

## 第9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、8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3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23年度から平成27年度までの5か年間の計画とする。

### 計画の基本理念

安全で安心して暮らせる社会の実現は国民すべての願いである。

そのためには、防犯や防災を始め、様々な取り組みが必要であるが、なかでも、交通事故による被害者数は他の危険によるものと比べても圧倒的に多いことを考えると、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、我々は、その危険性を必ずしも十分に認識してきたとは言いきれないのではないかと。

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の再確認が必要である。

すなわち、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ある。

そのためには、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ことが必要である。

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。

そこで、計画期間に達成すべき数値目標を、交通モード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。

特に、今後は、これら三つの要素を結びつけるものとして、また、要素それぞれの施策効果を高めるものとして、情報の役割が重要である。

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、高度道路交通システム（ITS）や船舶自動識別装置（AIS）等の情報通信技術（IT）については、交通安全に大きく貢献することが期待される。

また、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ことが必要である。

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信号機等の整備を図るなど効率的な予算執行に配慮することが必要である。

さらに、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な配慮を行うものとする。

公共交通機関については、国民の日常生活を支え、ひと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ため、保安監査の充実を図るとともに、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充実・強化する。また、鉄道・船舶・航空事件事例等の総合的分析の充実等による再発防止のための提言の強化を図る。

## **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、障害者等を含むすべての人々が、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、多くの方が、道路交通事故をゼロにすべき、または、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。

同じ意識調査によると、交通情勢がより悪化する方向に向かっていると回答した者の割合は、前回調査時より低く3割強となっており、前回調査に比べて交通事故情勢が好転しているとの意識が醸成されていると考えられる。

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り組みが必要である。

このためには、道路上の死に至る危険性（3.5倍）やその経済的損失（6兆7,500億円）をも念頭に置きつつ、交通社会に参加するすべ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、地域の交通事情等を踏まえた上で、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、地域の安全として考えていくことも、地域における取組みを進める上で有効である。

## 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、死者数は減少（24時間死者数のみならず30日以内死者数等の道路交通事故に起因する死者数が減少）

発生件数や負傷者数についても減少

近年の交通死亡事故の特徴としては、高齢者の割合が極めて高いこと、高齢者が加害者となるケースが増加していること、若者の死者数が大きく減少していることなどが挙げられる。

近年の交通死亡事故が減少している理由としては、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・救急体制の整備等の諸対策が効果を発揮したことはいうまでもないが、定量的に示すことができる主な要因として、

- ア 飲酒運転の厳罰化等
  - イ シートベルト着用者率の向上
  - ウ 高齢者死者数の減少
  - エ 歩行中死者数及び自転車乗車中死者数の減少
  - オ 道路交通環境の整備
  - カ 車両の安全性の向上
  - キ 危険認知速度（車両の事故直前速度）の低下
  - ク 救助・救急活動の充実
- などが挙げられる。

近年の交通事故件数や死傷者数が減少している理由としては、

- ア 飲酒運転の厳罰化等による効果
  - イ 危険箇所対策等による道路交通環境の整備
  - ウ 交通違反取締りの強化等による効果
- などのほか、自動車の安全性の向上、シートベルト着用者率の向上等、総走行キロ数・総走行台キロ数の減少などが挙げられる。

## 2 道路交通を取り巻く状況の展望

運転免許保有者数は、今後も一定期間増加することが見込まれるが、車両保有台数、自動車走行キロについては、ともに減少傾向にあることから、今後減少することが見込まれる。

高齢者の人口の増加、なかでも高齢者の運転免許保有者数の増加が道路交通情勢にも大きな影響を与えるものと考えられる。また、高齢者の歩行中の交通事故死者数の多くは、運転免許を保有していないことから、高齢者の増加に伴い、高齢者の歩行中の増加が懸念される。

## 3 道路交通事故の見通し

内閣府の「道路交通安全の基本政策等に関する調査」によると、平成27年における予測値は、予測手法の違いによりかなりの幅がみられるが、各予測手法によると、次のようになっている。

