

## オ 道路交通秩序の維持

### 第8次交通安全基本計画：前文要約

交通事故実態等を的確に分析し、死亡事故等重大事故に直結する悪質性、危険性、迷惑性の高い違反に重点を置いた交通指導取締りを推進する。

### 第8次交通安全基本計画：重点施策及び新規施策

悪質性、危険性、迷惑性の高い違反に重点を置いた取締りの強化等（（1）ア（ア））

背後責任の追及（（1）ア（イ））

自転車利用者に対する指導取締りの推進（（1）ア（ウ））

交通犯罪捜査及び交通事故事件捜査体制の強化（（2））

暴走族対策の強化（（3））

### 1) 全体評価

#### 【評価指標】

交通法令違反件数（件）、交通法令違反別交通事故件数当たり死亡率（％／件数）

#### 【考え方】

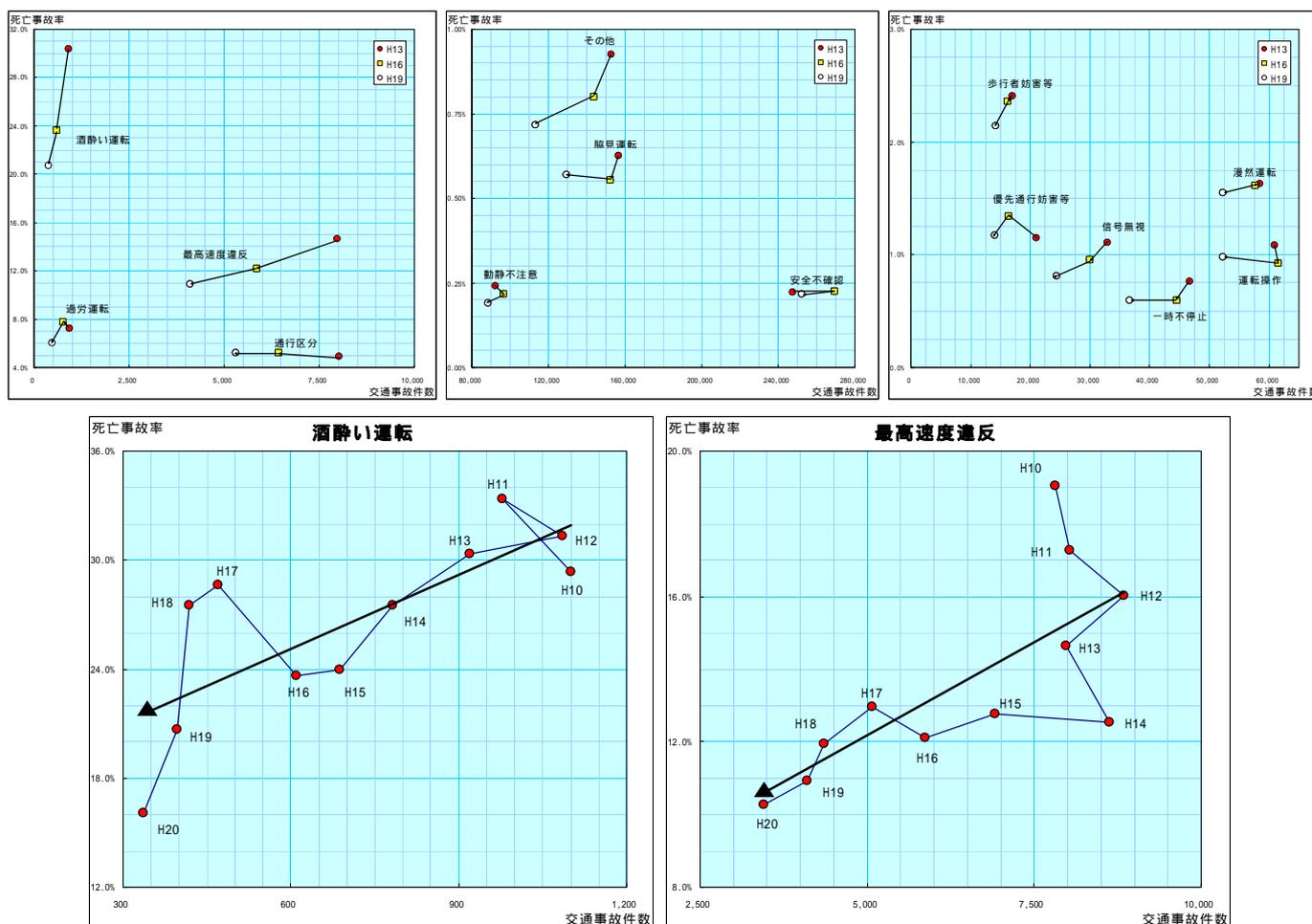
交通事故が発生した場合、何らかの交通法令違反が原因となっている。そのため、交通法令違反を減少させれば交通事故件数の減少につながることを期待される。また、ひとたび交通事故が起こった場合でも、事故当たりの死亡率を減少させることができれば、交通安全の向上につながる。そこで、アウトカムとしては「交通法令違反件数」と「交通法令違反別交通事故件数当たり死亡率」を設定した。なお、後者は、道路交通秩序の向上策により法令違反の程度を減少させ、他の施策の効果と相まって成果が測定される指標である。

#### 【評価】

計画期間中、「交通法令違反件数」は、各種違反とも減少傾向にある。また、「交通法令違反別交通事故件数当たり死亡率」については、横ばい傾向であるが、従来死亡率の高かった「酒酔い運転」「最高速度違反」等で明確に低下傾向を示している。交通法令違反の減少とともに、事故発生後の生存確率も高まっていると考えられる。

そのため、定量的にその寄与の程度を明らかにすることは困難であるものの、道路交通秩序の維持が適切に図られ、間接的または直接的に、上位目標の交通事故死者数及び交通事故死傷者数の削減に寄与していると考えられる。

## < 交通法令違反別交通事故件数当たり死亡率の推移 >



## 2) 中間評価

### 【考え方】

道路秩序を維持するため、交通法令違反の取締りを強化することによって、交通事故発生を抑制する取組である。ここでは、中間アウトカムとして各種の取締り実施による、「取締り対象の違反に関連する交通事故発生件数」を把握することとした。

