

第4節 主な取組の進捗状況

「緊急対策」の主な進捗状況については、令和元年12月19日に第3回関係閣僚会議を開催し、総理に報告したところである。以下ではその後の進展も含めて、「緊急対策」に位置付けられた主な施策の取組状況を紹介する。

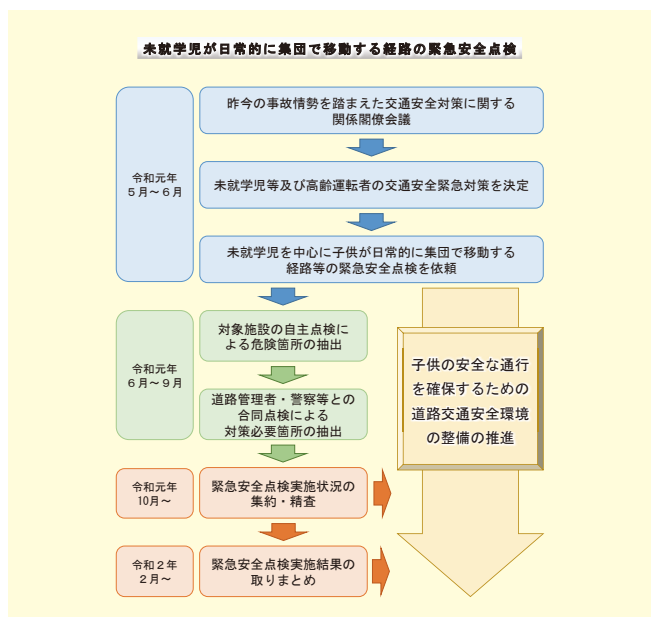
1 未就学児等に対する施策

(1) 未就学児が日常的に集団で移動する経路の緊急安全点検

交通事故から次世代を担う子供のかげがえのない命を社会全体で守るため、関係省庁が連携し、全国の保育所や幼稚園など約6万2千施設を対象に、「未就学児が日常的に集団で移動する経路の緊急安全点検」を実施したところ、各施設から見て交通安全の観点から危険があるとする報告が約9万8千件報告された。このうち、施設のみで対応できないケースなど延べ約5万2千件の報告を基に、施設関係者と道路管理者、警察等との連携による「合同点検」を夏から秋頃にかけて実施したところ、全国で延べ約3万6千件について対策が必要とする報告が取りまとめられた。これを踏

まえつつ令和元年度補正予算等も活用し、順次、各道路管理者、警察において、対策が実施されている（対策の概要は、(4)道路環境整備、(5)交通安全施設の整備等参照。）。

▶ 特集-第49図 未就学児が日常的に集団で移動する経路の緊急安全点検



▶ 特集-第50図 緊急安全点検実施状況（概数）（令和元年12月19日公表）

施設種別	対象施設数	各施設からの報告件数（延べ数）		
		各施設において危険があると認められた延べ件数	道路管理者・警察等との合同点検実施対象の延べ件数	合同点検の結果対策が必要とされた延べ件数
保育所等 ・保育所 ・地域型保育事業所	約29,000	約59,000	約33,000	約23,000
幼稚園等 ・公立幼稚園 ・私立幼稚園 ・国立大学附属幼稚園 ・各特別支援学校幼稚園部	約9,000	約7,000	約3,000	約2,000
認定こども園 ・幼保連携型 ・幼稚園型 ・保育所型 ・地方裁量型	約7,000	約14,000	約7,000	約5,000
その他の施設 ・認可外保育施設 (企業主導型保育事業含む) ・児童発達支援事業所	約16,000	約18,000	約9,000	約5,000
合計	約62,000	約98,000	約52,000	約36,000

