

# 第1編 陸上交通

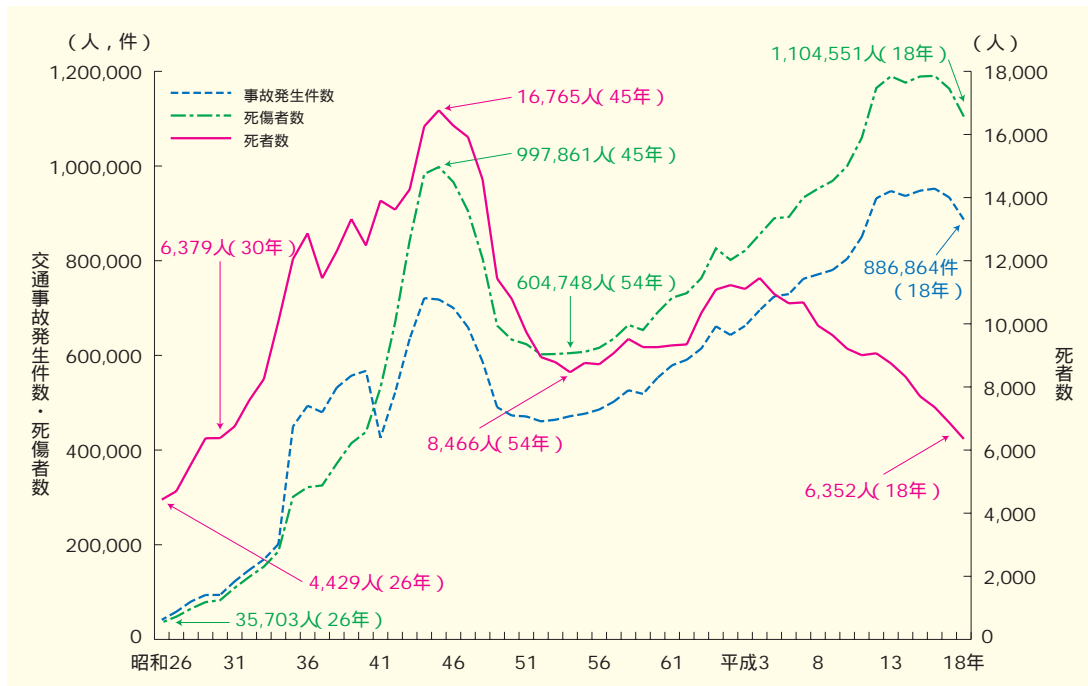
## 第1部 道路交通

### 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

死者数は、昭和30年以来51年ぶりに6千人台前半まで減少

道路交通事故による交通事故発生件数、死傷者数及び死者数の推移



- 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。  
 3 昭和46年までは、沖縄県を含まない。

#### 【交通事故死者数の推移】

昭和45年に史上最悪の1万6,765人を記録



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

54年には8,466人にまで減少



その後増勢に転じるが、平成4年を境に再び減少に転じる。

平成18年には6,352人となり、6年連続の減少

昭和30年以来51年ぶりに6千人台前半まで減少。  
 事故発生件数（88万6,864件）、死傷者数（110万4,551人）と2年連続で前年を下回った。

2 平成18年中の道路交通事故の状況

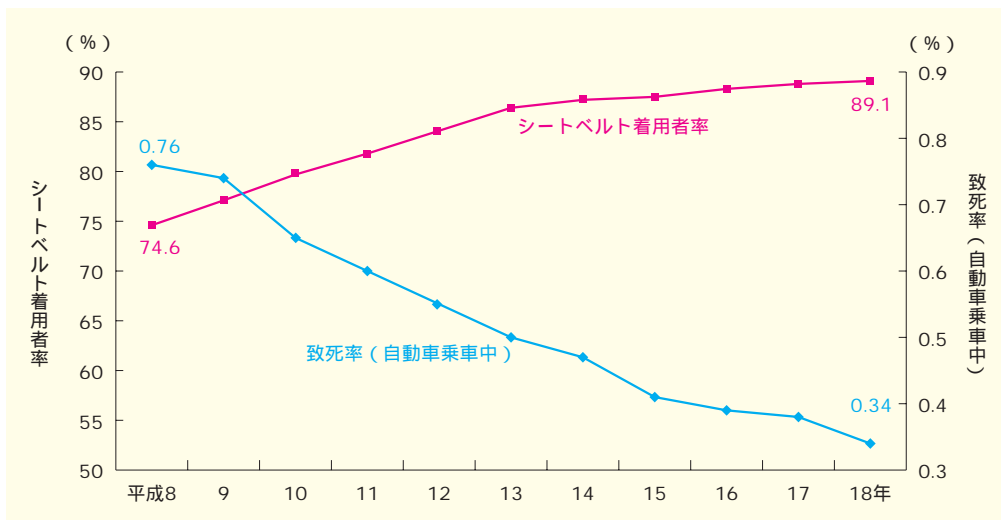
概況

事故発生件数	88万6,864件	(前年比 4万6,964件, 5.0%)
死傷者数	110万4,551人	(前年比 5万8,953人, 5.1%)
うち負傷者数	109万8,199人	(前年比 5万8,434人, 5.1%)
うち死者数(24時間)	6,352人	(前年比 519人, 7.6%)
(30日以内)	7,272人	(前年比 659人, 8.3%)

近年、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、総合的に推進してきたことによるが、定量的に示すことができる主な要因としては、シートベルト着用者率の向上、事故直前の車両速度の低下、飲酒運転の厳罰化等悪質・危険運転者対策の効果等が挙げられる。

要因：シートベルト着用者率の向上に伴う致死率の低下

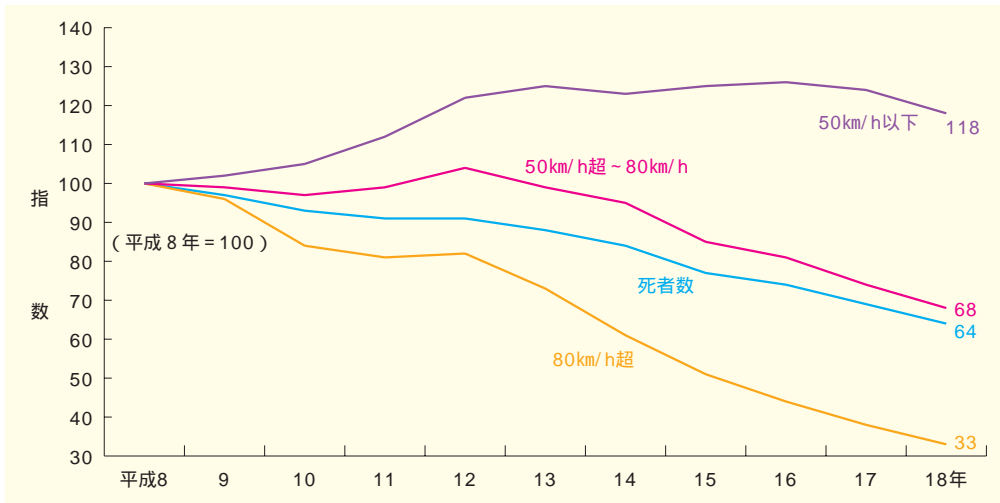
シートベルト着用者率及び致死率（自動車乗車中）の推移



- 注 1 警察庁資料による。
- 2 シートベルト着用者率 = シートベルト着用死傷者数 (自動車乗車中) ÷ 死傷者数 (自動車乗車中) × 100
- 3 致死率 (自動車乗車中) = 死者数 (自動車乗車中) ÷ 死傷者数 (自動車乗車中) × 100

要因：事故直前の車両速度の低下（高速走行時の減少が顕著）

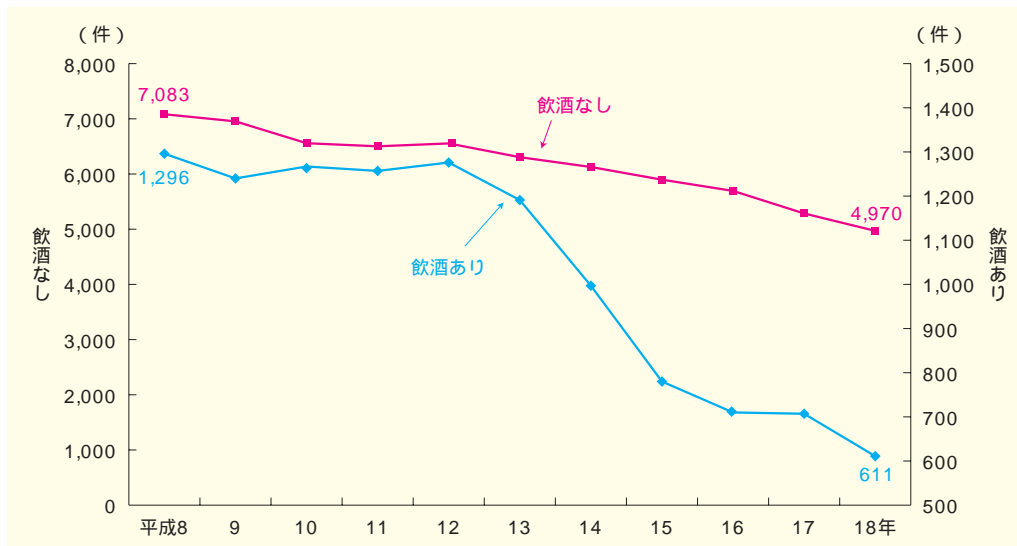
危険認知速度別交通事故件数（一般道路）及び死者数の推移



- 注 1 警察庁資料による。  
 2 危険認知速度とは、自動車又は原付運転者が、相手方車両、人、駐車車両又は物件等（防護さく、電柱等）を認め、危険を認知した時点の速度をいう。

