

「未就学児等及び高齢運転者の交通安全緊急対策」 主な施策の進捗状況 (令和元年12月)

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

・ 保育所や幼稚園など、約6万2千施設を対象として緊急安全点検を実施し、全国で延べ約3万6千件について対策が必要と報告(文科、厚労、内閣)

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

・ 緊急安全点検の実施状況を踏まえ、道路管理者及び警察による対策を実施(国交、警察)
対策必要箇所(道路管理者約28,000箇所、警察約7,000箇所)
このほか施設により移動経路の変更等の対策を実施する箇所がある

地域ぐるみで子供を見守るための対策等

・ 小学校等の周辺に交通安全のために設定される「スクール・ゾーン」に準じ、保育所等の周辺で設定される「キッズ・ゾーン」を創設(11月に市町村等宛通知発出)(厚労、内閣)

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及び限定免許制度の検討等

・ 65歳以上の高齢者による安全運転サポート車の購入等支援(経産、国交)
・ 衝突被害軽減ブレーキの義務化、安全運転支援装置(衝突被害軽減ブレーキ、ペダル踏み間違い急発進抑制装置)の性能認定制度創設等に係る方針を決定(12月17日)(国交)
・ 「高齢運転者交通事故防止対策に関する調査研究」中間報告公表(12月19日)
これを踏まえ、具体的な限定免許制度の在り方について検討(警察)

高齢運転者に優しい道路環境の構築

・ 民間から公募・選定した逆走対策技術を設置(10月までに約40箇所、国交)
・ 自動車メーカー等と連携した逆走対策技術の実証実験(東北道旧蓮田SA、令和2年初頭予定、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

地域交通イノベーションに向けた計画制度等の見直し

・ 地方公共団体を中心に、乗合バス等の維持・充実、オンデマンド交通や自家用有償旅客運送等の活用に積極的に取り組める新たな枠組みについて検討(9月より交通政策審議会開催、国交)

タクシーの相乗り導入に向けたルール整備等

・ 割り勘料金により、多くの人の低廉な移動を可能とするため、道路運送法上の通達等整備(本年度中、国交)
先行して、事前確定運賃の運用開始(10月～、国交)

自家用有償旅客運送の実施の円滑化

・ 交通事業者協力型自家用有償旅客運送制度(仮称)を創設、合意形成・申請手続の簡素化等の特例措置を講じることにについて検討(9月より交通政策審議会開催、国交)

介護サービスと輸送サービスの連携強化

・ 高齢者サロンへの送迎等について、介護保険制度で支援している事例を把握するための調査研究事業を実施中(厚労)

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

・ MaaSの全国への早期普及に向けた実証実験(今年度、19地域で実証実験中、国交)
・ IoTやAIを活用した新しいモビリティサービスの実証支援(今年度、全国13か所、経産)
(中山間地域等での自動運転サービスの推進)
・ 道の駅等を拠点とした長期実証実験(これまで7箇所)、11月より道の駅「かみこあに」で社会実装開始(国交)
・ 遠隔監視・操作型の自動運転を目指し、6カ月程度の長期サービス実証等の実験(6月～、経産、国交)
(多様なモビリティの普及促進)
・ 多様なモビリティ普及推進会議を開催、今後の取組をとりまとめ(12月2日公表、経産)
・ 電動アシスト自転車、電動車イス等の普及促進(今年度中に貸出事業、実証事業等を実施、経産)

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 未就学児が日常的に集団で移動する経路の緊急安全点検実施状況（概要）

- 保育所や幼稚園など、約6万2千施設を対象として、緊急安全点検を実施
- 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、警察等が連携して合同点検を実施することとし、これまで全国で延べ約3万6千件について対策が必要と報告。

表：緊急安全点検の実施状況（概数）

	保育所等	幼稚園等	認定こども園	その他	合計
対象施設数	約29,000	約9,000	約7,000	約16,000	約62,000
合同点検実施 対象延べ件数	約33,000	約3,000	約7,000	約9,000	約52,000
対策必要 延べ件数	約23,000	約2,000	約5,000	約5,000	<u>約36,000</u>

