

第 1 部 陸上交通の安全

第 1 章 道路交通の安全

1. 道路交通事故のない社会を目指して
人命尊重の理念に基づき、究極的には、交通事故のない社会を目指す。
今後は、死者数の一層の減少に取り組むことはもちろんのこと、事故そのものの減少についても積極的に取り組む必要がある。

2. 道路交通の安全についての目標
世界一安全な道路交通の実現を目指し、24 時間死者数を 5,500 人以下にする。
(30 日以内死者数等を同様に減少させる)
死傷者数を 100 万人以下にする。

3. 道路交通の安全についての対策

< 4 つの視点 >

少子高齢社会への対応	歩行者の安全確保
国民自らの意識改革	I T の活用

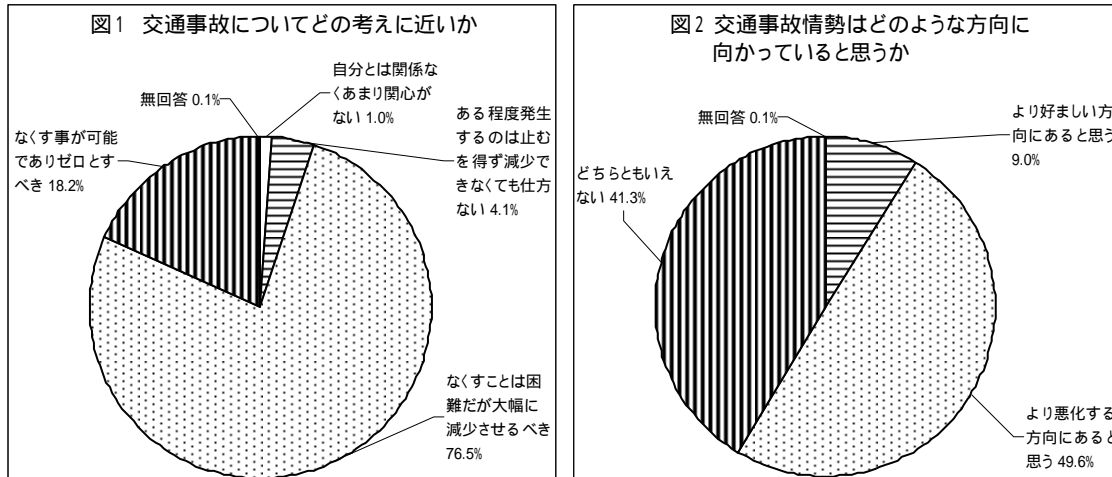
< 8 つの柱 >

- 道路交通環境の整備
- 交通安全思想の普及徹底
- 安全運転の確保
- 車両の安全性の確保
- 道路交通秩序の維持
- 救助・救急活動の充実
- 損害賠償の適正化を始めとした被害者支援の推進
- 研究開発及び調査研究の充実

第1節 道路交通事故のない社会を目指して

安全で安心な社会を実現させ、高齢者、障害者等を含むすべての人々が、相互理解と思いやりをもって行動する共生の交通社会の形成を図ることが必要である。

平成16年度に実施した交通安全に関する国民の意識調査（交通安全意識等に関するアンケート調査）によると、多くの人々が、道路交通事故をゼロにすべき、あるいは、大幅に減少させるべきと考えている（図1）。



注1 内閣府調べ。

2 対象は全国の二輪免許保有可能な16歳以上の男女（標本数：回収ベースで2,105標本）。

我々は、人命尊重の理念に基づき、究極的には、交通事故のない社会を目指すべきである。このような国民意識を踏まえると、積極的に交通安全対策を実施することにより、交通事故を減少させることができるのではないかと考える。

また、多くの人々が、交通情勢がより悪化する方向に向かっているとも回答しており（図2）、死者数が減少する中で事故件数が増加していることが、このような国民意識につながっているものと推測される。

今後は、死者数の一層の減少に取り組むことはもちろんのこと、事故そのものの減少についても積極的に取り組む必要がある。

その際、道路上における危険性は、道路以外における危険性の約4.2倍と高いこと（参考1）や、道路交通事故による経済的損失が少なくとも年間4兆2,850億円以上（国内総生産の約1%）に達していること（参考2）をも念頭に置きつつ、交通社会に参加するすべての国民が交通安全に留意するとともに、より一層交通安全対策を充実していくことが必要である。

特に、我が国では、欧米諸国と比較して、交通事故死者数に占める歩行者の割合が高くなっており、人優先の交通安全思想の下、歩道の整備等により歩行者の安全確保を図ることが重要である。

また、交通安全は地域社会と密接な関係を有することから、地域の交通事情等を踏まえた上で、それぞれの地域における活動を強化していくことが重要であり、交通安全に関する新たな仕組みづくりや方策を生み出していくなど、地方公共団体の果たす役割にも大きなものがある。

その上で、行政、学校、家庭、職場、団体、企業等が役割分担しながらその連携を強化し、また住民が、交通安全に関する各種活動に対して、その計画、実行、評価の各場面において様々な形で参加し、協働していくことが有効である。

中でも、交通事故の被害者やその遺族は、交通事故により家族を失い、傷害を負わされるなど交通事故の悲惨さを我が身をもって経験し、理解していることから、交通事故被害者等の参加や協働は重要である。

さらに、防犯や防災と併せて、地域の安全として考えていくことも、地域における取組を進める上で有効である。

参考1 道路上における死に至る危険性

厚生労働省の「人口動態統計」によれば、平成15年中の「不慮の事故」(転倒・転落、不慮の溺死、不慮の窒息、火災、交通事故等)による死亡数は3万8,714人である。

このうち、道路交通事故による死亡数(事故発生後1年を超えて死亡した者及び後遺症により死亡した者の数を除く。)は1万645人と算出される。

一方、内閣府調査によると、1日のうちの道路上にいる平均時間が2時間であり、これらにより、道路上にいる時間とその他の時間(自宅や職場等にいる時間)の単位時間当たりの死者数を比較すると、次のようになる。

不慮の事故による死亡数 総数 38,714人
道路交通事故による死亡数 10,645人

$$\frac{\text{< 道路上の危険 >}}{\text{< 道路以外の危険 >}} = \frac{\frac{10,645\text{人}}{2\text{時間}}}{\frac{(38,714\text{人} - 10,645\text{人})}{(24\text{時間} - 2\text{時間})}} = 4.2\text{倍}$$

なお、睡眠時間7時間42分(15歳以上の値、総務省、平成13年)を道路以外の生活場所で過ごす時間から除いた場合は、

$$\frac{\text{< 道路上の危険 >}}{\text{< 睡眠を除いた道路以外の危険 >}} = \frac{\frac{10,645\text{人}}{2\text{時間}}}{\frac{(38,714\text{人} - 10,645\text{人})}{(24\text{時間} - 2\text{時間} - 7\text{時間}42\text{分})}} = 2.7\text{倍}$$

参考2 道路交通事故による経済的損失

内閣府の「交通事故による経済的損失に関する調査研究（平成14年6月）」によると、道路交通事故による経済的損失は、4兆2,850億円と算定されている。

これは、1年間の交通事故によって生じる医療費、慰謝料、逸失利益等の人身損失のほか、車両・構築物の修理費等の物的損失、交通事故に係る救急搬送費用、警察の事故処理費用、裁判費用、保険運営費用、渋滞の損失等を交通事故による経済的損失と捉えて算定している。

<交通事故による経済的損失>

	損失額（億円）
人身損失	17,269
物的損失	18,041
事業主体の損失	772
各種公的機関等の損失	6,769
合計	42,850

（注）単位未満の数値は四捨五入により整理してあるので、合計と一致しない。

なお、この調査研究においては、「知人や友人の心理的損失」や「生活の喜びに対する損失」等は算入されておらず、これらを加えると更に損失額は大きくなることとなる。

第2節 道路交通の安全についての目標

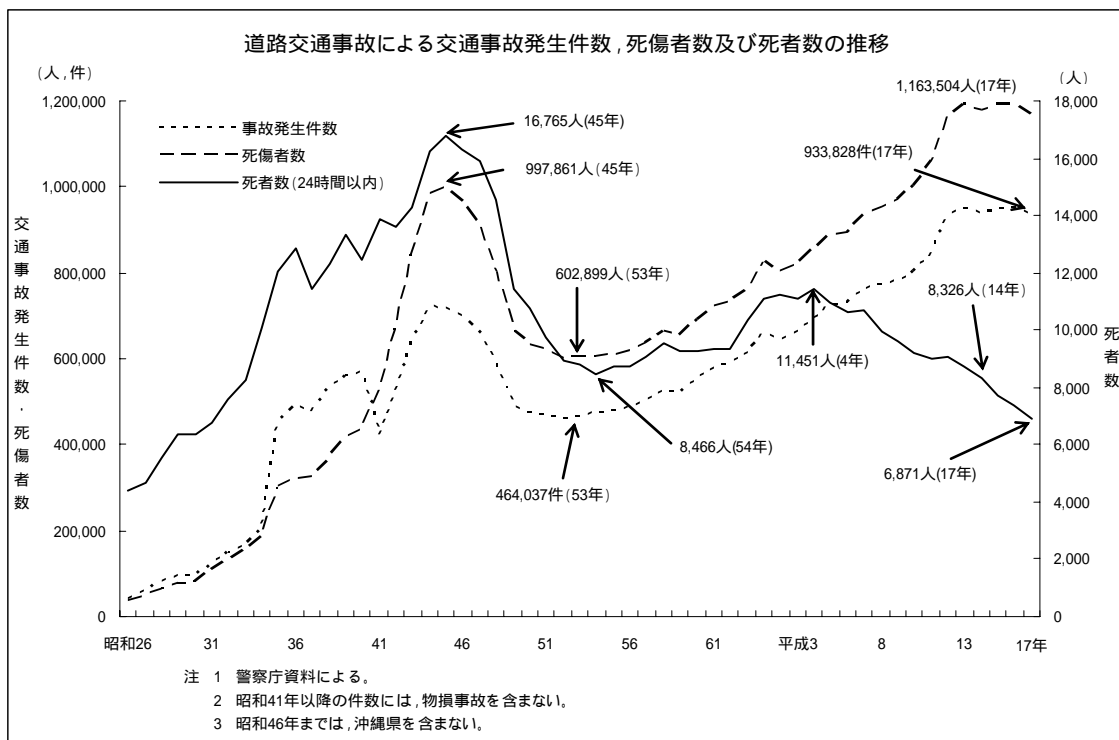
道路交通事故の現状と今後の見通し

1 道路交通事故の現状

我が国の交通事故による24時間死者数は、昭和45年に1万6,765人を数えたが、46年以降着実に減少に向かい、54年には8,466人とほぼ半減した。その後増勢に転じ、平成4年には1万1,451人に達したが、翌年から再び減少傾向に転じ、14年には8,326人となり、昭和45年当時の半減以下となった。さらに、17年中の死者数は、6,871人にまで減少した。また、30日以内死者数（事故発生から30日以内に死亡した人数）や、いわゆる「厚生統計の死者数」（事故発生から1年以内に死亡した人数）についても近年同様の減少傾向を示している。

しかしながら、死傷者数と交通事故件数は昭和53年以降ほぼ一貫して増加傾向にあり、17年中の死傷者数は116万3,504人、交通事故件数は93万3,828件と若干減少したものの、依然として高水準にある。また、近年、自動車1万台当たりの死傷者数はおおむね横ばいで推移している。

したがって、第7次交通安全基本計画における「平成17年までに、年間の24時間死者数を、交通安全対策基本法施行以降の最低であった昭和54年の8,466人以下とする」という目標は達成することができたが、「自動車保有台数当たりの死傷者数を可能な限り減少させる」という目標は、必ずしも十分に達成できたとは言い難い状況にある。



自動車1万台当たりの死傷者数

	平成12年	平成13年	平成14年	平成15年	平成16年
死傷者数(人)	153.5	155.2	152.2	153.3	152.4

【参考】これまでの交通安全基本計画の目標値と実数値

第1次交通安全基本計画（昭和46年度～50年度） 目標値：歩行者推計死者数約8,000人の半減 実数値：昭和50年3,732人
第2次交通安全基本計画（昭和51年度～55年度） 目標値：死者数16,765人の半減 実数値：昭和55年8,760人
第3次交通安全基本計画（昭和56年度～60年度） 目標値：死者数8,000人以下 実数値：昭和60年9,261人
第4次交通安全基本計画（昭和61年度～平成2年度） 目標値：死者数8,000人以下 実数値：平成2年11,227人
第5次交通安全基本計画（平成3年度～7年度） 目標値：死者数10,000人以下 実数値：平成7年10,679人
第6次交通安全基本計画（平成8年度～12年度） 目標値：死者数平成9年までに10,000人以下・平成12年までに9,000人以下 実数値：平成9年9,640人・平成12年9,066人
第7次交通安全基本計画（平成13年度～17年度） 目標値：死者数8,466人以下 実数値：平成17年6,871人

近年の交通死亡事故の発生状況を見ると、その特徴は次のとおりである。

65歳以上の高齢者の死者数が高水準で推移しており、全死者数の約4割を占めている。このうち、高齢者の歩行中及び自転車乗用中の死者数が高齢者の死者数の約6割以上を占めている。また、近年、高齢運転者による死亡事故件数が増加している。

16歳から24歳までの若者の死者数が大きく減少しており、特に自動車乗車中の減少が顕著である。

欧米諸国と比較して、全死者数に占める歩行中の死者数の割合が高い。

最高速度違反及び飲酒運転による死亡事故件数が減少している。

また、近年の交通死亡事故が減少している理由としては、道路交通環境の整備、交通安全思想の普及徹底、安全運転の確保、車両の安全性の確保、道路交通秩序の維持、救助・救急活動の充実等の諸対策が効果を発揮したことは言うまでもないが、定量的に示すことができる主な要因としては、次のものがあげられる。

飲酒運転の厳罰化等悪質・危険運転者対策

シートベルト着用者率の向上に伴う致死率（自動車乗車中）の低下

危険認知速度（車両の事故直前速度）の低下

違反のある歩行中死傷者構成率の減少

致死率の高い正面衝突事故の減少

衝突安全性能が向上した車両の普及

2 道路交通を取り巻く状況の展望

我が国の道路交通を取り巻く今後の状況を展望すると、運転免許保有者数、車両保

有台数，自動車走行台キロ共に増加することが見込まれる。また，このような道路交通の量的拡大に加え，交通死亡事故の当事者となる比率の高い高齢者人口の増加，中でも高齢者の運転免許保有者の増加は，道路交通にも大きな影響を与えるものと考えられる。

3 道路交通事故の見通し

道路交通を取り巻く状況は，経済社会情勢の動向に伴い今後複雑に変化すると見込まれ，将来の交通事故の状況については，正確には見極め難いところであるが，内閣府の「道路交通事故長期予測のための調査研究」（平成 17 年 3 月）によれば，平成 22 年における交通事故の中位の予測値は次のようになっている。

事故件数	約 95 万件（走行キロ当たり事故件数の傾向分析・直近 4 年）	1
	約 103 万件（走行キロ当たり事故件数の傾向分析・直近 17 年）	1
	約 111 万件（年齢層別人口構造分析）	2
死傷者数	約 119 万人（走行キロ当たり死傷者数の傾向分析・直近 4 年）	1
	約 128 万人（走行キロ当たり死傷者数の傾向分析・直近 17 年）	1
	約 138 万人（年齢層別人口構造分析）	2
死者数	約 5,700 人（年齢層別人口構造分析）	2
	約 6,400 人（走行キロ当たり死者数の傾向分析）	1

なお，この予測値の意味するところは，従前から実施されている交通安全施策が従前と同様に継続される場合の数値であり，この予測値には，今後新規に行われる交通安全施策の効果は織り込まれておらず，また，最近導入されて効果発現の途上にある施策の効果についても十分に織り込まれていない。

- 1：走行キロ当たりの傾向分析は，自動車の総走行距離と道路交通事故発生との相関関係に着目した手法であり，両者の関係を導き出し，次に将来の総走行距離を過去の実績値の推移から予測し，更にその予測値に基づいて道路交通事故を算出したものである。また，事故件数と死傷者数については，直近 17 年の傾向と直近 4 年の傾向の 2 種類の分析を行っている。
- 2：年齢層別人口構造分析（コーホート分析）は，年齢別人口構成の経年変化と道路交通事故発生との構造的類似性に着目した手法であり，16 歳から 20 歳や 65 歳以上といった一定の年齢層人口にウェイト付けして推計したものである。

交通安全基本計画における目標

【数値目標】交通事故死者数 5,500 人以下
交通事故死傷者数 100 万人以下

交通事故のない社会を達成することが究極の目標であるが，中期的には平成 15 年に設定した「10 年間で交通事故死者数を 5,000 人以下とし，世界一安全な道路交通

の実現を目指す」という目標の実現を図ることとし、本計画の計画期間である平成22年までには、年間の24時間死者数を5,500人以下にすることを目指すものとする。

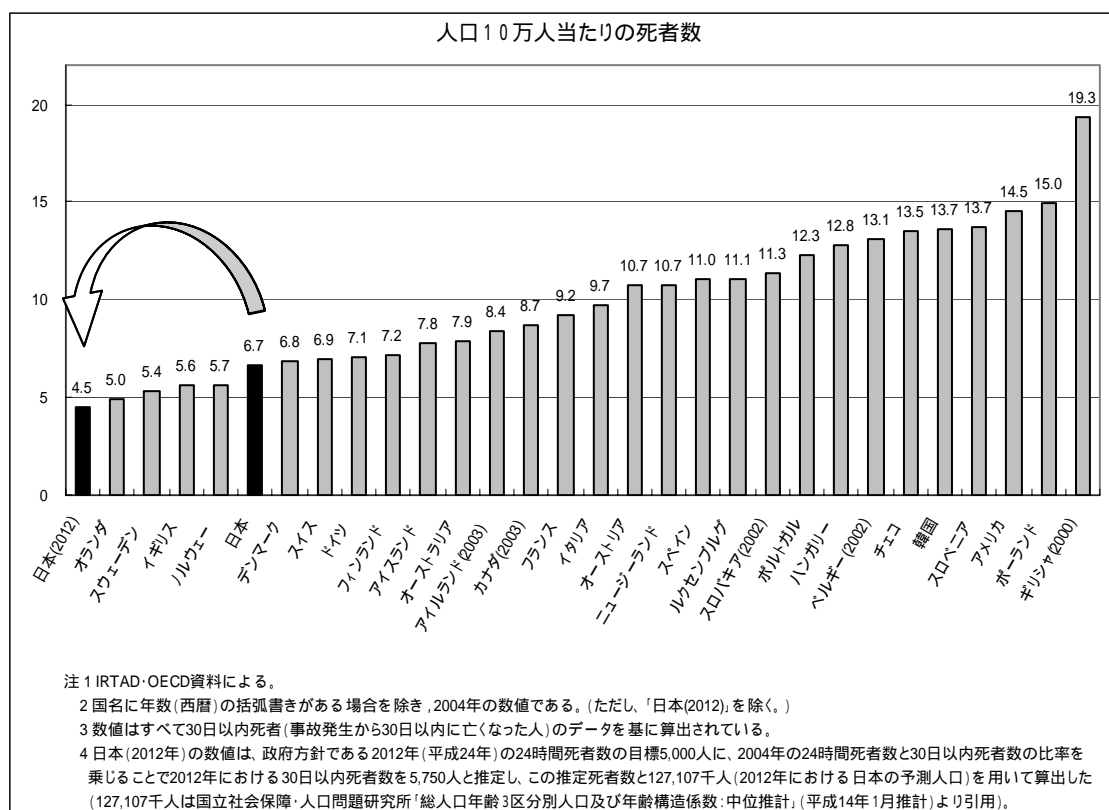
このことは、当然のことながら、24時間死者数のみならず、およそ道路交通事故に起因する死者数（30日以内死者数等）を同様に減少させることを意味している。

言うまでもなく、本計画における最優先の目標は死者数の減少であるが、今後はさらに、死者数減少を始めとする交通安全対策を実施するに当たり、事故そのものの減少や死傷者数の減少にも一層積極的に取り組み、平成22年までに、年間の死傷者数を100万人以下にすることを目指すものとする。

そのため、国の関係行政機関及び地方公共団体は、国民の理解と協力の下、第3節に掲げた諸施策を総合的かつ強力に推進する。

また、人口10万人当たりの30日以内死者数について国際比較を行うと、国際道路交通事故データベース（IRTAD）がデータを公表している29か国について、我が国は6.7人（2004年）であり、比較的上位に位置している。

「10年間で交通事故死者数を5,000人以下とする」という目標を達成すると、この数値は4.5人以下となり、他の各国の交通事故情勢が現状のままであれば、我が国は、「世界一安全な道路交通」を実現することになる。もちろん、各国とも交通安全対策に積極的に取り組んでいるので、それぞれ交通事故死者の減少が予想されるが、それでも、我が国が世界のトップと肩を並べることになると考えられる。



