

韓国における交通安全教育および啓発活動

クム・ギジョン
韓国、明知大学

チョン・ヒョンジョン
韓国、INCITY 交通研究所

1 はじめに

1.1 概要

韓国では、ここ10年間（2003～2012年）でおよそ223万件にも及ぶ交通事故が発生し、これらの事故により約64千人が死亡し、負傷者数は約3,500万人にも及ぶ。また、年度別の交通事故発生件数は2003年が約240千件、2012年末には約223千件と、ほぼ横這い状態を維持している。

その間、自動車普及台数は2003年末の約14,586千台から2012年には18,870千台まで増加し、ここ10年間、量的には29%も増加している。また、このような増加傾向は今後も当分の間続くものと予測され、今後も交通安全に関心や注意を払う必要がある。

一方、自動車の増加がその利用率に直接影響を与えるとすれば、ここ10年間の自動車増加率が29%で、交通事故の発生件数がほぼ横ばいであることを勘案すると、交通事故は多少ではあるが相対的には減少傾向を示し、交通安全の環境は全体的には改善しているものと考えられる。

その結果、この間交通事故による死者数は2003年の7,212名から2012年には5,392名まで減少し約25%の減少効果を挙げている。また、交通事故による負傷者数も2003年の約376千人から2012年には約344千人まで約9%減少し、継続的な減少を見せていることから肯定的と評価できる。

このような減少効果は多様な施策による効果と判断できるが、その中でも継続的な交通安全施設や自動車に装着されている安全設備によるものが大きく、これらの要因は安全に対して直接的な影響力があると思われる。一方、交通安全教育や啓発による効果は今すぐ現れることはないが、長期にわたる抜本的な効果は大きいと思われる。

しかし、良くなったとはいえ、現状を他国と比較して見ると、自動車1万台当り死者数は韓国の場合2.4名で、アメリカの1.3名、フランス1.0名、そして日本の0.7名と比べると、まだ満足いく水準とは言いがたい。したがって、このような比較結果から、これまでの減少効果には満足せず、今後も交通安全の推進に向けて教育をはじめ多様な安全施策を実施する必要がある。

特に、交通安全に関する教育や啓発は、その効果を今すぐ確認することはできないが、安全を考える上で最も基本となるものであり、かつ長期的観点から最も信頼できる方法であるため軽視することはできない。

表1. 交通事故率の国家間比較(2011年基準、単位：千台、名)

	韓国	米国	日本	英国	ドイツ	フランス
自動車台数	21,909	257,515	82,839	34,039	50,902	39,026
死者数	5,392	32,885	5,450	1,960	4,009	3,963
自動車1万台当死者数	2.4	1.3	0.7	0.6	0.8	1.0

したがって、本稿では韓国でこれまで実施されてきた多様な交通安全教育や啓発に関する主な内容を整理するとともに、今後も推進していくべき施策を洗い出し有効な施策を提示する機会とすることを主な目的とする。

1.2 交通安全に関する主な施策の変遷

韓国で交通安全の問題が社会問題として本格的に取り上げられるようになったのは、この問題を国家的問題として、交通安全に関する基本法である“交通安全法”が制定され、この法律により第1次交通安全基本計画が樹立された1983年である。その観点から1983年は交通安全に関する多様な推進体系が整備された初期段階ともいえる。

この時期を経て1984年から1991年までは急激な自動車の増加に伴い交通事故による死者数も増加した時期である。また1984年からは交通事故に関する統計が公式に行われ始め、さらに1988年からは交通事故に関連する統計業務が電算化され、以前集計されなかった資料までも統括して整理されるようになった。

そして、1992年になると、1991年に交通事故による死者数が過去最大になったことをきっかけに、国務総理室を中心に交通安全総合対策を樹立し、これと併せて市道別に死者数削減目標値を事前に決め、これを達成できる多様な施策を実行することになった。また、1995年には運転免許試験に道路走行試験を導入すると共に子ども保護区域の指定及び管理に関する規則を制定した。

また、2009年には国務総理室に安全管理改善企画団を設置し、安全政策に関する政府としての総合・調整業務を強化し、特に飲酒運転した場合の免許取消し期間を1年から2年に延長するとともに、子どもが利用するバスに保護者の同乗を義務化するなど安全性を強化した。

2 韓国の交通及び交通安全に関する現状

2012年末現在の自動車登録台数は、18,871千台であり、自動二輪まで含むと20,964千台と集計されている。この台数を2003年の登録台数14,587千台と比較すると、ここ10年間で30%も増加したことになる。この中で乗用車の構成率は全体の74.9%を占め、年平均増加率は4.0%に及んでおり、他の車種の増加率より高い。

また、運転免許の取得者数は2012年末現在28,263千人であり、全人口中の取得率は56.5%に上る。さらに、2003年を基準とすると、ここ10年間の運転免許取得者の年平均増加率は2.8%であり、年平均人口増加率0.5%を大幅に上回っている。

特に男性及び免許取得適齢者の免許取得率に増加の余地がほとんどない反面、高齢者と女性の免許取得希望者は多い。したがって、このような社会的な需要の変化を考えると、今後の安全に関する政策の方向性として、性別そして年齢別の特性に合わせた教育が必要であると考えられる。

一方、交通安全の推進に影響を及ぼすと考えられる交通安全標識（注意、規制、指示、補助を含む）の設置状況は、2012年末現在、全国で設置された数は約1,192千個であり2003年を基準とした年平均増加率は3.7%である。この設置状況によって道路延長1km当り標識設置個数は2003年の8.8個から2012年には11.2個まで増え27%も増えている。しかし、このように増え続けている一方的な増加傾向に関しては、交通安全標識が交通安全に肯定的な効果があるとはいえ、適切な限度がどこなのかという点を根本的かつ限定的観点から見直す必要がある。

また、交通信号の設置状況に関しては、2012年末現在37,008機が設置されている。これは2003年の設置数20,953機と比較すると76%増加したことになり、年平均増加率も6.5%に達している。したがって、このような設置状況は標識の場合と同様、どこまで増やすか、またはどこまでが安全上適正なのか判断する必要がある。

しかし、2012年末現在の交通事故発生件数は約223千件で、これらの事故による死亡者数は5,392名、負傷者数は334千名に達し、近年では前述したように安全施設の増加にも関わらず交通事故が減っていない状況が続いている。

もちろん交通事故による死亡者数が2002年の7,222名から2012年には5,392名まで継続的に減少していることを考えると、一定水準以上の効果はあったと言える。また、ここ10年間自動車の登録台数が30%も増加し、これによる相対的な交通量の増加を（2003年の登録台数は14,587千台、2012年は18,871千台）勘案すると交通事故の発生件数が横ばい状態を維持するだけでも一定以上

の効果は評価できる。

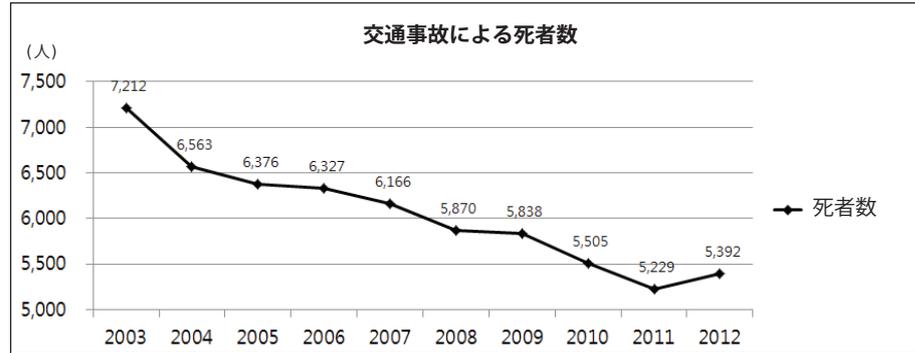


図1. 交通事故による死者数の年度別の推移

その結果、自動車1万台あたり死亡者数は2002年の4.6名から2012年には2.4名とほぼ半数まで減少している。また、負傷者数も2002年の222名から2012年には152名まで30%以上減っている。人口10万人当たり死亡者数も2002年の15.2人から2012年には10.8名まで、また負傷者数も2002年の730名から2012年には689名まで減り続けている。この間、1日当たり平均死亡者数も19.8名から14.8名までおよそ25%減っているが、負傷者に関しては減少率が小さい。

