

アジア地域における交通事故の現状と進出企業に求められる対策

2015年11月、WHO(世界保健機関)は、2013年における世界の交通事故死者数が125万人であったと発表した¹。同じくWHOが2014年に発表した「The top 10 causes of death²」によると、交通事故は「世界の死亡原因の第9位」である。交通事故がもたらす被害は甚大であり、モータリゼーション(自動車の大衆化)で先行した日本や欧米先進国は長年、様々な安全対策に取り組み、確実に死者を減らしてきた。一方で新興国等の交通事故多発国は、実効性のある取り組みの強化を早急に行うことが求められている。

ちなみに世界179カ国中、交通事故死者数が多いアジア地域の国は、1位：中国26万人、2位：インド20万人、4位：インドネシア3.8万人、人口10万人あたりの交通事故死者数(人口規模で調整した死亡事故発生水準/以下、「交通事故死亡率」)では、2位：タイ、52位：マレーシア、74位：中国、88位：インド、95位：インドネシアである。

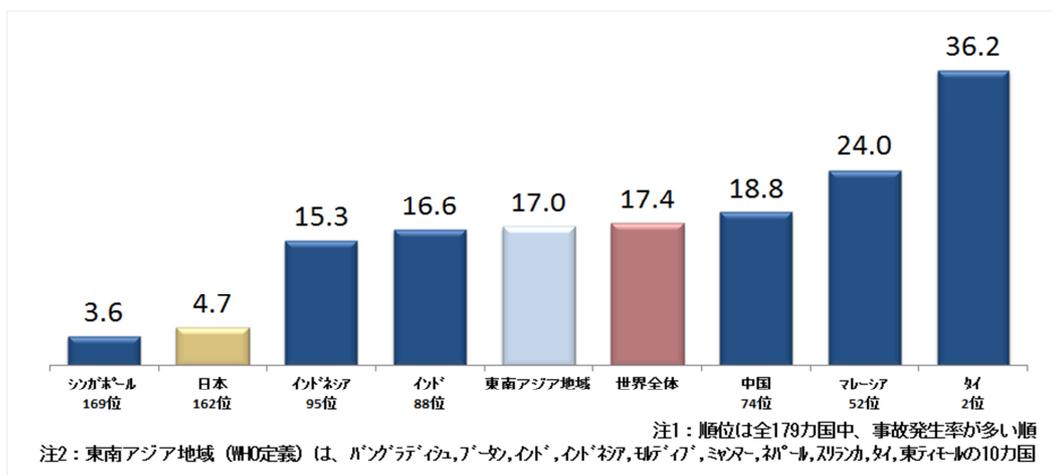
本稿では、交通事故死亡率が高い上記5カ国(タイ、マレーシア、中国、インド、インドネシア)に、交通事故死亡率が先進国並みに低いシンガポール(169位、ちなみに日本は162位)を加えて分析を行い、アジア地域における交通事故の現状と対策を整理した。アジア地域に進出している企業においては、交通事故を身近なリスクの1つとして、この機会に改めて確認いただきたい。

1. 交通事故の現状

(1) 国際比較からみたアジア地域各国の交通事故の特徴

図1は、アジア地域における人口10万人あたりの交通事故死者数をグラフ化したものである。WHOが定義する東南アジア地域では、交通事故死亡率は世界全体の平均値とほぼ同程度である。しかし、本稿で分析対象とした6カ国(タイ、マレーシア、中国、インド、インドネシア、シンガポール)は、交通事故死亡率が最も低いシンガポールと最も多いタイで約10倍の差がある。

図1 人口10万人あたりの交通事故死者数



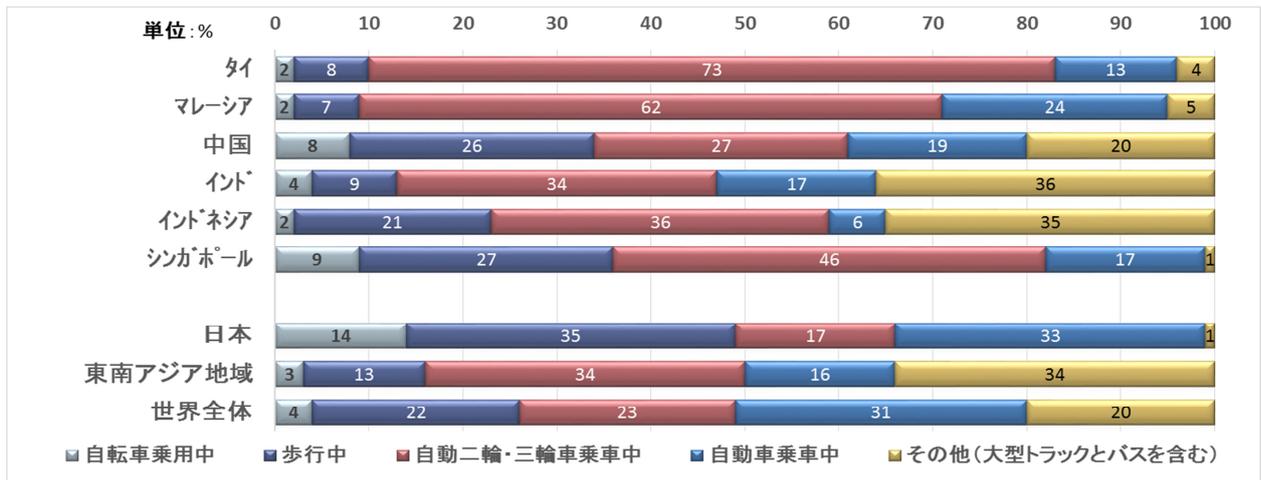
出典：WHO「Global status report on road safety 2015」をもとに弊社作成

