

第7章 まとめ

本評価書では、第11次交通安全基本計画の作成に向けて、第10次計画の評価を実施した。

令和元年中の道路交通事故の24時間以内の死者数は、3,215人と現行の交通事故統計となった昭和23年以降で最少であり、平成27年より21.9%減少（年平均：6%減少）した（第1章）。しかしながら、仮に、年平均6%の減少率で死者数が減少したとしても、令和2年に2,500人以下にするという目標には及ばない。一方の死傷者数については、令和元年に46万4990人と、50万人以下とする目標を達成した。

第10次計画に関して、「交通事故による被害を減らすために重点的に対応すべき対象」である「高齢者及び子供」、「歩行者及び自転車」並びに「生活道路」を含めた様々な観点からの交通事故に関する「横断的な評価（第3章）」では、人口10万人あたりの交通事故死者数の推移（平成27～30年度）について、年齢層別にみると、高齢者の減少率は大きいですが、子供についてはやや増加している。状態別にみると、自転車や歩行者の減少率が、自動車や二輪車の減少率と比して大きくなっている。場所別にみると、生活道路、幹線道路ともに同程度の減少率となっている。

「重点施策及び新規施策の評価（第4章）」については、施策の「資源」、「実績」及び「効果」について関係を論理的に組み立てた上で評価を実施する一方、重点施策及び新規施策以外の「その他の施策の評価（第5章）」については、施策の「実績」を定量的に把握し、評価を実施した。「ゾーン30の整備」、「事故ゼロプラン（事故危険区間重点解消作戦）の推進」、「自転車の走行環境の整備や取り締まりの強化」、「安全運転サポート車の普及」、「高齢運転者に関する道路交通法の改正」をはじめとする多くの施策の実施により、交通事故が減少してきたと考えられ、上述の高齢者、自転車、歩行者の事故の削減に寄与していると考えられる。第3章～第5章の内容をまとめた概要を、「重点的に対応すべき対象」毎に、表「重点的に対応すべき対象ごとにみた評価のポイント」にて示す。

さらに、「交通事故が起きにくい環境をつくるために重視すべき事項」のうち、「先端技術の活用推進の評価（第6章）」でみたとおり、先端技術の活用推進により、今までは防ぐことができなかった事故を防ぐことが可能となっている。また、「「きめ細かな対策」及び「地域ぐるみの対策」の評価（第6章）」では、専門家の活用、データの活用を一層推進していく必要性が示唆された。

施策の評価については、一定程度定量的なデータに基づき把握することができた一方で、因果関係は十分に明らかにできていない。交通事故のさらなる削減に向けて、マクロ、ミクロの視点を組み合わせながら評価を行うことができるよう、様々なデータを収集したうえで、各施策がどの程度交通事故削減に貢献しているかを評価し、どの施策に、より多くの資源を振り向け、注力していくべきか、データに基づいて検討を継続していく必要がある。

表 重点的に対応すべき対象ごとにみた評価のポイント

<p>高齢者</p>	<p>○高齢者の人口 10 万人当たりの交通事故死者数は平成 27 年から 30 年にかけて 16.7%減少している。</p> <p>○高齢者の免許保有人口 10 万人当たりの交通事故件数は、平成 27 年から 30 年にかけて 11.2%減少している。</p> <p>○例えば、以下の対策等が、高齢者の交通事故死者数等の減少に大きく貢献していると考えられる。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 臨時に認知機能検査を行うことなどとする道路交通法の改正の実施 ・ 運転免許証の自主返納の推進に関する取組 ・ 安全運転サポート車の普及 ・ 高齢者が多く利用する施設等を含む区域におけるゾーン 30 の整備の推進等
<p>子供</p>	<p>○子供（15 歳以下）の人口 10 万人当たりの交通事故死者数は平成 27 年から 30 年にかけて 2.4%増加しているが、平成 25～27 年の 3 年間平均に対する平成 28～30 年の 3 年間平均では、11.4%減少している。</p> <p>○例えば、通学路を含む区域におけるゾーン 30 の整備の推進等が、子供の交通事故死者数等の減少に大きく貢献していると考えられる。</p> <p>○なお、令和元年には、子供が犠牲となる事故が相次いで発生したことから、関係閣僚会議を開催し、「未就学児を中心に子供が日常的に集団で移動する経路の緊急安全点検の実施」や「子供の安全な通行を確保するための道路交通安全環境の整備の推進」等に取り組むことを決定し、対策を実施している。</p>
<p>歩行者</p>	<p>○歩行者の人口 10 万人当たりの交通事故死者数は平成 27 年から 30 年にかけて第 1 当事者、第 2 当事者ともに減少しており、合計で 17.6%減少している。</p> <p>○例えば、以下の対策等が、歩行者の交通事故死者数等の減少に大きく貢献していると考えられる。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ ゾーン 30 の整備の推進 ・ 横断歩行者等妨害等違反に対する取締の強化 等
<p>自転車</p>	<p>自転車乗用中の第 1 当事者、第 2 当事者の人口 10 万人当たりの交通事故死者数は、平成 27 年から 30 年にかけて、それぞれ 25.1%、16.8%減少している。</p> <p>例えば、以下の対策等が、自転車の交通事故死者数等の減少に大きく貢献していると考えられる。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 自転車利用者に対する取締の強化 ・ 自転車運転者講習制度の施行 ・ 自転車通行空間の整備延長の増加 等
<p>生活道路</p>	<p>○生活道路における人口 10 万人当たりの交通事故死者数は平成 27 年から 30 年にかけて 13.1%減少している。</p> <p>例えば、ゾーン 30 の整備の推進等が、生活道路の交通事故死者数等の減少に大きく貢献していると考えられる。</p>

