死者数 (人口10万人当たり)	
	2014		2014		2014	
	指 標 値	順 位	指 標 値	順 位	指 標 値	順 位
全 国	451.5		563.0		3.2	
北海道	227.3	43	273.0	44	3.1	38
青森県	312.9	39	390.5	39	4.1	25
岩手県	211.2	46	271.7	45	5.0	11
宮城県	392.7	32	506.3	29	3.6	33
秋田県	218.9	45	275.4	43	3.6	32
山形県	568.2	10	694.5	11	3.9	28
福島県	398.4	31	492.9	31	4.5	17
茨城県	429.4	23	568.4	19	4.5	16
栃木県	323.9	37	410.6	36	5.2	10
群馬県	825.7	5	1,048.4	5	3.4	35
埼玉県	425.8	25	522.8	28	2.4	44
千葉県	318.0	38	398.7	37	2.9	39
東京都	277.7	41	324.0	42	1.3	47
神奈川県	334.6	36	397.8	38	2.0	45
新潟県	273.1	42	335.4	41	4.5	18
富山県	409.3	29	477.8	32	4.1	24
石川県	352.4	35	424.0	34	4.8	13
福井県	305.8	40	357.8	40	6.2	2
山梨県	536.7	12	711.4	10	5.8	5
長野県	440.2	21	549.2	22	3.9	29
岐阜県	404.2	30	546.2	24	4.6	15
静岡県	904.2	3	1,181.7	2	3.9	30
愛知県	618.8	8	769.8	8	2.7	41
三重県	443.8	18	593.4	16	6.1	3
滋賀県	466.0	16	607.9	13	4.4	19
京都府	390.2	33	477.2	33	2.6	42
大阪府	483.6	14	584.5	17	1.6	46
兵庫県	543.5	11	669.1	12	3.3	36
奈良県	426.5	24	546.4	23	3.3	37
和歌山県	423.8	26	541.3	26	4.0	27
鳥取県	203.5	47	249.1	47	5.9	4
島根県	227.1	44	266.4	46	3.7	31
岡山県	637.8	7	771.0	7	4.7	14
広島県	440.5	20	554.8	21	4.1	22
山口県	445.2	17	555.0	20	4.1	23
徳島県	572.3	9	716.5	9	4.1	26
香川県	911.5	2	1,131.1	3	5.3	9
愛媛県	411.8	28	494.1	30	5.4	8
高知県	364.5	34	412.3	35	5.6	7
福岡県	808.6	6	1,073.5	4	2.9	40
佐賀県	1,062.3	1	1,421.4	1	6.7	1
長崎県	466.5	15	604.9	14	3.5	34
熊本県	422.7	27	542.1	25	4.2	21
大分県	440.7	19	574.4	18	4.8	12
宮崎県	876.0	4	1,039.8	6	4.4	20
鹿児島県	505.1	13	598.4	15	5.6	6
沖縄県	439.3	22	531.9	27	2.5	43

(出典：総務省統計局資料)

【図 2-3-13】 人口 10 万人当たりの交通事故死者数・死傷者数・発生件数（都道府県別）

4. 道路交通安全を考える視点

近年の道路交通事故の状況や社会経済情勢を踏まえると、道路交通安全対策を考えるに際しては、以下のような視点が重要となっている。

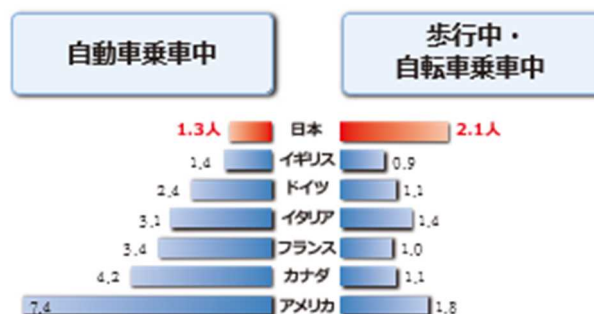
1) 高齢者及び子供の安全確保

65 歳以上の高齢者の交通事故死者数が高水準で推移し、全体の半分以上を占め、欧米諸国と比較してもその割合は高い。今後とも我が国の高齢化が進むことをふまえると高齢者が安全にかつ安心して外出したり移動したりできるような交通社会の形成が重要である。

また、高齢化の進展と同時に少子化の進行も課題であり、安心して子供を産み、育てることができる社会を実現するため子供を交通事故から守ることが必要である。

2) 歩行者及び自転車の安全確保

歩行中・自転車乗車中の交通事故死者数の割合が高く、全体の約半分を占め、欧米諸国と比較してもその割合は高い。2013 年の人口 10 万人あたりの死者数をみると、自動車乗車中の死者数は主な欧米諸国の中で最も少なくなっている一方で、歩行中・自転車乗車中の死者数については最も多くなっており、大きな課題である。【図 2-4-1】



(出典：IRTAD資料)

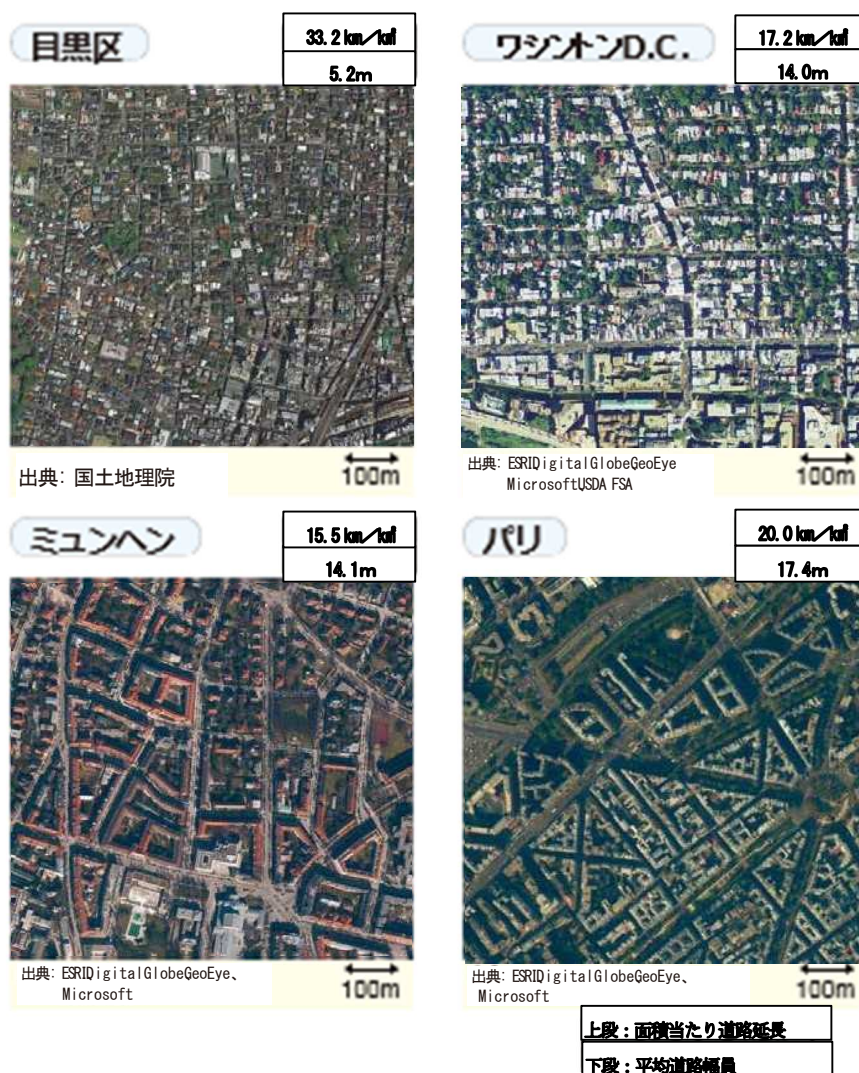
【図 2-4-1】 人口 10 万人当たりの 30 日以内死者数 (2013 年 (平成 25 年))

3) 生活道路及び幹線道路における安全確保

日本の都市構造は、欧米に比べると、小規模の住宅が密集し街路の道路が入り組んでいるのが特徴である。このため、自動車による生活道路の利用が多くなっていることが考えられる。

生活道路は生活空間に近接しており、高齢者や子供、歩行者や自転車が多く利用する空間ともなっているため、幹線道路の安全確保とともに、生活道路の安全確保は重要な課題となっている。

【図 2-4-2】



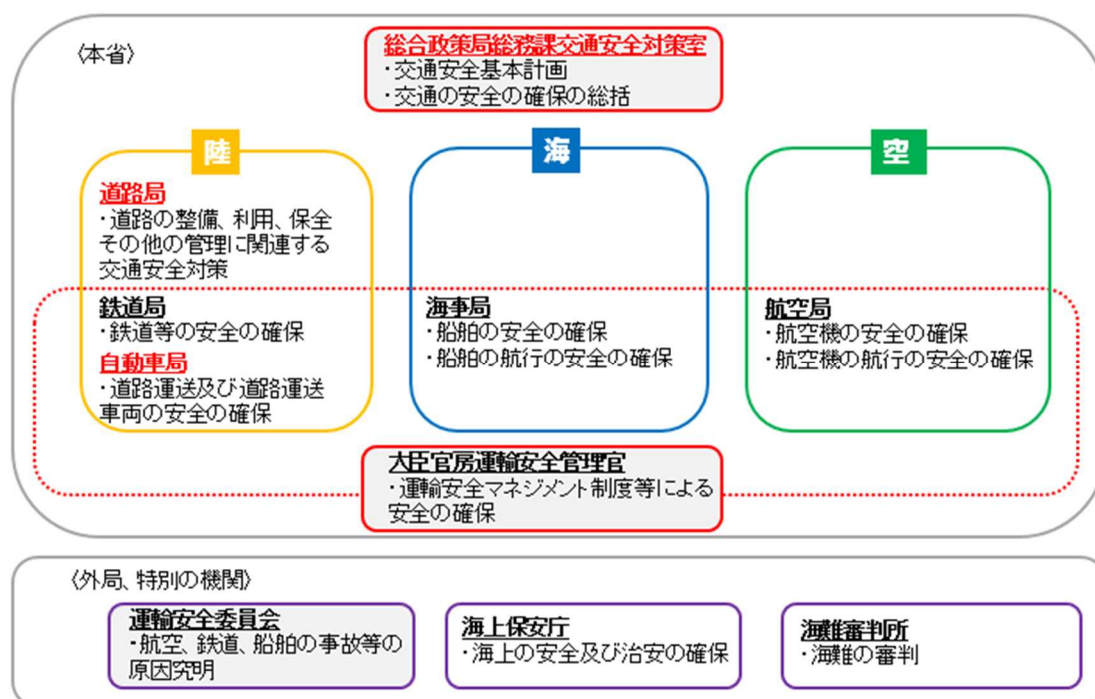
【図 2-4-2】 日本と欧米の市街地（住宅地）の比較

5. 国土交通省における道路交通安全施策

(1) 国土交通省の組織及び予算

道路交通安全に関わる国土交通省の組織は、道路の整備等に関する交通安全対策を所掌する道路局、道路運送及び道路運送車両の安全確保を所掌する自動車局を主体として、運輸安全マネジメント等による運輸の安全確保を所掌する大臣官房、交通安全基本計画等による交通の安全確保を所掌する総合政策局などがある。【図 2-5-1】

道路交通安全に関わる予算は、全体では平成 27 年度当初予算額で 2,789 億円、このうち国土交通省では 681 億円（内数表記を除く）が計上されている。【表 2-5-1】



【図 2-5-1】 交通安全に関わる国土交通省の組織

【表 2-5-1】 道路交通安全対策関係予算（国土交通省）の推移

(単位：百万円)

事 項	平成 25 年度 当初予算額	平成 26 年度 当初予算額	平成 27 年度 当初予算額	比 較 増減額	平成25年度 決算額
1 道路交通環境の整備	0	0	0	0	0
(2) 交通安全施設等の整備	1,332,676 百万円 の内数	1,356,151 百万円 の内数	1,660,173 百万円 の内数※	-	-
(4) 改築事業による交通安全対策	1,332,676 百万円 の内数	1,356,151 百万円 の内数	1,660,173 百万円 の内数※	-	-
(5) 道路交通環境改善促進事業	-	-	-	-	-
(6) 防災・震災対策事業	1,332,676 百万円 の内数	1,356,151 百万円 の内数	1,660,173 百万円 の内数※	-	-
(10) 住区基幹公園等の整備	-	-	-	-	-
(11) 身近なまちづくり支援街路事業	-	-	-	-	-
(12) 自転車駐車場整備事業	-	-	-	-	-
3 安全運転の確保	1,287	1,208	1,182	▲26	1,146
(6) 自動車事故防止対策等	1,249	1,169	1,140	▲29	1,146
(9) 公共交通機関等における安全マネジメントの構築	38	39	42	3	
4 車両の安全性の確保	33,871	33,636	38,369	4,733	30,273
(1) 車両構造規制の充実・強化、ASV（先進安全自動車）の開発・普及促進	855	750	789	39	830
(2) リコール対策の充実	250	240	243	3	208
(3) 自動車検査・登録業務等	32,766	32,646	37,337	4,691	29,235
7 損害賠償の適正化を始めとした被害者支援の推進	29,894	29,642	29,122	▲520	26,576
(5) 自動車安全特別会計による補助等	14,945	14,819	14,559	-260	13,288
a 独立行政法人自動車事故対策機構	10,482	10,615	10,584	▲31	10,301
b 被害者救済等	1,161	1,130	1,059	▲71	961
c 政府保障事業	3,302	3,074	2,916	▲158	2,026
(6) 公共交通事故被害者支援	4	4	4	-	2
8 研究開発及び調査研究の充実等				-	0
(4) 陸上交通の安全に関する調査研究	1,332,676百万円の内数と334百万円の内数に138百万円を加えた金額	1,356,151百万円の内数と330百万円の内数に139百万円を加えた金額	1,660,173百万円の内数※と344百万円の内数に137百万円の内数を加えた金額	-	
合計	64,458	63,957	68,124	4,167	57,995

