

第3章 ヒアリング調査に基づく英国・オランダ・EU 関連機関の 主な交通安全対策の事例等

本章では、第2章の検討結果を踏まえ、英国・オランダ・EUの行政機関及び研究機関等に対するヒアリング調査の概要を整理したうえで、その結果から明らかになった交通安全対策の特徴と、事例の詳細を取りまとめる。事例については、英国では5件、オランダでは4件、EU関連機関では3件の交通安全対策の事例を取り上げる。

3-1. ヒアリング調査の概要

(1) 目的

2-3.から、英国・オランダ・EU関連機関を対象に主な交通安全対策の事例等を詳細に整理し、日本の関連府省庁や地方自治体等が同様の交通安全対策の取組を立案する際の参考となるポイントを明らかにすること及び交通安全対策における日本の課題（高齢者の交通事故防止等）の対応への参考とすることを目的として、それぞれの行政機関・研究機関等へのヒアリング調査を実施する。

(2) 期間

- 英国：2018年2月8～9日の2日間
- オランダ：2018年3月5～7日午前の2.5日間
- EU関連機関：2018年3月7日午後～8日の1.5日間

(3) 訪問先

英国・オランダ・EU関連機関のヒアリング調査の訪問先は、**図表3-1**のとおりである。

図表3-1 主な交通安全対策の事例等に関するヒアリング調査の訪問先

	行政機関	研究機関等
英国	<ul style="list-style-type: none"> ┆ 運輸省 	<ul style="list-style-type: none"> ┆ ロンドン大学交通研究所 ┆ Road Safety GB ┆ Road Safety Support ┆ TRL
オランダ	<ul style="list-style-type: none"> ┆ 社会基盤・公共事業・水管理省 ┆ ハーグ市 	<ul style="list-style-type: none"> ┆ CROW ┆ Fietsersbond ┆ Mobycon ┆ SWOV
EU 関連機関	<ul style="list-style-type: none"> ┆ 欧州委員会運輸総局 (Directorate-General for Mobility and Transport: DG-MOVE) 	<ul style="list-style-type: none"> ┆ ERF (European Union Road Safety Federation) (欧州道路連盟) ┆ ETSC (European Transport Safety Council) (欧州運輸安全協議会) ┆ ハッセルト大学

(4) 調査項目

英国・オランダ・EU 関連機関の主な交通安全対策の事例等に関するヒアリング調査における主な調査項目は、**図表 3-2** のとおりである。

図表 3-2 主な交通安全対策の事例等に関するヒアリング調査の主な調査項目

組織概要
交通事故の発生状況と課題
主な交通安全対策の事例
交通安全に関する計画・管理方法(行政機関のみ)

3-2. 英国の主な交通安全対策の事例等

(1) 特徴

()データの多様な活用

英国の行政機関では交通事故の発生状況等のデータが公開されており、様々な研究機関等が交通安全対策の対象の抽出や、効果の分析等を行って対策の改善に役立てている。

特に、運輸省では交通安全計画（Working Together to Build a Safer Road System: British Road Safety Statement（2015年））を策定しており、その計画の策定・評価及び交通安全対策の立案・評価に当たっては「データに基づくこと」(Data Driven)を重視している。この際、運輸省では既存のデータだけではなく、追加の調査等も実施してデータを収集している。

また、研究機関等では行政機関から交通事故の発生状況等のデータを入手するとともに、独自にデータを収集している場合がある。TRL では委託調査を通じて運輸省等から交通事故の発生状況等のデータを入手している。さらに、事故現場での実地検査のほか、医療機関と連携して被害者の医療データや、加害者のクレジットカード情報など社会的な地位に関するデータを収集し、交通事故・医療・社会的な地位等のデータを組み合わせて、交通事故を起こしやすいドライバーの属性と対応する交通安全対策の検討に役立てている。

()チャリティー団体等の活発な活動

英国には非営利団体としてチャリティー団体があり、チャリティー法に基づいて設置されたチャリティー委員会が管理・監督を行っている。2018年3月現在、交通安全を目的とする団体は218団体ある。チャリティー団体には行政機関・民間企業等から、交通安全だけではなく、マーケティングなど様々な分野の専門家が集まっており、人口・財政規模が小さく、スキルを有する職員が不足する地方政府における交通安全対策において次のような活動を実施しており、重要な役割を果たしている。

- 交通安全教育を実施する担当者への指導方法の教育
- 取り締まり技術の支援
- データ分析

また、運輸省はチャリティー団体と意見交換や資金協力を行っており、連携する仕組みを設けている。

()行動を改善させるためのアプローチ

交通安全に関するドライバー・歩行者等の行動を改善させるためのアプローチとして、かつては

危険性や恐怖を訴えるアプローチが中心であったが、英国では交通心理学を活用したアプローチが中心となっている。例えば、交通安全に関する普及啓発活動では、「安全」のみを訴えるよりも、「健康」や「環境」など他の目的を組み合わせる訴えることによって、交通安全対策の普及が進んでいる。自転車に関する子どもの交通安全教室である Bikeability を発展させた Bileability Plus では、自転車の安全な利用方法だけではなく、自転車による遠足など「楽しさ」を訴えている。

同様に、交通心理学的な考え方をを用いて、普及啓発活動等の対象者にインセンティブを与えるものや、「見られていることを意識させる」ことを意図した監視カメラの設置等も実施されている。

(2) 事例

行政機関

基本情報	事例名	20 マイルゾーン
	実施主体	運輸省、地方政府
	実施期間	1990 年～
	分類	ハード対策 規制 教育
事業概要	<p>【背景・目的】</p> <ul style="list-style-type: none"> 英国の調査では自動車の衝突事故において、致死率は走行速度が時速 20 マイル(32km 程度)の場合には 2.5%にとどまるが、時速 30 マイル(48km 程度)の場合には 20%程度まで上昇すると指摘されている。交通事故死者数の削減のためには、自動車の走行速度を抑えることが重要である。 英国では交通事故死者数の削減のため、1996 年に運輸省が特定の道路における自動車の走行速度を 20 マイルに規制する政策を打ち出し、地方政府は運輸省の同意のもと、一定の地域における自動車の走行速度を 20 マイルに規制する 20 マイルゾーンを導入できるようになっている(図表 3-3)。 <p style="text-align: center;">図表 3-3 20 マイルゾーンの様子</p>  <p>資料: 運輸省資料</p> <p>【実施内容】</p> <ul style="list-style-type: none"> 運輸省では取り締まり(Enforcement)・教育(Education)・ハード対策(Engineering)の 3E の方針に基づいて、20 マイルゾーンを導入している。 <ul style="list-style-type: none"> ハード対策: 道路の舗装を凹凸状にして走行速度を低下させるハンプ等の整備 取り締まり: 監視カメラを設置し、自動車のドライバーに走行速度の遵守を働きかける。監視カメラに撮影されていると意識すると、9 割以上の人々は行動が変わるとい研究結果もある 教育: 非営利団体であるチャリティー団体が積極的に取り組んでおり、チャリティー団体である 20's Plenty for Us は住民に自動車の速度規制の重要性を周知している。20's Plenty for Us は自動車の速度規制を導入したい地域の住民を支援して、ソーシャルメディアを活用しながら 20 マイルゾーンに関するキャンペーンを実施し、規制の仕組みや導入方法、効果等の普及啓発に取り組んでいる(図表 3-4) 	

図表 3-4 20's Plenty for Us によるキャンペーンの様子



資料: 20's Plenty for Us ホームページ (<http://www.20splenty.org/>)

【成果】

- 1 20 マイルゾーンの効果の分析は、TRL が全国的に分析しているが、ロンドンを中心とした様々な地域単位での分析は、運輸省や地方政府、研究機関など多様な主体が行っている。最近の「Road Safety Fact Sheet」(イギリス王立災害防止協会(Royal Society for the Prevention of Accident: ROSPA) / 2017 年)によると、20 マイルゾーンは自動車の走行速度の低下に役立っているとしており、時速が 50km 以上で走行する自動車の割合は 7.3% から 3% まで低下し、死亡事故など重傷事故の減少につながっていると考えられる。また、ロンドンでは 20 マイルゾーンの導入によって、死亡事故件数・重傷事故件数は 53% 減少しており、交通事故死者数の削減に役立っていると考えられる。

参考となるポイント

- 1 取り締まりや教育の検討: 英国の 20 マイルゾーンは 3E の方針に基づいて実施されており、自動車の走行速度の規制とハード対策のほか、監視カメラを活用した取り締まりや、20's Plenty for Us のキャンペーン等の普及啓発による教育も行われている。
- 1 効果の分析の積み重ね: 英国の 20 マイルゾーンでは、1996 年の導入以降、多様な主体が様々な地域の効果を分析しており、データに基づいたゾーンの設定や適切なハード対策の種類など取組の改善に役立っていると考えられる。