¹ WHO「Global status report on road safety 2015」

² <http://www.who.int/mediacentre/factsheets/fs310/en/>

状態別のデータを見ると、タイやマレーシアは他の国と比較して「自動二輪・三輪車乗用中」が著しく多いのが特徴である。一方、インドやインドネシアは「その他」が多く、多人数乗車型の大型車両やバス乗車中の事故が多発していると推察される（図2）。

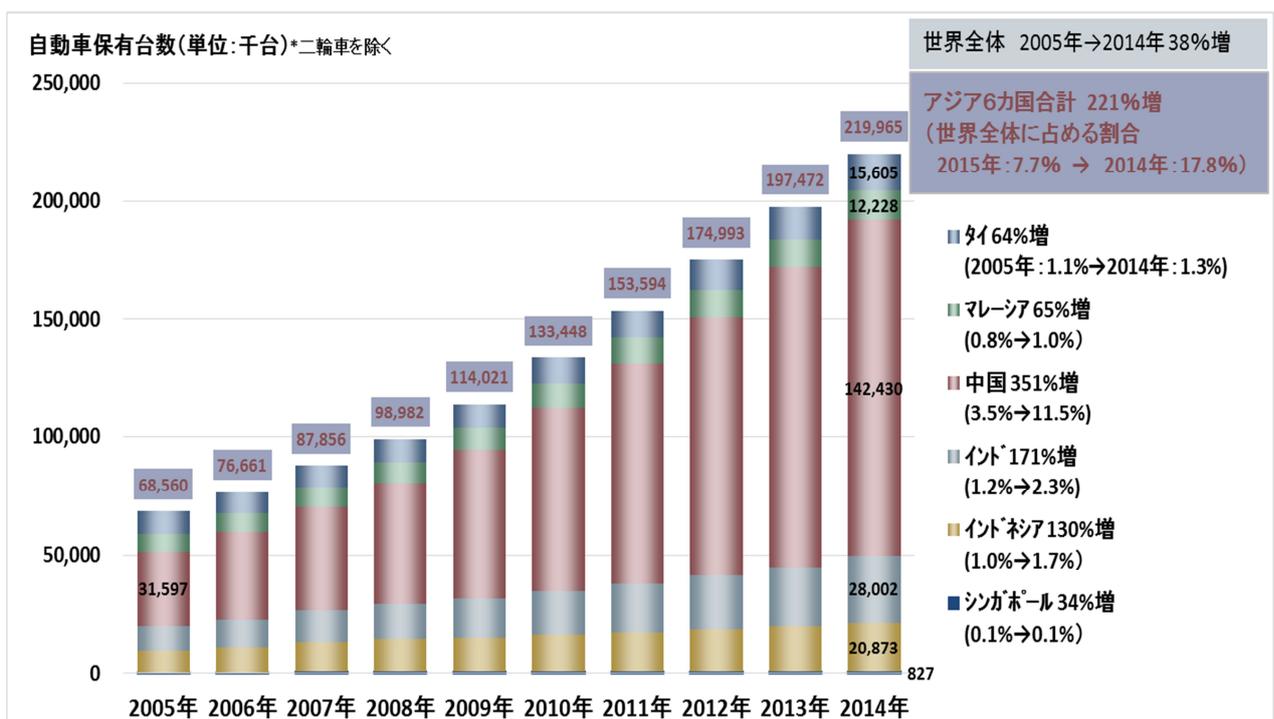
図2 状態別交通事故死者数の構成比



出典：WHO「Global status report on road safety 2015」をもとに弊社作成

自動車保有台数が急速に増加し、モータリゼーションが進展していることもアジア地域の特徴である。自動車保有台数は2005年から2014年までに世界全体で38%の増加となったが、タイ、マレーシア、中国、インド、インドネシア、シンガポールを合計すると3.2倍に増え、特に中国は4.5倍と大幅に増加した（図3）。

図3 自動車保有台数の増加（二輪車を除く）



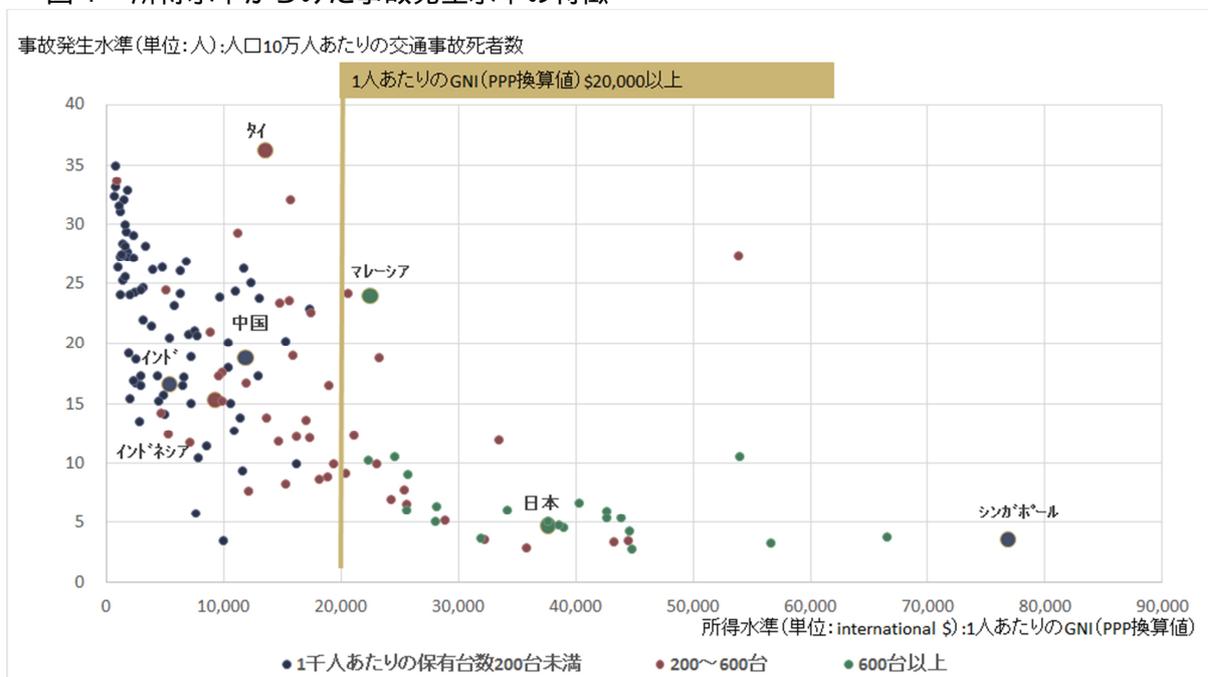
出典：OICA（国際自動車工業連合会）「World Vehicles in use - All vehicles」をもとに弊社作成

