

後席シートベルト着用に関する海外実態調査

報告書

2006年（平成18年）7月



社団法人 日本自動車連盟

はじめに

日本では、1985、86年の道路交通法改正により、前席（運転席、助手席）シートベルトの着用が義務化され、交通事故死者数の削減などに大きな効果をもたらしている。また、2000年4月には、6歳未満の幼児を自動車に乗車させる場合における、チャイルドシートの使用も義務付けられた。

一方、後席シートベルトの着用は、「努力義務」にとどまっており、後席でのシートベルト着用は運転者からも同乗者からも軽視される傾向にあるが、その理由は、「装着しづらい」、「面倒」、「点数がつかない」、「危険性が低い」等々、様々である。

前席シートベルトの経験から、シートベルトの有効性は明白であり、欧米諸国では、その多くが「車内全席でのシートベルト着用」を義務化し、さらに何らかのペナルティを導入し、かつ説得力のあるキャンペーンを繰り返すことで、後席でのシートベルト着用率を上昇させ、着用の定着を図っている。

本調査の目的は、各国におけるシートベルト着用率の推移、法制度化の動向、普及策などを把握し、日本の後席シートベルト着用普及への示唆を得ることである。本報告が、シートベルト着用普及の一助となれば幸いである。

2006年7月

社団法人 日本自動車連盟(JAF)公益事業部
〒105-0012
東京都港区芝大門 1-1-30
(03) 3578-4915

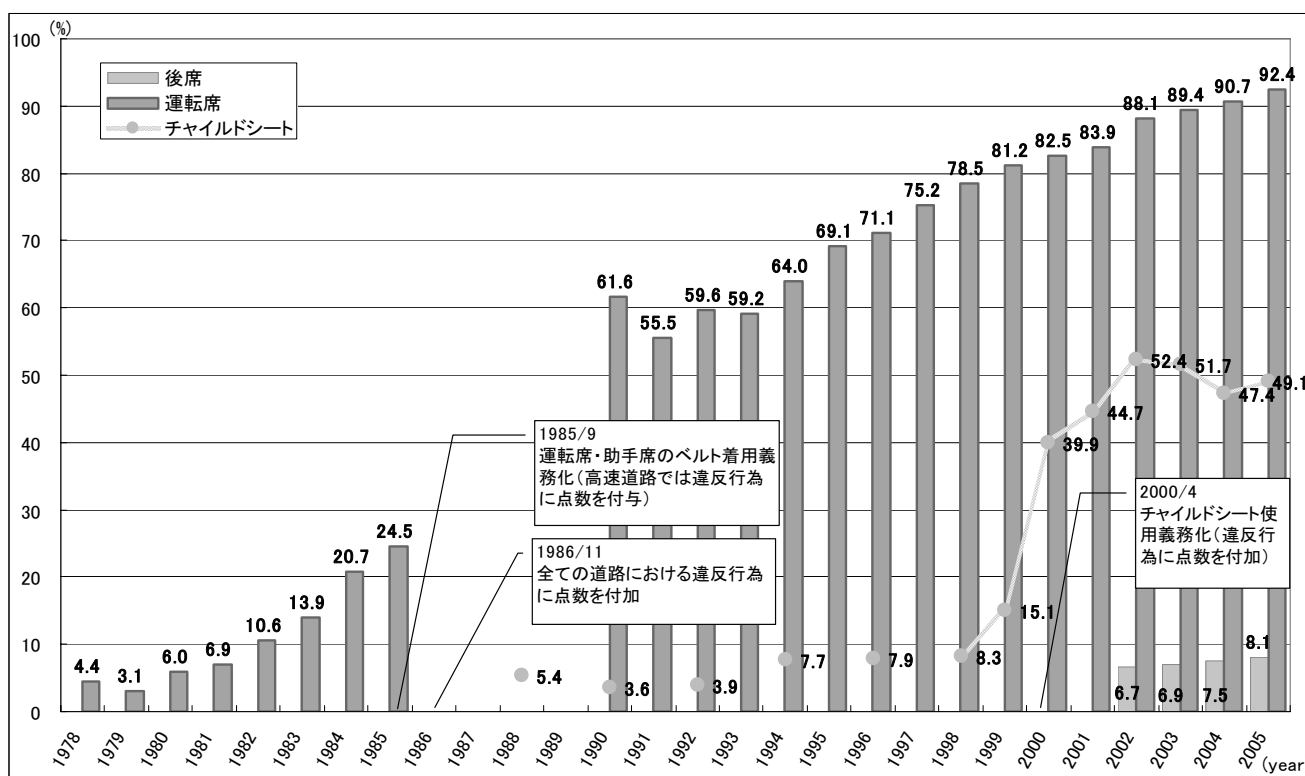
1. 日本のシートベルト着用状況と普及施策の現状	4
(1) シートベルト着用率の推移	4
(2) 法制度の概要	4
(3) ユーザー意識の現状	5
(4) 普及啓発キャンペーンの動向	6
2. 海外諸国のシートベルト着用率と法制度	8
(1) 欧米諸国におけるシートベルト着用状況	8
(2) ペナルティ	10
(3) 各国の法制度	13
① イギリスの法制度	13
② アメリカの法制度	15
③ カナダの法制度	22
④ アジア諸都市のシートベルト着用状況と法規制	23
(4) 着用啓発キャンペーンの実施状況と効果	26
① イギリスのキャンペーン施策	26
② アメリカのキャンペーン施策	31
③ カナダのキャンペーン施策	32
(5) 着用率向上と定着のための方法	36
① ステップ方式～アメリカの成功事例	36
② 取締りの実施状況	39
3. まとめ	40
(1) 全乗員の保護	40
(2) 説得力あるキャンペーンの継続	40
(3) ペナルティ導入の検討	41

1. 日本のシートベルト着用状況と普及施策の現状

(1) シートベルト着用率の推移

JAFが実施してきたシートベルト着用状況全国調査によれば、日本における運転席のシートベルトの着用率は、着用義務化以前の1984年には21%であったが、義務化後の1990年には62%にまで上昇した。その後、キャンペーンの実施等の効果から、2005年には一般道路でも92%を記録している。一方、チャイルドシートについては、2000年4月の使用義務化前後で15%から40%に上昇し、2002年には52%まで上昇したものの、現在は使用率が50%を超えない状況にある。更に、着用が努力義務である後席シートベルトに関しては、調査開始の2002年以來10%を超えることなく低迷しているのが実状である（図表1）。

図表1 日本のシートベルト着用率の推移



注：調査主体は、2001年以前はJAF単独、2002年以降は警察庁との合同調査

出典) (社) 日本自動車連盟

(2) 法制度の概要

日本では、現在、運転者及び助手席同乗者のシートベルト着用と6歳未満の幼児を乗車させる際のチャイルドシート使用について義務化されており、それらに違反した場合は、運転者に点数1点が付加される。一方、後席同乗者のシートベルト着用については「運転者の努力義務」とされている。

また、シートベルト着用義務違反には、点数が付加されるのみで、罰金等は科されてい

ない。点数制度は、運転者の過去3年間の交通違反や交通事故に対して、所定の点数を付け、その合計点数が一定の基準に達した場合に運転免許の効力の停止（いわゆる「運転免許の停止」）や取消しなどの処分をする制度である（図表2）。

図表2 日本のシートベルトに関する法制度の概要

座席の種類	着用（使用）義務（開始時期）	罰金、反則金、点数
運転席、助手席	高速道路（1985年9月） すべての道路（1986年11月）	運転者に対し、点数1点
チャイルドシート	すべての道路（2000年4月）	
後席	運転者の努力義務	なし

J A F 作成

（3）ユーザー意識の現状（図表3）

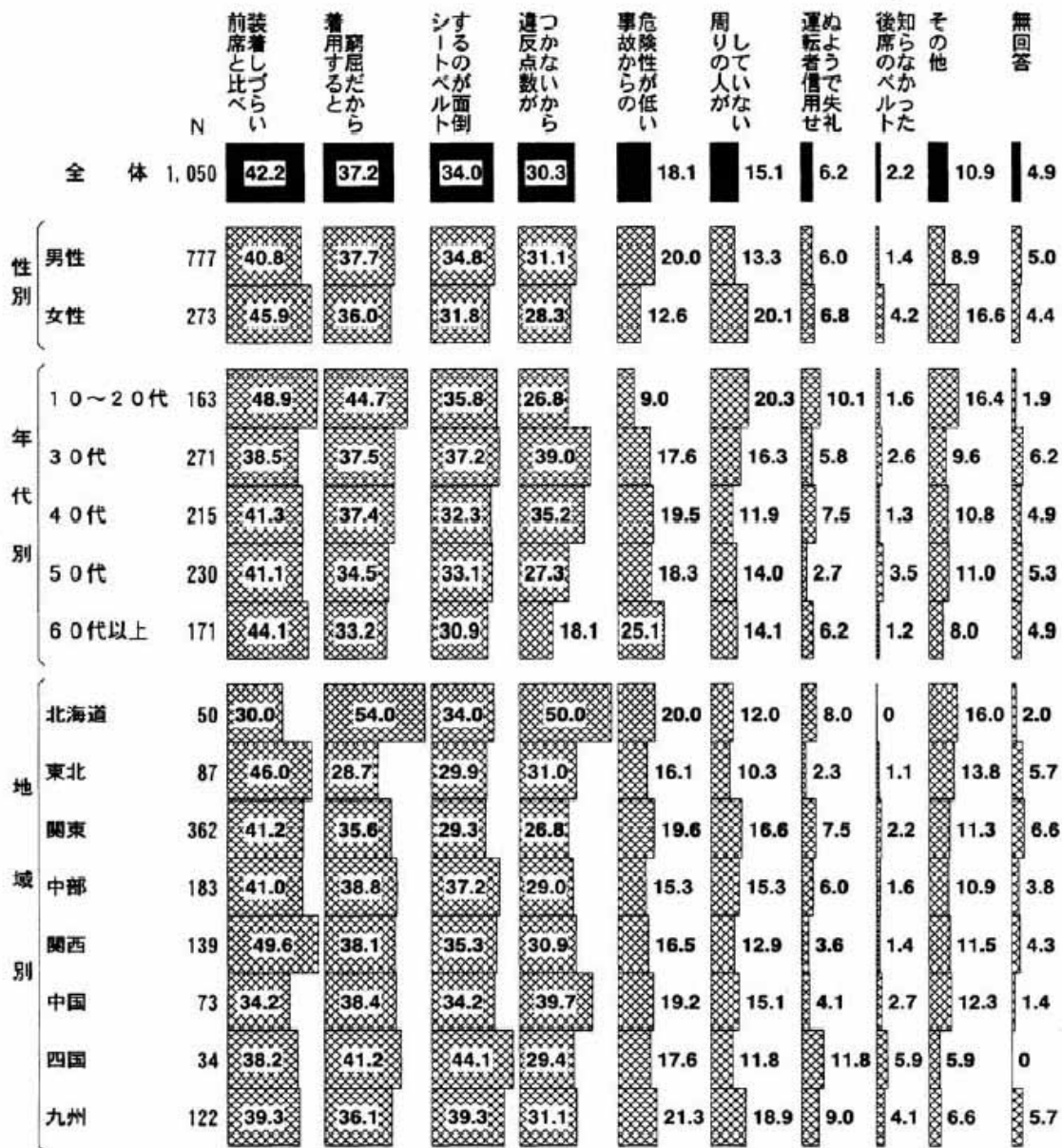
J A F が、2002年8月に実施した自動車ユーザー意識に関する「J A F アンケート調査」では、「後席シートベルトを着用しない理由」について聞いた。

その結果、「前席と比べ装着しづらいから」（42.2%）、「窮屈だから」（37.2%）、「シートベルトをするのが面倒」（34.0%）、「前席のように点数がつかない」（30.3%）、「後席は危険性が低い」（18.1%）などが理由としてあがった（複数回答）。

それらを年代別にみると、10～20代では「前席と比べ装着しづらいから」「窮屈だから」の率が、その他の世代に比べて高く、30代では「点数がつかないから」が最も多い。一方、60代以上で「後席は危険性が低い」という理由が目立ち、25.1%となっている。

