

第2節 人の観点

交通機関の安全な運転・運航を確保するため、運転・運航する人間の知識・技能の向上、交通安全意識の徹底、資格制度の強化、指導取締りの強化、運転・運航の管理の改善、労働条件の適正化等を図り、かつ、歩行者等の安全な移動を確保するため、歩行者等の交通安全意識の徹底、指導の強化等を図るものとする。また、交通社会に参加する国民一人一人が、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ようになることが極めて重要であることから、交通安全に関する教育、普及啓発活動を充実させる。

1 歩行者の安全確保対策

歩行中交通事故死者数（第1・第2当事者）の約7割が、歩行者が横断中の事故であるが、これらの横断中の交通事故のうち、約6割が横断歩道以外の場所を横断している時に発生しており、その中の約7割は、走行車両の直前直後を横断したりするなどの法令違反があった。歩行者のルール遵守の徹底を図ることが重要である（特集-第24図、第26図、第28図）。

また、近年横断中の交通死亡事故について、横断歩道以外の横断中の歩行中交通事故死者数が大きく減少傾向にある中、横断歩道横断中の歩行中交通事故死者数も減少傾向にあるも、横断歩道以外の横断中と比較して、その減少幅は小さい。横断歩道横断中で違反が無いにもかかわらず死亡するケースも多くみられることから、広報啓発や指導取締りを徹底するなどして、歩行中の交通事故死者の減少につなげる（特集-第26図）。

(1) 信号機のない横断歩道での歩行者横断時における車の一時停止状況全国調査

（一社）日本自動車連盟が平成28年に実施した「交通マナーに関するアンケート調査」の設問の中で、「信号機のない横断歩道で歩行者が渡ろうとしているのに一時停止しない車が多い」と思う人が86.2%（「とても思う」が43.7%、「やや思う」が42.5%）に達し、このような場面で一時停止しない車が多い傾向であることが判明したことから、「信号機のない横断歩道」に着目し、28年か

ら全国で実態調査をしている。

令和2年では、信号機が設置されていない横断歩道を通過する車両を対象（9,434台）に行ったところ、歩行者が渡ろうとしている場面で一時停止した車は21.3%という結果となった。これは、前年の調査時と比べて4.2ポイントの増加となったが、依然として約8割の車が止まらないという結果となった（特集-第39図）。

(2) 歩行者優先と正しい横断の徹底に向けた取組

横断歩道における交通死亡事故では、自動車の横断歩道手前での減速が不十分なものが多いため、運転者に対しては、事業所等における交通安全教育や運転者対象の各種広報活動において、横断歩道での歩行者がないことが明らかな場合を除き、直前で停止可能な速度で進行する義務と横断歩道における歩行者優先義務等の遵守による歩行者保護の徹底について再認識させる。また、運転免許証の更新時講習においても、歩行者の保護に関し運転者が遵守すべき事項について説明するとともに、更新時講習等に使用する教本や地方版資料等に、これら特に周知すべき事項を分かりやすく記載するよう努める。

運転者に対する指導取締りについては、歩行者が横断中の交通事故実態に着目し、横断歩行者等妨害等の違反や歩行者の信号無視等の違法行為による影響を分析の上、横断中はもとより、横断しようとする歩行者の保護に資する指導取締りを推進する。

一方、歩行者に対する交通安全教育及び指導啓発については、横断歩道を渡ること、信号機のある所では、その信号に従うといった歩行者としての基本的な交通ルールの周知に加え、歩行者側に違反の無い交通事故の防止にも資するよう、自らの安全を守るための交通行動として

