

道路交通に係る交通安全基本計画についての一考察

—歩行空間の設計手法に関する基礎的研究—

A Study on the Fundamental Traffic Safety Program concerning Road

—A basic study on the design method of the pedestrian space—

金 應周* 上林研二** 三輪泰司***
Eungjoo Kim *, Kenji Kanbayashi **, and Hiroshi Miwa ***

We investigated the Fundamental Traffic Safety Program concerning Road in Japan and obtained the following conclusions.

1. When the road traffic accident of our country was considered historically, the time that had to carry out regulation guidance of the automobile run based on road capacity had already come.
2. It is necessary to decrease the dead by traffic accident "Under a walk and bicycle entrainment " in Japan, compared with America and European.
3. The first Fundamental Traffic Safety Program succeeded in uplifting national safe consciousness, and achieved Accident reduction. The eighth Program has epoch-making idea group of "society without a traffic accident", "the safe thought of man priority", and "consideration by the traffic weak", etc. It means "safety problem can express as it being problem of human rights."

Keywords: The Fundamental Traffic Safety Program, Swedish model, Barrier-free, Human-rights.
(交通安全基本計画、 スウェーデンモデル、 脱障壁、 人権)

1. はじめに

(1) 研究の背景と目的

スウェーデンは道路交通事故による死者をゼロにする取組が行われている。1997年の国会は「交通事故による死および重篤な障害ゼロ…ノルビジョン」をめざすことを決めた。死者・障害者ゼロという明確な目標を実現させるため、国会を含めた地方議会、行政、道路関連行政団体、警察、自動車メーカーおよび販売会社、輸送が必要な企業および輸送に携わる企業、道路関連団体、そして、道路を使うすべての人がその責任を負う対象者となっている。交通に関するすべての人に課せられた総合的な取組は注目に値するが、「安全は人権の一部である」とするスウェーデン政府の考え方も注目したい。多くの国は、起きた事故を分析して、次の道路建設なり交通安全施設の設置に生かす方法が一般的に採用されている。スウェーデンにおいてもそのような方法を用いていたが、ノルビジョン提起以降、事故は起こるものと考え、それが起こる背景を分析して、起こらないように初めから予防策を施すという方法を採ることに転換した。その成果であるが、人口10万人当たりの指数で日本と比較してみると死者はスウェーデンが5.9ポイント(2003年)、日本は7.0であり、スウェーデンの優位性をさほどには感じない。ところが、負傷者を見るとスウェーデンが205ポイント(同年)であるのに対し日本は743である。人口規模や人口密度など多くの点で背景の異なる両国であるが、スウェーデンが採った政策の革新性を認めざるを得ない。筆者らは、これまでの歩行空間の研究実践から、道路における「安全問題は人権の問題である」として認識されなければならない」と考えるにいたっているのであるが、本稿は、日本における交通事故を動的に考察し、事故と交通安全基本計画との関係性を明らかにする。また、人権思想とそれを体現する諸法等を歴史的に確認し、それらと交通安全基本計画との関係性を明らかにする。

(2) 研究の方法

本研究は、まず、1960年以降の自動車保有事情や道路交通事故実態などを総合的に考察し、特徴を軸にして時代区分を試みる。次いで、差別解消や障壁の撤廃を増進させる国際社会や日本の取組を経時的に整理する。最後に、第1次から第8次までの交通安全基本計画に対し、交通事故実態や人権に係る諸法との関連を研究する。研究は、国会図書館をはじめ警察庁や中央交通安全対策会議などの公開の文献調査によっている。

2. 道路交通事故等の動的・状態的考察 (1)

(1) 人口・免許保有者・自動車登録台数・自動車総走行距離の伸び (図-1 参照)

わが国経済の高度成長が始まった昭和30年代後半からみる。国調人口は、1960年9,430万人であったが、対前年比+1%前後の高い伸び率で推移し、72年には前年比+2.3%という高い値をみせた。しかしこの年を境に前年比は低くなり、人口の動きは2005年には前年比+0.1%という静止にも似た状態となった。

自動車免許保有者(統計上の関係で二輪車、原付を含む)は、66年2,286万人であったが、80年頃までは対前年比+5%前後の高い伸びを見せ、80年は4,300万人が免許証を持つこととなった。その後は徐々に対前年比を低下させ、05年は前年比+0.7%となった。横ばい状態になりつつあるが7,880万人、16歳以上の国民の72.3%が免許を持つまでになっている。

自動車登録台数は、60年330万台であったが、69年までは対前年比+20%前後の驚異的な伸びで推移し、その後は対前年比を低下させ、74年には前年比+5.8%と10%を下回ったが、78年には60年の10倍を超える3,500万台となった。以降も対前年比を低下させて推移し、2002年には+1%に満たない状況を迎えた。今日(2004年)では7,809万台を登録する国となった。

自動車総走行距離は、60年139億kmであったが、自動車登録台数の驚異的な増加傾向もあり、69年までは対前年比+20%前後での高い伸び率で推移した。71年には対前年比+7.7%と10%

* 外国人会員 京都造形芸術大学大学院芸術研究科 (Graduate School of Art, Kyoto University of Art and Design)
** 正会員 京都造形芸術大学 博士 (京大工学) (Kyoto University of Art and Design)
*** 正会員 京都造形芸術大学 博士 (京大工学) (Kyoto University of Art and Design)

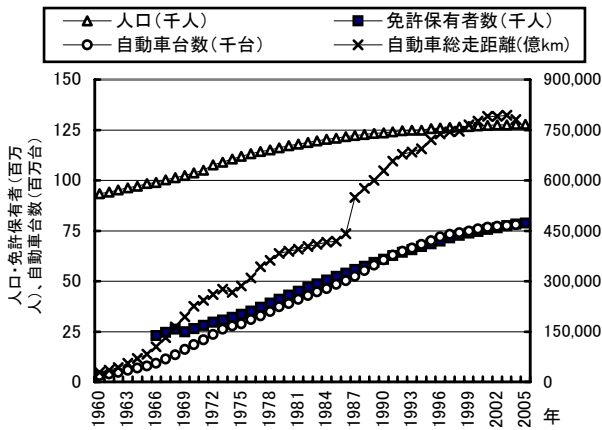


図-1. 人口・免許保有者数・自動車登録台数・自動車総走行距離

を切り、登録台数の伸びを下回って推移した。しかし、86年になると対前年比が好転し+5.5%、87年は+24.3%と、これまでの比の最高値に近づいたのである。ところが翌88年は+4.9%となって再び対前年比を低下させ、以降は自動車台数の伸び程度であり、04年には対前年比は-1.5%、減少に転じている。

(2) 道路整備実態 (表-1 参照)

