

HHRT

二輪車交通安全

IMMA による「交通安全活動 10 年計画
(2011～20 年)」への貢献

The International Motorcycle Manufacturers Association (IMMA)

目 次

1. 要約	3
2. 国際二輪車工業会（IMMA）とその活動	6
3. 二輪車および二輪車産業の果たす役割	7
4. 二輪車市場動向	8
5. 交通事故統計	10
6. IMMA と交通安全に関する最近の世界的動向	14
7. 世界の二輪車業界による現在および今後の交通安全関連活動	14
8. 「許容」する道路を設計するための業界の動き	24
9. 国際的なアクションに向けた提言	25
10. 付則文章	
付属文書 1：市場動向	28
付属文書 2：交通安全統計	29
付属文書 3：二輪車業界が交通安全活動を進める国・地域における関係組織	37
付属文書 4：道路インフラの役割	41
付属文書 5：お問い合わせ先	49

1. 要約

IMMA の紹介

IMMA（国際二輪車工業会）は、世界の二輪車業界を代表するとともに、加盟メンバーが共通の政策を策定する場を提供する非営利組織である。

IMMA のメンバーは、アジア、インド、欧州、北米およびオーストラリアに広がっている。

IMMA の国際的な活動

IMMA は、自動車・二輪車の技術基準の基準調和に関する「自動車基準調和世界フォーラム（WP.29）」の活動に 50 年以上参加し、車両の安全性向上に長期にわたって貢献してきた。

IMMA はまた、国連・自動車道路交通安全作業部会（WP.1）に創設以来参加してきた。2003 年に国連総会が採択した交通安全に関する決議にあわせ、IMMA は交通安全向上に関する国際的な議論の場に参加してきた。

本レポートは、これらの国際的な議論および「交通安全活動 10 年計画（2011～20 年）」に対し IMMA として貢献するものであり、二輪車ライダーの安全という観点から見た短期的および中期的な交通安全改善策に関する IMMA の提言を述べたものである。

二輪車・二輪車産業の果たす役割

二輪車は世界中の何千万もの人々にとって、低コストで効率的な移動手段として活用されている。先進国・地域においては、趣味財の一つとして活用されている。一方、特に開発途上国においては、商業活動や公共事業に広く使われている。また、世界の二輪車業界により、直接的および間接的に 350～400 万人の雇用が創出されている。

二輪車市場動向

2000 年から 2008 年までの間に、二輪車の保有台数は世界全体で 1 億 5,200 万台から 3 億 100 万台へと増加した。その 90%以上がアジア地域における保有台数である。同様に二輪車の販売台数も世界全体で年間 2,000 万台から 3,800 万台へと伸びたが、その 85%がアジアで販売されている。

交通事故統計

IMMA は、世界保健機関（WHO）と第 1 回路上安全ハイレベル（閣僚級）会合による、事故統計・調査の改善要求を全面的に支持する。事故統計・調査は、効果的な政策策定と政策評価にとって不可欠である。

事故統計の調和には多くの利点があるが、とりわけ異なる地域間の比較が容易になる他、特定の対策や指標となるになるベストプラクティスの開発に役立つ。重要な統計項目は、以下の通りである。

- ・ 二輪車専用のデータベースを含む、道路利用者のカテゴリ別の死亡者数、重傷者数、保有台数のデータベース、
- ・ 走行距離あたりの事故リスクのデータ。これが入手できない場合には保有台数 10,000 台あたりの死亡ライダー者数の比率、
- ・ 二輪車の月間報告とモニタリングのための短期指標、
- ・ 一定のグループおよびサブグループに関する予測を強化するための時系列解析

国別の比較は、より幅広い範囲の統計項目を使って行うべきであり、とりわけ二輪車事故と講じられた安全対策の間に相関関係があるはずである。

更に、二輪車事故の特質と原因を深く分析し、事故の防止・軽減のための適切な対策

を見いだすためには、OECDの方法論¹に基づく徹底的な調査研究が必要である。

IMMA およびグローバル交通安全領域における新しい展開

IMMA とそのメンバーは、道路死亡事故・傷害事故を減らすために必要とされる国際的な取組みを全面的に支持する。IMMA は交通安全に関する国連総会の決議と、必ずしも直接的に参加してきたわけではないが、UNRSC（国連交通安全協力）の活動を支持する。

IMMA は、交通安全に対し、安全システムによる取組みが大きな効果を生むと考える。二輪車ライダーにとって、安全システムの目的は以下の通りである。

- ・ 先進国と開発途上国が、重要な問題を特定するために詳しい事故調査を活用すること
- ・ 社会的、経済的優先事項を特定すること
- ・ 先進国と開発途上国の両方に適する、二輪車ライダーを対象とした安全対策のマトリクスを作成すること
- ・ これらの提案を既存の機関と協力して発表すること

世界の二輪車業界による現在および今後の交通安全関連活動

二輪車ライダーの行動や道路を共用する他の車両ドライバーの行動が、二輪車の交通安全強化の鍵であることに変わりはない。二輪車事故の95%が非技術的原因によるものであり、ほとんどが人的要因に関連している。したがって、二輪車業界は、車両の安全装置の開発や、技術的に安全で基準に適合した車両の生産に加えて、二輪車ライダーの教育、訓練、啓発を中心とした取組みを進めてきた。

交通安全対策の成否は様々な要因によって決まる。例えば政治的意志、政策、道路環境の質、車両、道路利用者、および交通安全文化等である。これらの要素は国によって異なるため、政策と対策は特定の国のニーズと事情に合わせなければならない。

IMMAメンバーは国・地域レベルで積極的に交通安全活動に関与しており、例えば欧州連合については、政策策定協議に加わり、業界主導のプログラムを実施している。具体的には、欧州の二輪車業界は、欧州委員会と協力し、おそらくこの数十年間で最も重要な、二輪車事故の徹底的な調査を初めて実施した（MAIDS²）。900件を超える事故事例とそれに対応する調査グループにより、事故原因への理解がこれまでにないほど得られた。この調査は、米国のハート調査のように、多くの業界および政府の政策の基礎になった。このようなデータに基づく取組みが、適切な行動計画にとって不可欠だとIMMAは考えている。

各地域における二輪車業界による交通安全キャンペーンは幅広く行われているが、一部ではニーズの類似性が見受けられる。IMMAメンバーは、全てのメンバー国において、ヘルメット着用運動に関わった。アジアにおいて、IMMAメンバーは交通安全ポスターキャンペーンと交通安全セミナーを実施した。政府と業界の協力により、初心者ライダー訓練を行うプログラムや、メーカー各社による取組みも行われている。二輪車ライダーと二輪車業界は、二輪車用の衝突防護バリアの設置等、二輪車にやさしい道路環境の導入に向けて積極的に取組んできた。また、二輪車業界は、独自の活動の中で飲酒運転防止運動のような全般的なキャンペーンの支援も行っている。

国際交通安全活動 10年計画に関する提案

交通安全対策は四輪車ドライバーと二輪車ライダーの双方の行動に関する科学研究に基づく必要があり、事前および事後評価を行うべきである。

¹ OECD:RTR2001-2003 プロジェクト-二輪車事故調査：共通の方法論の開発

² 二輪車事故徹底調査（MAIDS）、2004、ACEM

そのためには、最小限の必要項目を含み、かつ個々の国の特定のニーズも反映した事故統計が不可欠である。可能であれば、政府が事故の調査に携わり、その原因を解析すべきである。そのための国際的な方法も既に存在している。

また、相互尊重、プロテクター、スピード、アルコールおよび薬物など、法律の執行と安全に関連した問題について、安全に関する呼びかけの作成・発信にライダーが関与すべきである。

交通安全という点では、二輪車ライダーは特別な注意を必要とする存在である。四輪車と同じ速度で走行しても、二輪車には四輪車のように衝突エネルギーを吸収し、事故の衝撃を軽減する安全装置がない。つまり、二輪車と他の車両が衝突した場合、身体的な被害は二輪車ライダーの方がはるかに大きいことが多い。

交通安全政策を支援することに加えて、IMMAの基本的な取り組みは**HHRT**という頭文字にまとめることができる。これは **Headlight** (ヘッドライト昼間点灯)、**Helmet** (ヘルメット)、**Road surface** (道路環境改善)、**Training** (ライダー教育) であり、二輪車安全政策の鍵になる主要な要素である。

ヘッドライトは被視認性（路上での見られやすさ）を確保する。被視認性の不足は、多くの事故の主要な要因となっている。研究結果によれば、他の車両のドライバーが対向する二輪車に気づかないことが多く、これが二輪車事故の主要因の一つになっている。

規格に合致した適切なヘルメットの着用が事故結果の軽減に役立つことは証明済みである。

道路環境は、タイヤが路面をしっかりとらえるために、また二輪車の安定のために決定的な重要性をもつ。

二輪車ライダーの教育は、最初の6ヶ月間に技能を習得させ、自覚を持たせることが重要である。その後はモジュール化された学習プログラムによって、二輪車ライダーは生涯にわたり学習を続けることができる。また大型の二輪車を運転できるような免許の取得をめざしてステップアップすることができる。このような学習方式は二輪車ライダー中心の考え方であり、二輪車ライダーが小排気量カテゴリーの二輪車で習得した知識、経験、技能に基づいて次に進むというものである。訓練はまたライダーの危険認識と危険知覚の分野も対象にすべきである。

これらの四つの要素を合わせると、どのような道路においても、事故を軽減するための磐石で効果的な基盤が据えられることになる。これらの基本要素が完備されない限り、他のどの政策を選択しても効果は少ない、あるいは皆無である。これらは二輪車独自の安全システムを構成する要素である。

交通安全活動 10 年計画に関する IMMA の当面の推奨事項はヘッドライト昼間点灯、ヘルメット着用、道路環境改善、ライダー教育、すなわち“**HHRT**”である。

2. 国際二輪車工業会（IMMA）とその活動

IMMA はスイスのジュネーブを本拠地とする非政府組織（NGO）である。IMMA の目的は、二輪車業界を代表するとともに、業界メンバーが相互の利益に関する問題について討議できる場を設けることである。

IMMAは、1947年に西欧6ヶ国の二輪車メーカーによって設立された。その目的は、第2次世界大戦後の難しい再編期に各国の産業間で調整を行うことであった³。1960年代から1970年代にかけて、二輪車の人気が高まり生産量が増大するにつれて、東欧諸国と日本がメンバーになり、加盟国が拡大した。1990年代には米国やオーストラリアが加盟した。21世紀を迎えて、カナダ、インド、およびアジア地域からメンバーが加わった。

現在のIMMA構成団体

地域会員

欧州二輪車工業会（ACEM）は、欧州の業界を代表し、ドイツ、フランス、英国、イタリア、スペイン、オランダ、ベルギー、チェコ共和国、アイルランド、ギリシャ、オーストリア、ポーランド、スウェーデンがメンバーとなっている。

アジア二輪車産業連盟（FAMI）は、インドネシア、日本、マレーシア、フィリピン、シンガポール、台湾、タイの業界を代表する。

国別製造者団体会員

インド自動車工業会（SIAM）

米国二輪車工業会（USMMA）

準会員

オーストラリア自動車産業連邦会議所（FCAI）

カナダ二輪車・モペッド工業協議会（MMIC）

車両の安全性向上に対するIMMAのこれまでの貢献

IMMAの今日の役割としてまず挙げられるのは、二輪車の製造法に関する各国および地域の政府規則に関心を向けることと、交通安全をめぐる国際的協議に参加することである。IMMAは国連と国際交通フォーラム（ITF）に公式に出席するNGOであり、アジア太平洋経済協力（APEC）の交通安全イニシアティブにおいても、積極的に役割を果たしている。

IMMAの活動は、テーマ別の委員会によって進められており、その作業をスイスのジュネーブにあるIMMA事務局が支援する。政策はメンバーの協議によって決定され、全会員のニーズが盛り込まれる。IMMAの提案や政策は、IMMAが参加している国際フォーラムに直接提出される。IMMAはまた、そのメンバーと、メンバーがそれぞれの地域・国レベルで行う活動を支援する。

IMMAは過去50年にわたり自動車基準調和世界フォーラム（WP.29）⁴に参加し、車両の安全性向上に長期にわたって貢献してきた。IMMAは、ブレーキや照明の技術に関する規則を策定するなど、車両の技術規則を改善することにより、新技術導入の先頭に立ってきた。行政的理由から国連規則を採用していない市場のために、IMMAは同様の技術要件を含むISO規格を策定することにも尽力し、安全対策の拡大に貢献してきた。

また、IMMAは1960年代以来、国連欧州経済委員会（UNECE）の交通安全専門部会（WP.1）と、その前身の会議体の協議に加わってきた。WP.1では、道路交通および

³ 創立当初の組織の名称は国際二輪車工業会議所（BPICM）であった。1987年にIMMAという現在の名称になった。

⁴ 国際的な自動車基準の調和を協議するための主要な国連フォーラムとして位置づけられている。

道路標識・信号に関する協約や決議等の国際的な法律文書を管轄している。

交通安全に対するIMMAの現在の取り組み

WP.29 と WP.1 の活動を引続き支援する一方、2008 年に IMMA メンバーは世界全体の交通安全を展望する観点から、交通安全活動を見直しし、二輪車の持続可能性に焦点を絞った。

そして、IMMA は以下を目標とするタスクフォースを設置した。

- ・ 国連、国際交通フォーラム (ITF)、および UNRSC (国連交通安全協力) を出発点として、適切な国際的な交通安全活動を確認する。
- ・ あらゆるレベルの交通安全問題に関して、IMMA としてのプログラムを作成する。
- ・ 二輪車業界が最重要であるとみなす諸問題を分析する。
- ・ 外部の国際的協議への参加を支援し、また IMMA 内でアイデアとベストプラクティスをメンバーが交換し合うための作業計画を策定する。
- ・ IMMA の活動を支援するためのネットワークを構築する。
- ・ 他の輸送方式に代わる手頃で貴重な代替手段として、二輪車の積極的な使用を推進する。

