

平成14年版交通安全白書の概要

交通安全白書は、交通安全対策基本法（昭和45年法律第110号）第13条に基づき、政府が毎年国会に報告しているものである。

今回の白書は昭和46年に第1回の報告がなされて以来32回目のものであり、その構成は次のとおりとなっている。

平成13年度交通事故の状況及び交通安全施策の現況（現況編）

陸上（道路及び鉄軌道）、海上及び航空の各交通分野ごとに、近年の交通事故の状況と平成13年度中の交通安全施策の実施状況を記述している。

平成14年度において実施すべき交通安全施策に関する計画（計画編）

陸上（道路及び鉄軌道）、海上及び航空の各交通分野ごとに、平成14年度の交通安全施策の実施計画について記述している。

現況編の概要

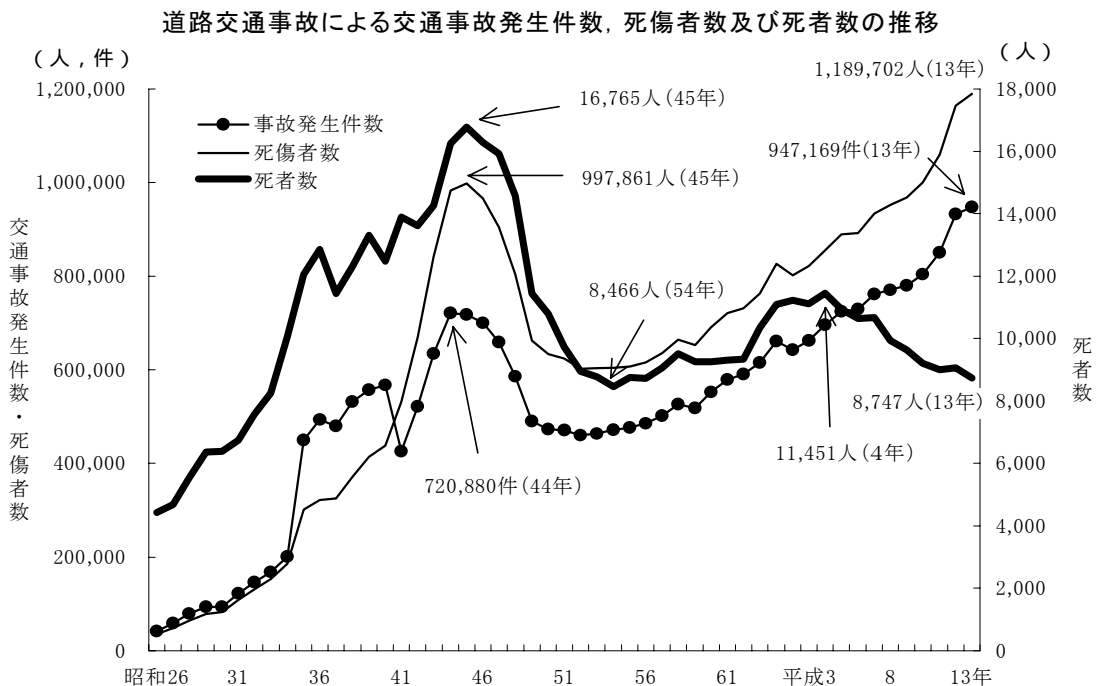
第1編 陸上交通

第1部 道路交通

1 道路交通事故の動向

道路交通事故の長期的推移等

道路交通事故の長期的推移



- 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。
3 昭和46年までは、沖縄県を含まない。

- ・交通事故死者数は，昭和45年に史上最悪の1万6,765人を記録した。
- ・昭和45年に交通安全対策基本法が制定され，同法に基づき，46年度以降交通安全基本計画を5年ごとに策定し，交通安全対策を総合的・計画的に推進してきた。
- ・昭和46年以降，交通事故死者数は着実に減少を続け，54年には8,466人にまで減少した。しかし，その後増勢に転じ，57年以降9,000人台を続けた後，63年から8年連続して1万人を超えていたが，平成7年を境に8年には1万人を下回った。
- ・平成13年の死者数は8,747人と20年ぶりに9,000人を下回ったが，発生件数は94万7,169件，死傷者数は118万9,702人と共に過去最悪となった。

道路交通事故による経済的損失

平成13年度の内閣府調査^{注)}によって算出された道路交通事故による経済的損失の総額は4兆2,850億円で，そのうち，人身損失が1兆7,269億円，物的損失が1兆8,041億円などとなっている。

この調査では，交通事故の発生によって生じる医療費，慰謝料，逸失利益等の人的損失のほか，車両・構築物の修理費等の物的損失，交通事故に係る救急搬送費用，警察の事故処理費用，裁判費用，保険運営費用，渋滞の損失等を交通事故による経済的損失として算定している。

