

第6章 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に関する評価

今後の道路交通安全対策を考える視点として、「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」とともに、「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」を掲げている。具体的には、「先端技術の活用推進」、「交通実態等を踏まえたきめ細かな対策の推進」及び「地域ぐるみの交通安全対策の推進」である。

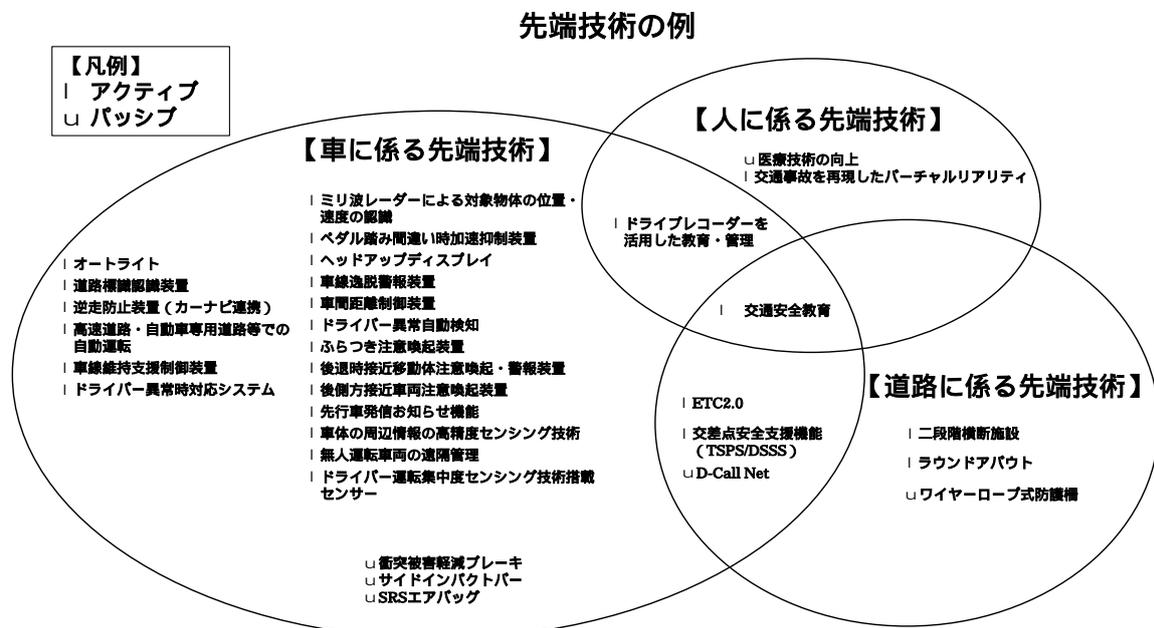
第1項 先端技術の活用推進の評価の考え方

(1) 先端技術の位置付け

第10次計画では、「先端技術の活用推進」については以下のように記述している。

- ┃ 運転者の不注意による交通事故や、高齢運転者の身体機能等の低下に伴う交通事故への対策として、運転者の危険認知の遅れや運転操作の誤りによる事故を未然に防止するための安全運転を支援するシステムや、交通事故が発生した場合にいち早く救助・救急を行えるシステム等、技術発展を踏まえたシステムを導入推進していく。
- ┃ 今後も科学技術の進展があり得る中で、その導入過程について安全確保も図りつつ、新たな技術を有効に活用しながら取組を推進していく。
- ┃ 将来の交通社会を見据え、国内はもとより海外の交通安全にも貢献できる、世界をリードする技術の研究開発を推進していく。

評価に当たって、主な先端技術について、車両、人、道路の3つの観点で、下記の図のとおり整理した。



(2) 評価の考え方

- ┃ 先端技術として、交通事故が起きにくい環境をつくるために新たに生み出された技術だけではなく、我が国で活用されはじめたばかりの技術を含め、車両、人、道路の3つの観点から技術を取り上げ、活用推進に関する分析を行った。

- Ⅰ 「車両」の観点では、第10次計画で示されている「運転者の危険認知の遅れや運転操作の誤りによる事故を未然に防止するための安全運転を支援するシステム」として「衝突被害軽減ブレーキ」、また、「交通事故が発生した場合にいち早く救助・救急を行えるシステム」として「緊急通報システム・事故自動通報システム」を取り上げた。
- Ⅱ 「人」の観点では、従来交通安全教育を行ってきているところであるが、ドライブレコーダーの技術進歩や普及が進んでいる他、ドライブレコーダーを活用して自分の運転を客観的に評価することが可能になっていることから、「ドライブレコーダーを活用した教育・管理」を取り上げた。
- Ⅲ 「道路」の観点では、欧州では広く活用されているが、日本では導入され始めている段階である「二段階横断施設」及び「ラウンドアバウト」を取り上げた。

第2項 先端技術の活用推進の評価結果

(1) 「車両」の観点

衝突被害軽減ブレーキ

被害軽減ブレーキとは、カメラやレーダー等で前方の自動車や歩行者を検知して、追突や衝突するおそれがある場合には、音や警告灯等でドライバーに警告してブレーキ操作による衝突回避を促し、さらにブレーキ操作が無くこのままでは追突や衝突が避けられないとシステムが判断した場合には、被害を軽減するため自動的にブレーキが作動する装置のことである。

衝突被害軽減ブレーキの作動イメージ



出典：独立行政法人自動車事故対策機構ホームページ

http://www.nasva.go.jp/mamoru/active_safety_search/collision_avoidance_system.html

衝突被害軽減ブレーキの普及に関する施策等は、以下の通りである。

衝突被害軽減ブレーキの普及に関する施策等

普及に関する施策等	実施主体
1 広報など官民をあげての普及啓発 ○ 関係府省庁、地方公共団体、自動車関係団体・企業等への協力依頼 ○ ホームページ、啓発チラシの配布等の積極的な広報活動 ○ 自動車教習所、自動車ディーラー等における体験機会の拡大 ○ 高齢者本人のほか家族への普及啓発 等	1 内閣府 1 警察庁 1 経済産業省 1 国土交通省
1 自動車アセスメントの拡充、先進安全技術の基準策定 ○ 平成28年度から対歩行者の衝突被害軽減ブレーキの評価を開始 ○ 平成29年1月、国連自動車基準調和世界フォーラム傘下のハンドル・ブレーキに関する専門部会において、衝突被害軽減ブレーキの国際基準の策定に向けた議論の開始を我が国から提案し、他の締約国の支持を得たところ、今後、国際基準案を作成する専門家会合の設置に合意 ○ 令和2年1月に見込まれる衝突被害軽減ブレーキの国際基準の発効を受けて、衝突被害軽減ブレーキの国内基準を策定 ○ 基準策定までの間、自動車メーカー等の求めに応じ、衝突被害軽減ブレーキ等の先進安全技術が一定の性能を有していることを国が確認し、その結果を公表等する制度の創設を検討 等	1 国土交通省
1 任意自動車保険のASV割引の導入 ○ 「衝突被害軽減ブレーキ装着車の任意自動車保険料を9%割引(平成30年1月より)」の導入に向け、各社の態勢整備状況やシステム開発等の進捗状況を随時フォローアップするとともに、平成29年6月に開催した損害保険業界との意見交換会の場において、各社に対して、割引の適用誤り防止のための態勢整備を適切に行うこと、「ASV割引」に関して適切に顧客周知を行うこと等を促した 等	1 金融庁

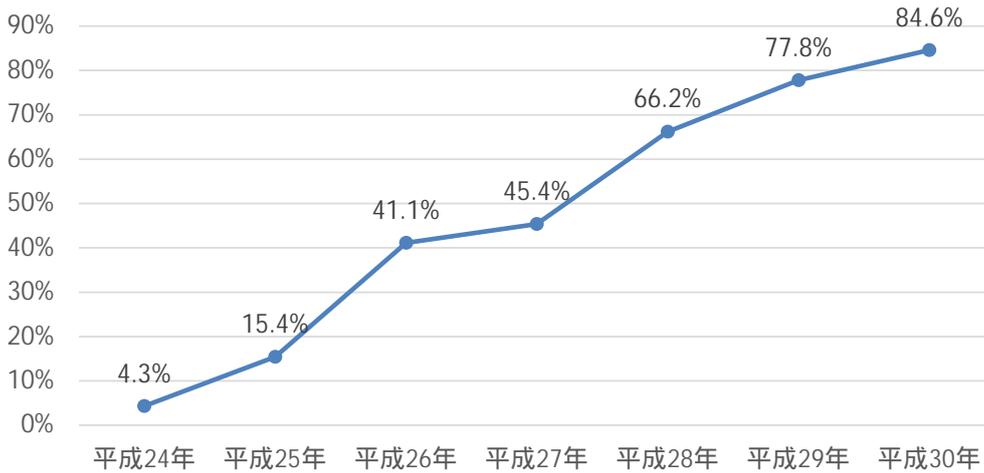
衝突被害軽減ブレーキ活用推進のアウトプットとして、サポカー / サポカーS の新車乗用車について被害衝突軽減ブレーキの搭載状況を評価すると、以下の表のようになる。衝突被害軽減ブレーキの新車搭載率は年々増加しており、平成 30 年では 84.6%となっている。

サポカー / サポカーS の新車乗用車について被害衝突軽減ブレーキの搭載状況

	H24	H25	H26	H27	H28	H29	H30	単位	年・年度
衝突被害軽減ブレーキを搭載した新車乗用車の生産台数	185,242	652,991	1,797,798	1,742,164	2,480,672	3,146,456	3,399,883	台	年
新車乗用車の生産台数	4,265,993	4,234,874	4,377,953	3,838,350	3,744,641	4,042,012	4,020,666	台	年
衝突被害軽減ブレーキを搭載した新車乗用車の生産台数/新車乗用車の生産台数 × 100	4.3	15.4	41.1	45.4	66.2	77.8	84.6	%	年

