

### (3) その他計画期間中における重要施策への対応

#### ア 飲酒運転の根絶

飲酒運転の根絶について（平成 18 年 9 月 15 日中央交通安全対策会議交通対策本部決定。平成 19 年 4 月 26 日改定）

飲酒運転による死亡事故については、飲酒運転抑止に対する関係各位の取組と道路交通法の改正による飲酒運転の厳罰化等により、近年、減少傾向にあったが、今年に入り増加傾向に転ずるとともに、特に、最近になって、飲酒運転による死亡・重大事故が続発している。また、公務員の飲酒運転も頻発している。

このため、飲酒運転に対する国民の意識改革を進め、その根絶を図ることとし、下記の措置をとるものとする。

#### 1 飲酒運転の根絶に向けた取組の強化

(1) 国及び地方公共団体は、飲酒運転の根絶に向けた活動を一層強化し、次の事項について国民への周知徹底を図るものとする。

1. 酒気を帯びては絶対に車両等を運転してはならないこと、また、同乗者は酒気を帯びた者に運転をさせないこと
2. 酒気帯び運転の禁止に違反して運転するおそれがある者に酒類を提供し、または飲酒をすすめてはならないこと

また、所属職員に対し、他の模範となるよう安全運転の指導を強化するとともに、飲酒運転に対しては同乗者を含め厳正に対処するものとする。

(2) 自動車運送事業者等に対し、関係団体等を通じて、飲酒運転の根絶について周知徹底を図る。また、酒類を提供する飲食店等に対し、関係団体等を通じて、運転者に対する酒類の提供の自粛とともに、飲酒運転をさせない取組について協力を要請する。

(3) 「飲酒運転の根絶」を平成 18 年秋の全国交通安全運動の運動重点とするとともに、引き続き「飲酒運転は絶対にしない、させない」という国民の意識改革を図るため、広報、啓発活動を強化するものとする。

#### 2 飲酒運転に対する指導取締りの徹底等

飲酒運転に対する指導取締りを強化するとともに、同乗者、酒類の提供者に対しても徹底した責任追及を行うものとする。また、飲酒運転に対する制裁のさらなる強化について検討する。

#### 3 飲酒運転に対する車両技術開発の検討

飲酒運転防止に係る車両の技術開発状況を把握し、実用化に向けた技術的課題の解決を図る等、その開発方策について検討する。

#### 4 常習飲酒運転者対策のための連携強化

アルコール依存症の者等の飲酒運転を抑止するための諸対策について、関係行政機関及び飲酒運転対策に関係する団体との連携を強化し、その効果的な実施を図るため、交通対策本部長の定めるところにより「常習飲酒運転者対策推進会議」を開催する。

## 1) 全体評価

### 【評価指標】

#### 飲酒運転交通事故死者数・負傷者数

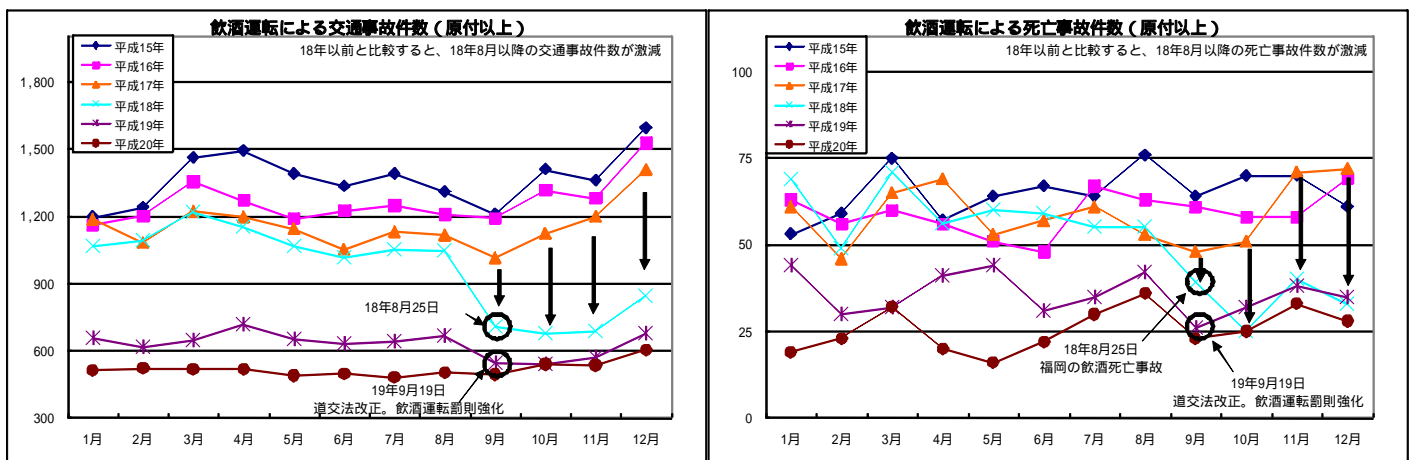
### 【考え方】

交通事故件数に占める「飲酒運転」は0.9%に過ぎないが、死亡事故件数に占める割合は7.7%にまで上昇し、ひとたび飲酒運転起因の事故が発生すると、重大事故につながる可能性が高いことが示唆される（数値は、いずれも平成20年の場合）。重大事故を防止する観点からも、飲酒運転を根絶することが求められているため、飲酒運転起因による交通事故死者数・負傷者数を最終アウトカムとする。

### 【評価】

「原付以上運転者（第1当事者）の飲酒運転による交通事故件数（各年12月末）」は、飲酒事故・飲酒死亡事故とも、平成12年をピークに減少に転じ、平成20年には、ピーク時の3分の1以下に減少している。

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、飲酒運転の根絶に向けた施策が適切に実施、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考えられる



資料) 交通事故統計

特に、福岡県や宮城県で起こった重篤な飲酒運転事故を契機として、飲酒運転の厳罰化、取締り・普及啓発活動の強化等の取組がなされたこと、飲酒運転を許容しない社会的風潮の醸成等により、飲酒運転行動そのものが減少するのみならず、運転者がより安全な運転を心がけることにより、飲酒運転事故件数だけでなく、交通事故件数総数の減少につながっていることが考えられる。

福岡市東区で福岡市職員の飲酒運転による死傷事故（平成18年8月25日）一家5人が乗った車が追突され海に転落、3人の子どもが死亡。

年	H15	H16	H17	H18	H19	H20
交通事故発生 状況の推移	947,993	952,191	933,828	886,864	832,454	766,417
対前年比 (%)		0.44	-1.93	-5.03	-6.14	-8.0

宮城県多賀城市で飲酒運転による死傷事故（平成 17 年 5 月 22 日）。ウォークラリー中の高校生の列に RV 車がつっこみ、3 人死亡・15 人重軽傷。同乗者に酒酔い運転幫助罪が初認定。

