

第4章 諸外国における高齢者に係る交通安全対策の調査

4-1 諸外国における高齢者の交通安全を取り巻く環境

諸外国における高齢者に対する先端技術及び自動車の代替手段の普及等交通安全に係る施策を整理する対象国として IRTAD のデータベースにおける人口 10 万人当たりの交通事故死者数が比較的少ない上位国を基準としている。ただし、本調査は高齢者に係る交通安全対策が主となるため、各国の高齢化率等の状況も加味することが必要となる。そこで、人口 10 万人当たりの交通事故死者数が少ない上位国（2018 年）に加え、高齢化率上位 10 カ国のうち 2018 年の交通事故死者数が少ない上位 25 カ国以内に入っている国（計 15 カ国）を整理した（IRTAD で国別データの記載がないポルトガルを除く）。

図表 4-1 人口 10 万人当たりの交通事故死者数の推移（上位国（2018 年）及び
2019 年の高齢化率上位国のうち上位 25 カ国以内の国（計 15 カ国）

| | 2010年 | 2011年 | 2012年 | 2013年 | 2014年 | 2015年 | 2016年 | 2017年 | 2018年 | 交通事故死者 数に占める 高齢者の割合 | 高齢化率 (2019年) |
|------------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|---------------------------|-----------------|
| 1位 ノルウェー | 4.28 | 3.41 | 2.91 | 3.70 | 2.88 | 2.27 | 2.59 | 2.03 | 2.00 | 28.70% | 17.27% |
| 2位 スイス | 4.20 | 4.07 | 4.26 | 3.35 | 2.99 | 3.07 | 2.59 | 2.73 | 2.70 | 39.91% | 18.84% |
| 3位 イギリス | 3.04 | 3.10 | 2.83 | 2.76 | 2.87 | 2.77 | 2.79 | 2.80 | - | 25.70% | 18.51% |
| 4位 デンマーク | 4.61 | 3.96 | 2.99 | 3.41 | 3.23 | 3.15 | 3.70 | 3.17 | 3.00 | 29.24% | 19.97% |
| 5位 アイルランド | 4.66 | 4.07 | 3.54 | 4.10 | 4.19 | 3.50 | 3.94 | 3.30 | 2.90 | 21.68% | 14.22% |
| 6位 オランダ | 3.24 | 3.28 | 3.36 | 2.84 | 2.83 | 3.14 | 3.14 | 3.60 | - | 43.08% | 19.61% |
| 7位 スウェーデン | 2.85 | 3.39 | 3.01 | 2.72 | 2.80 | 2.66 | 2.74 | 2.54 | 3.20 | 37.04% | 20.20% |
| 8位 日本 | 4.55 | 4.33 | 4.13 | 4.06 | 3.81 | 3.84 | 3.70 | 3.49 | 3.30 | 57.27% | 28.00% |
| 9位 スペイン | 5.30 | 4.50 | 4.10 | 3.60 | 3.60 | 3.60 | 3.90 | 3.90 | 3.90 | 27.46% | 19.65% |
| 10位 ドイツ | 4.46 | 4.90 | 4.48 | 4.15 | 4.18 | 4.26 | 3.90 | 3.85 | 4.00 | 31.91% | 21.56% |
| 11位 フィンランド | 5.10 | 5.40 | 4.70 | 4.80 | 4.10 | 4.90 | 4.70 | 3.90 | 4.10 | 32.48% | 22.14% |
| 12位 イスラエル | 4.62 | 4.39 | 3.33 | 3.44 | 3.40 | 3.81 | 3.88 | 4.20 | - | 24.68% | 12.21% |
| 17位 フランス | 6.40 | 6.10 | 5.80 | 5.10 | 5.30 | 5.40 | 5.40 | 5.20 | 5.00 | 25.92% | 20.39% |
| 20位 イタリア | 6.80 | 6.40 | 6.00 | 5.70 | 5.60 | 5.60 | 5.40 | 5.60 | 5.50 | 31.85% | 23.01% |
| 24位 ギリシャ | 11.10 | 10.10 | 8.90 | 8.00 | 7.30 | 7.30 | 7.60 | 6.90 | 6.40 | 26.27% | 21.94% |

注 1: 順位は IRTAD「ROAD SAFETY ANNUAL REPORT2019」の人口 10 万人当たり交通事故死者数の順位を表す。

出典: IRTAD「ROAD SAFETY ANNUAL REPORT2019」より作成。

図表 4-2 人口 10 万人当たりの交通事故死者数の増減率（2018 年比）

| | 2010年 2018年 | 2011年 2018年 | 2012年 2018年 | 2013年 2018年 | 2014年 2018年 | 2015年 2018年 | 2016年 2018年 | 2017年 2018年 | 交通事故死者 数に占める 高齢者の割合 | 高齢化率 (2019年) |
|------------|----------------|----------------|----------------|----------------|----------------|----------------|----------------|----------------|---------------------------|-----------------|
| 1位 ノルウェー | -53.3 | -41.4 | -31.2 | -46.0 | -30.5 | -11.7 | -22.8 | -1.5 | 28.70% | 17.27% |
| 2位 スイス | -35.7 | -33.6 | -36.6 | -19.3 | -9.5 | -12.1 | 4.1 | -1.1 | 39.91% | 18.84% |
| 3位 イギリス | -7.7 | -9.6 | -1.0 | 1.4 | -2.4 | 1.0 | 0.2 | - | 25.70% | 18.51% |
| 4位 デンマーク | -34.9 | -24.2 | 0.2 | -12.0 | -7.2 | -4.6 | -18.9 | -5.4 | 29.24% | 19.97% |
| 5位 アイルランド | -37.8 | -28.7 | -18.0 | -29.2 | -30.8 | -17.1 | -26.3 | -12.1 | 21.68% | 14.22% |
| 6位 オランダ | -11.1 | -9.8 | -7.2 | -26.9 | -27.3 | -14.6 | -14.7 | - | 43.08% | 19.61% |
| 7位 スウェーデン | 12.4 | -5.5 | 6.5 | 17.6 | 14.3 | 20.4 | 16.7 | 26.0 | 37.04% | 20.20% |
| 8位 日本 | -27.5 | -23.8 | -20.0 | -18.7 | -13.3 | -14.2 | -10.8 | -5.4 | 57.27% | 28.00% |
| 9位 スペイン | -26.4 | -13.3 | -4.9 | 8.3 | 8.3 | 8.3 | 0.0 | 0.0 | 27.46% | 19.65% |
| 10位 ドイツ | -10.3 | -18.4 | -10.8 | -3.5 | -4.3 | -6.1 | 2.5 | 3.9 | 31.91% | 21.56% |
| 11位 フィンランド | -19.6 | -24.1 | -12.8 | -14.6 | 0.0 | -16.3 | -12.8 | 5.1 | 32.48% | 22.14% |
| 12位 イスラエル | -9.1 | -4.3 | 26.3 | 22.2 | 23.7 | 10.4 | 8.2 | - | 24.68% | 12.21% |
| 17位 フランス | -21.9 | -18.0 | -13.8 | -2.0 | -5.7 | -7.4 | -7.4 | -3.8 | 25.92% | 20.39% |
| 20位 イタリア | -19.1 | -14.1 | -8.3 | -3.5 | -1.8 | -1.8 | 1.9 | -1.8 | 31.85% | 23.01% |
| 24位 ギリシャ | -42.3 | -36.6 | -28.1 | -20.0 | -12.3 | -12.3 | -15.8 | -7.2 | 26.27% | 21.94% |

出典：IRTAD「ROAD SAFETY ANNUAL REPORT2019」より作成。

図表 4-3 人口 10 万人当たり 65 歳以上交通事故死者数の推移等

| | 2010年 | 2016年 | 2017年 | 2018年 | 2017年 2018年 | 2010年 2018年 | 交通事故死者数に 占める高齢者の割合 (2018) | 高齢化率 (2019年) |
|------------|-------|-------|-------|-------|----------------|----------------|---------------------------------|-----------------|
| 1位 ノルウェー | 0.80 | 0.59 | 0.60 | 0.58 | -3.9% | -27.2% | 28.7% | 17.27% |
| 2位 スイス | 1.29 | 0.81 | 0.83 | 1.09 | 31.8% | -15.7% | 39.9% | 18.84% |
| 3位 イギリス | 0.61 | 0.69 | 0.71 | - | 3.7% | 17.8% | 25.7% | 18.51% |
| 4位 デンマーク | 1.21 | 1.26 | 0.89 | 0.87 | -2.3% | -27.9% | 29.2% | 19.97% |
| 5位 アイルランド | 0.66 | 0.94 | 0.74 | 0.64 | -12.6% | -2.3% | 21.7% | 14.22% |
| 6位 オランダ | 1.25 | 1.60 | - | - | - | 27.4% | - | 19.61% |
| 7位 スウェーデン | 0.68 | 0.90 | 0.79 | 1.20 | 52.8% | 76.6% | 37.0% | 20.20% |
| 8位 日本 | 2.34 | 2.07 | 1.97 | 1.88 | -4.6% | -19.9% | 57.3% | 28.00% |
| 9位 スペイン | 1.13 | - | 1.00 | 1.06 | 6.6% | -5.8% | 27.5% | 19.65% |
| 10位 ドイツ | 1.13 | - | 1.20 | 1.26 | 4.5% | 11.7% | 31.9% | 21.56% |
| 11位 フィンランド | 1.19 | 1.26 | 1.32 | 1.38 | 3.9% | 15.4% | 32.5% | 22.14% |
| 12位 イスラエル | 1.02 | 1.06 | 1.15 | 0.93 | -19.2% | -8.8% | 24.7% | 12.21% |
| 17位 フランス | 1.21 | 1.37 | 1.34 | 1.30 | -3.3% | 6.8% | 25.9% | 20.39% |
| 20位 イタリア | 1.79 | 1.72 | 1.83 | 1.75 | -4.4% | -2.6% | 31.8% | 23.01% |
| 24位 ギリシャ | 2.46 | 2.22 | 1.82 | - | -18.3% | -26.2% | 26.3% | 21.94% |

注 1：赤枠囲みは死者数が減少している国を表す。

注 2：赤塗りつぶしは項目の上位 5 カ国を表す。

注 3：- は直近年データの無い国を表す。

出典：高齢化率は United Nation「World Population Prospects 2019」、その他は IRTAD「ROAD SAFETY ANNUAL REPORT2019」より作成。

上述の調査対象 15 カ国について、人口 10 万人当たりの高齢者（65 歳以上・75 歳以上）の交通事故死者数が多い国のうち 2018 年の前年比及び 2010 年比減少率が高い国、交通事故死者数に占める 65 歳以上の割合が大きく高齢者の交通安全対策の課題に直面していると考えられる国について整理した。日本と同様に交通事故死者数に占める 65 歳以上及び 75 歳以上の高齢者の割合が高い国はスイス及びスウェーデンが挙げられる。また、高齢者の交通事故死者数の状況を見ると、2010 年比で 65 歳以上交通事故死者数に加えて、75 歳以上交通事故死者数も減らしている国はノルウェー、スイス、デンマーク、日本、スペイン、イスラエル及びギリシャが挙げられる。

図表 4-4 人口 10 万人当たり交通事故死者数の推移（上段：65 歳以上、下段：75 歳以上）

| | | 2010年 | 2016年 | 2017年 | 2018年 | 2017年 2018年 | 2010年 2018年 | 交通事故死者数に 占める高齢者の割合 (2018) | 高齢化率 (2019年) |
|-----|--------|-------|-------|-------|-------|----------------|----------------|---------------------------------|-----------------|
| 1位 | ノルウェー | 0.80 | 0.59 | 0.60 | 0.58 | -3.9% | -27.2% | 28.7% | 17.27% |
| 2位 | スイス | 1.29 | 0.81 | 0.83 | 1.09 | 31.8% | -15.7% | 39.9% | 18.84% |
| 3位 | イギリス | 0.61 | 0.69 | 0.71 | - | 3.7% | 17.8% | 25.7% | 18.51% |
| 4位 | デンマーク | 1.21 | 1.26 | 0.89 | 0.87 | -2.3% | -27.9% | 29.2% | 19.97% |
| 5位 | アイルランド | 0.66 | 0.94 | 0.74 | 0.64 | -12.6% | -2.3% | 21.7% | 14.22% |
| 6位 | オランダ | 1.25 | 1.60 | - | - | - | 27.4% | - | 19.61% |
| 7位 | スウェーデン | 0.68 | 0.90 | 0.79 | 1.20 | 52.8% | 76.6% | 37.0% | 20.20% |
| 8位 | 日本 | 2.34 | 2.07 | 1.97 | 1.88 | -4.6% | -19.9% | 57.3% | 28.00% |
| 9位 | スペイン | 1.13 | - | 1.00 | 1.06 | 6.6% | -5.8% | 27.5% | 19.65% |
| 10位 | ドイツ | 1.13 | - | 1.20 | 1.26 | 4.5% | 11.7% | 31.9% | 21.56% |
| 11位 | フィンランド | 1.19 | 1.26 | 1.32 | 1.38 | 3.9% | 15.4% | 32.5% | 22.14% |
| 12位 | イスラエル | 1.02 | 1.06 | 1.15 | 0.93 | -19.2% | -8.8% | 24.7% | 12.21% |
| 17位 | フランス | 1.21 | 1.37 | 1.34 | 1.30 | -3.3% | 6.8% | 25.9% | 20.39% |
| 20位 | イタリア | 1.79 | 1.72 | 1.83 | 1.75 | -4.4% | -2.6% | 31.8% | 23.01% |
| 24位 | ギリシャ | 2.46 | 2.22 | 1.82 | - | -18.3% | -26.2% | 26.3% | 21.94% |

| | | 2010年 | 2016年 | 2017年 | 2018年 | 2017年 2018年 | 2010年 2018年 | 交通事故死者 数に占める 高齢者の割合 | 高齢化率 (2019年) |
|-----|--------|-------|-------|-------|-------|----------------|----------------|---------------------------|-----------------|
| 1位 | ノルウェー | 0.51 | 0.34 | 0.36 | 0.39 | 9.7% | -23.1% | 28.7% | 17.27% |
| 2位 | スイス | 0.81 | 0.53 | 0.50 | 0.72 | 44.0% | -11.3% | 39.9% | 18.84% |
| 3位 | イギリス | 0.40 | 0.47 | 0.44 | - | -6.4% | 8.4% | 25.7% | 18.51% |
| 4位 | デンマーク | 0.77 | 0.89 | 0.63 | 0.50 | -19.7% | -34.9% | 29.2% | 19.97% |
| 5位 | アイルランド | 0.26 | 0.45 | 0.32 | 0.44 | 38.1% | 65.4% | 21.7% | 14.22% |
| 6位 | オランダ | 0.87 | 1.10 | - | - | - | - | - | 19.61% |
| 7位 | スウェーデン | 0.38 | 0.53 | 0.45 | 0.73 | 61.1% | 91.0% | 37.0% | 20.20% |
| 8位 | 日本 | 1.46 | 1.36 | 1.29 | 1.23 | -4.6% | -15.4% | 57.3% | 28.00% |
| 9位 | スペイン | 0.62 | - | 0.59 | 0.60 | 1.7% | -3.0% | 27.5% | 19.65% |
| 10位 | ドイツ | 0.64 | - | 0.80 | 0.81 | 1.9% | 27.6% | 31.9% | 21.56% |
| 11位 | フィンランド | 0.52 | 0.76 | 0.74 | 0.78 | 4.7% | 49.2% | 32.5% | 22.14% |
| 12位 | イスラエル | 0.59 | 0.63 | 0.80 | 0.50 | -37.4% | -14.4% | 24.7% | 12.21% |
| 17位 | フランス | 0.79 | 0.88 | 0.81 | 0.78 | -3.4% | -1.1% | 25.9% | 20.39% |
| 20位 | イタリア | 1.07 | 1.08 | 1.20 | 1.06 | -11.5% | -0.9% | 31.8% | 23.01% |
| 24位 | ギリシャ | 1.42 | 1.30 | 1.04 | - | -19.9% | -26.9% | 26.3% | 21.94% |

注 1: 赤枠囲みは死者数が減少している国を表す。

注 2: 赤塗りつぶしは項目の上位 5 カ国を表す。

注 3: は直近年データの無い国を表す。

出典: 人口は United Nation「World Population Prospects 2019」、その他は IRTAD「ROAD SAFETY ANNUAL REPORT2019」より作成。

また、高齢者の交通事故死者数の状況について、人口 10 万人当たりの割合のみでは、各国の 65 歳以上人口の多寡による影響を受ける。そこで、各国の 65 歳以上人口 10 万人当たりの 65 歳以上交通事故死者数についても併せて整理した。なお、高齢者に係る交通事故死者数の状況をより詳細に把握するため、ここでは 65 歳以上人口 10 万人当たり 65 歳以上交通事故死者数に加えて、65 歳以上 74 歳未満人口 10 万人当たり、75 歳以上人口 10 万人当たりについても同様に整理を行っている。

65 歳以上人口 10 万人当たりの 65 歳以上交通事故死者数について、2010 年時点では今回調査対象とした 15 カ国中ギリシャ (12.85) 次いで日本 (10.41) となっている。一方で、2018 年時点ではギリシャは直近データの無いものの、イスラエル (7.77) イタリア (7.68) に次いで日本 (6.80) は 3 番目であり、65 歳以上人口 10 万人当たりの 65 歳以上交通事故死者数を 7 年間で 34.65% 減少していることが分かる。この減少率は 15 カ国中 2 番目に高いものであり、高齢化率が 20% を超えている国では最も高い。

65 歳以上 74 歳未満人口 10 万人当たり、75 歳以上人口 10 万人当たりそれぞれについて、2018 年のデータが確認できた国すべてにおいて 65 歳以上 74 歳未満人口 10 万人当たりに比べ、75 歳以上人口 10 万人当たり 75 歳以上交通事故死者数は多い。

図表 4-5 65歳人口10万人当たり65歳以上交通事故死者数の推移

(上段：65歳以上、中段：64-74歳、下段：75歳以上)

| | | 2010年 | 2016年 | 2017年 | 2018年 | 2017年 | 2018年 | 2010年 | 2018年 |
|-----|--------|-------|-------|-------|-------|---------|---------|-------|-------|
| 1位 | ノルウェー | 5.36 | 3.56 | 3.59 | 3.41 | -5.09% | -36.47% | | |
| 2位 | スイス | 7.66 | 4.45 | 4.49 | 5.86 | 30.41% | -23.51% | | |
| 3位 | イギリス | 3.66 | 3.80 | 3.91 | - | - | - | | |
| 4位 | デンマーク | 7.24 | 6.49 | 4.53 | 4.39 | -3.06% | -39.37% | | |
| 5位 | アイルランド | 5.98 | 7.13 | 5.45 | 4.64 | -14.89% | -22.45% | | |
| 6位 | オランダ | 8.12 | 8.69 | - | - | - | - | | |
| 7位 | スウェーデン | 3.74 | 4.56 | 3.94 | 5.99 | 52.02% | 60.07% | | |
| 8位 | 日本 | 10.41 | 7.79 | 7.25 | 6.80 | -6.18% | -34.65% | | |
| 9位 | スペイン | 6.61 | - | 5.21 | 5.48 | 5.29% | -17.07% | | |
| 10位 | ドイツ | 5.48 | - | 5.63 | 5.86 | 4.10% | 6.93% | | |
| 11位 | フィンランド | 6.92 | 6.04 | 6.22 | 6.34 | 1.78% | -8.48% | | |
| 12位 | イスラエル | 9.77 | 9.25 | 9.83 | 7.77 | -20.94% | -20.48% | | |
| 17位 | フランス | 7.20 | 7.10 | 6.81 | 6.47 | -5.09% | -10.19% | | |
| 20位 | イタリア | 8.78 | 7.75 | 8.12 | 7.68 | -5.49% | -12.56% | | |
| 24位 | ギリシャ | 12.85 | 10.52 | 8.49 | - | - | - | | |
| | | | | | | | | | |
| | | 2010年 | 2016年 | 2017年 | 2018年 | 2017年 | 2018年 | 2010年 | 2018年 |
| 1位 | ノルウェー | 3.73 | 2.58 | 2.52 | 1.90 | -24.56% | -49.13% | | |
| 2位 | スイス | 5.50 | 2.92 | 3.35 | 3.79 | 13.04% | -31.03% | | |
| 3位 | イギリス | 2.33 | 2.23 | 2.78 | - | - | - | | |
| 4位 | デンマーク | 4.51 | 3.16 | 2.24 | 3.14 | 40.13% | -30.48% | | |
| 5位 | アイルランド | 6.13 | 6.19 | 5.17 | 2.49 | -51.93% | -59.43% | | |
| 6位 | オランダ | 4.50 | 4.67 | - | - | - | - | | |
| 7位 | スウェーデン | 3.08 | 3.37 | 2.99 | 4.26 | 42.61% | 38.44% | | |
| 8位 | 日本 | 7.51 | 5.17 | 4.83 | 4.59 | -4.98% | -38.91% | | |
| 9位 | スペイン | 6.22 | - | 4.30 | 4.84 | 12.53% | -22.12% | | |
| 10位 | ドイツ | 4.22 | - | 4.00 | 4.39 | 9.76% | 3.98% | | |
| 11位 | フィンランド | 7.29 | 4.10 | 4.71 | 4.74 | 0.64% | -35.02% | | |
| 12位 | イスラエル | 8.07 | 6.60 | 5.16 | 6.06 | 17.53% | -24.88% | | |
| 17位 | フランス | 5.28 | 4.97 | 5.10 | 4.77 | -6.41% | -9.66% | | |
| 20位 | イタリア | 6.98 | 5.90 | 5.71 | 6.14 | 7.42% | -12.01% | | |
| 24位 | ギリシャ | 10.91 | 9.31 | 7.65 | - | - | - | | |
| | | | | | | | | | |
| | | 2010年 | 2016年 | 2017年 | 2018年 | 2017年 | 2018年 | 2010年 | 2018年 |
| 1位 | ノルウェー | 7.10 | 4.89 | 5.06 | 5.48 | 8.13% | -22.82% | | |
| 2位 | スイス | 10.04 | 6.25 | 5.81 | 8.20 | 41.31% | -18.28% | | |
| 3位 | イギリス | 5.13 | 5.66 | 5.25 | - | - | - | | |
| 4位 | デンマーク | 10.92 | 11.49 | 7.88 | 6.17 | -21.73% | -43.49% | | |
| 5位 | アイルランド | 5.77 | 8.54 | 5.87 | 7.89 | 34.40% | 36.69% | | |
| 6位 | オランダ | 12.59 | 14.16 | - | - | - | - | | |
| 7位 | スウェーデン | 4.49 | 6.10 | 5.14 | 8.10 | 57.70% | 80.30% | | |
| 8位 | 日本 | 13.58 | 10.58 | 9.79 | 9.08 | -7.35% | -33.15% | | |
| 9位 | スペイン | 6.98 | - | 6.10 | 6.11 | 0.17% | -12.42% | | |
| 10位 | ドイツ | 7.10 | - | 7.09 | 7.17 | 1.12% | 0.93% | | |
| 11位 | フィンランド | 6.50 | 8.68 | 8.32 | 8.55 | 2.79% | 31.51% | | |
| 12位 | イスラエル | 11.58 | 12.75 | 16.31 | 10.24 | -37.24% | -11.61% | | |
| 17位 | フランス | 8.91 | 9.39 | 8.72 | 8.41 | -3.49% | -5.62% | | |
| 20位 | イタリア | 10.64 | 9.51 | 10.44 | 9.16 | -12.19% | -13.86% | | |
| 24位 | ギリシャ | 14.77 | 11.60 | 9.24 | - | - | - | | |

