

イ 交通安全思想の普及徹底

第 8 次交通安全基本計画：前文要約

国民一人一人が交通安全の確保を自らの課題として捉えるよう意識の改革を促すことが重要であり、幼児から成人に至るまで段階的かつ体系的な交通安全教育を行うとともに、高齢者自身の交通安全意識の向上を図る。また、活動を行うに当たっては、参加・体験・実践型の教育方法を積極的に取り入れる。さらに、関係者が互いに連携をとりながら地域ぐるみの活動が推進されるよう促す。

第 8 次交通安全基本計画：重点施策及び新規施策

参加・体験・実践型の活動の推進（（1）カ、（2）、（3）ア、オ、（5））

高齢者に対する安全教育の推進（（1）カ）

自転車の安全利用の推進（（3）イ）

自転車通行ルールの周知徹底【本部決定】

自転車通行ルールの広報啓発【本部決定】

自転車の安全利用促進に係る地域における取組の強化【本部決定】

後部座席等におけるシートベルト着用の推進（（3）ウ）

反射材の普及促進（（3）オ）

すべての座席のシートベルト着用徹底【本部決定】

交通の安全に関する民間団体等の主体的活動の推進（（4））

住民の参加・協働の推進（（5））

常習飲酒運転者対策の推進【本部決定】

飲酒運転の根絶に向けた取組の強化【本部決定】

1) 全体評価

【評価指標】

交通安全について普段から考えている度合い

【考え方】

第 8 次交通安全基本計画では、国民が交通安全意識を向上させ交通マナーを身に付けるためには、国民一人一人が交通安全の確保を自らの課題として捉えるよう意識の改革を促すことが重要であるとされている。そこで、国民の交通安全に対する課題認識を測る指標として、「交通安全について普段から考えている度合い」を設定し、アンケート調査によりその結果を把握する。

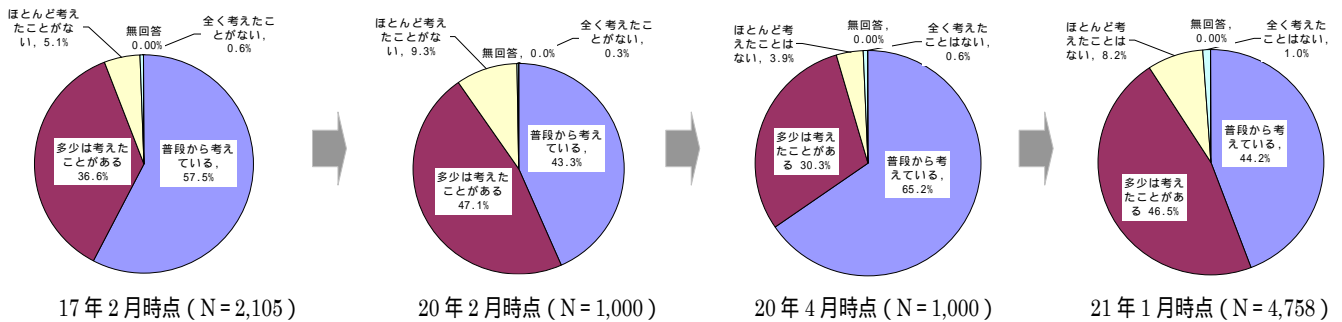
【評価】

交通安全に関する内閣府のアンケート調査（ウェブアンケート調査）では、交通安全教育の参加有無に関わらず、交通事故について普段からどの程度考えているかを調査している。調査結果によると、「交通安全について普段から考えている」「多少は考えたことがある」のいずれかを回答した割合は、過去 4 回の調査のいずれにおいても、約 9 割を占めており、交通安全に対する意識が醸成されていると考

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、交通安全思想の普及徹底が適切に図られ、交通安全に係る文化が形成されており、間接的に、上位目標の交通事故死者数及び交通事故死傷者数の減少につながっていると考えられる。

<交通安全について普段から考えている度合い(%)>



資料) 内閣府アンケート調査

2) 中間評価

【評価指標】

交通安全普及啓発活動参加者の参加前後の態度・行動変容の効果

【考え方】

交通安全普及啓発活動は、当該活動への参加等を通じて国民の交通安全に対する意識を向上させ、交通事故を起こさない・交通事故に遭わない状況を実現することで、最終的には交通事故発生を抑止につながることを意図した取組である。そこでここでは、中間アウトカムとして「交通安全普及啓発活動参加者」の参加前後での態度・行動の変容（活動の『認知』→『参加(+評価)』→『態度・行動変容』のロジック上の変化)を確認する。

【評価】

参加・体験・実践型の活動の推進（(1)カ、(2)、(3)ア、オ、(5)）

過去3年間にわたり毎年40件程度の交通安全教育実践事業が実施されている。

事業実施後のアンケート調査の結果をみると、事業実施により生徒の交通安全意識が向上している事例（事例1：自転車の運転マナーの向上等）や、事業実施等を通じて生徒の交通安全に関わる行動が改善している事例（事例2：違反行為の経験率の減少）等、参加後に交通安全に対する態度・行動が変容し、交通安全に対する意識が醸成されていることが示唆されている。一方で、違反行為の経験率（事例2）は十分低いとは言えず、さらなる取組の必要性が示されている。

交通安全教育実践地域事業

(単位: 都道府県)

平成18年度	平成19年度	平成20年度
42	43	38

資料) 文部科学省資料 (No.57)

活動参加前後での態度・行動変容 (事例)

【事例1: A 高校 (19年)】

< 事業内容 >

- ・ 地域・保護者・関係機関との連携、生徒による自転車点検等の交通安全運動、交通安全講話の実施等。

< 結果 > 態度変容

- ・ 生徒の交通安全に対する意識のうち”良い”“やや良い”と回答した割合が増加。

自転車の運転マナー

	男子		女子	
	H18年度	H19年度	H18年度	H19年度
よい	16%	17%	5%	15%
やや良い	13%	17%	14%	16%
普通	50%	53%	62%	60%
やや悪い	14%	8%	14%	7%
悪い	7%	5%	5%	2%

