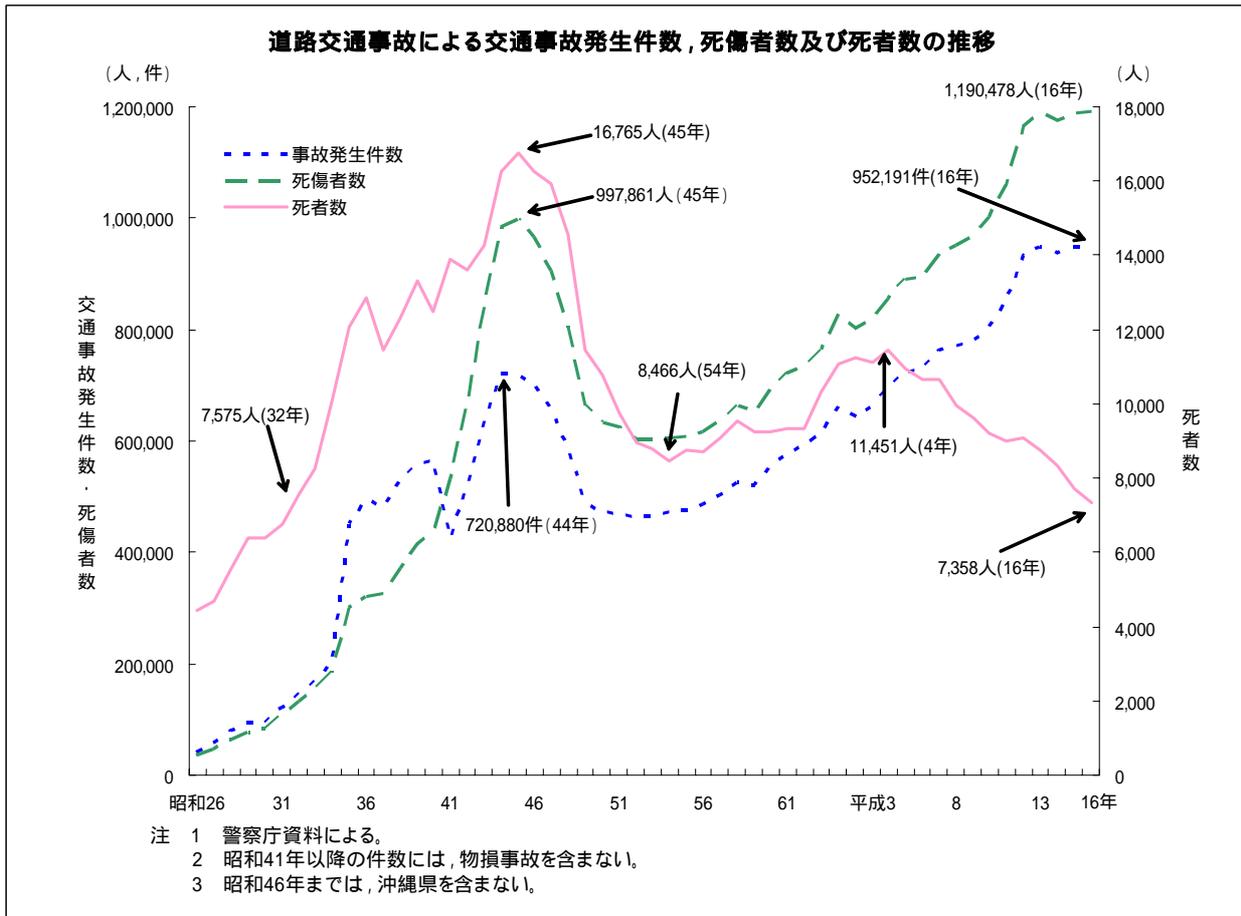


第1編 陸上交通

第1部 道路交通

第1章 道路交通事故の動向

1 道路交通事故の長期的推移



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。その後増勢に転じたが、平成4年を境に再び減少に転じている。

平成16年には死者数は7,358人となり、一昨年を更に下回り7千人台前半まで減少した。一方、事故発生件数は95万2,191件、死傷者数は119万478人と、過去最悪を記録した。

2 道路交通安全の目標

平成 16 年中の道路交通事故による死者数は 7,358 人となり、一昨年を更に下回り 7 千人台前半まで減少するに至った。

このように死者数が減少した要因としては、基本的には、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・救急体制等の整備等、交通安全基本計画に基づく諸対策を、国を挙げて、長年にわたり総合的に推進してきたことが挙げられる。同時に、政府のみならず、地域社会、企業、学校、家庭等の取組も大きく寄与してきたと考えられる。

また、近年の死者数減少の主な要因としては、シートベルト着用者率の向上、事故直前の車両速度の低下、飲酒運転の厳罰化等悪質・危険運転者対策の効果、違反のある歩行中死傷者構成率の減少等が挙げられる。

しかしながら、平成 16 年中の交通事故発生件数、負傷者数はそれぞれ前年より増加し、過去最悪となり、国民の約 100 人に 1 人が交通事故により死傷するという誠に厳しい状況が続いていることには変わりがない。

政府としては、平成 15 年に 10 年間で交通事故死者数を 5 千人以下とし、「世界一安全」な道路の実現を目指すという方針を立てた。さらに、交通事故発生件数及び負傷者数についても減少させていく必要がある。

今後の対策としては、まず、これまで大きな成果を上げてきた第 7 次交通安全基本計画に基づく諸対策を、なお一層強力で推進していくことが有効と考えられる。特に、交通事故死者数中最も高い割合を占める高齢者の交通安全対策については、平成 15 年 3 月に交通対策本部で決定された今後の高齢者交通安全対策の指針である「本格的な高齢社会への移行に向けた総合的な高齢者交通安全対策について」に基づく諸施策を総合的に推進することが必要である。

さらに、方針の達成に重要な役割を担う第 8 次交通安全基本計画（平成 18 年度～）については、第 7 次交通安全基本計画を踏まえるとともに、交通関係の各分野の有識者で構成される中央交通安全対策会議専門委員会等における意見を聴きつつ検討していくこととしている。

第7次交通安全基本計画の政策評価より

内閣府においては、平成16年度に第7次交通安全基本計画(平成13年度～平成17年度)の政策評価を行った。

ここでは、その一部を最新データを追加する等を行ったうえで紹介する。

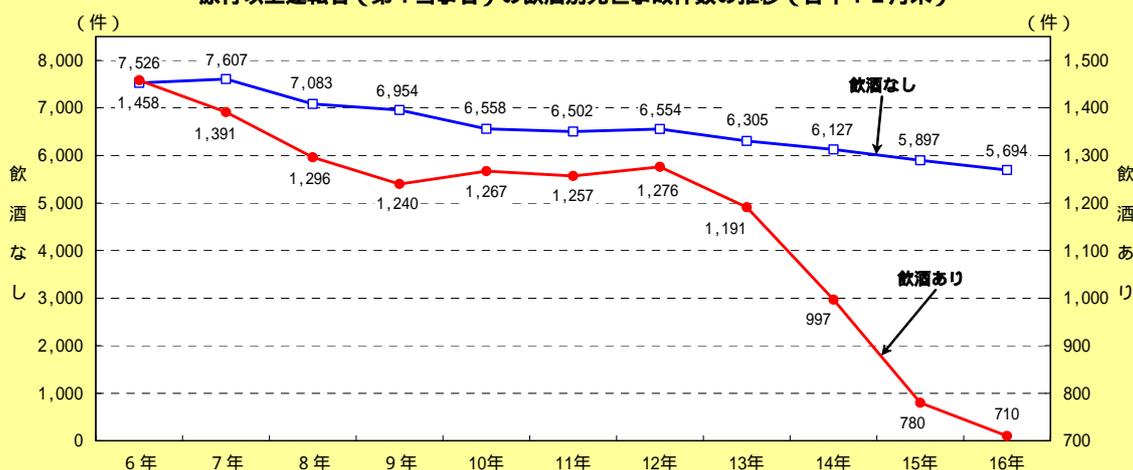
近年交通事故死者が減少している理由

近年、交通事故死者数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・救急体制等の整備等の諸対策が効果を発揮したことは言うまでもないが、定量的に示すことができる主な要因としては、次のものが考えられる。

飲酒運転の厳罰化等悪質・危険運転者対策

飲酒運転による死亡事故は10年間で半減しており、近年の死者数の主な減少要因として、平成14年6月に施行された飲酒運転の厳罰化等悪質・危険運転者対策の効果を挙げることができる。

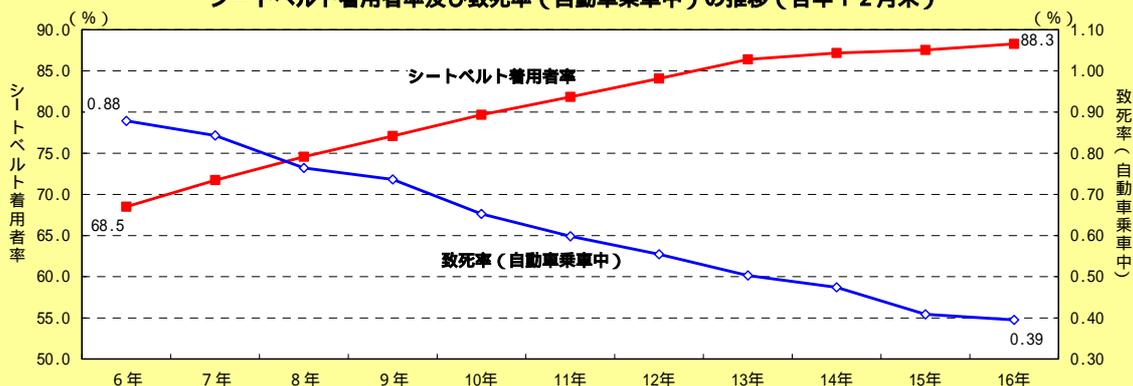
原付以上運転者(第1当事者)の飲酒別死亡事故件数の推移(各年12月末)



シートベルト着用者率の向上と致死率(自動車乗車中)の低下

下のグラフのとおり、シートベルト着用者率の向上に従って、自動車乗車中の致死率(死者数÷死傷者数×100)の低下が見られるので、シートベルトの着用者率の向上が死者数減少を導いていることが推測される。

シートベルト着用者率及び致死率(自動車乗車中)の推移(各年12月末)

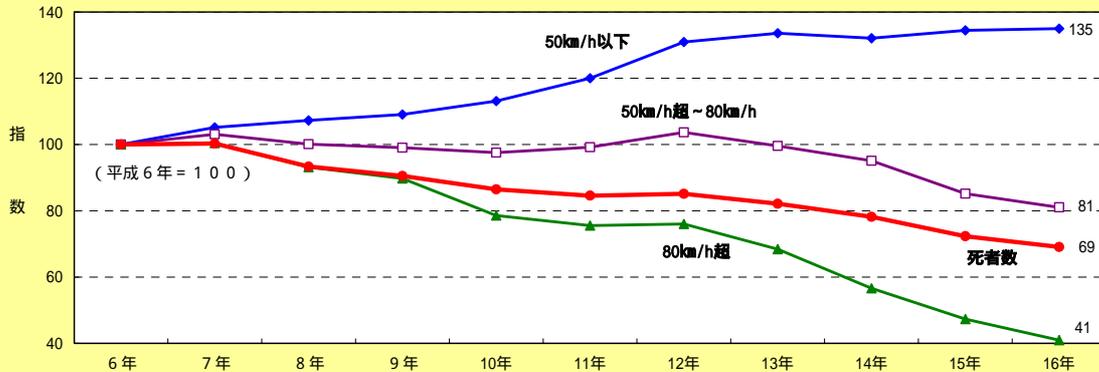


注1 シートベルト着用者率 = シートベルト着用死傷者数(自動車乗車中) ÷ 死傷者数(自動車乗車中) × 100
 注2 致死率(自動車乗車中) = 死者数(自動車乗車中) ÷ 死傷者数(自動車乗車中) × 100

