

フランスにおける交通安全施策

～国・自治体・研究機関等の権限と重層的な協力体制～

三 谷 哲 雄 MITANI Tetsuo

流通科学大学総合政策学部総合政策学科教授

松 浦 克 之 MATSUURA Yoshiyuki

株式会社千代田コンサルタント社会システム部総合計画課長

はじめに

本誌7月号から、日本道路協会が主催する「交通安全小委員会」の活動成果の一つとして、諸外国における交通安全施策の動向を報告しているところである。本号では、これまでのドイツ、イギリスに続き、人口当たりの自動車保有台数が我が国と同等であるフランスを対象とした調査結果について、その概要を報告するものである。

本調査は、2011年に文献やインターネットなどによる既存資料から、その実態についての基礎調査を実施、その結果を受けて、2012年に現地視察や関連組織へのヒアリングを実施し、交通安全の体系や具体的な交通安全施策とその現状などを調査したものである。

フランスへの訪問は2012年11月に行い、国の関連組織として「道路交通・交通安全代表団(DSCR)」、交通安全省庁間代表(DISR)、研究組織として「道路・高速道路研究所(SETRA)」、「都市計画・公共施設研究センター(Certu)」、「フランス交通・開発・ネットワーク科学技術研究所(IFSTTAR)」、さらには、フランス西部に位置し、交通安全モデル都市の一つである「ロリアン市」を訪問先とした。

1. 交通事故の状況

フランス本土の面積は、我が国の約1.4倍(約54.4万km²)である。一方、人口が約6,350万人、自動車の保有台数が約3,100万台であり、人口当たりの保有台数は我が国とほぼ同程度となっている。

フランスにおける交通事故による死者数の推移を見ると、我が国と同様に1970年代初頭にピークを迎え、1972年には18,034人に達した。その後、様々な対策を

行うことにより年々減少、2002年に当時のシラク大統領が交通安全を任期中の三大政策の一つに設定するなど、国家レベルで交通安全の取り組みを始めると、減少傾向がさらに大きくなり、2012年には3,645人まで減少している。

我が国では、高齢者の事故率が高いが、フランスでは若年層の事故率が高いことが特徴として挙げられる。

なお、フランスでは2004年までは6日以内死者数を交通事故死者数としていたが、2005年からは30日以内死者数としている。

2. 交通安全に関わる組織・体制

(1) 交通安全に関わる中枢機関

1972年7月5日付政令により、首相を筆頭に、交通安全に関わる全省庁の大臣らにより構成される交通安全省庁間委員会(CISR)が発足し、政府の交通安全政策の大綱ならびに喫緊の対策を決定することが定められ、年に1～2回の委員会が開催されている。

また、交通安全政策の実務は、多くの省庁が関わりを持って進められていることから、この省庁間の調整を行う組織として、交通安全省庁間代表(DISR)が任命されている。ここでは、各省庁からの出向者が常駐し、交通安全に関する政策・研究・教育・情報公開など、多岐にわたって関係部局・機関の調整を行っている。

(2) 近年の組織再編の流れ

交通安全政策は、かつて「エコロジー・持続可能開発・運輸・住宅省」(MEDDTL、以下「エコロジー省」)の行政管轄とされていたが、2010年11月25日付同時政令以降、「内務・海外県・海外領土・地方自治体・移民省」(MIOMCTI、以下「内務省」)の所轄となった。

同政令により、交通安全に関する両省庁の役割分担も定められ、“内務省が交通安全及び交通教育”，“エコロジー省が道路インフラの安全対策及び車両技術に関する規制”を管轄することとなった。2012年予算においてはエコロジー省に割り当てられていたものが、2013年においては内務省に付与されている。

また、2012年大統領選挙を境として、新政府における両省の呼称は、前者が「エコロジー・持続可能開発・エネルギー省」(MEDDE)、後者が「内務省」(Ministère de l'intérieur)となった。

