

第 9 次交通安全基本計画作成のための 主な論議事項試案

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
[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
（1）今後の交通安全対策の重点対象	3
（2）交通安全対策を講ずるに当たっての考え方	5
（各論）	6
1 道路交通環境の整備	6
（1）幹線道路における事故対策の推進	6
（2）住民の参画による道路交通環境整備の促進	6
（3）生活道路における安全の確保	6
（4）歩行空間のバリアフリー化	6
（5）都市部における駐車対策の推進	7
（6）都市における自転車利用環境の整備	7
（7）高齢ドライバーにも見易い道路標識・道路標示・信号灯器等の普及	7
（8）交通管理の最適化	7
（9）高度道路交通システムの活用	7
（10）交通需要マネジメントの推進	8
（11）高齢者等の生活維持のための公共交通機関等の整備	8
2 交通安全思想の普及徹底	8
（1）段階的かつ体系的な交通安全教育の推進	8
（2）交通安全教育の積み上げ	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	9
（4）安全意識の低い者への働きかけの強化	9
（5）地域社会における交通安全の取組	9
（6）参加・体験・実践型の交通安全教育の推進	9
（7）学校における交通安全教育の充実	10
（8）正しい自転車利用	10
（9）歩行者への反射材等の活用促進	10
（10）飲酒運転の根絶	10
（11）最高速度違反の防止	10
3 安全運転の確保	11
（1）高齢運転者対策	11
（2）高齢者及び子どもの交通行動の特性についての情報提供の充実	11
（3）運行管理者制度に基づく事業用自動車の安全対策	11
（4）事故情報の活用	11
4 車両の安全性の確保	11
（1）安全基準の体系的・継続的な拡充・強化	11

(2) リコール制度の充実	1 2
(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	1 2
(4) 自動車の検査及び保守管理の充実	1 2
5 道路交通秩序の維持	1 2
(1) 交通事故捜査の合理化・高度化等	1 2
(2) 交通取締りの強化等	1 2
(3) 暴走族対策の総合的推進	1 3
6 救助・救急活動の充実	1 3
7 被害者対策の推進	1 3
8 調査研究の推進	1 3
(1) 交通事故分析の充実	1 3
(2) 政策評価の推進	1 4
[鉄道交通の安全]	1 5
(総論)	1 5
(各論)	1 5
1 事故等の原因分析と効果的な事故防止対策の実施	1 5
2 利用者等の理解と協力を深める取組の推進	1 6
3 事故・故障等発生時における早期復旧体制の確立	1 6
[踏切道における交通の安全]	1 7
(総論)	1 7
(各論)	1 7
踏切事故防止対策の推進	1 7
[海上交通の安全]	1 8
(総論)	1 8
(各論)	1 9
1 ふくそう海域の安全性の向上	1 9
2 小型船舶対策の充実	1 9
3 漁船の安全対策の推進	1 9
4 自己救命策確保のための指導	2 0
5 船舶事故等の再発防止に向けた事故調査体制の充実	2 0
6 大規模地震対策の推進	2 0
7 津波対策の推進	2 0
[航空交通の安全]	2 1
(総論)	2 1
(各論)	2 1
1 航空管制の高度化	2 1
2 運航・整備の安全確保及び高質な操縦士の確保	2 1
3 航空事故等の再発防止に向けた事故調査体制の充実	2 1
[公共交通機関における総合的な安全]	2 2
1 運輸安全パイロット事業の推進	2 2
2 運輸安全マネジメント制度の充実・強化	2 2
3 鉄道・船舶・航空事故等における原因究明と再発防止	2 2

[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8次計画の構成を参考とし、次のことを考慮する必要があるのではないかな。

- ① 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）、戦略（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 昨今の成果主義重視の流れにかんがみ、引き続き「講じようとする施策」に掲げられた各施策の成果目標を記載すべきではないかな。

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。

この点、考え方としては、第1次から第8次まで5年間として実施されてきた経緯があり、社会情勢の変化等を踏まえるとともに、政府の他の長期計画の例から考えても、5年間（平成23年度から平成27年度まで）が妥当ではないかな。

