

# イギリスにおける交通安全施策の推進

～計画の義務付け，推進体制と技術支援，教育とトレーニング～

吉田 長裕 YOSHIDA Nagahiro

大阪市立大学大学院工学研究科都市系専攻准教授

畑中 克好 HATANAKA Katsuyoshi

パシフィックコンサルタンツ株式会社交通基盤事業本部道路部技術課長

## はじめに

本報告は、2011～2012年度の2カ年にかけて実施した日本道路協会（交通安全小委員会）における「欧米各国における交通安全施策に関する調査」のとりまとめの一環である。私たちは、人口あたり死者数が世界で最も少ない国のイギリスを対象に、交通安全施策の取り組みの実態について、文献調査および現地調査を行った。以下では、中央政府（イギリス交通省 DfT：Department for Transport）における交通安全施策の取り組みと、地方自治体（ロンドン、マンチェスター、ハンプシャー、ポーツマス）における生活道路と歩行者・自転車利用者への安全対策の取り組みを報告する。

## 1. イギリスの交通事故の現状

2010年におけるイギリス（GB）の10万人当たり死傷事故件数は、257.1件/年と日本の5割以下と低く、人口当たり死者数は日本の7割弱の状況にある。また、歩行者・自転車の死傷者数は、1990年以降減少傾向にあり、2010年には日本の半数程度である。

一方、自転車乗用中の死者数は2003年頃から成人（16

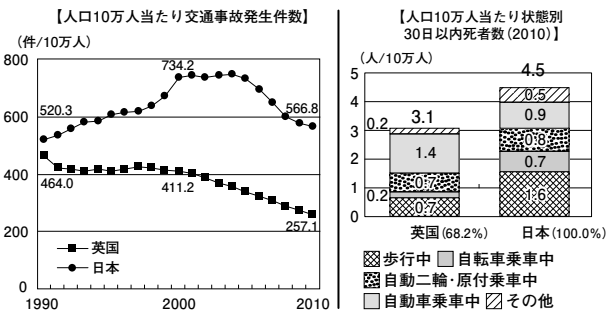


図-1 人口当たり交通事故発生件数と死者数の比較

～59歳）において微増傾向で自転車利用環境に関する課題が顕在化している。（なお、死傷者の統計については、過少報告問題により、2008年から事故統計報告書のタイトルに「報告された」が追加されるようになった）

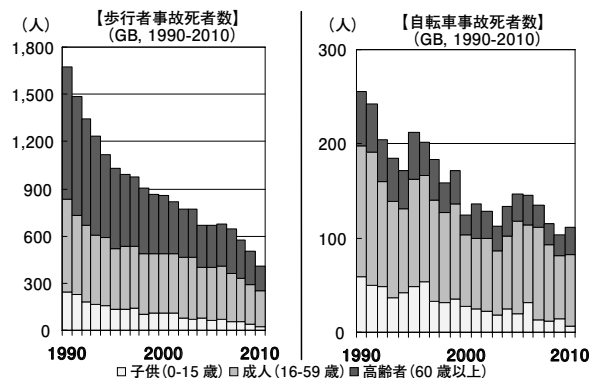


図-2 イギリスの歩行者・自転車の交通事故の状況

## 2. イギリスの交通安全施策の変遷

### (1) 交通安全に係る法律や計画等の策定経緯

イギリスにおける交通安全施策は、1998年の新交通政策白書「A New Deal for Transport: better for everyone」により、これまでの自動車中心の政策から公共交通を促進する政策へ大きな転換が図られ、市街地中心部への自動車の流入規制など総合的な交通安全対策を含む人の移動に関する新たな戦略的政策が方針付けられた。また、2000年には地方自治法「Local Government Act 2000」および交通法「Transport Act 2000」が施行され、道路交通安全を含む交通全般に係る地方交通計画（LTP: Local Transport Plan）の策定が地方自治体に義務付けられるようになった。地方交通計画の策定内容は、全国画一的な内容とする決まりはなく、地方自治体



図-3 イギリス交通安全施策の経緯

の自主性により定められ、地方発意の取り組みを反映しつつ推進し、現在3期目を迎えている。

また、道路安全法「Road Safety Act 2006」による罰則の強化、地方交通法「Local Transport Act 2008」による地方交通計画および地方交通政策の策定義務の保持などの交通安全施策の関連法が施行されている。

