

て具体的な指導を実施している。

自動車の性能基準について

自動車と衝突した歩行者の死亡事故数を低減させるため、自動車のボンネット部の歩行者保護性能に関する基準を平成17年9月より適用した。さらに、重傷事故数を減少させるため、自動車のバンパー部の歩行者保護性能に関する基準を平成25年4月から適用した。また、自動車アセスメントにおいて、自動車のボンネット部の歩行者保護性能及びバンパー部の歩行者保護性能に係る評価試験を実施し、ユーザーへの情報提供を行っている。



自動車のボンネット部の歩行者保護性能評価試験の様子



自動車のバンパー部の歩行者保護性能評価試験の様子

その他の取組について

【各省庁の取組】

このほか、各省庁においても、地方単独事業として実施するユニバーサルデザインによるまちづくりに対して、地域活性化事業債の対象として高齢者が安全に通行できる環境を整備したり（総務省）、通知を発出し、児童生徒の交通安全に対する関心や意識を高めるのみならず、児童生徒に対し、高齢者等の交通事故の被害者となることが多い年齢層の交通行動の特性について理解させるとともに、高齢者と児童生徒の世代間交流等を通じて交通安全教育を推進するよう、各教育委員会等を通じて各学校を指導する（文部科学省）などしている。

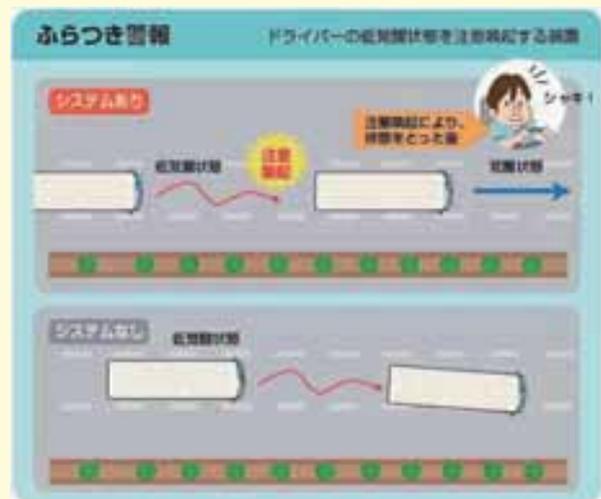
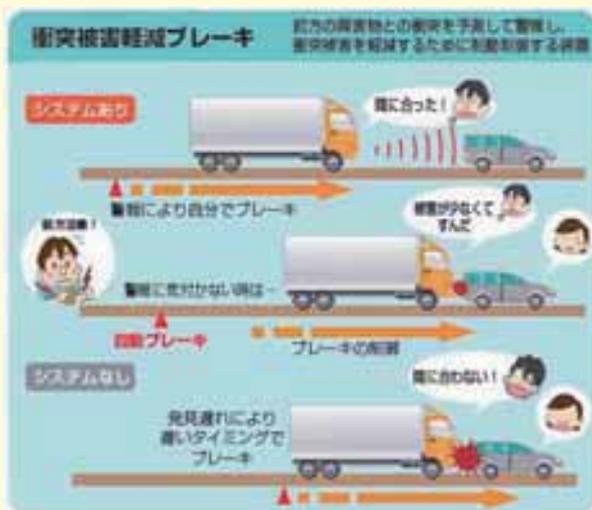
先進安全自動車（ASV）の普及促進について

先進技術を利用してドライバーの安全運転を支援するシステムを搭載した「先進安全自動車（ASV）」の開発・実用化・普及の促進を図っている。

なかでも、大型車の場合には、多数の車両を巻き込み多数の死傷者数を出すなど、一旦事故が発生した際の被害が大きくなる可能性が高いことから、その対策が急務となっている。

このような中、先進技術を駆使し、追突事故時の被害軽減に有効な衝突被害軽減ブレーキが我が国において世界で初めて実用化されたため、平成19年度より同装置を搭載した大型トラックの購入に対する補助制度を開始した。その後、平成22年度からは補助対象自動車にバス等を追加するとともに、ふらつき警報等のASV技術も補助対象とするなど補助制度の拡充を図った。

