

第10次交通安全基本計画の骨子（案）

まえがき

昭和45年の交通安全対策基本法制定以来、9次にわたる交通安全基本計画を策定し、交通安全対策を強力に実施してきた。

昭和45年に1万6,765人が道路交通事故で亡くなり「交通戦争」と呼ばれた時期と比較すると、死者数は4分の1を下回るに至った。

引き続き、交通事故防止のため、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る。

本計画は、平成28年度から平成32年度までの5か年間の計画とする。

計画の基本理念

1 交通事故のない社会を目指して

安全で安心して暮らせる社会の実現は国民全ての願いである。

そのためには、防犯や防災を始め、様々な取組が必要であるが、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、安全で安心な社会を実現するための重要な前提である。

しかしながら、一方で、高い水準で推移する交通事故件数からすると、更なる対策の実施が必要なのではないか。

我々は改めて、人命尊重の理念に基づき、また、交通事故がもたらす社会的・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

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等、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必要がある。

3 交通社会を構成する三要素

計画期間に達成すべき数値目標を、各交通分野に応じ可能な限り設定するとともに、さらに、その実現を図るために講じるべき施策を、可能な限り成果目標を明示した上で明らかにする。

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、適切かつ効果的な施策を総合的に実施する。

(1) 人間に係る安全対策

運転・運行する人間の知識・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・運行の管理の改善、労働条件の適正化等を図る。

歩行者等の交通安全意識の徹底、指導の強化等を図る。

交通安全に関する教育、普及啓発活動を充実させる。

住民が安全で安心な交通社会の形成に積極的に関与していく仕組みづくりが必要である。また、国等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など、参加・協働型の交通安全活動を推進する。

(2) 交通機関に係る安全対策

人間のエラーが交通事故に結び付かないよう、新技術の活用や不断の技術開発により安全性を高める。

(3) 交通環境に係る安全対策

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、接触の危険を排除する施策を充実させる。

交通安全施策を考える際には、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に配慮する。

4 情報通信技術（ICT）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情報通信技術（ICT）の活用を図る必要がある。

5 救助・救急活動及び被害者支援の充実

迅速な救助・救急活動の充実及び一層の被害者支援の充実を図る。

6 参加・協働型の交通安全活動の推進

交通事故防止のため、国、地方公共団体、民間団体等の緊密な連携や、地域住民の主体的な参加・協働により施策を推進していく必要がある。

7 効果的・効率的な対策の実施

施設整備等に当たっては、ライフサイクルコストを見通した効率的な予算執行に配慮するとともに、施策の有機的連携、実施に当たっての選択と集中等を図る。

8 公共交通機関等における一層の安全の確保

一たび事故等が起きれば大きな被害となる公共交通の一層の安全を確保する。保安監査の充実を図るとともに、運輸安全マネジメント評価を充実強化する。

陸上交通の安全

第1章 道路交通の安全

第1節 道路交通事故のない社会を目指して

安全で安心な社会を実現させ、高齢者、障害者等を含む全ての人々が相互理解と思いやりをもって行動する共生の交通社会の形成を図ることが必要である。

意識調査によると、多くの人々が、道路交通事故をゼロにすべき、又は大幅に減少させるべきと回答した。

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。

今後も、死者数の一層の減少に取り組むとともに、事故そのものの減少についても更に積極的な取組が必要である。

このためにも、依然として多く発生している安全運転義務違反に起因する事故を抑止していく必要があるほか、生活面、環境面なども含め、あらゆる観点からの総合的な対策により、交通事故が起きにくい環境をつくっていくことが重要である。

道路上の死に至る危険性やその経済的損失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。

特に、交通安全は、地域社会と密接な関係を有することから、地域の交通実態等を踏まえた上で、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る。その際、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・協働していくことが有効である。

さらに、防犯や防災とあわせて、交通安全対策を地域の安全を確保するための取組として考えていくことも、有効である。

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

近年、交通事故死者数は減少（24時間死者数のみならず30日以内死者数の道路交通事故に起因する死者数も減少）し、発生件数や負傷者数についても減少しているが、交通事故死者数の減少幅は縮小傾向にある。

交通事故死者数の減少幅が縮小している背景としては、高齢者人口の増加、シートベルト着用者率等の頭打ち、飲酒運転による交通事故の下げ止まりを挙げることができる。

高齢化社会が進展していく中、高齢者人口の増加が交通事故死者数の減少幅が縮小している要因の一つにもなっており、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

内閣府の「道路交通安全に関する基本政策等に係る調査」によると、平成 32 年における予測値は、予測手法の違いにより幅がみられるが、各予測手法によると、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	51 万人~57 万人	約 60~61 万人

交通安全基本計画における目標

平成 22 年に設定した「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、世界一安全な道路の実現を目指す」という政府方針と交通事故予測値を踏まえ、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、 人以下とすることを目指す。

このことは、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を同様に減少させることを意味しており、年間の 30 日以内死者数については、 人以下とすることを目指す。

また、死傷者数についても、平成 32 年までには、年間 万人以下とすることを目指す。

さらに、諸外国に比べて死者数の状態別構成率が高い歩行中、自転車乗用中の死者数を、道路交通事故死者数全体の減少割合と同程度又はそれ以上の割合で減少させることを目指す。

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

平成 26 年中の交通事故死者数は 4,113 人で 14 年連続の減少となり、発生件数及び負傷者数も 10 年連続で減少している状況にある。

しかし、他の年齢層の人口が減少していく一方、高齢者の人口が年々増加し、高齢者の交通事故死者数が減りにくくなっていることから、交通事故死者数の減少幅は縮小傾向にある。

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は依然として多く、相対的に割合は高くなっている。

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施策を推進する。

対策の実施に当たっては、可能な限りその実施後において効果検証を行い、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、救助救急活動の

充実、被害者支援の充実並びに研究開発及び調査研究の充実といった各種交通安全対策を実施する。

その際、今後の交通安全対策については、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

諸外国と比べても、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。

高齢者については、主として歩行者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それぞれの対策を推進する。

前者の場合については、歩道の整備や生活道路の対策のほか、高齢者の特性を踏まえた交通安全教育や見守り活動が必要ではないか。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。

