

## 第1章 道路交通の安全についての施策

## 第1節 道路交通環境の整備

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。

このため、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。自転車利用環境の整備については、コミュニティサイクル導入のための社会実験を行うこととする。

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、事故の発生割合の高い区間など道路交通安全の観点から問題が生じている区間に対して重点的に実施することとし、当該区間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。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、整備の進捗状況、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、最先端の情報通信技術（IT）を活用して人・道路・車両を一体のシステムとして構築する高度道路交通システム（ITS）の開発・普及等を推進することにより、高度な道路利用、ドライバーや歩行者の安全性、輸送効率及び快適性の飛躍的向上を実現する。

また、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、計画的かつ重点的に信号機整備や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、道路交通環境を改善し、交通事故の防止と交通の円滑化を図る。

さらに、災害時において、安全で信頼性の高い道路ネットワークを確保するため、緊急輸送道路の耐震対策等を実施する。

- 1 人優先の安全・安心な歩行空間の整備（通学路の歩道整備の推進）
- 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
- 3 事故の発生割合の高い区間における効果的で重点的な交通事故対策の実施
- 4 効果的な交通規制の推進
- 5 地域住民と一体となった道路交通環境の整備
- 6 高速自動車国道等における事故防止対策の推進
- 7 高度道路交通システム（ITS）の活用
- 8 安全・安心な自転車利用環境の整備
- 9 円滑・快適で安全な道路交通環境の整備
- 10 交通需要マネジメントの推進
- 11 総合的な駐車対策の推進
- 12 災害に備えた道路交通環境の整備
- 13 交通安全に寄与する道路交通環境の整備

## 第2節 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ひとり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10国家公安委員会告示15）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小学生、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、幼稚園教育要領、学習指導要領に基づき、関連教科や道徳、総合的な学習の時間、特別活動など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、親の三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。

- 1 段階的かつ体系的な交通安全教育の推進
- 2 効果的な交通安全教育の推進
- 3 交通安全に関する普及啓発活動の推進
- 4 交通の安全に関する民間団体等の主体的活動の推進
- 5 住民の参加・協働の推進

## 第3節 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を図る。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を図るとともに、交通労働災害防止のためのガイドラインの普及等を図るための取組を進める。さらに、事業者の経営トップから現場まで一丸となった安全管理体制の構築を推進するとともに、その構築状況を国が評価する「運輸安全マネジメント制度」を充実させ、より一層の安全性の向上を図る。

さらに、車両単独での安全対策に加え、ITを活用したインフラ協調による安全運転支援システムにより、高度化、多様化する道路交通に対する国民のニーズへ対応し、道路交通への危険事象となる自然現象や事故多発地点等における安全に関する適時・適切な情報提供を実施など、総合的な道路交通情報の提供の充実を図る。

道路交通に影響を及ぼす自然現象について、平成22年度においては、これまでに実施していた施策に加え、次の施策を実施する。

宇宙からの気象観測を運輸多目的衛星新1号（ひまわり6号）から同新2号（ひまわり7号）に交代し、台風や集中豪雨等の監視を継続する。また、静止地球環境観測衛星「ひまわり8号及び9号」の製造を

進める（平成26年度及び平成28年度打ち上げ予定）。

気象官署等の地上気象観測装置を5年計画で順次更新し、集中豪雨、局地的大雨等の実況監視体制を強化する。

局地的な激しい気象現象に伴う突風や雷等に係る短時間予測情報として、「雷ナウキャスト」と「竜巻発生確度ナウキャスト」の提供を平成22年5月から開始する。さらに、平成22年5月から、市町村長の判断を支援する情報として市町村を対象に警報・注意報を発表する。

緊急地震速報について、周知・広報の取組を推進するとともに、より一層の精度向上を図る。火山について、活動状況を「避難」や「入山規制」等の必要な防災対応を踏まえて5段階に区分した噴火警戒レベルの導入を推進する。

