

## 未就学児等及び高齢運転者の交通安全緊急対策 (令和元年6月18日)

本年4月19日、豊島区で発生した暴走した乗用車による親子の交通死亡事故、5月8日大津市で発生した園児の交通死亡事故など、子供が犠牲となる事故、高齢運転者による事故が相次いで発生している。

このため、本年5月21日に開催された「昨今の事故情勢を踏まえた交通安全対策に関する関係閣僚会議」における総理指示<sup>1</sup>を踏まえ、以下を基本に、取り組むこととした。

**まず、緊急に取り組む**対策として、子供を交通事故の被害から守るため、未就学児を中心に子供が日常的に集団で移動する経路等の安全確保を早急に進める。

次に、安全運転サポート車の普及や運転免許証の自主返納者への各種支援策の広報・啓発など「高齢者の安全運転を支える対策」については、これまでも取り組んできたが、これらを**一層加速**させる。

さらに、免許返納後の高齢者の移動の足となる公共交通の利用環境の改善、最新の自動運転技術を取り入れた新しいモビリティの活用等の「高齢者の移動を伴う日常生活を支える取組」について、**大胆に取り組む**。

このような観点から、今般、緊急に対応すべき施策をはじめ重点的に取り組むべき施策を以下のとおり取りまとめた。国民の命に関わるこの課題に、関係省庁が一丸となって取り組み、子供や高齢者をはじめ誰もが安心安全に暮らしていくことができる、交通事故のない令和を一刻も早く実現し、世界をリードする交通安全社会を目指す。

### 1. 未就学児を中心に子供が日常的に集団で移動する経路の安全確保

交通事故から次世代を担う子供のかげがえのない命を社会全体で守るため、関係省庁が連携し、未就学児を中心に子供が日常的に集団で移動する経路等の緊急安全点検を早急<sup>1</sup>に実施する。その結果も踏まえ、年度内から対策を実施し、未就学児を中心に子供が日常的に集団で移動する経路等の道路交通安全環境の整備のほか、地域ぐるみで子供を見守るための対策を至急具体化し、着実に実行に移す。

<sup>1</sup> 5月21日閣僚会議に於ける総理指示の要点

1) 交通事故から、次世代を担う子供のかげがえのない命を、社会全体で守るため、未就学児を中心に子供が日常的に集団で移動する経路の安全確保方策を早急に取りまとめること  
2) 「高齢者の安全運転を支える対策の更なる推進」及び「高齢者の移動を伴う日常生活を支える施策の充実」について、新たな技術の進展なども考慮しつつ、一層強力で推進すること

(1) 未就学児を中心に子供が日常的に集団で移動する経路の緊急安全点検の実施

関係省庁連携の下、幼稚園、保育所、認定こども園等の未就学児を中心に子供が日常的に集団で移動する経路等の安全を確保する。このため、幼稚園、保育所、認定こども園等のほか、その所管機関や道路管理者、警察等の連携・協力により、未就学児を中心に子供が日常的に集団で移動する経路等の緊急安全点検を本年9月末までに実施し、所管機関において、本年10月中に結果の概要を集約する。これを踏まえ、関係機関等において対策を具体化し、本年度内から順次対策に着手し、着実に必要な対策を推進する。

(2) 子供の安全な通行を確保するための道路交通安全環境の整備の推進

緊急安全点検の結果を踏まえ、交通安全施設等の整備等着手可能な事業から早急に道路交通環境の整備を進める。

○安心安全な歩行空間の整備

交通安全施設等の整備強化に加え、歩道の設置・拡充、歩行者と自動車・自転車の利用空間の分離、防護柵の設置、無電柱化、踏切対策、環状交差点化等により安全・安心な歩行空間の整備を進める。

緊急性の高い箇所については、経路の見直しも含め早急に対策に着手するとともに、緊急安全点検を受けて、所管機関等において、本年10月中に対策が必要な箇所数等を取りまとめる。これをもとに本年度内に本格対策着手、可能な限り短い年数での対策完了を目指す。

