

ロンドン便り その 174

8月10日の朝日新聞電子版の「横断歩道、止まらない車「五輪対策」で警察が摘発強化」の記事を見て、愕然としました。これは五輪対策ではなく、交通法規で歩行者優先が明記されており、後は運転者への厳しい罰則や横断歩道の在り方について議論され、既に実施済みであるはずです。

この記事を裏付けるがごとく、JAFが、2018年8月～9月に、各都道府県で約1万台の車を調査を実施、結果一時停止が必要な信号機のない横断歩道を前にして止まった車の全国平均は、衝撃の8.6%。つまり9割以上の車が止まらなかった、と報告されています。

英国では運転者は歩行者が横断歩道を渡っていないか、渡ろうとしている歩行者はいないかを横断報道の手前20～30メートルから必ずチェックして、いれば徐行し、横断歩道の手前で停車して、歩行者を渡らせて発車しています。この一連の歩行者の確認は、運転動作の基本となっています。（英国交通ルールブックのNo. 195に明記されている）

内閣府が発表の国際道路交通事故データ（IRTAD）から、下表は日英の比較です。

英国と日本の道路交通事故の実態（IRTAD データ 2015 年）

項 目		イギリス	日本	①日本の倍数	②人口10万人当たり	
調査年		2015	2015		イギリス	日本
人身事故件数		146,203	536,899	3.7	225	826
死者数		1,804	4,859	2.7	2.8	7.5
負傷者数		194,122	665,281	3.4	299	1023
状態別 死者数	歩行中	427	1,812	4.2	0.7	2.8
	自転車	100	760	7.6	0.2	1.2
	二輪車	369	775	2.1	0.6	1.2
	乗用車	802	1,038	1.3	1.2	1.6
	その他	106	474	4.5	0.2	0.7
	不 明	0	0	0.9	0.0	0
年齢層別 死者数	～14	52	86	1.7	0.1	0.1
	15～24	357	375	1.1	0.6	0.6
	25～64	951	1,677	1.8	1.5	2.6
	65～	444	2,721	6.1	0.7	4.2
	不 明	0	0	0	0	0
年齢層別 負傷者数	～14	16,388	48,882	3.0	25	75
	15～24	50,102	123,385	2.4	77	188
	25～64	116,493	497,598	4.3	179	765
	65～	16,721	110,850	6.9	26	170
	不 明	3,227	0	—	0	0
人口（千人）		65,110	127,095	2.0	—	—
自動車保有台数（4輪車・千台）		35,493	75,682	2.1	—	—

注）①日本の倍数：項目の数字が英国の何倍かを表示。②日本は人口も車保有台数も英国の2倍なので、日英データの比較に際し、人口10万人当たりの件数（人数）を算出して比較を試みた。

表から、以下のことが見て取れます；－

- ・英国は人口も車の保有台数も日本の半分なので、人身事故件数、死者数、負傷者数の

実数では日本よりかなり低めであることが読み取れます。人口 10 万人当りでの、日英の比較では、英国が 16 項目中 14 項目が低く、2 項目は同等の結果となっています。

- ・日本の状態別死者数では、英国と比較して歩行者は 4 倍、自転車では 6 倍と突出しています。これは英国では、歩道が完備されているのと、信号機のない横断歩道は歩行者絶対優先で、運転者は、ほぼ 100%が歩行者を渡らせることを順守しているので、低い結果になっているのではと、思われます。
- ・英国では自転車はヘルメット着用が義務付けられ、通行は車道が原則で車と同じルールが適用され、赤信号無視や一方通行の逆走は交通違反となります。日本では、自転車は歩道を通行するので、歩行者との事故もあり、信号無視や逆走も日常化しています。
- ・日本の年齢別死者数では、65 歳以上が英国の 6 倍に、負傷者数では 6.5 倍と突出している。これは、高齢者の運転ミスによる事故なのか、痴呆症を患った方が徘徊時に車にはねられたり接触したりでの事故なのか、私も高齢者なので、原因を知りたいです。

