

政策評価調書(個別票1)

【政策ごとの予算額等】

| 政策名 | | 安全かつ快適な交通の確保 | | | 評価方式 | 実績評価 | 番号 |
|-------------------|----------|--|-------------------------------|-------------------------------|-------------------------------|-------------------------------|----|
| | | 22年度 | 23年度 | 24年度 | | | |
| 予算 の 状 況 | 当初予算(千円) | 96,761,709 < 119,228,024 > | 88,311,154 < 103,367,889 > | 86,269,819 < 115,955,580 > | 89,060,624 < 111,914,812 > | 90,663,560 < 120,141,519 > | |
| | 補正予算(千円) | 0 < 3,925,990 > | 5,880,398 < 59,357,050 > | 10,911,297 < 48,538,901 > | | | |
| | 繰越し等(千円) | 3,933 < 35,885,711 > | 588,916 < 19,596,630 > | 2,273,858 < 27,895,574 > | | | |
| | 計(千円) | 96,765,642 < 159,039,725 > | 94,780,468 < 182,321,569 > | 99,454,974 < 192,390,055 > | | | |
| | 執行額(千円) | 90,390,574 < 122,402,792 > | 86,612,680 < 136,489,781 > | 83,471,348 < 129,590,740 > | | | |
| 政策評価結果の概算要求への反映状況 | | 既存の施策を引き続き実施すべきであるとされた政策評価結果を踏まえ、「平成27年度までに24時間死者数を3,000人以下とし、世界一安全な道路交通を実現する。」という目標の達成に向けた取組を推進していくために必要な経費を概算要求した。 | | | | | |

政策評価調書(個別票2)

【政策に含まれる事項の整理】

| 政策名 | 安全かつ快適な交通の確保 | | | | 番号 | 予算額 | | 政策評価結果の反映による見直し額(削減額)合計 |
|---------------------|--------------|---------------|-------|-----------------------|---------------------------------|---------------------|---------------------|-------------------------|
| | 整理番号 | 会計 | 組織/勘定 | 項 | | 事項 | 25年度当初予算額 | |
| 対応表において となっているもの | 1 | 一般 | 警察庁 | 交通警察費 | 安全かつ快適な交通の確保に必要な経費 | 18,341,876 | 20,930,493 | -444 |
| | 2 | 東日本大震災復興特別 | 警察庁 | 治安復興事業費 | 安全かつ快適な交通の確保に必要な経費 | 92,053 | | |
| | 小計 | | | | | 18,433,929 | 20,930,493 | -444 |
| | | | | | | | | |
| 対応表において となっているもの | 1 | 交付税及び譲与税配付金特別 | 警察庁 | 交通安全対策特別交付金 | 交通安全対策特別交付金に必要な経費 | 70,626,695 | 69,733,067 | |
| | 小計 | | | | | 70,626,695 | 69,733,067 | |
| 対応表において となっているもの | 1 | 一般 | 警察庁 | 科学警察研究所 | 研究・鑑定等に必要な経費 | < 753,954 > | < 803,391 > | |
| | 2 | 一般 | 警察庁 | 警察活動基盤整備費 | 警察活動基盤の整備に必要な経費 | < 100,370,085 > | < 118,155,062 > | |
| | 3 | 東日本大震災復興特別 | 警察庁 | 警察活動基盤整備費 | 警察活動基盤の整備に必要な経費 | < 3,883,732 > | < > | |
| | 4 | 東日本大震災復興特別 | 警察庁 | 治安復興政策費 | 警察活動基盤の整備に必要な経費 | < 2,822,499 > | < 1,006,855 > | |
| | 5 | 東日本大震災復興特別 | 警察庁 | 治安復興事業費 | 警察活動基盤の整備に必要な経費 | < 200,810 > | < 176,211 > | |
| | 小計 | | | | | < 108,031,080 > の内数 | < 120,141,519 > の内数 | |
| 対応表において となっているもの | 1 | 一般 | 警察庁 | 防災対策推進東日本大震災復興特別会計へ繰入 | 航空機購入費の財源の東日本大震災復興特別会計繰入れに必要な経費 | < 3,883,732 > | < > | |
| | | | | | | < > | < > | |
| | | | | | | < > | < > | |
| | | | | | | < > | < > | |
| | | | | | < 3,883,732 > の内数 | の内数 | | |
| 合計 | | | | | 89,060,624 | 90,663,560 | -444 | |
| | | | | | < 111,914,812 > の内数 | < 120,141,519 > の内数 | | |

政策評価調書(個別票3)

【見直しの内訳・具体的な反映内容】

| 政策名 | 安全かつ快適な交通の確保 | | | | 番号 | |
|------------------|--------------|-----------|-----------|--------|-----------------------|--|
| 事務事業名 | 整理番号 | 予算額 | | | 政策評価結果の反映による見直し額(削減額) | 政策評価結果の概算要求への反映内容 |
| | | 25年度当初予算額 | 26年度概算要求額 | 増減 | | |
| 広報啓発等 | 1 | 160,709 | 98,894 | 61,815 | 250 | 既存の施策を引き続き実施すべきであるとされた政策評価結果を踏まえ、広報啓発等に必要予算を要求する一方、数量を見直すなど経費削減を図った。 |
| 交通安全施設等整備事業の効果測定 | 1 | 1,170 | 976 | 194 | 194 | 既存の施策を引き続き実施すべきであるとされた政策評価結果を踏まえ、交通安全施設等整備事業の効果測定に必要な予算を要求する一方、契約実績を助案するなど、経費削減を図った。 |
| | | | | | | |
| | | | | | | |
| | | | | | | |
| | | | | | | |
| | | | | | | |
| | | | | | | |
| | | | | | | |
| | | | | | | |
| | | | | | | |
| | | | | | | |
| | | | | | | |
| | | | | | | |
| 合計 | | 161,879 | 99,870 | 62,009 | 444 | |

(千円)

平成25年度実績評価計画書(政策評価の事前分析表)

基本目標4 業績目標1

| | | | | | | |
|------------------------------------|--|--|------------|-------------------|---|----------|
| 基本目標 | 安全かつ快適な交通の確保 | | 政策所管課 | 交通企画課、交通指導課、交通規制課 | 政策評価実施予定時期 | 平成26年7月頃 |
| 業績目標 | 歩行者・自転車利用者の安全確保 | | 政策体系上の位置付け | 安全かつ快適な交通の確保 | | |
| 業績目標の説明 | 全交通事故死者に占める歩行者・自転車利用者の割合が諸外国と比べて著しく高くなっていること、全交通事故のうち自転車関連事故が占める割合は増加傾向にあることなどから、歩行者・自転車利用者の交通事故抑止対策を推進し、歩行者・自転車利用者の安全の確保を図る。 | | | | | |
| 業績指標 | 達成目標 | | 基準年 | 達成年 | 目標設定の考え方及び根拠 | |
| 歩行者・自転車乗用中の交通事故死者数及び歩行者・自転車の交通事故件数 | 歩行者・自転車乗用中の交通事故死者数及び歩行者・自転車利用者の交通事故件数を次のとおり減少させる。 歩行者・自転車乗用中の交通事故死者数を22年よりも減少させる。 歩行者中の交通事故死者のうち割合の高い高齢者の数を22年よりも減少させる。 自転車関連事故件数(注)を22年よりも減少させる。 歩行者と自転車との交通事故件数を22年よりも減少させる。 | | 22年 | 27年 | 歩行者・自転車乗用中の交通事故死者数及び歩行者・自転車の交通事故件数の減少は、歩行者・自転車利用者の安全確保の度合いを測る一つの指標となるため。(第9次交通安全基本計画) | |

