

ワンチュー・リユー
中国、大連理工大学

1 はじめに

自動車が発明されて以来、その発展に伴い交通事故も問題化してきた。現在までに、交通事故で命を落とした人は1,000万人を超える。だが、2005年以降、中国では年々、交通事故総件数が急激に減り続けている。その減少率は、年平均約7.43%¹。しかし、中国における道路交通安全は、相変わらず楽観視できる状況にはない。中国の年間交通事故死亡率は、世界で2番目に高い。そんな中、中国の中央政府は、2003年より道路交通安全活動の目標を引き上げてきた。2011年12月には、国家安全生産監督管理総局が「第12次道路交通安全5カ年計画」を発表した。この計画は、2015年には道路交通事故による死亡率を事故1万件あたり2.2人未満（現在は約3.2人）に削減し、一般市民の交通安全意識を顕著に高めることを目標に掲げた。関連の法律や規則も強化された。

道路交通事故の大半は、人的要因が主因である。中国では、道路交通事故の85%が交通ルール違反と交通安全に関する一般常識の欠如に原因がある²。運転におけるヒューマンエラー削減には、法令や輸送業界に対する管理強化が効果的である。長期的な視点から一般市民の交通安全意識を高めるアプローチとして、教育や啓発活動も重要である。これらの活動は、長期的な取り組みであり、様々な機関が参加して、社会に関する各種の活動、事象、情報を共有するとともに、交通管理施設を改良することが必要となる。

本稿では、中国において道路交通事故削減のため実施されている教育や啓発活動に重点を置く。第2章では、中国における交通安全教育・啓発活動の現状について説明する。中国の一般市民の交通安全意識の現状については第3章で取り上げる。第4章では、交通安全教育および宣伝の主な形態と内容について述べる。第5章では、中国における関連の規則や基準を紹介する。第6章では、本稿の主たる内容として、近年の代表的な事例研究を紹介する。

2 交通安全教育および宣伝の現状

1960年以降、中国国内の都市交通管理当局内に交通安全教育・宣伝の企画と実施を担当する宣伝機関が設立された。1986年には、国務院が中国における交通安全教育・宣伝活動の全てを公安機関が行うことを承認した。旧国家教育委員会（現教育部）が「小中学校における交通安全教育の日の設定に関する公告」を1996年に発布し、小中学校で交通安全教育が制度化された。1996年は、中国の「第9次5カ年計画」が始まった年でもある。公安部も特別に「交通安全宣伝・教育3カ年計画（1996～1998年）」を策定した。この計画には交通安全普及組織・部隊の結成、普及責任の明確化、小中学生向け交通安全教育、公共メディアの活用、交通ラジオ局の設置、交通安全普及用の文書図画を使用した宣伝物の作成、交通安全教育学校の設定、交通政策の有効利用等が盛り込まれた。同時に、4月の第1週が「全国交通安全普及週間」に指定された。また、4月30日は、中国の「全国交通安全反省日」に指定された。

2006年に開催された第3回全国道路交通安全会議で、「5つの是正策」と「3つの強化策」の概念が紹介されたが、当該概念は、今でも中国の交通安全活動の要を成す。「5つの是正策」は、それぞれ運転者集団、陸上輸送の秩序、輸送事業、自動車メーカーおよび自動車修理企業、危険な道路区間の是正に関するもので、「3つの強化策」は、それぞれ責任体制、交通安全教育・普及、法執行の検証の強化に関する。同会議の議長である周永康（チョウ・ヨンカン）氏の講演では、6つの課題が指摘され、その中で質重視の運転者教育プロジェクトの推進が最優先課題に位置付け

られた。

法執行機関や公安当局サービスサイトによる交通安全宣伝・教育を強化するため、公安部は、2011年に「交通安全宣伝・教育施設の設置に関する規格」³と題した工業規格を発行した。だが、交通安全宣伝・教育に関する特定の法律や規則はまだ整備されていない。交通安全教育・普及に言及しているのは、「中華人民共和国道路交通安全法」の第6条のみである。この条項は、交通安全宣伝・教育に対する政府、公安当局、公的機関や組織、教育行政部門、学校、メディアの責務を定めている。だが、同法には、法的責任が明確に定められていない。

法令や資金源の保証が欠如しているため、国の交通安全宣伝・教育制度は、まだ完全には確立されていない。ライフサイクルを通じた交通安全教育制度もまだ確立されていない。交通安全宣伝・教育は、単なる公安当局の「職務」でしかないように見受けられる。一般市民やメディアが社会全体参加型の環境づくりに一層の関心を寄せる必要がある。

