
日本における交通安全政策と規制の変遷 (1950年～2010年)

7ヶ国における交通安全政策と規制の変遷(1950年～2010年)

Copyright(C) 2012 International Association of Traffic and Safety Sciences, All rights reserved.

1. はじめに

第二次世界戦後のわが国の経済復興とそれに続く高度経済成長は「東洋の奇跡」と呼ばれ、わが国を世界有数の経済大国へと押し上げるとともに、戦前とは比較できないほどの物質的、精神的な豊かさを国民生活にもたらした。道路交通も、モータリゼーションが進展するにつれ、まさに動脈として人流と物流の両面でこの経済成長に大きな役割を果たしてきた。

その一方で、急激に増加する交通量に対処するには、わが国の道路インフラ整備は決定的に不足していた。とりわけ、1956年のワトキンス調査団が残した「日本の道路は信じがたいほど悪い。工業国にして、これほど完全にその道路網を無視した国はない」という言葉は、当時のわが国の道路ストックの窮状を如実に物語っている。

経済成長とともに交通量が増加し、それに伴い交通事故が増加することはいずれの国においても共通の特徴である。とりわけ、わが国のように急速に経済成長を遂げた国においてこうしたプロセスをたどったことは不可避であったと言えるだろう。しかし、そこにはわが国特有の事情もある。たとえば、交通量の増加のペースが速すぎたにもかかわらず、道路インフラや交通安全施設のストックが不足しているうえに、財源の不足から整備が遅々として進まなかったことがある。1954年には道路特定財源制度がスタートし、1957年からは1964年の東京オリンピックを目指し、世界銀行からの融資によって高速道路の整備が進められたが、交通安全施設の整備に向けられる資金の余裕はなかった。結果として、その間に交通事故の死者や負傷者が急増してしまった。

1970年代以降、わが国の交通事故死者数と負傷者数はともに減少しはじめる。ここには、交通安全施設を整備するための財源調達制度が確立され、全国各地で交通安全施設が整備されたことが寄与している。しかし、交通事故が増加していた1960年代以前においても日本の警察は交通事故の減少に向けた努力を続けていたことも事実である。そこには、第二次大戦前の治安警察や公安警察のもつ強権的なイメージを払拭するために努力した戦後警察の姿勢や知恵が集約されている。言い換えれば、交通安全対策は、戦後の民主警察の象徴といっても過言ではない。この点は人びとに戦前の警察のイメージが残るなか、全国の警察組織がもっとも腐心した点であり、途上国の交通安全対策にも参考になる点が多いと考えられる。

以下、本稿では、交通安全にかかわるさまざまなデータを参照しながら、日本の交通事故の経緯とそれに対する交通安全政策の経緯と現状を概観する。

2. 交通安全に関する基礎データ

2.1 日本の総人口

日本の総人口（外国人を含む）は2010年の国勢調査では約1億2,800万人であり、前回の国勢調査（2005年）よりも若干増加した。ただし、日本人だけでみると前回比37万人の減少となっている。国勢調査で日本人人口が減少したのは初めてのことであり、以前から指摘されているように、わが国もいよいよ人口減少社会の入り口に差しかかったことを示している。

図1は戦後のわが国の総人口と人口増減率の推移を示したものである。戦前には7,000万人台であったわが国の人口は、終戦後は外地からの帰国者もあり1948年には8,000万人を上回った。そして、その後も急速に人口は増加し、1956年に9,000万人、1967年には1億人、1984年には1億2,000万人を突破した。

その一方、人口増加の状況下でも人口増加率は低下しつづけ、1970年代に平均で年率1.1%であった人口増加率は、80年代に0.5%、90年代に0.2%、2000年代にはほぼ0%にまで低下した。

年齢構成の特徴をみると、わが国では世界的にも類をみないスピードで高齢化が進んでいる。高齢化率（65歳以上の高齢者人口が総人口に占める割合）は2010年の国勢調査では23.1%となり、国立社会保障・人口問題研究所の推計によれば2050年には40%近くに達すると予想されている（図2）。このことは、高齢者に対する交通安全対策がわが国の交通安全施策の一つの重要なテーマであり、それが将来的に人口減少を迎える諸外国に対してのモデルケースにもなりうることを示している。

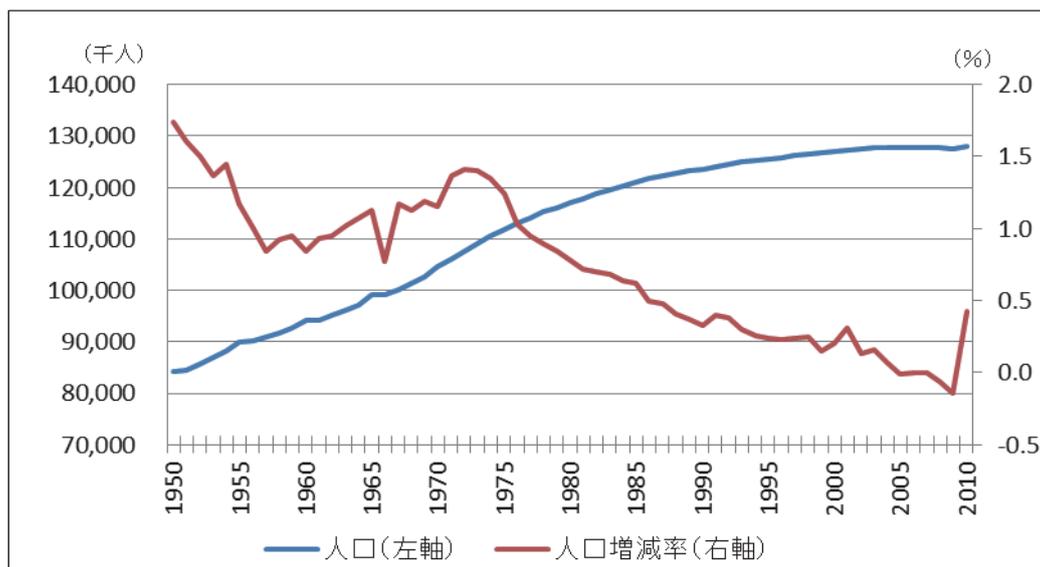


図1 日本の総人口と人口増加率の推移(1950年～2010年)

出典) 総務省統計局(2011) pp.34-35 (<http://www.stat.go.jp/data/nenkan/02.htm>)より作成

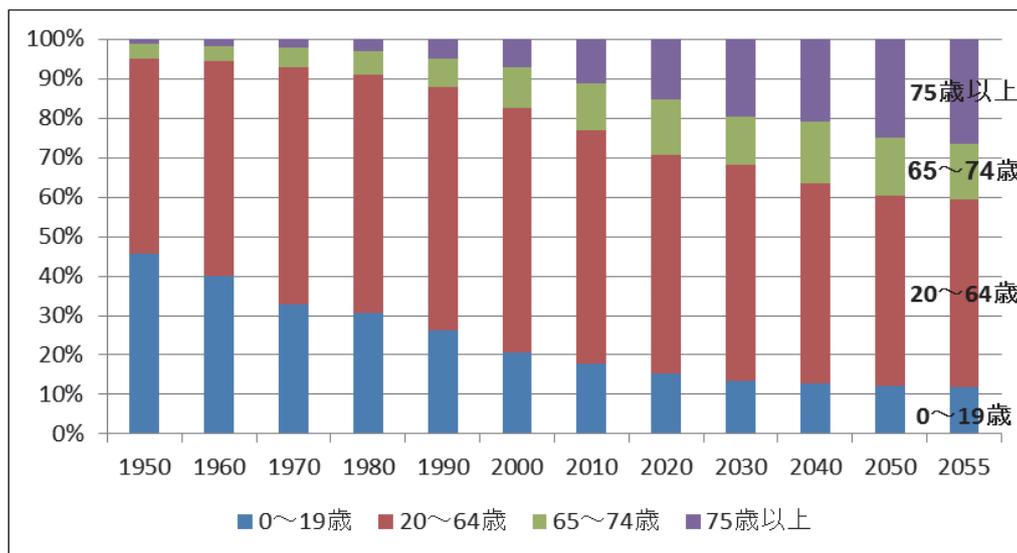


図2 日本の年齢別人口の推移と将来推計(1950年～2055年)

出典) 国立社会保障・人口問題研究所ホームページ(<http://www.ipss.go.jp>) 人口統計資料集 II. 年齢別人口 表 2-9 「年齢(4区分)別人口の推移と将来推計:1920～2055年」より作成

2.2 道路実延長

図3はわが国の一般道路(一般国道、都道府県道、市町村道)の実延長の推移を示している。1950年代に90万km超であった一般道路の実延長は2009年度末で約120万kmに達している。これらの道路整備には1954年からの道路特定財源制度(後述)による財政的な裏づけが重要な役割を果たしてきた。

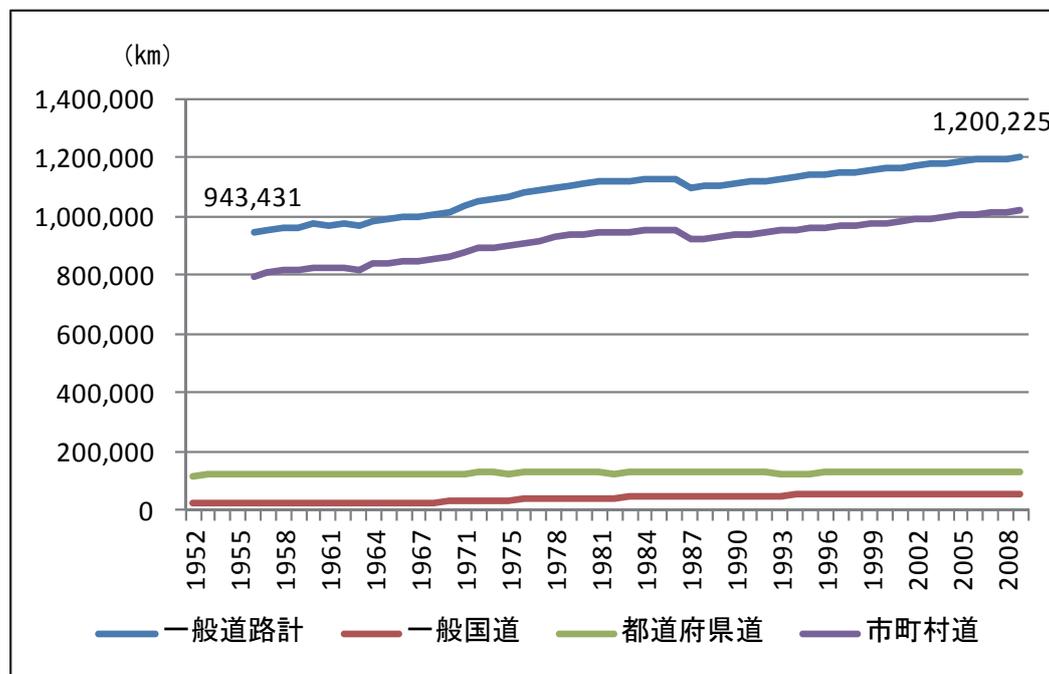


図3 一般道路実延長の推移(1952年度～2009年度)

出典) 国土交通省道路局ホームページ「道路交通年報2011」より作成 (<http://www.mlit.go.jp/road/ir/ir-data/tokei-nen/index.html>)

