

(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長 西村大司 道路局環境安全課道路交通安全対策室長 酒井洋一 自動車局安全政策課長 平井隆志 自動車局技術政策課長 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 26 年の死者数は 4,113 人、死傷者数は 715,487 人であり、上記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>		
対象政策	<p>国土交通省が重要な役割を果たす以下の施策を対象とする。</p> <ul 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>施策の推進により、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> <ul style="list-style-type: none"> (1) 道路交通環境の整備 <ul 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 <ul 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 <ul 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の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"> → 平成 22 及び 26 年度末の対策完了箇所の割合 ② 生活道路の交通安全施策 <ul style="list-style-type: none"> → 平成 22 及び 26 年度末の対策完了箇所の割合 ③ 通学路の交通安全対策 <ul style="list-style-type: none"> → 平成 22 及び 26 年度末の歩道整備完了区間の割合 <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交通事故死者数、人身事故件数から検証する。</p> <ul style="list-style-type: none"> ① 安全体質の確立 <ul style="list-style-type: none"> → 平成 22 及び 26 年度末の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"> → 平成 22 及び 26 年度末の監査要員数、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"> → 平成 22 及び 26 年末の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"> → 運行管理の高度化に資する機器、過労運転防止に資する機器の導入補助台数 <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効果などから検証する。</p> <ul style="list-style-type: none"> ① 安全基準等の拡充・強化 <ul style="list-style-type: none"> → 平成 22 及び 25 年末の乗員保護基準（前面衝突基準）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"> → 平成 22 及び 26 年末の衝突被害軽減ブレーキ（A E B S）の普及率 ③ 自動車アセスメント <ul style="list-style-type: none"> → 平成 23 及び 26 年末の 5 ☆（最高ランク）を受賞する車種割合
-------------	--

評価結果
又は
作業報告

(1) 道路交通環境の整備事業

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（3,396箇所）について、対策完了箇所の割合は45%（H22）から84%（H24）となっており、着実な取組がなされている。また、対策完了箇所における死傷事故の抑止率は約4割であり、目標を達成した。

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（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34%（H26）となっている。

また、事故ゼロプランの対象箇所については、対策着手箇所の割合は20%（H22）から55%（H26）となっており、マネジメントサイクルを適用した効果的・効果的な取組を拡大している。

② 生活道路の交通安全施策

あんしん歩行エリア（H21に582地区を指定）などの面的・総合的な事故対策の実進を進めており、H21の指定地区における対策完了地区の割合は7%（H22）から0%（H26）【調査中】となっている。また、対策完了地区における死傷事故の抑止率は約3割【調査中】であり、目標を達成した。

③ 通学路の交通安全対策

通学路緊急合同点検（H24.11）の結果、74,483箇所の対策必要箇所が抽出され、対策完了箇所の割合は89%（うち道路管理者による対策箇所87%）（H26年度末）となっている。継続的な安全性向上のため、市町村に設置された通学路推進体制を活用した通学路交通安全プログラムの策定を推進しており、プログラム策定市町村数は62%（H26年度末）となっている。

また、通学路の歩道整備率は、51%（H22）から55%（H26）となっており、着実な取組がなされた。

(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、これにより、事業用自動車による交通事故死者数、人身事故件数の各実績値は、着実に減少している。

① 安全体質の確立

・自動車運送事業者の安全意識の高揚を図るため、運輸安全マネジメントの評価義務付け対象を拡大した。

*（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ていることから、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

・労働基準法等の関係法令等の履行及び運行管理の徹底を図るため、飲酒運転等の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着実に実施するとともに、監査体制強化を図るため、監査要員の増員を実施した。

*（監査件数）12,768件（H22年度）→ 16,019件（H26年度）

*（監査要員）281人（H22年度）→ 356人（H26年度）

③ 飲酒運転の根絶

・点呼時のアルコール検知器使用による酒気帯びの確認義務付け、飲酒運転等に関する処分基準の創設及び強化、アルコールに関する専門的教育の実施（運行管理者が受講する講習等において実施）、アルコール検知器使用の実効性向上の取組により、事業用自動車の飲酒運転件数削減を図った。

*（飲酒運転に係る道路交通法違反取締り件数）

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台及び過労運転防止に資する機器6,126台の導入補助を実施し、普及促進を図った。

【事業用自動車による交通事故死者数等】

・死者数；H22 490人 → H26 421人

・人身事故件数；H22 51,066件 → H26 39,649件

（3）車両の安全対策

以下のとおり、着実な取組がなされており、これにより、交通事故死者数は着実に減少している。

① 安全基準等の拡充・強化

・乗員保護基準（前面衝突基準）適合車の普及率（乗用車）が78.1%（H22）から87.7%（H25）と着実に増加している。

② 先進安全自動車（ASV）推進計画

・衝突被害軽減ブレーキ（AEB）の普及率（大型車）が16.2%（H22）から59.5%（H26）と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）を受賞する車種割合が21.4%（H23）から71.4%（H26）と着実に増加している。

車両安全対策の目標としては、平成32年までに30日以内死者数を平成22

	<p>年比で1,000人削減することとなっている（交通政策審議会報告書）。</p> <p>平成25年時点で実施済みである対策（衝突基準及び歩行者頭部保護基準等）について、平成32年までの交通事故死者数削減効果は733人となっており、目標には届いていないものの、平成32年の段階では、今回効果分析を行った対策以外の対策及び今後追加的に実施する予定の対策の効果も考慮すると、目標達成は可能なものと考えられる。</p> <p>【交通事故死者数】</p> <p>・30日以内死者数 H22 5,806人 → H26 4,838人</p>
<p>政策への反映の方向 (想定方向)</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>日本は主な欧米諸国と比べ、自動車乗車中の死者は最も少ないが、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。</p> <p>そのため、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、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み、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、ラ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</p>

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。

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、ビッグデータの利用により潜在的な危険箇所の解消を進めるほか、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。

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検討し、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

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とともに、さらなる監査実施体制の充実・強化を図る。

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

	<p>薬物使用の禁止を徹底する等の指導を行う。</p> <p>④ IT・新技術の活用</p> <p>運行管理に資する機器等の普及促進に努めるとともに、自動車のIT化の進展に伴い取得可能になった運転情報や自動車運転者の生体情報、事故情報等を活用した次世代型の運行管理・支援システム等について車両メーカー等と連携して検討する。</p> <p>「事業用自動車総合安全プラン2009」の中間見直しでは、上記に加え、業態毎の特徴的な事故傾向を踏まえた事故防止対策を現場関係者とも一丸となって実施させるほか、健康起因事故防止対策や事業用自動車の重大事故に関する事故調査機能の強化等により更なる事故削減を目指すこととしている。</p> <p>(3) 車両の安全対策</p> <p>① 安全基準等の拡充・強化</p> <p>「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サイクルを通じ、引き続き安全基準の拡充・強化に取り組むとともに、現在開催中の交通政策審議会の結果を踏まえ、少子高齢化や新技術の導入等に対応するための総合的かつ効果的な車両安全対策について検討する。また、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</p> <p>産官学の連携による先進技術を活用した安全運転支援システムの開発促進や、衝突被害軽減ブレーキなどの実用化されているASV技術の普及促進に引き続き取り組むとともに、交通安全の飛躍的向上に資する可能性があると考えられる自動運転技術について、普及に向けた環境整備を実施する。</p> <p>③ 自動車アセスメント</p> <p>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。具体的には、新技術を搭載した予防安全装置に係る評価試験項目の拡充や、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行うことにより、安全な自動車の更なる普及に向けた取り組みを推進する。</p>
<p>第三者の知見の活用</p>	
<p>実施時期</p>	<p>平成26年度～平成27年度</p>

道路交通の安全施策

平成 27 年 10 月
国土交通省

目 次

第1章 評価の概要

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

1. 交通安全施策の沿革
 - ・政府の交通安全施策の沿革について、その概要を述べる。
2. 交通安全施策の推進体制
 - ・政府の交通安全施策の推進体制について、その概要を述べる。
3. 道路交通安全を考える視点
 - ・交通安全施策は、「人優先」の思想の下、関係省庁一体となって取り組んでおり、道路交通安全の安全施策については、「人」「道」「車」という3つの要素について、相互の関連を考慮しながら取り組んでいるところ。
4. 国土交通省における交通安全施策
 - ・国土交通省の道路交通安全施策について、その概要を述べる。

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) 施策の内容・取組状況
 - ・幹線道路の交通安全施策、生活道路の交通安全施策、通学路の交通安全対策について、その取組みを述べる。
 - (2) 施策の評価
 - ・施策の進捗状況、事故削減率等の評価を述べる。

2. 事業用自動車の安全対策

(1) 施策の内容・取組状況

- ・「事業用自動車総合安全プラン2009」において進めてきた、安全対策の確立、コンプライアンスの徹底、飲酒運転の根絶、IT・新技術の活用について、その取組みを述べる。

(2) 施策の評価

- ・施策の進捗状況、事業用自動車の交通事故発生状況等の評価を述べる。

3. 車両の安全対策

(1) 施策の内容・取組状況

- ・安全基準等の拡充・強化、先進安全自動車（ASV）推進計画、自動車アセスメントの3つの施策と有機的な連携について、その取組みを述べる。

(2) 施策の評価

- ・施策の進捗状況、車両安全対策による死者数削減効果等の評価を述べる。

第4章 今後の方向性

1. 評価の総括

- ・評価から明らかになった課題に対し、今後の取り組みに関する考え方（連携、新技術の活用等）について述べる。

2. 今後の方向性

(1) 道路の機能分化と「暮らしの道」の安全の推進

- ・道路機能の分化による暮らしの道の再生（生活道路の速度抑制、幹線道路への交通転換、自転車通行空間の確保など）など、今後の方向性について述べる。

(2) 「情報」「新技術」の活用促進と「連携」の強化

① 道路交通環境の整備

- ・ビッグデータの活用、「暮らしの道」の安全に向けた国、自治体、地域住民等の連携など、今後の方向性について述べる。

② 事業用自動車の安全対策

- ・自動車の運転情報や運転者の生体情報、事故情報等を含むビッグデータの活用、車両と車載機器、ヘルスケア機器等を連携させた次世代型の運行管理・支援システムなど、今後の方向性について述べる。

③ 車両の安全対策

- ・ASV技術の義務化も含めた基準化推進、予防安全技術の更なる充実、自動走行技術等の開発・普及のための環境整備、映像記録型ドライブレコーダー、イベントレコーダーの情報の活用や医療機関との連携による事故実態の把握・分析など、今後の方向性について述べる。

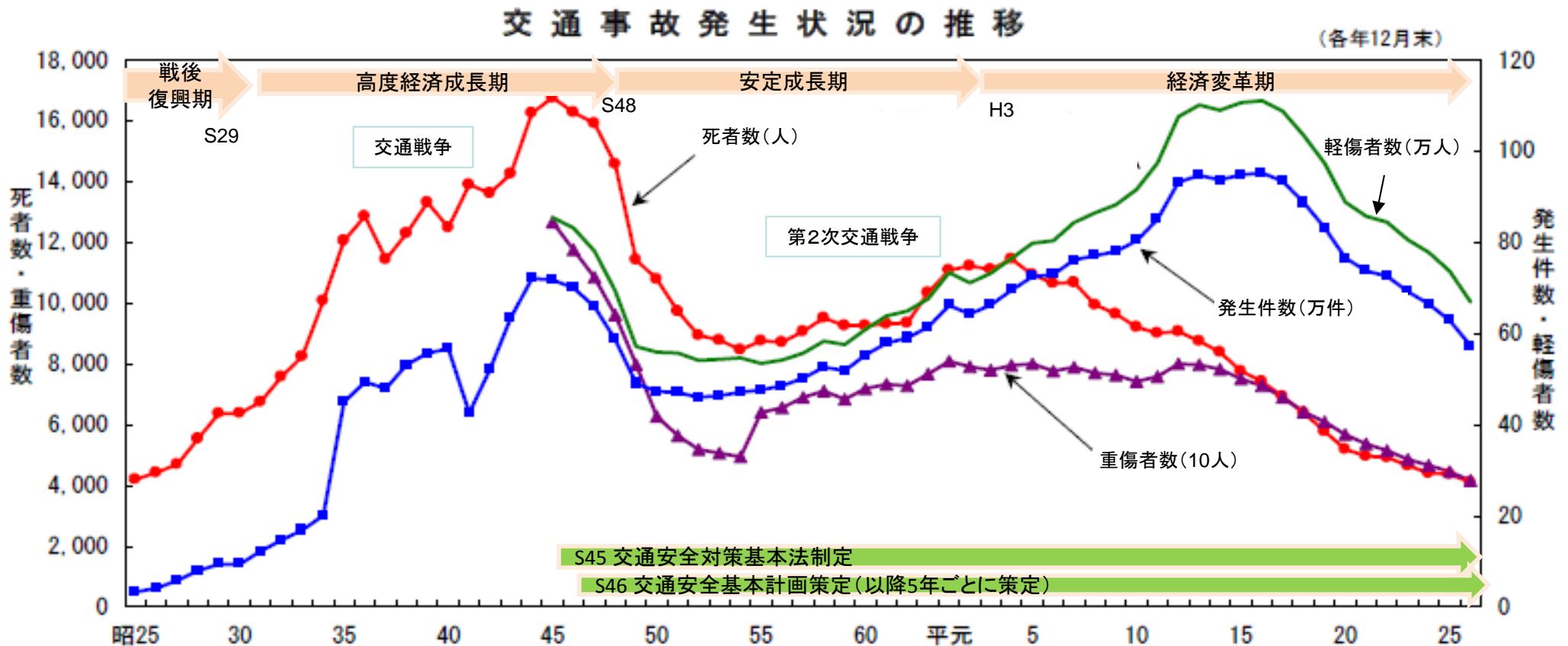
道路交通の安全施策

評価の目的・必要性

- 我が国における総合的な交通安全対策は、第9次交通安全基本計画(計画期間:平成23年度～平成27年度)によって取り組まれている。
- この基本計画に掲げられた諸施策のうち、国土交通省が重要な役割を果たす、
 - (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
 を対象として評価を実施し、これらの結果を今後の交通安全施策に反映させることにより、効果的かつ効率的な交通安全対策を推進することを目的とする。