注1：赤塗りつぶしは項目の上位5カ国を表す。

注2： は直近年データの無い国を表す。

出典：人口は United Nation「World Population Prospects 2019」、その他は IRTAD「ROAD SAFETY ANNUAL REPORT2019」より作成。

上述の整理及び具体例調査を実施するにあたっては、以下の選定基準への適合状況から対象となる 10 カ国を選定した。選定結果は有識者意見交換会での意見聴取も踏まえ、ノルウェー、スイス、デンマーク、アイルランド、オランダ、スウェーデン、スペイン、ドイツ、イタリア及びギリシャの 10 カ国を今年度調査の対象国とした。

図表 4-6 調査対象国選定の観点及び該当国

| 対象国選定基準 | 該当国 |
|---|--------------------------------|
| 交通安全に係る計画の重点対象・目標に高齢者を掲げている国 | ノルウェー・アイルランド・オランダ・ドイツ・イスラエル |
| 人口 10 万人当たりの 65 歳以上の交通事故死者数が大きい国のうち 2018 年度前年比及び 2010 年比減少率が高い国 | スイス・デンマーク・スペイン・イスラエル・イタリア・ギリシャ |
| 交通事故死者数に占める 65 歳以上の割合が大きく高齢者の交通安全対策の課題に直面していると考えられる国 | スウェーデン |

4-2 諸外国における高齢者に係る具体例調査

今年度調査では、高齢者の交通安全対策の中でも、高齢者への先端技術及び、自動車の代替手段それぞれにおける普及方法及び交通安全に係る施策への反映等について調査を行った。調査にあたっては、以下の(例)に挙げるような観点に該当する取組について、我が国では重視されてこなかった点、抜けている点、より改善できる点に特に着目し、背景やガバナンス体制等にも留意しながら海外の事例の調査を実施した。調査の観点は以下のとおり。

(例) 先端技術

個別の技術内容にとどまらず、技術の普及のための啓発・教育や、国・地方自治体・民間事業者等の役割等について収集・整理

歩行中の交通違反ありの65歳以上交通事故死者数を減らすために有用と考えられる技術の普及の観点でも収集・整理

車両やインフラに係る先端技術に限らず、高齢運転者や高齢者向けの交通安全教室等の教育における先端技術の活用状況や先端技術の普及のための取組も収集・整理

(例) 自動車の代替手段

モードごとの利用環境、代替前から改善効果等の情報も収集・整理

代替手段への切り替えにおいて国や自治体がどのような支援を行ったのか収集・整理

地理的条件別(都市部・地方都市や過疎地域)に応じた代替手段の活用状況と、代替手段の活用に至るまでの免許返納等を含む国及び地方自治体の支援等の情報も収集・整理

4-2-1 諸外国における高齢者に係る先端技術の活用・普及等に係る具体例調査

図表 4-7 事例一覧表（高齢者に対する先端技術の普及及び交通安全に係る施策への反映）

| 国名 | 番号 | 先端技術の大分類 | | 取組分野 (3E) | 取組内容 |
|-------|------|----------|------------|--------------|---|
| | | 先端技術の中分類 | 先端技術の小分類 | | |
| | | | | | |
| ノルウェー | NO-1 | 車に係る技術 | アクティブセーフティ | 教育 | <p>【取組名】 Driver65+</p> <p>【実施主体】 Statens vegvesen(ノルウェー交通局)</p> <p>【主体間の役割】 The State Dept. of Roads and Highways (道路高速道路局)が実際のコースを提供。中央部局で調整され、地区事務所や地域事務所との地区連絡により、地元でフォローアップされている</p> <p>【対象交通モード】 車両</p> <p>【実施概要】 全国各地に教習所ネットワークを構築し、特別な資格を持った運転免許センターの教官が指導を担当。教材は存在するものの限定的で、参加者の意見交換を重視した参加型のプログラムである。参加者は2日間にわたり各3.5~4時間、計7~8時間のグループ学習を行う。また、別途任意で路上講習を受けることができる。参加型のプログラムであり、新たな交通規則や、特定のシチュエーションにおける対応等、意見交換を行いながら進める</p> <p>【実施頻度】 70歳の免許保持者には必ず電子メールで講習案内が送られる。目標参加率は、70歳のドライバーの20~30%</p> <p>【背景】 本プログラムは国家指令第37号に拠る。「The Norwegian Road and Road Traffic Plan 1998-2007(ノルウェー道路・道路交通計画 1998-2007)」で開始され、「The National Plan of Action for Traffic Safety on the Road 2006-2009(道路交通安全のための国家行動計画 2006-2009)」に引き継がれた</p> <p>【必要経費】 不明</p> |

| 国名 | 番号 | 先端技術の大分類 | | 取組分野 (3E) | 取組内容 |
|-----|------|----------|------------|--------------|---|
| | | 先端技術の中分類 | 先端技術の小分類 | | |
| | | | | | |
| | | | | | <p>【当該施策の成果・評価】 Transport Economic Institute (交通経済機構)による2004年及び2005年の評価(TØI report 841/2006)では、良好な結果を示している。評価では、例えば男性の参加者は、Driver65+を修了した後、事故リスクを18%減少させたという結果が出ている</p> <p>【新型コロナウイルス感染症の世界的な流行による交通行動変容による施策方針の変更】 中止。2021年秋を目標に再開予定</p> <p>【出典】 https://www.vegvesen.no/en/driving-licences/driving-licence-holders/drivers-65plus</p> |
| スイス | CH-1 | 車に係る技術 | アクティブセーフティ | 規制 | <p>【取組名】 高齢者向け制限付き免許(differenzierte Beschränkung des Führerausweises von Senioren)</p> <p>【実施主体】 Federal Office of Transport (Astra)(連邦交通局)</p> <p>【主体間の役割】 不明</p> <p>【対象交通モード】 車両</p> <p>【実施概要】 70歳以上の高齢ドライバーに対する制限付き免許。70歳以上は2年ごとに健康診断の受診義務があるが、その診断を元に運転エリアやルートの制限(例:家から村まで)、特定の時間帯(例:夜間禁止)、特定の種類の道路(例:高速道路の禁止)、最高速度制限(例:時速45km)、特定の装備の義務付け(例:逆走カメラ、ブレーキアシスト等)を課した免許を発行</p> <p>【実施頻度】 常時</p> <p>【背景】 2016年に連邦政府の交通計画に基づき導入</p> <p>【必要経費】 不明</p> <p>【当該施策の成果・評価】 不明</p> |

| 国名 | 番号 | 先端技術の大分類 | | 取組分野 (3E) | 取組内容 |
|-------|------|----------|----------------------|--------------|--|
| | | 先端技術の中分類 | 先端技術の小分類 | | |
| | | | | | |
| | | | | | <p>【新型コロナウイルス感染症の世界的な流行による交通行動変容による施策方針の変更】 なし</p> <p>【出典】 https://www.tcs.ch/de/testberichte-ratgeber/ratgeber/verkehrsregeln/via-sicura.php#anchor_0d659ba6_Accordion-Massnahmen-2016</p> |
| デンマーク | DK-1 | 人に係る技術 | アクティブセーフティ/パッシブセーフティ | 教育 | <p>【取組名】 高齢者向け交通安全キャンペーン</p> <p>【実施主体】 Danish Road Safety Council (デンマーク道路安全協議会)</p> <p>【主体間の役割】 自治体及び警察と連携の上実施</p> <p>【対象交通モード】 車両</p> <p>【実施概要】 高齢者に対し、横断歩道を渡る際のリスクや、どのような要因や状況が特に事故を起こしやすいか、またラッシュアワーの渋滞を避ける等、予防策を啓発するキャンペーン。テレビスポット、ラジオスポット、沿道ポスター、ウェブコミュニケーション、プレス活動等を実施</p> <p>【実施頻度】 不明</p> <p>【背景】 デンマーク交通事故調査委員会の調査によると、高齢の道路利用者は、特に田舎では交差点の位置から安全な横断のタイミングを判断するのが難しいことが多い。そのため、特に田舎の交差点では、高齢の道路利用者に適切な認識を伝える必要があるとして、デンマーク交通計画のフォーカスエリア 10 に設定された</p> <p>【必要経費】 不明</p> <p>【当該施策の成果・評価】 不明</p> <p>【新型コロナウイルス感染症の世界的な流行による交通行動変容による施策方針の変更】 なし</p> |

| 国名 | 番号 | 先端技術の大分類 | | 取組分野 (3E) | 取組内容 |
|--------|------|----------|----------------------|--------------|--|
| | | 先端技術の中分類 | 先端技術の小分類 | | |
| | | | | | |
| | | | | | <p>【出典】 https://faerdselssikkerhedskommissionen.dk/media/1052/danish-national-action-plan-2013-2020-every-accident-is-one-too-many-a-shared-responsibility.pdf https://faerdselssikkerhedskommissionen.dk/media/1054/faktaark-2-undervisning-og-kommunikation.pdf</p> |
| アイルランド | IE-1 | 人に係る技術 | アクティブセーフティ/パッシブセーフティ | 教育 | <p>【取組名】 Nationwide Road Safety Education Service(全国交通安全教育サービス)</p> <p>【実施主体】 Road Safety Authority(RSA)(道路安全局)</p> <p>【主体間の役割】 不明</p> <p>【対象交通モード】 車両</p> <p>【実施概要】 交通安全教育者のチームが幼稚園、学校、地域社会、職場等に出張し、交通安全プログラムを提供。対象年齢及びコミュニティの事情に合わせて内容はカスタマイズされ、双方向のプログラムを実施</p> <p>【実施頻度】 不明</p> <p>【背景】 不明</p> <p>【必要経費】 不明</p> <p>【当該施策の成果・評価】 不明</p> <p>【新型コロナウイルス感染症の世界的な流行による交通行動変容による施策方針の変更】 なし</p> <p>【出典】 https://www.rsa.ie/en/RSA/Road-Safety/Education/National-Education-Service/</p> |

| 国名 | 番号 | 先端技術の大分類 | | 取組分野 (3E) | 取組内容 |
|------|------|----------|----------------------|--------------|---|
| | | 先端技術の中分類 | 先端技術の小分類 | | |
| | | | | | |
| オランダ | NL-1 | 人に係る技術 | アクティブセーフティ/パッシブセーフティ | 教育 | <p>【取組名】 Blijf Veilig Mobiel (安全な移動を維持するために)</p> <p>【実施主体】 Veilig Verkeer Nederland (VVN)(オランダ交通安全協会)</p> <p>【主体間の役割】 ANBO(オランダ高齢者協会)、Fietzersbond(自転車協会)、NVVS(オランダ性科学協会)、KBO-PCOB(高齢者協会)、ANWB(ロイヤル・ダッチ・ツーリングクラブ)、Oogvereniging(眼科協会)、SafetyNL(安全協会)が協力</p> <p>【対象交通モード】 車両</p> <p>【実施概要】 高齢者の交通安全を目的とした事業の総称。具体的には、Canta(ミニ車両)への乗り換え推進、自転車及び電動自転車の講習、モビリティスクーターへの乗り換え推進と講習、歩行者としての交通ルールオンラインテストを実施 モビリティスクーターについては代替モビリティにも記載</p> <p>【実施頻度】 不明</p> <p>【背景】 2013年までの事業計画年度で一部事業(横断歩道の高齢者目線での点検事業等)が終了、上記に記載の事業は継続</p> <p>【必要経費】 不明</p> <p>【当該施策の成果・評価】 不明</p> <p>【新型コロナウイルス感染症の世界的な流行による交通行動変容による施策方針の変更】 なし</p> <p>【出典】 https://vvn.nl/blijf-veilig-mobiel “ Policy Document Road Safety ” P6</p> |

| 国名 | 番号 | 先端技術の大分類 | | 取組分野 (3E) | 取組内容 |
|------|------|----------|------------|--------------|---|
| | | 先端技術の中分類 | 先端技術の小分類 | | |
| | | | | | |
| オランダ | NL-2 | 人に係る技術 | アクティブセーフティ | 教育 | <p>【取組名】 BROEM 英: Broad Consultation of Elderly and Mobility (高齢者及びモビリティに関する相談)</p> <p>【実施主体】 Royal Dutch Touring Club ANWB(ロイヤル・ダッチ・ツーリングクラブ), the mobility branch organization BOVAG(自動車ディーラー及びガレージ所有者の会) 及び VVN</p> <p>【主体間の役割】 不明</p> <p>【対象交通モード】 車両</p> <p>【実施概要】 60歳以上のドライバーのための再講習及び路上教習、聴力及び視力検査。教習は自家用車に、認定された教官が同乗して行う。講習は1回2時間弱、30人程度</p> <p>【実施頻度】 不明</p> <p>【背景】 1992年にオランダ交通・公共事業水資源管理省が事業開始</p> <p>【必要経費】 開始当初は無料、2008年以降は1回15ユーロから20ユーロ程度の受講者自己負担で実施</p> <p>【当該施策の成果・評価】 1992年開始以来、年間1万人程度が参加していたが、2008年頃以降自治体による実施費用の補助が相次いで廃止され財政的な負担が大きくなっていった。利用者負担を求める形で継続してきたが、2016年に費用負担が大きい割に参加人数が少ないとして廃止。代わりに講習部分はオンラインに改変された</p> <p>【新型コロナウイルス感染症の世界的な流行による交通行動変容による施策方針の変更】 なし</p> <p>【出典】 https://www.rijnschoolpro.nl/rijnschool/2016/11/29/broem-stopt-rijvaardigheidskursus-te-kostbaar-en-achterhaald/</p> |

| 国名 | 番号 | 先端技術の大分類 | | 取組分野 (3E) | 取組内容 |
|------|------|----------|------------|--------------|--|
| | | 先端技術の中分類 | 先端技術の小分類 | | |
| | | | | | |
| オランダ | NL-3 | 人に係る技術 | アクティブセーフティ | 教育 | <p>【取組名】 Opfriscursus（再教育コース）</p> <p>【実施主体】 Veilig Verkeer Nederland（VVN）（オランダ交通安全協会）</p> <p>【主体間の役割】 VVN が実施、コンテンツは交通教本の出版元である Verjo 社と協力</p> <p>【対象交通モード】 車両</p> <p>【実施概要】 交通規則に関するオンラインテスト。間違った回答をした場合には正答と共に解説が表示され、学び直しを促進。コースは運転者、自転車、モビリティスクーター、歩行者の4つのカテゴリーにおいて、各8問から構成される短期講座と、各24問から構成される集中講座の二種。オンラインテストでの成績が悪い場合には、教官同席のもと運転の実技講習も受けることが可能。また、テスト受講者を対象に実際に集まって受講する講習も開催</p> <p>【実施頻度】 オンラインテストは随時受講可能</p> <p>【背景】 BROEMの参加しやすい形として2015年4月に導入された</p> <p>【必要経費】 不明</p> <p>【当該施策の成果・評価】 不明</p> <p>【新型コロナウイルス感染症の世界的な流行による交通行動変容による施策方針の変更】 オンラインテストは引き続き実施。集合型のコースは実施中止。代わりに自宅で見ることのできるビデオ教材をオンライン公開</p> <p>【出典】 https://opfriscursus.vvn.nl/v/start https://vvv.nl/videos-meest-besproken-themas-uit-de-vvn-opfriscursus</p> |

| 国名 | 番号 | 先端技術の大分類 | | 取組分野 (3E) | 取組内容 |
|------|------|----------|------------|--------------|--|
| | | 先端技術の中分類 | 先端技術の小分類 | | |
| | | | | | |
| オランダ | NL-4 | 人に係る技術 | アクティブセーフティ | 教育 | <p>【取組名】 Rij Bewust Test (運転能力自覚テスト)</p> <p>【実施主体】 Veilig Verkeer Nederland (VVN) (オランダ交通安全協会)</p> <p>【主体間の役割】 VVN が実施、コンテンツは Centraal Bureau Rijvaardigheidsbewijzen (CBR、オランダの運転免許センターに相当) と協力</p> <p>【対象交通モード】 自家用車</p> <p>【実施概要】 ドライバーとしての行動をテストされるオンラインテスト終了後、より安全を意識した運転ができるように、テスト結果に応じたオーダーメイドのアドバイスを受けることが可能。テストの内容は、主に様々なシチュエーションが例題として出た上で、ドライバーとしての判断を問われる形式。試験結果は匿名で、この結果により免許が制限されるといったことはない</p> <p>【実施頻度】 オンラインのため随時受講可能</p> <p>【背景】 2020年11月25日に開始。オランダで発生する交通事故の約9割は、ドライバーが状況に応じて適切に行動を調整できなかったことが原因だと開始された。Opfriscursus (再教育コース) が主に交通規則の学び直しに目的を置いているのに対し、Rij Bewust Test はドライバーの行動チェックに目的を置いている</p> <p>【必要経費】 不明</p> <p>【当該施策の成果・評価】 11月25日開始とともに SNS での受講促進キャンペーンを実施</p> <p>【新型コロナウイルス感染症の世界的な流行による交通行動変容による施策方針の変更】 なし</p> <p>【出典】 https://fonkonline.nl/artikelen/campagnes/cbr-en-vvn-starten-social-media-campagne-54237.html https://fonkonline.nl/artikelen/campagnes/cbr-en-vvn-starten-social-media-campagne-54237.html</p> |

| 国名 | 番号 | 先端技術の大分類 | | 取組分野 (3E) | 取組内容 |
|------|------|----------------|----------------------|--------------|---|
| | | 先端技術の中分類 | 先端技術の小分類 | | |
| | | | | | |
| オランダ | NL-5 | 道路に係る技術／人に係る技術 | アクティブセーフティ／パッシブセーフティ | 規制 | <p>【取組名】 Safety Performance Indicators (SPIs) に基づくリスクアセスメント</p> <p>【実施主体】 The SPV Knowledge Network (SPV 知識ネットワーク)</p> <p>【主体間の役割】 Ministry of Infrastructure and Water Management (インフラ・水資源省) Ministry of Justice and Security (司法・治安省) Association of Provincial Authorities (IPO) (州間協議機構) Association of Netherlands Municipalities (オランダ自治体協会) Transport Authority Amsterdam (アムステルダム交通局) Metropolitan Region Rotterdam The Hague (ロッテルダム・ハーグ都市圏)</p> <p>【対象交通モード】 車両、道路、歩行者</p> <p>【実施概要】 交通安全に影響するリスク指標を次の5グループに整理し、自治体やコミュニティが地域の交通安全のリスクアセスメントを実施 <ul style="list-style-type: none"> 安全な道路(道路・自転車インフラ) 安全な速度 安全な車両 安全な道路利用者、 質の高いトラウマケア </p> <p>【実施頻度】 随時</p> <p>【背景】 インフラ・水資源省、司法・治安省、州間協議機構 (IPO)、オランダ自治体協会 (VNG)、アムステルダム交通局、ロッテルダム・ハーグ都市圏は、2019年7月に交通安全へのアプローチに関する共同ビジョン「the Strategic Road Safety Plan 2030 (SPV) (日: 戦略的交通安全計画 2030: ドアからドアへの安全)」を策定。特に近年交通事故が増加していること、交通事故に係るリスク(自転車の増加、高齢化等)も拡大していることも背景に、事故に基づく反応的なアプローチではなく、リスクに基づくプロアクティブな予防的アプローチに転換することを提唱</p> |

| 国名 | 番号 | 先端技術の大分類 | | 取組分野 (3E) | 取組内容 |
|------|------|----------------|----------------------|--------------|--|
| | | 先端技術の中分類 | 先端技術の小分類 | | |
| | | | | | |
| | | | | | <p>【必要経費】 不明</p> <p>【当該施策の成果・評価】 不明</p> <p>【新型コロナウイルス感染症の世界的な流行による交通行動変容による施策方針の変更】 不明</p> <p>【出典】 https://kennisnetwerkspv.nl/Nieuws/Aan-de-slag-met-meetinstrumenten-voor-risicogestuu https://kennisnetwerkspv.nl/getmedia/ce0099b7-ce77-4ce2-98c8-a7810662ef10/19-093-RO-SPV-Engels_v2.pdf.aspx </p> |
| オランダ | NL-6 | 道路に係る技術／人に係る技術 | アクティブセーフティ／パッシブセーフティ | 教育 | <p>【取組名】 ナレッジプラットフォーム CROW</p> <p>【実施主体】 NPO 法人 CROW</p> <p>【主体間の役割】 政府機関や地方自治体、民間企業等がパートナーとして参画しており、随時連携</p> <p>【対象交通モード】 公共交通、自家用車</p> <p>【実施概要】 オランダにおけるインフラ、公共空間、交通にかかる知識の共有のためのプラットフォーム。過去 30 年以上にわたりオンラインの知識モジュール、新たな規則やマニュアルの公開等を含むガイドラインやトレーニングコース、実用的なツールをオンライン空間に整備しており、交通安全分野においては道路標識の e ラーニング、オンライン交通安全講習等が実施されている。現在の主な業務は 交通・運輸・インフラ分野の研究、この分野の知識の標準化、知識の移転と知識管理</p> <p>【実施頻度】 随時</p> <p>【背景】 道路建設、交通技術、公共空間にかかわる政府機関や民間事業者が、標準化によってコストを削減するために知識共有の場の創設を目的に 1987 年に設立。その後公共交通、コンクリート、水工分野が加わり、2009 年 8 月 1 日に交通及び輸送に関する知識も含まれるようになった</p> |

| 国名 | 番号 | 先端技術の大分類 | | 取組分野 (3E) | 取組内容 |
|--------|------|-----------|----------------------|--------------|--|
| | | 先端技術の中分類 | 先端技術の小分類 | | |
| | | | | | |
| | | | | | <p>【必要経費】 不明</p> <p>【当該施策の成果・評価】 不明</p> <p>【新型コロナウイルス感染症の世界的な流行による交通行動変容による施策方針の変更】 なし</p> <p>【出典】 https://www.crow.nl/</p> |
| スウェーデン | SE-1 | 道路に係る先端技術 | アクティブセーフティ/パッシブセーフティ | 技術 | <p>【取組名】 道路上の ICT</p> <p>【実施主体】 Trafikverket (Swedish Transport Administration) (スウェーデン交通局)</p> <p>【主体間の役割】 不明</p> <p>【対象交通モード】 車両</p> <p>【実施概要】 電子サイン 主に主要都市へのアプローチにある道路沿いに、事故情報や渋滞情報を提供する標識を設置。また、必要に応じて交通の誘導や制御を行うための標識も設置。道路沿いには路面や気温を示す標識。また、野生動物が道路に接近している場合には、ドライバーに警告する試みを実施</p> <p>可変的な制限速度 道路状況、車数、視界等に応じて許容される最高制限速度を変更する速度標識を実証実験中</p> <p>空駐車場案内板 自動速度監視装置 スマート信号機</p> <p>「混雑税」の導入(ストックホルム市及びゴッテンプルグ市) 混雑税が課せられている時間帯は、料金所で自動的に徴収。料金所を通過する時間帯によって金額が異なる。2020年1月料金改訂</p> <p>地域 ITS システム</p> |

