

第16表 都市公園の整備状況

年 度	住区基幹公園		都市基幹公園		緑 道	
	箇所数	面積	箇所数	面積	箇所数	面積
平成14年度	箇所 74,501	ha 27,091	箇所 1,927	ha 33,021	箇所 642	ha 770
15	76,026	27,830	1,950	33,759	657	800
16	77,985	28,332	1,973	34,350	679	815
17	79,966	28,805	1,994	35,014	759	839
18	81,416	29,289	2,008	35,471	787	871

- 注 1 国土交通省資料による。
 2 交通安全に関連する都市公園のみである。
 3 特定地区公園を除く。
 4 住区基幹公園とは、街区公園、近隣公園及び地区公園であり、都市基幹公園とは、総合公園及び運動公園である。
 5 各年度末の数値である。

ており、一般の利用に供されている。

ウ 児童館、児童遊園等の整備

児童館及び児童遊園は、児童福祉法（昭22法164）による児童厚生施設であり、児童に健全な遊びを与えてその健康を増進し、情操を豊かにすることを目的としているが、児童の交通事故防止にも資するものである。平成18年10月1日現在、児童館が4,718か所、児童遊園が3,649か所それぞれ設置されている。児童遊園は、児童の居住するすべての地域を対象に、その生活圏に見合った設置が進められており、特に児童の遊び場が不足している場所に優先的に設置されている。

このほか、幼児等が身近に利用できる小規模な遊び場（いわゆる「ちびっ子広場」）等が地方公共団体等により設置されている。

エ 学校等の開放

子どもの安全な遊び場の確保のために、小学校、中学校等の校庭、体育施設等の開放を促進した。

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、幹線道路に加えて、主要な非幹線道路を含めた面的な無電柱化を推進した。また、コスト縮減に一層取り組むとともに、主要な非幹線道路の歩道のない、もしくは狭い箇所における無電柱化整備手法の調査・検討を行うこと等により、重点的かつ効率的な無電柱化の推進を図った（平成19年度電線共同溝整備事業費：1,678億円）。

第2節

交通安全思想の普及徹底

1 段階的かつ体系的な交通安全教育の推進

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した。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しての自

転車の安全利用に関する指導を強化した。

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、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ている。

また、交通安全のみならず生活全般にわたる安全教育について、目標、内容等を明示した『安全教育参考資料「生きる力」をはぐくむ学校での安全教育』等の活用を促し、安全教育の充実を図った。

交通安全教育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るとともに、

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の促進を図るなどして、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た。

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に促している。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、交通ボランティア等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した。

また、子ども、父母、祖父母の世代間交流によって各世代が交通安全について互いに注意を呼びかけ合うことにより、効果的な交通安全教育・普及啓発活動の推進に努めた。

さらに、交通安全教育・普及啓発活動の効果を事後に検証・評価し、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た。

幼児に対する交通安全教育の推進

ア 幼稚園・保育所・認定こども園における交通安全教育

幼稚園教育要領及び保育所保育指針に基づき、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、かつ継続的に行うよう指導した。これらを効果的に実施するため、紙芝居、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よう促した。

また、家庭及び地域の関係機関・団体等と連携・協力を図り、交通安全教育が効果的に行われるよう、教職員等の指導力の向上を図るとともに、教材・教具の整備を促進した。

イ 児童館・児童遊園における交通安全に関する指導

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

化を図った。

ウ 関係機関・団体等における支援

幼稚園・保育所、児童館・児童遊園に対する教材・教具・情報の提供等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、交通安全についての積極的な話し合い等が行われるよう保護者に対する交通安全講習会の実施に努めた。

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した。

さらに、平成19年度中に自動車安全運転センター安全運転中央研修所において、4,185人の幼児に対して交通安全研修を実施した。

児童に対する交通安全教育の推進

ア 小学校における交通安全教育

家庭及び関係機関・団体等との連携・協力を図りながら、教科「体育」、道徳、学級活動・児童会活動・学校行事等からなる特別活動、総合的な学習の時間など学校教育活動全体を通じて計画的に歩行者としての心得、自転車の安全な利用、危険の予測と回避、交通ルールの意味及び必要性を重点として交通安全教育を実施するとともに、交通安全教育の在り方や実践に関する調査研究、教職員等の研修会を実施した。

イ 関係機関・団体等における支援

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った。

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、自転車乗用中など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した。

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を促進した。

また、平成19年度中に、自動車安全運転センター安全運転中央研修所において、1万4,048人の児童に対して交通安全研修を実施した。

中学生に対する交通安全教育の推進

ア 中学校における交通安全教育

家庭及び関係機関・団体等との連携・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・学校行事等からなる特別活動、総合的な学習の時間など学校教育活動全体を通じて計画的に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、応急手当等を重点として交通安全教育を実施するとともに、交通安全教育の在り方や実践に関する調査研究、教職員等の研修会等を実施した。

また、中学生、高校生に対するより教育効果の高い自転車安全教育の手法等を開発するため、平成19年度に、スタントマンによる事故の再現や生徒同士のディスカッション等を内容として警察と中学校が連携した自転車の安全教育モデル事業を実施した。