後者の場合については、高齢運転者が事故を起こさないようにするための対策の強化を図る。

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。

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。

(2) 歩行者及び自転車の安全確保

近年、状態別の死者数では歩行中の死者数が最も多くなっている。

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必要がある。

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。

また、自転車については、自動車等に衝突された場合には被害者となる反面、歩行者等と衝突した場合には加害者となるため、それぞれの対策を図る。

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、安全で快適な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。

特に、都市部において自転車の通行空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。

都市部の駅前や繁華街の歩道上など交通の安全の支障となる放置自転

車対策として、自転車駐車場の整備等を進める。

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、ルールやマナーに違反する行動が多いため、交通安全教育等の充実を図る。

(3) 生活道路における安全確保

生活道路においては、幹線道路よりも歩行者や自転車が安全で安心して通行できる環境を確保し交通事故を減少させていくことが求められる。

生活道路の安全対策については、自動車の速度抑制を図るための道路交通環境の整備、生活道路における交通指導取締りの強化、生活道路における安全な走行方法の普及、幹線道路を通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対策等を推進していく必要がある。

生活道路における各種対策を実施していく上で、住民の合意形成も重要であり、その在り方も検討していく必要がある。

2 交通事故が起きにくい環境をつくるために留意すべき事項

(1) 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、今後は、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、その時々状況を的確に踏まえた取組を行う。

(2) 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、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、行政、関係団体、住民等の協働により形成していく。

(3) 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、安全が確保されることを前提として新たな技術を有効に活用しながら取組を推進していく。

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当たっての取組方針

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。

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

- ・ 生活道路における交通安全対策として、最高速度 30 キロメートル毎時の区域規制、路側帯の設置・拡幅等を前提とした「ゾーン 30」を整備するなどの低速度規制を実施するほか、歩行者用道路の交通規制を実施するなど、道路交通実態に応じて、速度の抑制及び通過交通の排除に重点を置いた対策を推進する。
- ・ 通過交通の排除や車両速度の抑制を行うため、ハンプ等の標準仕様を策定するとともに、科学的データや地域の顕在化したニーズ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て対策を行うなど効果的・効率的な対策を実施。
- ・ 道路標識・道路標示の高輝度化、信号灯器の LED 化等の安全対策や外周幹線道路を中心とした信号機の改良等を実施する。
- ・ 生活関連経路を構成する道路を中心に、音響式信号機、経過時間表示機能付き歩行者用灯器、歩車分離式信号等のバリアフリー対応型信号機等の整備を推進する。
- ・ 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。
- ・ 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)の整備を推進し、高齢者、障害者等の安全な移動を支援する。
- ・ 公共交通機関の充実や自転車利用環境の総合的整備を図り、多様なモード間の適切な分担を図る。

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

- ・ 高規格幹線道路から居住地区内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、事故率の低い道路の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。

幹線道路における交通事故対策の推進

- ・ 幹線道路における交通事故対策については、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情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対策を選定・実施し、対策結果を評価分析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。

- ・ 事故危険箇所において、交差点改良、右折レーンの設置、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の対策を推進する。
- ・ 高速自動車国道等において、安全水準の維持・向上を図るとともに、事故が多い区間や暫定供用区間での交通安全対策を集中的に実施する。また、渋滞区間における追突事故防止、逆走及び立入り事案に係る事故防止等の交通安全対策を推進する。
- ・ 交通実態等に応じて、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、疑似点灯防止による視認性の向上に資する信号灯器のLED化等を推進する。

自転車利用環境の総合的整備

- ・ 良好な自転車交通秩序を自転車の通行環境の面から実現するため、「安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン」を踏まえ、警察と道路管理者が連携し、ネットワーク性を確保した自転車道、自転車専用通行帯等の整備を推進する。

交通安全施設等の整備と戦略的な維持管理等

- ・ 幹線道路や生活道路において、信号機の新設・改良、歩道の設置、立体横断施設の設置、防護柵の設置、標識の設置、交差点改良等の交通安全施設等整備事業を推進する。
- ・ インフラ長寿命化基本計画に基づき、交通安全施設等の維持管理・更新等を着実に推進する。
- ・ 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、道路利用者等が日常感じている意見について、「標識 BOX」、「信号機 BOX」等を活用して取り入れ、道路交通環境の整備に反映する。

歩行者空間のバリアフリー化

- ・ 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。

無電柱化の推進

- ・ 無電柱化の推進により、安全で快適な通行空間を確保する。

効果的な交通規制の推進

- ・ 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。
- ・ 都道府県公安委員会が行う交通規制情報のデータベース化を推進し、効果的な交通規制を行う。

高度道路交通システムの活用

- ・ 高精度の道路交通情報の提供を推進することにより、道路交通の安全と円滑を確保する。

- ・ 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た PTPS（公共車両優先システム）、DSSS（安全運転支援システム）等を始めとする UTMS（新交通管理システム）の開発・整備を行うことにより ITS を推進する。

交通需要マネジメントの推進

- ・ 交通需要軽減対策及び交通需要平準化対策を実施することにより、交通量の時間的・空間的平準化等を推進する。

災害に備えた道路交通環境の整備

- ・ 地震、豪雨・豪雪、津波等の災害発生時においても安全で円滑な道路交通を確保するための対策を推進する。
- ・ 交通監視カメラ、交通情報板等の交通安全施設等の整備や、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交通規制資機材の整備を推進するとともに、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。
- ・ 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集約し、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。
- ・ 災害発生時は、被災地域への車両の流入抑制を行うため、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。
- ・ 災害発生時における住民の避難路や緊急交通路を的確に確保するため、道路交通情報の収集・提供を行う交通監視カメラ、交通情報板等の整備等を推進する。
- ・ 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。
- ・ 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。

総合的な駐車対策の推進

- ・ 地域住民等の意見要望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。
- ・ 警察、道路管理者等の連携により、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。

道路交通情報の充実

- ・ 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。
- ・ 交通監視カメラ、路側通信システム、車両感知器、交通情報板等の整備を推進する。
- ・ 道路標識の大型化・高輝度化・自発光化を推進するとともに、可変標識の活用を図る。
- ・ 利用者ニーズに即した系統的で分かりやすい案内標識の整備を推進す

るとともに、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。

交通安全に寄与する道路交通環境の整備

- ・ 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、占用物件等の維持管理の適正化について指導する。
- ・ 過労運転に伴う事故防止や近年の高齢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推進する。
- ・ 都市公園の整備、児童館及び児童遊園の設置による子供の遊び場等を確保する。
- ・ 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禁止又は制限に対する違反を防止するため必要な体制の拡充・強化を図る。