注：対象施設数は、関係省庁資料等に基づくもの。

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。

「合同点検実施対象延べ件数」と「対策必要延べ件数」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、「対策必要延べ件数」は、今後増加する可能性がある。

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

・道路管理者による対策（対策箇所数：約28,000箇所）

【安心安全な歩行空間の整備の例】

【生活道路のエリア内の交通安全の例】

【幹線道路と生活道路のエリアの機能分化の例】

歩道の設置

整備前  →  整備後

防護柵の設置  

カラー舗装の実施 

ハンプの設置  

狭さくの設定 

ライジングボラードの設置  

路面表示 

交差点改良（右折レーンの設置）

整備前  →  整備後

道路幅（歩道 + 車線）の拡幅

整備前  →  整備後

うち、緊急安全点検結果を踏まえてのもの 約23,000箇所

・警察による対策（対策箇所数：約7,000箇所）

【ゾーン30はじめ生活道路の交通安全】整備の例

止まれ文字の塗り直し  

横断歩道の新設・塗り直し 

ゾーン30の整備

30キロの区域規制  

ゾーン入口の明示 など  

信号機の新設 

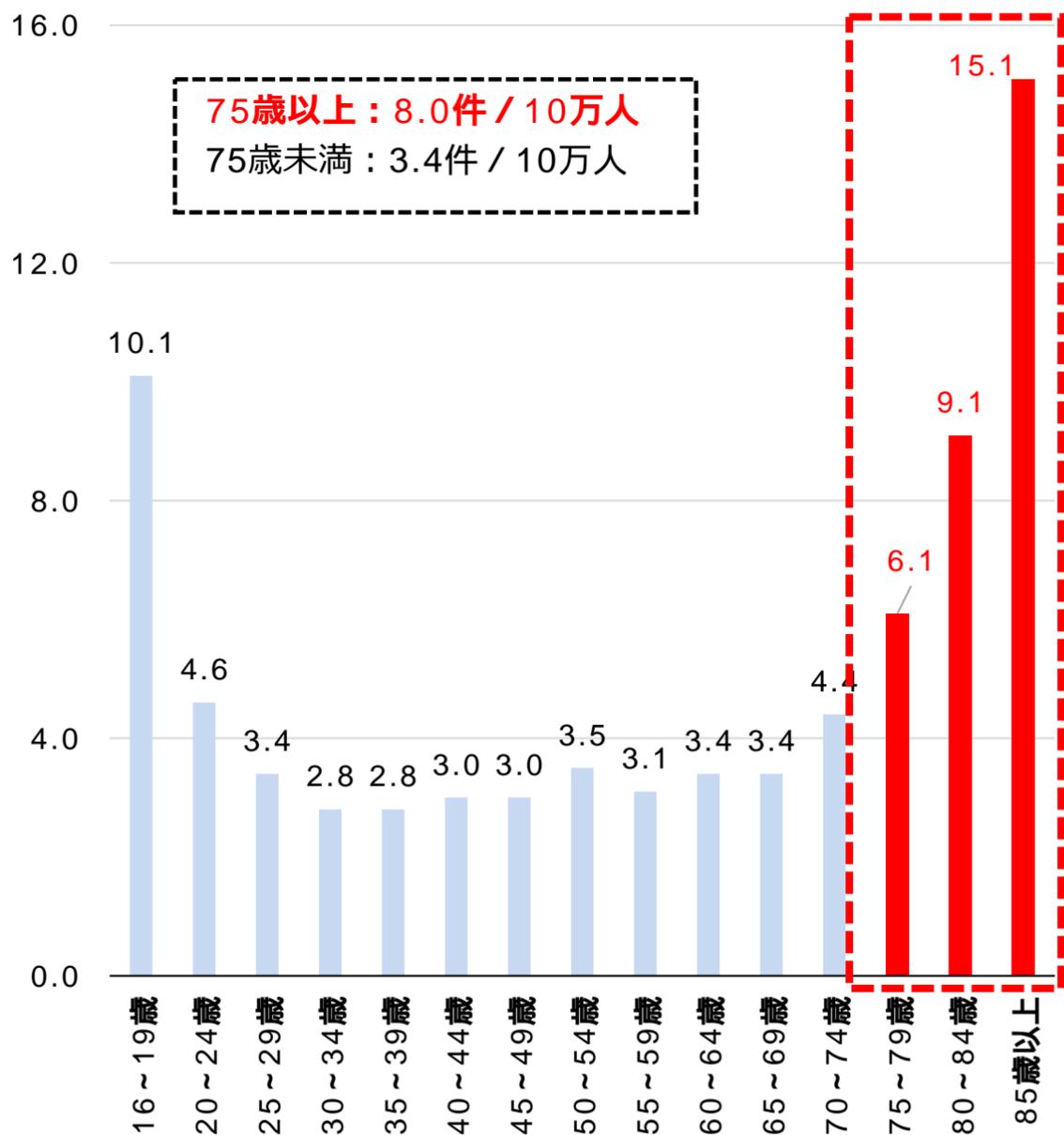
信号機の多現示化・LED化 

サポカー補助金について

- サポカーは高機能であるため価格が高く、そもそも買替え需要の低い高齢運転者の買替えが進まない構造。
