

# 第9次交通安全基本計画の概要

## 第1 まえがき

計画期間は、平成23年度から27年度までの5年間とする。

## 第2 計画の基本理念

### 1. 交通事故のない社会を目指して

真に豊かで活力のある社会を構築していくためには、その前提として国民の安全と安心を確保していくことが極めて重要である。

人命尊重の理念に基づき、交通事故被害者の存在に思いをいたし、また交通事故がもたらす大きな社会的・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

高齢者、障害者、子ども等の交通弱者に配慮し、思いやる「人優先」の交通安全思想を基本とし、あらゆる施策を推進する。

### 3. 交通社会を構成する三要素

「道路交通」「鉄道交通」「踏切道における交通」「海上交通」「航空交通」ごとに計画期間内に達成すべき目標を設定し、その実現を図るため、交通社会を構成する三要素（「人間」「交通機関」「交通環境」）について施策を策定し、国民の理解と協力の下、強力に推進する。

### 4. ITの活用

情報通信技術（IT）の活用は、人間のミスによる被害の防止等に大きく貢献することが期待できることから、高度道路交通システム（ITS）や、船舶自動識別装置（AIS）の活用等を積極的に進める。

### 5. 救助・救急活動及び被害者支援の充実

交通事故が発生した場合の救助・救急活動の充実を図るとともに、交通安全分野における被害者支援の一層の充実を図る。

### 6. 参加・協働型の交通安全活動の推進

国民の主体的な交通安全活動を積極的に促進するため、計画段階から国民が参加できる仕組みづくり等を地域の特性に応じて推進する。

### 7. 効果的・効率的な対策の実施

厳しい財政事情を踏まえつつも、地域の交通実態に応じて、最大限の効果を挙げ、る対策に集中的に取り組むとともに、効率的な予算執行に配慮する。

### 8. 公共交通機関等における一層の安全の確保

保安監査や運輸安全マネジメント評価を充実・強化する。

### 第3 道路交通安全

#### 1 道路交通事故のない社会を目指して

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。

交通安全に関しては、それぞれの地域の実情を踏まえた上で、その地域に最も効果的な施策の組合せを地域が主体となって行うべきである。特に、生活道路における交通安全対策については、総合的なまちづくりの中で実現していくことが有効であるが、このようなまちづくりの視点に立った交通安全対策の推進に当たっては、住民に一番身近な市町村や警察署の役割が極めて大きい。

その上で、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、様々な形で積極的に参加し、協働していくことが有効である。

さらに、地域の安全性を総合的に高めていくためには、交通安全対策を防犯や防災と併せて一体的に推進していくことが有効かつ重要である。

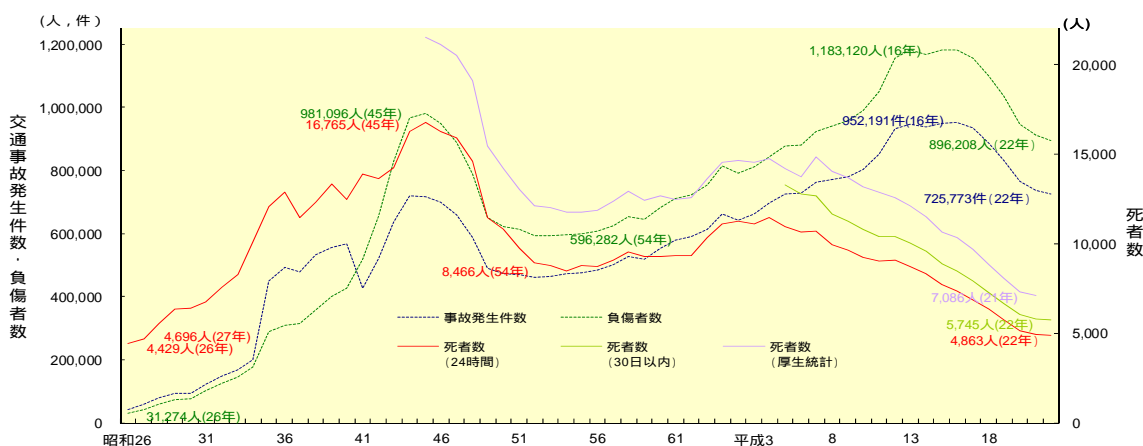
#### 2 道路交通安全についての目標

##### (1) 道路交通事故の状況

我が国の交通事故による24時間死者数は、昭和45年に1万6,765人を数えたが、46年以降着実に減少に向かい、54年には8,466人とほぼ半減した。その後増勢に転じ、平成4年には1万1,451人に達したが、翌年から再び減少傾向に転じ、14年には8,326人となり、昭和45年当時の半減以下となった。また、20年中の死者数は5,155人となり、第8次交通安全基本計画の目標を2年前倒しで達成、同計画の最終年である22年には4,863人となった。

また、死傷者数と交通事故件数についても、平成16年をピークに減少が続いており、20年には死傷者数が950,659人となり、死者数と同様に目標を達成し、22年には901,071人となったところであるが、依然として高い状態で推移している。

##### 【道路交通事故による交通事故発生件数、死者数及び負傷者数】



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。また、昭和46年までは、沖縄県を含まない。  
3 「24時間死者」とは、道路交通法第2条第11項第1号に規定する道路上において、車両等及び列車の交通によって発生した事故により24時間以内に死亡したものをいう。  
4 「30日以内死者」とは、交通事故発生から30日以内に死亡したものを(24時間死者を含む。)いう。  
5 「厚生統計の死者」は、警察庁が厚生労働省統計資料「人口動態統計」に基づき作成したものであり、当該年に死亡した者のうち原因が交通事故によるもの(事故発生後1年を超えて死亡した者及び後遺症により死亡した者を除く。)をいう。なお、平成6年までは、自動車事故とされた者を、平成7年以降は、陸上の交通事故とされた者から道路上の交通事故ではないと判断される者を除いた数を計上している。

## (2) 交通安全基本計画における目標

平成 27 年までに 24 時間死者数を 3,000 人( )以下とし、世界一安全な道路交通を実現する。

( この 3,000 人に平成 22 年中の 24 時間死者数と 30 日以内死者数の比率を乗ずるとおおむね 3,500 人)

