

日本と英国の交通安全政策に関する比較研究

北見工業大学大学院 学生員 ○高野 裕輔
北見工業大学 正会員 高橋 清
東京大学 正会員 加藤 浩徳

1. はじめに

現在日本の交通事故犠牲者数は、2002年に事故発生件数・負傷者数共に12年ぶりに減少に転じ、ピーク時の半数にまでなったとはいえ、決して楽観視されるべきものではない。今後は更に高齢化社会による交通弱者の増加により、犠牲者数の増加が予想される。

しかし、そうした日本の状況とは別に英国では近年、政策の変換と共に大幅な交通事故削減に成功し、犠牲者数・事故発生率共に先進諸国の中で低い数値となっている。

本研究では、交通安全政策において成功を収めてきたとされている英国の削減要因を調査・分析し、日本との比較から今後の交通事故削減のポイントと政策のあり方についての検討することを目的とする。

2. 交通事故状況からみた日英比較

図-1にみられるように人口10万人当たりの死者数は、英国が先進諸国の中でも低く、自動車保有台数1万台当たり、走行1億台km当たりの死者数でも同様な結果が出ている。

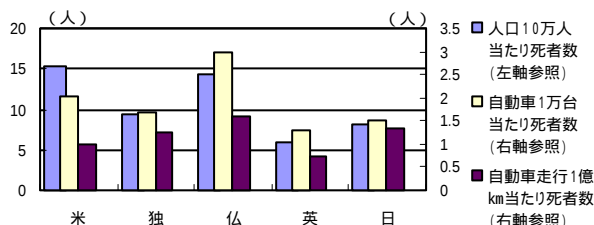


図-1 1999年 主要国の交通事故死者数状況

図-2は、歩行者と自動車との合計の死者率のみに着目したものであるが、日本と英国を比較すると1985年では差はみられないが1995年までに約2倍の差が生じたことがわかる。特に、英国は1985年で既に数値が低いにも関わらず、その後の10年間で全体の死者率に至っても減少幅は大きい。

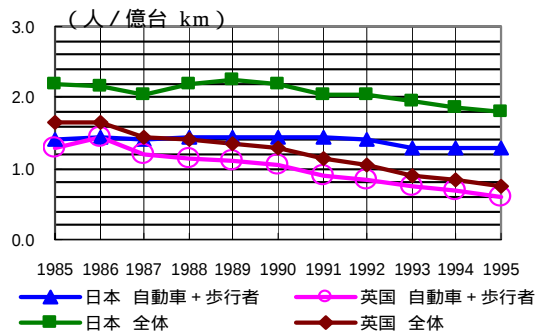


図-2 日英の歩行者・自動車死者率の推移

3. 英国の行政・道路政策からみた交通安全政策

日本と英国の人口当たりの四輪車保有台数には、大きな差が無いとされている。しかし、英国はこれまで、日本以上に事故を削減することに成功し、1995年の時点で両国間の死者率に差が結果として現れたのが本研究での大きな問題意識である。そこで本研究では、英国の事故削減要因を明らかにするため、交通安全政策を行う英国における行政制度と道路政策・整備計画の把握に重点を置いて調査・分析を行った。

交通事故は人為的な要因のみではなく、道路環境や車両自体が原因となる場合があるため、交通安全政策のみではなく、交通政策、道路整備計画、沿道環境などの項目について分析を行った。

表-1 英国の行政・事業制度変革と道路政策の変換

政権の移行	行政組織	事業制度	道路政策・整備
第一次サッチャー政権 1979年～1983年	「全国自治体監査委員会」の設置	FMIの導入 CCT制度開始	経済の活性化を目指す道路整備方針
第二次サッチャー政権 1983年～1987年	「地方自治体監査委員会」活動開始	NPMシステムの導入	高速・都市環状道路の高規格な道路整備
第三次サッチャー政権 1987年～1991年	独立行政法人化(Agency)が始まる	ネクスト・ステップ・プログラム開始	「ネクスト・ステップ」安全対策レポート発行
第一次メージャー政権 1991年～1992年	独立行政法人化の促進	市民憲章制度の導入	道路庁の独立とRMS・RSA制度導入
第二次メージャー政権 1992年～1997年	「地方団体委員会」の発足	PFI政策の導入	Traffic Calming事業の本格化
第一次ブレア政権 1997年～	独立行政法人化継続と能率向上	ベストバリュー導入 サービスファースト導入	新交通白書の発行

英国の政権交代による行政・事業制度の変革とそれに伴う道路行政・整備施策の変換を表-1にまとめる。表-1に示した様に英国は、80年代以降、政権交代と共に行政組織や事業制度が大きく変化した。主に、行政に市場経済の仕組みを導入するため、政策の策定と実施部門を分離する独立行政法人化や New Public Management システム・市民憲章と呼ばれる制度を導入し、公共サービスの効率化と質の向上を目指す改善が行われた。また、これらの一般行政や事業計画制度、道路行政のシステムを交通・道路計画に関する制度的な部分を日本と比較した際の相違点としては、以下の点が挙げられる。

