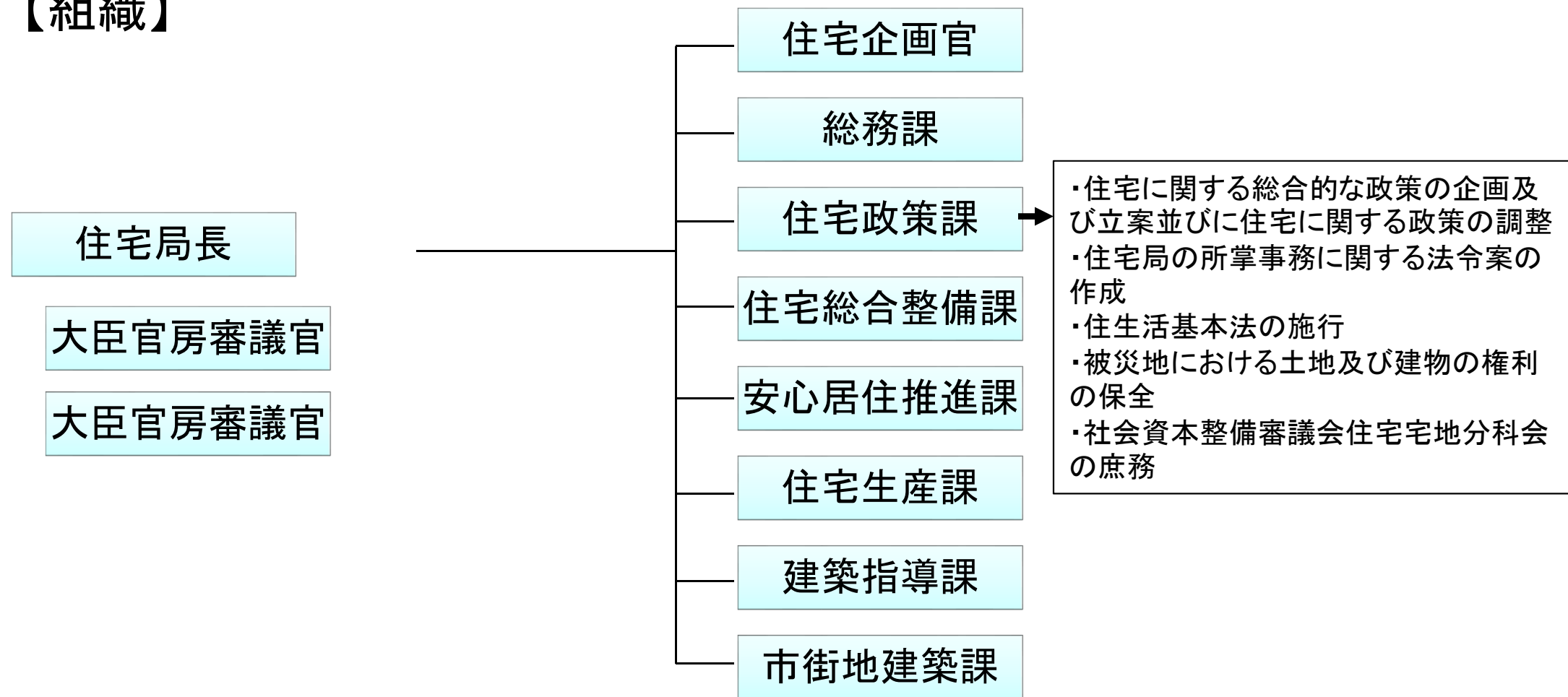


<p>テーマ名</p>	<p>住生活基本計画(全国計画)</p>
<p>対象政策の概要</p>	<p>「住生活基本法」(平成18年6月法律第61号)に基づき、「住生活基本計画(全国計画)」(平成18年9月閣議決定)を策定し、国民の住生活の安定の確保及び向上の促進に関する施策について、総合的かつ計画的な推進を図っている。 【根拠法令】住生活基本法第15条第1項</p>
<p>評価の目的、必要性</p>	<p>【必要性】 現行計画(平成23年3月閣議決定。計画期間:平成23年度から平成32年度)については、社会経済情勢の変化及び施策の効果に対する評価を踏まえて、おおむね5年後に見直し、所要の変更を行うこととしており、新たな住生活基本計画の策定に向け、現行計画における目標の達成状況等について評価を行う必要がある。 【目的】 現行計画における目標の達成状況等の分析・評価を新たな住生活基本計画に反映することを目的とする。</p>
<p>評価の視点</p>	<p>以下の視点から評価を実施する。 ①住生活基本計画(全国計画)の目標(※)が達成されているか。 ②目標を達成するための基本的な施策は具体的にどのように実施され、どのような効果があったのか。 ③成果指標は、住生活基本計画(全国計画)の目標の達成状況を把握するのに適切なものとなっているか。 (※)・安心・安全で豊かな住生活を支える生活環境の構築 ・住宅の適正な管理及び再生 ・多様な居住ニーズが適切に実現される住宅市場の環境整備 ・住宅の確保に特に配慮を要する者の居住の安定の確保</p>
<p>評価手法</p>	<p>以下の手法により評価を実施する。 ①現行計画において設定している成果指標について、住生活総合調査、住宅市場動向調査、空家実態調査等に基づく定量的・定性的な分析を行うことにより、同計画における目標の達成状況を検証する。 ②目標の達成状況や近年の社会経済情勢の変化を踏まえ、現行計画における基本的な施策等に関し、施策の効果や課題について、評価・分析を実施する。</p>
<p>検討状況</p>	<p>①現行計画において策定している成果指標の進捗状況について、住生活総合調査、住宅市場動向調査、空家実態調査等に基づく分析作業を実施中である。 ②フォローアップとして、「平成25年度住生活の安定の確保及び向上の促進に関する施策の実施状況」について、関係省庁及び省内関係部局との連携を図りながら、とりまとめを行ったところであり、これに基づき、施策の実施状況について検証を実施中であり、本年度も同様のフォローアップを実施する予定である。</p>
<p>政策への反映の方向</p>	<p>平成28年度から平成37年度を計画期間とする新たな住生活基本計画(全国計画)の策定に反映する(成果指標や基本的な施策の見直し等)。</p>
<p>第三者の知見の活用</p>	<p>成果指標の進捗状況や基本的な施策の実施状況等について、社会資本整備審議会住宅宅地分科会(平成27年4月より、新たな住生活基本計画の策定に向けて開催予定)においてご意見をいただくことを予定している。</p>
<p>備考</p>	<p></p>

住宅局の組織・予算

【組織】



【予算】

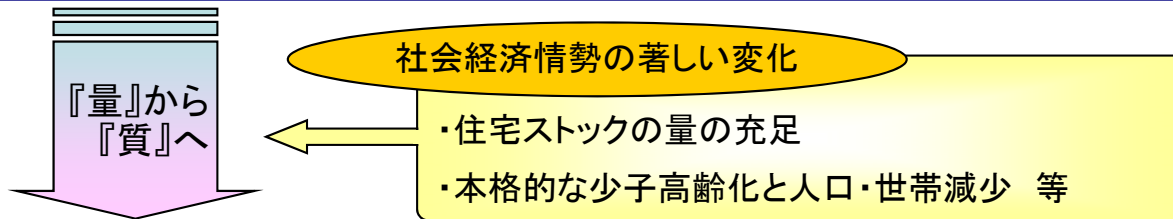
(百万円)

	平成26年度	平成27年度
住宅局関係予算	161,890	161,082

住生活基本法と住生活基本計画

住宅建設五箇年計画（S41年度より8次にわたり策定：8次計画はH17年度で終了）

◇5年ごとの公営・公庫・公団住宅の建設戸数目標を位置づけ



住生活基本法の制定（平成18年6月）

国民の豊かな住生活の実現を図るため、住生活の安定の確保及び向上の促進に関する施策について、基本理念、国等の責務、住生活基本計画の策定等を定める。

- （基本理念）
- ・現在及び将来の住生活の基盤となる良質な住宅の供給等
 - ・住民が誇りと愛着を持つことのできる良好な居住環境の形成
 - ・民間活力、既存ストックを活用する市場の整備と消費者利益の擁護及び増進
 - ・低額所得者、高齢者、子育て家庭等の居住の安定の確保

住生活基本計画（全国計画）を閣議決定（平成18年9月 策定、平成21年3月 一部変更）

- ・10年間（平成18年度～27年度）における目標、基本的な施策等を定める。
- ・基本的な方針として「ストック重視」、「市場重視」、「福祉、まちづくり等関連する施策分野との連携」、「地域の実情を踏まえたきめ細やかな施策展開」を記載。
- ・「良質な住宅ストックの形成及び将来世代への承継」、「良好な居住環境の形成」、「国民の多様な居住ニーズが適切に実現される住宅市場の環境整備」、「住宅の確保に特に配慮を要する者の居住の安定の確保」の4つの目標、その目標の達成状況を示すアウトカム目標を設定。

（アウトカム目標の例）

- ・住宅の新耐震基準適合率【75%（H15）⇒90%（H27）】、既存住宅の流通シェア【13%（H15）⇒23%（H27）】 等

新たな住生活基本計画（全国計画）を閣議決定（平成23年3月 全部変更）

- ・10年間（平成23年度～32年度）における目標、基本的な施策等を新たに定める。
- ・全国計画においては、おおむね5年毎に見直すこととされており、社会経済情勢の変化等を踏まえ、下記をポイントとして全部変更。
「ハード面（広さ等）に加え、ソフト面の充実により住生活を向上。」「老朽マンション対策など、住宅ストックの管理・再生対策を推進。」「新築住宅市場に加え、既存住宅流通・リフォーム市場の整備を推進。」
- ・基本的な方針として「効果的・効率的な施策展開」を追加。
- ・社会経済情勢の変化等踏まえ、アウトカム目標を追加設定。

（アウトカム目標の例）

- ・高齢者人口に対する高齢者向け住宅の割合【0.9%（平17）→3～5%（平32）】、新築住宅における認定長期優良住宅の割合【8.8%（注）→20%（平32）】 等

平成23年3月15日閣議決定

趣旨

- 住生活基本計画(全国計画)は、住生活基本法に基づき、住生活の安定の確保と向上の促進のための基本的施策を定めるもの。
- 旧計画は平成18年度から27年度までの10ヶ年の計画であるが、同計画においておおむね5年毎に見直すこととされており、平成23年3月15日に、旧計画を全部変更し、平成23年度から32年度までを計画期間とする新計画を閣議決定。

改定の主なポイント

- ハード面(広さ等)に加え、ソフト面の充実により住生活を向上。
- 老朽マンション対策など、住宅ストックの管理・再生対策を推進。
- 新築住宅市場に加え、既存住宅流通・リフォーム市場の整備を推進。

計画の目標と基本的な施策

目標 1 安全・安心で豊かな住生活を支える生活環境の構築

住宅の品質・性能の向上や居住環境の整備を図るとともに、住生活の安心を支えるサービスが提供される環境の実現を図る。

①住生活の安全を確保する住宅及び居住環境の整備

- ・耐震診断、耐震改修等の促進
- ・密集市街地の整備 等

(指標)耐震性を有する住宅ストックの比率【79%(H20)→95%(H32)】 等

②住生活の安心を支えるサービスが提供される環境の整備

- ・サービス付きの高齢者向け住宅の供給促進
- ・公的賃貸住宅団地等における生活支援施設の設置促進 等

(指標)高齢者人口に対する高齢者向け住宅の割合【0.9%(H17)→3~5%(H32)】 等

③低炭素社会に向けた住まいと住まい方の提案

- ・住宅の省エネルギー性能の向上
- ・地域材を活用した住宅の新築・リフォームの促進 等

(指標)省エネ法に基づく届出がなされた新築住宅における省エネ基準(平成11年基準)達成率【42%(H22.4-9)→100%(平32)】

④移動・利用の円滑化と美しい街並み・景観の形成

- ・住宅及び住宅市街地のユニバーサルデザイン化
- ・景観計画、景観協定等の普及啓発 等

目標2 住宅の適正な管理及び再生

住宅ストックの適正な管理の促進、特に急増する老朽マンション等の適正な管理と再生を図る。

- ・住宅の維持管理情報の蓄積
- ・マンションの適切な管理・維持修繕の促進 等

(指標) 25年以上の長期修繕計画に基づく修繕積立金を設定している分譲マンション管理組合の割合

【37%(H20)→70%(H32)】 等

目標3 多様な居住ニーズが適切に実現される住宅市場の環境整備

国民一人一人が、それぞれのライフスタイルやライフステージに応じた住宅を無理のない負担で安心して選択できる住宅市場の実現を図る。

①既存住宅が円滑に活用される市場の整備

- ・瑕疵担保保険の普及、住宅履歴情報の蓄積の促進
- ・リフォーム事業者に関する情報提供の促進、地域の工務店等のリフォーム技術の向上 等

(指標) 既存住宅の流通シェア【14%(平成20年)→25%(平32)】 等

②将来にわたり活用される良質なストックの形成

- ・住宅性能表示制度の活用の促進
- ・長期優良住宅の供給の促進
- ・木材の加工・流通体制の整備、木造住宅の設計・施工に係る人材育成、伝統的な技術の継承・発展 等

(指標) 新築住宅における長期優良住宅の割合【8.8%(平21)→20%(平32)】 等

③多様な居住ニーズに応じた住宅の確保の促進と需給の不適合の解消

- ・長期・固定型住宅ローンの安定供給、税制上の措置
- ・住替え支援の推進 等

目標4 住宅の確保に特に配慮を要する者の居住の安定の確保

市場において自力では適切な住宅を確保することが困難な者(高齢者、障害者、子育て世帯等)に対する、公的賃貸住宅や民間賃貸住宅による重層的な住宅セーフティネットの構築を図る。

- ・公営住宅等の適切な供給
- ・民間賃貸住宅への円滑な入居を促進する居住支援協議会への支援強化 等

(指標) 最低居住面積水準未満率【4.3%(H20)→早期に解消】 等

平成27年4月

参考資料

住生活基本計画

現行計画の成果指標の現状

© H23年の計画改定時に新しく設定

目標1 安全・安心で豊かな住生活を支える生活環境の構築

①住生活の安全を確保する住宅及び居住環境の整備

- 1 新耐震基準（昭和56年基準）が求める耐震性を有する住宅ストックの比率
79%（平成20）→（平成27年6月頃算出予定）→95%（平成32）
- 2 地震時等に著しく危険な密集市街地の面積
約6,000ha（平成22）→（平成27年6月頃算出予定）→おおむね解消（平成32）
- 3 安全・安心な居住環境の整備に関する宅地耐震化対策、浸水対策、土砂災害対策及び津波・高潮対策に関する指標
（社会資本整備重点計画において設定されている指標と同じ）

②住生活の安心を支えるサービスが提供される環境の整備

- ◎ 4 高齢者人口に対する高齢者向け住宅の割合
0.9%（平成17）→1.8%（平成24）→3～5%（平成32）
- ◎ 5 生活支援施設を併設している公的賃貸住宅団地（100戸以上）の割合
16%（平成21）→25%（平成24）→25%（平成32）

③低炭素社会に向けた住まいと住まい方の提案

- 6 エネルギーの使用の合理化に関する法律に基づく届出がなされた新築住宅における省エネ基準（平成11年基準）達成率
42%（平成22年4月～9月までの数値）→42%（平成25）→100%（平成32）

④移動・利用の円滑化と美しい街並み・景観の形成

- 7 共同住宅のうち、道路から各戸の玄関まで車椅子・ベビーカーで通行可能な住宅ストックの比率
16%（平成20）→17%（平成25）→28%（平成32）
- 8 良好な景観の形成に関する指標
（社会資本整備重点計画において設定されている指標と同じ）

目標2 住宅の適正な管理及び再生

- 9 リフォーム（注1）実施戸数の住宅ストック戸数に対する割合
3.5%（平成16～20平均）→3.8%（平成25）→6%（平成32）
- 10 1)ストック 25年以上の長期修繕計画に基づく修繕積立金額を設定している分譲マンション管理組合の割合
37%（平成20）→46%（平成25）→70%（平成32）
- ◎ 2)フロー 新築で30年以上の長期修繕計画に基づく修繕積立金額を設定している分譲マンション管理組合の割合
51%（平成20）→65%（平成25）→おおむね100%（平成32）

目標3 多様な居住ニーズが適切に実現される住宅市場の環境整備

①既存住宅が円滑に活用される市場の整備

- 11 既存住宅の流通シェア（既存住宅の流通戸数の新築を含めた全流通戸数に対する割合）
14%（平成20）→14.7%（平成25）→25%（平成32）
- ◎ 12 リフォーム時に瑕疵担保責任保険に加入した住宅の全リフォーム実施戸数・棟数に占める割合
0.2%（平成22年4月～12月までの数値）→0.2%（平成25）→10%（平成32）

②将来にわたり活用される良質なストックの形成

- 13 住宅の利活用期間 1)滅失住宅の平均築後年数
約27年（平成20）→約32年（平成25）→約40年（平成32）
住宅の利活用期間 2)住宅の滅失率（5年間に滅失した住宅戸数の住宅ストック戸数に対する割合）
約7%（平成15～20）→5.9%（平成20～25）→約6%（平成27～32）
- 14 新築住宅における住宅性能表示の実施率
19%（平成21）→23.5%（平成25）→50%（平成32）
- ◎ 15 新築住宅における認定長期優良住宅の割合
8.8%（平成21年6月～平成22年3月までの数値）→12.0%（平成25）→20%（平成32）

③多様なニーズに応じた住宅の確保の促進と需給の不適合の解消

- 16 子育て世帯（注2）における誘導居住面積水準達成率
【全国】40%（平成20）→42.5%（平成25速報）→50%（平成27）
【大都市圏】35%（平成20）→38.2%（平成25速報）→50%（平成32）

目標4 住宅の確保に特に配慮を要する者の居住の安定の確保

- 17 最低居住面積水準未達率
4.3%（平成20）→4.9%（平成25速報）→早期に解消
- 18 高齢者（65歳以上の者）の居住する住宅のバリアフリー化率 一定のバリアフリー化（注3）
37%（平成20）→41.2%（平成25）→75%（平成32）
- 19 高齢者（65歳以上の者）の居住する住宅のバリアフリー化率 高度のバリアフリー化（注4）
9.5%（平成20）→10.7%（平成25速報）→25%（平成32）

（注1）増改築、修繕又は模様替えのいずれかを行うこと

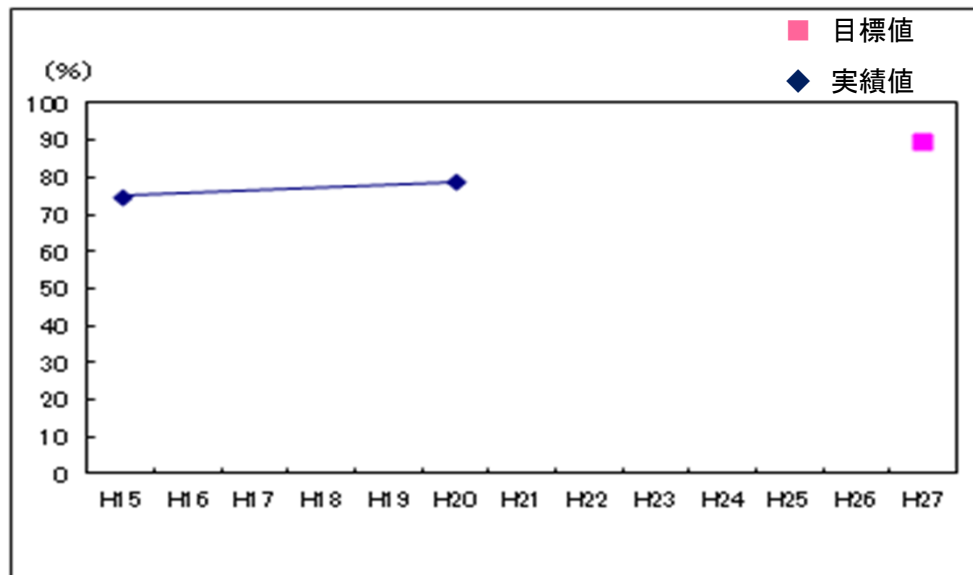
（注2）構成員に18歳未満の者が含まれる世帯

（注3）2力以上の手すり設置又は屋内の段差解消に該当

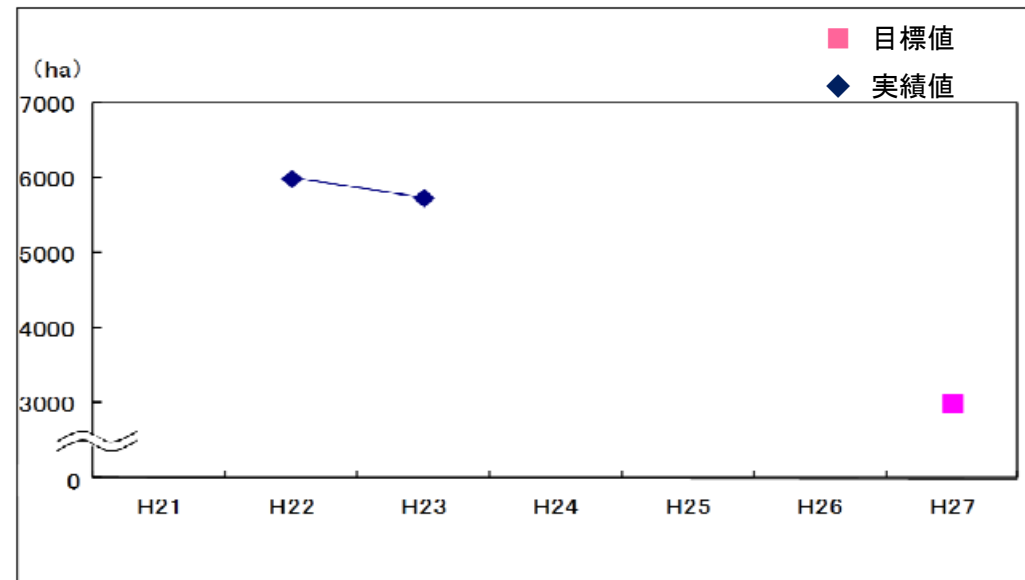
（注4）2力以上の手すり設置、屋内の段差解消及び車椅子で通行可能な廊下幅のいずれにも該当