しかし、全体的には死亡者数が減るなど効果はあるものの、ここ5年間は、死亡者数にほとんど変動がなく、発生件数及び負傷者数も停滞状況を維持していることから、より一層期待できる何らかの施策が必要である。

表2. 韓国での交通事故発生数の推移(台、件、名)

	自動車保有台数	事故発生件数	死者数	自動車1万台当死者数
1970年	128,298	37,243	3,069	239
1980年	527,729	120,182	5,608	106
1990年	3,394,803	255,303	12,325	36
2005年	17,123,540	214,171	6,376	3.7
2010年	19,766,830	226,878	5,505	2.8
2011年	20,265,685	221,711	5,229	2.6
2012年	20,963,999	223,656	5,392	2.5

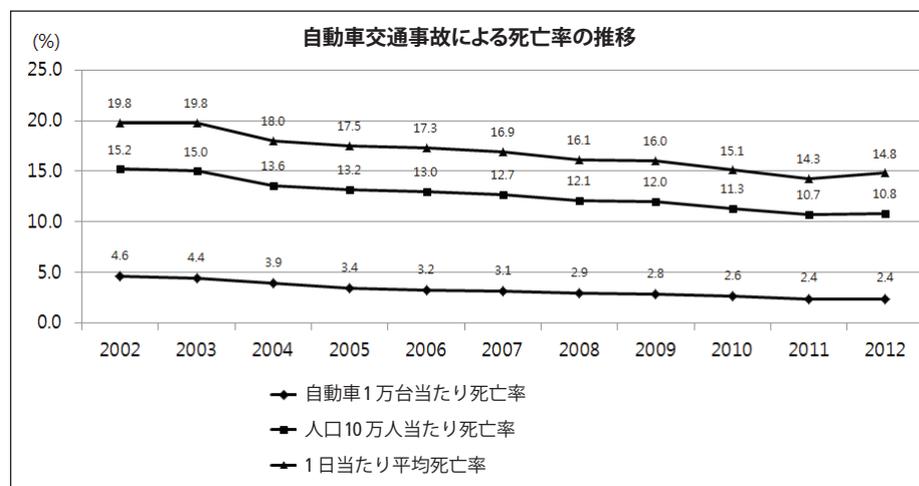


図2. 自動車交通事故による死亡率の推移

このような交通事故の発生は非常に多様な要因によって発生する。特にその中でも運転者の行動や交通違反の実態そして意識などが直接かつ強く交通安全を脅かす原因となる。この観点から韓国の場合、2012年度に警察に摘発された交通違反件数は約223千件に上る。この中で安全運転不履行が全体の56.1% (125,391件)、続いて信号違反11.3% (25,307件)、安全距離未確保10.0% (22,275件)の順に違反が多く、運転者の意識に最も大きな問題があると言える。

特に、交通事故死の原因では71.8% (3,872名)が安全運転不履行であり、この違反による危険度(死亡率)は高く、違反件数の割合(56.1%)の割に死者数の割合(71.8%)が大きいことから危険な行動であることがわかる。

表3. 交通違反種別の交通事故発生件数(2012年基準、単位：件、名)

	発生件数(構成比)	死者数(構成比)
	223,656 (100.0%)	5,395 (100.0%)
安全運転不移行	125,391 (56.1%)	3,872 (71.8%)
信号違反	25,307 (11.3%)	389 (7.2%)
安全距離未確保	22,275 (10.0%)	97 (1.8%)
交差点内違反	14,721 (6.6%)	111 (2.1%)
中央線越し	13,018 (5.8%)	445 (8.3%)
歩行者保護違反	7,106 (3.2%)	174 (3.2%)
過速	337 (0.2%)	107 (2.0%)
その他	15,461 (6.9%)	197 (3.7%)

一方、2012年に発生した交通事故の内訳では、“車対車”の割合が72.6%と最も大きく、“車対人”22.4%の順となっている。しかし、死亡事故発生件数の構成比では“車対車”の割合が40.0%、“車対人”36.7%の順となっていることから、どちらも危険度の高い原因であることがわかる。

特に、ここで注目すべきことは全体の死者数のうち“車対人”事故の構成比が36.7%を占めていることである。このタイプの構成比を他国と比較して見ると、フランス11.6%、米国12.1%、ドイツ14.2%であり、3倍ほど高くなっている。

このような結果は、推測ではあるが韓国の場合、自動車交通優先の政策が一時期先行したことや、運転を機能中心に考えたこと、そして歩行者の安全を軽視するなどの社会的な雰囲気によるものであり、今後はこのような背景を踏まえた上で安全対策や教育、啓発など多様な施策が必要と言える。

また、“車対人”事故時の歩行者の状態を区分すると、横断歩道横断中に事故にあった割合が39.0%と非常に高く、このほか車道通行中7.8%、出会い頭7.1%の順となっている(その他41.3%)。特に、歩行中に事故に遭って死亡した犠牲者のうち横断中の割合が全死者のうち50.7%を占めていることから、最も安全な環境であるはずの横断歩道が、かえって危険な状況にあり、この状況に関して最大の注意を払う必要がある。

表4. 歩行者事故の発生件数と類型構成比(2012年基準、単位：件、名)

	発生件数	死者数
	50,111 (100.0%)	1,977 (100.0%)
横断中	19,537 (39.0%)	1,003 (50.7%)
車道通行	3,904 (7.8%)	174 (8.8%)
道路の端っこ通行	3,577 (7.1%)	94 (4.8%)
歩道通行中	2,399 (4.8%)	83 (4.2%)
その他	20,694 (41.3%)	623 (31.5%)

横断歩道横断中の事故を昼夜別に区分すると、事故件数ではほぼ同等であるが、死亡者数では夜間の方が62.5%と多く、危険性が高いことから照明などの対策はもちろん、安全な歩行方法など教育の必要性も高い。

結果的に横断歩道横断中の事故割合が非常に高いことは、その場所が持つ重要さや歩行者交通安全の社会的意味、さらには交通安全に関する根本的な問題を取り上げることが重要であり、これらは、早急な対策が必要な項目である。

このように交通事故発生件数、死傷者数などの結果をもとに危険の程度を判断することは、交通安全の現状を判断するのに役立つだけでなく、これまで実施されてきた施策の評価と今後実施すべき政策を決定するのにも役立つ。また発生件数と被害程度を他国と比較することにより韓国の現状を相対的観点から見ることができ、正確な判断ができる。

一方、交通事故のあった道路種別の区分では、全発生件数のうち42.5%が特別・広域市道で最も多く、続いて市道30.4%、地方道8.9%の順となっているが、高速国道では1.6%と低い。しかし、事故による死者数では特別・広域市道で24.7%、市道22.9%、一般国道20.4%となっており、発生件数の最も少なかった高速国道でも6.9%を占めていることから高速走行など特性による影響が大きいと言える。

また、道路種別だけでなく、道路延長1km当り交通事故率については、発生件数が特別・広域市道で4.9件と最も高く、高速国道で0.9件と低くなっている。

表5. 道路延長・類型別自動車交通事故率(2012年基準)

	一般国道	地方道	特別・広域道	市町村道	高速道
km当り発生件数	1.4	1.1	4.9	1.5	0.9

車種別の交通事故の現状では(加害車両基準)、2012年現在乗用車が占める割合は67.6%と最も高く、続いて貨物車13.0%、乗合乗用車7.3%の順となっている。また、この割合を2002年と比較すると、乗用車と自動二輪車は高くなっているが、貨物車と乗合乗用車は減少している。したがって、乗用車の事故割合が大きいことを考えると、交通事故を削減するには一般の人が運転する状況を考え、一般特性を考慮した反復的な安全教育や啓発を中心とした取り組みが必要である。

表6. 車種別交通事故発生件数(2012年基準、単位：件、%)

	件数	構成比
乗用車	151,191	67.6
乗合い車	1,408	7.3
貨物車	29,011	13.0
特殊車両	999	0.4
二輪車	10,415	4.7
その他	15,632	7.0
計	223,656	100.0