さらに、平成24年度税制改正において、衝突被害軽減ブレーキを搭載した大型トラック、平成25年度税制改正において、大型バスに対して、自動車重量税・自動車取得税に係る税制特例措置を創設した。



【政府ホームページ掲載先】

「ASV : Advanced Safety Vehicle」については、下記ホームページに掲載している。
<http://www.mlit.go.jp/jidosha/anzen/01asv/index.html>

自転車の交通安全対策について

自転車の交通ルールの徹底方策に関する懇談会

自転車が関連する交通事故が全交通事故の2割を占めるとともに、交通事故に関与した自転車運転者のうち、法令違反がなかったものは3分の1にとどまっている現状を踏まえ、自転車利用者に交通ルールを徹底する方策について幅広く提言を行うことを目的として、平成24年10月から「自転車の交通ルールの徹底方策に関する懇談会」が計3回開催され、同年12月、同懇談会から警察庁に「自転車の交通ルールの徹底方策に関する提言」が提出された。警察庁ではこの提言を踏まえ、自転車の運転による交通の危険を防止するための講習に関する規定が盛り込まれた道路交通法の一部を改正する法律案を第183回国会に提出した。



自転車の交通ルールの徹底方策に関する提言要旨

1 対象者に応じた体系的な自転車安全教育の在り方

教育の主体と対象

大学生等、成人及び高齢者への自転車安全教育の機会を提供するため、学校、企業、自転車販売店等の各教育主体に協力を求め、また、警察庁においては、具体的な教育内容等についての指針等や教育に資するための資料を示すことなどにより、各教育主体が適切に教育を行うことができるよう配慮することが必要。

自転車安全教育への参加促進のための方策

の役割分担により行われる自転車安全教育への参加を促進するための方策として、自転車教室を受講した者に限って自転車通勤・通学を認めるなど、インセンティブを与えることによって教育の場への参加を促し、また、悪質・危険な違反行為をするなどの自転車運転者に対しては、講習を行うことなどによりその危険性を改善することが適当であり、効果的な教育内容・手法と併せて検討することが必要。

自転車安全教育の技法

発生しやすい事故類型、各ルールが定められている理由等についての教育、教育を受けるべき者を教育主体として巻き込むような教育等、現行の自転車安全教育の技法を参考にしつつ、更に工夫を加えた技法で教育を行うことが必要。

2 自転車の交通ルールの徹底のための指導取締りの在り方

自転車安全教育とルールを守らない者への指導取締りは、両者を両輪として推進すべき。指導取締りについては、指導警告を原則とし、悪質・危険な違反について検挙するという方針で引き続き推進すべき。しかし、自転車事故の発生、交通実態、取締り要望等に応じた重点的指導取締り、個々の指導警告時の指導内容の充実による再犯防止の徹底等、指導取締りの手法を工夫することが必要。

また、携帯電話を利用しながら自転車を運転することのように明らかに交通安全上危険と認められる行為については、自転車運転の実態に即した規範化を行うため、警察庁において都道府県警察を指導することが適当。

【政府ホームページ掲載先】

自転車の交通ルールの徹底方策に関する提言は、下記ホームページに掲載している。

<http://www.npa.go.jp/koutsuu/kikaku/bicycle/kondankai/teigen/teigen.pdf>

安全で快適な自転車利用環境創出ガイドラインについて

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やその整備、通行ルールの徹底等を進めるため、国土交通省と警察庁が共同で「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。

