



Nhan T. Tran, PhD, MHS

コーディネーター、不慮の外傷予防
スイス・ジュネーブ、世界保健機関(WHO)



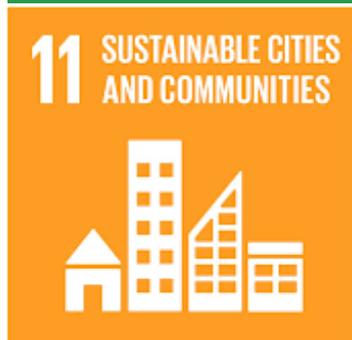
+ 交通安全の現状

2016年度、グローバル・ヘルス推計

等級	原因	死亡者 (1000名)	全体に対する 割合(%)
0	全原因	56,874	100.0
1	虚血性心疾患	9433	16.6
2	脳梗塞	5781	10.2
3	慢性閉塞性肺疾患	3041	5.3
4	下部呼吸器感染症	2957	5.2
5	アルツハイマー病その他痴呆症	1992	3.5
6	気管・気管支・肺癌	1708	3.0
7	真性糖尿病	1599	2.8
8	交通事故に伴う外傷	1402	2.5
9	下痢性疾患	1383	2.4
10	結核症	1293	2.3
14	HIV/AIDS	1012	1.8

+ 世界的対応状況

各種SDG



GLOBAL ROAD SAFETY PERFORMANCE TARGETS

<p>TARGET 1 2020</p> <p>Target 1: By 2020, all countries establish a comprehensive multisectoral national road safety action plan with time-bound targets.</p>	<p>TARGET 2 2030</p> <p>Target 2: By 2030, all countries accede to one or more of the core road safety-related UN legal instruments.</p>	<p>TARGET 3 2030</p> <p>Target 3: By 2030, all new roads achieve technical standards for all road users that take into account road safety, or meet a three star rating or better.</p>	<p>TARGET 4 2030</p> <p>Target 4: By 2030, more than 75% of travel on existing roads is on roads that meet technical standards for all road users that take into account road safety.</p>
<p>TARGET 5 2030</p> <p>Target 5: By 2030, 100% of new (defined as produced, sold or imported) and used vehicles meet high quality safety standards, such as the recommended priority UN Regulations, Global Technical Regulations, or equivalent recognized national performance requirements.</p>	<p>TARGET 6 2030</p> <p>Target 6: By 2030, halve the proportion of vehicles travelling over the posted speed limit and achieve a reduction in speed-related injuries and fatalities.</p>	<p>TARGET 7 2030</p> <p>Target 7: By 2030, increase the proportion of motorcycle riders correctly using standard helmets to close to 100%.</p>	<p>TARGET 8 2030</p> <p>Target 8: By 2030, increase the proportion of motor vehicle occupants using safety belts or standard child restraint systems to close to 100%.</p>
<p>TARGET 9 2030</p> <p>Target 9: By 2030, halve the number of road traffic injuries and fatalities related to drivers using alcohol, and/or achieve a reduction in those related to other psychoactive substances.</p>	<p>TARGET 10 2030</p> <p>Target 10: By 2030, all countries have national laws to restrict or prohibit the use of mobile phones while driving.</p>	<p>TARGET 11 2030</p> <p>Target 11: By 2030, all countries to enact regulation for driving time and rest periods for professional drivers, and/or accede to international/regional regulation in this area.</p>	<p>TARGET 12 2030</p> <p>Target 12: By 2030, all countries establish and achieve national targets in order to minimize the time interval between road traffic crash and the provision of first professional emergency care.</p>



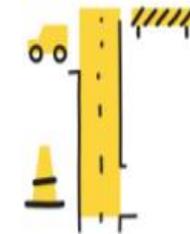
国連交通安全基金 (United Nations Road Safety Fund)

世界的対応状況

- 根拠に根ざしたソリューション
- 死亡事故・負傷事故の減少ならびに行動様式、姿勢および知識の変革における有効性
- 22の対策が特定され、6つの中核的要素：速度管理 (Speed management)、交通安全リーダーシップ (Leadership on road safety)、インフラストラクチャー構想・改善 (Infrastructure design and improvement)、車輛安全基準 (Vehicle safety standards)、交通行政 (Enforcement of traffic laws) および事故後の生存率 (Survival after a crash) に区分された。



