

第 10 次交通安全基本計画作成のための 主な議論事項試案

本ペーパーは、専門委員会議の審議の充実を図ることを目的に、あくまで議論のたたき台として用意したものであり、内容として体系的・網羅的なものではなく、また、審議の結論を先取りするものではないことに御留意いただきたい。

目 次

内 容	項
[全般]	1
1 交通安全基本計画の構成及び記述の在り方	1
2 計画期間の設定	1
3 計画の基本理念について	1
[道路交通の安全]	2
（総論）	2
1 目標値の設定	2
2 道路交通安全対策の今後の視点	2
（各論）	5
1 道路交通環境の整備	5
（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	5
（2）幹線道路における事故対策の推進	5
（3）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	5
（4）高齢ドライバーにも見やすい道路標識・道路標示・信号灯器等の普及	6
（5）歩行空間のバリアフリー化	6
（6）安全で快適な自転車利用環境の整備	6
（7）交通管理の最適化	6
（8）ITS（高度道路交通システム）の活用	6
（9）高齢者等の生活維持のための公共交通機関等の整備	7
（10）災害に備えた道路交通環境の整備	7
2 交通安全思想の普及徹底	7
（1）段階的かつ体系的な交通安全教育の推進	7
（2）交通安全教育効果の一層の向上	8
（3）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	8
（4）飲酒運転の根絶	8
（5）日常的な安全運転の徹底について	8
（6）歩行者への反射材等の活用促進	8
（7）正しい自転車利用	9
3 安全運転の確保	9
（1）運転者教育等の充実	9
（2）事業用自動車の安全プランに基づく安全対策の実施	9
（3）事業用自動車事故の原因分析・再発防止策の提言強化	10
（4）テレマティクス等を活用した安全運転の促進	10
4 車両の安全性の確保	10
（1）安全基準の体系的・継続的な拡充・強化、安全な車両の開発等	10
（2）自動車の構造・装置及びその正しい使い方についての情報提供の充実	11
（3）リコール制度の充実	11
5 道路交通秩序の維持	11

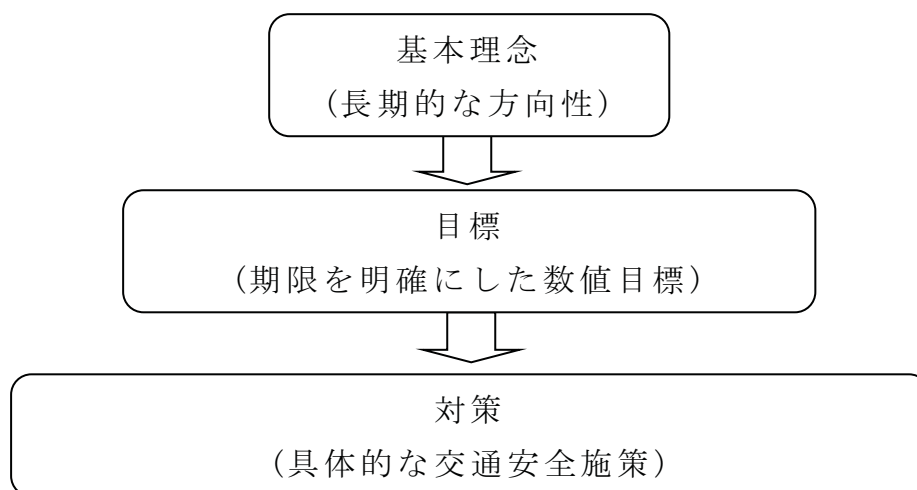
(1) 効果的な交通指導取締りの推進等	1 1
(2) 交通事故事件捜査の合理化・高度化等	1 1
6 救助・救急活動の充実	1 1
7 被害者支援の推進	1 2
8 交通事故分析の充実	1 2
[鉄道交通の安全]	1 3
(総論)	1 3
1 目標値の設定	1 3
2 鉄道交通安全対策の今後の視点	1 3
(各論)	1 3
1 鉄道交通環境の整備	1 3
2 安全管理体制の確保	1 4
(1) 鉄道事業者に対する保安監査等の実施	1 4
(2) 運転士の資質の保持	1 4
(3) リスク情報の分析・活用	1 4
(4) 気象情報等の充実	1 4
3 鉄道交通の安全に関する知識の普及	1 4
4 鉄道事故等の原因究明と再発防止に向けた調査体制の充実	1 5
5 研究開発及び調査研究の充実	1 5
6 救助・救急活動の充実	1 5
[踏切道における交通の安全]	1 6
(総論)	1 6
1 目標値の設定	1 6
2 踏切道安全対策の今後の視点	1 6
(各論)	1 6
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並びに踏切保安設備の整備及び交通規制の実施	1 6
2 踏切道の統廃合の促進	1 7
3 その他踏切道の交通の安全と円滑化を図るための措置	1 7
[海上交通の安全]	1 8
(総論)	1 8
(各論)	1 8
1 ふくそう海域の安全性の向上	1 8
2 商船の安全対策の推進	1 8
3 小型船舶等の安全対策の推進	1 9
4 自己救命策確保のための取組	1 9
5 船舶事故等の原因究明と再発防止に向けた調査体制の充実	1 9
6 大規模災害対策の推進	2 0
7 海上交通の安全対策に係る調査研究等の充実	2 0
[航空交通の安全]	2 1
(総論)	2 1
(各論)	2 1

1	航空安全プログラム（SSP）の推進	2 1
2	航空管制の高度化	2 1
3	運航・整備の安全確保及び高質な操縦士の確保	2 1
4	航空機の安全性審査体制の充実	2 2
5	航空事故等の原因究明と再発防止に向けた調査体制の充実	2 2
[公共交通機関における総合的な安全]		2 3
1	運輸安全マネジメント制度の充実・強化	2 3
2	鉄道・船舶・航空事故等における原因究明と再発防止	2 3
3	被害者支援の推進	2 3