危険認知速度（車両の事故直前速度）の低下と死者数の減少

危険認知速度別の死亡事故率は、50 km/h 以下が 0.4%、50 km/h 超～80 km/h が 5.2%、80 km/h 超が 22.4%であり、車両の速度が増すほど死亡事故率が高く、下のグラフのとおり、車両の事故直前速度の低下が死者数減少を導いていることが推測される。

危険認知速度別交通事故件数（一般道路）及び死者数の推移（各年12月末）



注 危険認知速度とは、自動車又は原付運転者が、相手方車両、人、駐車車両又は物件等（防護柵、電柱等）を認め、危険を認知した時点の速度をいう。

歩行中死傷者の違反の減少と歩行中死者の減少

下のグラフのとおり、違反あり歩行者の構成率の減少が、歩行中死者数の減少を導いていることが推測される。

歩行中死傷者(1当及び2当)の違反構成率及び歩行中死者数の推移（各年12月末）

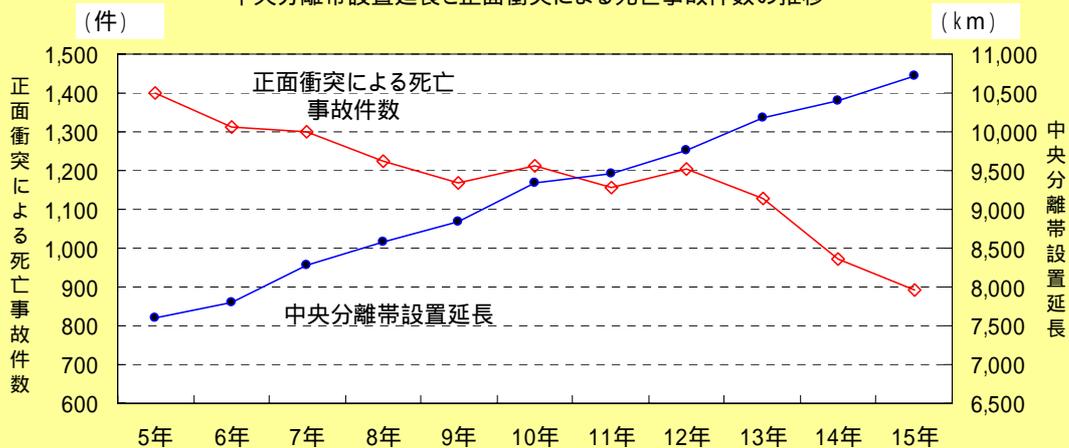


注1 違反あり歩行者の構成率 = 違反あり死傷者数（歩行者）÷ 死傷者数（歩行者）× 100
 注2 違反あり歩行者の構成率は、相手当事者が自転車などの軽車両の場合を除く。

致死率の高い正面衝突事故の減少

近年、致死率の低い追突等の事故が増加している一方で、正面衝突等の致死率の高い事故は減少ないし横ばいとなっている。致死率の高い正面衝突事故の減少の要因は様々であると思われるが、下のグラフのとおり、中央分離帯の設置延長の増加に伴い、正面衝突による死亡事故件数が減少していることから、中央分離帯等の交通安全施設の整備が正面衝突事故の減少を導いていることが推測される。

中央分離帯設置延長と正面衝突による死亡事故件数の推移



政策に対する評価

まず死者数についてみると、計画期間の2年度目において「年間の24時間死者数を8,466人以下とする」という目標を達成することができたほか、昭和45年の1万6,765人という死者数を半減するに至った点において、道路交通安全施策は効果的なものであったと認められる。

その際、個々の交通安全諸施策の評価として、一つは、飲酒運転の厳罰化等悪質・危険運転者対策が効果的であったということである。すなわち、当該対策が一つの柱である改正道路交通法令の施行（平成14年6月）の前後で、死亡・重大事故につながりやすい飲酒運転による死亡事故件数は大幅に減少していることから、死者数の減少には、改正道路交通法令の施行の効果が大きかったものと推測される。

勿論、改正道路交通法の効果のみならず、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・救急体制等の整備等の諸対策も効果を発揮したことは言うまでもない。

もう一つは、高齢者の死者数の減少という効果はみられるものの、全死者数に占める高齢者の割合や高齢者が第一当事者（原付以上運転者）となる事故件数が増加していることから考えて、高齢者交通安全対策が未だ十分ではないと推測される。もっとも、交通安全の施策が効果を発現するには時間がかかるため、今後とも、交通対策本部決定「本格的な高齢社会への移行に向けた総合的な高齢者交通安全対策について」に基づく諸対策をより一層推進することが重要であると思われる。次に、死傷者数についてみると、死者数のようには減少しておらず、残念ながら「自動車保有台数当たりの死傷者数を可能な限り減少させる」という目標を達成できたとは、必ずしも言い難い状況にある。今後、交通事故そのものを防ぐ施策についての更なる検討が必要であると考えられる。

交通安全意識等に関するアンケート調査

第8次交通安全基本計画の検討に資するため、平成16年度に、交通安全意識等に関するアンケート調査を実施した。

概要は、以下のとおりである。

(1) 調査方法

- ・ 訪問留置き回収法による。
- ・ 各個人を調査員が訪問し、調査票の説明を行う。
- ・ 数日後調査票を回収に行く。回収時に質問票のチェックを行い回答が適切になされているのかをチェックする。無回答などがある場合にはその場で回答を要請する。

(2) 調査対象

- ・ 住民基本台帳を使用した層化多段無作為抽出法によって抽出された、全国の二輪免許保有可能な16歳以上の男女個人

(3) 標本数 回収ベースで2,105標本

(4) 調査期間 平成16年12月9日～12月17日

主な調査結果

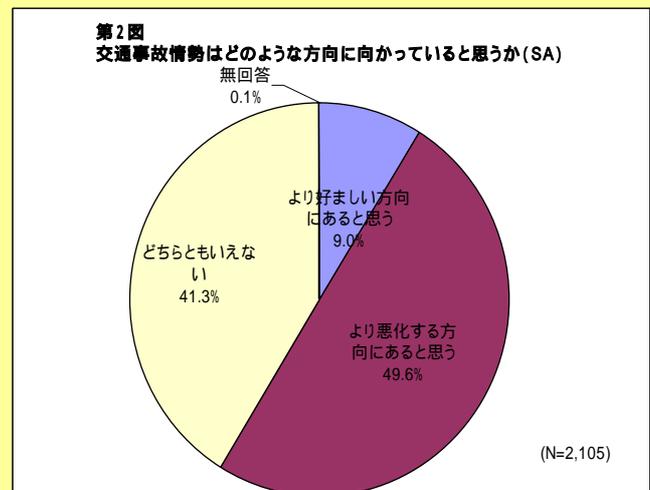
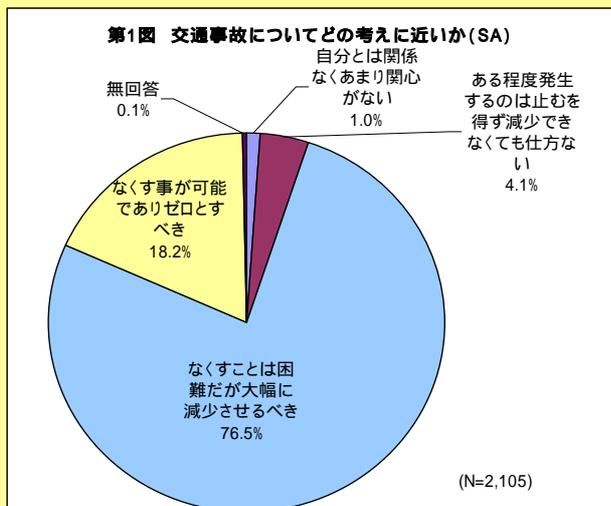
(1) 交通安全に対する意識

交通事故についての考え方

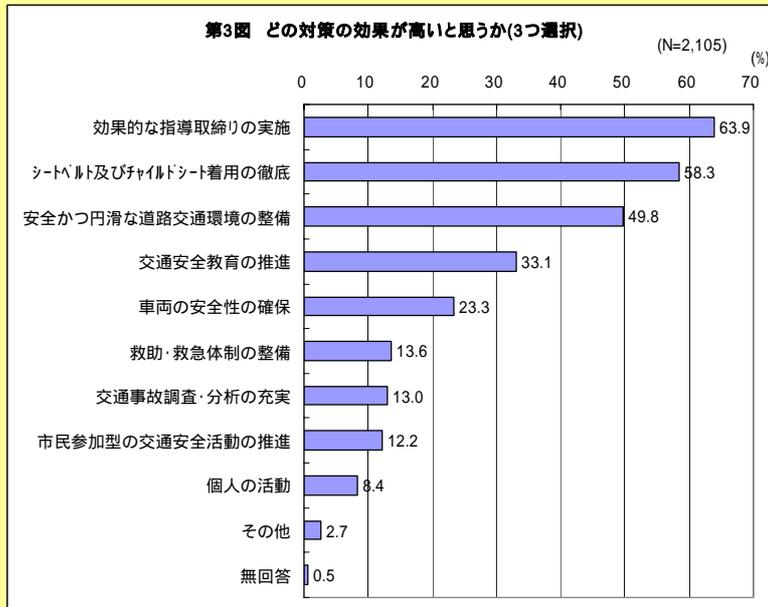
全体としては、「なくすことは困難だが大幅に減少させるべき」が一番多く76.5%となり、次に「なくすことが可能でありゼロとすべき」が18.2%で続いている。こういった国民の意識を踏まえ、積極的に交通安全対策を実施することにより、交通事故を減少させることができるのではないかと考えられる(第1図)。

交通事故情勢をどうとらえているか

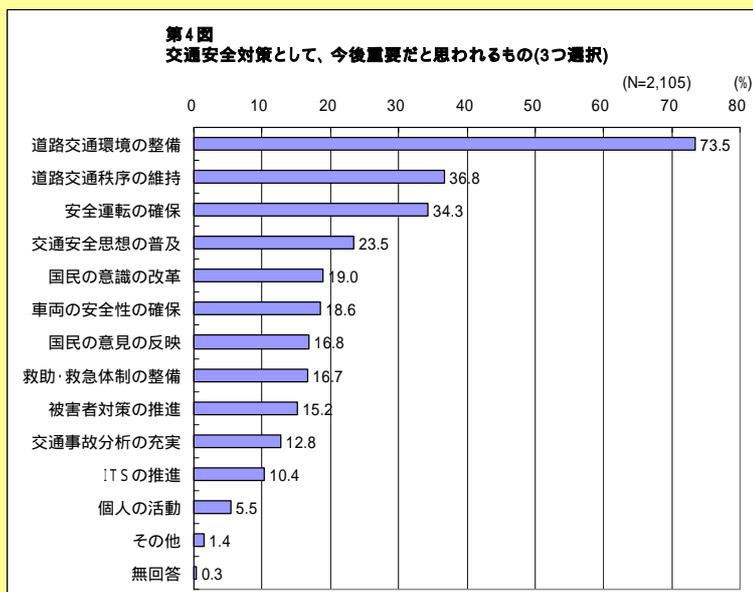
「より悪化する方向にあると思う」と回答した人がほぼ半数を占めており、交通事故死者数の減少よりも、交通事故件数・死傷者数の増加という現状を反映する結果となっているのではないかと推測される(第2図)。



現在進められている交通安全対策のうち、効果が高いと考えられているもの「効果的な指導取締りの実施」が63.9%と最も高く、二番目には「シートベルト及びチャイルドシート着用の徹底」58.3%となっている。「効果的な指導取締りの実施」が高く、「市民参加型の交通安全活動の推進」が低くなっていることから、交通安全について、いわば受け身のものとして考えているのではないかと推測される（第3図）。