Speed management



Infrastructure design and improvement



Enforcement of traffic laws



Leadership on road safety



Vehicle safety standards



Survival after a crash

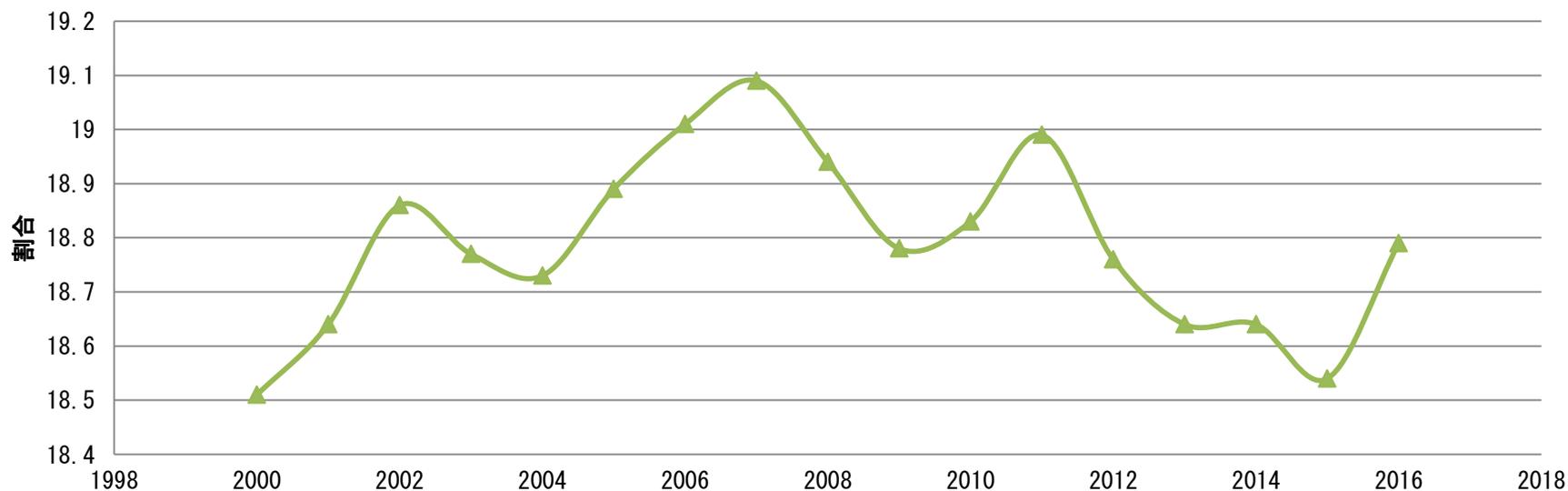


世界における交通安全の現状

(2016年度、グローバル・ヘルス推計)



