

第2章 未就学児等及び高齢運転者の交通安全緊急対策

第1節 子供及び高齢運転者に関する交通安全の取組

1 子供の交通安全対策

(1)交通安全基本計画に見る子供の交通安全対策の経緯

(昭和40年代前半の取組)

昭和40年代初め、15歳以下の年少者の交通事故死者が全死者数の約15%を占め、41年には愛知県猿投町（現：豊田市）において、保育園の前で横断歩道を渡ろうとしていた保育園児の列にダンプカーが突っ込み、保育士1人を含む死者11人、重軽傷者22人を出す悲惨な事故が発生したことなどから、幼児等の交通安全の徹底を望む声が高まった。42年2月には「学童園児の交通事故防止の徹底に関する当面の具体的対策について」（昭和42年2月13日交通対策本部決定）が決定され、同年の春の全国交通安全運動では、通学通園路等における学童園児の安全な通行確保が重点施策として取り上げられた。

翌43年には、文部省から都道府県知事、同教育長宛てに、「集団登下校の実施について」が通達され、この中で、「集団登下校は、通学の安全を確保するための有効な方法であるが、反面、大事故を起こす危険もあるので、学校においては、通学路の道路事情および交通事情を具体的に検討したうえで、個々の通学路ごとに集団登下校を実施するかどうか決めること」などが示された。さらに、道路における子供の遊戯が交通事故多発の要因となっていたことから、45年4月に「こどもの遊び場確保のための当面の措置についての申し合わせ」（昭和45年4月16日交通対策本部幹事申し合わせ）がまとめられ、子供の安全な遊び場を確保するため、日曜日における車両の通行禁止規制の実施や小・中学校校庭の開放などが進められた。

(交通安全対策基本法と子供の交通安全対策)

昭和45年に制定された交通安全対策基本法（昭45法110）に基づき、46年に作成された第1次交通安全基本計画は、子供と老人の事故防止のための交通安全教育や広報とともに、児童の遊び場の

不足を解消し、路上遊戯等による交通事故の防止等に資するため、児童公園等の整備を推進し、「こどもの遊び場の確保」を図る旨について記載した。

昭和47年「幼児の交通安全対策について」（昭和47年4月5日中央交通安全対策会議決定）は、我が国においては、1～4歳の幼児の交通事故による死亡率がそれ以上の年齢の子供に比べて著しく高く、先進諸国と比べても極めて高いことに着目し、その背景として、交通安全施設や遊び場の整備の遅れとともに幼児の安全に関する社会一般の関心が低いことなどを挙げ、幼児に対する心身の発達段階に応じた交通安全教育の強化の必要性を指摘した。

昭和51年度からの第2次基本計画では、子供の通行の安全確保のため、特に通学通園路について配慮した交通安全施設等の整備、スクール・ゾーンについて記載するとともに、学校における交通安全教育の徹底に加え、幼児の交通安全教育の重要性についても記載している。

平成8年度からの第6次基本計画では、児童・幼児の通行の安全を確保するための歩道等の整備等通学路、通園路の整備のほか、ハンプや狭さく等が整備されたコミュニティ道路等面的整備とゾーン規制等の交通規制を適切に組み合わせ、良好なコミュニティ・ゾーンの形成を図り、安心して歩ける生活環境の整備について記載した。

本格的な人口減少と超高齢社会の到来を強く意識した第8次基本計画（平成18～22年度）では、高齢化の進展と同時に少子化の進展に着目し、安心して子供を生み、育てることができる社会を実現するためには、防犯の観点はもちろんのこと、子供を交通事故から守る観点からの交通安全対策が一層求められるとした。その上で、道路交通環境の整備について、従来の取組に加え、子供を事故から守り、高齢者が安全にかつ安心して外出できる交通社会形成を図る観点から、通学路、生活道路、市街地の幹線道路等において歩道を一層積

極的に整備するなど、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るなどとした。以降、「人優先」の考え方は、現行の第10次基本計画（平成28～令和2年度）まで受け継がれ、この考え方を基に対策が進められてきている。

(2)近年の取組

近年では、平成24年4月、京都府亀岡市において集団登校中の児童等の列に軽乗用車が突っ込み、死傷者が多数発生した事故を始め、登下校中の児童等が巻き込まれる交通事故が相次いで発生したことを受け、文部科学省、国土交通省、警察庁の3省庁が連携し、通学路における交通安全の確保に向けた諸対策を推進してきた。