- 1 運転者教育等の充実
- 2 運転免許制度の改善
- 3 安全運転管理の推進
- 4 自動車運送事業者の安全対策の充実
- 5 交通労働災害の防止等
- 6 道路交通に関する情報提供の充実

## 第4節 車両の安全性の確保

今後、死者数や負傷者数の低減を進めていくための対策として、これまで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、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。具体的には、大型車の追突防止対策といった予防安全対策の推進に向けた検討を行うこととしている。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。

このような認識の下、平成18年6月の交通政策審議会報告書において掲げられた、平成22年までに死

者数2,000人削減（対11年比）、負傷者数を25,000人削減（対17年比）するという目標の達成状況の評価を行うとともに、新たな車両安全対策の目標について検討を行う。

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。また、より確実な自動車検査の実施を行うため、ICT化された自動車検査情報の活用等、検査の高度化を進める。

リコール制度の充実・強化として、不具合情報収集の強化、自動車製作者等への監査の強化、技術的検証体制の強化を着実に実施する。また、リコール制度について、ユーザー目線に立ったものとなるよう検討を行う。

また、自転車の安全性を確保するため、自転車の

安全性向上を目的とする各種マーク制度(BAAマーク、幼児2人同乗基準適合車マーク、SBAAマーク、SGマーク)の普及を図る。

- 1 車両の安全性に関する基準等の改善の推進
- 2 先進安全自動車(ASV)の開発・普及の促進
- 3 自動車アセスメント情報の提供等
- 4 自動車の検査及び点検整備の充実
- 5 リコール制度の充実・強化
- 6 自転車の安全性の確保

### 第5節 道路交通秩序の維持

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、交通事故実態の分析を踏まえ、飲酒運転、無免許運転等の死亡事故等重大事故に直結する悪質性・危険性の高い違反や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や悪質・危険運転者に対する厳正な処罰を求める国民意識の高まり等を踏まえ、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機

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、暴走族に対する指導取締りの強化を図る。加えて、自動車の安全運行を確保するため、不適切な着色フィルムの貼付、消音器の切断・取り外し等の不正改造車に対する整備命令制度及び道路運送車両法の不正改造行為の禁止に係る規定を的確に運用するとともに、広報活動の一層の推進・街頭検査の重点化等の「不正改造車を排除する運動」を展開する。

- 1 交通の指導取締りの強化等
- 2 交通事故事件捜査体制の強化
- 3 暴走族対策の強化
- 4 車両の不正改造の防止

### 第6節 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、消防機関、医療機関等関係機関相互の連携を強化するとともに、救助隊員及び救急隊員の教育訓練の充実や救助・救急体制及び救急医療体制の一層の整備・充実を図る。

特に、負傷者の救命率・救命効果の一層の向上を図るため、救急現場又は搬送途上において、医師、

看護師、救急救命士を含む救急隊員等による迅速かつ高度な救急医療、応急処置等の提供が可能となるよう体制整備を図るほか、一般への応急手当普及啓発活動等を推進する。

- 1 救助・救急体制の整備
- 2 救急医療体制の整備
- 3 救急関係機関の協力関係の確保等

## 第7節 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、又はかけが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30法97）は、被害者の保護を図る目的で、自動車側に常に賠償能力を確保させるために、原則としてすべての自動車に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）に対し、被害者等への書面による説明を義務付けること等により、保険金（共済金）の支払いの適正化を図り、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や平成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活用した被害者救済対策事業等を行

うことにより、交通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、ひき逃げ事件、危険運転致死傷罪に該当する事件、交通死亡事故等の被害者・遺族に対して、事故の概要、捜査状況等についての被害者連絡を適時・適切に実施するなど、被害者支援を積極的に推進する。

- 1 自動車損害賠償保障制度の充実等
- 2 損害賠償の請求についての援助等
- 3 交通事故被害者支援の充実強化

## 第8節 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当たっては、交通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。

- 1 道路交通の安全に関する研究開発の推進
- 2 道路交通事故原因の総合的な調査研究の充実強化