交通事故による経済的損失

	損失額
	億円
人身損失	17,269
物的損失	18,041
事業主体の損失	772
各種公的機関等の損失	6,769
合計	42,850

注 単位未満の数値は四捨五入により整理してあるので，合計と合致しない。

注) 交通事故による経済的損失に関する調査研究

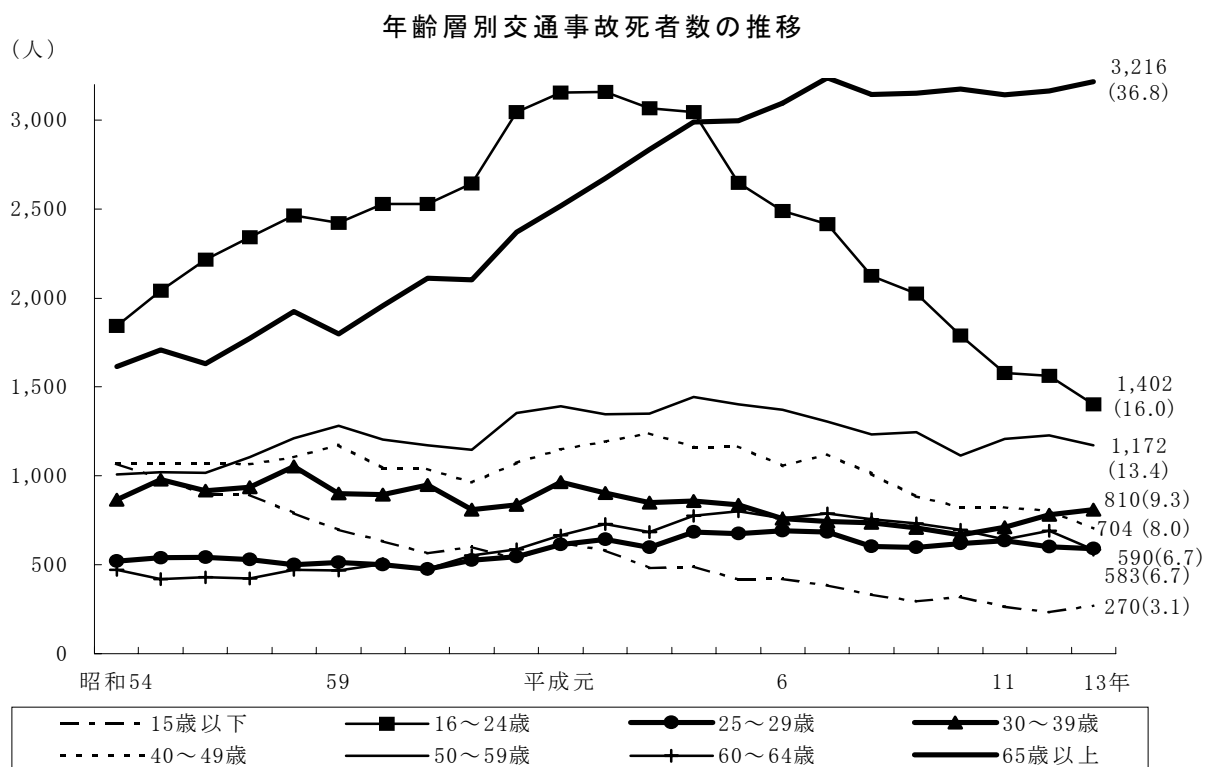
平成13年中の交通事故の状況 概況

発生件数	94万7,169件
死傷者数	118万9,702人
うち負傷者数	118万0,955人
うち死者数(24時間)	8,747人
(30日以内死者数では1万60人)	

年齢層別交通事故死者数及び負傷者数

・死者数は、9年連続で65歳以上の高齢者(3,216人)が最も多く、次に16～24歳の若者(1,402人)となっており、この二つの年齢層で全交通事故死者数の52.8%を占めている。また、前年と比べると65歳以上の高齢者(50人増)、15歳以下(39人増)が特に増加し、16～24歳の若者(161人減)、60～64歳(109人減)が特に減少している。

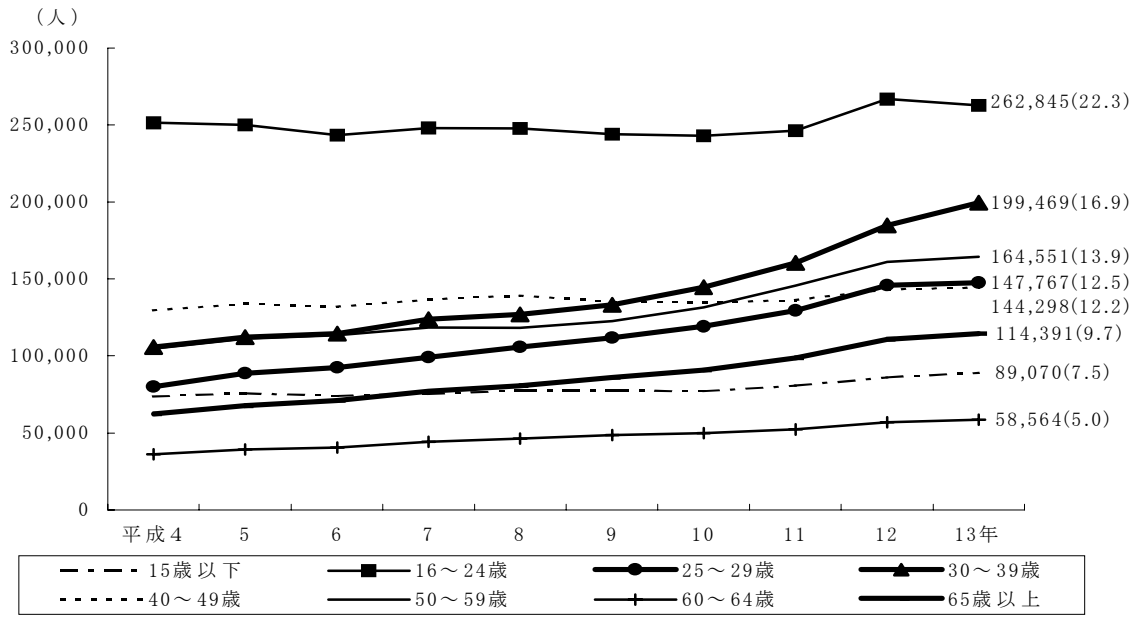
・負傷者数は、16～24歳の若者(26万2,845人)が最も多く、全負傷者数の22.3%を占めている。また、前年に比べると16～24歳を除くすべての年齢層で増加している。