図表3 後席シートベルト着用に関するユーザー意識

〔後部座席でシートベルトを着用しない理由について〕



出典) (社)日本自動車連盟

(4) 普及啓発キャンペーンの動向

①ステップ方式

日本では、1992年に関係省庁と民間団体で構成する「シートベルト・チャイルドシート着用推進協議会」(現在)が設置され、官民一体となって普及啓発活動を強力に進めるとともに、各自治体でも着用促進運動を推進しており、こうした取組みが、着用率の向上と定着に寄与している。ステップ方式¹とは、比較的短期間の運動期間中、着用率による効果測定をしながら、広報啓発活動と指導・取締りを組み合わせ、繰り返し実施する

¹ STEP : Selective Traffic Enforcement Program (特定交通取締りプログラム)

方法のことである。

埼玉県では、2004年7～8月の2ヶ月間、自治体、警察、地域の交通安全対策協議会が実施主体となり「チャイルドシート・シートベルトステップアップ大作戦」を実施しており、特定の場所で、①広報啓発活動、②指導取締り、③着用率調査を1サイクルとし、1ヶ月間に1サイクル、計2サイクルを実施した。

図表4 埼玉県のステップ方式の概要


- (1) チャイルドシート使用とシートベルトの着用を訴える広報啓発活動
 - a) 街頭キャンペーンの実施
 - b) 広報車による啓発
 - c) 各種イベント等の実施
 - d) 交通安全教室・講習会の実施
 - e) 企業や事業所等への協力依頼
 - f) その他、各市町村や関係機関団体等が工夫をこらした広報啓発活動を実施
- (2) 指導取締り
チャイルドシート使用及びシートベルト着用の指導取締りを強化
- (3) 着用率調査
 - a) チャイルドシート：8月に1回、着用率と取付け状態を調査
 - b) シートベルト：月1回実施。後席シートベルト着用調査も併せて実施

出典)「埼玉県県政ニュース」より作成

②北海道交通安全基本条例

北海道では、1992年以降、交通事故死者数ワースト1が続いたことから、1999年に「北海道交通安全基本条例」を施行した。この条例では、「道民の責務」として、自動車乗車中の全乗員シートベルト着用を挙げ、リーフレットの配布等、キャンペーンを実施している。罰則の規程はないが、「全乗員の保護」という点で一歩踏み込んだ内容となっている。

図表5 北海道交通安全基本条例 自動車乗員の責務

<ul style="list-style-type: none">○ 運転者がシートベルトを着用するのはもちろん、<u>乳幼児・児童を乗車させるときは、体格に合わせたチャイルドシートを使う。</u>○ 運転中は、携帯電話等、運転の注意を妨げるような装置を使用しない。○ 自動車に同乗する方は、<u>どの席に乗車するときもシートベルトをするよう努めなくてはならない。</u>	 <p>The illustration is divided into two rows. The top row shows three correct seat belt configurations: 1. '乳児には' (For infants) with a 'ベビーシート' (Baby seat). 2. '幼児には' (For children) with a 'チャイルドシート' (Child seat). 3. '児童には' (For older children) with a 'ブースターシート' (Booster seat). The bottom row shows two incorrect configurations: 1. A person sitting in the front seat without a seat belt. 2. A person sitting in the back seat without a seat belt.</p>
---	---

出典) 北海道環境生活部交通安全対策室資料より作成

2. 海外諸国のシートベルト着用率と法制度

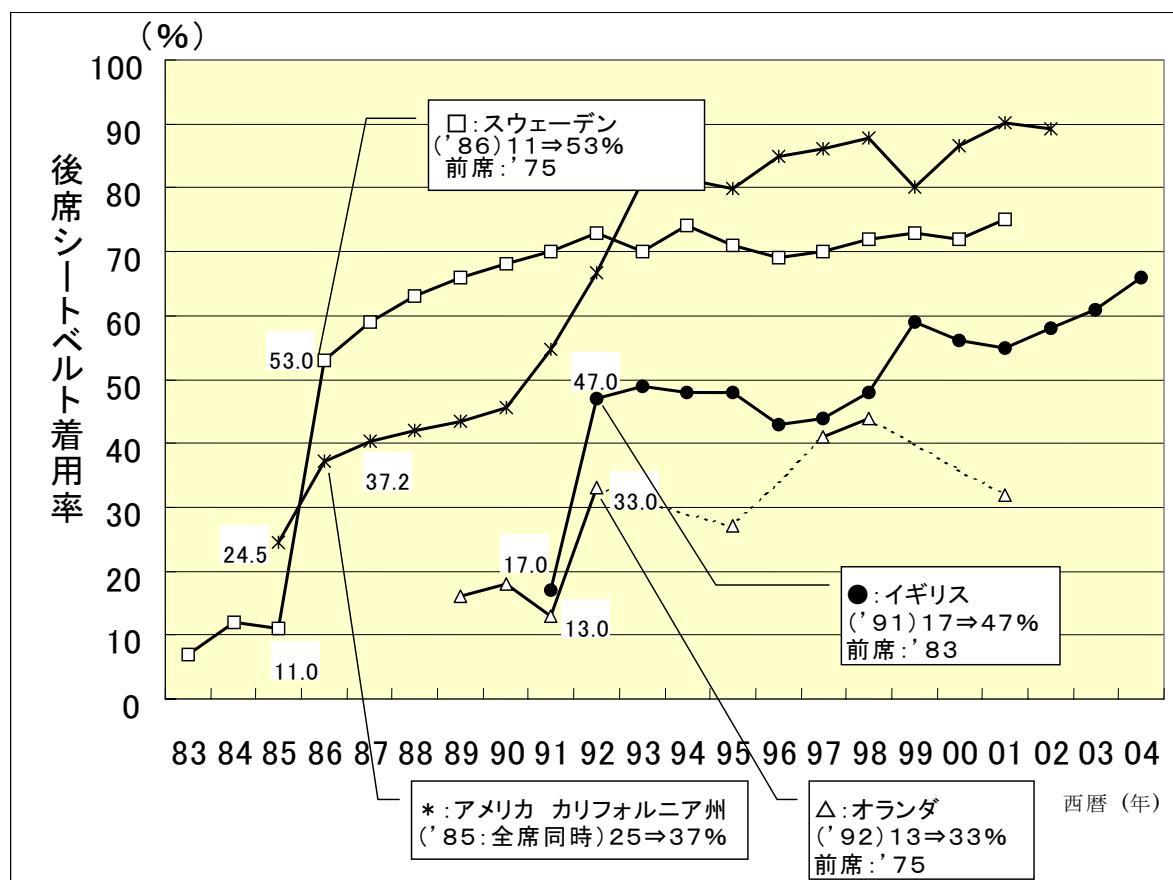
日本においては、着用義務違反に対するペナルティは点数の付加のみであるのに対し、欧米諸国では反則金を科す国が殆どである。中にはその両方を科す国もある。また後席シートベルトの着用率が 10%程度の段階で反則金や違反点数を伴う義務化に踏み切った例もあり、これにより、着用率は 30～50%に上昇している。

シートベルト着用義務化は、殆どの国で前席、後席の順に導入され、最終的には「全乗員の保護」の考え方に則り、座席の区別なく着用が義務化される傾向にある。

(1) 欧米諸国におけるシートベルト着用状況

本調査で、後席シートベルト着用率の推移が把握できた国は、それほど多くなかった。把握できたのは、イギリス、スウェーデン、オランダ、アメリカ（カリフォルニア州）のみであり、この点だけを見てもこれらの国々は、“後席シートベルト先進国”と考えてよいだろう。いずれの国も、ペナルティを伴う着用義務化の実施により、着用率は 50%程度にまで上昇していることが分かる（図表 6）。

図表 6 後席シートベルトの着用義務化と着用率向上効果



出典) “SUNflower : a comparative study of the development of road safety in Sweden, the United Kingdom, and the Netherlands”、“STATE-WIDE SEAT BELT USAGE SURVEY AND ANALYSIS” (2002 ; The Office of Traffic Safety State of California & the National Highway Traffic Safety Administration) より作成

OECD²の交通事故データベースである、IRTAD (International Road Traffic and Accident Database) では、2001年の加盟主要国のシートベルト着用率が公開されている(図表7)。

ここでは道路別の着用率が公表されており、着座位置の別はない。着用率は西欧や北欧で高く、オーストリア(67~74%)、チェコ(44~81%)、ハンガリー(48~63%)等、東欧は低い傾向にある。

後席の着用率の記載は、イギリス(79%)、ノルウェー(79~83%)、スウェーデン(70%)のみであり、各国の実態を把握・比較できる資料は非常に乏しいのが現状である。

着用率は、普及施策の成果を端的に示す指標である。今後、OECDに加盟する30ヶ国をはじめモータリゼーションの進むアジアにおいても、統一した調査手法に基づき、道路や座席ごとの着用率データを揃える必要があるだろう。

図表7 OECD諸国のシートベルト着用率(2001年)

COMPARISON OF SEAT BELT WEARING RATES
SELECTED OECD COUNTRIES - 2001

Country	Urban Roads - wearing rate (%)	Rural Roads - wearing rate (%)	Motorways - wearing rate (%)
Australia - New South Wales	96%		
Austria	67	72	74
Czech Republic	44	61	81
Denmark (2000)	73	86	88
Finland	78	92	
France	81	95	97
Germany	92	95	98
Great Britain	88	93	
	91 ¹ /79 ² (2000) (all roads)		
Hungary	48	52	63
Japan (2000)	89		96
Netherlands (2000)	74	86	87
New Zealand	90	93	
Norway ³	82/89/79	94/95/85	92/87/83
Sweden (2000)	90 ⁴ /70 ⁵		
Switzerland	66	76	
United States (2000) ⁴	72	68	

* A 2002 Survey shows an overall wearing rate of 75 percent
Sources: 1. OECD International Road Transport Accident Database (IRTAD)

- ¹ Car driver
- ² Rear seat
- ³ Driver/front seat passenger/rear seats
- ⁴ Front seat
- ⁵ Rear seat

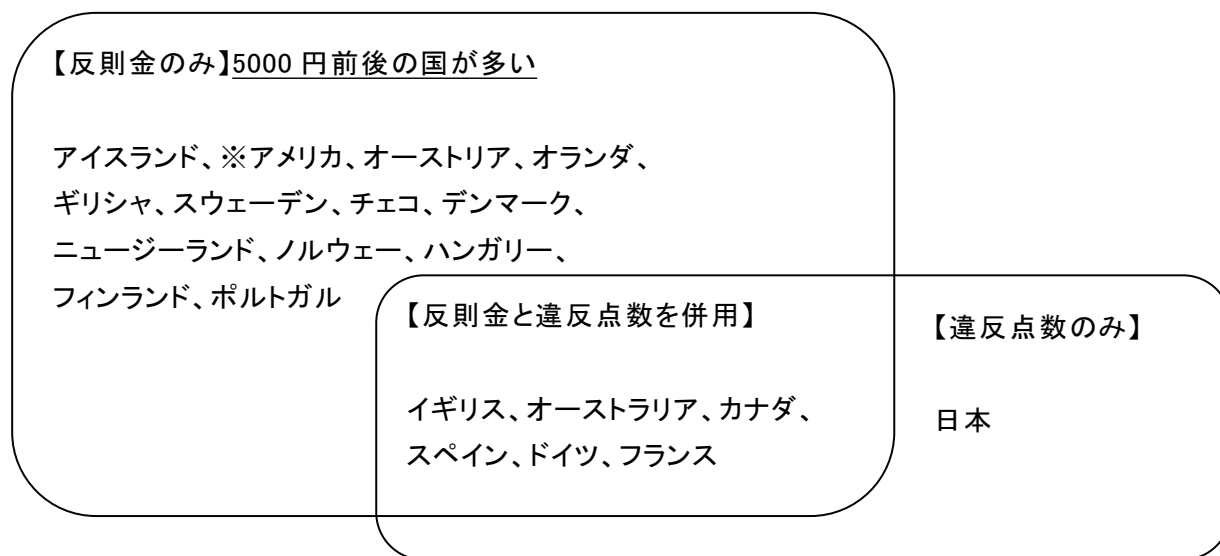
出典) “OECD TRANSPORT DIVISION RTR PROGRAMME ROAD SAFETY PERFORMANCE -TRENDS AND COMPARATIVE ANALYSIS”より