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
対象政策		
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	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 IT・新技術の活用	① 安全基準の拡充・強化 ② 先進安全自動車(ASV)推進計画 ③ 自動車アセスメント
評価の視点		
①～③について ・着実な取組がなされたか ・事故対策の実施により死傷事故件数を抑止できたか	①～④について ・着実な取組がなされたか ・事業用自動車による交通事故死者数等が減少したか	①～③について ・着実な取組がなされたか ・交通事故死者数が減少したか
評価手法		
①～③について ・対策の実施状況 ・死傷事故件数の抑止状況を検証	以下の指標に係る取組状況及びこれらによる交通事故死者数等の削減状況を検証 ① 運輸安全マネジメントの評価対象事業者数等 ② 監査要員数、監査実施件数 ③ 飲酒運転取締り件数 ④ 運行管理に資する機器等への補助台数	以下の指標に係る取組状況及びこれらによる交通事故死者数等の削減状況を検証 ① 乗員保護基準適合車の普及率 ② 大型車の衝突被害軽減ブレーキ(AEBS)の装着率 ③ 自動車アセスメント評価の最高ランクを受賞する車種割合

- 車社会の急速な進展に対し、交通安全施設の不足に加え、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40年代半ば頃まで、道路交通事故の死傷者数が著しく増加。
- このため、交通安全の確保は大きな社会問題となり、交通安全対策の総合的かつ計画的な推進を図るため、昭和45年、交通安全対策基本法が制定。



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。

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か年計画。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

<施策>

- 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)

H27年度 国土交通省交通安全業務計画(道路交通分野抜粋)

<施策>

- 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

○交通安全施策は、「人優先」の思想の下、関係省庁一体となって取り組んでいる。道路交通の安全施策については、「人」「道」「車」という3つの要素について、相互の関連を考慮し、ハード・ソフト両面から取り組んでいる。

人

【交通安全思想の普及徹底】

- 警文** 交通安全教育の推進
 - ・学校等における教習の実施
- 府警国** 交通安全に関する普及啓発活動の推進
 - ・シートベルト着用の徹底
 - ・チャイルドシートの正しい使用の徹底
 - ・反射材用品の普及促進

【道路交通秩序の維持】

- 警** 指導取締りの強化等
- 警** 捜査体制の強化
- 警** 暴走族対策の強化

総厚【救助・救急活動の充実】

【被害者支援の推進】

- 府法警** 損害賠償請求の援助等
- 府警法** 被害者支援の充実強化
- 国** 損害賠償保障制度の充実

道

【道路交通環境の整備】

- 国警** 生活道路等における人優先の安全・安心な歩行空間の整備
 - ・あんしん歩行エリアの形成等
 - ・通学路の歩道整備等
- 国** 自転車利用環境の総合的整備

第9次交通安全基本計画

(H23~H27)

中央交通安全対策会議決定
(会長:内閣総理大臣
委員:関係12閣僚)

- 国警** 幹線道路の交通安全対策
 - ・事故ゼロプラン
 - ・事故危険箇所対策
 - ・適切に機能分担された道路網の整備
- 国警** 交通安全施設等整備事業
- 警** 効果的な交通規制の推進

- 国警** 高度道路交通システムの活用
- 総経**
- 国警** 道路交通情報の充実

車

【安全運転の確保】

- 国警** 運転者教育等の充実
- 警** 運転免許制度の改善
- 警国** 安全運転管理の推進
- 国** 自動車運送事業者の安全対策の充実

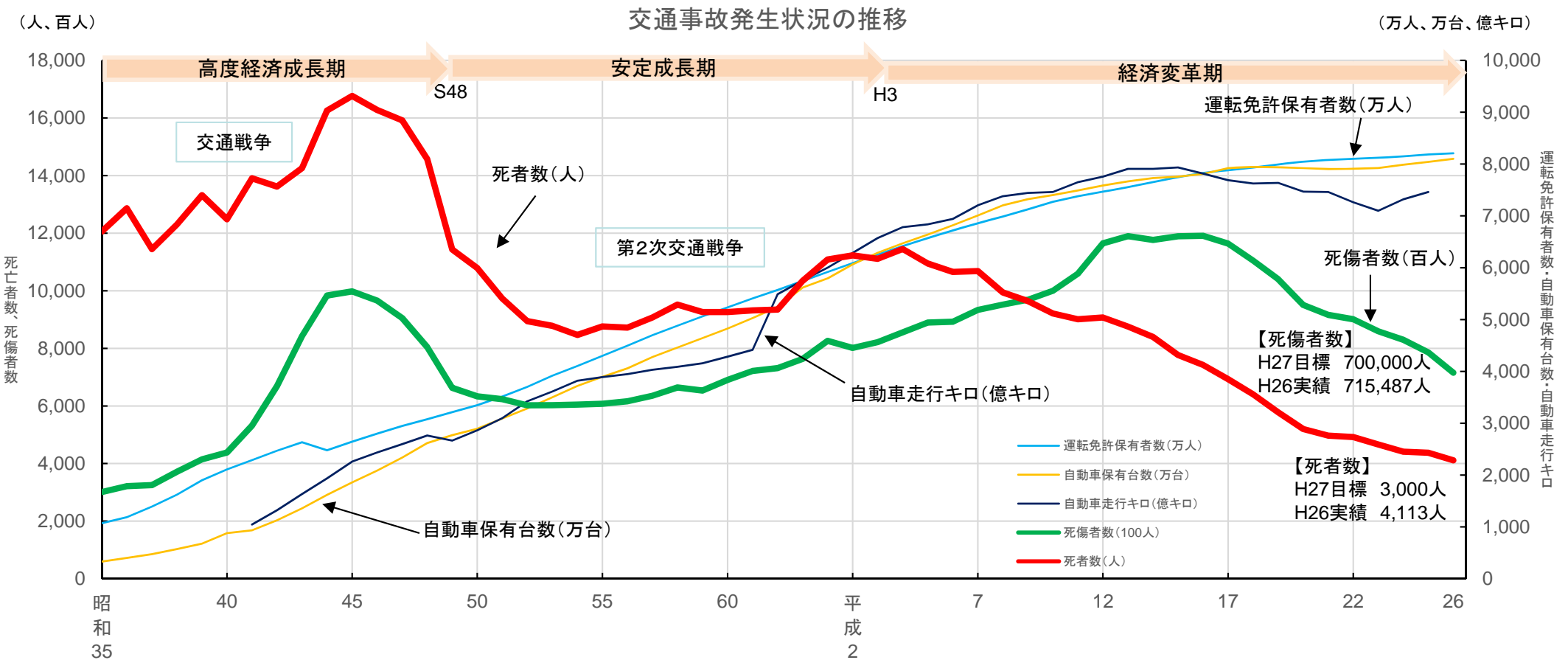
【車両の安全性の確保】

- 国経** 車両の安全性に関する基準等の改善の推進
 - ・先進安全自動車(ASV)の開発・普及
- 国** 自動車アセスメント情報の提供等
- 国** 自動車の検査及び点検整備の充実

第2章 4. 国土交通省における道路交通安全施策

○我が国の交通事故死者数は、昭和45年に16,765人を数えたが、46年以降着実に減少に向い、54年には8,466人とほぼ半減。その後増勢に転じ、平成4年には11,451人に達したが、翌年から再び減少傾向に転じた。

○死傷者数については、平成16年をピークに減少が続いている。



第2章 4. 国土交通省における道路交通安全施策

道路交通安全施策の変遷

	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年ごとに策定)									
					第1次	第2次	第3次	第4次	第5次	第6次	第7次	第8次	第9次	
道路交通環境の整備				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、横断歩道橋等、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、道路反射鏡など)	S46 自転車歩行者道等	S51 自転車駐車場、路肩改良	S56 道路情報提供装置	S61 登坂車線	H3 自動車駐車場、地点標 (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 コミュニティーゾーン形成事業	H15 あんしん歩行エリアの整備	H23 ゾーン30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		
								S61 電線類地中化の推進						
											H7 ITS(高度道路交通システム)の推進			
事業用自動車の安全対策				安全運転の確保対策	S35 運行管理者選任の義務化			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)		H15 (独)自動車事故対策機構設立				
										H2 運行管理者の資格試験導入(トラック)				
										H12 貸切バス、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
車両の安全対策				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			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、側面・オフセット前面・ポール側面を順次拡充)
										H3 ASV(先進安全自動車)の推進	衝突被害軽減ブレーキ、横滑り防止装置等			
														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
<参考> 交通規制関係					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)

第3章 道路交通の安全施策に関する 取組状況とその評価

1. 道路交通環境の整備

(1) 施策の内容・取組状況

(2) 施策の評価

① 幹線道路の交通安全施策の経緯

○幹線道路における交通安全施策は、事故危険箇所の指定や事故ゼロプランの推進によって、危険箇所への重点的な対策を実施。

年代	長期計画	交通安全施策	
平成15年	社会資本整備重点計画 (H15～19)	事故危険箇所 (H15～19) <ul style="list-style-type: none"> ・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 <ul style="list-style-type: none"> ・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。 (試験運用：H15) (本運用：H16～)
平成20年	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	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	

① 事故危険箇所-施策概要

- 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実施。
- 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。

事故危険箇所の選定の考え方

- 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・交通事故が多発するおそれ大きいと認められ、緊急的集中的な対策が必要な箇所
(H21年3月指定箇所)
 - ・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
(H25年7月指定箇所)

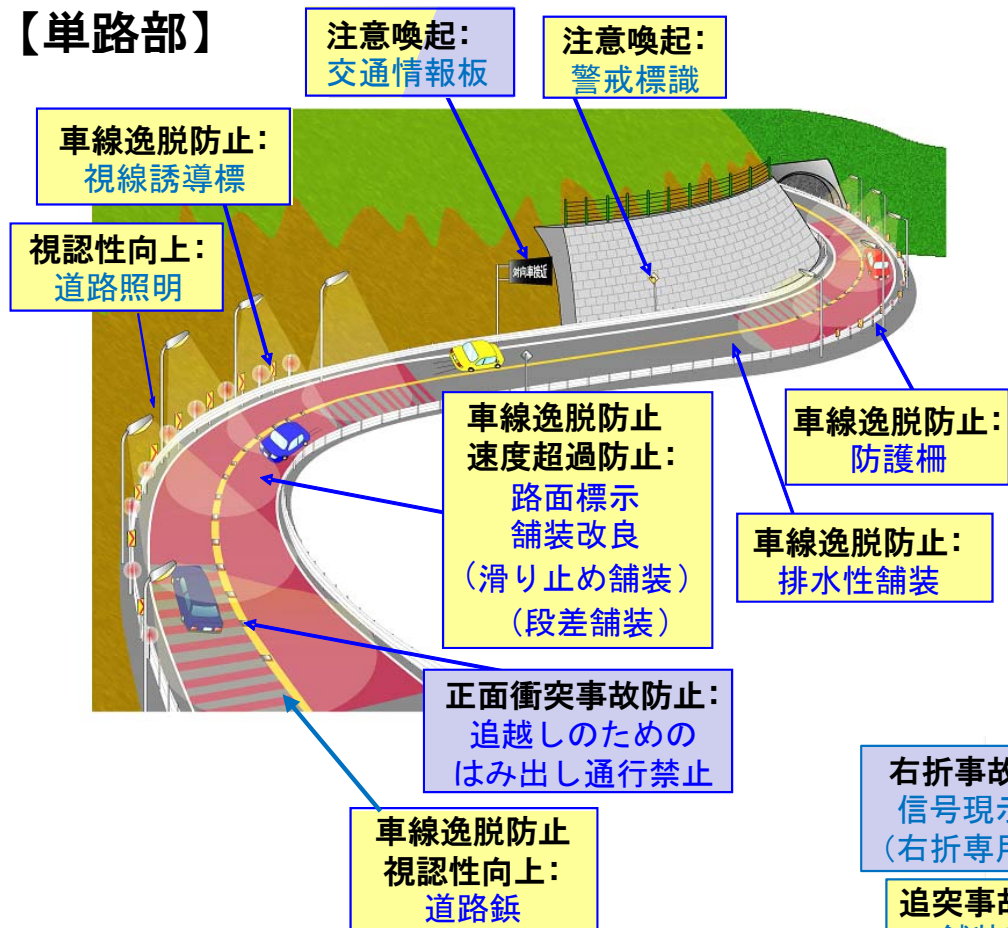
目標

- 第2次社会資本整備重点計画（H20～24）
 - 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（H24～28）
 - 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。

