

## 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	政策目標の達成度合い	相当程度進展あり	番号	④
		24年度	25年度	26年度	27年度	28年度概算要求額
予算 の 状 況	当初予算（千円）	86,269,819 <115,955,580>	89,060,624 <111,914,812>	152,951,685 <110,563,330>	152,825,556 <116,796,012>	147,319,332 <140,594,358>
	補正予算（千円）	10,911,297 <48,538,901>	500,190 <13,096,027>	0 <12,116,438>		
	繰越し等（千円）	2,273,858 <27,895,574>	10,896,105 <42,746,493>	576,609 <10,179,006>		
	計（千円）	99,454,974 <192,390,055>	100,456,919 <167,757,332>	153,528,294 <132,858,774>		
	執行額（千円）	83,471,349 <129,590,740>	92,947,075 <147,357,807>	138,072,491 <116,241,880>		
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、歩行者・自転車利用者の安全確保、運転者対策の推進、道路交通環境の整備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	④	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			27年度当初予算額	28年度概算要求額	
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			17,902,087	18,339,944	-24
	●	2	東日本大震災復興特別	警察庁	治安復興事業費			335,172	164,147	
	小計							18,237,259	18,504,091	-24
対応表において◆となっているもの	◆	1	一般	警察庁	交通反則者納金財源交通安全対策特別交付金等交付税及び譲与税配付金特別会計へ繰入			67,347,717	64,576,761	
	◆	2	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			67,240,580	64,238,480	
	小計							134,588,297	128,815,241	
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			< 825,816 >	< 825,452 >	
	○	2	一般	警察庁	警察活動基盤整備費			< 114,340,927 >	< 138,447,243 >	
	○	3	東日本大震災復興特別	警察庁	治安復興事業費			< 825,129 >	< 567,703 >	
	○	4	東日本大震災復興特別	警察庁	治安復興政策費			< 804,140 >	< 753,960 >	
	小計							<116,796,012> の内数	<140,594,358> の内数	
対応表において◇となっているもの								< >	< >	
								< >	< >	
								< >	< >	
	小計							の内数	の内数	
合計								152,825,556	147,319,332	-24
							<116,796,012> の内数	<140,594,358> 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	④	(千円)
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	
			27年度当初予算額	28年度概算要求額	増減			
広報啓発等	●	1	92,290	55,031	△ 37,259	△ 24	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、実績単価の反映等を実施し、経費の削減を図った。	
合計			92,290	55,031	△ 37,259	△ 24		

平成27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28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等から、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		年ごとの実績値・施策の推進状況(実績)								目標設定の考え方及び根拠
	基準年	達成年	項目	22年	23年	24年	25年	26年	22~26年(平均)	27年	
① 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	22年(注2)	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を次のとおり減少させる。 i 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。 ii 歩行者・自転車乗用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。 iii 自転車関連事故件数(注1)を22年よりも減少させる。 iv 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。	歩行者・自転車乗用中の交通事故死者数(人)	1,736	1,702	1,634	1,584	1,498	1,631	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)
			歩行者の高齢者の交通事故死者数(人)	1,241	1,132	1,109	1,117	1,063	1,132		
			自転車乗用中の交通事故死者数(人)	665	635	563	600	540	601		
			自転車関連事故件数(件)	151,681	144,058	132,048	121,040	109,269	131,619		
			歩行者と自転車との交通事故件数(件)	2,770	2,806	2,625	2,605	2,551	2,671		
注1 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 注2 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。											
参考指標			年度ごとの実績値							参考指標の考え方	
① なし			項目	22年度	23年度	24年度	25年度	26年度	22~26年度(平均)		27年度
達成手段(開始年度)	補正後予算額(執行額) 25年度 26年度		27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27年行政事業レビュー	
(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				①	教育機関、事業所における自主的な交通安全教育の実施について要請するとともに、交通安全教育では具体的な事故・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。					35	広報啓発等
(2) 自転車利用者のヘルメット着用促進				①	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。					35	広報啓発等
(3) 高齢者に対する交通安全教育の推進				①	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、各種教育用教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。					35	広報啓発等
(4) 反射材用品等の普及促進				①	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。					35	広報啓発等
(5) 幼児・児童に対する交通安全教育の推進				①	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。						
(6) 自転車利用者の交通違反に対する指導取締りの強化				①	「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な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ずる。						

