

交通安全基本計画

交通事故のない社会を目指して

平成 28 年 3 月 11 日

中央交通安全対策会議

ま え が き

車社会化の急速な進展に対して、交通安全施設が不足していたことに加え、車両の安全性を確保するための技術が未発達であったことなどから、昭和 20 年代後半から 40 年代半ば頃まで、道路交通事故の死傷者数が著しく増加した。

このため、交通安全の確保は大きな社会問題となり、交通安全対策の総合的かつ計画的な推進を図るため、昭和 45 年 6 月、交通安全対策基本法（昭和 45 年法律第 110 号）が制定された。

これに基づき、46 年度以降、9 次にわたる交通安全基本計画を作成し、国、地方公共団体、関係民間団体等が一体となって陸上、海上及び航空交通の各分野において交通安全対策を強力に実施してきた。

その結果、昭和 45 年に 1 万 6,765 人が道路交通事故で死亡し「交通戦争」と呼ばれた時期と比較すると、平成 27 年中の死者数は 4,117 人と 4 分の 1 以下にまで減少するに至った。

これは、国、地方公共団体、関係民間団体のみならず国民を挙げた長年にわたる努力の成果であると考えられる。

しかしながら、いまだに道路交通事故による死傷者数が 60 万人を超え、道路交通事故件数は依然として高い状態で推移しており、事故そのものを減少させることが求められている。また、鉄道（軌道を含む。以下同じ。）、海上及び航空交通の各分野においても、大量・高速輸送システムの進展の中で、一たび交通事故が発生した場合には重大な事故となるおそれが常にある。

言うまでもなく、交通事故の防止は、国、地方公共団体、関係民間団体だけでなく、国民一人一人が全力を挙げて取り組まなければならない緊急かつ重要な課題であり、人命尊重の理念の下に、交通事故のない社会を目指して、交通安全対策全般にわたる総合的かつ長期的な施策の大綱を定め、これに基づいて諸施策を強力に推進していかねばならない。

この交通安全基本計画は、このような観点から、交通安全対策基本法第 22 条第 1 項の規定に基づき、平成 28 年度から 32 年度までの 5 年間に講ずべき交通安全に関する施策の大綱を定めたものである。

この交通安全基本計画に基づき、国の関係行政機関及び地方公共団体においては、交通の状況や地域の実態に即して、交通の安全に関する施策を具体的に定め、これを強力に実施するものとする。

目 次

計画の基本理念	1
第1部 陸上交通の安全	6
第1章 道路交通の安全	6
第1節 道路交通事故のない社会を目指して	7
第2節 道路交通の安全についての目標	10
道路交通事故の現状と今後の見通し	10
1 道路交通事故の現状	10
2 道路交通事故の見通し	12
交通安全基本計画における目標	12
第3節 道路交通の安全についての対策	14
今後の道路交通安全対策を考える視点	14
1 交通事故による被害を減らすために重点的に対応すべき対象	14
(1) 高齢者及び子供の安全確保	14
(2) 歩行者及び自転車の安全確保	15
(3) 生活道路における安全確保	16
2 交通事故が起きにくい環境をつくるために重視すべき事項	17
(1) 先端技術の活用推進	17
(2) 交通実態を踏まえたきめ細かな対策の推進	18
(3) 地域ぐるみの交通安全対策の推進	18
講じようとする施策	19
1 道路交通環境の整備	19
2 交通安全思想の普及徹底	37
3 安全運転の確保	49
4 車両の安全性の確保	57
5 道路交通秩序の維持	63
6 救助・救急活動の充実	67
7 被害者支援の充実と推進	72
8 研究開発及び調査研究の充実	76
第2章 鉄道交通の安全	81
第1節 鉄道事故のない社会を目指して	82
鉄道事故の状況等	82
1 鉄道事故の状況	82
2 近年の運転事故の特徴	83
交通安全基本計画における目標	83
第2節 鉄道交通の安全についての対策	84
今後の鉄道交通安全対策を考える視点	84
講じようとする施策	84

1	鉄道交通環境の整備	84
2	鉄道交通の安全に関する知識の普及	85
3	鉄道の安全な運行の確保	85
4	鉄道車両の安全性の確保	87
5	救助・救急活動の充実	87
6	被害者支援の推進	87
7	鉄道事故等の原因究明と再発防止	87
8	研究開発及び調査研究の充実	88
第3章	踏切道における交通の安全	89
第1節	踏切事故のない社会を目指して	90
	踏切事故の状況等	90
1	踏切事故の状況	90
2	近年の踏切事故の特徴	91
	交通安全基本計画における目標	91
第2節	踏切道における交通の安全についての対策	92
	今後の踏切道における交通安全対策を考える視点	92
	講じようとする施策	92
1	踏切道の立体交差化，構造の改良及び歩行者等立体横断施設の整備の促進	92
2	踏切保安設備の整備及び交通規制の実施	93
3	踏切道の統廃合の促進	93
4	その他踏切道の交通の安全及び円滑化等を図るための措置	93
第2部	海上交通の安全	95
第1節	海難等のない社会を目指して	96
	海難等の状況	96
	交通安全基本計画における目標	98
第2節	海上交通の安全についての対策	99
	今後の海上交通安全対策を考える視点	99
	講じようとする施策	100
1	海上交通環境の整備	100
2	海上交通の安全に関する知識の普及	103
3	船舶の安全な運航の確保	103
4	船舶の安全性の確保	106
5	小型船舶の安全対策の充実	108
6	海上交通に関する法秩序の維持	111
7	救助・救急活動の充実	111
8	被害者支援の推進	112
9	船舶事故等の原因究明と再発防止	113
10	海上交通の安全対策に係る調査研究等の充実	114

第3部 航空交通の安全	115
第1節 航空事故のない社会を目指して	116
第2節 航空交通の安全についての目標	117
目標設定の考え方	117
交通安全基本計画における目標	118
第3節 航空交通の安全についての対策	119
今後の航空交通安全対策を考える視点	119
講じようとする施策	119
1 航空安全プログラムの更なる推進	119
2 航空機の安全な運航の確保	121
3 航空機の安全性の確保	123
4 航空交通環境の整備	123
5 無人航空機の安全対策	126
6 航空交通の安全に関する研究開発の推進	126
7 航空事故等の原因究明と再発防止	127
8 救助・救急活動の充実	127
9 被害者支援の推進	128

計 画 の 基 本 理 念

交通安全基本計画は、人優先の交通安全思想の下、これまでの9次にわたる取組において、道路交通事故死者数を過去最悪であった時と比べて4分の1以下にまで減少させるなどの成果を上げてきたところである。

一方、依然として道路交通事故件数が高い水準で推移していることなどからも、より高い目標を掲げ、今後、なお一層の交通事故の抑止を図っていく必要がある。そのためには、これまで実施してきた各種施策の深化はもちろんのこと、交通安全の確保に資する先端技術を積極的に取り入れた新たな時代における対策に取り組むことが必要であり、これにより交通事故のない社会の実現への大きな飛躍と世界をリードする交通安全社会を目指す。

【交通事故のない社会を目指して】

我が国は、本格的な人口減少と超高齢社会の到来を迎えている。また、交通手段の選択においても、地球環境問題への配慮が求められてきている。このような大きな時代変化を乗り越え、真に豊かで活力のある社会を構築していくためには、その前提として、国民全ての願いである安全で安心して暮らせる社会を実現することが極めて重要である。

交通事故により、毎年多くの方が被害に遭われていることを考えると、公共交通機関を始め、交通安全の確保は、安全で安心な社会の実現を図っていくための重要な要素である。

人命尊重の理念に基づき、また交通事故がもたらす大きな社会的・経済的損失をも勘案して、究極的には交通事故のない社会を目指すべきである。言うまでもなく、交通事故のない社会は一朝一夕に実現できるものではないが、交通事故被害者の存在に思いを致し、交通事故を起こさないという誓いの下、悲惨な交通事故の根絶に向けて、今再び、新たな一步を踏み出さなければならない。

【人優先の交通安全思想】

文明化された社会においては、弱い立場にある者への配慮や思いやりが存在しなければならない。道路交通については、自動車と比較して弱い立場にある歩行者等の、また、全ての交通について、高齢者、障害者、子供等の交通弱者の安全を一層確保することが必要となる。交通事故がない社会は、交通弱者が社会的に自立できる社会でもある。このような「人優先」の交通安全思想を基本とし、あらゆる施策を推進していくべきである。

【先端技術の積極的活用】

これまで様々な交通安全対策がとられ、交通事故は一定の減少を見たところである。

今後、全ての交通分野において、更なる交通事故の抑止を図り、交通事故のない社会を実現するためには、あらゆる知見を動員して、交通安全の確保に資する先端技術や情報の普及活用を促進するとともに、新たな技術の研究開発にも積極的に取り組んでいく必要がある。

1. 交通社会を構成する三要素

本計画においては、このような観点から、道路交通、鉄道交通、踏切道における交通、海上交通、航空交通のそれぞれの交通ごとに、計画期間内に達成すべき数値目標を設定するとともに、その実現を図るために講じるべき施策を明らかにしていくこととする。

具体的には、交通社会を構成する人間、車両・船舶・航空機等の交通機関及びそれらが活動する場としての交通環境という三つの要素について、それら相互の関連を考慮しながら、交通事故の科学的な調査・分析や、政策評価を充実させ、可能な限り成果目標を設定した施策を策定し、かつ、これを国民の理解と協力の下、強力に推進する。

(1) 人間に係る安全対策

交通機関の安全な運転・運航を確保するため、運転・運航する人間の知識・技能の向上、交通安全意識の徹底、資格制度の強化、指導取締りの強化、運転・運航の管理の改善、労働条件の適正化等を図り、かつ、歩行者等の安全な移動を確保するため、歩行者等の交通安全意識の徹底、指導の強化等を図るものとする。また、交通社会に参加する国民一人一人が、自ら安全で安心な交通社会を構築していこうとする前向きな意識を持つようになることが極めて重要であることから、交通安全に関する教育、普及啓発活動を充実させる。この場合、交通事故被害者等（交通事故の被害者及びその家族又は遺族。以下同じ。）の声を直接国民が聞く機会を増やすことも安全意識の高揚のためには有効である。さらに、国民自らの意識改革のためには、住民が身近な地域や団体において、地域の課題を認識し自ら具体的な目標や方針を設定したり、交通安全に関する各種活動に直接関わったりしていくなど、安全で安心な交通社会の形成に積極的に関与していくような仕組みづくりが必要であり、地方公共団体においても、それぞれの実情に応じて、かかる仕組みを工夫する必要がある。このようなことから、都道府県交通安全計画や市町村交通安全計画の作成に当たっては、国の交通安全基本計画を踏まえつつも、地域の交通情勢や社会情勢等の特徴を十分考慮するとともに、地域の住民の意向を十分反映させる工夫も必要である。

(2) 交通機関に係る安全対策

人間はエラーを犯すものとの前提の下で、それらのエラーが事故に結び付かないように、新技術の活用とともに、不断の技術開発によってその構造、設備、装置等の安全性を高め、各交通機関の社会的機能や特性を考慮しつつ、高い安全水準を常に維持させるための措置を講じ、さらに、必要な検査等を実施し得る体制を充実させるものとする。

(3) 交通環境に係る安全対策

機能分担された道路網の整備、交通安全施設等の整備、交通管制システムの充実、効果的な交通規制の推進、交通に関する情報の提供の充実、施設の老朽化対策等を図るものとする。また、交通環境の整備に当たっては、人優先の考えの下、人間自身の移動空間と自動車や鉄道等の交通機関との分離を図るなどにより、混合交通に起因する接触の危険を排除する施策を充実させるものとする。特に、道路交通においては、通学路、生活道路、市街地の幹線道路等において、歩道の整備を積極的に実施するなど、人優先の交通安全対策の更なる推進を図ることが重要である。

なお、これらの施策を推進する際には、高齢社会の到来や国際化等の社会情勢の変化を踏まえるとともに、地震や津波等に対する防災の観点にも適切な配慮を行うものとする。

2 . 情報通信技術 (ICT) の活用

これら三要素を結び付けるものとして、また、三要素それぞれの施策効果を高めるものとして、情報の役割が重要である。情報社会が急速に進展する中で、安全で安心な交通社会を構築していくためには情報を活用することが重要であり、特に、情報通信技術 (ICT) の活用は人の認知や判断等の能力や活動を補い、また、人間の不注意によるミスを打ち消し、さらには、それによる被害を最小限にとどめるなど、陸上、海上、航空交通にわたり、交通安全に大きく貢献することが期待できる。このようなことから、高度道路交通システム (ITS) の取組や船舶自動識別装置 (AIS) の活用等を積極的に進める。また、有効かつ適切な交通安全対策を講ずるため、その基礎として、交通事故原因の総合的な調査・分析の充実・強化、必要な研究開発の推進を図るものとする。

3 . 救助・救急活動及び被害者支援の充実

交通事故が発生した場合に負傷者の救命を図り、また、被害を最小限に抑えるため、迅速な救助・救急活動の充実、負傷者の治療の充実等を図ることが重要である。また、

ICT : Information and Communications Technology

ITS : Intelligent Transport Systems

AIS : Automatic Identification System

犯罪被害者等基本法（平成 16 年法律第 161 号）の制定を踏まえ、交通安全の分野においても一層の被害者支援の充実を図るものとする。

4．参加・協働型の交通安全活動の推進

交通事故防止のためには、国、地方公共団体、関係民間団体等が緊密な連携の下に、それぞれが責任を担いつつ、施策を推進するとともに、国民の主体的な交通安全活動を積極的に促進することが重要であることから、国及び地方公共団体の行う交通安全に関する施策に計画段階から国民が参加できる仕組みづくり、国民が主体的に行う交通安全総点検、地域におけるその特性に応じた取組等により、参加・協働型の交通安全活動を推進する。

5．効果的・効率的な対策の実施

現在、国及び地方公共団体では厳しい財政事情にあるが、悲惨な交通事故の根絶に向けて、交通安全対策については、こうした財政事情を踏まえつつも、交通安全を確保することができるよう取組を進めることが必要である。そのため、地域の交通実態に応じて、少ない予算で最大限の効果を挙げることができるような対策に集中して取り組むとともに、ライフサイクルコストを見通した信号機等の整備を図るなど効果的な予算執行に配慮するものとする。

また、交通安全に関する施策は多方面にわたっているところ、これらは相互に密接な関連を有するので、有機的に連携させ、総合的かつ効果的に実施することが肝要である。これらの施策は、少子高齢化、国際化等の社会情勢の変化や交通事故の状況、交通事情等の変化に弾力的に対応させるとともに、その効果等を勘案して、適切な施策を選択し、これを重点的かつ効果的に実施するものとする。

さらに、交通安全は、交通需要や交通の円滑性・快適性と密接な関連を有するものであるため、自動車交通量の拡大の抑制等によりこれらの視点にも十分配慮するとともに、沿道の土地利用や道路利用の在り方も視野に入れた取組を行っていくものとする。

6．公共交通機関等における一層の安全の確保

このほか、国民の日常生活を支え、一たび交通事故等が発生した場合には大きな被害となる公共交通機関等の一層の安全を確保するため、保安監査の充実・強化を図るとともに、事業者が社内一丸となった安全管理体制を構築・改善し、国がその実施状況を確認する運輸安全マネジメント評価を充実強化するものとする。

さらに、事業者は、多くの利用者を安全に目的地に運ぶ重要な機能を担っていることに鑑み、運転者等の健康管理を含む安全対策に一層取り組む必要がある。

また、2020 年には東京オリンピック・パラリンピック競技大会が開催されること

を踏まえ、公共交通機関等へのテロや犯罪等の危害行為により交通の安全が脅かされることのないよう、政府のテロ対策等とあいまって公共交通機関等の安全を確保していくものとする。

第1部 陸上交通の安全

第1章 道路交通の安全

1. 道路交通事故のない社会を目指して
人命尊重の理念
先端技術や情報の積極的な活用

2. 道路交通の安全についての目標
平成32年までに24時間死者数を2,500人()以下
とし、世界一安全な道路交通を実現する。
(この2,500人に平成27年中の24時間死者数と30
日以内死者数の比率を乗ずるとおおむね3,000人)
平成32年までに死傷者数を50万人以下にする。

3. 道路交通の安全についての対策

<視点>

- 1 交通事故による被害を減らすために重点的に対応すべき対象
高齢者及び子供の安全確保
歩行者及び自転車の安全確保
生活道路における安全確保
- 2 交通事故が起きにくい環境をつくるために重視すべき事項
先端技術の活用推進
交通実態等を踏まえたきめ細かな対策の推進
地域ぐるみの交通安全対策の推進

<8つの柱>

道路交通環境の整備	道路交通秩序の維持
交通安全思想の普及徹底	救助・救急活動の充実
安全運転の確保	被害者支援の充実と推進
車両の安全性の確保	研究開発及び調査研究の充実

第1節 道路交通事故のない社会を目指して（基本的考え方）

1. 道路交通事故のない社会を目指して

我々は、人命尊重の理念に基づき、究極的には、交通事故のない社会を目指すべきである。

一方で、近年、高齢者人口の増加等に伴い、交通事故死者数の減少幅が縮小してきた中、平成27年中の交通事故死者数は15年ぶりの増加となった。また、安全不確認、脇見運転といった安全運転義務違反に起因する死亡事故が依然として多く、相対的にその割合は高くなっている。

このような状況において、今後、本計画で定める道路交通安全について目標を達成し、世界一安全な道路交通を実現していくためには、これまでの対策を深化させ、様々なきめ細かな対策を着実に推進していくことが必要であるが、交通事故のない社会への更なる飛躍を目指していくためにも、今後は、日々進歩する交通安全の確保に資する先端技術や情報の活用を一層促進していくことが重要である。

また、ワークライフバランスを含む生活面や環境面などあらゆる観点を踏まえた総合的な交通安全対策を推進することにより、交通事故が起きにくい環境をつくっていくことも重要である。

交通安全対策の推進に当たっては、道路上における危険性は、道路以外における危険性の約2.2倍と高いこと（参考1）や、道路交通事故による経済的損失が少なくとも年間6兆3,290億円（国内総生産の約1.3%）に達していること（参考2）をも念頭に置きつつ、交通社会に参加する全ての国民が交通安全に留意するとともに、より一層交通安全対策を充実していくことが必要である。

2. 歩行者の安全確保

特に、我が国では、欧米諸国と比較して、交通事故死者数に占める歩行者の割合が高くなっており、人優先の交通安全思想の下、歩道の整備等により歩行者の安全確保を図ることが重要である。

3. 地域の実情を踏まえた施策の推進

交通安全に関しては、様々な施策メニューがあるところであるが、都道府県、市区町村等それぞれの地域の実情を踏まえた上で、その地域に最も効果的な施策の組合せを、地域が主体となって行うべきである。特に、生活道路における交通安全対策については、総合的なまちづくりの中で実現していくことが有効であるが、このようなまちづくりの視点に立った交通安全対策の推進に当たっては、住民に一番身近な市町村や警察署の役割が極めて大きい。

さらに、地域の安全性を総合的に高めていくためには、交通安全対策を防犯や防災

と併せて一体的に推進していくことが有効かつ重要である。

4. 役割分担と連携強化

行政のほか、学校、家庭、職場、団体、企業等それぞれが責任を持ちつつ役割分担しながらその連携を強化し、また、住民が、交通安全に関する各種活動に対して、その計画、実行、評価の各場面において様々な形で積極的に参加し、協働していくことが有効である。

5. 交通事故被害者等の参加・協働

交通事故被害者等は、交通事故により家族を失い、傷害を負わされるなど交通事故の悲惨さを我が身をもって経験し、理解していることから、交通事故被害者等の参加や協働は重要である。

参考1 道路上における死に至る危険性

厚生労働省の「人口動態統計」によれば、平成25年中の「不慮の事故」(転倒・転落、不慮の溺死、不慮の窒息、火災、交通事故等)による死亡数は3万9,574人である。

このうち、道路交通事故による死亡数(事故発生後1年を超えて死亡した者及び後遺症により死亡した者の数を除く。)は6,060人である。

一方、平成26年の内閣府調査によると、1日のうちの道路上にいる平均時間が1時間48分であり、これらにより、道路上にいる時間とその他の時間(自宅や職場等にいる時間)の単位時間当たりの死者数を比較すると、次のようになる。

前回計画時の数値に比べ、道路上の危険は相対的に低下しているものの、その危険性は相変わらず高いものとなっている。

不慮の事故による死亡数 総数 39,574人
道路交通事故による死亡数 6,060人

$$\frac{\text{〈道路上の危険〉}}{\text{〈道路以外の危険〉}} = \frac{\frac{6,060\text{人}}{1\text{時間}48\text{分}}}{\frac{(39,574\text{人} - 6,060\text{人})}{(24\text{時間} - 1\text{時間}48\text{分})}} = 2.2\text{倍}$$

なお、睡眠時間7時間14分(10歳以上、平日の値、NHK放送文化研究所「国民生活時間報告書」H23)を道路以外の生活場所で過ごす時間から除いた場合は、

$$\frac{\text{〈道路上の危険〉}}{\text{〈睡眠を除いた道路以外の危険〉}} = \frac{\frac{6,060\text{人}}{1\text{時間}48\text{分}}}{\frac{(39,574\text{人} - 6,060\text{人})}{(24\text{時間} - 1\text{時間}48\text{分} - 7\text{時間}14\text{分})}} = 1.5\text{倍}$$

参考2 道路交通事故による経済的損失

内閣府の「交通事故の被害・損失の経済的分析に関する調査研究」（平成24年3月）によると、道路交通事故による経済的損失は、6兆3,290億円と算定された。

これは、1年間の交通事故によって生じる損失のうち、金銭的損失である医療費、慰謝料、逸失利益等の人的損失、車両・構築物の修理費等の物的損失、交通事故に係る救急搬送費用、警察の事故処理費用、裁判費用、保険運営費用、渋滞の損失等に加え、交通事故による痛み、苦しみ、生活の喜びを享受できなくなることなどの非金銭的損失を交通事故による損失と捉え、このうち死傷損失について算定したものである。

<交通事故による経済的損失>

		損失額（十億円）
金銭的損失		
	人的損失	1,359
	物的損失	1,711
	事業主体の損失	77
	各種公的機関等の損失	827
非金銭的損失		
	死傷損失	2,355
合計		6,329

（注）本調査研究は平成21年度時点のデータに基づき算定。なお、「死亡損失」の算定においては、厚生統計における平成21年の交通事故による死者数(7,086人)を使用し、「負傷損失」の算定においては、平成21年の保険・共済関連統計から推計した負傷者数を使用した。

第2節 道路交通の安全についての目標

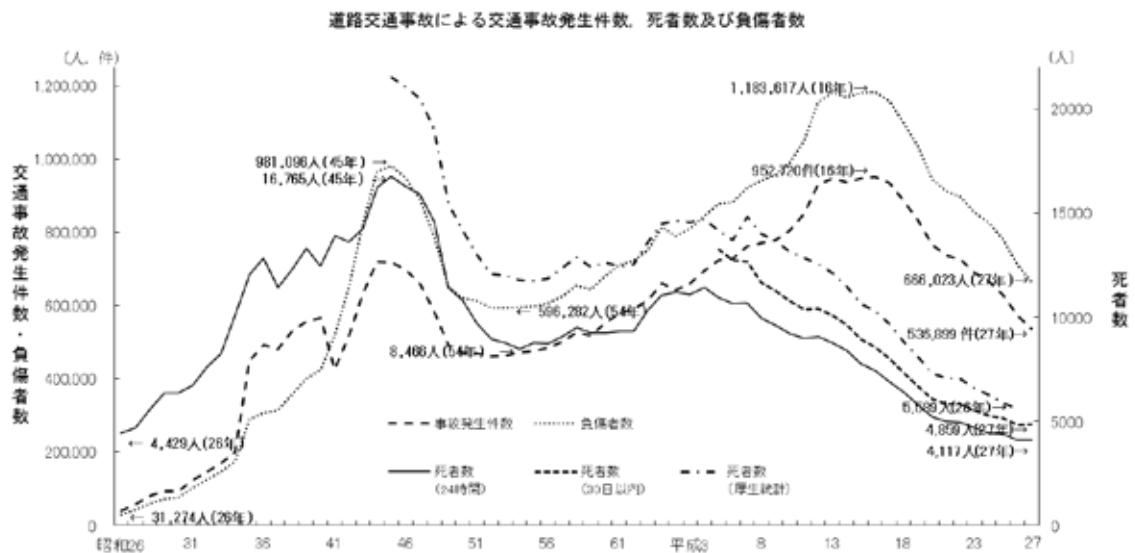
道路交通事故の現状と今後の見通し

1 道路交通事故の現状

我が国の交通事故による24時間死者数は、昭和45年に1万6,765人を数えたが、46年以降着実に減少に向かい、54年には8,466人とほぼ半減した。その後増勢に転じ、平成4年には1万1,452人に達したが、翌年から再び減少傾向に転じ、14年には8,396人となり、昭和45年当時の約半数となった。また、20年中の死者数は、5,209人となり、第8次交通安全基本計画の目標を2年前倒しで達成できた。さらに、21年中の死者数は、4,979人と昭和27年以来57年ぶりに5,000人を下回り、平成26年には4,113人とピーク時（昭和45年：1万6,765人）の4分の1以下となった。

しかし、第9次交通安全基本計画の最終年である27年中の死者数は4,117人となり、平成27年までに24時間死者数を3,000人以下とするという目標は遺憾ながら達成するに至らなかった。

なお、近年、死傷者数と交通事故件数については、平成16年をピークに減少が続いており、27年中の死傷者数は670,140人となり、第9次交通安全基本計画の目標を達成したところであるが、絶対数としては依然として高い状態で推移している。



- 注 1 警察庁資料による。
 2 昭和41年以降の件数には、物損事故を含まない。また、昭和40年までは、沖縄県を含まない。
 3 「24時間死者」とは、道路交通法第2条第1項第1号に規定する道路上において、車両等及び列車の交通によって発生した事故により24時間以内に死亡したものをいう。
 4 「30日以内死者」とは、交通事故発生から30日以内に死亡したものを（24時間死者を含む。）いう。
 5 「厚生統計の死者」は、警察庁が厚生労働省統計資料「人口動態統計」に基づき作成したものであり、当該年に死亡した者のうち原因が交通事故によるもの（事故発生後1年を超えて死亡した者及び後遺症により死亡した者を除く。）をいう。なお、平成6年までは自動車事故とされた者の数を、平成7年以降は陸上の交通事故とされた者から道路上の交通事故ではないと判断される者を除いた数を計上している。

【参考】これまでの交通安全基本計画の目標値と実数値

第1次交通安全基本計画（昭和46年度～50年度） 目標値：歩行者推計死者数約8,000人の半減 実数値：昭和50年3,732人
第2次交通安全基本計画（昭和51年度～55年度） 目標値：死者数16,765人の半減 実数値：昭和55年8,760人
第3次交通安全基本計画（昭和56年度～60年度） 目標値：死者数8,000人以下 実数値：昭和60年9,261人
第4次交通安全基本計画（昭和61年度～平成2年度） 目標値：死者数8,000人以下 実数値：平成2年11,227人
第5次交通安全基本計画（平成3年度～7年度） 目標値：死者数10,000人以下 実数値：平成7年10,684人
第6次交通安全基本計画（平成8年度～12年度） 目標値：死者数平成9年までに10,000人以下・平成12年までに9,000人以下 実数値：平成9年9,642人・平成12年9,073人
第7次交通安全基本計画（平成13年度～17年度） 目標値：死者数8,466人以下 実数値：平成17年6,937人
第8次交通安全基本計画（平成18年度～22年度） 目標値：死者数5,500人以下 実数値：平成22年4,948人 死傷者数100万人以下 実数値：平成22年901,245人
第9次交通安全基本計画（平成23年度～27年度） 目標値：死者数3,000人以下 実績値：平成27年4,117人 死傷者数70万人以下 実績値：平成27年670,140人

交通事故発生件数及び負傷者数は11年連続で減少した。交通事故の死者数については、減少幅が縮小しながら平成26年まで14年連続で減少していたが、平成27年には15年ぶりの増加となった。このように死者数が減りにくい状況となっている背景としては、

高齢者人口の増加

シートベルト着用率等の頭打ち

飲酒運転による交通事故件数の下げ止まり

を挙げることができる。特に、高齢化社会が進展していく中、今後も一層の高齢者対策が必要な状況となっている。

2 道路交通事故の見通し

道路交通を取り巻く状況は、経済社会情勢の動向に伴い今後複雑に変化すると見込まれ、将来の交通事故の状況については、正確には見極め難いところであるが、内閣府の「道路交通安全に関する基本政策等に係る調査」(平成27年3月)によれば、平成32年における交通事故予測値は、予測手法の違いによりかなりの幅がみられるが、次のようになっている。

	タイムトレンドによる分析	年齢階級別人口の大きさに着目した分析	世代毎の事故率に着目する方法
死者数	約2,900~3,100人	約2,500~3,000人	約3,400~3,600人
死傷者数	約58~61万人	約51~57万人	約60~61万人

交通安全基本計画における目標

平成32年までに24時間死者数を2,500人()以下とし、世界一安全な道路交通を実現する。(この2,500人に平成27年中の24時間死者数と30日以内死者数の比率を乗ずるとおおむね3,000人)

平成32年までに死傷者数を50万人以下にする。

交通事故のない社会を達成することが究極の目標であるが、一朝一夕にこの目標を達成することは困難であると考えられることから、本計画の計画期間である平成32年までには、年間の24時間死者数を2,500人以下にすることを目指すものとする。

この年間の24時間死者数2,500人に、平成27年中の24時間死者数と30日以内死者数の比率(1.18)を乗ずると、おおむね3,000人となる。年間の30日以内死者数が3,000人となると、人口10万人当たりの30日以内死者数は2.4人となる。国際道路交通事故データベース(IRTAAD)がデータを公表している30か国中の人口10万人当たりの30日以内死者数をみるに、我が国は2013年では4.0人と9番目に少ないが、この目標を達成した場合には、他の各国の交通事故情勢が現状と大きく変化がなければ、最も少ない国となる。

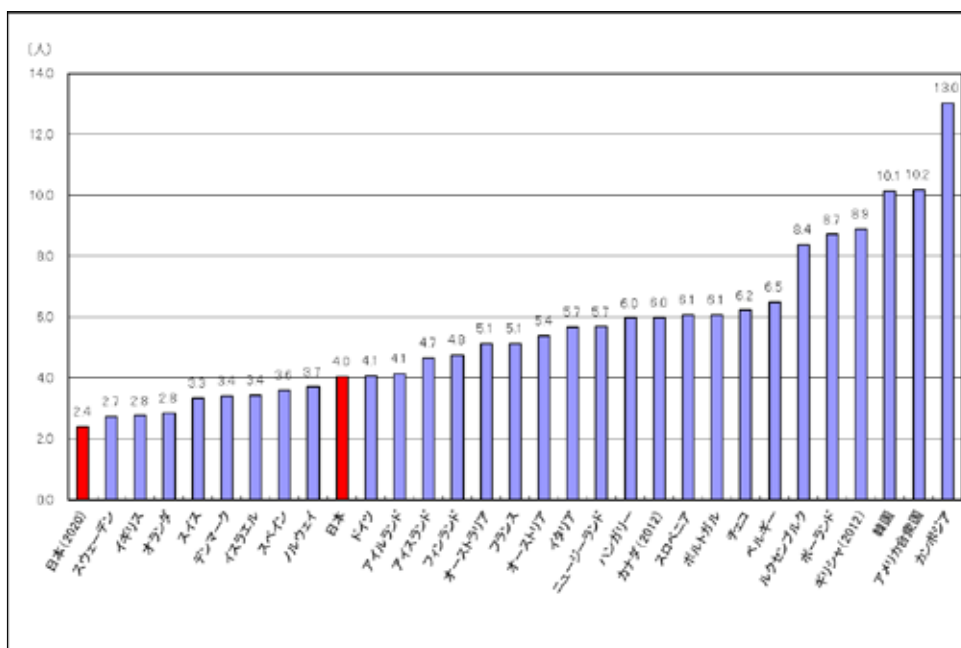
「平成30年を目途に、交通事故死者数を半減させ、これを2,500人以下とし、世界一安全な道路交通の実現を目指す」ということが平成21年及び22年に設定した中期目標であり、本計画の計画期間において、この中期目標の達成を目指すこととする。

また、本計画における最優先の目標は死者数の減少であるが、事故そのものの減少や死傷者数の減少にも一層積極的に取り組み、平成32年までに、年間の死傷者数を50万人以下にすることを目指すものとする。

さらに、諸外国と比べて死者数の構成率が高い歩行中及び自転車乗用中の死者数についても、道路交通事故死者数全体の減少割合以上の割合で減少させることを目指すものとする。

そのため、国の関係行政機関及び地方公共団体は、国民の理解と協力の下、第3節に掲げた諸施策を総合的かつ強力に推進する。

各国の人口10万人当たりの交通事故死者数



注 1 IRTAD 資料による。

2 国名に年数(西暦)の括弧書きがある場合を除き、2013年の数値である。(ただし、「日本(2020)」を除く。)

3 数値は全て30日以内死者(事故発生から30日以内に亡くなった人)のデータを基に算出されている。

4 日本(2020年)の数値は、第10次交通安全基本計画の24時間死者数の目標2,500人に、2015年の日本の24時間死者数と30日以内死者数の比率を乗じることで2020年における30日以内死者数を2,950人と推定し、この推定死者数と124,100千人(2020年における日本の予測人口)を用いて算出した(124,100千人は国立社会保障・人口問題研究所「総人口年齢3区分別人口及び年齢構造係数：出生中位(死亡中位)推計」(平成24年1月推計)より引用)。

第3節 道路交通の安全についての対策

今後の道路交通安全対策を考える視点

近年、道路交通事故の発生件数並びに道路交通事故による死者数及び死傷者数が減少していることに鑑みると、これまでの交通安全基本計画に基づき実施されてきた対策には一定の効果があつたものと考えられる。

一方で、高齢者の人口の増加等により、交通事故死者数の減少幅は縮小傾向にある中、平成27年中の交通事故死者数は15年ぶりの増加となった。また、近年、安全不確認、脇見運転、動静不注視等の安全運転義務違反に起因する死亡事故が依然として多く、相対的にその割合は高くなっている。また、スマートフォン等の普及に伴い、運転中や歩行中、自転車乗車中の操作による危険性も指摘されている。

このため、従来の交通安全対策を基本としつつ、経済社会情勢、交通情勢の変化等に対応し、また、実際に発生した交通事故に関する情報の収集、分析を充実し、より効果的な対策への改善を図るとともに、有効性が見込まれる新たな対策を推進する。

対策の実施に当たっては、可能な限り、対策ごとの目標を設定するとともに、その実施後において効果評価を行い、必要に応じて改善していくことも必要である。

このような観点から、道路交逡環境の整備、交通安全思想の普及徹底、安全運転の確保、車両の安全性の確保、道路交逡秩序の維持、救助・救急活動の充実、被害者支援の充実と推進、研究開発及び調査研究の充実といった8つの柱により、交通安全対策を実施する。

その際、次の1及び2のように対策に係る視点を明確にした上で対策を講ずるべきである。

1 交通事故による被害を減らすために重点的に対応すべき対象

(1) 高齢者及び子供の安全確保

諸外国と比較しても、我が国は高齢者の交通事故死者の占める割合が極めて高いこと、今後も我が国の高齢化は急速に進むことを踏まえると、高齢者が安全にかつ安心して外出したり移動したりできるような交通社会の形成が必要である。

その際には、多様な高齢者の実像を踏まえたきめ細かな総合的な交通安全対策を推進するべきであり、また、交通モードによる相違、すなわち、高齢者が主として歩行及び自転車等を交通手段として利用する場合と、自動車を運転する場合の相違に着目し、それぞれの特性を理解した対策を構築するべきである。特に、前者の場合には、歩道の整備や生活道路対策のほか、高齢者が日常的に利用する機会の多い医療機関や福祉施設等と連携して実施していくことや、高齢者の事故が居住地の近くで発生することが多いことから、地域における見守り活動などを通じ、生活に密着した交通安全活動を充実させることが重要である。

