

令和3年度から令和5年度までに行った施策を踏まえた評価		記入府省庁
(ア) 車両の安全対策の推進	令和3年～令和5年度まで、毎年2～3回車両安全対策検討会を実施し、衝突被害軽減ブレーキの事故削減効果の評価等を行った。衝突被害軽減ブレーキの新車への搭載率は令和3年から令和5年において97.2%から99.0%へ上昇し、車両安全対策の強化が図られている。今後もその他の技術について評価を行うなど、引き続き車両安全対策の一層の拡充・強化に努めていく。	国土交通省
(イ) 道路運送車両の保安基準の拡充・強化	令和3年～令和5年度まで、保安基準の拡充・強化について検討し、種々の基準改正を実施した。 具体的には、 令和3年度：後退時車両直後確認装置（バックカメラ等）の義務化、乗用車等の衝突被害軽減ブレーキの基準の強化（対自転車） 令和4年度：大型車の衝突被害軽減ブレーキ、自動車線維持システム（速度拡張・車線変更）の基準の強化 令和5年度：二輪自動車等の後面衝突警告表示灯、タイヤのウェットグリップ性能等の基準の強化 等の基準改正を実施した。 今後も保安基準の一層の拡充・強化に努めていく。	国土交通省

実施名	4. 車両の安全性の確保
	(1) 車両の安全性に関する基準等の改善の推進 イ 先進安全自動車(ASV)の開発・普及の促進

計画に記載されている概要

・ASV車両の開発・普及の促進
・技術進展や事故データを踏まえた、通信技術の利用や地図情報と連携した先進安全技術に係る技術指針の高度化 等

第11次計画における位置付け	重弱すべき視点	評価指標	実績データ													増減率(%)	年・年度	備考	担当府省庁
			種類・名称	単位	H23	H24	H25	H26	H27	H28	H29	H30	R1	R2	R3				
4(1)イ	生活歩行者 自転車 歩行者	国土交通省の予算 先進安全自動車(ASV)プロジェクトの推進	百万円	99	109	119	89	110	110	145	136	126	124	122	119	115	-7.3%	注	国土交通省
		アウトプット	回	1	1	2	1	2	2	2	2	1	2	1	1	2	0.0%	注	国土交通省
		1次アウトカム	件	0	1	2	3	5	1	10	10	5	4	3	12	7	75.0%	注	国土交通省
		2次アウトカム	件	0	3	0	1	0	1	1	1	2	2	2	1	1	1	-50.0%	注

注:「R2→R5」は令和2年(度)に対する令和5年(度)の増減割合、「H30→R2→R3→R5」は平成30年～令和2年(度)の平均に対する令和3年～令和5年(度)の増減割合。

種類	該当	内容(事例等)
先端技術の活用推進 きめ細かな対策 地域一体の対策	○	ASV推進検討会において、令和3年度より「自動運転の高度化に向けたASVの更なる推進」というテーマのもと、継続的に検討を行っている。

令和3年度から令和5年度までに行なった施策を踏まえた評価	評価府省庁
令和3年度から令和5年度までにおいて合計で356百万円の予算を確保した上で、ASV推進検討会を継続して開催し、ASV技術の開発・普及に取り組んできた。今後も引き続き、「自動運転の高度化に向けたASVの更なる推進」というテーマのもと、ASV車両の開発・普及の促進を行っていく。	国土交通省

4. 車両の安全性の確保

(1) 車両の安全性に関する基準等の改善の推進

ウ 高齢運転者による事故が相次いで発生している状況を踏まえた安全対策の推進

計画に記載されている概要

・高齢運転者が自ら運転をする場合の安全対策として、安全運転サポート車の性能向上・普及促進等の車両安全対策の推進

第11次計画における位置付け	重視すべき視点	評価指標	実績データ													増減率(%) 注1		備考	担当府省庁					
			種類・名称	単位	H23	H24	H25	H26	H27	H28	H29	H30	R1	R2	R3	R4	R5			R2→R5 注2	H30→R2→R3→R5 注2			
4 (1)ウ	高齢者 歩行者 自転車 自動車 生活交通 障害者	インプット	国土交通省の予算 高齢運転者等による事故防止 対策の推進	百万円	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	42	39	50	35	36	47	-6.2%	-10.0%	H30年度 から実施	国土交通省
		アウトプット	衝突被害軽減ブレーキの新車 乗用車搭載率(フロー)	%	1.4%	4.3%	15.4%	41.1%	45.4%	66.2%	77.8%	84.6%	93.7%	95.8%	97.2%	97.8%	99.0%	3.2%pt	6.6%pt				国土交通省	
		アウトプット	ペダル踏み間違い急発進抑制 装置の新車乗用車搭載率(フ ロー)	%	0.0%	2.0%	12.5%	32.2%	35.9%	47.1%	65.2%	77.1%	83.8%	90.8%	93.1%	94.8%	96.1%	5.3%pt	10.8%pt				国土交通省	
4 (1)ウ	2次アウト カム	アウトプット	高齢者(第1当事者)の追突事 故の重傷者数(フロー)	件	23,514	23,820	24,608	23,942	23,756	22,915	22,247	21,110	18,851	15,033	14,521	14,964	15,711	4.5%	-17.8%				警察庁	
		アウトプット	高齢者(第1当事者)の追突事 故の死者数(フロー)	人	51	39	40	38	43	41	27	28	32	24	28	27	29	20.8%	0.0%				警察庁	
		アウトプット	高齢者(第1当事者)の追突事 故の重傷者数(フロー)	人	409	373	392	375	381	408	403	400	347	303	338	319	356	17.5%	-3.5%				警察庁	
4 (1)ウ	2次アウト カム	アウトプット	高齢者(第1当事者)のペダル 踏み間違いによる事故件数(フ ロー)	件	2,051	1,951	2,157	2,057	2,037	1,753	1,693	1,654	1,576	1,310	1,403	1,447	1,541	17.6%	-3.3%				警察庁	
		アウトプット	高齢者(第1当事者)のペダル 踏み間違い事故死者数(フ ロー)	人	37	25	40	30	52	40	42	49	37	50	51	42	31	-38.0%	-8.8%				警察庁	
		アウトプット	高齢者(第1当事者)のペダル 踏み間違い事故重傷者数(フ ロー)	人	276	277	305	253	313	229	248	228	231	209	181	193	211	1.0%	-12.4%				警察庁	

注1: 評価指標の単位が「%」のものは、「%」の差「%pt」にて計算。

注2: 「R2→R5」は令和2年(度)に対する令和5年(度)の増減割合、「H30→R2→R3→R5」は平成30年～令和2年(度)の平均に対する令和3年～令和5年(度)の増減割合。

種 類	該 当	内 容 (事 例 等)
先端技術の活用推進 きめ細かな対策 地域一体の対策		<p>令和3年度から令和5年度までに行った施策を踏まえた評価</p> <p>・高齢運転者による交通事故防止対策調査として、ペダル踏み間違い事故の要因に関する調査を行い、車両の安全対策に活かした。今後も引き続き、高齢運転者が自ら運転をする場合の安全対策に取り組んでいく。</p>
		<p>評価府省庁 国土交通省</p>

施策名	4. 車両の安全性の確保
	(1) 車両の安全性に関する基準等の改善の推進 工 車両の安全性等に関する日本産業規格の整備

計画に記載されている概要

- ・ 車両制御、運転者とのマン・マシン・インターフェースの面等を考慮した日本産業規格の整備
- ・ 国際標準化機構(ISO)に対する日本産業標準調査会を通じた国際規格との調和と整備等

第11次計画における位置付け	重視すべき視点	評価指標	実績データ												増減率(%)	年・年度	備考	担当府省庁
			種類・名称	単位	H23	H24	H25	H26	H27	H28	H29	H30	R1	R2				
4 (1) 工	高歩行者 自転車 歩行者 自動車	インプット	経済産業省の予算	47	63	39	99	102	115	129	161	212	192	136	195	1.6%	-6.5%	経済産業省
		アウトプット	日本提案により発行された国際規格およびJISの件数(フロー)	2	0	0	0	1	1	2	1	0	2	0	4	2	0.0%	100.0%
			1次アウトカム	2	0	0	0	1	0	0	0	0	1	0	1	0.0%	0.0%	経済産業省

注:「R2→R5」は令和2年(度)に対する令和5年(度)の増減割合、「H30→R2→R3→R5」は平成30年～令和2年(度)の平均に対する令和3年～令和5年(度)の増減割合。

種類	該当	内容(事例等)
先端技術の活用推進 きめ細かな対策 地域一体の対策	○	車両の安全性等に関する技術について、令和5年度に自動運転技術を用いた「自動ハレー駐車システム」に関するISOが発行された。

令和3年度から令和5年度までに行った施策を踏まえた評価

「スマートモビリティシステムの高度化に関する国際標準化(R4-6)」及び「自動運転システム(R5-7)」に係る事業を継続して実施。これらの事業は、自動運転システム(自動車専用道路自動運転、衝突回避、ペダル踏み間違い事故防止など)及び自動運転に関わる安全技術(サイバーセキュリティ、ソフトウェア更新、ドライババーモニタリングなど)の機能・性能要件や、評価方法を規定する国際標準の開発を民間に委託するもの。我が国が優位性を持つ技術を開発し、国際標準に組み込むことにより、日本の強みが活かされ、さらには日本の考え方も整合された国際標準となるよう、自動車技術会などの民間団体と協力して推進している。令和5年度においては「自動ハレー駐車システム」に係るISOを我が国より提案し発行に至っており、自動運転技術の普及による車両の安全性の向上が期待される。

実施名	4. 車両の安全性の確保
	(2) 自動運転車の安全対策・活用の推進 ア 自動運転車に係る安全基準の策定

計画に記載されている概要

・自動運転技術の更なる進展に応じ、より高度な自動運転機能についての基準の策定

第11次計画における位置付け	重視すべき視点	評価指標	実績データ												増減率(%) 注1	年・年度	備考	担当府省庁	
			種類・名称	単位	H23	H24	H25	H26	H27	H28	H29	H30	R1	R2					R3
4 (2) ア	高齢者・歩行者・自転車・生活者・道路	インプット	国土交通省の予算 自動車安全特別会計	百万円	-	-	-	-	-	-	220	214	198	286	277	16.9%	R1から事業開始	国土交通省	
		アウトプット	自動運転機能の基準策定(フロー)	-	-	-	-	-	-	-	1	1	0	2	0	-33.3%	R1から事業開始	国土交通省	
4 (2) ア	2次アウトカム	自動運転車(第1当事者、自動運行装置使用あり)の交通事故件数(フロー)	件	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	0	0	-	R4から集計開始	警察庁	
		自動運転車(第1当事者、自動運行装置使用あり)の交通事故死者数(フロー)	人	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	0	0	-	R4から集計開始	警察庁
4 (2) ア	自動運転車(第1当事者、自動運行装置使用あり)の交通事故重傷者数(フロー)	自動運転車(第1当事者、自動運行装置使用あり)の交通事故重傷者数(フロー)	人	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	0	0	-	R4から集計開始	警察庁
		自動運転車(第1当事者、自動運行装置使用あり)の交通事故重傷者数(フロー)	人	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	0	0	-	R4から集計開始	警察庁

注1: 評価指標の単位が「%」の場合は、「%」の差「%pt」にて計算。
注2: 「R2→R5」は令和2年(度)に対する令和5年(度)の増減割合、「H30→R2→R3→R5」は平成30年～令和2年(度)の平均に対する令和3年～令和5年(度)の増減割合。

種類	該当
先端技術の活用推進	
きめ細かな対策	
地域一体の対策	

令和3年度から令和5年度までに行った施策を踏まえた評価		評価府省庁
令和4年6月に、高遠道路での車線維持機能を有する自動運行装置の要件に加え、従来の乗用車等に加え、大型車等についても適用する改正を行った。		国土交通省
令和5年1月に、高遠道路での車線維持機能を有する自動運行装置の要件について、作動可能な上限速度を引き上げるとともに、車線変更機能の要件を改正する法を踏まえ、自動運行装置の要件について、運転者が不在となる場合を想定した規定の整備を行った。		国土交通省
引き続き、自動運転技術の進展に応じ、より高度な自動運転機能についての基準策定を進める。		国土交通省

実施名	4. 車両の安全性の確保
	(2) 自動運転車の安全対策・活用の推進 イ 安全な無人自動運転移動サービス車両の実現に向けた取組の促進

計画に記載されている概要

・地方部における高齢者等の移動に資する無人自動運転移動サービス車両の安全性を確保するために、実証実験や技術要件の策定等の取組の促進

第11次計画における位置付け	重視すべき視点	評価指標	実績データ											増減率(%)	年・年度	備考	担当府省庁		
			種類・名称	単位	H23	H24	H25	H26	H27	H28	H29	H30	R1					R2	R3
4(2)イ	高齢者・歩行者・自転車・自動車	インフラ	国土交通省の予算自動運転(レベル4)の法規要件の策定に向けた調査・検討	百万円	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	179	184	-	R4から実施	国土交通省
		アウトプット	社会が受入れ可能なシステム責任やシステム判断のあり方に関する調査(フロー)	件	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1	1	-	R4から実施	国土交通省
		1次アウトカム	ガイドラインの策定数(フロー)	件	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	0	1	-	R4から検討実施	国土交通省

注:「R2→R5」は令和2年(度)に対する令和5年(度)の増減割合、「H30→R2→R3→R5」は平成30年～令和2年(度)の平均に対する令和3年～令和5年(度)の増減割合。

種類	該当	内容(事例等)
先端技術の活用推進		
きめ細かな対策		
地域一体の対策		

令和3年度から令和5年度までに行った施策を踏まえた評価			評価府省庁
・自動運転移動サービスの普及促進に向け、社会に受け入れられる自動運転車の安全水準について明確化を行うための検討を行い、国際的な議論や、技術進展及び社会情勢等を踏まえ、ガイドラインの策定を実施していく。			国土交通省
・(独)自動車技術総合機構交通安全環境研究所等との連携体制を強化するとともに予算執行及び事業実施管理の適正化に努める。			国土交通省