死傷者数の削減目標を交通安全戦略に明確に位置付けた「Transport Ten Year Plan 2000」および「Tomorrow's Roads : Safer for Everyone」の策定を受けて、地方自治体の交通安全施策の推進を支援するガイドライン「Road Safety Good Practice Guide」等が発行された。

なお、法的位置付けはないが地方自治体による自主的な取り組みを支援するための国としての交通安全戦略「Strategic Framework for Road Safety」が、2011年に策定されている。この交通安全戦略では、中央政府の今後のアプローチとして、交通違反者への規制と教育、交通弱者への教育と訓練、費用対効果に基づく対策の実施、地域ニーズの対策への反映、交通安全専門家への支援などの8つの重要なテーマが設定されている。

## (2) 計画の目標設定と交通安全施策に係る予算制度

イギリスにおける交通安全目標の設定は、中央政府が1987年に最初に設定し、2000年、2010年以降の3段階に分かれている。国家戦略として計画目標を明確にして取り組んできた流れから一転し、2011年の「Strategic Framework for Road Safety」において死傷者数削減の国家目標は設定されておらず、また地方自治体における地方交通計画等においても目標の設定義務を附していない。そのため、2010年までの国の目標値を引き継いでいる地方自治体や、目標を設定していない地方自治体も存在する。

ただし、中央政府の研究機関である英国交通研究所(TRL : Transport Research Laboratory)において、イギリス全体の死傷者数削減の今後の見通し(2030年までの死亡・重傷者の削減数)が公表されている。交通安全に関する国の死傷者削減目標が設定されなくなったのは、地方分権の拡大による国と地方が締結する地域協定(Local Area Agreements)が廃止され、計画の目標設定に関する全国統一指標(National Indicators Set)を、

2012年以降に設定する義務がなくなったことによるものである。

表-1 交通安全計画の目標値の変遷

策定年	削減目標
1987	死傷者数を81～85年を基準として2000年までに1/3にする
2000	94～98年を基準として2010年までに 死者・重傷者数を40%削減 子供の死者・重傷者数を50%削減 軽傷者数を1億台km当たり10%削減
2011	なし(TRLからの「今後の見通し」のみ)

交通安全施策を推進するための地方自治体の主たる財源は、中央政府から配分される予算である。2010年までは、24の施策別に道路交通安全事業予算が配分されてきたが、現在では4種類の一括交付金として地方自治体に予算配分されている。中央政府は、配分した予算の用途を制限しておらず、地方自治体は柔軟に予算を使用している。一方で、予算執行に関して、道路に関する会計報告を行うことが地方自治体に対して義務付けられている。

地方自治体は、中央政府からの予算配分のほかに、公共交通運営による運賃収入、安全に係る民間企業とのパートナーシップ活動による寄付収入があり、これらの予算により交通安全施策を推進している。

### 3. 主な交通安全施策の取り組み事例

#### (1) ゾーン対策

1992年に交通静穏化法(Traffic Calming Act 1992)が施行される等、生活道路における主たる安全対策として、欧州各国と同様に自動車の走行速度を抑制するゾーン対策が取り込まれている。生活道路におけるゾーン対策メニューとして、物理的なハンプ・シケイン設置は自動車の速度抑制を効果的に行う一つの手法である。

ポーツマス市における20mphゾーン対策は、市内のほぼ全域(市内道路の約9割)に標識と路面標示の設置、およびポスターやパンフレット配布等の広報活動のみで取り組まれた点が特徴である。この施策は、ポーツマス市民の要望から始まった取り組みであり、Safer Road Partnershipにより警察との連携で実施された。ポーツマス市は、他都市と比べて細街路が多く自動車の走行速度が高くないことから、比較的容易に導入された。ハンプやスピードクッション等の物理的なデバイスを設置する必要がないため、予算の面でも、大幅な削減になった。導入結果として、平均速度は24mphから19mphに低下し、事故件数は21%削減された。






写真-1 ポーツマス市の20mphゾーン

#### (2) 教育・トレーニング

中央政府の交通安全戦略「Strategic Framework for Road Safety」で示されるように、交通弱者が自らの安全を守る視点等からの教育・トレーニングに対策の重点が置かれるようになっている。