第3節 道路交通の安全についての対策

今後の道路交通安全対策を考える視点

近年、道路交通事故による死者数が減少していることを考えると、これまでの交通安全基本計画に基づき実施されてきた対策には一定の効果があったものと考えられる。このため、従来の交通安全対策を基本としつつ、経済社会情勢、交通情勢の変化等に対応し、また、実際に発生した交通事故に関する情報の収集、分析を充実し、より効果的な対策への改善を図るとともに、有効性が見込まれる新たな対策を推進する。

対策の実施に当たっては、可能な限り、対策ごとの目標を設定するとともに、その実施後において効果評価を行い、必要に応じて改善していくことも必要である。

このような観点から、道路環境の整備、交通安全思想の普及徹底、安全運転の確保、車両の安全性の確保、道路交通秩序の維持、救助・救急活動の充実、損害賠償の適正化を始めとした被害者支援の推進、研究開発及び調査研究の充実といった8つの柱により、交通安全対策を実施する。

その際、最近及び今後の経済社会情勢や交通情勢等を踏まえると、今後対策を実施していくに当たっては、特に、次のような視点を重視して対策の推進を図っていくべきである。

1 少子高齢社会への対応

諸外国と比較しても、我が国は高齢者の死者の占める割合が極めて高いこと、今後も我が国の高齢化は急速に進むことを踏まえると、高齢者が安全にかつ安心して外出したり移動したりできるような交通社会の形成が必要である。

その際には、多様な高齢者の実像を踏まえたきめ細かな総合的な交通安全対策を推進するべきであり、また、交通モードによる相違、すなわち、高齢者が主として歩行及び自転車等を交通手段として利用する場合と、自動車を運転する場合の相違に着目し、それぞれの特性を理解した対策を構築するべきである。特に、後者については、今後、高齢運転者が大幅に増加することが予想されることから、高齢者が事故を起こさないようにするための対策を強化することが喫緊の課題である。

また、加齢による身体機能の変化にかかわらず、高齢者が交通社会に参加することを可能にするため、年齢等にかかわらず多様な人々が利用しやすいよう都市や生活環境を設計するとの考え方にに基づき、バリアフリー化された道路環境の形成を図ることも重要である。

さらに、高齢者の交通安全を図っていくためには、交通安全活動を、高齢者が日常的に利用する機会が多い医療機関や福祉施設等と連携して実施していくことや、高齢者の事故が居住地の近くで発生することが多いことから、地域における生活に密着した交通安全活動を充実させることが重要である。

また、高齢化の進展と同時に考えなければならないのが少子化の進展である。安心して子どもを生み、育てることができる社会を実現するためには、防犯の観点はもちろんのこと、子どもを交通事故から守る観点からの交通安全対策が一層求められる。

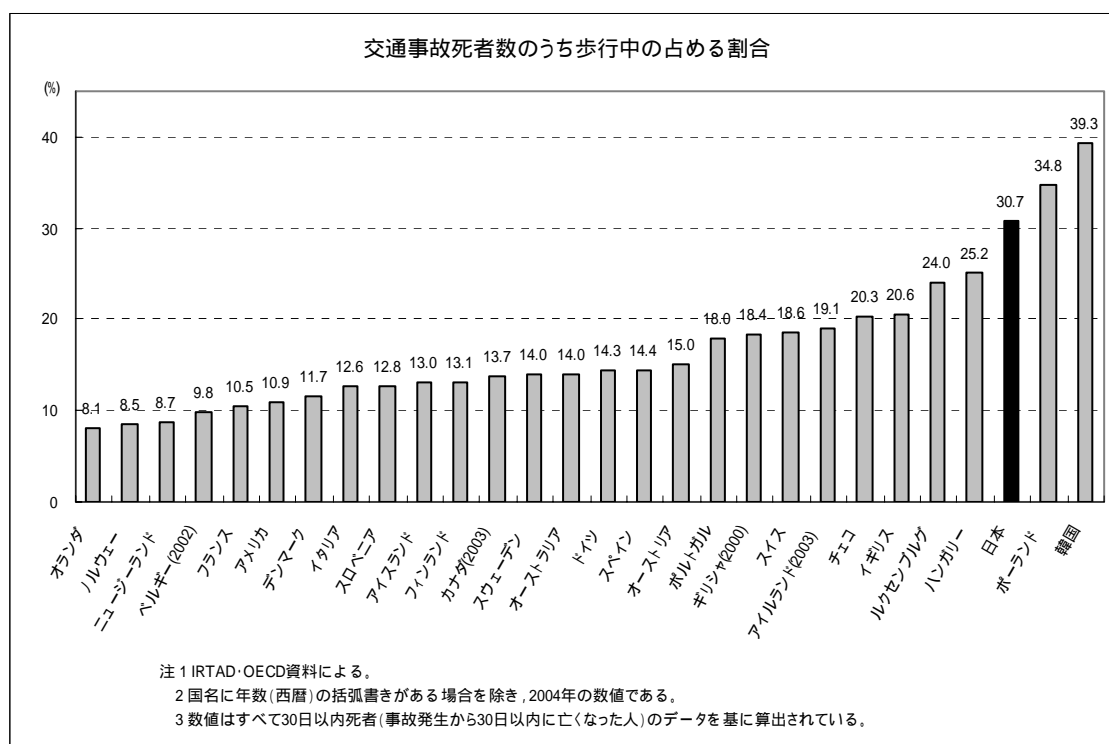
このため、子どもの安全を確保する観点から、通学路等において歩道等の歩行空間の整備を積極的に推進する必要がある。

2 歩行者の安全確保

我が国では、交通事故死者数に占める歩行者の割合が3割を超え、欧米諸国と比較して高い割合となっている。特に、高齢者では歩行者の割合が約5割、15歳以下の子どもでは約4割を占めている。

安全で安心な社会の実現を図るためには、自動車と比較して弱い立場にある歩行者の安全を確保することが必要不可欠であり、特に、高齢者や子どもにとって身近な道路の安全性を高めることがより一層求められている。

このような情勢等を踏まえ、人優先の考えの下、通学路、生活道路、市街地の幹線道路等において歩道の整備等による歩行空間の確保を一層積極的に進めるなど、歩行者の安全確保を図る対策を推進していく必要がある。



3 国民自らの意識改革

交通行政に携わる者、交通機関にかかわる者を含め、交通社会に参加するすべての国民が、交通事故の危険性を十分認識した上で、交通事故のない社会を目指し、交通事故を起こさない、交通事故にあわないという意識を再確認すべきである。

そのためには、交通安全教育や交通安全に関する広報啓発活動を一層充実すべきであるが、一方的な情報提供や呼び掛けにとどまるならば、効果は限定的であり、多くの国民が自ら安全で安心な交通社会を構築していこうとする前向きな意識を持つようになることが重要である。

このため、住民が身近な地域や団体において、地域の課題を認識し自ら具体的な目標や方針を設定したり、交通安全に関する各種活動に直接かかわったりしていくなど、安全で安心な交通社会の形成に積極的に関与していくような仕組みづくりが必要であり、地方公共団体においても、それぞれの実情に応じて、かかる仕組みを工夫する必要がある。

さらに、その目標を設定するに際しては、当該地域に根ざした何らかの具体的な指標(例えば、高齢者、子ども等特定の年齢階層に着目した指標等)を生み出すことも、住民の交通安全意識を高める上で効果的である。

また、都道府県交通安全計画や市町村交通安全計画の作成に当たっては、国の交通安全基本計画を踏まえつつも、地域の交通情勢や社会情勢等の特徴を十分考慮するとともに、地域の住民の意向を十分反映させる工夫も必要である。

さらに、交通事故の被害者やその遺族の声を直接国民が聞く機会を増やすことも安全意識の高揚のためには有効である。

4 ITの活用

情報社会が急速に進展する中で、安全で安心な交通社会を構築していくためには、情報を活用することが重要であり、特に情報通信技術(IT)については、人間の認知や判断等の能力や活動を補い、また人間の不注意によるミスを打ち消し、さらには、それによる被害を最小限にとどめるなど交通安全に大きく貢献することが期待できる。

なかでも、ITを用いて人・道路・車両を一体のシステムとして構築することを通じて、ドライバーの発見の遅れに対する情報提供等により通行の安全性を高めたり、衝突の未然防止を図るなど車両の安全性を高めたり、交通管制をより高度化したり、救助・救急活動を迅速化したりといったことが可能となることから、これらの高度道路交通システム(ITS)の取組を推進する。

また、インターネットを始めとしたITの活用等により、指導者の育成を行うなど学校や家庭、地域における交通安全教育を一層活性化していくことも必要である。

今後は、システム開発と併せて、その実用化や普及を進めていく時代である。いかに多くの国民がITによるメリットを享受することができるようにしていくかが交通安全を進める上で特に重要である。

なお、3とも関連するが、あくまでもITは技術や手段であって万能ではないことから、ITを過信することなく、最終的には、人間一人一人の心掛けが重要であることは論をまたない。

IT : Information Technology

ITS : Intelligent Transport Systems

講じようとする施策

1 道路交通環境の整備

道路交通環境の整備については、これまでも警察庁や国土交通省等の関係機関が連携し、幹線道路と生活道路の両面で対策を推進してきたところであり、幹線道路の事故多発地点対策等で一定の事故抑止効果が確認されている。

近年の交通死亡事故の発生状況を状態別に分析してみると、自動車乗車中に比較して、歩行中の減少割合が小さく、自動車と比較して弱い立場にある歩行者の安全を一層確保することが必要である。

そこで、今後は、これまでの対策に加え、少子高齢化等の社会情勢の変化に対応し、子どもを事故から守り、高齢者が安全にかつ安心して外出できる交通社会の形成を図る観点から、通学路、生活道路、市街地の幹線道路等において歩道を一層積極的に整備するなど、安全・安心な歩行空間が確保された人優先の道路交通環境整備の強化を図っていくものとする。

また、道路交通環境の整備については、このほか、高規格幹線道路から地区内道路に至る適切に機能分担された安全な道路交通網の体系的整備を進め、生活道路への通過交通の流入抑制を図るとともに、特に交通の安全を確保する必要がある道路において、歩道等の交通安全施設等の整備、効果的な交通規制の推進等きめ細かな事故防止対策を実施することにより車両の速度の抑制や、自動車、自転車、歩行者等の異種交通が分離された安全な道路交通環境を形成することとする。

交通安全施設等の整備に当たっては、効果的・効率的に事故を削減する観点から、事故が多発しているなど道路交通安全の観点から問題が生じている箇所に対して重点的に実施することとし、当該箇所における事故の特性や発生要因について分析を行い、その結果を踏まえて対策を立案・実施する。また、対策の実施後においては、整備結果の評価を行い、対策の立案・実施段階にフィードバックすることにより、着実に事故削減を図ることとする。

また、道路交通の安全の確保は、歩行者等道路を利用する人々の日常生活、経済・社会活動と密接に関係することから、地域住民や職業運転者等の意見を道路交通環境の整備に反映させるとともに、身近な道路の交通安全対策の立案に地域住民等が主体的に参加できる機会を充実する。また、整備の進ちょく状況、効果等について公表を行うこととする。

そのほか、道路交通の円滑化を図ることにより交通安全の推進に資するため、道路利用の仕方に工夫を求め、輸送効率の向上や交通量の時間的・空間的平準化を図る交通需要マネジメント（TDM）施策を総合的に推進するとともに、最先端のITを用いて人と道路と車両とを一体のシステムとして構築し、画期的に道路交通環境の安全

TDM：Transportation Demand Management

性を高めるITSの開発・普及等を推進する。

【第8次計画における重点施策及び新規施策】

人優先の安全・安心な歩行空間の整備((1))

通学路等の歩道整備等の推進((1)ア)

「あんしん歩行エリア」の形成及び「生活道路事故抑止対策マニュアル」の活用等による交通安全対策の推進((1)イ)

バリアフリー化を始めとする歩行空間等の整備((1)ウ)

道路ネットワークの整備と規格の高い道路の利用促進((2))

IT化の推進による安全で快適な道路交通環境の実現((3)ウ)

「くらしのみちゾーン」の形成等総合的・集中的な取組の実施((5)イ)

優先度明示方式による交通事故対策の重点実施((6)ア)

事故危険箇所対策の推進((6)イ)

「交通事故対策・評価マニュアル」及び「交通事故対策事例集」による科学的分析に基づく事故対策の推進((6)ウ)

高度道路交通システムの活用((8))

新たな違法駐車対策法制による違法駐車対策の推進((11)イ)

ハード・ソフト一体となった駐車対策の推進((11)オ)

災害に備えた道路交通環境の整備((12))

(1)人優先の安全・安心な歩行空間の整備

これまで一定の成果を上げてきた交通安全対策は、主として「車中心」の対策であり、歩行者の視点からの道路整備や交通安全対策は依然として十分とはいえず、また、生活道路への通過交通の流入等の問題も依然として深刻である。一方、歩行者の死者数は全死者数の約3割を占めており、その約7割は幹線道路で死亡している。

このため、地域の協力を得ながら、通学路、生活道路、市街地の幹線道路等において歩道を積極的に整備するなど、「人」の視点に立った交通安全対策を推進していく必要がある。

ア 通学路等の歩道整備等の推進

小学校、幼稚園、保育所及び児童館等に通う児童や幼児の通行の安全を確保するため、通学路等の歩道整備等を積極的に推進する。

このほか、押ボタン式信号機、歩行者用灯器等の整備、立体横断施設の整備、横断歩道等の拡充により、通学路、通園路の整備を図る。

イ 生活道路における交通安全対策の推進

死傷事故発生割合が高い住居系地区又は商業系地区で、その外縁を幹線道路が構成する「あんしん歩行エリア」について、都道府県公安委員会及び道路管理者

が連携して、歩道整備を始めとした面的かつ総合的な事故抑止対策を実施する。

都道府県公安委員会においては、交通規制、交通管制及び交通指導取締りの融合に配慮した施策を推進することとする。具体的には、エリア内の生活道路を中心に、信号灯器のLED化、道路標識・道路標示の高輝度化、路側帯の設置・拡幅等の安全対策を、また、外周幹線道路を中心に信号機の高度化、光ビーコン、交通情報板等によるリアルタイムの交通情報提供等の交通流円滑化対策を実施するほか、高齢者、身体障害者等の公共交通機関を利用した移動の円滑化の促進に関する法律（平成12年法律第68号。交通バリアフリー法）の特定経路を構成する道路を中心に音響信号機、高齢者等感応信号機、歩行者感応信号機等のバリアフリー対応型信号機の整備、歩行者と車両の通行を時間的に分離して歩行者と自動車との事故を防止する歩車分離式信号の導入を推進する。

道路管理者においては、歩道の整備、歩行空間のバリアフリー化等により、安心して移動できる歩行空間ネットワークを整備する経路対策、ハンプ、クランク等車両速度を抑制する道路構造等により、歩行者や自転車の通行を優先するゾーンを形成するゾーン対策、外周幹線道路の通行を円滑化し、エリア内への通過車両を抑制するため、交差点の改良等の外周道路対策を推進する。

このような対策を推進することにより、平成15年度策定の社会資本整備重点計画において定められた数値目標（平成19年度までにエリア内の死傷事故を約2割抑止し、うち歩行者・自転車事故は約3割抑止）の達成を目指す。

【数値目標】エリア内の死傷事故約2割抑止

エリア内の歩行者・自転車事故約3割抑止

また、「あんしん歩行エリア」以外の生活道路においても、歩道を積極的に整備する。このほか、「生活道路事故抑止対策マニュアル」を活用するなどして都道府県公安委員会と道路管理者が連携し、自動車の速度の抑制、道路の形状や交差点の存在の運転者への明示、歩車それぞれの通行区分の明示等を進め、歩車が共存する安全で安心な道路空間を創出するための取組を推進するなど、交通事故抑止のための施策を実施する。

ウ バリアフリー化を始めとする歩行空間等の整備

（ア）歩行者及び自転車利用者の安全で快適な通行を確保するため、歩行者等の交通事故が発生する危険性の高い区間等について、改築事業等による整備と併せて歩道及び自転車道等の整備を引き続き重点的に実施する。その際、快適な通行空間を十分確保した幅の広い歩道の整備に努めるとともに、既存の道路に歩道等の設

LED：Light Emitting Diode 発光ダイオード

社会資本整備重点計画（平成15年度～19年度）において定められた数値目標である。

置が困難な場合においては、その歩道等の代替として既存の道路と並行した歩行者専用道路、自転車歩行者専用道路等の整備を推進する。

また、通過車両の進入を抑え、歩行者等の安全確保と生活環境の改善を図るため、コミュニティ道路（歩車分離を図るとともに、車道をジグザグにするクランクや車道の一部を盛り上げるハンプ等の自動車の走行速度を低減させる道路構造を採用することで、安全で快適な歩行空間の形成を図った道路）、歩車共存道路（歩道等の設置が困難な場合において、ハンプや狭さく等を組み合わせることにより車の速度を抑制し、歩行者等の安全な通行を確保する道路）等の整備を推進するとともに、道路標識の高輝度化・大型化・可変性・自発光化、標示板の共架、設置場所の統合・改善、道路標示の高輝度化等（以下「道路標識の高輝度化等」という。）を行い、見やすく分かりやすい道路標識・道路標示とするなど視認性の向上を図る。

- (イ) 高齢者、障害者等の自立した日常生活及び社会生活を確保するため、ユニバーサルデザインの考え方にに基づき、駅、公共施設、福祉施設、病院等の周辺を中心に平坦性が確保された幅の広い歩道を積極的に整備する。

このほか、バリアフリー対応型信号機、待ち時間表示装置、昇降装置付立体横断施設、歩行者用休憩施設、自転車駐車場、障害者用の駐車ます等を有する自動車駐車場等を整備するとともに、改築事業等と併せた無電柱化を推進する。あわせて、高齢者、障害者等の通行の安全と円滑を図るとともに、高齢運転者の増加に対応するため、信号灯器のLED化、道路標識の高輝度化等を推進する。

また、駅前等の交通結節点において、エレベーター等の設置、スロープ化や建築物との直結化が図られた立体横断施設、交通広場等の整備を推進し、歩きたくするような安全で快適な歩行空間を積極的に確保する。

特に、交通バリアフリー法に基づき、重点整備地区に定められた駅の周辺地区等においては、公共交通機関等のバリアフリー化と連携しつつ、誰もが歩きやすい幅の広い歩道、道路横断時の安全を確保する機能を付加したバリアフリー対応型信号機等の整備が面的かつネットワークとして行われるよう配慮する。

また、交差点等に設置する通信装置と高齢者、障害者等が所持する携帯端末等との双方向通信により、安全な通行に必要な情報の提供や信号機の青時間の延長を行う歩行者等支援情報通信システム（PICS）の整備を推進し、高齢者、障害者等の安全な移動を支援する。

さらに、バリアフリー歩行空間が有効に利用されるよう、高齢者を始めとする歩行者等に対して、視覚障害者誘導用ブロック、歩行者用の案内標識、バリアフリーマップ等により、公共施設の位置や施設までのバリアフリー経路等を適切に案内する。

(ウ) 放置車両に係る使用者責任の拡充と確認事務の民間委託による執行力の確保を主な内容とする新たな違法駐車対策法制の下で、横断歩道、バス停留所付近の違法駐車等の悪質性、危険性、迷惑性の高い駐車違反に対する取締りを強化する。

また、高齢者、障害者等の円滑な移動を阻害する要因となっている歩道や視覚障害者誘導用ブロック上等の自動二輪車等の違法駐車についても、放置自転車等の撤去を行う市町村と連携を図りつつ積極的な取締りを推進する。

(エ) 冬期の安全で快適な歩行者空間を確保するため、中心市街地や公共施設周辺等における除雪の充実や消融雪施設等の整備を推進する。

(2) 道路ネットワークの整備と規格の高い道路の利用促進

基本的な交通の安全を確保するため、高規格幹線道路から居住地域内道路に至るネットワークによって適切に機能が分担されるよう道路の体系的整備を推進するとともに、他の交通機関との連携強化を図る道路整備を推進する。また、一般道路に比べて安全性が高い高規格幹線道路の利用促進を図る。

ア 適切に機能分担された道路網の整備

(ア) 自動車、自転車、歩行者等の異種交通を分離し、交通流の純化を促進するため、高規格幹線道路から居住地域内道路に至るネットワークを体系的に整備するとともに、歩道や自転車道等の整備を積極的に推進する。

(イ) 一般道路に比較して死傷事故率が低く安全性の高い高規格幹線道路、地域高規格道路等の整備を推進し、より多くの交通量を分担させることによって道路ネットワーク全体の安全性を向上させる。