IMMA はまた、国連総会、国連欧州経済委員会 (UNECE)、国連の交通安全関係者、国際交通フォーラム (ITF)、アジア太平洋協力 (APEC)⁵ 交通安全部会など、主要国際機関の交通安全活動にも参加する。

IMMA のメンバーはそれぞれのエリアや地域において安全問題に取り組み、IMMA に専門的知識と経験を提供する。

3. 二輪車および二輪車産業の果たす役割

二輪車産業の貢献

二輪車産業は社会の中でダイナミックな役割を担っている。二輪車は 20 世紀初頭にささやかなスタートをきったが、人々の活動範囲を拡げ、効率的な物資の輸送とサービスの提供を可能にしてきた。その結果、各国の経済の発展に寄与し、個人の移動を拡大した。

二輪車産業の拡大は、雇用機会の増大と経済成長を促し、部品サプライヤー、金型メーカー、加工、仕上げ等、広範囲にわたる関連部門の成長に寄与する。二輪車とその部品を製造する人々だけでなく、物流、輸送、販売、メンテナンス、二輪車機器、整備、サービスなどの広範囲にわたる業種の雇用を創出する。小売部門では明確な数字を得ることは難しいが、全世界の二輪車産業全体で 350 万から 400 万人が雇用されていると推定される。

二輪車の特性

二輪車は手軽な移動手段の提供、省エネルギー、および経済的使用という点で優れている。生活スタイルや生活手段を二輪車に見いだす人々の数は増えている。

ー便利な機動性

混雑した市街地環境の中では、二輪車によって移動の自由が広がる。大きさが比較的小さいため渋滞を減らし、駐車施設も少なくすむという利点がある。他の公共交通機関がなかったり、不十分だったり、不便だったりする場合には、二輪車は重要な個人の移動手段になり得る。

ー省エネルギー

二輪車は燃費が優れ、エネルギー保全に役立つように設計されている。二輪車は自動車に比べて質量が低いいため、製造するにもリサイクルするにも、必要なエネルギーは少なくすむ。

⁵ APEC は経済の健全な発展に取り組む環太平洋 21 ヶ国のグループであるが、交通安全問題にも取り組んでいる。

一 経済的使用

とりわけ市街地において、二輪車は長い間、個人の効率的な輸送手段となってきた。多くの場合、購入費は高くない。燃料の消費量が少ないこと、メンテナンス費用が低いことを加えると、二輪車は移動を経済的に拡大できる手段である。

一 独特な経験

二輪車は、個人の生活にもたらす様々な恩恵により、世界中で多くの人々を魅了している。ストレス軽減、人々との社交的活動、ツーリング、そして乗ること自体の楽しさ、これら全てが二輪車によるリクレーションをもたらす恩恵に数えられる。

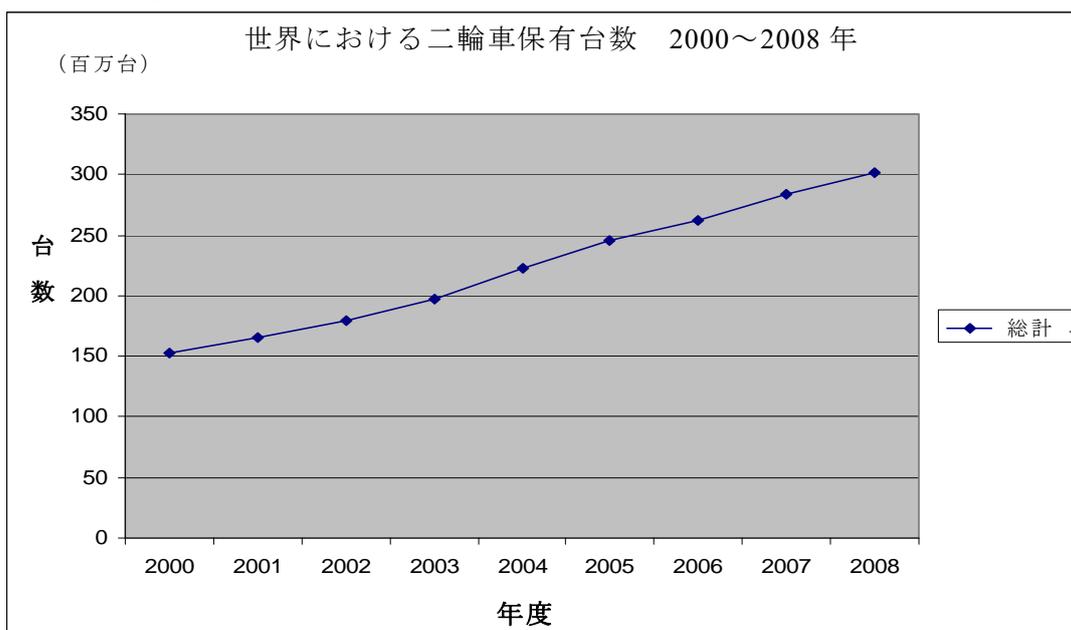
一 二輪車は世界中で様々な目的のために使用されている。

- ・ 個人の移動
- ・ 事業、バイク便、宅配便、訪問販売、車両貸出し、タクシー業務
- ・ 公共サービスとして警察の緊急対応、救急治療／初動医療、消防活動、地方での医療サービス・提供者の移動手段（一部の地域では二輪車ドクター）、自然災害後の大型車両が入れない現場へのアクセス手段
- ・ 余暇の旅行や観光。広く普及しているのは欧州、北米、日本であるが、インド、アジア、南米など様々な地域でも関心が高まっている。
- ・ 二輪車は世界中で様々なタイプのモータースポーツに使用され、その範囲はプロからアマチュアまで及んでいる。
- ・ 車両愛好家の集まりでは、各種チャリティ徒歩活動と同様の二輪車によるチャリティキャンペーンなど、社会的活動への関心が高まっている。
- ・ 芸術も二輪車に注目している。クラシック車の収集家が増え、ギャラリーでの展示も増えている。（例えば、有名なニューヨークのグッゲンハイム美術館での「二輪車芸術展」は入館者記録を更新した）。多くのメーカーもそのブランド独自の特別なデザインと芸術的な質を評価する顧客がいることに気づいている。

4. 二輪車市場動向

保有台数

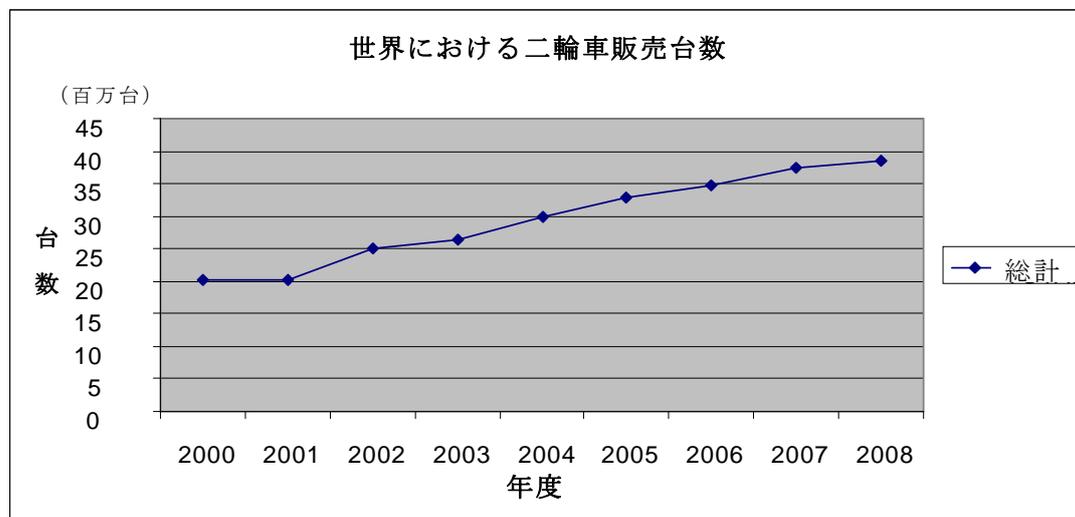
登録二輪車の保有台数は、2000年の1億5,284万台から2008年には3億168万台まで伸び、97%の成長となっている。その大きな要因はインドと中国で、その両方を合わせた二輪車保有台数は2000年には7,180万台であったが、2008年には1億6,940万台に達した。



図表 I. 世界における二輪車保有台数 2000～2008年 (付属文書 1)

販売動向

2000年から2008年までの二輪車の販売台数は、上昇傾向を示している。総販売台数は2000年の2,016万台から2008年には3,850万台まで伸び、91%の成長となっている。ここでも中国とインドが拡大のけん引役となっている。



図表 II 世界における二輪車販売台数 2000～2008年 (付属文書 1)

地域別シナリオ

上記のデータの動向は様々な地域別の状況を反映している。IMMAのメンバーはその一部を、次のように報告している。

欧州

欧州連合全体の人口は、中国、インドに次いで、世界で3番目である。都市化が進む環境の中で4億9,000万人が住んでいる。2020年までに人口の80%が都市部に住むようになる。利用可能な公共輸送機関には、個人の移動ニーズに必要な柔軟性がない。都市における移動ニーズに押されて、欧州地域では二輪車の販売が6年連続で上昇を示し、2000年末には270万台に達した。これは2002年を基準にすると22%増に当たる。二輪車の売り上げ動向はモペッド⁶と二輪車では異なっている。モペッドの販売動向は毎年100万台で変わらないが、二輪車の販売は増加しており、2007年に170万台に達した。

欧州地域での二輪車保有台数は2017年に3,700万台になる見通しである(2006年比12%増)。このうち二輪車は29%増が見込まれるが、モペッドの販売は14%減になる。

米国 (USA)

米国の二輪車市場は1990年代から2000年代にかけて成長を続けたが、2008～2009年には他の経済部門と共に成長が止まった。成長の大きな要因となっているのは、リクリエーション、レジャー活動としての二輪車の利用が増加したことと、この期間に米国経済が好調だったことがあげられる。

PTWの使用は、米国において社会的に受け入れられる傾向が強まったように思われる。これは、二輪車ライダー人口のうち、女性ライダーの占める割合が1990年の2%から2005年には10%まで伸びたことに反映されている。

オフロード (OHV) 二輪車の使用は過去10年間に低下したが、その理由としては、

⁶ モペッドは、一般的にエンジンサイズが50立方センチメートル(cc)以下の二輪車と定義される。二輪車は、一般的にエンジンサイズが51cc以上車両と定義される。

二輪車に代替するリクレーション車両⁷が入手しやすくなったことが一因と考えられる。

カナダ

二輪車の販売は2008年末までずっと堅調だったが、2009年の第1～3四半期の間に25%近く低下した。この販売低下は主として、世界の金融システムの混乱など、国外の経済要因によるもので、それと関連した市場における消費者金融の逼迫と、北米の自動車市場の不確実性に帰せられる。カナダの経済状況の回復は、2010年には二輪車の販売が改善することを示唆している。

オーストラリア

オーストラリアではオフロード二輪車が市場の40%を占めている。二輪車に関する問題点の幾つかは、「ブッシュ」地域（過疎の僻地）へのアクセスと、そういった地域での車両が引き起こす騒音である。過疎地域へのアクセスの問題は、オフロード車の販売を推進する可能性があるため重要である。しかし、過疎地域の住人にとって騒音は重要課題であり、そのためオフロード二輪車の使用も、取組まなければならない課題である。オーストラリアには二輪車用の排ガス規則がないが、業界の多くが他の地域で排ガス規制に適合する車両を推進しようとしている。経済不況により、販売は2009年には25%減が見込まれている。2010年の予想は3～5%増で55,000台の増加である。

アジア

－日本

2008年の二輪車国内販売は522,315台で、これは2007年と比べて23.7%減であった。50cc以下の車両の売り上げは近年低下が続いている。ただし、51ccから125ccおよび250ccを越えるカテゴリーは2008年に成長を示した。通勤および業務用に51ccから125ccの二輪車を使用するという消費者の増加が、この成長の背後にある要因である。2005年にオートマチックトランスミッション二輪車の運転免許が導入されたことと、高速道路での2人乗り禁止が解除されたことが250cc以上のカテゴリーの成長の一因である。2008年3月に、二輪車保有台数が1,279万台に落ち、前年比1.1%減となった。二輪車の保有台数は1986年の1,867万台がピークで、それから減少を続けて現在に至っている。減少の原因は、日本の若年人口の減少と、人々の余暇の時間の使い方の変化によるものである。

－インドネシア

二輪車市場は2008年に大きく成長した。総販売台数は620万台で、前年比およそ32.6%の増加であった。インドネシアの二輪車市場の成長は、政治・社会・経済が安定したこと、公共輸送機関と比べて二輪車の使用が経済的であること、資金調達が可能になったこと、積極的なマーケティングと販売促進活動、ならびに二輪車に関する活動の活発化と関連している。2008年11月以来、世界の金融危機により市場は減少傾向に転じた。

－インド

二輪車の販売は、2008～2009年には2007～2008年と比べて2.6%の成長を示した。販売台数はこの期間に725万台から743万台に伸張した。モペッドとスクーターはそれぞれ4.22%と9.11%の成長であったが、二輪車の成長は僅かであった。新しい電動二輪車部門は49.4%の成長を示したが、これは燃料価格の上昇が原因だと思われる。

5. 交通事故統計

総論

事故統計は、各関係者が交通事故の実態を把握し、協調認識の下に強調した取組みを進めるためには必要不可欠なものである。残念ながら、事故統計が十分整備されてい

⁷ 全地形対応車（ATV）と、更に最近ではサイド・バイ・サイド多用途車が含まれる。

ない国や、少なからず国際的な形式に基づいていない国があるのも事実である。世界保健機関の報告書⁸では、交通事故統計に関して次のように述べられている。

- ・ 各国の事故統計収集および報告の方法に大きな相違がある。
- ・ 交通事故による負傷の問題の範囲を調査し、対策を定め、その効果を監視するためには、信頼できるデータが必要である。

