



GIFTS
Global Interactive Forum on Traffic & Safety
2020

* 事務局翻訳

「交通文化の多様性と安全軽視行動」

2020年11月26日

交通安全文化の国際的多様性

ジョージ・ジアニス、
アテネ国立技術大学 (NTUA) 教授



アテネ国立技術大学、
交通計画・交通工学部

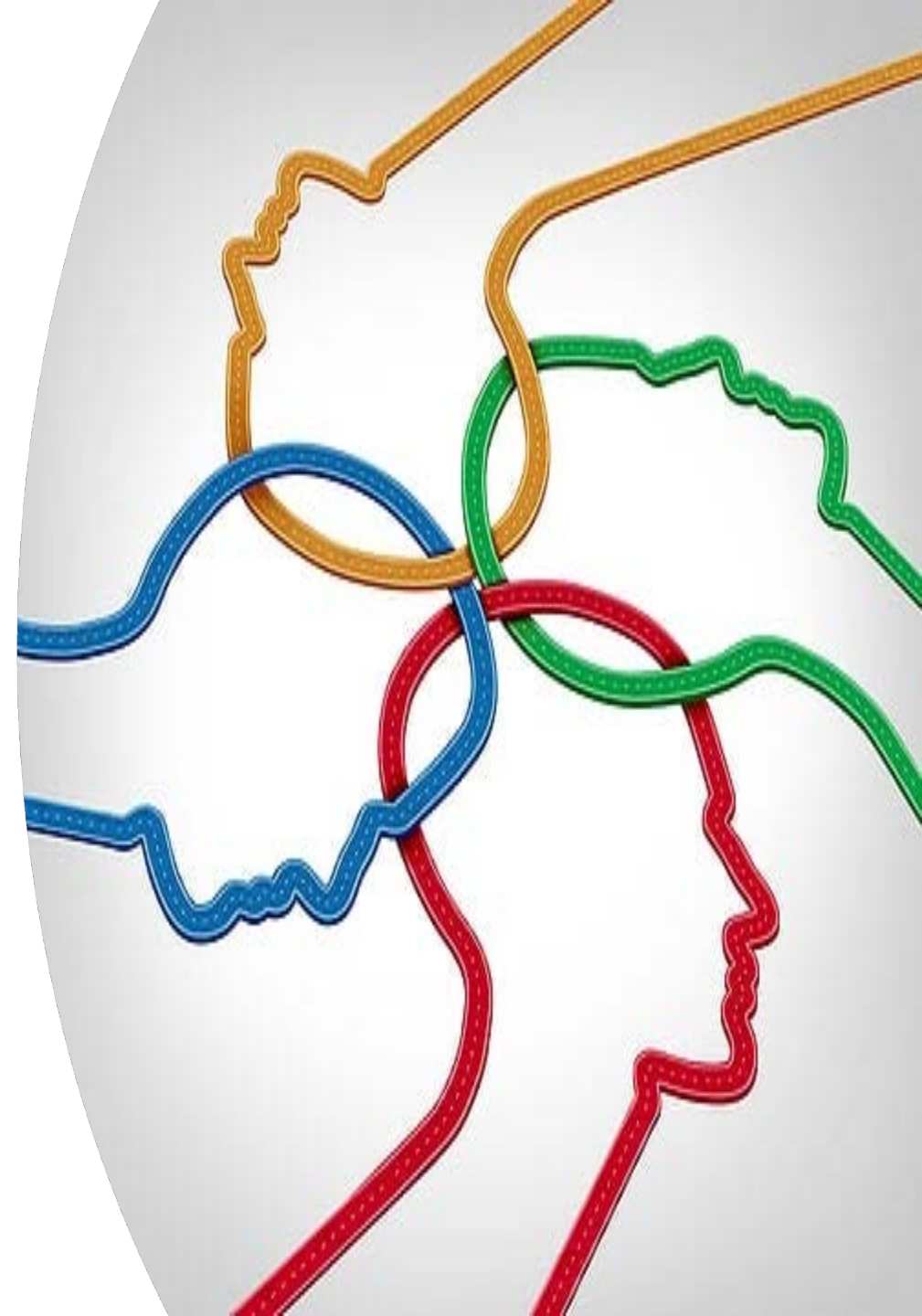
NTUA道路安全性観測

- NTUA道路安全性観測 (www.nrso.ntua.gr) は、交通安全分野の**卓越した研究技術革新センター**として世界的に認められている(ヨーロッパ第2位、世界第6位(AAP 2018))。
- **チーム**は、国際的に認められた教授、博士号を有する研究者、博士候補、交通分野のエンジニアなど、**25人以上の科学者**で構成されている。
- 交通安全に関する最先端のデータと知見を集めた**情報システムであるウェブサイトは世界から参照**されている。
 - 1か月のアクセス数3,000以上
 - ツイートとソーシャルメディアへの投稿数は年間数十件
 - 2004年以降の電子ニュースレター数は100件以上
- **優れた研究活動**：
 - 学位論文100件以上。博士論文6件。
 - 研究調査プロジェクト100件以上。大部分はきわめて競争の厳しい過程を経ている。
 - 科学文献600件以上(学術誌に200件以上)。広く世界的に引用されている。
 - 科学委員会の数は100以上。
 - 国際協力：欧州委員会、国連/ECE、OECD/ITF、WHO、世界銀行、EIB、CEDR、FEHRL、ERF、IRF、UITP、ETSC、WCTR、TRB、および諸大学や調査センターとの間で数十年間に渡る。