注 1 警察庁資料による。

2 ()内は、年齢層別死者数の構成率(%)である。

年齢層別交通事故負傷者数の推移

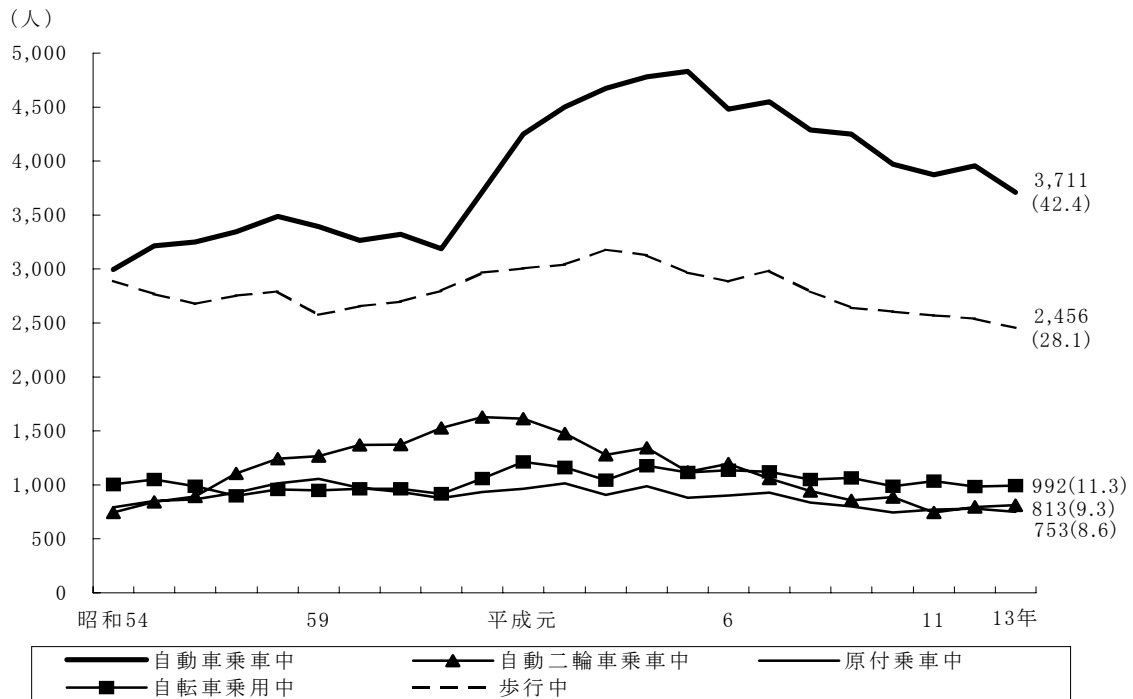


注 1 警察庁資料による。
 2 () 内は、年齢層別負傷者数の構成率 (%) である。

状態別交通事故死者数及び負傷者数

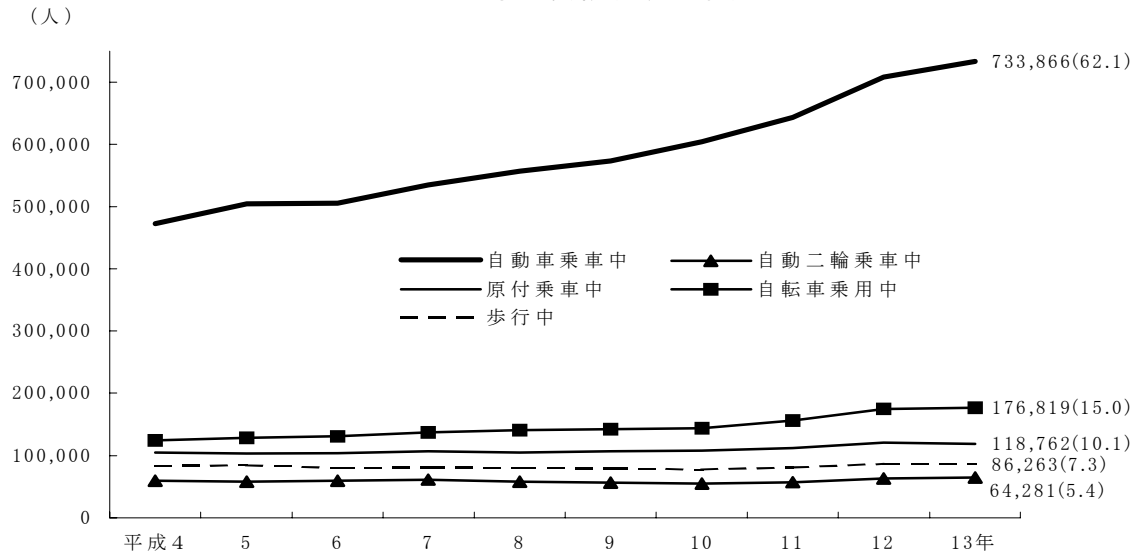
・死者数を状態別にみると、自動車乗車中が3,711人と最も多く、全死者数の42.4%を占めている。負傷者数についても、自動車乗車中が73万3,866人と最も多く、全負傷者数の62.1%を占めている。

状態別交通事故死者数の推移



注 1 警察庁資料による。ただし、「その他」は省略している。
 2 () 内は、状態別死者数の構成率 (%) である。

状態別交通事故負傷者数の推移

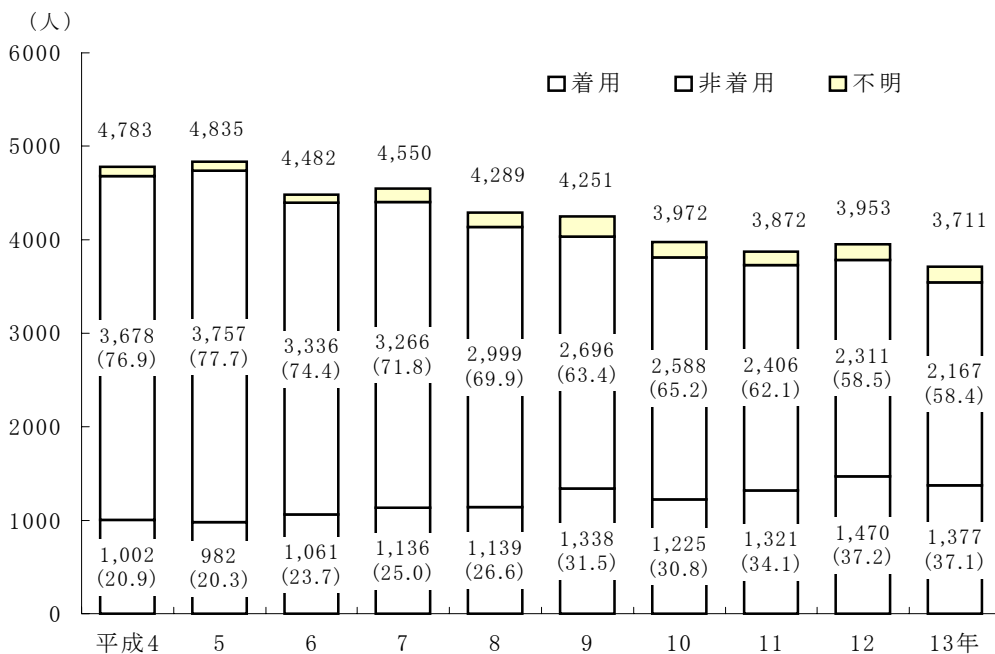


注 1 警察庁資料による。ただし、「その他」は省略している。
 2 ()内は、状態別負傷者数の構成率(%)である。

シートベルト着用の有無別死者数

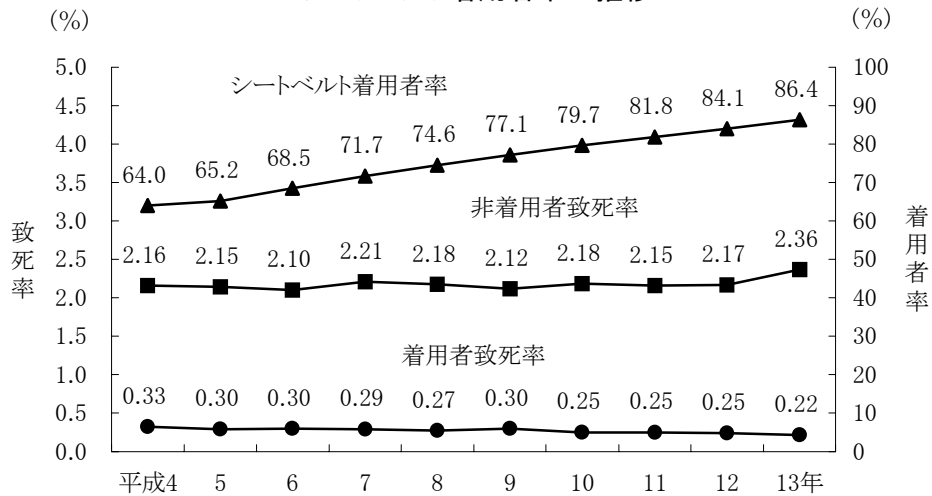
- ・自動車乗車中の死者数をシートベルト着用の有無別にみると、シートベルト着用者率(死傷者数中のシートベルトを着用している者の割合)の向上に伴い、平成6年以降、着用の死者数は増加傾向を示し、非着用の死者数は減少している。
- ・着用者の致死率(死傷者数に占める死者数の割合)は、非着用者の致死率の11分の1程度である。