### 【評価】

悪質性、危険性、迷惑性の高い違反に重点を置いた取締りの強化等（（1）ア（ア））

交通違反取締り件数自体は、微減傾向にある。その一方で、「信号無視」「通行禁止違反」「一時停止違反」「歩行者妨害違反」といった死亡事故率の高い、もしくは悪質性の高い違反については、取締り件数全体に占める割合が増加する傾向が見られる。

アウトカム（法令違反別交通事故発生件数）を見ると、各種違反で事故件数が減少している。この間の走行台キロの減少はあるにせよ、悪質性の高い違反の取締り強化が、交通事故件数の減少につながっていることが考えられる。

<アウトプット>

取締件数

交通法令違反取締件数（違反態様別）

	H17	H18	H19	H20
無免許運転	59,254	56,304	48,607	40,087
	0.7%	0.7%	0.6%	0.5%
飲酒運転	140,873	125,176	74,331	50,236
	1.6%	1.4%	0.9%	0.6%
信号無視	688,438	702,786	710,070	700,470
	7.7%	8.2%	8.4%	8.6%
最高速度違反	2,763,193	2,660,171	2,699,879	2,501,165
	30.9%	31.0%	31.8%	30.6%
積載違反	15,819	13,926	14,510	12,514
	0.2%	0.2%	0.2%	0.2%
整備不良車両	151,731	117,552	97,213	86,291
	1.7%	1.4%	1.1%	1.1%
通行禁止違反	737,391	740,638	754,626	741,144
	8.2%	8.6%	8.9%	9.1%
一時停止違反	1,005,725	1,010,899	1,078,601	1,125,546
	11.3%	11.8%	12.7%	13.8%
歩行者妨害違反	46,457	53,128	56,516	60,934
	0.5%	0.6%	0.7%	0.7%
駐停車違反	1,593,377	1,022,434	650,553	558,403
	17.8%	11.9%	7.7%	6.8%
取締総件数	8,939,678	8,573,609	8,480,056	8,175,691
	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%

<アウトカム>

交通事故発生件数

法令違反別交通事故発生件数（第1当事者）

	H17	H18	H19	H20
交差点安全進行違反	49,164	45,335	42,908	44,626
	5.3%	5.1%	5.2%	5.8%
飲酒運転	485	434	414	353
	0.1%	0.0%	0.0%	0.0%
信号無視	31,664	29,255	26,807	24,861
	3.4%	3.3%	3.2%	3.2%
最高速度違反	5,076	4,366	4,119	3,466
	0.5%	0.5%	0.5%	0.5%
積載違反	240	229	257	212
	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%
整備不良車運転	187	189	174	145
	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%
通行区分違反	6,301	6,142	5,973	5,419
	0.7%	0.7%	0.7%	0.7%
一時停止違反	47,936	43,753	41,632	38,244
	5.1%	4.9%	5.0%	5.0%
歩行者妨害違反	15,504	15,458	14,480	15,000
	1.7%	1.7%	1.7%	2.0%
安全運転義務違反 （脇見、安全不確認等）	675,550	649,525	608,851	550,993
	72.3%	73.2%	73.1%	71.9%
発生件数計	933,828	886,864	832,454	766,147
	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%

資料) 交通事故統計 注) 上段: 件数、下段: 構成比

背後責任の追及（（１）ア（イ））

車両等以外の取締件数は全体的には増加傾向であり、悪質性がある場合には、運転者以外の同乗者等にも責任を求めている。

アウトカム（過積載・過労運転等に起因した交通事故件数）でも、過積載・過労運転等、車両以外に起因する発生件数自体は減少している。

<アウトプット>

取締件数

車両等以外の道路交通法違反取締件数（違反態様別）

	H17	H18	H19	H20
整備不良車両等を運転させた者	3 0.1%	46 1.0%	25 0.5%	15 0.3%
自動車使用者の義務等違反	221 5.6%	343 7.7%	609 11.4%	258 4.9%
両罰規定適用	711 18.2%	808 18.2%	1099 20.6%	675 12.9%
教唆・幫助	1,109 28.3%	1,394 31.4%	1,455 27.2%	872 16.7%
取締件数計	3,913 100.0%	4,442 100.0%	5,346 100.0%	5,231 100.0%

<アウトカム>

交通事故発生件数

過積載・過労運転等に起因した交通事故件数（第1当事者）

	H17	H18	H19	H20
整備不良車運転	187 0.0%	189 0.0%	174 0.0%	145 0.0%
積載違反	240 0.0%	229 0.0%	257 0.0%	212 0.0%
過労運転	619 0.1%	559 0.1%	480 0.1%	433 0.1%
共同危険行為	2 0.0%	0 0.0%	70 0.0%	32 0.0%
発生件数計	933,828 100.0%	886,864 100.0%	832,454 100.0%	766,147 100.0%

資料) 交通事故統計 注) 上段: 件数、下段: 構成比

自転車利用者に対する指導取締りの推進（（１）ア（ウ））

交通法令違反取締件数が減少傾向にあるのとは裏腹に、自転車を含む軽車両の取締件数は、急増している。

アウトカム（自転車（軽車両）が第1当事者となった交通事故件数）でみると、前計画期間中は増加傾向であったが、現計画期に入ると僅かに減少に転じている。ただし、6年前、7年前と比べても、依然として事故件数は高い状況にある。

