

第 1 部 陸上交通の安全に関する施策

第 1 章 道路交通の安全に関する施策

第 1 節 道路交通環境の整備

1 人優先の安全・安心な歩行空間の整備

(1) 通学路等の歩道整備等の推進

小学校、幼稚園、保育所及び児童館等に通う児童や幼児の通行の安全を確保するため、通学路等の歩道整備等を積極的に推進する。

このほか、立体横断施設の整備などにより、通学路、通園路の整備を図る。

(2) 生活道路における交通安全対策の推進

死傷事故発生割合が高い住居系地区又は商業系地区で、その外縁を幹線道路が構成する「あんしん歩行エリア」について、都道府県公安委員会と連携して面的かつ総合的な事故抑止対策を実施する。あんしん歩行エリアにおいては、歩道の整備、歩行空間のバリアフリー化等により、安心して移動できる歩行空間ネットワークを整備する経路対策、ハンプ、クランク等車両速度を抑制する道路構造等により、歩行者や自転車の通行を優先するゾーンを形成するゾーン対策、外周幹線道路の通行を円滑化し、エリア内への通過車両を抑制するため、交差点の改良等の外周道路対策を推進する。

また、「あんしん歩行エリア」以外の生活道路においても歩道を積極的に整備するほか、歩車が共存する安全で安心な道路空間を創出するための取組を推進するなど、交通事故抑止のための施策を実施する。

(3) バリアフリー化を始めとする歩行空間等の整備

ア 歩行者及び自転車利用者の安全で快適な通行を確保するため、歩行者等の交通事故が発生する危険性の高い区間や通学路等について、改築事業等による整備と併せて歩道及び自転車道等の整備を引き続き重点的に実施する。

また、通過交通の進入を抑え、歩行者等の安全確保と生活環境の改善を図るため、コミュニティ道路（歩車分離を図るとともに、車道をジグザグにするクランクや車道の一部を盛り上げるハンプ等の自動車の走行速度を低減させる道路構造を採用することで、安全で快適な歩行空間の形成を図った道路）、歩車共存道路（歩道の設置が困難

な場合において、ハンプや狭さく等を組み合わせることにより車の速度を抑制し、歩行者等の安全な通行を確保する道路)等の整備を推進するとともに、道路標識の高輝度化・大型化・可変化、標示板の共架、設置場所の統合・改善等により、視認性の向上を図る。

イ 高齢者、障害者等の移動等の円滑化の促進に関する法律(平成18年法律第91号。バリアフリー新法)に基づき、重点整備地区内の主要な生活関連経路を構成する道路において、公共交通機関等のバリアフリー化と連携しつつ、誰もが歩きやすい幅の広い歩道や歩行者用休憩施設、視覚障害者誘導用ブロック等の整備が面的かつネットワークとして行われるよう配慮する。

ウ 冬期の安全で快適な歩行者空間を確保するため、中心市街地や公共施設周辺等における除雪の充実や消融雪施設等の冬期バリアフリー対策、道路整備に合わせた歩道の拡幅を推進する。

2 道路ネットワークの整備と規格の高い道路の利用促進

(1) 適切に機能分担された道路網の整備

ア 基本的な交通の安全を確保するため、高規格幹線道路から居住地域内道路に至るネットワークによって適切に機能が分担されるよう道路の体系的整備を推進する。具体的には、自動車、自転車、歩行者等の異種交通を分離する自動車専用道路、自転車・歩行者専用道路等の整備や都市部における道路の混雑緩和、交通事故の多発等の防止を図るバイパスや環状道路等の整備を推進する。

イ 幹線道路に囲まれた住居系地区等において、日常生活及び防災上必要な交通を確保しつつ、通過交通を幹線道路に転換させ、生活環境を向上させるため、補助的な幹線道路・歩行者専用道路等の系統的な整備を行うとともに、区画道路におけるコミュニティ道路や歩車共存道路等の交通安全施設の整備等を総合的に実施する。

(2) 改築による道路交通環境の整備

ア 歩行者及び自転車利用者の交通の安全と生活環境の改善を図るため、歩道等を設置するための既存道路の拡幅、小規模バイパスの建設と併せた道路空間の再配分、自転車の通行を歩行者や車両と分離するための自転車道の設置、交差点及びその付近における交通事故の防止と交通渋滞の解消を図るための交差点のコンパクト化・立体交差

化など道路交通の安全に寄与する道路の改築事業を積極的に実施する。

イ 一般道路の新設・改築に当たっては、交通安全施設についても併せて整備を図ることとし、道路標識、中央帯、車両停車帯、道路照明、防護柵等の整備を図る。また、歩行者の安全を確保するため必要がある場合には、スロープや昇降装置の付いた立体横断施設の整備を図る。

ウ 道路の機能と沿道の土地利用を含めた道路の利用実態との調和を図ることが交通の安全の確保に資することから、交通流の実態を踏まえつつ、沿道からのアクセスを考慮した副道等の整備、植樹帯の設置、路上駐停車対策等の推進を図る。

エ 交通混雑が著しい都心地区、鉄道駅周辺地区等において、人と車の交通を体系的に分離するとともに、歩行者空間の拡大を図るため、地区周辺の幹線道路、ペデストリアンデッキ、交通広場等を総合的に整備する。

オ 歴史的街並みや史跡等卓越した歴史的環境の残る地区において、地区内の交通と観光交通、通過交通を適切に分離するため、歴史的地区への誘導路、地区内の生活道路、歴史のみちすじ等の整備を体系的に推進する。