シートベルト着用の有無別自動車乗車中死者数の推移



注 1 警察庁資料による。
 2 ()内は着用の有無別死者数の構成率(%)である。

シートベルト着用有無別致死率及び自動車乗車中死傷者のシートベルト着用者率の推移



注 警察庁資料による。

チャイルドシート着用の有無別死者数

・ 6歳未満幼児の自動車同乗中の死者数は44人であり，車両大破事故を除いた死者11人のチャイルドシート着用の有無は，着用2人，非着用は9人であった。

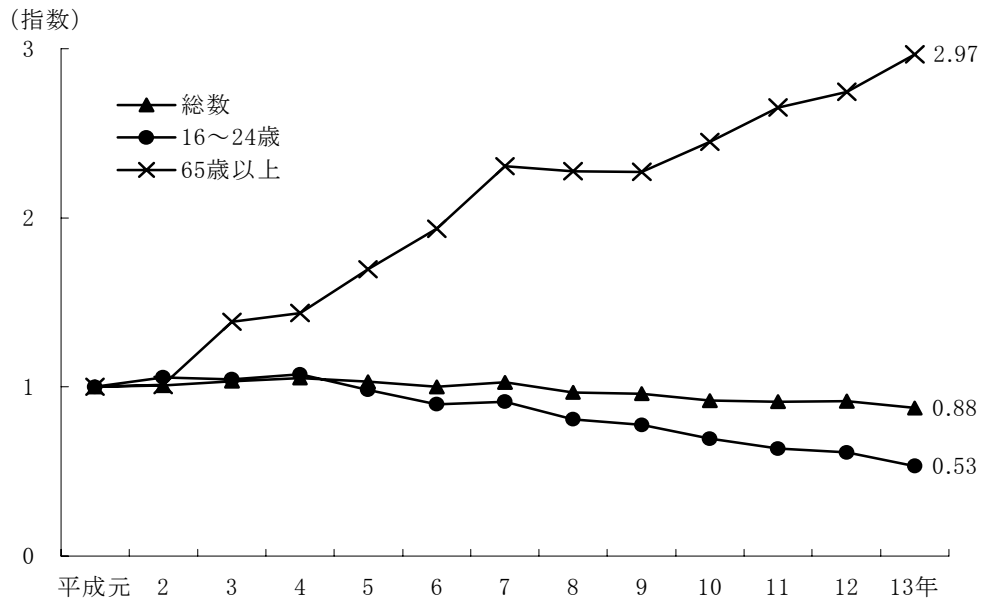
月別，曜日別，昼夜別交通事故発生状況

- ・ 月別では，発生件数は10月，死者数は12月がピークとなっている。
- ・ 曜日別では，土曜日，日曜日，木曜日に交通死亡事故が多発している。
- ・ 昼夜別では，夜間の発生件数が事故全体の30.1%であるのに対して，夜間の交通死亡事故発生件数は，死亡事故全体の53.7%を占め，死亡事故率（事故1,000件当たりの死亡事故件数）は，夜間が昼間の2.7倍になっている。

第1当事者の交通死亡事故発生件数

・ 自動車運転者が第1当事者（交通事故の当事者のうち，過失が最も重い者又は過失が同程度の場合は被害が最も軽い者をいう。）となった死亡事故件数は減少傾向で推移しているが，これを運転者の年齢別にみると，65歳以上の高齢者は，平成13年には元年の2.97倍となっている。

自動車(第1当事者)運転者の若者・高齢者別死亡事故発生件数の推移



注 1 警察庁資料による。
 2 平成元年を1とした指数

3 平成13年度の主な道路交通安全施策

道路交通環境の整備

交通安全施設等の重点的整備

平成13年度は、交通安全施設等整備事業七箇年計画の第6年度として、次のような事業を実施した。

事故多発地点のうち緊急度の高い箇所について、交差点改良等を重点的に実施した。また、中央帯等の整備、危険性が高い場所等への信号機の設置、既存の信号機の集中制御化、系統化等の高度化、道路標識の高輝度化・大型化・可変等を進捗するとともに、キロポスト（地点標）、対向車接近システム、高速走行抑止システム、道路照明・視線誘導標等の整備を進捗した。

高齢者、身体障害者等の自立した日常生活及び社会生活を確保するため、駅、公共施設等の周辺を中心に平坦性が確保された幅の広い歩道、音響信号機等を整備するとともに、交通結節点におけるエレベーターの設置等を進捗した。特に、交通バリアフリー法に基づき重点整備地区に定められた駅の周辺地区等においては、誰もが歩きやすい幅の広い歩道、道路横断時の安全を確保する機能を付加した信号機等の整備が面的かつネットワークとして行われるよう配慮した。

また、高齢運転者に見やすい道路標識・道路標示の整備、通学路、通園路の整備を図るとともに、道路空間と一体になって交通安全施設と同様に機能する歩行者用通路や交通広場等の整備を進捗した。

円滑・快適で安全な道路交通を確保するため、交通管制システムの充実・高度化、幹線道路における信号機の高度化、総合的な駐車対策を進捗するとともに、追越しのための付加車線や「道の駅」などの休憩施設等の整備を進捗した。また、交通監視カメラ、道路情報提供装置、系統的で分かりやすい案内標識等の整備を進捗した。特に、主要な幹線道路の交差点等における大型案内標識等の整備を重点的に進めるとともに、外国人に分かりやすいローマ字併用表示・シンボル表示を積極的に取り入れ、国際化の進展への対応に努めた。

高度道路交通システムの整備

平成8年に策定されたITS全体構想に基づき、研究開発、フィールドテスト、インフラの整備等を進捗している。

道路交通情報通信システム（VICS）の整備を進捗している（平成13年度末現在37都道府県の一般道路及び全国の高速道路においてサービス提供中）。

新交通管理システム（UTMS）の中核となる高度交通管制システムの整備の一環として、盛岡市及び姫路市の交通管制センターを更新し、高度化した。

ITS仕様の次世代の道路（スマートウェイ）、自動車と道路側システムの間を結ぶ高度な情報通信（スマートゲートウェイ：知能通信）及び高速走行する自動車（スマートカー）に関する技術の三位一体となった研究開発を