プレゼンテーションの概要

1. 世界の交通安全に関する統計
2. 目的および出典
3. 地域間の比較
4. 結論

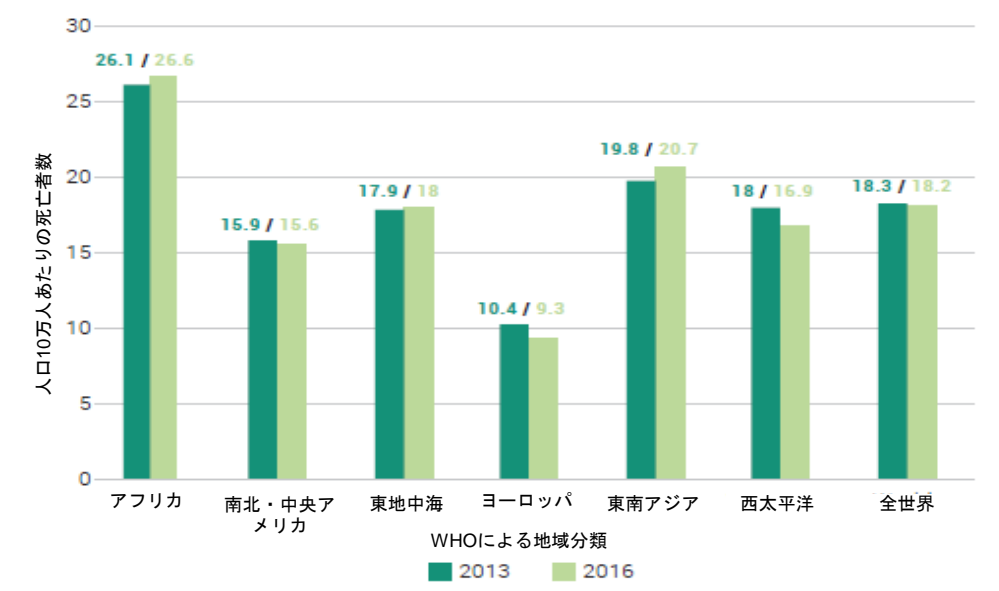
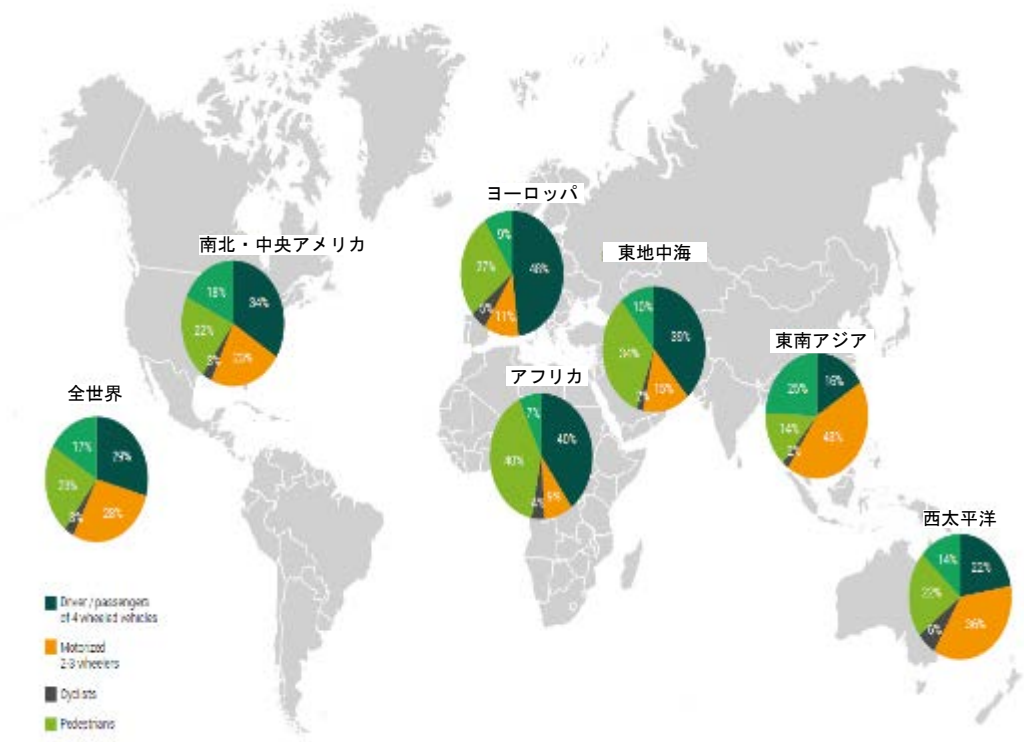


世界の交通安全に関する統計



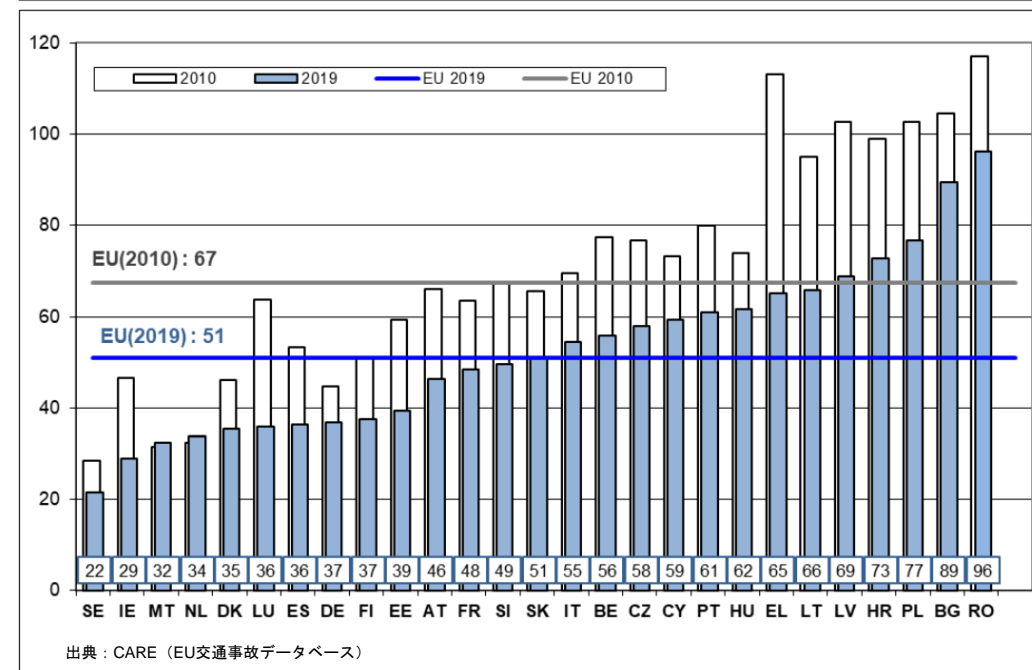
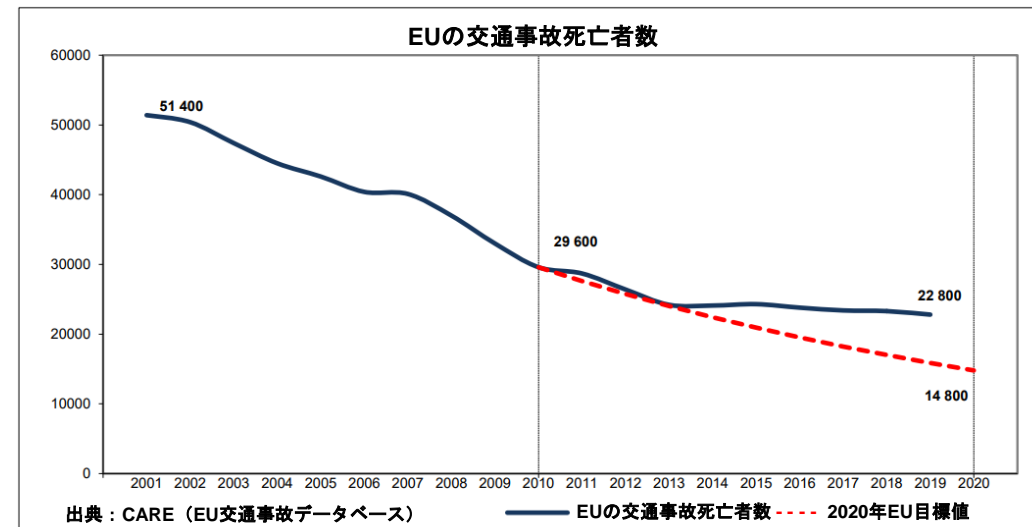
世界の交通安全

- 世界の交通事故**死者数は135万人**。
- 交通事故は**死因の第8位**であり、年齢5～29才では死因の第1位。
- **ヨーロッパ**では単位人口あたりの交通事故死亡率が世界で最も低い。
- **アフリカ**では交通安全の実績値が最悪（最も実績の高いヨーロッパ諸国に比べ単位人口あたりの死亡者数が最大で10倍に達する）。
- 全世界の交通事故では**交通弱者（VRU）の死亡率**が特に高い（54%）。