- このため、65歳以上の高齢者による、新車・中古車の 対歩行者衝突被害軽減ブレーキ や ペダル踏み間違い急発進抑制装置 を搭載する車両及び、既販車の 後付けのペダル踏み間違い時加速抑制装置 の購入を支援。

< 年齢別の死亡事故件数 >

(件数/免許人口10万人当たり)



< 高齢者はその他の世代と比べて保有年数が長い >

保有者の年齢	平均保有年数
65歳以上	10.0年
65歳未満	7.7年

出典: 損害保険会社のデータをもとに経産省作成

< 支援内容・対象となる性能 >

車両購入補助

	かつ を搭載する車両	のみを搭載する車両
登録車	<u>10万円</u>	<u>6万円</u>
軽自動車	<u>7万円</u>	<u>3万円</u>
中古車	<u>4万円</u>	<u>2万円</u>

衝突被害軽減ブレーキ

ペダル踏み間違い急発進抑制装置



日産自動車HPより

ペダル踏み間違い急発進抑制装置購入補助

センサー有り	<u>4万円</u>
センサー無し	<u>2万円</u>

後付けのペダル踏み間違い急発進抑制装置
センサー有り センサー無し



「つつく(防止)」(ダイハツ工業)

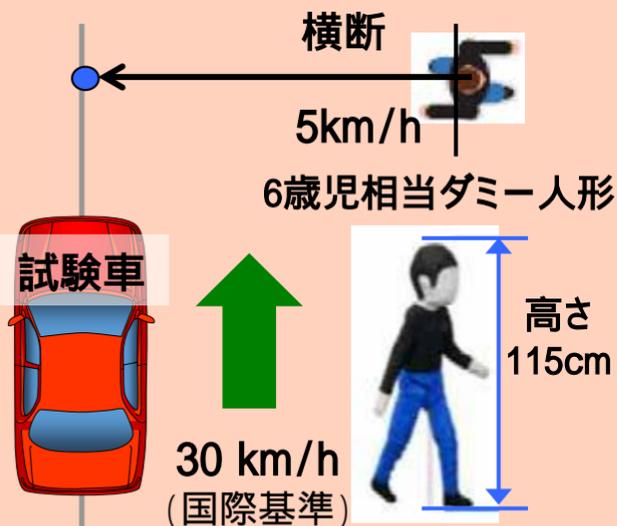
「ペダルの見張り番」(オートパックス)

安全運転サポート車の普及推進等（乗用車等の車両安全対策の一覧）

令和元年12月17日に下記  の方針（自動速度制御装置にあってはガイドライン本体）を公表：

- 衝突被害軽減ブレーキの国際基準を、世界に先駆けて令和3年11月から義務付け。
- 衝突被害軽減ブレーキ、ペダル踏み間違い急発進抑制装置の性能認定制度の申請受付を令和2年4月より開始。