(3) 高規格幹線道路等の利用促進

一般道路に比べて安全性が高い高規格幹線道路等へ交通の転換を促進し、死傷事故の減少を図る。そのため、高規格幹線道路等のネットワークの整備の推進、ETCを活用したサービスの拡充、インターチェンジの増設等を実施し、高規格幹線道路等をより利用しやすい環境の整備を推進する。

3 地域住民と一体となった道路交通環境の整備

(1) 道路交通環境整備への住民参加の促進

安全な道路交通環境の整備に当たっては、道路を利用する人の視点を生かすことが重要であることから、地域住民や道路利用者の主体的な参加の下に交通安全施設等の点検を行う交通安全総点検を積極的に推進するとともに、道路利用者等が日常感じている意見について、「標識BOX」（はがき、インターネット等を利用して、運転者等から道路標識等に関する意見を受け付けるもの）、「道の相談室」等を活用して取り入れ、道路交通環境の整備に反映する。

また、交通の安全は、住民の安全意識により支えられることから、安全で良好なコ

コミュニティの形成を図るために、交通安全対策に関して住民が計画段階から実施全般にわたり積極的に参加できるような仕組みをつくり、行政と市民の連携による交通安全対策を推進する。

さらに、安全な道路交通環境の整備に係る住民の理解と協力を得るため、事業の進捗状況、効果等について積極的に公表する。

(2) 総合的・集中的な対策の実施

外周を幹線道路に囲まれているなどまとまりのある住区や中心市街地、商店街の街区等において、地域住民の主体的参加の下、地域の課題について創意工夫や合意形成を図りながら、歩道整備、一般車両の地区内への流入抑制、無電柱化や緑化等の総合的な取組を実施し、人優先の安全・安心な賑わいのあるまちやみちを実現する「暮らしのみちゾーン」の形成を促進するため、意欲のある市町村や自ら実践しようとする住民団体等に対し、合意形成支援等のソフト面を含めた支援を行う。中心市街地等においては、一般車両の利用を制限し、歩行者・自転車とバスや路面電車等の公共交通機関の利便性を高め、まちの賑わいを創出する「トランジットモール」についても導入に向けた社会実験等の取組に対し支援を行う。

また、歩行者優先の道路、歩行空間のバリアフリー化、無電柱化、自転車利用環境の整備等、地域住民の身近なニーズに対応した施策を展開していくため、全国の見本となる人にやさしい街・みちづくりのための総合的・集中的な対策を実施するモデル地区を構築する。

4 効果的で重点的な事故対策の推進

(1) 交通事故対策の重点実施

幹線道路の安全対策を効果的・効率的に進めるため、事故危険箇所に加え、優先的に対策を実施すべき箇所を明示する「優先度明示方式」により抽出した死傷事故率の高い区間等において、歩道等の整備、交差点改良、視距の改良、付加車線等の整備を改築事業による整備と併せて重点的に実施するとともに、道路の構造等に応じた安全で円滑な自動車交通を確保するため、中央帯の設置、バス路線等における停車帯の設置及び防護柵、道路照明、視線誘導標、道路標識、区画線等の交通安全施設等の整備を推進する。

また、事故対策の立案・実施・評価に際し「交通事故対策・評価マニュアル」及び「交通事故対策事例集」を活用する等、科学的分析に基づく事故対策を推進するとともに、実施された事故対策の情報を蓄積し、「交通事故対策・評価マニュアル」及び「交通事故対策事例集」へフィードバックし、充実する。さらに、「道路交通環境安全推進連絡会議」やその下に設置される「アドバイザー会議」を活用し、学識経験者のアドバイスを受けつつ施策の企画、評価、進行管理等に関して警察と協議を行い、的確かつ着実に安全な道路交通環境の実現を図る。

(2) 地域に応じた安全の確保

交通の安全は、地域に根ざした課題であることから、沿道の地域の人々のニーズや道路の利用実態、交通流の実態等を把握し、その特性に応じた道路交通環境の整備を行う。

また、積雪寒冷特別地域においては、冬期の安全な道路交通を確保するため、冬期積雪・凍結路面对策として適時適切な除雪や凍結防止剤散布の実施、交差点等における消融雪施設等の整備、流雪溝、チェーン着脱場等の整備を推進する。

さらに、安全な道路交通の確保に資するため、気象、路面状況等を収集し、道路利用者に提供する道路情報提供装置等の整備を推進する。

5 高速自動車国道等における事故防止対策の推進

高速自動車国道等においては、緊急に対処すべき交通安全施設等の整備を計画的に進めるとともに、総合的な交通安全対策の観点から渋滞箇所における道路の拡幅等の改築、適切な道路の維持管理、道路交通情報の提供等を積極的に推進する。

(1) 事故削減に向けた総合的施策

事故が多い地点での事故誘発要因についての詳細な事故分析に基づき交通安全対策を実施し、安全で円滑な自動車交通を確保する。特に、事故発生率の高い雨天や夜間の事故防止の観点から高機能舗装、高視認性区画線の整備等、各種交通安全対策を重点的に実施するとともに、重大事故防止を目的として中央分離帯及び路側における強化型防護柵の整備を実施する。また、道路構造上往復の方向に分離されていない二車線の区間(暫定供用区間)については、4車線化の促進及び車線逸脱に注意を促す高視認性のポストコーン設置などの交通安全対策を実施する。

(2) 安全で快適な交通環境づくり

過労運転やイライラ運転を防止し、安全で円滑な走行環境の確保を図るため、付加車線の整備等による渋滞対策、インターチェンジランプの2車線化、道路交通情報提供施設の整備等、利用者サービスの向上を推進する。