注: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

参考指標

なし

| 達成手段 (開始年度) | 補正後予算額(執行額) | | 25年度 概算要求額 | 関連する 業績指標 | 達成手段の概要等 | 平成25年行政事業レビュー | |
|------------------------------|-------------|------|---------------|--------------|--|---------------|---|
| | 23年度 | 24年度 | | | | 事業番号 | 事業名 |
| (1) 自転車利用者に対するルールの周知と安全教育の推進 | | | | | 教育機関、事業所における交通安全教育で具体的な事故・損害賠償事例を示すなど、対象者の年齢層に応じてその効果が高まるよう内容及び手段に特段の工夫を行い、ルール周知・安全教育を実施する。 | 48 | 広報啓発等 |
| (2) 自転車利用者のヘルメット着用促進 | | | | | 幼児・児童のみならず、広く自転車利用者にヘルメットの着用を促すため、各種講習・交通安全運動等のあらゆる機会を通じて映像資料等を活用した効果的な活動を実施する。 | 48 | 広報啓発等 |
| (3) 高齢者に対する交通安全教育の推進 | | | | | 高齢者に対し、加齢に伴う身体機能の変化が行動に及ぼす影響等を理解させるため、各種教育用機材を積極的に活用した参加・体験・実践型の交通安全教育を実施する。 | 48 25-6 | 広報啓発等 中高年齢層の歩行中死亡事故を抑止するための段階的交通安全教育手法に関する調査 |
| (4) 反射材用品等の普及促進 | | | | | 反射材用品等の活用について、各種広報媒体を用いて積極的な広報啓発を行うとともに、地方公共団体、関係機関・団体等と連携して、反射材用品等の視認効果を理解させる参加・体験・実践型の交通安全教育を強化する。 | | |
| (5) 幼児・児童に対する交通安全教育の推進 | | | | | 幼児・児童に対し、幼稚園・保育所・小学校等と連携・協力を図りながら、関心を持たせる工夫を凝らすことにより、効果的な交通安全教育を実施する。 | 48 | 広報啓発等 |
| (6) 自転車利用者の交通違反に対する指導取締りの強化 | | | | | 「自転車指導啓発重点地区・路線」を中心に、自転車利用者の無灯火、二人乗り、信号無視、一時不停止等に対する指導警告を強化するとともに、いわゆる「ピスト」等に係る制動装置不良自転車運転のほか、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り、指導警告に従わないなど悪質・危険な違反に対しては、交通切符を適用した検挙措置を講じる。 | | |
| (7) 生活道路対策及び幹線道路対策の推進 | | | | | 警察と道路管理者とが緊密に連携し、地域住民等の意見を反映しつつ、歩行者及び自転車利用者にとって危険な地点・路線において交通事故対策を推進する。 | | |
| (8) 歩行空間のバリアフリー化 | | | | | 高齢者、障害者等の安全な横断を確保するため、バリアフリー対応型信号機の整備や道路標識・道路標示の高輝度化等を推進する。 | | |
| (9) 自転車の走行空間の確保 | | | | | 自転車専用通行帯の設置等自転車専用空間の確保を推進する。 | | |

基本目標に係る予算額等は、23年度執行額96,612,680千円 136,489,781千円、24年度予算額97,181,116千円 164,494,481千円、25年度当初予算額89,060,624千円 111,914,812千円であった(交通安全費、交通安全対策特別交付金等、内は複数の政策にわたる経費)。

平成25年度実績評価計画書(政策評価の事前分析表)

基本目標4 業績目標2

| | | | | | |
|---|--|------------|-------------------------|--|----------|
| 基本目標 | 安全かつ快適な交通の確保 | 政策所管課 | 交通企画課、交通指導課、交通規制課、運転免許課 | 政策評価実施予定時期 | 平成26年7月頃 |
| 業績目標 | 運転者対策の推進 | 政策体系上の位置付け | 安全かつ快適な交通の確保 | | |
| 業績目標の説明 | 飲酒運転等の悪質性・危険性の高い運転に起因する交通死亡事故は、減少傾向にあるものの、依然として多いことから、これを防止するため、継続して悪質・危険運転者対策を推進する。また、高齢社会の進展に伴い、今後、高齢運転者による交通事故の増加が懸念されており、70歳以上の高齢者については、免許保有者10万人当たりの死亡事故件数が多い年齢層であることから、高齢運転者対策を推進し、高齢運転者による交通事故の防止を図る。 | | | | |
| 業績指標 | 達成目標 | 基準年 | 達成年 | 目標設定の考え方及び根拠 | |
| 悪質性・危険性の高い違反に起因する交通死亡事故件数 | 悪質性・危険性の高い違反に起因する交通死亡事故件数を22年よりも減少させる。 | 22年 | 27年 | 悪質性・危険性の高い違反に起因する交通死亡事故件数の減少は、交通秩序の確立の度合いを測る一つの指標となるため。(第9次交通安全基本計画) | |
| 70歳以上の高齢運転者による交通死亡事故件数及び70歳以上の免許保有者10万人当たりの死亡事故件数 | 70歳以上の高齢運転者による交通死亡事故を22年よりも減少させる。 | 22年 | 27年 | 70歳以上の高齢運転者による交通死亡事故の抑止は、高齢運転者による交通事故の抑止の度合いを図る指標となるため。(第9次交通安全基本計画) | |