行い，早期実現・普及を促進している。

高速バス運行情報システムを九州と新潟地区において構築して実証実験を行い，その整備に係る課題の抽出や評価を行った。

ノンストップ自動料金支払システム（E T C）について，東名・名神高速道路等，平成13年度末現在681箇所の料金所にサービスを拡大した。

交通需要マネジメントの推進

交通容量の拡大策，交通管制の高度化等に加えて，パークアンドライド，情報提供，相乗り，時差通勤・通学，フレックスタイムなど，道路の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（T D M）を推進した。また，平成13年度より，地域における交通流・量の調整，事業者による交通事業の改善等を行うT D M実証実験に対する認定制度を設け，26地域の実証実験を認定した。

交通安全思想の普及徹底

高齢者に対する交通安全教育

高齢者同士の相互啓発等により交通安全意識の高揚を図るため，老人クラブ，老人ホーム等における交通安全部会の設置，高齢者交通安全指導員（シルバーリーダー）の養成等を積極的に促進し，老人クラブ等が関係団体と連携して「ヒヤリ地図」の作成，高齢運転者の実技講習等自主的な交通安全運動を展開できるよう指導・援助を行った。特に，シルバーリーダーについては，参加・体験・実践型の高齢者交通安全教育の継続的な推進役の養成を目的とする「市民参加型の高齢者交通安全学習普及事業」を実施した。

市民参加型の高齢者交通安全学習普及事業

（歩行者実技）



（自転車実技）



交通安全総点検の実施

交通安全は，人・道・車の調和が図られることにより保たれるものであり，利用する人の視点に立ってとらえるべき課題であることから，地域の人々や道路利用者の主体的参加の下，交通安全総点検を実施した。

車両の安全性の確保

自動車アセスメント情報の提供等

自動車の衝突安全性能等の比較試験の結果を公表する自動車アセスメントの一環として、平成13年度からチャイルドシートの前面衝突試験と使用性評価試験を実施し、その結果をチャイルドシートアセスメントとして公表した。

リコール制度の充実

自動車不具合情報ホットラインを活用し、ユーザーからの自動車の不具合情報を幅広く収集し、得られた多数の情報を分析してリコール該当車の早期発見に努める等リコール制度の適正な運用を図るとともに、平成13年4月より、ユーザーからの不具合情報について国土交通省のホームページで公開し、情報収集の強化に努めている。

損害賠償の適正化と被害者対策の推進

自動車損害賠償保障制度の充実等

政府再保険を廃止し、一方で保険会社等による被害者等に対する情報提供措置の義務付け、紛争処理機関による新たな紛争処理の仕組みの整備など、被害者保護の充実を盛り込んだ改正自賠法が成立し、平成14年4月1日から施行された。

平成14年4月から、重度後遺障害者に対する保険金限度額が、常時介護を要する者について3,000万円から4,000万円に、随時介護を要する者について2,590万円から3,000万円に引き上げられた。

交通事故被害者対策の充実強化

自動車事故対策センターが、自動車事故により植物状態になり、常時介護を要する被害者のみに支給していた介護料を、平成13年7月から、常時又は随時介護を要する被害者にも拡大して支給している。

重度後遺障害者に対し専門的な治療及び養護を行う療護センターとして、全国で4番目の中部療護センターが平成13年7月に開業した。

第2部 鉄軌道交通

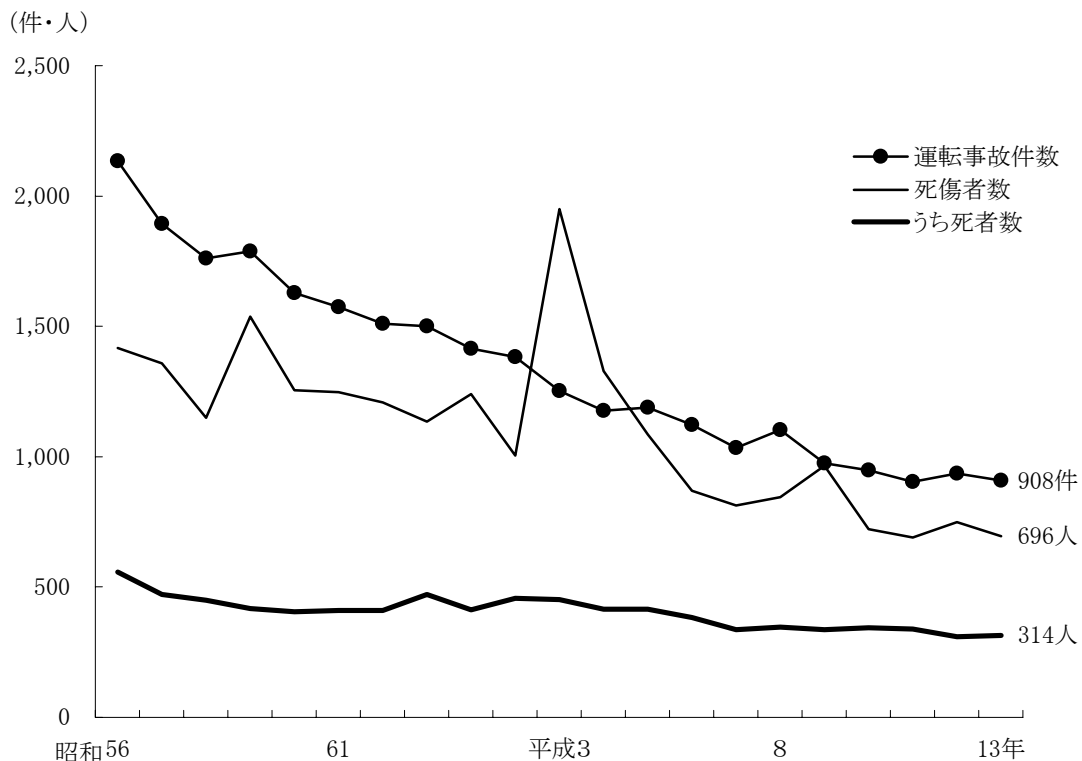
1 鉄軌道交通事故の動向

・踏切事故防止対策の推進,各種の運転保安設備の整備・充実,制御装置の改善,乗務員等の資質の向上など総合的な安全対策を実施してきた結果,運転事故*は,長期にわたり減少傾向が続いており,平成13年の運転事故件数は908件,運転事故による死傷者696人(うち死亡者314人)であった。