3 一般市民の交通安全意識の現状

中国の交通事故発生件数は、近年減少傾向にあるが、交通事故は、相変わらず一般市民の安心感に影響を及ぼす最大の要因であり、犯罪や治安びん乱よりも影響力が強い。

交通事故発生率に影響を及ぼす主な要因が交通安全意識である。公安交通管理当局から発表された統計に基づく、2007年度には、全交通事故の94.82%が人的要因に起因し、全交通事故の89.35%が自動車運転者の法律違反が原因で発生した。そのうち3.81%は、自動車以外の運転者の法律違反、1.66%は、歩行者や同乗者の法律違反が原因であった。2010年に処理された法律違反件数は2億2600万件であった。地方公安当局が毎年、交通事故に関する報告書を中央政府に送り、当該報告書に基づき統計データが収集される。統計データによれば、現時点では中国国民の交通安全意識はまだ十分ではない。

2010年の国勢調査によれば、中国の農村部常住人口は、6億7000万人に上り、全人口の50.32%を占める。この人口は、世界のほとんどの国の人口をはるかに上回る。都市部と農村部では、経済や教育の発展に大きな格差がある。中国政府は、農村部の高速道路網の本格的な整備に優先的に取り組んできた。だが、農村部住民は、相対的に交通安全意識が低い、農村部の交通安全は、楽観的な状況にはない。それを反映するように、農村部住民には危険認識や自己防衛意識が欠けている。農村部の交通においては、相変わらずスピード違反、過積載、無免許運転、スクラップ車の運転、乗用車以外の車両乗車が横行している。住民が法律を知らない、または理解していない等の現象は、農村部ではよく見られる。彼らは、利便性や金の節約のためならば、法律を無視することもある。こうした状況の全てが農村部での交通安全意識の欠如を物語っている。

4 交通安全教育・宣伝の主な内容

交通安全教育・宣伝においては、道路交通法や規則が重点分野の1つである。中国の交通法や規則は、交通参加者の権利、義務、行動規範を明確に定めている。だが、特定の個人的理由による違法現象が頻繁に見られる。道路交通に関する法律や規則を軽視するか、あまり知らない交通参加者が多い。例えば、中国の歩行者の中には、赤信号でも平気で道路を横断する人がいる。彼らは、そのような行動が正しくないことは分かっているが、処罰されることはないと高をくくっており、その危険性を理解できていない。

道路交通法や規則の基本的な目的は、国民の命と財産の安全を確保することにある。運転免許試験以外に、国民に関連の法律や規則を体系的に学ぶことを義務付ける機会はない。交通安全教育や様々な方法での宣伝を通じて、交通参加者全員に交通規則を周知させる必要がある。

交通活動で遭遇する問題に対する国民の分析・解決能力を訓練する上で非常に重要となる一般的な交通安全知識が、交通安全教育の主な内容である。その中には、歩行者、ライダー、運転者、若い学生等向けの一般安全知識が含まれる。例えば、未就学児が道路を歩行するときは成人が先

導しなければならない等。

調和のとれた交通環境を維持するには、交通安全道徳・心理教育が非常に重要であるが、そうした教育は、交通安全にとっても重要である。交通安全道徳教育とは、交通ルールに意識的に従いマナーを守るという概念を普及させることである。交通安全心理教育とは、交通活動時の心理に関する知識を受講者に伝授することである。その目的は、受講者の心理的素質と適応能力を高めることにある。結果的に、受講者は、交通ルールを習得するだけでなく、当該ルールが設定された理由までも理解できるようになる。このような徹底的な学習を積むことにより、緊急事態への対応力が向上する。

5 中国における規則および基準

第2章で指摘したように、交通関連の法律や規則の中で、交通安全教育・普及に言及しているのは、「中華人民共和国道路交通安全法」の第6条のみである。この条項は、政府のあらゆるレベルおよび公的機関や組織が国民の交通安全意識を高めるため、頻繁に交通安全教育を実施すべきと定めている。公安当局は、職務遂行時に交通法や規則の宣伝を強化し、交通法や規則遵守の模範となることを求められる。また、教育や学校を担当する行政部門は、義務教育に交通安全教育を組み込む責務を担う。メディア当局部門も交通安全教育に責任を負う。

6 代表的な交通安全教育・啓発活動

中国は、世界でも有数の交通事故死多発国である。だが、中国政府が近年、交通安全に特に注力してきたこともあり、中国の交通安全状況は、徐々に改善されてきた。2006年に中国は、交通事故死者数1位の座を明け渡した。この進歩をもたらした大きな原因は、国民の交通安全意識が向上したことにある。

1986年に國務院が中国における交通安全教育・宣伝活動の全てを公安機関が行うことを承認しており、中国における交通安全教育・啓発活動のほとんどは、公安当局や他の政府組織によって行われる。そのため、迅速な実施、広域的な普及、大勢の参加といった利点がある。だが、こうした状況下では、国民や非政府組織の自発的なやる気が削がれてしまう可能性がある。

