

第8次交通安全基本計画の概要

副題

交通事故のない社会を目指して

計画期間

平成18年度から22年度までの5年間

計画の基本理念

1 交通事故のない社会を目指して

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の安全と安心を確保していくことが極めて重要であり、交通安全の確保もそ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。

2 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。

交通について言うと、道路については、自動車と比較して弱い立場にある歩行者、すべての交通について、高齢者、障害者、子ども等の交通弱者の安全を一層確保することが必要となる。

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。

3 施策推進に当たっての基本的な考え方

そこで、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、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、施策を強力に推進する。

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。

施策を推進するに当たっては、少子高齢化、国際化等の社会情勢の変化や交通事

故の状況等の変化に弾力的に対応するとともに、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。

国及び地方公共団体の行う交通の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。

4 公共交通におけるヒューマンエラーへの対応

このほか、平成 17 年に JR 西日本の福知山線における列車脱線事故が発生し社会的に大きな影響を与えたところであり、陸海空すべての公共交通機関の分野において、交通行政や交通機関にかかわる者が安全の確保が最優先の課題であることを再認識し、真摯に交通安全対策や自らの交通安全に対する取組を見つめ直すとともに、ヒューマンエラーを単に個人の問題として捉えず、有効な対策を確立するために、そのエラーの背後関係を調査し、企業の体制やシステム全体の改善の観点から事故防止対策を充実することが重要である。

道路交通安全の安全

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。

今後は、死者数の一層の減少に取り組むことはもちろんのこと、事故そのものの減少についても積極的に取り組む必要がある。

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。

交通安全は地域社会と密接な関係を有することから、地域の交通事情等を踏まえた上で、それぞれの地域における活動を強化していくことが重要であり、交通安全に関する新たな仕組みづくりや方策を生み出していくなど、地方公共団体の果たす役割にも大きなものがある。

その上で、行政、学校、家庭、職場、団体、企業等が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参加し、協働していくことが有効である。

中でも、交通事故の被害者やその遺族は、交通事故により家族を失い、被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。

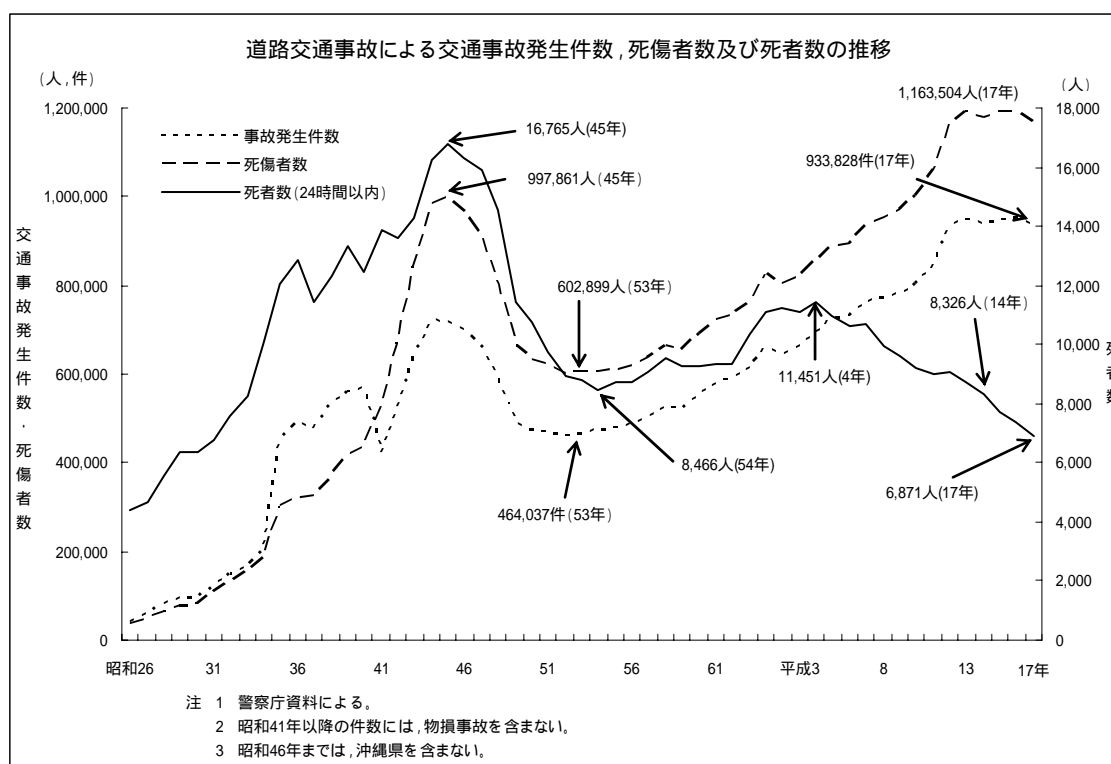
さらに、防犯や防災と併せて、地域の安全として考えていくことも、地域における取組を進める上で有効である。