〔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、「計画期間の設定」で指摘したように、政府目標である「平成30年末までに2,500人以下とする」をそのまま記述するとともに、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を踏まえ、更に検討を加えて、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7次交通安全基本計画まで設定されていなかったが、現行の第8次交通安全基本計画においては、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22年までに100万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。

さらに、第8次交通安全基本計画において、全体の死者数及び死傷者数以外に、社会資本整備重点計画において設定された数値目標が参考として掲げられている。こうした数値目標については引き続き参考としてはどうか。

このほか、諸外国に比べて人口10万人当たりの死者数が多い高齢者や歩行者、自転車利用者についても、目標を定めることについて、検討してはどうか。

なお、24時間死者数ではなく30日以内死者数を採用すべきではないかとの意見があるが、24時間死者数は、①長期間のデータがあること、②速報性があること、③30日以内死者数との間に近年は一定の倍率にあること等から、24時間死者数を採用すべきと考えるべきではないか。

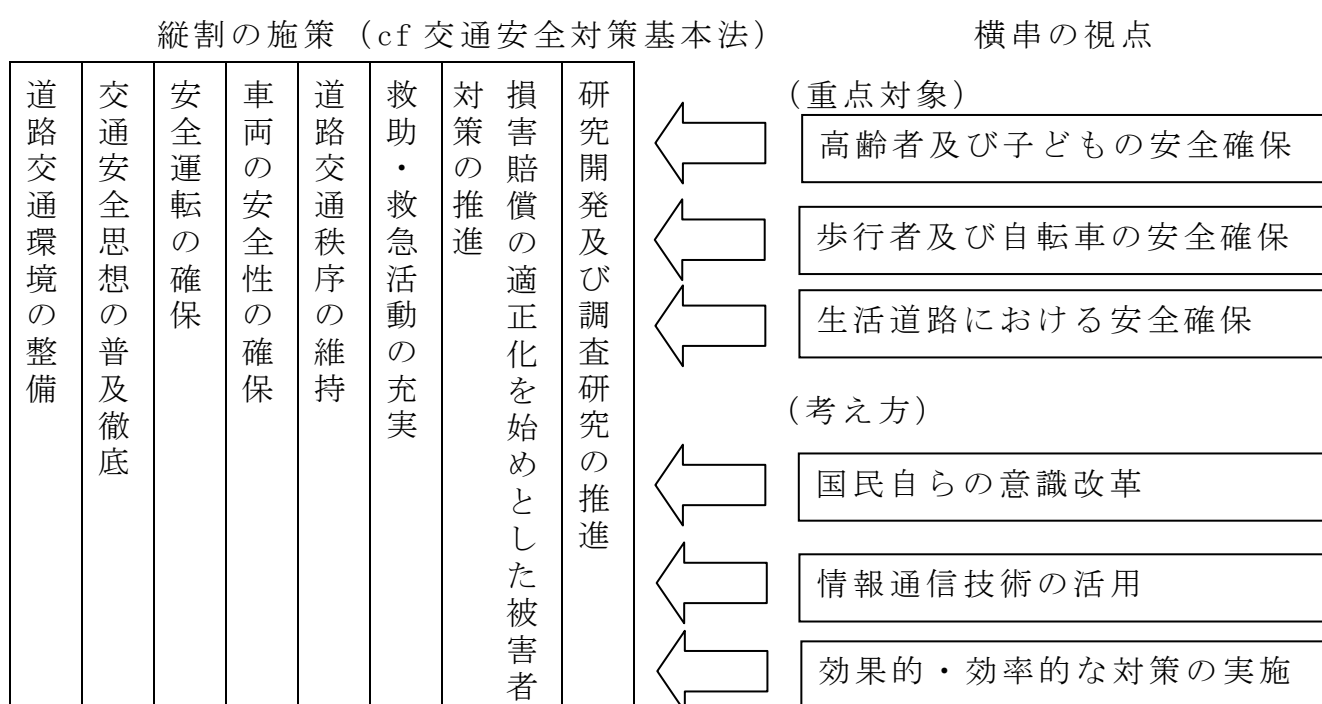
2 道路交通安全対策の今後の視点

第7次交通安全基本計画においては、第1節「道路交通事故のすう勢と交通安全対策の今後の方向」において、10の重点施策及び新規施策の記述を行っていたが、第2節に掲げられた「講じようとする施策」との重複感がみられた。このため、第8次交通安全基本計画においては、それら10の重点施策及び新規施策を削除し、第3節「道路交通の安全についての対策」の「I 今後の道路交通安全対策を考える視点」に変更した。「I 今後の道路交通安全対策を考