注) 実延長: 総延長から重用延長、未供用延長、渡船延長を除いた延長

また、図4は高速自動車国道の供用延長の推移である。1963年の名神高速道路の部分開通以降、わが国の高速自動車国道は年々整備が進み、2009年度末で7,642kmとなっている。

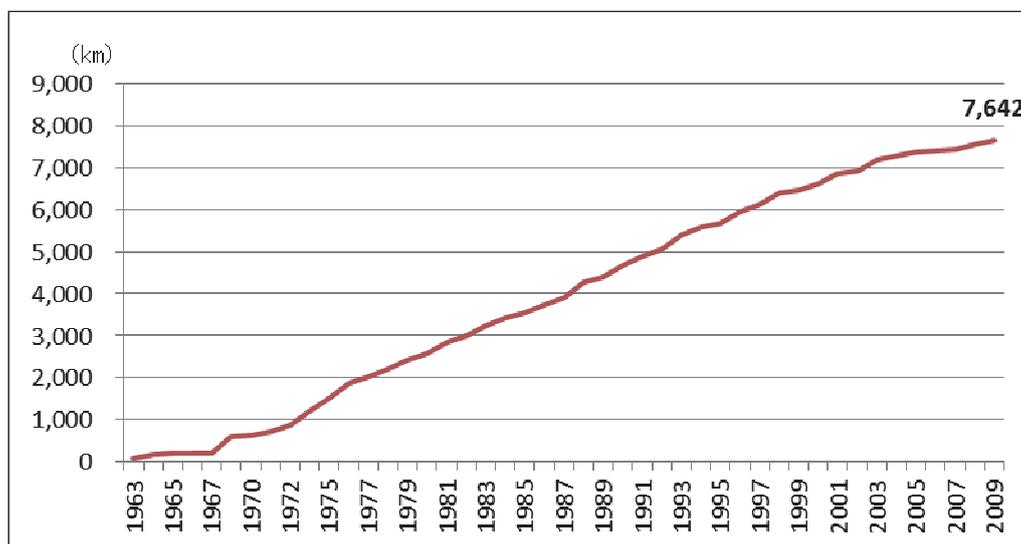


図4 高速自動車国道供用延長の推移(1963年度～2009年度)
 出典)国土交通省道路局ホームページ「道路交通年報2011」より作成
<http://www.mlit.go.jp/road/ir/ir-data/tokei-nen/index.html>

2.3 車両保有台数

図5は車両保有台数の推移、表1は5年ごとの車両保有台数の平均変化率を示している。車両は一般的に上級財(所得の増加とともに需要も増加する財)であるため、わが国の高度経済成長による所得増加は、1974年のオイルショックの影響を若干受けつつも、車両の保有台数を速いペースで増加させた¹。

自動車保有台数は1970年まで、二輪車保有台数は1965年まで年平均で2ケタの伸びをみせた。特に1966年は「マイカー元年」と呼ばれ、国内自動車メーカー各社が大衆車を相次いで発売し、自動車の普及に大きく貢献した。しかしながら、1970年代を境に自動車保有台数の伸びは鈍化していく。そして、1990年代以降は2.11%、1.09%、0.57%ときわめて安定的に推移するようになった。

二輪車も1970年代後半から80年代前半にかけて原動機付自転車(原付)が気軽な乗り物として人気を博したが(その後の原付による交通事故の急増のため、1986年よりヘルメット着用が義務づけられた)、1986年以降は4期連続で減少しており、かつての勢いはなくなっている。

¹ 1956年、『昭和31年年次経済報告』(いわゆる『経済白書』)において以下のように謳われたことはあまりにも有名である。「もはや「戦後」ではない。我々はいまや異なった事態に当面しようとしている。回復を通じての成長は終わった。今後の成長は近代化によって支えられる。そして近代化の進歩も速やかにしてかつ安定的な経済の成長によって初めて可能となるのである」。これ以降、日本経済はいく度かの景気循環を経験しながらも高度成長を続けた。

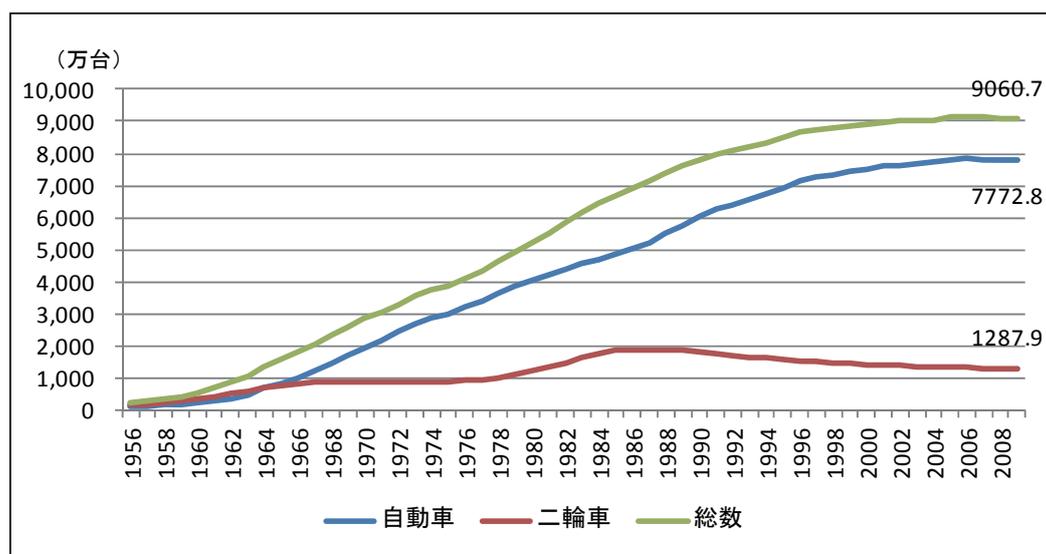


図5 車両保有台数の推移(1956年～2009年)
出典)国土交通省『自動車保有車両数月報』より作成

表1 車両保有台数の変化率(%)

年	自動車	二輪車	総数
1956-60	15.72	18.11	17.09
1961-65	23.16	13.21	17.72
1966-70	14.72	1.65	9.53
1971-75	6.54	-0.13	4.79
1976-80	4.69	6.20	5.03
1981-85	2.98	6.81	3.95
1986-90	3.59	-1.04	2.41
1991-95	2.11	-2.09	1.25
1996-2000	1.09	-1.71	0.62
2001-05	0.57	-0.77	0.37

出典)国土交通省『自動車保有車両数月報』より作成

2.4 免許保有者数

警察庁によると、2010年におけるわが国の免許保有者数は約8,100万人であり、運転者管理システムによる集計が開始された1969年と比較すると約3.3倍に増加した。ただし、伸び率は1970年代後半を除いて一貫して低下しており、近年ではほぼ0%に近づいている。図6は運転免許保有者数と伸び率の推移を示している。

年齢構成でみると2010年時点で65歳以上の免許保有者は約16%を占めており、この割合は今後とも増加することが予想される。高齢者に対する交通安全対策のひとつとして、運転免許の自主返納等、高齢者の運転機会を減らすための取り組みも重要になってくるだろう。なお、現在、高齢者に対しては、高齢運転者標識と高齢者講習の二つの制度が存在するが、前者の効果は交通安全に寄与することが実証されているが、後者の効果は明らかにされていない(杉本(2012)参照のこと)。

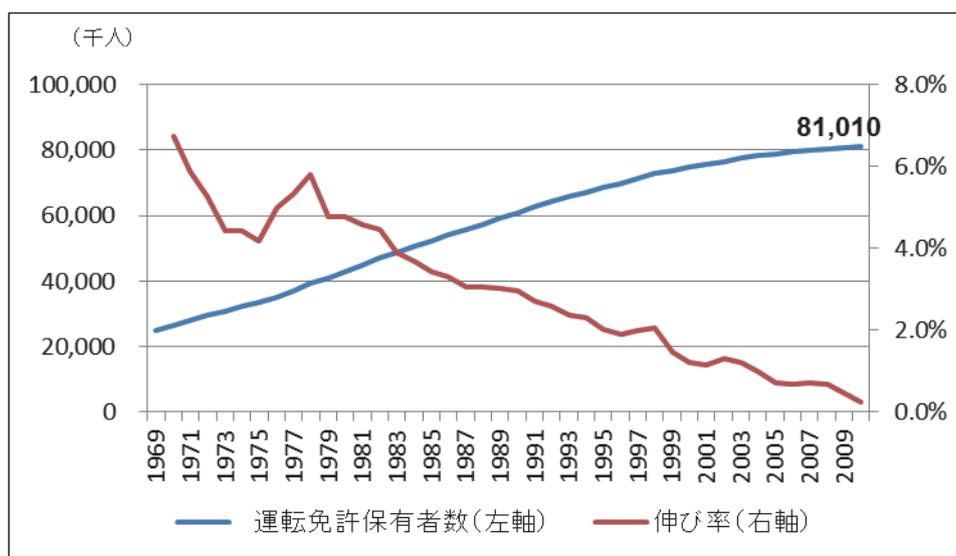


図6 運転免許保有者数と伸び率の推移(1969年～2010年)

出典)警察庁交通局運転免許課(2011)『運転免許統計 平成22年版』p.1より作成

(http://www.npa.go.jp/toukei/menkyo/menkyo13/h22_main.pdf)

2.5 交通事故死傷者数・負傷者数

図7はわが国における交通事故死者数の推移を示している。1950年代以降の車両保有台数の急激な増加とともに、交通事故死者数も増加した。たとえば、1958年に8,200人であった死者数は翌1959年には1万人を突破し、1960年には12,000人を上回った。その後、死者数はいったん低下するものの、1970年には年間の交通事故死者数は16,765人に達し、これはわが国における死者数の最悪の記録となっている。特に、のちに「第一次交通戦争」と呼ばれるようになった1960年代後半には、交通事故件数(図11参照)と交通事故死者数が急激に増加した。

こうした状況のなか、交通事故件数を減らすことが社会的要請となり、1970年に交通安全対策基本法が制定された²。同法にもとづいて、中央交通安全対策会議において1971年に第1次の交通安全基本計画が作成された。交通安全基本計画は以降5年ごとに作成され、最近では2011年に第9次の交通安全基本計画が作成されている。

交通安全基本計画の策定とそれにもとづく官民一体となった交通安全施策の実施と、5年単位で目標を設定するという計画の効果もあり、死者数は減少し、1979年には8,000人強と1970年からほぼ半減した。ところが、同年を谷としてふたたび死者数は増加に転じ、1988年には再び1万人を上回り、1992年まで徐々に増加した。死者数はその後、減少傾向にあり、2010年の死者数は4,863人になり、2011年には4,611人と11年連続で減少を記録した。

² 同法の第一条(目的)には「この法律は、交通の安全に関し、国及び地方公共団体、車両、船舶及び航空機の使用者、車両の運転者、船員及び航空機乗組員等の責務を明らかにするとともに、国及び地方公共団体を通じて必要な体制を確立し、並びに交通安全計画の策定その他国及び地方公共団体の施策の基本を定めることにより、交通安全対策の総合的かつ計画的な推進を図り、もって公共の福祉の増進に寄与することを目的とする」と記されている。

