

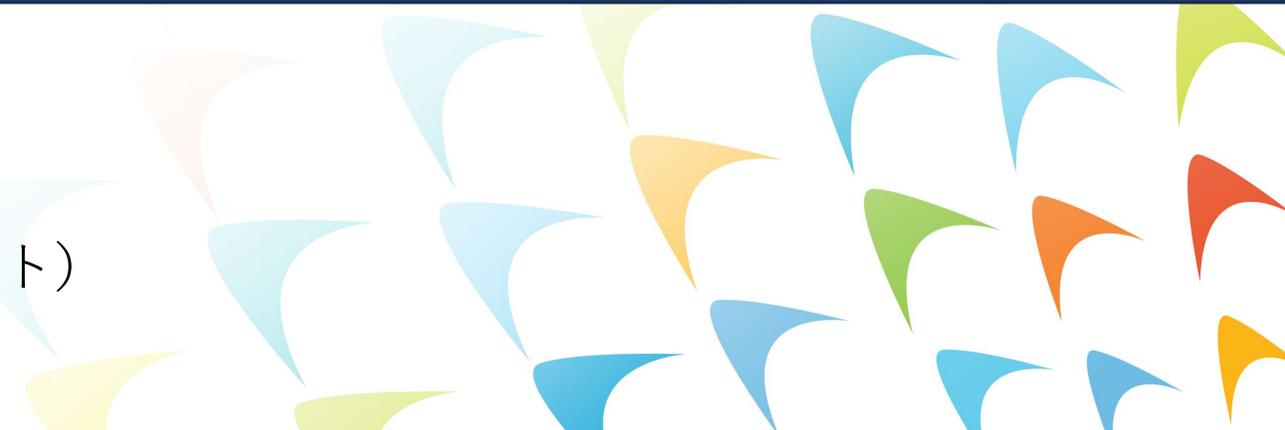
データ主導型の交通安全投資

連携、データ収集、協力の推進

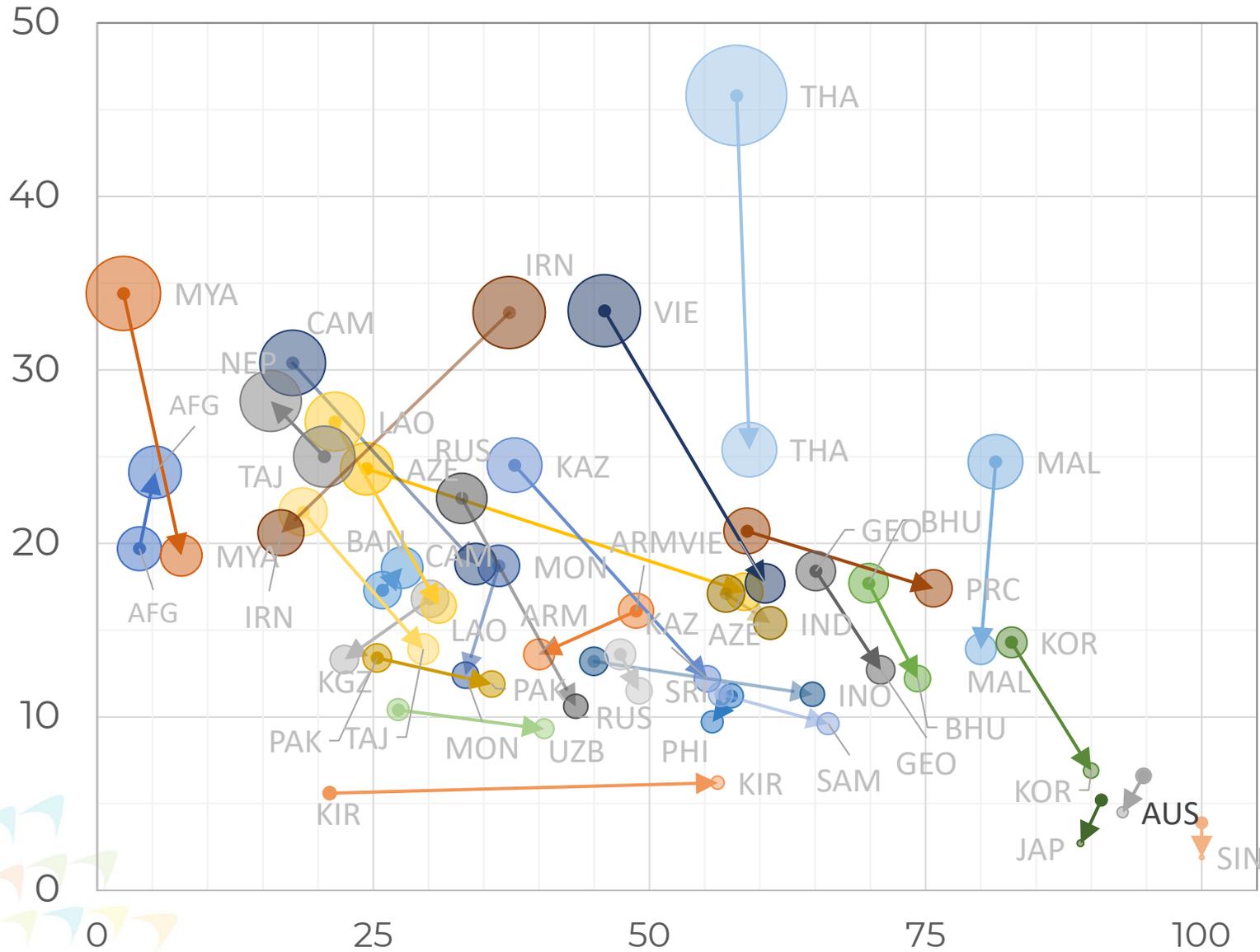
マイケル・アニャラ

アジア開発銀行 運輸・交通セクター局

上級交通専門家（道路アセットマネジメント）



人口10万人当たりの死者数(2010~2021年)



政府の有効性(2010~2021年)