<アウトプット>

取締件数

軽車両の道路交通法違反取締（送致）件数

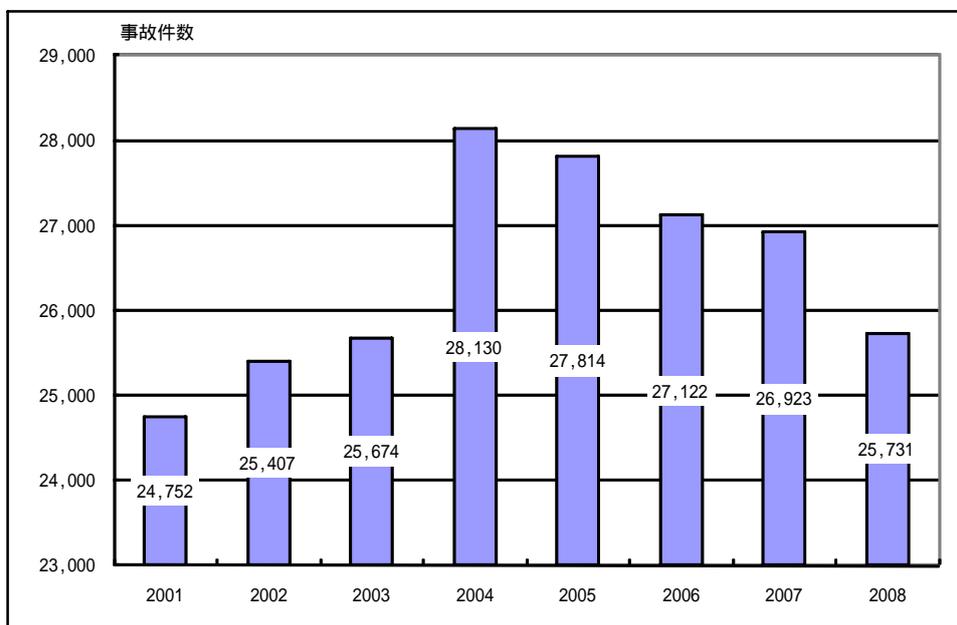
	H17	H18	H19	H20
信号無視	105	105	207	262
通行禁止違反	1	19	23	14
しゃ断踏切立入	0	27	59	246
指定場所一時不停止	111	190	140	186
無燈火	4	12	19	47
乗車・積載違反	36	89	267	323
酒酔い運転	15	33	51	41
運転者の遵守事項違反	3	2	7	4
その他	51	108	41	88
小計	326	585	814	1,211

資料) 交通事故統計

## <アウトカム>

交通事故発生件数

自転車が第1当事者となった交通事故件数



資料) 交通事故統計

### 交通犯罪捜査及び交通事故事件捜査体制の強化(2)

悪質な交通法令違反への取締り強化や、捜査方法の高度化に対応した警察内部での体制強化、捜査員の能力向上のための各種研修等が行われている。

アウトカム(自動車運転過失致死傷害等事件送致状況、交通事故発生件数)の状況としては、ひき逃げの検挙率の向上等が見られる。なお、全体的な送致件数状況の減少は、この間の交通事故発生件数自体の減少を反映していると考えられる。

## <アウトプット>

体制強化事例

交通事故捜査体制強化

(都道府県警察本部における取組)

- ・交通事故捜査担当課に事故捜査指導官を配置し警察署等に対する指導を強化。
- ・交通鑑識係を設置し、交通事故現場における鑑識活動を強化。
- ・平成 21 年度までに交通事故事件捜査統括官、交通事故鑑識官を設置。悪質な交通事故、事故原因究明が困難な交通事故等について、組織的かつ重点的な捜査並びに正確かつ綿密な実況見分及び鑑識活動を行う体制を強化。

(警察庁における取組)

- ・交通事故捜査員に対する各種捜査研修を実施し、捜査員の能力向上を図る。
- ・交通事故自動記録装置\*を始めとする捜査支援機器の整備・活用を進め、迅速・的確な交通事故捜査を推進

\* 交通事故の衝突音、スリップ音を感知し、事故の直前、瞬間、直後の状況を録画する装置

資料) 内閣府『犯罪被害者白書』平成 20 年版

<アウトカム>

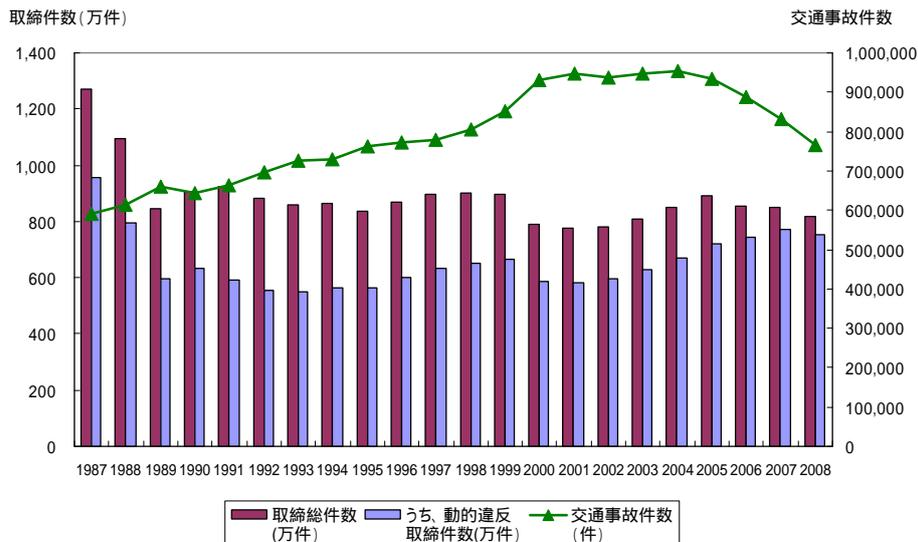
送致・検挙件数

自動車運転過失致死傷害等事件送致状況

	H17	H18	H19	H20
送致状況				
自動車運転過失(業過)致死	5,463	5,246	4,725	4,371
自動車運転過失(業過)傷害	847,611	817,020	772,924	705,800
重過失致死等	58	32	28	33
重過失傷害等	2,512	3,500	3,936	4,773
ひき逃げ検挙状況				
ひき逃げ発生件数	19,660	18,366	15,474	14,157
検挙件数	5,469	5,723	5,129	4,909
検挙率(%)	27.8	31.2	33.1	34.7

資料) 交通事故統計

交通取締件数と交通事故件数の推移



資料) 交通事故統計

注) 動的違反取締件数とは、取締総件数(車両等の道路交通法違反)から駐停車違反及び免許証不携帯件数を除いたものである。

### 暴走族対策の強化（（3））

警察と学校・地域の連携の下に、暴走族対策が実施されている。検挙件数自体は暴走族が減少していることもあり、減少傾向にある。

アウトカム（暴走族グループ数・構成員数、活動）は、いずれの指標でも、大きく減少している。

#### <アウトプット>

##### 取締件数及び暴走族対策の推進

##### 暴走族検挙件数

	H17	H18	H19	H20
道路交通法（件）	46,069	37,458	32,139	31,015
刑法犯（件）	1,958	2,079	1,777	1,674
特別法犯（件）	899	689	675	501
暴力行為処罰法（件）	41	33	10	25
検挙件数計	48,967	40,259	34,601	33,215
うち逮捕人員	4,906	4,284	3,480	3,336