6.1 子供への交通安全教育・宣伝

交通安全教育は、常に子供と未成年者に重点を置いてきた。不完全な統計によれば、小中学生の交通事故死と水死が全死者数の60%を占める。交通事故による死傷者数は、相変わらず毎年増加傾向にある。毎年、交通事故で負傷または死亡する小中学生は、2万人を超える。未成年者の死因で最も多いのが交通事故である。子供の健康と健やかな成長を保証し、社会の調和と安定した発展を維持する上で、交通安全は重要である。1996年に、旧国家教育委員会（現教育部）が「小中学校における交通安全教育の日の設定に関する公告」を1996年に発布し、小中学校で交通安全教育が初めて制度化された。毎年、交通安全教育の日は、異なるテーマを掲げる。

2007年には、教育部が「小中学生向け治安教育指導要綱」を制定した。交通安全法についての学習、交通安全に関する一般常識の習得、交通ルールや法律を遵守する良い習慣の養成、移動時に遭遇する可能性のある危険の分析とその解決法の探究、避難訓練の実施がこの要綱に追加された。2007年秋学期が始まると、地方の教育行政部門が小中学校の教師と生徒を対象とした奥深い内容の交通安全教育活動を実施した。各校は、普及活動用の絵やカード、プレゼンテーションを使用して、生徒が正しい交通安全行動習慣を身につけるのを支援するよう指示された。この活動では、「ブラック」スクールバス（関連の資格を満たしていないスクールバス）に特に注意が払われた。

社会の各種分野が子供や未成年の交通安全教育に対して様々な形で関心を示してきた。自動車会社も交通安全教育に意欲的である。中国関心下一代（次世代関心）工作委員会は、2010年に北

京で「小中学生向け交通安全教育活動」を開始した。交通安全知識に関する巡回展示会、交通安全教育に関する巡回展示会、子供の交通安全に関心を寄せる運転者1万人の署名集め等の様々な宣伝手段を用いて、中国における小中学生の交通安全状況を改善する取り組みがなされてきた。

自動車会社も交通安全教育・宣伝活動に積極的に取り組んでいる。BMW、GM、トヨタ等が中国における子供向け交通安全教育・宣伝活動に参加してきた。BMWは、自動車メーカーとして初めて1977年に全世界で、運転者全員を対象とした専門的な交通安全訓練教室を実施した。2005年には、BMWが中国に子供向け交通安全教育キャンププロジェクトを導入した。このプロジェクトでは、4～9歳の子供たちが遊びながら交通安全知識を学び、交通安全意識を養うのを支援している。BMWは、中国国内の広州、上海、重慶、瀋陽、北京にキャンプを設けてきた。これらのキャンプを利用した子供の数は、35万人を超える。BMWはまた、2013年に「安んぶの物語」という52話から成るTVアニメシリーズを制作し、中国中央テレビでそれを放送した。ストーリーには、基礎的な交通安全知識のほか、地震時の自己防衛知識、火災警報、野外レクリエーションが盛り込まれた。

GMは、中国関心下一代小作委員会と協力して、2008年に「GM児童家庭交通安全教育」プロジェクトを開始した。両者は、中国での児童家庭交通安全教育を推進するため、「児童交通安全家庭教育計画」を締結した。この計画に基づき、交通安全という概念の周知、交通安全知識の普及、交通安全実績の発表を目的としたプロジェクトが、北京、天津、青島で開始された。5年以内に50都市と1,000万世帯をカバーするという計画で、1年目は、「シートベルト着用」と「子供用安全シートの使用」がスローガンとして掲げられた。

2008年にもトヨタが中国全国婦女連合会児童工作部および中国家庭文化研究会と協力して、「小手拉大手・中国家庭交通安全教育」活動を開始した。21都市の345の幼稚園に「ドラエもん交通安全マニュアル」が6万部以上配布された。

有名なタイヤメーカーのミシュランも中国の関連組織と協力して、特に子供や自動車運転者向けの様々な交通安全教育・普及活動を多数行ってきた。2011年に、ミシュランは、タイヤ業界で初めて小学生向けの交通安全マニュアルを発行した。2010年には、公安部交通管理科学研究所とタイヤの安全に関する訓練・宣伝に関する協力契約を締結した。

2008年には、中国紅十字会が子供の命と健康の保護を訴える「道路・自動車・子供の生命保護」活動を開始した。この活動の目的は、交通安全知識の普及、礼儀正しい通行の提唱、人間本位の自動車用品や子供用品の表彰にある。この活動で注目すべき内容として、芸能界やスポーツ界のスターを愛心大使に指名する試み、子供に最も適した車両モデルの選出、「中国の自動車企業の社会的責任に関する青書」の発行、国民の消費習慣および安全ブランドや健全ブランドに関する調査実施、赤十字応急手当キット媒体の設置等がある。

