

1 交通安全白書とは

交通安全白書は、交通安全対策基本法（昭和45年法律第110号）第13条に基づき、政府が毎年国会に報告しているものであり、次の2分冊で構成されている。

平成15年度交通事故の状況及び交通安全施策の現況（現況編）

平成16年度において実施すべき交通安全施策に関する計画（計画編）

今回の白書は34回目に当たり、第7次交通安全基本計画の構成に沿って、陸上（道路及び鉄軌道）、海上及び航空の分野ごとに記述している。

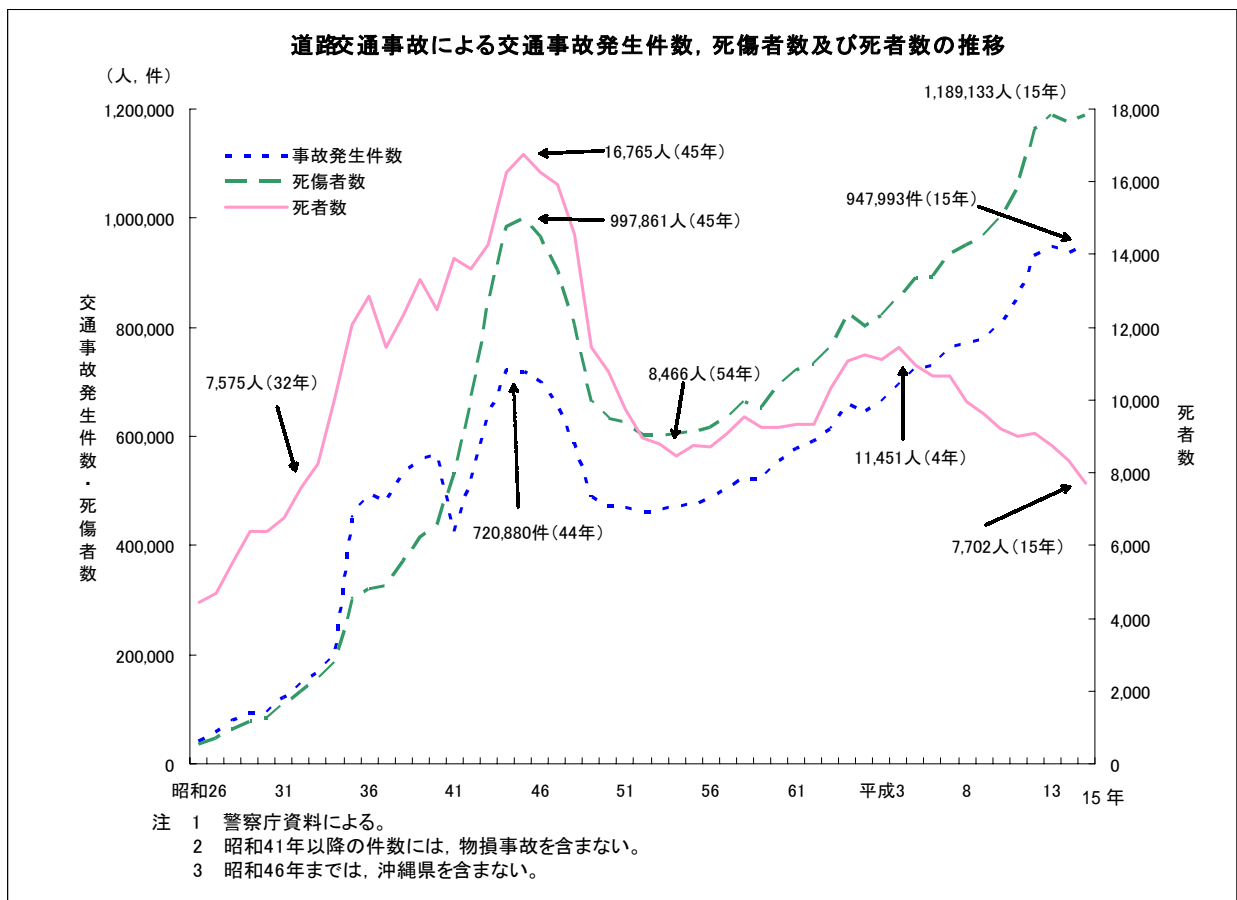
2 現況編の概要

第1編 陸上交通

第1部 道路交通

第1章 道路交通事故の動向

1 道路交通事故の長期的推移



交通事故死者数は、昭和45年に史上最悪の1万6,765人を記録した。

昭和45年に交通安全対策基本法が制定され、同法に基づき、46年度以降交通安全基本計画を5年ごとに策定し、交通安全対策を総合的・計画的に推進してきた。

昭和46年以降、交通事故死者数は着実に減少を続け、54年には8,466人にまで減少した。その後増勢に転じたが、平成4年を境に再び減少に転じている。

平成15年に死者数は7,702人と、昭和32年(7,575人)以来46年ぶりに7千人台まで減少した。一方、事故発生件数は94万7,993件、負傷者数は118万1,431人と、過去最悪を記録した。

2 死者数半減等の目標

平成15年中の道路交通事故による死者数は7,702人と、昭和32年以来46年ぶりに7千人台まで減少するに至った。

このように死者数が減少した要因としては、基本的には、道路交通環境の整備、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、道路交通秩序の維持、救助・救急体制等の整備等、交通安全基本計画に基づく諸対策を、国を挙げて、長年にわたり総合的に推進してきたことが挙げられる。同時に、政府のみならず、地域社会、企業、学校、家庭等の取組も大きく寄与してきたと考えられる。

また、近年の死者数減少の主な要因としては、危険認知速度(車両の事故直前の速度)の低下、シートベルト着用率の向上等が挙げられる。

特に平成15年の死者数が前年比で大きく減少したことには、14年6月に施行された改正道路交通法が飲酒運転に対する罰則を強化したこと等が寄与していると考えられる。

しかしながら、平成15年中の交通事故発生件数、負傷者数はそれぞれ前年より増加し、依然として、国民の約100人に1人が交通事故により死傷するという誠に厳しい状況が続いていることには変わりがない。

小泉内閣総理大臣は、昨年1月の「交通事故死者数半減達成に関する内閣総理大臣(中央交通安全対策会議会長)の談話」や今年の第159回国会における施政方針演説で、10年間で交通事故死者数を5千人以下とし、「世界一安全」な道路の実現を目指すという決意を明らかにしている。さらに、交通事故発生件数及び負傷者数についても減少させていく必要がある。

今後の対策としては、まず、これまで大きな成果を上げてきた第7次交通安全基本計画に基づく諸対策を、なお一層強力で推進していくことが有効と考えられる。特に、交通事故死者数中最も高い割合を占める高齢者の交通安全対策については、昨年3月に交通対策本部で決定された今後の高齢者交通安全対策の指針である「本格的な高齢社会への移行に向けた総合的な高齢者交通安全対策について」に基づく諸対策を総合的に推進することが必要である。さらに、最近の交通事故情勢の変化や科学技術の進展等に対応した新しい施策を、内外の先進的な取組を参考にしつつ、積極的に検討・実施していくことも重要と考えられる。

トピック

高齢者の交通事故の減少を目指して

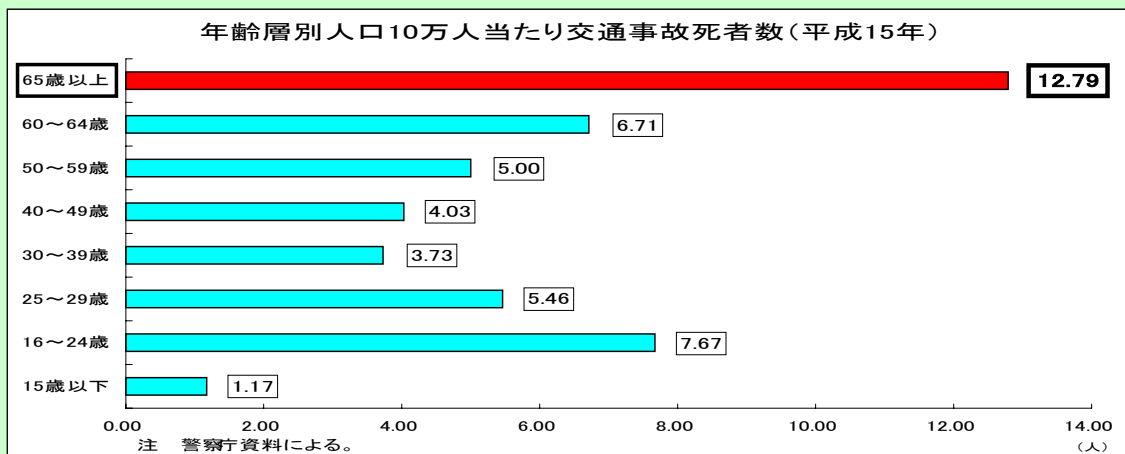
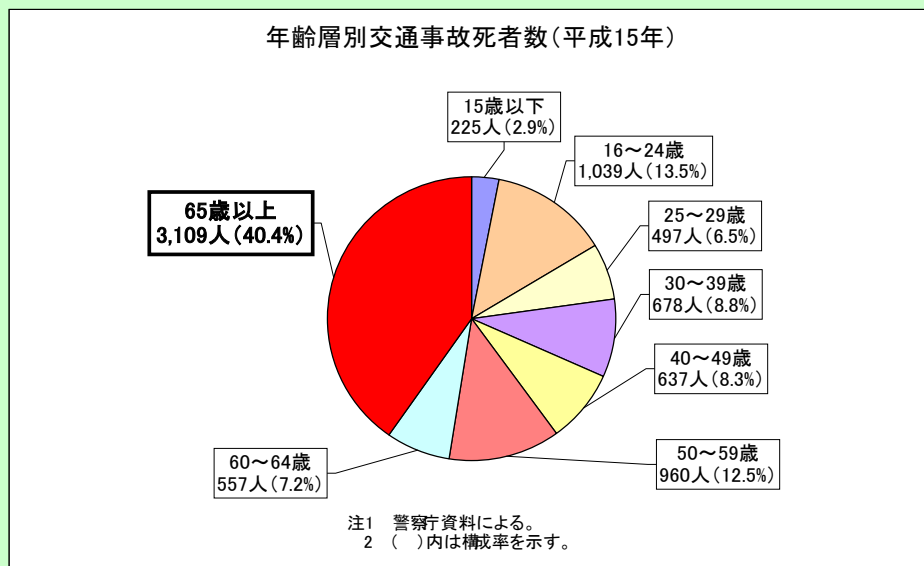
平成15年中の道路交通事故による死者数が46年ぶりに7千人台まで減少したところであるが、65歳以上の高齢者の交通事故死者数の占める割合は初めて40%を超え、高齢者を取り巻く交通情勢はますます厳しさを増している。

