

第一分科会

パネリスト：加藤尚武

参考資料

①

地域別の交通事故データ

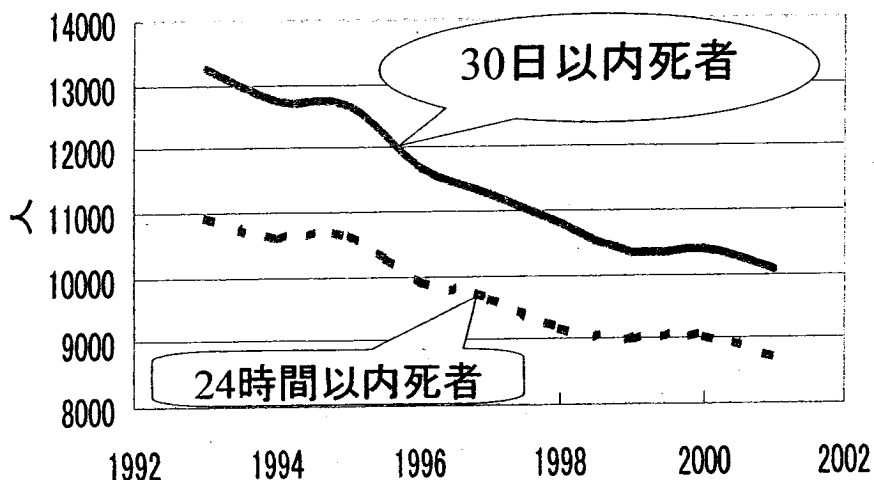
	総事故死者数	順位*1	人口当たり死者数*2	順位*3
岐阜県	251	36	11.95	8
岡山県	226	33	11.59	9
高知県	73	2	8.94	26
愛知県	442	45	6.44	42
東京都	378	41	3.21	47
鳥取県	68	1	11.06	13

*1: ベストの順位 (平成9年度交通年鑑) から
 *2: 人口10万人当たりの死者数
 *3: ワーストの順位

事故総数の少ない府県ほど人口10万人当たりの死亡者数が高いのが大きな特徴である。名古屋や東京のように死者の総数が多いほど10万人当たりの死亡者数が少ないのが特徴的である。

