

欧米の動向を踏まえた 今後のわが国の交通安全施策の方向性

石井 宏明 ISHII Hiroaki

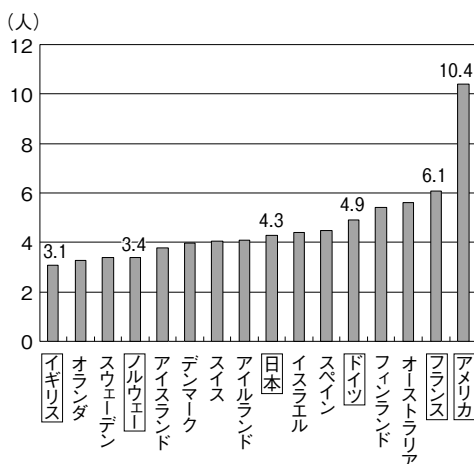
国土交通省道路局環境安全課道路交通安全対策室課長補佐

はじめに

我が国の交通事故による死者数は、ピーク時の4分の1まで減少したが、なお年間4千人を超えており、人口10万人当たり死者数の世界各国との比較でも、最少のイギリスより約4割高い値となっている(図-1参照)。政府は、2015年までに死者数を3千人以下とし、世界一安全な道路交通を実現するという目標を掲げているところでもあり、道路の交通安全対策についてはさらに工夫して進めていくことが必要である。

こうした状況を踏まえ、日本道路協会の交通安全小委員会では、我が国の今後の交通安全施策の参考とするため、2011年から2012年にかけて、欧米主要5カ国の施策の体系や具体的な施策内容の調査を行った。そして、その成果を「Road Safety・世界の知見」シリーズで、7月号から国別に報告してきたところである。

最終回となる今回は、調査結果を比較するとともに、調査結果も踏まえた我が国の今後の施策の方向性について



数値は30日以内死者数のデータを基に算出
日本及び調査対象国を□で囲む

図-1 2011年の人口10万人当たり死者数
(出典：IRTAD資料 上位15カ国及びアメリカ)

て考える。

1. 欧米調査の概要

日本道路協会・交通安全小委員会による欧米5カ国の訪問調査の対象国と訪問先は、表-1のとおりである。

主な調査内容は、交通安全施策の推進体制・組織、交通安全に関する計画の体系、先進的な交通安全施策等である。

表-1 調査対象国と現地訪問先

調査対象国	現地訪問先	本誌での報告
ドイツ	・連邦交通建設都市開発省 ・ベルリン州 ・シュレースヴィヒ ・キール市 ・ホルシュタイン州 ・ハノーファー市	7月号
イギリス	・交通省 ・マンチェスター市 ・ポーツマス市 ・ロンドン市 ・ハンプシャー郡	8月号
フランス	・道路交通・交通安全代表団 ・交通安全省庁間代表・ロリアン市 ・研究組織(道路・高速道路研究所、都市計画・公共施設研究センター、フランス交通・開発・ネットワーク科学技術研究所)	9月号
アメリカ	・アリゾナ州交通局 ・テンペ市 ・フェニックス市 ・フェニックス警察	10月号
ノルウェー	・交通通信省 ・フィンマルク地方 ・オスロ市警察 ・道路公団 ・ベルゲン地方 ・交通経済研究所	11月号

各国の調査結果は、本誌7月号から11月号で報告しているが、12月号では、日本を含む各国の調査結果の概要を比較したものを、文末の表-2でまとめている。

2. 欧米と日本との比較

(1) 交通事故の状況

各国の交通事故死者数の経年変化と事故の特徴を比較する。まず、1970年から2011年までの死者数の推移を図-2に示す。日本やドイツなどは1990年前後に一度増加傾向が見られるが、それ以降、減少傾向となっており、最近10年間を見ると、アメリカを除く各国とも、死者数

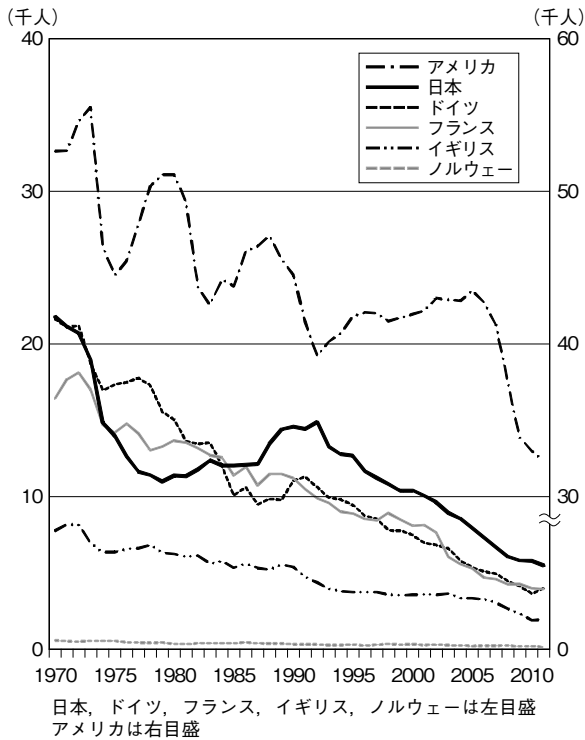


図-2 各国の30日以内死者数の推移 (警察庁の交通統計)