・運転事故の種類別の発生件数では,踏切障害475件(52.3%),人身障害306件(33.7%),道路障害95件(10.5%)となっている。

・踏切事故(479件)は運転事故の約半数を占めているが,長期的には減少傾向にある。

鉄軌道運転事故の件数と死傷者数の推移



注 1 国土交通省資料による。
2 死者数は24時間死者

(参考)

平成14年2月22日, JR九州鹿児島本線海老津駅~教育大前駅間において,イノシシと衝突し停車していた普通列車に,赤信号で一旦停止し無閉そく運転を開始した後続の快速列車が衝突して134名が負傷する事故が発生した。詳細な事故原因については調査中ではあるが,この事故を踏まえ,一層の安全の確保を図るよう全国の鉄道事業者に対し指導を行っている。

* 運転事故とは,列車衝突事故,列車脱線事故,列車火災事故,踏切障害事故(踏切道において,列車が人や車両等と衝突,接触する事故),道路障害事故(踏切道以外の道路において,列車が人や車両等と衝突,接触する事故),鉄道人身事故(人の死傷を生じた事故で前記以外のもの)及び鉄道物損事故(500万円以上の物損を生じた事故で前記以外のもの)をいう。

2 平成13年度の主な鉄軌道交通安全施策

(1) 鉄軌道交通環境の整備

線路施設，運転保安設備等の整備

線路施設，信号保安設備等の整備，自動列車停止装置（ATS）の高機能化等を推進した。

また，高齢者，身体障害者等の安全利用のために，鉄道駅等のバリアフリー化を推進した。

保安監査等の実施

施設，車両，安全管理体制等についての保安監査を効果的かつ機動的に実施するとともに，プラットフォームからの転落事故に対して適切な安全対策を講ずるよう鉄軌道事業者を指導した。

(2) 踏切事故防止対策

平成13年3月に改正された踏切道改良促進法及び平成13年度を初年度とする第7次踏切事故防止総合対策に基づき，踏切道の立体交差化，構造改良及び保安設備の整備を促進している。また，踏切道の統廃合についても併せて実施している。

(3) 鉄軌道の運転事故原因究明のための体制の整備

鉄軌道事故調査機関の設置

鉄道については，国の組織として常設・専門の事故調査機関が設置されていなかったが，営団日比谷線中目黒駅構内列車脱線衝突事故等を背景に，鉄道の安全確保に対する国民の期待が一層高まり，その体制整備が強く求められていたことから，鉄道事故の原因を究明するための適確な調査及び鉄道事故の兆候（重大インシデント）についての調査を行うため，平成13年10月1日に従来の「航空事故調査委員会」が改組され，「航空・鉄道事故調査委員会」が発足した。

鉄道の運転事故等に係る報告制度の改善

運転事故等の情報をより迅速かつ的確に把握し，運転事故・運転事故が発生するおそれがあると認められる事態等を調査・分析するための体制を整備するため，運転事故等の報告内容の充実及び事故速報の対象範囲等を見直し，鉄道事故等報告規則等の改正を行った。

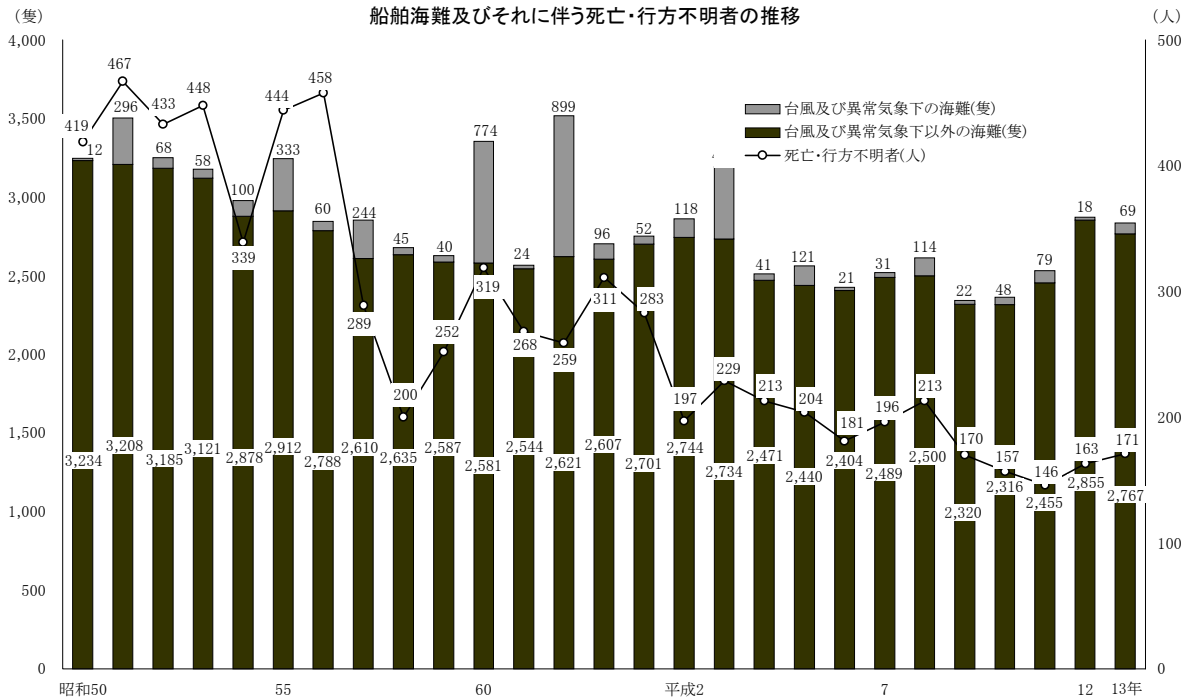
第2編 海上交通

1 海難等の動向

平成13年中の海難等及び海難救助の状況

海難船舶2,836隻（うち945隻自力入港）中，1,652隻救助

海難船舶乗船者13,670人（うち7,615人自力救助）中，5,884人救助



注 1 海上保安庁資料による。

2 死亡・行方不明者には、病気等によって操船が不可能になったことにより、船舶が漂流するなどの海難が発生した場合の死亡した操船者を含む。

平成13年中の海難等の特徴

海難に遭遇した船舶（海難船舶）の隻数は，前年に比べ37隻減の2,836隻となっており，平成10年以降増加していたものの減少に転じた。

近年のマリンレジャー活動の活発化に伴い，プレジャーボート等の海難は，昨年に比べ126隻増の1,268隻で過去最悪であり，海難船舶隻数に占める割合は45%であった。