2 交通安全思想の普及徹底

心身の発達段階やライフステージに応じた交通安全教育の徹底により、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、交通安全教育指針に基づいた段階的かつ体系的な交通安全教育を推進する必要がある。

また、高齢化の更なる進展に的確に対応し、高齢者が安全にかつ安心して外出できる交通社会を形成するためには、高齢者自身の交通安全意識を向上させることはもとより、他の世代においても高齢者を保護し、また、高齢者に配慮する意識を高めていくこと、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ことが重要である。

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、関係民間団体及び家庭がそれぞれの特性をいかし、互いに連携をしながら、地域ぐるみの活動を強化していくことが重要である。

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、交通安全のルールを守る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。交通安全のルールを守る意識と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いくことが重要である。

学校においては、学習指導要領に基づき、教育活動全体を通じて計画的な指導に努める。

このような考えの下、次のような施策を推進する。

- ・ 交通安全運動の実施に当たっては、関係機関・団体が連携し、運動終

了後もこれを生かし継続的・自主的な活動が展開されるとともに、悲惨な交通事故が真に防止できる効果的なものとなるよう、交通事故被害者等の視点も踏まえ、その充実、強化を図る。

- ・ 国及び地方公共団体は、交通安全に関する資料や情報の提供を積極的に行うことにより、国民的機運の盛り上げを図る。その際、交通事故被害者等の声を取り入れるなど、具体的で訴求力の高い内容とするよう配慮する。
- ・ 高齢者を中心に、子供、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。
- ・ 幼児から成人に至るまでの段階的かつ体系的な交通安全教育、高齢者及び障害者に対する適切な交通安全教育を実施する。その際、参加・体験・実践型の交通安全教育となるよう配慮する。
- ・ 地域において、高齢者や子供に対する交通安全教育や普及啓発活動を担う交通指導員等交通ボランティアを育成・支援する。
- ・ 高齢者交通安全指導員のうち、地域の高齢者に影響力のある者等を対象とした高齢者安全運転の普及を促進するための講習会を開催し、もって高齢者安全運転学習に必要な知識を習得させ、その指導力向上を図ることにより、地域での参加・体験・実践型の高齢者安全運転教育の継続的な推進協力者を養成する。
- ・ 自転車利用者に対して交通ルールの遵守を徹底させるなど、自転車の安全利用の推進を図るための諸対策を推進する。
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。
- ・ 母子健康手帳等を通じ、チャイルドシートの正しい使用方法の周知徹底を図る。
- ・ チャイルドシートを取り付ける際の誤使用を低減できる i-Size や、後部座席シートベルトリマインダに係る基準の整備を通して、シートベルトの着用やチャイルドシートの正しい使用に関する普及啓発を実施する。
- ・ 自転車に幼児を同乗させる際、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。
- ・ 各種広報媒体を活用した反射材用品、明るい服装等の着用効果に関する広報啓発を推進する。
- ・ 飲酒運転の根絶に向けた交通安全教育及び広報啓発活動を推進する。
特に、若年運転者層は他の年代と比較して飲酒運転における死亡事故率が高いことから、若年運転者層に重点を置いた広報啓発活動を推進する。
また、関係機関・団体等が連携して、アルコール依存症者による飲酒運転とその根絶等に関する広報啓発活動や、指導、助言、支援等、地域の特性に応じた施策を推進する。
- ・ 最高速度違反の防止を始めとする交通ルール遵守のための交通安全教

育・広報啓発活動を推進する。

- ・ 幼稚園、保育所及び認定こども園における交通安全教育を計画的かつ継続的に実施する。
- ・ 学校における交通安全教育を計画的・効果的に実施する。自転車運転者講習制度の施行も踏まえ、学校における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ルールとマナーに係る教育を充実させる。
- ・ 大学生・専修学校生等に対する交通安全教育を推進し、若年層に対する教育活動の充実を図る。
- ・ 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推進について広報啓発活動を推進する。
- ・ 定住外国人に対する交通安全教育に加え、観光客などの訪日外国人に対する日本の交通ルールの周知活動等を推進する。
- ・ 児童館及び児童遊園においては、主として幼児を対象に、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。
- ・ 交通事犯被収容者に対する教育活動等の充実を図る。
- ・ 危険ドラッグの危険性に関する広報啓発活動を推進する。

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ることから、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図る必要がある。

高度化、多様化する道路交通情報に対する国民のニーズへの対応や、道路交通の安全に影響を及ぼす自然現象に関する適時・適切な情報を提供するため、情報通信技術（ICT）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を図る必要がある。

このような考え方の下、次のような施策を推進する。

- ・ 運転者に対する再教育の充実を図る。
- ・ 高齢運転者対策の充実及び高齢運転者支援の推進を図る。
- ・ 高齢運転者の増加に伴う、臨時適性検査のニーズに対応するため、医師会や関係学会と連携した認知症専門医の確保を推進する。
- ・ 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。
- ・ 悪質・危険な運転者の早期排除に努める。
- ・ プローブ情報を活用した道路交通情報の充実を図る。
- ・ 運転者に対して周辺の交通状況等の情報を提供することにより安全運転を支援するシステムを推進する。
- ・ 交通労働災害防止のためのガイドラインの周知徹底を図る。
- ・ 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・運行管理等への活用方法について周知を図る。

- ・ 事故発生時の前後の走行情報を記録する映像記録型ドライブレコーダー等によって得られた情報の事故分析への活用方法等についての検討を行う。

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る。
- ・ 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。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。

事業用自動車の重大事故に関する事故調査等機能の強化

- ・ 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・構造的課題の更なる解明や、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する。

テレマティクス等を活用した安全運転の促進

- ・ 自動車のICT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。
- ・ 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。

貨物自動車運送事業安全性評価事業の促進

- ・ 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。

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。

4 車両の安全性の確保

安全基準等の体系的・継続的な拡充・強化

- ・ 引き続き、車両安全基準等に関する PDCA サイクルによる検討を充実させることを通じて、車両安全基準等の一層の拡充・強化を図る。
- ・ 具体的には、事故データ分析を通じた事故実態の把握、技術開発動向、国際基準の動向等を踏まえ、乗員及び歩行者等を保護するための衝突安全基準及び交通事故を未然に防止する予防安全に係る安全基準等の拡充・強化を図る。
- ・ さらに、電気自動車や燃料電池自動車等の新たな自動車の安全対策についても、拡充・強化を図る。

