

第 1 1 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	頁
[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]	4
（総論）	4
1 目標値の設定	4
2 今後の道路交通安全対策を考える視点	5
（各論）	8
1 道路交通環境の整備	8
（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	8
（2）高速道路等の更なる活用促進による生活道路との機能分化	9
（3）幹線道路における事故対策の推進	9
（4）高齢運転者にも見やすい道路標識・道路標示・信号灯器等の普及	9
（5）歩行空間のバリアフリー化	9
（6）安全で快適な自転車利用環境の整備	10
（7）交通管理の最適化	10
（8）ITS（高度道路交通システム）の活用	10
（9）高齢者等の移動手段の確保・充実	10
（10）災害に備えた道路交通環境の整備	10
2 交通安全思想の普及徹底	11
（1）段階的かつ体系的な交通安全教育の推進	11
（2）交通安全教育効果の一層の向上	12
（3）後部座席を含めた全ての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	12
（4）飲酒運転の根絶	12
（5）日常的な安全運転の徹底	13
（6）歩行者優先と正しい横断の徹底	13
（7）歩行者への反射材等の活用促進	13
（8）正しい自転車利用	13
（9）先進安全技術の正しい利用	14
（10）外国人に対する交通安全教育の推進	14
3 安全運転の確保	14
（1）運転者教育等の充実	14
（2）事業用自動車の安全プランに基づく安全対策の実施	14
（3）事業用自動車事故の原因分析・再発防止策の提言強化	15
4 車両の安全性の確保	15
（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	15
（2）安全な自動運転車の開発・実用化・普及のための環境整備	15
（3）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	16

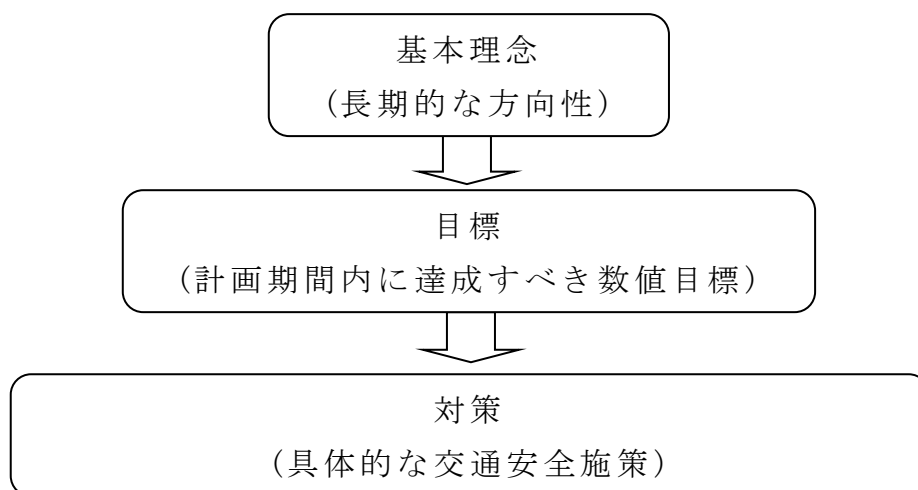
	(4) リコール制度の充実	16
	5 道路交通秩序の維持	16
	(1) 効果的な交通指導取締りの推進等	16
	(2) 交通事故事件捜査の合理化・高度化等	16
	6 救助・救急活動の充実	16
	7 被害者支援の推進	17
	8 研究開発及び調査研究の充実	17
	[鉄道交通の安全]	18
	(総論)	18
	1 目標値の設定	18
	2 鉄道交通安全対策の今後の視点	18
	(各論)	18
	1 鉄道交通環境の整備	18
	2 安全管理体制の確保	19
	(1) 鉄道事業者に対する保安監査等の実施	19
	(2) 運転士の資質の保持	19
	(3) リスク情報の分析・活用	19
	(4) 気象情報等の充実	19
	3 鉄道交通の安全に関する知識の普及	20
	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	20
	5 研究開発及び調査研究の充実	20
	6 救助・救急活動の充実	20
	[踏切道における交通の安全]	21
	(総論)	21
	1 目標値の設定	21
	2 踏切道安全対策の今後の視点	21
	(各論)	21
	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	21
	2 踏切道の統廃合の促進	22
	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	22
	[海上交通の安全]	23
	(総論)	23
	(各論)	23
	1 ふくそう海域等の安全性の向上	23
	2 商船の安全対策の推進	24
	3 小型船舶等の安全対策の推進	24
	4 自己救命策確保のための取組	24
	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	24
	6 激甚化する自然災害への対応	25
	7 海上交通の安全対策に係る調査研究等の充実	25
	[航空交通の安全]	26
	(総論)	26
	(各論)	26

