

アンネ・ティンマーマン
ドイツ、ヴッパータール大学

1 はじめに

ドイツでは、交通死亡事故件数がピークに達した1960/70年代以降、交通安全は重要な問題である。だが、モータリゼーションの継続的進展（2013年：住民1,000人あたり656台）とは対照的に、技術改良、交通インフラの改善、交通安全教育、他の様々な交通安全施策が功を奏し、交通事故による負傷者や死傷者の数は減少している。（図1参照）

ドイツ連邦共和国における道路種類別/交通手段別の交通事故死者数

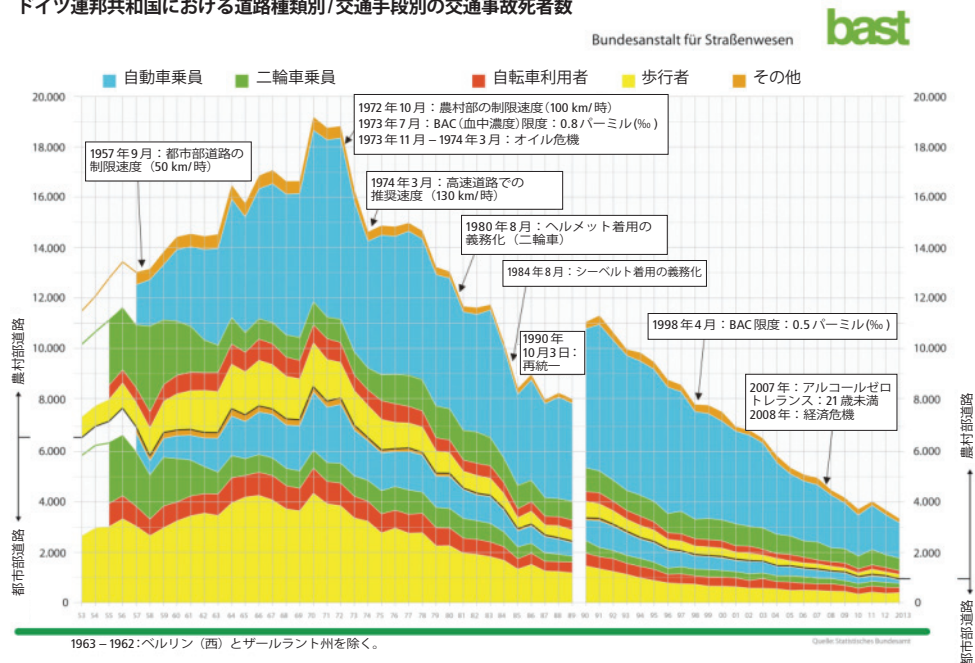


図1. 交通事故 - 交通手段別死者数 {連邦道路交通研究所 (BASt) 2014 #53} (改訂版)

1990年代に交通事故死者数は、第2のピークを迎えたが、その主因は、1989/90年の再統一後にドイツ東部の州（旧ドイツ民主共和国）でモータリゼーションが進展したことにある。

死者数と重軽傷者数を比べると（図2と3参照）、負傷者数は、死者数のようには減少していない。また、交通事故による死者のほとんどが農村部の道路で発生した交通事故で死亡しているのに対し、負傷者の場合、都市部の道路で発生した事故による負傷者数が最も多いことが分かる。事故が最も少ないのは高速道路で、ドイツでは高速道路は最も安全な道路の部類に属する。高速道路は、ドイツの道路網の1.8%を占めるにすぎないが、総走行距離の35%を占める。

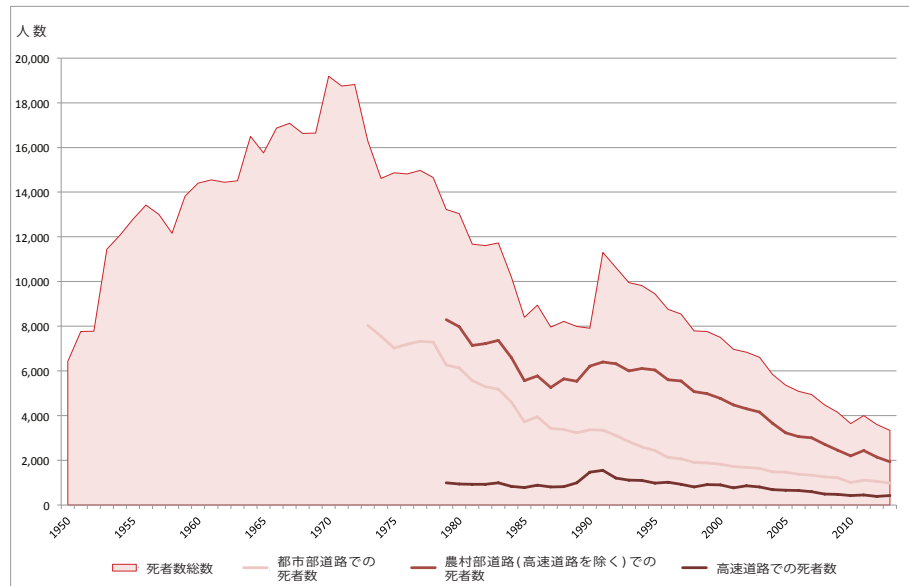


図2. 道路種類別交通事故死者数 {連邦統計局 2014 #54}

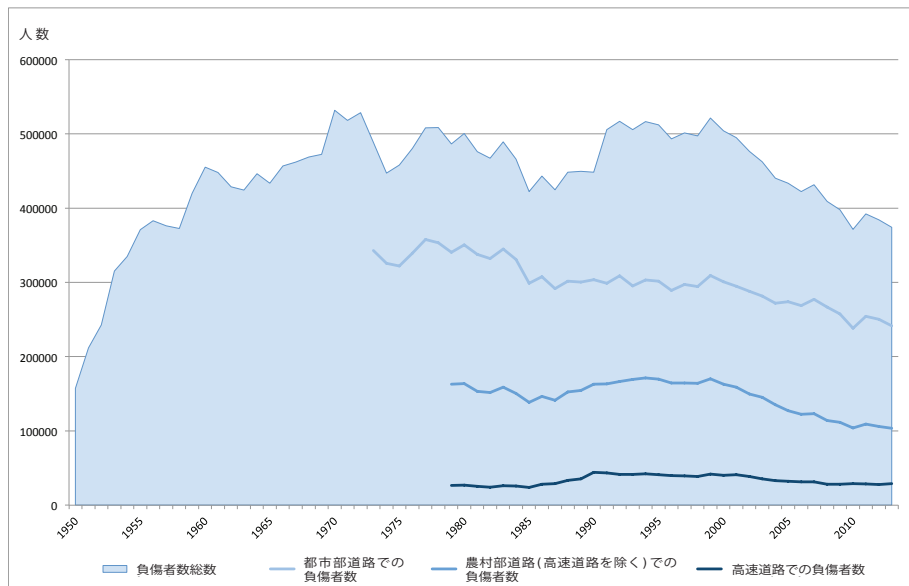


図3. 道路種類別交通事故負傷者数 {連邦統計局 2014 #54}

交通安全の問題を担当するのは、連邦交通・デジタルインフラ省（旧連邦交通・建設・都市開発省）である。同省は、交通安全強化に対して責任を負う。そのため、交通安全活動を以下の分野に分けている。

- 人的分野
- インフラ分野
- 車両ベースの技術分野

同省は、2011年に最新の交通安全行動計画を発表した。ほとんどの全国規模の活動や交通教育の展開は、この行動計画に基づく。同省の目標は、2020年までに交通事故死者数を40%削減することである。{連邦交通・建設・都市開発省 2011 #43}

2 運転教育規則および法規制

2.1 運転免許

運転訓練に関する規則と運転免許に関する規則は、それぞれ異なる交通法に基づく。これらの法律は、免許の取得方法、どのような場合に免許が取り消されるか、交通違反者にどのような罰則が科されるかを定めている。当該規則は、変化し続ける技術・経験・研究に基づき、時間をかけて大きな進化を遂げてきた。

道路交通法（§ 2 StVG）は、車を運転するには運転免許が必要であることや、望ましい運転行動を定めている。運転訓練規則にはカリキュラムが定められている（FahrschAusbO（教習生訓練規則 2012））。

運転訓練プログラムの目的は、良質で安全かつ経済性に優れた運転者を訓練すること、および教習生に運転免許試験の準備をさせることにある。この訓練では、以下を含む運転行動を伝授しなければならない。

- 様々な交通状況下で車両を制御する能力
- 交通規則の知識、理解および適用
- 危険な状況を感知・制御（防止を含む）する能力。この中には当該状況の防止も含まれる。
- 運転ミスの影響に関する知識および現実的な自己評価を行う能力。
- 配慮をもって協力的に行動する意欲と能力、および運転中の感情の影響についての認識。
- 生命と健康、環境、財物に対する責任（§ 1 FahrschAusbO 2012）

最低年齢（保有する運転免許で運転できる車両タイプによって決まる）に達し、以下の条件を満たした者は全員、運転免許を取得することを許される（§ 2 StVG）

- 車を運転する資格がある。
- 運転教育コースを受講した。
- 運転免許試験を受けた。
- 応急処置コースを受講した。

運転免許教育および運転免許試験は、学科と実技の2パートに分かれる。公認民間自動車教習所が両パートの教育を施し、運転免許局が両パートの試験を行う。

学科教育は、90分単位の授業12回から成り、最後に学科試験が行われる（図4参照）。実技部分は、時間ではなく内容が定められた基本的運転教育と、最低レッスン量が定められた農村部道路、高速道路、夜間での特別運転レッスンから成る。例えば、普通車の運転免許に関するプログラムは、基本的運転教育に加えて、農村部道路でのレッスン5回、（各45分）、高速道路でのレッスン4回、夜間でのレッスン3回から成る。実技部分は、最後に実技試験が行われる。運転教官は、教習生が受験できる準備ができたと思われる段階で個別に試験を受ける許可を与えなければならない。（FahrschAusbO 2012）