衝突被害軽減ブレーキ



サポカーの
普及促進

<新車対策> 「国の性能認定制度」

R2.4 ~ 申請受付

R3.4 ~ 結果公表

「衝突被害軽減ブレーキ」と「ペダル踏み間違い急発進抑制装置」を対象。

主要要件

- ・（衝突被害軽減ブレーキ）
- ・横断する大人人形に衝突しない。
- ・車両接近速度20km/h

（ペダル踏み間違い急発進抑制装置）

- ・駐車スペースでの車両の出し入れ等を想定した試験をした場合に、ペダルを踏み間違えても急発進しない。

<新車対策> 「装備義務付け」

R3.11 ~ 国産新モデル

R7.12 ~ 国産継続モデル

R6.6頃 ~ 輸入新モデル

世界に先駆けて令和3年11月以降の国産新モデルから段階的に義務付け。

主要要件（国際基準に準拠）

- ・横断する子供人形に衝突しない。
- ・車両接近速度30km/h

ペダル踏み間違い急発進抑制装置（加速抑制装置）



後付け「先行個別認定」

R1.12.17結果公表

令和元年11月より、個別製品を評価

<既販車対策> 後付けペダル踏み間違い急発進抑制装置の「国の性能認定制度」

R2.4 ~ 申請受付

随時結果公表

主要要件

- ・上記に同様。
- ・確実な取付態勢等を有する。

自動速度制御装置

(ISA: Intelligent Speed Assistance)

<技術開発促進> 「ガイドライン」

R1.12.17公表

主要要件

- ・制限速度を検出し、速度を制御。
- ・ペダル踏み間違いの場合は、速度制御を解除しない。



地域交通イノベーションに向けた計画制度等の見直し・MaaSなど新たなモビリティサービスの推進

地域交通イノベーションに向けた計画制度等の見直し

u 現在、**交通政策審議会を開催**して、以下について検討しており、年内目途に中間とりまとめを予定。

地方公共団体が中心となった輸送サービス・移動手段の確保・充実 (地域公共交通活性化再生法の改正)

- 全ての地方公共団体による計画づくりとその実施を推進
- 乗合バスのダイヤ調整、使いやすい運賃設定などによるきめ細かなサービス向上を促進
- 自家用有償旅客運送、スクールバス、福祉輸送などの移動手段の活用方針を明確化



路線バス



オンデマンド交通

地方バスの会社間連携の促進 (独占禁止法特例法)

- 地方都市などで、利用者が使いやすい路線、ダイヤ等にするための共同経営について、独占禁止法の適用除外を制度化

自家用有償旅客運送の実施手続の円滑化 (道路運送法の改正)

- 自家用有償旅客運送の手続を容易化
- 観光客などを運送できることを明確化



自家用有償旅客運送

MaaSの推進

u MaaSの**全国への早期普及**に向け、今年度、**19地域で実証実験を実施中**。

MaaS(マース: Mobility as a Service)とは、

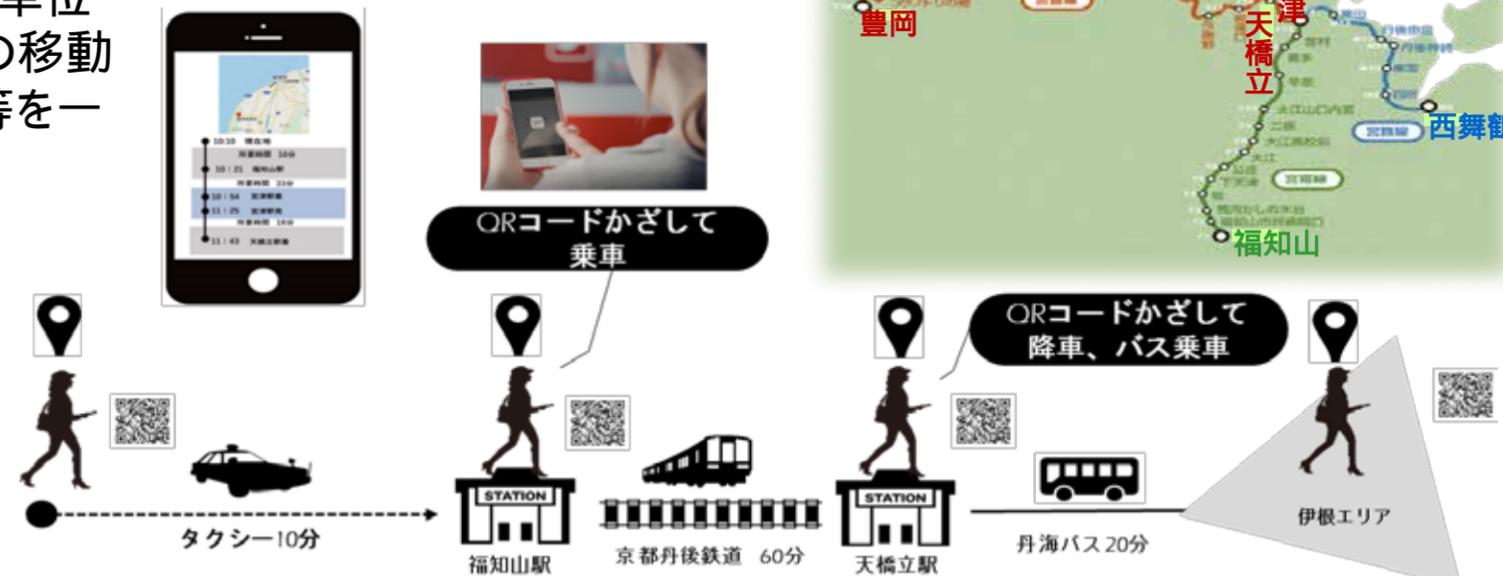
- u スマホアプリにより、地域住民や旅行者一人一人のトリップ単位での移動ニーズに対応して、複数の公共交通やそれ以外の移動サービス、関連サービスを組み合わせる検索・予約・決済等を一括で行うサービス