【事例2: B 高校 (19年)】

< 事業内容 >

- ・ 生徒主体の交通安全運動、全教職員による交通安全教育等を実施。

< 結果 > 行動変容

- ・ 昨年度と比較して概ね違反の経験率が減少。

違反行為の経験

	H18年度	H19年度	(差分)
並進	69.4%	62.9%	-6.5%
信号無視	55.9%	39.0%	-16.9%
音楽を聴きながら	52.0%	42.5%	-9.5%
携帯電話を操作しながら	50.0%	43.4%	-6.6%
一時不停止	44.1%	33.3%	-10.8%
無灯火	39.2%	30.0%	-9.2%
傘さし	39.2%	30.7%	-8.5%
スピードの出し過ぎ	39.2%	28.5%	-10.7%
二人乗り	37.8%	30.3%	-7.5%
上記をやったことがない	6.2%	7.2%	1.0%

資料) 文部科学省スポーツ・青少年局「平成19年度交通安全教育実践地域事業 報告書」

高齢者に対する安全教育の推進 (1) 力

高齢者に対する交通安全教育は、参加・体験・実践型、世代間交流型、世帯訪問型等の交通安全教育により、自発的に交通安全教育への高齢者の参加を促進するとともに、交通安全教育を受ける機会がなかった高齢者も含めた幅広い高齢者の交通安全意識が向上するよう取り組まれている。

参加・体験・実践型の高齢者交通安全運転普及事業参加者の参加後の【態度変容】をみると”大変参考/参考になった”と回答した割合が76.9%(19年)、同じく【行動変容】をみると”事業参加後に自主的に講習会等の活動を実施した”と回答した割合が57.9%と、いずれも半数以上であり、事業参加者から高評価を得るとともに、

参加者が自発的に交通安全活動に取り組む波及的な効果がみられる。

また、世代交流事業参加者の参加後の【態度変容】についても、概ね約 70%の回答者が“参加後意識が高まった”と回答しており、事業参加者の意識が向上している。

高齢者に対する交通安全教育

a) 参加・体験・実践型の高齢者交通安全運転普及事業

5ブロック（各1か所）（19年）

b) 子供と親、高齢者三世代交流事業参加者

平成16年度	平成19年度
全国14地域	全国24地域

c) 子育て・高齢者世帯訪問事業

平成16年度	平成19年度
19都道府県200市町村	11都道府県73市町村

参加者数

a) 参加・体験・実践型の高齢者交通安全運転普及事業

(単位:名)

	平成16年度	平成19年度
シルバーリーダー	-	374
市町村担当者	-	58
合計	453	432

b) 子供と親、高齢者三世代交流事業参加者

(単位:名)

	平成16年度	平成19年度
高齢者	630	2,284
子ども	1,048	2,183
親	736	1,879
その他関係者・ボランティア	約1,000	1,248
合計	約5,150人	7,594

c) 子育て・高齢者世帯訪問事業

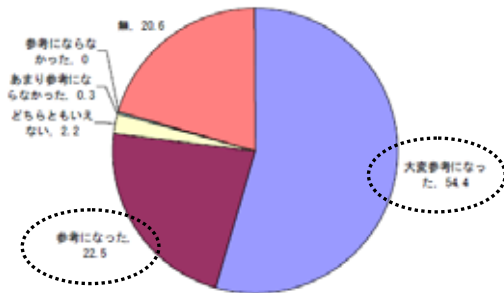
(単位:世帯)

平成16年度	平成19年度
99,757	32,999

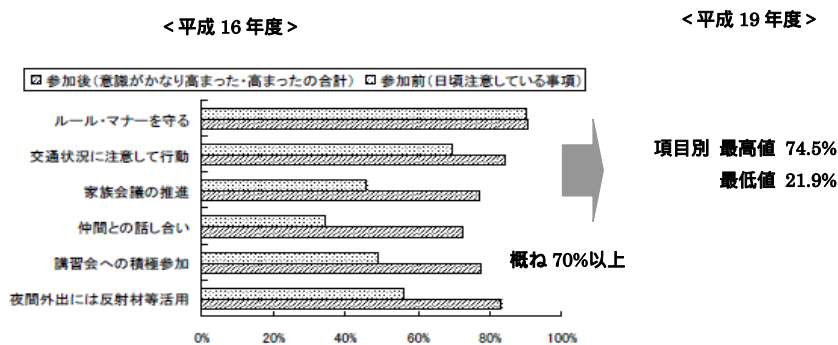
資料) 内閣府「平成16年度政策評価書(事後評価)」、「平成19年度政策評価書(事後評価)」

活動参加前後での態度変容

a) 参加・体験・実践型の高齢者交通安全運転普及事業参加者の評価（大変参考になった＋参考になった）76.9%（19年）

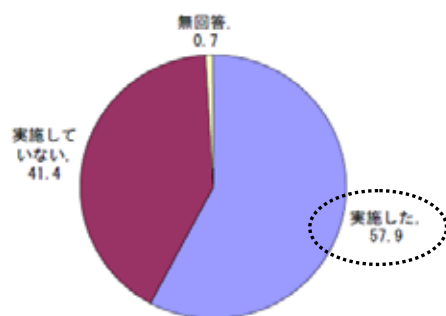


b) 子供と親、高齢者三世交代事業の参加者の交通安全意識の高まり・変化の評価



活動参加前後での行動変容

a) 参加・体験・実践型の高齢者交通安全運転普及事業の18年度参加者が参加後（18年10月～19年12月末）、地元で高齢運転者を対象とした講習会等の活動を実施したものの割合 57.9%（19年）