EU域内の交通安全

- 2019年にEUで記録された**交通事故死者数はほぼ22,800人**、人口百万人当たりでは51人であり、世界で最も少ない。
- 2010年から2020年の間に交通事故死者数を半減するという目標は**達成できない見込み**である。
- EU27か国の間でも**交通安全の実績は大きく異なる**。
- 一連の目標を達成するためには、すべてのレベルにおいて、**取り組みの連携性を高める**必要がある。



目的および出典



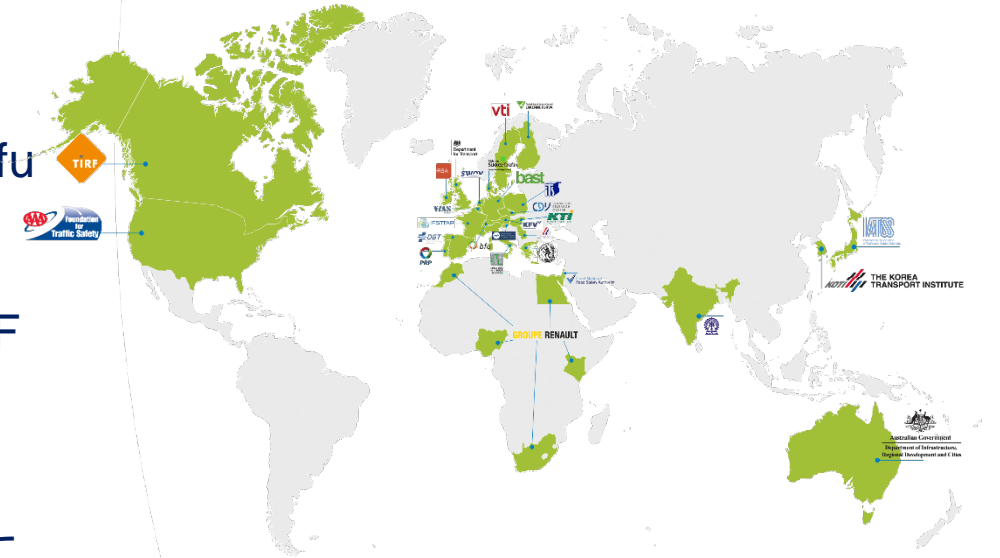
目的

- モビリティのパターンとそれぞれの交通安全状況の決定要因である**交通安全文化と道路利用者の行動の、国際的な多様性**について把握する。
- その目的のためここでは、交通安全の状況、および道路利用者の行動、態度、信念という形で現れる交通安全文化に関し、**ESRAの調査**第二版のデータを使用して、地域による違いを比較した。



ESRAプロジェクト

- **ESRA**（道路利用者意識の電子調査）は、世界中の調査センターと道路安全研究機関による国際共同イニシアティブである。
- 現在、プロジェクトは**第2ステージ**にある（ESRA2、2018～2020）。
- **プロジェクト・パートナー**：
 - ESRAコーディネータ：ベルギー道路安全研究所（Vias institute）
 - ESRA2のコアグループ・パートナー：BAST（ドイツ）、bfu（スイス）、CTL（イタリア）、IATSS（日本）、ITS（ポーランド）、KFV（オーストリア）、**NTUA（ギリシャ）**、PRP（ポルトガル）、SWOV（オランダ）、TIRF（カナダ）
 - さらにその他の17のサポート・パートナー
- 交通安全文化の国際的多様性の調査に使用したESRA2のデータには、ヨーロッパ20か国、北米2か国、アフリカ5か国、アジア・オセアニア5か国**が含まれている**。



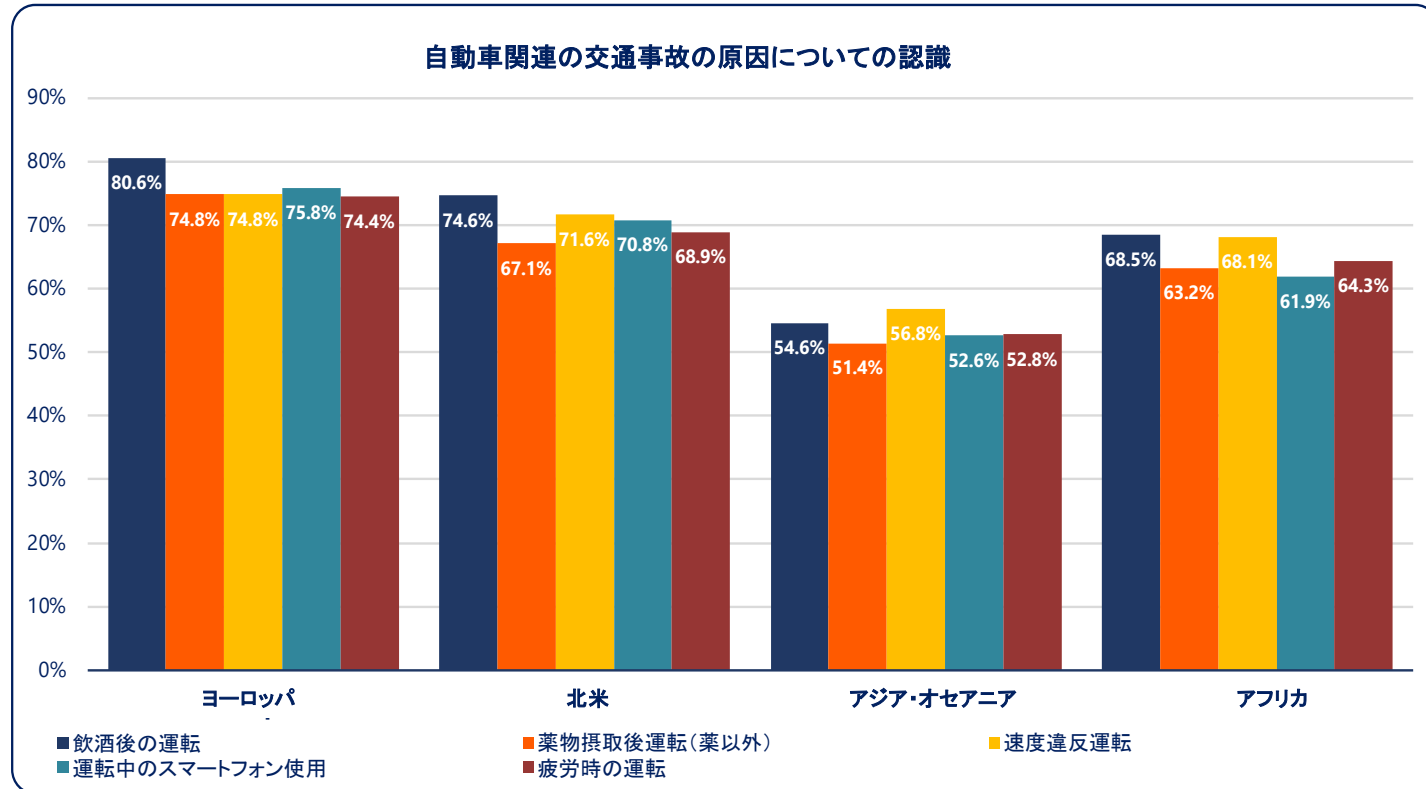
地域間の比較



交通事故原因の相対的重要度についての認識

- すべての地域のほとんどの回答者は、安全軽視の交通行動が自動車関連交通事故の**原因であることが多い**と考えている。
- 安全軽視行動が事故を招くことが多いというリスクについての認識率は**ヨーロッパで最も高い**（疲労時運転74%～飲酒運転81%）。
- 認識率は**アジア・オセアニアで最も低い**（薬物摂取後運転51%～速度違反運転57%）。
- **北米**での認識率は67%（薬物摂取後運転）～75%（飲酒運転）、**アフリカ**での認識率は62%（運転中のスマートフォン使用）～69%（飲酒運転）。

