

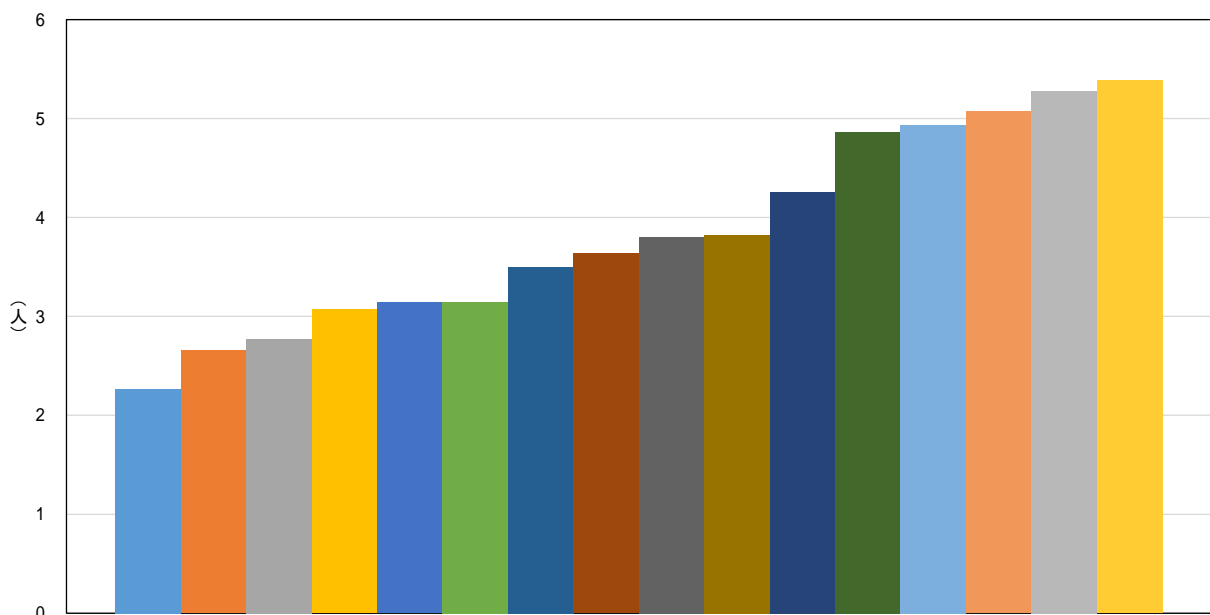
第2章 文献調査に基づく諸外国等における交通事情と主な交通安全対策の事例

本章では、日本を含む2015年の人口10万人当たり交通事故死者数が少ない上位16か国を取り上げて、最初に交通事故の発生状況を比較し、日本と人口・経済や交通システムの特徴が類似する諸外国及び日本の重要な交通安全の課題について効果的な交通安全対策を実施したと考えられる諸外国を抽出する。続いて、日本及び文献調査から情報を収集できなかったオーストラリア・カナダを除く人口10万人当たり交通事故死者数が少ない上位13か国と、これらの国々の多くが加盟している欧州連合（European Union：EU）を取り上げて、主な交通安全対策の事例の概要を整理する。次に、日本との人口・経済や交通システムの特徴の類似性のほか、効果的な交通安全対策の実施状況、主な交通安全対策の事例の件数から、詳細な情報を収集するヒアリング調査の対象国等を選定する。

本章で取り上げる2015年の人口10万人当たりの交通事故死者数の少ない上位16カ国は次の通りである（図表2-1）。

図表2-1 人口10万人当たり交通事故死者数の順位上位16カ国（2015年）

- ノルウェー(第1位) ■ スウェーデン(第2位) ■ 英国(第3位) ■ スイス(第4位) ■ オランダ(第5位) ■ デンマーク(第6位)
- アイルランド(第7位) ■ スペイン(第8位) ■ イスラエル(第9位) ■ 日本(第10位) ■ ドイツ(第11位) ■ アイスランド(第12位)
- フィンランド(第13位) ■ オーストラリア(第14位) ■ カナダ(第15位) ■ フランス(第16位)



資料：IRTAD 資料より作成

2-1. 日本と諸外国の交通事情の比較

(1) 人口・経済と交通システムの状況

2015年における日本の人口10万人当たり交通事故死者数は3.82人であり、世界第10位となっている。人口10万人当たり交通事故死者数が少ない上位の国について人口・経済の状況を見ると、2015年の日本は人口が1.27億人、高齢人口の割合が26.0%、都市人口の割合が93%、人口密度が348人/km²となっており、上位の国の平均を上回っているが、所得を表す1人当たり国民総所得（Gross National Income：GNI）は38,840ドル（約427万円。1ドル=110円で換算）と平均を下回っている（**図表 2-2**）。上位の国において日本は人口規模が大きく、都市が発達して過密であるが、所得は低くなっており、日本と同様の特徴を有する国は英国・オランダ・ドイツとなっている。

また、上位の国の交通システムの状況を見ると、交通手段・交通インフラの普及状況では2015年の日本の運転免許保有者率（全人口に占める運転免許保有者数の割合）は64.6%、人口当たり自動車保有台数は0.60台/人、国土面積に占める道路延長である道路密度は3.35km/km²、国土面積に占める鉄道延長である鉄道密度は0.05km/km²と平均以上となっているが、人口当たり航空乗客数は0.9人と平均を下回っている。上位の国において日本の道路密度は平均の2.4倍と長く、道路の整備が進んでいる一方、航空交通の利用は少ないことが分かる。上位の国の中で、英国とオランダは運転免許保有者率・道路密度・鉄道密度・人口当たり航空乗客数、スイスは人口当たり自動車保有台数・道路密度・鉄道密度・人口当たり航空乗客数について、日本と同様の特徴を有している。

さらに、交通の利用状況である交通分担率は、日本と欧州諸国で対象とする交通手段が異なるため単純比較はできないが、日本の鉄道の交通分担率が16.4%と平均を上回っている一方、そのほかの自動車等（61.2%）、バス（2.7%）は平均を下回っている。日本の交通分担率では「その他」が19.7%あるが、その数字を足したとしても「自動車等」は80.9%と平均（82.1%）を下回っており、上位の国において日本は自動車が普及している（人口当たり保有台数は多い）ものの利用は少なく、鉄道の利用が多いことが伺われる。上位の国の中で、スイスは日本と同様に交通分担率で「鉄道」が平均を上回るとともに、「自動車等」・「バス」が平均を下回っており、スウェーデンと英国、オランダは日本と同様に交通分担率で「鉄道」が平均を上回るとともに、「バス」が平均を下回っている。

図表 2-2 日本と諸外国における人口・経済と交通システムの状況（2015 年）

順位・国	人口・経済					交通システム							
						交通インフラの普及状況					交通インフラの利用状況 (交通分担率)		
	人口(百万人)	高齢人口の割合	都市人口の割合	人口密度(人/km ²)	1人当たりGNI(\$)	運転免許保有者率	人口当たり自動車保有台数(台/人)	道路密度(km/km ²)	鉄道密度(km/km ²)	人口当たり航空乗客数(人)	鉄道	自動車等	バス
第1位 ノルウェー	5.2	16.3%	80%	14	93,530	-	0.61	0.62	0.01	5.8	4.9%	89.4%	5.7%
第2位 スウェーデン	9.8	19.6%	86%	24	57,900	65.4%	0.54	1.28	0.02	1.0	9.5%	83.2%	7.3%
第3位 英国	65.1	18.1%	83%	269	43,700	72.1%	0.55	1.72	0.06	2.0	8.7%	86.0%	5.3%
第4位 スイス	8.3	18.0%	74%	210	84,550	-	0.59	1.73	0.09	3.2	19.1%	75.2%	5.7%
第5位 オランダ	16.9	17.9%	90%	503	48,850	65.0%	0.53	5.00	0.07	2.1	10.8%	86.1%	3.0%
第6位 デンマーク	5.7	19.0%	88%	134	60,270	-	0.49	1.73	0.05	1.5	9.3%	80.8%	9.9%
第7位 アイルランド	4.6	13.2%	63%	67	52,550	54.5%	0.50	1.37	0.03	24.6	3.0%	80.4%	16.7%
第8位 スペイン	46.4	18.9%	80%	93	28,380	56.7%	0.59	1.32	0.03	1.3	6.7%	81.4%	11.9%
第9位 イスラエル	8.4	11.2%	92%	387	35,770	47.5%	0.35	0.94	0.06	0.7	-	-	-
第10位 日本	127	26.0%	93%	348	38,840	64.6%	0.60	3.35	0.05	0.9	16.4%	61.2%	2.7%
第11位 ドイツ	81.7	21.1%	75%	234	45,790	-	0.60	0.51	0.09	1.4	8.4%	85.6%	6.0%
第12位 アイスランド	0.3	13.7%	94%	3	50,110	68.1%	0.87	0.13	-	11.4	0.0%	88.6%	11.4%
第13位 フィンランド	5.5	20.3%	84%	18	46,560	67.7%	0.70	0.23	0.02	1.8	5.3%	85.0%	9.7%
第14位 オーストラリア	23.8	15.0%	89%	3	60,050	71.0%	0.72	0.11	-	2.9	-	-	-
第15位 カナダ	35.8	16.1%	54%	49	47,250	70.1%	0.64	0.10	0.01	2.2	-	-	-
第16位 フランス	66.5	18.9%	80%	122	40,710	62.7%	0.58	1.92	0.05	1.0	9.9%	84.8%	5.3%
平均	31.9	17.7%	82%	155	52,176	63.8%	0.59	1.38	0.05	4.0	8.6%	82.1%	7.7%