後者については、引き続き、高齢運転者の増加が予想されることから、高齢者が事故を起こさないようにするための対策を強化することが喫緊の課題である。

また、加齢による身体機能の変化にかかわらず、高齢者が交通社会に参加することを可能にするため、年齢等にかかわらず多様な人々が利用しやすいよう都市や生活環境を設計するとの考え方にに基づき、バリアフリー化された道路交通環境の形成を図ることも重要である。

また、高齢社会の進展と同時に考えなければならないのが少子化の進展である。安心して子供を産み、育てることができる社会を実現するためには、防犯の観点はもちろんのこと、子供を交通事故から守る観点からの交通安全対策が一層求められる。

このため、子供の安全を確保する観点から、通学路等において歩道等の歩行空間の整備を積極的に推進する必要がある。

(2) 歩行者及び自転車の安全確保

平成 20 年から 8 年連続で歩行中の交通事故死者数が自動車乗車中の交通事故死者数を上回っている。我が国では、交通事故死者数に占める歩行者の割合が 3 割を超え、欧米諸国と比較して高く、特に、65 歳以上の高齢者や 15 歳以下の子供では、約 5 割を占めている。

安全で安心な社会の実現を図るためには、自動車と比較して弱い立場にある歩行者の安全を確保することが必要不可欠であり、特に、高齢者や子供にとって身近な道路の安全性を高めることがより一層求められている。

このような情勢等を踏まえ、人優先の考えの下、通学路、生活道路、市街地の幹線道路等において歩道の整備等による歩行空間の確保を一層積極的に進めるなど、歩行者の安全確保を図る対策を推進していく必要がある。

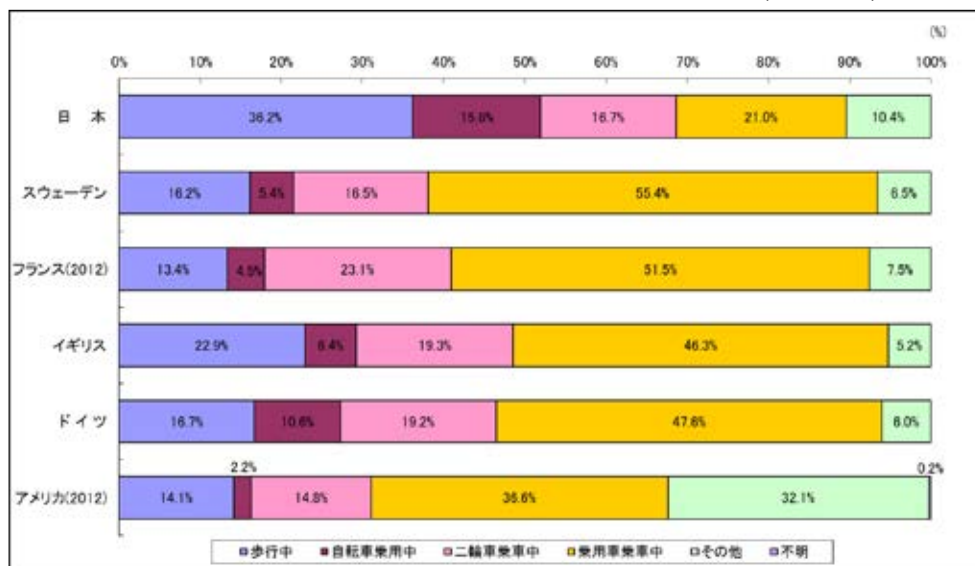
また、我が国では、自転車乗用中の死者数の構成率についても、欧米諸国と比較して高くなっている。自転車については、自動車等に衝突された場合には被害を受ける反面、歩行者等に衝突した場合には加害者となるため、それぞれの対策を講じる必要がある。

自転車の安全利用を促進するためには、生活道路や市街地の幹線道路において、自動車や歩行者と自転車利用者の共存を図ることができるよう、自転車の走行空間の確保を積極的に進める必要があり、特に、都市部において自転車の走行区間の確保を進めるに当たっては、自転車交通の在り方や多様なモード間の分担の在り方を含め、まちづくり等の観点にも配慮する必要がある。また、自転車利用者については、自転車の交通ルールに関する理解が不十分なことも背景として、ルールやマナーに違反する行動が多いことから、交通安全教育等の充実を図る必要がある。

さらに、都市部の駅前や繁華街の歩道上など交通安全の支障となる放置自転車が問題となっている場合には、自転車駐車場の整備等放置自転車対策を進める必要がある。

加えて、横断歩道においては、歩行者が優先であることを含め、自動車等の運転者における歩行者と自転車に対する保護意識の高揚を図る必要がある。

主な欧米諸国の状態別交通事故死者数の構成率(2013年)



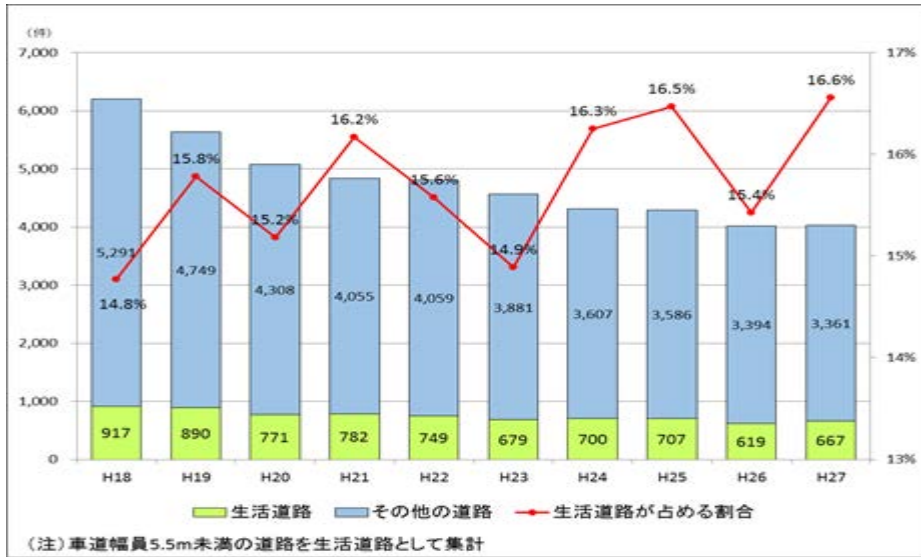
注 1 IRTAD 資料による
2 数値は状態別構成率

(3) 生活道路における安全確保

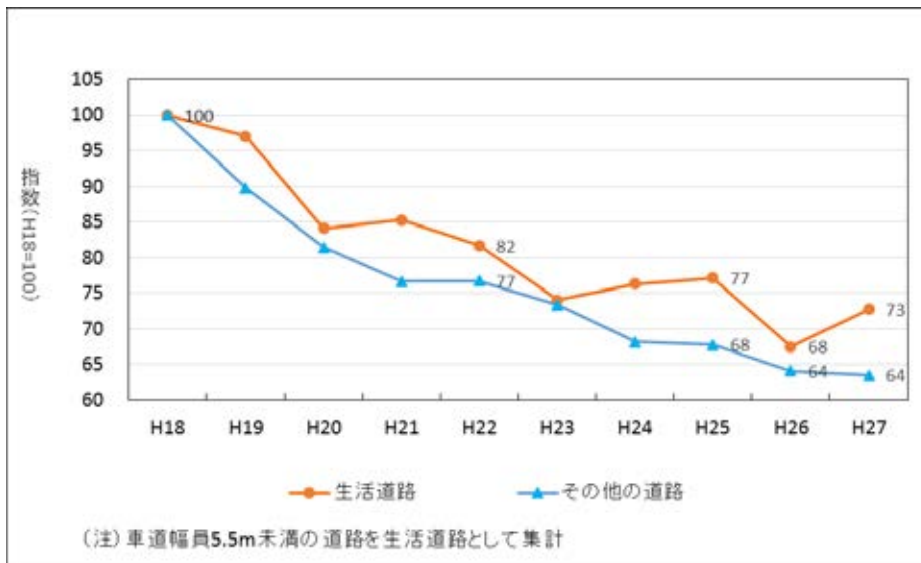
地域住民の日常生活に利用される生活道路において、交通の安全を確保することは重要な課題である。しかし、車道幅員別の死亡事故件数についてみると、死亡事故件数全体のうち、車道幅員 5.5 メートル未満の道路で死亡事故が発生する割合は、やや増加の傾向を示している。また、車道幅員 5.5 メートル以上の道路については一貫して死亡事故件数が減少しているのに対し、車道幅員 5.5 メートル未満の道路については増減しながら変動しており、安定した減少傾向とはなっていない。このような状況を踏まえると、生活道路における安全の一層の確保が重要である。

このため、地域における道路交通事情等を十分に踏まえ、各地域に応じた生活道路を対象として自動車の速度抑制を図るための道路交通環境の整備、交通指導取締りの強化、安全な走行方法の普及等の対策を講じるとともに、幹線道路を走行すべき自動車が生活道路へ流入することを防止するための幹線道路における交通安全対策及び交通流の円滑化を推進するなど、生活道路における交通の安全を確保するための対策を総合的なまちづくりの中で一層推進する必要がある。また、地域住民の主体的な参加と取組が不可欠であり、対策の検討や関係者間での合意形成において中心的な役割を果たす人材の育成も重要な課題となる。

交通死亡事故件数の推移と生活道路が占める割合



交通死亡事故件数の推移 (H18年の値を100とした時の比率)



2 交通事故が起きにくい環境をつくるために重視すべき事項

(1) 先端技術の活用推進

運転者の不注意による交通事故や、高齢運転者の身体機能等の低下に伴う交通事故への対策として、運転者の危険認知の遅れや運転操作の誤りによる事故を未然に防止するための安全運転を支援するシステムや、交通事故が発生した場合にいち早く救助・救急を行えるシステムなど、技術発展を踏まえたシステムを導入推進していく。

また、今後も科学技術の進展があり得る中で、その導入過程における安全確保も

図りつつ、新たな技術を有効に活用しながら取組を推進していく。

さらに、将来の交通社会を見据え、国内はもとより海外の交通安全にも貢献できる、世界をリードする技術の研究開発を推進していく。

(2) 交通実態等を踏まえたきめ細かな対策の推進

これまで、総合的な交通安全対策の実施により交通事故を大幅に減少させることができたところであるが、安全運転義務違反に起因する死亡事故は、依然として多く、近年、相対的にその割合は高くなっている。このため、これまでの対策では抑止が困難である交通事故について、発生地域、場所、形態等を詳細な情報に基づき分析し、よりきめ細かな対策を効果的かつ効率的に実施していくことにより、当該交通事故の減少を図っていく。

また、第10次計画期間中にも様々な交通情勢の変化があり得る中で、その時々々の状況を的確に踏まえた取組を行う。

(3) 地域ぐるみの交通安全対策の推進

交通事故の発生場所や発生形態など事故特性に応じた対策を実施していくためにも、インターネット等を通じた交通事故情報の提供に努めるなど、これまで以上に地域住民に交通安全対策に関心を持ってもらい、当該地域における安全安心な交通社会の形成に、自らの問題として積極的に参加してもらうなど、国民主体の意識を醸成していく。

また、安全な交通環境の実現のためには、交通社会の主体となる運転者、歩行者等の意識や行動を周囲・側面からサポートしていく社会システムを、都道府県、市区町村等それぞれの地域における交通情勢を踏まえ、行政、関係団体、住民等の協働により形成していく。

各自治体で取り組んでいる飲酒運転対策、自転車の交通安全対策などについては、他の地域における施策実施に当たっての参考となるよう、条例の制定状況等を含め、積極的な情報共有を図っていく。

講じようとする施策

1 道路交通環境の整備

道路交通環境の整備については、これまでも警察庁や国土交通省等の関係機関が連携し、幹線道路と生活道路の両面で対策を推進してきたところであり、いずれの道路においても一定の事故抑止効果が確認されている。

しかし、我が国の歩行中・自転車乗用中の死者数の割合は主な欧米諸国と比較して約2～3倍となっているなど、歩行者や自転車がよく通行する生活道路における安全対策をより一層推進する必要がある。このため、今後の道路交通環境の整備に当たっては、自動車交通を担う幹線道路等と歩行者中心の「暮らしのみち」（生活道路）の機能分化を進め、暮らしのみちの安全の推進に取り組むこととする。

また、少子高齢化が一層進展する中で、子供を事故から守り、高齢者や障害者が安全にかつ安心して外出できる交通社会の形成を図る観点から、安全・安心な歩行空間が確保された人優先の道路交通環境整備の強化を図っていくものとする。

そのほか、道路交通の円滑化を図ることによる交通安全の推進に資するため、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）施策を総合的に推進するとともに、最先端のICT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、渋滞の軽減等の交通の円滑化を通じて環境保全に寄与することを目的とした高度道路交通システム（ITS）の開発・普及等を推進する。

【第10次計画における重点施策及び新規施策】

- 生活道路等における人優先の安全・安心な歩行空間の整備（（1））
- 生活道路における交通安全対策の推進（（1）ア）
- 通学路等における交通安全の確保（（1）イ）
- 高齢者、障害者等の安全に資する歩行空間等の整備（（1）ウ）
- 高速道路の更なる活用促進による生活道路との機能分化（（2））
- 幹線道路における交通安全対策の推進（（3））
- 事故ゼロプラン（事故危険区間重点解消作戦）の推進（（3）ア）
- ITSの推進による安全で快適な道路交通環境の実現（（4）オ）
- 自転車利用環境の総合的整備（（8））
- 高度道路交通システムの活用（（9））
- 災害に備えた道路交通環境の整備（（11））
- 総合的な駐車対策の推進（（12））
- 道路交通情報の充実（（13））

TDM：Transportation Demand Management

(1) 生活道路等における人優先の安全・安心な歩行空間の整備

これまで一定の成果を上げてきた交通安全対策は、主として「車中心」の対策であり、歩行者の視点からの道路整備や交通安全対策は依然として十分とはいえず、また、生活道路への通過交通の流入等の問題も依然として深刻である。

このため、地域の協力を得ながら、通学路、生活道路、市街地の幹線道路等において歩道を積極的に整備するなど、「人」の視点に立った交通安全対策を推進していく必要があり、特に交通の安全を確保する必要がある道路において、歩道等の交通安全施設等の整備、効果的な交通規制の推進等きめ細かな事故防止対策を実施することにより車両の速度の抑制や、自動車、自転車、歩行者等の異種交通が分離された安全な道路交通環境を形成することとする。

ア 生活道路における交通安全対策の推進

科学的データや、地域の顕在化したニーズ等に基づき抽出した交通事故の多いエリアにおいて、国、自治体、地域住民等が連携し、徹底した通過交通の排除や車両速度の抑制等のゾーン対策に取り組み、子供や高齢者等が安心して通行できる道路空間の確保を図る。

都道府県公安委員会においては、交通規制、交通管制及び交通指導取締りの融合に配慮した施策を推進する。生活道路については、歩行者・自転車利用者の安全な通行を確保するため、最高速度 30 キロメートル毎時の区域規制等を前提とした「ゾーン 30」を整備するなどの低速度規制を実施するほか、高輝度標識等の見やすく分かりやすい道路標識・道路標示の整備や信号灯器のLED化、路側帯の設置・拡幅、ゾーン規制の活用等の安全対策や、外周幹線道路を中心として、信号機の改良、光ビーコン・交通情報板等によるリアルタイムの交通情報提供等の交通円滑化対策を実施する。また、「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。以下「バリアフリー法」という。）にいう生活関連経路を構成する道路を中心として、音響により信号表示の状況を知らせる音響式信号機、信号表示面に青時間までの待ち時間及び青時間の残り時間を表示する経過時間表示機能付き歩行者用灯器、歩行者等と自動車が通行する時間を分離して交通事故を防止する歩車分離式信号等の整備を推進する。

道路管理者においては、歩道の整備等により、安心して移動できる歩行空間ネットワークを整備するとともに、都道府県公安委員会により実施される交通規制及び交通管制との連携を強化し、ランプや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、外周幹線道路の交通を円滑化するための交差点改良やエリア進入部におけるランプや狭さくの設定等によるエリア内への通過車両の抑制対策を実施する。

また、道路標識の高輝度化・大型化・可変性・自発光化、標示板の共架、設置場所の統合・改善、道路標示の高輝度化等（以下「道路標識の高輝度化等」とい

う。)を行い、見やすく分かりやすい道路標識・道路標示の整備を推進する。

さらに、通過交通の排除や車両速度の抑制を行うためのハンプ・狭さく等の標準仕様を策定するとともに、ビッグデータの活用により潜在的な危険箇所の解消を進めるほか、交通事故の多いエリアでは、国、自治体、地域住民等が連携して効果的・効率的に対策を実施する。

イ 通学路等における交通安全の確保

通学路における交通安全を確保するため、定期的な合同点検の実施や対策の改善・充実等の継続的な取組を支援するとともに、道路交通実態に応じ、警察、教育委員会、学校、道路管理者等の関係機関が連携し、ハード・ソフトの両面から必要な対策を推進する。

高校、中学校に通う生徒、小学校、幼稚園、保育所や児童館等に通う児童・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とともに、ハンプ・狭さく等の設置、路肩のカラー舗装、防護柵の設置、自転車道・自転車専用通行帯・自転車の通行位置を示した道路等の整備、押ボタン式信号機・歩行者用灯器等の整備、立体横断施設の整備、横断歩道等の拡充等の対策を推進する。

また、通学路における交通規制の担保の手法として、ライジングボラードの活用の効果を検討し、当該結果を踏まえて、ライジングボラードの活用の実現に向けた取組を推進する。

ウ 高齢者、障害者等の安全に資する歩行空間等の整備

(ア) 高齢者や障害者等を含め全ての人々が安全に安心して参加し活動できる社会を実現するため、駅、公共施設、福祉施設、病院等の周辺を中心に平坦性が確保された幅の広い歩道等を積極的に整備する。

このほか、歩道の段差・傾斜・勾配の改善、音響式信号機や歩車分離式信号等のバリアフリー対応型信号機、エスコートゾーン、昇降装置付立体横断施設、歩行者用休憩施設、自転車駐車場、障害者用の駐車ます等を有する自動車駐車場等の整備を推進する。あわせて、高齢者、障害者等の通行の安全と円滑を図るとともに、高齢運転者の増加に対応するため、信号灯器のLED化、道路標識の高輝度化等を推進する。

また、駅前等の交通結節点において、エレベーター等の設置、スロープ化や建築物との直結化が図られた立体横断施設、交通広場等の整備を推進し、歩きたくなるような安全で快適な歩行空間を積極的に確保する。

特に、バリアフリー法に基づく重点整備地区に定められた駅の周辺地区等においては、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、道路横断時の安全を確保する機能を付加したバリアフリー対応型信号機等の整備を連続的・面的に整備しネットワーク化を図る。

また、交差点等に設置する通信装置と高齢者、障害者等が所持する携帯端末等

との双方向通信により、安全な通行に必要な情報の提供や信号機の青時間の延長を行う歩行者等支援情報通信システム（PICS）を整備し、高齢者、障害者等の安全な移動を支援する。

さらに、視覚障害者誘導用ブロック、歩行者用の案内標識、バリアフリーマップ等により、公共施設の位置や施設までの経路等を適切に案内する。

（イ）横断歩道、バス停留所付近の違法駐車等の悪質性、危険性、迷惑性の高い駐車違反に対する取締りを強化するとともに、高齢者、障害者等の円滑な移動を阻害する要因となっている歩道や視覚障害者誘導用ブロック上等の自動二輪車等の違法駐車についても、放置自転車等の撤去を行う市町村と連携を図りつつ積極的な取締りを推進する。

（２）高速道路の更なる活用促進による生活道路との機能分化

高規格幹線道路（自動車の高速交通の確保を図るために必要な道路で、全国的な自動車交通網を構成する自動車専用道路であり、高速自動車国道及び一般国道の自動車専用道路で構成。）から生活道路に至る道路ネットワークを体系的に整備し、道路の適切な機能分化を推進する。

特に、高規格幹線道路等、事故率の低い道路利用を促進するとともに、生活道路においては、車両速度の抑制や通過交通を排除し、歩行者、自転車中心の道路交通を形成する。

（３）幹線道路における交通安全対策の推進

幹線道路における交通安全については、事故危険箇所を含め死傷事故率の高い区間や、地域の交通安全の実績を踏まえた区間を優先的に選定し、対策立案段階では、これまでに蓄積してきた対策効果データにより対策の有効性を確認した上で次の対策に反映する「成果を上げるマネジメント」を推進するとともに、急ブレーキデータ等のビッグデータを活用した潜在的危険箇所の対策などきめ細かく効率的な事故対策を推進する。また高規格幹線道路から生活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とともに、他の交通機関との連携強化を図る道路整備を推進する。さらに、一般道路に比べて安全性が高い高規格幹線道路の利用促進を図る。

ア 事故ゼロプラン（事故危険区間重点解消作戦）の推進

交通安全に資する道路整備事業の実施に当たって、効果を科学的に検証しつつ、マネジメントサイクルを適用することにより、効率的・効果的な実施に努め、少ない予算で最大の効果を獲得できるよう、次の手順により「事故ゼロプラン（事故危険区間重点解消作戦）」を推進する。

PICS：Pedestrian Information and Communication Systems

- (ア) 全国の国道における死傷事故は特定の区間に集中していることを踏まえ、死傷事故率の高い区間や地域の交通安全の実情を反映した区間等、事故の危険性が高い特定の区間を第三者の意見を参考にしながら選定する。
- (イ) 地域住民に対し、事故危険区間であることの注意喚起を行うとともに、事故データにより、卓越した事故類型や支配的な事故要因等を明らかにした上で、今後蓄積していく対策効果データを活用しつつ、事故要因に即した効果の高い対策を立案・実施する。
- (ウ) 対策完了後は、対策の効果を分析・評価し、必要に応じて追加対策を行うなど、評価結果を次の新たな対策の検討に活用する。

イ 事故危険箇所対策の推進

特に事故の発生割合の大きい幹線道路の区間や、ビッグデータの活用により潜在的な危険区間等を事故危険箇所として指定し、都道府県公安委員会と道路管理者が連携して集中的な事故抑止対策を実施する。事故危険箇所においては、信号機の新設・改良、歩車分離式信号の運用、道路標識の高輝度化等、歩道等の整備、交差点改良、視距の改良、付加車線等の整備、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、区画線等の整備、道路照明・視線誘導標等の設置等の対策を推進する。

ウ 幹線道路における交通規制

一般道路については、交通の安全と円滑化を図るため、道路の構造、交通安全施設等の整備状況、道路交通実態の状況等を勘案しつつ、速度規制及び追越しのための右側部分はみ出し通行禁止規制等について見直しを行い、その適正化を図る。

また、新規供用の高速自動車国道等については、道路構造、交通安全施設の整備状況等を勘案し、安全で円滑な交通を確保するため、適正な交通規制を実施するとともに、既供用の高速自動車国道等については、交通流の変動、道路構造の改良状況、交通安全施設の整備状況、交通事故の発生状況等を総合的に勘案して、交通実態に即した交通規制となるよう見直しを推進する。特に、交通事故多発区間においては、大型貨物自動車等の通行区分規制、追越しのための右側部分はみ出し通行禁止規制、速度規制等の必要な安全対策を推進するとともに、交通事故、天候不良等の交通障害が発生した場合は、臨時交通規制を迅速かつ的確に実施し、二次事故の防止を図る。

エ 重大事故の再発防止

社会的影響の大きい重大事故が発生した際は、速やかに事故要因を調査し、同様の事故の再発防止を図る。

オ 適切に機能分担された道路網の整備

- (ア) 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を体系的に整備するとともに、歩道や自転車道等の整備を積極的に推進し、歩行者、自転車、自動車等

の異種交通の分離を図る。

- (イ) 一般道路に比較して死傷事故率が低く安全性の高い高規格幹線道路等の整備やインターチェンジの増設等による利用しやすい環境を整備し、より多くの交通量を分担させることによって道路ネットワーク全体の安全性を向上させる。
- (ウ) 通過交通の排除と交通の効果的な分散により、円滑で安全な道路交通環境を確保するため、バイパス及び環状道路等の整備を推進する。
- (エ) 幹線道路で囲まれた居住地域内や歩行者等の通行の多い商業地域内等においては、通過交通をできる限り幹線道路に転換させるなど道路機能の分化により、生活環境を向上させるため、補助的な幹線道路、区画道路、歩行者専用道路等の系統的な整備を行うとともに、都道府県公安委員会により実施される交通規制及び交通管制との連携を強化し、ランプ・狭さく等による車両速度及び通過交通の抑制等の整備を総合的に実施する。
- (オ) 国民のニーズに応じた効率的な輸送体系を確立し、道路混雑の解消等円滑な交通流が確保された良好な交通環境を形成するため、道路交通、鉄道、海運、航空等複数の交通機関の連携を図るマルチモーダル施策を推進し、鉄道駅等の交通結節点、空港、港湾の交通拠点へのアクセス道路の整備等を実施する。

カ 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対策を総合的に実施する観点から、交通安全施設等の整備を計画的に進めるとともに、渋滞区間における道路の拡幅等の改築事業、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し、安全水準の維持、向上を図る。

- (ア) 安全で円滑な自動車交通を確保するため、事故多発区間のうち緊急に対策を実施すべき箇所について、雨天、夜間等の事故要因の詳細な分析を行い、これに基づき中央分離帯強化型防護柵、自発光式視線誘導標、高機能舗装、高視認性区画線の整備等を重点的に実施するとともに、道路構造上往復に分離されていない非分離区間については、対向車線へのはみ出しによる重大事故を防止するため高視認性ポストコーン、高視認性区画線の設置による簡易分離施設の視認性の向上、凹凸型路面標示の設置、中央分離帯の設置等分離対策の強化を図る。また、逆走及び歩行者、自転車等の立入り事案による事故防止のための標識や路面標示の整備、渋滞区間における追突事故防止を図るため、臨時情報板を含む情報板の効果的な活用を推進するほか、後尾警戒車等により渋滞最後尾付近の警戒を行うなど、総合的な事故防止対策を推進する。

また、事故発生後の救助・救急活動を支援する緊急開口部の整備等も併せて実施するとともに、高速自動車国道等におけるヘリコプターによる救助・救急活動を支援する。

- (イ) 過労運転やイライラ運転を防止し、安全で快適な自動車走行に資するより良い

走行環境の確保を図るため、本線拡幅やインターチェンジの改良、事故や故障による停車車両の早期撤去等による渋滞対策、休憩施設の混雑解消等を推進する。

(ウ) 道路利用者の多様なニーズに応え、道路利用者へ適切な道路交通情報等を提供する道路交通情報通信システム(VICS)及びETC2.0等の整備・拡充を図るとともに、渋滞の解消及び利用者サービスの向上を図るため、情報通信技術を活用して即時に道路交通情報の提供を行う利用者サービスの向上等を推進する。

(エ) 重大事故につながる可能性の高い高速道路での逆走事故を防止するため、これまでの対策拡充に加え、産学官が連携して、効果的な対策を検討、導入していく。

キ 改築等による交通事故対策の推進

交通事故の多発等を防止し、安全かつ円滑・快適な交通を確保するため、次の方針により道路の改築等による交通事故対策を推進する。

(ア) 歩行者及び自転車利用者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、バイパスの整備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や自転車専用通行帯、自転車の通行位置を示した道路の整備等の道路交通の安全に寄与する道路の改築事業を推進する。

(イ) 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、交差点のコンパクト化、立体交差化等を推進する。

(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) 商業系地区等における歩行者及び自転車利用者の安全で快適な通行空間を確保するため、これらの者の交通量や通行の状況に即して、幅の広い歩道、自転車道、自転車専用通行帯等の整備を推進する。

(オ) 交通混雑が著しい都心部、鉄道駅周辺等において、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DESTリアンデッキ、交通広場等の総合的な整備を図る。

(カ) 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。

ク 交通安全施設等の高度化

(ア) 交通実態に応じて、複数の信号機を面的・線的に連動させる集中制御化・プログラム多段系統化等の信号制御の改良を推進するとともに、疑似点灯防止に

VICS : Vehicle Information and Communication System

よる視認性の向上に資する信号灯器のLED化を推進する。

- (イ) 道路の構造，交通の状況等に応じた交通の安全を確保するために，道路標識の高輝度化等，高機能舗装，高視認性区画線の整備等を推進するほか，交通事故発生地点を容易に把握し，速やかな事故処理及び的確な事故調査が行えるようにするとともに，自動車の位置や目的地までの距離を容易に確認できるようにするためのキロポスト（地点標）の整備を推進する。また，見通しの悪いカーブで，対向車が接近してくることを知らせる対向車接近システムの整備を推進する。

(4) 交通安全施設等の整備事業の推進

平成 27 年度から 32 年度までを計画期間とする社会資本整備重点計画（平成 27 年 9 月 18 日閣議決定）に即して，都道府県公安委員会及び道路管理者が連携し，事故実態の調査・分析を行いつつ，次の方針により重点的，効果的かつ効率的に交通安全施設等整備事業を推進することにより，道路交通環境を改善し，交通事故の防止と交通の円滑化を図る。

ア 交通安全施設等の戦略的維持管理

都道府県公安委員会では，整備後長期間が経過した信号機等の老朽化対策が課題となっていることから，平成 25 年に「インフラ老朽化対策の推進に関する関係省庁連絡会議」において策定された「インフラ長寿命化基本計画」等に即して，中長期的な視点に立った老朽施設の更新，施設の長寿命化，ライフサイクルコストの削減等を推進する。

イ 歩行者・自転車対策及び生活道路対策の推進

生活道路において人優先の考えの下，「ゾーン 30」等の車両速度の抑制，通過交通の抑制・排除等の面的かつ総合的な交通事故対策を推進するとともに，少子高齢社会の進展を踏まえ，歩行空間のバリアフリー化及び通学路における安全・安心な歩行空間の確保を図る。

また，自転車利用環境の整備，無電柱化の推進，安全上課題のある踏切の対策等による歩行者・自転車の安全な通行空間の確保を図る。

ウ 幹線道路対策の推進

幹線道路では交通事故が特定の区間に集中して発生していることから，事故危険箇所等の事故の発生割合の大きい区間において重点的な交通事故対策を実施する。この際，事故データの客観的な分析による事故原因の検証に基づき，信号機の改良，交差点改良等の対策を実施する。

エ 交通円滑化対策の推進

交通安全に資するため，信号機の改良，交差点の立体化，開かずの踏切の解消等を推進するほか，駐車対策を実施することにより，交通容量の拡大を図り，交

通の円滑化を推進するとともに、自動車からの二酸化炭素排出の抑止を推進する。

オ ITSの推進による安全で快適な道路交通環境の実現

交通情報の収集・分析・提供や交通状況に即応した信号制御その他道路における交通の規制を広域的かつ総合的に行うため、交通管制エリアの拡大を始め、交通管制システムの充実・改良を図る。

具体的には、複数の信号機を面的・線的に連動させる集中制御化・プログラム多段系統化等の信号制御の改良を図るほか、最先端の情報通信技術等を用いて、光ビーコンの整備拡充、交通管制センターの改良等により新交通管理システム（UTMS）を推進するとともに、情報収集・提供環境の拡充等により、道路交通情報提供の充実等を推進し、安全で快適な道路交通環境の実現を図る。

カ 道路交通環境整備への住民参加の促進

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、「標識BOX」、「信号機BOX」等を活用して、道路利用者等が日常から抱いている意見を道路交通環境の整備に反映する。

キ 連絡会議等の活用

都道府県警察と道路管理者が設置している「都道府県道路交通環境安全推進連絡会議」やその下に設置されている「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。

（５）歩行者空間のバリアフリー化

高齢者や障害者等を含めて全ての人が安全に、安心して参加し活動できる社会を実現するため、駅、公共施設、福祉施設、病院等を結ぶ歩行空間の連続的・面的なバリアフリー化を積極的に推進する。また、バリアフリー化を始めとする安全・安心な歩行空間を整備する。

（６）無電柱化の推進

歩道の幅員の確保や歩行空間のバリアフリー化等により歩行者の安全を図るため、安全で快適な通行空間の確保、道路の防災性の向上、良好な景観の形成、情報通信ネットワークの信頼性の向上、観光振興の観点から、新たな無電柱化計画を国や地域で策定し、道路の新設、拡幅等を行う際に同時整備を推進するとともに、電線共同溝の浅層埋設等低コスト手法の導入によるコスト縮減等を図るほか、地上機器の小型化による歩行者の安全性確保などの取組により、本格的な無電柱化を推進する。

UTMS : Universal Traffic Management Systems

(7) 効果的な交通規制の推進

地域の交通実態等を踏まえ、交通規制や交通管制の内容について常に点検・見直しを図るとともに、交通事情の変化を的確に把握してソフト・ハード両面での総合的な対策を実施することにより、安全で円滑な交通流の維持を図る。

速度規制については、最高速度規制が交通実態に合った合理的なものとなっているかどうかの観点から、点検・見直しを進めることに加え、一般道路においては、実勢速度、交通事故発生状況等を勘案しつつ、規制速度の引上げ、規制理由の周知措置等を計画的に推進するとともに、生活道路においては、速度抑制対策を積極的に推進する。

駐車規制については、必要やむを得ない駐車需要への対応が十分でない場所を中心に、地域住民等の意見要望を十分に踏まえた上で、道路環境、交通量、駐車需要等に即応したきめ細かな駐車規制を推進する。

信号制御については、歩行者・自転車の視点で、信号をより守りやすくするために、横断実態等を踏まえ、歩行者の待ち時間の長い押しボタン式信号の改善を行うなど、信号表示の調整等の運用の改善を推進する。

さらに、都道府県公安委員会が行う交通規制の情報についてデータベース化を推進し、効果的な交通規制を行う。

(8) 自転車利用環境の総合的整備

ア 安全で快適な自転車利用環境の整備

クリーンかつエネルギー効率の高い持続可能な都市内交通体系の実現に向け、自転車の役割と位置付けを明確にし、乗用車から自転車への転換を促進する。また、増加している歩行者と自転車の事故を減らすため、自転車は車両であるとの原則の下、自転車道や自転車専用通行帯、自転車の通行位置を示した道路等の自転車走行空間ネットワークの整備により、自転車利用環境の総合的な整備を推進する。

また、自転車通行の安全性を向上させるため、自転車専用通行帯の設置区間や自転車と自動車を混在させる区間では、周辺の交通実態等を踏まえ、必要に応じて、駐車禁止又は駐停車禁止の規制を実施する。あわせて、自転車専用通行帯をふさぐなど悪質性、危険性、迷惑性の高い違法駐停車車両については、取締りを積極的に実施する。

各地域において道路管理者や都道府県警察が自転車ネットワークの作成や道路空間の整備、通行ルールの徹底を進められるよう「安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン」（平成24年11月、国土交通省、警察庁）の周知を図り、さらに、自転車を共同で利用するコミュニティサイクルなどの自転車利用促進策や、ルール・マナーの啓発活動などのソフト施策を積極的に推進する。

イ 自転車等の駐車対策の推進

自転車等の駐車対策については、自転車等駐車対策協議会の設置、総合計画の策

定を促進するとともに、自転車等の駐車需要の多い地域及び今後駐車需要が著しく多くなることが予想される地域を中心に利用のされ方に応じた路外・路上の自転車駐車場等の整備を推進する。また、大量の自転車等の駐車需要を生じさせる施設について自転車駐車場等の設置を義務付ける条例の制定の促進を図る。さらに、自転車駐車場整備センター等による自転車駐車場等の整備を促進するとともに、自転車駐車場等を整備する民間事業者を地方公共団体とともに国が支援することで、更なる自転車等の駐車対策を図る。