参考指標

70歳以上の高齢運転免許保有者数

| 達成手段 (開始年度) | 補正後予算額(執行額) | | 25年度 概算要求額 | 関連する 業績指標 | 達成手段の概要等 | 平成25年行政事業レビュー | |
|---|-------------|------|---------------|--------------|---|---------------|-------|
| | 23年度 | 24年度 | | | | 事業番号 | 事業名 |
| (1) 「飲酒運転をしない、させない」という国民の規範意識を確立するための広報啓発の推進 | | | | | 飲酒運転の危険性や飲酒運転による交通事故の実態を周知するための交通安全教育や広報啓発を推進するとともに、交通ボランティア等と連携してハンドルキーパー運動の普及啓発に努めるなど、地域、職域等における飲酒運転根絶に向けた取組を更に進める。 | 48 | 広報啓発等 |
| (2) 悪質性・危険性・迷惑性の高い運転行為への対策の強化 | | | | | 無免許運転、飲酒運転、著しい速度超過、信号無視等交通事故に直結する悪質性・危険性の高い違反及び迷惑性が高く住民からの取締り要望の多い違反に重点を置いた取締りを強化する。 | | |
| (3) 使用者の背後責任の追及等 | | | | | 過積載や過労運転等の違反について、自動車等の使用者等に対する背後責任の追及を徹底するとともに、事業活動に行われた悪質・危険な運転行為による交通事故については、事業者等の背後責任の追及を念頭に捜査を尽くす。 | | |
| (4) 総合的な暴走族対策の推進 | | | | | あらゆる法令を活用して暴走族構成員等の検挙を徹底するとともに、関係機関・団体と連携して、暴走族への加入阻止や暴走族グループからの離脱支援等総合的な暴走族対策を推進する。 | | |
| (5) 緻密な交通事故事件捜査の推進(平成19年度) | | | | | 迅速かつ確かな初動捜査を推進するため、交通事故捜査統括官及び交通事故鑑識官の適切な運用を図るとともに、客観的な証拠収集を徹底するなど緻密な交通事故事件捜査の推進を図る。 | | |
| (6) 悪質・危険運転者に対する迅速・的確な行政処分の実施 | | | | | 違反を繰り返す運転者や重大な交通事故を起こした運転者に対し、違反登録に要する期間の短縮や仮停止制度の積極的な運用、更に行政処分の長期未執行者に対する対策強化等を推進するよう都道府県警に指導し、悪質・危険運転者を道路交通の場から早期に排除する。 | | |
| (7) 飲酒運転者に対する新しい取消処分者講習の実施(平成23年度試行開始、平成25年度開始) | | | | | 常習飲酒運転者に講ずべき安全対策に関する調査研究結果を踏まえ、飲酒行動の改善等のための新しいカリキュラムを盛り込んだ飲酒取消講習を全国で実施し、飲酒運転違反者に自らのアルコール依存の程度を自覚させるとともに、それぞれに適切な飲酒指導を行い再犯防止を図る。 | | |
| (8) 取消処分者講習、停止処分者講習等の適正な実施 | | | | | 道路交通法等に違反する行為をし、行政処分を受けた者等に対する取消処分者講習や停止処分者講習等について、講習内容の一層の充実等を都道府県警察に指導し、交通違反者の危険性の改善及び矯正を図る。 | | |
| (9) 高齢運転者標識の普及促進(平成9年度) | | | | | 高齢運転者の安全意識を高めるため、高齢運転者標識の普及啓発を幅広く実施するとともに、他の年齢層に高齢運転者の特性を理解させ、高齢運転者標識を取り付けた自動車への保護意識を高めるような交通安全教育・広報啓発を推進する。 | | |

| | | | |
|--|---|--|--|
| (10) 信号灯器のLED化、道路標識の高輝度化等 | 信号灯器のLED化、道路標識等の高輝度化等を推進し、信号灯器、道路標識等を視認性に優れたものにする。 | | |
| (11) 講習予備検査の適正な実施(平成21年度) | 75歳以上の高齢運転者に対して自己の認知機能の状況を簡易な検査により自覚してもらうなど、講習予備検査の適正かつ円滑な実施について都道府県警察を指導し、高齢運転者の安全運転継続を支援する。 | | |
| (12) 講習予備検査等の調査研究結果に基づく講習予備検査の改善の実施(平成25年度) | 講習予備検査の検証改善に関する調査研究結果を踏まえ、検査の判定基準(配点方法及び計算式等)や検査手法(実施要領等)の見直しを内容とする講習予備検査の改善の実施について都道府県警察を指導、教養し、講習予備検査の一層の適正化及び円滑化を図る。 | | |
| (13) 講習予備検査の結果等に基づく効果的な高齢者講習の実施(平成21年度) | 講習予備検査の結果に基づいた助言、指導を行うなど、受講者一人一人の状況に応じたきめ細やかな高齢者講習の実施について都道府県警察を指導し、高齢運転者に効果的な安全運転教育を行い交通事故防止を図る。 | | |
| (14) 臨時適性検査の的確な実施 | 専門医等との緊密な連携体制の強化等による臨時適性検査の的確な実施について都道府県警察を指導し、一定の症状を呈する病気等に係る高齢運転者等の交通事故防止を図る。 | | |
| (15) 高齢運転者等への支援の実施 | 高齢運転者に対する交通安全教育の実施や免許更新における高齢者講習の円滑な受講、免許証返納者に対する支援の強化等、高齢運転者等に対する支援施策の推進について都道府県警察を指導し、高齢運転者による交通事故防止を図る。 | | |
| 基本目標に係る予算額は、23年度執行額86,612,680千円 136,489,781千円、24年度予算額97,181,116千円 164,494,481千円、25年度当初予算額89,060,624千円 111,914,812千円であった(交通警察費、交通安全対策特別交付金等、内は複数の政策にわたる経費)。 | | | |

平成25年度実績評価計画書(政策評価の事前分析表)

基本目標4 業績目標3

| | | | | | | | |
|---|--|------|---------------|--|--------------|---------------|------------------------|
| 基本目標 | 安全かつ快適な交通の確保 | | | 政策所管課 | 交通規制課 | 政策評価実施予定時期 | 平成26年7月頃 |
| 業績目標 | 道路交通環境の整備 | | | 政策体系上の位置付け | 安全かつ快適な交通の確保 | | |
| 業績目標の説明 | 社会資本整備重点計画(平成24年8月31日閣議決定)計画期間平成24年度～28年度)に即して、交通安全施設等整備事業を推進することにより、道路交通環境を整備する。 | | | | | | |
| 業績指標 | 達成目標 | | | 目標設定の考え方及び根拠 | | | |
| | | 基準年 | 達成年 | | | | |
| 交通安全施設等の整備により抑止される死傷事故 | 交通安全施設等の整備により、死傷事故を次のとおり抑止する。 信号機の高度化等により、死傷事故を約3万5千件/年抑止する。 事故危険箇所対策(注)により、対策実施箇所における死傷事故を約3割抑止する。 | 23年度 | 28年度 | 社会資本整備重点計画において設定されている、交通安全施設等整備事業により達成すべき成果目標(アウトカム目標)であるため。 | | | |
| 注:死傷事故発生率が高く、又は死傷事故が多発している交差点・単路を選定の上、集中的に交通安全施設等を整備 | | | | | | | |
| 信号制御の高度化等により実現される円滑な交通 | 信号制御の高度化等により、円滑な交通を次のとおり実現する。 信号制御の高度化により、対策実施箇所において通過時間を約9千万人時間/年短縮させる。 信号制御の高度化により、二酸化炭素の排出量を約18万t-CO2/年削減させる。 原則として、高齢者、障害者等の移動等の円滑化の促進に関する法律(平成18年法律第91号)に基づく重点整備地区内の主要な生活関連経路を構成する道路全てにおいて、バリアフリー対応型信号機等を整備する。 | 23年度 | 28年度 | 社会資本整備重点計画において設定されている、交通安全施設等整備事業により達成すべき成果目標(アウトカム目標)であり、また、バリアフリー対応型信号機等の整備については、移動等円滑化の促進に関する基本方針においても目標として設定されているため。 | | | |
| 停電による信号機の機能停止を防止する信号機電源付加装置の整備台数 | 信号機電源付加装置の整備台数を約6,400台にする。 | 22年度 | 28年度 | 社会資本整備重点計画において設定されている、交通安全施設等整備事業により達成すべき整備目標(アウトプット目標)であるため。 | | | |
| 参考指標 | | | | | | | |
| なし | | | | | | | |
| 達成手段 (開始年度) | 補正後予算額(執行額) | | 25年度 概算要求額 | 関連する 業績指標 | 達成手段の概要等 | 平成25年行政事業レビュー | |
| | 23年度 | 24年度 | | | | 事業番号 | 事業名 |
| (1) 特定交通安全施設等整備事業(昭和41年度) | | | | | | 52 | 都道府県警察施設整備費補助金(交通安全施設) |
| | | | | | | 56 | 交通安全施設(信号柱)の老朽化対策 |
| | | | | | | 58 | 交通警察に係る補助金事業(被災地) |
| | | | | | | 59 | 交通警察に係る補助金事業(全国防災) |
| 基本目標に關係する予算額等は、23年度執行額96,612,680千円、136,489,781千円、24年度予算額97,181,116千円、164,494,481千円、25年度当初予算額99,060,624千円、111,914,812千円であった(交通警察費、交通安全対策特別交付金等、内は複数の政策にわたる経費)。 | | | | | | | |

