

第11次交通安全基本計画の概要 ～道路交通の安全～

これは、(一財)日本交通安全教育普及協会発行「交通安全教育」2021年9月号に掲載された記事の概要を紹介するものである。筆者は内閣府 政策統括官(政策調整担当)付 交通安全企画第一担当 参事官補佐 宮脇 健一氏である。図は同記事から引用した。

昭和45(1970)年6月に交通安全対策基本法が制定され、これに基づき、昭和46年以降、10次、50年にわたる交通安全基本計画を作成し、国、地方公共団体、関係民間団体等が一体となって交通安全対策を強力に実施してきた。その結果、昭和45年に16,765人が道路交通事故で死亡し「交通戦争」と呼ばれた時期と比較すると、令和2年の死者数は2,839人と約6分の1にまで減少し、統計を取り始めた昭和23(1948)年以降最少となるとともに、初めて3,000人を下回った。

しかしながら、第10次計画で定めた「令和2年までに24時間死者数を2,000人以下とし、世界一安全な道路交通を実現する」という目標を達成することはできなかった。道路交通事故件数は依然として高い状態で推移しており、事故そのものを減少させることが求められている。また、高齢化の進展への適切な対処とともに、子育てを応援する社会の実現が強く要請される中、時代のニーズに応える交通安全の取り組みが今、一層求められている。

第11次計画(令和3年～7年)では、これまで実施してきた各種施策の深化はもちろん、交通安全の確保に資する先端技術を積極的に取り入れた新たな時代における対策に取り組み、これにより究極的には交通事故のない社会の実現への大きな飛躍と世界をリードする交通安全社会を目指すこととしている。

第1 計画の策定経緯

第11次計画検討の前に令和元年、第10次計画の評価を実施した。この結果、令和元年は、年齢層別では高齢者(65歳以上)が死者数の55.4%を占めること、状態別では歩行中の死者数が36.6%と最も多く、次いで自動車乗車中が33.7%となっており、両者を合わせると全体の70.3%を占めていること等から、死者数等の減少に向けて効果の大きい対策を更に進めるとともに新たな対策を行っていく必要があるとされた。そして令和3年3月29日、中央交通安全対策会議で第11次計画が決定された。

第2 計画の構成

第11次計画は、陸上、海上及び航空のすべての交通分野において共通の基本理念を最初に記述した上で、①道路交通、②鉄道交通、③踏切道における交通、④海上交通、⑤航空交通の分野ごとに、それぞれ「基本的な考え方」「目標」「対策(視点及び講じようとする施策)」を記述している。

第3 計画の基本理念

■ 交通事故のない社会を目指して

我が国は、長期の人口減少過程に入っており、世界で最も高い高齢化率となっている。このような時代変化を乗り越え、真に豊かで活力のある社会を構築していくためには、その前提として、国民すべての願いである安全で安心して暮らすことができ、移動することができる社会を実現することができる社会を実現することが極めて重要である。究極的には交通事故のない社会を目指すことを再認識すべきである。

■ 人優先の交通安全思想

高齢者、障害者、子供等の交通弱者の安全を一層確保する「人優先」の交通安全思想を基本とし、あらゆる施策を推進していく。

■ 高齢化が進展しても安全に移動できる社会の構築

すべての交通の分野で、高齢化の進展に伴い生じ得る、様々な交通安全の課題に向き合い、解決していくことが不可欠となる。

世界に先駆けて高齢化が進展する我が国において、今後、高齢化が進展するアジア諸国を始め世界の国々のモデルとなり得るような、高齢になっても安全に移動することができ、安心して移動を楽しみ、豊かな人生を送ることができる社会、さらに、年齢や障害の有無等に関わりなく安全に安心して暮らせる「共生社会」を陸海空にわたる交通の関係者の連携によって、構築することを目指す。

1 交通社会を構成する三要素

交通社会を構成する「人間」「交通機関」「交通環境」の三つの要素について施策を策定し、国民の理解と協力のもと、強力に推進する。

2 これからの5年間(計画期間)において特に注視すべき事項

(1) 人手不足への対応

交通に関わる多岐にわたる分野・職種において人手不足の影響がみられ、自動化・省力化等の進展もみられる中で、安全が損なわれることのないよう、人材の質を確保し、安全教育を徹底する等の取り組みが必要である。