実施名	4.車両の安全性の確保
	(2) 自動運転車の安全対策・活用の推進 ウ 自動運転車に対する過信・誤解の防止に向けた取組の推進

計画に記載されている概要

・自動運転車について、ユーザーが過信・誤解することなく、使用してもらえるような取組の推進

第11次計画における位置付け	重視すべき視点	評価指標	実績データ											増減率(%)	備考	担当府省庁				
			種類・名称	単位	H23	H24	H25	H26	H27	H28	H29	H30	R1				R2	R3	R4	R5
4(2)ウ	高齢者・歩行者・自転車・自動車・生活道路	インプット	国土交通省の予算 自動運転(レベル4)の法規要件の策定に向けた調査・検討	百万円	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	179	184	-	-	国土交通省	
			国土交通省の予算 先進安全自動車(ASV)プロジェクトの推進	百万円	-	-	-	-	-	-	-	-	122	119	115	-	-	-	国土交通省	
			アウトプット	件	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1	1	-	-	R4から実施	国土交通省
			イベント	件	-	-	-	-	-	-	-	-	0	0	1	1	-	-	R4から検討実施	国土交通省
		1次アウトカム	ガイドラインの策定数(フロー)	件	-	-	-	-	-	-	-	-	-	0	1	-	-	国土交通省		

注:「R2→R5」は令和2年(度)に対する令和5年(度)の増減割合、「H30→R2→R3→R5」は平成30年～令和2年(度)の平均に対する令和3年～令和5年(度)の増減割合。

種類	該当	内容(事例等)
先端技術の活用推進 きめ細かな対策 地域一体の対策		

令和3年度から令和5年度までに行った施策を踏まえた評価			評価府省庁
・自動運転移動サービスの普及促進に向け、社会に受け入れられる自動運転車の安全水準について明確化を行うための検討を行い、国際的な議論や、技術進展及び社会情勢等を踏まえ、ガイドラインの策定を実施していく。			国土交通省
・(独)自動車技術総合機構交通安全環境研究所等との連携体制を強化するとともに予算執行及び事業実施管理の適正化に努める。			国土交通省
令和3年度から令和5年度までにおいて合計で356百万円の予算を確保した上で、イベントに参加し、過信・誤解の防止等に向けた活動に取り組んできた。今後も引き続き、「自動運転の高度化に向けたASVの更なる推進」というテーマのもと、取組を進める。			国土交通省

4. 車両の安全性の確保 (2) 自動運転車の安全対策・活用の推進 才 自動運転車の事故に関する原因究明及び再発防止に向けた取組の推進

計画に記載されている概要

・自動運転車の事故について客観性及び真正性を確保した形で総合的な事故調査・分析を実施し、速やかな事故原因の究明及び再発防止

第11次計画における位置付け	重視すべき視点	評価指標		実績データ												増減率(%)	年・年度	備考	担当府省庁					
		種類・名称	単位	H23	H24	H25	H26	H27	H28	H29	H30	R1	R2	R3	R4					R5	R2→R5 ※	H30→R5 ※		
4 (2) 才	高齢者・歩行者	インプット	国土交通省の予算 自動運転車・先進安全技術搭載車事故分析事業	百万円	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	40	40	40	0.0%	R2年度から実施	国土交通省	
			警察庁の予算	百万円	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	30	30	30	0.0%	R2年度から実施、①	警察庁
	1次アウトカム	アウトプット	自動運転車(自動運行装置使用あり)及び自動運転支援技術を有する自動車の事故に関する調査分析研究の件数(フロー)	件	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	4	4	4	0.0%	R2から集計開始	国土交通省 警察庁
			自動運転車(第1当事者、自動運行装置使用あり)の交通事故件数(フロー)	件	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	0	0	0	-	R4から集計開始	警察庁
			自動運転車(第1当事者、自動運行装置使用あり)の交通事故死者数(フロー)	人	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	0	0	0	-	R4から集計開始	警察庁	
			自動運転車(第1当事者、自動運行装置使用あり)の交通事故重傷者数(フロー)	人	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	0	0	0	-	R4から集計開始	警察庁	

注:「R2→R5」は令和2年(度)に対する令和5年(度)の増減割合、「H30→R2→R3→R5」は平成30年～令和2年(度)の平均に対する令和3年～令和5年(度)の増減割合。

種類	該当	内容(事例等)
先端技術の活用推進		
きめ細かな対策		
地域一体の対策		

令和3年度から令和5年度までに行った施策を踏まえた評価		評価府省庁
・自動運転車の事故の原因及び事故に伴い発生した被害の原因の分析に当たって、事故現場や事故当事者等から得た情報のほか、交通事故統計データ、過去の類似の交通事故等の情報を最大限活用した複合的な分析を実施。		国土交通省 警察庁
・一方、技術の進展に合わせて、自動運転車の事故原因の究明のための調査分析研究の内容等を見直す必要。		国土交通省 警察庁
・今後の対応方針として、調査分析1件毎に調査内容の見直し、必要に応じて改善を行うとともに、実効性のある再発防止策及び被害軽減に資する提言を行う。		国土交通省 警察庁
備考		記入府省庁
① 自動運転に係る事故原因の適正な究明に要する経費		警察庁

4. 車両の安全性の確保
 (3) 自動車アセスメント情報の提供等

計画に記載されている概要

- ・ 自動車の安全装置の正しい使用方法、装備状況等の一般情報、自動車の車種ごとの安全性に関する比較情報を自動車使用者に定期的に提供
- ・ 自動車使用者の選好を通じて、より安全な自動車の普及拡大を促進すると同時に、自動車製作者のより安全な自動車の研究開発の促進
- ・ より安全なチャイルドシートの普及拡大

第11次計画における位置付け	重視すべき視点	評価指標	実績データ													増減率(%) 注1	年・年度	備考	担当府省庁		
			種類・名称	単位	H23	H24	H25	H26	H27	H28	H29	H30	R1	R2	R3					R4	R5
4 (3)	○	インプット	国土交通省の予算 被害者保護増進等事務取扱費	百万円	10	3	2	3	3	3	3	4	3	4	4	5	66.7%	30.0%	国土交通省		
		アウトプット	自動車アセスメント評価実施車 種の年間新車販売台数に対する カバー率(フロー)	%	-	-	-	-	79.8%	79.7%	80.0%	83.1%	82.3%	80.9%	81.8%	84.5%	3.6pt	0.6pt	H26以前は 未集計の ためデータ なし	国土交通省	
		1次アウトカム	衝突被害軽減ブレーキの新車 乗用車搭載率(フロー)	%	1.4%	4.3%	15.4%	41.1%	45.4%	66.2%	77.8%	84.6%	93.7%	95.8%	97.2%	97.8%	99.0%	3.2pt	6.6pt		国土交通省
		2次アウトカム	自動車(第1当事者)の追突事 故件数(フロー)	件	223,996	225,624	219,704	202,208	192,045	180,118	163,534	145,766	122,882	92,672	90,162	88,826	88,743	-4.2%	-25.9%		警察庁
			自動車(第1当事者)の追突事 故死者数(フロー)	人	273	245	220	203	168	147	170	141	112	120	135	112	0.0%	-13.2%		警察庁	
			自動車(第1当事者)の追突事 故重傷者数(フロー)	人	2,663	2,558	2,706	2,334	2,285	2,267	2,194	1,888	1,558	1,606	1,617	1,842	18.2%	-10.2%		警察庁	

注1: 評価指標の単位が「%」の場合は、「%」の差「%pt」にて計算。
 注2: 「R2→R5」は令和2年(度)に対する令和5年(度)の増減割合、「H30→R2→R3→R5」は平成30年～令和2年(度)の平均に対する令和3年～令和5年(度)の増減割合。

種類	該当	内容(事例等)
先端技術の活用推進	○	市販されている自動車を対象に、衝突安全性や予防安全性に関する評価等を行い、その結果を公表。
きめ細かな対策		
地域一体の対策		

令和3年度から令和5年度までに行った施策を踏まえた評価		評価府省庁
<ul style="list-style-type: none"> ・令和3年～令和5年度において自動車安全性能評価42車種、チャイルドシート安全性能評価17機種の試験・評価を行い、評価実施車種の年間新車販売台数に対するカバー率は8割超となった。 ・新たに「ペダル踏み間違ひ時加速抑制装置 対歩行者」(令和5年度)の評価を開始するとともに、「衝突被害軽減ブレーキ 対車両(交差点(右直))」や、「相手車への影響も評価する新たな前面衝突」の令和6年度開始に向けた試験・評価方法を策定した。 ・試験結果、評価結果等をホームページに掲載するとともに、パンフレットを作成し、地方運輸局等で無料で配布を行った。 ・今後も、事故実態を踏まえた新たな評価項目導入等の検討を進め、自動車の安全技術の性能向上と普及促進に努めていく。 	<ul style="list-style-type: none"> 国土交通省 国土交通省 国土交通省 国土交通省 	

(エ) 自動車の新技術への対応等整備技術の向上																
インプット	国土交通省の予算	百万円	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	多岐に渡るため把握し難い	国土交通省	
アウトプット	整備主任者等を対象とした新技術研修の実施回数(フロー)	回	1,918	2,170	2,158	2,115	2,118	2,210	2,218	2,201	2,141	2,325	2,228	2,232	2,166	国土交通省
1次アウトカム	新技術研修への参加者数(フロー)	人	107,377	121,170	118,171	117,306	117,485	117,293	118,965	121,914	119,429	112,568	109,588	106,643	115,296	国土交通省
2次アウトカム	整備主任者等のスキル(フロー)		-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	国土交通省
(オ) ペーパー車検等の不正事案に対する対応の強化																
インプット	国土交通省の予算	百万円	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	国土交通省
アウトプット	指定自動車整備事業者への監査件数(フロー)	件	25,590	22,513	19,404	20,672	17,287	18,814	19,289	16,467	16,141	6,719	6,628	9,485	10,348	国土交通省
1次アウトカム	ペーパー車検に係る処分件数(フロー)	件	6	3	5	1	3	2	6	9	6	5	4	4	2	国土交通省
2次アウトカム	原付以上運転者(第1当事者)の法令違反(整備不良車運転)による交通事故死者数(フロー)	人	85	89	64	66	55	64	59	57	45	24	43	42	52	警察庁
	原付以上運転者(第1当事者)の法令違反(整備不良車運転)による交通事故死者数(フロー)	人	3	2	2	2	2	1	1	2	1	2	0	2	5	国土交通省
	原付以上運転者(第1当事者)の法令違反(整備不良車運転)による交通事故重傷者数(フロー)	人	11	11	9	11	7	13	10	8	11	2	3	11	9	警察庁

注1: 評価指標の単位が「%」の場合は、「%」の差「%pt」にて計算。
注2: 「R2-R5」は令和5年(度)に対する令和2年(度)の増減割合、「R3-R5」は平成30年~令和2年(度)の平均に対する令和3年~令和5年(度)の増減割合。

種類	該当	内容(事例等)
----	----	---------

令和3年度から令和5年度までに行った施策を踏まえた評価			評価府省庁
(ア) 自動車点検整備の推進	全国において、1年を通して街頭検査を実施するとともに、全国統一強化月間(9月)に加えて地域独自強化月間(1ヶ月)を設定し「自動車点検整備推進運動」を実施することで、点検整備の必要性や重要性を啓発しているところ、整備命令の発令件数も減少しており一定の成果が出ている。		国土交通省
(イ) 不正改造車の排除	全国において、1年を通して街頭検査を実施するとともに、特に毎年6月1日「不正改造車を排除する運動」の強化月間として設定し、街頭検査の集中実施、不正改造車の排除のための啓発、「不正改造車・黒煙110番」の設置などに取り組んでいるところ、不正改造車に対する整備命令の発令件数も減少しており一定の成果が出ている。		国土交通省
(ウ) 自動車分解整備事業の適正化及び近代化	不正改造等の違反行為を実施している自動車分解整備事業者に対する情報を得た場合、当該事業者に対し、立入検査を実施し、行政処分を行っているところ、その件数が減少しており一定の成果が出ている。		国土交通省
(エ) 自動車の新技術の見直しを実施し、常に最新の整備技術に対応した教材を使用したところ、整備主任者等の新技術の整備技術を含めた自動車構造・機能に関する技能及び関係法令、主要通達等に関する知識が向上していることと見込まれる。			国土交通省
(オ) ペーパー車検等の不正事案に対する対応の強化	ペーパー車検等の不正を行っている疑いのある指定自動車整備事業者について、地方運輸局等のホームページに「不正車検通報窓口」を設置し、これらの情報収集を強化するとともに、警察と連携を強化することで、悪質なペーパー車検に対し、早期に行政処分を行う体制を整えることでペーパー車検に一定の成果が出ている。		国土交通省

4.車両の安全性の確保
 (5) リコール制度の充実・強化

計画に記載されている概要

- 自動車リコールの迅速かつ確実な実施のため自動車技術総合機構における現車確認等による技術的検証の実施
- 自動車ユーザーからの不具合情報の収集の推進
- 自動車ユーザーに対するリコール関連情報の提供の充実等

第11次計画における位置付け	重視すべき視点	評価指標		実績データ											増減率(%)	年・年度	備考	担当府省庁	
		種類・名称	単位	H23	H24	H25	H26	H27	H28	H29	H30	R1	R2	R3					R4
	高歩行者・自転車・歩行者・自動車	インプット	百万円	155	105	104	96	99	109	113	115	118	118	115	97	95	-19.5%	予算の内 年度数	国土交通省
4 (5)		アウトプット	件	5,610	5,765	5,697	5,715	5,901	6,357	6,599	6,781	6,546	6,291	5,973	5,436	5,372	-14.6%		国土交通省
		1次アウトカム	件	263	308	303	355	368	364	377	408	415	384	369	383	349	-9.1%		国土交通省
		2次アウトカム	千台	2,594	5,613	7,979	9,558	18,991	15,846	7,700	8,217	10,534	6,610	4,257	4,649	8,104	22.6%		国土交通省
			件	44	37	48	52	70	52	48	55	46	36	43	21	28	-22.2%		国土交通省