平成24年度実績評価書

基本目標4 業績目標1

| | | | | | |
|---|--|-------------------------------|-------------------------------|-------------------------------|-------------------------------|
| 基本目標 | 安全かつ快適な交通の確保 | | | | |
| 業績目標 | 歩行者・自転車利用者の安全確保 | | | | |
| 業績目標の説明 | 全交通事故死者に占める歩行者・自転車利用者の割合が諸外国と比べて著しく高くなっていること、全交通事故のうち自転車関連事故が占める割合は増加傾向にあることなどから、歩行者・自転車利用者の交通事故抑止対策を推進し、歩行者・自転車利用者の安全の確保を図る。 | | | | |
| 基本目標に係る予算額・執行額等 | 区分 | 22年度 | 23年度 | 24年度 | 25年度 |
| | 当初予算(a) | 96,761,709 < 119,228,024 > | 88,311,154 < 103,367,889 > | 86,269,819 < 115,955,580 > | 89,060,624 < 111,914,812 > |
| | 補正予算(b) | 0 < 3,925,990 > | 5,880,398 < 59,357,050 > | 10,911,297 < 49,318,237 > | |
| | 繰越し等(c) | 3,933 < 35,885,711 > | 588,916 < 19,596,630 > | | |
| | 合計(a+b+c) | 96,765,642 < 159,039,725 > | 94,780,468 < 182,321,569 > | | |
| 執行額(千円) | 90,390,574 < 122,402,792 > | 86,612,680 < 136,489,781 > | | | |
| 上段には交通警察費及び交通安全対策特別交付金を、下段には複数の基本目標に係る共通経費を、それぞれ計上した。 | | | | | |
| 業績目標に係る内閣の重要政策(施政方針演説等のうち主なもの) | <p>「第9次交通安全基本計画」(23年3月中央交通安全対策会議決定)</p> <p>第1部第1章第3節</p> <p>2 歩行者及び自転車の安全確保</p> <p>3 生活道路及び幹線道路における安全確保</p> <p>第1部第1章第3節</p> <p>1 道路交通環境の整備</p> <p>(1) 生活道路等における人優先の安全・安心な歩行空間の整備</p> <p>(5) 自転車利用環境の総合的整備</p> <p>2 交通安全思想の普及徹底</p> <p>5 道路交通秩序の維持</p> <p>(1) 交通の指導取締りの強化等</p> | | | | |

| 業績指標 | 項目 | 基準 | | | | | | 実績 |
|--|--|---------|---------|---------|---------|---------|------------|---------|
| | | 19年 | 20年 | 21年 | 22年 | 23年 | 19～23年(平均) | 24年 |
| 歩行中・自転車乗用中の交通事故死者数及び歩行者・自転車の交通事故件数 | 歩行中交通事故死者数(人) | 1,956 | 1,739 | 1,726 | 1,736 | 1,702 | 1,772 | 1,634 |
| | 歩行中の高齢者の交通事故死者数(人) | 1,349 | 1,198 | 1,206 | 1,241 | 1,132 | 1,225 | 1,109 |
| | 自転車乗用中交通事故死者数(人) | 749 | 726 | 709 | 665 | 635 | 697 | 563 |
| | 自転車関連事故件数(件) | 171,169 | 162,662 | 156,485 | 151,681 | 144,058 | 157,211 | 132,048 |
| | 歩行者と自転車との交通事故件数(件) | 2,869 | 2,959 | 2,946 | 2,770 | 2,806 | 2,870 | 2,625 |
| 第9次交通安全基本計画(平成23年度～平成27年度)の基準となる平成22年の実績値を評価基準とした。(24年4月交通企画課作成) | | | | | | | | |
| 達成目標 | <p>歩行中・自転車乗用中の交通事故死者数及び歩行者・自転車利用の交通事故件数を次のとおり減少させる。</p> <p>歩行中・自転車乗用中の交通事故死者数を22年よりも減少させる。</p> <p>歩行中の交通事故死者のうち割合の高い高齢者(注1)の数を22年よりも減少させる。</p> <p>自転車関連事故件数(注2)を22年よりも減少させる。</p> <p>歩行者と自転車との交通事故件数を22年よりも減少させる。</p> <p>注1:「高齢者」は、65歳以上の者を指す。 注2:「自転車関連事故件数」は、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をいう。</p> | | | | | | | |
| 達成状況 | | | | | | | | |

| | |
|-----------|----|
| 参考指標・参考事例 | なし |
|-----------|----|

| | |
|------------------------------------|---|
| 反材用品等の普及促進 | 24年秋の全国交通安全運動の全国重点として「夕暮れ時と夜間の歩行中・自転車乗用中の交通事故防止(特に、反材用品等の着用の推進及び自転車前照灯の点灯の徹底)」が示されたことから、反材用品等の着用を推進した。また、24年10月に東京で「反材フェア2012」(全日本交通安全協会主催・警察庁後援)を開催したほか、反材用品等の効果等を体験する交通安全教室等を開催し、反材の利用促進を図った。 |
| 薄暮時の早め点灯の促進(行政事業レビュー対象事業:19 広報啓発等) | 24年秋の全国交通安全運動の全国重点として「夕暮れ時と夜間の歩行中・自転車乗用中の交通事故防止(特に、反材用品等の着用の推進及び自転車前照灯の点灯の徹底)」が示されたことから、重点の推進項目の中で示された「自転車利用者に対する前照灯の点灯等の交通ルール・マナーの周知」及び「自動車の前照灯の早め点灯の励行」について促進を図った。 |
| 高齢者に対する交通安全教育の充実 | 参加・体験・実践型の交通安全教育を中心とする高齢者に対する交通安全教育の実施を推進した。都道府県警察に対し、こうした交通安全教育が全国各地において効果的に実施されるよう指導したところ、24年には全国で約5万2,000回(参加人員約266万人)の交通安全教育が行われた。 |