(2) 先進技術導入への対応

先進技術の導入に当たっては、ヒューマンエラー防止を図り、また、人手不足の解決にも寄与することが期待されるが、安全性の確保を前提として、社会的受容性の醸成を進めることが重要である。

(3) 高まる安全への要請と交通安全

感染症を始め、自然災害の影響、治安など、様々な安全への要請が高まる中にあっても、確実に交通安全を図り、そのために、安全に関わる関係省庁はもとより、多様な専門分野間で一層柔軟に必要な連携をしていくことが重要である。

(4) 新型コロナウイルス感染症の影響の注視

新型コロナウイルス感染症の直接・間接の影響は、陸海空の交通に及び、様々な課題や制約が生じているほか、国民のライフスタイルや交通行動への影響も認められる。これに伴う交通事故発生状況や事故防止対策への影響を、本計画の期間を通じて注視するとともに、必要な対策に臨機に着手する。

3 横断的に重要な事項

(1) 先端技術の積極的活用

交通安全の確保に資する先端技術や情報の普及活用を促進するとともに、新たな技術の研究開発にも積極的に取り組む必要がある。加えて、ICTを積極的に活用し、交通安全により寄与するように、高齢者を始めとする人々の行動の変容を促していくことも重要である。

(2) 救助・救急活動及び被害者支援の充実

交通事故が発生した場合に負傷者の救命を図り、また、被害を最小限に抑えるため迅速な救助・救急活動の充実、負傷者の治療の充実等を図ることが重要である。

(3) 参加・協働型の交通安全活動の推進

国及び地方公共団体の行う交通の安全に関する施策に計画段階から国民が参加できる仕組みづくり、

国民が主体的に行う交通安全総点検、地域におけるその特性に応じた取り組み等により、参加・協働型の交通安全活動を推進する。

(4) 経営トップ主導による自主的な安全管理体制の充実・強化

公共交通機関等の一層の安全を確保するため、保安監査の充実・強化を図るとともに、事業者が社内一丸となった安全管理体制を構築・改善し、国がその実施状況を確認する運輸安全マネジメント評価を充実・強化する。

(5) EBPM の推進

交通安全に関わる施策における EBPM (Evidence-Based Policy Making エビデンスに基づく政策立案) の取り組みを強化するため、その基盤となるデータの整備・改善に努め、多角的にデータを収集し、各施策の効果を検証した上で、より効果的な施策を目指す。

(6) 知見の共有

交通事故の減少に向けて、我が国の知見と各国の知見を共有し、互いに生かしていく視点も重要であり、国際的な連携や協力を推進する。

第4 道路交通安全の安全

1 基本的な考え方

(1) 道路交通事故のない社会を目指して

高齢化の進展への適切な対処とともに、子育てを応援する社会の実現が強く要請される中、時代のニーズに応える交通安全の取り組みが今、一層求められている。今後も道路交通事故による死者数及び命に関わり優先度が高い重傷者数をゼロに近づけることを目指し、究極的に道路交通事故のない社会の実現に向けて、政府を挙げて更に積極的な取り組みが必要である。

(2) 歩行者の安全確保

人優先の交通安全思想のもと、歩道の整備等により歩行者の安全確保を図ることが重要である。

(3) 地域の実情を踏まえた施策の推進

交通安全に関しては、都道府県、市区町村等それぞれの地域の実情を踏まえた上でその地域に最も効果的な施策の組み合わせを、地域が主体となって行うべきである。

さらに、地域の安全性を総合的に高めていくためには、交通安全対策を防犯や防災と併せて一体的に推進していくことが有効かつ重要である。

(4) 役割分担と連携強化

行政のほか、学校、家庭、職場、団体、企業等それぞれが責任を持ちつつ役割分担しながらその連携を強化し、また、住民が、交通安全に関する各種活動に対して、その計画、実行、評価の各場面において様々な形で積極的に参加し、協働していくことが有効である。