「自動車関連の交通事故で次の各原因の頻度はどれくらいだと思いますか？」
 （頻度が、1「絶対ない」～6「（ほとんど）いつも」の6段階評価で4～6である比率）



出典：C. Pires, K. Torfs, A. Areal, et al., Car drivers' road safety performance: A benchmark across 32 countries, IATSS Research, <https://doi.org/10.1016/j.iatssr.2020.08.002>

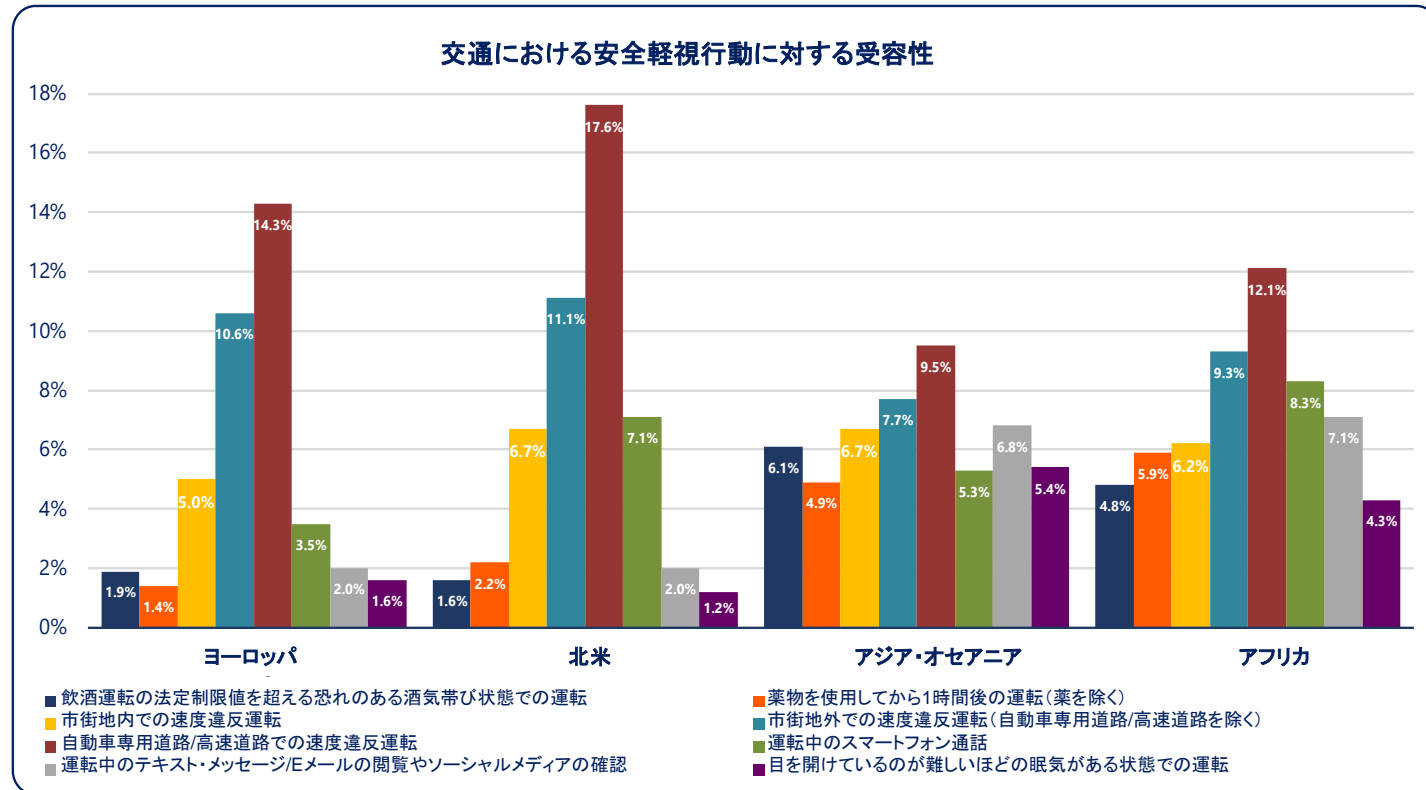


交通における安全軽視行動に対する受容性

- 悪影響下での運転（DUI）、運転中のメール操作、疲労時運転に対する個人的受容性は、**ヨーロッパと北米で特に低い**が、**アジア・オセアニアとアフリカではかなり高い**。
- 自動車専用道路/高速道路での速度違反運転（すべての地域で受容率が最も高い行動）は、アフリカやアジア・オセアニアよりも**北米とヨーロッパで受容性が高い**。
- いずれでの地域でも、市街地内での速度違反運転に対しては、市街地外での速度違反運転より**受容性が低い**。

交通における安全軽視行動に対する個人的受容性

（受容の程度が、1「容認できない」～5「容認できる」の5段階評価で4、5である比率）



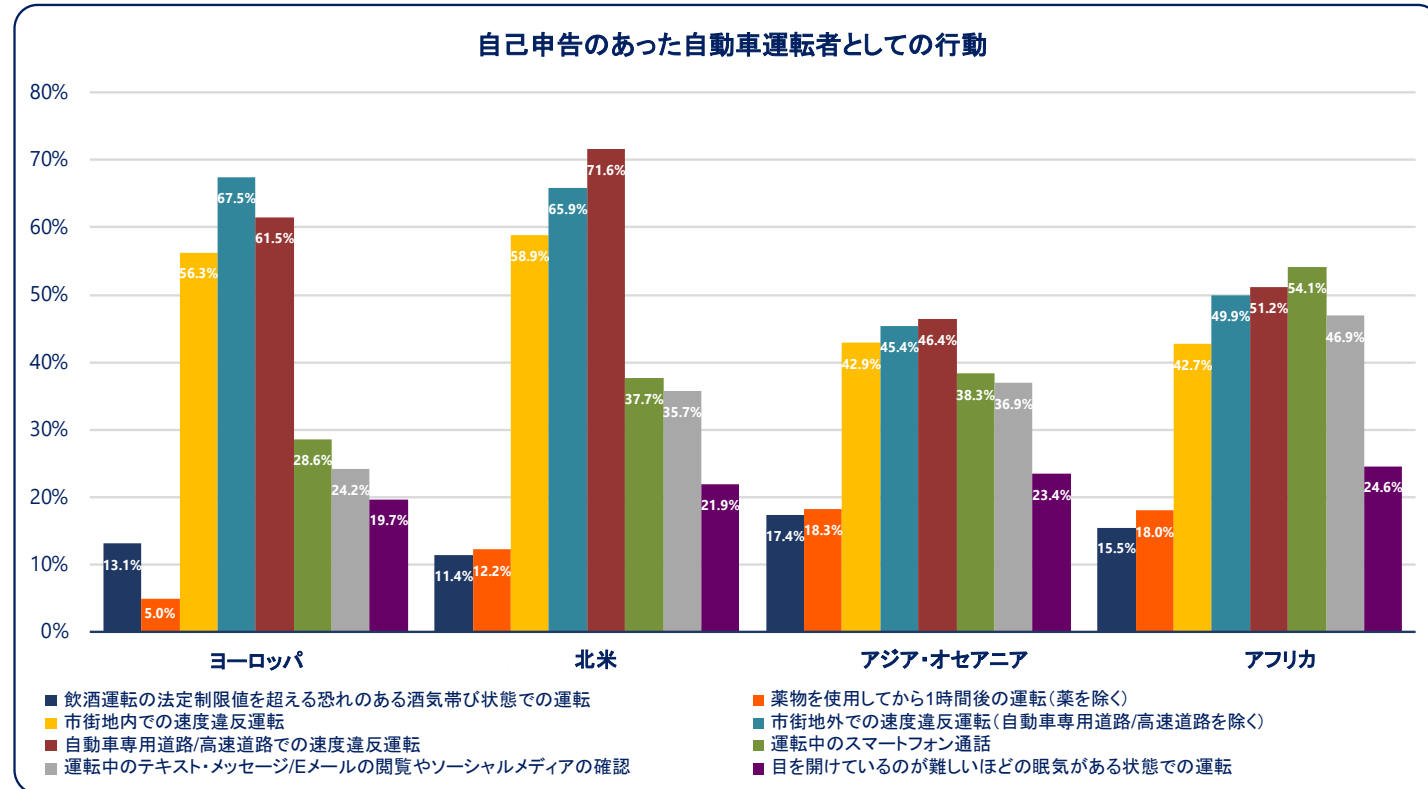
出典 : C. Pires, K. Torfs, A. Areal, et al., Car drivers' road safety performance: A benchmark across 32 countries, IATSS Research, <https://doi.org/10.1016/j.iatssr.2020.08.002>