こうした状況を踏まえ、これら6カ国の交通事故死亡率の特徴について、所得水準³（1人あたりのGNI、PPP換算値）、自動二輪・三輪車乗用中の死者数の割合、の2点に着目して国際比較分析を行った。

a. 所得水準

所得水準から見ると、1人あたりのGNIの上昇とともに交通事故死亡率は低下傾向を示しており、2~3万ドル程度になると、多くの国で10人を下回る。しかしながら、マレーシアは所得水準が2万ドルを超え、自動車普及水準が高いにもかかわらず、交通事故死亡率が高い。一方、2万ドルより低い水準では、交通事故死亡率との間に明確な関係がみられない。特にタイは突出して交通事故死亡率が高いことがわかる（図4）。

図4 所得水準からみた事故発生水準の特徴



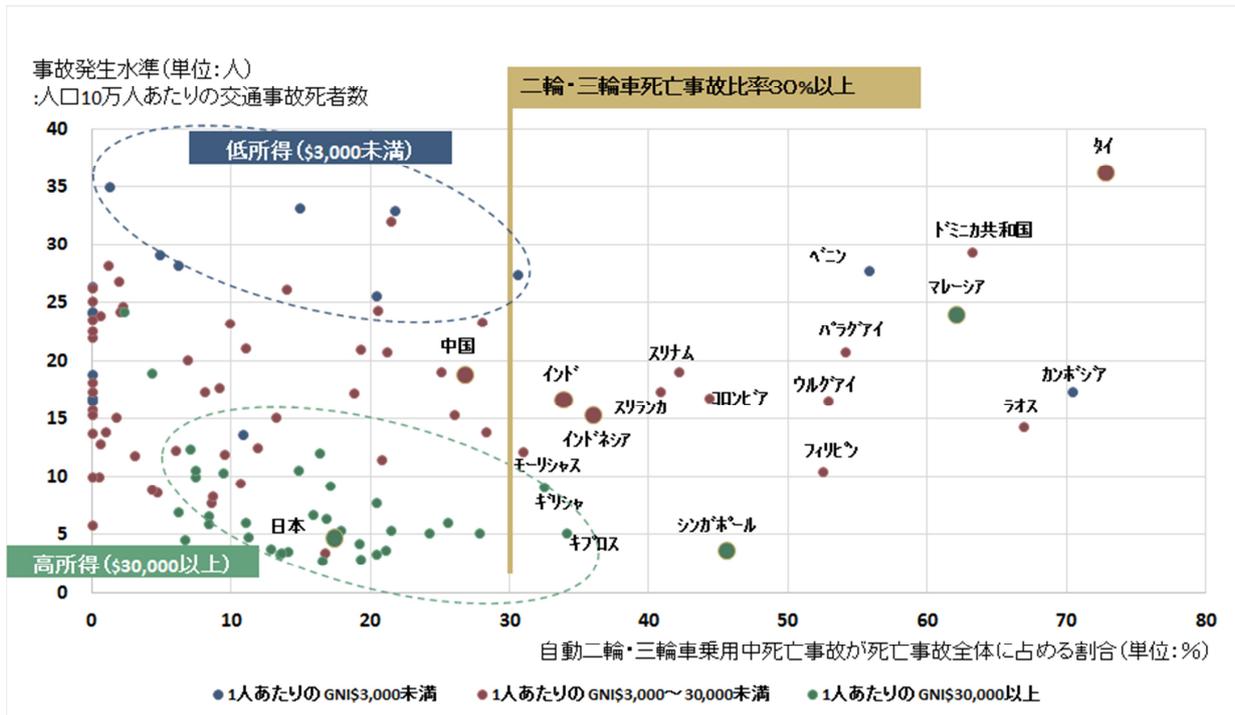
出典：WHO「Global status report on road safety 2015」をもとに弊社作成

b. 自動二輪・三輪車乗用中の死者数の割合

タイやマレーシアの交通事故死亡率が高い理由について、自動二輪・三輪車乗用中の死亡事故率に着目した（図5）。自動二輪・三輪車乗用中の死亡事故率が30%を超える国の中にはアジア地域が多く、特にタイやマレーシアが高い。一方で、シンガポールは自動二輪・三輪車乗用中の死亡事故率が高いが、事故発生水準は低いという特徴を持っている。特にアジア地域での交通事故削減においては、自動二輪・三輪車利用者向けの対策が重要となると言える。ちなみに、自動二輪・三輪車乗用中の死亡事故率が30%を下回る国の場合、低所得国は事故発生水準が高く、高所得国は事故発生水準が低い傾向がみられた。

³ 1人あたりのGNI: Gross National Income per capita、PPP: 購買力平価 (Purchasing Power Parity、当該データは世界銀行の国際比較プログラムによる2011年基準値)、PPPは一国の通貨と他国の通貨との換算比率の一種で、それぞれの通貨の購買力(買える財やサービスの量)が等しくなるように計算して求められたもの