自動車の急激な増加に対し、道路はどのように整備されてきたのであろうか。まず道路の幅員別実延長をみよう。このデータは65年からみることができる。65年の幅員5.5m未満規模階層は890千km、全体の90.4%といった状況で、上位ランクの5.5~13m未満は90千km、9.1%である。それ以降は、新設や拡幅改良を重ね、03年では幅員5.5m未満は870千kmと20千km減らし、また全体の73.6%と構成率を下げている。5.5~13m未満は291千kmと201千km増やし、構成率も24.6%となっている。さらに広い幅員の道路である13~19.5m未満は19千km、1.6%整備されている。

表-1. 道路の幅員別実延長

年度	5.5m未満		5.5~13m未満		13~19.5m未満		19.5m以上		合計(母数)
	千km	%	千km	%	千km	%	千km	%	
1965	890	90.4	90	9.1	5	0.5	-	-	985
1970	887	87.4	121	11.9	7	0.7	-	-	1,015
1975	885	82.9	172	16.1	9	0.8	2	0.2	1,068
1980	901	81.0	199	17.9	11	1.0	2	0.2	1,113
1985	896	79.4	217	19.2	13	1.2	2	0.2	1,128
1990	864	77.6	233	20.9	14	1.3	3	0.2	1,114
1995	868	76.0	256	22.4	16	1.4	3	0.2	1,143
2000	868	74.4	277	23.8	18	1.5	3	0.3	1,166
2003	870	73.6	291	24.6	19	1.6	3	0.3	1,183

注)データは、「日本統計年鑑(編集:総務庁統計局、発行:日本統計協会)」の各年に掲載されているものであり、元データは「道路統計年報(国土交通小道路局企画課)」である。(各年4月1日、現在)

(3) 道路容量と事故 (図-2、表-2、図-3 参照)

(2)のデータを用いて(1)でみた自動車総走行距離との関係を見る。まず、幅員規模階層に仮定的に車線数を与え、自動車が走行可能な道路延長、いいかえれば自動車走行のための道路容量(以下「道路容量」という。)を求める。幅員5.5m未満は1車線、5.5~13m未満は2車線、13~19.5m未満および19.5m以上には4車線を与えると、道路容量は1965年は1,090千km、75年1,273千km、85年1,392千km、95年1,455千km、03年は1,540千kmとなり着実に増加してきたことが分かる。次に、自動車総走行距離をこの道路容量で除す。本稿ではこれを「容量比」とするが、それは、65年75,371、75年224,937、85年300,691、95年494,972、2003年は515,259で、03年/65年は6.834倍となる。この数値を論じる直接的な比較値は持たないが、事故、

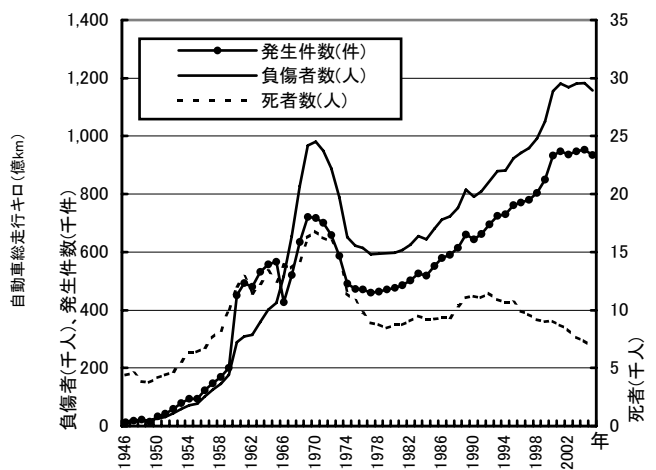


図-2. 交通事故3指標

死者、負傷者との関係を見ることで考察を深めたい。

交通事故3指標の推移をみる。事故発生件数は、60年に前年の倍増となる激変をなしたが、その後の経過は次のように説明できる。66年に大幅な減少を見せたがおよそ69年までは増加傾向にあった。70年からは減少期に入るが、比較的テンポのよい減少は74年までで、75年から77年は微減期となる。78年から再び増加に転じ、01年までの長い増加期を経験する。近年では02年からは横ばい期にある。死者数は、70年までは増加する。件数が減少した66年も死者数は減っていない。71年からはテンポのよい傾向の減少期に入り79年まで続く。80年には傾向を転換し92年まで微増期となる。93年からは再度減少期に転じるが71年からの傾向とは異なり微減傾向を呈している。負傷者数は、死者数と同様に70年まで増加するが、死者数の傾向とは異なり「急増」である。その後の傾向は事故件数と同様で、現在は横ばい期にある。事故3指標を重層的にみると、60年以降は新しい時代に入ったことが理解できる。そして70年頃までは驚くようなテンポで交通事故件数が増加し、最初は死者型の事故として、66年以降は負傷者型の事故として推移している。70年頃から78年頃までは3指標が共に急減することになるが、その後92年頃までは増加に転じて「不安」の時代に入る。92年以降も事故件数は増加し、連動して負傷者数も増加するが、01年以降は横ばいである。死者数は92年以降現在まで減少傾向にある。

表-2. 容量比と交通事故3指標

区分	容量比(千km)	人口10万人あたり			
		発生件数	死者	負傷者	
1965	75,399	1,000	577.2	1,000	433.1
1970	195,347	2,591	692.3	1,199	1,272.9
1975	224,937	2,983	422.5	732.9	1,284.6
1980	287,973	3,819	407.2	705.7	1,181.9
1985	300,691	3,988	456.7	791.7	1,300.4
1990	450,273	5,972	520.3	901.9	1,476.2
1995	494,972	6,565	606.7	1,051.1	1,696.8
2000	514,815	6,828	734.2	1,272.7	1,510.2
2003	515,259	6,834	742.8	1,287.6	1,525.7

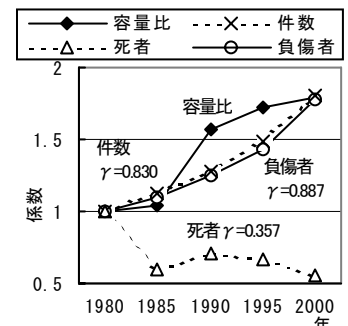


図-3. 容量比と交通事故3指標の相関

を用いて考察する。なお、事故3指標は、人口増加の影響を取り除くために人口で除した数値を用いる。また、作図は4つの数値とも80年を1とする増加係数に置き換えている。容量比と事故発生件数との相関係数は0.830、容量比と死者数は0.357、容量比と負傷者数は0.887である。容量比は件数と負傷者数に正の高い相関を示す。負傷者数はとりわけ高い相関である。事故や負傷者数の増加的発生がとめられないということは、道路が整備されてきたが、既に過去の時点で自動車の走行実績に対応せず破綻していたことを示唆している。また、容量比と死者数は負の関係にありその相関は低いことから、この間の死者数の減少傾向は別の要因であることも示している。それは運転者や対「車」への車両安全性の飛躍的な向上が想像できる。以前であれば死に至る事故が負傷程度で納まっているということである。国の働きによる、運転者をはじめ道路空間における全ての人の安全意識の深化も想像できる。