注:「R2→R5」は令和2年(度)に対する令和5年(度)の増減割合、「H30→R2→R3→R5」は平成30年～令和2年(度)の平均に対する令和3年～令和5年(度)の増減割合。

種類	該当	内容(事例等)
先端技術の活用推進		
きめ細かな対策		
地域一体の対策		

令和3年度から令和5年度までに行なった施策を踏まえた評価		評価府省庁
自動車メーカー等から事故火災情報等を収集するとともに、自動車不具合情報ホットラインを活用したユーザーからの不具合情報の収集を実施した。また、自動車メーカー等への監査を実施するとともに、安全・環境性に疑義のある自動車について技術的検証を実施した。更に、リコール届出、ユーザーから収集した不具合情報、メーカーから報告を受けた事故火災情報やリコール届出内容の分析結果、ユーザー不具合情報の統計分析結果等について公表した。	自動車メーカー等から事故火災情報等を収集するとともに、自動車不具合情報ホットラインを活用したユーザーからの不具合情報の収集を実施した。また、自動車メーカー等への監査を実施するとともに、安全・環境性に疑義のある自動車について技術的検証を実施した。更に、リコール届出、ユーザーから収集した不具合情報、メーカーから報告を受けた事故火災情報やリコール届出内容の分析結果、ユーザー不具合情報の統計分析結果等について公表した。	国土交通省

5. 道路交通秩序の維持
 (1) 交通の指導致縮りの強化等
 ア 一般道路における効果的な交通指導致縮りの強化等
 (ア) 交通事故抑止に資する指導致縮りの推進

計画に記載されている概要

・事故多発路線等における街頭指導致縮活動
 ・交通事故に直結する悪質性や危険性の高い違反の取締り等

第11次 計画に おける 位置付け	重視すべき 視点	評価指標 種類・名称	単位	実績データ													増減率(%)		備考	担当 府省庁
				H23	H24	H25	H26	H27	H28	H29	H30	R1	R2	R3	R4	R5	R2→ R5 注	H30→ R2→ R3→ R5 注		
	歩行者	インプット	百万円	246	292	236	189	191	125	150	136	166	252	124	178	152	-39.7%	-18.1%	警察庁	
	自動車 歩行者	新たな速度違反自動取締装置 の配備都道府県(ストック)	件	-	-	-	-	5県	13都県	26都道府県	38都道府県	46都道府県	47都道府県	47都道府県	47都道府県	2.2%	11.1%	H28年度から運用開始	警察庁	
		無免許運転の取締件数(フロア)	件	31,603	28,569	25,746	23,803	22,714	21,317	20,620	19,413	18,607	19,225	18,844	16,761	17,599	-8.5%	-7.1%	警察庁	
		飲酒運転の取締件数(フロア)	件	35,672	32,140	28,869	27,122	26,664	26,423	27,195	26,602	25,434	22,458	19,801	19,820	21,467	-4.4%	-18.0%	警察庁	
		最高速度違反の取締件数(フロア)	件	2,290,352	2,221,120	2,062,719	1,835,930	1,745,259	1,611,238	1,478,281	1,237,730	1,137,255	1,162,420	1,064,818	932,260	888,500	-23.6%	-18.4%	警察庁	
		信号無視の取締件数(フロア)	件	691,728	725,761	721,898	712,333	752,394	741,048	725,030	681,645	641,865	635,485	582,481	521,829	428,565	-32.6%	-21.8%	警察庁	
		横断歩行者等妨害等違反の取締件数(フロア)	件	65,967	76,218	79,025	94,433	99,763	111,142	145,292	181,290	229,395	290,532	325,796	336,504	312,250	7.5%	39.0%	警察庁	
		一時不停止の取締件数(フロア)	件	1,128,837	1,207,374	1,214,738	1,231,190	1,341,546	1,330,089	1,327,461	1,293,673	1,328,154	1,604,972	1,588,628	1,466,131	1,267,094	-21.1%	2.2%	警察庁	
		飲酒運転者の周辺者に対する取締件数(車両等提供罪)(フロア)	件	180	143	108	98	104	96	103	92	74	81	75	61	72	-11.1%	-15.8%	警察庁	
		飲酒運転者の周辺者に対する取締件数(酒類提供罪)(フロア)	件	70	47	48	43	48	51	32	45	40	55	43	34	42	-23.6%	-15.0%	警察庁	
		飲酒運転者の周辺者に対する取締件数(要求・依頼同乗罪)(フロア)	件	842	800	755	722	696	694	640	774	732	693	639	640	637	-8.1%	-12.9%	警察庁	
		1次アウトカム		-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	データなし	警察庁

	原付以上運転者(第1当事者)と子供(第2当事者)、高齢者(第2当事者)、障害者(第2当事者)の交通事故件数(フロー)	108,092	104,059	102,063	95,416	91,404	86,760	82,670	76,909	69,395	55,921	54,339	52,839	54,323	-2.9%	-20.1%	年	警察庁
2次アウトカム	原付以上運転者(第1当事者)による子供(第2当事者)、高齢者(第2当事者)、障害者(第2当事者)の交通事故死者数(フロー)	1,471	1,407	1,366	1,312	1,277	1,217	1,170	1,106	962	866	854	804	805	-7.0%	-16.1%	年	警察庁
	原付以上運転者(第1当事者)による子供(第2当事者)、高齢者(第2当事者)、障害者(第2当事者)の交通事故重傷者数(フロー)	11,067	11,057	11,002	10,652	10,338	10,237	10,423	9,776	9,354	8,113	7,967	7,709	8,138	0.3%	-12.6%	年	警察庁

注:「R2→R5」は令和2年(度)に対する令和5年(度)の増減割合、「H30→R2→R3→R5」は平成30年～令和2年(度)の平均に対する令和3年～令和5年(度)の増減割合。

種類	該当	内容(事例等)	評価府省庁
先端技術の活用推進	○	可搬式速度違反自動取締装置を活用し、通学路・生活道路等における交通事情に即した取締りを実施した。(警察庁)	
きめ細かな対策	○	各都道府県の交通事故分析に基づき、交通事故に直結する悪質性・危険性・迷惑性の高い違反について取締りを実施した。(警察庁)	
地域一体の対策			
令和3年度から令和5年度までに行なった施策を踏まえた評価			評価府省庁
		・交通事故実態の分析結果等を踏まえ、事故多発路線等における街頭指導活動を強化するとともに、交通事故に直結する悪質性・危険性の高い違反、国民から取締り要望を多い迷惑性の高い違反に重点を置いた指導取締りを推進し、令和3年から令和5年までの3年間で、無免許運転5万3,204件、飲酒運転6万1,088件、最高速度違反288万5,578件等の取締りを実施した。今後も引き続き適切な取締りを推進していく。	警察庁

種 類	該 当	23	27	18	19	22	26	31	31	25	26	21	38	56	115.4%	40.2%	年	警察庁
2次アウトカム	事業用自動車(第1当事者)の法令違反(過積載・過労運転)による交通事故件数(フロー)	7	12	3	1	5	7	3	3	6	3	0	4	4	33.3%	-33.3%	年	警察庁
	事業用自動車(第1当事者)の法令違反(過積載・過労運転)による交通事故死者数(フロー)	10	22	7	7	6	5	6	8	9	12	8	11	12	0.0%	6.9%	年	警察庁
	事業用自動車(第1当事者)の法令違反(過積載・過労運転)による交通事故重傷者数(フロー)																	年

注:「R2→R5」は令和2年(度)に対する令和5年(度)の増減割合、「H30→R2→R3→R5」は平成30年～令和2年(度)の平均に対する令和3年～令和5年(度)の増減割合。

種 類	該 当	内 容 (事 例 等)																	評 価 府 省 庁
先端技術の活用推進																			国土交通省
きめ細かな対策																			国土交通省
地域一体の対策																			国土交通省
		令和3年度から令和5年度までに行った施策を踏まえた評価																	警察庁
		<ul style="list-style-type: none"> 自動車運送事業者における関係法令の遵守及び適切な運行管理等の徹底を図るため、悪質違反を引き起こした事業者等に対する監査の徹底及び法令違反が疑われる事業者に対する重点的かつ優先的な監査を実施している。 健康起因事故に対する抑止力を強化するため、過労運転防止関連違反に係る行政処分の処分量の引き上げを行った(令和3年7月)。 引き続き、厳格な監査等により更なる法令違反の根絶に取り組んでいく。 事業活動に関してなされた過積載、過労運転等の違反については、自動車の使用者等に対する責任追及を徹底し、令和3年から令和5年までの3年間で、過積載の下命・容認事件55件、過労運転の下命・容認事件4件の取締りを実施するとともに、必要に応じ自動車の使用制限命令を行った。今後も引き続き適切に使用者責任の追及を実施していく。 																	警察庁

5. 道路交通秩序の維持
 (1) 交通の指導致続りの強化等
 ア 一般道路における効果的な交通指導致続りの強化等
 (ウ) 自転車利用者に対する指導致続りの推進

計画に記載されている概要

・自転車利用者に対する無灯火、二人乗り、信号無視、一時不停止等に対する積極的な指導警告等

第11次計画における位置付け	重弱すべき視点	評価指標		実績データ												増減率(%)	年・年度	備考	担当府省庁	
		種類・名称	単位	H23	H24	H25	H26	H27	H28	H29	H30	R1	R2	R3	R4					R5
5(1)ア(ウ)	歩行者・自転車利用者	インプット	警察庁の予算	百万円	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	警察庁	
		アウトプット	自転車利用者に対する指導警告及び検挙件数(指導警告件数)(フロー)	件	2,196,612	2,485,497	2,410,808	1,725,080	1,850,828	1,579,541	1,550,724	1,606,029	1,355,535	1,437,748	1,312,438	1,318,830	1,332,052	-7.4%	-9.9%	警察庁
		アウトプット	自転車利用者に対する指導警告及び検挙件数(検挙件数)(フロー)	件	3,956	5,321	7,193	8,070	12,018	13,820	14,105	17,568	22,859	25,467	21,906	24,549	44,207	73.6%	37.6%	警察庁
5(1)ア(ウ)	歩行者・自転車利用者	2次アウトカム	自転車(第1当事者)の法令違反(無灯火、信号無視、一時不停止等、歩行者妨害等)による交通事故件数(フロー)	件	6,702	6,388	5,820	5,174	4,656	4,196	4,341	4,059	3,315	3,494	3,376	3,681	11.0%	-8.8%	警察庁	
		2次アウトカム	自転車(第1当事者)の法令違反(無灯火、信号無視、一時不停止等、歩行者妨害等)による交通事故死者数(フロー)	人	70	81	79	61	72	56	54	44	45	42	45	37	34	-19.0%	-11.5%	警察庁
5(1)ア(ウ)	歩行者・自転車利用者	2次アウトカム	自転車(第1当事者)の法令違反(無灯火、信号無視、一時不停止等、歩行者妨害等)による交通事故重傷者数(フロー)	人	905	895	745	781	715	647	641	699	566	575	563	600	6.0%	-6.5%	警察庁	
		2次アウトカム	自転車(第1当事者)の法令違反(無灯火、信号無視、一時不停止等、歩行者妨害等)による交通事故軽傷者数(フロー)	人	905	895	745	781	715	647	641	699	566	575	563	600	6.0%	-6.5%	警察庁	

注:「R2→R5」は令和2年(度)に対する令和5年(度)の増減割合、「H30→R2→R5」は平成30年～令和2年(度)の平均に対する令和3年～令和5年(度)の増減割合。

種類	該当	内容(事例等)
先端技術の活用推進		
きめ細かな対策		
地域一体の対策		

令和3年度から令和5年度までに行なった施策を踏まえた評価
 ・自転車利用者による交通違反が行われた場合において、警告に従わずに違反行為を継続したときや、違反行為により通行車両や歩行者に具体的危険を生じさせたときは、交通切符等を活用した取締りを推進し、令和3年から令和5年までの3年間で、396万3,320件指導警告したほか9万662検挙した。今後も引き続き、悪質・危険な行為に対する適切な指導取締りを推進していく。

評価府省庁
警察庁

種類		該当	内容(事例等)
先端技術の活用推進 さめ細かな対策 地域一体の対策			
令和3年度から令和5年度までに行った施策を踏まえた評価			
ア 危険運転致死傷罪の立件を視野に入れた捜査の徹底 ・交通事故事件等の捜査においては、初動捜査の段階から危険運転致死傷罪の適用も視野に入れた捜査の徹底を図り、令和3年から令和5年の3年間で、危険運転致死傷罪を2,210件送致した。今後も、適正かつ緻密な交通事故事件捜査の徹底を図る。			評価府省庁 警察庁
イ 交通事故事件等に係る捜査力の強化 ・捜査態勢の充実及び研修による捜査員の捜査能力の一層の向上に努めた。今後も、交通事故事件等に係る捜査力を強化するため研修等を実施していく。			警察庁
ウ 交通事故事件等に係る科学的捜査の推進 ・科学的捜査を支える装備資機材等の整備を進め、客観的な証拠に基づいた科学的な交通事故事件等の捜査を推進した。今後も、交通事故事件等に係る科学的捜査を推進していく。			警察庁

5. 道路交通秩序の維持
 (3) 暴走族等対策の推進

計画に記載されている概要

- ・暴走族追放気運の高揚及び家庭、学校等における青少年の指導の充実
- ・暴走行為防止のための環境整備
- ・暴走族等に対する指導取締りの推進
- ・暴走族関係事犯者の再犯防止
- ・車両の不正改造の防止

第11次計画における位置付け	重視すべき視点	評価指標	実績データ										増減率(%)		備考	担当府省庁									
			種類・名称	単位	H23	H24	H25	H26	H27	H28	H29	H30	R1	R2			R3	R4	R5	R2→R5注	H30→R2→R3→R5注				
ア	青少年	暴走族追放気運の高揚及び家庭、学校等における青少年の指導の充実	インプット	警察庁の予算	百万円	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	警察庁	予算なし	年度		
			アウトプット	暴走族加入阻止教室の開催回数(フロー)	回	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	警察庁	該当データなし	年度	
			1次アウトカム	暴走族根絶(追放)条例等の制定状況(ストック)	総道府県数	24	25	25	25	25	25	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	警察庁	平成28年以降は集計なし	年度	
			1次アウトカム	暴走族根絶(追放)条例等の制定状況(ストック)	市町村数	155	164	164	165	167	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	警察庁	平成28年以降は集計なし	年度	
イ	青少年	暴走行為防止のための環境整備	インプット	警察庁の予算	百万円	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	警察庁	予算なし	年度		
			アウトプット	群衆のい集場所として利用されやすい管理者への協力回数(ストック)	回	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	警察庁	管理改善は慎重なる協力体制によるため、回数集計は困難	年度	
			アウトプット	暴走族等に対する指導取締りの推進																					
			インプット	警察庁の予算	百万円	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	警察庁	予算なし	年度	
			アウトプット	110 番通報件数(フロー)	件	43,215	40,577	36,360	39,415	36,276	36,116	31,260	28,005	27,274	28,853	26,406	24,777	28,624	-0.8%	-5.1%	警察庁		年		
			アウトプット	暴走族検挙件数(フロー)	件	27,553	23,991	17,714	11,862	11,643	9,556	8,909	7,299	6,639	7,915	5,970	6,214	6,331	-20.0%	-15.3%	警察庁		年		
			1次アウトカム	暴走族グループ数(ストック)	グループ	452	392	327	298	227	208	186	146	150	131	124	121	137	4.6%	-10.5%	警察庁		年		
			1次アウトカム	暴走族構成員数(ストック)	人	8,509	7,297	6,933	6,830	6,771	6,595	6,220	6,286	6,073	5,714	5,838	5,770	5,850	2.4%	-3.4%	警察庁	年度別出生数との差	年度		

内容(事例等)	
種類	該当
先端技術の活用推進 さめ細かな対策 地域一体の対策	
令和3年度から令和5年度までに行った施策を踏まえた評価	
ア 暴走族追放気運の高揚及び家庭、学校等における青少年の指導の充実・報道機関に対する資料提供等による広報活動を実施するとともに、学校等と連携した「暴走族加入阻止教室」の開催、関係団体や暴走族相談員等との連携した暴走族の解体、暴走族への加入阻止、暴走族からの離脱等の支援指導を推進した。今後も引き続き暴走族根絶のための各種施策を推進していく。	評価府省庁 警察庁
イ 暴走行為阻止のための環境整備 施設管理者に協力を求め、暴走族等をい集させないための施設の管理改善等の環境づくりを推進するとともに、地域における関係機関・団体との連携を強化し、暴走行為等ができない道路交通環境づくりを推進した。今後も関係機関・団体等と連携した環境整備を推進していく。	警察庁
ウ 暴走族等に対する指導取締りの推進 暴走族等に対しては、共同危険行為等の禁止違反を始めとする各種法令を適用した取締りを推進し、令和3年から令和5年までの3年間で、暴走族を1万8,515件検挙したほか、不正改造車両等を押収し、暴走族等と車両の分離を図るとともに、不正改造等暴走行為を助長する行為に対しても背後責任の追及を行った。今後も引き続き暴走族の取締りを推進していく。	警察庁
エ 暴走族関係事犯者の再犯防止 組織の実態やそれぞれの被疑者の非行の背景となっている行状、性格、環境等の諸事情を明らかにしつつ、グループの解体や暴走族グループからの構成員等を離脱させるなど再犯防止に努めた。 暴走族関係保護観察対象者の処遇に当たっては、違法精神のかん養、家庭環境の調整、交友関係の改善指導、暴走族組織からの離脱指導等、再犯防止に重点を置いた処遇を実施した。同対象者が減少している現状を踏まえ、今後も引き続き適切な処遇の実施に努める。	警察庁 法務省
オ 車両の不正改造の防止 暴走行為を助長するような車両の不正な改造を防止するため、整備不良車両等の取締りを行い、不正改造車両の排除に努めた。 全国において、1年を通して街頭検査を実施するとともに、特に毎年6月には「不正改造車を排除する運動」の強化月間として設定し、街頭検査の集中実施、不正改造車の排除のための啓発、「不正改造車・黒煙110番」の設置などに取り組んでいるところ、不正改造車に対する整備命令の発令件数も減少しており一定の成果が出ている。	警察庁 国土交通省

6. 救助・救急活動の充実	
(1) 救助・救急体制の整備	
イ 多数傷者発生時における救助・救急体制の充実	

計画に記載されている概要

・連絡体制の整備、救護訓練の実施による救助・救急体制の充実 等

第11次計画における位置付け	重視すべき視点	評価指標	実績データ													増減率(%) 注1	年・年度	備考	担当府省庁		
			種類・名称	単位	H23	H24	H25	H26	H27	H28	H29	H30	R1	R2	R3					R4	R5
6 (1)イ	高齢者	インプット	消防庁の予算	百万円	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	消防庁
	歩行者	アウトプット	救護訓練の実施回数(フロー)	回	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	消防庁
	子供	1次アウトカム	多数負傷者発生時に備えた救護の理解度の向上(フロー)	%	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	消防庁
	高齢者	2次アウトカム	多数負傷者発生時に救護を行った件数(フロー)	件	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	消防庁

注1: 評価指標の単位が「%」の場合は、「%」の差「%pt」にて計算。

注2: 「R2→R5」は令和2年(度)に対する令和3年(度)の増減割合、「H30→R2→R3→R5」は平成30年～令和2年(度)の平均に対する令和3年～令和5年(度)の増減割合。

種類	該当	内容(事例等)
先端技術の活用推進		
きめ細かな対策		
地域一体の対策		

令和3年度から令和5年度までに行なった施策を踏まえた評価	評価府省庁
昭和61年に救急業務実施計画※の策定通知を発生しているが、その後、消防と医療を取り巻く環境が大きく変化していることから、平成28年度の救急業務のあり方に関する検討委員会において、多数傷病者発生事象への対応計画について検討し、報告書の中で救急業務実施計画を更新することを促した。 ※集団災害発生時における対応計画 しかし、消防事務は市町村が行うこととされているため、多数傷者発生時における救助・救急体制の充実のための消防庁の予算はなく、「訓練の実施回数」、「救護の理解度」、「救護の実施回数」に関する事項も把握できず、今後も把握することは困難である。そのため、上記指標における評価も困難である。	消防庁

備考	記入府省庁
①「消防庁の予算」について、消防は市町村の責任において実施されるものである(消防組織法 第6条)ため、当庁としての予算はない。	消防庁

6. 救助・救急活動の充実
 (1) 救助・救急体制の整備
 ウ 自動体外式除細動器の使用も含めた心肺蘇生法等の応急手当の普及啓発活動の推進

計画に記載されている概要(第11次交通安全基本P72~73)

・応急手当について消防機関等が行う講習会等の普及啓発活動の推進
 ・教職員対象の心肺蘇生法実習及び各種講習会の開催
 ・中学校、高等学校の保健体育において応急手当について指導の充実 等

第11次計画における位置付け	重視すべき視点		評価指標	実績データ												増減率(%) 注1	備考	担当府庁				
	高齢者	歩行者		自転車	生活道路	H23	H24	H25	H26	H27	H28	H29	H30	R1	R2				R3	R4	R5	R2→R5注2
				消防庁の予算	97	370	344	237	274	289	266	225	234	244	244	294	343	40.6%	-	①	消防庁	
				インプット														25.3%			文部科学省	
				警察庁の予算																	警察庁	
				取得時講習における応急救護講習受講者数(第一種免許)(フロア)	12,271	11,248	10,524	9,994	9,857	9,239	7,856	7,015	7,193	5,293	4,426	4,221	4,260	-19.5%	-33.8%		警察庁	
				取得時講習における応急救護講習受講者数(第二種免許)(フロア)	2,624	2,195	1,901	1,520	1,604	1,331	1,279	1,030	974	783	784	739	823	5.1%	-15.8%		警察庁	
				応急手当普及啓発講習(普通救命講習)の実施回数(フロア)	67,362	71,067	69,444	69,773	68,826	69,465	66,123	64,386	62,000	25,799	32,830	44,119	57,723	123.7%	-11.9%	②	消防庁	
				応急手当普及啓発講習(普通救命講習)の参加者数(フロア)	1,345	1,410	1,392	1,376	1,355	1,315	1,287	1,245	1,184	369	421	806	839	127.4%	-26.1%	②	消防庁	
				普通救命講習受講者数(フロア)	1,345,591	1,410,981	1,392,329	1,376,149	1,355,791	1,315,946	1,287,846	1,245,971	1,184,689	369,750	421,240	808,419	839,270	127.0%	-26.1%		消防庁	
				上級救命講習受講者数(フロア)	79,959	84,898	50,547	84,864	84,307	82,385	88,659	91,014	84,578	39,723	48,912	52,888	68,886	73.4%	-20.7%		消防庁	
				応急手当指導員講習修了者数(フロア)	10,203	9,527	9,924	8,866	10,076	9,601	9,055	8,516	8,204	7,450	7,645	8,305	7,866	5.6%	-1.5%		消防庁	
				応急手当普及員講習修了者数(フロア)	11,463	12,346	12,053	11,929	11,927	11,819	12,416	13,015	12,608	6,410	8,698	8,864	12,423	93.8%	-6.4%		消防庁	
				児童生徒を対象としたAEDの使用を含む応急手当実習を行っている学校数(フロア)			18,003		17,515			17,895									③	文部科学省

	児童生徒を対象としたAEDの使用を含む応急手当実習を行っている学校の割合(フロア)	%	-	-	49.5%	-	51.6%	-	-	-	44.9%	-	調査中	-	-6.7%pt	年度	③④	文部科学省
	都道府県教育委員会における心肺蘇生実技講習会実施回数(フロア)	回	13	26	27	26	41	40	27	10	14	22	51	410.0%	26.1%	年度		文部科学省
	都道府県教育委員会における心肺蘇生実技講習会の参加者数(フロア)	人	1,015	3,931	1,880	1,116	1,908	2,545	6,597	589	948	967	897	52.3%	-66.9%	年度		文部科学省
	教職員を対象としたAEDの使用を含む応急手当講習を行っている学校の割合(フロア)	校	-	-	33,800	-	33,535	-	33,032	-	28,590	-	調査中	-	-13.4%	年度	③④	文部科学省
	教職員を対象としたAEDの使用を含む応急手当講習を行っている学校の割合(フロア)	%	-	-	93.9%	-	94.8%	-	95.3%	-	86.7%	-	調査中	-	-8.6%pt	年度	③④	文部科学省
	一般市民が目撃した心原性心肺機能停止傷病者のうち、一般市民による除細動実施の有無別の1カ月後生存率(フロア)	%	45.1%	41.4%	50.2%	50.4%	53.3%	53.5%	55.9%	53.6%	49.3%	50.3%	54.2%	1.9%	-3.0%pt	年	⑤	消防庁
1次アウトカム	一般市民が目撃した心原性心肺機能停止傷病者のうち、一般市民による除細動実施の有無別の1カ月後社会復帰率(フロア)	%	38.9%	36.0%	42.8%	43.3%	45.4%	45.7%	48.2%	46.0%	40.1%	42.6%	44.9%	2.3%	-3.5%pt	年	⑥	消防庁

注1:評価指標の単位が「%」のものは、「%」の差「%pt」にて計算。

注2:「R2→R5」は令和5年(度)に対する令和2年(度)の増減割合、「H30→R2→R3→R5」は平成30年～令和2年(度)の平均に対する令和3年～令和5年(度)の増減割合。

内容(事例等)	
種類	該当
先端技術の活用推進 きめ細かな対策 地域一体の対策	
令和3年度から令和5年度までに行った施策を踏まえた評価	
<p>・令和3年度救急業務のあり方に関する検討会において、全国の消防本部における応急手当の取組についての実態把握等を行い、令和4年3月に都道府県消防防災主管部局あて「応急手当の普及啓発活動の推進に関する実施要綱の一部改正について」通知を発出した。要綱の一部改正により、上級救命講習におけるeラーニングの更なる活用が可能となったことを踏まえ、令和5年3月に消防庁ホームページ上で公開する「一般市民向けWEB講習」の内容を改訂し、応急手当の普及啓発の推進を促した。</p> <p>・令和3年中の上級救命講習受講者数及び普通救命講習受講者数は前年と比較すると増加したが、令和元年以前の水準には達していない。また、一般市民が目撃した心原性心肺機能停止傷病者のうち、一般市民による除細動実施の有無別の1カ月後生存率及び1カ月後社会復帰率は前年と比較すると増加したが、令和元年以前の水準には達しておらず、引き続き、応急手当の普及啓発に努める必要がある。</p> <p>・都道府県が実施する教職員に対するAEDの取り扱いを含む心臓蘇生法講習会、事故発生時の初動対応等の講習会の開催を支援している。講習会参加人数は新型コロナウイルス感染症の影響もあり、近年、減少傾向にあったものの、令和5年度においては、約5,172名が参加している。子供の生命に関わる突発事故が発生した際の第一の対応者は教員であることが多いと考えられるため、引き続き教員の救助・救急活動の充実に努めていく必要がある。</p> <p>・取得時講習、更新時講習及び自動車講習所における講習において、応急救護処置に関する知識の普及に努めた。引き続き講習等の機会を活用し、知識の普及に努める必要がある。</p>	
備考	
①「消防庁の予算川について、消防は市町村の責任において実施されるものである(消防組織法 第6条)ため、当庁としての予算はない。	消防庁
②平成23年は東日本大震災の影響により、釜石大槌地区行政事務組合消防本部及び陸前高田市消防本部のデータを除いた数値で集計している。	消防庁
③小学校、中学校、義務教育学校、高等学校、中等教育学校の合計数	文部科学省
④調査は、原則、隔年実施。	文部科学省
⑤一般市民による除細動が実施されなかった傷病者(適応でなかった傷病者を含む。)の1カ月後生存率8.5%と比較して約5.9倍高くなっている。(R4)	消防庁
⑥一般市民による除細動が実施されなかった傷病者(適応でなかった傷病者を含む。)の1カ月後社会復帰率5.06.5%と比較して約8.5倍高くなっている。(R4)	消防庁
記入府省庁	
	消防庁
	消防庁
	文部科学省
	文部科学省
	消防庁
	消防庁

