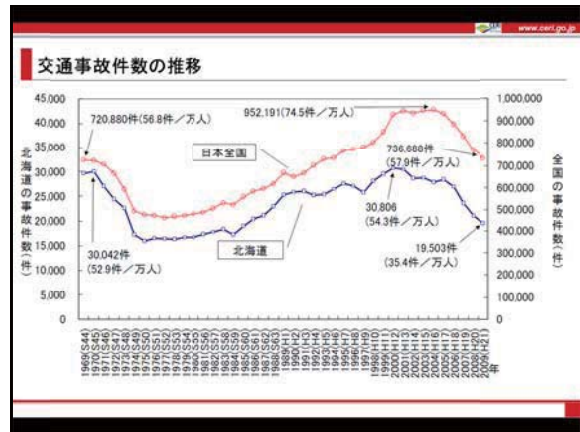


うことで、交通事故、特に死亡事故としては、世界的に見ても非常に力を入れなければならない、そういった位置づけでございます。特に東南アジアで爆発的に増えているのが実情でございます。

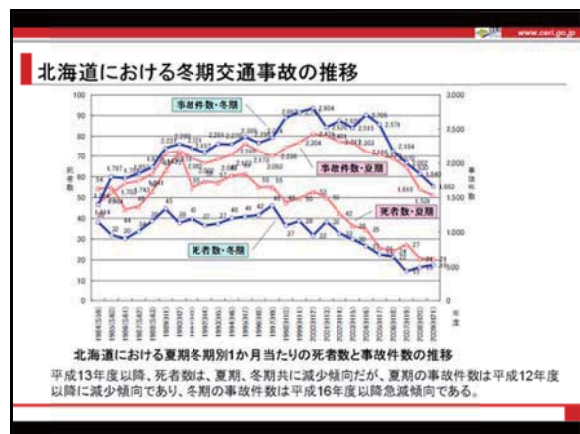


交通事故死者数の推移といいますが、これが北海道と日本全国の死者数の推移で、人口で比較できるようにちょっと軸のスケールを変えております。北海道は人口の割に全国よりも死者数が多く発生しております。特に、第1次交通戦争ということで、このとき、昭和45年に1万6,765人を記録しているわけです。北海道では昭和46年に889人ということで、これが今までの最悪の人数でございました。その後、大きく下がってきたわけではありますが、ちょうどバブルとともに、日本全国でも、北海道でも増えてきて、この辺が第2次交通戦争と呼ばれた時期でございます。「交通戦争」ということ自体、戦争と同じぐらい人が亡くなるということで、そういう名前がつけられております。

その後、死者数を随分減らしてきて、平成15年には小泉元首相が、10年間で事故死者数を平成15年の8,326人の半分に減らしましょうという目標を掲げましたが、もうその達成目標が間近でございます。平成21年1月には、更に今後10年間をめぐり、平成30年には2,500人まで減らそうというのが、今、政府の目標だと思います。この状況がいつまで続くのかは、この後、またパネルディスカッションの方でちょっとその分析結果をお話したいと思います。

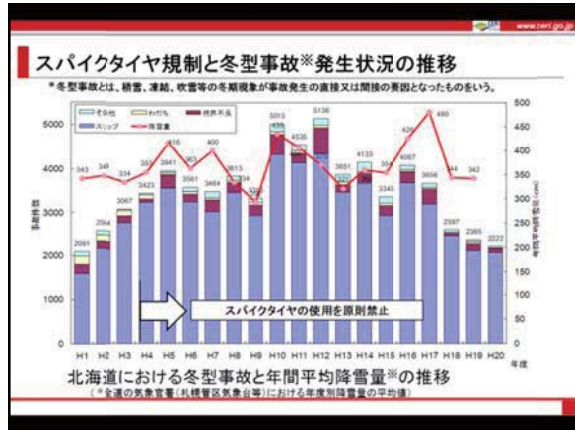


事故件数につきましては、一時期死者数が随分下がってはいたのですが、事故件数はどんどん増えていく状況で、この辺で事故多発箇所を対策するというで最近随分下がってきました。人口で割りますと北海道は事故件数が日本全国に比べて低い水準にありまして、北海道は日本全国よりも大分先の下がり始めております。