※ 「対象施設数」は、関係省庁資料等に基づくもの。
 ※ 「各施設からの報告件数」は、10月末に報告を受けた件数を取りまとめたもの。
 ※ 各施設からの報告件数は「延べ数」であり、同一の場所について重複して報告されることもあり得る。
 ※ 「道路管理者・警察等との合同点検実施対象の延べ件数」と「合同点検の結果対策が必要とされた延べ件数」の差分は、合同点検の結果対策不要となった件数のほか、合同点検未実施件数を含む。このため、「合同点検の結果対策が必要とされた延べ件数」は、今後増加する可能性がある。
 ※ 対策については、道路管理者による対策必要箇所約28,000箇所及び警察による対策必要箇所約7,000箇所（同一箇所複数の施設からの報告に基づく対策が予定されている場合であっても1箇所として計上）のほか、移動経路の変更等、施設による対策を実施することもある。

(2)キッズ・ゾーンの設定等

厚生労働省では「緊急対策」に沿って、保育所等の周辺の安全対策を行う「キッズ・ゾーン」を創設し、令和元年11月に各自治体宛に周知を行った。「キッズ・ゾーン」は、保育所等の周囲半径500メートルを原則として、道路管理者や都道府県警察と協議の上、市町村等が設定し、その範囲内で日中の散歩コースを中心に、地域の関係機関と協力しつつ、具体的な交通安全対策を検討することとしている。

また、保育所外等での活動において、子供が集団で移動する際の安全確保を図れるよう、園外活動時の見守り等を行う、いわゆる「キッズ・ガード」について、令和2年度予算において必要となる経費を計上した。



キッズ・ゾーン
提供：愛知県豊田市

(3)スクールガード・リーダーの活動支援、スクール・ゾーンの設定等

文部科学省では、「緊急対策」を受けて、内閣府、厚生労働省と連携して「緊急安全点検」を行うとともに、「幼児の通学路や園外活動中における見守り活動の充実」「スクール・ゾーンの設定促進」及び「通学路の合同点検」の取組を推進してきている。

また、「幼児の通学路や園外活動中における見守り活動の充実」として、地域の見守りの推進役となるスクールガード・リーダーの活動を支援している。

スクールガード・リーダーは、市町村等から委嘱を受けた警察官OBや教職員OBなどの防犯の専

門的な知識を有する者で、各学校を巡回し、警備のポイントや改善すべき点等の指導、学校安全ボランティアに対して防犯・交通安全に関する指導を行っている。スクールガード・リーダーや学校、警察、PTA、地域住民等が連携し、地域一丸となり子供の安全を守ることが重要である。

令和2年度予算においては、スクールガード・リーダー配置等の予算を拡充し、見守り体制の充実や学校安全ボランティアに対する講習会の充実を図っている。

「スクール・ゾーンの設定」については、令和元年6月に都道府県教育委員会等に対し「スクール・ゾーンの設定の推進について（依頼）」を通知し、設定を推進することにより、学校の周囲における交通安全対策につなげていくよう依頼したところである。

「通学路の合同点検」については、平成24年に京都府亀岡市で発生した登校中の交通事故を受けて、各市町村が策定した「通学路交通安全プログラム」等に基づき、学校関係者、警察、道路管理者等による通学路の合同点検、点検を踏まえた道路交通環境の整備等を行ってきているところであるが、令和2年度以降も同様の取組を継続して行い、通学路の交通安全の確保を図ることとしている。



スクールガード・リーダーによる見守り活動状況
提供：徳島県藍住町

▶特集-第51図 スクール・ゾーン設定状況

施設種別	設定割合
幼稚園	10.9%
小学校	46.5%

※ 学校安全の推進に関する計画に係る取組状況調査（平成30年度実績）

(4)道路環境の整備

子供が犠牲となる事故等の発生を受け、令和元年度に実施した未就学児が日常的に集団で移動する経路の緊急安全点検等を踏まえ、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、警察等が連携し、必要な対策を推進することとしている。

高校、中学校に通う生徒、小学校、幼稚園、幼保連携型認定こども園、保育所や児童館等に通う児童・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するとともに、ハンプ・狭さく等の設置、路肩のカラー舗装、防護柵の設置、自転車道・自転車専用通行帯・自転車の通行位置を示した道路等の整備、立体横断施設の整備等の対策を推進している。