出典：世界銀行とWHOのデータのADBによる分析

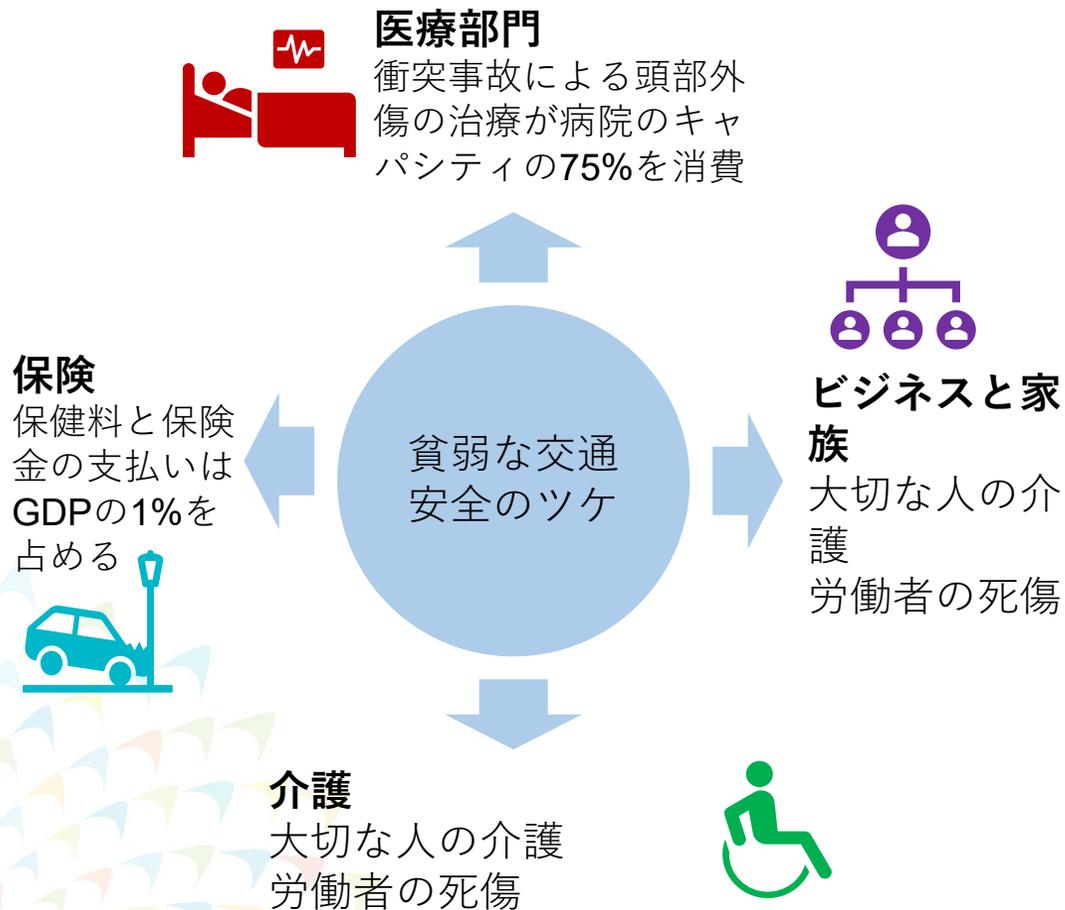
新興国では毎年
GDPの3~5%を損失

アジア太平洋地域の
交通安全に必要なのは、
現在の交通安全投資の年間需要の
わずか3%

(1)ADB(2017). アジアの交通インフラ・ニーズへの対応 (2)世界銀行グループ(2022). 交通安全への民間投資を通じた人命救助

交通安全のコストと便益につながりがない

費用の負担者



出典：iRAP、ADB、WBにより作成

失敗の原因の所在と解決策



アジア太平洋交通安全フォーラム（APRSO）を通じた 連携、データ収集、協力の促進

- アジア開発銀行、世界銀行、国連アジア太平洋経済社会委員会、世界保健機関、外務・英連邦・開発省、国際自動車連盟、国際交通フォーラムにより2020年に設立
- 域内（27加盟国）の交通安全関係者が連携する中心的拠点
- APRSOの加盟国は27カ国
- 交通安全政策に影響を与えるデータ収集と研究を支援



