

第3章 ドイツにおける交通安全に関する現地調査

3-1 ヒアリング調査の概要

ヒアリングの現地調査にあたっては、人口10万人当たり交通事故死者数の少ない上位10カ国の中でも人口、人口密度及び一人当たりGNI等のマクロ環境が日本と類似性の高いドイツを選定した(図表3-1-1)。

図表 3-1-1 人口10万人当たり交通事故死者数の少ない上位10カ国における社会経済状況

順位・国	社会経済状況			
	人口(百万人)	高齢人口の割合	人口密度 (人/km ²)	一人当たり GNI(\$)
第1位 ノルウェー	5.2	16.3%	14	93,530
第2位 スウェーデン	9.8	19.6%	24	57,900
第3位 スイス	9.8	19.6%	24	57,900
第4位 英国	65.1	18.1%	269	43,700
第5位 デンマーク	5.7	19.0%	134	60,270
第6位 アイルランド	4.6	13.2%	67	52,550
第7位 日本	127	26.0%	348	38,840
第8位 オランダ	16.9	17.9%	503	48,850
第9位 イスラエル	4.6	13.2%	67	52,550
第10位 ドイツ	81.7	21.1%	234	45,790

ドイツは連邦制であり、16の州がある。その概要は図表3-1-2の通り。

ドイツにおける訪問先として、連邦政府の交通安全計画の策定主体であるドイツ連邦交通・デジタルインフラ省(Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastrukturu (以下「BMVI」という。))交通安全に関する具体的な施策を実施している州政府の中から、バイエルン州政府のスポーツ及び統合のための内務省(Bayerisches Staatsministerium des Innern, für Sport und Integration(以下「内務省」という。))ノルトライン＝ヴェストファーレン州(以下「NRW州」という。)政府の内務省(Ministerium des Innern(以下「内務省」という。))及び交通省(Ministerium für Verkehr(以下「交通省」という。))市町村の中からデュッセルドルフ市、さらに連邦政府、州政府の交通安全計画策定への関与や交通安全教育のプログラムの策定等を行っているドイツ交通安全評議会(Deutscher Verkehrssicherheitsrat(以下「DVR」という。))、全ドイツ自動車クラブ(Allgemeiner Deutscher Automobil-Club(以下「ADAC」という。))に対して、交通安全に係るガバナンス体制、交通安全計画及び交通安全に係る取組等について、ヒアリングを実施した(図表3-1-3)。

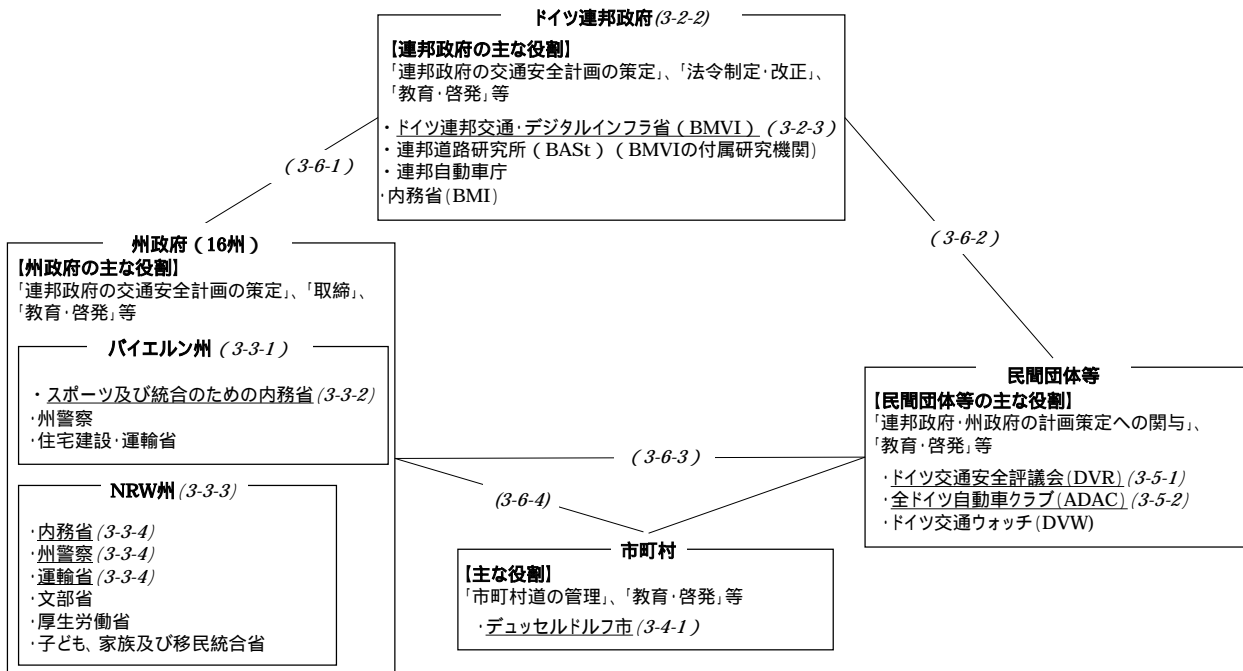
図表 3-1-2 ドイツにおける州の基本情報及び各州の位置

州名	州都	人口 (万人)	面積 (km ²)	州内総生産 (億ユーロ)	人口密度 (人/km ²)
バーデン＝ヴュルテンベルク州	シュトゥットガルト	1,072	35,751	4,607	300
バイエルン州	ミュンヘン	1,269	70,550	5,492	180
ベルリン州	ベルリン	347	892	1,242	3,890
ブランデンブルク州	ポツダム	246	29,654	653	83
ブレーメン州	ブレーメン	66	419	316	1,575
ハンブルク州	ハンブルク	176	755	1,093	2,331
ヘッセン州	ヴィースバーデン	609	21,115	2,634	288
メクレンブルク＝フォアポンメルン州	シュヴェーリン	160	23,214	399	69
ニーダーザクセン州	ハノーファー	783	47,615	2,585	164
ノルトライン＝ヴェストファーレン州	デュッセルドルフ	1,764	34,110	6,456	517
ラインラント＝プファルツ州	マインツ	401	19,854	1,320	202
ザールラント州	ザールブリュッケン	99	2,569	350	385
ザクセン州	ドレスデン	406	18,420	1,127	220
ザクセン＝アンハルト州	マグデブルク	224	20,452	562	110
シュレースヴィヒ＝ホルシュタイン州	キール	283	15,802	856	179
チューリングェン州	エアフルト	216	16,202	568	133

は、交通安全計画の策定が確認できている州を表す。



図表 3-1-3 ドイツにおける交通安全に係る体制



・下線箇所は今回のヒアリング訪問先、斜字()は本報告書に記載の箇所
 ・本図表は、主にヒアリングを行った先の関係性をまとめたものであり、ドイツ国内の交通安全の体制を網羅的に示したものではない。

3-2 ドイツ連邦政府

3-2-1 ドイツの概況及び交通事故の現況

ドイツの概況及び交通事故の現況は、以下の通り。

首都	ベルリン																	
人口	8,279 万人																	
面積	357,376km ²																	
州内総生産	30,260 億ユーロ																	
人口密度	232 人(人/km ²)																	
ドイツの事故の 状況	ドイツでは、1960年の交通事故死者数は14,406人であった。その後1970年の19,193人をピークに2017年には3,180人まで交通事故死者数は減少している。ドイツ全体の自動車保有台数は1950年の240万台から2017年には5,557万台と大きく増加したにもかかわらず交通事故死者数は減少している。																	
	交通事故件数、死傷者数																	
	<table border="1"> <thead> <tr> <th></th> <th>2017年</th> <th>2016年比</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>交通事故件数</td> <td>2,643,098 件</td> <td>57,771 件増</td> </tr> <tr> <td>負傷事故件数</td> <td>302,656 件</td> <td>5,489 件減</td> </tr> <tr> <td>交通事故死者数</td> <td>3,180 人</td> <td>26 人減</td> </tr> <tr> <td>交通事故負傷者数</td> <td>390,312 人</td> <td>6,354 人減</td> </tr> </tbody> </table>		2017年	2016年比	交通事故件数	2,643,098 件	57,771 件増	負傷事故件数	302,656 件	5,489 件減	交通事故死者数	3,180 人	26 人減	交通事故負傷者数	390,312 人	6,354 人減		
		2017年	2016年比															
	交通事故件数	2,643,098 件	57,771 件増															
	負傷事故件数	302,656 件	5,489 件減															
	交通事故死者数	3,180 人	26 人減															
	交通事故負傷者数	390,312 人	6,354 人減															
	状態別交通事故死者数																	
	<table border="1"> <thead> <tr> <th></th> <th>2017年</th> <th>2016年比</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>自動車乗車中</td> <td>1,434 人</td> <td>97 人減</td> </tr> <tr> <td>バイク乗車中</td> <td>642 人</td> <td>38 人増</td> </tr> <tr> <td>歩行者</td> <td>483 人</td> <td>7 人減</td> </tr> <tr> <td>自転車乗用中</td> <td>382 人</td> <td>11 人減</td> </tr> <tr> <td>その他</td> <td>239 人</td> <td>51 人増</td> </tr> </tbody> </table>		2017年	2016年比	自動車乗車中	1,434 人	97 人減	バイク乗車中	642 人	38 人増	歩行者	483 人	7 人減	自転車乗用中	382 人	11 人減	その他	239 人
	2017年	2016年比																
自動車乗車中	1,434 人	97 人減																
バイク乗車中	642 人	38 人増																
歩行者	483 人	7 人減																
自転車乗用中	382 人	11 人減																
その他	239 人	51 人増																
道路別交通事故死者数																		
<table border="1"> <thead> <tr> <th></th> <th>2017年</th> <th>2016年比</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>郊外の道路(Rural roads)</td> <td>1,795 人</td> <td>58 人減</td> </tr> <tr> <td>市街地の道路(Urban roads)</td> <td>976 人</td> <td>16 人増</td> </tr> <tr> <td>アウトバーン(Motorway)</td> <td>409 人</td> <td>16 人増</td> </tr> </tbody> </table>		2017年	2016年比	郊外の道路(Rural roads)	1,795 人	58 人減	市街地の道路(Urban roads)	976 人	16 人増	アウトバーン(Motorway)	409 人	16 人増						
	2017年	2016年比																
郊外の道路(Rural roads)	1,795 人	58 人減																
市街地の道路(Urban roads)	976 人	16 人増																
アウトバーン(Motorway)	409 人	16 人増																
年齢層別交通事故死者数																		
<table border="1"> <thead> <tr> <th></th> <th>2017年</th> <th>2016年比</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>子供(15歳未満)</td> <td>64 人</td> <td>2 人減</td> </tr> <tr> <td>18~24歳</td> <td>394 人</td> <td>41 人減</td> </tr> <tr> <td>高齢者(65歳以上)</td> <td>994 人</td> <td>55 人減</td> </tr> <tr> <td>その他</td> <td>1,728 人</td> <td>72 人増</td> </tr> </tbody> </table>		2017年	2016年比	子供(15歳未満)	64 人	2 人減	18~24歳	394 人	41 人減	高齢者(65歳以上)	994 人	55 人減	その他	1,728 人	72 人増			
	2017年	2016年比																
子供(15歳未満)	64 人	2 人減																
18~24歳	394 人	41 人減																
高齢者(65歳以上)	994 人	55 人減																
その他	1,728 人	72 人増																
道路別負傷事故件数																		
<table border="1"> <thead> <tr> <th></th> <th>2017年</th> <th>2016年比</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>郊外の道路(Rural roads)</td> <td>207,562 件</td> <td>4,124 件減</td> </tr> <tr> <td>市街地の道路(Urban roads)</td> <td>74,166 件</td> <td>1,100 件減</td> </tr> <tr> <td>アウトバーン(Motorway)</td> <td>20,928 件</td> <td>265 件減</td> </tr> </tbody> </table>		2017年	2016年比	郊外の道路(Rural roads)	207,562 件	4,124 件減	市街地の道路(Urban roads)	74,166 件	1,100 件減	アウトバーン(Motorway)	20,928 件	265 件減						
	2017年	2016年比																
郊外の道路(Rural roads)	207,562 件	4,124 件減																
市街地の道路(Urban roads)	74,166 件	1,100 件減																
アウトバーン(Motorway)	20,928 件	265 件減																

状態別交通事故負傷者数

	2017年	2016年比
自動車乗車中	218,440人	3,812人減
自転車乗用中	79,346人	1,535人減
バイク乗車中	42,351人	963人増
歩行者	30,564人	739人減
その他	19,611人	695人増

年齢別交通事故負傷者数

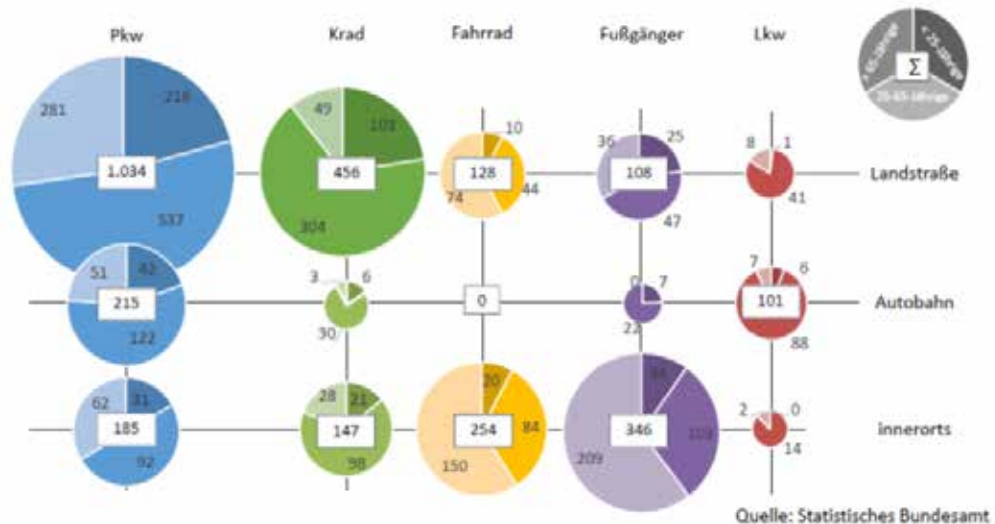
	2017年	2016年比
子供(15歳未満)	29,198人	717人増
18～24歳	62,572人	2,901人減
高齢者(65歳以上)	48,592人	606人減
その他	249,950人	3,564人減

