

第5章 まとめ

第1項 第9次交通安全基本計画の評価

まず、交通事故死者数についてみると、「交通戦争」と呼ばれた当時の1万6,765人（昭和45年）という死者数が約4分の1となるに至った役割の一翼を担った点において、第9次交通安全基本計画は効果的なものであったと認められる。

その際、個々の交通安全諸施策の評価として、厳密には個々の施策のアウトカムを切り出して評価することはできないが、道路交通環境の整備、交通安全思想の普及徹底、安全運転の確保、車両の安全性の確保、道路交通秩序の維持、救助・救急体制等の整備等の諸対策が効果を発揮したことは言うまでもなく、具体的には、シートベルト着用率の向上、事故直前の車両速度の低下、飲酒運転等による悪質・危険性の高い事故の減少、歩行者の法令遵守、高齢者死者数の減少、道路交通環境の整備、車両の安全性の向上、救助・救急活動の充実による効果が大きいものと考えられる。

しかしながら、死者数の減少幅は縮小しており、その背景としては、他の年齢層に比べて致死率が高い「高齢者人口の増加」、自動車乗用中の死者数減少に大きく寄与してきた「シートベルト、エアバッグ等の装着率の頭打ち」、「飲酒運転による交通事故の減少幅の縮小」を挙げることができる。

交通事故死傷者数については、第7次までの計画期間では必ずしも低減していなかったが、第8次基本計画期間には減少が進み、第9次計画においても引き続き減少している点は評価できる。

その際、飲酒運転の厳罰化等による効果、事故ゼロプラン等による道路交通環境の整備、交通違反取締まりの強化等による効果が有力と考えられる。

一方で、我が国の人口10万人当たりの交通事故死者数（30日以内死者）は4.1人（平成24年）であり、世界第8位（国際道路交通事故データベース（IRTAD）がデータを有する30カ国中）に位置しており、「世界一安全な道路の実現を目指す。」という目標を達成するためには、今後、更に交通安全対策を推進することが重要であると考えられる。

特に、交通事故死者数の約半数（52.7%（平成25年））を占める高齢者の死者数が増加に転じ、今後さらに高齢化が進むと考えられること、交通事故死者数に占める歩行者が約4割（36.2%（平成25年））と高い割合であるとともに自動車乗用中の死者数に対して減少幅が小さいこと、自転車乗用中の死傷者数は減少しているものの自転車対歩行者の死傷事故件数は10年前と比べて多いことから、今後、高齢者対策及び歩行者対策をより一層推進することが重要であると考えられる。

なお、高齢者対策及び歩行者対策は、地域住民の交通環境や生活環境と密接に関わる場合があることから、その推進にあたっては、当該対策の効果などを適切に推計し、十分な事前説明により住民や利害関係者からの理解を得ることが重要であると考えられる。