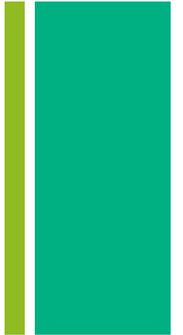
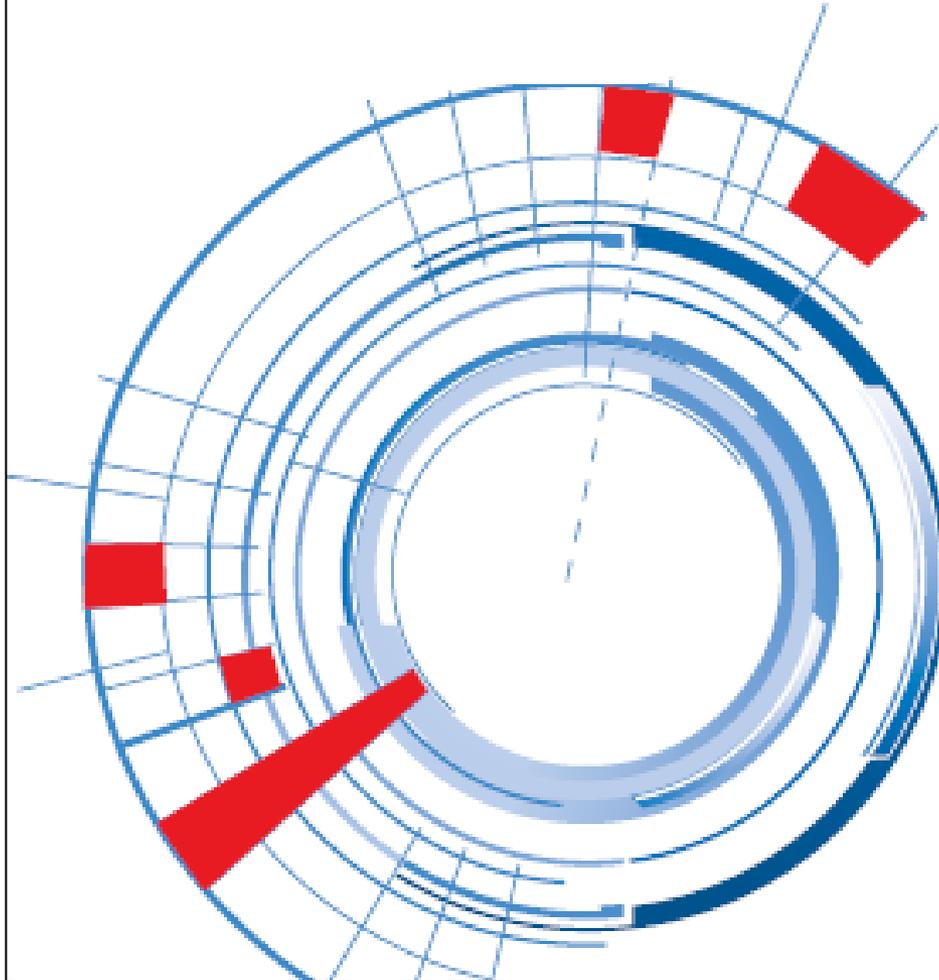
人口100,000名あたりの交通事故死者数
(グローバル・ヘルス推計)





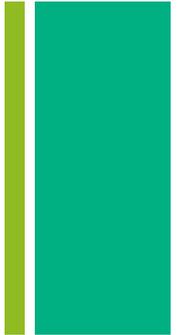
効率的な政策実施に向けて

エコノミスト・インテリジェンス・ユニット報告
スポンサー: Oracle





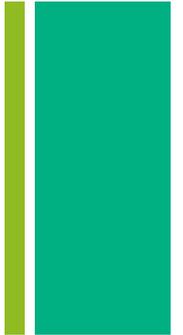
実施に当たっての視点：エコノミストによる調査



- 不適切な政策実施が広範囲で生じ、大多数の組織を損なっている。
 - 管轄組織の30%が政策変更を効果的に実施している事例は最善でもごく稀であり、うち約半数は幾分かの効率を実現できれば良い方と述べている。
 - 公的機関所属回答者のうち、89%がこの領域で何らかのネガティブな影響の発生を認識しており、52%において、職掌に基づくミッションの遂行能力が損なわれたと感じている。
 - 民間では、81%の組織が何らかのダメージを被り、41%において方針の遂行力が低減している。



