## 令和2年度実施施策に係る政策評価書

政策名	共生社会実現の	ための施策の推進	<u>#</u>						
施策名	交通安全対策の総合的推進								
達成すべき目標	第10次交通安全基本計画の各種交通安全施策を実施することにより、安全で安心な社会の実現を図るための交通安全の確保に努める。								
施策の概要	議決関になる連、保証のでは、機のでは、機のでで行進ル業との連絡をできまれる。 でで行進ル業をは、でででででででででででででででででででででででででででででででででででで	を通安全対策基本法(昭和45年法律第110号)に基づき作成された「第10次交通安全基本計画」(平成28年3月11日中央交通安全対策会 決定)では、平成28年度から令和2年度までの5年間に講ずべき交通安全に関する施策の大綱を定めている。同基本計画に基づき、国関係行政機関及び地方公共団体においては、交通の状況や地域の実態に即して、交通の安全に関する施策を具体的に定め、これを強に推進する。また、内閣府においては、道路交通の安全に関する調査研究の推進を図るとともに、交通安全思想の普及・啓発を図り、交ルールの遵守と正しいマナーの実践を習慣付けるため「春・秋の全国交通安全運動」、「交通指導員等交通ポランティア支援事業」などの種事業を、関係省庁・都道府県・政令指定都市・関係団体等と連携を図りつつ推進する。  P成28年度~令和2年度に実施した具体的取組]  春・秋の全国交通安全運動の機会を通じて、国民に交通安全思想の普及・浸透を図るため、推進要綱を作成するとともに、ポスター・チラシを作成、都道府県、関係団体等へ配布した。(春、秋の年2回)  交通安全ブオーラムの開催  学識経験者等の専門家による基調講演、パネルディスカッションを実施し、交通安全意識の向上を図った。(年1回)  交通指導員等交通ポランティア支援事業  交通指導員等交通ポランティア等の活動・取組を支援するための講習会(年度に交通安全指導者養成講座を1回、交通ポランィア等ブロック講習会を7か所において各1回)を実施した。  地域提案型交通安全支援事業  地方公共団体の提案を受け、当該地域において必要な交通安全に資する事業を実施した(年度に概ね2地域)  高齢運転者交通安全推進事業  高齢運転者交通安全推進事業  高齢運転者交通安全推進事業  高齢運転者への指導力を向上させるため、交通安全指導員向けの講習会を開催し、高齢運転者の交通事故防止を図った。(都道府県2 所の教習所等で講習会を実施)							
			平成30年度	令和元年度	令和2年度	令和3年度			
=	予算の状況	当初予算(a)	89	86	83	78			
施策の予算額・執行額 (単位:百万円)		補正予算(b) 繰越し等(c)	_ _		_				
(		(株成じ寺(t)) 合計(a+b+c)	89	86	83				
	執行	<b>宁額</b>	78	69	51				
施策に関係する内閣の重要政策 (施政方針演説等のうち主なもの)				_					