2 道路交通の安全についての目標

(1) 道路交通事故の現状と今後の見通し

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1万1,451人に達したが、翌年から再び減少傾向に転じ、14年には8,326人となり、昭和45年当時の半減以下となった。さらに、平成17年中の死者数は6,871人にまで減少した。

しかしながら、死傷者数と交通事故件数は昭和53年以降ほぼ一貫して増加傾向にあり、17年中の死傷者数は116万3,504人、交通事故件数は93万3,828件と若干減少したものの、依然として高水準にある。



(2) 交通安全基本計画における目標

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、中期的には平成15年に設定した「10年間で交通事故死者数を5,000人以下とし、世界一安全な道路交通の実現を目指す」という目標の実現を図ることとし、本計画の計画期間である平成22年までには、年間の24時間死者数を5,500人以下にすることを目指すものとする。

このことは、当然のことながら、24時間死者数のみならず、およそ道路交通事故に起因する死者数(30日以内死者数等)を同様に減少させることを意味している。

言うまでもなく、本計画における最優先の目標はかかる死者数の減少であるが、

今後はさらに、死者数減少を始めとする交通安全対策を実施するに当たり、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 22 年までに、年間の死傷者数を 100 万人以下にすることを目指すものとする。

3 道路交通の安全についての対策

(1) 今後の道路交通安全対策を考える視点

従来 of 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。

最近及び今後の経済社会情勢や交通情勢等を踏まえると、今後対策を実施していくに当たっては、特に、次のような視点を重視して対策の推進を図っていくべきである。

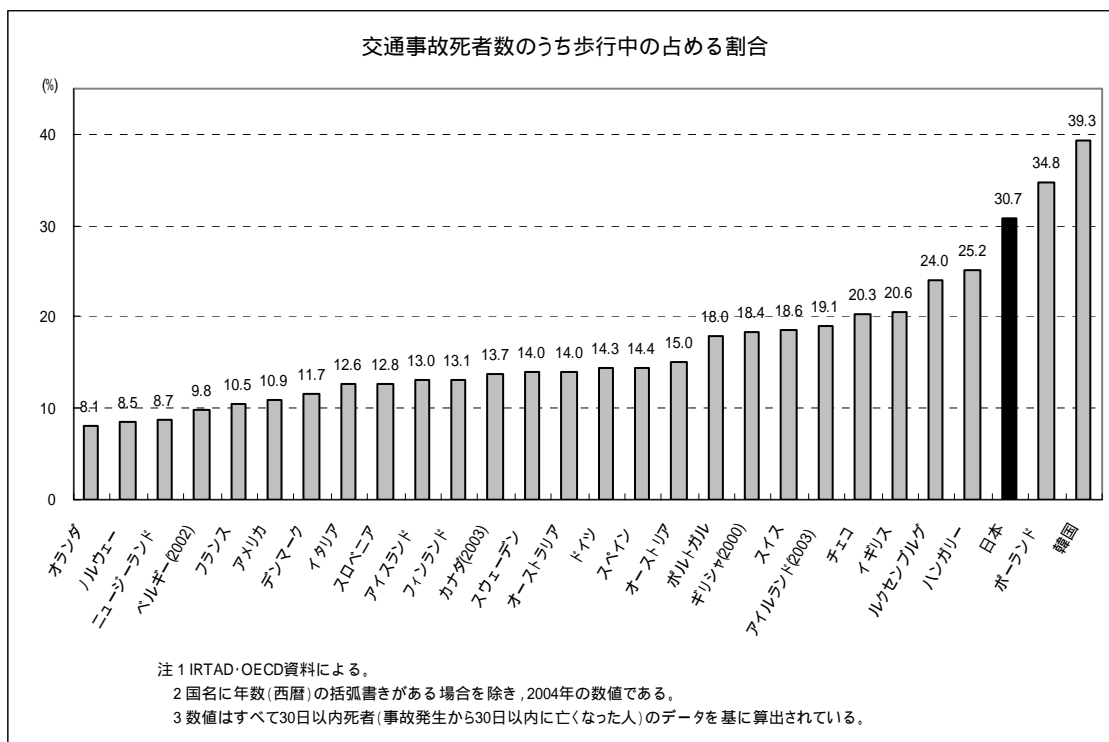
< 少子高齢社会への対応 >

- ・ 諸外国と比較しても、我が国は高齢者の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、後者については、今後、高齢運転者が大幅に増加すること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、高齢化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。安心して子どもを産み、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、子どもを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、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。

< 歩行者の安全確保 >

- ・ 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い割合となっている。特に、高齢者では歩行者の割合が約 5 割、15 歳以下の子どもでは約 4 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、高齢者や子ども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。



< 国民自らの意識改革 >