しかし、車種別1万台あたりの発生件数では、乗合乗用車が166.3件と最も高く、続いて特殊車両159.6件、乗用車103.7件の順となっている。また、死亡者数では特殊車両の場合9.1名と極端に高く、続いて乗合乗用車が4.6名となっているが、乗用車の場合1.8名と相対的に低く、車両別に安全対策を組む必要がある。

したがって、このような結果から今後交通安全の実用性向上のためには、車種別に走行特性と運転者の勤務条件など運転手と職別特性を十分に考慮する必要があり、これによって特性化された安全教育や啓発など対象に適した教育プログラムの構成が必要である。

さらに、交通事故により死亡した被害者の年齢別構成では、2002年から2012年までの間、各年齢層で全般的に減少傾向を示しているが、逆に高齢の年齢層では増加傾向が見られる。これは、韓国でも急速な高齢化に伴い高齢者の社会活動の増加と共に移動頻度が以前と比べ頻繁になったことや高齢者自身が持っている意識及び安全に関する観点の違い・安全を他人に委託する意識など多様な要因が挙げられる。また、現在の中年層が近いうちに高齢になりかつ運転を続けることを念頭におけば、今後交通安全上の機能増進のためには高齢者が持っている心理的・肉体的な特徴を安全教育に関する内容に取り込んで提供する必要がある。

しかし、この点に関しては高齢化の進展速度があまりにも速く社会的対応が追いつかない状況であり、今後最も注意深く留意すべき点である。

これに伴い最近では、高齢化によって高齢運転者による事故問題が社会的に注目されている。これは、これまで相対的に運転経歴が長く、その間いろいろな経験が蓄積されているにも関わらず、高齢化によって体の機能や認知力・反応等が衰える、特に視覚や判断機能に障害が起こるなどの問題が主な原因であると考えられている。

したがって、以前は高齢運転者はまず保護される対象であるという観点をもとに安全対策が組まれてきたが、近年では加害者となる可能性が高い、または少なくともその可能性が高い層であることに疑いはないと認識が広まっている。このような認識の変化によって、高齢運転者に対する安全教育の強化と十分な提供、そして長期的には運転可能時間の制限などを含む対応が必要であるとの認識が強まっている。

一方、飲酒運転は交通安全に悪影響を及ぼす大きな要因である。韓国の場合、2012年には飲酒運転による交通事故の発生件数の割合が全体の約13%を占め、これによる死者数が年間815名にも達し深刻な問題である。また、飲酒運転者で再度取り締まりを受ける率（2度目）が約30%にも達し、再犯率が高いという特徴がある。

このような特徴は、ほとんど運転者の意識に影響されるものであり、飲酒運転を軽視する意識の転換促進や飲酒運転行動の抑制には、飲酒運転が持つ危険性についての広報を行うことや、飲酒運転は自分だけで済まない社会問題であるという認識のもとに安全教育・意識転換に関する教育施策を行うことが必要である。

これまで挙げた交通事故発生に関する現状及び特徴を整理すると、韓国の場合、交通事故発生件数と事故による死傷者数は近年になって横ばい状態を維持している。また、交通事故が発生した原因に関しては、安全距離未確保など当然運転者として守るべきマナー違反の占める割合が高いことから、意識と教育の必要性が高いことがうかがえる。

特に、横断歩道横断中に事故に遭う割合が高いことは、交通安全に関する観点だけではなく今後実施される政策の方向性を決める基準ともいえる。また、社会環境の変化として急速な高齢化に伴う高齢運転者の問題は、今までの被害者像を変更せざるを得ない状況まできている。

したがって、このような社会環境の変化は、安全に関する観点を見直す適切な時期とも言える。さらに、現在推進されている政策の現状を踏まえ教育も十分考慮した総合的な観点から考察を行う必要がある。また、高齢化が急速に進むにつれ、運転者と歩行者の両者に対して意識転換を促せる多様な教育プログラムと啓発活動が必要である。

3 交通安全のための施策面の取り組み

3.1 こども保護区域に対する改善事業の継続的推進

2003年5月に自動車交通管理改善特別会計法が改正され、こども保護区域に関する事業推進のための根拠が整備された後、2004年からはこども保護区域に関するすべての関連事業の実施が警視庁から安全行政部へと移管された。

また、2004年11月からはこども・高齢者・妊産婦保護区域の指定権限が警視庁から地方自治団体

へと移管されたため、この区域の指定と管理が一貫的に行われるようになった。そのため、2008年に約9千校程度だった対象が2012年にはおよそ15千校まで増加し、高い年平均増加率を示している。

表7. こども保護区域の整備増加数

	計	小学校	幼稚園	特殊学校	保育施設	その他
2008年	8,999	5,526	2,602	93	778	-
2009年	9,584	5,654	2,781	107	1,042	-
2010年	13,207	5,850	5,476	126	1,755	-
2011年	14,921	5,917	6,766	131	2,102	5
2012年	15,136	5,946	6,735	131	2,303	11
年平均増加率	12.0%	1.8%	26.8%	8.9%	31.3%	-

このような施設整備とともに、こども保護区域での集中的な取組みも行っている。また、関連団体と共に継続的なキャンペーンを実施し、こどもが犠牲になる交通事故が持つ社会的意味や危険性について地域専門家による巡回講演会も行っている。その結果、子供が犠牲になる交通事故は、こども保護区域100箇所あたりの事故発生件数が2009年の5.58件から2012年には3.38件まで減少し、一定の効果をあげている。

3.2 高齢者保護区域指定による高齢者交通安全の促進

2006年4月の道路交通法の改正に伴い、高齢者保護区域指定及び管理に関する規則と”こども・高齢者・障害者保護区域の指定及び管理に関する規則”により交通事故などの危険な状況から安全を確保できる根拠および制度が整備されることになった。

これにより、高齢者・障害者の通行が多い施設の周辺を対象に保護区域設定の必要性を強調した結果、2012年までに全国で総計566箇所の高齢者保護区域が設定された。これに伴い、安全行政部ではこれらの区域内で交通安全施設を設置していくための国費支援を続ける方針を決めている。

しかし、区域指定に関しては、主に高齢者の通行を優先して指定することが多いため、現場の事情により指定後に実効果が高くない場合があることが指摘されている。また、一般的には居住地域の周辺には高齢者の通行が多い医療・余暇などの施設が配置されることが多いが、その一方で子供のための保護区域も周辺に存在していることが多く、機能の重複性が高い。したがって、このような観点から、今後は区域設定の際に他の指定区域との重複性を考え、より効率的な指定と効果が期待できる運営が必要であるとの指摘が少なくない。

表8. 高齢者保護区域の指定の推移

	総計	居住施設 周辺	医療施設 周辺	余暇施設 周辺	公園周辺	生活体育 施設周辺
2008年	97	7	8	82	-	-
2009年	205	20	28	157	-	-
2010年	265	25	40	200	-	-
2011年	417	28	71	317	-	1
2012年	566	40	104	412	4	6

保護区域指定以外に交通弱者であるこども・高齢者・障害者の交通事故とその被害を減らすため、2011年1月から”こども・高齢者・障害者保護区域指定及び管理指針”が施行され、このような交通弱者が交通事故から守られるよう該当施設周辺の改善を行っている。

これに伴い安全行政部は、安全教育指導者育成のための教育教材を制作・配布し、全国規模で継続的な安全教育ができるよう支援事業を行っている。これと共に、交通安全公団は、交通事故発生時に車内の幼児を保護するためのチャイルドシートの普及を力点事業として集中的に推し進めている。

他国と比べて（ドイツ96%、米国94%、日本52%、三星交通安全文化研究所資料）、韓国では、チャイルドシート利用率がいまだに低く（39%）、この利用率を上げるために必要に応じて貸し出しや無償提供を計画している。また、高齢者が歩行中に発生しうる事故予防のために反射材が取り付けられた杖の普及が必要と判断し、地域ごとに高齢者に反射材付き杖を配布している。

3.3 歩行者のための交通事故対策

韓国の場合、交通事故問題を論じる際に最も大きな問題は、やはり歩行者の交通事故問題である。交通事故による死者数は年間2千人以上であるが、交通事故による全死者数の約40%を歩行者が占めているからである。