注1 : 単位未満の数値は四捨五入により整理してあるので、単年度事業毎に積み上げた数値、各事業の平成26年度当初予算額と平成27年度当初予算額との差額は、合計と比較増減額と合致しない場合がある。

注2 : 内数表記を含むものについては、合計額に含めていない。

注3 : 当初予算額及び決算額で特掲できないものについては「-」として表示しており、合計額に含めていない。

注4 : 平成25年度当初予算額、4(1)855百万円のうち、594百万円については3(6)の再掲である。

注5 : 平成26年度当初予算額、4(1)750百万円のうち、529百万円については3(6)の再掲である。

注6 : 平成27年度当初予算額、4(1)789百万円のうち、549百万円については3(6)の再掲である。

※ : 平成26年度より社会資本整備事業特別会計が廃止されたことに伴い、直轄事業の国費には、地方公共団体の直轄事業負担金（2,913億円）を含む。

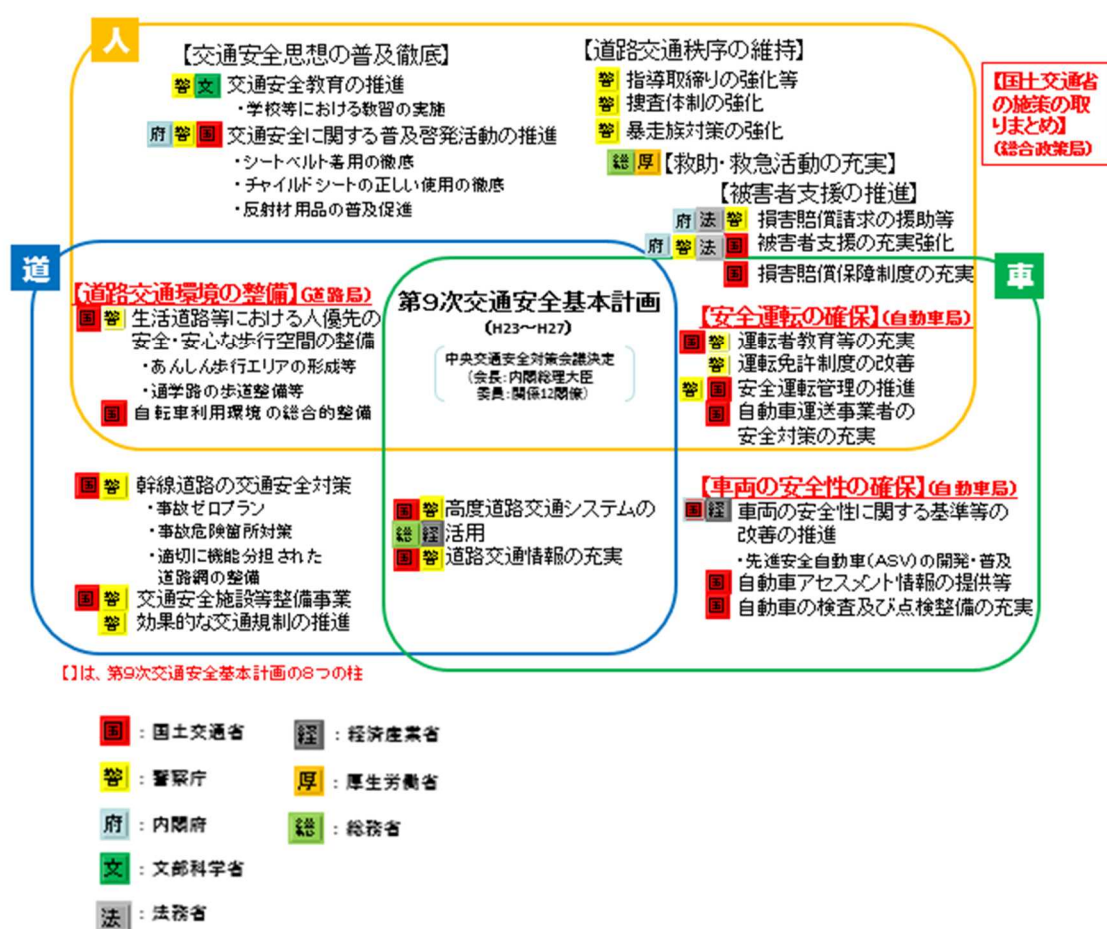
(出典：交通安全白書（内閣府）)

(2) 国土交通省の施策の位置付け

第9次交通安全基本計画では、交通社会を構成する「人」、「道」、「車」の3つの要素について、関係省庁が一体となり、「道路交通環境の整備」や「交通安全思想の普及徹底」など8つの柱からなる道路交通安全施策に取り組んでいるところである。【図2-5-2】

このうち、国土交通省においては、主に「道路交通環境の整備」（道路局）、及び「安全運転の確保」、「車両の安全性の確保」（自動車局）の各施策に取り組み、重要な役割を担っている。

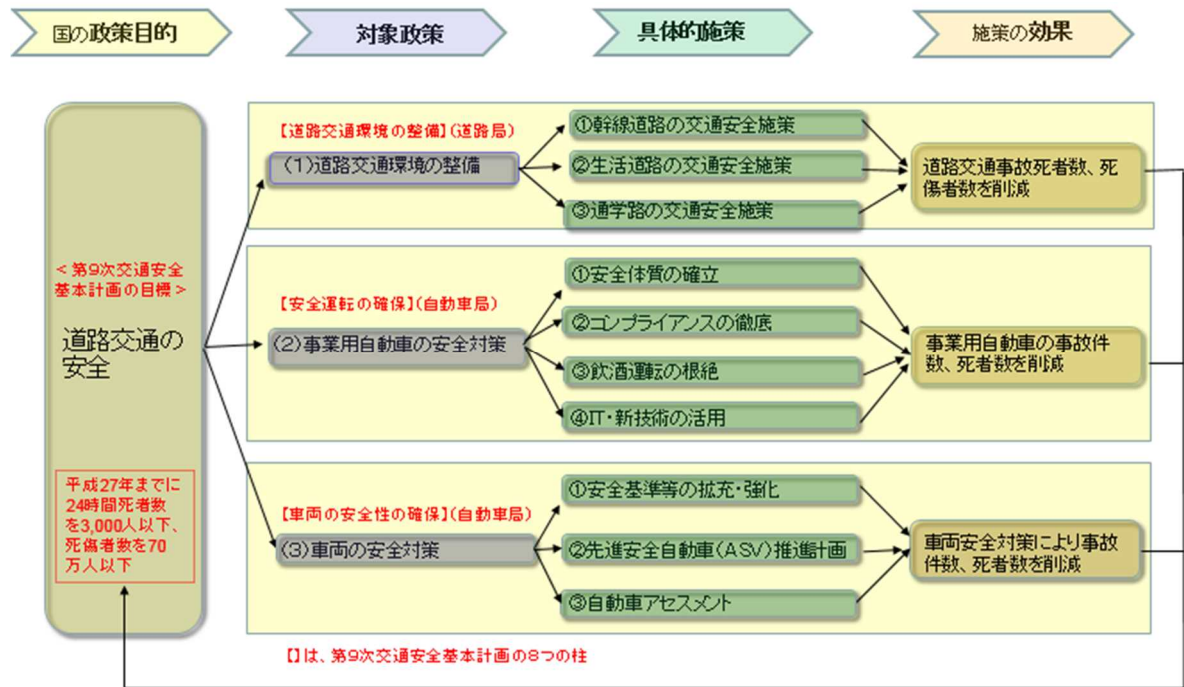
本政策レビューでは、交通安全基本計画に掲げる道路交通安全施策のうち、国土交通省が所掌し重要な役割を果たす、これらの施策を対象として評価を行う。



【図2-5-2】 道路交通安全施策の全体概念図

- 本評価書における全体構成は、【図 2-5-3】のとおりである。ここで、
- 【図 2-5-3 (左欄)】の「政策目的」には、国全体の目的を掲げている。
 - 【図 2-5-3 (中欄)】の「対象政策」には、交通安全基本計画に掲げる道路交通安全施策の柱と本政策レビューの対象政策を掲げている。
 - 【図 2-5-3 (中欄)】の「具体的施策」には、政策レビューの対象となる 10 の施策を掲げている。
 - 【図 2-5-3 (右欄)】の「施策の効果」は、具体的施策の実施により、「目指すべき効果」であり、今回のレビューでは、それぞれの取組状況及びそれらの施策による効果の達成状況について評価を実施した。

例えば、道路交通環境の整備の目的は、「道路交通事故死者数、死傷者数の削減」であり、具体的施策として、「幹線道路の交通安全施策」、「生活道路の交通安全施策」、「通学路の交通安全施策」を実施しており、目指す効果は「道路交通事故死者数、死傷者数を削減」となる。



【図 2-5-3】 政策レビューの全体構成

今回の政策レビューの対象となる 10 の施策については、【表 2-5-2】に示してあるようにさらに細分化した 16 の施策の取組状況をもとに第 3 章においてそれぞれ評価する。

なお、平成 22 年度の政策レビューで「道路交通の安全施策」について評価を行っており、今回はその結果もふまえて評価を行う。また、「道路交通環境の整備」においては、自転車交通が含まれているが、自転車交通の政策レビューは平成 26 年度に実施しているため、今回は対象としない。

【表 2-5-2】 施策の一覧

	施策	施策（細分化）	分類
①	幹線道路の交通安全施策	a 事故危険箇所対策	整備
		b 事故ゼロプラン(事故危険区間解消作戦)	整備
②	生活道路の交通安全施策	c あんしん歩行エリア	整備
③	通学路の安全対策	d 通学路の歩道整備	整備
		e 通学路緊急合同点検	整備
		f 通学路交通安全プログラム	整備
④	安全体質の確立	g 運輸安全マネジメント制度の中小企業等への拡大	規制
		h 事故情報の活用充実	啓発
⑤	コンプライアンスの徹底	i 監査要員のさらなる増員	規制
		j 行政処分の厳格化等	規制
⑥	飲酒運転の根絶	k アルコール検知器の義務付け等及び飲酒運転に対する行政処分の厳格化	規制
⑦	I T・新技術の活用	l 映像記録型ドライブレコーダー等の一層の普及促進	補助
⑧	安全基準等の拡充・強化	m 安全基準等の策定に係るP D C Aサイクルの実施	規制
⑨	先進安全自動車（A S V）推進計画	n A S V技術の開発・普及促進	啓発 補助
⑩	自動車アセスメント	o より安全な自動車の開発・普及促進	啓発

道路局では、道路管理者が行う道路整備を通じて安全対策を推進しているほか、「防災・安全交付金」などを通じた地方自治体への整備支援を行っている。

自動車局では、自動車運送事業者の指導・監督を通じた安全意識の啓発、車両安全性向上に資するA S V技術の普及促進のための補助制度、また、道路運送法及び貨物自動車運送事業法に基づく運行管理制度や道路運送車両法に基づく自動車の安全基準等の規制なども通じて交通安全対策を推進している。

(3) 国土交通省の施策の変遷

道路交通環境の整備、事業用自動車の安全対策、車両の安全対策の国土交通省の施策の変遷について、昭和46年に第1次交通安全基本計画が策定されて以降の主な動きは、以下のとおりである。

国民の安全に対する意識の高まりとともに、新技術の開発、情報化の進展と相まって、平成に入ってから、それぞれの分野において、新たな施策が始まり、その後も充実が図られてきている。

【図 2-5-4】

1) 道路交通環境の整備

安全で円滑な道路交通環境を確保するため、道路ネットワークの整備を進めるとともに、歩道、立体横断施設、道路照明、防護柵、道路標識等の交通安全施設について、計画的な整備を行ってきた。

平成8年からは、事故多発地点の重点的な整備、通過交通の進入を抑え地区内の生活の安全を確保するためのコミュニティ・ゾーンの形成などの取り組みが始まり、その後、事故危険箇所対策や事故ゼロプラン、あんしん歩行エリアやゾーン30など、施策を推進している。

2) 事業用自動車の安全対策

自動車運送事業者において運行管理の適正な実施を確保するため、事業者に対する監査等の実施をはじめ、自動車事故対策センターにおいて運行管理者等に対する指導講習等が行われてきた。

平成18年には、社内一丸となった安全管理体制の構築を図るため、運輸安全マネジメントの導入が行われ、平成21年には、ソフト・ハードの両面から総合的に事業用自動車に係る事故の削減に取り組むため、「事業用自動車総合安全プラン2009」を策定している。

3) 車両の安全対策

車両の安全対策の基本である道路運送車両の保安基準について改善を図るとともに、自動車の型式指定、検査、点検・整備、リコール等を通じて車両の安全対策を総合的に推進してきた。

平成に入ると、乗員保護対策として、平成5年に前面衝突基準を整備し、その後側面衝突基準やオフセット前面衝突基準等を順次導入するなど、道路運送車両の保安基準の拡充・強化を図ってきた。

また、車両の安全に関わる技術の進展に伴い、平成3年から、産官学の協力により先進安全自動車(ASV)の開発・実用化・普及を促進するプロジェクトを推進している。さらに、平成7年からは、安全な自動車の普及拡大を促進するための自動車アセスメントを開始するとともに、順次その評価項目・手法を拡充するなど、自動車アセスメントの充実に取り組んでいる。

