

2.7 交通安全対策の推進について

(財務省、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から、体系化された交通安全教育制度を整備すること。
- (2) 安心・安全な道路交通環境の整備に向け、交通安全施設等整備事業を着実に推進すること。
- (3) 誰もが簡単に移動でき、かつ、安全で円滑な交通の確保を目指し、歩行者・自転車優先の通行環境の整備、歩行空間のバリアフリー化を促進するとともに、ITCS（高度交通管制システム）等ITS（高度道路交通システム）の整備充実を図ること。
- (4) 通学路の緊急合同点検で抽出された対策必要箇所の早期整備を始め、通学路の環境整備を継続的かつ計画的に実施できるよう、必要な財政支援措置を講じること。

(背景)

本県における平成24年の交通事故死者数は235人で、平成15年から10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。

高齢者の死者数は123人で、52.3%を占めていることから、高齢者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、平素、安全教育に接する機会がない高齢者が、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、こうした高齢者に対する体系化された教育制度を整備する必要がある。

本県では国・県・県警など関係機関が一体となって、第9次愛知県交通安全計画（平成23年度～平成27年度）を策定し、「平成27年までに、交通事故による年間の24時間死者数を185人以下とする」ことを目標としている。

この目標を達成するため、国が幹線道路において重点的・集中的に交通事故の撲滅を図るべく実施している「愛知県事故ゼロプラン（事故危険区間重点解消作戦）」を強力に推進する必要がある。

歩行者・自転車の死傷事故抑止を図るうえで有効なゾーン30（生活道路対策）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

機の高度化や、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。

少子高齢社会への対応として、バリアフリー化を推進するなど多角的な施策の展開を図り、誰もが安心して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。

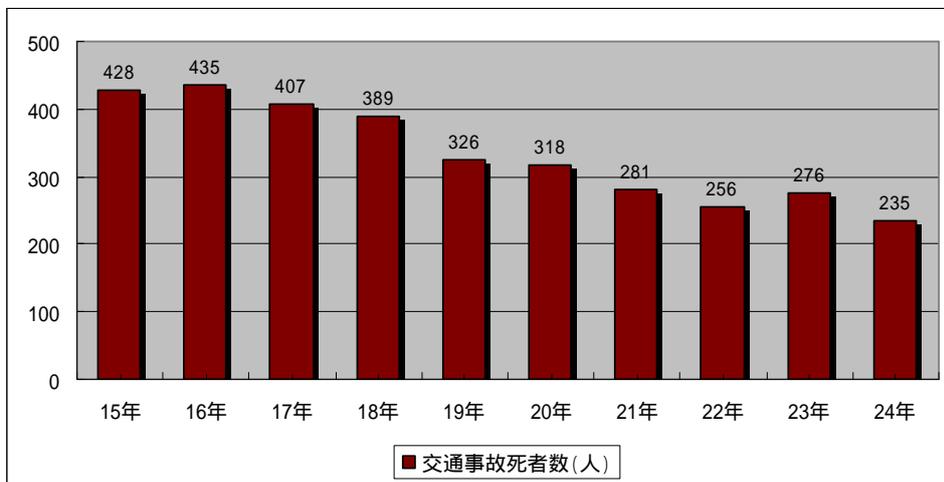
また、安全で快適な道路交通環境の実現はもとより、地球温暖化の防止など様々な観点から、交通流・量の変動にきめ細かに対応した信号制御等を可能とする I T C S 等 I T S の整備を推進していくことが必要である。

平成 24 年 4 月に、登下校中の児童の列に自動車が入り込み、死傷者が多数発生したこと（京都府亀岡市、愛知県岡崎市、千葉県館山市）を受け、通学路における緊急合同点検を行った結果、県内で 4,693 箇所対策必要箇所が抽出された。本県では、平成 24 年 5 月に「通学路の交通安全に関するプロジェクトチーム」を発足し、対策を進めているところである。

今後も、通学路点検を継続して実施していくこととしており、新たな対策必要箇所を含め、通学路の安全を確保するための対策を計画的かつ継続的に進める必要がある。

(参 考)

愛知県の交通事故死者数の推移



通学路関係

対策必要箇所数 4,693 箇所
(対策済 2,993 箇所、対策予定 1,355 箇所、対策時期未定 345 箇所)
対策区分は平成 25 年 3 月 31 日現在

各実施機関による対策箇所数

学校 1,771 箇所、道路管理者 2,077 箇所、警察 1,486 箇所

(道路管理者別内訳 国 38 箇所、県 316 箇所、市町村 1,723 箇所)

平成 26 年度以降の取組

対策未実施箇所について、予算措置を講じ、順次対応。