

交通安全の管理における 文化的多様性の役割

第6回国際フォーラム（GIFTS）
東京、2020年11月26～27日

ソームズ・ジョブ博士

GLRS、世界銀行

GRSF局長

sjob@worldbank.org

根木和幸

ジュニア・プロフェッショナル・
オフィサー（JPO）

GRSF、世界銀行

kneki@worldbank.org



UKaid
from the British people



WORLD BANK GROUP



プレゼンテーションの概要

(4つの結論へと繋がる)

2

- ▶ 文化、人種、政治、場所、気候、経済：
(容易に分離できない) 複雑な相互関係
- ▶ 一般的に文化により道路利用者の行動に違いがある
- ▶ 一方、根底には多くの原因があり、
- ▶ その中には交通安全の管理も含まれる。
- ▶ 文化は交通安全の管理に影響を及ぼし、交通安全の管理は行動に影響を及ぼす
- ▶ 多様性の例・・・交通安全のための取り組みの柱にも見られる

人の性格と状況

3

▶ 人の行動は、

**性格よりも
状況によって決まる**

**道路の状況は、
交通安全の管理によって決まる**

文化と行動



**中米：
闘牛のような交通**



中南米



**アフリカ北部：
シートベルトをしない**



**中東：
ヘルメットをせずに
危険運転**

国内での、あるいは国による、 文化の違い

5

- ▶ 文化は、国内でも、国によっても異なる。
- ▶ 文化の違いは交通安全に影響を与える。
- ▶ 人種
 - ▶ オーストラリアの先住民（アボリジニ）は、他の人々に比べ事故死亡率が高くなっている。
 - ▶ ニュージーランド（マオリ人）や他の場所でも同様。
- ▶ 宗教
 - ▶ 頭飾りがオートバイでのヘルメット利用を妨げるなど。
- ▶ 地方と大都市（文化的な違いが拡大しつつある場合も多い）
 - ▶ 地方の人々の方が、一般的に事故死亡率が数倍高くなっている。
 - ▶ 地方の人々/地方の道路の方が、法令遵守率が低くなっている（取締りが少なく、速度が速く、非常時対応が遅い）。