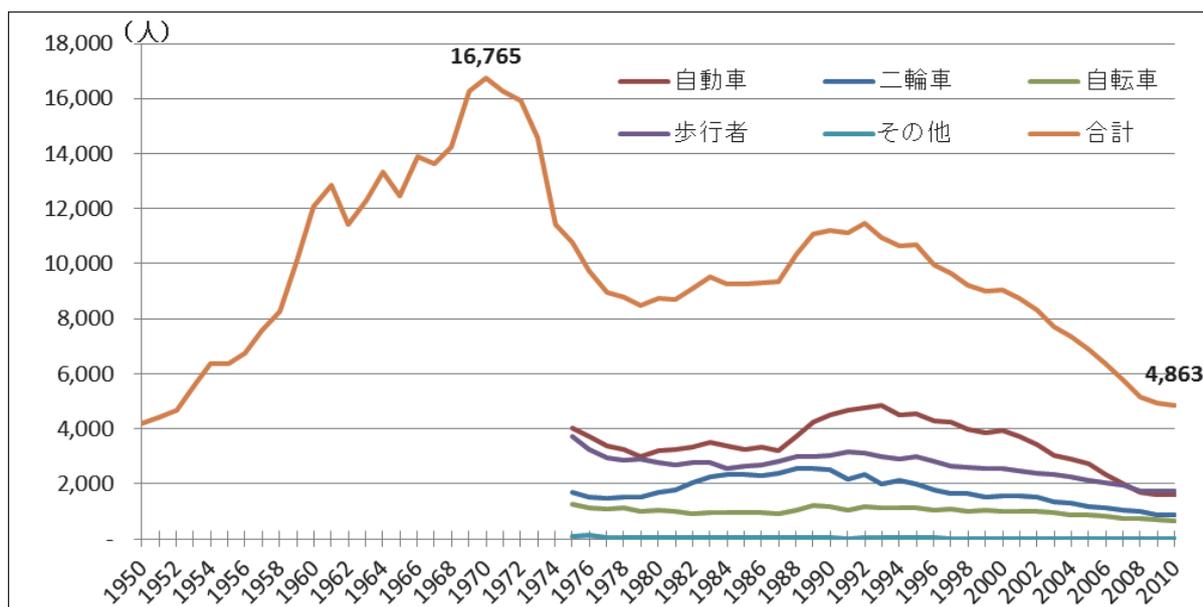


図7 年間交通事故死者数(24時間以内)の推移(1950年～2010年)

出典)警察庁交通局編『交通事故統計』各年版より作成

2011年に作成された「第9次交通基本計画」によれば、近年の交通死亡事故の発生状況の特徴として以下の点が指摘されている。

- ① 65歳以上の高齢者の死者数が高水準で推移しており、全死者数の約5割を占めている(表2参照)。このうち、高齢者の歩行中及び自転車乗用中の死者数が高齢者の死者数の6割以上を占めている。また、近年、高齢運転者による死亡事故件数が増加している。
- ② 16歳から24歳までの若者の死者数が大きく減少しており、特に自動車乗車中の減少が顕著である。
- ③ 欧米諸国と比較して、全死者数に占める歩行中及び自転車乗用中の死者数の割合が高い。
- ④ 最高速度違反及び飲酒運転による死亡事故件数が減少している。

また、近年の交通死亡事故が減少している理由として、道路交通環境の整備、交通安全思想の普及徹底、安全運転の確保、車両の安全性の確保、道路交通秩序の維持、救助・救急活動の充実等の諸対策が効果を発揮したことを指摘しているが、定量的に示すことができる主な要因として以下の点を挙げている。

- ① 飲酒運転等悪質・危険性の高い事故の減少
- ② シートベルト着用者率の向上に伴う致死率(自動車乗車中)の低下
- ③ 危険認知速度(車両の事故直前速度)の低下
- ④ 法令違反の歩行者の減少
- ⑤ 車両の安全性の向上

表2 年齢層別の交通事故死者数(2010年)

15歳以下	16-24歳	25-29歳	30-39歳	40-49歳	50-59歳	60-64歳	65歳以上	合計
111	469	198	378	395	489	373	2,450	4,863
2.3%	9.6%	4.1%	7.8%	8.1%	10.1%	7.7%	50.4%	100%

出典)内閣府(2011)『交通安全白書』p.10より作成

http://www8.cao.go.jp/koutu/taisaku/h23kou_haku/index_pdf.html

なお、警察庁では1993年より、24時間死者数とは別に、交通事故発生から24時間を経過して死亡する者の実態を把握する必要性と正確に国際比較ができる統計の必要性から、交通事故発生から24時間経過後30日以内に死亡した者を加えた「30日以内死者」の集計を行っている。1993年以降の24時間死者数と30日以内死者数の推移は表3のとおりである。当然、30日以内死者数の数値の方が大きくなるが、両者の比率は1.15～1.20の間で推移している。

表3 24時間死者数と30日以内死者数の推移(1993年～2010年)

	24時間死者数(A)	30日以内死者数(B)	B/A
1993	10,942	13,269	1.21
1994	10,649	12,768	1.20
1995	10,679	12,670	1.19
1996	9,942	11,674	1.17
1997	9,640	11,254	1.17
1998	9,211	10,805	1.17
1999	9,006	10,372	1.15
2000	9,066	10,403	1.15
2001	8,747	10,060	1.15
2002	8,326	9,575	1.15
2003	7,702	8,877	1.15
2004	7,358	8,492	1.15
2005	6,871	7,931	1.15
2006	6,352	7,272	1.14
2007	5,744	6,639	1.16
2008	5,155	6,023	1.17
2009	4,914	5,772	1.17
2010	4,863	5,745	1.18

出典)内閣府『交通安全白書』各年版より作成

図8は交通事故負傷者数の推移を示している。負傷者数は死者数と同様に1970年を頂点として1977年までいったん減少したが、その後、多少の波はあるものの2000年代前半まで増加し続けた³。

³ 死者数がふたたび1万人を上回った1988年以降の年代は1970年代の第一次交通戦争になぞらえ、「第二次交通戦争」と呼ばれ、さまざまな対策が採られた。たとえば、2001年の飲酒運転に対する厳罰化や2007年の危険運転致死傷罪の創設などがそれにあたり、それらの対策の効果の大きさも明らかになっている。

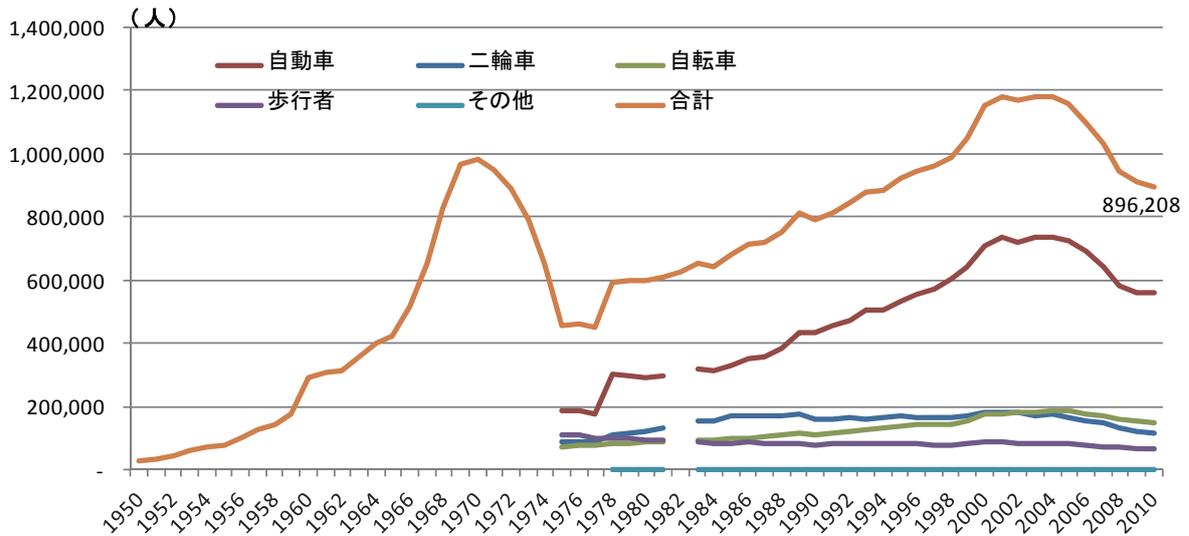


図8 年間交通事故負傷者数の推移(1950年～2010年)

出典)警察庁交通局編『交通事故統計』各年版より作成

注)1982年のみ合計以外のデータ欠損

死傷者数と負傷者数の推移に関する特徴的な点として、1990年代以降、死傷者は大幅な減少傾向にあるのに対して負傷者が増加傾向にあること、死傷者数のなかで自動車乗車中の割合が減少傾向にある一方、歩行者の割合が高くなっていること(図9)、反対に負傷者数のなかでは自動車乗車中と自転車運転中の割合が高くなっていること(図10)などが指摘できる。

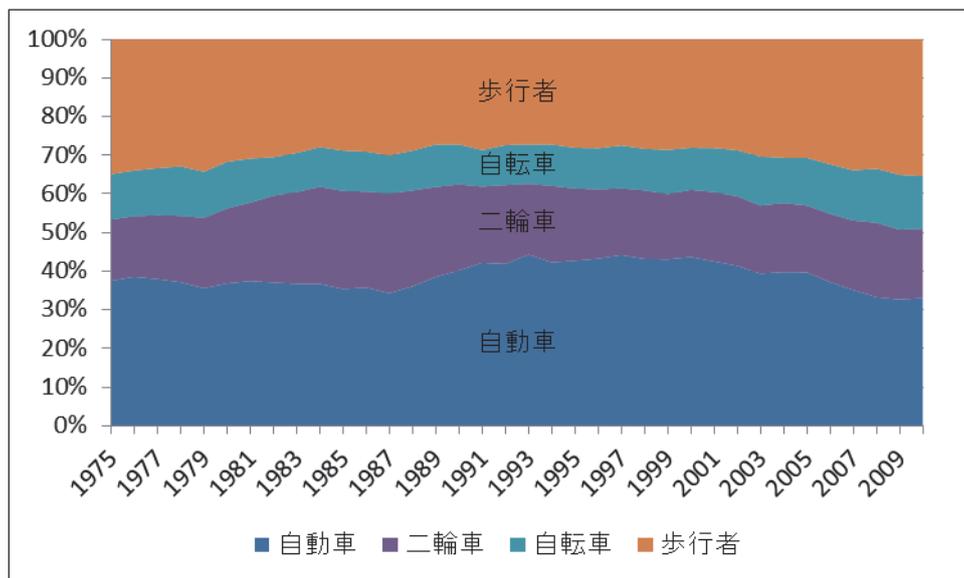


図9 交通事故死者の状態別内訳(1975年～2010年)

