

アウト プット	<p>「<u>自動車運送事業に係る交通事故要因分析検討会</u>」を開催し、<u>要因分析及び再発防止策の検討を実施</u></p> <p>交通事故の傾向を把握するためマクロデータ分析</p> <p>交通事故の傾向を踏まえた特定テーマの安全対策の検討</p> <ul style="list-style-type: none"> ・平成20年度：タクシーと二輪車等との事故防止 ・平成21年度：事業用自動車の運転者の健康に起因する事故防止 ・平成22年度：乗合バスの車内事故防止 ・平成23年度：トラックの追突事故防止 ・平成24年度：過労運転による事故防止 ・平成25年度：過労運転に起因する事故及び突発的な体調変化に起因する事故防止 <p>社会的影響の大きい事件事例の詳細調査・分析</p> <ul style="list-style-type: none"> ・毎年度10件程度を実施 <p style="text-align: right;">出典：国土交通省資料</p>
------------	---

E)国際海上コンテナの陸上輸送にかかる安全対策（（6）イ）＜事故防止対策＞

考え方	国際海上コンテナの特殊性を踏まえた、総合的な陸上輸送にかかる安全対策を検討し、ガイドライン等として取りまとめることにより、事故削減に寄与する。								
評価	「国際海上コンテナの陸上における安全輸送ガイドライン」及び「国際海上コンテナの陸上における安全輸送マニュアル」を本年6月に改訂・策定し、8月より運用を開始したところであり、今後、事故件数等の削減に寄与するものと期待される。								
中間 アウト カム	<p><u>輸出入コンテナ車両の転覆・転落、路外逸脱事故件数</u></p> <table border="1" style="margin-left: auto; margin-right: auto;"> <thead> <tr> <th>平成22年</th> <th>平成23年</th> <th>平成24年</th> <th>平成25年</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>14件・1人</td> <td>11件・1人</td> <td>10件・2人</td> <td>12件・1人</td> </tr> </tbody> </table> <p style="text-align: center;">事故件数・死者数</p> <p style="text-align: right;">出典：国土交通省資料</p>	平成22年	平成23年	平成24年	平成25年	14件・1人	11件・1人	10件・2人	12件・1人
平成22年	平成23年	平成24年	平成25年						
14件・1人	11件・1人	10件・2人	12件・1人						
アウト プット	<p><u>国際海上コンテナトレーラー内の貨物の適切な積付け・固定方法に係る調査等を実施し、「国際海上コンテナの陸上における安全輸送ガイドライン」及び「国際海上コンテナの陸上における安全輸送マニュアル」を改訂・策定。</u></p> <ul style="list-style-type: none"> ・国際海上コンテナの特殊性に起因する事故防止のため、平成22年度から平成23年度にかけて、是正すべきコンテナの偏荷重の目安の設定等に関する調査、輸入貨物について偏荷重状態を判断しうる実践的手法に関する調査を実施し、平成24年度は国際海上コンテナトレーラー内の貨物の適切な積付け・固定方法に係る調査等を実施。 ・これらの調査結果を踏まえ、平成25年6月に、「国際海上コンテナの陸上における安全輸送ガイドライン」及び「国際海上コンテナの陸上における安全輸送マニュアル」を改訂・策定。 <p style="text-align: right;">出典：国土交通省資料</p>								

4) 車両の安全性の確保

A) 先進安全自動車の開発・普及の促進（（1）ア，イ）＜事故防止対策＞

a) 道路運送車両の保安基準の拡充・強化等

※第1項「高齢者の安全確保」に記載

b) 先進安全自動車（ASV）の開発・実用化・普及の促進

考え方	ASV 技術のうち衝突被害軽減ブレーキ等の実用化段階にある ASV 技術については、補助制度の拡充，技術指針の策定，ASV 技術の効果評価の実施等により普及促進を図ることにより、事故削減に寄与する。														
評価	衝突被害軽減ブレーキの普及の促進により、交通事故死者数削減に寄与したと考えられる。														
中間アウトカム	<u>交通事故死者数</u> <table border="1" style="margin: 10px auto;"> <thead> <tr> <th>平成 21 年度</th> <th>平成 22 年度</th> <th>平成 23 年度</th> <th>平成 24 年度</th> <th>平成 25 年度</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>4,968 人</td> <td>4,922 人</td> <td>4,663 人</td> <td>4,411 人</td> <td>4,373 人</td> </tr> </tbody> </table> <p style="text-align: right;">出典：国土交通省資料</p>					平成 21 年度	平成 22 年度	平成 23 年度	平成 24 年度	平成 25 年度	4,968 人	4,922 人	4,663 人	4,411 人	4,373 人
平成 21 年度	平成 22 年度	平成 23 年度	平成 24 年度	平成 25 年度											
4,968 人	4,922 人	4,663 人	4,411 人	4,373 人											
アウトプット	<u>大型自動車の衝突被害軽減ブレーキの装着率</u> <table border="1" style="margin: 10px auto;"> <thead> <tr> <th>平成 21 年度</th> <th>平成 22 年度</th> <th>平成 23 年度</th> <th>平成 24 年度</th> <th>平成 25 年度</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>4.3%</td> <td>16.2%</td> <td>43.8%</td> <td>54.4%</td> <td>54.4%</td> </tr> </tbody> </table> <p>※1年間に生産される大型自動車（車両総重量8トン超の大型貨物車）のうち、衝突被害軽減ブレーキが装着される車両台数の割合</p> <p style="text-align: right;">出典：国土交通省資料</p>					平成 21 年度	平成 22 年度	平成 23 年度	平成 24 年度	平成 25 年度	4.3%	16.2%	43.8%	54.4%	54.4%
平成 21 年度	平成 22 年度	平成 23 年度	平成 24 年度	平成 25 年度											
4.3%	16.2%	43.8%	54.4%	54.4%											