昭和25	30	35	40	45	50	55	60	平成元	5	10	15	20	25
政府の交通安全政策	S30 内閣に交通安全事故防止対策本部設置												
	S45 交通安全対策基本法制定・中央交通安全対策会議設置 S46 第1次交通安全基本計画策定(以降、5年ごと策定)												
幹線道路・生活道路・歩道等整備	S41 交通安全施設等整備事業開始(ガードレール、横断歩道線等、中央分離帯、交差点改良、バス停車帯、道路照明、道路標識、区画線、視線誘導標、道路反射標など) S46 自転車歩行者道等 S51 自転車駐車場、除塵改良 S56 道路情報提供装置 S61 自転車専用(補助事業対象化)												
	S56 コミュニティ道路の整備(補助事業対象化) S59 住区総合交通安全モデル事業(面的整備)												
	H8 コミュニティゾーン形成事業 H15 あんしん歩行エリアの整備 H23 ソーシングの整備												
	H8 事故多発地点緊急対策 H15 事故危険箇所対策 H22 事故ゼロプラン												
道路交通環境の整備	S61 電線踏地中化の推進												
	H7 ITS(高度道路交通システム)の推進												
安全運転の確保対策(運送事業の許可・監査)	S35 運行管理者運任の義務化												
	S48 自動車事故対策センター設立(運行管理者等指導講習、運転者適性診断の充実)												
	H2 運行管理者の資格試験導入(トラック) H12 貨物バス、H14 乗合バス、タクシーに拡充 H18 運輸安全マネジメント導入 H21 事業用自動車総合安全プラン2009策定												
道路運送車両の保安基準・点検・整備	S44 リコール制度創設												
	S48 軽自動車の車検義務化												
車両の安全対策	S62 運転席のエアバック国産車初採用 H2 ABSの一部大型車へ導入 H13 大型貨物車の速度抑制装置の義務化 H5 乗用車前面衝突試験義務化(その後、乗用・オフセット用車・ポール用車も順次拡充) H3 ASV(先進安全自動車)の推進 衝突被害軽減ブレーキ、精清り防止装置等 H7 自動車アセスメント開始 H12 チャイルドシートアセスメント開始												
	S40 自動二輪車ヘルメット着用義務化(高速道路) S47 最高速度40km/h以上の道路 S53 全道路に拡充 S60 シートベルト着用義務化(運転席、助手席) H12 チャイルドシート使用義務化(6歳未満)												
	<参考> 交通規制関係												

【図 2-5-4】 主な道路交通安全施策の変遷

以上のように、国土交通省においては、長い間、道路交通安全施策に取り組んできた。また、近年、新技術の開発と情報化の進展が著しく、これらを活用した新たな施策を展開してきた。

道路交通の安全施策については、「人」、「道」、「車」の3要素が絡み合い、関係省庁が一体となって行っていることから、道路交通事故の死傷者数がどのくらい減少したか等、個々の施策の効果を定量的に把握することは容易ではない。

しかしながら、交通安全基本計画に基づく総合的な交通安全対策は着実に効果をあげており、国土交通省の施策も一定の寄与をしているものと考えられる。

特に、平成5年以降、交通事故死者数が減少傾向を続けているが、この時期は、国土交通省において様々な道路交通安全施策を展開した時期と重なっている。

また、車両の安全対策については、施策の効果を定量的に推計し、平成21年時点で交通事故死者数の削減効果を1,977人（平成11年比の30日以内死者数）と算定しており、国土交通省の施策が大きな効果を発現しているものと考えられるところである。

第3章 道路交通安全施策に関する取組状況とその評価

1. 道路交通環境の整備

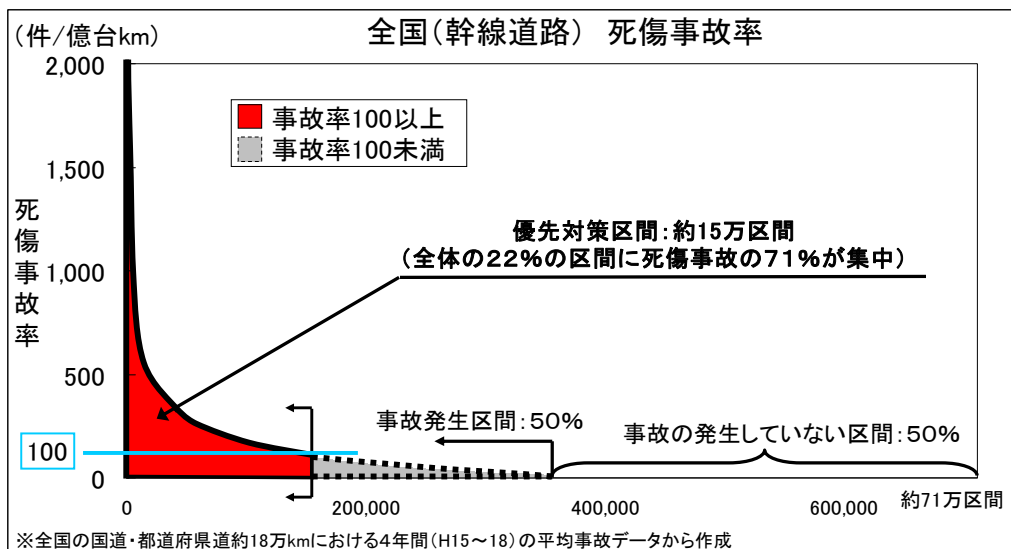
(1) 施策の背景・内容・取組状況

道路交通安全の整備事業においては、交通事故の発生件数等が依然として厳しい状況にあることを受け、幹線道路における「事故危険箇所」及び「事故ゼロプラン」による対策、生活道路における「あんしん歩行エリア」による対策、通学路における「緊急合同点検」及び「通学路交通安全プログラム」による対策を主な取組として推進し、道路の安全性の向上を図った。

施策① 幹線道路の交通安全施策

1) 施策の背景と経緯

全国の国道・都道府県道においては、交通事故の発生状況と発生箇所の交通量等を統合したデータベースが整理されている。このデータベースを用いて全国の幹線道路 18 万キロを約 71 万の区間に分割し、各区間の死傷事故率（区間内で発生した死傷事故件数を区間の走行台キロで除した値）を算出した結果、下図に示すように全体の約 2 割の区間に死傷事故全体の約 7 割が集中していることから、幹線道路の交通安全施策においてはデータに基づく対策箇所を選定し、対策を実施していくことが重要である。



【図 3-1-1】 全国の幹線道路における死傷事故率

幹線道路における交通安全施策では、平成 15 年から展開している事故危険箇所の指定に加え、平成 22 年からは事故ゼロプランを展開し、死傷事故率等のデータや地域の意見を踏まえて抽出した危険箇所への重点的な対策を実施している。

年代	長期計画	交通安全施策	
平成15年	第1次 社会資本整備重点計画 (H15~19)	事故危険箇所 (H15~19) ・死傷事故率が高い箇所や、交通事故が多発する恐れが大きいと認められる箇所を指定。 3,956箇所を指定	交差点等の安全対策 ・直轄国道では、死傷事故率等データや地域住民の指摘等を踏まえ、重点的・集中的に対策を実施する「事故ゼロプラン」を推進。 事故ゼロプラン (事故危険区間)(H22~) 13,494箇所を選定 (H27.1現在)
平成20年	第2次 社会資本整備重点計画 (H20~24)	事故危険箇所 (H20~24) 3,396箇所を指定	
平成24年	第3次 社会資本整備重点計画 (H24~28)	事故危険箇所 (H24~28) 3,490箇所を指定	
平成27年	第4次 社会資本整備重点計画 (H27~32)	事故危険箇所 ※選定中	

※平成27年9月に第4次社会資本整備重点計画が閣議決定され、第3次社会資本整備重点計画は廃止されているが、今回の評価書では第2次、第3次社会資本整備重点計画に基づくこれまでの取り組みについて評価を行う。

【図3-1-2】 幹線道路の交通安全施策の経緯

2) 平成22年度の政策レビューにおける課題と方向性

平成22年度の政策レビューでは、幹線道路の交通安全施策について、第1次社会資本整備重点計画において指定した事故危険箇所の死傷事故抑止率が目標値を達成したと評価した上で、引き続き「事故危険箇所」のような事故発生の危険性が高い区間を中心として同様の交通安全対策を進めていく必要があるとされている。

その際、厳しい予算状況を踏まえ、交通安全対策の投資効率をさらに高めていくために、事故データ等の分析や市民との協働を通じて、集中的に対策を講じるべき事故発生の危険性が高い特定の区間（事故危険区間）を選定し、重点的に事業を実施するとともに、事故危険区間であることの認識を市民と共有することにより事故対策効果の向上を図る「事故ゼロプラン（事故危険区間重点解消作戦）」を関係機関とも連携しながら推進し、また、「事故危険箇所」における取組において蓄積した対策効果データ等を活用し、事故要因に即した特に効果の高い事故対策を選択し、実施することとしている。

3) 施策①(a)「事故危険箇所」の取組状況

前述の通り、全国の国道・都道府県道における交通事故が特定の箇所に集中して発生しているという特徴を踏まえ、幹線道路において集中的な交通事故対策を実施することを目的に、警察庁と国土交通省が合同で、死傷事故率が高く、又は死傷事故が多発している交差点や単路部を「事故危険箇所」として指定し、都道府県公安委員会と道路管理者が連携した対策を実施している。

平成 15 年の取組開始から、これまでに 3 回（平成 15 年、21 年、25 年）事故危険箇所の選定を行っており、現在は平成 25 年 7 月に、下記の基準によって選定した対策必要箇所 3,490 箇所について、対策の実進を進めているところである。

- ①過去 4 年平均における平均的な交通事故発生状況について以下の条件を全て満たす箇所
 - ・ 死傷事故率が 100 件／億台キロ以上
 - ・ 重大事故率が 10 件／億台キロ以上
 - ・ 死亡事故率が 1 件／億台キロ以上
- ②地域の課題や特徴を踏まえ、特に緊急的、集中的な対策が必要な箇所

【図 3-1-3】 事故危険箇所の選定の考え方

なお、事故危険箇所における交通事故対策は、第 9 次交通安全基本計画及び第 3 次社会資本重点整備計画に位置づけられており、社会資本整備重点計画においては、「道路交通安全の安全強化に関する指標」として、道路交通による事故危険箇所の死傷事故抑止率の目標値が設定されている。

<第 9 次交通安全基本計画（平成 23 年度～平成 27 年度）より抜粋>

イ 事故危険箇所対策の推進

特に事故の発生割合の大きい幹線道路の区間等を事故危険箇所として指定し、都道府県公安委員会と道路管理者が連携して集中的な事故抑止対策を実施する。事故危険箇所においては、信号機の新設・高度化、歩車分離信号の運用、道路標識の高輝度化等、歩道等の整備、交差点改良、視距の改良、付加車線等の整備、中央帯の設置、バス路線等における停車帯の設置及び防護さく、区画線等の整備、道路照明・視線誘導標等の設置等の対策を推進する。

