

第4章 本調査に基づく我が国にとって参考となるポイント

諸外国の交通安全対策等について調査するため、文献調査やドイツにおけるヒアリングを実施した。調査を踏まえ、我が国にとって参考となるポイントは以下の通り。

国の関係機関の連携、国と地方公共団体等の連携

ドイツの連邦政府では道路インフラ整備を所掌する BMVI が交通安全計画を策定している。連邦制におけるドイツの交通安全対策においては州政府の役割が大きく、具体的な交通安全対策は、各州の交通省、内務省、州警察等において行われている。交通安全に係る連邦政府と州政府の間や州政府の省庁間では複数の会議体が設けられ、議論が活発に行われている。

我が国でも、関係省庁間で行われる「中央交通安全対策会議」、「交通対策本部」、各都道府県の関係者間で行われる「都道府県交通安全対策会議」、「都道府県交通対策協議会」、さらには、国と都道府県等との間で行われる「交通安全対策主管課長会議」等多様な会議体が設けられ、議論が行われている。

さらなる交通事故の減少に向けては、このような連携の枠組みを有効に活用しつつ、様々な観点を踏まえ、関係者が連携して対策を行う必要がある。

民間企業・民間団体等の交通安全対策の推進

ドイツの交通安全対策の推進にあたっては、BMVI、各州の交通安全に関わる省庁、自動車メーカー、保険事業者等から構成される協議会である DVR が大きな役割を担っている。DVR は常勤の職員に加えて、約 200 の団体の会員から構成されている。DVR がプラットフォームとなり、連邦政府、州政府の交通安全計画策定プロセスへの関与から、例えば、後ろから自転車が走ってきているのに、車のドアを開けて事故になってしまうことといった具体的な課題への対策の検討まで、行政機関や民間団体・企業等多くの関係者によって多様な議論が交わされている。

また、BMVI では、交通安全対策の推進には、政府や交通安全に係る民間団体だけでなく、交通安全に対する意識の高い企業の存在が重要で、そのためスウェーデンのように環境の醸成に取り組むようにする必要があると担当者は考えているとの話題があった。我が国では、第1当事者が業務中(業務目的)又は通勤中の交通事故件数は 132,991 件と全体の 28.1%^(参考-1 参照)を占めており、民間企業の交通安全意識を一層高めていく工夫が必要である。

職業運転を除く

我が国においても、行政機関や民間団体等がより密接に議論を行う場を設けたり、民間団体等の意見を聴取したりすることは有用と考えられる。例えば、従来の交通安全基本計画の策定プロセスにおいて、民間団体等は公聴会への出席や、計画に盛り込むべき内容についてのアンケート調査等を通じて関与してきたが、従来、公聴会は計画策定の作業がある程度進んだ段階で開催されてきた。今後は、計画策定に向けた議論の初期段階から、民間団体等と意見交換する機会を設けることは有用と考えられる。

また、従来交通安全対策と直接的には関係の薄かった民間団体等（例えば、第1当事者として交通死亡事故件数の多い建設業、製造業、小売卸業^(参考.2参照)の業界団体等を上述のアンケートの対象に追加し、事故の状況を周知するとともに意見を求めること等により、各企業、職場において交通安全について検討するきっかけとなり、交通安全意識を醸成していくことにもつながると考えられる。

交通安全基本計画の重視すべき対象

ドイツにおけるヒアリング調査を通じて、ドイツにおいても高齢化が進んでいるが、高齢者の交通安全対策に比べて、子供、若年ドライバーの対策に重点が置かれている印象を受けた。我が国の第10次交通安全基本計画では、子供は「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」としているが、若年ドライバーについては対象とされていない。

