私の提言

池田克史 警察庁交通局交通企画課 交通安全企画官

交通事故死者数5500人以下、死傷者数100万人以下を達成
今後、更に死者数半減をめざす

平成20年中の交通事故発生状況は、死者数が8年連続の減少となる5155人、負傷者数が4年連続の減少で94万5504人となり、10年ぶりに100万人を下回った。この結果、第8次交通安全基本計画の目標である死者数5500人以下、死傷者数100万人以下を、2年前倒しで達成した。

状態別死者数は歩行中が最多に

「10年間での死者数半減は厳しい目標だと思っていました」と、池田さんは目標が示された平成15年当時を振り返る。この間の死者数の大幅な減少の要因として、自動車乗車中の死者数が平成10年の3972人から20年1710人と6割近くも減ったことを池田さんは挙げる。一方で、歩行中の死者数は10年2605人から20年1721人と900人近く減ったが、自動車乗車中をわずかに上回って昭和49年以来、34年ぶりに状態別死者数のトップになった（グラフ1参照）。

年齢層別にみると、平成5年まで最も多かった若者（16～24歳）の死者数は、10年の1790人（自動車乗車中1021人）から、20年には551人（同223人）と3分の1以下に減った。自動車乗車中でみると、ほぼ5分の1になった。また、平成元年3000人を超えていた若者の死者数は20年間で約6分の1に激減したことになる。65歳以上の高齢者死者数は2499人で、全体の48・5％を占める。10年の3174人から675人減っているが、他の年齢層に比べ減少率が小さく、全体に占める構成率は上昇を続けている。

基本計画の目標を2年前倒しで達成できた理由について警察庁は、シートベルト着用率の向上、事故直前の車両速度の低下、飲酒運転など悪質・危険性の高い事故の減少、歩行者の法令遵守の4つを挙げている（グラフ2～4参照）。池田さんは「信号機など交通安全施設の整備、交通指導・取締り、その他の街頭活動の実施、初心運転者期間制度の導入等運転者施策の推進、それと交通安全教育の充実強化などの諸対策が効果を上げたからだと考えています」と説明する。また、自動車のエアバッグやABS（アンチロック・ブレーキ・システム）などの普及、事故危険箇所対策の推進なども効果をあげているという。

ちなみに、シートベルト着用については、昨年6月に後部座席シートベルト着用が高速道路で義務化（一般道路は努力義務）。警察庁とJAFによる調査では、高速道路における着用率は19年の13・5％から、20年には62・5％に上昇している。

高齢運転者に対する支援策の具体化へ

今年1月、麻生首相は「今後10年間を目処に、交通事故死者数を更に半減させる」という目標を掲げた。今後ますます、高齢者、自転車への対策の充実が求められる。

池田さんは、「高齢者については、今後、団塊世代を中心に高齢運転者が増大する中で、高齢運転者の安全対策が喫緊の課題として、警察庁は昨年9月、「高齢運転者の支援に関する検討委員会」を設け、12月に高齢運転者等の交通安全を支援する施策をまとめた。主な施策は2つあり、1つ目は「高齢運転者のきめ細かな安全対策」で、具体的には

①高齢運転者の能力に応じた対応
②高齢者講習でのアドバイスの一層の充実
③免許証更新期間満了前以外の期間における運転チェックと日常的な支援

2つ目は「高齢運転者の安全運転の支援」で、

①高齢運転者へ配慮する一般ドライバーの意識の定着
②高齢者等の運転する自動車の専用駐車区間の指定
③高齢者等の運転する自動車への配慮・保護

である。

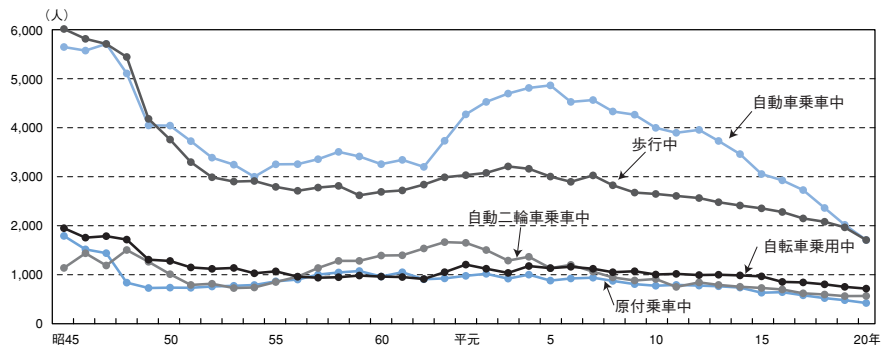
歩行者については、65歳以上が全死者数の69％を占めることから、歩行者対策は高齢者対策でもあるといえる。日本の死亡事故の特徴は欧米諸国に比べて歩行中が多いこと、高齢者の占める割合が2～3倍になっていることである。池田さんは、歩行者に対する教育機会が運転免許保有者に比べて少ないことが課題の1つという。「高齢者の場合、免許をもっていれば3年ごとに更新時講習を受けられるのですが、免許がなければそうした教育機会は限られています。死亡事故において歩行者側の違反率は平成10年には50％を超えていましたが、20年には39％に減り、それが死者数の減少に寄与していることから、高齢者をはじめとする歩行者への教育を推進し、法令遵守をさらに高めていくことが重要だと思います」。老人クラブなどを対象に地域にそうした教育の機会をつくる試みが、これまでもさまざまに行われている。普及拡大のためには、「地域でコーディネーターとなる人材を育てることが課題ではないか」と池田さんはいう。