政策実施は変革を目的としている





変革は、ノウハウのギャップによって妨げられることはない

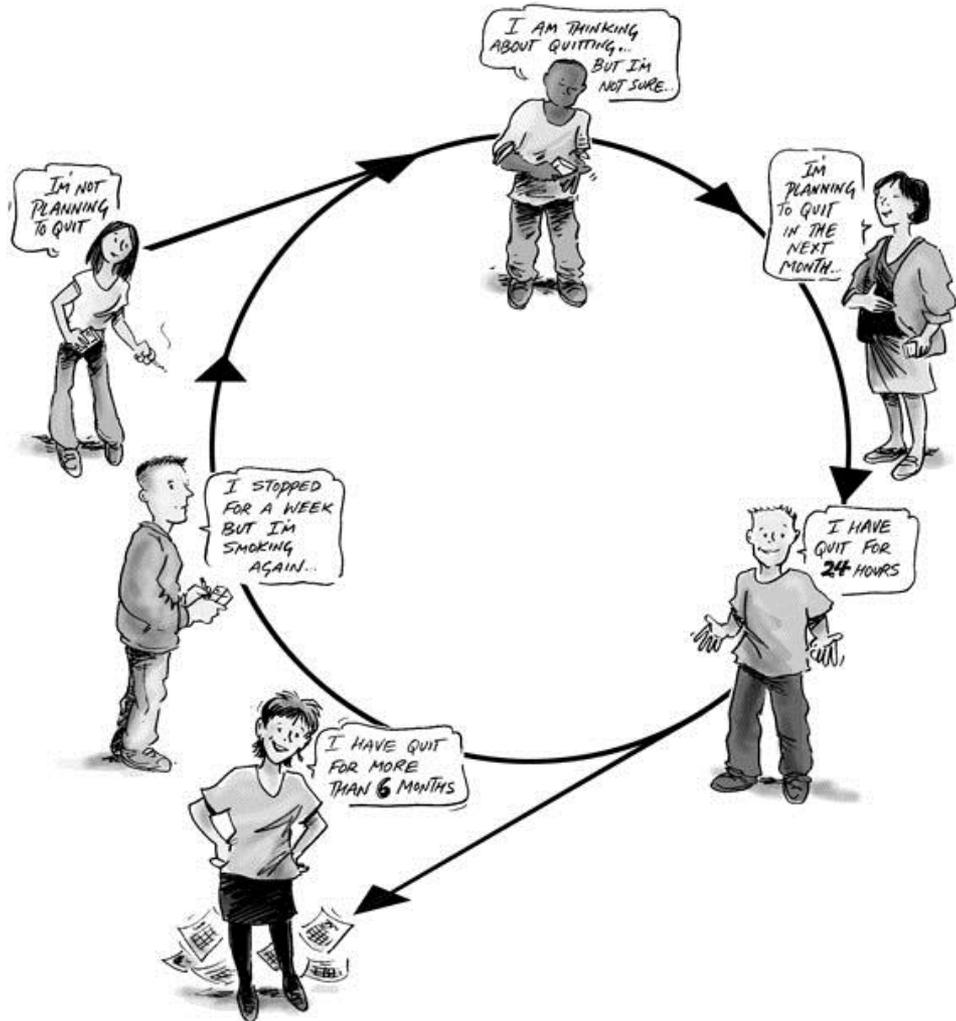
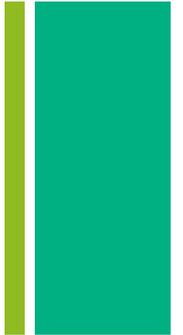


- 政策実施、あるいは変革の失敗が「知見・行動間のギャップ (know-do-gap)」によって生じるとする推測は、とりわけ干渉／拳動がもたらす悪影響に関しては成り立たない。



