

道路交通の安全施策

評価の目的・必要性

- 我が国の総合的な交通安全対策は、第9次交通安全基本計画（平成23年度～平成27年度）に基づき、取り組まれている。（目標：平成27年までに24時間死者数3,000人以下、死傷者数70万人以下、実績：平成27年の死者数4,117人、死傷者数670,140人）
- この基本計画に掲げる道路交通の安全の施策のうち、国土交通省が重要な役割を果たす以下の政策を対象として評価を実施し、今後の交通安全施策に反映させる。

対象政策

- 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

政策の推進により、道路交通事故の未然防止・被害の軽減を図り、究極的には、道路交通事故の無い社会を目指すことを目的としている。

評価の視点、(主な)手法

各施策について、以下の指標により、その取組状況や事故件数の削減状況等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。

評価結果

道路交通環境の整備

<施策の取組状況>

- ① 幹線道路の交通安全施策
 - a 【事故危険箇所】対策完了箇所の割合（H22d→H24d）
※（H26d（第3次社会資本整備重点計画指定箇所））
 - b 【事故ゼロプラン】対策着手箇所数（H22d→H26d）
- ② 生活道路の交通安全施策
 - c 【あんしん歩行エリア】対策完了地区の割合（H21d→H24d）※（H26d）
- ③ 通学路の交通安全対策
 - d 【通学路の歩道整備】歩道整備率（H22d→H26d）
 - e 【通学路緊急合同点検】対策必要箇所の完了率（H26d）
 - f 【通学路交通安全プログラム】市町村の策定率（H26d）

<事故の削減状況>（第2次社会資本整備重点計画における目標の達成状況）

- 1) 事故危険箇所の死傷事故抑止率（H24）
- 2) あんしん歩行エリアの事故削減率（H24）

- a 45% → 84% ※(34%)
 - b 2,592箇所 → 7,374箇所
 - c 1.4% → 36% ※(57%)
 - d 51% → 55%
(目標：約6割(H28d))
 - e 約9割完了
 - f 約6割策定
▽
- 1) 約4割抑止
(目標：約3割(H24))
 - 2) 27.3%削減
(目標：約2割(H24d))

- 全般的に着実な取り組みがなされ、幹線道路における事故危険箇所の死傷事故抑止率、生活道路におけるあんしん歩行エリアの事故削減率は目標値を達成した。
- あんしん歩行エリアにおいては、対策が完了していないエリアが残っており、住民との合意形成や技術面での課題に引き続き取り組む必要がある。

事業用自動車の安全対策

<施策の取組状況>

- ④ 安全体質の確立
 - g 【運輸安全マネジメント制度】評価対象事業者数（H22d→H26d）
 - h 【事故情報の活用充実】メルマガ登録者数（H22d→H26d）
- ⑤ コンプライアンスの徹底
 - i 【監査要員のさらなる増員】監査職員数（H22d→H26d）
 - j 【行政処分の厳格化等】監査件数（H22d→H26d）
- ⑥ 飲酒運転の根絶
 - k 【アルコール検知器の義務付け等】飲酒運転取締件数（H22→H26）
- ⑦ IT・新技術の活用
 - l 【映像記録型ドライブレコーダー等の普及】累計補助台数（H26d）

<事故の削減状況>（事業用自動車総合安全プラン2009における中間指標の達成状況）

- 1) 事業用自動車による人身事故件数（H22→H25）
- 2) 事業用自動車による交通事故死亡者数（H22→H25）

- g 534者 → 4,429者
 - h 5,906人 → 12,834人
 - i 281人 → 356人
 - j 12,768件 → 16,019件
 - k 173件 → 120件
 - l 52,998台
▽
- 1) 51.1千件 → 42.4千件
(中間指標：43千件(H25))
 - 2) 490人 → 434人
(中間指標：380人(H25))

- 運輸安全マネジメント制度の中小事業者等への拡大や監査件数の増加など、全般的に着実な取り組みがなされ、事業者の安全意識の向上が図られた。
- 事業用自動車による人身事故件数については中間指標を達成したが、死亡者数については中間指標を達成できず、目標の達成に向けた取り組みの継続と強化が必要である。

車両の安全対策

<施策の取組状況>

- ⑧ 安全基準等の拡充・強化
 - m 【PDCAサイクルの実施】乗員保護基準適合車普及率 (H22→H25)
 - ⑨ 先進安全自動車 (ASV) 推進計画
 - n 【ASV技術の開発・普及】衝突被害軽減ブレーキ装着率 (H22→H26)
 - ⑩ 自動車アセスメント
 - o 【より安全な自動車の開発・普及】5☆受賞車種割合 (H23→H26)
- <事故の削減状況> (交通政策審議会陸上交通分科会自動車交通部会報告書における目標の達成状況)
- 1) 30日以内交通事故死者数の削減効果 (H26(H22比))

m 78.9% → 87.7%
(前面衝突基準(乗用車))
n 16.2% → 59.5%
(大型トラック)
o 21.4% → 71.4%
(新・安全性能総合評価)
▽
1) 735人
(目標: 1,000人(H32))