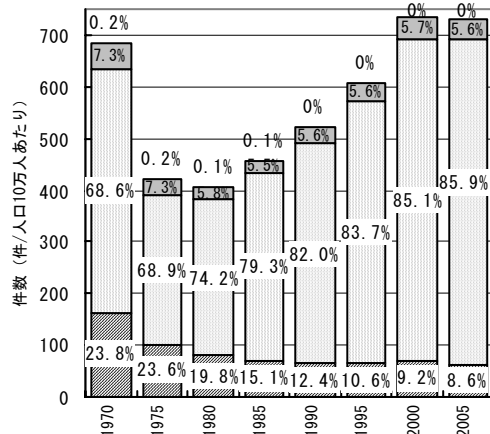


図-4. 発生件数 (人口10万人あたり)

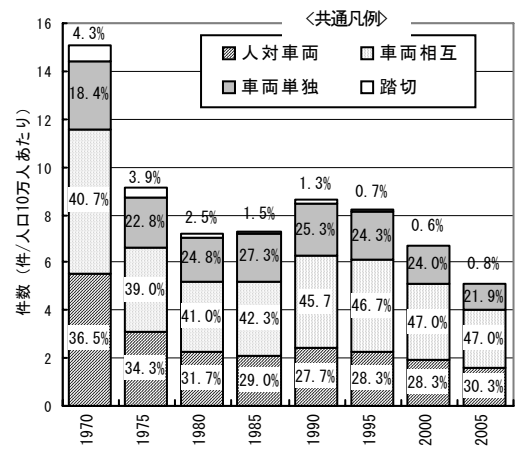


図-5. 死亡事故件数 (人口10万人あたり)

（4）事故の類型別件数 (図-4、図-5 参照)
 発生件数を人口10万人で除して人口増加の影響を取り除いた数値で70年以降の推移をみると、80年までは減少傾向を、それ以降は増加傾向をみせ、00年以降は横ばい傾向にある。類型別にその割合をみると、「人対車両」は70年の23.8%が期中の最大値で、それ以降は割合を下げていて05年は8.6%で、マイナス15.2ポイントである。「車両相互」は70年の68.6%が期中の最小値で、それ以降は割合を高め、05年は85.9%で17.3ポイントもプラスした。「車両単独」は70、75年の7.3%が期中の最大値で、それ以降は5.5%から5.8%の範囲の変動であった。(2)

死亡事故件数であるが、既にみたように70年以降では90年に小さなピークがあるが、期中全体として減少傾向にある。類型別にその割合をみると、「人対車両」は70年に36.5%の高率で、それ以降は下げているものの05年も30.3%で、下げ幅は6.2ポイントあるが依然として高い。「車両相互」は70年40.7%、75年39%、80年41%と変動が小さいように見えたが、それ以降は割合を高め、05年は47%で6.3ポイントも上げている。「車両単独」は70年の18.4%が期中の最小値で、それ以降は緩やかに高くなるも90年以降は低下している。

以上から、発生件数としては「車両相互」の割合が最も高かつ割合を高めているが、死亡事故ではさほどの割合とはならず、「人対車両」はその逆である。車両は安全性が高まってきているのであろう、車相互の事故では死亡につながらない傾向をみせている。なお、「車両単独」は発生件数の中の割合は低いのであるが、死亡事故となると驚くほどの割合をみせている。

「人対車両」について、どのような動作中に事故にあったの

かをみておく。図-6は人口10万人あたりに換算しているが、最上位で推移するのは「その他横断中」である。しかし、70年が86.5人/10万人(以下「/10万人」を略す。)と驚く高さであるが80年には42.1人

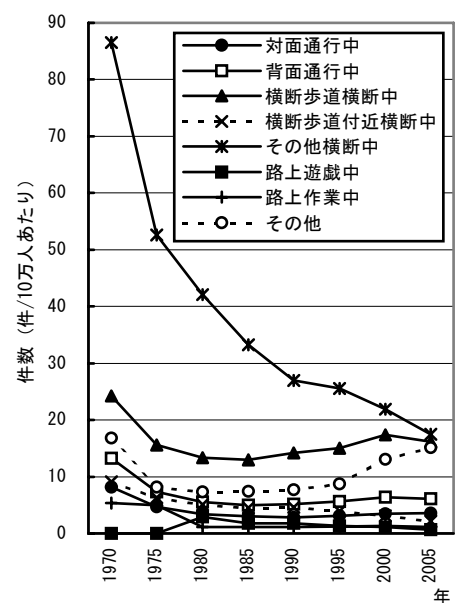


図-6. 人対車両事故における人間の動作別発生件 (人口10万人あたり)

の後も低下し続けて05年は17.5人となった。次に上位で推移するのは「横断歩道横断中」である。この区分は70年が24.2人で85年まで微減させるのであるが、90年以降微増傾向をとり、05年は16.2人となる。「その他」は上位3番であるが、70年16.8人でその後は「横断歩道横断中」と同じ傾向をたどり、05年は15.1人となる。その他の区分は上位3区分から一段低位に位置しているが、各々おおむね減少傾向をみせている。「背面通行中」(車が人の後方から走行して起こす事故)は70年13.2人であるが、05年は6.1人と半減した。

(5) 年齢階層別にみた死者、負傷者 (図-7、図-8 参照)

前項後段に続き、被害者の特性に焦点を当て、年齢階層をみる。まず死者数であるが年齢階層別人口10万人あたりで除し死者比をみると、70年から05年まで(80~90年の時期を除き)最も高い死者比の階層は70歳以上層である。次いで高く推移してきたのは16~19歳であるが、90年以降に急降下をみせ、05年は第2位を65~69歳に譲っている。この階層も他の階層と同様に死者比を低下させてきたが、70年をはじめとし比較的高位での推移である。年齢が高い階層ほど死者比も高い傾向はみられるが、その中であって、16~19歳と20~29歳が高位に割り込