10年間で交通事故死者数を5千人以下とし、「世界一安全」な道路交通の実現を目指すとの目標を達成するためには、高齢者の交通安全対策を一層充実させることが必要である。

国では、こうした状況を踏まえ、「本格的な高齢社会への移行に向けた総合的な高齢者交通安全対策について」に基づき、現在、あらゆる角度から様々な対策を実施している。

また、上記対策にも挙げられているとおり、高齢者の交通安全対策は、高齢者以外の世代の交通安全対策とも密接にかかわっている。他の世代が、高齢者に対し思いやりを持つことで、国民一人一人の交通安全意識が高揚し、ひいては全ての年齢層の交通安全対策にもつながるのである。

今後も、目標の達成に向け、全ての国民が官民一体となって、上記の高齢者交通安全対策に基づく取り組みを実施していくことが必要である。



「本格的な高齢社会への移行に向けた総合的な高齢者交通安全対策について」
(平成 15 年 3 月 27 日 交通対策本部決定)に基づく国の取組

1. 高齢歩行者，高齢自転車利用者等の交通安全対策

(1) ユニバーサルデザイン に対応した道路交通環境等の整備

あんしん歩行エリアを中心とした道路交通環境の整備

交通事故の多発している住居系地区や商業系地区を「あんしん歩行エリア」として指定し，歩行者等の安全通行を確保するため，面的かつ総合的な死傷事故抑止対策を講じている。

共生のまちづくり推進

地方単独事業として実施するユニバーサルデザインによるまちづくりに対して，地域活性化事業債(少子・高齢化対策事業)等による財政措置を講じている。

情報通信技術を活用した歩行者支援に関する研究開発

歩行者等の快適な移動を支援するため，関係機関と連携して，公共交通情報やバリアフリー 情報の移動に必要な情報の携帯端末への情報提供を推進する。

移動支援に関する研究開発

高齢者等の身体状況に合わせた経路検索ができるバリアフリーマップを開発している。

(2) 車両安全対策による歩行者保護等

歩行者頭部に係る保護基準の導入・安全情報提供

自動車と衝突した歩行者の死亡事故数を低減させるため，自動車のボンネットの衝撃吸収性に関する基準を設けた。また，自動車アセスメント 事業において，自動車の歩行者頭部保護性能に係る評価試験を実施し，ユーザーへの情報提供を行っている。

通信を活用した先進安全自動車の開発の促進

事故防止を目的として，平成 20 年頃の実用化を目指す情報交換型運転支援システム(通信を活用した歩行者・車間，車・車間等の情報交換によりドライバーの運転を支援するシステム)の開発を促進している。

ノンステップバス 認定制度の創設

平成 15 年 3 月「次世代普及型ノンステップバスの標準仕様」を取りまとめた。

ユニバーサルデザイン

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デザインする考え方

バリアフリー

高齢者や身体障害者等が社会生活をしていく上で障壁となるもの(段差など)がない状態

自動車アセスメント

自動車の安全性能評価のこと

ノンステップバス

出入り口が低く段差の小さいバス。低床バス。

また、平成 16 年 1 月「標準仕様ノンステップバスの認定制度」を創設した。

公共交通移動円滑化設備整備費補助金

高齢者、身体障害者等の公共交通機関を利用した移動の円滑化の促進に関する法律（平 12 法 68）の趣旨に基づき、高齢者等が公共交通機関を利用しやすくするため、ノンステップバス等の導入に対して補助を行っている。

（ 3 ）交通安全教育及び広報啓発の徹底

高齢者宅訪問活動及び交通事故防止のワンポイントアドバイス

交通安全教育及び講習等を受ける機会が少ない高齢者に対し、事故多発地帯に居住する高齢者の家庭訪問による個別指導や、高齢者と日常的に接する機会の多い医師等による交通事故防止のワンポイントアドバイス等の交通安全指導を推進している。

高齢者交通安全意識高揚啓発事業

高齢者を中心に、子ども、親の 3 世代が一堂に会した場で、交通安全をテーマに交流する「世代間交流事業」を推進するとともに、交通安全教室に参加しない高齢者を対象に、出前型により「高齢者世帯訪問事業」を実施している。



世代間交流事業（「ヒヤリ地図」の作成）

自転車の安全利用に関する啓発

平成 16 年春の全国交通安全運動の全国重点の一つとして「自転車の安全利用の推進」を定めるなどして、広報啓発活動を推進している。

（ 4 ）夜間及び薄暮時の交通安全対策

反射材の着用の推進

交通安全教育、広報等を通じて、夜間における交通事故防止に効果的である反

射材用品の着用を推進している。

前照灯の早期点灯の普及

薄暮時の交通事故防止のため，都道府県等を通じて前照灯の早期点灯の普及を推進している。

道路標識の高輝度化等の推進

道路標識の高輝度化・大型化及び道路標示の高輝度化を推進している。

(5) 電動車いす安全対策

電動車いすの安全利用に関するモデル事業等

電動車いすに係る交通事故を防止するため，平成 14 年度に電動車いすの安全利用に関する指導・教育プログラムの研究開発を行い指導者及び利用者手引書を作成した。平成 15 年度には，モデル地区を指定して，手引きを活用した電動車いす安全利用指導者育成のための研修会及び電動車いす利用者に対する交通安全教育等を実施した。

2 高齢運転者の交通安全対策

(1) 高齢運転者に対する講習等の充実

高齢者講習

運転免許証の更新を迎える 70 歳以上の高齢者に，実際に自動車等の運転をしてもらうことや運転適性検査器材を用いた検査を行うことにより，運転に必要な適性に関する調査を行い，受講者に自らの身体的な機能の変化を自覚してもらうとともに，その結果に基づいて助言・指導を行っている。



高齢者講習

事業用自動車の高齢運転者に対する講習

国土交通省監督の下，独立行政法人自動車事故対策機構において，高齢運転者に対して義務付けられている適齢診断を実施するとともに，適性診断の結果を踏まえ，個々の運転者の加齢に伴う身体機能の変化の程度に応じたバス，タクシー及びトラックの安全な運転方法等について運転者が自ら考えるように指導している。

(2) 他の世代の運転者に対する働きかけ

政府広報における働きかけ

テレビ，雑誌，新聞等の各種媒体の政府広報を通じて他の世代に対して，高齢者の身体機能の変化を理解させ，思いやりのある運転をさせるように働きかけている。

高齢運転者標識の普及

高齢者以外の運転者が，高齢者の身体機能の変化に理解を深め，思いやりのある運転をすることが重要であることから，高齢運転者標識（高齢者マーク）の普及を図っている。

(3) 道路交通環境の整備等

道路交通環境の整備

付加車線（ゆずりあい車線）の整備，道路照明の増設，道路標識の高輝度化，大型化，道路標示の高輝度化，信号灯器のLED（発光ダイオード）化等を行うほか，「道の駅」等の簡易パーキングエリアの整備等を推進している。

(4) 高齢者を考慮した車両安全対策

本格的な高齢化社会の到来に向けた車両安全対策総合プラン

高齢者に重点をおいた車両安全対策を推進するため，事故実態調査及び行動分析を行うとともに，高齢者の知覚向上等を図る新技術の開発を促進する。

3 市民参加型の交通安全活動の推進及び高齢者保護の強化

(1) 地域社会における交通安全対策

高齢者交通安全意識高揚啓発事業（前掲）

(2) 交通指導員の資質向上と活性化

市民参加型の高齢者交通安全普及事業

地域における高齢者交通安全学習を普及させるため，高齢者及び地域活動に影響のある高齢者交通安全指導員（シルバーリーダー）に対し，その指導力を向上させるための研修会を実施している。

(3) 家庭における交通安全対策

高齢者交通安全意識高揚啓発事業（前掲）

(4) 学校における交通安全対策

効果的な交通安全教育推進のための研究事業

児童生徒に対して、高齢者や幼児など交通事故の被害者になることが多い年齢層の歩行者の心理や行動などの特性について理解させ、こうした人達の安全を守るための意識の醸成を図るなど、効果的な交通安全推進のための研究事業を実施している。