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: 墨色は、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、上回っている国を墨色にしている)。

注 3: 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。

資料: 人口・経済は「World Development Indicators 2017」(世界銀行)、交通システムで道路延長・鉄道延長・人口当たり航空乗客数は「IMD World Competitiveness Yearbook 2017」(International Institute for Management Development)、欧州諸国の交通分担率は Eurostat、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

(2) 交通事故の発生状況

交通事故の概況

() 人口 10 万人当たり交通事故死者数

人口 10 万人当たり交通事故死者数をみると、2015 年にはノルウェーが最も少なく（2.27 人）次いでスウェーデン（2.66 人）、英国（2.77 人）の順になっており、日本は 3.82 人と世界第 10 位となっている（図表 2-3）。2005～2015 年にかけて日本は人口 10 万人当たり交通事故死者数を 38.4%削減しているが、上位のノルウェーは 53.4%、スウェーデンは 45.6%、英国は 50.0%減らしているほか、2015 年に 3.64 人と世界第 7 位のスペインは 64.4%減少させている。人口 10 万人当たり交通事故死者数が少ない国は日本よりも急速に削減が進んでいる。

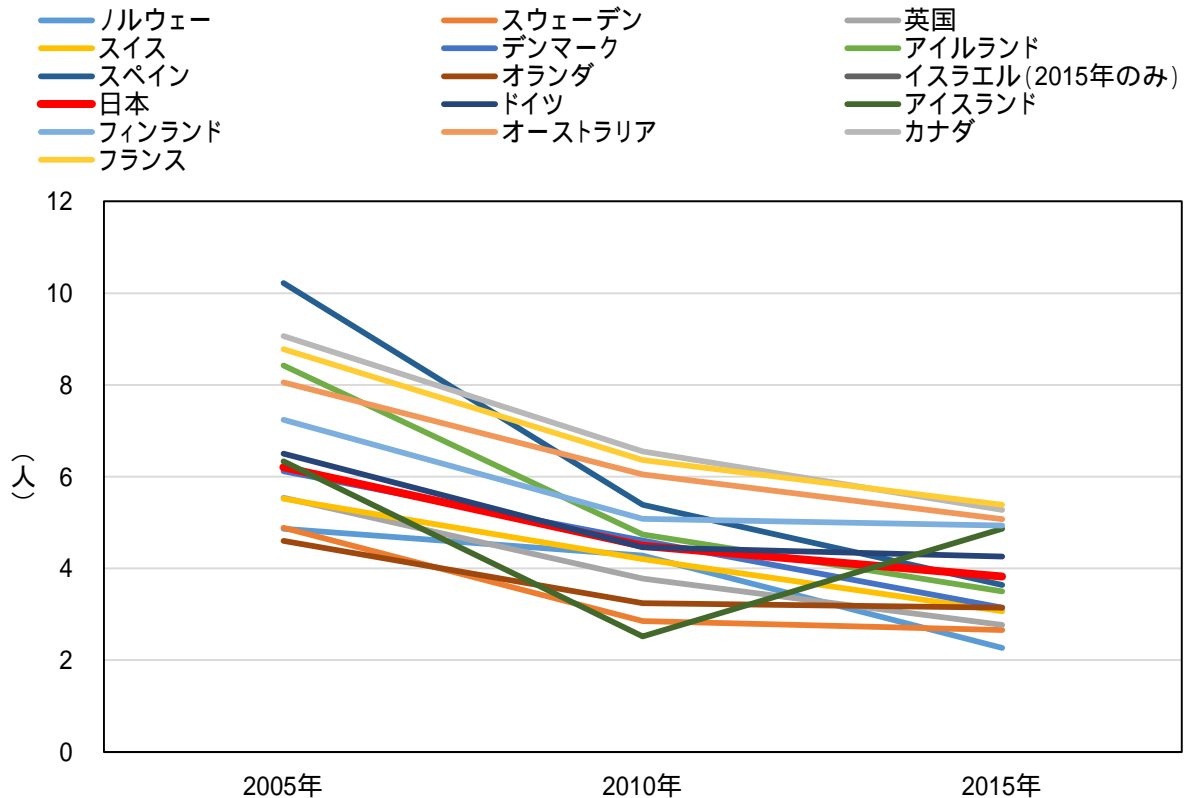
図表 2-3 日本と諸外国の人口 10 万人当たり交通事故死者数の推移（2005～2015 年）

【表】

2015 年の人口 10 万人当たり交通事故死者数の順位・国	2005 年	2010 年	2015 年	2005～2015 年の増減率
第 1 位 ノルウェー	4.86	4.28	2.27	-53.4%
第 2 位 スウェーデン	4.88	2.85	2.66	-45.6%
第 3 位 英国	5.54	3.78	2.77	-50.0%
第 4 位 スイス	5.52	4.20	3.07	-44.3%
第 5 位 オランダ	4.60	3.24	3.14	-31.7%
第 6 位 デンマーク	6.12	4.61	3.15	-48.6%
第 7 位 アイルランド	8.42	4.74	3.50	-58.4%
第 8 位 スペイン	10.22	5.39	3.64	-64.4%
第 9 位 イスラエル(2015 年のみ)	-	-	3.81	-
第 10 位 日本	6.21	4.49	3.82	-38.4%
第 11 位 ドイツ	6.50	4.46	4.26	-34.4%
第 12 位 アイスランド	6.33	2.52	4.86	-23.2%
第 13 位 フィンランド	7.24	5.08	4.93	-31.8%
第 14 位 オーストラリア	8.05	6.05	5.07	-37.0%
第 15 位 カナダ	9.06	6.55	5.28	-41.7%
第 16 位 フランス	8.78	6.36	5.38	-38.7%

注：増減率については、数値を四捨五入して算出したものを記載しており、表中の数値を計算し算出した場合と数値が一致しないこともある。以降図表 2-4、2-5、2-6、2-7 も同様である。