主要国の交通事故統計

以下は、WHO 報告書に基づく各国の交通事故統計の概要である。この情報を精査すると、国毎のデータの年次やカテゴリーが完全には統一していないことが分かる。多くの国で、二輪車の安全性を向上させるのに十分な詳細なデータは収集されていない。

米国

米国の 2006 年の事故死亡者数は 42,642 人であり、そのうち二輪車と三輪車が関与する事故は約 11% (4,690 人) を占める。この年に米国で登録されていた車両の総数は 2 億 5,140 万台であり、このうち 750 万台 (3%) が二輪車と三輪車である。2006 年に発生した登録車両 10,000 台あたりの死亡者数は 6.22 人であった。

欧州 (欧州連合加盟 18 ヶ国)

2006 年の EU 諸国の年間事故死亡者数は 37,872 人であり、そのうち 18% (6,812 人) が二輪車および三輪車の事故によるものであった。登録車両は 2 億 8,170 万台で、そのうち 3,190 万台 (11.3%) が二輪車または三輪車であった。2006 年の 10,000 台あたりの事故関連死亡者数は 2.14 人であった。(各国で入手できる最新のデータから計算したが、データの年は統一されていない。)

他の輸送方式と比べると、二輪車・モペットの死亡率の伸びは穏やかで、2001～2008 年の期間の死亡者は 10% 減少しており、二輪車・モペッド保有台数合計が 17% の増加であるのに対照的である。更に事故を減少させるためには、二輪車結果の詳しい分析が必要になる。

モペットの安全性も向上しており、2001 年から 2008 年の間にモペットの死亡者数は 39% 減を記録した。保有台数が変化しない中での低減であり、重要な意味を持つ。二輪車ライダーの死亡者数は 2% 増であったが、2001～2008 年の期間に二輪車の保有台数が 34% 増加していることを強調しておく必要がある。2001～2008 年の期間における二輪車 10,000 台あたりの死亡者数は 24% の改善が見られた。

カナダ

2006 年のカナダでの事故死亡者数は 2,889 人、そのうち二輪車と三輪車が占める割合は 7% (202 人) であった。登録車両総数は 2,000 万台、その 3% (601,950 台) が二輪車と三輪車であった。2006 年の 10,000 台あたりの事故関連死亡者数は 3.34 人であった。

二輪車事故件数は増加しているが、過去 10 年間にわたって、流通する二輪車数が大幅に増加しているため、保有台数あたりの事故比率に大きな変動はない。

オーストラリア

2007 年のオーストラリアの事故死亡者数は 1,616 人、そのうち二輪車と三輪車の死亡者数は 242 人 (全体の 15%) であった。この年の登録車両総数は 1,480 万台に達し、その 4% (590,997 台) が二輪車と三輪車であった。2007 年の 10,000 台あたりの事故関連死亡者数は 4.1 人であった。

連邦政府の最新の数字によれば、年間の二輪車ライダー死傷者数の変遷を毎月末で調べると、2009 年 3 月から 2010 年 2 月まで減少し続け、12% の低下を示している。同時期に他の道路利用者グループは全て死亡者数が増加し続け、自動車運転者は 4.9% 増、乗客 (+7.9%)、歩行者 (+2.6%)、自転車利用者 (+6.5%) も増加している。

インド

⁸ 世界交通安全現状報告書 (2009)

http://whqlibdoc.who.int/publications/2009/9789241563840_eng.pdf

インドの 2006 年の事故死亡者数は 105,725 人、そのうち二輪車と三輪車の事故は 27% (28,545 人) を占めた。2004 年の登録車両総数は 7,270 万台で、そのうち 5,160 万台 (71%) が二輪車と三輪車である。2006 年の事故関連死亡者数は、登録車両 10,000 台あたり 5.53 人であった。

FAMI加盟国 (台湾を除く)

FAMI 加盟国の年間事故死亡者数は 43,360 人、そのうち 23,779 人 (55%) に二輪車と三輪車が関与していた。加盟国の登録車両総数は 2 億 350 万台、そのうち 8,580 万台 (42%) が二輪車と三輪車であった。登録車両 10,000 台あたりの事故死亡者数は 2.77 人であった。(各国で入手できる最新データから計算したが、そのデータの年は統一されていない。)

日本の数字を見ると、2008 年のデータと 2001 年のデータの比較から、あらゆるタイプの道路利用者で、死亡者数が大幅に減少していることが分かる。二輪車はエンジンのサイズに基づいて二つのカテゴリーに分けられる。二輪車の場合には死亡者数は 30% 減少した。50cc 以下のクラスでは、減少率は 44% であった。同時期の二輪車の 10,000 台あたりの死亡者数は 32% の改善が見られた。

事故統計の調和を図る必要性

とりわけ事故統計の定義の調和については、様々な問題点が存在する。二輪車だけでなく全ての道路利用者について、保健部門のモニタリングがないことや、傷害の度合いの過少報告に起因する統計の問題点を改善するためには、死亡者、重傷、衝突傷害分類 (重傷、軽傷) などの定義を調和させる必要がある。

事故統計の調和には多くの利点があるが、主には、異なる地域間の比較が容易になり、特定のアプローチまたは指標となるベストプラクティスの使用方法が作成される。例えば、死亡者数の定義は国によって異なり、信頼できるデータの比較が非常に難しくなる。事故統計に関する国際規格の調和を図るためには、各国においてこの事故統計作業を監督する当局や機関の理解を得ることが重要である。

交通安全と二輪車に関する知識の進歩と向上

二輪車の交通安全の現状を定期的に見直すことは不可欠である。このことによって、政策立案者、安全実務家、および研究者は容易に研究事実とデータを入手することができる。その上、彼らが二輪車の安全問題に関して証拠に基づく公正な見解を示し、また改善政策について情報を提供することを可能とする。

このような分析は、以下に関する正確な調和の取れたデータに基づいて行われるべきである。

- ・ 二輪車専用データベースに記録されている道路利用者のカテゴリー (全道路利用者、モペッド、二輪車、全二輪車) 別の死亡者、重傷者、および保有台数の数
- ・ 曝露リスク⁹データとしての走行距離数。これが入手できない場合には、保有二輪車 10,000 台あたりの二輪車ライダーの死亡者数が、地域間や各国間の二輪車交通安全状況を比較するための興味深い指標になる
- ・ 月間の二輪車報告書とモニタリング用の速報データ
- ・ 時系列による解析— 一定のグループおよびサブグループに関する予測強化

地域レベルにおいて、最終的な目標・標的を設定するためには、多数の異なる指標 (経済学、人口統計等を含む) を使って国別比較を行わなければならない。

このときに、使用すべき特有の重要指標は次の通りである。

- ある期間における二輪車事故の動向と、講じられた安全対策との相関関係
- 個人の安全と交通安全の比率

更に、二輪車事故の性質と因果関係をもっと深く洞察し、事故の防止・軽減のための

⁹ 曝露データとは、事故に関与していない交通車両に関するデータベースを指す。これらの車両を事故車両と比較することによって、事故車両の諸要因 (際立った特徴など) の解析が促進される。

適切な対策を特定するためには、OECDの方法論に基づく徹底調査が必要である。このような研究が欧州とタイで既に行われ、別の研究が米国において準備中である。これらの研究がOECDの方法を忠実に遵守している限り、その結果は国際的に比較できるものになる。

定量的統計解析

様々な異なる観点からデータを収集することは可能であるが、IMMAが重要視するのは二輪車の死亡者数だけではなく、曝露データとの比較を行うことによって二輪車の保有台数あたりの死亡者数を明確にすることである。このデータによって、事故の変動の背後にある理由と実態を解析することができ、有効な対策を講じることができる。いくつかの国におけるこの種の解析の例を、データが存在するいくつかの市場について以下に略述する。残念ながら、これらの市場は死亡者のごく一部を代表するだけであり、政策立案のためには、更に多くの分析作業が必要になり、そのためには更に多くの国のより良いデータが必要になる。既存の統計範囲は付属文書2に記す。

	乗用車事故による死亡者数			二輪車事故による死亡者数			道路死亡者数全体の中で二輪車事故死亡者数が占める割合%		使用過程の二輪車10,000台あたりの事故死亡者数	
	1998	2008	変化率	1998	2008	変化率	1998	2008	2000	2008
米国 ¹⁰	31,899 (1998)	25,351 (2008)	-21%	2,294 (1998)	5,290 (2008)	+131%	6% (1998)	14% (2008)	6.67 (2000)	8.49 (2008)
欧州 ¹¹	29,372 (1996)	16,428 (2006)	-44%	7,363 (1996)	6,812 (2006)	-7%	14% (1996)	18% (2006)	3.10 (1996)	2.14 (2006)
日本 ¹²	2,983 (1998)	1,269 (2008)	-57%	1,982 (1998)	1,163 (2008)	-41%	18% (1998)	19% (2008)	1.12 (1998)	0.77 (2008)

¹⁰ 米国の統計の出典は全国道路交通安全局（NHTSA）、国際道路交通事故データベース（IRTAD）。死亡者数は事故後30日以内の死者数。

¹¹ 欧州の統計の出典は国際道路交通事故データベース（IRTAD）。死亡者数は事故後30日以内の死によって定義し、CAREデータベース（EC/DG-TREN）とACEMの定義による。

¹² 日本の統計の出典は警察庁。死亡者数は事故後30日以内の死者数。

6. IMMAと交通安全に関する最近の世界的動向

IMMAとそのメンバーは、道路での死傷者を減らすため、世界全体の努力が必要であることに全面的に同意する。このため、IMMAは交通安全に関する国連の総会決議の狙いと、国連交通安全協力（UNRS Collaboration）の働きを、必ずしもその直接の参加者ではないものの、全面的に支持する。同様に、IMMAは国際交通フォーラム（ITF）の交通安全活動に全面的に関与してきた。最もよく知られているのは、2008年6月にリレハンメルにおいて開かれた二輪車ワークショップである。

IMMAは、ITFの刊行物「ゼロに向けて：野心的な安全目標と安全システムへの取り組み¹³」に記されている交通安全に対する安全システム取組みが、道路交通死傷者を長期にわたって減らすための最善の方法であると考えている。

長期的には、IMMAは「交通安全活動10年計画：2011～2020年」¹⁴の呼びかけと足なみを揃え、関連国際機関と協働することを確約し、特に以下の事項を約束する。

- ・ IMMAのメンバーがいる国々において全ての関係機関と協力すること
- ・ 本レポートに記すとおり、知識の移転を支援すること
- ・ 交通安全活動10年計画のために提案されている、飲酒運転防止、速度違反防止、現行法規の執行、道路等級システムの導入などの安全政策を支援すること

7. 世界の二輪車業界による現在および今後の交通安全関連活動

教育および行動

総論

二輪車ライダーの行動および道路を共用する他の車両ドライバーの行動が、交通安全強化の鍵である。二輪車事故は、その95%が非技術的原因によるものであり、そのほとんどが人的要因に関連している¹⁵。したがって、業界の取組みの多くは、技術的安全部品の開発と、技術的に信頼できる基準に適合した車両の生産に加えて、ライダーの教育、訓練、向上への寄与を中心に据えてきた。

IMMAのメンバーは国レベルで多くの活動に関わっている。付属文書3に、業界が協力している機関の一部のリストを掲載している。

¹³ ITF（2008）。刊行物カタログ（下記URL）より、注文が可能。

<http://www.internationaltransportforum.org/Pub/pdf/ITFcatEn.pdf>

¹⁴ 「交通安全活動10年計画」は2009年11月19-20日にモスクワで開かれた「第1回路上安全ハイレベル（閣僚級）会合：行動の時」の最後に、2009年11月20日モスクワ宣言の中で発表された。

¹⁵ <http://www/maids-study.eu/>

欧州連合：知識を向上させ措置を講じる活動

ACEM

交通安全に関して、二輪車業界と社会との窓口となっているのは、欧州二輪車工業会（ACEM）である。ACEMは伝統的に、その加盟企業の顧客の安全を向上させる活動において、積極的な役割を果たしてきた。以下に挙げるのはその活動事例である¹⁶。

MAIDS

ACEMは2004年に欧州委員会と協力し、恐らくこの数十年間で最も重要な二輪車の事故調査を実施した。二輪車事故の徹底調査（MAIDS）は921件の二輪車事故と、その原因について総合的な精査を行った。各事故に対し、訓練を受けた事故調査員が2000を越える変数に検討を加えた。同じエリアの事故を起こしていない別のライダー923名についても調査した。その結果は洞察に富んだものであり、今後数年にわたり、安全関係者が二輪車ライダーをどのように見るべきかについて、長期的に影響すると思われる¹⁷。



欧州都市二輪車安全強化（eSUM）

このプログラムは、バルセロナ市がいくつかの ACEM 加盟会社と、いくつかの市当局（パリ、ロンドン、ローマ）の協力のもとに実施したものである。その目的は都市環境における二輪車使用の安全性を強化するための方策を特定し、設計開発することである。



<http://www.esum.eu/>

新しい交通安全キャンペーン- ACEM は二輪車用アパレルの使用を拡げるためのガイドラインを発表（2010年3月）



<http://www.acem.eu/cms/index.php>

¹⁶ ACEMの活動を更にご理解いただくため、下記ウェブサイトをご覧いただきたい。

<http://www.acem.eu/cms/index.php>

¹⁷ <http://www.maids-study.eu/>

初心者ライダー訓練プログラム (IRT)

このプログラムはFEMA（欧州モーターサイクリスト協会連合）が主導し、ACEMがパートナーとして協力したもので欧州委員会も共同で資金を提供し、単位取得方式の欧州初心者ライダー訓練プログラムが生み出された。<http://www.initialridertraining.eu/>



