

交通事故ゼロ政策について

「スウェーデンの Vision Zero を参考にした
交通事故撲滅化への取り組みについて」



——スウェーデンの交通事故ゼロ政策を中心に——

平成 17 年 3 月 9 日

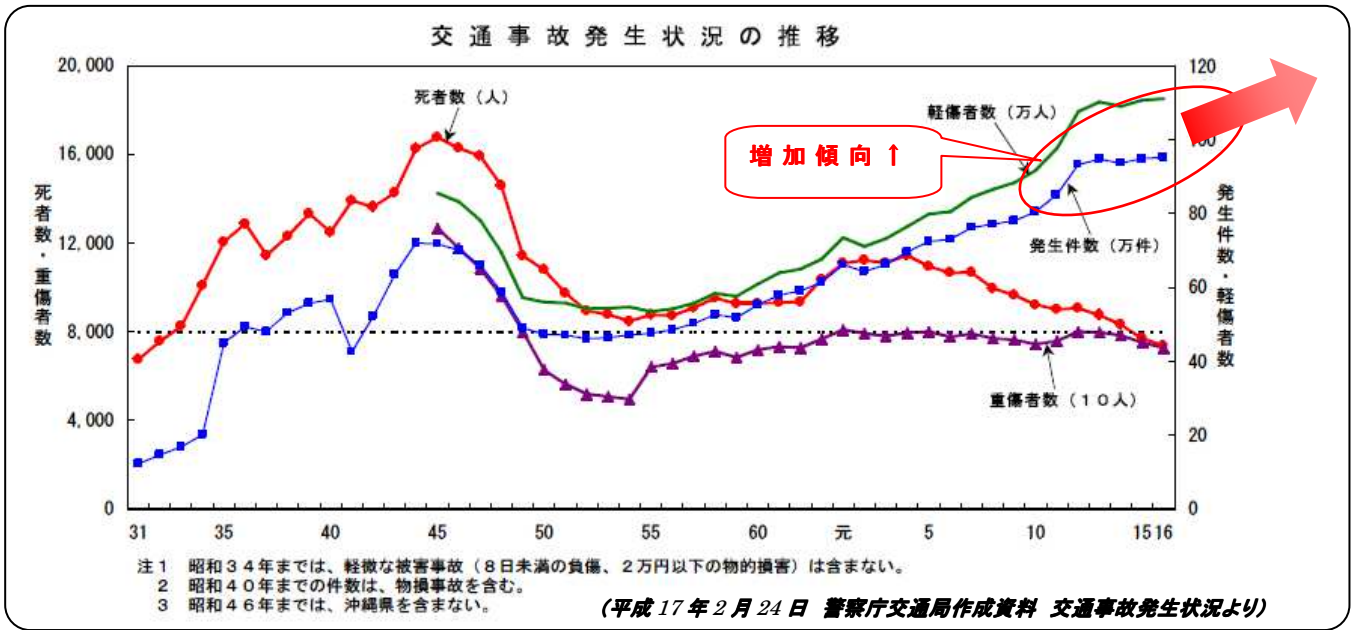
「交通事故被害者遺族の声を届ける会」

このパンフレットは、スウェーデンが 1997 年から取り組んでいる Vision Zero^{注1}という交通事故死者数をゼロにするための取り組みを紹介するものです。

注 1 「Vision Zero」：1997 年 10 月 9 日スウェーデン議会決定された交通事故ゼロ政策のこと。スウェーデンの交通システムによって死亡し、重傷事故に会うことをゼロにする長期的な目標を掲げた総合的交通安全対策。」

● はじめに

『交通事故被害者遺族の声を届ける会』では、警察庁、法務省、国土交通省、内閣府などに対し交通事故撲滅や交通事故被害者支援について、要望書という形で意見を述べてきました。今般、犯罪被害者等基本法が成立し、基本計画が策定されている状況において、当会では、交通事故撲滅のための施策とし「交通事故死亡者を0（ゼロ）にする」政策の実現を提言いたします。下記のグラフは、交通事故発生状況を表したものです。交通事故死亡者数は平成5年以降減少していますが、事故発生件数は年々増加しており、減少する気配はありません。



