

公益財団法人交通事故総合分析センター設立 25 周年記念懸賞論文応募要綱

1 テーマ

「今後の道路交通安全対策はいかにあるべきか～世界一安全な道路交通社会の実現に向けて」といたします。

テーマ設定の趣旨は別記のとおりですが、ご応募に当たっては、論点を個別的な施策や対策に絞り込み、副題を付けるなど、テーマをそれに応じたものとして応募していただいてもかまいません。

2 応募資格

どなたでもご応募いただけます。

3 応募規定

(1) 応募論文の書式

- パソコン（ワープロ）で作成する場合の書式は、A4 版縦（横書き）、35 字×30 行、文字サイズは12ポイントとしてください。（書式厳守）。
- 市販の原稿用紙を利用する場合は、A4 版、400 字詰めとし、黒インクの筆記用具（万年筆、ボールペン等）を使用してください。（横書きでも縦書きでもよい。）
- 用語の統一、パソコン（ワープロ）利用による語句の変換ミスには留意願います。

(2) 原稿の総字数

- 一般：8,000～12,000 字
- 高校生以下：2,000～12,000 字

いずれも統計、図、表は別とし、必ず目次及びA4 版1枚程度の要約を付けてください。（字数は厳守のこと）

(3) 応募論文の表紙への記載事項

- 住所（フリガナ、郵便番号）
- 電話番号（自宅・携帯電話、FAX、E-mail がある場合は、番号やアドレスを明記する。）
- 氏名（フリガナ）
- 年齢
- 性別
- 職業等（勤務先、役職名又は学校名、学部、学年等）
- 論文のテーマ（個別的な論点に応じたテーマで可）

※ 応募論文が未発表のものであることを示すために、「この論文は、未発表のものである。」と明記してください。

(4) 出典明記等

他の著書、論文等を引用した場合は、引用部分にその出典を明記し、論文最終ページに資料名、発行年、発行者等を、また、インターネットで資料を収集した場合は、当該サイトのURLを論文最終ページに明記してください。年数を記載する場合は、元号記載か西暦記載か統一してください(引用資料にある場合は、資料記載による)。

(5) 応募は、お一人様1編とします。

(6) 応募論文の著作権は、公益財団法人交通事故総合分析センターに帰属し、応募論文は返却いたしません。

4 締め切り

平成29年6月30日(金)とします。(当日消印有効)

5 応募先

郵送で書留扱いとしていただいで下記をお願いいたします。

〒101-0064 東京都千代田区猿樂町2-7-8 住友水道橋ビル8階
(公財)交通事故総合分析センター
「25周年記念論文担当」宛

6 問合せ先

応募要領に関してのお問い合わせは、電子メール又はファックスでお願いいたします。

電子メール:koho@itarda.or.jp

FAX 03-5577-3980

参考:当センターのホームページURL;<http://www.itarda.or.jp>

7 発表及び表彰

(1)平成29年10月初旬の読売新聞に入選者名を発表し、併せて入選者には直接お知らせいたします。

(2)原則として、最優秀賞1編、優秀賞2編、特別奨励賞数編を決定し、入選者には、次により賞状及び副賞を贈呈いたします。

- ・最優秀賞 1編 賞状及び副賞(20万円)
- ・優秀賞 2編 賞状及び副賞(10万円)
- ・特別奨励賞 数編 賞状及び副賞(5万円)

但し、入選者が高校生以下の場合は、各賞共通で、賞状及び副賞(図書カード5万円相当)とさせていただきます。

なお、優秀賞以上の受賞者には、読売新聞社から「読売新聞社賞」が贈呈されます。

(3) 平成29年10月25日(水)の「ITARDA 25th ANNIVERSARY FORUM 2017」
で授賞式を行います。

8 選考委員（五十音順、敬称略）

- ・ 石川 正 公益財団法人交通事故総合分析センター理事長
- ・ 櫻澤健一 警察庁交通局交通企画課長
- ・ 鈴木春男 千葉大学名誉教授
- ・ 近森 順 公益社団法人自動車技術会名誉会員
- ・ 原口隆則 読売新聞東京本社社会部長
- ・ 平井隆志 国土交通省自動車局安全政策課長
- ・ 金子 健 内閣府共生社会政策担当付参事官（交通安全対策担当）
- ・ 森山誠二 国土交通省道路局環境安全課長
- ・ 吉本堅一 東京大学名誉教授