イ 関係機関・団体等における支援

中学校で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を実施した。

また、平成19年度中に自動車安全運転センター安全運転中央研修所において、2,515人の中学生に対して交通安全研修を実施した。

高校生に対する交通安全教育の推進

ア 高等学校における交通安全教育

家庭及び関係機関・団体等との連携・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・学校行事等からなる特別活動、総合的な学習の時間など学校教育活動全体を通じて計画的に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、飲酒運転の防止を含めた適切な行動、応急手当等を重点として交通安全教育を実施した。特に、二輪車・自動車の安全に関する指導については、生徒の実態や交通事故の発生状況等地域の実情に応じて、関係機関・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

を習得させるための交通安全教育の充実を図っている。

また、交通安全教育の在り方や実践に関する調査研究、教職員等の研修会を開催するとともに、高等学校を核とした交通安全教育実践地域事業を実施するなど、交通安全教育の充実に努めた。

なお、19年度に、中学校と同様、警察と高校が連携した自転車の安全教育モデル事業を実施した。

イ 関係機関・団体等における支援

高等学校で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を実施した。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得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した。

成人に対する交通安全教育の推進

運転免許取得時の教育は、指定自動車教習所等における教習が中心となることから、公安委員会は、適正な教習水準の確保のため指導・助言を行った。

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、安全運転に必要な知識及び技術、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、公安委員会が行う各種講習、自動車教習所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った。

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、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、高度の運転技術、指導方法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した。

また、社会人を対象とした学級・講座など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実践活動を促進した。

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ている。特に、二輪車運転者については、交通安全意識の高揚と交通安全活動への積極的な参加を促進するため、関係機関・団体等が連携して、二輪車の安全に関する各種情報の提供、自主的な訓練への協力、クラブリーダーの育成等を行うことにより、二輪車クラブの指導育成を図るとともに、クラブ未加入二輪車運転者のクラブ加入の促進及び新規クラブの組織化を促進した。また、二輪車クラブ相互間の協力による広範囲な安全活動を活発に展開するため、二輪車クラブ相互間の連絡会議を開催するなどにより、連携の強化を図ったほか、二輪車の二人乗りに関する安全教育の徹底を図った。

高齢者に対する交通安全教育の推進

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・教具等の開発など指導体制の充実に努めるとともに、参加・体験・実践型の交通安全教育を積極的に推進し、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した。特に、交通安全教育を受ける機会が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た。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、反射材の活用等にも努めた。

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。

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た。

また、高齢運転者に対しては、高齢者講習の内容の充実及び更新時講習における高齢者学級の編成に努めた。

内閣府は、平成18年度から、地域における高齢者安全運転の普及を促進するため、シルバーリーダー及び地域活動に影響のある高齢者を対象とした「参加・体験・実践型の高齢者安全運転普及事業」を実施し、高齢者交通安全教育の継続的な推進役の養成に努めた。また、交通安全をテーマに三世代が交流する「子どもと親、高齢者三世代交流事業」及び各種イベント・交通安全教室等に参加する機会が少ない子育て世代の親、高齢者の世帯を直接訪問して交通安全思想の普及・啓発活動を実施する「子育て・高齢者世帯訪問事業」を実施した。

障害者に対する交通安全教育の推進

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した。

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た。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した。

外国人に対する交通安全教育の推進

最近の国際化の情勢を踏まえ、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、外国人向けの教材の充実を図り、効果的な交通安全教育を推進した。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した。

交通事犯被収容者に対する教育活動等の充実
交通事犯受刑者に対する教育活動等の充実
刑事施設においては、被害者の生命や身体に重大

な影響を与える交通事故を起こした者や重大な交通違反を反復した者を対象に、改善指導として「交通安全指導」を実施している。

この指導では、受刑者に、交通違反や事故の原因等について考えさせることを通じて、遵法精神、責任観念、人命尊重の精神等をかん養することを目的に、飲酒運転の危険性と防止策、罪の重さ、被害者及びその遺族等への対応等について、グループワークや講義等の方法により指導を行っている。

また、被害者の生命や身体に重大な被害をもたらした者に対しては、「被害者の視点を取り入れた教育」により、犯した罪の大きさや被害者等に対する謝罪、弁償等の責任について認識させるための指導を実施している。

イ 交通事犯少年に対する教育活動

平成19年中に少年院送致決定を受けて少年院に新たに収容された少年のうち、非行名が「道路交通法違反」となっている少年は、383人(速報値)となっており新収容者全体の9.4%を占めている。

各少年院においては、交通事犯少年に対して、対象者の個別的な問題性に応じた適切な教育及び指導を行うとともに、人命尊重の精神と遵法精神のかん養に重点を置いた交通安全教育を実施した。特に、短期処遇対象者のうち必要と認められる者に対しては、これまで実施してきた指導を非行態様別指導(交通問題指導プログラム)として再編成し、再非行防止のための教育の充実を図った。