資料) 交通事故統計より作成

注) 各地域とも、上段：交通事故件数、下段：対前年比

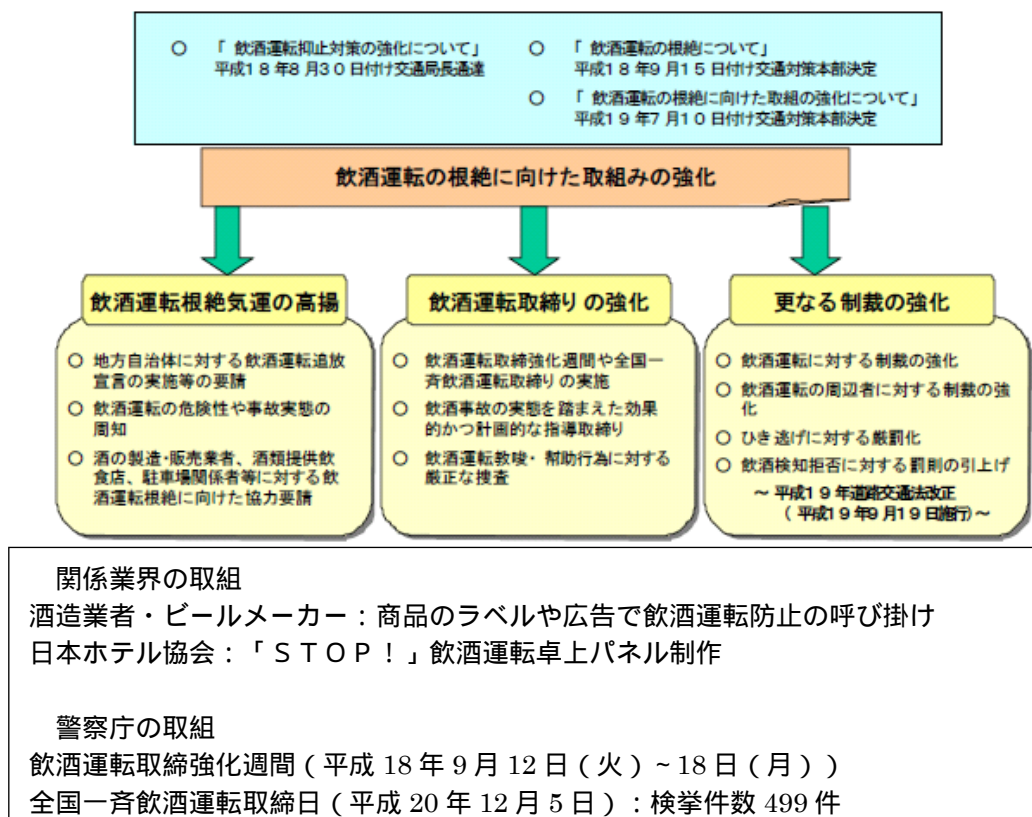
## 2) 中間評価

### 【考え方】

飲酒運転を根絶するための警察及び国土交通省の取組や、関係団体の取組を中間アウトカムとして把握することとした。

### 【評価】

警察の取組としては、飲酒運転根絶気運の高揚、飲酒運転取締りの強化、制裁強化の3本柱によって、飲酒運転の根絶に向けた取組を強化している。また、地域や関係機関の取組としても、消費者への呼びかけを強化している。



国土交通省の取組としては、平成19年1月に学識経験者、メーカー、関係省庁等からなる検討会を設置し、平成19年末にアルコール・インターロック装置が満たすべき技術的要件を規定した技術指針（案）を取りまとめた。

## 3) 取り組まれている施策

飲酒運転

		構成要素			
		人	車両	道路	社会環境
時間軸	発生前	<p>本部決定『常習飲酒運転者対策の推進』</p> <p>本部決定『飲酒運転の根絶に向けた取り組みの強化』</p> <p>本部決定『飲酒行動是正のための働きかけ、運転免許の処分者講習の充実等』</p> <p>V(1)ア(ア)『①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』</p>	<p>本部決定『飲酒運転に対する車両技術開発の検討』</p>		
	発生後	被害軽減			

## イ 自転車の安全利用の促進

自転車の安全利用の促進について（平成 19 年 7 月 10 日中央交通安全対策会議交通対策本部決定）

近年、自転車事故が増加するとともに、自転車が歩道を無秩序に通行している実態を踏まえ、今般、自転車の歩道通行要件の明確化等を内容とする道路交通法の改正が行われたところである。これを機会に、自転車に関する交通秩序の整序化を図り、自転車の安全利用を促進するため、国及び地方公共団体は、次の措置を講ずるものとする。

なお、自転車の通行ルールの広報啓発に当たっては、別添の「自転車安全利用五則」を活用するものとする。

- 1 自転車通行ルール及び今般の道路交通法の改正内容（以下「自転車通行ルール等」という。）の広報啓発に努めること。また、所属職員に対し、自転車通行ルール等の周知を図り、ルールの遵守について指導を徹底すること
- 2 学校、幼稚園、保育所、福祉施設及び社会教育施設等における交通安全教育、自転車利用者が参加する各種の講習等のあらゆる機会において、自転車通行ルール等の周知徹底を図ること
- 3 日本自転車普及協会、自転車産業振興協会等の関係団体に協力を要請する等効果的な自転車の通行ルール等の広報啓発を実施すること
- 4 自転車利用者の悪質・危険な交通法令違反に対する指導及び取締りを強化するとともに、地域交通安全活動推進委員等と連携して自転車の安全利用を促進するための活動を推進すること
- 5 自転車に係る通行実態・事故実態等を踏まえ、自転車走行空間の整備を推進すること

<別添：自転車安全利用五則>

- 1 自転車は、車道が原則、歩道は例外
- 2 車道は左側を通行
- 3 歩道は歩行者優先で、車道寄りを徐行
- 4 安全ルールを守る（飲酒運転・二人乗り・並進の禁止/夜間はライトを点灯/交差点での信号遵守と一時停止・安全確認）
- 5 子どもはヘルメットを着用

### 1) 全体評価

【評価指標】

自転車乗用中の交通事故死者数・負傷者数

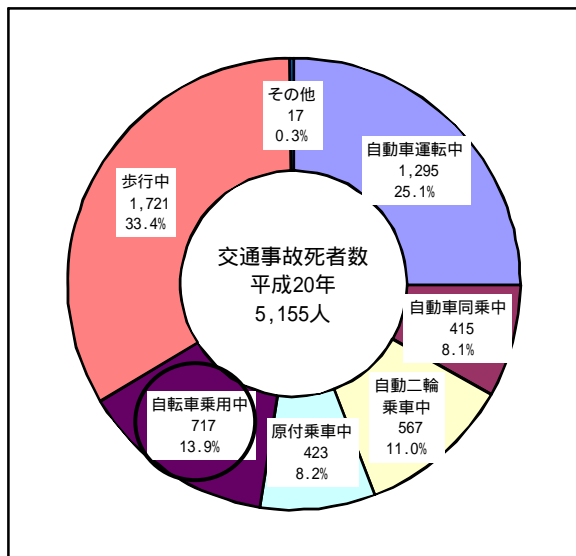
【考え方】

交通事故死者数・負傷者数の 15%前後を自転車乗用者が占めている。対自動車の関係では交通弱者と位置付けられるが、他方で、歩道を無秩序に通行する自転車は

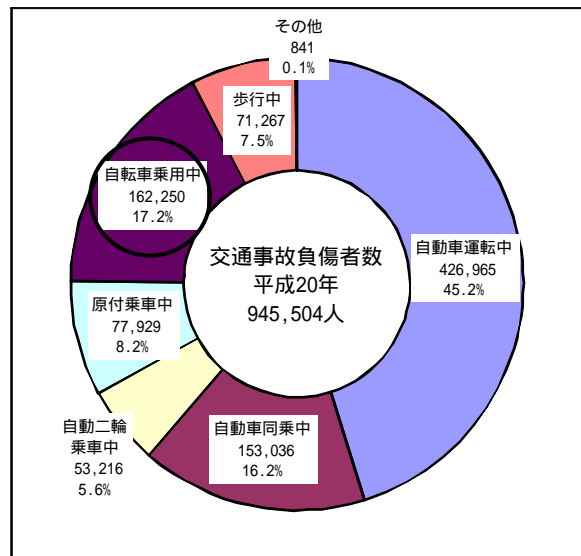
加害者ともなりうる。自転車の安全利用では被害者・加害者双方の側面を加味する必要がある。

自転車乗用中の死者数・負傷者数を実数及び単位人口当たりで見た値を最終アウトカムとする。

<交通事故死者数（平成20年）>



<交通事故負傷者数（平成20年）>



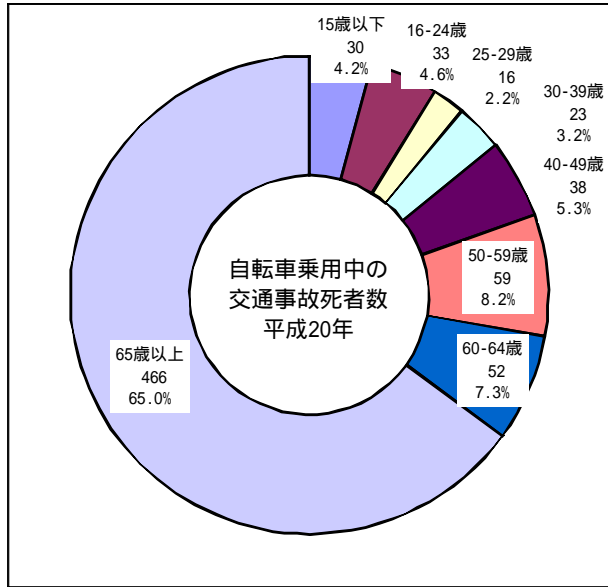
【評価】

自転車乗用中の交通事故死者数については高齢者（65歳以上）で全体の7割弱を占め、同じく負傷者は子ども（15歳以下）と高齢者とで4割を占めている。人口10万人当たりで見ると、自転車乗用中に高齢者が交通事故に巻き込まれ死に至るケースは堅調に減少傾向にあるものの、負傷するケースはほぼ横ばいで推移している状況にある。