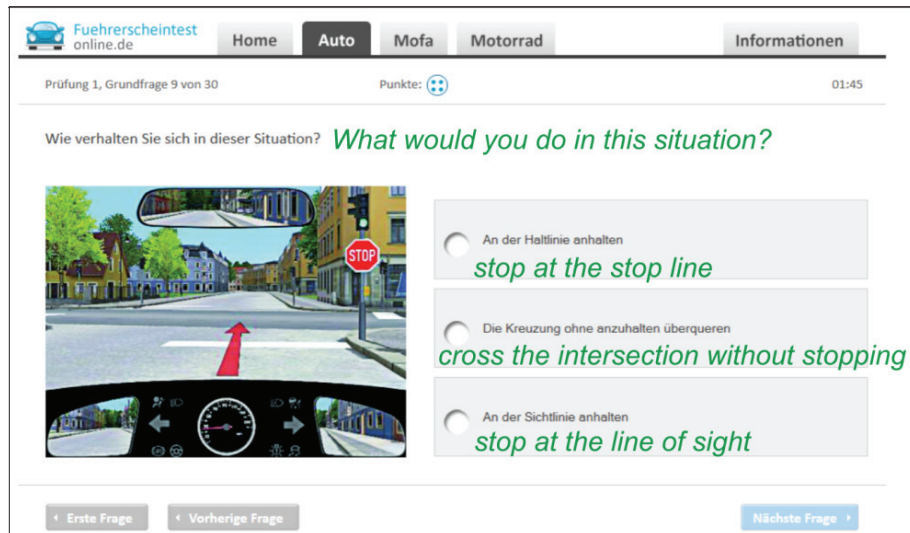


図4. 運転免許学科試験から抜粋した質問例（オンライン運転免許試験2014年1月24日#36）（改訂版）

2.2 初心者免許

若年運転者の事故件数を減らすため、1986年に初心者免許が導入された。道路交通法第2条a（§ 2a StVG）に規則が定められている。

初めて取得する運転免許は、必ず初心者という条件で交付される。すなわち、アルコール許容限度や交通違反に対する罰則に関してより厳しい規則が適用される。初心者期間は、2年間である。

2007年より、ドイツは、初心者期間中はゼロ・アルコール・トレランス政策を適用することにしてきた。この政策は、21歳未満の者もカバーする。（「若年運転者に対する飲酒禁止政策」も参照）。

運転初心者が追加訓練コースを受講するように命じられた場合、初心者期間を2年間延長できるが、延長が可能なのは1回のみである（「追加運転セミナー」も参照）。また、運転初心者は、若年運転者向けの追加訓練を自主的に受講することにより、この期間を短縮することもできる。（§ 2a StVG）

運転免許局は、アルコールや薬物の乱用を理由に、強制的な追加訓練コース受講を命じることができる。初心者期間中の交通違反に対しては以下の措置が講じられる。

表1. 初心者期間中の違反に対する罰則（連邦交通・デジタルインフラ省 #37）

違反	措置
重大な交通違反1件または比較的軽微な交通違反2件	追加訓練コース受講を命じる。
追加訓練コース受講後に重大な違反を1件または比較的軽微な違反を2件再犯	説諭。2か月以内に心理カウンセリングを受けよう勧告する。
この期間満了後に重大な違反を1件または比較的軽微な違反を2件再犯	運転免許を取り消す。

2.3 同伴運転

2004年に、ドイツでは運転教育の新たなアプローチとして「同伴運転」パイロットプロジェクトが導入された。このトライアルは、6年間実施され、その効果に関する調査が行われた。当該調査により良い効果があることが証明され、運転免許規則（連邦交通・建設・都市開発省 #8）に基づき、2011年に全国で、運転教育に同伴運転が本格的に取り入れられた。

同伴運転というこのアプローチは、教習期間を延長する必要性に根差している。若年運転者は、3～6か月間訓練を受けた後に自主運転を開始するのではなく、このアプローチを通じ、同伴者の知識を活用して総時間最長18か月の教習を受けた後に独りで運転できる。運転免許規則に基づき、同伴者は、移動前と移動中に、状況が許す限り被同伴運転者に自信をつけさせる相談相手に徹することが求められる。

運転者は、16歳半（旧制度下の年齢より1歳若い。図5参照）から自動車教習所で訓練を受けることができ、最低17歳で運転免許試験を受けて仮運転免許を取得でき、18歳になった時点で仮免許が本免許に切り換わるように、訓練の概念が設計されている（連邦交通・建設・都市開発省 #8）{Funk 2010 #38}。

運転免許規則（FeV）第48条aに基づき、仮運転免許には以下の追加要件が課される。

- 運転者は、少なくとも登録者1名の同伴を要する（登録できる人数に関する規定はない）。
- 同伴者は、30歳以上で、有効な運転免許保有期間が5年以上、交通中央記録に登録された違反点数が申請時に3点以下でなければならない。
- 同伴者は、血中アルコール濃度が0.50パーミル（0/00）を超えるとき、呼気中アルコール濃度が0.25 mg/lを超えるとき、またはアルコールや薬物の影響下にあるときには運転者に同伴してはならない。

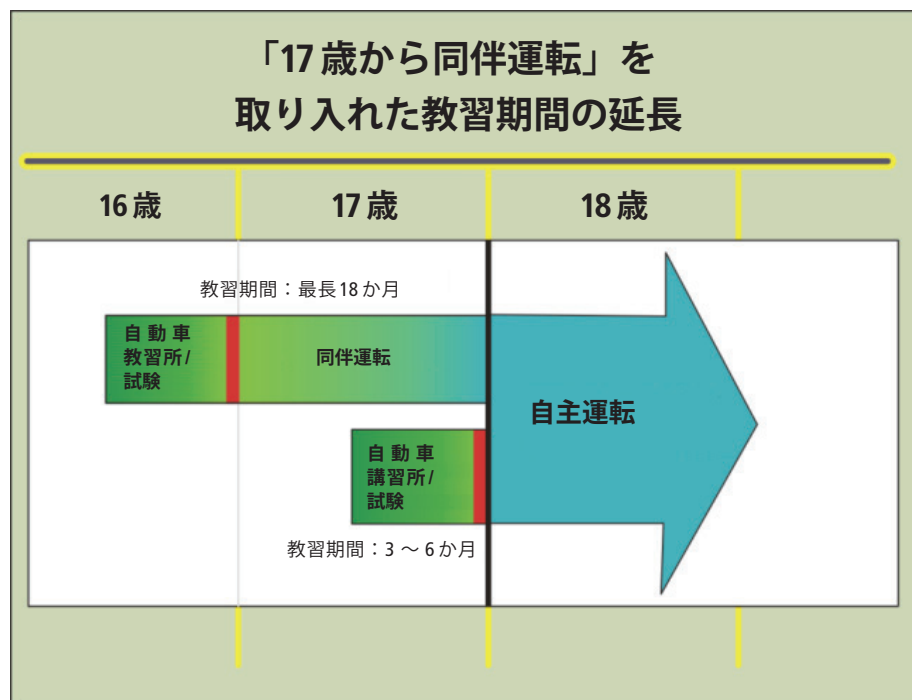


図5. 教習期間の延長 {Funk 2010 #38}（改訂版）

2.4 交通中央記録および運転適性登録（点数制度）

道路交通法（StVG）第4条および運転免許規則（FeV）の附録13に基づき、1957年から2014年3月まで、交通中央記録は、行政法上の交通違反や交通重罪および運転免許に関する情報（拒否、取り消し、交付、点数制度により講じられた他の措置）を記録してきたが、今後もそれらの記録を継続する。この記録の管理は、連邦自動車局が行う。

この記録制度をより透明で公平な制度に再編することと交通安全を強化することを目的として、2013年に新法が導入された。

新記録制度は、運転適性登録と呼ばれ、FeVの附録13に基づき、行政法上の重大な違反、特に交通安全に影響を及ぼす行政法上の重大な違反や重罪のみを記録する。この変更に合わせて、個人の運転適性を監視できるよう点数制度が改訂された。交通違反は、すべて違反の重大度に合わせて点数（1～3）で記録される（図6参照）。