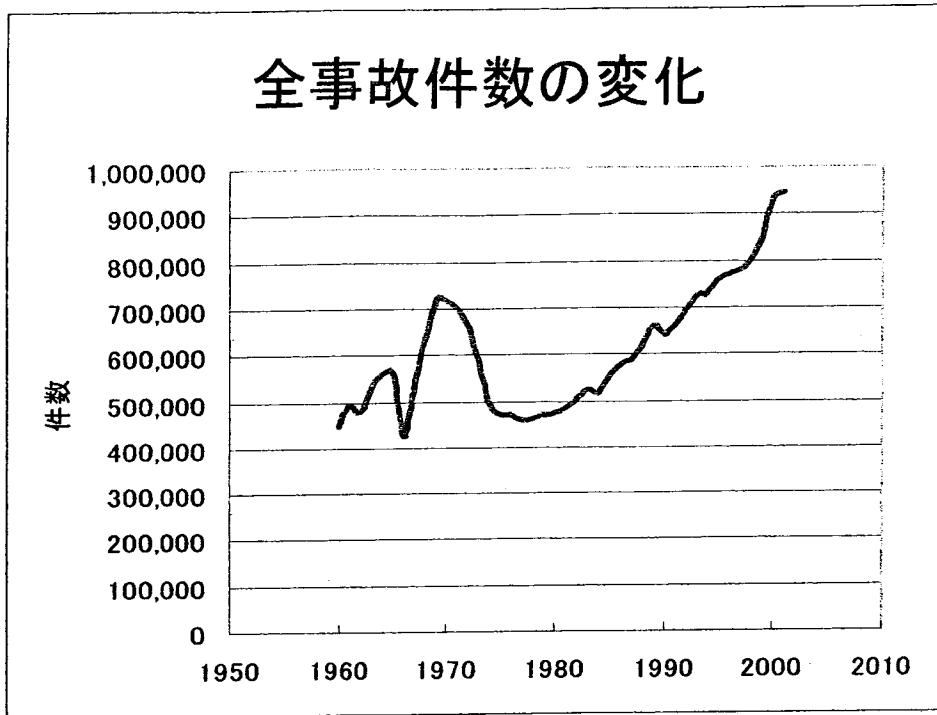
②

24時間と30日以内死者数比較



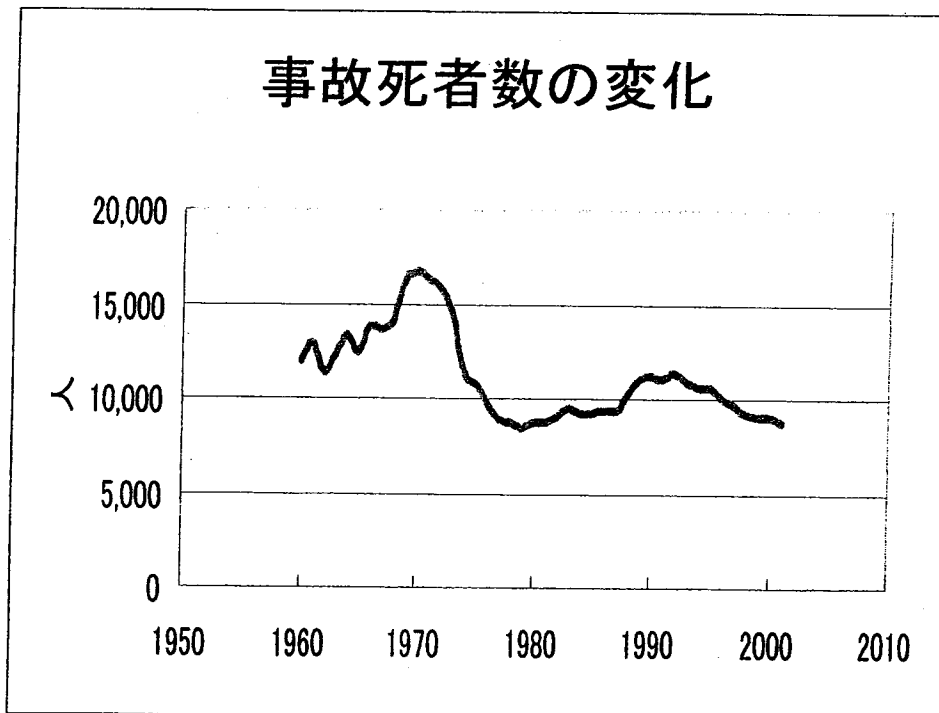
我国では交通事故死者は事故発生後24時間以内に死亡した人数が算定されているが、諸外国では30日以内に死亡したものと定義されている。諸外国と同じデータの取り方をすれば、いまだに1万人以上の交通事故死者がいることになる。これも憂慮されるべき事態である。