	1 航空安全プログラム（SSP）の推進	26
	2 航空管制の高度化	26
	3 運航・整備の安全確保及び高質な操縦士の確保	27
	4 航空機の安全性審査体制の充実	27
	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	27
	6 無人航空機等の安全対策	27
	[公共交通機関における総合的な安全]	28
	1 運輸安全マネジメント制度の充実・強化	28
	2 鉄道・船舶・航空事故等における原因究明と再発防止	28
	3 被害者支援の推進	28

[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10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（計画期間内に達成すべき数値目標）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いないものの、第1次から第10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（令和3年度から令和7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10次交通安全基本計画は、①道路交通、②鉄道交通、③踏切道における交通、④海上交通、⑤航空交通の横断的な基本理念として、「交通事故のない社会を目指して」、「人優先の交通安全思想」及び「先端技術の積極的活用」の3つを示している。

第10次基本計画の理念とともに、近年の交通に関わる社会経済情勢の変化、交通事故情勢の変化等を踏まえ、第11次計画では、以下のような事項を陸海空に共通する基本的な理念として、記載すべきではないか。

●交通事故のない社会を目指して

交通事故について、道路交通事故による死者数は着実に減少してきてはいるものの、未だに死者数は3千人以上に上る。鉄道交通の運転事故件数も、長期的には減少傾向にあり、第10次計画期間においても着実に減少しているが、列車の衝突や脱線等が発生すれば、多数の死傷者を生じるおそれがある。海上交通については、近年、船舶事故隻数は減少傾向で推移しているものの、小型船舶を中心にヒューマンエラーに起因する船舶事故が多い。航空事故についても、近年は、大型飛行機による航空事故は乱気流等気象に起因するものを中心に年数件程度に止まり、小型飛行機等が事故の大半を占めている。(参考資料：最近の交通事故の状況 参照。)

第10次計画は、「究極的には交通事故のない社会を目指すべきである」ことを冒頭に明示し、交通事故被害者の存在に思いを致し、悲惨な交通事故の根絶に向けて、新たな一歩を踏み出すことを明記するとともに計画の副題としている。

このような姿勢は、今後の取組においても基本としていくことでよいか。

●人優先の交通安全思想

交通安全基本計画においては、第8次計画以来、「人優先」の交通安全思想を基本とすることとしてきている。

<人優先の交通安全思想（第10次計画）>

「文明化された社会においては、弱い立場にある者への配慮や思いやりが存在しなければならない。道路交通については、自動車と比較して弱い立場にある歩行者等の、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ことが必要となる。交通事故がない社会は、交通弱者が社会的に自立できる社会でもある。このような「人優先」の交通安全思想を基本とし、あらゆる施策を推進していくべきである。」

交通安全基本法制定から50年の間に、10の基本計画が作成され、今般第11次計画の作成を議論するにあたって、今後も引き続き「人優先」を基本に対策を進め、これを深化させていくことでよいか。

●先端技術の一層積極的な活用

第10次計画は、全ての交通分野において、更なる交通事故の抑止を図り、交通事故のない社会を実現するために、あらゆる知見を動員し、交通安全の確保に資する先端技術や情報の普及活用を促進し、新たな技術の研究開発にも積極的に取り組むこととしている。

今日、陸海空各々の分野で、交通機関の運行はもとより、例えば保守点検等多様な側面における自動化と、自動化を進めるための取組が模索されている。また、道路交通の分野では、例えば衝突被害軽減ブレーキ等の先進安全技術が普及・進展し、事故減少への貢献がみられた。

新技術の導入によるヒューマンエラー防止を図り、また、人手不足が深刻化する中、先端技術の活用により、人手不足を解決しつつ安全を確保していくことが一層重要になるのではないか。

＜交通安全にも関わる今後期待される技術の例＞

道路交通	例：自動運転技術、衝突被害軽減ブレーキ(対車両、対歩行者など)、ICT、ドライブレコーダー、GPS データによるダイナミックマップの実用化
鉄道交通	例：保守点検へのセンシング技術の活用
海上交通	例：自動運航船の実用化、走錨早期警戒システムの開発・導入
航空交通	例：衛星信号を用いた航法の高度化、保守点検への画像認識・処理技術の活用