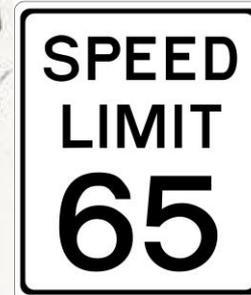
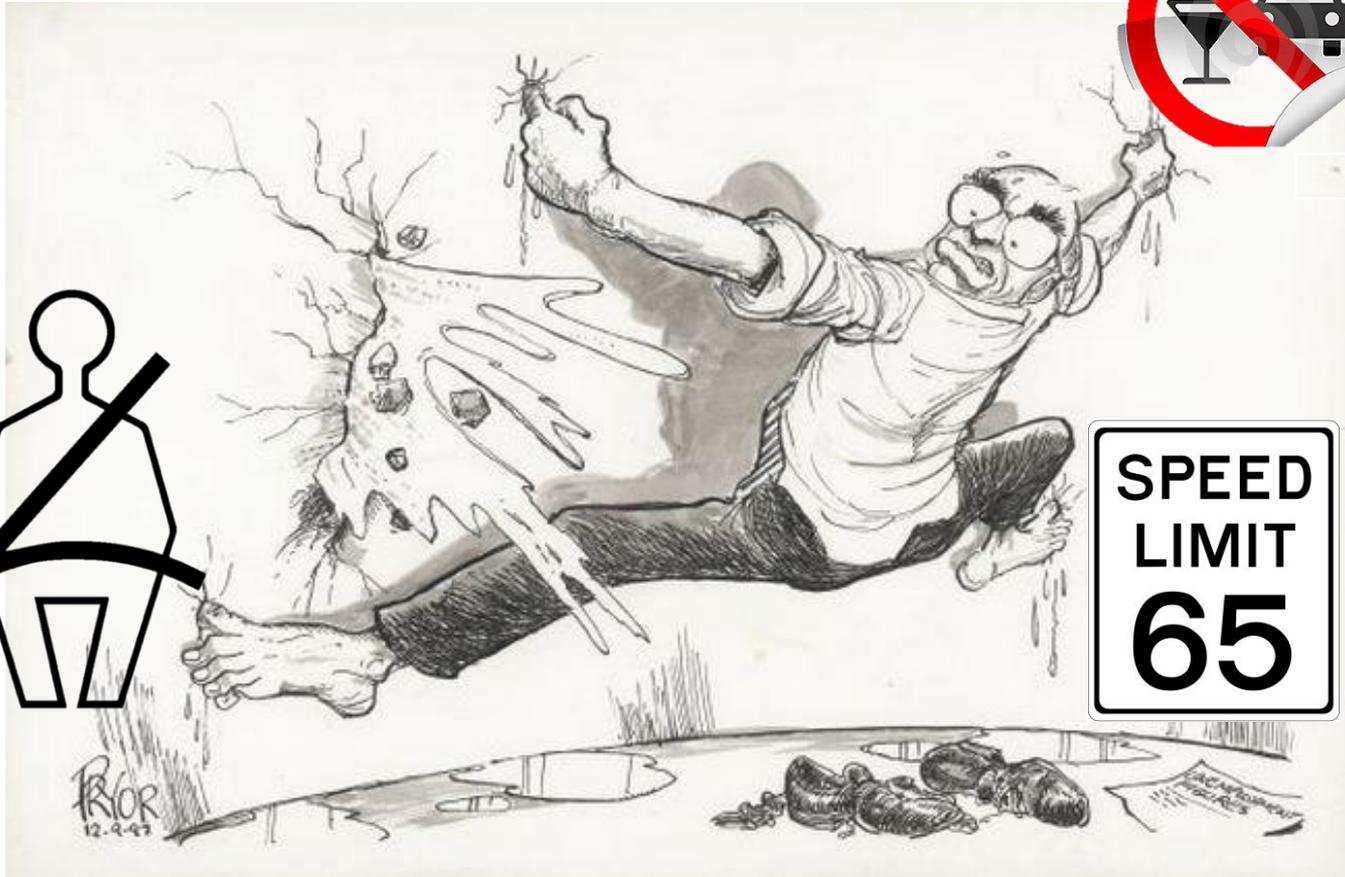
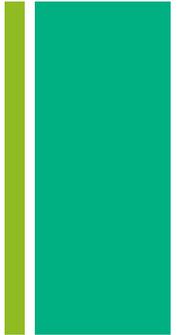