第2章 平成15年中の道路交通事故の状況

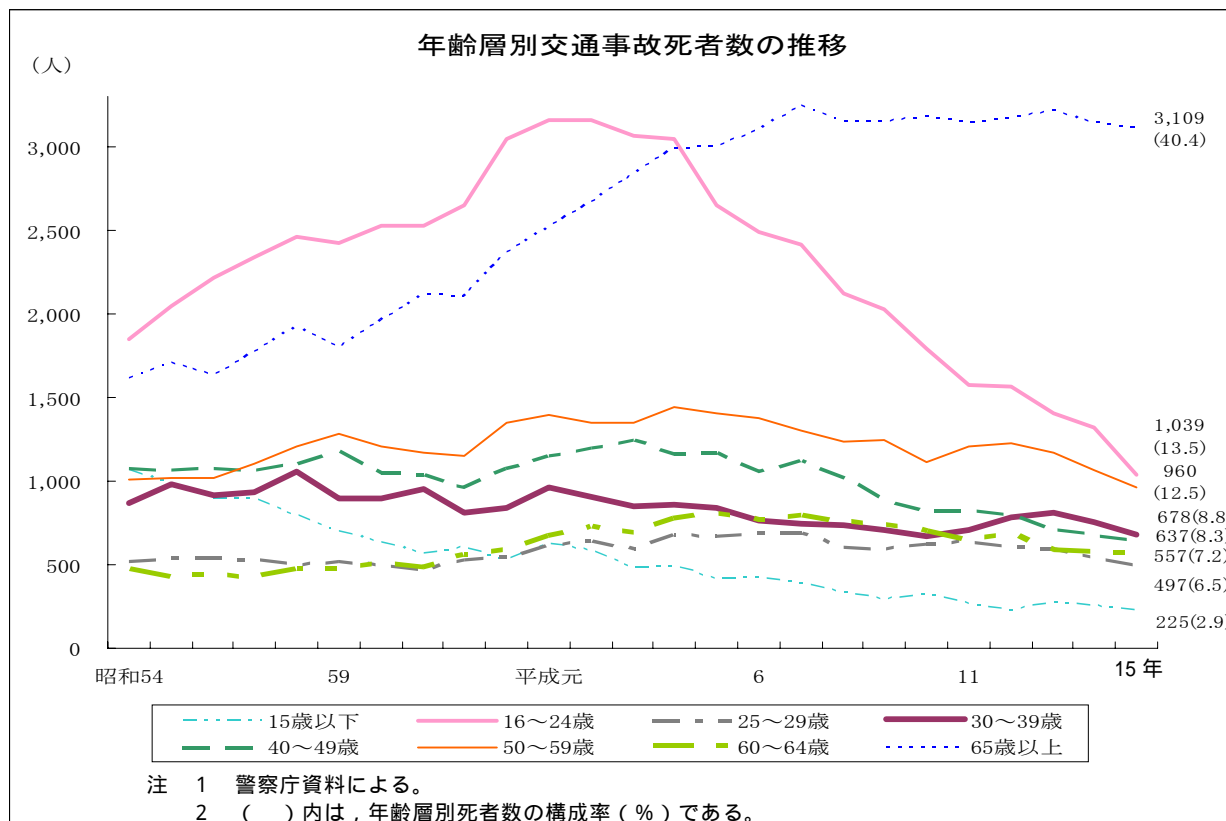
1 概況

事故発生件数	94万7,993件
死傷者数	118万9,133人
うち負傷者数	118万1,431人
うち死者数(24時間)	7,702人
	(30日以内死者数では8,877人)

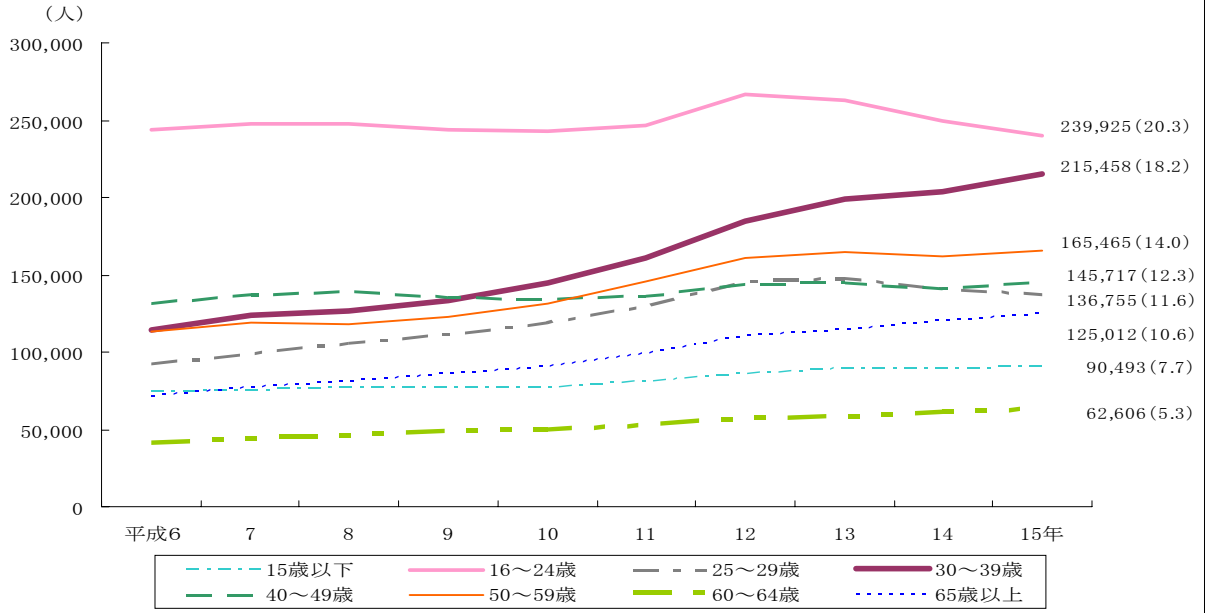
2 年齢層別交通事故死者数及び負傷者数

死者数は、11年連続で65歳以上の高齢者(3,109人)が最も多く、次に16～24歳の若者(1,039人)となっており、この二つの年齢層で全交通事故死者数の53.9%を占めている。また、前年と比べると、全年齢層で減少しており、16～24歳の若者(277人減)が特に減少している。

負傷者数は、16～24歳の若者(23万9,925人)が最も多く、全負傷者数の20.3%を占めている。また、前年に比べると16～24歳(9,977人減)、25～29歳(3,751人減)が特に減少し、30～39歳(1万1,583人増)、65歳以上の高齢者(5,277人増)が特に増加している。



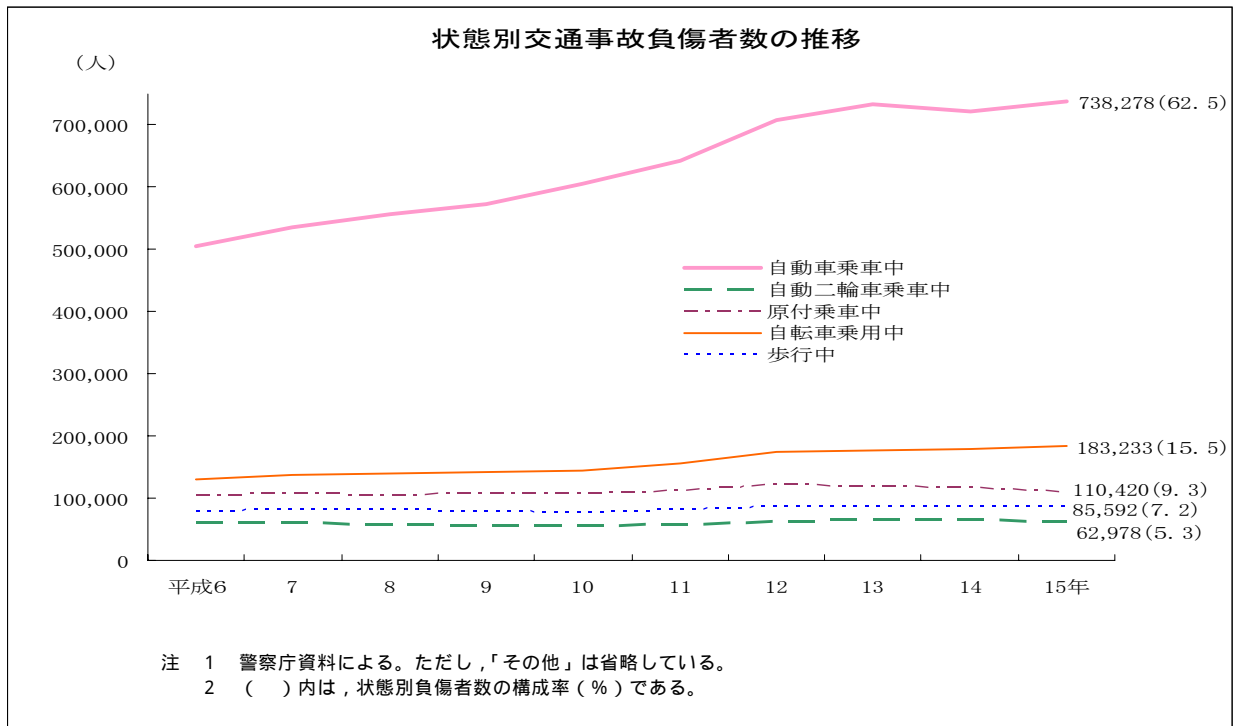
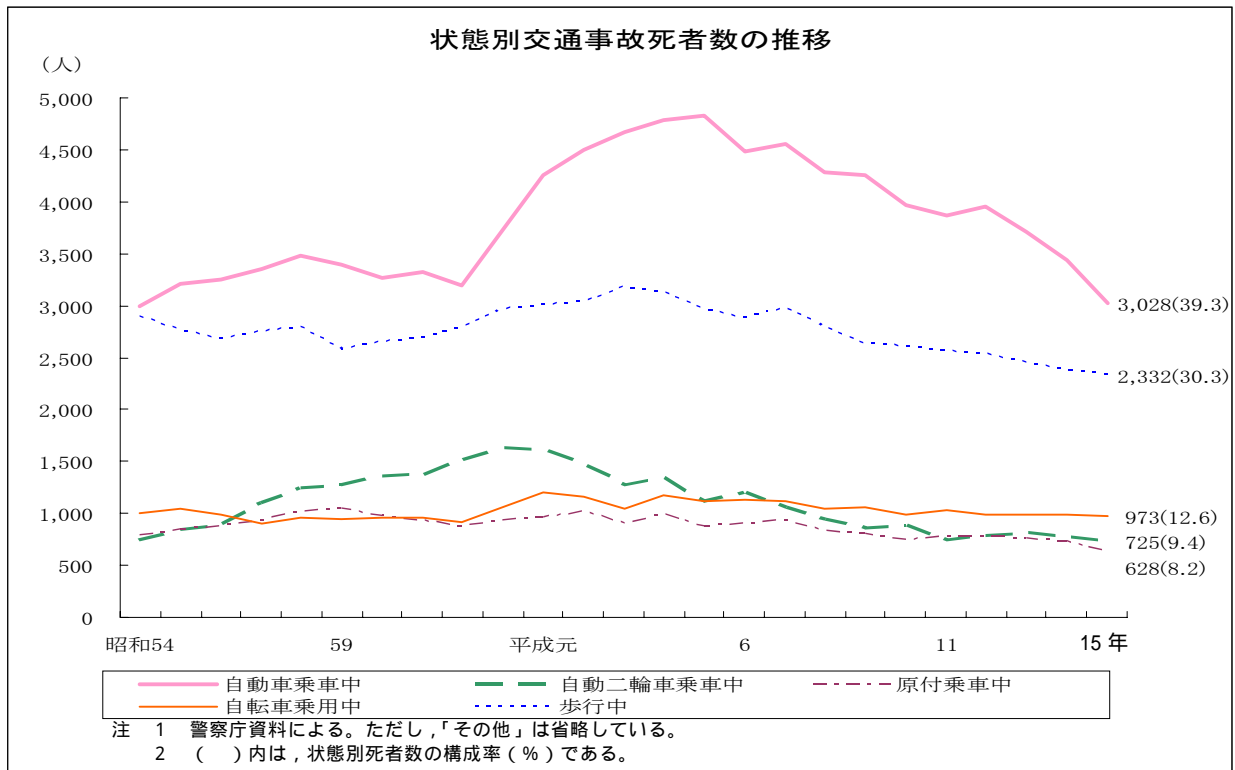
年齢層別交通事故負傷者数の推移