B) 車両の安全性等に関する日本工業規格の整備（（1）ウ）＜事故防止対策＞

考え方	車両の安全性等に関する ITS 関連の日本工業規格の整備により、運転者の運転負荷の軽減や利便性の向上等を図る運転者支援技術の品質改善・普及等を実現し、交通事故の削減に寄与する。
評価	<p>過去 5 年間に制定・改正した車両の安全性等にかかわる ITS 関連の日本工業規格が 5 件制定・改正されている。</p> <p>規格制定・改正数から死傷事故率を直接的に導出できるものではないため、規格の整備による最終アウトカム指標（道路交通における死傷事故率）への影響を直接的に説明することは困難であるが、今後の事故削減への寄与が期待される。</p>

アウト プット	<p><u>車両の安全性等に関する ITS に関連する規格整備状況</u></p> <p><平成 21 年度></p> <ul style="list-style-type: none"> ・ D0805 高度道路交通システム - 車線変更意思決定支援システム - 性能要件及び試験方法 [制定] <p><平成 22 年度></p> <ul style="list-style-type: none"> ・ D0806 高度道路交通システム - 低車速追従 (L S F) システム - 性能要求事項及び試験手順 [制定] ・ D0807 高度道路交通システム - 全車速域アダプティブ・クルーズコントロール (F S R A) システム - 性能要求事項及び試験手順 [制定] <p><平成 23 年度></p> <ul style="list-style-type: none"> ・ D0801 高度道路交通システム - アダプティブ・クルーズコントロールシステム (A C C) - 性能要求事項及び試験手順 [改正] ・ D0803 高度道路交通システム - 低速域周辺障害物警報 (M A L S O) - 性能要件及びその試験手順 [改正] <p style="text-align: right;">出典：経済産業省資料</p>
------------	---

C)自動車点検整備の充実 ((3) ウ) <事故防止対策>

a)自動車ユーザーによる保守管理の徹底

考え方	自動車点検整備の充実、不正改造車の排除等の車両安全対策により、自動車ユーザーによる保守管理の徹底を図り、自動車の不具合発生を未然に防ぐことにより、整備不良に起因する事故削減に寄与する。								
評価	<p>自動車点検整備推進運動等により、自動車ユーザーに保守管理の重要性を周知するとともに、街頭検査等において、不正改造車や整備不良車の排除に努めている。</p> <p>整備不良に起因する事故件数は、年によって変動があるものの、5年前と比較すると約1割増加している。これらの取組みのより一層の推進が必要と考えられる。</p>								
中間 アウト カム	<p><u>整備不良に起因する事故件数</u></p> <table border="1" style="margin-left: auto; margin-right: auto;"> <thead> <tr> <th>平成 21 年度</th> <th>平成 22 年度</th> <th>平成 23 年度</th> <th>平成 24 年度</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td style="text-align: center;">623 件</td> <td style="text-align: center;">741 件</td> <td style="text-align: center;">764 件</td> <td style="text-align: center;">827 件</td> </tr> </tbody> </table> <p style="text-align: right;">出典：国土交通省資料</p>	平成 21 年度	平成 22 年度	平成 23 年度	平成 24 年度	623 件	741 件	764 件	827 件
平成 21 年度	平成 22 年度	平成 23 年度	平成 24 年度						
623 件	741 件	764 件	827 件						
アウト プット	<p><u>自動車使用者の保守管理意識を高揚するための施策</u></p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 9月、10月を強化月間とした「自動車点検整備推進運動」の実施 ・ 6月を強化月間とした「不正改造車を排除する運動」を実施 ・ 年間を通じて全国で街頭検査を実施 等 <p style="text-align: right;">出典：国土交通省資料</p>								