	年齢階級別人口の大きさに着目した分析	トレンドによる分析
事故件数	58万件～112万件	61万件～103万件
死者数	2,988人	3,623人～4,771人
死傷者数	72万人～140万人	76万人～129万人

## 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、世界一安全な道路交通の実現を目指す」という目標の実現を図ることとし、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、3,500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27年までには、年間70万人以下とすることを目指す。

さらに、諸外国に比べて人口10万人当たりの死者数が多い歩行中、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

近年、道路交通事故による死者数、死傷者数及び発生件数が減少傾向にあることに鑑みると、これまでの交通安全基本計画に基づき実施されてきた施策には一定の効果があったものと考えられる。

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。

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、損害賠償の適正化を始めとした被害者支援の推進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。

#### 今後の道路交通安全対策を考える視点

##### 1 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を推進する。

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。

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。

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が

ら、地域における生活に密着した交通安全活動の充実を図る。

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。

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。

## 2 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。

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、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。

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。

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。

#### 4 幹線道路を中心としたより効果の高い安全対策

依然、事故死者数の3分の2を占める幹線道路における交通事故対策については、以下による「成果を上げるマネジメント」を推進し、交通安全対策の効果の更なる向上を図る。

- ・ 事故データ等により、集中的に対策する事故の危険性が高い特定の区間を明確化。
- ・ 蓄積した効果データを活用し、事故原因に即した効果の高い対策を立案。
- ・ 対策完了後の効果を評価し、評価結果を次の新たな対策の検討に反映。

### 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を考えるに当たっては、以下の2つの基本戦略に基づき、取組を進めていく。

##### ・ 施策パフォーマンスの追求

限られた予算の中、交通事故対策への投資効率を最大限高めるには、成果を重視した取組が必要。このため、科学的なデータや、地域の顕在化したニーズ等に基づき、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、地域の実情を踏まえつつ、生活道路と幹線道路での交通事故対策を両輪とした効果的・効率的な対策に取り組む。

##### ・ 地域や住民の主体性の重視

道路交通環境の整備を効率的に進めていくためには、地域や地元住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ことが重要であり、地域の課題を認識し、一定の責任設定の下、計画の策定や事業の実施に積極的に参画・協力していく仕組みをつくるなど、道路交通環境整備への住民参加の促進を図る。

##### 人優先の安全・安心な歩行空間の整備

- ・ 交通事故の多いエリアをあんしん歩行エリアとして指定し、地域住民が主体となって、徹底した通過交通の抑制や車両速度の抑制等のゾーン対策に取り組み、子どもや高齢者等が安心して通行できる

道路空間の確保を図る。

- ・ 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。
- ・ 歩行者と自動車との事故を防止する歩車分離信号の導入を推進する。
- ・ 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。

幹線道路における交通安全対策の推進

- ・ 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。
- ・ 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担を推進する。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。
- ・ 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、逆走事故防止等の交通安全対策を推進する。

自転車利用環境の総合的整備

- ・ 歩行者、自転車の交通事故を減らすため、自転車道の整備等により、歩行者・自転車・自動車を適切に分離するなど、自転車利用環境の総合的な整備を推進する。

交通安全施設等整備事業の推進

- ・ 幹線道路や生活道路において、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整備事業を推進する。

効果的な交通規制の推進

- ・ 交通実態に適合したより合理的な交通規制を推進するとともに、交通量や交通流に応じ交通を適切に配分・誘導するための交通管制システムの更なる高度化を図る。

高度道路交通システムの活用

- ・ 高精度な道路交通情報提供の推進、信号機の高度化等、高度道路交通システム（ITS）の推進等IT化の推進による安全で快適な道路交通環境の実現を図る。

交通需要マネジメントの推進

- ・ 道路交通の円滑化を図ることにより交通安全を推進するため、道路利用の仕方に工夫を求め、輸送効率の向上や交通量の時間的・空間的平準化を図る交通需要マネジメント（TDM）を推進する。