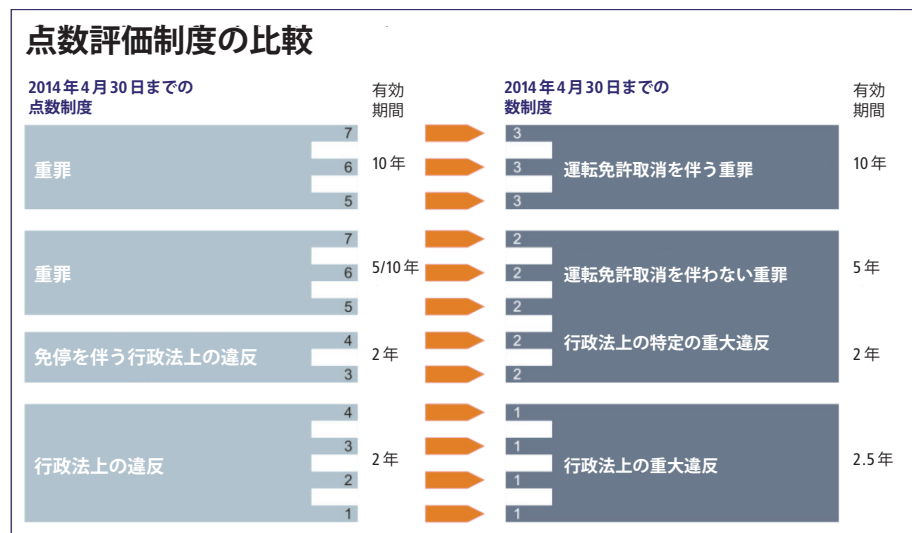


図6. 点数値および有効期間（連邦交通・デジタルインフラ省 #39）（改訂版）

累積点数は、4レベルに分類される（図7参照）。

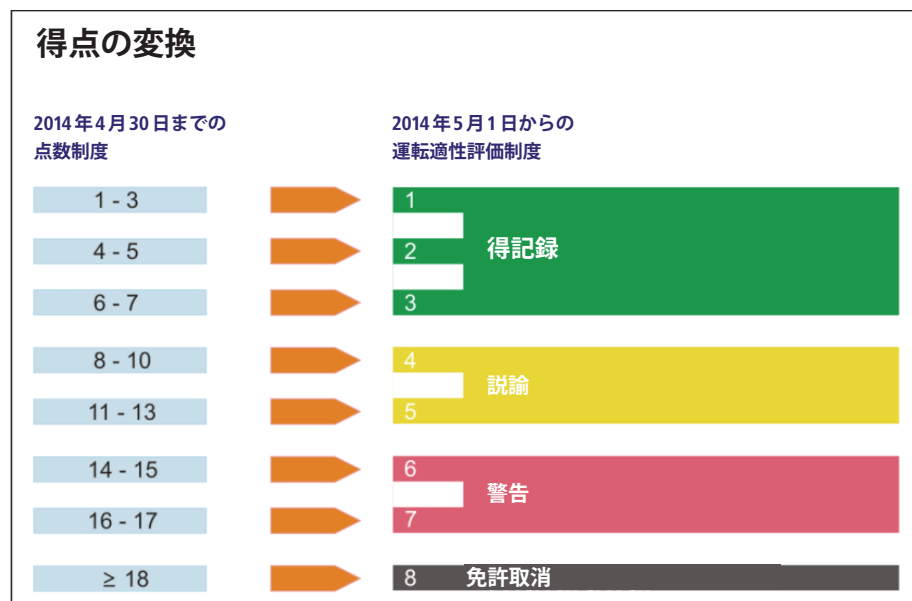


図7. 交通中央記録/運転適性登録の評価制度（連邦交通・デジタルインフラ省 #39）（改訂版）

- レベル1（最大3点）：「記録」
点数が記録されるが措置が講じられることはない。該当者は、運転適性セミナーを自主的に受講すると、1点控除される。
- レベル2（4～5点）：「説諭」
重交通違反者は、説諭を受け、運転適性評価制度に関する情報を提供され、同人の運転適性を改善する方法として運転適性セミナーを紹介される。受講は、任意であり、該当者は、セミナーを受講すると1点控除される。ただし、この種の控除を受けられるのは5年に1回に限られる。
- レベル3（6～7点）「警告」
連続交通違反者は、さらに厳しい警告を受けると同時に、それ以上交通違反を犯すと運転免許取り消しになる旨の通知を受けるほか、運転適性セミナーを紹介されるが、ポイントは控除されない。
- レベル4（8点）：「免許取消」新制度下では、運転免許局は、運転する資格のないことが証明された運転者の運転免許を取り消さなければならない。運転適性登録は、運転者がレベル4（8点以上）に達すると、免許取り消しになる旨定めている。

点数の有効期間は、該当する違反の重大度により、2.5年、5年、10年のいずれかに設定される。違反が直接記録されない限り措置が講じられないということがないように、記録は、有効期間が終了した1年後に削除される（図8参照）。

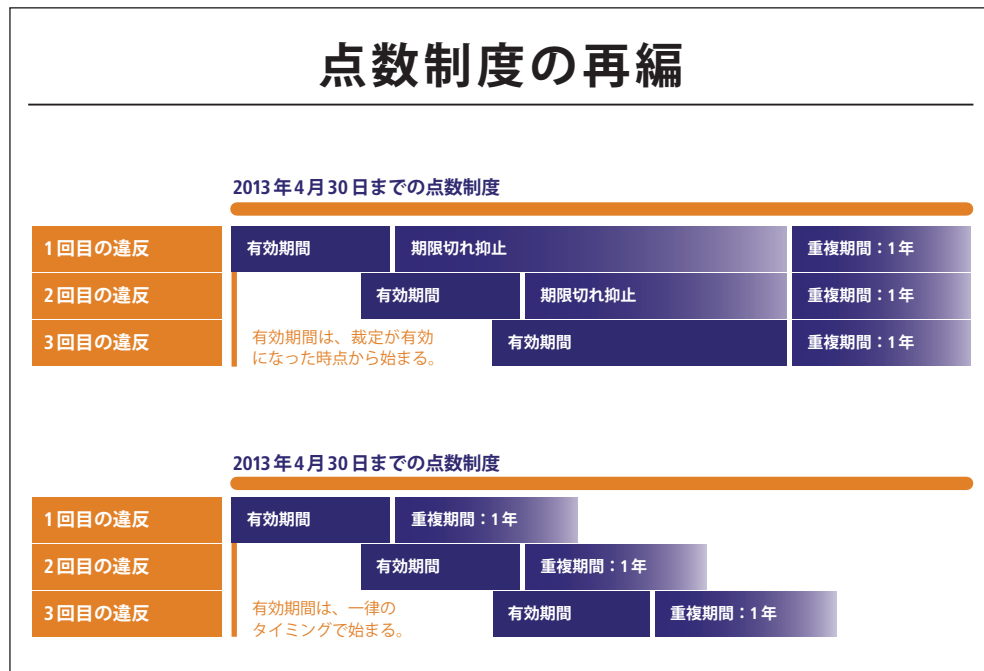


図8. 新旧制度下の有効期間 {連邦交通・デジタルインフラ省 #39} (改訂版)

2.5 交通心理カウンセリング

交通心理カウンセリングは、カウンセリングを受ける運転者に道路交通に対する彼らの態度に欠陥があることを認識させ、最終的に彼らの行動を変えさせることを目指した個別カウンセリングである。カウンセラーは、この態度の欠陥の原因を見定め、それを取り除く方法を運転者に示すことを求められる。

運転免許局は、交通中央記録に記録された違反点数が14～17に達した運転者に、追加運転セミナーを受講するよう命令できる。同局は、交通心理カウンセリングを受ける選択肢があることも指摘しなければならない。このカウンセリングを受けた場合、運転者の違反総点数から2点が控除されるが、この控除は、5年に1回しか認められていない。免許が取り消された場合、運転者は、6か月の欠格期間を利用して、医学的・心理学的検査を受ける準備のためカウンセリングを受けることもできる。

カウンセラーは、以下の質問に対して助言することもできる。

- 医学的・心理学的検査では何が調べられるのか？
- 個人的な状況を考慮すると、試験では何が必要か？
- 現行の変化で十分か？準備のために他に何をすべきか？
- 検査の申請はいつすべきか？
- 検査に合格するには、どのような診断書が必要か？

追加運転セミナーおよび交通心理カウンセリングは、あくまで初心者免許が対象である。それ以外に対しては、これらに代わり、運転適性セミナーが適用される。

{連邦道路交通研究所 #45} {道路交通法 2013年8月7日 #10}

2.6 医学的・心理学的検査および診断書

医学的・心理学的検査は、運転態度を評価するための重要なツールである。

統一的で客観的かつ真正な基準を遵守した検査を徹底するため、医学的・心理学的診断書の提出を命じる根拠が法律に定められている。アルコールまたは薬物の乱用の場合や、運転免許が何度も取り消された場合に、特に検査を受けることが命じられる。診断書は、分かりやすく審査可能な形態のものを提出しなければならない。

{連邦交通・デジタルインフラ省 2014年1月24日 #7}

StVGの第4条に基づき、運転免許局は、新たに運転免許を申請するときの要件として、通常は医学的・心理学的診断書を提出するよう命じなければならない。

2.7 追加運転セミナーおよび運転適性セミナー

道路交通局は、多重交通違反者に対して、14～17点に達した時点で追加運転セミナーを受講するよう命令できる。交通中央記録に記録された違反点数が13点未満の運転違反者も、StVGの第4条に基づき、違反点数を減らす（2～4点）ために、このセミナーを受講できる。自動車教習所がこのセミナーを実施するが、その目的は、運転行動を改善することにある。

追加運転セミナーは、初心者免許のみが対象であり、それ以外に対しては、2014年5月1日に、このセミナーに代わり、運転適性セミナーが導入される。この新たなセミナーも、新しいアプローチで運転行動を改善することを目指す。これは、5年間の試験的セミナーとして計画されたもので、その間、このセミナーについて検証が行われ、連邦道路交通研究所が科学的にこのセミナーに関与する。運転違反者は、このセミナーを任意に受講することもでき、運転適性登録に記録された点数が6点未満であれば、その点数が1点減らされる。しかし、この種の控除は、5年に1回しか認められていない。

この新たな運転適性セミナーは、新しく交通教育部分と交通心理部分を組み合わせたもので、その目的は、絶対に「タイムをマーク」しようとする行動を防ぐことにある。

交通教育部分は、特別に訓練された運転教官が担当する。これは、90分のセッション2回から成り、最大6名が参加するグループセッションまたは1対1のセッションのいずれかの形で実施される。セッション内容は、各受講者の交通違反に合わせて構成される（例：交通規則およびその目的）。

交通心理部分は、特別に訓練された交通心理学者が担当する。そこでは、危険な運転行動を変えさせる個別の方法を見つけることに重点を置く。これらの方策は、試行することになっており、その後に実際の体験について心理学者と協議する。この方策は、75分の個人セッション2回から成る。

{連邦交通・デジタルインフラ省 2014年1月24日 #6}

2.8 運転者の安全訓練

ドイツ交通安全評議会とそのメンバーが運転者の安全訓練に関する概念を開発した。自動車、二輪車、大型貨物自動車、コーチ（長距離バス）の運転者向けのこの種の訓練は、雇用主が加入する相互保険組合が資金を援助するが、運転初心者の場合、自動車クラブが資金を援助する。毎年約265,000人の運転者がこの訓練に参加する。

1日間の訓練プログラムは、学科部分と実技部分から成る。学科部分では運転の物理的過程、リスク予防、リスク識別について学ぶ。実技部分では、正しい座席の位置調整やステアリングについて学ぶほか、様々な路面でのブレーキ操作、非常ブレーキ操作、アクアブレーニングや横滑り状態でハンドルを切る動作の練習も含まれる。

受講者は、訓練時の練習では自分の車を使用する。

事故発生率に対するこの訓練プログラムの効果を検証することは難しいが、2000年にドイツ交通安全評議会が実施した調査は、このプログラムに良い効果があるか疑問視している。同調査は、全自動車運転者の中で、この訓練に参加するのは、ほんの一握りであり、しかも、運転者は、運転能力が向上すると危険を冒したい意欲が高まると結論付ける。

{ドイツ交通安全評議会 e.V. 2004 #15}

2.9 許容血中アルコール濃度および運転初心者に対するゼロ・アルコール政策

1998年より、血中の一般許容アルコール濃度限度は、0.50パーミル (0/00) である。血中アルコール濃度が0.50 0/00を超えると、道路交通法 (StVG) 第24条に基づき行政上の違反として罰則が科される。血中アルコール濃度1.1 0/00は、運転には絶対に不適だと見なされ、刑法に基づき重罪として罰則が科される (§ 315c/ § 316 StGB (刑法典))。