- ・ 交通行政に携わる者、交通機関にかかわる者を含め、交通社会に参加するすべての国民が、交通事故の危険性を十分認識した上で、交通事故のない社会を目指し、交通事故を起こさない、交通事故にあわないという意識を再確認すべきである。
- ・ そのためには、交通安全教育や交通安全に関する広報啓発活動を一層充実すべきであるが、一方的な情報提供や呼び掛けにとどまるならば、効果は限定的であり、多くの国民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重要である。
- ・ このため、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かか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。

< ITの活用 >

- ・ 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(IT)については、人間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交通安全に大き

く貢献することが期待できる。

- ・ なかでも、ITを用いて人・道路・車両を一体のシステムとして構築することを通じて、ドライバーの発見の遅れに対する情報提供等により通行の安全性を高めたり、衝突の未然防止を図るなど車両の安全性を高めたり、交通管制をより高度化したり、救助・救急活動を迅速化したりといったことが可能となることから、これらの高度道路交通システム（ITS）の取組を推進する。

（２）講じようとする施策

道路交通環境の整備

今後は、これまで一定の成果を上げてきた車中心の対策に加え、少子高齢化等の社会情勢の変化に対応し、子どもを事故から守り、高齢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、通学路、生活道路、市街地の幹線道路等において歩道を一層積極的に整備するなど、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る。

- ・ 人優先の安全・安心な歩行空間の整備
- ・ 通学路等の歩道整備等の推進
- ・ 「あんしん歩行エリア」の形成及び「生活道路事故抑止対策マニュアル」の活用等による交通安全対策の推進
- ・ バリアフリー化を始めとする歩行空間等の整備
- ・ 道路ネットワークの整備と規格の高い道路の利用促進
- ・ IT化の推進による安全で快適な道路交通環境の実現
- ・ 「くらしのみちゾーン」の形成等総合的・集中的な取組の実施
- ・ 優先度明示方式による交通事故対策の重点実施
- ・ 事故危険箇所対策の推進
- ・ 「交通事故対策・評価マニュアル」及び「交通事故対策事例集」による科学的分析に基づく事故対策の推進
- ・ 高度道路交通システムの活用
- ・ 新たな違法駐車対策法制による違法駐車対策の推進
- ・ ハード・ソフト一体となった駐車対策の推進
- ・ 災害に備えた道路交通環境の整備

交通安全思想の普及徹底

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り、幼児から成人に至るまで段階的かつ体系的な交通安全教育を行うとともに、高齢者自身の交通安全意識の向上を図る。また、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る。さらに、関係者が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。

- ・ 参加・体験・実践型の活動の推進

- ・ 高齢者に対する安全教育の推進
- ・ 自転車の安全利用の推進
- ・ 後部座席等におけるシートベルト着用の推進
- ・ 反射材の普及促進
- ・ 交通の安全に関する民間団体等の主体的活動の推進
- ・ 住民の参加・協働の推進