出典：国土交通省調べ

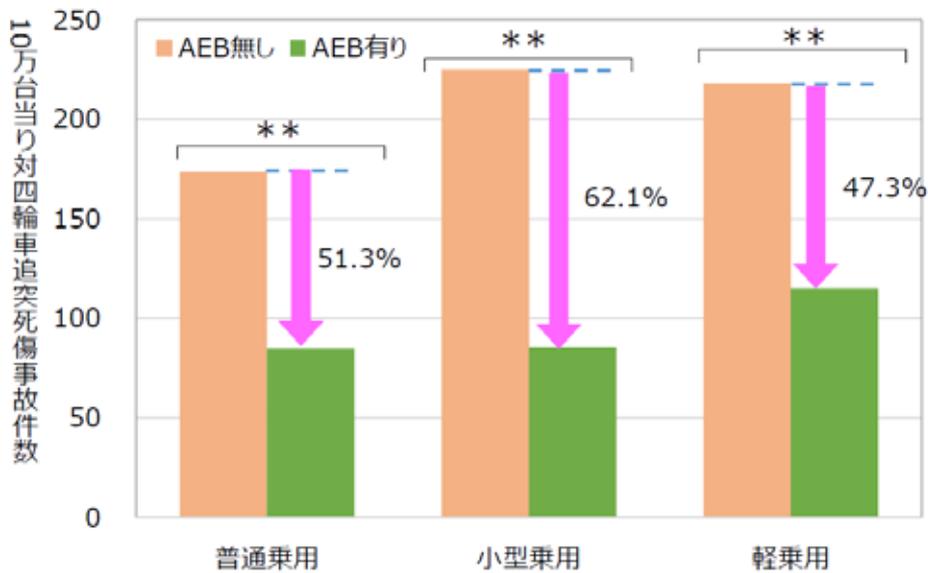
衝突被害軽減ブレーキの新車搭載率の推移



出典：国土交通省調べ

衝突被害軽減ブレーキ活用推進のアウトカムとして、衝突被害軽減ブレーキ搭載車と非搭載車の道路交通事故の発生状況を比較し、衝突被害軽減ブレーキ搭載車は非搭載車と比べて道路交通事故がどの程度少ないか等を評価すると、以下のようになる。

当事者別の追突事故低減効果



<前提条件>

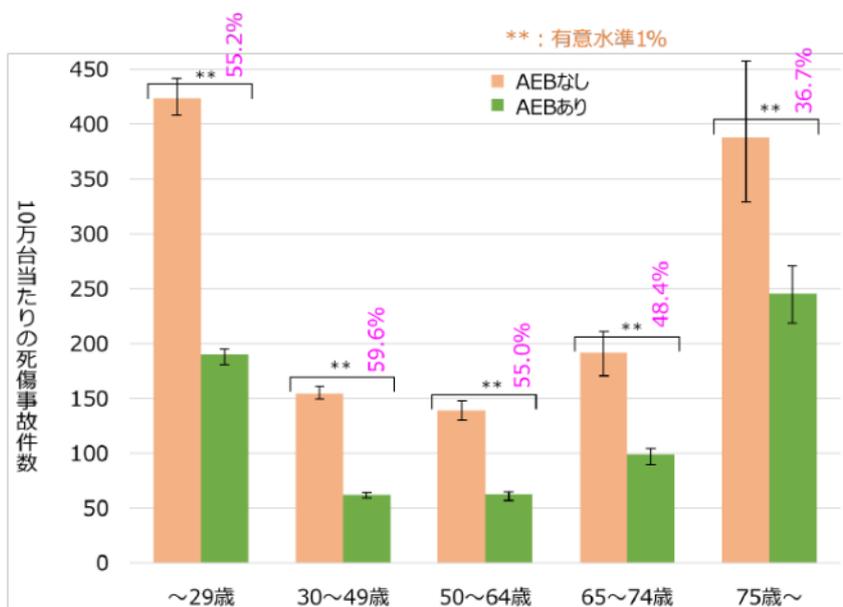
- ・追突車両は四輪の自家用乗用車とし、平成27年4月～29年12月に初度登録された普通車/小型車及び初度届出された軽自動車の台数を用いる。ただし、AEB搭載の有/無が不明のデータは除いており、また一部の輸入車は含まれていない。
- ・集計事故データにはマクロデータベースを用い、上記の車両が1当となった平成28～29年中に起こった追突事故を対象とした。なお、被追突車両は四輪車とし、そのAEB搭載の有無は考慮していない。AEBの機能やグレードは考慮せず、完成検査時のシステム搭載の有無のみを考慮した。

出典：(公財)交通事故総合分析センター第21回研究発表会「AEBによる追突事故低減効果の分析」
https://www.itarda.or.jp/presentation/21/show_lecture_file.pdf?lecture_id=110&type=file_jp

ITARDA では、平成 30 年に「AEB⁴による追突事故低減効果の分析」に関するレポートを出しており、本レポートでは、普通乗用車では AEB 有りは AEB なしに比べて 51.3%、小型乗用車では 62.1%、軽乗用車では 47.3%の追突事故低減効果が得られていることが確認された。

令和元年について ITARDA の補足分析レポートでは、交通暴露量⁵を基に AEB 有無別の保有台数を推定し、AEB による追突事故低減効果を分析している。分析の結果、第一当事者（1 当）運転者の年齢別でみた AEB による追突事故低減効果として、全年齢層で衝突被害軽減ブレーキによる追突事故低減効果が得られていることが確認された（下図表参照）。

当運転者年齢層別の追突事故低減効果



「**」は有意水準1%で、有意であることを示す

<前提条件>

- ・追突車両は四輪の自家用乗用車とし、平成 27 年 4 月～30 年 12 月に初度登録された普通車 / 小型車及び初度届出された軽自動車の台数を用いる。ただし、AEB 搭載の有 / 無が不明のデータは除いており、また一部の輸入車は含まれていない。
- ・集計事故データにはマクロデータベースを用い、上記の車両が 1 当となった平成 28～30 年中に起こった追突事故を対象とした。なお、被追突車両は四輪車とし、その AEB 搭載の有無は考慮していない。
- ・AEB の機能やグレードは考慮せず、完成検査時のシステム搭載の有無のみを考慮した。

人对車両事故に関する AEB 仕様別の事故被害軽減効果として、保有 10 万台当たりの死傷事故件数および死亡重傷事故件数を図に示した。水色は AEB 無車両、オレンジは第 2 世代 AEB 車両の事故件数である。死傷事故、死亡重傷事故ともに第 2 世代は AEB 無に対し有意な減少が見られた（下図表参照）。

⁴ Automatic Emergency Braking の略で、衝突被害軽減ブレーキのこと

⁵ 交通暴露量は道路交通の利用頻度を表す指標。



出典：(公財)交通事故総合分析センター第22回研究発表会「衝突被害軽減ブレーキ(AEB)の追突事故低減効果補足分析」

緊急通報システム・事故自動通報システム

「事故自動通報システム(ACN: Automatic Collision Notification)」では、エアバッグが展開するような大きな交通事故が発生した時に本人や目撃者の代わりに自動車から自動的に事故が発生した地点等を通報することができるようになっており、通報を受けたオペレーターは、運転者に呼び掛けて応答がない場合は、消防指令センター(119番)に対して意識の有無を伝えることができ、消防指令センター(119番)は、迅速に対応することが可能となる。

ACNを発展させた「先進事故自動通報システム(AACN: Advanced Automatic Collision Notification)」では、エアバッグが展開するような大きな交通事故が発生した時に、自動車から自動的に通報される事故時の情報に、車内乗員の傷害の状況を予測することができる情報が含まれている。このため、通報を受けたオペレーターは、消防指令センターや救急医療機関に位置情報や車内乗員の傷害状況予測を伝えるとともに、消防指令センターは救急医療機関と連携し、救急車やドクターヘリ、ドクターカーを出動させることにより、事故現場到着時間が短くなり、即座に治療を開始することができる。

緊急通報システム・事故自動通報システムの例

事故自動通報システム(ACN)



先進事故自動通報システム(AACN)



出典：独立行政法人自動車事故対策機構ホームページ
http://www.nasva.go.jp/mamoru/download/JNCAP_2019.3_panf_acn.pdf

緊急通報システム・事故自動通報システムの普及に関する施策等は、以下の通りである。

緊急通報システム・事故自動通報システムの普及に関する施策等

普及に関する施策等	実施主体
1 接続機関における自動車からの緊急通報の取扱いに関するガイドライン ○平成30年5月、緊急通報システム(HELP)や事故自動通報システム(ACN)等によりサービスを実施している民間事業者(接続機関)が救援機関(警察、消防)に自動車からの緊急通報の内容を連絡する際に遵守すべき内容を定めた等	警察庁 消防庁 国土交通省
1 事故自動緊急通報装置に関する国際基準 ○関連する告示を改正 道路運送車両の保安基準の細目を定める告示等の一部改正(公布・施行:平成30年7月19日)	国土交通省

緊急通報システム・事故自動通報システムの活用推進のアウトプットとして、ACN、AACNの普及状況を評価すると、以下の2つの表のようになる。

ACN、AACNの普及状況

	H23	H24	H25	H26	H27	H28	H29	H30	単位	年・年度
ACNの装着車種数	-	-	-	-	-	17(12)	18(14)	-	車種	年
AACNの装着車種数	-	-	-	-	-	28(8)	35(16)	-	車種	年

- ・標準またはオプション設定されている数を記載。()は標準設定の数で内数。
- ・-の箇所は値なし。

出典：一般社団法人日本自動車工業会「日本の自動車工業 2018・2019」
<http://www.jama.or.jp/lib/publish/index.html#carindustry>