| 国名 | 番号 | 先端技術の大分類 | | 取組分野 (3E) | 取組内容 |
|--------|------|----------|------------|--------------|---|
| | | 先端技術の中分類 | 先端技術の小分類 | | |
| | | | | | |
| | | | | | <p>【実施頻度】 不明</p> <p>【背景】 不明</p> <p>【必要経費】 不明</p> <p>【当該施策の成果・評価】 不明</p> <p>【新型コロナウイルス感染症の世界的な流行による交通行動変容による施策方針の変更】 なし</p> <p>【出典】 https://www.trafikverket.se/en/startpage/operations/ITS/ITS-along-the-Road/ https://www.transportstyrelsen.se/en/road/Congestion-taxes-in-Stockholm-and-Goteborg/congestion-tax-in-stockholm/ </p> |
| スウェーデン | SE-2 | 人に係る先端技術 | アクティブセーフティ | 規制 | <p>【取組名】 医療レポート携帯の義務付け</p> <p>【実施主体】 Trafikverket (Swedish Transport Administration) (スウェーデン交通局)</p> <p>【主体間の役割】 不明</p> <p>【対象交通モード】 車両</p> <p>【実施概要】 70 歳以上のドライバーは登録医による所定の形式の医療レポート(医師及び本人のサインが必要)を携帯して運転することが義務付け</p> <p>【実施頻度】 不明</p> <p>【背景】 ただし、実際には高齢化の進展の方が早く、制度が機能していないとの指摘もあり、2017 年 8 月の報道では制度を変更し、</p> |

| 国名 | 番号 | 先端技術の大分類 | | 取組分野 (3E) | 取組内容 |
|--------|------|------------|----------|--------------|--|
| | | 先端技術の中分類 | 先端技術の小分類 | | |
| | | | | | |
| | | | | | 免許停止の権限を厳しく拡充すべきだとの意見が紹介 【必要経費】 不明 【当該施策の成果・評価】 不明 【新型コロナウイルス感染症の世界的な流行による交通行動変容による施策方針の変更】 なし 【出典】 https://www.rsa.ie/RSA/Licensed-Drivers/Safe-driving/Medical-Issues/ https://www.thelocal.se/20170809/swedish-experts-call-for-new-rules-to-get-unfit-elderly-drivers-off-the-road |
| スウェーデン | SE-3 | パッシングセーフティ | | | 【取組名】 SPA (Single Point of Access) (アクセスの単一窓口) 【実施主体】 Trafikverket (Swedish Transport Administration) (スウェーデン交通局) 【主体間の役割】 不明 【対象交通モード】 不明 【実施概要】 道路交通システムのデータに関する情報を収集し、アクセスを提供する国家的なサービス。どの組織がデータを収集・提供しているかに関わらず、スウェーデンの道路交通システムで利用可能なデータ(EUによるITS指令に基づき規制される範囲に限る)を提供 【実施頻度】 不明 【背景】 不明 【必要経費】 不明 【当該施策の成果・評価】 不明 |

| 国名 | 番号 | 先端技術の大分類 | | 取組分野 (3E) | 取組内容 |
|-------------------------|------|----------|------------|--------------|---|
| | | 先端技術の中分類 | 先端技術の小分類 | | |
| | | | | | |
| | | | | | <p>【新型コロナウイルス感染症の世界的な流行による交通行動変容による施策方針の変更】 なし</p> <p>【出典】 https://www.trafikverket.se/en/startpage/operations/ITS/spa--data-on-the-road-transport-system/</p> |
| スウェーデン (実施主体は VOLVO) | SE-4 | 車に係る技術 | アクティブセーフティ | 技術 | <p>【取組名】 デジタルライブラリーの開設</p> <p>【実施主体】 VOLVO</p> <p>【主体間の役割】 データ公表</p> <p>【対象交通モード】 車両</p> <p>【実施概要】 VOLVO が所有する事故データから得られた安全上の研究成果等を他車メーカーや交通安全に関心がある層に対しデジタルライブラリーとして公開</p> <p>【実施頻度】 不明</p> <p>【背景】 VOLVO の安全性の証明である 3 点保持シートベルトの発明から 60 年を記念して開始</p> <p>【必要経費】 不明</p> <p>【当該施策の成果・評価】 不明</p> <p>【新型コロナウイルス感染症の世界的な流行による交通行動変容による施策方針の変更】 不明</p> <p>【出典】 https://www.media.volvocars.com/global/en-gb/media/pressreleases/250014/volvo-cars-celebrates-60-years-of-sharing-safety-knowledge-with-open-for-all-digital-library</p> |

| 国名 | 番号 | 先端技術の大分類 | | 取組分野 (3E) | 取組内容 |
|------|------|----------|----------------------|--------------|---|
| | | 先端技術の中分類 | 先端技術の小分類 | | |
| | | | | | |
| スペイン | ES-1 | 人に係る技術 | アクティブセーフティ/パッシブセーフティ | 規制/技術 | <p>【取組名】 高齢者を対象とした意識啓発キャンペーン</p> <p>【実施主体】 Subdirección General de Formación (訓練局)</p> <p>【主体間の役割】 州政府と協力</p> <p>【対象交通モード】 車両</p> <p>【実施概要】 不明</p> <p>【実施頻度】 不明</p> <p>【背景】 スペインの交通安全計画“Spanish Road Safety Strategy 2011-2020”に位置付け。目的は 高齢ドライバーの運転能力のモニタリング強化、 高齢者が安心して移動できるエリアの拡充、 高齢者に関する事故率等、統計整備と調査研究の推進</p> <p>【必要経費】 不明</p> <p>【当該施策の成果・評価】 不明</p> <p>【新型コロナウイルス感染症の世界的な流行による交通行動変容による施策方針の変更】 なし</p> <p>【出典】 http://transit.gencat.cat/web/.content/documents/seguretat_viaria/pesv_2014_2020_ang.pdf https://ec.europa.eu/transport/road_safety/sites/roadsafety/files/pdf/20160107_estrategico_2020_006.pdf </p> |

| 国名 | 番号 | 先端技術の大分類 | | 取組分野 (3E) | 取組内容 |
|------|------|----------|------------|--------------|--|
| | | 先端技術の中分類 | 先端技術の小分類 | | |
| | | | | | |
| スペイン | ES-2 | 人に係る技術 | アクティブセーフティ | 規制 | <p>【取組名】 免許更新時の医師によるチェック</p> <p>【実施主体】 Ministerio de Sanidad, Política Social e Igualdad (保健・社会性政策・平等省) 2018年に省庁再編があり現在は Ministerio de Sanidad (保健省)、Ministerio de Derechos Sociales y Agenda 2030 (社会的権利及び 2030 アジェンダ省)、Ministerio de Igualdad (平等省) 及び Ministerio de Inclusión, Seguridad Social y Migraciones (インクルージョン・社会保障・移民省) に分割</p> <p>【主体間の役割】 Subdirección General de Formación (訓練局)、州政府、Centro de Reconocimientos Médicos (健康診断センター) が参画</p> <p>【対象交通モード】 車両</p> <p>【実施概要】 不明</p> <p>【実施頻度】 不明</p> <p>【背景】 スペインの交通安全計画“Spanish Road Safety Strategy 2011-2020”に位置付け。目的は 高齢ドライバーの運転能力のモニタリング強化、 高齢者が安心して移動できるエリアの拡充、 高齢者に関する事故率等、統計整備と調査研究の推進</p> <p>【必要経費】 不明</p> <p>【当該施策の成果・評価】 不明</p> <p>【新型コロナウイルス感染症の世界的な流行による交通行動変容による施策方針の変更】 なし</p> <p>【出典】 https://ec.europa.eu/transport/road_safety/sites/roadsafety/files/pdf/20160107_estrategico_2020_006.pdf</p> |

| 国名 | 番号 | 先端技術の大分類 | | 取組分野 (3E) | 取組内容 |
|------|------|----------|------------|--------------|---|
| | | 先端技術の中分類 | 先端技術の小分類 | | |
| | | | | | |
| スペイン | ES-3 | 道路に係る技術 | アクティブセーフティ | 規制 | <p>【取組名】 交差点及び市内へ流入する道路デザインの安全性向上のためのガイドラインの作成</p> <p>【実施主体】 道路管理者</p> <p>【主体間の役割】 Observatorio nacional de seguridad Vial (国立交通安全観測所)、Subdirección General de Gestión de Tráfico y Movilidad (交通及びモビリティ管理局)、地方自治体</p> <p>【対象交通モード】 車両</p> <p>【実施概要】 不明</p> <p>【実施頻度】 不明</p> <p>【背景】 スペインの交通安全計画“Spanish Road Safety Strategy 2011-2020”に位置付け。目的は 高齢ドライバーの運転能力のモニタリング強化、 高齢者が安心して移動できるエリアの拡充、 高齢者に関する事故率等、統計整備と調査研究の推進</p> <p>【必要経費】 不明</p> <p>【当該施策の成果・評価】 不明</p> <p>【新型コロナウイルス感染症の世界的な流行による交通行動変容による施策方針の変更】 なし</p> <p>【出典】 https://ec.europa.eu/transport/road_safety/sites/roadsafety/files/pdf/20160107_estrategico_2020_006.pdf</p> |

| 国名 | 番号 | 先端技術の大分類 | | 取組分野 (3E) | 取組内容 |
|-----|------|----------|------------|--------------|---|
| | | 先端技術の中分類 | 先端技術の小分類 | | |
| | | | | | |
| ドイツ | DE-1 | 人に係る技術 | アクティブセーフティ | 教育 | <p>【取組名】 Mobil bleiben, aber sicher! (モバイルで、安全に！)</p> <p>【実施主体】 Besten Verkehrswacht (DVW) (ドイツ交通ウォッチ、以下 DVW という。)主催、Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) (連邦交通デジタルインフラ省、以下 BMVI という。)支援</p> <p>【主体間の役割】 不明</p> <p>【対象交通モード】 車両</p> <p>【実施概要】 高齢の道路利用者に、安全な道路利用に関する質問に対する的確なアドバイスを受けたり、経験を交換したりする機会を提供。モットーはタイトルどおり「参加して、自分で体験してみよう」であり、例えば視力や聴力のテストを受けたり、危険を認識してから車が停止するまでの停止距離を反応テスト装置で調べたりすることで、自らの運転能力を確認</p> <p>【実施頻度】 不明</p> <p>【背景】 年齢に伴い生じる視力や聴力の低下等の忍び寄る変化は、運転当事者が自覚することが難しいため、客観的なテスト結果で自覚を促す。Deutscher Verkehrssicherheitsrat (DVR) (ドイツ交通安全評議会、以下 DVR という。)では 2019 年 5 月 22 日付で Vorstandsausschusses Erwachsene (成人委員会)の勧告に基づき“Verkehrssicherheitsarbeit für Ältere in Zeiten des demographischen Wandels(人口動態が変化する時代の高齢者のための交通安全策)”を決議しており、これに基づくもの。 決議は高齢者のための交通安全策として次の 9 つの点に合意。これは「Mobilität in Deutschland(ドイツにおけるモビリティ)2017」調査結果及び DVR がまとめた高齢者の交通参加の基礎調査に基づく 1. 高齢者は非常に個々の異質性が高い。したがって、年齢層と、対象者に求める個別の要件を区別しなければならない 2. 優先順位は、年齢に関連した制限や補償の選択肢に関する意識向上、教育、情報提供のための措置、技能または訓練の維持のための措置とされるべき 3. 具体的なプログラムは、自動車の運転、自転車、ペデレクス、歩行にわたる 4. すべての交通安全対策は、高齢者の交通利用の具体的な問題点に基づき、その有効性をチェックすべきである 5. 対策に最適な時期はない。生活状況や移動ニーズに応じて焦点を変えた生涯学習が最適だと思われる。加齢による制限や補償の選択肢についての教育、情報提供、意識向上のための対策は、できるだけ早い時期から始めるべきであり、特</p> |

| 国名 | 番号 | 先端技術の大分類 | | 取組分野 (3E) | 取組内容 |
|-----|------|----------|------------|--------------|---|
| | | 先端技術の中分類 | 先端技術の小分類 | | |
| | | | | | |
| | | | | | <p>に定年退職時等、生活が変化する際が最善である。新しい情報をより受け入れやすいためである。能力を維持するための対策や訓練は、遅くとも 75 歳から始めるべきである</p> <p>6. 内容の受容度の観点から、高齢者の自発的な参加が望ましい。強制的な措置は十分に自発的な参加が望めないときのみ検討するべきである</p> <p>7. 医師や健康保険会社等の他の主体や機関は、交通安全関連施策、特に高齢者への対応に、より密接に関与すべきである</p> <p>8. 年齢に対するポジティブなイメージを社会に伝えるべきである。高齢者自身も自己責任と自己規制を強化すべきである。交通安全における年齢による課題とその影響を語る際は、前向きになされるべきで、そのためには、様々な補償の選択肢も併せて考慮されるべきである</p> <p>自転車走行や歩行における加齢に伴う変化に関する研究を強化する必要がある。高齢者に対する交通安全対策の有効性の評価についても同様である</p> <p>【必要経費】 参加者無料</p> <p>【当該施策の成果・評価】 不明</p> <p>【新型コロナウイルス感染症の世界的な流行による交通行動変容による施策方針の変更】 不明</p> <p>【出典】 https://www.verkehrssicherheitsprogramme.de/site/detail.aspx?kat=5&id=88 https://www.dvr.de/ueber-uns/beschluesse/verkehrssicherheitsarbeit-fuer-aeltere-in-zeiten-des-demographischen-wandels http://www.mobilitaet-in-deutschland.de/pdf/MiD2017_StudySummary.pdf </p> |
| ドイツ | DE-2 | 人に係る技術 | アクティブセーフティ | 教育 | <p>【取組名】 Sicher Mobil (安全な移動)</p> <p>【実施主体】 DVR がプログラムを策定、DVW が実施</p> <p>【主体間の役割】 上記に加え BMVI が財政支援</p> <p>【対象交通モード】 車両、自転車、徒歩、公共交通</p> |

| 国名 | 番号 | 先端技術の大分類 | | 取組分野 (3E) | 取組内容 |
|-----|------|----------|------------|--------------|---|
| | | 先端技術の中分類 | 先端技術の小分類 | | |
| | | | | | |
| | | | | | <p>【実施概要】 DVW のモデレーターの進行のもと、65 歳以上の高齢者がグループディスカッションにて交通安全について学ぶ。1 回 1 時間～1 時間半。テーマは参加者の希望によって変更されるが、新しい交通規則や変更になった点、新たな技術の活用等</p> <p>【実施頻度】 予約制、随時</p> <p>【背景】 不明</p> <p>【必要経費】 参加者無料</p> <p>【当該施策の成果・評価】 不明</p> <p>【新型コロナウイルス感染症の世界的な流行による交通行動変容による施策方針の変更】 不明</p> <p>【出典】 https://deutsche-verkehrswacht.de/themen/sicher-mobil/</p> |
| ドイツ | DE-3 | 人に係る技術 | アクティブセーフティ | 教育 | <p>【取組名】 安全運転教育</p> <p>【実施主体】 DVR がプログラムを策定、DVW が実施</p> <p>【主体間の役割】 上記に加え BMVI が財政支援</p> <p>【対象交通モード】 車両</p> <p>【実施概要】 参加者は自分の車を使用し、トレーナーの指導の下で運転。トレーニングでは、トレーナーが運転者の能力や車両の物理的限界をフィードバックしてくれる</p> <p>【実施頻度】 不明</p> <p>【背景】 不明</p> |

| 国名 | 番号 | 先端技術の大分類 | | 取組分野 (3E) | 取組内容 |
|-----|------|----------|------------|--------------|--|
| | | 先端技術の中分類 | 先端技術の小分類 | | |
| | | | | | |
| | | | | | <p>【必要経費】 保険会社に申請すれば受講費用の全額または一部補助が受けられる</p> <p>【当該施策の成果・評価】 不明</p> <p>【新型コロナウイルス感染症の世界的な流行による交通行動変容による施策方針の変更】 不明</p> <p>【出典】 www.sicherheitstraining24.de</p> |
| ドイツ | DE-4 | 車に係る技術 | アクティブセーフティ | 教育 | <p>【取組名】 自転車及びペデレクス(電動自転車)再講習</p> <p>【実施主体】 DVR がプログラムを策定、DVW が実施</p> <p>【主体間の役割】 不明</p> <p>【対象交通モード】 自転車、ペデレクス(電動自転車)</p> <p>【実施概要】 特に高齢者や経験の浅い方を対象とした自転車トレーニングで、資格を持ったトレーナーの指導のもと、制限エリア内を小グループで実際に走行し、自転車のスキルを再確認する</p> <p>【実施頻度】 予約制、随時</p> <p>【背景】 不明</p> <p>【必要経費】 保険会社に申請すれば受講費用の全額または一部補助が受けられる</p> <p>【当該施策の成果・評価】 不明</p> <p>【新型コロナウイルス感染症の世界的な流行による交通行動変容による施策方針の変更】 不明</p> |

| 国名 | 番号 | 先端技術の大分類 | | 取組分野 (3E) | 取組内容 |
|-----|------|----------|-----------|--------------|--|
| | | 先端技術の中分類 | 先端技術の小分類 | | |
| | | | | | |
| | | | | | <p>【出典】 https://deutsche-verkehrswacht.de/themen/fit-mit-dem-fahrrad/</p> |
| ドイツ | DE-5 | 人に係る技術 | パッシブセーフティ | 普及啓発 | <p>【取組名】 “Sicher Mobil im Alter”(65歳以上の交通安全の確保に係る全世代へのキャンペーン)</p> <p>【実施主体】 DVR 及び BMWI</p> <p>【主体間の役割】 不明</p> <p>【対象交通モード】 公共交通機関、車両</p> <p>【実施概要】 2019年12月1日からドイツの10都市(ベルリン、ドルトムント、ドレスデン、フランクフルト・アム・マイン、ハンブルク、ハノーファー、ケルン、ライプツィヒ、ミュンヘン、シュトゥットガルト)で開始された意識啓発のためのキャンペーン。公共交通バスを「Ich fühl' mich jung. Ich brauche nur länger(私はまだ若い。ただ時間がかかるだけ) Ich geh' mit der Zeit. Aber langsamer als du(時間に合わせて動いている。ただ貴方よりのんびりとした時間に)“というメッセージでラッピングし、高齢者への思いやりのある行動を促す。SNSでも同じ内容を展開</p> <p>【実施頻度】 不明。なお実施期間は2020年中旬まで</p> <p>【背景】 2018年の65歳以上の交通事故被害者数は前年比7.4%増の約5万3000人であり、同年の交通死亡事故の約3分の1を占めた。死亡した高齢者のうち258人(24.7%)は歩行者であり、高齢者特有の行動様式に対し意識啓発が必要であるとの認識からキャンペーンを実施</p> <p>【必要経費】 不明</p> <p>【当該施策の成果・評価】 不明</p> <p>【新型コロナウイルス感染症の世界的な流行による交通行動変容による施策方針の変更】 なし</p> <p>【出典】 https://www.dvr.de/presse/presseinformationen/seniorenkampagne-sicher-mobil-im-alter</p> |

| 国名 | 番号 | 先端技術の大分類 | | 取組分野 (3E) | 取組内容 |
|-----|------|----------|----------------------|--------------|---|
| | | 先端技術の中分類 | 先端技術の小分類 | | |
| | | | | | |
| ドイツ | DE-6 | 車に係る技術 | アクティブセーフティ、パッシブセーフティ | 普及啓発 | <p>【取組名】 Bester Beifahrer(よりよい助手席の人)</p> <p>【実施主体】 DVR</p> <p>【主体間の役割】 パートナー：ACV Automobile Club Transport、Robert Bosch Ltd.、Accident insurance funds and trade associations、DEKRA Automobil GmbH、KÜS また次の機関・企業が車両の提供や人材協力を実施： Auto Club Europa (ACE)、Audi AG、BMW AG、FSD Fahrzeugsystemdaten GmbH、Federal Association of Driving Instructors Associations (BVF) (連邦運転試験官協会)、Ford Motor Company、Honda Motor Ltd.、Daimler AG、Toyota Motor Corporation、Volvo Car Corporation、Volkswagen AG、Central Association of the Automotive Industry (ZDK)</p> <p>【対象交通モード】 車両</p> <p>【実施概要】 Web サイト上での先端技術の解説、紹介動画の公開 対象技術：EBA 緊急ブレーキアシスト、ACC 車間距離制御、LCA 車線変更ウィザード、車線維持支援システム、高速道路走行支援システムと渋滞走行支援システム、駐車支援システム、ライト支援システム(挿入ビームとロービームの切り替え)、交通標識認識の支援システム、ドライバー疲労警告システム、暗視装置 自身に必要な先端技術のオンライン診断ツールの提供(オンラインフォームで簡単なアンケートに答えると、搭載を推奨する先端技術が紹介される) 自家用車に搭載された先端技術の確認(HP で自分の車を選択すると、搭載された技術の一覧が表示される) 先端技術の解説パンフレット</p> <p>【実施頻度】 随時</p> <p>【背景】 運転支援システムの事故防止への貢献度は高いにも関わらず、一般の人には認知度が低いいため、運転支援システムの背後にある「見えない」技術にスポットを当てることを目的として 2007 年に開始された。技術をわかりやすく説明することで可視化</p> |

| 国名 | 番号 | 先端技術の大分類 | | 取組分野 (3E) | 取組内容 |
|-----|------|-----------|-----------|--------------|--|
| | | 先端技術の中分類 | 先端技術の小分類 | | |
| | | | | | |
| | | | | | <p>【必要経費】 不明</p> <p>【当該施策の成果・評価】 2020年9月に発出されたプレスリリースによると、指定の運転支援技術を搭載した車を選ぶドイツ人の数は2015年比で倍増した。また、回答者の80%が最低でも1つの先端技術を搭載していると回答し、68%が2つ以上の先端技術を搭載していると回答。また、1つ以上の先端技術を搭載していると回答した人のうち3/4が常に先端技術を使用していると回答。2009年に欧州 eSafety Aware!イニシアティブで1位を受賞</p> <p>【新型コロナウイルス感染症の世界的な流行による交通行動変容による施策方針の変更】 なし</p> <p>【出典】 https://bester-beifahrer.de/</p> |
| ドイツ | DE-7 | 道路に係る先端技術 | パッシブセーフティ | 技術 | <p>【取組名】 Mobil bis ins hohe Alter、略称 Mobia（高齢までのモビリティ）</p> <p>【実施主体】 Federal Ministry for Education and Research (BMBF) (連邦教育研究省、以下 BMBF という。)</p> <p>【主体間の役割】 パートナー：Saarbahn GmbH, Institute for Social Research and Social Economy (Iso-Institut), Saarbrücken German Research Center for Artificial Intelligence (DFKI), Saarbrücken B2M Software AG, Karlsruhe Centre for Education and Occupation Saar gGmbH, Saarbrücken</p> <p>【対象交通モード】 公共交通</p> <p>【実施概要】 2011年11月から2014年10月までの期間で、カールスルーエにおいてEUの資金を受けて実証実験が行われた取組。自宅内、自宅から徒歩、公共交通等、シームレスなモビリティチェーンを組織するためのICTシステムの構築</p> <p>【実施頻度】 現在は事業終了</p> <p>【背景】 カールスルーエ高齢者の自家用車から公共交通機関への乗り替えを促進。しかし、公共交通機関には多くの障壁があった。例えば、券売機の操作は、特に高齢者にとっては難しく、電車やバスの出入り口は、特に荷物を持っている人にとっては体力</p> |

