

## 第2章 道路交通安全施策の現況

### 1 道路交通環境の整備

生活道路等における人優先の安全・安心な歩行空間の整備

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、歩道を整備するなど、「人」の視点に立った交通安全対策を推進した。

歩行者・自転車死傷事故発生割合の高い住居系又は商業系地区として指定した「あんしん歩行エリア」（582地区）において、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交通事故対策を推進した。

また、「あんしん歩行エリア」や「ゾーン30」以外の生活道路においても、歩道を整備するほか、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、交通事故対策を推進した。

平成24年度に実施した通学路の緊急合同点検の結果を踏まえ、学校、教育委員会、道路管理者、警察等の関係機関が連携し通学路における交通安全対策を推進した。

また、緊急合同点検における対策必要箇所を始め、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、路肩のカラー舗装、防護柵設置、押ボタン式信号機や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、通学路等の安全確保を図った。

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、バリアフリー法に基づき、駅、官公庁施設、病院等を相互に連絡する道路について、平坦性が確保された幅の広い歩道を積極的に整備した。

このほか、バリアフリー対応型信号機、歩車分離式信号、エスコートゾーン、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、無電柱化を推進した。併せて、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した。

### 幹線道路における交通安全対策の推進

交通安全に資する道路整備事業の実施に当たって、効果を科学的に検証しつつ、マネジメントサイクルを適用することにより、効率的・効果的な実施に努め、少ない予算で最大の効果を獲得できるよう、幹線道路において、「選択と集中」、「市民参加・市民との協働」により重点的・集中的に交通事故の撲滅を図る『事故ゼロプラン（事故危険区間重点解消作戦）』を推進した。

平成25年7月に特に事故の発生割合の高い幹線道路の区間等3,490箇所を指定した「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、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柵、区画線等の整備、道路照明・視線誘導標等の設置等による集中的な交通事故対策を推進した。

#### ゾーン30

市街地等における生活道路の安全を確保するため、通過交通の抑制等が必要な地区に対して、最高速度30キロメートル毎時の区域規制や路側帯の設置・拡幅等の対策を採りつつ、地区の状況に応じて、一方通行等の交通規制や物理的デバイス等の道路整備等を実施すること。

### 自転車利用環境の総合的整備

クリーンかつエネルギー効率の高い持続可能な都市内交通体系の実現に向け、自転車の役割と位置付けを明確にしつつ、交通状況に応じて、歩行者・自転車・自動車の適切な分離を図り、歩行者と自転車の事故等への対策を講じるなど、安全で快適な自転車利用環境を創出する必要がある。このため、国土交通省と警察庁は共同で「安全で快適な自転車利用環境の創出に向けた検討委員会」を開催し、同検討委員会から受けた提言を踏まえ、平成24年11月、道路管理者や都道府県警察が自転車ネットワーク計画の作成やその整備、通行ルールの徹底等を進めるため、「安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン」を策定した。また、ガイドラインを踏まえ、道路管理者や警察等関係機関が連携して、自転車道、自転車専用レーン等の自転車ネットワークの整備を推進した。

### 高度道路交通システムの活用

最先端の情報通信技術（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高度道路交通システム（ITS）を引き続き推進している。そのため、ITS全体構想及び平成22年5月策定の新たな情報通信技術戦略に基づき、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た。

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新交通管理システム（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った。

自動料金支払いシステム（ETC）の通信技術をベースとしたITSスポットの活用によるスマートウェイの推進を官民一体となって展開した。

ITSスポットの活用により、ETCに加え、広範囲の渋滞データで適切にルート選択を可能とするダイナミックルートガイダンス、ドライブ中のヒヤリをなくす事前の注意喚起を実現する安全運転支援等のサービスを実現した。

## 2 交通安全思想の普及徹底

### 高齢者に対する交通安全教育の推進

高齢者同士の相互啓発等により交通安全意識の高揚を図るため、老人クラブ、老人ホーム等における交通安全部会の設置、高齢者交通安全指導員（シルバーリーダー）の養成等を促進し、老人クラブ等が関係団体と連携して、「ヒヤリ地図」の作成等自主的な交通安全活動を展開し、地域・家庭における交通安全活動の主導的役割を果たすよう指導・援助を行った。

### 自転車の安全利用の推進

自転車利用者に対し、自転車は車両であり、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よう、交通対策本部決定で示された「自転車安全利用五則」等を活用した広報啓発活動を推進した。また、平成25年の改正道路交通法により、自転車が通行

フィールドテスト

実地試験、屋外試験等のこと。

光ビーコン

通過車両を感知して交通量等を測定するとともに、カーナビゲーション装置等と交通管制センターとの情報のやりとりをする路上設置型の赤外線通信装置。

できる路側帯は道路の左側に設けられたものに限られることとなったことを踏まえ、自転車は左側通行であることの周知に努めたほか、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ついて幅広い利用者層を対象とし、自動車教習所等の練習コース、視聴覚教材、シミュレーター、スケアード・ストレイト方式(恐怖を直視する体験型教育手法。スタントマンによる交通事故再現等がある。)等を活用した参加・体験・実践型の自転車教室等の交通安全教育を推進した。

