

# ( ) 安心して社会経済活動を営める 道路インフラの確保

脆弱な国土に頻発する災害

諸外国に比べ低い交通安全性

過疎地域など医療・福祉、教育・文化、消費  
等の生活の基礎サービス基盤に乏しい地域  
が存在

老朽化する道路施設



道路インフラのサービスレベルの維持・向上

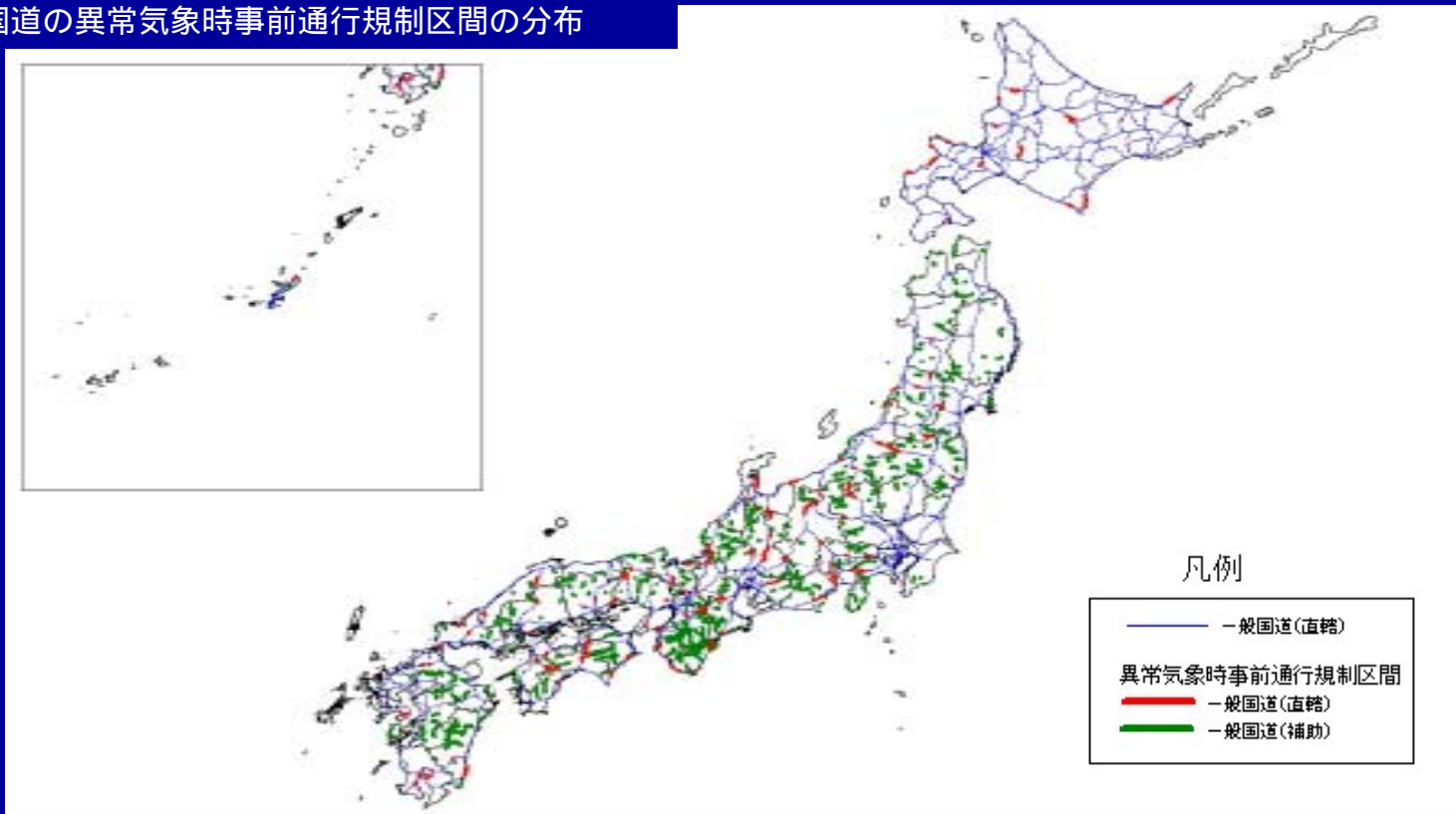
# 脆弱な国土の我が国：豪雨等による事前通行規制

豪雨・豪雪等の異常気象により通行止めとなる道路の区間が多数存在

通行規制区間の状況(平成11年度)