平成 27 年までに死傷者数を 70 万人以下にする。

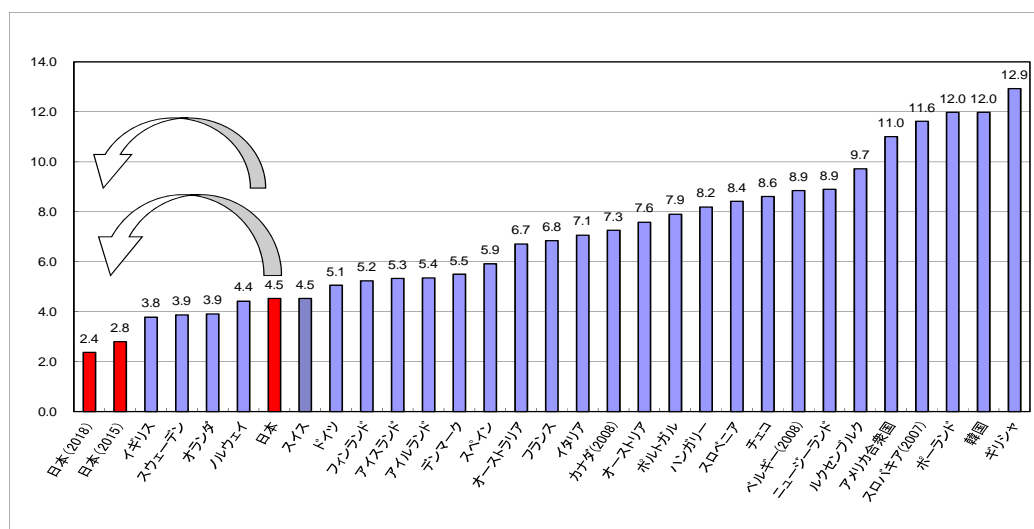
交通事故のない社会を達成することが究極の目標であるが、一朝一夕にこの目標を達成することは困難であることから、本計画の計画期間である平成 27 年までには、年間の 24 時間死者数を 3,000 人以下にすることを旨とする。

この 3,000 人に、平成 22 年中の 24 時間死者数と 30 日以内死者数の比率(1.18)を乗ずるとおおむね 3,500 人となり、人口 10 万人当たりの 30 日以内死者数は 2.8 人となる。国際道路交通事故データベース(IRTAD)がデータを公表している 29 か国中の人口 10 万人当たりの 30 日以内死者数をみると、我が国は 2009 年では 4.5 人と 5 番目に少ないが、この目標を達成した場合には、他の各国の交通事故情勢が現状と大きく変化がなければ、最も少ない国となる。

「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」ということが平成 22 年に設定した中期目標であり、この目標を達成すると、上記国際比較における数値は 2.4 人にまで減少するが、中期目標の達成以前に、本計画の計画期間において、世界一安全な道路交通が実現できることとなる。

今後は、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旨とする。

【世界各国の人口 10 万人当たりの道路交通事故死者数】



第 9 次交通安全基本計画の目標(H27 までに 24 時間死者数 3,000 人以下)、政府目標(H30 までに 24 時間死者数 2,500 人以下)を達成すると、他の各国の交通事故情勢が現状と大きく変化がなければ、世界一安全な道路交通が実現できる。

### 3 道路交通の安全についての対策

#### (1) 今後の道路交通安全対策を考える視点

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新規施策を推進する。

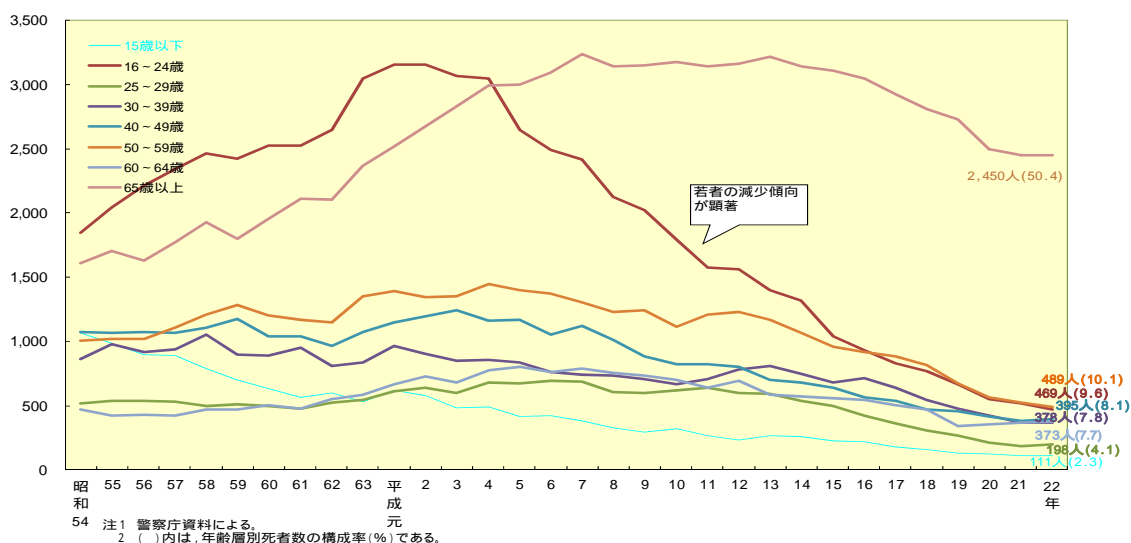
対策の実施に当たっては、可能な限り対策ごとの目標を設定するとともに、その実施後において効果評価を行い、必要に応じて改善していくことも必要である。