6.2 運転者の訓練と教育

中国は、近年、自動車社会に突入しつつある。第二次世界大戦後に公共交通を放棄した米国と比べ、中国人の運転の歴史ははるかに浅い。米国では、運転免許を取得する前に正規の運転者訓練は必要ない。米国人は、若い時から自動車や交通規則を熟知しているからである。中国では、道路交通安全法施行規則第20条に明確に定められているように、運転免許試験を受ける前の運転学習プロセスに指導者と教習車が必要となる。それゆえ、中国で運転免許を取得するには、自動車教習所に入学する必要がある。よって、中国の交通安全状況を改善するには、自動車教習所の質を確保することが非常に重要である。

道路交通安全法第20条において、運転者訓練で社会化管理を実施することが認められている。交通管理当局が自動車教習所の認可を担当する。自動車教習所は、国の規則に厳格に基づき、交通安全に関する法律、規則、運転技能を教習生に教えなければならない。

2005年に、中国政府は、質重視の本格的な運転者教育プロジェクトを実施した。交通運輸部が「質重視の運転者訓練シラバス」を編纂し、「安全運転入門」や「運転者の健全性評価法」と題した教材を発行した。このプロジェクトは、運転者訓練市場の是正、訓練法の改善、訓練の有効性強化、監督制度の改善、普及強化等を通じて、質重視の運転者訓練を深化させることを目指した。中国共産党第16次全国人民代表大会により、2,100の無認可自動車教習所が閉鎖され、11,000人を超

える教習指導員が追放された。また、5,000人を超える試験官が再訓練を受け、その年に違反点数が12ポイントを超える4百万人を超える運転者が訓練を受けた。2006年には、運転歴が1年未満の運転者が引き起こした事故件数と死者数が2003年に比べ、それぞれ62.3%、40.7%減少した。

2007年に交通運輸部が「中華人民共和国自動車運転者訓練・教育シラバス」を新たに発行し、同時に旧版を廃止した。新シラバスには、礼譲や礼儀正しい運転等の運転者の倫理面に関する内容も盛り込まれた。一般的な車両故障や緊急事態に対応する方法も追加された。また、運転シミュレータや質重視の訓練法の使用も追加された。新シラバスには、段階的指導法や段階的点検訓練法が取り入れられた。第1段階は、法律、規則、関連の理論、運転倫理の教育から成る。第2段階は、基礎的な運転技能の育成と改善。第3段階は、実際の路上運転と予測能力や分析能力の訓練。第4段階は、一般的な車両故障に対処する方法や交通事故を防止する方法から成る。

2009年には、公安部が「自動車運転免許申請規則」を改訂した。新規則は、より多くの障害者に車の運転を認めている。障害者向け運転者訓練の質を確保するため、2010年に交通運輸部が「障害者向け運転者訓練シラバス」を発行した。2011年には、公安部と中央文明弁公室が「交通文明化行動計画」を実施した。この計画では、交通安全宣伝の基礎として、交通文明化モデル校を設置することが提案された。

2010年には、死者数が10人を超える事故が7件発生したが、そのうち5件は、道路旅客輸送が引き起こしたものだ。2010年3月16日に、公安部と交通運輸部が3月17日～5月17日に全国で道路旅客輸送向け交通安全教育を刷新する活動を開始する旨の緊急通達を發布した。この活動では、運転免許の点検・座席数が7席を超える旅客自動車の登録情報の点検・安全に関する注意喚起を行う仮のチェックポイントが主要な高速道路沿いに設定された。チェックポイントでは、連続運転時間が4時間を超えるか、24時間以内の総運転時間が8時間を超える運転者は、休憩を取ることを強いられた。この教育活動は、スピード違反と過積載にも重点的に取り組んだ。集中検問では、交通法や規則に違反した運転者には厳罰が科された。

非政府部門が運営する代表的な交通安全教育学校の1つが上海市交通安全教育学校である。同校は、上海電視大学が1995年に設立した学校で、上海公安局交通管理局もその創設に参加した。現在、23の県分校と53の日常教育指導センターを持ち、上海の数百万人の運転者に交通安全教育を施す責任を担う。同校は、現在「交通安全管理スタッフ訓練」、「日常運転者教育」、「交通事故予防に関する特別ワークショップ」、「運転初心者入門教育」といった特別プロジェクトに取り組んでいる。2000年の揚浦区教育評価当局による包括的評価では等級Aを獲得した。

6.3 法律周知活動

「中華人民共和国道路交通安全法」は、2003年10月28日に第10期全国人民代表者会議常務委員会で可決され、2004年5月1日に施行された。同法は、道路交通参加者の権利と義務の関係を包括的に規制する中国初の基本法である。

2004年に司法部と公安部が「道路交通安全法」の学習・周知活動を行う旨の通達を發布した。この通達は、司法当局、公安当局、人民解放軍宣伝部、全ての省および地方自治体の総政治部に同法の周知活動を行うよう指示した。同法周知活動の対象者は、あらゆるレベルの幹部、交通警察の法執行官、自動車運転者、全国民、特に子供や未成年とされた。一定期間、集中的に同法を学習した後、同通達に定められているように、「命と健康を大切にして、道路交通安全を守ろう」をテーマとした学習・周知活動が実施されることとなった。