注 1 警察庁資料による。
 2 ()内は、年齢層別負傷者数の構成率 (%)である。

3 状態別交通事故死者数及び負傷者数

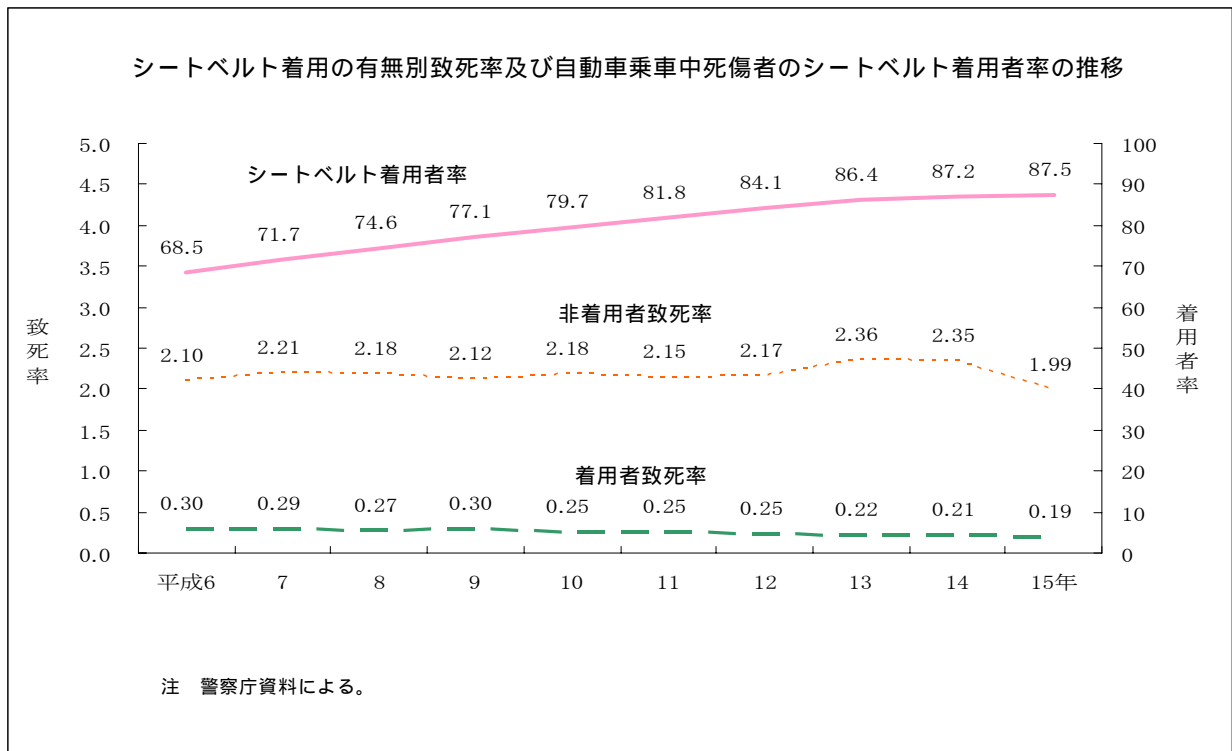
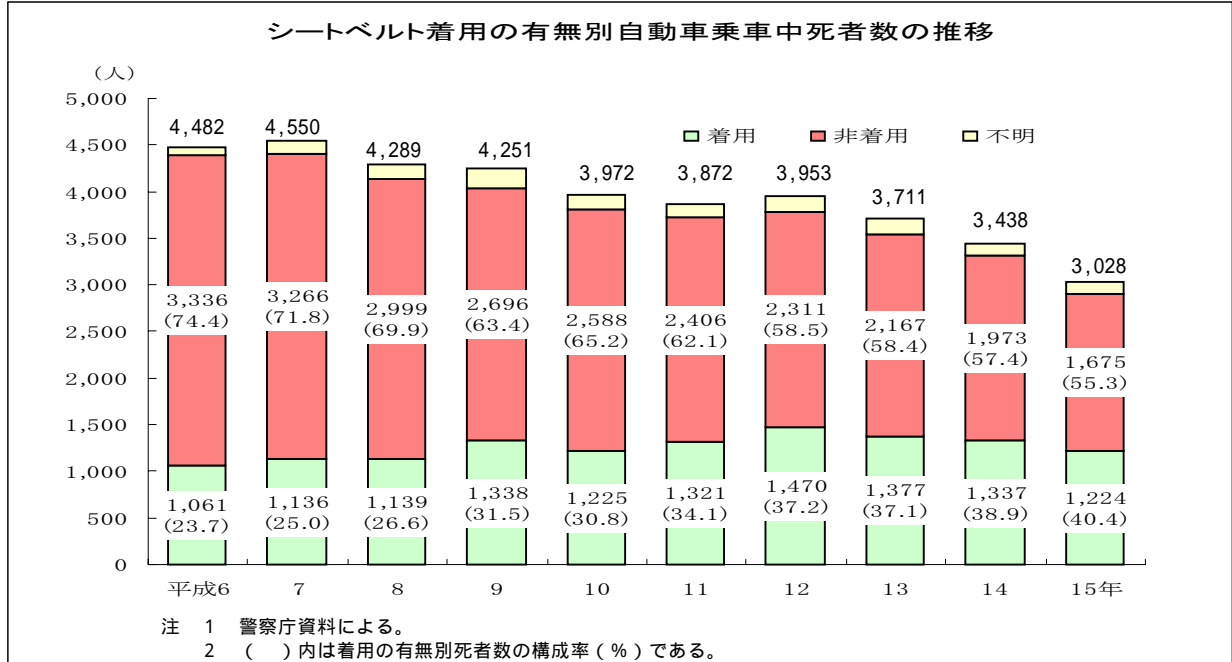
死者数は、自動車乗車中が3,028人と最も多く、全死者数の39.3%を占めている。負傷者数についても、自動車乗車中が73万8,278人と最も多く、全負傷者数の62.5%を占めている。