安全に資する自動運転技術を含む先進安全自動車（ASV）の開発・普及促進

- ・ 先進技術を活用した安全運転支援システムの開発を通じて、先進安全自動車（ASV）の普及促進を行う。
- ・ 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があると考えられることから、自動運転技術等の普及のための環境整備を行う。

自動車アセスメントによる安全な自動車等の普及促進

- ・ 自動車の種類ごとの安全性に関する比較情報を提供し、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及び自動車製作者等のより安全な車両の研究開発を促進する。
- ・ 具体的には、予防安全性能評価において、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。
- ・ さらに、歩行者保護に係る衝突安全性能評価の強化やチャイルドシート of 安全性能評価手法の見直しに加え、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について検討を行う。

自動車の安全性を確保するため、自動車ユーザーの保守管理意識の高揚と適切な点検整備の推進を図る。

- ・ 「自動車点検整備推進運動」を関係機関の協力の下に全国的に展開するなど自動車点検整備を推進する。
- ・ 自動車運送事業者が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活用し、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。
- ・ 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。
- ・ 道路交通に危険を及ぼすなど社会的問題となっている不正改造車等を

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、不正改造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。

- ・ 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の適確な運用に努める。
- ・ 自動車分解整備事業者等における技術の向上、設備の近代化、経営管理の改善等を推進する。
- ・ ペーパー車検や無車検運行等、不正事案に対する厳正な対処を図る。リコール制度の充実を図る
- ・ 自動車メーカーの垣根を越えた装置の共通化・モジュール化が進む中、複数の自動車メーカーによる大規模な改善措置が行われていることから、より迅速かつ着実なりコール実施のため、装置メーカー等からの情報収集体制の強化を図る。

5 道路交通秩序の維持

交通事故の発生実態等を踏まえ、交通事故抑止に資する指導取締りを推進する。

適正かつ緻密な交通事故事件捜査を一層推進する。

交通事故事件に絡む背後責任の追及を徹底する。

自転車利用者に対する指導取締りを推進する。

暴走族対策の強化

- ・ 暴走族に対する指導取締りの強化
「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の取締りを行う。
また、不正改造行為に関する情報収集を徹底するとともに、関係機関と連携して、不正改造を敢行する者に対する取締りを強化するなど根源的な対策を講じる。
- ・ 車両の不正改造の防止
暴走行為を増長するような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、関係者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への立入検査を行う。

6 救助・救急活動の充実

消防機関と医療機関の緊密な連携・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。

- ・ 多数傷者発生時における救助・救急体制の充実を図る。
- ・ 救助・救急用資機材の整備を促進する。
- ・ 救助隊員及び救急隊員の教育訓練の充実を図る。

- ・ 現場急行支援システム（FAST）を整備する。
- ・ 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。
- ・ 救急救命士の養成、ドクターカーの活用促進、ドクターヘリ事業の推進を図る。
- ・ 病院前救護の連携体制の充実を図る。
- ・ 救急医療機関等の整備や、医療機関において救急医療担当医師・看護師等の養成を図る。
- ・ 医師の卒前教育において、救急医療に関する教育の充実に努める。

事故自動通報システム（ACN）の活用拡大

- ・ 交通事故発生後においては、適切かつ早急に負傷者を処置できる救助救急体制の構築が重要であることから、交通事故の発生に関する情報を自動で知らせる交通事故自動通報システム（ACN）の活用を拡大する。
- #### 心肺蘇生法等の応急手当の普及啓発活動の推進
- ・ 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。

救急医療体制の整備

- ・ 救急医療機関等の整備（救急医療設備の整備）
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。

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、経済的打撃を受け、又は掛け替えのない生命を絶たれるなど、大きな不幸に見舞われており、交通事故被害者等を支援することは極めて重要である。

犯罪被害者等基本法の下、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。

交通事故被害者等支援の内容、事業者・自治体・国等の関係機関における役割分担の在り方、交通事故被害者等への一元的な窓口機能の在り方、そのために必要とされる制度の在り方などについて検討し、我が国の実情に沿った支援の仕組みや体制の整備に向けて必要な取組を行う。

自動車損害賠償責任保険（共済）の適正化の推進

- ・ 自動車事故被害者の適正な救済の観点から、被害者に対する適切な情報提供の徹底を保険会社等に指導するなど、保険金（共済金）の支払い等の適正化を図る。

政府の自動車損害賠償保障事業の適正な運用

- ・ 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への救済の観点から政府の自動車損害賠償保障事業の適正な運用を図る。

無保険（無共済）車両対策の徹底

- ・ 自動車事故被害者の適正な救済の観点から、街頭監視活動による注意喚起等の無保険車対策を徹底する。
損害賠償請求の援助活動等の整備（交通事故相談活動の充実）
- ・ 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、交通事故相談所等における態勢の充実を図る。
自動車事故被害者等に対する援助措置の充実
- ・ 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を適切に推進する。
- ・ 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・運営を適切に推進する。
- ・ 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、及び短期入院・入所に係る協力病院・施設の指定整備並びに費用助成を適切に推進する。
- ・ 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及びそれに伴う相談・情報提供等の充実・強化を図る。
- ・ 公益財団法人交通遺児等育成基金による、交通遺児等に対する一定水準の育成金の給付が、長期にわたり安定的になされるよう適切に援助を行う。
- ・ 社会・経済情勢の変化に伴い、複雑・多様かつ専門化する交通事故相談内容に対処するため、判例・相談事例等を題材とした研修会を開催するとともに、判例・相談事例、自動車保険等の最新情報を収集・分析し実務必携として提供することにより、交通事故相談員全体の資質・能力の向上を図り、また、交通事故相談業務に関する情報の地域格差を是正するなど、交通事故相談活動の充実を図る。
- ・ 交通事故被害者支援事業を充実する。
- ・ 被害者等通知制度や被害者連絡の運用、被害者の支援活動等、交通事故被害者等の心情に配慮した施策を推進する。