また、この数値を経済協力機構（OECD）の平均値18.3%（2010年基準）と比較すると、非常に大きな差があり、特にオランダ11.7%、フランス12.1%そして米国の13.0%と比較すると非常に高く、歩行者の交通安全問題に関しては、まさに残念な状況にある。歩行者の交通安全問題は、交通安全を考える上で非常に重要でかつ中心的な機能を持つものであり、政策優先順位も高い。

これを背景に安全行政部が推進している“歩行環境造成事業”は、歩行者が安全かつ便利に通行できるよう歩道段差を無くすか、あるいは自動車の進入を禁ずるなどの対策によって歩行者の安全を確保することを主な目的としている。

そのために、まず2009年上半期には自治体ごとに“歩行環境造成事業”について必要な予備調査を実施し、歩行安全施設が必要とされる地点（あるいは区間）を選定した（総計4,127箇所）。この中で歩道新設や延長が必要な場合が全体の76%、また農村地域の道路など改善が必要とされる対象が70%と把握された。

その結果、2009年には予備調査結果に基づいて20件の事業を対象に改善を行い、さらに2010年には44件、2011年には52件、2012年には75件もの事業を行い継続的な歩行環境の改善を行った。

さらに、2013年には既存道路を対象に関連事業を行う際に、線的概念から脱皮し面的概念へと転換することができるといった内容を包含する“歩行安全及び便宜増進に関する法律”が12年8月に施行され、概念転換と歩行権を強化することができるようになった。

3.4 交通事故多発地点の改善

韓国で交通事故多発地点というのは、特別広域市の場合は人的被害が発生した事故件数が5件以上、一般市及びその他の場合は3件以上発生した地点と定義され、この定義による空間とは、交差点の場合、その交差点を含む30m以内（交差点区間は200m）、単路の場合は400mをひとつの単位としている。

一方、交通事故多発地点に対する改善事業は、國務調整室の主管のもと安全行政部（自治体担当）、国土交通部、警察庁、道路交通公団が共同で推進しており、1988年から進められてきたこの改善事業はこれまで5次にわたって行われ、各次ごとにそれぞれ関連する事業が行われた。

表9. 次別の交通事故多発地点改善事業内容

	主な内容
第1次交通事故多発地点改善事業 (1988年～1995年まで)	1988年に発生した事故事例を全数調査し、危険とされる6,555箇所を選定し、この中の高速道路を除く6,103地点を対象に今後6年にわたり改善工事を実施
第2次交通事故多発地点改善事業 (1996年～2001年まで)	1994年度に発生した事故を調査し、全国で交通事故多発地点7,005箇所を選定し、この中の4,289箇所の工事を実施
第3次交通事故多発地点改善事業 (2002年～2006年まで)	2004年からは毎年事故の全数調査を実施することに転換
第4次交通事故多発地点改善事業 (2007年～2011年まで)	第4次からは選定地点に関して安全分野の専門家、地域住民の意見を聞き、設計に反映させる過程を設ける
第5次交通事故多発地点改善事業 (2012年～2016年まで)	第5次からは点的概念から線的概念へと変更し多様化を図る

これらの実施により1991年から2012年までに改善事業が完了した13,447箇所に対し事業前・後の効果を分析すると、まず交通事故発生件数では27.9%、事故による死者数は43.2%、また負傷者数は26.3%とそれぞれ減少したものと分析された。このような分析結果により、交通事故多発地点に対する改善事業は効果の大きい交通安全事業であり、今後も継続的に推進していくことが決まっている。

3.5 交通安全情報管理体制（TMACS）の整備

ここ10年の交通事故発生件数は全体的には減少傾向を示しているが、自動車1万台あたり死者数をOECD加盟国と比較すると、まだ危険な状況であると判断でき、今後も継続的な努力が必要である。そして、これまで国による大規模な交通安全政策が実施されてきたが、各個人が身近に触れる関連情報が少なかったのも事実である。

したがって、交通安全法第52条及びその施行令第40条によって交通安全情報管理体制を2008年から2011年にかけて完成し、交通事故防止のために蓄積された資料や分析結果などを共有することにより、身近な情報提供やこれによる交通安全向上を図っている。この体系により提供される情報は、最近3年間の交通事故資料の累積分析結果や、交通事故多発地点の状況および年度別の推移、個別事故の概要などを含んでいる。

また、ここでは交通安全情報分析として、事故指標に基づいた地域、年度、車両種類、違反類型ごとに関連する情報を提供するとともに、GIS基盤の情報として事故累積地点、事故累積区間、個別事故地点、主題図をそれぞれ提供している。

これらの提供によって、各個人が関心を持っている地域ごとの安全情報を確認することができ、交通安全に関する自覚や注意などを促す効果が期待できるだけでなく、地域間で比較すれば今後の政策内容を策定する上での根拠にもなり、今後もその期待と活用度は大きい。



図3. 交通安全情報管理体制（TMACS）の初期画面

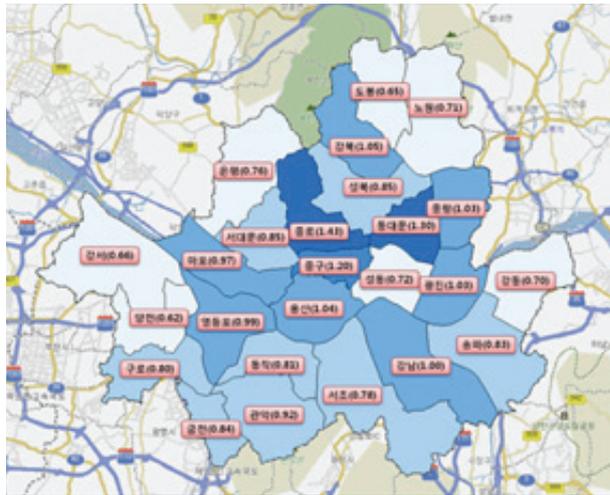


図4. TMACSで提供されるソウル市各区ごとの交通安全統合指数の一例

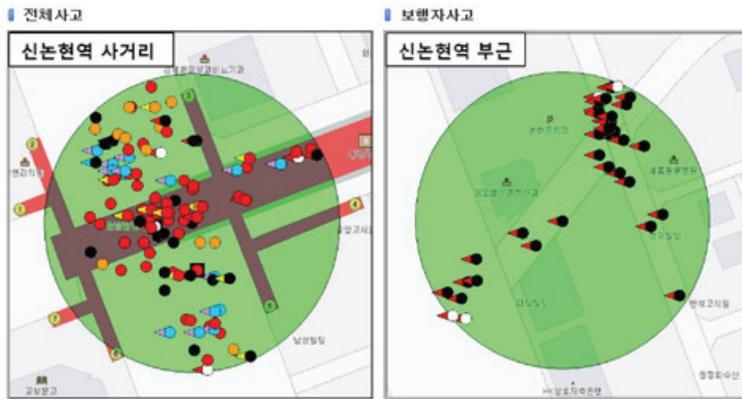


図5. TMACSで提供される交差点ごとの事故現状(左)と歩行者事故発生の現状(右)

3.6 交通安全教育のための関連推進機構

交通安全に関する教育を効率的かつ継続的に推進していくには、関連業務を主に担当する組織が必要である。交通安全法施行令第2条によると、交通安全に関する業務を担当する機関として指定行政機関が示されており(総計14の機関)、交通安全に関する教育と啓発、安全技術の開発、予算などを担当することになっている。

指定行政機関の中でこの役割を主に担うのが国土交通部で、そのほかに安全行政部、警察庁が参加している。また、国家統合交通体系効率化法第107条の規定により、国家交通委員会は、国土交通部の長官を委員長とし、交通安全業務と関連のある12の指定行政機関の長および交通安全分野の有識者の中から選定された専門家を中心に委員会を構成し、国家交通安全基本計画に関する審議と調整、決議を行うことになっている。

一方、交通安全法第13条の規定により、地域別の交通安全に関する主要政策と地域ごとの交通安全基本計画に関する審議は、市町村ごとに安全政策審議委員会を設置し審議することになっている。

4 韓国における交通安全のための多様な教育と啓発活動

4.1 交通事故死傷者削減プロジェクト（交通事故死傷者半減計画）

このプロジェクトでは、交通事故による死傷者発生のための社会的深刻さを再認識し、2008年7月に国務総理室を主管とし“交通事故半減5ヵ年計画”を国政課題100題の1つとして選定し、国務総理を委員長として国土海洋部(現国土交通部)、行政安全部(現安全行政部)、警察庁がこれに参加した“国家交通安全政策審議委員会”を設け、2008年から2012年まで交通事故死傷者半減のための5ヵ年総合計画を審議・議決した。