③



全事故件数で見ると第1次交通戦争と呼ばれた時代よりも件数が増えていること、近年においても増加傾向にあることは憂慮されるべき事態である。

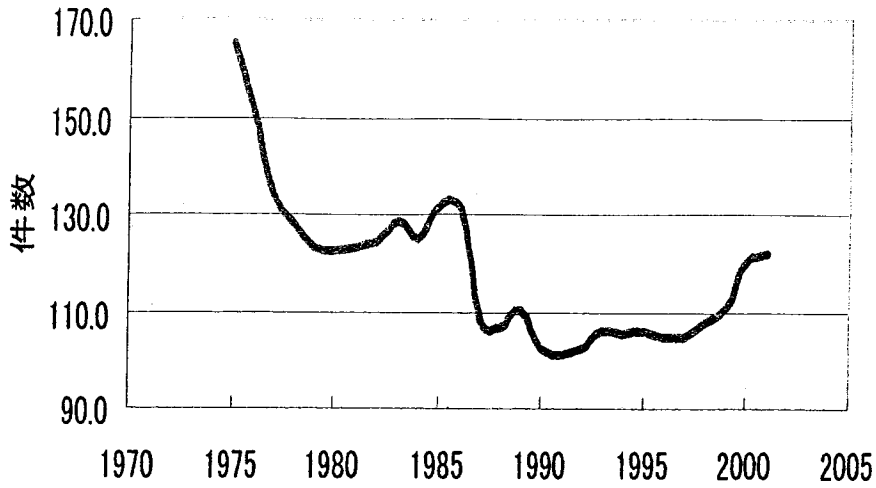
④



先のスライドと同様のことがいえる。

5

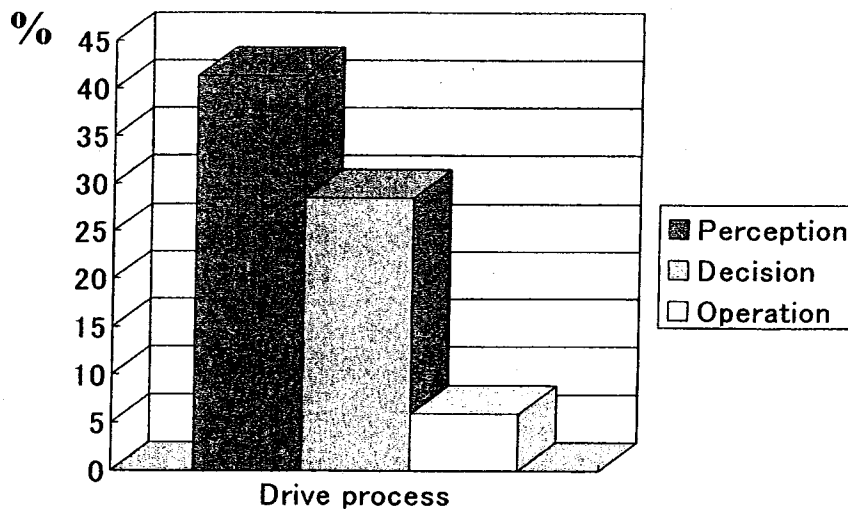
1億走行キロ当たりの負傷事故件数



負傷事故年数の増加の原因を探るため、1億走行キロ当たりの負傷事故数の経年変化を見た。単位キロを走行する際の事故が増えているのが原因で、走行台数が増えているから事故件数が増えているわけではないことがわかる。

6

ドライブプロセスの事故への寄与度



事故から遠い認知 (Perception) の方が事故を発生させる割合が大きいことに注意すべきである。注意のプロセスは事故からもっとも遠い過程であるだけに、ここで失敗すると事故を引き起こす可能性の大きいことに注目すべきである。

Contribution rate of each process to traffic accidents

第二分科会

パネリスト：松井 寛

参考資料

ROAD TRAFFIC ACCIDENTS IN JAPAN AND NETHERLANDS (1999)

	Japan	Netherlands	Ratio
Population (in 1000)	126,686	15,760	8.0
Number of Motor Vehicles (1n 1000)	69,347	7,190	9.6
Length of Roads (in km)	1,161,894	116,500	10.0
Road Traffic Demand (100 million veh-km)	7,651	1,130	6.8
Number of Accidents	850,363	42,271	20.1
Number of Casualties	1,049,031	51,097	20.5
Number of Fatalities	10,372	1,090	9.5

Source: IRTAD

FATALITIES BY TRAFFIC PARTICIPATION (1999)

	Japan	Netherlands	Ratio
Pedestrians	2982	111	26.9
Bicyclists	1374	195	7.0
Motorcyclists	1764	182	9.7
Passenger Cars	2804	535	5.2

Source: IRTAD

FATALITIES BY AGE GROUP (1999)

	Japan	Netherlands	Ratio
-14	275	77	3.6
15-24	1828	252	7.3
25-64	4514	519	8.7
65-	3756	242	15.5

Source: IRTAD

CASUALTY RISK (1999)

	Japan	Netherlands
Fatalities per 100000 Population	8.19	6.92
Fatalities per 10000 Vehicles	1.50	1.52
Fatalities per 100 million veh-km	1.36	0.94
Injury Accidents per 100000 Population	744 (01')	221 (01')
Injury Accidents per million veh-km	1.20 (00')	0.34 (99')

Source: IRTAD

第二分科会

パネリスト：久保田尚

参考資料

WISDOM OF EUROPE, PROBLEMS OF JAPAN

ヨーロッパの知恵・日本の課題

内閣府 世界一安全な道路交通の実現を目指すキックオフ・ミーティング
2003/11/28

セッション 第2分科会:交通安全と道路

埼玉大学 久保田尚

Hisashi Kubota, Saitama University

Sustainable Safety

- *“infrastructure that is adapted to the limitations of human capacity”*
「人間の能力の限界に適合したインフラストラクチャー」
- Safety policy considering human capacity in Road Design and Traffic management
道路設計や交通管理における人間の限界を考慮した安全への配慮

Safety in Urban Areas

- Wisdom of Europe on Transport policy
Strongly, always influenced on Japan
日本の交通政策は、常にヨーロッパの影響を強く受けてきた。