成果指標1、2、4、5

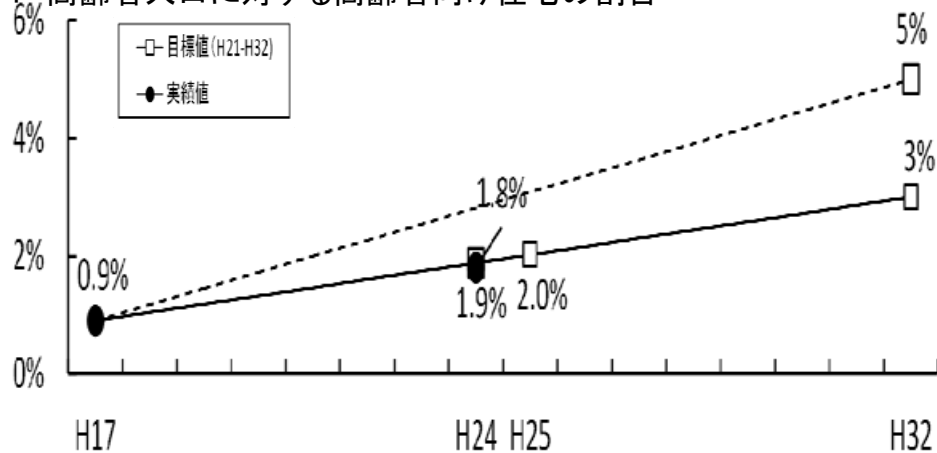
1 新耐震基準(昭和56年基準)が求める耐震性を有する住宅ストックの比率



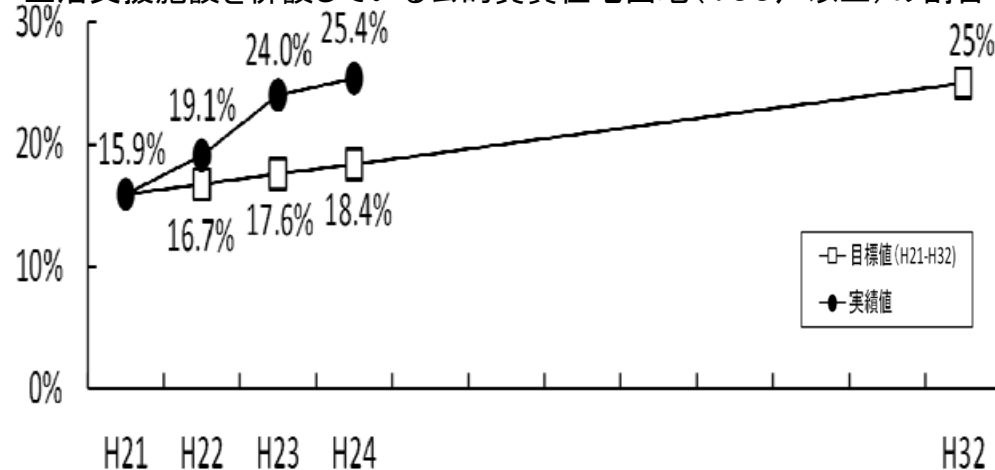
2 地震時等に著しく危険な密集市街地の面積



4 高齢者人口に対する高齢者向け住宅の割合

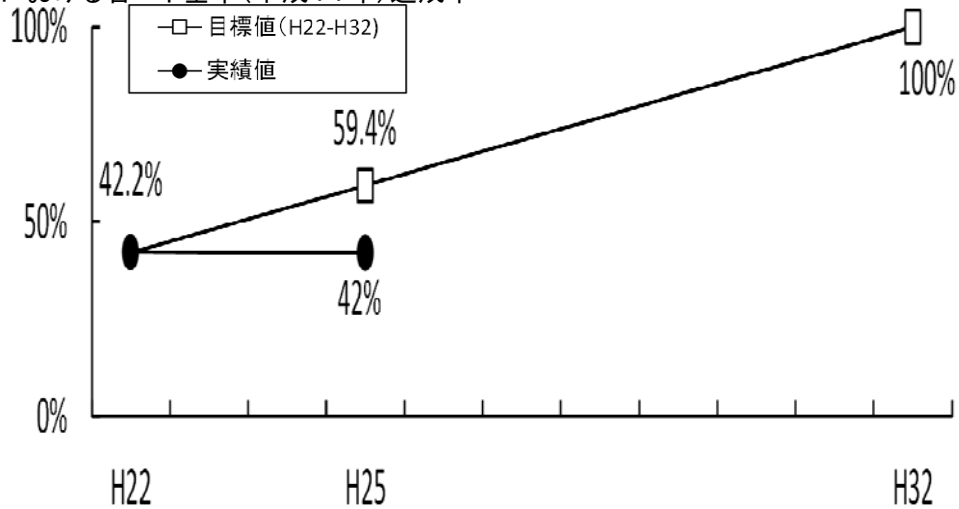


5 生活支援施設を併設している公的賃貸住宅団地(100戸以上)の割合

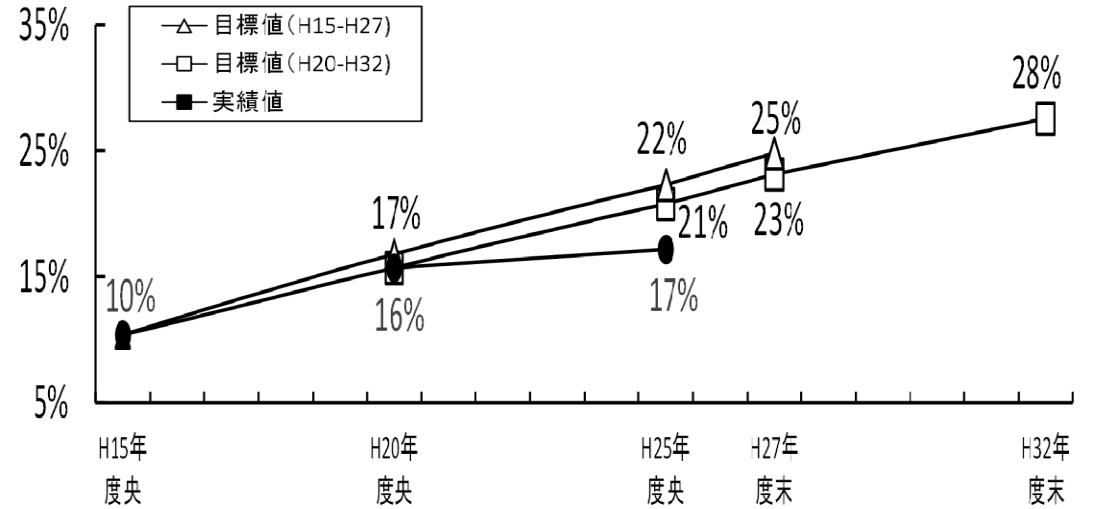


成果指標6、7、9

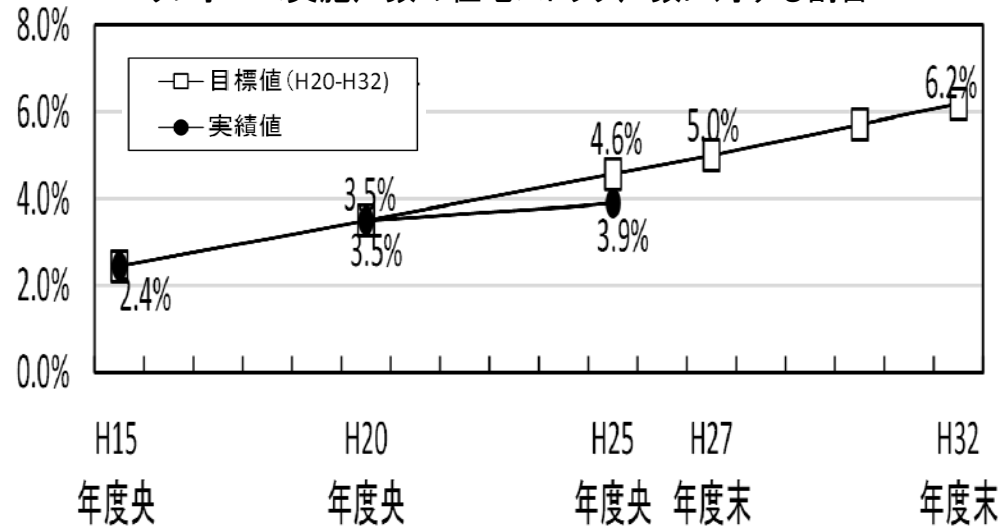
6 エネルギーの使用の合理化に関する法律に基づく届出がなされた新築住宅における省エネ基準(平成11年)達成率



7 共同住宅のうち、道路から各戸の玄関まで車椅子・ベビーカーで通行可能な住宅ストックの比率

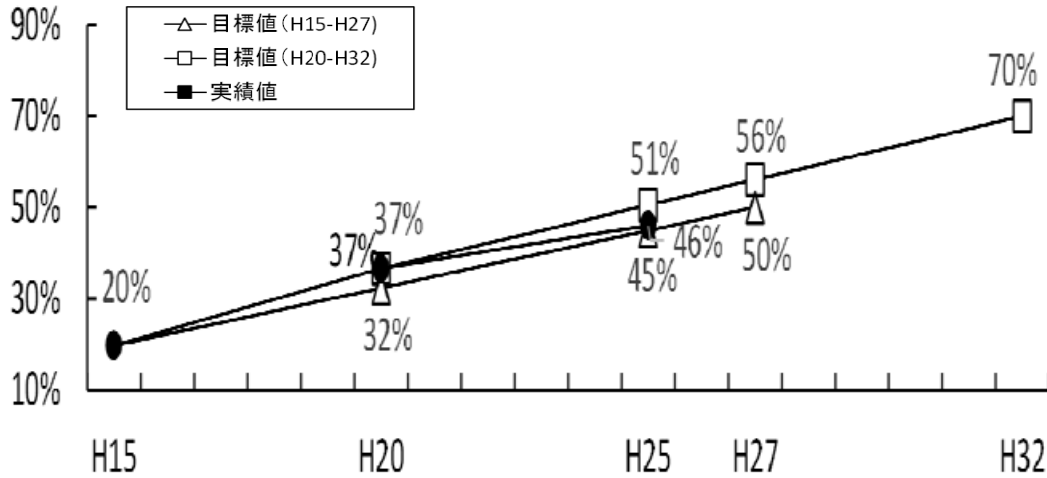


9 リフォーム実施戸数の住宅ストック戸数に対する割合

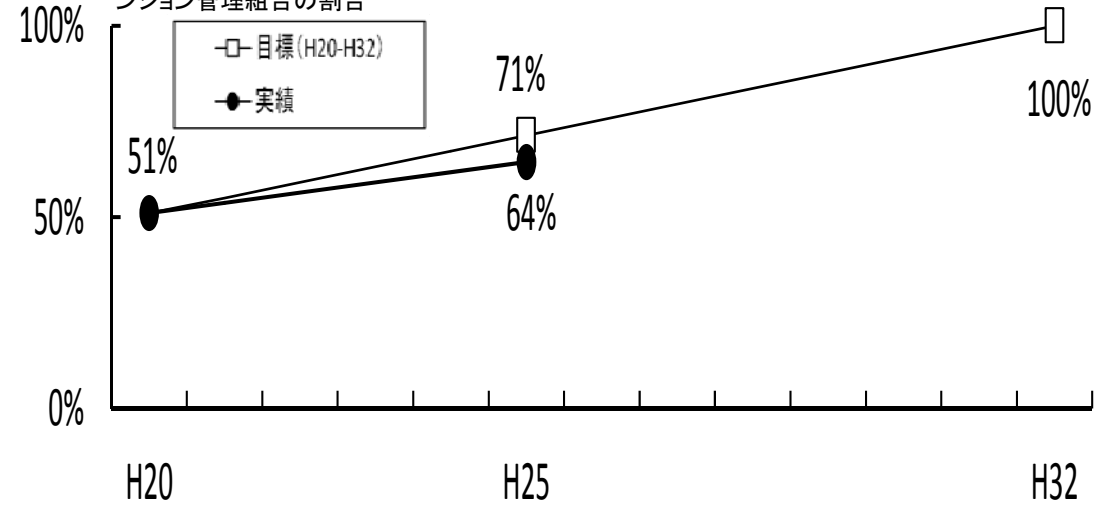


成果指標10(1)、10(2)、11、12

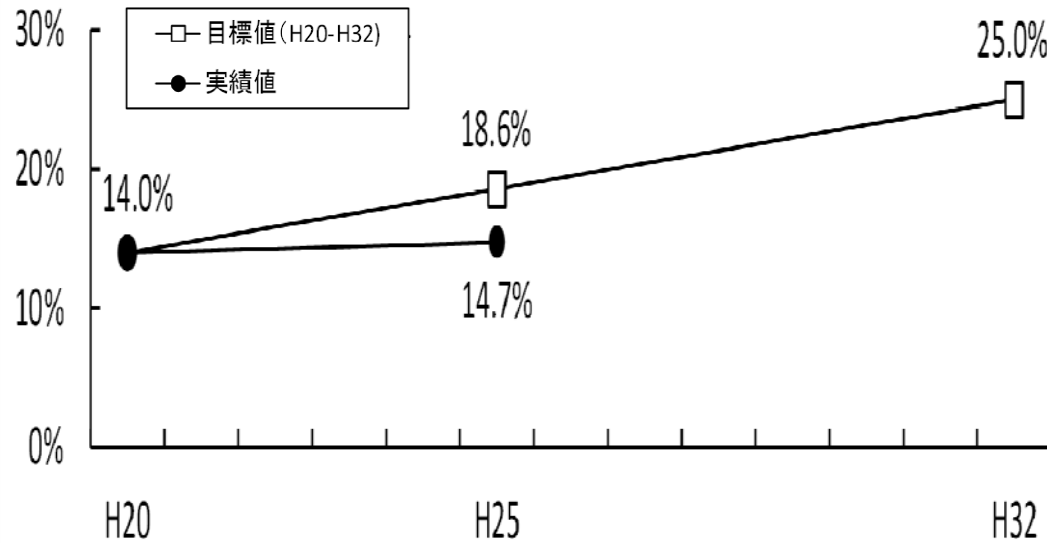
10(1) ストック 25年以上の長期修繕計画に基づく修繕積立金額を設定している分譲マンション管理組合の割合



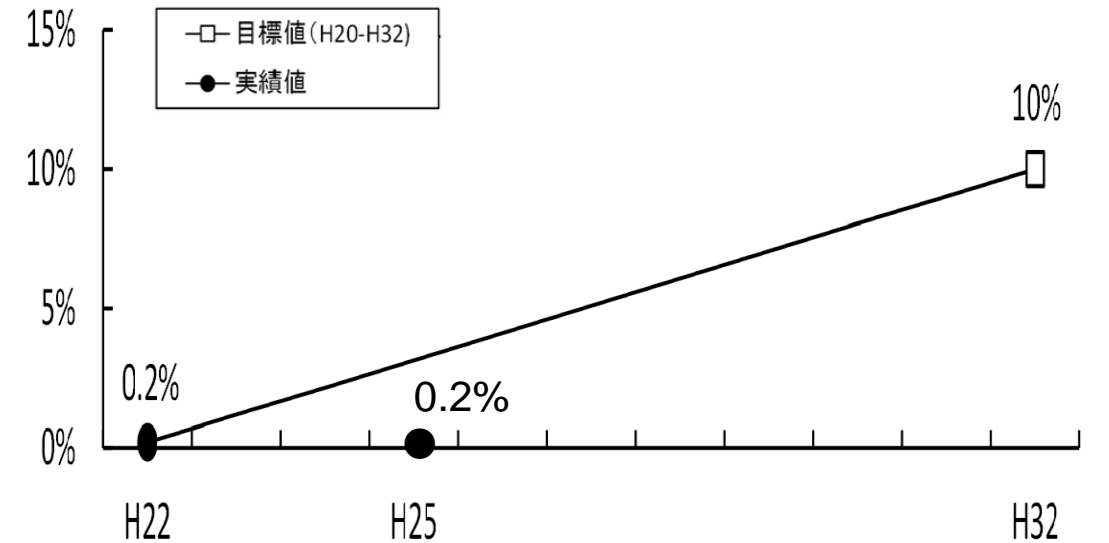
10(2) フロー 新築で30年以上の長期修繕計画に基づく修繕積立金額を設定している分譲マンション管理組合の割合



11 既存住宅の流通シェア(既存住宅の流通戸数の新築を含めた全流通戸数に対する割合)

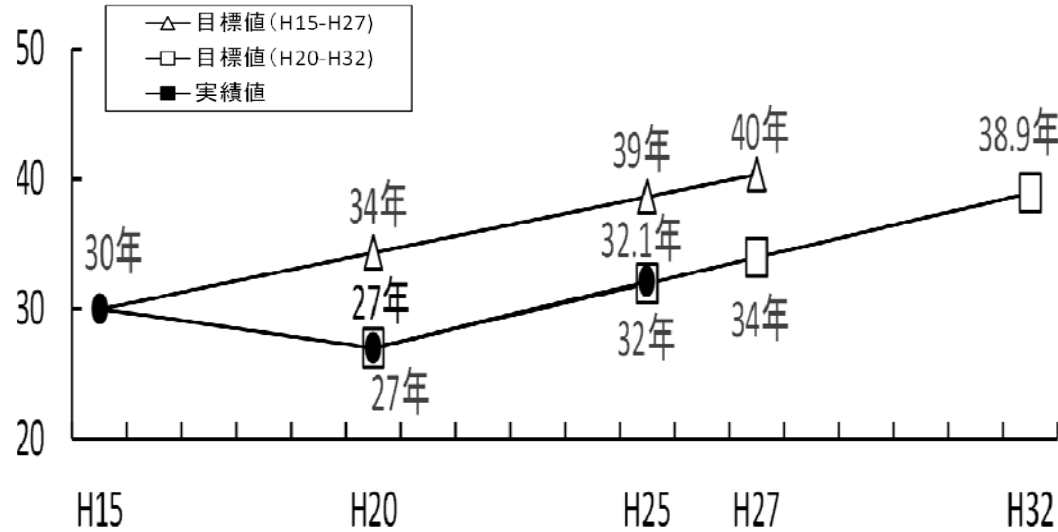


12 リフォーム時に瑕疵担保責任保険に加入した住宅の全リフォーム実施戸数・棟数に占める割合

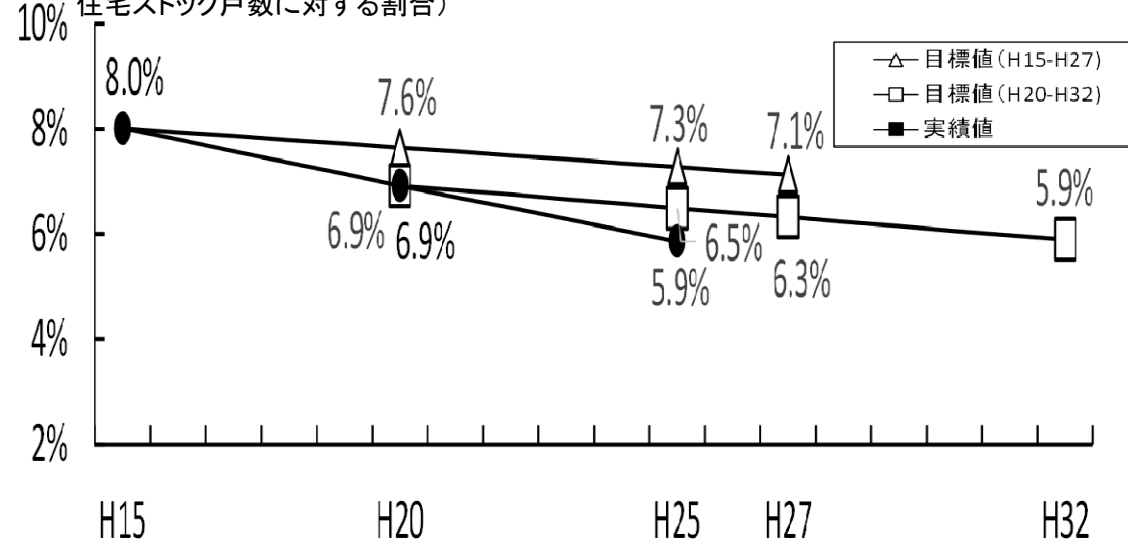


成果指標13(1)、13(2)、14、15

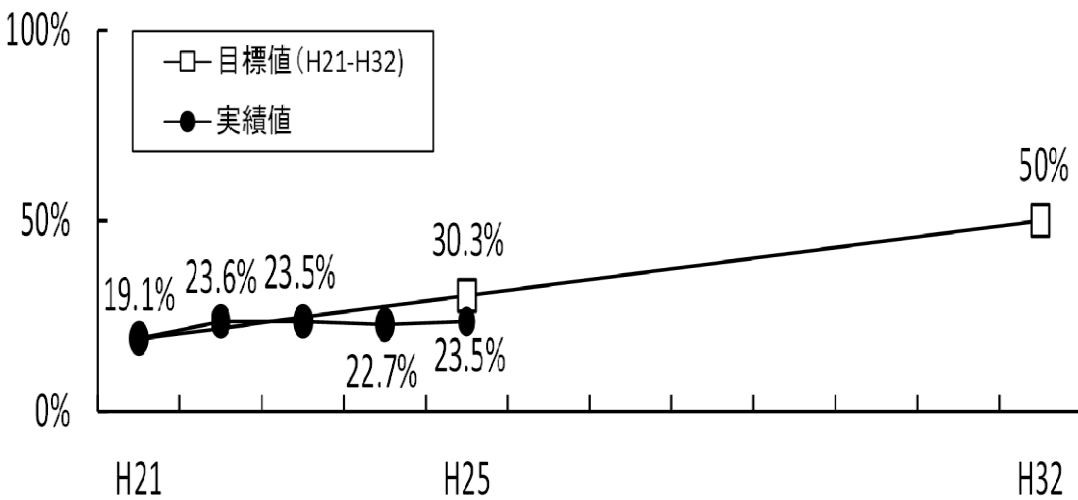
13(1) 住宅の利活用期間 1) 滅失住宅の平均築後年数



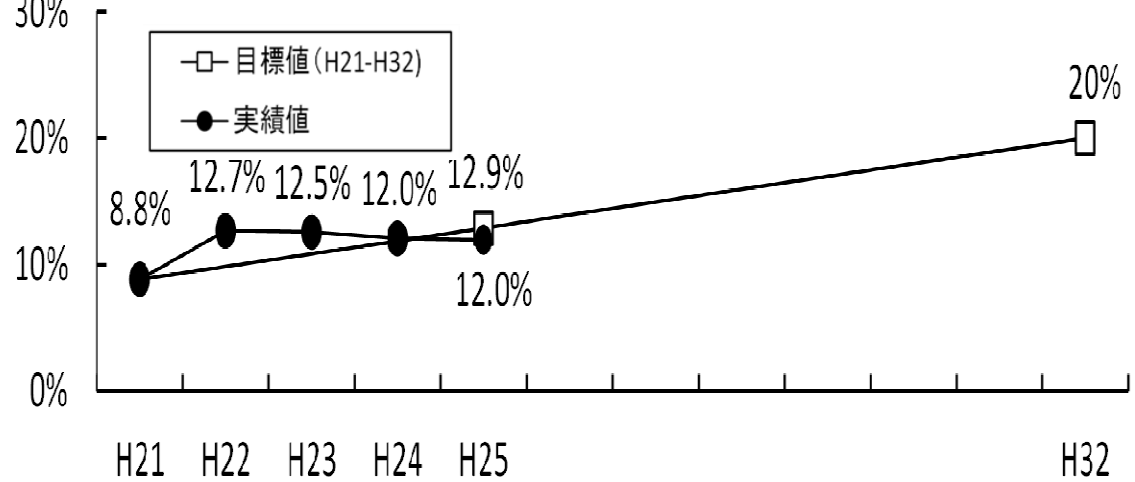
13(2) 住宅の利活用期間 2) 住宅の滅失率(5年間に滅失した住宅戸数の住宅ストック戸数に対する割合)



14 新築住宅における住宅性能表示の実施率

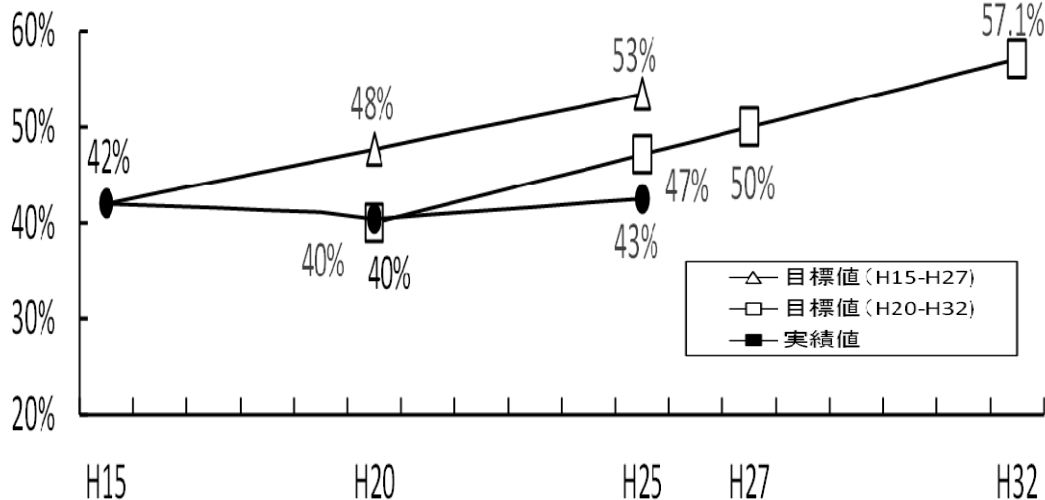


15 新築住宅における認定長期優良住宅の割合

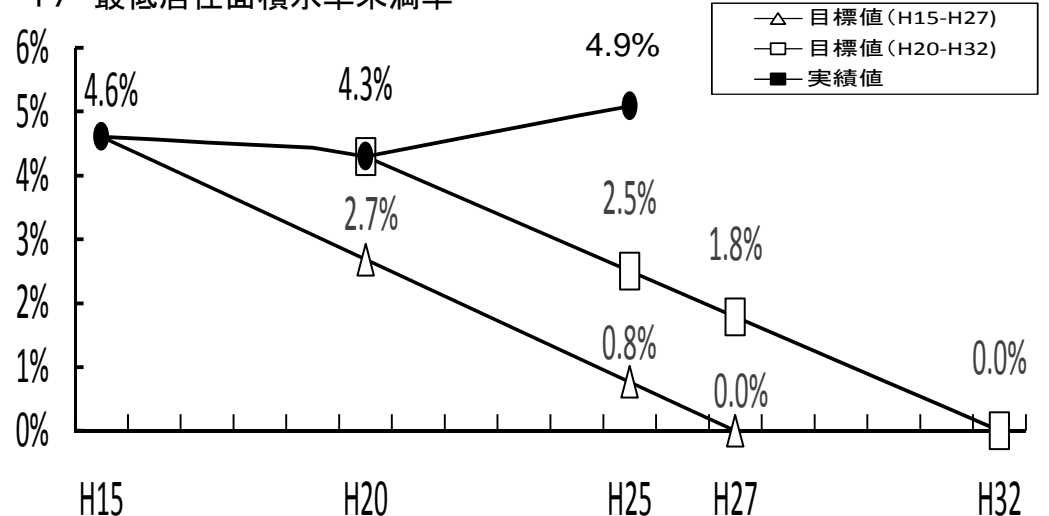


成果指標16、17、18、19

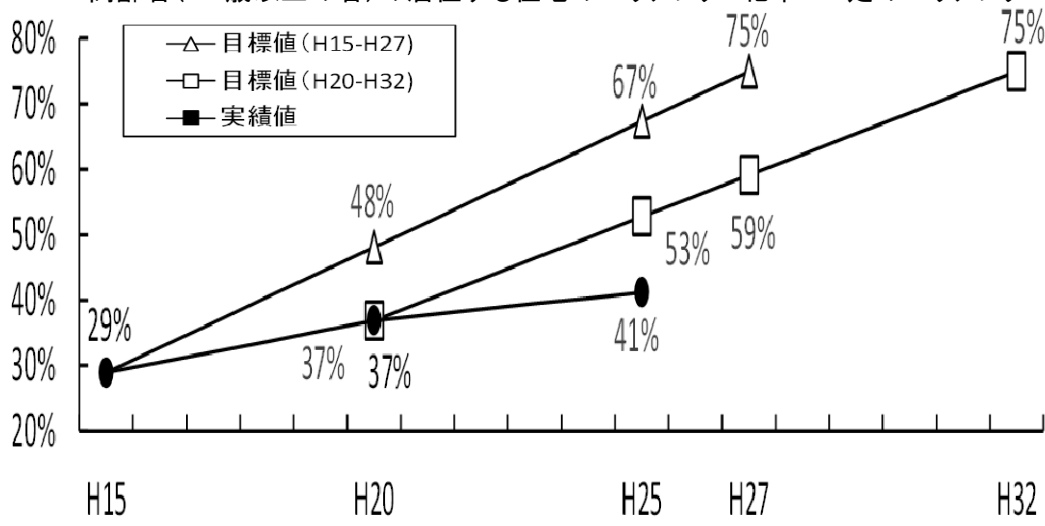
16 子育て世代における誘導居住面積水準達成率(全国)