災害に備えた道路交通環境の推進

- ・ 地震、豪雨・豪雪、津波等の災害発生時においても安全な道路交



通を確保するといった、災害への対策を推進する。

ハード・ソフト一体となった駐車対策の推進

- ・ 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。

円滑・快適な道路交通環境の整備

- ・ 分かりやすく使いやすい道路交通情報提供装置、道路標識等の整備や、道路使用及び占用の適正化や道路法に基づく通行制限等の実施により、円滑・快適な道路交通環境の整備を図る。

- ・ 都市公園の整備、児童館及び児童遊園の設置による子どもの遊び場等を確保する。

交通安全に寄与する道路交通環境の整備

- ・ 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、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、発展を図る。

- ・ 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がりを図る。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、子ども、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、高齢者や子ども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。
- ・ シートベルト着用及びチャイルドシートの正しい使用の徹底を図る。
- ・ 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。
- ・ 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。
- ・ 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。

### 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。また、運転免許制度については、最近の交通情勢等を踏まえて必要な改善に努める必要がある。

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（ＩＴ）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。

自動車運送事業者は乗客の生命、顧客の財産を預り、また、大型車を運行することが多く、より高度な安全性が求められることから、特にその安全対策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。

- ・ 高齢運転者教育を始め、運転者に対する再教育の充実を図る。
- ・ 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。
- ・ 運行管理の徹底を図るため、重大事故を引き起こした自動車運送事業者及び新規参入事業者等に対する道路運送法及び貨物自動車運送事業法に基づく監査の徹底を図る。
- ・ 関係行政機関による連絡会議の開催、自動車運送事業者に対する合同の監督・道路運送法及び貨物自動車運送事業法に基づく監査の実施、相互通報制度の適切な運用等、連携強化を図る。
- ・ 労働基準関係法令の遵守を図るため、自動車運転者を使用する事業場に対し引き続き厳正な監督指導を実施する。
- ・ 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。
- ・ 自動車運送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行う。
- ・ 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。
- ・ 自動車運送事業者に係る事故の要因分析を実施する。
- ・ 運行管理者等に対する指導講習の充実を図る。
- ・ 貨物自動車運送事業安全性評価事業を促進する。

#### 4 車両の安全性の確保

先進安全自動車（ＡＳＶ）の開発・普及の促進を図る。

- ・ エレクトロニクス技術やＩＴ等の新技術により、自動車を高知能化して安全性を格段に高めるとともに、ＩＴＳ技術の自動車としての受け皿となる先進安全自動車の研究、開発の促進を図っていく。安全基準の体系的・継続的な拡充・強化を図る。
- ・ 安全基準については、その策定過程を一層透明化し、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。
- ・ 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る。
- ・ ハイブリッド自動車・電気自動車や超小型自動車等新たな自動車の安全対策を図る。

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」を関係者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。
- ・ 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の排除に努める。
- ・ 自動車分解整備事業者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。

- ・ ユーザー目線に立った、より迅速かつ着実なリコール実施のための情報収集体制及び調査分析体制の強化を図る。

自動車アセスメント情報の提供等により安全な自動車等の普及を図る。

- ・ 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。

自動車構造・装置及びその正しい使い方についての情報提供の充実を図る。

自動車の検査及び保守管理の充実を図る。

自転車事故による被害者の救済に資するため各種保険の普及に努める。

## 5 道路交通秩序の維持

交通事故の発生実態等を踏まえ、悪質性、危険性、迷惑性の高い違反に重点を指向した効果的な指導取締りを推進する。

各種資器材を駆使した指導取締りを推進する。

ち密な交通事故事件捜査に資する捜査体制を強化する。

交通事故事件に絡む背後責任の追及を徹底する。

暴走族対策を強化する。

自転車の使用に関する交通秩序の整序化を推進する。

## 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。

- ・ 集団救助・救急体制の充実を図る。
- ・ 救助・救急用資器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。
- ・ 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。

## 7 損害賠償の適正化を始めとした被害者支援の推進

交通事故被害者等は、交通事故により多大な肉体的、精神的若しくは経済的打撃を受け、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が極めて重要である。