海難船舶乗船者のうち死亡・行方不明者数は171人であった。

また，船舶からの海中転落による死亡・行方不明者数は149人であった。

2 平成13年度の主な海上交通安全施策

(1) 海上交通環境の整備

港湾整備七箇年計画等に基づき，開発保全航路，港湾及び漁港の整備，港湾等の耐震性の強化を図るとともに，港湾等の整備の進展，船舶の高速化等により変化する海上交通環境に適応した航路標識の整備を実施している。

船舶交通のふくそうする海域においては，特別の交通ルール等を定めるとも

に、海上交通に関する情報提供と航行管制を一元的に行うシステムである海上交通情報機構等の整備・運用を行った。このほか、船舶自動識別装置（AIS）の設備義務化及び東京湾口航路整備事業の進展を踏まえ、東京湾をモデルとした新しい交通体系の構築、管制制御システムの高速化等に関する調査・検討の実施、高速航行等に必要な技術基準の策定等を推進し、湾内航行のノンストップ化を図ることにより、安全かつ効率的な海上交通環境である「海上ハイウェイネットワーク」を構築するための整備を行った。

海図・水路誌等の整備及び水路通報、気象情報等の充実を図った。

(2) 船舶の安全性の確保

船舶の安全性を確保するため、船舶の構造、設備等の安全基準を船舶安全法及びその関係省令において規定しており、平成13年10月には、内航船舶に係る満載喫水線基準の合理化のための関連規則の改正を行った。また、旅客船のバリアフリー化の義務化に対し、事業者等が円滑に対応できるよう、旅客船のバリアフリー基準説明会の開催等必要な対策を講じた。

平成9年1月の「ナホトカ号」事故等タンカーからの大規模油流出を受けて、平成13年4月、国際海事機関（IMO）においてダブルハルトンカーの建造を促進することを内容とする海洋汚染防止条約の改正が採択された。

平成12年9月の沖合底びき網漁船「第五龍寶丸」転覆沈没事故を受け、同種事故の再発防止対策及び今後の課題に関する提言を取りまとめるとともに、同提言を受け、漁業関係者に対し再発防止対策を指導した。

近年における人的要因に係る海難等の発生に対応するため、操作要件（乗組員が機器等の操作に習熟しているかどうか）に係るPSCやISMコードに関するPSCを重点的に実施するとともに、GMDSS（海上における遭難及び安全のための通信システム）の関連要件等に関するPSCの強化を図った。

(3) 各種船舶等の安全対策の充実

プレジャーボート等の安全対策の推進

プレジャーボート等の活動が活発化する時期等を考慮しながら、巡視船艇を効率的に配備し、ヘリコプターを最大限に活用する等、救助体制の強化を図るとともに、海難防止講習会や訪船指導等を通じて、海難防止指導を行っている。

また、気象・海象情報、海上安全情報の提供、民間救助機関による安全サポート体制の構築といった、「マリンロード構想」の基本コンセプトを構築した。

さらに、海中転落事故に際しては、まず海上に浮くことが死亡事故防止にもっとも役立つことから、救命胴衣の着用率を向上させるための方策について検討を行い、常時着用により適した救命胴衣の技術基準の導入等の対策を検討した。

漁船の安全対策の推進

漁船の海難による死亡・行方不明者数は、全体の4割以上を占めていることから、海難防止講習会の開催や訪船指導の実施等により、見張りの励行等について、指導・啓発を行い乗組員の安全運航の意識向上に努めるとともに、安全基準の適用が免除されている一部の小型漁船の安全性について評価を行った。

(4) 救助・救急体制の整備

海難情報の入手体制の整備、巡視船艇・航空機による救助体制の強化及び海難

救助技術の向上を図るとともに、(社)日本水難救済会に対し、救助訓練の指導を行う等、救助体制の充実強化を図っている。

SAR条約への対応として、近隣諸国等の要請に応じ、技術協力を積極的に推進するとともに、海運・水産関係者に対して、JASREPへの参加を促進した。

海難及び船舶からの海中転落による死亡・行方不明者を減少させるために、救命胴衣の常時着用、携帯電話等の連絡手段の確保及び緊急通報用電話番号「118番」の有効活用を基本とする「自己救命策確保キャンペーン」を強力に推進した。

第3編 航空交通

我が国における民間航空機の事故の発生件数は、ここ数年多少の変動はあるものの、減少傾向を示しており、平成13年の事故件数は21件であった。

航空事故発生件数及び死傷者数の推移（民間航空機）

区分 年	発生件数								死傷者数	
	大型飛行機	小型飛行機	超軽量動力機	ヘリコプター	ジャイロプレーン	滑空機	飛行船	計	死亡者	負傷者
平成9年	3	11	3	8	2	3	0	30	28	34
10	3	14	5	6	1	6	0	35	21	54
11	1	9	5	7	1	5	0	28	9	18
12	3	5	5	11	1	5	0	30	9	20
13	2	6	2	7	0	4	0	21	12	130

- 注 1 国土交通省資料による。
 2 各年12月末現在の値である。
 3 日本の国外で発生した我が国の航空機に係る事故を含む。
 4 日本の国内で発生した外国の航空機に係る事故を含む。
 5 事故発生件数及び死傷者数には、機内における自然死、自己又は他人の加害行為に起因する死亡等に係るものは含まない。
 6 死亡者数は、30日以内死亡者数であり、行方不明者等が含まれる。
 7 平成12年、13年の負傷者数は暫定値である。

2 平成13年度の主な航空交通安全施策

第7次空港整備七箇年計画（平成8～14年度）に基づき、空港、航空保安施設等の整備を計画的に推進している。

洋上空域における航空交通の安全性、効率性及び航空交通容量の拡大を図るため、衛星を利用した新たな航空通信・航法・管制システムの整備を推進しており、平成13年度は運輸多目的衛星新・号機及び新・号機打ち上げ用ロケットの製造等を推進するとともに、新・号機用地上システムの整備に着手した。

空港、航空保安施設の耐震性の強化については、既存施設の耐震補強（庁舎等の点検・改修等）及び管制施設の多重化（管制機能の代替等の整備）等を推進した。

大型航空機を運航する航空運送事業者については、運航規程・整備規程の認可、安全性確認検査等を通じ、運航及び整備体制の充実、安全意識の高揚、関係規程の遵守等運航の安全に万全を期すよう指導している。

小型航空機の事故を防止するため、法令及び安全関係諸規程の遵守、無理のない飛行計画による運航の実施、的確な気象情報の把握、操縦士の社内教育訓練の充実等を内容とする事故防止の徹底を指導している。