4 シートベルト着用の有無別死者数

自動車乗車中の死者数をシートベルト着用の有無別にみると、非着用は1,675人で前年に比べ298人(15.1%)減少している。

着用者の致死率(死傷者数に占める死者数の割合)は、非着用者の致死率の約10分の1である。



5 チャイルドシート着用の有無別死者数

6歳未満幼児の自動車同乗中の死者数は31人であり、車両大破事故を除いた死者18人のチャイルドシート着用の有無は、着用4人、非着用は14人であった。

6 月別、曜日別、昼夜別交通事故発生状況

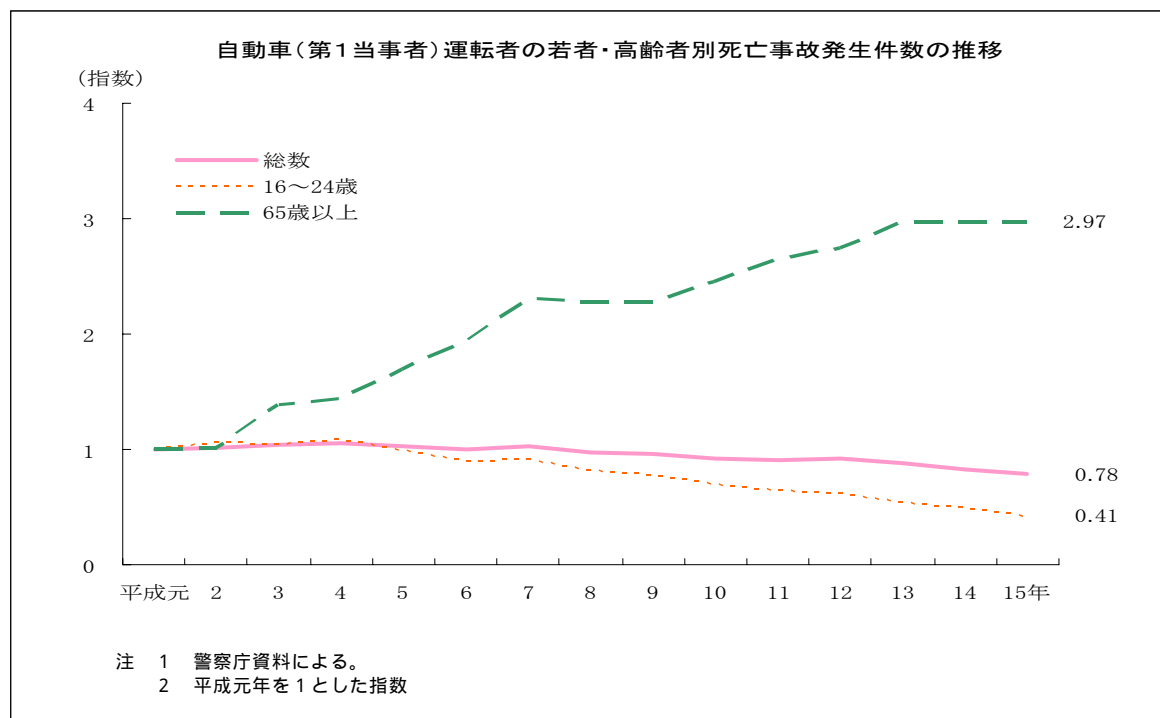
月別では、発生件数、死者数とも12月がピークとなっている。

曜日別では、金曜日と土曜日に交通死亡事故が多発している。

昼夜別では、夜間の発生件数が事故全体の29.1%であるのに対して、夜間の交通死亡事故発生件数は、死亡事故全体の51.9%を占め、交通事故1,000件当たりの交通死亡事故件数（死亡事故率）は、夜間が昼間の2.6倍になっている。

7 第1当事者の交通死亡事故発生件数

自動車運転者が第1当事者（交通事故の当事者のうち、過失が最も重い者又は過失が同程度の場合は被害が最も軽い者をいう。）となった死亡事故件数は減少傾向で推移しているが、これを運転者の年齢別にみると、65歳以上の高齢者は、平成15年には元年の2.97倍となっている。



第3章 平成15年度の主な道路交通安全施策

- 1 道路交通環境の整備
 道路交通環境の整備の新しい仕組み
 交通安全施設等整備事業の推進
 高度道路交通システムの整備
- 2 交通安全思想の普及徹底
 高齢者に対する交通安全教育
 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等
- 3 安全運転の確保
 運転者教育等の充実
- 4 車両の安全性の確保
 自動車アセスメント情報の提供等
 リコール制度の充実
- 5 救助・救急体制等の整備
 救急救命士の養成
 緊急通報システムの拡充
- 6 損害賠償の適正化と被害者対策の推進
 交通事故被害者等の心情に配慮した対策の推進

1 道路交通環境の整備

道路交通環境の整備の新しい仕組み

社会資本整備について、事業を一層重点的、効果的かつ効率的に推進する等の観点から、平成14～15年度を期限とする9本の長期計画を一本化して「社会資本整備重点計画」を作成すること等を内容とする社会資本整備重点計画法が、15年4月に施行され、交通安全施設等整備事業の長期計画についても、他の分野の長期計画と合わせて重点計画に一本化されることとなった。

また、交通安全施設等整備事業に関する緊急措置法についても所要の改正を行い、法律の名称も「交通安全施設等整備事業の推進に関する法律」に変更した。

社会資本整備重点計画法に基づき、平成15年10月、15～19年度を計画期間とする社会資本整備重点計画が閣議決定された。計画においては、計画の重点を従前の「事業の量」から、達成される「成果（アウトカム）」に転換し、道路交通安全については、死傷事故率を14年の118件/億台キロから約1割削減する（19年に108件/億台キロ）ことが目標に位置付けられた。

交通安全施設等整備事業については、歩行者等の安全通行の確保、幹線道路等における交通の安全と円滑の確保、IT化の推進による安全で快適な道路交通環境の実現を重点的に実施することとした。

交通安全施設等整備事業の推進

平成15年度は、社会資本整備重点計画に基づく特定交通安全施設等整備事業の初年度として、次のような事業を実施した。

平成15年7月、歩行者及び自転車利用者の安全な通行を確保するため緊急に対策が必要な住居系地区又は商業系地区796箇所を「あんしん歩行エリア」として指定し、15年度から19年度までの5箇年でエリア内の死傷事故を約2割抑止、うち歩行者・自転車事故は約3割抑止することを目指し、都道府県公安委員会及び道路管理者が連携して、面的かつ総合的な事故抑止対策を実施した。

死傷事故発生率が高く、又は死傷事故が多発している交差点・単路を「事故危険箇所」として3,956箇所指定し、平成15年度から19年度までの5箇年で対策実施個所の死傷事故を約3割抑止することを目指し、都道府県公安委員会及び道路管理者が連携して集中的な事故防止対策を推進した。

高齢者、身体障害者等の自立した日常生活及び社会生活を確保するため、駅、公共施設等の周辺を中心に平坦性が確保された幅の広い歩道、バリアフリー対応型信号機等を整備するとともに、交通結節点におけるエレベーターの設置等を推進した。

また、高齢運転者の増加に対応するため、信号灯器のLED化、高齢運転者に見やすい道路標識・道路標示の整備を図った。

高度道路交通システムの整備

最先端の情報通信技術（IT）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、輸送効率等の向上を実現するため、平成8年に策定されたITS全体構想に基づき、研究開発、フィールドテスト、インフラの整備等を推進している。

道路交通情報通信システム（VICS）の整備を推進し、平成15年2月までに、全国においてサービスを開始している。また、ノンストップ自動料金支払いシステム（ETC）について、平成16年3月末現在、全国の高速自動車国道等における基本的にすべての料金所にサービスを拡大している。

交通流・量を積極的かつ総合的に管理することにより、交通の安全及び快適性を確保しようとする新交通管理システム（UTMS）の構想に基づき、システムの充実、光ビーコンの整備等の施策の推進を図った。

フィールドテスト

実地試験、屋外試験などのこと

インフラ

交通、通信、公共施設など、社会等の基盤として整備される施設のこと

光ビーコン

通過車両を感知して交通量等を測定するとともにカーナビゲーション装置等と交通管制センターとの情報のやり取りをする路上設置型の赤外線通信装置

ITS仕様の次世代の道路（スマートウェイ）、自動車と道路側システムの間を結ぶ高度な情報通信（スマートゲートウェイ：知能通信）及び高速走行する自動車（スマートカー）に関する技術の三位一体となった研究開発を行い、早期実現・普及を促進している。

2 交通安全思想の普及徹底

高齢者に対する交通安全教育

運転免許証を持たない、老人クラブに加入していない等の交通安全教育を受ける機会のなかった高齢者に対し、地方公共団体等と連携して、事故多発路線に居住する高齢者の家庭訪問による個別指導、医師等と連携した交通事故防止のワンポイントアドバイス等地域ぐるみで高齢者の交通安全指導が行われるように努めた。

また、高齢者同士の相互啓発等により交通安全意識の高揚を図るため、老人クラブ、老人ホーム等における交通安全部会の設置、高齢者交通安全指導員（シルバーリーダー）の養成等を積極的に促進し、老人クラブ等が関係団体と連携して「ヒヤリ地図」の作成、高齢運転者の実技講習及び最近普及している電動車いすの安全利用に係るモデル事業等自主的な交通安全活動を展開できるよう指導・援助を行った。

シルバーリーダーについては、参加・体験・実践型の高齢者交通安全教育の継続的な推進役の養成を目的とする「市民参加型の高齢者交通安全学習普及事業」を実施した。また、交通安全をテーマに世代間が交流する等を内容とする「高齢者交通安全意識高揚啓発事業」を実施した。

さらに、家庭において適切な助言等が行われるよう、交通安全母親活動等、交通安全普及啓発活動等の促進に努めた。

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

各種交通安全教室、交通安全運動等の機会をとらえ、シートベルトの着用効果、正しい利用方法について広報啓発・指導に努めた。

また、チャイルドシートについては、しっかり取り付けられていないものも多く見受けられることから、春・秋の全国交通安全運動等の機会に普及促進キャンペーンや産婦人科、幼稚園、保育園等における取付講習会を開催した。

3 安全運転の確保

運転者教育等の充実

平成14年6月から、更新時講習は、受講対象者の違反状況等に応じ、優良運転者、一般運転者、違反運転者又は初回更新者の区分により実施しており、受講者の態様に応じた特別学級の編成等により、その充実を図っている。

また、大型第二種免許又は普通第二種免許を受けようとする者に対しても、応急救護処置講習及び大型旅客車講習又は普通旅客車講習が義務付けられており、第二種免許取得者の水準の向上が図られている。