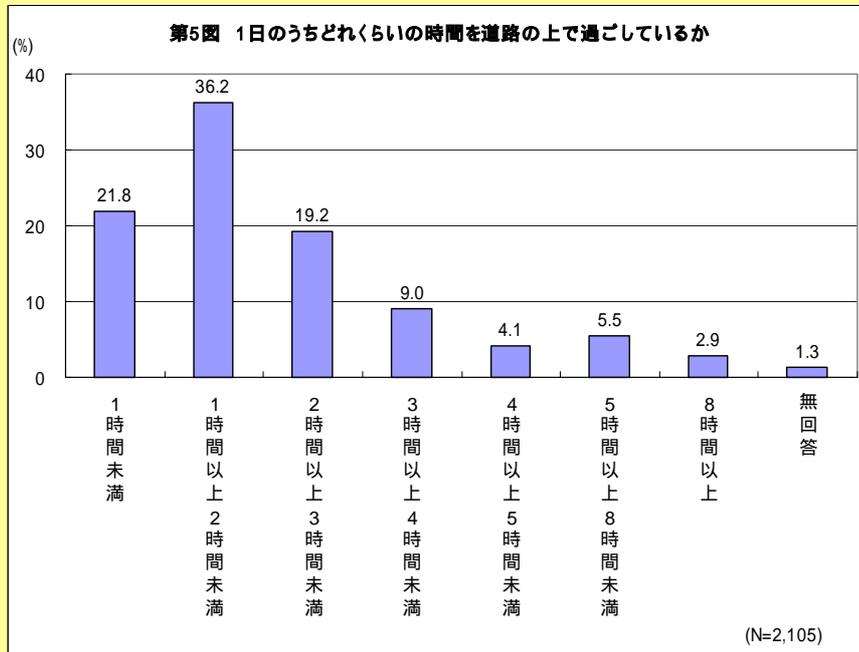


将来的な交通安全対策として、今後重要と思われるもの「道路交通環境の整備」を重要だとする人は73.5%にものぼり、二番目の「道路交通秩序の維持（36.8%）」の約2倍になっている。現状の対策への評価である第3図と比較すると、「道路交通環境の整備」について現状が49.8%、今後が73.5%と際立って高くなっていることが分かる。これにより、当該対策に対する今後の期待が高いのではないかと推測される（第4図）。



(2) 道路上の危険

道路上にいる時間は、「1時間以上2時間未満」の値を回答した人が最も多く36.2%となっており、次に「1時間未満(21.8%)」となっている。無回答を除いた回答者の平均では、2時間0分となる(第5図)。



このアンケート結果をもとに推計すると、交通事故により死亡する危険性(=道路上の危険)は、他の不慮の事故により死亡する危険性(=道路以外の危険)の約4.2倍となる。

不慮の事故による死亡数 総数 38,714人 (厚生労働省、平成15年)
 道路交通事故による死亡数 10,645人 (厚生労働省発表の数字をもとに算出)より、

$$\frac{\text{< 道路上の危険 >}}{\text{< 道路以外の危険 >}} = \frac{\frac{10,645人}{2時間}}{\frac{(38,714人 - 10,645人)}{(24時間 - 2時間)}} = 4.2倍$$

また、睡眠時間7時間42分(15歳以上の値、総務省、平成13年)を道路以外の生活場所で過ごす時間から除いた場合は、

$$\frac{\text{< 道路上の危険 >}}{\text{< 睡眠を除いた道路以外の危険 >}} = \frac{\frac{10,645人}{2時間}}{\frac{(38,714人 - 10,645人)}{(24時間 - 2時間 - 7時間42分)}} = 2.7倍$$

第2章 平成16年中の道路交通事故の状況

1 概況

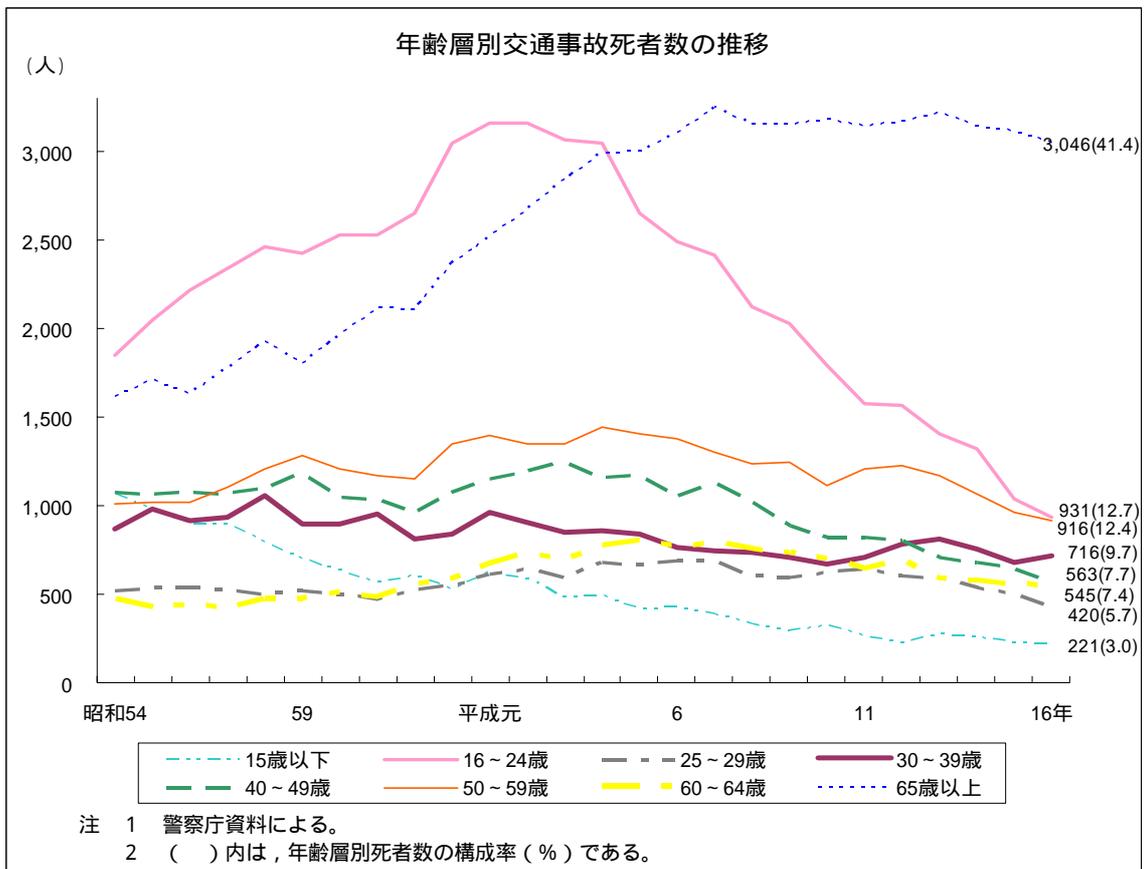
事故発生件数	95万2,191件
死傷者数	119万478人
うち負傷者数	118万3,120人
うち死者数(24時間)	7,358人
(30日以内死者数では8,492人)	

2 年齢層別交通事故死者数及び負傷者数

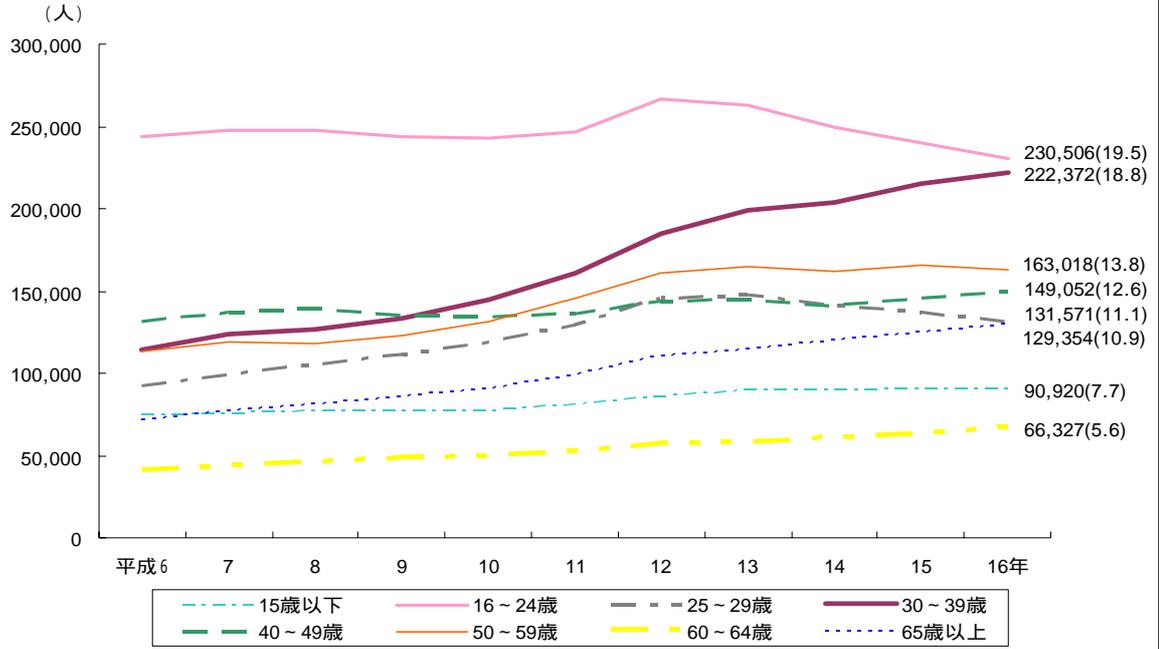
死者数は、12年連続で65歳以上の高齢者(3,046人)が最も多く、全死者数に占める割合は40%を超えている。

年齢層別に交通事故死者数を前年と比べると、30～39歳を除く年齢層で減少しており、16～24歳の若者(108人減)が特に減少している。

負傷者数は、16～24歳の若者(23万506人)が最も多く、全負傷者数の19.5%を占めている。また、前年に比べると16～24歳(9,419人減)、25～29歳(5,184人減)が特に減少し、30～39歳(6,914人増)、65歳以上の高齢者(4,342人増)が特に増加している。