● 高齢化が進展しても安全に移動できる社会の構築

65 歳以上の高齢者の人口は、令和 2 年には 28.9%、5 年後の令和 7 年には 30.0%に、75 歳以上の人口は 14.9%から 5 年後には 17.8%に、10 年後には 19.2%に増加する。

道路交通については、70 歳以上の運転免許保有者は、平成元年の約 109 万人から平成 30 年には約 1,130 万人と、30 年間で約 10 倍となった。高齢運転者による交通事故は、高齢歩行者の事故とともに喫緊の課題である。鉄道部門でも運転手等の高齢化、人手不足が本格化しており、海上部門でも、内航船においては高齢化が顕著である。また、地域で高齢者が自動車に頼らずに自立的に日常生活を営むことができるようにすることが課題となっている。

これからの交通安全基本計画は、全ての交通の分野で、超高齢化の進展に伴い生じうる、様々な交通安全の課題に向き合い、解決していくことが不可欠となる。世界に先駆けて高齢化が進展する我が国において、高齢になっても安全に移動することができ、安心して移動を楽しみ豊かな人生をおくることができる社会のモデルを、今後、高齢化が進展するアジア諸国をはじめ世界の国々に呈示することを、陸海空に渡る交通の関係者の連携によって、目指してゆくことはできないか。

[道路交通の安全]

(総論)

1 目標値の設定

第10次交通安全基本計画においては、令和2年までに24時間死者数を2,500人以下、死傷者数を50万人以下とし、世界一安全な道路交通を実現することを目標としている。死者数については、現在の状況において、目標達成のためには、大幅に死者数を減らす必要がある。

一方、死傷者数については、令和2年までに、年間の死傷者数を50万人以下とすることとされ、令和元年に1年前倒しで達成した。このことを踏まえ、次期計画においては、死傷者数に代わり、命に関わり優先度が高いと考えられる重傷者に関わる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。

第11次基本計画の目標値を設定するに当たっては、予測値とともに、交通事故死者数の削減に大きな影響があると考えられる要因や施策を見据えて決定してはどうか。(第2回会議において詳細な議論を行ってはどうか。)¹

●死者数

- ・ 令和元年の24時間以内死者数は、3,215人(平成27年:4,117人、第10次計画の目標値(令和2年):2,500人)と目標の達成のためには、大幅に死者数を減らす必要がある。
- ・ 令和7年における24時間以内死者数の予測値は、2,214~2,578人(予測値は、過去の実数値の推移について、一定の傾向がある期間を複数設定して推計)。
- ・ 24時間以内死者数に加えて、30日以内死者数(24時間死者数の1.2倍程度)についても死者数の目標値として設定すべきとの意見がある。
- ・ 欧米等における計画の目標値は、30日以内死者数を用いることが一般的。

●死傷者数

- ・ 令和元年に、第10次計画の目標値50万人以下にするという目標を達成した。
- ・ 損害保険料算出機構によると、軽傷者数について、「人身事故として警察に届出がなされなかったものであっても、実際には負傷されたことが確認された場合には「自賠責の保険金の支払い」を行うことが必要であり、近年、このような支払いが増加している」との指摘がある。

¹ 専門委員会における検討に資するため、道路交通については、令和元年度に道路交通安全に関する基本政策等題検討会(座長:赤羽弘和千葉工業大学教授)を開催し、交通事故死者数の予測に関するシミュレーションを行ったほか、交通事故死者数の削減に大きな影響があると考えられる要因や施策について分析を行った。

●重傷者数

- ・ 重傷に関わる指標として、交通事故によって負傷し、1箇月以上の治療を要する「重傷」と、救急自動車による搬送人員のうち、初診時における傷病程度が3週間以上の入院加療を必要とする「重症」がある（平成30年の重傷者数は34,558名、重症者数は17,061名。）
- ・ 先端技術や救急医療の発展等により交通事故の被害が軽減して、従来であれば死亡事故に至るような場合であっても、重傷に留まった事故も少なくないと考えられる。日常生活に影響の残る恐れのある重傷事故を減らしていくことにさらに着目していくために、その目標値を設定すべきとの意見がある。