8 研究開発及び調査研究の充実

最先端の情報通信技術（ICT）を活用した高度道路交通システム（ITS）の開発・普及等を推進する。

ITS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、車車間及び路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学官が連携し研究開発等を行う。

交通安全対策のより効率的、効果的、重点的な対策を図るため、事前事後評価等を客観的に行うためのデータの収集・分析手法の開発と普及を推進する。

交通事故の被害・損失の経済的分析に関する調査研究を推進する。

複雑・過密化した交通を効率的かつ安全に管理して、交通の安全と円滑

を確保するため、効率的な信号制御方式の導入に係る研究開発を推進する。

高齢者の交通事故防止に関する研究を推進する。

救命救急医療機関との連携等により、交通事故分析の充実を図る。

3Dバーチャルリアリティ技術等を活用した、より教育効果の高い体験型交通安全教育機材の開発を推進する。

安全な自動運転を実現するための制度の在り方に関する調査研究を行う。

交通事故分析のためのデータの充実・活用

- ・ 更なる交通事故死傷者数の削減のためには、効率的かつ詳細な交通事故分析が必要なところ、公益財団法人交通事故総合分析センターが所有するマクロデータやマイクロデータの活用に向けた検討を行う。
- ・ 加えて、車載式の記録装置である「イベントデータレコーダー(EDR)」や「映像記録型ドライブレコーダー」等のマイ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。

第2章 鉄道交通の安全

第1節 鉄道事故のない社会を目指して

鉄道事故の状況等

1 鉄道事故の状況

鉄道（軌道を含む。以下同じ。）の運転事故は、長期的に減少傾向にあり、平成26年は773件であった。

平成26年の死者数は305人であり、負傷者数は446人であった。

平成17年には乗客106人が死亡したJR西日本福知山線列車脱線事故、及び乗客5人が死亡したJR東日本羽越線列車脱線事故が発生したが、平成18年以降は乗客の死亡事故が発生しなかった。

2 近年の運転事故の特徴

人身障害事故は、平成14年から増加しており、近年は、ほぼ横ばいで推移している。平成26年における運転事故全体の約60%を占めている。

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）などの人身障害事故は、横ばいである。

また、踏切障害事故は長期的に減少傾向にあるが、平成26年においても運転事故全体の約30%を占めており、人身障害事故を合わせると約90%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継続する。また、運転事故全体の死者数を減少させることを目指す。

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

鉄道の運転事故は長期的に減少傾向にあり、また、平成18年以降は、乗客の死者は発生していないことから、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、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していく。

また、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90%を占めていることを踏まえ、利用者等の関係する事故を防止するため、効果的な対策を講じていく。

講じようとする施策

1 鉄道交通環境の整備

鉄道施設等の安全性の向上を推進する。

- ・ 駅部等の耐震性の強化等を推進する。
- ・ 軌道や路盤等の集中豪雨等への対策の強化や老朽化が進んでいる橋梁等の施設について計画的に更新を進める。
- ・ 駅施設等の段差の解消、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推進する。

2 鉄道交通の安全に関する知識の普及

鉄道交通の安全に関する知識の普及を図る。

- ・ 駅ホーム及び踏切道における非常押しボタン等の安全設備の正しい利用方法の表示の整備等により、利用者や踏切通行者、鉄道沿線住民等へ安全に関する知識を分かりやすく、的確に提供する。
- ・ 関係機関等の協力の下、全国交通安全運動等において広報活動を積極的に実施する。

3 鉄道の安全な運行の確保

鉄道事業者への保安監査を実施する。

- ・ 鉄道事業者に対し、定期的に又は事故の発生状況等に応じて保安監査等を実施し、適切な指導を行う。
- ・ 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。
運転士の資質の保持を図る。
- ・ 運転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。
事故情報及びリスク情報の分析・活用を推進する。
- ・ インシデント等の情報を収集・分析し、鉄道事業者へ周知する。
- ・ 主要な鉄道事業者の安全担当部長等による鉄道保安連絡会議を開催し、

事故及び事故防止対策に関する情報交換等を行う。

気象情報等の充実を図る。

- ・ 鉄道交通に影響を及ぼす自然現象を的確に把握し、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る。
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・連絡を実施する。
運輸安全マネジメント評価を実施する。
- ・ 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実施する。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みを的確に確認する。

4 鉄道車両の安全性の確保

適時・適切に鉄道車両の構造・装置に関する保安上の基準の見直しを図る。

5 救助・救急活動の充実

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・協力体制の強化を推進する。

重大事故発生時等における救急・救助活動の充実を図る。

大規模事故による多数傷病者の発生に備え、平時より消防機関と医療機関等の連携・協力体制の強化を図る。

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

交通事故被害者等支援の内容、事業者・自治体・国等の関係機関における役割分担の在り方、交通事故被害者等への一元的な窓口機能の在り方、そのために必要とされる制度の在り方などについて検討し、我が国の実情に沿った支援の仕組みや体制の整備に向けて必要な取組を行う。

7 鉄道事故等の原因究明と再発防止

鉄道事故等原因究明等の充実を図る。

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。

第3章 踏切道における交通の安全

第1節 踏切事故のない社会を目指して

踏切事故の状況等

1 踏切事故の状況

踏切事故（鉄軌道の運転事故のうち、踏切障害事故及びこれに起因する列車事故をいう。）は、長期的に減少傾向にある。

このような踏切事故の減少は、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。運転事故に占める踏切事故の割合は減少傾向にあるが、運転事故の約3割を占めている状況にあり、改良すべき踏切道がなお残されている現状にある。

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5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4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

踏切道における交通の安全と円滑化を図るための措置を総合的かつ積極的に推進し、踏切事故の発生を極力防止する。

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

踏切事故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く施策には一定の効果が認められる。

「開かずの踏切」等について、立体交差事業等により引き続き踏切道を除却しつつ、歩道が狭隘な踏切道の歩道拡幅や各踏切の状況を踏まえた踏切保安設備等の整備等、高齢者等の歩行者対策を推進する。

踏切道の立体交差化、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、踏切道の統廃合の促進、交通規制の実施等を総合的かつ積極的に推進する。

各踏切道の遮断時間や交通量等の諸元や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、重点的に対策を推進していくことも重要である。