はおおむね半減している。

次に2011年の死者の状態別内訳(図-3)を見ると、日本はほかの国に比べ歩行中・自転車乗車中の割合が高くなっていることがわかる。これは我が国の課題の一つといえる。

表-2①には各国の「交通事故の状況」を記載している。フランス、アメリカでは飲酒による事故が多いこと、ノルウェーでは若年層の事故が多いこと、イギリスでは自転車の死傷者数が増加していることなどが特徴となっている。

(2) 交通安全対策の実施体制、国と地方の関係

交通安全対策の体系を表-2②に記載している。

実施体制としては、各国ともに国は国全体の計画や方針は策定しているが、具体的な交通安全対策の実施は各道路管理者の責任となっている。違いとしては、ノルウェーは個別の対策実施は道路公団が担う仕組みを持っている点、交通規制について日本以外は各道路管理者や自治体を実施している点などがある。なお、ドイツは連邦政府として実際の道路管理は実施していない。

次に、地方の道路管理者に対する国の財政支援を比較する。交通安全の財政支援が一番明確なのは、アメリカであり、日本と同様に交通安全対策を含む交付金による支援の仕組みを持っているのが、イギリス、フランス、ノルウェー。このうち、イギリスは4種類の一括交付金

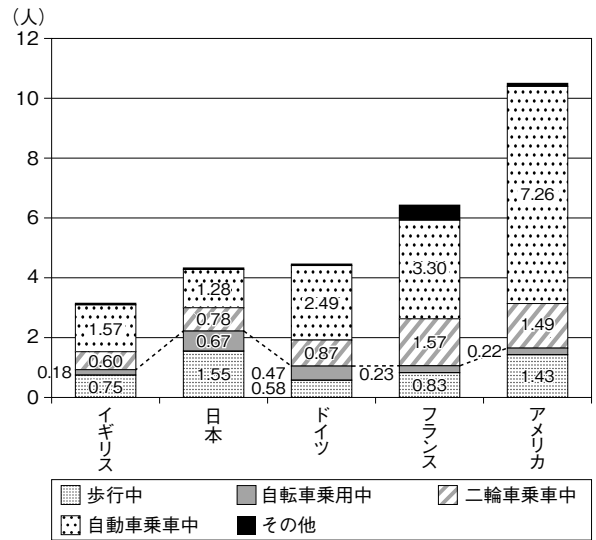


図-3 2011年の人口10万人当たり死者数の状態別内訳 (各国の交通事故に関する統計を基に国土交通省が作成)

により地方へ予算配分しており、自転車・歩行者対策等の一括交付金は2011年に導入されている。いずれも日本と同様、個別事業への配分は、地方による自由裁量となっている。

アメリカは法律に基づく幹線道路安全プログラム(HSIP)の予算を、死亡者数等の客観的指標に従って各州に配分し、各州には交通安全戦略計画の策定や安全性が下位の箇所について報告等の義務を課している。こうした形で投資効果をチェックする仕組みは、特徴的な点である。

財政支援の配分は自由に行いつつ、事後的に投資効果を把握して事故対策の効率化を促していくのが一つの方向性と考える。

(3) 交通安全に関する計画

交通安全に関する計画について、表-2②に記載している。

日本には、政府全体の交通安全基本計画と、交通安全施設整備を含む社会資本整備重点計画がある。前者は、交通事故が「交通戦争」として大きな社会問題となった昭和40年代に制定された交通安全対策基本法に基づいて策定されており、現行計画は第9次計画である。この計画の中で冒頭述べた死者数3千人以下という数値目標を設定している。地方の計画については、都道府県は策定が義務づけられているのに対し、市町村は任意となっている。