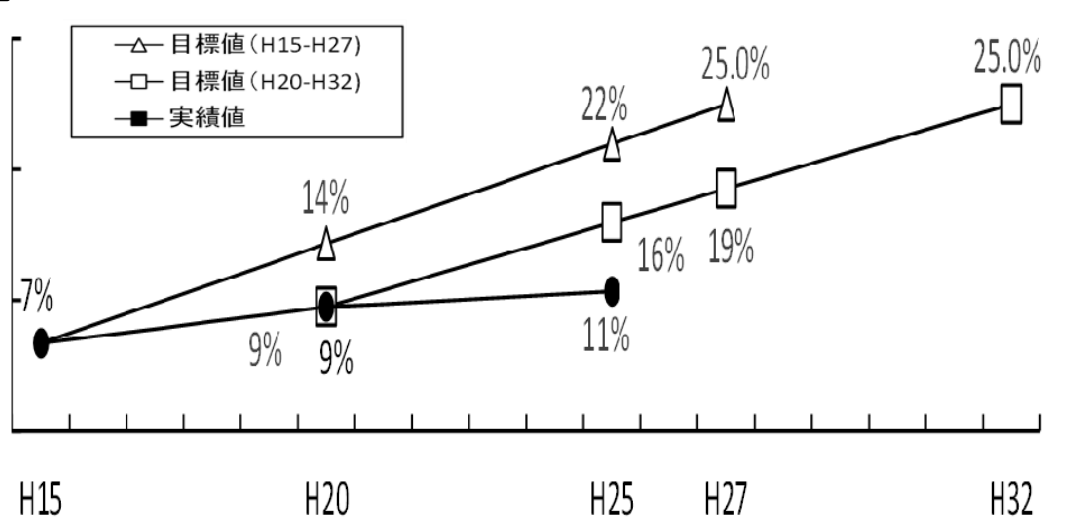
17 最低居住面積水準未達率



18 高齢者(65歳以上の者)の居住する住宅のバリアフリー化率 一定のバリアフリー化



19 高齢者(65歳以上の者)の居住する住宅のバリアフリー化率 高度のバリアフリー化



<p>テーマ名</p>	<p>道路交通の安全施策</p>
<p>対象政策の概要</p>	<p>我が国における総合的な交通安全施策は、平成23年度を初年度に平成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）によって取り組まれている。この基本計画における「道路交通の安全施策」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70万人以下とすることになっている。</p>
<p>評価の目的、必要性</p>	<p>道路交通の安全施策について、これまでの実施状況や効果について評価を行うことにより、これらの結果を今後の交通安全施策に反映させ、効果的かつ効率的な交通安全施策を推進させることを目的とする。</p> <p>平成26年の死者数は4,113人（平成25年は4,373人）、死傷者数は715,487人（同785,867人）となり、上記の目標はまだ達成されておらず、また、平成21年初頭に設定された「平成30年を目途に交通事故死者数を半減させ2,500人以下とし世界一安全な道路交通の実現を目指す」とした政府目標を念頭に、これまでの対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>評価の視点</p>	<p>交通安全基本計画に掲げる交通事故の未然防止・被害軽減を図る諸施策のうち、国土交通省が重要な役割を果たす以下の道路交通の安全施策について、その必要性と有効性を検証する。</p> <p>①道路環境の整備事業 平成26年の交通事故死者数は、14年連続で減少し4,113人となった一方で、依然50万件を超える交通事故が発生し、死傷者数は70万人を超えている。道路別では、幹線道路が死者数全体の約6割を占め、生活道路が全死傷者数の約5割を占めている。交通事故死者数のうち約半数が歩行中・自転車乗車中に発生し、人口あたり死者数は先進国で最下位レベル。そのうち約半数が自宅から500m以内の身近な場所で発生し、さらに近年登下校中の児童等が死傷する事故が相次いで発生している。他方、交通事故死者数のうち約半数を65歳以上の高齢者が占めている。</p> <p>このような状況を踏まえ、</p> <ul style="list-style-type: none"> ・幹線道路の交通事故の発生割合の高い区間等における、効果的・効率的な交通事故対策 ・生活道路における、歩行中・自転車乗車中死者の交通事故対策や通学路の安全確保 <p>等の交通安全事業を行うものである。</p> <p>②事業用自動車の安全対策事業 平成21年3月に「今後10年間で事業用自動車の死者数・人身事故件数を半減」、「飲酒運転ゼロ」という目標設定を盛り込んだ「事業用自動車総合安全プラン2009」を策定した。本プランに基づき、安全体質の確立、コンプライアンスの徹底、飲酒運転の根絶、IT・安全技術の活用及び関係者一丸となった行動、構造的な課題への対処といった講ずべき施策を着実に進めていくことにより、事故の未然・再発防止を図るものである。なお、中間年である平成26年に同プランを見直し、「危険ドラッグ等薬物使用による運行の絶無」を新たに目標として追加するとともに、運送の現場と一体となって取り組む具体的アクションの実施や運転者の体調急変に伴う事故防止対策の浸透・徹底、監査情報や事故情報など各種情報を活用した事故防止対策の実施等の新たな施策を追加したところである。</p> <p>③車両の安全対策事業 平成32年時点において車両安全対策により死者数を平成22年比で1,000人削減すること等（平成23年交通政策審議会陸上交通分科会自動車交通部会報告書）が示されている。この目標の達成のため、先進安全自動車（ASV）推進計画、安全基準の拡充・強化、自動車アセスメントの3つの施策の有機的な連携により車両安全対策を着実に推進し、交通事故による死傷者数の一層の低減を目指すものである。</p>

<p>評価手法</p>	<p>上記の視点を踏まえ、①～③それぞれの施策について、以下の手法により検証する。</p> <p>①道路交通環境の整備事業 幹線道路の交通事故の発生割合の高い区間等における効果的・効率的な交通事故対策、生活道路における歩行中・自転車乗用中死者の交通事故対策や通学路の安全確保等により、道路交通の安全性の向上に効果があったかを検証する。</p> <p>②事業用自動車の安全対策事業 「事業用自動車総合安全プラン2009」に基づいて講じた、安全体質の確立、コンプライアンスの徹底、飲酒運転の根絶、IT・安全技術の活用及び関係者一丸となった行動、構造的な課題への対処等の施策に効果があったかを検証する。</p> <p>③車両の安全対策事業 先進安全自動車(ASV)推進計画、安全基準の拡充・強化、自動車アセスメントの3つの施策の有機的な連携により車両安全対策を着実に推進することができたかを検証する。</p>
<p>検討状況</p>	<p>平成26年度に開催された「道路交通安全に関する基本政策等検討会」(内閣府設置、全5回)において、第9次交通安全基本計画の政策評価が議論され、①道路交通環境の整備、②事業用自動車の安全対策事業、③車両の安全対策事業を含めて、平成27年3月時点の取りまとめを行ったところである。 これを踏まえて、個別施策の具体の効果等について分析を行うとともに、今後の施策展開の考え方についてとりまとめることとしている。</p>
<p>第三者の知見の活用</p>	<p>内閣府が設置した、学識経験者等で構成される「道路交通安全に関する基本政策等検討会」において、専門的知見からの助言を求めつつ作業を行った。 ※道路交通安全の基本政策等検討会委員(平成27年3月現在) 赤羽 弘和 千葉工業大学工学部建築都市環境学科教授(座長) 尾形 隆彰 千葉大学文学部教授 岡野 道治 日本大学理工学部機械工学科特任教授 久保田 尚 埼玉大学大学院理工学研究科環境科学・社会基盤部門教授 竹内 健蔵 東京女子大学現代教養学部国際社会学科教授 蓮花 一己 帝塚山大学心理学部心理学教授 オブザーバー(内閣府、警察庁、消防庁、文部科学省、厚生労働省、経済産業省、国土交通省)</p> <p>また、特に「②事業用自動車の安全対策事業」については、学識経験者等からなる「事業用自動車総合安全プラン2009フォローアップ会議」における意見等を第三者の知見として活用している。 ※「事業用自動車総合安全プラン2009フォローアップ会議」委員(平成27年3月31日現在) 野尻 俊明 流通経済大学法学部教授 酒井 一博 (公財)労働科学研究所 常務理事・所長 下谷内 富士子 (公社)全国消費生活相談員協会 顧問 永井 正夫 (一財)日本自動車研究所 代表理事 研究所長 堀野 定雄 神奈川大学工学研究所 客員教授 業界関係・行政委員</p>
<p>備考</p>	<p>第10次交通安全基本計画：平成28年3月決定(予定)</p>

道路交通の安全施策

政府の交通安全対策の推進体制

交通安全対策基本法（昭和45年法律第110号）

【目的】交通安全対策の総合的かつ計画的な推進を図る（内閣府において政府全体をとりまとめ）

- 【体制等】
- ① 内閣府に中央交通安全対策会議を設置
 - ② 同会議が交通安全基本計画を作成
 - ③ 関係省庁は、交通安全業務計画を作成
 - ④ 政府が年次報告を国会に提出

（5カ年計画。現在は第9次計画（H23～H27））
 （基本計画に基づく単年度毎の計画）
 （交通安全白書）

中央交通安全対策会議

（会長：内閣総理大臣、委員：関係12閣僚）



決定(H23.3)

第9次交通安全基本計画（道路交通分野抜粋）

【目標】

- ① 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 死傷者数を70万人以下にする。

【対策】

<視点>

- ① 高齢者及び子供の安全確保
- ② 歩行者及び自転車の安全確保
- ③ 生活道路及び幹線道路における安全確保

<対策の柱>

- 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

交通対策本部

（中央交通安全対策会議決定により設置）

[本部長] 内閣府特命担当大臣(交通安全対策)

[構成員] 関係15事務次官等

【対策】 その時々の諸問題について対策を決定

- 飲酒運転の根絶について(H18)
- 自転車の安全利用の促進について(H19)
- 後部座席シートベルトの着用の徹底を図るための対策について(H19)
- 春・秋の全国交通安全運動推進要綱(毎年)

H26年度 国土交通省交通安全業務計画(道路交通分野抜粋)

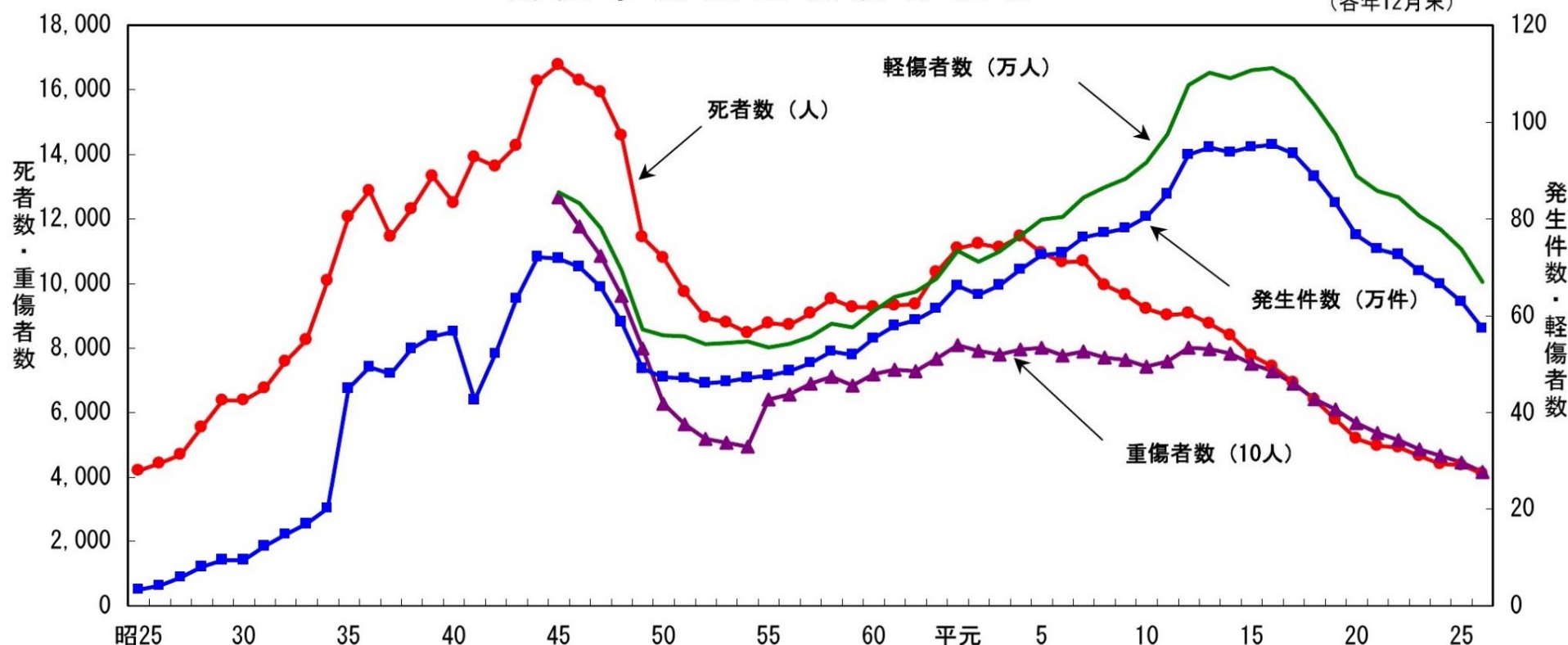
● 関係省庁は、基本計画に基づき、当該年度に実施する施策をとりまとめ

1. 道路交通環境の整備
2. 安全運転の確保
3. 車両の安全性の確保
4. 高速自動車国道等における救急業務実施体制の整備
5. 損害賠償の適正化を始めとした被害者支援の推進
6. 研究開発及び調査研究の充実

平成26年中の交通事故死者数 (警察庁資料より)

死者数 : 4,113人 前年比 : -260人 (-5.9%)
 総事故件数 : 573,842件 前年比 : -55,179件 (-8.8%)
 負傷者数 : 711,374人 前年比 : -70,120人 (-9.0%)

交通事故発生状況の推移



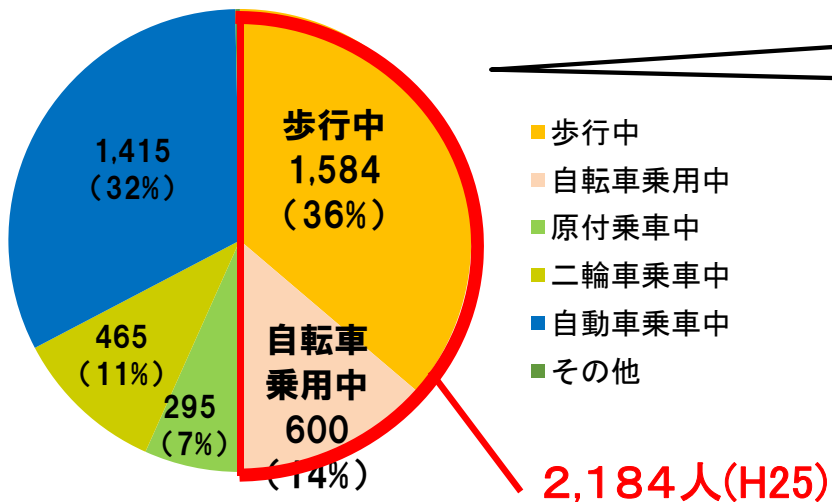
- 注1 昭和34年までは、軽微な被害事故（8日未満の負傷、2万円以下の物的損害）は含まない。
- 注2 昭和40年までの件数は、物損事故を含む。
- 注3 昭和46年までは、沖縄県を含まない。

道路交通環境の整備事業

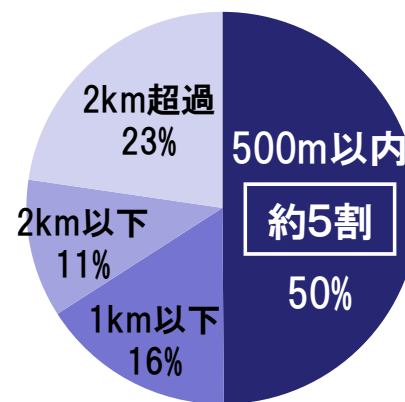
歩行者や自転車利用者にとって交通安全性が低い

- 歩行中・自転車乗車中の死者数2,184人は、**先進国で最下位**のレベル。
- 交通事故死者数のうち約半数が歩行中・自転車乗車中に発生。そのうち約半数が**自宅から500m以内の身近な場所**で発生。

【日本の状態別死者数(H25)】



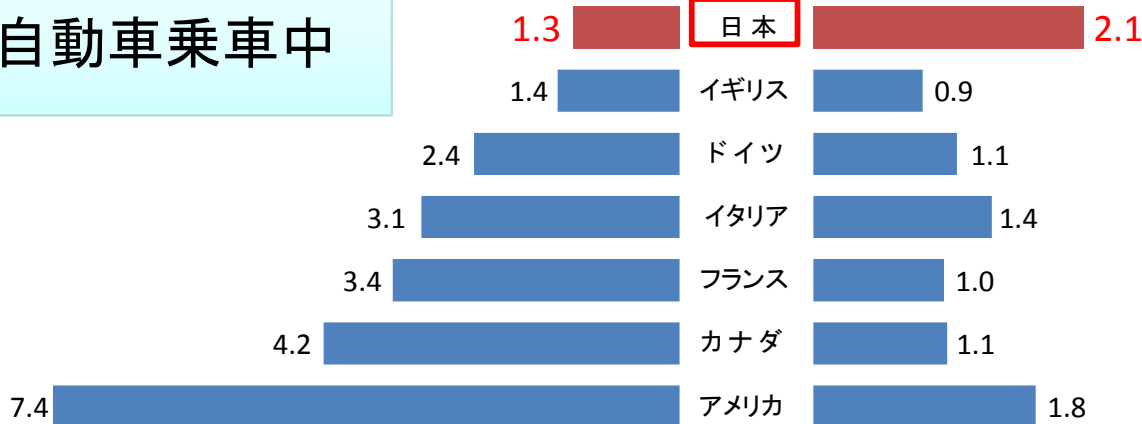
【事故発生箇所の自宅からの距離】



【人口10万人あたり死者数】



自動車乗車中

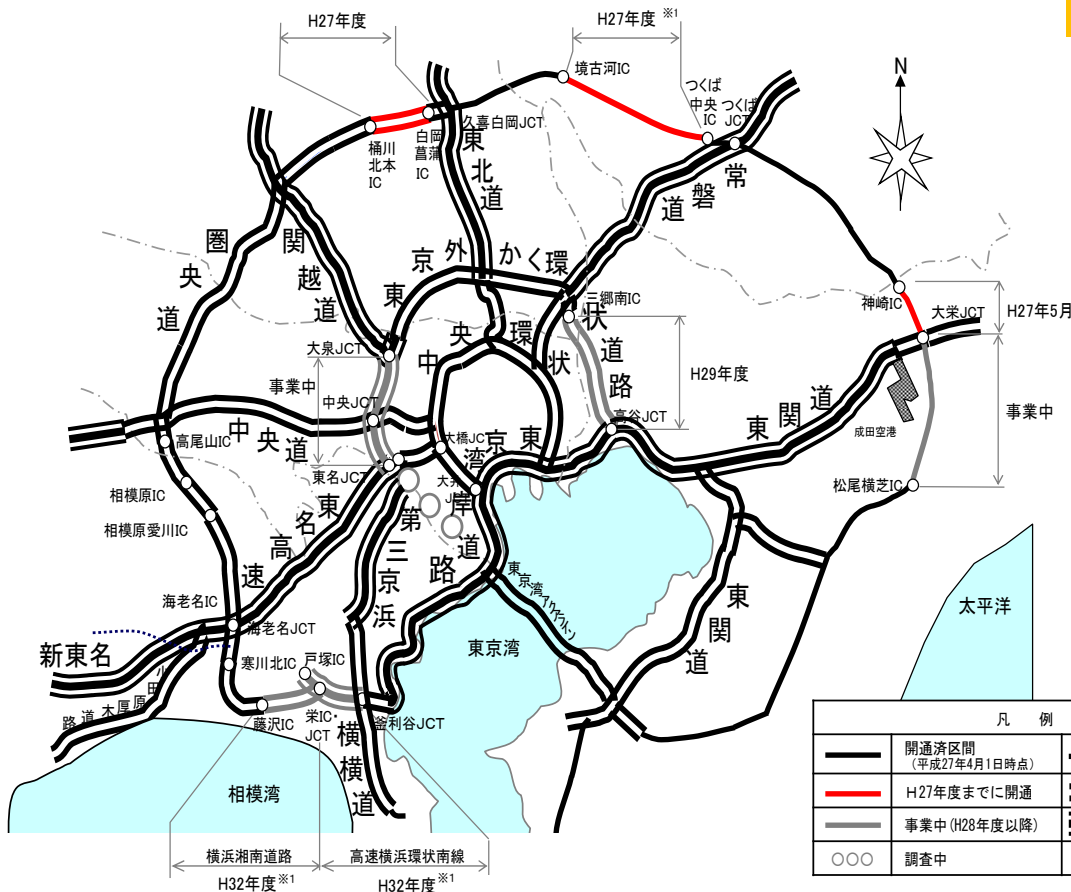


歩行者・自転車乗車中

- 幹線道路等の整備が進展。自動車交通を安全性の高い道路へ転換し、交通事故を削減。
- 今まさに生活道路で歩行者自転車中心の「安全な暮らしの道」を再生することが可能な時代へ。
- 機能分化を進め、世界で一番安全な道路交通を目指す。

【首都圏の環状道路の整備が進展】

整備率 約3割(H16)→約7割(H26)



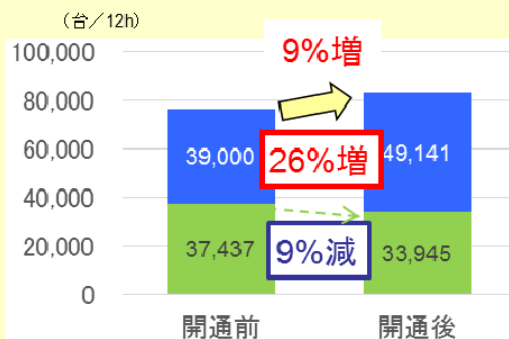
※1 土地収用法に基づく手続きによる用地取得等が速やかに完了する場合

【安全性の高い道路へ転換し、交通事故が削減】

主要幹線道路(国道17号2路線)に交通が転換(26%増)
→ 抜け道交通量(9%減)、交通事故件数(28%減)

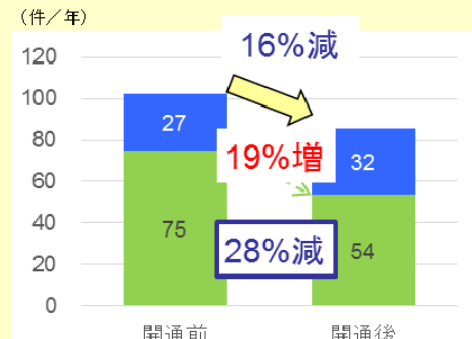
A-A' 断面における交通量と事故件数

【交通量の変化】



【開通前】 H21年10月6日(火)、H22年1月26日(火)の平均
【開通後】 H23年4月20日(水) (1年後)