	区分	主要な 指標	測定指標	施策の実績・進捗状況											
				基準値	目標値		暦	年ごとの実績	植		達成状況				
				平成27年	令和2年	平成28年	平成29年	平成30年	令和元年	令和2年					
		V	1 第10次交通安全基本 計画の道路交通の安全に ついての目標	①4,117人 ②670,140人	①2,500人以下 ②50万人以下	①3,904人 ②662,757人		①3,532人 ②529,378人	①3,215人 ②461,775人	①2,839人 ②372,315人	①Δ ②O				
			①24時間死者数 ②死傷者数	【測定指標の	定義及び選定	理由並びに関	目標値(水準・	目標年度)の	)設定の根拠	.]					
				政府が実施すべき交通の安全に関する総合的かつ長期的な施策の大綱として決定(中央交通安全対策会議)された第10次交通安全基本計画に道路交通の安全についての目標が掲げられており、同目標を測定指標とすることとした。											
				基準値	目標値		暦	年ごとの実績	植		達成状況				
	定量的指標			平成28年	令和2年	平成28年	平成29年	平成30年	令和元年	令和2年	0				
			2. 80歳以上の高齢連転者による交通事故防止についての目標・年間の80歳以上の高齢運転者による交通事故死者数	約270人 (平成26年か ら平成28年の 平均値)	200人 (平成29年中は 250人)	266人	242人	266人	237人	193人					
测点长槽															
測定指標				平成28年11月に開催された関係閣僚会議における総理大臣の指示を受け、平成29年7月7日に交通対策本部において決定された「高齢運転者による交通事故防止について」において、80歳以上の高齢運転者による交通事故防止に関する目標が掲げられており、同目標を測定指標とすることとした。											
			3. 春・秋の全国交通安全 運動を始めとした施策が、 交通安全に対する国民へ の意識向上に役立ってい ると思う人の割合	基準値	目標値	暦年ごとの実績値					達成状況				
				平成27年度	令和2年度	平成28年度	平成29年度	平成30年度	令和元年度	令和2年度					
				43.6%	70%	46.0%	44.7%	39.4%	41.4%	41.3%	Δ				
				【測定指標の定義及び選定理由並びに目標値(水準・目標年度)の設定の根拠】											
				国民の意識調査で、全国交通安全運動を始めとした施策が、交通安全の意識向上に役立っていると思う人が高い割合を示すことで、内閣府の施策が国民の交通安全意識向上に効果を挙げていることが裏付けられるため。											