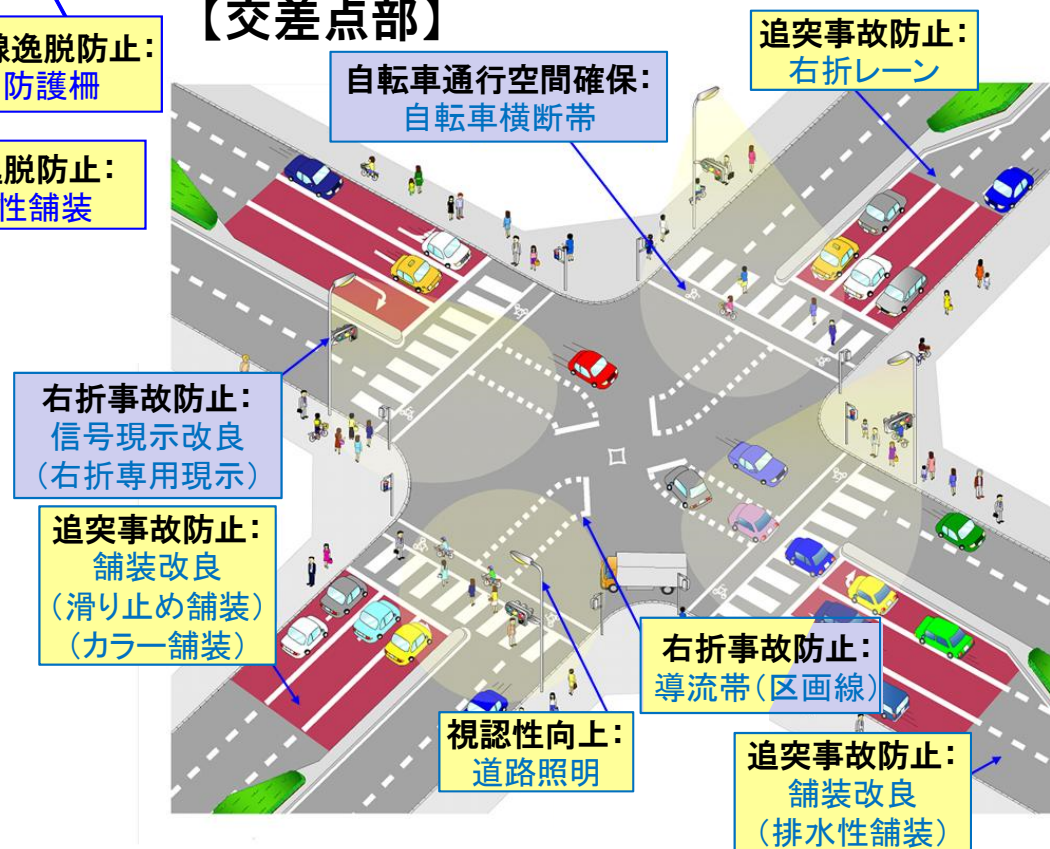
① 事故危険箇所-施策概要

○事故危険箇所については、警察と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

① 事故危険箇所-対策事例

事故危険箇所の事例（福岡市御島橋交差点）

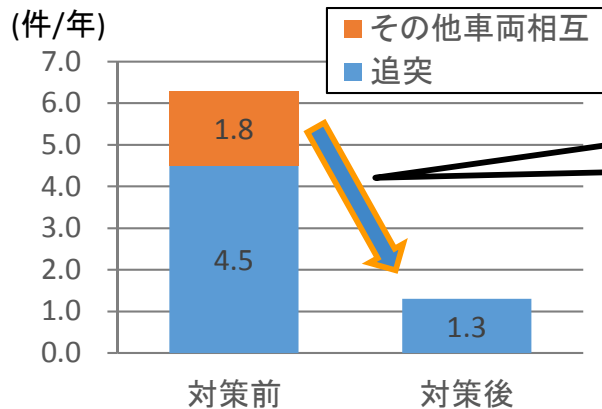
右折車の滞留により直進車を阻害

対策前



右折レーンを延伸し、分かりやすくするためカラー化して強調

対策後



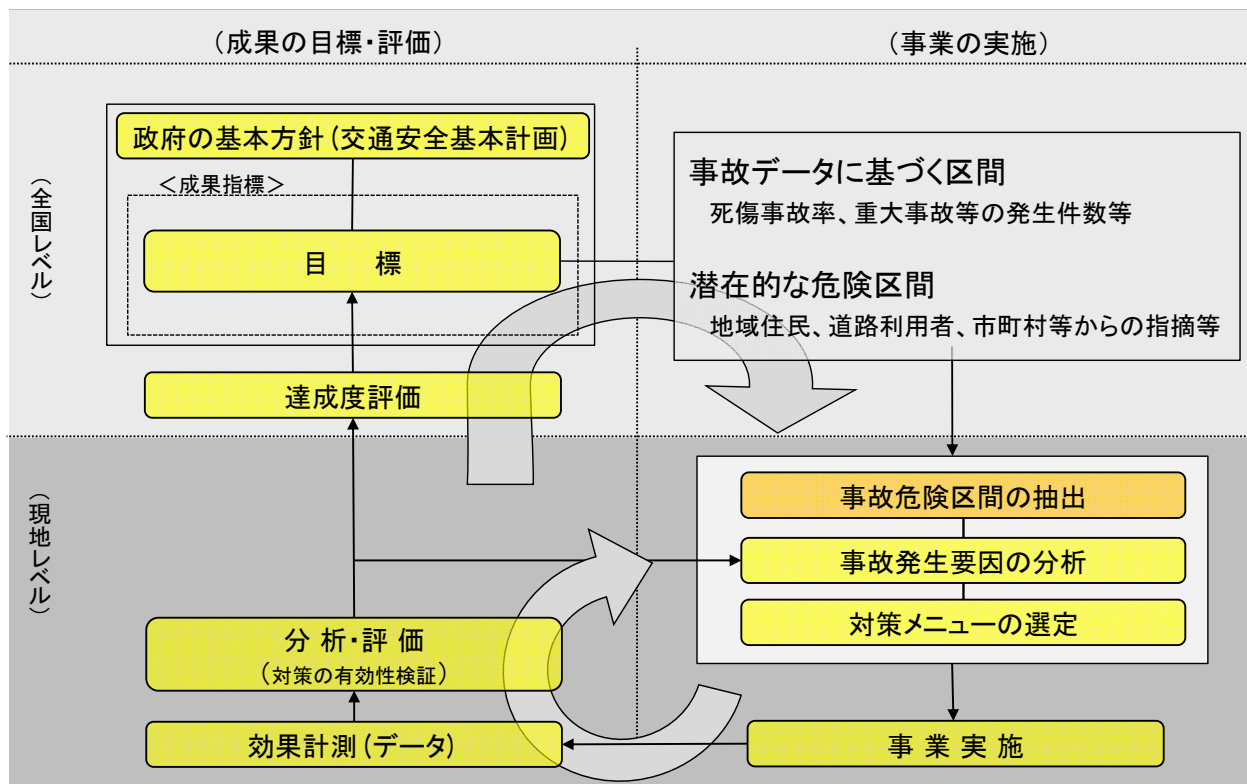
右折車線の延伸等の実施により、直進阻害が低減したことで、
追突・進路変更時の事故が約6割減少

※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

① 事故ゼロプラン-施策概要

- 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であり、交差点等の交通安全対策においては、データ等に基づく「成果を上げるマネジメント」を『事故ゼロプラン』として展開している。
- 『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の高い区間（事故危険区間）を選定して対策を推進しており、全国で13,494区間を選定している（平成27年1月現在の直轄国道）。

事故ゼロプランのマネジメントサイクル



① 事故ゼロプラン-対策事例

- 全国で12,650箇所の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。

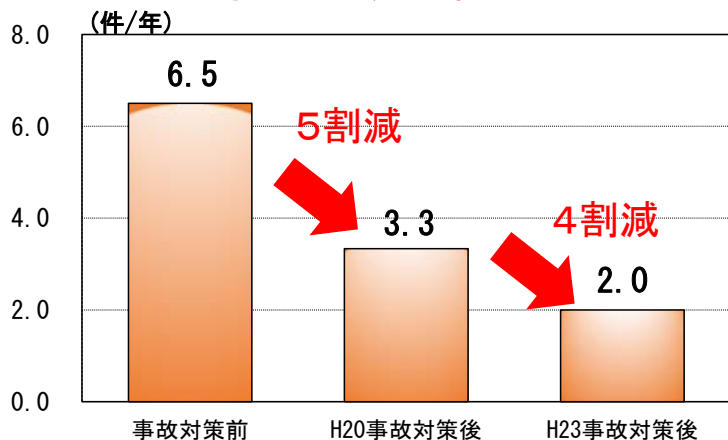


H23.3 事故対策

対策: 絞込車線を変更し主要車線を歩道側へ。

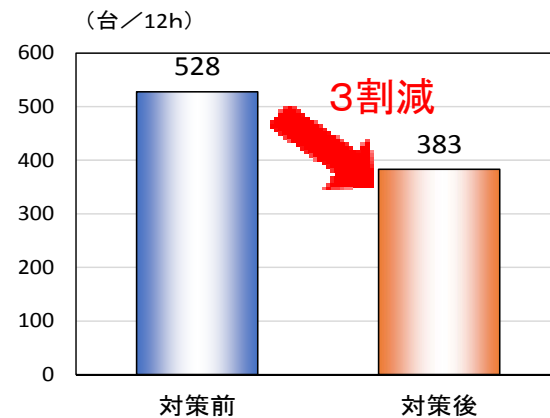
評価: 交通事故が4割削減。
黄色信号の無理な進入が3割削減

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



① 幹線道路の交通安全施策の評価-1

評価の視点

- 着実な取組がなされたか。
- 事故対策の実施により、死傷事故件数を抑止できたか。

評価の指標及び目標

【目標】

- 第2次社会資本整備重点計画（H20～24）
→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（H24～28）
→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。

【指標】

- ①事故危険箇所対策完了箇所数
- ②対策完了箇所における死傷事故抑止率

指標① 事故危険箇所対策完了箇所数

H21年3月指定箇所のうち、H24年度までに約8割の箇所で対策完了。
H25年7月指定箇所のうち、H26年度までに約3割の箇所で対策完了。

	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)

① 幹線道路の交通安全施策の評価-2

指標② 対策完了箇所における死傷事故抑止率

平成24年度は第2次社会資本整備重点計画の目標値(約3割抑止)を達成

第2次社会資本整備重点計画(H20~H24) 第3次社会資本整備重点計画(H24~H28)



	23年度	24年度
成果実績	※1 約4割抑止	※2 約4割抑止
目標値	-	※3 約3割抑止

※1 H20~H23に対策が完了した箇所の抑止率
 ※2 H20~H24に対策が完了した箇所の抑止率
 ※3 H20~H24の目標値

② 生活道路の交通安全施策の経緯

○生活道路における交通安全施策は、「あんしん歩行エリア」や「ゾーン30」によって、面的な対策を実施。

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	住区総合交通安全モデル事業(ロードピア事業)(S59～) コミュニティ道路の面的な整備を展開。	
H8 H12 H13	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)
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。	
H20 H21	あんしん歩行エリアの整備(H20～24) 582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
H23 H24 H26		ゾーン30の整備(H23～) <ul style="list-style-type: none"> • 1111箇所(26.3)の整備(H26.3) • H28までに3000箇所整備目標