図5 自動二輪・三輪車乗用中の死亡事故率からみた事故発生水準の特徴



出典：WHO「Global status report on road safety 2015」をもとに弊社作成

(2) モータリゼーションの進展と交通事故発生状況

モータリゼーションの進展と交通事故の増加が重なることに関しては、かつての日本の経験が参考になる。次に、日本の交通事故対策の歴史との比較を行う(図6)。

日本は、1955年から1975年頃までがモータリゼーション期だったと言われている。この時期、急速な自動車の普及に対して、道路整備や交通政策等が追いつかず、交通事故による死者数は急増し、「交通戦争」と呼ばれる状況だった。交通事故死亡率は、1955年の7.2人から1960年には13.0人と5年間で約2倍に、更に1970年には、16.4人(日本史上最悪の年間1万6,765人の死者)まで増加した。

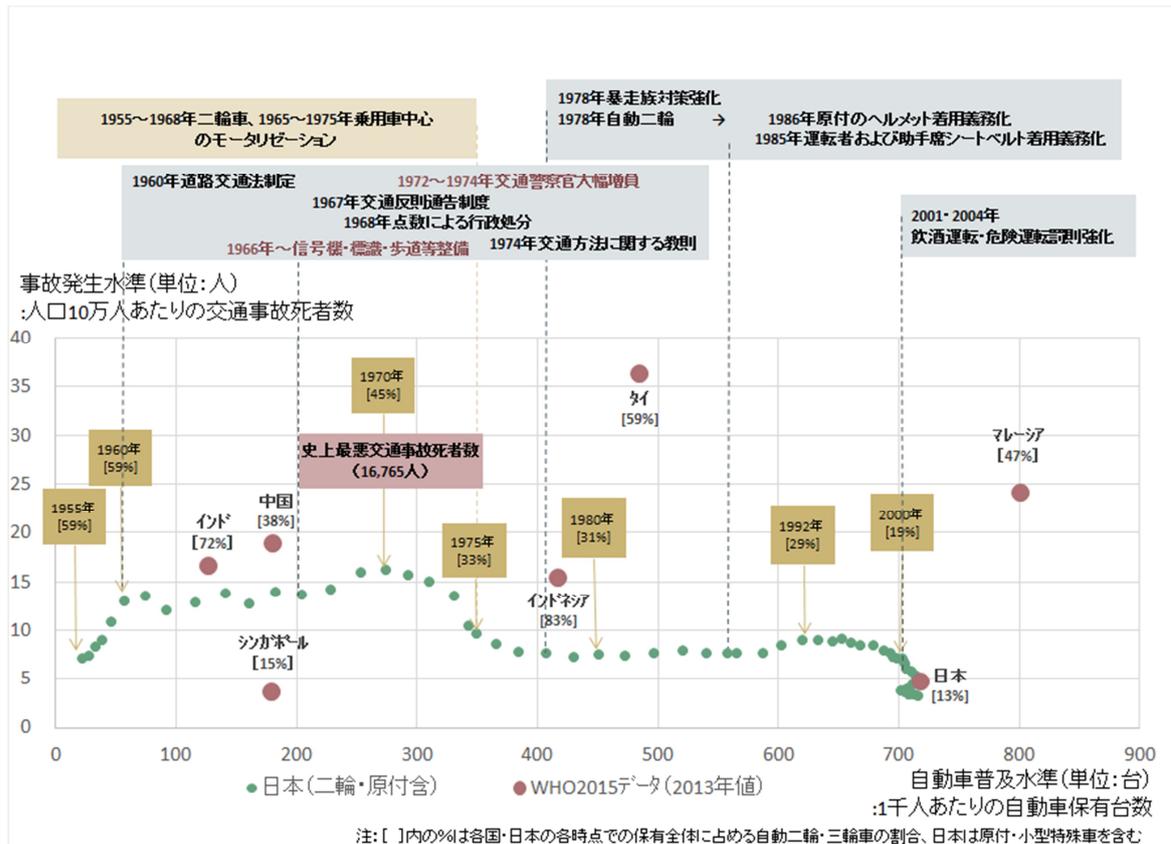
こうした状況を打開するため、政府や関係省庁は、道路整備と交通規制の両面から対策を進めた。この時期「道路交通法」等、各種交通法が整備され、交通違反の取り締まりを厳しくする等の効果もあり、1971年以降、死者数は減少に転じた。その後10年間は減少傾向が続き、1979年には7.3人まで減少した。

ところが、1980年に再び増加に転じ「第二次交通戦争」と呼ばれる状況になる。警察庁は、乗用車と免許取得者の増加により、1980年代には「国民皆免許時代(1981年に免許保有比率が50%を超えた)」と称されるようになったことで、交通事故による死者は歩行中から自動車乗用中にシフトし、特に自動車乗用中の若者の死者が増加したこと

自動車交通が引き続き成長する一方で、国や地方公共団体が、交通事故の増加を抑止するために必要な交通違反の取り締まりを行う交通警察官の増員や、交通安全施設等の整備等を推進するための予算を十分に措置することができなくなったこと等が、交通事故による死者数増加の背景にあると分析している⁴。

⁴ 警察庁「平成17年版 警察白書」

図6 日本のモータリゼーションと交通安全政策の推移および事故発生率の関係



出典：日本自動車工業会・全日本軽自動車協会連合会等「自動車保有台数データ」、総務省「軽自動車税に関する調」、日本の長期時系列、WHO「Global status report on road safety 2015」、警察庁「平成17年版 警察白書」等をもとに弊社作成

