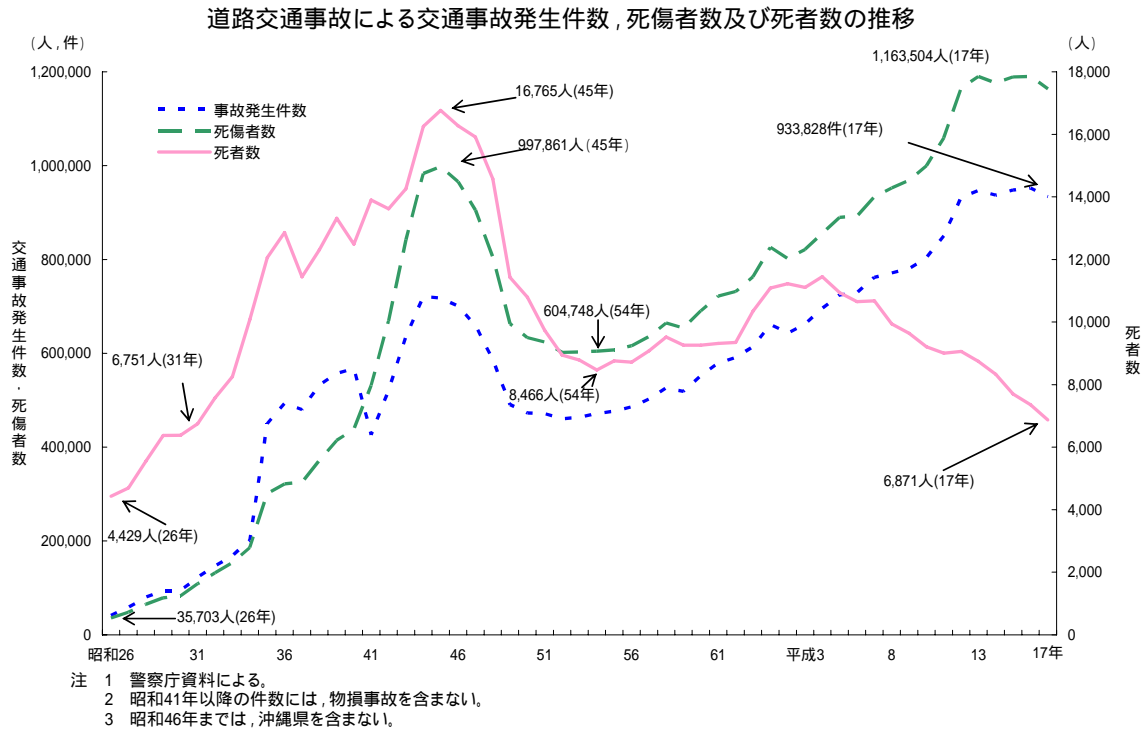


## 第1編 陸上交通

### 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。

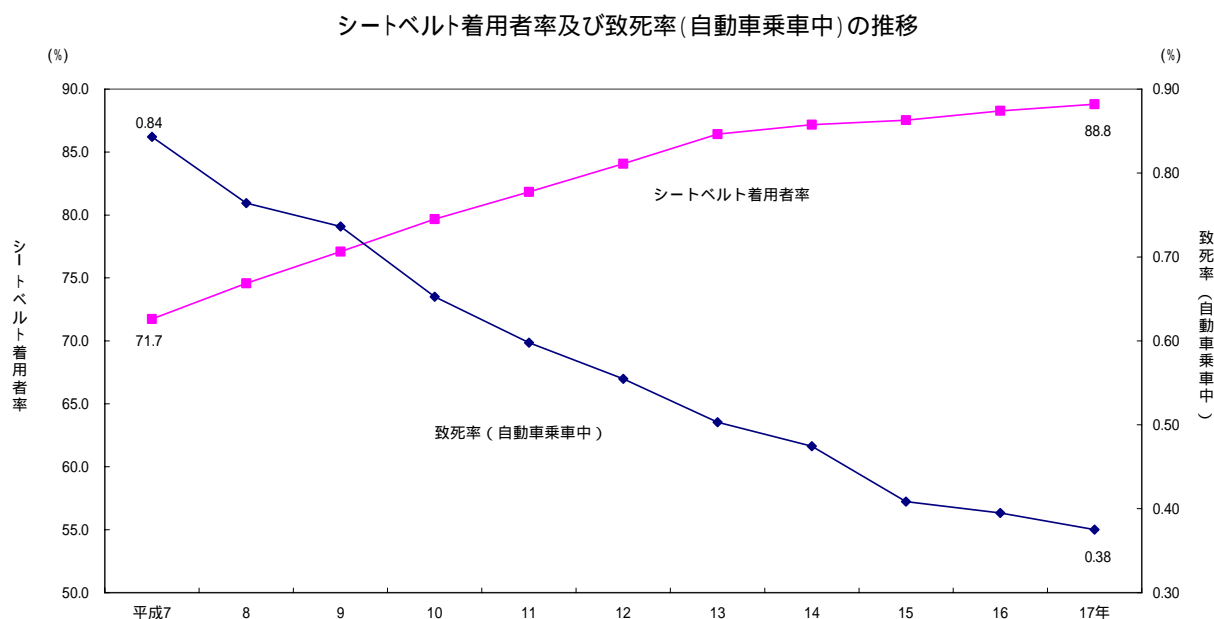
昭和46年以降、交通事故死者数は着実に減少を続け、54年には8,466人にまで減少した。その後増勢に転じたが、平成4年を境に再び減少に転じている。

平成17年の死者数は6,871人となり、昭和31年以来49年ぶりに6千人台まで減少した。また、事故発生件数は93万3,828件、死傷者数は116万3,504人と、3年ぶりに前年を下回った。

## 2 平成17年中の道路交通事故の状況 概況

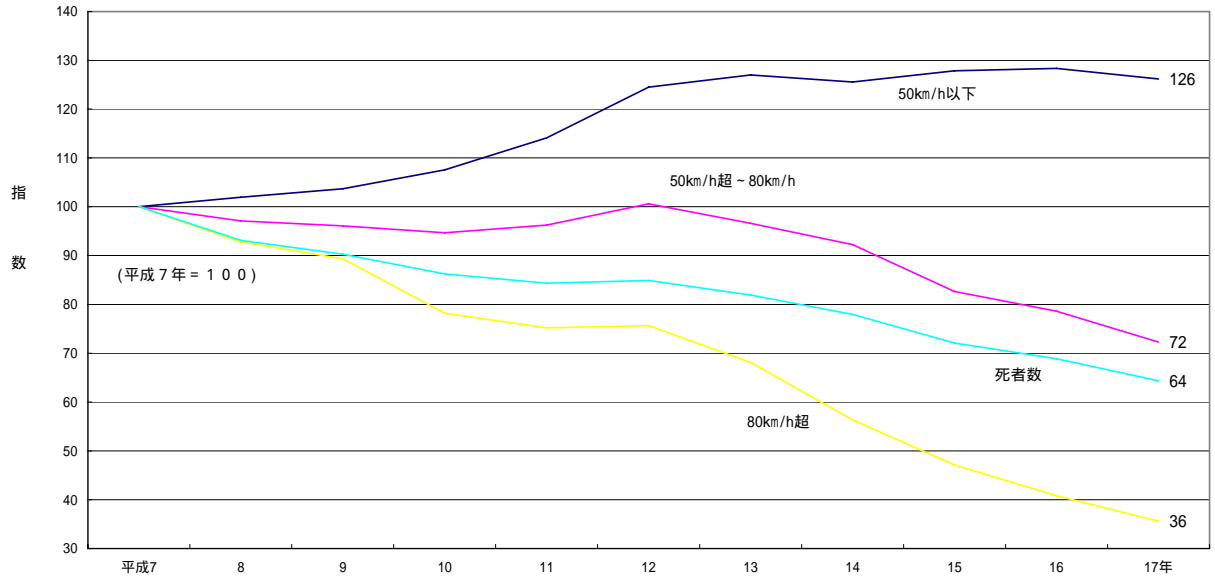
事故発生件数	93万3,828件	(前年比 1万8,363件, 1.9%)
死傷者数	116万3,504人	(前年比 2万6,974人, 2.3%)
うち負傷者数	115万6,633人	(前年比 2万6,487人, 2.2%)
うち死者数(24時間)	6,871人	(前年比 487人, 6.6%)
	(30日以内死者数では7,931人	(前年比 561人, 6.6%))