2006年には、中国共産党中央委員会の中央宣伝部、公安部、教育部、司法部、国家安全生産監督管理総局が「命を守って、安全な旅を - 交通安全教育・宣伝プロジェクト」の実施計画を発表した。この計画は、「5つの是正策」と「3つの強化策」を深化させるものであった。同計画は、交通安全に力を入れるよう、また様々な方法を用いて交通安全法の普及および国民の交通安全意識啓発を行うよう行政機関に呼び掛けた。さらに、交通安全教育・普及の実績に基づいた関連の政府組織の評価についても明確化された。

2000年に、中央総合治安弁公室、中央文明弁公室、公安部、他の9つの政府機関が「道路交通管理法・規則の教育・普及活動の強化に関する通達」を共同で発行し、治安弁公室、文明弁公室、

公安当局、経済貿易当局、教育当局、司法当局、建設当局、農業当局、労働組合連合、共産主義青年団委員会、婦女連合会、児童工作委員会をはじめとする地方行政機関に配布した。中国でなぜ事故率が高いかを説明する直接的かつ最も重要な理由の1つと見なされてきたのが、交通安全法に対する理解不足と近代的交通安全意識の欠如である。この通達は、各種組織に協力し合っ
て、交通安全法・規則の教育・普及に取り組むよう指示した。公安交通管理当局は、「安全な道路」活動の立ち上げ、「円滑な交通プロジェクト」や毎年の交通安全普及週間の実施を通じて、交通管理法・規則の普及・教育を広域的に展開する活動を担う。また、教育当局は、交通安全法に関する教育を小中学生の関連学科に組み入れる責務を担う。

6.4 農村部に関する特別対策

第3章で指摘したように、農村部住民の交通安全意識は、非常に懸念すべき状況である。都市部と比べると、農村部の自動車所有率は非常に低く、例えば、湖南省の都市部と農村部間の自動車所有率比は、おおよそ18:1である。だが、近年の交通事故死亡者の55%が農民で、この死亡率は依然上昇傾向にある。中国政府は、農村部住民への交通安全教育・普及活動に特に力を入れてきた。

2004年に、国は、農村部、地域社会、企業と公的機関、学校、家庭（「5対象分野」）への交通安全普及活動に重点的に取り組んだ。農村部を道路交通事故防止重点地域とすることが提唱され、「5対象分野」への普及活動の中でも農村部への普及が最優先に位置付けられた。この活動では、農村部での交通安全教育・普及を強化することにより、自己防衛や注意意識を啓発することに主眼が置かれた。その後、中国の省や都市が様々な手法を用いて農村部への交通安全・普及活動を開始した。たとえば、瀋陽市は、「同市の普及活動の一環として町村・地域社会への交通安全普及推進式典」を挙行政した。この活動の皮きりとなった講演のテーマは、農村部の交通安全であった。瀋陽市の副市長や同市公安局局長も普及チームに加わり、講演を行った。村々や交通警察の代表者も担当地域で発生した交通事故事例を使い、住民に交通安全意識を高めるよう促した。この「5対象分野」への普及活動は、現在にいたるまで交通安全普及活動の重点課題に位置付けられている。

2007年11月に、公安部交通管理局が「冬季交通安全普及活動の遂行と最大限の普及拡大に関する通達」を發布した。焦点となったのは輸送企業や農村部への普及であった。農村部住民を対象とした普及活動では、法律を違反したトラクター・3輪トラック・貨物用低速トラックによる旅客輸送、無免許運転、飲酒運転、安全ヘルメット未着用での二輪車乗車などの重大な交通法違反行為がもたらす危害や結果に力点を置いて、農村部住民の交通安全意識を喚起した。輸送企業に対しては、過酷な冬季環境における安全通行や車両保守に関する一般知識や、過積載や飲酒運転がもたらす危害や結果などを広く伝授することに重点が置かれた。

中国では、毎年、農業機械による事故が約1万件発生し、重傷者・死者数も約5,000人に上る。農業機械の安全性が社会の不安定要因の1つになっている。農業部と国家安全生产监督管理総局は、農業機械管理を強化するため、2006～2008年に「安全な農業機械の確保と新たな国造りの促進」活動を立ち上げた。この活動の目的は、安全生産に関する責任の明確化、農業機械の安全性に関する教育・普及の強化と生産の安全性に対する国民の意識啓発、運転免許管理や農業機械管理の改善にあった。また、当該活動の要は、中国のあらゆるレベルの政府機関で用いられる新たな国造り評価システムに農業機械生産の安全性を組み込むことであった。