	管理延長 (km) a	規制区間延長		規制区間数 (事前規制) c	規制区間内規制			時間 g	平均通行 止め時間 h=g/d
		規制区間延長 (km) b	延長比率 b/a		事前回数 e	事後回数 f	d=e+f		
一般国道	51,935	6,465	0.124	883	831	640	191	55,946	67.32
直轄国道	19,880	1,062	0.053	193	176	155	21	3,714	21.10
補助国道	32,055	5,403	0.169	690	655	485	170	52,232	79.74
都道府県道	127,672	12,625	0.099	2,174	1,961	1,494	467	223,413	113.93
合計	179,607	19,090	0.106	3,057	2,792	2,134	658	279,359	100.06

一般国道の異常気象時事前通行規制区間の分布



# 災害から地域・生命を守れる道路

## 高齢者は災害弱者となる可能性も

- 代替性(リダンダンシー)の確保
- 救援ルート、緊急輸送路の確保
  - 幹線道路沿いの建物の耐震化・不燃化
- ITを活用した災害情報の高度化・情報提供
  - 「リアルタイム情報がとれるスマートWay」

諸外国に比べ低い交通安全性

## 近年の交通事故を取り巻く状況

事故死者数 8,747人(近年減少)

死傷者数 118万人(最悪更新)

国際的にみても高い事故発生率

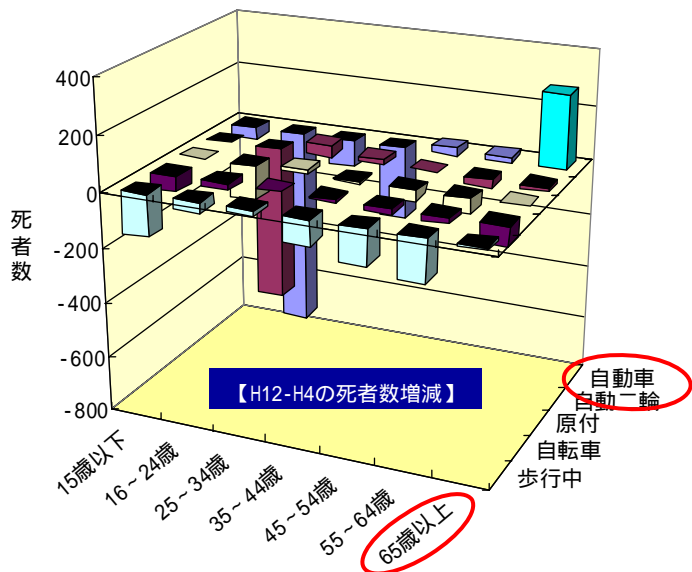
特に歩行者・自転車

急増する高齢者の自動車乗車中の事故

高齢者の運転免許保有数は現在の3.4倍(H32)