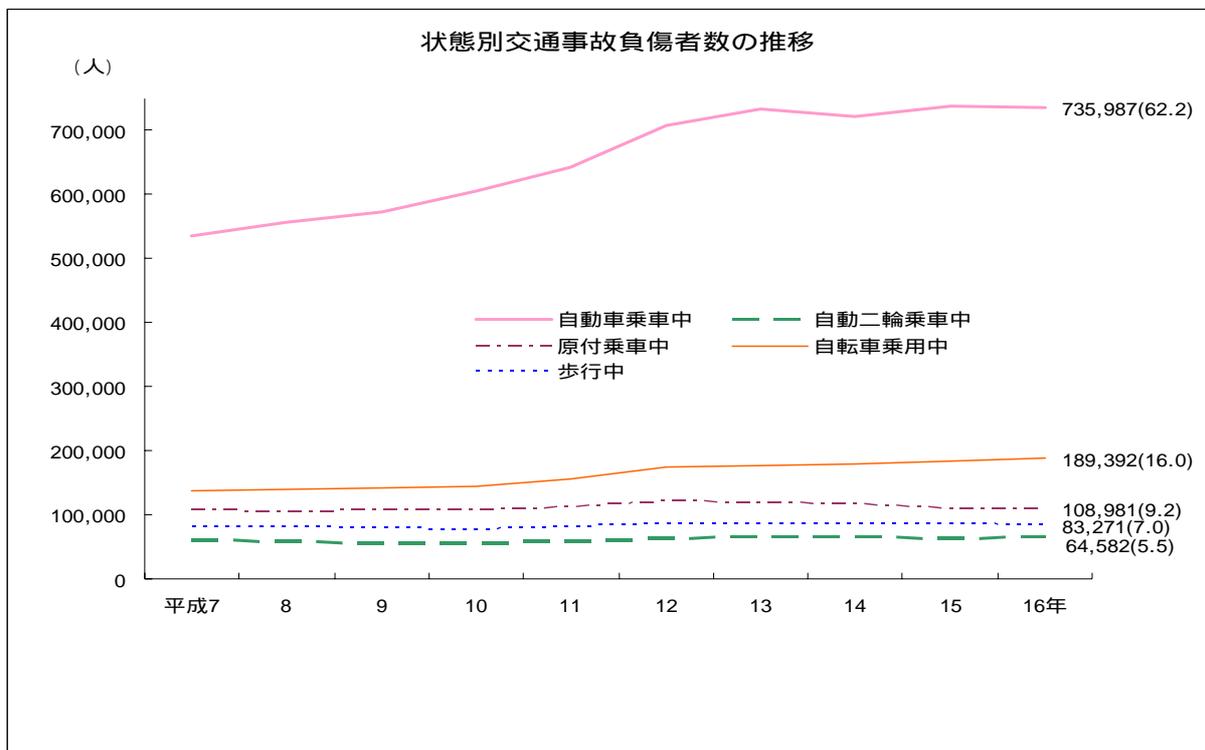
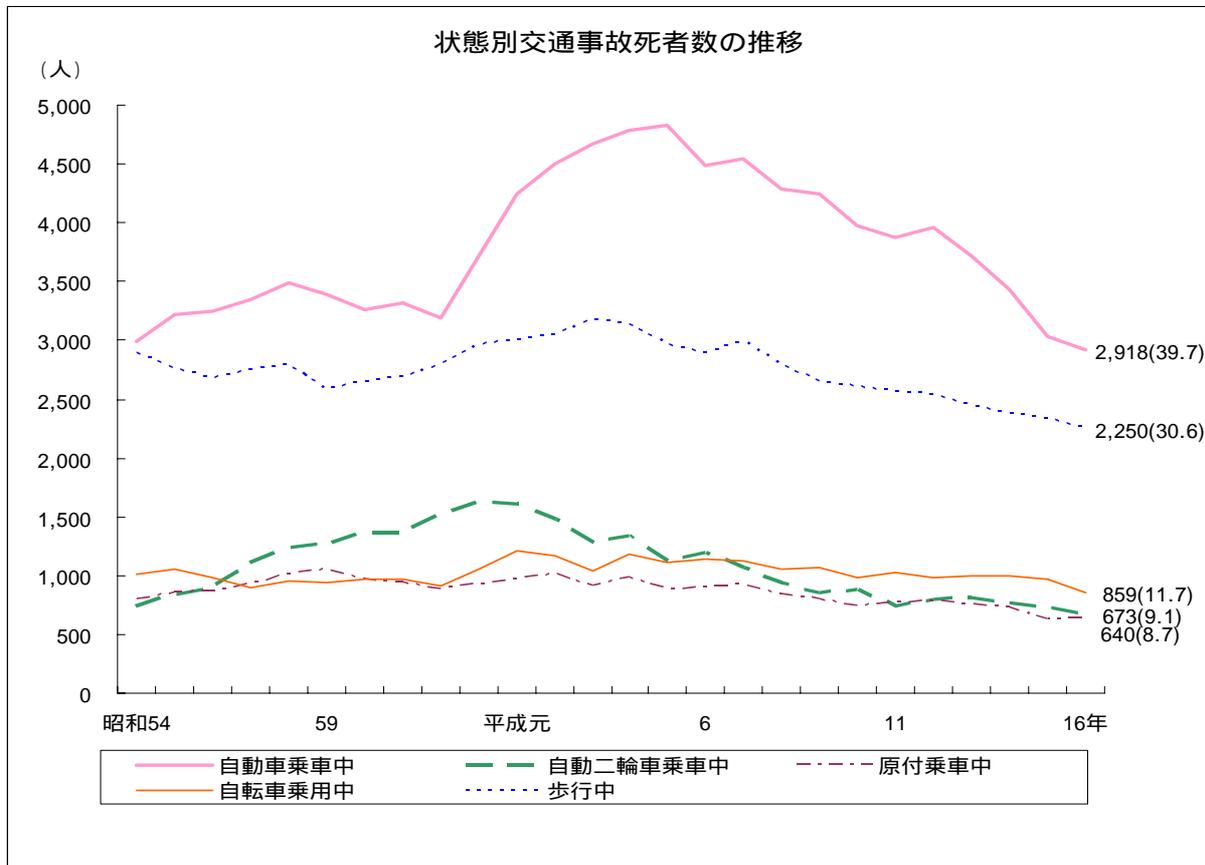
年齢層別交通事故負傷者数の推移



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。

3 状態別交通事故死者数及び負傷者数

死者数は、自動車乗車中が2,918人と最も多く、全死者数の39.7%を占めている。負傷者数についても、自動車乗車中が73万5,987人と最も多く、全負傷者数の62.2%を占めている。

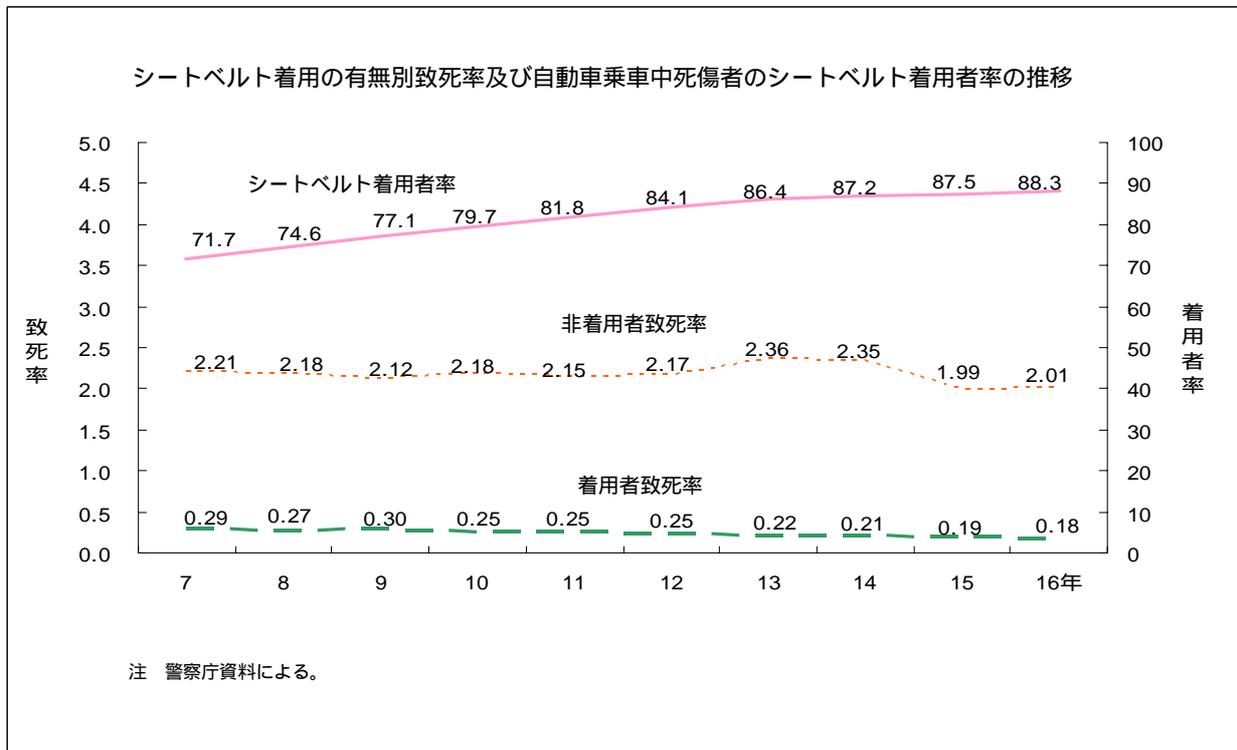
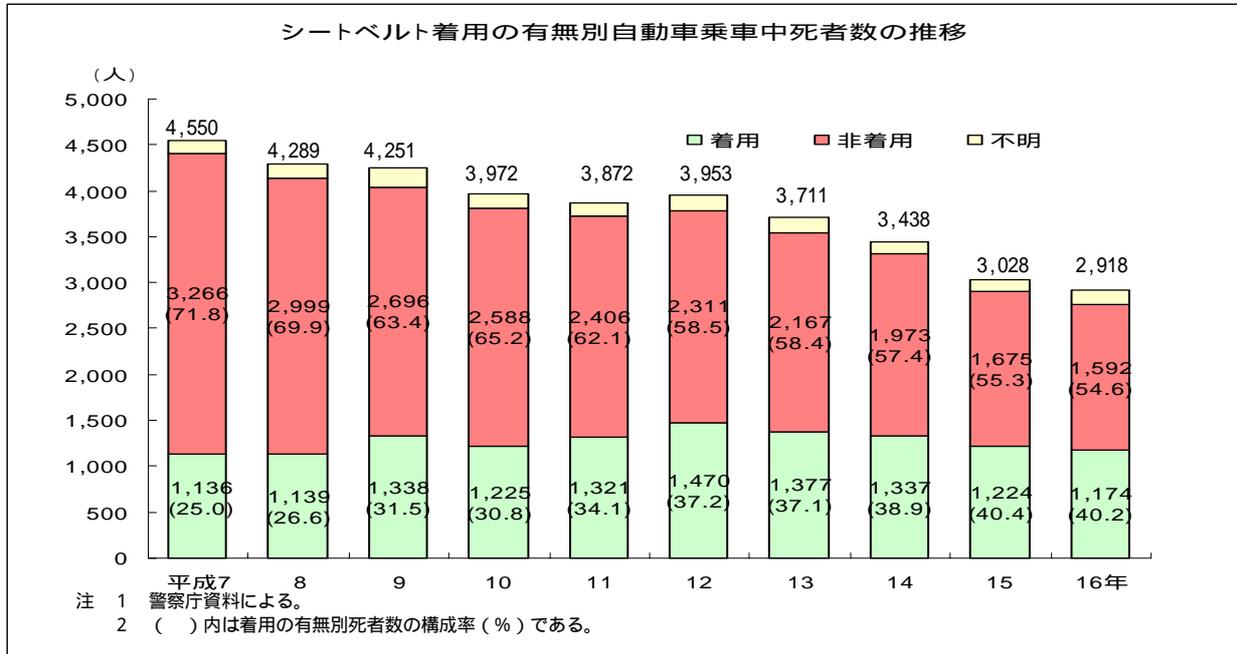


注 1 警察庁資料による。ただし、「その他」は省略している。
 2 ()内は、状態別死者数の構成率(%)である。

4 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、非着用は1,592人で前年に比べ83人(5.0%)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約11分の1である。



5 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前年より10人増加の41人であり、車両大破事故を除いた死者15人のチャイルドシート着用の有無は、着用3人、非着用は12人であった。