今後の経済社会情勢や交通情勢等を踏まえると、今後対策を実施していくに当たっては、特に、次のような視点を重視して対策の推進を図っていくべきである。

#### 高齢者及び子どもの安全確保

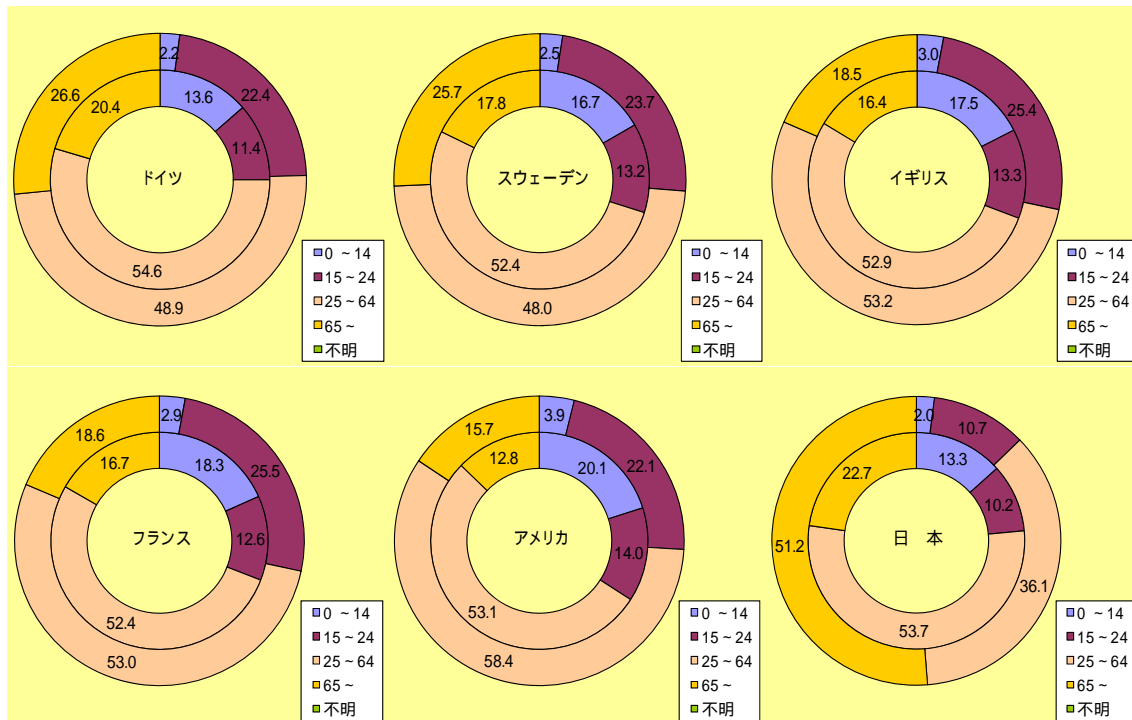
- ・ 諸外国と比較しても、我が国は高齢者の死者の占める割合が極めて高いこと、今後も我が国の高齢化は急速に進むことを踏まえると、高齢者が安全にかつ安心して外出したり移動したりできるような交通社会の形成が必要である。
- ・ その際には、多様な高齢者の実像を踏まえたきめ細かな総合的な交通安全対策を推進するべきであり、また、高齢者が主として歩行及び自転車等を交通手段として利用する場合と、自動車を運転する場合の相違に着目し、それぞれの特性を理解した対策を構築するべきである。
- ・ 特に、今後、高齢運転者が大幅に増加することが予想されることから、高齢者が事故を起こさないようにするための対策を強化することが喫緊の課題である。
- ・ また、少子化の進展についても考えなければならない。安心して子どもを生子、育てることができる社会を実現するためには、防犯の観点はもちろんのこと、子どもを交通事故から守る観点からの交通安全対策が一層求められる。このため、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必要がある。

#### 【年齢層別道路交通事故死者数の推移】



高齢者死者数の占める割合が、22年に初めて50%を超える。

## 【主な欧米諸国の年齢層別交通事故死者数の状況（2009年）】

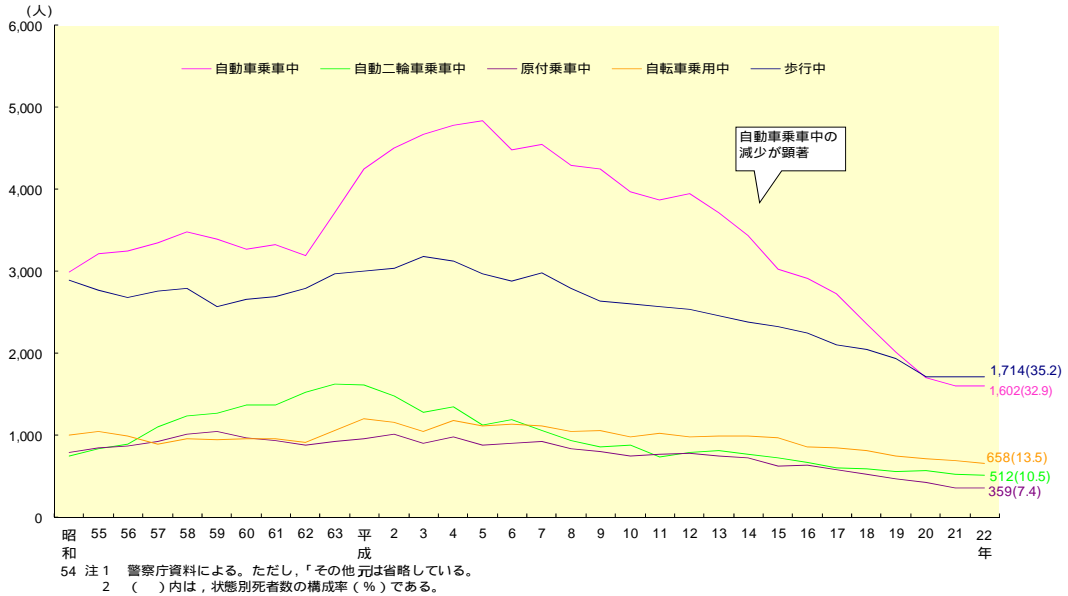


欧米諸国に比べ、高齢者の人口構成率以上に、高齢者死者数の占める割合が極めて高い。

### 歩行者及び自転車の安全確保

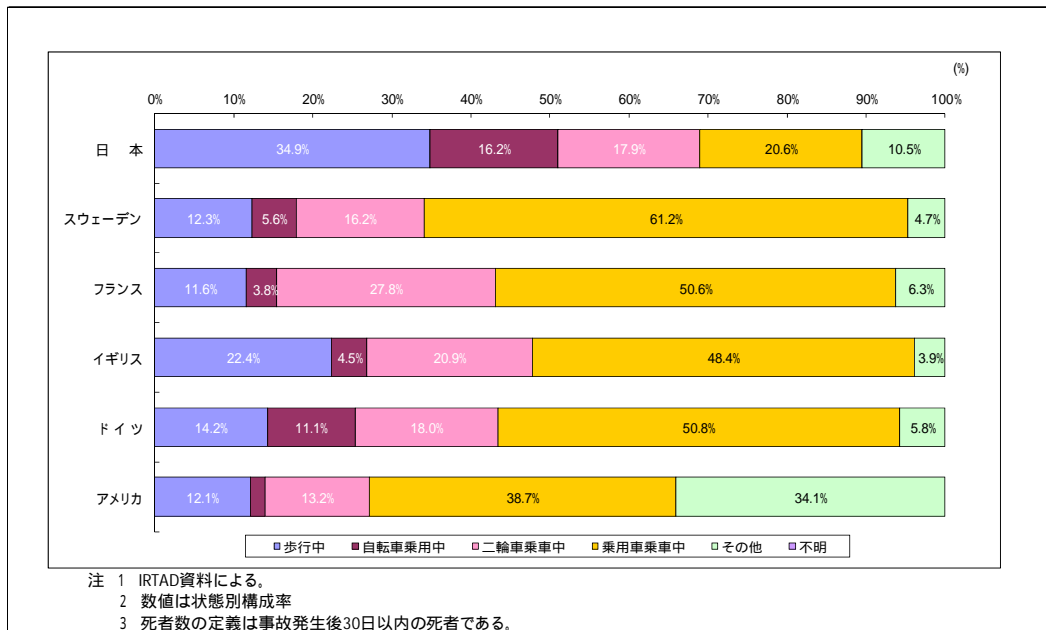
- ・ 我が国では、全体の交通事故死者数に占める歩行者の割合が3割を超え、欧米諸国と比較して高い割合となっている。安全で安心な社会を実現するためには、自動車と比較して弱い立場にある歩行者の安全を確保することが必要不可欠である。
- ・ 人優先の考えの下、通学路、生活道路、市街地の幹線道路等において歩道の整備等による歩行空間の確保を一層積極的に進めるなど、歩行者の安全確保を図る対策を推進していく必要がある。
- ・ また、我が国では、自転車乗用中の死者数の構成率についても、欧米諸国と比べて高くなっている。自転車は、被害者となる場合と加害者となる場合があることから、それぞれの対策を講じる必要がある。
- ・ 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、自転車の走行空間の確保を積極的に進める必要がある。また、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ことから、交通安全教育等の充実を図る必要がある。

