

自動車交通における総合的な安全対策の推進

国からリコールを促す命令制度を活用し、リコールに係る不正行為の再発を防止
ASV技術、ドライブレコーダー等の新技術の開発・普及により車両の安全性を向上
自車の安全のみならず、衝突相手への被害も軽減

背景

交通事故死者数を10年で5,000人
/年以下に削減
(16年1月 総理施政方針演説)

課題

① 悪質なリコール隠し問題への対処

自動車メーカーによる隠蔽、虚偽報告、データ改竄等の不正行為を排除し、リコールの迅速・確実な実施を図る必要

② ASV(先進安全自動車)技術、ドライブレコーダー等の新技術の活用

③ 衝突相手の被害軽減策の充実が必要

死亡事故件数は、人対車両の事故及び車両相互による事故の割合が増加(H5年74% H15年78%)
大型トラックと衝突して乗用車が大破する事故で218人死亡(H13年)。前部プロテクタにより43人の死者低減を期待。

施策のポイント

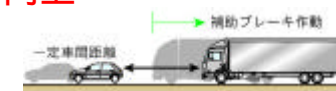
① リコールに係る不正行為の再発防止対策

国の情報収集、審査体制の強化を図り、国からリコールを促す命令制度を活用する

- ・情報収集体制の強化
メーカーからの定期報告の義務付け
ユーザー、警察庁、JAF等メーカー以外からの国内関係機関や諸外国政府からの情報収集
- ・疑義案件のチェックの強化
書面審査に加え、交通安全環境研究所における現車確認、試験の実施等により、技術的検証を実施
- ・体制の抜本強化
リコール担当官の倍増、外部専門家による「リコール案件調査・検証検討会」等の設置による技術検証体制の強化

② 新技術の本格的普及による車両及び運行の安全性の向上

ASVの技術の本格的普及に向けて、ASV技術の有効性を明らかにし、その比較が可能となるよう、新たに「効果評価」に着手
映像を記録し、事故原因の正確な分析が可能となる映像記録型ドライブレコーダーの実証実験を行い、普及促進を図る
速度、距離、時間等の運行データを電子媒体に記録することにより、効率的高品質の高い安全管理に資するデジタル式タコグラフの普及促進を図るため、認定基準の見直し等を行う



③ 相手方への被害軽減の観点を重視した保安基準の整備・拡充

対向車の車下への潜り込みを防止するための大型トラックの前部プロテクタの基準化、歩行者脚部保護基準、固定機能付チャイルドシートの基準化、重量が異なる車両が衝突した場合のアンバランスを是正するコンパチビリティ改善基準



建築物における事故防止対策の推進

建築物に係る事故情報を早期に収集する仕組みの整備、専門家による事故対策委員会(仮称)の設置
 事故情報を踏まえた設計指針、安全基準等の整備及び管理者等に対する注意喚起

現状

建築物に関する重大な事故情報が直ちに収集されない

事故原因の調査や必要な対策の周知が直ちにできない

類似の事故の再発(未然に防げた可能性も)

自動回転ドアにおける事故



15.4	転倒事故
6	骨折事故
12	骨折事故
16.3.26	死亡事故等

他の施設の回転ドアを含め、過去10年間に重傷22件など事故多数発生

<他の事故の例>

- ・ビルの外壁の崩落
- ・エスカレーターの転倒・転落事故
- ・防火シャッターやエレベーターの挟まれ事故
- ・駐車場からの自動車の落下事故

事故発生後の迅速な情報収集・対策検討体制の確立

事故情報の収集体制

・重大事故の発生後、**早期に事故情報を収集・共有**
 ・消防機関等関係行政機関、設備メーカー、関係団体等との間で情報共有体制を構築

継続的な事故情報の分析・対策

・定期報告制度(建築基準法第12条)等を活用した建築物管理者からの情報収集
 ・利用者等から事故情報を収集するシステム・体制の整備等

建築物事故対策委員会(仮称)の設置

必要に応じ、エレベーター、エスカレーター、遊戯施設等の**専門家**や利用者等により**再発防止策を検討**

事故防止対策の検討

・緊急対策の策定・公表
 ・再発防止策の公表

・利用者、ビルオーナー等に対する事故防止の啓発
 ・安全基準・指針等の見直し
 検討

「開かずの踏切」対策のスピードアップ

能力ある自治体を施行者に加え抜本対策である連立事業への取組をスピードアップ
踏切交通円滑化のための「速効」対策の取組強化
踏切内の歩行者等の事故の防止

多額の財政負担のため連立事業の**順番待ち**が発生 (平均総事業費500億円、平均事業期間13年)