自己申告のあった自動車運転者としての行動

- いずれの地域でも、飲酒または薬物の悪影響下での運転の申告が**最も少ない**。
- ヨーロッパでは自動車運転者からの申告の割合は薬物摂取後運転（5%）よりも飲酒運転（13%）の方が多く、他の地域では**逆になっている**。
- 自己申告のあった行動で最も多いのは、**速度違反と運転中のスマートフォン使用**である。
- 自己申告のあった速度違反の割合は、アジア・オセアニアとアフリカに比べ、**ヨーロッパと北米の方が高い**。
- 運転中のスマートフォン使用率は**アフリカ**で最も高い（通話54%、メール操作47%）。

自己申告のあった自動車運転者としての行動（「直近30日間に少なくとも1回あったか」の問いに対し、頻度が、1「まったくない」～5「（ほとんど）いつも」の5段階評価で2～5である比率）



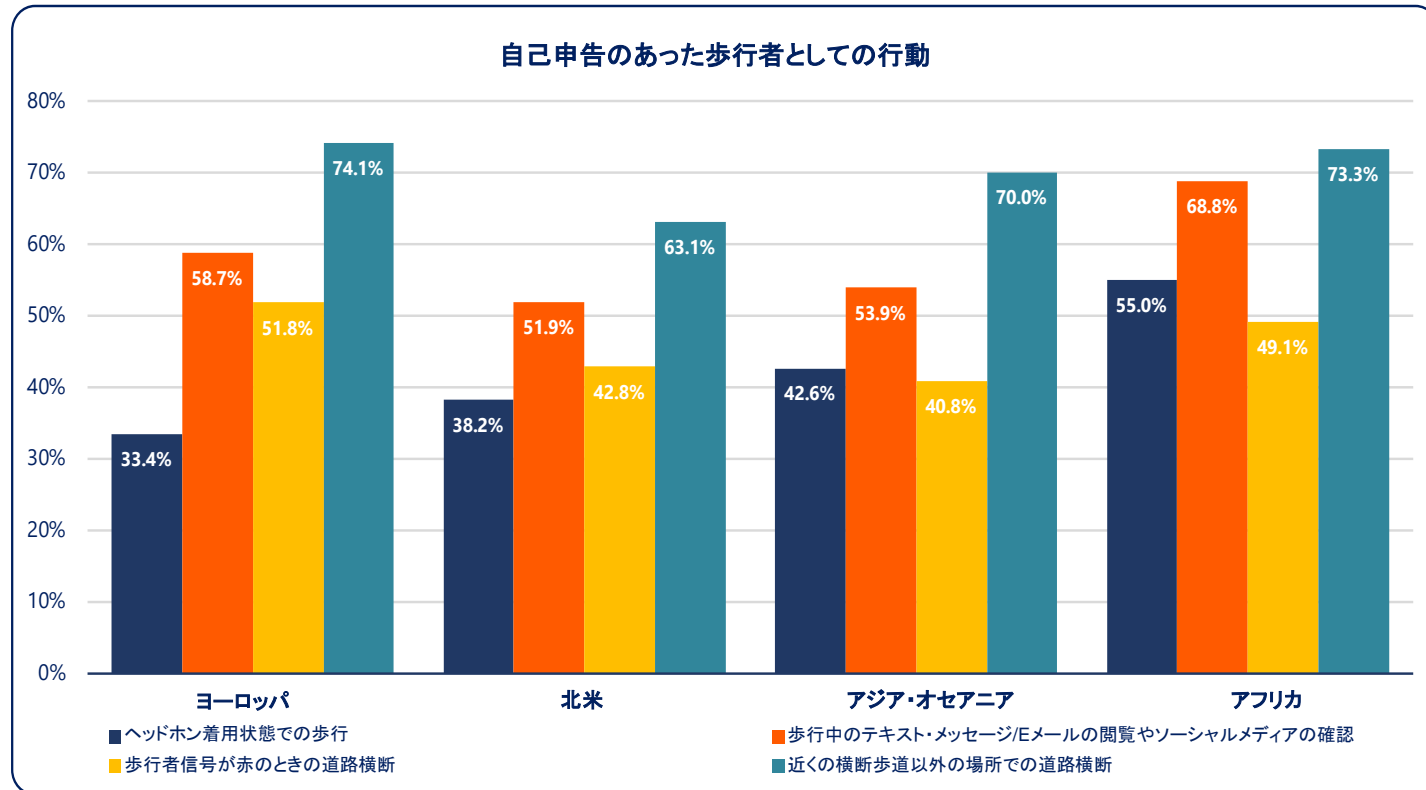
出典：C. Pires, K. Torfs, A. Areal, et al., Car drivers' road safety performance: A benchmark across 32 countries, IATSS Research, <https://doi.org/10.1016/j.iatssr.2020.08.002>



自己申告のあった歩行者としての行動

- 歩行者の危険行動で**最も多い**のは横断歩道以外の場所での道路横断（63%～74%）、第2位は道路歩行中のスマートフォンでのテキスト・メッセージ閲覧やソーシャルメディアの確認（52%～69%）。
- 回答のうち**最も少なかった**行動はヘッドホンでの音楽鑑賞。
- 興味深いことに、回答者の**居住地**が危険行動の発生率に与える**影響はごくわずか**である。

自己申告のあった歩行者としての行動（「直近30日間に少なくとも1回あったか」の問いに対し、頻度が、1「まったくない」～5「（ほとんど）いつも」の5段階評価で2～5である比率）