ウ 交通事犯少年に対する資質鑑別

少年鑑別所においては、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、交通事犯少年に対する資質鑑別の一層の適正・充実化を図った。

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

平成18年に交通事犯により保護観察に付された者は2万1,171人であり、これらの者に対しては、遵法精神のかん養、安全運転態度の形成等を目的とした個別処遇を中心とする交通保護観察を実施した。

また、家庭裁判所において交通事犯により保護観察に付された少年のうち、事犯の内容が比較的軽微な少年に対しては、集団処遇を中心とした特別な処遇を短期間に集中して行う交通短期保護観察を実施した。

さらに、19年3月からは、被害者を死亡させ又は身体に重大な傷害を負わせた保護観察対象者に対して、罪の重さを認識させ、被害者等に誠実に対応するよう促すことを目的としたしよく罪指導を行った。

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した。

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した。

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・導入に努めた。

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た。

3 交通安全に関する普及啓発活動の推進

交通安全運動の推進

国民一人ひとり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・継続的に展開した。

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・発展を図った。

さらに、効果的な運動を実施するため、必要により地域の実態に応じた運動重点を定め、事故実態、住民のニーズ等を踏まえた実施に努め、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した。

ア 平成19年春及び秋の全国交通安全運動の実施と結果

平成19年春及び秋の全国交通安全運動は、中央交通安全対策会議の交通対策本部が決定した推進要綱に基づき、関係省庁、地方公共団体及び関係14団体が主催し、春は151団体、秋は150団体の協賛の下に実施された。

春の運動は、5月11日から20日までの10日間、「子どもと高齢者の交通事故防止」を運動の基本とするほか、「飲酒運転の根絶」「自転車の安全利用の推進」「後部座席を含むシートベルトとチャイルドシートの正しい着用の徹底」を全国重点とするとともに、必要に応じて地域の実態に沿った独自性のある地域重点も定めることとし、特に子どもと高齢者を対象とした参加・体験・実践型教育の推進、飲酒運転の根絶に向けた啓発活動等の推進、自転車利用者の交通ルールの遵守と交通マナーの向上を目的とした街頭指導の推進、後部座席を含む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、効果的な広報活動の推進等を行った。

秋の運動は、9月21日から30日までの10日間、「高齢者の交通事故防止」を運動の基本とするほか、「飲酒運転の根絶」「夕暮れ時と夜間の歩行中・自転車乗用中の交通事故防止」「後部座席を含むシートベルトとチャイルドシートの正しい着用の徹底」を全国重点とするとともに、必要に応じて地域の実態に沿った独自性のある地域重点も定めることとし、特に高齢者を対象とした参加・体験・実践型教育の推進、飲酒運転の根絶に向けた啓発活動等の

推進、自動車の前照灯の早期点灯と歩行者・自転車利用者の反射材の活用促進と街頭指導の推進、後部座席を含む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、効果的な広報活動の推進等を行った。

実施に当たっては、交通対策本部決定（春の運動は2月1日、秋の運動は7月10日）を受けて、中央においては、主催の各機関及び団体がそれぞれ運動の具体的な実施方針を定め、国の機関の地方支分部局及び団体の下部組織に対してその推進を図るよう適切な措置を講じた。

また、地方においては、都道府県交通対策協議会等の関係機関を通じて、国の機関の地方支分部局、地方公共団体及び民間団体が相互に連絡を保持しつつ、地域の実態等に応じた具体的な実施計画を作成し、運動期間を中心として広報活動及び交通安全教育を推進するとともに、生活道路網を中心とする道路交通環境の点検整備等を集中的に実施する等の効果的な運動を展開した。

ア 広報活動

国、地方公共団体及び民間団体は、新聞、テレビ、ラジオ、ケーブルテレビ、有線（無線）放送、広報雑誌、ポスター、パンフレット、チラシ、立て看板、横断幕、懸垂幕、広告塔、構内放送、広報車の巡回広報、パレード等による多彩な広報活動を活発に展開した。

イ 交通安全教育

全国交通安全運動期間中の交通安全教育は、都道府県、市区町村、教育委員会、警察、幼稚園、保育所、学校、交通安全協会（交通安全活動推進センター）、交通安全母の会、民間交通指導員、PTA、安全運転管理者協議会等の関係機関・団体の協力の下に実施された。

指導内容は、交通社会の一員としての自覚と責任を持つよう促すことを基本とし、幼児及び小学生については安全な通園・通学の方法、正しい道路の歩き方・渡り方及び飛び出し防止、中学生については自転車の正しい乗り方、高校生については自転車及び二輪車（原動機付自転車及び自動二輪車）の正しい乗り方と点検整備、高齢者については道

第1-7表 平成19年全国交通安全運動期間中の交通事故発生状況

区 分	春の全国交通安全運動			秋の全国交通安全運動		
	発生件数	死者数	負傷者数	発生件数	死者数	負傷者数
平成19年	21,568	139	26,727	20,946	163	26,132
18	24,437	140	30,256	23,537	176	28,904
増減数	-2,869	-1	-3,529	-2,591	-13	-2,772
増減率(%)	-11.7	-0.7	-11.7	-11.0	-7.4	-9.6