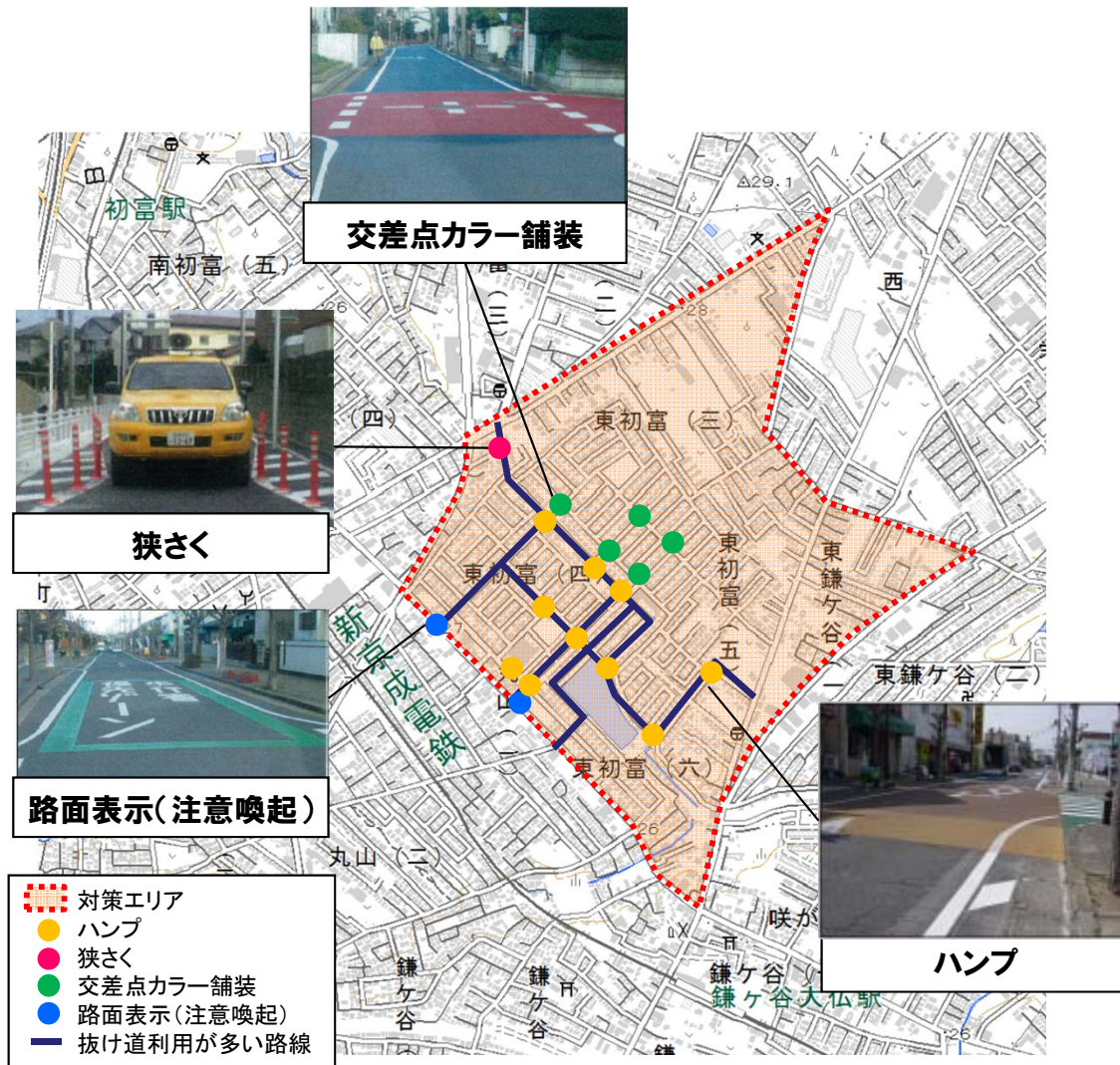
② あんしん歩行エリア-施策概要

○人優先の考えの下、①歩行者・自転車を優先するゾーンの形成、②歩行者ネットワークの整備、③外周道路の交通円滑化のための対策を実施。

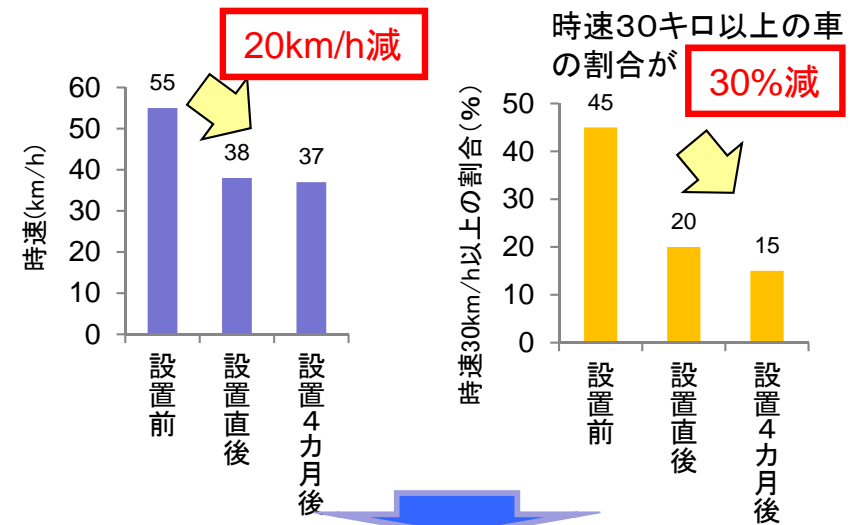


- 生活道路は、事故発生箇所が点在するため、**ゾーン規制等と連携**して対策を実施
- 速度低減策**や**通過車両の抑制策**を適切に実施することで、交通事故の大幅な削減を実現

千葉県鎌ヶ谷市の事例

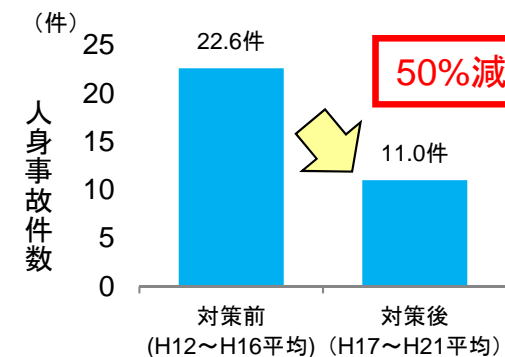


【速度抑制効果】



【事故削減効果】

対策後5年で人身事故が約50%減少



評価の視点

- 着実な取組がなされたか。
- 対策の実施により、死傷事故件数を抑止できたか。

評価の指標及び目標

【目標】

- 第2次社会資本整備重点計画（H20～24）
→H24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

【指標】

- ①あんしん歩行エリア事業完了地区数
- ②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

指標① あんしん歩行エリア事業完了地区数

平成24年度の時点で対策完了地区は〇%【調査中】

指標② 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

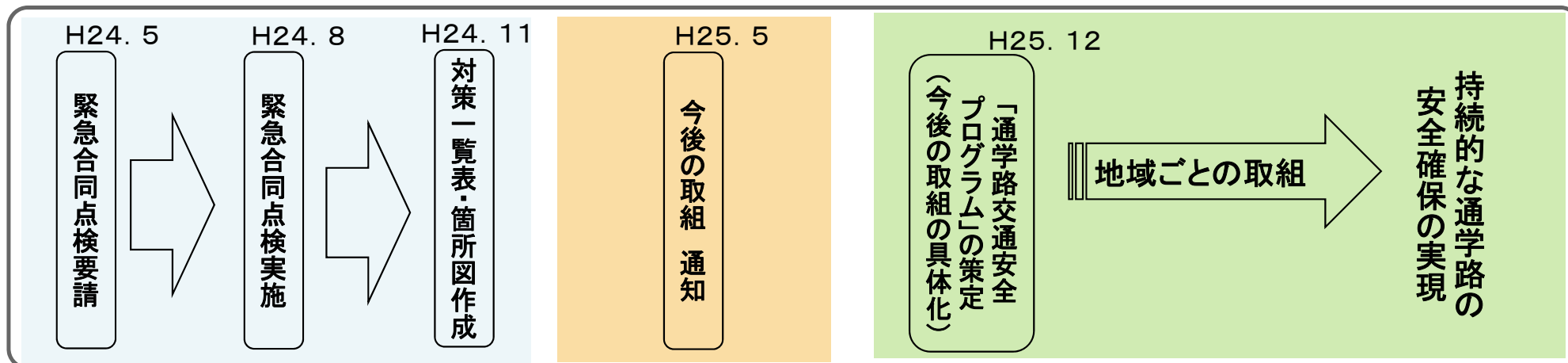
H23年度は第2次社会資本整備重点計画の目標値(約2割抑止)を達成【調査中】

あんしん歩行 エリア地区数	H23までに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%

出典)国土交通省調べ

③ 通学路の交通安全対策-施策概要

○持続的な通学路の安全確保を図るため、市町村毎に「通学路交通安全プログラム」を策定し、学校・PTA等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・充実の実施を推進



H24. 5 国からの要請(全国一斉点検)

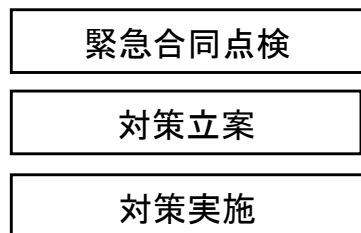
H25. 5 継続的な取組 通知

H25. 12 通学路交通安全プログラム策定 通知

[プログラムの内容] ※市町村ごとに策定

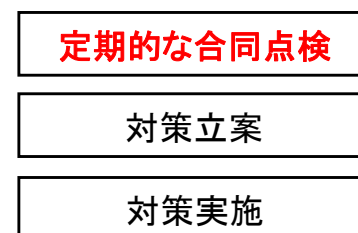
- ①推進体制の構築
- ②定期的な合同点検の実施方針
- ③効果把握等による対策の改善・充実

緊急合同点検の実施



- 合同点検の実施など継続的な取組を推進
- 推進体制の構築

定期的な合同点検の実施



効果把握等による
対策の改善・充実

③通学路の交通安全対策－施策概要

○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

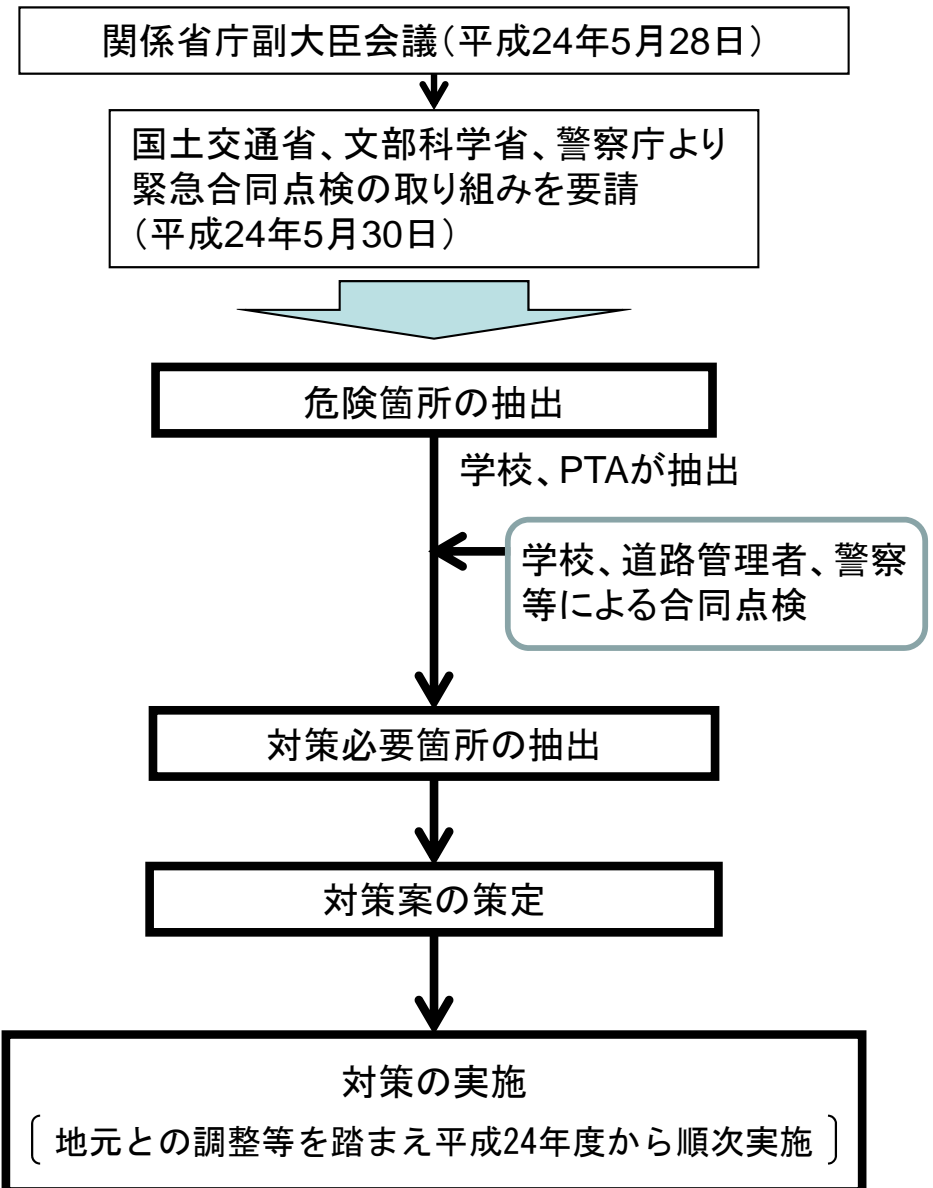
①緊急合同点検の結果(平成24年11月30日現在)

- 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26年度末時点)

- 対策必要箇所数 : 74,483箇所(うち66,404箇所対策済)
 - ・道路管理者による対策 : 45,060箇所(うち38,977箇所対策済)
 - ・学校等による対策 : 29,586箇所(うち29,107箇所対策済)
 - ・警察による対策 : 19,715箇所(うち18,939箇所対策済)

《通学路の緊急合同点検の実施フロー》



③ 通学路の交通安全対策-対策事例

- 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

通学路の交通安全対策事例(奈良市)