| 国名 | 番号 | 先端技術の大分類 | | 取組分野 (3E) | 取組内容 |
|-----|------|-----------|-----------|--------------|--|
| | | 先端技術の中分類 | 先端技術の小分類 | | |
| | | | | | |
| | | | | | <p>的にも困難。また、時刻表を頼りにルートを計画するのも難しかった。そこで1つのシステムでナビからチケット購入まで支援するシステムを構築</p> <p>【必要経費】 同省は 2,000 万ユーロを拠出</p> <p>【当該施策の成果・評価】 現在は事業終了</p> <p>【新型コロナウイルス感染症の世界的な流行による交通行動変容による施策方針の変更】 なし</p> <p>【出典】 https://trimis.ec.europa.eu/project/mobility-old-age https://www.technik-zum-menschen-bringen.de/foerderung/bekanntmachungen/mobil-bis-ins-hohe-alter</p> |
| ドイツ | DE-8 | 道路に係る先端技術 | パッシブセーフティ | 技術 | <p>【取組名】 inDAgo システム(高齢者のための日常及び余暇のための地域におけるモビリティ)</p> <p>【実施主体】 企業コンソーシアム、ダルムシュタット市、BMBF</p> <p>【主体間の役割】 パートナー: HEAG mobilo GmbH, Darmstadt, Germany Technical University Darmstadt(ダルムシュタット工科大学) UID GmbH, Mannheim Fraunhofer Institute for Computer Graphics Research IGD, Darmstadt Science City Darmstadt Marketing GmbH, Darmstadt, Germany traffic information management GmbH, Dieburg</p> <p>【対象交通モード】 公共交通</p> <p>【実施概要】 2011年11月から2014年10月までの期間で実証実験された、高齢者の移動を支援するICTシステム。inDAgoシステムの中核となるのは、高齢者が持ち歩き、様々なデータソース、情報、ナビゲーションサービスにアクセスすることができる、パーソナライズされたモバイル多機能デバイス「inDAgo アシスタント」。inDAgo アシスタントは、保存されているユーザーデータに基づいて(1)目的地へのナビゲーション機能、(2)歩行が困難な高齢者が医師の予約を取り、バスや電車を利用したい場合、アシスタントがその人に合ったルートやスケジュールを提案するといった機能、(3)高齢者が目的地に向かう途中</p> |

| 国名 | 番号 | 先端技術の大分類 | | 取組分野 (3E) | 取組内容 |
|-----|------|----------|-----------|--------------|--|
| | | 先端技術の中分類 | 先端技術の小分類 | | |
| | | | | | |
| | | | | | <p>で渋滞に巻き込まれて方向を見失ってしまった場合等、困難な状況では、信頼できる人やコールセンターに連絡を取り、助けを求めるといった連絡機能、(4)非常時にボタンを押すと、事前に登録した inDAgo 参加者の「アドホックネットワーク」にアクセスし、現在近隣にいるすべての認定された inDAgo 参加者に連絡するといった機能を搭載</p> <p>【実施頻度】 不明</p> <p>【背景】 不明</p> <p>【必要経費】 不明</p> <p>【当該施策の成果・評価】 現在は事業終了</p> <p>【新型コロナウイルス感染症の世界的な流行による交通行動変容による施策方針の変更】 なし</p> <p>【出典】 http://www.indago-projekt.de/</p> |
| ドイツ | DE-9 | 人に係る技術 | パッシブセーフティ | 技術 | <p>【取組名】 FANS (Fußgänger-Assistenzsystem für ältere Nutzerinnen und Nutzer im Straßenverkehr: 道路交通における高齢者のための歩行者支援システム) プロジェクト</p> <p>【実施主体】 ベルリン技術大学 V(交通及び機械システム)学部、心理及び人間工学学科及び FANS 研究チーム</p> <p>【主体間の役割】 BMBF 支援</p> <p>【対象交通モード】 徒歩、歩行器</p> <p>【実施概要】 主に歩行器を用いる高齢者向けの歩行者支援システム。具体的には、接近交通を認識して、触覚に訴える動きでセンサー保持者に危険を知らせる。高齢者の生理的・心理的状況に関する基礎研究と、センサネットワークやスマートハイブリッドプロトタイピングの応用研究を組み合わせ、心理学、交通、都市・地域計画、情報技術の観点から総合的にアシスト</p> <p>【実施頻度】 不明</p> |

| 国名 | 番号 | 先端技術の大分類 | | 取組分野 (3E) | 取組内容 |
|-----|-------|----------|------------|--------------|--|
| | | 先端技術の中分類 | 先端技術の小分類 | | |
| | | | | | |
| | | | | | <p>【背景】 BMBF が実施する“The new Hightech Strategy –Innovation for Germany-”(新たなハイテク戦略 ドイツのためのイノベーション)の一環。都市部では、交通事故の被害者である歩行者の半数以上が 65 歳以上となっていることを念頭に、交通事故の防止と運動性の向上を目的に開発</p> <p>【必要経費】 不明</p> <p>【当該施策の成果・評価】 不明</p> <p>【新型コロナウイルス感染症の世界的な流行による交通行動変容による施策方針の変更】 なし</p> <p>【出典】 https://www.fans.tu-berlin.de/v_menuue/nachwuchsgruppe_fans/</p> |
| ドイツ | DE-10 | 人に係る技術 | アクティブセーフティ | 教育 | <p>【取組名】 広報冊子「Sicher Auto fahren im Alter(老後の安全運転について)」の発行</p> <p>【実施主体】 Alzheimer Forschung Initiative e.V. (AFI) (アルツハイマー研究イニシアティブ)</p> <p>【主体間の役割】 コンテンツ政策には警察及び弁護士が協力</p> <p>【対象交通モード】 車両</p> <p>【実施概要】 32 ページの広報冊子を希望者に無料配布。内容は以下のとおり: ・安全運転のためのコツ ・ドライバーによる自己評価 ・車を持たずに移動し続ける(車以外の交通方法について) ・親族のためのチェックリスト ・法律情報(認知症患者が運転を続けたい場合の対策、法的な情報等)</p> <p>【実施頻度】 不明</p> |

| 国名 | 番号 | 先端技術の大分類 | | 取組分野 (3E) | 取組内容 |
|-----|-------|----------|------------|--------------|--|
| | | 先端技術の中分類 | 先端技術の小分類 | | |
| | | | | | |
| | | | | | <p>【背景】 2017年に初版発行</p> <p>【必要経費】 不明</p> <p>【当該施策の成果・評価】 不明</p> <p>【新型コロナウイルス感染症の世界的な流行による交通行動変容による施策方針の変更】 なし</p> |
| ドイツ | DE-11 | 車に係る技術 | アクティブセーフティ | 技術 | <p>【取組名】 V2X技術「WLANp」の実証実験</p> <p>【実施主体】 フォルクスワーゲングループ</p> <p>【主体間の役割】 ウォルフスブルク市、シーメンスが参画</p> <p>【対象交通モード】 車両</p> <p>【実施概要】 信号機のセンサーが自転車や歩行者を検出し、ドライバーに警告するシステムの公道実験をウォルフスブルク市で実施。実際に市内中心部の信号機10機にセンサーを取り付け、自転車や歩行者を検出。その情報をWLANpを利用し、V2X技術を搭載した車両に送信。自転車や歩行者の存在をドライバーに警告</p> <p>【実施頻度】 不明</p> <p>【背景】 フォルクスワーゲングループでは2019年以降のすべての新車に、「V2X」(車車間通信および路車間通信)技術を搭載。これは、交通事故を減らすフォルクスワーゲングループの取組のひとつ。V2X技術をコンパクトカーから商用車まで、フォルクスワーゲングループ全車に標準装備することで、道路の安全性を大幅に向上させることを目指す。この実証実験はまだ技術の搭載が決定していなかった2018年10月に実施</p> <p>【必要経費】 不明</p> |

| 国名 | 番号 | 先端技術の大分類 | | 取組分野 (3E) | 取組内容 |
|--------------------|-------|----------|------------|--------------|--|
| | | 先端技術の中分類 | 先端技術の小分類 | | |
| | | | | | |
| | | | | | <p>【当該施策の成果・評価】 不明</p> <p>【新型コロナウイルス感染症の世界的な流行による交通行動変容による施策方針の変更】 なし</p> <p>【出典】 https://www.volkswagenag.com/en/news/2018/02/volkswagen_group_rapid_road_safety.html https://response.jp/article/2018/10/05/314749.html</p> |
| ドイツ (実施主体は BMW) | DE-12 | 車に係る技術 | アクティブセーフティ | 教育 | <p>【取組名】 BMW 運転体験コース</p> <p>【実施主体】 BMW</p> <p>【主体間の役割】 トレーニングを主催</p> <p>【対象交通モード】 車両(BMW モデル、BMW M モデル、または BMW i8 モデルを利用)</p> <p>【実施概要】 BMW が実施する Compact Safety Training(若者向けと通常の二種)及び Safety Training(若者向けと通常の二種)。いずれも BMW ドライビング・アカデミー(ドイツ各地他)で実施。Compact では半日、通常では終日実施。1 グループあたり最大 10 人の参加者(車あたり 2 人の参加者)。経験豊富なインストラクターが、緊急ブレーキやスポットブレーキの処理方法、動的な車線変更、予期しない重大な状況で落ち着いて自信を持って対応する方法を教育。ドリフトやスラロームコースでのオーバーステアとアンダーステアの練習も含まれ、ホイールの性能の限界も試すことができる。講座に含まれる内容は以下のとおり:</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ドライビング理論講習 ・運転演習(実際に参加者が運転) ・ケータリングのランチ ・保険加入 ・BMW からの土産 <p>【実施頻度】 オンラインで予約の上参加</p> |

| 国名 | 番号 | 先端技術の大分類 | | 取組分野 (3E) | 取組内容 |
|------------------------|-------|----------|------------|--------------|---|
| | | 先端技術の中分類 | 先端技術の小分類 | | |
| | | | | | |
| | | | | | <p>【背景】 BMW の顧客向け対応</p> <p>【必要経費】 Compact は 225 ユーロ、通常は 440 ユーロ</p> <p>【当該施策の成果・評価】 不明(なお公開情報を確認する限り高齢者向けに特化しているわけではない)</p> <p>【新型コロナウイルス感染症の世界的な流行による交通行動変容による施策方針の変更】 不明</p> <p>【出典】 https://www.bmw-drivingexperience.com/en/trainings/bmw-driving-experience/bmw-academy-experience/safety-training.html</p> |
| ドイツ (実施主体は BUGATTI) | DE-13 | 車に係る技術 | アクティブセーフティ | 技術 | <p>【取組名】 BUGATTI TELEMETRY</p> <p>【実施主体】 フォルクスワーゲングループ</p> <p>【主体間の役割】 車両に搭載</p> <p>【対象交通モード】 車両(BUGATTI のみ)</p> <p>【実施概要】 2004 年以來、モルスハイムの本社が 1 台 1 台の技術状態を 24 時間 365 日監視するデータ伝送・分析システム「ヴェイロン 16.4」が導入されている。2017 年に新型カイロン(ブガッティ・カイロン:燃費、l/100km:合算 22.5、CO 排出量(g/km 単位):516、効率クラス、G)が発売されてからは、リアルタイムでのデータ送信も実施。車両から異常信号を受信した場合は、BUGATTI のカスタマーサービスがメッセージを受信し、すぐに対応することが可能</p> <p>【実施頻度】 随時</p> <p>【背景】 BUGATTI の顧客向け対応。以前は F1 や DTM のレーシングカーのみが対象だったが、現在では搭載車のドライバーにも最適な安全性を提供</p> |

| 国名 | 番号 | 先端技術の大分類 | | 取組分野 (3E) | 取組内容 |
|------|------|----------|----------|--------------|---|
| | | 先端技術の中分類 | 先端技術の小分類 | | |
| | | | | | |
| | | | | | <p>【必要経費】 不明</p> <p>【当該施策の成果・評価】 不明</p> <p>【新型コロナウイルス感染症の世界的な流行による交通行動変容による施策方針の変更】 不明</p> <p>【出典】 https://www.volkswagenag.com/en/news/stories/2018/05/vision-zero-safety-is-digital.html#</p> |
| イタリア | IT-1 | | | | <p>【取組名】 La Sezione Mobilità e Disabili (モビリティ・障害者部門)</p> <p>【実施主体】 Automobile Club d'Italia(イタリア・オートモバイルクラブ)</p> <p>【主体間の役割】 不明</p> <p>【対象交通モード】 車両</p> <p>【実施概要】 障害のあるドライバー向けのアウトリーチサービス。障害を認定の上、税制優遇や駐車場の優遇等の特別措置、運転免許の発行をアウトリーチ型で行う他、無料アプリ「ACI SPACE」の新しい「聴覚障害者のための SOS」機能を活用し、聴覚障害者のドライバーがロードサイドアシスタンスを要請することが可能</p> <p>【実施頻度】 随時</p> <p>【背景】 障害者の生活の質の向上を促進するためにイタリア自動車クラブが実施しているイニシアティブ</p> <p>【必要経費】 不明</p> <p>【当該施策の成果・評価】 不明</p> <p>【新型コロナウイルス感染症の世界的な流行による交通行動変容による施策方針の変更】 不明</p> |

| 国名 | 番号 | 先端技術の大分類 | | 取組分野 (3E) | 取組内容 |
|------|------|----------|------------|--------------|--|
| | | 先端技術の中分類 | 先端技術の小分類 | | |
| | | | | | |
| | | | | | <p>【出典】 https://ec.europa.eu/transport/road_safety/sites/roadsafety/files/pdf/italian_road_safety_plan_2020.pdf http://www.aci.it/i-servizi/per-la-mobilita/aci-per-il-sociale.html</p> |
| ギリシャ | GR-1 | 人に係る技術 | アクティブセーフティ | 教育 | <p>【取組名】 “Safe Road Users” (安全な道路利用者)プログラム</p> <p>【実施主体】 the Ministry of Education, Lifelong Learning and Religious Affairs(教育・生涯学習・宗教省)</p> <p>【主体間の役割】 同省は Inter-Ministerial Committee (省庁間調整委員会)及び Special Secretariat on Road Safety(交通安全特別事務局)を通じ、交通安全に権限のある他省庁や機関と協力して実施</p> <p>【対象交通モード】 自動車</p> <p>【実施概要】 運転免許を取得する段階から返納する段階までドライバーのライフタイムに応じた安全運転教育プログラム。具体的には、運転免許を取得するための訓練(「安全な道路利用者」プログラム)、安全運転に関する情報提供と啓発プログラム、そして安全運転に関するハンドブックや高齢者ドライバーへの情報提供のための関連キャンペーンを通じた啓発・教育プログラム</p> <p>【実施頻度】 不明</p> <p>【背景】 ギリシャでは、2050年までに65歳以上の人が人口の約33%を占めると予想</p> <p>【必要経費】 不明</p> <p>【当該施策の成果・評価】 不明</p> <p>【新型コロナウイルス感染症の世界的な流行による交通行動変容による施策方針の変更】 不明</p> <p>【出典】 https://ec.europa.eu/transport/road_safety/sites/roadsafety/files/pdf/strategic_plan_for_road_safety_greece_2011_2020.pdf (P179)</p> |

| 国名 | 番号 | 先端技術の大分類 | | 取組分野 (3E) | 取組内容 |
|----|------|----------|------------|--------------|--|
| | | 先端技術の中分類 | 先端技術の小分類 | | |
| | | | | | |
| EU | EU-1 | 車に係る技術 | アクティブセーフティ | Euro N-CAP | 規制 |
| | | | | | <p>【取組名】 Euro N-CAP (European New Car Assessment Programme)</p> <p>【実施主体】 Euro N-CAP</p> <p>【主体間の役割】 消費者団体である Euro N-CAP が評価を実施</p> <p>【対象交通モード】 車両</p> <p>【実施概要】 新型車の安全評価基準 / 自動車アセスメント制度。下記の評価項目を全て実施し、評価結果を重み付け集計し、総合評価結果を公表(</p> |

| 国名 | 番号 | 先端技術の大分類 | | 取組分野 (3E) | 取組内容 |
|----|------|----------|------------|--------------|---|
| | | 先端技術の中分類 | 先端技術の小分類 | | |
| | | | | | |
| | | | | | 【新型コロナウイルス感染症の世界的な流行による交通行動変容による施策方針の変更】 不明 |
| EU | EU-2 | 車に係る技術 | アクティブセーフティ | 規制 | <p>【取組名】 General Safety Regulation (GSR、一般安全規制)に基づく安全に関する新技術の導入義務付</p> <p>【実施主体】 EU</p> <p>【主体間の役割】 EU による規制</p> <p>【対象交通モード】 車両</p> <p>【実施概要】 欧州委員会は 2019 年 3 月に、2022 年から欧州全域において乗用車、商用車、トラック、バスに対し安全に関する新技術の導入を義務付けることで合意。具体的な内容は以下のとおり： <u>全車両に適応(自動車、バン、トラック、バス)：</u> 居眠り運転や注意力散漫(運転中のスマートフォン使用等)に対する警告システム、自動速度制御装置、カメラやセンサーによる自動車後退時の警報装置、事故時のデータ記録装置(ブラックボックス)、アルコール・インターロック装置、緊急制動表示装置 <u>自動車と商用車：</u> 車線逸脱警報装置、先進緊急ブレーキ(AEB)、改良型安全シートベルト、Head impact zone enlargement for pedestrians and cyclists-safety glass in case of crash(衝突防止機能付きフロントガラス)、側面衝突時の乗員保護装置 <u>トラックとバス：</u> 歩行者衝突警報・後側方衝突警報、Vulnerable road user improved direct vision from driver's position(歩行者の視認性を高める装置) <u>商用車、トラックとバス：</u> タイヤ空気圧警告システム</p> <p>【実施頻度】 2022 年から新型車の発売時に義務付け</p> <p>【背景】 2018 年 5 月 17 日に発表された欧州の交通システムを近代化するための第三次イニシアティブ“Third Mobility Package”の一環。第三次イニシアティブは、元々 2017 年 5 月に EU が新たなモビリティのイニシアティブとして採択した</p> |

| 国名 | 番号 | 先端技術の大分類 | | 取組分野 (3E) | 取組内容 |
|----|------|----------|------------|--------------|--|
| | | 先端技術の中分類 | 先端技術の小分類 | | |
| | | | | | |
| | | | | | <p>“Europe on the Move”の実行フェーズにおけるイニシアティブで、交通の安全性を高め、スマートな道路充電を奨励し、CO2 排出量・大気汚染・渋滞を削減し、企業の非効率性を削減し、不正雇用と戦い、労働者のための適切な条件と休息時間を確保することを目的とした、広範囲にわたるイニシアティブである</p> <p>【必要経費】 不明</p> <p>【当該施策の成果・評価】 今後導入</p> <p>【新型コロナウイルス感染症の世界的な流行による交通行動変容による施策方針の変更】 不明</p> <p>【出典】 https://ec.europa.eu/commission/presscorner/detail/en/IP_19_1793 https://ec.europa.eu/docsroom/documents/34588 https://www.acea.be/news/article/fact-sheet-cars-and-the-general-safety-regulation-revision https://xtech.nikkei.com/atcl/nxt/column/18/00001/00514/ Europe on the Move: Commission completes its agenda for ... (europa.eu) </p> |
| EU | EU-3 | 道路に係る技術 | アクティブセーフティ | 技術 | <p>【取組名】 C2ART (Connected, Coordinated and Automated Road Transport) システム</p> <p>【実施主体】 EU</p> <p>【主体間の役割】 The Joint Research Centre (JRC) (ジョイント・リサーチセンター) による研究段階</p> <p>【対象交通モード】 車両</p> <p>【実施概要】 イタリアのイスプラにて実証実験を実施</p> <p>【実施頻度】 不明</p> <p>【背景】 MaaS (モビリティ・アズ・ア・サービス) の浸透、カーシェアリングの促進や、コネクテッド・自動運転 (CAV) 技術の促進は、高齢者や障害者、若年者の道路走行を促進する可能性があるとして予想されている。特に旅行需要が大幅に増加した場合、安全</p> |

| 国名 | 番号 | 先端技術の大分類 | | 取組分野 (3E) | 取組内容 |
|----|------|----------|----------------------|--------------|---|
| | | 先端技術の中分類 | 先端技術の小分類 | | |
| | | | | | |
| | | | | | <p>で効率的なモビリティを可能にするためには交通管理システムが決定的な役割を果たす必要があり、コネクテッド、協調的及び自動化された道路交通(C2ART)システムによって制御する必要性が高まると予想されている</p> <p>【必要経費】 不明</p> <p>【当該施策の成果・評価】 不明</p> <p>【新型コロナウイルス感染症の世界的な流行による交通行動変容による施策方針の変更】 不明</p> <p>【出典】 https://trimis.ec.europa.eu/project/towards-connected-coordinated-and-automated-road-transport-c2art-system</p> |
| EU | EU-4 | 道路に係る技術 | アクティブセーフティ/パッシブセーフティ | 教育 | <p>【取組名】 EU Road safety Exchange プロジェクト</p> <p>【実施主体】 EU</p> <p>【主体間の役割】 the European Transport Safety Council(ETSC)(欧州交通安全評議会)が運営。オーストリア、ブルガリア、フランス、ギリシャ、アイルランド、リトアニア、オランダ、ポーランド、ポルトガル、ルーマニア、スペイン、スウェーデンの専門家が参加</p> <p>【対象交通モード】 道路交通</p> <p>【実施概要】 2019年に開始された3ヶ年の各国の交通安全の専門家が参加する知識交流プロジェクト。スピードの低下、安全なインフラの構築、政策運用の改善、データ収集、都市部における歩行者と自転車の安全性の向上に関するベストプラクティスを共有する予定</p> <p>【実施頻度】 不明</p> <p>【背景】 交通安全を改善する可能性の高い多くの国を支援することで、EU加盟国間の交通安全格差の解消に貢献し、それによって欧州の道路における死亡者数と重傷者数の全体的な減少に貢献することを目的としている</p> <p>【必要経費】 不明</p> |

| 国名 | 番号 | 先端技術の大分類 | | 取組分野 (3E) | 取組内容 |
|------|----|----------|-----------|--------------|--|
| | | 先端技術の中分類 | 先端技術の小分類 | | |
| | | | | | |
| | | | | | <p>【当該施策の成果・評価】 不明</p> <p>【新型コロナウイルス感染症の世界的な流行による交通行動変容による施策方針の変更】 不明</p> |
| 国際組織 | | 車に係る技術 | パッシブセーフティ | 教育 | <p>【取組名】 啓発ウェブサイト www.roadsafetyfacts.eu</p> <p>【実施主体】 European Automobile Manufacturers Association (ACEA) (欧州自動車工業会) ACEA は、欧州を拠点とする主要な自動車、バン、トラック、バスメーカー15社 (BMW グループ、CNH インダストリアル、DAF トラックス、ダイムラー、Fiat Chrysler Automobiles、Ford of Europe、Honda Motor Europe、Hyundai Motor Europe、Jaguar Land Rover、PSA グループ、Renault グループ、Toyota Motor Europe、Volkswagen グループ、Volvo Cars、Volvo グループ) で構成</p> <p>【主体間の役割】 不明</p> <p>【対象交通モード】 車両</p> <p>【実施概要】 ウェブサイト www.roadsafetyfacts.eu を開設。教育的なインフォグラフィックを使って、さまざまな安全機能をわかりやすく説明</p> <p>【実施頻度】 随時</p> <p>【背景】 EU では General Safety Regulation (一般安全規則) に合意し、2022 年からすべての車両に安全装置の搭載の義務付けを決定したが、ACEA ではドライバーが既存の技術でさえ認識しておらず、結果的に技術が効果的に用いられていない点を課題と捉えている。そこで安全運転と利用可能な安全機能のより効果的な活用について、市民とのコミュニケーション施策の一環として業界として実施</p> <p>【必要経費】 不明</p> <p>【当該施策の成果・評価】 不明</p> |

