

第8章 まとめ

本評価書では、第12次交通安全基本計画の作成に向けて、本書の報告時点で詳細データが取得可能な令和5年（度）までのデータを用いて、第11次計画の評価を実施した。

令和5年中の道路交通事故の24時間以内の死者数は2,678人で、8年ぶりに増加したが（前年比2.4%）、第10次計画の満了年である令和2年より5.7%減少（年平均：1.8%減少）している（第1章）。しかしながら、仮に、年平均1.8%の減少率で死者数が減少したとしても、令和7年に2,000人以下にするという目標には及ばない。一方の重傷者数についても、令和5年に2万7,636人と令和2年より0.5%減少（年平均0.1%減少）したものの、仮に、年平均0.1%の減少率で重傷者数が減少したとしても、令和7年に2万2,000人以下とする目標には及ばない。

第11次計画に関して、「重視すべき視点」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「横断的な分析（第3章）」では、人口10万人あたりの交通事故死者数の増減率（平成30年～令和2年の3年間平均に対する令和3年～令和5年の3年間平均。以降も同様。）について、年齢層別にみると、子供の減少率が32.0%で最も大きく、死者数の54.7%を占める高齢者の減少率は全年齢層で最も小さく16.5%となっている。状態別にみると、自転車の減少率が19.0%で最も大きく、死者数の36.3%を占める歩行者の減少率（15.6%）は小さい。場所別にみると、幹線道路の減少率（17.0%）が生活道路（16.8%）に比べて若干大きくなっている。

「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評価を実施するとともに、「重視すべき視点」である「高齢者」、「子供」、「歩行者」、「自転車」、「生活道路」の各視点の交通事故死者数等の削減に寄与する施策についてロジックモデルを用いて体系的に整理を試みた。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。「高齢者」については歩行中と自動車乗用中の事故に課題があり、高齢者に対する交通安全教育の推進やペダル踏み間違い急発進抑制装置の普及を図る必要がある。「子供」については自転車乗用中の事故に課題があり、時代に即した手法も取り入れ、自転車の安全利用の推進を図る必要がある。「歩行者」についてはいずれの年齢層でも近年の減少率は小さく、特に「交差点付近」での事故に課題があることから、横断歩行者の安全確保を図る必要がある。「自転車」については長期的には減少傾向にあり、引き続き自転車ネットワークの整備や悪質・危険な行為に対する適切な指導取締りを推進することとしている。「生活道路」については長期的には減少傾向にあり、引き続きゾーン30やゾーン30プラスの整備を推進することとしている。

さらに、「重視すべき視点」のうち、「先端技術等の活用推進の評価（第6章）」でみたとおり、先端技術等の活用推進により、安全運転支援技術自動運転（～レベル2）による特定の事故形態の大幅削減、ラウンドアバウトによる交差点の安全対策の普及促進などが可能となっている。また、「きめ細かな対策・地域一体の対策の評価（第7章）」では、第10次計画からの課題である専門家の活用、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分析するとともに、重視すべき視点（目的）と重点施策及び新規施策（手段）との因果関係（仮説）をロジックモデルを用いて体系的に整理を試みたが、つながりの妥当性の検証に加え、目的達成に向けた視点からの必要な施策の検討を行うことも重要である。加えて、本評価では計画期間中における新型コロナウイルス感染症流行に伴う外出率の低下や少子高齢化などの環境変化の影響をすべて考慮できているわけではなく、課題が残る。したがって、感染症流行後の交通事故増加傾向についても適切に分析することも課題である。以上を踏まえ、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。

今後の交通事故対策のあり方について、これまでは交通事故発生後の対策（事故多発箇所の対策等）が主であったが、今後より一層、交通事故を減らしていくためには、車両、道路、人の観点からの潜在的リスクを洗い出し、交通事故を未然に防ぐ予防に主眼を置いた対策も求められる。車両の観点では、車両安全装置の効果が交通事故データの分析により確認される体制が整備される中で、その効果に対する社会全体の認識を促し、費用対効果を高めたうえで、装着義務化の一層の拡大も検討して行く必要がある。道路の観点では、個別箇所や路線単位の対策だけでなく、道路ネットワークの階層性にも着目し、幹線道路の整備とあわせた道路空間の再配分やゾーン 30 プラスの取組等も推進する必要がある。人の観点では、すべての年齢層に対して交通ルールを遵守するよう交通安全教育を引き続き実施していく必要がある。また、より広い観点として「まちづくり」の観点では、交通安全の視点も踏まえ、「まちづくり」が実施されるべきである。