<第 3 次社会資本整備重点計画（平成 24 年度～平成 28 年度）より抜粋>

(3) 交通安全の確保

①道路交通

- ・ 幹線道路のうち事故の危険性が高い箇所における重点的な事故対策の実施（特に、歩行者・自転車事故等が多発する交差点等の対策）

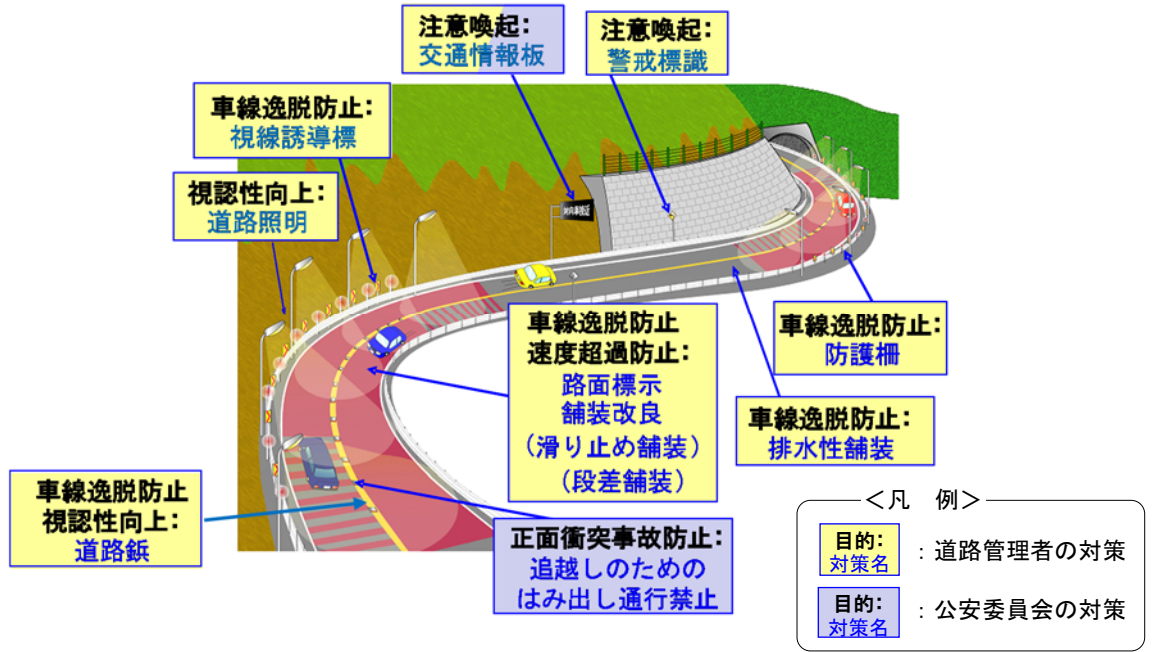
<道路交通の安全強化に関する指標>

○道路交通による事故危険箇所の死傷事故抑止率

【－（H23 年度末） →約 3 割抑止（H28 年度末）】

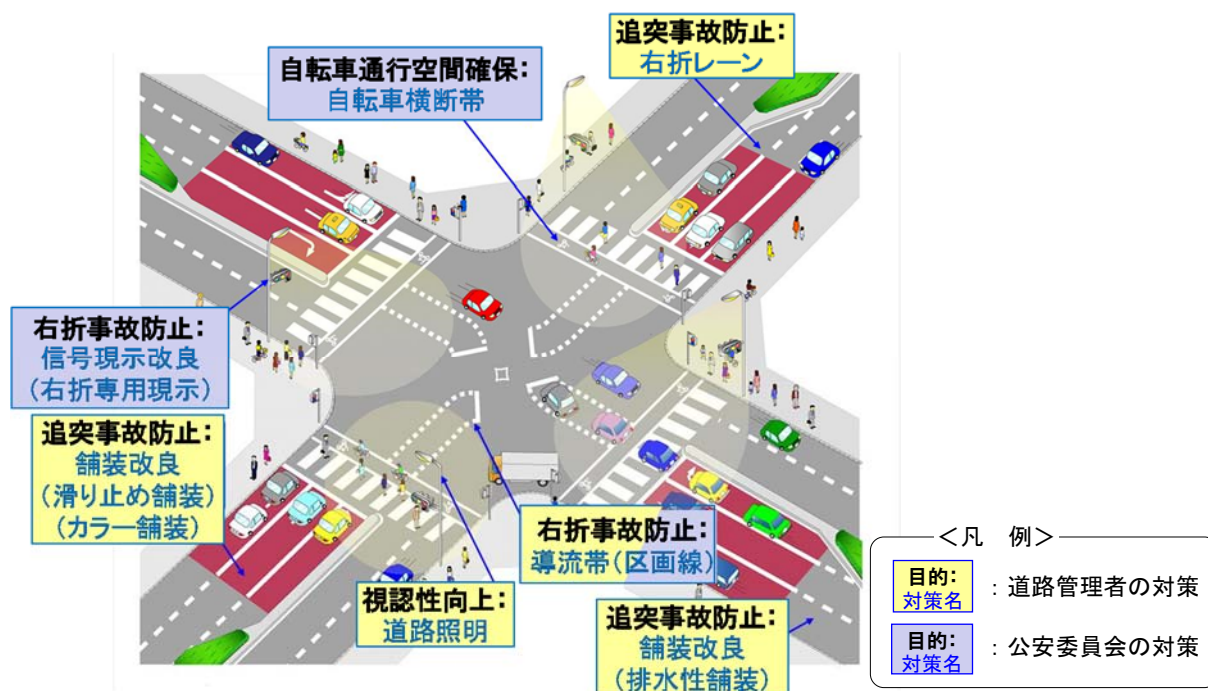
■主な対策内容

事故危険箇所における対策は、都道府県公安委員会と連携を図りながら実施している。そのうち道路管理者の主な対策内容としては、舗装改良や路面標示、道路鋏、視線誘導標、防護柵、道路照明等の設置等、交差点部では舗装改良、右折レーン、道路照明の設置等が挙げられる。



対策名	目的	対策のねらい
警戒標識	注意喚起	カーブにより前方を確認し難いため十分に確認しないまま走行し直進車両が路外へ逸脱する事故に対し、注意を喚起するために実施する。
視線誘導標	車線逸脱防止	カーブ等により前方の道路線形を確認し難く十分に確認しないまま走行し直進車両が路外へ逸脱する事故に対し、前方の道路線形を認識しやすくする。
車両用防護柵		直進車両が路外や対向車線へ逸脱することを防ぐ。
舗装改良 ・排水性舗装	車線逸脱防止 速度超過防止	雨天時の水はけが悪いため滑りやすく、前方車両の急減速や急停止に気付いても回避が間に合わずに衝突する事故に対し、制動停止距離の短縮を図る。
路面標示 舗装改良 ・滑り止め舗装 ・段差舗装		カーブ等により前方を確認し難いため十分に確認しないまま走行し直進車両が路外へ逸脱する事故に対し、注意を喚起する。 前方車両と、後続車両が衝突する事故に対し、滑り止め舗装による制動停止距離の短縮を図る。また、段差舗装によって走行速度を抑制するように注意喚起する。
道路鋏	車線逸脱防止 視認性向上	カーブ等により前方の道路線形を確認し難く対向車線へ逸脱する、漫然運転や居眠り等により車線を逸脱する、又は追越しのため対向車線にはみ出して走行して対向車両と衝突する事故に対し、前方の道路線形を認識しやすくする、振動により車線逸脱を認識させる、又は追越しを抑制する。
交通情報板	注意喚起	カーブ等により前方の線形を確認し難く、対向車線へ逸脱する直進車両と、対向直進車が衝突する事故に対し、注意を喚起する。
道路照明	視認性向上	照明の設置により道路上の視認性を向上する。

【図 3-1-4】 事故危険箇所における主な対策内容（単路部）



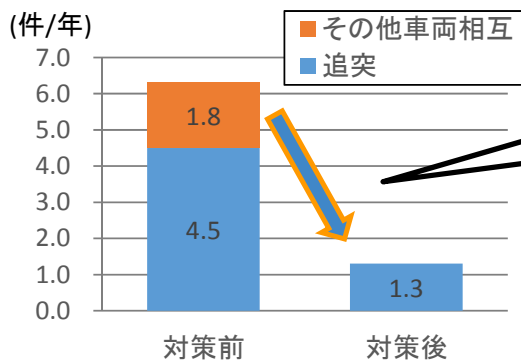
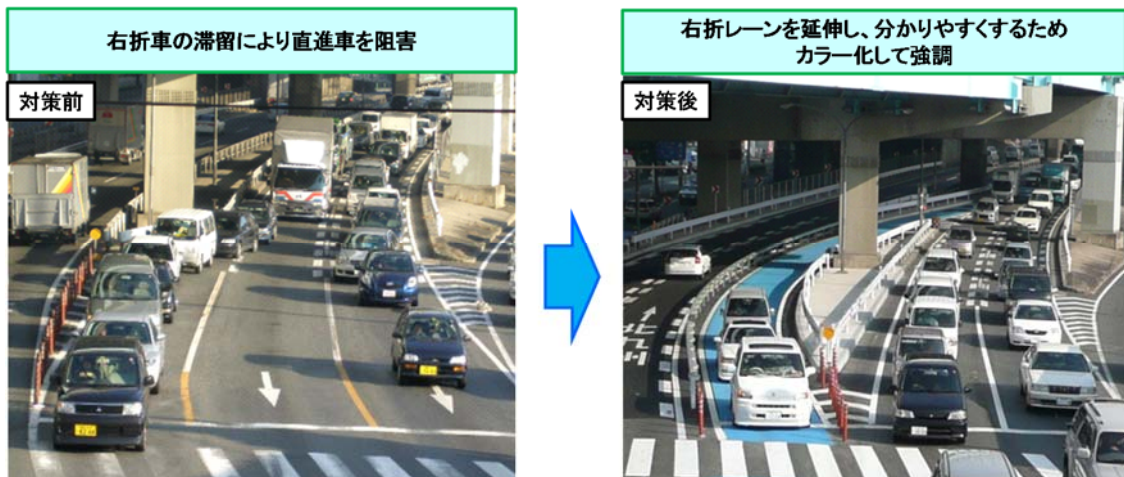
対策名	目的	対策のねらい
右折レーン		本線直進車の通行を妨げる右折待ち車両と、後続直進車が衝突する事故に対して、右折待ち車両と直進車両を分離する。
舗装改良 ・排水性舗装 ・滑り止め舗装 ・カラー舗装	追突事故防止	前方車両と、後続車両が衝突する事故に対し、排水性舗装（雨天時の水はけ向上）や滑り止め舗装により制動停止距離の短縮を図る。また、カラー舗装により交差点の存在を運転者に認識させる。
導流帯 （区画線）	右折事故防止	右折時の通行すべき位置が不明確なため、ショートカット等で速度が高くなる、高くなったことで安全確認が不十分になる、又は待機位置が不適切になり対向車線や横断歩道及び横断歩道付近を確認し難くなった右折車両と、対向直進車や自転車とが衝突する事故に対し、右折時の通行すべき位置を明確にする。
道路照明	視認性向上	照明の設置により道路上の視認性を向上する。

【図 3-1-5】 事故危険箇所における主な対策内容（交差点部）

【事例】 右折車線の延伸等により直進車の阻害を低減し、事故が減少（福岡県福岡市）

当該交差点では、右折レーン長の不足により直進車線まで延びた右折待ち車両の列に直進車が追突する事故が発生していた。このため、十分な右折レーン長を確保するための対策として右折レーンの延伸を行うとともに、運転者に対して右折レーンの存在を強調するため、舗装のカラー化を行った。

対策後は右折車の滞留による直進車の阻害を低減し、追突・進路変更時の事故を約6割削減するなどの効果が確認されている。



追突・進路変更時の事故が約6割減少

※対策前：H15～H18の事故件数の平均値
対策後：H20～H22の事故件数の平均値

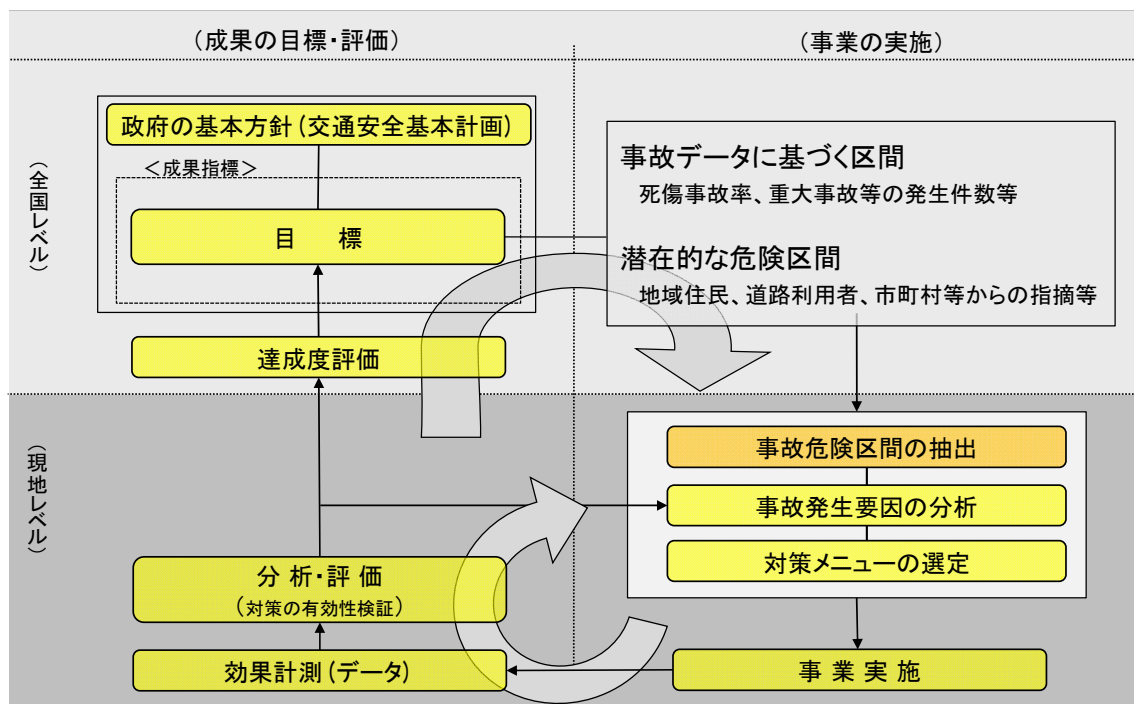
【図 3-1-6】 事故危険箇所の対策事例

4) 施策①(b)「事故ゼロプラン」の取組状況

厳しい財政状況の中で、必要な道路整備を進めていくためには、限られた予算を効率的・効果的に執行し、成果を上げていくことが重要となる。このため、データ等に基づく「成果を上げるマネジメント」の取組みを導入し、交通安全分野における「成果を上げるマネジメント」を『事故ゼロプラン（事故危険区間解消作戦）』として平成 22 年度より展開している。

事故ゼロプランでは、「選択と集中」、「市民参加・市民との協働」をキーワードとして、事故データや地方公共団体・地域住民からの指摘等に基づき交通事故の危険性が高い区間（事故危険区間）として全国で 13,494 区間を選定（平成 27 年 1 月現在の直轄国道）し、対策を推進しているところである。

対策の実施にあたっては、地域住民への注意喚起や事故要因に即した対策を重点的・集中的に講じることにより効率的・効果的な交通事故対策を推進するとともに、完了後はその効果を計測・評価しマネジメントサイクルにより逐次改善を図っている。



【図 3-1-7】 事故ゼロプランのマネジメントサイクル

なお、事故ゼロプランの推進については、第9次交通安全基本計画及び第3次社会資本整備重点計画に位置づけられている。

<第9次交通安全基本計画（平成23年度～平成27年度）より抜粋>

ア 事故ゼロプラン（事故危険区間重点解消作戦）の推進

交通安全に資する道路整備事業の実施に当たって、効果を科学的に検証しつつ、マネジメントサイクルを適用することにより、効率的・効果的な実施に努め、少ない予算で最大の効果を獲得できるよう、次の手順により「事故ゼロプラン（事故危険区間重点解消作戦）」を推進する。

- (ア) 全国の国道・都道府県道における死傷事故は特定の区間に集中していることを踏まえ、死傷事故率の高い区間や地域の交通安全の実情を反映した区間等、事故の危険性が高い特定の区間を第三者の意見を参考にしながら選定する。
- (イ) 地域住民に対し、事故危険区間であることの注意喚起を行うとともに、事故データより、卓越した事故類型や支配的な事故要因等を明らかにした上で、今後蓄積していく対策効果データを活用しつつ、事故要因に即した効果の高い対策を立案・実施する。
- (ウ) 対策完了後は、対策の効果を分析・評価し、必要に応じて追加対策を行うなど、評価結果を次の新たな対策の検討に活用する。