6 高度道路交通システムの整備

最先端の情報通信技術等を用いて人と道路と車とを一体のシステムとして構築し、安全性、輸送効率及び快適性の向上を実現するとともに、渋滞の軽減等の道路交通の円滑化を通じて環境保全に大きく寄与することを目的とした高度道路交通システム(以下「ITS (Intelligent Transport Systems)」という。)の推進を図る。

そのため、ITS全体構想(警察庁、総務省、経済産業省、国土交通省)に基づき、産・官・学が連携を図りながら、研究開発、フィールドテスト、インフラの整備、普及及び標準化に関する検討等の一層の推進を図るとともに、ITS世界会議等における国際情報交換、国際標準化等の国際協力を積極的に進める。

(1) 道路交通情報通信システムの整備

安全で円滑な道路交通を確保するため、渋滞情報、所要時間情報、規制情報等の道路交通情報をリアルタイムに直接車載機へ提供する道路交通情報通信システム(以下「VICS (Vehicle Information and Communication System)」という。)の拡充を推進するとともに、情報提供の充実及び対応車載機の普及を図る。

(2) 道路交通情報等の充実

自動車交通の増大、情報化の進展に伴う道路交通情報に対するニーズの高度化・多様化に対応するため、道路標識の整備に努めるとともに、道路パトロールの強化、道路モニター制度の活用、CCTV、車両感知器、気象観測装置等の情報収集装置の効果的活用・整備を図る。また、他機関との情報交換等により、道路の危険箇所、交通状況等の道路情報を迅速かつ的確に収集し、これらの情報を道路情報板、路側通信、トンネル内ラジオ再放送施設、テレビ、ラジオ、新聞等により広く一般に提供するとともに、一般からの電話照会への対応やファクシミリによる情報提供サービスを行うほか、道路管理者相互の連絡体制を強化して、道路情報の効果的利用を図られるよう努める。

さらに、道路交通情報をより一元的・広域的に提供するため、財団法人日本道路交通情報センターの情報収集・提供業務に係る機器等の充実を図り、サービスの向上に努めるよう引き続き指導する。

また、より高精度な道路交通情報の収集・提供のため、インフラの整備を推進するとともに、インフラからの情報を補完するものとして、VICS車載機を活用した自動車からの情報（プローブ情報）の収集等について産・官・学の連携の下、実現を図る。

(3) ノンストップ自動料金支払いシステム(ETC)の普及促進・活用推進

有料道路の料金所において停車することなく自動的に料金を支払うことのできるノンストップ自動料金支払いシステム(以下「ETC(Electronic Toll Collection System)」という。)について、さらなる普及促進のため、ETCを活用した多様で弾力的な料金施策の推進やETC車載器リース制度などの利用機会の拡大に向けた支援の実施等を展開する。

(4) 道路運送事業に係る高度情報化の推進

公共交通、トラック輸送等、国民生活に不可欠なサービスを提供している道路運送事業の高度情報化により、サービスの高度化、安全性の向上、環境負荷の低減等を図るため、先駆的なシステム等について実証実験等を行い、その整備に係る課題の抽出、効果の明確化を図ることによって、民間事業者によるシステム等の導入を促進する。

(5) 交通事故防止のための運転支援システムの推進

自動車単体では対応できない事故への対策として、「IT新改革戦略」に基づき、インフラ協調による安全運転支援システムの実現に向けて、産・学・官が連携し研究開発等を行う。

また、ITを活用し、道路と車両が連携し、ドライバーへ適切に情報を提供することによる注意喚起等により、交通事故を低減し、安全で快適な自動車の走行を支援する走行支援道路システム(AHS)を推進する。

さらに、交通事故の低減を図るべく、先進安全自動車(ASV)推進計画において、車両が相互に自車の速度、位置等の情報を交換して利用し、安全運転を支援する技術(車車間通信)等の実用化に取り組む。

7 円滑・快適で安全な道路交通の確保

(1) 円滑・快適で安全な道路交通の確保

- ア 過労運転に伴う事故の防止や高齢運転者等の増加に対応して、都市間の一般道路において追い越しのための付加車線や「道の駅」などの休憩施設等の整備を推進する。
- イ 分かりやすく使いやすい道路交通環境を整備し、安全で円滑な道路交通の確保を図るため、道路・交通等に関する情報（異常気象時の道路状況に関する情報等）を迅速かつ的確に提供する道路情報提供装置等の整備を推進するとともに、利用者のニーズに即した系統的で分かりやすい案内標識の充実を図る。特に、主要な幹線道路の交差点及び交差点付近において、ルート番号等を用いた案内標識の設置を推進するとともに、地図を活用した歩行者用標識への多言語表記の実施等により、国際化の進展への対応に努める。また、カーナビゲーションシステムの高度化を支援するため、道路の幅やカーブの大きさなど、道路構造上の「走りやすさ」に関する情報をカーナビゲーションシステムへ活用するための検討に官民共同で取り組む。更に、VICSの拡充を積極的に推進する。

(2) 道路占用の適正化等

ア 道路の使用及び占用の適正化

工作物の設置、工事等のための道路の使用及び占用の許可に当たっては、道路の構造を保全し、安全かつ円滑な道路交通を確保するために適正な運用を行うとともに、許可条件の履行、占有物件等の維持管理の適正化について指導する。

イ 不法占有物件の排除等

道路交通に支障を与える不法占有物件等については、実態把握、強力な指導取締りによりその排除を行い、特に市街地について重点的にその是正を実施する。

さらに、道路上から不法占有物件等を一扫するためには、沿道住民を始め道路利用者の自覚に待つところが大きいことから、不法占有等の防止を図るための啓発活動を沿道住民等に対して積極的に行い、「道路ふれあい月間」等を中心に道路の愛護思想の普及を図る。