以下に第 9 次交通安全基本計画の道路交通分野における計画本体および施策群毎の評価結果を整理する。

項目		概要
計画本体の評価		<ul style="list-style-type: none"> 第 9 次交通安全基本計画においても、引き続き「事故件数」「死者数」とも低減。昭和 45 年の 1 万 6,765 人という交通事故死者数が、9 次につながる交通安全基本計画の一つとして、その総合性と継続性をもって死者数を 4 分の 1（平成 25 年の死者数は 4,373 人）とし、かつ、死傷者数も引き続き減少せしめた点において、極めて効果があった。 人口 10 万人当たりの交通事故死者数（30 日以内死者）は世界で第 8 位に位置しており、「世界一安全な道路交通の実現を目指す」ために、更に交通安全対策を推進することが重要であると考えられる。
詳細分析 （施策群 毎の評価）	高齢者	<ul style="list-style-type: none"> 65 歳以上の高齢者人口が過去最高の人数・割合となっている中で、65 歳以上の交通事故死者数が平成 25 年に増加に転じたものの、負傷者数は引き続き減少傾向にあり、実施している施策が高齢者の安全確保に寄与。 一方、加害者年齢 65 歳以上の被害者数は死亡、後遺障害、傷害とも増加傾向であり、高齢者が加害者となるような事故を削減する施策については、さらなる取組の必要性を示している。
	子ども	<ul style="list-style-type: none"> 15 歳以下の交通事故死者数・負傷者数は共に減少傾向にあり、実施している施策が子どもの安全確保に寄与しているといえる。 一方、被害者年齢 15 歳以下の被害者数で見ると、後遺障害は減少傾向にあるものの、傷害は増加傾向にあり、子どもが交通事故に遭遇する機会を少なくする施策については、さらなる取組の必要性を示している。
	歩行者	<ul style="list-style-type: none"> 歩行中の死者数・負傷者数ともに第 9 次交通安全基本計画策定以降、減少傾向にあり、歩行者の安全確保に関する施策が事故減少に寄与。 歩行者と自転車の事故については、平成 25 年は前年より減少が見られる。歩行者・自転車の通行環境整備等の取り組みは現在進行中の取り組みであり、今後も引き続き実施し、効果を検証する必要がある。
	自転車	<ul style="list-style-type: none"> 自転車乗用中の死者数・負傷者数ともに第 9 次交通安全基本計画策定以降、減少傾向にあり、自転車の安全確保に関する施策が事故削減に寄与。ただし、平成 25 年に死者数が増加しており、引き続き施策の推進が必要。 相手当事者別の交通事故件数は、平成 22 年と平成 25 年を比較すると、いずれの相手に対しても減少傾向。 自転車の通行環境整備は今後の進展が期待される取り組みであり、今後も通引き続き実施し、効果を検証する必要がある。
	生活道路	<ul style="list-style-type: none"> 生活道路における事故件数は、死傷は減少傾向であるものの、死亡は平成 24・25 年に増加。 事故類型別の死傷事故件数を見ると、生活道路では出会い頭事故が 4 割を超え、もっとも多い。車両相互の事故は平成 22 年から 16%減少しているが、人対車両は 12%の減少にとどまっている。 生活道路対策については、事故の詳細な発生状況を把握しながら、より一層対策を推進する必要があると考えられる。
	幹線道路	<ul style="list-style-type: none"> 幹線道路における事故件数は、死亡・死傷とも減少傾向であり、幹線道路を対象とした対策が寄与。 幹線道路の死傷事故件数は、交通事故全体の約 7 割以上を占めており、引き続き対策の推進が必要と考えられる。

第2項 今後の評価の方向性

交通安全の分野では、単一の対策のみが講じられていることは稀であって、交通事故の発生や被害を効果評価の指標とする場合には、通常は、複数の対策の効果が複合的に発揮され結果に現れているものと考えることが必要である。

仮に、他の条件が一定で、ある対策のみが新規に講じられたか、あるいは従来から講じられている対策の質・量に大きな改善・追加が行われたというような状況があれば、当該対策のみに係る効果の評価も可能であろうが、一般にこのようなケースは極めて限られている。したがって、個々の対策の効果評価を試みたとしても、他の対策と相まって複合的に現れている効果を切り離して評価することができないのであれば、個々の対策の効果評価の精度や正確性には限界があることになる。

また、施策の効率性を確認するうえで、コスト面からの交通安全施策の評価が重要と考えられるが、現在実施されている交通安全施策は、必ずしもその目的が交通安全に限らない場合もあるため、投入される費用の切り分けが難しいと考えられる。仮に、投入される費用を切り分けることができる場合は、費用効果分析（死者数や事故件数の削減数を効果とする分析）を実施することが可能となる。

このような問題点を踏まえた上で、今回の評価においては、可能な限り上位目標に対する施策の効果を整理した。具体的には、施策群毎に最終アウトカム指標の推移による評価を行うとともに、施策群に位置付けられる新規施策・重点施策とそれらに対応した中間アウトカム、アウトプットを設定し、体系的に整理することにより対応関係を明らかにしたところである。また、各指標を用いて個別施策毎の評価を極力定量的に行った。

一方で、施策群の最終アウトカム及び施策毎の中間アウトカムに対する個別施策の寄与及び効果の程度について、定量的に分析して評価することを試みたが、様々な課題が確認されたため、今回の評価書に採用するには至らなかった。

今後、指標データの蓄積や分析手法の精査等を行い、可能な限り評価手法の充実を図るとともに、引き続き毎年の予算要求に自らの政策の評価結果を反映させるなどマネジメントサイクルの充実強化を行うことが重要であると考えます。