D)リコール制度の充実・強化（（４））＜事故防止対策＞

a)自動車製作者等及びユーザーからの情報収集

考え方	不具合情報の収集・分析や自動車製作者等への監査等を適切に行うことで、リコールが迅速かつ着実に実施され、また、自動車製作者等によるリコール隠しの防止等が図られることで、車両起因の事故やそれに伴う死傷者の削減に寄与する。				
評価	リコール届出台数・対象台数、国土交通省に寄せられた自動車の不具合情報の件数ともに堅調に推移しつつあり、リコール制度が適切に運用・機能していることが伺える。 こうしたリコール制度の存在により、車両事故・火災につながっていたかもしれない不具合が回避される等の効果が想定される。				
アウト プット	自動車のリコール届出件数、対象台数				
	平成 21 年度	平成 22 年度	平成 23 年度	平成 24 年度	平成 25 年度
	3,278,296 台	7,348,292 台	2,594,237 台	5,612,979 台	7,978,639 台
	出典：国土交通省資料				
アウト プット	国土交通省に寄せられた自動車の不具合情報の件数				
	平成 21 年度	平成 22 年度	平成 23 年度	平成 24 年度	平成 25 年度
	6,995 件	6,938 件	5,610 件	5,765 件	5,697 件
	出典：国土交通省資料				

5)道路交通秩序の維持

A)背後責任の追及（（１）ア（イ））＜事故防止対策＞

a)過積載・過労運転等の違反に関する責任追及の徹底

考え方	過積載運転、過労運転等の違反やこれに起因する交通事故事件については、自動車使用者に対する指示・使用制限命令を確実に行うとともに、これらの行為を下命・容認した使用者等を積極的に検挙することにより、その背後責任の追及を的確に行い、交通事故の削減に寄与する。				
評価	過積載運転、過労運転等について、使用者等の義務違反を検挙したほか、指示・使用制限処分が継続的に実施されている。 事業用車両の過積載運転、過労運転等を伴う交通事故件数は減少傾向にあり、施策推進による効果が現れていると考えられる。				
中間 アウト カム	事業用車両の過積載運転・過労運転等を伴う交通事故件数				
	平成 21 年	平成 22 年	平成 23 年	平成 24 年	平成 25 年
	177	152	168	139	98
	出典：警察庁資料				

アウト プット	過積載運転・過労運転等に伴う使用者等の義務違反検挙件数、指示処分件数、使用制限件数					
		平成 21 年	平成 22 年	平成 23 年	平成 24 年	平成 25 年
	使用者等の義務違反検挙件数	66	151	133	92	28
	指示処分	565	529	531	308	254
	使用制限処分	5	6	2	0	3

出典：警察庁資料

B)交通事故事件その他の交通犯罪の捜査体制の強化（（２））＜被害軽減対策＞

考え方	各都道府県警察本部に、交通鑑識係の設置を促進するなど、交通事故事件捜査専従体制の充実に努めるとともに、関係団体との協力体制を確立することにより、事故削減に寄与する。										
評価	適正かつ緻密な捜査を推進するための捜査体制の充実、科学的捜査の推進等が図られている。 当該施策を推進してきたところ、ひき逃げ事件の検挙率の向上、ドライブレコーダに記録される映像情報の提供に係る関係団体との協定の締結が図られた。										
中間 アウト カム	<p><u>ひき逃げ事件の検挙率</u></p> <table border="1"> <tr> <td>平成 21 年</td> <td>平成 22 年</td> <td>平成 23 年</td> <td>平成 24 年</td> <td>平成 25 年</td> </tr> <tr> <td>38.5%</td> <td>41.4%</td> <td>43.5%</td> <td>49.0%</td> <td>50.0%</td> </tr> </table> <p>(参考：平成 15 年 27.0%)</p> <p style="text-align: right;">出典：警察庁資料</p>	平成 21 年	平成 22 年	平成 23 年	平成 24 年	平成 25 年	38.5%	41.4%	43.5%	49.0%	50.0%
平成 21 年	平成 22 年	平成 23 年	平成 24 年	平成 25 年							
38.5%	41.4%	43.5%	49.0%	50.0%							
中間 アウト カム	<p><u>ドライブレコーダ映像情報の提供に係る関係団体との協定締結状況</u></p> <p>平成 25 年 12 月 31 日現在 27 都道府県警察において、トラック協会等 63 協会と協定等を締結。</p> <p style="text-align: right;">出典：警察庁資料</p>										
アウト プット	<p><u>「交通捜査課」設置状況</u></p> <p>平成 23 年京都府、平成 25 年愛知県（これまで 9 都道府県に設置）</p> <p style="text-align: right;">出典：警察庁資料</p>										
アウト プット	<p><u>「交通鑑識係」設置状況</u></p> <table border="1"> <tr> <td>平成 21 年</td> <td>平成 22 年</td> <td>平成 23 年</td> <td>平成 24 年</td> <td>平成 25 年</td> </tr> <tr> <td>26 都道府県</td> <td>26 都道府県</td> <td>29 都道府県</td> <td>31 都道府県</td> <td>35 都道府県</td> </tr> </table> <p style="text-align: right;">出典：警察庁資料</p>	平成 21 年	平成 22 年	平成 23 年	平成 24 年	平成 25 年	26 都道府県	26 都道府県	29 都道府県	31 都道府県	35 都道府県
平成 21 年	平成 22 年	平成 23 年	平成 24 年	平成 25 年							
26 都道府県	26 都道府県	29 都道府県	31 都道府県	35 都道府県							
アウト プット	<p><u>「交通事故捜査支援システム」の構築、普及</u></p> <p>各都道府県警察において構築した捜査支援システムについて、都道府県警察間でシステムを活用する等、連携を強化した。</p> <p style="text-align: right;">出典：警察庁資料</p>										