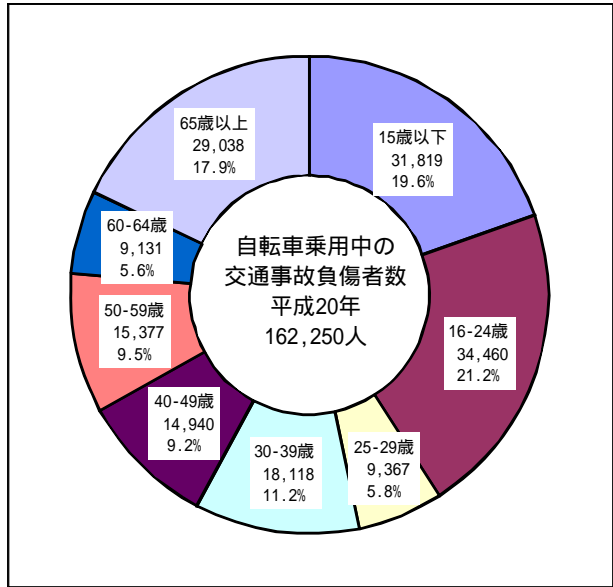
そのため、自転車の安全確保に向けた施策は実施されているものの、その効果を明確に示すことは難しく、上位目標の交通事故死者数及び交通事故死傷者数の削減への寄与については、今後の中長期的な取組をふまえて判断していくべきものと考えられる。

自転車乗用中の交通事故死者数及び交通事故負傷者数について、横ばいで推移していることを考えれば、さらなる取組の必要性が示されている。

< 自転車乗用中の交通事故死者数 (平成 20 年) >

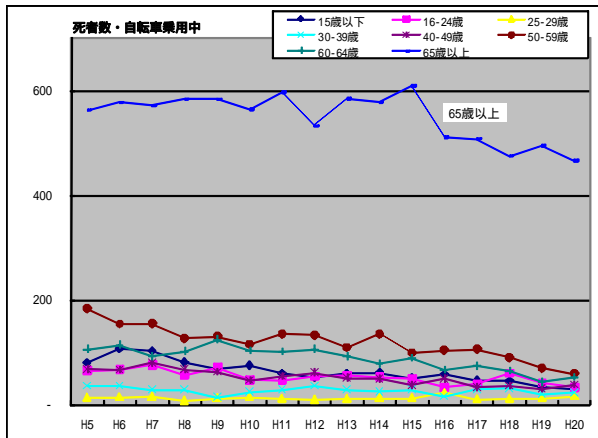


< 自転車乗用中交通事故負傷者数 (平成 20 年) >



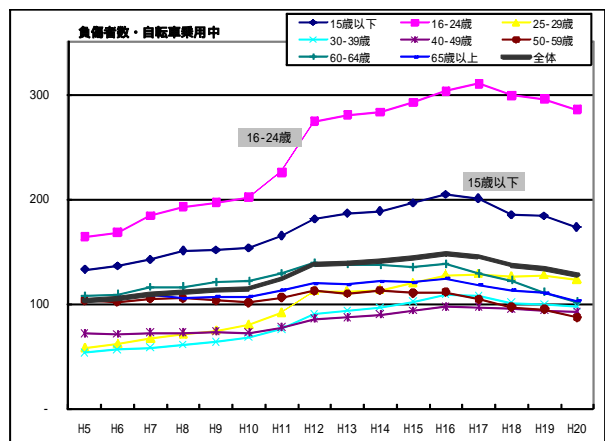
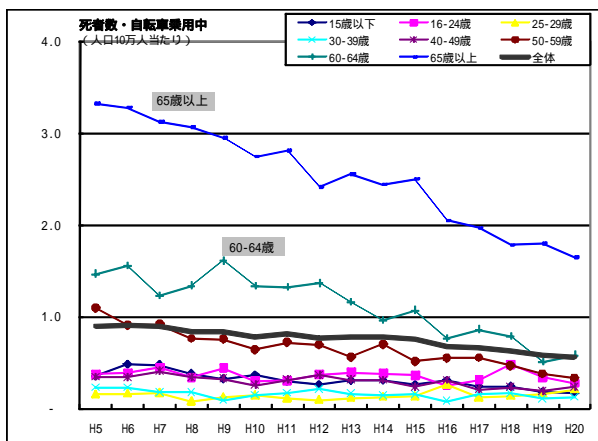
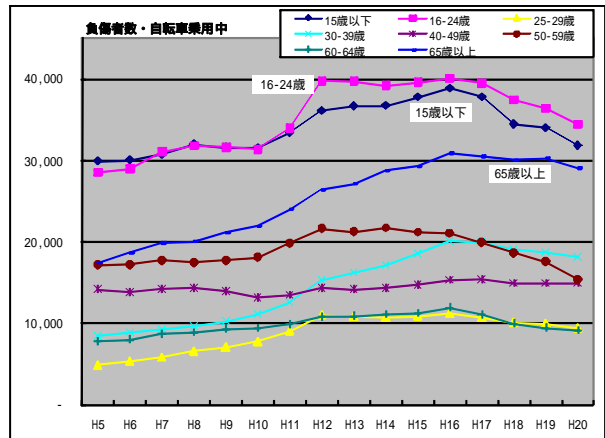
< 交通事故死者数 (自転車) >

上段：実数、下段：年齢層別人口 10 万人当たり



< 交通事故負傷者数 (自転車) >

上段：実数、下段：年齢層別人口 10 万人当たり



資料) 交通事故統計



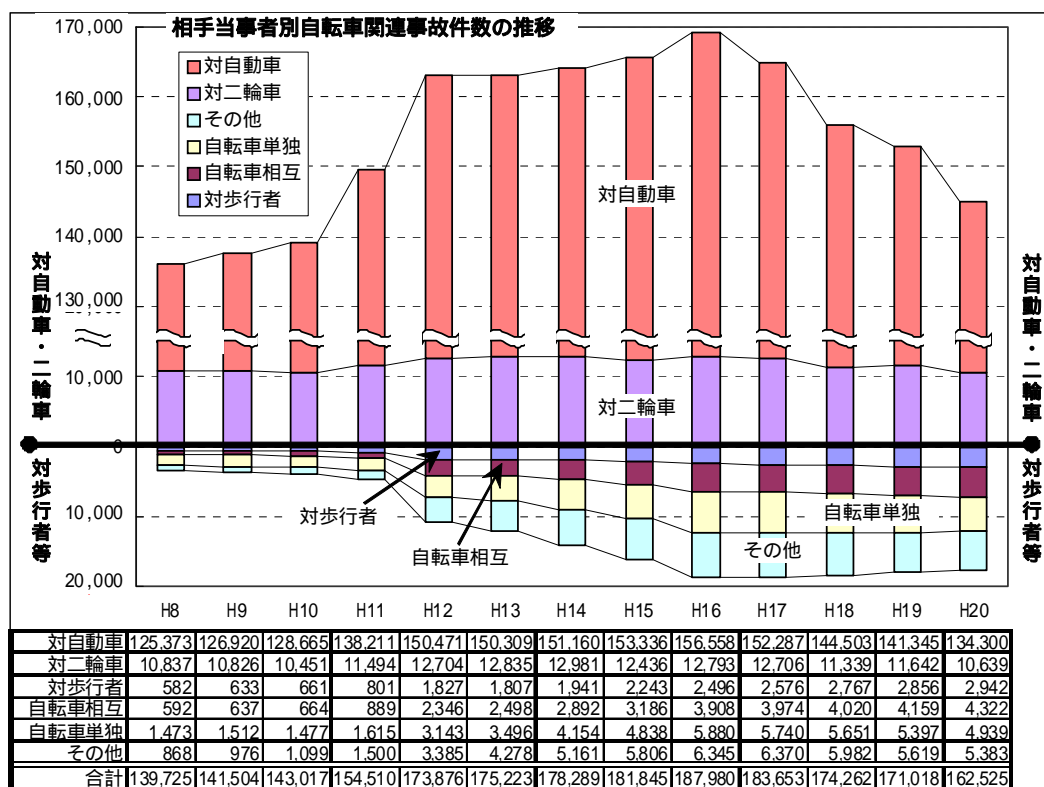
## 2) 中間評価

### 【考え方】

自転車がどのような状況下で交通事故に遭遇しているのかを把握すべく、まず相手当事者別の交通事故件数の近年の推移を見ることにする。

### 【評価】

近年の自転車関連事故件数の推移を相手当事者別に見ると、対自動車・対二輪車の交通事故件数（この場合自転車は「交通弱者」になりがち）は順調に減少しており、それが全体の自転車関連事故件数の減少を牽引しているものの、対歩行者、自転車相互、自転車単独の交通事故件数は必ずしも減少していないことが下のグラフからも見て取れる。これは、自転車が第1当事者となる事故を減らすため、さらなる取組が必要であることを示している。



