

「未就学児等及び高齢運転者の交通安全緊急対策」
(令和元年6月18日「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」決定)
に基づく取組状況に関するフォローアップ(概要)

令和3年5月28日
昨今の事故情勢を踏まえた
交通安全対策に関する
ワーキングチーム

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

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(内閣府・文部科学省・厚生労働省)
関係省庁連携により、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た。
(緊急安全点検については令和元年中に実施)

(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

安心安全な歩行空間の整備(国土交通省)
緊急安全点検等の結果を踏まえ、道路管理者により全国約2万8千箇所において対策を実施することを決定。
令和2年度末時点で約8割(約2万3千箇所)について対策を完了した。
ゾーン30はじめ生活道路の交通安全(警察庁)
警察において対策を実施する箇所は約7,400箇所となっており、令和3年3月末時点で約7,200箇所について対策を完了した。

(3) 地域ぐるみで子供を見守るための対策等

キッズ・ゾーンの創設(厚生労働省)
小学校や幼稚園周りの交通安全対策を行う「スクール・ゾーン」に準じ、保育所周りの「キッズ・ゾーン」を創設。
キッズ・ガードの事業化(厚生労働省)
保育支援者の業務に「園外活動時の見守り等」を加えるとともに、いわゆる「キッズ・ガード」の配置に係る支援を位置づけ、令和2年度予算以降、必要経費を計上。
幼児の通園路や園外活動中における見守り活動の充実(文部科学省)
令和2年度調査研究にて「やってみよう!登下校見守り活動ハンドブック」を作成し、各地域において活用されるよう周知した。
子供の通行が多い生活道路等における適切な交通指導取締り(警察庁)
可搬式速度違反自動取締装置の整備を推進し、令和2年度末現在、46都道府県警察に99台を整備。

(4) 小学校の通学路の合同点検

通学路交通安全プログラム等に基づく通学路の学校・警察・道路管理者等による合同点検を推進し、関係機関で連携して対策を実施。
(文部科学省)
通学路と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課題箇所の解消のため、総合的、計画的に対策を推進する取組を支援。(国土交通省)
点検結果を踏まえた道路交通安全環境の整備等を推進。(国土交通省・警察庁)

「未就学児等及び高齢運転者の交通安全緊急対策」
(令和元年6月18日「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」決定)
に基づく取組状況に関するフォローアップ(概要)

令和3年5月28日
昨今の事故情勢を踏まえた
交通安全対策に関する
ワーキングチーム

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

「安全運転サポート車」の普及啓発等(経済産業省・国土交通省・警察庁)

65歳以上の高齢者を対象に、安全運転サポート車の購入等を補助するサポカー補助金を令和元年度補正予算において創設。コロナ禍の影響で自動車販売が減少したことによる補助金申請の遅れを踏まえ、令和3年度に予算を繰り越し、事業を継続。警察施設等を活用した試乗会や各種交通安全教育等の様々な機会を活用した広報啓発により、安全運転サポート車の普及啓発を推進。衝突被害軽減ブレーキの国内基準策定(国土交通省)

令和2年1月に乗用車等の衝突被害軽減ブレーキに係る国際基準が発行したことを受け、世界に先駆け令和3年11月以降の国産新モデルから段階的に衝突被害軽減ブレーキの装着を義務付け。

安全運転支援装置の性能認定制度導入(国土交通省)

新車の性能認定制度を拡充し、対歩行者の衝突被害軽減ブレーキ及びペダル踏み間違い急発進抑制装置の性能認定を導入し、令和3年4月より認定結果を公表中。

高齢者が運転できる免許制度の創設(警察庁)

対象車両を安全運転サポート車に限定するなどの条件付免許を与える制度の導入等を内容とする改正道路交通法が令和2年6月に成立・公布。(2年以内に施行)

既販車への後付けの安全運転支援装置の普及(国土交通省)

既販車への後付けのペダル踏み間違い急発進抑制装置の性能認定制度を創設し、随時認定結果を公表。

(2) 運転に不安を覚える高齢者等の支援

運転適性相談の更なる充実強化(警察庁)

運転適性相談の名称を「安全運転相談」に改めるとともに、全国統一の4桁の専用相談ダイヤル「8080」を導入。

高齢者講習等の円滑な実施(警察庁)

都道府県警察に対して通達を発出し、新型コロナウイルス感染症対策を徹底しつつ、高齢者講習等を円滑かつ効果的に実施。

(3) 高齢運転者に優しい道路環境の構築

高速道路における逆走対策の一層の推進(国土交通省)

民間企業から公募・選定した、錯視効果を応用した警告表示等の更なる展開、道路側で逆走車を検知し警告表示する技術の展開を推進。画像認識技術等を活用した路車連携技術について、東北道旧蓮田SAでの実験結果を基に、画像認識用標識の仕様を策定し実用化を推進。

「未就学児等及び高齢運転者の交通安全緊急対策」
(令和元年6月18日「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」決定)
に基づく取組状況に関するフォローアップ(概要)

令和3年5月28日
昨今の事故情勢を踏まえた
交通安全対策に関する
ワーキングチーム

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(国土交通省)

「地域公共交通活性化再生法」等の改正法案を第201回国会に提出し、令和2年11月に施行。

公共交通機関等におけるハード・ソフト両面のバリアフリー化の推進(国土交通省)

「高齢者、障害者等の移動等の円滑化の促進に関する法律の一部を改正する法律案」を第201回通常国会に提出、令和3年4月に施行。

高齢者が利用しやすいサービスの導入に向けた地方公共団体等との連携(国土交通省)

維持困難と見込まれる路線バス等について、代替する輸送サービスの導入を円滑化する「地域旅客運送サービス継続事業」を創設。

(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

自家用有償旅客運送の実施の円滑化(国土交通省)

令和2年11月に施行された改正道路運送法において、事業者協力型自家用有償旅客運送制度を創設。併せて、「地域交通の把握に関するマニュアル」を令和2年12月に策定。

(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

MaaS(Mobility as a Service)など新たなモビリティサービスの推進(国土交通省・経済産業省)

令和2年7月に全国50の支援対象地域を選定し、実証実験への支援等を実施。

ラストマイル自動走行の開発と実証(経済産業省・国土交通省)

令和3年3月までに、福井県永平寺町及び沖縄県北谷町において、無人自動運転移動サービスを開始した。

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社会実装に向けた取り組み(国土交通省)

令和元年11月に本格導入した道の駅「かみこあに」の取組を継続するとともに、令和2年9月には道の駅「赤来高原」(島根県)で新たに長期の実証実験を実施。

自動運転路線バスの開発と実証(経済産業省・国土交通省)

令和2年度に5つのバス運行事業者において中型自動運転バスによる公共移動サービスの事業化に向けた検証を行った。

多様なモビリティの普及促進(経済産業省)

令和元年度補正予算及び令和2年度予算において、超小型EVの購入補助や電動車いすを商業施設でシェアリングする実証事業、高齢者向けの電動アシスト自転車の貸出事業を実施。

高齢運転者による交通事故防止対策における数値目標(平成29年7月7日交通対策本部決定)

【数値目標】80歳以上の高齢運転者による事故死者数 令和2年までに200人以下 令和2年中の事故死者数は193人(令和元年中は237人)