近年、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、総合的に推進してきたことによるが、定量的に示すことができる主な要因としては、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等が挙げられる。



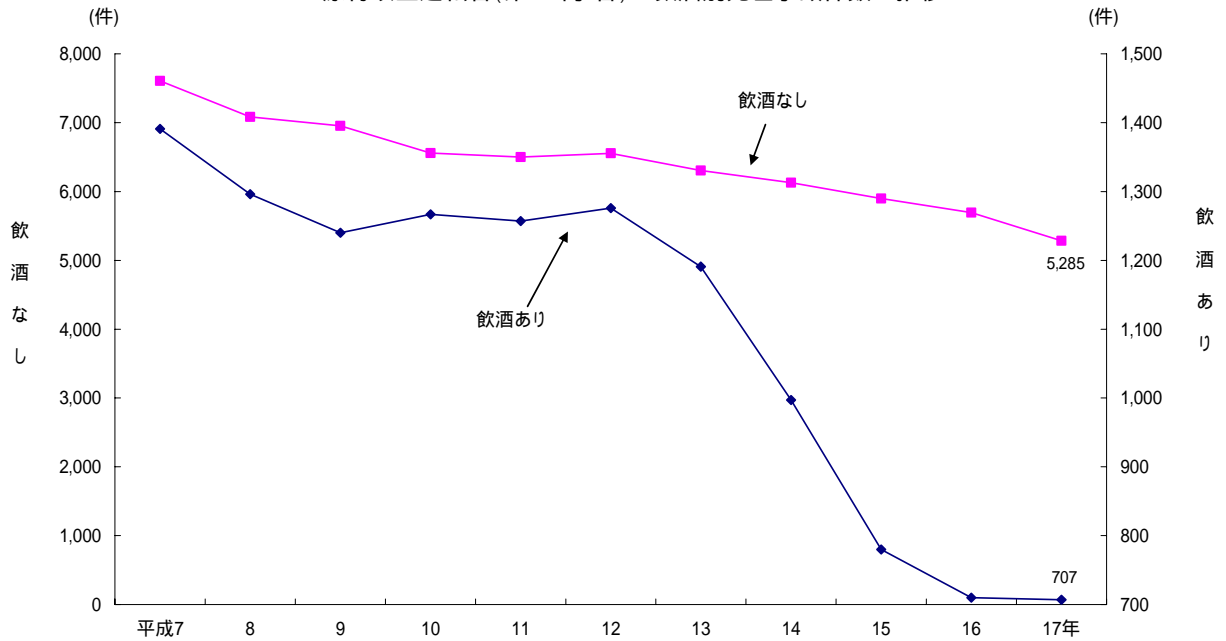
- 注1 警察庁資料による。  
 注2 シートベルト着用者率 = シートベルト着用死傷者数(自動車乗車中) ÷ 死傷者数(自動車乗車中) × 100  
 注3 致死率(自動車乗車中) = 死者数(自動車乗車中) ÷ 死傷者数(自動車乗車中) × 100

### 危険認知速度別交通事故件数(一般道路)及び死者数の推移



注1 警察庁資料による。  
 2 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。

### 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

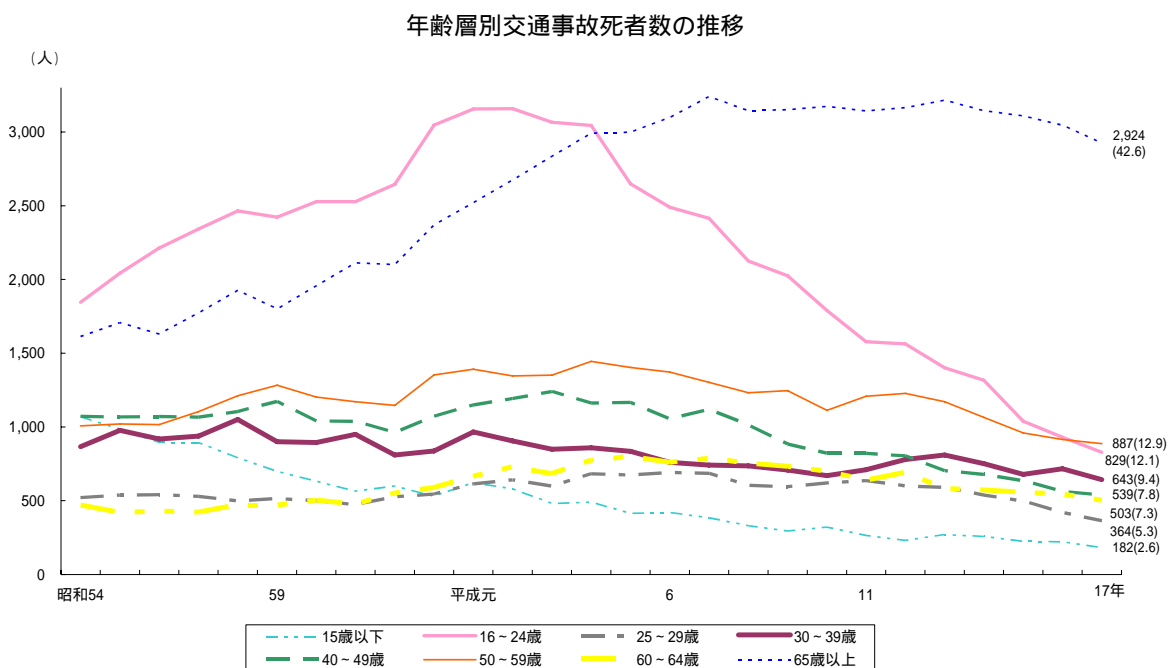


注 警察庁資料による。

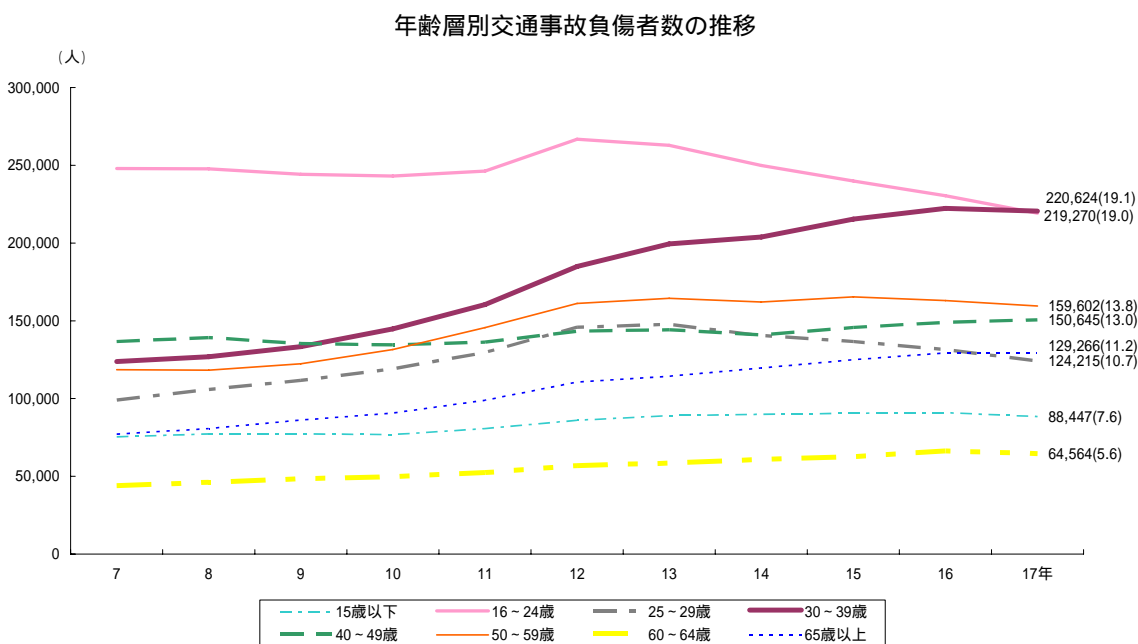
## 年齢層別交通事故死者数及び負傷者数

死者数は、65歳以上の高齢者（2,924人）が13年連続で最も多く、全死者数に占める割合は40%を超えている。また、前年と比べると、すべての年齢層で減少している。