さらに、登下校等に限らず、子供の交通安全全体について、文部科学省及び警察庁では、小学生及び中学生に対し、「学校安全の推進に関する計画」（平成24年4月27日閣議決定）や「交通安全教育指針」（平10国家公安委員会告示15）を基に、その発達段階に応じた歩行者及び自転車の利用者等として必要な知識・技能等を習得させるため、指導参考資料の作成や効果的な交通安全教育の実施を推進するなど、通学路を始めとする道路を安全に通行する意識及び能力の向上を図っている。

なお、自動車乗車中の事故防止に関しても、平成12年4月1日からチャイルドシートの使用が義務付けられ、その普及が図られている。また、自転車乗車中の事故防止についても、「自転車安全利用五則」（平成19年7月10日交通対策本部決定）の普及を始め自転車の正しい乗り方に関する普及啓発の強化を図る中で、自転車に同乗する幼児の安全確保を図ってきた。例えば、保護者に対して幼児の同乗が運転操作に与える影響等を体感できる参加・体験・実践型の交通安全教育を実施するほか、幼児を同乗させる場合において安全性に優れた幼児二人同乗用自転車の普及促進、自転車乗車時の頭部保護の重要性とヘルメット着用による被害軽減効果について理解促進を図るなど、幼児や子供の生活の様々な場面における交通安全の取組が進められてきた。

こうした取組の成果も相まって、子供の交通事故死者数は大きく減少してきた。

2 高齢運転者の交通安全対策

子供の交通事故死者数の減少と対照的に、高齢化の進展に伴い、昭和57年頃から高齢者の交通事故死者数が増加し、特に、56年から61年までの5年間に70歳以上の死者数が40%も増加（1,162人→1,627人）したこと、歩行中・自転車乗用中の事故が多いことなどから、高齢者に対する交通安全教育とともに、シルバーゾーンの設定等高齢者等の利用に配慮した道路交通環境整備が進められた。また、交通弱者としての高齢者を事故から守ることを基本としつつ、高齢者の活動の活発化、高齢の運転免許保有者の増加などを背景に、高齢者が加害者となる運転中の事故防止対策も重視されるようになった。63年には、「高齢者の交通安全総合対策」（昭和63年9月9日交通対策本部決定）が決定され、また、「高齢者交通安全対策推進会議」が開催され（昭和63年9月27日交通対策本部長決定）、平成2年には「高齢者交通安全教育指導指針」（平成2年2月13日高齢者交通安全対策推進会議決定）、平成4年には「今後の高齢者の交通安全対策の推進について」（平成4年9月10日高齢者交通安全対策推進会議決定）が決定された。これらの中では、歩行者としての高齢者に係る対策とともに、高齢運転者に関わる対策等もまとめられている。

また、この頃、特に75歳以上の後期高齢者の死亡事故、歩行中、自転車乗車中の事故が多いことなどが指摘されるようになった。

昭和61年度からの第4次基本計画は、初めて高齢運転者対策について取り上げ、「高齢化社会の進展に伴い、増加傾向にある高齢運転者の交通事故防止を図るため、高齢運転者の事故実態、運転の特性等に関する調査研究を進め、高齢運転者の運転適性診断の希望者に対する実施等の効果的な対策を検討するとともに、更新時講習を始めとする各種の講習の機会を通じて、高齢運転者に自らの運転特性を理解した安全な運転をさせるための指導を推進する」ことなどを記載した。

平成8年度からの第6次基本計画においては、交通事故発生状況の特徴として、16歳から24歳の若者と65歳以上高齢者で死者数の過半数を占めること、高齢化の進行により、死亡事故の当事者と

なる比率の高い高齢者人口が増加するとともに、社会参加の拡大等による高齢者の交通行動の機会が増大し、高齢運転者が増加していることをあげ、高齢者の交通安全対策として、運転免許証更新時における適性検査や運転実技講習の充実、高齢者が乗りやすい自動車の開発促進等の安全運転対策に触れた。運転免許制度については、道路交通法（昭35法105）が改正され、10年10月から、75歳以上の者が運転免許証を更新する際には、高齢者講習を受講しなければならないこととされた。

平成13年度からの第7次基本計画は、冒頭で高齢者が第一当事者となった自動車運転中の死亡事故件数が急増したことに触れ、対策として、高齢者講習の充実、更新時講習における高齢者学級の拡充のほか、高齢運転者の増加に対応した道路標識の高輝度化・大型化等についても記載した。14年6月には、運転免許制度については、運転免許証更新時の高齢者講習受講対象年齢が、70歳以上に拡大された。平成15年には、多様なライフスタイルを可能とする高齢期の自立支援その他への取