4. 自動車の選転、自転車 日本地		Ī	基準値 目標値 暦年ごとの実績値 達						達成状況		
□ □ □ □ □ □ □ □ □ □ □ □ □ □ □ □ □ □ □			4 白動車の海転 白転車						会和2年度	连队认沉	
「制定指標の定義及び選定理由並びに目標値(水準・目標年度)の設定の報拠    国民の意識調査で受適事故を起こさない、交通事故に遭わない行動をしていると思う人」の割合が高計合を示さったで、国民の交通安全意識が高いことが案付けられるため。  (各行政機関共通区分) ③ 相当程度進展あり 第10次交通安全基本計画に基づく諸施策を終ら合的に推進してきた結果、同計画の目標値(令和2年)でに24時間が高数2500人以下、深偏者数50万人以下)については、24時間死者数の速成はさきなかれらものの、不信者数は目標を超過して適成し入以下)については、24時間死者数の速成はさきなかれらものの、不信者数は目標を超過して適成し入以下)については、24時間死者数の速成はさきなかれらものの、不信者数は目標を超過して適成し入以下)については、24時間死者数の違成はさきなかれらものの、死傷者数なり指標を超過して適成し入以下)について、24時間死者数の違成はさきなかれらものの、発信制度を指しても変しているとともに減少(-1,278人、-297,825人)した。広報を発車事業については、15年社会と同意の適当に対して対して対していると思う人の割合は41.39と、基準値である中限プロ年度がら減少し、今和2年度の目標値(の19%)を達成さるかった。また、「自動車の運転、自転車の運転や歩が行の際に、交通事故を記ささない、交通事故に退力ないで「動をしていると思う人の割合についても、24時間死者数のが減少数をび死傷者数の目標達成場からから数と表のできなかった。また、「自動車の運転、自転車の運転や歩行の際に、交通事故を記ささない、交通事故の正動なし、情報を使用に関していて、25年を対したと思う人の割合についても、25年を対したと思う人の割合に対していると思うの割合についても、25年を対したに対していると思うの割合に対していると思うの割合に対していると思うの割合に対していると思うが表していると思うの割合に対していると思うの割合に対していると思うの割合に対していると思うの割合に対していると思うの割合に対していると思うの割合に対していると思うの割合に対していると思うの割合に対していると思うの第合に対していると思うの割合に対していると思うの割合に対していると思うの対したと思うのと思うを確保していて、交通事故が記述をつくるために重視するを確保していて、交通事故が記述をできるといるに対していると思うの記されている。第19年間では、1			の運転や歩行の際に、交		1-111-1-12-2				1 1111 1 1 1 1 1 1 1 1 1 1 1 1 1 1 1 1 1	1-111 1 102	Δ
国民の急減調査で、交通事故を起こさい、交通事故に近いとが棄付けられるため。			事故に遭わない行動をし	【測定指標 <i>0</i>	) 定義及び選定	L 理由並びにE	  標値(水準・	<u> </u> ·目標年度) <i>0</i>	    設定の根拠		
(各行政機関共通区分) ③ 相当程度進展あり 第10次交通を全基本計画に基づく諸族策を総合的に推進してきた結果、同計画の目標値(令和2年)でに24時間死者数の2500人以下、死傷者数50万人以下に24時間死者数の遺虚はさきなかかたものの、死傷者数60万人以下は50人基準値である平成27年と同計画の最終年である。和2年の24時間死者数の過度はさきなかかたものの、死傷者数20分の傷力と違いとが、基準値である平成27年と同計画の最終年である。和2年の24時間死者数の過去はさきなかかたりの、死傷者数20分の傷力は25人と大き、次の場合は4139と基準値である平成27年度から減少し、令和2年度の目標値(79%)を達成できなかった。また、自動車の運転、自転車の運転やの際に、交通事故に運力ない行動をしていると思う人の割合は4139と基準値である平成27年度から減少し、令和2年度の目標値(79%)を達成するを通じ速力という動きしていると思う人の割合は4139と、基準値である平成27年度から減少し、令和2年度の目標値(79%)を達成することができなから際に、交通事故を起こさない、交通事故に重ねない行動をしていると思う人の割合」についても、742%と、基準値である平成27年度から減少し、令和2年度目標値(99%)を達成することができなからの第4、大きでは、第4での分割を受けることができなからの。10次交通安全基本計画(有効性、効率性)第10次交通安全基本計画(有効性、効率性)、第10次交通安全基本計画(有効性、効率性)、第10次交通安全基本計画(表述を推進した結果、交通事故免生体数、死者数、負傷者数のいずれも減少傾向にあり、事故即立効果は認められるものの、同計画最終年である今和2年中の受通事故死者数(24時間死者数)は2439人となり、令和2年までに24時間死者数を2500人以下とするという同計画の目標達成には至らなかったことから、更なる対策を講じる必要がある。 (課題等) 交通事故発生件数及び角傷者数は令和2年まで16年連続で減少したほか、死者数についても、現行の交通事故統計となった昭和23年以降で最少となっており、こ4年の全種施集に事故即止効果は認かられる。しかしたが、近年の交通を正常故が生を見ると、不要に減少傾向ではあり、通常を通事故死者数となの862%を占めると、海線に減少傾向ではあるを持着なら、1年のと245年を開始を開始を開始を開始を開始を開始を開始を開始を表すないの354年表といついるにあり、近年の変更な生事故の人に10万人当たりの不者数の約2倍であり、道路交通事故死者数と4508人311%のの元者数と4608人11年の人に254時間を表しました。254年表の人に10万人354年の人に254年の人に254年表			ていると思う人の割合	国民の意識	調査で「交通事	故を起こさな	い、交通事故	に遭わない行	う動をしてい.	-	割合が高い
第10次交通安全基本計画に基づく路施策を総合的に推進してきた結果、同計画の目標値(令和2年)でに24時間形名数2,500人以下、死傷者数50万人以下)については、24時間形名数の達成はできなかたものの、死傷者数は日標を超過して渡しており、基準値である平取27年と同計画の最終年である。和2年の24時間形名数及び死傷者数を比べると、ともに減少(-1.278人、-297,825人)した。 広報祭事事業については、「共生社会に関する意識調査結果)(83業)・内閣所)とよると、「春・秋の全国交通安全運動を始めとした施策が、交通安全の意識向上に役立っていると思う人の割合」は41.39をしていると思う人の割合」は41.39をしていると思う人の割合」は41.39をしていると思う人の割合」は70%を対していると思う人の割合」は70%をしていると思う人の割合」は70%をしていると思う人の割合」は70%で表示。1月動車の運転、40%である中成27年度から減少し、令和2年度の目標値(70%)を達成できなからまかし、青和2年度、対策が性、対策が大力の際に、交通事故を起こさない、交通事故に通わない行動をしていると思う人の割合」についても、74%の表示成27年度から減少し、令和2年度、持環に数でするまからたものの、24時間別名数の減少数及び死傷者数の目標準が大力が生めた。20%の変を全球を対策が生態に対した。20%の変を全球を対策が生態に対した。20%の変を変を主きまままままままままままままままままままままままままままままままままま				割合を示する	ことで、国民の多	<b>E通安全意識</b>	が高いことか	、裏付けられる	るため。		
世界達成度合いの		(	各行政機関共通区分)	③ 相当程度	進展あり						
○第10次交通安全基本計画 (有効性、効率性) 第10次交通安全基本計画に基づき、交通事故による被害を減らすために重点的に対応すべき対象として「高齢者及び子供の安全確保」、「歩行者及び自転車の安全確保」、「生活道路における安全確保」、「地域でるみの交通安全基本計画に基づき事項として「先端技術の活用推進」、「で通実態等を踏まえたきめ細かな対策の推進」、「地域でるみの交通安全対策の推進」で、で通来といる。 相対策を推進した結果、交通事故発生件数、死者数、負傷者数のいずれも減少傾向にあり、事故抑止効果は認められるものの、同計画の最終年である令和2年中の交通事故死者数(24時間死者数)は2,839人となり、令和2年までに24時間死者数を2,500人以下とするという同計画の目標達成には至らなかったことから、更なる対策を講じる必要がある。 (課題等) 交通事故発生件数及び負傷者数は令和2年まで16年連続で減少したほか、死者数についても、現行の交通事故統計となった昭和23年以降で最少となっており、これまでの各種施策に事故抑止効果は認められる。 しかしながら、近年の交通死亡事故の状況を見ると、一層の高齢化に伴い、高齢者の人口10万人当たりの死者数は、年々減少傾向ではる一方、令和2年は全年齢層の人口10万人当たりの死者数の約2倍であり、道路交通事故死者数全体の56.2%を占めるなど、高い水準となっているほか、欧米諸国と比べると、我が国は交通事故死者数に占める歩行者及び自転車利用者の割合が高く、これらの約7割が高着者となっていることからも、高齢者の交通事故防止に関する各種施策に課題が残る。 また、状態別の交通事故の交通事故のより表が重した。また、状態別の交通事故死者数と比較すると、着実に減少傾向にはあるものの、歩行中(1,002人、35.3%)、自動車乗車中(882人、31.1%)の死者数が高い水準となっている。 そのほか、令和2年中の生活道路における交通死亡事故件数は453件(平成27年中は668件)で減少傾向にあるものの、生活道路以外道路における交通死亡事故件数に比べて減少割合が低い、状態別の交通死で事故件数に比べて減少割合が低い、状態別の交通死であるもの、生活道路における交通死亡事故件数においてきなかったことが、第10次計画にける24時間死者数の目標値を達成できなかった。