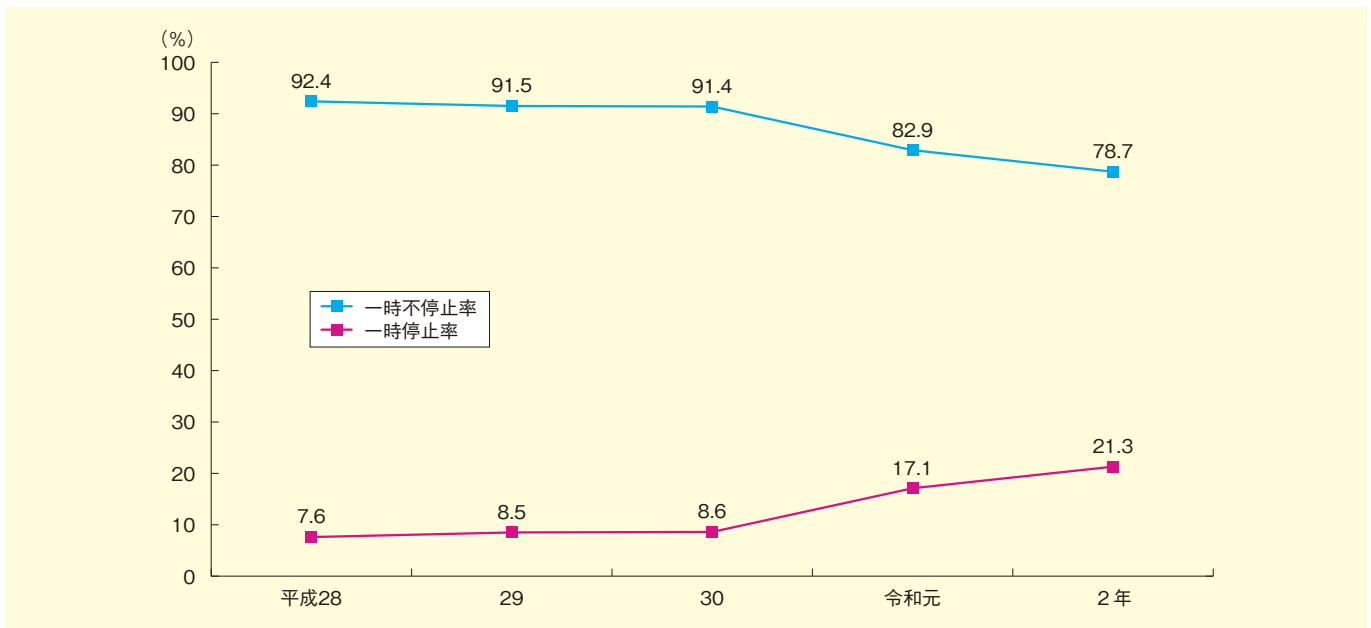
- 手を上げる・差し出す、運転者に顔を向けるなどして運転者に対して横断する意思を明確に伝えること

- 安全を確認してから横断を始めること

- 横断中も周りに気を付けること

等を促す交通安全教育等を推進する。

▶特集-第39図 信号機のない横断歩道における車の一時停止率（全国）



（出典）（一社）日本自動車連盟ホームページ「信号機のない横断歩道での歩行者横断時における車の一時停止状況全国調査（2020年調査結果）」を参照

また、横断歩行者の優先のためには、その前提として、横断歩道の道路標識・道路標示が適正に設置されていることが極めて重要であることから、破損、滅失、褪色、摩耗その他の理由によりその効用が損なわれることのないよう適正な維持管理に努める。

特に、横断歩道の道路標示が摩耗等により消えかかったままにすることは、横断歩行者を危険にさらすものであることから、早急に更新を行う。ハンプや狭さくといった物理的デバイスは、速度抑制効果が認められることから、適切な箇所への整備に努める。



横断歩道を渡ることに関する交通安全教育の様子

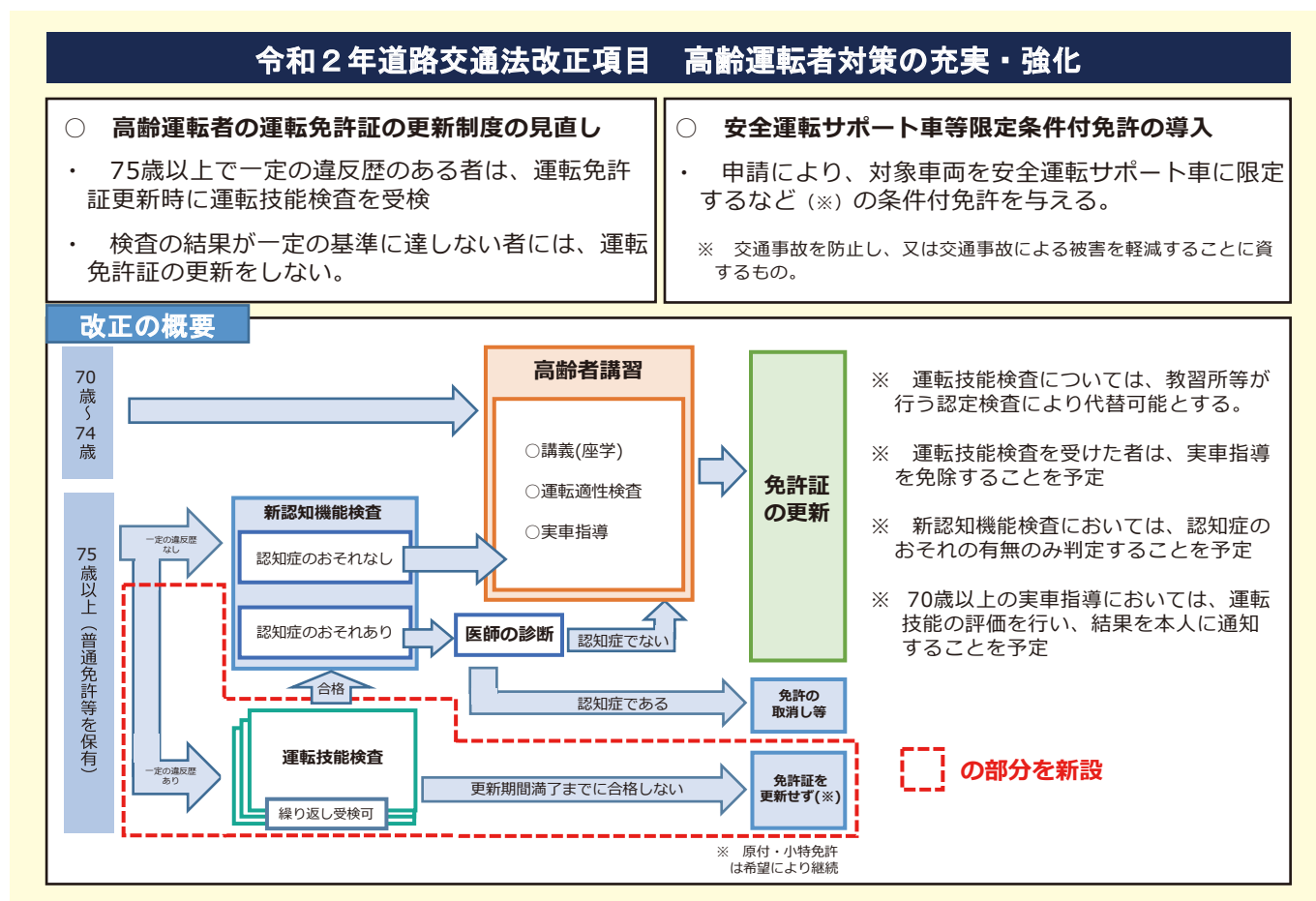
2 高齢運転者の安全対策（道路交通法改正（運転技能検査の導入、「安全運転サポート車」等限定免許の導入））