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。

自動車損害賠償保障法に基づき損害賠償の適正化を推進する。

このような考え方の下、次のような施策を推進する。

- ・ 重度後遺障害者に対する介護料の支給及び重度後遺障害者の治療・看護を専門に行う療護センターの設置・運営に対する援助措置の充実を図る。
- ・ 損害賠償の請求についての援助等を行う。
- ・ 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（IT）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。

交通安全対策に関する政策評価を支援するために、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。

効率的な信号制御方式導入についての研究開発を行う。

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。

## 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。）における運転事故の件数が、長期的には減少傾向にある一方で、近年は下げ止まりの傾向にある。

##### 2 近年の運転事故の特徴

近年の運転事故は、列車事故、踏切障害事故が減少傾向にある一方で、人身障害事故がむしろ増加する傾向にある。

#### 交通安全基本計画における目標

運転事故全体の死者数を減少させる。特に、乗客の死者数ゼロを継続することを目指す。

## 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

鉄道交通安全対策について、一層安全・安定な鉄道輸送を実現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。

### 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。

地域鉄道の施設・車両等の適切な維持管理及び更新を図る。

運転保安設備等の整備等の安全対策を推進する。

#### 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。

#### 3 鉄道の安全な運行の確保

運転士の資質の保持を図る。

事故情報及びリスク情報の分析・活用を推進する。

気象情報等の充実に図る。

鉄道事業者への保安監査、運輸安全マネジメント評価等を実施する。

地域鉄道の安全性の向上を図る。

事故等の発生時に情報の収集・連絡等を適切に行う。

#### 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

重大事故発生時等における救急・救助活動の充実に図る。

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・運用体制の整備の推進を図る。

消防機関と医療機関の連携体制を強化する。

#### 6 被害者支援の推進

鉄道事故の被害者・家族に対する支援のあり方を検討し、その結果を踏まえ、被害者・家族の支援ニーズに即した対応を行う。

#### 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に図る。

- 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4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、原因別でみると直前横断によるものが半数以上を占めており、また、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3割を占めている。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みると、第1種が最も少なくなっ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。



## 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、警報時間制御装置、障害物検知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。
- 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。  
情報技術の活用による踏切注意情報等の提供により踏切事故の防止を図る取組を促進する。

## 海上交通の安全

### 第1節 海難等のない社会を目指して

海上交通と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が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等においては、海上輸送交通がふくそうしている上に、漁業活動やマリレジャー等も行われていることも多い。

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、人命に対する危険性が高いことはもちろん、我が国経済と自然環境に与える影響も甚大なことがありうる。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・的確な捜索・救助活動を引き続き強力に推進するとともに、緊急時における関係者間の迅速・正確な連絡通報に係る即応体制の構築などが課題となっている。

### 海難等の状況

平成18年から21年までの船舶事故隻数は、それ以前の5年間と比べると微減傾向にある。

事故の発生海域でみると、沿岸海域（距岸20海里まで及び港内）で発生する割合が極めて高く、その中でも特にふくそう海域（東京湾、伊勢湾、瀬戸内海及び関門港）で多発している。

事故船舶の種別でみると、小型船舶（プレジャーボート・漁船）の割合が高く、特に、プレジャーボートの事故隻数は増加傾向となっている。

平成18年から21年までの商船（貨物船、タンカー、旅客船）の事故隻数は、それ以前の5年間と比べると微減傾向にある。

平成18年から21年まで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年間と比べると減少傾向にある。

#### 交通安全基本計画における目標

「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。

### 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

近年、船舶事故隻数については、横ばい若しくは、微減傾向で推移しており、引き続き、海難等の防止のための諸施策を、関係者が連携・協力して推進する。

海難に関する原因、発生場所、関係船舶の種別・大きさ等の諸要素の整理・分析に基づいて、事故の様々な態様に応じた、きめ細かい発生防止策を講じるとともに、フェリーの大傾斜・座礁事故等特異な海難に関しても、その原因究明の成果を踏まえて、関係者の連携・協力により有効な再発防止策を検討する。