(3) 県の役割

県知事は、内務省に所属する官僚であり、国政の地域レベルでの執行に関して様々な権限を有し、交通安全政策の実施に対しても、その主要な役割を果たす。

県知事の下での交通安全政策は、「交通安全計画主任」に託され、それを「交通安全調整官」が補佐する。その任務を助ける組織が県交通安全情報監視局(ODSR)である。国の交通安全政策を県レベルで策定するため、各県知事は国の機能を地方に分散した担当官による専門チームを組織している。

(4) 市町村の役割(ヒアリング結果より)

ロリアン市では、国の研究機関であるCertuとは30年に及ぶパートナーであり、金銭契約を結ぶことなく、信頼関係の中で交通安全対策のアドバイスを受けている。

市道については、全て市長の責任で整備を行っており、交通管理の責任も担っている。交通違反の取り締まりの権限は有していないが、交通規制(規制速度や駐車禁止エリアの設定など)の決定権も市長が有している。

近年、国からの交通安全という名目の補助金はなくなったが、自治体に交付される補助金全体の中で、自治体が配分を定めている。

(5) 道路行政の枠組み

2011年におけるフランス本土の道路延長及びその管理者は表-1のとおりである。2004年に成立した「地方の自由と責任に関する法律」により、2008年1月1日をもって約16,200 kmの国道が県へ委譲されたところである。

表-1 道路行政の枠組み

道路種別		道路延長	管理者
国道	都市間高速道路	11,392 km	国 第3セクター 民間会社
	都市内高速道路		
	準高速道路	9,754 km	国
	主要幹線道路 その他国道		
県道		377,767 km	県
市町村道		658,381 km	市町村

3. 交通安全に関わる計画

(1) 国レベルでの交通安全計画と目標

国の交通安全政策は、2001年8月に制定された予算組織法(LOLF)に基づく財政法案の枠組みに従って、横断政策と政策プログラムとの二種に分類することができる。

前者は、18の異なるプログラムを横断的に統合する概念であり、同政策(ミッション)には複数の省庁および担当大臣が関わることとなる。後者は、特定の省に割り当てられる。

2007年に当時のサルコジ大統領が“2012年までに交通事故死者数を3,000人以下に削減する”などの目標を掲げていた。2012年には内務大臣が“交通事故件数を半数に削減、交通事故死者数を2,000人に削減する”と野心的な目標を掲げたが、これは、欧州委員会が欧州の死亡事故件数を半減させるという10年計画を打ち出したことに対応するものである。

(2) 県レベルでの交通安全計画と目標

各県での交通安全政策は、その概要を示した「交通安全一般指針文書(DGO)」が5年毎に作成され、1987年にその作成が義務化された。本文書の作成にあたっては、国、地方自治体、職業団体、協会団体などの担当者が協議して内容を決定し、最終的に公式会合においてそれが調印されることとなる。

これに基づき、「県交通安全行動計画(PDASR)」が1年毎に作成される。ここでは、自治体をはじめ、NGOや保険会社などの団体から施策案の公募を行い、応募者の提案する施策を検討し、それが承認されると助成金が支給される仕組みである。

フランス全土にある101の県では、それぞれ独自の交通安全政策が立案され、県単位でその効果が検証・評価されている。

ノール県の事例を見ると、2008年策定の一般指針文書では、国の4つの推進テーマ(①速度抑制、②青少年の保護、③自動二輪対策、④飲酒運転の撲滅)に加え、県の推進テーマとして、⑤自転車利用者対策、⑥大型車と交通弱者の共存——の2つが新たに定義された。一方、2013年策定の一般指針文書では、2008年と同じ国の4つの推進テーマに加え、県の推進テーマとして、①都市部における交通弱者対策、②業務上の交通リスクの低減、③不注意運転の原因排除——の3つが定義されている。

4. 交通安全に関わる予算

(1) 国レベルでの予算

フランスの国家予算は、前述のとおり、予算組織法 (LOLF) に基づき、「ミッション」(Mission)、「プログラム」(Programme)、「アクション」(Action) という3つの予算単位により構成される。