² OECD: Organization for Economic Cooperation and Development (経済協力開発機構)。EU19カ国に加え11カ国(日本、アメリカ合衆国、カナダ、メキシコ、オーストラリア、ニュージーランド、スイス、ノルウェー、アイスランド、トルコ、韓国)が加盟。

(2) ペナルティ

欧米諸国では、着用義務違反に対して反則金を科す国が多い。日本は反則金は科さず、点数方式のみを採用している。

図表 8 シートベルト非着用についての各国の対応



※アメリカは州によって点数制度と併用の場合もあり

出典) “THE AVAILABILITY OF SEAT BELT WEARING DATA IN OECD MEMBER COUNTRIES ”

(1995 ; IRTAD)より作成

図表9 OECD加盟諸国のシートベルト非着用に対するペナルティ

国名	着用義務		ペナルティの内容	
	前席	後席	反則金	点数
オーストラリア	○	○	○	○
オーストリア	○	○	○	×
カナダ	○	○	○	○
チェコ	○	○	○	×
デンマーク	○	○	○	×
フィンランド	○	○	○	×
フランス	○	○	○	○
ドイツ	○	○	○	○
イギリス	○	○	○	○
ギリシャ	○	○	○	×
ハンガリー	○	○	○	×
アイスランド	○	○	○	×
日本	○	×	×	○
オランダ	○	○	○	×
ニュージーランド	○	○	○	×
ノルウェー	○	○	○	×
ポルトガル	○	○	○	×

OECD 調査の記述(1995年現在)*2

反則金:70~165A\$(5,900~13,800円)と違反点数2~3点(州による。500~2000A\$の反則金と刑事罰に及ぶ場合がある)

反則金:100~300Sch(1,000~3,000円)。前席シートベルト非着用の場合(1984年導入)

反則金:25~1000C\$(2,300~92,800円)。例外地域なし。加えて、運転者は違反点数2~3点(一部の州・準州のみ)。

反則金:1 000 Czech crowns(4,700円)。 ※適用は稀

反則金:およそ DKK500(9,200円)。

反則金:140 FIM(3,200円)。(または違反者の2~6日分の収入に応じた反則金)

反則金:230 FF(4,800円)。加えて、運転者は違反点数1点。

反則金:40 DM(2,800円)。 ※30~50ユーロ+子供乗車時にチャイルドシート非搭載の場合は違反点数1~2点との情報もあり

反則金:30 £ (6,000円)。 ※チャイルドシート関連の違反で法廷で有罪となった場合: £200~£500の罰金。

反則金:最大で15 000 Drachmas(6,000円)。

反則金:最大で2 000 HUF(1,100円)。

反則金:2000 IKR(3,600円)。

運転者に違反点数1点(前席とチャイルドシートのみ)。

反則金:80 Florins(5,000円)。

反則金:75 dollar(5,800円)。

反則金:500 NKR(8,800円)。

反則金:10 000 ~50 000 PTE(6,800~34,200円)。

国名	着用義務		ペナルティの内容	
	前席	後席	反則金	点数
スペイン	○	○	○	○
スウェーデン	○	○	○	×
アメリカ	○	△ ^{*1}	○	○

OECD 調査の記述(1995年現在)^{*2}

反則金: 15 000 pesetas (12,400 円)。

反則金: 300 SKR (4,400 円)

州による。反則金は州により 50\$ (5,500 円) に及ぶ。殆どの州は反則金のみ。

*1 図表 13 参照

*2 円への換算は、2005年9月1日現在のレートによる。

着用義務の凡例： ○・・・義務化されている △・・・地域による ×・・・義務化されていない

点数制度の凡例： ○・・・採用 ×・・・不採用 (点数制度そのものを採用していない国を含む)

出典) IRTAD SPECIAL REPORT "THE AVAILABILITY OF SEAT BELT WEARING DATA IN OECD MEMBER COUNTRIES" (1995)より作成

(3) 各国の法制度

① イギリスの法制度

○ 法制化の経緯と現行法の概要

1986年に前席シートベルト着用の法制度を導入して以降、1989年にチャイルドシート、1991年には成人後席にも導入した。その後、ミニバスや配送車で着用の義務づけられるなど、適用範囲は、徐々に拡大している。成人の場合、シートベルト着用は個々人の責任とされ、反則金は、それぞれの乗員に適用される。

図表 10 イギリスのシートベルト法規制の経緯

1965年	ヨーロッパで製造される自動車について前席シートベルト設置を義務化
1986年	3年間の試験期間（1983～1986）を経て、前席シートベルトの着用義務化が恒久法となる
1987年	新車への後席シートベルトの設置を義務化
1989年	14歳未満の子供のチャイルドシート着用を義務化
1991年	成人（14歳以上）後席シートベルト着用を義務化
1996年	一部のミニバスでシートベルト着用を義務化
2005年	バンの運転者および同乗者に関するシートベルト着用法改正

出典) The THINK! Road Safety Website ([http://www.thinkroadsafety.gov.uk/campaigns/seat belts/historical.htm](http://www.thinkroadsafety.gov.uk/campaigns/seat%20belts/historical.htm))

図表 11 イギリスのシートベルト法規制の現状

乗員	規制の内容	対象	内容	
運転者	着用可能である限りシートベルトを着用。	運転者	通常、定額の反則金（£30）のみ（違反点数なし）。 有罪になった場合、最大£500の罰金を徴収される可能性がある。	
14歳以上の同乗者（座席に関わらず）		同乗者自身		
12、13歳、または12歳未満で身長150cm以上	着用可能である限りシートベルトを着用。	運転者		
3～11歳かつ身長150cm未満				使用可能である限り適切なチャイルドシートを使用。使用できない場合は、着用可能な限り成人用シートベルトを着用。
3歳未満				使用可能である限り適切なチャイルドシートを使用。

出典) The Highway Code（英国道路交通法）より作成

○ タクシー、バス、配送車

タクシーやミニバスの場合、一般の乗用車と同様の義務がある。中型以上のバスや長距離バスでは、全座席への規制は導入されていない。

配送車では、2005年、配送中であっても50m以上の移動をする場合には、シートベルト着用が義務づけられるなど、シートベルト着用義務の適用範囲は、拡大しつつある。

図表 1 2 タクシー、バス等でのシートベルト着用義務

区分	内容
タクシーや個人用ハイヤー	乗客はシートベルトを着用しなければならない。(子供に関しても、一般の自動車に乗車する場合と同様)
車両重量 2,450kg 以下のミニバス (1996年改正)	
その他のバス (車両重量 2,450kg 超)	乗客はシートベルトを着用する義務はないが、着用を強く推奨される。
長距離バス	運転手と一列になった席、または2階席を除く正面の席に着席した乗客は、設置されたシートベルトを着用しなければならない。 その他の席を使用している乗客はシートベルトを着用する義務はない。
配送車 (2005年改正)	配達中でも、50m以上移動する場合、シートベルト着用義務がある。

出典) The Highway Code (英国道路交通法) より作成

② アメリカの法制度

○ 特徴

アメリカでは、シートベルト着用に関する法律は州法で定められており、連邦政府は、法律制定への誘導、促進、発展を担う。アメリカでシートベルト着用が法制度化されたのは、1985年以降である。

その内容は、州により様々であるが、前席、後席の区別をせず、全ての席での着用を同時に法制度化する州もある。

○ 州による違い

法制度の内容は、州により様々である。50州のうち、現在、殆どの州では前席は義務化され、また成人後席の着用義務化は18州となっているが、増加傾向にある。一切規制がない州はニューハンプシャー州のみである。初回時の反則金は、\$10（ウィスコンシン州）から\$200（テキサス州、チャイルドシート）まで幅があり、点数制度を併用する州もある。

○ 2段階の法規制

米国の法律には、取締りを行う際において強制力の異なる二つのレベルがある。

－Primary Enforcement Law：その違反単独で車を停止させることができる

－Secondary Enforcement Law：違反単独では停止させることができない

Primary Lawの採用は、シートベルト着用違反に対する厳しさを示し、また、Primary Lawへの移行が、着用率向上の鍵を握っている。現在、21州が年齢を問わず Primary Lawに移行している。

Primary Lawへの移行について対応が分かれているのは、全米的な規制に対する、「個人、あるいは州、地方自治体の権利の侵害」が懸念されているためである。

連邦政府は過去20年間にわたり、全乗員の着用率向上を促進すると共に、後席シートベルトの着用率の問題に対する姿勢を強化し、NHTSA（道路交通安全局）を通じ、州法の強化と取締り強化を促すための研究を公表している。

NHTSAは現在、州に対して、前席・後席共に全ての乗員がシートベルトを着用するよう義務付ける primary lawの制定と取締りの強化を働きかけている。シートベルトを着用する人の数を著しく増加させるためには、より多くの州が厳しいシートベルト法を制定する必要があると考えているためである。

NHTSAでは、全ての席におけるシートベルト着用率1%の上昇が、およそ270人の命と、4,400人の重傷と、8億ドルの経済的コストを守ることになる、と試算している。

図表13 アメリカのシートベルト法規制の現状

州名	法律施行年	Primary 法の採用 (移行年)	対象者/座席	反則金 (初回時)	損害賠償金の減額 ⁶
アラバマ州	1991	○ (1999)	6歳以上/前席	\$25	なし
アラスカ州	1990	×	16歳以上/全席	\$15	あり
アリゾナ州	1991	×	16歳以上/前席 5~15歳/全席	\$10	あり
アーカンソー州	1991	×	15歳以上 前席	\$25 ^{1,2}	なし
カリフォルニア州	1986	○ (1993)	16歳以上 全席	\$20	なし
コロラド州	1987	×	16歳以上 前席	\$15	あり ³
コネティカット州	1986	○	7歳以上 前席	\$15	なし
デラウェア州	1992	○ (2003)	16歳以上 全席	\$25	なし
コロンビア特別区	1985	○ (1997)	16歳以上 前席	\$50 ¹	なし
フロリダ州	1986	×	18歳以上 前席 6~17歳 全席	\$30	あり
ジョージア州	1988	○ (1996)	18歳以上 前席 6~17歳 全席	\$15 ⁴	なし
ハワイ州	1985	○	18歳以上 前席 4~17歳 全席	\$45	なし
アイダホ州	1986	×	7歳以上 全席 (2005年施行)	\$25	なし
イリノイ州	1988	○ (2003)	6歳以上 前席 運転者が18歳未満の場合は全席	\$25	なし
インディアナ州	1987	○ (1998)	16歳以上 前席	\$25	なし
アイオワ州	1986	○	11歳以上 前席	\$10	あり ³
カンザス州	1986	×	14歳以上 前席	\$10	なし
ケンタッキー州	1994	×	身長40インチ超 全席	\$25	なし
ルイジアナ州	1986	○ (1995)	13歳以上 前席	\$25	なし
メイン州	1995	×	18歳以上 全席	\$50	なし
メリーランド州	1986	○ (1997)	16歳以上 前席	\$25	なし
マサチューセッツ州	1994	×	12歳以上 全席	\$25 ⁴	なし
ミシガン州	1985	○ (2000)	16歳以上 前席 4~15歳 全席	\$25	あり ³
ミネソタ州	1986	×	3~10歳 全席	\$25	なし
ミシシッピ州	1994	× (8歳未満の場合は○)	8歳以上 前席 4~7歳 全席	\$25	なし
ミズーリ州	1985	× (16歳未満の場合は○)	4歳以上 前席 4~15歳 全席	\$10	あり ³
モンタナ州	1987	×	6歳以上 全席	\$20	なし
ネブラスカ州	1993	×	18歳以上 前席	\$25	あり ³
ネバダ州	1987	×	5歳以上 全席	\$25	なし
ニューハンプシャー州	法律なし	法律なし	法律なし	法律なし	なし
ニュージャージー州	1985	○ (2000)	7歳以下かつ体重 80ポンド超、または 8~17歳全席 18歳以上 前席	\$20	あり
ニューメキシコ州	1986	○	18歳以上 全席	\$25 ¹	なし
ニューヨーク州	1984	○	16歳以上 全席	\$50 ¹	あり
ノースカロライナ州	1985	○	16歳以上 前席	\$25	なし
ノースダコタ州	1994	×	18歳以上 前席	\$20	なし
オハイオ州	1986	×	4歳以上 前席	運転者\$30 同乗者\$20	あり
オクラホマ州	1987	○ (1997)	全員前席	\$20	なし
オレゴン州	1990	○	16歳以上 全席	\$75	あり
ペンシルベニア州	1987	×	8~17歳 全席 18歳以上 前席	\$10	なし
ロードアイランド州	1991	× (18歳未満の場合は○2005)	7歳以上 全席	\$57	なし
サウスカロライナ州	1989	× (18歳未満の場合は○) ⁵	6歳以上 前席 または肩ベルトの ある後席	\$10	なし
サウスダコタ州	1995	×	5歳以上 前席	\$20	なし