若年運転者は、パーティーで飲酒した後運転してしまうという問題を特に起こし易い。若年運転者の間では、飲酒運転による事故発生率が高い。若年運転者では、アルコール摂取量が少量でも事故のリスクが著しく高まる。そのため、2007年に運転初心者に対するゼロ・アルコール政策が導入された。道路交通法に基づき、この政策は、若年運転者 (21歳未満) および初心者期間中の運転初心者は、運転時に飲酒してはならないと定めている。

この新法の導入に伴い、この新法の効果に関する調査研究が実施され、アルコールの影響が原因の事故発生や交通違反について調査が行われた。

この調査により、ゼロ・アルコール政策が若年運転者の交通安全に大きな効果を発揮したことが証明された。事故や交通違反者に関するデータによれば、この新法導入の翌年には、飲酒した運転初心者が引き起こした事故件数だけでなく、運転初心者が引き起こした飲酒違反件数も大幅に減少した。この調査により、若年運転者の間でゼロ・アルコール政策が広く受け入れられていることも分かった。{Holte 2010 #44}

2.10 シートベルトとヘルメットの着用義務化

1976年より、ドイツでは、自動車の乗員全員にシートベルト着用を義務付けるとともに、12歳未満の子供は自動車の後部座席に座ることを義務付けている。この法律は、事故時に運転者が受ける衝撃を最小限に抑えるために導入された。これらの規則に死者数を減らす効果があることは明白である。

規則導入と同時に、広範な啓発・広告キャンペーンも実施された。自動車運転者の大半は、シートベルトを鎖の1種と捉えており、多くの運転者が緊急時にシートベルトを素早く取り外せず車中で火傷を負うか焼死するかもしれないと感じている。だが、そのような事態は非常に稀である。これらのキャンペーンでは、意識啓発と、シートベルトのイメージ改善に力が注がれた (図9と10参照)。



図9. 『車に縛り付けられて』と題した特集記事を掲載した雑誌「Der Spiegel」（1982年）{ドイツ交通安全評議会 e.V. 2011 #16}



図10. シートベルト着用に関する第1回キャンペーン「ベテランドライバーはシートベルトを着用する」（1973～1975年）{ドイツ交通安全評議会 e.V. 2011 #16}

これらのキャンペーンにもかかわらず、シートベルトを着用する乗員の割合は、39%から1984年3月には58%（全道路カテゴリを総合して）に増加したにすぎない。この受容度の低さの主な原因は、シートベルトに対する恐怖心が強まっていることにある。1984年8月に、前部座席でシートベルト未着用に対する罰金が導入され、シートベルトを着用する前部座席乗員の割合も1984年9月には92%に増加した（図11参照）。政府は、1986年には、後部座席でのシートベルト未着用に対する罰金も導入した。その結果、後部座席でのシートベルト着用率も増加した。さらに1993年には、新法において、12歳未満で身長150 cm未満の子供に子供用の公認拘束装置着用を義務付ける規定が設けられた。1998年に罰金が引き上げられて以降、公認拘束装置未着用の子供は、交通違反とみなされ、交通中央記録に登録されるようになった。2010年には、シートベルトを着用する乗員の割合は、98%であった。だが、未だ公認拘束装置で十分に固定されずに乗車する子供は多い。

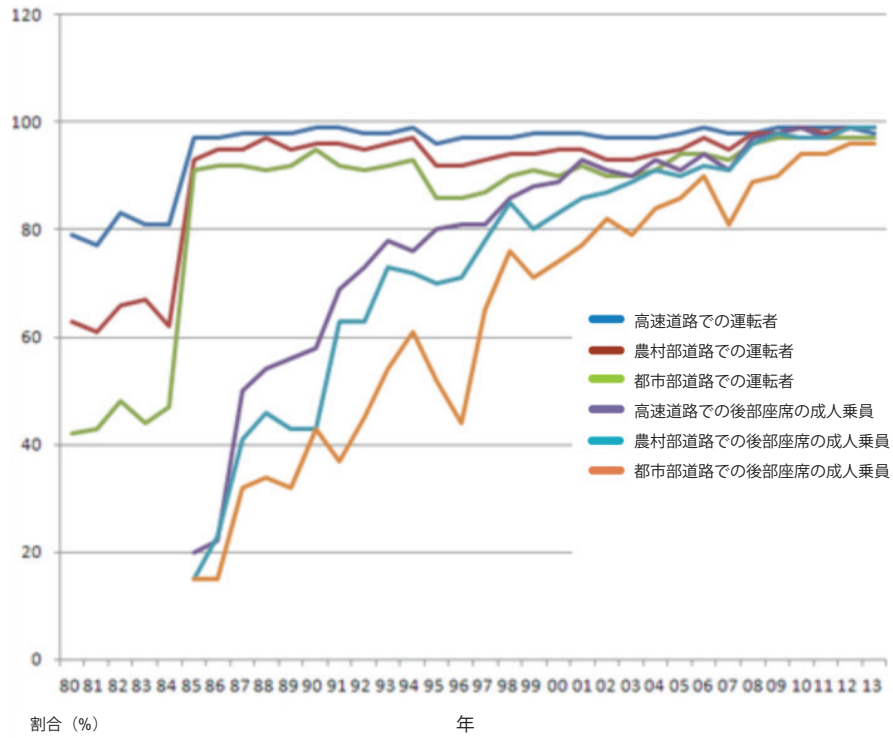


図11. シートベルト着用率 {Siegener 2014 #1} (改訂版)

自動車乗員は全員、各自のシートベルトを着用する必要があるため、1台の車に乗せることができる乗員数に限界がある。さらに、道路交通規則 (StV0) の第21条では、運転者は、トラックの荷台や荷室に乗員を乗せてはならないと定めている。

道路交通規則 (StV0) の第21条aには、シートベルト着用について例外が認められており、例えば、タクシー運転者は、乗客を運ぶ時のシートベルト着用を免除される。この条項は、二輪車や3つ以上の車輪を持つ他の自動車の運転者はシートベルトがなければ、ヘルメットを着用しなければならないとも定めている。ヘルメット未着用に対する制裁は、15ユーロの罰金のみだが、頭部を負傷する事故を起こした場合、運転者は、部分的に責任を問われる。

ヘルメットを着用する二輪車乗員の割合は、過去20年にわたり、ほぼ100% (図12参照) であるが、これとは対照的に、ヘルメットを着用する自転車利用者の割合 (図19参照) は、総合して13%である {Below 2013 #52}。

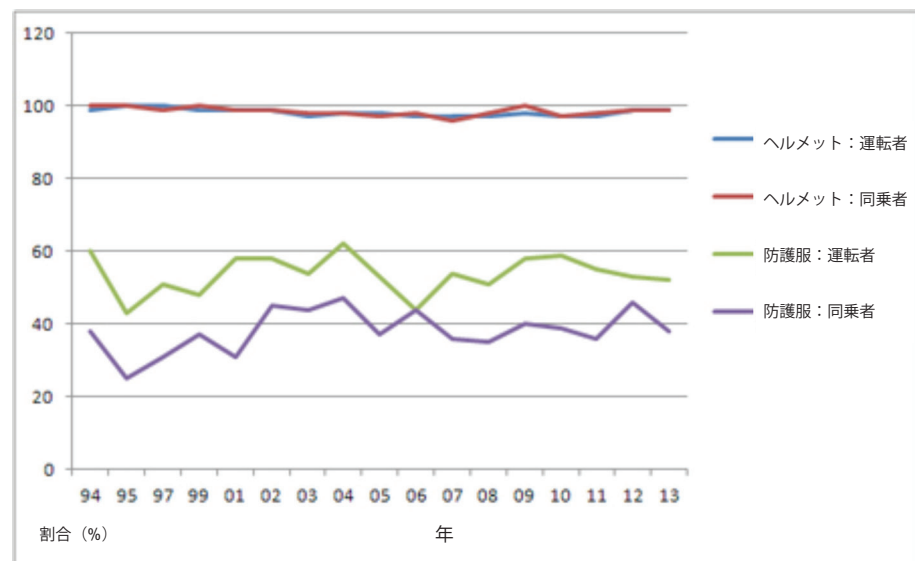


図12. 二輪車乗員のヘルメット/防護服用率 - 都市部 (1992 ~ 1995年: 西部の州のみ、1997年以降: 全ての州) {Siegener 2014 #1} (改訂版)

3 交通安全プログラムおよびキャンペーン

3.1 全国交通安全プログラム

全国啓発活動・リサーチプログラム・交通安全施策実施の枠組みである全国交通安全プログラムでは、ドイツ交通安全評議会（DVR）と連邦交通省（BMVI）が一丸となって交通安全に取り組む。

2011年に始まった最新プログラムは、2020年までに交通事故死者数を40%削減することを目標に定めている。また、改善が必要な主な活動分野を指定するとともに、それを行うための選択肢も指摘している。

同プログラムは、交通弱者の保護と農村部道路での事故削減に重点を置いている。このプログラムでは、人口の変化や運転支援システムなどの新しい自動車技術が持つ可能性を考慮に入れる必要がある。

このプログラムは、3活動分野 - 人間、インフラ、自動車技術 - に分かれ、分野ごとに目標と施策を定めている。

「人間」分野では、交通弱者、特に子供、自転車利用者、運転初心者、高齢者の保護に重点が置かれる。連邦交通省は、車内に子供用の適切な安全装置を取り付けることと高齢者の任意の健康診断を重視している。ヘルメットを着用する自転車利用者の割合と運転初心者の安全は、いずれも改善を要するので、交通安全プログラムは、これらの特定の対象グループ向けの実用的な施策を定めている。

インフラ分野では、農村部道路の安全が主要な課題である。なぜなら、農村部道路は、交通死亡事故に占める割合が60%と最も高い。追加の追い越し車線や防護策は、事故を防止するよう設計されている。計画されている他の施策には、運転者が道路を踏み外さないようにするためのスピード防止帯を高速道路に設けることや、逆走を防ぐための警告標識をランプに設置するパイロットプロジェクトが含まれる。道路インフラの安全管理も安全プログラムにおいて重要な役割を果たしている。道路インフラの安全管理は、計画のための道路安全監査、安全分類、事故多発地点の交通状況に関する詳細調査、事故委員会をカバーする。