Safety in Urban Areas

- Buchanan report, 1963, UK
 - Road network
 - Hierarchy of Road network
 - Environmental area

ブキャナンレポート

1963、英国

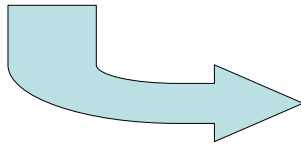
- 道路網構成
- 道路の段階構成、
- 居住環境地区



Safety in Urban Areas



Woonerf



Community Road

Safety in Urban Areas



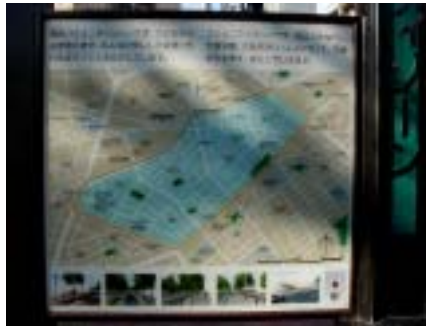
Tatami culture and Japanese Woonerf



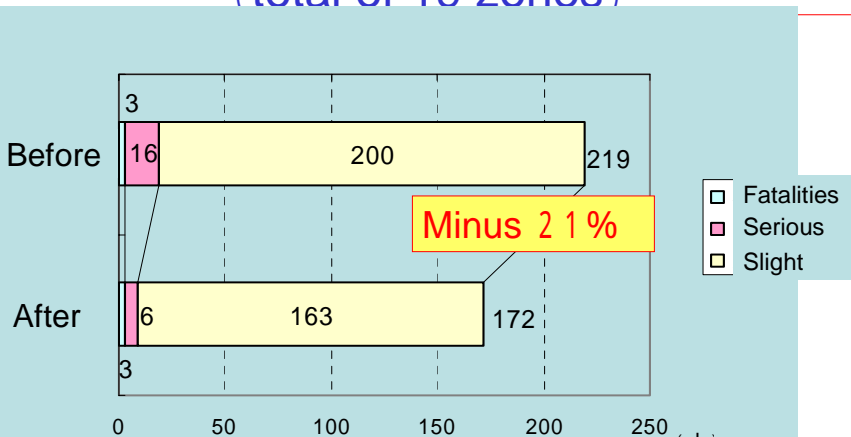
Safety in Urban Areas



Community Zone
- Japanese Zone30



Effect of Community Zone Change of Yearly Accidents (total of 19 zones)



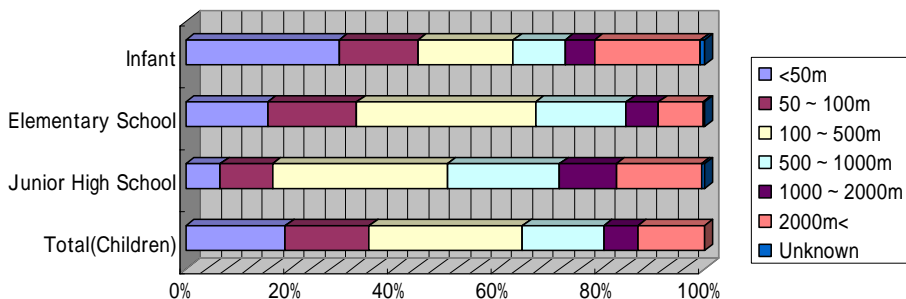
Problems of Japan

- Characteristics of Japan
 - Pedestrian Accidents
 - about 30% of fatalities are pedestrians
 - total : 28.6%
 - under 15 : 48.1%
 - over 65 : 50.1%

About 60% of Pedestrian Accidents are occurred in neighborhood

About 17% of total fatalities are “pedestrians killed within 500m from their homes”

Pedestrians' Traffic Accident Fatalities by Distance from Their Homes



“Vehiclization”, not “Motorization” in Japan

Motorization in Europe



Motorization= replacing horse by Motor

“Vehiclization” of Japan



No vehicles to install Motor

Characteristics of Japan Problem

- Problems of Narrow Streets
- Problems of Pedestrians
- Problems in Neighborhood



Community Zone *without* boundary

Boundary Arterial,
Plan



Chicane on street with no sidewalk



Hump on narrow street



Hump at non-signalized intersection



Problems of Japan

- We should find more solutions
- Wisdom of Europe?