〔全般〕

1 交通安全基本計画の構成及び記述の在り方

次期計画の構成及び記述の在り方については、現行の第9次交通安全基本計画の構成を参考とし、基本計画の体系を明確にするとともに、国民にとって理解しやすくするために、基本理念（長期的な方向性）、目標（期限を明確にした数値目標）及び対策（具体的な交通安全施策）の3つの流れで構成することとしてはどうか。



2 計画期間の設定

交通安全対策基本法上、計画期間は法定されておらず、また、平成21年初頭に、「今後10年間で交通事故死者数を2,500人以下とする」という政府目標を設定したため、その期限は平成30年末であり、計画期間をいかに定めるべきかが問題となるところ、第1次から第9次まで5年間として実施されてきた経緯があり、政府の他の長期計画の例から考えても、5年間（平成28年度から平成32年度まで）を計画期間としてはどうか。

3 計画の基本理念について

第9次交通安全基本計画では、「計画の基本理念」の中に、施策の内容と重複する記載もあるが、ここでは、理念としてふさわしい、「交通事故のない社会を目指す」、「人優先」を中心としたキーワードや、交通社会を構成する三要素（人間、交通機関及び交通環境）など計画に係る基本的考え方を記載すべきではないか。

[道路交通の安全]

(総論)

1 目標値の設定

死者数の目標値については、政府目標である「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」を記述するとともに、政府目標を踏まえた計画期間の目標については、近年の交通事故死者数の状況や、世界一安全な道路交通を実現するという点を考慮し、決定してはどうか。

また、死者数以外の数値目標については、第 9 次交通安全基本計画では、専門委員会等における議論を踏まえ、「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 27 年までに、年間の死傷者数を 70 万人以下とすることを目指す」とされた。次期計画においても、死傷者数の数値目標を設定することとし、この目標については、近年の死傷者数の状況を踏まえ、更に検討を加えて、決定してはどうか。

このほか、諸外国と比較した場合の死者数の構成率が高い歩行者、自転車についても、目標を定めることについて、検討してはどうか。

2 道路交通安全対策の今後の視点

第 9 次交通安全基本計画においては、「I 今後の道路交通安全対策を考える視点」に、8 つの「講じようとする施策」に横断的なものとして、①高齢者及び子供の安全確保、②歩行者及び自転車の安全確保、③生活道路及び幹線道路における安全確保が挙げられていた。

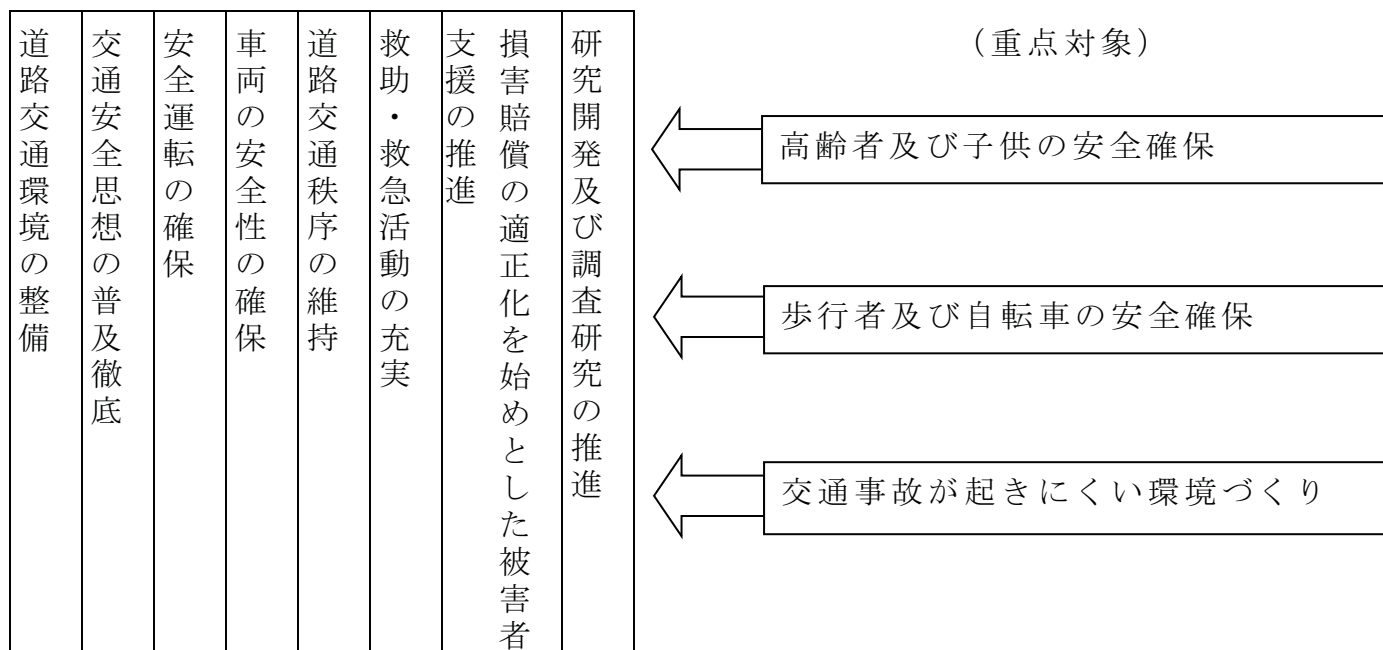
交通事故死者数の減少幅が縮小しており、昨年も 4 千人を超える交通事故死者数がある中で、第 10 次交通安全基本計画においても人優先の交通安全思想を踏襲し、交通事故死者数の過半数を超える高齢者を始めとする交通弱者の安全確保や交通死亡事故等の状況を踏まえた視点とすべきではないか。その上で、③については、①及び②に係る対策が、必然とすべての道路を対象とすることとなるため、①及び②を視点としてはどうか。

また、近年、死亡事故を含む交通事故件数を違反別で見た場合、運転者の不注意に起因するものが多いことから、更に交通事故を減らしていくためには、引き続き悪質・危険性の高い違反の抑止対策を図っていくことはもちろん、交通事故が起きにくい環境づくりの視点も必要ではないか。