明確な目標設定

日本と比較して財源配分に対する制限が厳しく、各地方自治体や道路管理者が政府・国民に対して施策の明確で具体的な目標設定と方策を策定している。

事業評価システム

英国は、公共事業におけるサービス指標の国民への公表・達成状況の報告と、事業評価を行う制度や機関が整備され、システムが充実している。

キーワード； 交通安全政策 Route Management Strategies Road Safety Audit

連絡先；〒090-8507 北見市公園町165番地 (TEL) 0157-26-9526

各機関の連携

道路・交通安全施設整備に対する整備主体が、英国は明確であり、それぞれの組織間で連携が図られている。

以上の3つが、道路行政や交通政策、道路計画に影響し、中央政府から分離した「道路庁の独立行政法人化」、市街地における交通安全対策としての「Traffic Calming（交通静穏化事業）」、自動車から移動手段の変換と公共交通の促進を目指す「新交通白書（1998年）」等にこれらの思想と制度は反映されている。

80年代からのこの変換期においては、サッチャー政権によって高規格道路が整備されたことにより、英国は都市の環状道路整備率が日本と比較した場合に極めて高い（図-3）。

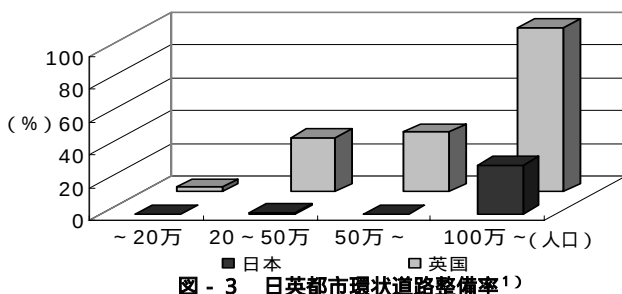


図-3 日英都市環状道路整備率¹⁾

従って英国では、交通安全対策以前に事故率の高い市街地道路における自動車走行距離を抑制する都市を形成することにより、exposure を削減することに成功したと考えられる。

4. 英国における交通安全政策の実現システム

(1) 道路利用者のための道路計画

表-1に示した行政の変換と市民憲章等の制度を受けて英国における道路計画には、中央政府と道路管理者、住民との連携が重視されるようになる。このことより、路線計画を策定する際には、RMS（Route Management Strategies）という構想段階から各路線の問題を地域住民と共有化し、地域社会に根ざした協働型道路計画がシステム化された。

RMSでは、主に成果型の評価が行われ、各路線毎に渋滞・%削減、事故・%削減、騒音防止などの具体的な目標を設定し、達成度合いを重視している。これにより即地的な対応策と実施計画が策定されている。

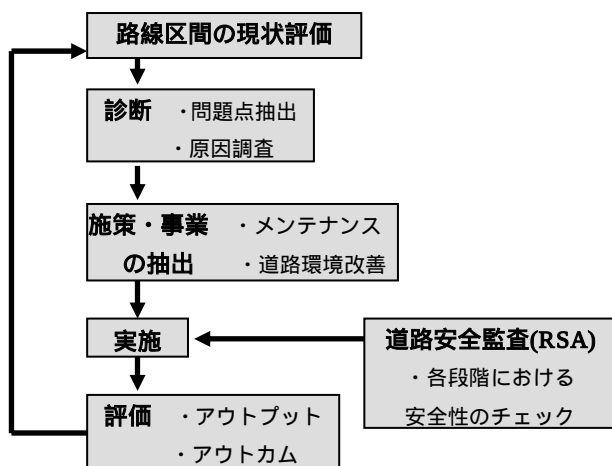


図-4 英国におけるRMSの流れとRSA

(2) 道路の安全性の確保

調査より明らかとなった英国の道路計画のもう一つの特徴として、道路安全監査（RSA：Road Safety Audit）という従来の道路構造基準とは異なる安全性能という点に着目した道路の安全監査が90年代前半より制度化され、安全性向上と総合的なコスト低減を目的として実施されている。これは、英国が世界に先駆けて導入した制度であり、EU諸国をはじめとして、その思想は広まっている。

道路計画の実施時に行われるRSAについては、以下のようまとめられる。

a) 安全監査の実施時期

構想（実行可能性の検討）段階
概略設計の完了時
詳細設計の完了時
建設工事完了で供用開始直前

b) 安全監査の内容と方法

道路設計者に対するヒアリング
計画設計図の検査
現地視察
各段階のチェックリストによる点検
計画案の問題点の抽出と対応策の検討
監査報告書の作成
事後モニタリングによるフォローアップ

RSAは、道路設計時における各段階で交通安全の専門家により組織された監査チームによって点検が行われ、監査チームが問題点を指摘することで道路設計者が修正を行うものである。監査対象となった道路については、供用開始後のモニタリングにより、事故記録等の評価データが活用されている。

5. 考察

以上より、英国の行政制度、道路政策・計画を踏まえると事故削減要因は、次の3つと考える。

- 1) 交通静穏化行動による道路環境整備・安全対策
- 2) 高規格道路・都市環状道路整備
- 3) RMS・RSAなどの道路計画・道路監査システム

つまり、1)での市街地における施策や安全対策と2)の都心域を回避する道路整備が市街地通過交通を排除し、2つの事業の相乗効果により交通事故が減少していると考えられる。

特に、英国における交通事故削減は、これら事業施策・道路整備を支えるRMS、RSAという計画体制と監査制度が重要な要因となっていると考えられる。

これより英国を参考として、今後の日本における交通安全政策で必要と考えられるのは、沿道住民との協働型道路計画と道路を安全監査する制度という道路計画のフレームづくりとなる。今後は、これらを導入するための技術と新たな制度を構築する体制づくりが課題として考えられる。

本研究は、社会技術研究システムのミッション・プログラムの一環として行われた研究である。

【参考文献】

- 1) IBS；データで見る国際比較～交通関連データ集～,1999
- 2) DETR；Tomorrow's roads：safer for everyone,2000.3