多くの原因：地方に行くほど貧しい（定着した要因があって、車両の安全、教育の質、地方道の安全性、取締りや法令遵守性に影響している）。

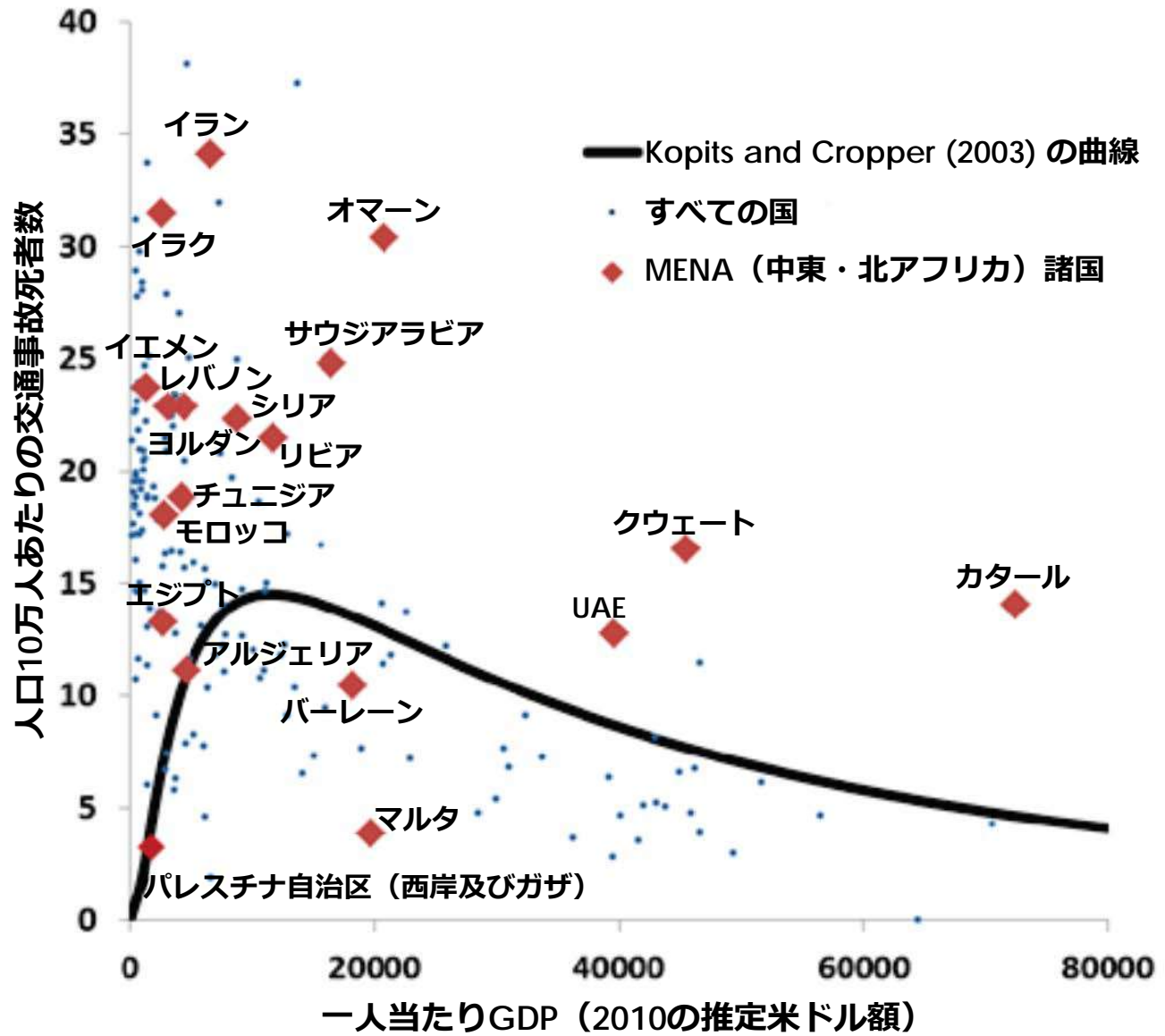
誰が交通安全を管理するのか： 目安となるのが警察組織の数

6

文化と歴史によって結果が決まる

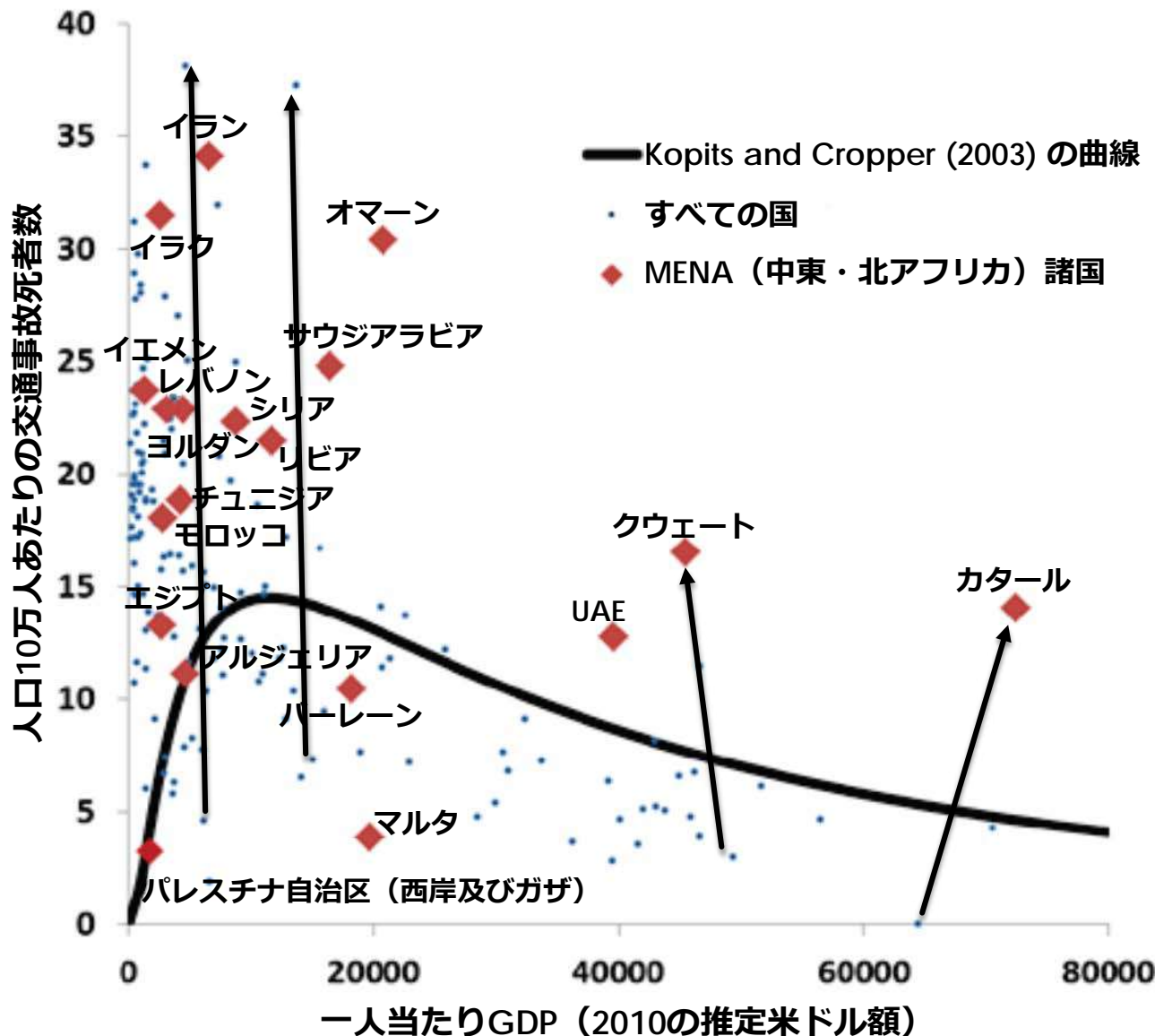
- ▶ 米国：警察組織数は18,000以上（州警察、郡警察、郡保安官、市警察など）。
- ▶ ブラジル：5,000以上：連邦警察、州警察、地域警察/市警察のうち、すべてではないが複数が交通安全の取締りを行っている。
- ▶ 一部の国では、国家警察のみ。
- ▶ オーストラリア：管理は州/準州レベルで行われ、州警察/準州警察は8つのみ。

交通事故死亡者数と経済レベル (Dahdah & Bose, 2013)



交通事故死亡者数と経済レベル

経済レベルからは説明できない大きな違い



文化が交通安全の管理に 及ぼす影響

9

強力な管理を 促進する要因

1. 人命の社会的価値が高い
2. 背景に強力な科学的根拠がある
3. 予防措置に対する支援がある
4. 社会的責任が重視されている
5. 政府と法執行機関が信頼されている
6. 教育水準が高い
7. 公共交通機関が整備されている

強力な管理を 遅らせる要因

1. 個人の自由が優先されている
2. 常識に基づく主張が強い
3. 公的部門の腐敗が多い
4. 政府による交通安全の管理が細分化されている
5. 民間部門の責任能力が小さい
6. 民間部門の利益が重視されている
7. 宿命信仰



行動が
管理に及ぼす影響

同じ所得水準のグループ内でも 管理政策には大きな違いがある

11

所得水準	国	国内でのシートベルトに関する法律の適用範囲 (前席、後席の搭乗者)
高	日本	前席と後席
高	アンティグア・ バーブーダ	なし
高	米国	州により異なる（一部の州では後部座席は対象外であり、主要違反ではない）
中	エクアドル	前席と後席
中	バングラデシュ	なし
中	ラオス	前席のみ
低	ウガンダ	前席と後席
低	アフガニスタン	なし
低	ネパール	前席のみ <u>(出典：世界銀行2019年、WHO 2018年)</u>

飲酒を調べる 抜き打ち呼気検査

12

きわめて効果的だが ...