自動車技術が重視しているのは、既存の潜在力の活用・強化と危険を取り除くことである。これは、能動的安全と受動的安全に関係する。そのため、乗用自動車、電気自動車およびハイブリッド自動車、二輪車、自転車、他の二輪自動車や大型貨物車について、それぞれ異なる施策が策定されている。

{連邦交通・建設・都市開発省 2011 #43}

3.2 「スピードダウン」キャンペーン

2008年までの数年間、人的損害を伴う事故の主因は、スピード違反であった。そのため、ドイツ交通安全評議会（DVR）と連邦交通・建設・都市開発省（BMVBS）は、スピード違反の代償に対する認識を喚起するキャンペーンを企画した。

このキャンペーンでは、意図的に衝撃的な写真が用いられた。キャンペーン1年目は、様々な死亡欄が登場し、必ず、スピードを落とすよう促す言葉（原語：“Runter vom Gas!”）が添えられた。これらの画像が選択されたのは、ショックを与えるためだけでなく、スピード違反で人の命を危険にさらすと何が失われるかを示すためであった（図13参照）。



図13. 2008～2011年のキャンペーン画像セレクション{ドイツ交通安全評議会 e.V. #40} (改訂版)

このキャンペーンは、2011年に多少変更された。交通事故死傷者を減らすという目標は、維持されたが、キャンペーンのテーマは、「生きることは美しい」に変更になった。カバーする範囲も拡大され、注意散漫、シートベルト着用、追い越し、自転車のヘルメット着用、飲酒運転などの他の事故原因やリスクも盛り込まれたが、発信者「スピードダウン」は、そのまま維持された。(図14参照)



図14. 2012～2014年のキャンペーン画像セレクション{ドイツ交通安全評議会 e.V. #40} (改訂版)

3.3 全国スピード取締日

この啓発活動は、スピード違反の危険性に目を向けさせることを目的として、24時間、特定の地点でスピード違反の取り締まりに努める。第1回全国スピード取締日は、2013年に実施された。これは、スピード違反の致命的結末に関する集中的啓発活動と、インターネットまたはローカルメディアを通じての取締地点の発表から成る。

全国スピード取締日が実現する前、幾つかの州は、それぞれ独自のスピード取締日を設けていた。メクレンブルク=フォアポンメルン州の内務大臣が指摘したように、スピード違反者は、州の境界で止まってくれないので、取締活動は全国で行うことが重要である。

このキャンペーンのもう1つの重要な要素は、住民が参加できることで、住民は、スピードの取り締まりを行うべきと考える地点を通報できる。ノルトライン＝ヴェストファーレン州では、第5回スピード取締日以後、そのような通報に基づき新たな監視地点が多く設けられた。

警察が行った評価によると、このキャンペーンは、明らかに効果がある。例えば、全てのスピード違反事例の中で著しく過度なスピード違反が占める割合は、2010年の57%から2012年には30%に減少した。またドルトムント市での平均スピード超過幅も2011年の14 km/時から2013年には10 km/時にまで減少した。

{ノルトライン＝ヴェストファーレン州 (NRW) 内務・自治省 2013年10月2日 #19}

3.4 「道路交通における配慮行動」キャンペーン

「道路交通における配慮行動」キャンペーンは、特に自転車利用者の割合の多い都市で、配慮行動に関する意識啓発、危険な状況や争いに発展する状況の抑止、交通環境の改善を目的として、2012年にパイロットキャンペーンとして始まった。

2012年と2013年に2都市でパイロットキャンペーンが成功裏に実施された後、現在では他の全ての都市でもこのキャンペーンの効果を期待できる。同キャンペーンは、市議会が実施するものとして設計されている。

ドイツでは、全ての移動の10%超で自転車が使用されている。一部の都市や地区では、この割合が20%に届くところもある。全体的な自転車使用量も全国的に増加している。この傾向は、一般に良い傾向と捉えられているが、弊害もある。その2つの例を挙げると、自転車が関与する争いや事故が増加している点と、交通環境がますます攻撃的になっているように感じられる点がある。増大する自転車利用者人口は、現時点では、自動車が重視された時代にできたインフラや規則に順応するのに悪戦苦闘せざるを得ない。

調査によると、交通規則やインフラ施策では交通事故を棒減することはできない。結局のところ、事故の主因は、多くの場合、故意の規則違反や故意の常軌を逸した行動である。そうした事故を防ぐには、交通行動を変える必要がある。

この観点からキャンペーン主導者が示したコミュニケーションキャンペーンの具体的な内容は、以下のとおりである。

- 道路利用者全員に配慮行動を呼びかける。
- 争いの少ない交通環境改善に貢献する。
- 道路利用者自身の行動に潜むリスクに対する認識を喚起するとともに、危険な交通状況に関する知識を高める。

同キャンペーンは、指導を目的として設計されてはならず、むしろ、住民が思いやりのある環境で移動することを好むという点や、実際には、道路利用者全員が適用される道路規則を把握しているという点を前提とし、それに基づいている。したがって、キャンペーンでは、「道路交通における配慮行動」を呼びかけるための広告手段として飲み物の缶を使用する。

6つのテーマは、それぞれ異なる道路利用者、すなわち、自転車利用者、自動車運転者、歩行者、トラック運転者、バイク配達員、宅配配達員を表しており、「お金は一切かからない」、「平和をもたらし」、「ストレスが軽減される」といったキャッチコピーが掲載される (図15参照)。同キャンペーンは、あらゆる道路利用者に対応するが、主に自転車の安全に重点を置く。



図 15. キャンペーン画像：ストレスが軽減することを宣伝する自動車運転者（連邦交通・建設・都市開発省 #41）

キャンペーンの象徴的人物は、旅人の守護聖人、聖クリストファー。このキャンペーンでは、あらゆる種類の媒体（図16参照）を使い、配慮行動を呼びかけ、配慮行動が特に重要となる危険な交通状況に関する情報を小冊子やウェブサイト（Facebook、図17参照）を通じて提供する。



図 16. 媒体パック（連邦交通・建設・都市開発省 #41）



図 17. 聖クリストファーのFacebookプロフィール（Facebook Profil St #42）

3.5 「スピードダウン!新学期開始!」

「スピードダウン!新学期開始!」という新学期開始に合わせたキャンペーンは、運転者に学童への配慮を促すもので、道路に掲げるバナーや色とりどりの野球帽などのカラフルな媒体を使いメッセージを伝える。

地元の交通安全協会が支援チームを結成し、多くの場合、市町村や地域の企業が地元でキャンペーンを立ち上げる。キャンペーンでは、通学路の安全強化に努める。そのため、夏休み後の新学期開始時にポスターが掲示されるが、そのほとんどは、小学校の主な通学路に沿って掲示される。{交通安全協会メディアサービス #46}

3.6 「ヘルメット着用」

交通安全プログラムに基づき、連邦交通大臣が2011年にドイツ交通安全協会を通して「ヘルメット着用」キャンペーンを開始した。(図18参照)



図18. 「ヘルメット着用」キャンペーン画像 {ドイツ交通安全協会 e.V. #31} (改訂版)

このキャンペーンは、ドイツ交通安全協会が手掛ける、より広範な「ByCyle…しかし安全」キャンペーンの1モジュールで、その目的は、安全な自転車利用に関する情報を住民に提供することにある。そのため、事故リスクにスポットを当て、実用的な助言を提供する。

自転車利用の普及拡大傾向は喜ばしいことだが、まだヘルメットを着用する人は少ない。ヘルメットは、頭部の負傷を防ぎ、事故の重大度を軽減できるが、自転車利用者でヘルメットを着用するのは15% (全年齢層において) にすぎない {Siegener 2014 #1} (図19参照)。

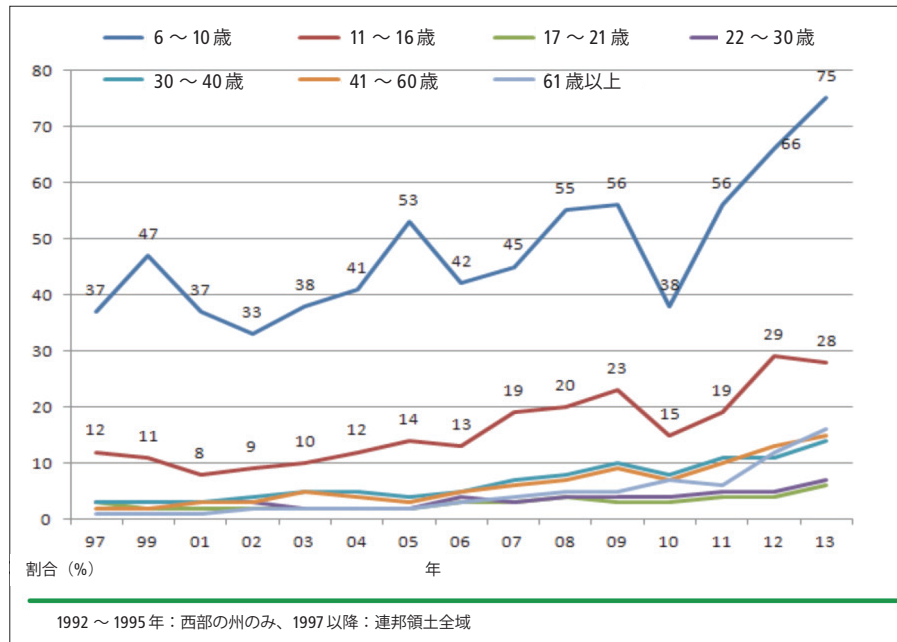


図19. 年齢層別ヘルメット着用率 {Siegener 2014 #1} (改訂版)

同キャンペーンは、自発的に自転車用ヘルメットを着用することの利点に重点を置く。できるだけ多くの人口層に働きかけるため、毎年テーマを変えて、自転車利用とヘルメット着用の様々な側面に光を当てる。有名女優のアンデレア・サバスキなどの著名人もこのキャンペーンを支持する。{ドイツ交通安全協会 e.V. #31}

3.7 ドイツ交通安全評議会 (DVR)