注 警察庁情報管理システムによる。
平成19年春の運動は5月11日～20日

路の正しい歩行と横断，自転車及び自動車の安全な走行，母親については家庭における交通安全意識の醸成，特に子どもの交通安全のための知識としつけ方，運転者とその雇主等に対しては，前照灯の早期点灯の励行，歩行者・自転車利用者の保護を中心とした安全運転の励行及びシートベルトコンビンサーの活用によるシートベルト及びチャイルドシートの正しい着用が主なものである。また，指導方法についてみると，運転者，安全運転管理者等への法令，技術等の講習会，自治会，町内会，女性団体での座談会，小学生，中学生，高校生を対象とする交通安全教室，母と子の交通安全教室，高齢者への参加・体験・実践型交通安全教育や家庭訪問，子どもと高齢者の三世代交流型の交通安全講習会等多彩なものとなっている。これら各種の指導を強化するため，地域において交通安全教育の核となる指導者の養成を積極的に支援し，指導の効率化を図った。なお，運動期間中には，街頭での歩行者，自転車利用者及び二輪車・自動車の運転者に対する直接指導も行われた。

ウ 運動期間中の交通事故

全国交通安全運動期間中の交通事故の発生状況は，春が2万1,568件，死者数139人，秋が2万946件，死者数163人であった（第1-7表）。

イ 地方公共団体の行う交通安全運動

春及び秋の全国交通安全運動のほか各地域の交通安全実態に応じ，夏の交通安全運動，年末年始の交通安全運動，行楽期の交通安全運動，シートベルト・

チャイルドシート着用の推進運動，飲酒運転根絶運動，「交通事故死ゼロを目指す日」に伴う交通安全運動等時宜に多様な交通安全運動を実施した。

ウ 交通安全組織による交通安全活動

交通安全組織の活動は，交通安全意識の定着に大きな効果があるので，職場内での運転者組織，地域での飲酒・暴走運転等無謀運転追放のための住民組織，学校内での児童生徒の安全組織，特に交通少年団及び幼児交通安全クラブ，交通安全母親組織等における活動の充実強化が図られた。

飲酒運転の根絶

平成18年8月に福岡県で発生した幼児3人が死亡する交通事故等を契機として国民の飲酒運転根絶意識が高まり，19年9月には，飲酒運転及びこれを助長する行為に対する罰則の強化等を内容とする改正道路交通法（平19法90）が施行された。こうした中，飲酒運転の根絶に向けた取組が進められたことにより，19年中の飲酒運転による交通事故は大幅に減少した。

ア 「飲酒運転を許さない社会環境づくり」の取組

警察では，飲酒運転の危険性や飲酒運転による交通事故の実態について積極的に広報するほか，飲酒運転の危険性の理解を促進するため，運転シミュレーターや「飲酒体験ゴーグル」を活用した参加・体験型の交通安全教育を推進した。また，酒の製造・販売業者，酒類提供飲食店等の関係業界に対して飲酒運転を抑止するための取組みを要請するほ

か、全日本交通安全協会等が推進している「ハンドルキーパー運動」への参加を広く国民に呼び掛けるなど、関係団体等と連携して「飲酒運転を許さない社会環境づくり」に取り組んだ。

また、運転免許の停止処分者講習において、飲酒運転違反者を集めて行う飲酒学級の設置を推進し、飲酒運転の危険性等について重点的に教育を行った。

イ 刑事施設における交通安全指導等

飲酒運転による死亡・重大事故が相次いだことを契機に、刑事施設においても、飲酒運転が原因で受刑している者に対する処遇の充実が課題となっているところ、飲酒運転事犯受刑者に対しては、改善指導として、「交通安全指導」「被害者の視点を取り入れた教育」「酒害教育」といった指導を組み合わせて実施している。

交通安全指導においては、交通事故のもたらす代償の大きさや、自己の行動が被害者及びその遺族等に与えた物質的及び精神的被害、謝罪や弁償の方法、飲酒運転の危険性と防止策等について具体的に考えさせる指導を行っている。

また、被害者の視点を取り入れた教育では、犯罪被害者やその家族等の心情等を認識させ、被害者等に誠意を持って対応していくとともに、再び罪を犯さない決意を固めさせることなどを目的として、犯罪被害者の方等による講話や講義の機会を設けている。

酒害教育においては、酒の害について理解させた上で、飲酒が周囲にいる者に及ぼすさまざまな影響や、断酒に向けた具体的な方策等について考えさせるための指導を実施している。

ウ 自動車運送事業者等に対する働きかけ

自動車運送事業者団体等に対し、事業者団体において作成している飲酒運転防止マニュアルの確実な実施を指導するとともに、アルコール検知器の普及及びその適切な活用について指導した。

自転車の安全利用の推進

特に、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を推進するとともに、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た自転車教室の実施に努めた。