<イメージ図>

縦割の施策（cf. 交通安全対策基本法）

横串の視点
（重点対象）



○ 高齢者及び子供の安全確保

死者数の過半数を高齢者が占め、これからも高齢化が進展していく中、高齢者対策がますます重要な課題となっている。高齢者については、歩行者の場合、自転車等を交通手段として利用する場合、自動車を運転する場合のそれぞれの対策について、一層取り組む必要があるのではないかと。歩行者や自転車利用の場合については、歩道や生活道路の対策が必要ではないかと。また、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を形成する必要があるのではないかと。さらに、高齢者は他の年齢層と比較して、歩行中や自転車乗車中に自宅の近くで死亡事故に遭うことが多いことから、地域における生活に密着した交通安全活動の充実が重要ではないかと。加えて、高齢者を支える福祉部門において、高齢者の移動の安全の確保に資する取組をより一層推進していくべきではないかと。自動車運転の場合については、高齢運転者が加害者として事故を起こさないようにするための対策の強化が必要ではないかと。

子供の安全確保については、引き続き、通学路等において歩道等の歩行空間の確保を積極的に推進する必要があるのではないかと。

また、高齢者や子供に対しては、地域の交通情勢に応じた交通安全教育等の対策を講ずる必要があるのではないかと。

○ 歩行者及び自転車の安全確保

死者数を状態別に見ると、歩行中の死者数が最も多くなっていることから、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必要ではないか。

人優先の考えの下、通学路、生活道路、市街地の幹線道路において歩道の整備等による歩行空間の確保を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する必要があるのではないか。

また、自転車については、自動車等と衝突して被害者となる場合が多いが、一方で自転車が加害者となる事故も少なからず発生しており、被害者と加害者それぞれの視点に立った対策が必要ではないか。

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通行空間の確保を積極的に進めるなどの対策を講ずることが必要ではないか。

さらに、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、ルールに違反する行動が多いため、交通安全教育等の充実が必要ではないか。

○ 交通事故が起きにくい環境づくり

近年、最高速度違反等の悪質・危険性の高い違反による死亡事故は減少しているが、死亡事故を含む交通事故発生件数を主な違反別で見た場合、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ものの件数が多くなっている。

このため、人間、車両及び交通環境の三要素にわたって交通事故が起きにくい環境づくりが必要ではないか。例えば、

- ① 引き続き悪質・危険性の高い違反の抑止対策を図っていくことはもちろん、車両を運転する際に、遭遇する様々な危険に対して、的確な予測・判断・行動がとれるための対策が必要ではないか。また、医療機関との連携による交通事故の防止について、更に検討すべきではないか。
- ② ITS（高度道路交通システム）等を利用した、運転者に運転状況や周囲の交通状況の注意を促すシステムや、運転者のミスが大きな交通事故につながらないように支援するシステムの整備推進も必要ではないか。衝突防止性能の向上など車両の安全性の向上を更に図っていくべきではないか。
- ③ 生活道路や幹線道路といった道路特性に応じた道路交通環境の整備を推進し、生活道路については、自動車の速度抑制を図るための道路交通環境の整備、生活道路への流入抑止対策や、幹線道路については、事故ゼロプ

ランなどの更なる推進を図る必要があるのではないか。

（各論）

1 道路交通環境の整備

（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

高齢者を始めとする交通弱者のためにも、生活道路においては、車優先から歩行者・自転車優先への転換を目指し、車両の速度を抑制するためのハンプや狭さくといった物理的対策を積極的に設置していくべき旨を明確に打ち出してはどうか。

その具体的内容として、歩道の整備やハンプの設置、無電柱化等のハード対策と交通情報板等による交通情報の提供などのソフト対策を組み合わせた面的対策や、通過交通の抑制等が必要な地区に対して、最高速度 30 キロメートル毎時の区域規制や路側帯の設置・拡幅を実施するとともに、その区域の道路交通の実態に応じて通行禁止等の交通規制の実施やハンプの設置等の対策を実施する「ゾーン 30」を、一層積極的に進めるべきではないか。

また、平成 24 年度に実施した通学路の緊急合同点検の結果を踏まえ、学校、教育委員会、道路管理者、警察などの関係機関が連携して実施する通学路の交通安全対策を推進するとともに、各地域における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推進してはどうか。

（2）幹線道路における事故対策の推進

今後とも、幹線道路の交通事故対策は、地域の方々の意見も聴きながら、事故危険箇所等の事故の発生割合の高い区間において重点的に事故ゼロプランの推進を図るべきではないか。また、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く対策とともに、民間企業と連携しながら民間企業が保有するビッグデータや道路管理者等が保有するビッグデータを活用して潜在的な危険箇所の改善を推進すべきではないか。

（3）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

ボトルネックの解消や混雑状況に関する情報提供などで高速道路のパフォーマンスを向上させることなどにより、国道等の幹線道路から高速道路への交通の転換を促進し、生活道路への通過交通の流入を低減させるとともに、道路空間の再分配等を行い、生活空間の環境改善を進めるべきではないか。

（４）高齢ドライバーにも見やすい道路標識・道路標示・信号灯器等の普及

高齢ドライバーにも見やすい道路標識・道路標示・信号灯器（LED化）等は他のドライバーの安全運転にも資するので、引き続き、道路標識・道路標示・信号灯器等をより見やすいものにしていく必要があるのではないかと。

（５）歩行空間のバリアフリー化

高齢者や障害者、子供連れの人など誰もが安全で円滑に通行できるように、歩行空間のバリアフリー化を一層積極的に進めるべきではないかと。

特に、歩行者灯器が青信号でも渡りきれない高齢者等の存在を踏まえ、バリアフリー対応型信号機の整備や、きめ細かな信号制御を推進していくことが必要ではないかと。

（６）安全で快適な自転車利用環境の整備

安全で快適な自転車利用環境を創出するため、自転車通行空間の確保をより一層推進することが必要ではないかと。また、自転車駐車場の整備についても、一層推進することが必要ではないかと。