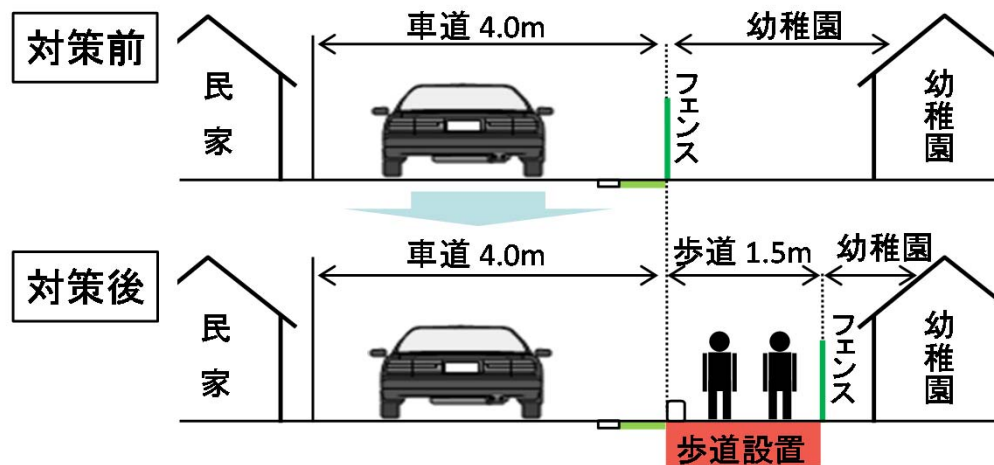
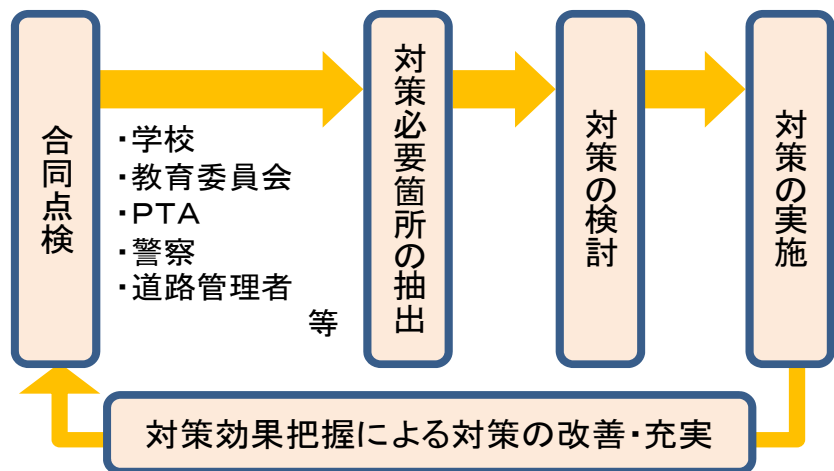


幼稚園へ協力要請

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】



③ 通学路の交通安全施策の評価-1

評価の視点

○着実な取組がなされたか。

評価の指標及び目標

- ①通学路の歩道整備率（目標：平成28年度末までに約6割（第3次社会資本整備重点計画））
- ②通学路緊急合同点検対策箇所数
- ③通学路交通安全プログラム策定市町村数

指標① 通学路の歩道整備率

全体では平成26年度の時点で55%。

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)

	単位	23年度	24年度	25年度	26年度
整備実績	%	52.1%	53.2%	54.2%	55.0%

③ 通学路の交通安全施策の評価-2

指標② 通学路緊急合同点検対策箇所数

- 対策必要箇所のうち、約9割が平成26年度末までに完了。
- 道路管理者による対策必要箇所のうち、約9割が平成26年度末までに完了。

【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	
対策必要箇所数(全体数)		74,483	66,404	(89%)
	うち道路管理者による対策箇所	45,060	38,977	(87%)
	うち教育委員会・学校による対策箇所	28,826	28,091	(97%)
	うち警察による対策箇所	18,200	17,000	(93%)

※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。

指標③ 通学路交通安全プログラム策定市町村数

- 平成26年度末で約6割が策定済み。
(1,741市区町村のうち、1,078の市区町村が策定。)

第3章 道路交通の安全施策に関する 取組状況とその評価

2. 事業用自動車の安全対策

(1) 施策の内容・取組状況

(2) 施策の評価

① 「安全体質の確立」に向けた主な施策の実施状況

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。**・H22:534事業者 → H26:4,429事業者**

- ・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

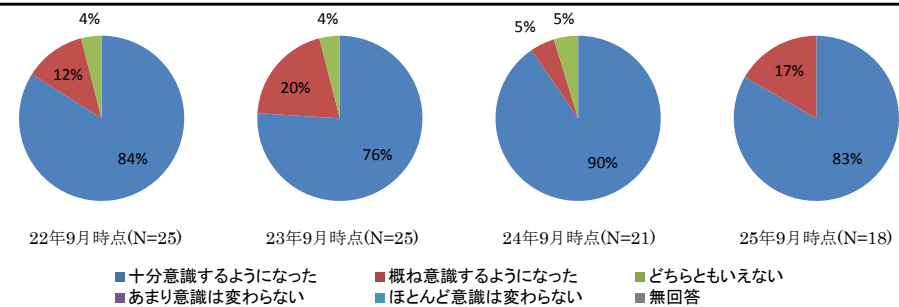
◆ メールマガジン「事業用自動車安全通信」の創設

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。

・H22年:5,906人 → H26:14,373人。

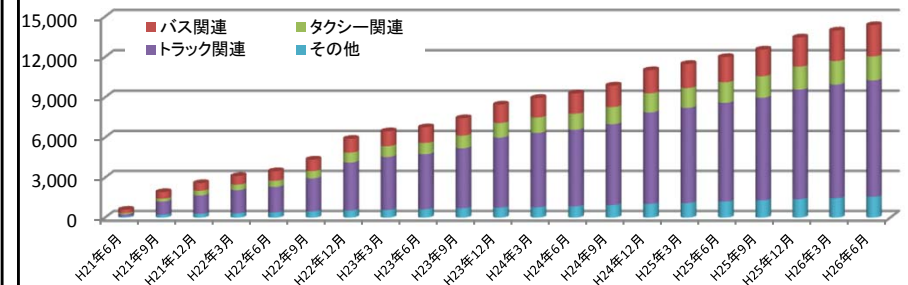
◆ 社会的影響の大きい重大事故の要因分析の実施

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

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**。

② 「コンプライアンスの徹底」に向けた主な施策の実施状況

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。
平成22年度:281人 → 平成26年度:356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力所の主要停留所
- 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**

直近の一斉点検の実施結果



※H25年12月に四国にて実施

街頭監査の実施状況

評価

監査件数は概ね順調に増加 (H22年度：12,768件 → H26年度：16,019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。

③ 「飲酒運転の根絶」に向けた主な施策の実施状況

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**。

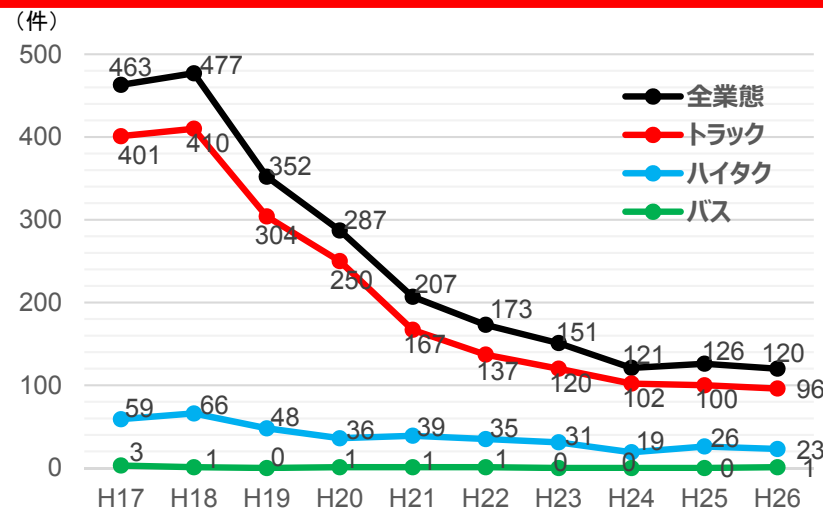
② 行政処分の厳格化

◆ 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）

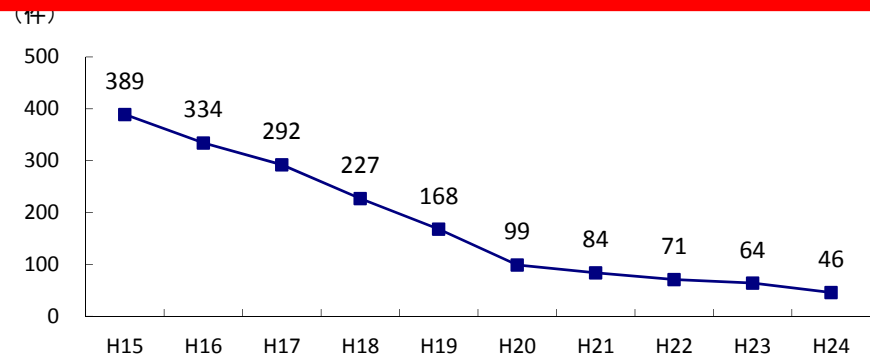
- ・飲酒運転等に対する**処分日車の強化**
- ・飲酒運転を下命容認した場合の**即時事業停止期間の延長** 等

○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（H22年：173件 → H26年：120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。

④ 「IT・新技術の活用」に向けた主な施策の実施状況

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 ドライブレコーダー、デジタルタコグラフの一層の普及促進

◆ドライブレコーダー、デジタルタコグラフの購入補助の実施

平成22年度より、自動車事故防止対策推進事業において、ドライブレコーダー及びデジタルタコグラフの導入補助(費用の1/3)を実施。これまで、ドライブレコーダー27,813台、デジタルタコグラフ12,196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、6,126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。

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、デジタルタコグラフの普及率は、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管理支援システムの確立・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。

(台)

		平成24年度	平成25年度	平成26年度	累計(H22~H26)
運行管理の高度化	デジタルタコグラフ	1,619	4,593	2,482	12,196
	ドライブレコーダー	4,219	7,884	8,665	27,813
	一体型	808	2,790	2,556	6,863
過労防止のための先進的な機器		-	3,320	2,806	6,126
合計		6,646	18,587	16,509	52,998

＜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＞

注) 国土交通省資料により作成



センサーパッドを運転座席に装着し、内蔵したセンサーを用いて、運転者の生体信号を常時とらえ、疲労度合を判定。さらに集中力の低下や体調の急変を検知した場合は、運転者に対して画面と音声で警告する。



走行中にドライバーの顔向きや眼の状態をモニターカメラで常時確認。前方注意力低下の検出時には警報音で警告。

＜過労防止のための先進的な機器例＞

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)

プランの重点施策

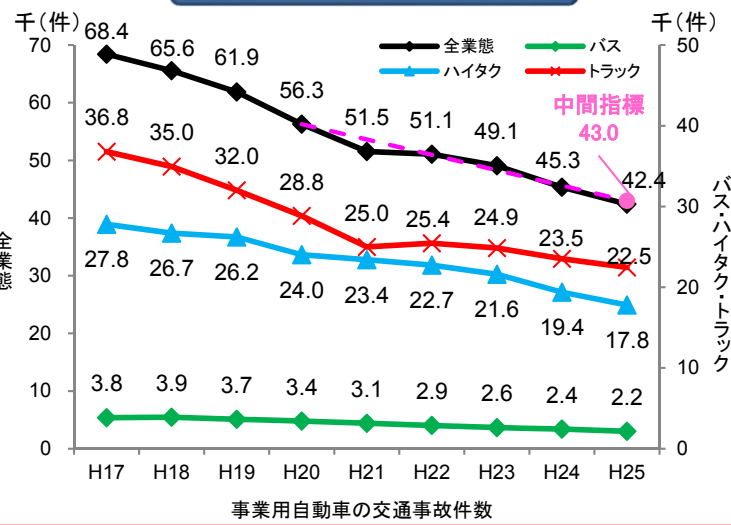
過去5年間の事故等発生状況や施策の進捗状況等を踏まえ、**平成26年にプランの中間見直しを実施**。従来の重点施策の更なる強化を図るとともに、**新たな重点施策を追加**した。

- (1) **安全体質の更なる強化**
- (2) **コンプライアンスの徹底**
- (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**
- (4) **より先進的なIT・安全技術の活用**
- (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***
- (6) **道路交通環境の改善** (※H26新規追加)

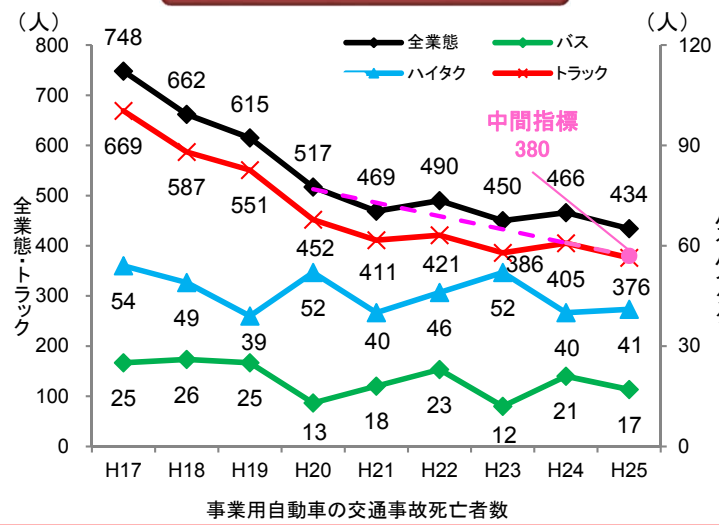
事業用自動車の交通事故等発生状況

	＜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)