2006年より、一連の安全農業機械モデル都市、モデル県、モデル村、モデル世帯が設置されてきた。農業機械事故が減り、農村部住民の安全意識も著しく改善された。関連の活動を深化させるため、農業部と国家安全生产监督管理総局は、2009年から2011年まで「安全な農業機械の確保と新たな国造りの促進」活動を引き続き遂行することに決めた。この活動の目的は、安全な農業機械環境の構築に向けて、中国の各省に安全農業機械の100モデル都市、100モデル県、1,000モデル村、10,000モデル世帯を設置することであると明示された。これに基づき、全国で200の安全農業機械モデル都市が指定された。農業部と国家安全生产监督管理総局によって、「安全農業機械モデル都市、モデル県、モデル村、モデル世帯の設置に関する国家基準」が設定された。教育・普及の強化および社会的雰囲気醸成は、現在にいたるまで重要な活動の1つとして位置付けられている。

公安部交通管理局は、中国の保険会社と力を合わせて、2007年に「農村部への画冊100万冊配布」活動を開始した。「比較的快適な生活を追求するならば安全を無視できない」と題した画冊が中国の様々な省の農村部に配布された。また、公安部の交通管理局局長から、交通安全は長期的な取り組みであり、中国の人口の半分を占める農村部住民が交通安全知識を習得して初めて、交通安全の取り組みが効果を発揮できる旨の指摘がなされた。この画冊は、住民に安全な歩き方、乗り方、運転のし方を示すもので、通俗的な言葉と鮮明な絵が使われ、農村部住民には非常に読みやすい内容となっている。

公安部交通管理局は、2007年9月20日から警察キャンプ開放活動を開始するよう交通管理当局に指示することに決めた。開放期間中、交通管理当局は、あらゆる立場の国民、特に運転者、ライダー、歩行者、小中高生、運輸企業オーナー、安全管理者、企業や公的機関の職員の代表者や農民の代表者を警察キャンプに招待しなければならない。招待者は、交通安全部門で行われている法執行、交通分散、現場での事故処理等に関する業務を見学する。この活動は、まず中国国内の36の省都と自治都市で実施された。

公安部交通管理局は、2012年に「国家警察キャンプ開放日」活動も実施した。2012年1月7日に実施された第1回「国家警察キャンプ開放日」では、春節時の交通安全がテーマに選ばれた。交通安全の普及と春節時の交通安全強化に関する意見収集のため、農村部の農民や出稼ぎ労働者が警察キャンプに招待された。

6.5 特別テーマを掲げての交通安全普及

中国の政府機関や社会組織は、重大イベントを利用して、常に交通安全の普及に力を入れてきた。この方法であれば、一般市民の注目を集めやすく、ひいては、通常よりも強い影響を与えることができる。

2008年に中国の北京で第29回オリンピックが開催された。中国にとって初めてのオリンピック開催で、オリンピックをテーマとして多くの交通安全普及活動が実施された。中国共産党中央委員会直属の中央宣伝部と公安部は、「オリンピック歓迎、安全な旅を」を掲げて、交通安全知識コンテストを2008年6月に開始した。参加者は、様々な媒体を通じて公表された質問に回答でき、全問正解者には、抽選により様々なレベルの賞品を獲得するチャンスが与えられた。統計に基づくと、このコンテストの質問は、87の省レベルの新聞や626の地区レベルの新聞、637のウェブ媒体で公表された。テレビでコンテストが放送され、5,880万を超える人がこれを視聴し、参加者は、1億1,600万人を超えた。喜ばしいことに、これらの参加者のうち、4,200万人が小中学生であった。この活動のおかげで、未成年者の安全通行が明らかに促進された。

2008年4月25日は、「オリンピック安全保障テーマの日」と銘打った最初のテーマ普及日であった。また、「安全にオリンピックを迎え、秩序ある交通に貢献を」と謳った交通安全普及の日でもあった。この普及の日には、「シートベルトを着用し、事故をなくそう」という特別テーマが掲げられた。その普及内容は、シートベルトとその機能、関連の法律や規則に関する一般知識に重点を置いたものだった。

北京市は、2008年7月20日～9月20日にナンバープレート末尾の偶数・奇数による走行規制を実施した。交通管理委員会と他の組織も「調和のとれた交通を目指して、北京に協力を」活動を開始した。この活動は、北京の乗用車所有者に礼儀正しく・安全で・環境に優しく・健全で・楽しい走行を呼び掛けた。大きな社会的反響を呼んだこの活動は、これまでで最大規模のイベントの1つとなった。50万枚を超える自動車用ステッカーと12万枚のピラが配布され、10万人を超える運転者がこの活動に登録した。