この委員会では、交通安全に関する既存の制度や体制ならびに関係法令では事故による死傷者を半減させることは事実上限界があるものと判断し、これまでとは異なる対策の推進が必要であるとの認識を共にした。したがって、国際基準(Global Standard)と肩を並べられるように、教育を含む交通安全管理システムの導入のために他国の交通安全分野を分析し、事故原因別の対策に取り組むことにした。

そして、5年間の年度別目標値を設定し、目標を達成するために年度別の推進戦略を設定・推進することにより事故減少を図ることにした。これに関する推進事業の内容を以下の表に示す。

表10. 5ヵ年総合計画の主な内容

	主な政策内容
1年目、2008年	5～10%程度の減少目標を設定し、総合計画の推進のために基盤調整を主な柱として65件に及ぶ小課題を選定、さらに二輪車の安全基準を設定
2年目、2009年	交通事故10%減少を目標に制度改善と共に広報を力点事業として行う
3年目、2010年	15%の減少を目標に事故原因の分析強化と二輪車の安全を強化する教育の実施、および33ヶ所の該当する生活道路での速度管理
4年目、2011年	関連法令の整備、歩行者安全施設の拡充、50cc未満自動二輪車に対する使用申告の義務化、運転者向けの教育強化
5年目、2012年	道路安全施設の改善、安全な歩行環境の造成のために“歩行安全及び便宜増進に関する法律”の制定、2,200ヶ所の無断横断事故多発地点の改善など

表11. 交通事故死傷者削減プロジェクトによる主な推進戦略

区分	詳細な推進事業
歩行者及び公共交通の安全	歩行者を中心とした安全施設改善、歩行優先区域事業の拡大実施、二輪車安全教育強化と免許制度の改善、高齢者保護区域改善事業の推進と教育・広報強化など
先進型速度管理導入と基盤整備	速度管理対象としてのzone30の導入、都市部道路の速度管理システム導入、道路安全診断の活性化、事故多発地点の安全施設拡充など
交通安全のための基礎秩序確立	交通法規違反者に対する罰則強化、3回以上の飲酒運転者に対する免許再取得が可能となるまでの期間と教育時間の延長、後部座席シートベルト着用義務化、交通事故処理特例法の改正などに関する広報
地方自治体の交通安全活動の強化	交通法規違反車両に関する申告制度施行(Blackboxの映像によるもの)、交通安全模範都市の実施、不法駐車管理の強化など
交通事故応急医療体制の改善	交通事故死傷者移送体制の高度化、学校を対象にした教師向けの応急処置教育の強化、応急処置教育のための体制整備など

この他、交通事故死傷者半減のための5ヵ年総合計画の推進状況を点検するため、官・民による“共同推進委員会”を設置し、この業務に関連のある各部(部は、日本の省にあたる)の局長と外部専門家による多様な意見を取り集め、現場での実績を分析し、適用性をさらに高められるような活動を行うことにした。

この様な一連の行動によっても当初の目的値を達成するまでには至らなかったが、ここ最近6年間の交通事故による死亡者数は12.6%減少し、一定の効果は挙げている。

また、自動車1万台あたりの死亡者数ではOECD加盟国との比較によると未だに高い水準ではあるが、2007年の3.1名から2012年には2.4名にまで減少し、人口10万人あたり死亡者数でも2007年の12.7名から2012年には10.8名まで減少している。

このような減少水準に対する評価には異論はあるものの、その間の自動車の普及とそれに伴う通行量増加を勘案すると、一定以上の効果はあると言える。特に、人口10万人当たりの13歳未満の子供の事故死亡者数は、2007年の2.3名から2011年には1.3名まで大幅に減少し、OECDの平均1.4名と同じ水準まで来ている。

さらに2013年から5年間という期限(2013-2017)で始まった“交通事故死傷者削減総合対策”では、自動車1万台当たり年間死者数を2012年の2.34名から2017年には1.60名まで削減するための“人優先の交通安全文化の定着”を始めとする5つの中心戦略を打ち立てた。

これらの戦略の1つ目には、人優先の交通文化定着に向けて全座席シートベルト着用の義務化に関する教育と広報に努力し、飲酒運転など交通事故に直接影響を及ぼす違反に関しては取締りを強化すると共に“優良運転マイレージ制度”(交通違反を犯さないと誓約後、1年間実際に交通違反を犯さなかった運転者に対し何らかの優遇策を提供するプログラム)を試行することが含まれている。

2つ目として、国道のうち交通事故多発区間である210箇所を対象に改善事業を行うとともに高速道路で発生している居眠り運転を防ぐために現在112箇所ある“仮眠休憩所”を2017年までには220箇所まで増やすことを計画している。

そして3つ目は、高齢化に伴い急増している高齢運転者の事故防止のために特性化された安全教育を実施し、関連業界との連携のもと、この教育を修了した対象者には自動車保険料を割引こうというものである。この教育奨励策によって高齢運転者は、教育に参加する機会が多くなり、自分が持つ心理的・肉体的特徴を知ることができるため、教育効果は期待できる。

4つ目として、事故発生時車両の位置と被害状況などを車内に設置された端末機器を通して近くの消防署、医療機関、警察署に自動転送し即時対応できる“緊急危難自動転送(E-Call)システム”の導入が組み込まれている。このシステムを導入することによって、事故発生時の対応時間が50%ほど短縮されると共に負傷の重篤度が2~10%程度低くなることが予想されている。

最後は、交通安全のための基盤整備であり、既存安全施設中心であった国家交通委員会の取り組みを交通安全政策中心に転換し、安全政策の実用化を高めることが含まれている。また、地方自治体には交通安全担当者を指名し、安全に関する責任感を高めることを試みている。

4.2 安全教育を通じた交通安全意識の向上

交通安全教育の拡大に関しては、まず道路交通公団を通じて交通安全教育の拡大を試みている。まず、2003年からは“全国母親友の会”と“安全生活実践市民連合”に属している母親の中で講義能力優秀者(910名)を選定し、全国の幼稚園児・小学生を対象に反復的な教育を実施している。

その結果、2008年には幼稚園児・小学生の教育対象者数は約1,624千人であったが、2012年には約2,565千人まで増加し活発な教育活動が行われている。また、現場で子供の安全のために奉仕している“みどりのお母さんの会”を対象にした守る側としての教育(道路交通公団による)も頻繁に行われ、事故予防のための努力を続けている。

表 12. 幼稚園児・小学生の安全教育（修了）対象者数（名／年）

	2008年	2009年	2010年	2011年	2012年
対象者数	1,624,244	1,837,078	1,965,072	2,129,874	2,565,108
増加率、2008年基準	1.00	1.13	1.21	1.31	1.58

表 13. “みどりのお母さんの会”を対象にした教育活動（名）

	2008年	2009年	2010年	2011年	2012年
教育人員	8,804	4,353	3,292	5,589	5,681

一方、子供のための交通公園は学習者が直接参加し体験しながら安全な活動を習得できる施設である。主な学習内容は、歩行者の交通事故が多発している横断歩道を対象にした安全な渡り方や多様な交通安全標識の学習と行動要領、安全な自転車の乗り方などであり、学習者数は年々増加している。

表 14. 子供を対象にした交通公園での教育実績（名）

	2008年	2009年	2010年	2011年	2012年
幼稚園生	229,000	228,603	430,532	358,169	306,273
小学生	48,304	22,874	56,235	42,118	22,133

これ以外に一般運転者を対象にした教育も実施している。特に、交通違反で摘発された運転者のうち年間の違反点数が40点未満の場合は、本人の希望により交通法規に関する教育を2005年7月から実施中である。教育内容は、交通秩序と交通事故との関係、交通法規と安全などで構成され、教育参加促進策として、教育を受けた場合は違反点数を年に1回に限り20点軽減することを提示している。

また、違反点数40点以上で行政処分された者と運転免許が取消された後再取得を希望する者を対象に実施している教育では、主に交通違反がもつ危険性と事故との関連およびその特性に合った教育内容を提供しており、特に2012年6月からは、飲酒運転者の場合、違反回数ごとに内容の異なる強化された教育内容を提供している。

