

E-5

交通法規の違いと交通事故発生状況に関する研究

A Study on Difference of the Traffic Regulation and Traffic Accident Situations

指導教授 安井 一彦 4070 沢村 太平

1. はじめに

道路交通法（以後、道交法とする。）は各国によって異なっている。例えば、日本では青信号で右折することができるが、近隣国である韓国では青信号で左折（韓国では右側通行のため、韓国での左折は、日本でいう、右折となる。以後、日本と同じ左側通行とする。）することができない。このように各国ごとに道交法が異なっていることから交通事故発生状況も法規の違いによって変わってくると推測される。

そこで本研究では、日本（東京 23 区）と韓国（ソウル特別区）の道交法の違いと交通事故発生状況について分析を行い、日本にとってどのような交通事故対策が有効であるかを考え提案する。

2. 東京 23 区とソウル特別区の基本データ

表 - 1 に東京 23 区とソウル特別区の人口、面積等を示す。両都市は世帯数や面積、人口密度等が似た都市であるので比較対象とした。自動車保有台数は日本が約 233 万台で韓国が約 279 万台である。

表 - 1 人口、面積等の比較（2006 年）

比較項目 都市名	世帯数 (戸)	人口 (人)	自動車保有 台数(台)	100万人あたりの 自動車保有台数 (台/100万人)	面積 (km ²)	人口密度 (人/km ²)
	東京23区	4,242,089	8,318,841	2,330,000	280,087	622
ソウル特別区	3,978,938	10,356,202	2,790,000	269,404	605	17,108

3. 道路交通法規の比較

日本と韓国の道交法を整理し、比較した。韓国の道交法は日本の道交法を参考にして作られたので、基本的な内容は同じである。しかし、その中でもいくつかの違いをみつけた。ここでは、その中でも大きな違いがある交差点の通行方法と信号に関する法規の違いについて取り上げた。

(1) 交差点の通行方法

日本では右折の際、軽車両のみが異なる通行方法¹⁾とされている。しかし、韓国の法規では全ての車が同一の通行方法²⁾とされている。その他の車両についての交差点の通行方法については基本的に日本と韓国では同じである。

(2) 信号の意味

図 - 1 ~ 3 に両国の信号の意味の違いを示す。

1) 青表示での右折について

日本では青表示の時に対向直進車の合間をぬって右折することができるが、韓国では右折矢以外で右折することはできない。これは道交法で義務化されている。

2) 青表示での横断歩道通過について

左折の時に日本では歩行者の通行を妨げなければ横断歩道を横切って通過することができる。韓国では歩行者が横断歩道上に 1 人でもいた場合、横断歩道を横切って通過することはできない。

3) 赤表示での左折について

日本では赤表示で左折することはできないが、韓国では赤表示で左折することができる。

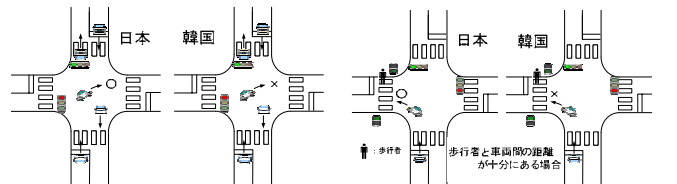


図 - 1 青表示での右折 図 - 2 青表示の歩道通過

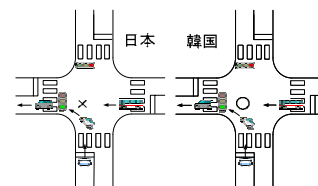


図 - 3 赤表示での左折

4. 交通事故データの比較

交通事故データは、(財)交通事故総合分析センターの集計結果によるデータ(東京 23 区)と Traffic Accident Analysis Center の集計結果によるデータ(ソウル特別区)の 2006 年のデータを使用した。ただし、表 - 3 のデータに関しては 2004 年のデータを使用した。