本情報	事例名	Bikeability
	実施主体	運輸省等
	実施期間	2007年～
	分類	教育

事業概要	<p>【背景・目的】</p> <ul style="list-style-type: none"> 英国では道路交通の安全性の向上や交通渋滞の緩和、二酸化炭素(CO₂)等の大気汚染物質の排出量の削減のほか、利用者の健康増進のため自転車の利用促進に取り組んでおり、自転車の利用人口を2020年までに2015年の2倍に増やす目標を打ち出している。 運輸省では将来の自転車の利用者となる子どもが安全に利用できるようになることを通じて、自転車の利用人口を長期的に増やすことを目的として、自転車に関する交通安全教室であるBikeabilityを2007年から全国で実施しており、チャリティー団体と連携している。Bikeabilityの教育内容は、英国における子どもに対する自転車の交通安全教室の標準となっている。 <p>【教育内容】</p> <ul style="list-style-type: none"> 運輸省では毎年1,200万ポンド(約18億円。1ポンド=150円で換算)かけてBikeabilityを実施している。(ロンドン以外のイングランド地方の小学校において半分程度の子どもに対して交通安全教室を実施している。) Bikeabilityは次の3つのレベルから構成されている。なお、レベル1・2を実施する場合は合計5日間程度のプログラムであり、子ども1人当たり40ポンド(約6千円)かかっている。 <ul style="list-style-type: none"> ○レベル1:初めて自転車を利用する子どもを対象に、遊び場や自動車が侵入しないように封鎖した駐車場において、一人で自転車に乗ること等を学ぶ(図表3-5) <p>【目標】</p> <ul style="list-style-type: none"> - 自転車に乗る準備ができる - 手助け無しに自転車の乗り降りができる - 自転車をこぎだして止まることができる - ギアを使ったり、障害物を避けたりすることができる - 周囲と後ろに注意して、自転車を操作することができる - 歩行者や他の自転車に気を付けて走行できる <p style="text-align: center;">図表 3-5 Bikeability のレベル 1 のイメージ</p>  <p>資料: 運輸省資料</p> <ul style="list-style-type: none"> ○レベル2: 交通量が少ない道路で、自転車で学校や商店に行きながら、実践的な乗り方を学ぶ(図表3-6)
------	--

【目標】

- 道路で自転車に乗る準備ができる
- 道路で自転車をこぎだすこと、止まることができる
- 主な危険を認識できる
- 他の人にどのように動こうとしているかを伝えることができる
- 道路で自転車を乗って良い場所が分かる
- 駐車している自動車や脇道をよけて走れる

図表 3-6 Bikeability のレベル 2 のイメージ



資料: 運輸省資料

のレベル 3: 交通量の多い道路で、自分で計画を立てて自転車で交差点やラウンドアバウトを横断しながら、高度な乗り方を学ぶ(図表 3-7)

【目標】

- 自転車の外出を企画できる
- 道路での位置取りを上手にできる
- 交通渋滞の道路でも走れる
- 危険を予知して対応できる
- 自動車のドライバーの死角が分かる
- 危険な道路状態でも対応できる

図表 3-7 Bikeability のレベル 3 のイメージ



資料: 運輸省資料

【教育効果を高める工夫】

- 1 Bikeability は英国における全国的な自転車に関する交通安全教室であり、運輸省は教育の質を確保するために、グッズや教材等を整備してインターネット上で公開しているほか(図表 3-8)、指導者の資格制度を設けている。Bikeability の指導員は運輸省が認定した指導員訓練機関で講習を受けて資格を取得する

必要があり、指導員は 2,000 人程度いる(図表 3-9)。

図表 3-8 Bikeability のグッズ(例: レベルごとの修了証)



資料: Bikeability ホームページ(<https://bikeability.org.uk/>)

図表 3-9 Bikeability の教材(例: 自転車のメリットの学習)



資料: Bikeability ホームページ(<https://bikeability.org.uk/>)

1 Bikeability は参加しやすいよう、インターネット上で予約できるほか、テストを行って教育内容を確認できるようになっている。Bikeability において、教育効果を高めるためには自転車の楽しさなど、交通安全以外の内容を取り上げることが重要であり、運輸省は教育省等と連携して教育内容を検討し、教材の整備や指導員の育成を実施している。

【成果】

1 Bikeability には、2007 年以降、200 万人以上の子どもが参加している。Bikeability を通じて、子どもは自転車の道路での位置取りや交通情報の把握能

	<p>力等が高まっており、82%の子どもが自転車の利用に自信を持ち、92%の保護者が子どもの自転車の利用方法が上達したと認識している。</p> <p>1 運輸省では自転車の利用方法に重点を置く Bikeability Plus を開始しており、16 地域で試験的に実施している。Bikeability Plus は次の 10 モジュールから構成され、実施方法に関するガイドラインが整備されている。</p> <ul style="list-style-type: none"> ○ Bikeability Balance: ゲームやバランスバイクを利用しながら、Bikeability レベル 1 に参加できる能力を身に付ける ○ Bikeability Bus: 子どもたちがバスに乗車する際のようにある場所に集まって、自転車で通学する ○ Bikeability Fix: 自転車の基本的な維持管理方法を学ぶ ○ Bikeability Learn to Ride: 自転車に乗れない子どものほか、保護者や教員等のための自転車の交通安全教室を開催する ○ Bikeability on Show: 子どもたちが Bikeability で学んだ自転車の乗り方を保護者に発表する ○ Bikeability Parents: 保護者や教員等が子どもへの自転車の安全な乗り方の教育方法を学ぶ ○ Bikeability Promotion: 子どもたちが自転車で外出する ○ Bikeability Recycled: 使わなくなった自転車の再利用を実践する ○ Bikeability Ride: 交通量の少ない道路で子どもが自転車に乗る ○ Bikeability Transition: 中学校に自転車で通学するためのルートを考え、準備する <p>資料: 「Bikeability Plus Delivery Guide」(運輸省 / 2016 年)</p>
<p>参考となるポイント</p>	<p>1 教育内容の標準化: 英国の Bikeability では運輸省が教育の質を確保するため、教材を整備したり、指導員の資格制度を設けたりするなど、教育内容の標準化に取り組んでいる。関連府省庁が連携して一定の教育内容を標準化することは有効であり、そのうえで地域の道路や交通量等の状況を踏まえながら教育を実施することが重要となる。</p> <p>1 安全以外の教育との組み合わせ: 自転車の安全な乗り方に加えて楽しさも教える等の安全教育以外の組み合わせによって効果を高めている。</p> <p>1 インターネットを活用した利便性の向上: 英国の Bikeability では参加しやすいよう、インターネットを活用して予約やテスト等が可能である。</p> <p>1 効果の検証: 英国の Bikeability では参加した子どもや保護者にアンケート調査を行い、子どもの自転車の利用方法の上達の程度を分析している。</p>

研究機関等

基本情報	事例名	Ⅰ 様々な主体による交通データの収集・活用
	実施主体	Ⅰ Road Safety Support・TRL 等
	実施期間	Ⅰ 実施中
	分類	Ⅰ 政策の立案・管理
事業概要	<p>【背景・目的】</p> <ul style="list-style-type: none"> Ⅰ 効果的な交通安全対策の立案・管理には交通に関するデータを収集し、効果を分析して見直しに役立てることが重要である。英国では行政機関以外でも様々な主体が交通に関するデータを収集し、交通安全対策に反映している。 Ⅰ 英国では行政機関が交通に関する一般的なデータを収集したり、損害保険会社が自動車保険の料金設定に活用するデータを収集したりするだけではなく、チャリティー団体や研究機関等も交通に関するデータを収集・分析しており、多くの関係者が参加して交通安全対策の研究が進んでいる。例えば、英国のチャリティー団体である Road Safety Support では独自に交通に関するデータを収集し、有識者や地方自治体の職員等の関係者と効果を分析している。また、英国の研究機関である TRL では運輸省の委託を受けて、交通に関するデータベースの開発に取り組んでいる。 <p>【Road Safety Support による官民での交通に関するデータの収集・分析方法の検討】</p> <ul style="list-style-type: none"> Ⅰ Road Safety Support は交通安全の確保に向けて、地方の高速道路整備局や警察、ボランティアなど、様々な個人・団体が参加する道路交通安全パートナーシップ(Road Safety Partnership)を地域ごとに設立しており、英国全体で32団体となっている。また、Road Safety Support ではアンケート調査を実施して、人々のシートベルトの着用状況や自動車の走行速度、監視カメラへの意見等の情報を収集しており、データ分析を行って取り締まりや教育などに活用している。 Ⅰ Road Safety Support は2018年2月には「データとコミュニケーション」に関する会合を開催し、Road Safety Support が整理している交通に関するデータや、運輸省による自動車の衝突事故のデータの新しい収集方法、地方政府の職員も参加して交通に関するデータの活用の取組等が紹介されている(図表 3-10)。Road Safety Support ではこのような会合等を通じて、官民で交通に関するデータの収集・分析方法を検討し、改善に役立てている。 <p style="text-align: center;">図表 3-10 データとコミュニケーションに関する会合の様子</p>  <p>資料: Road Safety Support ホームページ (https://www.roadsafetysupport.co.uk/)</p> <p>【TRL による交通に関する新しいデータベースの開発】</p> <ul style="list-style-type: none"> Ⅰ TRL では運輸省の委託を受けて、交通事故データと被害者の医療データを組み 	