(7) 生活道路対策及び幹線道路対策の推進	①	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。	40 46	都道府県警察施設整備費補助金(交通安全施設) 地理的情報等に基づく新たな交通事故分析手法等に関する調査研究
(8) 歩行空間のバリアフリー化	①	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。	40	都道府県警察施設整備費補助金(交通安全施設)
(9) 自転車の走行空間の確保	①	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。	40	都道府県警察施設整備費補助金(交通安全施設)
基本目標に関する予算額等	基本目標に関する予算額等は、25年度執行額92,947,075千円(147,357,807千円)、26年度当初予算額152,951,685千円(110,563,330千円)、27年度当初予算額152,825,556千円(116,796,012千円)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〉)。			
業績目標に関する内閣の重要政策 (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Ⅰ 2 歩行者および自転車の安全確保 3 生活道路及び幹線道路における安全確保 第1部第1章第3節Ⅱ 1 道路交通環境の整備 (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 (5) 自転車利用環境の総合的整備 2 交通安全思想の普及徹底 5 道路交通秩序の維持 (1) 交通の指導取締りの強化等			

平成27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28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		年ごとの実績値・施策の推進状況(実績)									目標設定の考え方及び根拠
	基準年	達成年	項目	22年	23年	24年	25年	26年	22~26年(平均)	27年		
① 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 (注)	27年	飲酒運転(件)	290	270	256	238	227	256	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)
					無免許運転(件)	67	67	62	61	59	63	
					最高速度違反(件)	293	228	212	216	212	232	
					信号無視(件)	154	174	145	128	127	146	
					歩行者妨害等(件)	274	247	296	248	253	264	
				指定場所一時不停止(件)	152	134	126	92	122	125		
注 第9次交通安全基本計画(23年度~27年度)の基準となる22年の実績値を評価基準とした。												
② 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 (注)	27年	70歳以上の高齢運転者による交通死亡事故件数(件)	689	629	657	707	687	674	70歳以上の高齢運転者による交通死亡事故件数の減少は、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)
					70歳以上の免許保有者10万人当たりの死亡事故件数(件)	9.5	8.1	8.0	8.0	7.4	8.2	
注 第9次交通安全基本計画(23年度~27年度)の基準となる22年の実績値を評価基準とした。												
参考指標				年ごとの実績値							参考指標の考え方	
				項目	22年	23年	24年	25年	26年	22~26年(平均)	27年	
① 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)	7,245,836	7,728,798	8,233,850	8,823,682	9,320,223	8,270,478		70歳以上の高齢運転免許保有者数は、業績指標である「70歳以上の免許保有者10万人当たりの死亡事故件数」を算出する際の基礎数値となる。
達成手段 (開始年度)	補正後予算額(執行額)		27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27年行政事業レビュー	
	25年度	26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				①	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。						35	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				①	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				①	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。							
(4) 総合的な暴走族対策の推進				①	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)	①	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	①	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取消処分者講習の適正な実施(平成23年度試行開始、平成25年度開始)	①	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カリキュラムを盛り込んだ飲酒取消講習が適正に実施されるよう、都道府県警察を指導、教養し、飲酒運転違反者の再犯防止を図る。		
(8) 取消処分者講習、停止処分者講習等の適正な実施	①	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図るとともに、取消処分者講習受講対象者の拡大に係る事務が適正に実施されるよう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)	②	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。	35	広報啓発等
(10) 信号灯器のLED化、道路標識の高輝度化等	②	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。	40	都道府県警察施設整備費補助金(交通安全施設)
(11) 講習予備検査の適正な実施(平成21年度開始、平成25年度改善)	②	75歳以上の高齢運転者が講習予備検査を通じて認知機能の状況を自覚することができるよう、調査研究結果を受けて改善された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)	②	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。		
(13) 臨時適性検査の的確な実施	②	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。		
(14) 高齢運転者等への支援の実施	②	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。		
(15) 新たな速度違反自動取締装置に関するモデル事業(平成26年度)	①	新たな速度違反自動取締装置をモデル事業として配備し、配備前後における事故発生状況、検挙状況、実勢速度の変化等、データを逐次分析するとともに、当該装置にどれだけの事故抑止効果があるのか、また、どういった運用が事故抑止に効果的かについて、配備先の都道府県警察において随時検証を実施する。	47	新たな速度違反自動取締装置に関するモデル事業
基本目標に関係する予算額等	基本目標に関係する予算額等は、25年度執行額92,947,075千円(147,357,807千円)、26年度当初予算額152,951,685千円(110,563,330千円)、27年度当初予算額152,825,556千円(116,796,012千円)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)。			
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)	○「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Ⅰ 1 高齢者及び子どもの安全確保 第1部第1章第3節Ⅱ 3 安全運転の確保 5 道路交通秩序の維持			