要因：飲酒運転による死亡事故の減少（10年間で半数近くまで減少）

原付以上運転者（第1当事者）の飲酒別死亡事故件数の推移



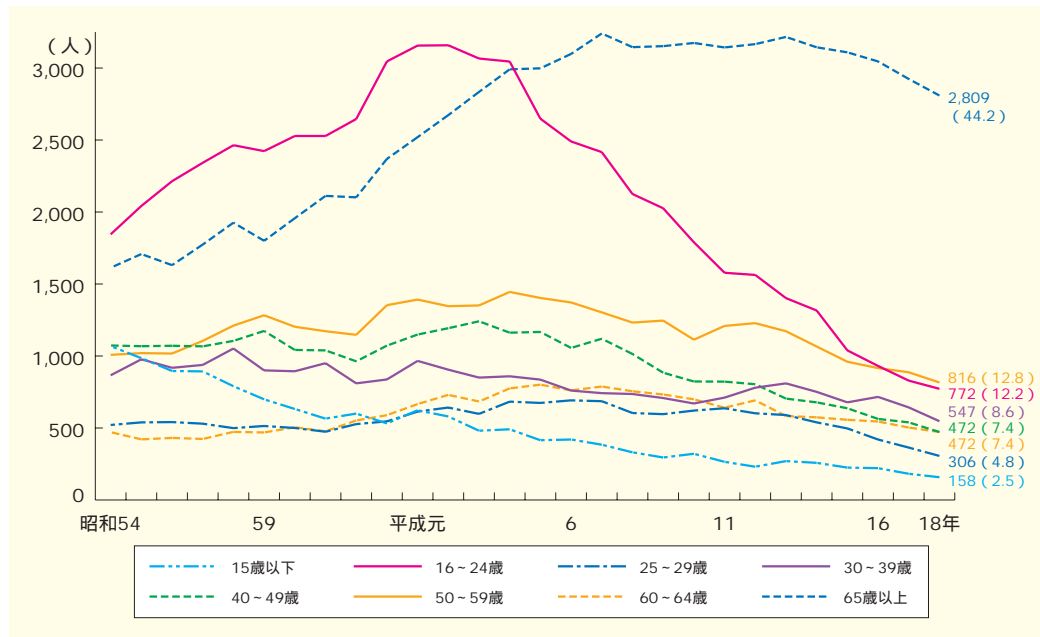
注 警察庁資料による。

### 年齢層別交通事故死者数及び負傷者数

死者数は、65歳以上の高齢者（2,809人）が14年連続で最も多く、全死者数に占める割合は44%を超えている。また、前年と比べると、すべての年齢層で減少しており、65歳以上の高齢者（115人減）と30～39歳（96人減）が特に減少した。

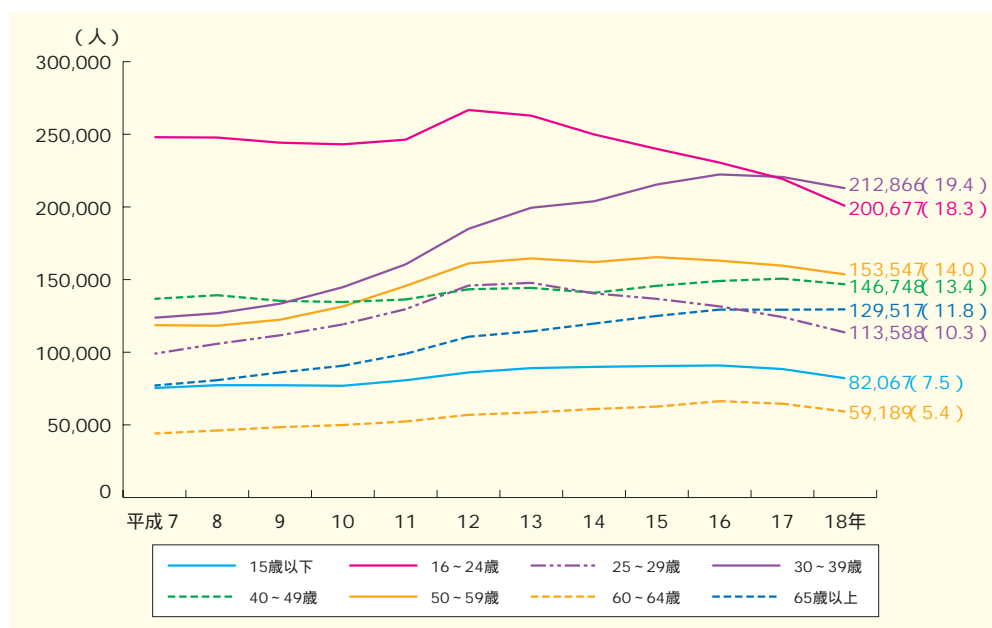
負傷者数は、30～39歳（21万2,866人）と16～24歳（20万677人）が多い。また、前年と比べると、16～24歳（1万8,593人減）と25～29歳（1万627人減）が特に減少し、65歳以上の高齢者（251人増）が増加した。

年齢層別交通事故死者数の推移



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

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。

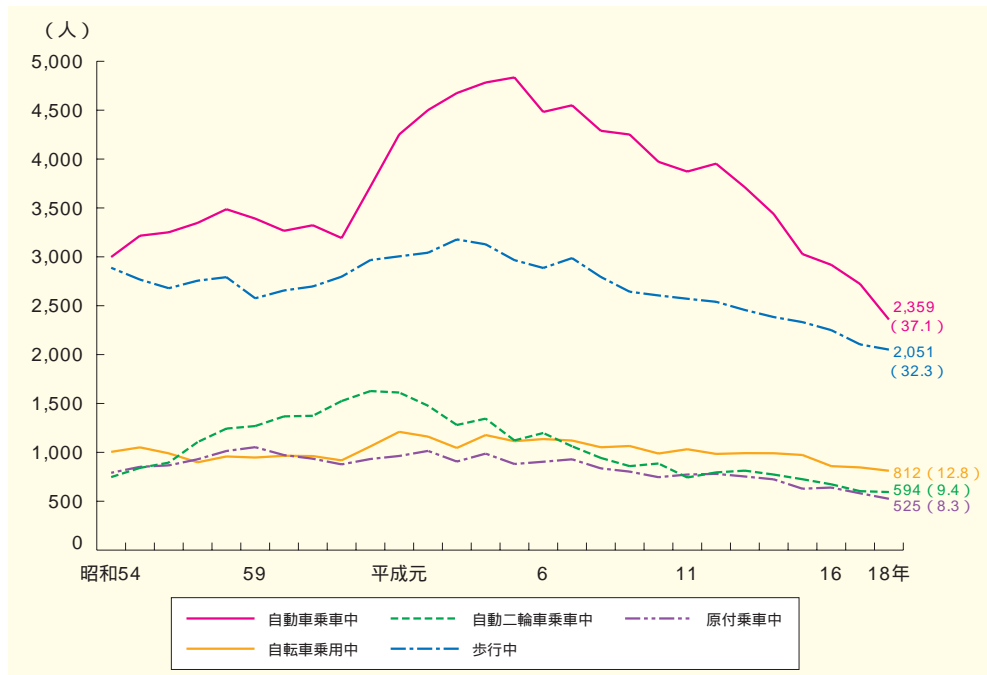
### 状態別交通事故死者数及び負傷者数等

死者数は、自動車乗車中が2,359人と最も多く、全交通事故死者数の37.1%を占めたが、前年と比べると大幅に減少した。

負傷者数は、自動車乗車中が69万2,302人と最も多く、全負傷者数の63.0%を占めた。

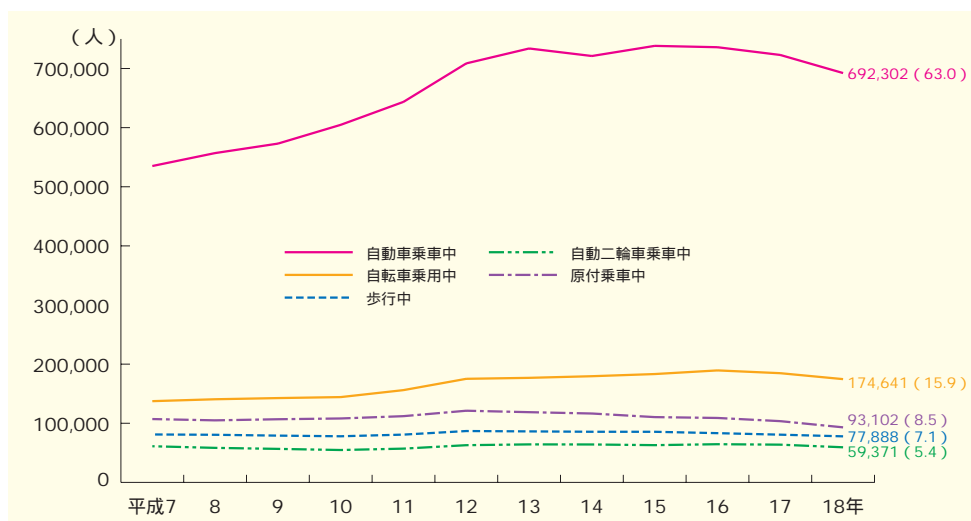
交通事故件数を状態別にみると、自転車乗用中の事故件数（17万4,262件）は、交通事故全体の約2割を占めており、10年前の約1.25倍に増加、対歩行者事故件数（2,767件）は、10年前の約4.75倍に増加している。

状態別交通事故死者数の推移



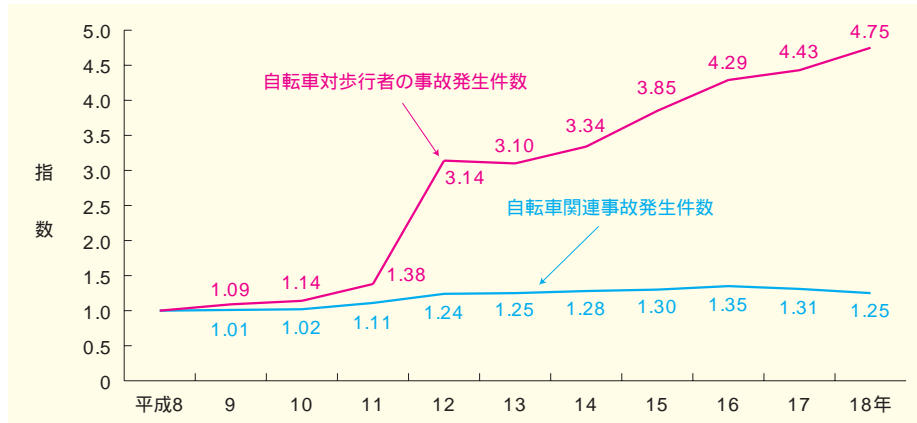
注 1 警察庁資料による。ただし、「その他」は省略している。  
 2 ( )内は、状態別死者数の構成率(%)である。