法律/国による違いがあり、

- ▶ オーストラリア、ニュージーランドでは採用されている
- ▶ ブラジルは法律で規定されているが拒否できる
- ▶ 米国では法律で規定されていない（「不当な捜査」）



速度が
管理に及ぼす影響



南米

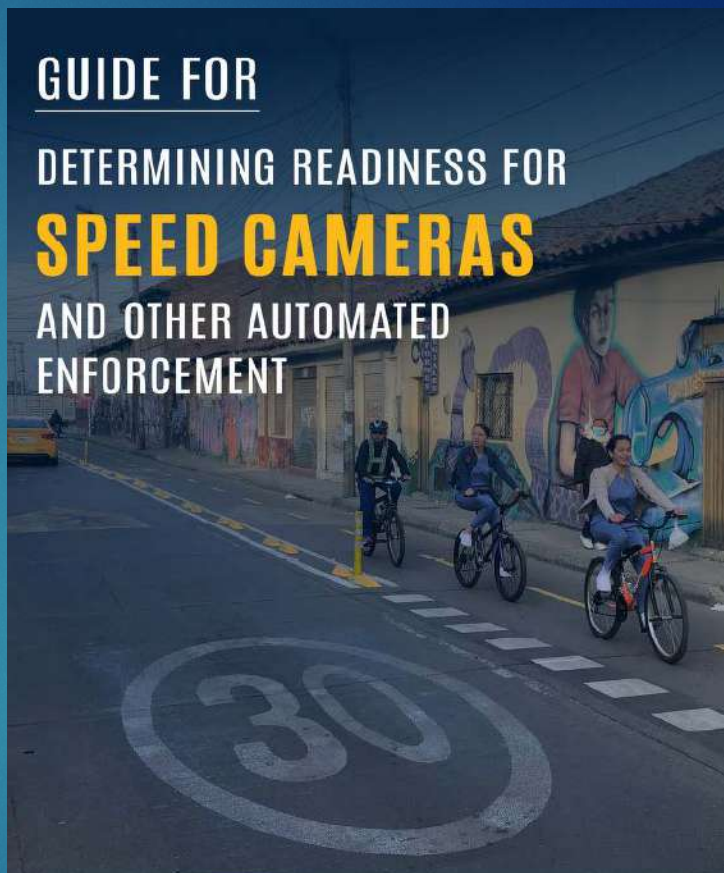
人々が自身で
速度制限用ハンプを
設置せざるを得ない



東アフリカ

速度カメラに関する考え方の違い

- 不法であるとして禁止されている（プライバシーの問題、……）
- 車両の登録/特定体制が整っていないため使用できない（GRSFの『Guide on Camera Readiness（カメラへの対応に関する指針）』を参照）。
- 許可されているがドライバーや同乗者の撮影は不可（プライバシーの問題）
- 許可されておりドライバーや同乗者の撮影も可能
- 許可されているが警告標識が必要な場合とそうでない場合がある





一方、
警告標識は ...



同じ所得水準のグループ内でも 管理政策には大きな違いがある

17

所得水準	国	都市部での既定の制限速度 (kph)	同じ所得水準グループ内の違い	地方での既定の制限速度	同じ所得水準グループ内の違い
高	日本	60		60	
高	米国	32~128		32~128	
高	フランス	50	78	90	68
中	エクアドル	60		120	
中	バングラデシュ	112		112	
中	ラオス	40	72	90	30
低	アフガニスタン	90		90	
低	リベリア	40		56	
低	ウガンダ	50	50	100	44



車両が
管理に及ぼす影響

スクールバス

19

東南アジア



米国

子供たちが 学校へ行くにしても ...

20

多くの国では児童労働が一般的



西アフリカ

公共交通機関



サハラ以南のアフリカ



西アフリカ



東南アジア



オーストラリア



道路インフラが
管理に及ぼす影響

オーストラリア



23

南アジア



日本



ニュージーランド



バス停



米国



東南アジア



西アフリカ

歩道



南サハラの高速度路



中央アジア



オーストラリア



北アフリカ



事故後医が
管理に及ぼす影響

救急 設備

期待される/望ましい
設備

サハラ以南の
アフリカでの現状



導かれた4つの結論

28

1. 国内の文化的な違いは交通安全において重要である
(地方の交通安全の問題が軽視される傾向が強まっている)
2. 文化的な違いは道路上の行動だけに限らない
3. (経済だけではなく) 文化も交通安全の管理に大きな影響がある
4. 交通安全の管理は道路上の行動に影響する



ご清聴ありがとうございました

ソームズ・ジョブ、根木和幸



WORLD BANK GROUP