海難に関するヒヤリハット事例の整理収集、及びその有効活用。

迅速かつ的確な人命救助体制の充実・強化を図る。

#### 講じようとする施策

##### 1 海上交通環境の整備

港湾の保安対策を図る。

港湾の大規模地震対策、津波対策を図る。

「ふくそう海域」における船舶交通安全対策を推進する。

- ・ 海上交通センターから船舶交通の安全のために必要な指示、勧告を徹底し、必要な情報提供を積極的に行う。また、同センターの機能向上と信頼性強化等の整備を図る。

「ふくそう海域」における航路標識等の高度化整備を図る。

- ・ 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、航行船舶の指標となる航路標識等の視認性、識別性を向

上させ、海上交通の安全性と効率性の向上を図る。

災害に強い航路標識を整備する。

- ・ 災害時においても安全な海上交通環境を確保するため、被害を受けやすい商用電源を利用する航路標識の電源を太陽光発電等自立型電源に変更するとともに、老朽化した航路標識施設の耐震・耐波浪化の整備を推進する。

航海安全情報の充実及び利便性の向上を図る。

- ・ 安全で効率的な運航をする上で必要な情報をより利用しやすい形態で提供していくため、航海用海図（紙海図及び電子海図）等の航海用刊行物を的確に整備し、電子海図における情報内容の充実及び小型船運航者に対する航行警報等の情報提供体制の整備を図る。

高齢社会に対応した旅客船ターミナル等の整備を推進する。

開発保全航路の整備、港湾の整備等交通安全施設を整備する。

- ・ 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。

## 2 海上交通の安全に関する知識の普及

海難防止思想の普及を図る。

- ・ 海難防止思想の普及、高揚を図るとともに海難防止強調運動の実施等、各種船舶の特性に応じた効果的な海難防止活動の充実を図る。外国船舶に対する情報提供等を行う。
- ・ 我が国周辺海域の地理等に不案内な外国船舶に対して、航行安全上必要な情報等について周知・指導を図る。台風等特異気象時における安全対策を強化する。
- ・ 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

商船の海難事故の減少を図るため、海事分野において、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について、海運事業の種類、規模等の特性を踏まえつつ、対象事業者へのきめ細かい指導を推進する。

国際条約に対応した海技士試験等の際に、最新の航海機器に対応する知識や技能の習得・確認を行う。また、「船内労働安全衛生マネジメントシステムに係るガイドライン」等を活用して、着実な船員災害防止対策の推進を図る。

水先制度に係る等級別免許制度の運用、養成教育の適切な実施などを通じて、水先人の安定的確保及び知識技能の維持向上を図る。

外国船舶の事故防止対策の推進[航行ルールの徹底、情報提供、PSCの実施、設備の安全性の確保 等]

超高速船の海中障害物等との衝突事故の回避について、障害物検知システム等の精緻化などの精度化を踏まえて、ハード・ソフト一体の安全対策に万全を期す。

現在、外航貨物船では300トン以上、内航船では500トン以上に義務付け対象が制限されている船舶自動識別装置(AIS)の、普及促進のための検討を行う。

2010年のSTCW条約の改正(船員に求められるコミュニケーション能力、新技術対応能力等の規定新設など)に対応した措置を推進。

#### 4 船舶の安全性の確保

IMO(国際海事機関)における船舶の構造・設備等の安全基準の整備に適確に対応するとともに、船舶の安全性能等をも高める技術革新を促進するための仕組みを着実に運用する。

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。

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

小型船舶等向け海上安全情報の提供強化を図る。

- ・ 小型船舶等向けホームページの充実、携帯電話向けメール配信等を通じ、アクティブな情報提供体制を構築することで、小型船舶等に対する安全対策の充実を図る。

救命胴衣の着用率向上を図る。

- ・ 海難等による遭難者の救助には、救命胴衣の着用率向上が不可欠であり、関係機関、民間団体と協力し、救命胴衣着用の普及を行う。

船舶自動識別装置(AIS)の漁船等への普及促進のための検討を行う。

船舶職員及び小型船舶操縦者法に基づく小型船舶操縦者の遵守事項(酒酔い操縦等の禁止、ライフジャケットの着用等)の周知・啓発、違反事項の調査などを実施して、マリンレジャー愛好者のマナー意識・安全意識の向上を図る。