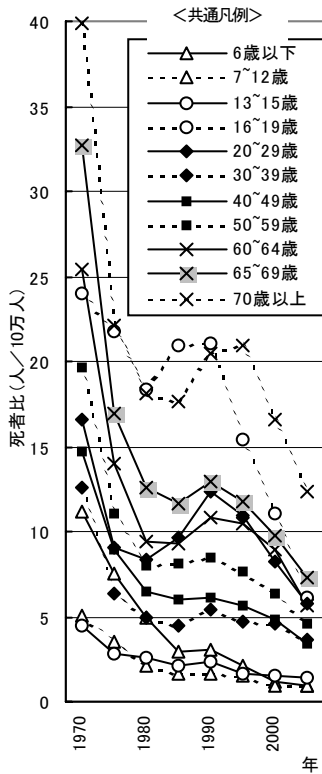


図-7. 年齢層別みた死者(人口10万人あたり)

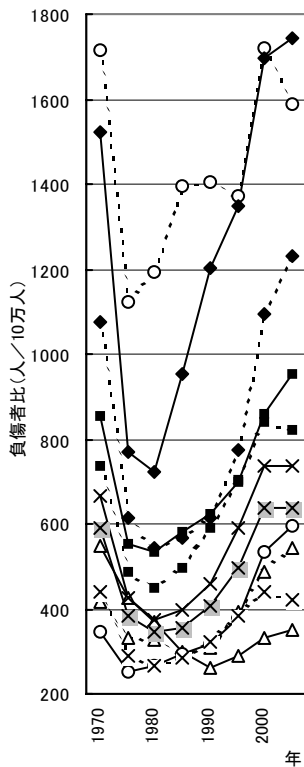


図-8. 年齢層別みた負傷者(人口10万人あたり)

んでいる。次に負傷者比をみる。最も高位で推移したのは16～19歳で、次いで20～29歳、30～39歳、40～49歳、50～59歳、60～64歳、65～69歳となっている。その次に7～12歳と13～15歳の小中学生層が位置し、70歳以上、6歳以下となって終わる。若い層が高位で高齢者が低位という想像を逆転させる結果となっている。

(6) 事故の国際比較 (図-9参照)

交通事故による死者数は減少傾向をみせるが、事故件数、負傷者数は増加傾向にある90年以降の日本の状況を、若干の指標によって欧米諸国に韓国を加えた国と比較する。最初の比較値は人口10万人あたりの交通事故死者比である。90年は韓国が33.4ポイントで最も高位である。2位はフランスの19.8、次いでアメリカ17.9、ドイツ14.0、イタリア12.4、日本11.8である。日本より低位はイギリス9.4、オランダ9.2である。興味あるのはここで採用した国は、この時期以降減少傾向をみせる。特に韓国が急降下させ04年に13.6となった結果、アメリカ14.5が1位となった。フランス9.2、ドイツ7.1、日本6.7、オランダ4.9はほぼ半減させている。アメリカと同様にイタリア9.7は低下傾向が緩やかである。次に、04年単年の資料(図-9)であるが、死者比の状態別割合を用いて比較する。まず日本であるが、最も高い割合は「歩行中」の死で30.7%である。これは韓国の39.3%に次ぐ高さであるが、その他の国は比較的low、また第1位としてはいない。日本の2位は「乗用車乗車中」で25.1%である。この値を下回るのは韓国の21.8%のみで、他の国は日本の2倍前後となっている。日本の3位は「二輪車乗車中」で19.9%である。他国も同程度が多い。4位は「自転車乗車中」で13.5%であるが、この値はオランダの18.5%に次ぐ高さで、ドイツも8.1%と高い方であるが、その他の国は4～5%

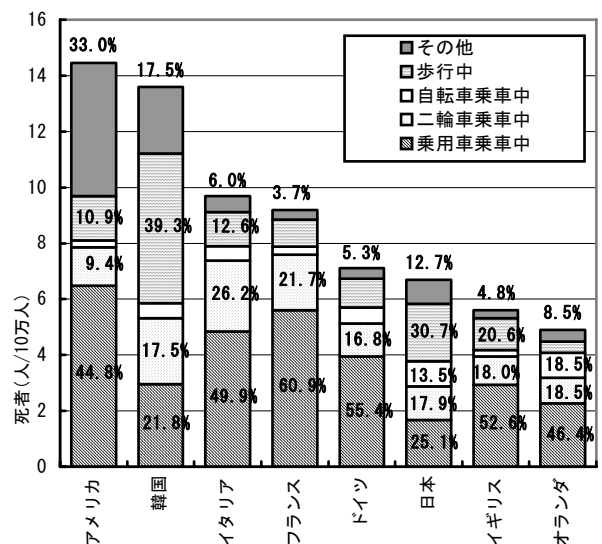


図-9. 各国における状態別死者(2004年,人口10万人あたり)

である。

以上から、日本の死者比は高い方ではないものの、状態別には「歩行中」や「自転車乗車中」の高さに特徴があり、交通事故死者の画期的減少を図るには、この状態を欧米並みに低下させることであろう。

3. 「差別解消・脱障壁」に係る世界と日本の取組 1)～10)

(1) 人権保障の国際化と社会的弱者の人権の保障

国際連合は、パリでの第3回総会において、すべての人民とすべての国とが達成すべき基準として、「世界人権宣言(1948年)」を布告した。この宣言は、「すべての人間は、生まれながらにして自由であり、かつ、尊厳と権利について平等である」という第1条に始まり、伝統的な自由権、参政権に加えて、社会保障を受ける権利、労働基本権などの社会権をも保障しているものとなっている。宣言(全30条)は、人権を世界的レベルにまで包括的に扱った最初の文書として評価される。ただし、あくまでもすべての国が達成すべき共通の基準であって法的な拘束力をもたない。それを克服すべく条約化したのが1966年12月、第21回総会で採択された「国際人権規約(A規約、76年1月発効)」と「市民的及び政治的権利に関する国際規約(B規約、76年3月発効)」、「市民的及び政治的権利に関する国際規約についての選択議定書(76年3月発効)」からなっており、日本は79年にA規約とB規約について批准している。国際社会の包括的な活動とともに、「ヨーロッパ人権条約(50年)」のような地域的な努力もあるなか、社会弱者においても、個別的人権の保障を求める活動が行われる。これらの活動は、以前から彼らもつ保護の対象という社会的認識から、同等に社会に参加する存在としてみなしている点で注目される。

まず、戦争の主な犠牲者とされてきた子ども人権の優先的保障の一環として、59年11月、国連14回総会において「児童権利宣言」が採択される。これは、人類は「子どもに最善のものを与える義務を負う」とし、最善の利益の中核である生存と発達の権利の保障を求め、改めて両親、個人、民間団体、地方行