<第3次社会資本整備重点計画（平成24年度～平成28年度）より抜粋>

○実施すべき事業・施策

（幹線道路における交通安全対策）

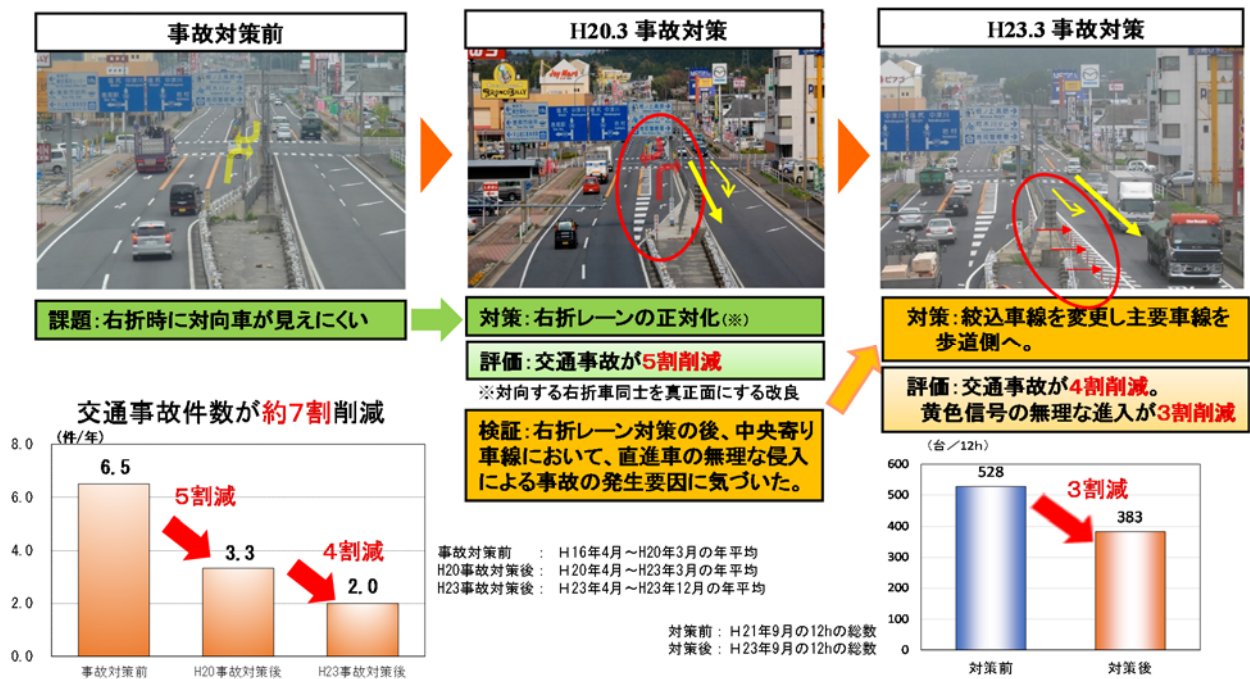
事故ゼロプランの推進など、市民参加・市民との協議のもと効果的・効率的に事故対策を推進することとし、事故の危険性が高い箇所等について重点的に対策を実施し、交通事故のない社会を目指す。（以下略）

【事例】 継続的に PDCA サイクルを回し、安全性を継続的に向上（岐阜県恵那市）

当該交差点は、国道が交差する主要交差点であり、対策前は交通事故が多く発生していたが、対策の検討、実施、及び対策後の評価と検証を受けた新たな対策を実施する等、PDCA サイクルによって安全性を継続的に向上している。

平成 20 年には右直事故（右折中の車両と対向車線を直進してくる車両との事故）と追突事故が多いことに着目し、右折車の待機位置から対向直進車を確認しやすくするために右折レーンの正対化（対向する右折車同士を真正面にする改良）を行い、事故減少の効果が確認された。

さらに、対策効果の検証後、平成 23 年には中央寄り車線における直進車の無理な進入による事故を防止するための対策として絞込車線を変更に主要車線を歩道側へ、主交通車線を追越車線から走行車線に転換するなど、継続的な対策実施の結果、対向車の視認性の向上や、黄色信号無視台数の減少等の効果が認められ、右折時の事故や追突事故が減少した。



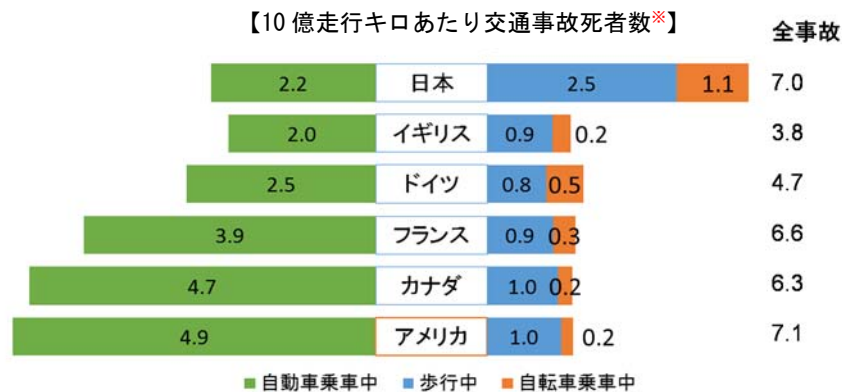
【図 3-1-8】 事故ゼロプランの対策事例

施策② 生活道路の交通安全施策

1) 施策の背景と経緯

日本は主な欧米諸国と比べ、自動車乗車中の死者は少ないが、歩行中・自転車乗用中の死者は最も多い。また、年間の交通事故死者数のうち、歩行中・自転車乗用中の死者が約 5 割を占め、そのうち約 5 割が自宅から 500m 以内の場所で発生している。

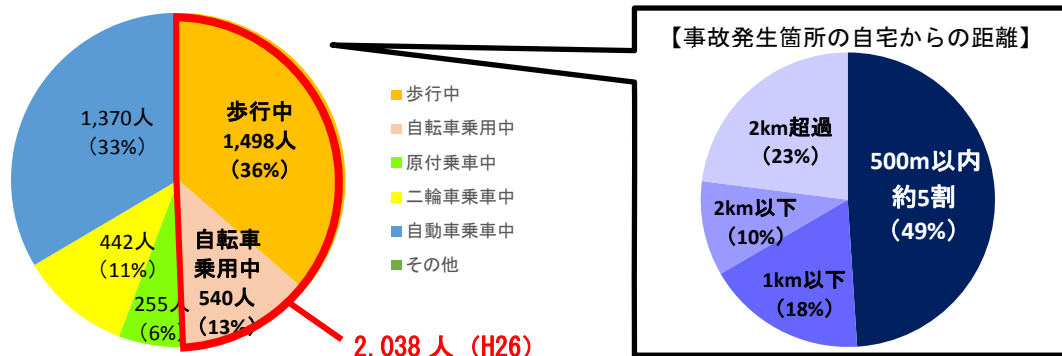
このため、生活道路において「人」の視点に立った交通安全対策を推進していく必要があり、科学的データや、地域の顕在化したニーズ等に基づき抽出した交通事故の多いエリアにおいて、国、自治体、地域住民等が連携し、子どもや高齢者等が安心して通行できる道路空間の確保を図る必要がある。



※30日以内死者数
出典)平成27年度交通安全白書

【図3-1-9】日本と欧米諸国の10億走行台キロあたりの交通事故死者数

【交通事故死者数※4,113人(H26)の内訳】



※24時間死者数
出典)交通事故データ(ITARDA)(平成26年データ)

【図3-1-10】交通事故死者数の状態別内訳と事故発生箇所

生活道路の交通安全施策では、歩行者や自転車の安全確保を目的として、面的・総合的な対策を推進するべく、都道府県公安委員会と連携して平成 15 年から「あんしん歩行エリア」による対策を実施している。また、平成 23 年から都道府県公安委員会において「ゾーン 30」の整備を実施している。

年代	生活道路の交通安全施策	
S56	コミュニティ道路の整備(補助事業対象化)(S56～) 生活道路における通過交通の排除など、快適な生活環境の創造をもたらす事を目的とし、自動車の速度を抑制する措置を講じ、交通事故を防止し、歩行者にとって安全かつ安心な通行空間とした道路整備を実施。	
S59		
H8	コミュニティ・ゾーン形成事業(H8～) 公安委員会による速度規制等とあわせて、道路管理者によるコミュニティ道路等の面的整備を実施。(道路管理者と交通管理者の連携)	道路構造令改正(H13) 凸部、狭さく部等を位置づけ(第31条の2)
H12		
H13		
H15	あんしん歩行エリアの整備(H15～19) 公安委員会の速度規制等とあわせて、歩道の設置等の歩行者優先のみちづくりを面的・総合的に実施。 796地区を指定。	交通規制基準改正(H21) 生活道路の最高速度は原則30km/h
H20 H21	あんしん歩行エリアの整備(H20～24) 582地区を指定。	
H23 H24 H26		ゾーン30の整備(H23～) ・1,827箇所(整備(H26末)) ・H28までに3000箇所整備目標

【図 3-1-11】 生活道路の交通安全施策の経緯

2) 平成 22 年度の政策レビューにおける課題と方向性

平成 22 年度の政策レビューでは、第 1 次社会資本整備重点計画において指定したあんしん歩行エリア 796 地区のうち、計画期間内に対策が完了した地区が 24%であったことを踏まえ、対策を進める上の課題として予算面や地域住民との合意形成等が挙げられている。また、死傷事故率についても目標値を下回ったことから、「あんしん歩行エリア」を中心とする生活道路対策を効果的・効率的に進めていくためには、計画段階からワークショップなどを通じて、地域住民が主体的に対策の必要性や効果を理解し、事故に関するデータを科学的に分析すること等により、事故の発生状況や特徴に応じた的確な事故対策の立案が必要であるとされている。

また、このため、人優先の安全・安心な歩行空間の整備を目指すという視点に立ち、地域住民と一体となった検討体制づくりや合意形成に関わるノウハウの収集・提供、学識経験者・専門家との連携体制の構築支援、技術的知見の分析・提供等を実施することにより各地域の取組を支援していくこととしている。

3) 施策②(c)「あんしん歩行エリア」の取組状況

生活道路において人優先の考えの下、面的かつ総合的な交通事故対策を集中的に実施することを目的に、交通事故の死傷事故の発生割合が高く、緊急に歩行者・自転車の安全対策が必要な地区を「あんしん歩行エリア」として平成21年3月に582エリアを指定し、都道府県公安委員会と道路管理者が連携して、面的かつ総合的な事故対策を実施した。

あんしん歩行エリアの指定条件

- 人口集中地区であること。
- 歩行者・自転車関連事故件数が12.65件/km²年以上の箇所
- 平成24年までに事業完了見込みの箇所

【図3-1-12】 あんしん歩行エリアの指定条件

なお、あんしん歩行エリアによる交通安全対策については、第9次交通安全基本計画及び第2次社会資本整備重点計画に位置づけられている。

<第9次交通安全基本計画（平成23年度～平成27年度）より抜粋>

ア 生活道路における交通安全対策の推進

「あんしん歩行エリア」を中心とする歩行者・自転車に係る死傷事故発生割合が大きい生活道路において、都道府県公安委員会及び道路管理者が連携し、歩道整備、車両速度の抑制、通過交通の抑制等の面的かつ総合的な事故抑止対策を、地域住民の主体的参加の下で実施する。このため、計画策定の段階から地域住民が参画し、ワークショップなどを通じて地域住民自らの課題として認識するとともに、関係者間での合意形成の下、様々な対策メニューの中から地域の実情を踏まえた適切な対策を選択して、その実施に取り組む。

～略～

道路管理者においては、歩道の整備等により、安心して移動できる歩行空間ネットワークを整備する経路対策、ハンプ、クランク等車両速度を抑制する道路構造等により、歩行者や自転車の通行を優先するゾーンを形成するゾーン対策、外周幹線道路の交通を円滑化するための交差点改良やエリア進入部におけるハンプ・狭さくの設置等によるエリア内への通過車両の抑制対策を実施する。

<第2次社会資本整備重点計画（平成20年度～平成24年度）より抜粋>

<交通安全施設等整備事業>

3. 今後取り組む具体的な施策

(1) 歩行者・自転車対策及び生活道路対策の推進

生活道路において人優先の考えの下、あんしん歩行エリアにおける面的な交通事故対策を推進するとともに、少子高齢社会の進展を踏まえ、歩行空間のバリアフリー化及び通学路における安全・安心な歩行空間の確保を図る。（以下略）

○あんしん歩行エリア内の歩行者・自転車死傷事故抑止率

【H24年までに対策実施地区における歩行者・自転車死傷事故件数について

約2割抑止】

(注)あんしん歩行エリア：歩行者・自転車死傷事故発生割合が高く、面的な事故抑止対策を実施すべき地区であり、市区町村が主体的に対策を実施する地区について、警察庁と国土交通省が指定するもの。

■主な対策内容

あんしん歩行エリアでは、人優先の考えに基づき、主に以下の3つの観点から対策を実施している。

1. 歩行者・自転車を優先するゾーンの形成

住宅地、商業地等の生活道路において、歩行者や自転車の安全・快適な利用を特に優先するため、住宅地区内の速度規制、クランクやハンプ等の車両速度を抑制する構造を有する道路整備を面的に実施し、歩行者や自転車優先のゾーンを形成する。

2. 歩行者空間ネットワークの整備

歩行者や自転車の安全を確保するためには、歩行者・自転車・自動車の適切な分離や安全・安心な歩行空間の確保を図ることが必要であり、歩道の整備や路肩の拡幅等により、ネットワークとしての歩行空間を確保する。

