

安全・安心な社会に向けた交通安全対策について

～ 交通事故死傷者の減少に必要な取組～

内閣委員会調査室 いしばし 石橋 なおき 尚樹

はじめに

平成 18 年 8 月、福岡市において、家族 5 人が乗る乗用車が、飲酒した地方公務員の運転する乗用車に追突され、橋から海中に転落し、被害車両に同乗していた幼児 3 人が死亡する痛ましい事件が発生した。この事件以後も公務員等の飲酒運転による交通事故は後を絶たず、自治体の中には、飲酒運転に係る懲戒処分基準の強化に動くところも出てきており、飲酒運転に対する国民的関心が高まっている。

他方、世界に例をみない速度で我が国の高齢化は進行しており、総務省がまとめた 65 歳以上人口（平成 18 年 9 月 15 日現在）の推計値は 2,640 万人と総人口の 20.7 %、5 人に 1 人強に達し、高齢社会に対応した交通安全施策の実施が中長期的課題となっている。

また、渋滞を避ける「抜け道」として住宅街に車が入り込むなど、幹線道路の整備が十分でなく道路の機能分化がなされていない道路状況等を要因として、全交通事故死者数に占める歩行中と自転車乗用中の死者の割合は、諸外国と比較して高くなっている。

そこで本稿では、交通事故の現状、政府等の取組を踏まえ、飲酒運転対策、高齢運転者対策及び歩行者・自転車利用者対策を中心としつつ、安全・安心な社会の実現に資する交通安全対策の在り方につき若干の考察を行うこととしたい。

