
「7ヶ国における交通安全政策と規制の変遷」 に関する総括レポート

神戸夙川学院大学 観光文化学部 准教授

小島 克巳

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

われわれの生活や経済活動に道路交通が不可欠である以上、交通事故を減らすことは永遠の課題であり、諸外国でもその国や地域の実情に応じて交通安全に向けたさまざまな取り組みが実施されてきた。本稿では中国、インドネシア、台湾、トルコ、英国、米国、日本の「交通安全政策と規制の変遷(1950年～2010年)」に関する報告書の内容を概観し、それぞれの比較から交通安全に関する政策的なインプリケーションを得ようとするものである。

以下では、まず各国の交通安全の現況について概観する。そして、それらの特徴を簡潔に整理しながら、そこから得られるインプリケーションを最後にまとめとして述べる。なお、本稿は紙幅の関係上、各国の報告書の内容をすべて網羅しているわけではない。そのため、各国の交通安全政策の詳細な内容については各国の報告書を参照願いたい。

2. 各国の交通安全の現況について

ここでは各国の報告書を概観し、交通事故に関するデータと交通事故の原因、そして主な交通安全施策について簡潔に整理する。

2.1 中国

(1) 交通事故に関するデータ

中国では経済成長とともに都市化が進み、総人口は2009年に13.3億人に、都市人口は6.2億人に増加した。都市化の進展とともに交通インフラへの投資が急増し、特に道路インフラの整備は1980年代から急速に進み、2009年には高速道路6.5万km、都市道路26万km超の道路ネットワークが整備された。自動車保有台数も1990年代後半から急激に増加し、2009年には6,280万台強となっている。二輪車保有台数も2009年には9億台を超えた。

このような状況の中で、中国の交通事故件数は1980年代以降増加し、特に1995年以降は一段と増加した。2002年には年間80万件近くまで達したが、それ以降は大幅に減少し、2010年には約22万件となっている。また、年間死傷者数(死者には事故後数日以内に死亡した者も含まれる)も増加傾向にあったが、事故件数の減少に伴い2002年をピークに大幅に減少し、2010年の死者数は6.5万人、負傷者数は25.4万人となっている。車両1万キロ当たり死亡率と人口10万人当たり死者数も同様に減少している。こうした減少には交通安全の向上が大きく寄与していると考えられるが、交通事故発生率や死傷者の絶対数は先進国と比較して依然として高い水準にある。歩行者、自転車利用者、二輪車運転者の死傷者数もここ数年低下しているが、依然として絶対数は多い。

(2) 交通事故の原因

2010年の交通事故件数約22万件のうち、道路利用者の交通違反に起因する事故が全体の96%(21.1万件)を占めている。そして、それらのうち自動車運転者による事故は20万件弱を占めている。自動車事故の3大交通法規違反は、スピード違反、安全運転義務違反、無免許運転となっている。

中国の報告書によれば、中国の道路交通安全に関する特殊事情として、中国人は安全意識が希薄であり、シートベルトの未着用、信号無視、スピードの超過、飲酒運転などが横行していること、歩行者や自転車運転者も交通安全の知識が乏しいこと、道路交通の安全設備投資が不十分で過積載トラックも多いことなどが指摘されている。

(3) 主な交通安全施策

中国初の交通安全法である「道路交通安全法」は2004年に施行され、同法には横断歩道での歩行者優先、飲酒運転や過積載の取り締まり強化、高速道路での速度制限などが盛り込まれた。同法にもとづき地方自治体ごとの交通安全規制や規則も制定されている。

2003年には道路交通安全に関する部門間協力会議が国務院により創設された。また、2003年以降、国内の多くの地域で公安当局が交通違反を減らすための運動を開始し、これらの運動は交通事故を減少させる効果があった。このほか、運転者の運転技能の向上や輸送会社の管理強化に向けた取り組みも行われている。

道路インフラの改善については、交通部が2004年から国道安全強化プロジェクトを開始するとともに、2008年からは老朽化した橋梁の架け替えも実施されている。

2.2 インドネシア

(1) 交通事故に関するデータ

インドネシアの人口は2010年には2.37億人であり、いまだに高い伸び率で増加を続けている。自動車保有台数は1980年代から増加傾向にあり、1990年代後半以降はさらに伸び率が増加している。また、二輪車の増加も1970年代以降顕著であり、特にここ10年ほどの伸び率が著しい。

インドネシアでは1980年代までは交通事故件数と死傷者数は増加していたが、その後は2002年まで減少が続き、2002年の交通事故件数は約1.2万件、死者数は約8,800人まで減少した。しかし2003年以降それらは増加に転じている。特にここ数年は車両保有台数、特に二輪車の増加が顕著であり、これらが交通事故の増加につながっている可能性がある。2010年では、交通事故件数は11万件弱、死者数は3万人超となっている。なお、インドネシア政府は交通事故による死者を交通事故後30日以内に死亡した被害者と定義しているが、実際には、インドネシア国家警察は事故が発生した場所で死亡した被害者のみを死者と分類している。