小泉総理は、中央交通安全対策会議会長として平成15年1月2日「交通事故死者数半減達成」の談話として、「私は、新年を迎え、今後10年間を目途に、交通事故死者数を更に半減する決意を固めました。この目標を達成できれば、我が国は道路交通に関して世界で一番安全な国となります。そのため、政府としては、交通安全教育の推進を含め、安全かつ円滑な道路交通環境の整備に全力を尽くします。」と述べられております。

つまり、平成25年までに交通事故死亡者数を約5,000人以下（平成16年の死亡者数は7,358人）にするという大変チャレンジングな目標です。が、海外に目を向けるとより高い目標を掲げ政策を実行し、着実に実績を上げている国があります。北欧のスウェーデンでは、1997年、交通事故をゼロにすることを国会で決議し、交通事故撲滅のため、国・民が一体となって取り組んでいます。また隣国オランダ政府は同年「持続可能で安全な交通システム」を発表しこのように述べています。「オランダは交通事故によって毎年数千人の死者と数万人の負傷者をだしている。道路運輸がもたらす不可避なものとして受け入れよとする現行の道路交通システムを、われわれはもはや次世代に残したくない」「人間の脆弱な体が破壊されないようなシステム、すなわち人間を現行の交通システムに適合させることはできないので、道路を人間に適合させる」「安全な交通体系かどうかの試金石は交通弱者である」

この日本でも、さらに一歩進み、上記政策を推進させ交通事故による死傷者を限りなく0（ゼロ）に近づけることが、「世界一安全な国日本」を実現する重要な施策であると考えます。

● スウェーデンの挑戦 「ビジョン・ゼロ」について

スウェーデンでは、1970年に「交通事故をもっと減らせ」という国民的な運動が盛り上がり、年表に示したとおり様々な交通安全対策がとられてきました。飲酒運転を取り締まる血中アルコール濃度は、世界一厳しい基準を採用しています。こうした歴史の中からスウェーデンは、1997年10月9日に、国会でビジョン・ゼロを決議するに到りました。ビジョン・ゼロという「長期的な目標は、スウェーデンの交通システムによって、死亡し重傷を負う人を無くす、ゼロにする」という壮大な目標です。

従来の交通安全は、運転免許、安全教育、訓練等個人の責任を大きく考えていたものをビジョン・ゼロでは、**道路交通システムの設計と機能の安全性に重点を置く新しい考え方に立ち、事故による損傷の程度を低下させるよう交通システムを設計し、設計者には、より大きな責任を持たせるように転換するものです。**

スウェーデンにおける交通安全対策(法規制等)	
反町吉秀 (チャイルドヘルス Vol.5 No.12, 2003)より	
1969年	SCAFTガイドライン: 歩車分離
1970年	「交通事故を減らせ」という国民的運動
1979年	スクールゾーン・老人ホーム等の近辺で、 制限速度を時速30kmへ
1986年	シートベルト着用義務化 (運転者・同乗者)
1988年	チャイルドシート着用義務化 (6歳以下)
1990年	飲酒運転基準の強化(血中アルコール濃度0.05%→0.02%へ)
1997年	ビジョン・ゼロ (国会で採択)

ビジョン・ゼロでは、機動性(モビリティ)よりも安全性(セーフティ)こそがより重視すべき優先目標であると発想を転換し、機動性を多少犠牲にすれば、死者・重傷者を長期的にゼロにする方法が存在することを発見。それが実現可能であるとし、国家事業として取り組んでいるものです。

ビジョン・ゼロの具体化の内容

- 正面衝突事故のリスクのある道路では、70km/h以上の車速を認めない
- 側面衝突事故のリスクのある道路では、50km/h以上の車速を認めない
- 歩行者・自転車と車が衝突する可能性のある道路では、30km/h以上の車速を認めないという基本原則を設定し、道路・街路の機能を分類するとともに、道路構造を区別し、それにふさわしい交通行動が行われるようにすることが基本となり、以下の5分類を示している。