変革は出来事ではなく、プロセスである



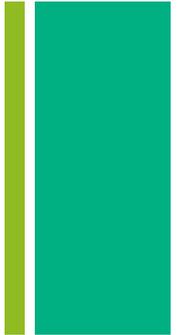
+

変革は、システムの内部で引き起こされる





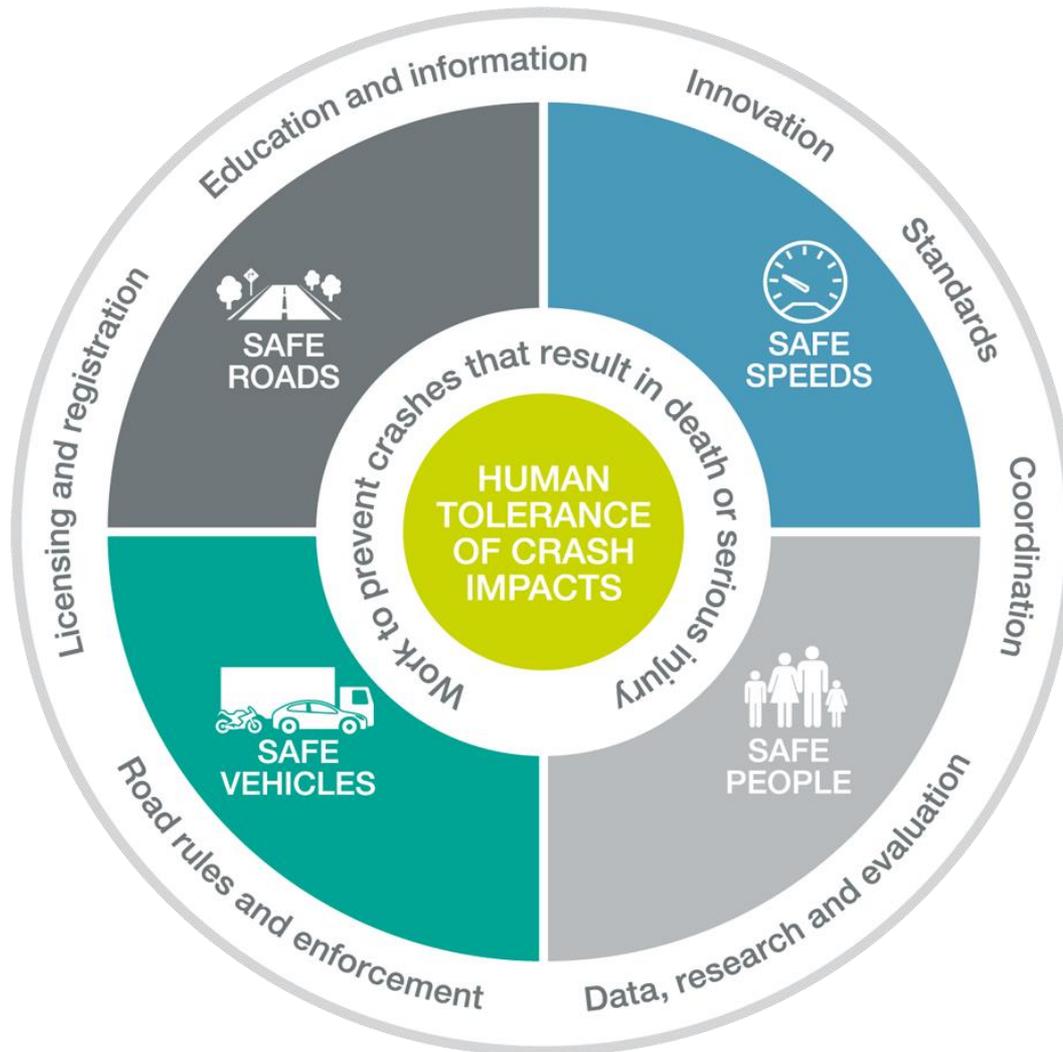
死亡・負傷事故に関わる公的保健の 枠組み



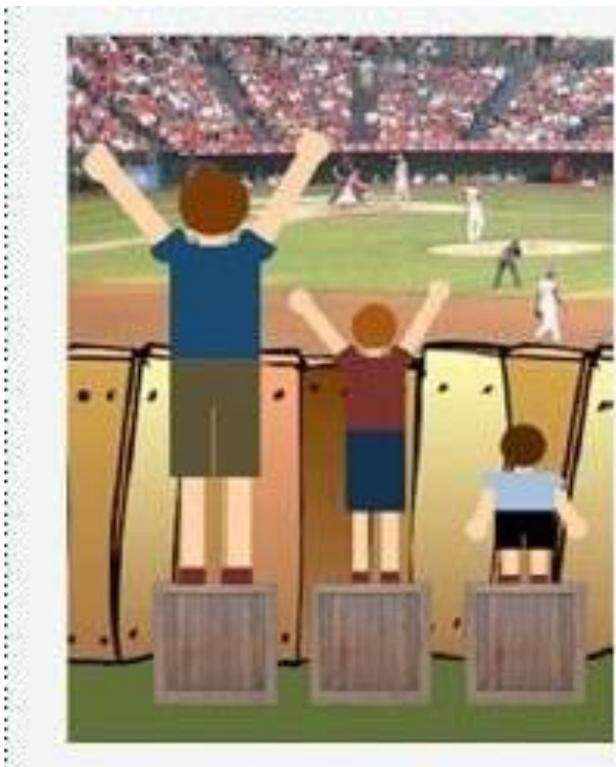
ハットン (Haddon) のマトリクス (1970年)