【グラフ】



資料:IRTAD 資料より作成

() 自動車走行 10 億 km 当たり交通事故死者数

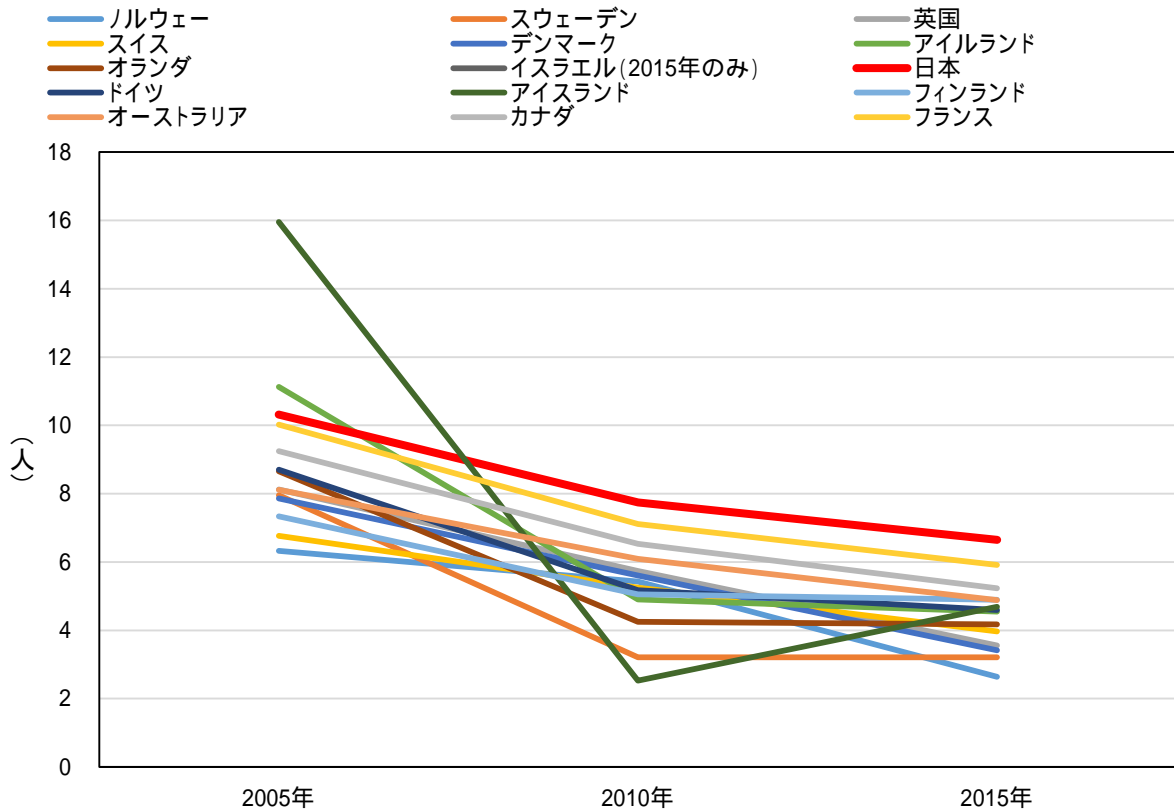
自動車走行 10 億 km 当たり交通事故死者数をみると、2015 年に日本は 6.65 人 (IRTAD が集計している 34 か国中世界第 16 位) である一方、人口 10 万人当たり交通事故死者数が最も少ないノルウェーは 2.64 人、スウェーデンは 3.21 人、英国は 3.56 人となっており、人口 10 万人当たり交通事故死者数が少ない国は、自動車走行 10 億 km 当たり交通事故死者数も少ない傾向があることが分かる (図表 2-4)。2005 ~ 2015 年にかけて、日本は自動車走行 10 億 km 当たり交通事故死者数を 35.6% 削減しているが、上位のノルウェーは 58.2%、スウェーデンは 59.6%、英国は 56.2% 削減している。なお、アイスランドでは 2005 年の自動車走行 10 億 km 当たり交通事故死者数は 15.95 人と日本 (10.32 人) より多かったが、2010 年には 2.53 人、2015 年には増加したものの 4.69 人と大幅に削減 (2005 ~ 2015 年にかけて 70.6% 減) しており、上位の国の中で最も大きな削減率となっている。

図表 2-4 日本と諸外国の自動車走行 10 億 km 当たり交通事故死者数の推移 (2005 ~ 2015 年)

【表】

2015 年の人口 10 万人当たり 交通事故死者数の順位・国	2005 年	2010 年	2015 年	2005 ~ 2015 年 の増減率
第 1 位 ノルウェー	6.33	5.43	2.64	-58.2%
第 2 位 スウェーデン	7.95	3.21	3.21	-59.6%
第 3 位 英国	8.12	5.74	3.56	-56.2%
第 4 位 スイス	6.77	5.25	3.97	-41.4%
第 5 位 オランダ	8.66	4.25	4.17	-51.8%
第 6 位 デンマーク	7.86	5.61	3.41	-56.6%
第 7 位 アイルランド	11.12	4.90	4.55	-59.1%
第 8 位 スペイン(データなし)	-	-	-	-
第 9 位 イスラエル(2015 年のみ)	-	-	5.87	-
第 10 位 日本	10.32	7.74	6.65	-35.6%
第 11 位 ドイツ	8.70	5.18	4.60	-47.1%
第 12 位 アイスランド	15.95	2.53	4.69	-70.6%
第 13 位 フィンランド	7.33	5.05	4.90	-33.2%
第 14 位 オーストラリア	8.11	6.09	4.89	-39.7%
第 15 位 カナダ	9.25	6.53	5.23	-43.4%
第 16 位 フランス	10.02	7.11	5.92	-40.9%

【グラフ】



資料: IRTAD 資料より作成

交通事故の状態別・年齢層別・場所別の発生状況

() 年齢層別の人口 10 万人当たり交通事故死者数

2015 年における日本の年齢層別の人口 10 万人当たり交通事故死者数は、「65 歳以上」が 8.13 人となっており、2005 年から 39.2%削減しているものの、全体（3.82 人）よりも 2 倍以上高く、その他の年齢層は全体を下回っていることから、高齢者の交通安全対策が重要な課題となっている（**図表 2-5**）。

人口 10 万人当たり交通事故死者数が少ない上位の国をみると、ノルウェー・スウェーデン・英国・デンマーク・アイルランド・スペイン・フィンランドでは、2015 年における「65 歳以上」の人口 10 万人当たり交通事故死者数が日本より少ないほか、2005 年からの削減率は日本を上回っており、これらの国々における交通安全対策は、高齢者の交通事故防止に効果があったと考えられる。

() 状態別の人口 10 万人当たり交通事故死者数

2015 年における日本の状態別の人口 10 万人当たり交通事故死者数は、「歩行者」が 1.44 人となっており、2005 年から 24.5%削減しているものの、人口 10 万人当たり交通事故死者数が少ない上位の国の中では最も多く、「歩行者」の交通安全対策が重要な課題となっている（**図表 2-6**）。また、上位の国の中では、2015 年における日本の「自転車」の人口 10 万人当たり状態別交通事故死者数は 0.60 人となっており、2005 年から 30.1%削減しているものの、第 15 位と多くなっている。このため、日本では人口 10 万人当たり状態別交通事故死者数が多い「自転車」の交通安全対策も、重要な課題となっている。

人口 10 万人当たり交通事故死者数が少ない上位の国をみると、ノルウェー・スウェーデン・英国・オランダ・デンマーク・アイルランド・スペイン・フィンランド・オーストラリア・フランスでは、2015 年における「歩行者」の人口 10 万人当たり交通事故死者数が日本より少ないほか、2005 年からの削減率は日本を上回っており、これらの国々における交通安全対策は、歩行者の交通事故防止に効果があったと考えられる。また、ノルウェー・スウェーデン・英国・デンマーク・スペイン・ドイツ・フィンランド・オーストラリア・カナダでは、2015 年における「自転車」の人口 10 万人当たり交通事故死者数が日本より少ないほか、2005 年からの削減率は日本を上回っており、これらの国々における交通安全対策は、自転車の交通事故防止に効果があったと考えられる。

() 場所別の人口 10 万人当たり交通事故死者数

2015 年における日本の場所別の交通事故死者数は、「都市部の道路」が 2.18 人となっており、2005 年から 46.5%削減しているものの、2015 年の人口 10 万人当たり交通事故死者数が少ない上位の国のうち、日本を含むデータのある上位 12 か国の中では最も多くなっている（**図表 2-7**）。なお、日本では、「都市部の道路」は市街地(*)の道路とされており、いわゆる生活道路が多く該当すると考えられることから、諸外国と比較して、日本では生活道路等の交通安全対策が重要な課題となっている。

(*)道路に沿っておおむね 500m 以上にわたって、住宅、事業所又は工場等の建造物が連立し、又はこれらが混在して連立している状態であって、その地域における建造物及び敷地の占める割合が 80 パーセント以上になるいわゆる市街地的形態をなしている地域（片側だけがこのような形態をなしている場合も含む。）

2015 年の人口 10 万人当たり交通事故死者数が少なく、日本以外のデータのある上位 11 か国をみると、スウェーデン・英国・スイス・デンマーク・アイルランド・スペイン・アイスランド・カナダ・フランスでは、2015 年における「都市部の道路」の人口 10 万人当たり交通事故死者数が日本より少ないほか、2005 年からの削減率は日本を上回っている。これらの国々における交通安全対策は、生活道路等の都市部の道路の交通事故防止に効果があったと考えられる。

図表 2-5 日本と諸外国の年齢層別の人口 10 万人当たり交通事故死者数の推移 (2005 ~ 2015 年)