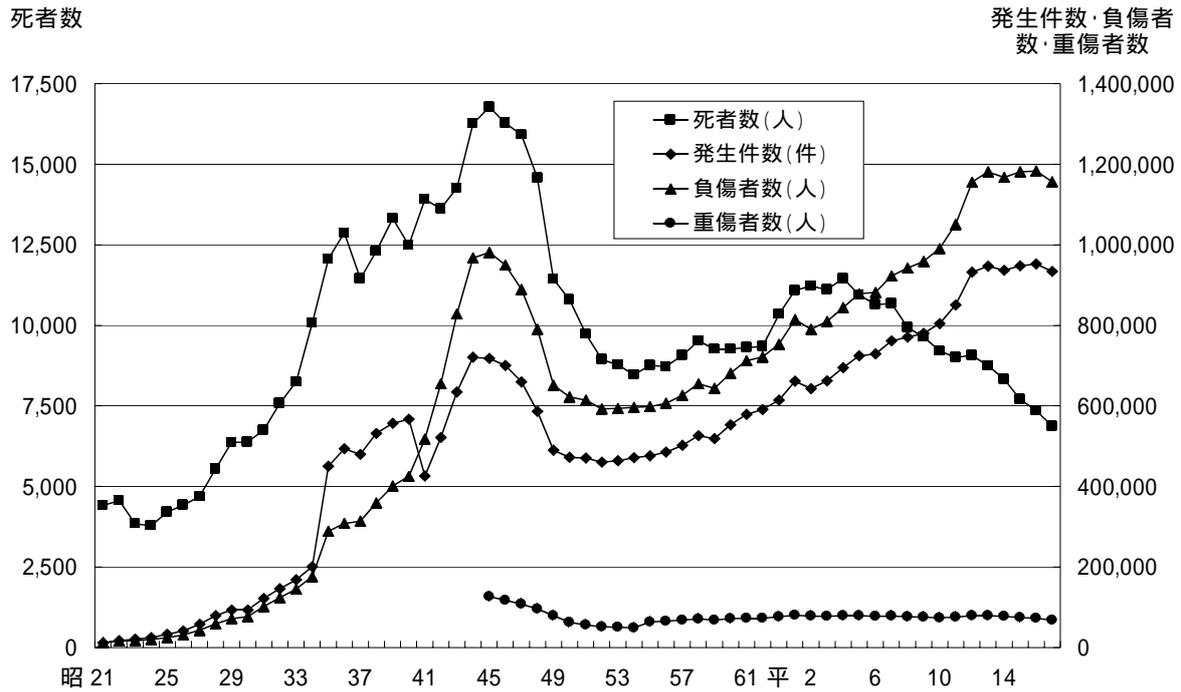
1. 交通事故の現状

平成 17 年中の交通事故による死者数は 6,871 人で、5 年連続の減少となり、昭和 31 年以来約 50 年ぶりに 7 千人を下回った。近年の死者減少の要因としては、「シートベルト着用率の向上」、「事故直前の車両速度の低下」等が挙げられる¹。また、交通事故発生件数及び負傷者数も 3 年ぶりに減少となったが、発生件数は 6 年連続で 90 万件を超え（933,828 件）、負傷者数も 7 年連続で 100 万人を超える（1,156,633 人）など依然として憂慮すべき現状にある。発生件数及び負傷者数の増加は、自動車保有台数、運転免許保有者数、自動車走行キロ等の増加にみられる交通量の増大が背景にある²。

65 歳以上の高齢者をみると、死者数は 2,924 人（42.6 %）と年齢層別で最も多く、負傷者数も増加が顕著である（平成 7 年 77,073 人 129,266 人）。自動車乗車中の死者では 704 人と過去 10 年で 100 人以上増加し、負傷者数でみても 61,374 人と過去 10 年間で約 2.4 倍となっている。

歩行中の死傷者数をみると、死者数が 2,104 人（30.6 %）と自動車乗車中の次に多く、負傷者は 80,714 人である。自転車乗用中の事故では、死者数が 846 人となっており、負傷者は 184,686 人と過去 10 年で約 1.3 倍となっている。

図1 交通事故発生件数及び死者数等の推移



注1 昭和34年までは、軽微な被害事故(8日未満の負傷、2万円以下の物的損害)は含まない。

2 昭和40年までの件数は、物損事故を含む。

3 昭和46年までは、沖縄県を含まない。

(出所) 警察庁資料

2. 政府及び警察の取組

昭和30年代から40年代にかけて、車社会化の急速な進展による交通事故が急増し、交通安全の確保が社会問題となった(いわゆる第一次交通戦争)。昭和45年には交通安全対策基本法が施行され、同法に基づき設置された中央交通安全対策会議³は、昭和46年3月の第1次交通安全基本計画⁴から平成18年3月14日に作成された第8次交通安全基本計画(平成18~22年度)まで、それぞれ達成すべき目標を掲げ、交通安全施策を推進してきた。

平成15年1月には、内閣総理大臣(中央交通安全対策会議会長)の談話などで、「10年間で交通事故死者数を更に半減し、世界一安全な道路交通の実現を目指す」ことが表明され、第8次交通安全基本計画の道路交通における目標として、「平成22年までに交通事故死者数5,500人以下」、「平成22年までに交通事故死傷者数100万人以下」が設定された。また「今後の道路交通安全対策を考える視点」として少子高齢社会への対応や歩行者の安全確保が挙げられている。

警察庁では、この8次計画における目標を達成するために、今後5年間で重点的に取り組んでいくべき施策を取りまとめた「交通安全対策推進プログラム~第8次交通安全基本計画を踏まえて~」を策定し、平成18年4月6日に公表した。同プログラムにおいても、道路交通事故の現状として、飲酒運転の死亡事故に占める割合の高さや高齢者の交通事故

