

3 5 交通安全対策の推進について

(内閣府、国土交通省、警察庁)

【内容】

- (1) 交通事故死者数に占める高齢者の割合が全国的に高いことを踏まえ、高齢者の事故抑止に向け、マスメディアを活用した効果的な広報啓発の実施や体系化された交通安全教育制度の整備などの対策を行うこと。
- (2) 全ての自転車利用者に対し、自転車は「車両」であることを徹底させ、車両運転者として規範意識の更なる醸成を図るため、「自転車の安全利用五則」などを活用したルールの周知徹底と安全利用に資する教育を推進すること。
- (3) 安全・安心な道路交通環境の実現に向け、幹線道路の事故対策及び生活道路の安全確保、さらに、これらを組み合わせたエリア対策を強力に推進するとともに、県等が行う対策の促進を図るため、十分な財政措置を講ずること。
- (4) 誰もが安全で快適に移動でき、かつ、円滑な交通の確保を目指し、歩行空間のバリアフリー化及び自転車利用環境等の整備を促進するとともに、高度交通管制システム（ITCS）等高度道路交通システム（ITS）の整備充実を図ること。

（背景）

- 本県における平成27年の交通事故死者数は213人で、平成15年から13年連続全国ワースト1位になるなど、交通事故情勢は依然として厳しい状況にあり、交通安全対策の推進は本県における重要かつ喫緊の課題である。
- 国・県・県警など関係機関が一体となって、第10次愛知県交通安全計画（平成28年度～32年度）を策定し、「平成32年までに、交通事故による年間の24時間死者数を155人以下とする」ことを目標としている。
- 平成27年の交通事故死者数のうち高齢者は122人で、57.3%を占めており、高齢者の事故抑止対策を重点的に取り組んでいく必要がある。
特に、運転免許を保有せず、安全教育に接する機会が少ない高齢者が、交通事故に遭う割合が高く、全国的にみても同様の傾向である。
したがって、国において、高齢者の事故抑止に向け、効果的な広報啓発を実施するとともに、体系化された教育制度を整備する必要がある。

- 自転車利用者には、自動車運転者と同様に交通ルールを遵守しなければならないという意識が十分に浸透していないため、全ての自転車利用者に対して、自転車が道路交通法上の「車両」であることを徹底する必要がある。
このため、「自転車安全利用五則」などを活用した車両として従うべき基本的なルールの周知徹底や自転車教室の開催支援などを通じて安全利用の教育を推進し、規範意識の更なる醸成を図る必要がある。
また、車道を通行する自転車と歩道を歩行する歩行者の双方の安全を確保するため、自転車通行空間の整備も進める必要がある。
- 幹線道路においては、国の「愛知県事故ゼロプラン（事故危険区間重点解消作戦）」及び県等による「事故危険箇所対策」を強力に推進する必要がある。また、交差点事故の減少を図る上で効果的な信号機の改良等や、道路標識・道路標示の整備を推進し、的確な交通管理を図っていく必要がある。
- また、最も身近な生活道路である通学路の交通安全を確保するため、県内の全ての市町村で策定した「通学路交通安全プログラム」に基づき、学校・警察・道路管理者が連携し、危険箇所の解消に向け、合同点検の実施や対策の改善・充実等、持続的な取組を推進する必要がある。
- 加えて、生活道路での交通事故の多いエリアにおいては、自動車を安全性の高い幹線道路等へ交通転換を図るとともに、走行速度の抑制の徹底により「人優先の安全・安心な歩行空間」を確保するため、面的な速度規制（ゾーン30等）と組み合わせた車道幅員の縮小、歩道整備、ハンプの設置等の対策を行うなど、面的かつ総合的な交通事故抑止策を強力に推進する必要がある。
- 更に、高齢者や障害者等が安全に活動できる社会を実現するため、歩行空間のバリアフリー化及び自転車利用環境等の整備を推進し、誰もが安全で快適に利用できる道路交通環境の整備に努めていく必要がある。
- また、安全で快適な道路交通環境の実現はもとより、地球温暖化の防止など様々な観点から、交通流・量の変動にきめ細かに対応した信号制御等を可能とするITCS等ITSの整備を推進していくことが必要である。

（ 参 考 ）

◇ 愛知県の交通事故死者数の推移