安全運転の確保

高齢運転者に対する教育を始めとした運転者教育等の充実に努めるほか、情報通信技術（IT）等を活用しつつ、道路交通に関する総合的な情報提供の充実に図る。

- ・ 高齢運転者対策の充実
- ・ 安全運転管理の推進
- ・ 自動車運送事業者に対する指導監督の充実
- ・ 貨物自動車運送事業安全性評価事業の促進等
- ・ 映像記録型ドライブレコーダーの普及

車両の安全性の確保

これまでの被害軽減対策の進化・成熟化を図るとともに、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、更なる充実に図る。

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

道路交通秩序の維持

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指導取締りを推進する。

- ・ 悪質性、危険性、迷惑性の高い違反に重点を置いた取締りの強化等
- ・ 背後責任の追及
- ・ 自転車利用者に対する指導取締りの推進
- ・ 交通犯罪捜査及び交通事故事件捜査体制の強化
- ・ 暴走族対策の強化

救助・救急活動の充実

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、救急現場等における応急手当の普及等を推進する。

- ・ 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

- ・ 救急救命士の養成・配置等の促進
- ・ ドクターカーの活用促進
- ・ 緊急通報システムの拡充及び現場急行支援システムの整備
- ・ ドクターヘリ事業の推進

損害賠償の適正化を始めとした被害者支援の推進

犯罪被害者等基本法等の下 ,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。

- ・ 損害賠償請求の援助活動等の強化
- ・ 交通事故被害者等の心情に配慮した対策の推進

研究開発及び調査研究の充実

人・道・車の3要素それぞれの分野における研究開発を一層推進するとともに ,総合的な調査研究を充実する。

- ・ 安全運転の支援
- ・ 高齢者の交通行動特性に関する研究の推進
- ・ ナンバープレート・封印のIC化に関する研究開発の推進
- ・ 道路交通事故原因の総合的な調査研究の充実強化

鉄道交通の安全

1 鉄道事故のない社会を目指して

一たび事故が発生すると、被害が甚大となることから、各種の安全対策を推進し、国民の鉄道に対する信頼を揺るぎないものとする。

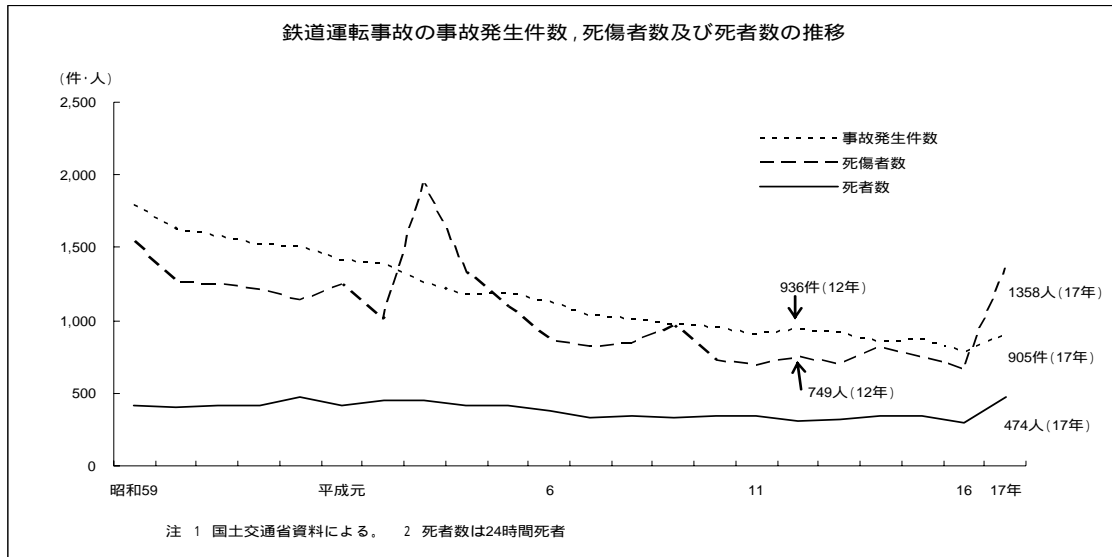
(1) 鉄道事故の状況

鉄道（ ）における運転事故は、長期的には減少傾向にあるが、16年10月の新潟県中越地震に伴う上越新幹線の列車脱線事故、17年3月の土佐くろしお鉄道宿毛線における列車脱線事故、17年4月のJR西日本福知山線における列車脱線事故、そして、17年12月のJR東日本羽越線における列車脱線事故といった社会的にも大きな影響を与えた運転事故が発生している。

