

第2章 文献調査に基づく諸外国における交通安全に関する調査

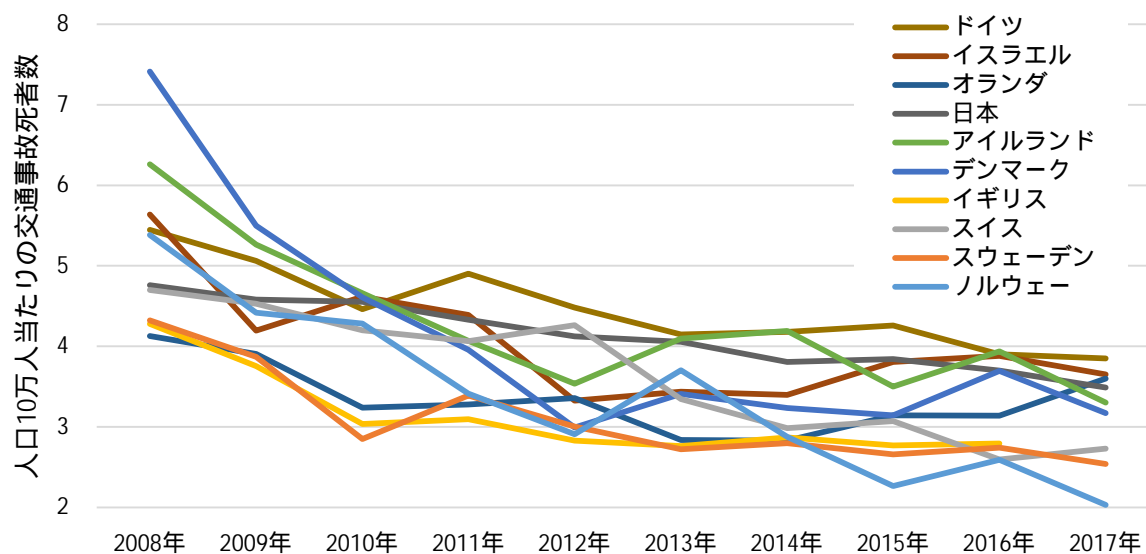
文献調査に基づいて、2017年の人口10万人当たりの交通事故死者数が少ない上位10カ国における交通安全計画について調査した。2008年以降の上位10カ国の人口10万人当たり交通事故死者数の推移を図表2-1及び図表2-2に示す。また、2008年以降の各年から2017年にかけての上位10カ国の人口10万人当たり交通事故死者数の減少割合を図表2-3に示す。

図表2-1 人口10万人当たり交通事故死者数の推移

	2008年	2009年	2010年	2011年	2012年	2013年	2014年	2015年	2016年	2017年
ノルウェー	5.38	4.42	4.28	3.41	2.91	3.70	2.88	2.27	2.59	2.03
スウェーデン	4.32	3.87	2.85	3.39	3.01	2.72	2.80	2.66	2.74	2.54
スイス	4.70	4.53	4.20	4.07	4.26	3.35	2.99	3.07	2.59	2.73
イギリス	4.28	3.75	3.04	3.10	2.83	2.76	2.87	2.77	2.79	
デンマーク	7.41	5.50	4.61	3.96	2.99	3.41	3.23	3.15	3.70	3.17
アイルランド	6.26	5.26	4.66	4.07	3.54	4.10	4.19	3.50	3.94	3.30
日本	4.76	4.58	4.55	4.33	4.13	4.06	3.81	3.84	3.70	3.49
オランダ	4.13	3.91	3.24	3.28	3.36	2.84	2.83	3.14	3.14	3.6
イスラエル	5.64	4.20	4.62	4.39	3.33	3.44	3.40	3.81	3.88	3.65
ドイツ	5.45	5.06	4.46	4.90	4.48	4.15	4.18	4.26	3.90	3.85