また、無灯火や二人乗り等悪質・危険な違反に対する指導取締りを強化するとともに、自転車と歩行者の輻輳が問題となっている地域等を重点に、警察と地域交通安全活動推進委員等のボランティア、地域住民等が協力して、自転車利用者に対する街頭での指導啓発活動を推進した。

普通自転車の歩道通行要件の見直しや幼児・児童についての自転車乗車時のヘルメット着用の努力義務化等を内容とする改正道路交通法が成立し、さらに平成19年7月の交通対策本部決定で自転車の安全利用の促進に政府を挙げて取り組むこととされたことを受け、地方公共団体、関係機関・団体と連携した広報啓発活動及び自転車安全教育を推進した。

後部座席等におけるシートベルト着用の推進

後部座席におけるシートベルト着用を義務化する改正道路交通法が成立し、さらに平成19年7月に交通対策本部決定「後部座席シートベルトの着用の徹底を図るための対策について」がなされたことを踏まえ、着用による被害軽減効果及び正しい着用方法等について理解を求め、後部座席を含めた全座席でのシートベルトの着用の推進を図った。

地方公共団体、関係機関・団体と協力しながら、各種の交通安全教育や指導取締り等のあらゆる機会と媒体を通じて積極的に普及啓発活動を展開した。

しかしながら、平成19年10月に警察庁と日本自動車連盟合同で実施した全国調査によると一般道のシートベルト着用率は、運転席が95.0%、助手席が

ハンドルキーパー運動

自動車によりグループで酒類提供飲食店に来たときには、その飲食店の協力を得て、グループ内で酒を飲まず他の者を安全に自宅まで送る者（「ハンドルキーパー」）を決め、飲酒運転を根絶しようという運動

飲酒運転の根絶（常習飲酒運転者対策）

飲酒運転による交通事故については、「飲酒運転は絶対に許されない。」という国民意識の高まりとともに、道路交通法の改正による二度にわたる罰則の強化、酒類提供行為や同乗行為に対する罰則の新設等の効果により、近年、減少傾向で推移しており、10年前に比べ、飲酒運転による死亡事故件数は約3分の1に、死亡事故件数に占める飲酒死亡事故の割合も半分程度にまで減少している。

平成19年中の飲酒運転の取締り件数は7万4千件余りとなっているが、検挙されない潜在的な飲酒運転（神奈川県警察本部と独立行政法人国立病院機構久里浜アルコール症センターとの共同調査（以下「共同調査」という。）によれば、飲酒運転経験者のうち、約半数は検挙経験を持たないというデータがある。）を含めれば、飲酒運転根絶には未だ道半ばという状況である。

特に、飲酒運転を繰り返す常習飲酒運転の背景には、常習飲酒者、多量飲酒者の存在、さらには、自らの飲酒行動をコントロールできなくなるアルコール依存症の問題が指摘されており、飲酒運転の根絶を図るためには、常習飲酒者、多量飲酒者の減少を図ることが重要である。

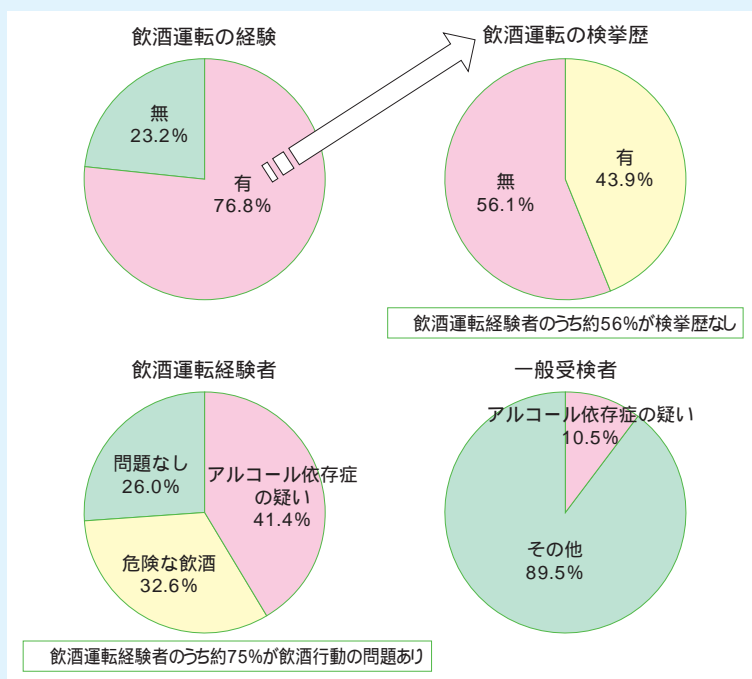
このような問題意識の下、平成19年4月、交通対策本部に常習飲酒運転者対策推進会議を設置し、関係省庁の連携による常習飲酒運転者対策の検討をすすめてきたが、6月に平成20年度予算概算要求に向け「当面の常習飲酒運転者対策について」を決定し、さらに、12月に平成20年度政府予算原案の決定を踏まえ、国民の健康増進を図りつつ、飲酒運転の根絶を図るための各種施策を盛り込んだ「常習飲酒運転者対策の推進について」を決定した。