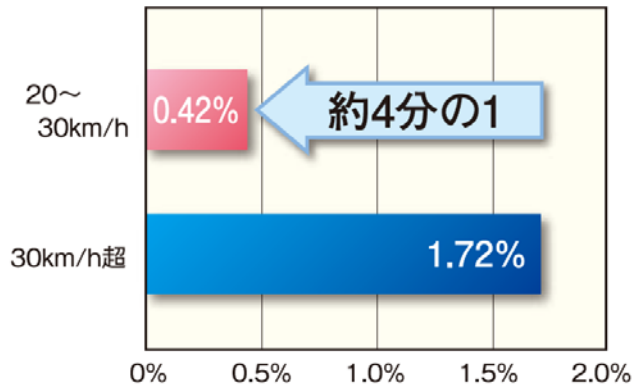
3. 外周幹線道路の通行を円滑化

交差点の改良、信号機の高度化・改良(公安委員会)等の外周幹線道路対策により、外周幹線道路の交通円滑化を図り、エリア内への通過車両を抑制する。



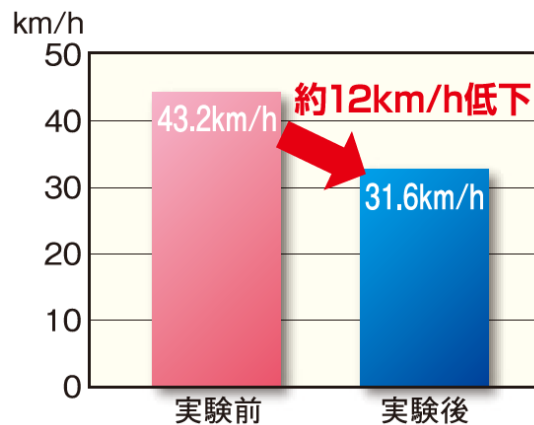
【図 3-1-13】 あんしん歩行エリアの施策概要

交通事故に遭った際の死亡事故率は、車両の危険認知速度が 30km/h を越えると高くなることから、生活道路を通行する車両の速度を 30km/h 以下に抑えることが望ましく、生活道路利用者の安全性向上を図る上では、通過交通の抑制や、ハンプ等の設置による走行車両の適切な速度抑制の促進が重要となる。



出典) 国土交通省資料 (交通事故データ (ITARDA: 平成 25 年データ) より作成)

【図 3-1-14】 死亡事故率と危険認知速度の関係



注) ハンプ通過後の速度 (通過後 20m 区間の平均)
 出典) 速度調査と意識調査からのハンプ設置に関する走行状況の把握
 (大橋・鬼塚・木村、第 34 回交通工学研究発表会論文集、2014. 8)

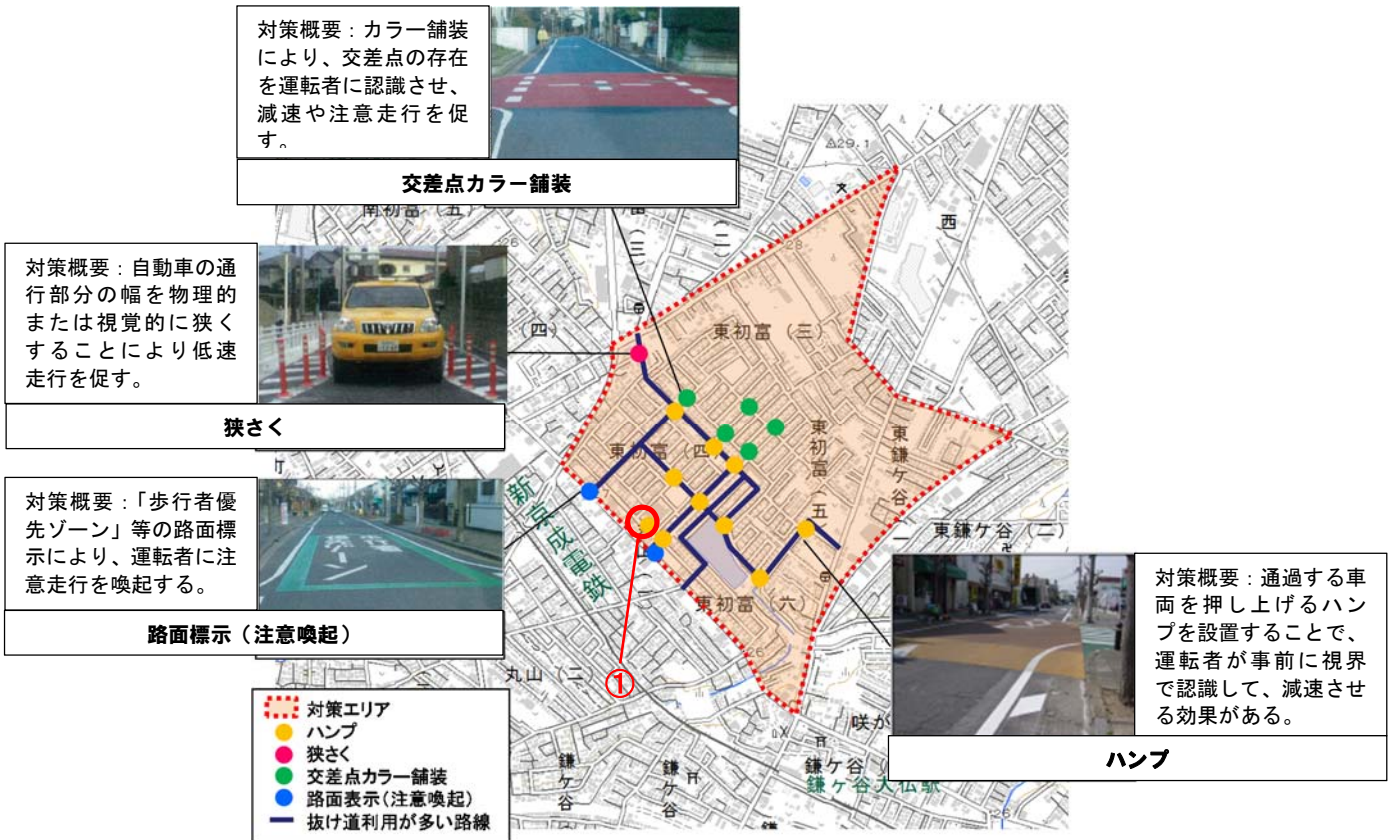
【図 3-1-15】 ハンプ設置による車両の走行速度の変化

【事例】速度低減装置の設置とゾーン規制の連携により、事故を大幅削減（千葉県鎌ヶ谷市）

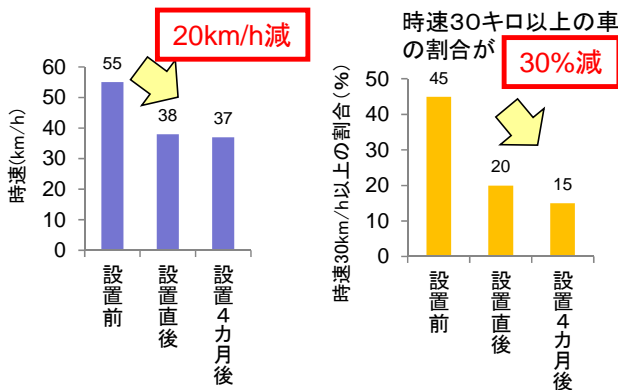
当該エリアでは、隣接する県道の交差点の慢性的な交通渋滞に伴い、渋滞を避けて通過交通が生活道路に流入しており、エリア内の車両の走行速度が高い状態であった。

交通事故データや地域住民へのヒヤリハットアンケートから、走行速度が高いことに加え、交差点付近の出会い頭事故が多い、一時停止（徐行）違反が多い等の特徴や、事故多発箇所及びヒヤリ多発箇所を把握し、ハンブや狭さくによる速度低減対策や、交差点のカラー化や路面標示による注意喚起等の対策を実施した。

対策にあたっては、公安委員会によるゾーン規制等と連携し、速度低減策や通過車両の抑制策を適切に実施することによって、走行速度の抑制や事故件数5割削減を実現した。

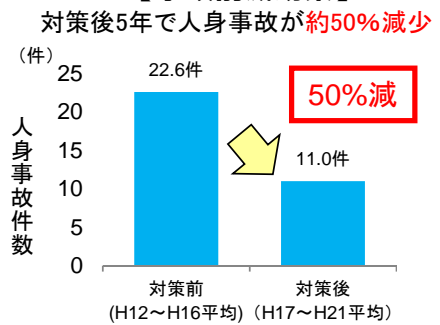


【速度抑制効果】



※地図上①のハンブ設置箇所における速度計測結果

【事故削減効果】



【図 3-1-16】 あんしん歩行エリアの対策事例

施策③ 通学路の交通安全対策

1) 対策の背景と経緯

平成 24 年 4 月に京都府亀岡市で発生した、登下校中の児童等の列に自動車が入り込む事故を始め、登下校中の児童等が死傷する事故が連続して発生したことを受けて、平成 24 年 11 月に文部科学省、警察庁と連携して通学路の緊急合同点検を実施し、この結果を受けた対策の実施及び継続的な安全性向上を推進している。

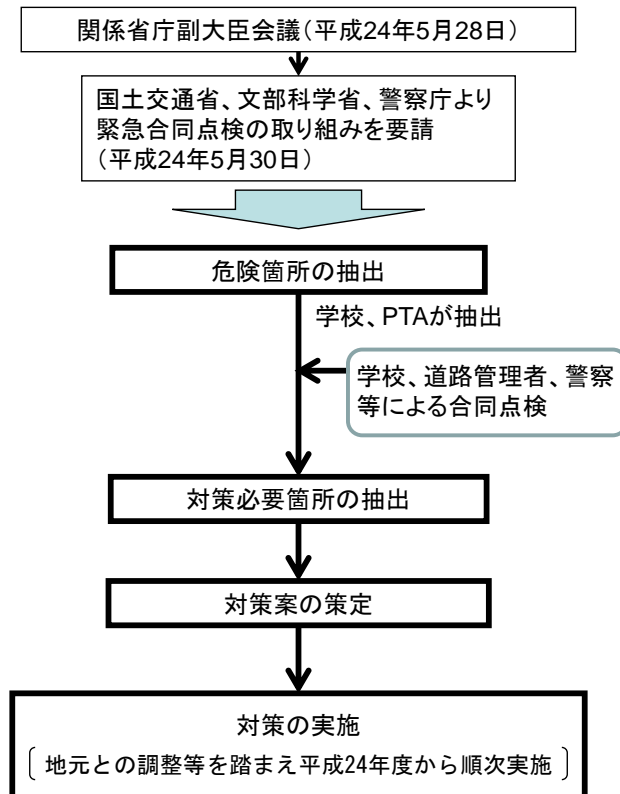
2) 施策③(d)「通学路の歩道整備」の取組状況

小学校、幼稚園、保育所及び児童館等に通う児童や幼児の通行の安全を確保するため、通学路等の歩道整備等を積極的に推進している。この際、市街地など歩道等の整備が困難な地域においては、路肩のカラー舗装や防護柵設置等の簡易な方法を含めて、安全・安心な歩行空間の創出を推進している。このほか、立体横断施設の整備などにより、通学路等の整備を図っている。

3) 施策③(e)「通学路緊急合同点検」の取組状況

平成 24 年に行われた緊急合同点検の結果を受けて全国で 74,483 箇所の対策必要箇所が抽出され、うち 45,060 箇所において道路管理者による対策を推進している。

《通学路の緊急合同点検の実施フロー》



【図 3-1-17】 通学路の緊急合同点検の実施フロー

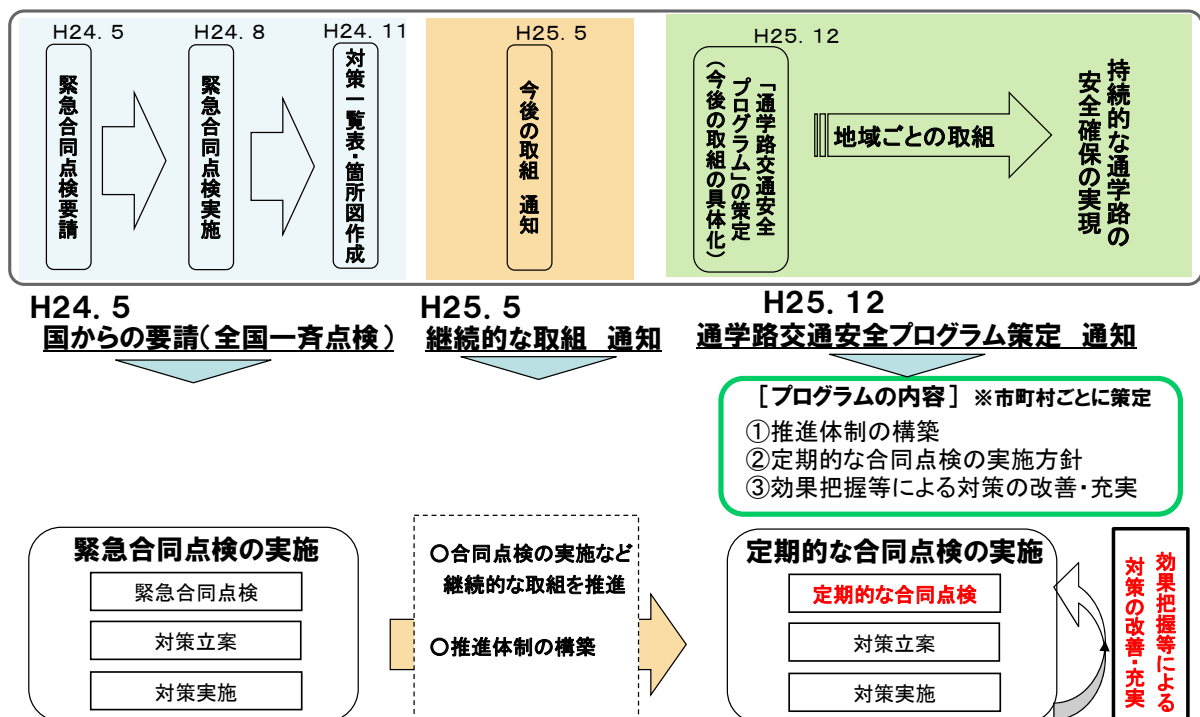
表 1 通学路緊急合同点検による対策必要箇所数と内訳（平成 26 年度末時点）

		箇所数
対策必要箇所数（全体数）		74,483 箇所
	うち道路管理者による対策箇所	45,060 箇所
	うち学校等による対策箇所	29,586 箇所
	うち警察による対策箇所	19,715 箇所