アウト プット	<p><u>ドライブレコーダ記録映像の捜査への活用</u></p> <p>平成 25 年 5 月 30 日付け警察庁交通局交通指導課長通達「ドライブレコーダに記録される映像情報の提供に係る関係団体との協定等の締結に向けた働き掛けについて」を发出し、ドライブレコーダに記録される映像情報について、円滑な提供等が可能となるよう関係団体との協定締結を促進した。</p> <p style="text-align: right;">出典：警察庁資料</p>
------------	--

C) 暴走族対策の強化（（3））＜事故防止対策＞

考え方	暴走族は、暴走行為に加えて、一般市民を巻き込んだ暴力行為や、取締り警察官に対する公務執行妨害事犯を引き起こしており、交通安全の見地はもとより、市民の日常生活の安全と平穏を確保する上からも、暴走族の根絶を図る。					
評価	<p>暴走族に対しては、例年 6 月を「暴走族取締り強化期間」に指定するなど、共同危険行為等の禁止違反を始めとする各種法令を活用した取締りを中心に総合対策を推進している。</p> <p>暴走族グループ数、構成員数、110 番通報件数についても減少傾向が続いている。</p>					
中間 アウト カム	<u>暴走族グループ数・構成員数・110 番通報件数</u>					
		平成 21 年	平成 22 年	平成 23 年	平成 24 年	平成 25 年
	暴走族 グループ数	583 グループ	507 グループ	452 グループ	392 グループ	327 グループ
	構成員数	10,454 人	9,064 人	8,509 人	7,297 人	6,933 人
	110 番 通報件数	55,549 件	48,284 件	43,215 件	40,577 件	36,360 件
	出典：警察庁資料					
アウト プット	<u>暴走族検挙件数</u>					
	平成 21 年	平成 22 年	平成 23 年	平成 24 年	平成 25 年	
	29,898 件	28,580 件	27,553 件	23,991 件	17,714 件	
	出典：警察庁資料					

6) 救助・救急活動の充実

A) 自動体外式除細動器の使用も含めた心肺蘇生等の応急手当の普及啓発活動の推進（（1）ウ）＜被害軽減対策＞

a) AED の使用

※第 2 項「子どもの安全確保」に記載

b) 消防機関等が行う講習会等の推進

考え方	救急要請から救急隊が到着するまでに要する時間は平成 25 年中の平均では 8.5 分であり、この間に、応急手当が実施されれば、大きな救命効果が得られる。したがって、一般市民の間に応急手当の知識と技術が広く普及するよう、積極的に取り組んでいる。
評価	応急手当普及啓発活動により応急手当の実施率の向上、死者数の減少に寄与したと考える。