ここでは、上記共同調査の概要とともに、常習飲酒運転者対策の実施状況について紹介する。

1 共同調査の結果の概要（処分者講習受講者に対するアルコール症スクリーニングテスト）

神奈川県警察本部と久里浜アルコール症センターが共同で実施した運転免許の取消処分者講習受講者に対するアンケート調査では、76.8%が飲酒運転の経験ありと回答しており、このうち、56.1%が飲酒の関連した検挙歴がないと回答している。

飲酒運転経験者に対するアルコール症のスクリーニングテスト（AUDIT）の結果では、アルコール依存症の疑いのある群が41.4%、危険な飲酒群が32.6%と約7割が飲酒行動に問題ありとなっている。対象群としての運転適性検査の一般受検者では、アルコール依存症の疑いがある群は10.5%であり、一般の運転者にも、アルコール嗜好者に依存症が疑われる運転者が存在するものの、飲酒運転経験者には、より多く存在することが明らかとなった。



2 常習飲酒運転者対策の実施状況

アルコールの影響や専門相談機関等の周知

内閣府では、厚生労働省の協力を得て、アルコール依存症についての相談を行っている精神保健福祉センター等の専門相談機関、アルコール依存症の専門医療機関、断酒会等の自助グループについて、都道府県別のリストを作成して、関係機関に送付した。

また、アルコールが身体に及ぼす影響等について内閣府のホームページに掲載するとともに、平成20年4月には、日本酒造組合中央会等酒造関係8団体に対して、適正飲酒等についての積極的な広報の実施を、日本損害保険協会に対して、飲酒運転による本人の怪我や車の損害は保険の対象とならないものがあることについての周知徹底等を要請した。

特定非営利活動法人ASK(アルコール薬物問題全国市民協会)では、日本損害保険協会の助成により、平成20年度から、職場や地域でアルコールの基礎知識や節酒の方法を広める「飲酒運転防止インストラクター」の養成に取り組んでおり、企業や自治体での活用が期待されている。参照：http://www.ask.or.jp/ddd_instructor.html

注 神奈川県警察本部と独立行政法人国立病院機構久里浜アルコール症センターとの共同調査資料より作成。

様々な機会をとらえた飲酒行動是正のための働きかけ

大阪府や栃木県では、政府の常習飲酒運転者対策の決定を受け、アルコールが心身に及ぼす影響やアルコール依存症の相談先を掲載したパンフレットを作成し、運転免許の処分者講習等で配布している。

また、警察庁では、専門相談機関等のリストを各都道府県警察に送付し、各種安全運動、街頭指導時、運転免許の処分者講習等様々な機会を捉えた飲酒行動是正のための働きかけを推進している。



運転免許の処分者講習の充実及び常習飲酒運転者の早期把握等

警察庁では、都道府県警察に飲酒運転違反者を集めて行う飲酒学級を停止処分者講習に設置するよう指導し、平成19年中には、全ての都道府県警察で飲酒学級が設置された。飲酒学級では飲酒ゴーグルを活用した飲酒運転疑似体験、飲酒運転事故の被害者遺族や断酒会会員による講義等飲酒運転の危険性等についての重点的な教育を行っている。

飲酒運転に関連する交通事犯受刑者及び保護観察対象者の処遇等の充実

法務省は、飲酒運転の再犯を防ぐため、アルコール依存に対する有効な処遇について外部の専門家の意見を聴くなど受刑者に対する交通安全指導の充実、保護観察対象者に対する飲酒運転防止のための指導教材の作成に向けて、検討を進めた。

今後、法務省において、アルコール問題に取り組む自助グループによるグループワークの実施拡大等により、受刑者に対する交通安全指導の充実を図るとともに、アルコール依存に対応した新たな処遇プログラムを検討する。

また、平成20年度に保護観察対象者に対する飲酒運転防止のための指導教材を作成し、その指導を強化する。

飲酒行動是正のための事業者に対する働きかけ

福岡市では、平成18年8月の職員による飲酒死亡事故に引き続き、1年後に再び職員による飲酒事故が発生したこと等から、外部の専門アドバイザーを加えた「福岡市コンプライアンス向上検討委員会」を設置し、職場風土や人事・組織管理などの観点から不祥事の原因追及とその対策を検討し、20年4月に報告書としてまとめた。

その中で、飲酒習慣に問題がある40代職員に飲酒運転が多いという結果が明らかになり、これまでの飲酒運転撲滅に向けた各職場での啓発活動に加え、医療機関との共同事業による生活習慣病予防を含めた保健事業として、アルコールに関する正しい知識の習得や適正飲酒に向けた行動変容のための支援（HAPPYプログラム）、産業保健スタッフによるアルコールハイリスク者に対する適正飲酒や受診勧奨などの保健指導等を行うこととしている。

福岡市の取組は、産業保健分野との連携による飲酒運転対策として、飲酒習慣という個人の問題に踏み込んだ画期的なものであり、他の自治体、企業への広がりが期待される。

自動車運送事業者等に対する働きかけ

国土交通省では、自動車運送事業者団体等に対し、事業者団体において作成している飲酒運転防止マニュアルの確実な実施を指導するとともに、アルコール検知器の普及及びその適切な活用について指導した。