そのほか、特に平成15年は、事業用自動車の運転者による飲酒運転等悪質・危険な運転の防止を図るため、自動車運送事業者及び運行管理者に対し、運転者に対する指導・監督を徹底するよう指導を行った。

4 車両の安全性の確保

自動車アセスメント情報の提供等

自動車の衝突安全性能等の比較試験の結果、エアバッグ等安全装置の装備状況等の情報、チャイルドシートの安全性比較試験の結果等の情報を提供している。

平成15年度は、新たに自動車の歩行者頭部保護性能試験を追加し、衝突安全性能の総合評価の公表を行った。

リコール制度の充実

後付けされたタイヤ及びチャイルドシートに対する後付け装置リコール制度が創設され、平成16年1月1日から施行されている。

また、自動車不具合情報ホットラインを活用し、ユーザーからの自動車の不具合情報を幅広く収集し、得られた多数の情報を分析してリコール該当車の早期発見に努める等リコール制度の適正な運用を図るとともに、ユーザーからの不具合情報について国土交通省のホームページで公開し、情報収集の強化に努めている。

5 救助・救急体制等の整備

救急救命士の養成

医師の指示の下に、搬送途上において心肺機能停止状態の患者に対して行う静脈路確保及び気道確保等の救急救命処置を行う救急救命士は、平成15年12月末現在で2万5,125人が資格を取得しており、搬送途上の医療の確保が図られている。

緊急通報システムの拡充

交通事故等緊急事態発生時における負傷者の早期救出及び事故処理の迅速化のため、新交通管理システム（UTMS）の構想等に基づき、GPS 技術を活用することにより、自動車乗車中の事故発生時等に携帯電話等を通じてその発生場所等の情報を即時かつ正確に緊急通報し、救命率の向上等を図る緊急通報システム（HELP）の普及を図った。

また、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、経路誘導情報の提供及び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）の整備を図った。

6 損害賠償の適正化と被害者対策の推進

交通事故被害者等の心情に配慮した対策の推進

国民が互いに支え合う、安全で安心できる交通社会を形成することを目的として、支援担当者用のテキストの作成、被害者の精神的回復を目的とした自助グループの立ち上げ支援及びネットワークの検討、海外の先進的研修への専門家の派遣等を内容とする交通事故被害者支援事業を実施した。

トピック

「あんしん歩行エリア」の整備

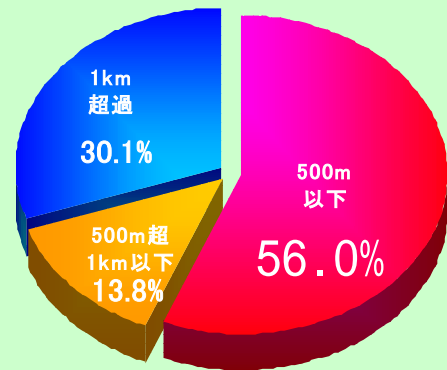
我が国では、交通事故死者数に占める歩行者と自転車利用者の割合が4割を超え、欧米と比べて高い割合となっている。また、歩行中の交通事故死者の約6割が自宅付近で被害に遭っている。

こうした情勢を踏まえ、公安委員会と道路管理者では、歩行者等の安全通行を確保するため、あんしん歩行エリアの整備を進めている。

あんしん歩行エリアは、主に幹線道路で囲まれた1km²~2km²の住居系又は商業系地区で、エリア内の住民等と協力して危険箇所の点検やワークショップ（研究集会）等を行い、住民等の合意を得ながら死傷事故抑止対策を講じている。

交通事故死者数に占める歩行者・自転車利用者の割合
(30日以内死者)

歩行中の自宅からの距離別死者数
(平成15年中)



※ 国際道路交通事故データベース(IRTAD)による。

※ 事故データは2002年中のものである。

あんしん歩行エリアにおける対策例

歩行空間の整備

路側帯の拡幅
歩道、自転車道、幅の広い歩道、
歩車共存道路の整備
段差・勾配の解消、電線類の地中化



信号機等の整備

交通量等の情報を基に、信号機を制御
LED式信号灯器、バリアフリー対応型信号機を設置
高輝度・自発光式道路標識等の設置



歩行者・自転車を優先するゾーンの形成

最高速度規制
ハンブの設置



歩行者自転車用道路の規制



交差点の改良

右折車線の設置
変形交差点の改良
駐車スペースの確保
違法駐車取締り



第2部 鉄軌道交通

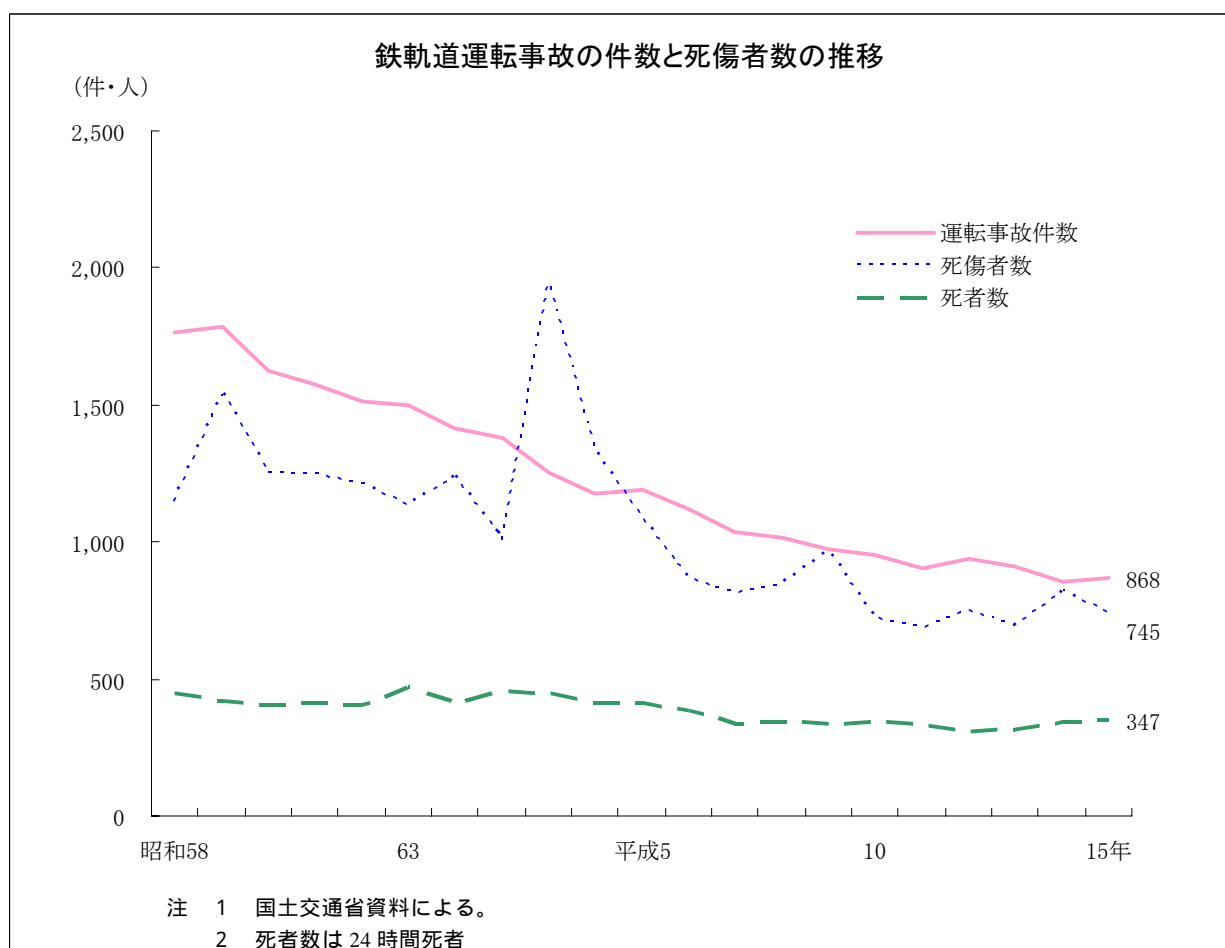
第1章 鉄軌道交通事故の動向

踏切事故防止対策の推進,各種の運転保安設備の整備・充実,制御装置の改善,乗務員等の資質の向上など総合的な安全対策を実施してきた結果,運転事故は,長期にわたり減少傾向にあり,平成15年の運転事故件数は868件となっている。

運転事故による死傷者数は745人(うち死亡者347人)と前年比9.0%減となっている。

踏切事故は434件と運転事故の半数を占めているが,長期的には減少傾向にある。

平成15年中の重大事故は,1月23日に発生した京成電鉄の列車脱線事故と7月18日に発生したJR九州の列車脱線事故の2件である。



運転事故

運転事故とは,列車衝突事故,列車脱線事故,列車火災事故,踏切障害事故(踏切道において,列車が人や車両等と衝突,接触する事故),道路障害事故(踏切道以外の道路において,列車が人や車両等と衝突,接触する事故),鉄道人身事故(人の死傷を生じた事故で前記以外のもの)及び鉄道物損事故(500万円以上の物損を生じた事故で前記以外のもの)をいう。

第2章 平成15年度の主な鉄軌道交通安全施策

1 鉄軌道交通環境の整備

線路施設等の点検及び整備

土砂崩壊，落石，雪崩等による施設の被害を防止するため，防災設備の整備を促進するとともに，鉄軌道事業者に対し，適切な保守及び整備を実施するよう指導した。

また，地方中小鉄道の安全輸送を確保するため，トンネルや橋りょう等の現状を総点検し，安全性の観点から評価する事業を実施した。

駅施設等については，高齢者，身体障害者等の安全利用に十分配慮し，段差の解消，転落防止設備等の整備によりバリアフリー化を推進した。

プラットフォームからの転落事故防止対策としては，非常停止押しボタン又は転落検知マットの整備，プラットフォーム下の待避スペースの確保など適切な安全対策の推進を図った。