【交通事故件数の変化】

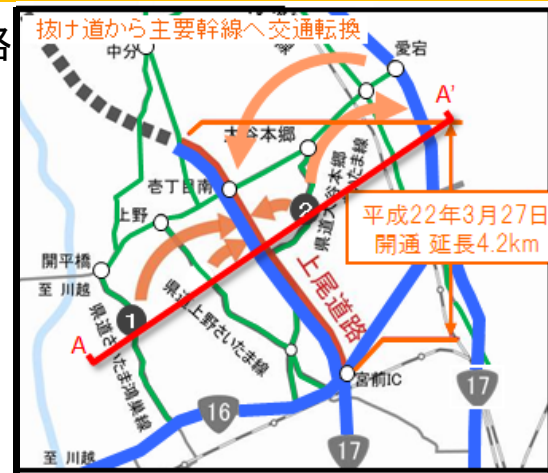


【開通前】 H18年1月～H21年12月の年平均
【開通後】 H22年4月～H24年3月

国道17号上尾道路



2 抜け道として利用されていた様子 (大谷本郷さいたま線)



幹線道路等の事故率が高い区間等における効果的・効率的な事故対策(事故ゼロプラン)

- 全国で12,650箇所(事故危険区間)において、「事故ゼロプラン」を推進
- 継続的にPDCAサイクルを回し、幹線道路の安全性を断続的に向上

事故ゼロプランの事例 (岐阜県恵那市)



事故対策前

課題: 右折時に対向車が見えにくい



H20.3 事故対策

対策: 右折レーンの正対化(※)

評価: 交通事故が5割削減

※対向する右折車同士を真正面にする改良

検証: 右折レーン対策の後、中央寄り車線において、直進車の無理な侵入による事故の発生要因に気づいた。

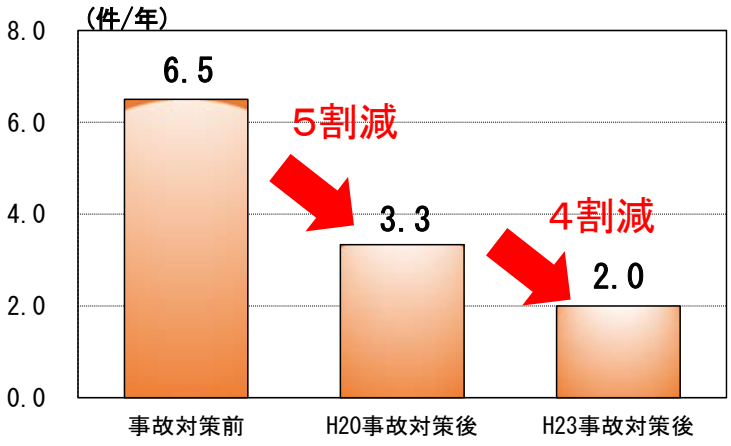


H23.3 事故対策

対策: 絞込車線を変更し主要車線を歩道側へ。

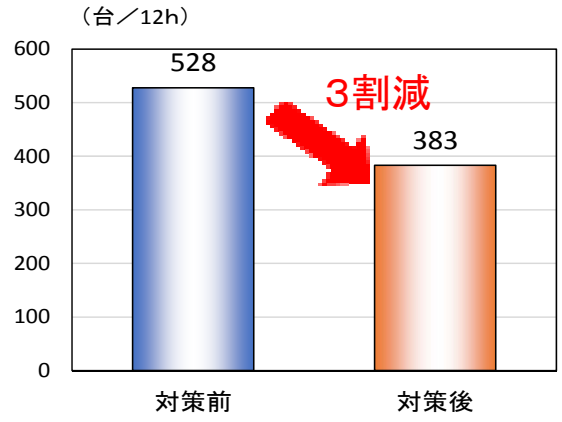
評価: 交通事故が4割削減。
黄色信号の無理な進入が3割削減

交通事故件数が約7割削減



事故対策前 : H16年4月～H20年3月の年平均
 H20事故対策後 : H20年4月～H23年3月の年平均
 H23事故対策後 : H23年4月～H23年12月の年平均

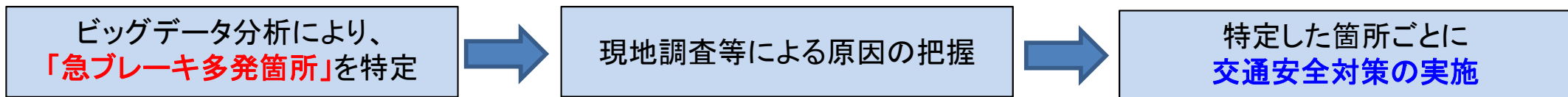
対策前 : H21年9月の12hの総数
 対策後 : H23年9月の12hの総数



ビッグデータを活用した潜在的な危険箇所の改善

○これまでの区間ごとに整理した事故率による分析に加え、ビッグデータ(急ブレーキ位置情報)の活用により、**潜在的な危険箇所**を抽出特定する分析手法を推進

ビッグデータの活用事例 (福岡県粕屋町)



高架下で急ブレーキが多発。
さらに、発生箇所が散らばっている。

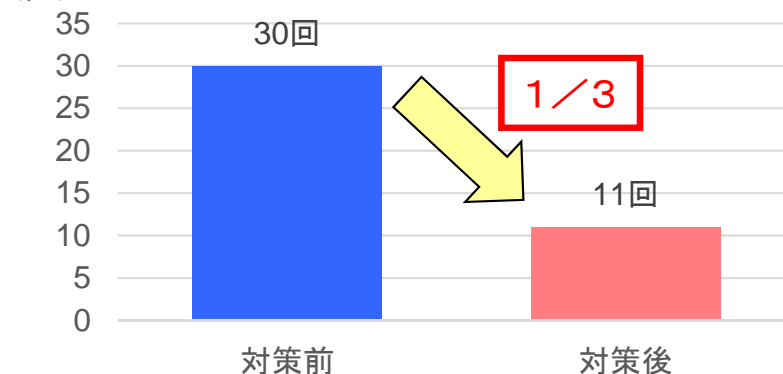


停止線が高架下に位置していたため
分かりづらいことが原因と判明。



交差点をコンパクト化し停止線を前出し。
分かりやすくすることで、急ブレーキによる
追突事故の未然防止に効果。

【対策前後の急ブレーキ総数の比較】

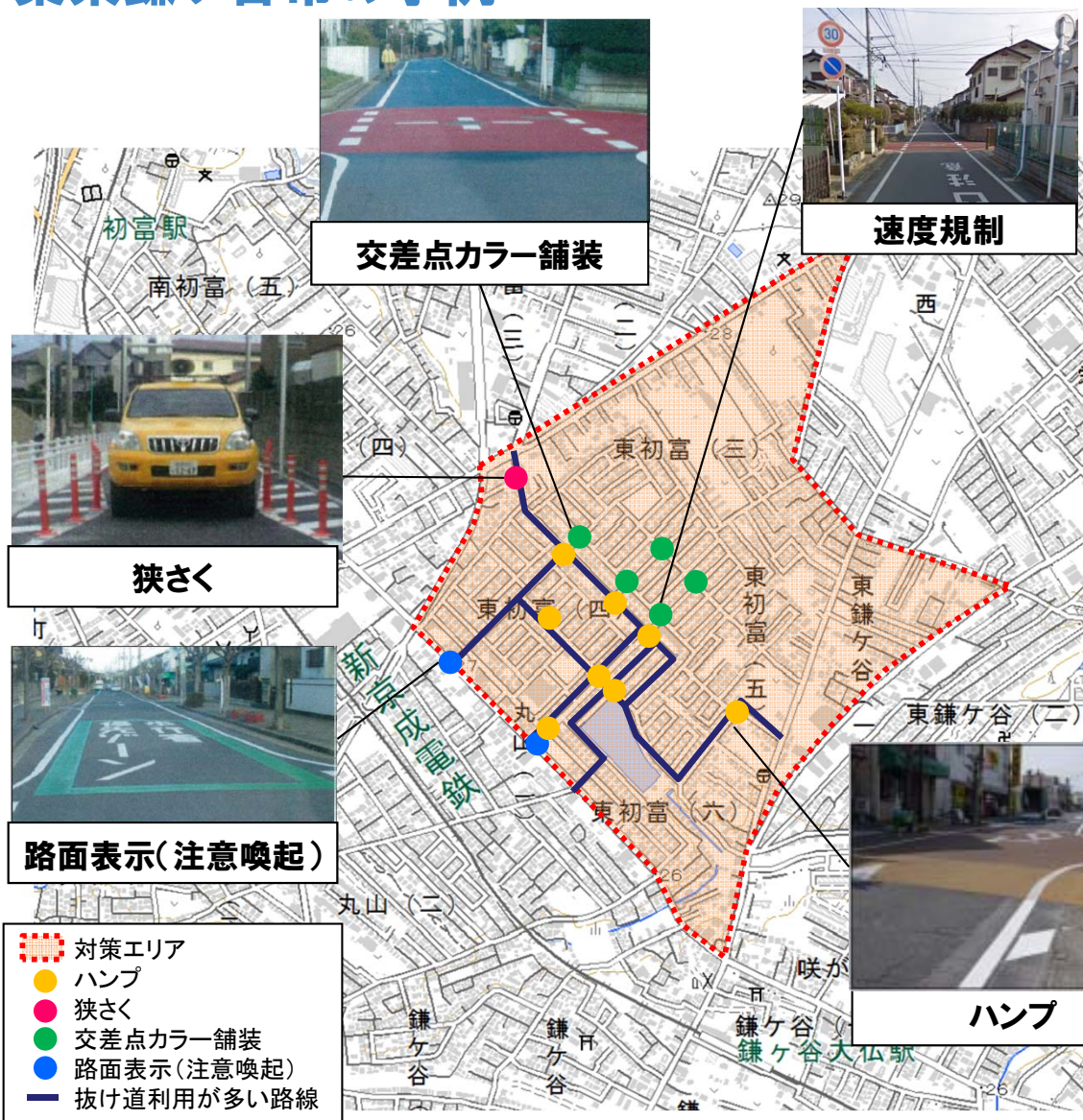


※対策前: H24.4~H24.12
対策後: H25.4~H25.12

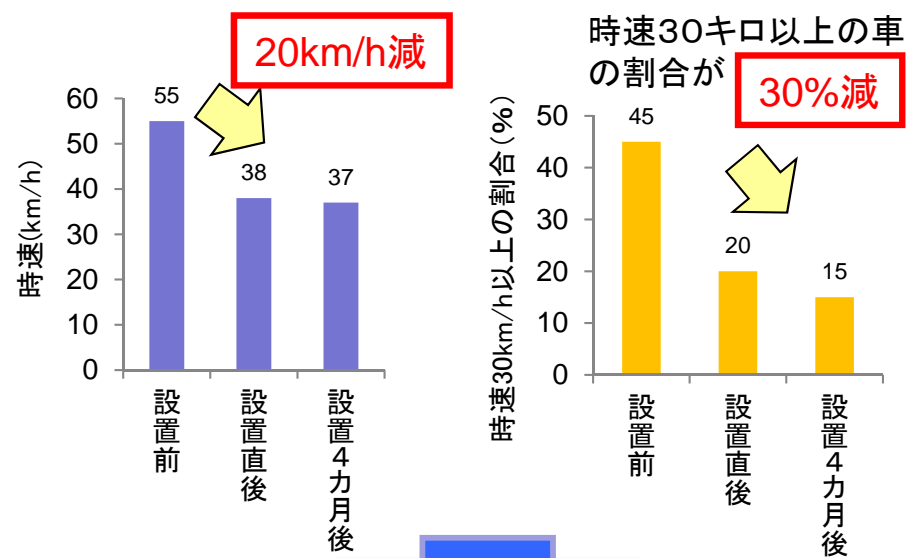
生活道路における面的かつ総合的な交通事故抑止対策

○鎌ヶ谷市では、速度規制と連携して速度を低減する道路構造を適切に整備することで、交通事故の大幅な削減を実現

千葉県鎌ヶ谷市の事例

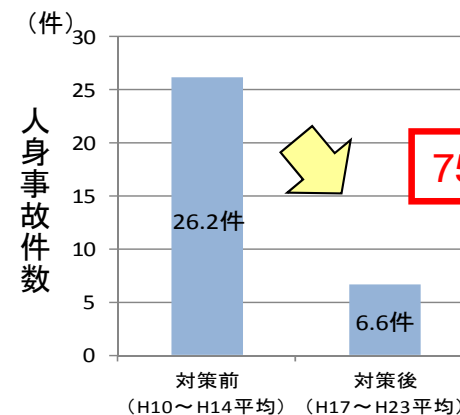


【速度抑制効果】



【事故削減効果】

対策後3年で人身事故が約75%減少



通学路の交通安全対策(緊急合同点検)

○平成24年4月以降、京都府亀岡市などで相次いで**登下校中の児童生徒等が巻き込まれる交通事故が発生**



○道路管理者、学校・教育委員会、警察、PTA等による**通学路の緊急合同点検を実施**

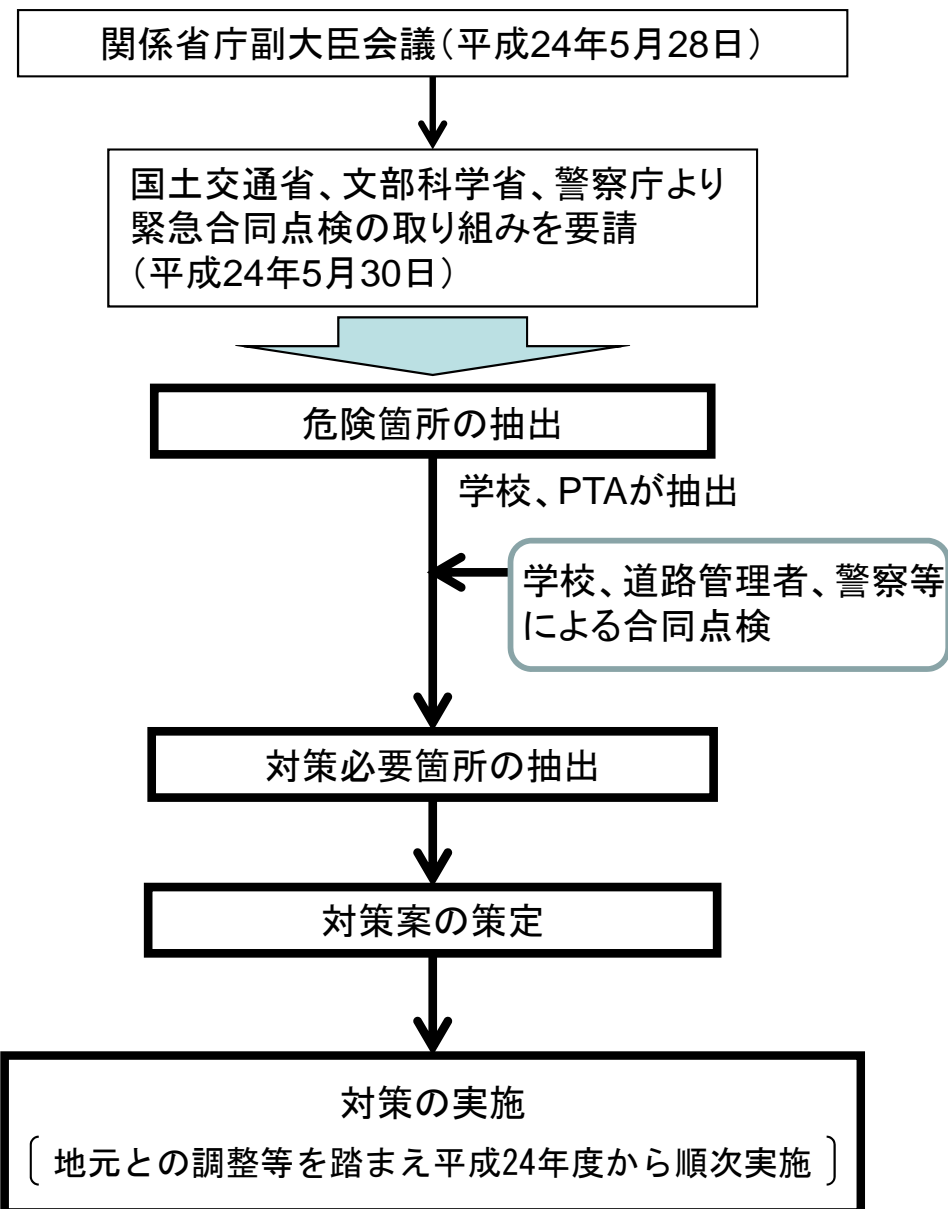
①緊急合同点検の結果(平成24年11月30日現在)

- 緊急合同点検実施学校数 : 20,160校
- 緊急合同点検実施箇所数 : 80,161箇所
- 対策必要箇所数 : 74,483箇所

②対策必要箇所の内訳及び対策状況(平成25年度末時点)

- 対策必要箇所数 : 74,483箇所(うち61,083箇所対策済)
 - ・道路管理者による対策 : 45,060箇所(うち34,888箇所対策済)
 - ・学校等による対策 : 29,523箇所(うち28,562箇所対策済)
 - ・警察による対策 : 19,715箇所(うち17,867箇所対策済)

《通学路の緊急合同点検の実施フロー》



通学路の安全・安心の確保(奈良市の例)

- 全国で教育委員会、PTA等による合同点検を行い、対策の検討・実施・効果把握、その結果を踏まえた改善を一連のサイクルとして進めることで、継続的な通学路対策を推進
- 奈良市では、歩道設置の必要性が確認され、隣接する幼稚園の協力により、歩道設置のための用地を早期に確保。迅速な整備並びに通学児童の安全確保が実現

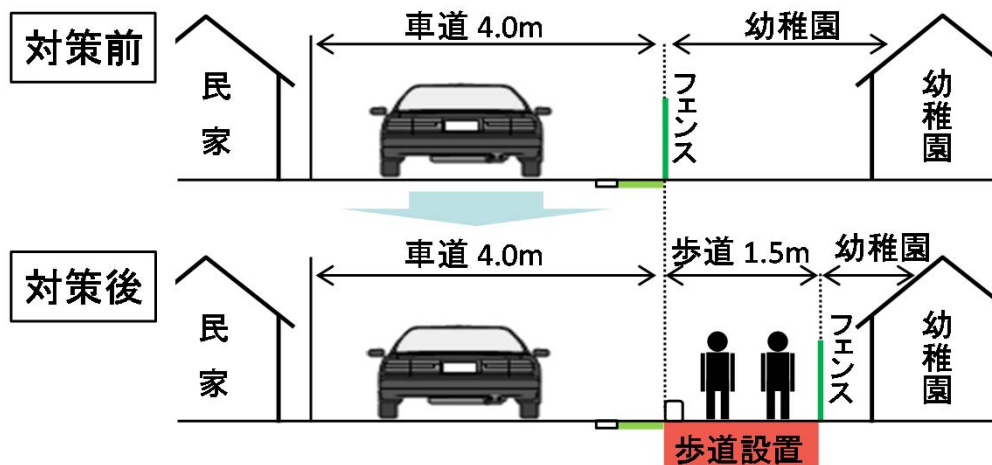
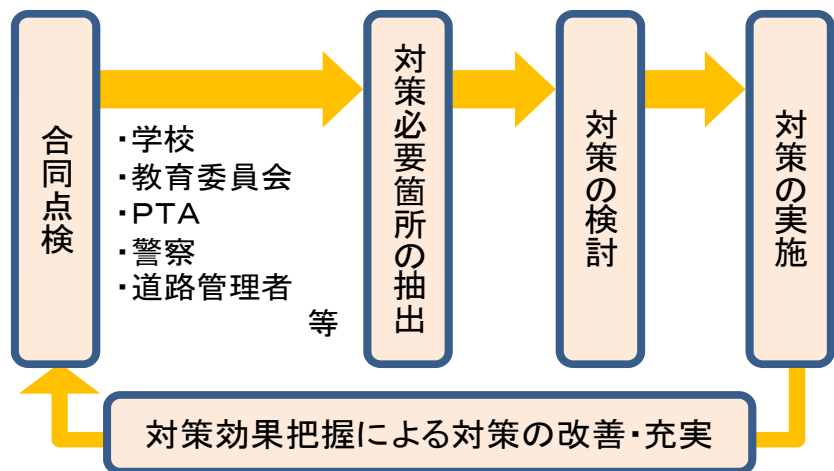


幼稚園へ協力要請

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

【継続的な通学路対策の仕組み】



事業用自動車の安全対策事業

Plan

事業用自動車の事故削減目標の設定

- ・10年間で死者数半減(平成20年517人を10年後に250人)
- ・10年間で人身事故件数半減(平成20年5万6千件を10年後に3万件)
- ・飲酒運転ゼロ

Do

目標達成のため当面講ずべき措置

安全体質の確立

- ・運輸安全マネジメント制度の中小事業者等への拡大
- ・メールマガジンの発信等による事故情報の活用充実 等

コンプライアンスの徹底

- ・監査要員のさらなる増員
- ・行政処分の厳格化 等

飲酒運転の根絶

- ・アルコールチェッカーの義務付け
- ・行政処分の厳格化 等

IT・新技術の活用

- ・大型車等への衝突被害軽減ブレーキの装着義務付けと普及促進
- ・ドラレコ、デジタコの一層の普及促進
- ・ASV技術の開発・普及 等

道路交通環境の改善

- ・事故の発生割合が高い箇所における交通安全対策の推進
- ・生活道路及び通学路等における交通安全対策の推進 等

PDCA
サイクル

Check

Act

フォローアップ会議を設置

毎年、関係者間で施策の進捗状況、目標の達成状況等を確認

新たな施策を検討

講じた施策の内容・進捗

① 運輸安全マネジメント制度の中小事業者等への拡大

◆ 運輸安全マネジメントの実施義務付け対象の拡大

「旅客自動車運送事業運輸規則」等の改正により、以下の事業者等への運輸安全マネジメント実施の義務付け対象を拡大した。

- ・H21年10月施行:100両以上の乗合バス事業者、都市間を結ぶ高速バス事業者 等
- ・H25年10月施行:貸切バス事業者、貸切委託運行許可を得ている乗合バス事業者 等

◆ 第三者機関の活用

NASVA等の第三者機関も運輸安全マネジメント評価が可能となるよう認定を実施した。平成21年にNASVAを認定して以降、これまで5法人を第三者機関として認定した。

◆ 運輸安全マネジメントセミナーの開催

中小事業者に対し、運輸安全マネジメントの一層の普及・啓発を推進するため、平成25年に民間機関等が国土交通省の認定を受けてセミナーを実施する仕組みを導入し、これまで6事業者を認定した。

また、日本バス協会、全国ハイヤー・タクシー連合会、全日本トラック協会において、安全管理を浸透させるための講習会を平成22年以降、定期的を実施。

② 事故情報の活用充実

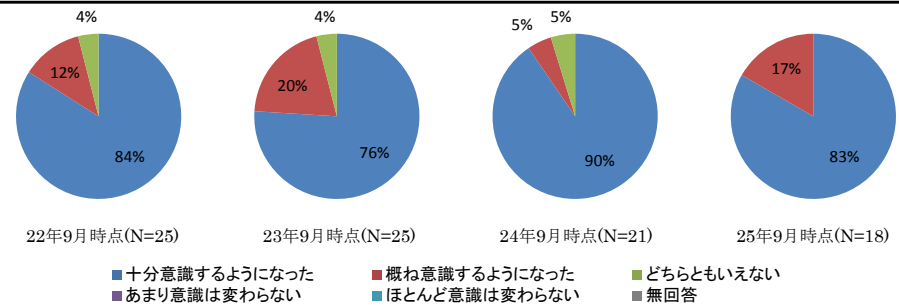
◆ メールマガジン「事業用自動車安全通信」の創設

業界全体で重大事故等の発生状況、その原因と考えられる不適切な運行管理等の情報を共有化するため、メールマガジンを創設し、平成21年6月より情報発信を開始。

平成26年6月6日現在、第251号を発信し、登録者数が14,373人。

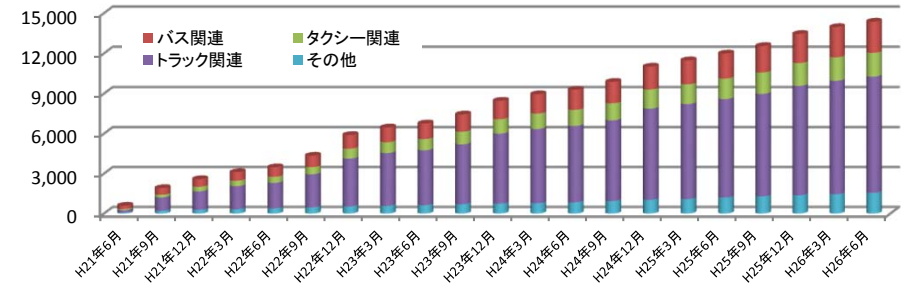
◆ 社会的影響の大きい重大事故の要因分析の実施

平成13年より、「自動車運送事業に係る交通事故要因分析検討会」において、社会的影響の大きい重大事故の要因分析を実施、公表している。



運輸安全マネジメント制度導入後の安全意識に対する変化に関するアンケート調査

注) 国土交通省資料により作成



メールマガジンへの登録者数の推移

注) 国土交通省資料により作成



要因分析を行った社会的影響の大きい重大事故の事例(抜粋)