状態別交通事故負傷者数の推移



注 1 警察庁資料による。ただし、「その他」は省略している。  
 2 ( )内は、状態別負傷者数の構成率(%)である。

自転車対歩行者事故発生状況の推移



注 警察庁資料による。

### 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1,210人で、前年に比べて200人（14.2%）減少した。

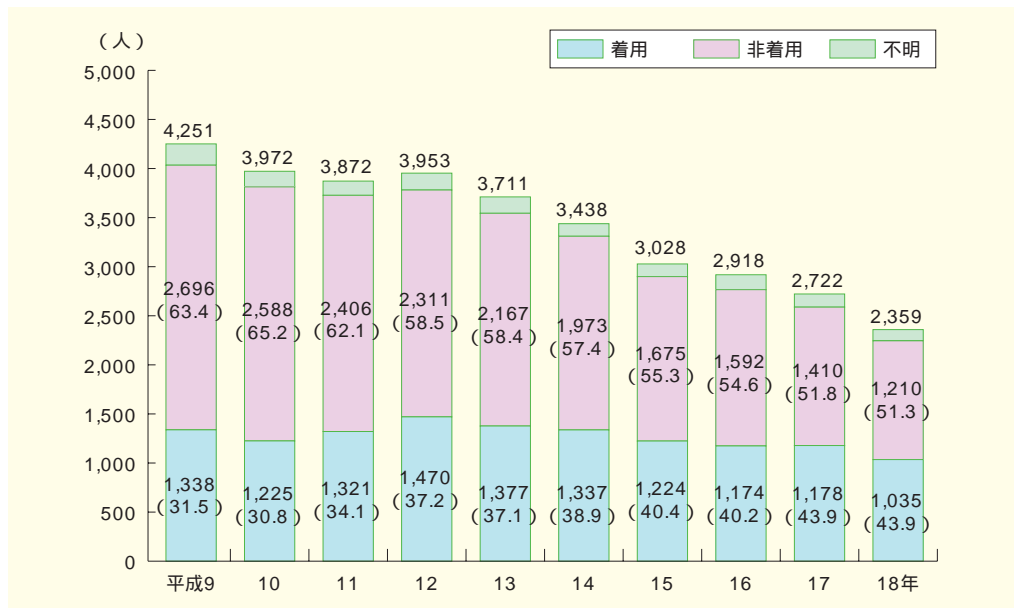
着用者の致死率（死傷者数に占める死者数の割合）は、非着用者の致死率の約10分の1である。

### 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、21人であり、重傷者は162人であった。

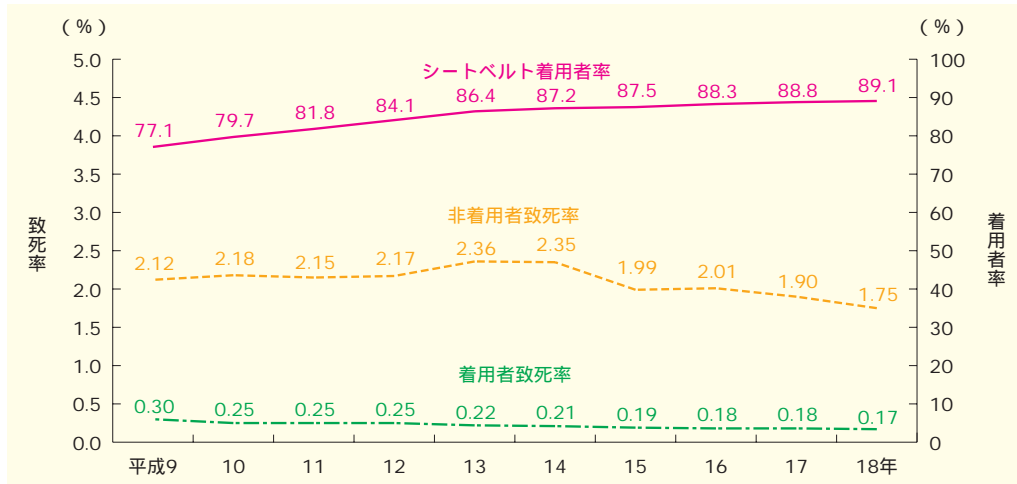
6歳未満幼児の自動車同乗中の致死率及び死亡重傷率をチャイルドシートの着用有無別にみると、非着用者の致死率は着用者の約9.8倍、死亡重傷率は約2.0倍となった。

シートベルト着用の有無別自動車乗車中死者数の推移



注 1 警察庁資料による。  
2 ( )内は着用の有無別死者数の構成率 (%)である。

シートベルト着用の有無別致死率及び自動車乗車中死傷者のシートベルト着用者率の推移



注 警察庁資料による。

シートベルト着用者率：シートベルト着用死傷者数（自動車乗車中）÷ 死傷者数（自動車乗車中）× 100

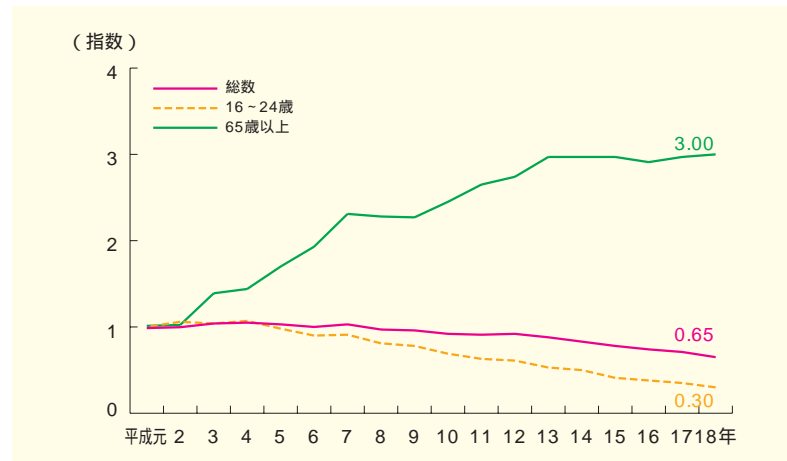
着用者致死率：シートベルト着用死者数（自動車乗車中）÷ シートベルト着用死傷者数（自動車乗車中）× 100

非着用者致死率：シートベルト非着用死者数（自動車乗車中）÷ シートベルト非着用死傷者数（自動車乗車中）× 100

### 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を運転者の年齢別にみると、65歳以上の高齢者はほぼ一貫して増加しており、18年には元年の3倍に増加した。

自動車（第1当事者）運転者の若者・高齢者別死亡事故発生件数の推移



注 1 警察庁資料による。

2 平成元年を1とした指数

## 新たな駐車対策法制による駐車対策の推進

### 1 新制度の概要

放置車両に係る使用者責任の拡充

- ・ 運転者責任が追及できない場合に車両の使用者に放置違反金の納付を命令
- ・ 放置違反金を滞納している者には滞納処分・車検拒否
- ・ 常習違反には車両の使用制限

放置駐車違反取締り関係事務の民間委託

- ・ 放置車両の確認と確認標章の取付けに関する事務（確認事務）を公安委員会の登録を受けた法人へ委託可能に
- ・ 現場において放置車両の確認等に従事する者について資格制度（駐車監視員制度）を導入
- ・ 放置違反金関係事務についても民間委託を可能に

### 2 駐車規制の見直し

新たな駐車対策法制の円滑な施行のため、時間的視点と場所的視点の両面から駐車規制の計画的かつ集中的な見直しを実施し、平成16年1月から平成18年11月末までに、全国で約2万6,700区間、約2万1,700kmの駐車規制を解除・緩和した。

### 3 駐車監視員活動ガイドラインの策定・公表

確認事務を民間委託する警察署では、管内の駐車実態、地域住民等の意見・要望を踏まえ、駐車監視員が重点的に活動する場所、時間帯を定めた駐車監視員活動ガイドラインを策定・公表し、これに基づき、公平かつメリハリを付けた違法駐車取締りを推進している。

### 4 施行後の状況

施行後、確認事務は、全国270警察署において74法人に委託され、約1,600人の駐車監視員が活動しており、平成18年6月から12月末までの間における放置車両確認標章の取付件数は、159万2,170件（うち駐車監視員によるものは、70万3,717件）で、1日当たりの取付件数にすると約7,400件となり、平成17年中における違法駐車標章の1日当たりの取付件数（約5,700件）と比べて3割程度増加した。

施行後は、大都市地域を始め各地の違法駐車の実態は大幅に改善され、交通渋滞の解消にもつながっているほか、駐車車両への衝突事故も減少するなど、交通事故の減少効果も認められた。

#### < 効果の例 >

違法放置駐車台数の減少

全国 405区間（1,694km）の調査  
1 km当たり 14.4台（59.5%）減少  
平成17年10月及び平成18年10月の比較

交通渋滞（旅行時間）の減少

全国 105区間（564km）の調査  
1km当たり 25秒（12.2%）短縮  
平成17年10月及び平成18年10月の比較

駐車車両への衝突事故の減少

776件（平成18年6月～10月末）  
過去5年間の同期の平均に比べて240件（約24%）減少

駐車監視員の活動状況



違法駐車改善状況  
東京都(明治通り)