資料) 内閣府「平成19年度政策評価書（事後評価）」

自転車の安全利用の推進（（3）イ）
自転車通行ルールの周知徹底【本部決定】
自転車通行ルールの広報啓発【本部決定】

自転車の安全利用促進に係る地域における取組の強化【本部決定】

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。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票・交通切符等による指導取締りも行われており、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】した者は全体の 42.0%であり、それら回答者の【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”と回答した者のその後の【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、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、平成 20 年の自転車関連事故（自転車が第 1 当事者又は第 2 当事者となった交通事故件数）は 162,525 件で、平成 17 年から減少傾向にあるものの、交通事故全体に占める自転車関連事故の割合は漸増傾向にあり、さらなる取組の必要性が示されている。

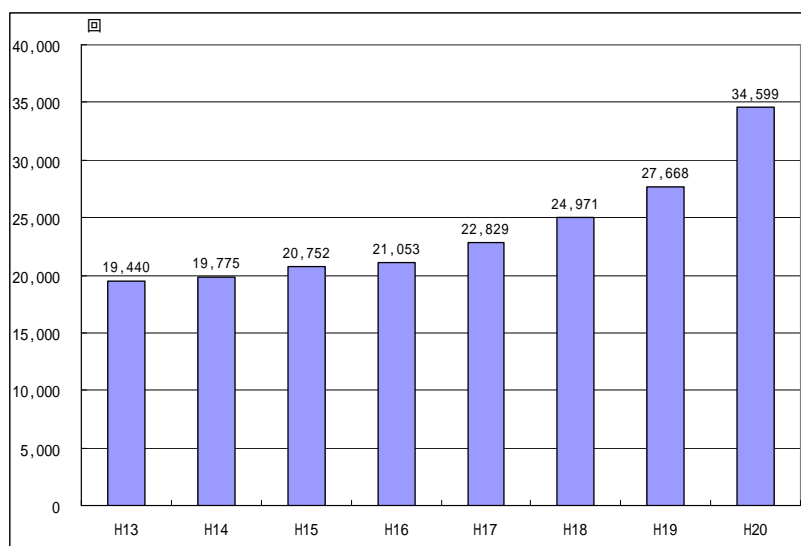
参加者数

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）

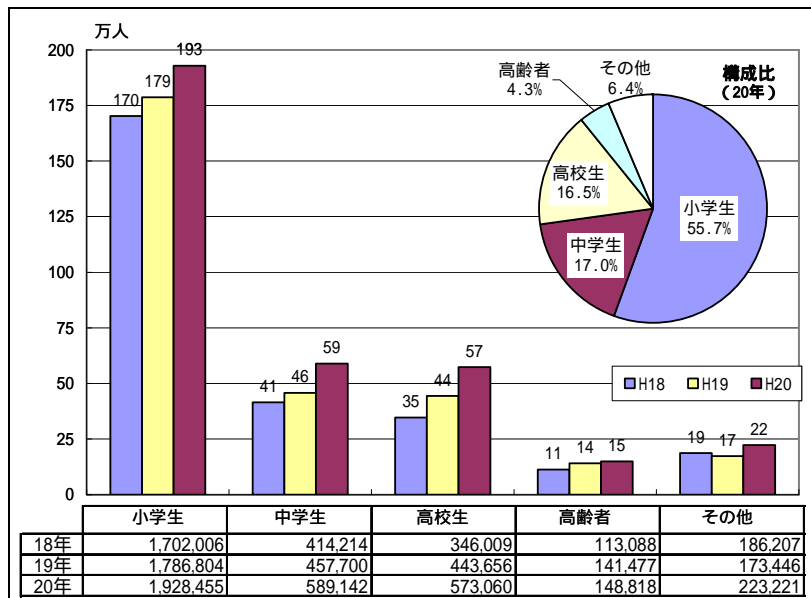
資料）内閣府「平成 21 年交通安全白書」

自転車教室実施回数 13～20 年の間に 1.78 倍増



資料）警察庁

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

指導警告件数

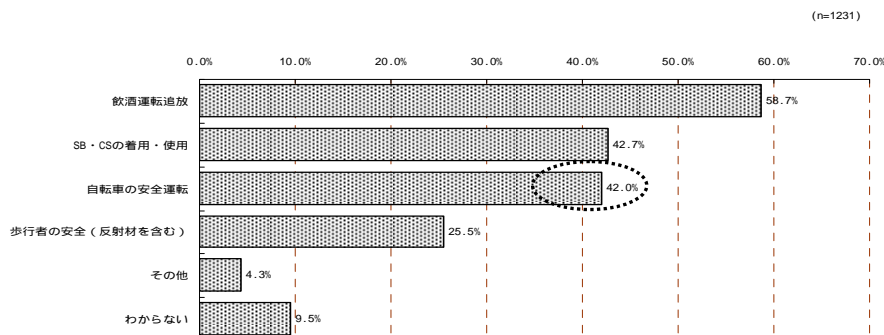
自転車利用者への指導警告 17 年より 1.9 倍増（20 年）

	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

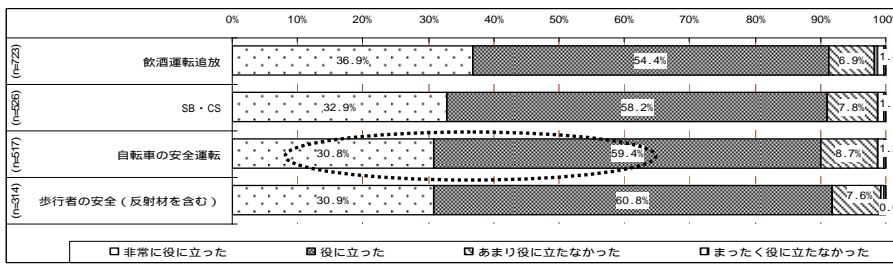
資料) 警察庁自転車対策検討懇談会「自転車の安全利用の促進に関する提言」（18 年 11 月）、警察庁ウェブページ（自転車の安全利用の促進）