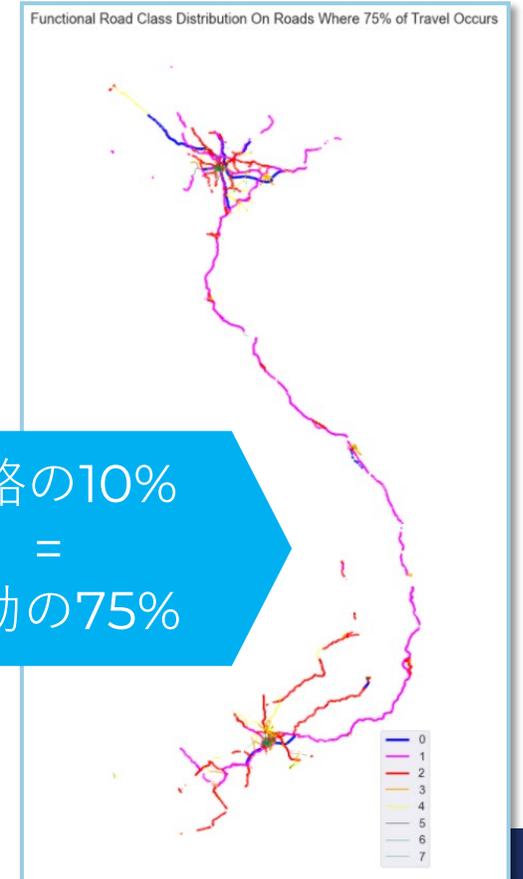
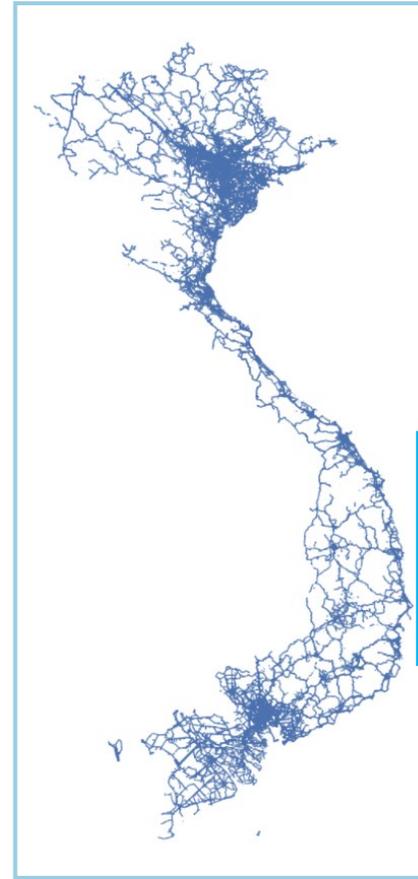
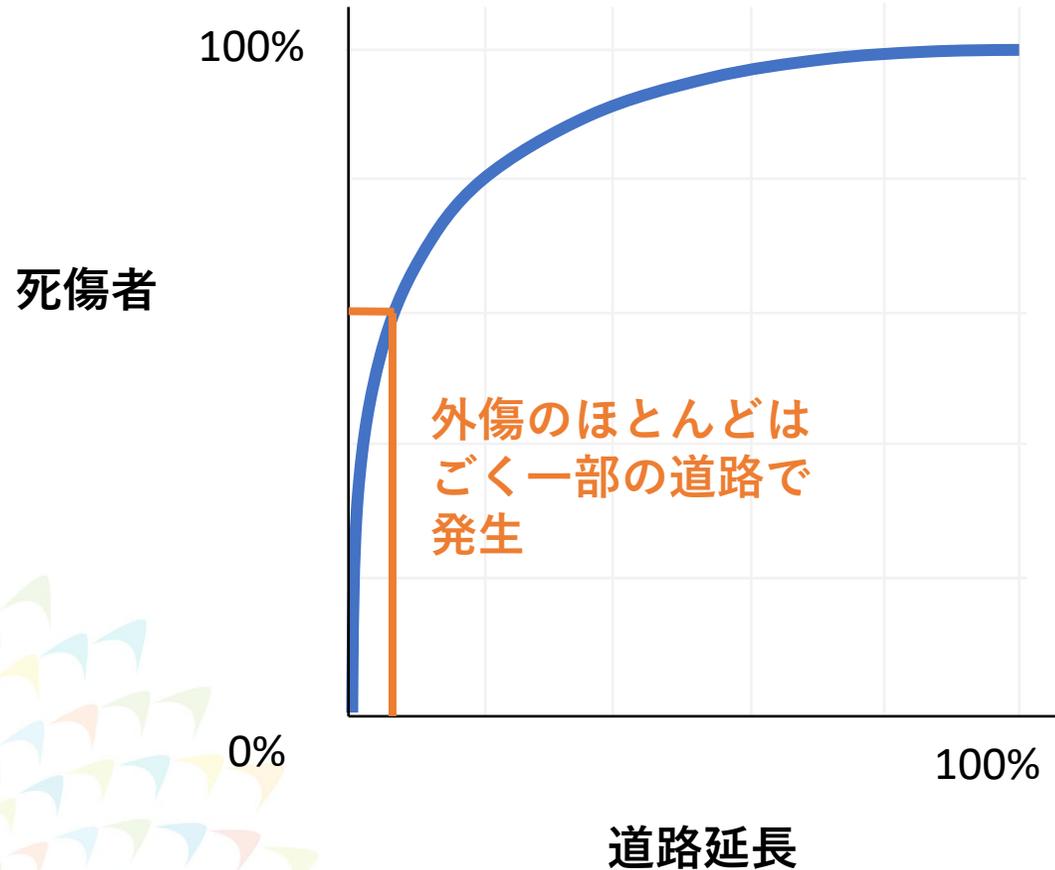
出典: ADB

ターゲットを絞った投資=大きなインパクト



Target 4: By 2030, more than 75% of travel on existing roads is on roads that meet technical standards for all road users that take into account road safety.