負傷者数は、30～39歳（22万624人）と16～24歳（21万9,270人）が多い。また、前年と比べると、16～24歳（1万1,236人減）と25～29歳（7,356人減）が特に減少し、40～49歳（1,593人増）が増加した。



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。



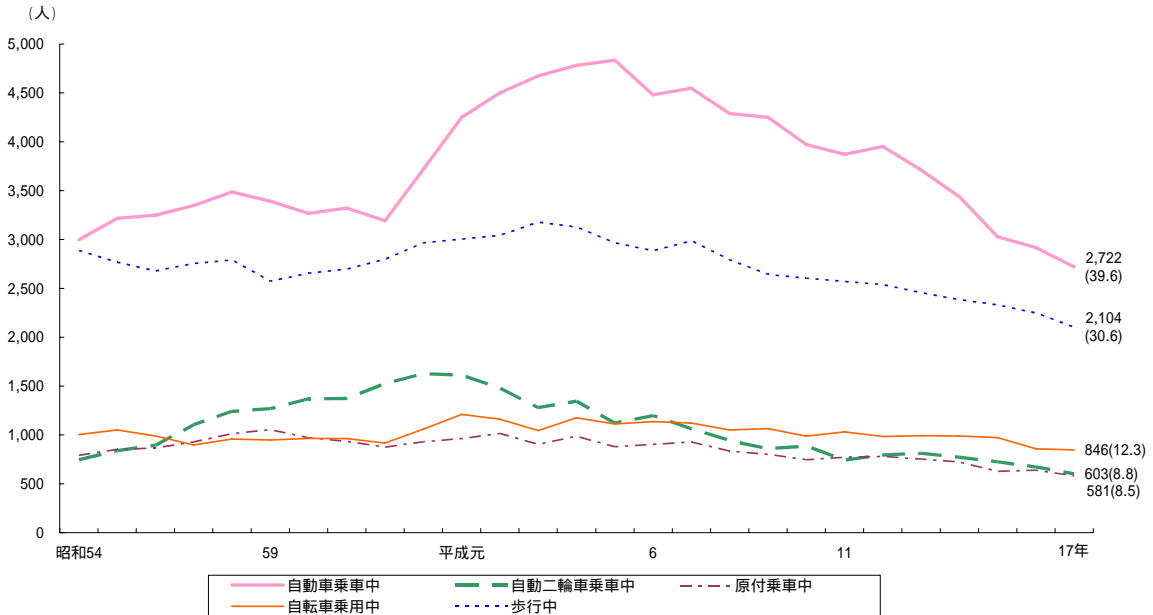
注 1 警察庁資料による。  
2 ( )内は、年齢層別負傷者数の構成率(%)である。

## 状態別交通事故死者数及び負傷者数

死者数は、自動車乗車中が2,722人と最も多く、全交通事故死者数の39.6%を占めたが、前年と比べると大幅に減少した。

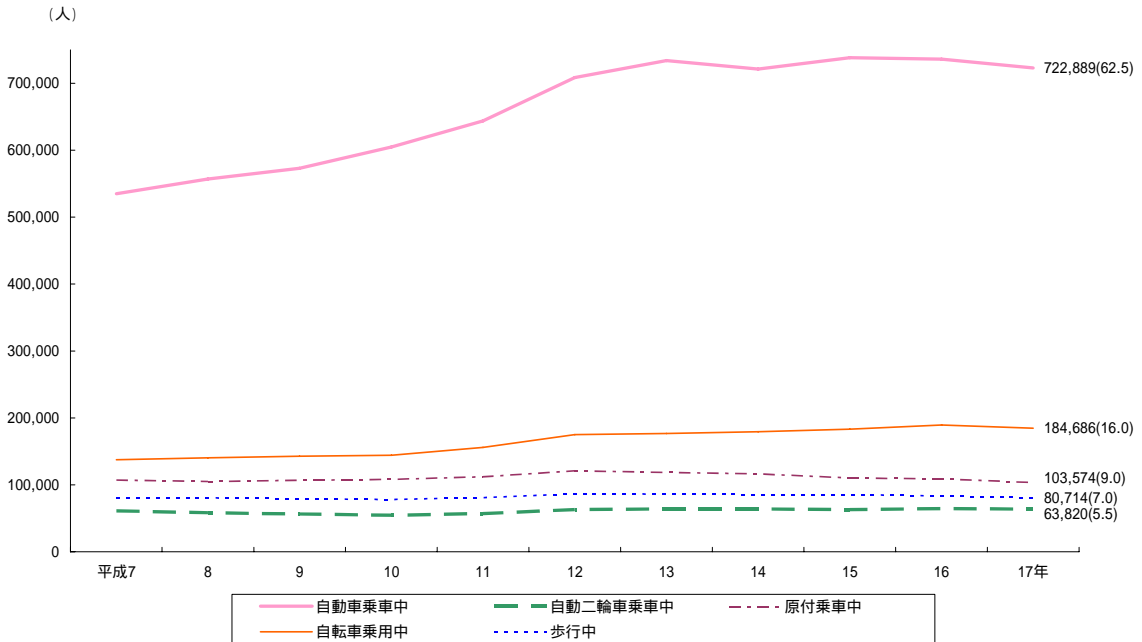
負傷者数は、自動車乗車中が72万2,889人と最も多く、全負傷者数の62.5%を占めた。

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



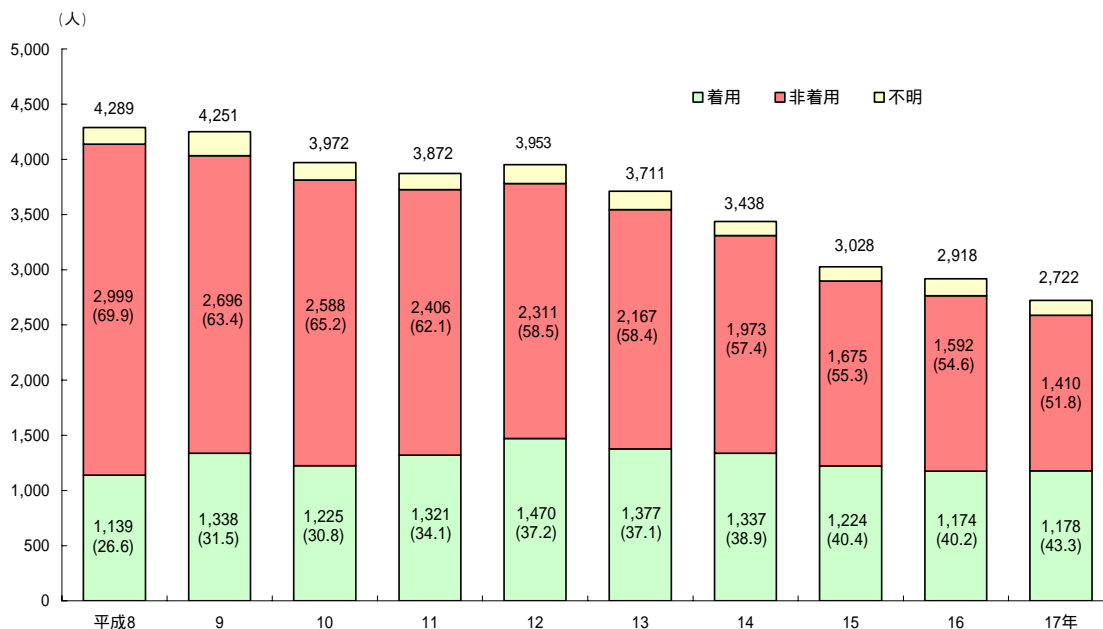
注 1 警察庁資料による。ただし、「その他」は省略している。  
 2 ( )内は、状態別負傷者数の構成率(%)である。

