

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				
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	<p>【施策の概要】 交通安全対策基本法(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議決定)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、国の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、これを強力に推進する。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、交通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」、「交通指導員等交通ボランティア支援事業」などの各種事業を、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> <p>【平成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推進事業 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・チラシを作成し、都道府県、関係団体等へ配布した。(春、秋の年2回)</p> <p>○交通安全フォーラムの開催 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)</p> <p>○交通指導員等交通ボランティア支援事業 交通指導員を始めとした交通ボ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、交通ボランテ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。</p> <p>○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)</p> <p>○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か所の教習所等で講習会を実施)</p> <p>○調査研究 交通安全基本計画において、道路交通の安全に関する調査研究の推進を図ることとされており、基本計画に沿ったテーマ(高齢者の交通事故防止、交通安全対策の評価、長期的予測、社会的・経済的損失に関する研究の推進)について調査研究を実施した。</p> <p>○交通安全白書の作成 交通安全対策基本法に基づき、交通事故の状況、交通安全に関して講じた施策の現況と計画を記載した交通安全白書を作成した。(年度1回)</p>				
施策の予算額・執行額 (単位:百万円)	予算の状況	平成30年度	令和元年度	令和2年度	令和3年度
	当初予算(a)	89	86	83	78
	補正予算(b)	-	-	-	-
	繰越し等(c)	-	-	-	-
	合計(a+b+c)	89	86	83	78
	執行額	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					達成状況	
			基準値	目標値	暦年ごとの実績値				
測定指標	定量的指標	<input checked="" type="checkbox"/> 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 ①24時間死者数 ②死傷者数	基準値	目標値	暦年ごとの実績値			①△ ②○	
			平成27年	令和2年	平成28年	平成29年	平成30年		令和元年度
			①4,117人 ②670,140人	①2,500人以下 ②50万人以下	①3,904人 ②662,757人	①3,694人 ②584,544人	①3,532人 ②529,378人	①3,215人 ②461,775人	①2,839人 ②372,315人
【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】 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。									
測定指標	定量的指標	<input type="checkbox"/> 2. 80歳以上の高齢運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	基準値	目標値	暦年ごとの実績値			○	
			平成28年	令和2年	平成28年	平成29年	平成30年		令和元年度
			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
【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】 平成28年11月に開催された関係関係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。									
測定指標	定量的指標	<input type="checkbox"/> 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			△	
			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
			43.6%	70%	46.0%	44.7%	39.4%	41.4%	41.3%
【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	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
		77.7%	90%	79.3%	76.7%	72.8%	72.6%	74.2%
【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「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」の割合が高い割合を示すことで、国民の交通安全意識が高いことが裏付けられるため。								

目標達成度合いの測定結果	(各行政機関共通区分)	③ 相当程度進展あり
	(判断根拠)	<p>第10次交通安全基本計画に基づく諸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年までに24時間死者数2,500人以下、死傷者数50万人以下)については、24時間死者数の達成はできなかったものの、死傷者数は目標を超過して達成しており、基準値である平成27年と同計画の最終年である令和2年の24時間死者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。</p> <p>広報啓発事業については、「共生社会に関する意識調査結果」(R3実施:内閣府)によると、「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41.3%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(70%)を達成できなかった。</p> <p>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」についても、74.2%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(90%)を達成することができなかったものの、24時間死者数の減少数及び死傷者数の目標達成状況から総合的に判断し、相当程度進展ありと評価した。</p>
施策の分析	【測定指標の観点からの分析】	<p>○第10次交通安全基本計画(有効性、効率性)</p> <p>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」について、交通事故が起きにくい環境をつくるために重視すべき事項として「先端技術の活用推進」、「交通実態等を踏まえたきめ細かな対策の推進」、「地域ぐるみの交通安全対策の推進」についてそれぞれ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。</p> <p>(課題等)</p> <p>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。</p> <p>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、年々減少傾向である一方、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割が高齢者となっていることから、高齢者の交通事故防止に関する各種施策に課題が残る。</p> <p>また、状態別の交通事故死者数を比較すると、着実に減少傾向にはあるものの、歩行者(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。</p> <p>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、生活道路以外の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。</p> <p>状態別交通事故死者数割合で高い水準となっている歩行者中及び自動車乗車中の死者数を更に減少できなかったことが、第10次計画における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、②歩行者及び自転車の安全確保と遵法意識の向上、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策の推進、⑥地域が一体となった交通安全対策の推進、の6項目を重視すべき視点として各種対策を講ずる。</p> <p>また、交通事故に関する情報の収集、分析を充実し、より効果的な対策への改善を図るとともに、有効と見込まれる施策を推進する必要がある。</p> <p>○広報啓発事業(有効性、効率性)</p> <p>第10次交通安全基本計画では、「交通安全に関する普及啓発活動の推進」「交通の安全に関する民間団体等の主体的活動の推進」等が明記されていることから、令和2年度の交通安全対策関連予算により、「春・秋の全国交通安全運動」に関する啓発活動を実施したほか、「高齢運転者交通安全推進事業」や「交通指導員等交通ボランティア支援事業」を実施した。</p> <p>令和2年度は、春・秋の全国交通安全運動を通じて、広く国民に交通安全思想の普及・浸透を図り、交通ルールの遵守と正しい交通マナーの実践を習慣付けるとともに、国民自身による道路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と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。</p> <p>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。</p> <p>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。</p> <p>(課題等)</p> <p>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。</p> <p>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。</p> <p>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。</p>
	【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】	<p>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。</p>

次期目標等への 反映の方向性	【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】 ○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。 ○広報啓発事業 広報啓発事業に係る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%を加算した数値とする。
	【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

学識経験を有する者の 知見の活用	第11次交通安全基本計画の作成にあたっては、学識経験者等19名の専門委員からなる中央交通安全対策会議専門委員会議を計4回開催し、各委員からの意見等を踏まえながら目標値の設定や、それに向けての各種対策について検討した。 (専門委員からの意見:「自転車事故による加害責任について明示した方がよい」「衝突被害軽減ブレーキの性能向上もお願いしたい」等)
---------------------	---

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
-------	---------------	----------	--------