

第1章 道路交通の安全についての施策

1 道路交通環境の整備

道路交通環境の整備については、これまでも警察庁や国土交通省等の関係機関が連携し、幹線道路と生活道路の両面で対策を推進してきたところであり、いずれの道路においても一定の事故抑止効果が確認されている。

しかし、我が国の歩行中・自転車乗用中の死者数の割合は主な欧米諸国と比較して約2～3倍となっているなど、歩行者や自転車が多く通行する生活道路における安全対策をより一層推進する必要がある。このため、今後の道路交通環境の整備に当たっては、自動車交通を担う幹線道路等と歩行者中心の「暮らしのみち」（生活道路）の機能分化を進め、暮らしのみちの安全の推進に取り組むこととする。

また、少子高齢化が一層進展する中で、子供を事故から守り、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。

そのほか、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高度道路交通システム（ITS）の開発・普及等を推進する。

高速道路における逆走防止対策を一層推進する。

- 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 高速道路の更なる活用促進による生活道路との機能分化
- ③ 幹線道路における交通安全対策の推進
- ④ 交通安全施設等整備事業の推進
- ⑤ 歩行空間のユニバーサルデザイン化
- ⑥ 無電柱化の推進
- ⑦ 効果的な交通規制の推進
- ⑧ 自転車利用環境の総合的整備
- ⑨ 高度道路交通システムの活用
- ⑩ 交通需要マネジメントの推進
- ⑪ 災害に備えた道路交通環境の整備
- ⑫ 総合的な駐車対策の推進
- ⑬ 道路交通情報の充実
- ⑭ 交通安全に寄与する道路交通環境の整備

2 交通安全思想の普及徹底

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ほか、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

※TDM：Transportation Demand Management

第1部 陸上交通の安全についての施策

多い小学生、中学生及び高校生に対しては、交通社会の一員であることを考慮し、自転車運転者講習制度の施行も踏まえ、自転車利用に関する道路交通の基礎知識、交通安全意識及び交通マナーに係る教育を充実させる。

- 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

3 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。

また、高齢運転者対策として、一定の違反行為をした75歳以上の高齢運転者に対する臨時認知機能検査及び、同検査で認知機能の低下が自動車等の運転に支障を及ぼすおそれがあると判断された者に対する臨時高齢者講習を導入すること等や、貨物自動車に係る交通事故防止対策として、車両総重量3.5トン以上7.5トン未満の自動車を運転するための準中型免許を新設し、同免許については18歳から取得することを可能とすること等を内容とする「道路交通法の一部を改正する法律」（平27法40）が平成27年6月に公布され、平成29年3月12日に施行されたことから、これらの円滑な運用により交通事故の更なる抑止を図る。

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安全対策の充実に努めるとともに、関係機関とも連携の上、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。加えて、全国交通安全運動や年末年始の輸送等安全総点検なども活用し、安全対策を推進する。また、貸切りバスの安全・安心な運行の確保を図るため、平成28年1月15日に発生した軽井沢スキーバス事故を踏まえてとりまとめた「安全・安心な貸切りバスの運行を実現するための総合的な対策」に盛り込まれた事項について着実に実施するとともに、フォローアップを行う。

さらに、「事業用自動車総合安全プラン2009」に基づく安全対策の推進等により、事業用自動車の安全な運行の確保を図る。

また、事業者が社内一丸となった安全管理体制を構築・改善し、国がその実施状況を確認する運輸安全マネジメント制度については、平成28年度で制度10年を経過したことを受け、制度の効果と課題を総括し、今後の展開のあり方について検討を行う。併せて、そのコンセプトを全ての事業者へ普及することを目指すなど、充実強化を図る。

- 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

4 車両の安全性の確保

近年、交通事故死者数は減少傾向にあるものの、平成28年中には3,904人が亡くなるなど、依然として深刻な状況である。第10次交通安全基本計画（計画年度：平成28～32年度）においては、32年までに交通事故死者数を2,500人以下とする目標が設定されている。この交通事故削減目標の達成に向けて、「安全基準等の拡充・強化」、「先進安全自動車（ASV）推進計画」、「自動車アセスメント」の3つの施策を有機的に連携させ、車両安全対策の推進に取り組む。

高齢運転者の交通事故防止の観点から、高齢運転者の交通事故防止に資する先進安全技術を搭載した安全運転サポート車等の普及を図る。

- ① 車両の安全性に関する基準等の改善の推進
- ② 自動車アセスメント情報の提供等
- ③ 自動車の検査及び点検整備の充実
- ④ リコール制度の充実・強化
- ⑤ 自転車の安全性の確保

5 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2章 鉄道交通の安全についての施策

1 鉄道交通環境の整備

鉄道交通の安全を確保するためには、鉄道線路、運転保安設備等の鉄道施設について常に高い信頼性を保持し、システム全体としての安全性の基礎を構築する必要がある。このため、鉄道施設の維持管理等の徹底を図るとともに、運転保安設備の整備、鉄道構造物の耐震性の強化等を促進し、安全対策の推進を図る。

- ① 鉄道施設等の安全性の向上
- ② 鉄道施設の地震対策の強化
- ③ 鉄道施設の老朽化対策の推進
- ④ 駅ホームにおける安全性向上のための対策の推進

2 鉄道の安全な運行の確保

重大な列車事故を未然に防止するため、鉄道事業者への保安監査等について、JR北海道問題を踏まえて平成26年度に実施した保安監査の在り方の見直しに係る検討結果に基づき、計画的な保安監査のほか、同種トラブルの発生等の際にも臨時保安監査を行うなど、メリハリの効いたより効果的な保安監査を実施する等、保安監査の充実を図るとともに、万一大規模な事故等が発生した場合には、迅速かつ的確に対応する。また、年末年始の輸送等安全総点検により、事業者の安全意識を向上させる。さらに、運転士の資質の保持、事故情報及び安全上のトラブル情報の共有・活用、気象情報等の充実を図る。

このほか、事業者が社内一丸となった安全管理体制を構築・改善し、国がその実施状況を確認する運輸安全マネジメント制度については、平成28年度で制度10年を経過したことを受け、制度の効果と課題を総括し、今後の展開のあり方について検討を行う。併せて、そのコンセプトを全ての事業者へ普及することを目指すなど、充実強化を図る。

- ① 保安監査の実施
- ② 運転士の資質の保持
- ③ 安全上のトラブル情報の共有・活用
- ④ 気象情報等の充実
- ⑤ 大規模な事故等が発生した場合の適切な対応
- ⑥ 運輸安全マネジメント評価の実施