## 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、非着用は1,410人で、前年に比べて182人（11.4%）減少した。

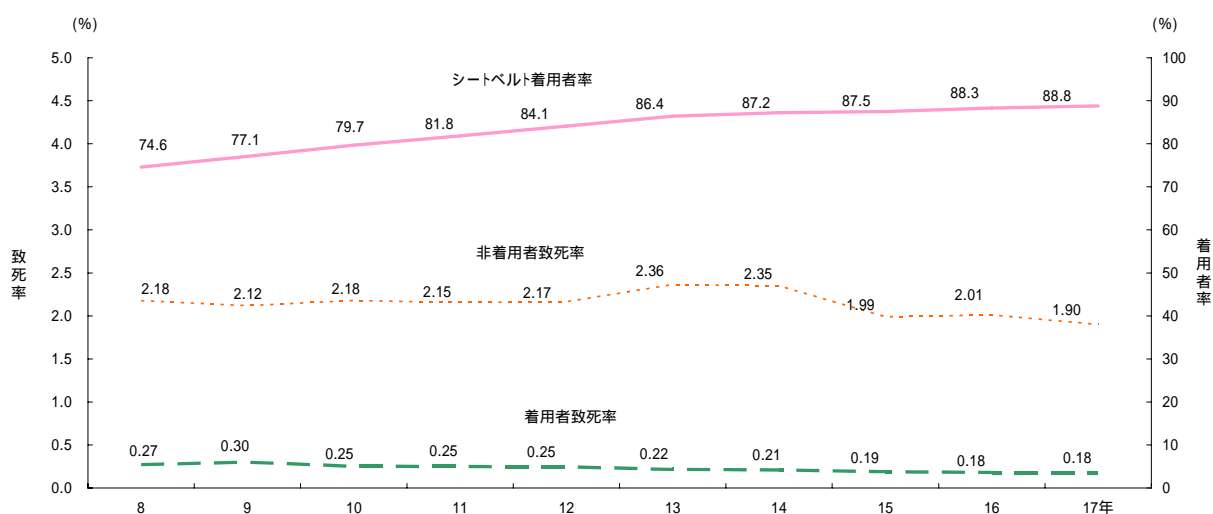
着用者の致死率（死傷者数に占める死者数の割合）は、非着用者の致死率の約10分の1である。

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。

シートベルト着用の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。  
シートベルト着用者率:  $\frac{\text{シートベルト着用死傷者数(自動車乗車中)}}{\text{死傷者数(自動車乗車中)}} \times 100$   
着用者致死率:  $\frac{\text{シートベルト着用死者数(自動車乗車中)}}{\text{シートベルト着用死傷者数(自動車乗車中)}} \times 100$   
非着用者致死率:  $\frac{\text{シートベルト非着用死者数(自動車乗車中)}}{\text{シートベルト非着用死傷者数(自動車乗車中)}} \times 100$

### チャイルドシート着用の有無別死者数

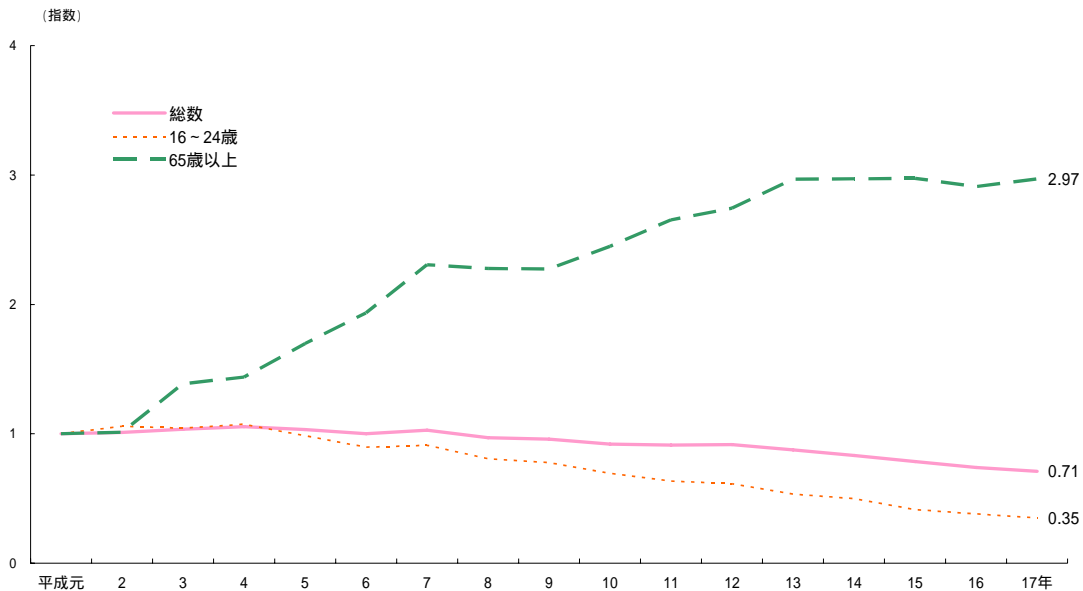
6歳未満幼児の自動車同乗中の死者数は、21人であり、重傷者は174人であった。

6歳未満幼児の自動車同乗中の致死率及び死亡重傷率をチャイルドシートの着用有無別にみると、非着用者の致死率は着用者の約3.1倍、死亡重傷率は約1.9倍となった。

### 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を運転者の年齢別にみると、65歳以上の高齢者はほぼ一貫して増加しており、17年には元年の約3倍に増加した。

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

## 「第8次交通安全基本計画」

我が国における交通安全対策は、昭和46年度以降7次にわたり、5か年ごとの交通安全基本計画を作成し、それに基づき陸上・海上及び航空交通の各分野において諸施策を推進してきたところであるが、平成18年3月14日に中央交通安全対策会議は、18年度から22年度までの5年間の交通安全に関する施策の大綱となる第8次交通安全基本計画を決定した。

ここでは、第8次交通安全基本計画について、その策定経緯と構成について説明するとともに、計画の基本理念の概要を紹介する。

なお、各交通分野ごとの内容は、それぞれの編(部)(道路交通(9ページ)、鉄道交通(26ページ)、海上交通(33ページ)、航空交通(38ページ))に記述した。

また、トピック「踏切対策のスピードアップ」(29ページ)、「公共交通における総合的な安全対策」(31ページ)にも、計画の内容が含まれている。

### 1 計画の策定経緯

第8次交通安全基本計画については、中央交通安全対策会議におかれた専門委員(工学、教育学、心理学等の20名の有識者)で構成される専門委員会(座長：森地茂政策研究大学院大学教授)において、平成17年2月から、およそ1年間にわたり検討を重ねてきた。この間、17年9月には「第8次交通安全基本計画(中間案)」を公表し、意見募集手続き(パブリックコメント)を実施した。また、10月13日には公聴会を開催し、公述人から直接意見を聴くなど、広く国民の声を反映することに努めた。

以上のような検討を踏まえ、平成18年3月14日に中央交通安全対策会議を開催し、第8次交通安全基本計画を決定した。

### 2 計画の構成

第8次交通安全基本計画は、陸上、海上及び航空交通のすべての交通分野において、共通の基本理念を最初に記述した上で、道路交通 鉄道交通 踏切道における交通 海上交通 航空交通の各交通分野ごとに、それぞれ「基本的考え方」「目標」「対策(視点及び講じようとする施策)」を記述している。

特に、第8次交通安全基本計画においては、すべての交通分野において、目標を明示することとし、計画期間内に達成すべき数値目標を設定したところである。

### 3 計画の基本理念

第8次交通安全基本計画における、陸上、海上及び航空交通のすべての交通分野に共通の計画の基本理念の概要は次のとおりである。

#### - 交通安全基本計画とは -

交通安全基本計画は、陸、海、空にわたり講ずべき交通の安全に関する総合的かつ長期的な施策の大綱等を定めたものである。この基本計画は交通安全対策基本法(昭和45年法律第110号)に基づいて中央交通安全対策会議(会長：内閣総理大臣、委員：関係13閣僚)が作成することとなっている。