インドネシアでは2005年以降、事故件数が前年比で約5倍と大幅に増加した。インドネシアの報告書によれば、この原因は事故自体の増加ではなく、警察の交通事故報告の努力強化によるものである。したがって、インドネシアの交通安全データを見る際にはこの点を注意する必要がある。

(2) 主な交通安全施策

インドネシアではこれまでさまざまな交通安全関連の法律、規制、プログラムが実施されてきた。最近のものでは、「2011～2035 道路輸送と交通安全に関する国家総合計画」(RUNK)と「インドネシア統合道路安全管理システム」(IIRMSs)がある。

RUNK は、道路安全プログラムの計画と実施を協調的統合的方法で行うための指針を関係者に提

供することを目的としており、道路輸送と交通安全の全国プログラムの作成や道路安全施設の提供と保守、道路安全などの研究を行う。IIRMSs は国家道路安全戦略と道路安全にかかわる機関と政策の実施枠組みの作成と、道路安全管理と交通事故のデータベースの作成を目的としている。

2.3 台湾

(1) 交通事故に関するデータ

台湾の人口は2010年で2,320万人であり、過去40年間の年平均増加率は0.9%となっている。わが国と同様に人口の高齢化が徐々に進んでおり、2010年の高齢化率は10.7%である。今後は高齢者の交通安全問題に直面することが予想される。

台湾の交通システムの大きな特徴は二輪車の多さである。二輪車は車両総数の3分の2を占めている。二輪車は1960年代から急速に普及が進み、2010年では人口1,000人当たりで実に641台ときわめて高い保有率となっている。

台湾の道路交通事故は、A1(24時間以内に1人以上の死亡者が発生した事故)、A2(1人以上の負傷者が発生した事故)、A3(物的損害のみが発生した事故)の3つに分類されている。このうち警察の事故データベースにはA1とA2が記録されている。

台湾のA1事故の死者数は1980年代半ばに4,000人を超えて最悪を記録したが、それ以降は減少傾向にあり、2010年には2,000人近くとほぼ半減した。一方で、A2の事故発生件数と負傷者数はこの10年で4.5倍の約29万人超と大幅に増加している。負傷数の増加の原因としては、事故データの充実や事故件数の増加などがある。このように、台湾では交通事故による死者数は減少しているものの、交通事故件数と負傷者数は急増している。

警察発表のA1事故のほかに医療機関発表の死亡者数データがあるが、両者の間には2倍前後の乖離があり、警察発表のデータが過少に見積もられている可能性が指摘されている。このほかに、研究機関(IOT)による30日以内の推定死亡者のデータもある。このデータを用いた国際比較では、台湾の人口10万人当たり死者数は15人(2008年)であるが、欧州諸国や日本と比較すると3倍も高い数値となっている。

台湾では二輪車が多いため、交通事故による死傷者数では二輪車運転者が最も多くなっている。2009年の二輪車運転者の死者数は全死者数の57%、負傷者数は全負傷者数の73%をそれぞれ占めており、二輪車運転者の安全向上が喫緊の課題となっている。年齢別にみると、65歳以上の二輪車と自転車運転者の死亡率がほかの年齢層よりも高くなっている。

(2) 交通事故の原因

過去10年間のA1事故の原因は飲酒運転がトップで、その次が不注意運転となっている。かつては速度超過による操作ミスも多かったが、最近では減少している。

(3) 主な交通安全施策

台湾では交通部(MOTC)の下に道路交通安全督導委員会(NRTSC)が設立され、NRTSCが全国の道路安全に関する行政機関に対する計画と監督に責任を負っている。MOTCは1982年以降3

年ごとに「高速道路交通の秩序と安全の向上プロジェクト」を推進しており、現在進行中の 2011 年プロジェクトでは、二輪車運転者・高齢者・飲酒運転者の事故の減少に焦点があてられている。

しかし、台湾では法の施行が最も効果的な施策であり、交通法と交通規則の改正が交通安全に大きく寄与している。これまでも二輪車運転者のヘルメット着用、自動車の前方座席のシートベルト着用、飲酒運転に対する厳罰化などが行われてきている。

2.4 トルコ

(1) 交通事故に関するデータ

トルコの交通事故件数は毎年増加しており、2010 年には 110 万件を超えた。しかし、交通事故による死者数は 1987 年の 7,661 人をピークに減少傾向にあり、2010 年は 4,045 人となっている(死者数は事故当日の死亡者のみの集計)。負傷者数も交通事故件数と同様に増加傾向にある。このように、トルコでは死者数は減少傾向、事故件数と負傷者数は増加傾向にある。このような傾向は高速道路の建設と道路インフラの安全向上と関係があると考えられている。