| 国名 | 番号 | 先端技術の大分類 | | 取組分野 (3E) | 取組内容 |
|------|----|----------|------------|--------------|---|
| | | 先端技術の中分類 | 先端技術の小分類 | | |
| | | | | | |
| | | | | | <p>【新型コロナウイルス感染症の世界的な流行による交通行動変容による施策方針の変更】 不明</p> <p>【出典】 https://www.acea.be/press-releases/article/auto-industry-to-raise-awareness-of-safety-technology-as-new-eu-data-on-roa</p> |
| 国際組織 | | 道路に係る技術 | アクティブセーフティ | 教育 | <p>【取組名】 オンライントレーニング “Safe Roads By Design™: Making Roads Safe for all Users”</p> <p>【実施主体】 International Road Federation (IRF) (国際道路連盟、以下 IRF という。)</p> <p>【主体間の役割】 コンテンツ作成、講座実施</p> <p>【対象交通モード】 道路交通</p> <p>【実施概要】 主催者によると「世界で最も包括的なオンライン交通安全トレーニングプログラムの 1 つ」。専門家が、路上安全、作業区域安全、交通弱者の安全、交通管理、交通安全監査におけるベストプラクティスと最新技術を 3 週間にわたって紹介。研修プログラムの終了後、IRF はオンラインテストを実施。試験で 80% のスコアを獲得した参加者には、コース修了証が授与。 想定対象者：主に米国を想定している様子だが全世界から受講可能。道路交通機関の幹部、連邦政府および州の公務員およびその他の地域の交通当局、民間コンサルタント & 建設事業者、インフラ開発者、交通安全技術者・監査役、インフラファンド・金融機関、テクニカルアドバイザー、保険会社、モデラー、交通安全製品のサプライヤーと販売代理店</p> <p>【実施頻度】 不明</p> <p>【背景】 この研修プログラムの目的は、交通事故の件数を減らし、交通事故による死亡者数や重傷者数を減らすために何ができるかを参加者に理解してもらうことにある</p> <p>【必要経費】 1500 ドルから 2500 ドル。IRF 会員価格有</p> <p>【当該施策の成果・評価】 不明</p> |

| 国名 | 番号 | 先端技術の大分類 | | 取組分野 (3E) | 取組内容 |
|------|----|----------|------------|--------------|--|
| | | 先端技術の中分類 | 先端技術の小分類 | | |
| | | | | | |
| | | | | | <p>【新型コロナウイルス感染症の世界的な流行による交通行動変容による施策方針の変更】 不明</p> <p>【出典】 https://www.volkswagenag.com/en/news/stories/2018/05/vision-zero-safety-is-digital.html# https://www.irf.global/event/srd20-ws-dec-online-training/</p> |
| 国際組織 | | 道路に係る技術 | アクティブセーフティ | 教育 | <p>【取組名】 “Safe Roads by Design” 資格及び“Road Safety Audit Team Leader”資格</p> <p>【実施主体】 International Road Federation (IRF)</p> <p>【主体間の役割】 資格認定</p> <p>【対象交通モード】 道路交通</p> <p>【実施概要】 交通安全に関する資格。申請者は、専門的な実績を示す申請書を提出し、オンラインの資格認定試験(40問で構成されるオンライン試験)を受けて、安全な道路設計と管理の実践を理解していることを証明しなければならない。“Road Safety Audit Team Leader” 資格認定プログラムに進む申請者は、プログラムを修了するために監査したプロジェクトの詳細も提出しなければならない。資格は発行から2年間有効</p> <p><u>“Safe Roads by Design” 資格認定要件:</u></p> <ul style="list-style-type: none"> ・道路設計、道路建設、交通法、または交通工学の分野で最低5年の関連経験を有していること ・交通安全の法的問題、法律と政策、事故調査、交通安全工学、または道路設計をカバーする、少なくとも8時間のPDH (Professional Development Hours)に相当する認定トレーニングコースを受講していること ・会議や見本市に積極的に参加することで、交通安全に関するベストプラクティスや最新の技術の発展に対する認識を示していること <p><u>“Road Safety Audit Team Leader” 資格認定要件:</u></p> <ul style="list-style-type: none"> ・交通安全監査の正式なトレーニングを受けていること、少なくとも16時間のPDH(Professional Development Hours)に相当すること ・申請前の36カ月以内に、大規模な交通安全監査/検査を3回以上、または小規模な交通安全監査/検査を6回以上実施したRSAチームへの参加を証明できる証拠を提出できること |

| 国名 | 番号 | 先端技術の大分類 | | 取組分野 (3E) | 取組内容 |
|------|--------|------------|----------|---|--|
| | | 先端技術の中分類 | 先端技術の小分類 | | |
| | | | | | |
| | | | | | <p>【実施頻度】 随時</p> <p>【背景】 不明</p> <p>【必要経費】 Safe Roads by Design 資格申請 450 ドル、2 年後以降更新 150 ドル Road Safety Audit Team Leader 資格申請 650 ドル、2 年後以降更新 200 ドル</p> <p>【当該施策の成果・評価】 不明</p> <p>【新型コロナウイルス感染症の世界的な流行による交通行動変容による施策方針の変更】 不明</p> <p>【出典】 https://www.volkswagenag.com/en/news/stories/2018/05/vision-zero-safety-is-digital.html# https://www.irf.global/event/srd20-ws-dec-online-training/ https://www.irf.global/global-credential/</p> |
| 国際組織 | 車に係る技術 | アクティブセーフティ | | <p>【取組名】 Light.Sight.Safety (光・視野・安全)プロジェクト</p> <p>【実施主体】 European Association of Automotive Suppliers (CLEPA) (欧州自動車部品工業会) 1959 年設立、自動車部品及びサービス関連企業約 3000 社が加盟する団体</p> <p>【主体間の役割】 CLEPA の中でも特にライト関係の部品サプライヤーが参加</p> <p>【対象交通モード】 不明</p> <p>【実施概要】 技術大学や研究機関と提携し、バーチャル・リアリティやアイトラッキング等の最先端の手段を用いて客観的なデータを収集。 最近行われた科学的研究は以下のとおり： ・インテリジェント・ヘッドランプ・システムのグレア解析 ・自動運転システムのためのシグナリング ・自律走行車の理想的なポジションの特定</p> | |

| 国名 | 番号 | 先端技術の大分類 | | 取組分野 (3E) | 取組内容 |
|------|----|----------|----------------------|--------------|---|
| | | 先端技術の中分類 | 先端技術の小分類 | | |
| | | | | | |
| | | | | | <p>・実際の交通状況での自動走行車のマーキングの必要性の提言</p> <p>【実施頻度】 不明</p> <p>【背景】 ライトによる交通安全の向上と、ドライバーの快適性を高めながら環境に配慮した社会への転換を目指し、科学界、照明業界、政策・規則担当者間のギャップを埋めることを目標としている。このため、活動全体としては自動車照明による交通安全のさらなる改善に関する科学的調査の推進・資金提供、交通安全を実現するための手段としての自動車照明に関する情報を開発し、業界のその立場を伝えている</p> <p>【必要経費】 不明</p> <p>【当該施策の成果・評価】 不明</p> <p>【新型コロナウイルス感染症の世界的な流行による交通行動変容による施策方針の変更】 不明</p> <p>【出典】 https://clepa.eu/lightsightsafety/</p> |
| 国際組織 | | 車に係る技術 | アクティブセーフティ／パッシブセーフティ | 教育 | <p>【取組名】 ADAS ON BOARD キャンペーン</p> <p>【実施主体】 International Automobile Federation (FIA) (国際自動車連盟、以下 FIA という。)</p> <p>【主体間の役割】 FIA のリージョン1 (欧州、中東及びアフリカ) 部局が実施</p> <p>【対象交通モード】 不明</p> <p>【実施概要】 2020 年から実施している普及啓発キャンペーン。ADAS の各機能について、教育動画、パンフレットを公式サイト(https://www.fiaregion1.com/adas-on-board/) 及び SNS (twitter 及び動画サイト vimeo) から公開。また、ハッシュタグキャンペーン #ADASONBOARD を実施</p> <p>【実施頻度】 随時</p> |

| 国名 | 番号 | 先端技術の大分類 | | 取組分野 (3E) | 取組内容 |
|------|----|----------|----------------------|--------------|--|
| | | 先端技術の中分類 | 先端技術の小分類 | | |
| | | | | | |
| | | | | | <p>【背景】 一般安全規則の発効に伴い、2022年7月からADASの新車搭載が義務化されることになった。ADASシステムの搭載により交通安全性の向上に資することが期待されているが、FIA リージョン 1 が実施した調査によると、実際の効果を得るにはADASシステムの技術最適化、ドライバーのADASに関する意識向上、適切な道路インフラ、が必要であるという結果となった。このため2020年からの普及啓発をキャンペーンとして実施</p> <p>【必要経費】 不明。FIA Road Safety Grant Programm による資金供与を受けて実施</p> <p>【当該施策の成果・評価】 不明</p> <p>【新型コロナウイルス感染症の世界的な流行による交通行動変容による施策方針の変更】 不明</p> <p>【出典】 https://www.fiaregion1.com/adas-on-board/</p> |
| 国際組織 | | 車に係る技術 | アクティブセーフティ/パッシブセーフティ | 教育 | <p>【取組名】 “Stop the crash” (衝突を防げ)パートナーシップ</p> <p>【実施主体】 Global NCAP(事務局)</p> <p>【主体間の役割】 パートナー: Allgemeiner Deutscher Automobil-Club E.V.(ADAC)、Autoliv、Bosch、Continental、Consumers International、Denso、ITT Motions Technologies、Thattham Research、TZF (Towards Zero Foundation)、ZF Friedrichshafen AG</p> <p>【対象交通モード】 自家用車</p> <p>【実施概要】 電子安定制御(ESC)、自律型緊急ブレーキ(AEB)、二輪車用アンチロック・ブレーキ(ABS)、タイヤの安全性に焦点を当て、各国の課題や技術的な解決策に注目し、イベントやセミナーを含むアドボカシー活動を実施。例えば欧州や北米ではAEBの最新技術、ASEAN や中南米ではESCに焦点を当てている。 イベントでは、政策立案者、メディア、車両管理者及び一般市民を対象としたライブデモンストレーションを実施しており、最新技術を実際に体験することができる他、新技術導入のための対話の機会となるセミナーを開催。安全対策の実務家による講演を実施する等、地域を超えた知識の共有を実施。これまでにアルゼンチン、ブラジル、チリ、中国、ドイツ、ギリシャ、イン</p> |

| 国名 | 番号 | 先端技術の大分類 | | 取組分野 (3E) | 取組内容 |
|----|----|----------|----------|--------------|--|
| | | 先端技術の中分類 | 先端技術の小分類 | | |
| | | | | | |
| | | | | | ドネシア、マレーシア、メキシコ、南アフリカ、タイ、英国及びウルグアイで開催 |
| | | | | | 【実施頻度】 随時 |
| | | | | | 【背景】 2015年11月18～19日にブラジルで開催された第2回世界閣僚会議を機に発足。国連「交通安全のための行動の10年」と「持続可能な開発目標(SDGs)」を支援するための取組みで、特に新興自動車市場における先進的な衝突回避技術の認知度向上と、最終的には2030年までに新車へのESCの搭載率を100%とすることを目指している他、各国政府において先端技術が新車の規制要件となるようにすることを目的に活動 |
| | | | | | 【必要経費】 不明。FIA財団とブルームバーグ・フィランソロピーから資金供与を受けている |
| | | | | | 【当該施策の成果・評価】 UNDESA(国連経済社会局)が選定するSDGsを支援するパートナーシップの1つとして認定 |
| | | | | | 【新型コロナウイルス感染症の世界的な流行による交通行動変容による施策方針の変更】 2020年のイベントは開催延期 |
| | | | | | 【出典】 http://www.stopthecrash.org/ http://www.globalncap.org/stop-crash-exemplar-partnerships-support-sdgs/ |

4-2-2 諸外国における高齢者に係る自動車以外の代替手段の活用・普及等に係る具体例調査

図表 4-8 海外における事例（高齢者に対する自動車の代替手段の普及及び交通安全に係る施策への反映）

| 国名 | 番号 | 代替手段の大分類 | | 取組分野 (3E) | 取組内容 |
|-------|------|----------|----------|--------------|--|
| | | 代替手段の中分類 | 代替手段の小分類 | | |
| | | | | | |
| ノルウェー | NO-1 | 民間交通 | | | <p>【取組名】 Nærhetsbyen(近隣都市プロジェクト)</p> <p>【実施主体】 The Ministry of Local Government and Modernisation(地方自治・近代化省)</p> <p>【主体間の役割】 不明</p> <p>【活用される代替手段の仕様】 不明</p> <p>【対象交通モード】</p> <p>【実施概要】 不明</p> <p>【実施頻度】 不明</p> <p>【背景】 学校、職場、店舗、サービス、屋外活動等の活動までの移動距離が短く、公共交通機関と徒歩や自転車で移動する機会が提供されれば、車を運転しなくても日常の活動を行うことができるようになる。そこで、移動データを取得し分析することで、交通パターンや行動等に関するデータの蓄積を行い、スマートシティや将来の二次交通に活用</p> <p>【必要経費】 不明</p> <p>【当該施策の成果・評価】 不明</p> <p>【新型コロナウイルス感染症の世界的な流行による交通行動変容による施策方針の変更】 不明</p> |

| 国名 | 番号 | 代替手段の大分類 | | 取組分野 (3E) | 取組内容 |
|-------|------|----------|----------|--------------|--|
| | | 代替手段の中分類 | 代替手段の小分類 | | |
| | | | | | |
| | | | | | <p>[出典] https://www.regjeringen.no/en/dokumenter/more-years--more-opportunities/id2477934/</p> |
| ノルウェー | NO-2 | 公共交通 | | 技術 | <p>[取組名] チケットのユニバーサルデザイン化</p> <p>[実施主体] The Ministry of Local Government and Modernisation(地方自治・近代化省)</p> <p>[主体間の役割] 不明</p> <p>[活用される代替手段の仕様] チケットシステム</p> <p>[対象交通モード] 公共交通</p> <p>[実施概要] チケットシステムをユニバーサルデザインの観点から構築する</p> <p>[実施頻度] 不明</p> <p>[背景] 公共交通に導入されつつあるスマートフォンに限定されたチケット購入方法、デザイン、ユーザーインターフェースは高齢者に影響を与える可能性が高いため</p> <p>[必要経費] 不明</p> <p>[当該施策の成果・評価] 不明</p> <p>[新型コロナウイルス感染症の世界的な流行による交通行動変容による施策方針の変更] 不明</p> <p>[出典] https://www.dataplan.info/img_upload/5c84ed46aa0abfec4ac40610dde11285/strategy_age-friendly_society.pdf (P.29)</p> |

| 国名 | 番号 | 代替手段の大分類 | | 取組分野 (3E) | 取組内容 |
|-------|------|----------|----------|--------------|--|
| | | 代替手段の中分類 | 代替手段の小分類 | | |
| | | | | | |
| ノルウェー | NO-3 | 公共交通 | バス・タクシー等 | 技術 | <p>【取組名】 郊外におけるオンデマンド交通</p> <p>【実施主体】 Lierne (リエルネ)市</p> <p>【主体間の役割】 市は近隣地方自治体と協力して交通を提供</p> <p>【活用される代替手段の仕様】 バス・タクシー等</p> <p>【対象交通モード】 不明</p> <p>【実施概要】 リエルネ市が近隣の自治体と協力してバスや電車へのシャトル輸送を提供。通学・通院や、買い物、銀行、郵便局、市役所訪問といった目的に合わせて住民はシステムからオンデマンド交通を予約することができる。10:00 から 14:00 までの時間帯はタクシーを利用可能</p> <p>【実施頻度】 随時</p> <p>【背景】 リエルネ市は、広い地理的範囲を要する地方自治体であり、市の中心となるノルドリ町とその周辺には集落が点在している。特にソルリ村は住民の約 20% が 67 歳以上の高齢者であり、日常生活や旅行を含め、規定の公共交通ルートでは対応が難しかった</p> <p>【必要経費】 自治体は公共交通のバスの価格で提供</p> <p>【当該施策の成果・評価】 不明</p> <p>【新型コロナウイルス感染症の世界的な流行による交通行動変容による施策方針の変更】 不明</p> <p>【出典】 https://www.dataplan.info/img_upload/5c84ed46aa0abfec4ac40610dde11285/strategy_age-friendly_society.pdf (P.31)</p> |

| 国名 | 番号 | 代替手段の大分類 | | 取組分野 (3E) | 取組内容 |
|-------|------|----------|----------|--------------|--|
| | | 代替手段の中分類 | 代替手段の小分類 | | |
| | | | | | |
| ノルウェー | NO-4 | 公共交通 | オンデマンド交通 | 技術 | <p>【取組名】 オンデマンド交通 Ruter Aldersvennlig Transport (RAT) の実証実験 (通称: ピンクバス)</p> <p>【実施主体】 オスロ市保健・高齢者・市民サービス部門 (HEI)、Nordre Aker、Vestre Aker 及び Sagene 地域の各行政機関、オスロ及び Viken 地域の公共交通運行機関 Ruter、協力民間企業 (Spare 社等)</p> <p>【主体間の役割】 Ruter との協定に基づき民間企業がオンデマンドバスを運行、費用はオスロ市が全額負担</p> <p>【活用される代替手段の仕様】 オンデマンドコミュニティバス</p> <p>【対象交通モード】 自家用車</p> <p>【実施概要】 Ruter は 2017 年 9 月に Ruter Aldersvennlig Transport (RAT) と呼ばれる 67 歳以上向けのオンデマンドシェア交通サービスを開始。対象エリアはオスロ郊外の Nordre Aker、Sagene、Vestre Aker 及び Ullern エリア。月曜日から土曜日の 10 時から 18 時の間サービス提供。利用希望者は利用希望日の 1 週間前までに電話またはアプリでの予約が必要 (電話予約は月曜日から土曜日の 9 時から 17 時まで)。料金は通常の公共交通機関と同様</p> <p>【実施頻度】 予約に応じて随時。所有車両は 9 台</p> <p>【背景】 オスロ市は「Age-friendly city (年齢に優しい都市) 戦略」を採択 (開始年度不明、最新の戦略は 2017 年に採択)。2014 年 5 月、ノルウェーの都市として初めて WHO の「Global Network of Age-friendly Cities and Communities (年齢にやさしい都市とコミュニティのグローバルネットワーク)」にも加盟。市の保健・高齢者・市民サービス部門 (HEI) と Nordre Aker 地区は、住民との対話に基づいて、高齢者のための交通手段の必要性を確認し、Ruter の協力の元実証実験が開始されることになった。2017 年に Nordre Aker エリアで実験開始、2018 年に Vestre Aker エリア対応開始、2019 年に Sagene エリア、2020 年に Ullern エリアに拡張。Ruter 社とは 2019 年 11 月協定締結、2020 年 2 月事業開始</p> <p>【必要経費】 不明</p> <p>【当該施策の成果・評価】 不明</p> |

| 国名 | 番号 | 代替手段の大分類 | | 取組分野 (3E) | 取組内容 |
|--------------------|----|----------|----------|--------------|---|
| | | 代替手段の中分類 | 代替手段の小分類 | | |
| | | | | | |
| | | | | | <p>【新型コロナウイルス感染症の世界的な流行による交通行動変容による施策方針の変更】 不明</p> <p>【出典】 https://www.oslo.kommune.no/helse-og-omsorg/tjenester-til-eldre/aldersvennlig-by/ https://news.yahoo.co.jp/byline/abumiasaki/20190715-00133996/</p> |
| ノルウェー・スウェーデン・デンマーク | | 公共交通 | オンデマンド交通 | 技術 | <p>【取組名】 Response プロジェクト(オンデマンド交通)</p> <p>【実施主体】 Innland 群(ノルウェー)、Ruter(ノルウェー、オスロ近郊を所管する公共交通機関)、Kolumbus(ノルウェーのバス及び船会社)、Wärmlandstrafik(スウェーデン)、Karlstad 大学(スウェーデン)、Aalborg 大学(デンマーク)、Kaunas 市(リトアニア)、SEI Tallinn(エストニア)</p> <p>【主体間の役割】 パイロットプロジェクトのエリアごとに連携</p> <p>【活用される代替手段の仕様】 コミュニティバス</p> <p>【対象交通モード】 自家用車</p> <p>【実施概要】 スウェーデンとノルウェーで4つの Demand-responsive transport (DRT)、需要応答型交通としてパイロットプロジェクトを実施 ノルウェーの Nes エリア。67歳以上を対象に2019年11月11日から開始。利用希望者は月曜日から土曜日の9時から17時までの間にオンデマンドで Ruter が手配するバスを利用できる。利用希望者は Ruter に対し1時間前までに電話またはアプリで予約 ノルウェーの Sauda エリア、2018年7月1日から2020年6月30日まで実施。Kolumbus(ノルウェーのバス及び船会社)が運航。交通不便地域にドアツードアで移動の手段を提供 スウェーデンの Wärmland エリア。障害者や、一人で公共交通機関を利用するのが難しい人を対象とした Special Transport Services (STS) の一環として、特に医療機関への訪問を想定して実施。利用希望者は電話で予約。このパイロットプロジェクトを通じて電子予約による需要応答型価格設定の可能性、交通弱者の公共交通機関への接続性の向上、自家用車を利用しないことによる排出ガスの削減効果等の検証を予定 ノルウェーの Innland エリア。2020年10月19日から2021年3月31日まで実施。このエリアには公共交通機関がないため、自家用車を利用することができない交通弱者向けの移動手段として実証実験</p> |

| 国名 | 番号 | 代替手段の大分類 | | 取組分野 (3E) | 取組内容 |
|-----|------|----------|----------|--------------|---|
| | | 代替手段の中分類 | 代替手段の小分類 | | |
| | | | | | |
| | | | | | <p>【実施頻度】 上記記載のとおり</p> <p>【背景】 バルト海エリアにおける需要応答型交通の可能性を探るための自治体及び公共交通機関による共同パイロットプロジェクト。現状都市部以外の医療機関への訪問を含むほとんどの公共交通サービスは、ローカルでアナログ、かつ時刻固定のバスが中心となっている。Response は、乗客数の減少と交通不便地域における公共交通の費用対効果の低さという課題に取り組んでいる。調査対象国以外では他にリアニア及びエストニアが関係機関として参画。このパイロットプロジェクトの主要なターゲットグループは、国レベルの意思決定者と公共部門の担当者、公共交通に責任を持つ地域および地方の公共輸送当局。なおバルト海エリアで連携して実施しているのは、バルト海エリアの自治体が持つ課題に共通点が多いため</p> <p>【必要経費】 不明</p> <p>【当該施策の成果・評価】 不明</p> <p>【新型コロナウイルス感染症の世界的な流行による交通行動変容による施策方針の変更】 については2020年4月6日から10月5日までプロジェクトが中止され、終了期日が2021年5月8日までに延長された。 は2020年3月開始予定だったが開始が延期され、開始時期未定</p> <p>【出典】 http://response-project.eu/pilots</p> |
| スイス | CH-1 | 民間交通 | シェアモビリティ | 技術 | <p>【取組名】 シェア・モビリティの検索プラットフォーム</p> <p>【実施主体】 Touring Club Schweiz (スイスツーリングクラブ)</p> <p>【主体間の役割】 シェア・モビリティ(自転車、自動車、乗合型の交通、駐車場等)</p> <p>【活用される代替手段の仕様】 自家用車</p> <p>【対象交通モード】 車両</p> <p>【実施概要】 ウェブサイト上で郵便番号を入力すると、シェアサービスを横断して検索し、自分が利用したいエリアで提供されているサービスを</p> |

