

第2項 計画本体の評価

(1) 事故件数、死者数等

交通安全基本計画は、交通安全対策基本法第 22 条を根拠として作成された交通の安全に関する総合的かつ長期的な施策の大綱である。

そのポイントは 2 点あり、一つは総合性である。すなわち、交通の安全は、内閣府、国家公安委員会、警察庁、金融庁、総務省、消防庁、法務省、文部科学省、厚生労働省、農林水産省、水産庁、経済産業省、国土交通省、気象庁、海上保安庁、防衛省といった多岐にわたる関係省庁に関連するため、あらゆる交通安全施策を総合的に推進し、その総合性を確保する必要があるということである。

いま一つは継続性である。すなわち、交通事故の発生状況の長期的な予測に基づいて、交通事故の発生をできる限り少なくするための交通安全施策を推進し、その継続性を確保する必要があるということである。ちなみに、法律上、計画期間の定めはないが、第 1 次から第 9 次まではいずれも 5 箇年をその期間としている。

ところで、交通安全施策の効果は長期間にわたって発現するため、その効果を検証する際には短期的視点ではなく長期的視点に立つことが何より重要であるが、その理由は、交通安全施策の集合体である交通安全基本計画についてもそのまま妥当するものである。

したがって、第 1 次から第 9 次までの個々の交通安全基本計画について、それぞれの計画における目標を達成できたか否かという分析をするよりも、昭和 45 年の 1 万 6,765 人という交通事故死者数が、9 次にわたる交通安全基本計画に基づく諸対策の推進によって、平成 25 年の死者数が 4,373 人となって、ほぼ 4 分の 1 となったという分析が重要なのではないかと思われる。

また、第 7 次までの従来計画期間下では、「死者数」は低減する一方で、「事故件数」は必ずしも低減していなかった。第 8 次計画において「事故件数」と「死者数」の双方が低減する状況になったが、第 9 次計画においても引き続き「事故件数」「死者数」とも低減していることは注目に値する。

このような意味から、第 9 次交通安全基本計画についても、9 次にわた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 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と言えるのではないかと考える。

参考：第 9 次交通安全基本計画の目標

- ① 平成 27 年までに 24 時間死者数を 3,000 人(※)以下とし、世界一安全な道路交通を実現する。(※この 3,000 人に平成 22 年中の 24 時間死者数と 30 日以内死者数の比率を乗ずるとおおむね 3,500 人)
- ② 平成 27 年までに死傷者数を 70 万人以下にする。