| | |
|--|---|
| 業績目標達成のために 行った施策 | <p>自転車側面への反射材用品等の備付け【行政事業レビュー対象事業：19 広報啓発等】 夜間における自転車の交通事故の防止を図るため、「平成24年春の全国交通安全運動推進要綱」（24年2月14日中央交通安全対策会議交通対策本部決定）及び「平成24年秋の全国交通安全運動推進要綱」（24年7月6日同本部決定）に沿って、運動期間中のキャンペーン等において反射材の普及促進を図った。</p> |
| | <p>通行ルールの周知徹底等自転車に係る交通安全教育の推進【行政事業レビュー対象事業：19 広報啓発等】 自転車利用者に対するルールの周知徹底のため、5月の「自転車月間」（自転車月間推進協議会主催・警察庁後援）や春・秋の全国交通安全運動等において、自転車の安全利用促進の広報キャンペーンを展開するとともに、小学生のみならず中学生、高校生、高齢者等を対象とした自転車教室を積極的に開催するなど交通安全教育を推進した。</p> |
| | <p>児童・幼児用ヘルメットの着用促進【行政事業レビュー対象事業：19 広報啓発等】 自転車教室等の機会を捉え、児童・幼児の自転車乗用時における乗車用ヘルメット着用努力義務の内容を周知するとともに、転倒時におけるヘルメットの頭部への被害軽減効果について知識の普及を図り、ヘルメットの着用の促進を図った。</p> |
| | <p>自転車利用者の交通違反に対する指導取締りの強化 「自転車指導啓発重点地区・路線」を中心に、自転車利用者の無灯火、二人乗り、信号無視、一時不停止等に対する指導警告活動を強化するとともに、いわゆる「ピスト」等に係る制動装置不良自転車の運転のほか、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り、指導警告に従わないなど悪質・危険な違反に対しては、交通切符を適用した検挙措置を講じるなど厳正に対処するよう、都道府県警察を指導した。</p> |
| | <p>生活道路対策及び幹線道路対策の推進 警察と道路管理者とが緊密に連携し、地域住民等の意見を反映しつつ、歩行者及び自転車利用者にとって危険な地点・路線において交通事故抑止対策を実施するよう指導した。</p> |
| | <p>歩行空間のバリアフリー化【行政事業レビュー対象事業：53 都道府県警察施設整備費補助金（交通安全施設）、24-9 交通警察に係る補助金事業（全国防災）】 高齢者、障害者等の安全な横断を確保するため、バリアフリー対応型信号機の整備や道路標識・道路標示の高輝度化等を推進した。</p> |
| | <p>自転車の走行空間の確保 自転車専用通行帯の設置等自転車走行空間の確保を推進した。</p> |
| <p>評価の結果 （目標の達成状況）</p> | <p>業績指標 については、22年と比べ、歩行中・自転車乗用中交通事故死者数、高齢者の歩行中交通事故死者数、自転車関連事故件数及び歩行者と自転車との交通事故件数は、いずれも減少したことから、目標を達成した。</p> |
| <p>評価結果：</p> | <p>したがって、業績目標である「歩行者・自転車の安全確保」を達成したと認められる。</p> |
| <p>評価の結果の政策 への反映の方向性</p> | <p>引き続き、歩行者・自転車利用者の安全確保に係る施策を推進する。 特に、自転車利用者対策の推進に関する規定の整備等を行う道路交通法の一部を改正する法律（平成25年法律第43号）が公布されたことを踏まえ、自転車利用者に対するルールの周知、自動車利用者の交通違反に対する指導取締りの強化等の施策を進める。</p> |
| <p>学識経験を有する者の知 見の活用</p> | <p>25年6月14日に開催した第26回警察庁政策評価研究会において有識者の意見を聴取した上で作成した。</p> |
| <p>政策評価を行う過程にお いて使用した資料その他 の情報</p> | <p>「平成24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（25年2月警察庁交通局） 「平成24年中の交通事故の発生状況」（25年2月警察庁交通局）</p> |
| <p>政策所管課</p> | <p>交通企画課、交通指導課、交通規制課</p> |
| <p>政策評価実施時期</p> | <p>24年4月から25年3月までの間</p> |

平成24年度実績評価書

基本目標4 業績目標2

| | | | | | | |
|---|--|-------------------------------|-------------------------------|-------------------------------|-------------------------------|-------------------------------|
| 基本目標 | 安全かつ快適な交通の確保 | | | | | |
| 業績目標 | 運転者対策の推進 | | | | | |
| 業績目標の説明 | 飲酒運転等の悪質性・危険性の高い運転に起因する交通死亡事故は、減少傾向にあるものの、依然として多いことから、これを防止するため、継続して悪質・危険運転者対策を推進する。また、高齢社会の進展に伴い、今後、高齢運転者による交通事故の増加が懸念されており、70歳以上の高齢者については、免許保有者10万人当たりの死亡事故件数が多い年齢層であることから、高齢運転者対策を推進し、高齢運転者による交通事故の防止を図る。 | | | | | |
| 基本目標に係る予算額・執行額等 | 区分 | 22年度 | 23年度 | 24年度 | 25年度 | |
| | 予算の状況(千円) | 当初予算(a) | 96,761,709 < 119,228,024 > | 88,311,154 < 103,367,889 > | 86,269,819 < 115,955,580 > | 89,060,624 < 111,914,812 > |
| | | 補正予算(b) | 0 < 3,925,990 > | 5,880,398 < 59,357,050 > | 10,911,297 < 49,318,237 > | |
| | | 繰越し等(c) | 3,933 < 35,885,711 > | 588,916 < 19,596,630 > | | |
| | | 合計(a+b+c) | 96,765,642 < 159,039,725 > | 94,780,468 < 182,321,569 > | | |
| 執行額(千円) | 90,390,574 < 122,402,792 > | 86,612,680 < 136,489,781 > | | | | |
| 上段には交通警察費及び交通安全対策特別交付金を、下段には複数の基本目標に係る共通経費を、それぞれ計上した。 | | | | | | |
| 業績目標に係る内閣の重要政策(施政方針演説等のうち主なもの) | 「第9次交通安全基本計画」(23年3月中央交通安全対策会議決定) 第1部第1章第3節 1 高齢者及び子どもの安全確保 第1部第1章第3節 3 安全運転の確保 5 道路交通秩序の維持 | | | | | |

| 業績指標 | 項目 | 基準 | | | | | | | 実績 |
|---|--------------|--|------|------|-----|-----|------------|-----|-----|
| | | 19年 | 20年 | 21年 | 22年 | 23年 | 19~23年(平均) | 24年 | |
| 悪質性・危険性の高い違反に起因する交通死亡事故件数 | 飲酒運転(件) | 433 | 305 | 292 | 290 | 270 | 318 | 256 | |
| | 無免許運転(件) | 88 | 95 | 73 | 67 | 67 | 78 | 62 | |
| | 最高速度違反(件) | 449 | 356 | 329 | 293 | 228 | 331 | 212 | |
| | 信号無視(件) | 198 | 189 | 151 | 154 | 174 | 173 | 145 | |
| | 歩行者妨害等(件) | 307 | 296 | 288 | 274 | 247 | 282 | 296 | |
| | 指定場所一時不停止(件) | 218 | 194 | 156 | 152 | 134 | 171 | 126 | |
| 第9次交通安全基本計画(平成23年度~平成27年度)の基準となる平成22年の実績値を評価基準とした。(25年4月交通指導課作成) | | | | | | | | | |
| 達成状況: | 達成目標 | 悪質性・危険性の高い違反に起因する交通死亡事故件数を22年よりも減少させる。 | | | | | | | |
| 70歳以上の高齢運転者による交通死亡事故件数及び70歳以上の免許保有者10万人当たりの死亡事故件数 | 項目 | 基準 | | | | | | | 実績 |
| | | 19年 | 20年 | 21年 | 22年 | 23年 | 19~23年(平均) | 24年 | |
| | | 70歳以上の高齢運転者による交通死亡事故件数(件) | 690 | 679 | 650 | 689 | 629 | 667 | 657 |
| | | 70歳以上の免許保有者10万人当たりの死亡事故件数(件) | 11.2 | 10.4 | 9.5 | 9.5 | 8.1 | 9.7 | 8.0 |
| 第9次交通安全基本計画(平成23年度~平成27年度)の基準となる平成22年度の実績値を評価基準とした。(25年4月運転免許課作成) | | | | | | | | | |
| 達成状況: | 達成目標 | 70歳以上の高齢運転者による交通死亡事故を22年よりも減少させる。 | | | | | | | |