(ウ) 通過交通の排除と交通の効果的な分散により、都市部における道路の著しい混雑、交通事故の多発等の防止を図るため、バイパス及び環状道路等の整備を推進する。

(エ) 幹線道路で囲まれた居住地域内や歩行者等の通行の多い商業地域内等においては、通過交通をできる限り幹線道路に転換させるなど道路機能の分化により、生活環境を向上させるため、補助的な幹線道路、区画道路、歩行者専用道路等の体系的な整備、区画道路におけるコミュニティ道路や歩車共存道路等の交通安全施設の整備等を総合的に実施する。

(オ) 国民のニーズに応じた効率的な輸送体系を確立し、道路混雑の解消等円滑な交通流が確保された良好な交通環境を形成するため、道路交通、鉄道、海運、航空等複数の交通機関の連携を図るマルチモーダル施策を推進し、鉄道駅等の交通結節点、空港、港湾の交通拠点へのアクセス道路の整備等を実施する。

イ 改築による道路交通環境の整備

交通事故の多発等を防止し、安全かつ円滑・快適な交通を確保するため、次の方針により道路の改築事業を強力に推進する。

- (ア) 歩行者及び自転車利用者の安全と生活環境の改善を図るため、歩道等を設置するための既存道路の拡幅、小規模バイパスの建設と併せた道路空間の再配分、自転車の通行を歩行者や車両と分離するための自転車道の設置等の道路交通の安全に寄与する道路の改築事業を積極的に推進する。
- (イ) 交差点及びその付近における交通事故の防止と交通渋滞の解消を図るため、交差点のコンパクト化、立体交差化等を推進する。
- (ウ) 一般道路の新設・改築に当たっては、交通安全施設についても併せて整備することとし、道路標識、中央帯、車両停車帯、道路照明、防護さく等の整備を図る。また、歩行者の安全を確保するため必要がある場合には、スロープや昇降装置の付いた立体横断施設の整備を図る。
- (エ) 道路の機能と沿道の土地利用を含めた道路の利用実態との調和を図ることが交通の安全の確保に資することから、交通流の実態を踏まえつつ、沿道からのアクセスを考慮した副道等の整備、植樹帯の設置、路上駐停車対策等の推進を図る。
- (オ) 商業系地区等における歩行者及び自転車利用者の安全で快適な通行空間を確保するため、これらの者の交通量や通行の状況に即して、幅の広い歩道、自転車道、コミュニティ道路、歩車共存道路、車両の通行を禁止又は制限したショッピングモール等の整備を推進する。
- (カ) 交通混雑が著しい都心地区、鉄道駅周辺地区等において、人と車の交通を体系的に分離するとともに、歩行者空間の拡大を図るため、地区周辺の幹線道路、ペDESTリアンデッキ（歩行者を保護するために車道と分離し立体的に設置した歩行者路）、交通広場等の総合的な整備を推進する。
- (キ) 歴史的街並みや史跡等卓越した歴史的環境の残る地区において、地区内の交通と観光交通、通過交通を適切に分離するため、歴史的地区への誘導路、地区内の生活道路、歴史のみちすじ等の整備を体系的に推進する。

ウ 高規格幹線道路等の利用促進

一般道路に比べて安全性が高い高規格幹線道路等へ交通の転換を促進し、死傷事故の減少を図る。

そのため、高規格幹線道路等のネットワークの整備の推進、高速自動車国道等の有料道路の料金所で一旦停止することなく、自動的に料金の支払いを可能にするノンストップ自動料金支払いシステム（ETC）を活用したサービスの拡充、インターチェンジの増設等を実施し、高規格幹線道路等をより利用しやすい環境の整備を推進する。

(3) 交通安全施設等整備事業の推進

特に交通の安全を確保する必要がある道路について、平成 15 年度から 19 年度ま

ETC : Electronic Toll Collection System

でを計画期間とする社会資本整備重点計画（平成 15 年 10 月 10 日閣議決定）に基づき、都道府県公安委員会及び道路管理者が連携し、事故実態の調査・分析を行いつつ、次の方針により計画的かつ重点的に、歩道整備を始めとした交通安全施設等整備事業を推進することにより、交通環境を改善し、交通事故の防止と交通の円滑化を図る。

また、平成 20 年度以降も、交通事故発生状況等を勘案し、総合的かつ計画的な歩道整備を始めとした交通安全施設等整備事業の推進を図る。

ア 歩行者等の安全通行の確保

死傷事故発生割合の高い地区を「あんしん歩行エリア」として指定の上、歩道整備を始めとした面的かつ総合的な事故抑止対策を実施し、エリア内の死傷事故の抑止を図る。また、交通バリアフリー法の特定経路を構成する道路において、バリアフリー対応型信号機の整備や歩道の段差、勾配等の改善等歩行空間のバリアフリー化を推進する。

イ 幹線道路等における交通の安全と円滑の確保

死傷事故発生率が高く、又は死傷事故が多発している交差点・単路を事故危険箇所として選定の上、歩道を含めた交通安全施設等を集中的に整備し、対策実施箇所の死傷事故の抑止を図る。また、大都市圏等の特に違法駐車が著しい幹線道路において、カラー舗装による駐停車禁止区域の明示、違法駐車抑止システム等の整備等によるハード・ソフト一体となった駐車対策を推進する。

ウ IT化の推進による安全で快適な道路交通環境の実現

信号機の高度化等により、死傷事故の抑止、対策実施箇所における通過時間の短縮等を図る。また、光ビーコンの整備拡充、交通管制センターの高度化等の新交通管理システム（UTMS）の推進を図るとともに、情報収集・提供環境の拡充等により、道路交通情報提供の充実等を推進する。

このような対策を推進することにより、平成 15 年度策定の社会資本整備重点計画において定められた数値目標（平成 19 年度までに約 44,000 件の死傷事故を抑止）の達成を目指す。

【数値目標】信号機の高度化等により約 44,000 件の死傷事故を抑止

（４）効果的な交通規制の推進

道路における危険を防止し、その他交通の安全と円滑を図り、道路網全体の中でそれぞれの道路の社会的機能、道路の構造、交通安全施設の整備状況、交通流・量の状況等地域の実態等に応じ、既存の交通規制を見直すなど、規制内容をより合理的なものにするよう努める。また、都道府県公安委員会が行う交通規制の情報についてデータベース化を推進し、効果的な交通規制を行う。

UTMS：Universal Traffic Management Systems

社会資本整備重点計画（平成 15 年度～19 年度）において定められた数値目標である。

ア 地域の特性に応じた交通規制

主として通過交通の用に供される道路については、駐停車禁止、転回禁止、指定方向外進行禁止、進行方向別通行区分等交通流を整序化するための交通規制を、また、主として地域交通の用に供される道路については、一方通行、指定方向外進行禁止等を組み合わせ、通過交通を抑制するなど、良好な生活環境を維持するための交通規制を、さらに、主として歩行者及び自転車利用者の用に供される道路については、歩行者用道路、車両通行止め、路側帯の設置・拡幅等歩行者及び自転車利用者の安全を確保するための交通規制を強化する。

特に、生活の場である住居系地区等においては、歩行者等の安全の確保に重点を置いた交通規制を実施し、「あんしん歩行エリア」の形成を図る。

イ 安全で機能的な都市交通確保のための交通規制

安全で機能的な都市交通を確保するため、計画的に都市部における交通規制を推進し、交通流・量の適切な配分・誘導を図る。また、路線バス、路面電車等大量公共交通機関の安全・優先通行を確保するための交通規制を積極的に推進する。

ウ 幹線道路における交通規制

幹線道路については、交通の安全と円滑化を図るため、道路の構造、交通安全施設の整備状況、交通の状況等を勘案しつつ、速度規制及び追越しのための右側部分はみ出し通行禁止規制等について見直しを行い、その適正化を図る。

エ 高速自動車国道等における交通規制

新規供用の高速自動車国道等については、道路構造、交通安全施設の整備状況等を勘案し、安全で円滑な交通を確保するため、適正な交通規制を実施するとともに、既供用の高速自動車国道等については、交通流の変動、道路構造の改良状況、交通安全施設の整備状況、交通事故の発生状況等を総合的に勘案して、交通実態に即した交通規制となるよう見直しを推進する。特に、交通事故多発区間においては、大型貨物自動車等の通行区分規制、追越しのための右側部分はみ出し通行禁止規制、速度規制等の必要な安全対策を推進する。

また、交通事故、異常気象等の交通障害発生時においては、その状況に即し、臨時交通規制を迅速かつ的確に実施し、二次障害の防止を図る。

(5) 地域住民等と一体となった道路交通環境の整備

道路交通の安全は道路利用者の生活、経済・社会活動に密接に関係するため、対策の立案に当たって地域住民や道路利用者の意見を十分反映させる必要がある。

また、地域によって道路環境や道路利用の実態及び交通の状況が異なることから、地域の実情を踏まえた道路交通環境の整備を行う。

ア 道路交通環境整備への住民参加の促進

安全な道路交通環境の整備に当たっては、道路を利用する人の視点を生かすこ

とが重要であることから、地域住民や道路利用者の主体的な参加の下に交通安全施設等の点検を行う交通安全総点検を積極的に推進するとともに、道路利用者等が日常感じている意見について、「標識BOX」(はがき、インターネット等を利用して、運転者等から道路標識等に関する意見を受け付けるもの)、「道の相談室」等を活用して取り入れ、道路交通環境の整備に反映する。

また、交通の安全は、住民の安全意識により支えられることから、安全で良好なコミュニティの形成を図るために、交通安全対策に関して住民が計画段階から実施全般にわたり積極的に参加できるような仕組みをつくり、行政と市民の連携による交通安全対策を推進する。

さらに、安全な道路交通環境の整備に係る住民の理解と協力を得るため、事業の進ちょく状況、効果等について積極的に公表する。

イ 総合的・集中的な対策の実施

外周を幹線道路に囲まれているなどまとまりのある住区や中心市街地、商店街の街区等において、地域住民の主体的参加の下、地域の課題について創意工夫や合意形成を図りながら、歩道整備、一般車両の地区内への流入抑制、無電柱化や緑化等の総合的な取組を実施し、人優先の安全・安心な賑わいのあるまちやみちを実現する「くらしのみちゾーン」の形成を促進するため、意欲のある市町村や自ら実践しようとする住民団体等に対し、合意形成支援等のソフト面を含めた支援を行う。中心市街地等においては、一般車両の利用を制限し、歩行者・自転車とバスや路面電車等の公共交通機関の利便性を高め、まちの賑わいを創出する「トランジットモール」についても導入に向けた社会実験等の取組に対し支援を行う。

また、歩行者優先の道路、歩行空間のバリアフリー化、無電柱化、自転車利用環境の整備等、地域住民の身近なニーズに対応した施策を展開していくため、全国の見本となる人にやさしい街・みちづくりのための総合的・集中的な対策を実施するモデル地区を構築する。

(6) 効果的で重点的な事故対策の推進

特に交通の安全を確保する必要がある道路について、社会資本整備重点計画に基づき、交通安全施設等を重点的に整備することとし、安全かつ円滑・快適な交通環境の確立を図る。そのため、交通事故対策の重点化を図るとともに、科学的分析に基づき、歩道整備等の事故対策の立案を推進する。

ア 交通事故対策の重点実施

幹線道路における交通事故が特定の区間に集中していることから、より効果的・効率的に交通事故を削減するため、「優先度明示方式」(効果的、効率的に事業を進めるため、対策の必要性を示す客観的データを課題の高い順に並べて優先

的に対策を実施すべき箇所を明示する方式)により、死傷事故率等や歩行者事故等特定の事故の発生割合の高い区間を抽出し、歩道整備等の交通事故対策を重点的に実施する。

イ 事故危険箇所対策の推進

死傷事故率が高く、又は死傷事故が多発している交差点・単路を指定した「事故危険箇所」について、都道府県公安委員会及び道路管理者が連携して、歩道整備を始めとした集中的な事故抑止対策を推進する。

事故危険箇所においては、信号機の新設・高度化、歩車分離式信号の運用、道路標識の高輝度化等、歩道等の整備、交差点改良、視距の改良、付加車線等の整備、中央帯の設置、バス路線等における停車帯の設置及び防護さく、区画線等の整備、道路照明・視線誘導標等の設置等の対策を推進する。

このような対策を推進することにより、平成 15 年度策定の社会資本整備重点計画において定められた数値目標（平成 19 年度までに対策実施箇所の死傷事故を約 3 割抑止）の達成を目指す。

【数値目標】対策実施箇所の死傷事故約 3 割抑止

ウ 科学的分析に基づく事故対策の推進

事故危険箇所等において、科学的分析に基づく事故対策を推進するため、「交通事故対策・評価マニュアル」及び「交通事故対策事例集」を個別の事故対策の立案・実施及び評価に活用していくとともに、実施された事故対策の情報を蓄積し、「交通事故対策・評価マニュアル」及び「交通事故対策事例集」へフィードバックし、充実する。

エ 連絡会議等の活用

警察庁及び国土交通省が設置した「道路交通環境安全推進連絡会議」やその下に設置される「アドバイザー会議」を活用し、学識経験者のアドバイスを受けつつ施策の企画、評価、進行管理等に関して協議を行い、的確かつ着実に安全な道路交通環境の実現を図る。

オ 交通安全施設等の整備

(ア) 道路の構造及び交通の実態を勘案して、交通事故が発生する危険性が高い場所等に信号機を設置する。既存の信号機については、交通状況の変化に合理的に対応できるように、集中制御化、系統化、速度感応化、多現示化、右折感応化等の高度化を推進する。特に、幹線道路で夜間等横断交通が極めて少なくなる場所については、信号機の閑散時半感応化、閑散時押ボタン化を推進する。また、必要のある場所には、バス感応化等を行う。

社会資本整備重点計画（平成 15 年度～19 年度）において定められた数値目標である。

(イ) 道路の構造，交通の状況等に応じた交通の安全を確保するために，道路標識の高輝度化等の交通安全施設等の整備を推進するほか，交通事故発生地点を容易に把握し，速やかな事故処理及び的確な事故調査が行えるようにするとともに，自動車の位置や目的地までの距離を容易に確認できるようにするためのキロポスト（地点標）の整備を推進する。また，見通しの悪いカーブで，対向車が接近してくることを知らせる対向車接近システムの整備を推進するとともに，幹線道路の単路における速度超過による事故を防止するための高速走行抑止システムを整備する。さらに，依然として多発している夜間死亡事故に対処するため，道路照明・視線誘導標等の設置による夜間事故対策を推進する。

カ 地域に応じた安全の確保

交通の安全は，地域に根ざした課題であることから，沿道の地域の人々のニーズや道路の利用実態，交通流の実態等を把握し，その特性に応じた道路交通環境の整備を行う。

また，積雪寒冷特別地域においては，冬期の安全な道路交通を確保するため，冬期積雪・凍結路面对策として適時適切な除雪や凍結防止剤散布の実施，交差点等における消融雪施設等の整備，流雪溝，チェーン着脱場等の整備を推進する。

さらに，安全な道路交通の確保に資するため，気象，路面状況等を収集し，道路利用者に提供する道路情報提供装置等の整備を推進する。

キ 交通事故多発地域における重点的交通規制

交通事故の多発する地域，路線等においては，最高速度の指定，追越しのための右側部分はみ出し通行禁止等の効果的な交通規制を重点的に実施する。

ク 重大事故の再発防止

社会的に大きな影響を与える重大事故が発生した際には，速やかに当該箇所の道路交通環境等事故発生要因について調査するとともに，発生要因に即した所要の対策を早急に講ずることにより，当該事故と同様な事故の再発防止を図る。

(7) 高速自動車国道等における事故防止対策の推進

高速自動車国道等においては，緊急に対処すべき交通安全対策を総合的に実施する観点から，交通安全施設等の整備を計画的に進めるとともに，渋滞区間における道路の拡幅等の改築事業，適切な道路の維持管理，道路交通情報の提供等を積極的に推進し，安全水準の維持，向上を図る。

ア 事故削減に向けた総合的施策の集中的実施

安全で円滑な自動車交通を確保するため，事故多発区間のうち緊急に対策を実施すべき箇所について，雨天，夜間等の事故誘発要因の詳細な分析を行い，これに基づき中央分離帯強化型防護さく，道路照明施設，自発光式視線誘導標，高機能舗装，高視認性区画線の整備等を重点的に実施するとともに，道路構造上往復

に分離されていない二車線の区間（暫定供用区間）については、対向車線へのはみ出しによる重大事故を防止するため高視認性ポストコーン，高視認性区画線の設置による簡易分離施設の視認性の向上，凹凸型路面標示の設置，簡易分離施設の高度化，中央分離帯の設置等分離対策の強化を図る。また，逆走による事故防止のための標識や路面標示の整備を図るなど，総合的な事故防止対策を推進する。

また，事故発生後の救助・救急活動を支援する緊急開口部の整備等も併せて実施するとともに，高速自動車国道におけるヘリコプターによる救助・救急活動を支援する。

イ 安全で快適な交通環境づくり

過労運転やイライラ運転を防止し，安全で快適な自動車走行に資するより良い走行環境の確保を図るため，本線拡幅やインターチェンジの改良，事故や故障による停車車両の早期撤去等による渋滞対策，高速バス利用の利便性の向上，休憩施設の混雑解消等を推進する。あわせて，多様化する道路利用者のニーズにこたえるため，ファックス，インターネット等広く普及している情報通信を活用して即時に道路交通情報提供を行う利用者サービスの向上等を推進する。

ウ 高度情報技術を活用したシステムの構築

道路利用者の多様なニーズにこたえ，道路利用者へ適切な道路交通情報等を提供する道路交通情報通信システム（VICS）等の整備・拡充を図るとともに，渋滞の解消及び利用者サービスの向上を図るため，ETC等のITSの整備を推進する。

（８）高度道路交通システムの活用

最先端のIT等を用いて，人と道路と車とを一体のシステムとして構築し，安全性，輸送効率及び快適性の向上を実現するとともに，渋滞の軽減等の交通の円滑化を通じて環境保全に寄与することを目的としたITSを引き続き推進する。そのため，ITS全体構想に基づき，産・官・学が連携を図りながら，研究開発，フィールドテスト，インフラの整備，普及及び標準化に関する検討等の一層の推進を図るとともに，ITS世界会議等における国際情報交換，国際標準化等の国際協力を積極的に進める。

ア 道路交通情報通信システムの整備

安全で円滑な道路交通を確保するため，リアルタイムな渋滞情報，所要時間，規制情報等の道路交通情報を提供するVICSの整備・拡充を推進するとともに，情報提供の充実及び対応車載機の普及を図る。

また，より高精度な道路交通情報の収集・提供のため，光ビーコン，5.8GHz DSRC等のインフラの整備を推進するとともに，インフラからの情報を補完するものとして，VICS車載機を活用した自動車からの情報（プローブ情

VICS : Vehicle Information and Communication System

報)の収集等について産・官・学の連携の下、実現を図る。

イ 新交通管理システムの推進

高度化された交通管制センターを中心に、個々の車両等との双方向通信が可能な光ビーコンを媒体として、交通流・量を積極的かつ総合的に管理することにより、高度な交通情報提供、車両の運行管理、公共車両の優先通行、交通公害の減少、安全運転の支援、歩行者の安全確保等を図り、交通の安全及び快適性を確保しようとするUTMSの構想に基づき、システムの充実、キーインフラである光ビーコンの整備等の施策の推進を図る。

ウ 交通事故防止のための運転支援システムの推進

ITSの高度化により交通の安全を高めるため、自動車単体では対応できない事故への対策として、路車間通信等の通信技術を活用した運転支援システムの実現に向けて、産・官・学が連携し研究開発等を行う。

また、交通管制システムのインフラ等を利用して、運転者に対し、周辺の交通状況等をカーナビゲーション装置を通じて視覚・聴覚情報により提供することで、危険要因に対する注意を促し、ゆとりを持った運転ができる運転環境を創り出すことにより、交通事故の低減を図る安全運転支援システム(DSSS)の整備を推進する。

さらに、ITを活用し、道路と車両が連携し、ドライバーへ適切に情報を提供することによる注意喚起等により、交通事故を低減し、安全で快適な自動車の走行を支援する走行支援道路システム(AHS)を推進する。

エ スマートウェイの推進

ETCで導入されている狭域通信システム(DSRC)を利用したあらゆるゲートのスムーズな通過、場所やニーズに応じた地域ガイド、タイムリーな走行支援情報の提供等多様なITSサービスについて、携帯電話、光通信等多様な通信メディアとの連携にも配慮しつつ実現を図る。

オ 道路運送事業に係る高度情報化の推進

環境に配慮した安全で円滑な自動車の運行を実現するため、道路運送事業においてITS技術を活用し、公共交通機関の利用促進や物流の効率化を進める。具体的には、公共車両優先システム(PTPS)及び車両運行管理システム(MOCS)の整備を推進する。