ガイドラインは、()自転車通行空間の計画、()自転車通行空間の設計、()利用ルールの徹底、()自転車利用の総合的な取組、から構成されている。

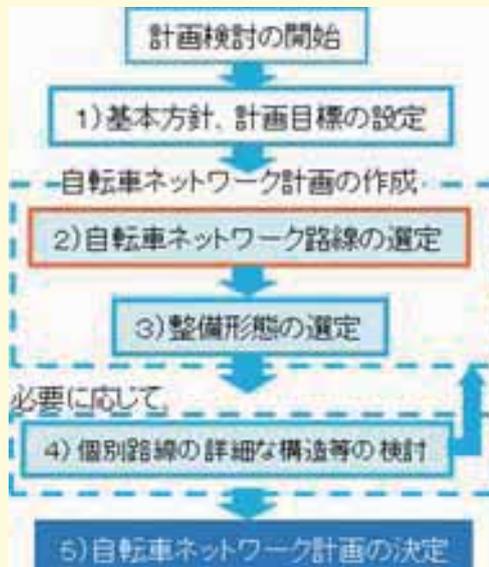
自転車通行空間は、断片的な整備ではなく連続性を確保し、面的なネットワークを形成することが重要であることから、()自転車通行空間の計画編においては、自転車ネットワーク計画の作成手順を示すとともに、各段階における基本的な考え方を提示している(第1図)。また、自転車は「車両」であるという大原則に基づき、自転車ネットワーク路線においては、自動車の速度や交通量等に応じ、自転車道、自転車専用通行帯、車道混在といった、車道通行を基本とした整備形態で整備することとしている(第2図)。

()自転車通行空間の設計編においては、自転車ネットワーク路線に選定された路線における自転車通行空間の設計上の留意点として、分離工作物や幅員、道路標識・道路標示、路面表示等の基本的な考え方を提示している。

さらに、()利用ルールの徹底編においては、道路利用者に対するルールの周知の取組等について、()自転車利用の総合的な取組編においては、駐停車・荷捌き車両対策、放置自転車対策の取組等が提示されている。

今後、本ガイドラインを踏まえ、道路管理者や都道府県警察等関係機関が連携して、安全で快適な自転車利用環境の整備を一層推進していくこととしている。

第1図 自転車ネットワーク計画の作成手順



第2図 自転車通行空間の整備形態

自転車道



緑石線等の工作物により構造的に分離された自転車専用の通行空間

自転車専用通行帯



交規規制により指定された、自転車が専用で通行する車両通行帯

車道混在



自転車と自動車が車道で混在。必要に応じて路肩のカラー化、帯状の路面表示やピクトグラム等を設置

【政府ホームページ掲載先】

安全で快適な自転車利用環境創出ガイドラインについては、下記ホームページに掲載している。

http://www.mlit.go.jp/report/press/road01_hh_000300.html

独立行政法人自動車事故対策機構における療護施設の 設置・運営事業について（NASVA委託病床の拡充）

独立行政法人自動車事故対策機構（NASVA）では、自動車事故による遷延性意識障害者¹を対象にNASVAが設置し高度専門治療・看護を行う国内4か所の療護センター、療護センターに準じた専門的な治療・看護を行う国内2か所の療護施設機能委託病床（NASVA委託病床）に加え、近畿地区の委託病床を泉大津市立病院（大阪府泉大津市）に開設し、平成25年1月4日から、入院患者の受け入れを開始した。

上記施設では、高度先進医療機器（CT、MRI、PET等）を用いた検査情報を基に、入院患者の様態等に合った治療・リハビリなどを行っている。

また、入院患者のわずかな意識の回復の兆しをもとらえることができるよう、ワンフロア病棟システム（一部委託病床ではモニタリングシステム）を取り入れて集中的に看護できるようにするとともに、同じ看護師が一人の入院患者を継続して受け持つプライマリー・ナーシング方式の看護体制を導入している。その上で、日常生活を通じた多くの自然刺激を与え、入院患者の日常生活行動や動作訓練がスムーズに行われるようスペースを確保するなど、細やかな配慮のもとに治療・看護を行っている。

この結果、昭和59年2月に千葉療護センターを開設して以来平成25年3月末までに、入院患者数は1,070名となり、その約25%に相当する271名の者が脱却²を果たしたほか、脱却に至らない者の場合にも重症度に応じた治療改善効果が認められている。