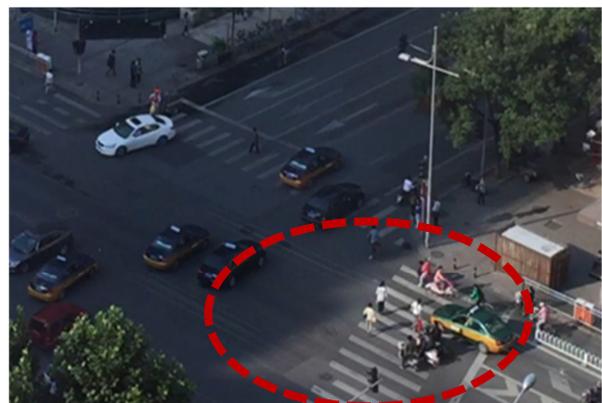
日本がかつて経験した「交通戦争」とアジア各国の現状を比較すると、交通事故死亡率が最悪となった1970年の16.4人と、現在のインド(16.6人)、中国(18.8人)、インドネシア(15.3人)が近い水準となっている。しかし、タイやマレーシアの事故発生水準については、日本が経験したことのない深刻な状況である。なお、シンガポールは人口対比での自動車普及水準も事故発生水準も日本と比較して低い。

(3) アジア各国の交通事故原因に対する現状認識

アジア各国は、自国の交通事故原因について、どのように認識しているのだろうか。インターネット上の情報をもとに調査を行い、整理したものが表1である。

その結果、事故の主要因として、インドネシアを除く各国で運転者の人的要因を挙げている点が共通していることがわかった。主な人

写真 横断歩道上を通過しようとするタクシー(北京・中心市街地)
中国では直進の信号が赤でも右折可能なため「信号無視」ではない。しかし青信号で横断歩道を渡る歩行者の集団に接近しており、事故になる事例もある。



出典：弊社撮影(2015年9月)

的要因は以下のとおり整理できる。

重大な交通ルール違反（危険運転）：速度超過、飲酒運転、赤信号無視

ヘルメットやシートベルト等、安全装備の不使用

横断歩道上の歩行者や通行優先権を有する車両に道を譲らない：優先権等のルール遵守に加え、「交通弱者に道を譲る」等のマナー不足（写真）

運転技術の未熟さ

表1 アジア各国の交通事故原因に関する報道や分析

| 国名 | 交通事故原因のうち人的要因に関する分析（一部その他の要因を含む） | | | |
|--------|-----------------------------------|-------------------------|-----------------------------|------------------------------------|
| | 重大な交通ルール違反 | ヘルメット等安全装備の不使用 | 「歩行者優先」等のマナー不足 | 運転技術の未熟、その他 |
| タイ | ・高い事故率は、飲酒運転を含む無謀運転 | ・ヘルメットの着用を行う等の安全意识の欠如 | | |
| マレーシア | 約90%の事故が人的過誤により発生 | | | |
| | ・スピード違反 ・安全注意事項の不遵守 | | | ・運転中の眠気 ・車両の設備故障 |
| 中国 | 交通死亡事故の約90%以上は、運転者の交通違反に起因 | | | |
| | ・スピード違反 ・過積載 ・飲酒運転 ・信号無視 | | ・横断歩道で道を譲らない | ・口論 ・救急車両専用車線使用 |
| インド | 運転者の過失は全道路事故の約80%を占める | | | |
| | ・飲酒運転 ・赤信号無視 | ・シートベルトやヘルメット等の安全装置の不使用 | ・走行車線を遵守しない ・誤った方法での追い越し | ・運転中の携帯電話使用 ・居眠り運転 ・運転者の注意散漫 |
| シンガポール | ・赤信号無視 ・飲酒運転 | | | |

出典：各種資料をもとに弊社作成

これらの状況から、「危険運転の防止」や、安全装備の使用を徹底するための「安全意識の向上」が喫緊の課題であり、各国の政府や警察、研究者も同様の認識を共有し、対策を講じつつある。

2 . 交通事故対策と取組み状況の評価

(1) 必要とされる交通事故対策

アジア各国の交通事故対策を考える上で、WHO が示している優先課題とその実施状況についてみると、WHO は前述の 2015 年の報告書とともに「世界の交通安全に関する 10 の事実」⁵を示し、解決策として「世界の交通事故を削減するための 7 の行動」⁶を提言している。

< 世界の交通安全に関する 10 の事実 >

2013 年に 125 万人が道路上の交通事故で死亡しており、特に 15～29 歳の死亡原因の 1 位である

死亡事故の 90% は低・中所得国で発生し、これらの国の自動車保有が全体に占める割合は 54% 歩行者、自転車および電動二輪車の乗用者等「交通弱者」の死亡率が高い

市街地最高速度を 50km にする等の速度制限を行っている国は 47 カ国・世界人口の 13%

WHO 推奨の血中アルコール濃度 0.05g/dl を飲酒運転として規制する法律を持つ国は 37 カ国
良質のヘルメットを着用すれば交通事故の 40% で死亡リスクを軽減できるが、明確な着用基準を設けた法律を持つ国は 44 カ国・世界人口の 17%

シートベルトを着用することで、前席 40～65%、後席 25～75% の事故時の死亡リスクを低減することができ、105 カ国（世界人口の 67%）で前後席両方のシートベルト着用を義務付けている

チャイルドシートの使用は、子どもの事故の死亡リスクを 54～80% 低減することができ、全世界の約半数の国で使用の義務付け等が法制化されているが、チャイルドシートの安全基準を設けている国は 53 カ国に留まる

事故時の適切な救急医療により多くの人命を救うことが可能。緊急連絡をするための専用アクセス番号が決められているのは 116 カ国

世界で販売されている車両の 80% は基本的な安全基準を満たしていない。国連が提案する 7 つの規制すべてを満たす基準を法律化しているのは 40 カ国、そのうち 35 カ国は高所得国