() 軌道を含む。以下同じ。

(2) 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とともに、運転事故件数の減少を目指すものとする。



2 鉄道交通の安全についての対策

事故個別の問題を解決するとともに、過去に起きた事故等の教訓を活かして効果的な対策を講ずるべく、総合的な視点から、各種交通安全施策を推進する。

鉄道交通環境の整備

- ・ 運転保安設備の整備（速度超過防止用ATS等の設置）
- ・ 鉄道の地震対策の強化

鉄道の安全運行の確保

- ・ 乗務員及び保安要員の教育の充実及び資質の向上
- ・ 鉄道事業者に対する保安監査等の実施

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

研究開発及び調査研究の充実

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

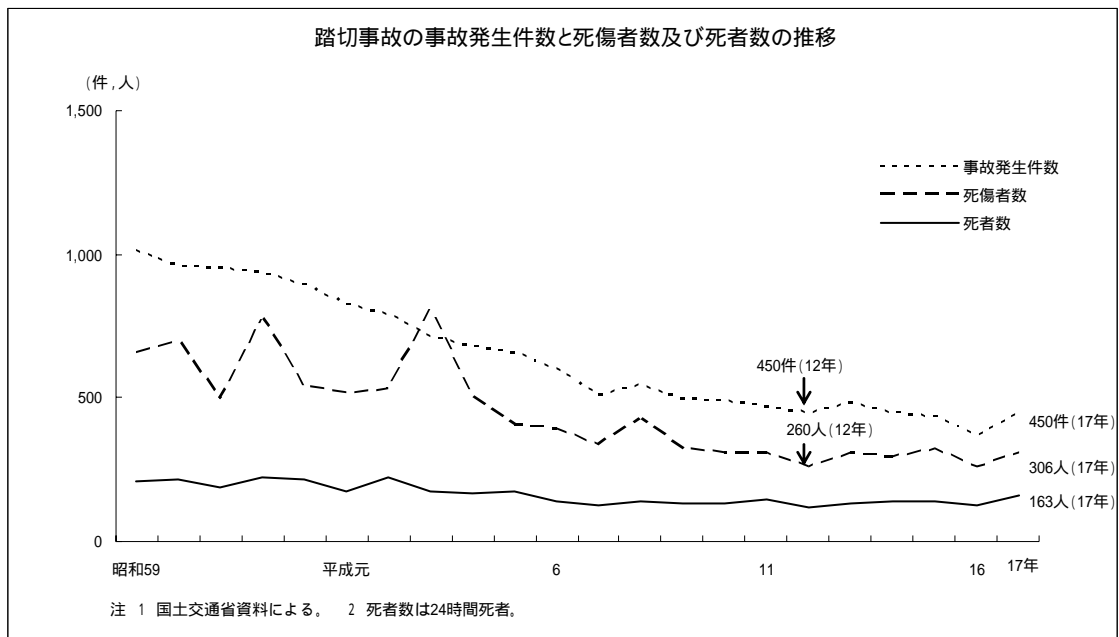
踏切事故防止対策を総合的かつ積極的に推進することにより踏切事故のない社会を目指す。

(1) 踏切事故の状況

踏切事故は、長期的には減少傾向にある。

(2) 交通安全基本計画における目標

平成22年までに踏切事故件数を平成17年と比較して約1割削減することを目指すものとする。



2 踏切道における交通安全の対策

開かずの踏切への対策等、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。

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

- ・ 開かずの踏切等における構造改良等による「速効対策」と立体交差化の「抜本対策」

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と円滑化を図るための措置

海上交通の安全

1 海難等のない社会を目指して

一たび海難が発生すれば、わが国の経済活動や自然環境に計り知れない影響を及ぼす可能性があるほか、尊い人命を失うことにもつながりかねないことから、海難の発生を未然に防止することを第一とし、海難が発生した場合でも、乗船者等の迅速かつ的確な捜索救助・救急活動を行い、海難等のない社会を目指した海上交通の安全対策を強力に推進する必要がある。