IRTAD データによる。ただし、イギリスは2016年までのデータが更新されているため、そこまでのデータを引用。図表2-2及び2-3についても同様。

図表2-2 人口10万人当たり交通事故死者数の推移



図表 2-3 2008 年以降の各年から 2017 年にかけての人口 10 万人当たり交通事故死者数の減少割合

	2008年 2017年	2009年 2017年	2010年 2017年	2011年 2017年	2012年 2017年	2013年 2017年	2014年 2017年	2015年 2017年	2016年 2017年
ノルウェー	62.3	54.0	52.6	40.5	30.2	45.2	29.5	10.4	21.7
スウェーデン	41.2	34.3	10.8	25.0	15.5	6.7	9.3	4.4	7.3
スイス	41.9	39.7	35.0	32.9	35.9	18.4	8.5	11.1	-5.2
イギリス	34.7	25.6	7.9	9.8	1.2	-1.2	2.6	-0.8	
デンマーク	57.2	42.3	31.2	19.9	-5.9	7.0	2.0	-0.8	14.3
アイルランド	47.3	37.3	29.2	18.9	6.6	19.4	21.3	5.7	16.2
日本	26.7	23.8	23.3	19.4	15.4	14.0	8.3	9.2	5.7
オランダ	12.8	7.8	-11.1	-9.8	-7.2	-26.9	-27.3	-14.6	-14.7
イスラエル	35.2	13.0	21.0	16.9	-9.8	-6.2	-7.5	4.1	6.0
ドイツ	29.3	24.0	13.7	21.5	14.1	7.2	7.9	9.6	1.3

文献調査により得られた上位 10 カ国の交通安全に係る計画の特徴を以下に示す。また、国別の計画の概要を図表 2-4 に示す。

< 計画策定 >

- 人口 10 万人当たりの交通事故死者数が少ない上位 10 カ国全てにおいて、国レベルの計画を策定している。

< 計画の目標 >

- 計画において、イギリス、スイス以外では死者数等の目標値を設定している。
 - ノルウェー、スウェーデン、デンマーク、アイルランドは重傷者数に係る目標値を設定している。
 - イスラエルでは、走行距離 10 億キロ当たり交通事故死者数を目標値に設定している。
- (参考) 日本では、交通安全基本計画において、死者数と死傷者数のみ目標値を設定している。

< 計画の内容 (重点分野・施策) >

- 計画の重点分野の対象として、ノルウェー、スイス、デンマーク、オランダ、イスラエル、ドイツにおいて、若年ドライバーや経験の少ないドライバーの交通安全対策を掲げている。

(参考) 日本では、交通安全基本計画において、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して、高齢者及び子供の安全確保を掲げているが、若年ドライバーは含まれていない。

< その他 >

- スイスでは、2012 年に初めて交通安全計画を策定し、2013 年より計画が実行された。計画開始直前の 2012 年と 2017 年の人口 10 万人当たり交通事故死者数の減少率を 10 カ国で比較してみると、スイスの減少率が一番大きい。計画を策定し、これに基づき交通安全施策を推進したことが、交通事故死者数が大きく減少した背景にあると考えられる。

図表 2-4 上位 10 カ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 Norweigain Centre for Transport Research)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"> ○ スピード ○ 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)
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

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
英国	Working Together to Build a Safer Road System British Road System: British Road Safety Statement	2016～2020年	<ul style="list-style-type: none"> 2011年以降の計画では、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、議論の過程では、2020年までに2005～2009年の平均から交通事故死者数を37～40%削減、交通事故重傷者を40～50%削減 	-	<ul style="list-style-type: none"> 対策の柱 (Pillar of Action) <ul style="list-style-type: none"> ○ 交通安全のマネジメント ○ より安全な道路及びモビリティ ○ より安全な車両 ○ より安全道路利用者 ○ 事故後の応答体制(救急サービスの向上) 道路利用者の安全促進のための優先事項 (Our Priorities for Improving Road User Safety) <ul style="list-style-type: none"> ○ 道路における安全な行動の学習 ○ より良い運転免許制度の実現 ○ 道路利用者の意識啓発 ○ より安全な自動車車両及び装置 ○ より公正で、使いやすい保険(安全なドライバーへの保険料の値下げ) ○ 情報をより活用した効果的な取締り 関係主体への動機づけと支援 (Incentivising and Supporting Others) <ul style="list-style-type: none"> ○ 安全なインフラへの投資 ○ 地方政府のイノベーションと効率性の向上 ○ 救急サービスの向上 ○ 職業運転に係る交通安全、車両の適切な管理及び安全性能の高い車両の調達の促進 ○ 交通安全に係る組織間の連携