活動参加前後での態度・行動変容

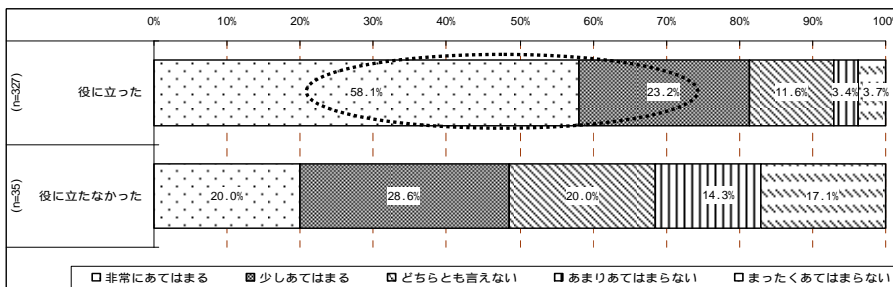
自転車に関わる交通安全普及啓発活動の参加（21 年 1 月）
 交通安全普及啓発活動の参加者のうち“自転車の安全運転”がテーマの活動に参加 42.0%



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%



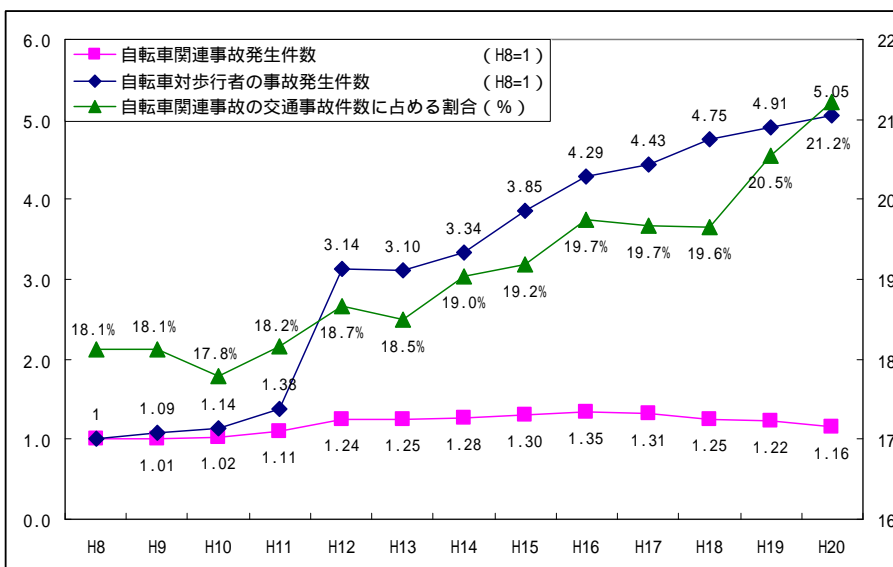
自転車に関わる交通安全普及啓発活動の参加者の行動変容（21年1月）
“非常に役に立った”“役に立った”と回答した参加者のうち自転車による危険・迷惑行為をしないようになったかという間に“非常にあてはまる”、“少しあてはまる”と回答した者 81.3%



資料) 内閣府アンケート調査（21年1月時点）

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

後部座席等におけるシートベルト着用の推進（（3）ウ）

反射材の普及促進（（3）オ）

すべての座席のシートベルト着用徹底【本部決定】

平成 16 年度、平成 19 年度の全国交通安全運動の参加者数は春夏あわせて約 630 万人であり、ボランティアとして運動に携わった者は約 260 万人である。

全国交通安全運動への【認知・接触】状況をみると、回答者全体の 74.2%が“認知している”と回答しており、この認知していると回答した者のうち、過去 3 年間に交通安全運動の開催案内を見たり聞いたりしたことがある者は 88.0%を占めていた。大多数の回答者が全国交通安全運動を認知し、開催案内を見たり聞いたりした経験があることを示している。

また、過去 3 年間に何らかの交通安全普及啓発活動に【参加】した回答者は、回答者全体の 25.9%を占めており、これらの参加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”と回答した者のその後の【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。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。

参加者数

全国交通安全運動参加者数

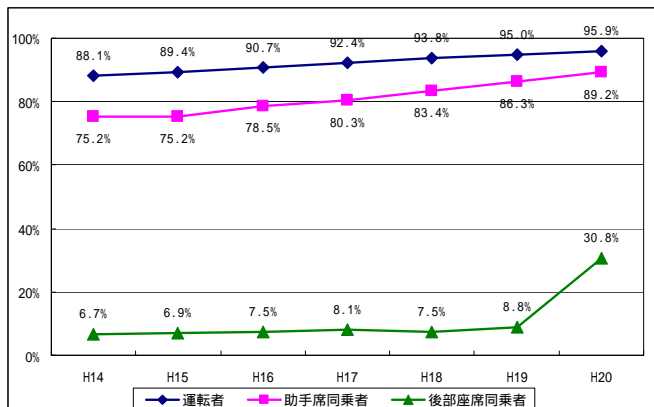
(単位:名)

	平成16年度	平成19年度
運動期間中の交通安全教室参加者	3,481,440	3,283,372
	【春】	【秋】
運動に携わったボランティア活動者数	1,544,326	1,156,740
	【春】	【秋】