	られる。																																				
中間 アウト カム	<p>応急手当の救命効果の推移</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th></th> <th>平成 21 年</th> <th>平成 22 年</th> <th>平成 23 年</th> <th>平成 24 年</th> <th>平成 25 年</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>救急隊が搬送したすべての心肺停止傷病者数</td> <td>115,250 人 (100.0)</td> <td>123,095 人 (100.0)</td> <td>127,109 人 (100.0)</td> <td>127,866 人 (100.0)</td> <td>123,987 人 (100.0)</td> </tr> <tr> <td> 家族等により応急手当が実施された傷病者数</td> <td>49,249 人 (42.7)</td> <td>52,541 人 (42.7)</td> <td>54,652 人 (43.0)</td> <td>56,692 人 (44.3)</td> <td>55,695 人 (44.9)</td> </tr> <tr> <td> うち 1 ヶ月後生存者数</td> <td>3,101 人 (6.3)</td> <td>3,414 人 (6.5)</td> <td>3,390 人 (6.2)</td> <td>3,635 人 (6.4)</td> <td>3,732 人 (6.7)</td> </tr> <tr> <td> 家族等により応急手当が実施されなかった傷病者数</td> <td>66,001 人 (57.3)</td> <td>70,554 人 (57.3)</td> <td>72,457 人 (57.0)</td> <td>71,174 人 (55.7)</td> <td>68,292 人 (55.1)</td> </tr> <tr> <td> うち 1 ヶ月後生存者数</td> <td>3,393 人 (5.1)</td> <td>3,813 人 (5.4)</td> <td>3,695 人 (5.1)</td> <td>3,801 人 (5.3)</td> <td>3,803 人 (5.6)</td> </tr> </tbody> </table> <p>※()内は構成比(単位:%)を示す。 ※東日本大震災の影響により、平成 22 年及び平成 23 年の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。</p> <p>出典：消防庁資料(平成 26 年版 救急・救助の現況)</p>		平成 21 年	平成 22 年	平成 23 年	平成 24 年	平成 25 年	救急隊が搬送したすべての心肺停止傷病者数	115,250 人 (100.0)	123,095 人 (100.0)	127,109 人 (100.0)	127,866 人 (100.0)	123,987 人 (100.0)	家族等により応急手当が実施された傷病者数	49,249 人 (42.7)	52,541 人 (42.7)	54,652 人 (43.0)	56,692 人 (44.3)	55,695 人 (44.9)	うち 1 ヶ月後生存者数	3,101 人 (6.3)	3,414 人 (6.5)	3,390 人 (6.2)	3,635 人 (6.4)	3,732 人 (6.7)	家族等により応急手当が実施されなかった傷病者数	66,001 人 (57.3)	70,554 人 (57.3)	72,457 人 (57.0)	71,174 人 (55.7)	68,292 人 (55.1)	うち 1 ヶ月後生存者数	3,393 人 (5.1)	3,813 人 (5.4)	3,695 人 (5.1)	3,801 人 (5.3)	3,803 人 (5.6)
		平成 21 年	平成 22 年	平成 23 年	平成 24 年	平成 25 年																															
救急隊が搬送したすべての心肺停止傷病者数	115,250 人 (100.0)	123,095 人 (100.0)	127,109 人 (100.0)	127,866 人 (100.0)	123,987 人 (100.0)																																
家族等により応急手当が実施された傷病者数	49,249 人 (42.7)	52,541 人 (42.7)	54,652 人 (43.0)	56,692 人 (44.3)	55,695 人 (44.9)																																
うち 1 ヶ月後生存者数	3,101 人 (6.3)	3,414 人 (6.5)	3,390 人 (6.2)	3,635 人 (6.4)	3,732 人 (6.7)																																
家族等により応急手当が実施されなかった傷病者数	66,001 人 (57.3)	70,554 人 (57.3)	72,457 人 (57.0)	71,174 人 (55.7)	68,292 人 (55.1)																																
うち 1 ヶ月後生存者数	3,393 人 (5.1)	3,813 人 (5.4)	3,695 人 (5.1)	3,801 人 (5.3)	3,803 人 (5.6)																																
アウト プット	<p>応急手当普及啓発講習活動状況(普通救命講習)</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th>平成 21 年</th> <th>平成 22 年</th> <th>平成 23 年</th> <th>平成 24 年</th> <th>平成 25 年</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>1,490,246 人 (74,111 回)</td> <td>1,408,864 人 (76,686 回)</td> <td>1,345,591 人 (67,362 回)</td> <td>1,410,981 人 (71,067 回)</td> <td>1392,325 人 (69,444 回)</td> </tr> </tbody> </table> <p>※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。</p> <p>出典：消防庁資料(各年版 救急・救助の現況)</p>	平成 21 年	平成 22 年	平成 23 年	平成 24 年	平成 25 年	1,490,246 人 (74,111 回)	1,408,864 人 (76,686 回)	1,345,591 人 (67,362 回)	1,410,981 人 (71,067 回)	1392,325 人 (69,444 回)																										
平成 21 年	平成 22 年	平成 23 年	平成 24 年	平成 25 年																																	
1,490,246 人 (74,111 回)	1,408,864 人 (76,686 回)	1,345,591 人 (67,362 回)	1,410,981 人 (71,067 回)	1392,325 人 (69,444 回)																																	

B)救急救命士の養成・配置等の促進((1) 工) < 被害軽減対策 >

考え方	複雑多様化する救急需要に応えるため、すべての救急隊に救急救命士が少なくとも 1 人配置される体制を目標に救急救命士の養成と運用体制の整備を推進する。																		
評価	<p>平成 25 年 4 月 1 日現在、救急救命士の資格を有する消防職員は 29,197 人 で、このうち救急救命士として運用されている救急隊員は 22,870 人 で、年々増加している。</p> <p>救急救命士として運用されている救急隊員が増加することにより、救急救命士を運用する救急隊数が増加し、救急現場での応急救護体制の充実が図られ、死者数の減少に寄与するものと考えられる。</p>																		
アウト プット	<p>救急救命士数</p> <p style="text-align: right;">(各年 4 月 1 日現在)</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th></th> <th>平成 21 年</th> <th>平成 22 年</th> <th>平成 23 年</th> <th>平成 24 年</th> <th>平成 25 年</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>救急救命士の資格を有する消防職員</td> <td>23,386 人</td> <td>24,869 人</td> <td>26,533 人</td> <td>27,827 人</td> <td>29,197 人</td> </tr> <tr> <td>救急救命士として運用されている救急隊員</td> <td>19,368 人</td> <td>20,383 人</td> <td>21,268 人</td> <td>22,118 人</td> <td>22,870 人</td> </tr> </tbody> </table> <p>出典：消防庁資料(平成 25 年版 消防白書)</p>		平成 21 年	平成 22 年	平成 23 年	平成 24 年	平成 25 年	救急救命士の資格を有する消防職員	23,386 人	24,869 人	26,533 人	27,827 人	29,197 人	救急救命士として運用されている救急隊員	19,368 人	20,383 人	21,268 人	22,118 人	22,870 人
	平成 21 年	平成 22 年	平成 23 年	平成 24 年	平成 25 年														
救急救命士の資格を有する消防職員	23,386 人	24,869 人	26,533 人	27,827 人	29,197 人														
救急救命士として運用されている救急隊員	19,368 人	20,383 人	21,268 人	22,118 人	22,870 人														