2015 年の人口 10 万人 当たり交通事故死者数の 順位・国		時 点	0 ~ 14 歳	15 ~ 24 歳	25 ~ 64 歳	65 歳 以上	不 明	「65 歳以上」 の 2005 年 からの増減率
第 1 位	ノルウェー	2005 年	0.44	10.83	4.72	6.19	0.44	-53.6%
		2010 年	0.44	7.97	4.44	5.39	0.44	
		2015 年	0.21	4.92	2.13	2.88	0.21	
第 2 位	スウェーデン	2005 年	0.63	7.84	5.03	6.69	0.63	-45.3%
		2010 年	0.65	4.42	2.82	3.78	0.65	
		2015 年	0.42	3.67	2.79	3.66	0.42	
第 3 位	英国	2005 年	1.16	11.71	5.22	6.38	1.16	-40.1%
		2010 年	0.39	5.54	3.16	3.73	0.39	
		2015 年	0.45	4.40	2.81	3.82	0.45	
第 4 位	スイス	2005 年	1.16	10.74	4.64	9.20	1.16	-28.1%
		2010 年	0.68	5.18	3.89	7.72	0.68	
		2015 年	0.57	4.16	2.39	6.62	0.57	
第 5 位	オランダ	2005 年	1.03	7.95	4.15	8.21	1.03	-28.8%
		2010 年	0.55	5.42	2.83	6.07	0.55	
		2015 年	0.71	4.11	2.78	5.85	0.71	
第 6 位	デンマーク	2005 年	1.28	12.08	5.90	8.62	1.28	-45.9%
		2010 年	0.90	7.39	4.37	7.41	0.90	
		2015 年	0.62	4.93	2.98	4.66	0.62	
第 7 位	アイルランド	2005 年	1.92	14.62	8.06	11.74	1.92	-57.5%
		2010 年	0.63	11.31	4.45	5.93	0.63	
		2015 年	0.29	7.72	3.54	4.99	0.29	
第 8 位	スペイン	2005 年	1.91	17.02	10.77	9.77	1.91	-39.8%
		2010 年	1.15	7.47	5.62	6.83	1.15	
		2015 年	0.35	3.80	3.72	5.88	0.35	
第 9 位	イスラエル	2005 年	-	-	-	-	-	-
		2010 年	-	-	-	-	-	
		2015 年	1.00	4.08	3.76	10.34	1.00	
第 10 位	日本	2005 年	1.08	6.93	4.76	13.38	1.08	-39.2%
		2010 年	0.73	4.53	3.04	10.16	0.73	
		2015 年	0.54	3.13	2.61	8.13	0.54	
第 11 位	ドイツ	2005 年	1.33	13.43	6.00	7.56	1.33	-20.8%
		2010 年	0.94	8.55	4.13	5.38	0.94	
		2015 年	0.79	6.30	4.03	5.99	0.79	
第 12 位	アイスランド	2005 年	0.00	18.60	5.77	5.71	0.00	96.4%
		2010 年	0.00	6.52	1.81	5.26	0.00	
		2015 年	2.98	10.60	2.35	11.23	2.98	
第 13 位	フィンランド	2005 年	2.30	10.58	6.97	10.95	2.30	-40.6%
		2010 年	0.79	9.26	4.84	7.03	0.79	
		2015 年	1.56	8.48	4.59	6.50	1.56	
第 14 位	オーストラリア	2005 年	1.91	14.72	6.54	10.08	1.91	-25.3%
		2010 年	1.32	10.54	6.24	7.21	1.32	
		2015 年	0.94	7.14	5.32	7.54	0.94	
第 15 位	カナダ	2005 年	1.81	16.39	8.82	11.45	1.81	-34.6%
		2010 年	0.98	11.35	6.40	8.07	0.98	
		2015 年	0.82	7.72	5.29	7.48	0.82	
第 16 位	フランス	2005 年	1.28	18.87	8.48	9.99	1.28	-30.5%
		2010 年	1.13	12.70	6.40	7.24	1.13	
		2015 年	0.85	9.87	5.42	6.94	0.85	

資料：IRTAD 資料より作成

図表 2-6 日本と諸外国の状態別の人口 10 万人当たり交通事故死者数の推移 (2005 ~ 2015 年)

2015 年の人口 10 万人 当たり交通事故死者数の 順位・国	時 点	歩行者	自転車	乗用車	二輪車	その他	不 明	2005 年からの 増減率	
								歩行者	自転車
第 1 位 ノルウェー	2005 年	0.67	0.15	2.76	0.76	0.52	0.00	-65.5%	-36.3%
	2010 年	0.49	0.10	2.86	0.54	0.29	0.00		
	2015 年	0.23	0.10	1.30	0.41	0.21	0.02		
第 2 位 スウェーデン	2005 年	0.55	0.42	3.01	0.60	0.30	0.00	-48.2%	-58.6%
	2010 年	0.33	0.22	1.62	0.48	0.19	0.00		
	2015 年	0.29	0.17	1.48	0.50	0.22	0.00		
第 3 位 英国	2005 年	1.16	0.25	2.92	0.97	0.24	0.00	-43.5%	-39.2%
	2010 年	0.67	0.18	1.40	0.67	0.17	0.00		
	2015 年	0.66	0.15	1.23	0.57	0.16	0.00		
第 4 位 スイス	2005 年	0.93	0.50	2.40	1.24	0.45	0.00	-24.3%	-5.1%
	2010 年	0.96	0.44	1.66	0.91	0.23	0.00		
	2015 年	0.70	0.47	0.91	0.85	0.13	0.00		
第 5 位 オランダ	2005 年	0.51	0.93	2.07	0.85	0.21	0.04	-30.3%	-31.6%
	2010 年	0.38	0.72	1.32	0.63	0.16	0.03		
	2015 年	0.36	0.63	1.28	0.47	0.37	0.03		
第 6 位 デンマーク	2005 年	0.81	0.76	3.23	0.83	0.48	0.00	-41.3%	-39.4%
	2010 年	0.79	0.47	2.48	0.60	0.27	0.00		
	2015 年	0.48	0.46	1.31	0.67	0.23	0.00		
第 7 位 アイルランド	2005 年	1.61	0.28	4.32	1.38	0.83	0.00	-55.7%	-29.7%
	2010 年	0.98	0.11	2.91	0.38	0.36	0.00		
	2015 年	0.71	0.19	1.66	0.48	0.45	0.00		
第 8 位 スペイン	2005 年	1.56	0.19	5.50	1.81	1.16	0.00	-49.5%	-33.8%
	2010 年	1.02	0.15	2.60	1.06	0.56	0.00		
	2015 年	0.79	0.12	1.49	0.83	0.40	0.00		
第 9 位 イスラエル	2005 年	-	-	-	-	-	-	-	-
	2010 年	-	-	-	-	-	-		
	2015 年	1.28	0.17	1.25	0.54	0.57	0.00		
第 10 位 日本	2005 年	1.91	0.86	1.56	1.08	0.80	0.00	-24.5%	-30.1%
	2010 年	1.55	0.73	0.92	0.79	0.50	0.00		
	2015 年	1.44	0.60	0.83	0.62	0.38	0.00		
第 11 位 ドイツ	2005 年	0.83	0.70	3.43	1.19	0.35	0.00	-20.5%	-32.3%
	2010 年	0.58	0.47	2.25	0.87	0.30	0.00		
	2015 年	0.66	0.47	2.00	0.86	0.27	0.00		
第 12 位 アイスランド	2005 年	0.33	0.00	5.00	0.00	0.67	0.00	-8.8%	-
	2010 年	0.63	0.00	1.26	0.31	0.31	0.00		
	2015 年	0.30	0.30	3.65	0.30	0.30	0.00		
第 13 位 フィンランド	2005 年	0.86	0.82	4.41	0.65	0.50	0.00	-31.9%	-31.0%
	2010 年	0.65	0.49	2.97	0.47	0.50	0.00		
	2015 年	0.58	0.57	2.91	0.40	0.48	0.00		
第 14 位 オーストラリア	2005 年	1.10	0.20	-	1.15	5.58	0.02	-37.9%	-37.5%
	2010 年	0.76	0.17	4.11	1.00	0.00	0.00		
	2015 年	0.68	0.13	2.55	0.85	0.85	0.01		
第 15 位 カナダ	2005 年	1.07	0.16	4.54	0.71	2.52	0.07	-18.4%	-31.9%
	2010 年	0.90	0.12	3.07	0.57	1.81	0.00		
	2015 年	0.87	0.11	2.67	0.55	1.07	0.01		
第 16 位 フランス	2005 年	1.05	0.30	5.06	2.04	0.33	0.00	-30.6%	-22.0%
	2010 年	0.77	0.23	3.37	1.52	0.46	0.00		
	2015 年	0.73	0.23	2.79	1.20	0.43	0.00		

資料: IRTAD 資料より作成

図表 2-7 日本と諸外国の場所別の人口 10 万人当たり交通事故死者数の推移 (2005 ~ 2015 年)