要因と考えられるが、これらの状況を踏まえ、第11次交通安全基本計画では、高齢者、障害者、子供等交通弱者の安全の一層の確保等「人優先」の交通安全思想を基本としつつ、①高齢者及び子供の安全確保と適法意識の向上、③生活道路における安全確保、④先端技術の活用推進、⑤交通実態等を踏まえたきめ細かな対りにおける安全確保と適法意識の向上、③生活道路における安全確保、④先端技術の活用推進、⑤交通実態等を踏まえたきめ細かな対			(判断根拠)	でに24時間2たものの、死和2年の24時 広報啓発導全国交通を支援を表現している。 動きにている 目標値(90%	死者数2,500人以 係者数は目標 時間死者数及び 事業については 全運る呼吸27年 防車の運転、自 はと思う人のも のを達成のするこ	以下、死傷者達を超過者を見る。 を超傷者を見て、「共施等をを受ける。 「共施等を受ける。」 「大たので、」 とができなかいできなかいとができなかい。 とができなかい。	数50万人以 成しており、 北 、 は 、 と も 、 と も で 令 令 令 の を の を り る と を き る 全 の を の を の を の を の を の を の を の を の を の	下)についてに 基準値である いに減少(-1,2 調査結果)(( 意識向上にその目標値(70 、交通事ある と準値である 24時間死者	t、24時間死 平成27年と同 78人、-297.6 R3実施:内閣 t立っていると %)を達成で ・起こさない、 平成27年度な	者数の達成は 司計画の最終 (25人)した。 別府)によると、 に思う人の割さ きなかった。 交通事故に選 から減少し、令	できなか。 年である 「春・秋の ら」は41.39 遣わない行 か和2年度(
		交降し一つとま1.1を路状る者転通でかけてなた%のに態2、1	事故発生件数及び負傷者養 で最少となっており、これまで で、令和2年は全年の交通死亡す いるほか、とながら、近年の交通 いるほか、とないらも、 っていることがらも、 、状態別の交通事故死準とは、 はか、令和2年中の生活数に においる交通事故死準とが においる交通事故死生活道に においる交通事故の目標値を変 に対しる交通事故の目標値をで に対しる交通の目標値をで に対して に対して に対して に対して に対して に対して に対して に対して に対して に対して に対して に対して にがいる交通事故のに に対して に対して に対して にがいるで にがいるで にがいるで にはいるで にない。 にはいるで にないる にない にない にない にない にない にない にない にない	の各種施沢当村 国内の大人 国内の大人 国内の大人が 国内の大人が 国内の大人が 国内の大いに でいた でいた でいた でいた でかい きな でかい きな でかい きな でかい きな でかい きな でかい きる でかい きる でかい きる でかい さる でかい きる でかい きる きった い でい に でい に でい で が で きる で が い きる で が い で きる で り で り で り で り で り で り で り で り で り で	こ事故に対している。 こりの通りでは、 こりの通りでは、 をからいるとには、 では、 では、 では、 でがるとも、 では、 でいるとも	は認めに伴い は 高齢化であり を 数種に は は は は は は は は は は は は は	る。 高齢者通り、 道路交及び 時が残及び 時が残及び がのの、歩行り は が成27年中の死を 中のアントリ を ものが本と は がある。 は は は が は は が は が は が は が の の 、 が は は り の の 、 が に が に り に り に り に り に り に り に し に し に し に し	人口10万人当 京故死者数全 記転車利用者 中(1,002人、 668件)で減 数を更に減少 数を更に減少 まえ、第11次 、(1)高齢者 に、(1)の方	はたりの死者を 体の56.2%を の割合が高く 35.3%)、自動 いできな全な を びび子態等 で通実態等	数は、年々水流 ちめるなど、高 いこれらの約 か車乗車中(8) ものの、生第10 下き 大き では、こ では、こ では、こ では、こ では、こ では、こ	少傾向である。 小水が高齢 82人、 道路以外の でと である。 である。 である。 である。 である。 である。 である。 である。 である。 である。 である。 である。 である。 である。 である。 である。 でいか。 でいか。 でいか。 でいか。 でいか。 でいか。 でいか。 でいか。 でいか。 でいか。 でいか。 でいか。 でいる。 でい。 でいる。 でい。 でいる。 でいる。 でいる。 でいる。 でいる。 でいる。 でいる。 でいる。 でいる。 でい。

