



# アルゼンチンで開催された パンアメリカン・プロビアル 交通安全会議に参加して



独立行政法人 北海道開発土木研究所 道路部交通研究室 研究員 徳永 ロベルト アブラハム



## 1. はじめに

中南米を中心とした各国では、車社会の近代化とともに道路交通に関わる問題が拡大化しており、その中で交通事故による死傷者数の増加が懸念されている。

このような問題を議論する場の必要性から、PIARCアルゼンチン・ブエノスアイレス支局であるアルゼンチン道路技術移転センター（Argentine Center of Road Technology Transfer）の主催により、2002年9月30日（月）から10月4日（金）までの間「第1回パンアメリカン・プロビアル交通安全会議（First Pan-American Provincial on Road Safety）」がアルゼンチンの首都、ブエノスアイレスで開催された。

この会議には、南北アメリカ大陸国の他、スペイン、ニュージーランド、そして日本からは当研究所の3名（浅野、平澤及び徳永）が参加し、各国における交通問題とこれらに対する行政の施策等が紹介され、活発な議論が行われた。当研究所がこの会議に参加することとなったのは、アルゼンチン道路技術移転センターから1通の電子メールを受けたのが始まりである。電子メールの内容は、パンアメリカン以外の国としてこの会議に参加しないかというものだった。この誘いを基に、日本とはなじみの少ない中南米諸国を中心とした交通安全の課題、交通安全対策、道路環境等について情報交換ができる貴重なチャンスであると考え、参加することに

至った。

本報では、この会議の概要の他、開催地であるブエノスアイレス市内と近郊における道路交通や道路環境等について報告する。

## 2. パンアメリカン・プロビアル交通安全会議の概要

この度の国際会議は、「交通安全への貢献」をテーマに、参加国の交通安全の取り組みによる変革の実現を目標とした研究や新技術の開発、道路管理者及び交通管理者の役割、交通教育の必要性、官民の連携等について紹介・議論が行われた。

参加登録国数は、パンアメリカン以外の国々も含めて16カ国で、講演者22名及び参加登録者が約300名となっていた。当初は、講演者・参加登録者を含めて1000人以上の会議となる予定だったが、昨年12月のアルゼンチン国内における社会・経済危機の影響によって参加予定者の多くがキャンセルし、小規模な国際会議となってしまったのは非常に残念である。参加者は、ほぼ全員が各国の交通安全に関わる行政機関、研究機関、民間団体及び大学等の代表者、技術者及び研究者だった。

会議は、ブエノスアイレスの中心部にあるブエノスアイレス国立大学大学院工学研究科の講堂で行われた（写真-1）。会議の主な内容は、参加者登録、開会式、各講演セッション、会議パーティー、ワークショップ、展示、テクニカルツアー及び閉会式となっていた。



写真-1 会議場となったブエノスアイレス国立大学

会議の講演セッションは、交通安全のための新技術、欧州における交通施策経験、南北アメリカにおける交通施策経験、交通防御システム、市街地における交通安全、交通安全マネジメント、交通安全規定等の遵守、ヒューマンファクター及び交通安全教育の9つの大テーマに分けられ講演・質疑が行われた。当研究所の3名は、「積雪寒冷地である北海道の交通事故の特徴」、「GISを用いた交通事故分析システムの開発」及び「運転者のメンタルワークロード（運転中の携帯電話利用）」について発表した（写真-2及び写真-3）。