場所別、状態別及び年齢層別交通事故死者数の主な内訳

	2017年
郊外の道路(Landstraße)における25～65歳の自動車乗車中	537人
郊外の道路(Landstraße)における25～65歳の自動二輪車乗車中	304人
郊外の道路(Landstraße)における65歳超の自動車乗車中	281人
郊外の道路(Landstraße)における25歳未満の自動車乗車中	216人
市街地の道路(Innerorts)における65歳超の歩行者	209人

ドイツにおける2017年の交通事故死者数(状態別、場所別、年齢別)

Verkehrstote in D (2017) – nach Art der Verkehrsbeteiligung und Ortslage, in Altersgruppen



横軸は左から乗用車(Pkw)、自動二輪車(Krad)、自転車(Fahrrad)、歩行者(Fußgänger)及びトラック(Lkw)。縦軸は上から郊外の道路(Landstraße)、アウトバーン(Autobahn)及び市街地の道路(Innerorts)を示している。また、円グラフの人数は、右上より「25歳未満の交通事故死者数」、「25歳以上65歳以下の交通事故死者数」、「65歳超の交通事故死者数」を表す。

ドイツの人口 10 万人当たりの交通事故死者数は同じ European Union (以下「EU」という。)加盟国のスウェーデン、英国及びオランダ等より多い。ドイツは欧州の中央に位置しており、多くの外国籍の大型車両や乗用車がドイツ国内を走行している。こうしたドイツ特有の状況を加味すると、現状の交通事故発生状況もさほど悪くはない状況であると BMVI の担当者は考えている。2017 年の Organisation for Economic Co-operation and Development(以下「OECD」という。)加盟国の人口 10 万人当たり交通事故死者数のランキングにおいて、日本は 3.5 人で 7 位であるが、ドイツは 3.8 人で 10 位である。2016 年の人口 10 万人当たり交通事故死者数は、ドイツは 3.9 人であったため、交通事故死者数については改善している。またノルウェー、スウェーデン等の同ランキングの上位国の多くは、ドイツと比べて人口規模が小さく、市外では、そもそも道路上で自動車と歩行者が衝突すること自体が少ない都市構造であることも人口 10 万人当たりの交通事故死者数が少ない理由であると BMVI の担当者は考えている。

【ドイツにおける月別及び状態別の交通事故死者数】

- 1 自動車乗車中の交通事故死者数は、12 月に微増するものの年間を通じた変動は小さい。
- 1 歩行者の交通事故死者数は、9～12 月にかけて増加し、12 月に最も交通事故死者数が多い傾向となる。これは、ドイツでは 9 月から日の入りが早くなり、帰宅のラッシュアワー時には暗くなってしまっていることや、特にクリスマス前で買い物に行くにあたって交通量が増えるためである。
- 1 自転車乗用中及びバイク乗車中の交通事故死者数は、4～9 月にかけて増加する傾向がある。これは、4 月は日照時間が長くなり始めるとともに、イースター休暇により、自転車を利用する人が多くなるためであり、7～9 月は夜間の外出や、休暇の娯楽利用での交通が増加するためである。

【月別及び年齢別の交通事故死者数】

- 1 子供(15 歳未満)の事故死者数は、季節的な変動が大きい。これは交通事故死者数の絶対数が少ないためである。
- 1 高齢者(65 歳以上)の交通事故死者数は、9～12 月にかけて増加する傾向がある。これは、高齢歩行者の視点で見ると、高齢者は、自動車が自分のいる地点に到達するまでの時間を把握するのが難しいためである。運転者の視点で見ると、高齢者は、暗い色の服を着ていることが多く、視認性が低いためである。
- 1 降雪の多い時期は運転者が速度を落として運転するため事故は多いが、重篤な事故は減る。路面凍結が生じている場合は、交通事故が大きく減少する。なおドイツの 12 月は、降雪ではなく、雨が降る季節であるため、運転者は速度を落とさない。

3-2-2 ドイツ連邦政府における交通安全に係る省庁と省庁間の連携

中央 政府 の 役割	計画の策定・調整・推進	<ul style="list-style-type: none"> BMVI 連邦自動車庁 (Federal Motor Transport Authority) 連邦内務省 (Bundesministerium des Innern: BMI)
	免許制度	<ul style="list-style-type: none"> 連邦自動車庁
	道路インフラ整備	<ul style="list-style-type: none"> BMVI
	運輸・車両基準	<ul style="list-style-type: none"> 連邦自動車庁
	交通安全教育・啓発	<ul style="list-style-type: none"> BMVI 連邦警察 (Federal Police) が、犯罪予防の取組の一環として、薬物影響下の事故防止の広報活動等を実施
BMVI の予算		<ul style="list-style-type: none"> BMVI の交通安全部門では年間 1,500 万ユーロの予算

は、取りまとめ機関を表す。

3-2-3 ドイツ連邦交通・デジタルインフラ省

BMVI は 9 つの総局のもと 1,450 人の職員（ボンに 810 人、ベルリンに 645 人、ドイツ国外に 15 人）で構成される。BMVI の 9 つの総局は、以下の通り。

- | 政策立案及び調整総局 (Policy Planning and Coordination Directorate-General)
- | 通信総局 (Communications Directorate-General)
- | 中央サービス総局 (Central Services Directorate-General)
- | 政策課題総局 (Policy Issues Directorate-General)
- | デジタル社会総局 (Digital Society Directorate-General)
- | 航空総局 (Aviation Directorate-General)
- | 水路及び海運総局 (Waterways and Shipping Directorate-General)
- | 陸上交通総局 (Land Transport Directorate-General)
- | 道路建設総局 (Road Construction Directorate-General)

9 つの総局のうち、陸上交通総局内にある RV2 という部署が交通安全担当である。

3-2-3-1 ドイツにおける交通安全基本計画「Road Safety Programme 2011」

名称	Verkehrssicherheitsprogramm2011 (英語表記: Road Safety Programme 2011)																														
根拠法令	なし																														
計画期間	2011～2020年																														
策定機関	BMVI																														
関係機関	<ul style="list-style-type: none"> 交通安全計画には、BMVIの施策だけでなく、例えば連邦内務省(BMI)等他省の施策も含めて策定されている。 BMVIが実施する交通安全施策の内容についても各省と議論が行われている。 交通安全計画はBMVIが連邦道路研究所(Federal Highway Research Institute)(以下「BAST」という。)の交通事故の分析等の支援を受けて策定されている。 																														
策定プロセス	<p>ステークホルダーとして参加した主体について、計画策定当初の会議には、DVR、DVW、ADACをはじめとした自動車クラブ(ADACのみではない)、ドイツ保険協会(German Insurance Association)及び計画策定の最終段階では自動車業界が参加した。これらの団体は、独自に交通安全に係るデータを有しており、ドイツの交通安全分野に深く関与している。</p>																														
計画の性格	<p>計画自体は法的に位置づけられたものではなく、連邦政府が州及び民間機関等交通安全に係るステークホルダーが参照できるよう指針として定めたもの。</p>																														
理念(基本的考え方)	<ul style="list-style-type: none"> 交通安全の向上 環境負荷の削減・持続可能な交通 交通弱者の安全な移動の支援、公共空間の移動における障害の削減 道路交通における思いやりの文化の醸成 ドイツの自動車産業の競争力の向上 																														
主な課題、施策	<p>現行計画では、人、道路インフラ及び自動車の3つの分野ごとに施策対象と施策が整理されている。3つの分野における施策対象とその施策例は以下の通り。</p> <p style="text-align: center;">人</p> <table border="1" style="width: 100%;"> <thead> <tr> <th>テーマ</th> <th>施策例</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>子供、若者</td> <td>チャイルドシートの使用を促進するための啓発キャンペーン</td> </tr> <tr> <td>初心運転者、若年運転者</td> <td>初心運転者の事前テストの開発</td> </tr> <tr> <td>高齢者</td> <td>高齢者向けの交通関連の医療アドバイスの拡充</td> </tr> <tr> <td>自転車</td> <td>自転車用ヘルメット着用の奨励</td> </tr> <tr> <td>二輪車</td> <td>反射材によるバイク乗用車の視認性の向上</td> </tr> <tr> <td>飲酒運転、薬物運転</td> <td>薬物使用による運転の危険性に関する調査研究の実施</td> </tr> <tr> <td>疲労、わき見</td> <td>疲労やわき見による交通事故防止の啓発</td> </tr> <tr> <td>重傷事故</td> <td>発生頻度の高い重傷事故パターンの定義</td> </tr> <tr> <td>交通ルールの遵守</td> <td>交通ルールの遵守の奨励</td> </tr> </tbody> </table> <p style="text-align: center;">道路インフラ</p> <table border="1" style="width: 100%;"> <thead> <tr> <th>テーマ</th> <th>施策例</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>郊外</td> <td>追い越しによる事故防止のための追い越し車線の整備</td> </tr> <tr> <td>高速道路</td> <td>車線逸脱による交通事故防止のためのランブルストリップの設置</td> </tr> <tr> <td>先端技術</td> <td>欧州委員会によるITS(Intelligent Transport Systems)指令の国内法での対応</td> </tr> <tr> <td>自転車</td> <td>歩行者との接触事故を防止のための自転車に関する交通施設の整備</td> </tr> </tbody> </table>	テーマ	施策例	子供、若者	チャイルドシートの使用を促進するための啓発キャンペーン	初心運転者、若年運転者	初心運転者の事前テストの開発	高齢者	高齢者向けの交通関連の医療アドバイスの拡充	自転車	自転車用ヘルメット着用の奨励	二輪車	反射材によるバイク乗用車の視認性の向上	飲酒運転、薬物運転	薬物使用による運転の危険性に関する調査研究の実施	疲労、わき見	疲労やわき見による交通事故防止の啓発	重傷事故	発生頻度の高い重傷事故パターンの定義	交通ルールの遵守	交通ルールの遵守の奨励	テーマ	施策例	郊外	追い越しによる事故防止のための追い越し車線の整備	高速道路	車線逸脱による交通事故防止のためのランブルストリップの設置	先端技術	欧州委員会によるITS(Intelligent Transport Systems)指令の国内法での対応	自転車	歩行者との接触事故を防止のための自転車に関する交通施設の整備
テーマ	施策例																														
子供、若者	チャイルドシートの使用を促進するための啓発キャンペーン																														
初心運転者、若年運転者	初心運転者の事前テストの開発																														
高齢者	高齢者向けの交通関連の医療アドバイスの拡充																														
自転車	自転車用ヘルメット着用の奨励																														
二輪車	反射材によるバイク乗用車の視認性の向上																														
飲酒運転、薬物運転	薬物使用による運転の危険性に関する調査研究の実施																														
疲労、わき見	疲労やわき見による交通事故防止の啓発																														
重傷事故	発生頻度の高い重傷事故パターンの定義																														
交通ルールの遵守	交通ルールの遵守の奨励																														
テーマ	施策例																														
郊外	追い越しによる事故防止のための追い越し車線の整備																														
高速道路	車線逸脱による交通事故防止のためのランブルストリップの設置																														
先端技術	欧州委員会によるITS(Intelligent Transport Systems)指令の国内法での対応																														
自転車	歩行者との接触事故を防止のための自転車に関する交通施設の整備																														

		自動車	
		テーマ	施策例
		乗用車、軽貨物車 (予防安全)	安全運転支援システムの普及啓発
		乗用車、軽貨物車 (被害軽減)	シートベルトの技術的な改良と着用の徹底
		電気、ハイブリッド車 二輪車	電気自動車の静音性対策
		大型トラック	全てのバイクへのアンチロックブレーキシステム(ABS)の着用の奨励
		大型トラック	大型トラックへのアンダーラン・プロテクト装備の啓発
目標		<p>1 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</p> <p>1 現行計画の目標設定を行った際には、欧州委員会が掲げた 10 年間で交通事故死者数 50%減という目標と、ドイツにおける交通事故の実情を踏まえて、交通事故死者数 40%減という目標を設定した。他国では欧州委員会と同様に 50%減を掲げている国もある。EU 加盟国内においても交通安全の状況は極めて違いが大きい。スウェーデン、オランダ、英国及びドイツは、社会インフラや交通安全対策の教育水準が高い。そのほかの国の水準はさほど高くはない。水準が高くない国にとっては交通事故死者数 50%減と目標を設定しても達成するのに十分な余地があるが、ドイツのような高い水準の国では交通事故死者数 50%減と目標を設定しても達成は困難である。そのため、交通事故死者数 40%減の目標を設定した。欧州委員会の目標及びドイツにおける目標については、科学的な根拠に基づくものではなく政治的に決定されている。</p>	
目標に対する評価	前回の交通安全計画	1 Road Safety Programme 2001 では数値目標は設定されていない。	
	現行の交通安全計画	1 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%削減されており、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、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状況である。	
評価プロセス		<p>1 <u>BMVI は、交通安全計画の評価として事故予防報告書(Accident Prevention Report)及び中間評価(Mid-term review)を作成している。それぞれの概要は以下の通り。</u></p> <p>【事故回避報告書(Accident Prevention Report)】</p> <p>1 2 年に一度発行されており、直近では 2016 年～2017 年の 2 年間における報告書が作成されている。報告書では場所別、状態別、年齢別に交通事故の発生状況が整理されており、それらに応じた今後の施策の展望が記載されている。また、上記以外にも電気自動車、消防等の関連法の改正等が記載されている。</p> <p>【中間評価(Mid-term review)】</p> <p>1 計画策定 5 年経過後に実施されるものである。現行計画 5 年経過後は、2016 年であるが、前倒しされ 2015 年に行われた(現行計画期間は、2011～2020 年)。前倒しされた理由は、計画で定めた目標達成に向けて、追加の交通安全施策の実施を迅速に行うためである。中間報告では、交通事故死者数の削減は、前回計画期間の 10 年間ほど削減出来ていないこと、また、交通事故死者数が少なくなるほど、追加で交通事故死者数を減らすことは難しいこと等が報告されている。中間評価の目的は、計画の目標を達成するために、効果的な施策を検討し、州政府により細やかな施策の立案及び実施を促すことである。また、交通事故死者数の減少傾向は、交通事故死者数が少なくなるほど、各年の天候等の要素の影響に左右されやすくなり、さらなる削減が難しくなる。このような状況をふまえ、2017 年に次期計画は新たにビジョン・ゼロに焦点を当てたものとする策定方針が決定された。</p> <p>ビジョン・ゼロとは、1997 年にスウェーデン議会が採択した交通事故による死者及び重傷者がゼロの社会の実現を目指す概念である。</p>	
欧州委員会による目標と中央政府の計画の関係		1 欧州委員会が現行の交通安全計画において交通事故死者数 50%減に目標設定した背景には、2009 年にモスクワで開催された「交通安全に関する世界閣僚会議」において、持続可能な開発に関する国際的な目標の 1 つに交通事故死者数 50%減が設定されていることに歩調を合わせていると BMVI の担当者は	