	<p>合わせた、交通に関する新しいデータベースである Road Accident in-depth Studies (RAIDS) を 2012～2019 年にかけて開発している。RAIDS では交通事故データについては、「行動を変えるために必要なアプローチ」等の検討に交通心理学を活用しながら、自動車の種類と交通事故の種類や状態、被害の程度等のデータを収集している。また、RAIDS は医療データについては、被害者の年齢や性別等の属性、被害の程度等のデータを収集し、交通事故データと組み合わせ、安全性が高い(低い)自動車や、交通安全対策による交通事故の被害の軽減といった効果の分析が可能である。RAIDS による自動車の安全性の分析は、EU における自動車の安全性の基準に反映される見込みである。</p> <ul style="list-style-type: none"> 1 RAIDS は二段階で実施されており、2012～2015 年の第一段階では 362 万ユーロ(約 4.7 億円。1 ユーロ = 130 円で換算)かけて TRL が 2 チームに分かれて、データを収集した。2016～2019 年の第二段階では、TRL は 1 チームに統合して、ロンドン西部でデータを収集している。なお、RAIDS のデータはデータ保護法の対象となっており、運輸省から許可を受けた研究者のみがアクセス可能である。 1 TRL は RAIDS を踏まえて、交通事故データや医療データのほかに、職業・収入等の社会的な地位に関するデータも収集し、その結果を組み合わせ、交通事故を起こしやすい人・状況等を分析している。TRL では交通事故を起こしやすい人・状況等の特徴を明らかにして、それぞれに適した効果的な交通安全教育やハード対策等の交通安全対策を検討している。
<p>参考となるポイント</p>	<ul style="list-style-type: none"> 1 研究機関等への交通に関するデータの提供：関連府省庁や団体等が収集した交通に関するデータは、個人情報の取り扱いに注意しながら、研究機関等に積極的に提供しており、その結果、交通安全対策に効果的に活用されている。

基本情報	事例名	アカデミーによる交通安全教室の指導者の育成
	実施主体	Road Safety GB
	実施期間	2013年～
	分類	教育
事業概要	【背景・目的】	<ul style="list-style-type: none"> 1 Road Safety GB は交通安全に取り組むチャリティー団体で、運輸省や地方政府等と連携しながら、交通安全教室等を実施しており、子どもに安全な歩行を教える Kerbcraft では、それぞれの地域において地方政府の安全対策を支援している。英国では交通安全教室は地方政府が児童生徒に対して行う必須の教育ではなく、自発的に行われており、地方政府等の交通安全教室を支援する Road Safety GB 等の役割は大きくなっている。Road Safety GB は地方政府等における交通安全教室を促進するため、交通心理学を活用したビデオの開発や地域の交通安全の指導者となる消防署の新人向けの交通安全教室を実施している。なお、Road Safety GB では交通安全教室では交通事故の被害の怖さよりも、交通の楽しさなどポジティブなメッセージを発信することが重要であると考えている。 1 Road Safety GB では2013年にアカデミーを創設し、英国全国で行われる交通安全教室の質を確保するため、指導者の育成等に取り組んでいる。
	【アカデミーによる交通安全教室の指導者の育成コースの概要】	<p>() 指導者育成基礎コース (Road Safety Practitioner Foundation Course)</p> <ul style="list-style-type: none"> 1 指導者育成基礎コースは、交通安全に関する全体的な知識を学習し、関係主体と連携しながら、データに基づく研究や評価の方法を学ぶ4日間コースである。指導者育成基礎コースの料金は、Road Safety GB の会員以外は499ポンド(約7.5万円)である。本コースでは、次の5つのユニットを学ぶ。 <ul style="list-style-type: none"> ○ ユニット1: 交通安全教室の準備と実施、評価 ○ ユニット2: 学習プログラムの企画 ○ ユニット3: 安全で責任のある行動の促進 ○ ユニット4: 安全管理 ○ ユニット5: 評価 <p>() 行動の変化促進の方法習得コース (Behavioural Change)</p> <ul style="list-style-type: none"> 1 行動の変化促進の方法習得コースは、歩行者や自動車のドライバーなど交通に参加する人々の行動をどのように変化させるかを学ぶ2日間コースであり、主な教育内容は、次のとおりである。行動の変化促進の方法習得コースの料金は、Road Safety GB の会員以外は275ポンド(約4.1万円)である。 <ul style="list-style-type: none"> ○ 道路の利用者の行動の理解 ○ 行動モデル ○ 行動を変化させる技術 ○ 行動の分析 ○ 行動モデルと行動を変化させる技術を活用した交通安全対策 1 行動の変化促進の方法習得コースは2018年には8回開催される予定である。 <p>【受講者の評価】</p> <ul style="list-style-type: none"> 1 アカデミーのホームページには、指導者育成基礎コースや行動の変化促進の方法習得コースを受講した地方政府の職員等の声が掲載されており、育成コースを高く評価している。特に、行動の変化促進の方法習得コースの2018年3月の2回は予約で満員であり、人気は高いと考えられる。
参考となるポイント	民間部門のスキル・ノウハウの活用: 英国のアカデミーでは Road Safety GB のスキル・ノウハウを活用して、交通安全教室の指導者の育成コースを開発・提供している。	

基本情報	事例名	Ⅰ チャリティー団体の活動
	実施主体	Ⅰ Road Safety GB、Road Safety Support 等
	実施期間	Ⅰ 実施中
	分類	Ⅰ 規制 Ⅰ 教育 Ⅰ 政策の立案・管理
事業概要	【チャリティー団体の位置付け】	Ⅰ 英国の非営利団体としてはチャリティー団体があり、チャリティー法に基づいて設置されたチャリティー委員会がチャリティー団体の審査・資格の付与など管理・監督を行っている。2017年12月末現在、英国のイングランド地方及びウェールズ地方のチャリティー団体は184,005団体(登録団体及び登録団体と連携している団体)あり、交通安全を目的とする団体は218団体となっている。
	【チャリティー団体による交通安全対策の取組】	Ⅰ ヒアリング調査によると、英国における交通安全対策におけるチャリティー団体の役割は大きく、交通安全だけではなく、マーケティングなど多様な分野の専門家が活躍している。英国では規模が小さい地方政府等では、交通安全に詳しい職員が不足する場合があります、チャリティー団体は地方政府の住民に対する交通安全教室を支援している。 Ⅰ Road Safety GB では、教育及び普及啓発関係の取組を中心に行っている。地方の交通安全教育の実施者(教師、消防士、警察官)の新人教育を実施している。アカデミーを設立して、歩行者、自転車、高齢者向け等教育関係の専門的な知識を活用して、住民に対する交通安全教室の指導者の育成等に取り組んでいる。対象者、地域の違い等も考慮し、高いレベルの教育を実施することを目指している。 Ⅰ Road Safety Support では、効果的な規制、ドライバーの行動の変化等による交通安全の確保のため、警察や道路管理者の活動支援等の活動をしている。交通規制、マーケティング等の専門知識を有した人材も在籍している。そのような専門知識も活かしつつ、「安全」に加えて、「健康」などの他のテーマと上手く組み合わせたアプローチを活用している。また、地方において道路交通安全パートナーシップを構築し、普及啓発やデータ分析などの活動に取り組んでいる。
参考となるポイント	Ⅰ 官民連携による交通安全の取組の推進:日本の主な非営利団体である特定非営利活動法人の認証数は、2016年に51,516である。一方、英国のチャリティー団体は2017年12月末で184,025団体と日本の特定非営利活動法人を大幅に上回っている。制度が異なるため単純比較はできないが、英国ではチャリティー団体の活動が活発であると考えられる。英国では交通安全対策についても、多くのチャリティー団体が交通安全教室や交通に関するデータ収集・分析等について、専門性を活かして活躍している。	