平成27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28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	目標値	達成年	年度ごとの実績値・施策の推進状況(実績)							目標設定の考え方及び根拠	
				項目	24年度	25年度	26年度	27年度	28年度	累計		
① 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。	7,000件/年(注2)	28年度	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)	8,499	13,643	22,552				44,694	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。
	i 信号機の高度化等により、死傷事故を28年度末までに約3万5千件/年抑止する。 ii 事故危険箇所対策(注1)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。			事故危険箇所対策により、抑止された対策実施箇所における死傷事故件数の割合(割)	効果測定中	効果測定中	効果測定中					
注1 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2 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1年当たりの値												
② 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。	18,000千人・時間/年(注3)	28年度	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)	22,638	48,565	81,706				152,909	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。
	ii 信号制御の高度化により、二酸化炭素の排出量を28年度末までに約18万t-CO2/年抑止する。			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)	45,177	97,404	163,618				306,199	
	iii 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。			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(%)	97.3	97.8	98.2					
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1年当たりの値												
③ 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28年度末までに約6,400台にする。	6,066台(27年度)	28年度	整備台数(台)(注4)	5,229	5,363	5,907				5,907	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。
注4 整備台数は各年度末におけるストック数												
参考指標				年度ごとの実績値							参考指標の考え方	
				項目	22年度	23年度	24年度	25年度	26年度	22~26年度(平均)		27年度
① なし				-								



達成手段 (開始年度)		補正後予算額(執行額)		27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27年行政事業レビュー	
		25年度	26年度				事業番号	事業名
(1)	広域交通管制システムの更新整備及び維持管理(平成23年度)	—		②	②	都道府県警察の広域交通管制システムから、渋滞情報、旅行時間情報、交通量、交通監視画像等のデータを警察庁へ集約することで、災害発生時や大規模警備時等に関連道路の交通量、規制等の把握や各都道府県警察への交通規制等に関する指示・指導を行う。	38	広域交通管制システムの更新整備及び維持管理
(2)	交通安全施設等整備事業効果測定(平成15年度)			①・②・③	①・②・③	交通安全施設等について、迅速かつ効率的に当該目標を達成するため、事業項目ごとのデータを収集した上、その効果に関して分析を行い、交通安全施設等整備事業の在り方を検証する。	39	交通安全施設等整備事業効果測定
(3)	特定交通安全施設等整備事業(昭和41年度)			①・②・③	①・②・③	信号機、道路標識及び道路標示の整備並びに交通管制センターの整備を行うことにより、交通の安全と円滑を実現する。	40 41	都道府県警察施設整備費補助金(交通安全施設) 都道府県警察施設整備費補助金(災害に備えた道路交通環境の整備)
(4)	広域交通規制の高度化に資する交通情報収集システム整備(平成25年度)			②	②	大規模災害発生時に、いち早く通行可能な道路を把握し、人命救助等の災害対策を迅速かつ確に実施するとともに避難路や迂回路に係る情報を国民にいち早く提供するため、警察が収集する交通情報に民間事業者のプローブ情報を融合するシステムの整備を図る。	42	広域交通規制の高度化に資する交通情報収集システム整備
(5)	低コスト信号機の開発に関する調査研究(平成26年度)			①・②	①・②	信号灯器や信号柱の集約化、複数交差点を一つの制御機で制御する信号制御機等の低コスト信号機の調査・研究を行う。	43	低コスト信号機の開発に関する調査研究
(6)	電波を活用した端末制御通信による信号制御の高度化に関するモデル事業(平成26年度)			①・②	①・②	電波を用いて、隣接する信号制御機間の信号データを主要交差点に集約する交差点ネットワークを構築することで、より高度な信号制御を行う。	45	電波を活用した端末制御通信による信号制御の高度化に関するモデル事業
(7)	交通情報の提供拡大に向けた交通管制の高度化(平成27年度)			②	②	交通の安全・円滑に資する情報の整理・統合、活用しやすいデータ形式や情報配信機能の設計等、交通情報の提供拡大に向けた調査研究を実施し、調査研究結果を踏まえたモデル環境の構築、その効果検証を行う。	27-2	交通情報の提供拡大に向けた交通管制の高度化
基本目標に関する予算額等		基本目標に関する予算額等は、25年度執行額92,947,075千円(147,357,807千円)、26年度当初予算額152,951,685千円(110,563,330千円)、27年度当初予算額152,825,556千円(116,796,012千円)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)。						
業績目標に関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Ⅱ 1 道路交通環境の整備						

