

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分析してみると、全死傷事故件数の約半数、全死者数の約7割を幹線道路における事故が占めているほか、我が国の歩行中・自転車乗用中の死者数の割合は諸外国と比較して約2～3倍となっており、これら歩行者・自転車に関連する死傷事故は生活道路において幹線道路の約2倍発生している状況にある。

このような状況から、引き続き幹線道路における安全対策を推進する一方で、その事故が占める割合が増加する傾向のある生活道路における安全対策をより一層推進することが必要であり、今後の道路交通環境の整備を考えるに当たっては、以下の2つの基本戦略に基づき、引き続き効果的・効率的な取組を進めていくこととする。

○ 施策パフォーマンスの追求

現下の厳しい財政状況の中で効果的な対策を推進するためには、限られた予算の中で交通事故対策への投資効率を最大限高めることが必要である。このため、科学的なデータや、地域の顕在化したニーズ等に基づき、事故要因や有効な対策について十分な分析を行った上で、地域の実情を踏まえつつ、生活道路と幹線道路での交通事故対策を両輪とした効果的・効率的な対策に取り組むこととする。

また、高規格幹線道路から居住地域内道路に至るネットワークによって適切に機能が分担されるよう道路の体系的整備を推進し、特に交通の安全を確保する必要がある生活道路において、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交通事故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。

○ 地域や住民の主体性の重視

道路交通環境の整備を効果的・効率的に進めていくためには、地域や地元住民が自ら安全で安心な交通社会を構築していこうとする前向きな意識を持つことが重要であることから、計画の策定や事業の実施に積極的に参画・協力していく仕組みをつくるなど、道路交通環境整備における地域や住民の主体性を重視する取組を推進する。

また、少子高齢化が一層進展する中で、子どもを事故から守り、高齢者や障害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、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。特に、昨今児童が被害に遭う重大な事故の発生に鑑み、通学路における交通安全対策を推進する。その他、道路交通の円滑化を図ることによる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ITSの開発・普及等を推進する。他、ラウンドアバウトの導入・展開や自転車通行空間の整備と併せ、全ての道路利用者に自転車の通行ルールを徹底し、安全で快適な自転車利用環境の創出を図る。

第1部 陸上交通の安全についての施策

- 1 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
- 2 幹線道路における交通安全対策の推進
- 3 交通安全施設等整備事業の推進
- 4 効果的な交通規制の推進
- 5 自転車利用環境の総合的整備
- 6 高度道路交通システムの活用
- 7 交通需要マネジメントの推進
- 8 災害に備えた道路交通環境の整備
- 9 総合的な駐車対策の推進
- 10 道路交通情報の充実
- 11 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一人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、交通事故被害者等の痛みを思いやり、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（平成10年国家公安委員会告示第15号）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児童、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、学習指導要領等に基づく関連教

科・領域や道徳、総合的な学習の時間、特別活動及び自立活動など、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とともに、学校保健安全法に基づき学校安全計画を策定し、児童生徒等に対する通学を含めた学校生活その他の日常生活における安全に関する指導を実施する。障害のある児童生徒等に対しては、特別支援学校等において、その障害の特性を踏まえ、交通安全に関する指導に配慮する。

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、企業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3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に努める。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。

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に努めるとともに、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、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、その実施状況を国が確認する「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。

また、道路交通の安全に影響を及ぼす自然現象等に関する適時・適切な情報提供を実施するため、IT等を活用しつつ、道路交通に関連する総合的な情報提供の充実に努める。

道路交通に影響を及ぼす自然現象について、平成24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。

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平成22年度から平成26年度の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。

平成23年（2011年）東北地方太平洋沖地震による甚大な津波被害を踏まえ、広帯域強震整備による巨大地震の規模の早期把握等、津波警報の改善を図る。さらに、長周期地震動に関する情報について、情報内容や分析手法、発表手段の検討を行い、発表開始を図る。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。火山については、平常時からの火山防災協議会における避難計画の共同検討を通じて、噴火時等に必要な防災対応を「避難」や「入山規制」等の5段階で示した噴火警戒レベルの導入や改善を推進する。

- 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 道路交通に関連する情報の充実

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に加え、先進技術の活用等による予防安全対策

について、更なる充実に努める必要がある。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

第1部 陸上交通の安全についての施策

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、車両の安全対策については、平成23年度に取りまとめられた交通政策審議会陸上交通分科会自動車交通部会の報告書を踏まえて実施していく。

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。

リコール制度について、ユーザーの視点に立ったものとするための情報収集体制及び調査分析体制の強化を活かし、引き続きリコールの適切かつ迅速な実施に取り組む。

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）の普及に努めるとともに、近年、対歩行者との事故等自転車の利用者が加害者となる事故が増加傾向にあることにかんがみ、こうした賠償責任を負った際の支払原資を担保し、被害者の救済の十全を図るため、損害賠償責任保険等への加入を促進する。

- 1 予防安全技術の開発・実用化・普及
- 2 車両の安全性に関する基準等の改善の推進
- 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

交通ルール無視による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、交通事故実態等を的確に分析し、死亡事故等重大事故に直結する悪質性・危険性・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を求める国民意識の高まり等を踏まえ、交通事故事件その他の交通犯罪の捜査を適正かつ迅速に行うため、捜査体制及び装備

等の充実強化を図る。

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気運の高揚に努め、暴走行為をさせない環境づくりを推進するとともに、取締り体制及び装備資機材の充実強化を図る。

- 1 交通の指導取締りの強化等
- 2 交通事故事件その他の交通犯罪の捜査体制の強化
- 3 暴走族対策の強化

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、救急医療機関、消防機関等の救急関係機関相互の緊密な連携・協力関係を確保しつつ、救助・救急体制及び救急医療体制の整備を図る。

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

師、看護師、救急救命士、救急隊員等による一刻も早い救急医療、応急処置等を実施するための体制整備を図るほか、事故現場からの緊急通報体制の整備やバイスタンダー（現場に居合わせた人）による応急手当の普及等を推進する。

- 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、又は掛け替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、自動車の保有者側に常に賠償能力を確保させるために、原則として全ての自動車について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）の支払う保険（共済）金の適正化を図り、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及び平成13年度末の政府再保険制度廃止時の累積運

用益の一部を基金として、その運用により被害者救済対策事業等を行うことなどにより、自動車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、交通事故の概要、捜査経過等の情報を提供し、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

第1部 陸上交通の安全についての施策

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あたっては、交通の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定の強化等を図る。さらに、交通の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、交通の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、地方自治体に対する技術支援や、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、交通の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