● 特定の対象についてゼロを目指す考え方（例：登下校中（歩行中）の小学生の交通事故死者数）

- ・ 「究極的には交通事故のない社会を目指す」にあたって、まずは、例えば、登下校中（歩行中）の小学生といった、政策の優先度の高い特定の対象に着目し、かつ、都道府県レベルではすでにゼロが達成されたこともある指標を、国レベルで目標として掲げ、ゼロを目指していくべきとの意見がある。
- ・ 一方で、生活道路等の対策に加えて、「通学路合同点検」や「見守り」などの多角的な対策を行ってきており、仮に「ゼロ」にすることが可能であったとしても、これまで以上に著しく大がかりに、他の施策に優先して、限られた資源を投入することを現場に強いることになるのではないかという指摘がある。
- ・ 近年の登下校中（歩行中）の小学生の事故について確認すると、事前に合理的な範囲内の対策で防止することが難しいと考えられる事故も起きており、次期計画期間中にこれらの事故をゼロにすることは難しいのではないかとの指摘がある。現状でもかなり少数に抑制されているので、事故発生状況・発生要因の個別・詳細な分析・評価に基づき、ゼロにできる見通しを明らかにし、判断の根拠にしてはどうかとの指摘がある。
- ・ 設定を検討する場合には、今少し対象を広げた目標値（例：子供の交通事故死者数）を設定するのが良いとの指摘がある。
- ・ 目標値については、死者数などの実数ではなく人口10万人当たり死者数等割合にすべきとの意見がある。

2 今後の道路交通安全対策を考える視点

第10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」として、8つの「講じようとする施策」を推進するに際し、

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生活道路における安全確保

2 交通事故が起きにくい環境を作るために重視すべき事項として、①先端技術の活用推進、②交通実態等を踏まえたきめ細かな対策の推進、③地域ぐるみの交通安全対策の推進

を対策に係る視点として明確にした上で対策を講ずるべきとしている。

近年の社会情勢、交通事故情勢の変化等を踏まえ、次期計画における道路交通安全の理念や視点等について、どのようなものを設定することが、交通安全対策を進めるうえで有用であるか。

○ 高齢者及び子供の安全確保

高齢者の人口 10 万人当たりの死者数は、年々減少傾向である一方で、令和元年の道路交通事故死者数の 55.4%が高齢者である。我が国では、欧米諸国と比較して、交通事故死者数に占める歩行者及び自転車乗用者の割合が高くなっており、これらの約 7 割が高齢者となっている。

- ・ 歩行者や自転車乗用者側にも法令違反が認められることから、ルール遵守を促すことで全体の死者数を減らすことができるのではないかな。
- ・ 運転免許保有者の超高齢化が見込まれることから、高齢運転者の事故を減らすことが、優先度が高いのではないかな。さらに、令和 4 年からは、「団塊世代」（昭和 22～24 年生まれ）の後期高齢者への移行が始まるため、より一層後期高齢者の安全を確保するための対策を行っていく必要があるのではないかな。
- ・ 子供の平成 30 年の死者数は、79 人と全体の割合から見ると小さいが、子供を交通事故から守ることは、優先度が高いのではないかな。

○ 歩行者及び自転車の安全確保

- ・ 歩行者の死者数は、状態別の中で最も多いが、近年、確実に減少してきている。一方で、横断歩道において自動車が一時的に停止しない等歩行者優先の徹底がまだなされていない。交通弱者である歩行者を守るために、ソフト対策、ハード対策ともに行う余地がまだあると考えられ、今後も歩行者の交通事故死者数を減少させることができるのではないかな。
- ・ 自転車の安全確保を重点対象に掲げたのは、第 9 次計画（平成 23～27 年度）からであり、力を入れてきたのは、比較的最近である。他の状態別の区分と比較しても減少幅が大きく、「自転車安全利用五則」の徹底などにより、今後

も大きく減少させることができるのではないか。

○ 生活道路の安全確保

- ・ 生活道路の安全確保を重点対象に掲げたのは、第9次計画（平成23～27年度）からであり、力を入れてきたのは、比較的最近のことである。ゾーン30の設定が進んでいることに加え、普及段階を迎えている物理的デバイスのハンブ等の整備を一層推進するほか、可搬式速度違反自動取締装置の整備を推進し、同装置を活用した取締り等の実施により、今後も大きく減少させることができるのではないか。

○ 先端技術の活用推進

- ・ 衝突被害軽減ブレーキを始めとした先端技術の活用により、交通事故が減少している。今後、サポカーの普及はもとより、レベル3以上の自動運転が実用化されるなど、先端技術の活用により、交通事故のさらなる減少が期待できるのではないか。
- ・ 車両の分野にとどまらず、他の分野でも先端技術の活用により、交通安全のさらなる減少が期待できるのではないか。
- ・ さらに、少子高齢化等により、職業運転手等の人手不足が深刻化しているところ、先端技術の活用により、人手不足を解決しつつ、安全の確保もしていくことが必要ではないか。

