

「第9次交通安全基本計画 交通事故のない社会を目指して」(中間案)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 道路交通の安全

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。

今後は、死者数の一層の減少に取り組むとともに、併せて、事故そのものの減少をも十分考慮した更に積極的な取組が必要である。

交通安全に関しては、様々な施策メニューがあるところであるが、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いくべきである。また、交通安全は総合的なまちづくりの中で実現されていくものであるが、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、住民に一番身近な地方公共団体である市町村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、その計画、実行、評価の各場面において様々な形で参加し、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。

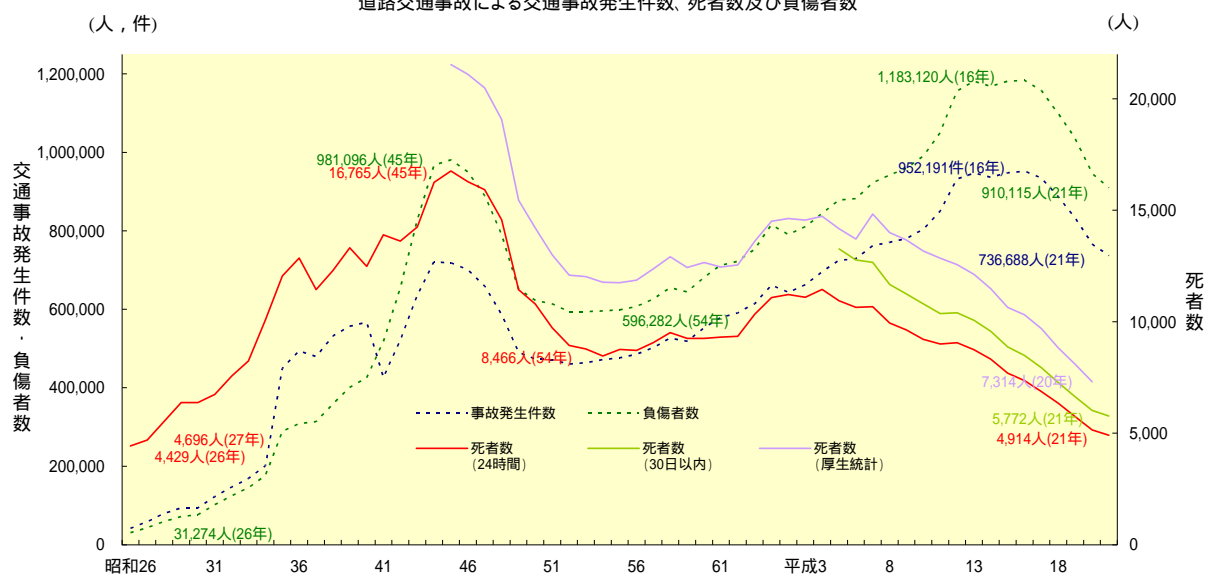
2 道路交通安全についての目標

(1) 道路交通事故のすう勢

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年前倒しで達成できた。さらに、21年中の死者数は、4,914人と昭和27年以来57年ぶりに5,000人を下回った。

また、近年、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たところであるが、絶対数としては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1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死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

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と考えられることから、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21年中の24時間死者数と30日以内死者数の比率(1.17)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(IRTAAD)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に、我が国は2008年では4.7人と6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2.3人にまで減少するが、中期目標の達成以前に、本計画の計画段階において、世界一安全な道路が実現できることとなる。

もとより、本計画における最優先の目標はかかる死者数の減少であるが、今後はさらに、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 27 年までに，年間の死傷者数を 70 万人以下とすることを目指すものとする。

3 道路交通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。

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，交通モードによる相違，すなわち，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，後者については，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。

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

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。

生活道路及び幹線道路における安全確保

- ・ 車道幅員 5.5メートル未満の道路における交通死亡事故の発生状況を踏まえると、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「成果を上げるマネジメント」を推進し、少ない予算で最大限の効果を発揮できるよう、交通安全対策の効果の更なる向上を図る必要がある。

(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。

- ・ 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
- ・ 「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
- ・ 「成果を上げるマネジメント」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。