える視点」においては、8つの「講じようとする施策」に横断的なものとして、①少子高齢社会への対応、②歩行者の安全確保、③国民自らの意識改革及び④ITの活用が挙げられていたが、これら4つの視点の中に交通安全対策の目標と目標を達成するための手段が混在するため分かりにくいとの意見があることから、次期計画においては、次期計画の目標等の達成に向けた重点対象及び交通安全対策を講ずるに当たっての考え方に変更してはどうか。

また、重点対象及び考え方については、道路交通事故の情勢や社会情勢を踏まえ、例えば次のようなものが挙げられるのではないかな。

＜イメージ図＞



（１）今後の交通安全対策の重点対象

最近及び今後の経済社会情勢や交通情勢等を踏まえると、今後の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はないかな。

○ 高齢者及び子どもの安全確保

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が必要ではないかな。

前者の場合については、歩道や生活道路の対策が必要ではないかな。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。

さらに、高齢者の事故が居住地の近くで発生する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。

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が必要ではないか。

子ども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必要があるのではないか。

また、高齢者や子どもに対しては、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。

○ 歩行者及び自転車の安全確保

歩行者の安全を確保することが必要不可欠であり、特に、高齢者や子ども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、自動車と衝突した場合には被害を受ける反面、歩行者と衝突した場合には、加害者となるため、それぞれの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走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。

特に、都市部において、自転車の走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を含め、まちづくり等の観点にも配慮する必要があるのではないか。

都市部の駅前や繁華街の歩道上など放置自転車が問題となっている場合には、自転車駐車場の整備等放置自転車対策を進める必要があるのではないか。

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が必要ではないか。

○ 生活道路における安全確保

生活道路の安全対策については、高齢者及び子ども、歩行者並びに自転車利用者が生活道路において交通事故に遭っている場合が多いにもかかわらず、そうした視点からの総合的な対策が十分になされてこなかったと考えられる。そ

こで、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幹線道路の交通安全対策及び交通流の円滑化等、生活道路における交通の安全を確保するための総合的な対策を推進する必要があるのではないか。

（２）交通安全対策を講ずるに当たっての考え方

（１）に掲げる視点等に関して対策を講ずるに当たっては、次のような考え方が重要ではないか。

○ 国民自らの意識改革

交通行政に携わる者、交通機関にかかわる者を含め、交通社会に参加するすべての国民が、交通事故の危険性を十分認識した上で、交通事故のない社会を目指し、交通事故を起こさない、交通事故に遭わないという意識を再確認すべきではないか。

多くの国民が自ら安全で安心な交通社会を構築していこうとする前向きな意識を持つようになることが重要ではないか。

住民が身近な地域や団体において、地域の課題を認識し自ら具体的な目標や方針を設定したり、交通安全に関する各種活動に直接かかわったりしていくなどの地域住民の主体的参加が重要であり、安全で安心な交通社会の形成に積極的に関与していくような仕組みづくりを工夫する必要があるのではないか。

○ 情報通信技術の活用

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は、情報を活用することが重要であり、特に情報通信技術については、交通安全に大きく貢献することを期待されるのではないか。

なかでも、高度道路交通システム（ＩＴＳ）の取組を推進する必要があるのではないか。

その際、ＩＴＳについては、技術を前提とした上で、運転者が技術を過信しないことが重要でないか。

インターネットを始めとした情報通信技術の活用等により、指導者の育成を行うなど学校や家庭、地域における交通安全教育を一層活性化していくことが必要ではないか。

○ 効果的・効率的な対策の実施

現在、国及び地方公共団体では、厳しい財政事情にあることから、交通安全対策については、こうした財政事情を踏まえつつ、交通安全を確保することができるよう取組を進める必要があるのではないかな。