鉄道の駅周辺等における放置自転車等の問題の解決を図るため、地方公共団体、道路管理者、都道府県警察、鉄道事業者等が適切な協力関係を保持し、地域の状況に応じ、条例の制定等による駅前広場及び道路に放置されている自転車等の整理・撤去等の推進を図る。

特に、バリアフリー法に基づき、市町村が定める重点整備地区内における生活関連経路を構成する道路においては、高齢者、障害者等の移動の円滑化に資するため、関係機関・団体が連携した広報啓発活動等の違法駐車を防止する取組及び自転車駐車場等の整備を重点的に推進する。

(9) 高度道路交通システムの活用

道路交通の安全性、輸送効率及び快適性の向上を実現するとともに、渋滞の軽減等の交通の円滑化を通じて環境保全に寄与することを目的に、最先端の情報通信技術等を用いて、人と道路と車両とを一体のシステムとして構築する新しい道路交通システムである「高度道路交通システム」(ITS)を引き続き推進する。そのため、平成25年6月に閣議決定され、平成27年6月に改正された「世界最先端IT国家創造宣言」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。

ア 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、リアルタイムの渋滞情報、所要時間、規制情報等の道路交通情報を提供するVICSの整備・拡充を推進するとともに、高精度な情報提供の充実及び対応車載機の普及を図る。

また、詳細な道路交通情報の収集・提供のため、光ビーコン、ETC2.0等のインフラの整備を推進するとともに、インフラから提供される情報を補完するため、リアルタイムの自動車走行履歴(プローブ)情報等の広範な道路交通情報を集約・配信する。

イ 新交通管理システムの推進

最先端の情報通信技術等を用いて交通管理の最適化を図るため、光ビーコンの機能を活用してUTMSの開発・整備を行うことによりITSを推進し、安全・

円滑かつ快適で環境負荷の低い交通社会の実現を目指す。

ウ 交通事故防止のための運転支援システムの推進

I T S の高度化により交通の安全を高めるため、自動車単体では対応できない事故への対策として、路車間通信、車車間通信、歩車間通信等の通信技術を活用した運転支援システムの実現に向けて、産・官・学が連携し研究開発等を行う。

また、交通管制システムのインフラ等を利用して、運転者に周辺の交通状況等を視覚・聴覚情報により提供することで、危険要因に対する注意を促し、ゆとりをもった運転ができる環境を作り出すことにより、交通事故を防止すること等を目的とした安全運転支援システム（D S S S）の導入・整備を推進する。

さらに、運転者に対し、信号情報に基づく走行支援情報を提供することで、通過予定の交差点において予測される信号灯火等を把握したゆとりある運転を促し、急停止・急発進に伴う事故の防止を図ること等を目的とした信号情報活用運転支援システム（T S P S）の整備を推進する。

エ E T C 2.0 の展開

E T C の通信技術をベースとした E T C 2.0 サービスの普及・促進を官民一体となって展開していく。E T C 2.0 対応カーナビ及び E T C 2.0 車載器により、E T C に加え、渋滞回避支援、安全運転支援、災害時の支援といった情報提供サービスを提供する。また、E T C 2.0 から得られる経路情報を活用した新たなサービスとして、渋滞等を迂回する経路を走行したドライバーを優遇する措置や商用車の運行管理支援などを今後展開する。

オ 道路運送事業に係る高度情報化の推進

環境に配慮した安全で円滑な自動車の運行を実現するため、道路運送事業において I T S 技術を活用し、公共交通機関の利用促進や物流の効率化を進める。具体的には、公共車両優先システム（P T P S）の整備を推進する。

(10) 交通需要マネジメントの推進

依然として厳しい道路交通渋滞を緩和し、道路交通の円滑化を図ることによる交通安全の推進に資するため、広報・啓発活動を積極的に行うなど、T D M の定着・推進を図る。具体的には、バイパス・環状道路の整備や交差点の改良等の交通容量の拡大策、交通管制の高度化等に加えて、パークアンドライドの推進、情報提供の充実、時差通勤・通学、フレックスタイム制の導入等により、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・空間的平準化を推進する。

交通の円滑化等に係る施策については、平成 25 年 12 月に公布・施行された交通政

DSSS : Driving Safety Support Systems

TSPS : Traffic Signal Prediction Systems

PTPS : Public Transportation Priority Systems

策基本法（平成 25 年法律第 92 号）及び平成 27 年 2 月に閣議決定された交通政策基本計画に即して，国，地方公共団体，交通関連事業者，交通施設管理者，住民その他の関係者が相互に連携を図りながら協力し，総合的かつ計画的に推進する。

ア 公共交通機関利用の促進

地域公共交通の活性化及び再生に関する法律（平成 19 年法律第 59 号）に基づく地域公共交通網形成計画の策定を推進し，持続可能な地域公共交通網の再構築を進めるなど，公共交通機関利用の促進を図る。

具体的には，道路交通混雑が著しい一部の道路について，バス専用・優先レーンの設定，ハイグレードバス停や P T P S の整備，パークアンドバスライドやコミュニティバスの導入等のバスの利用促進を図るための施策を推進する。

また，路面電車，モノレール等の公共交通機関の整備を支援するなど，鉄道，バス等の公共交通機関の確保・維持・改善を図るための施策を推進することにより，利用を促進し，公共交通機関への転換による円滑な道路交通の実現を図る。

さらに，鉄道・バス事業者による運行頻度・運行時間の見直し，乗り継ぎ改善等によるシームレスな公共交通の実現を図ることなどにより，利用者の利便性の向上を図るとともに，鉄道駅・バス停までのアクセス確保のために，パークアンドライド駐車場，自転車道，自転車専用通行帯，自転車の通行位置を示した道路，駅前広場等の整備を促進し，交通結節機能を強化する。

イ 自動車利用の効率化

貨物自動車の積載率の向上等により効率的な自動車利用等を推進するため，共同配送システムの構築等による物流の効率化等の促進を図る。

(11) 災害に備えた道路交通環境の整備

ア 災害に備えた道路の整備

地震，豪雨，豪雪，津波等の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の確保を図る。

地震発生時の応急活動を迅速かつ安全に実施できる信頼性の高い道路ネットワークを確保するため，緊急輸送道路上にある橋梁の耐震対策を推進する。

また，豪雨・豪雪時等においても，安全・安心で信頼性の高い道路ネットワークを確保するため，道路斜面等の防災対策や災害の恐れのある区間を回避・代替する道路の整備を推進する。

津波に対しては，津波による人的被害を最小化するため，道路利用者への早期情報提供，迅速な避難を行うための避難路の整備及び津波被害発生時においても緊急輸送道路を確保するため，津波浸水域を回避する高規格幹線道路等の整備を推進する。

また，地震・津波等の災害発生時に，避難場所等となる「道の駅」について防災

拠点としての活用を推進する。

イ 災害に強い交通安全施設等の整備

地震，豪雨・豪雪，津波等の災害が発生した場合においても安全で円滑な道路交通を確保するため，交通管制センター，交通監視カメラ，車両感知器，交通情報板等の交通安全施設の整備を推進するとともに，通行止め等の交通規制を迅速かつ効果的に実施するための道路災害の監視システムの開発・導入や交通規制資機材の整備を推進する。あわせて，災害発生時の停電による信号機の機能停止を防止する信号機電源付加装置の整備を推進する。

また，オンライン接続により都道府県警察の交通管制センターから詳細な交通情報をリアルタイムで警察庁に収集し，広域的な交通管理に活用する「広域交通管制システム」の的確な運用を推進する。

ウ 災害発生時における交通規制

災害発生時においては，被災地域への車両の流入抑制を行うとともに，被害状況を把握した上で，災害対策基本法（昭和 36 年法律第 223 号）の規定に基づく通行禁止等の必要な交通規制を迅速かつ的確に実施する。

あわせて，災害発生時における混乱を最小限に抑える観点から，交通量等が一定の条件を満たす場合において安全かつ円滑な道路交通を確保できる環状交差点の活用を図る。

エ 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，道路の被災状況や道路交通状況を迅速かつ的確に収集・分析・提供し，復旧や緊急交通路，緊急輸送道路等の確保及び道路利用者等に対する道路交通情報の提供等に資するため，地震計，交通監視カメラ，車両感知器，道路交通情報提供装置，道路管理情報システム等の整備を推進するとともに，インターネット等を活用した道路・交通に関する災害情報等の提供を推進する。

また，民間事業者が保有するプローブ情報を活用しつつ，災害時に交通情報を提供するための環境の整備を推進する。

(12) 総合的な駐車対策の推進

道路交通の安全と円滑を図り，都市機能の維持及び増進に寄与するため，道路交通の状況や地域の特性に応じた総合的な駐車対策を推進する。

ア きめ細かな駐車規制の推進

地域住民等の意見要望等を十分に踏まえつつ，駐車規制の点検・見直しを実施するとともに，物流の必要性や自動二輪車の駐車需要等にも配慮し，地域の交通実態等に応じた規制の緩和を行うなど，きめ細かな駐車規制を推進する。

イ 違法駐車対策の推進

(ア) 悪質性，危険性，迷惑性の高い違反に重点を指向して，地域の実態に応じた取

締め活動ガイドラインによるメリハリを付けた取締りを推進する。また、道路交通環境等当該現場の状況を勘案した上で必要があると認められる場合は、締め活動ガイドラインの見直し等適切に対応する。

- (イ) 運転者の責任を追及できない放置車両について、当該車両の使用者に対する放置違反金納付命令及び繰り返し放置違反金納付命令を受けた使用者に対する使用制限命令の積極的な活用を図り、使用者責任を追及する。他方、交通事故の原因となった違反や常習的な違反等悪質な駐車違反については、運転者の責任追及を徹底する。

ウ 駐車場等の整備

路上における無秩序な駐車を抑制し、安全かつ円滑な道路交通を確保するため、駐車規制及び違法駐車の取締りの推進と併せ、次の施策により駐車場の整備と有効利用を推進する。

- (ア) 駐車場整備に関する調査を推進し、自動車交通が混雑する地区等において、駐車場整備地区の指定を促進するとともに、当該地区において計画的、総合的な駐車対策を行うため、駐車場整備計画の策定を推進する。
- (イ) 大規模な建築物に対し駐車施設の整備を義務付ける附置義務条例の制定の促進等を行うとともに、民間駐車場の整備を促進する。

また、都市機能の維持・増進を図るべき地区及び交通結節点等重点的に駐車場の整備を図るべき地域において、公共駐車場の整備を積極的に推進する。

- (ウ) 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高度化を推進する。また、郊外部からの過剰な自動車流入を抑止し、都心部での交通の混雑を回避するため、市街地の周縁部（フリンジ）等に駐車場を配置するなど、パークアンドライド等の普及のための環境整備を推進する。

エ 違法駐車を排除しようとする気運の醸成・高揚

違法駐車の排除及び自動車の保管場所の確保等に関し、国民への広報・啓発活動を行うとともに、関係機関・団体との密接な連携を図り、地域交通安全活動推進委員の積極的な活用等により、住民の理解と協力を得ながら違法駐車を排除しようとする気運の醸成・高揚を図る。

オ ハード・ソフト一体となった駐車対策の推進

必要やむを得ない駐車需要への対応が十分でない場所を中心に、地域の駐車管理構想を見直し、自治会、地元商店街等地域の意見要望を十分に踏まえた駐車規制の点検・改善、道路利用者や関係事業者等による自主的な取組の促進、地方公共団体や道路管理者に対する路外駐車場及び共同荷捌きスペースや路上荷捌きスペース整備の働き掛け、違法駐車の取締り、積極的な広報・啓発活動等ハード・ソフト一体となった総合的な駐車対策を推進する。

(13) 道路交通情報の充実

安全で円滑な道路交通を確保するためには、運転者に対して正確できめ細かな道路交通情報を分かりやすく提供することが重要であり、高度化・多様化する道路交通情報に対する国民のニーズに対応し、適時・適切な情報を提供するため、ICT等を活用して、道路交通情報の充実を図る必要がある。

ア 情報収集・提供体制の充実

多様化する道路利用者のニーズに応じて道路利用者に対し必要な道路交通情報を提供することにより、安全かつ円滑な道路交通を確保するため、光ファイバーネットワーク等の新たな情報技術を活用しつつ、光ビーコン、交通監視カメラ、車両感知器、交通情報板、道路情報提供装置等の整備による情報収集・提供体制の充実を図るとともに、交通管制エリアの拡大等の交通管制システムの充実・高度化を図るほか、全国の交通規制情報のデータベース化を推進する。

また、ITSの一環として、運転者に渋滞状況等の道路交通情報を提供するVICSやETC2.0の整備・拡充を積極的に図ることにより、交通の分散を図り、交通渋滞を解消し、交通の安全と円滑を推進する。

イ ITSを活用した道路交通情報の高度化

ITSの一環として、運転者に渋滞状況等の道路交通情報を提供するVICSやETC2.0の整備・拡充を積極的に図るとともに、ETC2.0対応カーナビ及びETC2.0車載器を活用し、ETCのほか渋滞回避支援や安全運転支援、災害時の支援に関する情報提供を行うETC2.0サービスを開始することにより、情報提供の高度化を図り、交通の分散による交通渋滞を解消し、交通の安全と円滑化を推進する。

ウ 適正な道路交通情報提供事業の促進

予測交通情報を提供する事業者の届出制、不正確又は不適切な予測交通情報の提供により道路における交通の危険や混雑を生じさせた事業者に対する是正勧告措置等を規定した道路交通法（昭和35年法律第105号）及び交通情報を提供する際に事業者が遵守すべき事項を定めた交通情報の提供に関する指針（平成14年国家公安委員会告示第12号）に基づき、事業者に対する指導・監督を行い、交通情報提供事業の適正化を図ること等により、民間事業者による正確かつ適切な道路交通情報の提供を促進する。

エ 分かりやすい道路交通環境の確保

時間別・車種別等の交通規制の実効を図るための視認性・耐久性に優れた大型固定標識及び路側可変標識の整備並び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及び中央線変移システムの整備を推進する。

また、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の推進、案内標識の英語表記改善の推進等により、国際化の進展へ

の対応に努める。

(14) 交通安全に寄与する道路交通環境の整備

ア 道路の使用及び占用の適正化等

(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・システムの更なる充実及び活用の拡大を図る。

(ウ) 道路の掘り返しの規制等

道路の掘り返しを伴う占有工事については，無秩序な掘り返しと工事に伴う事故・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。

イ 休憩施設等の整備の推進

過労運転に伴う事故防止や近年の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越しのための付加車線や「道の駅」等の休憩施設等の整備を積極的に推進する。

ウ 子供の遊び場等の確保

子供の遊び場の不足を解消し，路上遊戯等による交通事故の防止に資するとともに，都市における良好な生活環境づくり等を図るため，社会資本整備重点計画等に基づき，住区基幹公園，都市基幹公園等の整備を推進する。

さらに，繁華街，小住宅集合地域，交通頻繁地域等，子供の遊び場等の環境に恵まれない地域又はこれに近接する地域に，優先的に，主として幼児及び小学校低学年児童を対象とした児童館及び児童遊園を設置するとともに，公立の小学校，中学校及び高等学校の校庭及び体育施設，社会福祉施設の園庭等の開放の促進を図る。

エ 道路法に基づく通行の禁止又は制限

道路の構造を保全し，又は交通の危険を防止するため，道路の破損，欠壊又は異常気象等により交通が危険であると認められる場合及び道路に関する工事のためやむを得ないと認められる場合には，道路法（昭和 27 年法律第 180 号）に基づき，迅速かつ的確に通行の禁止又は制限を行う。また，危険物を積載する車両の水底トンネル等の通行の禁止又は制限及び道路との関係において必要とされる車両の寸法，重量等の最高限度を超える車両の通行の禁止又は制限に対する違反を防止するため，指導取締りの推進を図る。

オ 地域に応じた安全の確保

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除雪優先区間の設定や早めの通行止めによる迅速な除雪の実施，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。

2 交通安全思想の普及徹底

交通安全教育は、自他の生命尊重という理念の下に、交通社会の一員としての責任を自覚し、交通安全意識と交通マナーの向上に努め、相手の立場を尊重し、他の人々や地域の安全にも貢献できる良き社会人を育成する上で、重要な意義を有している。交通安全意識を向上させ交通マナーを身に付けるためには、人間の成長過程に合わせ、生涯にわたる学習を促進して国民一人一人が交通安全の確保を自らの課題として捉えるよう意識の改革を促すことが重要である。また、人優先の交通安全思想の下、高齢者、障害者等の交通弱者に関する知識や思いやりの心を育むとともに、交通事故被害者等の痛みを思いやり、交通事故の被害者にも加害者にもならない意識を育てることが重要である。

このため、交通安全教育指針（平成 10 年国家公安委員会告示第 15 号）等を活用し、幼児から成人に至るまで、心身の発達段階やライフステージに応じた段階的かつ体系的な交通安全教育を行う。特に、高齢化が進展する中で、高齢者自身の交通安全意識の向上を図るとともに、他の世代に対しても高齢者の特性を知り、その上で高齢者を保護し、高齢者に配慮する意識を高めるための啓発指導を強化する。また、地域の見守り活動等を通じ、地域ぐるみで高齢者の安全確保に取り組む。さらに、自転車を使用することが多い小学生、中学生及び高校生に対しては、交通社会の一員であることを考慮し、自転車運転者講習制度の施行も踏まえ、自転車利用に関する道路交通の基礎知識、交通安全意識及び交通マナーに係る教育を充実させる。学校においては、学習指導要領等に基づく関連教科、総合的な学習の時間、特別活動及び自立活動など、教育活動全体を通じて計画的かつ組織的に実施するよう努めるとともに、学校保健安全法（昭和 33 年法律第 56 号）に基づき策定することとなっている学校安全計画により、児童生徒等に対し、通学を含めた学校生活及びその他の日常生活における交通安全に関して、自転車の利用に係るものを含めた指導を実施する。障害のある児童生徒等に対しては、特別支援学校等において、その障害の特性を踏まえ、交通安全に関する指導に配慮する。

交通安全教育・普及啓発活動を行うに当たっては、参加・体験・実践型の教育方法を積極的に取り入れ、教材の充実を図りインターネットを活用した実施主体間の相互利用を促進するなどして、国民が自ら納得して安全な交通行動を実践することができるよう、必要な情報を分かりやすく提供することに努める。

特に若者を中心とする層に対しては、交通安全に関する効果的な情報提供により交通安全意識の高揚を図るとともに、自らも主体的に交通安全の啓発活動等に取り組むことができる環境の整備に努める。

交通安全教育・普及啓発活動については、国、地方公共団体、警察、学校、関係民間団体、地域社会、企業及び家庭がそれぞれの特性を生かし、互いに連携をとりながら地域ぐるみの活動が推進されるよう促す。特に交通安全教育・普及啓発活動に当た

る地方公共団体職員や教職員の指導力の向上を図るとともに、地域における民間の指導者を育成することなどにより、地域の実情に即した自主的な活動を促進する。

また、地域ぐるみの交通安全教育・普及啓発活動を効果的に推進するため、高齢者を中心に、子供、親の3世代が交通安全をテーマに交流する世代間交流の促進に努める。

さらに、交通安全教育・普及啓発活動の効果について、評価・効果予測手法を充実させ、検証・評価を行うことにより、効果的な実施に努めるとともに、交通安全教育・普及啓発活動の意義、重要性等について関係者の意識が深まるよう努める。

【第10次計画における重点施策及び新規施策】

参加・体験・実践型の活動の推進 ((1)カ,(2),(3)ア,イ,オ)
高齢者に対する交通安全教育の推進 ((1)カ)
自転車の安全利用の推進 ((3)イ)
後部座席を含めた全ての座席におけるシートベルトの正しい着用の徹底 ((3)ウ)
反射材用品等の普及促進 ((3)オ)
飲酒運転根絶に向けた規範意識の確立 ((3)カ)
二輪車運転者のプロテクター着用推進 ((3)コ(ウ))
交通の安全に関する民間団体等の主体的活動の推進 ((4))
住民の参加・協働の推進 ((5))

(1) 段階的かつ体系的な交通安全教育の推進

ア 幼児に対する交通安全教育の推進

幼児に対する交通安全教育は、心身の発達段階や地域の実情に応じて、基本的な交通ルールを遵守し、交通マナーを実践する態度を習得させるとともに、日常生活において安全に道路を通行するために必要な基本的な技能及び知識を習得させることを目標とする。

幼稚園、保育所及び認定こども園においては、家庭及び関係機関・団体等と連携・協力を図りながら、日常の教育・保育活動のあらゆる場面を捉えて交通安全教育を計画的かつ継続的に行う。これらを効果的に実施するため、例えば、紙芝居や視聴覚教材等を利用したり親子で実習したりするなど、分かりやすい指導に努めるとともに、指導資料の作成、教職員の指導力の向上及び教材・教具の整備を推進する。

児童館及び児童遊園においては、遊びによる生活指導の一環として、交通安全に関する指導を推進する。関係機関・団体は、幼児の心身の発達や交通状況等の地域の実情を踏まえた幅広い教材・教具・情報の提供等を行うことにより、幼稚

園，保育所及び認定こども園において行われる交通安全教育の支援を行うとともに，幼児の保護者が常に幼児の手本となって安全に道路を通行するなど，家庭において適切な指導ができるよう保護者に対する交通安全講習会等の実施に努める。

また，交通ボランティアによる幼児に対する通園時の安全な行動の指導，保護者を対象とした交通安全講習会等の開催を促進する。

イ 小学生に対する交通安全教育の推進

小学生に対する交通安全教育は，心身の発達段階や地域の実情に応じて，歩行者及び自転車の利用者として必要な技能と知識を習得させるとともに，道路及び交通の状況に応じて，安全に道路を通行するために，道路交通における危険を予測し，これを回避して安全に通行する意識及び能力を高めることを目標とする。

小学校においては，家庭及び関係機関・団体等と連携・協力を図りながら，体育，道徳，総合的な学習の時間，特別活動など学校の教育活動全体を通じて，歩行者としての心得，自転車の安全な利用，乗り物の安全な利用，危険の予測と回避，交通ルールの意味及び必要性等について重点的に交通安全教育を実施する。

このため，自転車の安全な利用等も含め，安全な通学のための教育教材等を作成・配布するとともに，交通安全教室を一層推進するほか，教員等を対象とした心肺蘇生法の実技講習会等を実施する。

関係機関・団体は，小学校において行われる交通安全教育の支援を行うとともに，児童に対する補完的な交通安全教育の推進を図る。また，児童の保護者が日常生活の中で模範的な行動をとり，歩行中，自転車乗用中等実際の交通の場面で，児童に対し，基本的な交通ルールや交通マナーを教えられるよう保護者を対象とした交通安全講習会等を開催する。

さらに，交通ボランティアによる通学路における児童に対する安全な行動の指導，児童の保護者を対象とした交通安全講習会等の開催を促進する。

ウ 中学生に対する交通安全教育の推進

中学生に対する交通安全教育は，日常生活における交通安全に必要な事柄，特に，自転車で安全に道路を通行するために，必要な技能と知識を十分に習得させるとともに，道路を通行する場合は，思いやりをもって，自己の安全ばかりでなく，他の人々の安全にも配慮できるようにすることを目標とする。

中学校においては，家庭及び関係機関・団体等と連携・協力を図りながら，保健体育，道徳，総合的な学習の時間，特別活動など学校の教育活動全体を通じて，歩行者としての心得，自転車の安全な利用，自動車等の特性，危険の予測と回避，標識等の意味，応急手当等について重点的に交通安全教育を実施する。

このため，自転車の安全な利用等も含め，安全な通学のための教育教材等を作成・配布するとともに，交通安全教室を一層推進するほか，教員等を対象とした心肺蘇生法の実技講習会等を実施する。

関係機関・団体は、中学校において行われる交通安全教育が円滑に実施できるよう指導者の派遣，情報の提供等の支援を行うとともに，地域において，保護者対象の交通安全講習会や中学生に対する補完的な交通安全教育の推進を図る。

エ 高校生に対する交通安全教育の推進

高校生に対する交通安全教育は，日常生活における交通安全に必要な事柄，特に，二輪車の運転者及び自転車の利用者として安全に道路を通行するために，必要な技能と知識を十分に習得させるとともに，交通社会の一員として交通ルールを遵守し他の生命を尊重するなど責任を持って行動することができるような健全な社会人を育成することを目標とする。

高等学校においては，家庭及び関係機関・団体等と連携・協力を図りながら，保健体育，総合的な学習の時間，特別活動など学校の教育活動全体を通じて，自転車の安全な利用，二輪車・自動車の特性，危険の予測と回避，運転者の責任，応急手当等について更に理解を深めるとともに，生徒の多くが，近い将来，普通免許等を取得することが予想されることから，免許取得前の教育としての性格を重視した交通安全教育を行う。特に，二輪車・自動車の安全に関する指導については，生徒の実態や地域の実情に応じて，安全運転を推進する機関・団体やPTA等と連携しながら，安全運転に関する意識の高揚と実践力の向上を図るとともに，実技指導等を含む実践的な交通安全教育の充実を図る。

このため，自転車の安全な利用等も含め，安全な通学のための教育教材等を作成・配布するとともに，交通安全教室を一層推進するほか，教員等を対象とした心肺蘇生法の実技講習会等を実施する。

関係機関・団体は，高等学校において行われる交通安全教育が円滑に実施できるよう指導者の派遣，情報の提供等の支援を行うとともに，地域において，高校生及び相当年齢者に対する補完的な交通安全教育の推進を図る。また，小中学校等との交流を図るなどして高校生の果たしうる役割を考えさせるとともに，交通安全活動への積極的な参加を促す。

オ 成人に対する交通安全教育の推進

成人に対する交通安全教育は，自動車等の安全運転の確保の観点から，免許取得時及び免許取得後の運転者の教育を中心として行うほか，社会人，大学生等に対する交通安全教育の充実に努める。

運転免許取得時の教育は，自動車教習所における教習が中心となることから，教習水準の一層の向上に努める。

免許取得後の運転者教育は，運転者としての社会的責任の自覚，安全運転に必要な技能及び技術，特に危険予測・回避の能力の向上，交通事故被害者等の心情等交通事故の悲惨さに対する理解及び交通安全意識・交通マナーの向上を目標とし，都道府県公安委員会が行う各種講習，自動車教習所，民間の交通安全教育施

設等が受講者の特性に応じて行う運転者教育及び事業所の安全運転管理の一環として安全運転管理者、運行管理者等が行う交通安全教育を中心として行う。

自動車の使用者は、安全運転管理者、運行管理者等を法定講習、指導者向けの研修会等へ積極的に参加させ、事業所における自主的な安全運転管理の活発化に努める。また、自動車安全運転センター安全運転中央研修所等の研修施設において、高度な運転技術、指導方法を身に付けた運転者教育指導者の育成を図るとともに、これらの交通安全教育を行う施設の整備を推進する。

また、社会人を対象とした学級・講座等において自転車の安全利用を含む交通安全教育の促進を図るなど、公民館等の社会教育施設における交通安全のための諸活動を促進するとともに、関係機関・団体、交通ボランティア等による活動を促進する。

大学生・専修学校生等に対しては、学生の自転車や二輪車・自動車の事故・利用等の実態に応じ、関係機関・団体等が連携し、交通安全教育の充実に努める。

カ 高齢者に対する交通安全教育の推進

高齢者に対する交通安全教育は、運転免許の有無等により、交通行動や危険認識、交通ルール等の知識に差があることに留意しながら、加齢に伴う身体機能の変化が歩行者又は運転者としての交通行動に及ぼす影響や、運転者側から見た歩行者や自転車の危険行動を理解させるとともに、道路及び交通の状況に応じて安全に道路を通行するために必要な実践的技能及び交通ルール等の知識を習得させることを目標とする。

高齢者に対する交通安全教育を推進するため、国及び地方公共団体は、高齢者に対する交通安全指導担当者の養成、教材・教具等の開発等、指導体制の充実に努めるとともに、教育手法に関するこれまでの調査研究の成果等も活用しながら、シルバーリーダー（高齢者交通安全指導員）等を対象とした参加・体験・実践型の交通安全教育を積極的に推進する。また、関係団体、交通ボランティア、医療機関・福祉施設関係者等と連携して、高齢者の交通安全教室等を開催するとともに、高齢者に対する社会教育活動・福祉活動、各種の催し等の多様な機会を活用した交通安全教育を実施する。特に、運転免許を持たないなど、交通安全教育を受ける機会がなかった高齢者を中心に、家庭訪問による個別指導、見守り活動等の高齢者と日常的に接する機会を利用した助言等により、高齢者の移動の安全が地域ぐるみで確保されるように努める。この場合、高齢者の自発性を促すことに留意しつつ、高齢者の事故実態に応じた具体的な指導を行うこととし、反射材用品の活用等交通安全用品の普及にも努める。

また、高齢運転者に対しては、高齢者講習及び更新時講習における高齢者学級の内容の充実に努めるほか、関係機関・団体、自動車教習所等と連携して、個別に安全運転の指導を行う講習会等を開催し、高齢運転者の受講機会の拡大を図る

とともに、その自発的な受講の促進に努める。

電動車いすを利用する高齢者に対しては、電動車いすの製造メーカーで組織される団体等と連携して、購入時等における安全利用に向けた指導・助言を徹底するとともに、継続的な交通安全教育の促進に努める。

また、地域における高齢者の安全運転の普及を促進するため、シルバーリーダーを対象とした安全運転教育を実施する。

さらに、地域及び家庭において適切な助言等が行われるよう、交通ボランティア等による啓発活動や、高齢者を中心に、子供、親の3世代が交通安全をテーマに交流する世代間交流の促進に努める。

キ 障害者に対する交通安全教育の推進

障害者に対しては、交通安全のために必要な技能及び知識の習得のため、地域における福祉活動の場を利用するなどして、障害の程度に応じ、きめ細かい交通安全教育を推進する。また、手話通訳員の配置、字幕入りビデオの活用等に努めるとともに、身近な場所における教育機会の提供、効果的な教材の開発等に努める。

さらに、自立歩行ができない障害者に対しては、介護者、交通ボランティア等の障害者に付き添う者を対象とした講習会等を開催する。

ク 外国人に対する交通安全教育の推進

外国人に対し、我が国の交通ルールに関する知識の普及による交通事故防止を目的として交通安全教育を推進する。定住外国人に対しては、母国との交通ルールの違いや交通安全に対する考え方の違いを理解させるなど、効果的な交通安全教育に努めるとともに、外国人を雇用する使用者等を通じ、外国人の講習会等への参加を促進する。また、増加が見込まれる訪日外国人に対しても、外客誘致等に係る関係機関・団体と連携し、各種広報媒体を活用した広報啓発活動を推進する。

ケ 交通事犯被収容者に対する教育活動等の充実

刑事施設においては、被害者の生命や身体に重大な影響を与える交通事故を起こした受刑者や重大な交通違反を反復した受刑者を対象に、改善指導として実施している「交通安全指導」、「被害者の視点を取り入れた教育」等の指導の更なる充実に努める。特に飲酒運転を行っている者やアルコール依存の問題を持つ受刑者に対しては、その指導内容の一層の充実を図る。

少年院においては、交通事犯少年に対して、個別の問題性に応じた適切な教育及び指導を行うとともに、人命尊重の精神と、遵法精神の醸成に重点を置いた非行態様別指導（交通問題指導プログラム）等の交通安全教育の充実に努める。また、被害者を死亡させた又は生命、身体を害した事件を犯した少年については、ゲストスピーカー制度などを活用し、被害者の視点を取り入れた教育を充実させ

る。

少年鑑別所における交通事犯少年に対する資質鑑別については、交通事犯少年の特性の的確な把握、より適切な交通鑑別方式の在り方等について、専門的立場からの研究を活発化するとともに、運転適性検査や法務省式運転態度検査等の活用により、一層の適正・充実化を図る。

コ 交通事犯により保護観察に付された者に対する保護観察の充実

交通事犯に係る保護観察については、集団及び個別の処遇に当たる保護観察官並びに保護司の処遇能力の充実を図るとともに、飲酒運転防止プログラム等交通事犯保護観察対象者の問題性に焦点を当てた効果的な処遇を実施する。

(2) 効果的な交通安全教育の推進

交通安全教育を行うに当たっては、受講者が、安全に道路を通行するために必要な技能及び知識を習得し、かつ、その必要性を理解できるようにするため、参加・体験・実践型の教育方法を積極的に活用する。

交通安全教育を行う機関・団体は、交通安全教育に関する情報を共有し、他の関係機関・団体の求めに応じて交通安全教育に用いる資機材の貸与、講師の派遣及び情報の提供等、相互の連携を図りながら交通安全教育を推進する。

また、受講者の年齢や道路交通への参加の態様に応じた交通安全教育指導者の養成・確保、シミュレーター等の教育機材等の充実及び映像記録型ドライブレコーダーによって得られた事故等の情報を活用するなど効果的な教育手法の開発・導入に努める。

さらに、交通安全教育の効果を確認し、必要に応じて教育の方法、利用する教材の見直しを行うなど、常に効果的な交通安全教育ができるよう努める。

(3) 交通安全に関する普及啓発活動の推進

ア 交通安全運動の推進

国民一人一人に広く交通安全思想の普及・浸透を図り、交通ルールの遵守と正しい交通マナーの実践を習慣付けるとともに、国民自身による道路交通環境の改善に向けた取組を推進するための国民運動として、国の運動主催機関・団体を始め、地方公共団体の交通対策協議会等の構成機関・団体が相互に連携して、交通安全運動を組織的・継続的に展開する。

交通安全運動の運動重点としては、高齢者の交通事故防止、子供の交通事故防止、シートベルト及びチャイルドシートの正しい着用の徹底、夜間（特に薄暮時）における交通事故防止、自転車の安全利用の推進、飲酒運転の根絶等、全国的な交通情勢に即した事項を設定するとともに、地域の実情に即した効果的な交通安全運動を実施するため、必要に応じて地域の重点を定める。

交通安全運動の実施に当たっては、事前に、運動の趣旨、実施期間、運動重点、実施計画等について広く住民に周知することにより、市民参加型の交通安全運動の充実・発展を図るとともに、関係機関・団体が連携し、運動終了後も継続的・自主的な活動が展開されるよう、事故実態、住民や交通事故被害者等のニーズ等を踏まえた実施に努める。

さらに、地域に密着したきめ細かい活動が期待できる民間団体及び交通ボランティアの参加促進を図り、参加・体験・実践型の交通安全教室の開催等により、交通事故を身近なものとして意識させる交通安全活動を促進する。

また、事後に、運動の効果を検証、評価することにより、一層効果的な運動が実施されるよう配慮する。

イ 自転車の安全利用の推進

自転車が道路を通行する場合は、車両としてのルールを遵守するとともに交通マナーを実践しなければならないことを理解させる。

自転車乗用中の交通事故や自転車の安全利用を促進するため、「自転車安全利用五則」(平成19年7月10日中央交通安全対策会議交通対策本部決定)を活用するなどにより、歩行者や他の車両に配慮した通行等自転車の正しい乗り方に関する普及啓発の強化を図る。特に、自転車の歩道通行時におけるルールや、スマートフォン等の操作や画面を注視しながらの乗車、イヤホン等を使用して安全な運転に必要な音が聞こえない状態での乗車の危険性等についての周知・徹底を図る。

自転車は、歩行者と衝突した場合には加害者となる側面も有しており、交通に参加する者としての十分な自覚・責任が求められることから、そうした意識の啓発を図るとともに、関係事業者の協力を得つつ、損害賠償責任保険等への加入を加速化する。

また、自転車運転者講習制度を適切に運用し、危険な違反行為を繰り返す自転車運転者に対する教育を推進する。

薄暮の時間帯から夜間にかけて自転車の重大事故が多発する傾向にあることを踏まえ、自転車の灯火の点灯を徹底し、自転車の側面等への反射材用品の取付けを促進する。

自転車に同乗する幼児の安全を確保するため、保護者に対して幼児の同乗が運転操作に与える影響等を体感できる参加・体験・実践型の交通安全教育を実施するほか、幼児を同乗させる場合において安全性に優れた幼児二人同乗用自転車の普及を促進するとともに、シートベルトを備えている幼児用座席に幼児を乗せるときは、シートベルトを着用させるよう広報啓発活動を推進する。