- ・ 参加・体験・実践型の高齢者安全運転普及事業の推進
- ・ 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。

- ・ 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。

- ・ 先進安全自動車の開発・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

道路交通秩序の維持

交通事故実態等を的確に分析し，死亡事故等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た交通指導取締りを推進する。

- ・ 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（暴走族加入阻止教室の開催）

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。

- ・ 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拡充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。

- ・ 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。

- ・ 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

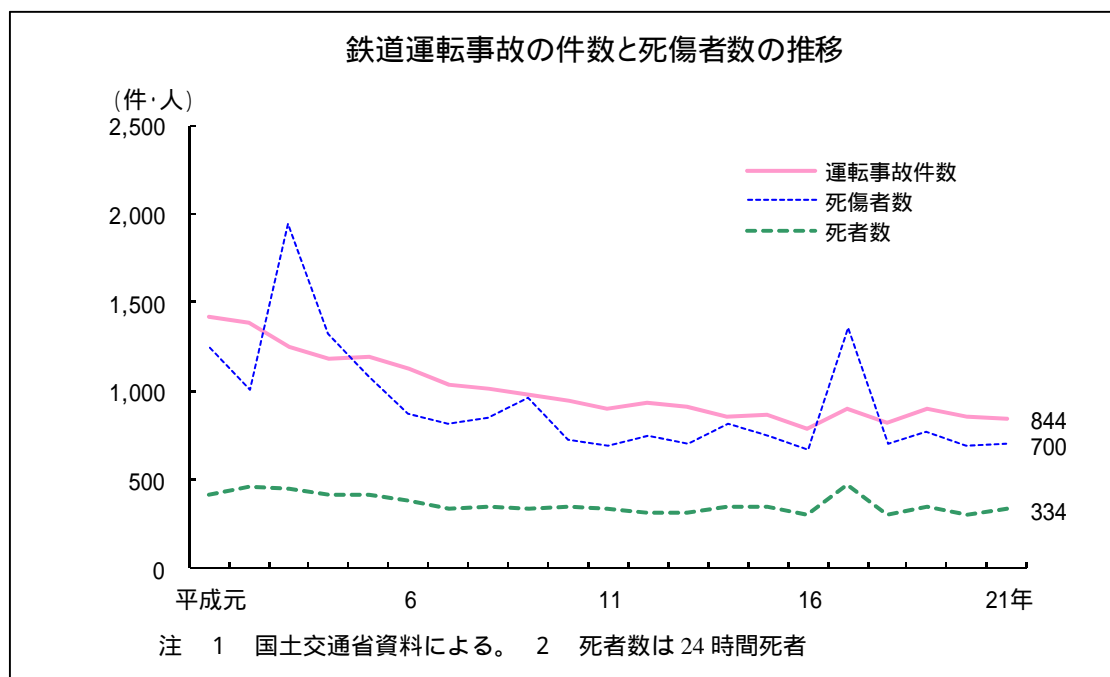
第4 鉄道交通の安全

1 鉄道事故のない社会を目指して

(1) 鉄道事故のすう勢

鉄道（ ）における運転事故は、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850件程度で推移している。

()軌道を含む。以下同じ。



(2) 交通安全基本計画における目標

乗客の死者数ゼロの継続を目指すとともに、運転事故全体の死者数の減少を目指すものとする。

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るものの、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する。