※1 箇所につき複数の機関・管理者が対策を実施する場合があるため、各対策箇所数の合計は全体数と一致しない。

4) 施策③(f)「通学路交通安全プログラム」の取組状況

通学路緊急合同点検を受けた対策の実施後も継続的な通学路の安全性の向上を図るため、地域において実情に応じた通学路の交通安全対策を着実かつ効果的に進めることを目的として、市町村ごとに「通学路交通安全プログラム」を策定し、学校・PTA と連携した定期的な合同点検の実施や、効果把握を踏まえた対策の改善・充実を推進している。



【図 3-1-18】 通学路交通安全プログラムの概要

なお、通学路における交通安全対策は、第 9 次交通安全基本計画及び第 3 次社会資本整備重点計画に位置付けられており、第 3 次社会資本整備重点計画においては、「道路交通の安全強化に関する指標」として通学路の歩道整備率の目標が設定されている。

<第9次交通安全基本計画（平成23年度～平成27年度）より抜粋>

イ 通学路等の歩道整備等の推進

小学校、幼稚園、保育所及び児童館等に通う児童や幼児の通行の安全を確保するため、通学路等の歩道整備等を積極的に推進する。この際、市街地など歩道等の整備が困難な地域においては、路肩のカラー舗装や防護柵設置等の簡易な方法を含めて、安全・安心な歩行空間の創出を推進する。このほか、押ボタン式信号機、歩行者用灯器等の整備、立体横断施設の整備、横断歩道等の拡充により、通学路等の整備を図る。

<第3次社会資本整備重点計画（平成24年度～平成28年度）より抜粋>

(3) 交通安全の確保

① 道路交通

- ・通学路やバス停周辺において、歩道設置のほか防護柵の設置やカラー舗装等即効性の高い対策も有効に活用するとともに、通学路において信号機、道路標識・標示を整備するなど安全な歩行空間を早期に確保

<道路交通の安全強化に関する指標>

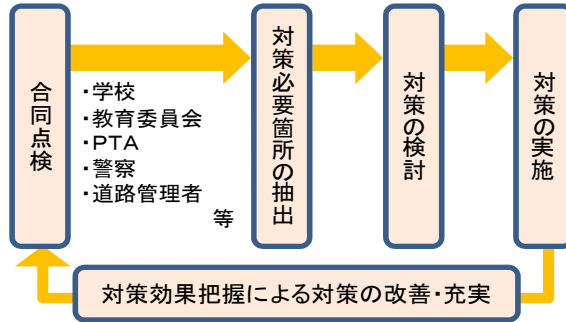
○通学路の歩道整備率 【51%（H22年度末） → 約6割（H28年度末）】

【事例】 合同点検結果に基づき継続的な通学路対策を実施（奈良県奈良市）

当該箇所では教育委員会や PTA 等による合同点検を行った結果、歩行者の通行スペースが狭いため自動車と接触する可能性が高く、歩道設置の必要性が確認された。

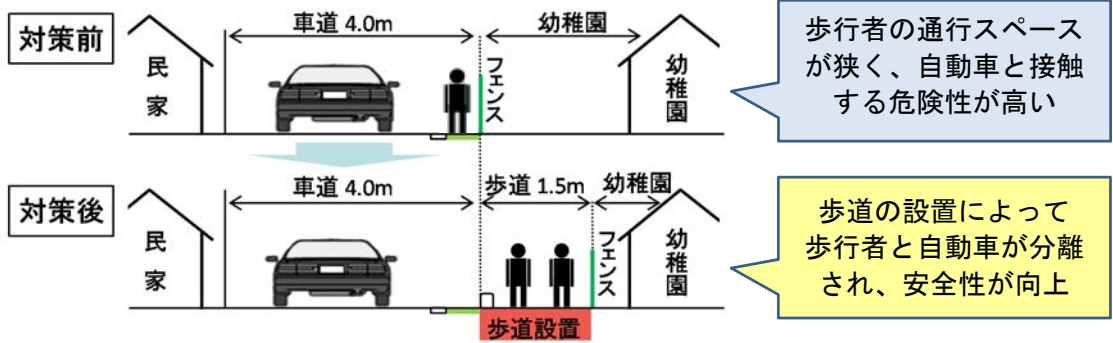
隣接する幼稚園の協力により用地を早期に確保し、迅速な整備によって通学児童の歩道通行が可能となり、安全性が向上した。

【継続的な通学路対策の仕組み】



学校、PTA等の連携による合同点検を実施、歩道設置を計画

歩道設置による通学児童の安全確保



【図 3-1-19】 通学路の交通安全対策事例

(2) 施策の評価

施策① 幹線道路の交通安全施策

施策①(a)「事故危険箇所」の取組に対する評価

事故危険箇所の取組の評価にあたっては、着実な取組がなされたか、また、事故対策の実施により死傷事故件数を抑止できたかの2つの視点から、評価指標はア) 事故危険箇所の対策完了箇所数、及びイ) 対策完了箇所における死傷事故抑止率とした。

ア) 事故危険箇所対策完了箇所数

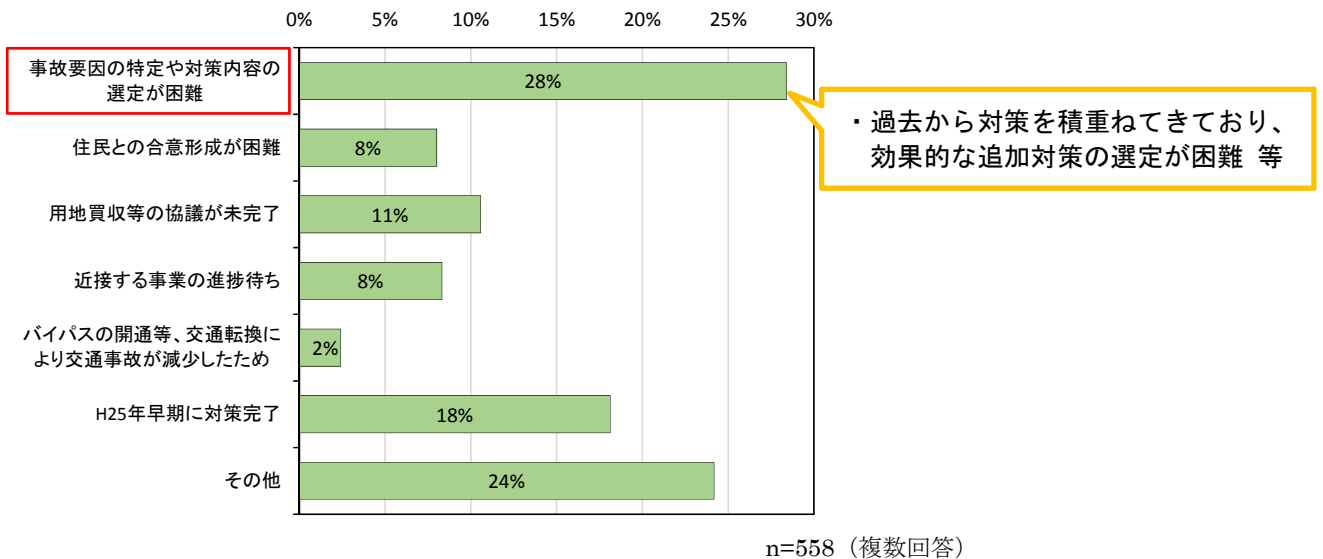
第2次社会資本整備重点計画にて指定された事故危険箇所(3,396箇所)について、対策完了箇所の割合は平成22年度では45%であったが、平成24年度では84%となっており、着実な取組がなされている。

第3次社会資本整備重点計画にて指定された事故危険箇所(3,490箇所)については、事業を推進中であり、対策完了箇所の割合は平成26年度末の時点で34%となっている。

表2 事故危険箇所の指定箇所数と対策完了箇所数

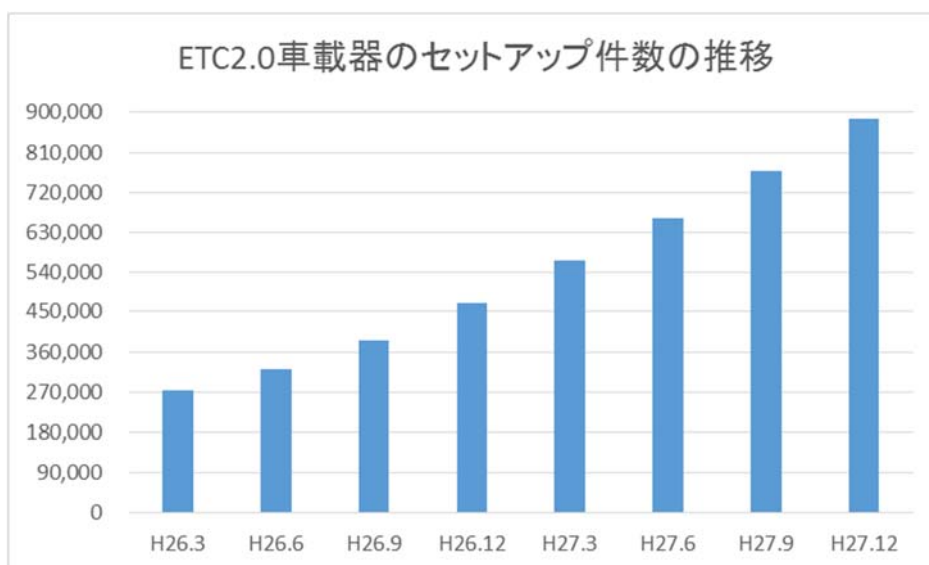
	指定箇所数	対策完了箇所数
第2次社会資本整備重点計画	3,396箇所 (H21年3月)	2,838箇所 (H24年度末)
第3次社会資本整備重点計画	3,490箇所 (H25年7月)	1,197箇所 (H26年度末)

ここで、平成24年度末時点で対策が完了しなかった558箇所の理由を調査すると、「事故要因の特定や対策内容の選定が困難」が約3割と最も多くなっている。



【図 3-1-20】 H24 までに対策が完了しなかった理由

現在、事故要因の分析や対策内容の選定への活用が期待される ETC2.0 プローブ情報量が伸びてきていることから、今後は ETC2.0 プローブ情報の急挙動データ（ヒヤリハット）を活用した事故危険箇所の抽出を行っていくことが考えられる。



出典) ETC 総合情報ポータルサイト

【図 3-1-21】 ETC2.0 車載器のセットアップ件数の推移

イ) 対策完了箇所における死傷事故抑止率

事故危険箇所の対策完了箇所の死傷事故抑止率については、社会資本整備重点計画において目標値が設定されている。

施策の目標	
● 第2次社会資本整備重点計画（平成20～24年）	→対策実施箇所における死傷事故件数を平成24年までに約3割抑止。
● 第3次社会資本整備重点計画（平成24～28年）	→道路交通による事故危険箇所の死傷事故を平成28年度末までに約3割抑止。

平成24年度の対策完了箇所における死傷事故抑止率は約4割であり、第2次社会資本整備重点計画目標値である約3割を達成した。第3次社会資本整備重点計画にて指定された事故危険箇所については現在対策の実進を進めているところであり、対策効果についても今後検証を行っていく。

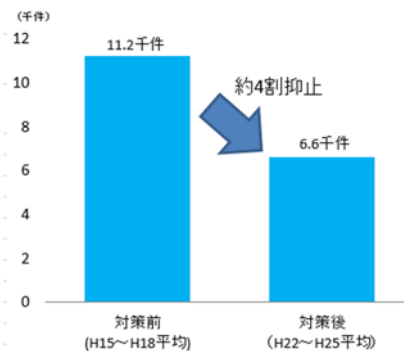
表 3 事故危険箇所の対策完了箇所における死傷事故抑止率※1

	平成24年度
成果実績	約4割抑止 ※2
目標値	約3割抑止 ※3

※1 死傷事故抑止率とは、対策完了箇所における対策実施前の事故件数と対策実施後の事故件数を比較した場合の減少率（=1-対策後の事故件数/対策前の事故件数）

※2 H20～H24に対策が完了した箇所の抑止率

※3 H20～H24の目標値



【図 3-1-22】 事故危険箇所の対策前後における死傷事故件数

施策①(b)「事故ゼロプランの取組」に対する評価

平成 22 年度の政策レビュー結果における課題と方向性を踏まえ、事故危険箇所による対策に加えて平成 22 年度から展開している事故ゼロプランによって、事故データ等を活用した危険区間の選定や対策を推進した。

事故ゼロプランの選定区間における対策着手箇所数は平成 22 年度には 2,592 箇所であったが、平成 26 年度では 7,374 箇所まで増加し、対策実施後も PDCA サイクルに従って事後評価や追加対策の検討等を実施することによって、マネジメントサイクルを適用した効率的・効果的な取組を拡大している。