幼児・児童の保護者に対して、自転車乗車時の頭部保護の重要性とヘルメット着用による被害軽減効果についての理解促進に努め、幼児・児童の着用の徹底を図るほか、高齢者や中学・高校生等の自転車利用者に対しても、ヘルメットの着

用を促進する。

ウ 後部座席を含めた全ての座席におけるシートベルトの正しい着用の徹底

シートベルトの着用効果及び正しい着用方法について理解を求め、後部座席を含めたすべての座席におけるシートベルトの正しい着用の徹底を図る（平成 27 年 10 月現在における一般道のシートベルト着用率は、運転席 98.4%、助手席 94.6%、後部座席 35.1%（警察庁と一般社団法人日本自動車連盟の合同調査による））

このため、地方公共団体、関係機関・団体等との協力の下、あらゆる機会・媒体を通じて着用徹底の啓発活動等を展開する。

また、シートベルト着用率向上に効果が見込まれるシートベルトリマインダについて、後席への拡大等も視野に基準の整備を図る。

エ チャイルドシートの正しい使用の徹底

チャイルドシートの使用効果及び正しい使用方法について、着用推進シンボルマーク等を活用しつつ、幼稚園、保育所、認定こども園、病院等と連携した保護者に対する効果的な広報啓発・指導に努め、正しい使用の徹底を図る。特に、比較的年齢の高い幼児の保護者に対し、その取組を強化する（平成 27 年 6 月現在におけるチャイルドシート使用率は、6 歳未満全体 62.7%、5 歳児 38.1%、1 歳～4 歳児 64.4%、1 歳児未満 85.2%（警察庁と一般社団法人日本自動車連盟の合同調査による））

なお、6 歳以上であっても、体格等の状況により、シートベルトを適切に着用させることができない子供にはチャイルドシートを使用させることについて、広報啓発に努める。

また、地方公共団体、民間団体等が実施している各種支援制度の活用を通じて、チャイルドシートを利用しやすい環境づくりを促進する。

さらに、取り付ける際の誤使用の防止や、側面衝突時の安全確保等の要件を定めた新基準（i-Size）に対応したチャイルドシートの普及促進、チャイルドシートと座席との適合表の公表の促進、製品ごとの安全性に関する比較情報の提供、分かりやすい取扱説明書の作成等、チャイルドシート製作者又は自動車製作者における取組を促すとともに、販売店等における利用者への正しい使用の指導・助言や、チャイルドシートを必要とする方々に情報が行き渡るようにするため、例えば、産婦人科や母子健康手帳等を通じた正しい使用方法の周知徹底を推進する。

オ 反射材用品等の普及促進

夕暮れ時から夜間における視認性を高め、歩行者及び自転車利用者の事故防止に効果が期待できる反射材用品や自発光式ライト等の普及を図るため、各種広報媒体を活用して積極的な広報啓発を推進するとともに、反射材用品等の視認効果、使用方法等について理解を深めるため、参加・体験・実践型の交通安全教育の実施及び関係機関・団体と協力した反射材用品等の展示会の開催等を推進する。

反射材用品等は、全年齢層を対象として普及を図る必要があるが、歩行中の交通事故死者数の中で占める割合が高い高齢者に対しては、特にその普及の促進を図る。また、衣服や靴、鞆等の身の回り品への反射材用品の組み込みを推奨するとともに、適切な反射性能等を有する製品についての情報提供に努める。

カ 飲酒運転根絶に向けた規範意識の確立

飲酒運転の危険性や飲酒運転による交通事故の実態を周知するための交通安全教育や広報啓発を引き続き推進するとともに、交通ボランティアや安全運転管理者、酒類製造・販売業者、酒類提供飲食店、駐車場関係者等と連携してハンドルキーパー運動の普及啓発に努めるなど、地域、職域等における飲酒運転根絶の取組を更に進め、「飲酒運転をしない、させない」という国民の規範意識の確立を図る。特に若年運転者層は、他の年齢層に比較して飲酒運転における死亡事故率が高いなどの特性を有していることから、若年運転者層を始め、対象に応じたきめ細かな広報啓発を、関係省庁が連携して推進する。

また、地域の実情に応じ、アルコール依存症に関する広報啓発を行うとともに、相談、指導及び支援等につながるよう、関係機関・団体が連携した取組の推進に努める。

さらに、各自治体で取り組んでいる飲酒運転根絶に向けた施策については、他の地域における施策実施に当たっての参考となるよう、積極的な情報共有を図っていく。

キ 危険ドラッグ対策の推進

麻薬・覚醒剤乱用防止運動のポスター等に危険ドラッグに関する内容を盛り込んで都道府県等へ配布するとともに、教育機関等へ薬物の専門家を派遣し、啓発活動を行う等、危険ドラッグの危険性・有害性に関する普及啓発を図る。

ク 効果的な広報の実施

交通の安全に関する広報については、テレビ、ラジオ、新聞、携帯端末、インターネット、街頭ビジョン等の広報媒体を活用して、交通事故等の実態を踏まえた広報、日常生活に密着した内容の広報、交通事故被害者等の声を取り入れた広報等、具体的に訴求力の高い内容を重点的かつ集中的に実施するなど、実効の挙がる広報を次の方針により行う。

- (ア) 家庭、学校、職場、地域等と一体となった広範なキャンペーンや、官民が一体となった各種の広報媒体を通じての集中的なキャンペーン等を積極的に行うことにより、高齢者の交通事故防止、子供の交通事故防止、シートベルト及びチャイルドシートの正しい着用の徹底、飲酒運転の根絶、違法駐車等の排除等を図る。
- (イ) 交通安全に果たす家庭の役割は極めて大きいことから、家庭向け広報媒体の積極的な活用、地方公共団体、町内会等を通じた広報等により家庭に浸透するきめ細かな広報の充実に努め、子供、高齢者等を交通事故から守るとともに、飲酒運

転を根絶し、暴走運転、無謀運転等を追放する。

(ウ) 民間団体の交通安全に関する広報活動を援助するため、国及び地方公共団体は、交通の安全に関する資料、情報等の提供を積極的に行うとともに、報道機関の理解と協力を求め、全国的気運の盛り上げを図る。

ケ 自動車事故を防止するための取組支援（安全運転推進事業の実施）

安全運転に関する知識・運転技術等の向上を図る講習等の開催や受講の促進の観点から、安全運転推進事業の確実な実施を図る。

コ その他の普及啓発活動の推進

(ア) 高齢者の交通事故防止に関する国民の意識を高めるため、加齢に伴う身体機能の変化が交通行動に及ぼす影響等について科学的な知見に基づいた広報を積極的に行う。また、他の年齢層に高齢者の特性を理解させるとともに、高齢運転者標識（高齢者マーク）を取り付けた自動車への保護意識を高めるように努める。

(イ) 薄暮の時間帯から夜間にかけて重大事故が多発する傾向にあることから、夜間の重大事故の主原因となっている最高速度違反、飲酒運転等による事故実態・危険性等を広く周知し、これら違反の防止を図る。

また、季節や気象の変化、地域の実態等に応じ、交通情報板等を活用するなどして自動車及び自転車の前照灯の早期点灯を促す。

(ウ) 二輪車運転者の被害軽減を図るため、プロテクターの着用について、関係機関・団体と連携した広報啓発活動を推進するなど、胸部等保護の重要性について理解増進に努める。

(エ) 国民が、交通事故の発生状況を認識し、交通事故防止に関する意識の啓発等を行うことができるよう、地理情報システム等を活用した交通事故分析の高度化を推進し、インターネット等各種広報媒体を通じて事故データ及び事故多発地点に関する情報の提供・発信に努める。

(オ) 自動車アセスメント情報や、安全装置の有効性、自動車の正しい使い方、点検整備の方法に係る情報、交通事故の概況等の情報を総合的な安全情報として取りまとめ、自動車ユーザー、自動車運送事業者、自動車製作者等の情報の受け手に応じ適時適切に届けることにより、関係者の交通安全に関する意識を高める。

(カ) 学識経験者と参加者による討議等により、交通安全活動に新しい知見を与え、交通安全意識の高揚を図ることを目的とした各種会議を開催する。

(4) 交通安全に関する民間団体等の主体的活動の推進

交通安全を目的とする民間団体については、交通安全指導者の養成等の事業及び諸行事に対する援助並びに交通安全に必要な資料の提供活動を充実するなど、その主体的な活動を促進する。また、地域団体、自動車製造・販売団体、自動車利用者団体等については、それぞれの立場に応じた交通安全活動が地域の実情に即して効果的か

つ積極的に行われるよう、全国交通安全運動等の機会を利用して働き掛けを行う。そのため、交通安全対策に関する行政・民間団体間及び民間団体相互間において定期的に連絡協議を行い、交通安全に関する国民挙げての活動の展開を図る。

また、交通指導員等必ずしも組織化されていない交通ボランティア等に対しては、資質の向上に資する援助を行うことなどにより、その主体的な活動及び相互間の連絡協力体制の整備を促進する。

特に、民間団体・交通ボランティア等が主体となった交通安全教育・普及啓発活動の促進を図るため、交通安全教育の指導者を育成するためのシステムの構築及びカリキュラムの策定に努める。

(5) 住民の参加・協働の推進

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、住民自らが交通安全に関する自らの意識改革を進めることが重要である。

このため、交通安全思想の普及徹底に当たっては、行政、民間団体、企業等と住民が連携を密にした上で、それぞれの地域における実情に即した身近な活動を推進し、住民の参加・協働を積極的に進める。

このような観点から、安全で良好なコミュニティ形成を図るため、住民や道路利用者が主体的に行う「ヒヤリ地図」を作成したり、交通安全総点検等住民が積極的に参加できるような仕組みをつくったりするほか、その活動において、当該地域に根ざした具体的な目標を設定するなどの交通安全対策を推進する。

3 安全運転の確保

安全運転を確保するためには、運転者の能力や資質の向上を図ることが必要であり、このため、運転者のみならず、これから運転免許を取得しようとする者までを含めた運転者教育等の充実を努める。特に、今後大幅に増加することが予想される高齢運転者に対する教育等の充実を図る。運転免許制度については、最近の交通情勢を踏まえて必要な改善を図る。

また、運転者に対して、運転者教育、安全運転管理者による指導、その他広報啓発等により、横断歩道においては、歩行者が優先であることを含め、高齢者や障害者、子供を始めとする歩行者や自転車に対する保護意識の高揚を図る。

さらに、今後の自動車運送事業の変化を見据え、企業・事業所等が交通安全に果たすべき役割と責任を重視し、企業・事業所等の自主的な安全運転管理対策の推進及び自動車運送事業者の安全対策の充実を図るとともに、交通労働災害の防止等を図るための取組を進める。

加えて、道路交通の安全に影響を及ぼす自然現象等に関する適時・適切な情報提供を実施するため、ICT等を活用しつつ、道路交通に関連する総合的な情報提供の充実を図る。

【第10次計画における重点施策及び新規施策】

- | |
|--------------------------------|
| 高齢運転者対策の充実((1)エ) |
| 安全運転管理の推進((3)) |
| 映像記録型ドライブレコーダーの普及((3)) |
| 事業用自動車の安全プラン等に基づく安全対策の推進((4)) |
| 事業用自動車の事故調査委員会の提案を踏まえた対策((4)カ) |
| 貨物自動車運送事業安全性評価事業の促進等((4)ク) |
| 国際海上コンテナの陸上輸送に係る安全対策((6)イ) |

(1) 運転者教育等の充実

安全運転に必要な知識及び技能を身に付けた上で安全運転を実践できる運転者を育成するため、免許取得前から、安全意識を醸成する交通安全教育の充実を図るとともに、免許取得時及び免許取得後においては、特に、実際の交通場面で安全に運転する能力を向上させるための教育を行う。

また、これらの機会が、単なる知識や技能を教える場にとどまることなく、個々の心理的・性格的な適性を踏まえた教育、交通事故被害者等の手記等を活用した講習を行うなどにより交通事故の悲惨さの理解を深める教育、自らの身体機能の状況や健康状態について自覚を促す教育等を行うことを通じて、運転者の安全に運転しようとする意識及び態度を向上させるよう、教育内容の充実を図る。

ア 運転免許を取得しようとする者に対する教育の充実

(ア) 自動車教習所における教習の充実

自動車教習所の教習に関し、交通事故の発生状況、道路環境等の交通状況を勘案しつつ、教習カリキュラムの見直し・検討を進めるほか、教習指導員等の資質の向上、教習内容及び技法の充実を図り、教習水準を高める。

また、教習水準に関する情報の国民への提供に努める。

(イ) 取得時講習の充実

原付免許、普通二輪免許、大型二輪免許、普通免許、準中型免許、中型免許、大型免許、普通二種免許、中型二種免許及び大型二種免許を取得しようとする者に対する取得時講習の充実に努める。

イ 運転者に対する再教育等の充実

取消処分者講習、停止処分者講習、違反者講習、初心運転者講習、更新時講習及び高齢者講習により運転者に対する再教育が効果的に行われるよう、講習施設・設備の拡充を図るほか、講習指導員の資質向上、講習資機材の高度化並びに講習内容及び講習方法の充実に努める。

特に、飲酒運転を防止する観点から、飲酒取消講習の確実な実施や飲酒学級の充実に努める。

自動車教習所については、既に運転免許を取得した者に対する再教育も実施するなど、地域の交通安全教育センターとしての機能の充実に努める。

ウ 二輪車安全運転対策の推進

取得時講習のほか、二輪車安全運転講習及び原付安全運転講習の推進に努める。

また、指定自動車教習所における交通安全教育体制の整備等を促進し、二輪車運転者に対する教育の充実強化に努める。

エ 高齢運転者対策の充実

(ア) 高齢者に対する教育の充実

高齢者講習の効果的実施、更新時講習における高齢者学級の拡充等に努める。

特に、認知機能検査に基づく高齢者講習においては、検査の結果に応じたきめ細かな講習を実施するとともに、講習の合理化・高度化を図り、より効果的な教育に努める。

(イ) 臨時適性検査等の確実な実施

認知機能検査、運転適性相談等の機会を通じて、認知症の疑いがある運転者の把握に努め、臨時適性検査等の確実な実施により、安全な運転に支障のある者については運転免許の取消し等の行政処分を行う。

また、臨時適性検査等の円滑な実施のため、関係機関・団体等と連携して、同検査等を実施する認知症に関する専門医の確保を図るなど、体制の強化に努める。

(ウ) 高齢運転者標識（高齢者マーク）の活用

高齢運転者の安全意識を高めるため、高齢者マークの積極的な使用の促進を図る。

(エ) 高齢者支援施策の推進

自動車等の運転に不安を有する高齢者等が運転免許証を返納しやすい環境の整備を図るため、関係省庁が連携し、運転経歴証明書制度の周知、運転免許証を自主返納した者に対する公共交通機関の運賃割引等の支援措置の充実、地方公共団体による持続可能な地域公共交通網の形成に資する地域公共交通の整備・拡充に努める。

オ シートベルト、チャイルドシート及び乗車用ヘルメットの正しい着用の徹底

シートベルト、チャイルドシート及び乗車用ヘルメットの正しい着用の徹底を図るため、関係機関・団体と連携し、各種講習・交通安全運動等あらゆる機会を通じて、着用効果の啓発等着用推進キャンペーンを積極的に行うとともに、シートベルト、チャイルドシート及び乗車用ヘルメット着用義務違反に対する街頭での指導取締りを推進する。

カ 自動車安全運転センターの業務の充実

自動車安全運転センター安全運転中央研修所における各種の訓練施設を活用し、高度の運転技能と専門的知識を必要とする安全運転指導者や職業運転者、青少年運転者等に対する参加・体験・実践型の交通安全教育の充実を図るとともに、通知、証明及び調査研究業務等の一層の充実を図る。

キ 自動車運転代行業の指導育成等

自動車運転代行業の業務の適正な運営を確保し、交通の安全及び利用者の保護を図るため、自動車運転代行業者に対し、立入検査等を行うほか、無認定営業、損害賠償措置義務違反、無免許運転等の違法行為の厳正な取締りを実施する。

ク 自動車運送事業等に従事する運転者に対する適性診断の充実

自動車運送事業等に従事する運転者に対する適性診断については、自動車運送事業等の安全を確保するため、事業者に対し、高齢運転者等に受診させるよう義務付けるとともに、受診の環境を整えるため、適性診断実施の認定基準を明確化したところであり、引き続き、適性診断の実施者への民間参入を促進する。

ケ 危険な運転者の早期排除

行政処分制度の適正かつ迅速な運用により長期未執行者の解消に努めるほか、自動車等の安全な運転に支障を及ぼすおそれがある病気等にかかっていると疑われる者等に対する臨時適性検査等の迅速・的確な実施に努めるなど、危険な運転者の早期排除を図る。

(2) 運転免許制度の改善

交通事故の傾向等，最近の交通情勢を踏まえ，運転免許試験については，現実の交通環境における能力の有無を的確に判定するものとなっているかについて検証を行い，必要に応じ，改善を図る。

また，国民の立場に立った運転免許業務を行うため，手続の簡素化の推進により更新負担の軽減を図るとともに，高齢者講習については，自動車教習所等と連携して，受講者の受入体制の拡充を図る。

さらに，運転免許試験場における障害者等のための設備・資機材の整備及び運転適性相談活動の充実を図る。

(3) 安全運転管理の推進

安全運転管理者及び副安全運転管理者（以下「安全運転管理者等」という。）に対する講習の充実等により，これらの者の資質及び安全意識の向上を図るとともに，事業所内で交通安全教育指針に基づいた交通安全教育が適切に行われるよう安全運転管理者等を指導する。

また，安全運転管理者等による若年運転者対策及び貨物自動車の安全対策の一層の充実を図るとともに，安全運転管理者等の未選任事業所の一掃を図り，企業内の安全運転管理体制を充実強化し，安全運転管理業務の徹底を図る。

さらに，事業活動に関してなされた道路交通法違反等についての使用者等への通報制度を十分活用するとともに，使用者，安全運転管理者等による下命，容認違反等については，使用者等の責任追及を徹底し適正な運転管理を図る。

事業活動に伴う交通事故防止を更に促進するため，映像記録型ドライブレコーダー，デジタル式運行記録計等（以下「ドライブレコーダー等」という。）の安全運転の確保に資する車載機器の普及促進に努めるとともに，ドライブレコーダー等によって得られた事故等の情報の交通安全教育や安全運転管理への活用方法について周知を図る。

(4) 事業用自動車の安全プラン等に基づく安全対策の推進

事業用自動車の事故死者数・人身事故件数の半減等を目標に立てた事業用自動車総合安全プランに基づく，安全体質の確立，コンプライアンスの徹底等についての取組を推進する。

ア 運輸安全マネジメント等を通じた安全体質の確立

事業者の安全管理体制の構築・改善状況を国が確認する運輸安全マネジメント評価を行う。運輸安全マネジメント評価にて，事業者によるコンプライアンスを徹底・遵守する意識付けの取組を的確に確認する。

自動車運送事業の運行管理者に対する指導講習については，自動車運送事業の

安全を確保するため、事業者に対し、運行管理者に受講させるよう義務付けるとともに、受講の環境を整えるため、講習実施の認定基準を明確化したところであり、引き続き、講習の実施者への民間参入を促進する。

また、事業者の安全意識の高揚を図るため、メールマガジン「事業用自動車安全通信」により、事業者に事業用自動車による重大事故発生状況、事業用自動車に係る各種安全対策等の情報を引き続き提供するとともに、外部専門家等の活用による事故防止コンサルティング実施に対して支援するなど、社内での安全教育の充実を図る。

イ 自動車運送事業者に対するコンプライアンスの徹底

労働基準法（昭和 22 年法律第 49 号）等の関係法令等の履行及び運行管理の徹底を図るため、飲酒運転等の悪質違反を犯した事業者、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、厳格化された基準に基づき厳正な処分を行う。

増加する訪日外国人旅行客や 2020 年の東京オリンピック・パラリンピックの輸送ニーズに対応しつつ、安全性の確保に努めるため、空港等のバス発着場を中心とした街頭検査を実施し、バス事業における交代運転者の配置、運転者の飲酒・過労等の運行実態を把握する。

行政が保有する事業用自動車に関する各種情報の分析機能を強化するため、事業者特性・事故原因等の相関及び傾向を分析し、事故を惹起するおそれの高い事業者等を抽出する「事業用自動車総合安全情報システム」を構築し、効果的・効率的な指導・監督を実施することで、事業用自動車による事故の未然防止を図る。

関係行政機関との連携として、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の活用により、過労運転に起因する事故等の通報制度的確な運用と業界指導の徹底を図る。

事業者団体等関係団体による指導として、国が指定した機関である、適正化事業実施機関を通じ、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。

以上のような取組を確実に実施するため、監査体制の充実・強化を重点的に実施する。

ウ 飲酒運転の根絶

点呼時にアルコール検知器を使用した酒気帯びの有無の確認を徹底するよう指導するとともに、常習飲酒者をはじめとした運転者や運行管理者に対し、アルコールの基礎知識や節酒方法等の飲酒運転防止の専門的な指導を実施するアルコール指導員の普及促進を図り、事業者における飲酒運転ゼロを目指す。

また、危険ドラッグ等薬物使用による運行の絶無を図るため、危険ドラッグ等

薬物に関する正しい知識や使用禁止について、運転者に対する日常的な指導・監督を徹底するよう、事業者や運行管理者等に対し指導を行う。

エ ICT・新技術を活用した安全対策の推進

事業者による事故防止の取組を推進するため、衝突被害軽減ブレーキ等のASV装置や運行管理に資する機器等の普及促進に努める。

また、自動車のICT化の進展や通信システムを利用したテレマティクス技術により取得可能になった運転情報や自動車運転者の生体情報、事故情報等を含むビッグデータを活用した事故防止運行モデル等を構築し、同モデルの普及を図るとともに、車両と車載機器、ヘルスケア機器等を連携させた次世代型の運行管理・支援システムを検討・実現するほか、急加速・急ブレーキの回数等の様々な運転情報を基に、安全運転指導サービスや安全運転を促すテレマティクス保険など、民間による安全運転促進のための新たなサービスの提供を促進することにより、更なる事故の削減を目指す。

オ 業態ごとの事故発生傾向、主要な要因等を踏まえた事故防止対策

輸送の安全を図るため、トラック・バス・タクシーの業態毎の特徴的な事故傾向を踏まえた事故防止の取組を現場関係者とも一丸となって実施させるとともに、新たな免許区分である準中型免許の創設を踏まえ、初任運転者向けの指導・監督マニュアルの策定や、高齢運転者等に対する、より効果的な指導方法の確立など、更なる運転者教育の充実・強化を検討・実施する。

さらに、平成28年1月15日に発生した軽井沢スキーバス事故を踏まえ、規制緩和後の貸切バス事業者の大幅な増加と監査要員体制、人口減少・高齢化に伴うバス運転者の不足、旅行業者と貸切バス事業者の取引関係等の構造的な問題を踏まえつつ徹底的に再発防止策について検討し、結論の得られたものから速やかに実施する。

カ 事業用自動車の事故調査委員会の提案を踏まえた対策

社会的影響の大きな事業用自動車の重大事故については、事故の背景にある組織的・構造的問題の更なる解明や、より客観的で質の高い再発防止策を提言するため、平成26年に事業用自動車事故調査委員会が発足したところであり、引き続き、同委員会における事故の原因分析・再発防止策の提言を受け事業者等の関係者が適切に対応し、事故の未然防止に向けた取組を促進する。

キ 運転者の体調急変に伴う事故防止対策の推進

運転者の体調急変に伴う事故を防止するため、「事業用自動車の運転者の健康管理マニュアル」の周知・徹底を図るとともに、睡眠時無呼吸症候群、脳ドック等のスクリーニング検査の普及を図るための方策を検討・実施する。

ク 貨物自動車運送事業安全性評価事業の促進等

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」(通称Gマーク事業)を促進する。

また、国、地方公共団体及び民間団体等において、貨物自動車運送を伴う業務を発注する際には、それぞれの業務の範囲内で道路交通の安全を推進するとの観点から、安全性優良事業所(通称Gマーク認定事業所)の認定状況も踏まえつつ、関係者の理解も得ながら該当事業所が積極的に選択されるよう努める。

(5) 交通労働災害の防止等

ア 交通労働災害の防止

交通労働災害防止のためのガイドラインの周知徹底を行うことにより、事業場における管理体制の確立、適正な労働時間等の管理、適正な走行管理、運転者に対する教育、健康管理、交通労働災害防止に対する意識の高揚等を促進する。

また、これらの対策が効果的に実施されるよう関係団体と連携して、事業場における交通労働災害防止担当管理者の配置、交通労働災害防止のためのガイドラインに基づく同管理者及び自動車運転業務従事者に対する教育の実施を推進するとともに、事業場に対する個別指導等を実施する。

イ 運転者の労働条件の適正化等

自動車運転者の労働時間、休日、割増賃金、賃金形態等の労働条件の改善を図るため、労働基準法等の関係法令及び「自動車運転者の労働時間等の改善のための基準」(平成元年労働省告示第7号)の履行を確保するための監督指導を実施する。

また、関係行政機関において相互の連絡会議の開催及び監査・監督結果の相互通報制度等の活用を図るとともに、必要に応じ合同による監査・監督を実施する。

(6) 道路交通に関連する情報の充実

ア 危険物輸送に関する情報提供の充実等

危険物の輸送時の事故による大規模な災害を未然に防止し、災害が発生した場合の被害の軽減に資する情報提供の充実等を図るため、イエローカード(危険有害物質の性状、事故発生時の応急措置、緊急通報・連絡先等事故の際必要な情報を記載した緊急連絡カード)の携行、関係法令の遵守、乗務員教育の実施等について危険物運送事業者の指導を強化する。

また、危険物運搬車両の交通事故による危険物の漏洩等が発生した場合に、安全かつ迅速に事故処理等を行うため、危険物災害等情報支援システムの充実を図る。

イ 国際海上コンテナの陸上輸送に係る安全対策

国際海上コンテナの陸上輸送における安全の確保を図るため、関係者に対して、コンテナ貨物の重量等に関する情報の伝達やコンテナロックの確実な実施等を内容とする「国際海上コンテナの陸上における安全輸送ガイドライン」を地方連絡会議や関係業界を通じて、現場への周知徹底を図る。

ウ 気象情報等の充実

道路交通に影響を及ぼす台風、大雨、竜巻等の激しい突風、地震、津波、火山噴火等の自然現象を的確に把握し、特別警報・警報・予報等の適時・適切な発表及び迅速な伝達に努めるとともに、これらの情報の質的向上に努める。また、道路の降雪状況や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。

さらに、気象、地震、津波、火山現象等に関する観測施設を適切に整備・配置し、維持するとともに、防災関係機関等との間の情報の共有やICTを活用した観測・監視体制の強化を図るものとする。このほか、広報や講習会等を通じて気象知識の普及に努める。

4 車両の安全性の確保

エレクトロニクス技術の自動車への利用範囲の拡大を始めとして、自動車に関する技術の進歩は目覚ましく、車両の安全対策として効果が期待できる範囲は確実に拡大していることから、今後、車両の安全対策を拡充強化することが必要である。

このような認識の下、車両構造に起因するとされる事故について対策を講ずるとともに、主に運転ミス等の人的要因に起因するとされる事故についても、車両構造面からの対策によりできる限り交通事故の未然防止を図る。

また、不幸にして発生してしまった事故についても、車両構造面からの被害軽減対策を拡充するとともに、事故発生後の車両火災防止や車両からの脱出容易性の確保等、被害拡大防止対策を併せて進める。

特に、事故件数及び死傷者数は依然として高水準にあり、後遺障害も考慮すれば、これまで被害軽減を上げてきた被害軽減対策の進化・成熟化を図ることに加え、今後は、事故を未然に防止する予防安全対策について、先進技術の活用等により、更なる充実を図る必要がある。また、車両安全対策の推進に当たっては、規制と誘導的施策を総合的かつ有効に連携させるため、安全性に関する基準の拡充・強化のみならず、自動車製作者や研究機関等による安全な自動車の開発を促進する方策、使用者による安全な自動車の選択を促進する方策等を、基礎研究から実用・普及までの各段階に応じて適切に講じる必要がある。

さらに、自動車を使用される段階においては、自動車にはブレーキ・パッド、タイヤ等走行に伴い摩耗・劣化する部品や、ブレーキ・オイル、ベルト等のゴム部品等走行しなくても時間の経過とともに劣化する部品等が多く使用されており、適切な保守管理を行わなければ、不具合に起因する事故等の可能性が大きくなることから、自動車の適切な保守管理を推進する必要がある。また、衝突被害軽減ブレーキ等の先進技術についても、確実な作動を確保するため、適切な保守管理を推進する必要がある。

自動車の保守管理は、一義的には、自動車使用者の責任の下になされるべきであるが、自動車は、交通事故等により運転者自身の生命、身体のみでなく、第三者の生命、身体にも影響を与える危険性を内包しているため、自動車検査により、各車両の安全性の確保を図る。

【第10次計画における重点施策及び新規施策】

- 先進安全自動車の開発・普及の促進((1)ア,イ)
- 車両の安全性等に関する日本工業規格の整備((1)ウ)
- 自動車点検整備の充実((3)ウ)
- リコール制度の充実・強化((4))

(1) 車両の安全性に関する基準等の改善の推進

ア 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

車両の安全対策については、平成 27 年度に開催した交通政策審議会陸上交通分科会自動車部会の結果を踏まえて実施していく。

具体的には、産・官・学が参加する検討会が中心となり、事故実態の把握・分析、安全対策に関する方針、対策の具体的な内容の検討、事前効果評価・事後効果評価といった一連の流れ（P D C A サイクル）を継続的に実施することに加え、このP D C A サイクルによる検討を充実させることを通じて、車両の安全対策の一層の拡充・強化を図る。

特に、事故実態の把握・分析においては、従前のマクロデータ及びマイクロデータに加えて、車載式の記録装置である映像記録型ドライブレコーダーやイベントデータレコーダー（E D R ）の情報の活用等について検討するとともに、これに合わせ医療機関の協力により乗員等の傷害状況も詳細に把握し、事故による傷害発生メカニズムを詳細に調べるなど、より一層の推進に資する取組について検討していく。

加えて、車両の安全対策の推進に係る一連の流れの中においては、高齢化のより一層の進行等の社会情勢の変化、自動車使用の態様の変化、新技術の開発状況、諸外国の自動車安全対策の動向等についても勘案しつつ検討を行うとともに、その検討結果については公表し、透明性を確保する。

なお、事故を未然に防止する予防安全対策については、車両安全対策を推進する取組の一環として、これまでも安全基準の拡充・強化等と先進安全自動車（A S V ）の開発・普及の促進、使用者に対する自動車アセスメント情報の提供等との総合的かつ有効な連携を深めてきたところであるが、今後もより一層の連携を図っていく。

(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、上述の検討結果を踏まえつつ、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、シートベルトやエアバック等を含めた乗員の保護並びに歩行者及び自転車乗員等の保護を行うための被害軽減対策、その際に火災の発生等の二次災害が起こることを防止するための災害拡大防止対策のそれぞれの観点から、適切に拡充・強化を図る。

特に以下の事項については、安全基準の拡充・強化について、今後積極的に検討し、道路交通の安全確保を図っていく。

EDR : Event Data Recorder

ASV : Advanced Safety Vehicle

様々な衝突形態に対応した対策や、死者に占める割合が高い歩行者・高齢者を保護する対策に加えて、交通事故を未然に防止する予防安全技術の開発促進等を行うことにより、より安全な車両の開発等を推進すること。

ハイブリッド自動車や電気自動車に係る静音性対策，大型車の後退時対策，高齢者や障害者にも配慮した安全対策，電気自動車や燃料電池自動車に搭載される新技術全般に係る安全対策，及び超小型自動車等の新モビリティに係る安全対策等を行うことにより，これら新たな自動車等に係る安全を確保すること。

なお，保安基準の拡充・強化の推進に当たっては，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。

イ 安全に資する自動走行技術を含む先進安全自動車（ＡＳＶ）の開発・普及の促進
先進技術を利用してドライバーの安全運転を支援するシステムを搭載した先進安全自動車（ＡＳＶ）について，産官学の協力によるＡＳＶ推進検討会の下，車両の開発・普及の促進を一層進める。

安全運転の責任は一義的にはドライバーにあるが，今後，技術の進展に伴いドライバーの新技術に対する過信などが原因で事故が発生する恐れがあるため，安全運転を支援するシステムに関するドライバーの理解に努める。

また，ＡＳＶ技術のうち衝突被害軽減ブレーキ等の市場化されたＡＳＶ技術については，国際的な動向も踏まえつつ，義務化も含めた保安基準の拡充・強化，補助制度の拡充を図るとともに，ドライバー異常時対応システム等の実用化間際の新技术については，技術指針の策定，事故データに基づくＡＳＶ技術の効果評価を行う等により普及促進を引き続き進める。

加えて，交通事故の多くがドライバーのミスに起因していることを踏まえ，自動走行技術は交通安全の飛躍的向上に資する可能性があると考えられることから，自動走行技術等の開発・普及のための環境整備を行う。

ウ 車両の安全性等に関する日本工業規格の整備

工業標準化法（昭和 24 年法律第 185 号）に基づいて制定された自動車関係の日本工業規格については，従来から車両のハード面からの安全性を考慮した規格の整備を進めてきたが，近年の技術進歩を踏まえ，車両制御，外部情報の知覚，運転者とのマン・マシン・インターフェースの面からの整備も進めている。

運転者の運転を支援するための警報や制御を行う技術は，我が国が世界に先行して実用化している分野であり，車間距離制御システム，前方車両衝突警報装置，車両周辺障害物警報等の運転者の運転負荷の軽減，利便性の向上，危険に対する注意喚起，事故回避／被害軽減に関連した日本工業規格について，関係省庁が連携して，その改正を進める。

また、国際標準化機構（ISO）に対する我が国の代表機関である日本工業標準調査会を通じて、国際規格との調和を図りつつ、交通事故防止に寄与するため、その整備に努める。

（２）自動車アセスメント情報の提供等

自動車の安全装置の正しい使用方法、装備状況等の一般情報とともに、自動車の車種ごとの安全性に関する比較情報を公正中立な立場で取りまとめ、これを自動車使用者に定期的に提供する自動車アセスメント事業を推進する。また、自動車アセスメント事業により、ASV技術等の自動車の安全に関する先進技術の国民の理解促進を図る。これらにより、自動車使用者の選択を通じて、より安全な自動車の普及拡大を促進すると同時に、自動車製作者のより安全な自動車の研究開発を促進する。

具体的には、従前の評価項目に加えて、平成 26 年度より開始した予防安全性能評価について、車線維持支援制御装置（LKAS）や、夜間対策を含む対歩行者衝突被害軽減ブレーキ（対歩行者AEBS）などの試験項目の拡充を図るとともに、歩行者保護に係る衝突安全性能評価の強化、視認性向上のための灯火装置や事故自動通報システム（ACN）などの新技術に対する評価手法の確立について検討を行う。さらに、ユーザーにとって分かりやすい評価結果の公表方法について検討を行う。

また、チャイルドシートについても、製品ごとの安全性に関する比較情報等を、例えば、産婦人科や母子健康手帳等を通じ、それを必要とする自動車ユーザーに正しく行き渡るようにすることにより、より安全なチャイルドシートの普及拡大を図るとともに、安全性能評価の強化について検討を行う。

（３）自動車の検査及び点検整備の充実

ア 自動車の検査の充実

道路運送車両の保安基準の拡充・強化に合わせて進化する自動車技術に対応して、電子化された安全装置の故障診断検査機器の開発、ICT化による自動車検査情報の活用等の検査の高度化を進めるなど、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、不正改造を防止するため、適宜、自動車使用者の立入検査を行うとともに、街頭検査体制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する。