注) 国土交通省資料により作成

評価

運輸安全マネジメント制度導入後、約9割の事業者が安全意識の向上を感じるなど、当該制度が着実に成果を上げている。引き続き、運輸安全マネジメントの実効性ある中小事業者への展開を図り、真の浸透を図るための、民間能力の活用や他の制度との連動・連携の強化に向けた検討が必要。

また、重大事故の発生状況や原因等について情報発信するメールマガジンへ14,373人が登録を行うなど事故情報の活用が進んでいる。14

講じた施策の内容・進捗

① 監査要員のさらなる増員

◆ 監査要員の増員

監査体制強化を図るため、**監査要員のさらなる増員**を実施、期間中に112人増員された。
 ・平成20年度:230人 → 平成25年度:342人

② 行政処分の厳格化

◆ 処分対象の拡大、厳格化

悪質・重大な法令違反の処分の厳格化を図るため、処分基準を改正。

【平成25年11月施行】

以下の悪質・重大な違反について**即時事業停止**(30日間)とするなどの処分を厳格化

- ・運行・整備管理者の未選任
- ・全運転者に対して点呼未実施
- ・名義貸し、事業の貸渡し 等

【平成21年10月施行】

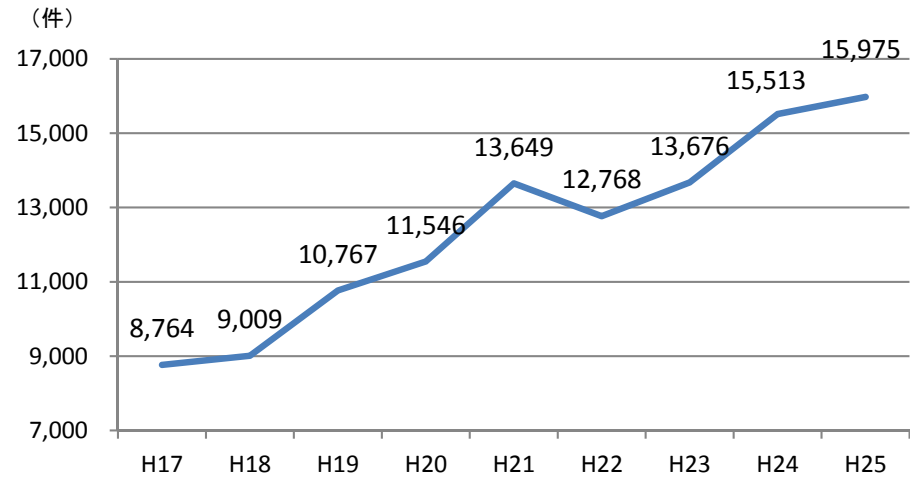
最低賃金法違反、社会保険等未加入等に対する処分基準を創設・強化

◆ 悪質な事業者に対する集中的な監査実施

悪質な法令違反の疑いがある事業者に対して優先的・集中的に監査を実施、また、**継続的に監視していく事業者の把握を行う**こととした通達を发出(平成25年10月施行)

◆ 街頭における監査等の実施

平成24年7月以降、多客期を中心に全国の停留所等において高速バスの輸送安全を確認するための**一斉点検を実施**。これまで、GW・夏・冬の多客期などに計6回実施。
 また、関越自動車道バス事故等を受け、平成25年10月に**街頭監査を新設**。利用者等からの情報や多客期等をとらえ、バス発着場などにおいて運行実態を点検。



監査実績件数
 注) 国土交通省資料により作成

- 実施期間：平成26年4月24、25日
- 実施場所：全国30カ所の主要停留所
- 対象者：高速乗合バス事業者
- 点検項目：交替運転者の配置基準等の法令遵守状況
 運転者の健康状態
 点呼の実施状況 等
- **点検車両数：122台**
- **指導書交付：8件**



※H25年12月に四国にて実施

直近の一斉点検の実施結果

街頭監査の実施状況

評価

監査件数は概ね順調に増加（H20年：11,546件 → H25年：15,975件）。運行・整備管理者の未選任や名義貸し、点呼を全く実施していない等の重大違反についての**処分の厳格化**、また、関越自動車道バス事故等を受け**街頭監査を新設**する等、**悪質事業者に対する対応の強化**を実施。

要監視者リストや街頭監査等を活用し、**悪質事業者や悪質運転者の監視強化や市場からの排除**をさらに促していくことが重要。また、**法令違反・事故情報の分析強化**と**積極的な情報発信**や、監査に依存せず、市場メカニズムで悪質事業者の排除及び優良事業者の選択が更に促進される市場環境の整備は必要。

講じた施策の内容・進捗

① アルコール検知器の義務付け等

◆ 点呼時におけるアルコール検知器の使用の義務付け

アルコール検知器を営業所ごとに備え、点呼において酒気帯びの有無を確認する際に、**アルコール検知器を使用することを義務付ける**等のため、関係省令及び通達を改正（平成22年4月28日公布、平成23年5月1日施行）。

また、アルコール検査の実効性向上策として、一定の要件等を満たせば、**遠隔地において、同一事業者の他の営業所等に備えられたアルコール検知器の使用を認める**などの制度改正を行うため、通達を改正（平成25年12月16日施行）。

◆ アルコールに関する専門的教育の実施

平成22年度より、運行管理者基礎講習、一般講習及び特別講習のテキストにアルコールの基礎知識等を掲載するとともに、DVDの放映を行う等、**アルコール専門教育を実施**。

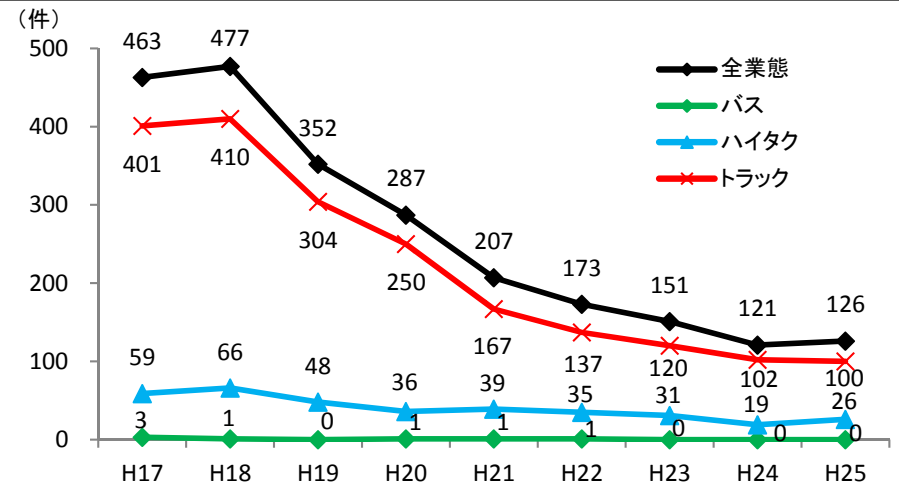
② 行政処分の厳格化

◆ 処分基準の強化

○飲酒運転が行われた場合には、他の悪質違反の場合に比し、より重たい行政処分を課すことができるよう、以下の処分基準を強化。（平成21年10月施行）

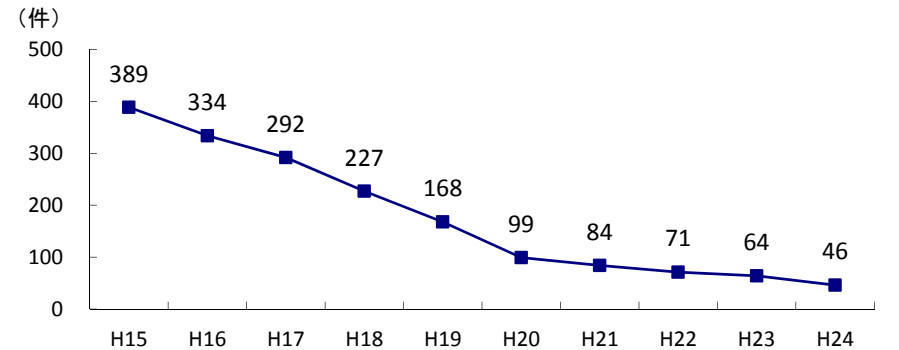
- ・飲酒運転等に対する**処分日車の強化**
- ・飲酒運転を下命容認した場合の**即時事業停止期間の延長** 等

○点呼時のアルコール検知器使用義務化に伴い、処分基準を創設（平成23年5月施行）



＜飲酒運転に係る道路交通法違反取締件数＞

注）（財）交通事故総合分析センター「事業用自動車の交通事故統計」により作成



＜飲酒運転による事業用自動車の交通事故＞

注）（財）交通事故総合分析センター「事業用自動車の交通事故統計」により作成

評価

アルコール検知器使用の義務付けや飲酒運転等に対する処分基準の強化等により、飲酒運転に係る**違反件数は着実に減少**（H20年：287件 → H25年：126件）。

上記取組や飲酒運転の厳罰化等により違反件数は減少しているものの、いまだ飲酒運転が発生している現状を踏まえ、**飲酒常習者の更正プログラム**の導入や先進的なIT機器を活用した**遠隔地アルコールチェックの実効性向上**等の飲酒運転撲滅に向けた対策強化の検討が必要。

講じた施策の内容・進捗

① 大型車等への衝突被害軽減ブレーキの装備義務付けと普及促進

◆大型車等への衝突被害軽減ブレーキ(AEBS)の装備義務付け

大型車のAEBSについて、平成26年11月より順次装備義務付けを開始。基準策定の経緯は以下のとおり。

- ・平成24年3月にAEBSの技術基準を策定し、大型トラックに対する装備義務付けを決定
- ・平成25年1月に大型バスを対象に追加
- ・平成25年11月に国連のAEBSに関する協定規則を技術基準に採用
- ・平成26年2月に性能要件の強化及び装備義務付け対象の中型トラック・バスへの拡大を決定

◆大型車等への衝突被害軽減ブレーキの普及促進

平成19年度より実施している事故防止対策支援推進事業において、引き続きASV技術の購入補助(費用の1/2)を実施。

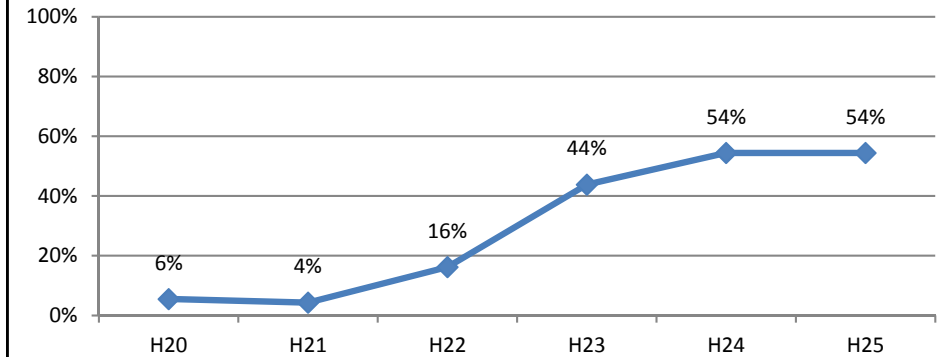
② ドラレコ、デジタコの一層の普及促進

◆ドラレコ、デジタコの購入補助の実施

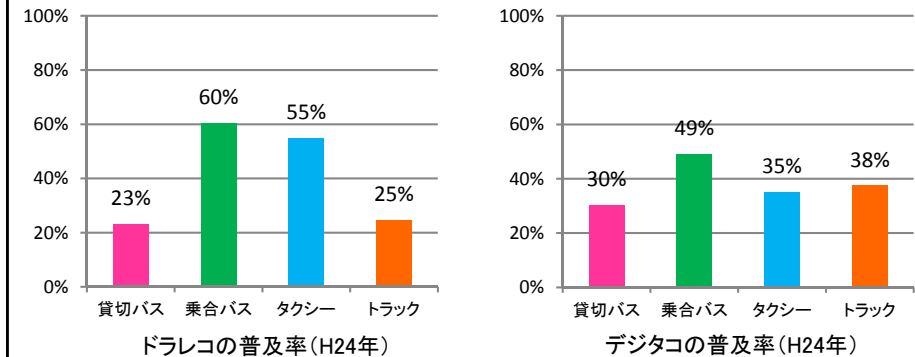
平成23年度より、自動車事故防止対策推進事業において、ドラレコ及びデジタコの導入補助(費用の1/3)を実施。これまで、ドラレコ21,376台、デジタコ10,342台の補助を実施。平成25年度より、自動車事故防止対策推進事業において、過労運転防止に資する先進的な取組の導入補助(費用の1/2)を実施。これまで、3,320台の補助を実施。

③ ASV技術の開発・普及

居眠り等のドライバーの状態検知技術を利用したドライバーへの警報支援装置(ふらつき警報装置)を実用化し、補助制度等により普及を促進するなど、ASV技術の技術開発及び普及促進を実施。



※装着率:1年間に販売される車両のうち、装着される車両台数の割合
注) 国土交通省資料により作成
※なお、大型バス(新車)については既に全車搭載となっている。



注) 日本バス協会、全国ハイヤー・タクシー連合会、全日本トラック協会資料により作成

評価

H25年に販売された車両へのAEBSの装着率は大型トラックで約5割、大型バスでは約10割となっている。ドラレコの普及率は、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、デジタコの普及率は、乗合バスが約5割、貸切バス、タクシー、トラックが3割。

さらなる死亡事故削減、追突防止のため、AEBS等の普及加速と拡大が必要。また、生体センサーやクラウド、テレマティクスを活用し、これからの運行管理に求められる安全機能(健康管理、遠隔地管理、集中指令等)を強化した次世代運行記録計の確立・導入に向けた検討が必要。さらに、新たなASV技術の開発・実用化に向けた検討が必要。

プラン2009 目標達成に向けた途中経過の状況

内閣府特命担当大臣談話 (H22.1)

■ 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。

事業用自動車総合安全プラン2009

平成30年までの10年間で、

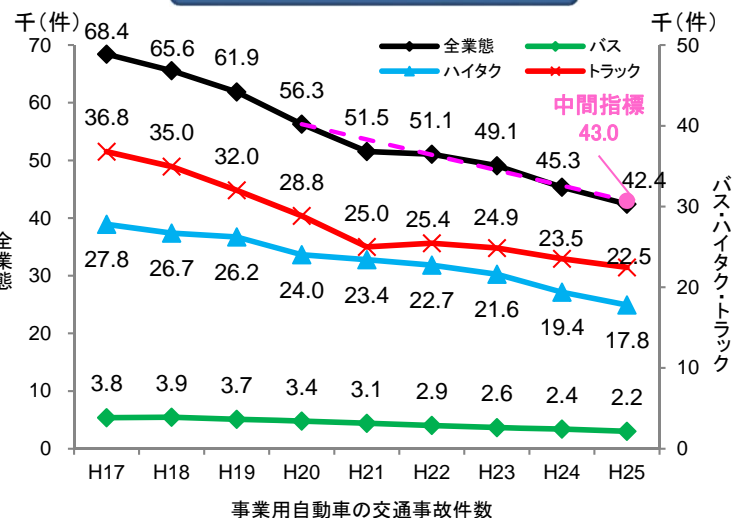
- **死者数半減** (目標:H30年250人)
- **事故件数半減** (目標:H30年3万件)
- **飲酒運転ゼロ**
- **危険ドラッグ等薬物使用による運行の絶無** (新規追加)

事業用自動車の交通事故等発生状況

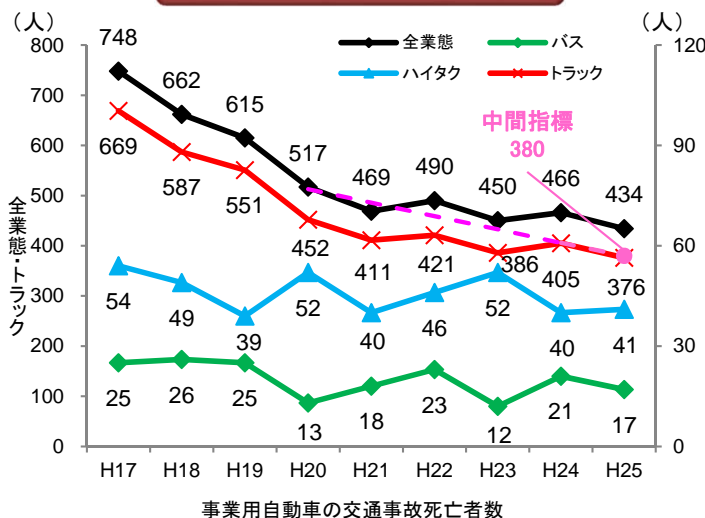
	〈平成20年〉	→	〈平成25年〉	(中間指標)
事故件数	56,305件		42,425件	(43,000件)
死亡者数	517人		434人	(380人)
飲酒運転	287件		126件	(ゼロ)

	事故件数	死亡者数	特徴
バス	2,164件	17人	車内事故が最も多く 、過半数以上が高齢者。
ハイタク	17,799件	41人	出会い頭が最も多い 。また、空車時の事故が全体の約3/4。死亡事故では、 路上寝込み者等の轢過 が他業態と比較多い。
トラック	22,462件	376人	追突事故 が最も多く、全体の約半数を占める。死亡事故では、 歩行者等の横断中に発生した事故 や追突事故によるものが多く、追突事故については夜間の発生が過半数以上。

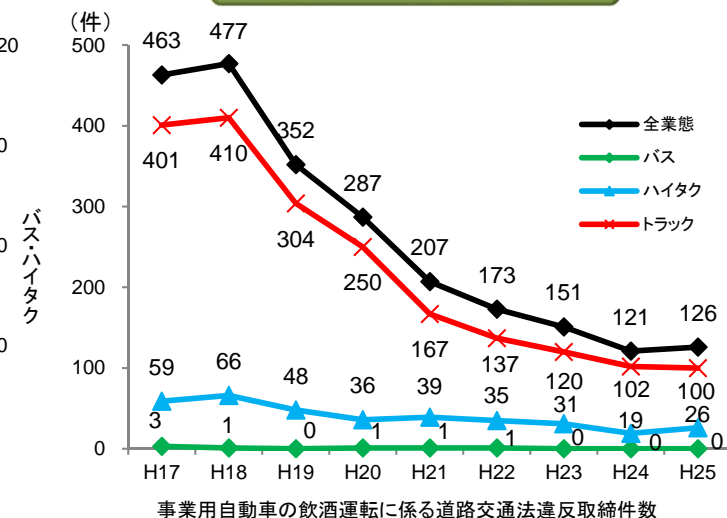
事故件数



死亡者数



飲酒運転



※(公財)交通事故総合分析センター「事業用自動車の交通事故統計(平成25年度版)」、警察庁「交通統計」により作成 (バスの飲酒運転については、国土交通省にて把握している事案のみ)

※「事故件数」とは事業用自動車による人身事故件数、「死亡者数」とは事業用自動車による交通事故死亡者数、「飲酒運転」とは事業用自動車による飲酒運転に係る道路交通法違反取り締まり件数のことを指す

車両の安全対策事業

車両の安全対策について～交通事故削減への取り組み～

平成23年6月 交通政策審議会陸上交通分科会自動車交通部会報告書がとりまとめられた

政府目標を踏まえ車両安全対策の目標を設定

平成32(2020)年までに、交通事故死者数を1,000人削減(平成22年比)

自動車局では、3つの施策(安全基準等の拡充・強化、ASV推進計画、自動車アセスメント)の連携により車両安全対策を進めている。

新技術を踏まえた安全基準・普及策の策定に関する連携

安全基準等の拡充・強化
事故分析等に基づき、安全基準やASV普及等について検討
(車両安全対策検討会)

情報提供による普及促進と安全基準の連携

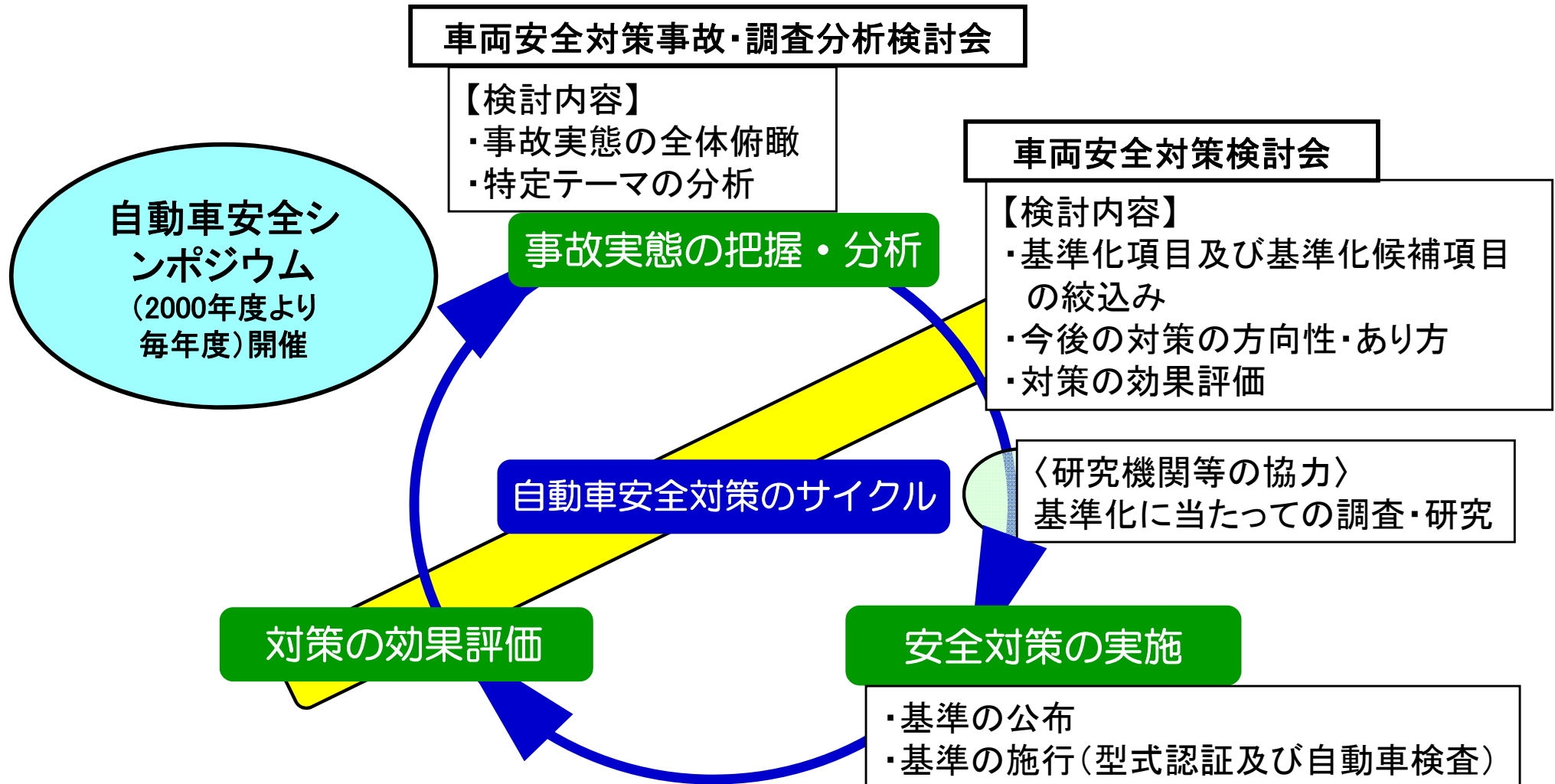
事故の削減

ASV推進計画
産学官の協力により、新技術の開発・実用化・普及促進

新技術のユーザー理解促進に関する連携

自動車アセスメント
安全性の比較試験の実施等によりユーザーに情報提供

- 「事故実態の把握・分析」→「安全対策の実施」→「対策の効果評価」からなる自動車安全対策のサイクルを、総合的かつ分野毎に実施。
- 具体的な実施体制として「車両安全対策検討会」及び「車両安全対策事故調査・分析検討会」等を設けて、自動車安全対策のサイクルを推進。



先進安全自動車(ASV)推進計画

- ⊖ 先進技術を利用してドライバーの安全運転を支援するシステムを搭載した自動車「先進安全自動車(ASV)」の開発・実用化・普及の促進に取り組んでいる。
- ⊖ より高度、かつ、より広範囲な安全運転の支援を実現し、交通事故削減に大きく貢献することを目指す。