州名	法律施行年	Primary法の採用(移行年)	対象者/座席	反則金(初回時)	損害賠償金の減額 ⁶
テネシー州	1986	○(2004)	4歳以上 前席	\$10	なし
テキサス州	1985	○	17歳以上 前席 4~16歳 全席	\$200	なし
ユタ州	1986	×(19歳未満の場合は○)	16歳以上 全席	\$45	なし
バーモント州	1994	×	16歳以上 全席 (2004年施行)	\$25 (2004)	なし
バージニア州	1988	×	16歳以上 前席	\$25	なし
ワシントン州	1986	○(2002)	全席	\$37	なし
ウェストバージニア州	1993	×	18歳以上 前席 9~17歳 全席	\$25	あり ³
ウィスコンシン州	1987	×	16歳以上 前席 4~15歳 シート ベルトのある後 席	\$10	あり ³
ワイオミング州	1989	×	5歳以上 全席	運転者\$25 ² 同乗者\$10	なし

¹これらの州では、違反点数を設定している。

²アーカンソー州とワイオミング州では、初回違反の反則金を\$10減額することによってシートベルト着用を勧めている。

³ウィスコンシン州では、シートベルトを着用しなかった場合には、最大15%損害賠償額を減額することができる(ミズーリ州では最大1%)。アイオワ州、ミシガン州、ネブラスカ州の3州では、損害賠償額減額は5%以下である。コロラド州では、経済的損害や医学的損害のみではなく、精神的損害に対しても賠償額減額を行うことがある。ウェストバージニア州では、医学的損害賠償額は最大で5%減額されることがある。

⁴ジョージア州では、子供が5~18歳だった場合、最大反則金は\$25となる。マサチューセッツ州では、シートベルト法違反によって、運転者は、自分自身に\$25と、12~16歳の非着用の同乗者それぞれに対して\$25の反則金を科されることがある。

⁵サウスカロライナ州では、警察が、シートベルト着用検査のために設置された検査地点でシートベルトの取締りを行うことを禁止されている。しかし、シートベルト着用違反は免許証および登録簿に記入される。

⁶損害賠償金の減額：シートベルトをしていなかった場合、賠償額が減額されること

出典) Vehicle Code (カリフォルニア州) など、各州道路交通法制より作成

○ カリフォルニア州のシートベルト法

法制化の経緯

カリフォルニア州では、全席を対象としたシートベルト着用実施により、自動車同乗者の着用率は1985年の25%から、1年後の1986年には37%になっている。

1993年には、Secondary Enforcement LawからPrimary Enforcement Lawへと全米で初めて改正した。それに伴って、同乗者の着用率は1992年の62%から、1993年には81%へと上昇している。

図表 1 4 カリフォルニア州のシートベルト法規制の経緯

年	出来事														
1950 年代	警察車両にシートベルトが装備された。使用の指示や後部座席シートベルトに関する言及はなし。														
1965 年	CHP (カリフォルニア州幹線道路パトロール) により、全ての州職員は、州の車両を運転する際にシートベルトを着用しなければならなくなった。ただし、後部座席を含む同乗者には適用されなかった。														
1972 年	CHP はロサンゼルス地域においてシートベルトの着用促進キャンペーンを開始した。“Buckle Your Body Down” は、ラジオによる市民向けメッセージや子供用のアイロン接着タイプのパッチの配布を含む、12ヶ月間のプログラムであった。														
1980 年	サクラメント協議会において、CPS (Child Passenger Safety) に関する協議が開始された。まず、チャイルドシートや後部座席を含む全ての乗客の安全に重点が置かれた。														
1986 年	secondary enforcement シートベルト法が 10 年間のサンセット法条項とともに、1986 年に成立した。前席・後席ともにシートベルト着用を義務化した。														
1988～1992 年	CHP は、シートベルト着用率の増加をねらい、シートベルト認知キャンペーンを実施。これは前席シートベルトと後席シートベルトとを区別せず、更に別個の問題としてチャイルドシートにも取り組んだ。														
1993 年	シートベルト法 (前席・後席ともに義務化) が、1996 年期限のサンセット法条項を残したまま、secondary から primary に変更された。1992 年のシートベルト着用率は 71.2%であった。														
カリフォルニア州のシートベルト着用率	同乗者の着用率														
	<table border="1" style="width: 100%; text-align: center;"> <thead> <tr> <th></th> <th>1985</th> <th>1986</th> <th>1992</th> <th>1993</th> <th>2000</th> <th>2002</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>着用率</td> <td>25%</td> <td>37%</td> <td>67%</td> <td>81%</td> <td>87%</td> <td>89%</td> </tr> </tbody> </table>		1985	1986	1992	1993	2000	2002	着用率	25%	37%	67%	81%	87%	89%
		1985	1986	1992	1993	2000	2002								
着用率	25%	37%	67%	81%	87%	89%									
出典) “STATE-WIDE SEAT BELT USAGE SURVEY AND ANALYSIS” (2002 ; The Office of Traffic Safety State of California & the National Highway Traffic Safety Administration)															

出典) NHTSA ホームページなどより作成

現行法の概要

The Motor Vehicle Safety Act.

i) 法

運転者は、自分および 16 歳以上の全ての同乗者が正しくシートベルトを着用した状態でない限り、道路で自動車を運転してはならない。**運転手か同乗者かを規定せず、前席・後席の双方を含むことに注意しなければならない。**

道路を運転する、タクシーやリムジンの全ての所有者・運転手を含む車の所有者は、乗用車としての使用のためにシートベルトを適切に手入れをしなくてはならない。**運転手か同乗者かを規定せず、前席・後席の双方を含むことに注意しなければならない。**

シートベルトは、アメリカ合衆国運輸省によって決められた自動車安全基準に合致しなければならない。**前席・後席の双方を含む。**

ii) 適用除外

- タクシーの運転手には適用されない。タクシーの運転手は、前席に座る 6 歳以上または 60 ポンド以上の同乗者にシートベルトを着用させなければ、運転してはならない。
- リムジンや認可された緊急車両の運転者には適用しない。寝台車の乗客には適用されない。
- シートベルトの適切な着用を妨げる身体的障害または病気がある乗客や運転手は、その状況が内科医によって認定されている場合、適用されない。
- 認可された緊急車両に乗っている公務員や、緊急車両の前席の背後の座席に座った乗客は、その公務員を雇う機関が求めない限りは、適用されない。
- 配達の前後に適切にシートベルトを着用していれば、ルートに沿って客に新聞を配達する新聞配達人、郵便配達人、廃棄物やリサイクル素材の回収を行う運転手には適用されない。

iii) 罰則

初回違反では\$20 以下、再犯時は\$50 以下の反則金（罰金）が科される。前席シートベルトと後席シートベルトの非着用に応用される反則金には差はない。反則金や罰則査定や法廷費用の代わりに、裁判所は、最初の違反で有罪判決となった人に対し、交通違反者のための学校や、裁判所によって認可されたシートベルトの適切な使用を教育するその他のプログラムに出席するよう命じることがある。

iv) 責任の所在

責任を負うのは、違反に関係した車の運転手である。後席シートベルト着用を確実にすることは、本人ではなく運転手の責任となる。

○ イリノイ州のシートベルト法

法制化の経緯

イリノイ州は全乗員のシートベルト着用について、カリフォルニアとは別の道を選択した。2003年に、シートベルト着用違反が**primary**の違反になったが全乗員のシートベルト法ではなかった。イリノイ州においては、後部座席に乗っている18歳以上の成人はシートベルトを着用しなくてもよい。

後席シートベルトの着用が、他のいくつかの州のように全ての年齢に義務付けられていないのは、「責任ある成人は、自分の決断が自分のみに影響を与える場合には、後席シートベルト着用について自分自身で判断をするべき」との理由によるものである。

図表 15 イリノイ州のシートベルト法規制の経緯

年	出来事
1985年	イリノイ州法では前席乗員はシートベルト着用が義務付けられている。 <u>後席シートベルトの着用は義務ではない。</u>
1987年	新車への後席シートベルト装備が義務付けられた。
1989年	<u>14歳未満の子供の後席シートベルト着用を義務化した。</u>
1997年	NHTSAは、乗用車への運転席・助手席エアバッグ装備を義務化した。
1998年	1998年より、 primary law 成立への取り組みが始まる。イリノイ州は、3万人を超える居住者を持つ市町村に独自の交通法を制定することを許可する「地方自治法」を持っている。さらに、自動車規約の規定により、各地域は、地域の安全のために必要であると考えられる付加的な交通規則を制定することができる。
1999年	草の根運動が反映されて、28のイリノイ州の自治体（合計人口75万人）が、前席のシートベルト着用を義務化する primary enforcement の条例を制定したが、後席は年齢により制限されていた。このような条例の制定は、残りの18の地域では見送られた。
2003年	4～7歳の子供をチャイルドシートにより保護することを義務付ける primary law が成立した。
2003年	法律施行
2005年	IHPの発表によると、イリノイ州の幹線道路での死者は前年比113人減だった。2004年の死者数は、ここ61年で最も少なかった。

出典) CyberDriveIllinois ホームページなどより作成

現行法の概要

The Illinois Safety Belt Law (2003年7月3日改正)

i) 法

市街地道路および幹線道路を走行する自動車の運転者と前席同乗者は、正しく調節され固定されたシートベルトを着用しなければならない。ただし、16歳未満の子供は、後に言及する the Child Passenger Protection Act で定められるように保護されなければならない。前席に6歳以上16歳未満の子供を乗せた自動車の運転者はシートベルトをその子供に着用させなければならない。

運転者が18歳未満である場合の18歳未満の同乗者は全て、どの座席においてもシートベルトを着用しなければならない。

ii) 適用除外

- 頻繁に停車・発車を繰り返す、または車から降りて配達を行う運転者および同乗者は、停車と停車の間の車両速度が時速15マイルを超えない場合にはシートベルトを着用しなくてもよい。
- 医学的、肉体的理由によりシートベルトを着用できないことを内科医が記述した証明書を持っている運転者および同乗者は、シートベルトを着用しなくてもよい。
- 運転者が医学的、肉体的およびその他の正当な理由によりシートベルトを着用できないことを示した、他の州や国の適切な機関が発行する公的証明書、許諾証明書を持っている運転者および同乗者は、シートベルトを着用しなくてもよい。
- 後退中の運転者
- 1965年よりも古いモデルの自動車
- オートバイおよび原動機付き自転車

iii) 違反

シートベルト着用違反をもって、過失の証拠とされたり、保険金を制限されたり、自動車の所有・メンテナンス・運転から生じた損害の賠償額を減額されたりすることはない。

iv) 罰則

\$25以下の反則金(罰金)

v) 捜査権

シートベルト着用違反は primary offence へと変化した。交通取締官は、シートベルト着用違反の車両を止める権限があるが、運転者や同乗者がシートベルトを着用していなかったからといって、自動車や運転者や同乗者を捜査したり取り調べたりしてはならない。

vi) 責任の所在

運転者が責任を負う。

③ カナダの法制度

○ 法制化の経緯と現行法の概要

カナダ連邦政府は、州・準州政府および市政府との協力により、より安全な道路交通の実現に向けた政策を進めている。シートベルト着用法は、州レベルで導入され、州によって違いがある。1976年、オンタリオ州やケベック州で前席シートベルト着用を義務化して以降、今日では、全地域で、全乗員のシートベルト着用が義務化されている。