DSSS : Driving Safety Support Systems
AHS : Advanced cruise-assist Highway Systems
DSRC : Dedicated Short Range Communications
PTPS : Public Transportation Priority Systems
MOCS : Mobile Operation Control Systems

(9) 円滑・快適で安全な道路交通環境の整備

安全な道路交通環境の実現に当たっては、道路を円滑・快適に利用できることが必要である。このため、交通管制システムの充実・高度化、信号機の高度化等により、交通の円滑化を図るとともに、休憩場所の提供や分かりやすい道路標識等の整備を進めるほか、道路の使用及び占用の適正化等によって、道路交通の円滑化を図る。

ア 円滑・快適で安全な道路交通環境の整備

- (ア) 交通に関する情報の収集、分析及び伝達並びに信号機、道路標識及び道路標示の操作その他道路における交通の規制を広域的かつ総合的に行うため、交通管制エリアの拡大等交通管制システムの充実・高度化を図る。
- (イ) 幹線道路において、交通の変動実態を的確に把握し、予想される変動に対応した信号制御を行うため、系統化、閑散時押ボタン化・半感应化、多現示化、右折感应化等の信号機の高度化を図る。また、交通流の変動にきめ細かく対応した信号制御等を可能とする交通管制システムの推進を図る。
- (ウ) 過労運転に伴う事故防止や近年の高齢運転者等の増加に対応して、都市間の一般道路において追越しのための付加車線や「道の駅」等の休憩施設等の整備を積極的に推進する。
- (エ) 分かりやすく使いやすい道路交通環境を整備し、安全で円滑な交通の確保を図るため、交通監視カメラ、各種車両感知器等の整備、道路・交通等に関する情報（異常気象に関する情報や都市間のルート選択に資する情報を含む。）を迅速かつ的確に提供する道路情報提供装置、交通情報板、路側通信設備等の整備、時間別・車種別等の交通規制の実効を図るための視認性・耐久性に優れた大型固定標識及び路側可変標識の整備並びに利用者のニーズに即した系統的で分かりやすい案内標識及び中央線変移システムの整備を推進する。特に、主要な幹線道路の交差点及び交差点付近において、ルート番号等を用いた案内標識の設置を推進するとともに、地図を活用した多言語表記の実施等により、国際化の進展への対応に努める。

また、VICSの整備・拡充を積極的に推進する。

イ 道路の使用及び占用の適正化等

(ア) 道路の使用及び占用の適正化

工作物の設置、工事等のための道路の使用及び占用の許可に当たっては、道路の構造を保全し、安全かつ円滑な道路交通を確保するために適正な運用を行うとともに、許可条件の履行、占有物件等の維持管理の適正化について指導する。

また、道路使用状況を正確に把握することにより、道路使用による道路交通への影響を最小限にとどめるため、道路使用許可に係る事務の電子化を進める。

(イ) 不法占有物件の排除等

道路交通に支障を与える不法占有物件等については、実態把握、強力な指導取

締りによりその排除を行い、特に市街地について重点的にその是正を実施する。

さらに、道路上から不法占用物件等を一扫するためには、沿道住民を始め道路利用者の自覚に待つところが大きいことから、不法占用等の防止を図るための啓発活動を沿道住民等に対して積極的に行い、「道路ふれあい月間」等を中心に道路の愛護思想の普及を図る。

なお、道路工事調整等を効果的に行うため、図面を基礎として、デジタル地図を活用し、データ処理を行うコンピュータ・マッピング・システムの段階的な活用の拡大を図る。

(ウ) 道路の掘り返しの規制等

道路の掘り返しを伴う占用工事については、無秩序な掘り返しと工事に伴う事故・渋滞を防止するため、施工時期や施工方法を調整する。

さらに、掘り返しを防止する抜本的対策として共同溝等の整備を推進する。

ウ 自転車利用環境の総合的整備

(ア) 都市構造に応じた都市交通としての自転車の役割と位置付けを明確にしつつ、自転車を歩行者、自動車と並ぶ交通手段の一つとして、安全かつ円滑に利用できる自転車利用空間をネットワークとして整備するなど、総合的な自転車利用環境を整備する必要がある。このため、自転車や歩行者、自動車の交通量に応じて歩行者、自動車とも分離された自転車専用道路等、自転車が走行可能な幅の広い歩道である自転車歩行者道、路肩のカラー舗装化や縁石の設置等により自転車走行空間を整備する。また、自転車専用通行帯、普通自転車の歩道通行部分の指定等の交通規制を実施する。

(イ) 自転車等の駐車対策については、その総合的かつ計画的な推進を図ることを目的として、自転車の安全利用の促進及び自転車等の駐車対策の総合的推進に関する法律（昭和 55 年法律第 87 号）による施策を総合的に推進する。

このため、自転車等駐車対策協議会の設置、総合計画の策定を促進するとともに、自転車等の駐車需要の多い地域及び今後駐車需要が著しく多くなることが予想される地域を中心に路外・路上の自転車駐車場の整備を推進するため、交通安全施設等整備事業、都市計画街路事業等による自転車等の駐車場整備事業を推進する。また、大量の自転車等の駐車需要を生じさせる施設について自転車駐車場の設置を義務付ける条例の制定の促進及び自転車駐車場整備センター、日本自転車普及協会等による自転車駐車場整備事業の育成を図る。さらに、民間事業者が整備する駐輪施設を地方公共団体とともに国が支援することで、更なる駐輪対策を図る。

さらに、自転車駐車場の整備とあいまって、自転車等利用者の通行の安全を確保するための計画的な交通規制を実施する。

(ウ) 鉄道の駅周辺等における放置自転車等の問題の解決を図るため、自転車等駐車

対策協議会の積極的な運営と総合計画の策定の促進を図ることなどを通じて、地方公共団体、道路管理者、都道府県警察、鉄道事業者等が適切な協力関係を保持する。また、効率的・総合的な自転車駐車場の整備を推進するとともに、地域の状況に応じ、条例の制定等による駅前広場及び道路に放置されている自転車等の整理・撤去等の推進を図る。

特に、交通バリアフリー法に基づき、市町村が定める重点整備地区内における特定経路を構成する道路においては、高齢者、障害者等の移動の円滑化に資するため、自転車の違法駐車に対する指導取締りの強化、広報啓発活動等の違法駐車を防止する取組及び自転車駐車場の整備を重点的に推進する。

(エ) 交通の安全を確保し、併せて余暇活動の増大に対応した歴史や自然に親しめる大規模自転車道の整備を推進する。

(10) 交通需要マネジメントの推進

依然として厳しい道路交通渋滞を緩和し、道路交通の円滑化を図るため、バイパス・環状道路の整備や交差点の改良等の交通容量の拡大策、交通管制の高度化等に加えて、パークアンドライド（都心部へ乗り入れる自家用自動車による交通混雑の緩和を図るため、郊外の鉄道駅・バスターミナル等の周辺に駐車場を整備し、自動車を駐車（パーク）させ、鉄道、バス等公共交通機関への乗換え（ライド）を促すシステム）の推進、情報提供の充実、相乗りの促進、時差通勤・通学、フレックスタイム制の導入等により、道路利用の仕方に工夫を求め、輸送効率の向上や交通量の時間的・空間的平準化を図るTDMを推進する。あわせて、広報・啓発活動を行い、その定着化を図る。

ア 公共交通機関利用の促進

道路交通混雑が著しい一部の道路について、バス専用・優先レーンの設定、ハイグレードバス停、バス感应式信号機、PTPSの整備、パークアンドバスライドやコミュニティバスの導入等バスの利用促進を図るための施策を推進するとともに、これらの施策を関係省庁が連携して総合的に実施するオムニバスタウン構想を推進する。

また、路面電車、モノレール等の公共交通機関の整備を支援し、鉄道、バス等の公共交通機関への転換による円滑な道路交通の実現を図る。

さらに、鉄道・バス事業者による運行頻度・運行時間の見直し、乗り継ぎ改善等によるシームレスな公共交通の実現を図ることなどにより、利用者の利便性の向上を図るとともに、鉄道駅・バス停までのアクセス確保のために、パークアンドライド駐車場、自転車道、駅前広場等の整備を促進し、交通結節機能を強化する。

イ 自動車利用の効率化

乗用車の平均乗車人数の増加及び貨物自動車の積載率の向上により効率的な自動車利用を推進するため、自動車相乗りの促進、共同配送システムの構築、MOC Sの導入等による物流の効率化等の促進を図る。

ウ 交通需要の平準化

交通需要のピーク時間帯の交通を分散するため、時差通勤・通学及びフレックスタイム制の導入を促進するとともに、道路交通情報の充実を図る。

(11) 総合的な駐車対策の推進

道路交通の安全と円滑を図り、都市機能の維持及び増進に寄与するため、交通の状況や地域の特性に応じた総合的な駐車対策を推進する。

ア 秩序ある駐車場の推進

(ア) 道路環境、交通実態、駐車需要等の変化に伴い、より良好な駐車秩序を確立するため、時間、曜日、季節等による交通流・量の変化等の時間的視点と、道路の区間ごとの交通環境や道路構造の特性等の場所的視点の両面から現行規制の見直しを行い、駐車場の効用にも十分配慮して、個々の時間及び場所に応じたきめ細かな駐車規制を推進する。

(イ) 違法な駐停車が交通渋滞等交通に著しい迷惑を及ぼす交差点においては、違法駐車抑止システム等の整備を促進し、駐停車等をしようとしている自動車運転者に対して音声で警告を与えることにより、違法な駐停車を抑制して交通の安全と円滑化を図る。

イ 新たな違法駐車対策法制による違法駐車対策の推進

(ア) 確認事務の民間委託により違法駐車取締りを行う執行力を確保し、違法駐車取締りを強化する。そのため、従来以上に悪質性、危険性、迷惑性の高い違反取締りの重点を指向する必要があることから、地域住民の意見・要望等を踏まえて重点的に放置車両の確認等を実施する場所、時間帯等を定めたガイドラインを策定、公表することとし、当該ガイドラインに沿った取締りを推進する。

(イ) 運転者の責任を追及できない放置車両について、当該車両の使用者に対する放置違反金納付命令及び繰り返し放置違反金納付命令を受けた使用者に対する使用制限命令の積極的な活用を図り、使用者責任を強力に追及する。他方、交通事故の原因となった違反や常習的な違反等悪質な駐車違反については、運転者の責任追及を徹底する。

ウ 駐車場等の整備

路上における無秩序な駐車を抑制し、安全かつ円滑な道路交通を確保するため、駐車規制及び違法駐車取締りの推進と併せ、次の施策により駐車場の整備と有効利用を推進する。

(ア) 駐車場整備計画の調査を推進し、自動車交通が混雑する地区等において、駐車

場整備地区の指定を促進するとともに、当該地区において計画的、総合的な駐車対策を行うため、駐車場整備計画の策定を推進する。

- (イ) 大規模な建築物に対し駐車場の整備を義務付ける附置義務条例の制定の促進等を行うとともに、各種補助制度、融資制度や税制上の優遇措置等を活用した民間駐車場の整備を促進する。

また、都市機能の維持・増進を図るべき地区及び交通結節点等重点的に駐車場の整備を図るべき地域において、交通安全施設等整備事業や有料融資事業（無利子貸付制度）等を活用した公共駐車場の整備を積極的に推進する。

- (ウ) 既存駐車場の有効利用を図るため、駐車場案内システム・駐車誘導システム整備と高度化を推進する。また、郊外部からの過剰な自動車流入を抑止し、都心部での交通の混雑を回避するため、パークアンドライドの普及のための駐車場等の環境整備を推進する。

エ 違法駐車締め出し気運の醸成・高揚

違法駐車排除及び自動車の保管場所の確保等に関し、国民への広報・啓発活動を行うとともに、関係機関・団体との密接な連携を図り、地域交通安全活動推進委員の積極的な活用等により、住民の理解と協力を得ながら違法駐車締め出し気運の醸成・高揚を図る。

オ ハード・ソフト一体となった駐車対策の推進

特に違法駐車が著しく安全で円滑な道路交通が阻害されている都市内の道路において、交通安全施設としての駐車場、路上駐車施設、荷さばき停車帯、駐車場案内システム、駐車誘導システム、違法駐車抑止システムの整備やカラー舗装による駐停車禁止区域の明示、きめ細かな駐車規制の実施、違法駐車取締り、積極的な広報・啓発活動等ハード・ソフト一体となった駐車対策を推進する。

(12) 災害に備えた道路交通環境の整備

ア 災害に備えた道路の整備

豪雨・豪雪、地震、津波等の災害が発生した場合においても安全で安心な生活を支える道路交通を確保することとし、平成 16 年の豪雨災害や新潟県中越地震等の大規模災害を踏まえ、大規模地震の発生時においても、被災地の救援活動や緊急物資輸送に不可欠な緊急輸送道路を確保するため「緊急輸送道路の橋梁耐震補強 3 箇年プログラム」、「新幹線・高速道路をまたぐ橋梁の耐震補強 3 箇年プログラム」に基づく橋梁の耐震補強を推進する。

津波に対しては、津波による人的被害を最小化するため、道路利用者への早期情報提供、迅速な避難を行うための避難路の整備及び津波被害発生時においても緊急輸送道路を確保するため、津波浸水域を回避する高規格幹線道路等の整備を推進する。

豪雨等の異常気象時においても安全で信頼性の高い道路網を確保するため、法面等の防災対策や地域の孤立を解消する生命線となる道路の整備を推進する。

また、地震・津波等の災害発生時に、避難場所等となる「道の駅」について防災拠点としての活用を推進する。

イ 災害に強い交通安全施設等の整備

地震、豪雨、豪雪等による災害が発生した場合においても安全な道路交通を確保するため、交通管制センター、交通監視カメラ、各種車両感知器、交通情報板等の交通安全施設の整備及び通行止め等の交通規制を迅速かつ効果的に実施するための道路災害の監視システムの開発・導入、交通規制資機材の整備を推進するとともに、災害発生時の停電に起因する信号機の機能停止による混乱を防止するため、予備電源として自動起動型信号機電源付加装置の整備を推進する。

また、オンライン接続された各都道府県警察の交通管制センターから詳細な交通情報をリアルタイムで警察庁に収集し、それを災害時の広域的な交通管理に活用できるよう、警察庁において広域交通管制システムの運用を的確に行う。

ウ 災害発生時における交通規制

災害発生時は、必要に応じて緊急交通路を確保し、それに伴う混乱を最小限に抑えるため、被災地への車両の流入抑制等の交通規制を迅速かつ的確に実施する。

また、災害対策基本法（昭和 36 年法律第 223 号）による通行禁止等の交通規制を的確かつ迅速に行うため、信号制御により被災地への車両の流入を抑制するとともに、迂回指示・広報を行い、併せて災害の状況や交通規制等に関する情報を提供する交通情報板等の整備を推進する。

エ 災害発生時における情報提供の充実

災害発生時において、道路の被災状況や道路交通状況を迅速かつ的確に収集・分析・提供し、復旧や緊急交通路、緊急輸送路等の確保及び道路利用者等への道路交通情報の提供等に資するため、地震計、交通監視カメラ、車両感知器、道路交通に関する情報提供装置・通信施設、道路管理情報システム等の整備を推進するとともに、インターネット等 IT を活用した道路・交通に関する災害情報等の提供を推進する。

(13) 交通安全に寄与する道路交通環境の整備

ア 道路法に基づく通行の禁止又は制限

道路の構造を保全し、又は交通の危険を防止するため、道路の破損、欠壊又は異常気象等により交通が危険であると認められる場合及び道路に関する工事のためやむを得ないと認められる場合には、道路法（昭和 27 年法律第 180 号）に基づき、迅速かつ的確に通行の禁止又は制限を行う。また、危険物を積載する車両の水底トンネル等の通行の禁止又は制限及び道路との関係において必要とされる車

両の寸法，重量等の最高限度を超える車両の通行の禁止又は制限に対する違反を防止するため，必要な体制の拡充・強化を図る。

イ 子どもの遊び場等の確保

子どもの遊び場の不足を解消し，路上遊戯等による交通事故の防止に資するとともに，都市における良好な生活環境づくり等を図るため，社会資本整備重点計画等に基づき，住区基幹公園，都市基幹公園等の整備を推進する。

さらに，繁華街，小住宅集合地域，交通頻繁地域等，子どもの遊び場等の環境に恵まれない地域又はこれに近接する地域に，優先的に，主として幼児及び小学校低学年児童を対象とした児童館及び児童遊園を設置するとともに，公立の小学校，中学校及び高等学校の校庭及び体育施設，社会福祉施設の園庭等の開放の促進を図る。

ウ 無電柱化の推進

安全で快適な通行空間の確保，都市景観の向上，都市災害の防止，情報通信ネットワークの信頼性の向上等の観点から無電柱化を一層推進するため，「無電柱化推進計画」に基づき，まちなかの幹線道路だけでなく，歴史的町並みを保存すべき地区等における主要な非幹線道路も含めて，面的に無電柱化を推進する。

2 交通安全思想の普及徹底

交通安全教育は、自他の生命尊重という理念の下に、交通社会の一員としての責任を自覚し、交通安全意識と交通マナーの向上に努め、相手の立場を尊重し、他の人々や地域の安全にも貢献できる良き社会人を育成する上で、重要な意義を有している。交通安全意識を向上させ交通マナーを身に付けるためには、人間の成長過程に合わせ、生涯にわたる学習を促進して国民一人一人が交通安全の確保を自らの課題として捉えるよう意識の改革を促すことが重要である。また、人優先の交通安全思想の下、高齢者、障害者等の交通弱者に関する知識や思いやりの心を育むとともに、他人の痛みを思いやり、交通事故を起こさない意識を育てることが重要である。

このため、交通安全教育指針（平成 10 年国家公安委員会告示第 15 号）等を活用し、幼児から成人に至るまで、心身の発達段階やライフステージに応じた段階的かつ体系的な交通安全教育を行うとともに、高齢社会が進展する中で、高齢者自身の交通安全意識の向上を図るとともに、他の世代に対しても高齢者の特性を知り、その上で高齢者を保護し、また、高齢者に配慮する意識を高めるための啓発指導を強化する。さらに、自転車を使用することが多い児童、中学生及び高校生に対しては、将来の運転者教育の基礎となるよう自転車の安全利用に関する指導を強化する。

学校においては、学習指導要領に基づき、関連教科や道徳、特別活動及び総合的な学習の時間を中心に、教育活動全体を通じて計画的かつ組織的な指導に努める。

交通安全教育・普及啓発活動を行うに当たっては、参加・体験・実践型の教育方法を積極的に取り入れ、教材の充実を図りインターネットを活用した実施主体間の相互利用を促進するなどして、国民が自ら納得して安全な交通行動を実践することができるよう、必要な情報を分かりやすく提供することに努める。

交通安全教育・普及啓発活動については、国、地方公共団体、警察、学校、関係民間団体、地域社会及び家庭がそれぞれの特性を生かし、互いに連携をとりながら地域ぐるみの活動が推進されるよう促す。特に交通安全教育・普及啓発活動に当たる地方公共団体職員や教職員の指導力の向上を図るとともに、地域における民間の指導者を育成することなどにより、地域の実情に即した自主的な活動を促進する。

また、地域ぐるみの交通安全教育・普及啓発活動を効果的に推進するため、高齢者を中心に、子ども、親の3世代が交通安全をテーマに交流する世代間交流の促進に努める。

さらに、交通安全教育・普及啓発活動の効果について、評価・効果予測手法を充実させ、検証・評価を行うことにより、効果的な実施に努めるとともに、交通安全教育・普及啓発活動の意義、重要性等について関係者の意識が深まるよう努める。

【第8次計画における重点施策及び新規施策】

参加・体験・実践型の活動の推進((1)カ,(2),(3)ア,オ,(5))
高齢者に対する安全教育の推進((1)カ)
自転車の安全利用の推進((3)イ)
後部座席等におけるシートベルト着用の推進((3)ウ)
反射材の普及促進((3)オ)
交通の安全に関する民間団体等の主体的活動の推進((4))
住民の参加・協働の推進((5))

(1) 段階的かつ体系的な交通安全教育の推進

ア 幼児に対する交通安全教育の推進

幼児に対する交通安全教育は、心身の発達段階や地域の実情に応じて、基本的な交通ルールを遵守し、交通マナーを実践する態度を習得させるとともに、日常生活において安全に道路を通行するために必要な基本的な技能及び知識を習得させることを目標とする。

幼稚園・保育所においては、家庭及び関係機関・団体等と連携・協力を図りながら、日常の教育・保育活動のあらゆる場面をとらえて交通安全教育を計画的かつ継続的に行う。これらを効果的に実施するため、紙芝居や視聴覚教材等を利用したり親子で実習したりするなど、分かりやすい指導に努めるとともに、指導資料の作成、教職員の指導力の向上及び教材・教具の整備を推進する。