# 平成26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等から、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。					
基本目標に関係する 予算額・執行額等	区分	24年度	25年度	26年度	27年度	
	予算の 状況 (千円)	当初予算(a)	86,269,819 <115,955,580>	89,060,624 <111,914,812>	152,951,685 <110,563,330>	152,825,556 <116,796,012>
		補正予算(b)	10,911,297 <48,538,901>	500,190 <13,096,027>	0 <12,116,438>	
		繰越し等(c)	2,273,858 <27,895,574>	10,896,105 <42,746,493>		
		合計(a+b+c)	99,454,974 <192,390,055>	100,456,919 <167,757,332>		
執行額(千円)	83,471,349 <129,590,740>	92,947,075 <147,357,807>				
※ 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)	<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Ⅰ</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Ⅱ</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	業績指標①	項目	基準						実績
	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		21年	22年	23年	24年	25年	20~25年 (平均)	26年
		歩行中交通事故死者数(人)	1,726	1,736	1,702	1,634	1,584	1,676	1,498
		歩行中の高齢者の交通事故死者数	1,206	1,241	1,132	1,109	1,117	1,161	1,063
		自転車乗用中交通事故死者数(人)	709	665	635	563	600	634	540
		自転車関連事故件数(件)	156,485	151,681	144,058	132,048	121,040	141,062	109,269
		歩行者と自転車との交通事故件数	2,946	2,770	2,806	2,625	2,605	2,750	2,551
		(27年4月交通企画課作成)							
	※ 第9次交通安全基本計画(23年度~27年度)の基準となる22年の実績値を評価基準とした。								
	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>i 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>ii 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>iii 自転車関連事故件数(注2)を22年よりも減少させる。</p> <p>iv 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>							
	達成状況:◎	<p>注1:「高齢者」は、65歳以上の者を指す。</p> <p>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>							

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>○ 自転車利用者に対するルールの周知と安全教育の推進【行政事業レビュー対象事業:43 広報啓発等】</p> <p>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等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>○ 自転車利用者のヘルメット着用促進【行政事業レビュー対象事業:43 広報啓発等】</p> <p>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>○ 高齢者に対する交通安全教育の推進【行政事業レビュー対象事業:43 広報啓発等、44 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】</p> <p>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、26年には全国で約5万3,000回(参加人員延べ約229万人)の交通安全教育が行われた。</p>
	<p>○ 反射材用品等の普及促進【行政事業レビュー対象事業:43 広報啓発等】</p> <p>26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、反射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、反射材用品等の効果を体験する交通安全教室を開催するなど、反射材用品等の着用に関する広報啓発活動を推進した。</p>
	<p>○ 幼児・児童に対する交通安全教育の推進【行政事業レビュー対象事業:43 広報啓発等】</p> <p>幼児に対する交通ルールや交通マナー等日常生活における道路の安全な通行に必要な基本的知識・技能を習得させるための交通安全教育を推進したほか、児童に対しては、歩行者及び自転車利用者として必要な知識・技能を習得させるとともに、道路における危険を予測し、これを回避して安全に通行する意識及び能力を高めるための交通安全教育を推進した。</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</p> <p>「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「ビスト」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、指導警告に従わず違反行為を繰り返したりするなどの悪質・危険な違反に対しては、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【行政事業レビュー対象事業:49 都道府県警察施設整備補助金(交通安全施設)】</p> <p>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:49 都道府県警察施設整備補助金(交通安全施設)】</p> <p>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【行政事業レビュー対象事業:49 都道府県警察施設整備補助金(交通安全施設)】</p> <p>自転車専用通行帯の設置等自転車走行空間の整備を推進した。</p>