登録団体として1969年に設立されたドイツ交通安全評議会は、あらゆる交通安全問題に取り組む独立したパイオニア的主力勢力である。

この団体の中心的役割は、道路利用者全員の安全を改善する施策を後押しすることにある。

同団体は、人間の行動、自動車技術、インフラ、交通監視、交通医学といった課題に重点的に取り組む。DVRは、メンバーの活動のコーディネートやプログラムの策定を行うほか、新基準に合わせて絶えずプログラムを調整する。主な役割の1つが、全活動グループをコーディネートし、連携して効果的に活動できるようにすることである。この団体は、政治、社会グループ、メディア、国家・州・欧州の機関やその他の機関において安全な暮らしを後押しする立場を支持する。

2007年より、DVRは、「ビジョン・ゼロ」戦略を用いているが、この戦略は、以下を前提に実施される。

- 人は、ミスを犯す。
- 人間の身体的回復力には限界がある。
- 命は譲れない。
- 人は安全な交通システムと安全な労働環境を持つ権利がある。

交通システムの設計時に上記の前提を考慮しなければならない。システムを設計するのが政治家、自動車メーカー、政府のいずれであれ、全てのシステム設計者がその責任を負う。

DVRのメンバーは、200を超え、州や国家レベルの交通担当省庁、傷害保険会社、ドイツ交通安全協会、自動車クラブ、自動車メーカー、保険会社、公共交通企業、事業者団体、労働組合、教会、ドイツの他の団体および組織が加盟するほか、外国からの加盟もある。

{ドイツ交通安全評議会 e.V. #17}

3.8 事故委員会

事故委員会の役割は、事故多発地点を突き止めて分析し、事故多発地点をなくすための施策を決定することにある。何よりも、事故委員会は、採択された施策の実施（取り締まりを可能にすること）と衝突制御を徹底させなければならない。

現在のところ、事故委員会の活動は、ドイツ全土で交通安全を強化するという基本計画の重要な一部を成す。連邦、州、市町村が交通安全に責任を負う。事故委員会の常任メンバーは、警察、道路交通局、道路局の代表者から成り、彼らのタスクは、行政指導 - 道路交通規則第44条に基づき、現地事故分析の範囲内で交通事故撲滅に努めることにある。

施策には建設関連の施策、交通規制に関する施策、法定施策、交通警察関連の施策が含まれる。交通監視という手段を用いて交通規則遵守を徹底させることが警察の責務である。道路交通局は、採用された交通標識に関する命令を発出する。次に、道路局がこれらの命令を実行し、必要に応じて土木工事を担当する。

事故多発地点に狙いを定めて取り組むと、交通安全を著しく改善できる。なぜなら、1地点で発生する事故の多くは、是正可能な道路の欠陥に原因があることが多いからである。

事故委員会の活動方法は、同委員会の現地事故分析に関する行動規範（M Uko）に定められている。

{道路交通研究会2012 #47}

4 交通教育活動

4.1 子供に対する交通教育

交通教育は、幼少期に始まる。全国交通安全プログラムのモジュールの1つが幼児（3～6歳）と小学生に対する交通教育である。

子供の発育段階ではモビリティが最も重要である。レナーテ・ジマー教授（博士）が実施した調査によれば、子供は、環境を観察し、感覚を磨き、環境に順応し、素早く反応し、状況に応じて行動できる方法を習得して初めて身を守ることができる。子供にとって、移動環境に順応し、その中で生き残るための最善の策が、これらの能力を身につけることである。{Zimmer 2009 #20}

したがって、モビリティ関連の能力の発達においては保育園・幼稚園が重要な役割を果たす。保育園・幼稚園では、以下のような多様な方法で交通教育またはモビリティ教育が行われている。

- 遊びながら運動させる。
- 子供をトレーニングバイクやトレーニングスクーターに乗せる。
- 遠足において、バス停や電車の駅まで行き公共交通機関を利用させるという方法で実際の体験をさせる。
- 就学前の子供に通学路を覚えさせる。
- 警察官立ち合いの下、信号機地点等で道路を横断する方法を練習させる。

{交通安全協会メディアサービス #49}

保育士は、交通教育に役立つ様々な媒体やプログラムを利用できる。その中には、ドイツ交通安全協会が提供する媒体や、ドイツ交通安全評議会の「児童と交通」プログラムなどのプログラムが含まれる。当該プログラムにおいて、保護者は、共用道路での訓練についてや、車内で子供をどのように拘束するかについて学ぶ。{Neumann-Opitz 2011 #50}

小学校での交通教育と併せて、遠足時に自転車に乗る訓練や練習が行われることも多い。

4.2 通学路地図

「通学路地図の作成、普及および利用」に関する研究プロジェクトに基づいた通学路地図作成ガイドラインは、全国交通安全プログラムの一環として州や市町村が自由に使用できる。

通学路地図は、保護者や児童が学校までの最も安全な道を探して歩いてみるのに役立つ重要なツールである。その1例を以下に示す（図20参照）。



図20. 歩行者用通学路地図の例 {Gerlach 2012 #34}

小学校の通学路地図の主なターゲットは1年生の保護者であるが、新しく作成された通学路地図は、他の年齢層の子供の親にも役立つ。

この地図は、歩く距離に重点を置いている。地図でカバーするエリアは、学校から半径1キロ圏で、これは、一般に学区と相関する。

通学路地図は、児童が用いる交通手段に合わせて、保護者による送迎交通、自転車利用、スクールバス利用に対応してもよい。

通学路地図は、通常、以下の部分から構成される。

- 保護者に宛てたカバーレター
- 通学時の安全に関する一般助言
- 以下の情報を含む通学路地図
 - 学校の位置
 - 通学路上の問題のある地点
 - 説明のための写真や凡例
 - 問題のある地点への対応に関する指示
 - 通学路に関する具体的な勧告（該当する場合）
 - 道路を横断する地点
 - 交通指導員を配置する地点（該当する場合）
 - 縮尺比
- 発行元
- 連絡窓口担当者
- 発行年

{Leven 2012 #21}

4.3 保護者による送迎用乗降場所

子供の交通経験の未熟さが道路交通の重荷となっている。10～15歳の子供は、危険な状況を正しく認識・評価できない。そのため、子供の交通行動を自主的に交通に参加する方向に変えることを目指した取り組みが増えている。〔全ドイツ自動車クラブ e.V., Resort Verkehr 2013 #24〕

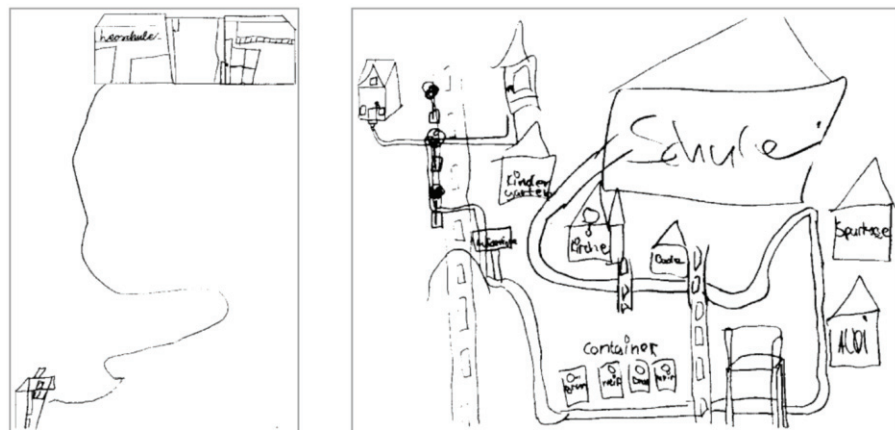
そのため、2009年の全国交通安全プログラムでは、学校における「保護者による送迎交通」の問題が指摘された。

「保護者による送迎交通」は、学校周辺の危険因子であるが、その危険性は過小評価されている。保護者は、学校前での停車規則を違反し、他の道路利用者の邪魔になることが多い。

ドイツ交通安全協会は、以下の理由により、子供を学校まで車で送らないよう勧告している。

- 教師や警察の指摘によれば、小学校周辺の交通問題の大部分は保護者の運転する車の交通に起因する。
- 運動することは、健康やフィットネスに良いので、子供は歩いて通学した方がよい。
- 徒歩登校すると、授業での集中度が高まる。
- 子供は、道路利用者として重要な体験をできる（図21参照）。
- 共通の通学路を他者と一緒に通行することは、社会的行動の刺激となる。
- 徒歩通学は、より環境にやさしい。

{交通安全協会メディアサービス #48}



車での通学路
小学生（9歳）

徒歩通学路
小学生（10歳）

図21. 子供が描いた通学路 {ドイツ交通クラブ 2004 #28} (改訂版)

2013年に全ドイツ自動車クラブ（ADAC）が発行した「小学校における保護者による送迎：行動規範」は、問題のあるエリア範囲の推定に役立ち、交通量を削減するための方法や、保護者による送迎用乗降場所を設けることによる分散などのより親和性の高い措置を割り出すための方法を提示する。（図22参照）。



図22. 保護者による送迎用乗降場所の例 {全ドイツ自動車クラブ e.V., Resort Verkehr 2013 #24} (改訂版)

指針から抜粋した勧告：

送迎用乗降場所に関するもの：

- 導入については、地元の当局の承認を得る。
- 保育園・幼稚園でも重複する交通が発生するので、保育園・幼稚園も考慮に入れる。
- 施策と並行して、保護者や住民に受け入れられるための宣伝活動を行う。
- 送迎用乗降場所と併せて、「ウォーキングバス」（子供たちが大きなグループになって一緒に徒歩登校する）や行動デーなどの他のモビリティプロジェクトも実施する。

送迎用乗降場所から学校までの通路に関するもの：

- 送迎用乗降場所から学校までの距離は、少なくとも250メートル確保し、子供たちが必ず運動でき、しかも道路交通に適応する能力を身につけられるようにする。
- 子供たちや保護者に広く受け入れられるようにするため、安全で興味をそられるルートとする。
- ルートには渡りにくい横断歩道があってはならない。そのような横断歩道がどうしても必要な場合は、信号機、横断歩道、交通指導員のいずれかを設けて安全を確保する。
- ルートは、交通の流れが遅い区域に設ける。
- ルートには十分な照明を施し、冬には除雪を行う。
- ルートは、特に私有地の私道地点において見通しを良くする。