（７）交通管理の最適化

交通事故の低減を図るためには、道路ネットワーク全体として最適な信号制御を行ったり、運転者に対し、周辺の交通状況等をカーナビを通して視覚・聴覚情報で提供したり、交通情報を提供して経路誘導を行ったりすることにより、最適な交通管理を実現していく必要がある。

また、環状交差点（車両の通行の用に供する部分が環状の交差点であって、道路標識等により車両が当該部分を右回りに通行すべきことが指定されているもの。）は、交通事故抑止、被害の軽減、信号機が不要になることでの待ち時間の減少、災害時の対応力の向上等の効果が見込まれるところであり、交通量等が一定の条件を満たすなど適切な箇所への導入を推進していくべきではないかと。

（８）ITS（高度道路交通システム）の活用

高齢者、歩行者等の安全を確保するためにも、交通事故の低減を図るDSSS（安全運転支援システム）等の高度道路交通システムの整備を推進することが必要ではないかと。

また、最適な経路選択、安全運転支援情報等の提供を可能にするスマートウェイを本格的に展開することで、道路交通管理の高度化を推進することが必要ではないかと。

(9) 高齢者等の生活維持のための公共交通機関等の整備

高齢者等が、交通事故の危険を冒して自動車等を運転しなくとも生活を営むことができるよう公共交通機関等の充実を図ることが必要ではないか。

(10) 災害に備えた道路交通環境の整備

地震、豪雨、豪雪、津波等の災害が発生した場合においても、安全で安心な道路交通の確保を図るとともに、災害に備えた交通安全施設等の整備、道路の被災状況等の情報提供等のための必要な施策を推進すべきではないか。

2 交通安全思想の普及徹底

(1) 段階的かつ体系的な交通安全教育の推進

交通安全の意識、行動を、一朝一夕に身に付け習慣化させることは困難であることから、成長過程に併せ、段階的かつ体系的な交通安全教育を引き続いて推進していくことが重要ではないか。

また、各年代ごとに段階的かつ体系的に交通安全教育を行う上で、中核となって役割を果たす者を明確にすることが重要ではないか。未成年者の交通安全教育に関しては、家庭、学校、地域等が連携の上それぞれの役割を果たしつつ、その中で保護者の役割は重要であることから、親から子への交通安全教育の手法についても検討すべきではないか。また、学校における交通安全教育については、学校が家庭や地域と連携して行うことが重要ではないか。成人については、公安委員会、自動車教習所、安全運転管理者、運送事業者が行う教育を柱として行うべきではないか。高齢者については、自治体、家庭を中心として地域ぐるみで行うべきではないか。

地域単位で実施される交通安全活動においては、事故データを他地域と比較するなどして当該地域の事故発生状況の特質をできるだけ細かく明らかにし、これを普及啓発・教育活動の内容に反映するとともに、対象者の属性に的を絞った情報提供チャンネル及び方法を選択するなどの工夫が重要ではないか。

また、高齢者に対するアドバイス活動は、民生委員、医師等、高齢者と日常的に接する立場の人々もそれぞれの立場の特性を生かして支援できるため、地域ぐるみでそれぞれの立場からサポートするネットワーク作りが必要ではないか。

（２）交通安全教育効果の一層の向上

交通安全教育を担う指導者の育成や教育技法の開発を引き続き推進すべきではないか。また、学校教育においては、地域の人材活用なども含めた学校における交通安全教育の手法の開発と普及等の一層の充実が必要ではないか。

参加・体験・実践型の交通安全教育は座学中心の指導方法に比べて、参加者に具体的に危険予測・危険回避等の交通行動を身に付けさせるため教育効果も高いものと考えられることから、引き続き推進すべきではないか。

（３）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

シートベルトの着用者と非着用者、あるいはチャイルドシートの使用者と非使用者について、致死率（交通事故死傷者数に占める死者数の割合）や死亡重傷率（交通事故死傷者数に占める死者数や重傷者数の割合）に大幅な相違が見られ、シートベルトの着用やチャイルドシートの使用が交通事故死傷者数の減少に極めて効果的であることから、引き続きシートベルトやチャイルドシート等の安全装置の適正使用の徹底を図るべきではないか。

（４）飲酒運転の根絶

飲酒運転による交通事故を防止するため、「飲酒運転の根絶に向けた取組の強化について」（平成 20 年 1 月 11 日中央交通安全対策会議交通対策本部改正）等により常習飲酒運転者対策を始めとする諸対策を進めることとされており、引き続き飲酒運転の根絶に向けて、ハンドルキーパー運動等の飲酒運転を「させない」対策や、運転者向けの教育等の飲酒運転を「しない」対策などの交通安全教育・広報啓発活動を推進する必要があるのではないか。

（５）日常的な安全運転の徹底について

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傷事故件数が多くなっているため、車両を運転する際に、遭遇する様々な危険に対して、的確な予測・判断・行動がとれるための交通安全教育の在り方を検討していく必要があるのではないか。

（６）歩行者への反射材等の活用促進

夜間の歩行中の交通事故防止には反射材の活用が効果的であるが、「歩行中、反射材を活用している」との質問に対して「とてもあてはまる」「ややあてはまる」と回答した人は 30.2%に過ぎない。（平成 26 年 10 月「交通安全意識等に関するアンケート調査」（内閣府））

歩行者への反射材の活用を促進するためには、従来の反射材の配布や展示会の開催などの啓発活動のほか、反射材を衣類、靴、鞆、傘等の身の回り品やその他の物に製造段階から組み込むことや、反射材製品の流通の促進など様々な角度からの普及への取組を推進する必要があるのではないかと。

(7) 正しい自転車利用

自転車については、近年、交通ルール無視に対する歩行者からの批判が大きな社会問題となっており、自転車に関する対策を総合的に進めることが必要ではないかと。

自転車が加害者となりうることを踏まえ、自転車は車両であり車道通行が原則であることなど自転車の運転者教育について、様々な機会を通じて推進していく必要があるのではないかと。また、道路交通法上の自転車運転者講習の受講命令の対象となる危険行為について、周知を図るべきではないかと。