セッション

司 会 : 西山 啓

参考資料

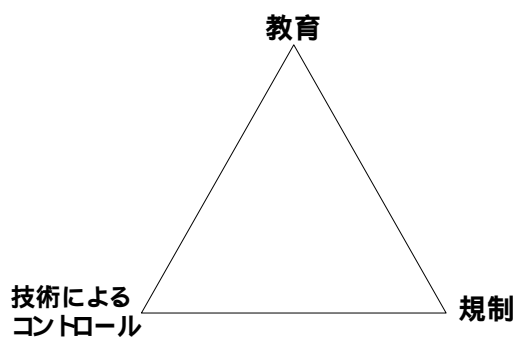


図1 安全の三条件

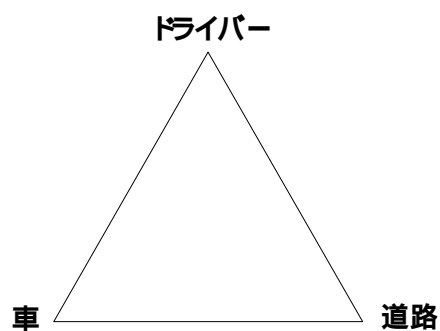


図2 安全の三条件

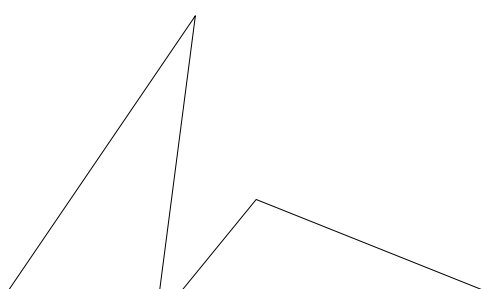


図3 いびつな三条件

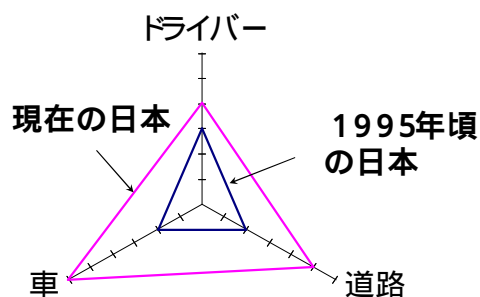


図4・5

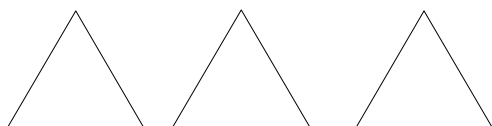


図6 安全に関する種々の三条件を線でなく面で考える

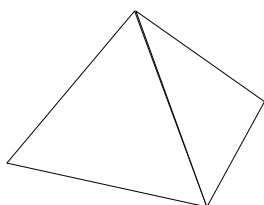


図7 図6の三角形を集めて交通安全四面体を作るという発想

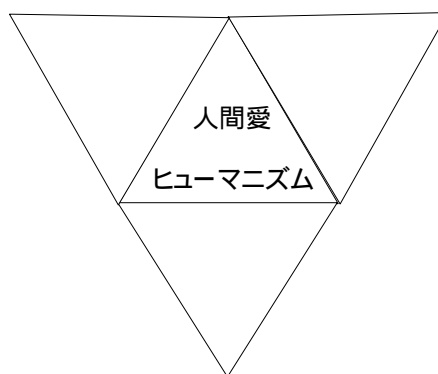


図8 交通安全四面体の基底に人間愛をもっていく

セッション

パネリスト：内山伊知郎

参考資料

規則遵守態度と文化

Observance of Rules and Culture

規則遵守態度は時代とともに変化

Transition of the attitude to rule observance

Research

- 被験者・・・755名のドライバー (Subjects: 755 drivers)
- 質問紙・・・(1)交通法規違反を否定する態度 3段階評定
Questionnaire the attitude to deny rule violations: 3 points scales