国内の道路のごく一部を対象とすることで
非常に大きな影響を及ぼすことが可能



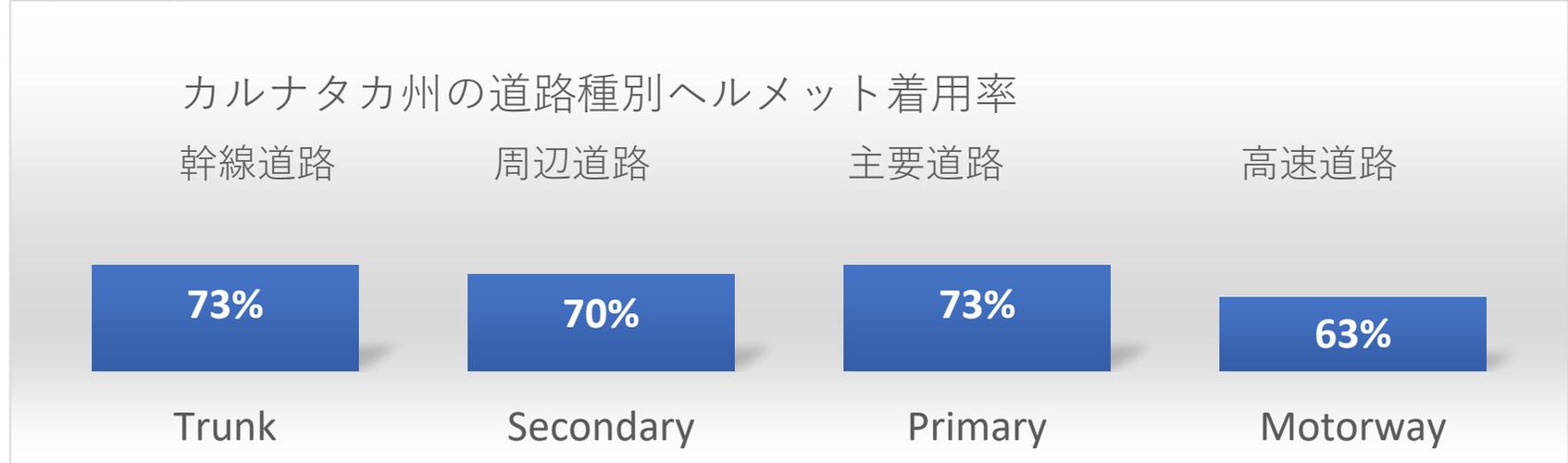
AIによるヘルメット探知に関する研究

TARGET **7** | 100% 

2030

Target 7: By 2030, increase the proportion of motorcycle riders correctly using standard helmets to close to 100%.

| 国／地域 | オートバイ (百万単位) | 運転者 (百万単位) | ヘルメット (百万単位) | ヘルメット 着用率 (%) |
|--------------------|-----------------|---------------|-----------------|---------------------|
| ベトナム | 7.42 | 8.66 | 6.65 | 77% |
| マレーシア | 1.06 | 1.17 | 0.93 | 79% |
| ルソン島 (フィリピン) | 3.37 | 3.97 | 3.40 | 86% |
| カルナタカ州 (インド) | 0.57 | 0.67 | 0.48 | 72% |
| タミル・ナードゥ州 (インド) | 0.15 | 0.18 | 0.10 | 57% |



出典：ADB

陝西交通安全実証プロジェクト



陝西省交通运输厅

DEPARTMENT OF TRANSPORT OF SHAANXI PROVINCE(DTSP)

ADB

- ✓ 陝西省交通局とアジア開発銀行（ADB）により実施された3億4400万米ドルのプロジェクト
- ✓ 800 km超の道路における再編、路肩の舗装、安全バリア、制限速度の低減、交通静謐化、横断歩道の設置



