

政策評価調書（個別票①-1）

【政策ごとの予算額等】

| 政策名 | 自動車の安全性を高める | | 評価方式 | 総合 <input type="checkbox"/> 実績 <input checked="" type="checkbox"/> 事業 | 番号 | 5-18 |
|--------------------------------|---|-----------|-----------|---|----|------|
| 歳出予算額（千円） | 20年度 | 21年度 | 22年度 | 23年度要求額 | | |
| （ 当 初 ） | 7,185,459 | 6,483,473 | 5,264,505 | 3,504,543 | | |
| | <0> | <0> | | | | |
| （ 補 正 後 ） | 7,185,459 | 6,483,473 | | | | |
| | <0> | <0> | | | | |
| 前年度繰越額（千円） | 0 | 99,269 | | | | |
| | <0> | <0> | | | | |
| 予備費使用額（千円） | 0 | 0 | | | | |
| | <0> | <0> | | | | |
| 流用等増△減額（千円） | 0 | 0 | | | | |
| | <0> | <0> | | | | |
| 歳出予算現額（千円） | 7,185,459 | 6,582,742 | | | | |
| | <0> | <0> | | | | |
| 支出済歳出額（千円） | 6,879,630 | 6,269,266 | | | | |
| | <0> | | | | | |
| 翌年度繰越額（千円） | 99,269 | 4,693 | | | | |
| | <0> | | | | | |
| 不用額（千円） | 206,560 | 308,783 | | | | |
| | <0> | <0> | | | | |
| 達成すべき目標及び 目標の達成度合いの 測定方法 | 車両対車両衝突事故における死亡事故率（正面衝突） 基準値3.1%（平成17年度）→目標値3.0（平成22年度） | | | | | |
| 政策評価結果を受けて 改善すべき点 | | | | | | |
| 評価結果の予算要求等 への反映状況 | | | | | | |

政策評価調書（個別票①-2）

【政策に含まれる事項の整理】

| 政策名 | | 自動車の安全性を高める | | | | 番号 | 5-18 | | (千円) |
|----------------------|----|-------------|-------|-----------|----------------------|-----------------------------|-----------|-----------|--------------------|
| | | 予 算 科 目 | | | | | | | 政策評価結果等 による見直し額 |
| 整理番号 | 会計 | 組織/勘定 | 項 | 事項 | 22年度 当初予算額 | 23年度 要求額 | | | |
| 対応表において● となっているもの | A | 1 | 自動車安全 | 自動車検査登録勘定 | 業務取扱費 | 車両の安全対策に必要な経費 | 238,166 | 239,800 | |
| | A | 2 | | | | | | | |
| | A | 3 | | | | | | | |
| | A | 4 | | | | | | | |
| | 小計 | | | | | | | 238,166 | 239,800 |
| 対応表において◆ となっているもの | B | 1 | 自動車安全 | 自動車検査登録勘定 | 独立行政法人交通安全環境研究所運営費 | 独立行政法人交通安全環境研究所運営費交付金に必要な経費 | 822,496 | 834,308 | |
| | B | 2 | 自動車安全 | 自動車検査登録勘定 | 独立行政法人交通安全環境研究所施設整備費 | 独立行政法人交通安全環境研究所施設整備に必要な経費 | 229,861 | 119,289 | |
| | B | 3 | 自動車安全 | 自動車検査登録勘定 | 自動車検査独立行政法人運営費 | 自動車検査独立行政法人運営費交付金に必要な経費 | 1,257,000 | 892,014 | |
| | B | 4 | 自動車安全 | 自動車検査登録勘定 | 自動車検査独立行政法人施設整備費 | 自動車検査独立行政法人施設整備に必要な経費 | 2,716,982 | 1,419,132 | |
| | 小計 | | | | | | | 5,026,339 | 3,264,743 |
| 対応表において○ となっているもの | C | 1 | | | | | < | > | > |
| | C | 2 | | | | | < | > | > |
| | C | 3 | | | | | < | > | > |
| | C | 4 | | | | | < | > | > |
| | 小計 | | | | | | | の内数 | の内数 |
| 対応表において◇ となっているもの | D | 1 | | | | | < | > | > |
| | D | 2 | | | | | < | > | > |
| | D | 3 | | | | | < | > | > |
| | D | 4 | | | | | < | > | > |
| | 小計 | | | | | | | の内数 | の内数 |
| 合計 | | | | | | | 5,264,505 | 3,504,543 | |

政策評価調書(個別票②) (政策評価書要旨)

担当部局名:自動車交通局技術企画課
担当者(連絡先):

