

2. 第9次計画の「構成」

近年、交通事故死者数及び死傷者数とも減少傾向にあり、平成21年中の交通事故死者数は4,914人、死傷者数は915,029人となり、現行第8次計画に定められた目標（死者数5,500人以下、死傷者数100万人以下）を2年前倒して達成したが、これは、計画に基づく諸対策を総合的に推進してきたことによるものと考えられる。このため、次期第9次計画の基本的な枠組の検討に当たっても、現在効果を上げていると見られる現行計画の方向性を継続することが適当ではないかと考えられ、その上で、近年の交通事故の状況や社会経済情勢の変化等を踏まえた検討を行う必要があると考える。

その意味では、次期第9次計画の構成を検討するに際し、諸外国の交通安全基本計画の事例や、他政策分野における基本計画の事例の構成等を参考にしつつ、現行第8次計画の構成と同様に、基本計画の体系を明確にするとともに、国民にとって理解しやすくするために、『基本理念』（長期的な方向性）、『目標』（期限を明確にした数値目標）、『戦略』（具体的な交通安全施策。4つの視点と8つの柱）の3つの流れで構成することが考えられる。その上で、それぞれの構成要素や具体的内容について、以下のような観点から検討していくことが考えられる。

■論点■ 『基本理念』にさらに盛り込むべき考え方はないか

現行計画：人命尊重の理念に基づき、究極的には交通事故のない社会を目指す。

：死者数の一層の減少に取り組むだけでなく、事故そのものの減少についても積極的に取り組む。

■論点■ 総理大臣談話・特命担当大臣談話を踏まえ、計画期間の具体的な『目標』をどう設定するか

総理大臣談話：今後10年間を目途に、交通事故死者数の半減（24時間死者で2,500人を目指す）

特命担当大臣談話：上記に加え、発生件数や負傷者数についても一層減少

現行計画：死者数 平成22年までに5,500人以下

死傷者数 平成22年までに100万人以下

■論点■ 『戦略』における対策の構成・考え方はどのようにあるべきか。新たな政府目標の達成に向けて重点的に取り組む事項はあるか。

現行計画：基本法の条文に対応した8つの柱と、推進に当たっての4つの視点——少子高齢社会への対応、歩行者の安全確保、国民自らの意識改革、ITの活用——という考え方で構成されている。

我が国の特徴：諸外国の交通事故死者数と比べ、「高齢者」「歩行中」「自転車乗用中」の交通事故死者数の割合が高い。

図表 II- 26 第 8 次交通安全基本計画の構成（道路交通の安全）【再掲】

【基本理念】

1. 道路交通事故のない社会を目指して

- 人命尊重の理念に基づき、究極的には、交通事故のない社会を目指す。
- 今後は、死者数の一層の減少に取り組むことはもちろんのこと、事故そのものの減少についても積極的に取り組む必要がある。

【目 標】

2. 道路交通の安全についての目標

- ① 世界一安全な道路交通の実現を目指し、24 時間死者数を 5,500 人以下にする。（30 日以内死者数等を同様に減少させる）
- ② 死傷者数を 100 万人以下にする。

【戦 略】

3. 道路交通の安全についての対策

<4 つの視点> …今後の道路交通安全対策を考える視点

- ① 少子高齢社会への対応
- ② 歩行者の安全確保
- ③ 国民自らの意識改革
- ④ IT の活用

<8 つの柱> …講じようとする施策

- ① 道路交通環境の整備
- ② 交通安全思想の普及徹底
- ③ 安全運転の確保
- ④ 車両の安全性の確保
- ⑤ 道路交通秩序の維持
- ⑥ 救助・救急活動の充実
- ⑦ 損害賠償の適正化を始めとした被害者支援の推進
- ⑧ 研究開発及び調査研究の充実

資料) 第 8 次交通安全基本計画

3. 第9次計画の「目標」

(1) 死者数、死傷者数、事故件数の数値目標

第8次計画における「交通安全基本計画における目標」では、次のように数値目標が定められている。

| | | |
|---------------|----------|-----------|
| 【数値目標】 | 交通事故死者数 | 5,500 人以下 |
| | 交通事故死傷者数 | 100 万人以下 |