死亡者は33%、負傷者は53%の減少

年間で32人の人命が守られ、86人が負傷を免れた

星3以上の道路が52%増加

200人の専門家が訓練中

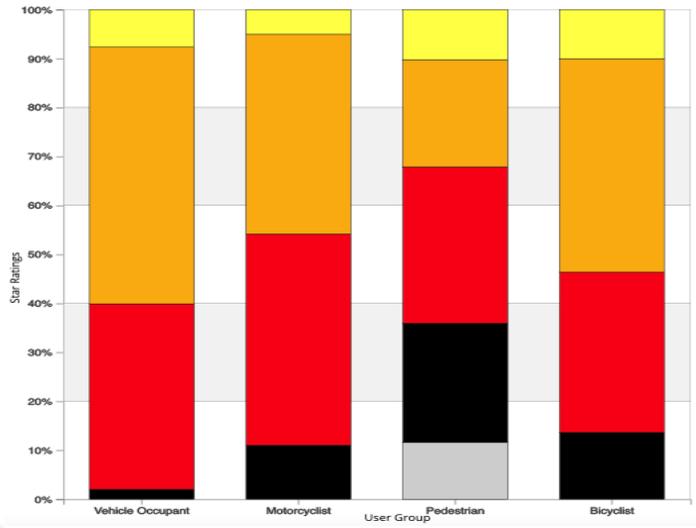
2400人の学生、教師、保護者、住民が活動中

より安全な設計の導入コストは 多くの場合**5%**高いだけである

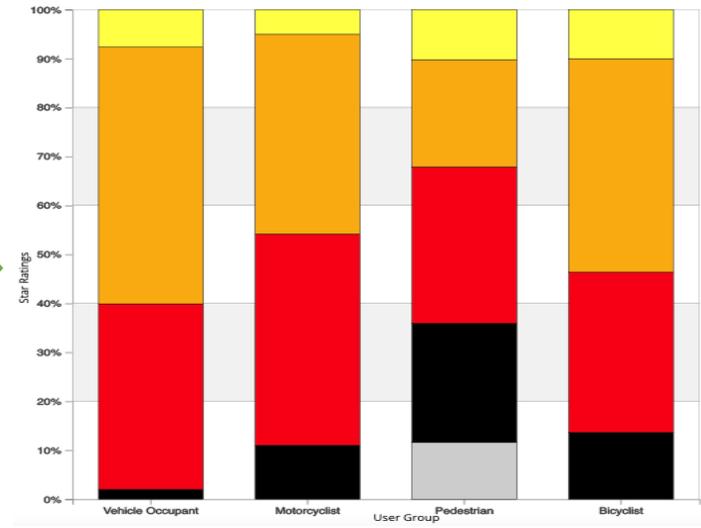
TARGET **3**
2030



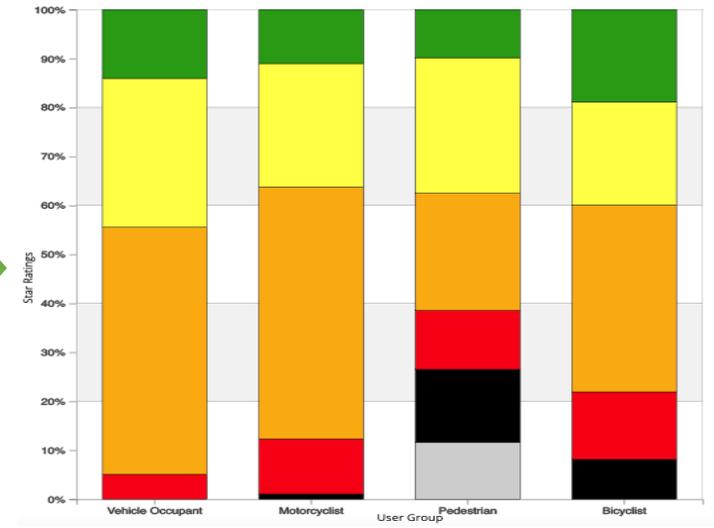
Target 3: By 2030, all new roads achieve technical standards for all road users that take into account road safety, or meet a three star rating or better.



既存の道路



設計バージョン1-
現状維持型



設計バージョン2-監査および
iRAPの介入あり



安全性が最も低い

安全性が最も高い

出典： ADB および iRAP



ほとんどの問題は解決策を見つけることが可能

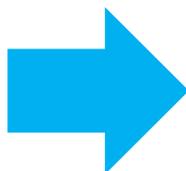
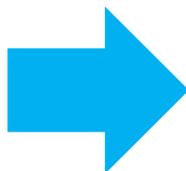
問題

インフラストラクチャー

- エンジニアは、標準設計に含まれない対処法の導入を躊躇する
- 「コストが高い」

その他

- 部門横断的な協調に抵抗がある
 - 個別の資金調達
 - 異なるKPI（主要業績評価指標）
 - インセンティブの欠如
- 利害関係者および政治的支援



解決策

- 国際的エビデンスベース（中国道路評価プログラム／iRAP）
- 現地の有能な技術チーム
- 試験的プロジェクトのエビデンス
- 測定可能な成果／経済分析
- 省庁による交通安全対応策のためのガイドライン文書の承認
- 国家的なプログラム／アジェンダとの連携
- リーダーシップ
 - 政府内の推進派
 - 適切な人材の参加
- 協力のためのコミュニケーション
 - 他の利害関係者や提携先に関連したコンテンツ

ご清聴ありがとうございました

マイケル・アニャラ

アジア開発銀行 運輸・交通セクター局

上級交通専門家（道路アセットマネジメント）

manyala@adb.org