| 参考指標・参考事例 | 項目 | 19年 | 20年 | 21年 | 22年 | 23年 | 19~23年(平均) | 24年 |
|------------------|---------------------|-----------|-----------|-----------|-----------|-----------|------------|-----------|
| 70歳以上の高齢運転免許保有者数 | 70歳以上の高齢運転免許保有者数(人) | 6,158,972 | 6,532,054 | 6,859,885 | 7,245,836 | 7,728,798 | 6,905,109 | 8,233,850 |
| (25年4月 運転免許課作成) | | | | | | | | |

| |
|--|
| 「飲酒運転をしない、させない」という国民の規範意識を確立するための広報啓発の推進(行政事業レビュー対象事業:19 広報啓発等) 飲酒運転の危険性や飲酒運転による交通事故の実態について積極的に広報した。また、(一財)全日本交通安全協会等が推進している「ハンドルキーパー運動」への参加を広く国民に呼び掛けるなど、民間団体等と連携して「飲酒運転を許さない環境づくり」に取り組んだ。 |
| 悪質性・危険性・迷惑性の高い運転行為への対策の強化 無免許運転、飲酒運転、著しい速度超過、信号無視等交通事故に直結する悪質性・危険性の高い違反及び迷惑性が高く住民からの取締り要望の多い違反に重点を置いた取締りを強化するよう、都道府県警察を指導した。 |
| 使用者の背後責任の追及等 過積載や過労運転等の違反について、自動車等の使用者等に対する背後責任の追及を徹底するとともに、事業活動に関して行われた悪質・危険な運転行為による交通事故については、事業者等の背後責任の追及を念頭に捜査を尽くすよう、都道府県警察を指導した。 |
| 総合的な暴走族対策の推進 あらゆる法令を適用して暴走族構成員等の検挙を徹底するとともに、関係機関・団体と連携して、暴走族への加入阻止や暴走族グループからの離脱支援等総合的な暴走族対策を推進するよう、都道府県警察を指導した。 |

| | | |
|---------------------|---|---|
| 業績目標達成のために 行った施策 | <p>緻密な交通事故事件捜査の推進 迅速かつ的確な初動捜査を推進するため、交通事故捜査統括官及び交通事故鑑識官の適切な運用を図るとともに、客観的な証拠収集を徹底するなど緻密な交通事故事件捜査の推進するよう、都道府県警察を指導した。</p> <p>悪質・危険運転者に対する迅速・的確な行政処分の実施 悪質・危険運転者を道路交通の場から早期に排除するため、仮停止制度の積極的な活用、迅速・適正な審査登録等の対策を推進するよう、都道府県警察を指導した。</p> <p>飲酒運転者に対する新しい取消処分者講習の試行 4府県で実施したモデル事業の実施結果を踏まえ、講習カリキュラムを策定して各都道府県警察に示すとともに、試行実施する場合の体制整備等について指導した。(24年度中に19府県が実施)</p> <p>取消処分者講習、停止処分者講習等の適正な実施 行政処分の強化に伴い、飲酒運転等の違反者に対する停止処分者講習や取消処分者講習の一層の充実と講習効果向上のための改善について、都道府県警察を指導した。</p> <p>高齢運転者標識の使用促進 都道府県警察に対し、高齢運転者標識の使用を促進させる広報啓発活動の効果的な実施を指示した。</p> <p>信号灯器のLED化、道路標識の高輝度化等【行政事業レビュー対象事業:53 都道府県警察施設整備費補助金(交通安全施設)、24-9 交通警察に係る補助金事業(全国防災)】 信号灯器、道路標識等を視認性に優れたものにするため、信号灯器のLED化、道路標識の高輝度化等を推進した。</p> <p>講習予備検査の適正な実施 高齢運転者が自己の記憶力・判断力の状態を自覚し、安全運転を継続するため、講習予備検査の適正な実施について都道府県警察を指導した。</p> <p>講習予備検査等の調査研究に基づく講習予備検査等の改正作業の実施 講習予備検査の検証改善に関する調査研究結果を踏まえ、検査の判定基準(配点方法及び計算式等)や検査手法(実施要領等)の見直しを行うとともに、その周知を図るため都道府県警察に対する指導・教養を実施した。</p> <p>講習予備検査の結果等に基づく効果的な高齢者講習の実施 高齢者講習において、講習予備検査の結果等に基づき、受講者一人一人の状況に応じた、きめ細やかな指導を行うよう、都道府県警察を指導した。</p> <p>臨時適性検査の的確な実施 臨時適性検査を的確に実施するため、専門医との緊密な連携体制の強化等について都道府県警察を指導した。</p> <p>高齢運転者等への支援の実施 高齢者講習の円滑な受講、運転免許証自主返納者に対する支援の強化等、高齢運転者等に対する支援施策の推進について都道府県警察を指導した。</p> | |
| | <p>評価の結果 (目標の達成状況)</p> <p>業績指標 については、22年と比べ、歩行者妨害等に起因する交通死亡事故件数は増加したものの、他の全ての違反に起因する交通死亡事故件数は、いずれも減少したことから、目標をおおむね達成した。 業績指標 については、22年と比べ、70歳以上の高齢運転者による交通死亡事故件数及び免許保有者10万人当たりの死亡事故件数は、いずれも減少したことから、目標を達成した。 したがって、業績目標である「運転者対策の推進」をおおむね達成したと認められる。</p> | |
| | <p>評価結果:</p> | |
| | <p>評価の結果の政策 への反映の方向性</p> <p>引き続き、悪質・危険運転者対策、高齢運転者対策等の運転者対策を推進する。 特に、悪質・危険性の高い違反に重点を指向した取締り、暴走族の根絶に向けた対策を推進するとともに、講習予備検査とその結果に基づいた高齢者講習の適正かつ効果的な実施に努める。</p> | |
| | <p>学識経験を有する者の知 見の活用</p> | <p>25年6月14日に開催した第26回警察庁政策評価研究会において有識者の意見を聴取した上で作成した。</p> |
| | <p>政策評価を行う過程にお いて使用した資料その他 の情報</p> | <p>「平成24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」(25年2月警察庁交通局) 「運転免許統計(平成24年版)」(25年3月警察庁交通局運転免許課)</p> |
| | <p>政策所管課</p> | <p>交通企画課、交通指導課、交通規制課、 運転免許課</p> |
| | <p>政策評価実施時期</p> | <p>24年4月から25年3月までの間</p> |