そのため、地域の交通実態に応じて、少ない予算で最大限の効果を挙げることができるような対策に集中して取り組むとともに、ライフサイクルコストを見通した交通安全施設等の整備を図るなど効率的な予算執行に配慮する必要があるのではないかな。

（各論）

1 道路交通環境の整備

（１）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聞きながら、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実施すべきではないかな。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き、効果的な対策を実施すべきではないかな。

（２）住民の参画による道路交通環境整備の促進

引き続き、交通安全総点検や「ひやり地図」の作成等を推進し、地域と一体となって、安全な道路交通環境を形成していくことが必要ではないかな。

また、本来、街づくりはコミュニティーの問題であるから、いわゆる「上からの押しつけ」ではなく、ボトムアップで行政に提案するような活動をより一層推進すべきではないかな。

（３）生活道路における安全の確保

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等のハード対策とソフト対策を組み合わせた「あんしん歩行エリア」施策を、より一層推進することとしてはどうか。

また、生活道路における車両の最高速度違反を防止するための対策についても、推進することとしてはどうか。

（４）歩行空間のバリアフリー化

高齢者や障害者、子育てをしている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。

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、きめ細かなスプリット（赤や青の時間配分）の見直しを推進していくことが必要ではないか。

（５）都市部における駐車対策の推進

平成１８年６月１日に施行された違法駐車対策法制を引き続き適切かつ円滑に推進していくべきではないか。

また、都市部の慢性的な渋滞を緩和し、駐車車両に起因する交通事故を抑止するため、大都市圏等の特に違法駐車が著しい幹線道路において、カラー舗装による駐停車禁止区域の明示、違法駐車抑止システム等の整備等による集中的な違法駐車対策など、ハード・ソフト一体となった駐車対策を推進していくべきではないか。

（６）都市における自転車利用環境の整備

快適かつ安全に自転車が走行できる自転車道等のネットワークと自転車駐車場の整備をより一層推進することが必要ではないか。

（７）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）等はその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変えていく必要があるのではないか。

（８）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。

そのためにも、新信号制御方式等を活用して、引き続き交通管制の高度化を図ることが必要ではないか。

（９）高度道路交通システムの活用

交通事故の低減を図るＤＳＳＳ（安全運転支援システム）については、実証実験の結果を踏まえ、整備を推進することが必要ではないか。

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

エ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。

(10) 交通需要マネジメントの推進

交通事故は、運転免許保有者数や自動車保有台数の増加に伴って増加する傾向にあるため、交通量の時間的・空間的平準化を図る交通需要マネジメントをより一層推進すべきではないか。

具体的には、時差通勤やパークアンドライド、バス専用・優先レーンの設定、P T P S（公共車両優先システム）の整備等を実施していくことが重要ではないか。

(11) 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。

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

交通安全教育は、人々が社会生活を営む上で必要不可欠な安全マインド及び安全行動を育む上で重要な意義を有している。このような交通安全の意識、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り、人間の成長過程に併せ、生涯にわたり学習を促していく必要があるのではないか。

交通安全教育指針で示しているような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。

(2) 交通安全教育の積み上げ

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。

幼児については保育所・幼稚園が、児童・生徒については小・中・高等学校等が、家庭や地域と連携して交通安全教育を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、運行管理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。さらに、関係機関・団体は、各年代における交通安全教育が効果的に行われるように積極的な支援・協力をすることが求められているのではないか。

また、こうした教育を担う指導者の育成や教育技法の開発も引き続き推進す

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が推測できる。また、先の道路交通法の改正による後部座席同乗者のシートベルト着用の義務付け（平成２０年６月施行）が行われた。これらを踏まえ、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）安全意識の低い者への働きかけの強化

交通安全に関する普及啓発・教育活動においては、元来、安全意識が高く自ら交通安全教育を受けたり交通安全普及啓発活動に参加しようとしたりする者だけでなく、学校、職域、自治会、老人クラブ等を活用するなり、テレビＣＭで衝撃的な事故のシーンを放映するなりして、最も交通安全教育を必要とするような安全意識の低い者も取り込んでいく工夫と努力を一層強めることが必要ではないか。