○ 交通実態等を踏まえたきめ細かな対策の推進

- ・ ETC2.0から抽出されるビッグデータ等を基にした交通安全対策が進捗した。一方で、対策を行うにあたり、各種データや専門家の知見をさらに活用していくことが有用ではないか。

○ 地域ぐるみの交通安全対策の推進

- ・ 行政、関係団体等が連携して、地域ぐるみの対策を推進しているが、対策を行うにあたり、専門家の知見をさらに活用していくことが有用ではないか。

○ 上記に加えて、交通安全対策を進めるにあたって、例えば以下のような、新たな視点についても留意する必要があるのではないか。

- ・ 人手不足への対応
多くの職種において人手不足の状況であり、職業運転手、整備士、教習所

の教官等交通安全に関わる職種においても例外ではない。人手不足を補うために省人化を進める一方で、安全に対して適切に人材の質を確保できるよう効果的な安全教育を行うことが有用ではないか。

- 外国人の事故への対応

外国人労働者及び訪日外国人旅行者数は近年増加傾向にある。全体における交通事故件数が減少する中で、外国籍運転者が第1当事者による交通事故件数は横ばい傾向である。今後も増加が見込まれる外国人労働者及び訪日外国人旅行者数に関わる交通安全対策（例：英語併記された道路標識の整備、車両の購入、賃借時の交通ルールの周知徹底等）を強化していくことが有用ではないか。

- EBPM の推進

各施策について、EBPM の取組を強化し、その施策がどの程度交通事故の削減に貢献しているのかについて、可能な限りデータを収集、効果検証し、より良い施策に改善していくことが有用でないか。また、データの収集から政策立案まで、より一層関係者間で連携する体制を整えることが有用ではないか。

（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

- 子供や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、引き続き車優先から歩行者・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一層推進していくべきではないか。
- 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を推進するほか、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」については、既に整備済みのゾーン対策を含め、一層積極的に整備を進めるべきではないか。また、可搬式速度違反自動取締装置の整備を推進し、同装置を活用した取締り等の実施により安全確保を図っていく必要があるのではないか。

- 幼児や子供の交通事故死者数は減少してきているが、安心して地域で子供を育てられる環境をつくるため、「通学路交通安全プログラム」等に基づく、各自治体ごとの通学路の合同点検や点検結果に基づく対策の実施等を継続していくとともに、令和元年度に実施した未就学児が日常的に集団で移動する経路の緊急安全点検等の結果を踏まえ、保育所、幼稚園等の対象施設、その所管機関、道路管理者、警察などの関係機関が連携して通学路や未就学児が日常的に集団で移動する経路等について、物理的対策はもとより、地域全体で子供を見守っていくため、関係機関が連携し、キッズ・ゾーンやスクール・ゾーンなど生活道路におけるゾーン対策を、ソフト対策も併せて一層推進していくべきではないか。

（２）高速道路等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等のパフォーマンスを向上させることなどにより、高速道路等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。

（３）幹線道路における交通安全対策の推進

今後とも、幹線道路の交通事故対策は、地域住民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。

（４）高齢運転者にも見やすい道路標識・道路標示・信号灯器等の普及

高齢運転者にも見やすい道路標識・道路標示・信号灯器（LED化）等は他の運転者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。

（５）歩行者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、歩行者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。

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、高度

化 PICS を始めとした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。

(6) 安全で快適な自転車利用環境の整備

子供や子育て世代、免許返納後の高齢者なども、安心して自転車を活用できるように、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。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。

(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のではないかと。
- 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

交通事故の削減等に貢献することが期待されている自動運転の実用化に資する高度道路交通システムの高度化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により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) 高齢者等の移動手段の確保・充実

高齢者等が自らの運転に頼らずに日常生活を円滑に営むことができるよう、公共交通機関その他地域における多様な輸送資源を活用した、移動手段の確保・充実を図ることが必要ではないかと。

(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

交通安全対策基本法制定後 50 年を経て、交通事故死者数は大きく減少し、交通に関わる状況も大きく変化しつつある。交通安全の普及の取組は、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など基本的な取組を着実に実施し続けるとともに、地域や家族、国民の暮らしの変化に伴う、時代のニーズを注意深く機敏にとらえ、技術の進展を的確に活かしていくための、交通安全の普及の取組が重要になるのではないか。