組を推進することとした「高齢社会対策大綱」（平成13年12月28日閣議決定）を踏まえた交通安全対策の一層の充実を図るため、「本格的な高齢社会への移行に向けた総合的な高齢者交通安全対策」（平成15年3月27日交通対策本部決定）が決定された。また、21年6月からは、75歳以上の者が運転免許証を更新する際には、認知機能検査を受けなければならないが、検査の結果、認知症の恐れがあると判定され、その後特定の違反を行った場合などには、認知症であるかどうかについて医師の診断を義務付けられることとされた。

「人優先」を理念に掲げた第8次基本計画（平成18～22年度）は、高齢者が主として歩行及び自転車等を交通手段として利用する場合と、自動車を運転する場合の相違に着目し、それぞれの特性を理解した対策を構築すべきであるとし、高齢運転者については、その大幅な増加が予想されることから、対策の強化を喫緊の課題と位置付けた。

道路交通法はさらに見直され、平成29年3月からは、認知機能検査結果のみで医師の診断が義務

▶特集-第45図 高齢運転者に関わる主な道路交通法改正

	運転免許制度	その他
平成9年 10月30日		高齢運転者標識新設（75歳以上）
平成10年 4月1日	申請による運転免許の取り消しが可能に	
平成10年 10月1日	75歳以上の者が運転免許証を更新する際、高齢者講習の受講を義務付け	
平成14年 6月1日	高齢者講習の受講対象年齢を、75歳以上から70歳以上に拡大	高齢運転者標識年齢が、75歳から70歳に
平成20年 6月1日		高齢運転者標識の表示義務化（75歳以上）
平成21年 6月1日	75歳以上の者が運転免許証を更新する際、認知機能検査の受検が義務付けられ、検査の結果、認知症のおそれがあると判定され、かつ、一定期間内に特定の違反を行った場合には、臨時認知機能検査として認知症の専門医の診断を義務付け	
平成22年 4月19日		高齢運転者等専用駐車区間制度の導入
平成26年 6月1日	免許を受けようとする者等に対する病気の症状に関する質問制度、一定の症状を呈する病気等に該当する者を診断した医師による任意の届出制度等を導入	
平成29年 3月12日	75歳以上高齢運転者対策強化（臨時認知機能検査、臨時高齢者講習新設） 認知症のおそれがあると判断された場合には医師の診断書提出等（医師診断の結果、認知症と診断された場合は運転免許取消または停止。更新時高齢者講習が認知機能検査結果から2区分）	

▶ 特集-第46図 平成28年関係閣僚会議における総理指示に基づく高齢運転者の交通事故防止対策の経緯

平成28年	
11月15日	高齢運転者による交通事故防止対策に関する関係閣僚会議・総理指示
11月24日	交通対策本部決定「高齢運転者の交通事故防止対策の推進について」 交通対策本部長決定「高齢運転者交通事故防止対策ワーキングチームの設置について」 「高齢運転者交通事故防止対策ワーキングチーム」第1回開催
平成29年	
1月18日	「高齢運転者交通事故防止対策ワーキングチーム」第2回開催
3月28日	「高齢運転者交通事故防止対策ワーキングチーム」第3回開催
6月30日	「高齢運転者交通事故防止対策ワーキングチーム」第4回開催（取りまとめ）
7月7日	交通対策本部決定「高齢運転者による交通事故防止対策について」
平成30年	
4月26日	「高齢運転者交通事故防止対策ワーキングチーム」第5回開催（フォローアップ）
平成31年	
4月24日	「高齢運転者交通事故防止対策ワーキングチーム」第6回開催（フォローアップ）

付けられることとなったほか、臨時認知機能検査が導入された。これに相前後して、28年10月、神奈川県内で発生した通学中の小学生が亡くなる交通死亡事故を始め、高齢運転者による交通死亡事故が相次いで発生したことから、11月15日に関係閣僚会議を開催し、同会議における総理の指示を踏まえ、翌年6月に、局長級の「高齢運転者交通事故防止対策ワーキングチーム」において、運転免許証の自主返納の促進を始め、高齢者の移動手段の確保等社会全体で生活を支える体制の整備、

安全運転サポート車の普及啓発等を盛り込んだ「高齢運転者による交通事故防止に向けて」が取りまとめられた（「高齢運転者による交通事故防止対策について」（平成29年7月7日交通対策本部決定））。この中で、80歳以上の高齢運転者による交通事故死者数を令和2年までに200人以下とするとの数値目標を掲げ、政府一体となって高齢運転者による交通事故防止対策に取り組んできたところである。