夏と冬の比較と申しますと、こちらでございます。これは、夏期、冬期の1カ月当たりの死者数と事故件数の推移を出しております。このブルーの時期が冬の事故件数です。やはり冬の方が事故件数は多い状況ではございました。ただ、スピードが下がるので、冬の方が死者数は少なかったわけですが、今現在は、夏の死者数が随分下がって、夏、冬、1カ月当たり直すとそれほど変わらないという状況でございます。これは、やはり冬でも車がスピードを出して走れるという状況でもありますし、夏の事故対策やいろいろな効果によって下がってきたという相乗効果で、夏、冬それほど変わらないという状

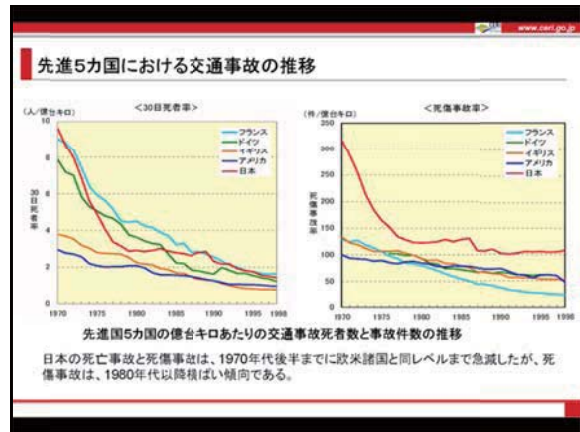
況にきています。それは事故件数も同じで、事故件数も、冬の事故件数が随分下がってきまして、夏と冬、1カ月あたりに直しますと余り変わらないというような状況になってきております。



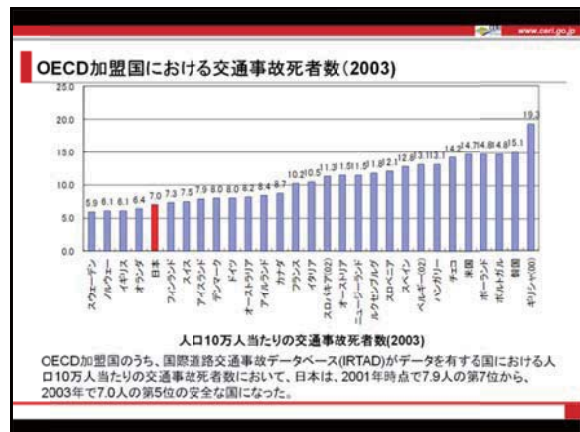
冬の交通事故と言えば、スパイクタイヤの規制を外すわけにはいきません。平成4年からスパイクタイヤの使用を原則禁止にしております。その前からどんどんスタッドレスタイヤの普及が始まりまして、この冬型事故というのは、実は北海道だけの特有の事故の類型でございます。これは何かといいますと、積雪や凍結、吹雪などの冬季現象が、その直接または間接の原因になったものというのを「冬型事故」と北海道警察では統計上、分類しております。北海道だけのコードになりますけれども、冬型事故というのは、平成元年から随分増えておりました。この辺で、冬、スタッドレス化に伴って道路の除雪や凍結防止剤、滑り止め剤などを散布する技術を開発したことによって、どんどんまた下がり出してきたと。

これは、その年の全道の気象官署の降雪量の平均値で、ちょっと粗っぽいのですが、雪が増えていたとしても事故件数はどんどん下がっていったということで、現在は大方昔のスパイクタイヤを使っていた水準に近いところまで下がってきているということでございます。

では、北海道ではなく日本と世界というのを見ても、これは死者率ということで、道路の延長や交通量で割ったものですが、先進国と比べ



て日本は随分高い位置にありましたが、もう随分低いところまで来ています。それから、人身事故に関しては随分下がったのですが、人身事故はちょっと減らない時期があったので、日本はまだちょっと高いレベルでございます。



先ほど、世界一安全な道路ということで小泉首相が宣言したときには、日本は大体この5番目だったんです。これは10万人当たりの事故死者数ですが、7.0というのは、半分にすると多分世界で一番安全な道路になると当時言っていたのですが、