ACN、AACNの装着車種数及び装着車台数(平成29年)

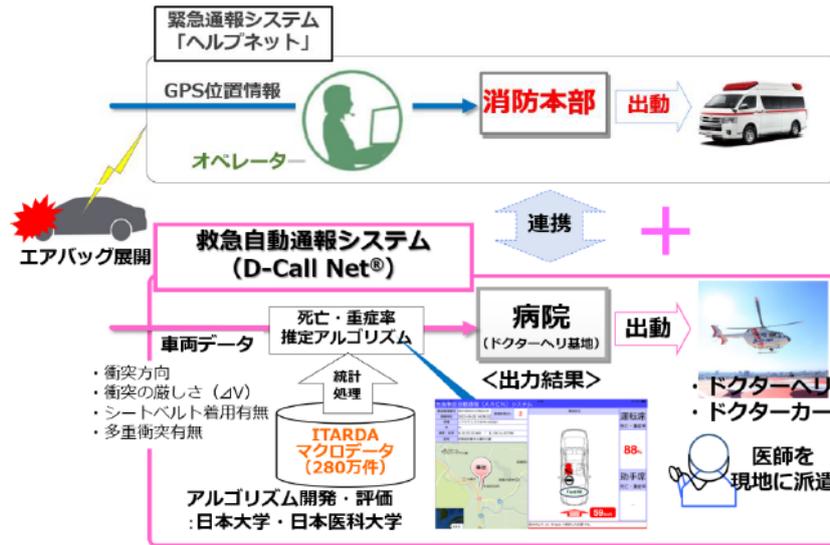
安全装備	装着車種数	装着率(%)	装着車台数	装着率(%)
事故自動通報システム(ACN)	18(14)	10.2	80,124	2.0
先進事故自動通報システム(AACN)	35(16)	19.9	214,442	5.3

- ・車種数は、通称名単位で計上する。
- ・装着車種数は、標準またはオプション設定されている数を記載し、()内には標準設定の数を内数で記載する。
- ・台数は国内向け生産台数とする。
- ・対象車は軽自動車を含む乗用車(3,5ナンバー車)。
- ・平成27年調査において乗用車の区分を変更しているため、平成26年以前の集計と相違がある。

出典：一般社団法人日本自動車工業会「日本の自動車工業 2018・2019」
<http://www.jama.or.jp/lib/publish/index.html#carindustry>

緊急通報システム・事故自動通報システムの活用推進のアウトカムとして、ACN搭載車が事故を起こした際に自動通報されることにより、非搭載車と比較してどの程度、事故発生から消防指令センターに通報するまでの時間を短縮できるか評価すると、現時点では統計データに基づく評価はできないものの、HEM-Netとトヨタの共同研究でのAACN(D-Call Net)について実証実験によって、AACNでは、ドクターヘリ要請までに17分間程度の時間短縮効果があることが確認された(下図表参照)。

(AACN の例) D-Call Net®の概要



- ・「D-Call Net」は、これまでのGPS位置情報に加えて、衝突方向、衝突の厳しさ(ΔV)、シートベルトの着用有無、多重衝突有無の車両情報をEDR(イベントデータレコーダー)から入手し、それをコールセンターへ送付。
- ・コールセンターでは、死亡・重症率推定アルゴリズムを使って、運転席、助手席の死亡・重症確立を算出、その結果は、車両や事故現場の情報とともに、ドクターヘリの基地病院のタブレットに表示される。
- ・タブレットを確認した医師は、必要に応じて、現場へ急行する。

出典：(公財)交通事故総合分析センター第21回研究発表会「新たな事故データベースの構築」
https://www.itarda.or.jp/presentation/21/show_lecture_file.pdf?lecture_id=111&type=file_jp

D-Call Net®の時間短縮効果



- ・「D-Call Net」の導入前は、事故発生から消防覚知まで5分、ドクターヘリ要請まで15分を要していたが、平成24年に日本自動車研究所で行った実証実験の結果、D-Call Netにより消防覚知まで1分、ドクターヘリ要請まで3分となり、17分の時間短縮()が可能となることを確認することができた。
- 平成23年 D-Call Net (AACN) 実証実験結果 (HEM-Net®・トヨタとの共同研究)

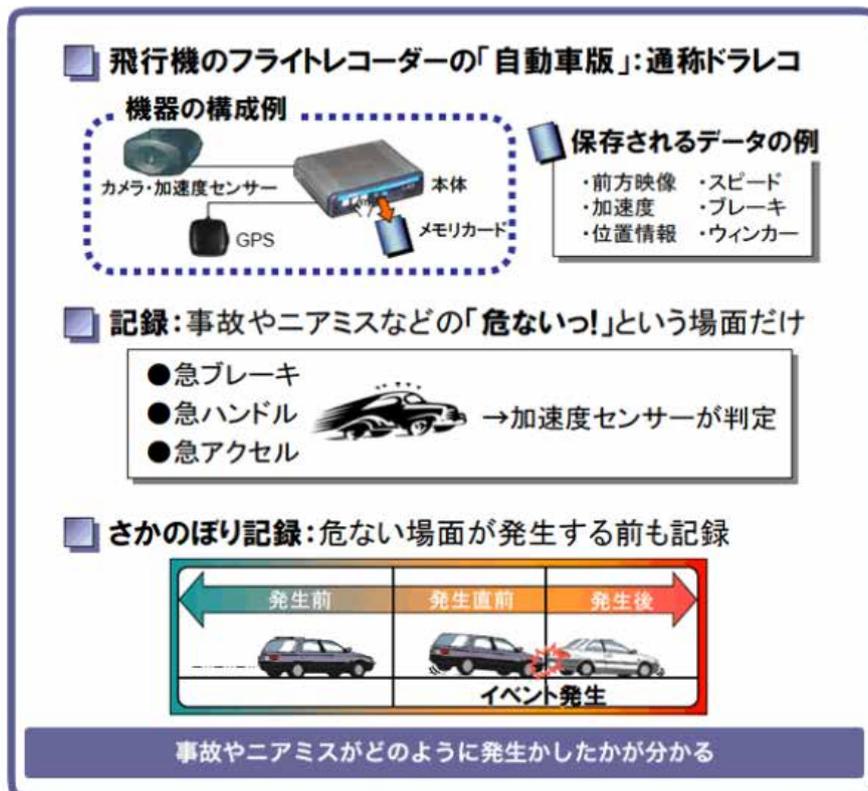
出典：(公財)交通事故総合分析センター第21回研究発表会「新たな事故データベースの構築」
https://www.itarda.or.jp/presentation/21/show_lecture_file.pdf?lecture_id=111&type=file_jp

(2) 「人」の観点

ドライブレコーダー

本評価書で取り上げるドライブレコーダーとは「映像記録型ドライブレコーダー」であり、事故やニアミス等により急ブレーキ等の衝撃を受けると、その前後の映像とともに、加速度、ブレーキ、ウインカー等の走行データをメモリーカード等に記録する装置のことである。

映像記録型ドライブレコーダーの概要



出典：国土交通省ホームページ「自動車総合安全情報」
<https://www.mlit.go.jp/jidosha/anzen/03driverrec/dorareco.html>

ドライブレコーダーの普及に関する施策等は、以下の通りである。

ドライブレコーダーの普及に関する施策等

普及に関する施策等	実施主体
自動車運送事業者に対する取組 ◎ 貸切バスについて、軽井沢スキーバス事故を踏まえた安全対策において、ドライブレコーダーを用いた運転者教育を必ず実施することとし、ドライブレコーダーの装着を義務付けた。このため、バス事業者がドライブレコーダーを有効に活用できるように、自動車運送事業に係る交通事故対策検討会において、「ドライブレコーダーの映像を活用した指導・監督マニュアル」を作成した。また、ドライブレコーダーの映像を活用した運転者への指導監督の取組を促進するため、自動車運送事業者のドライブレコーダーの導入経費に対する補助制度を設けているところ。	国土交通省
運転免許証の更新時の高齢者講習での活用 ◎ 70歳以上の高齢運転者が運転免許証を更新する際に受講する高齢者講習において、ドライブレコーダー等で録画された受講者の運転状況の映像が活用されている(講習では、認知機能検査の結果、第1分類(認知症のおそれ)及び第2分類(認知機能の低下のおそれ)と判定された受講者に対し、ドライブレコーダー等で録画された受講者の実際の運転状況を確認させながら、安全運転指導を行っている)等	警察庁

ドライブレコーダーの活用推進のアウトプットとして、貸切バス事業者の車両についてドライブレコーダーの装着状況を評価すると、以下の表のようになる。

貸切バス事業者の車両についてドライブレコーダーの装着状況

	H23	H24	H25	H26	H27	H28	H29	H30	単位	年・年度
貸切バス事業者の車両数	28,554	29,873	30,470	30,122	31,729	34,114	32,987	-	両	年度
貸切バス事業者のドライブレコーダー装着車両数	4,317	7,573	10,293	13,748	19,226	24,976	28,078	-	両	年度
貸切バス事業者のドライブレコーダー装着車両数/貸切バス事業者の車両数×100	15.1	25.4	33.8	45.6	60.6	73.2	85.1	-	%	年度