### 【状態別道路交通事故死者数の推移】



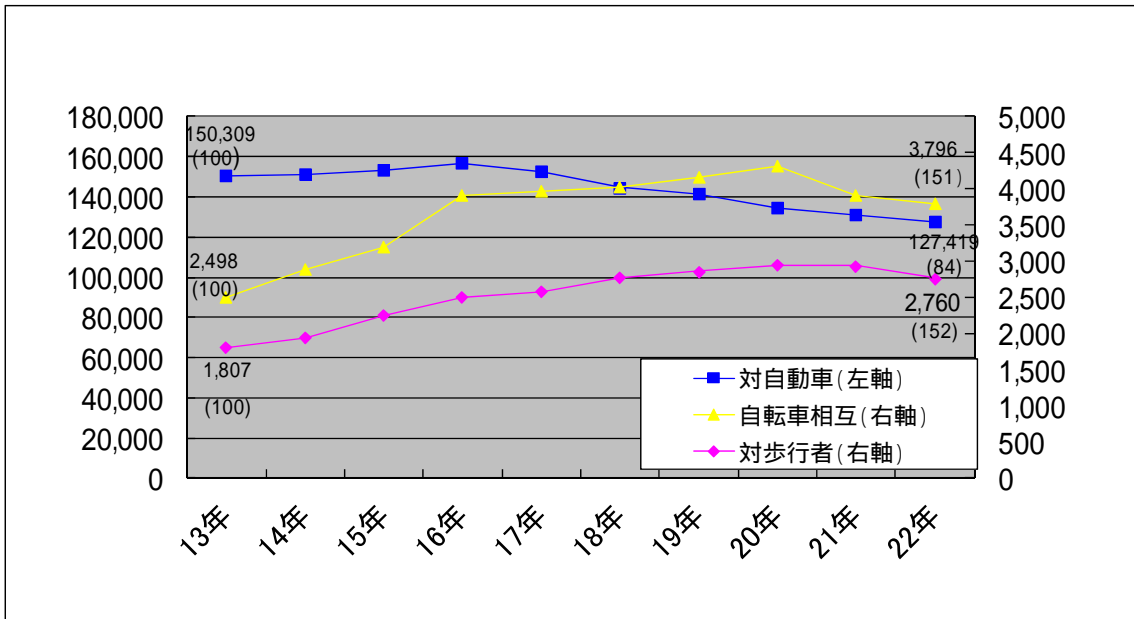
平成20年より歩行中の死者数の割合が、自動車乗車中を抜いて最も高くなる。

### 【主な欧米諸国の状態別道路交通事故死者数の状況(2009年)】



欧米諸国に比べ、歩行中、自転車乗用中の死者数の割合が高い。

【自転車関連事故の相手当事者別交通事故件数推移】



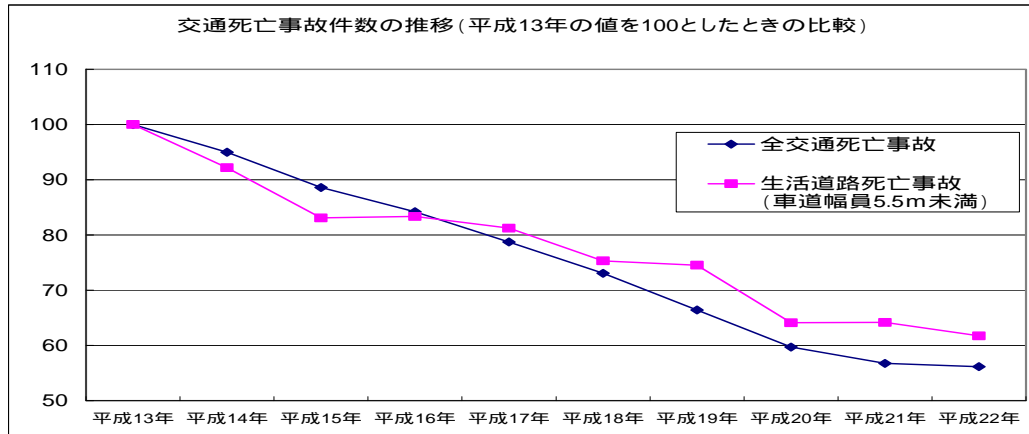
警察庁資料による。

近年,自転車相互及び対歩行者との交通事故件数が増加傾向にある。

### 生活道路及び幹線道路における安全確保

- 生活道路における交通死亡事故件数の全死亡事故件数に占める割合が高まっていること等の状況を踏まえると,今後は生活道路において自動車の速度抑制を図るための道路交通環境の整備,交通指導取締りの強化等の対策を講じるとともに,幹線道路を走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するなど,総合的な対策を一層推進する必要がある。
- このためには,地域住民の主体的な参加と取組が不可欠であり,対策の検討や関係者間での合意形成において中心的な役割を果たす人材の育成も市町村においては重要な課題となる。
- また,依然として,交通事故死者数の3分の2を占める幹線道路における対策については,効果を科学的に検証しつつ,マネジメントサイクルを適用することにより,効率的・効果的な対策の実施に努める「事故ゼロプラン(事故危険区間重点解消作戦)」を推進し,少ない予算で最大限の効果を発揮できるように,交通安全対策の効果の更なる向上を図る必要がある。