○ゾーン30はじめ生活道路の交通安全

ゾーン30の整備等の面的な対策を含めて必要な交通安全施設等の整備等を推進するとともに、ゾーン30と連携したハンプ、狭さくの設置等のエリアとしての速度抑制等の対策をETC2.0等のデータを活用して効果的に実施する。

○幹線道路と生活道路のエリアの機能分化

交差点改良や改築等の幹線道路対策による生活道路と幹線道路の機能分化等を推進する。

(3) 地域ぐるみで子供を見守るための対策等

地域において、関係機関、幼稚園、保育所、認定こども園や、学校、警察、道路管理者等を交え、密接に連携し、未就学児を中心に子供が日常的に集団で移動する経路等の安全を確保する。その一環として、警察による現場での交通指導取締りとあわせて地域ぐるみで子供を見守るための区

域の設定、見守り活動等考えられ得る対策を至急具体化する。

○スクールゾーンの設定推進

スクールゾーンの設定推進を本年6月中に都道府県教育委員会等に依頼する。

○キッズゾーン（仮称）の創設について検討

小学校等の通学路に設けられているスクールゾーンに準ずるキッズゾーン（仮称）の創設について今秋を目途に検討する。

○幼児の通園路や園外活動中における見守り活動の充実

地域全体で通学路の見守り活動を支援する事業として実施してきた「地域ぐるみの学校安全体制整備推進事業」（実施箇所1,700箇所）を促進し、学校・園外において幼児を見守る体制を強化し、通園路や学校外・園外活動中の幼児・児童の一層の安全確保につなげる。

○キッズガード（仮称）のモデル事業の実施及び制度化の検討

園外活動時に子ども達を見守るキッズガード（仮称）を配置する事業の実施に向け、本年度中にモデル事業を実施し、課題を踏まえて制度化を検討する。

○子供の通行が多い生活道路等における適切な交通指導取締り

子供の通行が多い生活道路等における適切な交通指導取締りを行う。時速30キロメートル毎時の区域規制が実施された子供の通行が多い生活道路等において、当該規制の実効性を確保して子供の尊い命を交通事故から守るため、道路幅員が狭くガードレール等もない生活道路でも活用できる「可搬式速度違反自動取締装置」を全国的に整備することなどにより、適切な取締りを行う。

（4）小学校の通学路の合同点検

文部科学省、警察庁、国土交通省の連携の下、平成24年4月に京都府亀岡市で発生した、登校中の児童等の列に自動車が入り込む事故を受けて、小学校の通学路の緊急合同点検を実施し、点検結果を踏まえた道路交通安全環境の整備等を行ってきており、本年度以降も同様の取組を継続して行う。

2. 高齢者の安全運転を支える対策の更なる推進

70歳以上の運転免許保有者は平成元年の約109万人から、平成30年には約1,130万人と、30年間で約10倍となった。運転免許保有者の超高齢化を前提に、交通事故を防ぐための取組を強力に推進する。

今日の安全運転サポート車は、高齢運転者を含めたドライバーの事故を防止し、その被害を軽減するために有効であり、これまでも普及に取り組んできた。一方、現在、新車の多くには安全運転サポート機能が搭載されている

ものの、既販車を含む自動車全体では普及率は必ずしも十分高いとはいえない。このため、最近の高齢運転者による事故を踏まえ、限定免許制度も具体的視野に、安全運転サポート車の普及を一層促進する。また、先進安全技術の向上を加速させる。

同時に、運転に不安を覚える高齢者等を支援するため、運転免許証の自主返納者への支援策の周知や相談体制の整備などを進めるほか、逆走対策など道路インフラの面からも高齢運転者に優しい環境の構築を強力に推進する。