3 安全運転の確保

(1) 運転者教育等の充実

運転免許を取得しようとする者に対する教育や、運転者に対する再教育をより充実させるとともに、特に、高齢運転者による事故の増加を抑止するため、高齢者講習を始めとする高齢運転者対策の更なる充実・強化が必要なのではないかと。また、身体機能の低下などにより運転に自信がなくなった方等に対して、運転免許の自主返納についての情報提供をさらに拡充していく必要があるのではないかと。

さらに、40歳代、50歳代の運転者による自動二輪車乗車中の交通事故死傷者数が増加傾向にあることから、装備、車両点検、正しい乗り方、自らの体力の認識等について、再教育を受ける機会を増やしていく必要があるのではないかと。

(2) 事業用自動車の安全プランに基づく安全対策の実施

平成20年から平成30年までの10年間で、事業用自動車の事故死者数・人身事故件数の半減、飲酒運転ゼロ、薬物使用による運行の絶無を目標とする「事業用自動車総合安全プラン2009」に基づき、各種安全対策を引き続き推進すべきではないかと。平成31年以降についても安全プランの成果を踏まえた新たな安全プランを策定し、関係者が一丸となって事業用自動車の安全対策に取り組む必要があるのではないかと。また、平成26年3月に発生した北陸自動車道における高速乗合バス事故を受けて、運転者の健康管理や過労運転防止機器の普

及などソフトからハード面の対策が確実に実施されるよう関係者が一丸となって取り組む必要があるのではないか。

(3) 事業用自動車事故の原因分析・再発防止策の提言強化

社会的な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が望まれ、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。今後、事業用自動車事故調査委員会における原因分析・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していく必要があるのではないか。

(4) テレマティクス等を活用した安全運転の促進

自動車の IT 化の進展に伴い取得が可能となった急加速・急ブレーキの回数等の運転情報を基にした安全運転指導サービスなど、民間による安全運転促進に向けた新たなサービスの提供を促進する必要があるのではないか。

また、事業用自動車においては、運行管理制度に基づき、運転者教育の内容を充実するとともに、映像記録型ドライブレコーダー等によって得られる情報を収集し同映像を用いた教育等、教育ツールの充実を図る必要があるのではないか。

4 車両の安全性の確保

(1) 安全基準の体系的・継続的な拡充・強化、安全な車両の開発等

安全基準については、その策定過程を一層透明化し、引き続き、事故実態、技術開発動向、国際基準調和活動等を踏まえた拡充・強化及びその効果評価による見直しを体系的、継続的に進めることが必要ではないか。

また、様々な衝突形態に対応した基準の作成、死者に占める割合が高い歩行者・高齢者を保護する対策、交通事故を未然に防止する技術の開発促進、交通事故自動通報システムなどの医工連携による救助・救急体制との連携を図る技術の開発・普及等、より安全な車両の開発等を推進すべきではないか。

さらに、ハイブリッド自動車・電気自動車等新たな自動車の安全対策を検討することが必要ではないか。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、自動運転技術は交通安全の飛躍的向上に資する可能性を秘めているところ、その技術開発、実証実験や国際動向等を踏まえ、自動運転に関する概念整理や安全基準の整備等を行うことにより、その普及のための基盤整備を積極的に推進すべきではないか。

(2) 自動車の構造・装置及びその正しい使い方についての情報提供の充実

自動車の安全装置や衝突安全性について自動車アセスメント等情報提供を行っているが、情報提供の内容の更なる拡充とともに、より多くのユーザー等が情報を得ることができるように、より一層情報提供を推進すべきではないか。

さらに、自動車ユーザー等に対するチャイルドシート等の使用方法等に関する注意事項等についての情報提供をより一層推進すべきではないか。

(3) リコール制度の充実

リコールの迅速、確実な実施を図るため、国の情報収集体制、監査体制、技術的検証体制を強化するなどの対策を推進すべきではないか。

5 道路交通秩序の維持

(1) 効果的な交通指導取締りの推進等

交通指導取締りについては、真に交通事故防止に効果があるものとなるよう、交通事故実態の分析、取締りの計画、実施及び検証を的確に実施していくべきではないか。

暴走族については、「世界一安全な日本」創造戦略(平成25年12月閣議決定)において暴走族等の非行集団対策を推進する旨が盛り込まれたことを踏まえ、暴走族の違法行為に対する取締りを徹底して行うほか、暴走族を追放する気運の醸成、暴走行為阻止のための道路交通環境の整備、車両の不正改造防止対策等を組み合わせた総合的な対策を推進すべきではないか。

(2) 交通事故事件捜査の合理化・高度化等

交通事故事件捜査を限られた警察の人員により適切に推進するため、交通事故捜査を合理化・効率化するとともに、ひき逃げ事件、危険運転致死傷罪に該当する事件等の交通事故事件捜査の高度化を図るため、資機材の開発・活用、鑑定技術の向上等を推進すべきではないか。

6 救助・救急活動の充実

救助・救急活動にかかる時間は、交通事故による傷害の回復等に大きく影響するため、HELP(緊急通報システム)の整備、FAST(現場急行支援システム)の整備等により、救助・救急活動の迅速化を図る必要があるのではないか。

また、ドクターヘリについては、広域運用などを含め、積極的に整備する必要があるのではないか。消防防災ヘリについては、医療機関と連携を図り、医

師の搭乗体制等について確立していく必要があるのではないか。

7 被害者支援の推進

交通事故被害者に対する金銭的保障による救済は言うまでもないことであるが、心情に配慮した支援についても積極的に推進していく必要があるのではないか。

また、重度後遺障害については、被害者だけでなく、被害者を支える家族の支援についても積極的に推進していく必要があるのではないか。

8 交通事故分析の充実

交通安全施策を一層効率的・効果的に実施していくことが重要であり、すべての交通事故防止対策立案の基礎となるのが的確な交通事故分析であるので、「公益財団法人交通事故総合分析センター」が持つマクロデータやマイクロデータの活用や都道府県警察における交通事故データベースの充実、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等、交通事故分析の充実を図るとともに、車載式の記録装置である「イベントデータレコーダー」や「映像記録型ドライブレコーダー」の活用など、新たなデータの活用についても検討を行うべきではないか。さらに、事業用自動車については、運行管理等の背景を含めた詳細な要因分析を行うべきではないか。