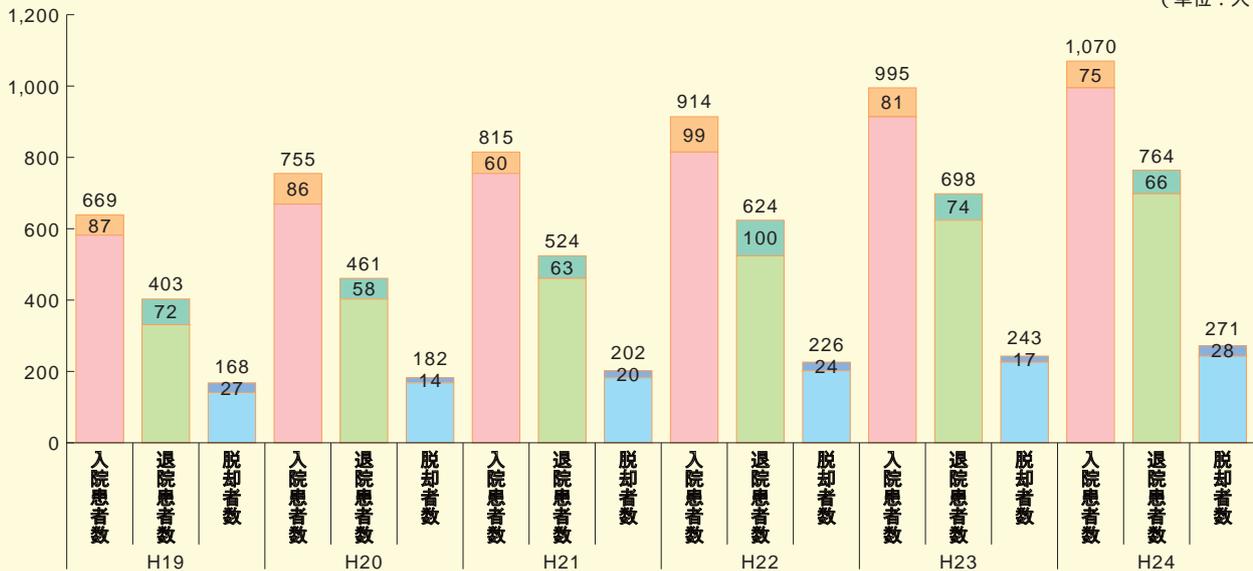
泉大津市立病院の外観



ワンフロア病棟システム

NASVA療護施設の入院患者数・退院患者数・脱却者数〔累計〕

(単位：人)



注：各グラフの下段の数値は各年度における数値

- 1 脳損傷により自力移動・摂食，意味のある発言及び意思の疎通が不可能であるなどの最重度の後遺障害者
- 2 自力で体位交換が可能，不十分なながらも自力でスプーンで食べる，簡単な問いかけに言葉で応じることができる，呼びかけに対し常に迅速で正確な反応が得られるなど，一定以上回復した状態。