なお、道路工事調整等を効果的に行うため、図面を基礎として、デジタル地図を活用し、データ処理を行うコンピュータ・マッピング・システムの段階的な活用の拡大を図る。

ウ 道路の掘り返しの規制等

道路の掘り返しを伴う占用工事については、工事時期の平準化及び工事に伴う事故・渋滞を防止するため、施工時期や施工方法を調整する。

さらに、掘り返しを防止する抜本的対策として共同溝等の整備を推進する。

(3) 自転車利用環境の総合的な整備

都市構造に応じた都市交通としての自転車の役割と位置付けを明確にしつつ、自転車を歩行者、自動車と並ぶ交通手段の一つとして、安全かつ円滑に利用できる自転車利用空間をネットワークとして整備するなど、総合的な自転車利用環境を整備する必要がある。このため、自転車や歩行者、自動車の交通量に応じて歩行者、自動車とも分離された自転車専用道路等、自転車が走行可能な幅の広い歩道である自転車歩行者道、路肩のカラー舗装化や縁石の設置等により自転車走行空間を整備する。都心における通勤・通学・買物等のための自転車利用の増大に伴い、駅周辺及び中心市街地等において大量の自転車(原動機付自転車を含む。以下同じ)が放置されている現状にかんがみ、交通安全施設等整備事業、街路事業、道路交通環境改善促進事業等により、自転車駐車場の整備を推進する。

交通安全施設等整備事業による自転車駐車場の整備については、従来の平面式のほか、道路等公共空間の地下等を活用した自転車駐車場、駅舎や自動車駐車場と一体となった自転車駐車場の整備を駅周辺等で重点的に推進する。

街路事業による自転車駐車場の整備については、駅に近接した箇所等において、自転車駐車場整備を実施し、放置自転車の解消等を促進する。

道路交通環境改善促進事業による道路区域外における駐輪施設の設備については、地方公共団体が整備するもののほか、民間事業者が整備するものについても、地方公共団体とともに支援することで、さらなる駐輪対策を図る、

また、引き続き自転車駐車場整備センターにおいて、日本自転車振興会、日本宝くじ協会、地方公共団体の補助金等により、自転車駐車場の一層の整備の促進を図る。

さらに、地下式や立体式など一定の民間自転車駐車場について、事業所税の軽減措置を講ずることにより、民間自転車駐車場の整備を推進する。

交通の安全を確保し、併せて余暇活動の増大に対応した歴史や自然に親しめる大規模自転車道の整備を推進する。

8 交通需要マネジメントの推進

都市交通を円滑化し、都市の快適性、利便性、都市環境の向上に資するため、通勤圏域等を対象に、通勤、業務などの交通需要の見直し等の具体的な目標を掲げ、バイパス・環状道路の整備や交差点の改良等による交通容量の拡大施策やパークアンドライドの推進、情報提供の充実、相乗りの促進、フレックスタイムの導入等、道路利用の仕方に工夫を求め、輸送効率の向上や交通量の時間的・空間的平準化を図る交通需要マネジメント（TDM：Transportation Demand Management）施策、各種交通機関の連携及び公共交通機関の支援策であるマルチモーダル施策の組み合わせによる総合的な都市交通施策を実施する。そのため、「都市圏交通円滑化総合計画」を関係省庁、自治体等と共同で策定する。

特に、渋滞の著しい地区や交通結節点を対象として、環状道路の整備や交差点改良など交通容量拡大策に加え、交通結節点の整備等のほかタクシーベイや路上荷捌き施設の整備などの施策を重点的かつ総合的に実施するとともに、社会実験手法なども活用する「都市圏交通円滑化総合対策事業」を約20都市圏で実施する。

鉄道駅等交通結節点において、バリアフリー化を踏まえつつ、乗り継ぎ・乗り換えの改善を図るため、約160地区において交通結節点改善事業を実施し、駅前広場や駅自由通路、アクセス道路、パークアンドライド駐車場等の整備を推進する。

9 駐車場等の整備

都市において増大する駐車需要に対応して必要な駐車スペースを確保し、安全かつ円滑な道路交通の確保を図るとともに、都市機能の維持・増進に寄与するため、官民の適切な役割分担のもと自動車駐車場の整備を推進する。

民間による駐車場整備については、道路開発資金等の低利子融資制度や都市の交通拠点等において地方公共団体、民間等が整備する駐車場に対する都市交通システム整備事業等による補助を活用するとともに、税制面での優遇措置を講ずる。

また、公共による駐車場整備として、市民に広く利用される公的駐車場の整備を有料融資事業（無利子融資）により推進するとともに、多数の路上駐車により交通機能が阻害されている箇所における駐車場整備を、交通安全施設等整備事業による補助を行い推進する。

このほか、市街地再開発事業等の面整備事業における駐車場整備や公営住宅等の駐車場整備に対して助成する。

特に整備が遅れている自動二輪車駐車場に対しては、その整備が急務であることから、平成18年11月に駐車場法を改正して、自動二輪車駐車場を対象に加えたところであり、各種支援策等を講じて、計画的な整備を推進する。加えて、平成19年度は、自動二輪車に対応した機械式駐車施設の技術開発について、民間と共同して行うなど、自動二輪車駐車場の整備促進を図る取組を行う。

また、貨物の積卸しに伴う一時停車に対応するため、民間が整備する荷捌きのための一時停車施設に対して低利融資を行う。

荷主企業、物流事業者、駐車場事業者、地方公共団体等が連携して行う貨物車用駐車場の設置など荷さばき駐車を削減する取組みに対して、駐車施設に必要な機器設置への助成を来年度までの2年間モデル事業として行う。