2010年には上海で第41回万国博覧会が開催された。これも中国初の万博開催であった。この機会を利用して交通安全普及に努め、良好な道路交通環境を維持するため、上海市公安局は、他の6部署と合同で、「上海万博期間中の道路交通安全普及活動計画」を策定した。この活動計画には、社会的普及範囲の拡大、交通参加者の安全意識啓発、万博交通警察の洗練された振る舞いを紹介する媒体配布の強化が盛り込まれた。この活動を先導したのは上海市公安局だが、上海市文明弁公室、上海市社会管理綜合治理委員会、上海市委員会宣伝部、上海市政府のニュースオフィス、

上海市教育委員会と上海市党委員会、上海市全区の政府機関も様々な普及活動を担う。

国連の世界道路交通安全解決策の強化を求める声に応えて、6つの部（公安部、衛生部等）が2007年に第1回「国連世界交通安全週間 - 中国地区」活動を合同で開催した。公安組織の交通管理部門も社会に向けて「路上での安全行動の呼びかけ」を発信した。不完全な統計に基づく、当該活動中、地方公安当局が約7,000万の宣伝物配布、メディアを通じての100を超える特別コラムの開設、7,000の論文発行を行い、約1億2,000万人がこの活動に参加した。

飲酒運転は、交通事故を引き起こす主なリスク要因の1つである。国連、世界保健機関、世界道路交通安全パートナーシップ、世界銀行、FIA基金から成る道路交通安全協力同盟の指導の下で、2007年に道路交通安全マニュアルシリーズの1つとして、中国版「飲酒運転」が発行された。このマニュアルは、世界の飲酒運転撲滅プロジェクト成功事例を紹介したもので、飲酒運転撲滅プロジェクトの策定・実施手順についても概説した。

6.6 交通情報サービス

悪天候は、交通安全にとって常に脅威である。運転者の視線に影響を与え、ひいては、運転者の観察能力や判断力にも影響を及ぼす。雨や雪等の悪天候は、自動車の安全性能も低下させる。また、間接的ではあるが、運転者の身体的・心理的状态に影響を与えることもあり、道路交通安全施設に被害をもたらす可能性もある。したがって、交通関連の気象情報を道路利用者に迅速に公表することが非常に重要である。高速道路の状態、緊急事象、高速道路建設等の他の交通関連情報も旅行者が事前に旅行計画を立てたり、ルート変更したり、旅行の安全性・利便性・信頼性を高めたりするのに役立つ。

2006年に、交通運輸部が「道路交通情報サービスに関する規則」および「交通運輸部の道路交通遮断情報報告規則」を發布した。これらの規則に従い、様々なレベルの交通運輸当局が道路利用者の多様な要求を満たすため、国道に沿って、インターネット、コールセンター、テレビ局やラジオ局、車載端末、モバイル端末、高速道路沿いの情報発信施設等を利用し、迅速に情報を公表する責務を担う。公表される情報には、主に高速道路の名称、延長距離、重要な技術的指標、主要都市や主な観光地、その日とその後48時間の気象情報、道路保守・修復情報、自然災害・事故・社会衛生事象等の緊急事象、関連の道路交通管理施策が含まれる。

交通運輸部は、「中国高速道路情報サービス」に関するウェブサイト（www.chinahighway.gov.cn）を設けた。このウェブサイトは、道路利用者に役立つ交通に関する最近の問い合わせや高速道路転圧作業に関するリアルタイム情報を提供する。交通運輸部公路化学研究院は、2005年に道路気象サービスや緊急対応に携わる作業チームを結成した。この作業チームが様々なメディアと手を組んで、交通関連の天候や緊急事態に関するリアルタイム情報を道路利用者に提供してきた。

2008年1月と2月に、中国南部は、50年ぶりに冷温でみぞれの降る凍てつく天候に見舞われた。ちょうど春節の旅行シーズンとぶつかり、多くの空港や高速道路が閉鎖されたため、1月30日には、広州で約80万人が足止めされた。2009年11月には、交通運輸部が緊急通達を發布し、あらゆるレベルの交通管理当局に悪天候が交通安全に及ぼす影響に十分に注意するよう指示した。交通運輸部は、地方当局に様々なメディアを最大限利用して、交通運輸当局が取り組んでいる災害防止・救済活動の宣伝を行うとともに、様々な災害防止策の立案と並行して、通行人や車両が合理的に移動できるように誘導するよう指示した。

2010年には、交通運輸部と中国気象局が「道路交通気象サービスをさらに強化する旨の通達」を發布した。この通達は、地方の交通運輸当局や気象当局に、道路交通気象サービス要件を考慮した上で、特別交通気象観測所や実写ビデオ監視システムの設置を推し進めるよう指示した。その目的は、よりインテリジェントで人間味のある道路気象サービスを提供することにあった。気象当局は、高速道路に沿いに設置された気象観測所、特に視界良好度観測所の改良を加速させることを約束した。交通運輸当局は、これらの気象施設の保守を担当する。両当局は、協力し合って、テレビ、ラジオ、インターネット、携帯電話メッセージ、道路電子スクリーン等を使用し、一般市民に対して道路交通気象監視による緊急警報および安全通行に対する注意喚起メッセージを迅速に発信する。