（５）地域社会における交通安全の取組

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、地域における交通安全活動は、交通関係機関・団体が中心となって推進してきたが、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求められているのではないか。

（６）参加・体験・実践型の交通安全教育の推進

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。

（７）学校における交通安全教育の充実

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。

（８）正しい自転車利用

自転車については、近年、交通マナー、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、自転車問題をクローズアップして対策を進めることが必要ではないか。

このため、引き続き「自転車の安全利用の促進について」（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）に基づき、先の道路交通法の改正（平成２０年６月施行）による自転車の歩道通行要件の明確化等を始めとする自転車の交通ルール及びマナーの徹底を図ることが必要ではないか。

（９）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１４．１％に過ぎない。（平成２１年８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。

（10）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とされており、先の道路交通法の改正による飲酒運転の罰則強化（平成２１年６月施行）等と相俟って、引き続きこれら飲酒運転の根絶に向けた交通安全教育・広報啓発活動を推進する必要があるのではないか。

（11）最高速度違反の防止

車両の走行速度が高くなるにしたがって、交通事故の被害が大きくなることから、車両の最高速度違反を防止するための交通安全教育・広報啓発活動を推進する必要があるのではないかな。

3 安全運転の確保

(1) 高齢運転者対策

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な。

(2) 高齢者及び子どもの交通行動の特性についての情報提供の充実

高齢者の交通事故死者数が多いことや、今後の高齢社会の進展に伴い高齢者が関与する事故の増加が懸念されることから、高齢者自身はもとより、高齢者以外の年齢層の者が、高齢者の加齢に伴う身体機能の変化による交通行動の特性について理解し得るよう情報提供の充実に努めるべきではないかな。

また、子どもの交通行動の特性についても同様ではないかな。

(3) 安全運転管理者制度及び運行管理者制度に基づく事業用自動車等の安全対策

安全運転管理者制度や運行管理者制度に基づく事業用自動車等の安全対策を促進するため、経営責任者に対する働きかけを強めることや、事業用自動車の運転者に対し、法令の遵守及び事業用自動車の運行の安全を確保するために必要な運転に関する技能や知識の習得を徹底するべきではないかな。また、運行管理者制度に基づく事業用自動車等の安全対策を促進するため、運行管理の高度化に資する機器の活用について検討するべきではないかな。

(4) 事故情報の活用

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収集・管理並びに運行管理者による社内安全教育及び道路管理者や都道府県公安委員会、運行管理者、自動車メーカーなどによる事故対策立案への活用方法についての検討が必要ではないかな。

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・電気自動車やパーソナルモビリティ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。

（２）リコール制度の充実

三菱ふそう及び三菱自動車のリコール問題を踏まえ、自動車メーカーによる隠蔽、虚偽報告、データ改ざん等の不正行為を排除し、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。

（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自動車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。

（４）自動車の検査及び保守管理の充実

自動車の保守管理は、一義的には、自動車使用者の責任の下になされるべきであるが、自動車は、交通事故等により運転者自身の生命、身体のみでなく、第三者の生命、身体にも影響を与える危険性を内包しているため、自動車検査の充実及び点検整備の実施促進等による使用者の保守管理の充実を図ることで、各車両の安全性を確保するべきではないか。

５ 道路交通秩序の維持

（１）交通事故捜査の合理化・高度化等

交通事故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。

（２）交通取締りの強化等

交通取締りについては、交通事故実態等を的確に分析し、重大事故に直結する悪質性、危険性、迷惑性の高い違反に重点を置いて推進すべきではないか。

（３）暴走族対策の総合的推進

「犯罪に強い社会の実現のための行動計画２００８」（平成２０年１２月犯罪対策閣僚会議）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指導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。

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な。

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な。

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な。

７ 被害者対策の推進

犯罪被害者等基本法の成立を踏まえ、交通事故被害者についても、より一層の支援を推進するべきではないかな。その際、金銭的保障による救済は言うまでもないことであるが、精神的被害の救済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な。