政府の数値目標は、各国ともに設定しているが、イギリスの場合には、国としての目標値ではなく、研究機関による見込み値が公表されている。

一方、計画の位置付けは、日本、フランス、アメリカ、ノルウェーは法定計画であり、このうちフランス、アメリカについては、計画と予算配分が連動している。

国家目標と地方の目標の関係は、ドイツ、アメリカ、ノルウェーでは整合性を図る仕組みになっている。国と地方の目標の共有は今後の課題の一つと考える。

(4) 各国の特徴的な施策

表-2③では、各国の特徴的な施策を、幹線道路、生活道路、自転車の対策に分類して整理した。

日本の取り組みとしては、幹線道路対策では、事故データや地域の意見を踏まえて事故危険箇所を指定して対策を集中的に実施することや、PDCA サイクルを取り入れた事故対策のマネジメントが挙げられる。事故データ等により科学的に対策箇所を絞り込む手法は各国でも取り入れられている。生活道路対策では、面的に総合的な対策を進めているが、物理的デバイスの活用などの推進が、今後の課題である。

欧米の具体的な取り組みを踏まえた我が国の施策展開の方向性について、次章で検討したい。

3. 日本の施策展開の方向性

(1) 幹線道路対策

①道路設計に導入されている交通安全向上の考え方

(Self-explaining road/ Forgiving road)

ドイツでの調査で報告のあったセルフエクスプレニングロード、フォーギビングロードは、ドイツだけでなく欧州で研究が進められている、交通安全向上を目的とする道路設計の概念である。

セルフエクスプレニングロードは、1990年代にオランダで導入された後、欧州に広がっている取り組みである。考え方としては、適切な走行速度を、運転者に直感的に把握させることができるような道路構造にすることで、安全な運転挙動を導こうとするものである。具体的には、車道幅員や路肩幅員の大小により運転者の速度選択に影響を及ぼすことや走行速度を低下させるために曲線的な線形を選択することなどを設計の考え方に入れている。道路構造によって自然に最適な走行速度にする考え方については参考になる取組である。

フォーギビングロードは、事故が起きても小さな被害で済むように計画する概念である。市街地外の道路における車両単独事故対策などに応用できると考えられる。

②効果的な事故対策の検討(沿道出入り集約等)

アメリカでは、沿道施設の出入りに起因する交通事故を削減するため、幹線道路との接続箇所や沿道施設からの乗り入れ部を集約し、自動車と歩行者・自転車の交錯

を低減するアクセスマネジメントが行われている。

同様の対策が単独で行われるのは珍しくないが、幹線道路をより安全、高度に利用するためにもアクセスコントロール手法を確立し普及していくことは有効であると考える。幹線道路における対策効果の分析などを通じて、効果の高い取り組みの推進を図ることが必要である。

③政府による地方自治体への技術的な支援

イギリス交通省では、各地方自治体の事故件数や予算などの交通安全指標をWEB上で公開している。例えば、ハード対策費当たりの死者・重傷者数、道路管理者別の死者・死傷者数など、約30の指標が用意されており、指標ごとに、表-3のように、データを閲覧することができる。

地方自治体にとっては、自治体間の比較を行うことが可能となり、交通省としては、自治体の状況を効率的に把握することが可能になるメリットがある。データについては、交通省あるいは地方道路当局から提出されたデータを使用している。

自治体間競争を促すとともに、地域住民への情報提供にもつながる、効果の高い取り組みと考える。

(2) 生活道路対策

①物理的デバイス等による速度抑制策の推進

生活道路について、欧米ではゾーン30など面的な速度規制が徹底している。ドイツのベルリン市の場合、市内の約7割でゾーン規制が行われており、イギリスのポーツマス市のゾーン規制は、市内の約9割に及ぶ。

イギリスでは、1992年の交通静穏化法施行後、ゾーン規制とともに、速度を守らせるためにハンブやシケインなどの物理的デバイスが活用されている。ドイツでは、走行速度に応じて「もっとゆっくり走りましょう」「ありがとう」など、文字を表示する取り組みが効果を上げている。フランスでもゾーン規制が普及している。

また、ドイツ、フランス、アメリカでは、速度抑制策としてラウンドアバウトの活用が進んでいる。とくに、フランスにはラウンドアバウトが3万カ所もあり、面積を抑えるためのダブル(めがね状)ラウンドアバウトも導入されているということである。

日本でもゾーン30の指定や、物理的デバイスの活用が進められているが、今後、さらに拡大させていく必要があると考える。道路管理者が行う物理的デバイスの普及促進のため、基準づくりやハンブなどの低コスト化を図っていく必要があると考えている。

ラウンドアバウトについては今年度、道路交通法に位置付けられたところであり、現在、導入のメリットが見込まれる交差点の抽出、計画・設計に必要な知見の整理を行っているところである。

表-3 イギリス交通省 Web サイトにおける交通安全指標の公開例（ハード対策費当たりの死者・重傷者数）

KSI casualties by capital spend (ハード対策費当たりの死者・重傷者数)

Fatal and serious casualties on roads owned by the local authority, per £10,000 of the authority's total capital spend on road safety. What is capital spend?