順位・国	時 点	郊外の道路	都市部の道路	高速道路	「都市部の道路」の 2005 年からの増減率
第 2 位 スウェーデン	2000 年	4.49	1.80	0.28	-66.9%
	2010 年	1.79	0.71	0.26	
	2015 年	1.79	0.60	0.15	
第 3 位 英国	2000 年	3.58	2.07	0.32	-53.9%
	2010 年	1.92	0.98	0.19	
	2015 年	1.65	0.95	0.17	
第 4 位 スイス	2000 年	4.73	3.11	0.61	-53.6%
	2010 年	2.44	1.46	0.30	
	2015 年	1.37	1.44	0.25	
第 6 位 デンマーク	2000 年	5.78	3.62	0.56	-69.7%
	2010 年	2.73	1.39	0.49	
	2015 年	1.77	1.10	0.28	
第 7 位 アイルランド	2000 年	7.10	3.13	0.15	-75.1%
	2010 年	3.45	1.10	0.20	
	2015 年	2.59	0.78	0.13	
第 8 位 スペイン	2000 年	27.18	6.69	2.23	-85.8%
	2010 年	4.00	1.20	0.19	
	2015 年	2.53	0.95	0.16	
第 10 位 日本	2000 年	3.90	4.07	0.23	-46.5%
	2010 年	1.95	2.48	0.12	
	2015 年	1.56	2.18	0.14	
第 11 位 ドイツ	2000 年	5.81	2.23	1.11	-42.1%
	2010 年	2.70	1.24	0.53	
	2015 年	2.46	1.29	0.51	
第 12 位 アイスランド	2000 年	8.33	2.33	-	-60.9%
	2010 年	1.26	1.26	-	
	2015 年	3.04	0.91	-	
第 13 位 フィンランド	2000 年	5.58	2.06	0.34	-33.5%
	2010 年	3.83	1.18	0.07	
	2015 年	3.45	1.37	0.11	
第 15 位 カナダ	2000 年	4.19	2.93	1.28	-59.8%
	2010 年	2.72	1.48	1.01	
	2015 年	1.98	1.18	0.79	
第 16 位 フランス	2000 年	8.90	3.81	0.98	-59.7%
	2010 年	4.14	1.80	0.41	
	2000 年	3.38	1.54	0.46	

注: ノルウェー・オランダ・イスラエル・オーストラリアは、2000・2010・2015 年のデータは、掲載されていない。
 資料: 「Road Safety Annual Reort 2017」(経済協力開発機構(Organisation for Economic Co-operation and Development: OECD))より作成

2-2. 諸外国等の主な交通安全対策の事例

(1) 事例の抽出

一般的に、交通安全対策は道路や交通安全施設等を整備する「ハード対策」と、自動車の走行速度の規制などの「規制」、自動車のドライバーや歩行者等に交通ルールを周知して行動の改善を図る「教育」のほか、交通事故の発生状況のデータの収集・分析等を通じた効果的な交通安全対策の立案や、評価による改善を図る「政策の立案・管理」に分類できると考えられる。また、第10次交通安全基本計画では道路交通の安全についての対策に関する視点として、「高齢者及び子供の安全確保」、「歩行者及び自転車の安全確保」、「生活道路における安全確保」の3点を「交通事故による被害を減らすために重点的に対応すべき対象」と位置付けている。日本の交通安全対策の重要な課題は、重点対象を年齢層・状態・場所に応じて要素を分解すると、年齢層別では「高齢者」、「子ども」、状態別では「歩行者」、「自転車」、場所では「生活道路」であると考えられている。

2015年における人口10万人当たり交通事故死者数が少ない国々13か国と、交通事故死者数の多いEU加盟国も含む地域的な交通安全対策を立案・実施する欧州委員会について、文献調査から収集した主な交通安全対策の概要は、73事例である(図表2-8)。なお、文献調査等では、諸外国の主な交通安全対策を既に取りまとめている次の3つの資料と、検討会等で紹介いただいた資料や諸外国の行政機関のホームページ等から、内容が具体的に紹介されて情報が豊富と思われる事例を取り上げている。

- 「Road Safety Annual Report」(経済協力開発機構(Organisation for Economic Cooperation and Development:OECD)/2017年)における各国の「近年の安全対策(Recent Safety Measures)」から
- 「Good Practice Guide on Road Safety Education」(R Rose 25 European Commission / 2005年)の事例から
- 「Road Safety Planning – Good Practice Examples from National Road Safety Strategies in the EU Non-paper as Food for Thought and Discussion」(欧州委員会/2014年)の事例から

図表 2-8 諸外国・EU の主な交通安全対策の事例（73 事例）

順位	国名	番号	事例名	概要	種類	対応する日本の重要な課題
1	ノルウェー (2)	NO-1	スピードキャンペーン等の実施	従来からあった速度遵守を促すキャンペーンを、若いドライバーを対象に更新し、実施している。サイクリストと自動車に対するキャンペーンが進行中であり、このほかにもバス乗車中に、シートベルト着用を促すキャンペーンも実施している	教育	自転車
		NO-2	ナンバープレート認識用カメラシステムの導入	ノルウェー公営道路局は取り締まりの効率化のためナンバープレート認識用カメラシステムの導入を進めている	ハード対策	-
2	スウェーデン (1)	SW-1	ドライバー教育のための“Safety halls”の設置	運転訓練やリスク意識啓発のためのセンターである“Safety halls”が建設され、ドライバー講習を実施している	教育	-
3	英国 (8)	U-1	“Tales of the Road”ウェブサイト	オンライン上で教育ビデオ、クイズ、ゲームなどを実施し、アニメキャラクターを使った修了証の授与を配信している	教育	子ども
		U-2	“Bikeability”プロジェクト	子どもの年齢別に自転車走行の教育トレーニング及び検定試験を各地方の学校で実施。合格すると、レベルに応じたバッジが授与される	教育	子ども
		U-3	“THINK! Education”キャンペーン	THINK! Education は、運輸省が行うキャンペーンであり、教師、保護者、生徒が年少者に交通安全教育を施すときに役立つ情報を提供している	教育	子ども
		U-4	モペット(ペダル付きオートバイ)とオートバイの訓練の改善	オートバイの免許のアップグレードのための講習の追加や、違反者に課せられる義務的な基本訓練(CBT)の講習内容の変更など	教育	-
		U-5	運転免許試験の変更	深刻な衝突事故が高速道路で多く発生していることを踏まえた走行試験のルート変更など	教育	-
		U-6	“Safe Streets for London”プロジェクト	ロンドン交通局が2020年に向けたロンドン交通安全行動計画の一環として作成したレポートであり、ロンドンで達成された道路利用者の安全強化の継続、発展に伴い変化し続ける交通パターンへの今後の適応等の課題に関する計画の骨格が示されている。交通事故のグラフィック画像を用いて、交通量の多い道路を横断することの危険性を啓発する「Stop, THINK, Live」という啓発活動等が上記の行動計画を下支えしている	教育	歩行者

順位	国名	番号	事例名	概要	種類	対応する日本の重要な課題
3	英国 (8)	U-7	20 マイルゾーン対策	時速 20 マイルゾーンとして設定されている区域において、時速 20 マイルの速度規制と、ハンプなどの速度抑制のための物理的デバイスをセットで設置。チャリティー団体が普及啓発活動も行う	ハード対策 規制 教育	生活道路
		U-8	“kerbcraft”プログラム	年少者(5~7 歳)に道路を横断するときの安全な場所の選び方や、交差点や停車している車の近くを安全に横切る方法を教育するための歩行者安全プログラムとして、貧困地域または交通事故死傷率の高い地域の子どもの対象に実施している	教育	子ども 歩行者
4	スイス (4)	SU-1	ヘッドライト点灯の義務付け	他のドライバーや道路利用者が走行車両の確認をすることの手助けとして、昼間でもヘッドライトを点灯させることが義務付けられている。ヘッドライト点灯の遵守を怠った場合には罰金が科せられる	規制	-
		SU-2	速度超過違反の厳罰化	速度超過したドライバーへ重い罰金が科せられる。また、違反者の収入に基づき、罰金額が変動するため、高所得者の場合、多額の罰金が科せられることがある	規制	-
		SU-3	交通安全教育に関する指導・啓発キャンペーン	重要な安全上の問題については交通安全キャンペーンの対象とし、定期的な対策として、警察による抜き打ち検査を実施する	教育	-
		SU-4	定期的な運転適性の検査	高齢ドライバーの安全確保を目的として次のような定期的な運転適性の検査が実施されている。運転免許証所有者が継続して運転能力を有することを証明できる場合にのみ有効期間が延長、検査項目には、目の検査や運転操作に関する試験がある	規制	-
5	オランダ (10)	N-1	生涯交通教育用のツールキットの提供	交通安全教育のツール集等をホームページ上で掲載している	教育 政策の立案・管理	高齢者 子ども
		N-2	トラフィック・ペアレンツ	小学校に通う児童の保護者から任命された「トラフィック・ペアレンツ」が、学校・親の調整役を担い、児童とともに登校経路の確認、交通安全テスト、親子で登下校時の安全確保に関するキャンペーンなどの啓発プロジェクトを実行している。オランダの交通安全に関する組織である 3VO がキャンペーン計画への助言、ポスター、リーフレット等の資料提供等により「トラフィック・ペアレンツ」の活動を支援している	教育	子ども