この予算は3年計画の予算が2年毎に作成され、中間年には前年度の実績に応じた予算調整が行われる。ミッションには省ミッションと省庁間ミッションとがあり、省ミッションは単一の省に、省庁間ミッションは複数の省に予算が配分される。

(2) 県レベルでの予算

各県知事は、交通安全行動計画 (PDASR) 実行のための予算を与えられ、これが知事の決定する政策や、助成金などへと充てられる。

(3) 市町村レベルでの予算

市町村における交通安全に関わる財源は、国からの交付金・補助金、税収入などからなる。その他、各省庁からの交付金も存在するが、その割合は極めて低い。

交通安全対策の実施のうえで補助金を希望する市町村は、上述の交通安全行動計画 (PDASR) に基づく補助金を申請し、交付を受けることも可能である。

5. 交通安全に関わる研究

交通安全省庁間委員会 (CISR) により、交通安全に関する研究の方向性は以下の3つの柱で定められている。

- ①道路インフラおよび車両の安全性向上
- ②交通最弱者の安全向上
- ③将来の運転者のよりよい交通教育

交通安全を含む様々な輸送技術研究に対する大型助成金として、地上交通研究・革新プログラム (PREDIT) 助成金が定められており、各研究機関はこれを活用しているケースが多い。2008~2012年に助成した第4次 PREDIT の総括・検証を2013年に実施する予定となっている。

6. 交通安全に関わる教育

国家予算における交通安全に関する名称は、2012年の「道路交通・交通安全」から2013年の「交通安全・交通教育」へと変わり、交通教育が政策の中で大きな位置を占めていることがうかがえる。

交通安全教育は、各省庁がそれぞれの役割の中で、それぞれの視点から実施されている。

例えば、学校教育においては、義務教育の過程で教育

証明証の発行を行っており、中学校3年生レベルの教育証明証がなければ、運転免許の学科試験が受験できないなどの制約がある。

7. 交通事故対策の具体例

(1) 速度減速の考え方 (Certu でのヒアリング結果より)

“Road は車両のため、Street は歩行者のため” という考え方に基づき、道路によって異なる安全対策を立案している。

街路では自動車や自転車に優先権を与えず、速度を落とす方が基本となっている。歩行者の死亡事故を見ると、車両の衝突速度ごとの死亡率は、30km/hでは15%、50km/hでは85%と言われており、規制速度が高い場合は自動車と自転車・歩行者を完全に分離させることを基本としている。

(2) 車両一方通行道路での自転車逆走レーン

この整備は、車両一方通行道路での自転車の長距離迂回の回避と共に、自転車の歩道走行による歩行者との事故の防止のために取り入れられたものである。交差点部では、非優先側の逆走自転車用停止位置の明示、右からの逆走自転車進入有りの路面表示や標識により、通行車両への周知が行われている。

大規模道路から街路まで幅広く導入され、2007年ではわずかであったが2010年に大幅に増加し、パリでは7kmから214kmの延長となった。



写真-1 自転車逆走レーンの設置例 (リヨン)



写真-2 交差点部の路面表示の設置例 (リヨン)

(3) 自転車用信号の新方式

2012年1月にエコロジー省の省令により、“車両用信号が赤の時に自転車だけは右折または直進することが可能となる”信号・標識が制定された。これは、自転車利用者から無条件に赤信号で待たされることに対する不満が多く伝えられたのを受けた措置である。



図-1 自転車右折・直進可の信号器

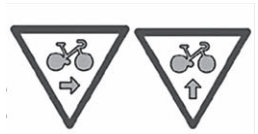


図-2 自転車右折・直進可の標識

上述のとおり、市町村での信号・標識の設置は、市長の権限により許可されているが、整備の規模は市町村によって異なっており、ナント市では450カ所の設置であるが、リヨン市では5カ所の設置に留まっている。