	<p>考えている。この目標は、個別加盟国がそれぞれ 50%減を達成するというものではなく、EU 全体で 50%減を達成するというものであるが、多くの EU 加盟国では、自国においても同じ目標値を設定している。EU 全体でも 2019 年 1 月時点では交通事故死者数 50%減を達成できておらず、<u>欧州委員会は追加の規制等新たな施策を打ち出しているほか、各国を比較するための交通安全指標(Road safety indicators)を導入している。</u>欧州委員会では、各国の交通安全の状況を可視化した上で比較し、交通安全において先進的な国が、後進的な国に対して交通安全対策の助言を行える環境を整備する意向である。</p> <p>1 欧州委員会における交通安全計画では、この他に交通事故重傷者数に関する目標も設定されている。EU では「交通安全に係るハイレベル・グループ」という各国の交通安全部門の担当が集まる会議が年に 2 回あり、そこで EU 全体で交通事故重傷者数 50%減という目標が設定された。<u>重傷者数の定義は、これまで国ごとに警察の事故報告や事故統計が異なるため共通基準がなかったが、昨年 MAIS3+(Maximum Abbreviate Injury Scale)という共通基準が設けられ、ほぼ全ての国で導入されている。</u>他の基準もあるが、MAIS 3+に換算可能である。MAIS3+とは、1971 年にアメリカ自動車医学界が作成した交通事故による損傷の程度をスコア化(スコア 1:軽症、スコア 2:中等症、スコア 3:重症、スコア 4:重篤、スコア 5:瀕死及びスコア 6:致命傷)して客観的に把握するための基準である、簡略化傷害基準(Abbreviate Injury Scale)のうちスコア 3 以上を指す。EU では、上記の共通基準の整備とともに、2014 年以降、欧州委員会に交通事故状況の年間統計の報告を各国に求めている。しかし、<u>実際には、いずれの国においても各国の警察が管理する事故報告がこの基準に基づいておらず課題となっている。</u></p> <p>1 ドイツでは、交通事故重傷者数を把握するためには、交通事故統計を医療統計と統合させる必要があるが、データ管理上、複数の統計の結合は認められていない。BMVI は欧州委員会に対して、交通事故重傷者データが把握できていない限りは、交通事故重傷者数の量的な目標設定は不可能であるという立場をとっているが、欧州委員会は交通事故重傷者数の目標設定を実施した経緯がある。MAIS 3+によると、ドイツの交通事故重傷者数の目標は 20,000 人である。この目標は、ドイツにおける交通事故による入院患者総数 80,000 人のうち、4 分の 1 が重傷患者であろうという推測のもとで設定されている。しかし、この数値の根拠は BMVI も把握できていないため、ドイツにおける交通安全計画には交通事故重傷者数の削減の目標は掲げていない。BMVI では、<u>州警察による交通事故報告のフォーマットに重傷者数の報告を追加することを試みたが、州警察の所掌は州政府のため、議論は進展しなかった。</u>交通事故重傷者数を削減するために有効な施策は、<u>具体的な統計データがない限り実施することはできないため、重傷者数に対する目標設定は予定していない。</u></p>
<p>次期計画の策定について</p>	<p>1 ドイツにおける次期交通安全計画は、2021～2030 年の 10 年間を計画期間としたものとする予定である。</p> <p>1 BMVI の担当者は、<u>交通安全対策の推進には連邦政府、州政府及び DVR だけでなく、高い交通安全意識風土の醸成に取り組む企業の存在が重要と考えている。</u>スウェーデンは、1970 年代から自動車の排気ガス削減に取り組む中でこうした風土の醸成に成功し、<u>成果を上げている。</u>BMVI ではこうした風土づくりを目指して交通安全に関する全ての関係者を取りまとめる役割を果たしたいと考えている。</p> <p>1 BMVI の担当者では、各団体が交通安全計画へ関与するだけでなく、各団体独自の取組の実施を今後増やしていきたいと考えている。現在行われている独自の取組例として、複数のトラック運送事業者が、安全確認放送装置(音声で車両付近にトラックが曲がることを音声で知らせる装置)を搭載した車両を購入している。背景には、ドイツでは、トラックが道路を曲がる際に死角が生じることによって、重大事故が発生し問題となっているためである。</p> <p>[次期計画における目標値設定]</p> <p>1 BMVI では次期交通安全計画における目標値の設定に際して、交通事故死者数等の絶対数での目標設定は不要で、走行距離当たりで目標設定を行うべきという</p>

考えもある。また、上記の通り、交通事故死者数の絶対数の減少に伴いさらなる削減が難しい状況となっていることから、目標に対する評価がより良く見えるような目標設定を検討したいという意見もある。

- I 次期計画における目標設定に際して、過去 10 年で交通事故死者数 40% 減を達成していないにもかかわらず、交通事故死者数 50% 減を目標に掲げることは考え難いが、交通事故死者数 30% 減のように現行計画よりも低い目標設定では計画自体の訴求力が下がる可能性もあるため難しい。BMVI の交通安全部門の担当者は、BMVI の担当者は達成の実現性が低い目標設定は避けたいと考えていることから、交通事故死者数 40% 減の目標値を維持することになると考えている。

3-2-3-2 ドイツ連邦交通・デジタルインフラ省における交通安全に関する取組事例

BMVI は、独自または DVR 及びドイツ交通ウォッチ (Deutsche Verkehrswacht) (以下「DVW」という。) と連携して、交通安全に係るパンフレットの作成及びイベントを実施している。交通安全に係るパンフレット作成及びイベントの例は以下の通り。

DVW とは、連邦政府及び州政府等の交通安全キャンペーン実施の補助や交通安全教育等を実施する非営利団体である。DVW は 6 万を超えるボランティアサポートメンバーにより構成され、その多くが個人会員によるものであり、DVR に比べ市民団体の側面が強い。

(1)交通安全に係るパンフレット作成

┆ 高速道路の逆走予防のパンフレット

高速道路での逆走の予防方法及び高速道路で反対車線に進入していることがわかった場合に運転者はどのような行動をするべきか等が記載されている。

┆ 子供への交通安全教育に係るパンフレット

未就学児に自転車の乗用について、親や教員が自転車の乗り方をどのように教えるべきか、どこで練習すべきかという内容を記載したものである。

(2)交通安全に係るイベントの実施

┆ 若年男性運転者向けの教育

若年運転者における交通安全上の課題として、ドイツでは、とりわけ若年層で車に高い関心のある男性運転者による速度超過が問題となっているが、若年男性運転者の多くは交通安全に関心がない。そのため、BMVI では、若年男性運転者の多くが関心を持っている自動車の改造に焦点を当てて、交通安全に関心を持ってもらう取組を実施した。この取組は、Tune it Safe というキャンペーンで、1 日 7 時間の講習のなかで、自動車検査企業及び自動車改造の専門家が講師を務め、適法な自動車改造、簡単な交通安全教育を実施した。また、自動車保険及び行政機関の書類提出窓口等についても助言及び情報提供を行っている。

┆ 高齢者の安全な移動 (Sicher mobil im Alter) の実施

BMVI では、蛍光色の傘等を配布する視認性向上のキャンペーンを実施した。このキャンペーンでは、高齢者の安全な移動がテーマであり、高齢者の視認性の向上を目的として蛍光色の傘及び反射材付き安全ベストを配布した。運転者に対して、高齢者はゆっくりと動き、多くの場合色の暗い服を着ているため、運転する際に注意が必要であることを周知している。

┆ 高齢者向けイベントへの資金提供及び運転講習プログラムの開発

BMVI では、高齢者の交通安全対策として、教習所と連携して運転講習のプログラムを開発している。現在提供されている運転講習は受講時間が長いものが多い。そのため BMVI では新たに今までのプログラムの時間を短縮した 5 時間、8 時間、又は週末 2 日間の講習で、教

官が高齢者の車に同乗し、彼らの居住区域とその周辺で運転練習をするものを提案している。長年運転を行ってきた高齢者は、高齢になっても安全に運転する傾向があるが、運転免許は持っていたとしても高齢になるまで長年運転をしていなかった高齢者が配偶者と死別後に、運転する必要に迫られて運転を行うケースがある。BMVI の担当者は、こうした高齢者向けの交通安全教育を行うことが課題であると考えている。

3-3 州政府

3-3-1 バイエルン州の概況及び交通事故の現況

州都	ミュンヘン
人口	1,269 万人
面積	70,550 km ²
州内総生産	5,492 億ユーロ
人口密度	180 (人/km ²)

交通事故件数及び交通死亡事故件数 (2008 年比)

	2017 年	2008 年比
交通死亡事故件数	548 件	172 件減
交通事故件数	404,951 件	61,159 件増

バイエルン州の年間の交通事故死者数は 30 日以内交通事故死者数で把握している。一方で、日々の事故の傾向を把握する観点から、より短い 24 時間交通事故死者数も把握している。

交通事故の状況

	2017 年	2016 年比
交通死亡事故件数	548 件	28 件減
交通事故件数	404,951 件	6,851 件増
交通事故死者数	608 人	8 人減
交通事故負傷者数	69,659 人	2,104 人減

道路別交通事故死者数

	2017 年	2016 年比
郊外の道路 (Landstraße)	367 人	27 人減
市街地の道路 (Innerortsstraße)	137 人	4 人減
アウトバーン (Autobahn)	104 人	23 人増

状態別交通事故死者数の割合

	2017 年
自動車乗車中	47%
バイク乗車中	20%
歩行者	12%
自転車乗車中	12%
トラック乗車中	4%
バス乗車中	3%
その他	2%

年齢別の交通事故死者数の主な内訳

	2017 年	2016 年比
高齢者	163 人	3 人減
若年運転者	72 人	5 人増
子供	5 人	10 人減

事故原因別の交通事故死者数の主な内訳

	2017 年	2016 年比
速度超過	226 人	11 人増
車間距離保持義務違反	70 人	26 人増
飲酒運転	59 人	1 人増

バイエルン州の
事故の状況

- | | |
|--|---|
| | <p>1 バイエルン州では、毎年交通事故の状況及び交通安全対策の重点的な焦点をまとめた「交通事故統計」を公表している。「交通事故統計 2017」では、2018 年は次の 4 つに焦点を当てて取組を推進するとしている。</p> <ul style="list-style-type: none">・速度違反監視の強化・大型車両運転者のシートベルト着用及び飲酒運転の徹底した取締り・バイクの安全確保・(特に郊外の道路への)「安全」のための投資(2013～2020 年の間までに州政府は 44,000 万ユーロを交通安全対策に投じる予定) <p>1 バイエルン州の月別の交通事故死者数の傾向として、5～9 月にかけて増加し、10～12 月にかけては減少する。この理由は、バイエルン州の担当者は、暖かい時期にはバイク及び自転車を運転する観光客数が増加することによるものと考えている。</p> <p>1 交通事故の多くが午後 4～7 時の間に発生している。この理由は、同時時間帯はラッシュアワーで交通量が多いこと、ほとんどの道路利用者が一日の仕事を終え疲れていること、朝の時間よりも夕方の方が速度を出すこと、車間距離が十分でない可能性が高いこと及び追い越しが多く危険な車線変更があること等の影響によるものとバイエルン州の担当者は、考えている。</p> |
|--|---|