(1) 事故類型 - 交差点に関する交通事故データ

表 - 2 に両都市の交差点における事故類型を示す。両都市の交差点における事故類型の特徴がわかる。

表 - 2 事故類型 - 交差点³⁾

	交差点(東京23区)												交差点(ソウル特別区)											
	交差点内						交差点付近						交差点内						交差点付近					
	信号機有	信号機無	合計	信号機有	信号機無	合計	信号機有	信号機無	合計	信号機有	信号機無	合計	信号機有	信号機無	合計	信号機有	信号機無	合計						
車両対人	車道通行中	0.1	0.3	0.4	0.1	0.3	0.4	0.8	0.4	1.2	1.6	0.6	2.3	2.9	4.5									
	横断中	6.2	3.3	9.5	0.3	0.6	0.9	10.4	4.0	3.4	7.4	4.6	6.3	10.8	25.6									
	その他	1.7	3.0	4.6	0.5	1.5	2.0	6.6	1.1	2.6	3.7	1.5	5.4	6.9	14.3									
	小計	8.0	6.6	14.5	0.9	2.4	3.2	17.8	5.6	7.2	12.7	6.7	13.9	20.6	44.5									
車両相互	正面衝突	0.4	0.5	0.9	0.1	0.3	0.4	1.2	7.6	3.7	11.3	2.9	2.9	5.7	28.4									
	進行中衝突	1.7	0.5	2.1	1.2	0.8	2.0	4.2	7.4	5.0	12.4	14.8	9.7	24.5	49.3									
	衝突(その他)	7.1	2.0	9.1	6.9	2.9	9.7	18.9	3.3	1.6	4.9	30.3	10.5	40.8	50.7									
	側面直角衝突	9.2	37.0	46.2	0.4	1.1	1.5	47.8	71.0	51.3	122.8	18.1	17.9	36.0	281.8									
その他	5.1	3.9	9.0	2.8	3.0	5.8	14.8	9.1	7.3	16.4	5.6	5.6	11.1	44.0										
小計	23.5	44.0	67.4	11.4	8.1	19.5	86.9	98.5	69.5	167.9	71.7	56.5	118.2	454.1										
単独両	工作物衝突	0.3	0.3	0.6	0.1	0.1	0.2	0.8	0.5	0.3	0.8	0.8	0.8	1.7	3.2									
	その他	1.3	1.2	2.5	0.5	0.6	1.1	3.5	0.5	0.3	0.8	0.9	1.3	2.2	3.8									
	小計	1.6	1.5	3.0	0.5	0.7	1.3	4.3	1.0	0.6	1.6	1.7	2.2	3.9	7.1									
合計	33.0	52.0	85.0	12.8	11.2	23.9	108.9	105.0	77.3	182.3	80.1	62.5	142.7	505.6										

1) 車両対人

東京 23 区では交差点内の信号機有が信号機無より約 1.2 倍多い。しかし、ソウル特別区では交差点内の信号機無の方が信号機有よりも約 1.3 倍多い。

2) 車両相互

東京 23 区では交差点内の信号機無の方が信号機有よりも約 1.9 倍多い。しかし、ソウル特別区は交差点内の信号機有の方が信号機無よりも約 1.4 倍多い。

(2) 事故類型別死亡事故データ

表 - 3 は事故類型別死亡事故件数について示す。

表 - 3 事故類型別死亡事故件数

事故類型	日本		韓国	
	死亡事故件数(件)	割合(%)	死亡事故件数(件)	割合(%)
車両対人				
横断歩道横断中	632	8.9	370	5.6
その他横断中	1,008	14.2	844	12.8
対・背面通行中	220	3.1	226	3.4
(人対車両)その他	325	4.6	1,074	16.3
車両相互				
出会い頭衝突	1,169	16.5	379	5.8
正面衝突	908	12.8	434	6.6
追突	427	6.0	745	11.3
右折時衝突	374	5.3	21	0.3
(車両相互)その他	481	6.8	1,267	19.2
車両単独				
工作物衝突	1,008	14.2	425	6.5
路外逸脱	249	3.5	229	3.5
(車両単独)その他	236	3.3	568	8.6
踏切	47	0.7	3	0.0
合計	7,084	100	6,585	100