【政府ホームページ掲載先】

NASVAの療護施設については，下記ホームページに掲載している。

参考HP：

<http://www.mlit.go.jp/jidosha/anken/04relief/accident/aftereffect.html#ryougo>

<http://www.nasva.go.jp/sasaeru/ryougo.html>

<http://www.nasva.go.jp/gaiyou/topics/2013/130322.html>

NASVA療護施設一覧

<p>【東北療護センター】</p> <p>◎施設開始：平成元年7月 ◎運営委託：一般財団法人 山形県 ◎場所：宮城県仙台市青葉区 新地町4-20-6 ◎ベッド数：50床 ◎電話：022-247-1171</p>	<p>【千葉療護センター】</p> <p>◎施設開始：昭和59年2月 ◎運営委託：医療法人 誠愛堂 ◎場所：千葉県千葉市美浜区錦町 3-30-1 ◎ベッド数：80床 ◎電話：043-277-0061</p>	<p>【中部療護センター】</p> <p>◎施設開始：平成13年7月 ◎運営委託：社会医療法人 華生会 ◎場所：岐阜県美濃郡白川町 志井町下池共030 ◎ベッド数：50床 ◎電話：0574-24-2233</p>	<p>【岡山療護センター】</p> <p>◎施設開始：平成6年2月 ◎運営委託：社会福祉法人 西濃財団 ◎場所：岡山県岡山市北区 西谷町2-1-35 ◎ベッド数：50床 ◎電話：086-244-7041</p>
<p>【NASVA療護施設】</p> <p>◎施設開始：平成10年12月 ◎場所：千葉県千葉市中区 南1条西1-4丁目 ◎運営ベッド数：12床 ◎電話：011-231-8555 (内線451,460)</p>	<p>【NASVA療護施設】</p> <p>◎施設開始：平成25年1月 ◎場所：大阪府大阪市 下里区1-6-1 ◎運営ベッド数：16床 ◎電話：0725-20-6932</p>	<p>【NASVA療護施設】</p> <p>◎施設開始：平成10年12月 ◎場所：福岡県立石井市 厚木町4-2-2 ◎運営ベッド数：20床 ◎電話：0942-35-3322 (内線1001)</p>	

交通対策本部の開催について

平成24年は、春の全国交通安全運動以降、通学中の子どもが被害者となる事故を始めとして痛ましい交通事故の発生が続いた。

このため、平成24年9月14日（金）に、秋の全国交通安全運動に先がけ、関係省庁間で現在の取組等について情報共有を図り、一層連携して交通安全対策に取り組んでいくため、中央交通安全対策会議交通対策本部を開催した。

今回の会議には、内閣府特命担当大臣からの依頼により、交通安全対策に関係が深い省（法務省、文部科学省、国土交通省）の副大臣も出席した。

関係省庁の副大臣等からは、次のような説明があった。

- ・文部科学副大臣 「文部科学省における通学路の交通安全確保に関する取組について」
- ・国土交通副大臣 「通学路における交通安全確保の取組状況」
「高速ツアーバスの安全確保のための取組状況」
- ・法務副大臣 「法制審議会第167回会議（平成24年9月7日開催）における諮問事項」
- ・警察庁長官 「通学路の安全確保に関する取組について」
「一定の病気等に起因する交通事故への対応について」
「無免許運転への対応について」

交通対策本部長である内閣府特命担当大臣は、会議の最後に、「国の現在の『第9次交通安全基本計画』においては、『人命尊重の理念に基づき、道路交通事故のない社会』を目指し、また、特に、『人優先の交通安全思想を基本』として、高齢者、障害者、子ども等の交通弱者の安全を一層確保することが必要であることなどを定めており、この計画の基本理念等を今一度御確認いただき、関係府省庁連携して一層の交通安全対策に取り組んでいただきたい」旨発言した。

中央交通安全対策会議交通対策本部は、交通安全の確保等のために、関係行政機関相互の緊密な連携、連絡を図るとともに、総合的・効果的な対策を行うための機関で、「飲酒運転の根絶について」、「『交通事故死ゼロを目指す日』の実施について」などの決定や、毎年春・秋の全国交通安全運動推進要綱の決定を行っている。



【政府ホームページ掲載先】

交通対策本部（平成24年9月14日開催分）の議事概要は、下記ホームページに掲載している。
<http://www8.cao.go.jp/koutu/taisaku/sougou/pdf/20120914/gijigaiyo.pdf>

ISO39001(道路交通安全マネジメントシステム)の普及促進について

世界の交通事故による死亡者は、毎年130万人以上、負傷者は5千万人以上と推定されている。この交通事故を巡る状況として、先進国では、依然として交通事故が多く発生しており、更なる交通事故削減が課題となっている。また、世界の登録車両の半数を占めている開発途上国や新興国は、更に深刻な状況となっており、交通事故死亡者数もそれらの国々が大半を占めている状況である。今後、経済発展に伴いこれらの国々（地域）ではモータリゼーション（車社会化）が急激に拡大することが見込まれており、交通事故死亡者数の増加が危惧される。