3-3. オランダの主な交通安全対策の事例等

(1) 特徴

() 「持続可能な安全」の考え方の普及

ヒューマンエラーの発生を前提として、交通事故のシステムチックな防止を目指し、ヒューマンエラーの発生しにくい道路環境に改善したり、交通事故が生じた場合でも被害を軽減して、死亡事故や重傷事故に至らないようにしたりする政策の考え方として、セーフシステムアプローチがある。オランダでは、セーフシステムアプローチは、Vulnerable Road Users を自動車等の高速交通から分離し、交わるときには高速交通側を道路インフラ、車両等のシステムによって低速にするという原則に基づいた、持続可能な安全ビジョンが取りまとめられている。オランダの研究機関であるSWOVでは、持続可能な安全の特徴は交通計画（道路の機能）のほか、物理学（速度と重量による衝撃の違いを考慮）と、心理学（理解のしやすさ）の組み合わせであるとしている。2018年3月現在、SWOVは持続可能な安全を発展させた、新しい交通安全に関する政策の新しい考え方を検討している。その新しい考え方には、道路管理者や自動車メーカー、自動車のドライバー等の関係者による責任の共有とイノベーションも盛り込まれる見込みである。SWOVで検討されている持続可能な安全の発展形は、社会基盤・公共事業・水管理省に提案され、今後のオランダにおける国家交通安全計画に反映される見通しである。

() 科学的なアプローチ及び専門家の活用

オランダでは交通安全に関するインフラ整備や交通安全教育等の分野で、研究機関等の専門家による研究が盛んであり、CROWでは道路設計や交通安全教育、モビコンでは道路設計、SWOVでは交通安全対策全般について科学的なアプローチを行っている。科学的なアプローチでは、交通事故について発生件数等のマクロデータに加え、「インフラ起因」や「ドライバー起因」、「車両起因」等事故の状況に応じた分類を行う等データの詳細な分析を実施している。

さらに、CROWではオランダ国内で実施されている優れた交通安全対策の事例に関する情報を収集、整理してインターネット上で公開する「交通安全教育に関するツールキット」を運用しており、専門家がそれぞれの事例を評価して質の確保に取り組んでいる。また、SWOVでは、専門家が前述のとおり持続可能な安全の発展形を検討する等交通安全に関する研究が推進されている。

() 道路の機能に応じたインフラ整備

都市計画も踏まえ、それぞれの道路ごとに優先すべき交通モード（歩行者・自転車・自動車など）を設定し、それぞれの道路に適したインフラ整備を行っている。特に、オランダでは自転車単体の

交通事故はインフラ起因であるとの分析結果もあり、事故が起こりにくい道路が重要だと考えられている。例えば、自転車の利用促進に取り組むハーグ市では、利用者が安心を感じられる環境の整備が必要であるとして、自転車に適した道路インフラの整備に取り組んでいる。また、ユーザーがどの交通モードを優先しているか認識しやすい設計とすることも重要視されている。

(2) 事例

行政機関

基本情報	事例名	<ul style="list-style-type: none"> 自転車の利用促進のための安全対策
	実施主体	<ul style="list-style-type: none"> ハーグ市等
基本情報	実施期間	<ul style="list-style-type: none"> 1980年代～
	分類	<ul style="list-style-type: none"> ハード対策 規制 教育 政策の立案・管理
事業概要		<p>【背景・目的】</p> <ul style="list-style-type: none"> 国土が平坦なオランダでは自転車の利用が盛んであり、政府として更なる自転車の利用促進に取り組んでいる。自転車は誰でも手軽に利用でき、走行によるCO₂を排出しないほか、利用者の健康増進につながる交通手段として位置付けられている。 また、人口が50万人程度とオランダ第3位の規模であるハーグ市においても、1980年代から自転車の利用促進に積極的に取り組んでいる。現状、7.5km以内の移動では自転車の交通分担率は28%と最も高い交通手段となっている。2015～2018年にかけて「自転車プログラム」(Cycling Program)を策定して、自転車の利用促進に取り組んでいる。 ハーグ市では自転車の利用促進のためには、利用者が安心を感じられる環境の整備が必要であると考え、2010～2020年にかけて1.3億ユーロ(約169億円)投資を行う予定である。自転車プログラムではハード対策が重視されている。また、道路の機能に応じた自動車の走行速度の規制や、自転車に関する交通安全教室を実施等のハード対策・規制・教育に総合的に取り組んでいる。 自転車の事故においては「道路インフラ起因の事故」が多いというデータもあり、安全対策において、事故が起こりにくい道路インフラの整備が重要と考えられている傾向が見受けられる。 <p>【具体的な安全対策】</p> <p>()ハード対策：自転車道の整備等</p> <ul style="list-style-type: none"> ハーグ市では自転車に関するハード対策として、自転車道や駐輪場の整備等に取り組んでいる。なお、自転車道は自動車の通行する車線から分離している。また、安全性の向上に関する取組は景観に配慮しながら実施されている(図表3-11)。ハーグ市は通勤や観光向けの自転車道として、自転車を優先すべき道路をスタールートとして、自転車道等を整備している。 <p style="text-align: center;">図表 3-11 自転車道の例</p>  <p>資料:ハーグ市資料</p> <ul style="list-style-type: none"> 都市計画に基づき、自動車を優先すべき道路なのか自転車を優先すべき道路なのかを判断して整備方針を決定している。自転車を優先すべき道路においては、

自動車と自転車の通行エリアの分離もしくは速度規制(参照)を実施することとしている。

- 1 スマートな移動や自動車に依存しないまちづくりに関するコンサルティングを行う非営利法人であるモビコンでは、道路の設計に科学的なアプローチを用いている。各交通モードを衝突のエネルギーに関係する質量及び速度に応じて分類したうえで、どのような道路設計とすべきかを検討する手法などが検討されている。

() 規制：道路の速度規制

- 1 オランダでは高速道路や地域を結ぶ重要な幹線道路は中央政府が所管しているが、地域の道路は地方政府が所管している。速度規制については、中央政府の法律に基づき地方政府が設定することができる。ハーグ市では市内の道路を機能に応じて分類して自動車の走行速度の規制を設けており、幹線道路は時速 50km、生活道路(Neighborhood Road)は時速 30km、自動車と自転車、歩行者の共存を図るシェアードスペースは時速 15kmとしている。また、ハーグ市役所前のシェアードスペースでは自動車の進入規制を行っており、自転車・歩行者の交通量が多い朝は貨物輸送車やタクシーは進入できるが、乗用車は進入できなくなっている(図表 3-12)。
- 1 交通の流れを意識して、道路の機能を明確にした都市計画を考えることが重要と考えられている。

図表 3-12 シェアードスペースの様子



資料：ハーグ市資料

() 教育：自転車に関する交通安全教室

- 1 オランダの初等学校・中等学校では交通安全教育は義務ではないが、ハーグ市では州の予算も活用し、体育教師によるバランスのとおり方等の指導及びトラックからの死角等の安全に関する知識の指導等を行う自転車に関する交通安全教室を実施している。ハーグ市は初等学校・中等学校における自転車に関する交通安全教室のために、自転車を用意して、コンテナに格納したうえで学校に運んで利用している(図表 3-13)。なお、ハーグ市では中等学校の子どもには自転車で通学するように働きかけており、中等学校 7 年生に対して自転車を安全に利用する能力のテストを行っている。この自転車テストに対する関心は高く、2014 年度には 123 校から 5,000 人程度の子どもがテストを受けている。

図表 3-13 学校における自転車に関する交通安全教室の様子



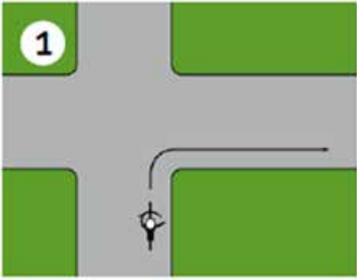
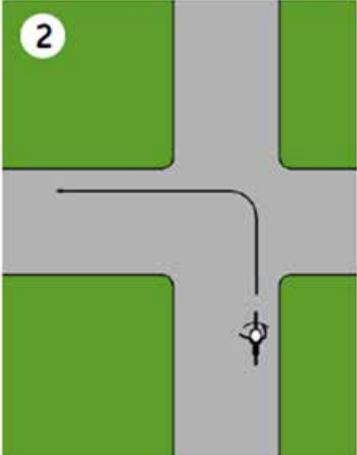
資料: ハーグ市資料

- 1 自転車の活用を促進を目的とする非営利法人である Fietsersbond においては、子どもを対象にした交通安全教材を作成している。多言語(オランダ語、英語、アラビア語)に対応しており、イラストも多く使われているとともに、チェックリストも設けられている。