順位	国名	番号	事例名	概要	種類	対応する日本の重要な課題
5	オランダ (10)	N-3	自転車用スマートフォンロック	スマートフォンアプリで自転車の鍵を解錠すると、オランダの通信事業大手 KPN (Koninklijke KPN N.V.) のモバイルネットワークが自動的に遮断され、スマートフォンでの通話やデータ通信が利用できなくなり、サイクリングを終えて施錠すると、モバイルネットワークが再びつながるアプリケーション及び自転車鍵の開発と販売を行っている	ハード対策	自転車
		N-4	持続可能な交通安全	「持続可能な交通安全」を掲げ、道路の階層化と道路カテゴリーごとの制限速度の設定、人が滞留するエリアと交通エリアを厳密に分けた再開発計画、自動車ドライバーがほかの通行者の行動と自らに求められる行動が予測しやすい道路デザイン、自動車の歩道への乗り出しを防ぐための路肩の加工等の取組を実施している	ハード対策 規制 教育 政策の立案・管理	歩行者
		N-5	学校を対象とした認証制度	北ブランダ州他 5 つの州では、4～16歳の生徒が継続的に交通安全教育を受けるプログラムに参加する学校に対して、州が認証を付与する。独立した委員会が定期的にプログラム参加校を訪問し、助言を与え、交通安全教育の質を管理。プログラム参加校は財政的支援を受ける	教育	子ども
		N-6	クールになりたければヘルメットをかぶろうキャンペーン	小学生児童のヘルメットの無料配布、教材・動画を用いた座学講習の実施、アンケートによる意識調査を実施している	教育	子ども
		N-7	ジャンクション(合流地点)の環状交差点への変更	ジャンクションの環状交差点への移行を既に完了しており、2,000以上の迂回路が設けられている。環状交差点化の目的は、自動車の錯綜地点を減らすとともに自動車の通行速度を減少させることである	ハード対策	-

順位	国名	番号	事例名	概要	種類	対応する日本の重要な課題
5	オランダ (10)	N-8	1 Pedelec(電動アシスト自転車)の規制	1 Pedelecと呼ばれる電動アシスト自転車が、高齢者を中心に普及が進み、現在では高齢者以外の年代にも普及が進んでいる。また、通常の Pedelec よりも速度面で優れている Speed Pedelec の普及も進んでいる。こちらは 2017 年 1 月 1 日から、モペッド(ペダル付きオートバイ)に分類され、ヘルメットの着用が義務付けられており、45km/h で走行可能なものについては、一般の自転車専用道路の走行は禁止されている。将来的には、モペッドと同様に方向指示器やブレーキライトの装備に関する対策も検討されている。Speed Pedelec は速度や自動車の形質上、自転車やバイク、車などと異質であり、自転車専用道と一般道それぞれにおける走行上、事故につながる危険性が高い可能性がある	1 規制	1 自転車
		N-9	1 恒久的な道路安全教育(Parmanent Road Safety Education)の取組	1 PRSE(恒久的な道路安全教育)の取組を行っており、子どもだけに焦点を当てた教育ではなく、幅広い年齢に対応した教育プログラムを整備している。また、0~4 歳未満、4~12 歳未満、12 歳~16 歳未満、16~25 歳未満、25~60 歳未満、60 歳以上の年齢層ごとに学習の目標群を整理。そのうえで、知識、技能、態度に関する目標を達成するために技能訓練や議論、実際の交通状況での訓練などを実施している	1 教育	1 子ども 1 高齢者
		N-10	1 モペッド(ペダル付きオートバイ)利用者に対する訓練の実施	1 オランダではモペッド利用者向けの運転訓練は義務ではなく任意となっている。そのため、訓練受講のための経済的動機付けとして、受講者の保険料の減額が制度化されている。また、訓練の質を担保するため、特別な訓練を受けた者のみが講師を務めることが可能である	1 規制 1 教育	-
6	デンマーク (1)	DE-1	1 小学生向け自転車練習	1 小学 4 年生以上を対象に、警察官立会いのもと、自転車に関する試験(筆記と実技)を実施している。実技練習ではトラックを使用し、トラックから自転車が見えているかの体験を実施。この取組にはデンマーク国内のほぼすべての小学校が参加している	1 教育	1 子ども 1 自転車
7	アイルランド (10)	IR-1	1 整備不良のタイヤを装備したドライバーに対する新しい罰金	1 2016 年に摩耗が激しいなどの欠陥があるタイヤを装備したドライバーへの新しい罰金が導入された	1 規制	-

順位	国名	番号	事例名	概要	種類	対応する日本の重要な課題
7	アイルランド (10)	IR-2	初心者ドライバーへの規制の変更	2014年より、初心者ドライバーに対して運転免許取得後2年間、初心者プレートの表示を義務化した。通常は違反点数12点の減点により運転停止となるが、初心者ドライバーは7点の減点で6か月の運転停止となる	規制	-
		IR-3	自転車への罰金の導入	2015年からライトの点灯が必要な時間帯の自転車の無灯火などに課せられる罰金が導入された	規制	自転車
		IR-4	速度制限に関するガイドラインの改定	2015年に速度制限に関するガイドラインが改訂され、郊外の道路における速度制限標識の導入などが盛り込まれている	規制	-
		IR-5	チャイルドシートの使い方の点検(Check it Fits)の実施	チャイルドシートが正しく取り付けられているかを無料点検するサービスである「Check it Fits」は2016年に全国154か所で実施された	教育	子ども
		IR-6	交通安全教材“Streetsmart”の提供	“Streetsmart”は4歳から8歳までの子どもたちが楽しく交通安全を学ぶための教材である。街の風景を描いたマップを使用し道路を安全に利用する方法を学ぶ。2016年には116の学校の1,275人の子どもがサービスを利用した	教育	子ども
		IR-7	自動車横転の疑似体験(Use of a Rollover Simulator)によるシートベルト着用啓発	自動車の横転を疑似体験し、シートベルトの着用を促進する。自動車の横転時の衝撃の疑似体験を2016年には全国113か所で25,843人が体験した	教育	-
		IR-8	バス・トラックのドライバーの教育	バスやトラックのドライバーは毎年1日間の講習を受講し、資格を維持しなければならない	規制	-
		IR-9	道路交通安全教育の実施	アイルランド道路安全局(Road Safety Authority; RSA)が国家道路安全教育スタッフ(National Road Safety Education Staff)を訓練し、企業や学校などでの交通安全教育を実施している	教育	子ども
		IR-10	National Car Test(NCT)の導入	安全性の向上と有害な排気ガスを排出する自動車の減らすことを目的としたNCTと呼ばれる自動車検査プログラムを導入した	規制	-
		8	スペイン (9)	SP-1	衝突データ情報システムの改善	スペインの交通総局(Directorate General for Traffic)は、地方政府との協力による警察と病院がそれぞれ保有している情報の共有や、法務省との連携による交通事故死者の分析結果を収集するなどして新しいパラメータを含めた衝突データ情報システムの改善をしている

順位	国名	番号	事例名	概要	種類	対応する日本の重要な課題
8	スペイン (9)	SP-2	移動型速度監視カメラによる取り締まり状況のウェブサイトへの掲載	移動型スピードカメラによる取り締まりが実施されている地点を交通総局のウェブサイトにて掲載。取り締まり地点は通過速度や事故記録に基づき選定され、年2回更新される	規制	-
		SP-3	ドライバーの薬物使用対策の取り締まり強化	スペインにおける薬物・アルコール対策の戦略の一部として、交通総局は市街地以外の市民へ約70,000回の検査を実施した。さらに地方政府に薬物検査キットの提供や薬物検査を行うための地元警察官の訓練支援を行っている	規制	-
		SP-4	シートベルト着用の取り締まりのためのカメラ設置	2017年、シートベルト着用を監視するためのカメラを都市部以外の道路に225台設置した	ハード対策	-
		SP-5	地元警察等による交通安全キャンペーンの実施	地元警察等による交通安全キャンペーンは2014年、2015年、2016年とそれぞれの年に1週間実施された。キャンペーンの内容は運転中に携帯電話を使用しないこと、シートベルト着用の啓発、自動車や道路の点検など多岐にわたる	教育	-
		SP-6	モバイルアプリケーション「コモビティ」の提供	交通総局は高度な安全サービスと接続されたモビリティを通じた交通参加者の保護を行うために、コモビティと呼ばれるアプリを開発した。このアプリはドライバー、自転車乗用者、歩行者が安全運転や安全な移動を行うための情報を提供する	教育	歩行者
		SP-7	郊外の道路における安全性向上のための対策	郊外の道路における安全性向上のためドライバーに現在の車両速度を知らせるパネルの設置や固定速度監視カメラの設置箇所の見直し、路外逸脱事故の危険性の高い箇所への白線を引くなどの対策が行われている	ハード対策	-
		SP-8	車両登録簿への登録内容の拡大	2014年に車両登録簿への登録内容が、技術的な安全評価のために必要なデータを含むより多くの項目に拡大された	政策の立案・管理	-
		SP-9	子どもの安全確保のための規制改正	子どもの安全確保のため道路交通規則が改正され、身長135cm未満の子どもは自動車の後部座席に座り、チャイルドシートを使用することが義務化されている	規制	子ども