(道路交通安全に係るハード対策費用1万ポンド当たりの死者・重傷者数)

Datasets used: [STATS19](#) and [Capital Spend](#)

Grouped in: [Casualties](#) and [Spend](#)

[Access similar indicators](#) to KSI casualties by capital spend.

Local authority

Local highway authority (LHA) (地方道路当局)	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012
Barking and Dagenham (バーキング・アンド・ダゲナム区)	0.43	0.78	0.00	0.00	0.48	1.71	2.78	null
Barnet (バーネット区)	0.81	1.75	0.59	0.78	0.41	0.40	1.84	null
Barnsley (バーンズリー区)	2.13	2.12	3.13	1.60	5.87	2.59	1.89	null
Bath and North East Somerset (バース・アンド・ノースイースト サマセット市)	0.27	0.34	0.16	0.45	0.36	0.56	0.25	null
Bedford (ベッドフォード市)	null	null	null	null	0.79	1.02	0.94	null

各国の事故データの比較で見たとおり、日本は歩行者・自転車乗車中の死亡事故の割合が高い。人を優先すべき生活道路の対策は今後、特に工夫が必要である。

②交通安全監査の取り組みの活用検討

ドイツで実施されている交通安全監査は、監査委員の資格をもつ職員が、基準書に従って設計内容をチェックする仕組みである。基準書では、高速道路、幹線道路、地区内道路など、道路の種別に応じて監査項目が設けられている。地区内道路の場合の例を表-4に示す。

表-4 地区内道路の監査項目

道路断面	<ul style="list-style-type: none"> ・車道と歩道の分離が適切か ・狭さくが交通安全を保つ設計になっているか ・学校や老人ホームなどに特別対応の必要性があるか 	等
線形	<ul style="list-style-type: none"> ・歩行者(特に子ども)とドライバーのアイコンタクトが可能か ・敷地出入口が交通安全を保つ設計になっているか ・スピード違反が発生しない設計になっているか ・シケインの間隔と設計が適切か 	等

狭さく、シケインなどの物理的デバイスの導入は、交通安全上の懸念から、地域の合意を得るのが難しい場合がある。物理的デバイスの活用等を含む安全対策の実施にあたっては、こうした第三者による監査の仕組みを活用することも、有効ではないかと考える。

(3) 自転車対策

自転車通行空間の整備に関しては、表-2③の通り、各国では既に積極的に取り組んでおり、日本でも昨年ガイドラインを発出し、整備促進を図っているところである。

また、利用ルールの徹底も重要であり、イギリスの自転車トレーニング(バイクアビリティ)の取り組みや、フランスの自転車信号は興味深い。

(4) 広報関連

今回の調査結果から、欧米では、道路管理者も広報や教育関連を積極的に行っていることが印象的である。交通規制を道路管理者が担当しているためと考えられるが、日本の道路管理者も、道路構造の考え方を周知し、安全に使ってもらうため、広報や教育面に貢献していくことが必要ではないかと考える。

まとめ

今回の欧米調査の結果から、各国の特徴的な取り組みを把握することができた。幹線道路をより安全に高度に活用しつつ、生活道路においては車両の速度抑制を徹底するなど、我が国で交通安全対策として取り組むべき課題はまだ多く、今回の調査が関係者の取組の参考になれば幸いである。

また、2016年度には次期交通安全基本計画が策定されることになっており、世界の知見についてさらに調査を深め、新たな施策に反映させていきたいと考えている。

ITSを活用した交通安全の取り組みや、車両の安全性向上も進展している。世界一安全な道路の実現を目指し、道路の交通安全対策を充実させていきたい。

表-2 日本と欧米5カ国との交通安全施策等の比較

①基本情報と交通事故の状況

	日本	ドイツ	イギリス ※グレートブリテン (GB)
人口	127 百万人	82 百万人	61 百万人
行政組織	・国 ・市区町村: 1,742 ・都道府県: 47	・国 (連邦共和国) ・都: 232 ・連邦州: 16 ・市町村: 12,320	・国 (イングランド、スコットランド、ウェールズ) ・地域政府: 1 (イングランドのみ) ・県機能: 27 ・県+市機能: 143 ・市機能: 237
組織毎の道路管理延長	・国管理 (国道 2.2 万 km) ・都道府県管理 (国道 3.2 万 km, 都道府県道 12.9 万 km) ・市区町村管理 (市町村道 102.0 万 km) ・高速道路会社管理 (高速道路約 1.0 万 km)	・連邦管理 (無) ・連邦州管理 (高速道路 1 万 km, 連邦道路 4 万 km, 州道路 9 万 km) ・郡管理 (9 万 km) ・市町村管理 (40 万 km)	・国管理 (高速道路 0.4 万 km, A 道路 0.9 万 km) ・地方管理 (高速道路 0.004 万 km, A 道路 3.8 万 km, B 道路 3.0 万 km, C 道路 8.5 万 km, その他道路 22.9 万 km)
交通事故の状況 ※出典 IRTAD	・30 日以内死者数 (2011) ※: 5,507 人 ・2000 年から 51% 減少 (特徴) ・年齢内訳では、高齢者の割合が約 5 割 ・状態別では、歩行中の死者が約 4 割	・30 日以内死者数 (2011) ※: 4,009 人 ・2000 年から 45% 減少 (特徴) ・若者の事故率が高く、高齢者の事故率・死亡率高い ・貨物車両の運転者による事故が全体の 2 割と多い	・30 日以内死者数 (2011) ※: 1,960 人 ・2000 年から 44% 減少 (特徴) ・子供の死傷者数が大幅に減少 ・自転車の死傷者が 2005 年以降増加傾向