外国航空機に対する立入り検査（ランプ・インスペクション）を実施し、外国

航空機の安全性を確認するとともに、問題点が発見された場合には、当該航空機の所属する外国政府に通知する等所要の措置を講じている。

スカイレジャーについては、愛好者に対し、関係団体を通じた安全教育の充実、航空安全に係る情報公開、「スカイレジャー・ジャパン」等のイベントの機会等を活用して安全対策の充実・強化を図っている。

平成14年度の主な新規施策

第1部 陸上交通の安全に関する施策

第1章 道路交通の安全に関する施策

道路交通環境の整備

バリアフリー化を始めとする歩行空間等の整備

高齢者，身体障害者等に対し，携帯端末を用いて安全な通行に必要な情報提供や信号機の青時間を延長する歩行者等支援情報通信システム（PICS）について今後の整備方針を策定する。

円滑・快適で安全な道路交通の確保

平成13年度に行われた歩行者と車両の通行を時間的に分離する歩車分離式信号のモデル運用に分析及び評価を加え，今後の運用方針を策定する。

スマートウェイ・スマートゲートウェイ・スマートカープロジェクトの推進

総務省及び国土交通省が連携して第二名神高速道などで走行支援システムの実道実験等を実施する。

安全運転の確保

運転者教育等の充実

平成14年6月1日から導入される大型第二種免許及び普通第二種免許の指定自動車教習所における教習及び技能検定制度の適切な運用に努める。また，これら免許を取得しようとする者に対して義務付けられる取得時講習に必要な施設等の充実に努める。

高齢者講習の受講を要する者の範囲が70歳以上の者に拡大されることから，その適切な運用に努める。

道路交通秩序の維持

暴走族対策の強化

「暴走族対策の強化について」（平13.2.5関係省庁申合せ）等に基づき，関係機関・団体の緊密な連携の下に，暴走族対策を強力に推進する。

車両の不正改造については，不正改造を行う行為そのものを禁止するなど不正改造車を排除するための措置の強化について検討する。

救助・救急体制の整備

応急手当の普及

平成14年6月から大型第二種免許及び普通第二種免許を受けようとする者にも応急救護処置講習の受講が義務付けられることから，指定自動車教習所等におけ

る講習等が効果的に行われるよう必要な指導，助言を行う。

損害賠償の適正化と被害者対策の推進

自動車損害賠償保障制度の充実等

政府再保険制度廃止後の新制度における保険会社等の情報提供措置の着実な実施，支払基準に基づいた適正な保険金支払いの実施及び紛争処理機関による紛争処理業務の円滑な実施が図られるよう保険会社等を指導する。

損害賠償の援助活動の強化

（財）自賠責保険・共済紛争処理機構が公正中立で専門的な知見を有する紛争処理機関として平成14年4月から業務を開始したところであり，通常の裁判による救済に比べてより迅速な紛争の解決が図られるよう指導を行う。

第2章 鉄軌道交通の安全に関する施策

鉄軌道交通環境の整備

鉄軌道交通の安全を確保するために、線路防護施設、運転保安設備及び通信装置の整備を促進するとともに、トンネルの適切な保守管理を求める等厳格な指導・監督を行う。

特に、地方中小鉄道の安全対策については、自動列車停止装置（ATS）未設置路線に短期間で集中的に誤出発防止機能を有するATSの整備を強力に推進する。また、施設や車両の現状を総点検し、安全性の観点から評価することにより、安全運行確保のために必要となる施設等の維持・改修の適切な実施を図る。

駅施設等については、高齢者、身体障害者等の安全利用のために、バリアフリー化を推進する。

鉄軌道の安全な運行の確保

営団日比谷線中目黒駅構内列車脱線衝突事故を踏まえて策定した再発防止対策について、鉄軌道事業者に対し徹底を図る。また、プラットフォームからの転落事故に対しては、適切な安全対策を講ずるよう指導を行う。さらに、平成13年10月に改正を行った鉄道の運転事故等に係る報告制度を活用し、調査・分析を行い、それらの情報を事業者等へ周知することにより、事故の未然防止を図る。

踏切道における交通の安全に関する施策

踏切事故の防止及び交通の円滑化を図るため、踏切道改良促進法及び第7次踏切事故防止総合対策に基づく諸施策を推進する。

第2部 海上交通の安全に関する施策

(1) ふくそう海域における海上交通安全対策の推進

海上交通のふくそうする海域における船舶航行の安全を確保するため、海上交通情報機構等の運用を行うとともに、平成15年度の運用開始を目途に伊勢湾における海上交通情報機構の整備を進めるほか、瀬戸内海の備讃海域においてレーダー監視エリア拡大のための調査を行う。このほか、海上ハイウェイネットワークの構築を進めるため、新しい交通体系の構築等の調査・検討を行うとともに、船舶自動識別装置（AIS）を活用した航行管制システム等の整備を図り、安全かつ高速に航行できる海上交通環境の整備を行う。

(2) 船舶の安全基準の整備

国際海事機関における船舶の消防設備、航海設備等に関する海上人命安全条約の改正が、平成14年7月に発効することを受け、一定の船舶への船舶自動識別装置（AIS）の新規搭載義務化等の国内法令化を随時行い、海上交通安全の確保を推進する。

また、旅客船のバリアフリー化の義務化に対して、事業者等が円滑に対応できるよう普及啓発を図るとともに、バリアフリー化のための機器の研究開発などさらに進んだバリアフリー化を促進させるための環境整備を行う。

(3) 重大海難事故の再発防止

平成12年9月の沖合底びき網漁船「第五龍寶丸」転覆沈没事故と同種事故の再発防止対策として、同型船を対象に「漁船の復原性の明確化」等について漁業関係者に対し指導するとともに、各種漁船の転覆事故に関する継続的な調査検討を行い、事故再発防止対策に反映していく。

(4) 漁船の安全対策の推進

漁船関係者を対象とした海難防止講習会の開催により、海難防止思想の普及を図るとともに、安全運航に関する事項の遵守及び海事関係法令の励行等を行うことにより漁船の安全対策を推進する。

また、安全基準の適用が免除されている一部の小型漁船の安全性について評価を行い、小型漁船の安全対策の推進を図る。

(5) プレジャーボート等の安全対策の推進

プレジャーボート等の救助体制の充実強化、海難防止講習会や訪船指導等を通じた海難防止思想の普及等を図る。

また、常時着用により適した救命胴衣の技術基準の導入、乗船者等を対象とした講習会等の機会における常時着用に係る啓蒙・啓発活動の実施、着用義務化の検討を行うことにより、プレジャーボート等の安全性向上を図る。

第3部 航空交通の安全に関する施策

航空管制衛星を中核とした「次世代航空保安システム」の整備を着実に推進するとともに、航空交通量の増大、新設空港の整備の進ちよくに合わせ、計器着陸装置（ILS）、航空灯火等、現行の航空保安システムを整備していく。