イギリス国内の自転車利用者の増加に伴い自転車事故件数が増加していることにより、中央政府DfTは英国王立事故防止協会(RoSPA: The Royal Society for the Prevention of Accidents)や自転車関連団体など複数の機関と協働し、国家プログラムとして自転車トレーニング「Bikeability」を2007年から実施している。このプログラムは、子供の年齢別に自転車走行の教育トレーニングおよび検定試験を各地方の学校で行うものであり、コースに合格するとレベルに応じたバッジが授与される。2011年現在、約8割の地方自治体に参加している。

表-2 Bikeabilityのレベル別の教育内容

レベルと対象年齢	教育内容
レベル1(赤)  ~9才	基本的な自転車乗車方法 簡易な自転車点検
レベル2(黄)  10~11才	道路での走行位置(交差点内含む) 手信号と交通規制 自動車への対処方法
レベル3(緑)  11~18才	あらゆる状況下での安全走行 自らの走行ルート計画 道路標識の解釈

また、マンチェスター交通局(TfGM: Transport for Greater Manchester)では、「気付くこと、自分の位置を注意すること、安全乗車、安全運転」の4つをポイントに自転車と大型車(貨物自動車とバス)のそれぞれに巻き込み事故を防止するための注意事項を記載したリーフレットを作成し、配布している。自転車利用者への注意事項として、「周囲環境への注意、貨物自動車を追いつき越さない、交差点で先頭に出る時は大型車から十分に距





図-4 TfGM の交通安全リーフレット

離を確保すること、乗車前に道路上の危険性を確認すること、危険認識時にはその事象がなくなるまで減速または停止する準備をすること、高視認性または反射性ジャケットの着用と適切なライト設置の確認」が記載されている。

### (3) 自転車走行空間整備

ロンドン交通局 (TfL: Transport for London) では、ロンドン市内の自転車スーパーハイウェイの交差点部における自転車利用者の安全性を向上させるための対策として交差点改良プログラム「Better Junctions Programme」を2012年から実施している。このプログラムでは、「自転車レーンの拡幅および新設」「交差点における自転車用前出し停止線設置 (Advanced Stop Line)」「自転車利用者が見えにくい交差点での死角防止ミラー設置 (Trixi Mirror)」等の自転車が自動車に認識されやすくなる自転車利用者への安全対策が実施されている。



写真-2 死角防止ミラー (Trixi Mirror)

以下は、実施予定の交差点对策事例である (Mile End Road/Burdett Road 交差点)。当該箇所は、交差点内の横断距離短縮と通行位置の整流化を目的に、「交差点コンパクト化」「左折専用導流路撤去と集約」「通行位置指定の自転車レーンの新設」、その他「道路照明の設置」「信

号サイクルの変更」「歩道改良」等の対策が予定されている。

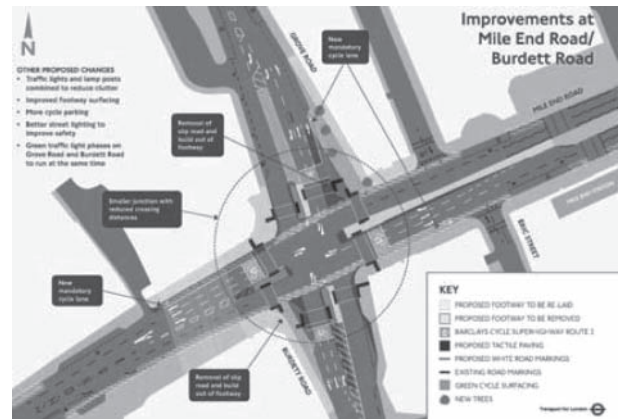


図-5 Better Junctions Programme 対策例

### (4) 地域・関係機関とのパートナーシップ

死亡事故が発生した箇所と類似状況下で同様の事故が発生した事例があることを踏まえ、ハンプシャーでは警察隊、郡議会の Safety Engineering チームおよび Traffic Management チーム、郡地方道路事務所の職員と郡内自治体職員の各行政機関の代表者で構成する死傷者削減パートナーシップ (Casualty Reduction Partnership) が2003年に設置された。このパートナーシップの主な活動内容は、現地診断と交通事故対策会議の開催である。会議は、すべての代表者による月例会議を開催し、前月に発生した死亡事故あるいは死亡の可能性のある全ての交通事故を対象に対応策が議論されている。現地診断では、郡管理道路で発生した死亡事故あるいは死亡の可能性のある全ての交通事故発生箇所に対し、「Safe Working Practices on the Highway」という安全作業手順に基づいて、対策の可能性や類似事故の再発を予防するための安全強化対策の可能性について確認