指定自動車整備事業制度の適正な運用・活用を図るため、事業者に対する指導

ISO : International Organization for Standardization

LKAS : Lane Keeping Assist System

AEBS : Advanced Emergency Braking System

ACN : Automatic Collision Notification

監督を強化する。さらに、軽自動車の検査については、その実施機関である軽自動車検査協会における検査の効率化を図るとともに、検査体制の充実強化を図る。

イ 型式指定制度の充実

車両の構造に起因する事故の発生を防止するため、型式指定制度により新型自動車の安全性の審査体制の充実を図る。

ウ 自動車点検整備の充実

(ア) 自動車点検整備の推進

自動車ユーザーの保守管理意識を高揚し、点検整備の確実な実施を図るため、「自動車点検整備推進運動」を関係者の協力の下に全国的に展開するなど、自動車ユーザーによる保守管理の徹底を強力に促進する。

また、自動車運送事業者の保有する事業用車両の安全性を確保するため、自動車運送事業者監査、整備管理者研修等のあらゆる機会を捉え、関係者に対し、車両の保守管理について指導を行い、その確実な実施を推進する。

なお、車両不具合による事故については、その原因の把握・究明に努めるとともに、点検整備方法に関する情報提供等により再発防止の徹底を図る。

(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暴走族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、自動車ユーザー及び自動車関係事業者等の認識を高める。

また、不正改造行為の禁止及び不正改造車両に対する整備命令制度について、その的確な運用に努める。

(ウ) 自動車分解整備事業の適正化及び近代化

点検整備に対する自動車ユーザーの理解と信頼を得るため、自動車分解整備事業者に対し、整備料金、整備内容の適正化について、消費者保護の観点も含め、その実施の推進を指導する。また、自動車分解整備事業者における経営管理の改善や整備の近代化等への支援を推進する。

(エ) 自動車の新技術への対応等整備技術の向上

自動車新技術の採用・普及、車社会の環境の変化に伴い、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する必要があることから、関係団体からのヒアリング等を通じ自動車整備業の現状について把握するとともに、自動車整備業が自動車の新技術及び多様化するユーザーニーズに対応するための環境整備・技術の高度化を推進する。

また、整備主任者等を対象とした新技術研修の実施等により、整備要員の技術

の向上を図るとともに、新技術が採用された自動車の整備や自動車ユーザーに対する自動車の正しい使用についての説明等のニーズに対応するため、一級自動車整備士制度の活用を推進する。

(オ) ペーパー車検等の不正事案に対する対処の強化

民間能力の活用等を目的として、指定自動車整備事業制度が設けられているが、近年ペーパー車検等の不正事案が発生していることから、制度の適正な運用・活用を図るため、事業者に対する指導監督を引き続き行う。

(4) リコール制度の充実・強化

自動車製作者の垣根を越えた装置の共通化・モジュール化が進む中、複数の自動車製作者による大規模なリコールが行われていることから、自動車のリコールをより迅速かつ確実に実施するため、装置製作者等からの情報収集体制の強化を図るとともに、安全・環境性に疑義のある自動車については独立行政法人自動車技術総合機構において現車確認等による技術的検証を行う。

また、自動車ユーザーの目線に立ったリコールの実施のために、自動車ユーザーからの不具合情報の収集を推進するとともに、自動車ユーザーに対して、自動車の不具合に対する関心を高めるためのリコール関連情報等の提供の充実を図る。

(5) 自転車の安全性の確保

自転車の安全な利用を確保し、自転車事故の防止を図るため、駆動補助機付自転車（人の力を補うため原動機を用いるもの）及び普通自転車の型式認定制度を適切に運用する。また、自転車利用者が定期的に点検整備や正しい利用方法等の指導を受ける気運を醸成するとともに、近年、自転車が加害者となる事故に関し、高額な賠償額となるケースもあり、こうした賠償責任を負った際の支払い原資を担保し、被害者の救済の十全を図るため、関係事業者の協力を得つつ、損害賠償責任保険等への加入を加速化する。さらに、夜間における交通事故の防止を図るため、灯火の取付けの徹底と反射器材等の普及促進を図り、自転車の被視認性の向上を図る。

5 道路交通秩序の維持

交通ルール無視による交通事故を防止するためには、交通指導取締り、交通事故事件捜査、暴走族取締り等を通じ、道路交通秩序の維持を図る必要がある。

このため、交通事故実態等を的確に分析し、死亡事故等重大事故に直結する悪質性、危険性、迷惑性の高い違反に重点を置いた交通事故抑止に資する交通指導取締りを推進する。

また、悪質・危険な運転行為による死傷事犯であっても従前の危険運転致死傷罪に該当せず自動車運転過失致死傷罪が適用された事件などを契機とした罰則の見直しを求める意見を背景として、平成 26 年 5 月から自動車の運転により人を死傷させる行為等の処罰に関する法律（平成 25 年法律第 86 号。以下「自動車運転死傷処罰法」という。）が施行されたことを踏まえ、交通事故事件等に係る適正かつ緻密な捜査の一層の推進を図る。

さらに、暴走族等対策を強力に推進するため、関係機関・団体が連携し、地域ぐるみでの暴走族追放気運の高揚等に努め、暴走行為をさせない環境づくりを推進するとともに、取締り体制及び装備資機材の充実強化を図る。

【第 10 次計画における重点施策及び新規施策】

交通事故抑止に資する指導取締りの推進 ((1) ア (ア))
背後責任の追及 ((1) ア (イ))
自転車利用者に対する指導取締りの推進 ((1) ア (ウ))
交通事故事件等に係る適正かつ緻密な捜査の一層の推進 ((2))
暴走族等対策の推進 ((3))

(1) 交通の指導取締りの強化等

ア 一般道路における効果的な指導取締りの強化等

一般道路においては、歩行者及び自転車利用者の事故防止並びに事故多発路線等における重大事故の防止に重点を置いて、交通指導取締りを効果的に推進する。

その際、地域の交通事故実態や違反等に関する地域特性等を十分考慮する。

(ア) 交通事故抑止に資する指導取締りの推進

交通事故実態の分析結果等を踏まえ、事故多発路線等における街頭指導活動を強化するとともに、無免許運転、飲酒運転、著しい速度超過、交差点関連違反等の交通事故に直結する悪質性、危険性の高い違反、国民から取締り要望の多い迷惑性の高い違反に重点を置いた指導取締りを推進する。

特に、飲酒運転及び無免許運転については、取締りにより常習者を道路交通の場から排除するとともに、運転者に対する捜査のみならず、周辺者に対する捜査を徹底するなど、飲酒運転及び無免許運転の根絶に向けた取組を推進する。また、

引き続き、児童、高齢者、障害者の保護の観点に立った指導取締りを推進する。

さらに、地理的情報等に基づく交通事故分析の高度化を図り、交通指導取締りの実施状況について、交通事故実態の分析結果等を踏まえて検証し、その検証結果を取締り計画の見直しに反映させる、いわゆるPDCAサイクルをより一層機能させる。加えて、取締り場所の確保が困難な生活道路や警察官の配置が困難な時間帯においても速度取締りが行えるよう、新たな速度取締り機器の導入を図るとともに、交通反則切符自動作成機の導入に向けた検討を進めるなど、より効果的な取締りを行うための資機材の研究開発及び整備に努める。

(イ) 背後責任の追及

事業活動に関してなされた過積載、過労運転等の違反については、自動車の使用者等に対する責任追及を徹底するとともに、必要に応じ自動車の使用制限命令や荷主等に対する再発防止命令を行い、また、事業者の背後責任が明らかとなった場合は、それらの者に対する指導、監督処分等を行うことにより、この種の違反の防止を図る。

(ウ) 自転車利用者に対する指導取締りの推進

自転車利用者による無灯火、二人乗り、信号無視、一時不停止及び歩道通行者に危険を及ぼす違反等に対して積極的に指導警告を行うとともに、これに従わない悪質・危険な自転車利用者に対する検挙措置を推進する。

イ 高速自動車国道等における指導取締りの強化等

高速自動車国道等においては、重大な違反行為はもちろんのこと、軽微な違反行為であっても重大事故に直結するおそれがあることから、交通の指導取締り体制の整備に努め、交通流や交通事故発生状況等の交通の実態に即した効果的な機動警ら等を実施することにより、違反の未然防止及び交通流の整序を図る。

また、高速自動車国道等における速度超過の取締りは常に危険を伴うため、受傷事故防止等の観点から、自動速度違反取締装置等の取締り機器の積極的かつ効果的な活用を推進する。

さらに、交通指導取締りは、悪質性、危険性、迷惑性の高い違反を重点とし、特に、著しい速度超過、飲酒運転、車間距離不保持、通行帯違反等の取締りを強化する。

(2) 交通事故事件等に係る適正かつ緻密な捜査の一層の推進

ア 危険運転致死傷罪の立件を視野に入れた捜査の徹底

交通事故事件等の捜査においては、初動捜査の段階から自動車運転死傷処罰法第2条又は第3条（危険運転致死傷罪）の立件も視野に入れた捜査の徹底を図る。

イ 交通事故事件等に係る捜査力の強化

交通事故事件等の捜査力を強化するため、捜査体制の充実及び研修等による捜

査員の捜査能力の一層の向上に努める。

ウ 交通事故事件等に係る科学的捜査の推進

常時録画式交差点カメラやひき逃げ事件等の被疑車両の特定に資する捜査支援システム等，科学的捜査を支える装備資機材等の整備を進め，客観的な証拠に基づいた科学的な交通事故事件等の捜査を推進する。

(3) 暴走族等対策の推進

ア 暴走族追放気運の高揚及び家庭，学校等における青少年の指導の充実

暴走族追放気運を高揚させるため，報道機関等に対する資料提供を積極的に行い，暴走族の実態が的確に広報されるよう努めるなど，広報活動を積極的に行う。また，家庭，学校，職場，地域等において，青少年に対し，「暴走族加入阻止教室」を開催するなどの指導等を促進する。暴走族問題と青少年の非行等問題行動との関連性を踏まえ，地域の関連団体等との連携を図るなど，青少年の健全育成を図る観点から施策を推進する。

イ 暴走行為阻止のための環境整備

暴走族等（暴走族及び違法行為を敢行する旧車会員（暴走族風に改造した旧型の自動二輪車等を運転する者））及びこれに伴う群衆のい集場所として利用されやすい施設の管理者に協力を求め，暴走族等及び群衆をい集させないための施設の管理改善等の環境づくりを推進するとともに，地域における関係機関・団体が連携を強化し，暴走行為等ができない道路交通環境づくりを積極的に行う。

また，事前の情報の入手に努め，集団不法事案に発展するおそれがあるときは，早期に暴走族等と群衆を隔離するなどの措置を講ずる。

ウ 暴走族等に対する指導取締りの推進

暴走族等取締りの体制及び装備資機材の充実を図るとともに，集団暴走行為，爆音暴走行為その他悪質事犯に対しては，共同危険行為等の禁止違反を始めとする各種法令を適用して検挙及び補導を徹底し，併せて解散指導を積極的に行うなど，暴走族等に対する指導取締りを推進する。

また，複数の都府県にまたがる広域暴走事件に迅速かつ効率的に対処するため，関係都道府県相互の捜査協力を積極的に行う。

さらに，違法行為を敢行する旧車会員に対する実態把握を徹底し，把握した情報を関係都道府県間で共有するとともに，騒音関係違反及び不正改造等の取締りを推進する。

また，「不正改造車を排除する運動」等を通じ，街頭検査において不正改造車両の取締りを行うとともに，不正改造車両等の押収のほか，司法当局に没収（没取）措置を働き掛けるなど暴走族等と車両の分離を図り，不正改造等暴走行為を助長する行為に対しても背後責任の追及を行う。

エ 暴走族関係事犯者の再犯防止

暴走族関係事犯の捜査に当たっては、個々の犯罪事実はもとより、組織の実態やそれぞれの被疑者の非行の背景となっている行状、性格、環境等の諸事情をも明らかにしつつ、グループの解体や暴走族グループから構成員等を離脱させるなど暴走族関係事犯者の再犯防止に努める。また、暴力団とかかわりのある者については、その実態を明らかにするとともに、暴力団から離脱するよう指導を徹底する。

暴走族関係保護観察対象者の処遇に当たっては、遵法精神のかん養、家庭環境の調整、交友関係の改善指導、暴走族組織からの離脱指導等、再犯防止に重点を置いた処遇の実施に努める。

また、暴走行為に対する運転免許の行政処分については、特に迅速かつ厳重に行う。

オ 車両の不正改造の防止

暴走行為を助長するような車両の不正な改造を防止するよう、また、保安基準に適合しない部品等が不正な改造に使用されることがないように、「不正改造車を排除する運動」等を通じ、全国的な広報活動の推進及び企業、関係団体に対する指導を積極的に行う。

また、自動車ユーザーだけでなく、不正改造等を行った者に対して、必要に応じて事務所等に立入検査を行う。

6 救助・救急活動の充実

交通事故による負傷者の救命を図り、また、被害を最小限にとどめるため、高速自動車国道を含めた道路上の交通事故に即応できるよう、救急医療機関、消防機関等の救急関係機関相互の緊密な連携・協力関係を確保しつつ、救助・救急体制及び救急医療体制の整備を図る。特に、負傷者の救命率・救命効果の一層の向上を図る観点から、救急現場又は搬送途上において、医師、看護師、救急救命士、救急隊員等による一刻も早い救急医療、応急処置等を実施するための体制整備を図るほか、事故現場からの緊急通報体制の整備やバイスタンダー（現場に居合わせた人）による応急手当の普及等を推進する。

【第10次計画における重点施策及び新規施策】

多数傷者発生時における救助・救急体制の充実（（1）イ） 自動体外式除細動器の使用も含めた心肺蘇生法等の応急手当の普及啓発活動の推進（（1）ウ） 救急救命士の養成・配置等の促進（（1）エ） 現場急行支援システムの整備（（1）ケ） 緊急通報システム・事故自動通報システムの整備（（1）コ） ドクターヘリ事業の推進（（2）ウ）

（1）救助・救急体制の整備

ア 救助体制の整備・拡充

交通事故の種類・内容の複雑多様化に対処するため、救助体制の整備・拡充を図り、救助活動の円滑な実施を期する。

イ 多数傷者発生時における救助・救急体制の充実

大規模道路交通事故等の多数の負傷者が発生する大事故に対応するため、連絡体制の整備、救護訓練の実施及び消防機関と災害派遣医療チーム（DMAT）の連携による救助・救急体制の充実を図る。

ウ 自動体外式除細動器の使用も含めた心肺蘇生法等の応急手当の普及啓発活動の推進

現場におけるバイスタンダーによる応急手当の実施により、救命効果の向上が期待できることから、自動体外式除細動器（AED）の使用も含めた応急手当について、消防機関等が行う講習会等の普及啓発活動を推進する。

このため、心肺蘇生法等の応急手当の知識・実技の普及を図ることとし、消防

DMAT：Disaster Medical Assistance Team

AED：Automated External Defibrillator

機関，保健所，医療機関，日本赤十字社，民間団体等の関係機関においては，指導資料の作成・配布，講習会の開催等を推進するとともに，救急の日，救急医療週間等の機会を通じて広報啓発活動を積極的に推進する。また，応急手当指導者の養成を積極的に行っていくほか，救急要請受信時における応急手当の口頭指導を推進する。さらに，自動車教習所における教習及び取得時講習，更新時講習等において応急救護処置に関する知識の普及に努めるほか，交通安全の指導に携わる者，安全運転管理者等及び交通事故現場に遭遇する可能性の高い業務用自動車運転者等に対しても広く知識の普及に努める。

また，業務用自動車を中心に応急手当に用いるゴム手袋，止血帯，包帯等の救急用具の搭載を推進する。

加えて，学校においては，教職員対象の心肺蘇生法（AED（自動体外式除細動器）の取り扱いを含む）の実習及び各種講習会の開催により指導力・実践力の向上を図るとともに，中学校，高等学校の保健体育において止血法や包帯法，心肺蘇生法等の応急手当（AEDを含む）について指導の充実を図る。

さらには，自動車事故の負傷者に対して迅速かつ適切な応急処置を行うために必要な救急法の知識と技術の普及の観点から，自動車事故救急法講習の確実な実施を図る。

エ 救急救命士の養成・配置等の促進

プレホスピタルケア（救急現場及び搬送途上における応急処置）の充実のため，全国の消防機関において救急救命士を計画的に配置できるようその養成を図り，救急救命士が行える気管挿管，薬剤投与及び輸液などの特定行為を円滑に実施するための講習及び実習の実施を推進する。また，医師の指示又は指導・助言の下に救急救命士を含めた救急隊員による応急処置等の質を確保するメディカルコントロール体制の充実を図る。

オ 救助・救急用資機材の整備の推進

救助工作車，救助資機材の整備を推進するとともに，救急救命士等がより高度な救急救命処置を行うことができるよう，高規格救急自動車，高度救命処置用資機材等の整備を推進する。さらに，救急医療機関等へのアクセスを改善するため，高速自動車国道における緊急開口部の整備を推進する。

カ 消防防災ヘリコプターによる救急業務の推進

ヘリコプターは，事故の状況把握，負傷者の救急搬送及び医師の迅速な現場投入に有効であることから，ドクターヘリとの相互補完体制を含めて，救急業務におけるヘリコプターの積極的活用を推進する。

キ 救助隊員及び救急隊員の教育訓練の充実

複雑多様化する救助・救急事象に対応すべく救助隊員及び救急隊員の知識・技術等の向上を図るため，教育訓練を積極的に推進する。

ク 高速自動車国道等における救急業務実施体制の整備

高速自動車国道における救急業務については、東日本高速道路株式会社、中日本高速道路株式会社及び西日本高速道路株式会社（以下「高速道路株式会社」と総称する。）が、道路交通管理業務と一元的に自主救急として処理するとともに、沿線市町村等においても消防法（昭和 23 年法律第 186 号）の規定に基づき処理すべきものとして、両者は相協力して適切かつ効率的な人命救護を行う。

このため、関係市町村等と、高速道路株式会社の連携を強化するとともに、高速道路株式会社が自主救急実施区間外のインターチェンジ所在市町村等に財政措置を講じ、当該市町村等においても、救急業務実施体制の整備を促進する。

また、本州四国連絡道路（瀬戸中央自動車道及び神戸淡路鳴門自動車道）においても、救急業務について本州四国連絡高速道路株式会社が関係市等に同様の財政措置を講ずるとともに、関係市等も救急業務に万全を期するよう、その実施体制の整備を促進する。

さらに、高速道路株式会社、本州四国連絡高速道路株式会社及び関係市町村は、救急業務に必要な施設等の整備、従業者に対する教育訓練の実施等を推進する。

ケ 現場急行支援システムの整備

緊急車両が現場に到着するまでのレスポンスタイムの縮減及び緊急走行時の交通事故防止のため、緊急車両優先の信号制御を行う現場急行支援システム（FAST）の整備を図る。

コ 緊急通報システム・事故自動通報システムの整備

交通事故等緊急事態発生時における負傷者の早期かつ的確な救出及び事故処理の迅速化のため、人工衛星を利用して位置を測定するGPS技術や、その位置を地図表示させる技術、重症度合の判定に資する技術等を活用し、自動車乗車中の事故発生時に車載装置・携帯電話を通じてその発生場所の位置情報や事故情報を消防・警察等の通信指令室の地図画面に表示できるよう自動通報することなどにより緊急車両等の迅速な現場急行を可能にする緊急通報システム（HELP）や事故自動通報システム（ACN）の格段の普及と高度化を図るために必要な環境を整備する。

（２）救急医療体制の整備

ア 救急医療機関等の整備

救急医療体制の基盤となる初期救急医療体制を整備・拡充するため、休日夜間急患センターの設置の促進及び在宅当番医制の普及定着化を推進する。また、初期救急医療体制では応じきれない重症救急患者の診療を確保するため、原則とし

FAST : Fast Emergency Vehicle Preemption Systems

HELP : Help system for Emergency Life saving and Public safety

て医療圏単位に地域設定し、地域内の医療施設の実情に応じた方式（病院群輪番制又は共同利用型病院）で第二次救急医療体制の整備を図るとともに、重篤な救急患者を受け入れるための第三次救急医療体制として、複数科にまたがる診察機能を有する 24 時間体制の救命救急センターの整備を進め、評価事業により、外傷診療能力を含めその質の向上を図る。

さらに、救急医療施設の情報を収集し、救急医療情報を提供することにより、これらの体制が有効に運用されるよう調整を行う救急医療情報センターの整備・充実を図る。

加えて、自動車事故被害者の保護の増進の観点から、自動車事故救急患者の受入が多い救急医療機関等に対する救急医療設備の整備を図る。

イ 救急医療担当医師・看護師等の養成等

救急医療に携わる医師を確保していくために、医師の卒前教育や臨床研修において、救急医療に関する教育・研修の充実に努める。また、救命救急センター等で救急医療を担当している医師に対しても、地域における救急患者の救命率をより向上させるための研修を行い、救急医療従事者の確保とその資質の向上を図る。

看護師についても、救急時に的確に医師を補助できるよう養成課程において救急医療に関する教育の充実に努めるとともに、新人研修における救急医療研修の充実に努め、救急医療を担当する看護師の確保を図る。

さらに、病院内外での救急活動を充実させる観点から、外傷の標準的初期対応能力の向上に関する研修を推進する。

ウ ドクターヘリ事業の推進

救急患者への救命医療を救急現場から直ちに行い、救急医療施設へ一刻も早く搬送し、交通事故等で負傷した患者の救命率の向上や後遺症を軽減させるため、医師等が同乗し救命医療を行いながら搬送できるドクターヘリを配備し、全国展開を図る。

その運用に当たっては、ドクターヘリが安全に着陸できる区間・場所の情報の共有や「ドクターヘリ運航要領」の作成、共通の周波数の無線機の整備等関係機関・団体が連携した取組を強化する。

(3) 救急関係機関の協力関係の確保等

救急医療施設への迅速かつ円滑な収容を確保するため、救急医療機関、消防機関等の関係機関における緊密な連携・協力関係の確保を推進するとともに、救急医療機関内の受入れ・連絡体制の明確化等を図る。

また、医師、看護師等が救急現場及び搬送途上に出動し、救命医療を行うことにより救急患者の救命効果の向上を図るため、ドクターカーの医療機関への配置を進めるほか、医師の判断を直接救急現場に届けられるようにするため、救急自動車に設置

した自動車電話又は携帯電話により医師と直接交信するシステム（ホットライン）や、患者の容態に関するデータを医療機関へ送信する装置等を活用するなど、医療機関と消防機関が相互に連携を取りながら効果的な救急体制の整備を促進する。

さらに、特に多くの被害者の生じる大規模な交通事故が発生した場合に備え、災害派遣医療チーム（DMAT）及び災害派遣精神医療チーム（DPAT）の活用を推進する。

なお、これらは道路交通に限らず、すべての交通分野における大規模な事故についても同様である。

7 被害者支援の充実と推進

交通事故被害者等は、交通事故により多大な肉体的、精神的及び経済的打撃を受けたり、又はかけがえのない生命を絶たれたりするなど、大きな不幸に見舞われており、このような交通事故被害者等を支援することは極めて重要であることから、犯罪被害者等基本法（平成 16 年法律第 161 号）等の下、交通事故被害者等のための施策を総合的かつ計画的に推進する。

自動車損害賠償保障法（昭和 30 年法律第 97 号）は、自動車の運行による交通事故について、加害者側の損害賠償責任を強化し、この損害賠償の履行を確保するため、原則としてすべての自動車に対して自動車損害賠償責任保険（共済）の契約の締結を義務付けるとともに、保険会社（組合）の支払う保険（共済）金の適正化を図り、また、政府において、ひき逃げや無保険（無共済）車両による事故の被害者を救済するための自動車損害賠償保障事業及び平成 13 年度末の政府再保険制度廃止時の累積運用益の一部を基金として、その運用により被害者救済対策事業等を行うことなどにより、自動車事故による被害者の保護、救済を図っており、今後も更なる被害者の保護の充実を図るよう措置する。特に、交通事故による重度後遺障害者数は依然として高い水準にあることから、引き続き、重度後遺障害者に対する救済対策の充実を図る。

また、近年、自転車加害者になる事故に関し、高額な賠償額となるケースもあり、こうした賠償責任を負った際の支払い原資を担保し、被害者の救済の十全を図るため、関係事業者の協力を得つつ、損害賠償保険等への加入を加速化する。

さらに、交通事故被害者等は、精神的にも大きな打撃を受けている上、交通事故に係る知識、情報が乏しいことが少なくないことから、交通事故に関する相談を受けられる機会を充実させるとともに、交通事故の概要、捜査経過等の情報を提供し、被害者支援を積極的に推進する。

【第 10 次計画における重点施策及び新規施策】

損害賠償請求の援助活動等の強化（（2）イ）

交通事故被害者等の心情に配慮した対策の推進（（3）イ）

（1）自動車損害賠償保障制度の充実等

自動車事故による被害者の救済対策の中核的役割を果たしている自動車損害賠償保障制度については、今後とも、社会経済情勢の変化、交通事故発生状況の変化等に対応して、その改善を推進し、被害者救済の充実を図る。

ア 自動車損害賠償責任保険（共済）の適正化の推進

（ア）被害者に対する適切な情報提供の徹底に係る保険会社（組合）への指導等及び指定紛争処理機関の保険（共済）金支払に係る紛争の調停等により保険（共済）金の支払の適正化を推進する。

(イ) 交通事故に係る医療費支払の適正化を推進する。

イ 政府の自動車損害賠償保障事業の充実

自賠責保険（自賠責共済）による救済を受けられないひき逃げや無保険（無共済）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、被害者に対する保障金の支払の迅速化等により、その充実を図る。

ウ 無保険（無共済）車両対策の徹底

自動車損害賠償責任保険（共済）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、街頭における監視活動等による注意喚起を推進し、無保険（無共済）車両の運行の防止を徹底する。

エ 任意の自動車保険（自動車共済）の充実等

自賠責保険（自賠責共済）と共に重要な役割を果たしている任意の自動車保険（自動車共済）は、自由競争の下、補償範囲や金額、サービスの内容も多様化してきており、交通事故被害者等の救済に大きな役割を果たしているが、被害者救済等の充実に資するよう、制度の改善及び安定供給の確保に向けて引き続き指導を行う。

(2) 損害賠償の請求についての援助等

ア 交通事故相談活動の推進

地方公共団体が運営する交通事故相談所等を活用し、地域における交通事故相談活動を推進する。

(ア) 交通事故相談所等における円滑かつ適正な相談活動を推進するため、交通事故相談所等は、日弁連交通事故相談センター、交通事故紛争処理センターその他民間の犯罪被害者支援団体等の関係機関、団体等との連絡協調を図る。

(イ) 交通事故被害者等の心情に配慮した相談業務の推進を図るとともに、相談内容の多様化・複雑化に対処するため、研修等を通じて、相談員の資質向上を図る。

(ウ) 交通事故相談所等において各種の広報を行うほか、地方公共団体のホームページや広報誌の積極的な活用等により交通事故相談活動の周知を図り、交通事故当事者に対し広く相談の機会を提供する。

(エ) 自動車事故被害者が弁護士による自動車事故に関する法律相談・示談あっ旋等を無償で受けられるよう、日弁連交通事故相談センターにおける体制の充実を図る。

イ 損害賠償請求の援助活動等の強化

警察においては、交通事故被害者に対する適正かつ迅速な救助の一助とするため、救済制度の教示や交通事故相談活動を積極的に推進する。また、法務省の人権擁護機関による人権相談において交通事故に関する人権相談を取り扱うとともに、日本司法支援センター、交通事故紛争処理センター、交通安全活動推進セン

ター及び日弁連交通事故相談センターにおける交通事故の損害賠償請求についての相談及び援助に関する業務の充実を図る。

(3) 交通事故被害者支援の充実強化

ア 自動車事故被害者等に対する援助措置の充実

- (ア) 独立行政法人自動車事故対策機構による，交通遺児等に対する生活資金貸付けに対する援助を行う。
- (イ) 独立行政法人自動車事故対策機構による，自動車事故によって重度の後遺障害（遷延性意識障害）を負った被害者の治療・看護を専門に行う療護施設の設置・運営の充実を図るため援助を行う。
- (ウ) 独立行政法人自動車事故対策機構による，自動車事故によって重度の後遺障害を負った被害者に対する介護料の支給並びに短期入院・入所に係る協力病院・施設の指定整備及び費用助成に対する援助を行う。
- (エ) 独立行政法人自動車事故対策機構による，介護料受給者への個別訪問，それに伴う相談・情報提供等の充実・強化のための援助を行う。
- (オ) 公益財団法人交通遺児等育成基金による，交通遺児に対する一定水準の育成給付金の給付が，長期にわたり安定的になされるよう援助を行う。

イ 交通事故被害者等の心情に配慮した対策の推進

交通事故被害者等の支援の充実を図るため，自助グループの活動等に対する支援を始めとした施策を推進する。

交通事故被害者等の心情に配慮した相談業務を，警察署の交通課，交通安全活動推進センター，検察庁の被害者支援員等により推進するとともに，関係機関相互の連携を図り，さらに，民間の犯罪被害者支援団体等との連携を図る。

警察においては，交通事故被害者等に対して交通事故の概要，捜査経過等の情報を提供するとともに，刑事手続きの流れ等をまとめた「交通事故被害者の手引」を作成し，活用する。特に，ひき逃げ事件，交通死亡事故等の重大な交通事故事件の被害者等については，被疑者の検挙，送致状況等を連絡する被害者連絡制度の充実を図る。また，死亡事故等の被害者等からの加害者の行政処分に係る意見聴取等の期日や行政処分結果についての問い合わせに応じ，適切な情報の提供を図る。

さらに，各都道府県警察本部の交通捜査担当課に設置した被害者連絡調整官等が，各警察署で実施する被害者連絡について指導を行うほか，自ら被害者連絡を実施するなどして組織的な対応を図るとともに，職員に対し交通事故被害者等の心情に配慮した対応について徹底を図る。

検察庁，刑事施設，保護観察所などが連携し，交通事故被害者等に対し，被害者等通知制度により，事件の処分結果，公判期日，刑事裁判結果，加害者の処遇

状況等に関する情報を提供する。

「被害者参加制度」により，自動車運転死傷処罰法違反の罪を含む一定の犯罪について，被害者やその遺族等から参加の申出がなされ，裁判所が許可したときには，「被害者参加人」として，刑事裁判の公判期日等への出席等ができることとされており，検察庁においては，同制度の適切な運用に努めるとともに，平成 25 年 12 月に施行された「被害者参加旅費等支給制度」について，適切に周知及び教示を行う。

このほか，検察庁においては，被害者支援員を配置し，交通事故被害者等からの様々な相談への対応，法廷への案内・付添い，検察庁における各種手続の手助けをするほか，交通事故被害者等の状況に応じて精神面，生活面，経済面等の支援を行っている関係機関や団体等を紹介するなどの支援活動を行う。

全国の保護観察所においては，被害者担当官及び被害者担当保護司を配置し，交通事故被害者等からの相談に応じて，更生保護における被害者等施策の各種手続の手助けをするほか，必要な関係機関等を紹介するなど，交通事故被害者等の心情に配慮した対策を推進する。

また，検察職員に対し，各種研修において，犯罪被害者支援に携わっている学識経験者等による講義を実施するほか，日常業務における上司による個別の指導等を通じ，交通事故被害者等の精神的状態等に対する理解の増進に努めるなど，交通事故被害者等の心情に配慮した対策の推進に努める。更生保護官署職員に対しても，各種研修において，交通事故被害者等や被害者支援団体関係者の講義を実施するなどし，交通事故被害者等の置かれている現状や心情などについて理解を深めるよう努める。

ウ 公共交通事故被害者への支援

公共交通事故による被害者等への支援の確保を図るため，平成 24 年 4 月に，国土交通省に公共交通事故被害者支援室を設置した。同支援室では，公共交通事故が発生した場合の情報提供のための窓口機能，被害者等が事故発生後から再び平穏な生活を営むことができるまでの中長期にわたるコーディネーション機能（被害者等からの心身のケア等に関する相談への対応や専門家の紹介等）等を担うこととしている。引き続き，関係者からの助言をいただきながら，外部の関係機関とのネットワークの構築，公共交通事故被害者等支援フォーラムの開催，公共交通事業者による被害者等支援計画作成の促進等，公共交通事故の被害者等への支援の取組を着実に進めていく。

8 研究開発及び調査研究の充実

交通事故の要因は近年ますます複雑化，多様化してきており，直接的な要因に基づく対症療法的対策のみでの解決は難しくなりつつある中，有効かつ適切な交通対策を推進するため，その基礎として必要な研究開発の推進を図ることが必要である。この際，交通事故は人・道・車の3要素が複雑に絡んで発生するものといわれていることから，3要素それぞれの関連分野における研究開発を一層推進するとともに，各分野の協力の下，総合的な調査研究を充実することが必要である。

また，交通安全対策についてはデータを用いた事前評価，事後評価等の客観的分析に基づいて実施するとともに，事後評価で得られた結果を他の対策に役立てるなど結果をフィードバックする必要がある。

このため，道路交通の安全に関する研究開発の推進を図るとともに，死亡事故のみならず重傷事故等も含め交通事故の分析を充実させるなど，引き続き，道路交通事故要因の総合的な調査研究の推進を図る。

研究開発及び調査研究の推進に当たっては，交通の安全に関する研究開発を分担する国及び独立行政法人の試験研究機関について，研究費の充実，研究設備の整備等を図るとともに，研究開発に関する総合調整の充実，試験研究機関相互の連絡協調の強化等を図る。さらに，交通の安全に関する研究開発を行っている大学，民間試験研究機関との緊密な連携を図る。

加えて，交通の安全に関する研究開発の成果を交通安全施策に取り入れるとともに，地方自治体に対する技術支援や，民間に対する技術指導，資料の提供等によりその成果の普及を図る。また，交通の安全に関する調査研究についての国際協力を積極的に推進する。

【第10次計画における重点施策及び新規施策】

安全運転の支援((1)ア(イ))

安全な自動走行の実現のための制度の在り方に関する調査研究((1)ア(ケ))

高齢者の交通事故防止に関する研究の推進((1)イ)

道路交通事故原因の総合的な調査研究の充実強化((2))

(1) 道路交通の安全に関する研究開発の推進

交通事故の発生要因が複雑化，多様化していること，高齢者人口・高齢運転者の増加，ICTの発展，道路交通事故の推移，道路交通安全対策の今後の方向を考慮して，人・道・車それぞれの分野における研究開発を計画的に推進する。

特に，以下の事項について研究開発を行う。

ア 高度道路交通システム(ITS)に関する研究開発の推進

最先端のICTを用いて人と道路と車両とを一体のシステムとして構築するこ

とにより、安全性を始め輸送効率、快適性の飛躍的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し環境保全に大きく寄与するものとして、以下の研究開発を推進する。

(ア) ナビゲーションシステムの高度化

より安全で快適な目的地への移動を実現することで、利用者の利便性の向上を図るため、渋滞、所要時間、交通規制等のより高精度な情報をリアルタイムに収集・提供するシステムの構築等、ナビゲーションの高度化に関する研究開発を推進する。

なお、交通情報の提供に関する指針（平成14年国家公安委員会告示第12号）に基づき、経路誘導情報が、当該情報に従って通過する地域における交通の安全を阻害することのないよう働き掛けを行う。

(イ) 安全運転の支援

ITSの高度化により交通の安全を高めるため、道路上の車両感知器、各種センサーにより道路・交通の状況や周辺車両の状況を把握するシステムの研究開発を推進するとともに、自動車単体では対応できない事故への対策として、路車間通信、車車間通信、歩車間通信等の通信技術を活用した運転支援システムの実現に向けて産・官・学が連携し研究開発等を行う。特に、DSSSの実証実験、ITSスポットを活用した安全運転支援システムの研究開発、ASVプロジェクトの研究開発を推進する。