## (1) 安全運転サポート車の普及推進等

### 1) 安全運転サポート車の普及推進及び限定免許制度の検討等

#### ○自動車税減税等の周知

自動車税減税等(本年10月施行)の周知による新車への代替を通じた普及を促進する。

#### ○衝突被害軽減ブレーキの国内基準策定

来年1月に見込まれる衝突被害軽減ブレーキの国際基準の発効を受けて、衝突被害軽減ブレーキの国内基準を策定する。本年内を目途に、新車を対象とした衝突被害軽減ブレーキの義務付けについて結論を得る。また、衝突被害軽減ブレーキに加え、ペダル踏み間違い時加速抑制装置などの性能認定制度への導入について、本年内を目途に結論を得る。

#### ○高齢者が運転できる免許制度の創設

安全運転支援機能を有する自動車を前提として高齢者が運転できる免許制度の創設に向け、制度の在り方、当該免許制度に適した車両に必要となる安全運転支援機能の範囲や要件及び適合性確認の在り方並びに当該自動車の普及方策などについて関係省庁が連携して検討を行い、性能認定制度の導入等の結論を得た上で、本年度内に結論を得る。

### 2) 既販車への後付けの安全運転支援装置の普及

○既販車への後付けの安全運転支援装置の開発を促進するとともに、その性能認定制度の創設と来年度からの実施を検討する。

### 3) 新たな先進安全技術の開発促進

○新たな先進安全技術の開発を促進し、特に、自動速度制御装置(ISA: Intelligent Speed Assistance)について、本年内に技術的要件等のガイドラインを策定する。

## (2) 運転に不安を覚える高齢者等の支援

安全運転サポート車の普及推進等と同時に、現行の運転免許制度を円滑に運用し、地域の実情に応じた高齢者の暮らしに寄り添いつつ、運転に不

安を覚える高齢者や家族等を支援するための取組を引き続き一層強力に推進する。

○運転適性相談の更なる充実強化

運転適性相談について、専門職員の更なる配置や相談しやすい環境整備などにより、本年度内に充実強化する。

○自主返納制度及び自主返納者に対する各種支援施策の周知

自主返納制度及び自主返納者に対する各種支援施策を周知するための広報啓発活動を本年度内に強化するほか、地域における高齢者の暮らしに丁寧に配慮した円滑な自主返納に係る地方公共団体のグッドプラクティスを周知し横展開を促す。

○高齢者講習等の円滑な実施

高齢者講習等の実施体制を確保し、長期の受講待ちを解消するなど、高齢者講習等の円滑な実施を図るため、本年3月から開始している高齢者講習等の運用の弾力化等の諸対策を引き続き推進する。

○医師の診断体制の確保

医師会等関係団体との連携を強化し、認知機能検査等で認知症のおそれがある（第1分類）とされた者の円滑な診断体制を引き続き確保する。

○認知症のおそれがあると判定された者等へのサポート

認知機能検査で認知症のおそれがあると判定された者、自主返納者や自主返納を検討している本人や家族等について、関係機関が関連情報を共有するなどのサポートを引き続き行う。

(3) 高齢運転者に優しい道路環境の構築

今後、高齢運転者が増加していく前提で、高齢者に多い事故類型などを踏まえつつ、高速道路での逆走対策をはじめ、安心して運転しやすい道路空間を構築するための方策を展開する。

○高速道路における逆走対策の一層の推進

高速道路での逆走対策について、平成30年度に民間企業から公募・選定した画像解析やレーダー技術を活用した検知システム、ETC2.0等を活用した順走車及び逆走車両への警告システム等の逆走対策技術を本年度から積極的に展開する。

○高齢運転者が安心して移動可能な道路空間の構築

高齢運転者も安心して移動可能な道路空間を構築するため、道路拡幅や標識・標示等の整備による視距や視認性の向上のほか、バリアフリー化、安心して横断が可能となるような交差点の改良等を推進するとともに、生活道路エリアから幹線道路への自動車交通の転換を図る。

### 3. 高齢者の移動を伴う日常生活を支える施策の充実

高齢運転者が増加する中、高齢者が自動車に頼らずに日常生活を円滑に営むことができるよう、移動を支える施策を充実することが、運転免許証を自主返納しやすい環境を整える上で特に重要である。