講じようとする施策

- 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**
開かずの踏切等都市活動に大きな支障を生じさせている踏切に対し、連続立体交差化、単独立体交差化等の「抜本対策」と歩行者等立体横断施設、歩道拡幅等の「速効対策」の両輪による総合的な対策を緊急的かつ重点的に推進する。
- 2 **踏切保安設備の整備及び交通規制の実施**
踏切遮断機、全方位型警報装置、障害物検知装置、警報時間制御装置等事故防止効果の高い踏切保安設備等の整備を促進する。
- 3 **踏切道の統廃合の促進**
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、踏切道の統廃合を促進する。特に、踏切道の拡幅等とあわせて周辺の第3，4種踏切道を除却し、集約化の実施を推進する。
- 4 **その他踏切道の交通の安全と円滑化を図るための措置**
踏切安全通行カルテを作成・公表し、透明性を保ちながら歩行者対策を重点的に推進。
踏切支障時における非常ボタン操作等の緊急措置の周知徹底等、安全意識の向上のため広報活動等を実施する。

海上交通の安全

第1節 海難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海上交通は、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、国際貨物輸送のほぼ100%を海上輸送に頼るなど、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、経済活動の拠点となっている三大湾（東京湾、伊勢湾、大阪湾）においては、海上輸送のほか、漁業活動やマリレジャー等も活発に行われており、海上交通がふくそうしている。

このような状況を踏まえ、一たび海上における船舶の事故が発生した場合には、尊い人命が失われるおそれがあり、さらに、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ことがありえる。

また、特に、大量の油が流出した場合には、海洋環境を破壊し、漁業活動等に重大な影響を及ぼしかねない。

- 海上交通全体の安全確保にあたっては、関係行政機関のみならず、事業者、漁業者等の関係者とも連携・協力して、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、人命救助率の向上を図るために、事故が発生した場合の乗船者等の迅速・的確な捜索・救助活動を引き続き強力に推進するとともに、自己救命対策の強化等が必要となっている。

海難の状況

平成23年から26年までの4か年平均の船舶事故隻数は、それ以前の5年間平均と比べると減少している。

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（東京湾、伊勢湾、瀬戸内海及び関門港）及びその周辺海域で集中的に約4割が発生している。

事故船舶の種類別の割合をみると、小型船舶等（プレジャーボート・漁船・遊漁船）の割合が約8割を占め、特にプレジャーボートが約4割を占めている。

平成23年から26年までの4か年平均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、それ以前の5年間平均と比べると減少している。

- 船舶事故の原因の8割が見張り不十分、機関取扱不良等のヒューマンエラーが占めている。

交通安全基本計画における目標

2020年代中に船舶事故隻数を半減（約1,200隻以下）させることを目指して、我が国周辺海域で発生する海難隻数（本邦に寄航しない外国船舶によるものを除く）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、航路閉そく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、救助率を向上させ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

- 船舶事故の主な原因であるヒューマンエラーを防止する対策を推進する。また、船舶事故の多数を占める船種である小型船舶等に対する対策を推進する。

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、海上輸送が遮断されるような航路を閉塞する大規模海難が発生する蓋然性が高まっていることから、ふくそう海域における安全対策の強化を推進する。
- 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・強化等の対策を推進する。
- 事故が発生した場合であっても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り自己救命対策の強化を推進する。

講じようとする施策

1 海上交通環境の整備

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。

自然災害に伴う航路標識の倒壊等を未然に防止し、災害時でも被災地の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。

港湾の大規模地震対策、津波対策を図る。

津波等の大規模災害発生時において船舶への警報等の伝達、安全な海域への避難誘導等を迅速・確実に実施し、海上交通機能を維持することに加え、平時の船舶交通の効率性の向上を図るため、まずは東京湾における一元的な海上交通管制を構築し、これに続けて経済活動の集中する三大湾の他の海域（伊勢湾、大阪湾）への継続した体制構築を推進する。

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、同センターのレーダーの高機能化等による監視機能の強化を推進し、同センターの機能向上と信頼性の向上を図る。

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航路標識等の識別性を向上させるとともに、潮流情報等の提供の充実強化を図るなどの高度化整備を推進する。

ふくそうする海域を結ぶ海域についても、大規模海難が発生する蓋然性

が高まっているため船舶交通環境に応じた整流化方策など対策を講じる。

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（水路通報）を的確に整備する。また、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提供するなどの安全対策を推進する。

高齢社会に対応した旅客船ターミナルの整備を促進する。

2 海上交通の安全に関する知識の普及

海難防止強調運動、海難防止講習会、訪船指導等を通じて、広く海難防止思想の普及、高揚並びに海難防止に関する知識・技能の習得及び向上を図る。

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若しくは代理店を活用し、航行安全上必要な情報を提供する。

台風接近時における注意喚起、安全指導、勧告、指示の徹底及び各種船舶の特性に応じた台風等特異気象時における安全対策を推進する。

3 船舶の安全な運航の確保

- ヒューマンエラーによる事故を未然に防止するため、スマートフォンや船舶自動識別装置（AIS）等の技術の活用と普及、関係者の自主的な安全対策の促進、効果的な情報提供・注意喚起を通じ安全意識の向上を図るとともに、AISを活用した乗揚げ防止指導の確実性向上を図る。

運航労務監理官及び船舶検査官による船舶への立入検査を強化するなど、旅客船事業者等に対する指導監督の充実を図る。

事故原因の分析を踏まえた適切な再発防止策を策定し、その徹底を図る。

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引き続き実施する。

安全統括管理者、運航管理者等に対する研修等の充実を図る。

海技資格制度の適切な運用や船員教育の適切な実施等を通じて、海技士の知識技能の維持向上を図る。

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。

免許制度及び強制水先制度を適切に運用するとともに、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。

国際条約の基準に適合していない船舶（サブスタンダード船）の排除を目的に、東京MOUを始めとする国際的な協力体制の下、我が国に寄港する外国船舶の資格証明、当直基準等に関する監督（PSC）を推進する。

津波発生時における旅客及び船舶の避難態勢を万全のものとするため、「船舶津波避難マニュアル作成の手引き」を周知し、船舶運航事業者における津波避難マニュアルの作成を促進する。

「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」の最終報告を受けて、平事業からの離脱の円滑化及び災害時の船舶活用に関する実務手順の円滑化に向けた取組を推進する。