6 月別、曜日別、昼夜別交通事故発生状況

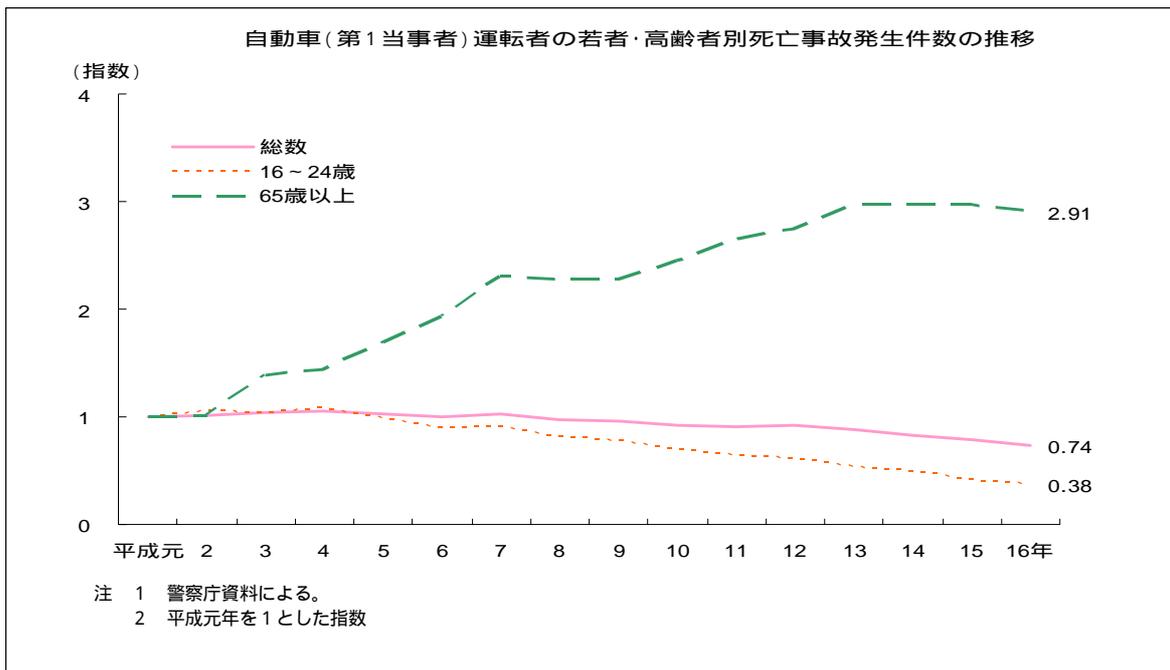
月別では、発生件数、死者数とも12月がピークとなっている。

曜日別では、土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28.1%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52.1%を占め、交通事故1,000件当たりの交通死亡事故件数（死亡事故率）は、夜間が昼間の2.8倍になっている。

7 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16年には元年の2.91倍となっている。



第3章 平成16年度の主な道路交通安全施策

1 道路交通環境の整備

交通安全施設等整備事業の推進

平成16年度は、社会資本整備重点計画に基づき、交通安全施設等の整備を強力に推進した。

死傷事故発生率が高く、又は死傷事故が多発している交差点・単路として平成15年に指定した「事故危険箇所」について、平成19年度までに対策実施箇所の死傷事故を約3割抑止することを目指し、都道府県公安委員会及び道路管理者が連携して集中的な事故抑止対策を推進している。また、事故危険箇所等を対象として、「交通事故対策・評価マニュアル」を作成し、科学的な事故対策を進めるとともに、事故対策データベースを構築した。

死傷事故発生割合が高い住居系地区又は商業系地区として平成15年に指定した「あんしん歩行エリア」について、平成19年度までにエリア内の死傷事故を約2割抑止、うち歩行者・自転車事故は約3割抑止することを目指し、都道府県公安委員会及び道路管理者が連携して、面的かつ総合的な事故抑止対策を実施した。

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、バリアフリー対応型信号機等を整備するとともに、無電柱化、信号灯器のLED化、高齢運転者に見やすい道路標識・道路標示の整備を図った。

高度道路交通システムの整備

最先端の情報通信技術（IT）等を用いて、人と道路と車とを一体のシステムとして構築し、安全性、輸送効率等の向上を実現するため、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推進を図った。

渋滞情報等の道路交通情報をリアルタイムに（即時に）カーナビゲーション装置へ提供する道路交通情報通信システム（VICS）の整備を推進した結果、VICS対応の車載機は、平成16年7月末に1,000万台を突破した。

交通流・量を積極的かつ総合的に管理することにより、交通の安全及び快適性を確保しようとする新交通管理システム（UTMS）の構想に基づき、システムの充実、光ビーコンの整備等の施策の推進を図った。

また、平成16年10月18日から24日の間で開催された「第11回ITS世界会議愛知・名古屋2004」において、新たな信号制御方式等の実証実験を行い、世界各国に紹介し、ITSへの関心を高めた。

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

「交通事故対策・評価マニュアル」

事故多発地点緊急対策事業等これまでの事故対策の結果をもとに、対策の立案から評価までの手順や留意点等を体系的にまとめたもの

フィールドテスト

実地試験、屋外試験などのこと

インフラ

交通、通信、公共施設など、社会等の基盤として整備される施設のこと

光ビーコン

通過車両を感知して交通量等を測定するとともにカーナビゲーション装置等と交通管制センターとの情報のやり取りをする路上設置型の赤外線通信装置

促進している。

2 交通安全思想の普及徹底

高齢者に対する交通安全教育

運転免許証を持たない、老人クラブに加入していない等の交通安全教育を受ける機会のなかった高齢者に対し、地方公共団体等と連携して、事故多発路線に居住する高齢者を重点とした家庭訪問による個別指導、医師等と連携した交通事故防止のワンポイントアドバイス等地域ぐるみで高齢者の交通安全指導が行われるように努めた。

また、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及び最近普及している電動車いすの安全利用に係る講習会等自主的な交通安全活動を展開できるよう指導・援助を行った。

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」と、新たにシルバーリーダーのサブリーダー育成能力を高めること等を目的とする「シルバーリーダー中央研修事業」を実施した。また、交通安全をテーマに3世代が交流する「世代間交流事業」及び交通安全教室に参加しない高齢者を対象にした「高齢者世帯訪問事業」を内容とする「高齢者交通安全意識高揚啓発事業」を実施した。

さらに、家庭において適切な助言等が行われるよう、交通安全母親活動等、交通安全普及啓発活動等の促進に努めた。

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

各種交通安全教室、交通安全運動等の機会をとらえ、シートベルトの着用効果、正しい利用方法について広報啓発・指導に努めた。

また、チャイルドシートについては、しっかり取り付けられていないものも多く見受けられることから、春・秋の全国交通安全運動等の機会に普及促進キャンペーンや産婦人科、幼稚園、保育所等における取付講習会を開催した。

3 安全運転の確保

高齢運転者対策の充実

年齢70歳以上の高齢者に義務付けられている高齢者講習は、受講者に実際に自動車等の運転をしてもらうことや、運転適性検査器材を用いた検査を行うことにより、運転に必要な適性に関する調査を行い、受講者に自らの身体的な機能の変化を自覚してもらうとともに、その結果に基づいて助言・指導を行うことを内容としている。平成16年中の高齢者講習の受講者は126万3,372人であった。

4 車両の安全性の確保

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たユーザーからの不具合情報に加え、警察やJAF等関連機関からの事故情報の収集等、情報収集体制を強化するとともに疑義あるメーカーに重点的に監査に入るなど、監査の強化を図っている。さらに、リコール調査員室を設置し、実証的な検証体制を整備した。

5 道路交通秩序の維持

暴走族に対する指導取締りの強化

暴走族に対し、共同危険行為等の禁止違反を始めとする各種法令を活用した取締りを強力に推進したほか、6月には「暴走族取締り強化期間」を実施した。

なお、道路交通法の一部を改正する法律(平16法90)が施行(平成16年11月)され、暴走族による集団暴走行為について、迷惑を被ったり、危険に遭った人がいなくても罰則の対象となったほか、消音器不備に対する罰則の引き上げ、騒音運転等に対する罰則の新設がおこなわれたことから、これら違反の取締りを強化した。

6 救助・救急体制等の整備

救急救命士の養成

医師の指示の下に、搬送途上において心肺機能停止状態の患者に対して行う静脈路確保及び気道確保等の救急救命処置を行う救急救命士は、平成16年12月末現在で、2万7,365人が資格を取得しており、搬送途上の医療の確保が図られている。

緊急通報システムの拡充

交通事故等緊急事態発生時における負傷者の早期救出及び事故処理の迅速化のため、新交通管理システム(UTMS)の構想等に基づき、GPS技術を活用することにより、自動車乗車中の事故発生時等に携帯電話等を通じてその発生場所等の情報を即時かつ正確に緊急通報し、救命率の向上等を図る緊急通報システム(HELP)の普及を図った。

また、緊急車両が現場に到着するまでのレスポンスタイムの縮減及び緊急走行時の交通事故防止のため、緊急車両優先の信号制御等を行う現場急行支援システム(FAST)の整備を図った。

7 損害賠償の適正化と被害者対策の推進

交通事故被害者等の心情に配慮した対策の推進

国民が互いに支え合う、安全で安心できる交通社会を形成することを目的として、支援担当者用のテキスト及びビデオの作成、被害者の精神的回復を目的とした自助グループの立ち上げ支援及び、海外の先進的組織への専門家の派遣を内容とする交通事故被害者支援事業を実施した。

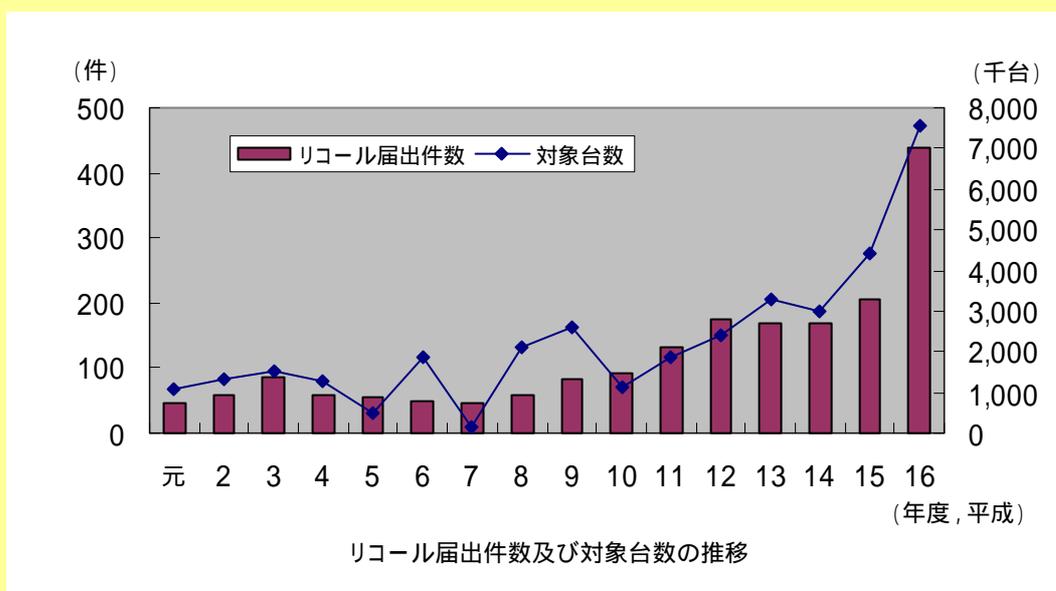
リコール対策の充実・強化

1. リコール制度について

自動車のリコール制度とは、同一型式の一定の範囲の自動車について、その構造・装置又は性能が安全確保及び環境保全上の基準である「道路運送車両法の保安基準」の規定に適合しなくなるおそれがある又は適合していないと認める場合であって、その原因が設計又は製作過程にあると認められるときに、販売後の自動車について、保安基準に適合させるために自動車メーカーが必要な改善措置を行うものである。

2. リコール届出数の傾向

平成16年度は、自動車メーカーによる隠蔽、虚偽報告等の不正行為が発覚したことによる影響もあり、リコール届出件数及び対象台数がそれぞれ438件、約757万台となり、リコール届出制度が始まった昭和44年以降最多を記録した前年度の204件、約442万台を大幅に上回る結果になった。