“死者数”に関する数値目標は第1次計画から設定されてきたが、それ以外の数値目標については第7次計画までは設定されてこなかった。現行の第8次計画において、専門委員会等における議論を踏まえ、「死者数減少を始めとする交通安全対策を実施するにあたり、事故そのものの減少や死傷者数の減少にも一層積極的に取り組み、平成22年までに100万人以下とすることを目指す」とされ、初めて死者数以外の数値目標として“死傷者数”に関する数値目標が設定された経緯がある。

現在、①平成22年1月の総理大臣談話を元に、“死者数”の目標値については「平成30年末までに2,500人以下」とする政府目標が設定されていること、②平成22年1月の特命担当大臣談話において、“発生件数”や“負傷者数”についても一層減少させる、との決意が示されていることを勘案して、数値目標の設定の是非を検討する必要がある。

(2) 社会資本整備重点計画等、政府の計画・プログラムにおける数値目標

第8次計画では、8つの柱のうち「道路環境の整備」について、前・社会資本整備重点計画（平成15～19年度）において定められた数値目標を引用し、例えば次のような数値目標を参考として記載されている。

| | | |
|---------------|-------------------------|-------|
| 【数値目標】 | エリア ² 内の死傷事故 | 約2割抑止 |
| | エリア内の歩行者・自転車事故 | 約3割抑止 |

現在、社会資本整備重点計画（平成20～24年度）をはじめとする、政府（関係省庁を含む）の他の計画・プログラム等において、交通事故死者数または交通事故死傷者数に関する数値目標が定められている場合があることから、これらの数値目標を参考として記載することの是非を検討する必要がある。

² ここでのエリアとは、「あんしん歩行エリア」のことを指す。

図表 II- 27 社会資本整備重点計画（平成 21 年 3 月 31 日閣議決定）における数値目標

＜第 5 章抜粋：交通安全施設等整備事業＞

| 施策の方向性 | 施策 | 指標 |
|--------------------------------|----------------------|--|
| 少子・高齢社会の進展に対応した安全・安心な道路交通環境の実現 | 交通安全の向上 | <ul style="list-style-type: none"> ・ 道路交通における死傷事故率 【約 109 件/億台キロ（H19 年） 約 1 割削減（約 100 件/億台キロ）（H24 年）】 |
| | 歩行者・自転車対策及び生活道路対策の推進 | <ul style="list-style-type: none"> ○ あんしん歩行エリア内の歩行者・自転車死傷事故抑止率 【H24 年までに対策実施地区における歩行者・自転車死傷事故件数について約 2 割抑止】 (注) あんしん歩行エリア：歩行者・自転車死傷事故発生割合が高く、面的な事故抑止対策を実施すべき地区であり、市区町村が主体的に対策を実施する地区について、警察庁と国土交通省が指定するもの。 ・ 主要な生活関連経路における信号機等のバリアフリー化率 【約 83%（H19） 100%（H24）】 ・ 特定道路におけるバリアフリー化率 【51%（H19 年度） 約 75%（H24 年度）】 |
| | 幹線道路対策の推進 | <ul style="list-style-type: none"> ○ 事故危険箇所の死傷事故抑止率 【H24 年までに対策実施箇所における死傷事故件数について約 3 割抑止】 (注) 事故危険箇所：事故の発生割合の高い区間のうち、特に重点的に対策を実施すべき箇所として警察庁と国土交通省が指定するもの。 ○ 信号機の高度化等による死傷事故の抑止 【H24 まで約 4 万件/年を抑止】 |

図表 II- 28 警察庁交通局「交通安全対策推進プログラム」（平成 18 年 4 月）

II 取組みに当たっての指針

近年の交通事故の発生状況は、I のとおりであるため、今後 5 年間これらの課題を解決するための施策を重点的に行っていくこととする。

特に、歩行中・自転車乗用中死者数については、全死者数に占める割合が平成 17 年には約 45%と諸外国と比較して著しく高い割合を占めているほか、交通事故死者数が全体で減少する中、他の状態別死者数と比較して減少率が小さい分野であるため、22 年には全死者数に占める割合が更に高くなることが予想される。