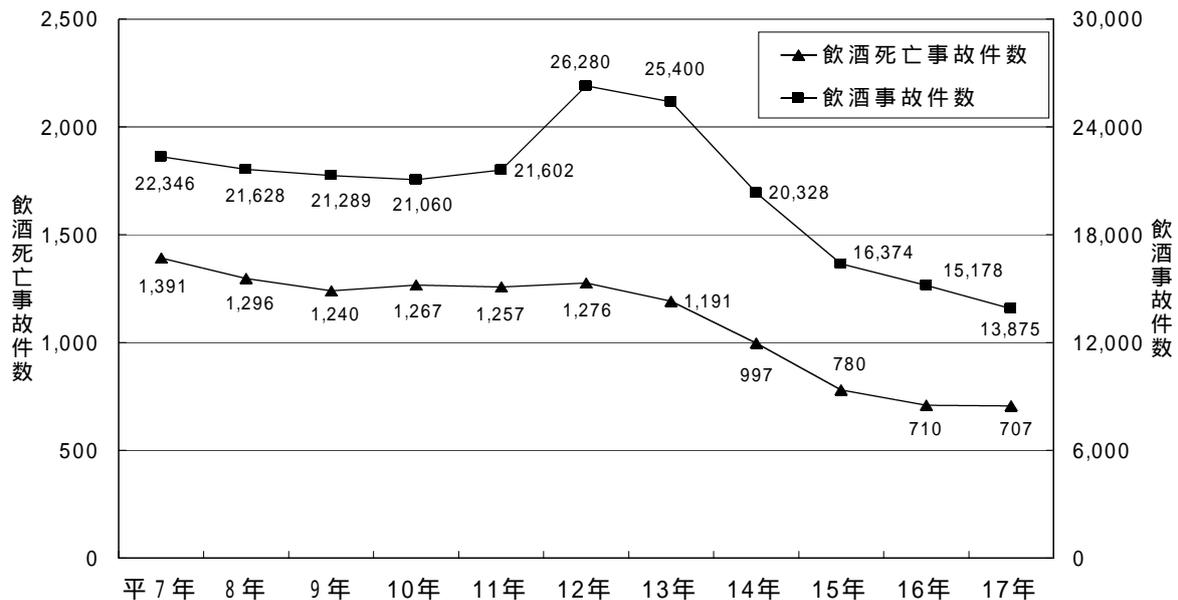
問題の深刻化、全交通事故死者数に占める歩行中と自転車乗用中の死者の割合が高いこと等が指摘されており、取組の重点目標として、「歩行中・自転車乗用中死者数を平成 22 年までに約 2 割以上減少させる」、「70 歳以上高齢運転者による交通死亡事故を平成 22 年までに約 1 割以上抑止する」⁵ ことが設定されるなど、歩行者・自転車利用者対策、高齢運転者対策、悪質・危険運転者対策等につき重点的取組を行うこととされている。

3. 各対策における課題

(1) 飲酒運転対策

平成 11 年 11 月に、東名高速で飲酒運転のトラックが乗用車に追突し幼児 2 人が亡くなる事故が発生したこと等を契機として、平成 13 年 12 月に危険運転致死傷罪の新設等を含む「刑法の一部を改正する法律」(平成 13 年法律第 138 号)が施行され、平成 14 年 6 月には、飲酒運転の厳罰化等悪質・危険運転者対策を柱の一つとした「道路交通法の一部を改正する法律」(平成 13 年法律第 51 号)も施行された。飲酒運転の死亡事故件数は、この刑法及び道交法改正を契機として、以後減少傾向にあり、平成 17 年では 707 件となっている。飲酒運転による交通事故件数についても減少し、平成 17 年では 13,875 件と、10 年間で約 4 割減となった。

図 2 原付以上運転者(第 1 当事者)の飲酒運転による交通事故件数の推移



注 飲酒事故件数には、飲酒死亡事故件数を含む。

(出所) 警察庁資料

しかし、平成 18 年 1 月～8 月の交通事故統計によると、原付以上運転者(第 1 当事者)の飲酒死亡事故件数は 474 件で前年同期に比べ 9 件増加しており、最近では改正法施行による効果が減少している可能性がある。また、危険運転致死傷罪の最高 20 年以下の懲役に対し、酒気帯び運転禁止違反、救護義務違反(ひき逃げ)、業務上過失致死傷罪の併合罪が最高 7 年 6 月の懲役と刑が軽いことが、ひき逃げ増加につながっているとの指摘も

ある。

「交通安全対策推進プログラム」では、「悪質・危険な運転行為による事故に対する危険運転致死傷罪の的確な適用」が挙げられているが、警察庁から平成 13 年 12 月に出された「刑法の一部改正（危険運転致死傷罪）に関する解釈運用上の留意事項について」の通達では、客観的証拠による裏付け捜査の徹底等、厳格な法律の運用が求められており、平成 17 年は 279 件しか適用・送致されていない。拡大解釈による安易な運用変更には留意しつつも、飲酒運転の現状に即した新たな解釈基準の設定に向け検討が必要と思われる。

ひき逃げについても、警察庁が取りまとめた「治安再生に向けた 7 つの重点」（平成 18 年 8 月）で「救護義務違反の厳罰化の検討」が挙げられているが、危険運転致死傷罪を逃れるため、事故後に被害者を救助せず、重ね飲みをして証拠を隠滅する等の悪質な事案が指摘されており⁶、危険運転致死傷罪との量刑バランスを考慮した適切な対応が求められる。