- ・ 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。子供を預けて働く世帯の増加に伴い、保育所等における幼児の交通安全の充実を図るべきではないか。
- ・ 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。
- ・ 高齢者については、高齢運転者、高齢の歩行者や自転車利用者への交通安全の普及の取組、情報提供を進めるとともに、高齢者を支え、取り巻く家族や地域に対しても、交通安全意識の普及を進めるべきではないか。

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。今日、核家族化の一層の進展、共働き世帯の増加、単身者の増加等家族や地域が変化しており、地域における交通安全活動はこのような地域社会の変化やニーズに対応した形で行う必要があるのではないか。

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) 後部座席を含めた全ての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、後部座席を含めた全ての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、引き続き後部座席を含めた全てのシートベルトやチャイルドシートの着用義務の周知徹底と正しい着用の必要性・効果に関する理解の促進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と。また、いわゆる「二日酔い運転」の防止対策も必要であり、アルコール分解速度に関する正しい知識の啓発のほか、運行管理者や安全運転管理者によるアルコール検知器を活用した就業前点検が重要ではないか。

（５）日常的な安全運転の徹底

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。

また、あおり運転防止のため、運転者は、自分本位ではなく、相手に対する「思いやり・ゆずり合い」の気持ちを持って判断し行動する必要があること（速度に応じた適切な車両通行帯の利用、追い越しをしようとする車への配慮等を含む。）についての広報啓発を推進する必要があるのではないか。

（６）歩行者優先と正しい横断の徹底

我が国における交通事故死者数に占める歩行中死者数は欧米諸国に比べて大きく、交通死亡事故の更なる減少を図るためには、歩行中死者、特にその7割を占める歩行横断中の死亡事故を減少させることが不可欠ではないか。

（７）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ことから、歩行者への反射材の活用を促進するため、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ライフスタイルの変化に対応した普及への取組を推進する必要があるのではないか。

（８）正しい自転車利用

自転車乗用中の交通死亡事故は、自転車側にも何らかの法令違反がある交通事故が多い状況にあり、「自転車安全利用五則」を活用することにより、歩行者や他の車両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の強化を図るべきではないか。

駆動補助機付自転車（いわゆる「電動アシスト自転車」）の普及に伴い、その安全な利用方法を周知徹底するべきではないか。

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。特に、自転車運転者の高額損害賠償事例の発生を踏まえ、自転車損害賠償責任保険等への加入を一層促進すべきではないか。

(9) 先進安全技術の正しい利用

例えば以下のような、広報啓発活動を推進する必要があるのではないか。

- ・ 運転支援機能の過信・誤信による事故が発生しており、性能を正しく理解する必要がある。
- ・ 運転支援機能は、飽くまで運転者が絶えず前方・周囲の状況を確認し、安全運転を行うことを前提としたものであり、自動運転とは異なるものであることを理解する必要がある。
- ・ 自動運転車は国土交通大臣が付する使用条件を満たさなくなる場合等には、運転者が自動運行装置から運転操作を直ちに引き継ぐことが求められていることなどを理解する必要がある。
- ・ サポカー等進展する技術に関わる的確な理解の促進が必要ではないか。

(10) 外国人に対する交通安全教育の推進

本邦を訪れる外国人は、年々増加傾向にあり、今後ますます増加することが予想され、これに伴い、外国人による交通事故発生件数も増加傾向にある。外国人の交通ルールの不知、交通安全意識の軽薄が一因と考えられることから、例えば、日本語学校における交通安全教育、外国人を雇用する事業者に対する交通安全教育等効果的に我が国の交通ルールに関する知識を普及させる必要があるのではないか。

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。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人等に対して、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。

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。

(2) 事業用自動車の安全プランに基づく安全対策の実施

事業用自動車の安全対策について、「事業用自動車総合安全プラン 2020」の

計画期間が令和2年度で終了するところ、令和3年度以降について当該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より一層取り組む必要があるのではないか。

また、新たな安全プランの策定においては、増加傾向の健康起因事故への対応、ICTを活用した運行管理の高度化や更なる飲酒運転対策等、昨今の自動車運送事業を取り巻く状況を踏まえた対策を検討する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、5年が経過したところ。今後、事故当時の運行状況の実証実験等による検証や、事故関連機器の作動状況の確認等を実施し、より質の高い再発防止策につなげる必要があるのではないか。また、事業用自動車事故調査報告書の公表・周知にあたっては、当該報告書のほかに、事故の背景、再発防止策等が理解しやすい資料を別途用意するなどにより、運行管理者や運転者も含めた自動車運送事業関係者が関心を持ち、指摘事項の実践を促進するよう取り組む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、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、死者に占める割合が高い歩行者・高齢者を保護する対策の強化、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普及等、より安全な車両の開発・普及等を推進すべきではないか。