８ 調査研究の推進

（１）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、財団法人交通事故総合分析センター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、救命救急医療機関との連携等により、交通事故分析の充実に図るとともに、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。

（２）政策評価の推進

交通安全分野では、通常、複数の施策の効果が複合的に発揮されているため、交通安全施策の効果評価を実施する場合には、関係する多数の要因を十分に解明できないことなど多くの問題があるが、かかる問題点を踏まえた上で、可能な限り政策評価手法の充実を図る必要がある。

また、政策の達成度を図り、その評価や、そこから得られる知見を予算に反映させるなどの取組も進められており、今後も各省庁において、毎年の予算要求にその政策評価結果を反映させるなどマネジメントサイクルの充実強化を行うべきではないか。

[鉄 道 交 通 の 安 全]

(総 論)

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実施してきた結果、運転事故が長期的には減少傾向にあるが、近年はほぼ横ばいで推移している。

一方、近年の輸送量の伸び悩み等から、各鉄道事業者においては経営合理化の要請が強まっており、特に、地方の鉄道事業者は、沿線の過疎化、高齢化等により厳しい経営を強いられているが、このような状況下においても、安全の確保は必須である。

また、輸送障害については、長期的には増加傾向にあるが、近年は、車両の信頼性向上等の対策により減少している。ただし、都市圏の主要路線等において輸送障害が広範囲に及び、社会的に大きな影響を与えた事例も発生している。

鉄道交通に対しては、基幹的な公共の交通機関として非常に高い安全性と安定性を国民から求められており、鉄道事業者においては、今後も安全確保のための体制の充実、運転保安設備の整備を進め、安全・安定輸送を確保する必要がある。

(各 論)

1 事故等の原因分析と効果的な事故防止対策の実施

より安全な鉄道システムを構築するためには、事故、輸送障害等の教訓を活かし、効果的な対策を講じることが重要である。

列車の衝突・脱線等の重大な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（旧航空・鉄道事故調査委員会）が調査を行い、その結果を報告書として公表しているところ、より一層鉄道事故調査体制を充実させるため、鉄道事故調査官の専門調査技術の向上に努めるべきではないか。なお、同委員会が調査をしない事故等についても、必要に応じ事故原因の究明、再発防止対策の確立等を行っているところである。

このような取組に加え、発生した事故やインシデント、輸送障害等を調査・分析し、再発防止に資することが肝要であり、事故分析ノウハウの向上及び分析結果のストックとその活用を図るとともに、鉄道事業者における施設・車両の整備状況、運転取扱い、安全管理について監査・チェックすることにより事故を未然に防止する体制を充実していくことが重要ではないか。

２ 利用者等の理解と協力を深める取組の推進

鉄道交通における運転事故が長期的に減少傾向にあるなか、人身障害事故は平成１４年度から増加傾向にあり、平成２０年度には運転事故の過半数を占める状況となっている。

このような状況に鑑み、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。

３ 事故・故障等発生時における早期復旧体制の確立

事故・故障等が発生した時は、迅速な対応が求められる。しかしながら、システムの高度化・複雑化によって故障箇所の特定期間等に時間を要することや、異常時の取扱いに関する習熟が充分でないこと等により、復旧に長時間を要した事例も見受けられる。

このため、鉄道事業者において、対応体制の確立等を行うとともに、関係機関の協力を得て事故・故障等を想定した訓練についても積極的に実施するべきではないか。

[踏切道における交通の安全]

(総論)

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いる。しかしながら、ひと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恐れがある。そのため、踏切事故防止対策は、鉄道事故防止対策上、最も重要な位置付けにあるとともに、道路交通の安全と円滑化を確保する観点からも重要な位置付けにある。

(各論)

踏切事故防止対策の推進

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、踏切道の統廃合の促進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300件を超え、鉄道の高速化による重大事故発生が懸念されるとともに、「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、次期の交通安全基本計画の作成に当たっては、関係者間の適切な責任役割と連携に基づく踏切道改良の総合的な推進についての検討が必要ではないか。