内容(事例等)	
種類	該当
先端技術の活用推進 きめ細かな対策 地域一体の対策	
令和3年度から令和5年度までに行った施策を踏まえた評価	
平成25年に指導的立場の救急救命士(指導救命士)を中心とした教育体制の構築の必要性を示し、平成28年3月に都道府県消防防災主管部局あて「指導救命士の認定者数の拡大に向けた取組について」通知を発出。救急業務に携わる職員の教育等の体制強化を促した。一次アウトカムにおいて、すべての項目が増加傾向にある。各消防本部で救急業務に携わる職員の教育等の体制強化を図られていると考えられる。	
備考	
①「消防庁の予算」について、消防は市町村の責任において実施されるものである(消防組織法 第6条)ため、当庁としての予算はない。	評価府省庁 消防庁
②救急救命士の養成については、各消防本部単位で計画的な養成が行われており、当庁で一元的に把握はしておらず、今後とも把握することは困難。	記入府省庁 消防庁
③平成23年以前は統計を取っていないため記入が不可能。	消防庁
④各年4月1日現在の数値。	消防庁
⑤消防職員における人数。	消防庁

実施名	6. 救助・救急活動の充実	
	(1) 救助・救急体制の整備	
	ケ 現場急行支援システムの整備	

計画に記載されている概要

・ 緊急車両到着までのレスポンスタイムの縮減及び緊急走行時の交通事故防止のため信号制御を行う現場急行システム(FAST)の整備 等

第11次計画における位置付け	重視すべき視点	評価指標	実績データ													増減率(%)	備考	担当府省庁				
			種類・名称	単位	H23	H24	H25	H26	H27	H28	H29	H30	R1	R2	R3				R4	R5	R2→R5注	H30→R2→R5注
6 (1) ケ	高齢者・歩行者・自転車・自歩道	インプット	警察庁の予算	百万円	15,229	14,225	18,493	18,939	18,166	17,717	17,556	18,128	20,128	21,504	18,339	17,830	17,850	-17.0%	-9.6%	特定交通 安全施設 等整備事 業に係る 予算の内 数	警察庁	
			消防庁の予算	百万円	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	③	消防庁
			現場急行支援システムの整備 都道府県数(ストック)	都道府県	14	15	16	15	16	16	15	16	16	16	16	16	16	16	16	0.0%	0.0%	警察庁 消防庁
6 (1) ケ	アウトプット	現場急行支援システムの対応 車両台数(ストック)	台	-	1,994	2,881	2,700	2,770	2,802	2,811	2,839	2,563	2,628	2,561	2,640	2,706	3.0%	-1.5%	車両台数の 調査開始が 平成24年度 であるため、 平成23年度 は記載なし。	警察庁 消防庁		
		1次アウトカム 現場急行支援システムを利用 した車両の現場への到着時間 (フロー)	分	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	①	警察庁	
		2次アウトカム 現場への到着時間短縮による 救急搬送時間(フロー)	分	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	②	消防庁	

注:「R2→R5」は令和2年(度)に対する令和5年(度)の増減割合、「H30→R3→R5」は平成30年～令和2年(度)の平均に対する令和3年～令和5年(度)の増減割合。

種類	該当	内容(事例等)
先端技術の活用推進 きめ細かな対策 地域一体の対策	○	緊急車両優先の信号制御を行う現場急行支援システム(FAST)の普及を図った

令和3年度から令和5年度までに行った施策を踏まえた評価		評価府省庁
緊急車両が現場に到着するまでのリスボンスタイルの縮減及び緊急走行時の交通事故防止のため、緊急車両優先の信号制御を行う現場急行支援システム(FAST)の整備を図った。		警察庁
備考		記入府省庁
①システムを利用した車両の現場への到着時間は、同一の路線において整備前後の時間を比較する必要があるとすると、導入時に個別の試験を実施するとはあると考えると考えられるが、警察庁において年度毎の全国的な調査は行っていないため把握しておらず、今後も把握することは困難。		警察庁
②消防庁では、現場急行支援システムの導入地域等の状況を把握しておらず、各消防本部でも通報を受ける以前の事故発生から覚知するまでの時間は把握することができないため、評価不能であり、今後も把握することは困難。		消防庁
③「消防庁の予算」について、消防は市町村の責任において実施されるものである(消防組織法 第6条)ため、当庁としての予算はない。		消防庁

6. 救助・救急活動の充実
 (1) 救助・救急体制の整備
 コ 緊急通報システム・事故自動通報システムの整備

計画に記載されている概要

・緊急通報システム(HELP)や事故自動通報システム(ACN)の普及及び高度化のための環境整備等

第11次計画における位置付け	重視すべき視点	評価指標		実績データ												増減率(%)	年・年度	備考	担当府省庁				
		種類・名称	単位	H23	H24	H25	H26	H27	H28	H29	H30	R1	R2	R3	R4					R5	R2→R5注	H30→R2→R5注	
		警察庁の予算	百万円	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	警察庁				
		インプット	百万円	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	消防庁				
		国土交通省の予算 自動車事故対策機構運営費交付金	百万円	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	7,180	7,317	7,378	7,453	7,638	9,398	27.4%	11.9%	予算の内 H30から評 価開始	国土交通省
		緊急通報システムの整備 都道府県	都道府県	47	47	47	47	47	47	47	47	47	47	47	47	47	47	47	47	47	0.0%	0.0%	警察庁 消防庁
		アウトプット	千人	310	348	391	447	586	820	1,164	1,660	2,383	3,250	4,722	5,748	7,140	119.7%	141.5%	警察庁 消防庁				
6 (1) コ		事故自動通報システムの自動 車アセスメント評価件数(フ ロー)	台数	-	-	-	-	-	-	-	-	36	10	13	13	16	60.0%	-72.4%	国土交通省				
		緊急通報システムによる公共 機関等への通報数(フロー)	件	644	761	785	800	825	926	999	1,344	2,268	3,867	6,614	9,763	13,711	254.6%	302.3%	警察庁 消防庁				
		1次アウトカム		-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-					
		2次アウトカム		-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-					

注:「R2→R5」は令和2年(度)に対する令和5年(度)の増減割合、「H30→R2→R3→R5」は平成30年～令和2年(度)の平均に対する令和3年～令和5年(度)の増減割合。

種類		該当	内容(事例等)
先端技術の活用推進 きめ細かな対策 地域一体の対策	○	緊急通報システムの普及及び高度化に向けた検討を実施。	
令和3年度から令和5年度までに行った施策を踏まえた評価			
<p>・自動車技術会開催の障害予測による事故自動通報システムの高度化と普遍化に関する検討委員会に参画し、緊急通報システムの普及及び高度化に向けた検討を行った。</p> <p>・事故自動通報システムの普及促進に向けて、自動車アセスメントにおいて令和3年～令和5年度において42件の評価を行った。引き続き事故自動通報システムの普及及び高度化のための環境整備に努めていく。</p>			
備考			
①緊急通報システム(HELP)等からの関係情報の取得は、通信指令システムの一機能として実現されており、本機能に係る予算額のみを切り出すことは困難である。			
②「消防庁の予算」について、消防は市町村の責任において実施されるものである(消防組織法 第6条)ため、当庁としての予算はない。			
③ <small>・事故自動通報システム(ACN)を用いたサービスは、(株)日本緊急通報サービス、ボッシュ(株)、(株)プレミア・エイト等の複数の民間事業者により提供が行われており、全体における契約者数等について消防庁では把握していない。また、それらのサービスを介した通報について、全国の消防本部において必ずしも他の通報と区別して集計を行う仕組みとなっていないため、通報数や救助人数の計上は困難である。</small> <small>・ガイドラインに基づいて警察に対して通報を実施している民間事業者は、現在のところ(株)日本緊急通報サービスに限られていることから、表中の数値は、当該事業者から騰取した数値である。</small>			
④現時点で統計データがなく、第11次期間中は評価できない。ただし、ACN搭載車により、自動的に通報が行われた場合では、事故発生から医師による治療開始までの時間が4分間程度、ACNを発展させた先進事故自動通報システム(AACN)では、17分間程度短縮できると推定されている。 (参考URL) http://www.mlit.go.jp/common/001186413.pdf			
⑤現時点で統計データがなく、第11次期間中は評価できない。ただし、死者数をACN搭載車により年間当たり約70人、AACN搭載車により約280人減らせる可能性があると考えられている。 (出典)一般社団法人日本自動車工業会 (参考URL) http://www.mlit.go.jp/common/001186413.pdf			
			評価府省庁
			警察庁
			消防庁
			国土交通省
			記入府省庁
			警察庁
			消防庁
			消防庁
			警察庁

6. 救助・救急活動の充実 (2) 救急医療体制の整備 ウ ドクターヘリ事業の推進

計画に記載されている概要

・ドクターヘリ配備の全国展開 等

第11次 計画に おける 位置付け	重視すべき 視点	評価指標 種類・名称	単位	実績データ													増減率(%) 注1	年・ 年度	備 考	担当 府省庁	
				H23	H24	H25	H26	H27	H28	H29	H30	R1	R2	R3	R4	R5					
				R2→ R5 注2					R2→ R5 注2												
6 (2) ウ	高齢者 歩行者 子供 高齢者	生活道路 自転車 歩行者 子供	インプット	厚生労働省の予算	2,932	3,688	4,483	4,884	5,014	6,109	6,484	6,638	6,730	6,730	7,516	7,600	8,669	28.8%	18.3%	医療提供 体制推進 事業費補 助金の内 数となる	厚生労働省
				警察庁の予算	15	7	3	1	0.3	3	0.1	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
6 (2) ウ	アウト 1次アウト カム 2次アウト カム	ドクターヘリ配備状況(ストック) ドクターヘリ用警察無線機の整 備台数(ストック) ドクターヘリの出動件数(フ ロー) 心肺停止者の一ヶ月後の生存 率(フロー)	機	32	40	43	44	46	46	51	53	53	53	55	56	56	5.7%	5.0%	4月1日時 点	厚生労働省	
			台	220	272	306	318	322	364	368	368	—	—	—	—	—	—	—	—	R1以降は 調査なし	警察庁
			件	13,006	17,522	20,750	22,741	24,188	25,216	27,910	29,120	29,438	25,324	26,921	集計中	集計中	集計中	—	-3.7%	—	—
			%	11.4%	11.5%	11.9%	12.2%	13.0%	13.3%	13.5%	13.9%	13.9%	12.2%	11.1%	10.3%	11.8%	-3.3%	-17.0%	—	消防庁	

注1: 評価指標の単位が「%」の場合は、「%」の差「%pt」にて計算。
注2: 「R2→R5」は令和2年(度)に対する令和5年(度)の増減割合、「H30→R2→R3→R5」は平成30年～令和2年(度)の平均に対する令和3年～令和5年(度)の増減割合。

種類	該当	内容(事例等)
先端技術の活用推進		
きめ細かな対策		
地域一体の対策		

令和3年度から令和5年度までに行った施策を踏まえた評価

評価府省庁
厚生労働省

全国の救急搬送人数の増加とともに、救命率の向上や後遺症の患者搬送等を目的としたドクターヘリの出動件数も増加している。
今後、地域において必要な救急医療が適時適切に提供できる体制の構築を目指し、診療の効果検証等を進める。

7. 被害者支援の充実と推進
 (2) 損害賠償の請求についての援助等
 イ 損害賠償請求の援助活動等の強化

計画に記載されている概要

・ 救済制度の教示や、交通事故相談活動の推進
 ・ 交通安全活動推進センター・日弁連交通事故相談センター等における交通事故の損害賠償請求についての相談及び援助業務の充実等

第11次計画における位置付け	重視すべき視点	評価指標	実績データ																増減率(%)		備考	担当府省庁	
			種類・名称	単位	H23	H24	H25	H26	H27	H28	H29	H30	R1	R2	R3	R4	R5	R2→R5注	H30→R2→R5注				
7 (2) イ	高齢者・歩行者・自転車・自動車・生活道路	インプット	法務省の予算	百万円	16,554	14,351	12,628	14,607	14,770	14,522	14,807	14,568	14,902	14,847	15,160	15,664	16,823	12.0%	7.1%	①日本司法支援センター運営費交付金の内訳 ②年度 ③年度	法務省		
			警察庁の予算	百万円	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	年度 予算なし	警察庁	
			国土交通省の予算	百万円	570	570	570	570	570	570	570	570	570	571	571	571	570	570	570	-0.2%	-0.1%	国土交通省	
			被害者保護増進等事業費補助金	百万円	16,570	17,863	19,159	20,176	21,033	21,885	22,346	23,371	23,740	24,028	24,056	24,293	24,418	24,418	1.6%	2.3%	法務省		
			法テラスの「契約弁護士」の人数(ストック)	人	6,065	6,355	6,714	6,897	7,128	7,193	7,294	7,440	7,453	7,500	7,525	7,555	7,571	7,571	0.9%	1.2%	法務省		
			アウトプット	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	データなし	警察庁
			交通事故の民事紛争に関する示談あつた業務を弁護士が無料である実施している相談所の数(ストック)	か所	39	39	39	39	39	39	39	39	41	41	42	42	42	42	42	0.0%	0.8%	国土交通省	
			交通事故の民事紛争に関する法律相談を弁護士が無料で実施している相談所の数(ストック)	か所	167	169	162	159	163	155	157	157	157	157	157	156	156	156	156	0.0%	-0.4%	国土交通省	
			交通事故等に関する法律相談援助の件数(フロー)	件	4,994	5,328	5,702	5,849	5,966	6,013	5,477	5,190	4,715	4,169	4,020	3,741	3,297	3,297	-20.9%	-21.4%	法務省		
			交通事故等に関する代理援助の件数(フロー)	件	1,407	1,645	1,744	1,720	1,683	1,561	1,516	1,369	1,109	993	848	742	721	721	-27.4%	-33.4%	法務省		
1次アウトカム	件	5	1	4	4	1	1	0	1	0	0	0	0	0	0	0	-	-	法務省				
	件	2,358	2,386	2,015	1,877	1,660	1,547	1,238	1,279	1,268	1,077	1,126	926	977	977	-9.3%	-16.4%	国土交通省					
	件	40,727	39,780	49,382	50,100	46,422	43,421	39,015	36,910	38,007	31,407	32,538	37,658	38,538	38,538	22.7%	2.3%	国土交通省					