写真-2 浅野交通研究室長の発表

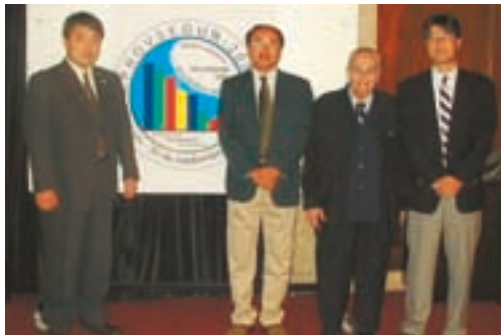


写真-3 研究所からの参加者と主催者

これらの発表に対して聴衆から様々な質疑が行われた。質問の内容は、日本におけるサイクリングロード有用性、交通安全教育とマスコミの活用、歩行者対策など一般的な交通安全に関わるものが多かった。技術的な部分では、「つるつる路面」に対する排水性舗装の効果と耐久性やGISに組み込んだ沿道テレメータの気象データと路面管理の関係について質疑及び意見交換が行われた。また、ワークショップでは交通安全に関わる問題・対策・効果の3つのテーマを基に討議が行われた。特に、各国における交通事故データの収集に伴う問題、事故データの信頼性、道路交通における自転車の問題、交通安全教育等がテーマとして挙げられ、議論が行われた。これらの結果は、閉会式において発表され、近日中にアルゼンチン道路協会のホームページに公開される予定である。

### 3. 道路環境の現状とアルゼンチン道路局訪問

ブエノスアイレス市内（人口275万人）は、札幌に似た部分があり、縦・横ともに約100m単位で碁盤の目のように区画され、市内中心部には幅員が144mもある「7月9日通り」がビジネスセンターとダウンタウンを東西に分けている（写真-4）。



写真-4 幅員が世界最大の「7月9日通り」

今号の特集テーマである「道路環境と循環型社会形成」についてだが、先進国である日本や欧米諸国のようにアルゼンチンでの具体的な政策や計画は確認できなかった。また、経済危機におかれているアルゼンチンの国民の大半は先進国並みの生活水準に達しておらず、大量生産や大量消費によって生じる資源再利用等の問題よりも経済危機による失業率の削減や景気回復のための政策等が最優先されているのが現状である。ただ、循環型社会形成を示すものではないが、昨年の経済危機による制限等から資源のリサイクルやリユーズといった運動が他の目的で採用されていたのは印象的だった。具体例として、ブエノスアイレス市が資源ごみ（プラスチック、空きビン、空き缶、古新聞等）の回収及び売買による利益取得の権利を失業者団体に託するという新しい「ごみ条例」を制定したことである。ちなみに、アルゼンチンの完全失業率は20%前後である。地元のマスコミは、この条例によって市街の沿道環境が改善されたと報道していた。

循環型社会のテーマからは逸れるが、現地政府による道路政策や道路構造に関する考え方を知らするために訪問したアルゼンチン道路局でのヒアリング結果とブエノスアイレス近郊部における道路環境について軽く触れたい。訪問先の道路局では、組織の概要、速度設定等についてヒアリングを行っ



写真-5 高速道路の料金自動収受システム（通称Telepeaje）

た。また、近年における特定財源法の廃止によるガソリン税（道路財源）の一般財源化が招いた道路資産の劣悪化や国道の民営化による有料化等について詳細な説明を受け、現地の道路情勢が厳しい現状にあることを把握した。確かに、民営化された有料道路区間の整備状況は先進国と同レベルであったが、一般道路ではわだちぼれやポットホール等が目立ち、道路維持管理水準に大きな差が生じていた（写真-5及び写真-6）。その他、設計速度と規制速度の関係についても聞いた。速度に関しては、設計・構造・デザインを考慮し、物理的合理性に従い道路管理者が決めており、設計速度どおり規制するのが基本であるという説明を受け、日本とは異なった概念に基づいていることを再度確認することができた。

#### 4. おわりに

母国アルゼンチンで開催された今回の会議に参加して、南北アメリカ大陸を主とした各国の交通安全に対する取り組みや問題等について知識を深めることができた。また、今はもう住んでいない自国の道路環境や道路行政がどのように変化したのかを自分の目で確かめた他、今後の研究業務に役立つ貴重な情報や概念を持ち帰ることができたと考えている。最後に、この度の出張を可能としていただいた関係者の皆様方に感謝の意を表す。



写真-6 維持管理が行き届いていない一般道路