< 世界の交通事故を削減するための 7 の行動 >

スピードの低減

二輪車ヘルメット使用の拡大

飲酒運転の削減

シートベルト使用の拡大

チャイルドシート使用の拡大

薬物使用の削減

“ながら”運転の削減（例：携帯電話やスマートフォンの利用禁止等）

実際、日本は交通法令の改正や取り締まりの強化等で「7 の行動」を実行、事故削減を実現してきた実績がある（表 2）。

⁵ <http://www.who.int/features/factfiles/roadsafety/en/index.html>

⁶ WHO「Global status report on road safety 2015」

表2 日本の交通安全対策の取組み

| 交通事故を削減するための7の行動 | 日本の取組み例(主な法改正) |
|----------------------------|--|
| スピードの低減 | 最高速度違反取り締まり強化、運転者教育、道路インフラ整備、車両対策 |
| 二輪ヘルメット、シートベルト、チャイルドシートの使用 | 一部(努力)義務 全面義務化: ヘルメット(自動二輪 1978年、原付 1986年)、シートベルト(前席 1992年、後席 2008年)、チャイルドシート(2000年) |
| 飲酒運転、薬物使用の削減 | 飲酒運転厳罰化(近年の連続した法改正 2002 2004 2007年)、自動車運転死傷行為処罰法施行(2014年 薬物使用に対する厳罰化を含む) |
| “ながら”運転の削減 | 携帯電話の使用 1999年規制 2004年罰則強化 |

出典: 道路交通法、自動車運転死傷行為処罰法、内閣府「最高速度違反による交通事故対策検討会中間報告書 2010」等をもとに弊社作成
日本の取組み例と対応させるため、WHOが提言する「7の行動」の順番を入れ替えて説明している

(2) アジア各国の取組み状況

アジア各国の対策実施状況について、WHOの評価を表3にまとめた。

表3 事故削減のための交通規制・法制化の状況

| 規制・法制化の状況 | | | | | | | |
|----------------------------------|-------------------------------|------------------------------------|--------------------------|--------------------------|--------------------------------------|-------------------|--------------------------|
| | 速度制限 | 飲酒運転 | ヘルメット着用 | シートベルト着用 | チャイルドシート装備 | 携帯電話利用規制 | |
| 人口あたりの事故が多い ↑ 人口あたりの事故が少ない | タイ | 地方での規制が不十分【3】 | 0.05g/dl以上交通事故死者数の26%【6】 | 着用率52%【6】 | 着用率 ドライバー58% 前席54% 後席54%【6】 | 法律無【-】 | 電話を手に持った運転を禁止 |
| | マレーシア | 地方での規制も法制化しているが、取り締まりは不十分【6】 | 0.08g/dl以上交通事故死者数の23%【5】 | 着用率97%【5】 | 着用率 前席77% 後席13%【4】 | 法律無【-】 | 電話を手に持った運転を禁止 |
| | 中国 | 地方での規制も法制化している(場所により最高速度規程が異なる)【8】 | 0.02g/dl超過交通事故死者数の4%【9】 | 固定(あご紐)を必要としない着用率20%【6】 | 着用率 ドライバー37%【8】 | 法律無【-】 | 電話を手に持った運転を禁止 |
| | インド | 地方での規制も法制化しているが、取り締まりは不十分【3】 | 0.03g/dl以上交通事故死者数の5%【4】 | 固定(あご紐)を必要としない着用率80%【4】 | 着用率 前席26%【4】 | 法律無【-】 | 電話を手に持った運転+ハンズフリーを規制 |
| | インドネシア | 自動車専用道路での速度制限無【5】 | アルコール濃度の規程なし【5】 | 固定(あご紐)を必要としない着用率80%【8】 | 着用率データ無【-】 | 法律無【-】 | 運転中の使用を規制(規制はあるが、詳細規程なし) |
| | シンガポール | 地方での規制が不十分だが都市部は厳しく規制【8】 | 0.08g/dl以上交通事故死者数の11%【8】 | 着用率データ無【9】 | 着用率データ無【8】 | 法律有 着用率データ無【8】 | 電話を手に持った運転を禁止 |
| 日本 | 一般道制限速度60km/h、取り締まりが一部で不十分【7】 | 0.03g/dl超過交通事故死者数の10%【9】 | 着用率データ無【9】 | 着用率 前席99% 後席68%【8】 | 法律有 着用率81%【8】 | 電話を手に持った運転を禁止 | |

十分な法制化/厳しい取組み【7-10】

一部法制化/取組み不十分【3-6】

法制化されていない/実効性が弱い【0-2】

(※評価番号不明および携帯電話利用規制は色なし)

注1: 【】内数字は、WHOによるEnforcement評価
評価は11段階(0~10)で数字が大きいほど評価が高い

注2: 表内のコメント(一部)は出典をもとに弊社作成

出典: WHO「Global status report on road safety 2015」等をもとに弊社作成

例えばヘルメットやシートベルトの着用義務化が進んでいても、ヘルメット着用時にあご紐による固定を義務化しない等、安全基準や着用ルールが不十分なことにより対策の効果が得られないことが

ある。二輪・三輪車乗車中の事故が最も多いタイでも、1996年からヘルメット着用が義務化されているが、前述の交通事故原因の分析にもあるように、「ヘルメットの着用を行う等の安全意識の欠如」により実効性を伴っていないのが現状である。

また、各国は日本の道路交通法に相当する法律を整備しており、時代や交通環境の変化に合わせて改正を重ねている。しかし、十分な規制や取り締まりがなされていないため、法律の整備だけでは事故防止策としての機能を果たしていないことが見てとれる（表4）。