<教材の目次>

1. 自転車車両に関する基本的な知識
2. 交通参加者の種類
3. 交通ルール
4. 標識
5. 道路表示
6. チェックリスト

図表 3-14 子どもを対象にした多言語での交通安全教材

	<p>1. Je gaat rechtsaf Maak een kleine bocht, hand uitsteken. You turn right Take a sharp turn, extend your hand. تتجه الى اليمين قم باستدارة قصيرة.</p>
	<p>2. Je gaat linksaf Maak een grote bocht: 1. Omkijken. 2. Hand uitsteken. 3. Voorsorteren. You turn left Take a wide turn: 1. Look back. 2. Extend your hand. 3. Move to left-hand lane. تتجه الى اليسار قم باستدارة طويلة الاتجاه نحو اليسار: 1. انظر حولك 2. اشر بيدك 3. حدد اتجاهك</p>

資料: Fietsersbond ホームページ (<https://www.fietsersbond.nl/>)

	<ul style="list-style-type: none"> 1 オランダでは、子どもは上記のような教育を受けている場合が多く、基本的なルールや技術を学んでいると考えられているが、大学からオランダで生活するようになる留学生などは、必要な知識及び技能を習得していない可能性が高い。そのため、モビコンではそのような留学生を対象に4時間程度の教育を実施している。 1 また、オランダでは高齢化が進んでおり、身体能力が低下して自動車の運転が困難になって、交通手段がなくなる場合がある。近年、そのような高齢者が E-bike を活用するようになり、それに伴う事故が増えている。自転車の利用は健康増進に役立つことも踏まえ、ハーグ市では改めて自転車に関するルールを知ってもらい、自らの身体等の衰えを理解してもらうため、高齢者向けの数日間の交通安全教室を、年1回実施している。 1 CROW では、オランダ国内で優れた交通安全対策の事例を収集し、高齢者の電動自転車や電動カートの乗り方に関する対策の情報を提供している。
<p>参考となるポイント</p>	<ul style="list-style-type: none"> 1 自転車の利用者が安心を感じられる環境の整備:ハーグ市では自動車用の道路から分離された自転車道の整備や、自動車の走行速度の規制等によって、自転車の利用者が安心を感じられる環境の整備が進んでいる。特に、オランダの自転車道は分かりやすいよう、舗装が色付けされているとともに、段差などの障害物が少なくなっている。 1 多様な自転車に関する交通安全教室の実施:オランダでは交通安全教室は初等学校・中等学校において義務ではないため、ハーグ市では自転車を留意して交通安全教室に貸し出して支援している。また、ハーグ市は高齢者にも自転車に関する交通安全教室を実施し、自転車を安全に利用できるように取り組んでいる。

基本情報	事例名	Ⅰ 持続可能な安全
	実施主体	Ⅰ 社会基盤・公共事業・水管理省、SWOV 等
	実施期間	Ⅰ 1990 年～
	分類	Ⅰ 政策の立案・管理
事業概要	<p>【オランダの交通安全に関する政策の考え方：持続可能な安全】</p> <ul style="list-style-type: none"> Ⅰ セーフシステムアプローチとは、ヒューマンエラーの発生を前提として、交通事故のシステムチェックな防止を目指し、ヒューマンエラーの発生しにくい道路環境に改善したり、交通事故が生じた場合でも被害を軽減して、死亡事故や重傷事故に至らないようにしたりする政策の考え方である。セーフシステムアプローチはオランダでは 1992 年に持続可能な安全として、Vulnerable Road Users を自動車等の高速交通から分離し、交わるときには高速交通側を道路インフラや車両等のシステムによって低速にするという原則に基づいた、持続可能な安全ビジョンが取りまとめられている。 Ⅰ 持続可能な安全の考え方は、EU 加盟国では 1994 年にスウェーデンの交通安全に関する政策である「Vision Zero」に反映されているほか、2008 年には経済協力開発機構 (Organisation for Economic Co-operation and Development: OECD) は交通安全に関する政策の考え方の主流は、持続可能な安全と同様の考え方であるセーフシステムアプローチであるとしている。 Ⅰ 研究機関である SWOV が発行した「Advancing Sustainable Safety」(Wegman & Aarts / 2006 年) では、持続可能な安全とは交通心理学や生体力学、交通工学等による科学的な知見に基づいた次の 5 つの原則に基づく交通安全対策としており、交通安全関係者の中で浸透している。なお、持続可能な安全では、人々は必ずしも交通ルールを遵守しないとすうえで、交通安全教育の重要性を指摘している。 <ul style="list-style-type: none"> ○ 機能による道路の分類 ○ 整合の取れた交通流の実現 ○ 適切な道路インフラの設計による道路・道路利用者の行動の予見性の確保 ○ 道路の利用環境や道路利用者に起因し発生する交通事故をあらかじめ想定 ○ 道路利用者の認識 (自らの運転能力の評価) <p>【SWOV による持続可能な発展】</p> <ul style="list-style-type: none"> Ⅰ SWOV では持続可能な安全の特徴は交通計画 (道路の機能を検討等) のほか、物理学 (交通モードによる衝撃エネルギーの違いを考慮等) と、心理学 (道路等の理解のしやすさ等) であるとしている。 Ⅰ SWOV では持続可能な安全を発展させた、交通安全に関する政策の新しい考え方を検討している。持続可能な安全の発展形では道路管理者や自動車メーカー、自動車のドライバー等の関係者による責任の共有とイノベーションも盛り込まれる見込みである。SWOV は持続可能な安全の発展形を社会基盤・公共事業・水管理省に提案し、今後のオランダにおける国家交通安全計画に反映される見通しである。 	
参考となるポイント	<ul style="list-style-type: none"> Ⅰ 生活の質に配慮した交通安全に関する政策の検討: 日本においても交通安全に関する政策を立案する際には、交通弱者の生活の質を確保できるように、モビリティの確保を前提として、ヒューマンエラーの発生を確実に軽減できる道路インフラ (Self Explaining Roads 概念の適用 (ゾーン 30 と交通静穏化策の融合)) や車両安全技術を中心に検討することが重要であると考えられる。 	

研究機関等

基本情報	事例名	UDRIVE における「ながら運転」の実態等の調査
	実施主体	SWOV、欧州委員会等
	実施期間	2012～2017年
	分類	政策の立案・管理
事業概要	<p>【UDRIVE の概要】</p> <ul style="list-style-type: none"> UDRIVE とは EU 加盟国における自動車のドライバーの行動を観察してデータを収集し、効果的な道路インフラの整備や自動車の安全性の基準、環境技術の開発等に役立てることを目的とした調査である。UDRIVE は欧州委員会が 2012～2017 年にかけて、SWOV 等から構成される 19 の団体・企業のコンソーシアムに委託した調査であり、予算の総額は 1,062 万ユーロ (約 13.8 億円) である。 UDRIVE はオランダのほか、フランスとドイツ、ポーランド、スペイン、英国において、281 名のドライバーが運転するトラック 48 台・乗用車 186 台・二輪車 47 台に複数の小型カメラとセンサーを設置してドライバーの行動を記録しており、87,871 時間の走行データを収集している。 近年、スマートフォンの普及によって、スマートフォンを操作しながら自動車を運転することにより、注意力が散漫になって交通事故を引き起こすことが国際的に懸念されている。そこで、UDRIVE では自動車の運転中におけるドライバーのスマートフォンの使用状況といった「ながら運転」の実態等を調査し、UDRIVE ホームページで要点を紹介している。 <p>【「ながら運転」の実態】</p> <ul style="list-style-type: none"> UDRIVE における「ながら運転」の実態調査の要点は、次のとおりである。 <ul style="list-style-type: none"> トラックでは乗用車のドライバーよりも運転以外のことに費やす時間の割合が多く、走行時間の 20% 程度を占めている <ul style="list-style-type: none"> - 5% 程度は通話 - 2.4% 程度はメール等 乗用車のドライバーも運転以外のことに費やす時間の割合は、走行時間の 10% 程度を占めている。 <ul style="list-style-type: none"> - 4.2% は通話 - ポーランドは他の EU 加盟国よりも「ながら運転」が多い - ドライバーは「ながら運転」を規制した方が良いと考えている アンケート調査によると、自動車のドライバーの半分程度は運転中のスマートフォンの規制に賛成しているが、運転中に自動的に電源が切れる機能 (アプリ等) の導入の方が賛成の割合は高い。規制の導入も検討されているが、自動車の中のドライバーの行動は車外からは見えにくいいため、運転中のドライバーのスマートフォンの使用の取り締まりには課題が多いと考えられている。また、アプリの導入には、運転者と同乗者を識別する方法に技術的な課題がある。 	
参考となるポイント	<ul style="list-style-type: none"> 官民の連携による交通に関するデータの収集・分析: UDRIVE では EU の資金を活用しながら、SWOV など 19 の団体・企業がコンソーシアムを結成し、EU6 か国における走行データを収集して、多くの関係者で交通安全対策等の研究を進めている。 	