資料）交通事故統計

#### （警察、地域の取組）

- ・地方公共団体における暴走族根絶条例の制定（平成19年末現在、23道府県152市町村）
- ・中学校、高校において「暴走族加入阻止教室」開催
- ・家庭、学校、保護司等と連携して暴走族から離脱させる措置の推進

資料）警察庁「警察白書」

#### <アウトカム>

##### 暴走族活動実態

##### 暴走族グループ数・構成員数、活動

区分 \ 年別	H16年	H17年	H18年	H19年	H20年	増減数	増減率
グループ数	1,063	956	847	767	651	-116	-15.1%
構成員数	18,811	15,086	13,677	12,584	11,516	-1,068	-8.5%
共同危険型	15,392	13,706	12,185	10,974	9,985	-989	-9.0%
違法競走型	3,419	1,380	1,492	1,610	1,531	-79	-4.9%
(成人比率)	(44.9%)	(47.6%)	(51.1%)	(52.2%)	(51.0%)		

区分 \ 年別	H16年	H17年	H18年	H19年	H20年	増減数	増減率
い集・走行回数	5,226	4,569	4,730	4,174	3,568	-606	-14.5%
参加人員数	93,438	60,903	54,434	49,379	41,806	-7,573	-15.3%
参加車両台数	52,127	38,294	34,984	32,573	25,896	-6,677	-20.5%
(二輪車比率)	(66.0%)	(69.1%)	(72.8%)	(73.1%)	(75.0%)	-	-
110番通報件数	87,448	73,364	65,520	64,057	57,593	-6,464	-10.1%

資料）警察庁「平成20年中の暴走族の実態及び取締り結果について」

## カ 救助・救急活動の充実

### 第 8 次交通安全基本計画：前文要約

救急関係機関相互の緊密な連携・協力関係を確保しつつ、救助・救急体制及び救急医療体制の整備を図る。特に、救急現場等における応急手当の普及等を推進する。

### 第 8 次交通安全基本計画：重点施策及び新規施策

自動体外式除細動器の使用も含めた心肺そ生等の応急手当の普及啓発活動の推進（（1）ウ）

救急救命士の養成・配置等の促進（（1）エ）

ドクターカーの活用促進（（1）エ）

ドクターヘリ事業の推進（（2）ウ）

緊急通報システム（HELP）の拡充及び現場急行支援システム（FAST）の整備（（1）ケ）

## 1) 全体評価

### 【評価指標】

#### 救急搬送時の救命率

### 【考え方】

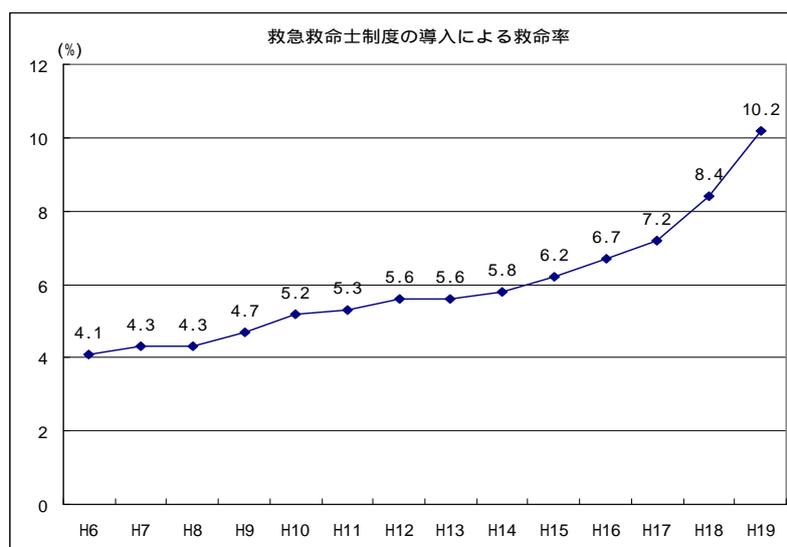
交通事故に限定せず、救急要請発生時において国民の安心を確保することを目的として実施されている施策の一環をなす。救急搬送時における救急救命処置の実施による救命率（心肺機能停止の時点が目撃され、救急隊によって処置された傷病者に占める 1 か月後の生存者の割合）が増加していれば、他の要因を一定と仮定すると、救助・救急活動が充実したことの結果が表れているととらえることができる。

### 【評価】

計画期間中の平成 18 年度から 19 年度にかけて救命率がさらに向上している。平成 3 年の救急救命士制度の導入以来、救急救命士数は順調に増加しており、かつ平成 15 年度以降、順次処置範囲の拡大（包括的除細動、気管挿管、薬剤投与等）がなされてきたこと等がその要因として想定される。

そのため、定量的にその寄与の程度を明らかにすることは困難であるものの、救助・救急活動の充実が適切に図られ、上位目標の交通事故死者数及び交通事故死傷者数の削減につながっていると評価できる。

### < 救急救命士制度の導入による救命率 >



資料) 消防庁「消防白書」

## 2) 中間評価

### 【考え方】

ここでは、アウトプットにて「普及・カバー率（全体のうちのどの程度に広がっているか）」を把握し、アウトカムではその効果を「救命効果（搬送時間短縮、応急手当実施、救命等）」に着目して提示することとした。

### 【評価】

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）

AED を設置する施設は次第に多くなっている。例えば学校のケースでは平成 20 年 3 月末時点で全体の 5 割が設置済みもしくは設置予定である。また、応急手当講習（普通講習）の受講者数はここ数年毎年 100 万人を越えている。心肺停止傷病者に対して応急手当がなされる状況（実施率）、それによる救命効果（応急手当がなされた場合の生存率）、いずれも上昇傾向にあることから、その効果が確認される。