政機関および政府が、立法あるいはその他の措置の必要性を講じている。その後、児童の権利思想、運動の歴史的展開のなかで、児童を「保護の客体」から「人権主体」へと転換させ、その社会的・法的保障を求めた最初の文書として評価される。宣言の具体的表現に向け、国連は89年第44回総会において「子どもの権利条約」(90年9月)を国際条約として発効(日本は94年4月に批准し5月に発効、97年現在、191ヵ国が承認)する。条約は、国際人権規約により大人に保障された人権(国際人権規約)のうち、「思想・良心や集会・結社の自由」等、選挙権を除くすべてを子どもにも保障するとし、子どもを大人と同じ人権の主体として認めようとしている。

あわせて、人種や少数者などに関する人権の保障もみられる。59年から60年代にかけては、南アフリカのシャープビル事件などが起こるほか、60年には18ヵ国が植民地から独立し、アフリカの16ヵ国が一举に国連に加入する。新興独立国は、反植民地主義の旗を掲げ、とくに人種差別に対しては鋭敏な感覚をもっていたが、国連総会はこのような状況をうけ、60年12月に人種による差別を断固非難し、必要なあらゆる措置を要請し、63年に「人種差別撤廃国連宣言」を、65年に「人種差別撤廃条約」を採択した。条約にみる人種差別とは、人種、皮膚の色、門地または民族的・種族的出身にもとづくあらゆる区別、除外、制約、優先という、差別一般の撤廃を求める基本文書となっている。アメリカの「公民権法(64年)」が可決されたのもこの時期である。日本では、95年12月に国会が条約締結を承認し、翌96年1月に効力が発生した。

また、女性是人権の思想が芽生えて以降においても基本的人権の枠から外れていたが、第2次世界大戦後に成立した多くの憲法は、社会権のなかで人権の保障を含ませている。この背景の中、67年第22回国連総会にて「女性差別撤廃宣言」が採択される。宣言は、男性との権利の平等を實際上否定又は制限する女性に対する差別は、基本的に不正であり、人間の尊厳に対する侵犯とする。これを充実し国際的拘束力をもたせたのが、79年第34回国連総会において採択された「女子差別撤廃条約」である。日本は、80年にコペンハーゲンで開かれた「国連女性の十年中間期世界会議」において同条約に署名した。この条約を批准するにあたり、国籍法を改正し、父系血統優先主義を父母両系血統平等主義に改めるほか、男女雇用機会均等法の制定、家庭科の男女共修のための学習指導要領の改訂など国内法の整備を行った。

社会弱者の権利宣言としてもっとも遅れたのは、障害者に対してである。人類は長年にわたって、生産性の少ないものを排除する傾向をみせ、また、人権の思想が成立した後においても、彼らに配慮した社会政策は、人道主義的な観点から民間による隔離施設をつくることに止まっていた。このように障害者に対しては、歴史的に偏見や差別意識が根強かった。障害者の人権に対する社会的関心が公にされるのは、相次ぐ戦争、産業の発展にともなう労働災害や交通事故の増加によって、各国とも身体障害者が急激に増加し、その生活維持や社会復帰が資本主義社会の問題として深められてからである。この背景のなか、50年代後半のデンマークにおける知的発達障害児をかかえる親た

ちの運動に発する「ノーマライゼーション」と「インテグレーション」⁽³⁾の思想は、世界の身体障害者福祉施策のあり方に大きな反省を促した。

北欧やアメリカで発展してきた理念であるが、日本では国際障害者年を契機として一般に定着することになった。国連は「精神遅滞者の人権宣言」を経て、75年第30回の総会で「障害者の権利宣言」を採択する。障害者の権利を保護し、またそれらの福祉及びリハビリテーションを確保する必要性を強調し、身体的・精神的障害を防止し、障害者が最大限に多様な活動分野においてその能力を発揮し得るよう援助し、また可能な限り彼らの通常の生活への統合を促進する必要性に留意しなければならないとする。しかし、当時の障害者についての理解は、医学的観点によるものが根強かったため、障害者に対する社会的偏見をぬぐえなく、その援助に効果をあげていなかった。その反省に立ち、障害者に対する理解を深めようとする世界規模の啓蒙活動が行われた。障害者の定義については、80年に世界保健機関(WHO)が国際障害分類試案を発表している。これによれば疾病(ディジーズ)の帰結としての障害は、以下の3つのレベルに分類される。

- | |
|---|
| <ul style="list-style-type: none">・機能障害(インペアメント) … 疾病(外傷も含まれる)が顕在化した状態を意味する・能力障害(ディスアビリティ) … 実際の生活のなかでの活動能力が制約されることを意味する・社会的不利(ハンディキャップ) … 通常の社会的役割が果たせなくなること意味する |
|---|

76年12月、国連ではそれまでの活動が十分に効果をあげていないという認識に基づき、第31回総会において81年を「国際障害者年」とすることを決議した。また、国際障害者年の目標達成のために、82年に「国連障害者の十年(83~92年)」採択し、「国際障害者年行動計画」を定めた。計画の重要な柱として、その社会参加を阻害する物理的・社会的障壁を除去することの必要性を示し、目標達成のためには社会の環境を整備することが重要であるという認識を広げた。物理的障壁の整備手段として「バリアフリーデザイン」の理念が出てきたのはこの時期のことである。日本では国際障害者年にあわせ日本推進協議会が81年11月に「国際障害者年長期行動計画」をまとめている。このような認識の流れのなか、障害者十年の末頃には、アメリカでは「障害を持つアメリカ人法(ADA、90年)」が、オーストラリアでは「連邦障害者差別禁止法(DDA、92年)」が登場した。

(2) 社会的弱者の人権擁護からすべての人の人権擁護へ

障害者十年が終わった翌年、国連は近年における活動の成果をまとめ、93年第48回国連総会において「国連障害者の機会均等化に関する標準規則」を採択した。規則は、「障害者の社会への完全統合」より「全員参加の社会(A Society for All)」を図ることをテーマに、各国に中期的計画立案・実施を要請するものである。とくに、このなかでは「障害(Disability)」を、健常者が普通に経験するものとしてとらえていて、障害や障害のある人に関する問題に取り組むことは普通の人に関する問題でもあるとの認識を提示した。それゆえに、規則の目標は、障害のある人のニーズを計画と政策の基礎とはしているが、結局、社会の通常の制度を全ての市民が利用できるようになることを意味する。また、従来の「障害を持つ個人の適応の問題」とい