4 船舶の安全性の確保

国際海事機関（IMO）における船舶の構造・設備等の国際的に統一された安全基準の策定のため、我が国の技術的な知見の蓄積を活用して、積極的に検討に参画するとともに、国内法令への取り入れを着実に実施する。

また、社会の需要に対応して開発が進む新型船の安全性担保のため、船舶の安全基準等の整備を行う。

船舶の安全性を確保するため、船舶の構造・設備等に関する検査体制の充実を図るとともに、船舶検査官及び運航労務監理官による船舶への立入検査を強化する。

サブスタンダード船の排除を目的に、東京 MOU を始めとする国際的な協力体制の下、我が国に寄港する外国船舶の構造・設備等に関する監督（PSC）を推進する。

5 小型船舶等の安全対策の充実

小型船舶等による海難が海難全体の 8 割を占め、その大多数がヒューマンエラーによることを鑑み、ヒューマンエラー対策に取り組む。

- ・ 船舶同士が互いの位置、針路等の確認を容易にするためのスマートフォン向けアプリケーション、簡易 AIS 等の事故防止に資する航海機器等の普及促進を図る。
- ・ 操船者自ら船舶の不具合の発見や対応ができるよう、発航前点検リストやトラブルシューティングマニュアルの配布に取り組む。
- ・ 訪船指導等の機会を活用して事故の再発防止策等の情報提供・注意喚起を行う。
- ・ 情報入手手段の劣る小型船舶等が、気象の急変や航路障害物の存在を緊急度に応じて事前に認知できるよう、スマートフォンにも対応した小型船舶向けホームページを活用した提供情報の拡充、メール配信機能等の活用等を通じ、アクティブな情報提供体制の充実を図る。

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）の指導・啓発を図るとともに、免許証更新講習の充実により小型船舶操縦者の資質向上を図る。

自己救命対策として有効なライフジャケット着用の指導・啓発に取り組むとともに、着用義務の在り方について施策の検討を行う。

プレジャーボート等の安全に関する指導等を推進する。

- ・ プレジャーボート関係者に対しては、プレジャーボートの事故種類で、機関故障、運航阻害（過放電及び燃料欠乏）が多い状況を踏まえ、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る安全対策の推進を図る。
- ・ パトロールや関係団体との協力・提携により水上レジャー提供者、水上レジャー利用者等への啓発・安全指導を行う。

ミニボート（長さ 3 m 未満、機関出力 1.5 kW 未満で、操縦が容易であるため検査・免許が不要なボート）ユーザー向け安全マニュアルの周知・啓発を図る。

漁船関係者等に対しては、漁船の事故種類で、衝突事故が多い状況を踏まえ、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る安全対策の推進を図る。

ポートパーク等の係留・保管施設整備の推進や港湾等における船舶等の放置等を禁止する区域指定の拡充により、プレジャーボートの放置艇対策の推進を図る。

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・取締り及び広報啓発活動等を行い、海上交通に関する法秩序を維持する。

海上交通のふくそうする航路等における航法に関する指導取締り及び広報啓発活動等の強化を図る。

海上交通環境の変化に応じ海上交通ルールの見直し等を、適時・適切に実施する。

7 救助・救急活動の充実

海難による遭難者の救助には、海難発生の第一報の早期入手が極めて重要であることから、「緊急通報用電話番号『118番』の有効活用」、「防水バ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する。

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解析・受信・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新型衛星を用いた次世代システムに参画することにより、迅速かつ的確な情報通信体制の構築を図る。

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。

洋上で発生した傷病者に対し、医師による迅速な医療活動を行うため、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

プレジャーボートの保険加入を促進するため、ユーザーへの周知活動及び関係団体への働きかけを行う。

海難事故に備えた保険契約の締結等被害者保護のための船主等の賠償責任保障制度の充実引き続き取り組む。

被害者等への支援に携わる職員への教育訓練の実施、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、被害者等に対する支援の充実に向けた取り組みを図る。

9 船舶事故等の原因究明と再発防止

船舶事故等の原因究明等の充実を図る。

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」において専門的な事故解析等を推進する。

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、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、リスクに基づく設計、運用基準等の策定と船舶設計への適用方策についての研究を行う。

進展する ICT 等を踏まえ、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、船舶航行安全システムに関する国際標準化の推進等を行う。また、小型船舶の位置情報の把握のための技術調査等を行う。

航空交通の安全

第1節 航空事故のない社会を目指して

航空事故の状況

我が国における民間航空機の事故の発生件数は、平成26年は17件、これに伴う死亡者数は2人、負傷者数は28人である。事故の内訳をみると、小型機による事故が、平成26年には17件中13件であるなど多数を占める傾向にある。

我が国の特定本邦航空運送事業者(客席数が100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件数をみると、年数件程度ではあるものの、下げ止まりの傾向がみられる。

交通安全基本計画における目標

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をゼロにする。

以下の考え方に基づく14の指標について、毎年過去5年間の平均値から年率7%の削減を図る。

これらの目標については、平成29年度末に行う航空安全プログラムにおける安全指標・目標の検証結果とも整合を図る。

(航空運送分野)

(ア) 定期便を運航する本邦航空運送事業者

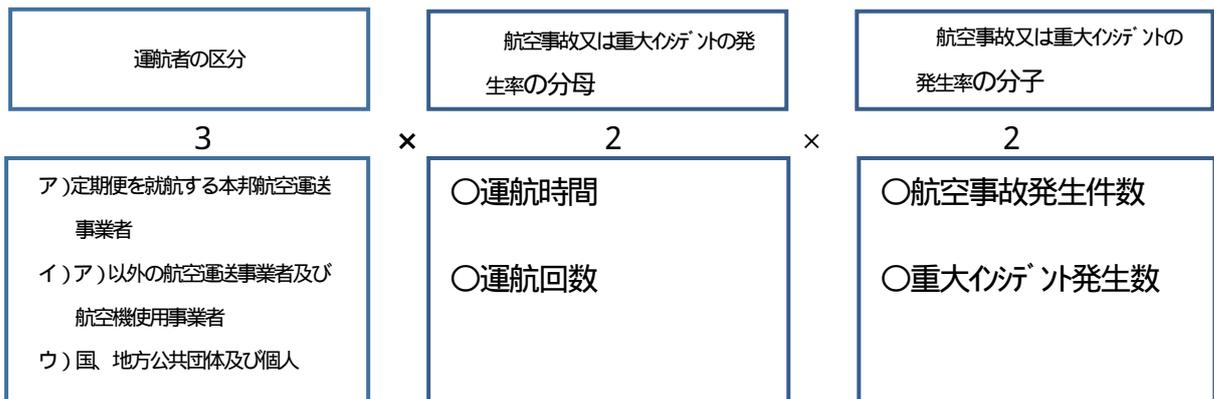
(イ)(ア)以外の航空運送事業許可又は航空機使用事業許可を受けている事業者

(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事故インシデント発生率(2指標)

