

## (7) 普及・啓発(広報)

### 要点

欧州の実態:人生において交通安全にセンシティブになる時期にある人々をターゲットにして、マス・個別の双方でPRを重ねる手法を採用している例が多い。センシティブになる時期により効果的にアプローチするため、官による取組だけでなく、民間の協働が得られる枠組みを構築している。

### 人生のセンシティブな時期へのアプローチ

交通安全教育の項で少し触れた「人生におけるセンシティブな時期のアプローチ」であるが、フィンランドでは子どもの出産、入園、進学、自転車・自動車購入時などにアプローチする工夫をしている。デンマークでは自動車運転免許の取得試験において、あくまでも他の道路利用者という観点で、自転車の行動を予測するといったケーススタディを行うような取組も行っている。このほか、ドイツでは民間企業との協働で映画館でのCM上映を実施している例もある。

図表 III-26 人生のセンシティブな時期へのアプローチ(例)

#### フィンランド

- ・人生の重点時期に交通安全の普及・啓発する上で重要なアプローチポイントであると考えている。具体的には、若い夫婦が子どもを持つ時期やチャイルドシートを購入するとき、子どもが初めて学校に行く時期、新しい自転車や自動車を購入する時期等、人生においてデリケートになりやすい時期である。母の日における取組を今年新たに実施したところである。
- ・交通安全協会では妊婦への交通安全教育に力を入れている。具体的には、出産時に母親に送られるマタニティーパックの中に、交通安全に関する資料の同封や、妊婦検診時に保健センター(ネイボラ)で交通安全に関する小冊子を配布している。小冊子には、基本的な交通安全ツールと、子どもの安全な輸送方法等が盛り込まれている。自治体や保健衛生当局とも密接に連携し、交通安全に係る資料の配布に協力を得ている。また、交通安全協会では、保健センター(ネイボラ)や保育園の職員を対象に、交通安全教育を行うことで、職員を通じて子どもを持つ親に対して交通安全教育が普及するように努めている。

#### デンマーク

- ・自動車運転免許の取得試験では、自転車に関する個別の試験を課すのではなく、試験の中で自転車が飛び出した場合への対応策等を考える、ケーススタディが行われている。

#### ドイツ(再掲)

- ・逆走は危ないというCMを作成しており、映画館で上映することで120万人の目に入ることになっている。映画館もPPPチームに加盟しているため、広告料を割安にしてくれ、年間契約で10,000ユーロとなっている。このほか、映画館では自転車で映画鑑賞に来る際に、ヘルメットを被ってくるとポップコーンを無料提供するというキャンペーンも実施している。

資料)フィンランド交通安全協会、デンマーク自転車協会、ミュンスター警察署ヒアリング結果

## (8) 指導・取締り

### 要点

欧州の実態：自転車の違法な利用(信号無視、逆走、飲酒運転等)は散見されるが、警察による日常的な取締りは、それほど厳格に行われておらず、罰金という形である程度行われている模様である。

その他にも、指導・取締りを広報キャンペーンと一体的に実施しており、その中では指導・取締りにあわせて事故の危険性や悲惨さを伝えることで、再発防止を図っている。

### 事故分析に基づく取締りの実施と啓発活動の実施

事故分析等に基づき、指導・取締りを一定のテーマや違反の種類を絞って実施することが有効であると考えられるが、一方で、指導・取締りだけでは再発防止の抑止力は十分でないとの声もある。

より効果的な再発防止方策として、指導・取締りの際にあわせて危険性に関する周知を行うことが考えられる。例えば、ミュンスター市警察署では、事故分析に基づき特定の地区・行為で取締りを行い、取締りの際にあわせて自転車と自動車の事故の悲惨さが伝わる写真を配付している例もある。

図表 III-27 指導・取締りをあわせた啓発活動例

- ・秋から冬にかけては灯火チェック運動を ADFC が実施する予定である。これは単にライトが点灯するかどうかというチェックをするだけでなく、灯火することが他の交通参加者からの視認性を高め、安全になるということまで啓発する予定である。
- ・2010 年は4月からこれまでに8回のキャンペーンを実施してきているが、各2週間にわたって、実際に指導・取締りを行い、罰則での取り締まりも行っている。
- ・キャンペーンでの重点地区は、事故分析結果に基づいて、どういうコントロールをすることが最も有効かを判断して、決めている。その中で「自転車利用者」を中心にキャンペーンを実施していくこともある。
- ・キャンペーンでは取り締まりだけでなく、交通規則の遵守を促すため、安全に運転することを促すポストカード(「肩越しの眼差しはセクシー」等)を、赤信号で路上に止まっている自転車利用者に配布したりもしている。このポストカードにはミュンスター出身のバレーボールドイツ代表選手を採用している。
- ・このほか、2009年11月には夜間の視認性向上のキャンペーンも行っており、このときにはタクシーに自転車が衝突して、タクシーのフロントが破壊している写真をポストカードに採用して、視認性向上の重要性を訴えている。

