

令和3年度実施施策に係る政策評価書

(内閣府4-14)

政策名	共生社会政策								
施策名	交通安全基本計画の作成・推進								
達成すべき目標	<b>【施策目標】</b> 交通事故のない社会を目指す <b>【中目標1】</b> 交通安全に対する国民意識が向上し、交通事故を起こさない、交通事故に遭わない行動への変容が起こる <b>【中目標2】</b> 交通事故の発生を抑制								
施策の概要	<b>【施策の概要】</b> 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11次交通安全基本計画」(令和3年3月29日中央交通安全対策会議決定)では、令和3年度から令和7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。 <b>【令和3年度に実施した具体的取組】</b> ○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:4/6～4/15、秋:9/21～9/30) ○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。(11/11 山口県KDDI維新ホール) ○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を実施した。 (交通安全指導者養成講座:12/6～8 市ヶ谷) (交通ボランティア等ブロック講習会:京都府 9/2～3、茨城県 9/15、熊本県 10/14、富山県 10/21、岡山県 10/26、北海道 11/8～9、福島県 11/18) ○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、当該地域に必要な交通安全に資する事業を実施した。(大阪府 10/14・19、兵庫県 11/1、岩手県 11/21) ○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。 (千葉県会場 11/26(第1回)・1/11(第2回)、徳島県会場 11/17(第1回)・1/21(第2回))								
施策の予算額・執行額 (単位:百万円)	区分		令和元年度	令和2年度	令和3年度	令和4年度			
	予算の状況	当初予算(a)	86	83	78	76			
		補正予算(b)	-	-	-	-			
		繰越し等(c)	-	-	-	-			
		合計(a+b+c)	86	83	78				
執行額		69	51	60					
施策に関する内閣の重要政策 (施政方針演説等のうち主なもの)	第11次交通安全基本計画(令和3年3月29日中央交通安全対策会議決定)								
施策目標 (最終アウトカム)	交通事故のない社会を目指す								
測定指標1 【主要な測定指標】	第11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重傷者数								
	目標値 (目標年度)	①2,000人以下 ②22,000人以下 (令和7年)	年度ごとの目標値	R3年度	R4年度	R5年度	R6年度	R7年度	達成状況
	基準値 (基準年度)	①2,839人 ②27,775人 (令和2年)	年度ごとの実績値	①2,636人 ②27,204人 (いずれも令和3年)					①○ ②△
	目標値 (目標年度)	①2,000人以下 ②22,000人以下 (令和7年)	年度ごとの目標値	①2,000人以下 ②22,000人以下 (令和7年まで)					
中目標1	交通安全に対する国民意識が向上し、交通事故を起こさない、交通事故に遭わない行動への変容が起こる								
測定指標2 【主要な測定指標】	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								
	目標値 (目標年度)	55% (令和7年度)	年度ごとの目標値	R3年度	R4年度	R5年度	R6年度	R7年度	達成状況
	基準値 (基準年度)	41.3% (令和2年度)	年度ごとの実績値	35.1%					△
	目標値 (目標年度)	55% (令和7年度)	年度ごとの目標値	55% (令和7年度まで)					
測定指標3	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とる人の割合								
	目標値 (目標年度)	85% (令和7年度)	年度ごとの目標値	R3年度	R4年度	R5年度	R6年度	R7年度	達成状況
	基準値 (基準年度)	74.2% (令和2年度)	年度ごとの実績値	70.2%					△
	目標値 (目標年度)	85% (令和7年度)	年度ごとの目標値	85% (令和7年度まで)					
参考指標1	春・秋の全国交通安全運動推進事業における協賛団体数								
	参考値 (参考年度)	春:153 秋:153 (令和2年度)	年度ごとの実績値	R3年度	R4年度	R5年度	R6年度	R7年度	
	参考値 (参考年度)	春:153 秋:154	年度ごとの実績値	春:153 秋:154					
参考指標2	交通安全フォーラムにおける ①実施回数 ②参加者数								
	参考値 (参考年度)	①1回 ②394回 (動画視聴回数) (令和2年度)	年度ごとの実績値	R3年度	R4年度	R5年度	R6年度	R7年度	
	参考値 (参考年度)	①1回 ②90回 (動画視聴回数)	年度ごとの実績値	①1回 ②90回 (動画視聴回数)					
参考指標3	地域提案型交通安全支援事業における ①地方からの提案件数 ②実施回数								
	参考値 (参考年度)	①5件 ②0回(新型コロナウイルスの影響を受け事業中止) (令和2年度)	年度ごとの実績値	R3年度	R4年度	R5年度	R6年度	R7年度	
	参考値 (参考年度)	①3件 ②3回	年度ごとの実績値	①3件 ②3回					
参考指標4	交通指導員等交通ボランティア支援事業における ①講習会の実施回数 ②参加者数 ③交通安全指導者養成講座の受講者に占める30代以下の割合								
	参考値 (参考年度)	①8回 ②438人 ③36.8%(42/114) (令和元年度)	年度ごとの実績値	R3年度	R4年度	R5年度	R6年度	R7年度	
	参考値 (参考年度)	①8回 ②279人 ③40.6% (39/96)	年度ごとの実績値	①8回 ②279人 ③40.6% (39/96)					