児童館及び児童遊園においては、主として幼児を対象に、遊びによる生活指導の一環として、交通安全に関する指導を推進するとともに、母親クラブ等の組織化を促進し、その活動の強化を図る。

関係機関・団体は、幼児の心身の発達や交通状況等の地域の実情を踏まえた幅広い教材・教具・情報の提供等を行うことにより、幼稚園・保育所等において行われる交通安全教育の支援を行うとともに、幼児の保護者が常に幼児の手本となって安全に道路を通行するなど、家庭において適切な指導ができるよう保護者に対する交通安全講習会等の実施に努める。また、交通ボランティアによる幼児に対する通園時の安全な行動の指導、保護者を対象とした交通安全講習会等の開催を促進する。

イ 児童に対する交通安全教育の推進

児童に対する交通安全教育は、心身の発達段階や地域の実情に応じて、歩行者及び自転車の利用者として必要な技能と知識を習得させるとともに、道路及び交通の状況に応じて、安全に道路を通行するために、道路交通における危険を予測し、これを回避して安全に通行する意識及び能力を高めることを目標とする。

小学校においては、家庭及び関係機関・団体等と連携・協力を図りながら、教

科「体育」、道徳、学級活動・児童会活動・学校行事等の特別活動、総合的な学習の時間等を中心に、学校教育活動全体を通じて、歩行者としての心得、自転車の安全な利用、乗り物の安全な利用、危険の予測と回避、交通ルールの意味及び必要性等について重点的に交通安全教育を実施する。

小学校における交通安全教育を計画的に実施し、効果的なものとするため、指導用参考資料等を作成・配布するとともに、交通安全教育の在り方や実践に関する調査研究、教員等を対象とした研修会等を実施する。

関係機関・団体は、小学校において行われる交通安全教育の支援を行うとともに、児童に対する補完的な交通安全教育の推進を図る。また、児童の保護者が日常生活の中で模範的な行動をとり、歩行中、自転車乗用中等実際の交通の場面で、児童に対し、基本的な交通ルールや交通マナーを教えられるよう保護者を対象とした交通安全講習会等を開催する。

さらに、交通ボランティアによる通学路における児童に対する安全な行動の指導、児童の保護者を対象とした交通安全講習会等の開催を促進する。

ウ 中学生に対する交通安全教育の推進

中学生に対する交通安全教育は、日常生活における交通安全に必要な事柄、特に、自転車で安全に道路を通行するために、必要な技能と知識を十分に習得させるとともに、道路を通行する場合は、思いやりをもって、自己の安全ばかりでなく、他の人々の安全にも配慮できるようにすることを目標とする。

中学校においては、家庭及び関係機関・団体等と連携・協力を図りながら、教科「保健体育」、道徳、学級活動・生徒会活動・学校行事等の特別活動、総合的な学習の時間等を中心に、学校教育活動全体を通じて、歩行者としての心得、自転車の安全な利用、自動車等の特性、危険の予測と回避、標識等の意味、応急手当等について重点的に交通安全教育を実施する。

中学校における交通安全教育を計画的に実施し、効果的なものとするため、指導用参考資料等を作成・配布するとともに、交通安全教育の在り方や実践に関する調査研究、教員等を対象とした心肺そ生法も含めた研修会等を実施する。

関係機関・団体は、中学校において行われる交通安全教育が円滑に実施できるよう指導者の派遣、情報の提供等の支援を行うとともに、地域において、保護者対象の交通安全講習会や中学生に対する補完的な交通安全教育の推進を図る。

エ 高校生に対する交通安全教育の推進

高校生に対する交通安全教育は、日常生活における交通安全に必要な事柄、特に、二輪車の運転者及び自転車の利用者として安全に道路を通行するために、必要な技能と知識を習得させるとともに、交通社会の一員として交通ルールを遵守し自他の生命を尊重するなど責任を持って行動することができるような健全な社会人を育成することを目標とする。

高等学校においては、家庭及び関係機関・団体等と連携・協力を図りながら、教科「保健体育」、ホームルーム活動・生徒会活動・学校行事等の特別活動、総合的な学習の時間等を中心に、学校教育活動全体を通じて、自転車の安全な利用、二輪車・自動車の特性、危険の予測と回避、運転者の責任、応急手当等について更に理解を深めるとともに、生徒の多くが、近い将来、普通免許等を取得することが予想されることから、免許取得前の教育としての性格を重視した交通安全教育を行う。特に、二輪車・自動車の安全に関する指導については、生徒の実態や地域の実情に応じて、安全運転を推進する機関・団体やPTA等と連携しながら、安全運転に関する意識の高揚と実践力の向上を図るとともに、実技指導等を含む実践的な交通安全教育の充実を図る。

高等学校における交通安全教育を計画的に実施し、効果的なものとするため、指導用参考資料等を作成・配布するとともに、交通安全教育の在り方や実践に関する調査研究、教員等を対象とした心肺そ生法も含めた研修会、交通安全教育実践地域事業等を実施する。

関係機関・団体は、高等学校において行われる交通安全教育が円滑に実施できるよう指導者の派遣、情報の提供等の支援を行うとともに、地域において、高校生及び相当年齢者に対する補完的な交通安全教育の推進を図る。また、小中学校等との交流を図るなどして高校生の果たしうる役割を考えさせるとともに、交通安全活動への積極的な参加を促す。

オ 成人に対する交通安全教育の推進

成人に対する交通安全教育は、自動車等の安全運転の確保の観点から、免許取得時及び免許取得後の運転者の教育を中心として行うほか、社会人、大学生等に対する交通安全教育の充実に努める。

運転免許取得時の教育は、自動車教習所における教習が中心となることから、教習水準の一層の向上に努める。

免許取得後の運転者教育は、運転者としての社会的責任の自覚、安全運転に必要な技能及び技術、特に危険予測・回避の能力の向上、交通事故被害者の心情等交通事故の悲惨さに対する理解、交通安全意識・交通マナーの向上を目標とし、都道府県公安委員会が行う各種講習、自動車教習所、民間の交通安全教育施設等が受講者の特性に応じて行う運転者教育及び事業所の安全運転管理の一環として安全運転管理者、運行管理者等が行う交通安全教育を中心として行う。

自動車の使用者は、安全運転管理者、運行管理者等を法定講習、指導者向けの研修会等へ積極的に参加させ、事業所における自主的な安全運転管理の活発化に努める。また、自動車安全運転センター安全運転中央研修所等の研修施設において、高度な運転技術、指導方法等を身に付けた運転者教育指導者の育成を図るとともに、これらの交通安全教育を行う施設の整備を推進する。

また、社会人を対象とした学級・講座等における交通安全教育の促進を図るなど、公民館等の社会教育施設における交通安全のための諸活動を促進するとともに、関係機関・団体、交通ボランティア等による活動を促進する。

大学生等に対しては、学生の二輪車・自動車の利用等の実態に応じ、関係機関・団体等と連携し、交通安全教育の充実に努める。

カ 高齢者に対する交通安全教育の推進

高齢者に対する交通安全教育は、加齢に伴う身体機能の変化が歩行者又は運転者としての交通行動に及ぼす影響を理解させるとともに、道路及び交通の状況に応じて安全に道路を通行するために必要な実践的技能及び交通ルール等の知識を習得させることを目標とする。

高齢者に対する交通安全教育を推進するため、国及び地方公共団体は、高齢者に対する交通安全指導担当者の養成、教材・教具等の開発等、指導体制の充実に努めるとともに、シルバーリーダー（高齢者交通安全指導員）等を対象とした参加・体験・実践型の交通安全教育を積極的に推進する。また、関係団体、交通ボランティア、医療機関・福祉施設関係者等と連携して、高齢者の交通安全教室等を開催するとともに、高齢者に対する社会教育活動・福祉活動、各種の催し等の多様な機会を活用した交通安全教育を実施する。特に交通安全教育を受ける機会のなかった高齢者を中心に、家庭訪問による個別指導、高齢者と日常的に接する機会を利用した助言等が地域ぐるみで行われるように努める。この場合、高齢者の自発性を促すことに留意しつつ、高齢者の事故実態に応じた具体的な指導を行うこととし、反射材の活用等交通安全用品の普及にも努める。

また、高齢運転者に対しては、高齢者講習及び更新時講習における高齢者学級の内容の充実に努めるほか、関係機関・団体、自動車教習所等と連携して、個別に安全運転の指導を行う講習会等を開催し、高齢運転者の受講機会の拡大を図るとともに、その自発的な受講の促進に努める。

電動車いすを利用する高齢者に対しては、電動車いすの製造メーカー等で組織される団体等と連携して、購入時の指導・助言を徹底するとともに、安全利用に向けた交通安全教育の促進に努める。

また、地域における高齢者の安全運転の普及を促進するため、シルバーリーダーを対象とした安全運転教育を実施する。

さらに、地域及び家庭において適切な助言等が行われるよう、交通安全母親活動や、高齢者を中心に、子ども、親の3世代が交通安全をテーマに交流する世代間交流の促進に努める。

キ 障害者に対する交通安全教育の推進

障害者に対しては、交通安全のために必要な技能及び知識の習得のため、地域における福祉活動の場を利用するなどして、障害の程度に応じ、きめ細かい交通

安全教育を推進する。また、手話通訳員の配置、字幕入りビデオの活用等に努めるとともに、身近な場所における教育機会の提供、効果的な教材の開発等に努める。

さらに、自立歩行ができない障害者に対しては、介護者、交通ボランティア等の障害者に付き添う者を対象とした講習会等を開催する。

ク 外国人に対する交通安全教育の推進

外国人に対し、我が国の交通ルールに関する知識の普及を目的として交通安全教育を推進するとともに、最近の国際化の進展を踏まえ外国人向け教材の充実を図り、効果的な交通安全教育に努める。また、外国人を雇用する使用者等を通じ、外国人の講習会等への参加を促進する。

ケ 交通事犯被収容者に対する教育活動等の充実

交通事犯受刑者及び交通事犯少年に対する教育活動については、人命尊重の精神と、遵法精神の醸成並びに被害者の視点を取り入れた教育等に重点を置き、個別的な問題性や将来の生活設計に応じた指導の充実を図る。

特に、被害者の視点を取り入れた教育については、「被害者の視点を取り入れた教育」研究会の成果を踏まえ、犯罪被害者等や支援団体から直接話を伺うゲストスピーカー制度の拡大や教材の開発、標準的なプログラムの策定に取り組むなど、被害者の心情等を理解させるための指導の一層の充実を図る。

また、交通事犯少年に対する資質鑑別については、交通事犯少年の特性の的確な把握、より適切な交通鑑別方式の在り方等について、専門的立場からの研究を活発化するとともに、運転適性検査や法務省式運転態度検査等の活用により、一層の適正・充実化を図る。

コ 交通事犯により保護観察に付された者に対する保護観察の充実

交通事犯に係る保護観察については、集団及び個別の処遇に当たる保護観察官並びに保護司の処遇能力の充実を図るとともに、交通事犯保護観察対象者の問題性に焦点を当てた効果的な処遇を実施する。

(2) 効果的な交通安全教育の推進

交通安全教育を行うに当たっては、受講者が、安全に道路を通行するために必要な技能及び知識を習得し、かつ、その必要性を理解できるようにするため、参加・体験・実践型の教育方法を積極的に活用する。

交通安全教育を行う機関・団体は、交通安全教育に関する情報を共有し、他の関係機関・団体の求めに応じて交通安全教育に用いる資機材の貸与、講師の派遣及び情報の提供等、相互の連携を図りながら交通安全教育を推進する。

また、受講者の年齢や道路交通への参加の態様に応じた交通安全教育指導者の養成・確保、教材等の充実及び効果的な教育手法の開発・導入に努める。

さらに、交通安全教育の効果を確認し、必要に応じて教育の方法、利用する教材の見直しを行うなど、常に効果的な交通安全教育ができるよう努める。

(3) 交通安全に関する普及啓発活動の推進

ア 交通安全運動の推進

国民一人一人に広く交通安全思想の普及・浸透を図り、交通ルールの遵守と正しい交通マナーの実践を習慣付けるとともに、国民自身による道路交通環境の改善に向けた取組を推進するための国民運動として、国の運動主催機関・団体を始め、地方公共団体の交通対策協議会等の構成機関・団体が相互に連携して、交通安全運動を組織的・継続的に展開する。

交通安全運動の運動重点としては、高齢者の交通事故防止、子どもの交通事故防止、シートベルト及びチャイルドシートの正しい着用の徹底、夜間（特に薄暮時）における交通事故防止、二輪車・自転車の安全利用の推進、違法駐車等の排除等、全国的な交通情勢に即した事項を設定するとともに、地域の実情に即した効果的な交通安全運動を実施するため、必要に応じて地域の重点を定める。

交通安全運動の実施に当たっては、事前に、運動の趣旨、実施期間、運動重点、実施計画等について広く住民に周知することにより、市民参加型の交通安全運動の充実・発展を図るとともに、住民本位の運動として展開されるよう、事故実態、住民や交通事故被害者のニーズ等を踏まえた実施に努める。

さらに、地域に密着したきめ細かい活動が期待できる民間団体及び交通ボランティアの参加促進を図り、参加・体験・実践型の交通安全教室の開催等により、交通事故を身近なものとして意識させる交通安全活動を促進する。

また、事後に、運動の効果を検証、評価することにより、一層効果的な運動が実施されるよう配慮する。

イ 自転車の安全利用の推進

自転車は、本来車両であること、道路を通行する場合は、車両としてのルールを遵守するとともに交通マナーを実践しなければならないことを理解させる。

自転車乗用中の交通事故や自転車による迷惑行為を防止するため、歩行者や他の車両に配慮した通行等自転車の正しい乗り方に関する普及啓発の強化を図る。特に、自転車の歩道通行時におけるルールについての周知・徹底を図る。

薄暮の時間帯から夜間にかけて自転車の重大事故が多発する傾向にあることを踏まえ、自転車の灯火の点灯を徹底し、自転車の側面等への反射材の取付けを促進する。

また、幼児が同乗中の自転車の危険性や事故実態について広報啓発を推進するとともに、幼児向けの自転車用ヘルメットの使用を積極的に促進する。

ウ 後部座席等におけるシートベルト着用の推進

シートベルトの着用効果及び正しい着用方法について理解を求め、後部座席を含めた着用の推進を図る（平成 17 年 10 月現在における一般道のシートベルト着用率は、運転席 92.4%、助手席 80.3%、後部座席 8.1%（警察庁と社団法人日本自動車連盟の合同調査による））。

このため、地方公共団体、関係機関・団体等との協力の下、あらゆる機会・媒体を通じて積極的に普及啓発活動を展開する。

特に、車外放出事故の実態を踏まえ、高速自動車国道等において、後部座席等におけるシートベルト着用の推進を図る。

エ チャイルドシートの正しい着用の徹底

チャイルドシートの着用効果及び正しい着用方法について、着用推進シンボルマーク等を活用しつつ、幼稚園・保育所、病院等と連携した保護者に対する効果的な広報啓発・指導に努め、正しい着用の徹底を図る。特に、比較的年齢の高い幼児の保護者に対し、その取組を強化する（平成 17 年 4 月現在におけるチャイルドシート使用率は、6 歳未満 49.1%、5 歳児 30.4%（警察庁と社団法人日本自動車連盟の合同調査による））。

また、地方公共団体、民間団体等が実施している各種支援制度の活用を通じて、チャイルドシートを利用しやすい環境づくりを促進する。

さらに、チャイルドシートと座席との適合表の公表の促進、製品ごとの安全性に関する比較情報の提供、分かりやすい取扱説明書の作成等、チャイルドシート製作者又は自動車製作者における取組を促すとともに、販売店等における利用者への正しい着用の指導・助言を推進する。

オ 反射材の普及促進

夜間における歩行者及び自転車利用者の事故防止に効果が期待できる反射材の普及を図るため、各種広報媒体を活用して積極的な広報啓発を推進するとともに、反射材の視認効果、使用方法等について理解を深めるため、参加・体験・実践型の交通安全教育の実施及び関係機関・団体と協力した反射材の展示会の開催等を推進する。

反射材の普及に際しては、特定の年齢層に偏ることなく全年齢層を対象とし、衣服や靴、鞆等の身の回り品への反射材の組み込みを推奨するとともに、適切な反射性能を有する製品についての情報提供に努める。

カ 効果的な広報の実施

交通安全に関する広報については、テレビ、ラジオ、新聞、インターネット等の広報媒体を活用して、交通事故等の実態を踏まえた広報、日常生活に密着した内容の広報、交通事故被害者の声を取り入れた広報等、具体的で訴求力の高い内容を重点的かつ集中的に実施するなど、実効の挙がる広報を次の方針により行う。

- (ア) 家庭，学校，職場，地域等と一体となった広範なキャンペーンや，官民が一体となった各種の広報媒体を通じての集中的なキャンペーン等を積極的に行うことにより，高齢者の交通事故防止，シートベルト及びチャイルドシートの正しい着用の徹底，若年運転者の無謀運転の防止，飲酒運転の追放，違法駐車等の排除等を図る。
- (イ) 交通安全に果たす家庭の役割は極めて大きいことから，家庭向け広報媒体の積極的な活用，地方公共団体，町内会等を通じた広報等により家庭に浸透するきめ細かな広報の充実に努め，子ども，高齢者等を交通事故から守るとともに，暴走運転，無謀運転，飲酒運転等を追放する。
- (ウ) 民間団体の交通安全に関する広報活動を援助するため，国及び地方公共団体は，交通の安全に関する資料，情報等の提供を積極的に行うとともに，報道機関の理解と協力を求め，全国的気運の盛り上げを図る。

キ その他の普及啓発活動の推進

- (ア) 高齢者の交通事故防止に関する国民の意識を高めるため，高齢者交通安全マークの普及・活用を図るとともに，加齢に伴う身体機能の変化が交通行動に及ぼす影響等について科学的な知見に基づいた広報を積極的に行う。また，他の年齢層に高齢者の特性を理解させるとともに，高齢運転者標識（高齢者マーク）を取り付けた自動車への保護意識を高めるように努める。
- (イ) 薄暮の時間帯から夜間にかけて重大事故が多発する傾向にあることから，夜間の重大事故の主原因となっている最高速度違反，飲酒運転等による事故実態・危険性等を広く周知し，これら違反の防止を図る。
また，季節や気象の変化，地域の実態等に応じ，交通情報板等を活用するなどして自動車の前照灯の早期点灯を促す。
- (ウ) 国民が，交通事故の発生状況を認識し，交通事故防止に関する意識の啓発等を行うことができるよう，インターネット等を通じて事故データ及び事故多発地点に関する情報の提供に努める。
- (エ) 自動車アセスメント情報や，安全装置の有効性，自動車の正しい使い方，点検整備の方法に係る情報，交通事故の概況等の情報を総合的な安全情報として取りまとめ，自動車ユーザー，自動車運送事業者，自動車製作者等の情報の受け手に応じ適時適切に届けることにより，関係者の交通安全に関する意識を高める。
- (オ) 学識経験者と参加者による討議等により，交通安全活動に新しい知見を与え，交通安全意識の高揚を図ることを目的に，交通安全シンポジウムを開催する。

(4) 交通安全に関する民間団体等の主体的活動の推進

交通安全を目的とする民間団体については，交通安全指導者の養成等の事業及び諸行事に対する援助並びに交通安全に必要な資料の提供活動を充実するなど，その主

体的な活動を促進する。また、地域団体、自動車製造・販売団体、自動車利用者団体等については、それぞれの立場に応じた交通安全活動が地域の実情に即して効果的かつ積極的に行われるよう、全国交通安全運動等の機会を利用して働き掛けを行う。そのため、交通安全対策に関する行政・民間団体間及び民間団体相互間において定期的に連絡協議を行い、交通安全に関する国民挙げての活動の展開を図る。

また、交通指導員等必ずしも組織化されていない交通ボランティア等に対しては、資質の向上に資する援助を行うことなどにより、その主体的な活動及び相互間の連絡協力体制の整備を促進する。

特に、民間団体・交通ボランティア等が主体となった交通安全教育・普及啓発活動の促進を図るため、交通安全教育の指導者を育成するためのシステムの構築及びカリキュラムの策定に努める。

(5) 住民の参加・協働の推進

交通の安全は、住民の安全意識により支えられることから、住民自らが交通安全に関する自らの意識改革を進めることが重要である。

このため、交通安全思想の普及徹底に当たっては、行政、民間団体、企業等と住民が連携を密にした上で、それぞれの地域における実情に即した身近な活動を推進し、住民の参加・協働を積極的に進める。