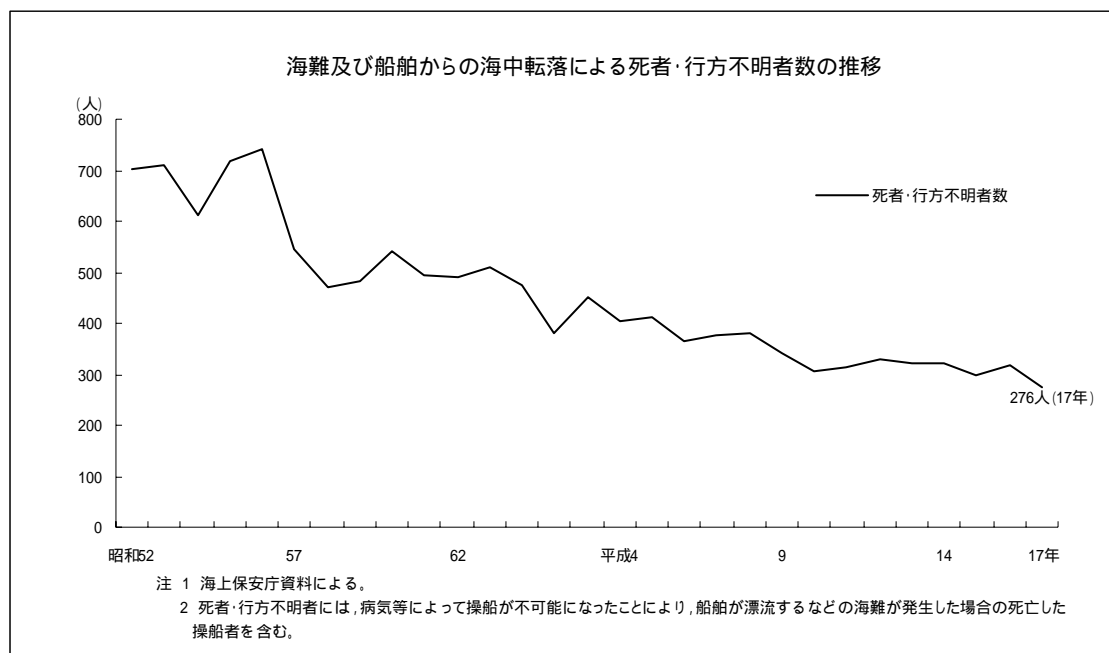
(1) 海難等の状況

平成13年から17年までの要救助船舶の隻数は、年平均で2,086隻であり、それ以前の5年間の年平均1,877隻と比べ約11%増加しているものの、海難に伴う死者・行方不明者数は年平均で167人であり、それ以前の5年間の年平均170人と比べ約2%減少している。

また、船舶からの海中転落による死者・行方不明者数は年平均で139人であり、それ以前の5年間の平均165人と比べ約16%減少している。

(2) 交通安全基本計画における目標

第一義的に、ふくそう海域における航路を閉塞するような大規模海難の発生を防止し、その発生数をゼロとする。また、平成22年までに年間の海難及び船舶からの海中転落による死者・行方不明者数を220人以下とすることを旨とする。



2 海上交通の安全についての対策

引き続き海難防止のための諸施策を推進するとともに、沿岸海域における迅速かつ的確な人命救助体制の充実・強化等、より効果的な施策を強力に推進する。

海上交通環境の整備

- 船舶自動識別装置を活用した次世代型航行支援システムの構築
- 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

- ・ 旅客船事業者等に対する指導監督の充実強化
- ・ 水先制度の抜本改革

船舶の安全性の確保

小型船舶等の安全対策の充実

- ・ ボートパーク，フィッシャリーナ等の整備
- ・ 漁船等の安全対策の推進
- ・ プレジャーボート等の安全対策の推進
- ・ ライフジャケット着用率の向上
- ・ 海難等の情報の早期入手