The Initial **L** Rider Training Project

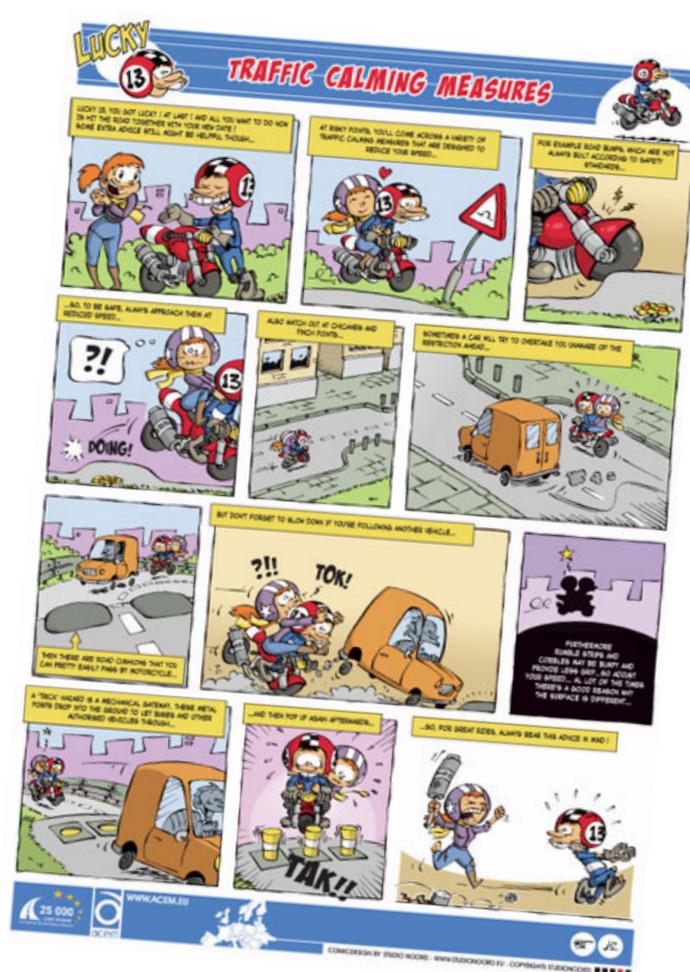
ヘルメットキャンペーン「ウェア&ロック」

この ACEM イニシアティブは若年二輪車ライダーをターゲットにして、ヘルメットの適正着用に関するメッセージをテレビ放送、パンフレット、リーフレット、ポスターで伝えるものである。



ラッキー13

ラッキー13 は、安全問題を二輪車ライダーに伝えるシリーズ漫画（こま割り漫画）である。この漫画は、二輪車ライダーがよく知っている作者によるものであり、安全に関する情報を社会に広く知らせるための、ひと味違った楽しい取り組みである。

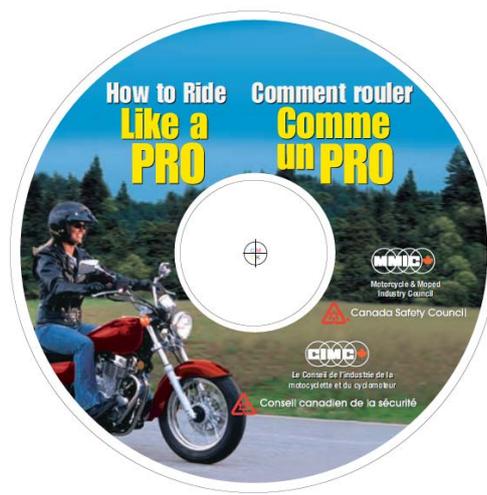


<http://www.acem.eu/cms/overview.php>

カナダ

カナダにおける二輪車の安全イニシアティブは、三つの主要領域に焦点を合わせてきた。それは、①免許に関する研究、②ライダーの訓練と教育、③安全意識啓発プログラムである。MMICは1980年代と1990年代初頭に交通傷害研究財団（TIRF）に二輪車免許に関する研究を委託した。この研究から、業界はカナダの二輪車ライダー用に段階的免許を支持する政策意見書を採択した。カナダのほとんどの州の司法区が、段階的免許システムを実施していると報告できるのは、我々としても喜ばしい。MMICは1970年代以来、二輪車ライダーの訓練を支援し、資金を提供してきた。何十万人もの新しい二輪車ライダーが二輪車ライダー訓練プログラムを経て、二輪車免許を取得してきた。

MMICは1970年代初頭に結成して以来、ライダーの安全意識啓発プログラムを準備し、実施してきた。現在のプログラムは「プロのように乗ろう」で、ライダーの安全を推進するポスター、パンフレット、CDを作成している。



**米国：積極的連携、参加者フォーラム、および政府の透明性
米国二輪車製造者協会（USMMA）**

USMMAは、IMMAで米国を代表する組織である。二輪車市場はEUに比べると小さい。活動は、下記の例や付属文書に記載される機関が示すように、既成の機関や組織の支援が中心である¹⁸。

ライダー教育

米国のほとんどの司法区では、免許取得には二輪車ライダーへの教育が必須である。二輪車安全財団（MSF）¹⁹が二輪車の免許訓練を行う国の指導的機関である。訓練コースの雛形は各州のプログラムにおいて利用可能で、広く普及している。USMMA加盟企業の社員がMSFの理事会の一員になっている。最近では、スクーターの人氣が国内で高まっていることもあり、MSFは特にそのライダーを対象に「スクータースクール」を始めている。

ライダーズ・エッジ

2000年にUSMMA加盟企業の一つが独自のMSFプログラムとして始めたものがライダーズ・エッジである。ライダーズ・エッジは、ほとんどの州でそのコースが提供されており、広く普及している。2000年の開始以来、ライダーズ・エッジは19万人を越える人々に訓練を提供してきた²⁰。それ以来、この企業はプログラムを欧州ディーラーに拡大し、今後アジアに拡大することも検討されている。



ライダーズ・エッジの指導



スクータースクール

¹⁸ リストは代表的なものを示しているだけで、全てを網羅しているわけではない。

¹⁹ MSFのツール全体のあらましについては、ウェブサイト <http://msf-usa.org/>参照。

²⁰ ライダーズ・エッジのウェブサイトは <http://www.ridersedge.com/>

インド：数千万台の保有台数。この地域には成熟した市場と急成長の新興市場が混在する。

インド：移動の増大と二輪車ツーリズムの成長

インド亜大陸は、二輪車安全活動の拠点でもある。SIAM はインドにおいて IMMA を代表し、「SAFE（環境適合自動車社会）」の援助のもとでの活動を実施しており、活動数は増え続けている。SAFE は、業界、政府、テスト機関が協力する SIAM のイニシアティブである。SAFE は二輪車ライダーに、交通安全に対する責任を自覚させることに焦点を絞っている。

学童・生徒に対する啓発活動としては、交通安全訓練教材の配布、ワークショップ、安全運転の実演、コンテスト等がある。

一般に対する活動は、会社従業員向けのワークショップ、模擬運転訓練、交通安全横断幕類の展示等である。



顧客向けのヘルメット使用説明

FAMI の交通安全活動

アジア大陸の多様性を反映して、IMMAの地域代表は広範囲にわたっている。初期のIMMAへの参加は、日本自動車工業会（JAMA）²¹から始まった。2006年に、その会員資格がアジア二輪車産業連盟（FAMI）²²に引き継がれた。これは、JAMAを含む、いくつかのアジア諸国の二輪車業界団体から成るグループである。

交通安全タスクフォース

FAMI は 2003 年に「交通安全タスクフォース」を設置し、各加盟経済圏（インドネシア、マレーシア、フィリピン、シンガポール、タイ、台湾）において活動を実施してきた。

FAMI では、ポスターキャンペーンを実施してきた。各国で使われるポスターは様々であるが、「Ride safely, Enjoy life」というスローガンを使用するという点で、このキャンペーンは統一されている。このポスターは地域中の二輪車販売店、学校および政府機関等に配付されている。

²¹ ウェブサイト <http://www.jama-english.jp/>参照

²² FAMI のウェブサイト参照。（各国の機関へのリンク有り） <http://fami-motorcycle.org/>



FAMI ポスターキャンペーン

2003 年以來、この地域では交通安全セミナーが開かれ、政府関係者、報道関係者、NGO、大学、FAMI 加盟団体がこれに参加している。このセミナーは、毎年の二輪車ショー等を組み合わせて開催されることが多く、その目的は二輪車の安全性に対する認識を深め、安全運転を推進する戦略を練ることにある。

セミナー



参加者は政府、報道機関、大学、NGO、FAMI メンバー等



講演者は政府関係者および FAMI メンバー

日本

FAMI メンバーは、二輪車の安全性について、それぞれの自国においてもイニシアティブをとって活動している。その最も優れた例は、成熟した日本市場に見られる。

安全運転イニシアティブ

1989年以來、日本における安全運転推進活動は政府と業界の協働事業になっている。その特徴は、「バイクの日」や「バイク月間」を定めて、ライダーに自分の行動に責任を持つように PR し、教育的努力を促進する点にある。「バイクの日（8月19日）」は1990年に始まり、内閣府、日本二輪車協会（NMCA）、および JAMA の共催のもとに様々な安全推進活動が導入されている。



安全運転の知識と経験を広げる努力を訴える「交通安全パレード」

7月から9月までの「バイク月間」には、地方公共団体と二輪車業界が二輪車安全運転イベントを繰り返す。この時期に日本全土で300を超えるイベントが展開される。2005年には4万人以上の市民が参加した。

「バイクの日」の新聞広告



日本の主要な新聞に広告が掲載され、二輪車の楽しさと便利さを訴え、安全運転の理解を広げるのに一役買っている。

全国二輪車安全普及協会（JMSA）によるグッドライダー宣言は1987年に始まり、1996年からは「グッドライダー・防犯登録制度」が実施されている。これらのプログラムは、二輪車販売店の協力に基づいて行われ、二輪車ライダーに対して安全強化と盗難防止方法に関する情報を店頭で伝えている。

安全運転講習は、全日本交通安全協会（JTSA）とJMSAが提供している。二輪車運転者の安全運転技能とマナーを向上させるために、1968年以来毎年、地元と全国の安全運転コンテストが開かれ、2009年には第42回コンテストが開催された。県の

予選が4月から7月にかけて行われ、毎年3,000人以上のライダーが参加する。8月に上位187人のライダーが集まり2日間の全国コンテストが行われる。



社会啓発活動

JAMAも交通安全活動を主導している。JAMA独自の活動として、二輪車ライダーだけでなく、他の道路利用者に対する対策も含まれている。2004年8月、JAMAは十代の生徒・学生に対する交通安全教育を行うため、「Safety Action 21」を発行した。これは既存の二輪車ライダーだけでなく、将来の二輪車利用者に向けて作成されたものである。

また、JAMAは春と秋に交通安全キャンペーンを展開している。他の組織と協力し、安全意識向上のためのポスター、ステッカー、その他の情報ツールを作成している。



二輪車メーカーの安全活動

1970年代以来、日本の二輪車メーカーは、二輪車ユーザーの安全運転の普及に役立つよう、各社社内に安全運転推進部門を設置した。一つの重要な活動は、学校やワークショップという形で、二輪車ライダーの運転技能を向上させる機会を提供するものである。更に詳しい情報については、個々のメーカーのウェブサイトを見ていただきたい。



交通ルールと安全性について
学ぶ運転学校

運転シミュレーターの提供
(全世界で)



ユーザーのための訓練
(アフリカ)



安全教室の開催
(日本)



8. 「許容」する道路を設計するための業界の動き

道路インフラは、ミスをしたライダーまたは悪条件に置かれたライダーを「許容」することが望ましい。道路インフラは、十分な対処時間と空間を考慮に入れ、最終的に事故の危険に対処できるものであるべきである。

二輪車ライダーと二輪車の運転環境が、安全にとって非常に重要である。道路インフラは世界中で大きく異なり、実に様々である。路面の舗装が問題となる国もあれば、衝突バリアの種類や交通緩和工学が重要な問題となる国もある。国が連続性の上に成立している限り、道路インフラの発展は二輪車ライダーのニーズを考慮に入れる必要がある。どのニーズを満たすべきかについて、詳しい考察は付属文書4に記載する。要約すると、道路設計のための主要な要素の一部は以下の通りである。

- ・ 道路は表面がスムーズで、でこぼこのないように適正に保守する必要があること。
- ・ あらゆるレベルのキャンペーンによって、二輪車ライダーと二輪車が、道路インフラに対して抱える要望を関連当局に説明すること。
- ・ 二輪車ライダーの特別なニーズ、例えば衝突バリアを道路設計の中に組み込むこと。
- ・ 各国政府は、二輪車に優しい設計、建設、およびメンテナンスを促進する道路インフラのガイドラインと基準の設定を推進すること。
- ・ 道路インフラが関与する事故のデータ収集手順を標準化すること。
- ・ 道路網を改善するために、例えば iRAP のような道路格付けシステムを利用し、道路インフラの質を向上させるために他の国の経験を活用すること。

9. 国際的なアクションに向けた提言

交通安全は複雑な問題であり、この分野における改善には、全関係者による統合的な安全システムへの取組みが必要である。二輪車を、運輸政策とインフラ政策・管理に、初期設定として位置づけることが、二輪車の基本的な安全要件である。

世界の二輪車業界は、進んで責任の一端を担い、現在進行中の国際的協議に携る国際機関に対して、サポートを提供する。

事故調査—状況と事故原因の究明

- ・ **概観**

交通事故対策は、四輪ドライバーと二輪車ライダーの行動に対する科学研究に基づく必要がある、事前・事後評価を行うべきである。

- ・ **事故データの見直し**

IMMA は、国際機関が適切な統計収集システムを構築し普及させる際、また二輪車の安全状況について最新の正確な像を描く際、それに対する支援を惜しまない。

統計収集システムは、最低限の統計項目を含み、個々の国に特有のニーズ、例えば使用されている車両のタイプなどを反映すべきである。事故統計は相対的な曝露データの尺度、例えば使用されている車両の数などと関係づけられるべきである。