このような観点から、安全で良好なコミュニティ形成を図るため、住民や道路利用者が主体的に行う「ヒヤリ地図」を作成したり、交通安全総点検等住民が積極的に参加できるような仕組みをつくったりするほか、その活動において、当該地域に根ざした具体的な目標を設定するなどの交通安全対策を推進する。

3 安全運転の確保

安全運転を確保するためには、運転者の能力や資質の向上を図ることが必要であり、このため、運転者のみならず、これから運転免許を取得しようとする者までを含めた運転者教育等の充実に努める。特に、今後大幅に増加することが予想される高齢運転者に対する教育等の充実に努める。運転免許制度については、最近の交通情勢を踏まえて必要な改善を図る。

また、今後の自動車運送事業の変化を見据え、企業・事業所等が交通安全に果たすべき役割と責任を重視し、企業・事業所等の自主的な安全運転管理対策の推進及び自動車運送事業者の安全対策の充実に努めるとともに、交通労働災害の防止等を行うための取組を進める。

さらに、高度化、多様化する道路交通情報に対する国民のニーズへの対応や、道路交通の安全に影響を及ぼす自然現象に関する適時・適切な情報提供を実施するため、IT等を活用しつつ、道路交通に関する総合的な情報提供の充実に努める。

【第8次計画における重点施策及び新規施策】

高齢運転者対策の充実((1)エ)
安全運転管理の推進((3))
自動車運送事業者に対する指導監督の充実((4)ア)
貨物自動車運送事業安全性評価事業の促進等((4)イ)
映像記録型ドライブレコーダーの普及((4)ウ)

(1) 運転者教育等の充実

安全運転に必要な知識及び技能を身に付けた上で安全運転を実践できる運転者を育成するため、免許取得前から、安全意識を醸成する交通安全教育の充実に努めるとともに、免許取得時及び免許取得後においては、特に、実際の交通場面で安全に運転する能力を向上させるための教育を行う。

また、これらの機会が、単なる知識や技能を教える場にとどまることなく、個々の心理的・性格的な適性を踏まえた教育、交通事故被害者等の手記等を活用した講習を行うなどにより交通事故の悲惨さの理解を深める教育、自らの身体機能の状況や健康状態について自覚を促す教育等を行うことを通じて、運転者の安全に運転しようとする意識及び態度を向上させるよう、教育内容の充実に努める。

ア 運転免許を取得しようとする者に対する教育の充実

(ア) 自動車教習所における教習の充実

自動車教習所の教習に関し、交通事故の発生状況、道路環境等の交通状況を勘案しつつ、教習カリキュラムの見直し・検討を進めるほか、教習指導員等の資質の向上、教習内容及び技法の充実に努め、教習水準を高める。

また、教習水準に関する情報の国民への提供に努める。

(イ) 取得時講習の充実

原付免許、普通二輪免許、大型二輪免許、普通免許、中型免許、大型免許、普通二種免許、中型二種免許及び大型二種免許を取得しようとする者に対する取得時講習の充実に努める。

イ 運転者に対する再教育等の充実

取消処分者講習、停止処分者講習、違反者講習、初心運転者講習、更新時講習及び高齢者講習により運転者に対する再教育が効果的に行われるよう、講習施設・設備の拡充を図るほか、講習指導員の資質向上、講習資機材の高度化並びに講習内容及び講習方法の充実に努める。

また、実車を用いた参加・体験・実践型の運転者教育及びその施設・資機材の充実に努める。

さらに、自動車教習所については、既に運転免許を取得した者に対する再教育も実施するなど、地域の交通安全教育センターとしての機能の充実に努める。

ウ 二輪車安全運転対策の推進

取得時講習のほか、自動二輪車安全運転講習及び原付等安全講習の推進に努める。また、指定自動車教習所における交通安全教育体制の整備等を促進し、二輪車運転者に対する教育の充実強化に努める。

また、自動二輪車の二人乗りについて、参加・体験・実践型の安全教育を推進する。

エ 高齢運転者対策の充実

高齢者が安全に運転を継続できるよう支援する施策を充実させる観点から、安全運転の能力を維持・向上させるための教育を充実させるとともに、個々の運転適性に応じて運転継続の可否をよりきめ細かく判断できるようにする必要がある。

(ア) 高齢者に対する教育の充実

高齢者講習の効果的実施、更新時講習における高齢者学級の拡充等に努める。

また、身体機能の検査項目の追加、検査結果を効果的に自覚させる手法等の検討を行うなどし、高齢者講習を充実させる。

(イ) 適性検査の充実等

高齢運転者の交通事故の状況を詳細に分析するなどして、適性検査の充実方策の検討を行う。また、認知症の疑いがある運転者の把握に努め、安全な運転に支障のある者については運転免許の取消等の行政処分を行う。

(ウ) 高齢運転者標識（高齢者マーク）の活用

高齢運転者の安全意識を高めるため、高齢者マークの積極的な使用の促進を図る。

オ シートベルト、チャイルドシート及び乗車用ヘルメットの正しい着用の徹底

シートベルト、チャイルドシート及び乗車用ヘルメットの正しい着用の徹底を図るため、関係機関・団体と連携し、各種講習・交通安全運動等あらゆる機会を通じて、着用効果の啓発等着用推進キャンペーンを積極的に行うとともに、シートベルト、チャイルドシート及び乗車用ヘルメット着用義務違反に対する街頭での指導取締りの充実を図る。

カ 自動車安全運転センターの業務の充実

自動車安全運転センター安全運転中央研修所における各種の訓練施設を活用し、高度の運転技能と専門的知識を必要とする安全運転指導者、職業運転者、青少年運転者等に対する参加・体験・実践型の交通安全教育の充実を図るとともに、通知、証明及び調査研究業務等の一層の充実を図る。

キ 自動車運転代行業の指導育成等

自動車運転代行業の業務の適正な運営を確保し、交通の安全及び利用者の保護を図るため、自動車運転代行業者に対し、立入検査等を行うほか、無認定営業、損害賠償措置義務違反、無免許運転等の違法行為の厳正な取締りを実施する。

ク 独立行政法人自動車事故対策機構による自動車運送事業等に従事する運転者に対する適性診断の充実

独立行政法人自動車事故対策機構による自動車運送事業等に従事する運転者に対する適性診断については、診断技術の向上と診断機器の充実を図るとともに、受診環境の整備を行い、受診を積極的に促進する。

ケ 悪質危険な運転者の早期排除等

行政処分制度の適正かつ効果的な運用を行うほか、危険性のある者に対する施策として、適性試験や運転免許証の更新時における適性検査の適正な実施に努めるなど、悪質危険な運転者の早期排除を図る。

(2) 運転免許制度の改善

交通事故の傾向等、最近の交通情勢を踏まえた運転免許制度の見直し・検討を行う。運転免許試験については、現実の交通環境における能力の有無を的確に判定するものとなっているかについて検証を行い、必要に応じ、改善を図る。

また、国民の立場に立った運転免許業務を行うため、手続の簡素化の推進により更新負担の軽減を図るとともに、運転免許試験場における障害者等のための設備・資機材の整備及び運転適性相談活動の充実を図る。

さらに、運転免許証の偽変造防止、運転免許業務運営の合理化等を図る観点から、高度なセキュリティ機能を有する電子技術を応用したＩＣカード運転免許証の導入を推進する。

(3) 安全運転管理の推進

安全運転管理者及び副安全運転管理者に対する講習の見直し等により、これらの者の資質及び安全意識の向上を図るとともに、事業所内で交通安全教育指針に基づいた交通安全教育が適切に行われるよう安全運転管理者等を指導する。

また、安全運転管理者等の未選任事業所の一掃を図り、企業内の安全運転管理体制を充実強化し、安全運転管理業務の徹底を図る。

さらに、事業活動に関してなされた道路交通法違反等についての使用者等への通報制度を十分活用するとともに、使用者、安全運転管理者等による下命、容認違反等については、使用者等の責任追及を徹底し適正な運転管理を図る。

事業活動に伴う交通事故防止を更に促進するため、映像記録型ドライブレコーダー等、安全運転の確保に資する車載機器等を効果的に活用した交通安全教育や安全運転管理の手法等について検討を進め、その普及に向けた働き掛けに努める。

(4) 自動車運送事業者の安全対策の充実

ア 自動車運送事業者に対する指導監督の充実

労働基準法等の関係法令等の履行及び運行管理の徹底を図るため、重大事故を引き起こした事業者及び新規参入事業者等に対する監査を徹底するとともに、関係機関合同による監査・監督を実施し、不適切な事業者に対しては厳正な処分を行う。このため、効果的かつ効率的な監査を実施するための監査システムの構築及び監査実施体制の充実・強化を図る。

また、関係行政機関相互の連絡会議の開催及び指導監督結果の相互通報制度等を活用することにより、過労運転に起因する事故等の通報制度の的確な運用と業界指導の徹底を図るとともに、事業者団体等関係団体を通じての指導にも努める。特に、貨物自動車運送事業者については、貨物自動車運送適正化事業実施機関を通じての過労運転・過積載の防止等運行の安全を確保するための指導の徹底を図る。

さらに、企業全体に安全意識を浸透させ、より高い水準での安全を確保するため、経営トップから現場まで一丸となった安全管理の態勢の構築を推進するとともに、その確認を国が行う「安全マネジメント評価」の仕組みを導入する。

このほか、高速バス、トラック、タクシー等について、高速道路等における事故時の被害を軽減するため、シートベルト着用の徹底等の指導の強化を図る。

なお、指導に当たっては、エコドライブ（環境負荷の低減に配慮した自動車の使用）の推進にも配慮する。

イ 貨物自動車運送事業安全性評価事業の促進等

全国貨物自動車運送適正化事業実施機関において、貨物自動車運送事業者について、利用者が安全性の高い事業者を選択することができるようにするとともに、事業者全体の安全性向上に資するものとして実施している「貨物自動車運送事業

安全性評価事業」を促進する。

また、国、地方公共団体及び民間団体等において、貨物自動車運送を伴う業務を発注する際には、それぞれの業務の範囲内で道路交通の安全を推進するとの観点から、安全性優良事業所の認定状況も踏まえつつ、関係者の理解も得ながら該当事業所が積極的に選択されるよう努める。

ウ 事故情報の多角的分析の実施

事業用自動車の事故に関する情報の充実を図るため、自動車事故報告規則（昭和 26 年運輸省令第 104 号）に基づく事故情報の収集・分析に加え、自動車運送事業に係る交通事故要因分析のための情報収集・分析を充実及び強化するとともに、これらの事故情報について、多角的に分析等を実施する。

また、事故発生時の走行情報（前方映像、車両速度、急加速減）を記録する映像記録型ドライブレコーダーを事業用自動車に搭載し、その事故抑止効果等について調査・分析を行い、普及促進を図る。

エ 運行管理者等に対する指導講習の充実

運行管理者等に対する指導講習について、事故情報の多角的分析の結果の活用等により、講習内容を充実するとともに、講習水準の向上を図り、視聴覚機材の活用等による効果的な講習を実施し、過労運転・過積載の防止等運行の安全を確保するための指導の徹底を図る。

（５）交通労働災害の防止等

ア 交通労働災害の防止

交通労働災害防止のためのガイドラインの周知徹底を行うことにより、事業場における管理体制の確立、適正な労働時間等の管理、適正な走行管理、運転者に対する教育、健康管理、交通労働災害防止に対する意識の高揚等を促進する。

また、これらの対策が効果的に実施されるよう関係団体と連携して、事業場における交通労働災害防止担当管理者の配置、交通労働災害防止のためのガイドラインに基づく同管理者及び自動車運転業務従事者に対する教育の実施を推進するとともに、交通労働災害防止指導員による事業場に対する個別指導等を実施する。

さらに、近年社会的に関心を集めている長時間運転等を背景とした交通労働災害の発生を踏まえ、運転時間等と交通事故等との関係に関する調査を実施し、その結果を踏まえ必要な対応を行う。

イ 運転者の労働条件の適正化等

自動車運転者の労働時間、休日、割増賃金、賃金形態等の労働条件の改善を図るため、労働基準法（昭和 22 年法律第 49 号）等の関係法令及び「自動車運転者の労働時間等の改善のための基準」（平成元年労働省告示第 7 号）の履行を確保するための監督指導を実施する。

また、関係行政機関において相互の連絡会議の開催及び監査・監督結果の相互通報制度等の活用を図るとともに、必要に応じ合同による監査・監督を実施する。

(6) 道路交通に関する情報の充実

ア 道路交通情報の充実

多様化する道路利用者のニーズにこたえるため、道路利用者に対し必要な道路交通情報を提供することにより、安全かつ円滑な道路交通を確保するとともに、光ファイバーネットワーク等の新たな情報技術を活用しつつ、交通監視カメラ、路側通信システム、車両感知器、交通情報板、道路情報提供装置等の既存の情報収集・提供体制の充実を図る。

また、予測交通情報を提供する事業者の届出制、不正確又は不適切な予測交通情報を提供した事業者に対する是正勧告措置等を規定した道路交通法（昭和 35 年法律第 105 号）及び交通情報を提供する際に事業者が遵守すべき事項を定めた交通情報の提供に関する指針（平成 14 年国家公安委員会告示第 12 号）に基づき、事業者に対する指導・監督を行い、交通情報提供事業の適正化を図るなどにより、警察や道路管理者により収集された道路交通情報を活用した民間事業者による正確かつ適切な道路交通情報の提供を促進する。

さらに、ITSの一環として、運転者に渋滞状況等の道路交通情報を提供するVICSの整備・拡充を積極的に図ることにより、交通の分散を図り、交通渋滞を解消し、交通の安全と円滑化を推進する。

加えて、高度化された交通管制センターを中心に、個々の車両等との双方向通信が可能な光ビーコンを媒体とし、高度な交通情報提供、車両の運行管理、公共車両の優先、交通公害の減少、安全運転の支援、歩行者の安全確保等を図ることにより交通の安全及び快適性を確保しようとするUTMSの構想に基づき、システムの充実、キーインフラである光ビーコンの整備等の施策の推進を図る。

イ 危険物輸送に関する情報提供の充実等

危険物の輸送時の事故による大規模な災害を未然に防止し、災害が発生した場合の被害の軽減に資する情報提供の充実等を図るため、イエローカード（危険有害物質の性状、処理剤及びその調達先等事故の際必要な情報を記載した緊急連絡カード）の携行、関係法令の遵守、乗務員教育の実施等について危険物運送事業者の指導を強化する。

また、危険物運搬車両の交通事故による危険物の漏洩等が発生した場合に、安全かつ迅速に事故処理等を行うため、危険物データベース及び危険物に対応することの可能な装備資器材の整備を図る。

さらに、危険有害物質運搬車両に関しては、国連勧告に基づく危険有害物質の表示・特定の仕組みも含め、その表示の在り方について検討する。

ウ 気象情報等の充実

道路交通に影響を及ぼす自然現象を的確に把握し，気象警報・注意報・予報及び津波警報・注意報並びに台風，大雨，地震，津波，火山噴火等の現象に関する情報の質的向上と適時・適切な発表及び迅速な伝達に努める。また，道路の降雪状況や路面状況等を収集し，道路利用者に提供する道路情報提供装置等の整備を推進する。

さらに，気象，地震，津波，火山現象等に関する観測施設を適切に整備・配置し，維持するとともに，防災関係機関等との間の情報の共有やITを活用した観測・監視体制の強化を図るものとする。このほか，広報や講習会等を通じて気象知識の普及に努める。

4 車両の安全性の確保

現在，エレクトロニクス技術の自動車への利用範囲の拡大を始めとして，自動車に関する技術の進歩は目覚ましく，車両の安全対策として効果が期待できる範囲は確実に拡大していることから，今後車両の安全対策を拡充強化することが必要である。

このような認識の下，車両構造に起因するとされる事故について対策を講ずるとともに，主に運転ミス等の人的要因に起因するとされる事故についても，車両構造面からの対策によりできる限り交通事故の未然防止を図る。

また，不幸にして発生してしまった事故についても，車両構造面からの被害軽減対策を拡充するとともに，事故発生後の車両火災防止や車両からの脱出容易性の確保等，被害拡大防止対策を併せて進める。

特に，事故件数及び死傷者数は依然として高水準にあり，後遺障害も考慮すれば，これまで被害軽減を上げてきた被害軽減対策の進化・成熟化を図ることに加え，今後は，事故を未然に防止する予防安全対策について，先進技術の活用等により，更なる充実を図る必要がある。また，車両安全対策の推進に当たっては，規制と誘導的施策を総合的かつ有効に連携させるため，安全性に関する基準の拡充・強化のみならず，自動車製作者や研究機関等による安全な自動車の開発を促進する方策，使用者による安全な自動車の選択を促進する方策等を，基礎研究から実用・普及までの各段階に応じて適切に講じる必要がある。

さらに，自動車を使用される段階においては，自動車にはブレーキ・パッド，タイヤ等走行に伴い摩耗・劣化する部品や，ブレーキ・オイル，ベルト等のゴム部品等走行しなくても時間の経過とともに劣化する部品等が多く使用されており，適切な保守管理を行わなければ，不具合に起因する事故等の可能性が大きくなることから，自動車の適切な保守管理を推進する必要がある。

自動車の保守管理は，一義的には，自動車使用者の責任の下になされるべきであるが，自動車は，交通事故等により運転者自身の生命，身体のみでなく，第三者の生命，身体にも影響を与える危険性を内包しているため，自動車検査により，各車両の安全性の確保を図る。

【第8次計画における重点施策及び新規施策】

- | |
|---------------------------------|
| 先進安全自動車の開発・普及の促進 ((1) ア , イ) |
| 車両の安全性等に関する日本工業規格の整備 ((1) ウ) |
| 自動車点検整備の充実 ((3) ウ) |
| リコール制度の充実・強化 ((4)) |

(1) 車両の安全性に関する基準等の改善の推進

ア 道路運送車両の保安基準の拡充・強化等

(ア) 車両の安全対策の推進

今後の自動車の安全対策による交通事故死者数の低減目標やその推進の在り方等が盛り込まれた運輸技術審議会答申「安全と環境に配慮した今後の自動車交通政策のあり方について」(平成11年6月)とその実施状況を踏まえ、事故時における自動車の構造・装置、乗員被害等の状況を交通事故総合分析センターを活用して詳細に情報収集・調査し、自動車事故の実態を的確に把握するとともに、自動車使用の態様の変化、新技術の開発状況、諸外国の自動車安全対策の動向等を勘案し、具体的な安全対策を立案・実施する。

このため、これらの安全対策に関する方針、対策の具体的な内容、対策の事前効果予測・事後効果評価、対策について継続的に検討するため、並びに効果的な対策策定の前提となる交通事故実態の把握・分析を行うため、産・官・学が参加する検討会で効率的・体系的に検討を進める。さらに、毎年シンポジウムを開催するなどして、その検討結果を公表し、安全対策の策定過程の透明性を確保するとともに、関係者からの意見を踏まえて適宜対策の内容の見直しを行う。

特に、事故件数及び死傷者数は依然として高水準にあり、後遺傷害も考慮すれば、これまで大きな効果を上げてきた被害軽減対策の進化・成熟化を図ることに加え、今後は、事故を未然に防止する予防安全対策について、新技術の動向も踏まえつつ更なる充実を図る必要があるが、その際には、保安基準の拡充・強化等と先進安全自動車(ASV)の開発・普及の促進、使用者に対する自動車アセスメント情報の提供等との総合的かつ有効な連携を深める。

(イ) 道路運送車両の保安基準の拡充・強化

車両の安全対策の基本である自動車の構造・装置等の安全要件を定める道路運送車両の保安基準について、上述の検討結果を踏まえつつ、事故を未然に防ぐための予防安全対策、万が一事故が発生した場合においても乗員、歩行者等の保護を行うための被害軽減対策、その際に火災の発生等の二次災害が起こることを防止するための災害拡大防止対策のそれぞれの観点から、適切に拡充・強化を図る。

なお、保安基準の拡充・強化の推進に当たっては、保安基準が自動車の国際的な流通を阻害することがないように国際的に連携して検討を進める。

イ 先進安全自動車の開発・普及の促進

エレクトロニクス技術やIT等の新技術により、自動車を高知能化して安全性を格段に高めるとともに、ITS技術の自動車としての受皿となる先進安全自動車の研究、開発の促進を図るべく、産官学の協力によるASV推進検討会の下で進める。

ASV : Advanced Safety Vehicle

また、A S V技術のうち実用化段階にある自律型のA S Vについては、技術指針の策定、安全上留意すべき事項についてのガイドラインの策定、A S V技術の効果評価の実施等により普及促進を引き続き進める。

ウ 車両の安全性等に関する日本工業規格の整備

工業標準化法（昭和 24 年法律第 185 号）に基づいて制定された自動車関係の日本工業規格については、従来から車両のハード面からの安全性を考慮した規格の整備を進めてきたが、近年の技術進歩を踏まえ、車両制御、外部情報の知覚、運転者とのマン・マシン・インターフェースの面からの整備も進めている。