<アウトカム>

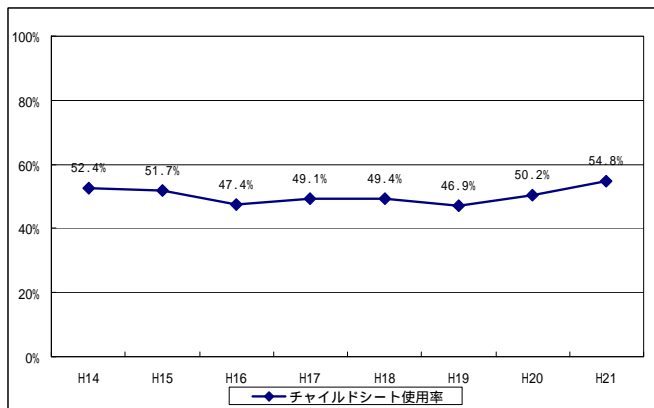
着用率

シートベルト着用率（一般道）



資料) 警察庁・JAF 調べより作成

チャイルドシート使用率

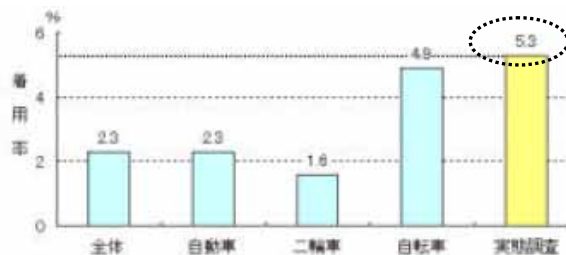


資料) 警察庁・JAF 調べより作成

普及率

反射材の普及率

歩行者の着用率 5.3%



資料) 警察庁(平成 18 年 6 月 22 日)「反射材の着用効果に関する調査結果について」

注) (財) 全日本交通安全協会による実態調査から得られた歩行者の着用率 5.3% (最右) と比べ夜間歩行中死傷者のうち、反射材を着用していた者の割合が低いことから、反射材の着用は夜間歩行中事故の防止に効果があると結論付けている。

事故抑止率（交通事故統計等）

後部座席シートベルト着用有無別致死率

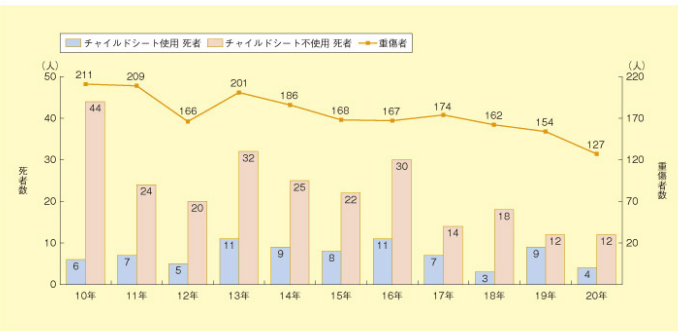
	15年		16年		17年		18年		19年		20年	
	着用	非着用	着用	非着用	着用	非着用	着用	非着用	着用	非着用	着用	非着用
運転席	0.19	5.95	0.18	6.79	0.19	7.29	0.16	7.50	0.17	7.20	0.15	7.14
助手席	0.19	1.82	0.17	1.81	0.17	1.92	0.20	2.05	0.16	1.75	0.17	1.80
後部座席	0.09	0.51	0.15	0.51	0.11	0.42	0.09	0.34	0.12	0.35	0.15	0.41
その他	0.21	0.37	0.55	0.33	0.00	0.72	0.60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

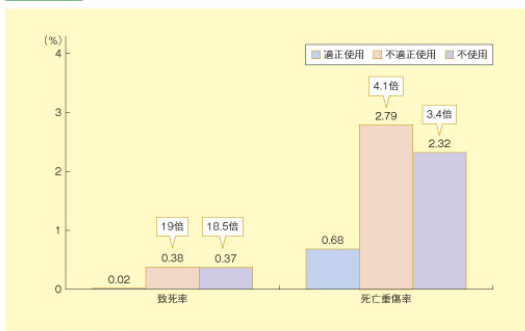
チャイルドシート使用者・非使用者の死者数 / 致死率

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、「総用不明」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）