出典)警察庁交通局編『交通事故統計』各年版より作成

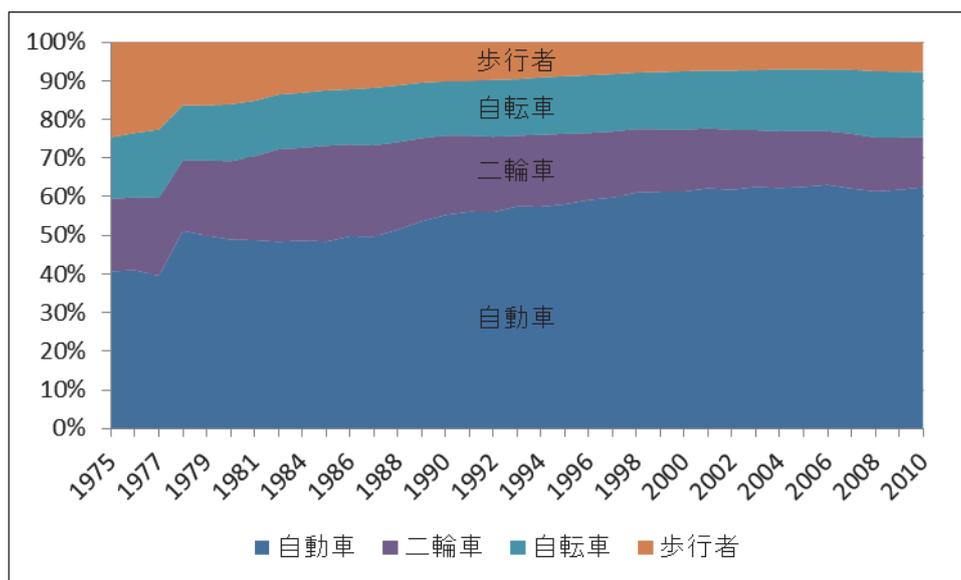


図 10 交通事故負傷者の状態別内訳(1975年～2010年)
 出典)警察庁交通局編『交通事故統計』各年版より作成
 注)1982年のみデータ欠損

2.6 交通事故件数

図 11 は交通事故件数と自動車 1 万台当たり死者数・負傷者数の推移を示している。交通事故件数は 1969 年に最初のピークがあり、この年の件数は約 72 万件となっている。その後いったんは減少するものの、1980 年代には再び増加し、2004 年には約 95 万件と過去最悪を記録した。しかしながら、それ以降は減少傾向にあり、2010 年には 72.5 万件にまで減少している。

車両 1 万台当たり死者数・負傷者数については、1970 年代以降ともに低い数値で安定的に推移しており、2010 年ではそれぞれ 0.6、113.3 となっている。

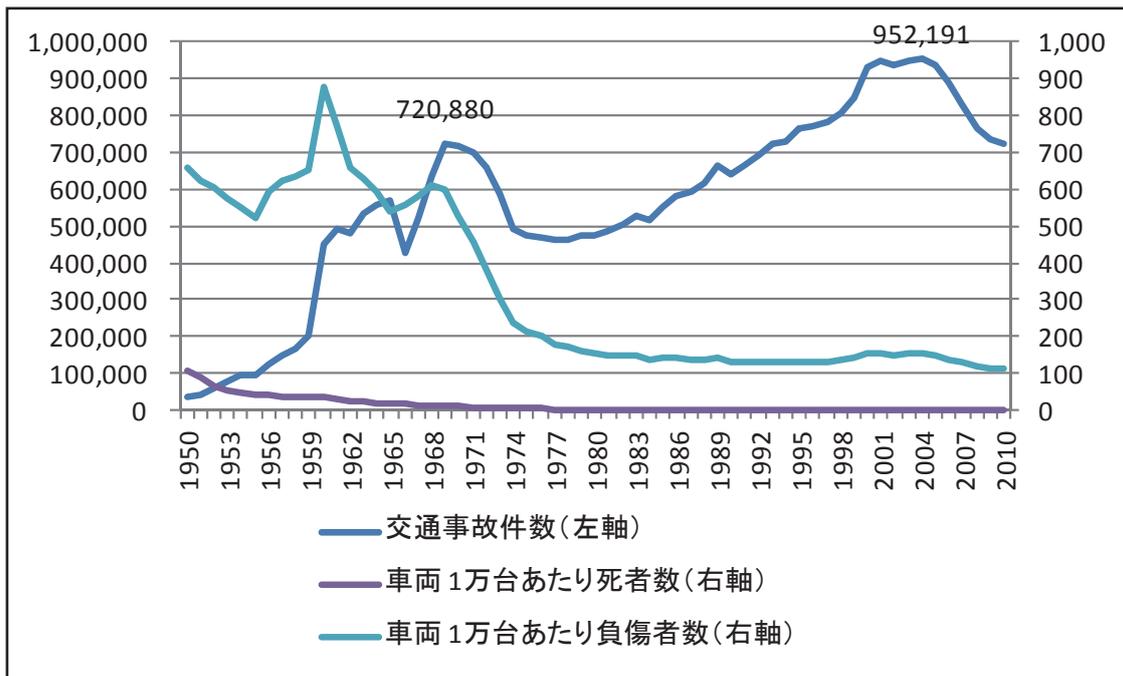


図 11 交通事故件数と車両 1 万台当たり死者数・負傷者数の推移(1950 年～2010 年)
出典)財団法人交通事故総合分析センター(2011)『交通事故統計年報 平成 22 年版』p.1 より作成

3. 交通安全を所管する国家機関、研究調査機関

3.1 国の交通安全対策推進体制

(1) 中央交通安全対策会議

交通安全対策基本法(1970)にもとづき、総理府に中央交通安全対策会議が設置された(2001年に内閣府移管)。同会議は、内閣総理大臣を会長とし、内閣官房長官、指定行政機関の長およ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構成され、交通安全基本計画の作成やその実施の推進等を行っている。

(2) 交通対策本部

1955年に内閣に設置された交通事故防止対策本部を1960年に発展的に解消し、新たに総理府に交通対策本部(1984年に総務庁移管)が設置された。同本部は、交通安全基本計画に定める施策を推進し、ならびに交通の安全に関するその他の総合的な施策で重要なものを企画し推進を図っている。

(3) 交通安全に関する施策及び事務の総合調整等

1965年に総理府に設置された陸上交通安全調査室を、1970年の交通安全対策基本法の施行に伴い交通安全対策室(1984年に総務庁移管)に改組。2001年の中央省庁等改革に伴い、総務庁交通安全対策室の事務は、一部を除き内閣府政策統括官(共生社会政策担当)に移管された。同政策統括官は、交通安全の確保に関し行政各部の施策の統一を図るために必要となる企画と立案、並びに総合調整に関する事務、交通安全基本計画の作成や推進に関する事務等を行っている。

3.2 地方公共団体における交通安全推進体制

(1) 都道府県交通安全対策会議等

交通安全対策基本法にもとづき、都道府県には都道府県交通安全対策会議が、市町村には市町村交通安全対策会議（任意設置）が設置されている。これらの交通安全対策会議は、交通安全計画の作成とその実施の推進、陸上交通の安全に関する総合的施策の企画の審議とその実施の推進等を図っている。

(2) 都道府県交通対策協議会等

国の交通対策本部に対応したものとして、都道府県に都道府県交通対策協議会等が設置されている。

(3) 交通安全に関する施策及び事務の総合調整等

地方公共団体は、交通対策課や交通安全対策室等といった部局を設置し、当該地方公共団体における交通安全施策の総合的な推進と交通安全に関する事務の調整を行っている。

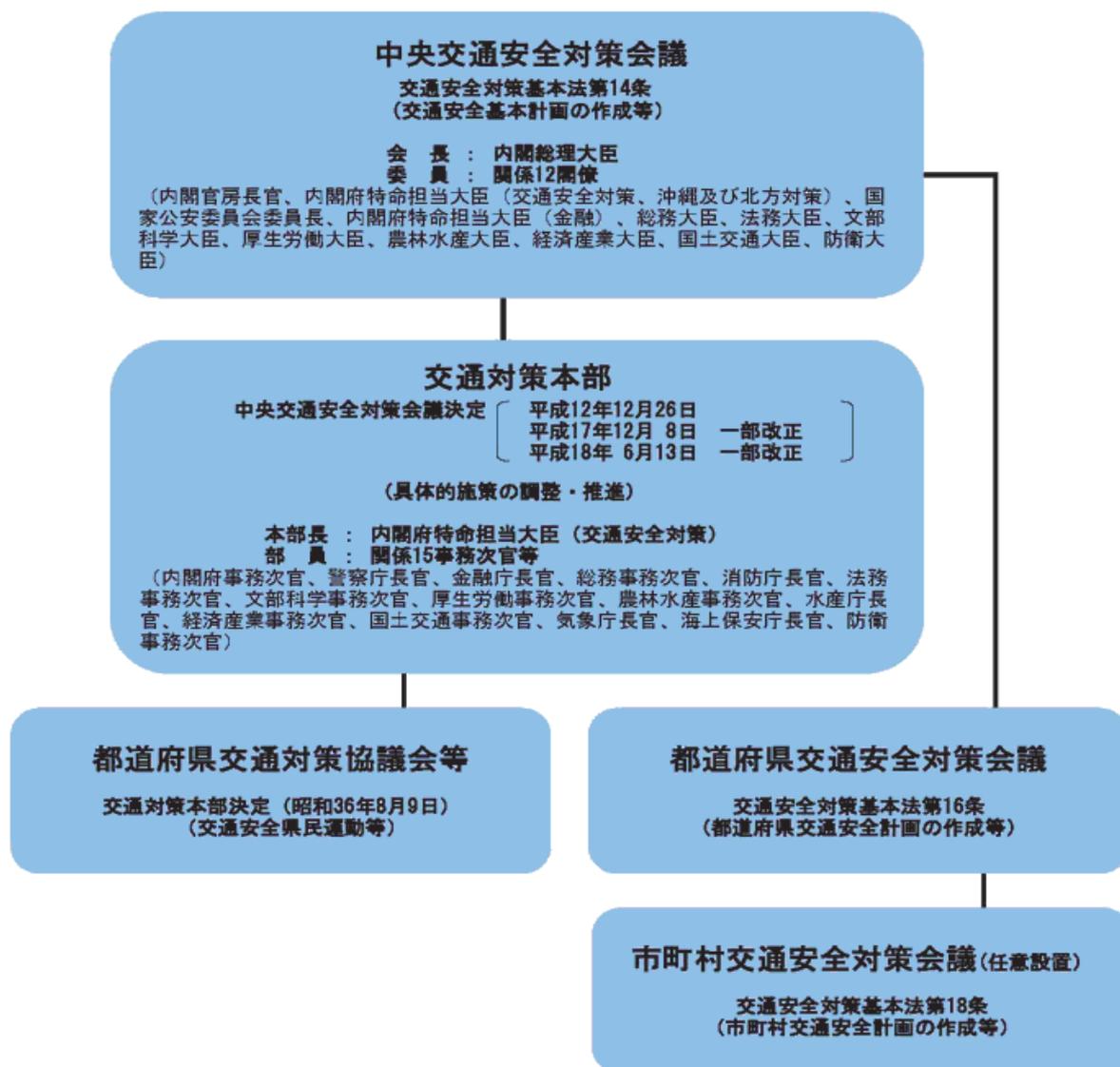


図 12 国・自治体の交通安全対策推進体制

出典)内閣府ホームページ(<http://www8.cao.go.jp/koutu/taisaku/suishin.html>)より転載

3.3 交通安全に関する主な研究調査機関

(1) 財団法人交通事故総合分析センター

Institute for Traffic Accident Research and Data Analysis (ITARDA)

URL:<http://www.itarda.or.jp/>

1992年に設立された国土交通省所管の財団法人。同センターでは、交通事故と人間、道路交通環境および車両に関する総合的な調査研究を行っている。

(2) 独立行政法人自動車事故対策機構 National Agency for Automotive Safety & Victims' Aid (NASVA)