評価の結果	各行政機関 共通区分	◎:目標達成
	判断根拠	業績指標①については、22年と比較して、26年中の歩行中・自転車乗用中の交通事故死者数、歩行中の高齢者の交通事故死者数、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のいずれも減少したことから、目標を達成した。したがって、業績目標については、「目標達成」と認められる。
	達成状況の分析	業績指標①については、23年から実施している「良好な自転車交通秩序の実現のための総合対策」に基づく交通安全教育、交通指導取締り、自転車通行環境の整備等の対策とともに、高齢者に対する交通安全教育の充実、生活道路対策を推進したことが、目標の達成に有効に寄与したと考えられる。
目標の達成状況及びその分析を踏まえた総括	目標の見直しの方向性	【業績目標、業績指標及び達成目標】 今後も、安全かつ快適な交通の確保を目指すため、歩行中・自転車乗用中の交通事故死者数を減少させるなどする必要があることから、引き続き、現在の業績目標等を27年度の業績目標等として設定する。
	評価結果の政策への反映の方向性	【引き続き推進】 引き続き、自転車利用者に対するルールの周知、高齢者に対する交通安全教育の充実、自転車利用者の交通違反に対する指導取締りの強化等を推進する。

学識経験を有する者の知見の活用	27年6月16日に開催した第30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。
-----------------	---

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>○ 「平成26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(27年2月警察庁交通局)</p> <p>○ 「平成26年中の交通事故の発生状況」(27年3月警察庁交通局)</p>
---------------------------	--

政策所管課	交通企画課、交通指導課、交通規制課	政策評価実施時期	26年4月から27年3月までの間
-------	-------------------	----------	------------------

## 平成26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。					
基本目標に関係する 予算額・執行額等	区分	24年度	25年度	26年度	27年度	
	予算の 状況 (千円)	当初予算(a)	86,269,819 <115,955,580>	89,060,624 <111,914,812>	152,951,685 <110,563,330>	152,825,556 <116,796,012>
		補正予算(b)	10,911,297 <48,538,901>	500,190 <13,096,027>	0 <12,116,438>	
		繰越し等(c)	2,273,858 <27,895,574>	10,896,105 <42,746,493>		
		合計(a+b+c)	99,454,974 <192,390,055>	100,456,919 <167,757,332>		
	執行額(千円)	83,471,349 <129,590,740>	92,947,075 <147,357,807>			
※ 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(基本目標4・業績目標1の再掲)。						
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)	○ 「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Ⅰ 1 高齢者及び子どもの安全確保 第1部第1章第3節Ⅱ 3 安全運転の確保 5 道路交通秩序の維持					

業績指標	業績指標①	項目	基準					実績	
	悪質性・危険性の高い違反に起因する交通死亡事故件数		21年	22年	23年	24年	25年	21~25年(平均)	26年
		飲酒運転(件)	292	290	270	256	238	269	227
		無免許運転(件)	73	67	67	62	61	66	59
		最高速度違反(件)	329	293	228	212	216	256	212
		信号無視(件)	151	154	174	145	128	150	127
		歩行者妨害等(件)	288	274	247	296	248	271	253
		指定場所一時不停止(件)	156	152	134	126	92	132	122
		(27年4月交通指導課作成)							
	※ 第9次交通安全基本計画(23年度~27年度)の基準となる22年の実績値を評価基準とした。								
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。							
業績指標②	項目	基準					実績		
		21年	22年	23年	24年	25年	21~25年(平均)	26年	
	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	650	689	629	657	707	666	687	
		9.5	9.5	8.1	8.0	8.0	8.6	7.4	
	(27年4月運転免許課作成)								
※ 第9次交通安全基本計画(23年度~27年度)の基準となる22年の実績値を評価基準とした。									
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	参考指標①	項目	21年	22年	23年	24年	25年	21~25年(平均)	26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)	6,859,885	7,245,836	7,728,798	8,233,850	8,823,682	7,778,410	9,320,223
(27年4月運転免許課作成)									