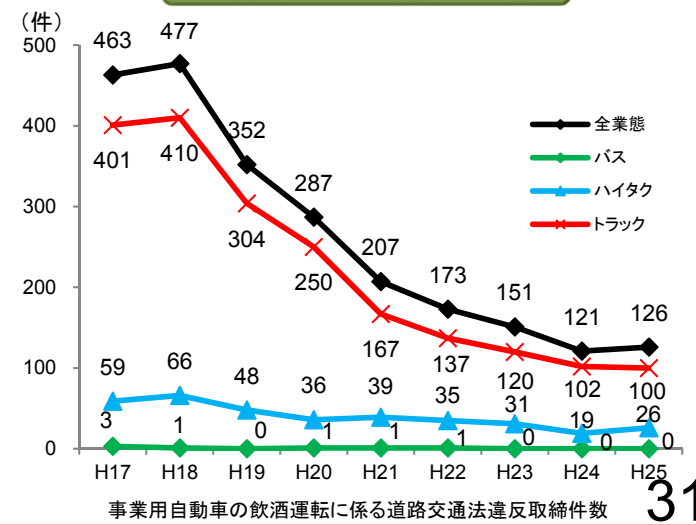
事故件数



死亡者数



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締り件数を指す

第3章 道路交通の安全施策に関する 取組状況とその評価

3. 車両の安全対策

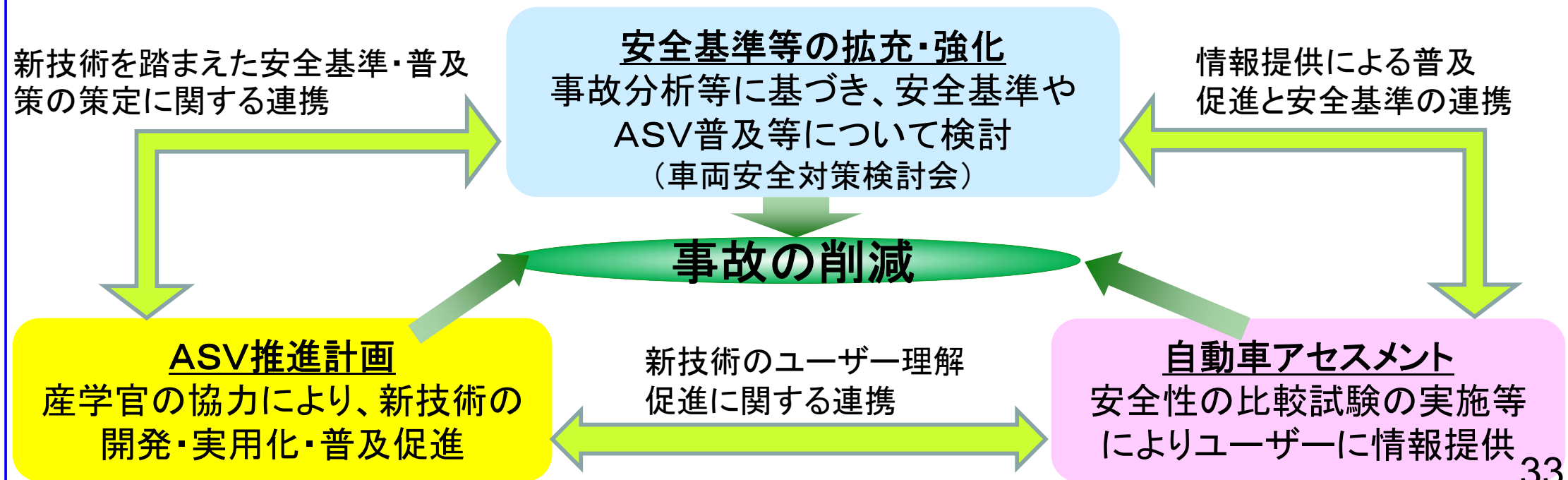
- (1) 施策の内容・取組状況
- (2) 施策の評価

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

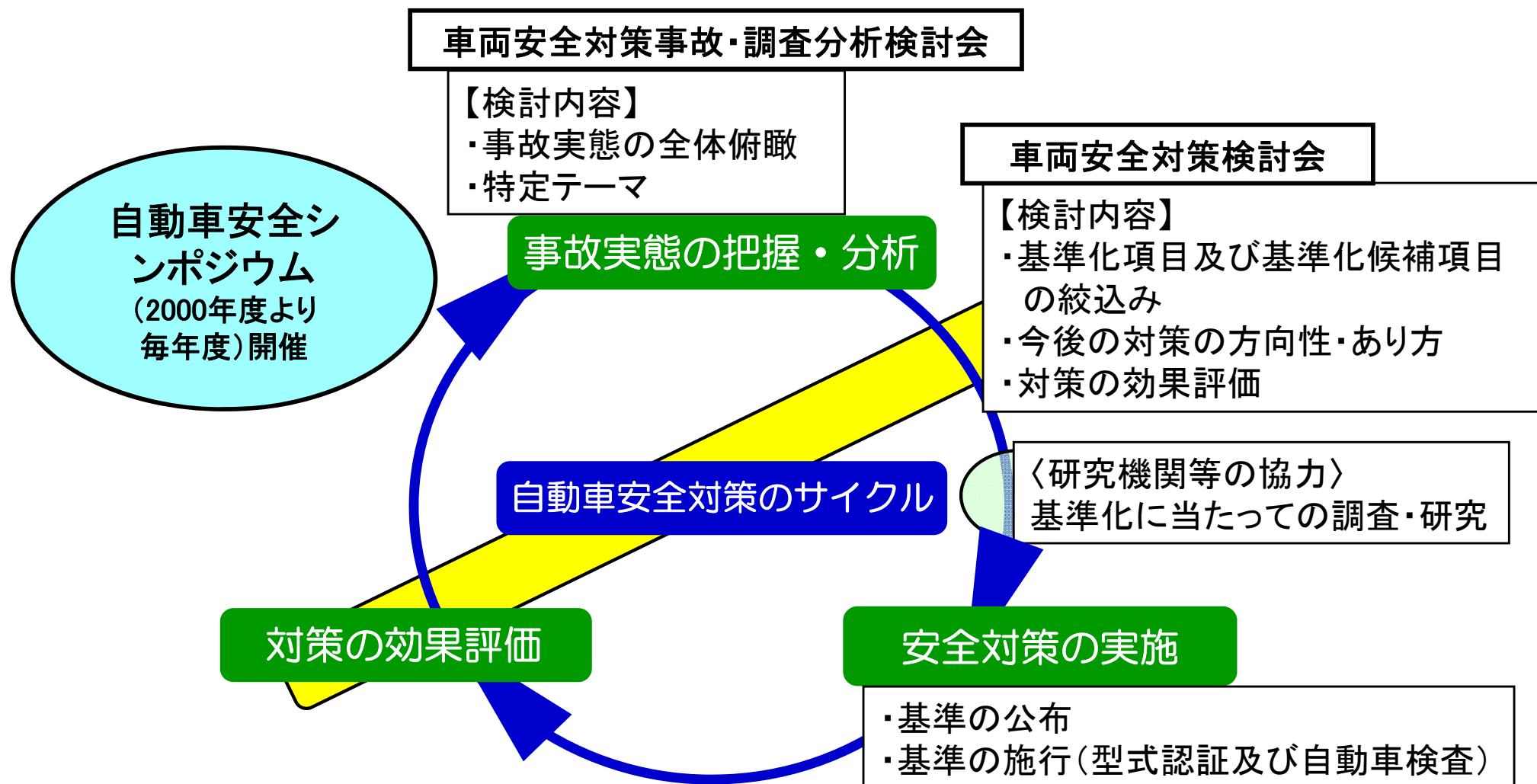
政府目標を踏まえ車両安全対策の目標を設定
平成32(2020)年までに、交通事故死者数を1,000人削減(平成22年比)

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。



① 安全基準の拡充・強化-施策概要

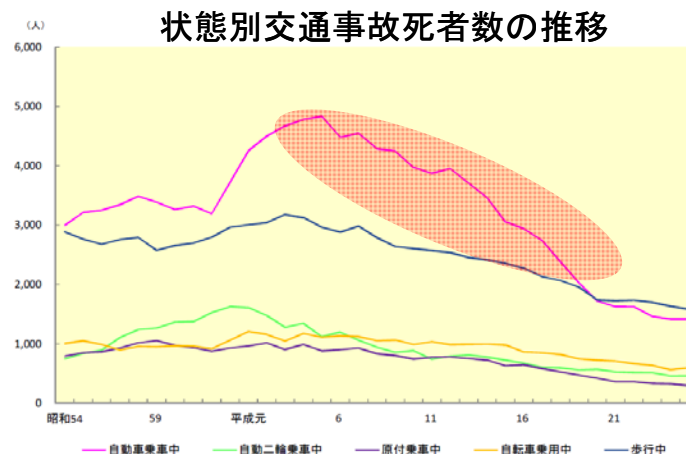
- 「事故実態の把握・分析」→「安全対策の実施」→「対策の効果評価」からなる自動車安全対策のサイクルを、総合的かつ分野毎に実施。
- 具体的な実施体制として「車両安全対策検討会」及び「車両安全対策事故調査・分析検討会」等を設けて、自動車安全対策のサイクルを推進。



① 安全基準の拡充・強化 - 乗員保護対策

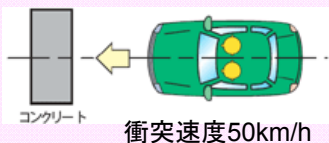
乗員保護対策の概要

- 交通事故死者数が連続して1万人を超えた昭和63年から平成19年まで、自動車乗車中の死者数は状態別で最多で推移。
- 自動車乗車中の人員を保護するため、平成5年にフルラップ前面衝突基準を整備・導入。以後、側面衝突基準、オフセット前面衝突基準、ポール側面衝突基準の順に安全基準を拡充・強化。
- 今後、自動車アセスメント等により、基準適合車の一層の普及を目指す。



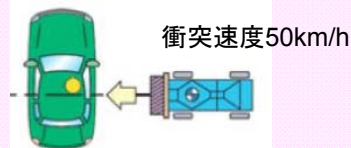
◆フルラップ前面衝突基準

- ・改正時期:平成5年4月(導入)
- ・適用対象:乗用車(乗車定員10人未満)
貨物車(車両総重量3.5t以下)



◆側面衝突基準

- ・改正時期:平成8年9月(導入)
- ・適用対象:乗用車(乗車定員10人未満)
貨物車(車両総重量3.5t以下)



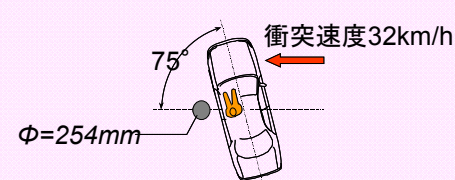
◆オフセット前面衝突基準

- ・改正時期:平成17年12月(導入)
- ・適用対象:乗用車(乗車定員10人未満)
貨物車(車両総重量3.5t以下)



◆ポール側面衝突基準

- ・改正時期:平成27年6月(導入)
- ・適用対象:乗用車(乗車定員10人未満)
貨物車(一部の車両総重量3.5t以下)



乗員保護対策の効果評価

◆基準適合車の普及率^{*1}と適合車普及による死傷者数削減効果^{*2}(平成25年) ※試算当時(H25)の全交通事故件数は、死亡:4,373人、重傷:44,547人

		普及率	死者数削減効果	重傷者数削減効果
前面衝突基準 (フルラップ、オフセット合計)	乗用車	87.7(%)	862(人)	3674(人)
	軽自動車	88.7(%)	870(人)	4109(人)
側面衝突基準	乗用車	67.4(%)	152(人)	384(人)
	軽自動車	66.3(%)	105(人)	402(人)

※1) 継続生産車への基準適合以後に登録された基準適合車に対する保有台数の割合で算出

※2) 全車が安全基準未対策と仮定した場合の推計値と実際の死傷者数の差分で算出

② 先進安全自動車(ASV)推進計画 - 施策概要

- 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

② 先進安全自動車(ASV)推進計画 - 衝突被害軽減ブレーキ(AEBS)の普及

- ◆ 衝突被害軽減ブレーキ(AEBS)は、前方の障害物との衝突を予測して警報し、衝突被害を軽減するために制動制御する装置であり、特に大型車による事故発生時の被害軽減を図る上で有効な安全技術の一つ。
- ◆ 平成26年11月以降に販売される大型車(車両総重量12t超のバス、車両総重量22t超のトラック)に義務付けするなど、大型車に対するAEBSの装備を段階的に義務化(同時に導入補助、税制特例措置も実施)。
- ◆ 平成26年におけるAEBS装着車販売台数は、乗用車で14倍、大型バスで6.3倍(それぞれ平成22年比)まで増加。

衝突被害軽減ブレーキの概要

■ミリ波レーダーがつねに前方の状況を検知。



■ドライバーが前方の車両に気付かない場合は、音によりドライバーにブレーキ操作を行うように促す。



■追突する若しくは追突の可能性が高いとコンピュータが判断すると、ブレーキを作動。



装備義務付けと普及加速のための方策(大型バスの例)

○安全基準(装備義務化)

装備義務付け時期
(新型車)平成26年11月～ (継続生産車)平成29年9月～

○導入補助

補助金額
衝突被害軽減ブレーキの 装着に掛る費用の 1/2(上限 100,000円)

○税制特例措置

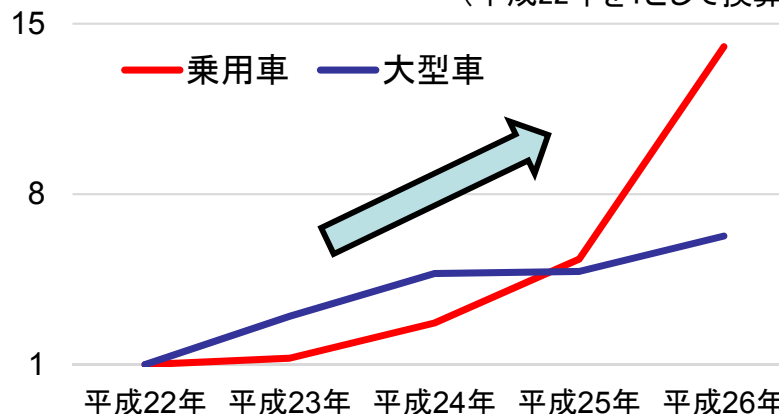
自動車重量税	自動車取得税
50%軽減	取得価額から 350万円控除

※H25.4～H26.10

衝突被害軽減ブレーキの普及実績

AEBS装着台数の推移

(平成22年を1として換算)



◆乗用車は約14倍!