運転者の運転を支援するための警報や制御を行う技術は、我が国が世界に先行して実用化している分野であり、車間距離制御システム、前方車両衝突警報装置、車両周辺障害物警報、車線逸脱警報システム等の運転者の運転負荷の軽減、利便性の向上、危険に対する注意喚起、事故回避／被害軽減に関連した日本工業規格について、関係省庁が連携して、その制定を進める。

また、国際標準化機構（I S O）に対する我が国の代表機関である日本工業標準調査会を通じて、国際規格との調和を図りつつ、交通事故防止に寄与するため、その整備に努める。

（2）自動車アセスメント情報の提供等

自動車の安全装置の正しい使用方法、装備状況等の一般情報とともに、自動車の車種ごとの安全性に関する比較情報を公正中立な立場で取りまとめ、これを自動車使用者に定期的に提供する自動車アセスメント事業を独立行政法人自動車事故対策機構とともに推進する。これにより、自動車使用者の選択を通じて、より安全な自動車の普及拡大を促進すると同時に、自動車製作者のより安全な車造りの研究開発を促進する。

また、チャイルドシートについても、製品ごとの安全性に関する比較情報等を自動車使用者に提供することにより、その選択を通じて、より安全なチャイルドシートの普及拡大を図る。

（3）自動車の検査及び点検整備の充実

ア 自動車の検査の充実

道路運送車両の保安基準の拡充・強化に合わせて進化する自動車技術に対応して、電子化された安全装置の故障診断検査機器の開発、I T化による自動車検査情報の活用等の検査の高度化を進めるなど、道路運送車両法（昭和 26 年法律第 185 号）に基づく新規検査等の自動車検査の確実な実施を図る。また、不正改造を防止するため、適宜、自動車使用者の立入検査を行うとともに、街頭検査体制の

ISO : International Organization for Standardization

充実強化を図ることにより、不正改造車両を始めとした整備不良車両及び基準不適合車両の排除等を推進する。

指定自動車整備事業制度の適正な運用・活用を図るため、事業者に対する指導監督を強化する。さらに、軽自動車の検査については、その実施機関である軽自動車検査協会における検査の効率化を図るとともに、検査体制の充実強化を図る。

イ 型式指定制度の充実

車両の構造に起因する事故の発生を防止するため、型式指定制度により新型自動車の安全性の審査体制の充実を図る。

また、リコールに関する不正行為を行った自動車メーカー等に対しては、厳格な審査等を行う。

ウ 自動車点検整備の充実

(ア) 自動車点検整備の推進

自動車ユーザーの保守管理意識を高揚し、点検整備の確実な実施を図るため、「自動車点検整備推進運動」を関係者の協力の下に全国的に展開するなど、自動車ユーザーによる保守管理の徹底を強力に促進する。

また、自動車運送事業者の保有する事業用車両の安全性を確保するため、自動車運送事業者監査、整備管理者研修等のあらゆる機会をとらえ、関係者に対し、車両の保守管理について指導を行い、その確実な実施を推進する。

なお、車両不具合による事故については、その原因の把握・究明に努めるとともに、点検整備方法に関する情報提供等により再発防止の徹底を図る。

(イ) 不正改造車の排除

道路交通に危険を及ぼすなど社会的問題となっている暴走族の不正改造車や過積載を目的とした不正改造車等を排除し、自動車の安全運行を確保するため、関係機関の支援及び自動車関係団体の協力の下に「不正改造車を排除する運動」を全国的に展開し、広報活動の推進、関係者への指導、街頭検査等を強化することにより、不正改造防止について、自動車ユーザー及び自動車関係事業者等の認識を高める。

また、不正改造行為の禁止及び不正改造車両に対する整備命令制度の強化について、その的確な運用に努める。

(ウ) 自動車分解整備事業の適正化及び近代化

点検整備に対する自動車ユーザーの理解と信頼を得るため、自動車分解整備事業者に対し、整備料金、整備内容の適正化について、その実施の推進を指導する。また、自動車分解整備事業者における設備の近代化や経営管理の改善等への支援を推進する。

(エ) 自動車の新技術への対応等整備技術の向上

自動車新技術の採用・普及、車社会の環境の変化に伴い、自動車を適切に維持

管理するためには、自動車整備業がこれらの変化に対応する必要があることから、実態調査等を通じ自動車整備業の現状について把握するとともに、自動車整備業が自動車の新技術及び多様化するユーザーニーズに対応するための技術の高度化を推進する。

また、整備主任者等を対象とした新技術研修の実施等により、整備要員の技術の向上を図るとともに、新技術が採用された自動車の整備や自動車ユーザーに対する自動車の正しい使用についての説明等のニーズに対応するため、一級自動車整備士制度の活用を推進する。

(オ) ペーパー車検等の不正事案に対する対処の強化

民間能力の活用等を目的として、指定自動車整備事業制度が設けられているが、近年ペーパー車検等の不正事案が増加していることから、制度の適正な運用・活用を図るため、事業者に対する指導監督を強化する。

(4) リコール制度の充実・強化

自動車製作者等が設計等に起因する基準不適合自動車を確実にかつ早期に改善すべく、リコール制度の適正な運用を図るよう指導監督の徹底に努める。リコール隠し等の不正行為の再発を防止するため、次の施策を講じ、リコール制度の迅速かつ確実な実施を図る。

ア 情報収集体制の強化

自動車等不具合情報ホットラインを積極的にPRするとともに、自動車製作者等から安全上重要な不具合について定期的に報告することを義務づけるなど、情報収集体制の強化を図る。

また、車両の欠陥の疑いのある自動車による交通事故等を都道府県警察から国土交通省に対して通報する制度を的確に運用するなど、関係機関の協力の下、不具合情報の収集に努め、リコール対象車両の早期発見を図る。

イ 監査の強化

疑義ある自動車製作者への集中監査や、各種データの総合分析による重点監査を行う。また、ディーラー監査を充実させる。

ウ 技術的検証体制の強化

自動車工学の専門家による技術的検証に加え、リコール案件調査・検証検討会を開催し、実証的、統一的な検討を行う。

(5) 自転車の安全性の確保

自転車の安全な利用を確保し、自転車事故の防止を図るため、駆動補助機付自転車（人の力を補うため原動機を用いるもの）及び普通自転車の型式認定制度を活用する。また、自転車利用者が定期的に点検整備や正しい利用方法等の指導を受ける気運

を醸成するとともに、自転車事故による被害者の救済に資するため各種保険の普及に努める。

さらに、夜間における交通事故の防止を図るため、灯火の取付けの徹底と反射器材の普及促進を図り、自転車の被視認性の向上を図る。

5 道路交通秩序の維持

年々増加している交通ルール無視による交通事故を防止するためには、交通指導取締り、交通事故事件捜査、暴走族取締り等を通じ、道路交通秩序の維持を図る必要がある。

このため、交通事故実態等を的確に分析し、死亡事故等重大事故に直結する悪質性、危険性、迷惑性の高い違反に重点を置いた交通指導取締りを推進する。

また、事故原因の徹底究明を求める国民意識の高まり等を踏まえ、各種の交通犯罪及び交通事故事件捜査を適正かつ迅速に行うため、捜査の合理化並びに初動捜査及び科学的捜査の充実強化を図る。

さらに、暴走族対策を強力に推進するため、関係機関・団体が連携し、地域ぐるみでの暴走族追放気運の高揚に努め、暴走行為をさせない環境づくりを推進するとともに、取締り体制及び資機材の充実強化を図る。

【第8次計画における重点施策及び新規施策】

悪質性、危険性、迷惑性の高い違反に重点を置いた取締りの強化等 ((1) ア (ア))
背後責任の追及 ((1) ア (イ))
自転車利用者に対する指導取締りの推進 ((1) ア (ウ))
交通犯罪捜査及び交通事故事件捜査体制の強化 ((2))
暴走族対策の強化 ((3))

(1) 交通の指導取締りの強化等

ア 一般道路における効果的な指導取締りの強化等

一般道路においては、歩行者及び自転車利用者の事故防止並びに事故多発路線等における重大事故の防止に重点を置いて、交通指導取締りを効果的に推進する。

(ア) 悪質性、危険性、迷惑性の高い違反に重点を置いた取締りの強化等

指導取締り体制を充実し、児童、高齢者、障害者等の保護の観点に立った交通取締りを推進し、事故多発路線等における街頭指導活動を強化するとともに、無免許運転、飲酒運転、著しい速度超過、著しい過積載等の悪質性、危険性、迷惑性の高い違反に重点を置いた取締りの強化を図る。

(イ) 背後責任の追及

事業活動に関してなされた過積載、過労運転等の違反については、自動車の使用者等に対する責任追及を徹底するとともに、必要に応じ自動車の使用制限命令や荷主等に対する再発防止命令を行い、また、事業者の背後責任が明らかとなった場合は、それらの者に対する指導、監督処分等を行うことにより、この種の違反の防止を図る。

(ウ) 自転車利用者に対する指導取締りの推進

自転車利用者による無灯火，二人乗り，信号無視，一時不停止及び歩道通行者に危険を及ぼす違反等に対して積極的に指導警告を行うとともに，これに従わない悪質・危険な自転車利用者に対する検挙措置を推進する。

イ 高速自動車国道等における指導取締りの強化等

高速自動車国道等においては，重大な違反行為はもちろんのこと，軽微な違反行為であっても重大事故に直結するおそれがあることから，交通の指導取締り体制の整備に努め，交通流や交通事故発生状況等の交通の実態に即した効果的な機動警ら等を実施することにより，違反の未然防止及び交通流の整序を図る。

また，交通指導取締りは，悪質性，危険性，迷惑性の高い違反を重点とし，特に，著しい速度超過，飲酒運転，車間距離不保持，通行帯違反等の取締りを強化する。

ウ 科学的な指導取締りの推進

交通事故分析システムの高度化や交通事故発生状況と指導取締り実施状況等を関連付けて分析するシステムの研究開発，取締り用装備資機材の改良等科学技術の進歩に対応した研究開発を図るとともに，速度違反自動取締装置の整備を推進するなど，交通事故実態に的確に対応した科学的かつ効率的な指導取締りを推進する。

(2) 交通犯罪捜査及び交通事故事件捜査体制の強化

ひき逃げ事件その他各種の交通犯罪及び交通事故事件の捜査を適正かつ迅速に行うため，捜査の合理化を推進するとともに，次により要員，装備等の充実強化を図る。

ア 専従捜査体制の強化等

交通犯罪捜査及び交通事故事件捜査体制を強化するため，専従職員の捜査能力の一層の向上及び体制の充実に努める。

イ 初動捜査体制及び科学的捜査体制の強化

初動捜査体制及び科学的捜査体制を強化するため，事故処理車その他の車両，交通事故自動記録装置等の鑑識装備資機材，交通事故捜査支援システム等の整備を推進する。

(3) 暴走族対策の強化

凶悪化する暴走族による各種不法事案を未然に防止し，交通秩序を確保するとともに，青少年の健全な育成に資するため，関係機関・団体が連携し，次の暴走族対策を強力に推進する。

ア 暴走族追放気運の高揚及び家庭，学校等における青少年の指導の充実

暴走族追放の気運を高揚させるため，地方公共団体における「暴走族根絶条例」等の制定及び運用に協力するとともに，報道機関等に対する資料提供を積極

的に行い、凶悪化する暴走族の実態が的確に広報されるよう努めるなど、広報活動を積極的に行う。また、家庭、学校、職場、地域等において、青少年に対し、「暴走族加入阻止教室」を開催するなどの指導等を促進する。さらに、関係団体等との連携の下に暴走族相談員制度を創設し、暴走族の解体、暴走族への加入阻止、暴走族からの離脱等の支援指導を徹底する。暴走族問題と青少年の非行等問題行動との関連性を踏まえ、青少年育成団体等との連携を図るなど、青少年の健全育成を図る観点から施策を推進する。

イ 暴走行為をさせないための環境づくり

暴走族及びこれに伴う群衆のい集場所として利用されやすい施設の管理者に協力を求め、暴走族等をい集させないための施設の管理改善等の環境づくりを推進するとともに、地域における関係機関・団体が連携を強化し、暴走行為等ができない道路交通環境づくりを積極的に行う。

また、事前の情報の入手に努め、集団不法事案に発展するおそれがあるときは、早期に暴走族と群衆を隔離するなどの措置を講ずる。

ウ 暴走族に対する指導取締りの強化

暴走族取締りの体制及び装備資機材の充実を図るとともに、集団暴走行為、爆音暴走行為その他悪質事犯に対しては、共同危険行為等の禁止違反を始めとする各種法令を適用して検挙及び補導を徹底し、併せて解散指導を積極的に行うなど、暴走族に対する指導取締りの強化を図る。

また、「不正改造車を排除する運動」等を通じ、街頭検査において不法改造車両の取締りを行うとともに、不正改造車両等の押収のほか、司法当局に没収（没取）措置を働き掛けるなど暴走族と車両の分離を図り、不正改造等暴走行為を助長する行為に対しても背後責任の追及を行う。

さらに、複数の都府県にまたがる広域暴走族事件に迅速かつ効率的に対処するため、関係都府県警察相互の捜査協力を積極的に行う。

エ 暴走族関係事犯者の再犯防止

暴走族関係事犯の捜査に当たっては、個々の犯罪事実はもとより、組織の実態やそれぞれの被疑者の非行の背景となっている行状、性格、環境等の諸事情をも明らかにしつつ、グループの解体や暴走族グループから構成員等を離脱させるなど暴走族関係事犯者の再犯防止に努める。また、暴力団とかかわりのある者については、その実態を明らかにするとともに、暴力団から離脱するよう指導を徹底する。

保護処分が付された暴走族関係事犯少年の処遇に当たっては、遵法精神の涵养、家庭環境の調整、交友関係の改善指導、暴走族組織からの離脱指導等、再犯防止に重点を置いた個別処遇及び集団処遇の実施に努める。

また、暴走族に対する運転免許の行政処分については、特に迅速かつ厳重に行

うとともに、処分者講習については、特別学級を編成するなど、再犯防止のための講習内容の充実を図る。

さらに、暴走族も地域社会に深くかかわる問題であることから、都道府県及び市町村に設置されている「暴走族対策会議」の下に、暴走族対策の推進に携わる機関及び団体の代表から構成される「暴走族対策推進幹事会」の設置を促進する。

オ 車両の不正改造の防止

暴走行為を助長するような車両の不正な改造を防止するよう、また、保安基準に適合しない競技用車両等の部品等が不正な改造に使用されないことがないように、「不正改造車を排除する運動」等を通じ、全国的な広報活動の推進及び企業、関係団体に対する指導を積極的に行う。

また、自動車ユーザーだけでなく、不正改造等を行った者に対して、必要に応じて立ち入り検査を行う。

6 救助・救急活動の充実

交通事故による負傷者の救命を図り、また、被害を最小限にとどめるため、高速自動車国道を含めた道路上の交通事故に即応できるよう、救急医療機関、消防機関等の救急関係機関相互の緊密な連携・協力関係を確保しつつ、救助・救急体制及び救急医療体制の整備を図る。特に、負傷者の救命率・救命効果の一層の向上を図る観点から、救急現場又は搬送途上において、医師、看護師、救急救命士、救急隊員等による一刻も早い救急医療、応急処置等を実施するための体制整備を図るほか、事故現場からの緊急通報体制の整備やバイスタンダー（現場に居合わせた人）による応急手当の普及等を推進する。

【第8次計画における重点施策及び新規施策】

自動体外式除細動器の使用も含めた心肺そ生等の応急手当の普及啓発活動の推進 ((1)ウ) 救急救命士の養成・配置等の促進((1)エ) ドクターカーの活用促進((1)エ) 緊急通報システムの拡充及び現場急行支援システムの整備((1)ケ) ドクターヘリ事業の推進((2)ウ)

(1) 救助・救急体制の整備

ア 救助体制の整備・拡充

交通事故に起因する救助活動の増大及び事故の種類・内容の複雑多様化に対処するため、救助体制の整備・拡充を図り、救助活動の円滑な実施を期する。

イ 集団救助・救急体制の整備

大規模道路交通事故等の多数の負傷者が発生する大事故に対処するため、連絡体制の整備及び救護訓練の実施等、集団救助・救急体制を推進する。

ウ 心肺そ生法等の応急手当の普及啓発活動の推進

現場におけるバイスタンダーによる応急手当の実施により、救命効果の向上が期待できることから、自動体外式除細動器（AED）の使用も含めた応急手当について、消防機関等が行う講習会等、普及啓発活動を推進する。

このため、平成12年度に策定された心肺そ生法に関する基準等の応急手当の知識・実技の普及を図ることとし、消防機関、保健所、医療機関、日本赤十字社、民間団体等の関係機関においては、指導資料の作成・配布、講習会の開催等を推進するとともに、救急の日、救急医療週間等の機会を通じて広報啓発活動を積極的に推進する。また、応急手当指導者の養成を強力に行っていくほか、救急要請受信時における応急手当の指導を推進する。さらに、自動車教習所における教習

AED : Automated External Defibrillator

及び取得時講習，更新時講習等において応急救護処置に関する知識の普及に努めるほか，交通安全の指導に携わる者，安全運転管理者等及び交通事故現場に遭遇する可能性の高い業務用自動車運転者等に対しても広く知識の普及に努める。

また，業務用自動車を中心に応急手当に用いるゴム手袋，止血帯，包帯等の救急用具の搭載を推進する。

加えて，学校においては，中学校，高等学校の教科「保健体育」において止血法や包帯法，心肺そ生法等の応急手当について指導の充実を図るとともに，心肺そ生法の実習や自動体外式除細動器の知識の普及を含む各種講習会の開催により教員の指導力の向上を図る。

エ 救急救命士の養成・配置等の促進，ドクターカーの活用促進

プレホスピタルケア（救急現場及び搬送途上における応急処置）の充実のため，ドクターカー（医師等が同乗する救急用自動車）の活用の促進を図るとともに，全国の消防機関において救急救命士を計画的に配置できるようその養成を図り，救急救命士の処置範囲の拡大により可能となった気管挿管，薬剤投与を円滑に実施するための講習及び実習の実施を推進する。また，医師の指示又は指導・助言の下に救急救命士を含めた救急隊員による応急処置等の質を確保するメディカルコントロール体制の充実を図る。

オ 救助・救急施設の整備の推進

救助工作車，救助資機材の整備を推進するとともに，救急救命士等がより高度な救急救命処置を行うことができるよう，高規格救急自動車，高度救命処置用資機材等の整備を推進する。また，救急指令装置，救急医療情報収集装置，救急業務用地図等検索装置を一体化した消防緊急通信指令施設の導入を推進する。

さらに，救急医療機関等へのアクセスを改善するため，高速自動車国道における緊急開口部の整備を推進する。

カ 消防防災ヘリコプターによる救急業務の推進

ヘリコプターは，事故の状況把握，負傷者の救急搬送に有効であることから，消防防災ヘリコプターの全国配備を促進するとともに，ドクターヘリとの相互補完体制を含めて，救急業務におけるヘリコプターの積極的活用を推進する。

キ 救助隊員及び救急隊員の教育訓練の充実

複雑多様化する救助・救急事象に対応すべく救助隊員及び救急隊員の知識・技術等の向上を図るため，教育訓練の充実を強力に推進する。

ク 高速自動車国道等における救急業務実施体制の整備

高速自動車国道における救急業務については，東日本高速道路株式会社，中日本高速道路株式会社及び西日本高速道路株式会社（以下「高速道路株式会社」と総称する。）が，道路交通管理業務と一元的に自主救急として処理するとともに，沿線市町村等においても消防法（昭和 23 年法律第 186 号）の規定に基づき処理す

べきものとして、両者は相協力して適切かつ効率的な人命救護を行う。

このため、関係市町村等と、高速道路株式会社の連携を強化するとともに、高速道路株式会社が自主救急実施区間外のインターチェンジ所在市町村等に財政措置を講じ、当該市町村等においても、救急業務実施体制の整備を促進する。

また、本州四国連絡道路（瀬戸中央自動車道及び神戸淡路鳴門自動車道）においても、救急業務について本州四国連絡高速道路株式会社が関係市等に同様の財政措置を講ずるとともに、関係市等も救急業務に万全を期するよう、その実施体制の整備を促進する。

さらに、高速道路株式会社、本州四国連絡高速道路株式会社及び関係市町村は、救急業務に必要な施設等の整備、従業者に対する教育訓練の実施等を推進する。

ケ 緊急通報システムの拡充及び現場急行支援システムの整備

交通事故等緊急事態発生時における負傷者の早期救出及び事故処理の迅速化のため、UTMSの構想等に基づき、人工衛星を利用して位置を測定するGPS技術を活用し、自動車乗車中の事故発生時に車載装置・携帯電話を通じてその発生場所の位置情報を通報することなどにより、緊急車両の迅速な現場急行を可能にする緊急通報システム（HELP）の普及を図る。