平成24年度実績評価書

基本目標4 業績目標3

| | | | | | |
|---|---|-------------------------------|-------------------------------|-------------------------------|-------------------------------|
| 基本目標 | 安全かつ快適な交通の確保 | | | | |
| 業績目標 | 道路交通環境の整備 | | | | |
| 業績目標の説明 | 社会資本整備重点計画(24年8月31日閣議決定・計画期間24年度～28年度)に即して、交通安全施設等整備事業を推進することにより、道路交通環境を整備する。 | | | | |
| 基本目標に関係する 予算額・執行額等 | 区分 | 22年度 | 23年度 | 24年度 | 25年度 |
| | 当初予算(a) | 96,761,709 < 119,228,024 > | 88,311,154 < 103,367,889 > | 86,269,819 < 115,955,580 > | 89,060,624 < 111,914,812 > |
| | 補正予算(b) | 0 < 3,925,990 > | 5,880,398 < 59,357,050 > | 10,911,297 < 49,318,237 > | |
| | 繰越し等(c) | 3,933 < 35,885,711 > | 588,916 < 19,596,630 > | | |
| | 合計(a+b+c) | 96,765,642 < 159,039,725 > | 94,780,468 < 182,321,569 > | | |
| 執行額(千円) | 90,390,574 < 122,402,792 > | 86,612,680 < 136,489,781 > | | | |
| 上段には交通警察費及び交通安全対策特別交付金を、下段には複数の基本目標に係る共通経費を、それぞれ計上した。 | | | | | |
| 業績目標に関係する内閣 の重要政策(施政方針演 説等のうち主なもの) | 「社会資本整備重点計画」(24年8月閣議決定) 交通安全施設等整備事業 | | | | |
| | 「第9次交通安全基本計画」(23年3月中央交通安全対策会議決定) 第1部第1章第3節 | | | | |
| | 1 道路交通環境の整備 | | | | |

| | | | | | |
|--|--|--|---------------------------|------------|--|
| 業績指標 | 業績指標 | 項目 | 基準 24年度 目標値 (注3) | 実績 24年度 | |
| | 交通安全施設等の 整備により抑止さ れる死傷事故 | 信号機の高度化等 により抑止されてい ると推計される死傷 事故件数(件)(注1) | 7,000 | 8,499 | |
| | | 事故危険箇所対策 (注2)により、抑止さ れた対策実施箇所 における死傷事故 件数の割合 | | 効果測定中 | |
| | | (25年4月交通規制課作成) | | | |
| | 注1:推計方法は別添参照 注2:死傷事故発生率が高く、又は死傷事故が多発している交差点・単路を選定の上、集中的に交通安全施設等を 整備 注3:5年間で最終目標に達成するように、各年度の目標値を均等に配分した場合の24年度の値 | | | | |
| | 達成目標 | 交通安全施設等の整備により、死傷事故を次のとおり抑止する。 信号機の高度化等により、死傷事故を約3万5千件/年抑止 する。 事故危険箇所対策により、対策実施箇所における死傷事故を 約3割抑止する。 | | | |
| | 達成状況: | | | | |
| | 業績指標 | 項目 | 基準 24年度 目標値 (注5) | 実績 24年度 | |
| | 信号制御の高度化 等により実現される 円滑な交通 | 信号制御の高度化 により短縮されてい ると推計される対策 実施箇所の通過時 間(千人・時間/ 年)(注4) | 18,000 | 22,638 | |
| | | 信号制御の高度化 により抑止されてい ると推計される二酸 化炭素の排出量(t CO2/年)(注4) | 36,000 | 45,177 | |
| 重点整備地区内の 主要な生活関連経 路を構成する道路 におけるバリアフ リー化の割合(%) | | 98.3% | 97.3% | | |
| (25年4月交通規制課作成) | | | | | |
| 注4:推計方法は別添参照 注5:5年間で最終目標に達成するように、各年度の目標値を均等に配分した場合の24年度の値 | | | | | |
| 達成目標 | 信号制御の高度化により、対策実施箇所において通過時間を約 9千万人時間/年短縮する。 信号制御の高度化により、二酸化炭素の排出量を約18万t - CO2/年抑止する。 原則として、高齢者、障害者等の移動等の円滑化の促進に関す る法律(平成18年法律第91号)に基づく重点整備地区内の主要な生 活関連経路を構成する道路全てにおいて、バリアフリー対応型信号 機等を整備する。 | | | | |
| 達成状況: | | | | | |

| 業績指標 | 項目 | 基準 | 実績 |
|----------------------------------|----------------|---------------------|----------------------------|
| | | 24年度 目標値 (注7) | 24年度 |
| 停電による信号機の機能停止を防止する信号機電源付加装置の整備台数 | 整備台数(台)(注6) | 5,066 | 5,229 |
| | (25年4月交通規制課作成) | | |
| 達成状況: | | 達成目標 | 信号機電源付加装置の整備台数を約6,400台にする。 |

| | |
|-----------|----|
| 参考指標・参考事例 | なし |
|-----------|----|

| | |
|---------------------|---|
| 業績目標達成のために 行った施策 | <p>特定交通安全施設等整備事業(主な事業内容は以下のとおり)【行政事業レビュー対象事業:53 都道府県警察施設整備費補助金(交通安全施設)、24-9 交通警察に係る補助金事業(全国防災)】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 集中制御化 車両感知器等によって収集した渋滞情報等を基に、複雑に交差する都市内の道路や交通量の多い幹線道路の信号機を、交通管制センターのコンピュータにより多面的に制御する。 ・ プログラム多段系統化 対象区間内の信号制御パターンを曜日や時間帯に応じて自動的に変化させ、交通の流れを円滑化する。 ・ 右折感応化 右折矢印信号の表示時間を、右折車両の交通量に応じて変化させる。 ・ 多現示化 右折矢印信号を設置するなどして信号現示を増加させ、特定の方向に進行する交通流を分離する。 ・ 半感応化 幹線道路に交差する道路に車両感知器を設置し、車両が感知されないときは幹線道路の信号を優先的に青にする。 ・ 信号灯器のLED化 高輝度で逆光でも見やすく擬似点灯を防止できるLED式信号灯器を整備する。 ・ 対向車接近表示システム 見通しの悪いカーブ等において、車両感知器により対向車の接近を感知し、「対向車接近」等の警告を表示する。 ・ 閉散時押ボタン化、閉散時半感応化 幹線道路の交差点のうち、夜間等の交通閉散時は従道路の交通量がほとんどない交差点を対象として、ピーク時は通常の制御を行い、閉散時は幹線道路側を青、従道路側を赤としておき、従道路側に車両を感知(歩行者の場合は押ボタン操作)した時のみ信号表示を変える。 ・ 速度感応化 異常な高速度で暴走する車を感知した場合、進行方向の信号を赤にする。 ・ 歩車分離化 車両用現示と歩行者用現示を分離することによって歩車の物理的な交錯を排除する。 ・ 歩行者感応化 横断歩行者を感知した場合は歩行者用信号の青信号を延長し、感知しない場合は短縮する。 ・ 視覚障害者用付加装置 歩行者用信号機の表示内容を音響により視覚障害者に知らせる。 ・ 高齢者等感応化 高齢者や身体障害者等が、専用の押ボタンや携帯する専用の発信機を操作することにより、歩行者用信号の青時間を延長する。 ・ 音響式歩行者誘導付加装置 視覚障害者等の歩行者に対してチャイム等により歩行者用青信号の開始を知らせる。 ・ 全感応 交差点の各流入部に車両感知器を設置し、車両感知器から得られた情報により青時間を伸縮させる。 ・ プログラム多段化 信号制御パターンを曜日や時間帯に応じて自動的に変化させることにより、交通量に応じた信号制御を行う。 ・ 押ボタン 主道路側を青としておき、歩行者の押ボタン操作があった時のみ信号表示を変える。 ・ 一灯点滅 主道路側に黄色点滅、従道路側に赤色点滅を現示する。 |
|---------------------|---|