している。また、現地診断の結果は、過去5年間の事故履歴の調査と、対策実施後の5年間のモニタリングも含めて集計し保管されている。

本パートナーシップの活動である、事故発生直後の迅速な対応と、活動目的に準じた一貫性のある予算配分、関係機関の協働、コスト削減の取り組みにより、死亡事故の大幅な削減効果が得られている。

**(5) 中央政府による技術的な支援**

地方分権が強化されるまでは、DfTが地方自治体の計画・施策の評価、職員のトレーニング等のあらゆる面に関して直接的な関与を行ってきたが、現在では地方自治体に直接関与せず、対策実施状況に関するモニタリングも行っていない。中央政府の役割は、ガイドラインや情報の提供、教育や評価等のツールの提供による間接的な関与となっている。これら提供された情報、ツール等の使用や適用についても、地方自治体の判断に委ねられている。

現在DfTでは、地方自治体等が活用する情報ツールとして、誰でも閲覧可能な以下の2種類のWEBサイトを公開しており、地方自治体ごとの事故件数や予算などの交通安全指標を比較できるようにしている。このツールの活用により、地方自治体は自らの計画と対策結果の評価および自治体間との比較ができ、計画作成の基礎資料を得ることができるようになっている。また、このツールの活用により、DfTは地方自治体の状況を効率的に収集し、行政監査の役割も担っている。

表-3 DfTによる情報および提供WEBサイト

English Road Safety Comparison	Road Safety Observatory
地方自治体の交通安全指標に（事故件数、予算等）関する情報サイト 地方間の比較が可能であり、住民から地方自治体に改善要求等の働きかけが可能 DfTによる地方自治体の行政監査も可能	交通安全に関するリポジトリサイト 国内外の交通安全計画、事故現況、研究報告書や文献などの様々な情報が整理されており容易に情報収集が可能

**4. わが国の交通安全施策への反映**

イギリスにおける交通安全施策に関する調査を踏まえ、わが国への展開として以下が挙げられる。

**①交通安全計画の策定義務づけ**

日本では、交通安全対策基本法に基づいて都道府県に対し、交通安全計画の策定が義務付けられているが、市町村の策定は努力義務とされている。イギリスでは、全

自治体に地方交通計画（LTP）の策定が義務づけられており、本計画に基づいて中央政府からの予算配分と確実な実施により効果的に交通安全施策が推進されてきた。生活道路における安全対策の取り組みは、わが国における喫緊の課題となっており、交通事故削減を着実に推進する上では市町村単位での計画策定とその推進は重要である。

**②交通安全施策の推進体制**

イギリスのハンプシャーの事例に見られる「関係機関におけるパートナーシップ」のように、効果的な対策実施には交通安全に係る推進体制の構築が重要である。わが国においては、昨年度実施された文部科学省、国土交通省、警察庁による「通学路の緊急合同点検」の実施に見られるように、関係機関の参画や『通学路安全対策アドバイザー』の設置など安全施策を推進する体制が構築されつつある。生活道路での安全施策を推進するには、市町村レベルでの道路管理者（行政職員）を対象に事故調査と予防対策等の検討を目的とした交通安全技術研修を実施する等、交通安全を推進するための市町村レベルでの推進体制、またその支援体制の構築が必要である。

**③交通安全施策を推進するための技術支援**

イギリス中央政府DfTが公開しているWEBサイトを地方自治体が活用することにより、地方自治体は自らの計画と対策結果の評価および自治体間の比較を行い、計画作成の基礎資料を得ることができるようになっている。わが国では、国土交通本省、国土技術政策総合研究所のホームページにて各種施策の内容説明や事例論文などが掲載されているが統一したWEBサイトとして集約されていないため、重要な情報を地方自治体が収集しきれない可能性がある。わが国においても、地方分権が進む中、地方自治体の自主的な取り組みを促進することが期待できる点から、交通安全施策に関する技術的支援（情報および提供WEBサイト）は重要である。

**④交通安全教育やトレーニングへの取組**

イギリス全体で急増する自転車利用者への事故対策として取り組まれている自転車走行訓練「Bikeability」は、子供から高齢者までのすべての年齢層を対象とした教育トレーニングである。これらは、実際には自転車関連団体が提供しており、わが国においても、自治体のニーズに応じて、自転車利用者の年齢に応じた十分な安全教育とトレーニングを民間団体やNPO、ボランティアと連携して行うことが重要である。