表 4 事故ゼロプランの選定箇所における対策着手箇所数

	平成 22 年度	平成 26 年度
対策着手箇所数	2,592	7,374

事故ゼロプランは都道府県ごとに事故危険区間の選定や PDCA サイクルによる対策を進めており、対策完了箇所数や対策完了区間における事故件数の減少等の効果把握も進められている。今後は全国レベルでの進捗及び効果把握を行っていく。

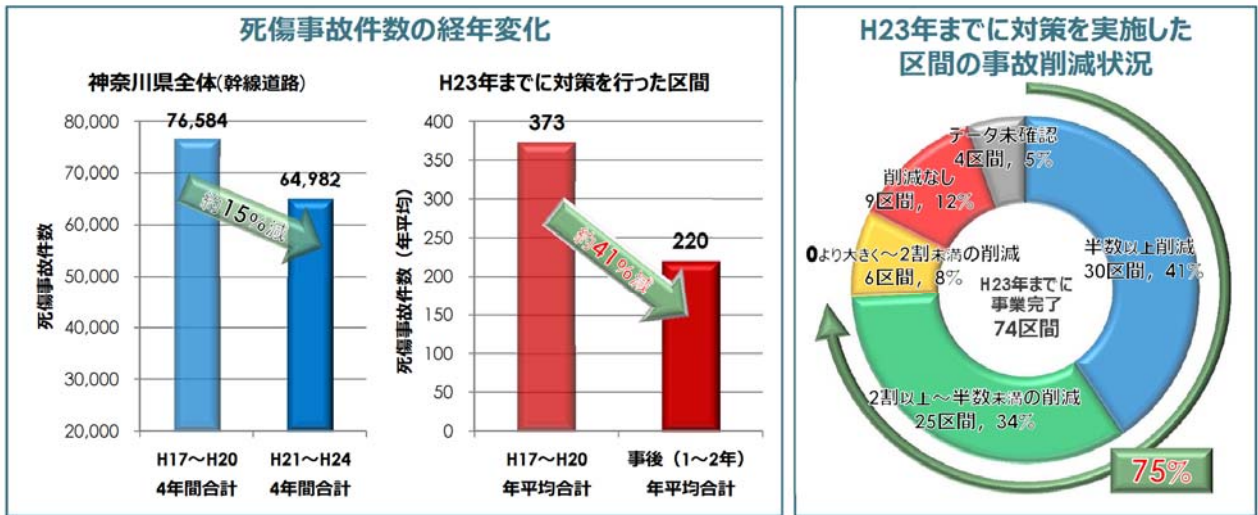
【都道府県別の事故ゼロプランの対策効果把握事例】

事故ゼロプランは、各都道府県単位で PDCA サイクルにそった対策の検討・実施を行っている。区間選定の方針や対策内容、対策後の効果把握等については第三者委員会において報告・検討されており、都道府県によって効果把握の方法にも違いが見られる。

対策箇所の個別のフォローアップや対策実施箇所数のほかに、県内の対策完了箇所における事故削減率により事故ゼロプラン全体の効果把握を行っている例として、以下に神奈川県事例を挙げる。

■ 神奈川県の対策完了箇所における効果

- ・ 神奈川県では道路管理者や警察、学識経験者等から構成される「神奈川県安全性向上委員会」を定期的に開催し、事故対策の各段階における状況の把握や課題・方向性の検討を行いながら、PDCA サイクルを実施している。
- ・ また、他の関連対策とともに、神奈川県事故ゼロプランの目標として、平成 22 年から 27 年までに「神奈川県内幹線道路の死傷事故件数を 2 割以上削減」を設定し、実現に向けた取組みを推進し、委員会において毎年の事故件数を報告することとしている。
- ・ 神奈川県内で H23 年までに対策を行った 74 区間では、対策完了前後を比較すると死傷事故率が約 41%減少しており、神奈川県全体の死傷事故件数よりも減少率が大きくなっている。内訳を見ると、74 区間のうち 7 割以上で目標とする「2 割以上の死傷事故削減」効果を発現している。



出典：第 12 回神奈川県安全性向上委員会資料

【図 3-1-23】 神奈川県の事故ゼロプランの効果把握状況

「施策② 生活道路の交通安全施策」

施策②(c)「あんしん歩行エリア」の取組に対する評価

あんしん歩行エリアの評価にあたっては、着実な取組がなされたか、また、事故対策の実施により死傷事故件数を抑止できたかの2つの視点から、評価指標はア) あんしん歩行エリア事業完了地区数、及びイ) 対策完了地区における歩行者・自転車死傷事故件数の削減率とした。

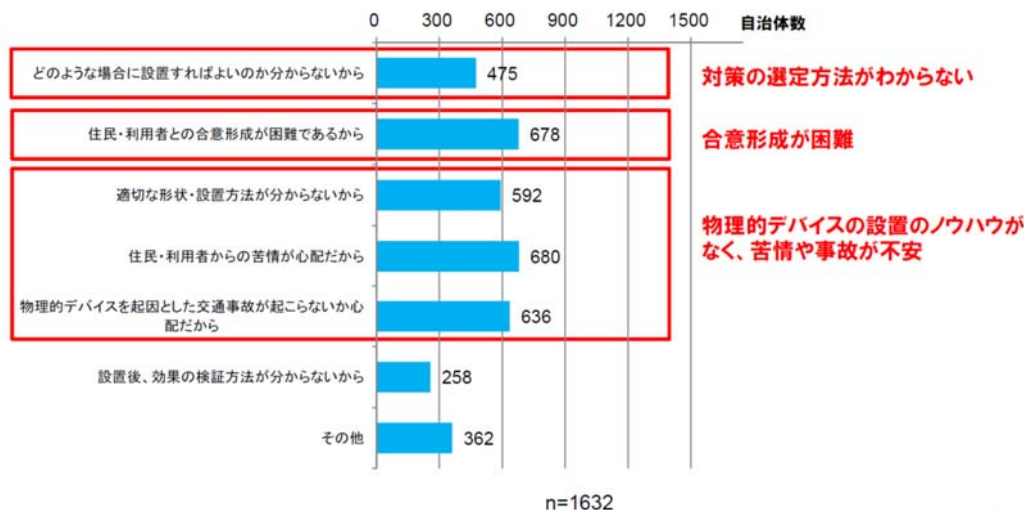
ア) あんしん歩行エリア事業完了地区数

平成21年3月に指定した582地区における対策完了地区の割合は、第2次社会資本整備重点計画の期間内(平成19～24年度)で36%であり、第1次社会資本整備重点計画の期間内(平成15～19年度)の対策完了割合(24%)よりも増加したが、全体の約6割のエリアで対策が完了しなかった。平成26年度の段階でも依然として全体の約4割が完了していない状況である。

表5 あんしん歩行エリアの対策完了地区数

あんしん歩行エリア地区数	対策完了地区数					
	平成21年度	平成22年度	平成23年度	平成24年度	平成25年度	平成26年度
582	8	41	102	210	293	332
(対策完了割合)	1.4%	7.0%	17.5%	36.1%	50.3%	57.0%

あんしん歩行エリアを含む生活道路対策においては、車両速度の抑制を目的としたランプ等の物理的デバイスの設置が有効な対策であるが、自治体への物理的デバイスの設置に関するアンケート調査(平成26年、国土交通省調査)によれば、これらの対策を検討する上で困難な理由として、「対策の設定方法がわからない」、「物理的デバイスに関するノウハウがなく苦情や事故が不安」、「合意形成が困難」等が挙げられている。



【図 3-1-24】 物理的デバイスの検討が困難な理由

現在これらの課題に対し、平成 26 年度から開催している「生活道路における物理的デバイス等検討委員会」においてランプ等の物理的デバイスの設置にかかる技術的知見や生活道路対策方法の選定、物理的デバイス等の設置にかかる理解の促進等について専門家を交えた審議を行うなど、取組みを進めているところである。

イ) 対策完了地区における歩行者・自転車死傷事故件数の削減率

あんしん歩行エリアの歩行者・自転車死傷事故件数の削減率については、第 2 次社会資本整備重点計画において目標値が設定されている。

施策の目標

- 第 2 次社会資本整備重点計画（平成 20～24 年）
 - 平成 24 年までにあんしん歩行エリア内の歩行者・自転車死傷事故件数について約 2 割抑止。

平成 23 年度までに対策を完了した地区における対策後の歩行者・自転車事故件数は、対策前と比較して 27.3%削減されており、第 2 次社会資本整備重点計画の目標値である約 2 割抑止を達成した。

表 6 あんしん歩行エリアの対策完了地区における事故削減率

あんしん歩行 エリア地区数	H23 までの対策完了地区における対策前後の事故件数		削減率
	対策前事故件数 (H16～H18 の平均)	対策後事故件数 (対策完了の翌年～ H24 の平均)	
582	3,359	2,442	27.3%

施策③ 通学路の交通安全対策

通学路の交通安全対策の評価にあたっては、着実な取組がなされたか否かを評価の視点とし、(d)通学路の歩道整備率、(e)通学路緊急合同点検対策箇所数、(f)通学路交通安全プログラム策定市町村数を指標とした。

施策③(d)「通学路の歩道整備」の評価

通学路の歩道整備率については、第3次社会資本整備重点計画において目標値が設定されている。

施策の目標

- 第3次社会資本整備重点計画（平成24～28年）
→通学路の歩道整備率を平成28年度末までに約6割。

通学路の歩道整備率は平成22年度には51%であったが、平成26年度には55%となり、第3次社会資本整備重点計画の目標値である約6割に向けて、着実に進んでいる。

表7 通学路の歩道整備率

	前期・社会資本整備重点計画 (H20～H24)		現・社会資本整備重点計画 (H24～H28)	
	平成23年度	平成24年度	平成25年度	平成26年度
整備実績	52.1%	53.2%	54.2%	55.0%

施策③(e)「通学路緊急合同点検」の取組に対する評価

通学路緊急合同点検による対策必要箇所全体のうち、平成26年度末までに約9割が完了した。また、道路管理者による対策必要箇所についても、同じく平成26年度末までに約9割が完了し、着実な取組がなされた。

表8 対策必要箇所の進捗状況（平成26年度末時点）

	箇所数	うち対策済み	
		箇所数	割合
対策必要箇所数（全体数）	74,483 箇所	66,404	(89%)
うち道路管理者による対策箇所	45,060 箇所	38,977	(87%)
うち学校等による対策箇所	29,586 箇所	29,107	(98%)
うち警察による対策箇所	19,715 箇所	18,939	(96%)

※1箇所につき複数の機関・管理者が対策を実施する場合がありますため、各対策箇所数の合計は全体数と一致しない。

施策③(f)「通学路交通安全プログラム」の取組に対する評価

平成 26 年度末までに 1,741 市町村のうち 1,078 市町村で通学路交通安全プログラムが策定された。全体の約 6 割が策定済みとなり、着実な取組がなされている。

(3) 評価のまとめ

施策① 幹線道路の交通安全施策

事故危険箇所においては、対策完了箇所の割合が 8 割を超え、死傷事故抑止率についても、目標を達成した。また、平成 22 年度の政策レビュー結果を反映し、事故危険箇所に加えて事故ゼロプランを推進し、効果的・効率的な取組を拡大した。

表 9 幹線道路の交通安全施策の評価結果

施策	評価結果
事故危険箇所	第 2 次社会資本整備重点計画にて指定された事故危険箇所について、対策完了箇所の割合は平成 22 年度は 45%であったが、平成 24 年度では 84%となり、着実な取組がなされた。 また、これらの対策が完了した箇所における死傷事故抑止率は約 4 割であり、第 2 次社会資本整備重点計画における目標値（約 3 割抑止）を達成した。
事故ゼロプラン	事故ゼロプランの選定箇所における対策着手箇所数は平成 22 年度では 2,592 箇所であったが、平成 26 年度では 7,374 箇所となり、着実な取組がなされた。

施策② 生活道路の交通安全施策

あんしん歩行エリアにおいては対策完了地区の割合は 4 割弱であり、対策が完了していないエリアが多く残っている。平成 22 年度の政策レビューや物理的デバイスの設置に関する自治体へのアンケート調査結果では、対策が進まない要因として住民との合意形成や技術面での課題が挙げられており、生活道路対策を推進していく上では、引き続きこれらの課題に取り組む必要がある。

表 10 生活道路の交通安全施策の評価結果

施策	評価結果
あんしん歩行 エリア	<p>第 2 次社会資本整備重点計画において指定した地区について、平成 24 年度時点の対策完了地区の割合は 36%であり、対策が完了していない区間が数多く残っている。</p> <p>平成 23 年度までの対策完了地区における歩行者・自転車死傷事故削減率は 27.3%であり、第 2 次社会資本整備重点計画における目標値（約 2 割抑止）を達成した。</p>

施策③ 通学路の交通安全対策

歩道整備率、緊急合同点検、通学路交通安全プログラムそれぞれにおいて、着実な取り組みがなされた。今後もこれらの取り組みを継続し、継続的な安全性の向上を図ることが重要である。

表 11 通学路の交通安全対策の評価結果

施策	評価結果
通学路の 歩道整備	<p>平成 22 年度における通学路の歩道整備率は 51%であったが、平成 26 年度では 55%となり、第 3 次社会資本整備重点計画における目標値（平成 28 年度末までに約 6 割）に向けて、着実に進んでいる。</p>
通学路 緊急合同点検	<p>平成 24 年度に実施した緊急合同点検による対策必要箇所のうち、平成 26 年度までに全体及び道路管理者による対策必要箇所ともに約 9 割の箇所で対策が完了し、着実な取組がなされた。</p>
通学路交通安全 プログラム	<p>平成 26 年度末までに全国の 1,741 市町村のうち、1,078 市町村で通学路交通安全プログラムが策定された。全体の約 6 割が策定済みとなり、着実な取組がなされている。</p>