(ウ) 交通管理の最適化

交通流・量の積極的かつ総合的な管理を行い、交通の安全性・快適性の向上と環境の改善を図るため、次の研究開発を行う。

交差点での効率的な信号制御方式導入についての研究開発

交通流の分散等を目的として、車載装置等への交通情報を提供するシステムの研究開発

ARTの実用化等を見据えた公共車両優先信号制御の効果的な運用に向けた研究開発

車両の動態把握等による業務車両等の効率的運用を支援する手法の研究開発
交通公害の低減を目指す交通流・量の分散のための情報提供や信号制御手法の研究開発

将来の交通渋滞状況等の予測と最適経路の計算等による最適な運転の支援技術の研究開発

プローブ情報を交通情報提供、信号制御、安全運転を支援するための情報提供等に活用するための手法の研究開発

(エ) 道路管理の効率化

道路管理の迅速かつ的確な対応による道路交通の危険の防止を図るため、路面状況、気象状況等の情報を迅速に収集・提供するシステム、特殊車両等の許可システム及び実際の通行経路を自動的に把握するシステム等の研究開発を推進する。

(オ) 公共交通の支援

公共交通機関の利便性・快適性の向上や交通の円滑化を図るため、公共交通機関の運行状況を把握し、事業者及びその利用者に情報を提供するシステム、公共交通機関の円滑な運行を確保するシステム等の研究開発を推進する。

(カ) 商用車の効率化

輸送効率の飛躍的な向上、業務交通量の低減、輸送の安全性向上を図るため、商用車の効率的な運行管理の支援に資するシステムの研究開発を推進する。

(キ) 歩行者等の支援

高齢者、障害者等の歩行者等が安心して通行できる安全で快適な道路交通環境の形成を図るため、携帯用端末や光通信、磁気、音声等を利用した情報提供装置等を用い、高齢者、障害者等に経路案内・誘導を行うシステムや、高齢者、障害者等のための信号機の改良等の研究開発を推進する。

また、高齢者、障害者、訪日外国人観光客等すべての人が安心して快適に移動できる環境づくりを目指す「自律移動支援プロジェクト」の研究開発を推進する。

(ク) 緊急車両の運行支援

災害等に伴う迅速かつ的確な復旧・救援活動の実現を図るため、交通状況及び道路の被災状況等をリアルタイムに収集し、関係機関への伝達、復旧用車両等の現場への誘導・案内等を迅速に行うとともに、交通管理等に活用するシステムの研究開発を推進する。

(ケ) 安全な自動走行の実現のための制度の在り方に関する調査研究

交通事故死者数の低減等、道路交通の安全に資する自動走行システムについて、安全を確保しつつ、その導入及び実現が図られるよう、自動走行時の責任分担、運転者の義務の在り方等について調査研究を実施する。

また、自動走行システムの公道実証実験を安全かつ的確に実施するために必要なガイドラインを策定する。

イ 高齢者の交通事故防止に関する研究の推進

高齢社会の進展に伴う交通事故情勢の推移に対応して、高齢者が安全にかつ安心して移動・運転できるよう、適切な安全対策を実施するため、道路を利用する高齢者及び高齢運転者の交通行動特性を踏まえた効果的な交通事故防止対策の立案に関する研究を推進する。

ウ 安全運転の確保に関する研究の推進

実践的な運転者教育を効果的に行うための運転シミュレーターその他関係資機材

の研究開発を一層推進する。

エ 車両の安全に関する研究の推進

(ア) 車両に係る予防安全技術の研究の推進

交通事故を未然に防ぐために必要な車両に係る予防安全技術の研究を推進する。

(イ) 車両に係る被害軽減技術等の研究の推進

万が一事故が発生した場合の乗員，歩行者等の保護を行うために必要な車両に係る被害軽減技術等の研究開発を推進する。

オ 交通安全対策の評価・効果予測方法の充実

交通安全対策のより効率的，効果的，重点的な推進を図るため，各種の対策による交通事故削減効果及び人身傷害等事故発生後の被害の軽減効果について，客観的な事前評価，事後評価を効率的に行うためのデータ収集・分析・効果予測方法の充実を図る。

カ その他の研究の推進

(ア) 交通事故の長期的予測の充実

多様な側面を有する交通安全対策のより効率的，効果的，重点的な推進を図るため，交通事故に関して統計学的な見地から分析を行い，交通事故の発生に関する傾向や特徴について，長期的な予測の充実を図る。

(イ) 交通事故に伴う社会的・経済的損失に関する研究の推進

交通事故の発生とこれによる人身傷害，これらに伴う社会的・経済的損失等，交通事故による被害の全容の総合的な把握及び分析を行うための研究を推進する。

(ウ) 交通事故被害者等の視点に立った交通安全対策に関する研究の推進

民事裁判事例等を用いて，交通事故被害者等の視点から，交通安全対策を検討する研究を推進する。

(エ) 交通事故被害者等の精神健康の回復に関する研究の推進

P T S D等持続的な精神的後遺症を持つ者の治療法の研究を推進する。

また，自助グループの活動等の支援を通じて，交通事故被害者等の回復に視点を当てた研究を推進する。

(2) 道路交通事故原因の総合的な調査研究の充実強化

交通事故の実態を的確に把握し，更なる交通事故死傷者数の削減に向けた効果的かつ詳細な交通安全施策の検討，立案等に資するため，交通事故総合分析センターによるマクロデータベースの構築，ミクロ調査の実施等の充実強化を図るとともに，同センターを積極的に活用して，人，道路及び車両について総合的な観点からの事故分析を行うことに加え，救命救急医療機関等との医工連携による新たな交通事故データベースの構築及びその活用に向けた検討を行うとともに，車載式の記録装置であるイベントデータレコーダー（E D R）や映像記録型ドライブレコーダー等のミクロデー

タの充実を通じた交通事故分析への活用について検討を行う。

また、工学、医学、心理学等の分野の専門家、大学、民間研究機関等との連携・協力の下、科学的アプローチによる交通事故の総合的調査研究を推進し、事故発生メカニズムの解明と事故予防の施策の確立に向けた体制を充実させる。

さらに、官民の保有する交通事故調査・分析に係る情報を国民に対して積極的に提供することにより、交通安全に対する国民の意識の高揚を図る。

第2章 鉄道交通の安全

1. 鉄道事故のない社会を目指して

鉄道は、多くの国民が利用する生活に欠くことのできない交通手段である。

国民が安心して利用できる、一層安全な鉄道輸送を目指し、重大な列車事故やホームでの事故への対策等、各種の安全対策を総合的に推進していく。

2. 鉄道交通の安全についての目標

乗客の死者数ゼロを目指す。

運転事故全体の死者数減少を目指す。

3. 鉄道交通の安全についての対策

< 2つの視点 >

重大な列車事故の未然防止

利用者等の関係する事故の防止

< 8つの柱 >

鉄道交通環境の整備

鉄道交通の安全に関する知識の普及

鉄道の安全な運行の確保

鉄道車両の安全性の確保

救助・救急活動の充実

被害者支援の推進

鉄道事故等の原因究明と再発防止

研究開発及び調査研究の充実

第1節 鉄道事故のない社会を目指して

人や物を大量に、高速に、かつ、定時に輸送できる鉄道（軌道を含む。以下に同じ。）は、年間 230 億人が利用する国民生活に欠くことのできない交通手段である。列車が高速・高密度で運行されている現在の鉄道においては、一たび列車の衝突や脱線等が発生すれば、多数の死傷者を生じるおそれがある。また、ホームでの接触事故（ホーム上で列車等と接触又はホームから転落して列車等と接触した事故）等の人身障害事故と踏切障害事故を合わせると運転事故全体の約 9 割を占めていることから、利用者等が関係するこのような事故を防止する必要性が高まっている。

このため、国民が安心して利用できる、一層安全な鉄道輸送を目指し、重大な列車事故やホームでの事故への対策等、各種の安全対策を総合的に推進していく必要がある。

鉄道事故の状況等

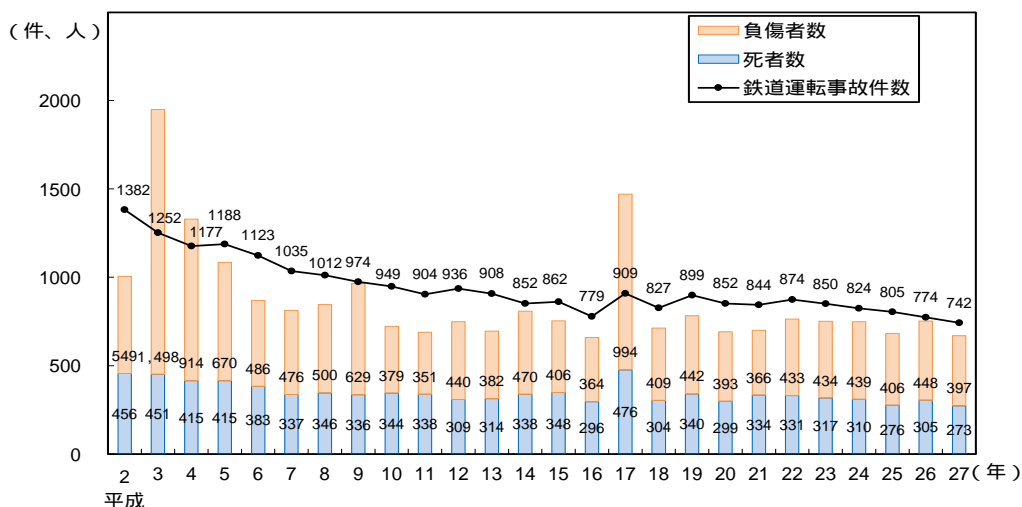
1 鉄道事故の状況

鉄道の運転事故は、長期的には減少傾向にあるが、近年はほぼ横ばいの傾向にあり、平成 23 年からは 800 件程度で推移し、27 年は 742 件であった。

また、平成 27 年の死者数は 273 人であり、負傷者数は 397 人であった。

なお、平成 17 年には乗客 106 人が死亡した J R 西日本福知山線列車脱線事故、及び乗客 5 人が死亡した J R 東日本羽越線列車脱線事故が発生したが、18 年から 27 年までの間は乗客の死亡事故が発生しなかった。

鉄道運転事故の件数と死傷者数の推移



注1 国土交通省資料による。 2 死者数は 24 時間死者。

2 近年の運転事故の特徴

近年の運転事故の特徴としては、人身障害事故は約6割、踏切障害事故は約3割を占めており、両者で運転事故件数全体の約9割を占めている。また、死者数については、人身障害事故と踏切障害事故がほぼ全てを占めている。

人身障害事故のうち、ホームでの接触事故については、平成27年215件であり、そのうち、首都圏で発生した件数は、全体の約7割と高い割合を占めている。

また、ホームでの接触事故のうち、酔客が関係しているものは、ホームでの接触事故全体の約6割を占めている。

交通安全基本計画における目標

乗客の死者数ゼロを目指す。

運転事故全体の死者数減少を目指す。

列車の衝突や脱線等により乗客に死者が発生するような重大な列車事故を未然に防止することが必要である。また、近年の運転事故等の特徴等を踏まえ、ホームでの接触事故等を含む運転事故全体の死者数を減少させることが重要である。

近年は人口減少等による輸送量の伸び悩み等から、厳しい経営を強いられている事業者が多い状況であるが、引き続き安全対策を推進していく必要がある。

こうした現状を踏まえ、国民の理解と協力の下、第2節及び第3章第2節に掲げる諸施策を総合的かつ強力に推進することにより、乗客の死者数ゼロを継続すること、及び運転事故全体の死者数を減少させることを目指すものとする。

第2節 鉄道交通の安全についての対策

今後の鉄道交通安全対策を考える視点

鉄道の運転事故が長期的には減少傾向にあり，これまでの交通安全基本計画に基づく施策には一定の効果が認められる。しかしながら，一たび列車の衝突や脱線等が発生すれば，多数の死傷者を生じるおそれがあることから，一層安全な鉄道輸送を目指し，重大な列車事故の未然防止を図るため，総合的な視点から施策を推進する。

また，ホームでの接触事故等の人身障害事故と踏切障害事故を合わせると運転事故全体の約9割を占めており，近年，その死者数はほぼ横ばいであることから，利用者等の関係する事故を防止するため，効果的な対策を講ずる。

講じようとする施策

【第10次計画における重点施策及び新規施策】

鉄道施設等の安全性の向上（1（1））
鉄道交通の安全に関する知識の普及（2）
保安監査の実施（3（1））
運輸安全マネジメント評価の実施（3（6））

1 鉄道交通環境の整備

鉄道交通の安全を確保するためには，鉄道施設，運転保安設備等について常に高い信頼性を保持し，システム全体としての安全性を確保する必要がある。このため，運転保安設備の整備等の安全対策の推進を図る。

（1）鉄道施設等の安全性の向上

鉄道施設の維持管理及び補修を適切に実施するとともに，老朽化が進んでいる橋梁等の施設について，長寿命化に資する補強・改良を進める。特に，人口減少等による輸送量の伸び悩み等から厳しい経営を強いられている地域鉄道については，補助制度等を活用しつつ，施設，車両等の適切な維持・補修等の促進を図る。研究機関の専門家による技術支援制度を活用するなどして技術力の向上についても推進する。

また，多発する自然災害へ対応するために，防災・減災対策の強化が喫緊の課題となっている。このため，切土や盛土等の土砂災害への対策の強化，地下駅等の浸水対策の強化等を推進する。切迫する首都直下地震・南海トラフ地震等に備えて，鉄道ネットワークの維持や一時避難場所としての機能の確保等を図るため，主要駅や高架橋等の耐震対策を推進する。

さらに，駅施設等について，高齢者，障害者等の安全利用にも十分配慮し，段差の解消，ホームドア又は内方線付き点状ブロック等による転落防止設備の整備等によるバリアフリー化を引き続き推進する。

【数値目標】

- ・首都直下地震又は南海トラフ地震で震度6強以上が想定される地域等に存在する主要鉄道路線の耐震化率概ね100%（平成29年度まで）
- ・ホームドアの設置数 約800駅（平成32年度まで）

（2）運転保安設備等の整備

曲線部等への速度制限機能付きATS等、運転士異常時列車停止装置、運転状況記録装置等について、法令により整備の期限が定められたものの整備については、平成28年6月までに完了するが、これらの装置の整備については引き続き推進を図る。

1時間あたりの最高運行本数が往復10本以上の線区の施設又はその線区を走行する車両若しくは運転速度が100km/hを超える車両又はその車両が走行する線区の施設について10年以内に整備するよう義務付けられたもの。

2 鉄道交通の安全に関する知識の普及

運転事故の約9割を占める人身障害事故と踏切障害事故の多くは、利用者や踏切通行者、鉄道沿線住民等が関係するものであることから、これらの事故の防止には、鉄道事業者による安全対策に加えて、利用者等の理解と協力が必要である。このため、学校、沿線住民、道路運送事業者等を幅広く対象として、関係機関等の協力の下、全国交通安全運動や踏切事故防止キャンペーンの実施、首都圏の鉄道事業者が一体となって、鉄道利用者にホームにおける「ながら歩き」の危険性の周知や酔客に対する事故防止のための注意喚起を行うプラットホーム事故0（ゼロ）運動等において広報活動を積極的に行い、鉄道の安全に関する正しい知識を浸透させる。

また、これらの機会を捉え、駅ホーム及び踏切道における非常押ボタン等の安全設備について分かりやすい表示の整備や非常押ボタンの操作等の緊急措置の周知徹底を図る。

3 鉄道の安全な運行の確保

重大な列車事故を未然に防止するため、鉄道事業者への保安監査等を実施し、適切な指導を行うとともに、万一大規模な事故等が発生した場合には、迅速かつ的確に対応する。さらに、運転士の資質の保持、事故情報及び安全上のトラブル情報の共有・活用、気象情報等の充実を図る。

（1）保安監査の実施

鉄道事業者に対し、定期的に又は重大な事故等の発生を契機に保安監査を実施し、輸送の安全の確保に関する取組の状況、施設及び車両の保守管理状況、運転取扱いの状況、乗務員等に対する教育訓練の状況等について適切な指導を行うとともに、過去

の指導のフォローアップを実施する。また、JR北海道問題を踏まえて2014年度に実施した保安監査の在り方の見直しに係る検討結果に基づき、計画的な保安監査のほか、同種トラブルの発生等の際にも臨時保安監査を行うなど、メリハリの効いたより効果的な保安監査を実施するなど、保安監査の充実を図る。

(2) 運転士の資質の保持

運転士の資質の確保を図るため、動力車操縦者運転免許試験を適正に実施する。また、資質が保持されるよう、運転管理者及び乗務員指導管理者が教育等について適切に措置を講ずるよう指導する。

(3) 安全上のトラブル情報の共有・活用

主要な鉄道事業者の安全担当者等による鉄道保安連絡会議を開催し、事故等及びその再発防止対策に関する情報共有等を行うとともに、安全上のトラブル情報を関係者間において共有できるよう、情報を収集し、速やかに鉄道事業者へ周知する。また、国への報告対象となっていない安全上のトラブル情報について、鉄道事業者による情報共有化を推進する。さらに、運転状況記録装置等の活用や現場係員による安全上のトラブル情報の積極的な報告を推進するよう指導する。

(4) 気象情報等の充実

鉄道交通に影響を及ぼす台風、大雨、竜巻等の激しい突風、地震、津波、火山噴火等の自然現象を的確に把握し、特別警報・警報・予報等の適時・適切な発表及び迅速な伝達に努めるとともに、これらの情報の質的向上に努める。鉄道事業者は、これらの気象情報等を早期に収集・把握し、運行管理へ反映させることで、安全を確保しつつ、鉄道施設の被害軽減と安定輸送に努める。

また、気象、地震、津波、火山現象等に関する観測施設を適切に整備・配置し、維持するとともに、防災関係機関等との間の情報の共有化やICTを活用した観測・監視体制の強化を図るものとする。さらに、広報や講習会等を通じて気象知識の普及に努める。

(5) 大規模な事故等が発生した場合の適切な対応

国及び鉄道事業者における、夜間・休日の緊急連絡体制等を点検・確認し、大規模な事故又は災害が発生した場合に、迅速かつ的確な情報の収集・連絡を行う。

また、大都市圏、幹線交通における輸送障害等の社会的影響を軽減するため、鉄道事業者に対し、列車の運行状況を的確に把握して、乗客への適切な情報提供を行うとともに、迅速な復旧に必要な体制を整備するよう指導する。

(6) 運輸安全マネジメント評価の実施

鉄道事業者の安全管理体制の構築・改善状況を国が確認する運輸安全マネジメント評価を行う。運輸安全マネジメント評価にて、事業者によるコンプライアンスを徹底・遵守する意識付けの取組を的確に確認する。

4 鉄道車両の安全性の確保

発生した事故や科学技術の進歩を踏まえつつ、適時、適切に鉄道車両の構造・装置に関する保安上の技術基準を見直す。

5 救助・救急活動の充実

鉄道の重大事故等の発生に対して、避難誘導、救助・救急活動を迅速かつ的確に行うため、主要駅における防災訓練の充実や鉄道事業者と消防機関、医療機関その他の関係機関との連携・協力体制の強化を図る。

また、鉄道職員に対する、自動体外式除細動器（AED）の使用も含めた心肺蘇生法等の応急手当の普及啓発活動を推進する。

6 被害者支援の推進

公共交通事故による被害者等への支援の確保を図るため、平成 24 年 4 月に、国土交通省に公共交通事故被害者支援室を設置した。同支援室では、公共交通事故が発生した場合の情報提供のための窓口機能、被害者等が事故発生後から再び平穏な生活を営むことができるまでの中長期にわたるコーディネーション機能（被害者等からの心身のケア等に関する相談への対応や専門家の紹介等）等を担うこととしている。引き続き、関係者からの助言をいただきながら、外部の関係機関とのネットワークの構築、公共交通事故被害者等支援フォーラムの開催、公共交通事業者による被害者等支援計画作成の促進等、公共交通事故の被害者等への支援の取組を着実に進めていく。

7 鉄道事故等の原因究明と再発防止

鉄道事故及び鉄道事故の兆候（鉄道重大インシデント）の原因究明を迅速かつ的確に行うため、調査を担当する職員への専門的な研修を充実させ、調査技術の向上を図るとともに、各種調査用機器の活用により分析能力の向上に努める。

より高度な原因究明を行うため、過去の事故等調査で得られたノウハウや各種分析技術、事故分析結果等のストックの活用により、調査手法に関する研究をより一層深化させる。

事故等調査結果等に基づき、事故等の防止又は事故が発生した場合の被害の軽減のため、必要に応じて、国土交通大臣又は原因関係者へ勧告し、また国土交通大臣又は関係行政機関の長へ意見を述べることにより、必要な施策又は措置の実施を求め、鉄道交通の安全に寄与する。

これまでの事故等調査結果が鉄道関係者に有効活用され鉄道事故等の再発防止につながるよう、関係者が関心を有するテーマに沿って、調査報告書を分かりやすく再整理し紹介する情報誌を発行するとともに、調査報告書データベースのコンテンツや検索機能をさらに充実させる。

8 研究開発及び調査研究の充実

鉄道の安全性向上に関する研究開発及び調査研究を推進する。

具体的には、交通安全環境研究所において、より安全度の高い鉄道システムを実現するため、施設、車両、運転等に関する新技術の評価とその効果予測に関する研究及びヒューマンエラー事故の防止技術に関する研究を行う。また、安全度の高い新しい交通システムの実用化を促進するため、安全性・信頼性評価に関する研究を行う。

さらに、鉄道総合技術研究所において、近年発生した鉄道の重大事故等を踏まえ、事故及び災害時の被害軽減に関する研究開発等、安全性の更なる向上に資する開発及び調査研究を推進する。

第3章 踏切道における交通の安全

1. 踏切事故のない社会を目指して

踏切事故は、長期的には減少傾向にあるが、改良すべき踏切道がなお残されており、引き続き踏切事故防止対策を推進することにより、踏切事故のない社会を目指す。

2. 踏切道における交通の安全についての目標

平成32年までに踏切事故件数を平成27年と比較して約1割削減することを目指す。

3. 踏切道における交通の安全についての対策

<視点>

それぞれの踏切の状況等を勘案した効果的対策の推進

<4つの柱>

踏切道の立体交差化、構造の改良及び歩行者等立体横断施設の整備の促進

踏切保安設備の整備及び交通規制の実施

踏切道の統廃合の促進

その他踏切道の交通の安全及び円滑化等を図るための措置

第1節 踏切事故のない社会を目指して

踏切事故は、長期的には減少傾向にある。しかし、一方では、踏切事故は鉄道運転事故の約3割を占め、また、改良をすべき踏切道がなお残されている現状である。こうした現状を踏まえ、引き続き、踏切事故防止対策を総合的かつ積極的に推進することにより踏切事故のない社会を目指す。

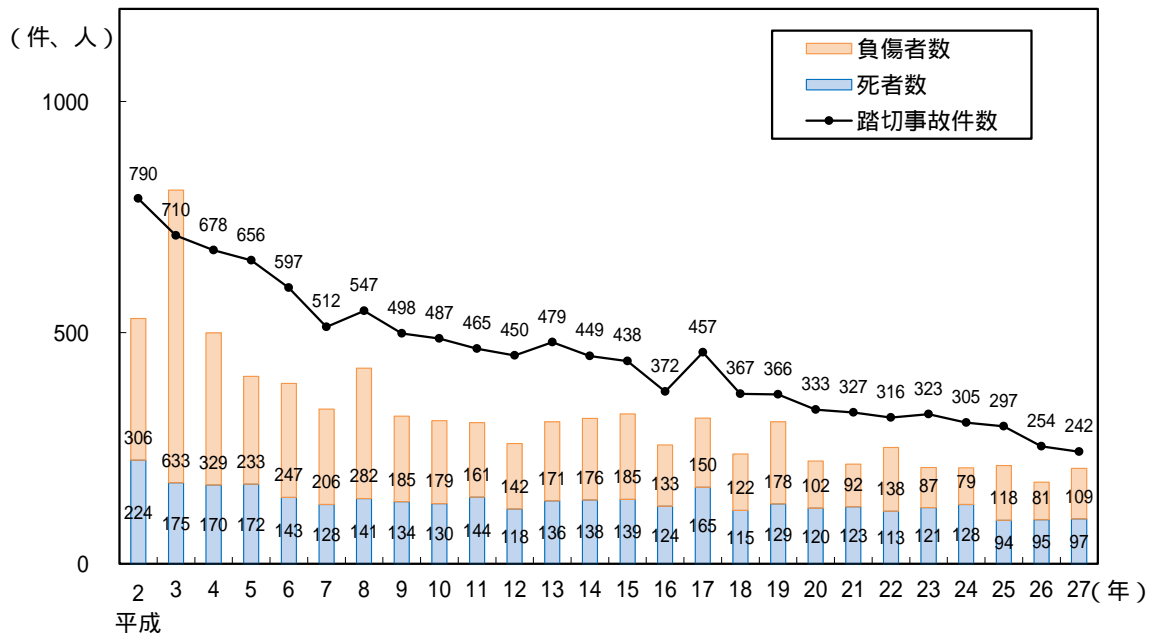
踏切事故の状況等

1 踏切事故の状況

踏切事故（鉄道の運転事故のうち、踏切障害及びこれに起因する列車事故をいう。）は、長期的には減少傾向にあり、平成27年の発生件数は242件、死傷者数は206人となっている。

踏切事故は長期的には減少しており、これは踏切道の改良等の安全対策の積極的な推進によるところが大きいと考えられる。しかし、依然、踏切事故は鉄道の運転事故の約3割を占めている状況にあり、また、改良するべき踏切道がなお残されている現状にある。

踏切事故の件数と死傷者数の推移



注1 国土交通省資料による。 2 死者数は24時間死者。

2 近年の踏切事故の特徴

近年の踏切事故の特徴としては、踏切道の種類別にみると、発生件数では第1種踏切道（自動遮断機が設置されている踏切道又は昼夜を通じて踏切警手が遮断機を操作している踏切道）が最も多いが、踏切道100箇所当たりの発生件数で見ると、第1種踏切道が最も少なくなっている、衝撃物別では自動車と衝撃したものが約4割、歩行者と衝撃したものが約4割を占めている、自動車の原因別で見ると直前横断によるものが約4割を占めている、歩行者と衝撃した踏切事故では、高齢者が関係するものが多く、65歳以上で約3割を占めている、ことなどが挙げられる。

交通安全基本計画における目標

平成32年までに踏切事故件数を平成27年と比較して約1割削減することを目指す。

踏切道における交通の安全と円滑化を図るため、国民の理解と協力の下、第2節に掲げる諸施策を総合的かつ積極的に推進することにより、平成32年までに踏切事故件数を平成27年と比較して約1割削減することを目指すものとする。

第2節 踏切道における交通の安全についての対策

今後の踏切道における交通安全対策を考える視点

踏切道における交通安全対策について、踏切事故件数、踏切事故による死傷者ともに減少傾向にあることを考えると、第9次交通安全基本計画に基づき推進してきた施策には一定の効果が認められる。

しかし、踏切事故は、一たび発生すると多数の死傷者を生ずるなど重大な結果をもたらすものであること、立体交差化、構造の改良、歩行者等立体横断施設の整備、踏切保安設備の整備、交通規制、統廃合等の対策を実施すべき踏切道がなお残されている現状にあること、これらの対策が、同時に渋滞の軽減による交通の円滑化や環境保全にも寄与することを考慮し、開かずの踏切への対策や高齢者等の歩行者対策等、それぞれの踏切の状況等を勘案しつつ、より効果的な対策を総合的かつ積極的に推進することとする。

また、各踏切道の遮断時間や交通量等の諸元、これまでの対策実施状況等を踏まえて、道路管理者と鉄道事業者が協力し「踏切安全通行カルテ」を作成・公表することにより、透明性を保ちながら各踏切の状況を踏まえた対策を重点的に推進していくことも重要である。

講じようとする施策

【第10次計画における重点施策及び新規施策】

- 踏切道の立体交差化、構造の改良及び歩行者等立体横断施設の整備の促進（1）
- 踏切保安設備の整備及び交通規制の実施（高齢者等の歩行者対策の推進）（2）
- 踏切道の統廃合の促進（3）
- その他踏切道の交通の安全及び円滑化等を図るための措置（4）

1 踏切道の立体交差化、構造の改良及び歩行者等立体横断施設の整備の促進

遮断時間が特に長い踏切道（開かずの踏切）や、主要な道路で交通量の多い踏切道等については、抜本的な交通安全対策である連続立体交差化等により、除却を促進するとともに、道路の新設・改築及び鉄道の新線建設に当たっては、極力立体交差化を図る。

加えて、立体交差化までに時間の掛かる「開かずの踏切」等については、効果の早期発現を図るため各踏切道の状況を踏まえ、歩道拡幅等の構造の改良や歩行者立体横断施設の設置等を促進する。

なお、歩道が狭隘な踏切についても、踏切道内において歩行者と自動車等が錯綜することがないように事故防止効果の高い構造への改良を促進する。

以上のとおり、立体交差化等による「抜本対策」と構造の改良等による「速効対策」の両輪による総合的な対策を促進する。

また、従前の踏切対策に加え、当面の対策や踏切周辺対策等も踏切対策に位置付け、ソフト・ハード両面からできる対策を総動員する。

2 踏切保安設備の整備及び交通規制の実施

踏切遮断機の整備された踏切道は、踏切遮断機の整備されていない踏切道に比べて事故発生率が低いことから、踏切道の利用状況、踏切道の幅員、交通規制の実施状況等を勘案し、着実に踏切遮断機の整備を行う。

大都市及び主要な地方都市にある踏切道のうち、列車運行本数が多く、かつ、列車の種別等により警報時間に差が生じているものについては、必要に応じ警報時間制御装置の整備等を進め、踏切遮断時間を極力短くする。

自動車交通量の多い踏切道については、道路交通の状況、事故の発生状況等を勘案して必要に応じ、障害物検知装置、オーバーハング型警報装置、大型遮断装置等、より事故防止効果の高い踏切保安設備の整備を進める。

高齢者等の歩行者対策としても効果が期待できる、全方位型警報装置、非常押ボタンの整備、障害物検知装置の高規格化を推進する。

道路の交通量、踏切道の幅員、踏切保安設備の整備状況、う回路の状況等を勘案し、必要に応じ、自動車通行止め、大型自動車通行止め、一方通行等の交通規制を実施するとともに、併せて道路標識等の大型化、高輝度化による視認性の向上を図る。

3 踏切道の統廃合の促進

踏切道の立体交差化、構造の改良等の事業の実施に併せて、近接踏切道のうち、その利用状況、う回路の状況等を勘案して、第3、4種踏切道など地域住民の通行に特に支障を及ぼさないと認められるものについて、統廃合を進めるとともに、これら近接踏切道以外の踏切道についても同様に統廃合を促進する。

ただし、構造改良のうち、踏切道に歩道がないか、歩道が狭小な場合の歩道整備については、その緊急性を考慮して、近接踏切道の統廃合を行わずに実施できることとする。

4 その他踏切道の交通の安全及び円滑化等を図るための措置

緊急に対策が必要な踏切道は、「踏切安全通行カルテ」を作成・公表し、透明性を保ちながら各踏切の状況を踏まえた対策を重点的に推進する。

また、踏切道における交通の安全と円滑化を図るため、必要に応じて、踏切道予告標、踏切信号機の設置や踏切保安設備等の高度化を図るための研究開発等を進めるとともに、車両等の踏切通行時の違反行為に対する指導取締りを積極的に行う。

自動車運転者や歩行者等の踏切道通行者に対し、交通安全意識の向上及び踏切支障時における非常押ボタンの操作等の緊急措置の周知徹底を図るため、踏切事故防止キャンペーンを推進する。また、学校、自動車教習所等において、踏切の通過方法等の教育を引き続き推進するとともに、鉄道事業者等による高齢者施設や病院等の医療機関へ踏切事故防止のパンフレット等の配布を促進する。踏切事故による被害者等への支援についても、事故の状況等を踏まえ、適切に対応していく。

このほか、踏切道に接続する道路の拡幅については、踏切道において道路の幅員差が新たに生じないように努めるものとする。

第2部 海上交通の安全

1. 海難等のない社会を目指して

海難の発生を未然に防止する。

乗船者等の迅速かつ的確な搜索救助・救急活動を推進する。

2. 海上交通の安全についての目標

2020年代中に我が国周辺で発生する船舶事故隻数（本邦に寄港しない外国船舶によるものを除く。以下同じ。）を第9次計画期間の年平均（2,256隻）から約半減（約1,200隻以下）することを目指すこととし、我が国周辺で発生する船舶事故隻数を平成32年までに少なくとも2,000隻未満とする。

ふくそう海域における、情報の聴取義務化の施策等により低発生水準となった衝突・乗揚事故の発生率（通航隻数100万隻当たり76隻以下）を維持確保するとともに、航路閉塞や多数の死傷者が発生するなどの社会的影響が著しい大規模海難の発生を防止し、その発生数をゼロとする。

海難等における死者・行方不明者を減少させるためには、高い救助率を維持確保することが重要であることから、救助率95%以上とする。

東京湾、伊勢湾、瀬戸内海及び関門港における船舶が多数通航する海域

3. 海上交通の安全についての対策

< 4つの視点 >

ヒューマンエラーによる事故の防止

ふくそう海域における大規模海難の防止

旅客船の事故の防止

人命救助体制及び自己救命対策の強化

< 10の柱 >

海上交通環境の整備

海上交通の安全に関する知識の普及

船舶の安全な運航の確保

船舶の安全性の確保

小型船舶の安全対策の充実

海上交通に関する法秩序の維持

救助・救急活動の充実

被害者支援の推進

船舶事故等の原因究明と再発防止

海上交通の安全対策に係る調査研究等の充実

第1節 海難等のない社会を目指して

周囲を海に囲まれた我が国において、周辺海域は海上輸送、漁業、マリレジャー等の幅広い分野に利用されており、中でも、国際貨物輸送はほぼ100%を海上輸送に頼るなど、海の活用は経済産業や国民生活を支える上で欠くことができないものとなっている。特に、ふくそう海域では、経済活動が極めて活発に行われている。また、2020年にオリンピック・パラリンピック競技大会が我が国で開催されることによりマリレジャーへの国民の関心が高まれば、船舶の活動がより一層活発化することが想定される。

このような状況により、一たび海上における船舶の事故が発生した場合には、尊い人命が失われ、さらには、航路の閉塞や交通制限等により海上交通が滞り経済活動等に甚大な影響をもたらすおそれがある。

加えて、海上に大量の油が流出した場合には、海洋環境が破壊され、漁業活動等に重大な影響を及ぼしかねない。

一方、近年の船舶事故の発生状況をみると、事故隻数は減少傾向にあるものの依然年間に2,000隻を超える事故が発生しており、事故原因については、ヒューマンエラーが、各種船舶において多数を占めている状況にあることから、海上交通全体の安全確保に当たっては、関係行政機関のみならず、事業者、漁業者等の幅広い関係者が連携・協力して、ハード・ソフトの両面にわたる総合的かつ計画的な安全施策を推進することが必要である。

また、死者・行方不明者を減少させるために、引き続き、人命救助率の向上策として、事故が発生した場合の乗船者等の迅速・的確な捜索・救助活動を強力に推進するとともに、自己救命対策を強化することが必要である。

海難等の状況

平成23年から27年までの船舶事故隻数は、年平均2,256隻であり、それ以前の5年間の平均と比べると、約9%減少している。

事故の発生海域をみると、沿岸海域（距岸20海里以内）で発生する割合が極めて高く、その中でもふくそう海域及びその周辺海域で全体の約4割が発生しているが、ふくそう海域における衝突・乗揚事故については、当該海域に設置する海上交通センターが提供する情報の聴取義務化等の措置を実施して以降、それ以前の事故発生水準を下回っている。