資料) ADFC、ミュンスター警察署ヒアリング結果

図表 111-28 安全に運転することを促すポスター



資料) 三菱 UFJ リサーチ&コンサルティング撮影

図表 111-29 安全に運転することを促すポストカード



資料) ミュンスター警察署提供資料

## (9) 自転車利用環境整備

### 要点

欧州の実態: 自転車道・レーンの整備など自転車の通行ネットワークの確保が重要であると認識されている。しかしながら、自転車道・レーンの整備状況については都市間で取組みに差が見られる。また、ソフト面の対策に用いられている手法として「自動車の速度抑制」「自転車通行空間の連続化・明示化」「安全な道路や道路情報の提供システム開発」などがあげられる。

#### 自動車の速度抑制による安全な空間の創出

従来からゾーン 30 の取組は欧州で展開されてきたが、今日でもこの傾向は継続しており、有効な安全対策として浸透している様子が見える。

自転車と自動車の速度差を無くし、自転車が車道を走行することを促し、さらにお互いの視認性を高めるため、車道端をカラーリングする例もみられる。

図表 III-30 自動車の速度抑制による安全な空間の創出(例)

#### フィンランド

- ・ここ数年、自転車の交通安全は著しい向上が見られる。向上が見られる大きな理由としては、都市部における制限速度がここ数年で下げられたためである。以前は、自動車の制限速度が 50km であったが、現在では制限速度が 40km や 30km に引き下げられている。
- ・ヘルシンキ市では、市内における自動車の制限速度を 1973 年時速 50km であったものを、現在では時速 40km または時速 30km にし、安全性を向上させることに努めている。

#### デンマーク

- ・自動車の走行速度が速く、交通量が多い場所(道路が広い場所)では、独立した自転車道を整備している。こうした独立の自転車道を整備することが安全性の観点から望ましいが、整備が難しい場合には車道の端を塗装して自転車の通行スペースとして確保している。また、自動車の制限速度を下げることで、自転車の安全性向上に努めている。

#### フランス

- ・20km/h ゾーン(ふれあいゾーン)では自転車は双方向に通行することができる。また、30km/h ゾーンにおいても自転車は双方向通行することができる。

資料) 各国ヒアリング調査結果

図表 III-31 フランスのロードシェアリング空間



資料) フランス政府プレゼンテーション資料より

図表 III-32 逆走を許可している一方通行道路



資料) 三菱 UFJ リサーチ & コンサルティング撮影

## 自転車通行空間の連続化・明示化

欧州の自転車先進国においても、大都市の中心部まで自転車専用空間を連続性のある形で整備されているわけではなく、自転車通行帯、車道端、場合によっては歩道と構造を一とする空間も活用しながら自転車通行空間の連続性を担保している。

この際、他の交通との錯綜を避け、事故の抑制、自転車利用者が利用しやすい環境を確保するため、道路のカラーリングによる通行空間の明示化も有効な手段として取り入れられている。特に交差点内までカラーリングする方法は、クルマ利用者に対して自転車の存在を喚起する観点から、自転車通行環境整備の中の安全対策として近年注目されている手法でもある。このほか、事故分析の項目でも紹介したが、交差点での巻き込み事故防止のため効果が高い取組みとして、自転車の停止線を自動車よりも数m前に設定することが各地で積極的に行われている。

図表 III-33 自転車通行空間の連続化・明示化

### フィンランド

- ・自転車の交差点における通行方法は、ストックホルムの方式を適用している。自転車が自動車の前方に停車することで、自動車の運転手は自転車がどの方向に走行するか判断ができる。

### デンマーク

- ・交差点での事故が多いことから、自転車用信号を整備し、自転車用信号が自動車信号より早く青になり、早く赤になることで、巻き込み事故を回避しようと努めている。しかしながら、コペンハーゲンにおいて、自転車用信号を整備するには時間がかかる。
- ・また、自動車の交差点における停止線を自転車より5m後ろに下げることによって、自転車の交通事故者数は1/10に減少した。

### オランダ

- ・路面の色については都市中心部では赤色としているが、郊外部では灰色のままである。都市中心部では特に自動車の右左折との接触リスクが高いため、自転車道を赤色にして、交差点内も塗装することでクルマ利用者が識別しやすくしている。
- ・国の計画に基づく自転車道整備は「表面が赤色であること」「幅が2.5m以上（双方向の場合は3.5m以上）であること」を条件としている。