基本情報	事例名	交通安全教育に関するツールキット
	実施主体	CROW
	実施期間	実施中
	分類	教育 政策の立案・管理

【CROW の概要】

CROW は交通やインフラ、公共空間に関する情報を提供する非営利団体である。CROW の職員数は 110 名程度で、プラットフォームとして官民から情報を収集して整理し、有償・無償で提供している。オランダの中央政府・地方政府の交通安全対策等の実施を支援しており、中央政府・地方政府からの資金のほか、会員企業からも資金を集めている。CROW では交通安全対策に関する情報を提供しているが、対策を直接実施することはない。質の高い交通安全対策の情報を提供することにより、より効果的な対策をとることが可能となり、政府機関の効率的な予算執行につながると考えられている。

【交通安全教育に関するツールキットの概要】

CROW ではオランダの中央政府・地方政府や会員企業等が交通安全対策のノウハウを共有し、効果的な交通安全対策を立案できるよう、オランダ国内で優れた交通安全対策の情報を収集し、整理してインターネット上で公開するホームページサイトの「交通安全教育に関するツールキット」を運用している。交通安全教育に関するツールキットには、2018 年 3 月現在、109 件の交通安全対策の事例の概要や特徴、実施方法、条件等が取りまとめられている(図表 3-15)。

図表 3-15 交通安全教育に関するツールキットでの事例の紹介
(オランダ語)

事業概要

基本情報

Uitgever: ZAT Projectiebureau/Koop
5376832 info@koop-co.nl | 1-345244 / 06-

Jaar: 2017

Kosten: Op aanvraag

概要

Verschijningsvorm: Paolo de Zebraanmer (PZT) is een... t afgestemd op de subdoelgroep... groep 1B2 (4-6 jaar) van het basisonderwijs... maken van bepaalde verkeerssituaties met de daaraan klevende gevaren en hoe je hier veilig mee om kunt gaan. PZT wordt door een professionele acteur als een interactieve theatervoorstelling van 40 minuten klassikaal op scholen gegeven.

特徴

Korte karakteristiek: Tijdens de theatervoorstelling worden... door zijn circustheater op pad is gesh... Paolo de Zebraanmer die... ren. Op zijn zoektocht coën... zich onderweg gevaarlijke verkeerssituaties voor. De autogordel, het verkeerslicht, het veilig buiten spelen, het zebraapac en het veilig in- en uitstappen komen aan bod. Als Paolo door zijn stoerheid (geen autogordel om!) een ongeluk krijgt en hij een beetje 'Florie Worrie' is, worden de kinderen gevraagd hem mee te helpen zoeken en zich veilig door het verkeer te bewegen. Hij moet zoeken in de rode straat waar verkeerslichten staan. En in de gele staat waar kinderen buiten spelen. En in de blauwe straat waar zebraapaden zijn. En hoe stap je veilig uit een auto? Gelukkig wordt met de hulp van het publiek de gevaarlijke verkeerssituaties overwonnen en Soefje gevonden en loopt het allemaal goed af. Dit te behandelen onderwerpen komen in het interactieve spel en de te zingen liedjes. (acteur speelt accordeon!) aan bod.

実施方法

Methodiek: De acteur en hooftpersoon... kinderen tot de juiste stapp... heel waarin hij met de hulp van de... de volbrengen. Het gebruik van story-telling zorgt ervoor dat door de vorm de kinderen de aangereikte kennis beter onthouden. Door de kinderen in de rol van helper/adviseur te zetten (altercasing) gaan zij zich daar ook naar gedragen en overtuigen ze zichzelf van het belang van je veilig gedragen in het verkeer (selfpersuasion). Ook het gebruik van muziek stimuleert het leerproces bij de kinderen. Door gezamenlijk eenvoudige liedjes te zingen waarin het veilig gedrag wordt behandeld, wordt de kans dat de kinderen het geleerde onthouden, verhoogd. Aan het eind van de les worden de belangrijkste leerdoelen nog eens op een creatieve manier herhaald. Ook dit zorgt ervoor dat het geleerde beter

資料: CROW ホームページ (<https://www.crow.nl/>)

交通安全教育に関するツールキットで取り上げられている交通安全対策の事例は、対象の年齢層や実施場所等に応じて分類されており、ツールキットの利用者が検索しやすくなっている。

	<ul style="list-style-type: none"> 1 交通安全教育に関するツールキットには、「高齢者に対する電動自転車の乗り方」や「飲酒運転の防止」、「交通ルールを学ぶゲーム」等の事例が含まれている。交通安全教育に関するツールキットの主な利用者は地方政府であり、地方政府はそれぞれの地域の特徴に適した交通安全対策の事例の情報を収集し、効果的な交通安全対策の立案に役立っている。 1 交通安全教育に関するツールキットの交通安全対策の事例には有料のものがあり、それらを利用する場合には利用者が開発者に料金を直接支払う。CROW への仲介料等の支払いは必要ない。 <p>【交通安全教育に関するツールキットで取り上げる事例の管理】</p> <ul style="list-style-type: none"> 1 CROW は、交通安全教育に関するツールキットに取り上げる交通安全対策の事例の質の確保に取り組んでおり、有識者を集めてそれぞれ次の 10 項目について星印の数で評価し、公表している。 <ul style="list-style-type: none"> ○ 問題点の明確化 ○ 対象者の明確化 ○ 教育の目標 ○ 教育の原則(基本方針) ○ 教材の内容・配置 ○ 評価方法 ○ 教育のマニュアル ○ 教育の実施方法 ○ 中間評価 ○ 最終評価 1 ただし、評価を受けない段階でもツールキットに事例は掲載される。2018 年 3 月時点でツールキットに含まれている事例のうち 7 割程度の事例について評価が行われているとのこと。交通安全対策の事例の評価を通じて、実施主体への改善を促している。 1 なお、CROW では交通安全教育に関するツールキットの評価には、年間 6,000 ユーロ(約 78 万円)がかかっており、財政負担が生じている。 <p>【事例の開発者へのインセンティブ】</p> <ul style="list-style-type: none"> 1 ツールキットにおける事例の開発者へのインセンティブは、専門家による評価を通じて自らの対策の改善点を認識することができること及び多くの人に対策を知ってもらう機会が増えることにより多くの利益をあげられることである。
<p>参考となるポイント</p>	<ul style="list-style-type: none"> 1 優れた交通安全対策の情報のインターネット上での共有:CROW ではオランダ国内で優れた交通安全対策の情報を収集し、交通安全教育に関するツールキットに取りまとめてインターネット上で公開して共有することによって、地方政府等の効果的な交通安全対策の立案を促進している。 1 交通安全対策の事例の質の向上:CROW では交通安全教育に関するツールキットで取り上げる交通安全対策の事例の質の向上を図るため、有識者を集めてそれぞれ 10 項目について評価し、評価結果を公開している。

3-4. EU 関連機関の主な交通安全対策の事例等

(1) 特徴

() 「高齢化」・「ながら運転」など EU 加盟国の重要な課題の検討

EU 加盟国の地域的な交通安全対策を立案・実施する欧州委員会の運輸総局では、交通安全について、車両の規制（運輸総局は主に使用過程車の規制を担当）と道路インフラの整備、ドライバーの行動の改善に取り組んでいる。ドライバーの行動の改善など、具体的な交通安全対策は EU 加盟国それぞれで実施されているものもあるが、EU が打ち出しているものとして、政策の優先順位等を示している「Policy Orientations for Road Safety 2011-2020」や EU 規則案の公表等を含み運輸関係施策を公表する「モビリティパッケージ」などがある。

今回重点的に調査した具体的な事例として、高齢者が関係する交通事故やスマートフォンを操作しながら自動車を運転する「ながら運転」など EU 加盟国において重要な課題を取り上げて、ハッセルト大学等と連携して対応策を検討している。

なお、運輸総局では交通安全教育や普及・啓発は地域の交通事情を踏まえて立案・実施することが適切であり、EU 加盟国に共通の内容を実施することは適切ではないと考えている。

() EU 加盟国の交通安全対策を支援・促進する取組

EU には、人口・経済や交通システム、交通事故の発生状況といった交通事情が異なる多様な国々が加盟しているものの、EU 全体における交通安全の確保のため、加盟国の対策を支援・促進する取組を進めている。