10 万人当たり死者数は 5.9 人と先進国並みに低い水準にあるが、これは車両保有率が低いことによる。車両 10 万台当たり死者数と 10 億台 km 当たり死者数をみると、他国よりも高い数値となっている。

(2) 交通事故の原因

交通事故の過失割合としては、運転者に責任がある場合が事故全体の 96% (2000 年～2009 年) を占め、非常に高い割合となっている。しかしながら、この要因は警察官に対する教育不足にあり、彼らが道路の欠陥を正しく判断できないことが指摘されている。また、道路の事故データの用紙の書式が運転者の過失についての詳細なリストがある一方で、道路の欠陥についての記入スペースが少ないことも一因と考えられている。トルコの報告書では、このように運転者の過失を事故の主たる原因と考えている限り、交通事故減少の目標は達成しがたいと指摘している。

(3) 主な交通安全施策

トルコ政府は 2001 年に「トルコ全国交通安全計画」を作成した。この安全計画の中期戦略では、交通事故による死者数の 20% 減少、同乗者と自転車運転者の事故の 20% 削減、児童の事故の 25% 削減が、長期戦略では交通事故による死者数の 40% 減少、子供の事故の 50% 減少がそれぞれ目標とされた。結果として、交通事故の死傷者数は減少したが、その一方で負傷者数は増加を続けている。その点では、トルコの道路の安全性にはいまだ改善の余地が残されている。

2.5 英国

(1) 交通事故に関するデータ

英国の人口は 2010 年で約 6200 万人ほどであり、いまだ増加傾向にあるが増加率は低下している。車両保有数は 1950 年以降、着実に増加を続けており、特に 2000 年以降の二輪車の台数増加が顕著である。

交通事故による死者数は 1960 年頃に約 8,000 人まで達し、その後は減少してきたが、特に 2005 年以降の死者数の減少が顕著で、2010 年には 2,000 人を切る水準まで減少した。ただし、自転車運転

者の死者数と重症者数は過去3年間で増加している。

負傷者数も死者数と同様1960年代をピークにそれ以後は減少傾向にあり、特に2000年代以降の減少が著しい。2010年の負傷者数は20万人強とピークの半分近くまで減少している。

(2) 主な交通安全施策

英国では運輸省(DfT)が交通行政を担っており、その下に道路庁などの執行機関が存在している。最近の施策としては、運輸省が2000年に公表した“Tomorrow’s roads: safer for everyone”という報告書のなかで、道路交通事故による死者数と重傷者数の削減に向けた戦略が策定された。そして、その戦略のなかで2006年に道路安全法(Road Safety Act 2006)が制定され、警察の権限強化や交通違反者の罰則強化などが定められた。

このほか、二輪車のヘルメットの強制、運転中の携帯電話の使用禁止、飲酒運転の厳格化、シートベルト着用の義務化なども具体的施策として実施されている。

2.6 米国

(1) 交通事故に関するデータ

米国の人口は今も増加しており、1950年～2010年の60年間でほぼ倍増し、2010年には約3.1億人に達している。車両走行台マイル(VMT)も同期間で6倍に増加した。自動車先進国である米国の自動車保有率は1980年代まで急速に増加し、その後は伸びが鈍っているが、2010年の人口1,000人当たりの自動車保有台数は800台を超えている。同様に二輪車の登録台数も1990年代半ば以降増加しており、ここ10年で登録台数が倍増している。

米国では2006年以降、交通事故による死者数は減少傾向にあり、年間死者数は3万人強で1950年以来の最低水準にある。対人口比、VMT当たり死者数も低下傾向にある。

歩行者の死者数も絶対数と交通事故死者数に対する割合で低下傾向にある。二輪車の死者数は2008年までは増加し続けていたが、2009年に大幅に減少した。自転車事故死者数は多少の変動はあるものの減少傾向にある。

(注: 交通事故による負傷者のデータについては、信頼性の高いデータが入手できないという理由で報告書に記載されていない。)

(2) 主な交通安全施策

米国では連邦道路管理局(FHWA)と道路交通安全局(NHTSA)が交通安全を担う行政組織である。

米国における交通安全向上のための施策としては、自動車の技術改善の義務づけ(エアバッグの装備義務づけなど)、運転免許取得や装置の要件設定(シートベルトやヘルメットの着用義務)、飲酒や薬物の影響下での運転を防止する努力、運転者や乗客を対象とした規則、全国の速度制限の変更などが実施されている。

2.7 日本

(1) 交通事故に関するデータ

日本の人口は2010年で1.28億人となり、日本人人口に限ると国勢調査ベースでは初めての減少となった。日本では世界に類をみないペースで高齢化が進んでおり、高齢者に対する交通安全対策の重要性が高まっている。