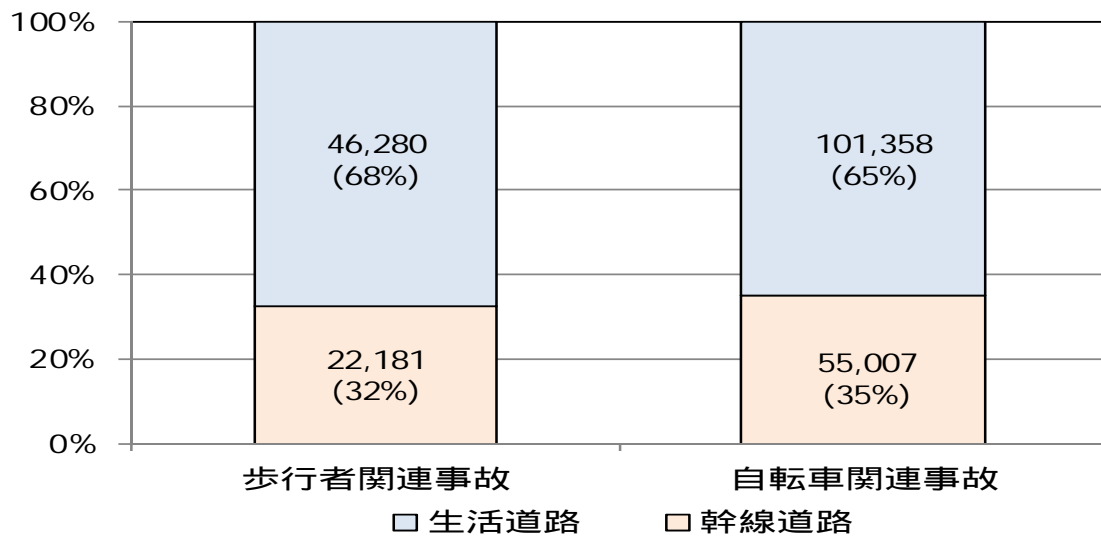
### 【生活道路における交通死亡事故件数等の推移】



警察庁資料による。

**生活道路の交通死亡事故件数は減少しているものの、全体に占める割合は増加傾向にある。**

### 【生活道路における歩行者関連事故及び自転車関連事故の状況(平成21年)】



注1 国土交通省資料による。

注2 幹線道路とは、一般国道、主要地方道及び一般都道府県道をいい、生活道路とは、市町村道及びその他道路をいう。

注3 歩行者関連事故とは、歩行者が事故の第一当事者又は第二当事者である事故をいう。

注4 自転車関連事故とは、自転車乗用中の者が事故の第一当事者又は第二当事者である事故をいう。

**歩行者・自転車に関連する死傷事故件数は、生活道路において幹線道路の約2倍発生している。**



## (2) 講じようとする施策

### 道路交通環境の整備

道路交通環境の整備を考えるに当たっては、科学的なデータ等に基づき、事故要因や有効な対策について十分な分析を行った上で、効果的・効率的な対策に取り組む「施策パフォーマンスの追求」と計画の策定や事業の実施に地域や住民が積極的に参画・協力していく仕組みをつくるなどの「地域や住民の主体性の重視」を基本戦略として取組を推進する。

#### 【主な取組】

- ・ 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
- ・ 生活道路における最高速度,原則時速 30 キロメートル
- ・ 「あんしん歩行エリア」の形成等による交通安全対策の推進
- ・ 通学路等の歩道整備等の推進
- ・ 高齢者,障害者等の安全に資する歩行空間等の整備
- ・ 幹線道路における交通安全対策の推進
- ・ 事故ゼロプラン(事故危険区間重点解消作戦)の推進
- ・ IT化の推進による安全で快適な道路交通環境の実現
- ・ 自転車利用環境の総合的整備
- ・ 高度道路交通システムの活用
- ・ 災害に備えた道路交通環境の整備
- ・ 総合的な駐車対策の推進
- ・ 道路交通情報の充実

### 交通安全思想の普及徹底

幼児から成人に至るまで段階的かつ体系的な交通安全教育を行うとともに、高齢者自身の交通安全意識の向上を図る。また、活動を行うに当たっては、参加・体験・実践型の教育方法を積極的に取り入れる。さらに、関係者が互いに連携をとりながら地域ぐるみの活動が推進されるよう促す。

#### 【主な取組】

- ・ 参加・体験・実践型の交通安全教育の推進
- ・ 自転車の安全利用の推進
- ・ すべての座席におけるシートベルトの正しい着用の徹底
- ・ 反射材用品等の普及促進
- ・ 飲酒運転の根絶に向けた規範意識の確立

### 安全運転の確保

運転者教育等の充実に努めるほか、情報通信技術(IT)等を活用した道路交通に関連する総合的な情報提供の充実及び自動車運送事業者の安全対策の充実を図る。

#### 【主な取組】

- ・ 高齢運転者対策の充実(高齢者に対する教育の充実,臨時適性検査の確実な実

施，高齢者マークの活用)

- ・ 安全運転の確保に資する機器の普及及び活用策の充実
- ・ 貨物自動車運送事業安全性評価事業（通称 G マーク事業）の促進
- ・ 国際海上コンテナの陸上輸送にかかる安全対策

### **車両の安全性の確保**

これまでの被害軽減対策の進化・成熟化を図ることに加え，今後は，事故を未然に防止する予防安全対策について，先進技術の活用等により，更なる充実を図る。

#### **【主な取組】**

- ・ 先進安全自動車(A S V)の開発・普及の促進
- ・ 車両の安全性等に関する日本工業規格の整備
- ・ 自動車の点検整備の充実
- ・ リコール制度の充実・強化
- ・ 自転車事故の被害者救済を図るべく損害賠償責任保険等への加入促進

### **道路交通秩序の維持**

交通指導取締り，交通事故事件捜査，暴走族取締り等を通じ，道路交通秩序の維持を図る。

#### **【主な取組】**

- ・ 悪質性，危険性，迷惑性の高い違反に重点を置いた取締りの強化等
- ・ 過積載や過労運転等の背後責任の追及
- ・ 自転車利用者に対する指導取締りの推進
- ・ 交通事故事件その他の交通犯罪の捜査体制の強化
- ・ 暴走族対策の強化

### **救助・救急活動の充実**

救急関係機関相互の緊密な連携・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。特に，救急現場等における応急手当の普及等を推進する。

#### **【主な取組】**

- ・ 自動体外式除細動器の使用も含めた応急手当の普及啓発活動の推進
- ・ 救急救命士の養成・配置等の促進
- ・ 緊急通報システムの普及及び現場急行支援システムの整備
- ・ ドクターヘリ事業の推進