3. リコールに係る不正行為の再発防止対策について

国土交通省は、リコールの適正な実施を図るため、平成15年1月よりリコール命令制度の創設、懲役刑の新設、罰金の加重等の措置を行ってきたところであるが、昨年、平成12年にリコールに係る不正行為を行ったメーカーによる不正行為が再度発覚したことから、リコール制度の迅速かつ確実な実施を図るため、以下の対策を講ずることとした。

情報収集体制の強化

- ・安全上重要な情報についてメーカーからの定期的報告の義務付け
- ・警察庁、JAF、道路公団、外国関係機関等との情報交換
- ・不具合情報受付窓口のPR等によるユーザー情報収集の充実

監査体制の強化

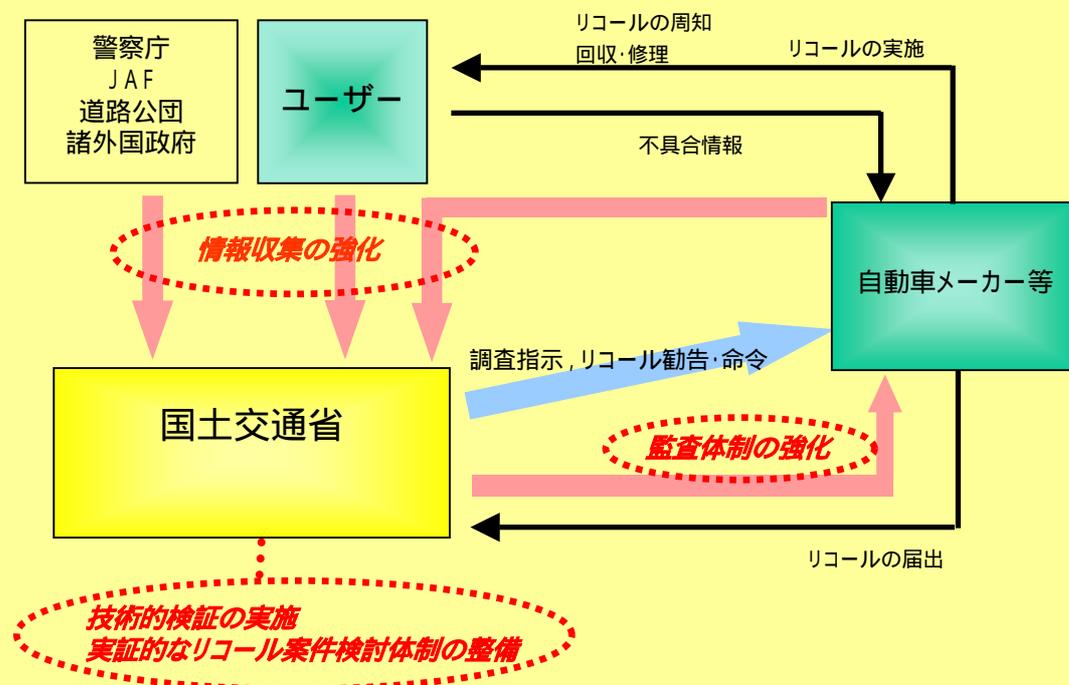
- ・ 疑義あるメーカーへの集中監査，各種データの総合分析による重点監査，ディーラー監査等の充実

技術的検証体制の実施

- ・ 書面審査に加え，疑義案件については交通安全環境研究所等において現車確認，試験等を実施

実証的リコール案件検討体制の整備

- ・ 死亡事故や車両火災等の重大事故につながる恐れのある案件等について，専門家による実証的，統一的な検討と判断が行える体制を整備



携帯電話等の使用に関する罰則の見直し等

平成 16 年 6 月 9 日に公布された道路交通法の一部を改正する法律(平成 16 年法律第 90 号。以下「改正法」という。)による改正事項のうち、携帯電話等の使用に関する罰則の見直し、暴走族対策の強化及び飲酒検知拒否に対する罰則の引上げに係る規定については、平成 16 年 11 月 1 日に施行された。その改正内容及び施行状況は、以下のとおりである。

1 施行された一部規定の内容

(1) 携帯電話等の使用に関する罰則の見直し

自動車又は原動機付自転車の運転中における携帯電話等の使用については、平成 11 年の道路交通法改正により、無線通話装置を通話のために使用すること及び画像表示用装置に表示された画像を注視することについて、禁止規定が設けられるとともに、本規定に違反し、よって道路における交通の危険を生じさせた場合に限り、3 月以下の懲役又は 5 万円以下の罰金が科されることとされていた。

この規定の施行(平成 11 年 11 月 1 日)前後における携帯電話等の使用に係る交通事故の発生状況を見ると、施行直後は大幅に減少したものの、その後、増加に転じ、平成 15 年は、平成 12 年の約 2 倍となり、規定の犯罪抑止力が低下していた。

そこで、今回の改正では、平成 11 年の改正により禁止されていた行為のうち、無線通話装置を手で保持して通話のために使用すること及び画像表示用装置を手で保持して、表示された画像を注視することという行為自体を捉えて、5 万円以下の罰金が科されることとされた。

また、この違反行為は交通反則通告制度の対象とされ、反則金の額は、大型 7,000 円、普通・二輪 6,000 円、原付 5,000 円とされた。

(2) 暴走族対策の強化

集団暴走行為自体を禁止することとし、集団暴走行為を認知した場合には、直ちに検挙することができることとされた。

また、急発進、急加速及び空ぶかしによる騒音運転等について罰則を設けるとともに、消音器不備に対する罰則を引き上げることとされた。

(3) 飲酒検知拒否に対する罰則の引上げ

飲酒検知拒否に対する罰則を引き上げることとされた。



2 施行(平成 16 年 11 月 1 日)後の状況

(1) 取締り状況(施行後 5 ヶ月)

	平成 16 年 11 月 ~ 平成 17 年 3 月	前年同期比
携帯電話等使用等禁止違反(保持)	11万4,627件	-
飲酒検知拒否	207件	+ 25件
共同危険行為等	110件1,434名 (うち現行犯逮捕97名)	+ 27件 + 30人
うち改正規定適用のもの	83件600名 (うち現行犯逮捕97名)	-
騒音運転等	73件	-
消音器不備	1,131件	- 84件

平成 16 年 11 月 ~ 12 月は都道府県の特別調査結果による。平成 17 年 1 月 ~ 3 月は警察庁の独自集計結果による。

(2) 運転中の携帯電話使用に係る交通事故の発生状況(施行後 2 ヶ月)

	平成 16 年		平成 15 年	
	11 月	12 月	11 月	12 月
事故件数(件)	108	109	202	221
死者数(人)	2	2	1	5
負傷者数(人)	136	139	308	280

第2部 鉄軌道交通

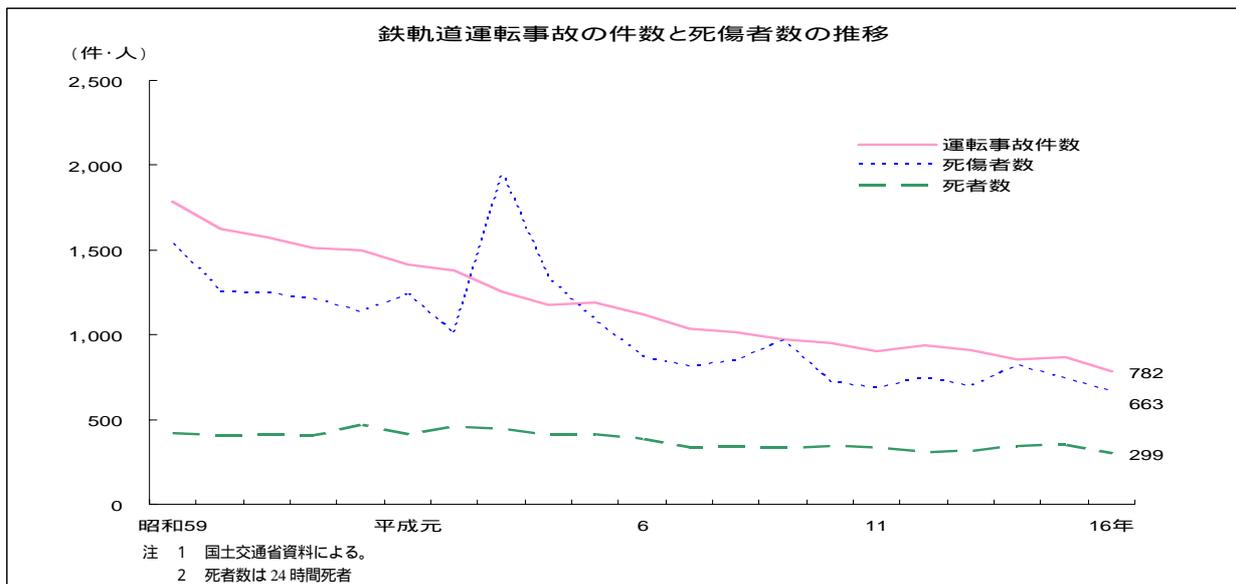
第1章 鉄軌道交通事故の動向

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にあり,平成16年の運転事故件数は782件となっている。

運転事故による死傷者数は663人(うち死亡者299人)と前年比11.0%減となっている。

踏切事故は373件と運転事故の半数を占めているが,長期的には減少傾向にある。

平成16年中の重大事故は,平成16年6月2日に発生したJR西日本の列車脱線事故と11月9日に発生した小坂製錬の列車脱線事故の2件である。



(追記) 平成17年3月には,土佐くろしお鉄道宿毛線における列車脱線事故及び東武鉄道伊勢崎線の竹ノ塚駅構内第1種手動踏切における死傷事故という重大な事故が相次いで発生した

土佐くろしお鉄道の事故は3月2日20時41分頃発生したもので,終端の宿毛駅構内において,3両編成の特急列車が駅到着の際,減速せず車止めを乗り越え,駅舎の壁に衝撃し前2両が脱線し,運転士が死亡,乗客9名及び車掌が負傷した。

国土交通省では3月3日に,事故の再発防止を図るため,駅の終端防護用設備や終端駅における運転取扱い等について緊急に再点検を行い一層の安全確保を図るよう,関係事業者に通達を発出するとともに,3月29日には,高速度で走行する線区の終端駅に関し,終端防護のための自動列車停止装置(ATIS)の機能向上等を行うため,整備計画を策定し,早期実施を図るよう関係事業者に通達を発出した。

東武鉄道の事故は3月15日16時50分頃発生したもので,列車の接近中に踏切保安係が踏切遮断機を操作したため,踏切内に立ち入った通行者が列車と衝撃し,通行者2名が死亡,2名が負傷した。

国土交通省では3月16日,同種事故の再発防止のため,同種踏切を管理する関係事業者に対し,注意喚起の通達を発出するとともに,「開かずの踏切」となっている第1種手動踏切については,地元自治体等とも協議しながら,今後適切な対応をするよう,関係事業者に対して指導した。

運転事故

列車衝突事故,列車脱線事故,列車火災事故,踏切障害事故,道路障害事故,鉄道人身障害事故及び鉄道物損事故をいう。なお,軌道の運転事故は,鉄道運転事故と同様に定義する。

J R 西日本の福知山線における列車脱線事故

平成 17 年 4 月 25 日、J R 西日本福知山線において、107 名の死者、460 名の負傷者（消防庁 4 月 30 日発表）が生ずるといふ、極めて重大な列車脱線事故が発生した。

ア 事故概要

4 月 25 日 9 時 18 分頃、福知山線尼崎～塚口駅間において、7 両編成の快速列車の前 5 両が脱線、進行方向左側のマンション 1 階部分に衝撃した。

イ 事故後の対応

国土交通省では、事故発生後直ちに近畿運輸局に「福知山線事故対策本部（本部長：運輸局長）」を設置し、担当官 2 名を現地に派遣するとともに、省内に「福知山線事故対策本部（本部長：大臣）」を設置し、大臣、政務官、鉄道局長及び担当官 2 名を現地に派遣した。その後、政務官は事故被害者の救出作業終了の 4 月 28 日まで現地で対応した。