注: 「R2→R5」は令和2年(度)に対する令和5年(度)の増減割合、「H30→R2→R5」は平成30年～令和2年(度)の平均に対する令和3年～令和5年(度)の増減割合。

種類		該当	内容(事例等)
先端技術の活用推進 きめ細かな対策 地域一体の対策			
令和3年度から令和5年度までに行った施策を踏まえた評価			
評価府省庁		法務省	<ul style="list-style-type: none"> 全国の法テラス地方事務所において、法律相談援助、代理援助及び書類作成援助2,311件、書類作成援助2件となっている。また、法テラスでは、交通犯罪の被害者を含む犯罪被害にあわれた方や御家族の方に対し法制度の紹介、適切な相談窓口の案内、弁護士の紹介等の情報提供を行う専門ダイヤル「犯罪被害者支援ダイヤル」を令和4年にフリーダイヤル化し、利用者の経済的負担の軽減及び利用促進に努めた。 交通事故被害者に対する適正かつ迅速な救助の一助とするため、救済制度の教示や交通事故相談活動を積極的に推進した。 昭和42年度から(公財)日弁連交通事故相談センターが行う「自動車事故相談及び示談あっせんセンター」が行う「自動車事故被害者の救済を図るもの」である。本事業では、電話相談により交通事故被害者が気軽に相談できる仕組みを整え、全国に展開した支部を拠点に面接相談とその後相談等を受けられる環境の整備を図り、自動車事故被害者の救済を図ってきた。アウトカムの実績件数は、交通事故被害者の減少に合わせたよう減少傾向が見られる一方、交通事故被害者に遺棄なく周知するための広報や、相談等を利用しやすくなるための相談所の場所・開所時間・相談方法等の充実を図り、相談等を必要としている交通事故被害者が確実に利用できるよう、次期計画においても、引き続き、着実に環境を整備していく必要がある。
配入府省庁		法務省	
備考			
①「運営費交付金」の内数として予算計上されており、同交付金の中から切り分けが困難。			

7. 被害者支援の充実と推進

(3) 交通事故被害者支援の充実強化

ア 自動車事故被害者等に対する援助措置の充実

計画に記載されている概要

・独立行政法人自動車事故対策機構による、交通遺児等や自動車事故によって後遺障害を負った被害者等への支援
 ・自動車事故による被害者をめぐる各種社会的資源やその生活実態の把握を進め、必要な支援策の具体化に向けた調査研究

第11次 計画に おける 位置付け	重弱すべき 視点	評価指標	実績データ													備考	担当 府省庁				
			種類・名称	単位	H23	H24	H25	H26	H27	H28	H29	H30	R1	R2	R3			R4	R5	増減率(%) 注1	年・ 年度
					0	0	0	0	0	0	0	0	375	392	304			0	0		
	生活 歩行 高年齢者	(ア) 交通遺児等に対する生活資金貸付けに対する援助 国土交通省の予算 被害者保護増進等事業費補助 金	百万円	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	年度	国土交通省		
	自動車 事故者	生活資金貸付を受ける交通遺 児等の割合(フロー)	%	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	年度	国土交通省		
		(イ) 療護施設の設置・運営に向けた取組みの推進 国土交通省の予算 (独)自動車事故対策機構施設 整備費補助金	百万円	380	379	405	404	543	476	76	168	147	359	441	616	340.0%	211.2%	年度	国土交通省		
		自動車事故によって重度の後 遺障害(遷延性意識障害)を 負った被害者の治療・看護を専 門に行う療護施設の利用者数 (フロー)	人	240	233	231	239	237	244	242	236	242	236	228	228	-5.8%	-1.5%	年度	国土交通省		
		(ウ) 被害者に対する介護料の支給等の推進 国土交通省の予算 被害者保護増進等事業費補助 金	百万円	3,206	3,280	3,296	3,312	3,376	3,353	3,317	3,288	3,913	3,945	4,095	4,127	5.0%	9.3%	年度	国土交通省		
		自動車事故によって重度の後 遺障害を負った被害者のうち介 護料を受給している被害者の 割合(フロー)	%	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	年度	国土交通省		
		1次アウト カム	件	99	110	134	172	204	237	269	296	327	341	343	345	1.2%	6.7%	年度	国土交通省		
		(エ) 介護料受給者への相談・情報提供等の充実強化 国土交通省の予算 被害者保護増進等事業費補助 金	百万円	3,203	3,280	3,298	3,312	3,376	3,353	3,317	3,288	3,913	3,929	4,095	4,127	5.0%	9.3%	年度	国土交通省		
7 (3)ア		介護料受給者の相談件数(ス トック)	件	1,940	2,139	2,296	2,577	2,781	3,083	3,216	3,289	3,380	3,541	4,120	4,011	13.3%	19.7%	年度	国土交通省		

(オ) 交通遺児に対する一定水準の育成給付金																			
インプット	108	101	87	64	23	20	20	20	22	20	24	23	27	27	16.7%	12.5%	年度	国土交通省	
国土交通省の予算																			
被害者保護増進等事業費補助金																			
アウトプット																			
育成給付金の給付を受けている交通遺児の割合(フロー)																			
(カ) 「介護者など後」に備えた環境整備の推進																			
インプット																			
国土交通省の予算																			
開業準備段階や開業後障害福祉サービス等報酬を得られるまでの間における資金繰りの支援を受けた障害者支援施設・グループホームの件数(フロー)																			
対前年比での資金改善や求人広告費、介護機器の導入経費等の支援を受けた障害者支援施設・グループホームの件数(フロー)																			
1次アウトカム																			
補助を受けた障害者支援施設・グループホームにおける事故被害者の受入人数(フロー)																			
(キ) 自動車事故による被害者をめぐる支援策の具体化に向けた調査研究																			
インプット																			
国土交通省の予算																			
被害者保護増進等事業委託費																			
自動車事故による被害者をめぐる各種社会的資源やその生活実態の把握と必要な支援策の具体化に向けた調査研究の件数(フロー)																			
アウトプット																			
自動車事故による被害者をめぐる各種社会的資源やその生活実態の把握と必要な支援策の具体化に向けた調査研究の件数(フロー)																			

注1: 評価指標の単位が「%」のものは、「%」の差「%pt」にて計算。

注2: 「R2→R5」は令和2年(度)に対する令和5年(度)の増減割合、「R30→R2→R3→R5」は平成30年～令和2年(度)の平均に対する令和3年～令和5年(度)の増減割合。

種類	該当	内容(事例等)															評価府省庁				
先端技術の活用推進																					
さめ細かな対策																					
地域一体の対策																					
令和3年度から令和5年度までに行った施策を踏まえた評価																					
交通遺児等や自動車事故によって後遺障害を負った被害者等への経済的・精神的支援を適切に行うとともに具体化に向けた支援策の調査研究・周知を実施した。調査研究の結果、自動車事故被害者が今後必要としている支援策を新たに充実した。																					
自動車事故発生件数の推移と同様に自動車事故被害者数も減少傾向にあるが、次期計画においても自動車事故被害者が必要とする支援を確実に実施できるよう、引き続き支援内容や周知方法等について検討を進める。																					
																					国土交通省

令和3年度から令和5年度までに行なった施策を踏まえた評価		評価府省庁
<ul style="list-style-type: none"> ・法務省においては、被害者参加制度や被害者参加旅費等支給制度等、犯罪被害者保護・支援のための制度について分かりやすく解説した犯罪被害者等向けパンフレット「犯罪被害者の方々へ」を作成し、検察庁においては、交通事故被害者等から事情聴取する際に手渡すとともに、ウェブサイト上への掲載や各種イベントで配布するなどした。引き続き、同様の施策を実施する。 ・検察職員に対し、経験年数等に応じた各種研修等において、犯罪被害者支援に携わっている学識経験者等による、被害者対応の在り方や犯罪被害者等の現状等についての講義を実施するなどした。引き続き、同様の施策を実施する。 ・検察庁においては、過失運転致死傷を含む一定の犯罪の被害者等に対し、前記記載のとおり被害者参加制度を周知・教示しているほか、裁判所により参加が許された場合には、被害者参加人等が適正な訴訟行為を行えるよう、検察官が密接なコミュニケーションを葆ち、必要な説明を行うなど、同制度の適切な運用に努めた。 ・全国の保護観察所に、被害者担当官及び被害者担当保護司を配置し、被害者等からの相談に応じて、仮釈放等審理における被害者等の意見等聴取制度など更生保護における被害者等のための制度の利用の手助けをするほか、必要な関係機関等を紹介するなどの相談・支援を実施しており、引き続き実施していく。 ・更生保護官署職員に対し、研修において、被害者等や被害者支援団体による講義を実施し、被害者等の置かれている現状や心情などについて理解を深めるよう努めており、引き続き取り組んでいく。 ・交通事故被害者等に対して、交通事故の概要、捜査経過等の情報を提供するとともに、刑事手続の流れ等をまとめた「交通事故被害者の手引」を作成し、活用した。また、各都道府県警察本部の交通捜査担当課に設置した被害者連絡調整官等が、各警察署で実施する被害者連絡について指導を行ったほか、自ら被害者連絡を実施するなどして組織的な対応を図るとともに、職員に対し交通事故被害者等の心情に配慮した対応について徹底を図った。 ・交通事故被害者等の支援の充実を図ることを目的として「交通事故被害者サポート事業」を実施し、自助グループ運営・連絡会議、自治体や被害者支援センター等の関係団体間の連携強化を図るための意見交換会などを行った。 ・交通事故被害者サポート事業の一環として、交通事故で家族を亡くしたことも支援に向けて広く情報を発信するため、一般の方も聴講が可能な「交通事故で家族を亡くしたことも支援に関するシンポジウム」を開催した。 	<p>法務省</p> <p>法務省</p> <p>法務省</p> <p>法務省</p> <p>法務省</p> <p>警察庁</p> <p>警察庁</p> <p>警察庁</p>	
備考		記入府省庁
①「被害者支援の充実と推進」に係る警察庁予算は、「交通事故被害者サポート事業」(平成28年度に内閣府から事務移管)の予算を計上したものであるため。	警察庁	
②「被害者等通知制度の件数」は、交通事故に限らず、刑事事件全般の被害者、目撃者等を対象とし、その希望に応じた件数の総数であり、本調査の対象とする範囲を大きく超えたものであることから、正確な評価指標にはならないもの(アウトカム以降のプロセスと連動しないもの)、交通安全基本計画上の一施策の実績値という観点からアウトプット欄に記載するもの。	法務省	
③公共交通事故被害者等関連予算は、主に事故発生時の駆けつけ費用や公用携帯維持費等として計上されているものであり、「交通事故被害者等の心情に配慮した対策の推進」に関するアウトプットを設定することは困難である。	国土交通省	

8. 研究開発及び調査研究の充実
 (1) 道路交通の安全に関する研究開発及び調査研究の推進
 ア ITSに関する研究開発の推進
 (ウ) 交通管理の最適化

計画に記載されている概要

・交通流・量の積極的かつ総合的な管理を行い、交通の安全性・快適性の向上と環境の改善を図るための研究開発

第11次計画における位置付け	重視すべき視点	評価指標		実績データ												増減率(%) 注1	年・年度	備考	担当府省庁					
		種類・名称	単位	H23	H24	H25	H26	H27	H28	H29	H30	R1	R2	R3	R4					R5	R2→R5注2	H30→R2→R3→R5注2		
8(1)ア(ウ)	高齢者・歩行者・自転車利用者	インプット	警察庁の予算	百万円	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	30	30	84	38	68.9%	警察装備 費の内数、 ①	警察庁	
		アウト	公共車両優先信号制御の効果的な運用に向けた研究開発数	件	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1	1	0	0	-66.7%	①	警察庁
			車両の動態把握等による業務車両等の効率的運用を支援する手法の研究開発数	件	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
8(1)ア(ウ)	高齢者・歩行者・自転車利用者	アウト	交通規制情報のデータ精度向上等に関する研究開発数	件	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1	1	1	0	-100%	-33.3%	①	警察庁
			ビッグデータ、AIや新たな通信方式等を活用した交通管制システムの研究開発に関する報告書の数	件	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1	1	1	1	0%	0%	令和5年度 まで実施、 ①
		1次アウトカム	公共車両優先信号制御の効果的な運用に向けた研究開発のうち研究成果が出た割合	%	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	0%	100%	100%	100%	100%	100%	100%
8(1)ア(ウ)	高齢者・歩行者・自転車利用者	1次アウトカム	車両の動態把握等による業務車両等の効率的運用を支援する手法の研究開発のうち研究成果が出た割合	%	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
			交通規制情報のデータ精度向上等に関する研究開発のうち研究成果が出た割合	%	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	100%	100%	100%	100%	0%	0%	①
8(1)ア(ウ)	高齢者・歩行者・自転車利用者	1次アウトカム	ビッグデータ、AIや新たな通信方式等を活用した交通管制システムの研究開発の結果を反映した交通管制センターの割合	%	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
				%	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-

施策名	8. 研究開発及び調査研究の充実
	(1) 道路交通の安全に関する研究開発及び調査研究の推進 イ 高齢者の交通事故防止に関する研究の推進

計画に記載されている概要(第11次交通安全基本計画P82~83)