警察庁は平成 18 年 8 月末、「飲酒運転抑止対策の強化について」の通達を出し、各都道府県警察による飲酒運転一斉取締り等を実施し、飲酒運転取締強化週間において 4,383 件を検挙、149 人を逮捕した。罰則強化のみならず、飲酒運転事故の未然防止に向けたこれらの取組も重要となる。諸外国（米国、カナダ、スウェーデン等）においては、酒気検知器付き自動車の実用化に向けた取組が続いており、我が国でも各自動車メーカー等による研究が進められているところである⁷。飲酒運転未然防止のため、皮膚からアルコール濃度を測定する等の先進技術を効果的に利活用していくことも今後の課題と位置付けられよう。

（２）高齢運転者対策

公共交通網が十分とは言えない地域も多く、自動車は、高齢者にとって日常生活に不可欠な移動手段となっている。高齢者人口の増加に比例する形で 65 歳以上高齢者の運転免許保有者数は増加しており、平成 15 年末には 24 歳以下の若者の保有者数を超え、平成 17 年末で約 977 万人に達した。前述のとおり、自動車乗車中の高齢運転者による負傷者数は過去 10 年間で約 2.4 倍（61,374 人）となり、原付以上運転者（第 1 当事者）の年齢層別死亡事故件数をみても、唯一、70 歳以上の高齢運転者が前年より大幅増加している。

「交通安全対策推進プログラム」では、高齢運転者対策の具体的施策として、視認性の向上に向けた信号灯器の LED 化等の施設整備に加え、高齢者の運転継続支援に向けた取組が挙げられている。高齢運転者の多くは、長年培った熟練した運転技能を有している反面、認知、記憶、判断といった心身能力は一般に低下する傾向にあるので、視認性向上に向けた信号、道路標識等の施設整備に加え、車間距離自動維持システム等の運転支援システムの導入推進を図っていく必要がある。また、心身能力が低下しても、走行速度を抑えたり、夜間の運転を避けることで、事故の危険性を抑えることは可能である。高齢者講習での身体機能検査の充実を図り、その検査結果を各自が的確に自覚するための取組など、高齢運転者に対応した安全運転教育の実施が課題となる。

なお、高齢者は、被害程度別の死傷者数において、死者（42.6 %）及び重傷者（26.5 %）に占める割合が軽傷者に占める割合（10.2 %）より高く、交通事故被害が深

刻になる傾向にあるので、衝突被害軽減ブレーキの導入推進等、被害軽減に向けた施策も合わせて必要である。

(3) 歩行者・自転車利用者対策

交通事故の死者及び重傷者に占める歩行者・自転車利用者の割合は、軽傷者に占めるその割合より高く（死者 42.9 %、重傷者 36.5 %、軽傷者 22.0 %）諸外国と比べても歩行者・自転車利用者の全交通事故死者数に占める割合は高くなっている⁸。自転車の保有台数が平成 17 年末で約 8,665 万台と増加傾向にある中で、「交通安全対策推進プログラム」では、「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」ことが掲げられ、具体的施策として「あんしん歩行エリア」の整備、生活道路事故抑止対策の推進、反射材の普及促進等が挙げられている。さらに歩行中や自転車乗用中の死者の過半が高齢者であることから、信号機のバリアフリー化等、交通安全教育の充実が挙げられている。

歩行者については、15 歳以下の死傷者数が、18,535 人と全体の約 2 割を占め、法令違反のあった者が約 7 割（12,073 人）と他の年代に比べ高い割合となっており、引き続き学校現場等での交通安全教育の推進が必要である。生活道路への通過交通の流入等も深刻な問題であり、通学路等の歩道整備等の推進が課題となる。平成 15 年 10 月策定の社会資本整備重点計画に定められた「あんしん歩行エリア」内の歩行者・自転車事故約 3 割抑止の達成はもちろん、その他の歩道も国土交通省を始め関係機関による整備推進が求められる。

自転車についても、自転車専用通行帯等の走行空間の確保が、最も確実な事故防止対策であり、増加する台数に対応した道路整備が必要である。自転車利用者については、交通法規の認識不足や交通ルールを無視した利用実態が指摘されており、法令違反のあった死傷者数は昨年より減少しているものの、約 12 万人に及ぶ。悪質な自転車運転の摘発等、対応強化に向けた取組も合わせて必要となろう。