(例)京丹後地域(京都府北部)の実証実験

< 提供するサービス >

- ・複数交通モードのデジタルフリーパスの販売
- ・経路検索、予約、決済(QRコード)
- ・観光施設、飲食店等とも連携、QRコード化
- ・鉄道、バス、タクシー、レンタサイクルなどが参加

京丹後鉄道沿線でサービス実施



アプリを通じて簡単・便利にワンブッキング・ワンペイメントで利用

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

高齢化が進行する中山間地域において、人流・物流を確保するため、物販や診療所などの生活に必要なサービスが集積しつつある「道の駅」等を拠点とした自動運転サービスの実証実験を実施

自動運転車両の例

< 車両 >



定員:最大7人
速度:12km/h程度

< 自動運転の仕組み >



電磁誘導線

電磁誘導線を敷設
車両を誘導

自動運転に対応した走行空間の確保



道の駅「かみこあに」での事例
(秋田県上小阿仁村)



ひたちBRTの事例
(茨城県日立市)

自動運転車が走行することを明示する路面標示の図柄の統一

地域のニーズを踏まえ、専用空間に他車線からの進入を防ぐ分離施設等の構造

道の駅「かみこあに」を拠点とした自動運転サービスの社会実装

地域の協力を得て、一部区間で期間を限定して一般車両が進入しない専用区間を確保
地元の有償ボランティアが運転を行い、走行中は乗車するがハンドル等は操作せず運行を監視

令和元年11月30日 自動運転サービス開始



地域のご意見や運行時期の特性等踏まえながら、運行計画等随時見直し予定。 ©NTT空間情報

多様なモビリティの普及推進

1 多様なモビリティ社会を実現するため、ユーザー、有識者、自治体、メーカー、関係省庁等からなる「多様なモビリティ普及推進会議」を開催し、今後の普及に向けた取組の方向性をとりまとめ。

< 小型電動モビリティ >



< 電動アシスト自転車 >



< 電動車いす >



< 電動キックボード >



< 今後の普及促進策（とりまとめ） > 12月2日公表

「安全性の向上」

1 電動キックボードについては、ユーザーや歩行者の安全確保やルール等の今後のあり方について検討を継続。等

「社会的受容性の向上」

1 各モビリティにおいて、認知向上を図るため、各地で体験試乗会等を実施。等

「コストの削減」

1 小型電動モビリティについては、シェアリングによるユーザー負担の低減や、購入支援を検討。等

< 今後の普及促進策（取組例） >

電動アシスト自転車安全対策・普及推進事業

1 高齢者等に対する安全講習会及び利用体験増大のための貸出事業等を行う。



電動車いす等安全対策・普及推進事業

1 都市部や地域、空港や観光地などの施設等における実証等を行う。