業績目標の説明	○ 「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:43 広報啓発等】 飲酒運転の悪質性・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、一般財団法人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。
業績目標の説明	○ 悪質性・危険性・迷惑性の高い運転行為への対策の強化【行政事業レビュー対象事業:26-2 交通取締りによる事故防止の向上策及び取締り手法の高度化等に関する調査研究】 地域の交通実態や交通事故の発生状況等を十分に分析し、分析結果等を踏まえ、無免許・飲酒運転等の悪質性・危険性の高い違反や交差点関連違反等の交通事故に直結する違反に対する取締りを強化するよう、都道府県警察を指導した。また、新たな速度違反自動取締装置をモデル地区実験として設置・運用し、設置効果等を検証するとともに、交通事故と取締りの関係について分析を行い、取締りによる事故抑止効果や分析手法の研究を推進した。

業績目標達成のために 行った施策	○ 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、運転者の取締りにとどまらず、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。
	○ 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を推進するよう、都道府県警察を指導した。
	○ 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。
	○ 飲酒運転者に対する新しい取消処分講習の実施 飲酒行動の改善等のためのカリキュラムを盛り込んだ飲酒取消講習及び飲酒取消講習のカリキュラムの一部を導入した停止処分講習（飲酒学級）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。
	○ 取消処分講習、停止処分講習等の適正な実施 取消処分講習の受講対象者の拡大に伴い、取消処分講習の適正な実施について都道府県警察を指導するとともに、都道府県警察における取消処分講習指導員の育成を目的とした専科教養を実施した。また、取消処分講習、停止処分講習、違反者講習及び初心運転者講習の受講者を対象とした講習用映画を作成した。
	○ 高齢運転者標識の使用促進【行政事業レビュー対象事業：43 広報啓発等】 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。
	○ 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：49 都道府県警察施設整備補助金（交通安全施設）】 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。
	○ 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。
	○ 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。
	○ 臨時適性検査の的確な実施 一定の病気等に該当する疑いがある者の主治医からの届出が行いやすい環境作り及び臨時適性検査を的確に実施するため、医師団体及び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。
	○ 一定の症状を呈する病気等に係る運転者対策の推進 一定の症状を呈する病気等に係る運転免許制度の在り方に関する提言を踏まえ、一定の症状を呈する病気等に関する質問票の交付・提出制度を導入し、国民の周知に努めるとともに正しい病状申告を促進するよう、都道府県警察を指導した。
○ 高齢運転者等への支援の実施 高齢者講習の円滑な受講、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。また、高齢者講習の合理化及び高度化を目的とする調査研究を実施した。	

評価の結果	各行政機関 共通区分	◎：目標達成	
	目標の達成状況	判断根拠	業績指標①については、22年と比較して、26年中の悪質性・危険性の高い違反に起因する交通死亡事故件数が全ての違反に関し減少したことから、目標を達成した。 業績指標②については、22年と比較して、26年中の70歳以上の高齢運転者による交通死亡事故件数、26年中の70歳以上の免許保有者10万人当たりの死亡事故件数は共に減少したことから、目標を達成した。 したがって、業績目標については、「目標達成」と認められる。
	達成状況の分析		業績指標①については、悪質性・危険性・迷惑性の高い運転行為への対策を強化したこと等が、目標の達成に有効に寄与したと考えられる。 業績指標②については、効果的な高齢者講習の実施等、高齢運転者の交通安全に資する各種施策が、目標の達成に有効に寄与したと考えられる。
目標の達成状況 及びその分析を踏まえた総括	目標の見直しの 方向性	【業績目標、業績指標及び達成目標】 今後も、安全かつ快適な交通の確保を目指すため、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減少させるなどする必要があることから、引き続き、現在の業績目標等を27年度の業績目標等として設定する。	
	評価結果の政策 への反映の方向性	【引き続き推進】 引き続き、悪質性・危険性・迷惑性の高い運転行為への対策の強化、講習予備検査とその結果に基づいた効果的な高齢者講習の実施等を推進する。	
学識経験を有する者の知 見の活用	27年6月16日に開催した第30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。		
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	○ 「平成26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」(27年2月警察庁交通局) ○ 「運転免許統計(平成26年版)」(27年3月警察庁交通局運転免許課)		
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	政策評価実施時期	26年4月から27年3月までの間