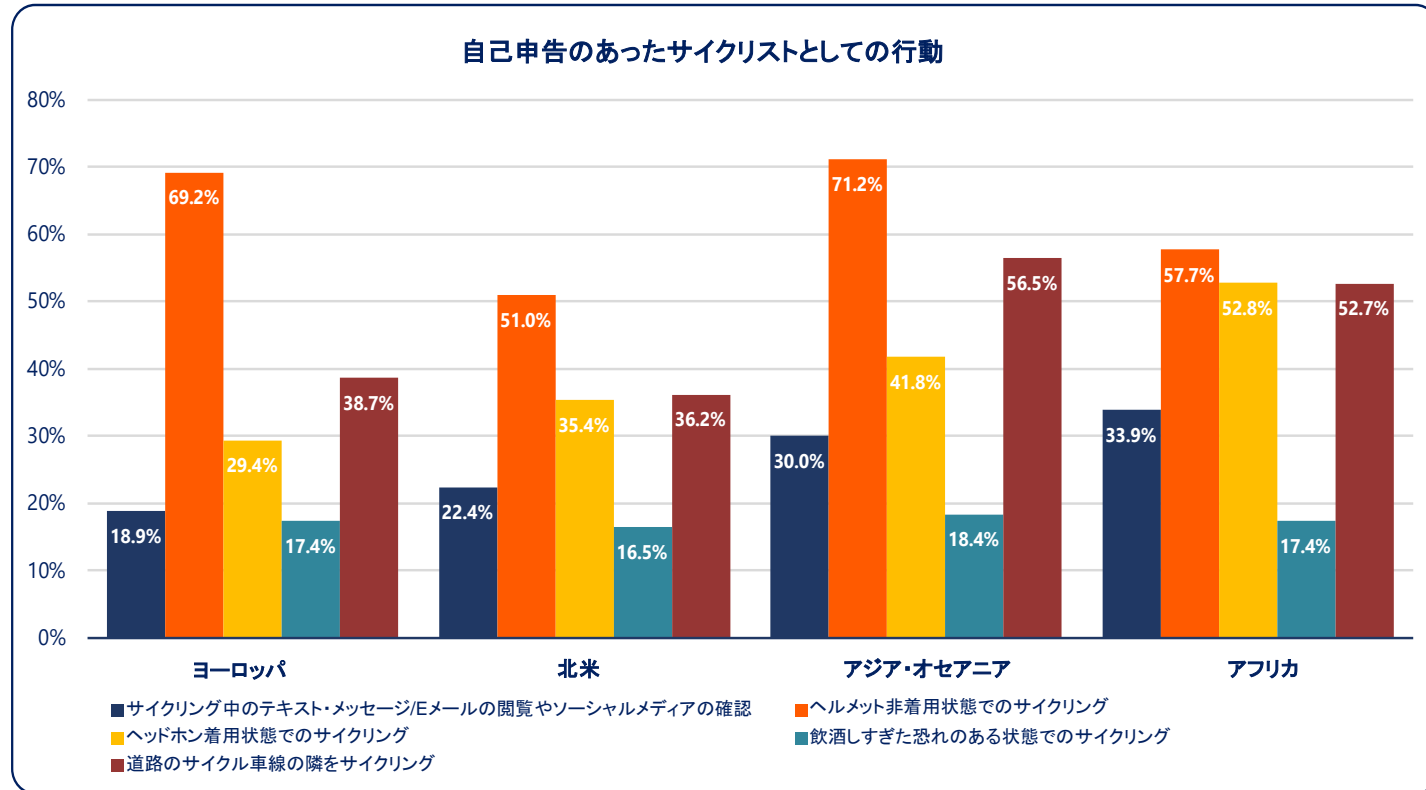
出典：G. Yannis, D. Nikolaou, A. Laiou, et al., Vulnerable road users: Cross-cultural perspectives on performance and attitudes, IATSS Research, <https://doi.org/10.1016/j.iatssr.2020.08.006>



自己申告のあったサイクリストとしての行動

- 安全軽視行動として**最も多く**言及されたのはヘルメット非着用状態でのサイクリングである。その割合は、アフリカ（58%）や北米（51%）と比べ、アジア・オセアニア（71%）と欧州（69%）ではかなり高い。
- いずれの地域でも、安全軽視行動として言及が**最も少ない**のは飲酒の悪影響下でのサイクリングであり、割合の違いはほとんどない（17~18%）。
- **ヘッドホン着用状態でのサイクリング**の割合の範囲は、ヨーロッパ29%~アフリカ53%となっている。
- 「**テキスト・メッセージ/Eメールの閲覧やソーシャルメディアの確認**」行動の割合も、同様にヨーロッパで最も低く（19%）、アフリカで最も高い（34%）。
- サイクリング車線の隣を走行すると答えたのは、北米の回答者が**最も少なく**（36%）、アジア・オセアニアのサイクリストが最も多い（56%）。

自己申告のあったサイクリストとしての行動（「直近30日間に少なくとも1回あったか」の問いに対し、頻度が、1「まったくない」~5「（ほとんど）いつも」の5段階評価で2~5である比率）



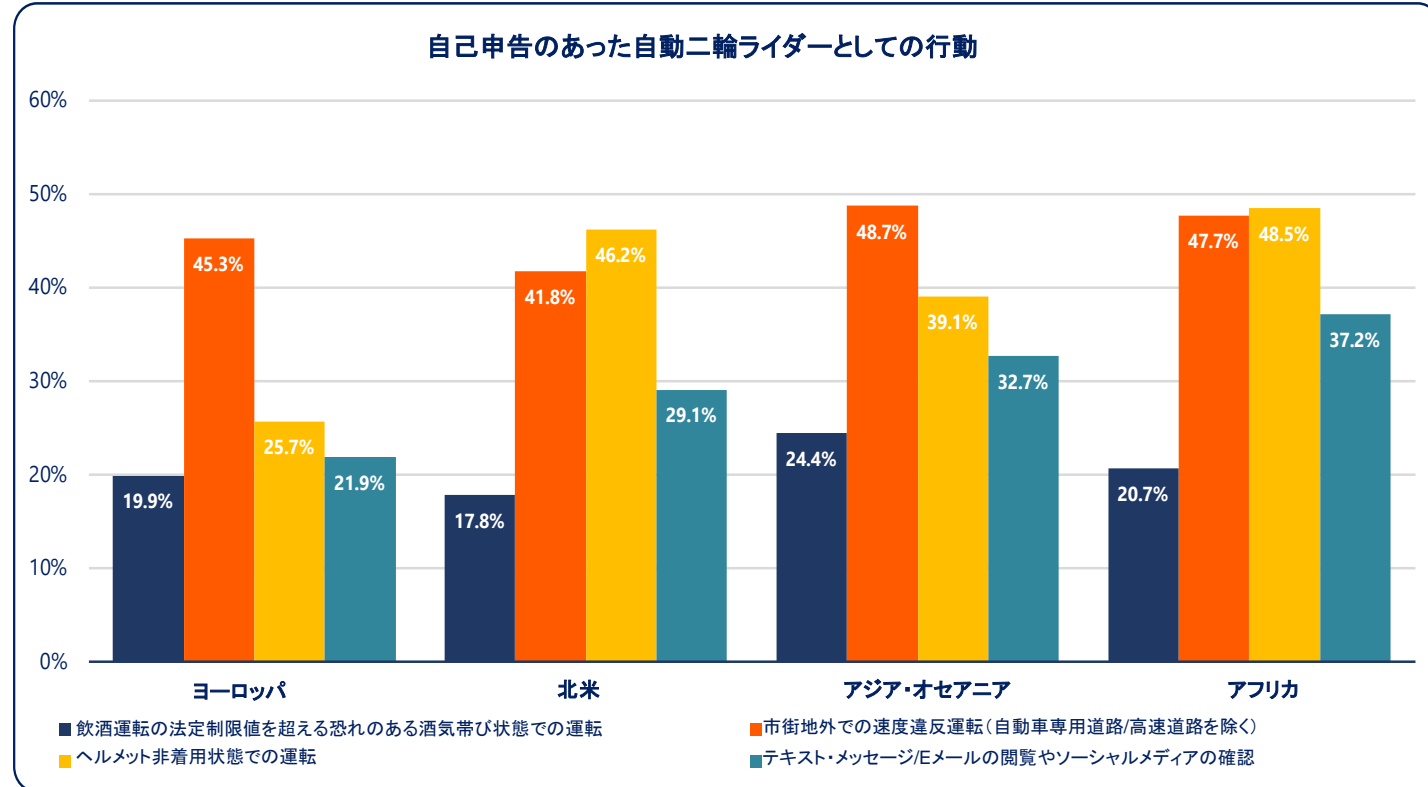
出典：G. Yannis, D. Nikolaou, A. Laiou, et al., Vulnerable road users: Cross-cultural perspectives on performance and attitudes, IATSS Research, <https://doi.org/10.1016/j.iatssr.2020.08.006>