う認識から脱し、「社会的不利は障害者と環境の出会いを示すもの」とし、政策において環境の不備に着目することを強調している。なお、「世界中の全ての社会において障害のある人々が権利と自由を行使することを妨げる障壁が存在し、これが障害のある人々の社会活動への完全参加を難しくしている」と指摘し、障壁を取り除くために、各国は適切な手段をとる責任があるとした。バリアフリーの思想は、これを機に物理的障壁の除去という枠を越え、全ての人のためのものとして現在に至る。さらに、97年には障害をもつ人々のための特別な設計や仕様を必要とせず、日常的な身の回りの製品や建物、都市の空間や環境を、あらゆる人々にとって利用してもらおうとする「ユニバーサルデザイン」が提唱された。このようにして、障害者の人権の保障は障害者分野に限らない普遍性をもつようになり、究極的には「障害」や「障害者」という概念にこだわらず全ての人にとっての人権思想がみられるようになったのである。

日本では、93年に「障害者対策に関する新長期計画」が策定され、「障害者を取り巻く社会環境においては、交通機関、建築物などにおける物理的な障壁、資格制度などによる制度的な障壁、点字や手話サービスの欠如などによる文化・情報面の障壁、障害者を庇護されるべき存在としてとらえるなどの意識上の障壁がある。これらの障壁を除去し、まちづくりなどを含む生活環境の改善や技術の進歩に応じた福祉機器の研究開発、普及を図ることなどにより、障害者が各種の社会活動を自由にできるような平等な社会づくりを目指す」と、あらゆる場面で障壁を除去することを明記した。その後、00年3月、「バリアフリーに関する関係閣僚会議」が設置され、障害のある人や高齢者、妊娠中の女性などのように、障害のない若者と同じように社会活動を行うことが難しい多くの国民がいることを視野に入れて、このような人々が社会に参加していく上でさまざまな障壁を取り除き、本当のバリアフリー社会を築くことを目指すと発信したのである。

4. 道路交通に係る交通安全基本計画の考察 (表-3、表-4 参照) 11) ~18)

(1) 第一次交通安全基本計画 (71~75年度)

71年3月、中央交通安全対策会議は交通安全対策基本法(70年法律第110号)第22条第1項の規定に基づき、71年度から75年度までの5年間に講ずべき交通の安全に関する施策の大綱…第一次交通安全基本計画(以下「基本計画」という。)を定めた。これ以降、5年ごとに計画を定め、現在は第八次が動き出したところである。(4)

交通安全対策基本法は、60年以降の本格的な自動車時代の到来によって引き起こされる交通事故の件数、死者、負傷者の驚くべき多さを前にして制定されたものであるが、第一次基本計画の期間は自動車の登録台数が約1千万台増えたが、事故件数を約24万件/年、死者は約6千人/年、負傷者は約36万人/年(以上、70年実績-75年実績)と全ての指標の急減に成功するという画期的なものであった。成果に結びついた基本計画の方針は、「国民・民間の交通安全活動の必要」であろうと考える。施策をみると、運転者教育や交通指導取締、道路使用の適正化などが盛り込まれ、運転者をはじめ国民の安全意識を高揚させることに成功したと言ってよい。

(2) 第二次(76~80年度)~第四次基本計画(86~90年度)

第二次の期間も自動車台数は約1千万台増え、事故件数を約3千8百件増やこととなったが、死者は約2千人、負傷者は約2万4千人減少(以上、75年実績-80年実績)した。第二次も「国民・民間の交通安全活動の必要」を示唆しているが、事故件数を減らすことは叶わなかった。事故件数の増加傾向は、その後においても転換できていない。第三次の期間も自動車台数は約930万台増えた。事故件数は約7万6千件、死者は約3百人、負傷者は約8万3千人増えて(以上、80年実績-85年実績)いる。

第四次の期間はバブル経済の影響であろうか自動車台数は約1千240万台も増加した。事故件数は約9万件、死者は約2千人、

表-3. 交通安全基本計画の「計画の構想」にみる方針群

区分	1次(71~75)	2次(76~80)	3次(81~85)	4次(86~90)	5次(91~95)	6次(96~00)	7次(01~05)	8次(06~10)	
社会情勢						(高齢化情報化国際化)		(少子高齢化、国際化)	社会情勢の変化に応じた対策
基本理念	人命尊重を理念とする計画の推進					交通事故がもたらす大きな社会的・経済的損失をも勘案した施策 死傷事故の根絶や交通事故のない社会を目指す必要性を「交通事故のない社会」の目標を明記 一真に豊かで活力ある社会構築の前提として、交通安全の確保を重要な要素とする。*国際比較の開始 「人優先」の交通安全思想を基本理念として明記 一交通弱者に対する思いやりや配慮、安全の一層確保			
三要素	交通社会を構成する三つの要素の相互関連を考慮した計画の作成・推進 *三つの構成要素-車両・船舶・航空機等の交通機関、それを運転・運航する人間及びそれらが活動する場としての交通環境をいう。					三つ要素に係わる施策の基礎として、事故原因の総合的な調査・分析の充実・強化、科学技術の振興及びそれらの成果の普及を図る。 三つ要素それぞれの施策効果を高めるものとして、情報の収集・提供、情報通信技術の活用等を積極的に進める。			
目標の達成	(経済社会情勢の変化を踏まえつつ)交通事故実態に対応した安全対策					道路・鉄道・海上・航空・踏切道の交通等において、それぞれ達成すべき数値目標を設定し、その実現を図るために講ずるべき施策を明らかにしていくこととする。			
事故の教訓	交通事故の状況、交通事情等の変化に弾力的に対応させるとともに、その効果等を勘案した施策								
計画						交通の安全は、交通需要や交通の円滑性・快適性と関連することから、自動車交通量の抑制等にも配慮した施策 沿道の土地利用や道路利用のあり方を視野に入れた計画 地震や津波等に対する防災の観点に適切な配慮を持った計画			
規律	国民・民間の交通安全活動の必要性を示唆		民間の自主的交通安全活動の積極的推進		交通安全総点検等、国民の主体的交通安全活動の積極的推進				
参加						市民の意見反映 官民連携の必要性を強調		市民参加型 市民参加・協働型 地域におけるその特性に応じた取組等	
被害者対策	被害軽減対策、被害者救済対策に配慮した計画の推進					被害者等への事故概要、調査経過等の情報提供、被害者連絡制度の充実等、被害者等の心境に配慮した対策の推進 「犯罪被害者等基本法(平成16年法律第161号)」の制定を踏まえ、交通安全の分野においても一層被害者支援の充実を図る。			