# 平成26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。					
基本目標に関する 予算額・執行額等	区分	24年度	25年度	26年度	27年度	
	予算の 状況 (千円)	当初予算(a)	86,269,819 <115,955,580>	89,060,624 <111,914,812>	152,951,685 <110,563,330>	152,825,556 <116,796,012>
		補正予算(b)	10,911,297 <48,538,901>	500,190 <13,096,027>	0 <12,116,438>	
		繰越し等(c)	2,273,858 <27,895,574>	10,896,105 <42,746,493>		
		合計(a+b+c)	99,454,974 <192,390,055>	100,456,919 <167,757,332>		
執行額(千円)	83,471,349 <129,590,740>	92,947,075 <147,357,807>				
※ 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(基本目標4・業績目標1の再掲)。						
業績目標に関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Ⅱ 1 道路交通環境の整備					

業績指標	業績指標①	項目	基準			基準
	交通安全施設等の整備により抑止される死傷事故		24年度	25年度	26年度 目標値 (注3)	26年度
		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)	8,499	13,643	21,000	22,552
		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	効果測定中		効果測定中
		(27年4月交通規制課作成)				
	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。 i 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。 ii 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②	項目	基準			実績
	信号制御の高度化等により実現される円滑な交通		24年度	25年度	26年度 目標値 (注5)	26年度
		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)	22,638	48,565	54,000	81,706
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)		45,177	97,404	108,000	163,618	
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(%)		97.3	97.8%	99.2%	98.2%	
(27年4月交通規制課作成)						
達成目標	i 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。 ii 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。 iii 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③	項目	基準			実績	
		24年度	25年度	26年度 目標値 (注7)	26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)	5,229	5,363	5,733	5,907	
	(27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>○ 広域交通管制システムの更新整備及び維持管理事業【行政事業レビュー対象事業:46 広域交通管制システムの更新整備及び維持管理】 広域交通管制システムは12年度に整備を行ったが、経年により劣化したため、24年7月に更新を実施し、新システムで運用を開始している。更新整備後は、これまで毎年契約していた維持管理業務についても33年2月まで一括して、公共サービス改革法に基づく民間競争入札を実施した。</p>
	<p>○ プローブ情報を活用した交通管制システムの高度化【行政事業レビュー対象事業:47 プローブ情報を活用した交通管制システムの高度化】 光ビーコンにより収集されたプローブ情報を活用した信号制御システムを開発し、交通管制システムの高度化を推進した。</p> <p>○ 交通安全施設等整備事業効果測定【行政事業レビュー対象事業:48 交通安全施設等整備事業効果測定】 新たに設置した交通安全施設等の事業項目ごとのデータを収集した上、設置効果の測定・分析を行い、交通安全施設等整備事業の在り方を検証した。</p> <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:49 都道府県警察施設整備費補助金(交通安全施設)】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 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。</li> <li>・ 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。</li> <li>・ 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。</li> <li>・ 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。</li> <li>・ 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。</li> <li>・ 信号灯器のLED化 高輝度で逆光でも見やすく疑似点灯を防止できるLED式信号灯器を整備する。</li> <li>・ 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。</li> <li>・ 閑散時押ボタン化、閑散時半感応化 幹線道路の交差点のうち、夜間等の交通閑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、閑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。</li> <li>・ 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。</li> <li>・ 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。</li> <li>・ 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。</li> <li>・ 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。</li> <li>・ 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。</li> <li>・ 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。</li> <li>・ 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。</li> <li>・ 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。</li> <li>・ 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。</li> </ul>

	○ 広域交通規制の高度化に資する交通情報収集システム整備事業【行政事業レビュー対象事業:53 広域交通規制の高度化に資する交通情報収集システム整備】 警察が収集する交通情報と、その補完として民間事業者のプローブ情報を融合させたシステムを整備することで、大規模災害発生時にいち早く通行可能な道路を把握して、人命救助等の災害対策を迅速かつ的確に実施できるようにすることに加え、避難路や迂回路に係る情報を国民にいち早く提供するためのシステムの整備を行った。
	○ 低コスト信号機の開発に関する調査研究【行政事業レビュー対象事業:26-3 低コスト信号機の開発に関する調査研究】 信号灯器の小型化や一つの信号制御機による複数交差点の制御等、信号機の設置及び運用のコストを低減させる方法に関する調査研究を実施した。
	○ 環状交差点の効用を最大化するための条件等に関する調査研究【行政事業レビュー対象事業:26-4 環状交差点の効用を最大化するための条件等に関する調査研究】 模擬環状交差点における走行実験や既存の環状構造の交差点における交通実態等の比較・研究等、環状交差点の効用を最大化するための条件等に関する調査研究を実施した。
	○ 電波を活用した端末制御通信による信号制御の高度化に関するモデル事業【行政事業レビュー対象事業:26-5 電波を活用した端末制御通信による信号制御の高度化に関するモデル事業】 700MHz帯の無線電波を用いた交差点ネットワークを構築し、回線の集約化によって回線料を節約するモデル事業を実施した。

