

第2章 道路交通安全施策の現況

1 道路交通環境の整備

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た。

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した。

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、通園路の整備を図った。

死傷事故が多発している地区において、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事故抑止対策を実施した。

また、「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した。

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した。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した。

また、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、高齢者、障害者等の移動等の円滑化の促進に関する法律（平18法91）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、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。

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大きく寄与することを目的とした高度道路交通システム（ITS）を推進している。そのため、平成8年に策定されたITS全体構想に基づき、産・官・学の連携を図りながら、研究開発、フィールドテスト、インフラ

生活道路事故抑止対策マニュアル

生活道路における交通事故抑止対策を効果的に推進することができるようにするため、その手順や道路交通環境の整備手法等を体系的にまとめたもの。

フィールドテスト

実地試験、屋外試験等のこと。

(社会基盤)の整備等の推進を図った。

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。

5.8GHz帯DSRCを用いて、これまでカーナビ、VICS、ETCなど個別の車載器により提供されてきた機能に加え、広域化・拡充された交通情報の提供や安全運転支援、観光情報、物流車両の管理などを可能とする新たな機能を1つの車載器で実現するスマートウェイサービスについて、平成19年5月からは首都高速道路において公道実験を行い、平成20年度からは、同サービスの公道実験を三大都市圏等へ拡大するなど、スマートウェイの推進を積極的に行ってきた。

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。

内閣府は、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力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。

3 安全運転の確保

高齢運転者対策の充実

年齢が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20年中の高齢者講習の受講者は136万488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。

自動車運送事業者に対する指導監督の充実

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・監督を徹底するとともに、これまでタクシー事業者に対して行っていた関係機関合同による監査・監督について、バス事業者及びトラック

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。

事業者に対しても実施するなど、監査実施体制の充実・強化を図った。

また、平成20年11月に、ソフト・ハード双方の幅広い観点から、総合的な安全対策を検討するため設置した「事業用自動車に係る総合的安全対策検討委員会」の検討結果を踏まえ、監査・処分等の厳格化など事後チェック機能の充実・強化を図ることとした。

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、事業者自らによる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、事業者の安全管理体制の構築・改善状況について、20年12月末までに延べ263社に対して評価を実施した。

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18年度より第4期先進安全自動車（ASV）推進計画を開始し、産学官連携の下、これまでに実用化されたASV技術の本格的な普及と通信利用型安全運転支援システムの実用化に向けた取組みを行っている。

大型車の車輪脱落事故やバスの車両火災事故等の点検・整備等の不良に起因する事故の防止を図るため、平成19年度から新たに実施した大型車の重点点検等の取組を引き続き実施し、大型車やバスの点検・整備等の実施に当たって注意すべき事項の周知徹底を図った。

自動車メーカーによるリコールに係る不正行為の発覚を受け、平成16年度に再発防止対策を取りまとめ、不具合情報の収集の強化、欠陥車関連業務の監査の強化、技術的検証体制を順次強化してきており、20年度は再発防止対策を着実に実施した。

5 救助・救急体制等の整備

ドクターヘリ事業の推進

緊急現場、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日に成立・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」に基づき、普及推進を図っているところであり、20年度末までに、16道府県の救命救急センターにドクターヘリが配備された。