表4 各国の道路交通規則

| 国名 | 道路の交通規則を定める法律 | 改正動向 |
|--------|--|--|
| タイ | Land Traffic Act (1979年) | 1979年道路交通法について、社会情勢の変化等から現状と合わない条文があるとして改正する方針を示し、飲酒運転やひき逃げ等の罰則強化を実施(2015年6月)。 |
| マレーシア | Road Transport Act (1987年) | 赤信号を無視する等の交通規則違反の罰金と、500リンギ以下～最低300リンギ、最高2,000リンギ(1リンギ=約27円)に引き上げ(2015年6月)。 |
| 中国 | Road Traffic Safety Law (2004年) | 2011年「危険運転罪を増設」 未だ実害結果を生じていない場合の競走運転および酒酔い運転を危険運転行為とし、刑法典の中に組み入れ。 2014年「危険運転罪改正の動向」 旅客運送を業とし、その業務に従事する際に定員数を大幅に超過した場合または速度違反して運転を行った場合等も追加検討。 |
| インド | The Motor Vehicles act (1988年) | 交通違反に対する高額な罰金および厳しい罰則の導入、乗用車のエアバッグ標準装備も義務化する方針を検討している。 |
| インドネシア | LALU LINTAS DAN ANGKUTAN JALAN (2009年) | 法律の改正に対して、公共交通セクターの事業環境改善を実現できない点や、歩行者・障害者・エンジンのない乗り物が全く無視されていると指摘する声もある。 |
| シンガポール | Road Traffic ACT (2004年) | 道路交通政策に関して、交通網の拡張や環境対策(二酸化炭素排出量削減)強化、公共交通の整備とサービス改善等、交通混雑緩和や大気汚染問題への対応計画を含むLand Transport Master Plan(今後10～15年間の陸上交通に関する総合的な計画)を策定。最新は2013年版。 |

出典：報道等各種資料をもとに弊社作成

(3) 交通安全教育を行う機会：免許制度と運転教習の現状

交通事故削減のための「運転技能」や「交通ルールの知識」の習得、更に「ルールを守る意識」の醸成には、交通安全教育が不可欠であり、まずは「自動車の運転を許可する」という入り口から、十分な教育を行うことが必須である。アジア各国にも運転免許制度は整備されており、免許取得のための“試験制度”や、取得の流れも概ね共通している。表5に各国の運転免許制度を示す。

共通点を整理すると、以下のような特徴が挙げられる。

交通ルール等の知識を問う学科試験と運転技能試験がある

学科試験を合格すると「仮免許」が発行され、路上での練習を経て「最終技能試験」を受験
運転技能を学ぶ場所として「運転教習所」があるが、多くの国では教習所に通うよりも親や兄弟等、すでに運転免許を持っている人から学ぶことも多く、各国の関係機関も必ずしも「運転教習所」に通う必要があるとは言っていない

上記 の状況から、運転免許取得のための「教育」が十分になされていないことが推察される。運

転免許制度改革の必要性はもとより、まずは「教育機会」を早急に増やしていくことが重要な課題であることが見えてくる。

表5 各国の運転免許制度と運転教習の現状

| 国名 | 運転免許制度（主に普通四輪自動車） | 運転教習所の利用 |
|-------------------------|---|---|
| タイ ^{7,8} | 運転免許総数 2,792 万件（2013 年） 取得年齢 18 歳以上 免許取得 実技テスト 交通ルール講習 学科試験 | 代表的な教習所は、インターネット上でも紹介 |
| マレーシア ⁹ | 運転免許総数 1,330 万件（2012 年） 取得年齢 18 歳以上 取得試験 ・ 学科教習 6 時間受講 仮免許 運転教習 6～10 時間 ・ 認定試験 運転免許試験 合格後運転免許 2 年以上保有で Competent Driving license 取得 | 自動車教習所の教官または関係機関の教官のみが仮免許運転者に教えることが可能 認定試験は教習所で受験 |
| 中国 ¹⁰ | 運転免許総数 24,700 万件（2014 年） 取得年齢 18 歳以上、最初の取得年齢の制限は 60 歳 運転可能年齢 70 歳まで 取得試験（100 点満点 90 点合格、二科の一部車種を除く） ・ 第一科目 法律と関係知識試験（筆記試験） ・ 第二科目 試験場内での技能試験 ・ 第三科目 路上走行と安全運転常識試験（緊急対応等） ・ 試験合格後、警察から事故事例等の教育を受け免許発行 | 主に自動車教習所での学習を通して、運転免許を取得することが多い 第一科目合格後、自動車教習所で運転練習を始める 自動車教習所を通さずに直接試験を受けることも可 |
| インド ^{11,12} | 運転免許総数 17,371 万件（2012 年） 取得年齢 18 歳以上 取得試験 ・ 仮免許取得：地方交通局発行（健康診断書 + 身分証明） ・ 永久免許取得：仮免許発行後、技能・学科試験 | 業務用車両運転免許は、交通局に認定された自動車教習所で訓練が必要 |
| インドネシア ^{13,14} | 運転免許総数 925 万件（2012 年） 取得年齢 四輪車（個人用）：SIM A 17 歳以上 取得試験 ・ 学科試験に合格後、技能試験を受ける | 業務用車両運転免許は、民間能力認定機関（自動車教習所）が発行する運転能力証明書が必要 |
| シンガポール ^{15,16} | 運転免許総数 176 万件（2012 年） 取得年齢 18 歳以上 取得試験 ・ 基礎学科試験 仮運転免許 ・ 教習所または個人教官に教習を受ける ・ 最終学科試験 路上試験 | 路上試験の準備（教習）は、教習所で学ぶこともできるが、一般の経験者（両親・兄弟等）から学ぶことも可 教習所は学科試験代行 |
| 日本 ¹⁷ | 運転免許総数 8,215 万件（2015 年） 取得年齢 18 歳以上 運転教習 免許取得試験内容（指定教習所卒業の場合） ・ 教習：学科 26 時間、技能 MT34 時間/AT31 時間 教習中に仮免許取得（路上教習） ・ 教習所の卒業検定合格 適性試験と学科試験を受験 | 指定自動車教習所は約 1,340 校 新規免許取得者の 97% が卒業 実技試験免除あり |