| | |
|--------------------|--|
| 評価の結果 (目標の達成状況) | 業績指標 については、信号機の高度化等により抑止されていると推計される死傷事故件数は24年度目標値を上回ったことから、目標を達成した。 |
| | 業績指標 については、重点整備地区内の主要な生活関連経路を構成する道路におけるバリアフリー化の割合は24年度目標値を下回ったものの、信号制御の高度化により短縮されていると推計される対策実施箇所の通過時間及び抑止されていると推計される二酸化炭素の排出量は、いずれも24年度目標値を上回ったことから、目標をおおむね達成した。 |
| | 業績指標 については、信号機電源付加装置の整備台数は24年度目標値を上回ったことから、目標を達成した。 |
| 評価結果: | したがって、業績目標である「道路交通環境の整備」をおおむね達成したと認められる。 |
| 評価の結果の政策への反映の方向性 | 実施した施策に成果があったと認められることから、第3次社会資本整備重点計画に定められた成果目標を確実に達成するために、引き続き特定交通安全施設等整備事業を推進することとする。 |

| | |
|-----------------|--|
| 学識経験を有する者の知見の活用 | 25年6月14日に開催した第26回警察庁政策評価研究会において有識者の意見を聴取した上で作成した。 信号機の高度化等による効果の測定方法は、外部有識者からなる「交通安全施設の効果に関する調査研究委員会」(委員長:大藏泉横浜国立大学教授(当時))により確立された効果測定手法を用いた。 |
|-----------------|--|

| | |
|---------------------------|------------------------------|
| 政策評価を行う過程において使用した資料その他の情報 | 「交通安全施設の効果測定報告書」(25年3月警察庁委託) |
|---------------------------|------------------------------|

| | | | |
|-------|-------|----------|------------------|
| 政策所管課 | 交通規制課 | 政策評価実施時期 | 24年4月から25年3月までの間 |
|-------|-------|----------|------------------|

信号機の高度化等による各種効果(24年度末現在)

交通事故抑止効果

信号機の高度化等

| 事業 年度 | 集中制御化 | | プログラム多段系統化 | | 右折感応化 | | 多現示化 | | 半感応化 | |
|----------|-------|------|------------|------|-------|------|------|------|------|------|
| | 基数 | 抑止件数 | 基数 | 抑止件数 | 基数 | 抑止件数 | 基数 | 抑止件数 | 基数 | 抑止件数 |
| 平成24年度 | 1,681 | 471 | 468 | 225 | 80 | 70 | 681 | 749 | 371 | 111 |

| 事業 年度 | 信号灯器のLED化 | | 対向車接近表示装置 | | 閑散時押ボタン化 | | 閑散時半感応化 | | 速度感応化 | |
|----------|-----------|-------|-----------|------|----------|------|---------|------|-------|------|
| | 基数 | 抑止件数 | 基数 | 抑止件数 | 基数 | 抑止件数 | 基数 | 抑止件数 | 基数 | 抑止件数 |
| 平成24年度 | 4,808 | 5,193 | 0 | 0 | 36 | 18 | 102 | 49 | 7 | 8 |

| 事業 年度 | 歩車分離化 | | 歩行者感応化 | | 視覚障害者用付加装置 | | 高齢者等感応化 | | 音響式歩行者誘導付加装置 | |
|----------|-------|------|--------|------|------------|------|---------|------|--------------|------|
| | 基数 | 抑止件数 | 基数 | 抑止件数 | 基数 | 抑止件数 | 基数 | 抑止件数 | 基数 | 抑止件数 |
| 平成24年度 | 482 | 390 | 50 | 66 | 599 | 317 | 99 | 57 | 119 | 87 |

| 事業 年度 | 信号機新設 | | | | | | | | | |
|----------|-------|------|-----|------|----------|------|------|------|------|------|
| | 全感応 | | 半感応 | | プログラム多段化 | | 押ボタン | | 一灯点滅 | |
| | 基数 | 抑止件数 | 基数 | 抑止件数 | 基数 | 抑止件数 | 基数 | 抑止件数 | 基数 | 抑止件数 |
| 平成24年度 | 1 | 2 | 73 | 128 | 282 | 494 | 87 | 63 | 1 | 1 |

| 事業 年度 | 計 抑止件数 |
|----------|-----------|
| 平成24年度 | 8,499 |

・「抑止件数」とは、信号機の高度化等により抑止されたと推計される死傷事故件数であり、「交通安全施設の効果測定」により、1事業当たりの整備前後の死傷事故発生状況について調査し、得られた数値を統計学的に処理したものを死傷事故抑止係数(アウトカム係数)とし、これに整備基数を乗じて得られた事業ごとの抑止件数を累計することにより算出している。

・単位未満四捨五入しているため、表中の各項目の和が小計と必ずしも一致しない。

信号機の高度化等による各種効果

交通円滑化効果

信号制御の高度化

| 事業 年度 | 集中制御化 | | プログラム多段系統化 | | 右折感応化 | | 多現示化 | | 半感応化 | | 計 削減効果 |
|----------|-------|--------|------------|-------|-------|------|------|------|------|------|-----------|
| | 基数 | 短縮効果 | 基数 | 短縮効果 | 基数 | 短縮効果 | 基数 | 短縮効果 | 基数 | 短縮効果 | |
| 平成24年度 | 1,681 | 18,350 | 468 | 2,822 | 80 | 178 | 681 | 701 | 371 | 587 | 22,638 |

・「短縮効果」とは、交通安全施設等整備事業により1年間に短縮されたと試算される自動車利用者の旅行時間を表す。単位は(千人・時間/年)であり、1,000人の自動車利用者の旅行時間が1年間に1時間短縮されることを意味する。

・「短縮効果」の算出に当たっては、「交通安全施設の効果測定」により、1事業当たりの整備前後の交通円滑化効果について調査し、得られた数値を統計学的に処理したものを短縮効果係数(アウトカム係数)とし、これに整備基数を乗じて得られた事業ごとの短縮効果を累計することにより算出している。

・単位未満四捨五入しているため、表中の各項目の和が小計と必ずしも一致しない。

二酸化炭素排出量抑止効果

信号制御の高度化

| 事業 年度 | 集中制御化 | | プログラム多段系統化 | | 右折感応化 | | 多現示化 | | 半感応化 | | 計 削減効果 |
|----------|-------|--------|------------|-------|-------|------|------|-------|------|-------|-----------|
| | 基数 | 削減効果 | 基数 | 削減効果 | 基数 | 削減効果 | 基数 | 削減効果 | 基数 | 削減効果 | |
| 平成24年度 | 1,681 | 35,267 | 468 | 5,424 | 80 | 726 | 681 | 1,348 | 371 | 2,412 | 45,177 |

・「抑止効果」とは、信号制御の高度化により抑止されたと推計される二酸化炭素排出量(単位:t-CO₂/年)であり、「交通安全施設の効果測定」により、1事業当たりの整備前後の交通円滑化効果について調査し、得られた数値を統計学的に処理したものを二酸化炭素抑止効果係数(アウトカム係数)とし、これに整備基数を乗じて得られた事業ごとの抑止効果を累計することにより算出している。

・単位未満四捨五入しているため、表中の各項目の和が小計と必ずしも一致しない。