また、緊急車両が現場に到着するまでのレスポンスタイムの縮減及び緊急走行時の交通事故防止のため、緊急車両優先の信号制御を行う現場急行支援システム（FAST）の整備を図る。

（２）救急医療体制の整備

ア 救急医療機関等の整備

救急医療体制の基盤となる初期救急医療体制を整備・拡充するため、休日夜間急患センターの設置の促進及び在宅当番医制の普及定着化を推進する。また、初期救急医療体制では応じきれない重症救急患者の診療を確保するため、原則として医療圏単位に地域設定し、地域内の医療施設の実情に応じた方式（病院群輪番制又は共同利用型病院）で第二次救急医療体制の整備を図るとともに、重篤な救急患者を受け入れるための第三次救急医療体制として、複数科にまたがる診察機能を有する24時間体制の救命救急センターの整備を進め、評価事業によりその質の向上を図る。

さらに、救急医療施設の情報を収集し、救急医療情報を提供することにより、これらの体制が有効に運用されるよう調整を行う救急医療情報センターの整備・充実を図る。

イ 救急医療担当医師・看護師等の養成等

HELP : Help system for Emergency Life saving and Public safety

FAST : Fast Emergency Vehicle Preemption Systems

救急医療に携わる医師を確保していくために、医師の卒前教育・臨床研修において、救急医療に関する教育研修の充実に努める。また、救命救急センター等で救急医療を担当している医師に対しても、地域における救急患者の救命率をより向上させるための研修を拡充し、救急医療従事者の確保とその資質の向上を図る。

看護師についても、救急時に的確に医師を補助できるよう養成課程における救急医療実習の充実に努めるとともに、養成課程終了後も救急医療研修を実施することにより、救急医療を担当する看護師の確保を図る。また、保健所等行政機関に勤務する保健師等を対象に救急蘇生法指導者講習会を実施し、地域における救急蘇生法等に関する普及方策等の企画・運営を行う者の養成を図る。

さらに、病院内外での救急活動を充実させる観点から、外傷の標準的初期対応能力の向上に関する研修を推進する。

ウ ドクターヘリ事業の推進

救急患者への救命医療を救急現場から直ちに行い、救急医療施設へ一刻も早く搬送し、交通事故等で負傷した患者の救命率の向上や後遺症を軽減させるため、医師等が同乗し救命医療を行いながら搬送できるドクターヘリを配備し、全国展開を図る。

その運用に当たっては、ドクターヘリが安全に着陸できる区間・場所の情報の共有や「運用マニュアル」の作成、共通の周波数の無線機の整備等関係機関・団体が連携した取組を強化する。

(3) 救急関係機関の協力関係の確保等

救急医療施設への迅速かつ円滑な収容を確保するため、救急医療機関、消防機関等の関係機関における緊密な連携・協力関係の確保を推進するとともに、救急医療機関内の受入れ・連絡体制の明確化等を図る。

また、医師、看護師等が救急現場及び搬送途上に出動し、応急処置を行うことにより救急患者の救命効果の向上を図るため、ドクターカーの医療機関への配置を進めるほか、医師の判断を直接救急現場に届けられるようにするため、救急自動車に設置した自動車電話又は携帯電話により医師と直接交信するシステム（ホットライン）や、患者の容態に関するデータを医療機関へ送信する装置等を活用するなど、医療機関と消防機関が相互に連携を取りながら効果的な救急体制の整備を促進する。

さらに、特に多くの被害者の生じる大規模な交通事故が発生した場合に備え、災害医療チーム（DMAT）の活用を推進する。

なお、これらは道路交通に限らず、すべての交通分野における大規模な事故についても同様である。

7 損害賠償の適正化を始めとした被害者支援の推進

交通事故被害者等は、交通事故により多大な肉体的、精神的及び経済的打撃を受けたり、又は掛け替えのない生命を絶たれたりするなど、大きな不幸に見舞われており、このような交通事故被害者等を支援することは極めて重要であることから、犯罪被害者等基本法等の下、交通事故被害者等のための施策を総合的かつ計画的に推進する。

自動車損害賠償保障法（昭和 30 年法律第 97 号）は、自動車の運行による交通事故について、加害者側の損害賠償責任を強化し、この損害賠償の履行を確保するため、原則としてすべての自動車に対して自動車損害賠償責任保険（共済）の契約の締結を義務付けるとともに、保険会社（組合）の支払う保険（共済）金の適正化を図り、また、政府において、ひき逃げや無保険（無共済）車両による事故の被害者を救済するための自動車損害賠償保障事業及び平成 13 年度末の政府再保険制度廃止時の累積運用益の一部を基金として、その運用により被害者救済対策事業等を行うことなどにより、自動車事故による被害者の保護、救済を図っており、今後も更なる被害者の保護の充実を図るよう措置する。特に、交通事故による重度後遺障害者数は依然として高い水準にあることから、引き続き、重度後遺障害者に対する救済対策の充実を図る。

また、交通事故被害者等は、精神的にも大きな打撃を受けている上、交通事故に係る知識、情報が乏しいことが少なくないことから、交通事故に関する相談を受けられる機会を充実させるとともに、交通事故の概要、捜査経過等の情報を提供し、被害者支援を積極的に推進する。

【第 8 次計画における重点施策及び新規施策】

損害賠償請求の援助活動等の強化（（ 2 ）イ）

交通事故被害者等の心情に配慮した対策の推進（（ 3 ）イ）

（ 1 ）自動車損害賠償保障制度の充実等

自動車事故による被害者の救済対策の中核的役割を果たしている自動車損害賠償保障制度については、今後とも、社会経済情勢の変化、交通事故発生状況の変化等に対応して、その改善を推進し、被害者救済の充実を図る。

ア 自動車損害賠償責任保険（共済）の充実

（ア）平成 13 年度末の政府再保険制度の廃止に伴い、政府再保険の保険金（共済金）適正化機能に代わるものとして、保険会社に対する被害者への情報提供の義務づけ及び国土交通大臣の指示・命令並びに自賠責保険・共済紛争処理機構の保険金支払に係る紛争の調停等の新たな措置により保険金（共済金）の支払いの適正化を推進する。

（イ）交通事故に係る医療費支払の適正化を推進する。

イ 政府の自動車損害賠償保障事業の充実

自賠責保険（自賠責共済）による救済を受けられないひき逃げや無保険（無共済）車両による事故の被害者に対する救済制度である自動車損害賠償保障事業についても、自賠責保険（自賠責共済）に準じたてん補基準の見直し等により、その充実を図る。

ウ 無保険（無共済）車両対策の徹底

自賠責保険（自賠責共済）の期限切れ，掛け忘れに注意が必要であることを広報活動等を通じて広く国民に周知するとともに，街頭における指導取締りの強化等を行い，無保険（無共済）車両の運行の防止を徹底する。

エ 任意の自動車保険（自動車共済）の充実等

自賠責保険（自賠責共済）と共に重要な役割を果たしている任意の自動車保険（自動車共済）は，自由競争の下，補償範囲や金額，サービスの内容も多様化してきており，交通事故被害者等の救済に大きな役割を果たしているが，被害者救済等の充実に資するよう，制度の改善及びその普及率の向上について引き続き指導を行う。

（２）損害賠償の請求についての援助等

ア 交通事故相談活動の推進

地方公共団体における交通事故相談所等を活用し，地域における交通事故相談活動を推進する。

- （ア）交通事故相談所等における円滑かつ適正な相談活動を推進するため，交通事故相談所等は，日弁連交通事故相談センター，交通事故紛争処理センターその他民間の犯罪被害者支援団体等の関係機関，団体等との連絡協調を図る。
- （イ）交通事故被害者等の心情に配慮した相談業務の推進を図るとともに，相談内容の多様化・複雑化に対処するため，研修等を通じて，相談員の資質の向上を図る。
- （ウ）交通事故相談所等において各種の広報を行うほか，地方公共団体の広報誌の積極的な活用等により交通事故相談活動の周知徹底を図り，交通事故当事者に対し広く相談の機会を提供する。

イ 損害賠償請求の援助活動等の強化

警察においては，交通事故被害者に対する適正かつ迅速な救助の一助とするため，救済制度の教示や交通事故相談活動を積極的に推進する。また，法務局，地方法務局及び人権擁護委員による人権相談の一環として交通事故に関する相談を積極的に取り扱うとともに，日本司法支援センター，交通事故紛争処理センター，交通安全活動推進センター，法律扶助協会及び日弁連交通事故相談センターにおける交通事故の損害賠償請求についての相談及び援助に関する業務の充実を図る。

（３）交通事故被害者支援の充実強化

ア 自動車事故被害者等に対する援助措置の充実

被害者救済対策事業等については、今後も各事業の内容の見直しを図りつつ、社会的必要性の高い事業を充実していく。

また、自動車事故対策機構が行う交通遺児等に対する生活資金貸付け、交通遺児育成基金の行う交通遺児育成のための基金事業及び都道府県の行う高等学校交通遺児授業料減免事業等に対する援助を行う。

さらに、重度後遺障害者に対する救済策を推進するため、自動車事故対策機構による重度後遺障害者に対する介護料の支給及び重度後遺障害者の治療・看護を専門に行う療護センターの運営に対する援助措置の充実を行う。

イ 交通事故被害者等の心情に配慮した対策の推進

交通事故被害者等の支援の充実を図るため、自助グループの活動等に対する支援を始めとした施策を推進する。

交通事故被害者等の心情に配慮した相談業務を、警察署の交通相談係、交通安全活動推進センター、検察庁の被害者支援員等により推進するとともに、関係機関相互の連携を図り、さらに、民間の犯罪被害者支援団体等との連携を図る。

警察においては、被害者等に対して交通事故の概要、捜査経過等の情報を提供するとともに、刑事手続きの流れ等をまとめた「交通事故被害者の手引」を作成し、活用する。特に、ひき逃げ事件、交通死亡事故等の被害者等については、被疑者の検挙、送致状況等を連絡する被害者連絡制度の充実を図る。また、被害者等からの加害者の行政処分に係る意見聴取等の期日や行政処分結果についての問い合わせに応じ、適切な情報の提供を図る。

さらに、交通事故捜査を担当する警察職員に対しては、各級警察学校における教育・研修を実施するほか、各警察署に対する巡回教育等を行い、被害者等の心情に十分配慮した適切な被害者支援が推進されるよう努める。

検察庁では、被害者等に対し、被害者等通知制度により、事件の処分結果、公判期日、刑事裁判結果等に関する情報を提供するとともに、全国の地方検察庁においては、被害者支援員を配置し、被害者からの様々な相談への対応、法廷への案内、付添い、各種手続の手助けをするほか、被害者等の状況に応じて精神面、生活面、経済面等の支援を行っている関係機関や団体等を紹介するなどの支援活動を行い、被害者等の心情に配慮した対策を推進する。

また、検察職員に対しては、日常業務において、上司による個別の指導等を通じて、捜査・公判に携わる検察職員が、被害者等の心情に十分配慮するように努めているところ、各種研修においても、被害者等の心情に十分配慮した対応ができるよう、被害者や犯罪被害者支援に携わっている学識経験者等による講義を行い、被害者等の精神的状態に対する理解の増進に努める。

8 研究開発及び調査研究の充実

交通事故の要因は近年ますます複雑化，多様化してきており，直接的な要因に基づく対症療法的対策のみでの解決は難しくなりつつある中，有効かつ適切な交通対策を推進するため，その基礎として必要な研究開発の推進を図ることが必要である。この際，交通事故は人・道・車の3要素が複雑に絡んで発生するものといわれていることから，3要素それぞれの関連分野における研究開発を一層推進するとともに，各分野の協力の下，総合的な調査研究を充実することが必要である。

また，交通安全対策についてはデータを用いた事前評価，事後評価等の客観的分析に基づいて実施するとともに，事後評価で得られた結果を他の対策に役立てるなど結果をフィードバックする必要がある。

このため，道路交通の安全に関する研究開発の推進を図るとともに，死亡事故のみならず重傷事故等も含め交通事故の分析を充実させるなど，道路交通事故要因の総合的な調査研究の推進を図ることとする。

研究開発及び調査研究の推進にあたっては，交通の安全に関する研究開発を分担する国及び独立行政法人の試験研究機関について，研究費の充実，研究設備の整備等を図るとともに，研究開発に関する総合調整の充実，試験研究機関相互の連絡協調の強化等を図る。さらに，交通の安全に関する研究開発を行っている大学，民間試験研究機関との緊密な連携を図る。

加えて，交通の安全に関する研究開発の成果を交通安全施策に取り入れるとともに，民間に対する技術指導，資料の提供等によりその成果の普及を図る。また，交通の安全に関する調査研究についての国際協力を積極的に推進する。

【第8次計画における重点施策及び新規施策】

安全運転の支援((1)ア(ウ))

高齢者の交通行動特性に関する研究の推進((1)イ(ア))

ナンバープレート・封印のIC化に関する研究開発の推進((1)ウ(イ))

道路交通事故原因の総合的な調査研究の充実強化((2))

(1) 道路交通の安全に関する研究開発の推進

交通事故の発生要因が複雑化，多様化していること，高齢者人口・高齢運転者の増加，ITの発展，道路交通事故の推移，道路交通安全対策の今後の方向を考慮して，人・道・車それぞれの分野における研究開発を計画的に推進する。

特に，以下の事項について研究開発を行う。

ア 高度道路交通システムに関する研究開発の推進

最先端のITを用いて人と道路と車両とを一体のシステムとして構築することにより，安全性を始め輸送効率，快適性の飛躍的向上を実現するとともに，渋滞

の軽減等の道路交通の円滑化を通し環境保全に大きく寄与するものとして、以下の研究開発を推進する。

(ア) ナビゲーションシステムの高度化

目的地までのより安全で、より快適な移動の実現による利用者の利便性の向上を図るため、渋滞、所要時間、交通規制等のより高精度な情報をリアルタイムに収集・提供するシステムの構築等、ナビゲーションの高度化に関する研究開発を推進する。

(イ) ノンストップ自動料金支払いシステム

渋滞の改善が期待される ETC の普及を促進するため、同技術の高度化を進めるとともに、駐車場等道路以外でも利用可能とする技術の開発を推進する。

(ウ) 安全運転の支援

ITS の推進により交通の安全を高めるため、道路上の車両感知器、各種センサーにより道路・交通の状況や周辺車両の状況を把握するシステムの研究開発を推進するとともに、自動車単体では対応できない事故への対策として、車車間及び路車間通信等の通信技術を活用した運転支援システムの実現に向けて産・官・学が連携し研究開発等を行う。特に、DSSS の実証実験、AHS の社会実験、ASV プロジェクトの研究開発を推進する。

(エ) 交通管理の最適化

交通流・量の積極的かつ総合的な管理を行い、交通の安全性・快適性の向上と環境の改善を図るため、次の研究開発を行う。

交差点での効率的な信号制御を行う最適制御アルゴリズム(処理手順)の研究開発

交通流の分散等を目的として、車載装置等への交通情報を提供するシステムの研究開発

公共車両優先信号制御の効果的な運用に向けた研究開発

車両の動態把握等による業務車両等の効率的運用を支援する手法の研究開発

交通公害の低減を目指す交通流・量の分散のための情報提供や信号制御手法の研究開発

将来の交通渋滞状況等の予測と最適経路の計算等による最適な運転の支援技術の研究開発

自動車からの情報(プローブ情報)を交通情報提供、信号制御、安全運転を支援するための情報提供等に活用するための手法の研究開発

(オ) 道路管理の効率化

道路管理の迅速かつ的確な対応による道路交通の危険の防止を図るため、路面状況、気象状況等の情報を迅速に収集・提供するシステム、特殊車両等の許可システム及び実際の通行経路を自動的に把握するシステム等の研究開発を推進する。

(カ) 公共交通の支援

公共交通機関の利便性・快適性の向上や交通の円滑化を図るため、公共交通機関の運行状況を把握し、事業者及びその利用者に情報を提供するシステム、公共交通機関の円滑な運行を確保するシステム等の研究開発を推進する。

(キ) 商用車の効率化

輸送効率の飛躍的な向上、業務交通量の低減、輸送の安全性向上を図るため、商用車の効率的な運行管理の支援に資するシステムの研究開発を推進する。

(ク) 歩行者等の支援

高齢者、障害者等の歩行者等が安心して通行できる安全で快適な道路交通環境の形成を図るため、携帯用端末や光通信、磁気、音声等を利用した情報提供装置等を用い、高齢者、障害者等に経路案内・誘導を行うシステムや、高齢者、障害者等のための信号機の高度化等の研究開発を推進する。

また、高齢者、障害者、訪日外国人観光客等すべての人が安心して快適に移動できる環境づくりを目指す「自律移動支援プロジェクト」の研究開発を推進する。

(ケ) 緊急車両の運行支援

災害等に伴う迅速かつ確かな復旧・救援活動の実現を図るため、交通状況及び道路の被災状況等をリアルタイムに収集し、関係機関への伝達、復旧用車両等の現場への誘導・案内等を迅速に行うとともに、交通管理等に活用するシステムの研究開発を推進する。

イ 交通行動特性等に関する研究の推進

(ア) 高齢者の交通行動特性に関する研究の推進

高齢者人口及び高齢運転免許保有者の増加に伴う交通事故情勢の推移に対応して、高齢者が安全にかつ安心して移動・運転できるよう適切な安全対策を実施するため、道路を利用する高齢者及び高齢運転者の交通行動特性に関する研究を推進する。

(イ) 歩行者の行動特性を踏まえた交通安全に関する研究の推進

我が国の交通事故発生形態の特徴の一つである歩行者事故を削減するため、歩行者の行動特性に関する研究及びそれを踏まえた交通安全対策の立案に関する研究を推進する。

ウ 安全運転の確保に関する研究の推進

(ア) 交通安全関係資機材の開発

実践的な運転者教育を効果的に行うための運転シミュレーターその他関係資機材の研究開発を一層推進する。

(イ) ナンバープレート・封印のＩＣ化に関する研究開発の推進

ナンバープレート・封印のＩＣ化について、実用化に向けて、技術仕様及びこれを用いた交通安全対策に関し、調査研究を進める。

エ 車両の安全に関する研究の推進

(ア) 車両に係る予防安全技術の研究の推進

交通事故を未然に防ぐために必要な車両に係る予防安全技術の研究を推進する。

(イ) 車両に係る被害軽減技術等の研究の推進

万が一事故が発生した場合の乗員、歩行者等の保護を行うために必要な車両に係る被害軽減技術等の研究開発を推進する。

オ 交通安全対策の評価・効果予測方法の充実

交通安全対策のより効率的、効果的、重点的な推進を図るため、各種の対策による交通事故削減効果及び人身傷害等事故発生後の被害の軽減効果について、客観的な事前評価、事後評価を効率的に行うためのデータ収集・分析・効果予測方法の充実を図る。

カ その他の研究の推進

(ア) 交通事故の長期的予測の充実

多様な側面を有する交通安全対策のより効率的、効果的、重点的な推進を図るため、交通事故に関して統計学的な見地から分析を行い、交通事故の発生に関する傾向や特徴について、長期的な予測の充実を図る。

(イ) 交通事故に伴う社会的・経済的損失に関する研究の推進

交通事故の発生とこれによる人身傷害、これらに伴う社会的・経済的損失等、交通事故による被害の全容の総合的な把握及び分析を行うための研究を推進する。

(ウ) 交通事故被害者の視点に立った交通安全対策に関する研究の推進

民事裁判事例等を用いて、交通事故被害者の視点から、交通安全対策を検討する研究を推進する。

(エ) 交通事故被害者の精神健康の回復に関する研究の推進

重度PTSD等持続的な精神的後遺症を持つ者の治療法の研究を推進する。

また、自助グループの活動等の支援を通じて、交通事故被害者の回復に視点を当てた研究を推進する。

(2) 道路交通事故原因の総合的な調査研究の充実強化

交通事故の実態を的確に把握し、効果的な交通安全施策の検討、立案等に資するため、交通事故総合分析センターによるマクロデータベースの構築、ミクロ調査の実施等の充実強化を図るとともに、同センターを積極的に活用して、人、道路及び車両について総合的な観点からの事故分析を行う。

また、工学、医学、心理学等の分野の専門家、大学、民間研究機関等との連携・協力の下、科学的アプローチによる交通事故の総合的調査研究を推進し、事故発生メカニズムの解明と事故予防の施策の確立に向けた体制を充実させる。

さらに、官民の保有する交通事故調査・分析に係る情報を国民に対して積極的に

提供することにより，交通安全に対する国民の意識の高揚を図る。