《先進安全自動車(ASV)とは》

- 「先進安全自動車(ASV)」とは、先進技術を利用してドライバーの安全運転を支援するシステムを搭載した自動車である。
- 「ASV推進計画」は、ASVに関する技術の開発・実用化・普及を促進するプロジェクトであり、平成3年度から実施している。

《先進安全自動車(ASV)推進計画について》

- 「ASV推進計画」を円滑に進めるために、産学官が連携した「ASV推進検討会」を設置し、ASVに関する技術の開発・実用化・普及促進に向けた検討を行っている。
- 第5期では、事故削減のため、歩行者保護や高齢者対策等を中心として、ASV技術の飛躍的高度化の検討(ドライバー異常時対応システム、ドライバーの過信等)を進めるとともに、次世代の通信利用型安全運転支援システム(歩車間通信システム等)の開発促進を図る。

第1期	第2期	第3期	第4期	第5期
平成3～7年度	平成8～12年度	平成13～17年度	平成18～22年度	平成23～27年度
技術的可能性の検討	実用化のための条件整備	普及促進と新たな技術開発	事故削減への貢献と挑戦	飛躍的高度化の実現
<ul style="list-style-type: none"> ○開発目標の設定 ○事故削減効果の検証 ☆ASV19台によるデモ 	<ul style="list-style-type: none"> ○ASV基本理念の策定 ○ASV技術開発の指針等策定 ○事故削減効果の検証 ☆ASV35台によるデモ 	<ul style="list-style-type: none"> ○運転支援の考え方の策定 ○ASV普及戦略の策定 ○通信技術を利用した技術開発の促進 ☆ASV17台による通信利用型の実証実験 	<ul style="list-style-type: none"> ○交通事故削減効果の評価手法の検討及び評価の実施 ○通信利用型実用化システム基本設計書の策定 ☆ASV30台による通信利用型の公道総合実験 	<ul style="list-style-type: none"> ○ASV技術の飛躍的高度化に関する検討 ○通信利用型安全運転支援システムの開発促進に関する検討

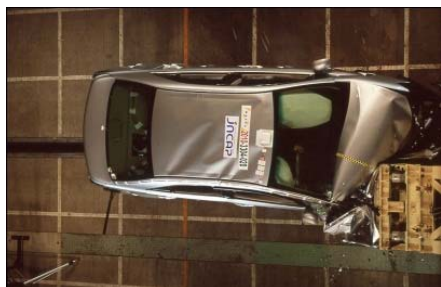
自動車アセスメントの概要

自動車等の安全性能評価を公表し、自動車ユーザーが安全性の高い自動車等を選択しやすい環境を整備するとともに、メーカーに対しより安全な製品の開発を促すことによって、安全な自動車等の普及促進を図る自動車アセスメント事業を実施している。

性能評価試験



○フルラップ前面衝突試験



○オフセット前面衝突試験



○側面衝突試験



○後面衝突頸部保護

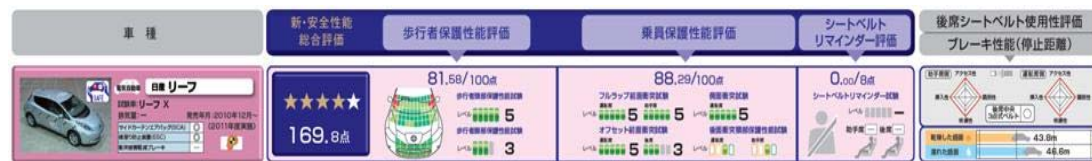


○歩行者頭部保護性能試験



○歩行者脚保護性能試験

評価結果の公表



安全性能の比較情報を★の数等にて分かりやすく提供

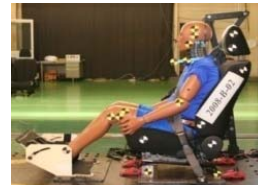
自動車アセスメントの充実

- 平成20年度：カーテンエアバッグの保護性能評価及び装備状況の特記
- 平成21年度：後席シートベルトの使用性等評価、後席乗員の保護性能評価、衝突時の乗員頸部の保護性能評価
- 平成23年度：新たな衝突安全性能総合評価、歩行者脚部保護性能試験、電気自動車等の感電保護性能評価
- 平成26年度：予防安全性能評価
(衝突被害軽減ブレーキ性能、車線逸脱警報装置性能)

後席シートベルト



頸部保護性能



歩行者脚部保護性能試験



衝突被害軽減ブレーキ



平成27年4月

参考資料

道路交通の安全施策

交通安全について

- 内閣府を中心とし、関係省庁（国交省、警察庁、文部科学省など）が連携する、政府全体の取組み
- 国交省は、陸上、海上、航空交通すべてにわたり、運輸事業のみならず、国土交通省関係のプライベート交通などの交通安全も対象
- 都市、道路、鉄道、自動車、海事、港湾、航空などの各局と海難、海上保安、運輸安全、気象等と幅広く関連する業務

交通安全対策基本法（昭和45年法律第110号）

【目的】交通安全対策の総合的かつ計画的な推進を図る

【体制等】① 内閣府に中央交通安全対策会議を設置
② 同会議が交通安全基本計画を作成
③ 政府が年次報告(交通安全白書)を国会に提出

中央交通安全対策会議 (交通安全対策基本法第14条)

〔会長〕内閣総理大臣
〔委員〕関係12閣僚
〔幹事〕関係15事務次官等
〔庶務〕内閣府において総括し、処理する。ただし、海上交通及び航空交通の安全に関する事項に係るものについては、内閣府と国土交通省において共同して処理する。

{ 内閣府・国家公安委・総務
法務・文科・厚労・農水
経産・国交・防衛 }

交通対策本部 (中央交通安全対策会議決定)

〔本部長〕内閣府特命担当大臣(交通安全対策)
〔構成員〕関係15事務次官等
〔庶務〕内閣府政策統括官(共生社会政策担当)において総括し、及び処理する。ただし、海上交通及び航空交通の安全に関する事項に係るものについては内閣府政策統括官と国土交通省総合政策局において共同して処理する。

決定

交通安全基本計画

- 陸・海・空の交通安全に関する総合的かつ長期的な施策の大綱
- 昭和46年度以降5年ごとに作成
- 現行計画は第9次（計画期間：平成23～27年度）

【基本理念】

- 交通事故のない社会を目指す。
- 「人優先」の交通安全思想を基本とする。

決定

その時々諸問題について講じていく対策を決定

- 飲酒運転の根絶について（平成18年9月）
- 飲酒運転の根絶に向けた取組の強化について（平成19年7月）
- 自転車の安全利用の促進について（平成19年7月）
- 後部座席シートベルトの着用の徹底を図るための対策について（平成19年7月）
- 「交通事故死ゼロを目指す日」の実施について（平成20年1月）
- 春・秋の全国交通安全運動推進要綱の決定

国土交通省交通安全業務計画（省庁ごとの年度計画）

第9次交通安全基本計画のポイント

《手順》

平成22年2月から中央交通安全対策会議専門委員会議を開催

検討・議論を踏まえ

平成23年3月、中央交通安全対策会議で決定

計画期間：平成23年度～平成27年度（5か年）

第1 計画の基本理念

- 人命尊重の理念に基づき、交通事故被害者の存在に思いをいたし、また交通事故がもたらす大きな社会的・経済的損失をも勘案して、究極的には交通事故のない社会を目指すべきである。
- 高齢者、障害者、子ども等の交通弱者に配慮し、思いやる「人優先」の交通安全思想を基本とし、あらゆる施策を推進する。

第2 道路交通の安全

【道路交通の安全についての目標】

- ① 24時間死者数を3,000人(※)以下とし、世界一安全な道路交通を実現する。(※この3,000人に平成22年中の24時間死者数と30日以内死者数の比率を乗ずるとおおむね3,500人)
- ② 死傷者数を70万人以下にする。

【道路交通の安全についての対策】

<視点>

- ① 高齢者及び子どもの安全確保 ② 歩行者及び自転車の安全確保
- ③ 生活道路及び幹線道路における安全確保

<対策の柱>

- 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

第3 鉄道交通の安全

【鉄道交通の安全についての目標】

- ① 乗客の死者数ゼロを目指す。
- ② 運転事故全体の死者数減少を目指す。

【鉄道交通の安全についての対策】

<視点>

- 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

<対策の柱>

- 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等

第4 踏切道における交通の安全

【踏切道における交通の安全についての目標】

平成27年までに踏切事故件数を平成22年と比較して約1割削減することを目指す。

【踏切道における交通の安全についての対策】

<視点> それぞれの踏切の状況等を勘案した効果的対策の推進
<対策の柱>

- 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等

第5 海上交通の安全

【海上交通の安全についての目標】

① 我が国周辺で発生する海難隻数を第8次計画期間の年平均と比較して、平成27年までに、約1割削減(2,220隻以下)とする。

② 「ふくそう海域」における、航路閉塞や多数の死傷者が発生するなどの社会的影響が著しい大規模海難の発生を防止し、その発生数をゼロとする。

【海上交通の安全についての対策】

<視点>

- ① 海難防止のための諸施策の継続的推進 ② 人命救助体制の充実・強化

<対策の柱>

- 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等

第6 航空交通の安全

【航空交通の安全についての目標】

昭和61年以降継続している特定本邦航空運送事業者における乗客の死亡事故ゼロの記録を継続する。

【航空交通の安全についての対策】

<視点>

① 航空輸送の安全に対する信頼回復 ② 航空容量の拡大に伴う安全で効率的なシステムの確立 ③ 国家安全計画の導入

<対策の柱>

- ① 総合的な安全マネジメントへの転換 ② 航空交通環境の整備等

- 当年度において、国交省が交通の安全に関し講ずべき施策等
- 地方局及び都道府県に、毎年4月配布

第1部 陸上交通の安全に関する施策

第1章 道路交通の安全に関する施策

- 第1節 道路交通環境の整備
- 第2節 安全運転の確保
- 第3節 車両の安全性の確保
- 第4節 高速自動車国道等における救急業務実施体制の整備
- 第5節 損害賠償の適正化を始めとした被害者支援の推進
- 第6節 研究開発及び調査研究の充実

第2章 鉄道交通の安全に関する施策

- 第1節 鉄道交通環境の整備
- 第2節 鉄道交通の安全に関する知識の普及
- 第3節 鉄道の安全な運行の確保
- 第4節 鉄道車両の安全性の確保
- 第5節 救助・救急活動の充実
- 第6節 被害者支援の推進
- 第7節 鉄道事故等の原因究明と再発防止
- 第8節 研究開発及び調査研究の充実

第3章 踏切道における交通の安全に関する施策

- 第1節 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
- 第2節 踏切保安設備の整備
- 第3節 踏切道の統廃合の促進
- 第4節 その他踏切道の交通の安全と円滑化を図るための措置

第2部 海上交通の安全に関する施策

- 第1節 海上交通環境の整備
- 第2節 船舶の安全な運航の確保
- 第3節 船舶の安全性の確保
- 第4節 小型船舶等の安全対策の充実
- 第5節 被害者支援の推進
- 第6節 船舶事故等の原因究明と再発防止
- 第7節 海上交通の安全対策に係る調査研究等の充実

第3部 航空交通の安全に関する施策

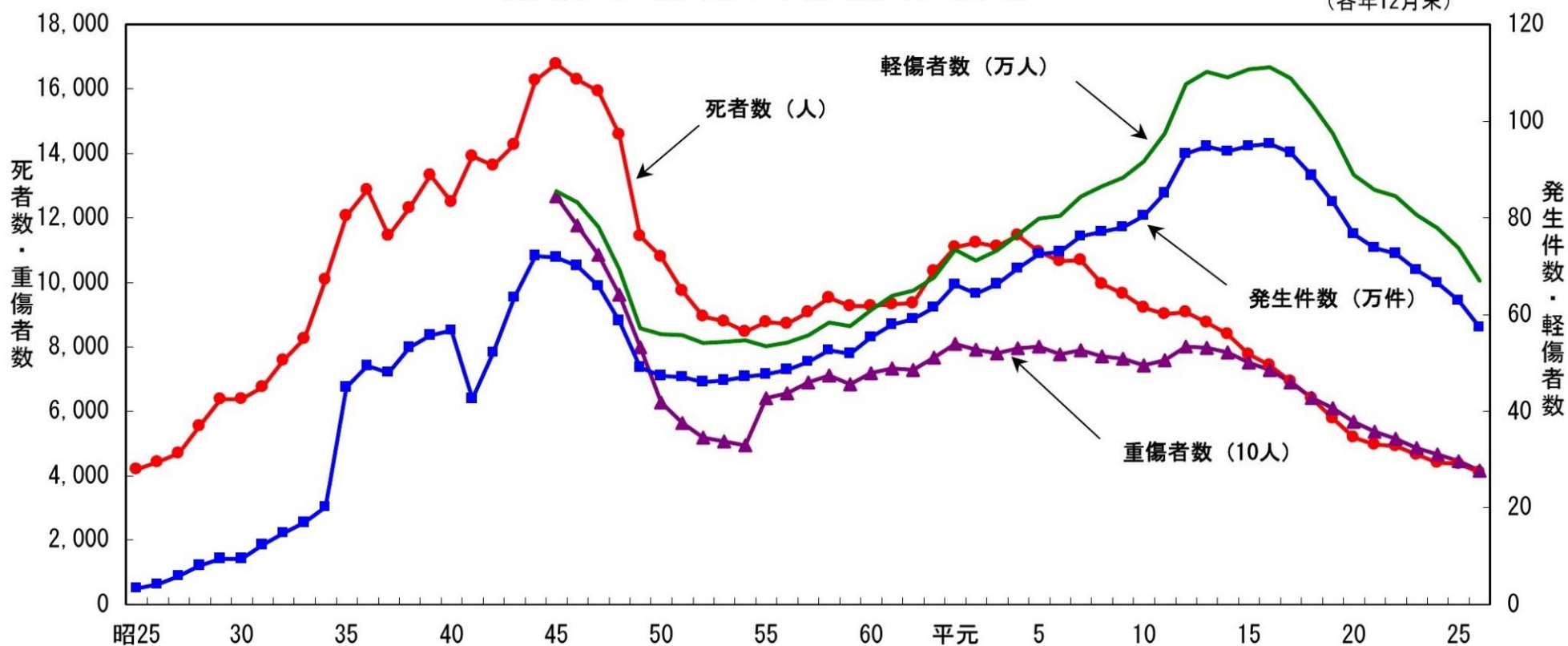
- 第1節 総合的な安全マネジメントへの転換
- 第2節 航空交通環境の整備
- 第3節 航空機の安全な運航の確保
- 第4節 航空機の安全性の確保
- 第5節 救助・救急活動の充実
- 第6節 被害者支援の推進
- 第7節 航空事故等の原因究明と再発防止
- 第8節 研究開発及び調査研究の充実

第4部 都道府県交通安全実施計画の作成基準

平成26年中の交通事故死者数 (警察庁資料より)

死者数 : 4,113人 前年比 : -260人 (-5.9%)
 総事故件数 : 573,842件 前年比 : -55,179件 (-8.8%)
 負傷者数 : 711,374人 前年比 : -70,120人 (-9.0%)

交通事故発生状況の推移



- 注1 昭和34年までは、軽微な被害事故（8日未満の負傷、2万円以下の物的損害）は含まない。
- 注2 昭和40年までの件数は、物損事故を含む。
- 注3 昭和46年までは、沖縄県を含まない。

1 交通事故の発生状況

平成26年中の交通事故死者数は、4,113人で14年連続の減少。
交通事故発生件数及び負傷者数も10年連続で減少。

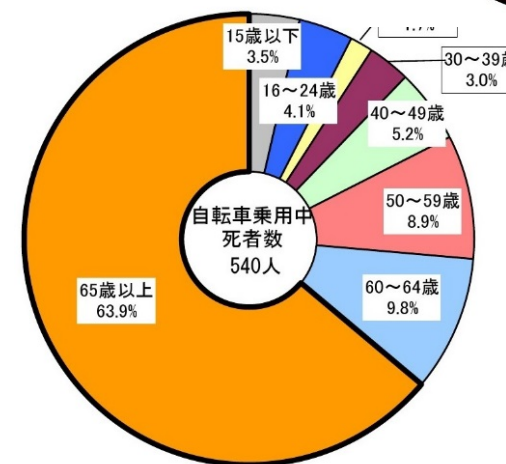
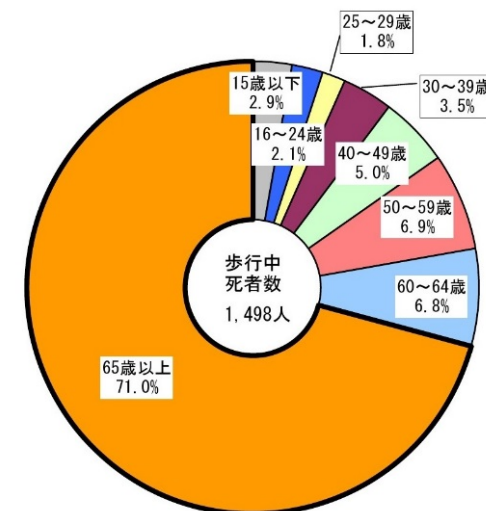
一方、交通事故死者数の減少幅は縮小傾向。

全体に占める高齢者(65歳以上)の割合が高い水準で推移。

→ 交通事故情勢は依然として厳しい状況にある。

2 事故死に見る特徴

- 年齢層別にみると**高齢者**が群を抜いて多い。(2,193人、全体の53.3%)
- 高齢者の中では、歩行中の占める割合が約半数(48.5%)
次いで自動車乗車中(27.4%)
- 自転車乗用中及び歩行中に占める高齢者の割合が高い。(自転車乗用中63.9%、歩行中71.0%)

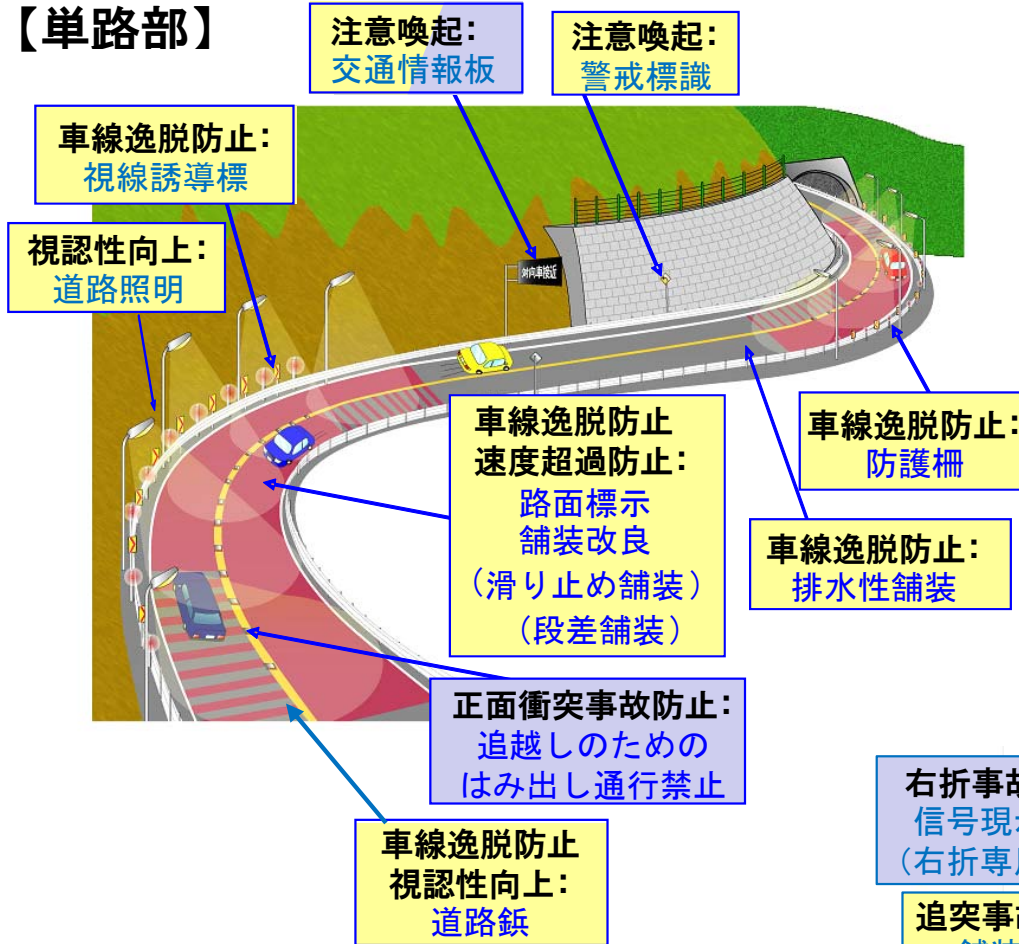


道路交通環境の整備事業

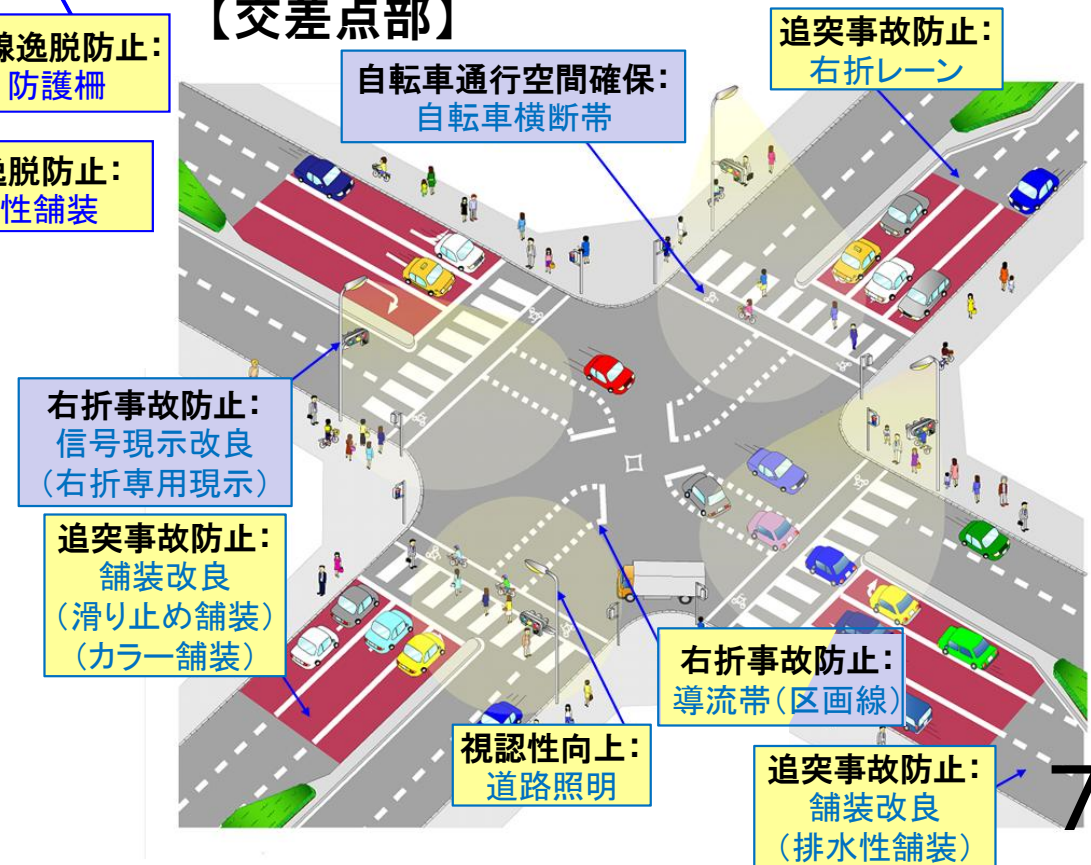
道路交通安全対策

○道路管理者と公安委員会が連携しながら対策を実施

【単路部】



【交差点部】



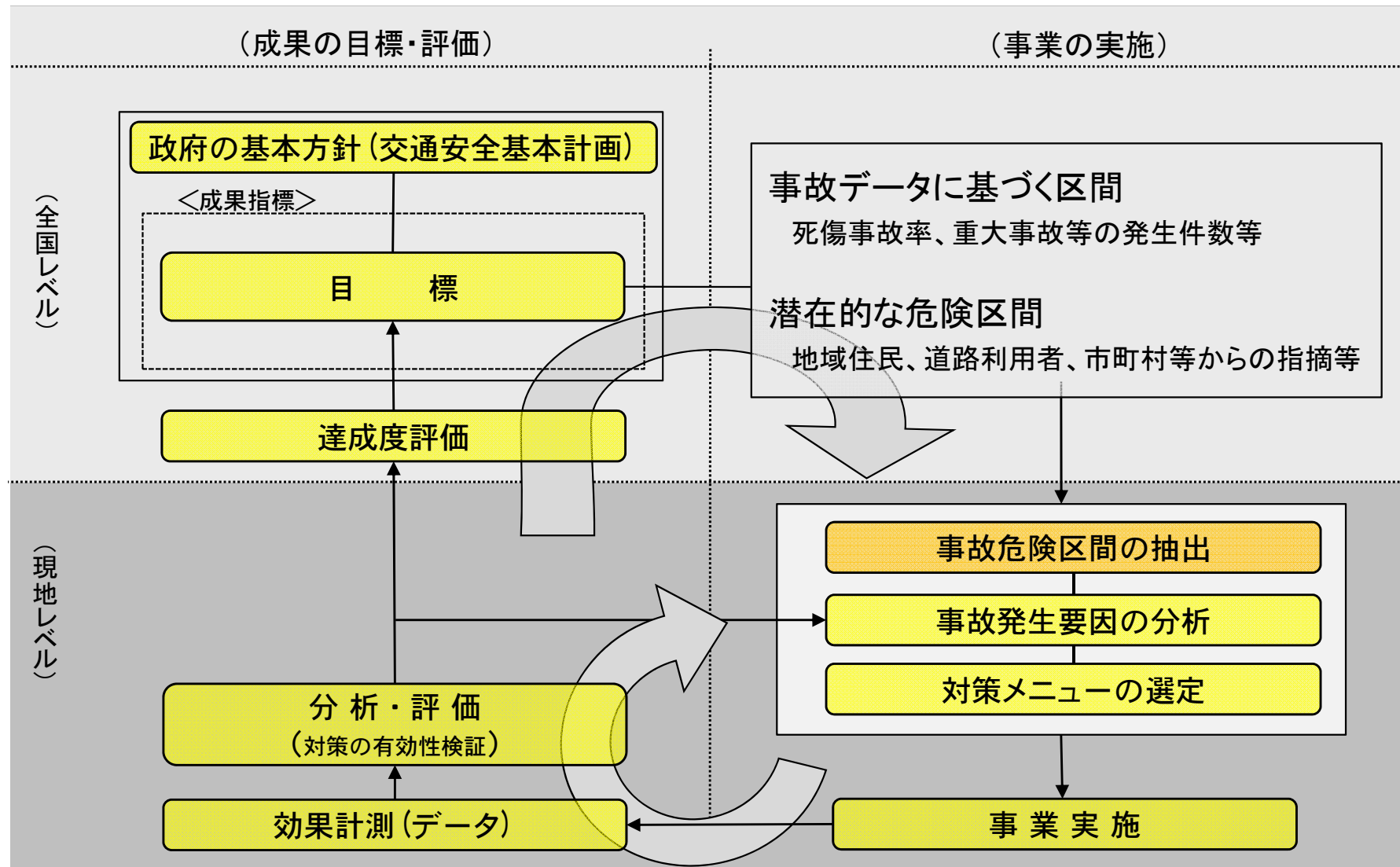
<凡 例>

目的:
対策名 : 道路管理者の対策

目的:
対策名 : 公安委員会の対策

道路交通安全施策(事故ゼロプラン)