### **損害賠償の適正化を始めとした被害者支援の推進**

犯罪被害者等基本法等の下，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。

#### **【主な取組】**

- ・ 交通事故相談活動の推進

- ・ 自助グループに対する支援を始めとした施策の推進
- ・ 警察における被害者連絡制度の充実及び法務省における被害者等通知制度による情報提供の推進

### **研究開発及び調査研究の充実**

人・道・車の3要素それぞれの分野における研究開発を一層推進するとともに、総合的な調査研究を充実する。

#### **【主な取組】**

- ・ 安全運転の支援
- ・ 高齢者の交通事故防止に関する研究の推進
- ・ 道路交通事故原因の総合的な調査研究の充実強化

## 第4 鉄道交通の安全

### 1 鉄道事故のない社会を目指して

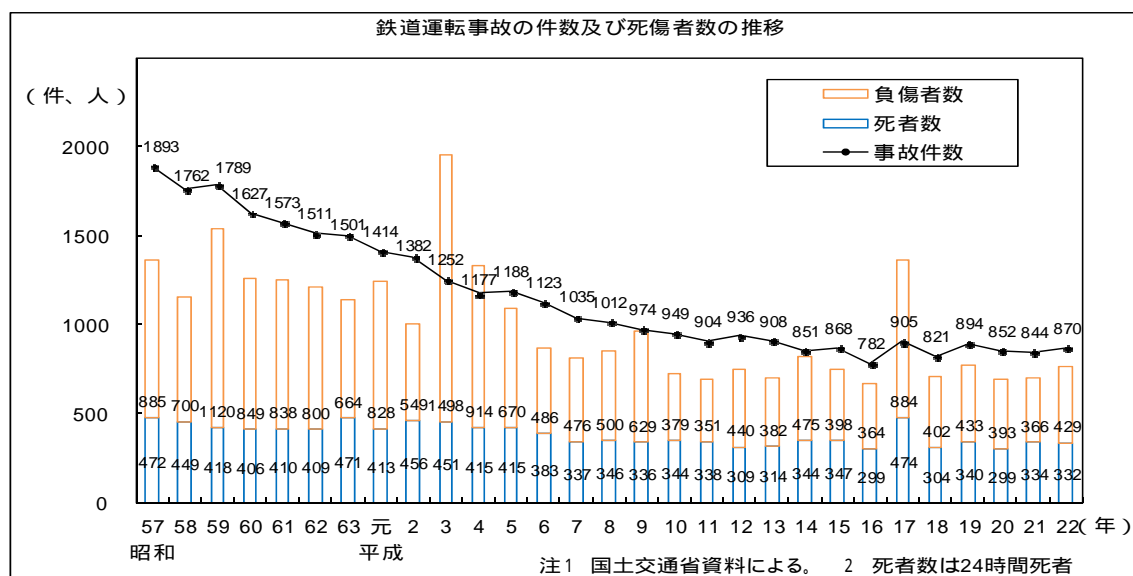
人や物を大量に、高速に、かつ、定時に輸送できる鉄道は、年間 220 億人が利用する国民生活に欠くことのできない交通手段であり、国民が安心して利用できる、一層安全で安定した鉄道輸送を目指し、重大な列車事故やホームでの事故への対策等、各種の安全対策を総合的に推進していく必要がある。

#### (1) 鉄道事故の状況

鉄道の運転事故は、長期的には減少傾向にあるが、近年は下げ止まりの傾向にあり、平成 18 年からは 850 件程度で推移し、22 年は 870 件であった。

また、平成 22 年の死者数は 332 人であり、負傷者数は 429 人であった。

なお、平成 17 年には乗客 106 人が死亡した J R 西日本福知山線列車脱線事故、及び乗客 5 人が死亡した J R 東日本羽越線列車脱線事故が発生したが、18 年から 22 年までの間は乗客の死亡事故が発生しなかった。



#### (2) 交通安全基本計画における目標

**乗客の死者数ゼロを目指す。**

**運転事故全体の死者数減少を目指す。**

### 2 鉄道交通の安全についての対策

鉄道の運転事故は長期的には減少傾向にあり、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、踏切障害事故とホームでの事故等の人身障害事故を合わせると運転事故全体の約 90%を占めており、その死者数が近年は下げ

止まりの傾向があることから，一層安全で安定した鉄道輸送を目指し，重大な列車事故の未然防止とともに，利用者等の関係する事故を防止するため，効果的な対策を講ずるべく，総合的な視点から施策を推進していく。

**【主な取組】**

鉄道施設等の安全性の向上（ホームドア設備の整備等）

運転保安設備等の整備

鉄道交通の安全に関する知識の普及

鉄道事業者に対する保安監査等の実施

大規模な事故等が発生した場合の適切な対応

## 第5 踏切道における交通の安全

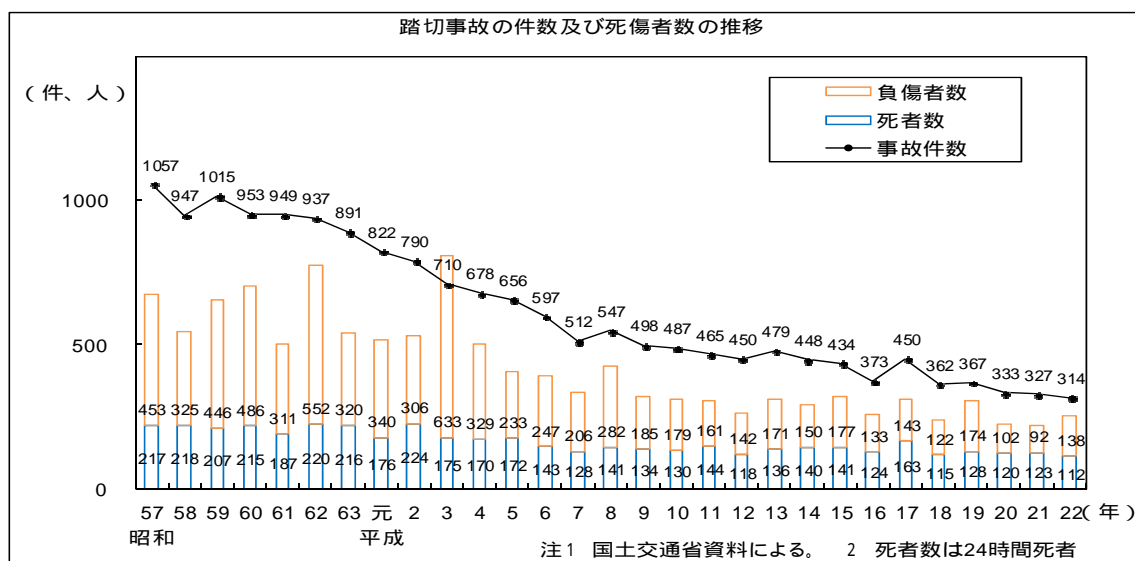
### 1 踏切事故のない社会を目指して

踏切事故は、長期的には減少傾向にある。しかし、一方では、踏切事故は鉄道運転事故の約4割を占め、また、改良をすべき踏切道がなお残されている現状である。こうした現状を踏まえ、引き続き、踏切事故防止対策を総合的かつ積極的に推進することにより踏切事故のない社会を目指す。

#### (1) 踏切事故の状況

踏切事故（鉄道の運転事故のうち、踏切障害及びこれに起因する列車事故をいう。）は、長期的には減少傾向にあり、平成22年の発生件数は314件、死傷者数は250人となっている。

踏切事故は長期的には減少しており、これ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。しかし、依然、踏切事故は鉄道の運転事故の約4割を占めている状況にあり、また、改良するべき踏切道がなお残されている現状にある。



#### (2) 交通安全基本計画における目標

平成27年までに踏切事故件数を平成22年と比較して約1割削減することを目指す。

### 2 踏切道における交通の安全についての対策

踏切道における交通安全対策について、踏切事故件数、踏切事故による死傷者ともに減少傾向にあることを考えると、第8次交通安全基本計画に基づき推進してきた施策には一定の効果が認められる。