鉄道施設等の安全性の向上

運転保安設備等の整備（速度制限機能付きATS等）

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

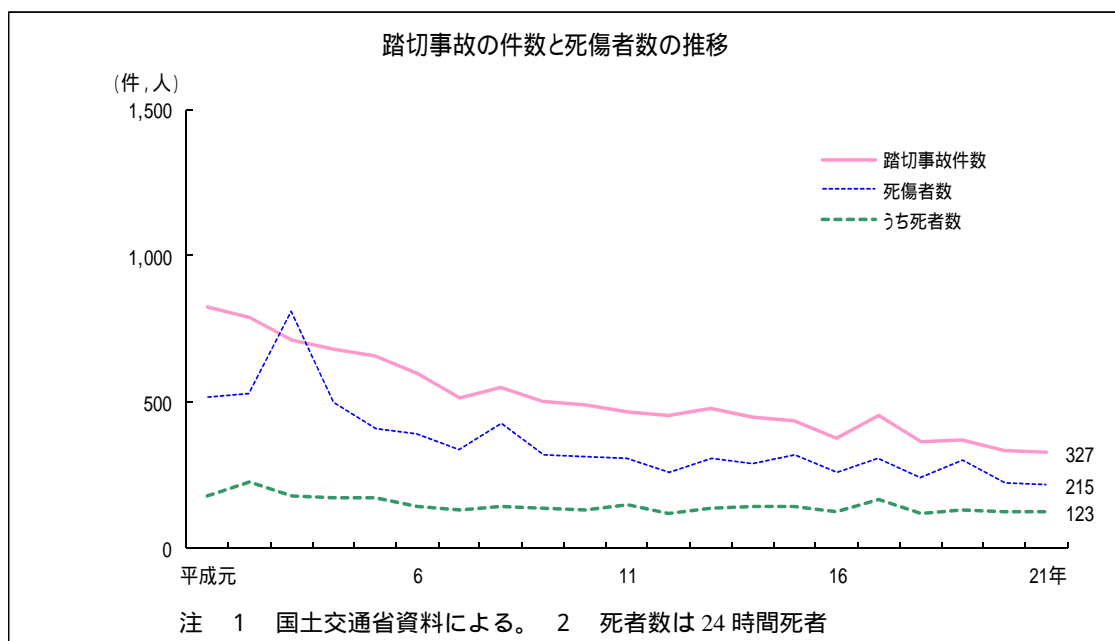
大規模な事故等が発生した場合の適切な対応

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

(1) 踏切事故のすう勢

踏切事故は、長期的には減少傾向にある。



(2) 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。

2 踏切道における交通安全の対策

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。

踏切道の立体交差化及び構造の改良の促進（開かずの踏切等における構造改良による「速効対策」と立体交差化の「抜本対策」）

踏切保安設備の整備及び交通規制の実施

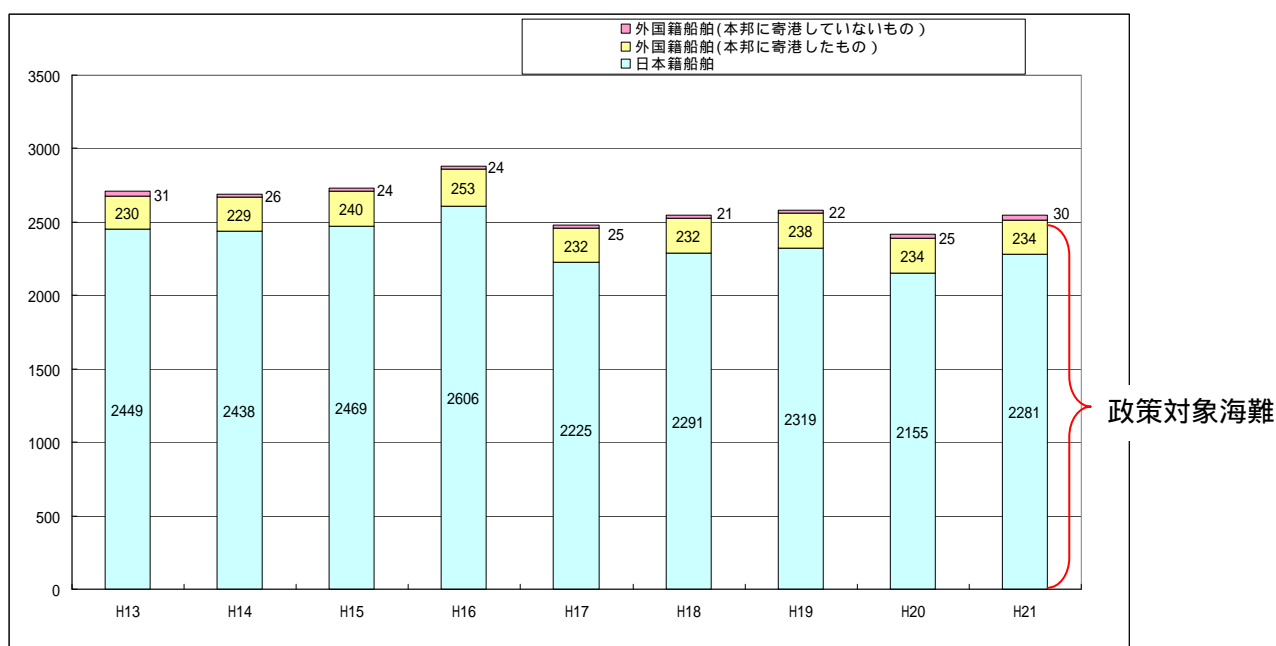
第6 海上交通の安全

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。

(1) 海難等のすう勢

平成18年から21年までの船舶事故隻数は、年平均2,521隻であり、それ以前の5年間と比べると、6.7%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21年までで年平均で264名であり、それ以前の5年間(同306名)と比べると13.7%減少している。