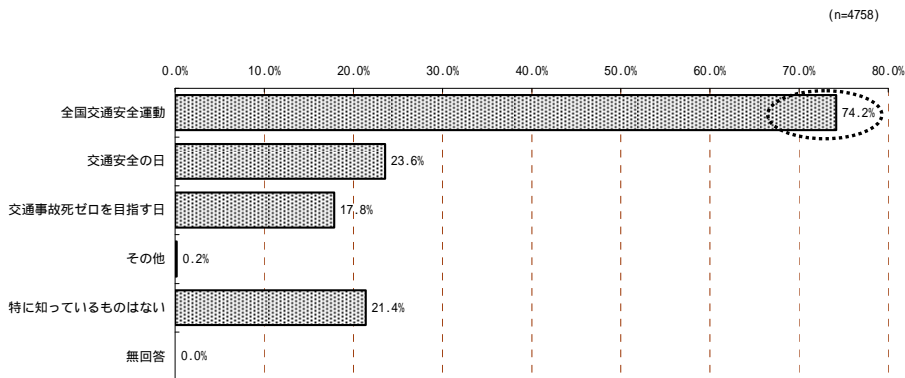
注 警察庁資料により作成。

資料) 内閣府「平成 21 年交通安全白書」

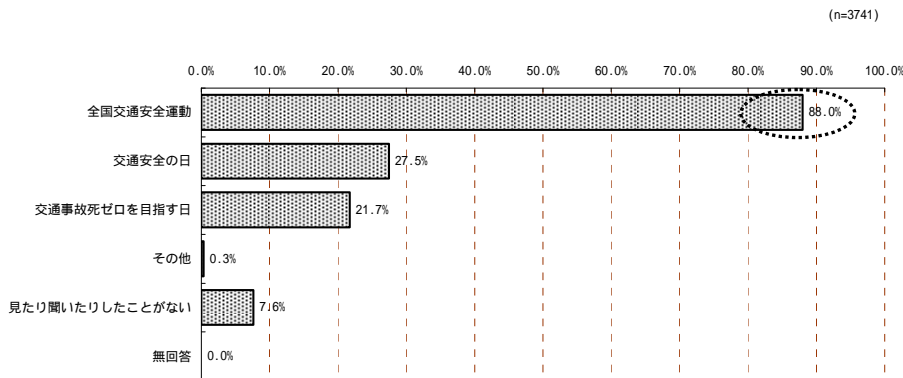
活動の認知・接触

全国交通安全運動の認知（21年1月）

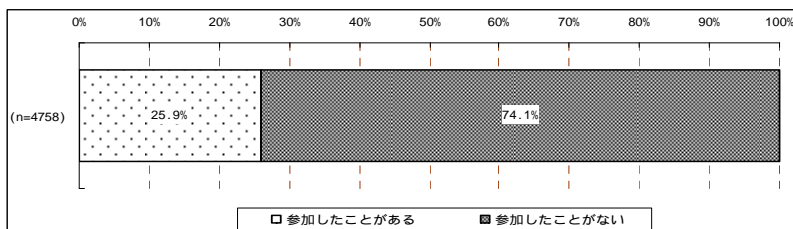
交通安全普及啓発活動のうち“全国交通安全運動”の認知 74.2%



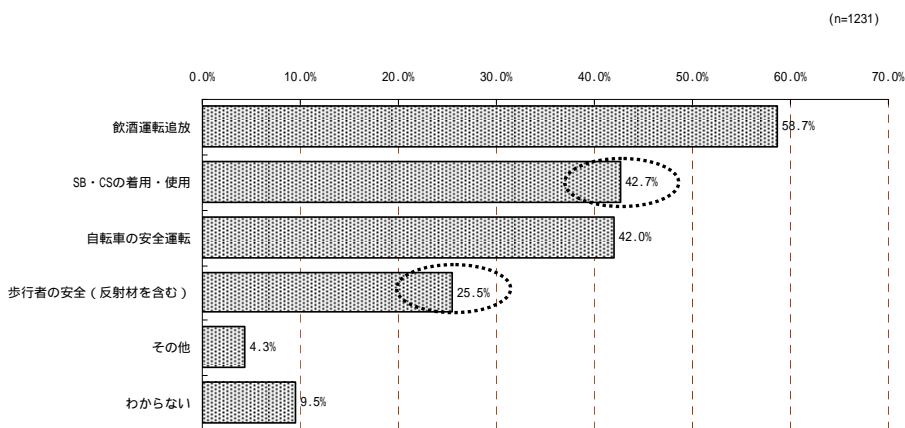
全国交通安全運動の接触（21年1月） “全国交通安全運動”を見たり聞いたりしたことがある 88.0%



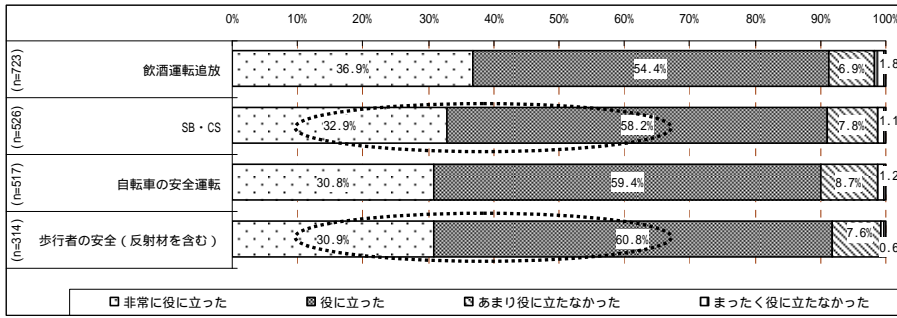
交通安全普及啓発活動への参加（21年1月） 25.9%



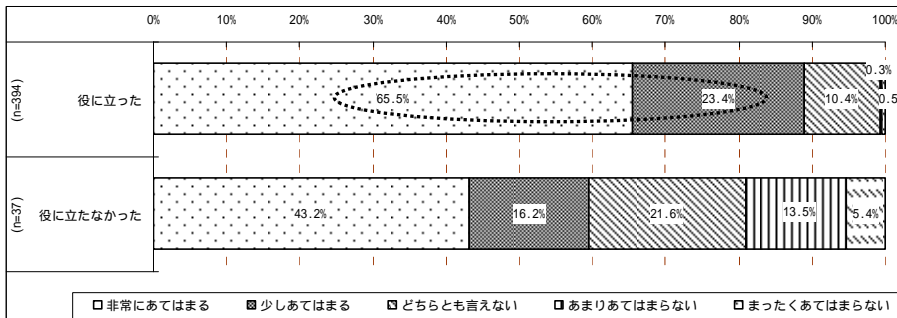
交通安全普及啓発活動の参加者のうち
 “シートベルト・チャイルドシートの着用・使用”への参加 42.7%
 “歩行者の安全（反射材を含む）”への参加 25.5%



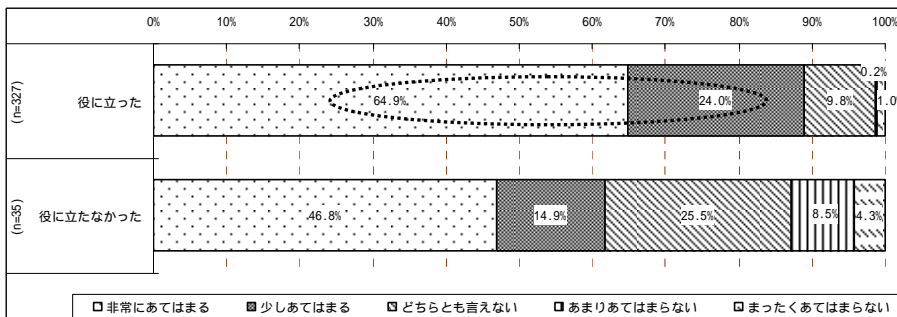
交通安全普及啓発活動の参加者の評価（21年1月）
 シートベルト・チャイルドシートの活動が“非常に役に立った”“役に立った”と回答した者 91.1%
 歩行者の安全（反射材を含む）の活動が“非常に役に立った”“役に立った”と回答した者 91.7%