資料) 交通事故統計より作成

## 2 - 1) 中間評価

### 【評価指標】

#### 自転車第1当事者となる交通事故

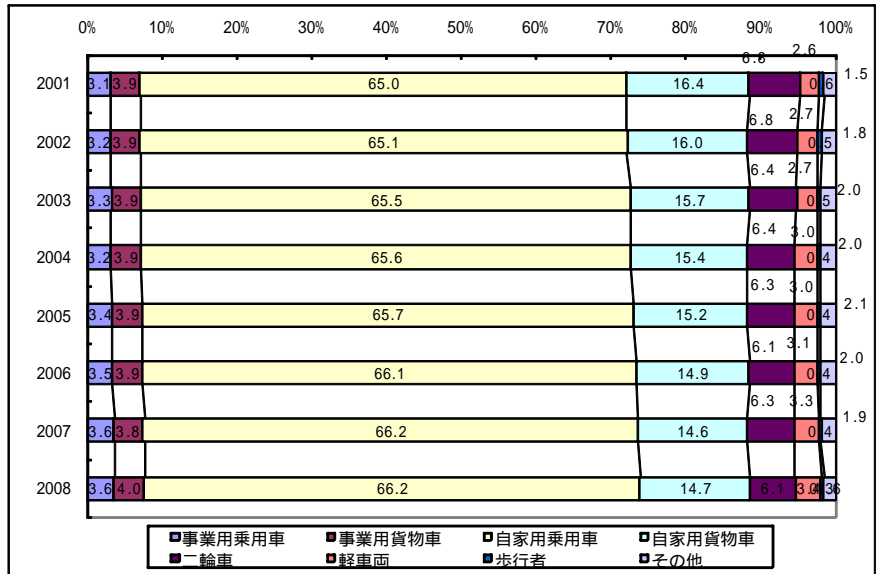
### 【考え方】

自転車関連事故の中で、自転車が加害者となる事故は多くはないものの、特に歩行者に対しては加害者になることがありうる。ここでは、自転車が第1当事者となる交通事故件数（構成比）を見ることにする。

【評価】

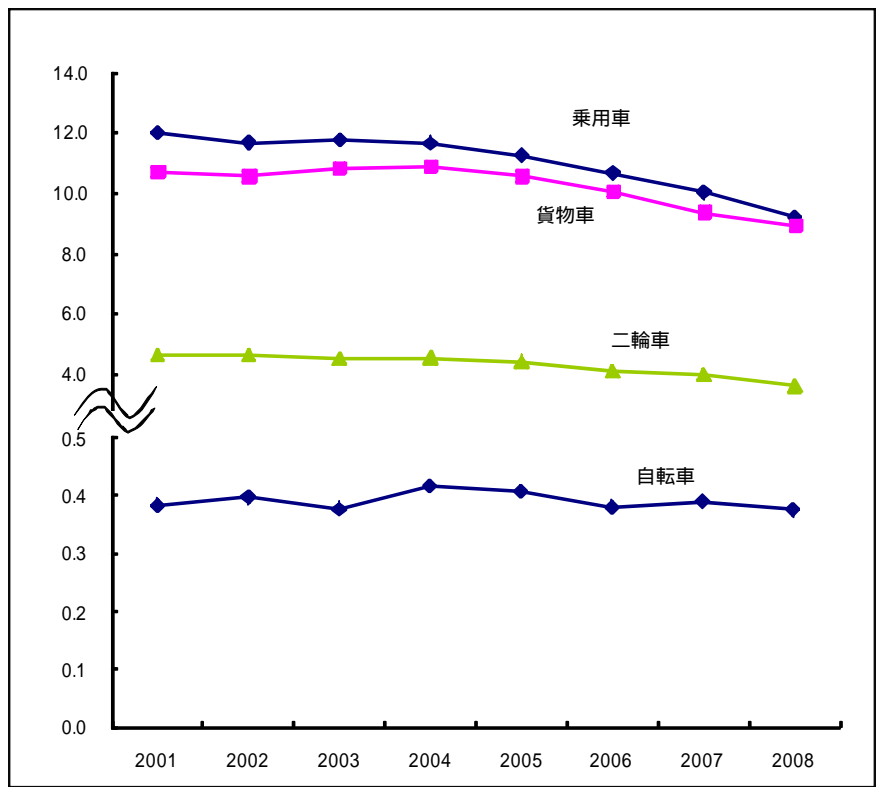
自転車を含む軽車両が第1当事者となる交通事故件数は、2004年をピークに減少に転じているが、事故件数全体に占める割合は上昇傾向にある。また、保有台数当たり第1当事者交通事故件数は、自動車が増加傾向にあるのに対して、二輪車や自転車では割合は低いものの、横ばい傾向となっている。

< 第1当事者別交通事故件数の構成比推移 >



資料) 交通事故統計

< 保有千台数当たり第1当事者交通事故件数 >



資料) 交通事故統計、自転車協会データ等より作成

## 2 - 2) 中間評価

### 【評価指標】

#### 自転車の通行ルールに関する認知・遵守度、行動変容

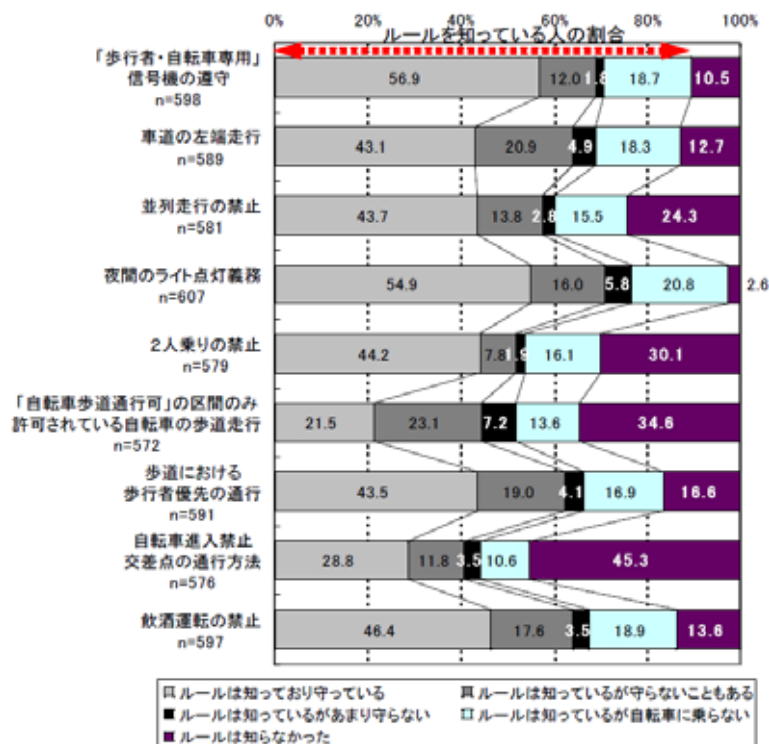
### 【考え方】

現状、自転車の通行ルールに対する認知・遵守度は、改善されつつはあるものの総じて高くない。

自転車事故を防止するため、各地では警察との協力の下、通行ルールの講習会の開催を増加させている。そこで、通行ルールに関する認知度や、講習会の開催件数、講習会前後での行動変容を中間アウトカムとして把握する。