評価の結果	目標の達成状況	各行政機関 共通区分	○:相当程度進展あり
		判断根拠	業績指標①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の26年度実績値は26年度目標値を上回り、目標を達成した。 業績指標②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の実績値は26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の26年度実績値は26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③については、信号機電源付加装置の整備台数の26年度実績値は26年度目標値を上回り、目標を達成した。 したがって、業績目標については、「相当程度進展あり」と認められる。
	達成状況の分析	業績指標②のうち、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の実績値は26年度目標値を下回ったが、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の26年度実績値は26年度目標値を上回っており、目標をおおむね達成していること、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(業績指標①)及び信号機電源付加装置の整備台数(業績指標③)について、目標を達成していることから、上記の「業績目標達成のために行った施策」を計画的に推進したことが、目標の達成に有効に寄与したと考えられる。	
	目標の達成状況及びその分析を踏まえた総括	目標の見直しの方向性	【業績目標、業績指標及び達成目標】 今後も安全かつ快適な交通の確保を目指すため、交通安全施設等の整備による死傷事故の抑止等が必要であることから、引き続き、現在の業績目標等を27年度の業績目標等として設定する。
	評価結果の政策への反映の方向性	【引き続き推進】 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、引き続き、特定交通安全施設等整備事業を推進する。	

学識経験を有する者の知見の活用	○ 27年6月16日に開催した第30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、外部有識者から成る「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」(27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	26年4月から27年3月までの間
-------	-------	----------	------------------



## 信号機の高度化等による各種効果(26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	220	80	78	681	688	371	134
平成25年度	1,966	550	582	274	84	81	585	591	497	179
平成26年度	2,004	561	609	286	55	53	552	558	610	220
小計	5,651	1,582	1,659	780	219	212	1,818	1,836	1,478	532

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	5,914	0	0	36	18	102	54	7	8
平成25年度	2,103	2,587	1	2	13	7	87	46	2	2
平成26年度	3,030	3,727	3	5	21	11	97	51	1	1
小計	9,941	12,227	4	7	70	36	286	152	10	11

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	419	50	66	599	485	99	64	119	88
平成25年度	415	361	22	29	542	439	72	47	112	83
平成26年度	293	255	16	21	613	497	89	58	65	48
小計	1,190	1,035	88	116	1,754	1,421	260	169	296	219

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	161	282	620	87	72	1	1
平成25年度	3	7	37	81	231	508	102	85	0	0
平成26年度	1	2	43	95	226	497	102	85	0	0
小計	5	11	153	337	739	1,626	291	242	1	1

事業 年度	計
	抑止件数
平成24年度	9,563
平成25年度	5,958
平成26年度	7,030
小計	22,552

・「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
	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	削減効果
平成24年度	1,681	19,537	468	3,319	80	178	681	539	371	587	24,160
平成25年度	1,966	22,849	582	4,128	84	187	585	463	497	786	28,413
平成26年度	2,004	23,290	609	4,319	55	123	552	437	610	965	29,134
小計	5,651	65,676	1,659	11,766	219	488	1,818	1,438	1,478	2,338	81,706

・「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
	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	削減効果
平成24年度	1,681	37,654	468	6,398	80	726	681	1,035	371	2,412	48,224
平成25年度	1,966	44,038	582	7,956	84	762	585	889	497	3,231	56,876
平成26年度	2,004	44,890	609	8,325	55	499	552	839	610	3,965	58,518
小計	5,651	126,582	1,659	22,679	219	1,986	1,818	2,763	1,478	9,607	163,618

・「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-CO<sub>2</sub>/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。