自転車教育は社会教育の第一歩

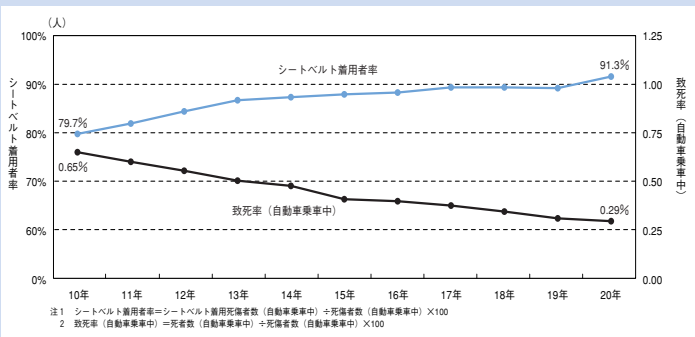
自転車対策では、昨年施行された改正道路交通法により自転車の歩道通行要件が明確化された。改めて自転車教育に焦点が当てられ、警察庁は、自転車教育を含めた小・中・高校における交通安全教育の効果的なあり方を検証する研究をスタートさせた。各自治体でも、子どもたちに自転車教育を受けてもらい、自転車免許証を発行するという取組みも広がりつつある。

「将来、更に安全な交通環境をつくっていくためには、今の子どもたちから体系的に教育をしていく必要があると思います。交通社会は自転車もクルマも対等な立場で参加し、一定のルールによって安全に機能しています。自転車教育は子どもたちが、そうした社会生活におけるルールやマナーの意義を学ぶ最初の機会になるからこそ重要なのです。親と子、高齢者と子どもといった組み合わせで自転車教育を行っているところもあるようですから、そうした方向も検討すべきでしょう」。池田さんは、子どもたちへの自転車教育も重要だと考えている。

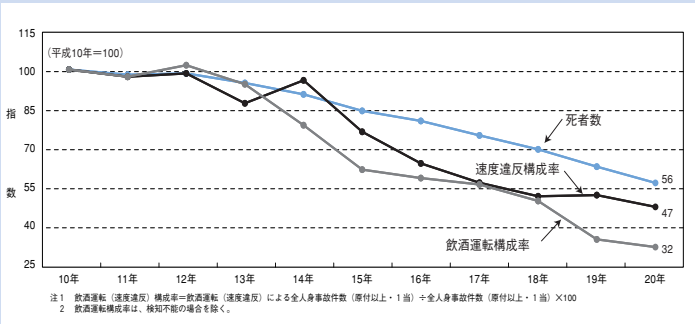
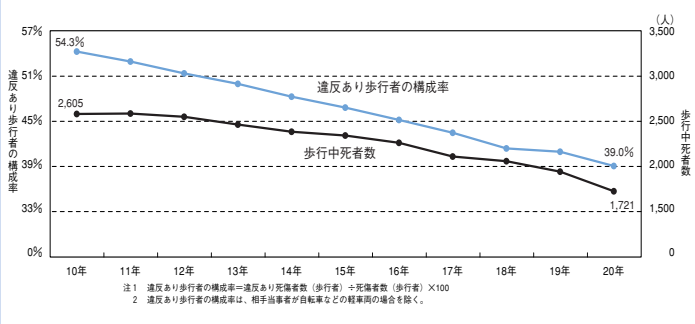
グラフ1：状態別死者数の推移（各年12月末）



グラフ2：シートベルト着用者率および致死率（自動車乗車中）の推移（各年12月末）



グラフ3：飲酒運転・最高速度違反による交通事故の構成率および死者数の推移（各年12月末）



グラフ4：歩行中死傷者（第1当事者・第2当事者）の違反構成率および歩行中死者数の推移（各年12月末）