事故船舶の種類別の割合をみると、小型船舶（プレジャーボート、漁船及び遊漁船）が全体の約7割を占め、特にプレジャーボートが全体の約4割を占めている。

船舶事故の原因は、見張り不十分、機関取扱不良等のヒューマンエラーによるものが約8割を占めている。

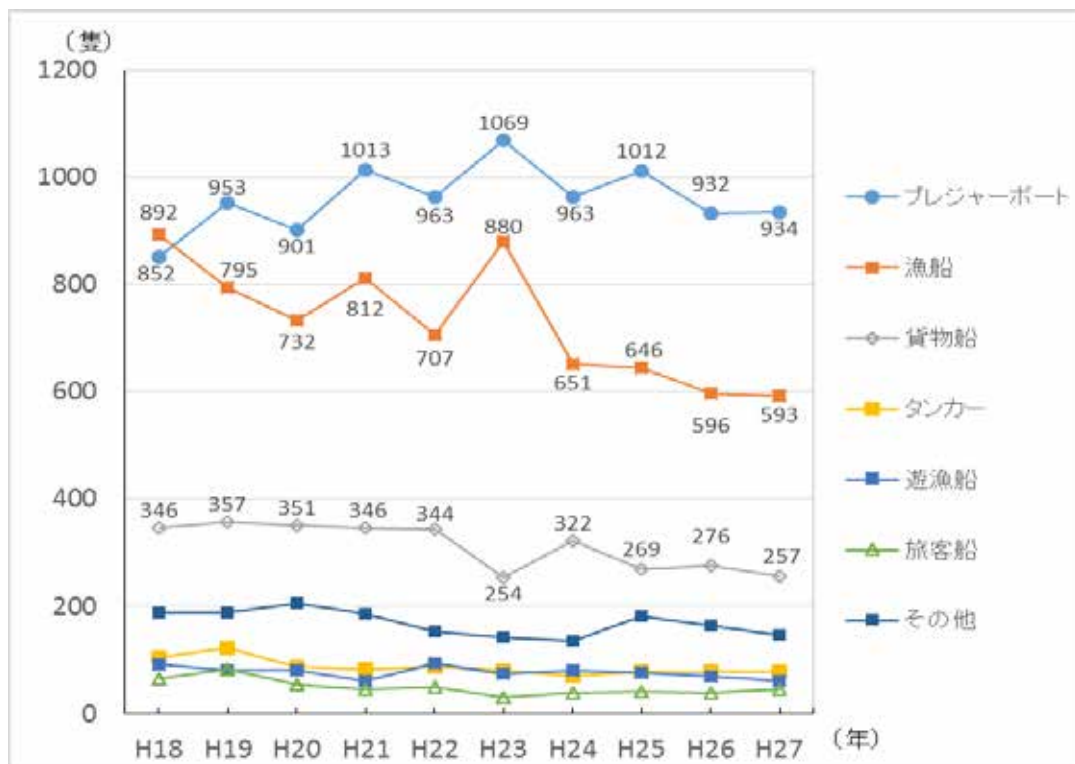
平成23年から27年までの船舶事故又は船舶からの海中転落による死者・行方不明者数は、年平均約198名であり、それ以前の5年間の平均と比べると、約21%減少して

いる。

参考資料 事故隻数の推移（ 政策対象は「本邦に寄港しない外国籍船舶」を除くものとする）



参考資料 船舶種類別による事故隻数の推移



交通安全基本計画における目標

2020年代中に我が国周辺で発生する船舶事故隻数（本邦に寄港しない外国船舶によるものを除く。以下同じ。）を第9次計画期間の年平均（2,256隻）から約半減（約1,200隻以下）することを目指すこととし、我が国周辺で発生する船舶事故隻数を平成32年までに少なくとも2,000隻未満とする。

ふくそう海域における、情報の聴取義務化の施策等により低発生水準となった衝突・乗揚事故の発生率（通航隻数100万隻当たり76隻以下）を維持確保するとともに、航路閉塞や多数の死傷者が発生するなどの社会的影響が著しい大規模海難の発生を防止し、その発生数をゼロとする。

海難等における死者・行方不明者を減少させるためには、高い救助率を維持確保することが重要であることから、救助率95%以上とする。

第2節 海上交通の安全についての対策

今後の海上交通安全対策を考える視点

近年，船舶事故隻数は減少傾向で推移しており，また，ふくそう海域における大規模海難も発生していない状況に鑑みると，これまでの交通安全基本計画に基づき実施してきた対策は海上交通安全の確保に有効であったものと認められる。

しかしながら，依然として小型船舶を中心にヒューマンエラーに起因する船舶事故が多いとともに，海上では一たび事故が発生すれば多数の死傷者を生じるおそれがあることから，より一層安全な海上交通の実現を目指して取り組んでいくことが必要である。このため，従来の安全対策をより効果的なものとなるよう改善しつつ引き続き実施していくとともに，有効性が見込まれる新たな対策を推進することが必要である。

そこで第10次交通安全基本計画では，次のような視点を踏まえて，今後の対策を推進していくこととする。

1 ヒューマンエラーによる事故の防止

船舶事故はヒューマンエラーに起因するものが極めて多いことから，ヒューマンエラーによる事故を防止するための対策を推進する。特に船舶事故の多数を占める小型船舶への対策の強化を図る。

2 ふくそう海域における大規模海難の防止

輸送効率の向上を図るため船舶の大型化が進んでおり，このような船舶がふくそうする海域において一たび事故を発生させた場合には，海上輸送の遮断，航路の閉塞といった大規模海難に拡大する蓋然性が高いことから，ふくそう海域における安全対策の更なる強化を図る。

3 旅客船の事故の防止

不特定多数の乗客に被害が生じる可能性がある旅客船の事故を防止するため，事業者に対する指導監督の充実・強化等の対策の強化を図る。

4 人命救助体制及び自己救命対策の強化

事故が発生した場合における人命救助率の向上を図る必要があり，乗船者等の迅速かつ的確な捜索・救助活動を実施するために人命救助体制の充実・強化を図るとともに，ライフジャケットの着用推進等による自己救命対策の強化を図る。

講じようとする施策

【第10次計画における重点施策及び新規施策】

ふくそう海域等の安全性の確保（1（2））
ヒューマンエラーの防止（3（1）・5（1）ア）
船舶の運航管理の充実等による安全の確保（3（1）（2）（3））
船舶の安全基準の整備等による安全の確保（4（1）（2））
小型船舶（プレジャーボート，漁船等）の安全対策（5（1）ア・イ・（2）・（3））
ライフジャケット着用率の向上（5（1）ウ）
海難情報の早期入手体制の強化（7（1））
迅速的確な救助勢力の体制充実・強化（7（2））
海上交通の安全対策に係る調査研究等の充実（10）

1 海上交通環境の整備

船舶の大型化，高速化，海域利用の多様化，海上交通の複雑化等を踏まえ，船舶の安全かつ円滑な航行，港湾における安全性を確保するため，航路，港湾，漁港，航路標識等の整備を推進するとともに，海図，水路誌，海潮流データ等の安全に関する情報の充実及びICTを活用した情報提供体制の整備を図る。

また，海上交通環境の変化には常に注視し，必要に応じて現行制度の見直しの検討にも取り組む。

（1）交通安全施設等の整備

ア 開発保全航路の整備，港湾の整備等交通安全施設の整備

港湾における船舶の安全かつ円滑な航行や荒天時等における海難の発生を防止する観点から，船舶の大型化や高速化を勘案しつつ，防波堤，航路及び泊地の整備を推進するとともに，海象情報をホームページで公表するなど情報提供に努める。また，関係機関間における連絡体制の構築を図る。

イ 漁港の整備

漁船の安全な航行や荒天時等においても漁船の安全な避難を可能とする防波堤，航路及び泊地等の整備を推進する。

ウ 航路標識等の整備

自然災害に伴う航路標識等の倒壊等を未然に防止し，災害時でも海上交通安全を確保するために，航路標識の耐震・耐波浪補強整備を推進する。

また，平時から航路標識等を活用した安全確保に取り組むとともに，現行制度より航路標識を活用しやすい制度改正にも取り組む。

エ 港湾における大規模災害対策の推進

災害に強い海上輸送ネットワークを構築するため，港湾施設の耐震性向上や「粘

り強い構造」の防波堤の導入等の整備を推進するとともに、港湾BCPの策定支援や緊急確保航路等における航路啓開計画の策定等を推進する。

オ 漁港の耐震性の強化

地震等の災害時に地域の防災拠点や水産物の流通拠点となる漁港において、地域の防災計画と整合性を図り、救援船等に対応可能な泊地、耐震性を強化した岸壁、輸送施設等の整備を推進する。

また、漁港構造物の耐震性についての現状の把握に努めるとともに、耐震化の技術開発を行う。

カ 漂流ごみの回収による船舶交通安全の確保

東京湾、伊勢湾、瀬戸内海、有明海、八代海の閉鎖性海域（港湾区域、漁港区域を除く。）に配備している海洋環境整備船により、海面に漂流する流木等のごみや船舶等から流出した油の回収を実施し海域環境の保全を図るとともに船舶の安全かつ円滑な航行を確保する。

キ 港湾施設の老朽化対策の推進

港湾の施設単位毎に作成する維持管理計画や港湾単位で作成する予防保全計画に基づいて、老朽化や社会情勢の変化に伴って機能が低下した施設の利用転換やスペックの見直し等を計画的に進め、より効率的なふ頭へ再編するなど、戦略的なストックマネジメントによる老朽化対策を推進する。

(2) ふくそう海域等の安全性の確保

ア 一元的な海上交通管制の構築

津波等の災害発生時において、船舶への警報等の伝達、避難海域等の情報提供を迅速確実に実施するとともに、平時において、混雑緩和に向けた情報提供を的確に実施し、安全性を向上させ物流の一層の効率化を図ることによる国際競争力の向上を実現するため、三大湾（東京湾、伊勢湾及び大阪湾）における海上交通センターと各港内交通管制室を統合の上、これら業務を一元的に実施する体制を構築することとし、非常災害発生時において海上交通機能を維持するため、移動命令等を導入するなど制度改正にも取り組む。

また、一元的な海上交通管制の効果を最大限発揮させるとともに、更なる船舶交通の安全性の向上を図るため、運用面での通信のふくそう影響評価等を早急に精査し、AISの搭載義務の対象船舶の在り方を含め、更なる普及促進策を検討する。

イ ふくそう海域における安全性の確保

船舶交通がふくそうする海域において、航路を閉塞するような大規模海難が発生した場合には、人命、財産、環境の損失といった大きな社会的ダメージを引き起こすだけでなく、海上交通を遮断し、我が国の経済活動を麻痺させるおそれがある。

このため、海上交通センターから危険防止のための指示・勧告・情報提供を行うことにより、船舶交通の安全確保を推進する。また、同センター運用管制官の技能

等向上のための研修等の拡充，訓練用運用卓の整備，レーダーの高機能化による監視機能の強化を推進し，同センターの機能向上を図る。

さらに，巨大船，危険物積載船，あるいは外国船舶等が多数通航する海域においては，航行船舶の指標となるバーチャルA I S 航路標識の整備を推進する。

ウ 準ふくそう海域における安全性の確保

準ふくそう海域（ふくそう海域を結ぶ東京湾湾口～石廊埼沖～伊勢湾湾口～潮岬沖～室戸岬沖～足摺岬沖の各海域を経て瀬戸内海に至る海域）は，船舶交通量が多く，複雑な進路交差が生じるため，死者，行方不明者を伴うなどの重大海難が発生する蓋然性が高いことから，A I S 航路標識等を活用した経路指定による整流化について検討する。

(3) 海上交通に関する情報提供の充実

ア 航行支援システムを用いた情報提供の実施

船舶の動静を把握した上で行う情報提供や全国各地の灯台等で観測した気象・海象の現況，その他，船舶交通の安全のために必要な情報の提供を，船舶自動識別装置（A I S），テレホンサービス，無線等，多様な手段を用いて引き続き実施していくとともに，利用者のニーズや利便性向上を図るため，所要の見直しを図る。

また，A I S 情報を活用した乗揚げ防止指導等について，確実性向上を図る。

イ 気象情報等の充実

海上交通に影響を及ぼす台風，強風，波浪，高潮，霧，津波，火山噴火等の自然現象を的確に把握し，特別警報・警報・予報等の適時・適切な発表及び迅速な伝達に努めるとともに，これらの情報の質的向上に努める。

また，気象，津波，火山現象等に関する観測施設を適切に整備・配置し，維持するとともに，防災関係機関等との間の情報の共有やI C Tを活用した観測・監視・通報体制の強化を図るものとする。これらの情報のより有効な活用が図られるよう広報や講習会等を通じて気象知識の普及に努める。

ウ 異常気象時における安全対策の強化

台風等の異常な気象又は海象，海難の発生等の事情により，船舶交通の危険を生じるおそれのある場合，注意喚起・安全指導・勧告等を行い，船舶に必要な措置を講じさせ船舶交通の安全を確保する。

エ 航海安全情報の充実及び利便性の向上

海難の未然防止や安全で効率的な航海の促進を図るため，航海用海図（紙海図及び電子海図）及び航海用刊行物（水路誌等）を的確に整備する。また，これらの航海用海図等を最新のものに維持するための情報として水路通報を提供し，航路障害物の存在等，船舶が安全に航行するため緊急に必要な情報を航行警報により提供するなど，適切な手段で最新維持を図る。

特に，電子海図，水路誌等については，今後予定されている新国際基準の導入に

備え，的確に対応する。

また，電子海図表示システムの搭載義務化によって，さらに重要性が増加している電子海図について，情報の充実及び定期的な更新を実施し，利便性の向上と安全で効率的な運航に資する情報を的確に提供する。

さらに，水路通報，航行警報の文字情報を地図上に図示したビジュアル情報をインターネットで提供し，船舶航行の安全を図る。

また，航法の複雑な海域については航法等に関する理解促進を図るためのルーティングガイドを整備することにより，利便性の向上及び我が国周辺海域における航行の安全を図る。

このほか，安全な航海，海難発生時の効率的な海難救助等に対応するために，シミュレーション等による海潮流データを提供する体制の充実強化を図る。

(4) 高齢社会に対応した旅客船ターミナルの整備

港湾においては，利用者の安全を確保するため，波浪の影響による浮棧橋の動揺や潮位差による通路の勾配の変化等，特有の要因を考慮する必要がある。そのため，高齢者，障害者等も含め全ての利用者が旅客船ターミナルを安全かつ身体的負担の少ない方法で利用・移動できるよう段差の解消，視覚障害者誘導用ブロックの整備等による施設のバリアフリー化を推進する。

2 海上交通の安全に関する知識の普及

海上交通の安全を図るためには，海事関係者のみならず，マリンレジャー愛好者，更には広く国民一人一人の海難防止に関する意識を高める必要がある。そのため，あらゆる機会を通じて，海難防止思想の普及に努める。

さらに，各種船舶の特性や海難の実態に即したより具体的，より効果的な知識や技能の安全指導を行う。

(1) 海難防止思想の普及

海難防止強調運動（海の事故ゼロキャンペーン）等を通じて，広く海難防止思想の普及及び高揚を図る。また，海難防止講習会，訪船指導等を通じて，船舶操縦者等への海難防止に関する知識・技能の習得及び向上を図る。

(2) 外国船舶に対する情報提供等

我が国周辺海域の地理等に不案内な外国船舶に対して，訪船し，又はインターネットを活用し，若しくは代理店と協力し，航行安全上必要な情報を提供する。

3 船舶の安全な運航の確保

船舶の安全な運航を確保するため，船舶運航上のヒューマンエラーの防止，船員や海上運送事業者等の資質の向上，運航労務監理官による監査，事故の再発防止策の指導・徹底，運輸安全マネジメント評価等を推進するとともに，我が国に寄港する外国船舶の

乗組員の資格要件等に関する監督を推進する。

(1) ヒューマンエラーの防止

船舶事故の主な原因は、見張り不十分、操船不適切、機関取扱不良といったヒューマンエラーが大半である。その未然防止を図るため、事業者による自主的な船員教育の推進、AISの搭載促進等の技術の活用・普及、船舶への訪船や運輸安全マネジメント評価等のさまざまな機会を活用した情報提供・注意喚起に取り組む。

また、沿岸域情報提供システム(MICS)や船舶事故ハザードマップ等のインターネットを活用した情報提供を推進する。

(2) 船舶の運航管理等の充実

ア 旅客船事業者等に対する指導監督の充実強化

旅客船事業者等に対して、安全管理規程の遵守状況を重点に監査を行うとともに、事故及びインシデント発生時の監査を通じて安全管理規程の内容の充実・向上を図る。また、事故発生状況等に応じて特定分野に集中した監査事項を設定し、効果的な監査を実施する。

さらに、運航労務監理官及び船舶検査官が、一体となって訪船指導(立入検査)を実施することにより、指導監督の充実強化を図る。

イ 事故の再発防止策の徹底

旅客船等の事故が発生した場合には、事故の原因を踏まえた適切な再発防止策を策定し、運航労務監理官による監査、指導を通じて、その対策の徹底を図る。

また、事故の内容や発生頻度により必要な場合は、事業者団体等を通じて注意喚起を行い、事業者や一般利用者の事故防止意識の啓発に努める。

超高速船の海中障害物等との衝突事故については、障害物検知システム等の精緻化などを踏まえて、ハード・ソフト一体の安全対策の徹底を図る。

ウ 運輸安全マネジメント評価の推進

旅客船事業者等の安全管理体制の構築・改善状況を国が確認する運輸安全マネジメント評価を行う。運輸安全マネジメント評価にて、事業者によるコンプライアンスを徹底・遵守する意識付けの取組を的確に確認する。

エ 安全統括管理者及び運航管理者等に対する研修水準の向上

受講者の運航管理に関する知識、意識及び万一の事故に際しての旅客船乗組員、事業者の対応能力の向上を図るため、最新の事故事例の分析結果を活用することにより、研修水準の向上を図る。

オ 安全情報公開の推進

利用者が適切な選択を行うことを可能とするとともに、事業者に安全対策推進のインセンティブを与えるため、事業者と国とがそれぞれの役割に応じて、旅客運送事業における安全確保の仕組みや事故に関する情報の公開を推進する。

MICS : Maritime Information and Communication System

(3) 船員の資質の確保

「1978年の船員の訓練及び資格証明並びに当直の基準に関する国際条約」(STCW条約)に準拠した船舶職員及び小型船舶操縦者法(昭和26年法律第149号)に基づく海技免許の付与及び海技免状の更新,各船員教育機関における新人教育及び再教育を適切に実施することによって,海技士の知識技能の維持向上を図る。

また,2010年6月に採択されたSTCW条約の改正(船員に求められるコミュニケーション能力,新技術対応能力等の規定の新設等)を受け,当該改正の経過措置が終了する2017年1月までに必要な措置を実施する。

さらに,船員法(昭和22年法律第100号)に基づく発航前検査の励行,操練の適切な実施,航海当直体制の確保,船内の巡視制度の確立等について,運航労務監理官による監査等を徹底し,船員の安全意識等の維持及び向上を図る。

(4) 船員災害防止対策の推進

安全衛生管理体制の整備等を通じ船内の労務管理等の不備等に起因する海難を防止するため,船員災害防止活動の促進に関する法律(昭和42年法律第61号)に基づき策定している船員災害防止基本計画及び船員災害防止実施計画の着実な実施により,船員災害防止対策の推進を図る。

(5) 水先制度による安全の確保

ふくそう海域等における船舶交通の安全を確保する役割を果たしている水先人の免許制度及び強制水先制度を適切に運用する。また,船舶を安全かつ速やかに導くための専門的な能力を有する水先人の安定的な確保・育成対策を促進することにより,水先制度の充実を図る。

(6) 外国船舶の監督の推進

船員に求められる訓練,資格証明及び当直基準については,STCW条約等の国際条約で定められているが,我が国近海において,当該条約基準を満たしていない船舶(サブスタンダード船)による海難が少なからず発生していることから,これらの海難を防止し,船舶航行の安全を図るため,関係条約に基づき外国船舶の監督(PSC)を推進する。さらに,東京MOUの枠組みに基づき,アジア太平洋域内の加盟国と協力して,リスクの高いサブスタンダード船に対する検査の頻度を増やすなど,効果的なPSCを実施し,サブスタンダード船の排除を図る。

(7) 大規模災害への対応の強化

ア 旅客及び船舶の津波避難態勢の改善

東日本大震災における大津波により,多くの船舶被害等が発生したことや,南海

STCW 条約 : The International Convention on Standards of Training, Certification and Watchkeeping for Seafarers, 1978

PSC : Port State Control

東京 MOU : Memorandum of Understanding on Port State Control in the Asia-Pacific Region

トラフ地震の今後 30 年以内の地震発生確率が 70%程度（文部科学省地震調査研究推進本部（平成 24 年 1 月 1 日現在））であること等を踏まえ、平成 26 年 3 月に「船舶津波避難マニュアル作成の手引き」を策定した。同手引きを周知するとともに、船舶運航事業者等を対象に説明会や個別相談を実施し、津波避難マニュアルの作成を促進することで旅客及び船舶の津波避難態勢の改善を図る。

イ 大規模災害時の船舶の有効活用

「災害時の船舶活用の円滑化の具体的方策に関する調査検討会」の最終報告（平成 27 年 4 月）を受け、災害時に船舶を活用したいとの依頼があった場合に、活用ニーズに応じた船舶の候補を迅速に抽出するマッチングシステム（平成 27 年度より運用）について、防災訓練等での活用を通じ、情報の質の向上や運用の改善を図る。また、災害時の船舶の活用にあたっては、定期航路でのスペースチャーター（緊急物資等を複数の便に分散して輸送するため、船舶のスペースの一部を貸し切ること）や増便、輪番制の採用等により、既存の航路と利用者への影響を抑えつつ災害対応のための輸送力を確保して、平時事業からの離脱を円滑に進めるための取組を推進する。

さらに、船舶を迅速かつ有効に活用するために、船舶が出港して入港するまでの一連のプロセスの中で留意する項目、必要とする情報、調整すべき関係者の役割等を実務手順として定めた「災害時の船舶活用マニュアル」を自治体等が作成するためのガイドラインに基づき、マニュアルの作成を促すだけでなく、訓練等により継続的にマニュアルを点検し改訂していくなどの取組を通じて、緊急時のマニュアルの実効性を担保するための取組を推進する。

4 船舶の安全性の確保

船舶の安全性を確保するため、国際的な協力体制の下、船舶の構造、設備、危険物の海上輸送及び安全管理システム等に関する基準の整備並びに検査体制の充実を図るとともに、我が国に寄港する外国船舶の構造・設備等に関する監督を推進する。

（１）船舶の安全基準等の整備

船舶の安全性を確保するため、国際海事機関（IMO）において船舶の構造、設備等の安全基準の整備について検討されており、我が国はこれらの動向に的確に対応するとともに、技術革新、海上輸送の多様化等の情勢の変化に対応するため、所要の安全基準や検査体制の整備を図る。

特に、旅客船の復原性規則等の見直し、次世代非損傷時復原性要件の策定、新技術の導入や機能要件の見直し等による海難救助システム（GMDSS）の近代化計画の策定等の国際海事機関における新たな安全基準等の検討に積極的に参画し、我が国

IMO : International Maritime Organization

GMDSS : Global Maritime Distress and Safety System

の技術的な知見の蓄積がこれらの検討に活用されるよう努める。

また、サブスタンダード船の使用を抑制することを目的とする各船舶の安全等の情報を公開するための国際的データベース（EQUASIS）の運用等、船舶の安全性向上による質の高い海上輸送に資する国際的動向に積極的に対応する。

さらに、バリアフリー法に基づく旅客船のバリアフリー化の義務化に対して、旅客船事業者が円滑に対応できるよう、ユニバーサルデザインの観点も考慮した必要な対策を講ずる。

このほか、将来の二次エネルギーでは、電気、熱に加え、水素が中心的役割を担うことが期待されており、水素社会の実現に向けて、安価で安定的な水素を調達するため、液化水素運搬船の安全基準の国際基準化を行う。また、海事分野における水素の利用促進を図るため、高い環境特性を有する水素燃料電池船の実用化に向けた安全ガイドラインの策定を行う。

（２）船舶の検査体制の充実

近年の技術革新、海上輸送の多様化に応じた従来の設計とは異なる船型を有する船舶の増加や、国際的な規制強化に伴い、高度で複雑かつ広範囲にわたる検査が必要となっている。こうした状況に適切に対応していくため、ISO9001 に準じた品質管理システムに則り、我が国の船舶検査体制の品質の維持向上を図る。

加えて、海難事故は、ハード・ソフト両面に起因するものが少なくないことから、従来のハードを中心とした定期的な検査だけでなく、運航中（入港時）に、ハード・ソフト両面からの訪船指導（立入検査）を実施することにより、船舶のより一層の安全確保を図る。訪船指導（立入検査）の実施に当たっては船舶検査官及び運航労務監理官が一体となって取り組むこととする。

また、危険物の海上輸送について、IMOにて定められる国際的な安全基準に基づき国内規則の整備を図るとともに、危険物運搬船に対して運送前の各種検査や立入検査を実施することにより、安全審査体制の充実を図り、海上輸送における事故防止に万全を期す。

さらに、海上における人命の安全及び海洋環境保全の観点から、船舶及びそれを管理する会社の総合的な安全管理体制を確立するための国際安全管理規則（ISMコード）については、ヒューマンエラーの防止や企業の安全重視風土の確立にあたり極めて有効である。このため、同コード上強制化されていない内航船舶に対して、事業者等が任意で構築した安全管理システムを認証するスキームを運用しているところ、引き続き当該システムの審査を実施する。

EQUASIS : European Quality Shipping Information System
ISM コード : International Safety Management Code

(3) 外国船舶の監督の推進

船舶の構造・設備等については、SOLAS 条約等の国際条約に定められているが、我が国近海において、依然としてサブスタンダード船による海難が発生している。重大事故が発生した場合には人命の安全や海洋環境等に多大な影響を及ぼす可能性があることから、これらの海難を防止し、船舶航行の安全を図るため、関係条約に基づきPSCを推進する。

さらに、東京MOUの枠組みに基づき、アジア太平洋域内の加盟国と協力してリスクの高いサブスタンダード船に対する検査の頻度を増やすなど、効果的なPSCを実施し、サブスタンダード船の排除を図る。

5 小型船舶の安全対策の充実

小型船舶による海難が海難全体の約7割を占めるとともに、その原因の多くがヒューマンエラーであることから、マリナー愛好者、漁業関係者自らが安全意識を高めるための取組を、関係機関が連携して推進することとする。

このため、小型船舶操縦者の遵守事項の徹底、ライフジャケット着用率の向上等の安全対策、ボートパークの整備等の環境整備を推進する。

(1) 小型船舶の安全対策の推進

ア ヒューマンエラーの防止

小型船舶の船舶事故の主な原因は、見張り不十分、操船不適切、機関取扱不良、船体機器整備不良といったヒューマンエラーが大半である。その未然防止を図るため、小型船舶操縦者による自主的な安全確保の取組の促進、事故防止に資する技術の活用・普及、情報提供等を通じた安全意識の向上に取り組む。

(ア) 自主的な安全対策の推進

小型船舶操縦者は発航前に船体等の点検を実施しなければならないが、これらの点検を操縦者が自分で的確かつ容易に行うことができるよう、使いやすい発航前点検リストを配布し、その活用を促進する。また、航行中に不具合が発生した場合であっても、操縦者が自ら必要な対処を行えるよう、トラブルシューティングマニュアルを配布し、その活用を促進する。

(イ) 事故防止に資する技術の活用と普及

小型船舶の衝突事故を防止するため、引き続きAIS等の機器の普及を図る。また、近年のスマートフォンの急速な普及を踏まえ、スマートフォンを活用して他船の動静把握、衝突防止警報機能、船舶同士の通信等が可能となるようなアプリケーションやシステムの開発、普及を推進する。

(ウ) 効果的な情報の提供・注意喚起

訪船指導等の機会を利用するほか、MICSや船舶事故ハザードマップのよう

SOLAS 条約：The International Convention for Safety of Life at Sea

にインターネットも活用して、安全に関する情報の効果的な提供や注意喚起を実施し、小型船舶操縦者等の安全意識の向上を図る。

特に、小型船舶は、大型船舶に比べて耐航性や情報入手手段の面で劣るため、気象の急変や危険海域の存在を速やかに認知できるようにする必要がある。このため、スマートフォンを活用した情報提供の拡充や携帯メール配信機能等を活用した情報提供体制の充実を進めることで、安全対策の一層の強化を図る。

イ 小型船舶操縦者の遵守事項等の周知・啓発

小型船舶操縦者の遵守事項等（発航前点検の実施，適切な見張りの実施等）の周知・啓発を図るとともに，免許証更新講習の充実及び遵守事項違反制度の見直しにより小型船舶操縦者の資質向上を図る。

ウ ライフジャケット着用率の向上

ライフジャケットは乗船者が海中転落した場合の生存率を高める自己救命対策として極めて有効であるとともに，着用しやすい製品も増加してきているが，平成23年から26年における海中転落者のライフジャケット着用率はいまだに約50%にとどまっている。

このため，関係省庁等が連携して，海難防止強調運動（海の事故ゼロキャンペーン）や海難防止講習会，小型船舶安全キャンペーン，訪船指導等のさまざまな機会を活用して，引き続き，ライフジャケットの着用効果の周知啓発とその着用の指導徹底に強力に取り組むとともに，小型船舶操縦者の遵守事項であるライフジャケットの着用の義務付けの在り方について検討する。

エ 河川等における事故防止対策の推進

河川・湖における落水，運航ルール不遵守といった事故原因を踏まえ，レジャー愛好者及び漁業者に対しライフジャケットの着用及び河川・湖ごとに定められている運航ルール等の遵守について，関係者が連携して安全周知活動を行う。

(2) プレジャーボートの安全対策の推進

ア プレジャーボートの安全に関する指導等の推進

モーターボートや水上オートバイ等のプレジャーボートによる海難は全体の約4割以上を占めており，その原因は機関取扱不良や船体機器整備不良，見張り不十分といったヒューマンエラーによるものが大半である。

そのため，関係省庁・民間団体・ボランティアが協力・連携し，海難防止講習会，訪船指導，広報啓発活動及びパトロール等の取組を通じて，発航前点検，適切な見張り等の遵守事項の徹底及び適切な船舶検査の受検指導を図り，安全対策を推進する。

イ ミニボートの安全対策の実施

特に，ミニボート（長さ3m未満，機関出力1.5kW未満で，検査・免許が不要なボート）の安全安心な利用を推進するため，ユーザーに対し，ユーザー向け

安全マニュアル等を使用し、海上・水上のルールやマナー等の周知啓発を図るとともに、関係団体等に働きかけ、相談窓口の設置や安全講習会の開催を推進する。

ウ カヌー等における安全対策

カヌー、ヨット、手漕ぎボート、とりわけフィッシング等のレジャーにおいても、安全意識の向上や有効なライフジャケットの着用推進を図るため、国及び関係団体から、各種イベント、ウェブサイトを活用して情報提供を行う。

(3) 漁船等の安全対策の推進

死者・行方不明者を伴う海難事故の半数以上を漁船海難が占めるとともに、漁船乗組員のライフジャケット着用率についても、低調な状況が継続している。また、海難原因については、見張り不十分、操船不適切等の運航の過誤や機械取扱い不良といったヒューマンエラーによるものが大半を占めている。このような状況から、関係省庁が連携し、漁業関係者を対象とした海難防止講習会や訪船指導等を通じて、安全運航のための基本的事項の励行について指導を行うことにより漁船の安全対策を推進する。

(4) ボートパーク、フィッシャリーナ等の整備

ア ボートパーク等の整備

各地で課題となっている放置艇問題を解消し、港湾等の公共水域の秩序ある利用を図るために、既存の静穏水域の護岸等を活用した係留施設や公共空地等を活用した陸上保管施設等のボートパークの整備を、公共事業によりさらに推進していく。

また、民間、3セクマリナーの整備については、「公共施設等の建設、維持管理、運営等を民間資金、経営能力及び技術的能力を活用して行う手法」(PFI)を含む民間活力を積極的に導入して推進する。

プレジャーボート活動の安全を確保し、秩序ある水域の利用を図れるよう、ボートパーク等の位置及びプレジャーボートの活動水域の設定に十分留意するとともに、ボートパーク等内の安全性確保を図る。

イ フィッシャリーナの整備

漁港においては、漁船とプレジャーボート等の秩序ある漁港の利用を図るため、プレジャーボート等の収容施設の整備を推進する。

ウ 係留・保管能力の向上と放置艇に対する規制措置

放置艇問題の解消のために、係留・保管能力の向上と併せて、港湾法（昭和25年法律第218号）及び漁港漁場整備法（昭和25年法律第137号）に基づく船舶等の放置等を禁止する区域の指定を津波・高潮防災や景観形成の観点等も考慮した上で、積極的に推進する。

さらに、プレジャーボートの保管場所確保の義務化について、係留・保管能力の整備状況等を踏まえつつ制度化に向けた検討を進める。

6 海上交通に関する法秩序の維持

海上交通に係る法令違反の指導・取締りを行い、海上交通に関する法秩序を維持する。船舶交通がふくそうする航路等における航法に関する指導取締りの強化及び無資格運航や区域外航行のような海難の発生に結び付くおそれのある事犯に関する指導取締りの実施に加え、特に海上輸送やマリレジャー活動が活発化する時期等には、指導取締りを強化し、海上交通に関する法秩序の維持を図る。

7 救助・救急活動の充実

海難等による死者・行方不明者を減少させるためには、海難情報の早期入手、精度の高い漂流予測、救助勢力の早期投入、捜索救助・救急救命能力の強化等が肝要である。

このため、ヘリコプターの機動性、高速性等を活用した機動救難体制の拡充によるリスボンタイムの短縮、救急救命士による高度な救急救命体制の充実を図るとともに、関係省庁及び公益社団法人日本水難救済会等の民間救助団体と連携した救助・救急活動の円滑化を推進することとし、特に海中転落の救助率が著しく低い 20 トン未満の船舶における救助率向上を目指す。

また、リアルタイムな海潮流の把握を進め、精度の高い漂流予測を実施する。漂流予測プログラムを平成 26 年に改修し、国際基準に倣い、漂流予測範囲での発見率が 50% となるように調整した。

今後は、新プログラムによる漂流予測結果を蓄積・分析し、漂流予測範囲が適切となるよう調整するとともに、海潮流データの充実により、漂流予測範囲が小さくなるよう、漂流予測の精度向上を推進する。

【数値目標】20 トン未満船舶からの海難による海中転落の救助率を 35%以上

(1) 海難情報の早期入手体制の強化

海中転落者の海上における生存可能時間や救助に要する時間等を勘案し、生存状態で救助するために、海難発生から海上保安庁が情報を入手するまでの所要時間を 2 時間以内にする 것을目標としているが、2 時間以内の関知率は、約 80% となっており、中でも漁船は約 60% と低くなっている。

このため、引き続き広く一般に「緊急通報用電話番号『118 番』の有効活用」、 「防水パック入り携帯電話等による連絡手段の確保」に関する指導・啓発及び広報活動等を実施していくとともに、水産関係機関・団体への訪問指導等を行い、特に漁業関係者に対する安全意識の啓発強化に取り組む。

このような施策を推進することにより、海難発生から 2 時間以内の関知率を 85% 以上にすることを旨とする。

また、海難救助を迅速かつ的確に行うためには、海難の情報を早期かつ正確に収

集する必要があることから、船舶・航空機等からの遭難警報の受信・解析・配信を行うコスパス・サーサットシステムにおいて構築が進められている中軌道衛星を用いたMEOSAR システムへの移行により、迅速かつ的確な情報通信体制の構築を図る。

【数値目標】海難発生後 2 時間以内での海上保安庁の関知率 85%以上

(2) 迅速的確な救助勢力の体制充実・強化

海難発生情報の認知後、いかに早く救助勢力を現場に到着させるかが救助率の向上に必要不可欠であり、海難の多くが距岸 20 海里未満の沿岸部において発生していることから、ヘリコプターを活用した救難体制や救急救命士による救急救命体制を強化する必要がある。