URL:<http://www.nasva.go.jp/>

2003年に設立された国土交通省所管の独立行政法人。同機構では、自動車事故の発生防止および自動車事故の被害者の保護の増進のための業務を行っている。

(3) 科学警察研究所(科警研) National Research Institute of Police Science

URL: <http://www.npa.go.jp/nrips/jp/>

警察庁の附属機関として1959年に設立された研究機関。同研究所では、科学捜査、犯罪防止、交通事故防止等に関して広範囲にわたる業務を行っている。

4. 交通安全政策の変遷

日本における交通安全政策は、交通安全施設への投資、運転免許制度の整備、交通安全思想の啓発と普及および交通指導取締りの4つに大別される。このうち、交通安全施設への投資が本格化するのには、1960年代末以降であり、初期の政策はそれ以外の3つの領域において実施された。そのなかでは交通取り締まりが中心にならざるを得なかった。取り締まりの権限をもつのは警察であるため、強権的なイメージを払拭することに注意が払われた。

たとえば、1947年に施行された道路交通取締法は1960年に改正されて道路交通法(道交法)となり、法律名から取締という文字が消えた。この理由は、交通法規は刑法とは異なるという認識と戦前の警察とは異なり、警察と市民の信頼関係に立脚した法律を目指したからである。このような交通警察の理念は戦後一貫したものとなっており、とりわけ交通安全思想の啓発と普及に関しては、官民協力や警察の間接的な関与がひとつの特徴となっている。以下では、おおむね年代順に日本の交通安全政策を概観する。

4.1 運転免許制度

わが国の自動車免許制度の根拠法は、戦前には1919年施行の自動車取締令であり、戦後は1947年の道路交通取締法と同年の道路交通取締令であった。しかも、当初は都道府県の行政事務として開始された。免許は四輪自動車と二輪自動車を区分した制度であり、二輪車には他の免許を取得することによって運転が認められる小排気量用の免許がある。1965年以降、排気量50cc以上のすべての二輪車が二輪車免許に一本化された。前述の図6は1969年から2010年までのわが国における運転免許保有者総数の推移を示している。

日本の免許制度の特徴のひとつは、免許取得者のうち、指定自動車教習所における講習を受けた取得者が95%を占めることにある。欧米にも自動車学校はあるが、日本のように法律で定められた技能講習や学科講習は義務付けられていない。自動車教習所は戦前から存在したが、統一基準はなかった。自動車練習制度は免許制度と同様、1947年の道路交通取締法と同年の道路交通取締令にもとづいて設置され、1960年の道交法によって現行の指定自動車教習所制度が発足した。公安委員会による指定が必要であるが、そのためには、有資格指導員の配置、コースの面積、形状および構造、教育内容や施設が道交法の基準に適合していることが要件となっている。教習生は卒業前に技能検定を受験し、合格者は卒業と同時に運転免許試験の技能試験が免除されるというユニークな制度となっている。

いまひとつの特徴は、運転の実績がなくとも、わずかな費用と講習のみで免許の更新を認めていることである。運転しなくても違反や事故がなければ、免許は自動的に终身もつことができるためいわばIDカードに類似した役割を果たしている。もっとも、運転実績のないペーパードライバーが存在したり、継続的な運転技能の判定がないために技能の衰えや危険運転常習者を見抜けないという短所が指摘されている。

4.2 ノークラクション運動 ～官民協力による交通安全の啓発～⁴

今日、アジア諸国における自動車のクラクションによる騒音問題は、かつて戦後日本においても同様に問題となっていた。ここでは、「ノークラクション運動」の紹介を通じて、警察の交通安全啓発への関与方法を考えることにする。

ノークラクション運動は騒音防止運動の一環として1950年代にはじまった市民運動のことで、当時は交通騒音防止運動あるいは警笛自粛運動という名称が用いられた。騒音の発生源には自動車だけでなく、路面電車、建築工事、商店街の大売出しなどもあったが、最大のものは自動車の警笛であった。1953年当時の騒音レベルは70～75ホンであった。

クラクションは、もともと追い越しや徐行の際の安全確認のために必要な法律に定められた行為であった。1948年施行の道路交通取締法第13条において「道路における車馬の追従又は追越について必要な事項は、命令でこれを定める」とされていた。そして、同法施行令第24条第2項は「追越の場合において後車は、警音器、掛声その他の合図をして、前車に警戒させ、交通の安全を確認した上で、追い越さなければならない」としていた。さらに、道路交通取締法第20条では「車馬又は軌道車の徐行すべき場合について必要な事項は、命令でこれを定める」とし、同法施行令第29条において「車馬又は軌道車は、見とおしのきかない交差点若しくは坂の頂上附近、曲角、横断歩道又は雑踏の場所を通行するときは、警音器、掛声その他の合図をして徐行しなければならない」としていた。

このように、クラクションは法律によって義務づけられた行為だったのである。そのため、富永（1993）では、交通警察官から運動の実施に際し、法令違反の場合の追求の必要性に関する質問が出たため、警音器の合図をしない場合にも追求をしないことを明言して運動を実施したことが記されている。

東京では1953年11月に騒音防止条例が制定され、翌年1月1日から警笛自粛運動が実施された。実施区域は日比谷―大手町―日本橋―江戸橋、新橋一丁目―虎ノ門―警視庁を結ぶ限られた区域であったため、十分な成果を収めたとは言い難かった。

最初に成果をあげたのは、大阪であった。戦後の大阪では街頭放送の音量が大きくなり、市役所への苦情が多くなった。大阪市は大阪府警本部や関係機関および市民団体と協議の上、1958年3月1日に「町を静かにする運動」を展開した。運動の初期の目的はクラクション騒音の追放と歩行者の交通マナーの向上にあった。「警笛止めて注意と徐行」のスローガンを打ち出し、「運転手さんありが

⁴ 本節は、公益財団法人交通安全学会（2011）の加藤執筆分にもとづいている。

とう大会」や児童や生徒への運動の普及と徹底を目的として作文絵画作品のコンクールが開催された。大阪の運動が成功を収め、全国で同様の運動が展開されることになった。

ノークラクション運動は、法律上の規定よりも実際の生活を重視し、警察の取り締まりではなく、官民協力あるいは市民運動というかたちによって実施された。クラクション騒音に悩む途上国にとって示唆に富む事例になるに違いない。

4.3 交通安全施設の整備

4.3.1 整備と財源

1966年に公布された「交通安全施設等整備事業の推進に関する法律」における整備事業は、以下の2つに大別される(第二条3項)。ひとつは、都道府県公安委員会が行う①「信号機、道路標識又は道路標示の設置に関する事業」と②「交通管制センターの設置に関する事業」である。

いまひとつは、道路管理者が行う①「横断歩道橋(地下横断歩道を含む)の設置に関する事業又は特に交通の安全を確保する必要がある小区間について応急措置として行う歩道若しくは自転車道の設置その他の道路の改築で政令で定めるものに関する事業」と、②「道路標識」(ルート番号等を用いた案内標識の設置や歩行者用の地図標識)、防護「さく」、「街灯その他政令で定める道路の付属物で安全な交通を確保するためのもの又は区画線の設置に関する事業」である。整備事業の主体に応じて財源も2つに大別することができるため、以下ではそれぞれを説明する。

4.3.2 道路整備特別会計と交通安全施設整備事業

(1) 道路整備特別会計・道路特定財源

国の会計は財政法第13条にもとづいて一般会計と特別会計に区分されているが、特別会計は憲法と財政法のいずれにおいても一般会計と同様に扱われている。しかも、一般会計から特別会計への繰り入れもあり、両者の独立性は完全ではない。特別会計が一般会計と異なるのは、区分経理の対象となる歳入出の内容が規定されることである。そのもとで道路特定財源とは、道路整備特別会計(のちに社会資本整備事業特別会計のなかの道路整備勘定)において道路整備という特定の歳出に充当することを定められた特定の歳入のことを指す。

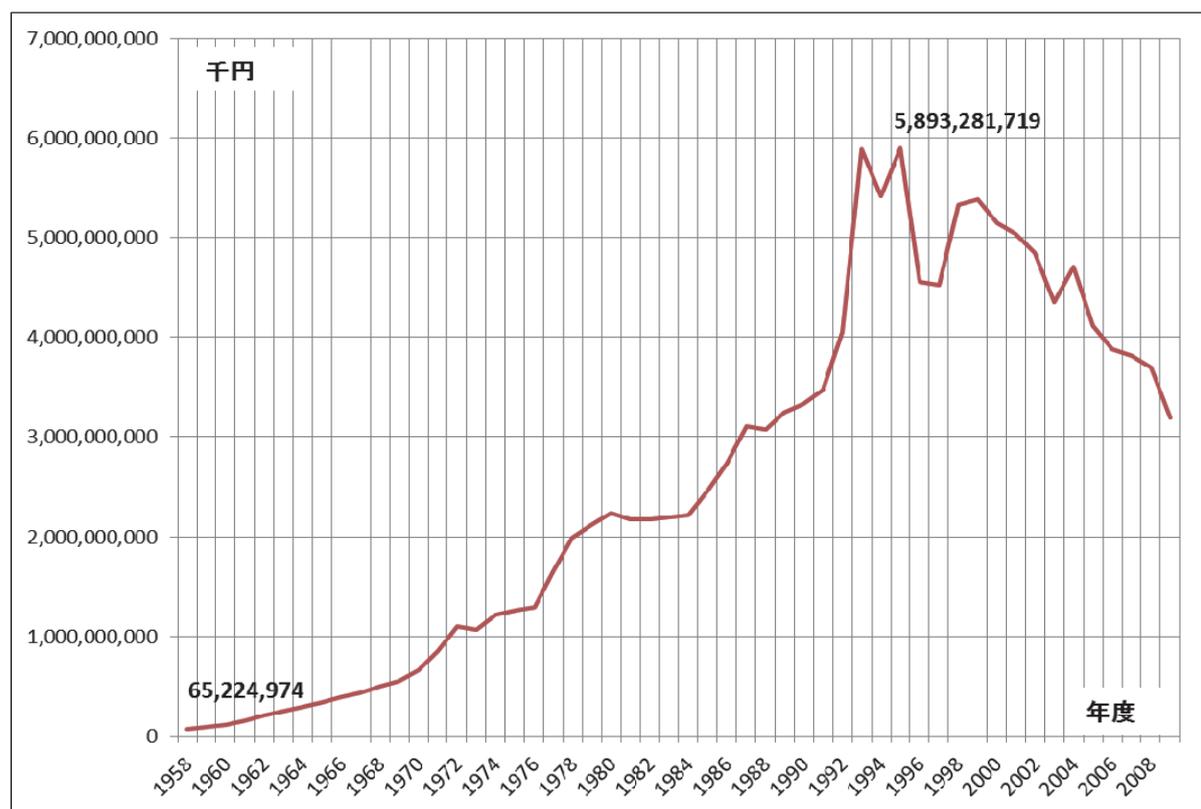


図 13 道路整備特別会計歳出決算額の推移(1958年度～2009年度)
 出典)財務省(2011)「第8表明治23年度以降特別会計別歳入歳出決算」より作成
<http://www.mof.go.jp/budget/reference/statistics/data.htm>
 注)2008年度決算額より社会資本整備事業特別会計道路整備勘定のデータを使用

図 13 は 1958 年度から 2009 年度までの道路整備特別会計における歳出決算額の推移を示したものである。これをみると、当初は約 650 億円程度の予算規模であったものが、歳出決算額が過去最大であった 1995 年度では約 5 兆 8,900 億円の予算規模となっていたことがわかる。もちろん厳密に比較する際は物価変動を考慮しなければならないが、日本では短期間のうちに比較的順調に道路整備が実施されてきたことが指摘できる。