C)現場急行支援システムの整備（（１）ケ）＜被害軽減対策＞

考え方	緊急車両が現場に到着する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、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）の整備を図る。
評価	平成24年度末において、15都道府県で現場急行支援システムが運用されており、緊急車両の現場への到着時間の短縮に効果があったと想定され、死者数の減少に寄与しているものと考えられる。
アウトプット	<u>現場急行支援システムの整備都道府県数</u> 平成25年度末現在 15都道府県で運用中 出典：警察庁資料

D)緊急通報システムの整備（（１）コ）＜被害軽減対策＞

考え方	交通事故等緊急事態発生時における負傷者の早期かつ的確な救出及び事故処理の迅速化のため、人工衛星を利用して位置を特定するGPS技術を活用し、自動車乗車中の事故発生時に車載装置・携帯電話を通じてその発生場所の位置情報や事故情報を消防・警察等に通報することなどにより緊急車両の迅速な現場急行を可能にする緊急通報システム（HELP）の普及を図る。
評価	平成24年度末において、全都道府県においてシステムが運用されており、それにより、交通事故等の緊急事態発生時における現場特定時間の短縮に効果があったと想定され、死者数の減少に寄与しているものと考えられる。
アウトプット	<u>緊急通報システムの整備都道府県数</u> 平成25年度末現在 全都道府県で運用中 出典：警察庁資料

E)ドクターヘリ事業の推進（（２）ウ）＜被害軽減対策＞

考え方	ドクターヘリにより、救急医療施設へ一刻も早く搬送し、かつ、交通事故等で負傷した患者の救命率の向上や後遺症を軽減させる。
評価	平成25年度末において、36都道府県において43機のドクターヘリが配備されており、それにより、交通事故等の緊急事態発生時における現場特定時間の短縮に効果があったと想定され、死者数等の減少に寄与しているものと考えられる。
アウトプット	<u>ドクターヘリ配備状況</u> 平成26年9月1日現在 36道府県に43機 出典：厚生労働省資料

7)損害賠償の適正化を始めとした被害者支援の推進

A)損害賠償請求の援助活動等の強化（（２）イ）＜被害軽減対策＞

a)公益財団法人日弁連交通事故相談センターによる交通事故相談活動の強化

考え方	被害者の支援においては、被害者からの相談・問い合わせ、被害者等通知制度を活用した希望者への通知等、被害者の状況に配慮して自動車事故による被害者の保護、救済を実現する。
-----	---

評価	平成 25 年度においては、162 箇所の相談所を開所し、各相談所で延べ 47,665 件の相談に応じている。また、2,015 件の示談あっ旋を行っており、被害者が回復に向け再び歩き出すことができるような土壌の醸成に大きく寄与するものである。					
アウト プット	各種相談所 開設状況 / 相談・問い合わせ受付件数					
	項 目	平成 21 年度	平成 22 年度	平成 23 年度	平成 24 年度	平成 25 年度
	相談所数	154	164	167	169	162
	相談件数	38,431	38,173	39,274	38,118	47,665
	示談あっ旋件数	2,737	2,639	2,358	2,386	2,015
	出典：国土交通省資料					

b) 交通事故相談活動の積極的な推進

考 え 方	交通事故の損害賠償請求についての相談及び援助を実施し、交通事故被害者等を支援する。				
評価	交通事故被害者の支援に係る当該施策は、道路交通における死傷事故率の低減というアウトカムには直接的に結びつかない施策ではあるものの、交通事故により肉体的、精神的及び経済的打撃を受けた被害者を支援することは極めて重要であり、被害者の満足度の高い支援を行うことで、回復に向けて再び歩き出すことができるような土壌づくりに大きく寄与するものであると考える。				
中間 ア ウ ト カ ム	情報提供利用者満足度調査（5段階評価） / コールセンター利用者満足度調査				
	平成 21 年度	平成 22 年度	平成 23 年度	平成 24 年度	平成 25 年度
	4.4 点 (2/1～2/27 実施)	4.5 点 (10/20～11/19 実施)	4.6 点 (1/25～2/24 実施)	4.6 点 (1/24～2/23 実施)	4.6 点 (11/15～12/14)
	出典：法務省資料				
ア ウ ト プ ッ ト	法テラス・コールセンター問合せ件数（交通事故関係）の推移				
	平成 21 年度	平成 22 年度	平成 23 年度	平成 24 年度	平成 25 年度
	10,976 件	11,895 件	12,697 件	12,783 件	13,408 件
	出典：法務省資料				