自己申告のあった自動二輪ライダーとしての行動

- 自動二輪ライダーから回答があった安全軽視行動のうち**最も多い**のが、市街地外（自動車専用道路/高速道路を除く）での速度違反運転とヘルメット非着用運転である。
- 自己申告のあった**ヘルメット非着用運転**は、ヨーロッパ（26%）に比べ、アフリカ（49%）、北米（46%）、アジア・オセアニア（39%）でかなり多い。
- 自己申告のあった飲酒運転と速度違反の割合は、地域間で大きな**差がない**。
- 自動二輪ライダーから自己申告のあった、運転中の**テキスト・メッセージ/Eメールの閲覧やソーシャルメディアの確認**の行動の比率値の範囲は、ヨーロッパ22%～アフリカ37%である。

自己申告のあった自動二輪ライダーとしての行動（「直近30日間に少なくとも1回あったか」の問いに対し、頻度が、1「まったくない」～5「（ほとんど）いつも」の5段階評価で2～5である比率）



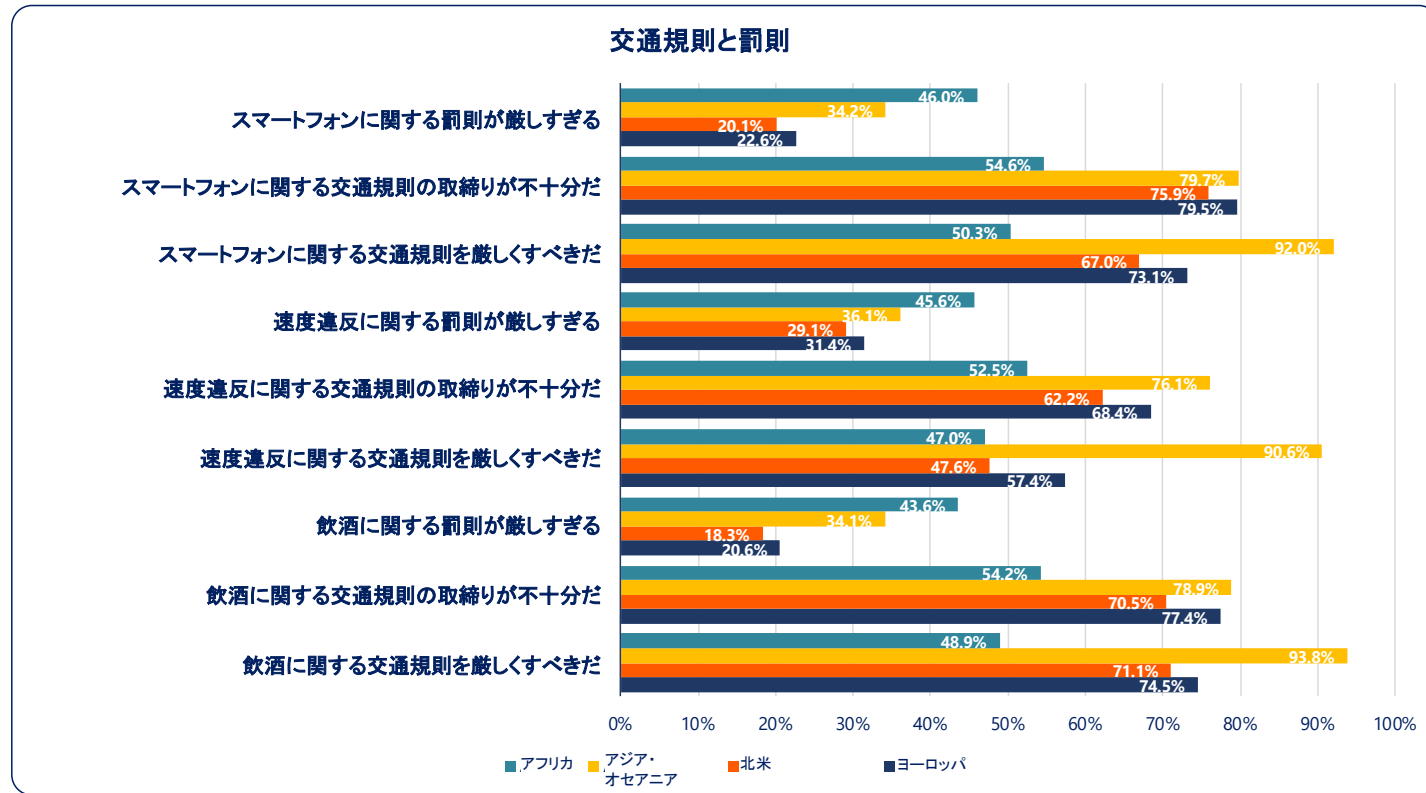
出典：G. Yannis, D. Nikolaou, A. Laiou, et al., Vulnerable road users: Cross-cultural perspectives on performance and attitudes, IATSS Research, <https://doi.org/10.1016/j.iatssr.2020.08.006>



交通ルールと罰則に関する意見

- ヨーロッパ、北米、アジア・オセアニアの回答者のほとんどは、**飲酒の悪影響下での**運転に関する交通規則を厳しくすべきであり取締りが不十分であると答えている。逆に、罰則が厳しすぎると答えた回答者は少ない（ヨーロッパ21%、北米18%、アジア・オセアニア34%）。
- 運転中の**スマートフォン使用**に関する数値は、悪影響下での運転についての交通規則に関する数値に近い。
- **アフリカ**では、他の地域に比べ、交通規則を厳しくすべきであり取締りが不十分であると答えた回答者の割合が大幅に低く、交通の罰則が厳しすぎると答えた回答者の割合が大幅に高い。