施行前



施行後



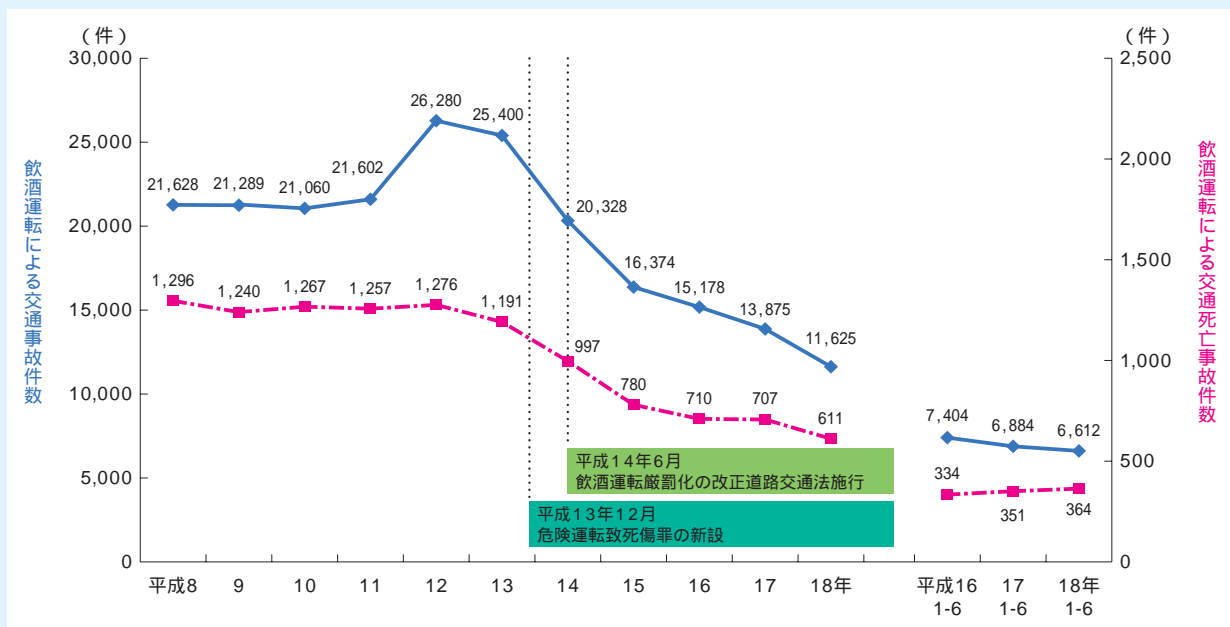
## 飲酒運転根絶対策

飲酒運転による交通事故については、関係機関・団体による飲酒運転抑止に関する取組や飲酒運転に対する罰則の強化等を内容とする道路交通法の一部を改正する法律（平13法51）の施行（平成14年6月）等により、減少傾向にあったものの、平成18年8月には、福岡県で飲酒運転により幼児3人が死亡する交通事故が発生したことなどから、飲酒運転が深刻な社会問題となった。

このような情勢を踏まえ、平成18年9月15日に中央交通安全対策会議交通対策本部（本部長：内閣府特命担当大臣，構成員：関係事務次官等）において「飲酒運転の根絶について」（12ページ）を決定し、飲酒運転に対する国民の意識改革を進め、その根絶を図ることとした。

各方面での飲酒運転抑止の取組や警察における取締りの強化等により、平成18年上半期の時点では増加傾向にあった飲酒運転による死亡事故も9月以降減少傾向に転じたが、飲酒運転を根絶するためには、国民一人ひとりの意識を一層高め、「飲酒運転は絶対にしない、させない」という社会規範を確立する必要がある。

原付以上運転者（第1当事者）の飲酒運転による交通事故件数、交通死亡事故件数の推移



注 警察庁資料による。

ここでは、本部決定に基づき、飲酒運転の根絶に向けて取り組んだ主な施策を紹介する。

### 1 飲酒運転の根絶に向けた取組の強化

#### 関係業界への周知徹底，協力要請

関係機関においては、関係団体等を通じて、自動車運送事業者や酒類を提供する飲食店や酒の製造・販売、ホテル等の事業者に対し、チラシやポスターを配布するなどして、飲酒運転の根絶について周知徹底を図るとともに、運転者に対する酒類の提供の自粛と飲酒運転をさせない取組等について協力を要請した。

こうした働きかけや飲酒運転に対する社会的な関心の高まり等から、飲酒運転の根絶に向けた自主的な取組が各方面で広がった。

例えば、全日本交通安全協会では、日本フードサービス協会、日本自動車連盟とともに「ハンドルキーパー運動（自動車によりグループで酒類提供飲食店に来たときには、グループ内で酒を飲まず、他の者を安全に自宅まで送る者（「ハンドルキーパー」）を決め、飲酒運転を根絶しようという運動）を展開しており、警察も協力して飲食店や利用者に対して広く運動への参加を呼び掛けている。

広報・啓発活動，交通安全教育の実施

都道府県警察では，地域のボランティアや安全運転管理者等を通じて，各地域，各職域における飲酒運転根絶気運の高揚を図った。

平成18年12月には，飲酒運転被害者遺族等による基調講演や専門家によるパネルディスカッションを通じ，地域，職域等における飲酒運転の根絶に向けた取組の推進と気運の醸成を図り，飲酒運転に対する国民の意識改革を促進する「交通安全シンポジウム～なくそう！ 飲酒運転～」(主催：内閣府)を開催，平成19年3月には，海外の先進的な取組とともに公共交通機関が飲食業等と連携して地域ぐるみで飲酒運転をさせないための取組事例を紹介し，議論を深めることにより飲酒運転の根絶に向けた取組を促す「飲酒運転根絶を考えるシンポジウム～公共交通機関ができること～」(主催：国土交通省，独立行政法人自動車事故対策機構)を開催した。

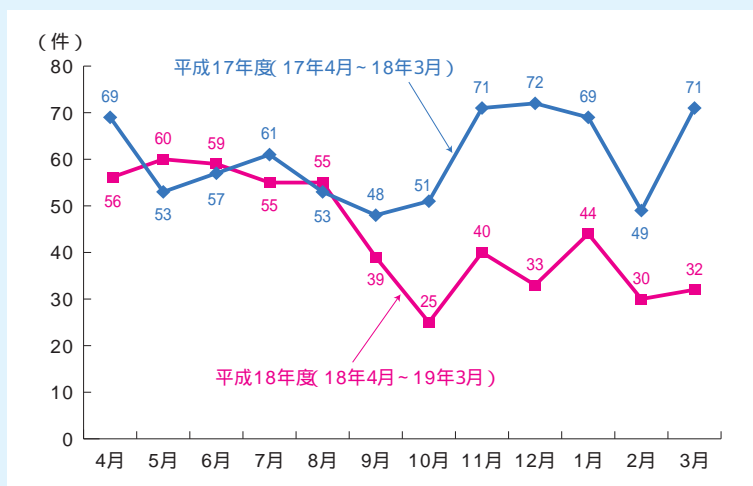
さらに，飲酒運転の根絶に向けた国民の意識改革を図るため，飲酒運転の根絶に向けた啓発ポスターを作成・配布するとともに，テレビ，ラジオ，新聞，インターネット等の各種媒体を活用し，広報・啓発活動を集中的・継続的に実施した。広報・啓発活動については，一過性のものとならないよう引き続き今後も継続的に実施する予定である。

警察では，飲酒運転の危険性や飲酒運転による交通事故の実態について周知に努めるとともに，飲酒運転の危険性について国民の理解を促進するため，実際に飲酒した状態でテストコースの走行や運転シミュレーターの操作を体験させたり，器材を用いて酒酔い状態を疑似体験させるなどの手法を用いた交通安全教育を推進した。



飲酒運転の根絶に向けた啓発ポスター

飲酒運転による月別死亡事故件数の状況



注 警察庁資料による。

2 飲酒運転に対する指導取締りの徹底等

都道府県警察においては，平成18年9月及び12月に設定された飲酒運転取締強化週間，秋の全国交通安全運動，全国一斉飲酒運転取締り等を通じて，積極的な飲酒運転取締りを推進した。

また，飲酒運転を検挙した際に教唆・幫助の存在が疑われる場合については，運転者の捜査にとどまることなく，飲酒場所，同乗者，飲酒の同席者等に対する捜査を推進し，飲酒運転を助長する行為についても積極的に検挙した。

また，飲酒運転を行った者等に対する罰則の強化等を内容とする道路交通法の一部改正案を国会に提出した。



### 3 刑事施設における交通安全指導

刑事施設（刑務所，少年刑務所，拘置所）においては，平成18年5月，刑事施設及び受刑者の処遇等に関する法律（平17法50）が施行されたことに伴い，受刑者に対し，矯正処遇として，従来の作業のほか，その者に必要な改善指導等の受講を義務付けることとなった。

飲酒運転を犯した受刑者に対しては，個々の必要性，問題性等に応じ，改善指導として，交通安全指導，被害者の視点を取り入れた教育，酒害教育を実施している。

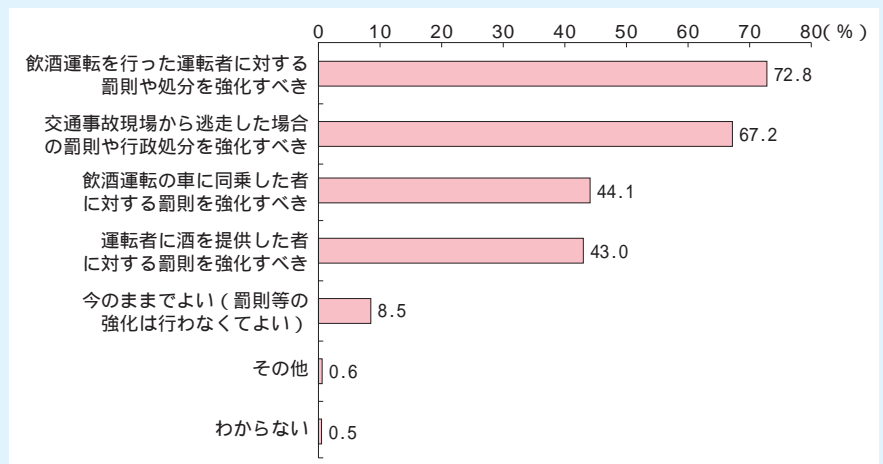
交通安全指導は，被害者の生命や身体に重大な影響を与える交通事故を起こした者や重大な交通違反を反復した者を対象に，交通違反や事故の原因等について考えさせることを通じて，遵法精神，責任観念，人命尊重の精神等をかん養することを目標としている。