表-4. 交通安全基本計画にみる施策一覧

区分	1次	2次	3次	4次	5次	6次	7次	8次	
交通安全施設等の整備	○交通安全施設等整備事業の推進								
	* 歩行者と自転車利用者の安全のための整備				・事故多発地点の重点的整備		(効果的で重点的な事故対策、事故危険箇所対策、連絡会議活用等の推進)		
	・高齢者等の社会参加を支援する歩行空間等		・バリアフリー化をはじめとする歩行空間等		・整備を効果的に推進するため、交通事故発生地点に対する調査・分析・対策を体系的に推進		・人優先の安全・安心な歩行空間(バリアフリー化・「あんしん歩行エリア」の推進及び「生活道路事故抑止対策マニュアル」の活用)		・科学的分析に基づく事故対策の推進
	・円滑・快適で安全な道路交通の確保、災害に強い交通安全施設等の整備								
	○道路の改築による交通安全施設の整備								
	・適切に機能分担された道路網の整備、改築による道路交通環境の整備				・災害発生等に備えた安全の確保		・災害に備えた道路の整備		・災害発生時における情報提供の充実
	・地域に応じた安全の確保、道路の新設・改築による交通安全対策の推進								
	・高規格道路等の利用促進								
	○効果的な交通規制の推進								
	・都市の実情に応じた都市総合交通規制の推進		・地域特性に応じた交通規制		・安全で機能的な都市交通確保のための交通規制				
	○高速道路における交通規制								
	・事故多発地域における重点的交規				・幹線道路における交通規制		・二輪車の安全確保のための交通規制		
	・災害発生時における交通規制								
	・道路の破損、欠陥又は異常気象により交通が危険と認められる場合の交通規制		* コミュニティ道路整備		* ロドピア構想		○コミュニティゾーンの形成		
	○高度情報技術等を活用した道路交通システムの整備								
・道路交通情報通信システム(VICS)の整備									
・新交通管理システム(UTMS: Universal Traffic Management Systems)の構想に基づく施策の推進									
・ノンストップ自動料金収受システムの推進				・スマートウェイ・スマートゲートウェイ・スマートカープロジェクトの推進		・道路運送事業に係る高度情報化の推進		・交通事故防止のための運転支援システムの推進	
○高速自動車国道等における交通安全施設等の整備 一事故削減に向けた総合的施策の集中的実施、安全で快適な交通環境づくり、高度情報技術を活用したシステムの構築									
○路上駐車対策の推進									
・路上駐車適正化等		・駐車対策の推進		・総合的な駐車対策の推進 一秩序ある駐車場の推進、駐車場等の整備、違法駐車取締出し気運の醸成					
・新たな違法駐車対策法制による違法駐車対策の推進、ハート・ソフト一体となった駐車対策の推進									
○危険物の輸送に関するその他の交通環境の整備									
○道路使用の適正化等									
○自転車駐車対策の推進				○電線類の地中化の推進					
○交通需要マネジメントの推進—公共交通機関への転換、自動車利用の効率化、交通需要の平準化									
○地域住民等と一体となった安全な道路交通環境の整備				○重大事故の再発防止					
「くらしのみちゾーン」									
○交通安全教育の振興									
○広報活動の充実		○生涯にわたる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		○段階的かつ体系的な交通安全教育の推進			
○交通安全に関する民間団体の育成指導		○交通安全に関する民間交通安全団体等の主体的活動の推進等							
○住民の参加・協働の推進									
○運転者教育等の充実、運転免許の制度及び業務運営の改善									
○運転管理の改善				○運転管理の改善及び運行管理の充実		○安全運転管理の推進		○自動車運送事業者等の安全対策の充実	
○運転者の労働条件の適正化等				○道路労働災害の防止等					
○道路交通に関する情報の充実									
○車両の安全性に関する基準等の改善の推進									
○自動車の検査及び点検整備の充実				○リコール制度の充実・強化					
○自転車等の安全性の確保									
○自動車アセスメント(観光影響評価)情報の提供等									
○交通指導取締の強化等									
○交通犯罪捜査および交通事故処理の体制の強化									
○暴走族対策の強化									
○緊急時における救助・救急体制の整備、救急医療施設・体制の整備									
○救急関係機関の協力関係の確保等									

負傷者は約10万9千人増加(以上、85年実績—90年実績)している。第三次、第四次の計画は「交通安全活動を積極的に推進すべき」を方針に定めたが、成果は得られなかった。施策をみると、第二次に事故多発地域における重点的交規が、第

三次には幹線道路における交通規制、第四次には地域特性に応じた交通規制や二輪車の交通規制が加えられているが、三次以降は成果を得ていない。

(3) 第五次基本計画 (91~95年度)

第五次の期間は自動車台数が前期より約300万台少ない約940万台増加した。しかし、事故件数は前期以上の約11万9千件増加することとなった。死者は約550人減少したが、負傷者は約13万2千人増加(以上、90年実績-95年実績)した。第五次の基本計画は方針群も拡充している。例えば「死傷事故の根絶」や「事故実態に対応した安全対策」、「市民の意見反映」である。死者数の減少には結びついたが、事故件数並びに負傷者数は大きく増大することとなった。施策をみると、事故多発地点に対する調査・分析・対策の推進をあげているが、これはスウェーデンがノルビジョン以前にとっての方針・施策である。

(4) 第六次(96~00年度)、第七次基本計画(01~05年度)

第六次の期間は、自動車台数の伸びが鈍化し、約580万台の増加となった。事故件数はさらに傾向が進み約17万件増やこととなったが、死者は約1千6百人の減少、負傷者は約23万3千人と驚異的に増加(以上、95年実績-00年実績)した。第六次は、「高齢化に応じた対策」をはじめ「自動車交通量の抑制」などを方針群に加え、それまでの基本計画とは異なる認識に立って定められたのであるが、事故件数、負傷者数はおおきに増大することとなった。第七次の期間も自動車台数はおそらく250万台以上増えているであろう。事故件数は約1千9百件と微増に終わり、死者は約2千2百人と大幅な減少、負傷者は僅かに936人(以上、00年実績-05年実績)増加したにとどまっている。第七次の計画も第六次を継承する方針であったが、その方針による成果がみえだした期間である。また、第六次の終了年度に「バリアフリーに関する関係閣僚会議」が設置されて、それ以降の施策立案に有用に働いたことも関係したと考える。施策をみると、第六次には事故多発地点の重点的整備をあげ一方、高齢者等の社会参加を支援する歩行空間の整備、コミュニティ・ゾーンの形成などもあげ、道路環境の総合的な整備を盛り込んでいる。また、第七次にはバリアフリー化をはじめとする歩行空間の整備などを加えている。

(5) 第八次基本計画(06~10年度)

第八次は、方針も再検討し、第六次の優れた方針を継承し、「交通事故のない社会」や「人優先の安全思想」、「交通弱者への思いやり」、「数値目標の設定と実現のための施策の明確化」などを加えてこれまでにない方針群となっている。今次は、『安全問題は人権の問題』であると表明する基本計画であると認識した。施策はさらに充実されて、人間優先の歩行空間の整備や交通事故防止のための運転支援システムの推進、新たな違法駐車対策など、「事故予防」につながる対策を採るとしている。