EU 加盟国が効果的な交通安全対策を立案しやすいよう、運輸総局は交通安全に関する情報のプラットフォームである European Road Safety Charter を構築しており、会員団体・企業等から提出された交通安全対策の事例を取りまとめて、インターネット上で公開している。

また、EU 加盟国が交通安全対策に取り組むモチベーションを向上させるため、非営利団体である ETSC では EU 加盟国における交通安全に関する取組等を評価して、優秀な国を表彰する Road Safety Performance Index (PIN) アワードを実施している。

(2) 事例

行政機関（欧州委員会）

基本情報	事例名	European Road Safety Charter における交通安全対策の事例の紹介と優良事例の選定
	実施主体	欧州委員会、参加団体・企業等
	実施期間	実施中
	分類	政策の立案・管理

【European Road Safety Charter の概要】

- 欧州委員会では交通安全の確保に向けて、学校や大学、企業、地方政府等における交通安全への取組を促進するため、交通安全に関するプラットフォームである European Road Safety Charter を構築しており、2018年3月現在3,400程度の団体・企業等が参加している。European Road Safety Charter では様々な主体による交通安全への取組を支援するため、交通安全対策に関するスキル・ノウハウの共有等に取り組んでいる。
- European Road Safety Charter では会員団体・企業等から提出された交通安全対策の事例を取りまとめて、インターネット上で公開し、参加団体・企業等における効果的な交通安全対策の立案に役立てている。また、European Road Safety Charter で取り上げる交通安全対策の事例は会員団体・企業等の申請に基づくが、欧州委員会は事例の質を確保するために審査を行って優良事例を選定している。

【European Road Safety Charter の会員企業による交通安全対策の事例】

- European Road Safety Charter のホームページでは、会員団体・企業等による交通安全対策の事例が紹介されており、2018年3月時点で272件が取り上げられている。それぞれの事例は、課題や目的、実施内容、対象、普及方法が説明されている(図表3-16)。

図表 3-16 European Road Safety Charter のホームページにおける会員企業による交通安全対策の事例の紹介

事業概要

ANVU - Ars Nostra Vis Urbis - Associazione Professionale
Polizia Locale d'Italia

Click here to visit the organization profile

What problem did you address/are you addressing?

Increasing the culture of road safety in order to reduce road accidents in Italy. Our Initiative Aims: raise awareness about the importance of using helmet and seat belts, Inform about the risks/effects of the consumption of alcohol and drugs when drive the vehicles, highlight the dangers in the evasion and fun evenings (weekends) and risky behavior on mopeds and motorcycles. The campaign is aimed at: young people from 14 years to adults. The campaign is running since 2003.

SHARE WITH US YOUR OBJECTIVES:

- Use of mobile phones while driving
- Excess driving speed
- Drink/ drug & driving
- Non-use of seat belts and child seats

LIST THE ACTIONS YOU CARRIED/ARE CARRYING OUT:

Dates: 01/01/2003

Actions:

GAZEBO ROAD SAFETY:

moves in the squares and streets of the country and includes a gazebo, two driving simulators, panels with good road safety rules, projection of security dedicated spot, equipped routes for the simulation of driving drunk or drugged.

Join!
Make a difference
JOIN THOUSANDS OF EUROPEAN ORGANISATIONS, ASSOCIATIONS AND COMPANIES TO SAVE LIVES.
Together, we are Road Safety!
Join!

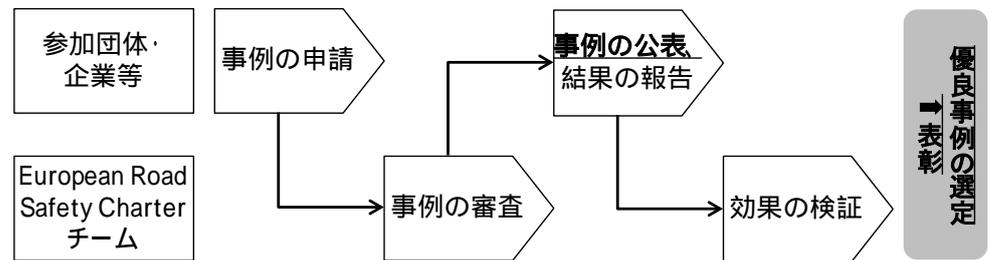
Attachments
Good Practice_ANVU.pdf

資料: European Road Safety Charter ホームページ
(<http://www.erscharter.eu/>)

【交通安全対策の事例の質の確保】

- 1 European Road Safety Charter のホームページで取り上げる交通安全対策の事例は、会員団体・企業等が申請するものであるが、評価チームを設置して審査を行い、質の確保に取り組んでいる。
- 1 評価チームでは、交通安全対策の事例の審査に関するガイドラインを整備し、会員団体・企業等は所定の申請書に記入して、European Road Safety Charter のホームページで取り上げて欲しい交通安全対策の事例を European Road Safety Charter チームに申請する(図表 3-18)。European Road Safety Charter チームは申請された交通安全対策の事例について審査した後、情報をホームページで公開する。その後、対策の効果検証を行い、検証結果に基づき、優れた事例を成功事例として選定する。

図表 3-18 交通安全対策の優良事例の選定のフロー



資料: 「Candidates for Good Practices Guidelines」(European Road Safety Charter)より作成

- 1 会員団体・企業等は交通安全対策の事例の結果を評価チームに報告し、期待された効果を得られている場合には、優良事例として選定され、表彰される。なお、優良事例として選定された交通安全対策の事例は、ホームページにおいて「優良事例」を示す記載が追記される。

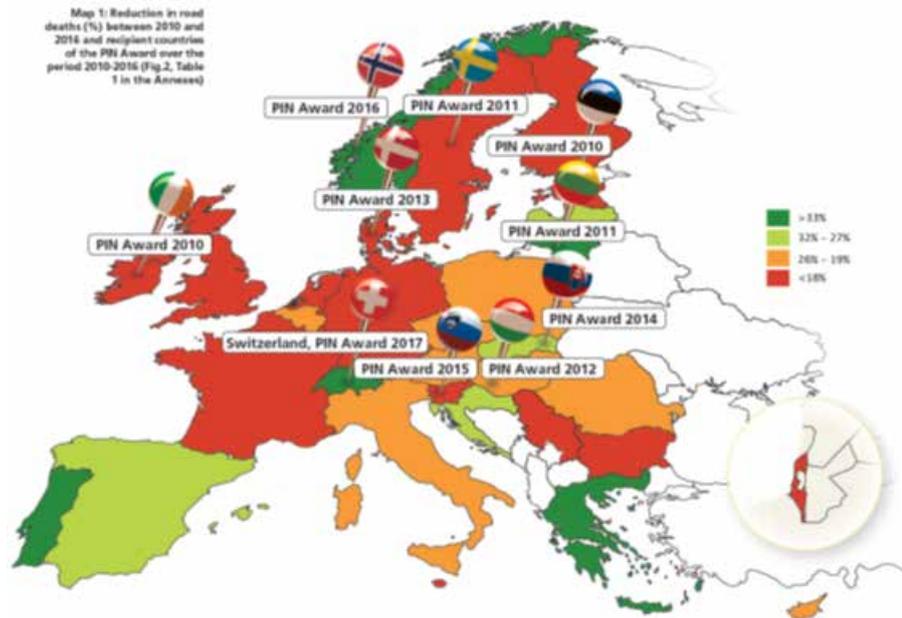
参考となるポイント

- 1 交通安全対策の情報のインターネット上での共有: European Road Safety Charter では、会員団体・企業等による交通安全対策の事例を取りまとめて、インターネット上で公開し、共有することによってそれぞれの会員団体・企業等における効果的な交通安全対策の立案を促進している。
- 1 事例の質の確保: European Road Safety Charter で取り上げる会員団体・企業等による交通安全対策の事例は、会員団体・企業等の申請に基づくものであるが、質を確保するため審査を行って優良事例を選定している。