また、高齢運転者による死亡事故については、近年、他の年齢層による死亡事故が減少する中、増加傾向にあるが、このうち、65 歳から 69 歳までの高齢運転者による死亡事故件数が減少しているのに対して、70 歳以上の高齢運転者による死亡事故件数は増加している。今後、70 歳以上の高齢運転免許保有者は年々増加が見込まれることから、現状のまま推移すれば、70 歳以上の高齢運転者による交通死亡事故の増加が懸念される。さらに、70 歳以上の高齢者については、近年、免許保有者 10 万人あたりの死亡事故件数が唯一減少していない年齢層である。

このため、これらの分野については、交通事故死者数を 5,500 人以下にするとの政府目標を達成する上で、近年の減少傾向を定着させること（高齢運転者については、微増傾向に抑えること）だけでは足りず、特に重点を置いて、更なる抑止に取り組んでいく必要があることから、警察における目標として、

● 歩行中・自転車乗用中死者数を平成 22 年までに約 2 割以上減少させる

● 70 歳以上高齢運転者による交通死亡事故を平成 22 年までに約 1 割以上抑止する

ことを掲げ、各種施策に取り組んでいくこととする。

(3) 高齢者、歩行者、自転車利用者を対象にしたサブ数値目標

交通事故死者数については、前述のとおり、年齢層別では 65 歳以上の高齢者が最も多く、状態別では歩行者が最も多くなっており、いずれもほかに比べて減少率が低い。また、自転車乗車中については、人口あたりの死傷率は増加している。さらに、欧米諸国との比較でみると、我が国では「高齢者」「歩行者」「自転車利用者」の占める割合が圧倒的に高いことが特徴として挙げられる。

「平成 30 年を目途に、交通事故死者数を半減し、2,500 人以下とする」という今後の交通安全対策の目標を達成するためには、「高齢者」「歩行者」「自転車利用者」の交通事故死者を減少させることに重点を置く必要があると考えられる。そのためには、前述(1)の交通事故死者数の目標だけでなく、サブ目標を設定することの是非を検討する必要がある。

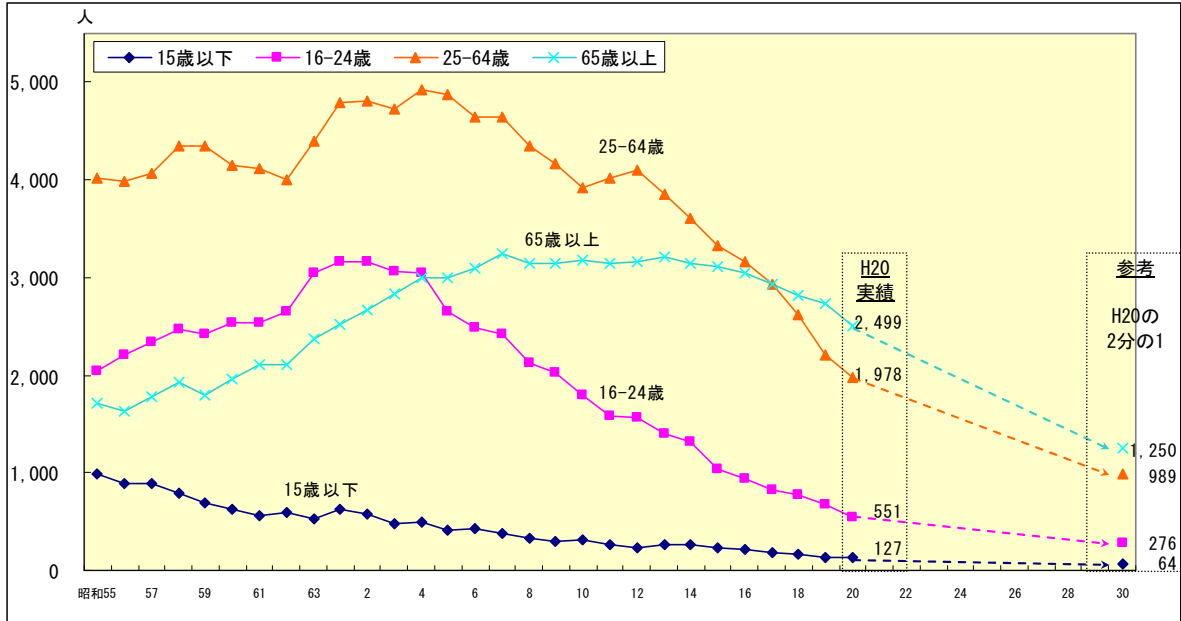
欧米諸国では、前述のとおり、例えばイギリスやカナダのように、特に重点的に対処すべきターゲットグループとして位置づけ、全体目標とは別のサブ目標を設定しているところがある。