(財) 全日本交通安全協会「自転車の安全利用の促進等に関する調査研究」

調査期間：2005年8～9月。調査エリア：東京都渋谷区・大阪市生野区・静岡県富士市、青森県青森市



(財) 日本自転車普及協会「自転車乗用環境の整備改善に関する調査」

調査期間：2006年10～07年1月。調査エリア：全国

自転車の歩道走行禁止（原則）を

- 知っている 63.2% 知らなかった 30.2%

大阪府「自転車の安全な利用に関するアンケート調査」

調査期間：2008年2～3月。調査エリア：大阪府内

自転車の歩道走行禁止（原則）を

- 知っていた 66.4% 知らなかった 33.6%

自転車走行に関する交通ルールの改正について

- 内容を知っていた 10.5%

- 改正されることは知っていた 35.9%

- 知らなかった 53.5%

青葉区民会議「自転車利用に関するアンケート調査結果」

調査期間：2008年2～3月。調査エリア：横浜市青葉区

自転車の歩道走行禁止（原則）を

- 知らなかった 26.6%

- 自転車は利用していないが、知っている 34.1%

- 知っているが、関係なく歩道を自由に走行している 14.5%

- 知っているのに、守っている 16.1%

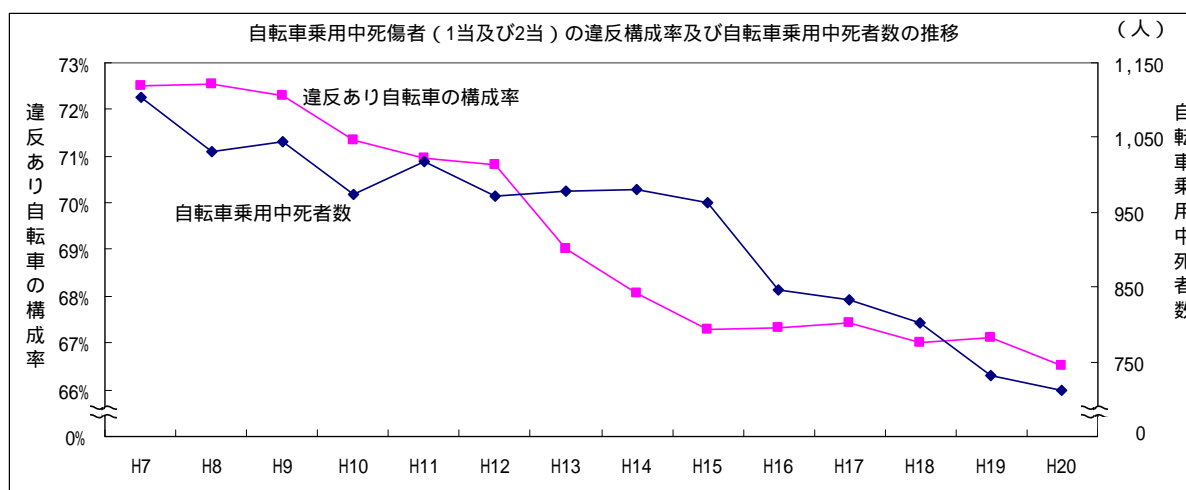
「二人乗り禁止」「夜間灯火義務」「酒酔い運転禁止」を

- 知らなかった 7.6%

- 自転車は利用していないが、知っている 37.0%

- 知っているが、関係なく歩道を自由に走行している 6.4%

- 知っているのに、守っている 43.0%



資料) 警察庁交通局「平成20年中の交通死亡事故の特徴及び道路交通法違反取締り状況について」

注) 違反あり自転車の構成率 = 違反あり死傷者数(自転車) ÷ 死傷者数(自転車) × 100

## 【評価】

平成3年1月から全国で開始された地域交通安全活動推進委員制度は、平成20年4月時点で、委嘱数約19,000名となり、地域における指導者が養成されている状況が見受けられる。このような地域ぐるみの交通安全教育に加え、自転車利用者への指導警告・交通切符等の指導・取締りも行われており、指導警告活動の実施箇所数（自転車指導啓発重点地区・路線）は1,827地区・路線、平成20年の指導警告件数は、平成17年より1.9倍増加している。

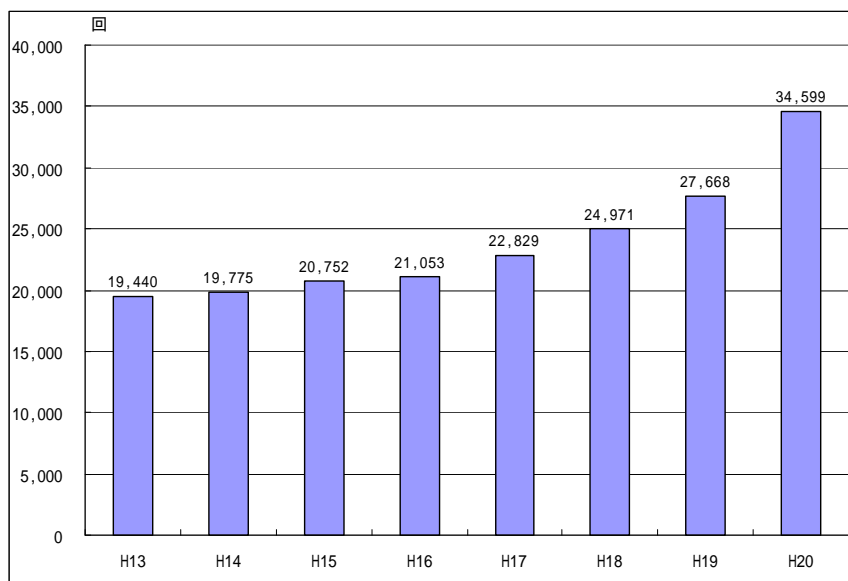
交通安全普及啓発活動に参加した回答者のうち、自転車の安全運転がテーマの活動に参加した者は、参加者全体の42.0%であり、それらの回答者の評価をみると、全体の9割以上が“非常に役に立った”“役に立った”と回答している。さらに、“非常に役に立った”“役に立った”と回答した者の行動変容を見ると、“（参加後に）自転車による危険・迷惑行為をしないようになった”と回答した割合が約8割である。この

ことから、交通安全普及啓発活動の参加を通じて交通安全に対する意識が向上しているとともに、意識の向上が行動変容につながっていることが示されている。一方で、自転車の通行ルールに対する認知・遵守度を改善するために、さらなる取組の必要性が示されている。

### <アウトプット>

#### 参加者数

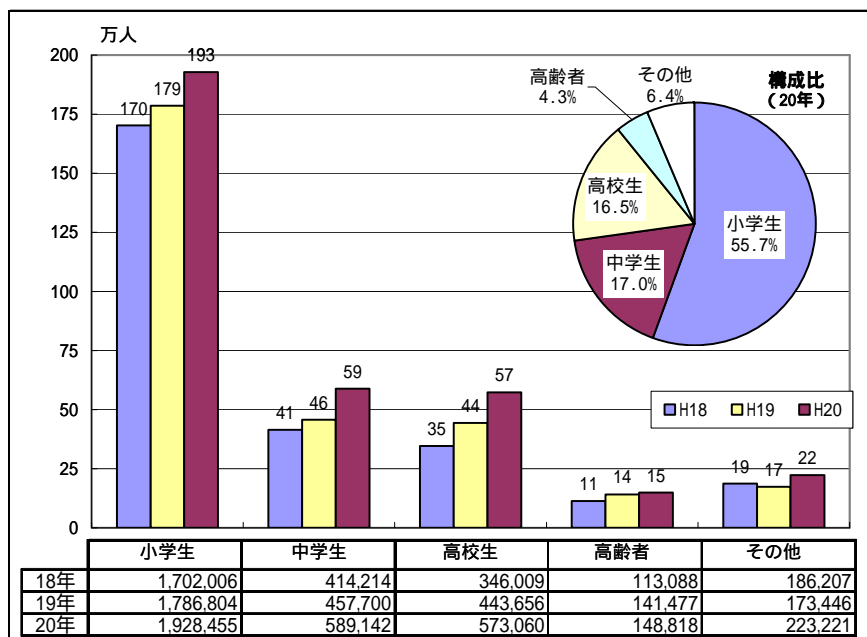
- ・地域交通安全活動推進委員委嘱数：約 19,000 名（平成 20 年 4 月 1 日）
- ・自転車教室実施回数 13～20 年の間に 1.78 倍増



資料) 警察庁提供資料

#### 実施箇所数

- ・自転車指導啓発重点地区・路線（指導警告活動）1,827 地区・路線
- ・自転車教室参加者数 約 346 万人（20 年。うち小中学生 7 割）  
小中学生全体の約 4 分の 1 が参加（20 年。全生徒数 1,071 万人中、参加者約 252 万人）



資料) 警察庁提供資料

### 取締件数

- ・ 自転車利用者への指導警告 17年より 1.9 倍増 (20年)

	平成 17 年	平成 18 年	平成 19 年	平成 20 年
指導警告票の交付数	1,127,331 件	1,451,353 件	1,926,260 件	2,188,646 件

資料) 警察庁自転車対策検討懇談会「自転車の安全利用の促進に関する提言」(18年11月)、警察庁ウェブページ(自転車の安全利用の促進)

- ・ 信号無視や乗車違反等、自転車を含む軽車両の道路交通法違反取締件数は急増  
軽車両の道路交通法違反取締(送致)件数

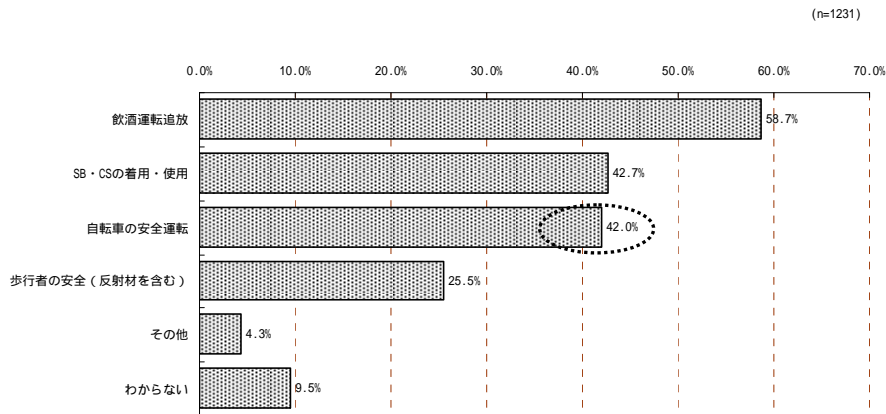
	H15	H16	H17	H18	H19	H20
信号無視	22	21	105	105	207	262
通行禁止違反	1	1	1	19	23	14
しゃ断踏切立入	0	0	0	27	59	246
指定場所一時不停止	23	2	111	190	140	186
無灯火	0	0	4	12	19	47
乗車・積載違反	13	16	36	89	267	323
酒酔い運転	4	0	15	33	51	41
運転者の遵守事項違反	0	1	3	2	7	4
その他	49	44	51	108	41	88
小計	112	85	326	585	814	1,211