(5)交通安全施設の整備等

警察庁では、保育所、幼稚園、道路管理者等と合同で実施した緊急安全点検の結果、「ゾーン30」の整備を始め、信号機の新設・多現示化・LED化、横断歩道の新設・塗り直し、止まれ文字の塗り直し等の、交通安全施設の整備等を推進しており、今後も関係省庁と連携し必要な対策を早期に進めていくこととしている。また、可搬式速度違反自動取締装置を活用した取締りや「ゾーン30」入口での交通安全指導等、子供の通行が多い生活道路等における交通指導取締りを通じて、子供の安全な通行を確保するために取り組んでいる。

また、「キッズ・ゾーン」については、市町村等がその設定をする際に警察を含めた関係機関が



可搬式速度違反自動取締装置を活用した交通指導取締り状況

協議することとなっており、警察においても設定に協力するとともに必要な対策を実施している。具体的には、スクール・ゾーンに準じた交通規制や緊急安全点検の結果も踏まえた「ゾーン30」の整備の検討のほか、交通安全施設等の整備、重点的な交通指導取締り、交通安全教育の実施といった交通安全対策を推進している。

なお、生活道路における交通安全対策の柱と位置付けられている「ゾーン30」については、これまで小・中学校等の通学路を含む区域等を選定してきており、令和元年度末までに全国で3,864箇所を整備しているが、今後は、未就学児を中心に子供が日常的に集団で移動する経路においても「ゾーン30」の整備等面的対策を含めた交通安全施設整備を強化していく必要がある。そこで、適切な箇所への「ゾーン30」の整備を進めるとともに、道路管理者と更なる安全対策を推進していくに当たって、国土交通省がハンプ・狭さくといった物理的デバイスの設置等を支援する「生活道路対策エリア」と「ゾーン30」について整合を図っていくなど、警察と道路管理者が連携し、生活道路におけるゾーン対策を一層推進していくこととしている。

2 高齢者の安全運転を支える施策

(1)運転技能検査制度及び申請による限定条件付免許制度の導入

ア 「高齢運転者交通事故防止対策に関する調査研究」分科会

高齢運転者による痛ましい事故の発生等を受けて平成29年7月に中央交通安全対策会議交通安全対策本部で決定された「高齢運転者による交通事故防止対策について」では、今後の方策として、80歳以上の運転リスクが特に高い者への実車試験の導入や「安全運転サポート車」限定免許の導入といった運転免許制度の更なる見直しについて、検討することとされた。また、令和元年6月に「昨今の事故情勢を踏まえた交通安全に関する関係閣僚会議」で決定された「緊急対策」においても、安全運転支援機能を有する自動車を前提として高齢者が運転できる運転免許制度の創設に向け、令和元年度内に結論を得

▶特集-第52図 緊急安全点検を踏まえた警察による対策のイメージ



ることとされた。

これらの政府決定等を踏まえ、警察庁においては、平成29年以降、調査研究を進め、令和元年度には「高齢運転者交通事故防止対策に関する調査研究」分科会を開催し、今後の高齢運転者の運転免許制度の在り方に関する検討を行った。その結果、令和2年3月に取りまとめられた分科会の最終報告において、次のような考え方が示された。

(ア) 運転技能検査

令和元年中の高齢運転者による死亡事故の情勢を見ると、認知機能検査で認知機能低下のおそれがないと判定された者によるものが6割以上を占めており、認知機能以外の身体機能の低下に関わる運転技能についての検査を導入することが必要であるとされた。そこで、一定の年齢や一定の要件に該当する者に対して運転技能

検査を行うこととし、その結果、運転技能が特に不十分な場合には運転免許証の更新を認めないことが適当であるとされた。

また、運転技能検査を導入する場合、例えば、事故歴や事故につながりやすい特定の違反歴を確認するなどの方法により、運転技能検査の対象者を、将来事故を発生させるリスクがより高い者に絞り込むことが考えられるとされた。

(イ) 限定条件付免許

運転免許証を返納すると一切の運転ができなくなることから、自己の運転能力の低下を自覚した高齢者等が、自主的な申請によって、限定条件の付与を受けたり、新規に限定条件付免許を取得したりする限定条件付免許制度を設けることが、高齢者等の安全運転やモビリティの確保に資するとされた。

限定条件付免許の内容としては、衝突被害軽