ただし、これらのターゲットグループのサブ目標を設定する際、対象別の死者数等について推計モデルを用いて科学的根拠を有する形での目標値設定は困難である。

しかしながら、例えば、①今後の交通安全対策の目標である交通事故死者数の半減を前提として、2008（平成 20）年時点での年齢層別・状態別交通事故死者数（実数）を、2018（平成 30）年時点でそれぞれ半減した場合、過去からの推移（の延長線）で見れば 図表II- 29、図表II- 30 のとおりとなる。また、①に基づき 2008 年時点での高齢者、歩行中、自転車乗用中の交通事故死者数（人口 10 万人あたり）を、それぞれ半減した死者数を示すと 図表II- 31 のとおりとなる。必ずしも、我が国と欧米諸国とは交通事情が異なることから同列に比較することはできないものの、欧米諸国レベルに近づくこととなる。

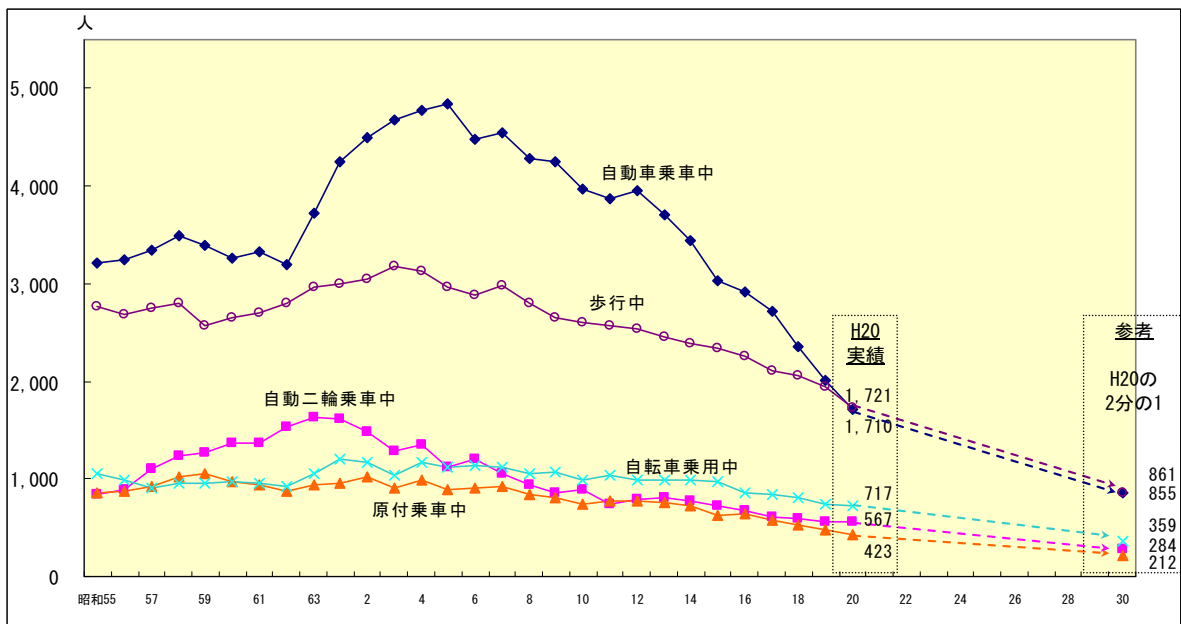
なお、これらのターゲットグループのサブ目標を設定する際には、全体目標との整合を図りつつ、それぞれのサブ目標達成に向けた具体的施策を明確に想定した上で検討・設定することが必要となろう。

図表 II- 29 年齢層別交通事故死者数の推移



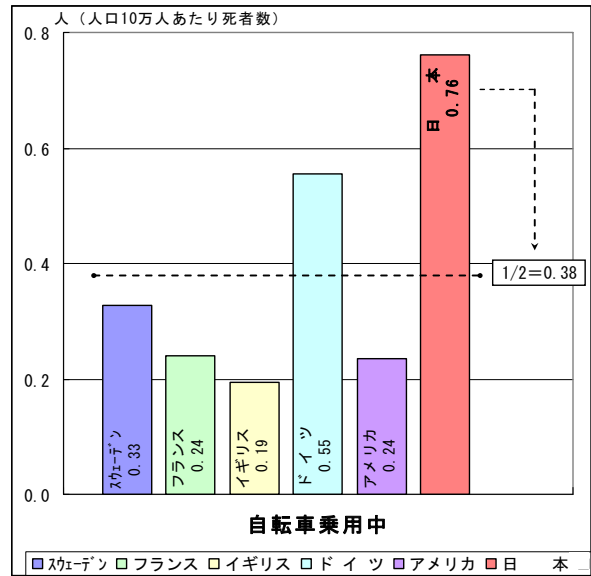
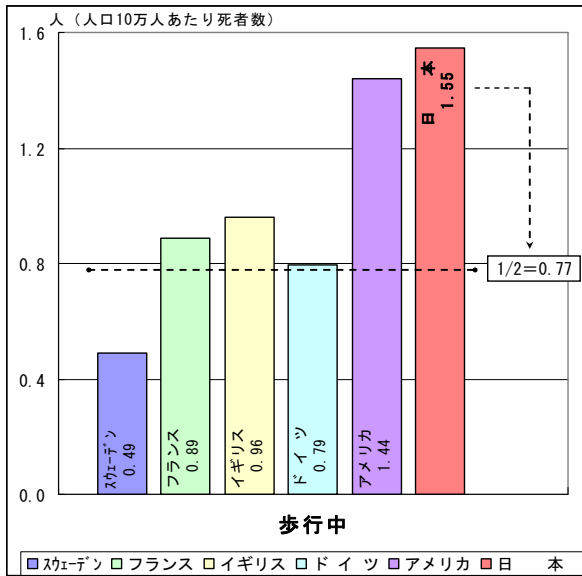
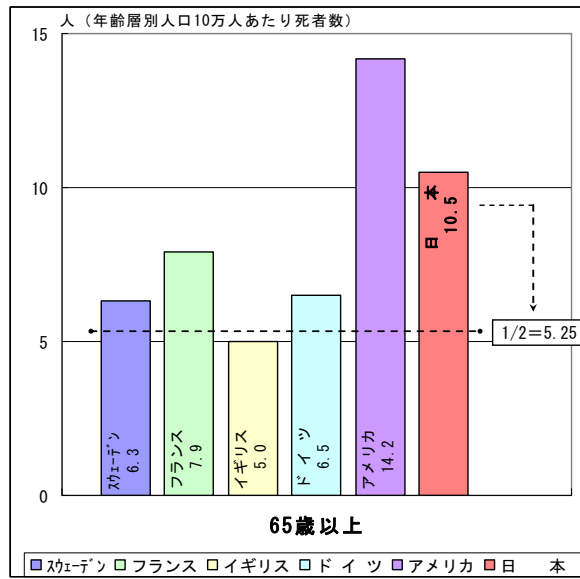
資料) 交通事故統計より作成。

図表 II- 30 状態別交通事故死者数の推移



資料) 交通事故統計より作成。

図表 II- 31 主な欧米諸国の人口 10 万人あたり交通事故死者数（2008 年）



資料) IRTAD 資料より作成

4. 第9次計画の「戦略」

(1) 今後の交通安全対策の方向・視点

交通安全基本計画において、具体的に講ずる施策、すなわち「戦略」については、
a) 交通安全対策基本法第4章第1節に規定されている条文に基づき「講じようとする施策」が挙げられている。この「講じようとする施策」は、いわば縦割りの施策と言える。

また、この他に、第8次計画においては、a) の縦割りの対策について、横断的な視点を設定する必要があるとの観点から、b) 各計画策定時点における交通事故の趨勢を加味した上で、新たに重点的に取り組むべき分野等を整理した「今後の方向・視点」が盛り込まれた。

第9次計画においては、第8次計画を踏まえ、特に、計画策定時点におけるその折々の優先的な政策課題を反映することとなる「今後の方向・視点」をどのように設定するかを検討する必要がある。

第7次計画においては、第1節2「交通安全対策の今後の方向」において、10の重点施策・新規施策の記述を行っていたが、その後の第2節に掲げられた「講じようとする施策」との重複感がみられた。

| 第1節2「交通安全対策の今後の方向」 (重点施策・新規施策) | 第2節「講じようとする施策」 |
|---|---|
| ① 高齢者の交通安全対策の推進 ② シートベルト及びチャイルドシート着用の徹底 ③ 安全かつ円滑な道路交通環境の整備 ④ 交通安全教育の推進 ⑤ 車両の安全性の確保 ⑥ 効果的な指導取締りの実施 ⑦ 救助・救急体制の整備 ⑧ 被害者対策の充実 ⑨ 交通事故調査・分析の充実 ⑩ 市民参加型の交通安全活動の推進 | 1 道路交通環境の整備 2 交通安全思想の普及徹底 3 安全運転の確保 4 車両の安全性の確保 5 道路交通秩序の維持 6 救助・救急体制等の整備 7 損害賠償の適正化と被害者対策の推進 8 科学技術の振興等 |

このため、第8次計画においては、それら10の重点施策及び新規施策を削除し、第3節「道路交通の安全についての対策」の「I 今後の道路交通安全対策を考える視点」に変更した。この「I 今後の道路交通安全対策を考える視点」においては、8つの「講じようとする施策」に横断的なものとして、①少子高齢社会への対応、②歩行者の安全確保、③国民自らの意識改革、④ITの活用が挙げられていた。

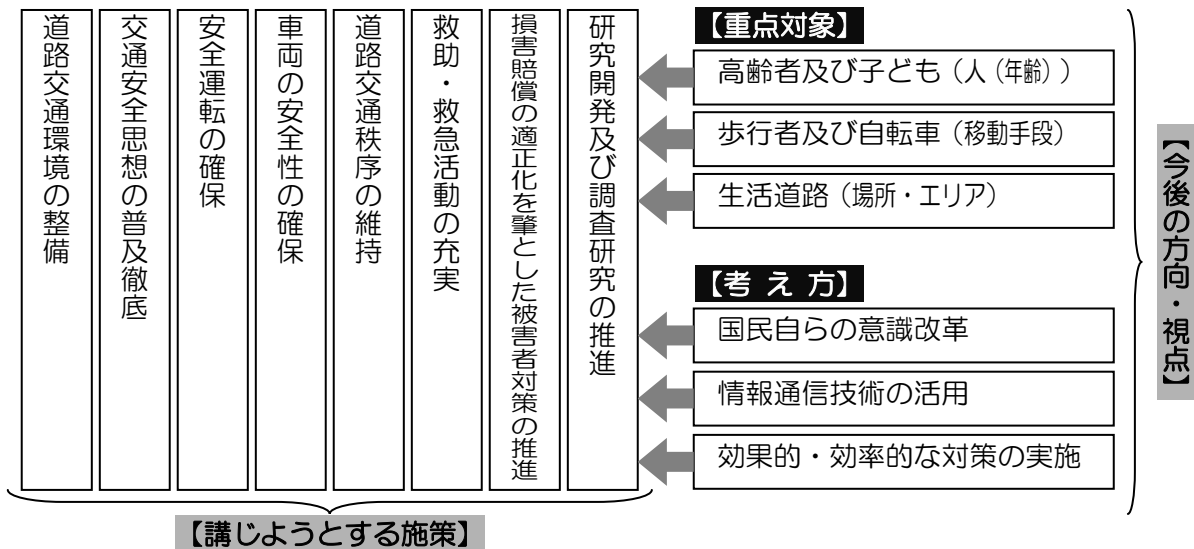
しかしながら、これら4つの視点の中に、交通安全対策の目標等の達成に向けた重点対象(①②)と、目標を達成するための手段である交通安全対策を講ずるに当たっての考え方(③④)とが混在するため、分かりにくいとの意見があった。