出典：公益社団法人日本バス協会による会員事業者調べ（簡所）より算出

また、ドライブレコーダー出荷台数は以下の図表のように近年では年々増加しており、平成30年度では約367万台となっている。

ドライブレコーダー出荷台数推移



出典：一般社団法人電子情報技術産業協会、一般社団法人ドライブレコーダー協議会「ドライブレコーダー統計出荷実績」

<https://www.jeita.or.jp/japanese/stat/drive/index.html>

ドライブレコーダー活用推進のアウトカムとして、ドライブレコーダーの普及に伴う貸切バスの事故件数等を評価すると、以下の表のようになる。

貸切バスの交通事故件数・死者数

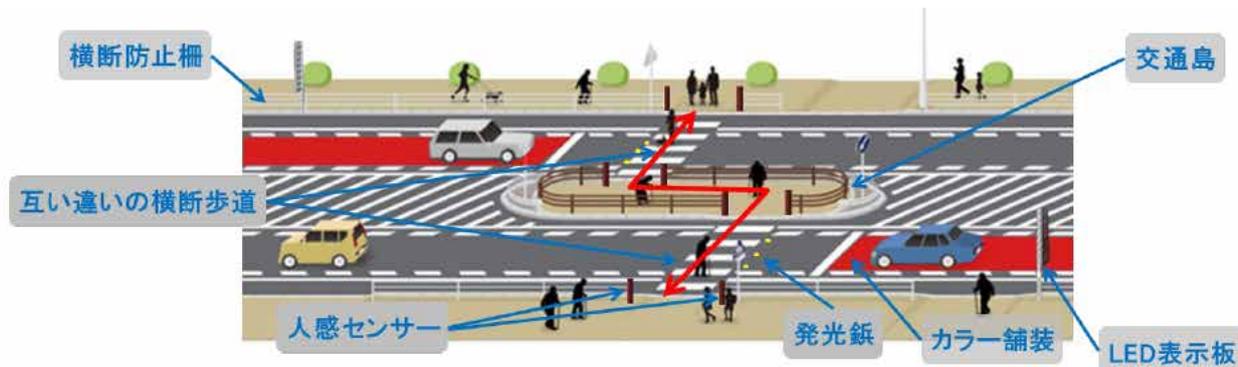
	H23	H24	H25	H26	H27	H28	H29	H30	単位	年・年度
交通事故件数(貸切バス)	378	405	388	374	317	302	276	308	人	年
交通事故死者数(貸切バス)	3	11	3	3	3	17	3	3	人	年

(3) 「道路」の観点

二段階横断施設

二段階横断施設とは、歩行者の乱横断により、車両との接触の危険性があるため、横断歩道と交通島を設置することで、横断距離が短くするとともに、安全確認を容易にする(片側車線のみで可)ことで歩行者の乱横断による事故を削減することを狙ったものである。

二段階横断施設の概要



二段階横断施設の設置事例

設置箇所	設置年
宮崎県児湯郡川南町平田地区 国道10号	平成27年3月
岐阜県関市倉知 県道17号江南関線	平成29年10月
静岡県焼津市栄町1丁目 市道焼津駅道原線	平成30年10月 社会実験は平成30年2月～6月



宮崎県児湯郡川南町平田地区について二段階横断施設の例

出典：国土交通省 通学路・生活道路の安全確保に向けた道路管理者による対策実施事例

二段階横断施設の普及に関する施策等は、以下の通りである。

二段階横断施設の普及に関する施策等

普及に関する施策等	実施主体
1 全国の道路への適用や基準化 ○ 先進事例の収集・分析検討 ・以下の事例について情報収集を実施 ○ 実証実験 ○ 基準化に向けた検討 ・二段階横断施設の計画・設計等において、全国の道路管理者が参考とすることができる技術情報について、関係機関や有識者等と意見交換を実施。	国土交通省

二段階横断施設活用推進のアウトカムとして、同施設の設置箇所について設置前後での道路交通事故の程度を評価すると、現時点では統計データに基づく評価はできないものの、個別事例において、二段階横断施設の設置により、車両の通行速度の低下効果が確認された。

この個別事例は、焼津駅南口側の市道横断歩道について社会実験である。平成30年2月19日から平成30年6月29日にかけて、焼津駅南口側の市道横断歩道において、焼津市と名古屋大学大学院環境学研究科との協働により、横断歩道について安全対策として「二段階横断方式」の社会実験が実施された。この実験では、縁石ブロックによる交通島を設置し、横断者と通行車両の挙動や交錯状況等の観測やアンケート調査を実施し、二段階横断方式による安全性や円滑性が検証された。

実験の結果、まず、車両速度が平均で3キロメートル毎時ほど低下していることが確認され、車道中央に構造物が存在することで、視覚的に道路幅員が狭く感じることから車両速度が低下したものと考えられている。また、歩行者の横断速度が低下していることも確認され、横断歩道中間部に交通島を設置したことで、歩行者が余裕を持って横断できたことが要因であると考えられている。

社会実験が行われた焼津駅南口側の市道横断歩道

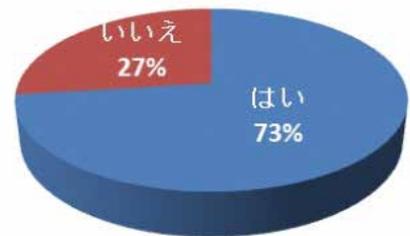
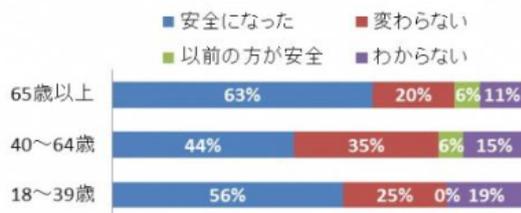




出典：焼津市ホームページ
<http://www.city.yaizu.lg.jp/g07-002/nidankaioudanhouiki.html>

焼津駅南口側の市道横断歩道について社会実験のアンケート結果

- 質問：二段階横断方式に変更する前の横断歩道と比較して安全になりましたか？
- 質問：二段階横断方式は必要だと思いますか？



出典：焼津市ホームページ
<http://www.city.yaizu.lg.jp/g07-002/nidankaioudanhouiki.html>

(参考) 二段階横断以外の横断歩道の速度抑制手法として、主に、「ハンプ・スムーズ歩道」、「狭さく」、「路面表示」、「警戒標識」、「カラー舗装」、「ブロック系舗装」、「歩行者感知システムの設置」、「交差点改良」等が挙げられる。それぞれの概要は、下記1)～6)のとおり。

出典：国土交通省 通学路・生活道路の安全確保に向けた道路管理者による対策実施事例

1) ハンプ・スムーズ歩道(車両の通行速度が高い箇所において、交差点部に凸部(ハンプ)を設置)

過度な速度で車両が通過した際にハンプによってドライバーへ不快感を与えることにより、ハンプ手前で速度の抑制が図られ、交差点部での速度抑制が期待される。連続設置することで区間全体の速度抑制が可能。

対策後の例



2) 狭さく（車両の通行速度の高い箇所において、狭さくを設置）

自動車の通行部分の幅を物理的に狭くする、あるいは視覚的にそう見せることにより自動車の運転者が速度を低減する。但し、速度抑制効果はハンプの方が大きい。

対策後の例



3) 路面表示（ドライバーに前方の道路状況（通行上注意が必要な箇所）を路面表示によって予告）

ドライバーに通行上注意すべき道路の状況を予告することにより、速度の抑制や慎重な運転の促進が図られる。

対策前の例



対策後の例



4) カラー舗装(交差点内を着色し、交差点部があることを明示)

交差点部を色彩によって区別し、ドライバーに交差点部の存在を事前に認識させることにより、速度の抑制が図られる。

対策前の例



対策後の例



5) 歩行者感知システムの設置(歩行者・自転車が横断歩道を通行していることをLED表示板で注意喚起)

ドライバーに歩行者・自転車の存在を事前に認識させることにより、一時停止や速度抑制が図られる。

対策前の例



対策後の例



6) 交差点改良(信号機の設置や横断歩道の手前で車両の速度抑制対策を実施)

交差点部手前での車両の速度抑制や一時停止が図られることにより、横断する歩行者の安全を確保できる。

対策前の例



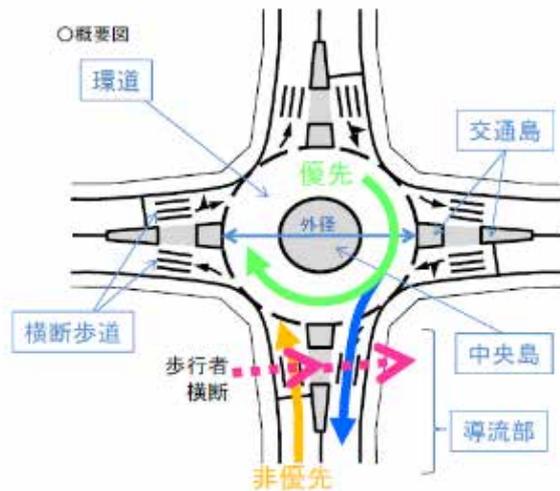
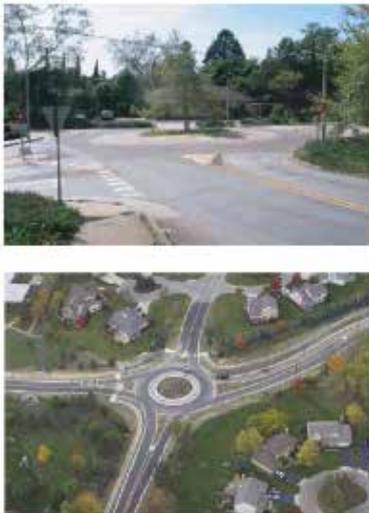
対策後の例



ラウンドアバウト

本評価書で扱うラウンドアバウトとは、円形平面交差点のうち、環道の交通が優先されるものである。ラウンドアバウトの環道交通は時計回りの一方通行であり、信号や一時停止の規制を受けない。また、環道に流入する車両は徐行し、環道に通行車両がなければ一時停止なしに流入可能とされる。

ラウンドアバウトの例(左)と概要(右)