3-3-1-1 バイエルン州政府における交通安全に係る省庁と省庁間の連携

州政府の役割	計画の策定・調整推進	<ul style="list-style-type: none"> 内務省及び住宅建設・交通省 (Bayerisches Staatsministerium für Wohnen, Bau und Verkehr) (以下「交通省」という。) ¹ 州警察 (Polizei Bayern) ² 教育文化省 (Bayerisches Staatsministerium für Unterricht und Kultus) <p>1 バイエルン州では、省庁再編に伴い、内務省が所掌していた住宅建設及び運輸が移管され2018年3月21日に交通省が設置された。 2 内務省の所管組織である。</p>
	交通取締、交通規制、免許制度	<ul style="list-style-type: none"> 内務省 州警察
	車両の安全性の向上	<ul style="list-style-type: none"> 交通省
	道路インフラ整備	<ul style="list-style-type: none"> 交通省
	交通安全教育・啓発	<ul style="list-style-type: none"> 内務省 州警察 教育文化省
省庁間の連携の仕組	<ul style="list-style-type: none"> バイエルン州では以下の交通安全に係る会議が行われている。 <ul style="list-style-type: none"> ○ 州政府の交通安全に係る関係省庁が一堂に参加する会議 (不定期) ○ 州警察、交通省が参加する会議 (事故状況を踏まえた現状の問題について定期的に議論されている。) 交通の規制及び取締りは、基本的に内務省で企画し、具体的な取締り等は州警察が実施する。 	
州政府の予算	<ul style="list-style-type: none"> 予算は2か年で計画している。バイエルン州では近年の交通安全の予算はほぼ横ばいである。担当者によると、交通分野の予算配分状況は、他の分野と比しても悪くないと認識しており、予算要求の時点で前年度までの歳出額とその内容を説明することで必要な予算額を確保できているとのことであった。また、連邦政府からの交通安全に係る補助金等はないが、国道及びアウトバーンの管理は連邦が財源を担う。 	

3-3-2 スポーツ及び統合のための内務省

内務省は、9つの部門からなるバイエルン州の省である。内務省の9つの部門は、以下の通り。

- ┆ 中央事務部門 (Zentrale Angelegenheiten)
- ┆ 憲法及び州管理部門 (Verfassung und Staatsverwaltung)
- ┆ 市政部門 (Kommunale Angelegenheiten)
- ┆ 公安部門 (Öffentliche Sicherheit und Ordnung)
- ┆ 消防及び救助・市民保護部門 (Feuerwehr, Rettungsdienst und Katastrophenschutz)
- ┆ サイバーセキュリティ部門 (Verfassungsschutz, Cybersicherheit)
- ┆ 移民管理部門 (Ausländer- und Asylrecht)
- ┆ 亡命者保護部門 (Integration und Unterbringung von Asylbewerbern)
- ┆ スポーツ部門 (Sport)

9つの部門のうち、公安部門にある C4 という部署が交通安全担当である。

3-3-2-1 バイエルン州における交通安全計画「Road safety 2020 'Bavaria mobile - safely to the destination」

名称	<p>1 Bayerisches Verkehrssicherheitsprogramm 2020 Bayern mobil – sicher ans Ziel (英語表記: Road Safety 2020 - Bavaria mobile - safely to the destination)</p>
根拠法令	<p>1 法律に基づくものではない。</p>
計画期間	<p>1 2013～2020年</p>
策定機関	<p>1 内務省 (Bayerisches Staatsministerium des Innern, für Sport und Integration)</p>
関係機関	<p>1 内務省、交通省、教育文化省、州警察、市町村、DVR、ADAC 及び学識者等</p>
策定プロセス	<p>1 バイエルン州における現行の交通安全計画の策定プロセスは以下の通り。 連邦政府における Road Safety Programme 2011 の公表 (2011 年 11 月 10 日) BMVI が策定した交通安全計画を踏まえ、内務省が州警察と協議 (2011 年 11 月 17 日) 州警察との協議結果を踏まえて、交通安全計画の素案を作成 (2012 年 5 月) 州警察、市町村、ADAC 及び学識者等が参加する州内の安全会議で交通安全計画の素案を公表し、議論を実施 (2012 年 6 月 4 日) 交通安全計画の素案に対する市民からの意見公募を実施 (市民からの意見公募の結果はウェブサイト上で公開している) 市民からの意見公募結果を踏まえ、ワーキンググループにて、交通安全計画の改善の議論を実施 交通安全計画の公表 (2013 年 1 月第 3 週)</p> <p>1 バイエルン州における次期交通安全計画の策定プロセスは以下の通り。</p> <p>[BMVI に連邦政府の交通安全計画の策定]</p> <p>1 BMVI は、連邦政府の次期交通安全計画の策定に係る会議を各州の代表と実施している。バイエルン州からは内務省が出席している。BMVI に州政府の考えを伝えるにあたり、事前に州内の関係機関との調整は無く、会議終了後に議論の内容が伝えられる。 [会議の開催実績] 第 1 回目: 2018 年 12 月 第 2 回目: 2019 年 2 月</p> <p>[バイエルン州内での交通安全計画の策定] 2019 年 6～7 月頃より、内務省及び州警察による現行の州政府の評価を開始 交通事故状況の発生状況に応じて次期計画のテーマを議論 BMVI から連邦政府の次期交通安全計画が 2021 年末までに公表された後、州内で次期計画の素案を作成</p>
理念(基本的考え方)	<p>1 交通安全は社会的課題であるため、バイエルン州の様々なステークホルダーが共通の目標に向かって努力する。</p> <p>1 多様な交通参加者を交通安全の主人公として交通安全対策の実施に巻き込む。</p>
主な課題、施策	<p>1 計画は 4 つの対策分野ごとに、施策の具体的内容及び施策の対象が整理されている。計画内で整理されている対策分野は以下の通り。</p> <p>[4 つの対策分野] ○ 交通情報、交通管理及び車両装備 ○ 交通施設及び交通参加者自身の視認性の向上 ○ 道路インフラの設計 ○ 法規制と交通監視</p>

	<p>【施策の対象】</p> <ul style="list-style-type: none"> ○ 歩行者 ○ 自動車 ○ 自転車 ○ バイク ○ トラック ○ 子供 ○ 高齢者 ○ 全ての道路利用者 ○ 子供の両親 ○ スクールバスの運転者 <p style="text-align: center;">対象分野ごとの施策例とその施策の対象</p> <table border="1" style="width: 100%;"> <thead> <tr> <th style="text-align: center;">対策分野</th> <th style="text-align: center;">施策例</th> <th style="text-align: center;">施策の対象</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>交通情報、交通管理及び車両装備</td> <td>アウトバーンにおける渋滞緩和等のための交通情報提供システムの拡張</td> <td> <ul style="list-style-type: none"> ┆ 自動車 ┆ トラック ┆ バイク </td> </tr> <tr> <td>交通施設及び交通参加者自身の視認性の向上</td> <td>交通標識の設置数の適正化及び視認性が気象条件等に左右されない交通標識の設置</td> <td>┆ 全ての道路利用者 (特に高齢者)</td> </tr> <tr> <td>道路インフラの設計</td> <td>事故多発道路の改善</td> <td> <ul style="list-style-type: none"> ┆ 自動車 ┆ トラック ┆ バイク </td> </tr> <tr> <td>法規制と交通監視</td> <td>交通規制の強化</td> <td>┆ 全ての道路利用者</td> </tr> </tbody> </table>	対策分野	施策例	施策の対象	交通情報、交通管理及び車両装備	アウトバーンにおける渋滞緩和等のための交通情報提供システムの拡張	<ul style="list-style-type: none"> ┆ 自動車 ┆ トラック ┆ バイク 	交通施設及び交通参加者自身の視認性の向上	交通標識の設置数の適正化及び視認性が気象条件等に左右されない交通標識の設置	┆ 全ての道路利用者 (特に高齢者)	道路インフラの設計	事故多発道路の改善	<ul style="list-style-type: none"> ┆ 自動車 ┆ トラック ┆ バイク 	法規制と交通監視	交通規制の強化	┆ 全ての道路利用者
対策分野	施策例	施策の対象														
交通情報、交通管理及び車両装備	アウトバーンにおける渋滞緩和等のための交通情報提供システムの拡張	<ul style="list-style-type: none"> ┆ 自動車 ┆ トラック ┆ バイク 														
交通施設及び交通参加者自身の視認性の向上	交通標識の設置数の適正化及び視認性が気象条件等に左右されない交通標識の設置	┆ 全ての道路利用者 (特に高齢者)														
道路インフラの設計	事故多発道路の改善	<ul style="list-style-type: none"> ┆ 自動車 ┆ トラック ┆ バイク 														
法規制と交通監視	交通規制の強化	┆ 全ての道路利用者														
目標	<ul style="list-style-type: none"> ┆ 2020年までの目標は以下の通り。 <ul style="list-style-type: none"> ○ 道路事故死者数 2011年比 30%減、550人以下 ○ 交通事故負傷者数及び交通事故総数の削減 ○ 市街地外の幹線道路の交通安全向上 ○ 特別な事故リスクへの対策 ○ 子供、歩行者及び自転車の交通安全向上 ○ 高齢者及び障害者のニーズに焦点を当てること ○ 道路利用者のお互いへの思いやりを深めること 															
目標に対する評価	前回の計画	┆ 2010年には目標であった交通事故死者数 2007年比 20%減の目標を達成														
	現行の計画	┆ 現段階で州計画の評価は未実施で、2019年の6～7月の時期に州警察を交えて評価について検討する予定														
評価プロセス	┆ 事故データに基づいた結果分析を毎年州警察が実施している。州警察による分析の結果、スピード超過の事故が多い等の事故状況が明らかになった段階で、次期計画の交通安全対策のテーマを検討している。															
中央政府の目標及び地方政府の計画の関係	┆ 連邦政府の交通事故死者数の削減目標を 40%と設定しているのに対して、バイエルン州では目標が 30%と設定されている。削減目標を 40%と設定した場合、削減幅があまりに大きく達成が難しいと考え、現実的に達成可能な数値として 30%とした。ただし、2019年1月時点では 30%の目標達成も難しい状況である。															

3-3-2-2 スポーツ及び統合のための内務省における交通安全に関する取組事例

(1) 子供の交通安全対策

内務省の担当者によると、子供に対する交通安全教育は、制服を着用した警察官から教育を受けるとともに保護者による教育を同時に行うことが大切と考えている。年齢が上がるにつれて、交通安全教育のテーマが、安全な徒歩移動や自転車の運転から、薬物や飲酒等が自動車の運転に与える影響等に移行する。

子供が年間に交通安全を学ぶ総時間は各学校によって異なる。また、交通安全教育がより必要と思われる子供には追加で教育を行う等の工夫をしている。2018 年は特に外国人及び難民の子供たちの交通安全対策が課題でこれらの子供たちに対する教育を強化した。

バイエルン州における子供の交通安全教育の実施内容の事例は、以下の通り。

┆ 就学前の交通安全教育の実施

子供への交通安全教育は就学前から始められる。州警察は、入学前の子供に対して、信号機、横断歩道の安全な横断方法の訓練等を実施する。この訓練は任意であるが、2018 年には約 97,000 人の子供が参加した。

┆ 小学校における交通安全教育の実施

小学校では座学及び実技の両面で学習プログラムを提供している。実技も座学も試験があり、それぞれの子供の能力を把握している。こうした教育は州警察が担当している。例えば、小学 4 年生に対しては自転車教育を実施している。自転車教育の最後には試験があり、合格した子供たちに自転車免許を発行している。2018 年には約 112,000 人の小学 4 年生が試験を受けた。これは 4 年生の 98%にあたり、このうちの 93%が試験に合格した。残りの 7%の子供たちは再度自転車教育を受けることになる。

┆ 登下校サービスの実施

小学生の登下校時に州警察及びボランティアが見守る「登下校サービス」という制度がある。ボランティアには、事前に基礎知識を身に付ける教育が州警察により提供される。その内容は、道路交通の危険性及び交通に関する知識教育等であり、筆記試験も実施される。

スクールヘルパーのトレーニング及び実際に活動を行う際に着用する洋服は無料で提供される。また、活動中は保険による保証が適用されている。

内務省の担当者は、2018 年には 28,100 人のボランティアがいるが、これは余裕のある数ではなく、子供たちの安全な登下校を確保するために必要な人数と考えている。近年ボランティアの数は減少しており、ボランティア確保のために、州警察及び内務省が協力し、高齢者等への協力依頼、ポスター及び広告等による呼び掛けを実施している。その他に州警察が学校を訪問し、教員及びボランティアの資格を持つ 13 歳以上の子供たちにボランティアへの応募を呼び掛ける等している。この「登下校サービス」は 55 年以上続いている取組である。

(2) 交通安全のテーマ

バイエルン州では年ごとに独自の交通安全のテーマを決定しており、昨年のテーマはバイクに関する交通安全であった。今年は、公正及び公平という観点から、交通参加者間における他者への配慮（車道、歩道及び自転車道等の道路における利用者間の協調）をテーマにしている。

(3) 州内の交通安全キャンペーンの実施

バイエルン州では、州内の住民の交通安全意識を啓発するために、州独自の交通安全キャンペーンを実施している。例を挙げると、バイクの安全に関する交通安全強化期間、車両の速度抑止の啓発及び学校の始業時にあたる期間に交通安全キャンペーンを行っている。

(4) 歩行者の安全対策の取組

歩行者の安全対策として、以下のような取組を行っている。

- ┆ 高齢者に配慮し、信号機を見やすく、かつ横断時間を十分に確保するような改良や、交差点のバリアフリー化の実施
- ┆ 歩行者の視認性を向上させるために、明るい色調の服の着用を呼び掛ける啓発活動の実施
- ┆ 自動車や自動車だけでなく歩行者による信号無視及び交差点から 5 メートル以内での駐車取締り等の交通規制の強化
- ┆ 高齢者の利用頻度が高い施設付近での速度制限（制限速度時速 30km）の促進

(5) 外国人に対する交通安全教育

バイエルン州では、移民向けの交通安全対策として、自転車乗用のルールを記載したパンフレットを配布している。このパンフレットで工夫している点は、文字を読まなくても、絵を見れば理解できるようなピクトグラムで資料が作成されているところである。

バイエルン州では、マウンテンバイクで走るコースが整備されており、それを目当てに訪れる観光客が多い。州政府では行っていないが、民間団体では、そのような観光客向けに交通安全を発信するパンフレットを作成している。