(5) 交通事故被害者等の参加・協働

交通事故被害等は、交通事故の悲惨さを我が身をもって経験し、理解していることから、交通事故被害者等の参加や協働は重要である。

2 道路交通安全についての目標

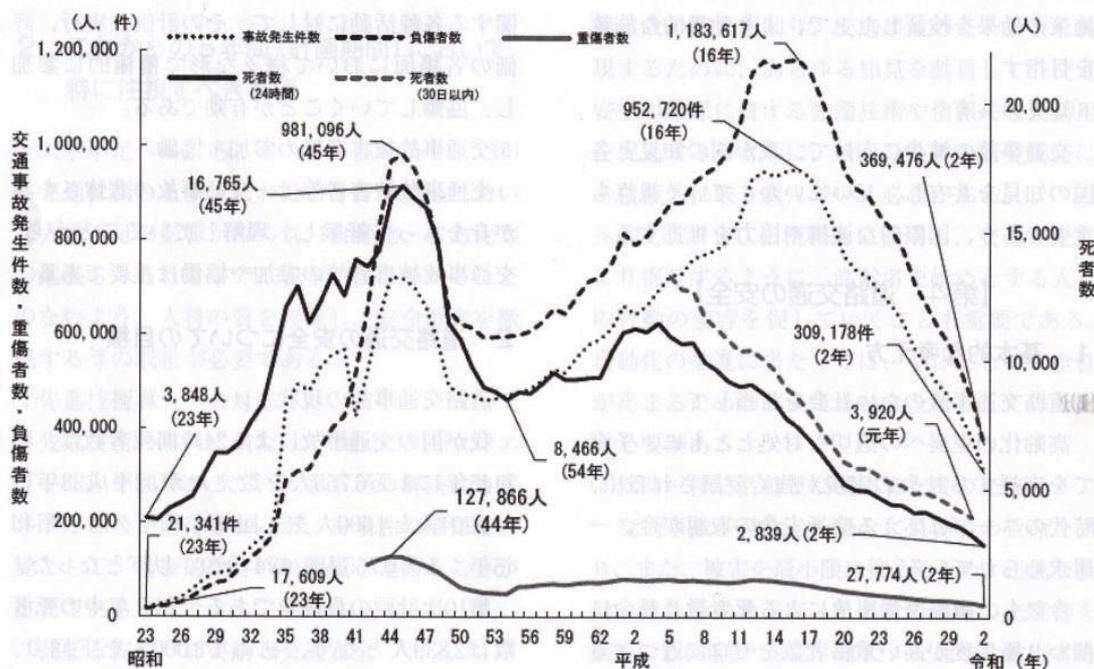
(1) 道路交通事故の現状

我が国の交通事故による**死者数**(24時間死者数)は、昭和45(1970)年に16,765人を数えたが、平成28(2016)年には3,904人と4,000人を下回り、ピーク時の昭和45年の4分の1以下となった。

第10次計画の最終年、令和2年の死者数は2,839人と初めて3,000人を下回り、ピーク時の約6分の1となったが、残念ながら「2,500人以下」という目標は達成できなかった。

なお、近年、**死傷者数と交通事故件数**については平成16(2004)年をピークに減少が続いており、令

和元(2019)年の死傷者数は464,990人、令和2年は372,315人となって、10次計画の目標を2年連続で達成している(図1参照)。



注1 警察庁資料による。
 2 「死者数(24時間)」とは、交通事故によって、発生から24時間以内に死亡した者をいう。
 3 「死者数(30日以内)」とは、交通事故によって、発生から30日以内(交通事故発生日を初日とする。)に死亡した者をいう。
 4 昭和41年以降の交通事故発生件数は、物損事故を含まない。
 5 死者数(24時間)、負傷者数、重傷者数及び交通事故発生件数は、昭和46年以前は、沖縄県を含まない。

図1 道路交通事故における交通事故発生件数、死者数及び負傷者数

(2) 第11次計画における目標

道路交通事故のない社会を達成することが究極の目標だが、一朝一夕にこれを達成することは困難であることから、まずは死者数及び命に関わり優先度が高い重傷者数をゼロに近づけることを目指し、本計画期間である令和7(2025)年までには、以下のとおり設定する。