- ・ **二輪車事故徹底調査**

IMMA は、OECD の方法に基づく、更なる徹底調査の発展について、専門的知識と経験を提供し、支援を提供することができる。

二輪車を使用する場面のいくつかの側面が欧州と比較できれば、IMMA は二輪車事故徹底調査 (MAIDS) データベースを研究するために外部の研究者を招き、二輪車事故と原因について更に洞察を深め、事故防止・軽減のための対策を特定する。

人的要因

- ・ **行動と態度への影響**

二輪車ライダーへの安全メッセージは、二輪車ライダーを代表する機関（二輪車ライダーグループ、二輪車フォーラム、自動車連盟）との協力のもとに策定すべきである。二輪車ライダーと直接連絡をとれば、当事者としての助言が得られるという利点があり、二輪車ライダーのコミュニティに重要なメッセージを伝えることができる。

- ・ **交通安全キャンペーン**

二輪車ライダーと他の道路利用者の両方を対象にしたキャンペーンを、定期的に、目標を明確にして行うべきである。必要に応じて、取り締まり、相互尊重、安全装備、速度、アルコール、薬物問題への対応を行う。

二輪車の責任を明確化するために、実践規範を作成すべきである。二輪車を扱う雑誌や二輪車ライダー組織も、責任ある行動規約の作成を推進すべきである。

二輪車ライダーの自覚と、道路利用者間の相互尊重の精神を育てるために、教育活動・キャンペーンを子供の頃から始め、「交通安全とは道路の共用である」ことを強調すべきである。

キャンペーンは、道路法規が二輪車ライダーを含む万人の安全のためにあることに力点を置く。

- ・ **安全装備**

安全装備に関する規格がある場合には、その使用を推進する。規格がない場合には、安全性能、ライダーの快適性、使用時の人間工学、コスト、および使用する地域/気候を考慮に入れて、規格を策定すべきである。

ヘルメットの着用率は、取り締まり強化と意識啓発キャンペーンを併用して、100%にしなければならない。

指定された安全装備を義務づける規則や規程の枠組みがある場合は別としても、財政的救済策やその他の政策的救済措置を考慮すれば、これらの安全装備がもっと手

頃なものになり、手に入れやすくなるので、多くの人の使用を促進することができるはずである。

安全装備の使用に文化的障壁があることを認識することも重要である。安全プログラムの提唱者はどんな文化的障壁があるかを判定しなければならない。例えば、

- ・ ある種の器具を使用するのに宗教的障壁があるか？
- ・ 現地の法律が、人々が進んで従う意志を明らかに示しているものであるか？安全法規を制定しても、だれもがその要件に従おうとしないのであれば、無益である。法案があまりにも現実離れしているとみなされ、それを成立させるのに必要な支持が全く得られないという場所も幾つかある。

これらは、プログラム提唱者が考慮しなければならない因子である。そうして初めてプログラムの戦略と優先順位をうまく定めることができる。

・ 訓練と教育—高品質の二輪車ライダー訓練の推進

二輪車ライダー訓練の必要性和質は、国によって大きく異なる。各国の訓練ニーズは、車両の保有台数と訓練に必要な資源により様々だからである。従って、二輪車の訓練は現行の規格に基づき、リスク認識とリスク回避に焦点を絞り、二輪車ライダーと二輪車のそれぞれの能力と限界の理解を深めることを目指すべきである。使用する規格は、それぞれの国または地域の状況に適したものであるべきである。

初心者ライダー訓練は、モペッドまたは二輪車を安全に運転し、免許を取得するのに必要な知識と技能を習得させる。

十分な訓練を受ければ、それが役に立ち、二輪車ライダーは緊急操作をする際、特に重要な車両制御技能を向上させることができる。

事故調査に照らして考えると、被害を受けやすい道路利用者、特に二輪車ライダーに気づき、それを認めるという側面を、全四輪ドライバーの基礎訓練の中に、一構成要素として含めるべきである。適切な交通状況を見通すことの必要性を特に重視すべきである。

・ 運転免許

二輪車ライダーを含めて全ての道路利用者が車両を制御し、安全に運転できることを保証するために、免許制度が必要であり、二輪車ライダー訓練の最低基準を定めることが推奨される。

過去の経験上、不適當で、状況のニーズを反映していない免許制度は、失敗しやすく、違法運転を生みやすい。

・ 車両—安全性向上につながる主要イノベーション

二輪車の必要最低限の安全規則は、ECE 規則および世界技術規則に基づくべきである。

事故調査が示すところによれば、定期的なメンテナンスによって車両関連の事故原因は防止することができる。

IMMA は、視認性の補助手段として、ヘッドライトの使用を強力に支持し、この政策の裏づけとして、自動ヘッドライト点灯の使用を世界中において実行した。

道路環境

・ 二輪車に優しい道路の必要性

安全性を強化するための道路インフラの改善は、全道路利用者に対する影響を考慮に入れ、二輪車ライダーやモペッドライダーのような被害を受けやすい特定の道路利用者のグループを犠牲にしたり、害が及んだりすることがないようにすべきである。

道路設計問題（例えば事故多発地点）の識別と解決のためには、二輪車ライダーの代表や適切な専門家からの情報提供を含めるべきである。

・ 安全な道路インフラに関する指針ハンドブック、検査プログラム、および気づき

「欧州二輪車安全強化道路設計ガイドライン」のようなハンドブック、および iRAP のような検査プログラムを促進すべきである。これらは、道路インフラと二輪車ライダーおよび二輪車の役割と関係に関するベストプラクティスの普及と、認識の高まりに寄与するところが大きいからである。

各レベルの当局は、その道路インフラガイドラインの中に、関係するステークホルダーからの情報提供によって策定した二輪車の安全対策を盛り込むべきである。このガイドラインは、その地区のニーズに合うものとし、他の地区および他のレベルの当局と調整すべきものとする。

道路インフラの改善に関する IMMA の推奨事項

- ・ 道路設計者・技術者に対する訓練に、二輪車ニーズを折込むこと
- ・ 道路環境を適切にメンテナンスすること
- ・ 設計段階における二輪車の交通安全を考慮すること
- ・ 二輪車を含む交通弱者の保護を目的とした新規則を検討すること
- ・ 二輪車を考慮した設計・建設・メンテナンスに関する規則を見直し、策定すること
- ・ 道路環境に関わる事故統計収集を標準化する手続きを策定すること

結論—“HHRT”

IMMA の交通安全に関する基本的アプローチは、「H・H・R・T」(①ヘルメット着用 (Helmet)・②ヘッドライト昼間点灯 (Headlight)・③道路環境改善 (Road Surface)・④ライダー教育 (Training)) であり、これらは二輪車安全政策の基本的要素として位置づけることができる。

詳しい情報の問い合わせ先

詳細情報や個々の地域や国について追跡調査をするためには、付属文書 5 に記載する、問い合わせ先リストを参照していただきたい。

付属文書 1：市場の動向

表 1 二輪車保有台数（単位：百万。国別有効登録数。出典：IMMA 加盟団体）

地域	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008
アジア									
日本	13.974	13.72	13.54	13.369	13.261	13.175	13.06	12.935	12.787
インド	34.118	38.556	41.581	47.519	51.922	58.799	64.743	72.615	79.864
中国	37.72	43.308	51.028	59.558	67.17	75.786	81.473	87.217	89.537
マレーシア	5.686	5.921	6.143	6.464	6.862	7.284	7.733	8.217	8.487
台湾	11.423	11.733	11.984	12.367	12.794	13.195	13.557	13.943	14.117
タイ	13.816	15.236	16.581	18.21	13.207	13.195	13.557	15.962	18.56
フィリピン	1.236	1.338	1.47	1.552	1.846	2.157	2.409	2.639	3.192
インドネシア					17.688	22.078	25	28.555	34.337
米国	4.346	4.903	5.004	5.37	5.74	6.23	6.69	6.588	6.233
カナダ	0.311	0.318	0.35	0.373	0.409	0.443	0.485	0.512	0.562
欧州									
M/C	15.17	16.64	17.412	18.041	18.788	19.812	20.348	21.7	21.7
欧州 モペッド	15.04	14.09	13.7881	14.099	13.456	13.378	13.028	12.3	12.3
オーストラリア									
合計	152.84	165.763	178.8811	196.922	223.143	245.532	262.083	283.183	301.676

表 2 国別・地域別販売台数（単位：百万。出典：IMMA 加盟団体）

地域	<u>2000</u>	<u>2001</u>	<u>2002</u>	<u>2003</u>	<u>2004</u>	<u>2005</u>	<u>2006</u>	<u>2007</u>	<u>2008</u>
国									
アジア									
日本	0.780	0.750	0.771	0.760	0.700	0.706	0.700	0.685	0.522
インド	3.752	4.001	4.792	5.123	6.010	6.797	7.777	7.416	7.351
中国	9.149	9.371	10.821	11.132	12.000	12.664	13.958	17.298	17.298
マレーシア	0.238	0.238	0.229	0.317	0.398	0.433	0.449	0.484	0.541
台湾	0.759	0.628	0.633	0.781	0.773	0.794	0.746	0.750	0.858
タイ	0.783	0.907	1.327	1.766	2.043	2.109	2.061	1.598	1.703
フィリピン	0.214	0.240	0.290	0.343	0.495	0.585	0.605	0.553	0.595
インドネシア	0.979	1.650	2.318	2.824	3.901	5.089	4.471	4.714	6.281
米国	0.710		1.636	1.001	1.063	1.149	1.190	1.124	0.623
カナダ	0.052	0.061	0.066	0.072	0.080	0.080	0.082	0.083	0.089
欧州									
オーストラリア					0.090	0.101	0.120	0.130	0.134
合計	20.166	20.246	25.033	26.319	29.803	32.907	34.709	37.535	38.495

米国の出典：MIC 2008 年間二輪車統計。一部のオフロード二輪車および ATV を含む。

Annex 2

IMMA Road Safety Figures

Sources
main source: IRTAD database
complementary source: IMMA Members

Country name	Size (sq. km)	Population (2009 est.)	Year	All Road Users Killed	PTW fatality share	Motor vehicle park X 1.000	PTW riders killed	PTW park x 1.000	Ratio Killed / 10.000 PTWs
Afghanistan	645,807	28,395,716							
Africa	30,221,532	991,002,342							
Albania	28,748	3,639,453							
Algeria	2,381,741	34,178,188							
American Samoa	197	65,628							
Andorra	464	83,888							
Angola	1,246,700	12,799,293							
Anguilla	96	14,436							
Antarctica	13,209,000	1,169							
Antigua & Barbuda	442	85,632							
Antilles, Netherlands	800	227,049							
Arabia, Saudi	2,149,690	28,686,633							
Argentina	2,777,409	40,913,584							
Armenia	29,743	2,967,004							
Aruba	193	103,065							
Asia	39,365,000	3,808,070,503							
Australia	7,682,557	21,262,641	2000	1,817	11%	12,539	191	342	5.58
			2008	1,466	17%	15,292	246	512	4.80
Austria	83,858	8,210,281	2000	976	16%	5,739	156	622	2.51
			2008	679	17%	6,235	116	664	1.75
Azerbaijan	86,530	8,238,672							
Bahamas, The	13,962	307,552							
Bahrain	694	728,709							
Bangladesh	142,615	156,050,883							
Barbados	431	284,589							
Belarus	207,600	9,648,533							
Belgium	30,518	10,414,336	2000	1,470	12%	6,363	182	628	2.90
			2008	1,067	15%	7,029	162	667	2.43
Belize	22,966	307,899							
Benin	112,622	8,791,832							
Bermuda	53	67,837							
Bhutan	46,650	691,141							
Bolivia	1,098,581	9,775,246							
Bosnia and Herzegovina	51,129	4,613,414							
Botswana	581,730	1,990,876							
Bouvet Island	49	0							
Brazil	8,544,418	198,739,269							
British Indian Ocean T.	n/a	n/a							
British Virgin Islands	151	24,491							
Brunei Darussalam	5,765	388,190							
Bulgaria	110,994	7,204,687							
Burkina Faso	267,950	15,746,232							

Annex 2

IMMA Road Safety Figures

Sources
main source: IRTAD database
complementary source: IMMA Members

Country name	Size (sq. km)	Population (2009 est.)	Year	All Road Users Killed	PTW fatality share	Motor vehicle park X 1.000	PTW riders killed	PTW park x 1.000	Ratio Killed / 10.000 PTWs
Burundi	27,834	9,511,330							
Cambodia	181,035	14,494,293							
Cameroon	475,442	18,879,301							
Canada	9,976,137	33,487,208	2000	2,927	6%	18,193	173	311	5.56
			2007	2,769	8%	21,115	225	522	4.31
Cape Verde	4,033	429,474							
Caribbean, the	n/a	40,744,383							
Cayman Islands	259	49,035							
Central African Republic	622,436	4,511,488							
Central America	n/a	153,320,699							
Chad	1,284,000	10,329,208							
Chile	755,482	16,601,707							
China	9,806,391	1,338,612,968	2000	no data	no data	no data	no data	no data	no data
China	9,806,391	1,338,612,968	2007	81,649	21%	-	17,412	76,000	2.29
Christmas Island	135	1,402							
Cocos (Keeling) Islands	14	596							
Colombia	1,141,748	43,677,372							
Comoros	1,862	752,438							
Congo	342,000	4,012,809							
Congo, Dem. Rep.	2,344,798	68,692,542							
Cook Islands	237	11,870							
Costa Rica	51,090	4,253,877							
Cote D'Ivoire	322,461	20,617,068							
Croatia	56,542	4,489,409							
Cuba	114,525	11,451,652							
Cyprus	9,251	1,084,748							
Czech Republic	78,866	10,211,904	2000	1,486	8%	5,115	116	800	1.45
			2008	1,076	11%	6,363	123	860	1.43
Denmark	43,093	5,500,510	2000	498	14%	2,536	71	127	5.59
			2008	406	17%	3,125	70	237	2.95
Djibouti	23,200	724,622							
Dominica	751	72,660							
Dominican Republic	48,734	9,650,054							
East Timor (Timor-Leste)	14,604	1,131,612							
Ecuador	272,046	14,573,101							
Egypt	1,001,450	78,866,635							
El Salvador	21,041	7,185,218							
Equatorial Guinea	28,051	633,441							
Eritrea	121,100	5,647,168							
Estonia	45,226	1,299,371							
Ethiopia	1,127,127	85,237,338							
Europe (23 countries)	n/a	803,850,858	2000	51,875	15%	278,670	7,562	29,264	2.58

