

3 6 交通安全対策の推進について

(内閣府、法務省、国土交通省、警察庁)

【内容】

- (1) 車両運転中の「ながらスマホ」行為を防止するため、車両運転中のスマートフォン等の利用の危険性と、そうした行為によって重大な事故が発生することを十分認識させる必要があることから、マスメディア等を活用した効果的な広報啓発、全国的な取締り及び交通安全教育の拡充を行うこと。また、車両運転中の「ながらスマホ」行為は極めて悪質な行為であるため、「道路交通法」及び「自動車運転死傷処罰法」等を改正し罰則を強化すること。
- (2) 交通事故死者数に占める高齢者の割合が高く、高齢運転者による事故が全死亡事故に占める割合も年々増加しているため、高齢者の事故防止に向け、マスメディアを活用した効果的な広報啓発や交通安全教育を一層推進すること。
- (3) 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。
- (4) 通学路等における安全・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。
- (5) 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や自転車利用環境等の整備を推進するとともに、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28年の交通事故死者数は212人で、平成15年から14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ることから、交通事故防止に向けた広報啓発活動や交通安全教育を始めとするソフト事業と信号機の改良、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、歩行空間のバリアフリー化などハード事業による交通安全対策を推進することが重要かつ喫緊の課題である。
- 県・県警及び県内の国の機関などが一体となって、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。
- 車両運転中にスマートフォン向けのゲームアプリ「ポケモンGO」を利用したことが原因の死亡事故が平成28年中に全国で5件発生し、うち2件が本県で発生した。
- 車両運転中にスマートフォン等を操作する「ながらスマホ」行為は、「道路交通法」で定める運転者の注意義務を意識的に果たしておらず、これによる事故の発生は、単純な過失とは明らかに一線を画し極めて悪質である。

- このため、車両運転中の「ながらスマホ」行為を防止するため、「ながらスマホ」行為は危険であり、重大な事故を招く恐れがあることをマスメディア等を活用して広く周知する必要がある。
また、車両運転中のスマートフォン利用等による行為が後を絶たない現状であることから、全国的な取締りや交通安全教育を拡充する必要がある。
さらに、「ながらスマホ」行為は、現行の「自動車運転死傷処罰法」では、前方不注意などが原因の死亡事故と同じ「過失運転致死罪」に留まり、より重い刑を科すことができる酒酔い運転などが原因の「危険運転致死罪」の適用はない。このため、「道路交通法」や「自動車運転死傷処罰法」等を改正して罰則を強化する必要がある。
- 昨年の高齢者の交通事故死者数は117人で、死者数全体の55.2%を占めている。
また、全国では高齢運転者による事故が相次いで発生し、社会的な問題となるなど、高齢者の交通事故防止対策は喫緊の課題である。
このため、国において高齢者の事故防止に向け、効果的な広報啓発や交通安全教育を推進する必要がある。
- 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。
- 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、持続的な取組を促進する必要がある。
- 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。
- 生活道路での交通事故の多いエリアにおいては、国が提供するETC2.0等のビッグデータを活用して、生活道路の抜け道利用や急ブレーキ・速度超過箇所等の潜在的な危険箇所を把握し、自動車交通を安全性の高い幹線道路等へ転換させるとともに、走行速度の抑制の徹底による「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促進する必要がある。
- 高齢者を始め障害者や子育て世代等、全ての人々が安心して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や安全な自転車利用環境等の整備を推進し、誰もが快適に移動できる道路交通環境の確保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ITS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