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
デンマーク	Traffic Safety Action Plan	2013～2020年	<p>[死者数]</p> <p>┆ 2020年までに交通事故死者数を2010年比でマイナス50%、最大120人以下</p> <p>[重傷者数及び軽傷者数]</p> <p>┆ 2020年までに2010年比で交通事故の重傷者数及び軽傷者数をそれぞれ1,000人以下</p>	-	<p>┆ 優先分野 (Focus areas)</p> <ul style="list-style-type: none"> ○ 速度超過 ○ 飲酒・薬物運転 ○ わき見・ながら運転 ○ シートベルト・ヘルメットの未着用 ○ 歩行者 ○ 自転車・モペッド運転者 ○ 24歳までの若年運転者 ○ 対面交通における事故 ○ 単独事故 ○ 郊外の交差点での事故
アイルランド	Road Safety Strategy 2013—2020	2013～2020年	<p>[死者数]</p> <p>┆ 2020年までに交通事故死者数を2012年の162人から124人以下</p> <p>[重傷者数]</p> <p>┆ 2020年までに交通事故重傷者数を2011年の水準から30%削減、330人以下又は100万人に対して61人以下とする暫定目標も設定</p>	<p>┆ 2016年の中間評価では、交通事故死者数は2012年の162人から2016年には188人に増加</p> <p>┆ 2016年の中間評価では、交通事故重傷者数は2011年の472人から2016年には632人に増加</p> <p>┆ 計画に記載している144施策を実施すれば、原則としては目標達成できる見込み</p>	<p>┆ 課題 (Challenges)</p> <ul style="list-style-type: none"> ○ 勤務中及び通勤中の安全 ○ 運転適性 ○ 薬物運転 ○ 疲労運転 ○ 注意散漫 (携帯電話の使用) ○ 交通弱者 ○ 歩行者 ○ 自転車 ○ 子供 ○ 高齢者 ○ 二輪車 ○ 道路工事 ○ 緊急応答及び救急医療 ○ データの分析及び評価 ○ 事故後の調査 <p>┆ 対策 (Measures)</p> <ul style="list-style-type: none"> ○ 教育 ○ エンジニアリング ○ 規制 ○ 調査分析に係る評価

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
日本	第10次交通安全基本計画	2016～2020年	<p>【死者数】</p> <ul style="list-style-type: none"> 2020年までに24時間死者数を2,500人以下とし、世界一安全な道路交通を実現 30日以内死者数約3,000人 <p>【死傷者数】</p> <ul style="list-style-type: none"> 2020年までに交通事故死傷者数を50万人以下 	<ul style="list-style-type: none"> 現行の交通安全計画の目標に対する評価は別途実施予定 2018年時点での目標に係る交通事故発生状況 <ul style="list-style-type: none"> ○ 2018年の24時間死者数は、3,532人 ○ 2018年の交通事故死傷者数は、529,378人 	<ul style="list-style-type: none"> 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 <ul style="list-style-type: none"> ○ 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 交通事故が起きにくい環境をつくるために重視すべき事項 <ul style="list-style-type: none"> ○ 先端技術の活用推進 ○ 交通実態等を踏まえたきめ細かな対策の推進 ○ 地域ぐるみの交通安全対策の推進 対策の柱 <ul style="list-style-type: none"> ○ 道路交通環境の整備 ○ 交通安全思想の普及徹底 ○ 安全運転の確保 ○ 車両の安全性の確保 ○ 道路交通秩序の維持 ○ 救助・救急活動の充実 ○ 被害者支援の充実と推進 ○ 研究開発及び調査研究の充実
オランダ	Road Safety Strategic Plan	2008～2020年	<p>【死者数】</p> <ul style="list-style-type: none"> 交通事故死者数を2010年までに750人以下、2020年までに580人以下 <p>【負傷者数】</p> <ul style="list-style-type: none"> 交通事故負傷者数を2010年までに17,000人以下、2020年までに12,250人以下 		<ul style="list-style-type: none"> 分析に基づく重点分野 (Areas of emphasis in analysis) <ul style="list-style-type: none"> ○ 歩行者 ○ 自転車 ○ 単独事故 ○ 子供 ○ 高齢者 ○ 初心運転者 ○ スクーター・モペッド・小型自動車 ○ 二輪車 ○ 飲酒運転及び薬物運転 ○ 速度違反 ○ 時速50km・80kmの道路 ○ 貨物自動車

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
イスラエル	The National Plan	～2020年	<p>【死者数】</p> <ul style="list-style-type: none"> 2020年までに交通事故死者数を270人以下 <p>【死者数(走行距離当たり)】</p> <ul style="list-style-type: none"> 走行距離10億キロ当たり交通事故死者数を4人以下に削減 走行距離10億キロ当たり交通事故死者数の少なさを世界第4位を目指す。 	-	<ul style="list-style-type: none"> 主な安全上の課題(Main Safety Problems) <ul style="list-style-type: none"> ○ 高リスク者への対応(歩行者、二輪車とMoped、子供、高齢者、若年運転者) ○ 交通行動(シートベルト着用とチャイルドシート設置、飲酒運転、走行速度、ながら運転と疲労、バイク走行時のヘルメット着用) ○ インフラ整備(都市と郊外における道路インフラ) ○ 交通安全に資する技術の導入(自動車とインフラにおける先端技術の活用) ○ 安全管理(政府機関における協力)
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 	<ul style="list-style-type: none"> 対策分野(action area) <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)

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。