{Leven 2012 #21}

4.4 自転車の乗り方の訓練

自転車の乗り方の訓練は、ドイツの交通教育の重要な部分であり、毎年、全生徒の95%がこれに参加する。この訓練は、小学校の授業計画に恒久的に組み込まれている。1年生と2年生には段階的に自転車の乗り方を教え（図23参照）、3年生と4年生に対しては、学科と実技の面から訓練で達成された成績を評価する。



図23. 小学1、2年生の予備訓練 {交通安全協会メディアサービス #22}

小学校入学時に既に自転車に乗れる子供は多いが、瞬時に様々な要求を満たさなければならないときに自転車をコントロールできる子供は少ない。そのため、自転車の乗り方の訓練を修了するまで、子供は歩道でのみ自転車を乗ることを許される。

練習では、自転車を操縦するという簡単なタスクから、車線に留まる・片手で運転する・見回す・他の自転車利用者からの合図に気付く・適切に対応するなど、精神的要求、行動関連の要求、社会的要求に同時に対応しなければならない複雑なタスクまで体系的に導く必要がある。子供は、必要な能力を少しずつ身につける。バランスの取り方について子供を訓練する場合、スクーターを運転させると完璧な予備訓練となる。

3年生と4年生に対する自転車の乗り方の訓練は、学校の教師が担当する学科部分と通常、警察が担当する実技部分に分かれる。基本的な訓練は、校庭や特別に設計された訓練場などの防護区域内で行われる。実際の交通状況は複雑であるため、実際の交通環境において訓練を行うことも重要である。この時点で初めて、子供は、実際には交通状況が多様であることを認識できる。

規則が子供に役立つのは、子供が道路交通において規則をどのように適用したらよいかを習得していることが前提条件となる。右側の自転車利用者が優先される交差点が特に危険で、これは、他のライダーがこの右側優先を無視しがちだからである。自転車で道路をまっすぐ横切る子供や左側の自転車レーンを使用する子供は、特に見過ごされ易い。他者の行動に注意を払ったり他者のミスを予測したりする必要があることから、正しい行動を取るよりも、十分な先見性をもって柔軟な行動を取るの方が重要である。

{交通安全協会メディアサービス #22}

5 インフラ

5.1 道路安全監査

技術ガイドラインには、計画、建設、保守の各段階の交通安全課題が盛り込まれているが、技術の現状からすると、今でも安全な道路設計が持ち得る可能性を活用せずに計画・実施されている道路建設施策が存在する。その原因は、様々なニーズを検討するプロセスにあるが、ガイドラインに科学的所見を盛り込むのが遅いという点も一因となっている。

道路の設計・建設・保守に関する既存のガイドラインを補足するのが「道路安全監査ガイドライン」である。道路安全監査は、品質管理ツールであり、包括的品質管理システムの一部を成す。計画プロセスにおいて監査を体系的に適用することにより道路利用者全員にとって安全な道路環境が確保されるはずである。

道路安全監査は、安全面の不備を体系的かつ公平に摘出する。道路安全監査の目的は、事故のリスクを最小限に抑えるために、新しい道路または改修道路をできるだけ安全に設計することにある。監査後の計画プロセスでは、監査によって取り上げられた安全課題を他の全ての課題と同じように処理する必要がある。今のところ、監査は、農村部道路と高速道路についてのみ義務付けられ、都市部道路については任意である。

公認監査官のみがこれらの監査報告を行うことを認められている。公認監査官は、「道路安全監査官訓練・認証ガイドライン」に基づき訓練を受ける。

5.2 万人のためのデザイン

道路インフラは、識別可能で、万人が非常に便利に利用できるものでなければならない。したがって、インフラは、視覚障害者でも自分の行く道が判別でき、身体障害者でも使いこなすことが、高齢者でも迷わなくてすみ、他の住民も使用し易いように設計すべきである（図24参照）。

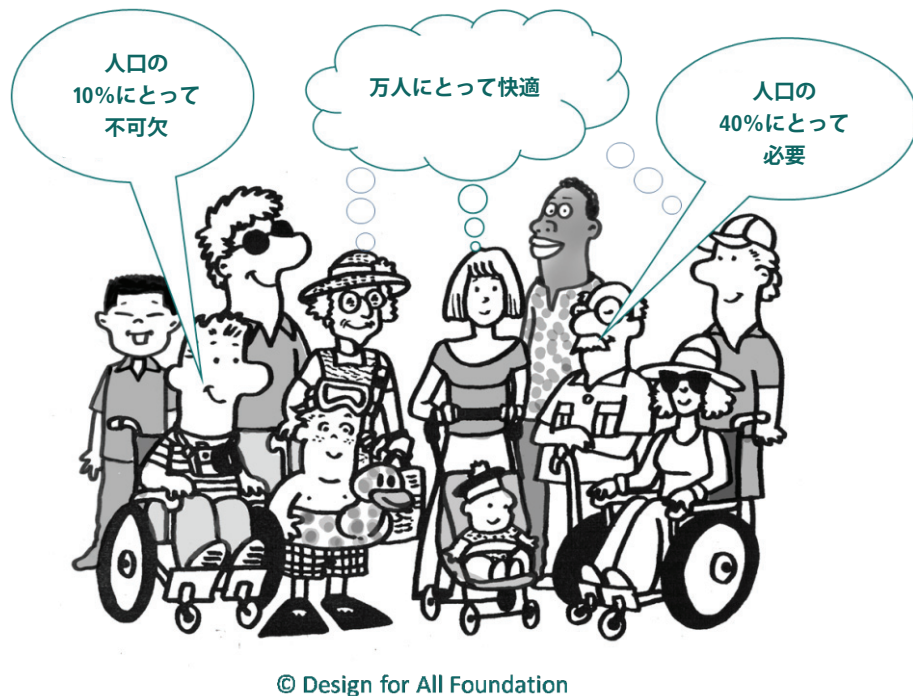


図24. 万人のためのデザイン {デザイン・フォー・オール財団 #55}

そのため、交通安全強化や都市部道路網の使い易さ改善を目的とした道路インフラに関するあらゆるプロジェクトで「デザイン・フォー・オール（万人のためのデザイン）」の概念が考慮される。

これは、継続的なプロセスであり、万人に適した解決策や妥協案を割り出すため、様々な研究プロジェクトがこれを支援する。

参考資料

1. **法律および規定**
 - 1.1. StVO (3/6/2013): Straßenverkehrs-Ordnung (StVO). Source: www.juris.de, #11.
 - 1.2. StVG (8/7/2013): Straßenverkehrsgesetz, #10.
 - 1.3. Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung: Verordnung über die Zulassung von Personen zum Straßenverkehr (Fahrerlaubnis-Verordnung - FeV). FeV, revised 5/3/2013. Source: www.juris.de, #8.
 - 1.4. Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (7/17/2009): Allgemeine Verwaltungsvorschrift zur Straßenverkehrs-Ordnung (VwV-StVO). VwV-StVO. Available online at http://www.verwaltungsvorschriften-im-internet.de/bsvwvbund_26012001_S3236420014.htm, #51.
 - 1.5. Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (1/10/2013): Fahrschüler-Ausbildungsordnung. FahrschAusbO 2012. Source: www.juris.de, #9.
2. **ウェブ文書**
 - 2.1. Bundesanstalt für Straßenwesen BAST (Ed.) (2014): Getötete im Straßenverkehr. in der Bundesrepublik Deutschland nach Ortslage und Art der Verkehrsbeteiligung. Available online at http://www.bast.de/DE/Statistik/Unfaelle-Downloads/getoetete-grafik.pdf?__blob=publicationFile&v=3, checked on 9/26/2014. #53
 - 2.2. Bundesanstalt für Straßenwesen (Ed.): Medizinisch Psychologische Beratung. Available online at http://www.bast.de/cln_030/nn_42254/DE/Qualitaetsbewertung/MPU/beratung-sperrfrist.html, checked on 1/31/2014, #45.
 - 2.3. Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI): Die Medizinisch-psychologische Untersuchung (MPU) wird überarbeitet. Available online at <http://www.bmvi.de/SharedDocs/DE/Artikel/LA/medizinisch-psychologische-untersuchung-mpu.html?linkToOverview=js>, checked on 1/24/2014, #7.
 - 2.4. Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI): Fahreignungsseminar. Available online at <http://www.bmvi.de/SharedDocs/DE/Artikel/LA/fahreignungsseminar.html?linkToOverview=js>, checked on 1/24/2014, #6.
 - 2.5. Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) (Ed.): Geplantes Fahreignungsregister-Neues Fahreignungs-Bewertungssystem. Available online at http://www.bmvi.de//DE/VerkehrUndMobilitaet/Verkehrsteilnehmer/Fahreignungsregister/fahreignungsregister_node.html, checked on 1/31/2014, #39.
 - 2.6. Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI): Glossar: Fahreignungsregister. Available online at <http://www.bmvi.de/SharedDocs/DE/Artikel/LA/glossar-fahreignungsregister.html?nn=84752>, checked on 1/24/2014, #2.
 - 2.7. Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI): Neues Fahreignungs-Bewertungssystem. Das neue Fahreignungsregister (FAER) steht für mehr Verkehrssicherheit! Available online at <http://www.bmvi.de/SharedDocs/DE/Artikel/LA/neues-fahreignungs-bewertungssystem-ueberblick.html?linkToOverview=js>, checked on 1/24/2014, #5.
 - 2.8. Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) (Ed.): Regelungen des Fahreignungs-Bewertungssystems. Available online at <http://www.bmvi.de/SharedDocs/DE/Artikel/LA/regelungen-des-fahreignungs-bewertungssystems.html?nn=84752>, checked on 1/24/2014, #4.
 - 2.9. Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) (Ed.): Regelungen über die Erfassung im Fahreignungsregister (FAER). Available online at <http://www.bmvi.de/SharedDocs/DE/Artikel/LA/regelungen-ueber-die-erfassung-im-fahreignungsregister.html?nn=84752>, checked on 1/24/2014, #3.
 - 2.10. Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) (Ed.): Verkehr und Mobilität-Fahranfänger/innen und "Begleitetes Fahren ab 17" . Available online at <http://www.bmvi.de/SharedDocs/DE/Artikel/LA/fahranfaenger-innen-und-begleitetes-fahren-ab-17.html?linkToOverview=js>, checked on 1/31/2014, #37.
 - 2.11. Design for All Foundation (Ed.): Design for All. Available online at <http://designforall.org/design.php>, checked on 9/26/2014. #55