地方公共団体に対しては、大規模建築物の新・増設に際し駐車施設の附置を義務付ける条例の制定や、駐車場整備地区に関する都市計画の決定及び駐車場整備計画の策定について支援を行い、総合的・計画的な駐車場整備を図る。

都市に流入する自動車に空き駐車場の位置等を示すことにより、都心中心部における駐車場探しの交通や違法路上駐車による交通混雑を解消し、都市内交通の円滑化と既存駐車場の有効利用を図るため、駐車場案内システムの整備を促進する。

また、土曜日や日曜日に利用されていない銀行、市役所等の専用駐車場の一般開放等により、地域の駐車場の有効利用を図る駐車場有効利用システムの整備を実施する。

違法路上駐車の徹底排除を進め、安全で円滑な交通を確保するため、違法駐車が特に激しい幹線道路において荷捌き停車帯の整備や、カラー舗装による駐停車禁止区域の明示等を、公安委員会等による取り締まりや啓発活動の強化等と連携しつつ、総合的・集中的に実施する。

10 災害発生等に備えた安全の確保

豪雨、豪雪、地震、津波、火山噴火等による災害が発生した場合においても、安全で安心な生活を支える道路交通を確保するため、異常気象時における地域の孤立を解消する生命線となる道路の整備や道路の防災対策、緊急輸送道路を中心とした橋梁等の耐震

補強等災害に強い道路ネットワークの整備を推進する。

特に、緊急輸送道路の橋梁の耐震補強対策及び新幹線、高速道路の跨線橋・跨道橋の耐震補強対策について、平成17年度を初年度とする3箇年プログラムに基づき、重点的に実施する。

また、道路防災週間等を通じた道路防災対策の普及・啓発を推進するとともに、地震等の災害発生時に有効な「道の駅」の防災拠点化を推進する。

1.1 交通安全に寄与する道路交通環境の整備

(1) 道路法に基づく通行の禁止又は制限

ア 災害、異常気象時における通行の禁止又は制限

道路に係る災害を未然に防止するため、災害の発生が予測されるような状況下においては、関係機関が協力して、事前に迅速かつ的確な通行規制を実施することとし、このため、道路パトロール体制の強化、気象観測装置の整備、道路モニター制度の有効活用等を図る。

イ 水底トンネル等における危険物積載車両の通行の禁止又は制限

水底トンネル等において、道路構造を保全し、又は交通の危険を防止するため、道路管理者は爆発性又は易燃性を有する物件その他の危険物を積載する車両の通行の禁止又は制限をしているところであるが、「危険物運搬車両の事故防止等対策についての申合せ」（平成9年12月12日付け関係省庁等申合せ）も踏まえ、警察等関係機関との緊密な連携の下にこれに違反する者に対する指導取締り等を強化する。

ウ 特殊車両の通行の禁止又は制限

車両制限令(昭和36年政令第265号)に定める車両の幅、重量、高さ等の最高限度を超える大型車及び重量車の場合、道路を通行させることは、道路構造の保全又は交通の危険の防止の観点から禁止されており、やむを得ない場合に限り道路管理者の許可を受けて道路を通行させることができる。当該通行許可等法令に違反する車両に対処するため、警察等関係機関との緊密な連携を図りつつ、違反者等に対する指導取締りを強力に推進するとともに、悪質な違反者に対し告発を行う。

また、無許可や許可条件違反などの重量超過車両の走行や重大事故の発生を防止するため、自動計測装置の整備を促進し、計測データを基に指導警告書を発出するなど

の取り組みを進める。

さらに、車両制限令違反車両を排除して道路構造の保全等を図る観点から、悪質な違反者に対する大口・多頻度割引（高速道路の大口・多頻度利用者に対し、車両1台毎の月額利用額等に応じて割引する制度）停止等の措置については、平成16年1月から措置の基準を強化しており、常習または超重量違反などの悪質な違反行為に対する措置を徹底する。

（２）都市公園の整備の推進

都市において子供たちが安全で快適に遊びや運動ができるよう、都市公園事業においては、従来より街区公園、近隣公園、地区公園の住区基幹公園や総合公園、運動公園の都市基幹公園及び緑道等の整備により、子供の遊び場等の確保に努めてきており、引き続き交通安全対策に資する都市公園の整備を推進する。

（３）無電柱化の推進

安全で快適な通行空間の確保、都市景観の向上、都市災害の防止、情報通信ネットワークの信頼性の向上、地域活性化等の観点から、電線共同溝等の整備による無電柱化を推進する。

特に、平成16年4月に策定した「無電柱化推進計画」に基づき、まちなかの幹線道路に加え、歴史的街並みを保存すべき地区等における主要な非幹線道路も含めて面的に無電柱化を推進する。

また、交通渋滞の原因の一つである道路に地下埋設された電気、ガス、水道等の工事(占用工事)による道路の掘り返しを抜本的に削減し、大都市の防災機能を向上させるとともに、光ファイバー等情報通信基盤整備を支える共同溝について、整備の一層の推進を図る。

第2節 安全運転の確保

1 自動車運送事業者に対する指導監督の充実

労働基準法等の関係法令等の履行及び運行管理の徹底を図るため、重大事故を引き起こした事業者及び新規参入事業者等に対する監査を徹底するとともに、関係機関合同による監査・監督を実施し、不適切な事業者に対しては厳正な処分を行う。このため、効果的かつ効率的な監査を実施するための監査システムについて、事故を引き起こした事

業者等を効果的に抽出する機能を拡張するとともに、引き続き監査実施体制の充実・強化を図る。

また、関係行政機関相互の連絡会議の開催及び指導監督結果の相互通報制度等を活用することにより、過労運転に起因する事故等の通報制度の的確な運用と業界指導の徹底を図るとともに、事業者団体等関係団体を通じての指導にも努める。特に、貨物自動車運送事業者については、貨物自動車運送適正化事業実施機関を通じての過労運転・過積載の防止等運行の安全を確保するための指導の徹底を図る。