B) 交通事故被害者等の心情に配慮した対策の推進（（3）イ）＜被害軽減対策＞

考 え 方	交通事故被害者等（交通事故により害を被った者及びその家族又は遺族をいう。）に対して適切な情報提供を図るとともに、警察官の言動等による二次被害等を防止するため、適切な被害者支援の推進について指導教養を強化するなどして、交通事故被害者等の権利・利益の保護を図る。
評価	<p>当該施策は必ずしも最終アウトカムである道路交通における死傷事故率の削減に対して直接的な効果を生じるものではないものの、交通事故被害者等は、交通事故により多大な肉体的、精神的及び経済的打撃を受けたり、又は掛け替えのない生命を絶たれたりするなど、大きな不幸に見舞われており、このような交通事故被害者等を支援することは極めて重要である。</p> <p>当該施策はこれまでも継続的に実施されているが、今後も交通事故被害者等のための施策を総合的かつ計画的に推進する必要がある。</p>

<p>中間 アウト カム</p>	<p><u>被害者支援施策の利用度・満足度</u></p> <p>交通事故捜査に対する印象（遺族）</p> <table border="1" data-bbox="411 309 1369 499"> <thead> <tr> <th></th> <th>H9調査(491人)</th> <th>H25調査(451人)</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>警察の交通事故捜査結果に納得している</td> <td>37%</td> <td>61%</td> </tr> <tr> <td>警察は事故原因を詳細に調べた</td> <td>38%</td> <td>62%</td> </tr> <tr> <td>事故の相手の言い分により捜査が進められた</td> <td>29%</td> <td>18%</td> </tr> <tr> <td>捜査のしかたは事務的な感じがした</td> <td>33%</td> <td>19%</td> </tr> <tr> <td>警察が信用できるようになった</td> <td>27%</td> <td>40%</td> </tr> </tbody> </table> <p style="text-align: right;">出典：交通事故被害者等に関する調査結果（警察庁）</p>		H9調査(491人)	H25調査(451人)	警察の交通事故捜査結果に納得している	37%	61%	警察は事故原因を詳細に調べた	38%	62%	事故の相手の言い分により捜査が進められた	29%	18%	捜査のしかたは事務的な感じがした	33%	19%	警察が信用できるようになった	27%	40%
	H9調査(491人)	H25調査(451人)																	
警察の交通事故捜査結果に納得している	37%	61%																	
警察は事故原因を詳細に調べた	38%	62%																	
事故の相手の言い分により捜査が進められた	29%	18%																	
捜査のしかたは事務的な感じがした	33%	19%																	
警察が信用できるようになった	27%	40%																	
<p>アウト プット</p>	<p><u>自助グループ運営・連絡会議の出席者数</u></p> <table border="1" data-bbox="411 633 1361 723"> <thead> <tr> <th>平成 21 年度</th> <th>平成 22 年度</th> <th>平成 23 年度</th> <th>平成 24 年度</th> <th>平成 25 年度</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>64 人</td> <td>42 人</td> <td>42 人</td> <td>48 人</td> <td>50 人</td> </tr> </tbody> </table> <p style="text-align: right;">出典：内閣府資料</p>	平成 21 年度	平成 22 年度	平成 23 年度	平成 24 年度	平成 25 年度	64 人	42 人	42 人	48 人	50 人								
平成 21 年度	平成 22 年度	平成 23 年度	平成 24 年度	平成 25 年度															
64 人	42 人	42 人	48 人	50 人															
<p>アウト プット</p>	<p><u>「交通事故被害者の手引」の作成状況</u></p> <ul style="list-style-type: none"> 「交通事故被害者の手引」は全ての都道府県警察で作成、配付されており、さらに外国語版の作成、配付も進められている。 平成 24 年 2 月 3 日付け警察庁交通局交通指導課長等通達「交通事故事件に係る「外国語版被害者の手引」モデル案について」を发出 <p style="text-align: center;">外国語版「交通事故被害者の手引」作成状況</p> <table border="1" data-bbox="355 1126 1417 1216"> <thead> <tr> <th>平成 22 年度中</th> <th>平成 23 年度中</th> <th>平成 24 年度中</th> <th>平成 25 年度中</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>14 都道府県</td> <td>17 都道府県</td> <td>32 都道府県</td> <td>38 都道府県</td> </tr> </tbody> </table> <p style="text-align: right;">出典：警察庁資料</p>	平成 22 年度中	平成 23 年度中	平成 24 年度中	平成 25 年度中	14 都道府県	17 都道府県	32 都道府県	38 都道府県										
平成 22 年度中	平成 23 年度中	平成 24 年度中	平成 25 年度中																
14 都道府県	17 都道府県	32 都道府県	38 都道府県																
<p>アウト プット</p>	<p><u>適切な被害者支援推進のための教養の実施状況</u></p> <ul style="list-style-type: none"> 捜査員に対して、被害者等による講話等を聴講させる機会を設けるなどして、被害者等の心情に配慮した適切な被害者支援を実施するための教養を強化。 <p style="text-align: center;">交通事故被害者等による講話の実施状況</p> <table border="1" data-bbox="371 1518 1401 1608"> <thead> <tr> <th>平成 22 年度中</th> <th>平成 23 年度中</th> <th>平成 24 年度中</th> <th>平成 25 年度中</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>24 都道府県</td> <td>26 都道府県</td> <td>37 都道府県</td> <td>42 都道府県</td> </tr> </tbody> </table> <p style="text-align: right;">出典：警察庁資料</p>	平成 22 年度中	平成 23 年度中	平成 24 年度中	平成 25 年度中	24 都道府県	26 都道府県	37 都道府県	42 都道府県										
平成 22 年度中	平成 23 年度中	平成 24 年度中	平成 25 年度中																
24 都道府県	26 都道府県	37 都道府県	42 都道府県																