運転保安設備の整備

列車運行の安全確保を図るため，列車集中制御装置（CTC）の整備を促進するとともに，自動列車停止装置（ATS）未設置路線におけるATSの整備を推進した。

鉄道構造物の耐震性強化

鉄軌道事業者に対し，高架橋や開削トンネルの柱の補強及び橋りょうの落橋防止工等の耐震補強を実施するよう指導している。

地下鉄道の火災対策の推進

平成15年2月18日に韓国で発生した地下鉄火災事故を踏まえ，我が国の地下駅における火災対策設備の整備状況を調査し，「地下鉄道の火災対策基準（昭和50年制定）」を一部満たしていない地下駅については，利用者の安全を確保するため所要の火災対策設備を早期に整備するよう指導した。

2 踏切事故防止対策

踏切道改良促進法（昭36法195）及び第7次踏切事故防止総合対策に基づき，踏切道の立体交差化，構造改良及び保安設備の整備を推進している。

同法により改良すべき踏切道として，平成14年度末までに踏切道の立体交差化2,174箇所，構造改良3,924箇所及び保安設備の整備2万7,629箇所を指定し，その改良を促進している。

また，踏切道の統廃合についても併せて実施しており，平成14年度末の踏切道の総数は3万6,131箇所と着実に減少している。

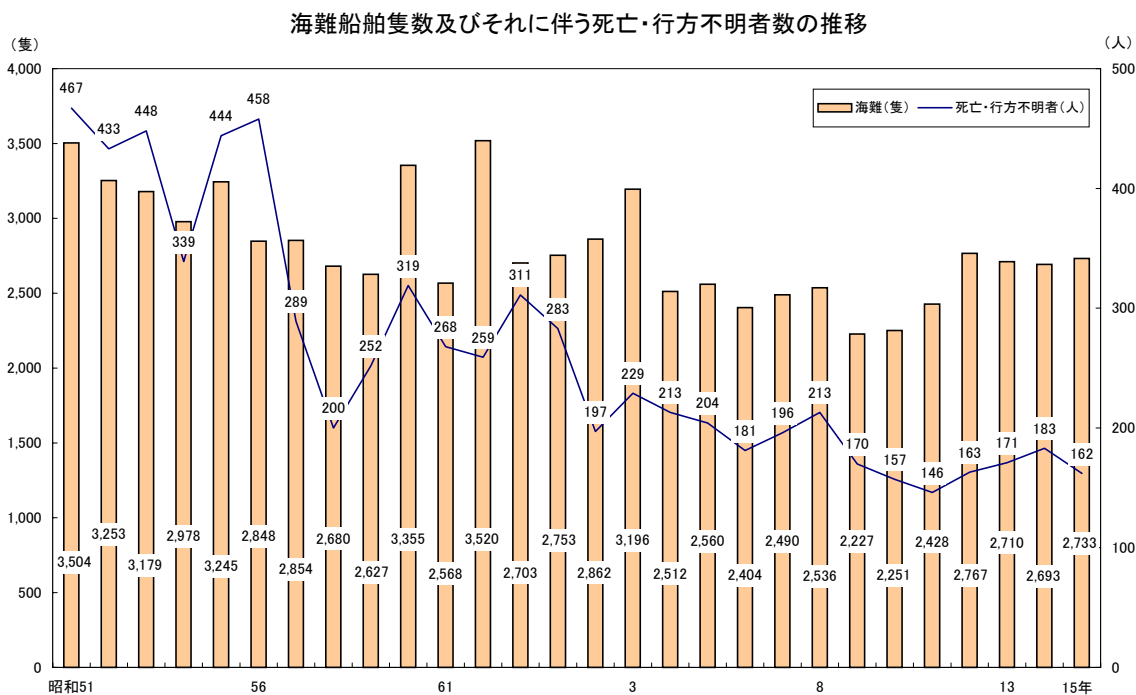
第2編 海上交通

第1章 海難等の動向

1 平成15年中の海難等及び海難救助の状況

海難船舶数は2,733隻であった。うち1,006隻の自力入港を除く1,727隻中、1,439隻を救助した。また、海難船舶乗船者1万3,039人のうち、8,420人の自力救助を除く4,619人中、4,457人を救助した。

海難による死亡・行方不明者数は162人、船舶からの海中転落による死亡・行方不明者数は136人であった。



注 1 海上保安庁資料による。
2 死亡・行方不明者には、病気等によって操船が不可能になったことにより、船舶が漂流するなどの海難が発生した場合の死亡した操船者を含む。

2 平成15年中の海難等の特徴

近年のマリンレジャー活動の活発化に伴い、プレジャーボート等の海難が増加しており、1,051隻と前年に比べ59隻増加し、海難船舶隻数全体の38%を占めている。

海難による死亡・行方不明者数、船舶からの海中転落による死亡・行方不明者数ともに漁船によるものが最も多く、それぞれ全体の60%、66%を占めている。

プレジャーボート

モーターボート、ヨット、水上オートバイ等個人がレジャーに用いる小型船舶。スポーツ又はレクリエーションに用いられるヨット、モーターボート等の船舶の総称。

第2章 平成15年度の主な海上交通安全施策

1 海上交通環境の整備

社会資本整備重点計画に基づき、開発保全航路、港湾の整備、港湾の耐震性の強化等を行った。また、漁港漁場整備長期計画（平成14～18年度）に基づき、外郭施設等の整備を通じて漁船の安全の確保を図った。

港湾施設整備の進ちよく等に伴う各港における船舶交通の実態の変化に適切に対応するため、港域の拡張、港区及び航路の見直しなど港則法施行令及び同規則の一部改正を行った（平成15年7月1日施行）。

また、船舶交通のふくそうしている海域の安全性と運航能率の向上を図るために、海上交通に関する情報提供と航行管制を一元的に行うシステムである海上交通情報機構等を整備し、海上交通センター等が運用を行っており、平成15年7月1日には、伊勢湾海上交通センターの運用を開始した。

2 海上交通の安全に関する知識の普及

死亡・行方不明者を伴う海難種別は、転覆、衝突の順となっていることやライフジャケットの着用が遭難者の生存率を向上させるために極めて有効であることから、平成15年度全国海難防止強調運動においては「出港前点検の徹底と見張りの励行～海難ゼロへのチェックポイントの活用～」、「ライフジャケット着用推進等自己救命策確保の徹底」を重点事項として定め、運動を実施した。

3 船舶の安全な運航の確保

第8次船員災害防止基本計画（5箇年計画）に基づき、平成15年度船員災害防止実施計画を作成し、安全衛生管理体制の整備とその活動の推進、死傷災害の防止等の船員災害防止対策を船舶所有者、船員及び国の三者が一体となって強力的に推進した。

4 船舶の安全性の確保

海上人命安全条約（SOLAS条約）において、船舶の航行の安全に係る技術革新等に対応し、常に見直しが行われており、捜索救助のためのマニュアルの備え付け等に関し、国内法の整備を行うとともに、海上衝突予防規則（条約）の改正に伴う法令の改正、小型船舶に対する救命胴衣の着用義務化に伴う小型胴衣基準の改正等を行った。

小型船舶の検査については、海洋性レクリエーションの発展とともに、増加・多様化しているプレジャーボートについて、検査対象を「総トン数20トン未満」から「船体長さ24m未満」に拡大したことに加え、検査の適用除外の範囲も拡大したことで、より合理的な検査の実施に努めた。

平成15年5月以降、外国船舶の監督（PSC）が社会的な注目を集めその重要性が広く認識されたのを受け、引き続きPSCの実施体制や関係機関との連携を強化し、欠陥率の高い国籍の船舶に対し、重点的にPSCを実施するよう努めた。

5 各種船舶等の安全対策の充実

小型船舶の船長の遵守事項を定めた「船舶職員及び小型船舶操縦者法」(平成15年6月1日施行)により、救命胴衣着用が一部乗船者に義務付けられるため、その着用についてボートショー等での啓発活動を行った。

小型船舶の利用者ニーズ等に応えるとともに、小型船舶の航行の安全を図るため、資格区分の再編成、小型船舶の船長が遵守すべき事項の明確化等を内容とした船舶職員法の一部を改正する法律が平成14年6月7日公布、15年6月1日に施行された。

第3編 航空交通

第1章 航空交通事故の動向

我が国における民間航空機の事故の発生件数は、ここ数年多少の変動はあるものの、横ばい傾向を示しており、平成15年の事故は19件（内1件は国外で発生）であり、過去50年間に於ける最小の発生件数であった。これに伴う死亡者は12人、負傷者数は13人となっている。

航空事故発生件数及び死傷者数の推移（民間航空機）

区分 年	発生件数								死傷者数	
	大型 飛行機	小型 飛行機	超軽量 動力機	ヘリコ プター	ジャク プレーン	滑空機	飛行船	計	死亡者	負傷者
	件	件	件	件	件	件	件	件	人	人
平成 11 年	1	9	5	7	1	5	0	28	9	18
12	3	5	5	11	1	5	0	30	9	28
13	2	6	2	7	0	4	0	21	12	131
14	4	4	5	15	0	7	0	35	13	65
15	3	10	3	1	0	2	0	19	12	13