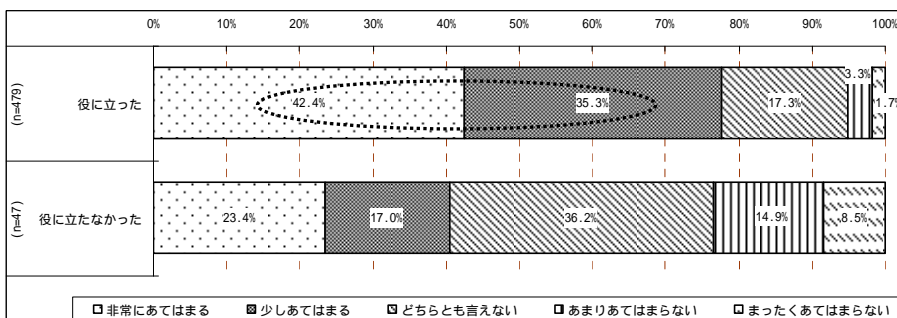
交通安全普及啓発活動の参加者の行動変容 (21年1月)
 シートベルト・チャイルドシート、歩行者の安全 (反射材を含む) の活動が
 “非常に役に立った” “役に立った” と回答した参加者の交通ルール遵守に関
 わる行動変容 6~8割超
 運転席で常にシートベルトを着用するようになったかという問に “非常にあて
 はまる” “少しあてはまる” と回答した者 88.8%



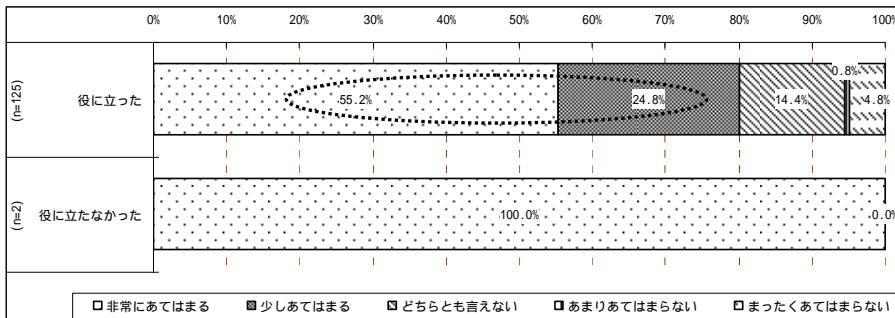
助手席で常にシートベルトを着用するようになったかという問に “非常にあて
 はまる” “少しあてはまる” と回答した者 88.9%



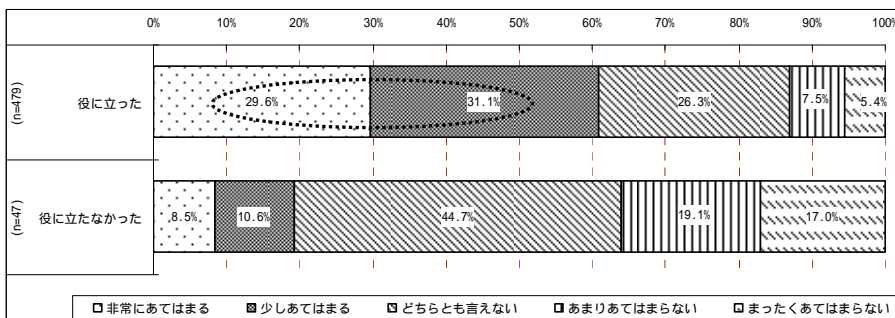
後部座席で常にシートベルトを着用するようになったかという問に “非常にあ
 てはまる” “少しあてはまる” と回答した者 77.7%



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%



反射材を使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 60.7%



資料) 内閣府アンケート調査 (21年1月時点)

交通の安全に関する民間団体等の主体的活動の推進 ((4))

交通安全指導養成講座の平成19年度の参加者数は、平成16年度に比べ約2.6倍増加している。

参加者の活動参加前後での【態度変容】をみると、交通安全指導養成講座の有意義度は86%から99%へと増加している。また、同じく【行動変容】を見ると、養成講座参加後の習得内容の還元状況をみると約9割を占めている。参加者は活動内容を高く評価し、かつ、参加後に習得内容を還元しており、波及的な効果が生まれていることを示唆している。

参加者数

交通安全指導者養成講座 16年度に比べ約2.6倍増

(単位:名)

平成16年度	平成19年度
43	111

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)

資料) 内閣府「平成21年交通安全白書」

活動参加前後での態度変容

交通安全指導者養成講座の参加者の有意義度の評価

86% (16年) → 99% (19年)

活動参加前後での行動変容

交通安全指導者養成講座の参加者の参加後の還元状況

93% (19年)

住民の参加・協働の推進 ((5))

東京都杉並区和田堀地区等、さまざまな地域の行政機関・外郭機関が「ヒヤリ地図」作成・公表している。地図を作成する過程で、参加者が交通安全防止に関する意見の交換等を行うことで、交通安全に対する意識が向上していることが想定される。

ヒヤリ地図作成エリア

東京都杉並区和田堀地区 (長寿会) / 等

資料) 国土交通省ウェブページ

常習飲酒運転者対策の推進【本部決定】

飲酒運転の根絶に向けた取組の強化【本部決定】

平成20年度から、交通事犯受刑者に対する指導を重点的に実施する刑事施設3庁を指定し、交通安全指導のほか、飲酒運転事犯者に対する処遇を実施している。平成21年度から、同施設を4庁に拡大している。