アルコール・インターロック装置の活用方策についての検討

内閣府では、平成20年度から、久里浜アルコール症センターの協力を得て、アルコール・インターロック装置の活用方策の検討を含む常習飲酒運転者の飲酒運転行動抑止に係る調査を行うこととしている。

各種調査の実施

警察庁では、平成20年度から、常習飲酒運転者等の実態や講ずべき安全対策について調査研究を行うこととしている。

また、内閣府では、上記の調査と平行して、飲酒運転をした場合の保険支払のあり方等飲酒運転の根絶に資する自動車保険のあり方について検討を行うこととしている。



資料提供：日本自動車研究所

アルコール・インターロック装置

運転者の飲酒状態の有無を判断し、飲酒状態にある場合にはエンジンを始動しないようにする装置

86.3%であるのに対し後部座席は8.8%と依然として低調であった。

チャイルドシートの正しい着用の徹底

平成19年5月に警察庁と日本自動車連盟が合同で実施した全国調査によると、チャイルドシート使用率は、6歳未満全体が46.9%と半数に満たず、5歳児が25.0%であり、また、取り付けの不備が7割を超えていることから、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、販売店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った。特に、比較的年齢の高い幼児の保護者に対し、その取組を強化した。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した。

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・助言を推進した。

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した。

反射材の普及に際しては、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、適切な反射材性能を有する製品について情報提供に努めた。

効果的な広報の実施

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広報媒体を通じた集中的なキャンペーン等を積極的に行い、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、飲酒運転等悪質・危険な運転等の根絶、違法駐車等の排除等を図った。

イ 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い広報の充実に努め、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、飲酒運転根絶の機運の高揚を図った。

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い、報道機関の理解と協力を求め、全国的安全機運の醸成・高揚を図った。

その他の普及啓発活動の推進

ア 「交通事故死ゼロを目指す日」の広報啓発等
政府では、国民が安心して生活できるよう「生活安心プロジェクト」を立ち上げ、新たな4つの国民運動の一つとして悲惨な交通事故撲滅に向けた「交通事故死ゼロを目指す日」を平成20年2月20日及び4月10日と設定した。交通安全に対する国民の意識の向上を図り、国民一人ひとりが交通事故に注意して行動することにより交通事故の発生を抑止し、近年の交通事故死傷者数の減少傾向をより確実なものにするため、街頭キャンペーンや政府広報を活用した広報活動、交通関係団体による広報啓発活動を積極的に展開した。

イ 高齢者の交通安全のための広報啓発等

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った。また、75歳以上の運転者について高齢運転者標識（高齢者マーク）の表示を義務化する改正道路交通法が成立（平成20年6月施行）したことから、高齢者に対する高齢者マークの表示の促進を図るとともに、高齢運転者の特性を理解し、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、他の年齢層に対しても、広報啓発に努めた。

ウ 薄暮・夜間事故防止のための広報啓発等

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・危険性を広く周知し，これら違反の防止を図った。また，季節や気象の変化，地域の実態等に応じ，ホームページ，広報誌（紙），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した。

エ 交通事故関連情報の提供

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図ることができるよう，インターネット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た。

オ 自動車に係る安全情報の提供の充実

交通安全に関する意識を高めるため，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，自動車運送事業者の先進的取組事例の紹介など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，自動車製造業者などの情報の受け手に応じ適時適切にウェブサイト等において情報提供を行った。

カ 交通安全ファミリー作文コンクールの実施

「交通安全は家庭から」をテーマに，各家庭で交通安全について話し合い，交通ルールの遵守と正しい交通マナーの実践ができるよう交通安全家族会議の普及を図り，その良い実践例を募るため，「我が家の交通安全」を主題とする交通安全ファミリー作文コンクールを実施し，約1万2千点の応募の中から優秀作品を選出し，表彰を行うとともに作品集として取りまとめ，都道府県，学校，関係機関，団体等に配布した（参考 - 7 参照）。

キ 春の全国交通安全運動中央大会の開催

春の全国交通安全運動の実施に伴う中央行事として，新たに交通行動に参加する新入学児童等に実践的な交通安全指導を行うことにより，交通社会の一員としての自覚と交通マナーを身に付けさせ，併せて，高齢者の交通安全思想の高揚に努め，子どもと高齢者の交通事故防止を図ることを目的に，5月14日，文京区立昭和小学校において，関係閣僚等の出席の下「中央大会」を開催し，関係閣僚等が直接，交通事故防止を呼び掛けるとともに，新入学児童へ横断歩道歩行訓練を行ったほか，自転車教室等の参

加型・実践型の交通安全教室を実施した。

ク 交通安全フェアの開催

秋の全国交通安全運動の実施に伴う中央行事として，交通安全に関する参加・体験型の各種展示及び催し物を通じて，交通安全知識の普及と交通安全意識の高揚を図るとともに，交通ルールの遵守と正しい交通マナーの実践の習慣付けを図ることを目的として，9月15日及び16日の2日間にわたり東京都内（東京ドームシティ）において交通安全フェアを開催し，交通安全に関する多彩なステージプログラム及び各種の展示等を実施した。