資料) 交通事故統計

### <アウトカム>

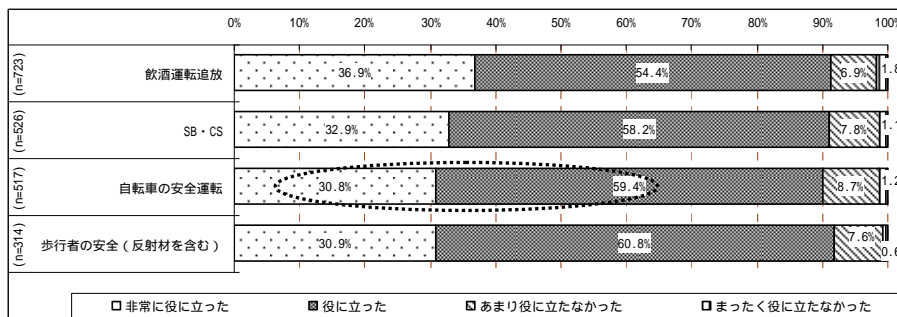
#### 活動参加後での態度・行動変容

- ・ 自転車に関わる交通安全普及啓発活動の参加(21年1月)  
交通安全普及啓発活動の参加者のうち“自転車の安全運転”がテーマの活動に参加 42.0%



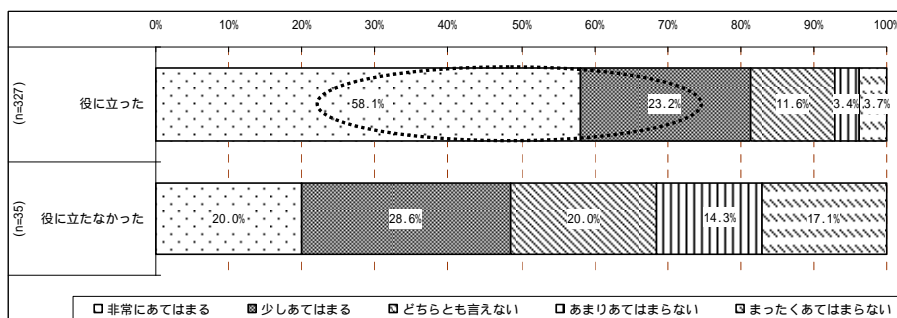
・ 自転車に関わる交通安全普及啓発活動の評価 (21年1月)

交通安全普及啓発活動の参加者のうち“非常に役に立った”“役に立った”と回答した者 90.2%



・ 自転車に関わる交通安全普及啓発活動の参加者の行動変容 (21年1月)

“非常に役に立った”“役に立った”と回答した参加者のうち自転車による危険・迷惑行為をしないようになったという間に“非常にあてはまる”、“少しあてはまる”と回答した者 81.3%



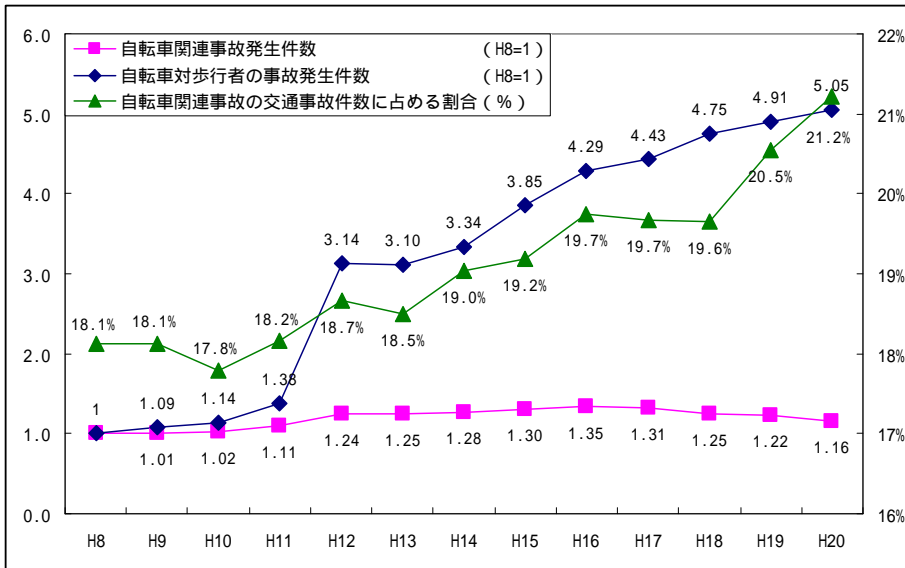
資料) 内閣府アンケート調査 (21年1月時点)

遵守率

全国小中高校での自転車通学時のヘルメットの義務付け自転車通学を認めている小中高校 (12,434校) のうち 50.3% (6,258校) が義務付け (16年10月)

事故件数（交通事故統計等）

- ・自転車関連交通事故件数 平成 8～20 年で約 1.2 倍増
- ・自転車と歩行者の交通事故件数 平成 8～20 年で約 5.1 倍増



資料) 交通事故統計

3) 取り組まれている施策

自転車		構成要素			
		人	車両	道路	社会環境
時間軸	発生前	II (1) カ、(2)、(3) ア・オ、(5) 『①参加・体験・実践型の活動の推進』 本部決定『④自転車通行ルールの周知徹底』 本部決定『⑤自転車通行ルールの広報啓発』 本部決定『⑥自転車の安全利用促進に係る地域における取組の強化』 II (3) オ 『⑧反射材の普及促進』 V (1) ア (ウ) 『③自転車利用者に対する指導取締りの推進』		I (1) イ 『①「あんしん歩行エリア」の形成』 I (1) 『③人優先の安全・安心な歩行空間の整備』 I (1) ウ 『⑤バリアフリー化を始めた歩行空間等の整備』 I (2) 『⑥道路ネットワークの整備と規格の高い道路の利用促進』 本部決定『⑦自転車走行空間の整備』	
	発生後				



## ウ シートベルトの着用徹底

後部座席シートベルトの着用の徹底を図るための対策について（平成 19 年 7 月 10 日中央交通安全対策会議交通対策本部決定）

今般、道路交通法が改正され、後部座席を含む全ての座席についてシートベルトの着用が義務化されたことから、特に、着用率が低調な後部座席シートベルトの着用の徹底を図るため、国及び地方公共団体は、次の措置を講ずるものとする。

なお、国及び地方公共団体の職員にあっては、改正法の施行前においても率先垂範して後部座席シートベルトを着用するものとする。

- 1 後部座席を含む全ての座席においてシートベルトを着用しなければならないことについて広報啓発に努めること
- 2 運転者、安全運転管理者、運行管理者等に対する各種講習、自動車教習所における教習、学校等における交通安全教育等あらゆる機会において、後部座席シートベルトの着用について周知徹底を図ること
- 3 自動車運送事業者等の関係団体を活用するとともに、シートベルト・チャイルドシート着用推進協議会の活動等を通じ、後部座席シートベルトの着用の徹底について効果的な広報啓発を実施すること
- 4 街頭における指導及び取締りに際して後部座席シートベルトの着用の徹底がなされるよう指導すること
- 5 着用しやすい後部座席シートベルトの開発・普及を図ること

### 1) 全体評価

#### 【評価指標】

シートベルト等着用による死亡・重傷事故発生率、シートベルト着用率（座席別）

#### 【考え方】

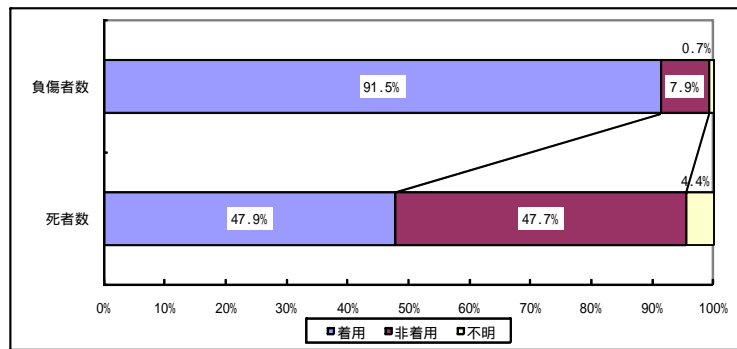
自動車乗車中の交通事故において、死者数の約 50% はシートベルト非着用である。シートベルト等の着用率を向上させることによって、自動車乗車中に交通事故に遭った場合でも、死亡を回避し、負傷で済む確率が高くなると考えられることから、シートベルト等の着用率により評価する。