さらに、企業全体に安全意識を浸透させ、より高い水準での安全を確保するため、平成18年の運輸安全一括法の改正に基づき、自動車運送事業者が経営トップから現場まで一丸となった安全管理体制の構築を推進するとともに、その構築状況を自動車運送事業者に対して国が評価する運輸安全マネジメント評価を着実に実施することにより、さらなる輸送の安全の確保を図り、また、これに必要な人材の育成を図る。

このほか、飲酒運転根絶に向けた指導監督の徹底に努めるとともに、交通事故要因分析検討会が平成19年3月にとりまとめた「バスの車内事故を防止するための安全対策の提言」を踏まえ、対策の実行を図るべく、関係団体等に対し指導の徹底を図る。

2 貨物自動車運送事業安全性評価事業の促進

全国貨物自動車運送適正化事業実施機関において、貨物自動車運送事業者について、利用者が安全性の高い事業者を選択することができるようにするとともに、事業者全体の安全性向上に資するものとして実施している「貨物自動車運送事業安全性評価事業」を促進する。

3 輸送の安全向上のための優良な労働力（トラックドライバー）確保対策の実施

事業用貨物自動車による輸送の安全確保策の強化が急務となっていること及びトラックドライバーの不足による物流への悪影響が懸念されていることを踏まえ、悪質ドライバーの排除方策、優良ドライバーの育成・確保策等について調査検討を行う。

4 事故情報の多角的分析の実施

事業用自動車の事故に関する情報の充実を図るため、自動車事故報告規則(昭和26年

運輸省令第104号)に基づく事故情報の収集・分析に加え、自動車運送事業に係る交通事故要因分析のための情報収集・分析を充実強化する。具体的には、事業用自動車の重大事故データベースを構築するとともに、貨物自動車運送事業の事故の50%を占める追突事故のうち、運転者の過労や居眠りが原因で発生する事故について科学的に解明し、再発防止対策について検討を行う。

さらに、事故発生時の前後の走行状態（前方映像、車両速度、急加減速）を記録する映像記録型ドライブレコーダーについて、記録された映像を活用し、自動車運送事業者が乗務員への安全運転教育の充実を図るための方策について検討を進める。

5 運行管理者等に対する指導講習の充実

運行管理者等に対する指導講習について、模擬点呼の実施や運送事業者の事故防止に関する取組事例の紹介等講習内容の充実を図るとともに、視聴覚機材の活用等による効果的な講習を実施し、過労運転・過積載の防止等運行の安全を確保するための指導の徹底を図る。

6 道路交通に関する情報の充実

(1) 気象情報等の充実

安全運転の確保に資するため、道路の降積雪や路面などの状況等の情報を収集し、道路利用者に提供する気象情報システムの整備を推進する。

(2) 災害発生時における情報提供の充実

災害発生時において、道路の被災状況を迅速かつ的確に収集・分析・提供するため、道路の災害に関する情報を収集提供するシステムを整備するとともに、インターネット等ITを活用した道路の災害情報等の提供を推進する。

第3節 車両の安全性の確保

1 車両の安全性に関する基準等の改善の推進

(1) 道路運送車両の保安基準の拡充・強化等

ア 車両の安全対策の推進

交通政策審議会報告「交通事故のない社会を目指した今後の車両安全対策のあり方

について」（平成18年6月）において、車両安全対策により交通事故死者数及び負傷者数の低減目標及び2010年以降も更なる死者数低減を図ることが提言されている。これを踏まえ、今後の車両安全対策として、予防安全対策の普及・促進を行う他、衝突後被害軽減対策の充実、その他大型車の安全対策や歩行者・高齢者対策を進める。

具体的には、衝突被害軽減ブレーキの普及促進、アルコール・インターロック装置の技術課題の検討、予防安全技術の効果を把握するためのドライブレコーダー等を活用した事故分析・効果評価の充実を図るなどの予防安全対策を進める他、引き続き、大きさの異なる車両が衝突した時の乗員保護性能を向上させるためのコンパチビリティ対策などの衝突後被害軽減対策を進める。

また、保安基準の拡充・強化等の安全基準の策定を行うにあたっては、①事故実態の把握・分析、②安全対策の実施、③対策の効果評価、からなる「自動車安全対策のサイクル」を基本として、安全対策の方向性の検討や効果評価を行う「安全基準検討会」、事故実態の把握分析を行う「事故分析部会」、安全基準の策定過程にある安全対策を提示し広く一般から意見をつのるシンポジウムの開催等を行い、安全対策の充実及び透明性の確保を図る。

イ 道路運送車両の保安基準の拡充・強化

車両の安全対策の基本である自動車の構造・装置等の安全要件を定める道路運送車両の保安基準について、前述の検討結果等を踏まえつつ、事故を未然に防ぐための予防安全対策、万が一事故が発生した場合においても乗員、歩行者等の保護を行うための被害軽減対策のそれぞれの観点から、適切に拡充・強化を図る。

なお、保安基準の拡充・強化の推進にあたっては、保安基準が自動車の国際的な流通を阻害することがないように国際的に連携して検討を進める。

(2) 先進安全自動車（ASV）の開発・普及の促進

エレクトロニクス技術等の先進技術により、自動車を高知能化して安全性を格段に高めた先進安全自動車（ASV）の開発・普及の促進を図る。

また、ASV技術のうち実用化段階にあるものについては、技術指針の策定、安全上留意すべき事項についてのガイドラインの策定、ASV技術の効果評価の実施、インセンティブの付与等により普及促進を引き続き進めていく。