令和2年6月、第201回国会において、高齢運転者対策の充実・強化を図るための規定の整備等を含む道路交通法の一部を改正する法律（令2法42）が成立した。この改正では、75歳以上の運転免許を受けた者で一定の要件に該当するものは、運転免許証の更新時に、運転技能検査を受けていなければならないこととされるとともに、都道府県公安委員会は、運転技能検査の結果により運転免許証の更新をしないことができることとされた。また、運転免許を受けた者は、都道府県公安委員会に、運転することができる自動車を一定の機能を有する自動車（安全運転サポート車等）に限定する条件その他の一定の条件を、その者の運転免許に付することを申請することができることとされた（特集-第40図）。

3 事業用自動車の安全対策（事業用自動車安全プラン）

世界に誇る安全な輸送サービスの提供を実現するために、行政・事業者・利用者の‘安全トライアングル’により、総力を挙げて事故の削減に取り組む必要があり、これまでも、平成29年に策定

▶特集-第40図 改正道路交通法の概要



した「事業用自動車総合安全プラン2020」に基づき推進してきたところ、第11次計画と期間を合わせた新たな事業用自動車の安全プランとして、「事業用自動車総合安全プラン2025」を令和3年3月に策定した。

当該プランでは、死者数（24時間死者数225人以下、バス、タクシーの乗客死者数ゼロ）、人身事故件数（16,500件以下）に加え、重傷者数（2,120人以下）、各業態の特徴的な事故に対する削減目標を設定し、依然として発生する飲酒運転、健康起因事故等への対策、先進技術の開発・普及を踏まえた対策、超高齢社会におけるユニバーサルサービス連携強化を踏まえた事故防止対策、新型コロナウイルス感染症拡大、激甚化・頻発化する災害等に対し、新たな日常への移行に伴う事業環境変化における安全対策等を盛り込んでいる（特集-第41図）。

具体的には、例えば、抜本的対策による飲酒運

転、迷惑運転等悪質な法令違反の根絶として、運転者に対する、自身の飲酒傾向の自覚を促す指導監督の推進等が盛り込まれている。

4 妨害運転対策（道路交通法改正（妨害運転））

令和2年6月、妨害運転（「あおり運転」）に対する罰則の創設等を内容とする道路交通法の一部を改正する法律が成立し、同月30日から施行された。また、本改正と併せて、道路交通法施行令（昭35政270）の一部が改正され、妨害運転に関する基礎点数等が整備された。これらの改正により、他の車両等の通行を妨害する目的で、急ブレーキ禁止違反や車間距離不保持等の一定の違反をした者について、最大で5年の懲役に処するとともに、運転免許の取消処分を課し、悪質・危険な運転者をより効果的に道路交通の場から排除することが可能となった。

新設された罰則等も活用しながら、引き続き、