① 世界一安全な道路の実現を目指し、年間の24時間死者数を2,000人以下とする。

2,000人に平成28(2016)年～令和元(2019)年の24時間死者数と30日以内死者数の比率の平均1.20を乗ざると、2,400人となる。年間の30日以内死者数が2,400人となると、人口10万人当たりの30日以内死者数は1.96人となる。国際道路交通事故データベース(IRTAD)がデータを公表している34カ国中の人口10万人当たりの30日以内死者数を見ると、我が国は2018年では3.29人と8番目に少ないが、この目標を達成した場合は、他の各国の交通事故情勢が現状と大きく変化がなければ、最も少ない国となる(次頁図2参照)。

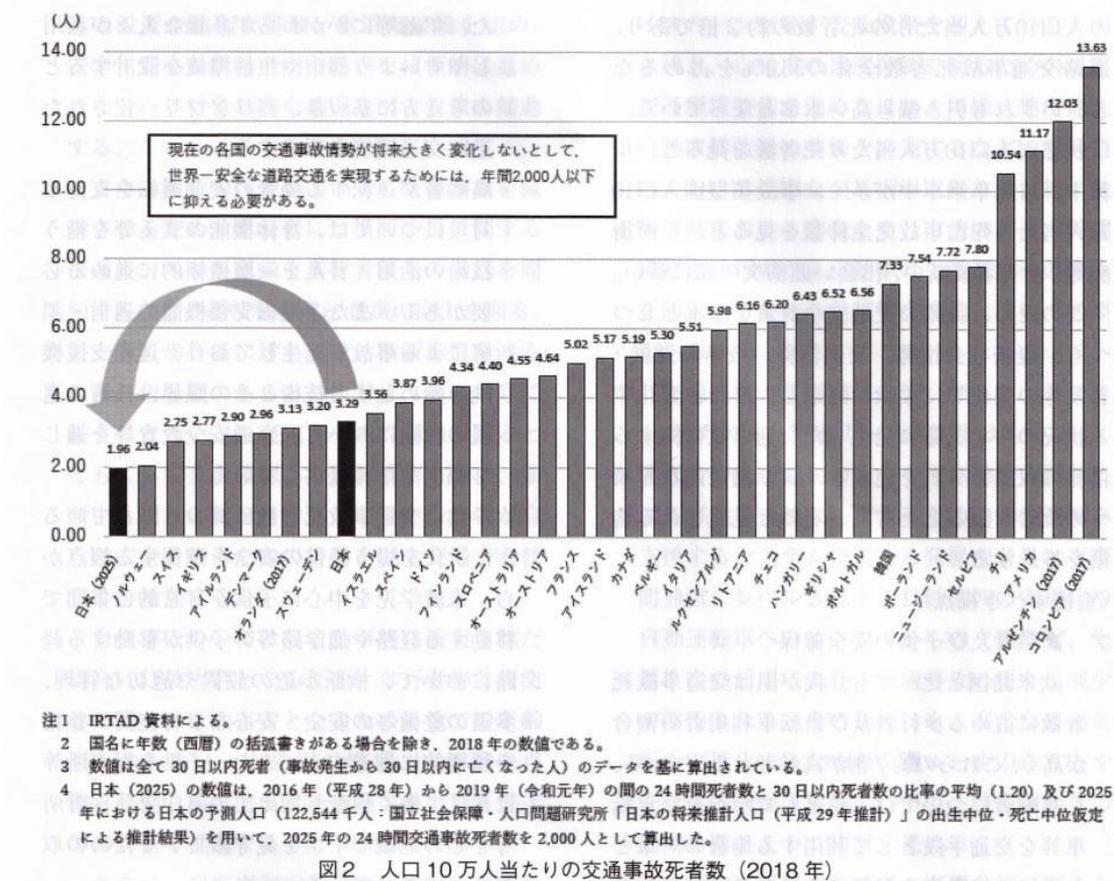
② 年間の重傷者数を22,000人以下にする。

本計画における最優先の目標は死者数の減少だが、重傷者が発生する事故防止への取り組みが死者数の減少につながることから、本計画においては、命に関わり優先度が高い重傷者に関する目標値を設定するものである。また、先端技術や救急医療の発展等により交通事故の被害が軽減し、従来であれば死亡事故に至るような場合であっても重傷に留まる事故も少なくない。このため、日常生活に影響の残るような重傷事故を減らすことにも、更に着目していくため目標値とするものである。