プレジャーボート等の安全に関する指導等の推進を図る。

- ・ 海難防止講習会や訪船指導等を通じて、海難防止思想の普及・高揚を図るほか、海難防止に関する民間組織を拡充強化することにより指導等の推進を図る。

「ミニボート（長さ3m未満、機関出力1.5kW未満で、操縦が容易であるため検査・免許が不要なボート）」の安全対策の実施〔転覆等のトラブルの原因の分析と対応策の検討、ユーザーへの安全意識の啓発、関係団体への働きかけ〕

河川管理者と連携した事故防止対策の推進。

ボートパーク等の整備を推進する。

漁船の安全に関する指導等の推進を図る。

- ・ 海難防止講習会や訪船指導等を通じて、海難防止思想の普及、高揚を図るほか、関係省庁が連携し、漁業者自身による安全意識の啓蒙等の推進を図る。

## 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・取締りを行い、海上交通に関する法秩序を維持する。

ふくそう航路等における航法に関する指導取締りの強化を図る。

## 7 救助・救急活動の充実

海難情報の早期入手体制の強化を図る。

- ・ 海難等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、携帯電話等による連絡手段の確保等の周知を実施する。
- ・ 衛星経由で遭難情報の入手が可能なシステム（COSPAS/SARSAT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。

救助勢力の体制充実・強化を図る。

- ・ 沿岸部において多発する海難事故に対し、ヘリコプターによる迅速な海難現場への進出、吊り上げ救助及び救急救命処置体制の拡充を図る。

洋上救急体制の充実を図る。

- ・ 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、洋上救急体制の充実を図る。

- 8 被害者支援の推進  
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適切な運用を引き続き実施する。
- 9 船舶事故等の原因究明と再発防止  
船舶事故等原因究明等の充実を図る。  
「海難事故解析センター」(海上技術安全研究所に設置)による高度に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  
海の流れの予測をはじめとする海洋情報について、精度を向上させるための総合的な研究を実施する。

## **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

近年の我が国における民間航空機の事故の発生件数については、大型飛行機による航空事故は、乱気流によるものを中心に年数件程度にとどまり、小型飛行機等が事故の大半を占めている。

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。

#### 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。

### 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

航空サービスの提供には、国、地方公共団体、航空運送事業者、空港会社等数多くの主体が関わっており、これら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。

航空事故を減らすため、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のさらなる充実・

強化を図る。

#### 講じようとする施策

- 1 総合的な安全マネジメントへの転換  
安全パフォーマンスを継続的に評価し、総合的な安全マネジメントを行っていくための国家安全計画（SSP）を策定。  
安全パフォーマンス評価に必要な安全に関する情報の収集を促進するため、自発的インシデント報告制度を確立する。  
安全に関する情報の分析・評価体制の強化を図る。
- 2 航空交通環境の整備  
予防的安全対策の推進を図る。  
航空交通サービスの充実を図る。  
航空交通の安全確保等のための施設整備の推進を図る。  
空港の安全対策を推進する。  
航空保安職員の教育の充実を図る。  
空港・航空保安施設の災害対策の強化を図る。
- 3 航空機の安全な運航の確保  
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。  
航空運送事業者等に対する監督体制の強化を図る。  
予防的安全対策の推進を図る。  
航空従事者の技量の充実等を図る。  
外国航空機の安全の確保を図る。  
小型航空機等に係る安全対策の推進を図る。  
危険物輸送安全対策の推進を図る。
- 4 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を図る。  
航空機の検査の的確な実施を推進する。  
航空機の整備審査の的確な実施を推進する。
- 5 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・救急体制の強化を図る。

- 6 被害者支援の推進  
航空事故の被害者・家族に対する支援のあり方を検討し、その結果を踏まえ、被害者・家族の支援ニーズに即した対応を行う。
- 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 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を推進することにより、航空交通の安全の確保を図る。
  - ・ 航空事故を防止するための技術とともに、万一事故が起こった場合に乗客を保護するための安全技術等、航空安全に関する先行的な研究開発を実施する。