また、20～30団体に飲酒運転の根絶に向けた活動の協力要請を行っている。

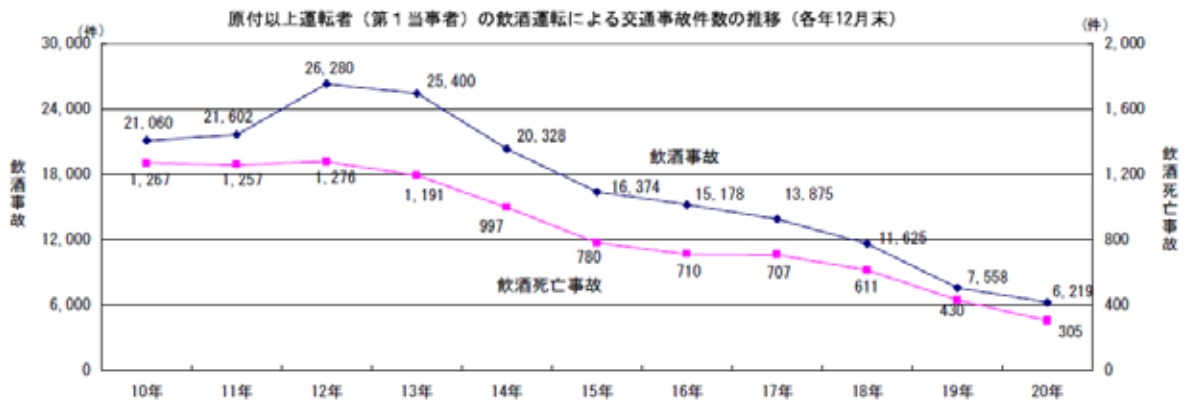
交通安全普及啓発活動に参加した回答者のうち、飲酒運転をテーマにした活動に【参加】した者は全体の58.7%であり、それら参加者の【評価】をみると、“非常に役に立った”“役に立った”と回答した割合は全体の9割以上である。さらに、“非常に役に立った”“役に立った”と回答した者の【行動変容】を見ると、“(参加後に)飲酒運転は絶対にしないようになった”と回答した割合は、約9割である。このことから、交通安全普及啓発活動の参加を通じて交通安全に対する意識が向上しているとともに、意識の向上が行動変容につながっていることが示されている。

協力団体数

酒類関係団体に対する協力要請数	32団体 (19、20年)
自動車交通関係団体への協力要請数	24団体 (19年)

事故抑止率（交通事故統計等）

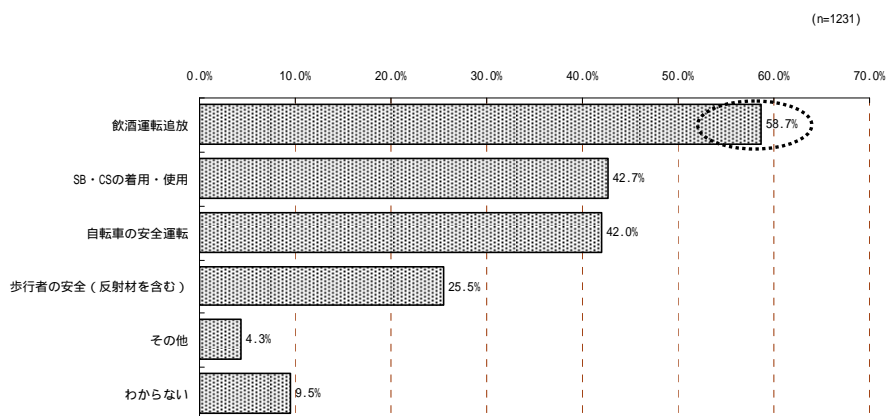
原付以上運転者（第1次当事者）の法令違反を伴う死亡事故件数（飲酒運転）
18年、19年、20年は減少し、10年前の約4分の1に減少



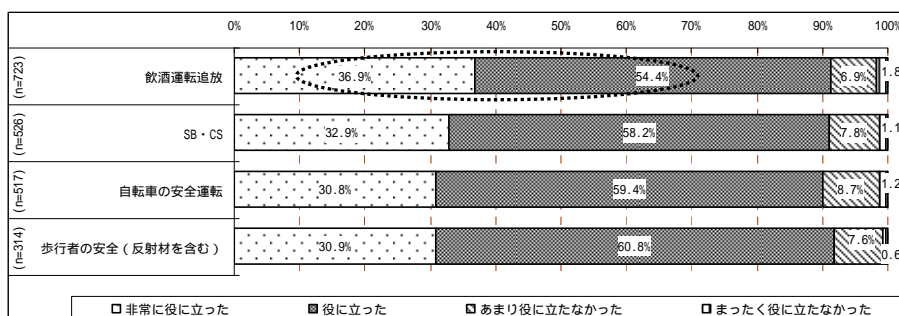
資料) 警察庁「平成20年中の交通事故の発生状況」

活動参加前後での態度・行動変容

飲酒運転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うち“飲酒運転”への参加 58.7%

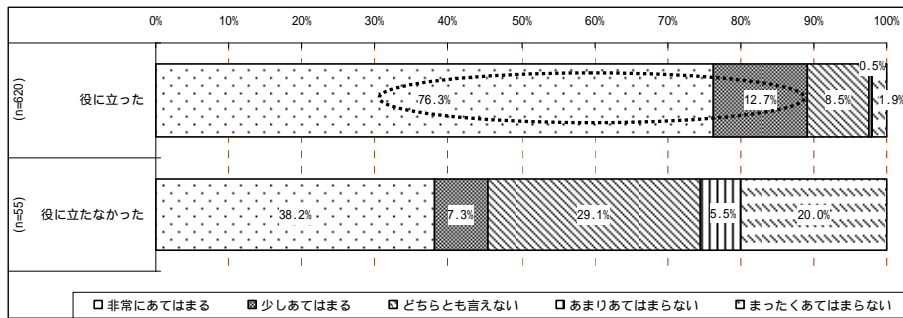


飲酒運転に関わる交通安全普及啓発活動の評価（21年1月）
参加者のうち“非常に役に立った”“役に立った”と回答した者 91.2%



飲酒運転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飲酒運転は絶対にしない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 89.0%



資料) 内閣府アンケート調査 (21年1月時点)