- 乗員保護基準適合車や衝突被害軽減ブレーキ搭載車など、安全な自動車の開発・普及が着実に進んでおり、車両安全対策による交通事故死者数削減効果は平成26年の段階で735人(平成22年比)と算定された。
- これまで交通事故死者数の削減に効果を上げてきた衝突被害軽減に関する基準適合車が相当程度普及していること等に鑑みると、これらの対策に加え、予防安全技術の一層の普及促進を図ることが必要である。

道路交通事故の死傷者数は、近年、減少傾向を続けており、各施策の着実な取り組みにより、一定の成果をあげていると考えられ、引き続き、現行の第4次社会資本整備重点計画(平成27年度～平成32年度)、事業用自動車総合安全プラン2009、交通政策審議会陸上交通分科会自動車交通部会報告書(平成23年6月)における方向性や目標値などを踏まえ、各施策を推進していくことが必要である。

しかしながら、交通事故死者数は、平成21年以降、その減少傾向が鈍化し、交通事故死者数に占める65歳以上の高齢者の比率が過去最高となるなど、交通事故発生状況も変化しており、このような状況も踏まえ、更なる施策を講じていくことが必要となっている。

また、高速道路等の整備や産官学の協力による自動車技術の進展といった道路交通を取り巻く最近の動向を踏まえると、今後の道路交通安全施策においては、

- (1) 道路の機能分化と生活道路の安全の推進
 - (2) 「情報」「新技術」の活用促進と「連携」の強化
- の視点を重視する必要があると考えられる。

■ 第10次交通安全基本計画(平成28年度～平成32年度)における「道路交通の安全」の目標(参考)

- ① 平成32年までに24時間死者数2,500人以下とし、世界一安全な道路交通を実現する。
- ② 平成32年までに死傷者数を50万人以下にする。

主な課題

<道路交通環境の整備>

- ① 幹線道路の交通安全施策
 - ・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。
- ② 生活道路の交通安全施策
 - ・歩行中・自転車乗用中の死者数が主な欧米諸国の中で最多。
 - ・住民との合意形成や技術面での課題あり。
- ③ 通学路の交通安全対策
 - ・歩道整備率は未だ6割弱。
 - ・中学生の自転車乗用中の死傷者が歩行中の約4倍と多い。

<事業用自動車の安全対策>

- ① 安全体質の確立
 - ・社会的影響の大きい事故の発生を踏まえ、中小事業者を含む全ての事業者において事業者の安全意識の高揚を図ることが必要。
- ② コンプライアンスの徹底
 - ・不適切な事業者に対して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の徹底した排除を行うことが必要。
- ③ 飲酒運転の根絶
 - ・未だ飲酒運転が発生。
- ④ IT・新技術の活用
 - ・運行管理に資する機器等の一層の普及促進、健康起因事故の発生を踏まえ、運転者の体調急変に伴う事故防止対策の推進が必要。

<車両の安全対策>

- ① 安全基準等の拡充・強化
 - ・基準の整備により車両の安全性は確実に向上しているが、事故実態を踏まえ、更なる安全基準等の拡充・強化が必要。
- ② 先進安全自動車（ASV）推進計画
 - ・予防安全技術を始めとした交通事故の削減に大きく貢献するASV技術については、今後とも開発・普及を促進することが必要。
- ③ 自動車アセスメント
 - ・より安全な自動車の更なる開発・普及促進のため、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することが必要。

今後の対応

- > 「成果を上げるマネジメント」、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対策の推進。
- > ハンプ等の標準仕様の策定、ビッグデータの活用による潜在的危険箇所の解消、交通事故の多いエリアの国、自治体、地域住民等の連携による効果的・効率的な対策の実施。
- > 定期的な合同点検の実施や対策の改善など継続的な取組の支援、道路交通実態に応じた警察、教育委員会、道路管理者等の連携によるハード・ソフト両面からの対策の推進。

- > 運輸安全マネジメント制度の一層の浸透と的確な評価の実施、運行管理者への指導講習等の質の向上。

- > 悪質違反を犯した事業者等への監査の徹底及び厳正な処分の実施、「事業用自動車総合安全情報システム」の構築による効果的・効率的な指導・監督の実施。

- > 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の実施。

- > 先進的取組を促進するための機器導入補助、ビッグデータを活用した次世代型運行管理・支援システムの検討・実現。

※ なお、軽井沢スキーバス事故を受け、監査要員体制等の構造的な問題を踏まえつつ、徹底的な再発防止策を検討し、可能なものから実施。

- > PDCAサイクルを通じた安全基準の拡充・強化、より詳細な事故実態の把握・分析に向けた医工連携による新たな交通事故データベースの構築やマイクロデータの充実の検討。

- > 産官学の協力の下での技術指針の策定や効果評価等による新たなASV技術の開発・実用化促進、実用化されたASV技術の補助制度の拡充等。

- > 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、チャイルドシートの安全性評価手法の見直しなどの検討。