被害者の救済については、地元の尼崎市消防局や県内の消防本部による救助活動が行われたほか、兵庫県知事から要請を受けた消防庁長官が、近隣の府県に対し緊急消防援助隊の出動を要請する等して、28 日までに延べ 1000 人以上の隊員等が出動し、救出、搬送活動にあたった。

警察庁では、対策本部を設置して、警察広域緊急援助隊の特別派遣について関係府県警察の連絡調整を図り、その調整の下で、兵庫県警察では、大阪府警察等広域緊急援助隊の特別派遣を受け 4 月 28 日までに延べ約 6,800 人が救出救助活動のほか、交通規制、被害者対策等にあたった。さらに兵庫県警察では、4 月 25 日に捜査本部を設置して、事故原因の究明を行っている。

また、厚生労働省では、医療機関の受け入れ状況把握や負傷者の搬送調整等を支援し、独立行政法人国立病院機構大阪医療センターや日本赤十字社から医療チームや救護班を派遣した。

さらに、事故の被害者等に対しては、収容された病院等で医師や心理カウンセラー等によるメンタルケアも開始され、今後とも医療の提供や心のケアについて対策が行われることとなる。

一方、航空・鉄道事故調査委員会では、原因調査のため 25 日に委員 2 名及び鉄道事故調査官 5 名を現地に派遣するとともに、26 日から新たに 2 名の委員及び 1 名の専門委員を追加派遣した。

また、国土交通省では、25 日に J R 西日本に対して鉄道輸送の安全確保に関する警告書を発出するとともに、陸海空の公共交通事業者に対して安全対策の徹底について通達を発出した。

4 月 28 日には、J R 西日本に対して「安全性向上計画」の策定を指示するとともに、省内に福知山線事故再発防止対策検討チームを設置した。

5 月 6 日には、J R、大手民鉄及び公営事業者に対して、列車ダイヤ、A T S 等鉄道施設及び車両に係る総点検の実施を指示する通達を発出した。

5 月 9 日には、省内の「福知山線事故対策本部」で、急曲線部の速度超過を防止するための A T S システムの改良の義務付けや、鉄道の運転士の資格要件等のあり方についての検討の推進が決定された。

第2章 平成16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

線路施設等の点検及び整備

土砂崩壊，落石，雪崩等による施設の被害を防止するため，防災設備の整備を促進するとともに，鉄軌道事業者に対し，適切な保守及び整備を実施するよう指導した。

また，地方中小鉄道の安全輸送を確保するため，平成14～15年度に実施した安全性緊急評価の結果に基づき策定した保全整備計画により，施設，車両等の適切な維持・改修等を実施するよう指導した。

駅施設等については，高齢者，身体障害者等の安全利用に十分配慮し，段差の解消，転落防止設備等の整備によりバリアフリー化を推進した。

鉄道構造物の耐震性の確保

鉄道構造物の耐震性を確保するため，新設構造物については耐震設計基準（平成10年）を適用するとともに，既存構造物については高架橋等の耐震補強を適切に実施するよう鉄道事業者に対し指導した。

地下鉄道の火災対策の推進

平成15年度末に地下鉄道の火災対策基準に適合していない地下駅等については，5年間で所要の火災対策施設を整備するよう義務付けた。また昨年，火災対策施設のうち大規模な駅改良を伴う避難通路及び排煙設備の新設について整備費の一部を補助する地下駅火災対策施設整備事業を創設し整備促進を図った。

2 踏切事故防止対策

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き，踏切道の立体交差化，構造改良及び保安設備の整備を推進している。

同法により改良すべき踏切道として，平成15年度末まで立体交差化2,255箇所，構造改良3,988箇所，踏切保安設備の整備2万7,664箇所を指定し，その改良を促進している。

また，踏切道の統廃合についても併せて実施しており，平成15年度末の踏切道の総数は3万5,895箇所と着実に減少している。

上越新幹線列車脱線事故

平成16年10月23日17時56分頃、「平成16年新潟県中越地震」に際し、上越新幹線浦佐駅～長岡駅間において、東京駅発新潟駅行き10両編成の下り列車「とき325号」が走行中に脱線した。列車には乗客等154名が乗車していたが、死傷者はいなかった。

当該列車脱線事故については、航空・鉄道事故調査委員会において、事故の原因究明のための調査が鋭意進められているところであるが、この事故が多数の乗客等を乗せ速度約200km/hで営業運転中の列車が地震の際に脱線したという、我が国において過去に例のないものであり、地震の際の列車脱線事故における被害軽減対策等の検討が早急に必要と考えられることから、平成17年1月24日に事故の調査経過の概要について報告・公表が行われた。

また、国土交通省は、新幹線を運行しているJR各社等からなる「新幹線脱線対策協議会」を設置し、脱線防止対策、被害軽減対策、鉄道構造物の耐震対策等について、3月30日、協議会において、次のとおり中間的なとりまとめを行った。

活断層と交差する山岳トンネルや高架橋柱の構造物耐震対策の実施

地震検知・警報装置の検知点の増設及び更新による脱線防止対策の実施

仮に列車が脱線した場合においても線路から大きく逸脱することを防止するための施設、車両の両面からの逸脱防止対策の検討及び実施計画の策定

レール締結装置やレール継目部の損傷防止策、脱線防止ガードの構造・設置方法、非常ブレーキの停止距離短縮化、早期地震検知システムの充実についての研究等の実施

地震時における新幹線の安全対策については、高架橋の耐震補強の前倒し等の実施可能な対策から速やかに進めていくことが重要であり、このとりまとめを踏まえ、引き続き必要な対策や検討を進めることとしている。



脱線した上越新幹線「とき325号」

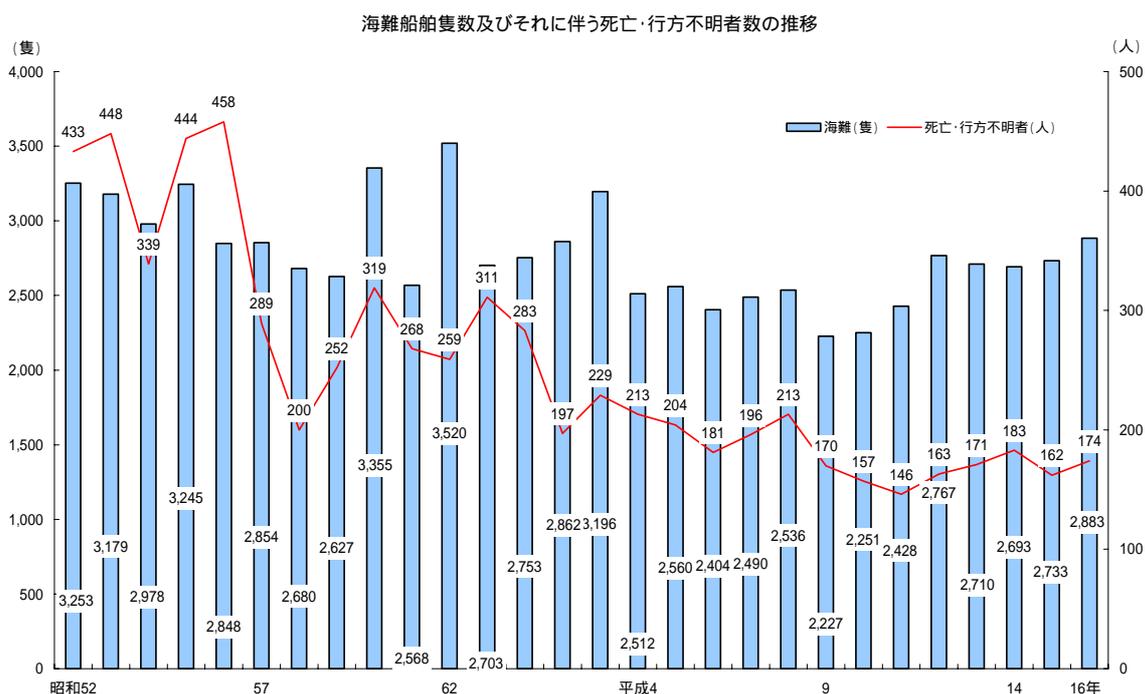
第2編 海上交通

第1章 海難等の動向

1 平成16年中の海難等及び海難救助の状況

海難船舶数は2,883隻であった。うち979隻の自力入港を除く1,904隻中1,545隻を救助した。また、海難船舶乗船者1万3,973人のうち、8,438人の自力救助を除く5,535人中、5,361人を救助した。

海難による死亡・行方不明者数は174人、船舶からの海中転落による死亡・行方不明者数は143人であった。



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。

2 平成16年中の海難等の特徴

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が増加しており、1,126隻と前年に比べ75隻増加し、海難船舶隻数全体の39%を占めている。

海難による死亡・行方不明者数、船舶からの海中転落による死亡・行方不明者数ともに漁船によるものが最も多く、それぞれ全体の44%、69%を占めている。

プレジャーボート

モーターボート、ヨット、水上オートバイ等個人がレジャーに用いる小型船舶。スポーツ又はレクリエーションに用いられるヨット、モーターボート等の船舶の総称。

第2章 平成16年度の主な海上交通安全施策

1 海上交通環境の整備

社会資本整備重点計画に基づき、開発保全航路、港湾の整備、港湾の耐震性の強化等を行った。また、漁港漁場整備長期計画（平成14～18年度）に基づき、外郭施設等の整備を通じて漁船の安全の確保を図った。

船舶交通のふくそうしている海域の安全性と運航能率の向上を図るために、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を整備し、海上交通センター等が運用を行っている。また、平成16年7月1日には、東京湾海上交通センターにおいて、AIS(船舶自動識別装置)を活用した次世代型航行支援システムの運用を開始し、通航船舶に対する情報提供の一層の充実を図った。

2 海上交通の安全に関する知識の普及

平成15年の海難船舶について、用途別ではプレジャーボートと漁船の海難、原因別では見張り不十分等の人為的要因に起因するものがそれぞれ海難全体の約7割を占めていたことから、16年は、海難防止講習会等を通じ、海難の発生傾向及び各種船舶の特性を踏まえた海難防止活動を展開した。

また、平成16年度全国海難防止強調運動においては、「一人乗り船舶の安全対策の推進～ライフジャケットの着用推進～」，「国際VHF無線常時聴取等連絡手段の確保」を重点事項として定め、運動を実施した。

3 船舶の安全性の確保

海上人命安全条約（SOLAS条約）において、船舶の航行の安全に係る技術革新等に対応し、常に見直しが行われており、船舶における履歴記録の設置の義務化等、我が国も国内法令の整備を行った。また、国際満載喫水線条約において強化された船首部の保護対策等に関し、我が国も国内法令の整備を行った。

平成15年5月以降、外国船舶の監督（PSC）が社会的な注目を集めその重要性が広く認識されたのを受け、引き続きPSCの実施体制や関係機関との連携を強化し、欠陥率の高い国籍の船舶に対し、重点的にPSCを実施した。

4 各種船舶等の安全対策の充実

小型船舶の利用者ニーズに応えるとともに、航行の安全を確保しつつ、より簡素・合理化した制度とするため、平成16年10月、「船舶職員及び小型船舶操縦者法施行規則」の一部を改正し、5トン限定免許を原則廃止したことから、利用者への周知及び的確な運用を図った。

第3編 航空交通

第1章 航空交通事故の動向

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、横ばい傾向を示しており、平成16年の事故は28件で、これに伴う死亡者は14人、負傷者数は23人となっている。