## AED 設置台数（学校のケース。平成 20 年 3 月末）

表 1 全国の学校

	学校（園）数	AEDを設置している学校	平成20年度中にAEDを設置する予定の学校	①+②
		(園) 数 (H20.3.31現在)	(園) 数	
		①	②	
小学校	22,090	10,510 校 ( 47.6 %)	5,402 校 ( 24.5 %)	15,912 校 ( 72.0 %)
中学校	10,806	7,457 校 ( 69.0 %)	2,243 校 ( 20.8 %)	9,700 校 ( 89.8 %)
高等学校	5,309	5,032 校 ( 94.8 %)	171 校 ( 3.2 %)	5,203 校 ( 98.0 %)
中等教育学校	36	33 校 ( 91.7 %)	0 校 ( 0.0 %)	33 校 ( 91.7 %)
特別支援学校	1,020	917 校 ( 89.9 %)	61 校 ( 6.0 %)	978 校 ( 95.9 %)
幼稚園	13,190	1,827 園 ( 13.9 %)	1,715 園 ( 13.0 %)	3,542 園 ( 26.9 %)
合計	52,451	25,776 校(園) ( 49.1 %)	9,592 校(園) ( 18.3 %)	35,368 校(園) ( 67.4 %)

資料) 文部科学省「学校における自動体外式除細動器(AED)の設置状況調査

## 応急手当講習受講者数・・・普通講習

H17 1,147,904 人 (54,531 回)

H18 1,388,212 人 (72,809 回)

H19 1,499,485 人 (75,378 回)

H20 1,541,459 人 (74,244 回)

## 心肺停止傷病者への応急手当実施率【40.7%】



## 応急手当の救命効果【実施1か月後生存者数：4.8%】

(単位:人)

	救急隊が搬送した 全ての心肺停止 傷病者数	家族等により 応急手当が 実施された 傷病者数		家族等による 応急手当が 実施されない 傷病者数	
		うち 1か月後 生存者数	うち 1か月後 生存者数	うち 1か月後 生存者数	うち 1か月後 生存者数
平成6年	31,206 (100.0)	4,172 (13.4)	185 (4.4)	27,034 (86.6)	617 (2.3)
平成7年	72,016 (100.0)	9,389 (13.0)	437 (4.7)	62,627 (87.0)	1,531 (2.4)
平成8年	72,542 (100.0)	10,954 (15.1)	446 (4.1)	61,588 (84.9)	1,488 (2.4)
平成9年	76,272 (100.0)	12,901 (16.9)	605 (4.7)	63,371 (83.1)	1,541 (2.4)
平成10年	80,970 (100.0)	15,923 (19.7)	830 (5.2)	65,047 (80.3)	1,733 (2.7)
平成11年	83,353 (100.0)	19,212 (23.0)	861 (4.5)	64,141 (77.0)	1,807 (2.8)
平成12年	84,899 (100.0)	21,121 (24.9)	881 (4.2)	63,778 (75.1)	1,964 (3.1)
平成13年	88,058 (100.0)	23,398 (26.6)	879 (3.8)	64,660 (73.4)	2,003 (3.1)
平成14年	91,691 (100.0)	25,491 (27.8)	1,065 (4.2)	66,200 (72.2)	2,160 (3.3)
平成15年	94,845 (100.0)	29,255 (30.8)	1,267 (4.3)	65,590 (69.2)	2,245 (3.4)
平成16年	94,920 (100.0)	31,815 (33.5)	1,376 (4.3)	63,105 (66.5)	2,363 (3.7)
平成17年	102,738 (100.0)	34,539 (33.6)	1,553 (4.5)	68,199 (66.4)	2,816 (4.1)
平成18年	105,942 (100.0)	37,381 (35.3)	1,912 (5.1)	68,561 (64.7)	3,029 (4.4)
平成19年	109,461 (100.0)	42,892 (39.2)	2,393 (5.6)	66,569 (60.8)	3,254 (4.9)
平成20年	113,827 (100.0)	46,306 (40.7)	2,770 (6.0)	67,521 (59.3)	3,264 (4.8)
合計	1,302,740 (100.0)	364,749 (28.0)	17,460 (4.8)	937,991 (72.0)	31,815 (3.4)

資料) 消防庁「平成 21 年版救急・救助の現況」

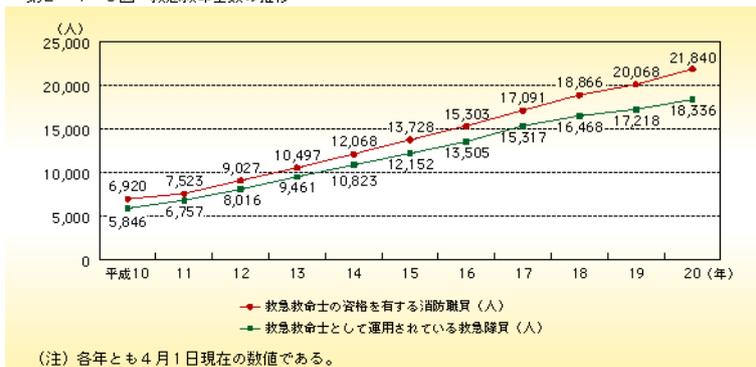
## 救急救命士の養成・配置等の促進（（1）工）

救急救命士の数、救急救命士を配置する消防本部、救急隊の数はこれまで順調に増加している。

救急救命士によって処置された心肺機能停止傷病者の救命効果（生存率）は相対的に高くかつ上昇傾向にあることから、その効果が確認される。

### 救急救命士数

第2-4-8図 救急救命士数の推移



### 救急救命士配置率【消防本部 99.9%、対隊 91.0%】

第2-4-7図 救急救命士運用隊の推移



### 救急救命士の導入効果【1か月後生存者：10.4%】

第2-4-6表 救急救命士の導入効果

	救急隊が搬送した心肺停止傷病者総数	一般市民により心肺停止の時点が目撃された心原性の傷病者	救急救命士によって処置された傷病者数		一般救急隊員によって処置された傷病者数		1か月後生存者合計		
			うち1か月後生存者 (A)	うち1か月後生存者 (B)	うち1か月後生存者	うち1か月後生存者			
平成17年	102,738	17,882	16,443	1,246	1,439	36	2.5	1,282	7.2
平成18年	105,942	18,897	17,660	1,549	1,237	42	3.4	1,591	8.4
平成19年	109,461	19,707	18,643	1,935	1,063	78	7.3	2,013	10.2