さらに、交通事故を未然に防止する技術の開発促進、これらの技術に関する安全基準の整備等が必要ではないか。

(2) 安全な自動運転車の開発・実用化・普及のための環境整備

交通事故の多くが運転者のミスに起因している状況にある中、自動運転の実用化により、これらの交通事故の大幅な低減効果が期待されている。自動運転に係る技術開発、実証実験や国際動向等を踏まえつつ、安全基準の段階的な整備等を行うなど、安全な自動運転車の開発・実用化・普及のための環境整備を

引き続き積極的に推進すべきではないか。

（３）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、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安全装置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るとともに、衝突被害軽減ブレーキやペダル踏み間違い急発進抑制装置等の安全装置の機能に対するユーザー等の過信対策に関する取り組みを推進すべきではないか。

（４）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、交通死亡事故及び重傷事故を抑止することを最大の目的として、交通事故実態の分析等に基づく指導取締りの方針の策定、指導取締りの実行、指導取締りの効果検証及び検証結果の指導取締り方針への反映といった PDCA サイクルに基づく管理をさらに推進していくべきではないか。

（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、いわゆる「あおり運転」等の妨害運転を含む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、H E L P（緊急通報システム）の整備、F A S T（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。

救急救命センターの体制の強化を図る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。さらに、被害者を支援する制度について周知を図る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。

療護施設の充実、脊髄損傷治療の加速化についても推進していく必要があるのではないか。

8 研究開発及び調査研究の充実

●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交通事故データベースの活用等、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、引き続き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。

●研究開発の推進

運転支援技術、自動運転技術の向上等の道路交通の安全に関する研究開発を推進すべきではないか。

[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、長期的には減少傾向にあり、第 10 次計画期間においても着実に減少している（平成 27 年度 727 件に対し、平成 30 年度 638 件）。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 10 次交通安全基本計画においては、「第 2 章第 2 節 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鉄道利用者等の関係する事故の防止が掲げられていた。第 11 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鉄道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鉄道利用者等の理解と協力に視点をおいた鉄道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。

(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と。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、プラットフォームにおける鉄道利用者が関係する事故を防止するため、鉄道の安全な利用に関する鉄道利用者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。

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いるが、計画的な保安監査に加え、事故等のトラブル発生状況や列車の運行状況などに応じて臨時に保安監査を実施することで、メリハリの効いた効果的な監査の実施と体制を充実し、過去の指導等を適切にフォローアップしていくことも重要ではないか。

(2) 運転士の資質の保持

運転士の資質の向上等を目的として、動力車操縦者運転免許試験の適正な実施をはじめ、動力車操縦者運転免許に関する省令に基づく取組を引き続き推進することが重要ではないか。また、運転士が作業を行うのに必要な知識及び技能を保有させるための教育及び訓練が適切に実施されるよう運転管理者会議の開催等の機会を捉えて、引き続き適切に指導することが重要ではないか。さらに、運転士の取扱い誤りに原因があるおそれがあると認められる事態の情報については、その情報の共有と活用を図るため、引き続きとりまとめを行い、鉄道事業者へ周知することが必要ではないか。

(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、速やかに鉄道事業者等関係者に対して共有することが引き続き必要ではないか。

(4) 気象情報等の充実

鉄道交通に影響を及ぼす台風、大雨、竜巻等の激しい突風、地震、津波、火山噴火等の自然現象を的確に把握し、特別警報・警報・予報等の適時・適切な発表及び迅速な伝達並びにこれらの情報の質的向上に努め、また気象、地震、津波、火山現象等に関する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ICT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。

3 鉄道交通の安全に関する知識の普及

運転事故の9割以上を占める踏切障害事故と人身障害事故の多くは、鉄道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。このため、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、鉄道利用者等の安全な鉄道利用へ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。

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。

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自動車技術総合機構交通安全環境研究所、公益財団法人鉄道総合技術研究所等において、引き続き継続することが重要ではないか。

6 救助・救急活動の充実

鉄道の重大事故等が発生した際に、避難誘導、救助・救急活動を迅速かつ的確に行う必要があるため、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。

[踏切道における交通の安全]

(総論)

1 目標値の設定

踏切事故件数は、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、鉄道における運転事故防止対策上、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8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、長い踏切道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防止対策の推進のためには、踏切遮断時間、踏切道の交通量やこれまでの対策の実施状況等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、踏切事故は長期的に減少傾向にある。