第2節 未就学児等及び高齢運転者の交通安全緊急対策の経緯

1 相次ぐ子供が犠牲となる交通事故，高齢運転者による交通事故

平成31年4月19日，東京都豊島区において高齢者が運転する暴走した乗用車により親子2人が死亡，運転者・同乗者を含む10人が重軽傷を負った。また，令和元年5月8日には，滋賀県大津市の交差点において直進車と右折車が衝突し，巻き添えで散歩中の保育園児2人が死亡，14人が重軽傷を負った交通死亡事故が発生するなど，痛ましい事故が相次いで発生した。

2 関係閣僚会議の開催

このような事故を受けて，令和元年5月21日に，第1回「昨今の事故情勢を踏まえた交通安全対策に関する関係閣僚会議」が開催された。この会議において，総理から，

- ・高齢者の安全運転を支える対策の更なる推進
- ・高齢者の移動を伴う日常生活を支える施策の充実

について，新たな技術の進展なども考慮しつつ，一層強力で推進するとともに，

- ・未就学児を中心に子供が日常的に集団で移動する経路の安全確保

について対策を早急に講じるよう指示がなされた。

同日付で，交通安全対策本部長（内閣府特命担当大臣（交通安全対策担当））決定に基づき，関係省庁の局長級を構成員とするワーキングチームを設置し，対策を検討し，6月18日に，第2回関係閣僚会議において，「未就学児等及び高齢運転者の交通安全緊急対策」を決定した。この対策は，以下を基本に，緊急に対応すべき施策を始め重点的に取り組むべき施策を取りまとめたものとなっている。

- ① まず，緊急に取り組む対策として，子供を交通事故の被害から守るため，未就学児を中心に子供が日常的に集団で移動する経路等の安全確保を早急に進める。
- ② 次に，安全運転サポート車の普及や運転免許証の自主返納者への各種支援策の広報・啓発など「高齢者の安全運転を支える対策」については，これまでも取り組んできたが，これらを一層加速させる。
- ③ さらに，免許返納後の高齢者の移動の足となる公共交通の利用環境の改善，最新の自動運転技術を取り入れた新しいモビリティの活用等の「高齢者の移動を伴う日常生活を支える取組」について，大胆に取り組む。

第3節 未就学児等及び高齢運転者の交通安全緊急対策に取りまとめられた施策

「緊急対策」の概要は以下の通りである。

1 未就学児を中心に子供が日常的に集団で移動する経路の安全確保

- ・未就学児を中心に子供が日常的に集団で移動する経路の緊急安全点検の実施
幼稚園、保育所、認定こども園等のほか、その所管機関や道路管理者、警察等の連携・協力により、未就学児を中心に子供が日常的に集団で移動する経路等の緊急安全点検を実施。
- ・子供の安全な通行を確保するための道路交通安全環境の整備の推進
緊急安全点検の結果を踏まえ、交通安全施設等の整備等着手可能な事業から早急に道路交通環境の整備を推進。
- ・キッズ・ゾーンの創設等、地域ぐるみで子供を見守る活動の充実等

未就学児を中心に子供が日常的に集団で移動する経路等の安全を確保する。その一環として、警察による現場での交通指導取締りとあわせて地域ぐるみで子供を見守るための区域の設定、見守り活動等考えられ得る対策を至急具体化。

2 高齢者の安全運転を支える対策の更なる推進

- ・安全運転サポート車の普及推進等
最近の高齢運転者による事故を踏まえ、限定免許制度も具体的視野に、安全運転サポート車の普及を一層促進。
- ・運転に不安を覚える高齢者の支援等
運転免許証の自主返納者への支援策の周知や相談体制の整備などを進めるほか、逆走対策など道路インフラの面からも高齢運転者に優しい環境の構築を強力に推進。

▶特集-第47図

未就学児等及び高齢運転者の交通安全緊急対策の概要①（第2回 昨今の事故情勢を踏まえた交通安全対策に関する関係閣僚会議（令和元年6月18日）資料）

1. 未就学児を中心に子供が日常的に集団で移動する経路の安全確保

(1) 未就学児を中心に子供が日常的に集団で移動する経路の緊急安全点検の実施

幼稚園・保育所・認定こども園等未就学児を中心に子供が日常的に集団で移動する経路等について、当該園等、地方公共団体、道路管理者、警察等の連携・協力により、緊急安全点検を実施（本年9月末までに実施、10月中旬に結果の概要を集約）
【文科・厚労・内閣】