○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



H24年4月23日 京都府亀岡市 通学路事故の概要

- 日時:平成24年4月23日 8時00分頃
- 場所:京都府亀岡市の府道
- 事象:集団登校中の児童の列に軽自動車が進み、3人が死亡、7人が重軽傷



事故発生箇所



事業用自動車の安全対策事業

プラン2009目標達成に向けた途中経過の状況

内閣府特命担当大臣談話（H22.1）

■ 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。

事業用自動車総合安全プラン 2009

平成30年までの10年間で、

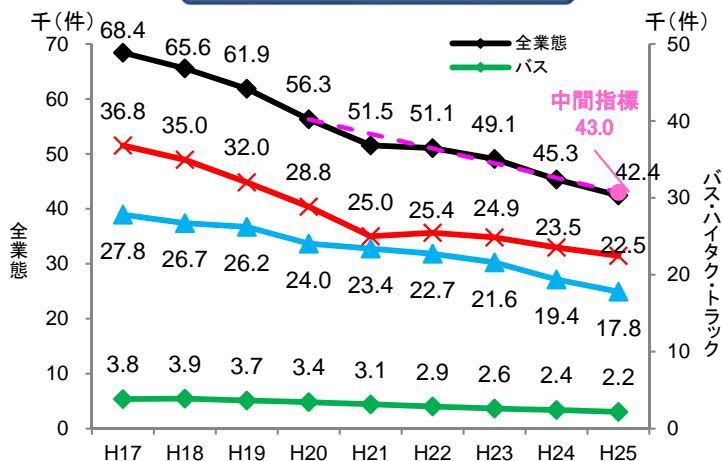
- **死者数半減** (目標:H30年250人)
- **事故件数半減** (目標:H30年3万件)
- **飲酒運転ゼロ**
- **危険ドラッグ等薬物使用による運行の絶無** (新規追加)

事業用自動車の交通事故等発生状況

	〈平成20年〉	→	〈平成25年〉	(中間指標)
事故件数	56,305件		42,425件	(43,000件)
死亡者数	517人		434人	(380人)
飲酒運転	287件		126件	(ゼロ)

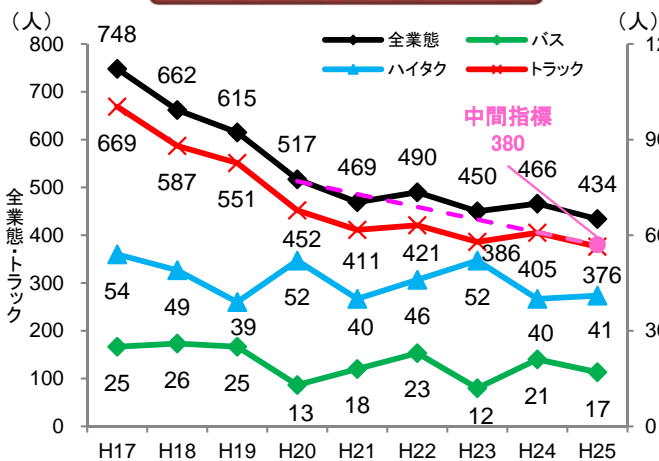
	事故件数	死亡者数	特徴
バス	2,164件	17人	車内事故が最も多く、過半数以上が高齢者。
ハイタク	17,799件	41人	出会い頭が最も多い。また、空車時の事故が全体の約3/4。死亡事故では、路上寝込み者等の轢過が他業態と比較が多い。
トラック	22,462件	376人	追突事故が最も多く、全体の約半数を占める。死亡事故では、歩行者等の横断中に発生した事故や追突事故によるものが多く、追突事故については夜間の発生が過半数以上。

事故件数



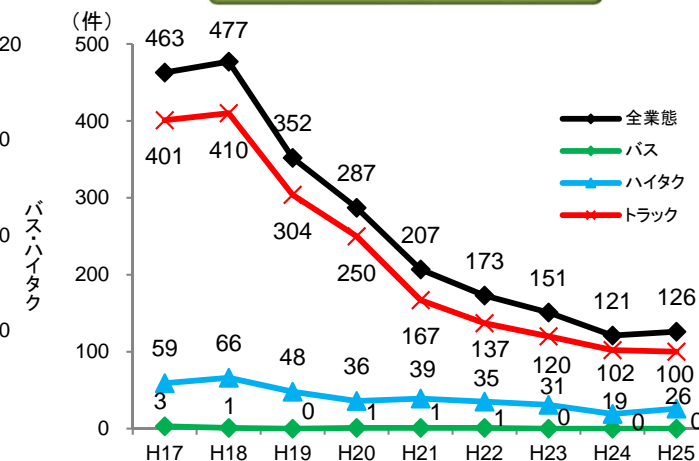
事業用自動車の交通事故件数

死亡者数



事業用自動車の交通事故死亡者数

飲酒運転



事業用自動車の飲酒運転に係る道路交通法違反取締件数

※(公財)交通事故総合分析センター「事業用自動車の交通事故統計(平成25年度版)」,警察庁「交通統計」により作成 (バスの飲酒運転については、国土交通省にて把握している事案のみ)

※「事故件数」とは事業用自動車による人身事故件数、「死亡者数」とは事業用自動車による交通事故死亡者数、「飲酒運転」とは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のことを指す

平成21年～25年までの5年間の事故等発生状況や施策の進捗状況等を踏まえ、平成30年に向け事業用自動車の事故等削減目標を達成するため、事業用自動車総合安全プラン2009の中間見直しを行い、これまでの重点施策の更なる強化を図るとともに、新たな重点施策を追加する。

これまでの重点施策の更なる強化

(1) 安全体質の更なる強化

- ・緊張感の維持とプロフェッショナルとしての自覚と誇りの再啓発
- ・運輸安全マネジメントの更なる実効性向上
- ・保安指導を担う指導的人材の育成 等

(2) コンプライアンスの徹底

- ・悪質事業者の徹底した排除
- ・市場メカニズムの更なる強化 等

(3) 飲酒運転の根絶・危険ドラッグ等薬物使用による運行の絶無

- ・運転者の日常的飲酒に対する指導・管理
- ・遠隔地でのアルコールチェックの更なる実効性向上
- ・啓発活動推進等による危険ドラッグ等薬物の使用禁止の徹底 等

(4) より先進的なIT・安全技術の活用

- ・衝突被害軽減ブレーキ等のより一層の普及加速
- ・次世代運行記録計の確立、ドライブレコーダー等の普及加速
- ・更なる先進安全技術(ASV)の開発・実用化の加速 等

(6) 道路交通環境の改善

- ・事故発生割合の高い区間等への集中的な交通事故対策
- ・地域の協力を得ながら、生活道路における交通安全対策 等



新たな重点施策の追加

(5) 運行の現場を含めた関係者一丸となった行動、構造的な課題への対処

- ① きめ細やかな対策立案と現場まで分かり易い具体的アクションの実施
(業界等による主体的な事故分析、必要な対策の検討・実施 等)
- ② 運転者教育の強化、担い手の確保及び育成
(若年運転者の効率的・効果的な指導による質の高い運転者の育成・確保、高齢運転者の運転特性を踏まえた指導の強化 等)
- ③ 事故調査機能の強化
(各分野の専門家から構成される「事業用自動車事故調査委員会」による事故要因の調査と再発防止策の提言を踏まえた対策の実施 等)
- ④ 運転者の体調急変に伴う事故防止対策の浸透・徹底
(「運転者の体調急変に伴う事故を防止するための対策」(H26.4)の現場への浸透・徹底等の引き続きの実施)
- ⑤ 高速・貸切バスの安全・安心の確保
(「高速・貸切バスの安全・安心回復プラン」(H25.4)の引き続きのフォローアップの実施と対策の更なる実効性向上に向けた検討 等)
- ⑥ 訪日旅行の安全品質の確保、積極的な発信
(訪日外国人が多く利用する貸切バスの安全の確保、訪日旅行の新たな付加価値としての高い安全品質の海外への積極発信 等)
- ⑦ トラック事業及びタクシー事業の市場構造の適正化
(適正運賃の収受、取引の書面化、荷主勧告制度等の実効性の確保、「タクシー『サービス向上』『安心利用』推進法」の着実な施行 等)

中間見直し後のプラン2009の主な施策等

業界毎のきめ細やかな対策の実施

◆ 業界毎の事故発生状況を踏まえた対策の実施

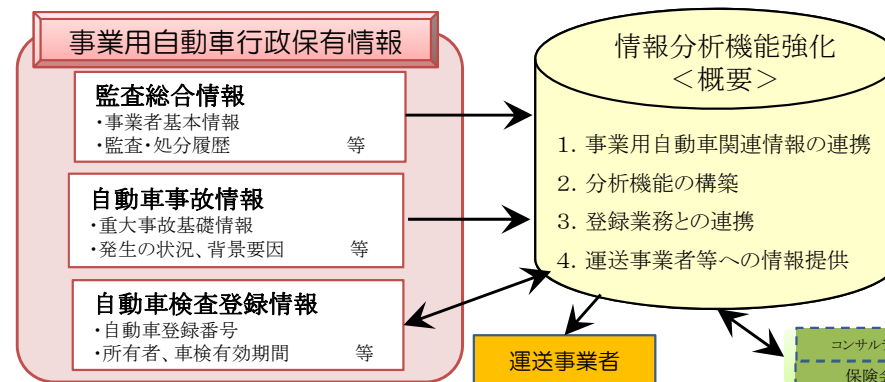
各モードの多発傾向にある**特徴的な事故にターゲットを絞り**、運転者・運行管理者など運行の**現場関係者とも一丸**となった事故抑止の取り組みを実施し、**1～2年の成果を評価**する。

- **バス**：発進時の**車内事故**防止対策の推進等
- **ハイタク**：交差点での**出会い頭事故**防止対策の推進等
- **トラック**：**1万台あたりの死亡事故件数を2.0以下**に等

各種情報を活用した事故防止対策

◆ 各種情報を活用した事故防止対策 (H27年度予算要求中)

個別に管理されてきた事業用自動車に関する**行政保有情報を横断的・多角的に分析し**、**事故の未然防止のための指導や監査機能の強化**に寄与する。



更なるIT・新技術の活用

◆ 先進安全自動車(ASV)技術の普及・開発等の促進

衝突被害軽減**ブレーキ**を始めとするASV技術について、**一層の普及加速**を図るとともに、**ドライバー異常対応システム等の新技術の開発・実用化**についても促進を図る。

◆ 次世代運行管理・支援システムの確立

運行記録計の低コスト化を推進しつつ、生体センサーやクラウド等を活用し、**健康管理・過労運転防止**を含めた安全運転の指導に有効な**運行管理・支援システムの確立**に向けた検討を行う。

危険ドラッグ等薬物対策

◆ 目標に新たに「危険ドラッグ等薬物使用による運行の絶無」を追加

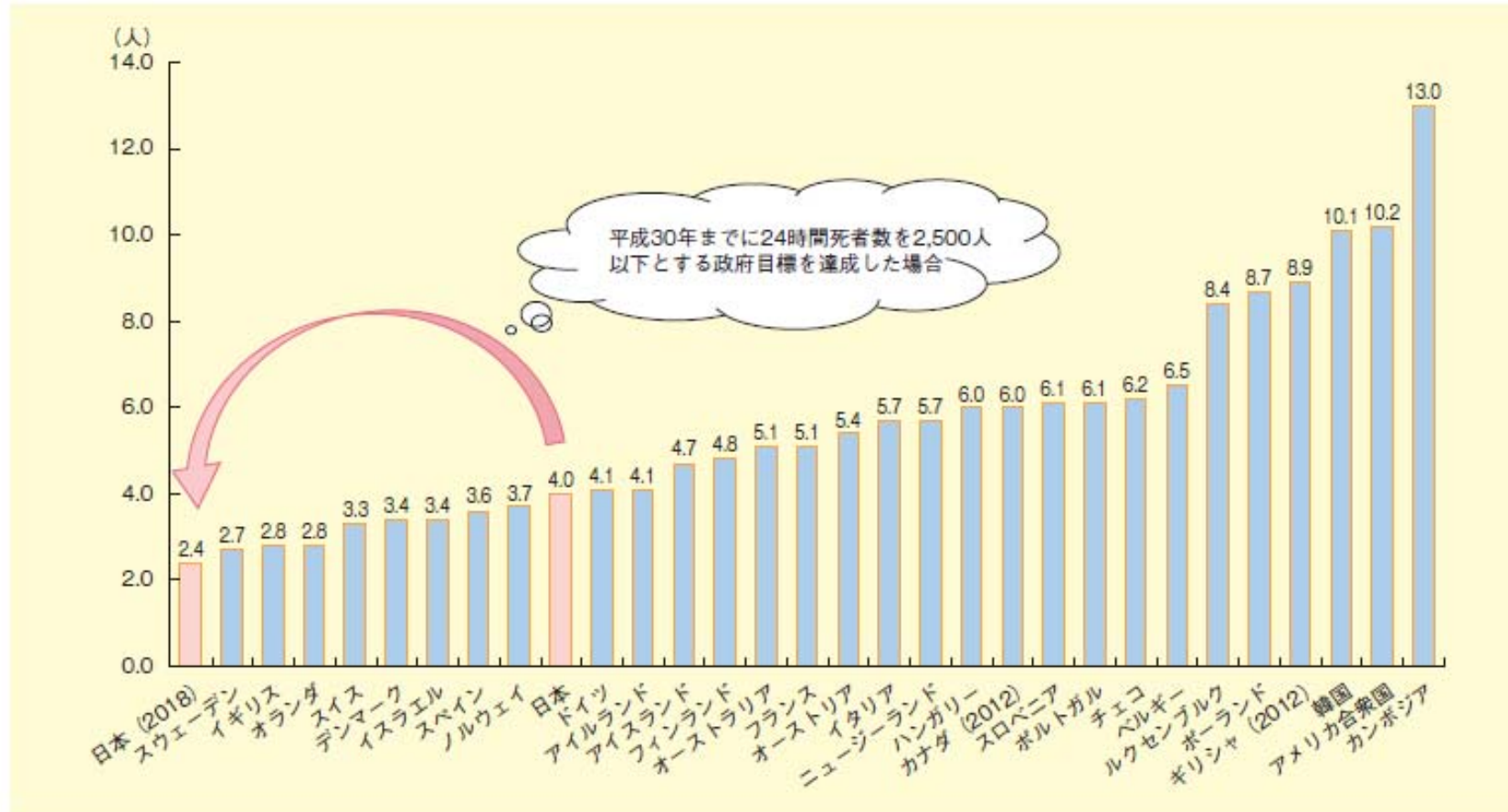
事業用自動車の運転者による覚せい剤や危険ドラッグを使用した疑いのある事案など、公共交通の信頼そのものが崩れかねない事案が発生している。

公共交通の信頼を確保し、**薬物使用の禁止徹底**を図るため、プラン2009の**目標に新たに**、

『危険ドラッグ等薬物使用による運行の絶無』を追加する。

その他参考資料

人口10万人当たりの交通事故死者数(2013年)



- 注 1 IRTAD資料による。
 2 国名に年数(西暦)の括弧書きがある場合を除き、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2,500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)。

交通安全に関する財政措置

陸上交通安全対策関係予算分野別総括表（自動車交通関係抜粋）

（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	比較 増減額
1 交通環境の整備	91,146	88,865	▲2,281
(1) 特定交通安全施設等整備事業(警察庁)	18,493	18,939	446
(2) 交通安全施設等の整備(国土交通省)	1,332,676 百万円の内数	1,356,151 百万円の内数	-
(3) 交通安全対策特別交付金(総務省)	70,627	64,475	▲6,152
(4) 改築事業による交通安全対策(国土交通省)	1,332,676 百万円の内数	1,356,151 百万円の内数	-
(5) 道路交通環境改善促進事業(国土交通省)	-	-	-
(6) 防災・震災対策事業(国土交通省)	1,332,676 百万円の内数	1,356,151 百万円の内数	-
2 交通安全思想の普及徹底	219	110	▲109
3 安全運転の確保	2,999	2,870	▲129
(1) 運転者対策の推進(警察庁)	165	194	29
(2) 運転者管理センターの運営(警察庁)	1,174	1,225	51
(3) 交通事故等に関する情報収集の充実(警察庁)	23	23	1
(4) 自動車運転者労務改善対策等(厚生労働省)	123	116	▲7
(5) 交通労働災害防止対策(厚生労働省)	31	34	3
(6) 自動車事故防止対策等 (国土交通省)	1,249	1,169	▲80
(内閣府)	2	2	0
4 車両の安全性の確保	33,871	33,636	▲235
(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 (国土交通省)	855	750	▲105
(2) リコール対策の充実(国土交通省)	250	240	▲10
(3) 自動車検査・登録業務等(国土交通省)	32,766	32,646	▲120
5 道路交通秩序の維持	4,031	8,966	4,935
6 救助・救急活動の充実	61	83	22
7 損害賠償の適正化を始めとした被害者支援の推進	151,206	158,119	6,913
(1) 交通事故相談活動の推進(内閣府)	18	18	▲1
(2) 交通事故被害者サポート事業(内閣府)	18	19	0
(3) 日本司法支援センター業務の推進(法務省)	12,628	14,607	1,979
(4) 通勤災害保護制度の実施(厚生労働省)	108,647	113,833	5,185
(5) 自動車安全特別会計による補助等	14,945	14,819	▲126
a 独立行政法人自動車事故対策機構(国土交通省)	10,482	10,615	133
b 被害者救済等(国土交通省)	1,161	1,130	▲31
c 政府保障事業(国土交通省)	3,302	3,074	▲228
(6) 公共交通事故被害者支援(国土交通省)	4	4	-
8 研究開発及び調査研究の充実等	440	225	▲216
(1) 交通安全調査等(内閣府)	26	30	4
(2) 交通管理技術の調査・分析、交通安全に関する調査研究の充実(警察庁)	413	192	▲220
(3) 自動車安全公害等対策(経済産業省)	2	2	-
(4) 陸上交通の安全に関する調査研究(国土交通省)	1,332,676 百万円の内数	1,356,151 百万円の内数	-
合 計	283,379	292,344	8,965

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25年度当初予算額と平成26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。

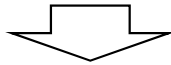
注5：平成26年度当初予算額、4(1)750百万円のうち、529百万円については3(6)の再掲である。

第9次交通安全基本計画(道路交通)に関する評価書(案)(概要)

第9次計画の構成

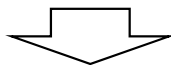
1. 道路交通事故のない社会を目指して

- 人命尊重の理念に基づき、究極的には、交通事故のない社会を目指す。



2. 道路交通の安全についての目標

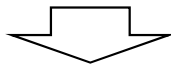
- ① 平成27年までに24時間死者数を3,000人以下とし、世界一安全な道路交通を実現する。
- ② 平成27年までに死傷者数を70万人以下にする。



3. 道路交通の安全についての対策

< 3つの視点 >

- ① 高齢者及び子どもの安全確保
- ② 歩行者及び自転車の安全確保
- ③ 生活道路及び幹線道路における安全確保



< 8つの柱 >

- 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

評価の考え方

◇「施策群」の概念を導入し、第9次計画の大きな2つの軸である3つの視点と8つの柱を基本とし、上位目標～「施策群」～個別施策という評価体系を構築。

◇第9次計画における3つの視点を基に、

- 1. 高齢者の安全確保
- 2. 子どもの安全確保
- 3. 歩行者の安全確保
- 4. 自転車の安全確保
- 5. 生活道路における安全確保
- 6. 幹線道路における安全確保
- 7. 重視する視点に特化しない包括的な安全確保の7つの施策群を設定した。

◇各施策群には、複数の最終アウトカム指標を設定するとともに、第9次計画における重点施策及び新規施策を各施策群に分類した上で、中間アウトカム指標及びアウトプット指標を設定して評価を行った。

第9次計画に関する全体評価

第9次計画期間中は、第8次計画に引き続き「死者数」「死傷者数」とも低減していることから、効果があったのではないかと考えられる。

しかしながら、死者数の減少幅は縮小していること、また、人口10万人あたりの死者数では世界第8位であることから、今後更に交通安全対策を推進することが重要である。

第9次計画期間中の状況を踏まえると、特に高齢者及び歩行者事故への対策が重要であると考えられる。

近年交通事故死者が減少している理由

シートベルト着用者率の向上、事故直前の車両速度の低下、飲酒運転等による悪質・危険性の高い事故の減少、歩行者の法令遵守、高齢者死者数の減少、道路交通環境の整備、車両の安全性向上、救助救急活動の充実

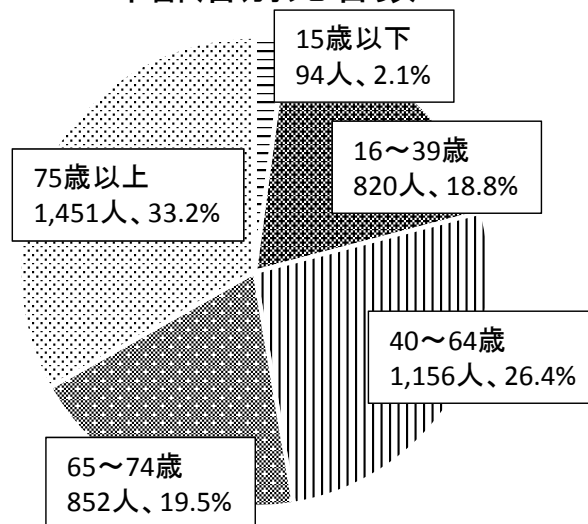
死者数の減少幅が縮小している背景

他の年齢層に比べて致死率が高い「高齢者人口の増加」、自動車乗用中の死者数減少に大きく寄与してきた「シートベルト、エアバッグ等の装着率の頭打ち」、「飲酒運転による交通事故の減少幅の縮小」を挙げることができる。