しかし、踏切事故は、一たび発生すると多数の死傷者を生ずるなど重大な結果をもたらすものであること、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、交通規制、統廃合等の対策を実施すべき踏切道がなお残されている現状にあること、これらの対策が、同時に渋滞の軽減による交通の円滑化や環境保全にも寄与することを考慮し、開かずの踏切への対策等、それぞれの踏切の状況等を勘案しつつ、より効果的な対策を総合的かつ積極的に推進することとする。

**【主な取組】**

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促進

踏切保安設備の整備及び交通規制の実施

踏切道の統廃合の促進

その他踏切道の交通の安全と円滑化を図るための措置（情報技術を活用した踏切事故の防止）

## 第6 海上交通の安全

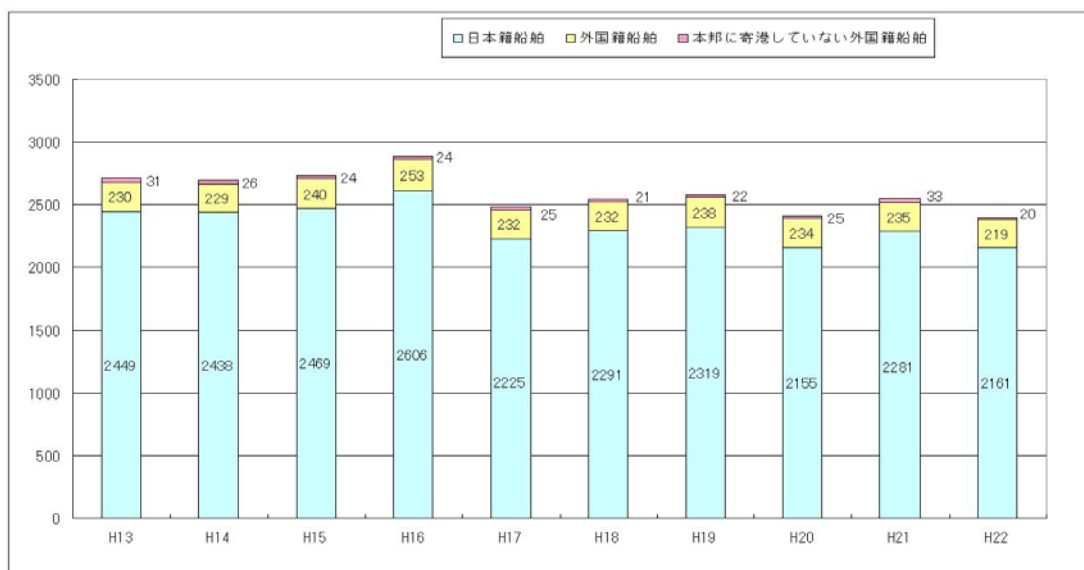
### 1 海難等のない社会を目指して

一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与える影響も甚大なことがあります。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ことが必要である。また、事故が発生した場合の乗船者等の迅速・的確な搜索・救助活動を引き続き強力に推進する。

#### (1) 海難等の状況

平成18年から22年までの船舶事故隻数は、年平均2,497隻であり、それ以前の5年間と比べると、7.5%減少している。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、平成18年から22年までで年平均で250名であり、それ以前の5年間（同306名）と比べると約18%減少している。

船舶事故隻数の推移



国土交通省資料による。

#### (2) 交通安全基本計画における目標

- ① 我が国周辺で発生する海難隻数（本邦に寄港しない外国船舶によるものを除く。）を第8次計画期間の年平均（2,473隻）と比較して、平成27年までに、約1割削減（2,220隻以下）する。
- ② 「ふくそう海域」における、航路閉塞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。



## 2 海上交通の安全についての対策

引き続き、海難等の防止のための諸施策を推進するとともに、特に、小型船舶海難に伴う人身事故が多い沿岸海域における迅速かつ的確な人命救助体制の充実・強化等を図る。

### 【主な取組】

- 「ふくそう海域」における船舶交通安全対策
- 異常気象等発生時における安全対策
- 外国船舶に対する情報提供等
- 運輸安全マネジメント評価の推進
- 小型船（漁船・プレジャーボート・ミニボート等）の安全対策
- ライフジャケット着用の普及促進
- 海難情報の早期入手体制の強化
- 迅速的確な救助勢力の体制充実・強化
- 船舶事故等の調査分析の強化

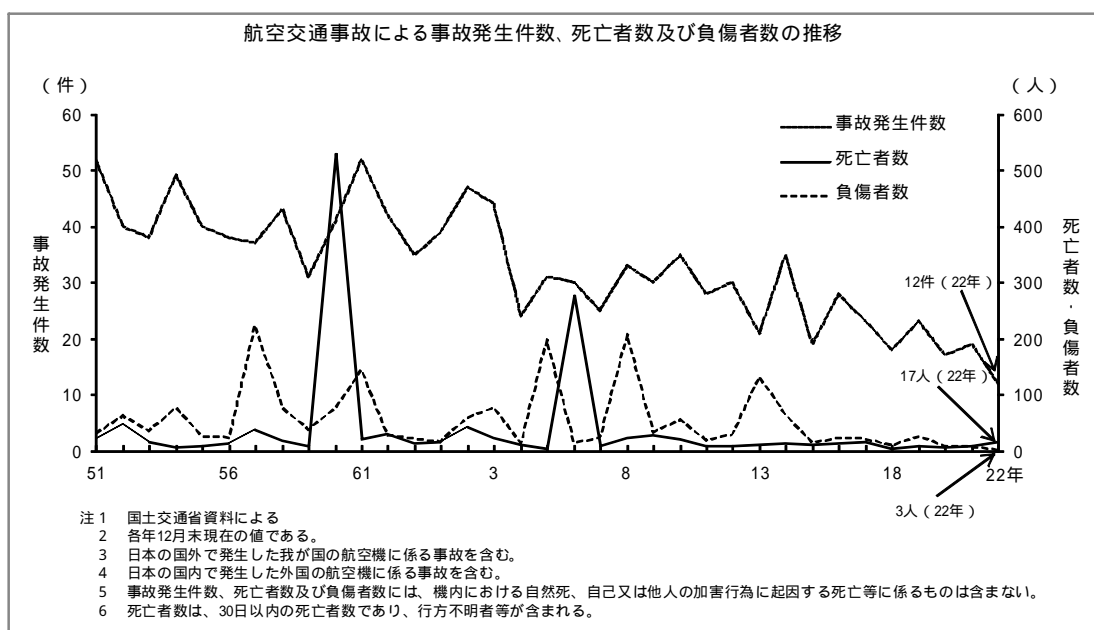
## 第7 航空交通の安全

### 1 航空交通事故のない社会を目指して

航空交通事故を減らすため、また事故につながりかねない安全上のトラブルの未然防止を図るため、航空交通安全についての対策を着実に実施していく。

#### (1) 航空事故の状況

我が国の航空機の事故の発生件数は、長期的には減少傾向にあり、我が国の特定本邦航空運送事業者（客席数が百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行う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年の御巣鷹山墜落事故以降は発生していないが、ヒューマンエラーや機材不具合による安全上のトラブルは発生している。