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12年	3	5	5	11	1	5	0	30	9	28
13	2	6	2	7	0	4	0	21	12	131
14	4	4	5	15	0	7	0	35	13	65
15	3	10	3	1	0	2	0	19	12	13
16	5	11	2	6	1	3	0	28	14	23

- 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（平成12年2件、15年1件、16年2件）。
 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（平成15年1件）。
 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16年の負傷者数は暫定値である。

（追記）平成17年1月以降、死傷者が発生する事故には至らなかったものの、以下のような安全上のトラブルが相次いで発生した。

I 日本航空グループにおける安全上のトラブル

日本航空インターナショナルでは、B747貨物機の主脚部品の長期にわたる誤使用、3月11日の韓国・仁川空港における管制指示誤認、3月14日の非常口扉のドア操作忘れを発生させた。

また、日本航空ジャパンでは、1月22日に新千歳空港で管制指示違反を発生させた。

国土交通省では、安全上のトラブルを短期間に発生させたこと、また、情報伝達の不備などトラブルへの不適切な対応があったことに鑑み、かかる事態の再発防止と運航安全の確保を図るため、3月17日、日本航空インターナショナルに対して、原因究明の徹底及び一斉安全点検の実施、安全組織体制の見直し及び従業員に対する安全意識の再徹底を内容とする事業改善命令を発出し、また、日本航空ジャパンに対しても同様の内容の警告書を発出した。同時に、持ち株会社である日本航空に対しては、傘下の事業会社の指導、監督を求める警告書を発出した。

4月14日、日本航空グループより、一連のトラブルに共通する要因、背景及びその再発防止策について事業改善命令等発出以降にも発生したトラブルも含めた改善措置の報告がなされた。

国土交通省では、改善措置の実施状況を確認するため、4月20日から22日にかけて本社、運航本部、整備本部及び客室本部に対して立入検査を実施した。5月中には、伊丹、千歳、福岡等の国内主要基地への立入検査も実施するとともに、17年末までの間、2、3ヶ月ごとに改善状況を勘案しながら立入検査を実施し、改善状況について監視、指導することとしている。

東京国際空港の管制指示における安全上のトラブル

平成 17 年 4 月 29 日午後 9 時 39 分頃、航空情報により閉鎖が周知されていた東京国際空港の A 滑走路に、帯広空港発同空港行き航空機が管制官の着陸許可を受け着陸した。新千歳空港発同空港行きの後続便も同滑走路へ進入を行っていたが、着陸前に閉鎖の情報を受け着陸のやり直しを行った。

これは、事前の情報周知の不備により、当時管制業務を担当していた管制官全員が滑走路閉鎖の事実を失念していたために発生したものであり、発生後、当該管制官チーム全員に対して直ちに再研修を実施した。

また、再発を防止するため、航空情報の収集及び管理に関する確認体制を明確化するマニュアル策定を全国の管制機関に指示した。併せて滑走路等の運用制限等に係る情報処理システムの整備等の対策を講じることとしている。

第 2 章 平成16年度の主な航空交通安全施策

航空交通の増大や多様化に対処するとともに、航空交通の安全の確保を図るため、空港及び航空保安施設の整備を進めた。

中部国際空港供用(平成 17 年 2 月)に伴う進入管制区を設定し、周辺空域の改正、一部航空路の再編を行った。

輸送安全総点検の緊急実施

平成 17 年 1 月から 3 月にかけて、東武鉄道伊勢崎線竹ノ塚駅構内の手動踏切での死傷事故や新千歳空港における日本航空ジャパンの管制指示違反等、鉄道及び航空の分野において人的要因と思われる事故やトラブルなどが多発した。このため、国土交通大臣の指示により、3 月 24 日に緊急総点検が通達され、鉄軌道事業者、航空運送事業者及び航空管制機関において総点検が実施された。

この総点検は、基本的に各輸送事業者等の自主点検とし、次の事項に力点を置いて実施された。

安全に直接関わる現場業務については、現場の状況に適したマニュアルの整備及び周知徹底等の状況

安全確保に関する社内体制等については、現場でのトラブルに関する報告確認のルール及びトラブルの再発防止検討等のための体制等の状況

特に、航空分野については、トラブルが多発していることもあり、点検の実施状況について国土交通省による査察が行われた。

なお、各輸送事業者等には点検完了後の結果等について報告を求め、必要に応じて指導等を行うこととした。

また、総点検の実施期間中の 4 月 25 日には、J R 西日本福知山線において列車が脱線し、107 名の死者と 460 名の負傷者が生じるという、極めて重大な事故が発生した。

ゴールデンウィークを間近に控え、国土交通大臣は、改めて全国の陸海空の公共交通機関に対し、安全対策の徹底を図ることを強く求める内容の通達を発出するとともに、5 月 2 日及び 6 日に大臣自ら、鉄道事業者 5 社、航空 2 社及び航空管制機関 2 か所の総点検の実施状況査察を行った。

なお、羽田空港の管制機関に対しては、4 月 29 日に管制ミスが発生させたことから、早急な再発防止対策の策定も指示している。

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

1 道路交通環境の整備

平成17年度は、社会資本整備重点計画に即して、都道府県公安委員会及び道路管理者が連携を図りつつ、交通安全施設等の整備を強力に推進する。

交通安全対策の重点的实施

幹線道路における交通事故が特定の区間に集中していることから、より効果的・効率的に交通事故を削減するため、平成17年度から「優先度明示方式」を導入し、事故危険箇所に加え、死傷事故率の高い区間を抽出し、重点的に交通事故対策を実施する。

また、科学的な分析に基づく事故対策を推進するため、「交通事故対策・評価マニュアル」及び「交通事故対策事例集」を個別の事故対策の立案・実施に活用していく。

事故危険箇所対策の推進

死傷事故発生率が高く、又は死傷事故が多発している交差点・単路として指定した「事故危険箇所」について、都道府県公安委員会及び道路管理者が連携して集中的な事故抑止対策を推進する。

「あんしん歩行エリア」の整備

死傷事故発生割合が高い住居系地区又は商業系地区で、その外縁を幹線道路が構成する「あんしん歩行エリア」について、都道府県公安委員会及び道路管理者が連携して、面的かつ総合的な事故抑止対策を実施する。

バリアフリー化を始めとする歩行空間等の整備

歩行者及び自転車利用者の安全で快適な通行を確保するため、歩行者等の交通事故が発生する危険性の高い区間等について、改築事業等による整備と併せて歩道及び自転車道等の整備を重点的に実施する。

また、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、福祉施設、病院等の周辺を中心に、平坦性が確保された幅の広い歩道、バリアフリー対応型信号機等を整備するとともに、無電柱化を推進する。あわせて、信号灯器のLED化、道路標識の高輝度化・大型化・可変性、道路標示の高輝度化等を推進する。

「優先度明示方式」

死傷事故率の高い区間を順に並べて、優先的に事故対策をすべき区間を明示する方式

「交通事故対策・評価マニュアル」

事故多発地点緊急対策事業等これまでの事故対策の結果をもとに、対策の立案から評価までの手順や留意点等を体系的にまとめたもの

「交通事故対策事例集」

事故多発地点のうち557箇所における事故要因分析結果、事故対策事例を収集し、道路特性や事故類型毎に、事故要因ならびにそれに対応した事故対策について分析し、その結果を事例集としてまとめたもの

2 交通安全思想の普及徹底

高齢者に対する交通安全教育

高齢者交通安全指導員（シルバーリーダー）について，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」とシルバーリーダーのサブリーダー育成能力を高めることを目的とする「シルバーリーダー中央研修事業」を実施する。また，交通安全をテーマに3世代が交流する「世代間交流事業」及び交通安全教室に参加しない高齢者を対象にした「高齢者世帯訪問事業」を内容とする「高齢者交通安全意識高揚啓発事業」を拡充して実施する。

3 安全運転の確保

二輪車安全運転対策の推進

平成17年4月1日から自動二輪車の高速道路における二人乗りが可能となったことを踏まえ，取得時講習の円滑かつ効果的な運用に努めるとともに，更新時講習等における二輪車学級等の実施に努める。また，二輪車安全運転講習等の開催や，指定自動車教習所における二輪車運転者に対する実践的・効果的な教習の実施を支援する。

4 車両の安全性の確保

リコール制度の充実

リコールに係る不正行為の再発を防止するため，メーカーからの定期報告の義務付け，ユーザーへのPR等情報収集体制の強化，疑義あるメーカーへの集中監査，ディーラー監査の充実等監査体制の強化，安全性に疑義ある自動車に対して，現車確認，試験を実施するなど技術的検証体制を強化することにより，リコールの迅速かつ確実な実施を図り，自動車等の安全確保について製作者等の指導監督の徹底に努める。

5 救助・救急体制等の整備

救助・救急体制の整備

地域住民及び事業所を対象とした応急手当に関する講習会の開催等の施策の推進を図る。なお，平成16年7月から非医療従事者による自動体外式除細動器（AED）の使用が認められたことから，消防機関においては自動体外式除細動器（AED）の内容を取り入れた救命講習の実施を促進していく。

6 損害賠償の適正化と被害者対策の推進

地方公共団体の設置する交通事故相談所の活動の強化

平成16年度に創設された交通事故相談員支援事業を拡充して実施し，交通事故相談所において相談員が，弁護士等のアドバイザーから直接助言・アドバイスを受けられる体制を整備し，複雑・多様化する相談に迅速・的確かつ適正に対応するための支援を行う。

第2章 鉄軌道交通の安全に関する施策

1 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、土砂崩壊、落石等による鉄軌道施設の被害防止を目的とする防災設備、駅施設等のバリアフリー化対応設備等の整備を促進する。また、地方中小鉄道の安全輸送の確保のため、施設、車両等の適切な維持・改修等を実施するよう指導する。

鉄道構造物の耐震性の確保については、耐震補強を適切に実施するよう鉄道事業者に対し指導する。また、地下鉄道の火災対策基準に適合していない地下駅等については、引き続き所要の火災対策施設の整備促進を図る。

2 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き、踏切道の立体交差化及び構造改良、踏切保安設備の整備、踏切道の統廃合等の諸施策を積極的に推進する。

第2部 海上交通の安全に関する施策

1 交通安全施設等の整備

社会資本整備重点計画に基づき，防波堤，航路，泊地等の整備，沿岸を航行する小型船舶の緊急避難に対応するための避難港の整備，港湾の耐震性の強化等を行う。

また，漁港漁場整備長期計画に基づき，外郭施設等の整備を通じて漁船の安全の確保を図る。

2 交通規制及び海上交通に関する情報提供の充実

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，東京湾及び瀬戸内海等において，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運用を行う。また，伊勢湾における新たな交通体系の構築に向けた検討，名古屋港及び瀬戸内海における船舶自動識別装置（AIS）を活用した次世代型航行支援システムの整備等を行うことにより，海上ハイウェイネットワークの構築を進める。

3 海上交通の安全に関する知識の普及

海難の原因や態様についての詳細な分析，裁決事例，防止策を紹介する情報誌の充実を図り，これらを活用した海難防止に関する講習会等の広報・啓発活動を行う。

4 船舶の安全な運航の確保

「1978年の船員の訓練及び資格証明並びに当直の基準に関する国際条約」（STCW条約）及び海上人命安全条約（SOLAS条約）に基づき，我が国に入港する外国船舶に対し，乗組員の資格証明書，航海当直体制，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）等に関する的確に外国船舶の監督（PSC）を推進する。

第3部 航空交通の安全に関する施策

交通安全施設の整備

航空交通の増大やユーザーニーズの多様化に対応して、航空の安全運航を最優先としつつ、航空交通容量の拡大を図るため、運輸多目的衛星(MTSAT)をはじめとする次世代航空保安システムを導入するための整備を推進するとともに、新設空港の整備の進ちよく等に合わせ、計器着陸装置(ILS)、航空灯火等、現行の航空保安システムの整備を行う。