順位	国名	番号	事例名	概要	種類	対応する日本の重要な課題
9	イスラエル (5)	ISR-1	国立交通管理センターによる交通管理	国立交通管理センターは交通警察および軍が運営に協力をし、交差点やインターチェンジに設置された150台の監視カメラによる24時間交通状況を監視し、交通状況や、事故の迅速な把握を行っている。また、同センターでは今後5年間で、安全や道路へ負担がかかる過重量輸送車の自動検知システムの実装や、大気汚染モニタリングシステムと交通制御システムの統合、スマートフォンとGPS機器へのリアルタイムでの情報配信システム等を導入している	ハード対策	-
		ISR-2	歩行者安全プログラム	2014年に開始したプログラムであり、高齢の歩行者に重点が置かれ、社会保障省等と連携し、高齢の道路利用者とその家族への情報提供キャンペーン等を実施	教育	歩行者 高齢者
		ISR-3	新しい「ロード・ガーディアンズ」プログラム	このプログラムは、法律に従った運転を促進し、生命を脅かす行為を抑止することを目的にしている。このプログラムはイスラエル道路安全協会と警察が協力し、実施されている。市民が携帯電話で重大な交通違反を記録するためのアプリケーションが2016年から提供されており、市民ボランティアはこのアプリケーションを用いて重大な交通違反を記録する	教育	-
		ISR-4	速度監視カメラによるナンバープレートの自動認識	2012年から速度監視カメラによるナンバープレートの自動識別システムを導入し、ナンバープレートごとに自動車の平均速度の算出が可能となった。このプロジェクトは3年間の評価を行った結果、カメラの前後1kmでの速度減少にとどまった。これはカメラ設置数が少ないことによるためであるとされる	ハード対策	-
		ISR-5	大型自動車への点滅ライト搭載の義務化	長さが20メートル以上もしくは、幅が3メートルを超える自動車に、黄色く点滅するライトを搭載し、すべての方向から自動車の存在が認識できるようにすることが義務化された	規制	-
11	ドイツ(13)	G-1	家庭医による高齢ドライバーの適性相談と支援	高齢者の家庭医に対して、交通安全の観点から疾患や健康状態のチェックを行ってもらい、運転を続けても問題がないか、運転方法を変える必要があるかどうか、代替交通手段を含めたモビリティの確保について、助言をしてもらう仕組みである	教育	高齢者
		G-2	安全なバイクの乗り方の教育	バイク利用者に、車両の安全性に関する情報を提供する。また、安全運転を学ぶための映画の上映を行う自動車学校はドイツにおけるドライバーからの人気が高い	教育	-

順位	国名	番号	事例名	概要	種類	対応する日本の重要な課題
11	ドイツ(13)	G-3	一方通行の道路の中央に自転車通行帯を整備	ゾースト市中心部の Jakobi Street における自転車と自動車を利用する幅員 3.5～4.2メートルの道路の中央に、1.5メートル幅の自転車通行帯の白線を引き自転車が通行する場所を明確にした。これは自動車が自転車の存在を認識しやすくすることで交通事故を減少させることを意図したものと考えられる	ハード対策	自転車
		G-4	市民の自転車道	民間企業による支援や市民の参加による自転車道の整備を実施し、2010年までに約60キロメートルの自転車道が整備された	ハード対策	自転車
		G-5	フォーギビングロード (Forgiving Roads)	高木、街灯など、沿道の高い構造物の撤去、位置の変更、構造物の可倒式構造化、緩衝物の設置により、重大事故が発生しない予防措置を取る道路整備の概念である	ハード対策	生活道路
		G-6	子ども事故地図(アトラス)の作成	特に子どもの事故が多く発生している場所を特定するための「子ども事故地図(アトラス)」を作成している。この手法は子どもに限らず、自転車やバイク、高齢者にも適用が可能である	教育	子ども
		G-7	運転免許保持者へのデメリットポイント制度	2014年から運転免許保持者に対するデメリットポイント制度が改正された。同制度では、最大で8点のポイントで運転免許が没収される。しかし、ドライバーが自主的に講習を受講した場合、条件に応じてデメリットポイントを削減する	規制	-
		G-8	ストップ・スピーディングキャンペーンの実施	注意喚起のキャンペーンを2008年から実施している。速度超過・飲酒運転・注意散漫・危険な追い越し・車間距離不保持を事故の原因として認識させるため、高速道路上の看板やオンライン情報等での情報発信を実施する	教育	-
		G-9	追い越し車線の整備	反対車線への乗り出しを防ぐために追い越し車線の数を大幅に増加する	ハード対策	-
		G-10	「交通安全に真剣に取り組もう」プロジェクト (Traffic Safety Work Being Taken Seriously)	このプロジェクトは学生に対して交通安全への態度変容を促すものである。同プロジェクトは学生間による議論の場づくりに始まり、学生による自動車乗用中の行動をドライバー役とドライバーの傍観者役で行動を確認する。そのうえで、運転車の誤った行動について指摘することを通じて安全運転行動を認識することを促進する	教育	子ども

順位	国名	番号	事例名	概要	種類	対応する日本の重要な課題
11	ドイツ(13)	G-11	自転車利用に関する規制の改正	<ul style="list-style-type: none"> 2017年1月より次の2点の改正が行われた。 自転車乗用中の子どもに同伴する大人は歩道を自転車で通行することができるよう規制を緩和した。時速25キロまでの出力が可能な電動自転車について、市街地内の指定された自転車専用道と市街地以外のすべての自転車専用道を使用することが認められた 	規制	<ul style="list-style-type: none"> 子ども 自転車
		G-12	ズイヒャ・モビール	<ul style="list-style-type: none"> 連邦交通デジタルインフラ省とドイツ交通安全協議会(DVR)が連携して実施している50歳以上を対象としたプログラムである。参加者が8~20人のグループになり歩行者、自転車利用者、公共交通利用者、自動車ドライバーの4つの視点から与えられたテーマについて討議形式で進行する。交通安全教育研修を受けたモデレーターを各グループに配置し、参加者が能動的に議論に参加できるようにしている 	教育	<ul style="list-style-type: none"> 高齢者 歩行者 自転車
		G-13	高速道路における落下防御壁の設置	<ul style="list-style-type: none"> 自動二輪車乗車中の事故により、ドライバーが衝突によって高速道路から高架下へ転落することを防ぐための防御壁を整備する 	ハード対策	-
12	アイスランド(2)	ISL-1	外国人ドライバーのための運転情報提供プログラム	<ul style="list-style-type: none"> 海外から来たドライバーに対して、アイスランド特有の道路交通上の注意事項について情報発信を実施する 	教育	-
		ISL-2	自動速度管理システム	<ul style="list-style-type: none"> 2007年に導入された自動速度管理システムを発展させ、平均区間速度管理システムの導入が施行された 	ハード対策	-
13	フィンランド(3)	FI-1	運転免許に係る規制の改正	<ul style="list-style-type: none"> 2016年に新しいドライバー教育改革が公表された。この改革により、複数段階あった教育内容の簡易化や、運転免許取得のための座学講習及び、運転講習の必須時間を縮減した 	規制	-
		FI-2	罰金刑の厳罰化	<ul style="list-style-type: none"> 2015年よりほぼすべての罰金刑が倍額になった。罰金刑の主要理由は速度超過であり、最低額は20ユーロ(約2600円)、最高額は200ユーロ(約26,000円)に設定されている 	規制	-
		FI-3	新しいタイプの車両分類の法的整備	<ul style="list-style-type: none"> 2016年から、新型軽電気自動車の分類が定められた。最高速度時速15キロ、最大出力1kwのシニアスクーターや電動スケートボードなどの車両は「歩行者」とみなされる。これらは、歩行時と同等の速度で走行する場合は歩道を利用し、高速で走行する場合は自転車の路面で使用できる。最高速度が時速25キロ、最大出力1kwの車両は「自転車」とみなされる 	規制	-