また、三大都市圏と比較し、それ以外の都道府県においては人口当たりの死者数（事故率）が多いため、事故の要因を分析して対策を推進していく必要があるのではないか。

[鉄道交通の安全]

(総論)

1 目標値の設定

鉄道交通（軌道を含む。以下同じ。）においては、運転保安設備の整備、踏切事故防止対策の推進など総合的に安全対策を継続して実施してきた結果、運転事故件数は大幅に減少（昭和 58 年度 1,911 件に対し、平成 25 年度 790 件）している。また、近年はほぼ横ばいで推移しているが、第 9 次計画期間においては着実に減少している。しかしながら、鉄道交通においては、列車の衝突や脱線等が一たび発生すれば、多数の死傷者を生じるおそれがある。

鉄道事業においては、利用者利便の向上を図るために、資金・人材等の経営資源を投入することも重要ではあるが、輸送の安全の確保が最も重要であり、引き続き、安全対策を推進していく必要がある。また、鉄道事故等の原因究明と再発防止に向けた調査体制をより一層充実させる必要がある。

このほか、運転事故の死者数は踏切障害事故と人身障害事故でほぼ 100% の状況であり、これらを踏まえ、次期計画においての目標を設定してはどうか。

2 鉄道交通安全対策の今後の視点

第 9 次交通安全基本計画においては、「I 今後の鉄道交通安全対策を考える視点」に、①重大な事故の未然防止、②利用者等の関係する事故の防止が掲げられていた。第 10 次交通安全基本計画においても、列車衝突や脱線等の重大な事故の未然防止のほか、更なる運転事故の防止のための利用者等の理解促進を図るといった内容に重点を置き、①重大な事故の未然防止、②利用者等の理解と協力を視点をおいた利用者等の関係する事故の防止といった内容を視点としてはどうか。

なお、②については、踏切通行時の高齢者等の安全確保等も考慮してはどうか。

(各論)

1 鉄道交通環境の整備

鉄道交通の安全性を確保するためには、鉄道施設や車両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。引き続き、鉄道施設の整備や車両の安全対策の推進を図る必要があるのではないか。また、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、

転落防止の効果の高いホームドアを始めとした設備等の整備によるバリアフリー化を引き続き推進する必要があるのではないかと。さらに、施設の改良等による対策の推進に加え、プラットホームにおける人身障害事故など鉄道利用者等が関係する事故を防止するため、安全な利用などに関する利用者等の理解と協力を深める取組を推進していくことが必要ではないかと。

2 安全管理体制の確保

(1) 鉄道事業者に対する保安監査等の実施

保安監査では、鉄道事業者における輸送の安全を確保するための取組、施設及び車両並びに運転取扱いの状況を確認し、必要に応じて指導等を行ってきたが、JR北海道問題のような事案を踏まえ、事故等のトラブルの発生状況や列車の運行状況などに応じたメリハリの効いた効果的な監査を実施する体制を充実していくことが重要ではないかと。

(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し、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引き続き指導することが重要ではないかと。

(3) リスク情報の分析・活用

重大な列車事故を未然に防止するため、インシデント等のリスク情報を収集・分析し、速やかに関係者間において共有することが引き続き必要ではないかと。

(4) 気象情報等の充実

鉄道交通に影響を及ぼす自然現象を的確に把握し、気象警報・注意報・予報及び津波警報・注意報並びに台風、大雨、竜巻等の激しい突風、地震、津波、火山噴火等の現象に関する情報の質的向上と適時・適切な発表及び迅速な伝達に努め、また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ITを活用した観測・監視体制の強化を図ることが引き続き重要ではないかと。

3 鉄道交通の安全に関する知識の普及

運転事故の約90%を占める踏切障害事故と人身障害事故の多くは、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、これらの事故防

止には、鉄道事業者による施設の改良等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り、引き続き推進を図る必要があるのではないかと。

4 鉄道事故等の原因究明と再発防止に向けた調査体制の充実

列車の衝突・脱線等の重大事故や重大インシデントが発生した場合、運輸安全委員会が調査を行い、その結果と再発防止策を含め報告書として公表している。鉄道事故等調査体制をより一層充実させるため、鉄道事故調査官の専門調査技術の向上を図ることが引き続き必要ではないかと。

5 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を独立行政法人交通安全環境研究所、公益財団法人鉄道技術総合研究所等において、引き続き継続することが重要ではないかと。

6 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、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・協力体制の強化や、事故や災害等に備え防災訓練を引き続き推進することが重要ではないかと。

[踏切道における交通の安全]

(総論)

1 目標値の設定

踏切障害事故件数は、立体交差化による踏切道の廃止や踏切保安設備の整備等により、長期的に減少傾向にあり、鉄道運転事故に占める割合も低下してきている。しかしながら、一たび踏切事故が発生すると多数の死傷者が生じるなど重大な結果をもたらすおそれがある。

そのため、踏切事故防止対策は、鉄道事故防止対策上、重要な対策の一つであるとともに、道路交通の安全と円滑化を確保する観点からも重要な対策である。また、踏切障害事故調査の原因究明と再発防止を引き続き着実に実施する必要がある。これらを踏まえ、次期計画においても、適切な数値目標を設定してはどうか。

2 踏切道安全対策の今後の視点

踏切事故死亡者のうち歩行者は約7割、そのうち高齢者が約4割を占めている。また、近年の高齢化の進展に伴い、長い踏切を高齢者が渡りきれないケースや車椅子・シニアカーによる事故が発生している。