(注) 平成19年中については、救急救命士であるか否かが明らかでない事案が1件あるため、数が合致しない。

資料) 消防庁「消防白書」

### ドクターカーの活用促進(1)エ

ドクターカー(医師等が同乗する救急用自動車)を運用している施設は平成21年3月末現在で79施設である。

ドクターカーによって搬送された傷病者の救命効果(生存率)は相対的に高いことから、その効果が確認される。

## ドクターカー運行状況

救命救急センター79施設（平成21年3月末）

救命救急センター77施設・90台・運行件数11,291件（平成18年12月）

資料）独立行政法人福祉医療機構ウェブページ（ワムネット）

## 症例別生存率

【ドクターカー】	発症後3か月生存	
全症例（139例）	15	（10.8%）
心原性疾患（63例）	8	（12.7%）
【救急救命士隊】		
全症例（2,632例）	90	（3.4%）
心原性疾患（1,169例）	47	（4.0%）
【課程隊】		
全症例（149例）	4	（2.7%）
心原性疾患（62例）	0	（0.0%）

資料）消防庁「救命効果検証委員会分析結果」（平成12年2月）

## ドクターヘリ事業の推進（（2）ウ）

ドクターヘリ（医師等が同乗し救命医療を行いながら搬送できるヘリコプター）を運用している施設は平成21年3月末現在で18施設（うち、国庫補助事業は16道府県16施設）である。

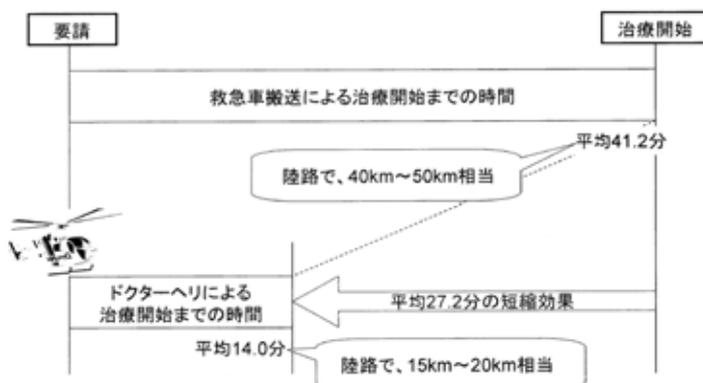
ドクターヘリにより、a) 救急医療施設へ一刻も早く搬送し、かつ、b) 交通事故等で負傷した患者の救命率の向上や後遺症を軽減させることが可能となり、その効果が確認される。

## ドクターヘリ配備状況

H13：5	H14：7	H15：8
H16：8	H17：10	H18：11
H19：14	H20：18施設	

ドクターヘリによる事故発生から搬送完了までの時間短縮効果

【救急車より27.2分短縮】 ある条件下で推定された値



救命率向上・障害軽減効果

【死亡 39%減少】

【重傷・後遺症 13%減少】

資料) 独立行政法人福祉医療機構ウェブページ(ワムネット)

緊急通報システム(HELP)の拡充及び現場急行支援システム(FAST)の整備  
( (1)ケ)

現時点で、緊急通報システム(HELP)は全ての都道府県において、現場急行支援システム(FAST)は13都道府県において導入されている。

システム整備箇所数

【HELP: 全都道府県】

【FAST: 13 都道府県】

資料) 社団法人新交通管理システム協会ウェブページ

## キ 損害賠償の適正化を始めとした被害者支援の推進

### 第8次交通安全基本計画：前文要約

犯罪被害者等基本法等の下、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。

### 第8次交通安全基本計画：重点施策及び新規施策

損害賠償請求の援助活動等の強化（（2）イ）

交通事故被害者等の心情に配慮した対策の推進（（3）イ）

## 1) 全体評価

### 【参考：評価指標】

### 被害者支援施策の利用度・満足度（％）

#### 【考え方】

被害者支援施策は、交通事故件数、死傷者数の低減というアウトカムには直接的には結びつかない施策ではあるものの、諸外国には見られない我が国固有の交通安全施策であり、また、大きな不幸に見舞われている被害者を支援することはきわめて重要であることから、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こととしている

また、被害者が満足する支援を行うことは、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り、施策が利用されること、また、満足度が把握できる場合にあってはその満足度が高いものであることが適当であることから、必ずしもすべてを表すものではないものの、被害者等施策を表すものとして、参考までに、取り上げることとした。

#### 【評価】

事件から1年以内の利用度をみると、公判期日等の情報提供の利用率が相対的に高い割合を占めているが、これらの情報提供の有効度をみると、3～5割程度の回答者が“満足しない”と回答している。他方で、事件から1年以降の利用度をみると、自助グループへの参加が57.3%と最も高い割合を占めており、有効度も“満足”が41.9%、“やや満足”が30.9%と7割強が良好な評価をしている。

犯罪被害者等基本計画が策定され、施策の取組が進む中で、被害者参加制度等の刑事裁判手続に直接関与する制度が実現する等、施策の着実な進展が見られる。また、自動車損害賠償保障制度等についても、引き続いて被害者救済の中心的な役割を担っている。また、交通事故被害者等が、様々な場で講演・講義を行うこと等、回復の過程で、様々な役割を果たしていることは、交通安全意識の普及徹底や安全運転の確保にも寄与していることが考えられる。

そのため、その寄与の程度を示すことは困難であるが、損害賠償の適正化を始めとした被害者支援の施策が適切に実施され、交通事故被害者等の救済及び交通安全の向上に寄与していると考えられる。

<参考：被害者支援施策の利用率・満足度（％）>

なお、内閣府犯罪被害者等施策推進室では、平成 19 年度に犯罪被害者等に関するアンケート調査を実施しており、実際の交通事故被害者（本人、家族、遺族）に対して、被害者支援施策の利用度、満足度等を聴取している。

<事件から 1 年以内>

n=96	施策 利用率	施策 利用者	満足	やや満足	どちらとも 言えない	あまり 満足しない	満足しない
警察からの「被害者の手引」による情報提供	30.2%	29	10.2%	13.9%	6.9%	20.8%	48.2%
警察による加害者に関する検挙等の情報提供	46.9%	45	9.0%	11.1%	13.4%	11.1%	55.4%
地域警察官による被害者訪問・連絡活動	25.0%	24	4.0%	16.8%	16.8%	4.0%	58.4%
警察による相談・カウンセリング	20.9%	20	0.0%	20.1%	34.9%	20.1%	24.9%
公判期日、裁判結果等に関する情報提供	57.3%	55	11.0%	27.2%	14.5%	14.5%	32.8%
冒頭陳述の内容を記載した書面の交付	29.2%	28	14.4%	32.2%	17.8%	7.2%	28.4%
刑事裁判における意見陳述等	54.1%	52	11.6%	30.8%	13.4%	9.6%	34.6%
優先的に裁判を傍聴できる制度	34.4%	33	30.3%	30.3%	21.3%	2.9%	15.2%
公判記録の閲覧・コピー（確定後も含む）	34.4%	33	12.2%	27.3%	15.1%	9.0%	36.3%
民事損害賠償請求制度（民事訴訟）	29.1%	28	3.4%	14.4%	32.3%	3.4%	46.4%
医療保険制度（健康保険、国民健康保険等）	20.8%	20	10.0%	20.1%	30.1%	14.8%	24.9%
支援団体等による関係機関・団体の紹介	25.0%	24	25.2%	50.0%	0.0%	12.4%	12.4%
自助グループへの参加	47.9%	46	41.3%	30.4%	24.0%	4.4%	0.0%