	個人	方向性	環境
事象発生以前	ドライバー教育、飲酒抑制	視認性向上素材の採用	明瞭な道路標識、街灯の導入
事象発生時	安全ヘルメット着用	機材配備 (バスケット)	分離交通
事象発生以後	障害の防止	救急救命機材	EMSの普及・導入

+ 交通安全に関するセーフ・システム・アプローチ (1990年代中期)

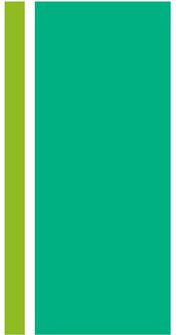
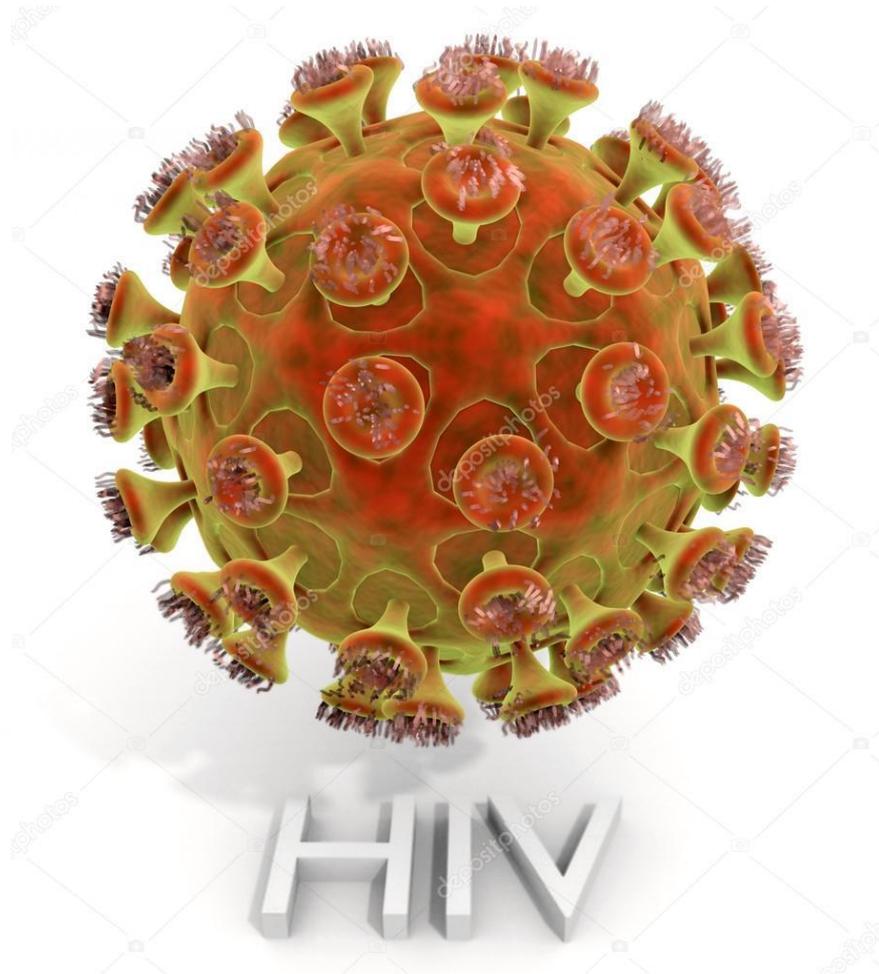


+ システム思考



+

敵はいない、争いはない



+ 安全性は干渉ではなく価値



+ コンテキストには意味がある — 各地での導入と革新





+ Trann@who.int
@Nhan_T_Tran