Annex 2

IMMA Road Safety Figures

Sources

main source: IRTAD database
complementary source: IMMA Members

Country name	Size (sq. km)	Population (2009 est.)	Year	All Road Users Killed	PTW fatality share	Motor vehicle park X 1.000	PTW riders killed	PTW park x 1.000	Ratio Killed / 10.000 PTWs
European Union (20 Member States)	4,324,782	489,601,562	2008	35,072	19%	313,509	6,558	34,352	1.91
			2000	50,910	15%	270,317	7,404	28,328	2.61
			2008	34,448	19%	303,714	6,428	33,239	1.93
Falkland Islands (Malvinas)	16,076	2,483							
Faroe Islands	1,414	48,856							
Fiji	18,274	944,720							
Finland	338,145	5,250,275	2000	396	5%	2,666	19	183	1.04
			2008	344	13%	3,078	46	376	1.22
France	547,030	62,150,775	2000	8,079	17%	36,924	1,393	2,646	5.26
			2008	4,275	25%	39,357	1,086	2,510	4.33
French Guiana	83,534	228,604							
French Polynesia	3,894	287,032							
French Southern Terr.	7,781	120							
Gabon	267,667	1,514,993							
Gambia, the	10,689	1,778,081							
Georgia	69,700	4,615,807							
Germany	357,021	82,329,758	2000	7,503	15%	56,280	1,102	4,915	2.24
			2008	4,477	17%	55,511	766	5,496	1.39
Ghana	238,538	23,887,812							
Gibraltar	7	28,796							
Greece	131,957	10,737,428	2000	2,037	25%	7,403	502	2,342	2.14
			2008	1,612	29%	10,645	469	2,916	1.61
Greenland	2,175,600	57,600							
Grenada	345	90,739							
Guadeloupe	1,780	441,838							
Guam	545	178,430							
Guatemala	108,894	13,276,517							
Guernsey and Alderney	91	65,484							
Guiana, French	83,534	228,604							
Guinea	245,857	10,057,975							
Guinea-Bissau	36,123	1,533,964							
Guinea, Equatorial	28,051	633,441							
Guyana	215,083	752,940							
Haiti	27,748	9,035,536							
Heard & McDonald Is.(AU)	n/a	n/a							
Holy See (Vatican)	<1	545							
Honduras	112,088	7,833,696							
Hong Kong, (China)	1,085	7,055,071							
Hungary	92,966	9,905,596	2000	1,200	7%	2,970	85	264	3.22
			2008	996	12%	4,033	117	408	2.87
Iceland	102,928	306,694	2000	32	3%	175	1	2	5.00
			2008	12	8%	266	1	11	0.91

Annex 2

IMMA Road Safety Figures

Sources
main source: IRTAD database
complementary source: IMMA Members

Country name	Size (sq. km)	Population (2009 est.)	Year	All Road Users Killed	PTW fatality share	Motor vehicle park X 1.000	PTW riders killed	PTW park x 1.000	Ratio Killed / 10.000 PTWs
India	3,166,944	1,156,897,766	2001	9,522	no data	no data	no data	38,556	no data
			2007	16,548	no data	no data	72,615	no data	
Indonesia	1,904,443	240,271,522							
Iran, Islamic Republic of	1,648,195	66,429,284							
Iraq	434,128	28,945,569							
Ireland	70,273	4,203,200	2000	415	9%	1,715	39	31	12.58
			2008	279	10%	2,535	29	37	7.84
Israel	20,991	7,233,701	2003	445	no data	1,982	40	no data	no data
			2008	412	no data	no data	46	no data	no data
Italy	301,323	58,126,212	2000	6,649	19%	47,672	1,279	7,741	1.65
			2008	5,131	30%	50,831	1,540	9,290	1.66
Ivory Coast (Cote d'Ivoire)	322,461	20,617,068							
Jamaica	10,991	2,825,928							
Japan	377,812	127,078,679	2000	10,403	18%	92,001	1,847	15,319	1.21
			2008	6,023	19%	96,151	1,163	13,120	0.89
Jersey	116	91,626							
Jordan	89,342	6,269,285							
Kazakhstan	2,715,900	15,399,437							
Kenya	581,787	39,002,772							
Kiribati	832	112,850							
Korea Dem. People's Rep.	122,762	22,665,345							
Korea, (South) Republic of	99,268	48,508,972	2000	10,236	15%	16,822	1,564	1,894	8.26
			2008	5,870	21%	21,805	1,230	1,785	6.89
Kosovo	10,908	1,804,838							
Kuwait	17,818	2,692,526							
Kyrgyzstan	199,900	5,431,747							
Lao People's Democ. Rep.	236,800	6,834,345							
Latvia	64,598	2,231,503							
Lebanon	10,201	4,017,095							
Lesotho	30,355	2,130,819							
Liberia	99,065	3,441,790							
Libyan Arab Jamahiriya	1,777,060	6,324,357							
Liechtenstein	160	34,761							
Lithuania	65,300	3,555,179							
Luxembourg	2,586	491,775	2000	76	11%	330	8	10	8.00
			2008	35	23%	447	8	15	5.33
Macao, (China)	25	559,846							
Macedonia, TFYR	25,433	2,066,718							
Madagascar	587,041	20,653,556							
Malawi	118,480	15,028,757							
Malaysia	329,758	25,715,819	2005	6,188	58%	-	3,591	7,284	4.93
			2007	6,282	58%	no data	3,646	8,217	4.44

Annex 2

IMMA Road Safety Figures

Sources

main source: IRTAD database
complementary source: IMMA Members

Country name	Size (sq. km)	Population (2009 est.)	Year	All Road Users Killed	PTW fatality share	Motor vehicle park X 1.000	PTW riders killed	PTW park x 1.000	Ratio Killed / 10.000 PTWs
Maldives	298	396,334							
Mali	1240198	13,443,225							
Malta	315	405,165							
Man, Isle of	572	76,512							
Marshall Islands	181	64,522							
Martinique (FR)	1128	403,857							
Mauritania	1,035,000	3,129,486							
Mauritius	2,040	1,284,264							
Mayotte (FR)	373	223,765							
Mexico	1967138	111,211,789							
Micronesia, Fed. States of	721	107,434							
Middle East (2 countries)	5214000	202,687,005	2003	4,411	1%	7,755	40	1,073	0.37
			2005	4,962	1%	9,321	39	1,441	0.27
Moldova, Republic of	33,843	4,320,748							
Monaco	2	32,965							
Mongolia	1564160	3,041,142							
Montenegro	14,026	672,180							
Montserrat	102	5,097							
Morocco	6600000	31,285,174							
Mozambique	799,380	21,669,278							
Myanmar (ex-Burma)	676,577	48,137,741							
Namibia	825,112	2,108,665							
Nauru	21	14,019							
Nepal	147181	28,563,377							
Netherlands	41,526	16,715,999	2000	1,082	18%	8,593	196	953	2.06
			2008	677	16%	10,113	110	1,055	1.04
Netherlands Antilles	800	227,049							
New Caledonia	18736	227,436							
New Zealand	270,534	4,213,418	2000	462	7%	2,661	31	59	5.25
			2008	366	14%	3,345	50	97	5.15
Nicaragua	129,454	5,891,199							
Niger	1,186,408	15,306,252							
Nigeria	923768	149,229,090							
Niue	259	1,598							
Norfolk Island	35	2,554							
North America	24256000	340,831,831	2000	44,872	7%	239,567	3,070	4,657	6.59
			2007	44,028	12%	27,703	5,399	7,110	7.59
Northern Mariana Islands	477	51,484							
Norway	323,759	4,660,539	2000	341	13%	2,862	46	201	2.29
			2008	255	15%	3,479	37	297	1.25
Oceania (2 countries)	7,687,000	34,700,201	2000	2,279	10%	15,200	222	401	5.54
			2008	1,832	16%	18,637	296	609	4.86

Annex 2

IMMA Road Safety Figures

Sources
main source: IRTAD database
complementary source: IMMA Members

Country name	Size (sq. km)	Population (2009 est.)	Year	All Road Users Killed	PTW fatality share	Motor vehicle park X 1.000	PTW riders killed	PTW park x 1.000	Ratio Killed / 10.000 PTWs
Oman	309,500	3,418,085							
Pakistan	880,254	174,578,558							
Palau	491	20,796							
Palestinian Territory	6,242	2,461,267							
Panama	77,082	3,360,474							
Papua New Guinea	462,840	5,940,775							
Paraguay	406,752	6,995,655							
Peru	1,285,216	29,546,963							
Philippines	300,000	97,976,603	2004	no data	no data	no data	835	1,846	4.52
			2007	19,066	15%	no data	2,832	2,639	10.73
Pitcairn Island	n/a	48							
Poland	312,685	38,482,919	2000	6,294	4%	15,308	253	1,202	2.10
			2008	5,437	6%	19,472	318	1,350	2.36
Portugal	92,391	10,707,924	2000	1,860	23%	5,432	436	689	6.33
			2007	974	24%	6,071	234	571	4.10
Puerto Rico	9,104	3,966,213							
Qatar	11,521	833,285							
Reunion (FR)	2,547	812,813							
Romania	238,391	22,215,421							
Russia (Russian Fed.)	16,894,741	140,041,247							
Rwanda	26,338	10,746,311							
Sahara, Western	266,000	405,210							
Saint Barthelemy (FR)	21	7,448							
Saint Helena (UK)	410	7,637							
Saint Kitts and Nevis	267	40,131							
Saint Lucia	616	160,267							
Saint Martin (FR)	37	29,820							
S Pierre & Miquelon (FR)	242	7,063							
S Vincent & Grenadines	392	104,574							
Samoa	2,785	219,998							
San Marino	61	30,164							
Sao Tome and Principe	1,001	212,679							
Saudi Arabia	2,149,690	28,686,633							
Senegal	196,722	13,711,597							
Serbia	77,474	7,379,339							
Seychelles	455	87,476							
Sierra Leone	71,740	5,132,138							
Singapore	683	4,657,542	2001	no data	no data	no data	219	144	15.17
			2007	219	47%	no data	103	no data	no data
Slovakia	49,034	5,463,046	2000	628	0%	1,594	no data	46	no data
			2007	627	0%	1,834	no data	58	no data
Slovenia	20,273	2,005,692	2000	314	13%	1,047	40	41	9.76

Annex 2

IMMA Road Safety Figures

Sources

main source: IRTAD database
complementary source: IMMA Members

Country name	Size (sq. km)	Population (2009 est.)	Year	All Road Users Killed	PTW fatality share	Motor vehicle park X 1.000	PTW riders killed	PTW park x 1.000	Ratio Killed / 10.000 PTWs
			2008	214	21%	1,309	46	82	5.61
Solomon Islands	28,400	595,613							
Somalia	637,657	9,832,017							
South Africa	1,219,090	49,052,489							
South America	17,819,000	392,597,416							
S. George & S. Sandwich	3,903	n/a							
Spain	504,842	40,525,002	2000	5,776	15%	27,161	866	3,877	2.23
			2008	3,100	22%	35,881	678	4,912	1.38
Sri Lanka (ex-Ceilan)	65,610	21,324,791							
Sudan	2,505,810	41,087,825							
Suriname	163,820	481,261							
Svalbard & Jan Mayen Is.	61,606	2,198							
Swaziland	17,363	1,337,186							
Sweden	449,965	9,059,651	2000	591	8%	4,992	49	257	1.91
			2008	397	16%	5,888	62	502	1.24
Switzerland	41,285	7,604,467	2000	592	19%	5,316	111	733	1.51
			2008	357	26%	6,050	92	805	1.14
Syrian Arab Republic	185,180	21,762,978							
Taiwan	36,175	22,974,347	2005	2,894	43%	no data	1,244	13,195	0.94
			2007	2,573	41%	no data	1,043	13,943	0.75
Tajikistan	143,100	7,349,145							
Tanzania, United Rep. of	945,088	41,048,532							
Thailand	513,115	65,998,436	2001	11,652	0%	no data	no data	15,236	no data
			2007	12,492	0%	no data	no data	15,962	no data
Timor-Leste (East Timor)	14,604	1,131,612							
Togo	56,785	6,031,808							
Tokelau	10	1,371							
Tonga	651	120,898							
Trinidad & Tobago	5,128	1,229,953							
Tunisia	163,610	10,486,339							
Turkey	773,473	76,805,524	2000	5,510	no data	5,429	no data	1,011	no data
			2005	4,525	no data	7,214	no data	1,441	no data
Turkmenistan	488,100	4,884,887							
Turks and Caicos Islands	497	22,942							
Tuvalu	26	12,373							
Uganda	242,554	32,369,558							
Ukraine	603,628	45,700,395							
United Arab Emirates	77,700	4,798,491							
United Kingdom	244,140	61,113,205	2000	3,580	17%	30,477	612	954	6.42
			2008	2,645	19%	33,957	493	1,291	3.82
United States	9,629,047	307,212,123	2000	41,945	7%	221,374	2,897	4,346	6.67
			2008	37,261	14%	no data	5,380	5,200	10.35