自動車保有車両数は1970年代以降その伸びは鈍化していった。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が気軽な乗り物として人気を博したが、1986年以降は減少傾向にある。

交通事故死者数は車両保有車両数の急激な増加とともに増加し、1970年には年間の交通事故死者数は16,765人に達し死者数の最悪の記録となった。その後、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、1992年まで徐々に増加した。それ以降、死者数は減少傾向にあり、2011年には4,611人と11年連続で減少を記録した。ただし、65歳以上の高齢者の死者数が全体の約半分を占めていることが特徴である。また、日本では24時間死者数がベースになっているが、近年では30日以内死者数の集計も実施されている。

負傷者数は死者数と同様に1970年をピークに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年代前半には120万に近くまで増加し続けた。その後は減少傾向にあり、2010年では90万人弱となっている。

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。

(2) 主な交通安全施策

日本では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。現在は第9次交通安全基本計画の計画期間中であり、道路交通の安全対策としては、24時間死者数を3,000人以下とすることや死傷者数を70万人以下にするといった数値目標が掲げられている。

交通安全基本計画の作成と推進は内閣府の中央交通安全対策会議(会長:内閣総理大臣)が担っている。また、国土交通省や警察庁などの関係省庁が道路交通への安全投資や交通指導取締り、安全思想の普及などの個別の施策を行っている。

3. 各国の特徴の整理

ここでは、上記で概観した各国の交通安全の現況のなかで特徴的な事項について簡潔に整理しておく。

国・地域	交通安全の現況に関する特徴的な事項
中国	<ul style="list-style-type: none"> ・急速な道路インフラ整備と車両保有台数の著しい伸び ・交通事故件数と死傷者数は近年減少傾向に転換(ただし絶対数は多い) ・交通違反が事故原因のトップ
インドネシア	<ul style="list-style-type: none"> ・交通事故件数、死者数、負傷者数の増加傾向 ・二輪車保有台数の急激な増加とそれに伴う交通事故件数の増加 ・2005年以降の交通事故件数の急増(データの信頼性の問題)
台湾	<ul style="list-style-type: none"> ・交通事故件数と負傷者数の急増 ・死者数の減少 ・二輪車運転者の交通事故死傷者数の多さ ・飲酒運転が事故原因のトップ
トルコ	<ul style="list-style-type: none"> ・死者数の減少 ・交通事故件数と負傷者数の増加 ・交通事故に対する高い運転者の過失割合
英国	<ul style="list-style-type: none"> ・死者数と負傷者数の減少傾向 ・二輪車の台数増加
米国	<ul style="list-style-type: none"> ・死者数の減少 ・二輪車の登録台数の増加
日本	<ul style="list-style-type: none"> ・交通事故件数、死者数、負傷者数の減少傾向 ・死傷者に占める高齢者の割合の増加

4. まとめ

最後に、上記から得られるいくつかのインプリケーションについてまとめておきたい。

第一に、経済発展や交通インフラの整備状況の違いにより、交通事故をめぐる状況がそれぞれの国で異なることである。一般的に、経済発展に伴い道路交通が増加すれば、すぐにはインフラ整備が追いつかず、交通事故件数が増加する誘因となる。そして、交通事故件数の増加によって死者数と負傷者数がともに増加する。次の段階で何らかの交通安全施策が実施されれば、やがて交通事故件数は減少に転じ、それにともない死傷者数は減少していく。

今回の報告書は、それぞれの国や地域の状況がどの段階にあるのかを明確に示している。たとえば、米英や日本もかつては交通安全状況の悪化に苦しんでいたが、さまざまな交通安全施策を実施することで、交通事故件数や死傷者数を比較的早い段階で増加傾向から減少傾向に転じさせ

た。中国もこの段階に入りつつあるようである。これに対し、これら以外の国々は交通事故件数や死傷者数がいまだに増加傾向にあり、まずは各国の実情に合った効果的な交通安全施策の実施が喫緊の課題であることがわかる。

第二に、中国や台湾のように交通安全対策がやや遅れ気味の国々では、安全意識向上や運転者に対する安全教育の啓蒙といった国民の意識改革も不足していることが明らかとなった。このことは、交通安全の向上のためには道路への安全投資というハード面の整備だけでなく、人への教育投資というソフト面の整備も重要であることを示している。

第三に、日本では少子高齢化が進み、高齢者の死傷者の割合が増えている。このことは、高齢者に対する交通安全対策が日本の交通安全施策の重要なテーマであり、今後日本と同じように将来的に高齢化を迎えるほかの国々に対して、日本の施策がモデルケースになりうることを示している。

今後とも、このような交通安全に関する国際比較から得られる知見が有効に活用され、各国の交通安全施策や研究に生かされることを期待したい。