一方、近年の人口の高齢化の進展に伴い、踏切の長さが長い踏切を高齢者が渡りきれずに事故に遭うケースや車椅子・シニアカーが踏切内で脱輪し、事故に遭うケースが発生しているほか、道路を立体交差化することで、高低差が生まれ、逆に高齢者・障害者の円滑な横断を妨げてしまう可能性がある。

このため、今後の踏切事故防止対策の推進にあたっては、このような身体的弱者の安全で円滑な横断にも配慮しつつ進めていく必要があるのではないか。

また、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。

〔海上交通の安全〕

（総論）

海上交通の複雑化、ふくそう化、プレジャーボート等の海域利用の増加、高速船の就航等により、さらに厳しいものとなることが予想される海上交通に対応するため、今後も海難の発生動向を的確に把握分析し、通信技術等の活用や各種施策間の一層の連携を図りながら、海上交通の安全確保に必要な施策を総合的かつ積極的に推進する必要がある。

貨物船・旅客船等の商船の海難隻数については、全体としては減少傾向にあるものの、近年は横ばいで推移しており、なお一層の減少を図る必要がある。

外航海運については世界経済の景気後退の中、急激な円高や海上荷動きの低迷など厳しい環境にあり、先進国を始めとする各国外航海運企業はコスト削減を図るため、船舶の海外置籍を更に進めていることから、船籍国（旗国）だけでなく、寄港国による監督（ポート・ステート・コントロール）で国際基準等の実効性の担保を図る。更にふくそう海域における海難を始め、事故発生率の高いこれらの船舶の安全性を向上させるために、航海情報の利便性の向上を促進し、航海情報の入手・提供手段の充実を図ることが船舶の安全の確保に重要となっている。

内航海運・国内旅客船事業については、景気の後退等による厳しい経営状況や企業間競争によって、事業者がコスト削減・運航効率の向上等のため安全確保を損なうことがないよう輸送の安全確保を図る必要がある。

船員については、高齢化及び全体数の減少に対応するため、安定的な船員の確保を図れるよう、船員災害防止対策等船員が安心して働けるような労働環境の整備が必要である。

プレジャーボート及び漁船による海難の発生状況は、全体の約7割を占めており、また、これら船舶にかかる死亡・行方不明者数は、海難を原因としたもの及び海中転落何れにおいても、他の船舶より高い水準となっており全体の8割以上を占めている状況にある。この背景には、運航のための初歩的な知識・技能が不足した運航者が増加してきていることが考えられ、これは、海難の主な原因として見張り不十分などの人為的要因が多くを占めていることや、死亡・行方不明の主な原因として気象・海象不注意が多くを占めていることから推測される。この様な状況から、安全運航に必要な安全知識や自己救命策確保などの普及・啓発など安全意識の高揚を図るほか、プレジャーボートの活動

傾向や漁業形態に対応した安全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船舶事故調査体制をより一層充実させる必要がある。

このほか、公共水域に放置されたプレジャーボートは、船舶航行への支障や高潮時の災害の発生等の問題を引き起こすことから、マリナー等小型船舶係留・保管施設への適正な収容を一層推進する必要がある。

地震対策については、東海地震、東南海・南海地震等の大規模地震の発生が切迫していることから、海上からの緊急物資輸送等を確保するため、港湾における大規模地震・津波対策を推進する必要がある。

（各論）

1 ふくそう海域の安全性の向上

港内、狭水道や太平洋沿岸域の船舶がふくそうする海域においては、新たな船舶交通方法の構築等のソフト施策と国際幹線航路、航海情報の国際標準化及びAISを活用した航行支援システムの整備等のハード施策を効果的に組み合わせることにより、安全性を高めるための総合的な施策を優先して進める必要があるのではないか。

また、これらの効果を高めるため、AISの利用促進を行う必要があるのではないか。

2 小型船舶対策の充実

プレジャーボート等の小型船舶の活動の安全性を向上させるためには、ユーザー（運航者）の安全意識の更なる向上が重要であり、ユーザーの自主的な安全運航を支援するため、利用しやすい情報サービスの構築を図る必要があるのではないか。