評価実施時期:平成 年 月

| <p>政策名</p> | <p>自動車の安全性を高める</p> | | <p>番号</p> | <p>5-18</p> | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
|---------------------------------|---|------------------------|---|-------------|------|------|-------------|---|-------------|-------------|------------------|--|-------------|------------------|------|------|------|-------------|--------------------|---|-------------|-----|-----|-----|-------------|---|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|
| <p>政策の概要</p> | <p>車両安全対策による更なる死亡事故率低減を図る。</p> | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| <p>政策に関する評価結果の概要と達成すべき目標等</p> | <p>【評価結果の概要】</p> <p>(総合的評価) 依然として交通事故の状況は深刻な状況であり、車両安全対策により死亡事故削減を実現していくため、安全基準の拡充・強化を実施してきた。平成18年に決定された第8次交通安全基本計画で掲げられた「平成22年までに交通事故死者数を5500人以下にする」との目標はすでに達成されたが、「究極的には交通事故のない社会を目指す」という政府方針の実現のため、現在、第9次交通安全基本計画が策定されているところであり、その中で新たな交通事故削減目標が掲げられることとなっていることから、かかる目標の達成に向けて、引き続き安全基準の強化・拡充を実施していく必要がある。</p> <p>(必要性) 近年、自動車事故による死亡者数は減少しているものの、死亡事故低減に対する国民のニーズは依然大きい。死亡事故の究極的な目標はゼロであり、更なる死亡率の低減のため、引き続き安全基準の拡充・強化を実施する必要がある。平成21年の車両対車両事故の死亡事故率を事故類型別に見ると、正面衝突は3.0%(追突、出会い頭等を含めた車両対車両事故全体で0.33%)と際立って高くなっている。そのため、業績指標である「車両対車両衝突事故における死亡事故率(正面衝突)」を低下させることは、更なる事故死者数の減少に非常に有効である。</p> <p>(効率性) 近年は、死亡者数とともに事故件数も低減が進んでいる。このような中にありながら、死亡率の高い形態である正面衝突事故の死亡事故率について、より一層の低減を目指すことは、交通事故による死亡者数を減少させるために極めて効率的である。</p> <p>(有効性) 業績指標である「車両対車両の衝突事故における死亡事故率(正面衝突)」は、初年度の平成12年度と平成20年度を比べると3.6%から3.0%に減少しており、これまでの施策が有効に機能してきたものと評価できる。</p> <p>(反映の方向性) 事故を未然に防止するための新たな技術にも着目し、各種統計の分析を通じて、車両対車両衝突事故における死亡事故率の低減の他、事故件数や負傷者数の低減も考慮した安全基準の拡充・強化をはかる。</p> <p>【達成すべき目標、測定指標、目標期間、測定結果 等】</p> <table border="1" data-bbox="414 1612 1244 1971"> <thead> <tr> <th rowspan="2">達成目標</th> <th rowspan="2">指標名</th> <th rowspan="2">単位</th> <th rowspan="2">基準値 (年度)</th> <th colspan="3">実績値</th> <th rowspan="2">目標値 (年度)</th> <th rowspan="2">達成目標・指標の設定根拠・考え方</th> </tr> <tr> <th>19年度</th> <th>20年度</th> <th>21年度</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>自動車の安全性を高める</td> <td>車両対車両衝突事故における死亡事故率</td> <td>%</td> <td>3.1 17年度</td> <td>3.0</td> <td>2.9</td> <td>3.0</td> <td>3.0 22年度</td> <td>前面衝突時の車両の被害軽減対策により、車両対車両の衝突事故における死亡事故件数(正面衝突)が3%程度に減少すると見込まれるものとして設定したもの。</td> </tr> <tr> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> </tr> </tbody> </table> | | | | | 達成目標 | 指標名 | 単位 | 基準値 (年度) | 実績値 | | | 目標値 (年度) | 達成目標・指標の設定根拠・考え方 | 19年度 | 20年度 | 21年度 | 自動車の安全性を高める | 車両対車両衝突事故における死亡事故率 | % | 3.1 17年度 | 3.0 | 2.9 | 3.0 | 3.0 22年度 | 前面衝突時の車両の被害軽減対策により、車両対車両の衝突事故における死亡事故件数(正面衝突)が3%程度に減少すると見込まれるものとして設定したもの。 | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 達成目標 | 指標名 | 単位 | 基準値 (年度) | 実績値 | | | | | | 目標値 (年度) | 達成目標・指標の設定根拠・考え方 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | | | | 19年度 | 20年度 | 21年度 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 自動車の安全性を高める | 車両対車両衝突事故における死亡事故率 | % | 3.1 17年度 | 3.0 | 2.9 | 3.0 | 3.0 22年度 | 前面衝突時の車両の被害軽減対策により、車両対車両の衝突事故における死亡事故件数(正面衝突)が3%程度に減少すると見込まれるものとして設定したもの。 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| <p>関係する施政方針演説等内閣の重要政策(主なもの)</p> | <p>施政方針演説等 平成22年1月内閣府特命担当大臣(中央交通安全対策会議交通対策本部長)の談話</p> | <p>年月日 平成22年1月</p> | <p>記載事項(抜粋) 平成30年を目標に、交通事故死者数を半減させ、これを2,500人以下とし、世界一安全な道路の実現を目指す。</p> | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |