

第4章 今後の道路交通安全対策に盛り込む施策の方向性

第1節 アンケート結果から

1. 「基本理念」「目標」について ～交通事故のない社会、世界一安全な道路交通

- 交通事故についての考え方を問うた設問（問 18）によれば、交通事故死者、同負傷者、交通事故それぞれについて、“なくすことが困難だが、大幅に減少させるべきである”と回答した者が全体の8割前後を占めている。さらに“なくすことは可能であり、ゼロとすべきである”と回答した者も1割前後存在し、特に交通事故死者について見れば、全体の15.8%がゼロとすべきと回答していることに注目すべきである。
- 日本の人口あたりの交通事故死者数のイメージ（国際比較）について問うた設問（問 15）によれば、多かった回答は“日本は多い方である”もしくは“日本はおよそ中間で、多い方でも少ない方でもない”と回答した者が全体の6割を超え、“日本は少ない方である”との回答した者は2割程度に留まっている。
- 平成20年の実績を元に、交通事故死者数（5,155人。14.1人/日）・交通事故死傷者数（約95万人。約2,600人/日）のイメージを問うた設問（問 20・21）によれば、
 - －死者数については、“少ない”もしくは“このくらい”と思う者が全体の7割弱を占める一方、
 - －死傷者数については“多い”と思う者が7割超を占めている。

2. 「戦略」について ～今後の道路交通安全対策を考える視点

- 交通事故情勢をどう捉えているかを問うた設問（問 13・14）によれば、“好ましい方向に向かっている”と回答した者が全体の2割弱、逆に“悪化する方向に向かっている”と回答した者が3割をそれぞれ占めた。前回調査（H16）では“悪化する”が半数近くを占め、“好ましい”は1割にも満たなかったことを考えると、交通事故情勢は好転しているとの意識が醸成されているものと考えられる。他方、“交通事故による死者・重傷者”について最近減ったと回答する者が多い一方で、“悪質・危険・迷惑な交通事故の方向性”について最近増えたと回答した者が6割を超えている。
- 今後の交通安全対策について重要だと思うキーワードを問うた設問（問 29）において特に多くあげられていたものとしては、“高齢者対策”“飲酒運転の根絶”“子ども対策”“自転車対策”“違法駐車・放置自転車対策”の順である。

第 2 節 政策評価から

第 8 次交通安全基本計画は、交通事故死者数・同死傷者数の数値目標を 2 年前倒しで達成するとともに、交通事故死者数のピーク時から 3 分の 1 にまで低減できたという意味で、効果的なものであったと言える。さらに、第 8 次計画期間において、それまで上昇・横ばい傾向にあった交通事故件数が一転して減少傾向に入ったことは注目に値する。

今回実施した政策評価では、施策群の概念を導入して、第 8 次計画における 4 つの視点、8 つの柱及び計画期間内に発出された 3 つの中央交通安全対策会議交通対策本部決定それぞれについての評価を実施しているが、それぞれの施策群単位における評価指標値の推移も概ね良好である。とはいえ、以下のような、さらに取り組むべき分野が積み残されていることも指摘されており、今後、これらの分野に対して対処していくことが必要であると考える。

施策群	さらに取り組むべき分野
少子高齢化への対応	(高齢者) 人口 10 万人あたりの交通事故死者数については減少しているものの、高齢者の死者数そのものについては、他の年齢層に比して減少傾向が少ない。 (子ども) 自転車乗用中の事故数については横ばい傾向を示している
歩行者の安全確保	死者数については高齢者が多く、負傷者数については 15 歳以下も多い。
自転車の安全利用の促進	自転車乗用中の交通事故死者数については高齢者で全体の 7 割弱を、同じく負傷者は子どもと高齢者とで 4 割を占める。人口 10 万人あたりで見ると、自転車乗用中に高齢者が交通事故に巻き込まれ死に至るケースは堅調に減少傾向にあるものの、負傷するケースはほぼ横ばいで推移している状況にある。 自転車乗用中の交通事故死者数及び交通事故負傷者数について、横ばいで推移している。

第 3 節 関係団体の提出意見から

1. 「基本理念」「目標」について

- 交通事故死者をゼロにするという政策目標を立てるべきという意見が複数寄せられるとともに、特に交通弱者である“高齢者”や“歩行者”に関してはサブ目標を設定すべきとの意見があった。

2. 「戦略」について

- 重点的に取り組むべき事項として“歩行者・高齢者等の安全対策”“自転車の安全利用”等に複数の意見が寄せられた。

第 4 節 まとめ

第 8 次計画、さらには過去の累次計画に基づき展開されてきた交通安全関連施策により、現行計画下での数値目標（交通事故死者数・同死傷者数）は目標年次を前倒しで達成することができた。その意味では、基本的には今後も第 8 次計画に基づく施策を踏まえつつ、継続的に施策を展開していくことが考えられる。

とはいえ、第 8 次計画の基本理念に掲げている「道路交通事故のない社会」の実現、同じく目標に掲げている「世界一安全な道路交通」の実現は、国民総意の願いでありながらも、その実現に向けてはいまだ道半ばであると言わざるを得ない。さらに、新たな政府目標である「平成 30 年を目途に、交通事故死者数を半減させ、これを 2,500 人以下とする」ことは、本調査の一環として実施した長期予測結果を見ても、必ずしもこのまま容易に達成できる目標ではない。

その意味では、新たな第 9 次計画においては、これまでの計画をさらに前進させ、より一層戦略的な施策の展開が必要とされよう。上記第 1 節から第 3 節で言及したように、今後は「高齢者」「歩行者」「自転車」という重点対象、「生活道路」という重点エリアに着目していく必要があると考える。さらに、施策を講じるに当たっては、第 8 次計画と同様に「国民自らの意識改革」「情報通信技術の活用」を重視しつつ、昨今の厳しい財政事情を踏まえた「効果的・効率的な対策の実施」にも配慮していく必要があると考える。各府省庁においては、これらの方向性を踏まえつつ、第 9 次計画下における具体的施策を検討していくことが望ましい。