緊急車両通行時の緊急通路の形成方法及び駐車方法（主にトラック運転者向け）のパンフレットを作成している。

他国から運転してきた運転者がアウトバーンにおいて、ドイツにおける交通ルールを知らずに違反してしまうことがあり、州警察が外国人向けにアウトバーンにおける交通ルールを記したマニュアルを作成し、配布等を行っている。

(6) その他

内務省の担当者によると、高齢運転者の事故を課題とは感じているが、例えば、高齢運転者の免許制度を改正しようとした場合には、大きな反発が予想されるため実施することが困難であるとのことであった。

ドイツでは、あまり一般的でない音響機付き信号機の導入を検討している。また内務省の担当者によると、日本において音響機付き信号機が一般的に普及していることに感銘を受けたとのことであった。

3-3-3 ノルトライン=ヴェストファーレン州の概況及び交通事故の現況

州都	デュッセルドルフ																								
人口	1,764 万人																								
面積	34,110 km ²																								
州内総生産	6,456 億ユーロ																								
人口密度	517(人/km ²)																								
NRW 州の事故 の状況	交通事故の発生状況（4年前との比較）																								
	<table border="1"> <thead> <tr> <th></th> <th>2017 年</th> <th>2013 年比</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>交通事故件数</td> <td>653,808 件</td> <td>80,302 件増</td> </tr> <tr> <td>交通事故死者数</td> <td>484 人</td> <td>5 人増</td> </tr> <tr> <td>交通事故負傷者数</td> <td>77,380 人</td> <td>5,273 人増</td> </tr> </tbody> </table>		2017 年	2013 年比	交通事故件数	653,808 件	80,302 件増	交通事故死者数	484 人	5 人増	交通事故負傷者数	77,380 人	5,273 人増												
		2017 年	2013 年比																						
	交通事故件数	653,808 件	80,302 件増																						
	交通事故死者数	484 人	5 人増																						
	交通事故負傷者数	77,380 人	5,273 人増																						
	交通事故の発生状況（前年との比較）																								
	<table border="1"> <thead> <tr> <th></th> <th>2017 年</th> <th>2016 年比</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>交通事故件数</td> <td>653,808 件</td> <td>13,781 件増</td> </tr> <tr> <td>交通事故死者数</td> <td>484 人</td> <td>40 人減</td> </tr> <tr> <td>交通事故負傷者数</td> <td>77,380 人</td> <td>1,694 人減</td> </tr> </tbody> </table>		2017 年	2016 年比	交通事故件数	653,808 件	13,781 件増	交通事故死者数	484 人	40 人減	交通事故負傷者数	77,380 人	1,694 人減												
		2017 年	2016 年比																						
	交通事故件数	653,808 件	13,781 件増																						
	交通事故死者数	484 人	40 人減																						
	交通事故負傷者数	77,380 人	1,694 人減																						
	状態別交通事故死者数																								
	<table border="1"> <thead> <tr> <th></th> <th>2017 年</th> <th>2016 年比</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>自動車乗車中</td> <td>177 人</td> <td>48 人減</td> </tr> <tr> <td>歩行者</td> <td>108 人</td> <td>3 人増</td> </tr> <tr> <td>バイク乗車中</td> <td>84 人</td> <td>9 人増</td> </tr> <tr> <td>自転車乗用中</td> <td>50 人</td> <td>7 人減</td> </tr> <tr> <td>トラック乗車中</td> <td>28 人</td> <td>13 人増</td> </tr> <tr> <td>ペデレクス(電動自転車)乗用中</td> <td>21 人</td> <td>9 人増</td> </tr> <tr> <td>その他</td> <td>16 人</td> <td>19 人減</td> </tr> </tbody> </table>		2017 年	2016 年比	自動車乗車中	177 人	48 人減	歩行者	108 人	3 人増	バイク乗車中	84 人	9 人増	自転車乗用中	50 人	7 人減	トラック乗車中	28 人	13 人増	ペデレクス(電動自転車)乗用中	21 人	9 人増	その他	16 人	19 人減
		2017 年	2016 年比																						
	自動車乗車中	177 人	48 人減																						
	歩行者	108 人	3 人増																						
	バイク乗車中	84 人	9 人増																						
自転車乗用中	50 人	7 人減																							
トラック乗車中	28 人	13 人増																							
ペデレクス(電動自転車)乗用中	21 人	9 人増																							
その他	16 人	19 人減																							
年齢別交通事故死者数																									
<table border="1"> <thead> <tr> <th></th> <th>2017 年</th> <th>2016 年比</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>子供(0~14 歳)</td> <td>17 人</td> <td>6 人増</td> </tr> <tr> <td>若者(18~24 歳)</td> <td>60 人</td> <td>18 人減</td> </tr> <tr> <td>高齢者(65 歳以上)</td> <td>159 人</td> <td>25 人減</td> </tr> <tr> <td>その他</td> <td>248 人</td> <td>3 人減</td> </tr> </tbody> </table>		2017 年	2016 年比	子供(0~14 歳)	17 人	6 人増	若者(18~24 歳)	60 人	18 人減	高齢者(65 歳以上)	159 人	25 人減	その他	248 人	3 人減										
	2017 年	2016 年比																							
子供(0~14 歳)	17 人	6 人増																							
若者(18~24 歳)	60 人	18 人減																							
高齢者(65 歳以上)	159 人	25 人減																							
その他	248 人	3 人減																							
事故原因別交通事故死者数																									
<table border="1"> <thead> <tr> <th></th> <th>2017 年</th> <th>2016 年比</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>速度超過</td> <td>130 人</td> <td>33 人減</td> </tr> <tr> <td>飲酒運転</td> <td>24 人</td> <td>11 人減</td> </tr> <tr> <td>薬物使用</td> <td>5 人</td> <td>1 人増</td> </tr> <tr> <td>その他</td> <td>325 人</td> <td>3 人増</td> </tr> </tbody> </table>		2017 年	2016 年比	速度超過	130 人	33 人減	飲酒運転	24 人	11 人減	薬物使用	5 人	1 人増	その他	325 人	3 人増										
	2017 年	2016 年比																							
速度超過	130 人	33 人減																							
飲酒運転	24 人	11 人減																							
薬物使用	5 人	1 人増																							
その他	325 人	3 人増																							
<p>↑ NRW 州では、10~12 月の交通事故件数は、年間の交通事故件数の中央値を上回る。この原因は日照時間が短くなる等の季節的要因があるためであると NRW 州の担当者は考えている。</p>																									

3-3-3-1 NRW 州における交通安全に係る省庁と省庁間の連携

州政府の役割	計画の策定・調整・推進	<ul style="list-style-type: none"> 交通省 内務省 州警察 (Polizei Nordrhein-Westfalen) 文部省 (Ministerin für Schule und Bildung) 厚生労働省 (Ministerium für Arbeit, Gesundheit und Soziales) 子供・家族及び移民統合省 (Ministerium für Kinder, Familie, Flüchtlinge und Integration) 法務省 (Ministerium der Justiz) <p>内務省の所管組織である。</p>
	交通取締、交通規制、免許制度	<ul style="list-style-type: none"> 交通省 内務省 州警察
	車両の安全性の向上	<ul style="list-style-type: none"> 交通省
	道路インフラ整備	<ul style="list-style-type: none"> 交通省
	交通安全教育・啓発	<ul style="list-style-type: none"> 交通省 内務省 州警察 文部省 厚生労働省 子供・家族及び移民統合省
省庁間の連携の仕組	<ul style="list-style-type: none"> NRW 州では年に 2 回、交通省及び内務省が共催する会議が交通省で開催され、関係省庁の他に NGO 等の組織も参加する。この会議は決議等を行うものではなく、情報の共有や意見交換等を行うものである。 内務省は州警察を所管しているため、州内各地域の計 47 警察署間の交通安全に係る相互連携を促進している他、年 2 回交通安全に係る専門家会議を開催している(年初及び秋)。専門家会議には各警察署の代表者と関係省庁の担当者が出席する。 	
州政府の予算	<ul style="list-style-type: none"> 交通省は交通安全対策として年間およそ 150 万ユーロの予算を有している。 	

3-3-4 交通省及び内務省

(1) 交通省

交通省は、以下の4つの部門からなるNRW州の省である。

- ┆ 中央部門 (Abteilung I Zentralabteilung)
- ┆ 航空、海運、物流、鉄道及び公共交通部門 (Abteilung II Luftverkehr, Schifffahrt, Logistik, Eisenbahnen, ÖPNV)
- ┆ 道路インフラ及び道路交通部門 (Abteilung III Straßeninfrastruktur und Straßenverkehr)
- ┆ モビリティ、デジタル及びネットワーキング部門 (Abteilung IV Grundsatzangelegenheiten der Mobilität, Digitalisierung und Vernetzung)

このうち交通安全は、道路インフラ及び道路交通部門と、モビリティ、デジタル及びネットワーキング部門が担当している。

(2) 内務省

内務省は、NRW州の省であり、以下の6部門からなる。

- ┆ 州法、選挙、情報保護及び行政法部門 (Abteilung 1 Verfassung, Wahlen, Datenschutz, Verwaltungsrecht)
- ┆ 人事及び公共サービス法部門 (Abteilung 2 Personal, Öffentliches Dienstrecht)
- ┆ 安全及び調査部門 (Abteilung 3 Sicherheit, Vermessung)
- ┆ 警察部門 (Abteilung 4 Polizei)
- ┆ 組織、電子行政及びIT部門 (Abteilung 5 Organisation, E-Government, IT, Haushalt)
- ┆ 憲法擁護部門 (Abteilung 6 Schutz der Verfassung)

このうち交通安全は、警察部門が担当している。

3-3-4-1 NRW 州における交通安全計画「Das Verkehrssicherheitsprogramm Nordrhein-Westfalen 2020」

名称	Das Verkehrssicherheitsprogramm Nordrhein-Westfalen 2020																								
根拠法令	なし																								
計画期間	2016～2020年																								
策定機関	交通省																								
関係機関	内務省、文部省、厚生労働省、子供・家族及び移民統合省、法務省、DVR 及び ADAC 等																								
策定プロセス	<p>NRW 州の交通安全計画は交通省及び内務省を中心に策定する。策定された交通安全計画には関係省庁の所管事業も含まれており、策定された交通安全計画は、州内の関係省庁に共有される。</p> <p>NRW 州では交通安全計画の策定に際して、州の交通安全ワーキンググループを通じて、民間団体も間接的に関与している。州の交通安全ワーキンググループを通じて、交通安全計画の策定に間接的に関与した民間団体は以下の通り。</p> <ul style="list-style-type: none"> ○ ADAC ○ ドイツ自転車クラブ (Allgemeiner Deutscher Fahrradclub: ADFC) ○ ドイツ子供保護協会 (Deutscher Kinderschutzbund: DKSB) ○ テュフラインランド (TÜV Rheinland) ○ ドイツ交通クラブ (Verkehrsclub Deutschland: VCD) <p>工業製品の安全試験、認証等を行う民間の第三者認証機関</p>																								
理念(基本的考え方)	<p>NRW 州の交通安全計画はビジョン・ゼロに基づいている。ただし、ビジョン・ゼロはあくまで理念であり、その実現に向けて、具体的な目標設定及び取り組むべき対策が明記され、その評価も実施される。</p> <p>ビジョン・ゼロとは、1997年にスウェーデン議会が採択した交通事故による死者及び重傷者がゼロの社会の実現を目指す概念である。</p>																								
主な課題、施策	<p>計画は、「年齢別」、「規制」、「モビリティの最適化」、「交通安全の実現」、「交通安全に係る技術の創造」及び「救急システムの最適化」で構成されている。それぞれにおけるテーマと施策例は以下の通り。</p> <p style="text-align: center;">年齢別</p> <table border="1" style="width: 100%;"> <thead> <tr> <th>テーマ</th> <th>施策例</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>子供</td> <td>NRW 州未来ネットワークモビリティ (Zukunftsnetz Mobilität NRW) が主催する「子供のための未来」の引き続きの実施</td> </tr> <tr> <td>10代</td> <td>中学校における自転車教育の強化</td> </tr> <tr> <td>若年層(初心運転者を含む)</td> <td>Crash Course NRW 等の交通安全キャンペーンの推進</td> </tr> <tr> <td>大人</td> <td>民間企業との交通安全対策の推進のためのワーキンググループの開催</td> </tr> <tr> <td>高齢者</td> <td>高齢運転者向けの健康診断の受診及び交通安全教育への自主的な参加の啓発</td> </tr> </tbody> </table> <p style="text-align: center;">規制</p> <table border="1" style="width: 100%;"> <thead> <tr> <th>テーマ</th> <th>施策例</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>州警察による交通取締り</td> <td>速度違反や車間距離保持義務違反等 (Raser, Drängler) への対応強化</td> </tr> <tr> <td>交通監視</td> <td>市町村における速度監視カメラの設置の奨励</td> </tr> <tr> <td>速度規制</td> <td>速度違反者取締りの徹底</td> </tr> <tr> <td>飲酒及び薬物使用対策</td> <td>交通事故における飲酒及び薬物検査の法的義務化の検討</td> </tr> <tr> <td>注意散漫運転対策</td> <td>運転中の携帯電話使用の危険性の啓発</td> </tr> </tbody> </table>	テーマ	施策例	子供	NRW 州未来ネットワークモビリティ (Zukunftsnetz Mobilität NRW) が主催する「子供のための未来」の引き続きの実施	10代	中学校における自転車教育の強化	若年層(初心運転者を含む)	Crash Course NRW 等の交通安全キャンペーンの推進	大人	民間企業との交通安全対策の推進のためのワーキンググループの開催	高齢者	高齢運転者向けの健康診断の受診及び交通安全教育への自主的な参加の啓発	テーマ	施策例	州警察による交通取締り	速度違反や車間距離保持義務違反等 (Raser, Drängler) への対応強化	交通監視	市町村における速度監視カメラの設置の奨励	速度規制	速度違反者取締りの徹底	飲酒及び薬物使用対策	交通事故における飲酒及び薬物検査の法的義務化の検討	注意散漫運転対策	運転中の携帯電話使用の危険性の啓発
テーマ	施策例																								
子供	NRW 州未来ネットワークモビリティ (Zukunftsnetz Mobilität NRW) が主催する「子供のための未来」の引き続きの実施																								
10代	中学校における自転車教育の強化																								
若年層(初心運転者を含む)	Crash Course NRW 等の交通安全キャンペーンの推進																								
大人	民間企業との交通安全対策の推進のためのワーキンググループの開催																								
高齢者	高齢運転者向けの健康診断の受診及び交通安全教育への自主的な参加の啓発																								
テーマ	施策例																								
州警察による交通取締り	速度違反や車間距離保持義務違反等 (Raser, Drängler) への対応強化																								
交通監視	市町村における速度監視カメラの設置の奨励																								
速度規制	速度違反者取締りの徹底																								
飲酒及び薬物使用対策	交通事故における飲酒及び薬物検査の法的義務化の検討																								
注意散漫運転対策	運転中の携帯電話使用の危険性の啓発																								