そこで、バスやタクシーなどの公共交通機関を、より利用しやすくするためのルール整備や支援を進めるとともに、介護サービスと輸送サービスの連携強化、交通事業者の協力による自家用有償旅客運送の導入促進など、制度の垣根を越えた連携により、高齢者のニーズにかなった地域の輸送サービスを充実・多様化する取組を推進する。

さらに、自動運転技術等も活用した新たな移動手段の導入を促進するなど、地域において利用可能な交通のためのあらゆる資源を柔軟に活用していく。

#### (1) 公共交通機関の柔軟な活用

高齢者が公共交通機関を柔軟に活用するための多様な可能性を洗い出し、利用促進のためのルール作り、支援等のメニューの充実を加速させる。

##### ○地域交通イノベーションに向けた計画・支援制度の見直し

地域交通について、多様な主体が連携・協働し、AI等新技術・サービスの進展も踏まえた地域の取組を促進するための計画・支援制度等のあり方の検討を行い、次期通常国会を目指し、地域公共交通活性化再生法などの見直しを検討する。

##### ○タクシーの相乗り導入に向けたルール整備等

タクシーの相乗りについて、全国のタクシー事業者を対象とした導入に向け、本年度内に道路運送法上の通達などの整備を図る。

##### ○定額タクシー運賃の導入

運転免許を返納した高齢者の通院など、各地域の実情に応じた移動ニーズに対応するサービスとして、事業者が利用可能区域、利用回数等の条件を定めた上で、条件の範囲内で一定期間、定額で乗り放題とする運賃の導入を検討し、本年度中に道路運送法上の通達などの整備を図る。

##### ○公共交通機関等におけるバリアフリー化の推進

高齢者が公共交通機関等を利用しやすい環境を整備するため、バリアフリー法に基づき、公共交通機関におけるハード・ソフト両面の更なるバリアフリー化を推進するとともに、市町村が作成する移動等円滑化促進方針及び基本構想を通じた地域の面的・一体的なバリアフリー化を推進する。本年度中にバリアフリー整備ガイドラインを改訂し、来年度中にバリアフリー整備目標の見直しを行う。

#### (2) 制度の垣根を越えた地域における輸送サービスの充実

公共交通以外の、地域で利用可能な輸送サービスについて、制度の垣根

を越えて地域において連携していくため、関係省庁が連携し総力を挙げてルールづくり、支援を行う。

#### ○自家用有償旅客運送の実施の円滑化

いわゆる交通空白地域において、地域の合意の下、市町村等が運送主体となって道路運送法上認められている自家用有償旅客運送を使いやすくする観点から、以下の見直しを図る。

- 交通事業者が自らのノウハウにより協力する、具体的には、委託を受ける或いは実施主体に参画する場合の法制を次期通常国会を目指し整備する。この場合、事業者が参画する前提のため、地域における合意形成手続を容易化する。これにより、安全・安心な輸送サービスの提供を促進するとともに、実施主体の負担を軽減する。
- 対象地域である交通空白地を明確化するとともに、生活実態を踏まえ、地域における合意形成を容易化するため、既存の導入事例を調査・分析し、一定の目安を示し、判断の枠組みについて本年度内にガイドラインを策定する。
- 上記法整備に併せて、広域的な取組の促進の観点から、地域公共交通網形成計画（地域公共交通活性化再生法に基づき、都道府県や市町村が単独または複数で作成）に自家用有償旅客運送の導入を位置づけた場合の手続を簡素化する措置を講じる。

#### ○介護サービスと輸送サービスの連携強化

介護保険制度に基づいて実施される移動支援サービスについて、サービスの普及・促進を図るため、本年度中に自治体における取組状況の実態把握を行うとともに、実施例を収集し、速やかに周知する。

#### ○スクールバス等への混乗

地域公共交通網形成計画の作成に関する基本的な事項として、スクールバス等の路線バスへの一本化について、平成30年4月「地域公共交通の活性化及び再生に関する基本方針」の改正により追記したところであり、本年度中に自治体における取組状況の実態把握を行うとともに、これを踏まえて、来年度中に基本方針の記載内容の見直しを行う。