その他、事故を起こした運転者や規則に違反した運転者を対象に以下のような教育内容を構成し、安全な環境づくりに努力している。

表 15. 交通規則違反者を対象にした教育内容

交通規則違反者	飲酒運転者	交通事故惹起者	免許取消し運転者
4時間 (講義1、視聴覚3)	1回違反者：6時間 (講義4、視聴覚1、討論1) 2回違反者：8時間 (講義5、視聴覚1、課題作成2) 3回以上の違反者：16時間 (講義2、体験2、心理相談12)	6時間 (講義2、討論1、視聴覚と適正検査3)	6時間 (講義3、集団相談1、視聴覚1、発表1)
- 交通規則違反の実態 - 安全運転の基礎 - 危険予測と安全運転など	- 飲酒運転の実態 - 飲酒運転再犯の心理 - 飲酒運転体験教育など	- 交通秩序と交通事故 - 交通事故予防と安全運転 - 運転適性検査など	- 生活と交通規則 - 性格、行動検査 - 自覚と危機克服訓練など

この他に、機関や企業など一定の集団を対象に必要なに応じて2時間程度の安全教育プログラムによる教育を実施しており、2012年に教育を受けた人数は約1,426千名にも達している。主な教育内容は、交通事故に関する統計、交通規則、自動車点検などであり、特に最近では携帯電話使用による危険性やエコ運転などが必要に応じて組み込まれている。

一方、全国の交通警察と希望する一般人（ここで言う一般人とは、軍の捜査関係者、高速道路公団の関係者、道路交通公団の関係者、全国のバス・タクシー・貨物組合の関係者、運送会社の関係者、保険会社の関係者を指す）を対象に、交通事故の科学的調査に関する教育としての交通事故調査課程、交通警察の道路交通運営実務課程、自治体安全施設及びITS課程、道路交通安全診断課程、自動車運転学校講師向け研修課程といった課程別教育が設けられている。

表 16. 交通安全のための専門教育課程

交通事故調査課程	自治体安全施設及びITS課程
- 現場再現課程4週140時間	- 交通警察道路交通運営実務課程1週30時間
- 異議調査課程8週280時間	- 自治体安全施設実務課程1週30時間
- 一般人向けの事故調査課程1週30時間	- 自治体ITS課程1週30時間
道路交通安全診断課程	自動車運転学校講師向け研修課程
- 道路交通安全診断課程1週39時間	- 研修教育2日16時間

また、交通事故発生後、その状況を綿密に調査し客観的に分析すると次の安全活動に大いに役に立つ。そのため、韓国では事故調査能力と分析能力を持つ専門家（道路交通事故鑑定士）を養成することが安全性確保に役に立っている。

この資格を持つ専門家は、事故発生の原因を究明するほか、事故当事者相互間の摩擦と利害関係を明確にすることによって円滑な事故処理に役に立っている。この資格は2002年当初は民間資格として運営されていたが、2007年には国家の公認資格として認められ（年1度の試験）、2012年までに総勢2,608名が活動している。

表 17. 道路交通事故鑑定士の資格取得状況（名）

	2007年	2008年	2009年	2010年	2011年	2012年
取得人数	1,166	353	219	226	320	324

さらに、近年、韓国の場合は国内に滞在している外国人が増え続け、すでに140万人以上に達している。従って、国際化に適した交通安全教育が必要であることから、2008年からは国内に滞在している外国国籍所持者を対象に必要な安全教育を実施している。その対象者は2008年には427名であったが2012年には3,502名まで増加し、今後も増加することが予想されている。しかし、この教育に関しては期間的にもまだ短く、これからは年次別に教育効果と内容に関する要求事項などを参考に整備していく必要があると指摘されている。

また、全国100箇所及び警察署では、在韓外国人が国内の免許を取得する際に必要な費用負担が大きく、しかも得意とする言葉で説明してくれる教習所などが少ないため非常に不便だと不満の声があがっていることから、筆記試験に必要な講義（9カ国語）および法的事項（道路交通法）や事故発生時の要領などを中心とした教育（外国人運転免許教室）を無料で提供する公的サービスを実施し便宜を図ると共に、彼らに地域社会の一員としての役割を期待している。

一方、2010年に安全行政部は16の市・道内の小学校38校を対象に“Walking School Bus”の導入を始め、2011年には202校、2012年には627校にまでその数を増やしている。ここで言うWalking School Busとは、歩行安全指導者が現場で子供とともに通学路を歩きながら危険な場所や状況、安全な歩行方法などを教えることによって自然に学習効果をあげていく方法である。

この教育方法は、すでに英国などで実施されているものであり、教育実施によって子供の交通事故が70%以上も減少するなど大きな効果が認められている上、指導者が子供の動線を把握することによって犯罪も事前に予防できる効果も期待でき、肯定的な評価を得ている。また、現場では親から満足の声もあがっており、今後も教育政策として拡大していく計画である。

さらに官・民による啓発活動も活発に行われている。損害保険協会は政府機関・言論団体・市民団体とともに交通安全キャンペーンを展開すると共に交通安全対策の予防活動を推進している。その

一例として2012年には、警視庁と共同で運転者の意識改善事業と地域特性に適合した事故予防と関連した事業を展開している。

特に、高齢者・子供など交通弱者を対象に教育と啓発に関する事業を警察と共同で安全活動として実施している。その内容には、交通安全のための制度改善と構築のための支援、交通安全キャンペーンと公募展の実施、交通安全のための多様な啓蒙、交通安全に必要な活動備品の配布などが含まれている。

表 18. 損害保険協会による安全施策の実施（警察と共同）

	主な内容
交通安全のための制度改善と構築の支援	<ul style="list-style-type: none"> - 交通事故処理の効率化を伴うワークショップ - 各道ごとの交通安全名品地域づくり - 慢性渋滞交差点の映像取締り実施案内
交通安全キャンペーンと公募展	<ul style="list-style-type: none"> - 交通安全UCC公募展 - 休暇中の交通安全予防キャンペーン
安全装備の支援	<ul style="list-style-type: none"> - 必要に応じた備品の支援
交通安全のための多様な啓発	<ul style="list-style-type: none"> - 安全な歩行方法についての地下鉄テレビ広告 - 交通文化改善のためのバス広告 - 高齢者交通事故に関するテレビ広告 - 停止線遵守関連の公募映像制作・配布
交通安全に必要な活動備品	<ul style="list-style-type: none"> - 夜間時の事故予防のための夜光手首輪配布 - 高齢者用の夜光杖配布

このような活動とは別に国会でも交通安全フォーラムを通じて協力している。まず、2012年には国会議員123名で構成された第3期交通安全フォーラムが開催され、その後多様な活動を行っている。このフォーラムでは、交通安全政策討論会、専門家公聴会などを開催するほか、交通安全法に関する世論を聴取し、それを反映した安全関連の法案立法化を推進している。

表 19. 国会の交通安全フォーラムの主な活動

交通安全事業計画と制度改善のための政策討論会 <ul style="list-style-type: none"> * 第3期 交通安全フォーラム政策懇談会 * 2次事故予防のための標識制度改善討論会 * 大統領候補臨席の交通事故ゼロビジョン宣布式 * 交通安全のための国会の役割に関する公聴会 * 新政府の交通安全政策推進方向に関する公聴会
交通事故ゼロ化実践に関する決議案の推進 <ul style="list-style-type: none"> * 交通安全関連法案の改正案の積極的推進 * 政府及び自治体の交通安全事業の財源確保 * 交通安全業務の総括機構の設置
運転中のDMB視聴に対する処罰規定の新設、飲酒運転の基準強化など関連法案の発議 (血中アルコール濃度0.05から0.03に強化)

このフォーラム活動に伴い、交通安全法の改正によって交通安全対策の推進における自治体の役割が強化され、自治体は、市民団体と共同で“地域交通事故ゼロ化運動”を展開し地域特性に適合した事故対策を推進している。

これは、地方自治体、警察、地域言論社と共に“交通事故ゼロ化運動本部”を構成し事故の原因究明と、それに対する対策を組むことによって地域の運転者の意識を改善するきっかけをつくることを目的に2007年から64の地域で運営中である。