おわりに

交通事故の現状は、死者数が減少しているものの、発生件数、負傷者数は依然高止まりしている。第 8 次交通安全基本計画にも掲げるように、交通事故死傷者数の減少が今後対応すべき大きな課題であり、負傷者数全体の 6 割以上（722,889 人）を占める自動車乗用中の事故防止対策等が引き続き必要となる。原付以上運転者の交通事故を法令違反別にみると、安全不確認が 269,948 件と最も多く、次いで脇見運転（147,087 件）動静不注視（96,025 件）の順となっており、安全運転義務違反による事故が多発している。周辺の交通状況に関する情報を提供する安全運転支援システムの推進等、IT の活用による車両事故防止対策の推進に加え、安全運転を心がけるよう国民の意識啓発を図ることが重要である。

平成 17 年 10 月、参議院本会議において、ひき逃げの疑いがあった事案を警察が交通事故と認定しなかったことの説明を求める「苦情請願」が、行政監視委員会の審査を経て全会一致で採択された⁹。国民の誰もが当事者となりかねない交通事故の事後処理等をめぐ

っては、警察への国民の期待は大きく、限られた警察予算・人員の中でのよりの確な交通事故対応・情報開示等の在り方にも今後留意する必要がある。

また、平成 17 年末において、運転免許保有者数が 7,879 万人、車両保有台数が 9,138 万台に達する我が国の交通情勢を考えると、個別の施策のみでは効果に限界がある。交通安全対策は警察による取締りだけでなく、道路交通環境の整備、交通安全教育等、未然の事故防止に向けた関係機関との緊密な連携による取組が必要であり、幅広い施策の実施に向け、民間ボランティア等の活用を含む官民一体の交通安全対策の一層の推進が求められる。そして何より、交通事故の防止に向け、国民一人一人が、危険を認識し安全な交通に努める意識を向上させることが緊要である。

【参考文献】

稲盛久人「第 8 次交通安全基本計画を踏まえた警察の新たな取組みについて」『警察学論集(第 59 巻第 8 号)』立花書房、平成 18 年 8 月

西田泰「高齢運転者の安全教育のあり方について」『警察学論集(第 57 巻第 6 号、同第 12 号)』立花書房、平成 16 年 6 月、12 月

-
- 1 『平成 17 年中の交通死亡事故の特徴及び道路交通法違反取締り状況について』警察庁交通局(平成 18 年 1 月 26 日)
 - 2 同上
 - 3 内閣総理大臣を会長とし、内閣官房長官、指定行政機関の長及び特命担当大臣のうちから内閣総理大臣が任命する者を委員として、交通安全基本計画の作成及びその実施の推進その他交通安全に関する総合的な施策で重要なものの企画に関する審議及びその実施の推進を行う。
 - 4 交通安全基本計画では、陸上、海上及び航空交通の安全に関する総合的かつ長期的な施策の大綱等が定められている。
 - 5 これまでの交通死亡事故の傾向が継続すると仮定した場合の平成 22 年の交通死亡事故件数の予測値から約 1 割以上減少させることを示す。
 - 6 『毎日新聞』(平 18.9.12)、『読売新聞』(平 18.9.18)
 - 7 『読売新聞(夕刊)』(平 18.9.21)
 - 8 歩行中、自転車乗用の全交通事故死者数(30 日以内死者数)に占める割合は、我が国が 44.7%(歩行中 30.8%、自転車乗用中 13.9%)、英国 24.6%(歩行中 20.6%、自転車乗用中 4.0%)、ドイツ 22.4%(歩行中 14.3%、自転車乗用中 8.1%)、イタリア 17.9%(歩行中 12.6%、自転車乗用中 5.3%)、フランス 13.7%(歩行中 10.5%、自転車乗用中 3.2%)、米国 12.6%(歩行中 10.9%、自転車乗用中 1.7%)となっている。(『交通安全対策推進プログラム』より抜粋)
 - 9 第 163 回国会参議院本会議録第 9 号 6 頁(平 17.10.26)
第 163 回国会参議院行政監視委員会会議録第 1 号 23-24 頁(平 17.10.24)