8) 研究開発及び調査研究の充実

A) 安全運転の支援（（１）ア（イ））＜事故防止対策＞

a) 先進安全自動車（ASV）の開発・実用化・普及の促進

<p>考え方</p>	<p>ASV 技術のうち衝突被害軽減ブレーキ等の実用化段階にある ASV 技術については、補助制度の拡充、技術指針の策定、ASV 技術の効果評価の実施等により普及促進を図ることにより、事故削減に寄与する。</p>
------------	--

評価	衝突被害軽減ブレーキの普及の促進により、交通事故死者数削減に寄与したと考えられる。										
アウトプット	<p><u>大型自動車の衝突被害軽減ブレーキの装着率（再掲）</u></p> <table border="1"> <thead> <tr> <th>平成 21 年度</th> <th>平成 22 年度</th> <th>平成 23 年度</th> <th>平成 24 年度</th> <th>平成 25 年度</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>4.3%</td> <td>16.2%</td> <td>43.8%</td> <td>54.4%</td> <td>54.4%</td> </tr> </tbody> </table> <p>1年間に生産される大型自動車（車両総重量8トン超の大型貨物車）のうち、衝突被害軽減ブレーキが装着される車両台数の割合</p> <p style="text-align: right;">出典：国土交通省資料</p>	平成 21 年度	平成 22 年度	平成 23 年度	平成 24 年度	平成 25 年度	4.3%	16.2%	43.8%	54.4%	54.4%
平成 21 年度	平成 22 年度	平成 23 年度	平成 24 年度	平成 25 年度							
4.3%	16.2%	43.8%	54.4%	54.4%							

B) 道路交通事故原因の総合的な調査研究の充実強化（（2））＜被害軽減対策＞

考え方	事故データの客観的な分析による事故原因の検証に基づく効果的な交通事故対策を推進する。																
評価	交通事故例調査等の継続的实施、また研究結果の公表を継続的に実施しており、効率的な交通事故対策の推進に寄与していると考えられる。																
アウトプット	<p><u>交通事故総合分析センターの事業実施結果</u></p> <p>交通事故例調査の実施結果</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th></th> <th>平成 23 年度</th> <th>平成 24 年度</th> <th>平成 25 年度</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>調査着手件数</td> <td>200</td> <td>201</td> <td>187</td> </tr> <tr> <td>25 年度中調査完了件数</td> <td>0</td> <td>84</td> <td>142</td> </tr> <tr> <td>調査継続件数</td> <td>0</td> <td>0</td> <td>45</td> </tr> </tbody> </table> <p>総合的な分析研究 平成 25 年度は、研究重点課題を「高齢者事故」と定めて、研究を進めるとともに、自主研究 13 件、共同研究 5 件、受託研究 9 件の合計 27 件の研究に取り組んだ。</p> <p>広報誌「イタルダ・インフォメーション」の発行・配布 センターの調査分析研究の成果の中から、社会的関心の強い課題を選定して分かり易く解説した広報誌「イタルダ・インフォメーション」を 5 回発行したもので、各 2 万 7 千部を印刷し、交通安全に関わる行政機関、自動車メーカー、教育機関等の関係機関・団体、個人に無償配布した。 また、春、秋の全国交通安全運動と連携して、茨城県つくば地区において、イタルダ・インフォメーション第 97 号及び第 98 号をそれぞれ約 8 千部を無償配布した。</p> <p style="text-align: right;">出典：交通事故総合分析センターHP「平成 25 年度事業報告書」</p>		平成 23 年度	平成 24 年度	平成 25 年度	調査着手件数	200	201	187	25 年度中調査完了件数	0	84	142	調査継続件数	0	0	45
	平成 23 年度	平成 24 年度	平成 25 年度														
調査着手件数	200	201	187														
25 年度中調査完了件数	0	84	142														
調査継続件数	0	0	45														