成人の場合、シートベルト着用は個々人の責任とされ、反則金は、それぞれの乗員に適用される。

図表 1 6 カナダのシートベルト法規制の経緯

1976年	オンタリオ州、ケベック州で前席シートベルト着用が義務化
1982年	オンタリオ州でチャイルドシート着用が義務化
1984年	カナダ 10 州のうち7州で、全乗員への、何らかのシートベルト装置の使用が義務化。
1989年	運輸、道路交通安全の担当大臣は、1995 年末までに 95%のシートベルト着用率を達成するために、とりうるあらゆる方策をとることに合意。それに対して、カナダ自動車交通行政委員会 (CCMTA) は、シートベルト国家プログラム (NORP) を導入した
1990年	ケベック州で、前席シートベルト着用が法制化される。カナダの全州、領土において、全乗員のシートベルト、チャイルドシートの着用が義務化となった

出典) Cassies ホームページなどより作成

図表 1 7 カナダのシートベルト法規制の現状

乗員	規制の内容	責任者	罰則規定
運転者	着用可能である限りシートベルトを着用。	運転者	反則金額は\$109～\$138（州により異なる） ※シートベルトをしていなかった場合、損害賠償額を減額することができる州あり
16 歳以上の同乗者（座席に関わらず）		同乗者	
16 歳未満の子供	適切なチャイルドシートを着用しなければならない。	運転者	運転者には反則金に加え違反点数が科される州あり

出典) Highway Traffic Act (オンタリオ州) 他、各州道路交通法制より作成

④ アジア諸都市のシートベルト着用状況と法規制

本調査では、アジア諸国のシートベルト着用率の推移を把握する為の資料等は確認できなかった。

モータリゼーションが進展しつつある5都市（ソウル市、北京市、広州市、クアラルンプール市、シンガポール市）で、シートベルト着用率の現状を確認した。

○ シートベルト着用率

5都市（ソウル市、北京市、広州市、クアラルンプール市、シンガポール市）の市内道路で、シートベルト着用率を路側観測調査により確認した。

調査は、タクシー、バス、トラック類は観察から除き、乗用車とした。タクシーが多い都市が多く、30分～1時間を要した。サンプル数はやや不十分であるが、着用率の目安になると考えられる。

前席では、都市により50～90%とばらつきがあり、平均76%であった。一方、後席は、シンガポール以外の4都市では10%未満と殆ど着用されていない状況にある。シンガポールは、後席の着用率が50%超となっているが、全席で着用義務違反に対するペナルティがあることが一因と思われる（図表18）。

図表18 アジア諸都市のシートベルト着用率の現状

都市名	調査台数 (台)	前 席						後 席	
		乗 車 人 数		運 転 席		助 手 席		乗 車 人 数	
		(人)	(%)	(人)	(%)	(人)	(%)	(人)	(%)
ソウル市	120	156	79%	120	80%	36	78%	9	0%
北京市	120	159	50%	120	64%	39	8%	15	7%
広州市	120	176	86%	120	90%	56	79%	21	0%
クアラルンプール市	100	164	73%	100	74%	64	70%	58	7%
シンガポール市	107	169	90%	107	89%	62	92%	45	51%
5都市の平均	567	824	76%	567	79%	257	69%	148	19%
シンガポール市除く 4都市の平均	460	655	73%	460	77%	195	62%	103	5%

出典) (社) 日本自動車連盟：2005年9月調査（市街地の一般道路）

○ シートベルト着用状況の視察結果

乗用車に加え、タクシーやトラックなども含めた、シートベルト着用についての全般的な状況は、以下のとおりである。

図表 19 アジア諸都市のシートベルト着用状況

都市名	着用状況
ソウル市	<ul style="list-style-type: none"> 乗用車の運転席、助手席は比較的着用率が高い。 商用車、トラック、タクシーの運転手も着用率は結構高いが、路線バスの運転手はしていないことが多い。
北京市	<ul style="list-style-type: none"> 乗用車は、運転席のシートベルトはしていたが、助手席はしていない。 タクシー運転手は着用していない場合が多い。
広州市	<ul style="list-style-type: none"> 乗用車の運転席、助手席は比較的着用率が高い。(北京市よりも進んでいる印象がある)
クアラルンプール市	<ul style="list-style-type: none"> 乗用車の運転席、助手席のシートベルト着用率は比較的高い。 タクシードライバーの着用率も一般車とほぼ同様。後部座席の乗客は殆ど着用していない。(日本と非常によく似た状況)
シンガポール市	<ul style="list-style-type: none"> 乗用車の運転者、助手席のシートベルト着用率は高い。後部座席の着用率も日本と比較するとかなり高い。 タクシー運転手は殆ど全員が着用しており、数年前と比較すると、浸透している状況。

出典) (社) 日本自動車連盟 : 2005年9月調査

○ シートベルト法制度の現状

視察した国々は、前席はすべて罰則を伴うシートベルトの着用義務が設けられている。

韓国は、一般道路では、前席、高速道路では全席が義務化されており、日本より規制が厳しい。

中国は、2004年5月、「中華人民共和国道路交通安全法」が施行され、罰則と取締りが強化された効果が出てきたものと思われる。また、北京市と広州市は交通安全モデル都市となっていることも、シートベルト着用率が高い一因であろう。

マレーシアは、前席で罰則があるもの、着用率向上のためのキャンペーン等の施策が実施されていないようである。

一方、後席シートベルトの非着用については、シンガポール市、及び北京市では罰則があるが、韓国では高速道路のみ、マレーシアでは適用外となっている。シンガポールの後席着用率 50%という値は、欧米で罰則を設けた直後の着用率と同程度であり、罰則の有無は、後席の着用率を左右していることが分かる。

図表 20 アジア諸国のシートベルト法制度の現状

国名	法規制の内容	罰則
韓国	運転席、助手席で義務化（高速道路では全席）	運転者に、5 万ウォン（約 5,000 円）以下の反則金
中国 （北京市の場合）	運転席、同乗者とも義務化	運転席は反則金 50 元（約 700 円）と違反点数 1 点、同乗者は 20 元（280 円）
マレーシア	運転席、助手席で義務化（後席、チャイルドシートは適用外）	それぞれに、300MYR（約 9,000 円）
シンガポール	全ての席で義務化（1993 年に改訂）	それぞれに、120S\$（約 8,000 円）、さらに運転者は違反点数 3 点
	タクシー運転手は乗客にシートベルトの着用を促すことを義務付け	運転手が着用を促した場合、運転手の罰則は免除される可能性がある

出典）韓国道路交通法、中華人民共和国道路交通安全法、マレーシア（Royal Malaysia Police Official）へのアンケートの回答、Singapore Police Force ホームページより作成

マレーシアのシートベルト法制度（ヒアリング）

- ・ シートベルト着用法は、1987 年に施行。前席（運転者および前席同乗者）のシートベルト着用を義務付け。
- ・ 反則金は 300 リンギット（約 9,000 円）、違反者（シートベルト非着用者）に対して適用。違反点数はなし。
- ・ 後席およびチャイルドシートの着用は義務付けられていない。
- ・ シートベルト着用率向上のためのキャンペーンは特に行われていない。
- ・ シートベルト着用率調査は行われていない。

（関連）

- ・ 自動車運転者および歩行者の交通マナーについては概ね良好であるが、多くの運転者は不注意で否定的な行動をとるため、公共意識に富んでいるとは言い難い。
- ・ 道路の整備状況はアジアでも最も良い国のうちの一つであるが、クアラルンプールやジョホールバルのような大都市の多くでは、朝夕渋滞が発生する。

出典）マレーシア（Royal Malaysia Police Official）へのアンケートの回答

(4) 着用啓発キャンペーンの実施状況と効果

着用率向上や定着には、ペナルティや取締りとともに、後席ベルト着用の重要性を周知する広報啓発キャンペーンを併用することが有効と考えられる。

キャンペーンは、「後席シートベルトを締めなくても、事故時の被害は小さい」、「同乗者への影響はない」といった誤った認識を払拭することが求められる。イギリスでは、キャンペーンを継続的に実施し、後席に座る子供にチャイルドシートやシートベルトをさせなかったため大怪我をするといった、ショッキングなコマーシャルも放映された。

① イギリスのキャンペーン施策

○ キャンペーン施策実施の経緯

1982年の前席シートベルト着用を義務付ける新しい法律の導入の前には、10年の広告期間があった。しかし、1970年に実施した“clunk, click every trip”広告は、殆んど人々の意識を変えることができなかった。緩やかな説得は失敗し、着用を義務付ける法律は成功した。1983年にシートベルト法が施行された直後、運転者および助手席同乗者の着用率は90%になった。

1991年に後席シートベルト着用法が施行された。法律の制定は、人々の関心を引きつけておくのに十分なメディア報道を引き起こした。

1993年、前席シートベルト法制化10周年を記念し、後席乗員に法律を守らせるための政府のキャンペーンが開始された。調査により、後席シートベルトを着用しない人は、怪我をする可能性は認識しているが、運転者を殺してしまう可能性があることを知らない（運転者も知らない）ということがわかった。

1993年以降の殆んどキャンペーンは、この事実に関心を当てている。

シートベルト着用率を向上させる基本的アプローチは、道路交通安全の意識を向上させるために、感情と事実の混合を用いて全国的な広告活動を行うことである。

特にテレビでの広告活動は、極度にショッキングで痛烈なものがある。例えば、事故で男の子が前に投げ出されて母親の頭部に打撃を与えて殺してしまう場面や、友達を殺してしまう場面で終わる広告である。

1998年以降、キャンペーンの焦点は後席に当てられてきたが、2003年の調査結果に基づいてアプローチを変え、以降は前席・後席両方におけるシートベルト着用に関心を当てている。

図表 2 1 主な後席シートベルトのキャンペーン

1991	成人の後席シートベルト着用が義務化された。法律の制定は、人々の関心を引きつけておくのに十分なメディア報道を引き起こした。
1993	<p>‘Elephant’ キャンペーン</p> <p>前席シートベルト法制化 10 周年を記念し、後席乗員に法律を守らせるための政府のキャンペーンを開始。</p> <p>後席シートベルトを着用しない人は、怪我の可能性は認識しているが、運転者を殺してしまう可能性があることを知らないという調査に基づいている。</p>
1996	<p>‘Peter Pan’&‘Doctor’キャンペーン</p> <p>このラジオ広告は、若者向けであり、シートベルト非着用の危険を警告した。‘Doctor’では、外科医が、後席シートベルトを着用しなかった若者が負った顔の傷の話をする。</p>
1998～	‘Julie’ キャンペーン
1999	映画CM ‘Vectorscope’ が全国の映画館で“Julie”CMとともに上映された。
1999～2003	‘Julie’ テレビCMを、ラジオ広告や関連資料とともに年に2回以上放送し続けた。
2003～	<p>THINK! キャンペーン</p> <p>“THINK! Wear a seat belt.... You don’t get a second chance” 広告の一部。</p> <p>都市部における低速での短い移動、18～24 歳の男性がターゲット。</p>

出典) The THINK! Road Safety Website (<http://www.thinkroadsafety.gov.uk/campaigns/seatbelts/historical.htm>)

キャンペーンについてのイギリスの経験は、概ね以下のようにまとめることができる。

- | |
|--|
| <ul style="list-style-type: none"> ① 道路交通安全の認識を高める上で、テレビが最も有効な手段であること ② 同じメッセージに繰り返し接することにより、認識は高まること ③ 広告は、慣れると影響力を失うため、断続的な放送が有効なこと ④ ショッキングな広告は、子供の見る時間は避けて放送すること |
|--|

○ 主なキャンペーン³

‘Elephant’ キャンペーン

1993 年に ‘Elephant’ キャンペーンが 100 万ポンドを投じて行なわれ、後席でシート

³ テレビ、ラジオ、プリント広告は以下の URL からダウンロードできる。

<http://www.thinkroadsafety.gov.uk/campaigns/seatbelts/seatbeltsmedia.htm#print>

ベルトをせずに事故に遭ったときの危険性を示す白黒画面のテレビ CM が放送された。

前席のシートベルト着用率は 95%まで上昇したが、後席についてはずっと低い（50%未満）という統計を受けてのものだった。この運動は主に地方公共団体の交通安全局（Road Safety Officer）によって実施され、地域教育にも後押しされた。その影響評価によると、着用率は約 5%の微増を示した。