しかしながら、日本国内の10歳刻みの年齢層別人口10万人当たり交通事故負傷者数でみると、20代の負傷者数が他の年齢層に比べて一番大きい。第8次交通安全基本計画からは死者数だけでなく、死傷者数を減らすことを目標としてきており、また、加えて、子供・若年ドライバーの交通安全意識を徹底させることで、将来にわたり交通安全に取り組むことが期待されることから、今後に向けては若年ドライバーに着目することも必要と考えられる。

交通安全基本計画の目標値

ノルウェー、スウェーデン等では、交通安全計画において重傷者数を減少させることを目標に据えている。我が国においては重傷者数の統計データは把握されており、現行の第10次交通安全基本計画の目標値とされている死傷者数と併せて、今後、目標値として適当か等、検討することは有用と考えられる。

地方公共団体の交通安全計画の策定

ドイツでは、連邦政府の交通安全計画を踏まえて、州ごとに計画が策定されている。例えば、2011年11月に連邦政府の交通安全計画が策定された後、州内で議論を重ね、2013年3月にバイエルン州の交通安全計画が策定されている。

我が国では、国の交通安全基本計画を策定した後、数日～数ヶ月後に各都道府県が交通安全計画を策定しており、その期間は短い。各都道府県において、国の計画策定に係る議論の動向を把握しつつ、各都道府県の特徴や課題を踏まえ、主体的に交通安全計画を策定できるよう、基本計画策定過程の議論等をできるだけ速やかに地方公共団体に共有していく必要がある。

地方公共団体の交通安全対策の評価

BMVIの担当者は、交通安全計画を策定していない州の交通安全対策の進捗は十分でないという認識を示していた。

我が国では、都道府県レベルの計画の策定は義務である一方、市町村レベルの計画の策定は努力義務とされている。例えば、各都道府県、市町村における交通安全計画や交通事故の削減状況等を把握した上で、各地方公共団体の交通安全対策の取組の進捗状況等を各地方公共団体間で比較できる仕組みがあれば、計画の効果的な推進に向けて有用と考えられる。

交通安全教育・啓発

ドイツでは、幼児から高齢者まで年齢に応じた交通安全教育が行われている。また、民間ベースでの活動が盛んであり、DVR、ADAC等が交通安全教育プログラムを開発し、直接対象者に交通安全教育を行うだけでなく、学校教員、家庭、医師等に、教材や教育方法を提供している。以下に掲げるような点は、我が国における交通安全教育・啓発活動を行う上で参考になると考えられる。

- 「バイエルン州で行われている「登下校サービス」においては、約3万人の交通ボランティアが携わるなど、交通安全教育活動は市民ベースの取組で支えられている。また、交通ボランティアの募集対象を中学生以上としており、中学生が小学生を教えている場合もある。

小学生に教えるためには、まずは自分自身が理解する必要があり、小学生だけでなく中学生の交通安全意識を向上させるためにも参考となる。

- 小学校4年目の子供たちが、自転車の運転に関する筆記及び実技試験を受けなければならないとされている。

我が国は、欧米諸国に比べて、交通事故死亡者数の全体に占める自転車乗用中の交通事故死者数の割合が大きく、適切な知識を身に付け、また適切な運転を行っているか確認する場が設けられている点は参考となる。

- 子供に対して、学年に応じた教育プログラムを提供するとともに、子供であっても、将来車を運転して加害者とならないよう、免許を取得する前から車の運転に関する教育が行われている。

我が国において、年齢別にみると歩行者の事故は7歳、自転車乗用中の事故は16歳が最多であることから、段階に応じて適切な交通安全教育が行われている点は参考となる。

継続的な議論の重要性

- 今回の訪問先であるバイエルン州では、ドイツではそれほど一般的でない音響機付信号機の設置を検討している。バイエルン州の担当者は、我が国において音響機付信号機が一般的に普及していることに感銘を受けたとの話題があった。このように、我が国では一般的な対策であっても、諸外国では一般的でない対策、またその逆も考えられ、課題を共有する諸外国と国際間で交通安全対策の議論を続けることは、有意義な対策の実現につながると考えられる。