第2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

航空事故発生の更なる削減を図るため、指標を通じ安全を管理・向上させる航空安全プログラムの更なる推進を図る等の航空安全対策の深化・高度化を進める。

空港容量の拡大、空域の抜本的再編の推進等の対策により、増大する航空需要への対応及び航空交通システムの安全維持・向上を一体として進める。

安全向上のための技術開発の推進や、新技術や産業の発展に伴う安全行政の新たな展開を図る。

講じようとする施策

1 航空安全プログラムの更なる推進

○ 業務提供者におけるSMSの強化

・業務提供者において安全指標及び安全目標の設定などが的確に実施されるよう、指導、監督、助言等を実施する。

安全監査等に係る基準の策定・見直し等

・把握した安全情報、国際標準の動向及び技術開発の状況等を踏まえ基準等の策定、改正を検討する。

・基準の改正を検討する国際会議等へ積極的に参画する。

業務提供者に対する監査等の強化

・各分野の業務提供者に対し定期的、随時に監査等を実施する。

・義務報告分析で得られたリスク傾向に応じた監査の重点化を図る。

安全情報の収集・分析、予防的安全対策の推進

・義務報告制度により収集した情報を分析するとともに関係者と共有し、再発防止及び予防的対策に活用する。

・自発報告制度により収集された情報に基づく提言を、予防的安全対策に活用する。

安全文化の醸成及び安全監督の強化

・講習会等を通じ、航空活動関係者との情報共有等を図る。

・担当職員への教育訓練及び内部評価等による安全監督の強化を図る。

2 航空機の安全な運航の確保

安全な運航の確保等に係る運航基準等の整備

・安全で効率的な運航のための運航基準の検討及び策定を実施する。

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推進する。

乗員政策の推進

- ・ 操縦士及び整備士の安定的確保のため、諸制度の見直しを図る。
- ・ 航空機乗組員の身体検査及び日常の健康管理等の充実を図る。

外国航空機の安全性の確保

- ・ ランプインスペクションの更なる充実、強化を図る。
- ・ 事故等が発生した際の関係国の航空安全当局との連携を図る。

小型航空機等に係る安全対策の推進

- ・ 特定操縦技能審査制度等を通じ、操縦者の技量維持、整備点検の確実な実施を図る。
- ・ 安全情報の共有、安全意識の啓蒙等を推進するため、関係団体と連携し安全講習会等に係る取組を強化する。
- ・ 小型航空機の利用実態を把握し、幅広い運航形態に応じたきめ細かい安全対策の検討充実を図る。

危険物輸送安全対策の推進

- ・ 危険物輸送規則の国内法令化と運用を実施する。
- ・ 危険物輸送に関する対策を国際機関に提案する。
- ・ 危険物の航空輸送に携わる事業者等への教育訓練及び輸送の管理に関する指導を実施する。
- ・ 旅客手荷物内の危険物に関する国民への周知・啓蒙を図る。

○ 航空交通に関する気象情報等の充実

- ・ 航空気象情報の質的向上と適時・適切な発表及び関係機関への迅速な伝達を実施する。
- ・ 気象及び火山現象等に関する観測施設の適切な整備を進める。

3 航空機の安全性の確保

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

- ・ 技術の進捗等に対応し安全基準を策定する。
- ・ 安全性の向上に資する技術に関する調査を実施する。
- ・ 我が国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の収集、分析及び関係者への提供を実施する。

航空機の検査の的確な実施

- ・ 国産及び輸入航空機の安全・環境基準への適合性審査を実施する。
- ・ 国の検査に代わり基準適合性確認を行う民間事業者を指導・監督する。
- ・ 国産ジェット旅客機運航開始後においても安全性を維持する。

航空機の整備審査の的確な実施

- ・ 航空運送事業者の新規参入、新型式機の導入、整備業務の委託等多様化への対応を図る。

4 航空交通環境の整備

増大する航空需要への対応及びサービスの充実

- ・ 首都圏空港・空域の更なる容量拡大を推進する。
- ・ 国内空域の抜本的再編を推進する。
- ・ 統合管制情報処理システム等を整備する。
- ・ 低高度における小型航空機の計器飛行方式による運航の実現を図る。
- ・ 航空保安職員の教育の充実を図る。
- ・ 大都市圏における拠点空港の整備を進める。

航空交通の安全確保等のための施設整備の推進

- ・ データリンク利用拡大に伴う必要な環境を構築する。
- ・ 航空路監視機能の高度化を進める。
- ・ 航空保安システムの災害対策の強化を図る。

空港の安全対策等の推進

- ・ 滑走路誤進入対策を推進する。
- ・ 空港の維持管理を着実に実施する。
- ・ 空港における災害対策の強化を図る。

5 無人航空機の安全対策

無人航空機の運航ルールの適切な運用を図る。

- 無人航空機の利用の促進と安全確保との両立に向けた制度の構築と運用を図る。
- 国際的に検討されている無人航空機等について、国際基準策定に参画するとともに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

航空交通の安全に関する研究開発の推進による航空交通の安全確保

- ・ 乱気流を事前に検知、回避する技術、乱気流に突入しても機体動揺を低減する革新技术等、先行的な研究開発を進める。

7 航空事故等の原因究明と再発防止

- 航空事故等原因究明等の充実を図る。

8 救助・救急活動の充実

航空機の遭難、事故等の事態に迅速かつ適切に対応するため、関係機関相互の連携を強化するなど救助・救急体制を強化。

- ・ 消防体制及び救急医療体制を強化する。

9 被害者支援の推進

交通事故被害者等支援の内容、事業者・自治体・国等の関係機関における役割分担、交通事故被害者等への一元的な窓口機能、そのために必要とされ

る制度の在り方などについて検討し、支援の仕組みや体制の整備に向けて必要な取組を行う。