| 第3節 I 「今後の交通安全対策を考える視点」 | 第3節 II 「講じようとする施策」 |
|---|--|
| ① 少子高齢社会への対応 ② 歩行者の安全確保 ③ 国民自らの意識改革 ④ IT の活用 | 1 道路交通環境の整備 2 交通安全思想の普及徹底 3 安全運転の確保 4 車両の安全性の確保 5 道路交通秩序の維持 6 救助・救急活動の充実 7 損害賠償の適正化を始めとした被害者支援の推進 8 研究開発及び調査研究の充実 |

こうした経緯を踏まえ、第9次計画においては「今後の方向・視点」を整理する方法として下記が想定される。

■案1 ■ 「今後の方向・視点」において、目標等の達成に向けた『重点対象』と、交通安全対策を講ずるに当たっての『考え方』とを区別・明確化する。

- ・重点対象については、例えば、①人（年齢）に着目した“高齢者及び子ども”、②移動手段に着目した“歩行者及び自転車”、③場所・エリアに着目した“生活道路”等を想定³
- ・考え方については、例えば“国民自らの意識改革”“ITの活用”“効果的・効率的な対策の実施”等を想定



交通安全対策基本法第4章第1節に規定。柱は概ね不変。

³ これら——人、移動手段、場所・エリア——は、相互に排他的な関係にあるのではなく、むしろそれぞれが重複する形で存在するが、いずれも具体的に施策を講じる上で「重点」を置くべき「（施策）対象」として提示している。

■案2■ 第8次計画の「今後の方向・視点」に新たな視点を適宜追加修正する。

- ・第8次計画の視点は“ 少子高齢社会への対応” “ 歩行者の安全確保” “ 国民自らの意識改革” “ ITの活用” である。これに、何らかの新しい視点を加える。

■案3■ 「今後の方向・視点」を削除し、重点施策・新規施策を示す。

- ・第7次計画と同様の構成となる。なお、第8次計画の8つの柱（講じようとする施策）においてそれぞれ示していた重点施策・新規施策は削除する。

(2) 今後の交通安全対策の重点対象

最近及び今後の経済社会情勢や交通情勢等を踏まえると、今後の対策を実施していくに当たっては、特に、次のような視点を重視して対策の推進を図っていくことが想定される。

○「高齢者及び子ども」の安全確保

- ・高齢者については、主として歩行者及び自転車等を交通手段として利用する場合と、自動車を運転する場合のそれぞれの対策が必要ではないか。
- ・前者の場合については、歩道や生活道路の対策が必要ではないか。また、年齢等にかかわらず多様な人々が利用しやすいよう都市や生活環境を設計するとの考え方にに基づき、バリアフリー化された道路交通環境を形成する必要があるのではないか。さらに、高齢者の事故が居住地の近くで発生することが多いことから、地域における生活に密着した交通安全活動の充実が重要ではないか。
- ・後者の場合については、高齢運転者が事故を起こさないようにするための対策の強化が必要ではないか。
- ・子どもの安全を確保する観点から、通学路等において歩道等の歩行空間の整備を積極的に推進する必要があるのではないか。
- ・また、高齢者や子どもに対しては、地域の交通情勢に応じた交通安全教育等の対策を講ずる必要があるのではないか。

○歩行者及び自転車の安全確保

- ・歩行者の安全を確保することが必要不可欠であり、特に、高齢者や子どもにとって身近な道路の安全性を高めることが必要ではないか。
- ・人優先の考えの下、通学路、生活道路、市街地の幹線道路において歩道の整備等による歩行空間の確保を積極的に進める等、歩行者の安全確保を図る対策を推進する必要があるのではないか。
- ・また、自転車については、自動車と衝突した場合には被害を受ける反面、歩行者と衝突した場合には、加害者となるため、それぞれの対策が必要ではないか。