高齢者を始めとする歩行者の踏切事故対策の推進のためには、遮断時間、交通量やこれまでの対策の実施状況等のそれぞれの踏切道の状況を正確に把握しつつ、その状況を踏まえた対策を推進することが一層重要となる。

そこで、高齢者を始めとする歩行者の踏切事故の更なる防止のために、透明性を確保しつつ、踏切の状況等の把握とその状況に応じた効果的な対策の推進といった内容を視点としてはどうか。

(各論)

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並びに踏切保安設備の整備及び交通規制の実施

踏切道における交通の安全及び円滑化に関しては、これまで、時限立法である踏切道改良促進法に基づき、立体交差化、構造改良、歩行者等立体横断施設整備、保安設備整備を計画的に実施することに加え交通規制の実施等の対策を推進してきており、この結果、踏切事故は減少傾向にある。

しかしながら、踏切事故は依然として年間約300件発生しており「開かずの踏切」による地域分断や慢性的な交通渋滞が発生していることから、関係者が連携して、開かずの踏切等課題の大きな「緊急対策踏切」箇所について、連続

立体交差事業等により引き続き踏切除却を推進しつつ、個々の踏切の状況を踏まえて踏切安全通行カルテを策定し、高齢者等の歩行者事故が多い踏切の対策を重点的に実施していくことが必要ではないか。

特に、高齢者を始めとする歩行者が安全で円滑な横断をするため、歩道が狭隘な踏切における歩道拡幅を着実に実施すること、歩道狭隘踏切以外でも、それぞれの踏切の状況等を勘案した踏切保安設備の整備等の効果的な対策を推進することが重要ではないか。

また、緊急合同点検結果等を踏まえた通学路の危険箇所についても対策を実施することが重要ではないか。

2 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、迂回路の状況等を勘案して、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必要があるのではないか。交通量の少ない第3種、第4種踏切については、統廃合による集約化等を推進すべきではないか。

ただし、構造改良のうち、踏切道に歩道がない場合、歩道が狭小の場合の歩道整備については、引き続き近接踏切道の統廃合を行わずに実施することが重要ではないか。

3 その他踏切道の交通の安全と円滑化を図るための措置

踏切事故の中には、通行者の無謀な横断に起因するものが多く、鉄道側及び道路側によるハード対策のみではこのような事故を防ぐことは難しい。

このため、現在、春秋の交通安全運動期間中等の「踏切事故防止キャンペーン」を実施しているところであるが、さらに踏切通行者のモラルを向上させる有効な対策を導入していくことを検討する必要があるのではないか。

また、踏切周辺住民、自治体等と連携した地域ぐるみの介助ボランティア等による見守り員を配置する仕組み作りなどのソフト対策を検討することが重要なのではないか。

さらには、高齢者を始めとする歩行者が安全で円滑な横断をするため、開かずの踏切等の近傍にある鉄道駅の構内通行を迂回路として活用するなど、既存施設を有効に活用した踏切安全対策も検討することが重要ではないか。

[海上交通の安全]

(総論)

海上輸送は、我が国の経済産業や国民生活を支える上で欠くことのできないものとなっているが、特に、経済活動の拠点となっているふくそう海域においては、海上交通がふくそうしている上に、漁業活動やマリレジャー等も行われている。

このような状況を踏まえ、ひとたび海上における船舶の事故が発生した場合には、人命に対する危険性が高いことはもちろん、我が国の経済と自然環境に甚大な影響を及ぼすことにもつながりかねない。したがって、海上交通全体の安全確保の見地から、全ての関係者が連携・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必要がある。

また、南海トラフ巨大地震や首都直下地震等の大規模地震発生への切迫性にかんがみ、船舶の安全かつ円滑な避難及び被害の極小化の対策、大規模災害時における海上からの緊急物資輸送等への船舶の有効活用、港湾における地震・津波対策を推進する必要がある。

さらに、船舶事故等の再発防止に向けた調査体制をより一層充実させる必要がある。

(各論)

1 ふくそうする海域の安全性の向上

港湾等の船舶交通がふくそうする海域においては、船舶の大型化やLNG船の増加により、港湾機能の麻痺や港湾地域の生活環境が脅かされるような大規模海難が発生する蓋然性が高まっている。

このため、これらの港湾等の混雑を緩和するため、湾外から湾内までの一元的な海上交通管制を構築し、閉塞された海域での追い越しや横切り等の発生を低減するとともに、隙間のない船舶の動静監視と情報提供による航行支援体制を構築する必要があるのではないかと。

2 商船の安全対策の推進

貨物船・旅客船等の商船の安全性を向上させるため、安全基準の設定・見直しや立入検査の適切な実施等ハード・ソフト両面からの総合的な安全対策を引き続き行う必要があるのではないかと。

加えて、商船の船舶事故は、不適切な操船や不十分な見張り等ヒューマンエ

ラーに起因するものが多いことから、例えば、運航中の船舶に直接赴いて注意喚起を実施するなどヒューマンエラーの未然防止対策の充実が必要ではないか。

また、小型船舶等も含め、安全に資する取組や機器の普及を促進するため、例えば、自主的な安全対策を行う運航者に対してインセンティブが働く仕組みを検討する必要があるのではないか。

3 小型船舶等の安全対策の推進

漁業活動やマリンレジャー活動による事故の背景要因を詳細に分析の上、関係機関等と連携し、海難防止講習会や訪船指導等を通じて、船舶検査の適切な受検、操縦時の遵守事項やライフジャケット着用等の基本的事項の励行に関して充実した安全教育が必要であるとともに、スマートフォンの普及等の近年進展が目覚ましいICTを活用し、必要な安全情報を誰でも簡単に入手できる環境や切迫する危険性の注意喚起を受けられる環境等を構築する必要があるのではないか。