なお、諸外国と比べて歩行中及び自転車乗用中の死者数の構成率が高いことから、交通事故死者数を減少させるに当たっては、道路交通事故死者数全体の減少割合以上の割合で歩行中及び自転車乗用中の死者数を減少させるよう取り組むものとする。

3 道路交通の安全についての対策

(1) 今後の道路交通安全対策を考える視点



高齢者の人口10万人当たりの死者数は、年々減少傾向である一方で、令和2(2020)年は、全年齢層の人口10万人当たりの死者数の約2倍であり、道路交通事故死者数全体の56.2%を占めるなど、いずれも引き続き高い水準となっている。状態別人口10万人当たりの死者数を見ると、歩行中、自動車乗車中が多く、事故類型別人口10万人当たりの死亡事故発生件数を見ると、正面衝突等、歩行者横断中、出会い頭衝突の順に多い。重視すべき視点は次のとおり。

ア 高齢者及び子供の安全確保

欧米諸国と比べても、我が国は交通事故死者数に占める歩行者及び自転車利用者の割合が高く、これらの約7割が高齢者となっており、高齢者に対する対策を講ずる。子供の交通事故死者数は減少傾向にあるが、地域で子供を見守っていく。

イ 歩行者及び自転車の安全確保と遵法意識の向上

歩行中の死者数は確実に減少してきている一方で状態別の中で最も多く、横断歩道で自転車が一時停止しない等、歩行者の安全確保が必要不可欠であり、特に、高齢者や子供にとって身近な道路の安全性を高める必要がある。

ウ 生活道路における安全確保

ゾーン30の設定の進展に加え、物理的デバイスのハンパ(ゴム製減速帯)などの普及を進める。

エ 先端技術の活用推進

サポカー・サポカーSの普及、レベル3以上の自動運転の実用化等を推進する。

オ 交通実態等を踏まえたきめ細かな対策の推進

道路交通事故について、分析システムの活用やETC2.0から得られたビッグデータ等のマイクロ分析を

行い、様々なリスク行動を分析して対策を具体化する。

カ 地域が一体となった交通安全対策の推進

都道府県、市区町村などそれぞれの地域における行政、関係機関、住民等の協働により、地域に根ざした交通安全の課題解決に取り組む。

(2) 講じようとする施策

ア 道路交通環境の整備

- ・生活道路等における人優先の安全・安心な歩行空間の整備
- ・高速道路の更なる活用促進による生活道路との機能分化
- ・幹線道路における交通安全対策の推進
- ・高齢者等の移動手段の確保・充実
- ・自転車利用環境の総合的整備
- ・ITS(高度道路交通システム)の活用
- ・災害に備えた道路交通環境の整備
- ・交通安全に寄与する道路交通環境の整備

イ 交通安全思想の普及徹底

- ・段階的かつ体系的な交通安全教育の推進
- ・交通安全に関する普及啓発活動の推進
- ・交通の安全に関する民間団体等の主体的活動の推進

ウ 安全運転の確保

- ・運転者教育等の充実
- ・事業用自動車の安全プラン等に基づく安全対策の推進

エ 車両の安全性の確保

- ・車両の安全性に関する基準等の改善の推進
- ・自動運転車の安全対策・活用の推進
- ・自動車アセスメント情報の提供等
- ・自転車の安全性の確保

オ 道路交通秩序の維持

- ・交通指導取締りの強化等
- ・交通事故事件等に係る適正かつ緻密な捜査の一層の推進

カ 救助・救急活動の充実

- ・救助・救急体制の整備
- ・救急医療体制の整備

キ 被害者支援の充実と推進

- ・自動車損害賠償保障制度の充実等
- ・損害賠償の請求についての援助等
- ・交通事故被害者等支援の充実強化

ク 研究開発及び調査研究の充実

- ・安全な自動運転を実用化するための制度の在り方に関する調査研究
- ・道路交通事故原因の総合的な調査研究の充実強化

以上