表4 道路特定財源と管理主体

		国（道路特会）	都道府県	市町村
国税	揮発油税	100%		
	石油ガス税	50%	50%	
	自動車重量税	約53%		約13%
地方税	軽油引取税		100%	
	自動車取得税		約30%	約70%
	地方道路譲与税		58%	42%
	自動車重量譲与税			100%
	石油ガス譲与税		100%	

出典) 後藤(2009)、p.36より予算額削除の上抜粋

注) 石油ガス税(都道府県分50%)は全額石油ガス譲与税の財源に、自動車重量税(市町村分約13%)は全額自動車重量譲与税の財源となる。なお、自動車重量税は、全収入額の2/3が国分となり、そのうちの77.5%が道路財源として運用されていた。

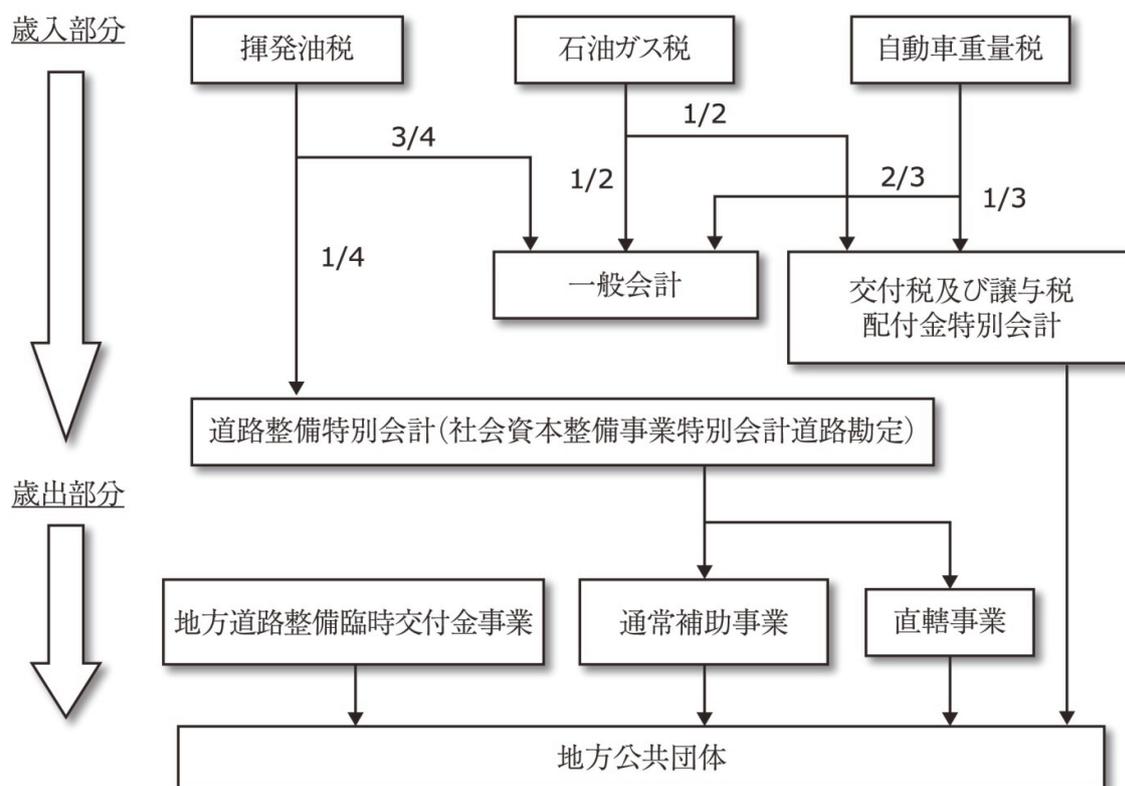


図14 道路整備特別会計の歳入・歳出の主な流れ(2008年度まで)

出典) 後藤(2009)、p.36より抜粋

注) 図中の分数は、各税収の配分割合を表している。また、道路整備特別会計は、その他産業投資特別会計からの受入やNTT財源等で構成されていた。

道路利用者には使用料としての表4のように数種類の税が課される。これは道路整備の受益者がその費用を負担するという受益者負担の発想にもとづいた制度であり、米国の連邦道路信託基金にならって創設されたとされる。道路特定財源のうち、揮発油税、石油ガス税および自動車重量税は、国税として道路整備特別会計で管理されていた。そして、道路整備特別会計から図14のように通常補

助事業および地方道路整備臨時交付金事業などとして、各地方公共団体へ政府間補助が行われていた。日本における道路整備の財源の枠組みは1958年以降大きな変化はなかったが、2009年3月に上記制度を廃止して、4月より道路財源は一般財源化された。

特定財源制度の長所としては第一に、受益者や原因者に直接負担を求めることに合理性があり、一般財源に比べて受益と負担に乖離が生じないこと、第二に、懐妊期間の長い投資である道路整備に対して安定的な財源を確保できるという点がある。短所としては、財政硬直化のおそれがあることや歳入超過の場合には浪費や余剰が生じる可能性があることが指摘されている。しかし、一般財源についても同様の短所が指摘され、しかも定性的な基準にもとづく制度比較は容易ではない。

(2) 交通安全施設の財源

交通安全施設に道路財源を投入する根拠法は、1966年に公布された交通安全施設等整備事業に関する緊急措置法である。同法は数度の改正の後、2003年3月の改正において、「交通安全施設等整備事業の推進に関する法律」となった。そして、交通安全施設等整備事業五箇年計画は他の社会資本整備の長期計画とともに「社会資本整備重点計画」へと統合された。

同法においては交通事故の発生状況や交通量などの基準にもとづき、「特に交通安全を確保する必要があると認められる道路」は、「交通安全施設等整備事業でこれに要する費用の全部又は一部を国が負担し、又は補助するもの」を実施すべき道路として国が指定する。この事業を「特定交通安全施設等整備事業」という。そのうえで、事業を実施する都道府県公安委員会及び道路管理者は、国が定めた交通安全施設等整備事業三箇年計画（その後の改正で交通安全施設等整備事業五箇年計画、社会資本整備重点計画法に改正）にもとづいて、交通安全施設等整備事業の実施計画を作成することが求められている。

国は道路管理者が一般国道、都道府県道および市町村道で実施する特定交通安全施設等整備事業については2分の1を負担し、道路管理者が政令で定める通学路に該当する市町村道で実施する交通安全事業については10分の5.5を地方公共団体に対して補助する。

(3) 交通安全対策特別交付金勘定

交通反則通告制度は1968年に道路交通法の改正によって創設され、この制度にもとづいていわゆる反則金が納付されることになった⁵。この勘定（会計）は、これを原資として道路交通安全施設の整備費を交付する。対象は、政令で定められた地方公共団体が単独で行なう道路交通安全施設の設置および管理に関する経費に充てられる。具体的には、信号機、道路標識、横断歩道などが対象となり、すでに述べた特別会計の原則にもとづいて使途が規定されている。

⁵ 道交法の施行の後も取り締まり件数は増加傾向にあり、それらを迅速に処理するため、1963年1月から、「道路交通法違反事件迅速処理のための共用書式」、いわゆる交通切符制度が導入された。しかし、その後も同法違反の取り締まり件数は増加した。そのため、違反のうち、悪質ではない行為については行政機関の通告にもとづく定額の反則金を納付させて刑事訴追しないことになった。これが交通反則通告制度である。反則者による反則行為に対しては、それまでの交通切符に代わって、反則切符が使用されることとなり、交通切符は、非反則行為に対して使用されることとなった。反則切符は、交通反則告知書・免許証保管証、交通事件原票、交通反則通告書、取締原票、告知報告書・交通法令違反事件簿等からなる。

1983年度以降、それ以前に一般会計で行われていた経理は「当分の間」、「交付税及び譲与税配付金特別会計」で行われることになり、現在に至る。「交付税及び譲与税配付金特別会計」は、1954年に地方交付税及び地方譲与税制度の創設に伴ってできた特別会計である。所管は内閣府、総務省および財務省である。

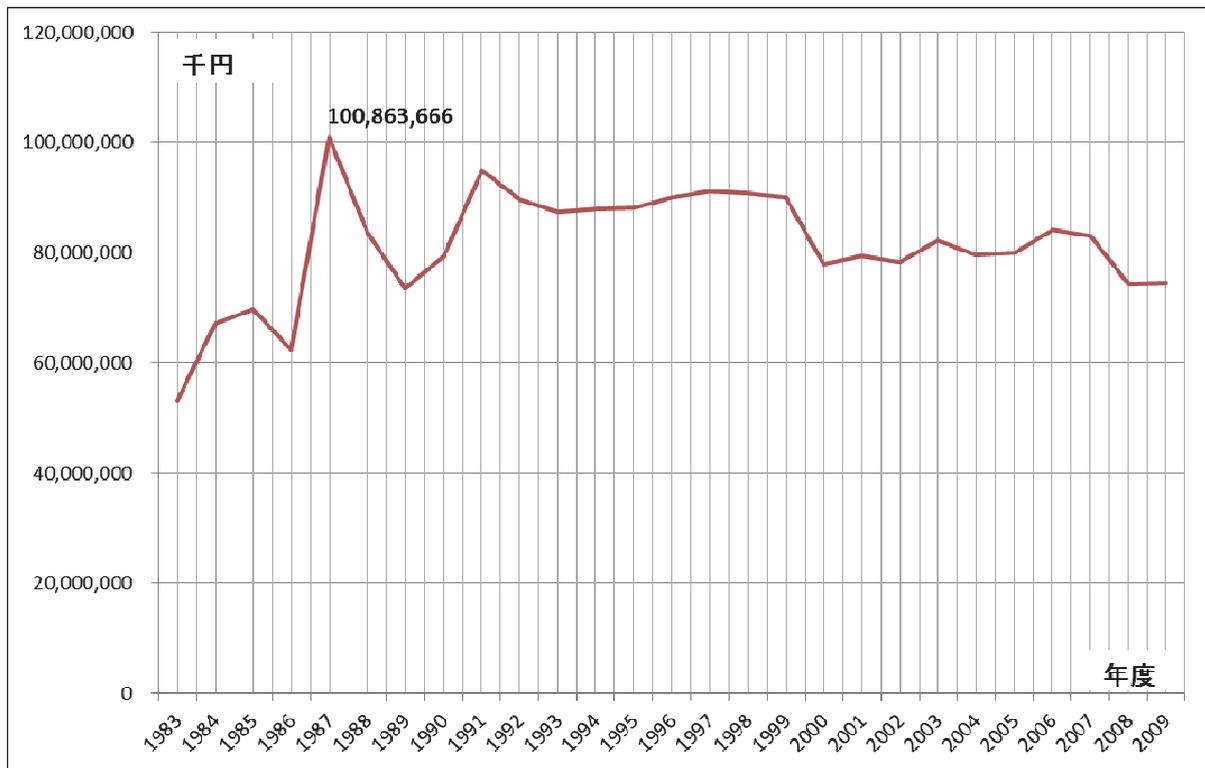


図 15 交付税及び譲与税配付金特別会計における交通安全対策特別交付金勘定の歳出額の推移
(1983年度～2009年度)

出典)財務省(2011)「第8表明治23年度以降特別会計別歳入歳出決算」より作成

(<http://www.mof.go.jp/budget/reference/statistics/data.htm>)