| 国名 | 番号 | 代替手段の大分類 | | 取組分野 (3E) | 取組内容 |
|-------|------|----------|------------|--------------|--|
| | | 代替手段の中分類 | 代替手段の小分類 | | |
| | | | | | |
| | | | | | <p>一括して表示することができる。参加しているサービスは Shared Parking(駐車場のシェアリングサービス)、PubliBike(自転車シェアリング)、Mobility Carsharing(スイス全土に 1,500 拠点を持つカーシェアリング)、Carvelo2go(電動カーゴバイクと呼ばれる荷物や子供を載せることのできる荷台付きの自転車に特化したシェアリングサービス)、Velospot(自転車シェアリング)。</p> <p>また、地図表示はされないものの以下のサービスを推奨：</p> <p>Blablacar(フランス発のライドシェア。ドライバーが自分の移動の途中で空き席に人を乗せたい場合に同乗者を募集し、条件がマッチすれば相乗りできる)、Sharoo(スイス発のカーシェアリング。個人所有の車や企業の商用車を一定期間借りることができる)、ride2Go(スイス発のライドシェア)、Karzoo(スイス発のライドシェア。商用車の相乗りも対象)、IDOSH(一緒に移動してくれる人を探すマッチングサービス)、E-Carpooling(スイス発のライドシェア。SMS を利用することが特徴)、2EM(スイス発のカーシェアリング。個人所有の車を一定期間借りることができる)</p> <p>【実施頻度】 随時</p> <p>【背景】 不明</p> <p>【必要経費】 公表なし</p> <p>【当該施策の成果・評価】 不明</p> <p>【新型コロナウイルス感染症の世界的な流行による交通行動変容による施策方針の変更】 なし</p> <p>【出典】 https://www.tcs.ch/de/testberichte-ratgeber/ratgeber/einfach-mobil/in-meiner-naehe.php</p> |
| デンマーク | DK-1 | 個人利用 | モビリティスクーター | 技術 | <p>【取組名】 高齢者向け交通安全キャンペーン</p> <p>【実施主体】 Danish Road Safety Council (デンマーク交通安全協会)</p> <p>【主体間の役割】 自治体及び警察と連携の上実施</p> <p>【対象交通モード】 車両</p> |

| 国名 | 番号 | 代替手段の大分類 | | 取組分野 (3E) | 取組内容 |
|-------|------|----------|----------|--------------|--|
| | | 代替手段の中分類 | 代替手段の小分類 | | |
| | | | | | |
| | | | | | <p>【実施概要】 高齢者に対し、横断歩道を渡る際のリスクや、どのような要因や状況が特に事故を起こしやすいか、またラッシュアワーの渋滞を避ける等、予防策を啓発するキャンペーン。テレビスポット、ラジオスポット、沿道ポスター、ウェブコミュニケーション、プレス活動等を実施</p> <p>【実施頻度】 不明</p> <p>【背景】 デンマーク交通事故調査委員会の調査によると、高齢の道路利用者は、特に田舎では交差点の位置から安全な横断のタイミングを判断するのが難しいことが多い。そのため、特に田舎の交差点では、高齢の道路利用者に適切な認識を伝える必要があるとして、デンマーク交通計画のフォーカスエリア 10 に設定された</p> <p>【必要経費】 不明</p> <p>【当該施策の成果・評価】 不明</p> <p>【新型コロナウイルス感染症の世界的な流行による交通行動変容による施策方針の変更】 なし</p> <p>【出典】 https://faerdselssikkerhedskommissionen.dk/media/1052/danish-national-action-plan-2013-2020-every-accident-is-one-too-many-a-shared-responsibility.pdf https://faerdselssikkerhedskommissionen.dk/media/1054/faktaark-2-undervisning-og-kommunikation.pdf</p> |
| デンマーク | DK-2 | 個人利用 | 三輪車 | 教育 | <p>【取組名】 Cycling without age(年齢を問わないサイクリング)</p> <p>【実施主体】 Cycling without age(NPO 法人、以下 CWA という。)</p> <p>【主体間の役割】 老人ホーム等施設や市、企業は CWA と協定を締結することで、三輪車を得ることができる。CWA は運転を担うボランティア(パイロットと呼称)へのトレーニングや会員ネットワークを提供</p> <p>【活用される代替手段の仕様】 三輪車</p> |

| 国名 | 番号 | 代替手段の大分類 | | 取組分野 (3E) | 取組内容 |
|--------|------|----------|----------|--------------|---|
| | | 代替手段の中分類 | 代替手段の小分類 | | |
| | | | | | |
| | | | | | <p>【対象交通モード】 徒歩、自転車</p> <p>【実施概要】 2012年コペンハーゲンで設立。移動を希望する高齢者を三輪車の前方座席部に乗せ、パイロットが自転車を漕ぎ、外出を支援する。乗客・パイロットともに年齢制限はなく、最年長のパイロットは90歳、乗客の最年長は107歳</p> <p>【実施頻度】 現在世界50ヶ国2,200箇所で展開。保有三輪車数は約3,000台、ボランティア(パイロットと呼称)は33,000人以上</p> <p>【背景】 不明</p> <p>【必要経費】 利用者無料</p> <p>【当該施策の成果・評価】 不明</p> <p>【新型コロナウイルス感染症の世界的な流行による交通行動変容による施策方針の変更】 主な利用者が高齢者である取組であることを踏まえ、HP上には新型コロナウイルスポリシーを掲載。展開国における流行状況に関する情報収集を行うとともに、該当国におけるガイドラインに従い取組自体は実施</p> <p>【出典】 https://cyclingwithoutage.org/</p> |
| アイルランド | IR-1 | | | | <p>【取組名】 Free Travel Scheme(公共交通フリーパス)</p> <p>【実施主体】 申請先: the Department of Social Protection(社会保護局)、北アイルランドでは Intreo Centre(イントレオ・センター)又は Social Welfare Branch Office(社会福祉支局) 利用機関: 公営交通機関(バス、鉄道及び LUAS)及び一部の民間交通機関。民間交通機関の例は the Dublin Bus NITELINK、Transport for Ireland の地方ルートである Local Link バス、Bus Éireann(都市間バス等を運行するバス会社)等。なおアラン諸島に居住している場合は年間12回の本島へのフライトが、トリニダード諸島に居住している場合は年間8回の本島へのヘリコプターがカバーされる</p> |

| 国名 | 番号 | 代替手段の大分類 | | 取組分野 (3E) | 取組内容 |
|----|----|----------|--|--------------|--|
| | | 代替手段の中分類 | | | |
| | | 代替手段の小分類 | | | |
| | | | | | <p>【主体間の役割】 不明</p> <p>【活用される代替手段の仕様】 バス、鉄道</p> <p>【対象交通モード】 バス(地方ルート)、鉄道</p> <p>【実施概要】 66 歳以上、または 66 歳未満でも障害の状況等、特定の条件に当てはまる人は申請に基づきフリーパスが交付される。フリーパスは、アイルランドにおいては Public Services Card と呼ばれる社会保障用のカードに表示される。3 つの категорияがあり、本人のみ有効な FT-P、配偶者又は家族 1 名も無料になる FT+S、16 歳以上の支援者 1 人も無料になる FT+C、がある。北アイルランドにおいては Senior Smartpass カードに表示される。アイルランドで既に Public Services Card を持っていたり、北アイルランド内では同カードを申請しない限り利用できない</p> <p>【実施頻度】 随時</p> <p>【背景】 2014 年に実施された調査 CARDI では、特に地方において交通の利便性は低く、高齢者の医療へのアクセス等を阻害しており、解決が必要と指摘されている。しかし 2017 年に発表されたトリニティ・カレッジ・ダブリンが交通安全局の支援の元実施した「アイルランド高齢化に関する長期研究(TILDA)」の報告書によると、高齢者のほとんどが交通手段を自動車に頼っていることが明らかになった。ダブリン在住者とアイルランドの農村部に住む人々との間で公共交通機関の利用に大きな違いがあり、ダブリン郊外に住む 50 代以上の人々の公共交通機関への不満が深刻なレベルであることが報告</p> <p>【必要経費】 不明</p> <p>【当該施策の成果・評価】 TILDA(2017 年)によると、ダブリンに住むフリーパス支給対象者の 3 人に 1 人が公共交通機関を利用している(29%)のに対し、他の町や都市では 10%、地方では 3%しか利用していない。高齢者のかなりの割合において、フリーパスのメリットは限定的</p> <p>【新型コロナウイルス感染症の世界的な流行による交通行動変容による施策方針の変更】 国家交通局(NTA)は、すべての交通事業者がフリーパスを持っている乗客に対して、新型コロナウイルス感染症による公衆衛生上の緊急事態の間は、カードの有効期限が切れていても、継続して無料で利用できることを発表</p> <p>【出典】 https://www.citizensinformation.ie/en/social_welfare/social_welfare_payments/extra_</p> |

| 国名 | 番号 | 代替手段の大分類 | | 取組分野 (3E) | 取組内容 |
|------|------|----------|------------|--------------|---|
| | | 代替手段の中分類 | 代替手段の小分類 | | |
| | | | | | |
| | | | | | social_welfare_benefits/free_travel.html https://comfortkeepers.ie/transport-for-elderly-in-rural-ireland/ https://www.citizensinformation.ie/en/social_welfare/irish_social_welfare_system/public_services_card.html https://www.cardi.ie/publications/publicandcommunitytransportforolderpeopleinruralirelandnorthandsouth |
| オランダ | NL-1 | 個人利用 | モビリティスクーター | 技術 | <p>【取組名】 Remain Safely Mobile (モビリティスクーターへの乗り換え促進)</p> <p>【実施主体】 Veilig Verkeer Nederland (VVN) (オランダ交通安全協会)</p> <p>【主体間の役割】 不明</p> <p>【活用される代替手段の仕様】 モビリティスクーター(四輪スクーター)</p> <p>【対象交通モード】 徒歩、自転車</p> <p>【実施概要】 利用を希望する高齢者は市役所からレンタルすることができる。モビリティスクーター(シニアカー)の運転に免許は不要だが賠償責任保険への加入が必須。なお、モビリティスクーターへの乗り換えを検討する高齢者向けにガイドブックの配布、作業療法士への相談制度、運転講習の受講をセットで実施。また、利用者の交通ルールに関する知識をオンライン上で実施可能。テストは5分程度のものでいつでも受講ができる。また、運転講習に加え、リフレッシュャーコースと呼ばれる無料の復習用コースを受講可能。同コースはオランダ全土どこでも受講可能で、座学、スキルコース、アイテスト(視力検査)、乗車訓練で構成</p> <p>【実施頻度】 不明</p> <p>【背景】 市役所によるレンタルは Social Support Act (Wmo) 社会サポート法に基づく事業</p> <p>【必要経費】 リフレッシュャーコースの運営費は自治体からの助成金により運営</p> <p>【当該施策の成果・評価】 不明</p> <p>【新型コロナウイルス感染症の世界的な流行による交通行動変容による施策方針の変更】 リフレッシュャーコースの開催状況はコロナ対策のため多くの地域で開催中断中</p> |

| 国名 | 番号 | 代替手段の大分類 | | 取組分野 (3E) | 取組内容 |
|--------|------|----------|----------|--------------|---|
| | | 代替手段の中分類 | 代替手段の小分類 | | |
| | | | | | |
| | | | | | <p>【出典】 https://vvn.nl/thuis/senioren-in-het-verkeer/blijf-veilig-mobiel/gebruik-een-scootmobiel</p> |
| スウェーデン | SE-1 | 公共交通 | バス・電車 | | <p>【取組名】 Göteborg における旅行支援</p> <p>【実施主体】 The Ministry of Local Government and Modernisation (地方自治・近代化省)</p> <p>【主体間の役割】 不明</p> <p>【活用される代替手段の仕様】 不明</p> <p>【対象交通モード】 不明</p> <p>【実施概要】 乗り換えの多いターミナル等が高齢者にとって不安要素があることから、個別に支援者を依頼し、サポートを受けることができるサービスを実施</p> <p>【実施頻度】 不明</p> <p>【背景】 不明</p> <p>【必要経費】 不明</p> <p>【当該施策の成果・評価】 不明</p> <p>【新型コロナウイルス感染症の世界的な流行による交通行動変容による施策方針の変更】 不明</p> |
| スウェーデン | SE-2 | 個人利用 | 電動車椅子 | | <p>【取組名】 電動車椅子購入時のチェックリストの提供とオンライン講習</p> <p>【実施主体】 Nationalföreningen för trafiksäkerhetens främjande (NTF) (全国交通安全推進協会、以下 NTF という。)</p> |

| 国名 | 番号 | 代替手段の大分類 | | 取組分野 (3E) | 取組内容 |
|----|----|----------|--|--------------|--|
| | | 代替手段の中分類 | | | |
| | | 代替手段の小分類 | | | |
| | | | | | <p>【主体間の役割】 不明</p> <p>【活用される代替手段の仕様】 電動車椅子</p> <p>【対象交通モード】 車椅子、徒歩</p> <p>【実施概要】 購入時にチェックすべき点のリストの提供、安全な運転のための冊子の配信、オンラインでのトレーニング動画の配信。トレーニング動画では関連する法律、規制、標識、電気車椅子でできる事等を学習できる。トレーニングは事前の登録により受講可能で無料。トレーニングプログラムは作業療法士、個人障害協会(RTP)、SKPF 年金脳障害協会(Hjärnkraft)、自治体等の協力のもと HeritageFund(ヘリテージ財団)からの資金提供を受けて NTF によって開発。トレーニングプログラムは3つある。一つは上述の電動車椅子の利用希望者向けの講習。その他にやさしいスウェーデン語で提供されるスウェーデンにおける交通ルール学習用教材と政治家向けのビジョンゼロを学ぶための教材</p> <p>【実施頻度】 常時公開</p> <p>【背景】 不明</p> <p>【必要経費】 不明</p> <p>【当該施策の成果・評価】 不明</p> <p>【新型コロナウイルス感染症の世界的な流行による交通行動変容による施策方針の変更】 なし</p> <p>【出典】 https://ntf.se/konsumentupplysning/elrullstol-och-elskoter/ https://ntf.se/bibliotek/e-learning/elrullstol-och-elskoter/</p> |

| 国名 | 番号 | 代替手段の大分類 | | 取組分野 (3E) | 取組内容 |
|-----|------|----------|----------|--------------|--|
| | | 代替手段の中分類 | 代替手段の小分類 | | |
| | | | | | |
| ドイツ | DE-1 | 個人利用 | 歩行器 | 教育 | <p>【取組名】 歩行器講習会</p> <p>【実施主体】 Deutschen Verkehrswacht (DVW) (ドイツ交通ウォッチ)</p> <p>【主体間の役割】 不明</p> <p>【活用される代替手段の仕様】 歩行器</p> <p>【対象交通モード】 徒歩、自転車</p> <p>【実施概要】 トレーニングコースでの講習会や、イベントでの正しい使い方の Q&A を通じ、ブレーキをかける、曲がる、操縦するといった歩行器の基礎的な動作を学ぶ</p> <p>【実施頻度】 不明</p> <p>【背景】 歩行器で縁石や石畳、路面電車の線路等をスムーズに移動するには慣れとコツが必要だが、購入店ではそこまできめ細やかな支援がないことが多い。安全に操作できるようになれば、走行中に歩行器のハンドリングに集中する必要がないため、道路交通に注意を集中することができる。また、肩や首周りの緊張を防ぎ、転倒を防ぐことができる</p> <p>【必要経費】 不明</p> <p>【当該施策の成果・評価】 不明</p> <p>【新型コロナウイルス感染症の世界的な流行による交通行動変容による施策方針の変更】 不明</p> <p>【出典】 https://deutsche-verkehrswacht.de/themen/rollatortraining/</p> |

| 国名 | 番号 | 代替手段の大分類 | | 取組分野 (3E) | 取組内容 |
|-----|------|----------|-----------|--------------|--|
| | | 代替手段の中分類 | 代替手段の小分類 | | |
| | | | | | |
| ドイツ | DE-2 | 個人利用 | 自転車、ペデレクス | 教育 | <p>【取組名】 Fit mit dem Fahrrad（自転車で健康に）</p> <p>【実施主体】 DVW</p> <p>【主体間の役割】 不明</p> <p>【活用される代替手段の仕様】 自転車、ペデレクス(時速 25km 以下まで可能な電動アシスト付き自転車)</p> <p>【対象交通モード】 徒歩、自転車</p> <p>【実施概要】 高齢者やサイクリング経験の浅い人を対象としたサイクリング・トレーニング講座。資格を持ったファシリテーターの指導のもと、サイクリングのスキルを再確認することができる。少人数クラスで実際に運転を行い、実践的な技術を取得する。ヘルメット着用推進パンフレットも無償配布</p> <p>【実施頻度】 不明</p> <p>【背景】 高齢者による自転車の事故が生じていることから実施</p> <p>【必要経費】 不明</p> <p>【当該施策の成果・評価】 不明</p> <p>【新型コロナウイルス感染症の世界的な流行による交通行動変容による施策方針の変更】 不明</p> <p>【出典】 https://deutsche-verkehrswacht.de/themen/fit-mit-dem-fahrrad/</p> |

| 国名 | 番号 | 代替手段の大分類 | | 取組分野 (3E) | 取組内容 |
|------|------|----------|----------|--------------|---|
| | | 代替手段の中分類 | 代替手段の小分類 | | |
| | | | | | |
| スペイン | SP-1 | 民間交通 | オンデマンド交通 | 技術 | <p>【取組名】 バス専用回廊の創設による公共交通機関のモーダルシェアの向上</p> <p>【実施主体】 Madrid Regional Transport Consortium (CRTM) (マドリッド地域交通コンソーシアム) Municipal Transport Enterprise for Madrid (EMT) (マドリッド市交通局)</p> <p>【主体間の役割】 不明</p> <p>【活用される代替手段の仕様】 公共交通</p> <p>【対象交通モード】 自家用車</p> <p>【実施概要】 モラタラス地区、サンブラス-カニレハス地区、シウダッド・リネアル地区(いずれもマドリッドの東側周辺地区)とリピングラボを結ぶように約 3.7km の試験区間を設定。2018 年 9 月に建設プロジェクトの草案作成は終了し、交差点の再編成、駐車場、新しい信号の設置、バス停の再編、公共交通機関の他のインターモーダルエリアとの接続等を計画、下記を目的として展開された。 快速バス専用回廊及びバス優先道路の設置、 公共交通機関のモーダルシェアの向上、 都心と周辺地域を結ぶ住民のための質の高い公共交通機関の整備</p> <p>【実施頻度】 随時</p> <p>【背景】 マドリッド郊外におけるバスが市街地に比べて渋滞と違法駐車のために低速であり、結果としてバス利用を阻害しているために実施された。マドリッドの「リピング・ラボ」(南東回廊)の一部を含む郊外エリアでのバス回廊の創出に向けた取組み。EU Horizon2020 採択プロジェクト</p> <p>【必要経費】 不明</p> <p>【当該施策の成果・評価】 パイロットプロジェクト期間中に公共交通の利用は 4%増</p> <p>【新型コロナウイルス感染症の世界的な流行による交通行動変容による施策方針の変更】 事業終了済のため影響なし</p> |

| 国名 | 番号 | 代替手段の大分類 | | 取組分野 (3E) | 取組内容 |
|------|------|----------|----------|--------------|---|
| | | 代替手段の中分類 | 代替手段の小分類 | | |
| | | | | | |
| | | | | | <p>【出典】 https://civitas.eu/document/fact-sheet-high-level-public-transport-service-corridors-peripheral-districts</p> |
| スペイン | SP-2 | 民間交通 | シェアモビリティ | 技術 | <p>【取組名】 VENZE (配車アプリ)</p> <p>【実施主体】 VENZE</p> <p>【主体間の役割】 VENZE が所有する特殊車両を契約ドライバーがアプリを通じて配車</p> <p>【活用される代替手段の仕様】 民間交通</p> <p>【対象交通モード】 自家用車</p> <p>【実施概要】 マドリードベースの配車アプリ。車椅子ユーザーを含めて通常のタクシーでは移動が難しい人に特化した車両を配車</p> <p>【実施頻度】 不明</p> <p>【背景】 不明</p> <p>【必要経費】 不明</p> <p>【当該施策の成果・評価】 2018年11月28日サービス開始、2019年5月末でサービス終了。ハイヤー配車サービス Servicar25 に吸収</p> <p>【新型コロナウイルス感染症の世界的な流行による交通行動変容による施策方針の変更】 特になし</p> <p>【出典】 https://www.madridiario.es/463266/venze-app</p> |
| イタリア | IT-1 | 民間交通 | オンデマンド | 技術 | <p>【取組名】 ジェノヴァ市におけるフレキシブルな交通サービスと新しいモビリティのための機関 The Flexible Transport Services Agency の設立</p> |

| 国名 | 番号 | 代替手段の大分類 | | 取組分野 (3E) | 取組内容 |
|----|----|----------|--|--------------|---|
| | | 代替手段の中分類 | | | |
| | | 代替手段の小分類 | | | |
| | | | | | <p>【実施主体】 The Flexible Transport Services Agency Genoa Public Company (AMI) The Genoa Public transport company (AMT) ACTS Sanova (バス運営会社) ATC Spezia (バス運営会社) ATP Genova (バス運営会社)</p> <p>【主体間の役割】 AMI の主導により The Flexible Transport Services Agency を設立。バス運営会社等民間企業と協働でオンデマンド交通サービスをネットワーク化</p> <p>【活用される代替手段の仕様】 民間交通</p> <p>【対象交通モード】 自家用車</p> <p>【実施概要】 従来の公共交通機関と新しいモビリティの需要とのギャップを埋めるための調整、組織、技術、管理センターであり、マーケティングや啓発キャンペーンを担う中核組織として、The Flexible Transport Services Agency を 2005 年に設立。下記を実施： <ul style="list-style-type: none"> ┆ 3 台のオンデマンドバス DRINBUS の管理、配車センターの開設、AMT によるサービスの提供。 ┆ 「ジェノヴァ障害者フレキシブル交通サービス管理・配車センター」を設立し、3 つの社会協同組合が交通を提供する仕組みを整えた。(2007 年 4 月終了) ┆ 共同タクシー DRINTAXI の導入 (2008 年秋以降) ┆ カーシェアリングを実施する目的会社を設立、一部 AMI 資本 沿岸部や山間部とジェノヴァ市を結ぶ柔軟な交通サービス(「アウレリオ」、「エスカージョンバス」、「プロントバス」、「アルタ・ヴァルトレッピア」)の導入</p> <p>【実施頻度】 随時</p> <p>【背景】 公共交通機関 AMT は、2002 年に 2 つの需要対応型交通サービスを、2004 年には EU LIFE プログラムの支援を受けて 3 つ目のサービス(DRINBUS)を開始。このサービスは、EU による CIVITAS CARAVEL プロジェクトの下で、サービスの枠組み設計、全体的な情報技術システムの定義、設計、改訂、フォローアップ、柔軟なサービス実施計画の策定等を通じ、さらに発展。</p> |