出典：国土交通省 第1回ラウンドアバウト検討委員会(平成25年9月4日)
 配布資料「ラウンドアバウトの現状」
<http://www.mlit.go.jp/road/ir/ir-council/roundabout/pdf01/4.pdf>

ラウンドアバウトの普及に関する施策等は、以下の表の通りである。

ラウンドアバウトの普及に関する施策等

普及に関する施策等	実施主体
平成26年8月に望ましいラウンドアバウトの構造について全国の道路管理者に通知	国土交通省
環状交差点における交通方法について、広報啓発用ポスターを活用するなどして国民への周知を図っている 全国における環状交差点の導入状況を警察庁ホームページに掲載するなどして普及を図っている	警察庁

ラウンドアバウトの活用推進のアウトプットとして、環状交差点の設置指定状況を評価すると、以下の表のようになる。

環状交差点の指定箇所数の推移

	H23	H24	H25	H26	H27	H28	H29	H30	単位	年・年度
環状交差点の指定箇所数	-	-	-	43	55	65	75	87	箇所	年度

・数値は累計
出典：警察庁

ラウンドアバウトの活用推進のアウトカムとして、ラウンドアバウトへ改良した交差点のうち、環状交差点の指定をうけた前後での道路交通事故の程度を評価すると、現時点では統計データに基づく評価はできないものの、個別事例において、車両の交差点進入速度の低下効果が確認された。

この個別事例は、山形県長井市について社会実験である。同市平山にある交差点は、見通しが良い交差点でありながら、一時停止の見落としによる出会い頭の事故が発生していた。そこで同県内で初めてラウンドアバウトを設置して、平成28年11月に試験供用が開始され、視認性や安全性、積雪時による交通の影響や除雪作業の状況が検証された。実験の結果、速度、挙動調査において、いずれの方向から侵入してくる車両も、進入速度が20キロメートル毎時程度に抑制されたことが確認された。

社会実験が行われた山形県長井市のラウンドアバウト



出典：長井市ホームページ https://www.city.nagai.yamagata.jp/all_the_citizens/public_transportation_road/2/3085.html

第3項 きめ細かな対策・地域ぐるみの対策の評価方法

第10次計画では、交通実態等を踏まえたきめ細かな対策の推進（きめ細かな対策）及び地域ぐるみの交通安全対策の推進（地域ぐるみの対策）については以下のように記載されている。

第10次計画について交通実態等を踏まえた「きめ細かな対策」とは、これまでの対策では抑止が困難である交通事故について、発生地域、場所、形態等を詳細な情報に基づき分析し、よりきめ細かな対策を効果的かつ効率的に実施していくことにより、当該交通事故の減少を図っていくものであり、計画期間中にも様々な交通情勢の変化があり得る中で、その時々々の状況を的確に踏まえた取組を行うとされている。

一方、安全な交通環境の実現のための「地域ぐるみの対策」とは、これまで以上に地域住民に交通安全対策に関心を持ってもらい、当該地域について安全安心な交通社会の形成に、自らの問題として積極的に参加してもらおう等、国民主体の意識を醸成していくものであり、交通社会の主体となる運転者、歩行者等の意識や行動を周囲・側面からサポートしていく社会システムを、都道府県、市区町村等それぞれの地域について交通情勢を踏まえ、行政、関係団体、住民等の協働により形成していくものとされている。また、各自治体で取り組んでいる飲酒運転対策、自転車の交通安全対策等の事例については、他の地域について施策実施に当たっての参考となるよう、条例の制定状況等を含め、積極的な情報共有を図っていくとされている。

（1）評価の考え方

- Ⅰ 第11次計画の作成に当たり、「きめ細かな対策」及び「地域ぐるみの対策」の成功要因や問題点・課題を明らかにすることを目的に、分析を行った。
- Ⅱ 分析を行う上では、「きめ細かな対策」と「地域ぐるみの対策」の事例を都道府県に照会した。きめ細かな対策と地域ぐるみの対策の事例のうち、道路交通事故を大幅に削減しているもの、これまであまり注目されていなかった成功要因がみられるもの、成功要因について他の地域でも適用できる可能性が高いと考えられるものを、成功事例として都道府県及び市区町村が抽出し、それぞれの基本情報の整理と評価基準のグレード付けを行い、回答を取りまとめた。
- Ⅲ その後これらの回答を回収して集計を行い、各事例の「主な内容」「主な成功要因」の中で頻出かつ重要な単語や参考になる情報を抽出し、分析した。

調査の概要

対象	都道府県交通安全担当課（室）
実施期間	令和元年10月16日～11月18日
実施方法	電子メールで調査票を配布・回収
回答自治体数 （事例なし含む）	43 都道府県 ・きめ細かな対策の事例：92 事例（38 都道府県） ・地域ぐるみの対策の事例：125 事例（41 都道府県）

質問項目

	内 容
() 背景・目的	事例を実施した理由
() 概要	実施主体（都道府県・市区町村・コミュニティ等） 実施に当たっての構成員 実施場所 国及び地方自治体等の予算 実施期間
() 国等の関連する取組	事例に活用した国等によるガイドライン、情報提供及び補助制度 関連する第10次計画の施策 等
() 主な内容	事例の対象、内容及び方法等
() 主な成功要因	事例がきめ細かな対策及び地域ぐるみの対策として優れている点とその理由
() 今後の方針	・当該地域について継続に向けた課題と対応 ・他地域への展開に向けた課題と対応
() 道路交通事故の削減の効果	事例の実施前後について道路交通事故の発生状況の比較

評価基準

	設 問
() 専門家の活用	専門家が現地調査に加わるなど知見やノウハウを活用している
() データの活用	ビッグデータやアンケート調査など詳細なデータを独自に収集・分析している
() 地域住民への周知	広報やインターネットの活用など地域住民の属性に応じた周知を行っている
() 地域住民の関与	幅広い属性の地域住民が参加している
() 地域住民の主体性の確保	地域住民が役割を担って主体的に参加している
() 行政・関係団体等の連携	関係機関が交通安全対策の必要性の認識を会議体などで共有し、それぞれが実施できる対策に取り組んでいる
() プロセスの設定 (危険箇所の抽出 要因分析 対策の企画立案・実施等)	プロセスを定めて関係者間で共有して実施している
() 計画性	中期的な目標を設定して計画的に実施している
() 評価の実施	毎年度、評価を実施している・実施する予定がある
() 評価結果の反映	評価結果を次期の取組に反映している

地域ぐるみの対策のみの評価基準

それぞれの設問に対して、「当てはまる」、「やや当てはまる」、「あまり当てはまらない」、「当てはまらない」のいずれかに自治体が を付け、そのグレードを選んだ根拠となる情報を併せて記入

本節では、交通実態等を踏まえて全国各地域で行われてきた、きめ細かな対策と地域ぐるみの対策について、各都道府県に回答を依頼したアンケート調査の分析に基づいて、評価を行う。

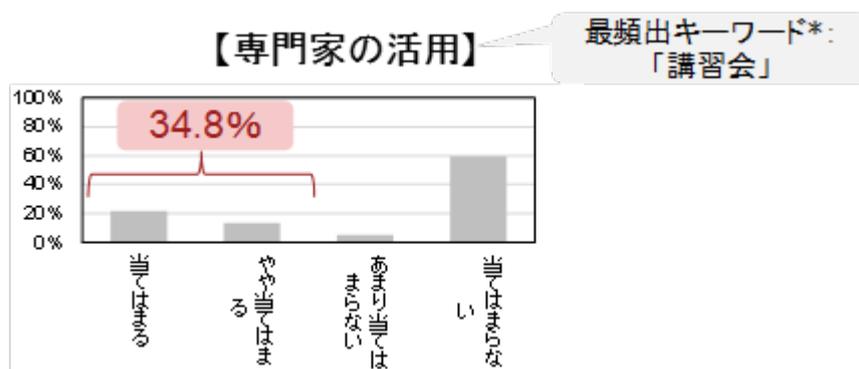
第4項 「きめ細かな対策」及び「地域ぐるみの対策」の評価結果

(1) 「きめ細かな対策」

「きめ細かな対策」については、評価基準を「当てはまる」、「やや当てはまる」とグレード付けした回答の合計は、「プロセスの設定」が80.2%と最も高く、次いで「評価結果の反映」(66.3%)、「データの活用」(63.0%)、「評価の実施」(62.0%)が高い。一方、「専門家の活用」は34.8%にとどまる。

「きめ細かな対策」の各事例概要や成功要因の記述に頻出する単語や参考になると考えられる記述も併せて検討すると、ETC2.0等のプローブデータを活用した交通安全対策を、プロセスを設定して評価結果を反映しながら組織的に実施している自治体がある一方、専門家の知見やノウハウの活用は必ずしも十分行われていないおそれがある。

評価基準のグレードの集計結果の概要と各基準の取組例



取組例**:

令和元年度は、37人の高齢者安全・安心アドバイザーを任用しており、県内14警察署に配置している。アドバイザーは、高齢者世帯への戸別訪問のほか、交通安全講習会等において、高齢者への交通事故防止に関する情報提供やアドバイスを行うことにより、高齢者の安全で安心な生活の確保に努めている

・運転適正相談窓口において、専門的知識を有する看護師による対応により、医療機関への受診勧奨や医療機関からの質疑に的確に対応

*最頻出キーワード:

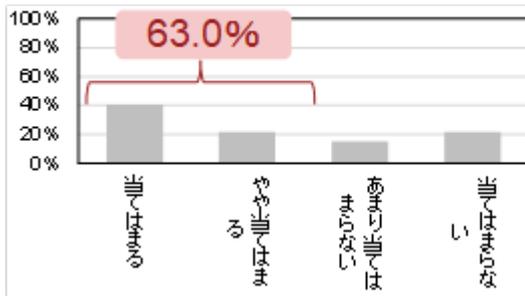
各事例の「主な内容」「主な成功要因」の回答に出現し、各グレードに関連する単語(名詞)のうち、出現回数順位が高く、重要と考えられるものを抽出