- 2.12. Deutsche Verkehrswacht e.V. (DVW) (Ed.): Fahrrad ... aber sicher. Available online at <http://www.deutsche-verkehrswacht.de/home/angebote/radfahrer/fahrradaber-sicher.html>, checked on 1/31/2014, #33.
- 2.13. Deutsche Verkehrswacht e.V. (DVW) (Ed.): Über die Aktion: Ich trag Helm. Available online at <http://www.ich-trag-helm.de/ueber-die-aktion/>, checked on 1/30/2014, #31.
- 2.14. Deutscher Verkehrssicherheitsrat e. V. (DVR) (Ed.): DVR - Kurzdarstellung. Available online at <http://www.dvr.de/dvr/titel.htm>, checked on 1/27/2014, #17.
- 2.15. Deutscher Verkehrssicherheitsrat e. V. (DVR) (Ed.): "Runter vom Gas!" . Verkehrssicherheitskampagne des BMVBS und DVR. Available online at https://www.dvr.de/aktionen/runter-vom-gas_2011.htm, #40.
- 2.16. Facebook Profil St. Christopherus. Available online at <https://www.facebook.com/christophorus.schutzpatron.der.reisenden?fref=ts>, checked on 1/29/2014, #42.
- 2.17. Ministerium für Bauen, Wohnen, Stadtentwicklung und Verkehr NRW (2/22/2013): MBWSV NRW - Zahl der Unfalltoten sinkt in NRW stärker als im Bund. Available online at http://www.mbwsv.nrw.de/presse/pressemitteilungen/Archiv_2013/2013_02_22_Zahl_der_Unfalltoten_in_NRW_sinkt/index.php, #18.
- 2.18. Ministerium für Inneres und Kommunales NRW (10/2/2013): MIK NRW: Erfolgsmodell Blitz-Marathon jetzt bundesweit - Innenminister Jäger: Polizei bremst am 10. Oktober in ganz Deutschland. Available online at <http://www.mik.nrw.de/presse-mediathek/aktuelle-meldungen/aktuelles-im-detail/news/erfolgsmodell-blitz-marathon-jetzt-bundesweit-innenminister-jaeger-polizei-bremst-am-10-oktober.html>, #19.
- 2.19. Online Driving Licence Test. Available online at <http://www.fuehrerscheintestonline.de/auto/fuehrerscheintest>, checked on 1/24/2014, #36.
- 2.20. Verkehrswacht Medien Service (Ed.): "BREMS DICH! - Schule hat begonnen." - Schulanfangsaktion. Available online at http://www.verkehrswacht-medien-service.de/brems_dich.html, checked on 1/31/2014, #46.
- 2.21. Verkehrswacht Medien Service (Ed.): Mit dem "Elterntaxi" zur Schule? Available online at http://www.verkehrswacht-medien-service.de/szs_elterntaxi.html, checked on 1/31/2014, #48.
- 2.22. Verkehrswacht Medien Service (Ed.): Radfahrausbildung. Kernstück schulischer Verkehrserziehung. Available online at http://www.verkehrswacht-medien-service.de/radfahrausbildung_kern.html, checked on 1/29/2014, #22.
- 2.23. Verkehrswacht Medien Service (Ed.): Verkehrserziehung im Kindergarten. Available online at http://www.verkehrswacht-medien-service.de/szs_einleitung.html, checked on 1/31/2014, #49.
- 3. 印刷文書**
- 3.1. Allgemeiner Deutscher Automobil-Club e.V., Resort Verkehr (Ed.) (2013): Das "Elterntaxi" an Grundschulen. Ein Leitfaden für die Praxis, #24.
- 3.2. Below, Ariane von (2013): Gurte, Kindersitze, Helme und Schutzkleidung - 2012. Kontinuierliche Erhebung zum Schutzverhalten von Verkehrsteilnehmern 2012. Edited by Bundesanstalt für Straßenwesen (Forschung kompakt, 06/13), #52.
- 3.3. Bormann, Carla (2013): Nationale Verkehrssicherheitskampagne des Bundesverkehrsministeriums (BMVBS) und des Deutschen Verkehrssicherheitsrates (DVR) 2008 - 2013. Runter vom Gas. Deutscher Verkehrssicherheitsrat e.V. (DVR). Wuppertal, 10/31/2013, #14
- 3.4. Bundesminister für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (Ed.) (2013): Rücksicht im Straßenverkehr. Das Handbuch zur Kampagne, #23.
- 3.5. Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (Ed.): Rücksicht im Straßenverkehr. Das Handbuch zur Kampagne, #41.
- 3.6. Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (Ed.) (2011): Verkehrssicherheitsprogramm 2011, #27.
- 3.7. Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (Ed.) (2011): Verkehrssicherheitsprogramm 2011, #43.
- 3.8. Deutsche Verkehrswacht e.V. (DVW) (Ed.): Ich trag Helm, #32.
- 3.9. Deutscher Verkehrssicherheitsrat e. V. (DVR); Deutsche Verkehrswacht e.V. (DVW) (Eds.): Verkehrssicherheitsprogramm 2009, #26.
- 3.10. Deutscher Verkehrssicherheitsrat e.V. (DVR) (Ed.): Jahresbericht 2012, #13.
- 3.11. Deutscher Verkehrssicherheitsrat e.V. (DVR) (Ed.) (2004): Auf den Punkt 2. Studien zum Pkw-Sicherheitstraining (SHT). Bonn, #15.

- 3.12. Deutscher Verkehrssicherheitsrat e.V. (DVR) (Ed.) (2011): Der Sicherheitsgurt - Lebensretter Nr. 1. Bonn (Schriftenreihe Verkehrssicherheit, 15), #16.
- 3.13. Deutsches Institut für Wirtschaftsforschung (DIW) (2012): Verkehr in Zahlen. 2012/2013. 41. Jg. Hamburg: Dt. Verkehrs-Verlag, #35.
- 3.14. Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (2002): Empfehlungen für das Sicherheitsaudit von Straßen (ESAS): FGSV Verlag (298), #29.
- 3.15. Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (2009): Merkblatt für die Ausbildung und Zertifizierung der Sicherheitsauditoren von Strassen. MAZS. Ausg. 2009, [Stand] Juli 2009. Köln: FGSV (FGSV, 298 : R2), #30.
- 3.16. Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (2012): Merkblatt zur Örtlichen Unfalluntersuchung in Unfallkommissionen (M Uko): FGSV Verlag (316/1), #47.
- 3.17. Funk, Walter (2013): Verkehrserziehung in Kindergärten und Grundschulen. Bremen: Fachverl. NW in der Carl Schünemann Verl. GmbH (Berichte der Bundesanstalt für Straßenwesen: M, Mensch und Sicherheit, 238), #25.
- 3.18. Funk, Walter; Dittrich, Laura (2010): Begleitetes Fahren ab 17 - Prozessevaluation des bundesweiten Modellversuchs. Bremerhaven: Wirtschaftsverl. NW, Verl. für neue Wissenschaft (Berichte der Bundesanstalt für Straßenwesen : M, Mensch und Sicherheit, 213), #38.
- 3.19. Gerlach, Jürgen (2012): Entwicklung, Verbreitung und Anwendung von Schulwegplänen. Bremerhaven: Wirtschaftsverlag NW, Verl. für neue Wissenschaft (Berichte der Bundesanstalt für Straßenwesen: M, Mensch und Sicherheit, 230), #34.
- 3.20. Holte, Hardy; Assing, Kai; Pöppel-Decker, Martin; Schönebeck, Susanne (2010): Alkoholverbot für Fahranfänger. Evaluation der Wirksamkeit. Bremerhaven: Wirtschaftsverl. NW, Verl. für Neue Wiss (Berichte der Bundesanstalt für Straßenwesen : M, Mensch und Sicherheit, H. 211), #44.
- 3.21. Leven, Tanja; Leven, Jens; Gerlach, Jürgen (2012): Schulwegpläne leichtgemacht. Der Leitfaden. Edited by Bundesanstalt für Straßenwesen, #21.
- 3.22. Neumann-Opitz, N.; Bartz, R. (2011): Verkehrserziehungsprogramme in der Lehreraus-/Fortbildung und deren Umsetzung im Schulalltag. Am Beispiel der Moderatorenkurse "EVA", "XpertTalks", "sicherfahren" und "RiSk"; [Bericht zum Forschungsprojekt F1100.4403001]. Bremerhaven: Wirtschaftsverl. NW Verl. für neue Wiss (Berichte der Bundesanstalt für Straßenwesen M, Mensch und Sicherheit, 216), #50.
- 3.23. Siegener, Winfried; Rödelstab, Thomas (2014): Sicherung durch Gurte, Helme und andere Schutzsysteme 2013. Kontinuierliche Erhebung zum Schutzverhalten von Verkehrsteilnehmern 2013. Bericht zum Forschungsprojekt 83.023, Bundesanstalt für Straßenwesen (unveröffentlicht). Edited by Bundesanstalt für Straßenwesen BAST (Forschung kompakt, 11/14). #1
- 3.24. Statistisches Bundesamt (Ed.) (2014): Verkehrsunfälle. Zeitreihen. 2013. #54
- 3.25. Verkehrsclub Deutschland (VCD) (Ed.) (2004): Schulweg ohne Auto. Tipps und Informationen für Grundschulen, #28.
- 3.26. Zimmer, R. (2009): Beiträge der Verkehrserziehung und Mobilitätsbildung zur frühkindlichen Bildung. Edited by Deutscher Verkehrswacht, Gesamtverband der Deutschen Versicherungswirtschaft. Bonn, #20.



著者プロフィール

アンネ・ティンマーマン

ヴッパータール大学、道路交通計画・工学研究所、土木工学部門研究助手

1985年ドイツ、ヴッパータール生。2012年にヴッパータール大学から学位を取得。2013年初頭より同大学で研究者兼共同講師を務める。交通安全およびイベント交通の安全とセキュリティを研究テーマとする。