図 15 は 1983 年度から 2009 年度までの交付税および譲与税配付金特別会計における交通安全対策特別交付金勘定の歳出額の推移を表したものである。これをみると、交通安全対策特別交付金勘定の歳出額は 1987 年度では最大 1,000 億円弱の予算規模であったが、現在では 800 億円程度で推移している。また、2009 年度決算額において歳入は 798 億 7,622 万円であり、そのうちの大半を交通反則者納金に占める(738 億 6,430 万円)。これは当初予算に比べ 51 億 9,183 万円のマイナスになっており、その理由は「反則者納金が予定より少なかったこと等」(財務省平成 21 年度特別会計決算参照書)があげられる。

交通安全対策とその効果をみれば、反則金の特定財源化と道路特定財源の利用の意義が認められよう。日本では特定財源が一般財源化され、公共事業は削減されている。米国の州レベルでも燃料税の一般財源化がすすむほど道路への支出が減少するという推計結果がある。つまり、受益者負担による財源制度を確立し、道路と安全施設の整備を一体化して進めるべきであることを史実は語っている。

4.3.3 交通安全施設等整備計画と社会資本整備計画⁶

1955年以降、日本の自動車交通量が急激に増加し、これに伴い交通事故も多発した。そのため、政府は1955年には内閣に交通事故防止対策本部を設けた。さらに、1960年には交通事故防止対策本部を発展的に解消して総理府に交通事故対策本部を設置し、また1961年には臨時交通関係閣僚懇談会を、1965年にはこれを発展的に解消した交通関係閣僚協議会を設けて、交通事故対策を実施した。

しかし、交通事故数が減少傾向を見せなかったため、交通事故に対するさらなる対策を講じるために、前述した交通安全施設等整備事業に関する緊急措置法（以下、本節では緊急措置法と表記）が制定された。緊急措置法にもとづき、1966年の第一次三箇年計画が発足した際に交通安全施設等整備事業が開始された。

これ以前、交通安全施設等（道路標示が含まれる）の整備は交通規制権限をもつ都道府県公安委員会の責務と考えられていたため、整備に必要な事業費などは都道府県が支出を行っており、国の助成措置は不十分な状況であった。しかし、モータリゼーションの進展に伴う交通事故死傷者数の深刻な状況もあり、都道府県によらず一定水準の交通安全施設の整備の必要性が求められた。そのため、まず「交通事故防止の徹底を図るための緊急対策について」（1965年交通対策本部決定）により、交通安全施設等の整備と拡充が最優先課題であることが明記され、緊急措置法に至ることになる。

緊急措置法は、「交通事故が多発している道路その他緊急に交通の安全を確保する必要がある道路について、総合的な計画のもとに交通安全施設等整備事業を実施することにより、これらの道路における交通環境の改善を行い、もって交通事故の防止を図り、あわせて交通の円滑化に資すること」を目的とし、計画策定、道路の指定、および費用負担について定めていた。

これにより、一定の交通安全施設の整備について国が都道府県を計画的に補助する制度が開始された。これ以降、2002年まで緊急措置法にもとづいて、国は交通安全施設整備事業に対する補助金を支出した。なお緊急措置法では、事業費の全部あるいは一部を負担するものを「特定交通安全施設等整備事業」、それ以外のものを「地方単独交通安全施設等整備事業」と分けて整備が進められており、補助対象の確定は新たな計画に入る段階でそのつど見直しが行われている。

緊急措置法に基づく整備計画は、表5のように1971年までは三箇年計画として設定され、交通安全対策基本法が制定された1970年以降は、それまでの三箇年計画をいっそう拡充するために五箇年の計画となり、さらに1996年に開始された第六次計画においては、財政構造改革の必要により、事業量（予算）を変更することなく計画期間が2年延長されて七箇年計画となった。

⁶ 本節は、住友（2008）および全国道路利用者会議（2009）、pp.551-562によるところが大きい。

表5 交通安全施設等整備事業計画の推移

区 分		特定事業			地方単独事業		
		計画 (億円)	実績 (億円)	達成率 (%)	計画 (億円)	実績 (億円)	達成率 (%)
第一次三箇年計画 (1966～1968)	道路管理者	721.9	722.1	100	134	253.2	-
	公安委員会	60.3	60.3	100	38	112	-
第二次三箇年計画 (1969～1971)	道路管理者	750.0	507.4	67.7	623	456.2	73.2
	公安委員会	46.3	28.5	61.6	230.7	151.1	65.5
第一次五箇年計画 (1971～1975)	道路管理者	2,292.8	2,380.9	103.8	2,304.1	2324	100.9
	公安委員会	685.5	720.9	105.2	1,052.7	1,000.1	95.0
第二次五箇年計画 (1976～1980)	道路管理者	5,700	5,922.1	103.9	4,115.3	4,525.5	110.0
	公安委員会	1,500	1,424.1	94.9	2,300	1,636.4	71.1
第三次五箇年計画 (1981～1985)	道路管理者	9,100	8,153.8	89.6	6,876.9	6,144	89.3
	公安委員会	1,900	1,312	69	3,049.6	2,365.4	77.6
第四次五箇年計画 (1986～1990)	道路管理者	13,500	11,596	100.8	10,235	7,739.1	75.6
	公安委員会	1,350	1,165	101.3	3,680.1	3,509.1	95.4
第五次五箇年計画 (1991～1995)	道路管理者	18,500	17,635	110.9	14,400	13,091	90.9
	公安委員会	1,650	1,678	108.3	4,970	5,149	103.6
七箇年計画 (1996～2002)	道路管理者	21,300	25,606	120.2	19,500	15,844	81.3
	公安委員会	1,900	2,797	147.2	6,300	6,144	97.5

出典) 全国道路利用者会議(2009)、p.552より作成

注1) 第一次三箇年計画の地方単独事業は、1967年度～1968年度の2箇年分の通学路分のみである。

注2) 第二次三箇年計画の実績は中途改定したので、1969年度～1970年度の2箇年分のみである。

注3) 第四次、第五次および七箇年計画の特定事業は、調整費を含む総計画額である。

一方、2003年に成立した社会資本整備重点計画法(平成15年法律第20号)にもとづき、交通安全施設等整備事業は9本の事業分野別計画(道路、交通安全施設、空港、港湾、都市公園、下水道、治水、急傾斜地、海岸)を一本化した社会資本整備重点計画(2003年度以降の5年間を計画期間)に移行した。社会資本整備重点計画法への変更の大きなポイントを表6のように道路整備五箇年計画を例にみても、①従来の事業量ベースからアウトカム評価に移行した点と②事業分野別に計画されていた計画を一本化して横断的に計画を策定することであった。

表7は、第二次社会資本整備計画(2008年度～2012年度)における具体的な交通安全施設等整備事業の施策である。このうち「あんしん歩行エリア」とは、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であり、全国796か所が指定されている。また、事故危険箇所とは、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であり、全国で3,956か所が指定されている。

表6 社会資本整備重点計画と従来の道路整備五箇年計画との比較(代表項目)

	従来の道路整備五箇年計画	社会資本整備重点計画
計画目標	道路延長・面積や整備率などの事業量ベース	新たな複数の指標（たとえばETC普及率など）を用いた成果主義
コスト縮減目標	特に目標設定はなし	2002年度と比較して15%削減
他事業間の連携	道路整備単独（連携少）	9本の事業分野別計画を一本化

出典)後藤(2009)、p.34より抜粋

表7 第二次社会資本整備重点計画における具体的な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	・道路交通における死傷事故率 【約109件/億台キロ(2007年)→約1割削減(約100件/億台キロ)(2012年)】
	歩行者・自転車対策及び生活道路対策の推進	・あんしん歩行エリア内の歩行者・自転車死傷事故抑止率 【2012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】 ・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%(2007年)→100%(2012年)】 ・特定道路におけるバリアフリー化率 【51%(2007年度)→約75%(2012年度)】
	幹線道路対策の推進	・事故危険箇所の死傷事故抑止率 【2012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】 ・信号機の高度化等による死傷事故の抑止 【2012年まで約4万件/年を抑止】
円滑な交通の実現と地球環境問題への対応	交通円滑化対策の推進	・信号制御の高度化による通過時間の短縮 【2012年までに対策実施箇所において約2.2億人時間/年短縮】 ・開かずの踏切等の踏切遮断による損失時間 【約132万人・時/日(2007年度)→約1割削減(約118万人・時/日(2012年度))】 ・信号制御の高度化によるCO2の排出の抑止 【2012年まで約46万t-CO2/年を抑止】

出典)国土交通省総合政策局(2011)、pp.33-34より抜粋

社会資本整備重点計画法の成立に伴い、緊急措置法は「交通安全施設等整備事業の推進に関する法律」に改正され、補助等を行う道路の指定、社会資本整備重点計画に即した実施計画の策定、および補助特例など警察庁と国土交通省が連携した重点的な事業実施が可能となるような仕組みに変更された。より具体的な変更点としては、以下の3点があげられる。

- ① 市町村の交通安全施設等整備事業に関する計画の案及び総合交通安全施設等整備事業七箇年計画に係る規定を削除
- ② 国家公安委員会及び国土交通大臣は、特に交通の安全を確保する必要があると認められる道路を、特定交通安全施設等整備事業を実施すべき道路として指定
- ③ 都道府県公安委員会及び道路管理者は、重点計画に即して、協議により重点計画の計画期間における特定交通安全施設等整備事業の実施より計画を作成

4.4 全国交通安全運動と全日本交通安全協会⁷

4.4.1 全国交通安全運動の目的と組織

全国交通安全運動は、交通安全思想の普及啓発あるいは普及徹底を目的として実施されている事業のひとつである。本事業は国家地方警察本部が決定した全国交通安全週間実施要綱にもとづき、実施された全国交通安全運動を起源とする。期間は1948年12月10日から1週間であった。この運動は1952年に春季と秋季の2回開催となり、1954年に交通安全週間に代わり、交通安全運動の名称が用いられるようになった。1961年に秋季全国交通安全運動を秋の全国交通安全運動とし、翌年の春の運動以来、1960年の閣議決定により設置された交通対策本部が実施要綱を定め、運動が実施されている。1976年に交通対策本部が春と秋の運動期間を指定し、現在にいたる。このなかではPRのためのパレードなどが各地で実施されている。

2010年秋の全国交通安全運動の実施要綱は以下のとおりである。

- ① 目的:「広く国民に交通安全思想の普及・浸透を図り、交通ルールの遵守と正しい交通マナーの実践を習慣付けるとともに、国民自身による道路交通環境の改善に向けた取組を推進することにより、交通事故防止の徹底を図ること」
- ② 期間:2010年9月21日から30日までの10日間であり、2008年以降、交通事故死ゼロを目指す日として9月30日が指定されている。
- ③ 主催は関係省庁(1府9省)、地方公共団体(都道府県・市区町村)および関係民間団体(14団体)、協賛は関係民間団体(150団体)である。
- ④ 全国重点は、(1)夕暮れ時と夜間の歩行中や自転車乗用中の交通事故防止(特に、反射材用品等の着用の推進)、(2)すべての座席のシートベルトとチャイルドシートの正しい着用の徹底および飲酒運転の根絶である。なお、安全運動の重点は5～8項目あったが、1969年以降、2～3項目に絞られるようになった。