しかしながら、踏切事故は近年、200件台で推移し、「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箇所もあることから、関係者が連携して、開かずの踏切等課題の大きな「緊急に対策の検討が必要な踏切」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、抜本対策まで時間がかかる場合には、効果の早期発現のため、個々の踏切の状況を踏まえて踏切安全通行カルテを更新し、歩道拡幅等の構造改良等や踏切横断交通量低減のための踏切周辺対策の総合的対策を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、歩道が狭隘な踏切以外でも、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、通学路等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、踏切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と。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と。

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と。

[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東京湾、伊勢湾及び瀬戸内海並びにこれらをつなぐ太平洋沿岸ルートや港といった海域等においては、海上交通がふくそうしている上に、漁業活動やマリンレジャー等も行われている。また、多数の乗客を乗せた大型クルーズ船の寄港の増加やコンテナ船等船舶の大型化も進んでいる。

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、大量の油が流出するなどの二次災害や航路の閉塞等、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、これまで経験したことのない規模の台風等激甚化する災害が続発しているところ、自然災害に起因する事故防止のため対策を推進する必要がある。

さらに、南海トラフ巨大地震や首都直下地震等の大規模地震、大型台風等の発生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活用、港湾における防災・減災対策を推進する中でも、交通安全に留意する必要がある。

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 ふくそう海域等の安全性の向上

ふくそう海域等においては、災害の激甚化、将来の自動運航船の実現に伴う多様化、複雑化する海上交通環境の出現等から、これまで以上に海上交通をとりまく状況を正確に把握し、航行安全に寄与する情報を適切に提供する必要性が高まっている。

このため、港内、湾内、湾から湾を結ぶ主要海上ルートにおいて、ハード・ソフト両面を整備することでシームレスな船舶の動静監視と多目的・多面的な情報提供による海上安全基盤の拡充・強化を図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。

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。

更には、近年のデジタル技術の発展を踏まえ、自動運航船等の新技術の導入環境を整備するなど、新技術の導入によるヒューマンエラー防止等を図るべきではないか。

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を実施し、さらに公助のみならず自助、共助の思想を広く推進するとともに、民間関係団体等との連携による安全意識の高揚を図り、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が、現在も自己救命策の不足による海難が後を絶たないところ、引き続き、関係機関が連携し、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 激甚化する自然災害への対応

近年、経験したことのない規模の台風等激甚化する自然災害の続発に伴う走錨事故や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、ふくそう海域等の避難船舶が密集する海域において、走錨等に起因する事故の防止対策の実施や混乱なく避難誘導するため船舶の動静を継続的に把握し、また、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、ハード・ソフト両面を整備することで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が自然災害等で消灯した際に異常を早期に検知・情報提供し迅速に復旧する体制の構築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・耐波性能等の向上を推進するだけでなく、大規模災害時の船舶の活用や港湾BCPの改善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を活用し、事故原因の究明を含め、走錨の早期検知等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政府として令和 12 年（2030 年）に訪日外国人旅行者数を 6,000 万人とする目標を掲げ、訪日外国人旅行者数が増加を続けていること等を背景に、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。

また、無人航空機の利活用が急速に進展する中、令和 4 年（2022 年）度中を目途に有人地帯での目視外飛行の実現を掲げる等、さらなる利活用の進展が見込まれる。加えて、「空飛ぶクルマ」についても令和 5 年（2023 年）に事業をスタートする目標を掲げており、今後、実用化及び事業化に向けた取組が加速化するものと見込まれる。これらの従来の航空機によるもの以外の航空交通についても、より一層の安全確保を図る必要がある。

(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な。

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な。

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、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、適切かつ迅速に審査を実施するとともに、運航開始後のトラブルに適切に対応するため、安全運航維持の体制を確立・充実する必要があるのではないかな。

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な。

6 無人航空機等の安全対策

無人航空機について、「小型無人機に係る環境整備に向けた官民協議会」での議論を踏まえ、関係府省庁と連携して安全な運航の確保のための制度及び基盤の構築に取り組むとともに、国際的な動向も踏まえ、国内ルール化を進める必要があるのではないかな。

また、いわゆる空飛ぶクルマ等についても、社会的に受容される水準の達成を目指し、「空の移動革命に向けたロードマップ」に基づき、安全を確保するための制度整備を行っていくことが必要ではないかな。

[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、充実強化を図る必要があるのではないか。

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必要があるのではないか。

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必要があるのではないか。