この基本計画に基づいて、国の関係行政機関では、毎年度、その年度において講ずべき施策を定めた計画を作成し実施するとともに、地方公共団体においても、それぞれの区域内における長期的計画及び年度ごとの計画を作成し実施している。



中央交通安全対策会議(平成18年3月14日)



#### (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り、交通安全の確保もその重要な要素である。

人命尊重の理念に基づき、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

文明化された社会においては、弱い立場にある者への配慮や思いやりが存在しなければならない。

交通について言うと、道路については、自動車と比較して弱い立場にある歩行者、すべての交通について、高齢者、障害者、子ども等の交通弱者の安全を一層確保することが必要となる。

このような「**人優先**」の**交通安全思想を基本**とし、あらゆる施策を推進していくべきである。

#### (3) 施策推進に当たっての基本的な考え方

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、施策を強力に推進する。

特に道路交通においては、通学路、生活道路、市街地の幹線道路等において、歩道の整備を積極的に実施するなど、人優先の交通安全対策の更なる推進を図ることが重要である。

国及び地方公共団体の行う交通の安全に関する施策に計画段階から国民が参加できる仕組みづくり、国民が主体的に行う交通安全総点検、地域におけるその特性に応じた取組等により、参加・協働型の交通安全活動を推進する。

#### (4) 公共交通におけるヒューマンエラーへの対応

陸海空すべての公共交通機関の分野において、交通行政や交通機関にかかわる者が安全の確保が最優先の課題であることを再認識し、真摯に交通安全対策や自らの交通安全に対する取組を見つめ直すとともに、ヒューマンエラーの背後関係を調査し、企業の体制やシステム全体の改善の観点から事故防止対策を充実することが重要である。

#### 「道路交通安全対策の今後の方向」

- 第8次交通安全基本計画より -

平成13年に作成された第7次交通安全基本計画（13～17年度）においては、道路交通事故死者数を8,466人以下にするという目標を掲げていたところであるが、計画2年目の14年にこの目標を達成することができた。政府においては、これを受けて15年に新たに「10年間で交通事故死者数を5,000人以下とし、世界一安全な道路交通の実現を目指す」という方針を立てた。そして、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、15年3月に交通対策本部で決定された「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してきた。

平成15年以降も死者数は減少し、17年には約半世紀ぶりに6千人台にまで減少したところであるが、なお多くの人々が交通事故により死傷するという状況は続いている。18年1月2日には、交通対策本部長が談話を出し、政府として引き続き、総合的な交通安全対策の推進に全力を尽くす

考えを示したところである。

今後の道路交通安全対策については、平成 18 年 3 月 14 日に決定された第 8 次交通安全基本計画に基づき推進していくこととなる。同計画においては、15 年に立てた政府目標の実現に向けて、死者数の減少に一層強力に取り組むこととしている。さらに、加えて今後は事故そのものの減少にもより積極的に取り組むこととしており、交通安全基本計画上初めて死傷者数の減少に向けた数値目標を掲げたところである。以下は、第 8 次交通安全基本計画における道路交通の安全に関する記述の概要である。

## 1 基本的考え方

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。

今後は、死者数の一層の減少に取り組むことはもちろんのこと、事故そのものの減少についても積極的に取り組む必要がある。

我が国では、欧米諸国と比較して、交通事故死者数に占める歩行者の割合が高くなっており、**人優先の交通安全思想の下、歩道の整備等により歩行者の安全確保を図ることが重要である。**

## 2 目標

**平成 24 年までに、交通事故死者数を 5,000 人以下とし、世界一安全な道路交通の実現を目指す。**

**平成 22 年までに、交通事故死者数を 5,500 人以下にすることを旨とする。**

**平成 22 年までに、交通事故死傷者数を 100 万人以下にすることを旨とする。**

## 3 対策

### (1) 視点

#### **少子高齢社会への対応**

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、高齢化の進展と同時に考えなければならぬのが少子化の進展である。安心して子どもを産み、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、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。



高齢者講習

## 歩行者の安全確保

我が国では、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。特に、高齢者では歩行者の割合が約5割、15歳以下の子どもでは約4割を占めている。

安全で安心な社会の実現を図るためには、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より一層求められている。

このような情勢等を踏まえ、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、歩行者の安全確保を図る対策を推進していく必要がある。



安全な歩行空間

## 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、交通事故にあわないという意識を再確認すべきである。

そのためには、交通安全教育や交通安全に関する広報啓発活動を一層充実すべきであるが、一方的な情報提供や呼び掛けにとどまるならば、効果は限定的であり、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。

このため、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、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が必要であり、地方公共団体においても、それぞれの実情に応じて、かかる仕組みを工夫する必要がある。



参加・体験・実践型の交通安全教室

## IT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（IT）については、人間の認知や判断等の能力や活動を補い、また人間の不注意によるミスを打ち消し、さらには、それによる被害を最小限にとどめるなど交通安全に大きく貢献することが期待できる。

なかでも、ITを用いて人・道路・車両を一体のシステムとして構築することを通じて、ドライバーの発見の遅れに対する情報提供等により通行の安全性を高めたり、衝突の未然防止を図るなど車両の安全性を高めたり、交通管制をより高度化したり、救助・救急活動を迅速化したりといったことが可能となることから、これらの高度道路交通システム（ITS）の取組を推進する。

## (2) 講じようとする施策

### 道路交通環境の整備

今後は、これまで一定の成果を上げてきた車中心の対策に加え、少子高齢化等の社会情勢の変化に対応し、子どもを事故から守り、高齢者が安全にかつ安心して外出できる交通社会の形成を図る観点から、通学路、生活道路、市街地の幹線道路等において歩道を一層積極的に整備するなど、安全・安心な歩行空間が確保された人優先の道路交通環境整備の強化を図る。

### 交通安全思想の普及徹底

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、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。

### 安全運転の確保

高齢運転者に対する教育を始めとした運転者教育等の充実に努めるほか、情報通信技術（IT）等を活用しつつ、道路交通に関する総合的な情報提供の充実に図る。

### 車両の安全性の確保

これまでの被害軽減対策の進化・成熟化を図るとともに、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、更なる充実に図る。

### 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。

### 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。

### 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。

### 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。

## 《 みんなで歩こう 安心社会 》



歩道等の整備された安全・安心な歩行空間をみんなで歩きましょう。

## 第2章 道路交通安全施策の現況

### 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17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た。また、平成17年度から「優先度明示方式」を導入して、事故危険箇所に加えて、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した。

効果的・効率的な対策を実施するため、事故分析の充実を図るとともに、事故対策のノウハウを蓄積し、その活用に努めた。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」及び「交通事故対策事例集」を個別の対策の立案・実施に活用し、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。さらに、対策の事前・事後評価への専門家の知見の活用を進めた。

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。

また、あんしん歩行エリア以外の生活道路においても、「生活道路事故抑止対策マニュアル」を活用するなどして都道府県公安委員会と道路管理者が連携し、自動車の速度の抑制、道路の形状や交差点の存在の運転者への明示、歩車それぞれの通行区分の明示等を進め、歩車共存する安全で安心な道路空間を創出するための取組を推進した。

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引き続き重点的に実施した。

その際、快適な通行空間を十分確保した幅の広い歩道の整備とともに、既存の道路に歩道等の設置が困難な場合においては、その歩道等の代替として既存の道路と並行した歩行者専用道路、自転車歩行者専用道路等の整備を推進した。

また、高齢者、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、道路標識の高輝

---

「優先度明示方式」

効果的・効率的に事業を進めるため、対策の必要性を示す客観的データを課題の高い順に並べて優先的に対策を実施すべき箇所を明示する方式。

「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基に、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か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ごとに、事故要因並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。