進まない踏切対策

事業者間の調整がつかず歩道の設置が**遅延**し、人と車が**接触の危険**

事業者の都合でなく**利用者本位の立場**で対策をスピードアップ

利用者の意向を反映して調整をスピードアップ

連立だけでなく「速効対策」も組み合わせ

調整を迅速化する新ルール

連立事業による「**抜本対策**」の拡充

- (1)連立事業の施行者に市区を追加 → 事業の早期着手を促進
- (2)仮線路を高架に → 踏切除却効果の早期発現
- (3)仮設の横断歩道橋設置等

加えて「**速効対策**」への取組強化
高度な遮断機の導入

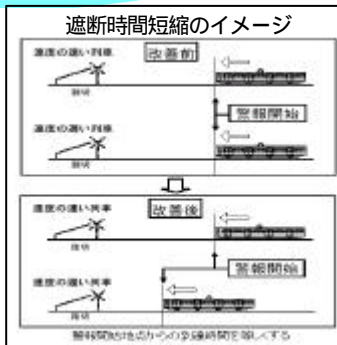
(踏切交通容量の拡大)

JR中央線 梶野新田踏切における遮断時間短縮効果

ピーク1時間当たり59 41分

横断歩道橋の設置

踏切内の歩道を拡幅等



19年度までの3年間に、「開かずの踏切」約500箇所のうち、40箇所を立体化、さらに遮断時間の短縮等を160箇所を実施。

利用者の意向

地域単位で一括して、踏切道の改良プランを作成 (自治体)

調整が進まない場合
調整状況を公表し、
利用者の意向を再度把握

利用者の意向を反映して鉄道事業者・関係機関で一括調整

歩道の設置やデコボコ矯正等を集中実施



福生市の踏切拡幅の例

17年度は、地域を限定してモデル的に取組。

併せて無理な進入を防止する視認性の高い遮断機・警報機の設置等の安全対策も実施

路上工事の縮減

道路利用者への路上工事に関するきめ細かな情報提供を徹底

- ・きめ細かな情報提供を工事実施者に徹底
- ・「工事問い合わせ番号」で工事情報に簡単アクセス
- ・毎月の路上工事時間を直ちに集計・公表

平成17年度までに路上工事時間を約12%縮減（平成14年度比）

現状と課題

平成15年度は路上工事時間縮減に一定の成果
東京23区では年末・年度末の工事ストップ

平成15年度の年間縮減率
<平成14年度比>

- ・全国（直轄国道）
：約7%縮減
- ・東京23区
（直轄国道・都管理道路）
：約5%縮減

東京23区では、道路補修工事が約28%増加するなど、取り組みがまだ不十分

方向性

路上工事縮減に向けた不断の努力

道路利用者への路上工事情報提供の充実

外部監視の強化

今後展開する施策

情報提供の徹底により道路管理者及び占用企業者に
“縮減インセンティブ”

- ・早期の路上工事情報開示
- ・路上工事モニター（路上工事Gメン）によるチェック

問い合わせ番号をインデックスとして道路工事情報の特定、検索等を簡素化

- ・路上工事情報をリアルタイム化
 - ・道路利用者が路上工事について意思表示
（路上工事“不人気投票”）
- 東京23区の直轄国道は年末までに先行導入

【問い合わせ番号による工事検索】

番号を入力して下さい
No. 123-4567

No : 123-4567
内容 : 舗装老朽化に伴う張替え
期間 : 6/01 ~ 7/31
時間 : 22時 ~ 翌05時
実施者 : 東京国道事務所
投票する

直轄国道・高速道路において毎月の路上工事時間を直ちに集計・公表（本年8月～）

- ・HP公表などにより、マネジメントを強化