‘Peter Pan’ と ‘Doctor’ キャンペーン

着用率についての更なる分析によると、幼い子供については遵守率は高いが、10代になると急落していることがわかった。そこで 1996 年の ‘Peter Pan’ と ‘Doctor’ という、二つのラジオ CM が放映された。

第一に、両親・大人の後席同乗者、そして第二に 7～10、11～14 歳の子供をターゲットとして行なわれた。キャンペーンは保護者に対して大きな効果をあげ、今では必ず子供が適切に拘束されているよう気をつけると言うまでになった。特に、普段ラジオ CM を聴いている親のドライバーについて、21%の意識向上を達成した。

‘Julie’ キャンペーン

1998 年にも子を持つ大人に対する呼びかけは続き、予算 75 万ポンドのテレビ・ラジオキャンペーン ‘Julie’ が制作された。

母親のドライバー ‘Julie’ は 10 代の息子を彼女のすぐ後ろの席にシートベルト無しで座らせる。停止した車に急ブレーキをかけて衝突したとき、息子は前席の母親にぶつかり、頭部に致命的打撃を与える。この衝突映像は、「後席でもシートベルトを、皆のために (Belt up in the Back, for everyone’s sake.)」というフレーズで終わる。

この CM を作成した背景は、後席でシートベルトをしていない人が前方に投げ出されて前席の人を殺してしまう可能性があることを、多くの人が認識していないとの調査結果が得られていたためである。

キャンペーンに先立って、道路交通安全官と警察は報告を受け、地方レベルの活動やマスコミ報道を刺激するべくポスター、チラシ、ビデオを配布した。また運輸省は、国、地域、地方のニュースメディアに簡潔な説明書やビデオを提供し、メディアが認識と議論の喚起における重要な役割を果たせるようにした。CM は 2003 年初めまで再放送され続けた。

このキャンペーンは以下のような効果があり、国内外の注目を集めた。

- 後席乗員が運転者を傷つけるかもしれないという認識が、16～24 歳で 33%から 53%に増加
- 成人のベルト着用率：48%から 54%に増加
- 子供のベルト着用率：79%から 91%に増加
- 同乗者にシートベルトを着用するよう求めることが多くなった

THINK!キャンペーン

2003年、英国運輸省の THINK!キャンペーンでは、新しいテレビ CM を開始し、ポスターやインターネット広告、ウェブサイトも利用された⁴。

このキャンペーンの目的は、運転手および乗客に、前席・後席でシートベルトを着用する重要性を伝え、シートベルト着用に対する姿勢を変えることであった。これは、実際の衝突は車内で起こるという見識に基づくものである。キャンペーンは、都市部における低速での短い移動をターゲットとした。なぜなら、そのような時にシートベルトをしない場合が多いからである。特に 18~24 歳の男性に的を絞った呼びかけが行われた。

‘Backwards’ と呼ばれるテレビ CM は、シートベルトをしていない場合の交通事故の恐ろしい結果を示したもので、常に前席でも後席でもシートベルトを着用する重要性を示すことを狙いとした。

このCMでは、シートベルト非着用時に自動車事故に遭った3人の若者に何が起きたかを示した。続いて、シートベルト着用と非着用の効果を対比するために、彼らがシートベルトを着用していた場合の再現を見せている。スローガンは、「考えよう！シートベルトを着用しよう。2度目のチャンスはない。」である。車内のシーンは、実際の事故が起こったときの状態（フロントガラス、ダッシュボード、他の乗員への影響）に基づいて作られた。

図表 2 2 ‘Julie’ キャンペーンなどの映像例



出典) The THINK! Road Safety Website (英国運輸省)

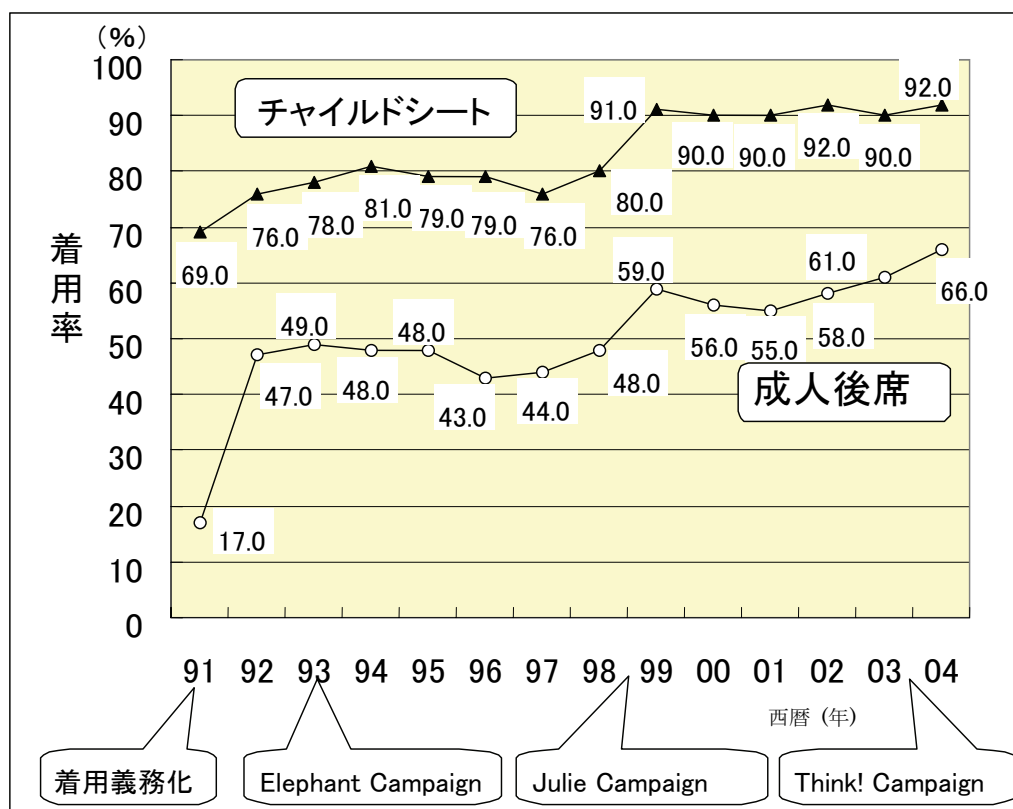
⁴ WEB サイトは現在も閲覧可能。 <http://www.thinkseatbelts.com>

○ キャンペーンの効果

イギリスでは、1991年の後席シートベルトの義務化以降、キャンペーンを継続的に実施した結果、2004年には着用率が66%に上昇した。また、チャイルドシートの着用率への相乗効果もあると考えられる。

着用率向上や定着には、後席ベルト着用の重要性を周知する、広報啓発キャンペーンの併用が有効と考えられる。

図表 2 3 イギリスの広報啓発キャンペーンと着用率



出典) “SUNflower : a comparative study of the development of road safety in Sweden, the United Kingdom, and the Netherlands” より作成

○ 交通事故の抑止効果

政府は、1983年のシートベルト着用義務化以降、前席で年間370人以上の死者と7,000人の重傷者を減少させ、後席で70人の死者と1,000人の重傷者を減少させたと推定している(出所: DETR 1997年)。これによって、年間約15億9900万ポンドのコスト削減につながったと推定される(運輸省の2001年交通事故死傷者数推定による)。

1984年に実施された調査では、シートベルト規定を後部座席にまで拡大することにより、135人の後席乗員の生命を守ることができるということがわかった。さらに、前席乗員の死亡の約6%が、事故で前方へと投げ出された後席乗員によって引き起こされていることも明らかになった。

また、1998年の調査では、1年間に160人の生命が後席シートベルトの着用によって

救われることがわかっている。この値には、シートベルト非着用の後席乗員によって死亡した 40 人の運転者、助手席乗員も含まれている。さらに、毎年 1,000 人が重傷を免れるとされている。

交通事故による死傷者の 64%が自動車の乗員である。2002 年には、197,425 人の人々が自動車乗車中に死傷している。このうち、173,725 人（88%）が運転者ないし助手席乗員であった。

図表 2 4 イギリスの自動車乗員死傷者数（2002 年）

	運転者	助手席乗員	後席乗員	乗員合計 *
死者数	1,146	387	214	1,747
重傷者数	10,884	3,986	2,111	16,981
軽傷者数	116,994	40,428	21,275	178,697
合計	129,024	44,701	23,700	197,425

* 座席位置が不明の乗員も含む。

出典) The THINK! Road Safety Website

② アメリカのキャンペーン施策

○ キャンペーン施策の特徴

アメリカにおけるシートベルト着用促進キャンペーンは、啓発活動と取締りとが連携したものとなっている。それゆえ、啓発キャンペーンと、警察等による取締り活動との間にはしばしば分離しがたい部分がある。

○ 主なキャンペーン

“Buckle Up America”／“Click it or ticket”キャンペーン

The Buckle Up America (BUA) は、前席・後席両方のシートベルト着用を促進するための、市民の意識向上、地方議会のロビー活動、パートナーシップの創造を行う一連のイニシアチブを表す包括的タイトルである。5 月末のメモリアル・デーと 11 月の感謝祭に合わせた、1 年のうち 2 度にわたる 10～14 日間の集中強化期間となっており、1998 年から継続して実施されている。

その対象は常に運転手と同乗者であるが、それとは別に若年層や特定の地域などターゲットを絞った活動も行われている。

主なメディアは、地方および全国のテレビ放送を通じて PR を行い、ニュース番組で「取締り」が大々的に取り扱われる。市民の意識の中では、BUA は、全国レベルおよび地方レベルで行われる宣伝活動と、法律に基づく定期的な取締りに関連付けられている。現在ではアメリカの運転者の習慣となった“Click it or ticket”（「シートベルトを締めよう。さもないと違反切符を切られる。」）は、多くの州で行われている。情報は、学校や地方団体、警察を通じて広まる。使用されるパンフレットやポスターでは、メインテーマは同じ

であっても、州法の違いにより宣伝文句は各州により異なる。

“Four steps”／“Click it or ticket”キャンペーン

1997年にクリントン大統領（当時）によって開始された大統領による全国シートベルト着用推進運動は、四つの構成要素を同時に実行することで、後部座席を含むシートベルト着用率増加に効果があることが判明した。

現在も2005年5月25～31日の“Click it or Ticket”キャンペーンのように、プログラムの改良を経ながら続けられている。

この“Click it or Ticket”キャンペーンは、特別交通取締りプログラム（STEP）と呼ばれる取締りモデルに基づいている。STEPモデルの特徴は、段階的に強化されるシートベルトとチャイルドシートの取締りと、取締りを強化する旨の積極的な宣伝活動とを結び付けていることである。

プログラムにおける第一段階は、着用率の数値や取締りの実態を常に目につくように展開する「可視的な取締り」である。一年の中で集中的取締り期間を定め、州全体または各地域でシートベルト法およびチャイルドシート法の集中的取締りを実施する。

第二段階は、さらに強化した取締り活動である。集中的取締り期間には、調査地点であらゆる車両を停止させてシートベルトの着用や、チャイルドシートの使用を見極める。可能ならばシートベルト調査地点と飲酒検問所を一緒に設置することもありうる。また、職員を増員して集中的パトロールを行う。

第三段階では、メディアを用いて調査地点の取締りの模様を市民に見せ、違反切符を切られる「可能性」を認識させる。

そして第四段階は、市民への教育活動である。プログラムを支援する地方組織と協力して、チャイルドシートの適切な使用方法を運転者・同乗者に指導するなどの教育活動を行う。

○ キャンペーンの効果

キャンペーンの結果、子供の死者数が20%以上減少した。また、1歳未満のチャイルドシートの使用率が85%から99%に上昇し、1～4歳のチャイルドシート使用率は60%から94%へ急上昇を見せた。さらに、成人のシートベルト着用率は、62%からこれまでで最も高い79%へ上昇した。