実は2010年になりまして、日本は半分まで行っていないのですが、2009年は4.5人まで減らしたのです。ところが、ほかの国もどんどん減らすわけでして、結局、世界一の安全な道路というよりは、順位的には5番目ということで、世界的に見てもどんどん死者数が先進国では減っている状況でございます。

**欧米での交通安全施策の動向**

**スウェーデン・Zero:ビジョン・ゼロ**

- ・将来的に道路交通における死亡または重傷を負う人を無くする(ゼロにする)という目標
- ・事故の削減に加え、事故による損傷度合いも低下させる道路構造・施設
- ・目標値 1995年の637人から2007年に死者数を半減させる

**フィンランド**

- ・死亡事故対策(照明柱やガードレールの改良、冬期道路情報の提供、走行速度超過を制御する装置ISAの研究・開発)
- ・地域別の冬期道路管理ガイドラインの作成
- ・事故防止対策評価システムの導入

**イギリス**

- ・Traffic-Calming(交通静穏化・速度規制策)
- ・道路交通安全監査制度(Road Safety Audits: RSA)

**米国**

- ・交通死者数の削減(2005年は43千人 路外逸脱:58%、交差点:20%、歩行者:11%)
- ・路側工作物のガイドライン、赤信号進入防止対策
- ・歩行者安全対策ガイドライン、RSAガイドライン
- ・路上作業エリアの安全性向上
- ・道路標識、路況標示マニュアル

アップル型防護柵を設置した2+1車道

では、ほかの欧米の国はどんな施策をしているのかをちょっと御紹介いたしますと、スウェーデンでは、例えば死亡または重傷を負う人をなくする、ゼロにするということで、「ビジョンゼロ」という政策を打ち出しております。これは大層な政策を掲げまして、道路の施設から、交通のルールや交通システムそのものを考えて、死者数を半分まで減らしております。特に、事故による損傷度合いも低下させる道路構造というものを考えまして、後で御紹介しますが、こういうぶつかっても怪我をしないような細い、やわい防護柵を考え出したというところでございます。

あと、フィンランド、特にイギリスなんかは、英語で「トラフィックカーミング」と言いますが、交通静穏化速度規制政策ということで、日本語で言えば「安心歩行エリア」というものを皆さん御存じかと思えます。生活道路の上にハンプをつけたり、こういうクランクをつけて車の速度を強制的に落とすような施策、こういったものを欧米諸国ではどんどん推進して死者数を削減していった経緯がございます。

これは面白い絵なのでちょっと見ていただき

**交通事故のリスク(危険)**

90 km/h 25 m  
110 km/h 43 m  
50 km/h 10 m  
30 km/h 3 m

ビジョンゼロ施策概要資料から(スウェーデン道路庁作成)

いのですが、スウェーデン道路庁がつくったビジョンゼロの施策概要資料です。ここは郊外部で、細い道路を走っているとこういう危険性がある。なぜかといいますと、90キロでぶつかると25メートル下に落ちた衝撃と同じである。110キロですと43メートル下に落ちるのと同じである、そういう中で我々は道路上を走っているということです。110キロというのは速いと思われるかもしれませんが、自分が50キロで走っていても、相手が60キロの車とぶつかると、ほぼこの速度になります。また、市街地を走っていても、50キロで車とぶつかると10メートルまで下に落ちたものと同じですし、30キロでは3メートル程度で済むということで、まさにこの板の上を歩いている、我々はそんな状況です。もし車にひかれたとしたら、もうここから真逆さまに落ちているという衝撃でございます。ですから皆さん、今日お帰りになるときは、この絵を思い出して、まかり間違っても赤信号で渡るなんていうことはしないでいただきたい。まさにこういう板の上を皆さん歩いているような状況でございますということを、少し頭に置いていただきたいと思えます。

では、日本の道路の政策とはどういったものかという、昭和30年代は、道路の整備に関する法令が非常に不備だったので、いろいろ法令を整備した。では40年代といいますと、今度は交通安全施設の整備という法律をつくりました。照明であったり、信号機であったり、歩道、横断歩道であったり。そこであと、昭和46年、第1次交通安全基本計画という