**取組例:

各事例の「主な内容」「主な成功要因」や評価基準のグレード付けの「コメント」の回答に出現し、参考になると考えられるものを抽出し、形式を適宜整えたもの

【データの活用】

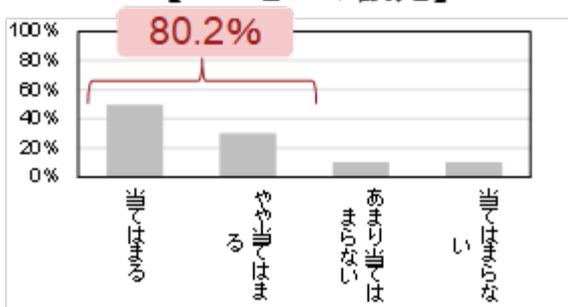
最頻出キーワード：
「GIS」等



取組例：

- ・GISの特徴である「地点の可視化」により、事故の多発地点が視覚的に把握することが可能で、事故分析、交通指導取締、交通教育に利用
- ・地図情報システムに交通事故情報を組み入れた交通事故分析システムを構築し、以後、取締り情報、交通安全教育情報等を組み入れ随時、更新。分析結果の提供を受けた警察署では戦略的かつ先行的な交通指導取締りを検討

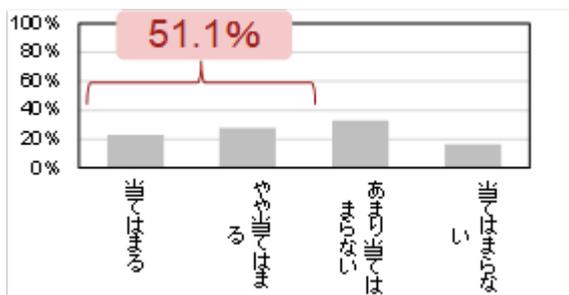
【プロセスの設定】



取組例：

- ・警察本部交通企画課において、各警察署ごとの交通事故発生実態を多角的に分析し、多発時間帯や場所、原因、違反、年齢別等を抽出し、真に効果のあがる対策一点(一策)を選定し、集中的に施策を展開
- ・各小中学校の危険箇所について、事前に抽出し、町に報告してもらう。関係機関とともに、各危険箇所現場を点検し、改善策について検討を行う。報告会で、各機関の見解や今後の取り組みについて、報告

【計画性】

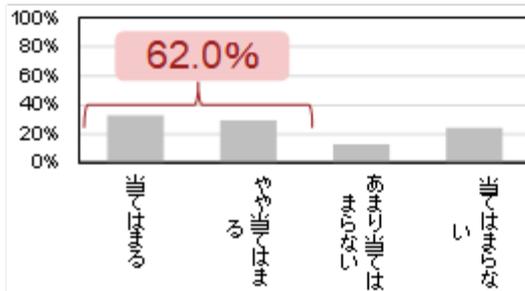


取組例:

- ・年毎の交通事故死者数の抑止目標を設定
- ・半期ごとに人身交通事故発生状況をメッシュ分析。人身事故の発生件数が多いワーストエリア10箇所を管轄する警察署、隣接警察署及び担当する交通機動隊はこの分析結果に基づき、交通指導取締り計画をそれぞれ策定して情報共有し、連携して交通指導取締りを強化

【評価の実施】

最頻出キーワード:
「検証」「点検」

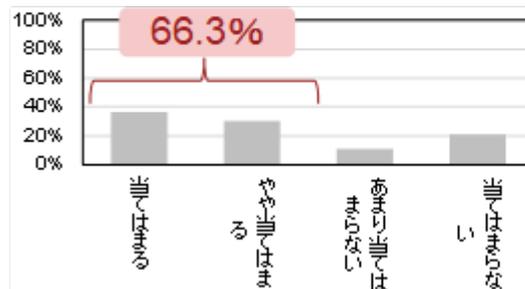


取組例:

- ・警察本部交通部幹部と各署交通課長が出席する交通指導取締戦略戦術会議を実施し、交通事故分析結果に基づく取締結果及び取締方針を検証
- ・各小・中学校が調査した通学路の危険箇所について、道路管理者・警察・市教育委員会等が合同点検を行い、検討結果に基づき対策を行う

【評価結果の反映】

最頻出キーワード:
「PDCAサイクル」



取組例:

- ・集中的に施策を展開する取組を、PDCAサイクルに基づき、半期ごとに必要な見直しを図りながら推進
- ・交通事故分析システムを活用して交通事故の発生時間、発生場所、類型を地図上に表示した資料等により分析を行い、当該分析結果に基づいて取締方針の策定し、取締活動を実施、活動結果の検証をして、次の四半期の取締方針に反映させるPDCAサイクルによる管理を推進

(2) 「きめ細かな対策」の事例

他地域でも参考となるような事例として、例えば以下のような取組があげられる。

「きめ細かな対策」の事例 1 :

GIS を活用した交通事故分析の高度化及び効果的な交通安全対策の推進

基本情報

項目		記述する内容
() 背景・目的		<p>都内について交通事故を減少させるためには、交通事故の様々な要因を総合的に分析し、分析結果を踏まえた効果的な交通事故防止対策を実施する必要があるところ、GIS(地理情報システム)を活用した分析の高度化が不可欠である。そのため、警視庁は交通事故分析システム(交通総合照会管理システム)を構築し、交通事故等の情報を地図上に重ねて表示させ、交通事故と交通違反取締り、高齢者と交通事故発生場所、街頭活動と交通事故等の相関関係进行分析し、分析結果を各警察署と共有しながら、効果的な取締り方法や街頭活動場所の検討を行うことで、交通事故の削減を目指した。</p>
() 概要	) 実施主体	<p>警視庁</p>
	) 構成員	<p>警視庁</p>
	) 実施場所	<p>東京都内</p>
	) 予算	<p>平成 29 年度 : 29,743,200 円</p>
	) 実施期間	<p>平成 30 年 3 月から運用開始</p>
() 主な内容	<p>システムの充実強化による業務負担の軽減・効率化の推進 : 交通事故、交通違反、交通規制等の情報に加え、交通ルールを守らない高齢者の動向、交通街頭活動情報、飲酒関連情報等の検索機能を活用することで、高齢者と事故の発生、街頭活動と事故の発生、違反取締り状況等の相関関係を取り入れた多様な分析に基づくより効果的な活動を可能とし、業務負担の軽減・効率化を実現。</p>	
() 主な成功要因	<p>GIS を活用して交通事故多発エリアを地図上にプロットすることによって、各警察署が交通事故の要因を分析しやすくなり、交通違反取締り場所、街頭配置場所、飲酒検問場所、赤色灯点灯走行ルート等それぞれの場所に適した効果的な交通防止対策を検討することができている。</p>	
() 今後の方針	<p>交通事故情報等のビッグデータを AI で分析する等 ICT の活用を促進し、交通事故態様に応じ、いつ、どこで、どのような対策を行えば良いか提案できる分析システムを構築していきたい。</p>	
() 道路交通事故の削減の効果	<p>事故件数 : 平成 29 年 32,763 件 平成 30 年 32,590 件 (-173 件)。事故死者数 : 平成 29 年 164 人 143 人(-21 人)。</p>	

「きめ細かな対策」の事例 2 :
プローブ情報を活用した交通安全対策

基本情報

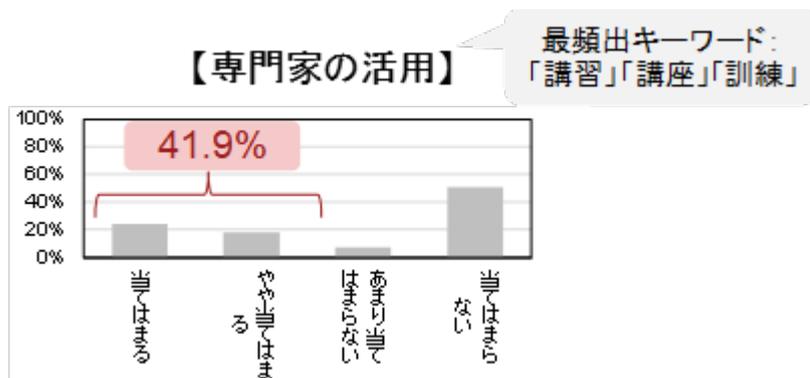
項目	記述する内容	
() 背景・目的	<p>1 愛知県では、交通事故の抑止及び交通事故死者数全国ワースト1位の返上を目指し、平成25年6月に自動車安全技術プロジェクトチームを設置した。同プロジェクトに、プローブ情報活用ワーキンググループを設置し、県内の自動車メーカーが保有するプローブ情報について、交通事故の防止、事故数減少に資する交通安全施設の設置等といった交通安全対策への活用を実施</p>	
() 概要) 実施主体	1 愛知県
) 構成員	1 トヨタ自動車(株)、中部地方整備局、愛知県警、豊橋技術科学大学、他、対策実施市町村
) 実施場所	1 市内全域
) 予算	1 令和元年度 約2百万円(プローブデータ作成費、会議費等含)
) 実施期間	1 平成26年度～
() 主な内容	<p>1 県内の産学行政が連携し、交通事故の削減を図るため、自動車メーカーから提供を受けたプローブ情報(交通量、車速、ABS発生情報等)等を基に、大学の協力を得て危険性の高い道路や交差点等を抽出し、現地調査を経て、県警、道路管理者等が各種交通安全対策を実施している。平成30年度から、より住民の生活に密接な市町村道を対象としている。</p>	
() 主な成功要因	<p>1 客観的なデータであるビッグデータを活用した交通安全対策を講じることが可能となり、近年は対策を市町村道にシフトしたことで、市町村自らが客観的なリソースであるプローブ情報と、自市町の道路知識とを複合して対策を講じられるようになり、より効果的な道路対策を推進することが出来た。</p>	
() 今後の方針	<p>1 引き続き、プローブ情報活用ワーキングを開催し、対象となる市町村を拡大すること等により、市町村に対し、プローブデータを活用した取組の推進を図っていく。</p>	
() 道路交通事故の削減の効果	<p>1 平成29年に対策を実施した県内7箇所の道路において、効果検証を実施したところ5箇所で速度30キロメートル毎時以上の車両の割合の減少が確認できた。ある1箇所では、対策期間の直前・直後で比較したところ、速度40キロメートル毎時以上の車両の割合が約30%減少した。</p>	