(H26年販売台数:約52万台)

◆大型車は約6.3倍!

(H26年販売台数:約2.6万台)

装着率16.2%→59.5%

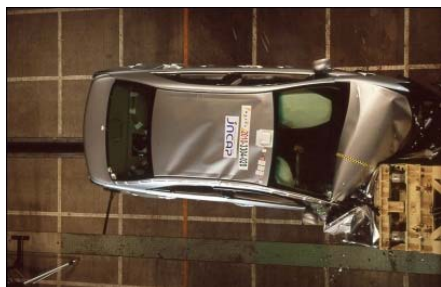
③自動車アセスメント - 施策概要

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

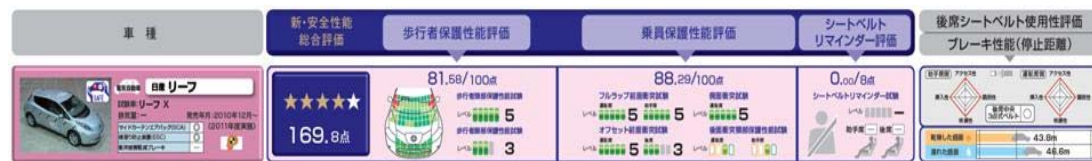


○歩行者頭部保護性能試験



○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

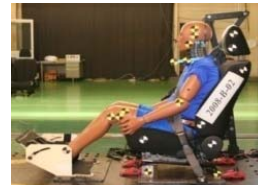
自動車アセスメントの充実

- 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

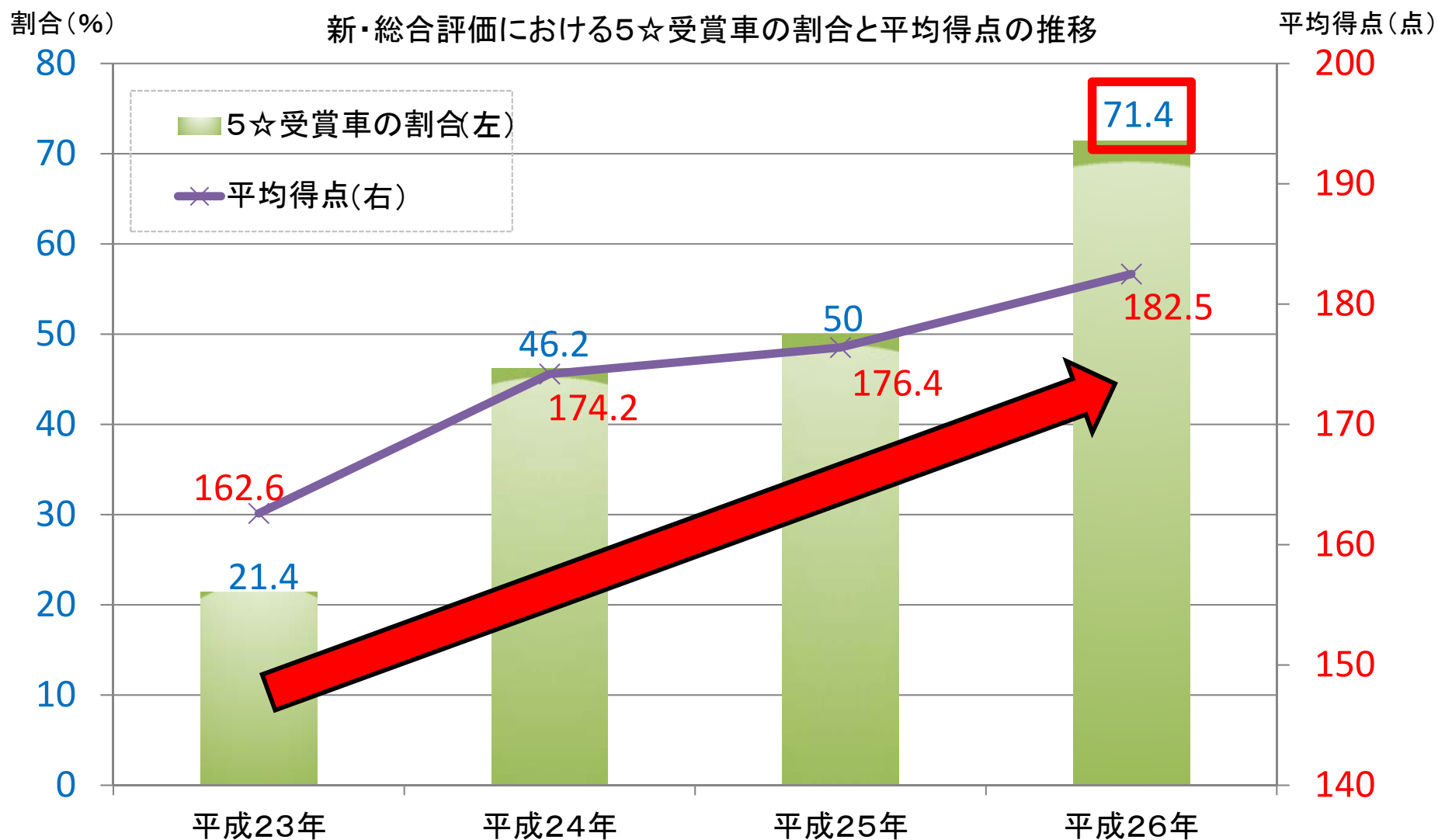


衝突被害軽減ブレーキ



③自動車アセスメントの評価

- ◆ 平成23年度より、乗員保護性能と歩行者保護性能を併せた「安全性能総合評価(新・総合評価)」を実施。
- ◆ 新・総合評価の実施以後、5☆(最高ランク)を受賞する車種割合は飛躍的に増加。
- ◆ 平均得点も年々上昇傾向にあり、車両の安全性が全体的に向上。



車両の安全対策の評価

- 車両安全対策については、交通政策審議会の下で数値目標の設定やレビューを行うなどのPDCAサイクルを実施。
- 具体的には、交通安全基本計画の下で車両安全対策における死者数等削減目標を設定(PLAN)・対策を実施(DO)し、安全基準導入による死者数削減効果について事後的評価(CHECK)を実施、次期計画にフィードバック(ACT)させる。
- なお、本年度、現行目標(H32年までにH22年比で死者数を1,000人削減)について中間評価を実施する予定。

車両安全対策に係る30日以内死者数削減の目標設定・評価の経緯

	平成13年～(平成18年)～平成22年		平成23年～(平成27年)
計画期間			
検討・評価主体	H11.6 運輸技術審議会 (第2次答申)	H18.6 交政審自動車交通部会 (H18年交政審報告書)	H23.6 交政審自動車交通部会 (H23年交政審報告書)
30日以内死者数削減目標の設定	H22年までにH11年比で 1,200人削減	 H22年までにH11年比で 2,000人削減 (従来目標に750人上乘せ)	H32年までにH22年比で 1,000人削減
目標達成度合いの評価	 H15年時点で1,003人の削減効果を確認 	 H21年時点で1,977人の削減効果を確認 	 <目標達成の見通し> H25年時点で実施済みである対策について、目標年であるH32年までに733人(概算)の削減効果が見込まれている。 ※本年度中間評価実施予定

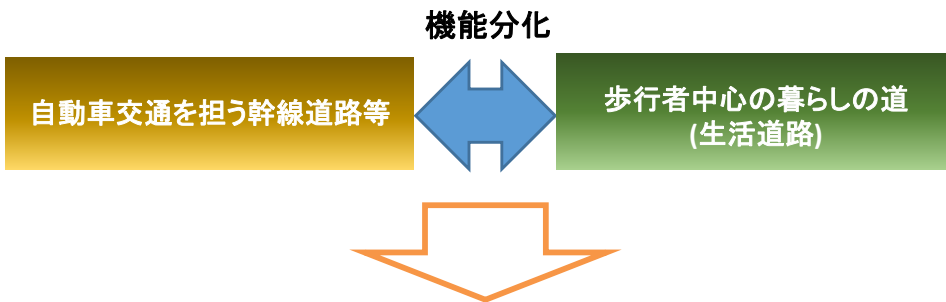
1. 評価の総括

- 事故件数、死傷者数は減少したものの、依然として高い状態で推移。
- 近年、交通事故死者数の減少幅も縮小傾向。
- 先進国で最悪の水準にある歩行中・自転車乗用中の死者数減少、更なる高齢化への対策が課題。
- 情報化・IT化が一層の進展を見せるとともに、自動車技術の進歩が目覚ましい状況。

2. 今後の方向性

(1) 道路の機能分化と「暮らしの道」の安全の推進

- 幹線道路等の整備が進展し、「暮らしの道」を歩行者中心とすることが可能に。
- 安全な幹線道路等への交通転換、生活道路の速度抑制、ビッグデータの活用による潜在的な危険箇所の解消などで、歩行中、自転車乗用中の死者数の概ね半減が可能。



歩行中・自転車乗車中死者数の概ね半減^{※1}が可能
H26死者数 4,113人 (うち歩行中・自転車乗車中死者数 2,038人)^{※2}

※1 国交省試算値。今後、第10次交通安全基本計画の策定に向けた議論の中で関係省庁と調整。
※2 交通事故データ(ITARDA)(平成26年データ)

(2) 「情報」「新技術」の活用促進と「連携」の強化

- ① 道路交通環境の整備
 - ・ ビッグデータの活用による潜在的な危険箇所の解消など。
 - ・ 「暮らしの道」の安全に向けて、国、自治体、地域住民等が連携。
- ② 事業用自動車の安全対策
 - ⇒ 自動車のIT化が進展、個々の自動車運転情報の取得が可能に。
 - ・ 自動車の運転情報や運転者の生体情報、事故情報等を含むビッグデータを活用し、車両と車載機器、ヘルスケア機器等を連携させた次世代型の運行管理・支援システムを検討・実現。
- ③ 車両の安全対策
 - ⇒ エレクトロニクス技術の利用をはじめ、自動車技術が著しく進歩。
 - ・ 衝突被害軽減ブレーキ等、ASV技術の義務化も含めた基準化推進。
 - ・ 安全運転支援システム等、予防安全対策の更なる充実。
 - ・ 交通安全の飛躍的向上に資する可能性があると考えられる自動走行技術等の開発・普及のための環境整備。
 - ・ 映像記録型ドライブレコーダーやイベントレコーダーの情報の活用等とともに、医療機関との連携により、事故実態の把握・分析を推進。

第4章 ① 道路交通環境の整備

○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

○これまでの対策に追加して、機能分化を推進することで

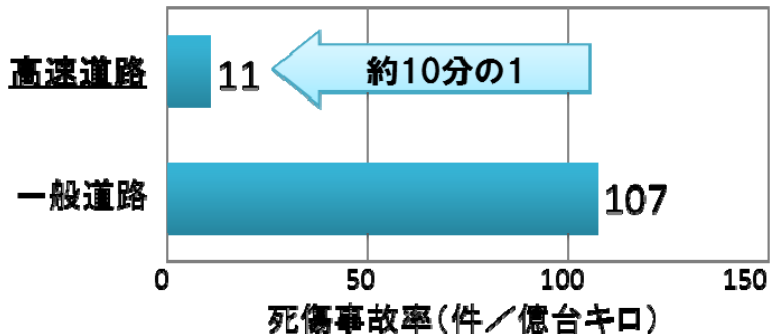
歩行中・自転車乗車中死者数 概ね半減を目指す
 H25死者数 4,373人（うち歩行者自転車乗車中死者数 2,184人）

安全な幹線道路等への交通転換
 ○高速道路の利用割合が16%^{※1}から30%^{※2}に増加した場合
 歩行者・自転車乗車中死者 450人/年減^{※3}



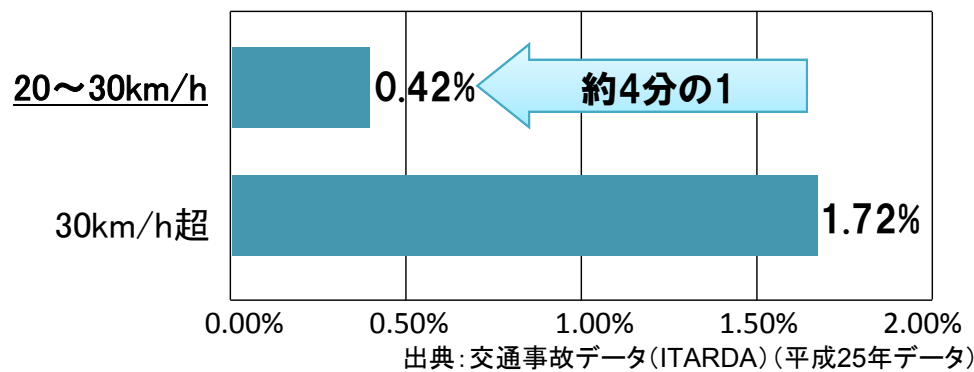
生活道路の速度抑制
 ○生活道路の車両速度が30km/h以下^{※4}になった場合
 歩行者・自転車乗車中死者 450人/年減^{※5}