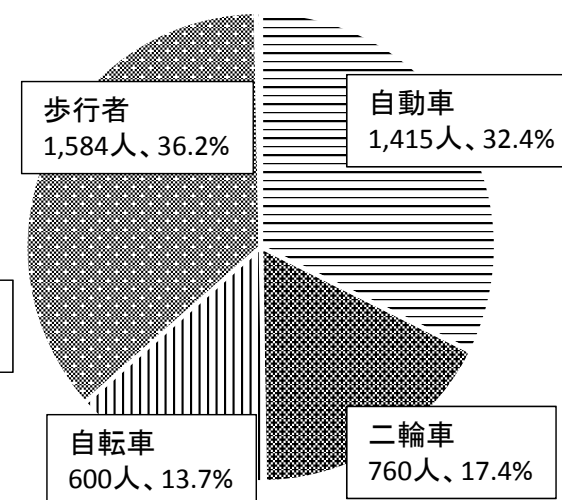
平成25年中の道路交通事故の状況

- 死者数 : 4,373人
(前年比-38人、13年連続減少)
- 死傷者数 : 78万5,867人
(前年比-4万3,940人、9年連続減少)

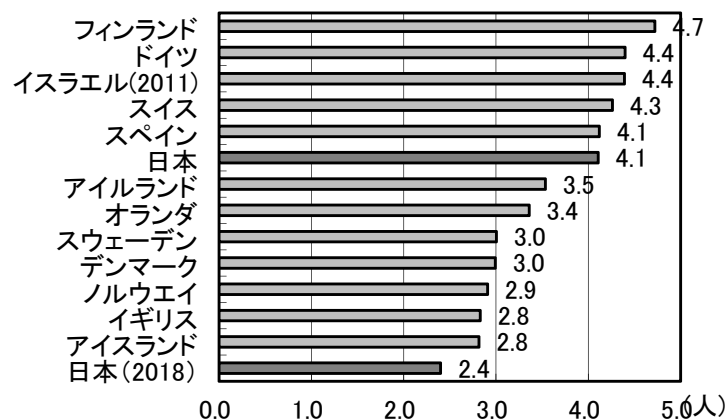
年齢層別死者数



状態別死者数



人口10万人あたりの死者数(30日以内死者)(2012年)



施策群1 高齢者の安全確保

施策群の評価

65歳以上の高齢者人口が過去最高の人数・割合となっている中で、65歳以上の交通事故死者数及び免許保有人口当たりの死亡事故件数が平成25年に増加に転じたものの、交通事故負傷者数、人口当たりの死者数・負傷者数は引き続き減少傾向であることから、実施している施策が高齢者の安全確保に寄与しているといえる。

一方、加害者年齢65歳以上の被害者数(保険データ)は死亡は平成24年度に減少に転じたものの、後遺障害及び傷害は増加傾向であり、高齢者が加害者となるような事故を削減する施策については、さらなる取組の必要性を示している。

最終アウトカム指標（カッコ内の値は第9次計画期間中の変化）

- ・状態別死者数・負傷者数(65歳以上)【死者数・負傷者数ともに約1割減、死者数は平成25年に増加】
- ・年齢層別人口10万人当たり交通事故死者数・負傷者数(65歳以上)【死者数・負傷者数ともに約1割減】
- ・免許保有人口当たり交通事故件数(65歳以上)【事故全体は約2割減、死亡事故は平成25年に増加】
- ・第1当事者(65歳以上)別の状態別交通事故死亡及び死傷事故件数【死亡事故は増加、事故全体は横ばい】
- ・保険データによる評価(65歳以上)【死亡は平成24年度に減少、傷害及び後遺障害は増加傾向】

主な個別施策の状況

○高齢者、障害者等の安全に資する歩行空間等の整備(柱①道路交通環境の整備)

特定道路のバリアフリー化率 平成22年度:74% → 平成25年度:83%

○高齢者に対する交通安全教育の推進(柱②交通安全思想の普及徹底)

高齢者に対する交通安全教育実施箇所数・参加者数

H22	H23	H24	H25
5.9万回	5.3万回	5.2万回	4.9万回
308万人	287万人	266万人	232万人

○高齢運転者対策の充実(柱③安全運転の確保)

高齢者講習受講者数

H22	H23	H24	H25
204万人	203万人	201万人	201万人

申請による運転免許取消し件数

H22	H23	H24	H25
6.6万件	7.3万件	11.8万件	13.8万件

施策群2 子どもの安全確保

施策群の評価

15歳以下の交通事故死者数・負傷者数は共に減少傾向にあり、人口当たりの死者数・負傷者数で見ても同様の傾向であることから、実施している施策が子どもの安全確保に寄与しているといえる。

一方、被害者年齢15歳以下の被害者数(保険データ)で見ると、後遺障害は減少傾向にあるものの、傷害は増加傾向にあり、子どもが交通事故に遭遇する機会を少なくする施策については、さらなる取組の必要性を示している。

最終アウトカム指標（カッコ内の値は第9次計画期間中の変化）

- ・状態別死者数・負傷者数(15歳以下)【死者数・負傷者数ともに約2割減】
- ・年齢層別人口10万人当たり交通事故死者数・負傷者数(15歳以下)【死者数・負傷者数ともに約1割減】
- ・保険データによる評価(15歳以下)【死亡は横ばい、傷害は増加傾向、後遺障害は減少傾向】

主な個別施策の状況

○通学路等の歩道整備等の推進(柱①道路交通環境の整備)

通学路の歩道等の整備率 平成22年度:51% → 平成24年度:53%

○交通安全教育の推進、交通安全運動の推進(柱②交通安全思想の普及徹底)

交通安全教育の実施回数・参加者数

H22	H23	H24	H25
22.8万回	21.7万回	22.1万回	19.7万回
1,969万人	1,829万人	1,901万人	1,590万人

○より安全なチャイルドシートの普及拡大(④車両の安全性の確保)

チャイルドシートの安全性能に関する情報提供(チャイルドシートアセスメント実施件数)

H22年度	H23年度	H24年度	H25年度
4件	6件	7件	6件

施策群3 歩行者の安全確保

施策群の評価

歩行中の死者数・負傷者数ともに第9次交通安全基本計画策定以降、減少傾向にあり、歩行者の安全確保に関する施策が事故減少に寄与していることが伺える。

また、歩行者と自転車の事故については、平成25年は前年より減少が見られる。歩行者・自転車の通行環境整備等の取り組みは現在進行中の取り組みであり、今後も通行ルールやマナーに関する教育等を引き続き実施し、効果を検証する必要がある。

最終アウトカム指標（カッコ内の値は第9次計画期間中の変化）

- ・歩行中の交通事故死者数・負傷者数【死者数・負傷者数ともに約1割減】
- ・自転車と歩行者の交通事故件数【死亡事故は平成25年に減少、事故全体は減少傾向】

主な個別施策の状況

○交通安全運動の推進（柱②交通安全思想の普及徹底）

全国交通安全運動実施行事数・参加者数（一日平均人数）

H22		H23		H24		H25	
春	秋	春	秋	春	秋	春	秋
4,656件 36万人	4,880件 34万人	4,184件 30万人	4,224件 31万人	3,832件 30万人	4,133件 31万人	3,618件 30万人	3,866件 30万人

○反射材用品の普及促進（柱②交通安全思想の普及徹底）

反射材着用推進関連の啓発活動実施箇所数・参加人数

H22	H23	H24	H25
24地区 2,264名	10地区 944名	6地区 635名	7地区 686名

施策群4 自転車の安全確保

施策群の評価

自転車乗用中の死者数・負傷者数ともに第9次交通安全基本計画策定以降、減少傾向にあり、自転車の安全確保に関する施策が事故削減に寄与していることが伺える。ただし、平成25年に死者数が増加しており、引き続き施策を推進していく必要がある。

また、相手当事者別の交通事故件数は、平成22年と平成25年を比較すると、いずれの相手に対しても減少傾向である。歩行者と自転車の事故件数については、近年は増加傾向であるものの、平成24年以降は減少が見られる。自転車の通行環境整備は今後の進展が期待される取り組みであり、今後も通行ルールやマナーに関する教育等を含め、引き続き実施し、効果を検証する必要がある。

最終アウトカム指標（カッコ内の値は第9次計画期間中の変化）

- ・自転車乗用中の交通事故死者数・負傷者数【死者数は平成25年に増加、死傷者数は約2割減】
- ・自転車と歩行者の交通事故件数(再掲)【死亡事故は平成25年に減少、事故全体は減少傾向】
- ・相手当事者別の交通事故件数(自転車)【事故全体は全ての相手で減少傾向、死亡事故は単独事故が増加】
- ・道路形状別の自転車事故件数【事故全体はいずれも減少傾向、死亡事故は単路・交差点で増加】

主な個別施策の状況

○自転車利用環境の総合的整備(柱①道路交通環境の整備)

自転車専用通行帯の規制延長 平成22年度末: 230.8 km → 平成25年度末: 341.1 km

○自転車の安全利用の促進(柱②交通安全思想の普及徹底)

自転車教室の実施回数と参加者数

H22	H23	H24	H25
3.0万回	2.9万回	3.4万回	4.6万回
339万人	353万人	417万人	547万人

○自転車利用者に対する指導取締りの推進(柱⑤道路交通秩序の維持)

自転車の交通指導取締り状況

(上段: 指導警告票交付件数、下段: 検挙件数)

H22	H23	H24	H25
212万件	220万件	249万件	241万件
2,584件	3,956件	5,321件	7,193件

施策群5 生活道路における安全確保

施策群の評価

生活道路における事故件数は、死傷は減少傾向であるものの、死亡は平成24・25年に増加しており、幹線道路と比較して事故の減少割合が低い。

事故類型別の死傷事故件数を見ると、生活道路では出会い頭事故が4割を超え、もつとも多い。一方で、減少割合で見ると出会い頭事故を含む車両相互の事故は平成22年から約16%減少しているが、人対車両は12%の減少にとどまっている。

生活道路対策については、事故の詳細な発生状況を把握しながら、より一層対策を推進する必要があると考えられる。

最終アウトカム指標（カッコ内の値は第9次計画期間中の変化）

- ・生活道路における事故類型別の交通事故件数【車両相互は約2割減、人対車両は約1割減】
- ・生活道路における交通事故の死亡事故・死傷事故件数【全体は約2割減、死亡事故は平成24年から増加】
- ・生活道路における道路延長あたり、走行キロあたりの死亡事故・死傷事故件数【事故全体は道路延長あたり走行キロあたりともに2割減
死亡事故は道路延長あたりは平成24年から増加、走行キロあたりは減少傾向】

主な個別施策の状況

○あんしん歩行エリアの推進（柱①道路交通環境の整備）

「あんしん歩行エリア」の指定箇所数 平成21年度に582箇所を「あんしん歩行エリア」に指定

「あんしん歩行エリア」の事故抑止率 平成22年度：約2.5割抑止、平成23年度：約3割抑止

○ゾーン30の推進（柱①道路交通環境の整備）

ゾーン30の整備箇所数

H23年度	H24年度	H25年度
57箇所	398箇所	656箇所

施策群6 幹線道路における安全確保

施策群の評価

幹線道路における事故件数は、死亡・死傷とも減少傾向であり、幹線道路を対象とした対策が寄与したものと考えられる。しかし、幹線道路の死傷事故件数は、交通事故全体の約7割以上を占めており、引き続き対策の推進が必要と考えられる。

最終アウトカム指標（カッコ内の値は第9次計画期間中の変化）

- ・幹線道路における交通事故の死亡事故・死傷事故件数【事故全体・死亡事故ともに約1割減】
- ・幹線道路における道路延長あたり、走行キロあたりの死亡事故・死傷事故件数【道路延長あたりは約1割減、走行キロあたりは事故全体は約2割減、死亡事故は約1割減】

主な個別施策の状況

○事故ゼロプラン(事故危険区間重点解消作戦)の推進(柱①道路交通環境の整備)

事故危険箇所の箇所数 平成21年度:3,396箇所、平成25年度:3,490箇所

事故危険箇所の死傷事故抑止率 平成23年:約4割防止

○IT化の推進による安全で快適な道路交通環境の実現(柱①道路交通環境の整備)

特定交通安全施設等整備事業による

主な信号機高度化等事業の実施数(平成21～25年度累計)

集中制御化	9,420基
プログラム多段系統化	2,624基
右折感応化	557基
多現示化	3,706基

○総合的な駐車対策の推進(柱①道路交通環境の整備)

確認標章取付件数

H22	H23	H24	H25
199万件	194万件	184万件	166万件

施策群7 重視する視点に特化しない包括的な安全確保

主な個別施策の状況

○すべての座席におけるシートベルトの正しい着用

の徹底(柱②交通安全思想の普及徹底)

シートベルト着用率(一般道、座席別)

運転席 平成22年:97.3% → 平成25年:98.0%

助手席 平成22年:92.2% → 平成25年:93.9%

後部座席 平成22年:33.1% → 平成25年:35.1%

○交通の安全に関する民間団体等の主体的活動の

推進(柱②交通安全思想の普及徹底)

地域交通安全活動推進委員による交通安全教育の実施回数と参加人数(各年度)

H22年	H23年	H24年	H25年
3.8万回	3.6万回	3.6万回	3.5万回
235万人	237万人	218万人	209万人

○安全運転管理の推進、自動車運送事業者に対する

指導監督の充実(柱③安全運転の確保)

各都道府県警察における安全運転管理者講習の実施回数

H22年度	H23年度	H24年度	H25年度
2,348回	2,334回	2,352回	2,345回

運輸安全マネジメント評価実施事業者数

H22年度	H23年度	H24年度	H25年度
94事業者	91事業者	93事業者	87事業者

自動車運送事業者に対する監査実施件数

H22年度	H23年度	H24年度	H25年度
12,768件	13,675件	15,513件	15,975件

○自動車運送事業者の安全総合対策事業(柱③安全運転の確保) ドライブレコーダー・デジタルタコグラフの補助実績

H22年度	H23年度	H24年度	H25年度
11,684台	11,256台	6,646台	15,267台

○リコール制度の充実・強化(柱④車両の安全性の確保)

自動車のリコール対象台数及び国交省への不具合情報件数

H22年度	H23年度	H24年度	H25年度
735万台	259万台	561万台	798万台
6,938件	5,610件	5,765件	5,697件

○道路運送車両の保安基準の拡充・強化(柱④車両の安全性の確保)

H23.6 歩行者脚部保護基準の整備

H24.4 衝突被害軽減ブレーキ基準の整備(H25.1に拡充)

H25.11 車線逸脱警報装置の基準の整備

○先進安全自動車の開発・普及の促進(柱④車両の安全性の確保)

大型自動車の衝突被害軽減ブレーキの装着率

平成22年度:16.2% → 平成25年度:54.4%

○交通事故事件その他の交通犯罪の捜査体制の強化

(柱⑤道路交通秩序の維持)

ひき逃げ事件の検挙率

平成22年:41.4% → 平成25年:50.0%

○救助・救急活動の充実(柱⑥救助・救急活動の充実)

ドクターヘリ配備状況

平成26年9月1日現在 36道府県に43機

政策レビューテーマ一覧

	テーマ	担当局等
平成14年度	ダム事業 ー地域に与える様々な効果と影響の検証ー	河川局
	都市圏の交通渋滞対策 ー都市再生のための道路整備ー	道路局、都市・地域整備局
	都心居住の推進 ー良好な居住環境の形成ー	住宅局、国土計画局、都市・地域整備局
	空港整備 ー国内航空ネットワークの充実ー	航空局
	国際ハブ港湾のあり方 ーグローバル化時代に向けてー	港湾局、海事局
	総合保養地域の整備 ーリゾート法の今日的考察ー	都市・地域整備局、総合政策局、観光部、港湾局
	低公害車の開発・普及 ー自動車税グリーン化等による取り組みー	総合政策局、大臣官房、自動車交通局
	道路交通の安全施策 ー幹線道路の事故多発地点対策及び自動車の安全対策等ー	道路局、自動車交通局、総合政策局
	貨物自動車運送のあり方 ーいわゆる物流二法施行後の事業のあり方の検証ー	自動車交通局、政策統括官（物流）
	内航海運のあり方 ー内航海運暫定措置事業の今後の進め方ー	海事局
河川環境保全のための水利調整 ー取水による水無川の改善ー	河川局	
平成15年度	都市鉄道整備のあり方 ー新たな社会的ニーズへの対応ー	鉄道局
	都市における緑地の保全・創出 ー都市緑地保全法等による施策展開の検証ー	都市・地域整備局
	流域と一体となった総合治水対策 ー都市型豪雨等への対応ー	河川局、都市・地域整備局、下水道部
	海洋汚染に対する取り組み ー大規模油流出への対応ー	総合政策局、港湾局、海事局、気象庁、海上保安庁
	流域の水環境改善 ー都市内河川等の環境悪化と汚濁物質への対応ー	下水道部、河川局
	火山噴火への対応策 ー有珠山・三宅島の経験からー	河川局、気象庁
	みなとのパブリックアクセスの向上 ー地域と市民のみなとの実現に向けてー	港湾局
	土地の有効利用 ー土地の流動化への取り組みー	土地・水資源局、総合政策局
平成16年度	国内航空における規制緩和 ー改正航空法による規制緩和の検証ー	航空局
	道路管理の充実 ー路上工事の縮減ー	道路局
	台風・豪雨等に関する気象情報の充実 ー災害による被害軽減に向けてー	気象庁
	訪日外国人観光客の受け入れの推進 ー国際交流の拡大に向けてー	総合観光政策審議官
	今後の物流施策の在り方 ー新総合物流施策大綱の実施状況を踏まえてー	政策統括官（貨物流通）、道路局、大臣官房、総合政策局、国土計画局、都市・地域整備局、河川局、住宅局、鉄道局、自動車交通局、海事局、港湾局、航空局、北海道局、政策統括官（国土・国会等移転）、海上保安庁、国土交通政策研究所
平成17年度	バリアフリー社会の形成 ー交通バリアフリー法等の検証ー	総合政策局、官庁営繕部、都市・地域整備局、河川局、道路局、住宅局、鉄道局、自動車交通局、海事局、港湾局、航空局
	総合的な海上交通安全施策 ー海上における死亡・行方不明者の減少ー	海上保安庁、海事局、気象庁、総合政策局
	プレジャーボートの利用改善 ー放置艇対策等の総合的な取り組みー	総合政策局、河川局、港湾局、海事局、海上保安庁
	水資源政策 ー水資源計画の在り方ー	水資源部
	国土政策 ー国土計画の在り方ー	国土計画局
	住宅の長期計画の在り方 ー現行の計画体系の見直しに向けてー	住宅局
	港湾関連手続のワンストップ化の推進 ー港湾E D Iシステムに関する検証ー	港湾局、政策統括官（貨物流通）、海上保安庁
	国土交通行政におけるテロ対策の総合点検	全部局等（政策統括官（危機管理）取りまとめ）
	行政委託型公益法人等に対する国の関与の在り方 ー行政委託型公益法人等が行う事業等の検証ー	大臣官房、総合政策局、都市・地域整備局、河川局、住宅局、鉄道局、自動車交通局、海事局、国土地理院、気象庁、海上保安庁
平成18年度	行政行動の改革 ー改革はどこまで進んだかー 改革のポイント①成果主義②局横断的な取り組み③国民参画（住民参加等）④国民への説明責任（アカウンタビリティ）	全部局等（総合政策局及び政策統括官（政策評価）取りまとめ）
	北海道総合開発計画の総合点検 ーこれまでの施策の検証と今後の在り方ー	北海道局
	直轄工事のゼロエミッション対策 ー建設リサイクル法の検証ー	総合政策局、大臣官房、官庁営繕部、都市・地域整備局、河川局、道路局、港湾局、航空局

政策レビューテーマ一覧

	テーマ	担当局等
平成19年度	環境政策・省エネルギー政策 -環境行動計画を踏まえて-	全部局等 (総合政策局取りまとめ)
	不動産取引価格情報の開示 -土地市場の条件整備-	土地・水資源局
	河川環境の整備・保全の取組み -河川法改正後の取組みの検証と今後の在り方-	河川局
	船舶の運航労務に係る事後チェック体制の強化策	海事局
	安全性と効率性が両立した船舶交通環境の創出 -ふくそう海域における大規模海難の防止及び航行時間短縮への取組み-	海上保安庁、港湾局
平成20年度	総合評価方式	大臣官房、官庁営繕部、関係局 (北海道局含む)
	まちづくりに関する総合的な支援措置	都市・地域整備局、道路局、住宅局
	小笠原諸島振興開発のあり方	都市・地域整備局特別地域振興官
	次世代航空保安システムの構築	航空局
平成21年度	住宅・建築物の耐震化の促進	住宅局
	第五次国土調査事業10箇年計画	土地・水資源局
	総合的な水害対策	河川局、都市・地域整備局
	住宅分野における市場重視施策	住宅局、総合政策局
	総合物流施策大綱 (2005-2009)	政策統括官 (物流)、道路局、大臣官房、総合政策局、国土計画局、土地・水資源局、都市・地域整備局、河川局、住宅局、鉄道局、自動車交通局、海事局、港湾局、航空局、北海道局、政策統括官 (国土等)、海上保安庁、国土交通政策研究所
平成22年度	運輸安全マネジメント評価	大臣官房運輸安全監理官
	道路交通の安全施策	総合政策局、道路局、自動車交通局
	観光立国の推進	観光庁、総合政策局
	申請・届出等手続きのオンライン利用の促進	総合政策局、道路局、自動車交通局、海事局、海上保安庁
	首都圏整備法等に基づく大都市圏政策の見直し	国土計画局
	LRT等の都市交通整備のまちづくりへの効果	都市・地域整備局、道路局、鉄道局
	都市再生の推進	都市・地域整備局
	住生活基本計画 (全国計画)	住宅局
	鉄道の安全施策	鉄道局
平成23年度	仕事の進め方の改革-第2回フォローアップ-	全部局等 (総合政策局及び政策統括官 (政策評価) 取りまとめ)
	美しい国づくり政策大綱	全部局等 (都市・地域整備局取りまとめ)
	指定等法人に関する国の関与等の透明化・合理化 -指定等法人が行う事務・事業の検証-	大臣官房、土地・建設産業局、都市局、住宅局、鉄道局、自動車局、海事局、港湾局、航空局、北海道局、観光庁、気象庁
	バリアフリー法 (高齢者、障害者等の移動等の円滑化の促進に関する法律)	総合政策局、官庁営繕部、都市局、水・国土保全局、道路局、住宅局、鉄道局、自動車局、海事局、港湾局、航空局、政策統括官 (国土等)
	地域公共交通の活性化及び再生に関する法律	総合政策局、都市局、道路局、鉄道局、自動車局、海事局、港湾局
	土砂災害防止法	水管理・国土保全局砂防部
	住宅・建築物の耐震化の促進	住宅局
	港湾の大規模地震対策	港湾局
	市町村の防災判断を支援する気象警報の充実	気象庁
平成24年度	技術研究開発の総合的な推進	全部局等 (大臣官房及び総合政策局取りまとめ)
	トン数標準税制の導入による安定的な国際海上輸送の確保	海事局
	航空自由化の推進	航空局
	環境政策の推進	全部局等 (総合政策局取りまとめ)
	国土形成計画 (全国計画)	国土政策局
	新たな北海道総合開発計画の中間点検	北海道局
	新たな船舶交通安全政策の推進	海上保安庁
緊急地震速報の利用の拡大	気象庁	

政策レビューテーマ一覧

	テーマ	担当局等
平成25年度	不動産投資市場の条件整備	土地・建設産業局
	人口減少や少子高齢化の進展と乗合バスのネットワークやサービスの確保・維持・改善	自動車局
	地理空間情報の整備、提供、活用	国土地理院
平成26年度	環境等に配慮した便利で安全な官庁施設の整備・保全の推進	大臣官房官庁営繕部
	水資源政策	水管理・国土保全局水資源部
	自転車交通	道路局、都市局
	貨物自動車運送のあり方	自動車局、総合政策局（物流政策）
平成27年度	道路交通の安全施策	総合政策局、道路局、自動車局
	住生活基本計画	住宅局
	国際コンテナ戦略港湾政策	港湾局
	国際協力・連携等の推進	国際統括官
平成28年度 (予定)	社会資本ストックの戦略的維持管理	関係部局等（大臣官房及び総合政策局取りまとめ）
	官民連携の推進	総合政策局とりまとめ
	LCCの事業展開の促進	航空局
	MICE誘致の推進	観光庁
平成29年度 (予定)	津波防災地域づくりに関する法律	総合政策局とりまとめ
	強い経済の再生と成長を支える物流システムの構築 －総合物流施策大綱（2013-2017）－	総合政策局とりまとめ
	離島地域における振興施策	国土政策局
	海運からの温室効果ガス排出削減策	海事局
平成30年度 (予定)	景観及び歴史まちづくり	都市局
	下水道施策	水管理・国土保全局（下水道部）
	鉄道の防災・減災対策	鉄道局
	タクシーサービスの改善による利用者利便の向上	自動車局