それと共に近年は気象条件の急な変化と悪化による暴雪や大雨による交通事故が増加している。これらの影響による損害は大きく、2012年には台風と寒波により多くの事故が発生した。

このような自然環境の悪化に起因する交通事故の削減を目的に安全行政部、国土交通部そして警視庁では冬季の安全運転要領に関する案内書を各自治体に配布するとともに、気象悪化が交通安全に影響を及ぼす相互関係を一般人に認識させるために安全運転と車両管理に関する活動を展開した。

一方、政府が推進している“交通事故死傷者数半減プロジェクト”に損害保険協会も積極的に参加し、その一環として“損害業界職員の交通安全ぞ”を実施している。特に、2012年に開かれた“麗水世界博覧会(EXPO)”を機に、より成熟した交通文化を構築し、交通安全を通じて国のイメージを高めるために当博覧会組織委員会が中心となってキャンペーンを実施した例もある。

また、年末年始、お盆、行楽期そして休暇期など交通量が急増する時期に多く発生する大きな交通事故を予防するために高速道路で実施するキャンペーンでは、運転中DMB視聴による危険性と事故との関連性や、飲酒運転が引き起こす社会的問題を示すと共に、これらを無くすための多様な活動を実施している。

4.3 スマートフォンを利用した運転者向けの安全情報の多様化

最近韓国では急な気象条件の変化により多くの問題が発生している。その中でも特に局地的な大雨や大雪、寒波などによる問題のために、日常生活が影響を受けることはもちろんのこと、運転者も非常に困難な状況に陥ることが多くなっている。特に、急な気象変化がもたらす危険性や交通事故の可能性は、運転者にとって特に注意を要するものである。

このように、気象条件が交通事故に影響を及ぼすことが多くなり、なおかつこれに対する社会的な関心も高まっている。したがって、的確な気象条件情報を適時に届ける必要性とその社会的価値の重要性が増している。

その一方で運転者各自が持つスマートフォンは、年々増加し、現在の普及台数は3千万台を超え、全人口の約70%近くが持つまで一般化している。また、これまでの普及の勢いを考えると、まもなく全人口のほとんどが持つものと予測されている。

また、運転者や歩行者が急な気象条件の変化による交通環境への悪影響をいち早く見極め、その影響を減らすことにより事故から身を守ることができるよう、多様な情報を提供する手段として機能するスマートフォンは、社会的サービス媒体としてその機能と価値を高めている。

そんな中、韓国の気象庁などは、自動車用ナビゲーションと気象情報提供を統合したWeavigation (Weather+Navigationの合成語)を開発し運転者に必要な情報を適時に提供している。このWeavigationは、気象庁の代表的な未来型の気象サービスとして、これまでは一部のナビゲーションを通じて基本的な気象情報のみを提供していたものを、今後は車両の現位置と今後移動する経路そして車両の目的地の気象予測情報まで提供することにより、移動中に発生しうる危険性に対する運転者の注意を促し必要な要領も提供して、安全を守ることを主な目的にしている。

これは、交通安全に影響を及ぼす気象条件の重要性を改めて認識し、気象条件と交通事故との関連性に着目したものであり、その根拠として、2011年に国土海洋部(現国土交通部)が発表したものによると、霧発生時に起こった交通事故による死亡率は普段と比べ約3倍以上高く、また気象条件の悪化により交通事故が2%程度増加することもある。

このシステムは、現在車両に搭載されているナビゲーションを通じてTPEG(Transport Protocol Expert Group)を利用して移動経路別気象状況と目的地とを統合した情報を提供しているが、今後は各地点ごとの気象条件と、その条件で運転者が取るべき心構えなどを並行して提供することにより、運転者に注意を促すことはもちろん、公共的には啓発効果が期待でき、交通事故予防効果にも大きな期待がもてるものである。



図6. Weavigationによる提供情報の一例 (edaily.co.krの報道記事より)

これとは別に、車両移動中に前方の気象条件を簡単に確認できるよう“気象コールセンター（113）”を運営し（英語案内を含む）案内需要に対応している。一方、特に冬季の雪や寒波などの影響、そして勾配や交通事故の危険性が高いと判断される道路（現在26箇所の区間を対象）に関しては、12時間の積雪状況と気温、空の状況などをスマートフォンを利用して提供する。このように、運転者に注意を喚起することを目的に関連情報を提供している。

4.4 交通安全の教育・推進に関する各関係機関ごとの活動

高齢者は、運転時に必要な認知機能や感覚機能の衰えのため交通事故を引き起こす可能性が高まるため、この問題に関する社会的な関心が高まっている。しかし、高齢運転者はこれまでの長い経験や固定観念に固執するなど、この問題の深刻さに対する認識度は、周辺とは異なることが多い。

このような社会的問題が提示されているにもかかわらず、高齢運転者の場合、適時に提供される教育の機会が少なく、またこれに参加する機会も少ないのが現状である。

これを背景に警察庁と金融監督院は高齢運転者の教育機会と自動車保険料を連動した“高齢化交通安全教育”課程を新設し、この教育を受けた場合には保険料を値引きする割引制度を2013年8月から実施している。

この“高齢化交通安全教育”は、道路交通公団を通じて毎月1回行われ、主な教育内容は認知機能検査や運転性向検査、交通関連法規、安全な運転方法などで構成されている。特に、高齢者の年齢特性を十分勘案し、距離知覚検査、注意持続性検査、注意分割力検査、視知覚検査などで構成されている。そして、この教育は無料で、この教育を終了した後評価を行い評価点数が一定以上の場合に限り保険料の割引を受けることができ、その有効期限は2年である。

これとは別途に“韓国生活安全協会（www.safia.org）”では、毎年増加している高齢者の交通事故を減らすため、各個人の申請により交通安全教育と安全に関連する用品の配布を行っており、この事業に必要な費用確保などのため、損害保険協会と共同で行っている。

また、近年急増している高齢者の交通安全問題を防ぐために洞（日本の町）ごとに設置されている住民自治センターを拠点に高齢者のための交通安全掲示板を制作し配布している。この掲示板は、大きく服装、横断歩道、運転者との目合わせ、信号の4つの項目と交通安全との関連性が分かる内容になっている。そして、この住民自治センターには警察官が直接訪問し、高齢者を対象に教育を実施している。

また、子どもへの交通安全教育の効果を上げるために警視庁と教育放送(EBS)などは(子ども交通安全社会貢献プロジェクトの一環として)子供が好きなアニメーションを利用して集中力を高めると共に、現環境において一般道路上で発生しうる多様な状況に遭遇した場合に取るべき行動要領に関する教育資料を作成し(1テーマ当り5～6分程度、現在は全部で26テーマあるが、継続的に追加計画あり)、CDを各家庭に配布し教育環境を造成すると共にテレビとインターネットを利用して、いつでも子供が見られるような利用環境を提供している。

この教育による効果は、まず子供が利用しやすい環境すなわちCD、テレビ、インターネット、スマートフォンを利用していつでもどこでも利用できるため、評判が良く、また提供している内容も道路上で発生しうる多様な状況を含んでいるため実用的であるとの評価が非常に高い。



図7. インターネットを利用した場合の初期画面



図8. 横断歩道利用時の安全に関する画面の一例と、配布CD (右)

また、“韓国子ども安全財団 (www.childsafe.or.kr)” では、交通安全教育に関して認定制度を導入し、一般的な交通安全に関しては年に6回の教育プログラムを提供し、また自転車安全教育に関しては5回の教育を行っている。

この財団は、安全教育と安全文化に関する事業、安全に関する研究開発を主な事業として行い、特に安全に関する教育機会が相対的に少ない地域や状況の場合は、2004年から教育活動用バスを利用して教育機会を提供している。

さらに、最近ではスマートフォンの普及が著しく、全国民のおよそ70%は持っているとの統計も出ている。こうした中で、この環境を反映しアプリケーションを利用した“サイバー交通学校 (Cyber Traffic School)” を開設し、多様な交通安全教育内容を提供している。

このアプリケーション教育は、大きく子供教室、青少年教室、一般運転者教室、高齢者教室に分かれ、年齢ごとの構成となっている。一例として、高齢者教室では運転者向けの身体年齢自己診断、歩行者向けの身体年齢自己診断、運転時の健康体操、交通安全のための本読みなどが提供されている。