データでは、英国の方が日本より交通事故は少なく、死傷数も少ないのは、次の状況が影響しているのではないかと思います；－

- ・英国では、平坦な陸地が多く、鉄道が普及する前の 18 世紀後半から 19 世紀前半にかけて発達した郵便馬車や乗合馬車による歩行者との衝突事故を防ぐため、馬車道と歩道の整備が進み、今日の車道と歩道の完全分離の原則が踏襲されている。
- ・日本よりもモータリゼーション（自家用車の普及）を戦前から経験しているので、車の安全運転・運行のノウハウが政府や国民に蓄積され、伝承されている。
- ・譲り合いの精神が旺盛で、British Courtesy が自然に出ている。
- ・交通安全運転・運行に関して、更に次の様な施策、仕組み、仕掛け、習慣等が事故の少なさに貢献しているのではないかと思います；－

- *ラウンドアバウト（信号なしの交差点での安全でスムーズな進入と脱出）(写真 1)
- *住宅街のミニラウンドアバウト(信号なしのミニ交差点での安全策)
- *ボックスジャンクション（スムーズな交通のため、交差点内の停止禁止）(写真 2)
- *学校周辺や住宅街のハンプ（道路に 10 cm位のコブ、減速の強制）(写真 3)
- *ダブルイエローライン（駐停車禁止の明確な告知方法）(写真 4)
- *カウントダウン（高速道路出口の距離の把握）
- *自転車専用レーン（車進入禁止レーン）
- *交差点信号機の小刻みな切り替え（交差点の渋滞緩和策）
- *高速道路での大型車両の中央寄りレーンの走行禁止（渋滞防止）
- *緊急車両は青色回転灯と大音響のサイレン(ブレーキライトの赤との識別化)
- *緊急車両の絶対優先(渋滞時必ず通行させる様、互いの車が避けてスペースを作る)
- *高速道路に料金所なし(無料通行、但し、要所要所に車両番号読み取りカメラがある)

直接安全運転には関係ないが、新車登録、廃車、車検、免許証関係の一連の役所の業務はウェールズの田舎での集中管理で、オンライン受付を主とし(郵便での受付も可)、更新の煩わしさを少なくしています。(免許センターは無く、警察署での受付もありません)

- *車検は新車は 3 年間なし、以降毎年、ハンドル、ブレーキ、ランプ関係、排ガス検査のみが、指定の整備工場で行われ、費用は£ 57.00(約 8,000)、待ち時間約 1 時間。

この後、自動車税 £ 250. 00 (約 35, 000 円) はオンラインで、支払は 1 回、2 回、毎月払い、と選択でき、クレジットカード、デビットカードでの支払いが主となりますが、オンライン支払いが出来ない場合は、郵便局での支払いとなります。

＊車検証取得、自動車税の支払い、損害保険料の支払いの有無が、整備工場、損保会社、郵便局で、車の登録番号を入力するだけで、最新情報が検索できるように共有化されています。

＊免許証は取得日から 70 歳の誕生日まで、更新がないが、免許証が EU 域内では ID Card としてパスポートの代わりになるので、10 年毎に、運輸局への顔写真の郵送か、またはオンラインでの登録が義務付けられています。



写真 1. ラウンドアバウト(ロータリー)信号ナシ交差点で
ルールは右から来る車が優先のみです。

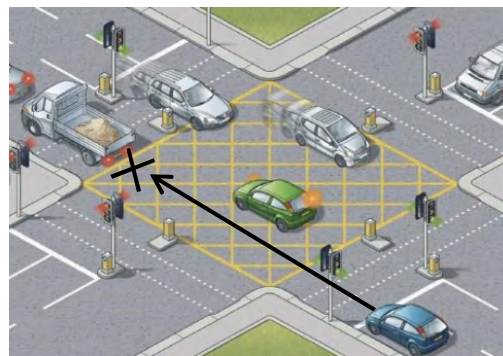


写真 2. ボックスジャンクション、青い車は、
前方のトラックの為、交差点内進入禁止。



写真 3. ハンプ (道路のコブ) 強制的な減速



写真 4. ダブルイエローライン (駐停車禁止)

(写真は全て、Yahoo UK から転載)

おもてなし精神にあふれ、優しいと外国から好評価の日本人ですが、車の運転を始めると人格が変わるのか、あおり運転や無謀な運転がメディアに取り上げられています。しかし、その件数は日本の交通事故件数から見ると決して多いとは思えません。そうであるなら、なぜ日本は、英国より交通事故が多いのか、英国の様々な交通施策の中から減らすためのヒントを、探る必要があるのではないかと思います。(了)