その標準プログラムにおいては，運転者の責任と義務，一般犯罪と交通犯罪，酒と生活，今回の事犯のもたらした代償，罪の重さの認識，被害者（その遺族等）への対応，出所後の生活を指導項目として，講義や討議，SST（ソーシャル・スキルズ・トレーニング）等の方法を組み合わせて指導を実施することとしている。

また，被害者の命を奪い，又はその身体に重大な被害をもたらす犯罪を犯し，被害者及びその遺族等に対する謝罪や賠償等について特に考えさせる必要がある者に対しては，被害者の視点を取り入れた教育を実施し，犯罪被害者やその遺族の方等による講話やグループワーク等を組み合わせた指導を行っている。

さらに，酒害教育については，民間自助団体等の協力を得てグループワーク等を取り入れ，酒の害について理解させた上で，飲酒が周囲の者に及ぼすさまざまな影響や断酒に向けた具体的な方策等について考えさせるための指導を実施している。

世論調査にみる飲酒運転に対する厳罰化について（複数回答）



内閣府：交通安全に関する特別世論調査（平成18年10月）

### 4 飲酒運転に対する車両技術開発の検討

運転者の呼気からアルコールを検知するとエンジンを始動させなくする装置（アルコール・インターロック装置）については，諸外国で飲酒運転違反者への制裁としての活用がされている例があり，飲酒運転の根絶のための有効な手段として期待されている。

この中で，国土交通省は，警察庁，経済産業省及び日本自動車工業会との協力によりこの装置の技術的課題の整理を進め，さらに，本年1月30日には，「アルコール・インターロック装置の技術課題検討会」を立ち上げた。

本検討会では，本人確認が難しいこと，十分な耐久性がないこと及び不正改造対策が難しいこと等の技術的課題への対応について議論を進めているところであり，これを踏まえ，飲酒運転違反者への制裁としての活用を念頭に置いた技術要件（案）の整理について検討を進めること，「一般車両や営業用車両に対する義務化」については，技術的課題を明確にすることにより，今後の技術開発を進めることとしている。

### 5 常習飲酒運転者対策のための連携強化

交通対策本部は，アルコール依存症の者等の飲酒運転を抑止するための諸対策について，関係行政機関及び飲酒運転対策に係る団体との連携を強化し，その効果的な実施を図るため，本年4月に「常習飲酒運転者対策推進会議」を立ち上げた。

## 参考 飲酒運転の根絶について

平成18年9月15日  
中央交通安全対策会議  
交通対策本部決定  
平成19年4月26日改定

飲酒運転による死亡事故については、飲酒運転抑止に対する関係各位の取り組みと道路交通法の改正による飲酒運転の厳罰化等により、近年、減少傾向にあったが、今年に入り増加傾向に転ずるとともに、特に、最近になって、飲酒運転による死亡・重大事故が続発している。また、公務員の飲酒運転も頻発している。このため、飲酒運転に対する国民の意識改革を進め、その根絶を図ることとし、下記の措置をとるものとする。

### 記

#### 1 飲酒運転の根絶に向けた取り組みの強化

国及び地方公共団体は、飲酒運転の根絶に向けた活動を一層強化し、次の事項について国民への周知徹底を図るものとする。

酒気を帯びては絶対に車両等を運転してはならないこと、また、同乗者は酒気を帯びた者に運転をさせないこと

酒気帯び運転の禁止に違反して運転するおそれがある者に酒類を提供し、または飲酒をすすめてはならないこと

また、所属職員に対し、他の模範となるよう安全運転の指導を強化するとともに、飲酒運転に対しては同乗者を含め厳正に対処するものとする。

自動車運送事業者等に対し、関係団体等を通じて、飲酒運転の根絶について周知徹底を図る。また、酒類を提供する飲食店等に対し、関係団体等を通じて、運転者に対する酒類の提供の自粛とともに、飲酒運転をさせない取り組みについて協力を要請する。

「飲酒運転の根絶」を平成18年秋の全国交通安全運動の運動重点とするとともに、引き続き「飲酒運転は絶対にしない、させない」という国民の意識改革を図るため、広報、啓発活動を強化するものとする。

#### 2 飲酒運転に対する指導取締りの徹底等

飲酒運転に対する指導取締りを強化するとともに、同乗者、酒類の提供者に対しても徹底した責任追及を行うものとする。また、飲酒運転に対する制裁の更なる強化について検討する。

#### 3 飲酒運転に対する車両技術開発の検討

飲酒運転防止に係る車両の技術開発状況を把握し、実用化に向けた技術的課題の解決を図るなど、その開発方策について検討する。

#### 4 常習飲酒運転者対策のための連携強化

アルコール依存症の者等の飲酒運転を抑止するための諸対策について、関係行政機関及び飲酒運転対策に関係する団体との連携を強化し、その効果的な実施を図るため、交通対策本部長の定めるところにより「常習飲酒運転者対策推進会議」を開催する。

## 第2章 道路交通安全施策の現況

### 1 道路交通環境の整備

#### 人優先の安全・安心な歩行空間の整備

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た。

小学校，幼稚園，保育所及び児童館等に通う児童や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した。

このほか，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，横断歩道等の拡充により，通学路，通園路の整備を図った。

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，歩道整備を始めとした面的かつ総合的な事故抑止対策を実施した。また，「あんしん歩行エリア」以外の生活道路においても，歩道を積極的に整備した。

このほか，「生活道路事故抑止対策マニュアル」を活用するなどして都道府県公安委員会と道路管理者が連携し，自動車の速度の抑制，道路の形状や交差点の存在の運転者への明示，歩車それぞれの通行区分の明示等を進め，歩車が共存する安全で安心な道路空間を創出するための取組を推進するなど，交通事故抑止のための施策を実施した。

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引き続き重点的に実施した。その際，快適な通行空間を十分確保した幅の広い歩道の整備に努めるとともに，既存の道路に歩道等の設置が困難な場合においては，その歩道等の代替として既存の道路と並行した歩行者専用道路，自転車歩行者専用道路等の整備を推進した。

また，高齢者，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，ユニバーサルデザイン（誰にでも使いやすい設計）の考え方に基づき，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を積極的に整備した。

このほか，バリアフリー対応型信号機，経過時間表示装置，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を整備するとともに，改築事業等と併せた無電柱化を推進した。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した。

---

生活道路事故抑止対策マニュアル

生活道路における交通事故抑止対策を効果的に推進することができるようにするため，その手順や道路交通環境の整備手法等を体系的にまとめたもの。

## 高度道路交通システムの活用

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大きく寄与することを目的とした高度道路交通システム（ITS）を推進している。そのため、平成8年に策定されたITS全体構想に基づき、産・官・学の連携を図りながら、研究開発、フィールドテスト、インフラ（社会基盤）の整備等の推進を図った。

高度化された交通管制センターを中心に、個々の車両等との双方向通信が可能な光ビーコンを媒体として、交通流・量を積極的かつ総合的に管理することにより、高度な交通情報提供、車両の運行管理、公共車両の優先通行、交通公害の減少、安全運転の支援、歩行者の安全確保等を図り、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、キーインフラである光ビーコンの整備等の施策の推進を図った。

ノンストップ自動料金支払システム（ETC）で導入されている狭域通信（DSRC）システムを利用したあらゆるゲートのスムーズな通過、場所やニーズに応じた地域ガイド、タイムリーな走行支援情報の提供等多様なITSサービスについて、携帯電話、光通信等多様な通信メディアとの連携にも配慮しつつ実現を図った。

---

フィールドテスト

実地試験、屋外試験等のこと。

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とりをする路上設置型の赤外線通信装置。

## IT新改革戦略に基づく安全運転支援システムの推進

インフラ協調による安全運転支援システムとは、車両からは直接見えない範囲の交通事象に対処すべく、車両がインフラ機器（路側設備や他車両に搭載された機器や歩行者が携帯する機器も含む）との無線通信等により情報を入手し、必要に応じて運転者に情報提供、注意喚起、警報等を行うシステムである。

情報通信技術（IT）の活用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すことができるため、交通安全に大きく貢献することが期待されている。

これまで、インフラ協調による安全運転支援システムは官民をあげて実用化に取り組んできたが、実証実験の段階の施策が多く、実用化には至っていないか、実用化されてもその普及が不十分であった。そこで、IT新改革戦略（平成18年1月19日にIT戦略本部で決定）において、実用化までのロードマップが策定された。具体的には、平成18年の早期に官民一体となった連携会議を設立し、効果的なシステムの在り方や実証実験の内容を検討し、20年度までに特定地域の公道において大規模な実証実験を行い、事故削減への寄与度について定量的な評価を行った上で、22年に実用化を目指すこととされた。

これを受け、平成18年4月に官民連携のITS推進協議会（事務局：内閣官房）が設置された。ITS推進協議会は、8月に「安全運転支援システムの実用化に向けた実証実験の在り方」を取りまとめ、大規模実証実験の概要として、交通事故の種類と発生原因から実験の対象となるシステムの体系を整理し、実験地域や年度計画の考え方等を決定した。また、関係省庁においても、これを踏まえて以下の取組が行われているところである。

警察庁が推進しているDSSS（Driving Safety Support Systems）は、運転者に対し、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、ゆとりを持った運転ができる環境を創り出すことにより、交通事故の防止等を図るシステムである（図1参照）。

DSSSは、交通事故の種類ごとに様々なシステム（サービス）が考えられ、平成18年度にはそのうち「追突防止情報提供システム」、「事故態様情報提供システム」、「速度情報提供システム」及び「歩行者横断情報提供システム」の4つのシステムについて、東京都内においてモデル事業を開始した。