### (3) 自動運転技術等新たな技術を活用した新しい移動手段の実用化

高齢者の多様なニーズや地域特性に適ったモビリティサービスや新たな移動手段を官民の知恵を結集し実用化する。

#### ○MaaS(Mobility as a Service)など新たなモビリティサービスの推進

地域の様々な交通機関をスマートフォン等で連携させ、効率よくスムーズな移動を実現する新たなモビリティサービスを実現するため、協調領域<sup>2</sup>におけるオープン化すべ

<sup>2</sup> 協調領域とは、競争領域に対する概念として、オープン化等を進めていくべき領域のことである。具体的には、時刻表等すでに公開されているデータなどが想定される。

きデータの整理やシステム連携可能な API<sup>3</sup>などに関し、官民の検討会において、本年度内にガイドラインを策定する。同時に、交通事業者や様々なサービス事業者とのデータ連携を容易にする共通データプラットフォームの実現に向けた検討を進める。

新たなモビリティサービスの導入に意欲的に取り組む地域に対する総合的な支援（スマートモビリティチャレンジ）を本年度から開始する。さらに、新型輸送サービスの導入を含む地域特性ごとのモデルづくりや障害となる課題を解決するためのルール整備などを行う。これらを通じ、新たなモビリティサービスについて全国的に取組を拡大する。

事業者による、様々な交通サービスを柔軟な料金で包括的に提供するなどの MaaS のサービスの取組について支援し、必要に応じて制度・運用の緩和、更には必要な環境整備のための新たな仕組み作りを視野に入れて取り組む。

#### ○ラストマイル自動走行の開発と実証

最寄駅等と最終目的地をラストマイル自動走行で結ぶシステムの研究開発及び実証を進め、要素技術を確立し、民間による早期社会実装を促す。本年度、地元の運行事業者による6カ月程度の長期の移動サービス実証を実施し、評価検証を実施する。

#### ○中山間地域における道の駅等を拠点とした自動運転サービスの社会実装に向けた取組

高齢化が進行する中山間地域において人流・物流を確保するため、道の駅等を拠点とした自動運転サービスの実証実験等の取組を推進し、来年までの社会実装を目指す。

#### ○自動運転路線バスの開発と実証

国が主導し、自動運転機能を搭載した路線バスの研究開発及び実証を進め、要素技術を確立し、民間による早期社会実装を促す。中型自動運転バスを使用した公道実証実験事業を本年度及び来年度に実施し、本年度は中型自動運転バスの開発、実証事業者の公募・選定、小型バスを用いたプレ実証を実施する。

#### ○グリーンスローモビリティの普及・推進

ラストワンマイルの交通を支える電動低速モビリティであるグリーンスローモビリティ（電動で時速 20 km未満で公道を走る4人乗り以上のパブリックモビリティ）について、地域の課題に応じた実証実験を進めつつ、来年度までに 50 地域での実装を目指す。

#### ○多様なモビリティの普及促進

高齢者が利用可能な多様なモビリティについて、来年度から普及促進を図る。

<sup>3</sup> 「API」(Application Programming Interface) とは、一般に「あるアプリケーションの機能や管理するデータ等を他のアプリケーションから呼び出して利用するための接続仕様等」を指す。



#### 4. その他

##### (1) フォローアップ

平成 29 年 7 月 7 日交通対策本部決定「高齢運転者による交通事故防止対策について」に基づき推進してきた施策と一体のものとして、本未就学児等及び高齢運転者の交通安全緊急対策を、着実に推進していくため、関係省庁局長級ワーキングチームによりフォローアップを行う。

##### (2) 交通安全の普及啓発等

本対策について、国民全体の理解と協力を得て着実に推進していくため、未就学児を中心とした子供が日常的に集団で移動する経路の安全確保に係る対策及び高齢運転者による交通事故対策の状況を、全国交通安全運動をはじめ交通安全の普及啓発を推進する中で、関係者に周知する。