### ドイツ

- ・ドイツでは対トラック事故が特に問題視されており、2009年の死亡者90/462が右折時の巻き込みによるものであり、トラックからの死角の問題がクローズアップされている。自転車専用道があるような場合でも専用道と車道の間信号機の電気ボックスがあたりすると自転車の視認性が低下し事故を誘発することも指摘されている。
- ・安全性向上においては交通参加者相互の視認性の向上が重要であり、自転車に関して言えば、必ずしも自転車専用道が最適とは限らない。視認性の低い自転車専用道は事故を誘発する危険性もある。インフラ整備では特に事故が多く発生しそうな交差点においては自転車走行空間(自転車レーン)を赤色にペインティングするといった工夫などがあげられる。

### フランス

- ・車道端の自転車レーン(点線で区切っているもの)もある。また、最近では交差点での巻き込み防止のため、自転車の停止線を自動車よりも3~5m程度前に出すこともしている。これにより、自動車の急激な加速を予防する効果も期待できる。

資料) 各国ヒアリング調査結果

図表 III-34 安全性に配慮した自転車利用空間整備の例（自転車の停止線を前方にずらす工夫）



資料) デンマーク交通省プレゼンテーション資料より

図表 III-35 安全性に配慮した自転車利用空間整備の例（交差点内もカラーリングする工夫）



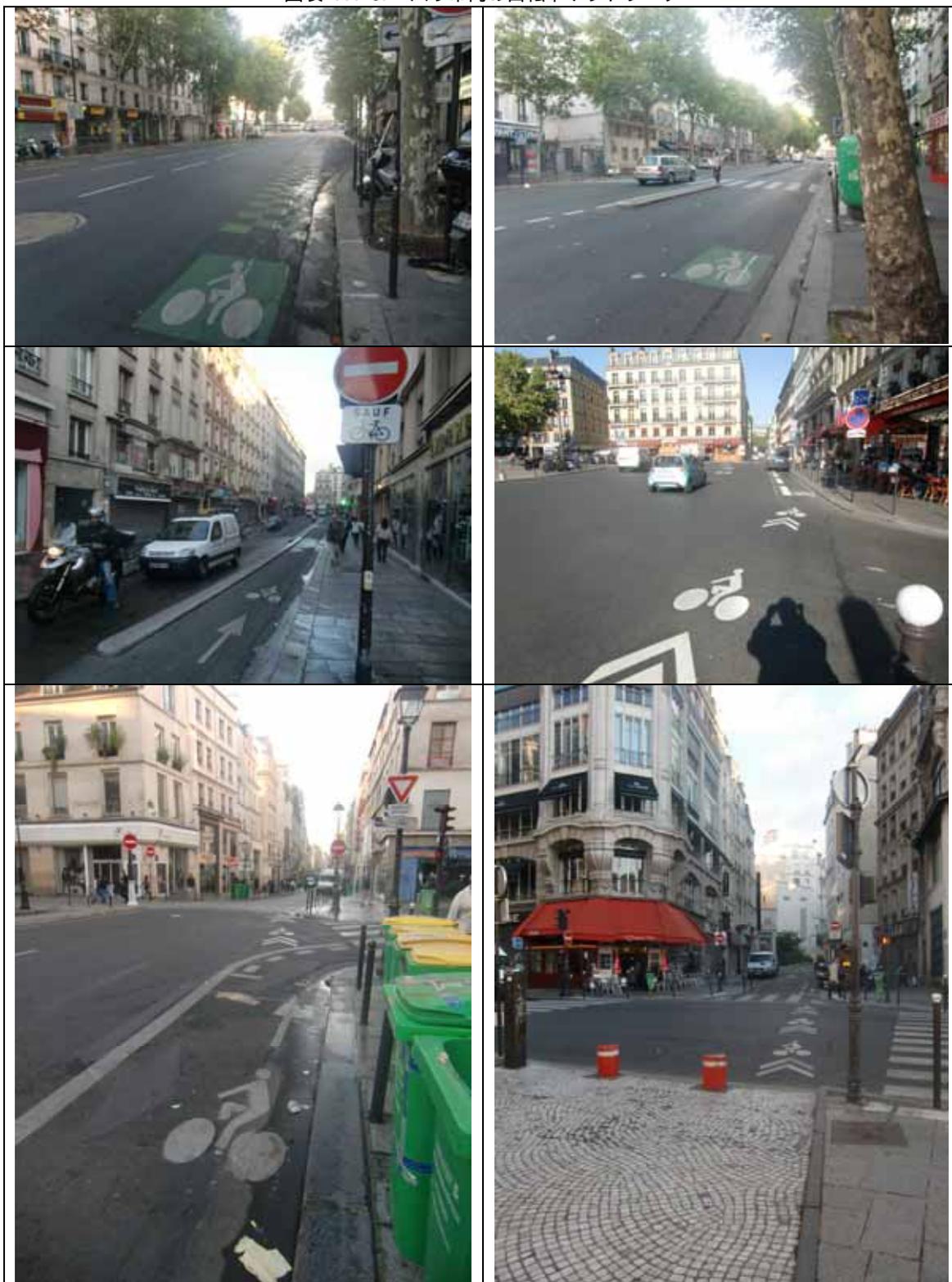
資料) 三菱 UFJ リサーチ&コンサルティング撮影

図表 111-36 安全性に配慮した自転車利用空間整備の例（巻き込みを予防する通行帯の移動）



資料) デンマーク交通省プレゼンテーション資料より

図表 III-37 パリ市内の自転車ネットワーク



資料) 三菱 UFJ リサーチ & コンサルティング撮影