・道路を利用する高齢者及び高齢運転者の交通行動特性を踏まえた効果的な交通事故防止対策の立案に関する研究等

第11次計画における位置付け	重視すべき視点	評価指標	実績データ											増減率(%)	備考	担当府省庁							
			種類・名称	単位	H23	H24	H25	H26	H27	H28	H29	H30	R1				R2	R3	R4	R5	R2→R5注	H30→R2→R5注	
8(1)イ	○	インプット	内閣府の予算	百万円	0	0	0	0	0	0	0	0	10	10	12	12	0	0	-100%	-62.5%	高齢者の交通安全に係る調査研究の予算	内閣府	
			警察庁の予算	百万円	0	0	0	0	0	10	23	42	50	27	12	0	0	0	-100%	-89.9%	高齢者の交通安全防止に係る調査研究の予算	警察庁	
			内閣府による研究テーマの件数(フロー)	件	0	0	0	0	0	0	0	0	1	1	1	0	1	0	0	0%	-33.3%	高齢者の交通安全に係る調査研究	内閣府
			警察庁による研究テーマの件数(フロー)	件	0	0	0	0	0	1	3	2	1	1	0	0	0	0	0	-100%	-83.3%	高齢者の交通安全防止に係る調査研究	警察庁

注:「R2→R5」は令和2年(度)に対する令和5年(度)の増減割合、「H30→R2→R5」は平成30年～令和2年(度)の平均に対する令和3年～令和5年(度)の増減割合。

種類	該当	内容(事例等)
先端技術の活用推進		
きめ細かな対策		
地域一体の対策		

令和3年度から令和5年度までに行った施策を踏まえた評価		評価府省庁
・高齢者の交通安全対策に関する調査(令和3年度)の進展に伴い、交通事故死者数の全体に占める高齢者の割合が高まっていることから、特に高齢者の交通安全の向上に資するため、自家用車を利用する場合と公共交通機関を利用する場合の経済的負担額の比較、高齢運転者が安全に運転を続けるための教育プログラムの作成などを実施した。		内閣府
・限定条件付免許制度の在り方に関する調査研究(令和3年度)の進展に伴い、限定条件付免許制度の在り方についての検討に資するため、国内及び諸外国における交通事故の防止や被害軽減に資すると考えられる先進安全技術や車両の開発動向、普及状況等を調査するとともに、これらの先進安全技術や車両に係る交通事故実態に関する調査・分析を実施した。		警察庁

施策名	8. 研究開発及び調査研究の充実
	(1) 道路交通の安全に関する研究開発及び調査研究の推進 オ 安全な自動運転を実用化するための制度の在り方に関する調査研究

計画に記載されている概要	
・従来の「運転者」の存在を前提としない場合における交通ルールにおける安全性的担保方策等の検討 ・自動運転システムがカバーできない事態が発生した場合の安全性的担保方策等の検討	

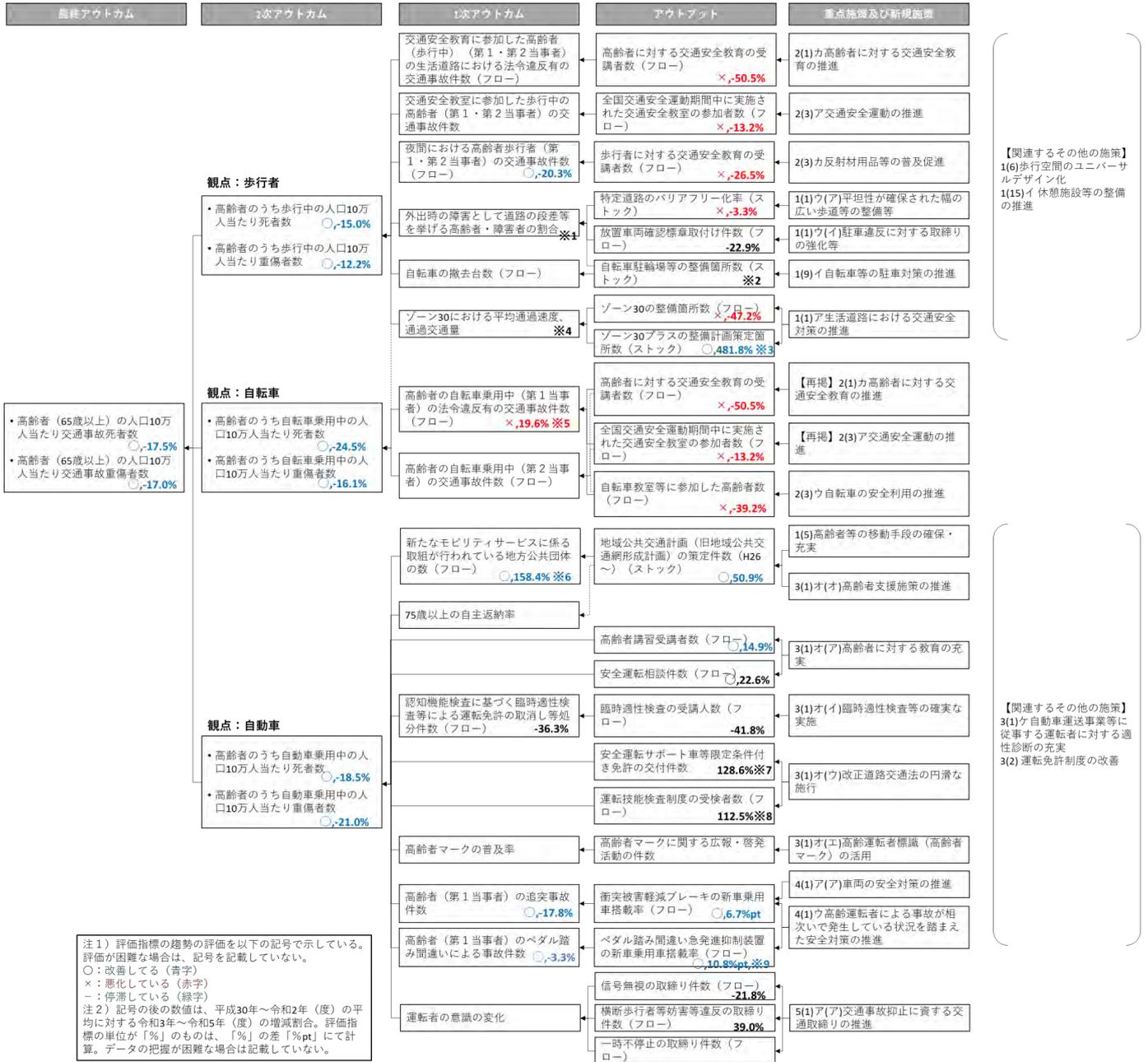
第11次計画における位置付け	重視すべき視点	評価指標		実績データ												増減率(%)	備考	担当府省庁		
		種類・名称	単位	H23	H24	H25	H26	H27	H28	H29	H30	R1	R2	R3	R4				R5	R2→R5注
8 (1) オ	高齢者 歩行者 子供 自転車 生活道路	インプット	警察庁の予算	百万円	-	-	-	-	-	20	20	17	29	29	26	26	26	4.0%	自動運転の実現に向けた調査研究に要する経費 H28から実施	警察庁
		アウトプット	調査研究の実施件数(フロー)	件	-	-	-	-	1	1	1	1	1	1	1	1	1	0.0%	H27から実施開始	警察庁
		アウトプット	海外調査研究の訪問回数(フロー)	か国	-	-	-	-	3	3	3	6	0	0	0	0	0	0	0.0%	H28から集計開始
			「自動運転の公道実証実験に係る道路使用許可基準」に基づいて実施された実証実験の件数(フロー)	件	-	-	-	-	-	7	9	7	14	17	20	31	121.4%	H29から集計開始	警察庁	
			1次アウトカム	国際的な議論の場でのプレゼンスの向上	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	定量的に示すことは困難	警察庁

注:「R2→R5」は令和2年(度)に対する令和5年(度)の増減割合、「H30→R3→R5」は平成30年～令和2年(度)の平均|に対する令和5年(度)の増減割合。

種類	該当	内容(事例等)
先端技術の活用推進		
きめ細かな対策		
地域一体の対策		

令和3年度から令和5年度までに行った施策を踏まえた評価		評価府省庁
<ul style="list-style-type: none"> 平成27年度以降毎年度、有識者会議を開催して法制度面を含む各種課題の検討を行った。令和3年度に開催した「自動運転の実現に向けた調査検討委員会」における検討結果を踏まえ、令和4年4月、SAEレベル4に相当する、運転車がない状態での無人自動運転のみの無人自動運転の遠隔監視における遠隔監視のみの無人自動運転サービスの急頭を念頭に置いた許可制度の創設等を内容とする道路交通法の一部を改正する法律が成立し、令和5年4月1日から施行された。 令和4年5月、自動運転システムへの情報提供等の在り方に関する検討会を開催し、自動運転システムにおける信号情報及び交通規制情報の活用方法や提供方法、これらの情報提供に係る費用負担の在り方等について専門家と共に検討を行い、令和5年3月に報告書を取りまとめて公表した。 道路交通安全グローバルフォーラム(WP.1)や、ITS世界会議、SIP-adusワークショップ、ITSに係る欧州・米国・日本の三極会議等に積極的に参画し、自動運転に関する諸外国における議論の動向を把握するとともに、我が国における取組を説明するなど各国担当者との緊密な意見交換に努めている。 	<p>警察庁</p> <p>警察庁</p> <p>警察庁</p>	

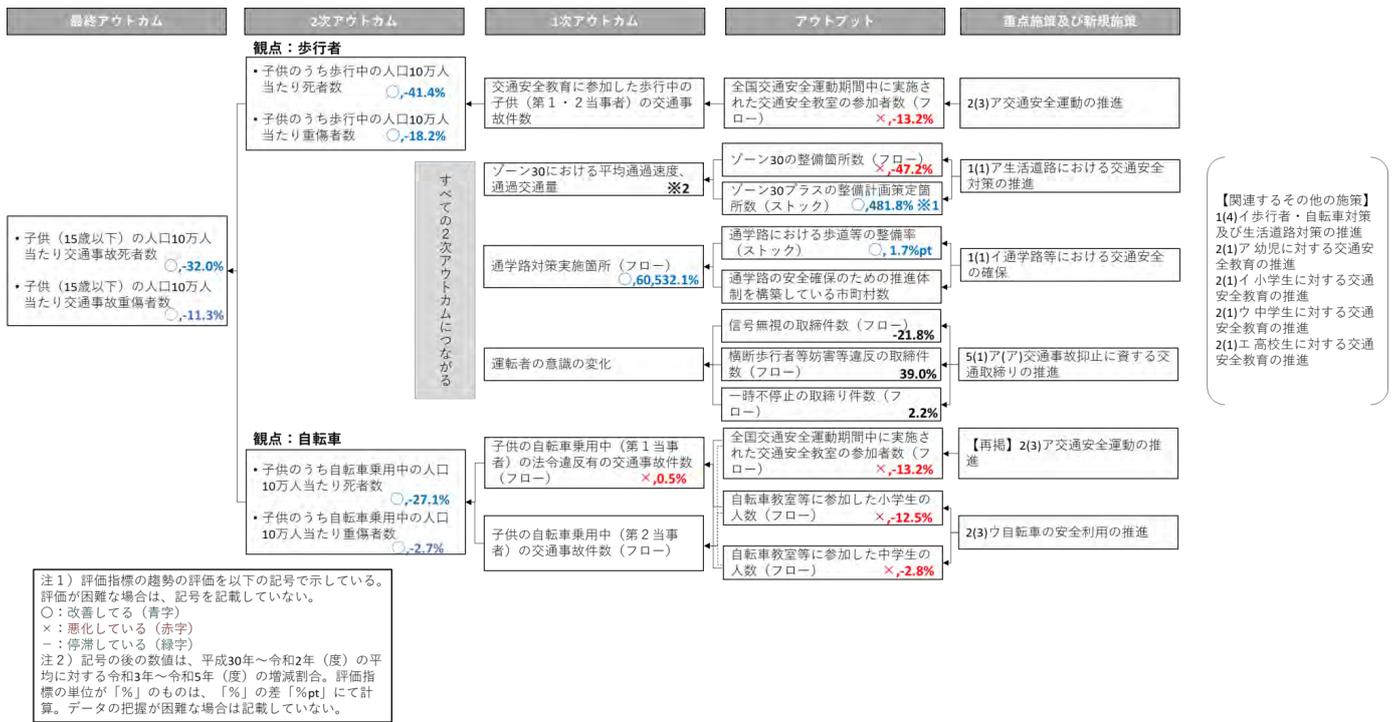
重視すべき視点「高齢者」に関する試行版ロジックモデル



- ※1 「高齢者の日常生活に関する意識調査」にて5年に一度調査。令和元年度は未実施のためデータが取得できない。
- ※2 2年ごとの調査。
- ※3 ゾーン30 プラスは令和3年8月より開始しているため、増減率は令和3年（施策開始から概ね1年経過した令和4年7月末現在の値）に対する令和5年の増減率を示している。令和5年度末のゾーン30の整備箇所数は4,358箇所、ゾーン30プラスの整備計画策定箇所数は192箇所、うち整備箇所数は128箇所。
- ※4 令和3年度末までに全国で整備したゾーン30（4,187地区）において、整備前年度の1年間と整備翌年度の1年間における死亡重傷事故発生件数を比較したところ、29.2%減少しており、そのうち対歩行者・自転車事故も26.5%減少するなど、交通事故抑止及びゾーン内における自動車の通過速度の抑制に効果があることが確認された。（出典：令和6年版交通安全白書p77）
- また、物理的デバイスの設置による効果として、各地（36都道府県）で設置したスムーズ横断歩道（ハンブと横断歩道を組み合わせた構造物）の設置効果検証結果として、30km/hを超えて走行する自動車の割合が設置前と比較して19%減少した。（出典：警察庁交通局「生活道路におけるゾーン対策「ゾーン30」「ゾーン30プラス」の概要」令和5年5月）
- ※5 高齢者の自転車乗用中（第1当事者）の法令違反有の交通事故件数の上位は、「安全運転義務違反」（増減率38.8%）、「指定場所一時不停止等」（同-18.4%）、「交差点安全進行義務違反」（同11.8%）、「信号無視」（同-17.1%）であり、特に「安全運転義務違反」に課題がある。
- ※6 令和2年度から調査を開始しているため、令和2年度に対する令和5年度の増減率を示している。
- ※7 「安全運転サポート車等限定条件付き免許」は令和4年5月より開始しているため、令和4年に対する令和5年の増減率を示している。
- ※8 「運転技能検査」は令和4年5月より開始しているため、令和4年に対する令和5年の増減率を示している。
- ※9 令和4年のペダル踏み間違い急発進抑制装置の新車乗用車搭載率は94.8%。