1) 歩行者

図 - 4 に車両対人の死亡事故件数の割合を示し、図 - 5 に日本と韓国の横断歩道について示す。

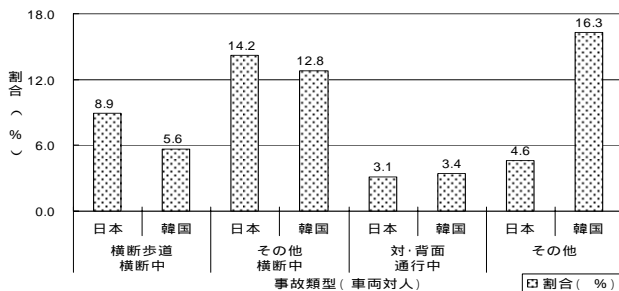


図 - 4 車両対人の死亡事故件数の割合

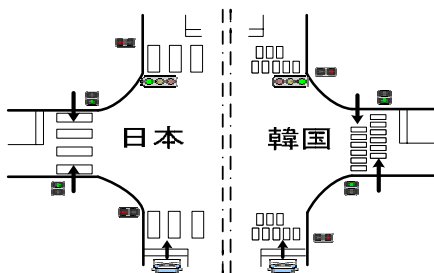


図 - 5 日本と韓国の横断歩道

横断中に関する死亡事故は日本の方が韓国よりも横断歩道横断中が約 1.6 倍、その他の横断中は約 1.1 倍多い。これは、歩行者が青表示の時に車両が横断歩道に進入できないためである。また、韓国では横断歩道を上り下りに分けて、横断位置を停止線から遠ざけて設置している。このように日本と韓国では法規及び横断歩道の設置方法が違うため、韓国の方が横断中の死

亡事故が少ないと推測される。

2) 右折

日本の右折時衝突の割合に比べ、韓国の右折時衝突の割合は圧倒的に少ない。これは韓国では右折矢による右折が義務付けられているが、日本では青表示と右折矢の両方で右折することができるので、韓国の方が日本よりも右折時衝突が少ないと推測される。そのため、日本の右折時衝突が多い交差点に右直分離制御を導入することが有効だと考える。それにより、右折時衝突による死亡事故が年間 374 件 (5.3%) から韓国の年間 21 件 (0.3%) 程度に減少すると推測される。

3) 出会い頭

韓国では全赤がない交差点が約 98% であり、見切り発進が多いので、事故類型の中でも出会い頭衝突が占める割合は日本の占める割合よりも多いと予想した。しかし、日本の出会い頭衝突の方が占める割合が約 3 倍多い。これは、韓国では主道路が青表示でも従道路側からの合流があるため、運転者は常に注意しているので出会い頭衝突が少ないと推測される。

4) 踏切

踏切に関する死亡事故は日本の方が韓国よりも約 17 倍多い。日本、韓国共に踏切通過前に一時停止が義務付けられている。しかし、韓国では踏切通過前での一時停止をせずに踏切を通過する車がほとんどである。そのため踏切内の交通の流れがスムーズになるため事故が少ないと推測される。

5. まとめ

日本と韓国の道交法や事故類型を比較したことで信号の意味や事故類型等に違いがあることがわかった。特に、信号の意味が違うことで横断中の事故や右折時衝突、出会い頭事故といった事故形態が変わってくるのがわかった。韓国で行なっていることを日本の交通に合わせて取り入れることで、交通事故が減少すると推測される。本研究を進めるにあたり、Seoul Development Institute の李博士には、多大なご協力を頂きました。厚く感謝の意を表します。

参考文献

- 1) 道路交通執務研究会: 道路交通法解説、東京法令、2007 年
- 2) 韓国の道路交通法
- 3) (財) 交通事故総合分析センターの集計結果によるデータ