2 自動車アセスメント情報の提供等

自動車の衝突安全性能等に関する車種ごとの安全性に関する比較情報等を公正中立な立場でとりまとめ、これを自動車ユーザーに定期的に提供する自動車アセスメント事業を積極的に推進する。

具体的には、自動車の衝突安全性能の総合評価及び歩行者頭部保護性能・制動性能の評価、チャイルドシートの安全性能比較評価を行い公表することで、ユーザーが安全な製品選びをしやすい環境の整備を推進するとともに、自動車メーカー等におけるより安全な製品の開発促進を図る。

このほか、自動車の安全装置の正しい使用方法等の一般情報や車種毎の安全装置の装備状況も拡充し、加えて実用化された先進安全自動車（ＡＳＶ）技術紹介を行い充実した自動車アセスメント情報をユーザーに提供する。

3 自動車の検査及び点検整備の充実

（１）自動車の検査の充実

道路運送車両の保安基準の拡充・強化に合わせた検査態勢の整備、及び不正二次架装を排除するため検査の電子化等、質の向上を推進することにより、道路運送車両法（昭和26年法律第185号）に基づく新規検査等の自動車検査の確実な実施を図る。また、街頭検査態勢の充実強化を図ることにより、不正改造車両を始めとした整備不良車両及び基準不適合車両の排除等を推進していく。

（２）型式指定制度の充実

自動車の安全性の増進等を図るため、新型の自動車や装置の保安基準への適合性等の審査を独立行政法人交通安全環境研究所と連携して実施する。

（３）自動車点検整備の充実

ア 点検整備の充実

自動車ユーザーの保守管理意識の高揚と点検整備の適切な実施の推進を図るため、「自動車点検整備推進運動」を全国的に展開するとともに、整備管理者研修、自動車運送事業者監査等を通じて関係者に対し車両管理の指導を行い、点検・整備等の不良に起因する事故の防止を図る。

また、大型車の車輪脱落事故やバスの車両火災事故等の点検・整備等の不良に起因

する事故の防止対策を強化するため、改正自動車点検基準（平成19年4月施行）等を周知徹底し、適切な点検整備が実施されるよう努める。

イ 不正改造車の排除

道路交通に危険を及ぼすなど社会的問題となっている不適正な着色フィルムの貼付、消音器の切断・取り外し等の不正改造車や過積載を目的とした不正改造車等を排除し、自動車の安全運行を確保するため、関係機関の支援及び自動車関係団体の協力の下に「不正改造車を排除する運動」を全国的に展開し、広報活動の推進、関係者への指導、街頭検査等を強化することにより、不正改造防止について、自動車使用者及び自動車関係事業者等の認識を高める。

また、平成18年5月の道路運送車両法（昭和26年法律第185号）改正により新設された架装メーカー等に対する立入検査等の規定を活用し、不正な二次架装（自動車の一部部品を取り付けない又は取り外した状態で新規検査を受検し、自動車検査証の交付を受けた後に、当該部品を取り付けて使用者に納車する行為。）の抑止に努める。

ウ 自動車整備技術の向上

自動車新技術の採用・普及、ユーザーニーズの多様化に伴い、自動車を適切に維持管理するためには、自動車整備業がこれらの変化に対応して、整備技術を高度化する必要があることから、整備主任者に対する技術研修等を通じて情報提供を行うとともに、一級自動車整備士技能検定試験の実施により、整備士の技術面及び接客面の能力の向上を推進する。

4 リコール制度の充実・強化

リコールに係る不正行為の再発防止対策として強化した情報収集体制（自動車メーカーからの定期報告等）、監査体制（疑義のあるメーカーへの集中監査等）、技術的検証体制（独立行政法人交通安全環境研究所における実車実験による検証等）を着実に活用することにより、引き続きリコール制度の適正な運用を図る。

第4節 高速自動車国道等における救急業務実施体制の整備

東日本高速道路株式会社、中日本高速道路株式会社、西日本高速道路株式会社及び本

州四国連絡高速道路株式会社（以下「高速道路株式会社」と総称する。）並びに関係市町村は、共に通信連絡体制等の充実を図るなど連携を強化するとともに、高速道路株式会社は、救急業務実施体制の整備を促進する高速自動車国道等のインターチェンジ所在市町村等に財政措置を講じる。

第5節 損害賠償の適正化を始めとした被害者支援の推進

1 自動車損害賠償保障制度の充実等

自動車損害賠償責任保険（共済）（以下、「自賠責保険」という。）については、自動車損害賠償保障法（昭和30年法律第97号。以下「自賠法」という。）に基づき、国による死亡等重要事案に関する支払い審査のほか、保険会社等の情報提供措置及び支払基準に基づいた適正な保険金支払いの着実な実施について、被害者保護の充実が図られるよう、引き続き保険会社等を指導していく。

また、自賠責保険の保険金支払いに関する紛争を解決するため、自賠法に基づく公正中立な紛争処理機関により、通常の裁判による救済に比べてより迅速な紛争の解決が図られるよう、引き続き適切な指導を行っていく。

交通事故による被害者救済については、その必要性が一層増しているところであり、自賠法による自動車事故対策計画に基づき、自賠責保険の運用益の活用による被害者救済対策事業として被害者保護の増進の対策等の実施に係る補助等を引き続き行う。

一方、自賠責保険による救済を受けられないひき逃げや無保険（共済）車両による事故の被害者に対する救済制度である自動車損害賠償保障事業についても、自賠責保険に近い損害てん補が行われるよう運用を変更し、その充実を図る。