4 自己救命策確保のための取組

海中転落による死者・行方不明者を減少させるためには、ライフジャケットの常時着用、連絡手段の確保、「118番」といった自己救命策確保についての指導・啓発活動を行うことが非常に有効である。引き続き、関係機関と連携の上、これらに係る指導・啓発活動を推進することが必要ではないか。

5 船舶事故等の原因究明と再発防止に向けた調査体制の充実

船舶の衝突・座礁等の事故やインシデントが発生した場合、運輸安全委員会が調査を行い、その結果と再発防止策を含め報告書として公表している。船舶事故等調査体制をより一層充実させるため、船舶事故調査官の専門調査技術の向上を図ることが引き続き必要ではないか。また、これまでの事故等調査の結果から得られた原因究明や再発防止策を速やかに、より分かりやすく伝えるため、事故情報やハザード情報をホームページの地図から簡単に検索することができる「船舶事故ハザードマップ」について、利用者のニーズを踏まえ、より一層使いやすくすべく、データやコンテンツの充実を図ることが引き続き必要ではないか。

6 大規模災害対策の推進

東日本大震災においては、大津波により多数の港内の船舶が被災したほか、東京湾では、各港から一斉に避難した船舶が湾内に滞留し、船舶事故の蓋然性が高まる状況に至っており、今後、切迫する南海トラフ巨大地震等により甚大な被害が想定されている。

このため、三大湾を始めとして避難船舶が密集する海域において、混乱なく避難誘導や、発災後の輸送経路啓開区域の明示による緊急輸送船の航行支援など、適切な情報提供が実施できる体制の構築や、これらの船舶が指標とする灯台等の航路標識の機能が失われないための構造等の整備、津波発生時における旅客や船舶の避難方法の円滑化の推進等が必要ではないか。

また、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ハード対策の推進だけでなく、大規模災害時の船舶の有効活用策の検討や港湾BCPの策定等のソフト対策も推進する必要があるのではないか。このほか、港湾の施設の設計手法の高度化のための研究開発を推進する必要があるのではないか。

7 海上交通の安全対策に係る調査研究等の充実

進展するICT等を踏まえ、安全性を向上させる海上交通の構築に向けた技術開発・調査研究等を行う必要があるのではないか。

〔航空交通の安全〕

（総論）

我が国の航空需要は、成長著しいアジア諸国等との交流の拡大や2020年の東京オリンピック・パラリンピック開催等を背景に、今後も着実な伸びが予想されている。また、我が国において約半世紀ぶりの国産旅客機の開発プロジェクトが進められている。

このような中、増大する航空交通量に対応しつつ安全な運航を確保するため、より一層安全な航空交通システムの確立や運航・整備に関する安全監視を適切に行う必要がある。また、航空需要の増大等に伴う操縦士不足に対応する必要がある。さらに、国産旅客機の開発に伴い、設計・製造国政府としての責任を適切に果たす必要がある。

このほか、航空事故等の原因究明と再発防止に向けた調査体制をより一層充実させる必要がある。

（各論）

1 航空安全プログラム（SSP）の推進

航空の安全を指標に基づき測定・管理し向上させていく航空安全プログラム（SSP）を導入しているが、これに基づく取組を推進する必要があるのではないか。

2 航空管制の高度化

我が国の上空及び空港の混雑が深刻化する一方で、航空需要の更なる増大が見込まれることから、より一層安全な航空交通システムの確立が求められているのではないか。

3 運航・整備の安全確保及び高質な操縦士の確保

運航安全確保のために、運航・整備の安全監視の体制を引き続き着実にを行う必要があるのではないか。

また、操縦士は安全運航の要であり、その安定的な供給は航空交通の安全のための重要な要素の一つであるが、現在、我が国のLCC等や地域航空会社は、機長の確保が深刻な課題であるなど、短期的な操縦士不足に直面している。さらに今後、我が国航空業界全体では、国際線を中心とする航空需要の増大等により、中長期的な操縦士不足が懸念されている。このため、短期的、中長期的

の両面から操縦士の養成・確保を促進する必要があるのではないか。

4 航空機の安全性審査体制の充実

新たな国産ジェット旅客機については、平成 29 年度第 1 四半期の初号機納入に向けて開発・製造が進められている。これに対応して我が国は、設計・製造国政府として安全性審査体制を確立・充実し、適切かつ迅速に審査を実施するとともに、運航開始後においても、トラブルに適切に対応する必要があるのではないか。

5 航空事故等の原因究明と再発防止に向けた調査体制の充実

航空機の衝突・損傷等の重大事故や重大インシデントが発生した場合、運輸安全委員会が調査を行い、その結果と再発防止策を含め報告書として公表している。航空事故等調査体制をより一層充実させるため、航空事故調査官の専門調査技術の向上を図ることが引き続き必要ではないか。また、国産旅客機の開発を受け、設計・製造国として事故等調査に対応可能な体制整備が必要ではないか。

[公共交通機関における総合的な安全]

1 運輸安全マネジメント制度の充実・強化

事業者が社内一丸となった安全管理体制を構築し・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制度については、評価対象事業者を従来拡大してきたところ、今後は更に制度の実効性向上を図るとともに、そのコンセプトを全ての事業者へ普及することを目指すなど、充実強化を図る。

2 鉄道・船舶・航空事故等における原因究明と再発防止

運輸安全委員会は、陸・海・空（鉄道、船舶、航空）の事故等における原因究明体制の強化、再発防止機能の強化、調査支援体制の強化を図っている。関係者のニーズを踏まえ、事故等調査結果をよりわかりやすい形で紹介する情報発信活動の一層の充実強化や、過去の事故等調査で蓄積された知見に基づき、特に重点的な再発防止が求められる特定の事故類型については、その傾向、問題点、再発防止策を分析し、その結果を公表する取組をより一層推進する。また、事故等調査の実施にあたって、被害者やその家族・遺族の方への適時適切な情報の提供を行う。

3 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を図るため、国土交通省に公共交通事故被害者支援室を設置した。関係機関との連携の強化、公共交通事業者による被害者等支援計画の策定促進等により、引き続き被害者等への支援を充実させる。