また、運転挙動に応じた的確な情報提供を実現する等、その機能の高度化に向けた研究開発を推進しているところであり、関係省庁と連携して早期実用化及び全国展開を図っていくこととしている。

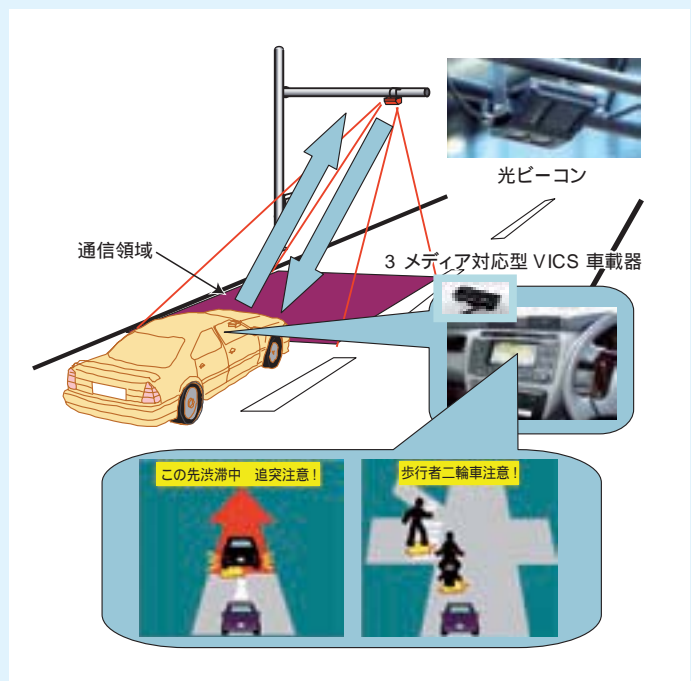


図1 DSSSの概要

総務省では、平成19年度から「安全運転支援情報通信システム実用化のための調査及び実証」ということで、安全運転を支援するような路車間通信や車車間通信システムにおいて、様々な電波メディアを用い実用化のための調査をするとともに、その有効性を実環境で検証する予定としている。具体的には20年度の大規模実証実験に向けて、電波伝搬特性などの基礎的な特性測定に加えて、路車間通信や車車間通信に用いる無線インターフェースや通信プロトコル等の通信技術の仕様の策定を行うこととしている。

また、平成17年度から取組み中のユビキタスITSの研究開発や、電波の有効利用を主たる目的として行う研究開発についても、その中で特に安全運転支援に資するものについては、実環境において検証することとしている。

国土交通省では、ドライバーへの情報提供を適切に行うことによる注意喚起等により、交通事故を削減し、安全で快適な自動車の走行を支援する走行支援道路システム（AHS）について、事故削減に効果的なシステムの構築を行っている。平成19年度から、首都高速道路等の複数箇所において、障害物情報提供システム、前方情報提供システム、合流支援システム等について、ITS車載器（ETCやVICSなどの既存サービスのほか、DSRCシステムの路側機による音声・画像を用いた情報提供やインターネット接続などが可能で、光ビーコンによる情報提供など多様なメディア・サービスに対応した車載器。19年3月に（電子情報技術産業会が規格を策定。）を活用した実証実験を実施し、実用化を図っていくこととしている。

また、IT技術により安全性を格段に高めた先進安全自動車（ASV）の開発・普及の促進について、産・学・官の協力のもと平成18年度から第4期ASV推進計画を実施しているところであり、IT新改革戦略に基づく大規模実証実験の実施についても、同計画において、インフラ協調による安全運転支援システムの検証実験を実施するための車両側からの取組を行うこと等を通じ実用化に向け取り組んでいるところである。

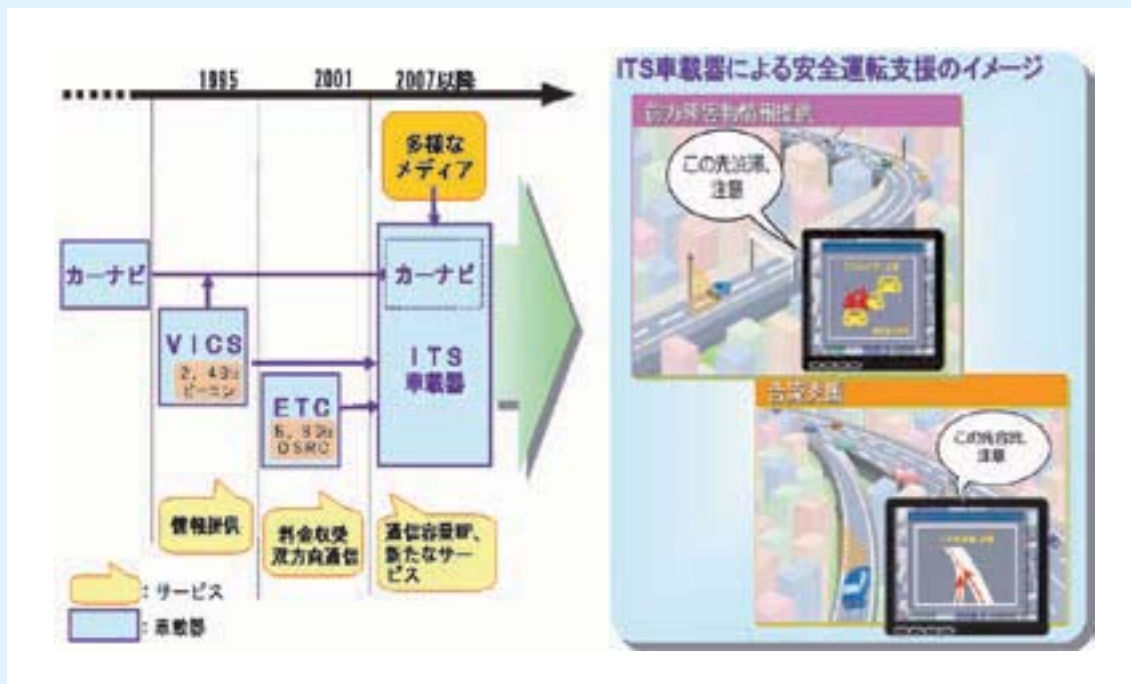


図2 ITS車載器による安全運転支援のイメージ



## 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の推進

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」の作成等自主的な交通安全活動を展開し、地域・家庭における交通安全活動の主導的役割を果たすよう指導・援助を行った。

内閣府は、平成18年度から、地域における高齢者安全運転の普及を促進するため、シルバーリーダー及び地域活動に影響力のある高齢者を対象とした「参加・体験・実践型の高齢者安全運転普及事業」を実施し、高齢者交通安全教育の継続的な推進役の養成に努めた。また、シルバーリーダーのサブリーダー育成能力を高めること等を目的とする「シルバーリーダー中央研修事業」、交通安全をテーマに三世代が交流する「世代間交流事業」及び交通安全教室に参加しない高齢者を対象にした「高齢者世帯訪問事業」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。

## 道路交通事故による損失

平成18年度の内閣府調査において、道路交通事故による損失額が算定された。この調査では、交通事故によって生じる金銭的損失のほか、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な損失についても分析を行っている。交通事故による損失を明らかにすることにより、損失の大きさに対する国民の意識を高めるとともに、より効果的・効率的な交通安全対策を促進することが期待される。

ここでは、内閣府調査の概要について紹介する。

### 交通事故による損失の算定範囲

算定の範囲は、1年間の交通事故によって生じる金銭的損失及び非金銭的損失である。

金銭的損失は、逸失利益、治療関係費及び慰謝料等の人的損失のほか、車両・構築物の修理費等の物的損失、就業不能による付加価値額低下等の事業主体の損失、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、保険運営費用及び渋滞の損失等の各種公的機関等の損失について算定された。

非金銭的損失は、交通事故による痛み、苦しみ、生活の質の低下及び生活の喜びを享受できなくなること等の非金銭的な損失のうち死亡に係る損失（死亡損失）を、交通事故による死亡リスク削減に対する支払意思額（WTP）を基に算定している。

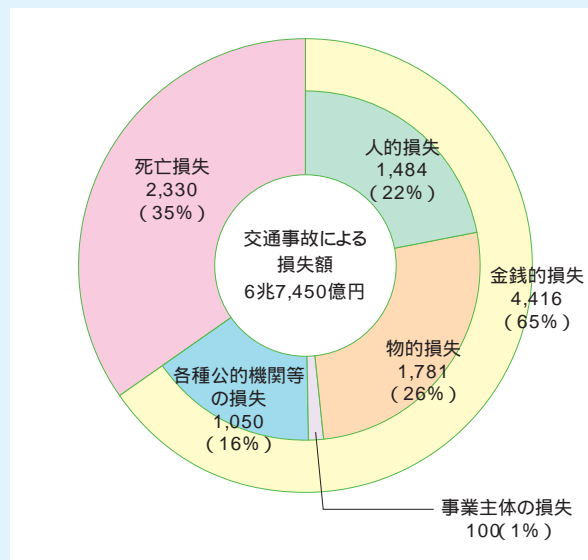
### 交通事故による損失の総額

道路交通事故による損失は、総額で6兆7,450億円、GDP比で1.4%と算定された（第1図）。

#### ア 死亡損失

交通事故により失われた特定の個人の生命の損失を事後的に評価することは不可能であるため、仮想市場評価法によるアンケート調査を用いて推計したWTPを基に死亡損失を算定した。この結果、死