海上交通に関する法秩序の維持

救助・救急活動の充実

- ・ 救助・救急体制の充実

被害者支援の推進

研究開発及び調査研究の充実

航空交通の安全

1 航空交通事故のない社会を目指して

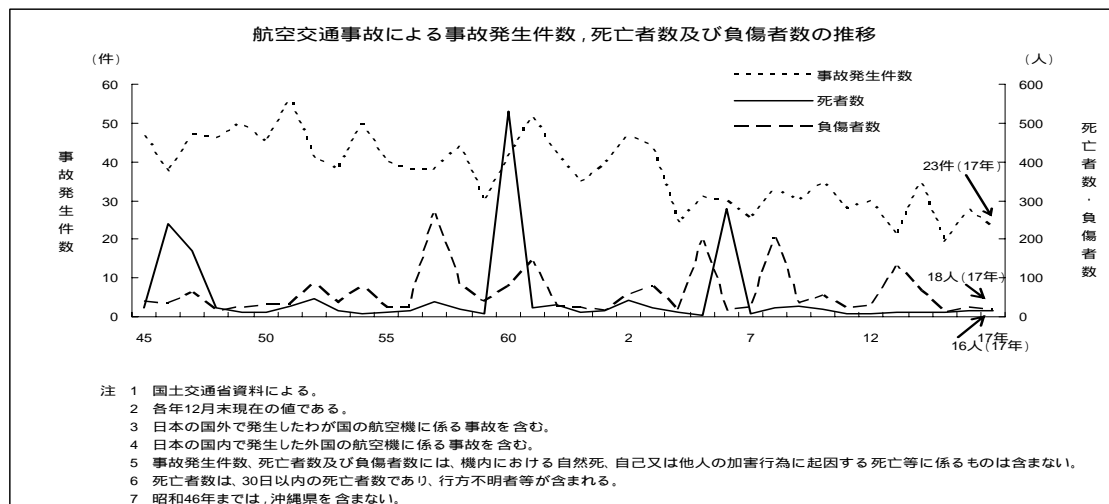
航空交通事故を減らすため、また事故につながりかねない安全上のトラブルの未然防止を図るため、航空交通安全についての対策を着実に実施していく。

(1) 航空事故の状況

我が国の航空機の事故の発生件数は、長期的には減少傾向にあるが、平成 17 年 1 月以降、ヒューマンエラーや機材不具合による安全上のトラブルの発生が顕著である。

(2) 交通安全基本計画における目標

航空交通事故の発生を防止し、昭和 61 年以降継続している特定本邦航空運送事業者における乗客の死亡事故ゼロの記録を継続する。



2 航空交通の安全についての対策

事故の予兆ともいえる一連のトラブルの発生を断ち切り、国民の航空輸送の安全に対する信頼を回復することが喫緊の課題である。また、航空容量の拡大を図るとともに、より一層安全で効率的な航空交通システムを確立する。

航空交通環境の整備

- ・ 次世代航空保安システム
- ・ 航空交通サービスの充実
- ・ 空域の容量拡大と空域の有効活用
- ・ 空港・航空保安施設の災害対策の強化

航空機の安全な運航の確保

- ・ 航空運送事業者等に対する監督体制の強化
- ・ 予防的安全行政への転換

航空機の安全性の確保

救助・救急活動の充実

被害者支援の推進

研究開発及び調査研究の充実

特記 公共交通機関における総合的な安全対策

平成17年4月のJR西日本福知山線脱線事故や航空分野における人的ミスや機材不具合に起因するトラブル等、昨今、公共交通機関における重大事故やトラブルが続発している。

安全最優先の意識の形骸化、不十分な経営・現場間及び部門間の意思疎通・情報共有、不十分な経営陣の安全確保に対する関与等がヒューマンエラー発生背景とも指摘されており、公共交通事業者の組織やシステムを見直すことでこれらの問題を除去し、公共交通に対する国民の信頼回復が喫緊の課題となっている。

このため、自動車、鉄道、船舶、航空の各分野ごとの安全対策に加え、以下の施策を分野横断的に推進する。

- (1) 安全マネジメント態勢の構築と継続的取組
 - ・ 事業者に対する安全管理規程の作成と安全統括管理者の選任義務付け
 - ・ 経営トップから現場まで一丸となった安全管理態勢の構築とそのチェックを国が行う仕組み（安全マネジメント評価）の導入
- (2) ヒューマンエラー事故防止の技術開発
 - ・ 運転者等が危険な状況を気づくことができるよう支援する技術開発の推進
 - ・ 運行・運航管理側が運行・運航状況を把握し、支援を行うための技術開発の推進