(3) 「地域ぐるみの対策」

「地域ぐるみの対策」については、評価基準を「当てはまる」・「やや当てはまる」とグレード付けした回答の合計は、「行政・関係団体等の連携」が90.8%と最も高く、次いで「地域住民の主体性の確保」(78.0%)、「地域住民への周知」(76.3%)の順に高い。一方、「データの活用」(40.7%)、「専門家の活用」(41.9%)、「計画性」(46.3%)は低い。

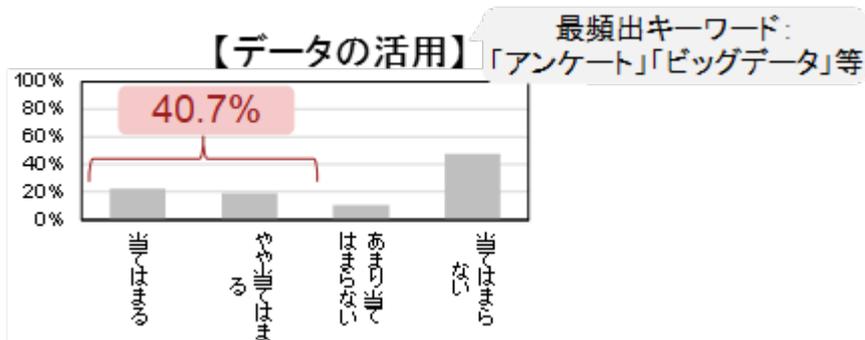
地域ぐるみの対策の各事例概要や成功要因の記述に頻出する単語や参考になると考えられる記述も併せて検討すると、府県や市町、警察、地域の交通安全協会等が連携して、交通安全対策を地域住民にチラシ等で周知し、ワークショップ等を開催しながら主体的に取り組んでいる自治体がある一方、専門家やデータの交通安全対策への活用は十分に進んでおらず、客観性、計画性が十分とはいえず、施策が場当たりに実施されている場合があると考えられる。

評価基準のグレードの集計結果の概要と各基準の代表的取組例



取組例:

- ・警察署から市内高齢者事故の発生傾向の講習、自動車学校教官から自動車学校コース内の走行講習を実施
- ・講師を交通指導員に依頼
- ・実技を伴う講習は実技指導の専門家のいる自動車学校で実施した

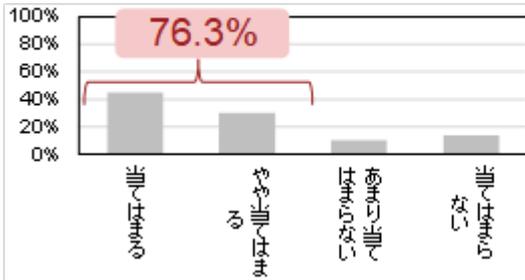


取組例:

- ・交通ビッグデータを活用し分析することにより、従来では想定されなかった潜在的な危険箇所を抽出することができた
- ・社会実験の結果、平均車両速度が大幅に低下する等の効果や、アンケート調査でも今後も必要との結果が多かったため、ハンブを設置することで合意

【地域住民への周知】

最頻出キーワード：
「啓発」「配布」等

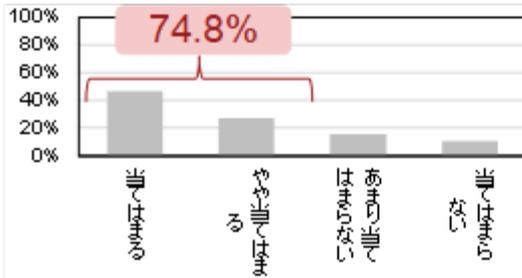


取組例：

- ・高齢者の健康等に関して啓発するイベントを毎年開催しており、そのイベントの中で、高齢者の交通安全について啓発を実施
- ・市シニアクラブ連合会に対して、役員会で周知
- ・バレンタインデーに学生がチョコロワッサンとともに反射材を配布して交通安全を呼びかけることにより報道にも取り上げられ、周知に効果があった

【地域住民の関与】

最頻出キーワード：
「宣言」「運動」等

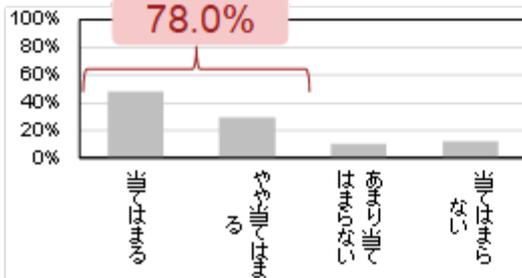


取組例：

- ・市内全自治会に配布
- ・啓発イベントには子供から高齢者まで幅広い都民等が参加
- ・交通安全意識を高め、交通ルールの遵守と正しい交通マナーの実践を呼びかけ、思いやりの心で「いつでも」「どこでも」「だれにでも」、交通安全の「ひとこえ」をかけあうことを、市民運動として家庭・学校・職場・地域で展開

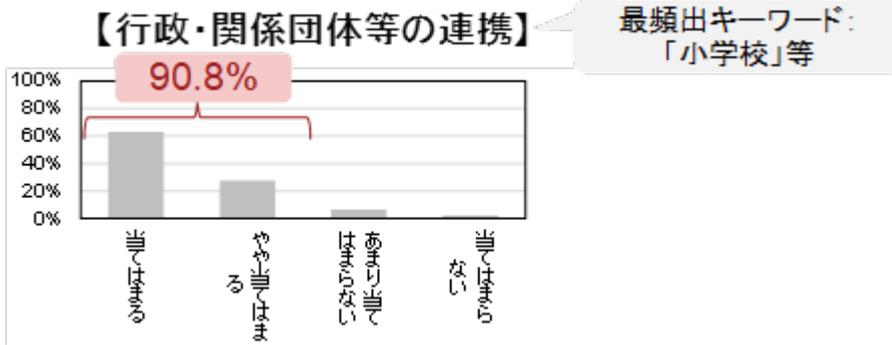
【地域住民の主体性の確保】

最頻出キーワード：
「ボランティア」



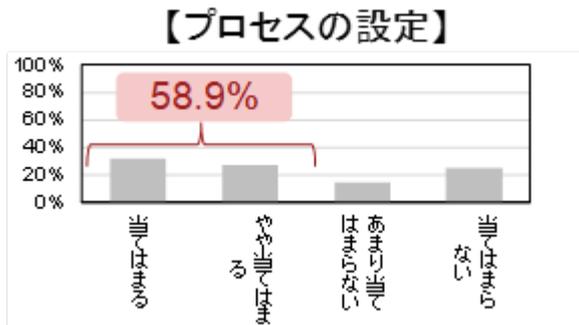
取組例:

- ・ボランティアが、高齢者宅訪問活動時に、交通安全指導を実施。高齢者事故の特徴等をわかりやすい表現で記載。四輪、二輪、自転車、歩行者用に指導内容を区分して具体性を高めた
- ・学校安全ボランティア等を活用しつつ、登下校時におけるパトロール、通学安全マップの作製、ICTを活用し関係者間で情報を効果的に共有できるような取組など、学校、家庭、地域が連携して子どもの安全を見守る活動を実施



取組例:

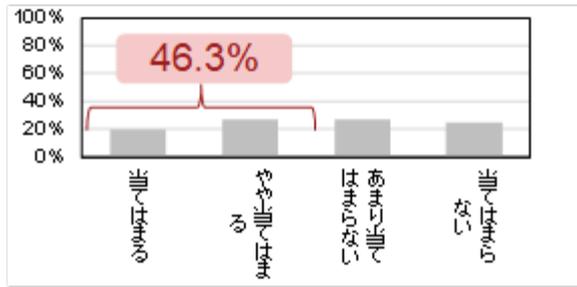
- ・学校安全ボランティア等を活用しつつ、登下校時におけるパトロール、通学安全マップの作製、ICTを活用し関係者間で情報を効果的に共有
- ・学校が保護者などからの要望を取りまとめ、関係する機関と連携を図りながら対応策を決めていることから、理解を得ることができた



取組例:

- ・現地調査、住民、市、警察によるワークショップを開催。地元住民が中心となり道路の危険箇所調査を実施し、検討の結果、速度規制「ゾーン30」や「ハンプ」対策を行うこととなった
- ・住民等が参加したワークショップ等を4回開催した。まず、ビデオカメラ調査の結果報告を受けて当エリアの現状や危険事象等を共有し、今後、対策を検討していくことで合意した。次に、対策案の検討を行い、通学路を含めた生活道路における安全性向上のため、可搬型ハンプを活用した自動車の速度抑制対策の社会実験を実施することで合意した。社会実験の結果、平均車両速度が大幅に低下する等の効果や、アンケート調査でも今後も必要との結果が多かったため、本対策でハンプを設置することで合意した