「生活道路事故抑止対策マニュアル」

生活道路における交通事故抑止対策を効果的に推進することができるようにするため、その手順や道路交通環境の整備手法等を体系的にまとめたもの。

度化・大型化・可変性，道路標示の高輝度化等を推進した。

#### 高度道路交通システムの整備

最先端の情報通信技術（IT）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（社会基盤）の整備等の推進を図った。

高度化された交通管制センターを中心に，個々の車両等との双方向通信が可能な光ビーコンを媒体として，交通流・量を積極的かつ総合的に管理することにより，高度な交通情報提供，車両の運行管理，公共車両の優先通行，交通公害の減少，安全運転の支援，歩行者の安全確保等を図り，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，キーインフラである光ビーコンの整備等の施策の推進を図った。

障害物等の情報を自動車と道路間の通信によりリアルタイム（即時）でやり取りすることによって，従来不可能であったドライバーの発見の遅れに対する情報提供，判断の誤りに対する警告，ドライバーの操作支援を行い，安全で安心な走行支援の実現と道路交通事故の低減を図る走行支援システムについて，国際電気通信連合（ITU）で国際標準となったETCの技術を活用し，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・普及を促進しており，要求性能の妥当性やサービスの受容性等について検証するため，実証実験等を行った。

「歩道の整備等による人優先の安全・安心な歩行空間の確保」

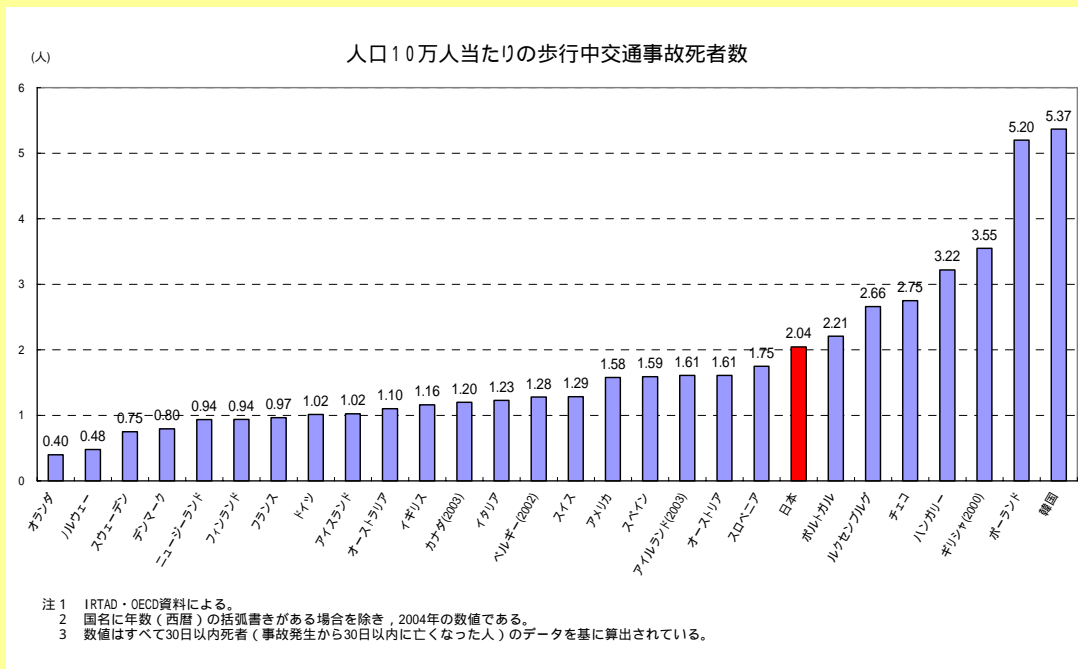
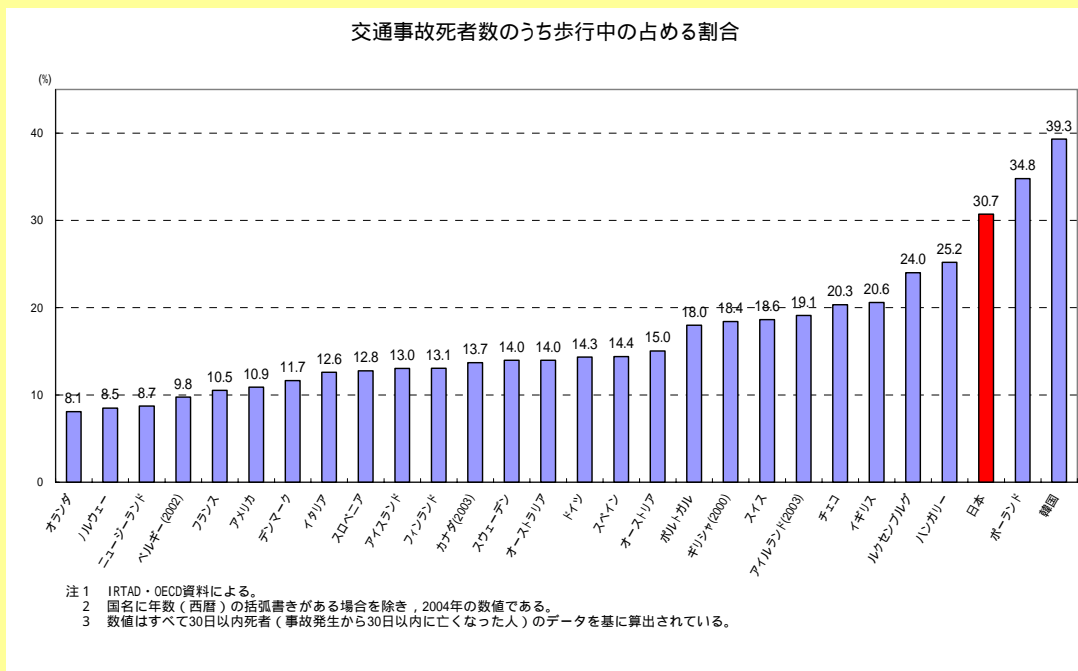
平成 17 年中の道路交通事故死者数は昭和 31 年以来 49 年ぶりに 6 千人台となったが、死者数全体に占める歩行中の死者の割合は、欧米と比べて高い割合となっており、自動車と比較して弱い立場にある歩行者の安全の確保を図っていくことが、今後の交通安全対策上重要な課題である。

ここでは、我が国の歩行中交通事故の現状と歩道等の整備状況等を記述するとともに、歩行者の安全の確保を図っていくために今後推進していくこととしている歩行空間の整備のための施策についてまとめて記述している。