7 おわりに

中国では交通事故の多発が経済発展を大きく妨げてきたが、政府の指導のし方や、様々なレベルの地方当局間の交通安全確保に向けた連携のおかげで、短期間のうちに交通事故の急増傾向が緩和された。だが、交通安全は、長期的かつ複雑な課題であり、社会全体が関心を寄せ、参加する必要がある。中国でなぜ事故率が高いかを説明する直接的かつ最も重要な理由の1つと見なされてきたのが、交通安全法に対する理解不足と近代的交通安全意識の欠如である。道路交通環境を改善するには、交通インフラ整備促進に加えて、交通安全教育・普及の強化や、交通参加者の交通ルール・規則遵守に対する意識啓発が非常に重要である。

1996年には、すでに、「交通安全宣伝・教育3カ年計画」の中で、中国における交通安全教育・普及活動に、交通安全普及組織や部隊の結成、普及責任の明確化、小中学生向け交通安全教育、公共メディアの活用、交通ラジオ局の設置、交通安全普及用の文書図画を使用した宣伝物の作成、交通安全教育学校の設立、交通政策の有効利用等を盛り込むべきだとの指摘がなされていた。交通安全教育・普及活動は、現在でもこれらの分野に重点を置いており、一般市民の交通安全意識も著しく改善された。

本稿では、中国における交通安全教育・啓発活動の歴史を概観した。また、交通安全教育・宣伝の現状と国民の交通安全意識の分析も行った。さらには、子供への交通安全教育・宣伝、運転者の訓練と教育、法律周知活動、農村部に関する特別対策、特別テーマを掲げての交通安全普及、交通情報サービスといった分野に分けて、主要な交通安全教育・啓発活動を取りまとめた。中国政府が交通安全教育・啓発活動関連の活動に膨大な人的資源や物的資源を費やしてきたことがうかがえる。様々な社会組織や個人もこうした活動を積極的に催したり、参加したりしている。

しかし、法令や資金源の保証が欠如しているため、国の交通安全宣伝・教育制度は、まだ完全には確立されていない。また、交通安全教育・啓発活動への社会組織や個人の参加は、完全に自発的なものではなく、まだ十分ではない。一般市民やメディアが社会全体参加型の環境づくりに一層の関心を寄せる必要がある。中国の都市部と農村部では、経済や教育の発展に大きな格差が存在する。農村部では、広い地域で交通安全意識も欠如している。引き続き農村部での交通安全教育・普及に特に注力する必要がある。中国は、今後も交通安全に関する新たな難題や試練を勤勉精神や連帯努力で克服するよう訴えていく。

参考文献

1. Jin XF, Zhang BJ. Establishing safe agricultural machinery and promoting new country construction. China agricultural machinery supervision. 2006; 11: 1 &10. Chinese.
2. Ministry of Public Security of the People' s Republic of China. Specifications for Setting Road Traffic Safety Publicity and Education Facilities. GA/T 963-2011. Chinese.
3. Ministry of Public Safety of the People' s Republic of China. Three year plan of traffic safety publicity and education (1996-1998). 1996. Chinese.
4. Research Institute of Highway Ministry of Transport. The Blue Book of Road Safety in China 2007. China Communications Press; 2007. Chinese.
5. Research Institute of Highway Ministry of Transport. The Blue Book of Road Safety in China 2008. China Communications Press; 2008. Chinese.
6. Research Institute of Highway Ministry of Transport. The Blue Book of Road Safety in China 2010. China Communications Press; 2010. Chinese.
7. Research Institute of Highway Ministry of Transport. The Blue Book of Road Safety in China 2011. China Communications Press; 2011. Chinese.
8. Research Institute of Highway Ministry of Transport. The Blue Book of Road Safety in China 2012. China Communications Press; 2012. Chinese.
9. Road Traffic Safety Act of the People' s Republic of China. Chinese.
10. Road Traffic Safety Act Enforcement Regulations of the People' s Republic of China. Chinese.
11. State Administration of Work Safety. The twelfth five year plan of road traffic safety. 2011. Chinese.
12. Zhang XH, Du XY. Traffic Safety Publicity. 1st ed: Qunzhong; 2010. Chinese.



著者プロフィール

ワンチュー・リユー

大連理工大学、交通運輸学院准教授

1981年通遼市生。2007年にノースカロライナ大学シャーロット校機械工学専攻博士課程を退学。2009年にノースカロライナ大学シャーロット校からインフラ・環境システム専攻にて博士号を取得。卒業後すぐに現職に就く。米国交通運輸研究会議（TRB）の若手委員を務めたほか、国際光工学会会員、全米土木工学優等生協会（Chi Epsilon）会員でもあった。構造健全性モニタリング、構造解析、輸送の安全性を研究対象とする。