Annex 2

IMMA Road Safety Figures

Sources
 main source: IRTAD database
 complementary source: IMMA Members

Country name	Size (sq. km)	Population (2009 est.)	Year	All Road Users Killed	PTW fatality share	Motor vehicle park X 1.000	PTW riders killed	PTW park x 1.000	Ratio Killed / 10.000 PTWs
US Minor Outlying Isl.	n/a	n/a							
Uruguay	175,016	3,494,382							
Uzbekistan	447,400	27,606,007							
Vanuatu	12190	218519							
Vatican (Holy See)	1	545							
Venezuela	916,445	26,814,843							
Viet Nam	332378	88,576,758							
Virgin Islands, British	151	24,491							
Virgin Islands, U.S.	352	109,825							
Wallis and Futuna	274	15,289							
Western Sahara	266,000	405,210							
Yemen	528,076	22,858,238							
Zambia	752,614	11,862,740							
Zimbabwe	390,784	11,392,629							
World Total (38 countries)	148,429,000	6,767,805,208	2000	125,627	12%	649,521	14,455	156,688	0.92
Note: inconsistent reference years			2007	235,974	17%	486,897	40,375	247,883	1.63

付属文書 3：二輪車業界が交通安全イニシアティブを共同で策定する国および地域の機関

米国

1. 米国モーターサイクリスト協会（AMA）²³は、1924年設立、会員25万人を超える世界最古の二輪車愛好家組織である。AMA憲章には、「二輪車のライフスタイルを推進し、モーターサイクリングの未来を守る」とある。USMMA加盟会社の幹部がAMA理事会の一員となっており、AMAは幾つかのプログラムに対してメーカーの支援を受けている。更に、二輪車の使用と安全性を監督する政府機関の協力関係も追求し²⁴、また独自の安全プログラムも開発している²⁵。
2. 運輸研究委員会（TRB）は、その年次会議において、運輸と安全関係のあらゆる側面に関するフォーラムを開く²⁶。参加者は、あらゆるレベルの政府代表、道路建設会社、輸送機器メーカー、安全専門家、学術研究者、および世界中からの四輪車・二輪車愛好家等である。二輪車・モペッド小委員会は、二輪車問題について協議し、直近の研究を発表する²⁷。USMMA加盟企業の社員はTRB内で積極的な役割を果たしている。
3. 連邦道路交通安全局（NHTSA）²⁸は、二輪車の車両装備品の規制を担当するとともに、交通安全の責任を負う米国政府機関である。上記AMAの項で述べたとおり、安全プログラムについては愛好家組織とのパートナーシップも追求する。TRBの主催するようなフォーラムにも参加する。法律によって、NHTSAの運営は極めて透明性が高く進められ、安全普及には多方面からの参加を積極的に求めている²⁹。
4. 二輪車安全財団（MSF）は、前項の通り、米国の主要な二輪車の訓練機関であり、二輪車、スクーター、トライクおよび初心者向け二輪車走行（主要道路外）等、いくつかの訓練プログラムを提供している。MSFは、そのプログラムには成人を想定した教育モデルを使用している。USMMAの加盟企業がMSF理事会に籍を置いている。MSFは、USMMAとは別の業界および関連企業の組織である二輪車工業会、（ATV）業界団体である米国特殊車両協会、およびATVの安全訓練を行うATV安全協会（ASI）の姉妹組織でもある³⁰。
5. 二輪車活動家団体。AMAの他にも、二輪車の安全性に関心をもつ二輪車ライダー団体が州および全国レベルで多く存在する。その役割には、州および全国の安全努力を積極的に擁護することが含まれ、その結果としてNHTSAなどと提携が生まれることも多い。二輪車ライダー財団（MRF）が有名なものである³¹。様々な名前をもつ州の活動家組織があるが、一番多いのはABATEという頭字語の使用である（これ自体には幾つかの意味がある）。“ABATE”をウェブで検索すれば、これらの活動組織にアクセスできる。
6. 州二輪車安全管理全国協会（SMSA）。米国では、車両安全プログラムに関する行政の責任は個々の50州に帰属する。この組織は、州のプログラムを指導する立場にあ

²³ ウェブサイト <http://www.amadirectlink.com/index.asp> 参照

²⁴ 例えば、連邦道路交通安全局と協力した「まっすぐ走る」プログラム、
<http://www.ridestraight.org/support/psa.asp>

²⁵ 例えば、他の車両運転者に二輪車を気づかせるビデオ「ドライバーの注意散逸」参照、
<http://www.amadirectlink.com/legisltn/resources.asp>

²⁶ ウェブサイト <http://www.trb.org/AnnualMeeting/default.asp> 参照。

²⁷ TRBは他の活動も主催している。例えば、2010年半ばにエルサレムで被害を受けやすい道路利用者の協議会が予定されている。http://trib.org/news/blurb_detail.asp?id=10445

²⁸ <http://www.nhtsa.dot.gov/>

²⁹ 二輪車の安全性に関する全国基本方針の開発は、この協働の取組みの結果であった。
<http://www.nhtsa.dot.gov/people/injury/pedbimot/motorcycle/00-NHT-2/2-motorcycle/>

³⁰ MSFのウェブサイトは <http://msf-usa.org>（他のプログラムへのリンク有り）

³¹ <http://www.msf.org/>

る。SMSAは、安全と訓練に関連する様々な資料の入手先を紹介することができる³²。

欧州

ACEM は、EU の主要機関との緊密な協働関係をもって活動している。

1. EU機関

- 欧州委員会：移動運輸総局：http://ec.europa.eu/transport/road_safety/index_en.htm
企業総局：http://ec.europa.eu/enterprise/index_en.htm
- 欧州議会：http://www.europarl.europa.eu/committees/tran_home_en.htm
- 議会代表：地域委員会：<http://www.cor.europa.eu/>
欧州経済社会委員会：<http://eesc.europa.eu/>

2. 欧州組織

POLIS

欧州の 70 の都市と地域のネットワークで、地元運輸のイノベーションを推進・支援・擁護する。特に、環境と保健、移動と交通の効率に関して、現地レベルでの運輸の改善に尽力している。運輸、安全、保安の経済社会面。<http://www.polis-online.org/>

欧州運輸安全評議会

ETSCは、ブリュッセルに本拠を置く独立非営利組織で、輸送事故の発生件数と負傷の低減につとめている。<http://www.etsc.eu/home.php>

欧州道路連盟

国際道路連盟（IRF）のブリュッセルプログラムセンターである欧州道路連盟（ERF）は、欧州の道路関連組織の見解を調整し、輸送問題に関する協議と研究のプラットフォームとして活動している非営利組織である。ERFのメンバーは、欧州道路網の建設、機器、運営などの分野で活動している主要ステークホルダーを代表している。
<http://www.irfnet.eu/>

TISPOL

TISPOL は、欧州における交通安全と法律執行を改善するために、欧州各国の警察によって設立された組織である。欧州の交通事故死、負傷事故の提言が主要課題である。<http://www.tispol.org/>

FIAブリュッセル事務所

国際自動車連盟（FIA）は、モータリングクラブとツーリングクラブの世界連盟である。欧州審議会の FIA 欧州事務局は、欧州の組織内での代表権を加盟クラブに与える。http://www.fiabrussels.com/en/about_us/about_us_0.2.htm

FEMA

欧州モーターサイクリスト協会連盟（FEMA）は、欧州全体の二輪車（全原動機・発動機付二輪車から成る）ユーザーを代表する連盟である。FEMA は、欧州連合と国連機関において各国の市民組織の利益を代表する。<http://www.fema.ridersrights.org/>

UEM-FIM欧州支部

欧州モーターサイクリスト連合は、47 の加盟国を統合する、世界最大の大陸モーターサイクリング連合であり、FIM の最大のパートナーである。<http://www.uem-moto.eu/>

IRTAD

IRTAD は、OECD 加盟 30 ヶ国中 28 ヶ国の交通道路事故に関するデータを集める国際データベースである。IRTAD は、国家道路行政機関、交通安全研究機関、自動車メーカー、自動車クラブ、および保険業者の全てにとって必要不可欠な情報を有する。IRTAD は、OECD/ECMT 共同運輸研究センターの枠組みの中で運営されている。
<http://internationaltransportforum.org/irtad/index.html>

CIECA

CIECA は、交通安全と運転試験の分野で活動する、運転試験当局の国際委員会である。CIECA のメンバーには、世界 40 ヶ国の 49 の運転試験当局・機関が含まれている。<http://www.cieca.be/>

3. 欧州全域の研究所と大学

³² <http://www.smsa.org/>

MAIDS：二輪車事故徹底調査データベースは、外部の研究プロジェクトも入手可能である。研究者または交通安全アナリストが MAIDS データベースにアクセスを希望する場合、ACEM に連絡して入手することができる。

国内レベル

国内の業界団体と同業組合—ACEM 加盟団体は、それぞれの国の主要なステークホルダーと共同で活動している。運輸省、国会、消費者組織、ライディングスクール、その他多数。

日本

日本における IMMA 加盟組織である日本自動車工業会 (JAMA) は、下記の国内交通安全機関と定期的に協議している。

機関名	活動
1. 政府機関	
警察庁 (NPA)	免許、法執行
http://www.npa.go.jp/english/index.html	
国土交通省 (MLIT)	車両規則
http://www.mlit.go.jp/index_e.html	
総務省 (MIC)	救急医療
http://www.soumu.go.jp/english/index.html	
文部科学省 (MEXT)	交通安全教育
http://www.mext.go.jp/english	

2. 関連機関

日本二輪車協会 (NMCA)	交通安全推進
日本二輪車協会は、1997 年に公益法人として設立され、安全への取組みなどを通じて、バイクの楽しさ、利便性、有用性を訴求している。日本二輪車協会は、本部と日本全国 8 カ所のから成り、全国的な取組みと地域に密着した活動を行っている。2007 年 3 月時点で、会員販売店数は、12,223 店にのぼる。。	
http://www.nmca.gr.jp	

全国二輪車安全普及協会 (JMSA)	安全運転教育
社団法人全国二輪車安全普及協会は、二輪車を利用する人たちの安全を確保し、安全で快適な二輪車の利用を促進するために二輪車の安全運転普及活動を推進して交通事故防止を図るとともに、二輪車の盗難予防を図ることを目的として活動している警察庁所管の全国規模の公益団体。	
特に、二輪車安全運転全国大会は、ライダーの安全運転技能と交通マナーの向上を図ることで、交通事故の防止につなげることを目的に、昭和 43 年から毎年開催している。	
http://www.nifukyo.or.jp	

自動車安全運転センター	安全運転訓練
1991 年に設立された自動車安全運転センターは、公道では体験できない運転上の危険限界を体験しながら、安全運転の基礎と応用について学ぶことを目的に、13 種類のトレー	

ニングコースやドライビング・シミュレーターなど最新の教育設備を用意し、実践的かつ専門的な高度の知識と技能を持つ講師陣の基、体験を融合させながら研修を行っている。

<http://www.jsdc.or.jp/school/ken.htm>

交通事故総合分析センター (ITARDA)

事故統計分析

交通事故総合分析センター (ITARDA) は、交通事故と人、道路交通環境及び車両に関する総合的な調査分析を通じて、交通事故の防止と交通事故による被害の軽減を図ることにより、安全、円滑かつ秩序ある交通社会の実現に寄与することを目的に、当時の内閣総理大臣・運輸大臣・建設大臣の認可により、1992年設立された。

なお、交通事故分析結果報告書、交通事故統計データベース等を一般に公開している。
http://www.itarda.or.jp/english/eg_home.html

全日本交通安全協会 (JTSA)

交通安全推進

全日本交通安全協会は、交通事故 0 を目指して、1950年に設立された民間組織。主な活動は、「交通安全思想の普及啓発、交通安全教育の推進、交通安全に係わる関係者に対する研修会の開催、交通安全教育資材の作成・配布」等である。

<http://www.jtsa.or.jp>

日本交通安全教育普及協会 (JATRAS)

安全運転教育

日本交通安全教育普及協会 (JATRAS) は、「交通安全指導者養成、交通安全教育啓発、教材等作成・普及、安全教育実施例の情報提供」等の各事業を通じて、安全教育の推進・普及活動を実施している。

<http://www.jatras.or.jp>

国際交通安全科学協会 (IATSS)

安全運転研究

国際交通安全科学協会 (IATSS) は、「交通およびその安全に関する調査研究、各種研究会の開催、広報出版活動、研究・教育その他の活動に対する褒賞」等を通じ、理想的な交通社会の実現に寄与することを目的に設立された。

<http://www.jatssforum.jp/english/index.html>

日本自動車研究所 (JARI)

車両安全研究

日本自動車研究所 (JARI) は、1969年クルマ社会の健全な進展に貢献することを目的とした自動車に関する総合的な研究を行う公益法人の試験研究機関として発足した。

以来、二輪車を含む自動車の安全、環境、新エネルギーなど幅広い分野について研究を行い、未来のクルマ社会のより健全な進展に貢献している。

<http://www.jari.or.jp/english>

付属文書 4：二輪車の安全—道路インフラの役割

緒言

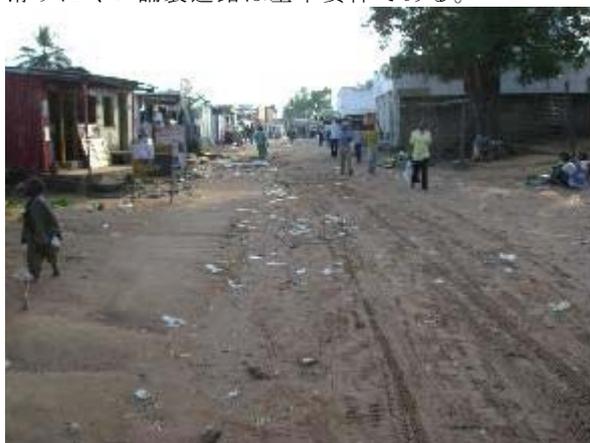
交通安全は総合的な取り組みを必要とし、そうした取り組みからなる道路インフラの設計とメンテナンスによって道路事故被害者の数を抑えることができる。道路インフラの不備は多くの二輪車事故を引き起こす可能性がある。欧州のMAIDS調査³³によれば、二輪車と道路インフラの衝突が調査事例の17%において生じており、二輪車事故の約15%において道路インフラが原因の一つになっている。