ケ 交通安全シンポジウムの開催

平成19年11月，第27回交通安全シンポジウムを内閣府，栃木県及び宇都宮市と共催で「飲酒運転の根絶を目指して 家庭・職場・地域の果たす役割」をテーマとして開催した。

コ 交通安全母親活動の推進

地域社会において交通安全活動を行っている母親の指導力の向上を図るため，母親活動指導者講習会等を開催するとともに，母親による交通安全啓もう全国キャラバン隊の派遣事業を実施した。

サ 交通安全総合データベースの活用

交通安全対策に関する情報をインターネットにより提供する交通安全総合データベースを活用し，地方公共団体の交通安全対策担当者，交通指導員等の支援を図るとともに，交通安全ビジュアル教材の作成・掲載など総合的な交通安全情報サービスの提供を行った。

4 交通の安全に関する民間団体等の主体的活動の推進等

民間交通安全関係団体に対する指導育成

ア 全日本交通安全協会に対する指導

交通安全意識の普及浸透を図るため，交通安全についての広報啓発活動を行うとともに，交通安全に関する調査研究等を推進している 全日本交通安全協会に対し，同協会が実施する各種指導者講習会の開催，機関誌及び広報資料の作成，反射材用品の普及促進，その他交通安全のための諸活動が効果的に行われるよう指導・援助した。

また、交通安全国民運動中央大会や交通安全子供自転車全国大会を同協会とともに開催した。

なお、同協会は道路交通法の規定に基づいて、全国交通安全活動推進センターとして指定されており、民間の交通安全活動団体の中核を担っていくことが期待されていることから、警察庁では必要な助言・指導に努めた。

イ 母親の交通安全組織に対する指導育成

地域社会における母親の交通安全組織の育成に努めるとともに、母親の交通安全活動の指導等を行っている。全国交通安全母の会連合会に対し、幼児・新入学児童及び高齢者向けの交通安全指導啓発資料の作成、広報誌の発行等の事業について指導・援助を行った。

ウ その他の民間団体に対する指導育成

日本交通安全教育普及協会その他の民間交通安全団体の育成に努めるとともに、広く交通安全に係る団体が行う広報啓発資料の作成、研修会の開催、調査研究の実施等交通安全に関する事業について指導・援助した。

地域交通安全活動推進委員に対する指導等

平成19年3月末現在、全国で約1万9千人が委嘱されている地域交通安全活動推進委員（以下「推進委員」という。）に対し、適正な交通の方法及び交通事故防止について住民の理解を深めるための交通安全教育、地域における安全かつ円滑な交通を確保するための広報啓発活動、地域において活動する団

体又は個人に対する協力要請活動、住民からの相談を受ける活動等を適正かつ効果的に推進することができるよう指導した。

また、推進委員が組織する地域交通安全活動推進委員協議会において、推進委員相互の連携、必要な情報の提供、関係機関との連絡調整等を十分に行うことができるよう指導した。特に、推進委員は交通安全教育指針に従って交通安全教育を行うこととされていることから、交通安全活動推進センターが実施する研修等を通じ、指針に基づいた効果的かつ適切な交通安全教育を実施することができるようその指導に努めた。

民間交通指導員に対する指導

地域における交通事故防止を徹底するため、地方公共団体、民間交通安全団体からの委嘱等を受け、ボランティア活動として子ども、高齢者等に対する交通安全指導を行っている民間交通指導員について、その活動が効果的に推進されるよう育成指導に努めた。

交通安全総点検の実施

交通の安全は、人・道・車の調和が図られることにより保たれるものであり、利用する人の視点に立ってとらえられるべき課題である。このような観点から、地域の人々や道路利用者の主体的な参加の下、道路交通環境の点検を行い、行政と住民・企業など地域が一体となった取組を通じ、交通の安全確保を目指す交通安全総点検を推進した。

第3節 安全運転の確保

1 運転免許保有者数及び運転免許試験の実施状況 運転免許保有者数

平成19年12月末現在の運転免許保有者数は、前年に比べて約58万人（0.7%）増加して約7,991万人となった。このうち、男性は約16万人（0.4%）増加して約4,541万人、女性は男性の増加数を上回る約42万人（1.2%）増加して約3,449万人となり、その構成率は男性56.8%、女性43.2%となった（第1-8表）。

また、年齢層別の増加数では、65歳以上の高齢者が約68万人（6.6%）増加した。

運転免許の取得可能な16歳以上の人口に占める運転免許保有者数の割合は、73.1%（男性86.0%、女性61.1%）となり、年齢層別では、35～39歳の年齢層が95.7%（男性99.0%、女性92.2%）で最も多く、次いで40～44歳の年齢層となった（第1-36図）。

運転免許の種類別保有者数は、第一種中型免許（旧法普通免許に相当する8トン限定中型免許を含