②交通安全対策の体系

	日本	ドイツ	イギリス ※イングランド (EN)
対策の実施体制・組織	・対策実施: 各道路管理者 ・交通規制: 都道府県警察 ・取締まり: 都道府県警察	・対策実施: 各道路管理者 ・交通規制: 各道路管理者 ・取締まり: 州・市警察	・対策実施: 各道路管理者 ・交通規制: 各道路管理者, 地方自治体 ・取締まり: 警察
国と地方の役割分担	・国 (国土交通省) は、国道 2.2 万 km の管理者として交通安全対策を自ら実施するとともに、地方が管理する道路に対して、財政的支援 (下記参照) 及び技術的支援を行う。 ・技術的支援としては、幹線道路における事故危険箇所の取組や、好事例の共有、交通安全施設の設置基準の策定などがある。	・連邦政府は、国全体の交通安全計画 (方針) を策定する。それを踏まえ、自治体が具体的な交通安全計画を策定する。 ・対策実施について、国の役割は国全体を対象とした交通安全キャンペーンや道路設計基準策定のみ、自治体が道路改良などの交通安全対策の設計・施工・管理を全て行う。	・地域協定廃止以降、国 (交通省) は各地方自治体に対し強制力はなく、技術的・財政的支援などについてサポートを行っている。
国から地方への財政的支援	・社会資本整備に関する地方自治体への補助として、以下 2 つの交付金があり、交通安全対策に使用されている。 ①防災・安全交付金 ②社会資本整備総合交付金 (制度概要) ・地方が整備計画を策定し、計画に対して予算を配分 (補助率 5.5/10 ~ 7/10) ・個別事業への配分は地方の裁量	・単独の交通安全対策事業は、全て州・市独自の予算で行い、国の財政支援はない。 ・ただし、道路整備事業の予算は連邦補助があり、道路整備と併せて交通安全対策を行う場合もある。	・道路交通安全対策への補助として以下の一括交付金 (①は 2011 創設) がある。 ① Local Sustainable Transport Fund (自転車、歩行者対策等) ② Integrated Transport Block Fund (渋滞対策、交通安全事業等) ③ Highways Maintenance Block Fund (維持管理事業等) ④ Major Transport Scheme Fund (大規模な交通事業等) (制度概要) ・配分された予算の使途は地方の裁量
交通安全に関する計画	【国レベル】 ・交通安全基本計画 (2011 ~ 2015) (位置づけ) 法令に基づき 5 年毎策定 (所管) 内閣府 (数値目標) 2015 迄に 24 時間死者数を 3,000 人以下 2015 年までに死傷者数を 70 万人以下 (計画のポイント) ① 高齢者及び子どもの安全確保 ② 歩行者及び自転車の安全確保 ③ 生活道路及び幹線道路における安全確保 ・社会資本整備重点計画 (2012 ~ 2016) 目標として、事故危険箇所の死傷事故率の 3 割削減、通学路の歩道整備率約 6 割を掲げている。 【地方レベル】 ・交通安全実施計画 (位置づけ) 都道府県: 法令により義務付け 市町村: 法令により努力義務 ○自治体によっては数値目標も記載	【国レベル】 ・交通安全計画 2011 (2011 ~ 2020) (位置づけ) 法的位置づけ無 (所管) ドイツ連邦交通建設都市開発省 (数値目標) 2020 年までに死者数を 40% 削減 (計画のポイント) ① EU が公表している交通安全計画書も踏まえ作成 ② ターゲットを絞り、以下の 3 本柱で取り組みを実施 ○教育 ○道路整備 ○自動車技術開発 【地方レベル】 ・交通安全計画 ○各州独自の計画だが、国の交通安全計画策定に各州代表が関わっているため、国の安全計画と州毎の安全計画は整合が図られている。 ○数値目標は、事故削減率や自転車分担率向上など様々であるが、自治体施策だけで事故削減、死者数削減を図っている訳ではないことから、数値目標設定をしない自治体もある。	【国レベル】 ・交通安全戦略 (2011 ~ 2030) (位置づけ) 法的位置づけ無 (数値目標) ※目標値ではなく「見込み値」(研究機関が発表) 2030 年には、2005-2009 平均から、死者数は 41% ~ 57% 削減、死者重傷者数は 55% ~ 70% 削減 (計画のポイント) 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などをテーマとして設定 【地方レベル】 ・交通安全計画の策定義務はなく、自治体ごとに策定 (ロンドン市) ・Towards a Road Safety Action Plan for London: 2020 (位置づけ) 法的位置づけ無 ○ロンドン市長の交通戦略を実現する計画。 (ロンドンを除くイングランドの道路当局がある自治体) ・地方交通計画 Local Transport Plan 3 (策定義務あり) の中で、Road Safety Strategy を策定している自治体もある。