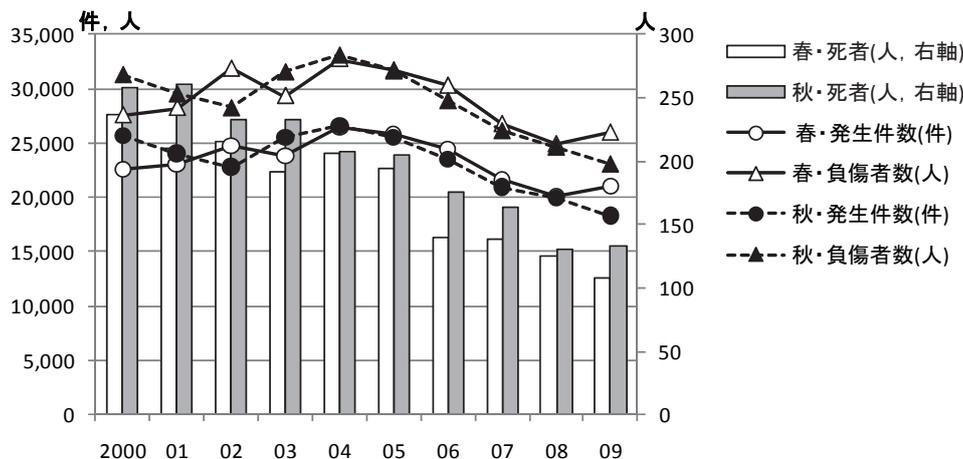


図16 直近10年の全国交通安全運動期間中の交通事故
出典)『交通安全白書』より抜粋、作成

⁷ 本節は、公益財団法人国際交通安全学会（2011）の加藤執筆分にもとづいている。

図 16 には直近 10 年の全国交通安全運動期間中の事故発生件数、死者数および負傷者数の推移を示している。いずれの件数、人数も減少傾向にあることがわかる。また、春と秋の間で大きな差異は認められないが、2001 年から 2002 年、2002 年から 2003 年および 2008 年から 2009 年の間でトレンドの逆転が認められる。

4.4.2 財団法人全日本交通安全協会

(1) 沿革

財団法人全日本交通安全協会は各管区の交通安全協会、都道府県交通安全協会および地区交通安全協会の中央組織と位置づけられる。この組織は全国交通安全運動の共催機関のひとつであり、交通安全思想の普及や交通事故防止のための安全対策を推進するために創設された。

本格的な自動車交通時代の到来とともに交通事故への関心が高まり、各地で交通安全協会が設立された。そして、経済活動が活発になると自動車交通が広域化したため、交通事故の防止策を全国で統一して実施する必要に迫られ、1950 年に日本交通安全協会が設立された。当時の会員は都道府県交通安全協会、大都市安全協会、国家公安委員会および警察関係者であった。1955 年に警察組織が都道府県単位に統合されたため、交通安全協会もそれにあわせて都道府県単位に編成され、日本交通安全協会の構成員となった。それでもなお、交通事故は急増する一方であり、道路交通法の制定とあわせて 1961 年に財団法人全日本交通安全協会が設立された。

設立趣意書には、交通事故の防止と交通秩序の確立という目的を達成するため、交通環境の整備と行政機関による適切な措置のほか、「国民一人ひとりの交通道徳を高める」ことがもっとも根本的な問題であるとされている。そこで、「国民各層の理解と協力による一台国民運動を展開することが必要」とされ、国民の声を国民運動に組織化するための中核体としてこの組織が設立された。

(2) 事業

この協会は設立以降、多様な事業を実施しており、全国交通安全運動の共催のほか、現在も継続されている主な事業として以下のものをあげることができる。

- ① 交通安全国民運動中央大会の開催：1961 年以降毎年 1 月に開催されており、分科集会（地域・家庭部会、交通安全教育部会および企業部会）と本会議からなる。
- ② 交通栄誉賞と緑十字賞（金賞と銀賞）の制定
- ③ 交通安全年間スローガンと交通安全ファミリー作文の募集と普及
- ④ 交通安全教育推進誌『人と車』の刊行

このような交通安全活動に 1960 年代の大学紛争が少なからず影響を与えたとされる。保良（1978）では具体的な記述こそないが、こうした事業には CR (community relations) 活動として、住民との紐帯の構築という考え方が色濃く反映されていると指摘している。

最後に、交通安全年間スローガンについて若干の説明を加えておくことにしよう。

全国交通安全協会は 1965 年に警察庁、総理府および毎日新聞社の後援を得て全国から公募し、翌年春の全国交通安全運動に使用した。最優秀作には内閣総理大臣賞が贈られるが、「ブレーキは早めに！ スピードは控え目に」（運転者向け）、「もう一度 よく見て渡れ 手をあげて」（歩行者向

け)、「世界の願い 交通安全」(一般向け)が最初の受賞作となった。

以来、毎年公募が続けられており、同協会のHPによれば、これまでに同協会に寄せられたスローガンは約1,000万点にのぼるといふ。1967(昭和42)年の「とび出すな 車は急に止まれない」(子ども向け)や1973(昭和48)年の「せまい日本 そんなに急いでどこへ行く」(運転者向け)は今日でいうところの流行語となった。また、1971(昭和46)年からは最優秀作スローガンを入れた交通安全ポスターデザインが公募され、これまでの応募は約30万点にのぼっている。

こうしたスローガンにも時代背景が反映されており、スピードをはじめ、飲酒運転、車間距離、シートベルト、ヘルメットといった安全運動の重点が含まれている。ちなみに、平成22年度のスローガンには、運転者向けには携帯電話が題材となっており、歩行者・自転車利用者には反射材の喚起を、子どもには自転車のライト、ブレーキおよびヘルメットの確認を促すものとなっている。

全国交通安全運動はいわば官製の運動であるが、期間中における事故の減少からはその効果が認められる。けれども、交通事故の原因や状況には地域差があり、各都道府県の警察や交通安全協会が工夫して自らの地域にあった運動を展開したことに注目すべきである。

5. まとめ

戦後わが国では、高度経済成長とともにモータリゼーションが急速に進展した。しかしながら、道路ストックだけではなく、信号機や道路標識といった交通安全施設までも投資は十分に行われていなかった。そのような状況のなか、1970年に交通安全対策基本法が制定され、同法にもとづき、これまで第1次から第8次までの交通安全基本計画が実施されてきた。その結果、2011年の交通事故による死者数は11年連続して減少し4,611人となった。この数値は過去最悪であった1975年の1万6,765人の1/4に近い水準である。40年弱の間でここまで死者数を減少させたことは、交通安全を所管する関係各局の努力の賜物である。その一方で、負傷者数はここ数年、減少傾向にあるものの、2000年代中ごろまで増加傾向にあり、交通事故件数も同様の傾向を示している。今後は交通事故件数をいかに減らしていくかが重要となってくる。

今後、わが国では少子高齢化が速いペースで進んでいく。少子高齢化が進むことで、人口、免許保有者、自動車保有台数等の数値は頭打ちあるいは減少すると予想されるが、このことが必ずしも交通事故の減少につながるわけではないことは、近年のデータを見れば明らかである。その意味では、やはり高齢者に対する交通安全の確立が何よりも急がれる。高齢者は交通事故の被害者にも加害者にもなりやすく、最近の交通事故の傾向をみても、高齢者の交通事故死者数は高水準で推移し、高齢運転者による事故件数も増加傾向にある。

このように、時代ともに変化する社会状況によって交通安全施策に対する社会的要請も変化していく。研究者はこうした施策の効果を実証しなければならない。そして、政策担当者はその実証結果を施策の改善へとつなげ、より効果的なものにしなければならない。つまり、時代の変化に迅速に対応し、国をはじめとする関係機関が先へ先へと効果的な施策を打っていくことが交通事故の減少につながっていくことだろう。

参考文献:

ワトキンス・レポート 45周年記念委員会編(2001)『ワトキンス調査団 名古屋・神戸高速道路調査報告書』勁草書房

総務省統計局(2011)『第61回 日本統計年鑑 平成24年』

国土交通省『自動車保有車両数月報』

警察庁交通局運転免許課(2011)『運転免許統計 平成22年版』

内閣府(2011)『交通安全白書 平成23年版』

警察庁交通局編『交通事故統計』

財団法人交通事故総合分析センター(2011)『交通事故統計年報 平成22年版』

公益財団法人国際交通安全学会(2011)『交通戦争への取り組み～途上国に貢献しうる日本の経験と知見～』[研究調査報告書(H2296)]

後藤孝夫(2009)「地方道整備の枠組み-整備計画と財政制度-」『道路政策の枠組みに関する研究』道経研シリーズ A-160、pp.27-54

杉本和哉(2012)「高齢運転者の交通安全政策に関する考察-「高齢運転者標識」及び「高齢者講習」が高齢運転者の交通事故件数に与える影響の分析-」(政策研究大学院大学修士論文)

住友一仁(2008)「警察が整備する交通安全施設等に関する次期社会資本整備重点計画の策定に向けて」『国際交通安全学会誌』Vol.33、No.1、pp.78-82

全国道路利用者会議(2009)『道路行政 平成20年版』

富永誠美(1993)『交通安全への道』勁草書房

著者:

小島 克巳

神戸夙川学院大学 観光文化学部

准教授

1965年東京都生まれ。慶應義塾大学商学部卒業後、航空会社勤務を経て、2006年慶應義塾大学大学院商学研究科後期博士課程単位取得満期退学。その後、財団法人道路経済研究所研究員、国土交通省国土交通政策研究所主任研究官を経て2008年より現職。所属学会は日本交通学会、公益事業学会、日本海運経済学会ほか。

専門は交通経済学、公益事業論。

主要業績は著書『交通の産業連関分析』日本評論社（共著）、『航空の経営とマーケティング』成山堂書店（共訳）、論文「航空機事故と航空の安全性に関する一考察－ヒューマンエラーと行動経済学の観点から－」航空政策研究会特別号 No.525（航空政策研究会）、「わが国の航空規制緩和と航空会社再建に向けた今後の課題」運輸と経済第70巻第6号（財団法人運輸調査局）ほか。

共著者:

後藤 孝夫

近畿大学 経営学部

准教授

1975年神奈川県生まれ。2006年慶應義塾大学大学院商学研究科単位取得満期退学。博士（商学）（慶應義塾大学）。九州産業大学商学部専任講師、同准教授を経て2010年より現職。所属学会は日本交通学会、公益事業学会ほか。

専門は交通経済学・公共政策。

主要業績・受賞歴は著書『交通政策入門』同文館出版（共著）、論文「一般道路整備における財源の地域間配分の構造とその要因分析－都道府県管理の一般道路整備を中心に－」『高速道路と自動車』第48巻第12号（道路と交通論文賞受賞）、「維持更新時代を見据えた維持管理有料道路制度の有効性の検討－橋りょう・トンネルと道路の維持費用の分析－」『公益事業研究』第59巻第2号（公益事業学会奨励賞受賞）ほか。



加藤 一誠

日本大学 経済学部

教授

1964年京都府生まれ。1992年同志社大学大学院経済学研究科経済政策専攻(博士課程後期)満期退学。博士(経済学)(同志社大学)。関西外国語大学助教授などを経て2005年より現職。

現在、政策研究大学院大学客員教授、航空政策研究会理事、財団法人日本経済教育センター理事。

専門領域:交通経済・アメリカ経済。

主要著書:『インターモーダルizm』(勁草書房、共著)、『アメリカにおける道路整備と地域開発』(古今書院)、『交通の産業連関分析』(日本評論社、共著)、『航空の経済学』(ミネルヴァ書房、共編著)、『アメリカ経済の歩み』(文真堂、共著)ほか。

2005年日本交通学会賞(論文、共著)受賞。