また、小学生向けの教育では、交通安全状況に関する理解を促進する映像や交通安全に関する映画、本読み、簡単なゲームなどが組み立てられており、これらを全部修了すると簡単な試験 (名前、地域、学年ごとの問題等級、生年月日入り) を受け、合格するとモバイル修了書を貰う構成になっている。

このような一連の構成によって、人的手段による直接的な教育だけではなく、間接的な幅広い交通安全関連の教育ができ、なおかつ一方的な教育方式から試験を通じた双方向方式に転換することにより効率的でしかも経済的な教育ができると判断できる。また、教育資料室には、国内での運転者向けに、安全運転のための教育内容が英語、日本語そして中国語で書かれた案内書も用意されており、その中で国内の交通事情や交通文化も紹介されている。



図9. 사이버교통학교での教育内容と関連モバイル（初期画面）

一方、全国の市道に13箇所設置されている交通研修院では上記のような一般人だけではなく運送業を行っている運転手を対象に、安全を守る立場として子どもを保護するための教育や、自転車利用者向けの教育を実施している。

そして、女性家族部でも、小学校周辺で起こりうる危険について現場を直接調査し、標準化した方法と作成基準に従い安全な通学路の地図を作成・配布し、事前教育を施すことによって交通安全の確保を図っている。

4.5 職業運転者のための安全教育

事業用車両を運転する者が採用された場合、乗務する前に20時間以上の安全教育を義務付けている。主な教育内容には関連法令と交通安全に関する教育内容や応急処置方法などが含まれている。

また、事業用車両による交通安全事故を減らすには最高経営者が持つ安全に関する考え方や認識を改善するのが最も良いとの判断で、国土交通部の指示により2001年から最高経営者を対象にした安全教育を実施している。

そして、最高経営者の参加率を促進し、この教育に関する認識を変えるため、その名を“運送産業CEOフォーラム”と改名し実施している。さらに教育方法も全国で1箇所に集約した一局集中型教育の形態から主要圏域別に分割した形態へと変更し、該当地域の地域特性を勘案した教育を行っている。

その結果、2012年の教育効果として、このフォーラムに参加した総勢881社の大部分の経営者が交通安全の重要性を深く再認識する機会となり、事故による死者数も前年度基準50%減少するなど大きな成果を挙げている。

表20. 運送産業CEOフォーラム参加企業による交通事故発生状況の変化

	事故件数(件)	死者数(名)	重軽傷者数(名)
2011年	11,175	254	15,827
2012年	9,296	133	13,979

一方、“交通安全リーダーアカデミー”は、事業用自動車による交通事故予防のために交通安全公団が各運送会社の交通安全担当者を対象に毎年実施する教育である。この教育は、2009年までは運送会社の担当者教育として実施されて来たが、2010年からは交通安全リーダーアカデミーと改名し実施している。

彼らは、現場で交通事故予防担当者として交通安全に寄与することが大きいと判断され、今後もこの教育を継続的に実施する予定で、2012年の教育実施による参加人員の総数は1,749名であった。

また、交通安全教育センターは、主に職業運転者の体験教育に重点をおいて2008年12月に完成した施設である。この施設は総面積が302,801平方メートルで、の1泊以上の教育にも対応できるよう宿泊施設も完備している。

この施設で実施している主な教育は、交通事故につながる蓋然性が高いとされる危険状況を体験し、一般走行はもちろん自由訓練コース、高速走行コース、危険回避コースなど主に直接体験できるものになっており、状況別に対応能力を高めることを主な目的としている。

この施設は、交通安全法第56条(交通安全体験に関する研究・教育施設の設置等)に基づき2009年に開設されたもので、2012年の教育受講者は45千人に達している。また、この教育の効果に関しては、教育を受けた人員21,411名を対象に教育受講1年後と比較した結果、交通事故件数が49%も減少し大きな効果が認められ、これによる社会的費用削減も少なくない。

5 まとめ

韓国での交通安全は以前と比べかなり改善されたものの、他国との比較では今後の展開がもっと重要である。特に、交通事故による死者数は減っているものの、近年では、さらなる削減に至っておらず、これもひとつの課題である。

また、社会的環境の変化として、高齢化が急速に進むにつれ高齢運転者が急増している点がある。これに伴い、以前は高齢者は被害者であると考えられていたが、今は加害者であるとの認識変化も見られるようになってきている。

しかし、高齢歩行者の場合、全事故で占める割合が依然高く、今後も多様な角度から見直すことになろう。一方、最近では女性運転者による交通事故も増加しており、高齢者に加えて、女性運転者についても、今後、関心と注意を払う必要がある。

このような社会環境の変化の中、これまで交通安全を確保するため安全施設の設置・改良などの政策を主に実施してきたが、近年のように交通事故による死者数が横ばい状態を維持している現状に鑑みると、その期待効果には限度があると言える。

したがって、状況に合わせて運転者・歩行者がとるべき行動や要領に関する教育や啓発は、短期的にはもちろん中長期的にも期待できる政策の柱になる。しかし、これまで韓国で実施されてきた教育と啓発は、概ね交通安全と関連性の高い知識や内容を一方的に伝える方式であったが、今日では社会環境の変化すなわちCD、テレビ、インターネット、スマートフォンの利用基盤が急激に変化するにつれ、これに伴う映像中心のアプリケーションやアニメーションと言った媒体が主となっている。

これらの媒体はいつでも、そしてどこでも接続することができ、しかも小学生のような低年齢では、その内容が頭に入りやすいことから今後主体になると言える。このような長所が交通安全の教育や推進を担う関連機関の注目を集めるのには十分な理由があり、特に伝播力の強さは有効な手段と考えられている。

したがって、今後交通安全に関する教育と啓発に関する政策では、このような伝播力の強さを持った媒体が主役になるものと考えられる。さらに映像で事実を伝えることによって教育効果は以前と比較し大幅に改善されるものと期待される。

韓国における現状は、従来の教育方法から脱皮し、伝播力の強い映像を使用したアニメーションやアプリケーション・サイバー空間でのアクセス性に優れる媒体にすでに移動している段階にあると言える。

したがって、今後は教育や啓発内容をより一層事実に基づいたものとすることや、教育対象者の記憶にそれをどれだけ残せるかが重要であり、教育機会をどれだけ多く確保するかが重要となる。こ

のような観点から考えると、教育の効果をあげるには教育と啓発内容だけではなく、対象者の心理特性を考慮したアプローチも必要である。

また、交通安全教育や啓発を実施する関連機関は、その間必要に応じて設置されたため、現在は数が多く、場合によっては重複性もある。また該当組織の実情に応じて教育内容に多少違いが出るなど一貫性の問題もありうる。したがって、総括的な観点から交通安全教育に関する未来象を提示し、これを基に教育内容の一定範囲内で一貫性を維持し、それぞれの効率的な役割が果たせるように機能分担の観点から調整の必要性もあると思われる。

参考文献

1. 2013年度交通安全年次報告書、国土交通部、2013.8
2. 道路交通安全政策国際比較研究、韓国交通研究院、2012
3. 国家競争力強化のための交通安全改革法案、韓国交通研究院、2012
4. 以上の内容と関連する法律

著者プロフィール

クム・ギジョン

明知大学工学部交通工学科教授



1961年ソウル生。1993年に東京都立大学大学院工学研究科土木工学専攻卒業、土木工学博士号を取得。1994年に現職に就く前、ソウル研究院に研究員として勤務。韓国交通学会と韓国土木学会の会員で、韓国道路学会の副会長を務める。また、国土交通部（MOLIT）、地方自治体、ソウル地方国土管理局、警察庁、韓国道路公社において交通政策・設計・計画分野の委員会委員も務める。

共著者：

チョン・ヒョンジョン

INCITY 社交通研究センター所長



1974年ソウル生。2002年に埼玉大学大学院理工学研究科環境科学・社会基盤専攻卒業。2002年～2007年にソウル特別市交通局に勤めた後、エンジニアリング会社で交通技術士として働き、その後、2013年に明知大学から交通工学博士号を取得。現在、INCITY 社交通研究所所長を務める一方、韓国交通学会、韓国道路学会、韓国高度道路交通システム（ITS）学会の会員でもある。