参考指標5	高齢運転者交通安全推進事業における ①講習会の実施回数 ②参加者数		R3年度	R4年度	R5年度	R6年度	R7年度
	参考値 (参考年度)	①2回 ②26人 (令和2年度)	①4回 ②66人				
中目標2	道路交通事故の発生を抑制						
参考指標6	春・秋の全国交通安全運動期間中における ①24時間死者数 ②重傷者数		R3年度	R4年度	R5年度	R6年度	R7年度
	参考値 (参考年度)	①春:63人 秋:87人 ②春:641人 秋:756人 (令和2年度)	①春:56人 秋:63人 ②春:730人 秋:706人				

評価結果	目標達成度合いの 測定結果	(各行政機関共通区分) ④ 進展が大きくない  (判断根拠) 第11次交通安全基本計画における令和7年までの目標値達成には、24時間死者数については各年約6.8%ずつの減少、重傷者数については各年約4.6%ずつの減少を要するところ、同基準により令和3年の目標値を設定した(①24時間死者数2,647人以下 ②重傷者数26,510人以下)。 同計画に基づく諸施策を総合的に推進した結果、基準値である令和2年と令和3年の24時間死者数及び重傷者数を比べると、24時間死者数は203人減少して2,636人、重傷者数は571人減少して27,204人であり、24時間死者数については目標値を達成したものの、重傷者数については達成できなかったと判断した。
	施策の分析 (目標達成・未達成に関する 要因分析等)	○ 測定指標1について 第11次交通安全基本計画に基づき、警察庁、国土交通省及び文部科学省等の関係機関、地方公共団体及び関係民間団体と緊密に連携して、「ゾーン30」の整備、歩道の設置、拡充等の道路交通環境の整備や、全国交通安全運動をはじめとする交通安全啓発活動及び交通指導取締の強化等を推進した。 内閣府としては、政府全体のとりまとめ役として、令和3年6月、千葉県八街市において発生した子供が犠牲となる痛ましい事故に端を発し策定された「通学路等における交通安全の確保及び飲酒運転の根絶に係る緊急対策」のとりまとめのほか、交通ボランティアや高齢者等に対する講習会、参加型交通安全教室の実施や、交通安全フォーラム(学識経験者等の専門家による研究発表等を通じて国民の交通安全意識の高揚を図るもの。)の開催等、地域と連携した交通安全啓発活動を実施した。 以上の諸施策を関係機関と連携して総合的かつ強力に推進した結果、交通事故抑止効果を生み、また、国民に対する「人優先」の交通安全思想の浸透を着実に促進したことにより、交通事故による24時間死者数及び重傷者数の減少につながった。  ○ 測定指標2及び3について 国民に対する「人優先」の交通安全思想の浸透を着実に促進したものの、交通安全に対する国民意識という面では、目標を達成することができなかった。 主な要因として、新型コロナウイルス感染症の影響により、街頭キャンペーンや各種交通安全教室等の広報啓発活動に制限が課され、交通安全思想の促進が十分ではなかったことや、若い年代ほど交通安全対策に関心の薄い人が多くなる傾向にあるとの調査結果を踏まえ、若い年代にも焦点を当てつつ、幅広い年代へ訴求することのできるソーシャルメディア等を活用するなど、時代に即した広報啓発活動が不十分であったと考えられる。
	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  【目標・測定指標の見直し等について】 ○測定指標1について 引き続き目標達成に努める。 交通事故発生件数及び負傷者数は、令和3年まで17年連続で減少したほか、24時間死者数も現行の交通事故統計となった昭和23年以降で最小となっており、第11次交通安全基本計画の諸施策に一定の事故抑止効果は認められる一方で、令和3年中の全交通事故死者数に占める65歳以上の高齢者の割合は57.7%と依然として高水準であるほか、交通事故死者数を状態別にみると、歩行者の割合が35.7%と最も多くなっている。 こうした状況を踏まえ、高齢者、子供等をはじめとする交通弱者の安全の確保等「人優先」の交通安全思想を基本とし、各種の交通安全対策を関係機関、地方公共団体及び関係民間団体と緊密に連携し、基本計画全体をフォローしながら強力に推進していく。  ○測定指標2及び3について 引き続き目標達成に努める。 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」は35.1%であり、50代以降は年代が上がるにつれ割合は高くなり、70代で49.7%、80代で51.7%と基準値を超えているものの、20代から40代ではいずれも30%以下となっている。 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とる人の割合」は70.2%であり、20代から70代では年代が上がるにつれ割合は高くなり、60代で80.0%、70代で87.0%、80代で78.9%と、基準値を超えているものの、40代以下では70%以下となっており、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。 こうした状況を踏まえ、今後、春・秋の全国交通安全運動を始めとした普及啓発活動を実施するに当たり、比較的若い年代にも目に留まりやすいソーシャルメディア等を活用するなど、時代に即した広報啓発のあり方について検討・見直しを図るとともに、交通安全フォーラムや交通ボランティアブロック講習会等の講演・講習会においては、開催場所、テーマの設定方法など、地域の実情に応じた多角的検討を図るなど、交通安全思想の更なる普及徹底に資する交通安全啓発活動を検討し、強力に推進していく。

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」(令和3年3月29日中央交通安全対策会議決定)策定にあたり、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を設定した。
---------------------	--

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	○警察庁統計資料(令和3年度における交通事故発生状況)
-------------------------------	-----------------------------

担当部局・作成責任者名	政策統括官(政策調整担当) 参事官(交通安全対策担当) 田村 真一	事後評価実施時期	令和4年8月
-------------	--------------------------------------	----------	--------