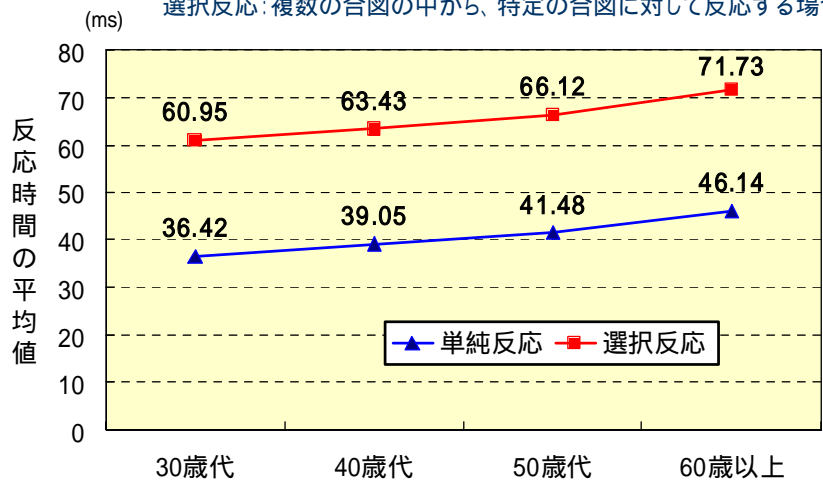
# 急増する自動車乗車中の高齢者事故

H4と比較して、高齢者の自動車事故が大きく増加している

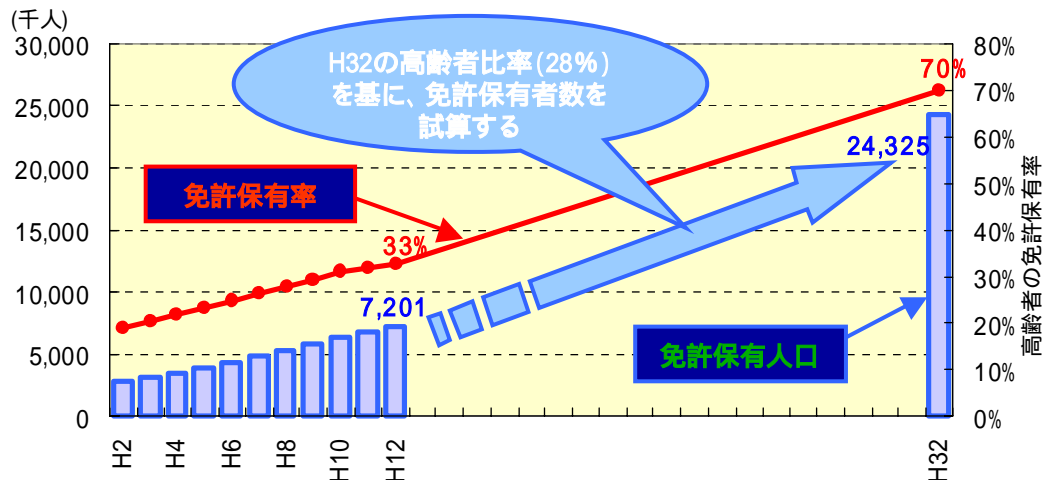


加齢により、反応時間が低下する

単純反応: 標準化された条件下で、被験者に予め予告済みの合図に対する反応  
 選択反応: 複数の合図の中から、特定の合図に対して反応する場合の反応



# 高いモビリティニーズを持った超高齢社会の到来

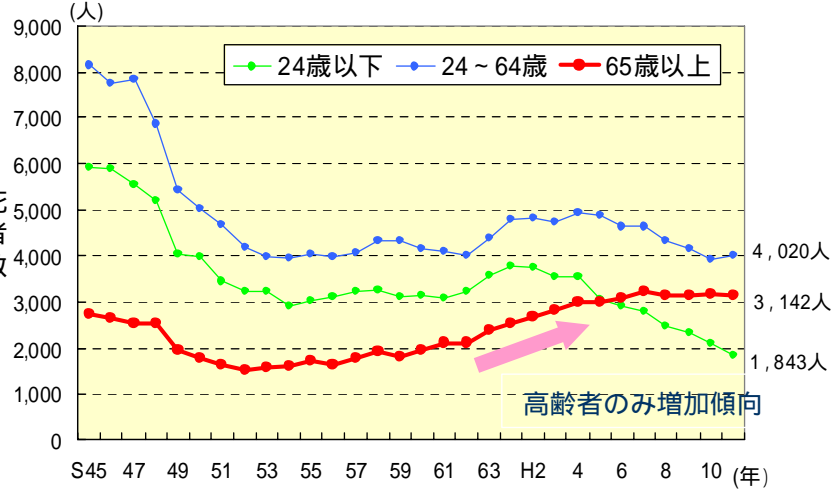


運転免許保有者数の伸びに準じて運転中死亡者数が増えると仮定すると、高齢者の運転中死亡者数は、H32年に2,402人となる。

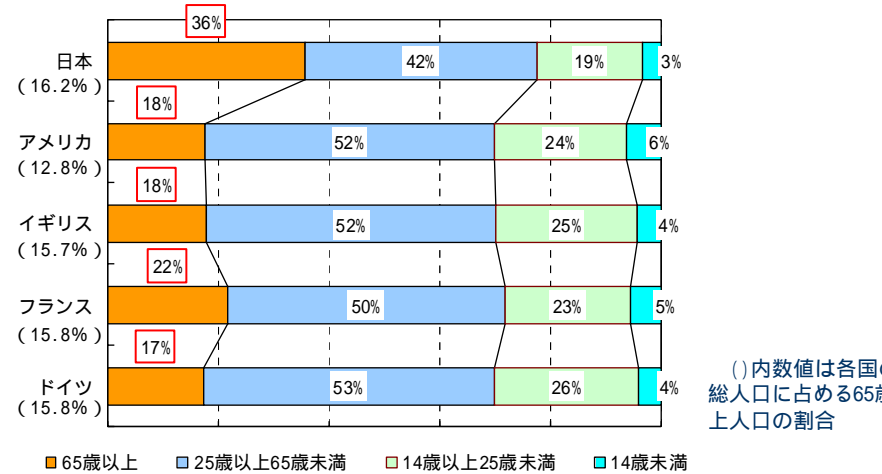
	高齢者		備考