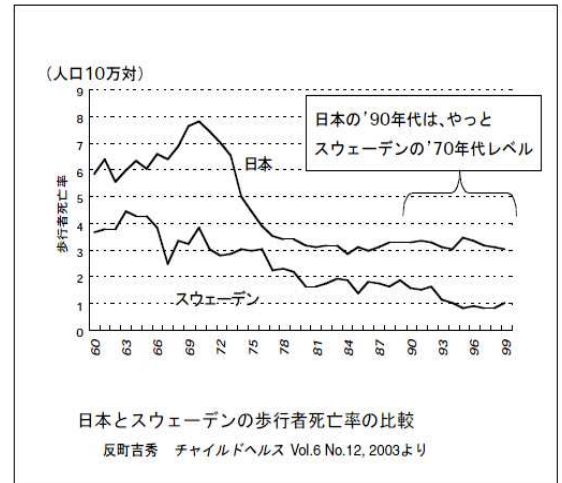
- 1-通過交通道路 (70km/h 道路)
- 2-主要道路 (50/30km/h 街路)
- 3-地区道路 (30km/h 街路)
- 4-歩行速度街路
- 5-歩行者・自転車レーン・広場



● スウェーデンの実績・その後

右図は、1960年から2000年までの歩行者死亡率（人口10万対）をスウェーデンと日本で比較したものです。日本は、交通戦争と言われた1970年当時をピークに死者数を減少させています。しかし、1980年からはほとんど横這い状態が続いているにもかかわらず、スウェーデンではその後もコンスタントに減少を続けてします。

スウェーデンでは、1997年にビジョン・ゼロを決議した前年の1996年の年間交通事故死者数は637人でした。2000年の中間目標を「死者数400人以下」、そして2007年までに死者数270人以下（半減させる）にするという目標を立てましたが、翌年の1998年の死者数は減少せず、危機感を持った政府は1999年に「11重点項目」という重点政策を発表し、意欲的なビジョン・ゼロを実現させるために努力を続けています。



1. 特に危険な道路には、特別な安全対策を
2. 都市部の道路安全をより改善する
3. 道路使用者の責任を強調する
4. 自転車にとってもっと安全な状況を作る
5. 公共交通の質を保証する
6. スノータイヤの装着義務化
7. スウェーデンのテクノロジーを活用する
8. 道路交通システムの計画者により大きな責任を負わせる
9. 交通違反の取り扱いを再検討する
10. ボランティア組織の役割を活用する
11. 新しい道路への投資を見直し、別の方法を採用する。

交通事故撲滅への提言

日本においても「ビジョン・ゼロ」を国会において採択・決議し、国としての重点施策として国・民一丸となって取り組むべく、平成18年度から始まる「第八次交通安全基本計画」の中に「ビジョン・ゼロ」を施策として取り込んでください。

最後に、このパンフレットを作成するにあたり、下記の資料を参考にさせていただきました。ここに感謝の意を表します。

1. 「クルマ社会と子どもたち(その後):交通沈静化の海外の取り組み(<http://www.ne.jp/asahi/z/z/tnk/imai04b/imai.pdf>)
(2004年10月31日発行 今井博之 著) 吉祥院こども診療所所長(クルマ社会を問い直す会会員)
2. 「スウェーデンの壮大な実験」(スポフレ会報28号寄稿 <http://www.spotflex.co.jp/news/news.html>)
(財)大阪市土木技術協会参与・大阪市立大学名誉教授 西村 昂
3. 「世界一安全な道路交通の実現を目指すキックオフ・ミーティング2003年11月28日」資料より
主催:内閣府、(財)国際交通安全学会 (<http://www8.cao.go.jp/koutu/keihatsu/kickoff/index.html>)



発行:「交通事故被害者遺族の声を届ける会」
代表:児島早苗
発行日:平成17年3月9日(第0.2版)

※上記は発行当時の情報です