③ カナダのキャンペーン施策

○ キャンペーン施策実施の経緯

カナダにおいては、法律の制定自体は、他の多くの国のように成功したとはいえないことが実証されている。ブリティッシュコロンビア州、オンタリオ州、ケベック州において法律が施行されて数年たった後、シートベルトの着用率は約50%にすぎなかった。これを受けて、カナダ政府はシートベルト着用法の定期的な集中取締りプログラムを導入することとなった。さらに、非着用に対するペナルティの一つとして違反点数を導入して法律を強化する州もあった。定期的取締りキャンペーンは地方レベルおよび全国レベルの両方

で行われた。

図表 25 カナダにおける主な後席シートベルトのキャンペーン
 (ただし、カナダにおいては、すべての乗員にシートベルトの着用が義務付けられているために、
 キャンペーンにおいては前席と後席の区別がない。)

1975	カナダ運輸省 “What’s holding you back?” テレビCMによるシートベルト着用促進。
1987～1991	ケベック州 Buckle-Up キャンペーン
1989	シートベルト国家プログラム (NORP)
2002	オンタリオ州政府、9月にシートベルトキャンペーンを開始。
2003 春	オンタリオ州 “Love Me - Buckle Me Right Day.” キャンペーン
2003.5.12 ～ 5.19	全国交通安全週間 (初めての全国的警察キャンペーン) : 全国交通安全週間前と期間中、ポスター、ラジオ、テレビCMなどを通じてシートベルト着用を呼びかけるキャンペーンにより、“What’s holding you back?” と市民に質問を投げかけた。
2004	アルバータ州シートベルトプログラム (AORP) : ラジオ、テレビ、ビルボード、ポスター、チラシなどを含む “What’s holding you Back” キャンペーン。最初のステップとしてチラシを各自治体での配布のために提供した。 2004 年子供安全週間 (Johnson & Johnson の協賛) : 毎春、Safe Kids Canada と Johnson & Johnson は、子供の安全に関する全国的キャンペーンにおいて、協力体制をとっている。2004 年のキャンペーンは自動車乗車中の安全がテーマであり、特にチャイルドシートに焦点をあてている。
2005.5.17 ～ 5.23	カナダ道路交通安全週間 : 交通取締りと教育キャンペーン。キャンペーンの一部は、子供の正しいシートベルト着用の必要性に焦点をあてている。

出典) Ontario Newsroom ホームページなどより作成

○ 主なキャンペーン

“What’s holding you back?” キャンペーン

1970年代中頃、人々は、自動車事故にあった時に車から投げ出された方が安全だと信じていた。しかし、その考えは必ずしも正しくはなく、シートベルトを着用していないと、車から投げ出されて死んでしまうこともありえる、ということを教えることがこのキャンペーンの目的であった。

運輸省が行った “What’s holding you back?” キャンペーンは、カボチャの広告でよく知られている。カボチャ (愚かな運転者を意味する) が走行中の車から投げ出されて、電柱に打ちつけられる (さらに道路と車輪に押しつぶされてしまう) 様子を示している。これは何を暗示しているのだろうか。この広告は、あなたも飛び散ったカボチャのようになるかもしれない、事故の犠牲者は電柱にぶつかって路上で失神してしまうこともありうる、という強力なメッセージを持っていた。この広告のキャッチフレーズが「もしシートベル

トを着用しなかったら、何があなたを守るのですか？」であった。

最初は、トロント、ウィニペグ、沿海州を対象として、モデル地区においてキャンペーンが計画通りにうまくいくことを示し、その後、運輸省は広告キャンペーンを全国的に展開した。その翌年、このキャンペーンはマーケティング大賞で優勝し、キャンペーンコンテストで金賞に輝いた。

カナダ道路交通安全週間

市民の安全運転施策の順守を促進すること、運転者・同乗者に、車に乗るときはいつでも安全を意識させること、究極的には生命を守ることを目的として、2005年5月、道路交通安全週間が設定された。このキャンペーンの重要な要素の一つが、シートベルト着用率の向上であった。

カナダ道路交通安全週間における主なメッセージは、以下のとおりであった。

- ・ 酒を飲んだときは絶対に運転してはならない
- ・ 常にシートベルトを着用、チャイルドシートを使用しなさい
- ・ 常に注意をし、交差点ではさらに慎重になりなさい
- ・ この課題は特別週間中だけでなく、一年中、毎日重要である

夏の最初の休日に合わせて実施され、カナダ中の警察が、カナダの道路を世界で最も安全なものにするという「道路交通安全ビジョン 2010」に向けて一致協力した取り組みを行った。酒酔い運転、シートベルト着用、交差点での安全にターゲットを絞った取締り活動が行われ、トロント警察によると、期間中、全ての道路利用者を危険にさらす行為をしている運転者（飲酒運転者、シートベルト非着用者、交差点通行違反、速度超過）と交通違反歩行者に対して、15,100枚の違反切符が切られた。このうちシートベルト非着用の運転者に対しては558枚の違反切符が切られた。

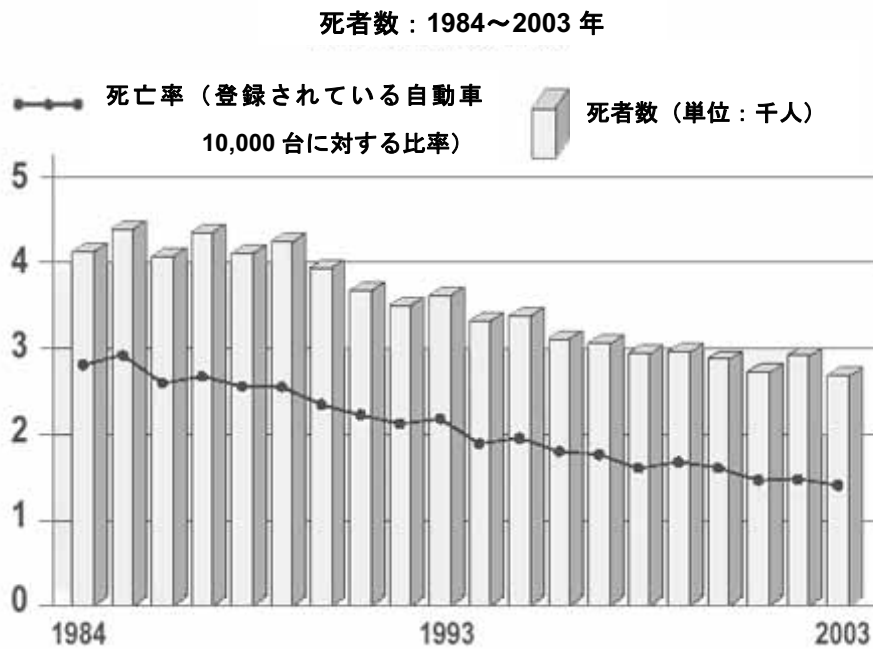
○ キャンペーンの効果

シートベルト着用の義務化以降、道路での死傷者数は劇的に減少した。1984年～1994年にかけて、シートベルトを着用する運転者の割合は55%から85%を超えるまでに高くなり、自動車事故による死傷者数もかなり減少した。1989年以降、カナダにおいてシートベルト着用が5,500人以上の命を救い、110,000人の受傷を回避し、医療費・社会保障費を90億ドル以上削減したとTransport Canadaは算定している。これにより、シートベルト国家プログラム(NORP)のようなシートベルト着用を促進するプログラムの実行が有効であることが証明された。

また、全国的調査により、乗用車の運転者および同乗者のシートベルト着用が広がっていることが明らかになった。着用率が90%以上の州が、1994年にはわずか5州であったのに対し、1999年には9州に達した。この成功は、全てのカナダ人にとっての社会的・経済的利益へとつながっている。

図表 2 6 カナダにおける自動車事故死者数(2003 年)

カナダ自動車事故統計：2003 年



出典) Canadian Motor Vehicle Traffic Collision Statistics : 2003
(<http://www.tc.gc.ca/roadsafety/tp/tp3322/2003/menu.htm>)

(5) 着用率向上と定着のための方法

着用率向上・定着のための方法は、キャンペーンと取締りを繰り返す、ステップ方式が有効である。ステップ方式は日本でも採用されているが、アメリカのステップ方式には注目すべき点がある。

① ステップ方式～アメリカの成功事例

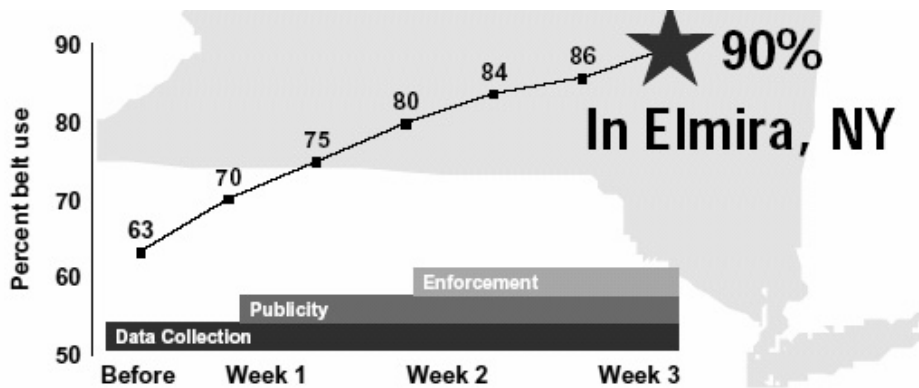
アメリカは、1997年の大統領の目標提起「2005年にシートベルト着用率90%を目指す」により、シートベルト着用率向上施策“Buckle up America”を各州で実施した。

そのための指針と成功事例作りとして、NHTSA（道路交通安全局）は、1999年10月、ニューヨーク州エルミラ市において、カナダの成功例にならったステップ方式（Step : A Selective Traffic Enforcement Program）を実行した。1999年10月1日に63%だったエルミラ市における着用率は、3週間後には、90%に上昇した。

NHTSAは、エルミラ市の成功事例“Buckle Up Now”を中心に、全州で適用できる指針「シートベルト着用率向上の実現に向けて～ステップ方式ガイド～」をまとめた。

アメリカのステップ方式には、注目すべき特徴がある。それは、徹底した可視化と関係者全員による成果の共有に重点が置かれていることである。具体的には、違反者の取締りだけでなく遵守者を誉めること、着用率を道路脇に掲示するフィードバックサイン、住民参加型イベントの開催などである。

図表27 エルミラ市のステップ方式による着用率の向上



出典) “Achieving a High Seat Belt Use Rate” (NHTSA)



○アメリカのステップ方式の特徴

可視的な取締り

パトカーへの取締りステッカー貼付など、取締まっていることを知らせ、シートベルトを今すぐ着用してもらうことを重視している。

また検問を、取締りだけではなく、宣伝機会としてとらえたり、シートベルト、チャイルドシート着用者を褒めることを重視している。

図表28 エルミラ市でのキャンペーン方法


<p>キャンペーンは、実際の実行と同じくらい重要である。事実、取締りのみで、一般への周知と、自治体に重要な影響を与えるのに必要な危険性の認識とをもたらすことは考えられない。</p> <p>ステップ方式の主要な目的は市民にシートベルトを着用してもらうことであるから、プログラムが市民の目に触れれば触れるほど良いのである。</p> <p>検問は、非常に可視的であるために有効である。ただし、必ずしも大量の召喚状につながるとは限らない。警察は、パトロールカーがシートベルト着用取締り車両であることを明示するために、全てのパトロールカーに看板を付けたりする。パトロールカーを交通量の多い幹線道路に集中させることにより、可視性を強め、取締りが厳しいという印象を与える。全ての運転者に対し、警官はシートベルト着用法が適用されていることを告げ、シートベルトやチャイルドシートを着用している運転者を称えなければならない。</p> <p>メディアへの露出やメディアの支援は、様々な公の健康問題に対する自治体の態度や基準を変えさせるのに有効なツールである。エルミラでは、報道イベントでステップ方式プログラムの始まりを公表した。開始時の報道イベントは、自治体にとってのキャンペーンの重要性を立証するため、選挙で選ばれた役人、取締りのリーダー、保健職員、財界の著名人、事故で生き残った被害者といった演者を大々的に取り上げることが多い。</p>	
<p>パトカーへのステッカー貼付</p>	<p>路上での横断幕 “今、シートベルトをしよう！”</p>
	

出典) Achieving a High Seat Belt Use Rate—A Guide for Selective Traffic Enforcement Programs (the National Highway Traffic Safety Administration) より抜粋