【日本の道路種類別の死傷事故率】



出典)警察庁資料(H23)/交通量観測機器データ(H23)

【生活道路における速度別の致死率】^{※6}

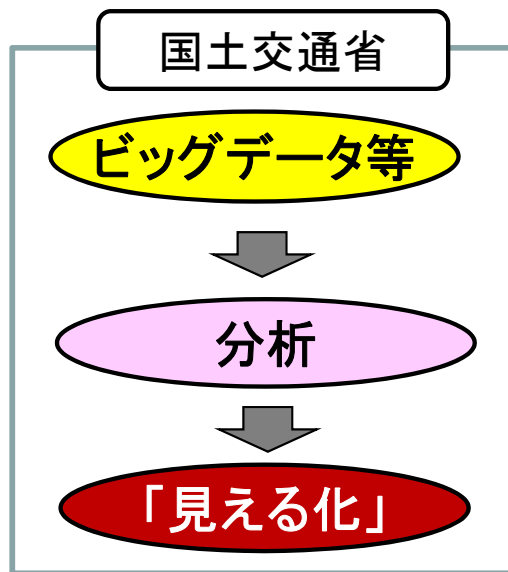


出典:交通事故データ(ITARDA)(平成25年データ)

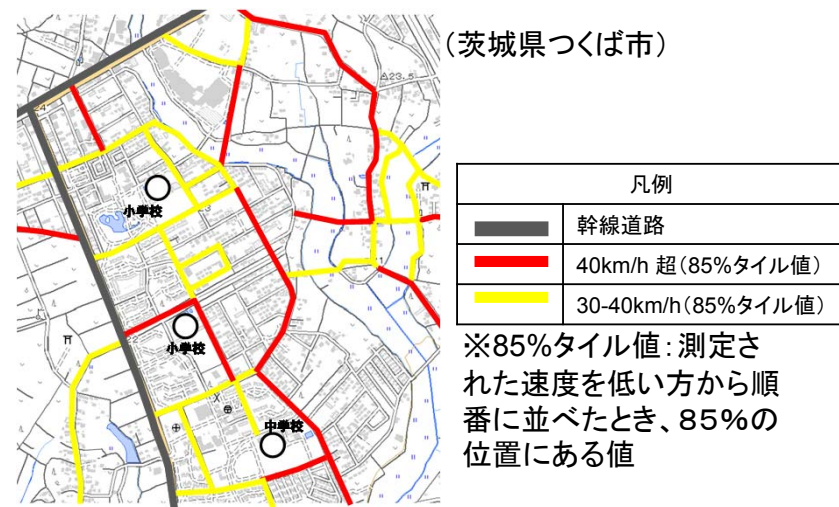
※1 道路交通センサス(H22)及び自動車輸送統計年報(H22)。
 ※2 欧米諸国の高速道路の利用割合は概ね30%。
 ※3 高速道路と一般道路の台キロ当たり死者数の実績値から原単位を算出し、分担割合が変化した場合の削減効果を算出した(国交省試算)。

※4 平成25年に生活道路で死亡事故を起こした車両の速度のうち、全体の約6割を占める危険認知速度30km/h以上の車両速度を30km/h以下に速度抑制。
 ※5 危険認知速度別の死者数と死傷者数から原単位を算出し、危険認知速度30km/h以上の死傷者数が全て20km/h～30km/hになった場合の削減効果を算出した(国交省試算)なお交通転換による死者数減との間に250人/年減の重複がある。
 ※6 生活道路のデータとして市町村道のデータを用いた。致死率とは、事故に遭遇した場合に死に至る率(=死者数/死傷者数)を示す

○ビッグデータ等を活用した見える化により、住民等は地域の実態を適切に把握できるとともに
道路管理者は住民等の理解促進、データに基づく対策の効率化等により、対策が進展



■「見える化」の例



ビッグデータの分析により作成された危険度マップ(車両速度の高い路線等明示)

路線の特色を公表

- ・車両速度の高い路線
- ・通過交通の多い路線

住民、利用者等

- ・地域の実態を適切に把握
- ・安全な生活空間の希求
- ・計画策定等へ積極的参画

道路管理者(市区町村)

- ・定量的なデータによる効率的な交通安全対策
- ・住民等への説明にかかる説得力向上

安全な暮らしの道の実現

第4章 ② 事業用自動車の安全対策

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

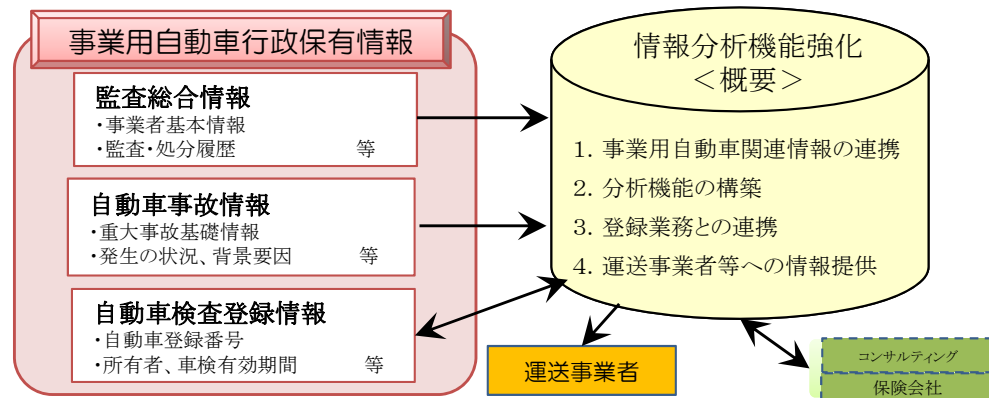
各モードの多発傾向にある**特徴的な事故にターゲットを絞り**、運転者・運行管理者など運行の現場関係者とも**一丸**となった事故抑止の取り組みを実施し、**1～2年の成果を評価**する。

- **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

◆ 次世代運行管理・支援システムの確立

車のIT化やテレマティクス技術の進展に伴い取得可能になった運転情報や生体情報を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。

第4章 ③ 車両の安全対策

- 交通事故死者数は着実に減少しているものの、依然として高い水準にある。
- 今年度、第10次交通安全基本計画を策定するとともに、車両安全対策における目標(H32年までにH22年比で交通事故死者数を1,000人削減)について、交通政策審議会において中間評価を実施する予定。
- 上記の計画や評価結果等を踏まえ、引き続き総合的かつ効果的な車両安全対策を推進する。

安全基準の拡充・強化

「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サイクルを通じ、引き続き安全基準の拡充・強化に取り組むとともに、現在開催中の交通政策審議会の結果を踏まえ、少子高齢化や新技術の導入等に対応するための総合的かつ効果的な車両安全対策について検討する。また、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。

先進安全自動車(ASV)の普及促進

産官学の連携による先進技術を活用した安全運転支援システムの開発促進や、衝突被害軽減ブレーキなどの実用化されているASV技術の普及促進に引き続き取り組むとともに、交通安全の飛躍的向上に資する可能性があると考えられる自動運転技術について、普及に向けた環境整備を実施する。

自動車アセスメントによる安全な自動車の普及促進

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。具体的には、新技術を搭載した予防安全装置に係る評価試験項目の拡充や、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行うことにより、安全な自動車の更なる普及に向けた取り組みを推進する。

全体のまとめ

	評価施策	評価指標	評価手法	評価結果	課題	施策への反映
道路交通の整備	幹線道路の交通安全施策	①対策の実施状況 ②死傷事故件数の抑止率	各項目の目標年次における数値を比較し、それぞれの取組状況及びそれらの施策により、道路交通安全の安全性の向上に効果があったか、事故の削減状況を検証	H24時点での事故危険箇所(H20指定)の対策完了率は45%→84%(H25指定箇所は0%→34%(H26))、死傷事故の抑止率は約4割、事故ゼロプランの着手率は20%→55%(H26)であった。	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割が幹線道路で発生。	「成果を上げるマネジメント」を推進するとともに、急ブレーキ発生位置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実施。
	生活道路の交通安全施策	①対策の実施状況 ②死傷事故件数の抑止率		H26時点でのあんしん歩行エリアの対策完了率〇%【調査中】、事故削減率は約3割【調査中】であった。	未だに歩行中・自転車乗車中の死者数が先進国で最多。うち約半数が自宅から500m以内の身近な場所で発生。	交通事故の多いエリアにおいて、車両の速度抑制策や通過車両の抑制策などに取組み、生活道路を歩行者中心の空間に転換。
	通学路の交通安全対策	①対策の実施状況 ②通学路交通安全プログラムの策定状況		H26年度末時点で緊急合同点検箇所の対策完了率0%→89%、通学路の歩道整備率は51%→55%、通学路交通安全プログラムの策定市町村数は0→約6割であった。	対策は着実に進んでおり、今後は継続的な取組を推進することが必要。	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、関係機関が連携しハード・ソフトの両面から対策を推進。
事業用自動車の安全対策	安全体質の確立	①運輸安全マネジメントの評価対象事業者数 ②メルマガ登録者数	各項目の平成22年と平成26年(度)の数値を比較し、それぞれの取組状況及びそれらの施策による事業用自動車の交通事故死亡者数、人身事故件数の削減状況を検証	①534事業者→4,429事業者 ②5,906人→14,373人 着実な取組がなされた。	引き続き、運輸安全マネジメント評価の的確な実施が必要。	関係者と連携し、制度の一層の浸透を図るとともに的確に評価を実施。また、安全体質の底上げを目指す。
	コンプライアンスの徹底	①監査要員数 ②監査実施件数		①281人→356人 ②12,768件→16,019件 着実な取組がなされた。	悪質事業者の管理強化、さらなる監査体制の充実強化が必要。	悪質事業者の徹底した排除及び法令違反・事故情報の分析強化が必要。
	飲酒運転の根絶	飲酒運転に係る道路交通法違反取締り件数		173件→120件 着実に減少している。	いまだ飲酒運転が発生している現状を踏まえ、対策強化の検討が必要。	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引き続き実施。
	IT・新技術の活用	運行管理に資する機器等への補助台数		計52,998台の機器導入補助を実施し、普及促進を図った。	さらなる死亡事故削減のため、IT・新技術の普及加速が必要。	先進的取組のさらなる導入補助、また、次世代運行管理・支援システムの確立・普及を検討。
	【共通】	・交通事故死者数 ・人身事故件数		【結果】・交通事故死者数 H22 490人→H26 421人 ・人身事故件数 H22 51,066人→H26 39,649人		
車両の安全対策	安全基準等の拡充・強化	乗員保護基準(前面衝突基準)適合車の普及率	各項目の平成22年と平成26年の数値を比較し、それぞれの取組状況及びそれらの施策による死者数の削減状況を検証	78.1%→87.7%【H25年】 着実に普及が進んでいる。	引き続き、基準適合車の一層の普及を目指す。	安全対策サイクルを通じて、引き続き安全基準の整備を行う
	先進安全自動車(ASV)推進計画	大型車の衝突被害軽減ブレーキ(AEBS)の装着率		16.2%→59.5% 着実に普及が進んでいる。	更なる普及拡大に取り組むとともに、新たなASV技術の開発・実用化が必要。	ASV技術の一層の普及促進を図る。
	自動車アセスメント	自動車アセスメント評価の最高ランクを受賞する車種割合		【H23】21.4%→71.4% 着実に割合が増えている。	予防安全技術を含めた評価項目等の更なる拡充の推進。	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
	【共通】	・30日以内交通事故死者数		【結果】・30日以内死者数 H22 5,806人 → H26 4,838人 ※本年度、中間評価実施予定。		

これまでの主なご指摘と反映方針

日時	委員指摘	評価書への反映方針
政策評価会 (4月24日)	(上山委員) 道路の交通安全の全体像や国交省が考える道路の交通安全の整理が必要。	御指摘の点については、評価書「第2章 道路交通の安全施策の概要」に記載する予定。
	(山本委員) 車両の安全対策で死者数を1,000人減らすということと、現実的に起こっている交通事故の死者数の実態との関係が理解できない。まず、死者数を1,000人減らすことと、交通安全基本計画は対応するのかを検証すべき。	御指摘の点については、評価書「第3章 3. 車両の安全対策」に記載する予定。
政策評価会(4月24日) 個別指導(6月2日)	(上山委員、加藤委員) 過去からの地道な施策の積み重ねが交通事故の減少に寄与していると考え。これまで国交省が取り組んできた施策について、評価書にもっと記述すべき。	これまで国交省が取り組んできた施策について整理し、評価書「第2章 4. 国土交通省における道路交通安全施策」に記載する予定。
個別指導 (6月2日)	(上山委員、加藤委員) 今後は、「連携」や「新技術活用」の一層の推進が必要ではないか。	御指摘の点については、評価書「第4章 今後の方向性」に記載する予定。
個別指導 (6月24日)	(田辺委員) 事業用自動車の安全対策については、「家用自動車」と「事業用自動車」の対比が必要。運行距離で家用自動車よりも事業用自動車が多い等を示す必要がある。	御指摘の点については、評価書「第3章 2. 事業用自動車の安全対策」に記載する予定。