また、プレジャーボート等の小型船舶と遊泳者等の他のレジャー客等との事故を防止するための水域の利用調整を行う必要があるのではないか。

3 漁船の安全対策の推進

漁船海難に伴う死亡・行方不明者の減少のために、リアルタイムで分かりやすい情報の提供と共に、漁業者の安全意識の高揚への取り組みに向け、官民が連携した組織的な施策の展開を充実させ、安全対策を推進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指導

海中に転落した場合に生還するためには、ライフジャケットの着用、連絡手段の確保、「118番」への通報が非常に有効である。引き続き、これらに係る指導・啓発活動を推進するとともに、ライフジャケットの着用や緊急時の連絡手段の確保を徹底するための方策を関係機関連携の上講じる必要があるのではないか。

5 船舶事故等の再発防止に向けた事故調査体制の充実

船舶事故調査官の専門調査技術の向上を図るとともに、船舶の種別・気象海象等に着目した船舶事故事例集、外国人船員向けの英語版事例集を提供する等の啓蒙活動の推進が必要ではないか。

6 大規模地震対策の推進

大規模震災時に避難者や緊急物資等の輸送を確保するため、耐震強化岸壁や緑地オープンスペースの整備、臨港道路の耐震強化を推進するとともに、港湾が被災した場合にも一定の海上輸送機能を確保するため、国際海上コンテナターミナルや内貿ターミナル等の耐震強化を図る必要があるのではないか。

また、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 津波対策の推進

船舶航行の安全を図るために、防波堤等の整備により港内静穏度の確保を図るとともに、防波堤には津波等の被害から港湾及び港湾背後地を防護する効果があることから、防波堤の計画の策定に当たっては、静穏度の確保に加え、必要に応じて津波等に対する被害の防止軽減効果についても考慮が必要ではないか。

〔航空交通の安全〕

（総論）

わが国においては、需給調整規制が廃止されたことや航空需要の増加が予測されていることから新規航空会社の参入が相次いでおり、今後も競争が激化するものと見込まれている。それに伴い、航空会社により外部資源の活用が進んでおり、また、新技術に対応した機体や新型機材導入の計画が進められている。

安全な運航を確保するため、運航・整備に関する安全監視を適切に行うとともに、引き続き航空安全監視等の体制の整備充実を図る必要がある。また、航空需要増加等に伴う操縦士不足に対応する必要がある。

このほか、航空事故等の再発防止に向けた航空事故調査体制をより一層充実させる必要がある。

（各論）

1 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中で、今後も羽田再拡張等空港容量の拡大による航空交通量の増大に対し、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と。

2 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行う必要があるのではないかと。

また、今後、いわゆる団塊世代の操縦士の大量退職が見込まれる一方、羽田空港の再拡張、機材小型化による多頻度運航等に伴う、操縦士需要に適確に対応することが必要と考えられる。そのため、操縦士供給のための総合的対策を推進する必要があるのではないかと。

3 航空事故等の再発防止に向けた事故調査体制の充実

今後、航空事故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及び各種分析技術の向上に努める必要があるのではないかと。

[公共交通機関における総合的な安全]

1 運輸安全パイロット事業の推進

中小運輸事業者、民間企業等が自主的に取り組む先進的な運輸の安全性向上のためのプロジェクト(運輸安全パイロット事業)を国が支援することにより、法規制等に求められている水準を超える安全対策事業の推進や先進安全技術の普及促進を図る。

2 運輸安全マネジメント制度の充実・強化

国民の日常生活を支え、ひとたび事故等が起これば大きな被害となる公共交通等の一層の安全を確保するため、運輸事業者による社内一丸となった安全管理体制の構築・改善を図る運輸安全マネジメント制度を充実・強化する。

3 鉄道・船舶・航空事故等における原因究明と再発防止

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、調査支援体制の充実のため、運輸安全委員会を設置した。統計データや事故事例から特定テーマについて分析し、その分析結果をわかりやすい形で公表するなどの啓蒙活動をより一層推進する必要があるのではないか。また、事故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がなされるよう、さらに検討する必要があるのではないか。