参考資料 事故隻数の推移(政策対象は「本邦に寄港しない外国籍船舶」を除くものとする。)

(2) 交通安全基本計画における目標

我が国周辺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。)を第8次基本計画期間の年平均(2,496隻)と比較して、平成27年までに、約1割削減(2,250隻以下)とする。

「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。

「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

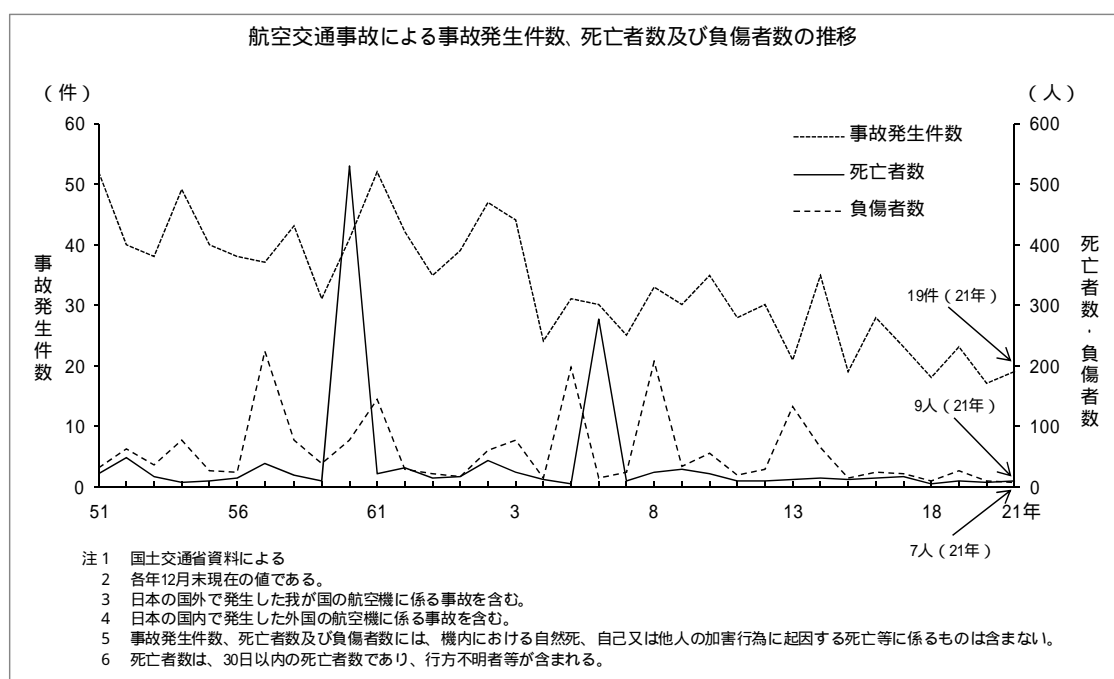
第7 航空交通の安全

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) 航空事故のすう勢

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

航空交通事故の発生を防止し、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。

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：道路交通の安全に関する施策の体系図】