| 国名 | 番号 | 代替手段の大分類 | | 取組分野 (3E) | 取組内容 |
|----|------|----------|----------|--------------|---|
| | | 代替手段の中分類 | 代替手段の小分類 | | |
| | | | | | |
| | | | | | <p>2005年11月には、モビリティの低下した人々のための新しいオンデマンドサービスが開始され、2007年にさらに拡充された</p> <p>【必要経費】 不明</p> <p>【当該施策の成果・評価】 柔軟なサービス設計と組織の在り方は、CIVITAS Thematic Leadership Programme initiative において欧州のリーダーと目されている。ノウハウはイタリアの他都市やクラクフ(ポーランド)へも転用</p> <p>【新型コロナウイルス感染症の世界的な流行による交通行動変容による施策方針の変更】 不明</p> <p>【出典】 https://civitas.eu/content/measure-result-agency-demand-transport-and-other-mobility-services-genova</p> |
| EU | EU-1 | 民間交通 | e-モビリティ | 技術 | <p>【取組名】 SOLUTIONSplus プロジェクト</p> <p>【実施主体】 Union Internationale des Transports Publics (UITP) (国際公共交通連合)</p> <p>【主体間の役割】 Urban Electric Mobility Initiative (UEMI) (都市部電気モビリティイニシアチブ) がコーディネート、パートナーは45団体</p> <p>【活用される代替手段の仕様】 e-モビリティ</p> <p>【対象交通モード】 徒歩、自転車</p> <p>【実施概要】 不明</p> <p>【実施頻度】 不明</p> <p>【背景】 電気自動車の利用可能性を高め、業務の効率化を促進し、大規模な都市部におけるさまざまなタイプの e モビリティの統合を支援</p> <p>【必要経費】 20.3 百万ユーロ</p> |

| 国名 | 番号 | 代替手段の大分類 | | 取組分野 (3E) | 取組内容 |
|----|------|----------|----------|--------------|---|
| | | 代替手段の中分類 | 代替手段の小分類 | | |
| | | | | | |
| | | | | | <p>【当該施策の成果・評価】 2020年1月から2023年12月まで実施</p> <p>【新型コロナウイルス感染症の世界的な流行による交通行動変容による施策方針の変更】 不明</p> <p>【出典】 https://www.uitp.org/projects/solutionsplus/ http://www.solutionsplus.eu/</p> |
| EU | EU-2 | 公共交通 | | | <p>【取組名】 TRIPS (TRansport Innovation for disabled People needs Satisfaction) プロジェクト</p> <p>【実施主体】 Union Internationale des Transports Publics (UITP) (国際公共交通連合)</p> <p>【主体間の役割】 Eindhoven University of Technology がコーディネート、パートナーは10団体</p> <p>【活用される代替手段の仕様】 不明</p> <p>【対象交通モード】 公共交通</p> <p>【実施概要】 アクセシブルで使いやすい交通システムの設計において、障害を持つ人々が主導的な役割を果たすことを可能にするコ・デザインのアプローチを実践するモデルプロジェクト。障害者の経験とニーズに焦点を当てることで、現在の都市交通システムにおける様々な障壁に直接対処することを目指している。障害には、例えば年齢、健康、言語等による障壁も含まれる。ヨーロッパの7つの都市(ボローニャ、ブリュッセル、カリアリ、リスボン、ソフィア、ストックホルム、ザグレブ)で、このような共同設計のモビリティ・ソリューションが、実際にインクルーシブな都市交通を提供できるかを示す実証実験を実施</p> <p>【実施頻度】 不明</p> <p>【背景】 国連障害者権利条約を批准することにより、EU とすべての加盟国は、移動する権利や自立した生活を営む権利等、障害者の権利を尊重することを約束している。しかし実際には、EU の大部分の地域では、これらの権利はまだ障害者にとって実現しておらず、今日の交通システムはほとんどがアクセスできないまま</p> |

| 国名 | 番号 | 代替手段の大分類 | | 取組分野 (3E) | 取組内容 |
|----|------|----------|----------|--------------|--|
| | | 代替手段の中分類 | 代替手段の小分類 | | |
| | | | | | |
| | | | | | <p>【必要経費】 2.8 百万ユーロ</p> <p>【当該施策の成果・評価】 2020 年 1 月から 2023 年 1 月まで実施</p> <p>【新型コロナウイルス感染症の世界的な流行による交通行動変容による施策方針の変更】 不明</p> <p>【出典】 https://trips-project.eu/ https://www.uitp.org/projects/trips/</p> |
| EU | EU-3 | 公共交通 | ライドシェア | 技術 | <p>【取組名】 RIDE2RAIL プロジェクト</p> <p>【実施主体】 Union Internationale des Transports Publics (UITP) (国際公共交通連合)</p> <p>【主体間の役割】 パートナーは 17 団体</p> <p>【活用される代替手段の仕様】 ライドシェア</p> <p>【対象交通モード】 バスや鉄道等の公共交通</p> <p>【実施概要】 バスや鉄道等の公共交通とライドシェアの効率的な組み合わせを促進するソリューションやツールの開発。このプロジェクトでは、複数のデータセット(公的データおよび民間データを含む)と既存の交通プラットフォームを統合し、ライドシェアリングを補完的な交通モードにすることで、公共交通と鉄道ネットワークを拡張</p> <p>【実施頻度】 不明</p> <p>【背景】 Horizon 2020 採択プログラム</p> <p>【必要経費】 3 百万ユーロ</p> |

| 国名 | 番号 | 代替手段の大分類 | | 取組分野 (3E) | 取組内容 |
|----|------|----------|------------------|--------------|---|
| | | 代替手段の中分類 | 代替手段の小分類 | | |
| | | | | | |
| | | | | | <p>【当該施策の成果・評価】 2019年12月から2022年5月まで実施</p> <p>【新型コロナウイルス感染症の世界的な流行による交通行動変容による施策方針の変更】 不明</p> <p>【出典】 https://www.uitp.org/projects/ride2rail/ www.ride2rail.eu</p> |
| EU | EU-4 | 公共交通 | 自動運転化されたシェアモビリティ | 技術 | <p>【取組名】 SPACE (Shared Personalised Automated Connected vEhicles) プロジェクト</p> <p>【実施主体】 Union Internationale des Transports Publics (UITP) (国際公共交通連合)</p> <p>【主体間の役割】 パートナーは57団体</p> <p>【活用される代替手段の仕様】 自動運転 (AV)</p> <p>【対象交通モード】 公共交通</p> <p>【実施概要】 公共交通に自動運転車 (AV) を組み込むことで、モビリティの向上を行う取組。本調査対象国ではスペイン (バルセロナの Catalonia Living Lab、マラガの AutoMOST)、スイス (フライブルグの Marly Autonomous TPF Shuttles、シャフハウゼンの Swiss Transit Lab Route12、ザイオンの SmartShuttle)、ギリシャ (トリカラの Avint と CityMobil2 Pilot)、ドイツ (ハンブルグの HEAT、バード・ビルンバッハの Autonomous Driving)、スウェーデン (ゴッティングエンの Drive Sweden: Autonomous City Bus、S3 Shared Shuttle Services、ストックホルムの Bus Line549 リンシェーピングの ELIN-Ride the future)、ノルウェー (オスロの HOLO Route1、Route35、Route 85B、コングルベルグの Kongsberg Test Arena)、デンマーク (コペンハーゲンの University Hospital of Zealand Autonomous Bus) にて進行中</p> <p>【実施頻度】 不明</p> |

| 国名 | 番号 | 代替手段の大分類 | | 取組分野 (3E) | 取組内容 |
|----|----|----------|----------|--------------|---|
| | | 代替手段の中分類 | 代替手段の小分類 | | |
| | | | | | |
| | | | | | <p>【背景】 自動運転車(AV)の登場は、都市のモビリティを根本的に変えるユニークな機会であり、健康で競争力があり、環境に優しい都市を実現する可能性がある。SPACE は、AV が効果的な公共交通網に統合された場合にのみ、これが実現するという考え方に焦点を当てている。シャトルバスやカーシェアリング、ライドシェアリング等の共有車両として AV を採用することで、AV は車の所有を大幅に減らし、必要不可欠な都市空間を取り戻し、すべての人にとってよりよいモビリティを実現</p> <p>【必要経費】 不明</p> <p>【当該施策の成果・評価】 2018年3月開始</p> <p>【新型コロナウイルス感染症の世界的な流行による交通行動変容による施策方針の変更】 不明</p> <p>【出典】 https://www.uitp.org/projects/space/ https://space.uitp.org/</p> |

4-3 日本と諸外国における高齢者に係る交通安全対策の違い

諸外国における高齢者に係る交通安全対策を日本における取組の参考とする上では、社会経済状況や交通システム等の取組の前提条件が大きく異なる場合、十分な参考にできないことも想定される。そこで各国の交通に係る基礎情報を整理した。例えば、交通事故死者数の場所別割合で日本は「市街地の道路（urban roads）の割合が高い特徴を有しており、同様の傾向がある国では、先端技術の中でも日本の課題である市街地における交通事故に係る先端技術の普及において参考となる事例の収集が期待できる。この他基礎情報に関して、10カ国の平均値からの高低が日本と類似している国を整理した結果、日本に類似する項目が4つ以上ある国としてスイス、スウェーデン、ドイツ、イタリア及びギリシャが挙げられる。

図表 4-9 調査対象国選定の観点及び該当国

| | | 人口 | | 人口 1,000人 当たり登 録車両台 数台数 | 交通インフラの利用状況 (交通分担率) | | | 交通事故 死者数に 占める65 歳以上の 割合 | 交通事故死者数の場所別割合 | | |
|-----|------------|-------------------------|---------------------|-------------------------------------|------------------------|------|------|-------------------------------------|--------------------------------|----------------------------|-------------------------|
| | | 人口(10 万人) (2018年) | 高齢化率 (2019 年) | | 鉄道 | 自動車等 | バス | | 市街地の 道路 (Urban roads) | 郊外の道 路(Rura l roads) | 高速道路 (Motor ways) |
| | | | | | | | | | | | |
| 1位 | ノル ウェー | 53.38 | 17.27% | 751.80 | 4.9 | 89.4 | 5.7 | 28.70% | 34.27% | 58.74% | 6.99% |
| 2位 | スイス | 85.26 | 18.84% | 744.30 | 19.1 | 75.2 | 5.7 | 39.91% | 44.21% | 47.64% | 8.15% |
| 4位 | デンマ ーク | 57.52 | 19.97% | 558.90 | 9.3 | 80.8 | 9.9 | 29.24% | 28.65% | 59.06% | 12.28% |
| 5位 | アイル ランド | 48.19 | 14.22% | 559.30 | 3 | 80.4 | 16.7 | 21.68% | 34.27% | 58.74% | 6.99% |
| 6位 | オランダ | 170.60 | 19.61% | 604.50 | 10.8 | 86.1 | 3 | 43.08% | - | - | - |
| 7位 | スウェ ーデン | 99.72 | 20.20% | 624.20 | 9.5 | 83.2 | 7.3 | 37.04% | 24.60% | 67.73% | 7.67% |
| 8位 | 日本 | 1272.02 | 28.00% | 721.40 | 16.4 | 61.2 | 2.7 | 57.27% | 58.50% | 38.50% | 3.00% |
| 9位 | スペイン | 466.93 | 19.65% | 764.40 | 5.6 | 80.7 | 13.7 | 27.46% | 27.08% | 68.38% | 4.54% |
| 10位 | ドイツ | 831.24 | 21.56% | 681.90 | 8.4 | 85.6 | 6 | 31.91% | 30.05% | 57.01% | 12.95% |
| 20位 | イタリア | 606.27 | 23.01% | 854.50 | 6.1 | 78.9 | 15 | 31.85% | 42.17% | 48.00% | 9.83% |
| 24位 | ギリシャ | 105.22 | 21.94% | 766.90 | 0.7 | 81.6 | 17.7 | 26.27% | 46.51% | 46.10% | 7.39% |
| | 平均 | 323.35 | 19.71% | 668.27 | 8.5 | 80.3 | 9.4 | 33.26% | 37.43% | 55.31% | 7.98% |

注1：交通の利用状況(交通分担率)で、日本の自動車等は平日の自動車と二輪車の合計。

注2：赤塗りつぶしは各国のそれぞれの項目のデータが日本と同様に、平均を上回る・下回ることを表す(例：人口であれば、日本は平均値を上回っているため、上回っている国を赤塗りつぶしにしている)。

注3：赤枠囲みは適合する項目が4つ以上の国を表す。

注4：日本については交通インフラ利用状況(交通分担率)について、歩行者等が19.7%あるため表中の数字を積算しても100%にはならない。

出典：人口は「World Population Prospects 2019」(国連)、日本の交通分担率は「平成27年度全国都市交通特性調査結果(速報版)」(国土交通省)、その他は「国際道路交通事故データベース」(International Road Traffic and Accident Database：IRTAD)より作成

また、各国の高齢者の交通事故死者数の状況の整理及び事例収集に加え、交通文化を把握するため交通安全に係る国際的な共同研究である E-survey of Road user's Attitudes (以下「esra」という。)のアンケート結果を整理した。具体的には交通文化の違いを考慮する参考として esra による 2018 年の調査 (ESRA2) の国別の回答結果を整理し、日本の回答と類似する傾向がみられる項目(日本の回答数値から ±5% 以内の回答数値の国)を整理した。その結果、日本の回答数値から ±5% 以内の回答数値が 5 つ

以上確認できる国はドイツ・ギリシャのみであった。特に日本の高齢者の課題と関連する自己申告による行動内容について、「最寄り（30メートル以内）に横断歩道があるときに、それ以外の場所で道路を横断」についてはオランダ・ドイツを除くすべての国で日本の回答結果を上回っている。また、併せて運転の自動化に係る利用意向についても上述のアンケート回答について、利用意向（1 全く関心がない～7 非常に関心がある：7段階）のうち、関心があると回答した割合を整理し比較している。その結果、完全自動運転に関する利用意向は日本（55.0%）が最も高く、次点のイタリア（40.7%）と約15%の差がある。また、半自動運転に関しては、ギリシャ（65.2%）が最も高く、次点で日本（53.6%）が高い。こうしたことから、今回調査国においては、運転の自動化について日本は相対的に利用意向が高い傾向にあることが分かる。

図表 4-10 利用交通手段及び交通安全認識

| 順位 | 国名 | 利用交通手段 (過去12か月の国内での交通手段利用頻度：5段階) 1：利用内 5：週に4回以上 1回以上利用者の割合(%) | | | | | | 交通安全認識 (国内での交通手段利用における安心感もしくは危険感：11段階) 0：非常に危険 11：非常に安全) | | | | | |
|----|--------|---|-------------------|--------|-------|------|------|--|-------------------|--------|-------|-----|-----|
| | | 公共交通 | 自動車乗車中 (運転手以外) | 自動車運転中 | 自動二輪車 | 自転車 | 徒歩 | 公共交通 | 自動車乗車中 (運転手以外) | 自動車運転中 | 自動二輪車 | 自転車 | 徒歩 |
| | | 1 | ノルウェー | - | - | - | - | - | - | 7.9 | 7.2 | 6.7 | 5.9 |
| 2 | スイス | 95 | 92.9 | 83.7 | 21.5 | 62.6 | 98.1 | 8.6 | 7.4 | 8 | 6.5 | 7.3 | 8.8 |
| 4 | デンマーク | 89.0 | 97.0 | 80.0 | 16.9 | 74.0 | 96.7 | 8.1 | 7.7 | 8.2 | 6.4 | 7.3 | 8.4 |
| 5 | アイルランド | 95.6 | 96.8 | 82 | 17.2 | 49.1 | 93.3 | 8 | 7.3 | 7.4 | 5.4 | 5.5 | 7.4 |
| 6 | オランダ | 75 | 81.6 | 75.2 | 20.4 | 84.5 | 93.1 | 7.8 | 7.2 | 7.3 | 6.4 | 6.9 | 7.3 |
| 7 | スウェーデン | 92.8 | 96.6 | 75.1 | 21.1 | 70.3 | 97.3 | 7.7 | 7.3 | 7.6 | 5.8 | 7.1 | 8.3 |
| 8 | 日本 | 84.1 | 85.1 | 67.0 | 13.1 | 49.7 | 80.8 | 7.8 | 6.6 | 6.5 | 5.2 | 6.1 | 7.1 |
| 9 | スペイン | 95.3 | 93.9 | 84.2 | 26.6 | 56.8 | 96.4 | 7.7 | 6.9 | 7.4 | 5.2 | 5.9 | 7.7 |
| 10 | ドイツ | 84.4 | 87.1 | 78.8 | 14.8 | 67.5 | 95.9 | 7.8 | 7.3 | 8.1 | 6.1 | 7.1 | 8.3 |
| 20 | イタリア | 91.3 | 88.9 | 90.5 | 30.2 | 65.7 | 95.4 | 7.1 | 6.4 | 7.1 | 5.5 | 6.1 | 7.5 |
| 24 | ギリシャ | 98.8 | 99 | 84.3 | 35.3 | 63.7 | 96.3 | 7.9 | 6.7 | 6.5 | 4.6 | 4.5 | 7.1 |
| — | EU平均 | 88.1 | 90.9 | 70.8 | 20.6 | 60.6 | 94.9 | 7.6 | 7.0 | 7.4 | 5.6 | 6.4 | 7.7 |
| — | 10か国平均 | 90.1 | 91.9 | 80.1 | 21.7 | 64.4 | 94.3 | 7.9 | 7.1 | 7.3 | 5.7 | 6.5 | 7.8 |

注1：ノルウェーのみ 2016 年データその他は 2018 年データによる。

注2：オレンジ塗りつぶしは項目が日本の回答数値と±5%以内を表す。

出典：esra2(2018)<https://www.esranet.eu/en/publications> より作成。

図表 4-11 自己申告による行動内容

| 順位 | 国名 | 自己申告による行動内容（過去30日間にどのくらいの頻度で以下の行動を取りましたか） （5段階評価，1＝一切していない～5＝（ほとんど）常にしている） 1回以上行った回答者の割合 | | | | | | | | | | | | | |
|----|--------|---|------------------------|--------------------------------|-----------|--|-------------------|---------------------|-----------------------|----------------------------------|---------------------|-------------------|---------------|-------------|--|
| | | 自動二輪車 | | | | 徒歩 | | | | 自転車 | | | | | |
| | | 原付・オートバイを運転中のEメールの確認、SNSの閲覧 | ヘルメットを着用せずに原付・オートバイを運転 | 市街地以外での速度制限超過（高速道路・自動車専用道路を除く） | 飲酒基準値超過運転 | 最寄り（30メートル以内）に横断歩道があるときに、それ以外の場所で道路を横断 | 歩行者用信号が赤のうちに道路を横断 | 歩行中のEメール等を確認、SNSの閲覧 | ヘッドフォンで音楽を聴きながら市街地を歩行 | 自転車専用レーンがある場合に、自転車用レーンに隣接する車道を走行 | 走行中にEメール等の確認、SNSの閲覧 | ヘッドフォンで音楽を聴きながら走行 | ヘルメットを着用せずに走行 | 酔っぱらった状態で走行 | |
| 1 | ノルウェー | - | 33.5 | - | - | 93.3 | 75.6 | - | 47.7 | 67.7 | - | 41.3 | 75.0 | - | |
| 2 | スイス | 14.4 | 17.2 | 51.7 | 15.1 | 73.8 | 47.2 | 60.4 | 35.5 | 39.2 | 14.4 | 23 | 55.1 | 20.1 | |
| 4 | デンマーク | 25.7 | 37.8 | 54.8 | 28.1 | 69.8 | 45.8 | 58.4 | 35.4 | 30.6 | 22.6 | 33.9 | 71.9 | 27.8 | |
| 5 | アイルランド | 27.7 | 32.7 | 40.9 | 22.2 | 80.3 | 67.2 | 66.1 | 44.5 | 43 | 18 | 39.6 | 50.9 | 16.1 | |
| 6 | オランダ | 20.8 | 36.2 | 37.6 | 18.5 | 66.8 | 44.7 | 52.4 | 32.5 | 26.3 | 24.7 | 30 | 87 | 26.2 | |
| 7 | スウェーデン | 22.4 | 27.2 | 50.6 | 18.1 | 79.9 | 64.1 | 61.4 | 47.6 | 54.0 | 23.3 | 37.8 | 70.7 | 28.9 | |
| 8 | 日本 | 14.8 | 15.7 | 53.7 | 10.2 | 73.3 | 46.5 | 47.9 | 27.3 | 52.7 | 16.1 | 13.7 | 68.1 | 9.0 | |
| 9 | スペイン | 20.3 | 21.1 | 38.6 | 20.1 | 84.5 | 75.5 | 73.7 | 46.6 | 38.7 | 21.1 | 32.3 | 53.6 | 11.5 | |
| 10 | ドイツ | 17.5 | 22.8 | 48.8 | 18.0 | 67.2 | 41.8 | 49.8 | 25.6 | 41.3 | 15.3 | 23.0 | 72.9 | 17.3 | |
| 20 | イタリア | 17.5 | 17 | 42.4 | 16.1 | 74.6 | 37.7 | 56 | 32.2 | 32.2 | 17.3 | 30.5 | 63.9 | 12.7 | |
| 24 | ギリシャ | 16.1 | 42.6 | 46.5 | 16.3 | 80.6 | 62.8 | 62.9 | 35.8 | 66.2 | 23 | 38.7 | 53.1 | 7.9 | |
| - | EU平均 | 21.9 | 25.7 | 45.3 | 19.9 | 74.1 | 51.8 | 58.7 | 33.4 | 38.7 | 18.9 | 29.4 | 69.2 | 17.4 | |
| - | 10か国平均 | 19.7 | 27.6 | 46.6 | 18.3 | 76.7 | 55.4 | 58.9 | 37.3 | 44.7 | 19.6 | 31.3 | 65.7 | 17.8 | |

注1：ノルウェーのみ2016年データその他は2018年データによる。また、自動二輪車及び自転車は併せて整理されており、歩行者にかかる設問も2018年とは異なる。

注2：オレンジ色でハイライトしている項目は日本の回答数値と±5%以内の項目を表す。

出典：esra2(2018)<https://www.esranet.eu/en/publications>より作成。

図表 4-12 運転の自動化に係る利用意向

| 順位 | 国名 | 運転の自動化 利用意向（7段階1：全く関心がないー7非常に関心がある） 関心がある（5 - 7）と回答した人の割合（%） | |
|----|--------|--|---------|
| | | 完全自動運転方式 | 半自動運転方式 |
| 1 | ノルウェー | - | - |
| 2 | スイス | 31.9 | 43.2 |
| 4 | デンマーク | 29.3 | 39.2 |
| 5 | アイルランド | 28.9 | 41.8 |
| 6 | オランダ | 27.6 | 36.7 |
| 7 | スウェーデン | 28.9 | 35.4 |
| 8 | 日本 | 55.0 | 53.6 |
| 9 | スペイン | 39.7 | 46.8 |
| 10 | ドイツ | 29.6 | 33.4 |
| 20 | イタリア | 40.7 | 47.1 |
| 24 | ギリシャ | 31.8 | 65.2 |
| — | EU平均 | 33.0 | 40.7 |
| — | 10か国平均 | 34.3 | 44.2 |

出典：esra2(2018)<https://www.esranet.eu/en/publications> より作成。

以上を踏まえ、次章で記載するヒアリング調査対象国を選定するため、日本と諸外国との交通安全対策の違いについて整理した。その結果、複数項目に該当するノルウェー、スイス、ドイツ及びギリシャをヒアリング対象国の主たる候補とし各国の高齢者を取り巻く交通安全計画の概要についてとりまとめた。

図表 4-13 調査対象国における交通安全対策の違い

| 対象国選定基準 | 該当国 |
|--|---------------------------|
| 交通安全に係る計画の重点対象・目標に高齢者を掲げている国 | ノルウェー・アイルランド・オランダ・ドイツ・ |
| 人口 10 万人当たりの高齢者（65 歳以上・75 歳以上）の交通事故死者数が大きい国のうち 2018 年度前年比及び 2010 年比減少率が高い国 | ノルウェー・スイス・デンマーク・スペイン・ギリシャ |
| 交通事故死者数に占める 65 歳以上の割合が大きく高齢者の交通安全対策の課題に直面していると考えられる国 | スイス・スウェーデン |
| esra アンケート結果のうち利用交通手段、交通安全意識、自己申告による行動内容の回答結果のうち日本と類似項目が 5 つ以上の国 | ドイツ・ギリシャ |
| 上記のうち複数項目に該当する国 | ノルウェー・スイス・ドイツ・ギリシャ |