また、自賠責保険の期限切れ、掛け忘れに注意が必要であることを、広報活動等を通じて広く国民に周知するとともに、街頭における指導取締りの強化等を行い、無保険（共済）車両の運行の防止を徹底する。

2 損害賠償の請求についての援助等

交通事故の損害賠償の請求についての援助については、（財）日弁連交通事故相談センターにおいて弁護士による無料の法律相談及び示談斡旋等に関する業務の充実を図る

こととしている。

3 交通事故被害者支援の充実強化

自賠法による自動車事故対策計画に基づき、被害者保護の増進及び自動車事故の発生の防止が安定的に行われるよう以下のような事業を引き続き行う。

独立行政法人自動車事故対策機構（NASVA）において、自動車事故により重度の後遺障害を負い、常時又は随時介護を要する被害者に対する介護料の支給を行い、さらに、介護料支給の対象品目の追加を行う。また、在宅介護者の支援を強化するために短期入院費用の一部助成を行う。

自動車事故による重度後遺障害者に対し専門的な治療及び養護を行う療護施設（千葉、東北、岡山、中部の4箇所）の運営を行うとともに、療護施設の空白地域解消のため、新たに一般病院に対して療護施設機能の一部について委託を行う。

これに加え、（財）交通遺児育成基金の行う交通遺児育成のための基金事業及び都道府県の行う高等学校交通遺児授業料減免事業等に対する援助を行うなど、交通事故被害者支援の充実強化を図る。

第6節 研究開発及び調査研究の充実

1 交通事故対策及び道路災害に関する研究開発の推進

交通事故対策及び道路災害対策に関する研究を実施する。

交通事故防止対策については、交通事故が人・道・車の3要素が相互かつ複雑に関連して発生するため、道路利用者の安全意識や身体、行動特性等を含めた幅広い観点から、多角的、総合的に分析・研究等を進める必要がある。

このため、交通事故総合分析センターの活用を図りながら、大学、民間の研究機関と行政が連携して、調査・分析・研究を強力に推進する。

道路災害対策に関しては、雪崩対策施設の評価、未利用エネルギーを利用した道路融雪及び冬期道路管理技術の高度化に関する研究を行うとともに、岩盤斜面崩壊のリスクマネジメント技術に関する研究、道路の耐震性に関する研究を実施する。

2 高度道路交通システム(ITS)に関する研究開発の推進

ITを活用し、人・道路・車のコミュニケーションによって、より安全で快適な移動を支援するため、各種ITSサービスの研究開発を推進するとともに、システムの共通的な基盤の構築、国際標準化活動の支援等を積極的に推進する。

(1) 道路交通情報収集提供の高度化

VICS等を活用し、渋滞情報や所要時間情報などの道路交通情報の収集・提供の高度化を図る。また、ETCの無線通信技術(狭域専用通信:DSRC(Dedicated Short Range Communication))を活用して道路交通情報の提供などの多様なサービスを一つの共通車載器で効率よく提供するための研究開発を推進し、平成19年に実現することを目指す。

(2) 安全運転の支援

ITSの推進により交通安全を高めるため、「IT新改革戦略」に基づき、インフラ協調による安全運転支援システムの実現に向けて産・学・官が連携し研究開発等を行う。

また、「IT新改革戦略」の目標となっている交通事故の大幅な削減を図るため、ドライバーの安全運転を支援する走行支援道路システム(AHS:Advanced cruise assist Highway System)について、ETCの無線通信技術やデジタル道路地図を活用した安全運転支援に関する研究開発を推進し、平成19年に一部システムの試行運用を開始することを目指す。

さらに、エレクトロニクス技術等の先進技術により、自動車を高知能化して安全性を格段に高めた先進安全自動車(ASV)の研究開発を推進する。

(3) 電子ナンバープレートの実用化に向けた調査研究

自動車登録番号等をナンバープレート上のICチップに記録した電子ナンバープレート(スマートプレート)について、交通渋滞対策等への活用方法の検討など、実用化に向けた調査研究を行う。

(4) システムの共通な基盤(プラットフォーム)の構築

システムの構築に当たり、ITSシステムの全体像(アーキテクチャ)に基づき、ITSを構成するシステム間の互換性を確保するために必要な道路管理者間の通信規約(プロトコル)等の基準類の整備を行い、全体として有機的に連携した統合的なシステムを効率的に構築する。

(5) 国際標準化活動の支援等

ITS世界会議等の国際会議や二国間レベルでの情報交換を行うなど、国際的な視野からの取り組みを推進する。また、国際標準化機構（以下、「ISO（International Organization for Standardization）」という。）の国際標準化活動に対して支援を行い、日本のシステムの国際標準化を図るとともに、既存国際標準との整合を図る。

3 積雪寒冷地における道路交通の安全に関する研究開発の推進

積雪寒冷地における道路交通の安全確保を図るため、冬期道路管理の高度化、積雪寒冷な気象現象に起因する郊外部重大事故等の対策、凍結を抑制する舗装技術等の路面凍結対策、吹雪による視程障害や雪崩対策及びインターネットを活用した積雪寒冷地における道路情報提供システム等、積雪寒冷地における諸条件での道路交通安全対策に関する調査研究を行うとともに、雪氷等による道路災害に関する調査研究を行う。

4 歩行者保護性能に係る基準策定のための調査研究等の推進

自動車の歩行者保護性能に係る基準を策定することを目的として、歩行者保護に関する世界統一基準（GTR）案の検討等を行う。また、事故分析結果及び対策の効果評価の結果等を総合的かつ定量的に評価することを目的として、交通量、自動車の特性及びドライバー特性も考慮した評価手法の開発を行う。