けれた「大阪とお」、「他の大学国人通名主義」と思うによる道路交通環境の改善に向けた取組を推進したほか、千葉県柏市及び兵庫県伊丹市に ナーの実践を習慣付けるとともに、国民自身による道路交通環境の改善に向けた取組を推進したほか、千葉県柏市及び兵庫県伊丹市に おいて、高齢者交通安全指導員等を対象にした高齢運転者交通安全推進事業を実施しており、これらの取組や事業は目標の達成に向け て効果があったものと考えられる。

また、国の重要施策及び開催都道府県が実施する交通安全対策上の諸問題を踏まえ、学識経験者等の専門家による研究発表、討議等

また、国の里要施東及び開催和道府県が実施する交通女主対東上の諸向趙を踏まえ、字諏在映有寺の専門家による研究発表、討議寺を通じて、交通事故防止のための有効適切な提言を得て、国民の交通安全意識の向上を図ることを目的とした「交通安全フォーラム」を開催し、基調講演及びパネルディスカッションの様子をインターネット配信した。
さらに、交通指導員等交通ボランティア支援事業として、交通ボランティア等の交通安全に対する意識の高揚及び資質の向上を図ることを目的とした「交通ボランティア等ブロック講習会」及び交通指導員等を養成することで安全で快適な交通社会を形成することを目的とした「交通安全指導者養成講座」を実施した。なお、受講者を対象とした意識調査結果によれば有益な事業内容である旨の意見が多数であったことから、これらの事業の成果が広く浸透することによって地域の交通安全意識の醸成に寄与し、ひいては国民全体の交通安全意識の向上 につながっていくものと考えられる。

測定指標における意識調査結果では、「春・秋の全国交通安全運動を始めとした施策が、交通安全の意識向上に役立っていると思う人 の割合」が全体で41.3%であるが、20代から50代では30%台、60代は40%台、70代以上は50%台であるほか、「自動車の運転、自転車の運転や歩行の際に、交通事故を起こさない、交通事故に遭わない行動をしていると思う人の割合」が全体で74.2%であるが、10代から30代では60%台、40代から50代では70%台、60代以上は80%台となっており、相対的に若い年代の交通安全に関する意識が低い傾向にあるこ とから、若い世代に対する交通安全啓発活動に課題がある。 一方、高齢者については、上記意識調査結果において交通安全に関する意識が高いという結果が出ているものの、令和2年中の年齢層

別交通事故死者数の構成率をみると、15歳以下が1.4%、16歳から24歳が8.8%、25歳から64歳が33.6%、65歳以上が56.2%という割合であ り、一層の高齢化に伴い、交通事故死者に占める高齢者の割合が大きくなっている。

これらの状況を踏まえると、若い世代に対する交通安全啓発活動を意識しながら、引き続き高齢者に対しても地域や情勢に応じた対策を 検討していく必要がある。

## 【外部要因等事前に想定できなかったことにより実績に与えた影響】

内閣府が地方公共団体の提案を受け、当該地域の実情を踏まえた上で、当該地域において必要な交通安全に資する事業を実施し、地域 における自主的な交通安全活動を推進する「地域提案型交通安全支援事業」について、令和2年度は福島県白河市及び兵庫県高砂市に おける実施を予定していたところ、新型コロナウイルス感染症の影響から事業中止となった。

	【次期の施策の方向性について】 引き続き推進 【次期の測定指標の考え方について】 〇第11次交通安全基本計画 ①令和7年までに24時間死者数を2,000人以下とする。 ②令和7年までに重傷者数を22,000人以下とする。 ②令和7年までに重傷者数を22,000人以下とする。 〇広報啓発事業 広報啓発事業 広報啓発事業 「報啓発事業 「報啓発事業に係る2つの測定指標の目標値について、過去5年間(平成28年から令和2年)の実績の平均値に約10%を加算する。 【根拠とした統計・データ等】 平成28年から令和2年における交通事故発生状況				
学	中央交通安全対策会議록 ついて検討した。 皮害軽減ブレーキの性能に				
政策評価を行う過程において 使用した資料その他の情報 令和2年における交通事故発生状況					
	担当部局名	政策統括官(政策調整担当)	政策評価実施時期	令和3年8月	