9 後援

内閣府、警察庁、国土交通省、読売新聞社

【別記】

(公益財団法人交通事故総合分析センター設立25周年記念論文募集事業)

今後の道路交通安全対策はいかにあるべきか

～世界一安全な道路交通社会の実現に向けて～

交通事故総合分析センターは、今年で設立25周年を迎えることになった。

当センターが設立された平成4年ころの交通情勢を振り返ると、戦後のモータリゼーションの急速な発展に伴って交通事故死者数が増加し、「交通戦争」とも呼ばれた昭和40年代を、交通安全対策基本法の制定を始めとする様々な交通安全対策を講じて乗り越えた昭和50年代半ばから一転、自動車交通量の更なる増加により交通事故死者数が再び増加し、昭和63年には再び1万人を超えるなど、「第二次交通戦争」とも呼ばれるような情勢にあった。

交通事故総合分析センターは、このような情勢の下、交通事故の防止と被害軽減を目的として平成4年に設立され、以後、交通事故に関する総合的・科学的な調査研究を行うことにより、各種交通安全対策の立案・実現に寄与すべく積極的に活動してきた。

この間、平成4年には11,452人あった交通事故による死者数は、平成27年には4,117人にまで減少し、また、交通事故件数及び死傷者数についても、11年連続で減少しており、これは正に、官民挙げて交通安全対策に取り組んできた成果であるが、当センターも一定の寄与をしてきたものと自負している。

このように交通安全対策は多大な成果を挙げてきたところであるが、他方で、

- 第9次交通安全基本計画の最終年（平成27年）までに24時間死者数を3,000人以下とする目標は達成するに至らなかった。
- 交通事故の死者数は減少幅が縮小しながらも平成26年までは14年連続で減少していたが、近年、下げ止まり傾向が続いており、死者数が減りにくい状況となっている。

その背景として以下のことが挙げられる。

- ① 高齢者人口の増加による交通事故の増加
 - ② シートベルト着用率の頭打ち
 - ③ 飲酒運転による交通事故件数の下げ止まり
- わが国では、交通事故死者数に占める歩行者の割合が3割を超え、欧米諸国と比較して高く、特に、少子高齢化の進展とともに、65歳以上の高齢者

や15歳以下の子供では約5割を占め、交通弱者の交通事故の危険性は増しており、幹線道路だけでなく、生活道路の交通安全対策が急務である。

- 近年の事故の特徴として、安全不確認、脇見運転、動静不注視などの安全運転義務違反に起因する死亡事故が依然として多く、その割合が高くなっている。また、スマートフォンの普及に伴い、運転中や歩行中、自転車乗用中の操作による危険性も指摘されている。
- 急ブレーキデータなどのプローブデータやETC2.0から得られる経路情報等のビッグデータを活用した交通事故対策への積極的な展開も求められている。

こうした状況の中、2020年の東京オリンピック・パラリンピックの開催を控え、自動運転の進展や活発な都市開発の進行など、道路交通を取り巻く環境が変化していく中、政府は平成28年3月に第10次交通安全基本計画を取りまとめた。

この計画においては、「交通事故のない社会を目指して」、「人優先の交通安全思想」、「先端技術の積極的活用」の3つの基本理念のもと、

①平成32年までに24時間死者数を2,500人以下とし、世界一安全な道路交通を実現する。

②平成32年までに死傷者数を50万人以下とする。

との目標を掲げた。

本懸賞論文では、この目標を達成するため、国や自治体、企業や地域社会、個人等の主体が連携したこれからの交通安全対策はいかにあるべきか、論述を期待する。