- 【ロジックモデルに位置づかなかった施策】
- 重点施策及び新規施策
 - 3(4)エ 超高齢社会におけるユニバーサルサービス連携強化を踏まえた事故の防止対策
 - 4(1)ア(イ) 道路運送車両の保安基準の拡充・強化
 - 4(2)イ 安全な無人自動運転移動サービス車両の実現に向けた取組の促進
 - 8(1)イ 高齢者の交通事故防止に関する研究の推進
 - その他の施策
 - 2(3)ク(ア) 広範・集中的なキャンペーンの実施
 - 2(3)ク(イ) きめ細かな広報の充実
 - 2(3)ケ(ア) 高齢者に係る広報啓発活動等

重視すべき視点「子供」に関する試行版ロジックモデル

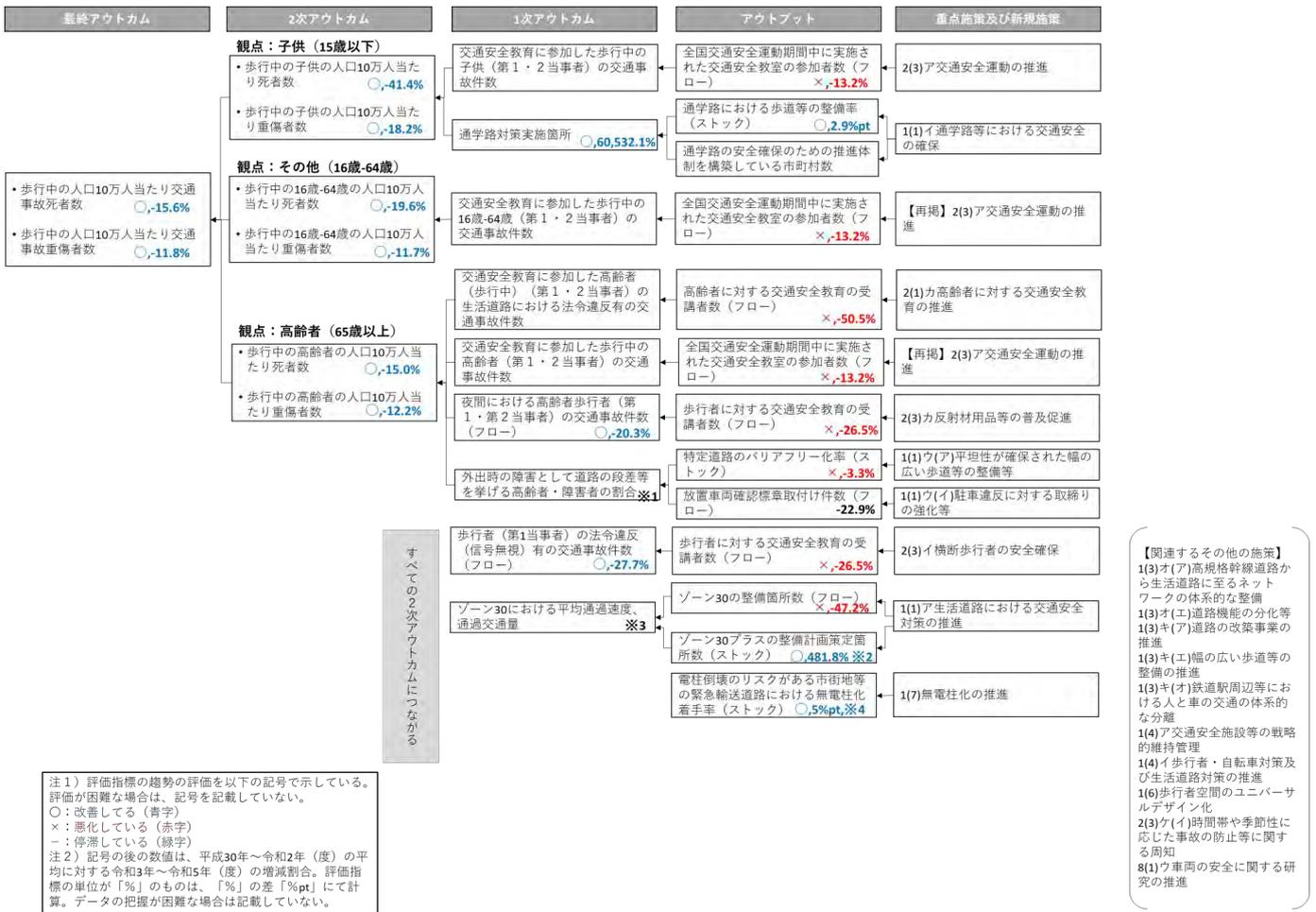


※1 ゾーン 30 プラスは令和3年8月より開始しているため、増減率は令和3年（施策開始から概ね1年経過した令和4年7月末現在の値）に対する令和5年の増減率を示している。令和5年度末のゾーン30の整備箇所数は4,358箇所、ゾーン30プラスの整備計画策定箇所数は192箇所、うち整備箇所数は128箇所。

※2 令和3年度末までに全国で整備したゾーン30（4,187地区）において、整備前年度の1年間と整備翌年度の1年間における死亡重傷事故発生件数を比較したところ、29.2%減少しており、そのうち対歩行者・自転車事故も26.5%減少するなど、交通事故抑止及びゾーン内における自動車の通過速度の抑制に効果があることが確認された。（出典：令和6年版交通安全白書 p77）

- 【ロジックモデルに位置づかなかった施策】**
- 重点施策及び新規施策
 - 4(3)自動車アセスメント情報の提供等
 - 5(3)ア 暴走族追放気運の高揚及び家庭、学校等における青少年の指導の充実
 - 6(1)ウ 自動体外式除細動器の使用も含めた心肺蘇生法等の応急手当の普及啓発活動の推進
 - その他の施策
 - 1(15)ウ 子供の遊び場等の確保
 - 2(1)ケ 交通事故犯被收容者に対する教育活動等の充実
 - 2(3)オ チャイルドシートの正しい使用の徹底
 - 2(3)ク(ア) 広範・集中的なキャンペーンの実施
 - 2(3)ク(イ) きめ細かな広報の充実

重視すべき視点「歩行者」に関する試行版ロジックモデル



注1 評価指標の趨勢の評価を以下の記号で示している。評価が困難な場合は、記号を記載していない。
 Δ ：改善している（青字）
 \times ：悪化している（赤字）
 $-$ ：停滞している（緑字）
 注2 記号の後の数値は、平成30年～令和2年（度）の平均に対する令和3年～令和5年（度）の増減割合。評価指標の単位が「%」のものは、「%」の差「%pt」にて計算。データの把握が困難な場合は記載していない。

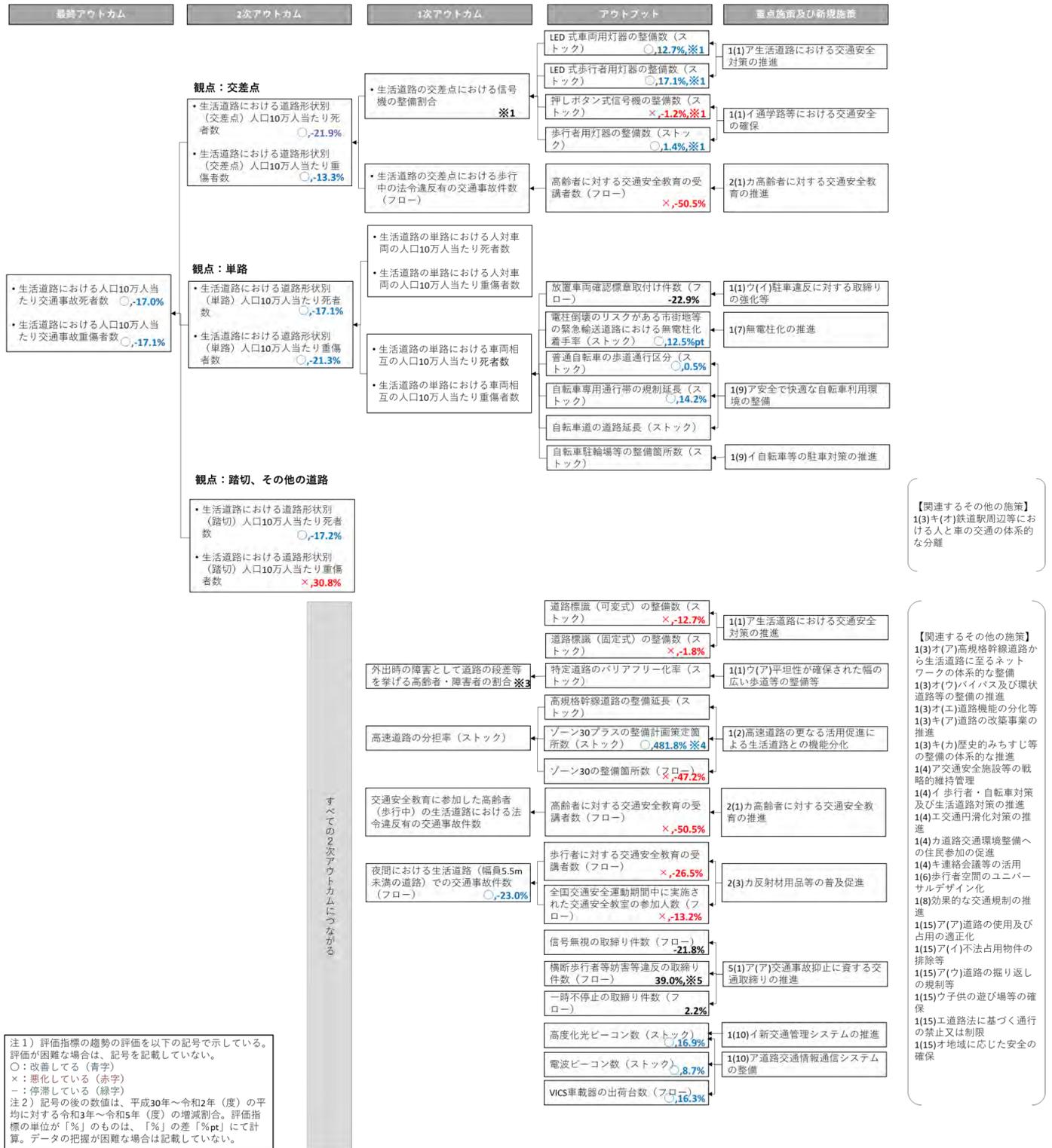
- ※1 「高齢者の日常生活に関する意識調査」にて5年に一度調査。令和元年度は未実施のためデータが取得できない。
- ※2 ゾーン30プラスは令和3年8月より開始しているため、増減率は令和3年（施策開始から概ね1年経過した令和4年7月末現在の値）に対する令和5年の増減率を示している。令和5年度末のゾーン30の整備箇所数は4,358箇所、ゾーン30プラスの整備計画策定箇所数は192箇所、うち整備箇所数は128箇所。
- ※3 令和3年度末までに全国で整備したゾーン30（4,187地区）において、整備前年度の1年間と整備翌年度の1年間における死亡重傷事故発生件数を比較したところ、29.2%減少しており、そのうち対歩行者・自転車事故も26.5%減少するなど、交通事故抑止及びゾーン内における自動車の通過速度の抑制に効果があることが確認された。（出典：令和6年版交通安全白書 p77）
- ※4 令和元年度から着手率を算出しているため、増減率は令和2年度に対する令和5年度の増減率を示している。

【ロジックモデルに位置づかなかった施策】
 ○重点施策及び新規施策
 4(1)ア(イ)道路運送車両の保安基準の拡充・強化

重視すべき視点「自転車」に関する試行版ロジックモデル



重視すべき視点「生活道路」に関する試行版ロジックモデル



- ※1 生活道路以外の信号機も含む(生活道路とそれ以外を区別することが困難)。
- ※2 2年ごとの調査。
- ※3 「高齢者の日常生活に関する意識調査」にて5年に一度調査のためデータが取得できない。
- ※4 ゾーン 30 プラスは令和3年8月より開始しているため、増減率は令和3年(施策開始から概ね1年経過した令和4年7月末現在の値)に対する令和5年の増減率を示している。令和5年度末のゾーン30の整備箇所数は4,358箇所、ゾーン30プラスの整備計画策定箇所数は192箇所、うち整備箇所数は128箇所。
- ※5 JAFによると、信号機が設置されていない横断歩道を通過する車両を対象(7,540台)とした調査において、歩行者が渡ろうとしている場面で一時停止した車は3,003台(39.8%)となり、約6割の自動車が進まない結果となった(出典：JAF「信号機のない横断歩道での歩行者横断時における車の一時停止状況全国調査(2022年調査結果)」)

【ロジックモデルに位置づけなかった施策】

- 重点施策及び新規施策
- 1(10)エETC2.0の展開
- 1(10)オ道路運送事業に係る高度情報化の推進
- 1(12)ア災害に備えた道路の整備
- 1(12)イ災害に強い交通安全施設等の整備
- 1(12)ウ災害発生時における交通規制
- 1(12)エ災害発生時における情報提供の充実