### 安全な自転車道路に誘導するGISを活用したWebによる情報提供

自転車専用空間のみを通して目的地へと到達できるような環境を整備することは現実的に困難であると認識されている。一方で、可能な限り、自転車利用者が良好な自転車空間を利用してもらえるように取組むことも重要であると考えられており、フィンランドやドイツの一部では発地と着地を設定すると、目的地までの経路として良好な自転車空間のある道路をルーティングしてくれるシステムが開発され、ウェブサイトを通じて誰でも利用できるようにサービスが提供されている。

日常的な移動ルートについてもこうした情報提供サービスを充実することにより、自動車と自転車の棲み分けがより円滑に行われることも期待できる。

図表 III-38 安全な自転車道路に誘導するGISを活用した情報提供Web

#### フィンランド

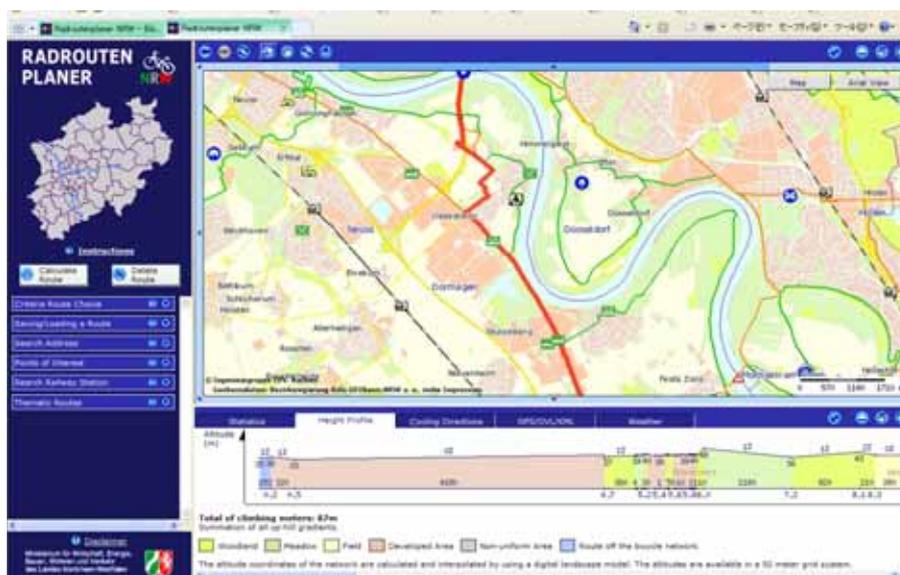
- ・オンライン上での自転車旅行プランナーがあり、安全性を考慮したルート設定をしてくれる。

#### ドイツ

- ・「RADROUTEN PRANNER」というウェブサイトを構築しているが、このサイトでルーティングすると専用道か否か、路上の天気予報、高低差などが自動的に判明できるようになっている。
- ・これで自分が走る空間を理解してから走行すれば、車道・歩道と通行帯が入り組んでしまうことは特に安全上問題があるとはあまり思わない。
- ・このサイトは州の委託で作成しており、最大150万アクセス/日あり、毎日70-80万アクセスがあることから、旅行者だけでなく日常的に利用されていると感じている。
- ・この類のシステムはNRW州以外に、ヘッセン州、チューリンゲン州、ラインラントファルツ州、ブレーメン市、バイエルン市で整備されている。

資料) ヒアリング調査結果

図表 III-39 GISを活用した情報提供Web「RADROUTEN PRANNER」



資料) 「RADROUTEN PRANNER」ウェブサイト