ナント市では、2011年4月から16カ所40基の信号で6カ月間の設置試験が行われ、次いで市内全域への適用を目指し、同年末までに700基への設置を目標とした。このように長期間の社会実験によって危険性のないことが確認されたため、フランス全土に適用が拡大された。インターネット上では、研究機関である設備技術研究センター南西支部 (CETE sud-ouest) が解説ページを設けているほか、CERTUもガイドを作成して公表している。

(4) ラウンドアバウト

1993年にフランスで約10,500カ所であったラウンドアバウトは、2005年には約30,000カ所と約3倍に増加している。一方、事故件数は、ラウンドアバウトでは横ばい、総事故件数は減少傾向にあり、ラウンドアバウト

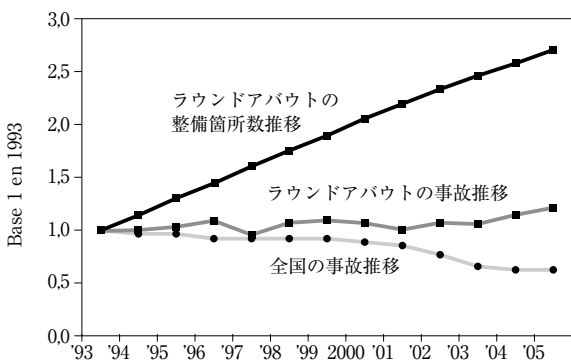


図-3 ラウンドアバウトの整備と事故件数

の対策効果が示されている。

都市部において、数十メートルしか離れていないところにT字路交差点が2つ並び、軸のずれた、または非対称な分岐路が両側に出ているケースでは、交通量があるレベルに達すると、交差点の機能は低下し、信号機でコントロールすることが難しくなる。この場合、小型のラウンドアバウトを並べ、交通処理を行う「ダブルラウンドアバウト」の整備が行われている。

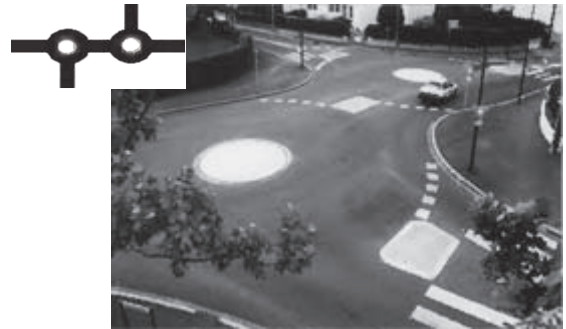


図-4 ダブルラウンドアバウトの整備事例

おわりに

国や県・市町村などの地方自治体、各交通安全関係組織などにおいては、それぞれの組織が独立して政策を実行しているものの、地方自治体が国の研究機関と密接な関係があるなど、協力体制が重層的に組織されていることが印象的であった。

首相を中心として、各省庁がそれぞれ交通安全に関する何らかの重要な役割を担っており、省庁間またはその部局同士の連携が図られている。国と地方との連携も、長年の試行錯誤を経て、近年では効率的な政策実行のためのシステムがようやく整いつつあるようである。

また、フランスにおいても情報公開や活発な議論が行われている。紆余曲折はあったものの、国民全体、特に指導者層が本気で交通事故削減に取り組み、国民の生命・財産・生活を守ろうとする意志が見て取れるのではないだろうか。

独創的かつ革新的な研究やアイデアを率先して発表・議論し、良いものは早期に社会実験に移し、比較的短期に実用化していることも、特徴的である。

これらの事例が、我が国において交通安全施策を進めるうえでのヒントになれば幸いである。

参考文献

- 1) La Sécurité routière en France 2010
- 2) ONISR (全国省庁間情報管理局) Website
- 3) INSEE (国立統計経済研究所) Website
- 4) CERTU 及び CETE sud-ouest 研究資料
- 5) トゥールーズ市「ミニ・ラウンドアバウトの評価」