- ・自転車の安全利用を促進するためには、生活道路や市街地の幹線道路において、自動車や歩行者と自転車利用者の共存を図ることができるよう自転車の走行空間の確保を積極的に進める等の対策を講ずることが必要ではないか。
- ・特に、都市部において、自転車の走行空間の確保を進めるに当たっては、自転車交通の在り方を含め、まちづくり等の観点にも配慮する必要があるのではないか。
- ・都市部の駅前や繁華街の歩道上等放置自転車が問題となっている場合には、自転車駐車場の整備等放置自転車対策を進める必要があるのではないか。
- ・さらに、自転車利用者については、自転車の交通ルールに関する理解が不十分なことも背景として、ルールやマナーに違反する行動が多いため、交通安全教育等の充実が必要ではないか。

○生活道路における安全確保

- ・生活道路の安全対策については、高齢者及び子ども、歩行者並びに自転車利用者が生活道路において交通事故に遭っている場合が多いにもかかわらず、そうした視点からの総合的な対策が十分になされてこなかったと考えられる。そこで、自動車の速度抑制を図るための道路交通環境の整備、生活道路における交通指導取締りの強化、生活道路における安全な走行方法の普及、幹線道路を通行すべき自動車が生活道路へ流入することを防止するための幹線道路の交通安全対策及び交通流の円滑化等、生活道路における交通の安全を確保するための総合的な対策を推進する必要があるのではないか。
- ・なお、生活道路については、現在明確な位置づけがなされていないことから、具体的に対策を講じ、対策前後での効果測定・評価を行うためには、生活道路の位置づけを明確にするとともに、事故統計等のデータを整備していく必要があるのではないか。

(3) 交通安全対策を講ずるに当たっての考え方

前述(2)に掲げる視点等に関して対策を講ずるに当たっては、特に、次のような考え方を重視して対策の推進を図っていくことが想定される。

○国民自らの意識改革

- ・ 交通行政に携わる者、交通機関にかかわる者を含め、交通社会に参加するすべての国民が、交通事故の危険性を十分認識した上で、交通事故のない社会を目指し、交通事故を起こさない、交通事故に遭わないという意識を再確認すべきではないか。
- ・ そのため、車両の運転者等については、飲酒運転の根絶を始め道路交通に危険を及ぼす違反をしないという意識、また歩行者や自転車利用者については、ルール、マナーを遵守するという意識等、交通参加者である国民が、通行手段や道路交通環境等に応じて安全に行動することができるような意識を醸成することが必要ではないか。
- ・ 多くの国民が自ら安全で安心な交通社会を構築していこうとする前向きな意識を持つようになることが重要ではないか。
- ・ 住民が身近な地域や団体において、地域の課題を認識し自ら具体的な目標や方針を設定したり、交通安全に関する各種活動に直接かかわったりしていく等の地域住民の主体的参加が重要であり、安全で安心な交通社会の形成に積極的に関与していくような仕組みづくりを工夫する必要があるのではないか。

○情報通信技術の活用

- ・ 情報社会が急速に進展する中で、安全で安心な交通社会を構築していくためには、情報を活用することが重要であり、特に情報通信技術については、交通安全に大きく貢献することを期待されるのではないか。
- ・ なかでも、高度道路交通システム（ITS）の取組を推進する必要があるのではないか。
- ・ その際、ITS については、技術を前提とした上で、運転者が技術を過信しないことが重要でないか。
- ・ インターネットを始めとした情報通信技術の活用等により、指導者の育成を行う等学校や家庭、地域における交通安全教育を一層活性化していくことが必要ではないか。

○効果的・効率的な対策の実施

- ・ 現在、国及び地方公共団体では、厳しい財政事情にあることから、交通安全対策については、こうした財政事情を踏まえつつ、交通安全を確保することができるよう取組を進める必要があるのではないか。
- ・ そのため、地域の交通実態に応じて、少ない予算で最大限の効果を挙げるこ

できるような対策に集中して取り組むとともに、ライフサイクルコストを見通した交通安全施設等の整備を図る等効率的な予算執行に配慮する必要があるのではないか。

(4) その他

上記の重点対象や対策を講ずるに当たっての考え方の他にも、例えば次の事項については、視点に関する記述の中で記載可能なものについては記載すること等について、引き続き検討することが必要である。

- ・まちづくり
- ・公共交通機関を含めたモーダルミックス
- ・駐車時の安全対策
- ・物流
- ・既存ストックの有効活用 / 等