### 3 安全運転の確保

#### 高齢運転者対策の充実

70歳以上の高齢者に義務付けられている高齢者講習は、受講者に実際に自動車等の運転をしてもらうことや運転適性検査器材を用いた検査を行うことにより、運転に必要な適性に関する調査を行い、受講者に自らの身体的な機能の変化を自覚してもらうとともに、その結果に基づいて助言・指導を行うことを内容としており、この講習を受講した者は、更新時講習を受講する必要がないこととされている。平成25年中の高齢者講習の受講者は201万2,134人であった。

また、更新時講習では、65歳以上70歳未満の者を対象とした高齢者学級を編成し、高齢運転者の運転特性や交通事故の特徴等を内容とする講習を行うよう努めた。

#### 自動車運送事業者等に対する指導監督の充実

平成24年4月に発生した関越道高速ツアーバス事故を受けて策定した「高速・貸切バスの安全・安心回復プラン」(25年4月策定)に基づき、高速ツアーバスの新高速乗合バスへの移行・一本化、過労運転防止のための交替運転者の配置基準の設定、悪質な事業者に対する集中的な監査及び厳格な処分の実施、安全コストを適切に反映した運賃制度への移行等の各措置について、25・26年度までの2年間にわたって迅速かつ着実に実施し、また、実施状況について随時フォローアップ・効果検証を行っている。

また、本年3月に発生した北陸自動車道における高速乗合バス事故を受けて、全国のバス事業者に対し、運転者の過労運転の防止、健康状態の確認等更なる安全確保の徹底を指示するとともに、事故原因の究明に向けて調査分析を進めている。

#### 運輸安全マネジメント制度の充実

平成18年10月より導入した「運輸安全マネジメント制度」により、事業者が経営トップの主体的な関与の下、現場を含む組織が一丸となって安全管理体制を構築し、国がその実施状況を確認する運輸安全マネジメント評価を平成25年12月末までに延べ747社に対して実施し、昨年に比べ81回増加した。

また、前項で述べたプランに基づき、バス事業者について運輸安全マネジメント実施義務付け対象を全貸切バス事業者等(約4,500者)に拡大した。

### 4 車両の安全性の確保

#### 車両の安全対策の推進

先進技術を利用してドライバーの安全運転を支援する先進安全自動車(ASV: Advanced safety vehicle)の開発・実用化・普及を促進すべく、平成23年度より第5期先進安全自動車(ASV)推進計画を開始し、産学官連携の下、自律検知型安全運転支援システムの高度化の促進と次世代の通信利用型安全運転支援システムの開発促進に向けた取組を行った。

また、平成19年度からは大型車衝突被害軽減ブレーキ、平成22年度からはふらつき注意喚起装置警報等に対する補助を実施するとともに、平成24年度からは衝突被害軽減ブレーキを搭載した大型トラックに対する税制特例措置を創設し、平成25年度からは大型バスを追加した。

ユーザーからの不具合情報の収集を強化するため、「自動車不具合情報ホットライン」([www.mlit.go.jp/RJ/](http://www.mlit.go.jp/RJ/))

について周知活動を積極的に行った。

さらに、国土交通省に寄せられた不具合情報や事故・火災情報等を公表し、ユーザーへの注意喚起が必要な事案や適切な使用及び保守管理、不具合発生時の適切な対応を促進するために必要な事項について、ユーザーへの情報提供を実施した。

## 5 救助・救急体制等の整備

### ドクターヘリ事業の推進

救急現場や搬送途上における医療の充実を図るため、ドクターヘリについては、平成19年6月27日に施行された「救急医療用ヘリコプターを用いた救急医療の確保に関する特別措置法（平19法103）」に基づき、普及推進を図っているところであり、平成25年度末現在で、36道府県、43機のドクターヘリが運航されている。

### 消防機関と医療機関等の連携体制の充実

119番通報から傷病者を病院に収容するまでに要する時間が年々延伸化する傾向にあり、傷病者を受け入れる医療機関が速やかに決まらない事案も多数発生している。このような状況を受けて、平成21年に消防法（昭23法186）が改正され、都道府県においては、消防機関による傷病者の搬送及び医療機関による当該傷病者の受入れの迅速かつ適切な実施を図るため、傷病者の搬送及び傷病者の受入れの実施に関する基準（以下「実施基準」という。）を定めるとともに、実施基準に関する協議等を行うための消防機関・医療機関等を構成員とする協議会を設置することが義務付けられ、現在、全都道府県において実施基準が策定済みである。