	運転免許保有者数 (千人)	運転中死亡者数 (人)	
H12	7,201	711	
H32	24,325	2,402	運転免許保有者数の伸び率を乗じて算出
伸び率	3.4	3.4	

# 高齢者の事故：歩行中事故による死者の過半数が高齢者

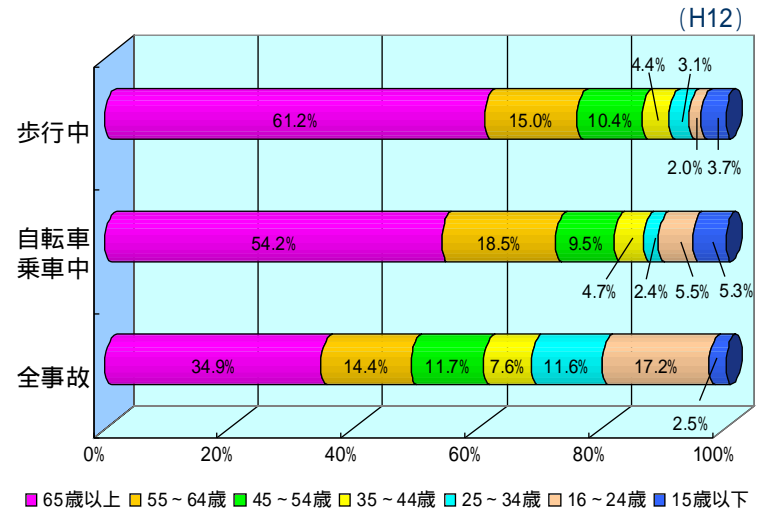
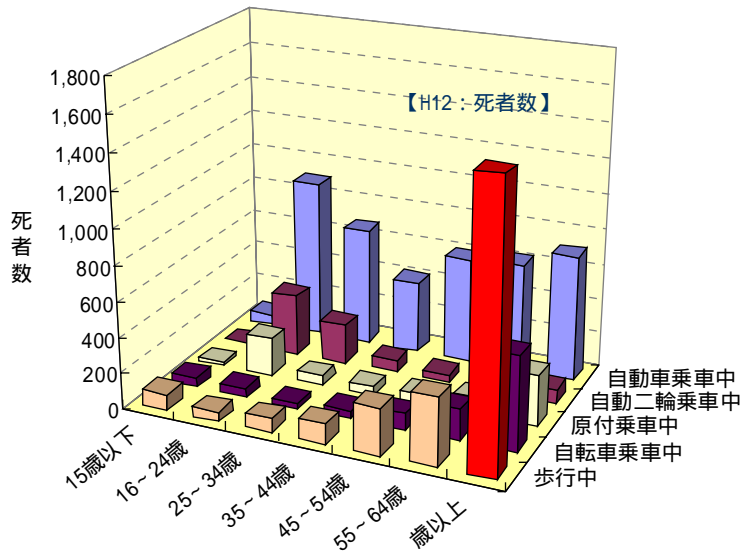
高齢者の事故死者数は増加傾向にある



死者数の36%は65歳以上の高齢者であり、国際的に見ても高い



歩行中死者数の約6割、自転車乗車中死者数の約5割が高齢者



# 高齢者が安全に運転できる道路

- 道路ネットワーク整備による混雑解消、TDM
- 道路管理者と交通管理者の連携  
駐車違反や速度違反の取締り  
(ハード・ソフトの一体化)
- 事故集中箇所重点対策(3200箇所)
- 事故調査・分析体制の強化 対策 効果の  
検証