#### (2) 交通安全基本計画における目標

**昭和61年以降継続している特定本邦航空運送事業者における乗客の死亡事故ゼロの記録を継続する。**

### 2 航空交通の安全についての対策

事故の予兆ともいえる一連のトラブルの発生を断ち切り、国民の航空輸送の安全に対する信頼を回復することが喫緊の課題である。また、空港容量の拡大を図るとともに、より一層安全で効率的な航空交通システムを確立する。さらに、航空サービスの提供に関わる各主体の規範遵守を監督する従来の安全行政から、各主体の安全パフォーマンス（指標）を継続的に評価し、航空全体として安全パフォーマンスの向上が図られるよう総合的な安全マネジメントを行っていく次世代型安全行政への転換を図る。

**【主な取組】**

総合的な安全マネジメントへの転換（国家安全計画の導入）

航空交通の安全性の向上及びサービスの充実

航空交通の安全確保等のための施設整備の推進

航空運送事業者等に対する監督体制の強化

航空安全情報を通じた予防的安全対策の推進

(参考)

## 【第9次交通安全基本計画の新規施策・新規事業について】

### 1. 第9次交通安全基本計画において新規施策項目として柱立てしたもの

#### 【道路交通における新規施策項目】

道路交通環境の整備

- ・事故ゼロプラン（事故危険区間重点解消作戦）の推進【国】

平成23年度新規事業より実施

交通安全思想の普及徹底

- ・飲酒運転の根絶に向けた規範意識の確立【警】

平成18年10月よりハンドルキーパー運動など実施

安全運転の確保

- ・国際海上コンテナの陸上輸送にかかる安全対策【国】

法律案について国会への提出を検討中

#### 【海上交通における新規施策項目】

船舶の安全な運行の確保

- ・運輸安全マネジメント評価の推進【国】

平成18年10月より運輸安全マネジメント評価を実施

船舶事故等の原因究明と再発防止

平成20年9月より海難事故解析センターにおける事故解析を実施【国】

#### 【航空交通における新規施策項目】

総合的な安全マネジメントへの転換【国】

### 2. 新規事業（第8次交通安全基本計画策定後に着手したもの）

#### 【道路交通における新規事業】

道路交通環境の整備

- ・生活道路における最高速度を原則として時速30キロメートルとする。

（平成21年10月から都道府県警察において実施）【警】

- ・地域の交通実態を踏まえ、最高速度、駐車及び信号制御を重点として点検見直しを推進する。（平成21年10月から都道府県警察において実施。）【警】

- ・ITSスポットの活用によるスマートウェイの推進（平成23年1月から3月までにITSスポットの整備が全国展開され、そのサービスが全国で開始）【国】

交通安全思想の普及徹底

- ・学校において学校安全計画を策定し、児童生徒等に対する通学を含めた学校

生活その他の日常生活における安全に関する指導を実施することを定めた学校保健安全法の施行（平成 21 年 4 月施行）【文】

- ・自転車の安全な利用等を含めた安全な通学のための教育教材等を作成・配布（平成 23 年度実施予定）【文】
- ・交通安全教室の推進,教員等を対象とした心肺そ生法の実技講習会等を実施（平成 22 年度から実施）【文】
- ・飲酒運転を行っている者やアルコール依存の問題を持つ受刑者に対する指導内容の一層の充実を図る。（平成 20 年度よりアルコール問題に取り組む民間自助団体等と連携した指導等）【法】
- ・刑事施設において,交通事故を起こした受刑者等を対象に改善指導として交通安全指導を実施。（平成 18 年 5 月より全国で体系的に実施）【法】
- ・「自転車安全利用五則」を定め,自転車の安全利用の推進を図る。（平成 19 年 7 月 10 日 中央交通安全対策会議 交通対策本部決定）【内】
- ・保護者に対して幼児の同乗が運転操作に与える影響等を体感できる参加・体験・実践型の交通安全教育を実施するほか,幼児を同乗させる場合において安全性に優れた幼児二人同乗用自転車の普及を促進する。（平成21年7月から幼児二人同乗用自転車による幼児二人同乗が認められ,同自転車の普及促進等を実施）【警】
- ・飲酒運転による死亡・重大事故が増加傾向にある中,飲酒運転に対する国民の意識改革を進め,その根絶を図るべく,「飲酒運転の根絶に向けた取り組みの強化」等の措置を講じた。（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）【内】

#### 安全運転の確保

- ・講習予備検査（認知機能検査）の導入。（平成 21 年 6 月から導入）【警】
- ・ドライブレコーダー等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や安全運転管理への活用方法について周知を図る。（平成21年3月に映像記録型ドライブレコーダーを活用した交通安全教育マニュアルを作成）【警】
- ・自動車運送事業者に対する点呼時におけるアルコール検知器の使用義務付け。（平成 23 年 4 月施行予定）【国】
- ・ドライブレコーダー等の安全運転の確保に資する機器の普及促進のため補助制度を創設。（平成 22 年度より実施）【国】
- ・社内安全教育の実施に対する支援（平成 22 年度より実施）【国】

#### 車両の安全性の確保

- ・平成 19 年度から大型車用衝突被害軽減ブレーキに対する補助を実施。平成 22 年度からは補助対象として,従前の衝突被害軽減ブレーキに加え,ふらつき警報等を追加。【国】

損害賠償の適正化を始めとした被害者支援の推進

- ・被害者参加制度（平成 20 年 12 月施行）【法】
- ・保護観察所における被害者担当官（平成 19 年 12 月）及び被害者担当保護司（平成 19 年 10 月）の配置【法】
- ・更生保護官署職員に対する交通事故被害者等の心情等の理解を深める研修の充実【法】

**【海上交通における新規事業】**

救助・救急活動の充実

- ・新型衛星を用いた次世代搜索救助システムへの参画（平成 27 年以降, 導入予定）【国】

**【航空交通における新規事業】**

総合的な安全マネジメントへの転換

- ・国家安全計画（SSP：State Safety Program）の導入（平成 22 年 11 月より導入に向けた検討作業に着手）【国】
- ・自発的安全報告制度の確立（平成 22 年度より確立に向けた課題について調査着手）【国】
- ・安全情報の分析・評価体制の強化（平成 23 年度に分析・評価手法について調査着手予定）【国】

航空交通の安全性向上及びサービスの充実

- ・空域安全性評価システムの整備（平成 20 年度から実施, 24 年度に整備完了予定）【国】
- ・飛行検査体制の充実（平成 26 年度以降に実施予定）【国】
- ・将来の航空交通システムに関する長期ビジョン（CARATS）の推進（平成 23 年度以降に実施）【国】