図表 4-14 ヒアリング対象候補国の交通安全に係る計画の概要

| 対象国 | 計画名 | 計画期間 | 目標 | 目標に対する評価 | 重点分野・施策等 |
|--------|---|------------|---|--|---|
| ノルウェー | National Plan of Action for Road Safety 2018-2021 | 2018～2021年 | <p>【死者数及び重傷者数】</p> <ul style="list-style-type: none"> 2030年までに交通事故による死者数と重傷者数を計350人以下 <p>【優先分野】</p> <ul style="list-style-type: none"> 13の優先分野(例:速度違反車両の割合、シートベルト着用率、14歳以下の子供の死者数等) | <ul style="list-style-type: none"> 2015年のノルウェー交通経済研究所(Institute of Transport Economics)による交通事故死者数の削減予測では、2024年時点で交通事故死者数110人、交通事故重傷者数500人となると予測 | <p>優先分野(Priority areas)</p> <ul style="list-style-type: none"> 速度 中毒 シートベルト/車内の子供の安全 14歳以下の子供 若年層及び若年運転者 高齢者及び障がい者 歩行者及びサイクリスト 二輪車及びMopeds 重量車 正面衝突及び道路外走行時の事故 車両技術 地方自治体における交通安全施策 |
| スイス | Via Sicura | 2013年～ | <ul style="list-style-type: none"> 死者数及び重傷者数といった全体の目標は設定されていないが、議会における議論の過程では、死者数及び重傷者数を25%削減することを想定 | <ul style="list-style-type: none"> 2017年6月に評価結果を公表、定量的な目標を定めていないため達成度の評価はないが、施策の実施による効果を認めている | <p>施策分野(Measures)</p> <ul style="list-style-type: none"> 予防措置 法規則の運用改善 重大な違反行為に対する抑圧的措置 インフラ対策 情報システムの向上 |
| スウェーデン | Renewed Commitment to Vision Zero | 2017～2020年 | <p>【死者数】</p> <ul style="list-style-type: none"> 2020年までに2007年の水準から交通事故死者数を半減 <p>【重傷者数】</p> <ul style="list-style-type: none"> 2020年までに2007年の水準から交通事故重傷者数を4分の1に削減 | <ul style="list-style-type: none"> 2017年のスウェーデンの調査機関である運輸分析(Trafik Analys)の発表によると2020年までに2007年比の目標が到達可能であると評価 | <p>今後の交通安全対策の展望(Directions of future transport safety work)</p> <ul style="list-style-type: none"> 既存の交通安全対策の強化(高品質なデータの活用、安全な輸送インフラ、より安全な車両、継続的な協力) 交通安全における新しい対策分野の拡充(交通弱者のための交通安全の促進、自殺予防、交通ルールの遵守の徹底) 新たな交通環境への対応(先端技術の更なる活用) |

| 対象国 | 計画名 | 計画期間 | 目標 | 目標に対する評価 | 重点分野・施策等 |
|------|--|---------------|--|--|--|
| ドイツ | Road Safety Programme 2011 | 2011 ~ 2020 年 | <p>【死者数】</p> <ul style="list-style-type: none"> 交通事故死者数を 2020 年までに 2010 年の水準から 40%削減する目標を設定 | <ul style="list-style-type: none"> 2015 年の中間評価では 2014 年時点で交通事故死者数が 2011 年比で 16%削減しており、目標の達成に向けて進捗していると評価していた。しかしながらドイツの計画策定の担当者に対するヒアリングによると、2018 年時点で交通事故死者数 20%減の状況で、計画最終年の 2020 年に交通事故死者数 40%減を達成することは困難な見込み | <p>対策分野(action area)</p> <ul style="list-style-type: none"> 人(子供と若者、初心運転者と若年運転者、高齢者、自転車、二輪車、飲酒運転と薬物運転、疲労とわき見運転、重傷事故、交通ルールの遵守) 道路インフラ(郊外、高速道路、先端技術、自転車) 自動車(乗用車、軽貨物車(予防安全)、乗用車と軽貨物車(被害軽減)、電気とハイブリッド車、二輪車、大型トラック) |
| ギリシャ | Development of a Strategic Road Safety Plan, 2011-2020 | 2011 ~ 2020 年 | <p>【死者数】</p> <ul style="list-style-type: none"> 2020年の交通事故死者数を 2010 年比で 50%減とする(他 EU 加盟国と同様) ギリシャにおける交通安全文化の創出 | <ul style="list-style-type: none"> 政府による評価はなし。ただし計画を作成した NTUA(アテネ工科大学)は以下のように評価 計画は実行されなかった部分が多いものの、2020 年 3 月時点での交通事故死者数は 2010 年比で 43%減(主に経済不況と、道路ネットワークの向上による減) 政府機関及び社会は交通事故に対して必要な優先順位を与えなかった 行政の欠陥は、交通安全関連施策の効率を大幅に制限(セーフシステム・アプローチの欠如) 責任範囲と義務が重なり、アカウントビリティは欠如 | <p>計画の柱(Programs)</p> <ul style="list-style-type: none"> 道路交通安全教育 交通監視 「セーフロードユーザー」の育成 安全な道路インフラ 安全な車両 交通事故被害者への支援 |

注 1: 主に各交通安全計画の目次に記載のある重点分野・施策等をまとめている。

出典: 計画名に記載している各国計画より作成。

上記の 5 カ国のうち、有識者意見交換会における有識者からの助言も踏まえ、最終的にヒアリング対象はノルウェー、スウェーデン及びドイツの 3 カ国とした。選定の理由は、ノルウェーは交通安全に係る計画に先端技術の普及目標値を掲げるとともに重点対象に高齢者を掲げている点、スウェーデンはビジョンゼロを掲げており、交通事故死者数に占める高齢者の割合も高い点、ドイツはマクロ環境等の類似点の多く、前回調査でも対象国であったものの、今年度のテーマである高齢者の交通安全対策においても参考となる点が多いとの判断による。

ヒアリング対象国に選定したノルウェー、スウェーデン及びドイツの高齢者の交通安全に係る基礎情報として、交通安全に係る計画及び事故状況の概要を以下のとおり整理している。

図表 4-15 ヒアリング対象国における現行計画の状況等一覧

| | 現行計画名 (計画期間) | 高齢者に係る 目標 | 高齢者に関する事故状況 | 計画進捗状況と 高齢者の交通安全等に係る議 論 | 次期計画 発表予定 |
|--------|---|---|--|--|--------------|
| ノルウェー | National Plan of Action for Road Safety 2018-2021 | 有 (75 歳以上の自動車運転手が死亡または重傷を負うリスクを走行距離 1km 当たり 30%減、75 歳以上の歩行者が交通事故で死亡または重傷を負うリスクを歩行距離 1km 当たり 30%減) | 65 歳以上 74 歳未満及び 75 歳以上では、100 万人キロ当たりの歩行者の死亡割合は他の世代に比べ高く、特に 75 歳以上では突出して死亡リスクが高いことが指摘されている 歩行中のみならず、自動車乗用中の 100 万人キロ当たりの死亡割合でも同様の計画が指摘されている。自動車乗用中 100 万人キロ当たりの死傷率は U 字型のカーブを描き、18 歳 24 歳が最も高く、次いで 75 歳以上が高い 一方で、1992 年以降の経年変化を見ると各年代ともに死傷率は低下しており、年代における差も縮小傾向が見て取れる | 現在は第 5 次アクションプラン(計画期間 2018-2021)の執行中 | 2022 年 |
| | 出典：ノルウェー交通局 (Statens vegvesen)「National Plan of Action for Road Safety 2018-2021」及びノルウェー交通経済研究所 (Institute of Transport Economics)「Risiko i veitrafikken 2017/18」 | | | | |
| スウェーデン | Action plan for safe road traffic 2019-2022 | 無 | 2017 年の交通安全に係る分析では、2017 年の交通事故死者数 253 人のうち、65 歳以上は 78 人(約 30.8%)。高齢者の交通事故死者数のうち内訳は歩行者(27%)、運転者(24%)、自転車(21%)、自動車同乗中(15%)の順となっており、歩行中及び運転者の割合が高い | 政府は 2016 年 10 月 1 日に Renewed Commitment to Vision Zero を採択。このコミットメントに基づきスウェーデン交通局がアクションプランをまとめ、現行のアクションプランの計画期間は 2019-2022 (2019 年 12 月策定) | 2023 年 |
| | 出典：スウェーデン交通局 (Trafikverket)「Action plan for safe road traffic 2019-2022」及び「Analysis of Road Safety Trends 2017」 | | | | |

| | 現行計画名 (計画期間) | 高齢者に係る 目標 | 高齢者に関する事故状況 | 計画進捗状況と 高齢者の交通安全等に係る議 論 | 次期計画 発表予定 |
|-----|---|--|---|--|--------------|
| ドイツ | Road Safety programme 2011-2020 | 有 (自主的な健康診 断の推進、医療面か らの助言の機会拡充、 高齢者向け運転支 援システムの範囲の 拡充。数値目標なし) | <p>【交通事故死者数に占める高齢者の状況】</p> <p>2017年の高齢者の交通事故死者数は994人。65歳以上の交通事故死者数全体に占める割合は18.8% (65歳以上74歳未満：6.3%、75歳以上12.5%)</p> <p>65歳以上の交通事故死者数を状態別にみると自動車(394人：約40%)、歩行中(245人：約25%)、自転車(224人：約23%)、電動二輪車(79人：約8%)、その他(52人：約4%)と自動車乗用中が最も多い</p> <p>2017年の65歳以上高齢者の交通事故死者数は2000年比で24%減。内訳をみると、歩行中の死者数は43%減少したが、自動車乗用中は24%しか減少できていない</p> <p>【高齢者の交通事故死者数の状況】</p> <p>歩行者の事故発生状況は各年代に均等に分布しているが、死亡・重傷の割合は70歳以上の高齢者で多い。(2016年の歩行者の交通事故死者数に占める70歳以上の割合は約51%、2017年は約45%。)</p> | <p>計画期間2021-2030のものを現在策定中</p> <p>現状公開されているものは現行計画の中期評価のみ</p> <p>その他2年に一度、交通安全に関する現状の施策と統計等の報告書 Accident Prevention Report for Road Traffic (Unfallverhütung im Straßenverkehr、UVB)を連邦議会に報告</p> | 2021年 春 |
| | <p>出典：連邦交通・デジタルインフラ省 (BMVI)「Bericht über Maßnahmen auf dem Gebiet der Unfallverhütung im Straßenverkehr 2016 und 2017(Unfallverhütungsbericht Straßenverkehr 2016/17)」,「Halbzeitbilanz des Verkehrssicherheitsprogramms 2011-2020」及び「Verkehrssicherheit – eine gesamtgesellschaftliche Aufgabe (https://www.bmvi.de/SharedDocs/DE/Artikel/StV/Verkehrssicherheit/verkehrssicherheit-gesamtgesellschaftliche-aufgabe.html)」</p> | | | | |

図表 4-16 65 歳以上人口 10 万人当たりの 65 歳以上交通事故死者数

(上段：65 歳以上、中段：65 - 74 歳、下段：75 歳以上)

| | 2010 年 | 2016 年 | 2017 年 | 2018 年 | 2017 年 2018 年 | 2010 年 2018 年 | 高齢化率(2019 年) |
|--------|--------|--------|--------|--------|------------------|------------------|--------------|
| ノルウェー | 5.36 | 3.56 | 3.59 | 3.41 | -5.09% | -36.47% | 17.27% |
| スウェーデン | 3.74 | 4.56 | 3.94 | 5.99 | 52.02% | 60.07% | 20.20% |
| ドイツ | 5.48 | - | 5.63 | 5.86 | 4.10% | 6.93% | 21.56% |
| 日本 | 10.41 | 7.79 | 7.25 | 6.80 | -6.18% | -34.65% | 28.00% |

| | 2010 年 | 2016 年 | 2017 年 | 2018 年 | 2017 年 2018 年 | 2010 年 2018 年 |
|--------|--------|--------|--------|--------|------------------|------------------|
| ノルウェー | 3.73 | 2.58 | 2.52 | 1.90 | -24.56% | -49.13% |
| スウェーデン | 3.08 | 3.37 | 2.99 | 4.26 | 42.61% | 38.44% |
| ドイツ | 4.22 | - | 4.00 | 4.39 | 9.76% | 3.98% |
| 日本 | 7.51 | 5.17 | 4.83 | 4.59 | -4.98% | -38.91% |

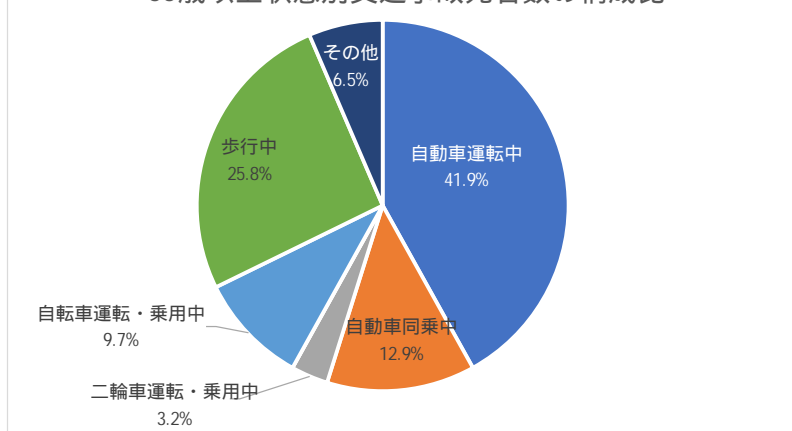
| | 2010 年 | 2016 年 | 2017 年 | 2018 年 | 2017 年 2018 年 | 2010 年 2018 年 |
|--------|--------|--------|--------|--------|------------------|------------------|
| ノルウェー | 7.10 | 4.89 | 5.06 | 5.48 | 8.13% | -22.82% |
| スウェーデン | 4.49 | 6.10 | 5.14 | 8.10 | 57.70% | 80.30% |
| ドイツ | 7.10 | - | 7.09 | 7.17 | 1.12% | 0.93% |
| 日本 | 13.58 | 10.58 | 9.79 | 9.08 | -7.35% | -33.15% |

出典：人口は United Nations「World Population Prospects 2019」、交通事故死者数は IRTAD「ROAD SAFETY ANNUAL REPORT2020」より作成。

図表 4-17 ノルウェーの高齢者の状態別交通事故死者数 (2019 年)

| | 65 - 74歳 | | 75 - 84歳 | | 85歳以上 | | 65歳以上 | | 全年齢 | |
|------------|----------|----------------------|----------|----------------------|-------|----------------------|-------|----------------------|-----|-------|
| | 実数 | 全年齢状 態別に占 める割合 | 実数 | 全年齢状 態別に占 める割合 | 実数 | 全年齢状 態別に占 める割合 | 実数 | 全年齢状 態別に占 める割合 | 実数 | 構成比 |
| 自動車運転中 | 7 | 12.3% | 4 | 7.0% | 2 | 3.5% | 13 | 22.8% | 57 | 52.8% |
| 自動車同乗中 | 1 | 6.7% | 3 | 20.0% | 0 | 0% | 4 | 26.7% | 15 | 13.9% |
| 二輪車運転・乗用中 | 1 | 6.3% | 0 | 0% | 0 | 0% | 1 | 6.3% | 16 | 14.8% |
| モペッド運転・乗用中 | 0 | - | 0 | - | 0 | - | 0 | - | 0 | - |
| 自転車運転・乗用中 | 1 | 16.7% | 1 | 16.7% | 1 | 16.7% | 3 | 50.0% | 6 | 5.6% |
| 歩行中 | 0 | 0% | 5 | 41.7% | 3 | 25.0% | 8 | 66.7% | 12 | 11.1% |
| その他 | 0 | 0% | 1 | 50.0% | 1 | 50.0% | 2 | 100% | 2 | 1.9% |
| 合計 | 10 | 9.3% | 14 | 13.0% | 7 | 6.5% | 31 | 28.7% | 108 | 100% |

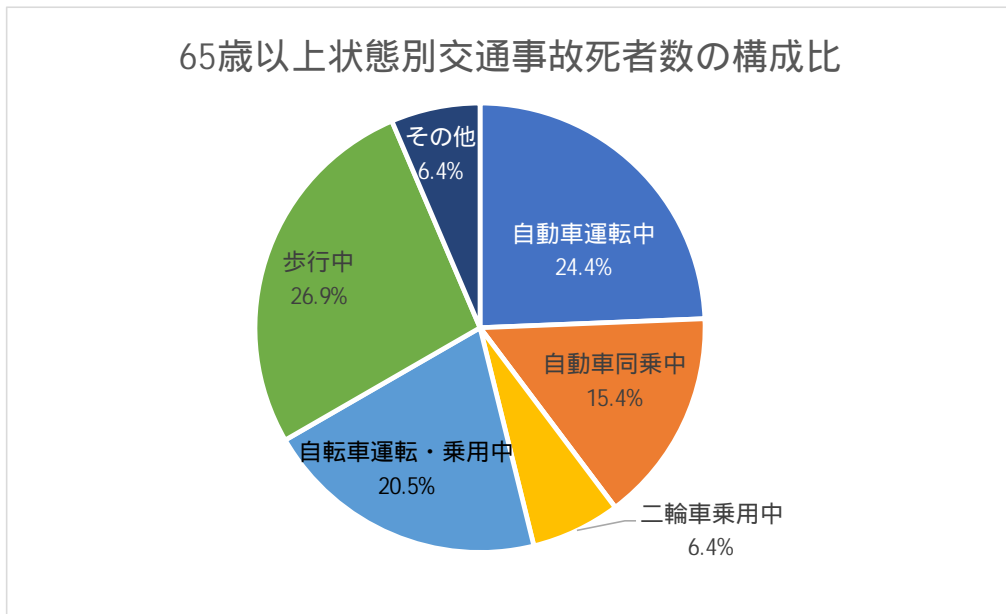
65歳以上状態別交通事故死者数の構成比



出典：Road traffic accidents involving personal injury (<https://www.ssb.no/en/transport-og-reiseliv/statistikker/vtu/aar>) より作成。

図表 4-18 スウェーデンの高齢者の状態別交通事故死者数（2017年）

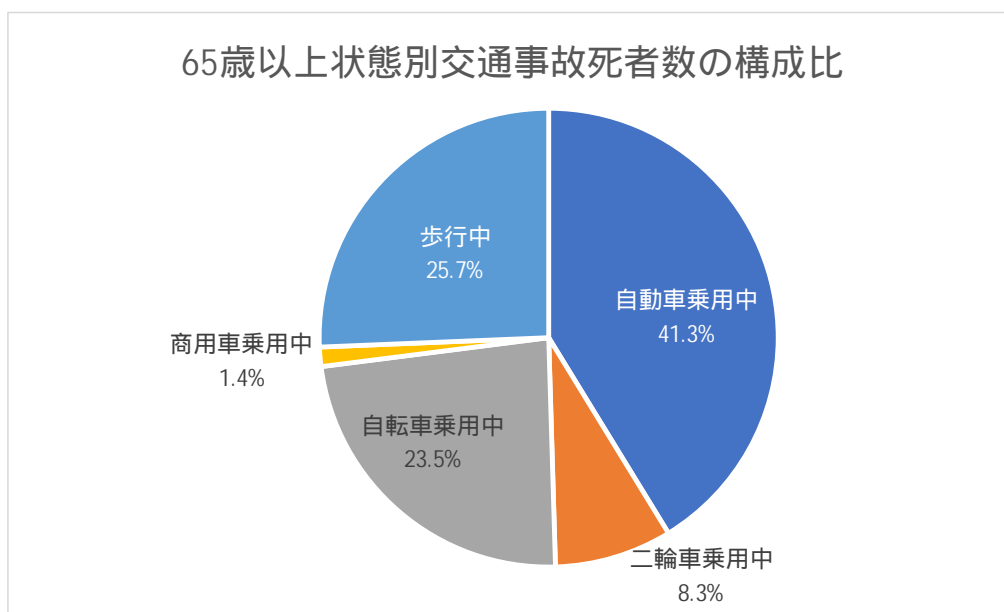
| | 65歳以上 | | 全年齢 | |
|-----------|-------|--------------|-----|-------|
| | 実数 | 全年齢状態別に占める割合 | 実数 | 構成比 |
| 自動車運転中 | 19 | 19.4% | 98 | 38.7% |
| 自動車同乗中 | 12 | 26.7% | 45 | 17.8% |
| モペッド乗用中 | 0 | 0.0% | 1 | 0.4% |
| 二輪車乗用中 | 5 | 12.8% | 39 | 15.4% |
| 自転車運転・乗用中 | 16 | 61.5% | 26 | 10.3% |
| 歩行中 | 21 | 56.8% | 37 | 14.6% |
| その他 | 5 | 71.4% | 7 | 2.8% |
| 合計 | 78 | 30.8% | 253 | 100% |



出典: Analysis of Road Safety Trends 2017 (https://trafikverket.ineko.se/Files/sv-SE/57185/Ineko.Product.RelatedFiles/2019_035_analysis_of_road_safety_trends_2017_management_by_objectives_for_road_safety_work_towards_the_2020_interim_targets.pdf) より作成。

図表 4-19 ドイツの高齢者の状態別交通事故死者数（2017年）

| | 65 - 69歳 | | 70 - 74歳 | | 75 - 79歳 | | 80歳以上 | | 65歳以上 | | 全年齢 | |
|--------|----------|--------------|----------|--------------|----------|--------------|-------|--------------|-------|--------------|-------|--------|
| | 実数 | 全年齢状態別に占める割合 | 実数 | 全年齢状態別に占める割合 | 実数 | 全年齢状態別に占める割合 | 実数 | 全年齢状態別に占める割合 | 実数 | 全年齢状態別に占める割合 | 実数 | 構成比 |
| 自動車乗用中 | 63 | 4.4% | 79 | 5.5% | 107 | 7.5% | 145 | 10.1% | 394 | 27.5% | 1,434 | 46.2% |
| 二輪車乗用中 | 30 | 4.7% | 15 | 2.3% | 26 | 4.1% | 8 | 1.3% | 79 | 12.4% | 639 | 20.6% |
| 自転車乗用中 | 37 | 9.7% | 32 | 8.4% | 70 | 18.3% | 85 | 22.3% | 224 | 58.6% | 382 | 12.3% |
| 商用車乗用中 | 7 | 4.2% | 1 | 0.6% | 3 | 1.8% | 2 | 1.2% | 13 | 7.8% | 167 | 5.4% |
| 歩行中 | 29 | 6.0% | 31 | 6.4% | 50 | 10.4% | 135 | 28.0% | 245 | 50.7% | 483 | 15.6% |
| 合計 | 166 | 5.3% | 158 | 5.1% | 256 | 8.2% | 375 | 12.1% | 955 | 30.8% | 3,105 | 100.0% |



注1: 報告書内で整理されていない他の項目の死者数が含まれないため、2017年のドイツ全体の交通事故死者数とは一致しない。

出典: Bericht über Maßnahmen auf dem Gebiet der Unfallverhütung im Straßenverkehr 2016 und 2017 (Unfallverhütungsbericht Straßenverkehr 2016/17)
 (<http://dipbt.bundestag.de/doc/btd/19/050/1905000.pdf>) より作成。