5. まとめ

本稿は、以下のようにまとめることができる。

- (1) わが国の道路交通事故を歴史的に考察すると、自動車走行は道路容量に基づいて規制誘導しなければならなかった時期がすでに到来していたと思われる。
- (2) 日本の交通事故による死者は欧米諸国に比べて高い方ではないが、一層減少させるには「歩行中」や「自転車乗車中」の死者を欧米並みに減少させる必要がある。
- (3) 「差別解消・脱障壁」に係る考察からは、「国連障害者の機

会均等化に関する標準規則」が、バリアフリーの思想を物理的障壁の除去という枠を越えた、すべての人のための思想としての認識が進む契機となったことが分かる。

- (4) 道路交通に係る交通安全基本計画の考察からは、第一次交通安全基本計画が、運転者をはじめ国民の安全意識を高揚させることに成功して、事故の減少に大きな成果を上げた。第八次基本計画は、「交通事故のない社会」や「人優先の安全思想」、「交通弱者への思いやり」などを加えた画期的な方針群を持っている。この基本計画は『安全問題は人権の問題』であると表明できる内容を持っていることが分かった。

<補注>

- (1) 各表の産出基準となった人口において、1960年より5年ごとは「日本統計年鑑(編集:総務庁統計局、発行:日本統計協会)」による国勢調査であり、他年度は推計人口である。ただし、2005年の人口は総務省の統計局より公開されている「平成17年国勢調査抽出速報集計結果(平成18年6月30日)」によるものである。(http://www.stat.go.jp/data/) 運転免許保有者数は、「運転免許統計(警察庁交通局運転免許課)」によるものであり、各年12月31日現在である。自動車台数(1.2種原付及び小特を除く)は、国土交通省統計資料「自動車保有車両数月報(各年12月末現在)」による。また、各表に用いられた交通事故の実数は、「交通統計」及び「交通事故統計年報(交通と受け事故総合分析センター)」によるものである。国家別の事故データは、「国際道路交通事故データベース(IRIAD)」によるものであるが、死者は30日以内であるため、計算を用い換算して掲載されている。(日本は「人口10万インあたりの死者」において、1990年以前は「1.30」の係数を用いたが、1995年以後は30日以内の死者数を用いた。)
- (2) 「踏切」という類型もあるが0.2%以下値であり省略する。
- (3) ノーマライゼーションは、人間の社会はもともと、性、年齢、健康、人種、民族、宗教、職業などさまざまな異なる属性をもつ人々がともに対等の立場で生活する社会であり、障害もまた多様に存在する属性のひとつにすぎないとする思想であり、「平常化」あるいは「常態化」とも訳される。インテグレーションとは、そのような理念を実現するために、障害者を差別し排除してきた伝統的な施策・制度や施設のあり方を改め、社会から分離されてきた障害者を社会の一員として再び「統合」していく過程とそのための方策、を意味している。
- (4) 大綱は道路に限定せず、航空、船舶等を含む全ての交通を対象としている。

<参考・引用文献>

- 1) 日本障害者協議会(Japan Council on Disability)、「推進協およびJDの主な活動と国内外における障害者施策の動き」、日本語、http://www.jdnet.gr.jp、2006.3.21
- 2) 「障害者福祉研究情報システム」、「障害者の機会均等化に関する基準規則」、日本語、http://www.dinfne.jp/doc/japanese/intl/standard/standard.htm、2006.7.5
- 3) 「(社)日本知的障害者福祉連盟」、「ICIDH-2(国際障害分類第2版)」、日本語、http://www13.ocn.ne.jp/~jicd/ichd/ichidindex.html、2006.7.30
- 4) 「厚生労働省」、「国際生活機能分類-国際障害分類改訂版」、日本語、http://www.mhlw.go.jp/houdou/2002/08/h0805-1.html、2006.6.24
- 5) 「(社)全国精神障害者家族会連合会」、「メンタルヘルス基礎講義-住宅政策」、日本語、http://www.mental.ne.jp/system/5.html、2006.4.24
- 6) 内閣府、「障害者白書(平成17/12/16/18年版)」、pp50/pp6~13・239~273/pp210~227/pp119~159・216~248、社会福祉法人東京コソア二
- 7) 知識データベースジャパンナレッジ、株式会社ネットアドバンス、「検索語-人権の思想-基本的人権・世界人権宣言・障害者・国際障害者年・子どもの権利条約・女子差別撤廃条約・国際人権条約・児童権利宣言・障害者の権利宣言・社会権・参政権・人種差別禁止条約」、日本語、http://www.JapanKnowledge.com/、2006.1~7
- 8) 知識データベースネットで百科、株式会社自立システムアンドサービス、「検索語-人権の思想-基本的人権・世界人権宣言・障害者・国際障害者年・子どもの権利条約・女子差別撤廃条約・国際人権条約・児童権利宣言・障害者の権利宣言・社会権・参政権・人種差別禁止条約」、日本語、http://ds.hbine.jp/netencytop/、2006.1~7
- 9) 武谷三男(1967.5)、「安全性の考え方」、pp185~228、岩波新書
- 10) ジョン・T・パーデック著・寺島証彰監訳、「障害者差別禁止法とソーシャルワーク」、pp15~40・87~89、中央法規
- 11) 渡部正治(1996.8)、「交通事故の現況と交通安全基本計画-道路の事故と安全対策を概括する」、pp2~7、損保企画No.620、損害保険企画編
- 12) 田村雄一郎(1976.5)、「第2次交通安全基本計画の概要」、pp1~6、トランスポート:運輸省広報26(5)、運輸省大臣官房編
- 13) 五十嵐邦雄(1981.5)、「第3次交通安全基本計画の策定について」、pp76~103、月刊交通No.12、警察庁交通局
- 14) 中央交通安全対策会議(1981.6)、「新交通安全基本計画の大綱」、pp34~44、自動車セミナー、交文社
- 15) 運輸政策局技術安全課(1986.6)、「交通安全のための諸施策の推進-第4次交通安全基本計画」、pp66~72、トランスポート:運輸省広報36、運輸省大臣官房編
- 16) 杉田聡(1991.10)、「なぜ弥縫策に終始するのか-第5次交通安全基本計画」を批判する、pp249~257、世界No.559、岩波書店編
- 17) 内閣府交通安全対策担当一猪村篤(2001.4)、「特集、交通安全を考える-第7次交通安全基本計画について」、pp2~4、自動車工業35、自動車工業会
- 18) 共生社会政策統括官、「わが国の交通安全対策の総合的な推進-基本的枠組み、交通安全基本計画(第1次~8次)」、日本語、http://www8.cao.go.jp/koutu/taisaku/index.html、2006.6.20