(2) 子供の安全な通行を確保するための道路交通安全環境の整備の推進

点検結果を踏まえ、ゾーン30の整備等面的対策を含めた交通安全施設整備の強化とともに、歩道の設置・拡充、自動車・自転車の利用空間の分離、防護柵の設置、無電柱化、踏切対策、交差点改良等により安全・安心な歩行空間を整備、通過交通を幹線道路に転換（10月中旬に対策が必要な箇所数等のとりまとめ、本年度内に本格対策着手）
【警察・国交】



(3) 地域ぐるみで子供を見守るための対策等

- スクールゾーンの設定促進（本年6月中に都道府県教育委員会等に依頼）、保育所等の周辺でのキッズゾーン（仮称）の創設の検討（今秋を目標）【文科・厚労】
- 園外活動時に子ども達を見守るキッズガード（仮称）のモデル事業の実施（本年度中）及び制度化の検討【厚労】
- 幼児の通園路や園外活動中における見守り活動の充実【文科】
- 子供の通行が多い生活道路等における可搬式速度違反自動取締装置等を活用した適切な取締り【警察】



(4) 小学校の通学路の合同点検

文部科学省、警察庁、国土交通省の連携の下実施した小学校の通学路の合同点検及びその対策として行った道路交通安全環境整備等の継続実施（本年度以降も同様の取組を継続）
【文科・警察・国交】



※【 】内は主たる担当官庁

3 高齢者の移動を伴う日常生活を支える施策の充実

- ・公共交通機関の柔軟な活用
 高齢者が公共交通機関を柔軟に活用するための多様な可能性を洗い出し、利用促進のためのルール作り、支援等のメニューの充実を加速。
- ・制度の垣根を越えた地域における輸送サービスの充実

スの充実

- 公共交通以外の地域で利用可能な輸送サービスについて、制度の垣根を越えて地域において連携していくため、関係省庁が連携し総力を挙げてルールづくり、支援を行う。
- ・自動運転技術等新たな技術を活用した新しい移動手段の実用化等

▶特集-第48図

未就学児等及び高齢運転者の交通安全緊急対策の概要②（第2回 昨今の事故情勢を踏まえた交通安全対策に関する関係閣僚会議（令和元年6月18日）資料）

2. 高齢者の安全運転を支える対策の更なる推進

(1) 安全運転サポート車の普及推進等

- 自動車税減税等（本年10月施行）を周知し、新車への代替を通じた安全運転サポート車の普及促進【経産】
- 衝突被害軽減ブレーキの国内基準化及び新車を対象とした義務付けについて検討を加速（本年度内目途で結論）【国交】
- ペダル踏み間違い時加速抑制装置等への性能認定制度の導入について検討を加速（本年度内目途で結論）【国交】
- 上記の結論を得た上で、限定的な運転免許制度の対象となる安全運転支援機能の範囲等を検討し、制度導入について結論を得る（本年度内）【警察】
- 既販車への後付けの安全運転支援装置の開発の促進（速やかに実施）及び性能認定制度の創設（来年度からの実施を検討）【国交】

(2) 運転に不安を覚える高齢者の支援

- 自主返納制度及び自主返納者への各種支援策の広報啓発の充実強化、グッドプラクティスの横展開（本年度）【警察】
- 専門職員の更なる配置等運転適性相談の充実強化、実施体制の確保による高齢者講習等の円滑な実施（本年度）【警察】

(3) 高齢運転者に優しい道路環境の構築

- 高速道路の逆走対策について、民間企業から公募・選定した警告システム等の新技術を積極的に展開（本年度から）【国交】



3. 高齢者の移動を伴う日常生活を支える施策の充実

(1) 公共交通機関の柔軟な活用

- 地域交通イノベーションに向けた計画・支援制度の見直し（次期通常国会を目指す）【国交】
- タクシーの相乗りの全国導入に向けたルール整備等（本年度内に通達等を整備）【国交】

(2) 制度の垣根を越えた地域における輸送サービスの充実

- 交通事業者が自家用有償旅客運送に協力する、具体的には、交通事業者が委託を受ける、実施主体に参画する場合、合意形成手続きの容易化（次期通常国会を目指し法制を整備）【国交】
- 介護サービスと輸送サービスの連携強化（本年度中に取組状況を把握）【厚労・国交】

(3) 自動運転技術等新たな技術を活用した新しい移動手段の実用化等

- MaaSなど新たなモビリティサービスの推進に向けた総合的な支援（本年度から）【国交・経産】
- 中山間地域等での自動運転サービスの推進（本年度移動サービスの長期実証、来年までに社会実装を目指す）【国交・経産】



中山間地域における道の駅等を拠点とした自動運転サービスの将来イメージ