出典：各種資料をもとに弊社作成

⁷ Stats The Number of Driving Licences and Transport Personnel Licences Classified by Type As of 28 February 2015

⁸ <http://englishnews.thaipbs.or.th/content/108388>, Thai PBS, 2015.5.6

⁹ <http://www.jpj.gov.my/web/eng/mysikap-id-registration>

¹⁰ <http://www.mps.gov.cn>

¹¹ Road Transport Yearbook 2011-2012

¹² <http://www.archive.india.gov.in/howdo/howdoi.php?service=6>

¹³ Transportation Statistics 2013

¹⁴ Pemohon SIM Umum Wajib Miliki Sertifikat kompetensi

¹⁵ Road Traffic Accident In Singapore-2012

¹⁶ <https://www.ecitizen.gov.sg>

¹⁷ 全日本指定自動車教習所協会連合会 <http://www.zensiren.or.jp/>

3. アジア地域進出企業に求められる対策

ここまで、アジア地域の「交通事故リスク」が世界全体と比較しても危険なレベルにあること、また、道路交通法や自動車免許取得といった規制や制度は構築されているものの、「ルールを守る意識」の醸成に必要な安全教育が不十分であることを確認した。このような状況から、当該地域に進出する日本企業は、自己防衛策として自ら「交通事故リスク」対策に取り組む必要がある。

アジア地域の交通事故リスク対策の視点

交通事故を「企業リスク」として対策を考える場合、3つの視点が挙げられる。それぞれに対して行うべき対策は異なるが、以下のチェック表を参考に、「交通事故リスク対策の取組みがなされているか」、「検討に着手しているか」等を確認いただきたい。

a. 社員の安全

企業にとって、従業員の人命を守ることは何よりも重要である。特に海外における交通事故の場合は、現地駐在員として赴任した社員やその家族のみならず、工場労働者等の現地で採用した社員、更には運転業務のために現地採用した社員等に分けて検討することが必要となる。具体的な対策としては、企業が主体的に行うことができる「交通安全教育」は有効である。

| 対象 | 確認事項 | 対策例 | 実施済 | 検討に着手 | 未検討 |
|-------------------|------------------------------------|---|-----|-------|-----|
| 現地駐在員 (家族含) | 運転可否(勤務規程) 通勤手当て、車両支給 免許証の確認 | 現地駐在員の運転可否について勤務規程等に規定する 運転を認める場合 - 運転範囲を明確化する(通勤/私用) - 免許証を確認する 運転を認めない場合 - 公共交通を利用して安全かを確認、検討 - 車両・運転手等の支給を行う | | | |
| | 現地の交通法令や交通 実態等に関する研修や 情報提供 | 現地駐在員の家族についても同様に規程を定める 現地の道路交通法令や運転マナー等を研修する 現地の交通事故発生状況や交通実態、危険箇所等の情報を駐在員やその家族に提供する | | | |
| | 免許証の確認 事故/違反歴の確認 | 現地採用社員用の社内規程を作成する | | | |
| 現地採用社員 現地採用運転者 | 通勤時、勤務時の事故に 対する賞罰規程 | | | | |
| | 安全運転教育の実施 | 運転適性の確認(運転適性診断の実施)とそれに基づく教育を行う 安全意識向上のための社内教育を行う | | | |
| | | ドラレコやテレマティクスを使った運転実態把握と安全運転指導を行う | | | |

b. 物品等輸送中の安全確保

物品等輸送中における安全確保については、物流委託先との委託内容に加え、委託先における安全管理や教育状況についても確認をする必要がある。

| 対象 | 確認事項 | 対策例 | 実施済 | 検討に着手 | 未検討 |
|-----------------|---------------|--|-----|-------|-----|
| 物流部門 (荷主の責任) | 委託内容 | 委託内容が現地法令を遵守しているか確認する 委託先との安全意識を共有する | | | |
| 物流委託先 | 委託先の安全管理・教育状況 | 委託先の安全管理や教育実施状況を把握し、不十分な場合は実施を依頼(指導)する 荷主(委託元)の責任として、安全講習会等の教育機会を提供する | | | |

c. 交通事故の加害者になった場合の企業としての対応

自社の従業員が交通事故の加害者となった場合には、企業ブランドの著しい毀損や多額の賠償を求められる可能性もある。万一の備えとしての事故対応マニュアル作成や、賠償資力確保のための保険手配や補償の見直しを実施する必要がある。

| 対象 | 確認事項 | 対策例 | 実施済 | 検討に着手 | 未検討 |
|-------------------|---------------------|---------------------------------------|-----|-------|-----|
| 社員 | 事故対応マニュアル | 現地法令に基づく事故発生時の対応手順をマニュアル化し、周知する | | | |
| 管理部門 | | 管理者向け事故対応研修を実施する | | | |
| | | 公的機関への報告、マスコミ対応等の手順をマニュアル化し、当該部門に周知する | | | |
| 現地採用社員 現地採用運転者 | 個人の自動車保険加入状況(賠償範囲等) | 保険手配は十分かを確認し、必要に応じて保険の加入を指示する | | | |

本稿が「交通事故リスク」に対する取組み状況や今後の課題を検討する一助になれば幸いである。

[2016年7月20日発行]



東京海上日動リスクコンサルティング株式会社

自動車リスク本部
〒100-8050 東京都千代田区大手町 1-5-1 大手町ファーストスクエア ウェストタワー23 階
Tel. 03-5288-6595
<http://www.tokiorisk.co.jp/>

To Be a Good Company