第1図 交通事故による損失



注 単位未満の数値は四捨五入により整理してあるので、合計と一致しない。

交通事故の被害・損失の経済的分析に関する調査研究。

人々が、交通事故による死亡リスクを削減するために最大限支払ってもよいと考える額。WTP : Willingness To Pay

亡損失は総額で2兆3,300億円と算定された。

イ 金銭的損失

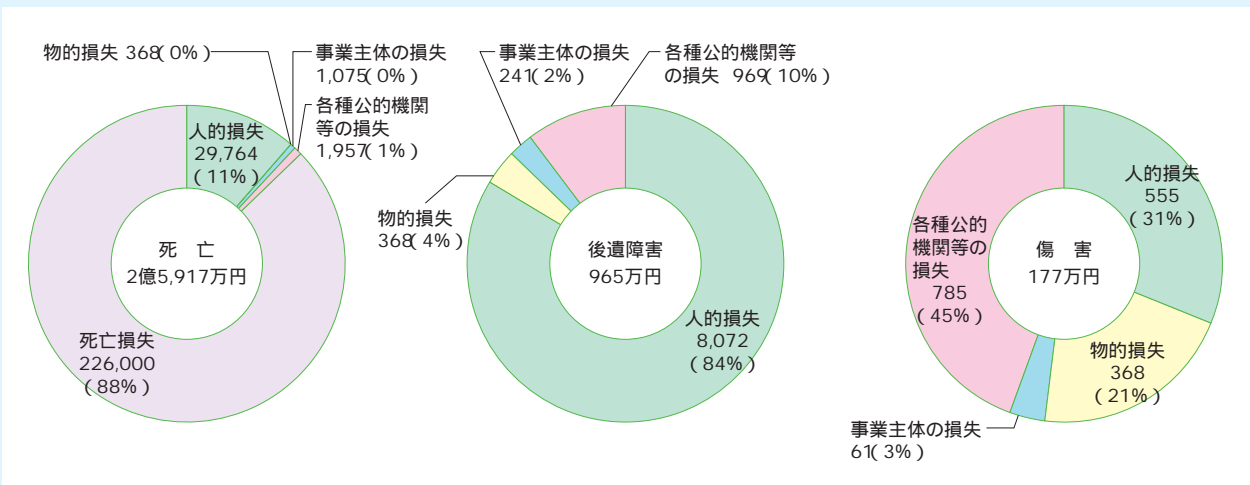
金銭的損失は総額で4兆4,160億円と算定された。このうち、人的損失が1兆4,840億円(22%)、物的損失が1兆7,810億円(26%)、事業主体の損失が1,000億円(1%)、各種公的機関等の損失が1兆500億円(16%)である。

1名当たりの交通事故による損失額

死亡、後遺障害、傷害の1名当たりの損失額を算定すると、それぞれ、2億5,900万円、965万円、177万円となった。(第2図)

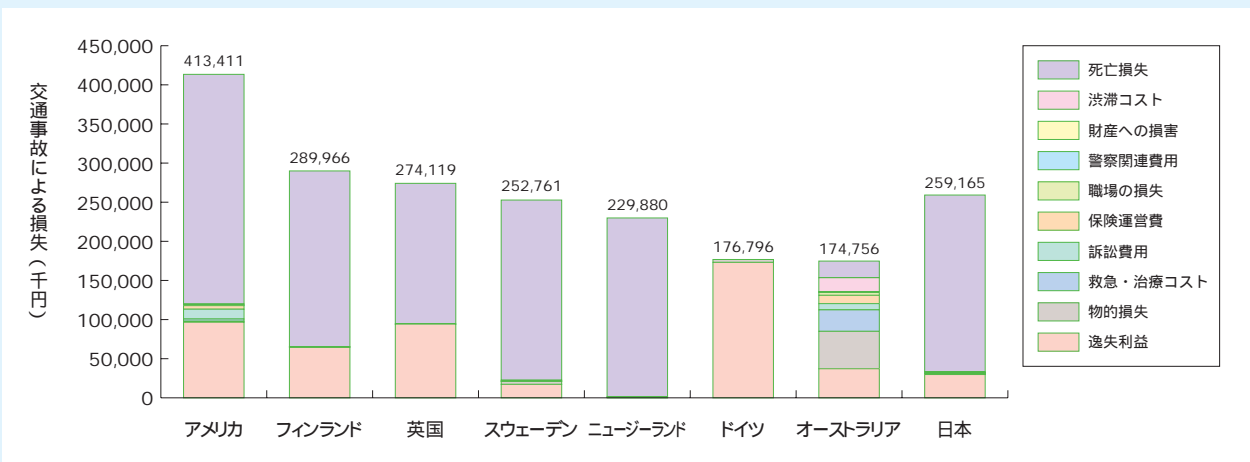
死亡による1名当たりの損失額を諸外国における算定事例と比較すると、フィンランド、英国、スウェーデンとほぼ同じ水準となっている。(第3図)

第2図 1名当たりの交通事故による損失



注 単位未満の数値は四捨五入により整理してあるので、合計と一致しない。

第3図 諸外国における死亡1名当たりの交通事故による損失額



### 3 安全運転の確保

#### 高齢運転者対策の充実

年齢が70歳以上の高齢者に義務付けられている高齢者講習は、受講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・指導を行うことを内容としており、この講習を受講した者は、更新時講習を受講する必要がないこととされている。平成18年中の高齢者講習の受講者は146万8,374人であった。また、更新時講習では、65歳以上70歳未満の者を対象とした高齢者学級を編成し、高齢運転者の運転特性や交通事故の特徴等を内容とする講習を行うよう努めた。

#### 自動車運送事業者に対する指導監督の充実

新規参入事業者に対する早期監査の実施や行政処分を行った事業者に対するフォローアップ監査の実施等の予防的監査を実施するとともに、関係行政機関との相互通報制度の拡充やタクシー事業場に対する合同監査・監督を実施することとし、また、事業者ぐるみで過労運転や酒気帯び運転を行っていた場合等における行政処分の厳格化を図った。さらに、経営トップから現場までが一丸となった安全を確保する仕組みとして運輸安全マネジメントを導入するとともに、事業者の安全管理体制の構築状況を国が評価する「運輸安全マネジメント評価」を導入した。

### 4 車両の安全性の確保

#### 車両の安全対策の推進

自動車メーカーによるリコール隠し等の不正行為が発生したことを踏まえ、平成16年に、情報収集体制の強化、監査体制の強化及び技術的検証体制の強化の3つを柱とするリコールに係る不正行為の再発防止対策をまとめた。これまで逐次体制の強化を行い、18年度は道路運送車両法等の改正を行い、独立行政法人交通安全環境研究所にリコール技術検証部を設置し、実車実験等により自動車の不具合の原因を検証することとした。これをもって再発防止のための体制づくりが完了したことから、これらの体制を活用してリコール制度の着実な実施を図った。

また、自動車を高知能化して安全性を格段に高めた先進安全自動車（ASV）について、第4期ASV推進計画を開始し、自動車アセスメントにおいては21車種について衝突安全性能試験を実施した。

このほか、大型車の車輪脱落事故やバスの車両火災事故等の点検・整備等の不良に起因する事故の防止を図るため、自動車点検基準等の関係法令を改正した。また、不正な二次架装による積載量又は乗車定員の水増し等に対応するため、道路運送車両法を改正し、架装メーカー等に対する立ち入り検査等の規定を新設した。

### 5 救助・救急体制等の整備

#### ドクターヘリ事業の推進

緊急現場、搬送途上における医療の充実を図るため、早期治療の開始と迅速な搬送を行うドクターヘリ（医師等が同乗する救急専用ヘリコプター）事業については、平成18年度末までに、10道県の救命救急センターにドクターヘリが配備された。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「運用マニュアル」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した。

## 第2部 鉄道交通

### 第1章 鉄道交通事故の動向

#### 1 近年の運転事故の状況

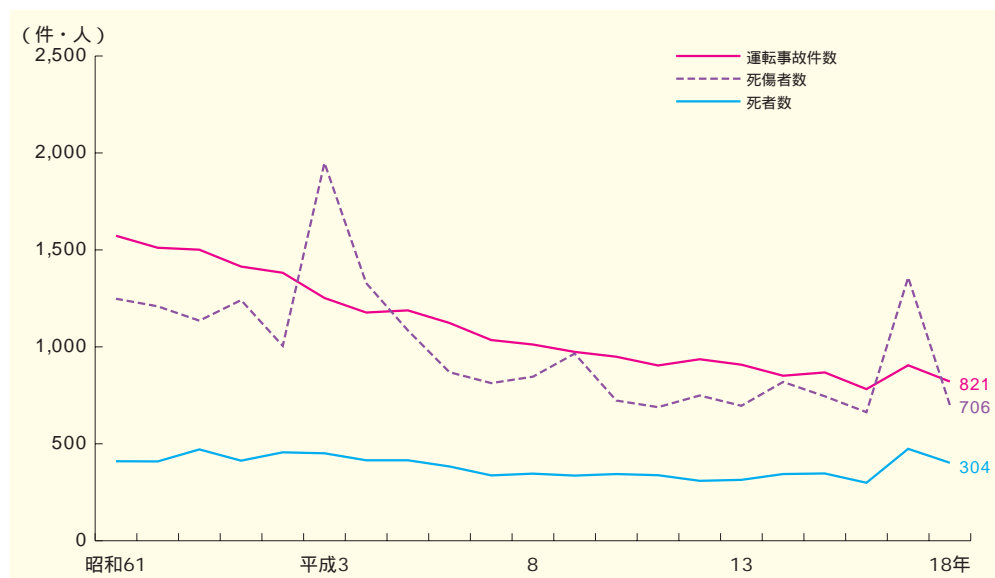
鉄道交通における運転事故は、長期にわたり減少傾向にあり、平成18年の運転事故件数は821件で前年比9.3%減となった。

運転事故による死傷者数は706人（うち死亡者304人）で前年比48.0%減となった。

踏切事故は362件で前年比19.6%減であり、運転事故の約44%を占めた。また、死傷者数は237人で前年比22.5%減となった。

平成18年中の重大事故（死傷者が10名以上又は脱線両数が10両以上生じた事故）は、4月5日に発生した京王電鉄京王線の列車脱線事故、6月13日に発生した東京都交通局荒川線車両衝突及び11月19日に発生した西日本旅客鉄道津山線の列車脱線事故の3件である。