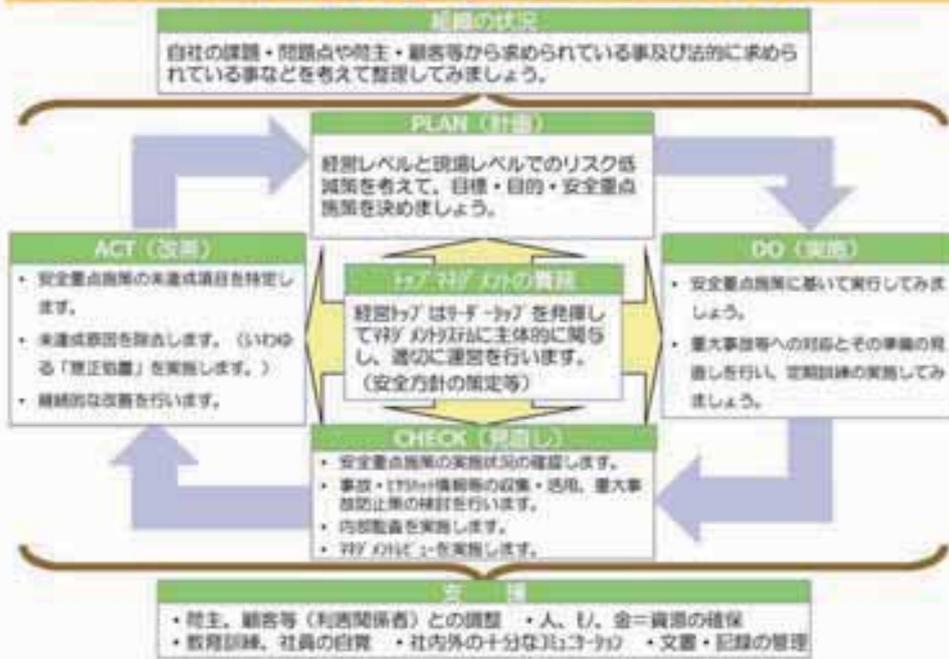
そのような状況下で、先進国が今まで培ってきた道路交通安全への取組（ノウハウ）を世界中が共有し、道路交通安全に向けた活動を共に行うことが求められていることからISO（国際標準化機構）では、平成19年にスウェーデンが交通事故による死亡者・重傷者の撲滅を最終目的とした、「道路交通安全の分野に標準化された道路交通安全マネジメントシステムを導入する必要性」を提唱し、道路交通安全マネジメントシステムの国際規格の新規提案が行われた。これを受け、規格開発を行うための委員会が発足し、7回の国際会議を経て、平成24年10月1日にISO39001が発行された。

日本では、独立行政法人自動車事故対策機構（NASVA）が、ISO39001の規格開発に関する国内の意見集約を担う国内審議委員会事務局となり、国際会議に出席し、平成18年の運輸の安全性の向上のための鉄道事業法等の一部を改正する法律（平18法19）により、国内の陸・海・空の運輸事業者向けに導入されたISO39001と親和性の高い制度である「運輸安全マネジメント制度」との整合性確保を中心に意見の提案を行った。

規格発行後は、本規格の普及・浸透を図るため、道路運送事業者等を対象にNASVAによる説明会の開催や研修会への講師派遣等を行っている。

今後、本規格の最終目的である「道路交通事故による死亡者・重傷者の撲滅」を目指すため、本規格の認定・認証制度の信頼性確保等によるISO39001の普及・促進等、「官」と「民」が一体となった道路交通安全に関する各種対策を交通事故防止に繋げていくことが重要である。

■ISO39001の基本的な考え方ーPDCAサイクル



■ISO39001の適用範囲

『道路交通システム(人・道・車・救急医療システム)』に関わる幅広い(公・私問わず)組織(企業・団体)で採用することが可能