<事件から 1 年以降>

n=96	施策 利用率	施策 利用者	満足	やや満足	どちらとも 言えない	あまり 満足しない	満足しない
警察による加害者に関する検挙等の情報提供	23.9%	23	0.0%	18.3%	18.3%	4.4%	59.0%
公判期日、裁判結果等に関する情報提供	30.2%	29	10.3%	27.6%	17.3%	17.3%	27.6%
刑事裁判における意見陳述等	34.4%	33	9.0%	21.2%	27.3%	12.2%	30.2%
優先的に裁判を傍聴できる制度	23.9%	23	26.1%	26.1%	21.6%	8.7%	17.4%
公判記録の閲覧・コピー（確定後も含む）	29.2%	28	7.2%	17.8%	32.2%	10.6%	32.2%
民事損害賠償請求制度（民事訴訟）	40.6%	39	10.3%	7.6%	20.4%	7.6%	53.9%
自助グループへの参加	57.3%	55	41.9%	30.9%	18.2%	3.7%	5.4%

資料）内閣府犯罪被害者等施策推進室「犯罪被害類型等ごとに実施する継続的調査」（平成 20 年 4 月）

## 2) 中間評価

### 【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、救済を実現する取組が行われている。そのなかで、支援が実際に被害者の満足度の高いものであることは、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。

### 【評価】

#### 損害賠償請求の援助活動等の強化（（2）イ）

被害者の相談・問い合わせに対応する幅広い窓口が設置されるとともに、日弁連交通事故相談センターでは、示談あっ旋等も行っている。平成 20 年度には 1,238 件の示談あっ旋が行われている。

各種相談所 開設状況 / 相談・問い合わせ受付件数

都道府県交通安全活動推進センター（警察庁）

—相談受理 H18：18,551 件

H19：17,586 件

H20：18,166 件

日本司法支援センター（法務省）

—コールセンター問い合わせ …（ ）内交通事故

H18：128,741 件（4,533 件）

H19：220,727 件（7,011 件）

H20：287,897 件（5,622 件）

平成 20 年度から、交通事故のデータ抽出方法を変更

- 民事法律扶助事業援助開始決定…（ ）内交通事故

H18：65,073 件（485 件）

H19：73,107 件（548 件）

H20：85,543 件（666 件）

人権相談事務（法務省）交通事故関連

H15：1,896 件

H16：1,526 件

H17：1,392 件

H18：1,202 件

H19： 891 件

H20： 773 件

日弁連交通事故相談センター（国交省）

	15 年度	16 年度	17 年度	18 年度	19 年度	20 年度
相談所開設回数	8,161	7,956	7,972	8,032	8,335	8,203
相談件数	35,113	34,353	34,848	34,884	34,780	36,616
示談あつ旋件数	1,025	1,037	936	1,080	1,094	1,238

資料）各省庁データ

交通事故被害者等の心情に配慮した対策の推進（（3）イ）

被害者等通知制度の通知希望者数は年間 12,000～15,000 件程度であり、希望者を含めた 18,000～21,000 件程度の通知（公判期日等に関する情報提供等）が行われている。

被害者等通知制度の通知希望者数、通知者数

意見聴取期日等に関する問い合わせ（警察庁）

H18：35 件、 H19：38 件、 H20：52 件

行政処分結果に関する問い合わせ（警察庁）

H18：81 件、 H19：73 件、 H20：71 件

検察庁における交通事故被害者等に対する被害者等通知制度に基づく通知希望者、通知者数（法務省）

	16年	17年	18年	19年	20年
通知希望者数	13,027	12,908	13,823	14,607	14,534
通知者数	19,102	18,480	18,827	19,862	20,722

資料) 各省庁データ

## ク 研究開発及び調査研究の充実

### 第 8 次交通安全基本計画：前文要約

人・道・車の 3 要素それぞれの分野における研究開発を一層推進するとともに、総合的な調査研究を充実する。

### 第 8 次交通安全基本計画：重点施策及び新規施策

安全運転の支援（（1）ア（ウ））

高齢者の交通公道特性に関する研究の推進（（1）イ（ア））

道路交通事故原因の総合的な調査研究の充実強化（（2）） 等

## 1) 評価

### 安全運転の支援（（1）ア（ウ））

ITS の高度化により交通の安全を高めるため、自動車単体では対応できない事故への対策として、IT 新改革戦略に基づき、インフラ協調による安全運転支援システムの実現に向けて、産・官・学が連携し研究開発等を行い、平成 20 年度には、大規模な実証実験を行った。

具体的には、ドライバーの安全運転を支援するため、走行支援道路システム（AHS）の実用化に向けた研究開発及び実証実験を実施した。平成 19 年 5 月から首都高速道路において、5.8GHz 帯 DSRC による画像や音声を用いた前方障害物情報提供、前方状況情報提供、合流支援等の様々な安全運転支援システムの有効性を検証するための公道実験を行った。さらに、平成 20 年度からは、同システムの公道実験を三大都市圏等へ拡大する等、スマートウェイの推進を積極的に行ってきた。

平成 18 年度より第 4 期先進安全自動車（ASV）推進計画を開始し、産学官連携のもと、大規模実証実験等により車車間通信等を利用した通信利用型安全運転支援システムの開発・実用化の促進を進めている

