

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。

平成21年3月に「あんしん歩行エリア」として指定した582地区の歩行者・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、エリア以外の生活道路においても、「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。

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、バリアフリー新法に基づき、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、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（社会基盤）の整備等の推進を図った。

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。

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。

スポット通信を用いて、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、高速道路上を中心に路側機の配備に着手し、本格的なサービスを開始するなど、スマートウェイの推進を積極的に行ってきた。

自転車利用環境の総合的整備

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走行空間をネットワークとして整備して自転車と歩行者の安全を確保するなど、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、平成20年1月に国土交通省と警察庁が全国98地区に指定した「自転車通行環境整備モデル地区」において、自転車道、自転車専用レーン等の整備を行い、各種課題とその改善策の検討を進めた。

また、自転車利用に対する新たなニーズに対応するため、都市内に複数配置されたサイクルポートで自由に自転車を貸出・返却できるコミュニティサイクルの導入を推進した。

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、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、スクエアード・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。

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。

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21年中の高齢者講習の受講者は183万3,885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

労働基準法等の関係法令等の履行確保、運行管理の徹底等を図るため、重大事故を引き起こした事業者、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、自動車運送事業者に対する関係機関合同による監査・監督を実施するとともに、合同監査・監督の実施にあたっての留意事項について通達を発出し、合同監査・監督の充実を図った。

また、事故削減、事後チェック機能の強化及び事業用自動車の輸送の安全の向上を図るため、自動車運送事業の監査方針、行政処分基準等を改正し、関係行政機関から、最低賃金法に違反している旨の通報があった事業者及び事業用自動車の車両火災事故又はホイール・ボルトの折損による車輪脱落事故を引き起こした事業者などを監査端緒へ追加並びに飲酒運転等に対する処分基準を強化、社会保険等未加入に対する処分基準を強化及び最低賃金法違反に対する処分基準の創設等を行った。

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から現場まで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21年12月末までに延べ386社に対して実施した。

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り組みを行っている。

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、「自動車点検整備推進運動」の強化月間を含む9月、10月、11月に、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行った。

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、21年度も再発防止対策を着実に実施した。

また、不具合に対するユーザーの関心を高め、適切な使用や保守管理及び不具合発生時の適切な対応が促

進されることを目的とし、メーカーから報告があった自動車の不具合に起因する事故・火災情報を21年6月から公表している。

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、平成22年1月末までに、17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。

消防機関と医療機関等の連携体制の充実

近年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長時間化する傾向にあり、また、傷病者を受け入れる医療機関を速やかに選定することが困難な事案が発生している。このような状況を受けて、平成21年に消防法が改正され、都道府県は、消防機関による救急業務としての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、傷病者の搬送及び受入れの実施に関する基準を定めるとともに、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となった。