#### 【評価】

シートベルトの着用率は年々向上し、運転者、助手席同乗者とも既に 90% を越える水準となっている。これに対して、後部席同乗者のベルト着用率は平成 20 年の義務化により大幅に改善しているものの、未だ 30% 程度（一般道）にとどまっている。

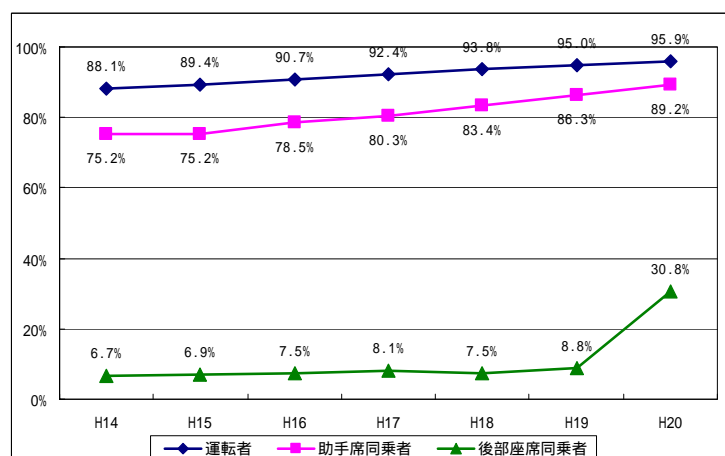
そのため、定量的にその寄与の程度を明らかにすることは困難であるものの、シートベルト等の着用率向上に向けた施策が適切に実施され、上位目標の交通事故死者数及び交通事故死傷者数の削減につながっていると考えられる。

<シートベルト着用別の自動車乗車中の負傷者数・死者数（平成20年）>



資料) 交通事故統計

<シートベルト着用率（一般道）>



資料) 警察庁・JAF 調べより作成

2) 中間評価

【評価指標】

交通事故負傷者に占めるシートベルト非着用者の割合

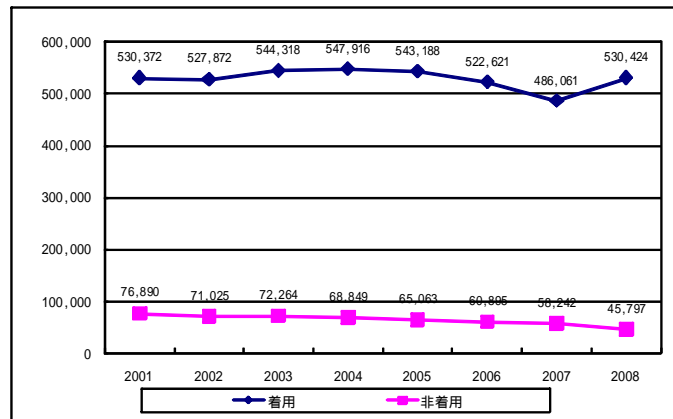
【考え方】

シートベルト着用率の向上を促すため、交通事故負傷者に占めるシートベルト非着用者の割合を把握する。

【評価】

シートベルト着用者・非着用者とも交通事故負傷者数は減少傾向が続いているが、負傷者に占める非着用者率は、常に運転者の非着用率よりも高くなっている。シートベルトの着用により負傷確率が下がることが示唆される。

<シートベルト着用有無別の交通事故負傷者数の推移>



資料) 交通事故統計

3) 中間評価

【評価指標】

シートベルト着用者の割合

【考え方】

乗車中の死傷を軽減する効果があるシートベルト着用率を座席別に把握する。

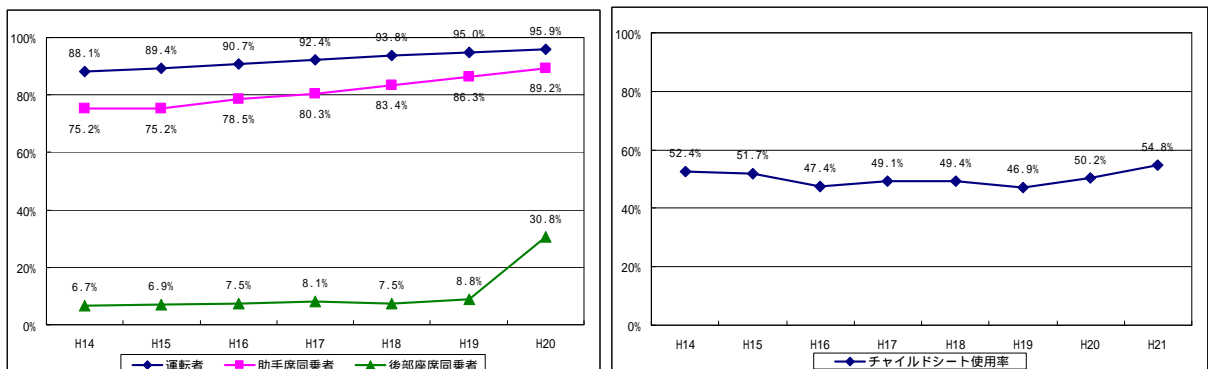
【評価】

過去 3 年間に何らかの交通安全普及啓発活動に参加した回答者のうちシートベルト・チャイルドシート、歩行者の安全（反射材を含む）がテーマの活動に参加した者は、それぞれ 42.7%、25.5%であった。各テーマの参加者の評価をみると、“非常に役に立った”“役に立った”と回答した割合は、いずれも全体の 9 割以上を占めており、参加者から高評価を得ている。さらに“非常に役に立った”“役に立った”と回答した者の行動変容を見ると、高評価の参加者のうち約 6~8 割が、参加後に交通ルールを遵守するようになったと回答している。

<アウトプット>

遵守率

・シートベルト着用率（一般道）（左）、チャイルドシート使用率（右）



資料) 警察庁・JAF 調べより作成

<アウトカム>

事故抑止率（交通事故統計等）

・シートベルト着用有無別致死率

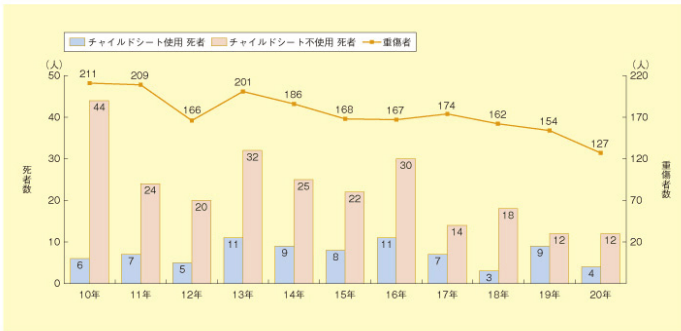
	15年		16年		17年		18年		19年		20年	
	着用	非着用	着用	非着用	着用	非着用	着用	非着用	着用	非着用	着用	非着用
運転席	0.19	5.95	0.18	6.79	0.19	7.29	0.16	7.50	0.17	7.20	0.15	7.14
助手席	0.19	1.82	0.17	1.81	0.17	1.92	0.20	2.05	0.16	1.75	0.17	1.80
後部座席	0.09	0.51	0.15	0.51	0.11	0.42	0.09	0.34	0.12	0.35	0.15	0.41
その他	0.21	0.37	0.55	0.33	0.00	0.72	0.60	0.45	0.00	0.39	0.31	0.12
計	0.19	1.99	0.18	2.01	0.18	1.90	0.17	1.75	0.16	1.53	0.15	1.75