ASV 技術普及状況（装着台数 / 総生産台数。項目別）

区分	項目	通称名	平成15年		平成16年		平成17年		平成18年		平成19年		平成20年		
			装着台数	総生産台数	装着台数	総生産台数	装着台数	総生産台数	装着台数	総生産台数	装着台数	総生産台数	装着台数	総生産台数	
乗用	1 高機能前照灯	AHD	—	—	—	1,402,163	—	1,570,272	—	1,723,209	—	1,630,329	—	1,630,329	
	2 防眩灯	LED	92,011	—	102,237	—	178,289	—	245,908	—	272,976	—	272,959	—	
	3 車道幅超え検知機能付装置	パナックカメラ	—	—	—	—	408,246	—	494,659	—	675,054	—	384,438	—	
	4 車道幅超え検知機能付装置	カメラカメラ	142,114	—	150,990	—	107,571	—	144,722	—	164,768	—	187,531	—	
	5 車道幅超え検知機能付装置	カメラカメラ	—	—	—	50,750	—	68,081	—	82,424	—	164,403	—	164,403	
	6 車道幅超え検知機能付装置	フロントカメラ	192,416	192,416	192,416	192,416	192,416	192,416	192,416	192,416	192,416	192,416	192,416	192,416	192,416
	7 夜間前方検知機能付装置	レーザカメラ	—	—	—	—	1,863	—	1,863	—	753	—	3,031	—	
	8 夜間前方検知機能付装置	カメラカメラ	673	—	1,921	—	783	—	288	—	158	—	1,931	—	
	9 カメラカメラ	カメラカメラ	81,293	—	133,487	—	87,780	—	81,883	—	87,911	—	135,689	—	
	10 ナビカメラ	ナビカメラ	238,507	—	199,090	—	86,819	—	70,841	—	49,114	—	34,690	—	
	11 ナビカメラ	ナビカメラ	81,382	—	124,749	—	80,539	—	117,794	—	113,777	—	60,843	—	
	12 車道幅超え検知機能付装置	車道幅超え検知機能付装置	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
	13 車道幅超え検知機能付装置	車道幅超え検知機能付装置	62,723	—	49,702	—	34,950	—	—	—	6,243	—	28,672	—	
	14 衝突回避支援装置	衝突回避支援装置	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
	15 衝突回避支援装置	衝突回避支援装置	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
	16 衝突回避支援装置	衝突回避支援装置	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
	17 衝突回避支援装置	衝突回避支援装置	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
	18 衝突回避支援装置	衝突回避支援装置	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
	19 衝突回避支援装置	衝突回避支援装置	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
	20 衝突回避支援装置	衝突回避支援装置	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
	21 カメラカメラ	カメラカメラ	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
	22 ナビカメラ	ナビカメラ	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
	23 ナビカメラ	ナビカメラ	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
	24 ナビカメラ	ナビカメラ	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
	25 ナビカメラ	ナビカメラ	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
	26 ナビカメラ	ナビカメラ	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
大型	1 高機能前照灯	AHD	—	—	—	87,323	—	48,089	—	54,702	—	48,781	—	48,781	
	2 防眩灯	LED	1,494	—	3,908	—	4,670	—	9,070	—	10,704	—	10,070	—	
	3 車道幅超え検知機能付装置	パナックカメラ	—	—	—	—	207	—	259	—	29	—	183	—	
	4 車道幅超え検知機能付装置	カメラカメラ	—	—	—	—	0	—	0	—	0	—	0	—	
	5 ナビカメラ	ナビカメラ	11	—	13	—	20	—	42	—	31	—	21	—	
	6 ナビカメラ	ナビカメラ	7	—	89	—	2,330	—	5,388	—	6,300	—	11,293	—	
	7 車道幅超え検知機能付装置	車道幅超え検知機能付装置	1,899	—	9,964	—	7,827	—	8,271	—	9,759	—	10,944	—	
	8 車道幅超え検知機能付装置	車道幅超え検知機能付装置	46	—	319	—	190	—	4	—	2,002	—	4,623	—	
	9 車道幅超え検知機能付装置	車道幅超え検知機能付装置	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
	10 車道幅超え検知機能付装置	車道幅超え検知機能付装置	1,338	—	8,383	—	7,402	—	83	—	499	—	1,894	—	
	11 車道幅超え検知機能付装置	車道幅超え検知機能付装置	101	—	2,212	—	3,847	—	4,432	—	18,091	—	17,295	—	
	12 車道幅超え検知機能付装置	車道幅超え検知機能付装置	—	—	—	—	—	—	38,899	—	65,642	—	53,909	—	
二輪	1 高機能前照灯	AHD	83	—	253	—	704	—	448	—	308	—	214	—	
	2 防眩灯	LED	2,975	—	1,541	—	1,812	—	2,948	—	2,699	—	3,842	—	
	3 車道幅超え検知機能付装置	カメラカメラ	20,371	—	33,999	—	38,011	—	23,989	—	22,799	—	17,592	—	
	4 車道幅超え検知機能付装置	カメラカメラ	—	—	—	—	2,820	—	3,277	—	2,670	—	5,683	—	
	5 車道幅超え検知機能付装置	カメラカメラ	—	—	—	—	—	—	—	—	148	—	214	—	

(注) 1. 単位は台数とし、国内向けの生産台数で計上。  
 2. 平成17年より種別名を変更しているため、平成16年以前の集計と相違がある。  
 3. 台数種の「—」については、調査を実施していない。

高齢者の交通行動特性に関する研究の推進（（1）イ（ア））

認知機能検査により認知機能の低下が認められた高齢運転免許保有者に対する効果的な安全教育のあり方、その具体的な指導方法等について調査検討を行った。

道路交通事故原因の総合的な調査研究の充実強化（（2））

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ため、交通事故対策・評価マニュアル及び交通事故対策事例集を作成し、個別の事故対策の立案・実施に活用した。

サイト訪問数 【581 万件】

研究発表会参加者数 【270 人】

一方で、都道府県毎に整備されている交通事故データベースについて、マッピングによりどこでどのような事故が起きたのかを把握できるようになるなど、交通事故対策の検討において分析・活用されてきたところであるが、幹線道路以外の交通事故データのマッピングがなされていないケースがあるなど、必ずしも全ての都道府県において同程度の分析システムが整備されているわけではなく、更なるデータの有効活用に向けての取組が求められる。

また、都道府県レベルで分析システムの整備状況に差があることに伴い、幹線道路以外の道路については、全国レベルでこういったリスクがどの地域にあるかを把握することが困難となっており、更なるシステム整備の推進が求められる。