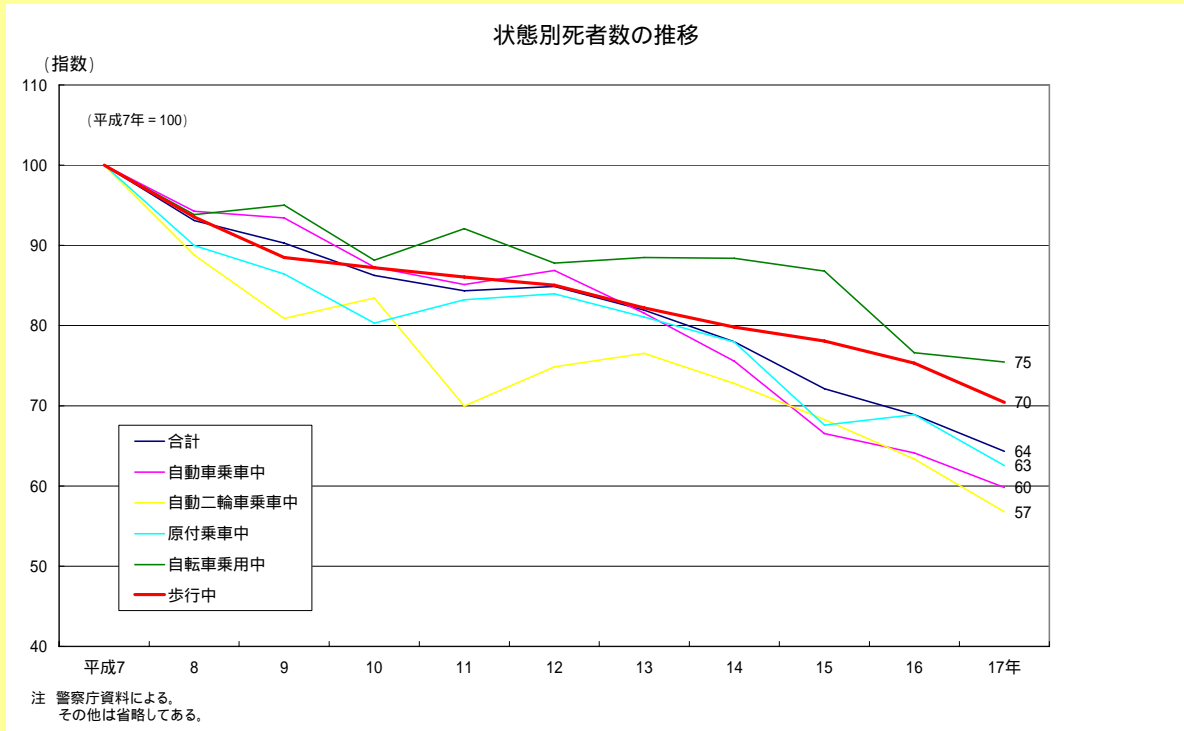
1 歩行中の交通事故の現状と歩道等の整備状況

(1) 歩行中交通事故の現状

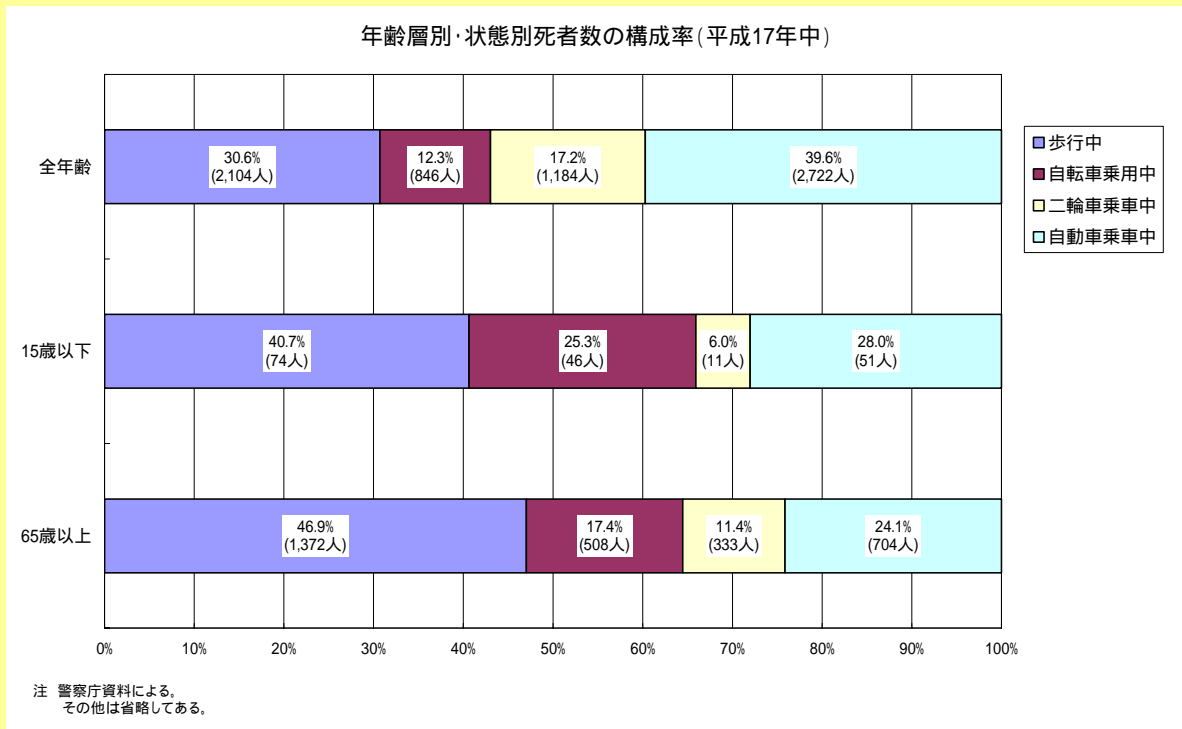
欧米諸国と比較して、全死者数に占める歩行中の死者の割合が高く、また、人口当たりの歩行中の死者数も多い。



近年の状態別死者数の推移をみると、自動車乗車中と比べて歩行中の減少割合が少ない。



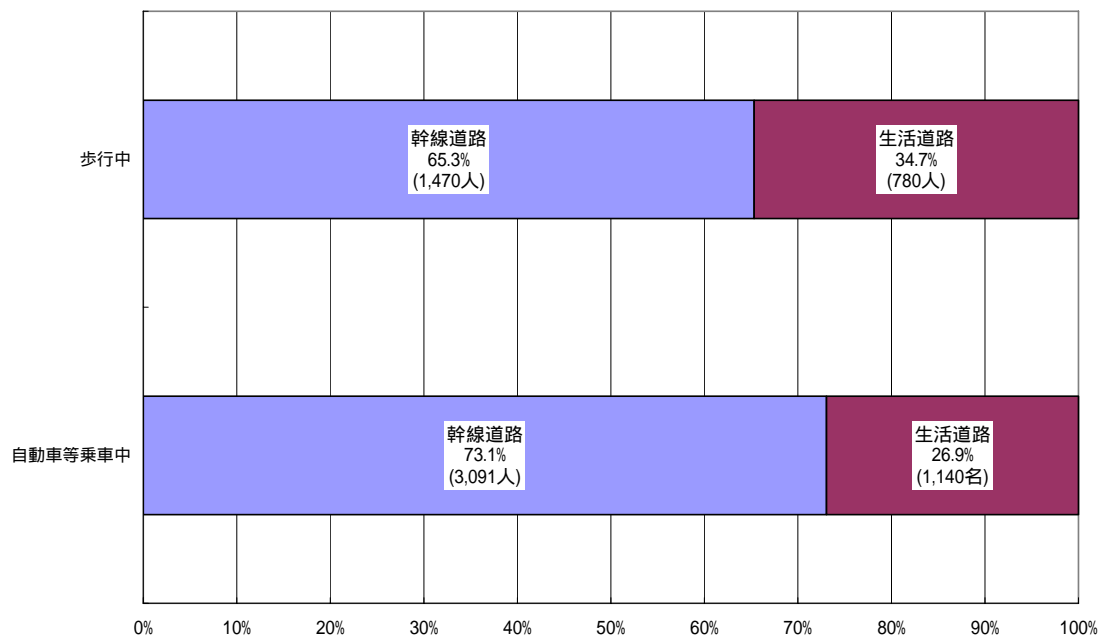
年齢層別・状態別の死者数をみると、特に子どもと高齢者において歩行中の死者数の割合が高い。





状態別・道路種類別の死者数をみると、歩行中の死者は幹線道路（自専道・一般国道・都道府県道）における事故によるものが、生活道路（市町村道等）におけるものよりも多いが、自動車等（自動車・自動二輪車・原付）乗車中と比較すると、生活道路の割合が高くなっている。