救急救命士については、年々、実施できる救急救命処置範囲の拡大・高度化が進められていることから、救急救命士の技能を向上させ、実施する救急救命処置業務の質を医学的観点から保障するメディカルコントロール体制と支援体制の拡充を推進する。

また、老朽・旧式化が進んだ巡視船艇・航空機の代替整備等に併せて速力・夜間捜索能力の向上等の高性能化に努めることで、現場海域への到達時間や捜索に要する時間を短縮するなど救助勢力の充実・強化を図る。

公益社団法人日本水難救済会を事業主体として実施している洋上救急事業について、医師・看護師の迅速かつ円滑な出勤が行われるよう合同訓練等を実施するなど、関係団体と協力し更なる洋上救急体制の充実強化を図る。

8 被害者支援の推進

船舶事故により、第三者等に与えた損害に関する船主等の賠償責任に関し、保険契約の締結等、被害者保護のための賠償責任保障制度の充実に引き続き取り組む。

また、プレジャーボートによる人身事故や物損等で生じた損害の賠償に対処するため、船舶検査等の機会を捉え、プレジャーボートのユーザーに対しプレジャーボート保険を周知し、保険加入の促進を図る。

さらに、公共交通事故による被害者等への支援の確保を図るため、平成 24 年 4 月に、国土交通省に公共交通事故被害者支援室を設置した。同支援室では、公共交通事故が発生した場合の情報提供のための窓口機能、被害者等が事故発生後から再び平穏な生活を営むことができるまでの中長期にわたるコーディネーション機能（被害者等からの心身のケア等に関する相談への対応や専門家の紹介等）等を担うこととしている。引き続き、関係者からの助言をいただきながら、外部の関係機関とのネットワー

MEOSAR : Mid-Earth Orbiting Search and Rescue

クの構築，公共交通事故被害者等支援フォーラムの開催，公共交通事業者による被害者等支援計画作成の促進等，公共交通事故の被害者等への支援の取組を着実に進めていく。

9 船舶事故等の原因究明と再発防止

(1) 事故等の原因究明と再発防止

船舶事故及び船舶事故の兆候（船舶インシデント）の原因究明を迅速かつ的確に行うため，調査を担当する職員への専門的な研修を充実させ，調査技術の向上を図るとともに，各種調査用機器の活用により分析能力の向上に努める。

より高度な原因究明を行うため，過去の事故等調査で得られたノウハウや各種分析技術，事故分析結果等のストックの活用により，調査手法に関する研究をより一層深化させる。

事故等調査結果等に基づき，事故等の防止又は事故が発生した場合の被害の軽減のため，必要に応じて，国土交通大臣又は原因関係者へ勧告し，また国土交通大臣又は関係行政機関の長へ意見を述べることにより，必要な施策又は措置の実施を求め，海上交通の安全に寄与する。

これまでの事故等調査結果が船舶関係者に有効活用され船舶事故等の再発防止につながるよう，関係者が関心を有するテーマに沿って，調査報告書を分かりやすく再整理し紹介する情報誌を発行するとともに，調査報告書データベースのコンテンツや検索機能をさらに充実させる。

運輸安全委員会ホームページの地図上で調査報告書や海域の危険性などを確認できるようにした「船舶事故ハザードマップ」の運用については，調査報告書等のデータ提供国の範囲を拡大するなど，内容のより一層の充実を図る。

S O L A S 条約に基づき，複数の国が関連する船舶事故等の調査を確実に実施し，必要に応じて安全勧告を行うとともに，I M O 規則実施小委員会（I I I ），国際船舶事故調査官会議（M A I I F ）及びアジア船舶事故調査官会議（M A I F A ）等における事故等調査に関する検討に参加し，情報交換等を行うことにより，世界における海上交通の安全性向上に貢献していく。

(2) 海難事故の解析等の推進

海上技術安全研究所に設置している「海難事故解析センター」において，海難事故発生時に迅速に情報を分析して事故原因の解析を行うとともに，重大海難事故では，シミュレータや試験水槽等を活用した事故の再現等の詳細な解析を行い，海上交通における安全対策に反映させる。

III : Sub-committee on Implementation of IMO Instruments
MAIIF : Marine Accident Investigators' International Forum
MAIFA : Marine Accident Investigators Forum in Asia

10 海上交通の安全対策に係る調査研究等の充実

海上技術安全研究所において、低引火点液体等の新しい貨物・燃料を扱う船舶のリスクを評価する手法を開発するとともに、リスク評価の結果を安全基準や船舶設計へ反映する方策についての研究を行う。

海の流れの予測を始めとする海洋情報の精度向上や安全性を向上させる海上交通の構築に向けた技術開発・調査研究、小型船舶の位置情報の把握のための技術調査等を行う。

また、AISをはじめとする情報通信技術（ICT）を活用した航行安全システムについては、船舶交通の安全を担う中核システムとして発展していくことが期待されており、国際海事機関（IMO）等、関係機関において、今後の戦略が議論されている。

中でも、現在のAISと比較し、航行支援に係るデータ通信量が飛躍的に増大する「VHFデータ通信システム（VDES）」については、次世代AISと位置づけられ、国際標準化への構築作業が行われているところであり、これを推進・主導している我が国においては、引き続き、国際標準化に貢献していくこととする。

第3部 航空交通の安全

1. 航空事故のない社会を目指して
航空事故を減少させる。
事故につながりかねない安全上のトラブルの未然防止を図る。

2. 航空交通の安全についての目標
本邦航空運送事業者が運航する定期便について、死亡事故発生率及び全損事故発生率ゼロ
航空事故発生率及び重大インシデント発生率に関する14の指標で、直近5年間の実績の平均値について年率7%削減

3. 航空交通の安全についての対策

< 3つの視点 >

航空安全対策の深化・高度化
航空需要増への対応及び安全維持・向上の一体的推進
新技術・産業発展に伴う安全行政の新たな展開

< 9つの柱 >

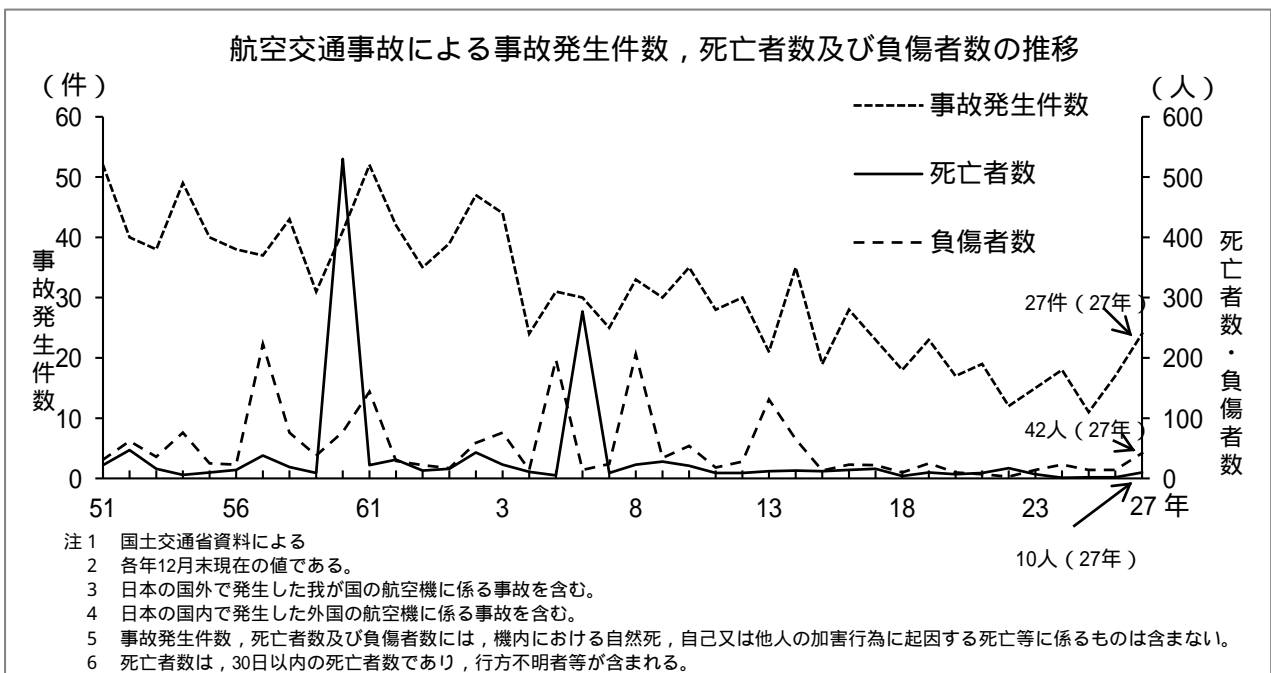
航空安全プログラムの更なる推進
航空機の安全な運航の確保
航空機の安全性の確保
航空交通環境の整備
無人航空機の安全対策
航空交通の安全に関する研究開発の推進
航空事故等の原因究明と再発防止
救助・救急活動の充実
被害者支援の推進

第1節 航空事故のない社会を目指して

航空事故を減らすため、また事故につながりかねない安全上のトラブルの未然防止を図るため、航空交通安全についての対策を着実に実施し究極的には航空事故のない社会を目指す。

航空交通の安全を確保し事故発生を防止するため、安全監督を推進するとともに、航空保安施設の整備、航空保安業務の近代化、空港施設の整備等の施策を推進してきた。これらの施策の成果として、航空交通の増大に対応しつつも、我が国における民間航空機の事故の発生件数は、長期的には減少傾向にある。このうち、平成27年に発生した事故の内訳をみると、小型機による事故が27件中24件であるなど多数を占める傾向にある。一方で、我が国の特定本邦航空運送事業者（客席数が百又は最大離陸重量が5万キログラムを超える航空機を使用して行う航空運送事業を営む本邦航空運送事業者）における乗客死亡事故は、昭和60年の日本航空123便の御巣鷹山墜落事故以降は発生していない。

しかしながら、航空運送事業の中心となる大型機の事故は、乱気流に起因する機体の動揺に伴うものを中心に、年間数件程度ではあるものの依然として発生しており、下げ止まりの傾向も見られる。また、平成23年9月6日に浜松市沖上空で発生した誤操作による急降下事案をはじめ、ヒューマンエラー、機材不具合等による重大インシデントや安全上のトラブルも発生している。このほか、平成27年4月の広島空港におけるアジアナ航空162便による着陸失敗事故など、我が国内での外国航空会社による航空事故も発生している。



第2節 航空交通の安全についての目標

目標設定の考え方

「航空事故のない社会」を目指す施策の取組において、中でも生命の重さ及び一度重大な事故が起こった際の社会に対する影響の大きさを勘案すれば、「死亡事故」及び「全損事故」については、特に削減を図っていかなければならない。一方で、これまで約30年にわたり我が国特定本邦航空運送事業者における乗客の死亡事故が発生していないことは、航空運送事業の安全確保にかかるあらゆる関係者の不断の努力の賜物であるが、この「死亡事故ゼロ」を今後も続けていくため、たゆまぬ努力を続けていかなければならない。これらのことから、不特定多数の者が利用する本邦航空運送事業者が運航する定期便について、死亡事故発生率及び全損事故発生率をゼロにするという目標を設定する。

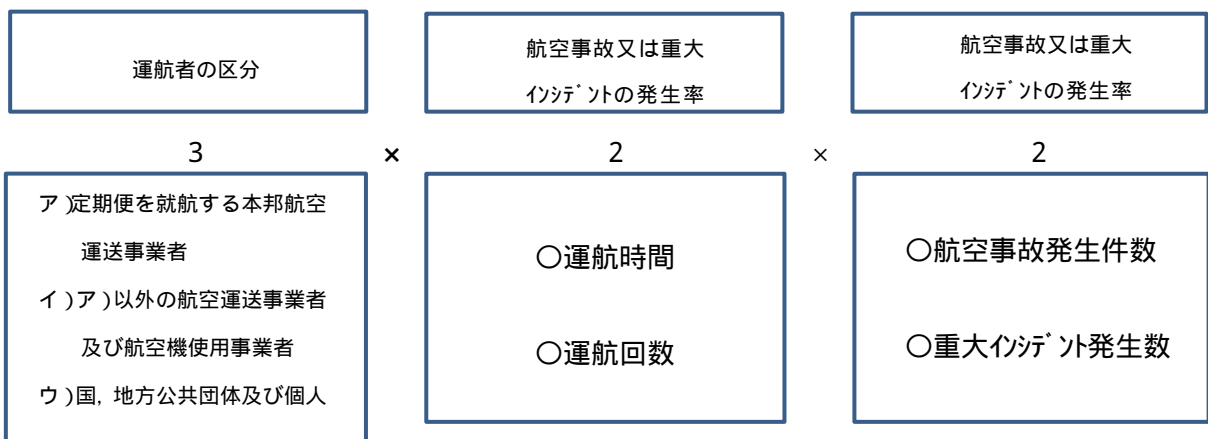
これに加え、民間航空の安全に関する重大な結果に関連する指標を設定する。設定に当たっては、安全上の懸念のある分野が特定可能であること、客観的に数値として計れるものであること、及び国際的統計と比較できることの観点から、航空事故発生率及び重大インシデント発生率について、以下のとおり14の指標に細分化する。

(航空運送分野)

(ア) 定期便を運航する本邦航空運送事業者

(イ) (ア) 以外の航空運送事業許可又は航空機使用事業許可を受けている事業者

(ウ) 国、地方公共団体及び個人の3区分の運航者について、それぞれ運航時間及び運航回数に対する、航空事故発生率及び重大インシデント発生率(計12指標)を設定する。



(交通管制分野)

交通管制分野に関連する又は関連するおそれのある航空事故発生率及び重大インシデント発生率(管制取扱件数あたり)(2指標)

これらの指標については、一定期間を通じて連続的に比較可能な形で設定される必要があり、直近5年間の実績の平均値について、年率7%の削減を図っていくものとする。これらの目標の評価に当たっては、後述する「航空安全プログラム」における安全指標・目標の評価とも整合を図る。

交通安全基本計画における目標

以上により、航空交通の安全についての目標は、以下のとおりとする。

本邦航空運送事業者が運航する定期便について、死亡事故発生率及び全損事故発生率をゼロにする。

航空事故発生率及び重大インシデント発生率に関する14の指標で、直近5年間の実績の平均値について、年率7%の削減を図る。

第3節 航空交通の安全についての対策

今後の航空交通安全対策を考える視点

安全監督については、国際民間航空機関（ICAO）では規則を遵守させることのみを目的とせず、指標に基づきリスクを測定・管理し、安全を向上させていく航空安全プログラム（SSP）の実施を求めている。これを受けて我が国においても、SSPを段階的に導入し、国が航空全体の安全目標指標及び達成に向けた管理計画を定め、各業務提供者と個々の安全目標指標等について合意した上で、その安全管理システム（SMS）を継続的に監視、監督、監査を行う等により、安全の向上を図る取組を推進してきたが、これを航空安全対策の中核と位置づけ、対策を進めることとする。

また、アジアをはじめ世界の成長を取り込むため、国際航空を中心に航空はきわめて重要な役割を果たすことが期待されている。また、オリンピック・パラリンピック東京大会が開催される予定の2020年に、訪日外国人旅行者数2,000万人の高みを政府として目指しているところ、空港容量の拡大や空域の抜本的再編等の対策により、航空需要の増大への対応と、航空交通システムの安全維持・向上を一体として進めることが重要である。

更に、我が国初の国産ジェット旅客機であるMRJ（三菱リージョナルジェット）の開発が国家プロジェクトとして進められていることや、無人航空機の急速な利用拡大に伴い安全対策が必要とされていること、安全向上のための技術開発等、新技術や産業の発展に伴う安全行政の新たな展開を図っていくことが喫緊の課題となっている。

講じようとする施策

【第10次計画における重点施策及び新規施策】

- 航空安全プログラムの更なる推進（1）
- 小型航空機等に係る安全対策の推進（2（5））
- 航空機の検査の的確な実施（3（2））
- 増大する航空需要への対応及びサービスの充実（4（1））
- 無人航空機の安全対策（5）

1 航空安全プログラムの更なる推進

SSPを導入し以下の施策に取り組むことにより、これまでの法令遵守型の安全監

ICAO：International Civil Aviation Organization

SSP：State Safety Programme

SMS：Safety Management System

督に加え、国が安全指標及び安全目標値を設定してリスクを管理し、義務報告制度・自発報告制度等による安全情報の収集・分析・共有等を行うことで、航空安全対策を更に推進する。

(1) 業務提供者におけるSMS(安全管理システム)の強化

業務提供者において過去の実績を踏まえた安全指標及び安全目標値を的確に設定するよう、連携を密にして指導、監督、助言を行う。その際、安全の向上のための取組により直結した指標と目標値を設定し、SMSの質の向上を促す。

(2) 安全基準の策定・見直し等

把握した安全情報、国際標準の動向、技術開発の状況等を踏まえて、基準等に適時適切に反映する。また、国際機関等によるガイダンス資料等の翻訳・配布等により国内の航空活動関係者の活用と安全活動の向上を促す。

我が国における取組により得た知見を踏まえ、国際会議等の議論に参画し、国際標準の改正やガイドラインの充実に貢献する。また、乱気流に係る事案については、引き続き航空運送事業者と共に発生要因の分析及び更なる再発防止策の検討等に取り組む。また、ICAOにおける重点的な取組である滑走路安全については、関係者による新たな体制の構築・活動を促す。

(3) 業務提供者に対する監査等の強化

業務提供者に対し、業務が適切に実施されていることを確保するため、定期的及び必要に応じ随時に監査、検査等を実施する。その際、安全情報の分析で得られたリスク傾向に応じた監査の重点事項の設定や随時監査の実施、業務提供者における不適切事案の再発防止に関する厳格な指導監督、業務提供者の特性に応じた安全対策の充実等の継続的な取組を行う。

(4) 安全情報の収集・分析等

ア 安全情報の収集

安全上の支障を及ぼす事態の再発防止及び予防的対策の実施に役立てるため、安全情報の義務報告制度、自発報告制度等を推進する。

義務報告制度については、業務提供者への指導・助言等により着実な報告を求めていくとともに、分野横断的な事態への対応を行うための航空安全当局の体制の見直しを図る。

自発報告制度については、安全情報を幅広く収集するため、あらゆる場面を活用して業務提供者や航空活動に従事する者に働きかける等制度の周知・広報活動を行う。また、自発報告制度運営事務局からの提言については、航空安全当局において有効に活用していくためのプロセス検討を行い、同制度の運用改善を進める。

イ 安全情報の分析等

把握した業務提供者における安全情報等を、航空運送、空港、交通管制の分野別にそれぞれの視点に基づき分析し、必要な対策の審議・検討のほか、結果を各業務提供者と適切に共有をする。

安全に係るリスクに応じた安全対策を可能とするために、当該リスクの分布の把握を含めて評価・分析手法について検討を進める。また、世界的な動向を踏まえて安全上の支障を及ぼす事態の区分の傾向や特徴に応じて、きめ細かく情報を共有し、安全対策に反映させて行く。

安全情報の分析結果の公表に関しては、業務提供者が報告をしやすい環境づくり等も含め検討を進めるとともに、航空安全についての国民の正確な理解を深めるため、情報発信に努める。

(5) 安全文化の醸成及び安全監督の強化

ア 航空活動関係者との情報共有等

航空活動関係者に対して、安全監査、講習会、セミナー等を通じた知識の普及や安全情報の共有、意見の交換等の活動を行うとともに、特定操縦技能審査制度等を通じて、小型航空機等運航者に対する指導・監督を強化する。その他、国民に必要な情報提供や啓蒙を行うことも含め、安全文化の醸成促進をする。

イ 安全監督の強化

業務提供者等に対する監査・検査等を実施する職員に対し、能力向上のための研修などにより必要な知識・技量の習得及び維持を図る。あわせて航空安全当局において業務改善運動を進める。

2 航空機の安全な運航の確保

(1) 安全な運航の確保等に係る運航基準等の整備

衛星等の新しい通信サービスを用いた運航方式、個人の技能取得状況に応じた効率的な訓練、乗員の疲労の科学的・体系的な管理方法が開発される等、航空機の運航に係る新たな技術や手法についてICAOや諸外国の動向を把握して、国内の運航基準の検討を進める。

(2) 運輸安全マネジメント評価の実施

航空運送事業者の安全管理体制の構築・改善状況を国が確認する運輸安全マネジメント評価を行う。運輸安全マネジメント評価にて、事業者によるコンプライアンスを徹底・遵守する意識付けの取組を的確に確認する。

(3) 乗員政策の推進

安全を確保しつつ、航空輸送の発展等を図るためには、十分な技能を有する操縦士等の安定的な供給を確保することが必要である。このため、操縦士等の技量向上等を含めた養成・確保に向けた取組を推進する。

また、航空機乗組員の身体検査を行う医師（以下、「指定医」という。）等に対する講習会の内容の充実化を図るとともに、指定医が所属する航空身体検査指定機関等に対する立入検査を強化することにより、更なる能力水準の向上・平準化を図る。さらに、航空会社の健康管理体制に対する監査・指導を強化することにより航空機乗組員の健康管理等の向上を図る。

（４）外国航空機の安全性の確保

我が国に乗り入れている外国航空会社の運航する機体に対する立入検査（ランプ・インスペクション）の充実・強化を図るとともに、外国航空機による我が国内での事故及び重大インシデントが発生した際には、必要に応じ、関係国の航空安全当局に対して原因の究明と再発防止を要請する。また、諸外国の航空当局と航空安全に係る情報交換を進める等連携の強化に努める。

（５）小型航空機等に係る安全対策の推進

小型航空機の事故を防止するため、平成 26 年度から、操縦者に対して操縦等にあたり、2 年以内に離着陸時の操縦や非常時の操縦技能及び知識が維持されているかどうかの審査を受けていることを義務付ける特定操縦技能の審査制度を施行している。当該制度における口述審査の内容等について、最近あった事例等を踏まえ適宜改正を行い、当該制度等を通じた操縦者の技量維持を図る。

また、小型航空機の操縦士や整備士に対する法令及び関係規程の遵守、教育訓練の徹底、的確な気象状況の把握等の周知徹底を図るため、関係団体と連携して安全講習会の開催等に取り組む。また、事故及び重大インシデント等が発生した際には必要に応じ、小型航空機の運航者に指導を行う。

小型航空機の安全確保に向けた取組を推進するため、全国レベル・空港ごとのきめ細かい対策の検討を行う。

（６）危険物輸送安全対策の推進

医療技術等の発展に伴う放射性物質等及び化学工業の発展に伴う危険物の航空輸送量の増加並びに輸送物質の多様化に対応し、I C A O 及び国際原子力機関（I A E A ）において国際的な危険物輸送に関する安全基準の整備・強化の検討が進められているところであり、これに積極的に参画する。また、これらの動向を踏まえ所要の国内基準の整備を図る。

また、荷主を含め、危険物の航空輸送に携わる全ての関係者に対し、危険物教育訓練の徹底を指導する。

さらに、政府広報等を利用し、旅客の手荷物に含まれる危険物に関するルールの国民への周知・啓蒙を図る。

（７）航空交通に関する気象情報等の充実

航空交通に影響を及ぼす気象、地震、津波、火山噴火等の自然現象を的確に把握

し、特別警報・警報・予報等の適時・適切な発表及び迅速な伝達に努めるとともに、これらの情報の質的向上に努める。

また、気象、地震、津波、火山現象等に関する観測施設を適切に整備・配置し、観測・監視体制の強化を図る。

3 航空機の安全性の確保

(1) 航空機、装備品等の安全性を確保するための技術基準等の整備

技術の進歩等に対応した航空機等の安全基準の策定、安全の向上に資する技術に関する調査等を実施するとともに、我が国の航空機の安全性に関する情報や外国政府、外国メーカー等から得られる安全確保に関する情報を収集及び分析し、関係者に提供する。

(2) 航空機の検査の的確な実施

航空機に対する型式証明等における設計検査の充実や国の検査に代わり基準適合性の確認を行う民間事業者の指導・監督等に万全を期す等、航空機検査体制の充実を図る。特に国産ジェット旅客機については、設計製造国として安全・環境基準への適合性の審査を適切かつ円滑に実施するとともに、運航開始後も安全性が維持・継続されるよう、的確に対応する。

(3) 航空機の運航・整備体制に係る的確な審査の実施

航空運送事業者の新規参入、整備業務の委託等による整備体制の多様化等に対応するため、航空機の運航・整備に対する審査及び指導・監督体制の充実を図る。

4 航空交通環境の整備

(1) 増大する航空需要への対応及びサービスの充実

ア 国内空域の抜本的再編

航空需要の着実な伸びを受け、2025年頃には航空交通量が国内空域の現行の管制処理能力を超過することが見込まれるなか、安全かつ効率的な運航を維持しつつこれに対応するため、国内の航空路空域等の抜本的な再編を行う。具体的には、管制空域の上下分離、複数の空港周辺の空域（ターミナル空域）の統合を進め、管制処理能力の向上を図る。

イ 首都圏空港・空域における容量拡大

安全性を確保しつつ首都圏空港・空域の容量拡大による航空交通サービスの充実を図るため、羽田空港の飛行経路の見直しについて住民と双方向の対話を行い、環境影響に配慮した方策を策定するなど、2020年までの年間発着枠約8万回の拡大に取り組む。

ウ 統合管制情報処理システム等の整備

増大する航空需要に対応しつつ、管制業務の継続性・処理能力の向上を図るた

め、データベースの共通化やシステム構成の単純化、管制支援機能の追加を行うなど、既存のシステムを統合した新たな管制情報処理システムの整備を進める。

エ 小型航空機運航環境の整備

低高度空域における小型航空機の安定的な運航の実現を図るため、計器飛行方式による、既存航空路の最低経路高度の引き下げ、最低経路高度の低い新たな航空路の設定及びヘリポートへの進入・出発方式の設定について検討を進める。

また、海上部及び山間部における送電線への接触事故等を未然に防止するため、引き続き、運航者に対して物件情報の提供を行う。

オ 航空保安職員教育の充実

国内空域の抜本的再編や統合管制情報処理システムへの移行を確実に進めるとともに、新技術や新方式の導入に適切に対応するため、飛行場管制シミュレータの増設や統合管制情報処理システム用の訓練機材の導入を進めるほか、研修訓練の到着目標や評価方法を明確化するなどの国際標準化された教育手法を導入するなど、教育体制の強化を図る。

カ 新技術や新方式の導入

航空機の運航効率の向上や悪天候時における就航率の向上等を図るため、計器着陸装置（ I L S ）が設置されていない空港や地形等により進入ルートに制約がある空港に対し、 G P S を利用した航法精度の高い運航方式（ R N A V ）の展開や、柔軟な飛行経路の設定を可能とする地上型衛星航法補強システム（ G B A S ）の導入を進める。

キ 飛行検査体制の充実

小型航空機用の低高度航空路及び計器飛行方式や G B A S 等の導入を円滑に進めるために、高度化する技術や運航方式に対応した飛行検査・検証体制の構築を図る。

ク 電子地形・障害物データ提供の拡充

航空機運航者の利便性や情報品質の向上を図るため、航空機の運航に必要なとなる空港周辺の地形や障害物等の基礎的情報をデジタルデータとして提供するとともに、対象となる空港の拡大を進める。

ケ 将来の航空交通システムの構築に向けた取組

国際的な相互運用性を確保しつつ、長期的な航空需要の増加や地球環境問題等に対応するとともに、更なる安全性の向上を図るため、 I C A O や諸外国と連携して、将来の航空交通システムに関する長期ビジョン（ C A R A T S ）の推進

ILS : Instrument Landing System

RNAV : Area Navigation

GBAS : Ground Based Augmentation System

CARATS : Collaborative Actions for Renovation of Air Traffic Systems

を図る。

コ 大都市圏における拠点空港等の整備

国内・国際航空需要の増大に対応するため、大都市圏における拠点空港の整備を最優先課題として推進し、航空機の安全かつ円滑な運航を確保するための施設整備を行う。また、一般空港等についても、那覇空港及び福岡空港の滑走路増設事業等空港ゲートウェイ機能の強化による航空ネットワークの基盤強化や、地方航空ネットワークの安定的な確保を図るとともに、航空機の安全かつ安定した運航を確保するため空港の老朽化対策等を着実に実施する。

また、航空旅客ターミナル施設においては、旅客の安全確保のため、高齢者、障害者等の安全利用に配慮した、段差の解消等のバリアフリー化を引続き推進するとともに、総合的・一般的な環境整備を実現するなどの観点からユニバーサルデザイン化を図る。

(2) 航空交通の安全確保等のための施設整備の推進

ア データリンク通信の利用拡大

音声通信により発生する管制官及びパイロットの「言い間違い」や「聞き間違い」によるヒューマンエラーの防止等を図るため、現在洋上空域や地上(出発前)で活用されているデータリンク通信の航空路空域への導入を順次進める。

イ 航空路監視機能の高度化

航空路空域における更なる安全の確保等を図るため、航空路監視レーダーの一部を高精度な新型監視装置(航空路WAM等)に移行しつつ、現行の二次レーダーと連携させることにより、それぞれの特長を活かした高精度・高信頼な航空路監視網を構築する。

ウ 航空保安システムの災害対策の強化

大規模災害発生時に航空保安業務を継続して実施できる体制を確保するとともに、危機管理能力の更なる向上を図るため、統合管制情報処理システムの整備に合わせた適切な危機管理体制を構築する。具体的には、東西2拠点で運用するシステムの相互バックアップ及び個別運用するシステムのシステム評価・危機管理センター(SDECC)の評価システム等を活用したバックアップ体制を構築する。

(3) 空港の安全対策等の推進

ア 滑走路誤進入対策の推進

ヒューマンエラー等に起因する滑走路誤進入を防止するため、管制指示に対するパイロットの復唱のルール化等管制官とパイロットのコミュニケーション

WAM: Wide Area Multilateration

SDECC: Systems Development, Evaluation and Contingency Management Center

の齟齬の防止や、滑走路占有状態を管制官やパイロットへ視覚的に表示・伝達する滑走路状態表示灯システム（RWSL）の整備等を推進する。

イ 空港の維持管理の着実な実施

滑走路等の諸施設が常に良好な状態で機能するように、定期的な点検等により劣化・損傷の程度や原因を把握し、老朽化の進んでいる施設について効率的かつ効果的な更新・改良を実施し、航空機の安全な運航を支える。

ウ 空港における災害対策の強化

地震災害時には、空港は緊急物資及び人員等の輸送拠点として、航空ネットワークの維持、背後圏経済活動の継続性の確保等に大きな役割を果たしている。今後も、災害時に航空ネットワークの維持等を確実にするため、災害対策の強化を図る。

（ア）災害時の空港機能の確保

災害時に航空輸送上重要な空港等の機能を維持するためには、空港内施設のみならずライフライン施設や道路・鉄道等の交通施設の機能維持が必要となることから、各施設の関係者と協議して、施設機能の早期復旧を図るための計画を策定するなど、災害対策の向上を図る。

（イ）空港施設の耐震性の向上

航空輸送上重要な空港等について、地震被災時における緊急物資輸送拠点としての機能確保、航空ネットワークの維持や背後圏経済活動の継続性確保、さらには飛行中の航空機の安全確保を図るため、必要となる基本施設、管制施設等の耐震対策の向上を図る。

5 無人航空機の安全対策

無人航空機について、関係府省庁と連携して安全な運航の確保及び健全な利活用に向けた制度構築に取り組む。また、無人航空機に関する制度の運用と定着に努めるとともに、実態を踏まえて柔軟に見直しを進める。さらに、国際的に検討されている無人航空機等の国際基準検討に引き続き参画し、国内ルール化を進める。

6 航空交通の安全に関する研究開発の推進

国立研究開発法人等、研究開発を行う機関（以下「研究開発機関」という。）においては、航空事故防止対策等の安全性の向上に関する研究開発、航空機運航の安全性及び効率性の向上に関する研究開発、空港及び航空路の航空交通容量拡大に関する研究開発、航空機運航による環境負荷（CO₂、騒音）低減に関する研究開発、航空機の安全な離着陸のための滑走路等空港土木施設の研究、事故時の搭乗者保護のための客室安全性向上技術に関する研究、乱気流等を機上で事前に検知・回避

RWSL: Runway Status Lights

する技術の研究開発等を推進するとともに、関連研究開発機関相互の連絡協調体制の強化による総合的な研究開発等を推進する。また、航空事故を防止するための技術とともに、万一事故が起こった場合に乗客を保護するための安全技術等、航空安全に関する先行的な研究開発を実施する。

7 航空事故等の原因究明と再発防止

航空事故及び航空事故の兆候（航空重大インシデント）の原因究明を迅速かつ的確に行うため、調査を担当する職員への専門的な研修を充実させ、調査技術の向上を図るとともに、各種調査用機器の活用により分析能力の向上に努める。

より高度な原因究明を行うため、過去の事故等調査で得られたノウハウや各種分析技術、事故分析結果等のストックの活用により、調査手法に関する研究をより一層深化させる。

我が国初の国産ジェット旅客機であるMRJ（三菱リージョナルジェット）については、国際民間航空条約により設計製造国として求められる海外での事故等調査に必要となる体制整備を推進する。

事故等調査結果等に基づき、事故等の防止又は事故が発生した場合の被害の軽減のため、必要に応じて、国土交通大臣又は原因関係者へ勧告し、また国土交通大臣又は関係行政機関の長へ意見を述べることにより、必要な施策又は措置の実施を求め、航空交通の安全に寄与する。

これまでの事故等調査結果が航空関係者に有効活用され航空事故等の再発防止につながるよう、関係者が関心を有するテーマに沿って、調査報告書を分かりやすく再整理し紹介する情報誌を発行するとともに、調査報告書データベースのコンテンツや検索機能をさらに充実させる。

国際民間航空条約に基づき、複数の国が関連する航空事故等の調査を確実に実施し、必要に応じて安全勧告を行うとともに、国際航空事故調査員協会（ISASI）及びアジア航空事故調査員会議（AsiaSASI）等に出席し、情報交換等を行うことにより、世界における航空交通の安全性向上に貢献していく。

8 救助・救急活動の充実

（1）搜索救難体制の整備

航空機の遭難、行方不明等に際して、迅速かつ的確な搜索救難活動を行うため、救難調整本部と関係行政機関の連携を強化するとともに、隣接国の搜索救難機関と連携した搜索救難体制を確立する。

ISASI : International Society of Air Safety Investigators
Asia SASI : Asian Society of Air Safety Investigators

(2) 消防体制及び救急医療体制を強化

国が設置管理する空港の消防体制については、国際的な基準に準拠して、化学消防車の配備等充実強化を図る。空港会社又は地方自治体が設置管理する空港についても、同様に消防施設等の整備に努めるよう空港管理者を指導する。

また、空港における救急医療体制については、年次計画に従い救急医療活動に必要な医療資機材の配備等を進めるとともに、救急医療活動が的確かつ円滑に実施できるよう関係医療機関等との連携の強化を図る。

さらに、空港管理者が、事故発生時に備え、迅速かつ的確な消防・救急活動が行われるよう、空港の所在する市町村の消防機関等の関係機関との協力体制の構築を推進する。また、空港職員に対する、自動体外式除細動器（AED）の使用も含めた心肺蘇生法等の応急手当の普及啓発活動を推進する。

9 被害者支援の推進

公共交通事故による被害者等への支援の確保を図るため、平成24年4月に、国土交通省に公共交通事故被害者支援室を設置した。同支援室では、公共交通事故が発生した場合の情報提供のための窓口機能、被害者等が事故発生後から再び平穏な生活を営むことができるまでの中長期にわたるコーディネーション機能（被害者等からの心身のケア等に関する相談への対応や専門家の紹介等）等を担うこととしている。引き続き、関係者からの助言を得ながら、外部の関係機関とのネットワークの構築、公共交通事故被害者等支援フォーラムの開催、公共交通事業者による被害者等支援計画作成の促進等、公共交通事故の被害者等への支援の取組を着実に進めていく。