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。

#### 運転事故

列車衝突事故，列車脱線事故，列車火災事故，踏切障害事故，道路障害事故，鉄道人身障害事故及び鉄道物損事故をいう。なお，軌道の運転事故は，鉄道運転事故と同様に定義する。

## 公共交通機関における安全管理体制の構築

平成17年以降、JR西日本福知山線列車脱線事故等ヒューマンエラーに起因するとみられる事故・トラブルが多発した。

このため、国土交通省では「公共交通に係るヒューマンエラー事故防止対策検討委員会」を平成17年6月に設置し、公共交通に係る総合的かつ効果的なヒューマンエラー事故防止対策の検討を行い、平成18年4月に事業者における安全マネジメント体制の構築及び予防安全型技術の必要性等を指摘する最終取りまとめを行った。

これを受けて、第164回国会において「運輸の安全性の向上のための鉄道事業法等の一部を改正する法律」(運輸安全一括法)が成立し、鉄道・自動車・海運・航空の各モードにおける事業法を改正した。

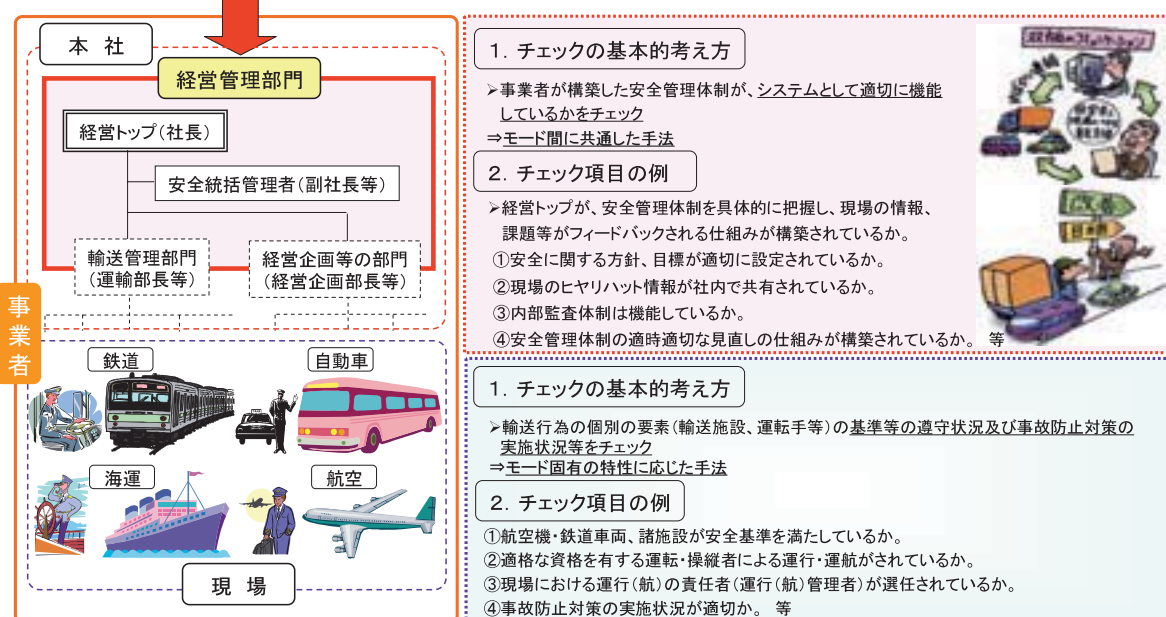
運輸安全一括法では、運輸事業者内部における安全最優先の意識の形骸化、経営トップと現場の意思疎通不足等を解消し、経営トップから現場まで一丸となった安全管理体制を構築することにより、事業者における輸送の安全を確保するための取組みを強化するために、事業者に対して、「安全管理規程」の作成・届出及び「安全統括管理者」の選任・届出を義務付けるとともに、国及び事業者に対して輸送の安全に係る情報の公開を義務付ける等の所要の改正を行い、平成18年10月から施行されている。

また、運輸安全一括法の施行により、国は事業者の安全管理体制の構築状況についてチェックを行う「運輸安全マネジメント評価」を実施することとした。

運輸安全マネジメント評価は、経営トップや安全統括管理者等の経営幹部に対して、事業者が構築した安全管理体制に係る経営トップの意識や経営中枢における意思決定過程等について、本社での聞き取り調査等を行うことにより、従来の保安監査とは異なる観点から、経営管理部門が行う事業者の安全管理体制への取組み状況を国が評価し、更なる輸送の安全の確保に資する改善方策等の助言を行うものである。

### 新たな運輸安全マネジメント評価の実施イメージ

**国** 運輸安全マネジメント評価＝本社で経営トップ等への面談調査等により、安全管理体制の取組み度合いをチェック・助言



**国** 現行の保安監査＝本社や支社、営業所等の事務所や輸送現場等で、管理者への聞き取り、施設等への視察により、技術基準等への適合性等を含む輸送の安全の取組みをチェック・改善命令

本評価は、平成19年3月までにJR西日本等大手運輸事業者44社（うち鉄道16社、航空5社、自動車14社、海運9社）に対して実施したところである。

国土交通省は、この新しい取組みである運輸安全マネジメント評価の着実な実施を、保安監査の充実・強化等と併せて総合的に推進することにより、公共交通機関の安全対策を一層推進する。

#### （参考）西日本旅客鉄道株式会社福知山線列車脱線事故調査

平成17年4月25日、西日本旅客鉄道株式会社福知山線塚口駅～尼崎駅間の曲線区間を走行中の快速列車が脱線し、死者107名、負傷者555名（警察からの情報提供による。）が生じるという極めて重大な列車脱線事故が発生した。

当該事故は、航空・鉄道事故調査委員会が、原因究明の調査を鋭意進めているところである。

当該事故調査の概要は次のとおりである。

#### 1 事故の概要

西日本旅客鉄道株式会社の宝塚駅発同志社前駅行きの快速列車（7両編成）は平成17年4月25日 塚口駅を通過後、名神高速道路の南にある右曲線を走行中、1両目が左へ転倒するように脱線し、続いて2～5両目が脱線した。

1両目は左に横転し、前部が線路東側にあるマンション1階の駐車場の奥の壁に衝突し、後部下面がマンション北西側の柱に衝突した。2両目は中央部左側面が1両目の後部を間に挟んでマンション北西側の柱に、後部左側面が北東側の柱にそれぞれ衝突した。3～5両目は脱線し、6及び7両目は脱線しなかった。

#### 2 事故調査の状況

航空・鉄道事故調査委員会では、事故発生の直後より委員及び鉄道事故調査官等を現地に派遣し、事故原因の調査を実施している。

事故の再発防止対策等の検討が早急に必要であると考えられることから、平成17年9月6日に事故の調査経過の概要を報告するとともに、自動列車制御装置（ATS）等の機能向上、事故発生時における列車防護の確実な実行、列車走行状況等を記録する装置の設置と活用、速度計等の精度確保について国土交通大臣に対して建議を行っている。

それまでの調査結果を基に、平成18年12月20日に、事故の発生に至る経過、死傷者に関する情報など人的被害の状況、運転士及び車掌に関する情報、車両・鉄道施設・自動列車制御装置（ATS）などの諸設備に関する情報、西日本旅客鉄道株式会社の安全管理に関する情報等のほか、航空・鉄道事故調査委員会が行った各種試験・アンケート結果など、事故の調査に基づいて「知り得た事実」を記述した「事実調査に関する報告書の案」を作成・公表し、平成19年2月1日に意見聴取会を開催し、事故の関係者や学識経験者から事故について広く意見を求めた。

意見聴取会における意見を参考とし、最終報告書の作成に向け調査を実施しているところである。

## 第2章 鉄道交通安全施策の現況

### 1 鉄道交通環境の整備

#### 運転保安設備の整備

列車の高速化・高密度化に対応し、列車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、JR西日本福知山線列車脱線事故を踏まえ、緊急整備計画に基づく急曲線における速度超過防止用ATS等の整備を図った。さらに、技術基準を改正し、曲線、分岐器、線路終端、その他重大な事故を起こすおそれのある箇所へのATS等の設置を義務付け、整備促進を図った。

#### 鉄道の地震対策の強化

「新幹線脱線対策協議会」における検討内容を踏まえ、活断層と交差していることが確認され耐震対策が必要なトンネルの対策及び中間部付近が拘束されている高架橋柱の耐震補強を実施した。その他の新幹線の高架橋柱及び在来線の高架橋柱についても耐震補強の促進を図った。

また、今後発生が予測される大規模地震に備え、緊急人員輸送の拠点等の機能を有する主要な鉄道駅において耐震補強の緊急的实施を進めるとともに、地下鉄の電波遮蔽空間において情報受信が可能となるように地上波の再送信設備の整備促進を図った。

### 2 鉄道の安全な運行の確保

#### 乗務員及び保安要員の教育の充実及び資質の向上

動力車操縦者（以下、「運転士」という。）の資質の確保を図るため、動力車操縦者運転免許試験を実施した。また、運転士の資質の向上を図るため、運転士の資質向上検討委員会を開催し、運転士の教育手法の在り方や職場環境の改善方策等について検討を進めた。

#### 列車の運行及び乗務員等の管理の改善

運行管理体制については、運転指令と乗務員間の無線設備及びCTCの導入等を促進し、迅速かつ的確な運転指令体制づくりに努めるよう鉄道事業者を指導した。乗務員等の管理については、乗務員等の安全意識を高めるとともに、乗務員等がその職務を十分に果たし、安全運転を確保することができるように、就業時における心身状態の把握を確実に言い、安全管理に努めるよう鉄道事業者を指導した。

#### 鉄道事業者に対する保安監査等の実施

鉄道の安全運行を確保するため、鉄道事業法等を改正し、安全管理規程の作成及び安全統括管理者の選任等を義務付けるとともに、鉄道事業者に対し保安監査を実施し、輸送の安全確保の取組状況、施設及び車両の保守管理の状況、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った。

また、経営トップから現場まで一丸となった安全管理体制の構築状況を国が評価する「運輸安全マネジメント評価」を導入した。