モビリティの最適化

テーマ	施策例
交通安全の空間構造	ショートパス(短い移動)で、移動できるまちづくりの推進
徒歩交通	徒歩移動の促進
自転車	自転車道の整備
公共交通	RheinRuhr Express(RRX 鉄道)の利用の推進
カーシェアリング	鉄道会社等に対する駅へのカーシェアリング用施設の設置要請
電気自動車	電気自動車の充電施設の設置計画及び公共施設内への充電施設設置の検討
ペデレクス	公共交通としてのレンタルペデレクスの活用促進
交通安全に取り組む組織及び協力体制	州内の交通に関するポータルサイトの整備

交通安全の実現

テーマ	施策例
高速道路及び橋梁	計画的な橋梁の修繕の推進
道路インフラの安全管理	州内の全ての道路網における道路インフラの安全点検
交通事故調査	事故委員会におけるメンバーの専門知識の更なる高度化
バイクによる事故の多い道路の管理	事故による衝撃の緩和措置(樹木への緩衝材の設置及び柔らかい素材の交通標識等交通施設の設置)
セルフエクスプレニングロード	セルフエクスプレニングロードの設計原則に従った道路整備の推進
トンネルの安全	トンネルの安全点検
歩道の管理	より安全な歩行者用ライトや横断歩道等の整備
自転車道等の施設管理	市町村における自転車道の整備の支援

交通安全に係る技術の創造

テーマ	施策例
交通テレマティクス	建設現場車両への接近車両等を検知する無線システムの装備
自動車技術	バイクへのアクティブセーフティシステムの標準装備の推奨

救急システムの最適化

テーマ	施策例
応急処置と救命救急	市民の更なる応急処置の講習の受講の啓発

セルフエクスプレニングロードとは、道路を見ただけで直感的に適切な走行速度を取るよう
に導く道路整備計画設計された道路

目標

1 2020年までの目標は以下の通り。

○ 交通事故死者数を 2009～2011年比 40%減(361人減)

○ 交通事故重傷者数を 2010年比 20%減(10,595人減)

交通事故重傷者は、「病院に1泊以上入院した患者」を指し、病院が報告する統計に基づくが、個人情報保護の観点上、患者の個人状況については情報が開示されないため、統計上、1泊で退院した軽傷の患者も含まれてしまうという課題を抱えている。軽傷の患者を含まない値については、研究者等からも開示のリクエスト要望があるが、法令上の制約から把握ができていない。

		<ul style="list-style-type: none"> 1 数値目標とは別に、以下の7つの目標を設定 <ul style="list-style-type: none"> ○ 自分たちの設定した目標に対する責任の確認 ○ 統計データを用いた交通安全状況の確認 ○ 市民からの交通安全への期待に応えること ○ 高齢者の移動における安全確保 ○ 移民の移動における安全確保 ○ 交通安全における先端技術の活用 ○ 交通安全とモビリティの共存
目標に対する評価	前回の交通安全計画	<ul style="list-style-type: none"> 1 第5次計画(Das Verkehrssicherheitsprogramm Nordrhein-Westfalen 2004)(計画期間は2004~2015年)では、2015年までに交通事故死者数2004年比50%減を目標として設定したが、40%減にとどまった。
	現行の交通安全計画	<ul style="list-style-type: none"> 1 次期計画の策定に向けた現行計画の評価は計画期間の最終年である2020年に実施予定である。計画期間中は、交通事故件数等を前年度比で毎年分析している。
評価プロセス		<ul style="list-style-type: none"> 1 NRW州では、交通安全計画の中で、施策の実施結果を評価することが明記されている。しかし、全ての施策で定量的な効果分析を実施することは難しいため、施策の実施前後の指標値の比較や、場合によって、定性的評価のみを行っている。 1 州警察が交通安全対策の実施状況及び費用の管理を行っている。管理は、計画、実施、見直し及び評価のサイクルで行われる。交通安全対策の品質を確保するため、州警察では中央評価局(Die Zentralstelle Evaluation: ZEVA)と協力し、州警察が実施する交通安全対策を含むプロジェクトの評価について助言及び支援を受けている。 個別の施策における定量的な効果分析について、NRW州ではないが、例えば、DVRがアウトバーンに速度抑止の広告を出す際に、広告掲載後に広告の掲示内容を覚えているかについて、運転者にアンケートを行う等して広告掲載の効果を分析している。
中央政府の計画と地方政府の計画の関係		<ul style="list-style-type: none"> 1 NRW州では交通事故死者数40%減の目標を設定している。この目標は、欧州委員会は2011~2020年までの間に交通事故死者数50%減、連邦政府は、交通事故死者数40%減を目標としており、NRW州では連邦政府と同じ目標を設定したものである。NRW州では交通事故死者数40%減の目標は達成することが難しい水準であったが、関係者が一体となって目標達成に向けて努力するために、あえて達成が難しい野心的な目標を掲げている。 1 <u>交通事故死者数に加えて、交通事故重傷者数20%減の目標設定を行った。</u> NRW州では、病院に1泊以上入院した患者を交通事故重傷者としているため比較的軽傷な者も含まれてしまうが、<u>関係者及び市民の意識を交通事故重傷者の削減にも向けるため、交通事故重傷者数の目標を設定し、関係者間で目標を共有することとした。</u>なお、NRW州は、<u>交通事故重傷者数の目標を設定した最初の州である。</u> 1 目標設定に際して関係機関(BMVI及びDVR等)を交えた意見交換の場を設けているが、最終的な目標値は州が決定している。

3-3-4-2 内務省及び交通省における交通安全に関する取組事例

(1) Mobil.Pro.Fit

この取組は、環境へ配慮した企業活動の実施を行うための企業ネットワークである B.A.U.M (Bundesdeutsche Arbeitskreis für Umweltbewusstes Management) が中心となり、交通環境の改善や環境負荷の低減を目的として 2013 年から実施されているものである。

通勤に使用される車全体のうち商用車の占める割合が 3 分の 1 と少なくないことから本取組を開始した。商工会議所及び州内企業の参加を募り、モデルプロジェクトを運用している。約 5,600 の企業参加者の間で 100 以上の施策が実施されている。具体的な施策の内容は、以下の通り。

- ┆ 出張ではなくビデオ会議の推進
- ┆ ライドシェア (乗り合い) による移動の促進
- ┆ 建物への駐輪場併設等の推進
- ┆ 電気自動車の普及推進
- ┆ 民間事業者の社用車を利用時間外に公共のカーシェアリング車両として使用
- ┆ 通勤定期券の紹介と普及

3-4 市町村

3-4-1 デュッセルドルフ市の概況及び交通事故の現況

人口	1 62 万人
面積	1 217km ²
市内総生産	1 2,095 億ユーロ(デュッセルドルフ地域の合計)
人口密度	1 2,842(人/km ²)

交通事故の発生状況(前年との比較)

	2017 年	2016 年比
交通事故件数	29,794 件	591 件減
交通事故死亡事故件数	9 件	前年と同じ
交通事故重傷事故件数	282 件	42 件減
交通事故死者数	9 人	前年と同じ
交通事故重傷者数	300 人	37 人減
交通事故負傷者数	2,757 人	315 人減

状態別交通事故死者数の内訳

	2017 年	2016 年比
バイク乗車中	1 人	2 人減
自転車及びペデレクス(電動自転車)乗用中	2 人	1 人増
歩行者	6 人	2 人増
その他	0 人	1 人減

歩行者の交通事故死者数のうち1人は路面電車との交通事故により亡くなった。

事故原因別交通事故件数 の内訳

	2017 年	2016 年比
飲酒運転	217 件	24 件増
薬物使用	54 件	19 件増
速度超過	759 件	12 件減
車間距離義務違反	507 件	15 件増
追い越し方法等違反	162 件	15 件減
交差点優先車妨害違反	568 件	36 件減
指定方向外進行	2,122 件	496 件減

軽微な交通事故は除くため上記の交通事故件数とは一致しない。

デュッセルドルフ市の事故の状況

- 1 デュッセルドルフ市では路面電車との接触事故が多く発生しており、交通安全上の課題と認識している。路面電車との接触事故防止対策として、一部線路内への車両の進入及び線路上の横断を禁じている。しかしながら、車両の進入禁止場所において、車両が左折して路面電車と接触事故を起こす場合が多く、デュッセルドルフでは「左折(Linksabbiegen)」というタイトルのキャンペーンを実施し、路面電車との接触事故の防止を呼び掛けている。

路面電車の関係する交通事故発生状況

	2014 年	2015 年	2016 年	2017 年
交通事故件数(軽微な事故は含まない)	127 件	137 件	124 件	111 件
当事者への事故の影響	2014 年	2015 年	2016 年	2017 年
交通事故死者数	2 人	0 人	1 人	1 人
交通事故重傷者数	22 人	23 人	13 人	11 人

市の役割	交通安全対策の推進	1 デュッセルドルフ市では交通安全計画の策定はしておらず、目標値も設定していない。交通事故死者数の状況等を随時確認しながら、毎年変化する交通事故発生状況に対応できるよう交通安全対策を講じている。
	道路管理・システム管理	1 デュッセルドルフ市では、市道の管理、道路情報の提供に加えて、信号の管理等を行っている。交通システムの管理は、都市によって担当が異なり、警察が行っているところもある。
	交通安全教育・啓発	1 デュッセルドルフ市の担当者は、交通安全対策を行う上で、デュッセルドルフ市警察との協力が重要であると考えており、交通安全の教育・啓発活動の取組の多くは、警察官の出席の下で実施している。また、学校での交通安全の教育・啓発活動に際しては、具体的な交通安全活動による成果を参加者に説明することで、交通安全の意識を向上させることを心掛けている。
事故委員会	<p>1 ドイツでは道路交通規則 (Straßenverkehrsordnung: StVO) ¹ 第 44 条に基づき、交通事故多発地点の管理を行うために事故委員会 (Unfallkommissionen) の設置が定められている。デュッセルドルフ市においても事故委員会が設置されており、事故発生状況のデータ分析及び事故多発地点に対する交通安全対策の検討及び実施を行っている。事故委員会は、デュッセルドルフ市、市警察、デュッセルドルフ行政管区 (県) 道路交通局及びラインバーン社 ² 等が参加し、3 カ月単位で開催されている。事故委員会では、警察が、状態別の交通事故発生状況等カテゴリーごとに分類した事故データ情報を委員会内で共有し、必要となる交通安全対策の案を検討する。事故委員会で検討した交通安全対策の例として、事故多発地点への一時停止標識の設置等がある。事故委員会では、交通死亡事故以外の事故が多発している場合、事故委員会において共有された後、3 ヶ月以内に対策を講じなければならない。交通死亡事故が多発している場合にあっては、可能な限り迅速な対策を講じることとされている。</p> <p>1 ドイツには道路交通法 (Straßenverkehrsgesetz: StVG) に基づき、上述の道路交通規則 (StVO) のほかに運転免許規則 (Fahrerlaubnisverordnung: FeV)、自動車登録規則 (Fahrzeugzulassungsverordnung: FZV) 及び道路交通免許規則 (Straßenverkehrszulassungsverordnung: StVZO) といった規則がある。StVO はこのうちの1つでありこれら規則の改訂は連邦政府のみが行うことができる。</p> <p>2 デュッセルドルフ市でバス及び路面電車の運営を行う事業者。</p>	

3-4-1-1 デュッセルドルフ市における交通安全に関する取組事例

(1) Walk to School

この取組は子供の交通参加の重要性を啓発するために2009年から実施している。保護者が潜在的に子供たちを通学中の潜在的な危険から守るために、自動車での送迎を行っているが、その結果学校周辺の交通量が増加しており、交通安全上の課題を発生させている。本取組の実施主体である交通管理局はそうした交通状況の改善を図るとともに、子供たちが歩いて通学をする中で失敗をしながら道路交通への積極的な参加をすることに期待している。

この取組では、キャンペーン期間中に、子供たちが歩いて通学を行うことで、歩行者として安全に移動するための交通規則を学ばせる。このキャンペーンには学校単位で参加し、正しく道路規則を守って通学をした児童数の多寡で市が評価を行う。最も良いと評価された学校には市から1,000ユーロが支給される。

(2) “Nina : Warum stehst Du auf meinem Weg (Nina : Why are you on my way?)” キャンペーン

自転車フレンドリーな街をPRし自転車人口が増えた結果、子供の自転車との接触事故が増えたことにより2012年5月にこの取組を開始された。この取組は、小学1年生と2年生を対象に児童参加型で実践的に交通安全を学ぶ交通安全教室で、児童が通学路の安全を保つために必要な施策をグループごとに検討（飛び出しの多い交差点に注意喚起の立て看板を立てる等）する。その上で、通学路をデュッセルドルフ市警察及び先生と実際に見学し、自分たちが検討した施策が実施可能か検証し、可能なものは対策が実施される。