【計画性】

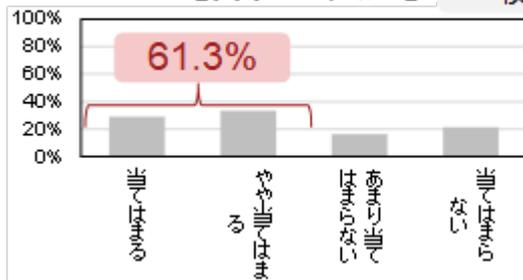


取組例:

- ・年度毎に地域住民の参加者数の目標を設定
- ・年内に事故を減少させることを目標にあらかじめ計画を作成したうえで実施

【評価の実施】

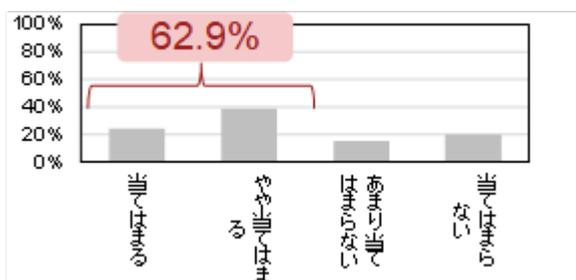
最頻出キーワード:
「検証」「評価」



取組例:

- ・サイトでのアンケートや閲覧回数、イベント後のアンケートを参考に啓発効果を評価
- ・気づいた点や修正点を次年度に活かしています
- ・実施結果報告を作成し、課題を洗い出している

【評価結果の反映】



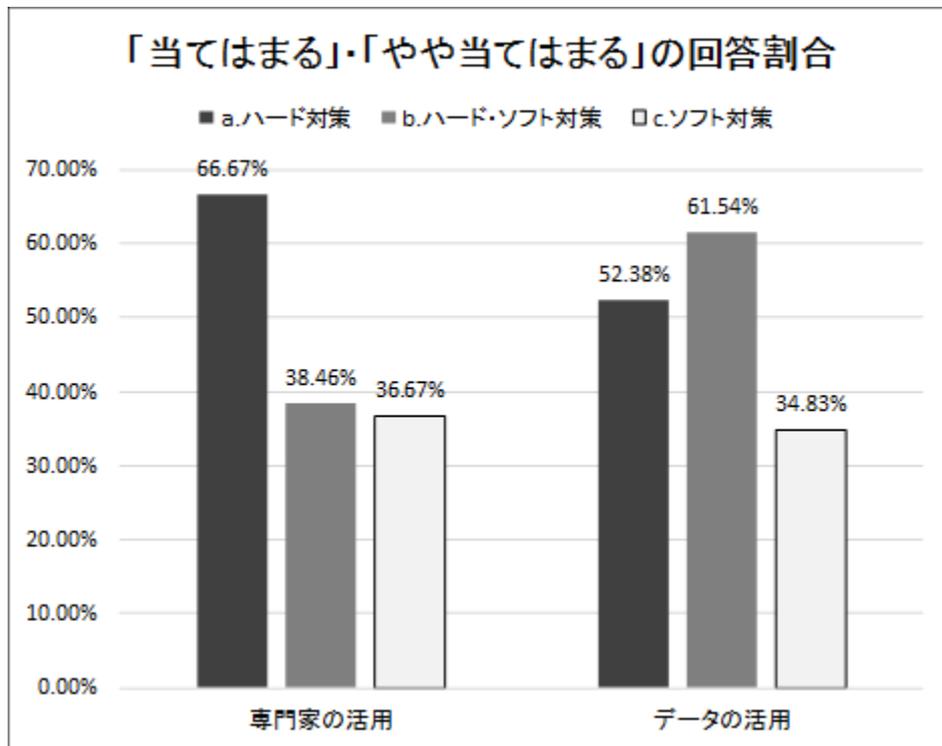
取組例:

- ・重点課題の解決に向けた取組を実施するモデル地区を設定し、その後、モデル地区の取組を評価・検証しながら、効果的な取組を市内全域に拡大
- ・気づいた点や修正点を次年度に活かしています
- ・評価を基に、次年度開催の取組を検討し、反映させている
- ・通学路安全対策会議にて対応策を検討(P L A N)、構成する市各課が対策を実施(D O)、学校単位での検証(C H E C K)、対策会議にて今後の対応の検討(A C T I O N)というP D C Aサイクルが成り立っており、PとAの部分で対策会議が機能を果たしている

<ソフト対策に着目した課題>

都道府県より提出された地域ぐるみの対策について、「ハード対策」、「ハード・ソフト対策」、「ソフト対策」に分類し、比較分析したところ、以下の点が明らかになった。

- 「ハード面の対策を含んでいる対策の方が、ソフト面の対策のみのものよりも、専門家やデータの活用が進んでいる。
- 「ハード面の対策と、ハード・ソフト両方の側面を持つ対策を合わせて、ハード面の対策を含んでいる対策とした場合、専門家の活用とデータの活用が「当てはまる」「やや当てはまる」とした回答の割合は、ソフト面のみの側面しか持たない対策よりも大きい回答集計の結果になっている。
- 「ソフト面の交通安全対策をより効果的に実施していくためにも、他地域での状況などの、外部からの知見（専門家の活用）やデータに基づく対策を進めることが有用であると考えられる。



(4) 「地域ぐるみの対策」の事例

「地域ぐるみの対策」として、他地域でも参考となるような事例として、例えば以下のような取組があげられる。

地域ぐるみの対策の事例1： 新潟大学及び自治体と連携した高齢者交通事故防止対策

基本情報

項目	記述する内容	
() 背景・目的	新潟県内においては、全死者に占める高齢者の割合が過半数を占める状態が続いており、高齢者の事故防止対策に取り組む必要性が高かった。そこで平成28年から、新潟大学で運動機能の解析や運動プログラムの構築に取り組む研究室と連携して、特に高齢者の道路横断時の事故防止対策を進めた。	
() 概要) 実施主体	新潟県警、新潟大学
) 構成員	阿賀町、小千谷市、出雲崎町
) 実施場所	阿賀町、小千谷市、出雲崎町
) 予算	() 今後の方針 参照
) 実施期間	平成28年～
() 主な内容	警察が歩行環境シミュレータを活用した体験型の道路横断指導を、新潟大学が歩行に必要な筋力や反射神経等の運動機能の評価測定を、自治体が体操やストレッチ等の健康・運動指導を、年間又は3か月を一単位として繰り返し実施することで、身体機能の低下を防ぎ、道路横断時の交通事故防止を図る。	
() 主な成功要因	シミュレータを活用した参加、体験型の交通安全教室で、高齢者の理解が深まるとともに、同一の地区で繰り返し実施することで、身体機能の測定等の比較が効果的に検証。	
() 今後の方針	県内各地の移動にかかる交通費等、学生の負担も少なくなく、また、同一地区で繰り返しすることで効果がある反面、県下への広がりが困難であったことから、平成30年度から予算を獲得(平成30年12箇所分694,000円、令和元年15箇所分731,000円)し、県警と大学の二者で県内各地での取組を始めている。	
() 道路交通事故の削減の効果	本取組を実施した1市2町で延べ1,000人以上に指導を行い、平成28・29年中、2町で横断中の高齢者事故の発生がなく、1市で高齢者事故が減少。	

地域ぐるみの対策の事例 2 :
交通安全におけるセーフコミュニティの取組

基本情報

項 目	記述する内容
() 背景・目的	<p>1 鹿児島市では、地域住民や行政、関係団体等が協働しながら事故やけがの予防を行う活動としてWHOが推奨する、「セーフコミュニティ」の推進に取り組んでおり、国際認証を取得している。取組当初、交通事故が大きな地域課題となっていたことから、「交通安全」をセーフコミュニティで重点的に取り組む7分野のうちの一つに設定し、交通事故の減少に向けた取組を推進している。</p>
() 概要	<p>1 実施主体 1 鹿児島市交通安全対策委員会（事務局：鹿児島市安心安全課）</p>
	<p>1 構成員 1 県交通安全協会、市PTA 連合会、市老人クラブ連合会、県警等 21 団体</p>
	<p>1 実施場所 1 鹿児島市全域</p>
	<p>1 予算 1 令和元年度：13,498,000 円</p>
	<p>1 実施期間 1 平成 24 年度～</p>
() 主な内容	<p>1 自動車による交通事故減少（シートベルトの着用啓発、企業等への交通安全講習等）、高齢者の交通事故減少（参加・体験型の交通安全教室、高齢者の世帯訪問による交通安全教育、夜光反射材の着用啓発）、子供（中学生以下）の交通事故減少（保護者等も含めた参加・体験型の交通安全教育等）の各対策。</p>
() 主な成功要因	<p>1 鹿児島市は人口約 60 万という比較的規模の大きな都市であることから、重点課題の解決に向けた取組を実施するモデル地区を設定し、その後、モデル地区の取組を評価・検証しながら、効果的な取組を市内全域に拡大した。結果、全体の半数を超える 40 校区に取組を広げることができた。</p>
() 今後の方針	<p>1 引き続き、セーフコミュニティの仕組みである「S + P D C A」サイクルにより、事故データ等に基づき取組の評価・検証、改善を行いながら、地域の実情にあったより効果的な取組を全市的に展開し、交通事故の更なる減少を図る。</p> <p>1 取組の推進にあたっては、地域での主体的・継続的な活動を促進するため、取組事例・成果の周知啓発や活動支援策の充実を図るとともに、地域と行政・関係団体等との一層の連携強化を進める。</p>
() 道路交通事故の削減の効果	<p>1 交通事故死傷者数減(平成 25 年：4,515 人 平成 30 年：2,902 人)。高齢者の交通事故死傷者数減(平成 25 年：694 人 平成 30 年：477 人)。子供(中学生以下)の交通事故死傷者数減(平成 25 年：153 人 平成 30 年：63 人)。</p>