- 注 1 国土交通省資料による。
 2 各年 12 月末現在の値である。
 3 日本の国外で発生した我が国の航空機に係る事故を含む（12 年 2 件、15 年 1 件）。
 4 日本の国内で発生した外国の航空機に係る事故を含む（15 年 1 件）。
 5 事故発生件数及び死傷者数には、機内における自然死、自己又は他人の加害行為に起因する死亡等に係るものは含まない。
 6 死亡者数は、30 日以内死亡者数であり、行方不明者等が含まれる。
 7 平成 14 年、15 年の負傷者数は暫定値である。

第2章 平成15年度の主な航空交通安全施策

洋上空域における航空交通の安全性、効率性及び航空交通容量の拡大を図るため、衛星を利用した新たな航空通信・航法・管制システムの整備を推進しており、平成 15 年度は運輸多目的衛星（MTSAT）新 号機製造及び新 号機打ち上げ用ロケットの製造等を進めた。

航空交通管制区を全面的に改正し、空域を簡略化するとともに、国際民間航空条約（ICAO）で標準とされている「空域のクラス分け」に準じ、各空域における飛行要件や提供されているサービスを明確化した。

トピック

DC-9 型機におけるエンジントラブルに伴う大量欠航の発生について

国内で運航される DC-9 型機において本年 1 月 6 日及び 1 月 7 日に連続して 2 件のエンジン故障（高圧圧縮機第 8 段静翼の欠損）が発生したことをうけて、国土交通省は 1 月 19 日、DC-9-81 型機及び DC-9-87 型機のエンジンについて次回の飛行までに高圧圧縮機第 8 段静翼を内視鏡検査するよう、運航者に指示した。

運航者による検査の結果、予備エンジンを含む 52 台中 21 台のエンジンの高圧圧縮機第 8 段静翼に亀裂が見つかり機体から取り卸された。このため、合計約 600 便が欠航し、約 4 万人の旅客に影響が出た。

国土交通省では、同エンジンの設計国当局である米国連邦航空局（FAA）に対し本事実案を通知し、早急な原因の究明と対策の検討を求めている。原因については、FAA とエンジンのメーカーであるプラット・アンド・ホイットニー（P&W）社が調査中であるが、国内における同型機のエンジンの健全性を維持するため、国土交通省は、FAA とも協議の結果 2 月 24 日に当面の対策として高圧圧縮機第 8 段静翼の内視鏡検査を 500 時間毎に繰り返し実施するよう運航者に対し指示した。

なお、国土交通省では今後の原因調査の結果を受けて、必要な対策を検討していくこととしている。

3 計画編の概要

平成16年度の主な新規施策等

第1部 陸上交通の安全に関する施策

第1章 道路交通の安全に関する施策

- 1 道路交通環境の整備
 - 「あんしん歩行エリア」の整備
 - 事故危険箇所対策の推進
 - バリアフリー化を始めとする歩行空間等の整備
- 2 交通安全思想の普及徹底
 - 高齢者に対する交通安全教育
 - 自転車利用マナー向上のための広報啓発
- 3 安全運転の確保
 - 自動車運転代行業の指導育成等
- 4 車両の安全性の確保
 - 自動車アセスメント情報の提供等
 - リコール制度の充実
- 5 救助・救急体制等の整備
 - 救助・救急体制の整備
- 6 損害賠償の適正化と被害者対策の推進
 - 地方公共団体の設置する交通事故相談所の活動の強化

1 道路交通環境の整備

平成16年度は、社会資本整備重点計画に即して、都道府県公安委員会及び道路管理者が連携を図りつつ、交通安全施設等の整備を強力に推進する。

「あんしん歩行エリア」の整備

死傷事故発生割合が高い住居系地区又は商業系地区で、その外縁を幹線道路が構成する「あんしん歩行エリア」について、都道府県公安委員会及び道路管理者が連携して、面的かつ総合的な事故抑止対策を実施する。

事故危険箇所対策の推進

死傷事故発生率が高く、又は死傷事故が多発している交差点・単路として指定した「事故危険箇所」について、都道府県公安委員会及び道路管理者が連携して集中的な事故防止対策を推進する。

バリアフリー化を始めとする歩行空間等の整備

歩行者及び自転車利用者の安全で快適な通行を確保するため、歩行者等の交通事故が発生する危険性の高い区間等について、改築事業等による整備と併せて歩道及び自転車道等の整備を重点的に実施する。

また、高齢者、身体障害者等の自立した日常生活及び社会生活を確保するため、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、バリアフリー対応型信号機等を整備するとともに、改築事業等と併せた電線類の地中化を推進する。あわせて、信号灯器のLED化、道路標識の高輝度化・大型化・可変性、道路標示の高輝度化等を推進する。

2 交通安全思想の普及徹底

高齢者に対する交通安全教育

高齢者交通安全指導員（シルバーリーダー）について、参加・体験・実践型の高齢者交通安全教育の継続的な推進役の養成を目的とする「市民参加型の高齢者交通安全学習普及事業」において新たに「シルバーリーダー中央研修事業」を実施する。また、交通安全をテーマに世代間が交流する等を内容とする「高齢者交通安全意識高揚啓発事業」を拡充して実施する。

自転車利用マナー向上のための広報啓発

自転車利用者の交通マナーの向上を図り、自転車乗用中の交通事故や自転車による迷惑行為を防止するため、歩行者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活動を推進する。

3 安全運転の確保

自動車運転代行業の指導育成等

平成16年6月1日から、代行運転自動車を運転しようとする者に普通第二種免許の取得を義務付ける道路交通法の改正規定（道路交通法第86条第5項等）が施行されることから、第二種免許の取得を促進するための広報・啓発活動を行う。

4 車両の安全性の確保

自動車アセスメント情報の提供等

自動車の衝突安全性能の総合評価及び歩行者頭部保護性能・制動性能の評価並びにチャイルドシートの安全性能比較評価を行い公表するとともに、平成16年度より、新たに側面衝突試験に係る調査研究を行うなど、本事業の拡充を図る。

リコール制度の充実

設計等に起因する基準不適合自動車及び特定後付装置について、自動車及び装

置製作者等に対して改善措置の届出等を確実かつ早期に行うよう指導するなどリコール制度の適正な運用を図り，自動車等の安全確保について製作者等の指導監督の徹底に努める。

5 救助・救急体制等の整備

救助・救急体制の整備

交通事故等に起因する負傷者の救命効果の向上を図るため，救助・救急資機材の整備，救急救命士の養成・配置等の促進，救急救命士が行う処置範囲の拡大（医師の具体的指示なしでの除細動，具体的指示に基づく気管挿管及び薬剤投与等）等の推進を図る。

6 損害賠償の適正化と被害者対策の推進

地方公共団体の設置する交通事故相談所の活動の強化

地方公共団体における交通事故相談員を支援するためのアドバイザー派遣及び事例発表を盛り込んだブロック別連絡会並びにポイント集の作成，配布を内容とした交通事故相談員支援事業を実施する。

除細動

心臓に外部から電氣的刺激を与える処置法

第2章 鉄軌道交通の安全に関する施策

1 鉄軌道交通環境の整備

地下駅における利用者の安全を確保するため、「地下鉄道の火災対策基準（昭和50年制定）」の制定前に建設され、同基準を満たしていない地下駅については、所要の火災対策設備を早期に整備させることとし、このうち、大規模な駅の改良工事が必要となる避難通路及び排煙設備の新設については、整備費用の一部を助成する制度を平成16年度より新たに創設する。

2 踏切道における交通の安全に関する施策

踏切事故の防止及び交通の円滑化を図るため、踏切道改良促進法及び第7次踏切事故防止総合対策に基づき、踏切道の立体交差化及び構造改良、踏切道の統廃合等の諸施策を推進する。

第2部 海上交通の安全に関する施策

1 交通安全施設等の整備

社会資本整備重点計画に基づき、防波堤、航路、泊地等の整備、沿岸を航行する小型船舶の緊急避難に対応するための避難港の整備、港湾の耐震性の強化等を行う。

また、漁港漁場整備長期計画に基づき、外郭施設等の整備を通じて漁船の安全の確保を図る。

2 交通規制及び海上交通に関する情報提供の充実

海上交通のふくそうする海域における船舶航行の安全を確保するため、東京湾及び瀬戸内海等において、海上交通に関する情報提供と航行管制を一元的に行うシステムである海上交通情報機構等の運用を行う。また、瀬戸内海の備讃海域においてレーダー監視エリア拡大のための整備を行う。このほか、伊勢湾における新たな交通体系の構築に向けた検討、伊勢湾及び瀬戸内海における船舶自動識別装置（AIS）を活用した次世代型航行支援システムの整備等を行うことにより、海上ハイウェイネットワークの構築を進める。

3 船舶の安全な運航の確保

「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条約及び海上人命安全条約（SOLAS条約）に基づき、我が国に入港する外国船舶に対し、乗組員の資格証明書、航海当直体制、操作要件（乗組員が機器等の操作に習熟しているかどうか）等及び改正 SOLAS 条約に基づき平成16年7月1日から実施される船舶保安に関する的確な外国船舶の監督（PSC）を推進する。

第3部 航空交通の安全に関する施策

交通安全施設の整備

航空交通の増大やユーザーニーズの多様化に対応して、航空の安全運航を最優先としつつ、航空交通容量の拡大を図るため、運輸多目的衛星（MTSAT）をはじめとする「次世代航空保安システム」を導入するための整備を推進するとともに、新設空港の整備の進ちょく等に合わせ、計器着陸装置（ILS）、航空灯火等、現行の航空保安システムの整備を行う。

また、平成15年3月に発生した飛行計画情報処理システム（FDP）の障害を踏まえて、管制情報処理システムに万一障害が発生しても、その影響を最小限に食い止めるようなフェイルセーフ対策を推進する。

フェイルセーフ

システムの一部が故障しても全体として安全な方向に働き大事故を防ぐ仕組み