(3) “Vehicle companion - strong together” キャンペーン

この取組は、2005年に開始したもので、デュッセルドルフ市、ラインバーン区、学校、犯罪予防委員会及びデュッセルドルフ市警察の連携で実施されるものである。通学時の事故を防止するため、同じ学生の中から「同伴者 (Vehicle Companion)」を市長が任命し、任命を受けた同伴者は子供たちと一緒に登校し、その間の安全を支援する。同伴者はデュッセルドルフ市警察や専門家からトレーニングを受け、交通ルール、救命措置及び危険な状況下において求められる行動等必要な知識と技術を身につけた後に任命される。

以上の取組の参加者はプロジェクト開始以来の累計では6,101人にのぼる。この取組では、上記のトレーニングを通じて、同伴者自身が交通安全に関する高い知識と実践経験、そして意識を持つことも期待されている。

(4) “see and be seen - cycling in Düsseldorf” キャンペーン

この取組は2009年から実施しているものである。デュッセルドルフ市では、特に夕方から視界が悪くなる冬の時期に交通事故の発生件数が他の時期に比べて約40%増加することから、自転車

乗用者及び歩行者の視認性を高めるために取組を開始した。この取組では、アクションデーを設け、本取組に協力するパートナーたちが、運転者から自転車や歩行者が視認されにくいこと等を啓発し、注意喚起している。

3-5 民間団体等

3-5-1 ドイツ交通安全評議会（DVR）の概要

所在地	ボン及びベルリン
設立年	1969年
歳入	1,300万ユーロ(2016年)
DVRの活動の概要	<p> DVRは、交通安全を取り巻くステークホルダー全体でドイツの交通安全対策を推進するために構成された協議会である。DVRの会員数は約200であり、会員は、BMVI、各州の交通省、交通事故に関する保険業事業者、自動車メーカー、自動車教習所、速度監視カメラのメーカー及びロードサービスを行う自動車クラブ等である。また、DVRでは、<u>連邦議員及び州議会議員を</u>対象として、交通安全に関するロビー活動を実施している。DVRにはロビー活動を担当する職員が在籍しており、各政党の交通を専門とする政治家を主な対象とし、ランチミーティングや、政治家からの質問に対応している。</p> <p> DVRでは代表及び3人の副代表の他に、無報酬の25人の理事、さらには約50人の交通安全の専門家及び事務職員が在籍している。</p> <p> 各会員は、協議を行いたい交通安全に関するテーマをDVRに持ち掛けて協議を行う。交通安全に関するテーマの内容に応じて、DVRからテーマに関連する会員に協議への参加を呼び掛ける場合もある。具体的な協議のテーマは初心運転者対策、自動車教育の改善及び駐車後ドアを開けた際に自転車と衝突事故を起こす事故の対策等である。会員の中には、職員をDVRに派遣している場合がある。</p> <p> DVRにおける取組はビジョン・ゼロの4つの原則に基づいている。この4つの原則は、以下の通り。</p> <ul style="list-style-type: none"> ○ 人間は間違いを起こす存在である。 ○ 人間が肉体的に耐えられる負荷には限界がある。 ○ 人生は交渉可能なものではない。ましてや費用便益分析に基づいたものでも、利益に応じて変わるものでもない。 ○ 人間は安全な交通システムと安全な労働環境を得る権利を有する。 <p> DVRは、交通安全対策の発展を目指し、主に以下の取組を行っている。</p> <ul style="list-style-type: none"> ○ 交通安全に係る全ての関係者間の連携の促進 ○ 交通安全計画や関係者の交通安全施策の策定の支援 ○ ワーキンググループで議論される施策の素案作り ○ あらゆる運転者のための安全教育プログラムの開発、評価 ○ 交通事故発生状況の周知と交通安全施策の重要性の啓発 <p> DVRでは主に以下の対象をターゲットとして、交通安全教育プログラムを開発している。</p> <ul style="list-style-type: none"> ○ 子供 ○ 高齢者 ○ 若年運転者 ○ 自転車乗用者 ○ 移民及び外国人 <p> DVRの予算(2016年)の内訳は、56%は(DGUV(法定損害保険)、28%はBMVI、9%は会員企業からの寄付、5%は会員費及び、BMVIからのキャンペーン活動実施のための補助金とその他がそれぞれ1%によるものである。</p>

3-5-2 ドイツ交通安全評議会（DVR）における交通安全に関する取組事例

（1）交通安全計画の策定支援

DVR は、BMVI 及び州政府の交通安全計画策定に協力し、交通安全対策の情報提供及び計画面への意見出しを行っている。交通安全への関心の程度は州によって異なる。州によっては交通安全計画が策定されておらず、DVR は策定することを勧めているが、聞き入れられていない。DVR の担当者によると、交通安全計画が策定されていない州は、交通事故の削減の効果も十分でないとのことであった。

（2）交通安全教育プログラムの作成

交通安全教育プログラムについて、BMVI 等が作成するものもあるが、ドイツで行われる交通安全教育プログラムの大半は DVR が作成している。

DVR が実施する交通安全教育プログラムの例として、ズイヒャ・モビール（sicher mobil）がある。ズイヒャ・モビールは、モデレーター（講習実施者）が高齢者の運転、自転車移動や高齢者用手押し車の使用方法に関して、実習を含め講習を行うものであり、高齢者はこのプログラムに無料で参加可能である。

モデレーターには 1 回 90 分のプログラム実施に対して 75 ユーロの報酬が支払われる。また、ズイヒャ・モビールのモデレーターに新規登録を行う場合、申込者は DVR へ申請書を送付する。DVR が申請書の内容からモデレーターの要件（自動車免許の所持、参加者を適正に評価する能力及び予期せぬ状況への柔軟な対応力等）を満たすか確認し、要件を満たすと判断された後、申込者には DVR から事前学習教材が送付される。その事前学習の取組状況を確認後、モデレーターは DVR による 3 日間の講習を受けることが求められる。また、新規にモデレーターに申込を行う際には、モデレーター登録後 3 年間で 15 件以上のズイヒャ・モビールのプログラムでモデレーターを務めることが求められる。モデレーターとして 2 年間活動を行った後に、DVR から再び 3 年間で 15 件以上のモデレーターを務めることの意味確認の連絡がなされる。応じる場合は、改めて講習に参加した上で、継続してモデレーターの活動を行うことになる。

（3）交通安全教育のモデレーターの確保及びドイツ交通ウォッチ（DVW）との協力

DVR におけるモデレーターは、ボランティアではなく報酬を得ている。モデレーターは、教員及び自動車教習の講師等を務めており、副業としてモデレーターの活動をしている場合が多い。モデレーターに必要な資格は、自動車教習の講師資格が必要等といったように交通安全教育プログラムごとに異なる。必要となる資格によっては、DVR で研修を行うこともある。モデレーターを養成するプログラムについても DVR が作成している。また、モデレーターは、モデレーター間の相互教育のための能力も要求される。

DVR の交通安全教育プログラムを活用して DVW が活動を行うこともある。その際にはプログラムの実施経費を DVR から DVW に支払う（原資は BMVI から提供された資金である）。

DVW でも独自の交通安全教育プログラムを実施している。例えば、若年運転者向けのキャンペーン、交通安全に特化した学校でのキャンペーンスタンドの設置及びシミュレーション体験及び学校を訪問しての交通安全啓発活動や夜間走行の危険性の情報提供等である。

DVR と DVW は共に交通安全に取り組む主体であり、実施する交通安全教育プログラムの内容によって協力する場合もあるが、個別に活動する場合もある。DVR の DVW に対する認識は、特別な存在ではなく、自団体の一会員という認識にとどまる。交通安全教育プログラムの実施における双方の役割分担は明確には存在していないが、DVR と DVW はともに BMVI から資金提供を受けている。

(4) 外国人向けの交通安全教育の提供

ドイツでは、ドイツを通過してフランス等に向かう外国の車両による通過交通が多く、交通安全上の問題となっている。こうした状況を踏まえ、DVR では“ German Road safety ” というスマートフォンアプリを開発した。このスマートフォンアプリは、5~6ヶ国語に対応しており、ドイツの道路（特にアウトバーン）における交通ルールを説明している。

なお、DVW では、難民向けに交通安全教育のイベントを実施している。このイベントは、難民には特に女性が多く、宗教上の理由で亡命前には一人での外出や自転車の乗用をすることのなかった人々が多いため、そうした人々に対して、自転車の乗用の方法やドイツの交通ルールを教育するものである。

(5) AKTION SCHULTERBLICK

AKTION SCHULTERBLICK は、医師及び高齢者を対象として、高齢者の運転能力を判断する際に用いるためのマニュアルであり、高齢運転者が加齢による視力、聴力及び判断力等の低下について正しく自身の能力を把握するための情報を提供している。例えば、高齢運転者の後方確認及び集中力の維持等高齢者固有の運転上の問題等である。

DVR では交通安全対策を実施する際に、キャンペーンロゴを作成している。本取組では、左方に捻りながら曲がる矢印のキャンペーンロゴが作成されている（図表 3-5-2-1）。高齢になると振り返りながら後方を確認すること自体が難しくなるため、高齢運転者固有の問題として後方確認の姿をロゴで表現しているものである。

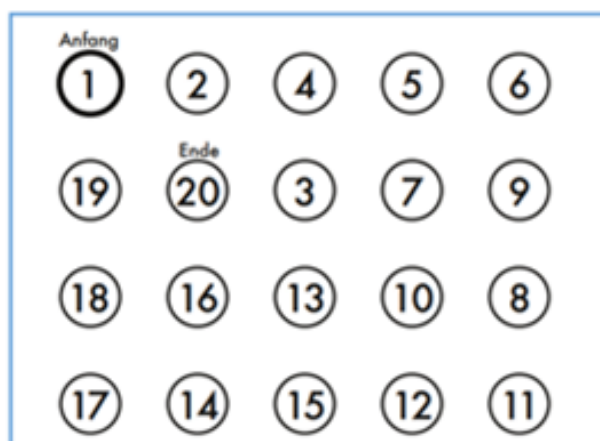
図表 3-5-2-1 AKTION SCHULTERBLICK のロゴマーク



また高齢者が自身の情報処理能力を簡易に確認する方法も紹介されている(図表 3-5-2-2)。例えば、数字が羅列されたシート上で、数字を 1 から順に鉛筆で線を引いていく方法である。

図表 3-5-2-2 情報処理能力の簡易チェックシート

Aufgabe: Verbinden Sie Zahlen in fortlaufender Folge: 1 - 2 - 3 - 4 bis 20 (Ende).



また高齢者の家族、親戚及び友人に対してもチラシを通じて情報発信をしている。その理由は、高齢者の家族、親戚及び友人は、高齢者が運転能力の低下による問題を抱える初期段階で気づくことができるからである。

その他オンラインで運転能力をチェックできるテストを提供している(図表 3-5-2-3)。ただし、

このテストはあくまで簡易なもので、医師による検査に代替できるものではないと付記されている。また、運転能力について判断を行うのに、医師による診断が最も適切である旨もパンフレットでは説明されている。

図表 3-5-2-3 オンラインテストの紹介ページ



3-5-3 全ドイツ自動車クラブ (ADAC) の概要

所在地	ミュンヘン
設立年	1903 年
会員数	2,018 万人 (2017 年)
会員費収入	12 億 700 万ユーロ
ADAC の活動の概要	<ul style="list-style-type: none"> ロードサービス、旅行代理店、旅行傷害保険、救急事業等のサービスを展開するほか、交通安全対策の取組に加えて、連邦政府、州、市の交通安全計画の策定にも協力を実施している。 ADAC は以下の 4 団体から構成されている。 <ul style="list-style-type: none"> ○ ADACe.v ○ ADACRegional-clubs ○ ADACSE ○ ADACstiftung (以下「ADAC 財団」という。) ADACe.v がロードサービスの提供を行う主体である。ADAC Regional-clubs はドイツ 16 州に 18 の拠点を設置しており、ADAC の活動を地域ごとにカバーしている。ADACSE は保険業を展開している事業会社で旅行、事故、車両等の保険商品を提供している。ADACstiftung (ADAC 財団) は 2016 年に設立された団体で ADAC グループにおける公益活動を担う組織である。 ADACe.v 及び ADACRegional-clubs の職員は 6,415 人で、ロードサービス提供回数は年間 4,100 万回にのぼる。 ADAC のロードサービスでの出勤を年間走行キロで見ると、1992 年の 5,900 億キロから 2017 年には 7,560 億キロまで増加している。一方で、ドイツの交通事故死者数は 1992 年の 10,631 人から 2016 年には 3,180 人にまで減少している。ADAC の出勤は増加している一方で、交通事故死者数は減少しており、ADAC は自らの活動の成果と捉えている。 ADAC 財団の主な事業内容は以下の通り。 <ul style="list-style-type: none"> ○ 救命救急 ○ 交通事故予防 ○ 交通安全に係る調査研究 等 ADAC 財団は ADAC 会員に限らずドイツ全体を対象として事業を行っている。

3-5-4 全ドイツ自動車クラブ (ADAC) における交通安全に関する取組事例

(1) 交通事故削減目標の設定

ADAC では交通事故データの分析は、独自に行うものと、公的な機関と共同で行うものがある。ADAC では、2020 年に 40% 交通事故死者数を減らすという目標を 2010 年に独自に設定したが、2019 年 1 月時点では達成は厳しい状況である。現在は 2030 年に向けた交通安全対策を検討中である。2030 年に向けた対策を検討するにあたり、ADAC の活動計画の内容及び交通事故データの推移を 2010 年からさかのぼって分析している。