研究機関等

基本情報	事例名	Ⅰ PIN アワード
	実施主体	Ⅰ ETSC
	実施期間	Ⅰ 2007 年～
	分類	Ⅰ 政策の立案・管理
事業概要	<p>【ETSC の概要】</p> <ul style="list-style-type: none"> Ⅰ ETSC は 1993 年に設立された、欧州における交通事故の防止に取り組む非営利団体である。ETSC にはオランダの SWOV など欧州の 60 程度の研究機関が参加している。加えて、200 人程度の研究者とプロジェクトごとに連携している。ETSC は交通安全対策について欧州委員会や欧州議会、EU 加盟国に助言を行っているほか、トヨタヨーロッパ等の企業から委託を受けて調査を行っている。 Ⅰ ETSC では EU 加盟国が交通安全対策に競って取り組むことにより対策の充実を図るため、EU 加盟国における交通安全に関する取組等を評価して、優秀な国を表彰する PIN アワードを 2007 年から実施している。PIN アワードは EU 加盟国において、政治・マスコミからも評価される名誉がある賞として認識されており、EU 加盟国のモチベーションのひとつになっていると考えられる。 <p>【PIN アワードの仕組みと傾向】</p> <ul style="list-style-type: none"> Ⅰ ETSC としては PIN アワードに当たって職員は 2 名程度、予算は年間 20 万ユーロ(約 2,600 万円)必要となっている。 Ⅰ また、それぞれの EU 加盟国の窓口として関連府省庁や研究機関等の担当者を「PIN パネル」として指定し、評価に必要な情報提供を依頼している。ETSC では PIN パネルから収集する情報を踏まえて、ETSC やその他の研究機関等の有識者から構成される PIN 運営委員会において EU 加盟国の過去 5～7 年間程度の交通事故の改善状況や交通安全対策、政治的な意思を評価し、PIN アワードの受賞国を選定している。 Ⅰ 2010 年以降の PIN アワードの受賞国は、図表 3-19 のとおりである。PIN アワードは現在の交通事故件数や交通事故死者数だけではなく、それぞれの減少のペースや特徴的な交通安全対策等も評価するため、交通事故件数や交通事故死者数が少ない一部の国だけではなく、様々な国が受賞している。 <ul style="list-style-type: none"> ○ 2010 年: アイルランド・エストニア ○ 2011 年: スウェーデン・リトアニア ○ 2012 年: ハンガリー ○ 2013 年: デンマーク ○ 2014 年: スロバキア ○ 2015 年: スロベニア ○ 2016 年: ノルウェー ○ 2017 年: スイス 	

図表 3-19 PIN アワードの受賞国



注:色は 2010～2016 年にかけての交通事故死者数の減少率を表し、緑色は 33% 以上、黄緑色は 27～32%、オレンジ色は 19～26%、赤色は 18%以下を表す。
 資料:「Ranking EU Progress on Road Safety: 10th Road Safety Performance Index Report」(ETSC / 2017 年)

1 2017 年の PIN アワードの受賞国であるスイスは、EU 加盟国において人口当たりの交通事故件数や交通事故死者数が最も少ない国であるとともに、2010～2016 年にかけて交通事故死者数を 34%減らしている。また、スイスでは自動車の安全性の向上や救急サービスの改善、道路インフラの維持管理、継続的な道路の利用者の行動の改善のほか、自動車には日中でもライトの点灯を義務付けている。スイスはこれらの交通安全対策が評価されて、2017 年に PIN アワードを受賞している。

参考となるポイント

1 一定期間の交通安全の改善状況や交通安全対策、政治的な意思を評価: 交通事故件数や交通事故死者数は国によって差があり、現在の交通安全の状況のみを評価すると、良い評価は一定の国々に集中して固定してしまい、他国と比較して交通事故が多い国々の交通安全に関する取組を促進する働きかけとはならないおそれがある。このため、PIN アワードでは一定期間の交通安全の改善状況や交通安全対策、政治的な意思といった EU 加盟国の交通安全に関する取組を幅広く評価している。

1 情報の収集体制の整備: PIN アワードでは EU 加盟国の関係者を担当者として指名して、それぞれの国の交通安全に関する取組の情報を確実に収集できる体制を整備している。

基本情報	事例名	EU加盟国の高齢化に伴う交通安全対策の研究
	実施主体	ハッセルト大学(欧州委員会の委託を受け実施)等
	実施期間	実施中
	分類	政策の立案・管理

【EU加盟国の高齢化に伴う交通安全対策の研究の位置付け】

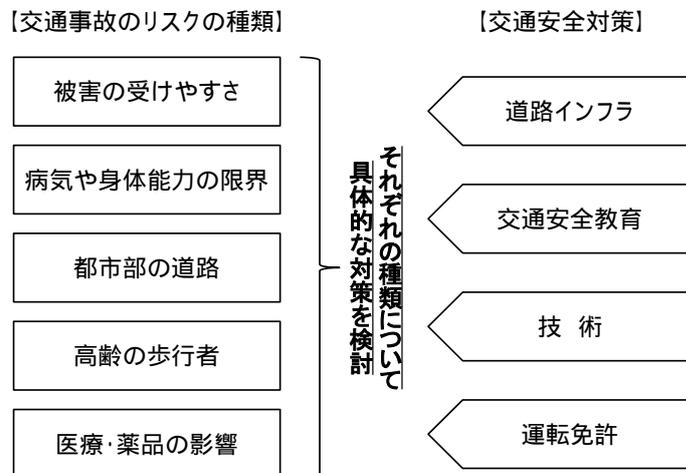
- EU加盟国では高齢化の進展が見込まれており、身体能力が低下した高齢者の交通事故の増加が懸念されており、欧州委員会運輸総局は高齢者の交通事故防止に関する調査を実施した
- 本調査(ElderSafe)は、ベルギーのハッセルト大学を中心にした関係機関に委託され実施された。具体的には、EU加盟国の高齢化による交通事故のリスクを分析し、対応するための交通安全対策を検討した。

【ElderSafeの概要】

- ElderSafeでは高齢化による交通事故のリスクとして、交通事故にさらされるリスクと交通事故を引き起こすリスク、重傷事故に遭うリスクを挙げて、仮にそのリスクを全て取り除いた場合に減らすことができる事故の割合を示す人口寄与危険度(Population Attributable risk:PAR)の算出、そのリスクを解決するために実施される対策への公的な支援の見積もり(様々な道路関係者を集めた会合でのアンケート、議論により算出)、事故統計の分析等により、高齢者の事故防止に効果的なリスクを順位付けしている。また、ElderSafeでは交通事故のリスクに対応する交通安全対策の分野を挙げて、それぞれの分野における具体的な交通安全対策を示している(図表3-19)。

図表 3-19 ElderSafeにおける交通事故のリスクの種類と交通安全対策

事業概要



資料:「ElderSafe - Risks and countermeasures for road traffic of the elderly in Europe」(欧州委員会 / 2015年)より作成

- ElderSafeで挙げている具体的な交通安全対策の例は、次のとおりである。
 - 道路インフラ:自動車の走行速度の低下を促す道路の設計や歩車分離式信号機の導入
 - 交通安全教室:高齢者に対して身体能力の低下や被害を受けやすいことの周知
 - 技術:シートベルトやヘルメット等のパッシブ技術と、レーンキープ機能等のアクティブ技術
 - 運転免許:更新の際の運転適性検査の厳格化と更新の際の医師への意見の照会

	<p>【参考：同調査を実施したハッセルト大学で検討されている高齢者の運転適性検査センター】</p> <ul style="list-style-type: none"> 1 2011 年からハッセルト大学では付近にある Jessa 病院と協議を開始し、Sama Veiling Mobile(日本語で「ともに安全な移動」という意味)という名前の運転適性検査センターを開設している。同年齢の高齢者であっても身体能力及び運転能力はそれぞれ異なるため、年齢を基準として高齢者の運転適性を検査することは適切ではないと考え、同センターでは、健康面と運転能力面からの高齢者の運転適性検査を実施しており、運転適性を判断するのにより重要な情報と考えられている高齢者の健康状態や運転の経歴等の確認及びシミュレータを活用した検査を行ったうえで、実地運転を行い、運転適性を判断する。 1 実地運転は高齢者の実際の運転能力を把握できるが、天気、交通量によって状況が異なるため、限られた状況のみでの運転能力を判断することになってしまう。一方、シミュレータによる試験は様々な状況を再現し、多様な状況における反応速度などのデータを収集できるというメリットがある。 1 「運転適性がない」と判断された高齢者に対してはニーズに合わせて、家族や友人の自動車を利用する等の対応策も検討する。また、「要注意」となった高齢者に対してはマニュアル車から操作しやすいオートマチック車への変更を働きかける等の運転の制限等を提案する。重要なことは、科学的な見地に基づいていること、プライバシーが守られていることと考えられている。 1 なお、運転適性検査センターの運営には、自動車保険を提供する損害保険会社等が協力している。また、現時点では運転適性検査センターにおける検査は一部の地域で行われている任意の検査であり、検査のために支払う費用は一人当たり295 ユーロ(約 38,350 円)である。
<p>参考となるポイント</p>	<ul style="list-style-type: none"> 1 高齢化による交通事故のリスクと対応する交通安全対策の体系的な整理：ElderSafe では交通事故のリスクの種類と交通安全対策を整理し、具体的な交通安全対策を検討している。