交通規則と罰則に関する意見（「そう思わない」/「そう思う」の二者択一で「そう思う」の比率）



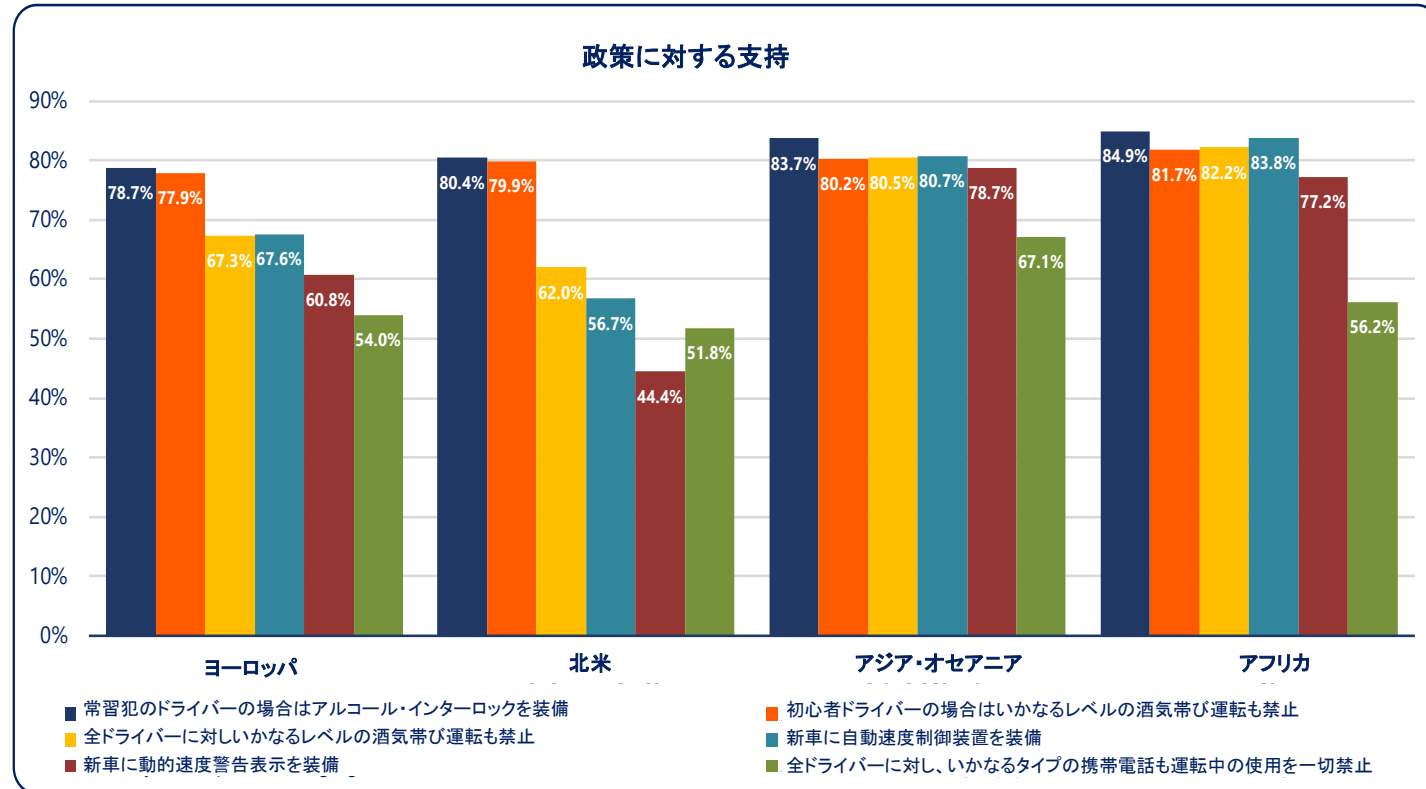
出典 : C. Pires, K. Torfs, A. Areal, et al., Car drivers' road safety performance: A benchmark across 32 countries, IATSS Research, <https://doi.org/10.1016/j.iatssr.2020.08.002>



政策に対する支持

- 常習犯ドライバーの場合はアルコール・インターロックを装備させ、初心者ドライバーの場合はいかなるレベルの酒気帯び運転も禁止するという方針に対しては、いずれの地域でも回答者の**4分の3以上**が支持している。
- **全ドライバーに対し**いかなるレベルの酒気帯び運転も**禁止**するという方針に対する支持率は、ヨーロッパ（67%）と北米（62%）に比べアジア・オセアニア（81%）とアフリカ（82%）の方が高い。
- **速度違反抑制**対策（自動速度制御装置や動的速度警告表示）に対する支持率は、ヨーロッパと北米（44%～68%）に比べアジア・オセアニアとアフリカ（79%～84%）の方が高い。
- いかなるタイプの**携帯電話も運転中の使用**を一切禁止するという方針に対する支持率は、アジア・オセアニア（67%）で最も高く、ヨーロッパ（54%）と北米（52%）で最も低い。

政策に対する支持（支持の程度が、1「反対」～5「支持する」の5段階評価で4、5である比率）



出典：C. Pires, K. Torfs, A. Areal, et al., Car drivers' road safety performance: A benchmark across 32 countries, IATSS Research, <https://doi.org/10.1016/j.iatssr.2020.08.002>



結論



結論(1/3)

- 回答者のリスク認識が高く安全軽視行動に対する受容性が低いにもかかわらず、どの地域でも、安全軽視行動をする自動車運転者の割合は未だに高いままである。
- 地域ごとに比較すると、概して、自己申告のあった行動と個人的な受容性に関する結果は一致する。一方、個人的な受容性と自己申告のあった行動を比較するといくつかの違いがある。
- 全世界の交通事故では交通弱者（VRU）の死亡率が特に高い（54%）ことから、最も頻繁に起こる危険行動を特定するためには、交通弱者から自己申告のあった行動に注目すべきである。



結論 (2/3)

- アジア・オセアニアとアフリカの道路利用者は、事故原因として多いいくつかの安全軽視行動についての**リスク認識**が、ヨーロッパや北米の道路利用者より**低い**。
- **薬物の悪影響下での運転**が直近30日間に少なくとも1回あったと認めた自動車運転者の割合は、他の地域（12～18%）に比べヨーロッパでは明らかに低い（5%）。
- すべての道路利用者の中で、スマートフォンの使用、速度違反、飲酒に関する交通規則を厳しくすべきだと考える利用者の割合が最も高いのは、**アジア・オセアニア**である（>90%）。



結論 (3/3)

- 道路利用者の態度と意見には、地域によりいくつかの違いがあり、それらが**各地域の交通安全文化の顕著な違い**となっている。
- 交通事故とその犠牲者を全世界で減らすためには、交通安全文化の**意味とその発展の重要性を明らかに理解し**、さまざまな国の連携を高めていくことが重要である。
- 交通安全文化を発展させていくためには、地方、地域、国、および国際的な機関が、**統合的な交通安全政策**とプログラムを体系的に実施する必要がある。





「交通文化の多様性と安全軽視行動」

2020年11月26日

交通安全文化の国際的多様性

ジョージ・ジアニス、
アテネ国立技術大学 (NTUA) 教授



アテネ国立技術大学、
交通計画・交通工学部