③交通安全施策の特徴的な取組

	日本	ドイツ	イギリス ※イングランド (EN)
幹線道路対策	・(国交省) 「事故ゼロプラン」により、市民参加・市民との協働のもと、事故原因に即した効果的・効率的な事故対策を実施 ・(国交省・警察庁) 警察庁と連携し、事故データに基づいて事故危険箇所を指定し、集中的な対策を実施	・(連邦政府) 広報、キャンペーンの実施に注力 ・(各州等) セルフエクスプレニングロード (運転者が自然と最適速度走行となる適切な道路線形・構造整備)、フォーギビングロード (事故時に死亡リスクの少ない路側構造物整備) の概念による道路整備取り組み ・(各州等) 交通事故委員会の「事故多発箇所選定」 ・(各州等) 設計段階の「交通安全監査」	・(交通省) 地方自治体が活用出来る情報として、地方自治体の交通安全指標 (事故件数、予算等) を HP で情報提供。自治体間の比較が出来ることにも、交通省として行政監査の役割も持っている。 ・(ハンブシャー) 事故対策のため、警察、郡議会、郡道路事務所等で、死傷者削減パートナーシップを設置し、月例会議及び現地調査を実施。
生活道路対策 (歩行者対策)	・通学路について、学校、警察等と連携して実施した緊急合点検の結果等を踏まえ、重点的に安全対策を支援 ・歩道整備や、速度規制とも連携しつつハンブ・狭さく等の設置により車両速度を抑制するなど、面的かつ総合的な事故抑止対策を推進	・(各州等) 設計段階の「交通安全監査」 ・(ベルリン市、ハノーファー市) 子供の事故対策として、「児童の道路危険地図」の作成を実施。学校で子供たちが話し合い作成。 ・(ベルリン市、キール市) 幹線道路以外の 7 割をゾーン 30 に指定し、車両速度の低減に努めており、対話型ディスプレイによる速度低減を注意/感謝する表示が効果を上げている。 ・(各州、市) 交通安全対策としてのラウンドアバウト交差点整備に取り組んでいる。	・1992 年交通静穏化法施行以降、生活道路の速度抑制するゾーン対策を実施。速度抑制策として、ハンブ、シケイン等の物理的デバイスを活用。 ・(ボーツマス市) 市内約 9 割で 20mph ゾーン速度規制を実施しているが、特徴は、物理的デバイスを設置せずに標識や広報活動のみで実施。
自転車対策	【道路管理者による対策】 ・自転車通行空間 (自転車レーン等) の整備 ・ガイドラインを策定 (2012.11) 【その他】 ・利用ルールの徹底 (自転車が車両であることの周知等)	・(各州、市) 自転車通行帯や駐輪場整備の充実の取組 ・(ハノーファー市) 自転車分担率を 12% から 25% に引き上げる目標を掲げ、自転車ネットワーク整備に注力。自転車幹線道路では、交差点において自動車よりも自転車が優先性を与えている。	・(交通省) 自転車事故の増加を受け、国家プログラムとして自転車トレーニングを 2007 年から実施。検定試験を行い、合格者にはバッジを授与。 ・(マンチェスター交通局) 自転車と大型車それぞれに注意事項を記載したリーフレットを配布 ・(ロンドン交通局) 自転車利用者の安全性向上のため、「交差点改良プログラム」を実施。この中で、死角防止ミラー (信号機に設置) や、自転車用前出停止線設置などが実施されている。
その他		・高齢者の事故対策として、運転トレーニングを実施 (全ドイツ自動車クラブ: ADAC) ・キャンペーン活動 (ドイツ交通安全協会: DVW)	