ADAC では、1992 年からの数値推移を基にした交通事故死者数の減少率の予測を行っている。その予測結果として、ADAC では、2050 年に交通事故死者数を 1,050 人にまで減少させられると考えている。

(2) ADAC 財団による子供の交通安全対策

ADAC 財団では、交通安全に関する知識を身に付けてもらうため、未就学児向けから 14～17 歳向けまで年齢層別のプログラムを提供している。

1 小学校 1 年目の子供への反射材付きジャケットの配布

子供の交通事故予防のための取組として、子供たちが登下校中に着用するための反射材付きのジャケット配布を実施している。反射材付きのジャケットは、子供たちが気に入るようにかわいいデザインを施しており、昨年までに 75 万着を配布している。学校の先生にはガイドブックを配布し、子供たちがジャケットを着用することの意義を説明している。

反射材付きジャケットは、学年が上がると着用されなくなる傾向がある。ADAC 財団の担当者は、ジャケットの着用状況の改善には、親に対する教育が必要と考えており、本件に限らず親子が交通安全を一緒に学ぶ取組を行っている。そのため、ADAC 財団では、2018 年に初めてドイツ各地の小学校を巡るロードショー（テントを設置し行う移動式の巡業）形式で実施した。取組においては、反射材付きジャケット着用時及び非着用時での運転者からの視認性の違いを親子で実際に体験する取組等を実施している。

図表 3-5-4-1 ADAC 財団が配布している反射材付きジャケット



図表 3-5-4-2 ロードショー（道路での実践）形式での交通安全プログラムの実施風景



1 全国交通安全学習プログラムの提供

未就学児及び小学校低学年の5歳～7歳児を対象とした全国交通安全学習プログラムを提供している。このプログラムは、子供たちが歩行者又は運転者の役割を演じ、Schonraum(交通ルール及び自転車の乗り方等を学ぶために、体育館等の室内に模擬的な道路及び標識等を設置して練習する場所)で交通ルールを遊びながら学ぶものである。プログラムは約45分間で構成されており、横断歩道を渡る等の子供たちが日常生活の中で、個人的に経験したことがある内容を取り上げながらモデレーターにより交通安全教育が行われる。また、子供たちが学習内容に関心を持てるようにカラスの人形である「ADACUS」を使ってプログラムを進行している。

図表 3-5-4-3 全国交通安全学習プログラムの提供風景



14～17 歳向けの体験型交通安全教育の提供

小学校卒業以降は交通安全への関心は徐々に低くなるが、17～18 歳での自動車の免許取得の際に交通安全への関心が再び高まる傾向がある。そのため ADAC 財団では、交通安全への関心が低い 14～17 歳向けにも体験型の交通安全教育を提供している。内容は、携帯電話及びヘッドホンを使用しながらの移動、トラック等の大型車両における死角の存在、飲酒及び薬物使用の危険性を教えるものである。教育に際しては、実際に体験してもらうことが重要であると考えており、トラック運転者からの目線の体験、酩酊状況の疑似体験及び速度超過の疑似体験等をしてもらっている。こうした取組は、子供たちが将来自動車を運転することをも視野に入れた教育（プレ運転者教育）である。

ドイツでは、自動車の運転は 18 歳から一人で行うことが可能であったが、2010 年に制度改正が行われ、免許の取得可能年齢が 17 歳に引き下げられた。ただし、17 歳から 18 歳までの間は事前に登録された保護責任者が同乗することが義務付けられている。同乗者がいた場合の方が交通事故の発生率が 20%ほど低くなるためとのことである。その他に、初心運転者は、2007 年頃から血中アルコール度数を 0%とすることが義務付けられている。初心運転者を過ぎると血中アルコール度数の上限は 0.5%となる。なおドイツではビール、ワイン及びゼクト(発泡ワイン)は 16 歳から、18 歳以上は全てのアルコールの飲酒が可能である。

図表 3-5-4-4 14～17 歳向けの体験型交通安全教育の提供風景



図表 3-5-4-5 14～17 歳向けの体験型交通安全教育におけるトラックの乗車体験



図表 3-5-4-6 14～17 歳向けの体験型交通安全教育における速度超過、飲酒状態の疑似体験



(3) 小学校の教員向け教育指導プログラムの提供

ADAC 財団は、小学校の教員向けのプログラムも提供している。

ドイツでは、小学校の教育を所管している州政府の省庁から交通安全を含む EU 共通テーマの通知がある。その通知の中からそれぞれの小学校の教員が選択したテーマに基づき教育が行われる。教員は選択したテーマで教育するための技能を身に付ける必要が生じた場合、自主的な研修の受講のほか、外部講師に教育の実施を依頼することも可能である。なお、ADAC 財団の担当者によると、ドイツの小学校の教員は、日本ほど多忙ではないため、教員による自主的な研修の受講が可能とのことである。そのため全ての学校が交通安全に係るテーマを選択するわけではないが、実際には ADAC 財団のプログラムが充実していることもあり、交通安全をテーマに選ぶ学校は多い。

例えば ADAC 財団では、小学校の教員向けに、小学校における実用的かつ現代的な交通安全教育を提供するための教育指導プログラムが提供されている。2017 年及び 2018 年には計 12 地域でプログラムが提供され、300 人以上の教員が参加した。ADAC 財団では、同様のプログラムを引き続き提供する予定で 2019 年には既に行った 12 地域以外の 9 地域で提供を行うことを計画している。

(4) ドクターヘリによる救命救急

ADAC Luftrettung のドクターヘリによる救命救急は、1970 年にミュンヘン地区の住民向けサービスとして開始され、会員以外の救命救急も実施している。ドイツではドクターヘリによる救命救急を 4 者が行っている。現在では、ドイツの 79 地域（うち、36 地域は ADAC Luftrettung、12 地域は州警察、29 地域は DRFLuftrettung、2 地域は Johanniter-Unfall-Hilfe : JUH）で救命救急が実施されている。それぞれの地域における救命救急は 70 キロ圏内をカバーしており、これはドイツのほぼ全域にあたる。

ADAC Luftrettung のドクターヘリによる救命救急の年間出動回数は 5 万 4 千回以上にのぼり、ドクターヘリのパイロットは 165 人在籍し、計 50 機のヘリを所有している。ドクターヘリによる救命救急の活動計画は ADAC Luftrettung ではなく、ADAC 本部が策定を担当している。

ADAC Luftrettung のドクターヘリによる救命救急の年間出動回数 5 万 4 千回のうち、48% が急病による出動で最も多い。次いでスポーツ及び余暇活動中の事故による出動が 13%、神経救急（神経系の疾患に対する救急）及び交通事故による出動がいずれも 11% である。

1 回の出動につき、パイロット、医師及び衛生士がそれぞれ 1 人ずつの計 3 人で出動する。医師は協力機関の所属で ADAC Luftrettung の専任医師ではない。

ドクターヘリによる救命救急の事業費用のうち、95% 程度は強制保険により賄われており、残りは ADAC 財団が負担している。

図表 3-5-4-7 ADAC Luftrettung のドクターヘリ



3-6 交通安全に関する連携の例

3-6-1 ドイツ連邦政府とドイツ州政府間の連携

ドイツ連邦政府と州政府の交通安全に係る連携として、ヒアリングで確認できたものは以下の通り。

┆ BMVI が主催する会議

BMVI 及び各州政府の交通省が参画し、2021 年に開始する次期交通安全計画策定のために定期的に会議を行っている。

また、BMVI は州政府と交通安全に関する複数のワーキンググループで議論を行っている。例えば、交通安全に係る規則及び法令違反を議論するワーキンググループが設置されている。そこでは交通に係る法令違反の増加及び法令違反をした際の罰金額等について話し合われる。

┆ 州政府が主催する会議

ドイツでは、連邦各州の全ての交通大臣が参加して、交通大臣会合が年 2 回開催される。ゲストとして連邦交通大臣も参加する。前回は 2018 年 10 月 18～19 日に開催され、次回は 2019 年 4 月 4～5 日、次々回は 2019 年 10 月 10～11 日に開催予定である。次回の議題は、大きく 交通分野全般(BMVI による輸送アクションプランの報告、交通騒音低減及びアウトバーンの管理改善等)、 鉄道及び公共交通機関等(BMVI による鉄道貨物輸送マスタープランの報告、鉄道の電化等)、 道路交通(ドイツにおける交通安全の改善、自転車の利用状況に即した道路交通規則 (Straßenverkehrsordnung: StVO) の改訂等)、 航空(小規模空港における航空管制等)及び 海洋と船舶(内陸輸送のための CO2 排出量の最適化等)がある。交通大臣会合での決定には拘束力はあるが、StVO を改正する必要がある場合は連邦政府による法改正手続きが必要となる。

交通大臣会合とは別に内務大臣会合も開催されている。連邦各州の全ての内務大臣が参加して内務大臣会合が、年 2 回開催される。ゲストとして連邦内務大臣も参加する。前回(第 209 回)は 2018 年 11 月 28～30 日に開催され、次回は 2019 年 6 月 21～23 日、次々回は 2019 年 12 月 4～6 日に開催予定である。前回の会合の議題は 79 あり、その内容は亡命制度、難民問題及び強盗窃盗対策等多岐にわたる。そのうち、交通安全に係る議題は、連邦警察刑事統計 (Polizeiliche Kriminalstatistik) (以下「PKS」という。)の公表について議論されている。

PKS とはドイツ各州の州別データを連邦政府がまとめたデータベースで交通違反に関するデータもここに含まれている。

┆ DVR が主催する会議

数年前まで BMVI 及び州政府が集まる定例会議がなかったため、DVR がコーディネーターとなり、会議体を設置した。主に BMVI が行っている交通安全に関するキャンペーンに関する議論が行われている。

1 資金提供

BMVI は州政府の交通安全に対する取組に対して、例えば以下の資金提供を行っている。

○ 州政府等が実施するバイク及び子供等をターゲットとした交通安全キャンペーン

○ 市の道路インフラ計画担当者の知識向上プロジェクト¹

○ 学校で交通安全を教えるための教材²

1 知識向上プロジェクトとは、市の道路インフラ計画担当者が、計画策定に際して遵守すべき規制、ガイドライン及び支援ツールの理解を深めるためにセミナー等を開催するもの。

2 学校教育は州政府の所掌であり、BMVI は学校教育に直接関与することはできないが、州政府とともに学校及び教員に対して、教材、ビデオ及び YouTube 等のオンライン教材を通じた支援を行っている。

3-6-2 ドイツ連邦政府と民間団体間の連携

BMVI は交通安全教育プログラムの作成等で DVR 等と連携している。DVR の交通安全教育に係るキャンペーン及びプログラムには BMVI からの資金提供で賄うことが基本である。

BMVI 及び DVR は、交通事故死者数を削減するという目的を共有し、協働しているが交通安全対策における意見の相違もある。例えば、ドイツでは、アウトバーンの速度規制について議論が行われているが、BMVI は、交通安全だけでなく、交通の円滑化等交通全般を考える立場であるため速度規制の導入に反対している一方、DVR は交通事故の減少を第一に考える立場であるため速度規制を導入するべきと考えている。

3-6-3 ドイツ州政府と民間団体等間の連携

バイエルン州では、交通安全対策は社会的課題という認識のもと、様々な民間団体と多様な連携をしている。交通安全計画の策定に際しては、州内の省庁だけでなく、ADAC 及び学識者等外部組織とも連携している。また、交通安全に関する教育・啓発では以下のような取組が行われている。

1 ADAC 及び DVR との共同での交通安全キャンペーンの実施

1 メディアと協力した新学年時の登校初日に交通安全を呼び掛けるキャンペーン

1 アンテナバイエルン（民間ラジオ局）による「安全に学校へ行こう」というキャンペーン

1 バイエルン放送（公共放送）による「交通安全の日」の宣伝及び交通安全に関連するイベントの開催

1 Safely on the way というボランティア団体と協力した、歩行、自転車及び自動車等交通モードごとに整理された高齢者向けの交通安全プログラムの提供

NRW 州では、交通安全計画の策定に際して、州内の省庁だけでなく、自動車クラブ（ADAC 他）、大学、研究機関及び DVW 等外部組織とも連携している。

NRW 州では、交通安全に係る業務は原則として州によって実施され、そのための財源も州が独自に確保する。しかし、交通安全コンテスト等の実施に際しては、NGO の資金協力のもと取組を行う場合もある。

3-6-4 州政府と市町村の連携

NRW 州では、5 つの行政区（県）にそれぞれ運輸部門があり、交通安全等に係る業務を行っている。このうち最も人口が多いデュッセルドルフ行政区では、5 つの部門のうち、第 2 部門が安全及び運輸を担当する部門である。この第 2 部門の下に 6 部局が設置されており、その 1 つが運輸部局である。運輸部局の主な業務は以下の通り。

- ┆ 州道拡張計画の策定
- ┆ StVZO、FZV、StVO の規制に係る免除手続き
- ┆ 運転免許証に関する事項
- ┆ 道路や自転車道整備の推進
- ┆ 公共交通の振興
- ┆ 鉄道交差点対策の推進
- ┆ 州道整備計画の更新
- ┆ 大容量及び重荷重輸送の承認
- ┆ 総合輸送計画（IGVP）
- ┆ ケーブルカーとスキーリフトの監視
- ┆ 交通工学、教育及び育成
- ┆ 道路監視機関としての業務遂行
- ┆ 道路、電力線、鉄道及び路面電車の建設に関する計画承認

デュッセルドルフ市では、州の交通安全計画の策定プロセスに、NRW 州の交通の未来（Zukunftsnetz Mobilität NRW）という委員会のメンバーとして間接的に関与している。ただし、この委員会は交通安全計画の議論を行うものではなく、NRW 州内にある 162 の市町村が参加したネットワークの下で公共交通機関のあり方や、交通に関する戦略的な取組を検討することを目的としている。