(2)交通モラル 5段階評定

Aさん 時速90キロ (制限速度60キロ) 怪我なし

Bさん 制限速度走行 重傷者3名

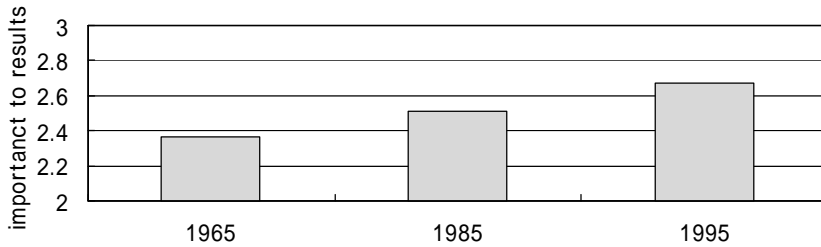
Traffic moral: 5 points scale

Case A: 90km/h (limit 60 km/h) ...no damage

Case B: drive in limit speed ... 3 passengers injured

交通モラルの推移

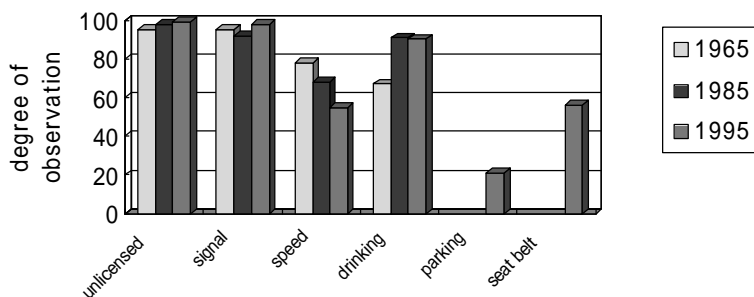
Transition of the moral to traffic safety



- 意図と結果のどちらを重視するか
- 意図の重視 (important with intention → high moral)
- 結果の重視 (important with result → low moral)

日本における規則遵守意識の推移

Transition of the attitude to rule observance in Japan



- Signal violation → keep high
- Speed violation → decreasing
- Drinking violation → increasing
- Seat belt violation → 56% in 1995

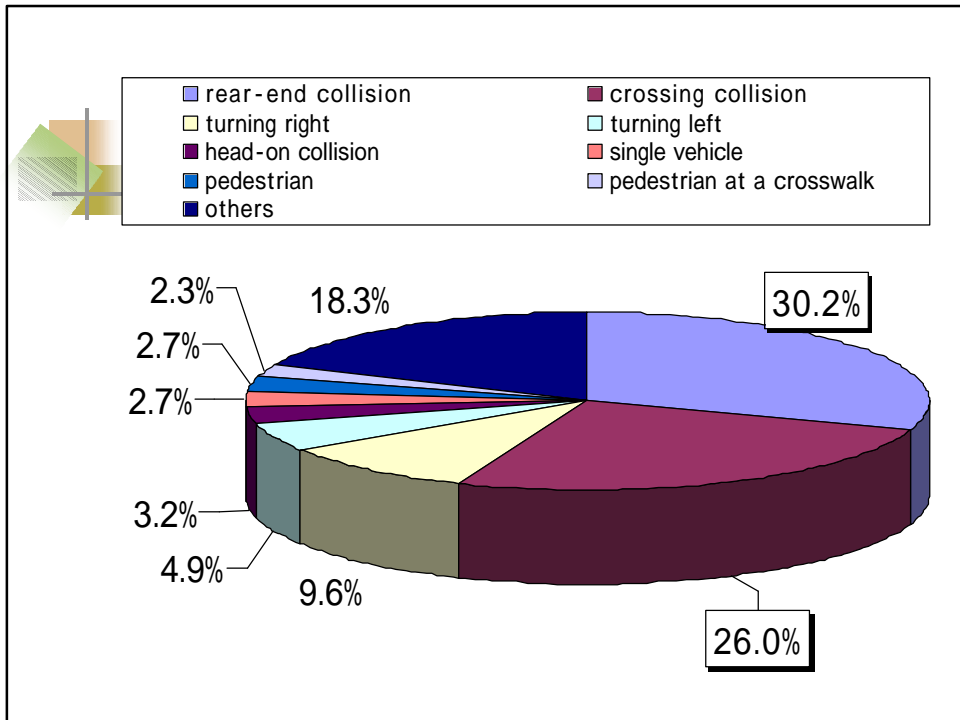
規則の領域的なとらえ方
rule and three domains
(Turiel E.)

- 道徳領域 moral domain
- 規範領域 conventional domain
- 個人領域 individual domain

セッション

パネリスト：小川和久

参考資料



車間距離の観察



- 観察場所 :吹田市 :上新田橋より撮影
- 観察台数 :中国自動車道 (走行車線 478台 ,追越車線 618台)
中央環状線 (第二車線 488台)
- 撮影日時 :2003.3.31 15 :50-16 :15