フランス	アメリカ	ノルウェー
65 百万人	309 百万人	5 百万人
・国 ・県 (Department) : 101 ・市町村 (Commune) : 36,700	・国 (連邦政府) ・州 : 50	・国 (Fylke) : 19 ・市町村 (Kommune) : 429
・国管理 (2.1 万 km) ・州管理 (無) ・県管理 (37.8 万 km) ・市町村管理 (65.8 万 km)	・主要幹線道路 (9.5 万 km) ・二級道路 (193 万 km) ・その他 (452 万 km)	・国管理 (1.1 万 km) (ノルウェー道路公団 (NPRA) が管理) ・県管理 (4.4 万 km) (NPRA が管理) ・市町村管理 (5.4 万 km)
・30 日以内死者数 (2011) ※ : 3,963 人 ・2000 年から 51 % 減少 (特徴) ・若年層の事故、大型車と二輪車の事故、飲酒による事故が多いことが問題	・30 日以内死者数 (2011) ※ : 32,367 人 ・2000 年から約 27 % 減少 (特徴) ・歩行者、自転車死亡事故が減少傾向 ・飲酒による死亡事故が全体の約 3 割で高い	・30 日以内死者数 (2011) ※ : 168 人 ・2000 年から 52 % 減少 (特徴) ・若年層 (20 歳前後) の死亡者数が多い ・正面衝突、路外逸脱、対人事故が多い

フランス	アメリカ	ノルウェー
<ul style="list-style-type: none"> ・対策実施 : 各道路管理者 ・交通規制 : 各自治体 (市町村長) ・取締まり : 警察 	<ul style="list-style-type: none"> ・対策実施 : 道路管理者 (キャンペーンや教育等は市警察も実施) ・交通規制 : 道路管理者 ・取締まり : 市警察 	<ul style="list-style-type: none"> ・対策実施 : 各道路管理者 ・交通規制 : 各道路管理者 (一部警察) ・取締まり : 警察
<ul style="list-style-type: none"> ・各道路管理者が交通安全対策を自ら実施し、交通安全対策を自ら実施している。 ・国としての交通安全対策の管轄はエコロジー省が行なっていたが、2010 年から内務省の管轄となった。 ・基本的に国は自治体の交通安全計画に関与しないが、国の研究機関の助言を受けながら、交通安全対策を進めている。 	<p>連邦政府では、陸上交通における安全で効率的な交通システムを実現するための法律を策定し、それに基づいた財源を州政府に配分する役割を担う。具体的な施策の実施は、州政府に任せており、連邦政府が施策の妥当性および進捗を確認する。州政府は、配分された予算にもとに、計画を立て、事業進捗、コスト、課題と対策方法について、年次報告する必要がある。</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・国 (交通通信省) は、交通全般に関する予算配分、全体計画の策定を行い、国道の管理及び交通安全対策等の個別道路計画の立案や実施は NPRA が実施。 ・県の管理する道路も同様に NPRA が実施。 ・市町村が管理する道路は、各自治体が維持管理を行うが、計画は NPRA と共同で策定する。
<ul style="list-style-type: none"> ・10 ~ 15 年前までは、交通安全という名目で国からの予算があったが、現在はそのような予算は廃止。 ・国から自治体に総額の補助金が与えられ、その配分は自治体が決めることになっている。 ・使途を交通安全政策に限定した補助金は、県が定める交通安全行動計画 (PDASR) に基づき施策を実施する交通安全行動計画助成金が唯一のものである。 	<ul style="list-style-type: none"> ・連邦政府から各州に交通安全向上プログラム HSIP の配分を決定 ・配分条件として戦略プログラム、評価、年次報告を義務付け ・具体的な実施内容は州ごとに委任 ・HSIP の州への予算配分 ・道路延長の比、走行台キロの比、死亡者数の比により配分 ・HSIP 予算の 10 % はソフト施策 	<ul style="list-style-type: none"> ・国 (交通通信省) からの補助や交付金はないが、交通安全計画等の整備計画に準じて予算配分がある
<p>【国レベル】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・各大臣が出席する交通安全省庁間委員会で政府方針を決定 ・交通安全プログラム (省庁間ミッションプログラム) (位置づけ) 予算組織法 (LOLF) に基づき 3 年毎に調整 (所管) 複数省庁 (省庁間ミッション) (数値目標) ・サルコジ大統領 (2007 年) : 2012 年度までに死者数を年間 3,000 人以下とする目標を提示 ・オランダ大統領 : 数値目標の提示無し (計画のポイント) ・速度超過の抑制、飲酒運転・薬物使用対策、二輪車の規制、携帯電話の使用規制 など <p>【地方レベル】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・「県交通安全行動計画」の策定を義務化 ・5 年計画で県の交通安全政策の重要事項と方向性を定義 ・人口 10 万以上の都市圏で「都市交通計画」の策定を義務化 ・小規模市町村 (ロリアン市など) は、研究機関などからの助言を受けながら独自で対策を実施 	<p>【国レベル】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・幹線道路安全向上プログラム (HSIP) (位置づけ) SAFETEA-LU (米国際交通長期法) → 2012.7 から MAP-21 (所管) FHWA (数値目標) ・大幅に削減 / Toward Zero Deaths (FHWA) 具体的な数値は州ごとに設定。 ・(計画のポイント) ・交差点の安全、地方部の交通安全、歩行者、自転車の安全、車線からの逸脱、道路安全性のデータ分析、速度管理 等 <p>【地方レベル】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・(州) 連邦 HSIP 予算のもと、州の SHSP (交通安全戦略計画) に基づきプログラム策定 ・S-HSP : 州の幹線道路安全向上プログラム ・HRRRP : 危険な地方道路プログラム ・(市) 項目別にプログラムを策定 ・例) Phoenix Pedestrian Safety Action Plan (任意で作成) 	<p>【国レベル】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・Vision Zero (死亡者と重傷者をゼロにするという最終的な目標) (位置づけ) 国会決議 ・National Transport Plan (2010-2019) (位置づけ) 法定計画 4 年ごとに見直し (所管) 交通通信省、漁業省 ・Vision Strategy and Targets for Road Traffic Safety in Norway (2006-2015) (位置づけ) 法的位置づけ無し (所管) NPRA、警察、交通安全協会、保健福祉局 (数値目標) ・死亡・重傷者数を 2020 年までに 1/3 (2005 ~ 2008 年平均を基準) (計画のポイント) ① Vision Zero (倫理、科学、責任の側面から取り組む) ② 正面衝突、路外逸脱、歩行者事故の抑制 <p>【地方レベル】 (県は国の計画に含まれるので無し) (市町村) 交通安全計画 法的位置づけ無く、今後の取組み方針、取り組み内容、計画、目標が示されている。</p>