着用率のフィードバックサイン

運動の成果を市民に周知・共有することを重視し、運動期間中の着用率や最高記録は、まるでガソリンの値段のように、道路脇の看板に掲示されている。これらは、市内18箇所に設置され、2日ごとに更新されている。

図表29 エルミラ市 着用率のフィードバックサイン

<p>フィードバックサインは、ステップ方式の中で、シートベルト着用を促進するのに非常に効果的な方法である。この路側看板は、交通量の多い道路に目立つように設置され、シートベルト着用率と最高記録着用率が頻繁に更新される。</p> <p>看板は、運転者にシートベルト着用のことを思い出させ、絶え間なく活発な取締りの存在を暗に示す。看板は、自治体の着用率目標と目標に向かう進歩についての宣伝の一部である。</p> <p>1999年のエルミラのSTEPSは、交通量の多い場所において18の看板を使用した。着用率の更新は取締り開始の前の週に始まり、キャンペーン終了までの間2日ごとに行われた。</p>	<p>路側のフィードバックサイン</p> 
--	--

出典) Achieving a High Seat Belt Use Rate—A Guide for Selective Traffic Enforcement Programs (the National Highway Traffic Safety Administration) より抜粋

住民参加型イベントの開催

運動期間の終りには、警官、地域の指導者、メディア、市民を集め運動の成功を共有するイベントを開催。関係者全員の努力を認め、目立った活躍をした人を称えることを重視している。

図表30 エルミラ市 プログラム終了時のイベント

<p>プログラムの終わりの報道イベントは、プログラムの成功を自治体へ知らせる上で理想的な方法である。成功を共有するために、取締り警官、地域の指導者、メディア、市民を集めるのがよい。</p> <p>参加した人全員の努力を認め、目立った活躍をした人を称えることが重要である。シートベルト着用を強制する努力が、地域の安全に大きく貢献したと知ることは、取締り警官にとって特に喜ぶべきことである。</p> <p>それにより、警官たちは、特別取締り期間が終わったずっと後でも、日常のパトロールの中で法の執行を続けるようになるのである。</p>

出典) Achieving a High Seat Belt Use Rate—A Guide for Selective Traffic Enforcement Programs (the National Highway Traffic Safety Administration) より抜粋

着用率向上・定着に向けたキャンペーン方法

ニューヨーク州エルミラ市における成功事例から、シートベルト着用率の向上および定着に向けた効果的なキャンペーン展開方法についての示唆が得られる。

ステップ方式を利用したエルミラ市のキャンペーン事例で注目すべきなのは、可視的な取締りの実施および関係者全員による成果の共有である。

取締り実施に加え、テレビ、ラジオ、パトカーのステッカーなどを利用することによって、取り締まっていることを知らせ、シートベルト着用を促すことが重要なのである。

また、キャンペーンによる成果を、市民を含め関係者にフィードバックし、功労者を称えることも重要である。これは、シートベルト着用の定着を図るとともに、取締りを行った警察官がキャンペーン終了後も取締りを継続する動機付けともなりうる。

② 取締りの実施状況

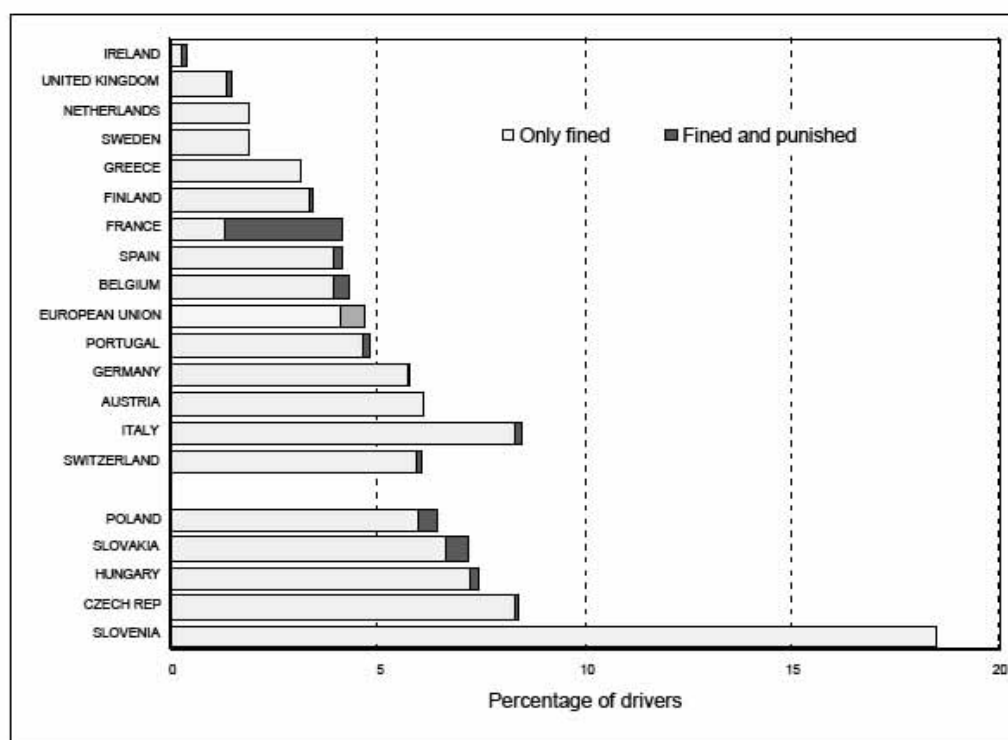
欧州諸国におけるシートベルト着用で反則金やその他のペナルティを科せられた人の率は、概ね5~10%となっている（図表31）。

日本でシートベルト着用義務違反により検挙された数は、320万件（2003年）となっており、これは、自動車保有台数7,350万台に対し約4%である。

これらのことから、シートベルト着用の取締りの頻度は、日本と欧州諸国では、ほぼ同程度と考えられる。

図表31 欧州諸国のシートベルト非着用取締りの状況

Figure 6.9: In the last 3 years, have you been fined, or punished in any other way, for not wearing your seat belt?¹⁰



出典) “The attitude and behaviour of European car drivers to road safety” SARTRE 2 reports (1998) より *SARTRE : Social Attitudes to Road Traffic Risk in Europe

まとめ

(1) 全乗員の保護

現在、後席シートベルトの着用が義務化されている欧米各国においては、その多くが「車内全席でのシートベルト着用」の考え方をとり、前席および後席シートベルトの着用、また幼児のチャイルドシートの使用を義務化している。

しかし、個々の事例を見ると、必ずしも車内の全ての席について一斉に義務化された訳ではなく、まず前席義務化を先行させて、シートベルト着用による事故被害の軽減効果について実証や啓発を行い、合意形成を図りながら、前席シートベルトの定着に一定期間をおいた後、後席義務化を実施した国が多い。

また、着用義務がドライバーに課される場合と、同乗者自身に課される場合があるなど、国によって着用義務化の過程や安全責任の考え方に差異が見られるものの、シートベルトの着用による被害軽減効果は明白なことから、着座位置や同乗者の年齢に関わらずシートベルト着用義務を課す国が大多数となっている。

一方、我が国においては、後席シートベルトの着用はドライバーの「努力義務」となっているが、前席シートベルトに比べて、後席に同乗する際のベルト着用はドライバーからも同乗者からも軽視されている。（このことは、義務化されているにもかかわらず、1歳未満の乳児では70%を超えるチャイルドシートの使用率が5歳児では半減していることから、うかがえる。）

今後、後席は何となく安全といった思い込みを覆し、車内全席でのシートベルト着用を常態化するための施策が求められる。

(2) 説得力あるキャンペーンの継続

シートベルトが事故被害を軽減することは、既の実証され、半ば、周知の事実となっている。従って、着用率のさらなる向上と定着のためには、こうした実証データを活用し、説得力あるキャンペーンを繰り返すことが有効と考えられる。

後席シートベルトを非着用の場合、乗員が前方に投げ出され前席の乗員に致命的なダメージを与えてしまう可能性についてはあまり知られていない。イギリスでは、事前に年齢層などターゲットを絞り込んだ上で、ショッキングな映像を用いたテレビCMの放映など説得力あるキャンペーンを継続的に展開し、後席シートベルトの着用率を70%近くまで引き上げた。

また、着用率の向上と定着のためのキャンペーン手法としては、短期間にキャンペーンと取締りを繰り返す、ステップ方式が有効と考えられる。ステップ方式は、カナダ、アメリカ、日本などで採用され、効果を上げている方法である。

こうした先進事例を参考に、着用率を上げるための継続的かつ適切なキャンペーンを、取締りと併せて定期的に展開することが重要である。

(3) ペナルティ導入の検討

シートベルトの着用率は、安全意識を高めるための啓発活動だけでは向上しにくいのも事実である。早期に着用率を向上させ、習慣化につなげるには、これらの活動に加えて何らかのペナルティの導入が必要と考えられる。

イギリスやスウェーデンでは、着用率 10%台の段階でペナルティを導入し、50%程度まで着用率を向上させている。各国のペナルティは、反則金（罰金）と違反点数の併用が一般的であり、事故時の損害賠償金を減額するといった、強硬な方法を採用する国もある。

我が国では、違反点数の付加という軽微なペナルティのみであるにもかかわらず前席シートベルトの着用率は世界トップクラスである。また、前席シートベルトの有効性は概ね理解されており、後席シートベルトの効果が認識されるのにさほど時間はかからないと思われる。

従って、後席シートベルトについても、義務違反の点数付加により着用率を上昇させ、キャンペーンとの併用により着用の習慣化を図ることも、有用な選択肢の一つであると考えられ、その導入時期、条件等について検討しても良い段階に来ていると考えられる。

参考文献

- (社)日本自動車連盟資料
- 埼玉県県政ニュース
(<http://prosv.pref.saitama.lg.jp/scripts/news/news.exe?mode=ref&yy=2004&mm=6&seq=241>)
- 北海道環境生活部交通安全対策室資料
(<http://www.pref.hokkaido.lg.jp/ks/ska/kat/contents/jourei3.htm>)
- マレーシア (Royal Malaysia Police Official) へのアンケートの回答
- Singapore Police Force ホームページ
(<http://www.spf.gov.sg/seatbeltfaq/index.html>)
- Cassies ホームページ
(<http://www.cassies.ca/caselibrary/winners/QuebecBuckleUp.pdf>)
- NHTSA ホームページ
(http://www.nhtsa.dot.gov/people/injury/airbags/buckleplan/bua_website/Archive-04/Cases/California.html)
- CyberDriveIllinois ホームページ
(<http://www.cyberdriveillinois.com/>)
- Ontario Newsroom ホームページ
(<http://ogov.newswire.ca/ontario/GPOE/2002/09/27/c5507.html?lmatch=&lang=e.html>)
- “SUNflower : a comparative study of the development of road safety in Sweden, the United Kingdom, and the Netherlands”
- “ OECD TRANSPORT DIVISION RTR PROGRAMME ROAD SAFETY PERFORMANCE -TRENDS AND COMPARATIVE ANALYSIS”
(<http://www.oecd.org/dataoecd/56/32/2487308.pdf>)
- “THE AVAILABILITY OF SEAT BELT WEARING DATA IN OECD MEMBER COUNTRIES” (1995 ; IRTAD)
(<http://www.oecd.org/dataoecd/24/51/2104536.pdf>)
- “The attitude and behaviour of European car drivers to road safety” Social Attitudes to Road Traffic Risk in Europe (SARTRE) 2 reports (1998)
- The THINK! Road Safety Website (UK Department for Transport)
(<http://www.thinkseatbelts.com>)
- Seat belt campaign toolkit (FIA Foundation)
- “Achieving a High Seat Belt Use Rate—A Guide for Selective Traffic Enforcement Programs” (the National Highway Traffic Safety Administration)
(<http://www.nhtsa.dot.gov/people/injury/enforce/ACHIEVE.pdf>)
- “STATE-WIDE SEAT BELT USAGE SURVEY AND ANALYSIS” (2002 ; The Office of Traffic Safety State of California & the National Highway Traffic Safety Administration)
- Canadian Motor Vehicle Traffic Collision Statistics : 2003
(<http://www.tc.gc.ca/roadsafety/tp/tp3322/2003/menu.htm>)