問題の本質は、既存の道路インフラの状態によって大きく変わる。道路が全て舗装されているわけではなく、衝突バリアや交通緩和対策が浸透していない国では、路面の改善と防護バリアおよび交通管理システムの導入に力点が置かれる。

道路インフラが既に十分に整備されている国では、二輪車にとっての安全性が更に向上するように、革新的な方策を提案し、既存の方策を実施する必要がある。これには、予測可能な路面・道路、優れた視認性、障害物がない範囲、横滑りしないような高い品質の路面等が含まれる。これらは全ての道路利用者にとって重要であるが、二輪車ライダーにとっては不可欠である。

基本コンセプト

滑りにくい舗装道路は基本要件である。



舗装された道路は、保守する必要がある。



道路インフラは舗装して終わりではない。標識があり、安全バリアがあり、減速帯等の緩衝措置があり、道路環境の全てが関係する。これら全ての要素が二輪車の安定性に影響を及ぼし、あるいは衝突時のライダーの安全に影響する。

この領域での改善は、ほとんどが先進的な道路インフラのある国で行われてきた。これ

³³ 前掲のとおり

らの国々で学ぶ教訓は、開発途上にある道路インフラにおける同様の問題の発生防止に活用することができる。

路面の問題が解決した後、道路インフラの安全性に関する重要なポイントは、道路インフラ全体に関連する衝突時の問題を理解することである。道路インフラに関わる二輪車事故には、はっきり区別できる二つのタイプがある。二輪車ライダーが運転中にバリアや路側の物体に衝突する場合と、ライダーと車両が先に離れてしまい、両者ともに路面を滑って障害物にぶつかる場合である。解決策を見出すためには、それぞれを別々に評価する必要がある。



カーブの外側の警告標識はそれ自体が二輪車にとって危険物になる。(出典：H.Monderman.NL)



道路に沿って障害物がある道路（設計）。(出典：DTV Consultant, NL)

前者のタイプの事故が危険であることは明らかである。後者のタイプは、ライダーが二輪車から離れてケーブルやガードレールなどの障害物に衝突すると、重大な事故につながる恐れがある。体の一部が障害物の下に滑り込んで、支柱に衝突して重傷を負うか、コンクリートバリアの場合には、激しく叩きつけられる。



ケーブルバリアの例
(出典：http://www.fema.ridersights.org)



ジャージーの路側バリアの例
(出典：ITC、ブルガリア)

道路の安全性を向上させるエンジニアリング

二輪車がコントロール不能になるのを防ぐことと、事故の結果を軽減することの二つが、道路インフラが重要な役割を果たす領域である。道路を改善することによって、二輪車ライダーが重傷を負う原因になる事故も併せて防止することができる。

防止

二輪車がコントロール不能になるのは、いくつか原因がある。例えば、マンホールは、特に濡れている時には、二輪車タイヤのグリップ力を弱くすることを考慮に入れて設計し、保守するのが望ましい。



マンホールは滑りやすくなるため、二輪車にとって問題になることがある。(出典：ITC、ブルガリア)

減速帯などの速度緩和対策は、事故を大きくする主要因である速度超過に対する有効な抑止策である。設計次第では、こうした路面の変更は二輪車にとって危険にならず、あらゆる道路利用者にとって、安全に速度を抑えるのに適したものになる。これに関して国連がガイドラインを発行している。



これらの速度抑制装置は、路面へのグリップ性がなくなるため、二輪車ライダーにとっては潜在的な危険となる。(出典：DTV Consultants, NL&C, Carey-Clinch, MCI)



障害物の視認性、例えば道路が狭くなる所は二輪車にとって特に重要である (出典：H. Monderman, オランダ)

速度抑制装置（減速のための道路上の凹凸）は少し段差が生まれるが、路面へのグリップ性は保たれるので、二輪車ライダーには安全だろう (DTV Consultants, NL)

様々なメッセージを伝える標識も、速度緩和方策としての役割を果たすことができる。それらは二輪車ライダーに対して、迫る道路区間（カーブまたはカーブの連続）が特定の利用者にとって危険であることを知らせ、速度調節を促すことができる。道路脇が雑然としていると、他の車両から二輪車が視認されづらくなる。標識や信号が多すぎると、二輪車が認識されにくくなり、事故防止が難しくなる。道路利用者への伝達の必要性と視覚的な「盲点」を作らないこととのバランスをうまく取らなければならない。樹木や植え込みも視野を妨げる恐れがある。



交差点における二輪車の視認性
(出典：BIVV, 2005 & ITC ブルガリア)

予測できない道路インフラは避けること。そのままよく分かる道路インフラ、または普通に見える道路インフラを設計する必要がある。予測できなかつたり、馴染みのない道路特性や設計は、事故のリスクが増す恐れがある³⁴。



予測がつかない曲り角は二輪車ライダーにとって危険である (出典：A.J. Sharp IHIE)



この曲り角にはマーク付きの柱を取り付けたので、先が予測できるようになった(出典:A.J. Sharp IHIE)

車線を共同で使うこと。交通量の多い市街地は、異なる道路利用者で道路が混み合う。多くの交通管理方策では、特定のエリア又は特定の時間帯で、ある道路利用者のグループを優先することがある。二輪車が (HOV) レーン (同乗者が 1 人以上乗車する車両の専用車線) やバスレーンを利用することを認めたり、交差点で前方に四輪車線とは別の停止線を設けたりするのが望ましい。米国では、例えば連邦の予算を使って作る HOV レーンを二輪車が使用することを許可している。

³⁴ RANKERS-欧州交通安全ランキング、ERF-IRF BPC 2008、www.rankers-project-com



二輪車ライダーがバスレーンを使用
 (出典：Craig Carey-Clinch, MCI、英国)



二輪車用の前方停止線
 (出典：Ian Mutch、英国)

これにかわる策として、交通量が多い時に二輪車を他の車両と分けることもできる。この対策は既に欧州やアフリカで用いられている。



緩和—道路インフラが整備されている場合には、定期的に管理することで二輪車ライダーへの危険を減らすことができる。

バリアと制止装置の危険。二輪車ライダーが車両をコントロールできなくなった時、事故結果は、その道路にどのタイプの制止システムが設置されているかによって大きく変わる。前述したとおり、最も深刻な事故は、ライダーが路面を滑り、ガードレールなどの制止装置の下を通り抜けて、その支柱、例えば防護のないワイヤバリアに衝突する時に生じている。また、路面に沿ってずっと設置されているバリア（例えばコンクリートバリア）に二輪車ライダーが衝突し、固い表面に接触して急停止すると、重症につながる恐れがある。



危険なバリアの例
 (出典 : <http://www.fema.ridersrights.org>)



ジョージ路側バリアの例
 (出典 : ITC、ブルガリア)

いくつかの解決方法がある。衝突と二輪車ライダーが滑ることによって生じる事故について、研究が進められている。新しい設備と既存のバリア改善の両方について、バリアメーカーは解決策を持っている。これらの制止システムは路面近くに設置され（多くの場合、二重帯）、バリアの下に滑り込んで支柱に衝突するのを防止する。これらは、路面を滑る二輪車ライダーへのリスクを最小限に抑えるように設計とテストが行われ、クッション性を持たせることにより重症を防ぐ。



二輪車に適した安全バリア：二輪車ライダーは支柱への衝突から保護される
 (出典 : <http://www.ridersrights.org> およびインターネット)



設計者は二輪車ライダーの目で道路を見ること。事故シナリオを想定して設計された道路インフラは、事故の被害を緩和することができる。これによってあらゆるタイプの道路利用者の安全が最大化される。例えば、路側と支柱または標識の間隔を拡げることによって、運転者が再び車両をコントロールできるように態勢を立て直したり、衝突する前に減速するスペースが設けられる。

保守—インフラを適正な状態に保つことも、二輪車の事故数を減らすのに重要な役割を果たす。



陥没や色が異なる路面はグリップ性が損なわれる原因になる (出典 : Craig Cary-Clinch, MCI,英国)

陥没箇所の発見：定期的な保守作業によって陥没を防止することも、二輪車ライダーのためには欠かせない。優れた路面状態は、安全の確保につながる。さらに、陥没の結果、砂や塵が路面にあると、路面が滑りやすくなり、二輪車の事故を引き起こす。



道路の汚れは二輪車のグリップ性を弱める原因になる。(出典：ITC、ブルガリア)

道路をきれいに保つ。道路清掃車を使って路面を定期的に清掃する。一般的に、保守不足は全ての道路利用者にとって危険である。

ロードアリゲーターとタールスネーク。これらは、とりわけ二輪車のライダーが遭遇する危険物を表し、二輪車文化から生まれた言葉である。「ロードアリゲーター」はタイヤの切れはし（特に商用車のタイヤ）であり、高速道路に多く見られる。それらをできるだけ早く道路から取り除くことによって、事故の原因を減らすことができる。「タールスネーク」は、道路の割れ目を充填材で塞いだ跡である。その一部は外気温が高くなった時や降雨時に特に滑りやすくなる。二輪車の牽引摩擦（トラクション）を損なわない割れ目充填材が入手可能なので、公道にはそれを選んで使用すべきである。割れ目充填材の使用についてはメーカーの指示に忠実に従い、公道の再舗装に代用してはならない。

二輪車にとって、質の高いの道路標示が大変重要である。道路標示が汚れていない状態で、夜間に反射性が高ければ、二輪車ライダーが道路を「読み」、速度や姿勢をあらかじめ計算に入れるのに役立つ。しかし、一部の道路標示に用いられる素材は、高温や雨天時に、非常に滑りやすくなることもある。二輪車に適した材料の使用と、道路インフラ整備に係る機関による定期検査を実施すべきである。

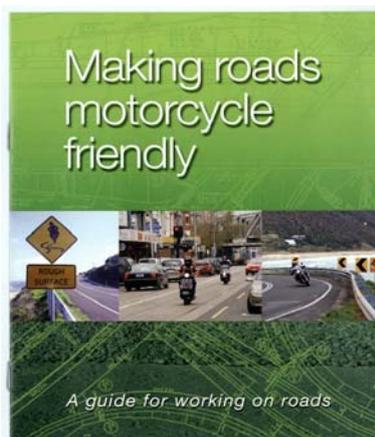


道路の部分的な盛り上がりは、二輪車にとって危険（出典：IBZN, NL)



新しい規格—欧州標準化機構（CEN）が、事故緩和装置について、欧州規格の新しい項目を起草するよう、指令を出している³⁵。近い将来、二輪車の安全も考慮して設計、テストされた、路側帯及び事故緩和装置の研究の恩恵を、二輪車ライダーは受けることになる。この共通の欧州規格（hEN）ができれば、リスボンからブカレストまで一つの規準が適用されることになる。他の国、例えばオーストラリアのビクトリア州でも、規格を策定中である。

³⁵ EN1317-8、策定中の規格、CEN



出典：道路協力、オーストラリア、ビクトリア州

IMMA は以下の事項を要求する。

- ・ 道路インフラの十分な保守
- ・ 道路設計段階で二輪車の安全を考慮すること
- ・ 二輪車ライダーを初めとする、被害を受けやすい道路利用者の保護に焦点を合わせた新しい法律の制定
- ・ 二輪車を考慮した設計、建造、整備を促進する規格の改訂および策定
- ・ 道路インフラに関連する事故に関するデータ収集のために、標準化された手順を開発すること。二輪車中心の交通安全検査・点検を行うこと。
- ・ 各国政府は二輪車に適した道路インフラのガイドライン作成を推進すること。
- ・ 道路インフラ、二輪車ライダー、および二輪車の役割と相互関係を明らかにし、それについて更に学ぶためのキャンペーンを広く展開すること。
- ・ 道路網を改善するために、例えば iRAP のような道路格付けシステムを利用し、道路インフラの向上のために他国の経験から学ぶこと。

付属文書 5 : お問い合わせ先

IMMA

20 Route de Pré-bois,
Case Postale 1838
CH-1215 Genève 15
Switzerland
Tel: + 41 22 920 21 23
Fax: + 41 22 920 21 21
nickrogers@immamotorcycles.org

For Asia (FAMI)

Mr Khalili B. Zulkifli,
Secretary General, FAMI
khalilizul@armstrong-auto.com

For Australia (FCAI)

Mr. Rhys Griffiths
Motorcycle coordinator
FCAI: The Federal Chamber of Automotive Industries (Australia)
10 Rudd Street
CANBERRA
ACT 2600
Telephone: (02) 6247 3811
Facsimile: (02) 6248 7673
rhys.griffiths@FCAI.com.au

For Canada (MMIC)

Ms. Jo-Anne Farquhar,
Director of Communications at MMIC
The Motorcycle and Moped Industry Council (Canada)
3000 Steeles Avenue East
Suite 201
Markham, Ontario
L3R 4T9
jfarquhar@mmic.ca
416-491-4449 ext 105

For Europe, (ACEM) :

Mr. Jacques Compagne
ACEM Secretary General
j.compagne@acem.eu
ACEM - The Motorcycle Industry in Europe
1 avenue de la Joyeuse Entrée
B - 1040 Bruxelles

For India (SIAM) :

Mr Dilip Chenoy
 Director General
 Society of Indian Automobile Manufacturers
 Core 4B, 5th Floor, India Habitat Centre
 Lodi Road, New Delhi - 110 003
 Tel: +91 11 24647810/11/12
 Fax: +91 11 24648222
 Email: dchenoy@siam.in

For Japan (JAMA)

Mr Yoshihiro Yano
 Director General,
 International Department,
 Japan Automobile Manufacturers Association, Inc.
yano@mta.jama.or.jp

For the USA (USMMA)

United States Motorcycle Manufacturers Association
 Attn: Scott C. Armiger
 Harley-Davidson Motor Company
 11800 W. Capitol Dr.
 Wauwatosa, WI 53225
 Office: (414) 465-6699
 e-mail: scott.armiger@harley-davidson.com