フランス	アメリカ	ノルウェー
<ul style="list-style-type: none"> ・速度超過の対策として取り締まりを強化。その主要施策がレーダーの活用であり、自動検知を行うことにより、効果が大きくなっている。 ・大型車の注意力低下による事故が問題となっていることから、ランブルストリップの整備が進められている。 ・事故発生地点の可視化 (問題提起を目的) 	<p>【道路管理者による対策】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・事故データに基づき、事故多発箇所を中心に対策を実施 ・アクセスマネジメント (沿道出入り) ・歩行者横断のための中央分離島の設置、二段階横断 (フェニックス) ・HAWK 信号、カウントダウン信号の導入 (フェニックス) ・半地下構造の横断施設 (フェニックス) <p>【その他】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・HSIP 予算の約 10 % はソフト施策 (教育、キャンペーン等) に配分 	<p>【対策箇所選定から対策実施・フォローの流れ】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・死亡・重傷事故発生箇所を優先的・効果的に対策を行う取組み ① 事故被害額の多寡による対策箇所の選定 ② 警察と連携した現場検証と原因究明、DB による情報共有 ③ 交通安全点検による効果の検証・確認 <p>【主な具体対策例】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・2 車線道路での中央分離帯設置 ・ラウンドアバウト
<ul style="list-style-type: none"> ・“Road は車両のため、street は歩行者のため” という考えに基づき、車両と歩行者は分離させる、または、自動車や自転車にことを基本としている。 ・ゾーン 30 は増加傾向 ・ラウンドアバウトが 3 万箇所あり、面積を抑えるためのダブル (めがね状) ラウンドアバウトも導入されている。 	<p>【道路管理者による対策】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ハンブ設置やラウンドアバウトによる交通静穏化 <p>【その他】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・歩くスクールバス (集団登校) ・スクールセーフティプログラム (スクールゾーンの 15mile 規制等) 	<ul style="list-style-type: none"> ・交通安全教育、キャンペーン ・反射材の装着推進
<ul style="list-style-type: none"> ・車両一方通行の区間で、自転車の逆走を許可するレーンの整備 ・自転車右折・直進可の信号機、標識の設置 	<p>【道路管理者による対策】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・自転車走行空間 (階層分類している) の整備 (自動車交通、路肩幅、道路の種類 (幹線・非幹線) 等を考慮したネットワーク) ・自転車ルートマップ (ルートの階層別に明示) ・安全キャンペーン ⇒ 3feet to pass キャンペーン、ヘルメット着用等 ・マナー教育 	<ul style="list-style-type: none"> ・自転車走行空間の整備 ・走行可能ルート、及び走行ルールの広報
<ul style="list-style-type: none"> ・小学校における交通安全教育 (試験の実施など) 	<ul style="list-style-type: none"> ・市警察による交通安全教育・啓発キャンペーン ・特徴的な例) 市警察と病院や学校との連携 (ヘルメットセーフティ等) 	