資料) 交通事故統計

注) 致死率 = 死者数 (自動車乗車中) ÷ 死傷者数 (自動車乗車中) × 100

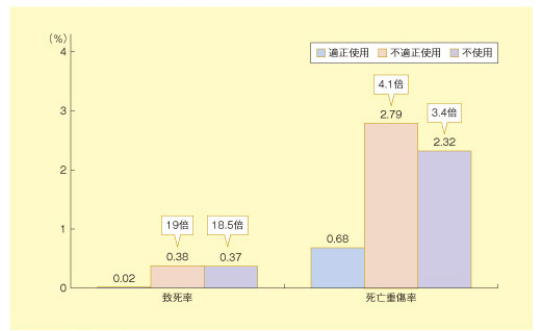
・チャイルドシート使用者・非使用者の死者数 / 致死率

第1-20図 チャイルドシート使用有無別死者数及び重傷者数の推移



注 警察庁資料により作成。ただし、「範囲不明」は省略している。

第1-22図 チャイルドシート使用有無別致死率及び死亡重傷率（平成20年）



注 警察庁資料により作成。

資料) 内閣府「平成21年交通安全白書」

4) 取り組まれている施策

シートベルト チャイルドシート		構成要素			
		人	車両	道路	社会環境
時間軸	発生前 事故防止	II (1) カ、(2)、(3) ア・オ、(5) 『①参加・体験・実践型の活動の推進』			
	発生後 被害軽減	本部決定『⑨すべての座席のシートベルト着用徹底』 II (3) ウ 『⑦後部座席等におけるシートベルト着用の推進』 本部決定『後部座席シートベルト着用に関する街頭における指導及び取締り時における指導』 本部決定『後部座席シートベルト着用に関する広報啓発』	本部決定『④チャイルドシートの安全性能に関する情報提供』 本部決定『⑦着用しやすい後部座席シートベルトの開発・普及』		

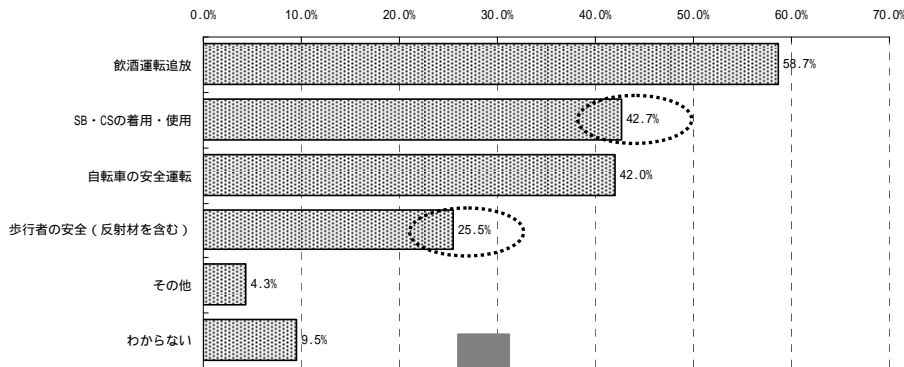
< 参考：活動参加前後での態度・行動変容 >

・交通安全普及啓発活動の参加者のうち

“シートベルト・チャイルドシートの着用・使用”への参加 42.7%

“歩行者の安全（反射材を含む）”への参加 25.5%

(n=1231)



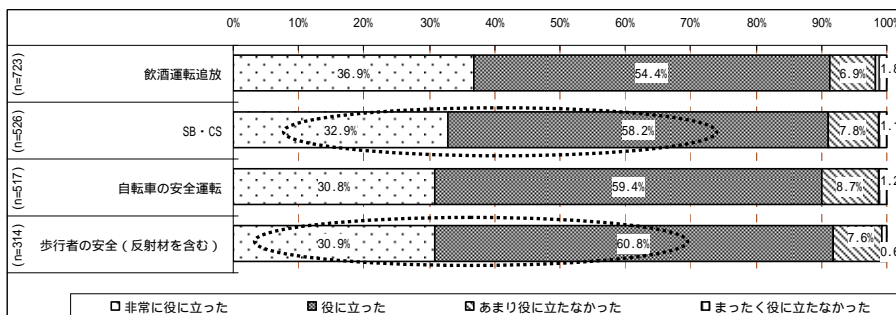
・交通安全普及啓発活動の参加者の評価（21年1月）

シートベルト・チャイルドシート

“非常に役に立った”“役に立った”と回答した者 91.1%

歩行者の安全（反射材を含む）

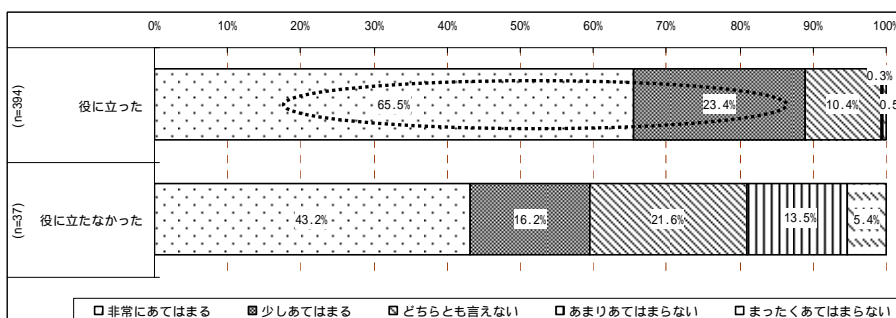
“非常に役に立った”“役に立った”と回答した者 91.7%



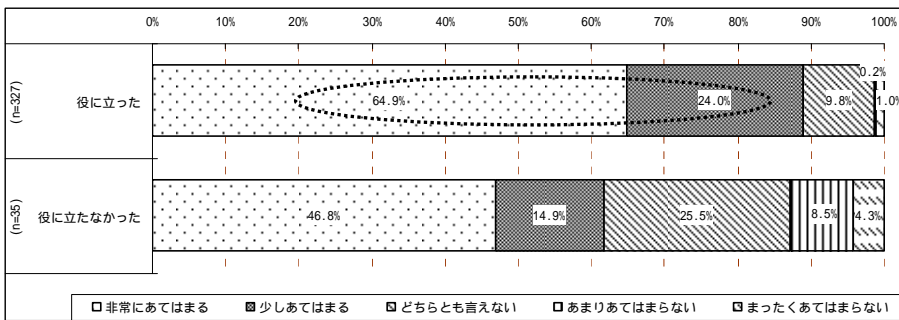
・交通安全普及啓発活動の参加者の行動変容（21年1月）

シートベルト・チャイルドシート、歩行者の安全（反射材を含む）の活動が“非常に役に立った”“役に立った”と回答した参加者の交通ルール遵守に関わる行動変容 6~8割超

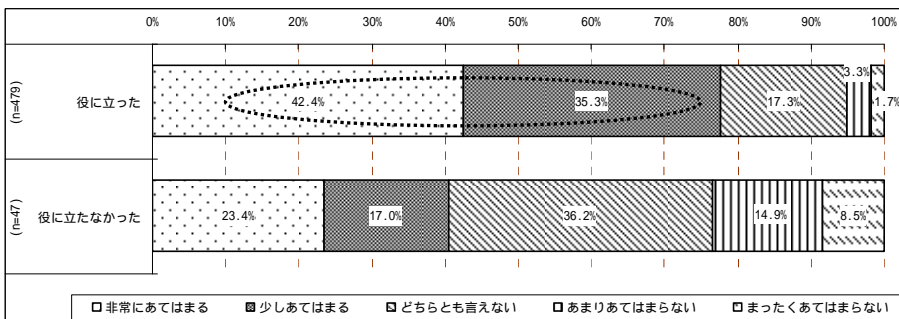
・運転席で常にシートベルトを着用するようになったかという問に“非常にあてはまる”“少しあてはまる”と回答した者 88.8%



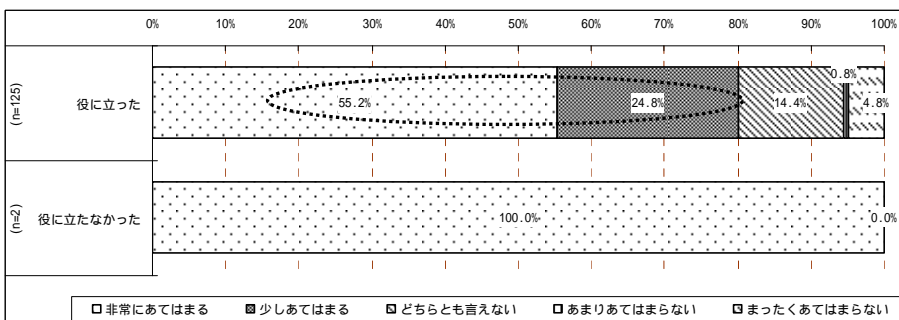
- ・助手席で常にシートベルトを着用するようになったかという間に“非常にあてはまる”“少しあてはまる”と回答した者 88.9%



- ・後部座席で常にシートベルトを着用するようになったかという間に“非常にあてはまる”“少しあてはまる”と回答した者 77.7%



- ・子どもに常にチャイルドシートを使用させるようになったかという間に“非常にあてはまる”“少しあてはまる”と回答した者 80.0%



資料) 内閣府アンケート調査 (21年1月時点)