順位	国名	番号	事例名	概要	種類	対応する日本の重要な課題
16	フランス (3)	FR-1	道路利用弱者に焦点を当てた対策 ("Code de la rue")	2008 年以来、"Code de la rue"と呼ばれるアプローチにより、最も脆弱な道路利用者の安全意識と彼らを尊重する意識を高めるために、交通ルール制度の変更が提案されている。具体的な措置として、歩行者の優先権がある低速ゾーンの設定などを実施している	規制	歩行者 高齢者
		FR-2	速度超過車両の自動検出	速度超過の自動検知システムが導入されている。同検知システムは、カメラの直前で減速しても速度超過車両を検出することのできるレーダーが備えられている。また、速度超過車両だけでなく、大型貨物車と一般車両を区別することも可能である	ハード対策	-
		FR-3	子どもの安全啓発のための取組	6 歳から 10 歳までの子どもたちに交通安全の取組を紹介するため、"Elliot the pilote"というキャラクターにより楽しく交通安全を学べるビデオやアプリケーションが作成された	教育	子ども
-	(欧州委員会) (2)	EU-1	レポート: 欧州の高齢化による道路交通のリスクと対策の調査 (2014 年)	EU では高齢化が見込まれる中、本調査では高齢化による道路交通の安全性に及ぼすリスクを明らかにし、道路などインフラ整備や交通安全教育、運転免許制度、先端技術などについて「全員に配慮した」総合的なアプローチによる対策を検討している	ハード対策 規制 教育 政策の立案・管理	高齢者
		EU-2	レポート: 交通安全文化の普及に係る調査研究 (2015 ~ 2018 年)	交通安全文化とは、道路交通の安全性の確保に向けて社会的に共有されている価値観や行動、振る舞いである。2015 ~ 2018 年にかけて、文化面からの交通安全に関する研究手法の開発や交通安全対策を検討している	教育 政策の立案・管理	-

注：順位は、2015 年の人口 10 万人当たり交通事故死者数が少なさ。国名の下のカッコ内の数字は事例数を示す。

(2) 事例の傾向

図表 2-8 では、2015 年における人口 10 万人当たり交通事故死者数が少ない上位の国から、文献調査等から情報が収集できなかったオーストラリア・カナダ及び日本を除く上位の国と、欧州委員会の主な交通安全対策の事例を 73 件取り上げている。国別では人口 10 万人当たり交通事故死者数が日本より多いドイツが 13 件と最も多く、次いで日本より少ないアイルランドとオランダが 10 件、スペイン（9 件）の順になっている（図表 2-9）。

主な交通安全対策の事例の種類では、「教育」が 37 件と最も多く、次いで「規制」（24 件）、「ハード対策」（17 件）の順になっている（重複があるため合計が一致しない）。また、主な交通安全対策の事例が対応する日本の重要な課題では、「子ども」が 18 件と最も多く、次いで「自転車」（9 件）、「高齢者」、「歩行者」（7 件）の順になっている。

図表 2-9 諸外国等において抽出した事例の傾向

順位	国等	事例数	種類				対応する日本の重要な課題				
			ハード対策	規制	教育	政策の立案・管理	高齢者	子ども	歩行者	自転車	生活道路
第 1 位	ノルウェー	2	1	-	1	-	-	-	-	1	-
第 2 位	スウェーデン	1	-	-	1	-	-	-	-	-	-
第 3 位	英国	8	1	1	8	-	-	4	2	-	1
第 4 位	スイス	4	-	3	1	-	-	-	-	-	-
第 5 位	オランダ	10	3	3	7	2	2	5	1	2	-
第 6 位	デンマーク	1	-	-	1	-	-	1	-	1	-
第 7 位	アイルランド	10	-	6	4	-	-	3	-	1	-
第 8 位	スペイン	9	2	3	2	2	-	1	1	-	-
第 9 位	イスラエル	5	2	1	2	-	1	-	1	-	-
第 11 位	ドイツ	13	5	2	6	-	2	3	1	4	1
第 12 位	アイスランド	2	1	-	1	-	-	-	-	-	-
第 13 位	フィンランド	3	-	3	-	-	-	-	-	-	-
第 16 位	フランス	3	1	1	1	-	1	1	1	-	-
-	(欧州委員会)	2	1	1	2	2	1	-	-	-	-

注 1: 情報が収集できなかったオーストラリア(第 14 位)・カナダ(第 15 位)を除く。

注 2: 主な交通安全対策の事例は、限定された文献調査等から抽出している。

2-3. ヒアリング調査の対象国等の抽出

日本の関連府省庁や地方自治体等において、交通安全対策の取組の参考となる主な交通安全対策の事例等を詳細に整理するヒアリング調査の対象国等は、「人口・経済と交通システムの特徴が日本と類似している」、「日本の交通安全対策の重要な課題に対して効果的な交通安全対策が実施されている」、「主な交通安全対策の事例が多く、情報を収集しやすい」国といった観点から選定することが適切であると考えられる。

2-1・2-2から、2015年における人口10万人当たり交通事故死者数が少ない上位の国について、日本の人口・経済と交通システムとの特徴の類似性や、日本の交通安全対策の重要な課題に対する効果的な交通安全対策の実施状況、主な交通安全対策の事例の件数は、**図表 2-10**のとおりである。

図表 2-10 日本と諸外国等との人口・経済と交通システムの状況との類似性と参考となる交通安全対策の実施状況、主な交通安全対策の事例の件数

2015年の人口10万人当たり交通事故死者数の順位・国等	人口・経済の類似性(注1)	交通システムの類似性		日本の交通安全対策の重要な課題に対する効果的な交通安全対策の実施状況(注4)			主な交通安全対策の事例の件数
		交通インフラ(注2)	交通の利用状況(注3)	年齢層別(高齢者)	状態別(歩行者・自転車)	場所別(都市部の道路)	
第1位	ノルウェー	-	-	-	-	-	2
第2位	スウェーデン	-	-	-	-	-	1
第3位	英国	-	-	-	-	-	8
第4位	スイス	-	-	-	-	-	4
第5位	オランダ	-	-	-	-	-	10
第6位	デンマーク	-	-	-	-	-	1
第7位	アイルランド	-	-	-	-	-	10
第8位	スペイン	-	-	-	-	-	9
第9位	イスラエル	-	-	-	-	-	5
第11位	ドイツ	-	-	-	-	-	13
第12位	アイスランド	-	-	-	-	-	2
第13位	フィンランド	-	-	-	-	-	3
第14位	オーストラリア	-	-	-	-	-	-
第15位	カナダ	-	-	-	-	-	-
第16位	フランス	-	-	-	-	-	3

注1:人口・経済の類似性の は、**図表 2-2**の5項目(人口・高齢人口の割合・都市人口の割合・人口密度・1人当たりGNI)のうち、4項目以上について、当該国のデータが日本と同様に上位の国の平均を上回る、もしくは下回ることを表す。例えば、日本は人口・高齢人口の割合・都市人口の割合・人口密度が上位の国の平均を上回って、1人当たりGNIが平均を下回っており、英国は5項目全てで日本と同様の傾向(人口・高齢人口の割合・都市人口の割合・人口密度が上位の国の平均を上回って、1人当たりGNIが平均を下回っている)がある。

注2:交通インフラの は、**図表 2-2**の5項目(運転免許保有者数・人口当たり自動車保有台数・道路密度・鉄道密度・人口当たり航空乗客数)のうち、4項目以上について、注1と同様の考え方で当該国のデータが日本と同様に上位の国の平均を上回る、もしくは下回ることを表す。

注3:交通の利用状況の は、**図表 2-2**で示した交通手段のうち、3項目(鉄道・自動車等・バス)のうち、2項目以上について、注1と同様の考え方で当該国のデータが日本と同様に上位の国の平均を上回る、もしくは下回ることを表す。

注4:2-1.(2)から、日本の交通安全対策の重要な課題に対する効果的な交通安全対策の実施状況で、 は日本より交通事故死者数が少なく、削減率も高くなっており、効果的な交通安全対策があったと考えられる国を表す。なお、状態別では、 は歩行者・自転車の両方、 は歩行者・自転車のいずれかについて効果的な交通安全対策があったと考えられる国を表す。

図表2-10から、主な交通安全対策の事例等を詳細に整理するヒアリング調査の対象国としては、2015年の人口10万人当たり交通事故死者数が日本より少なく、日本と人口・経済と交通システムの特徴が類似し、日本の交通安全対策の重要な課題に対する効果的な交通安全対策が実施されたと考えられる国として英国及びオランダを取り上げることとした。

英国・オランダともに、2-1(1)から、日本と人口・経済と交通システムの特徴が類似している。英国は日本の交通安全対策の重要な課題の全てで効果的な交通安全対策が実施されたと考えられるほか、主な交通安全対策の事例が多い。また、オランダは、日本の交通安全対策の重要な課題である高齢者・歩行者に関する効果的な交通安全対策が実施されたと考えられるほか、2015年の人口10万人当たり交通事故死者数が日本より少ない上位の国の中では、自転車に関する主な交通安全対策の事例が多く、情報が豊富であることが見込まれる。

人口10万人当たり交通事故死者数が日本より少ない国々にはEU加盟国が多く、このようなEU加盟国において地域的な交通安全対策を立案・実施するEUについても、ヒアリング調査を行って主な交通安全対策の事例等を詳細に整理するとともにEU加盟国の情報を収集することができると考えられる。

上記の理由により、本調査におけるヒアリング対象として、英国・オランダ・EUにおける政府機関及び関連機関を選定することとした。