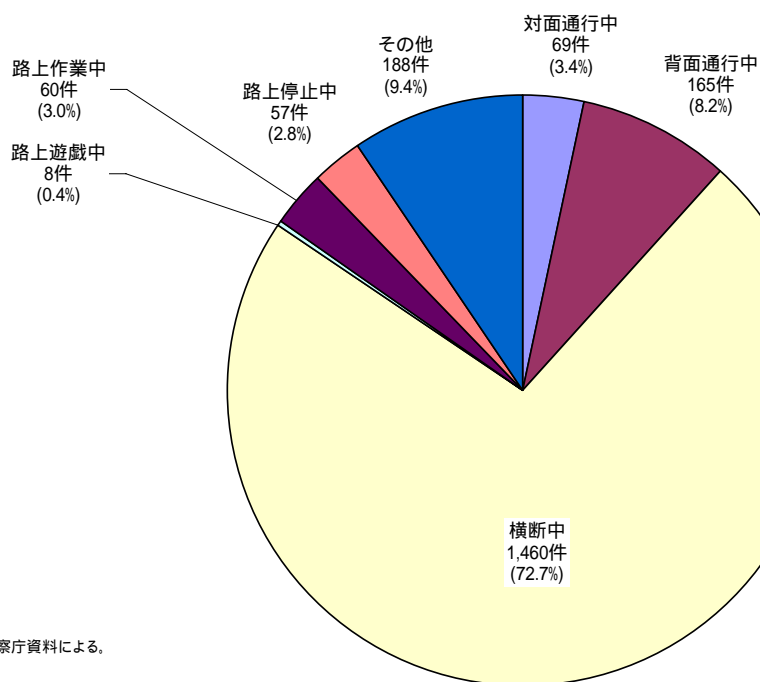
状態別・道路種類別死者数の構成率（平成16年中）



注 国土交通省資料による。

事故類型別の死亡事故件数をみると、人対車両の事故において横断中の事故が多い。

事故類型別（人対車両）の死亡事故件数（平成17年中）



注 警察庁資料による。

## (2) 歩道等の整備状況等

### 歩道等設置済道路延長

過去10年間で、歩道等(歩道・自転車歩行者道・自転車道)設置済み道路の延長は35,693km延びており(約3割増)、特に市町村道では、21,668km延びている(約4割増)。

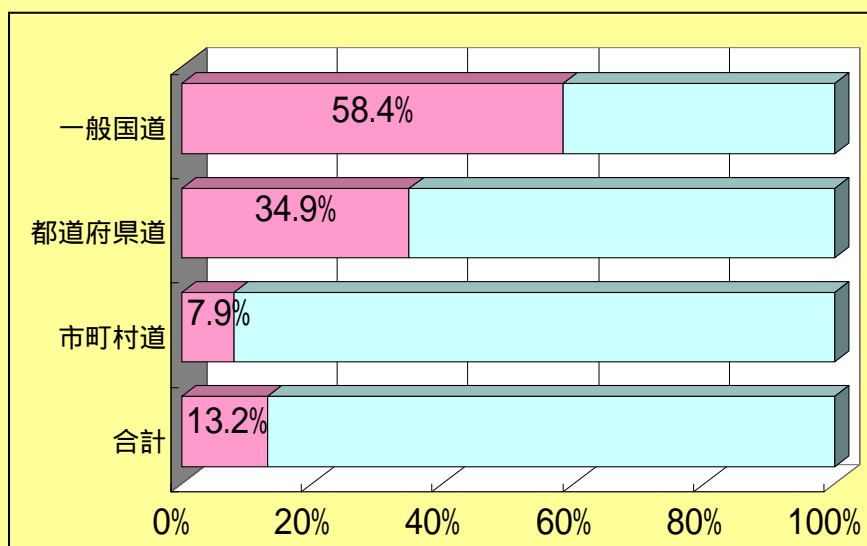
平成6年	平成16年	平成6年 16年
120,093 km	155,786 km	+ 35,693 km

注 国土交通省資料による。  
各年4月1日時点。

通学路については、学童の通学の安全確保の観点から補助率の嵩上げを行う等優先的な整備に努めており、整備率は他に比べ高くなっている。

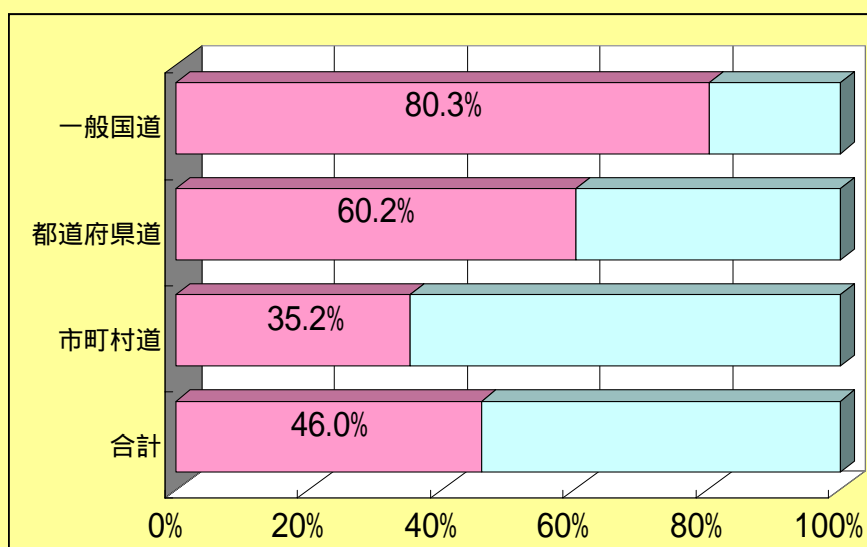
通常：補助率 1/2。市町村道の通学路：補助率 5.5/10

### 全道路の歩道等の整備率



注 国土交通省資料による。  
平成16年4月1日時点。

### 通行量の多い通学路の歩道等の整備率

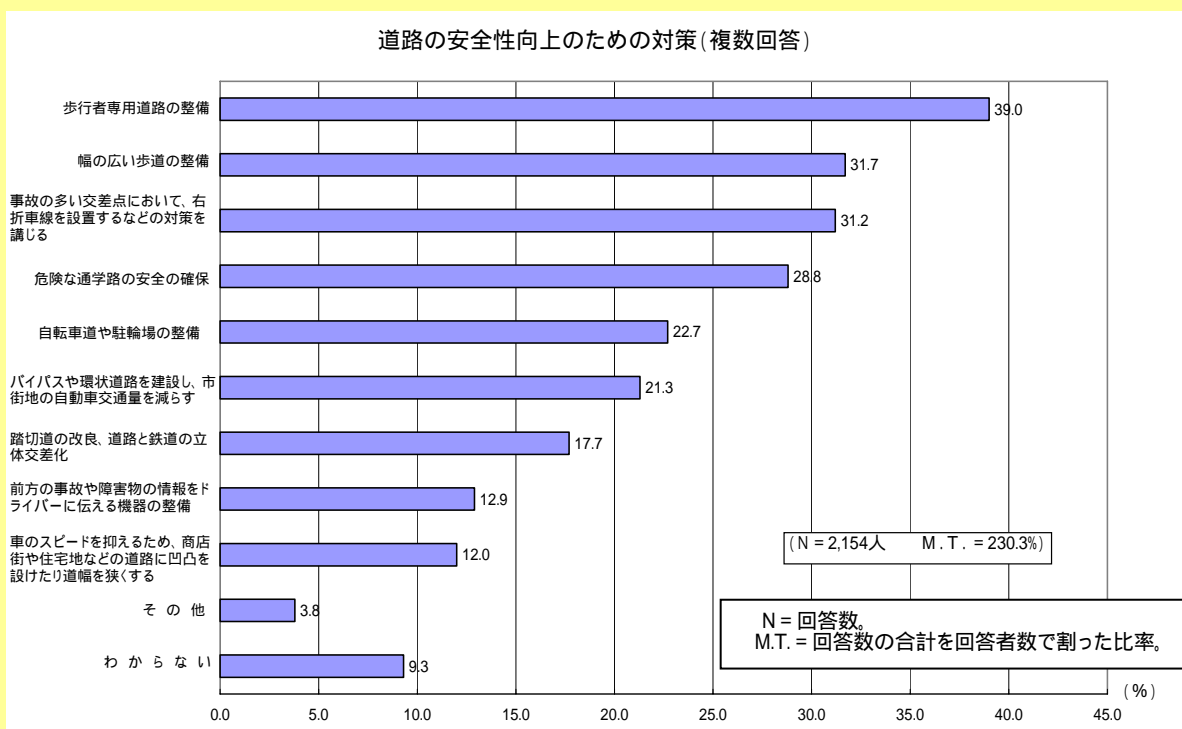


注 国土交通省資料による。  
・ 通学路の整備率は学童通行量が100人/日以上に通学路のもの。  
・ 平成14年の調査による。

歩道の整備率について、諸外国との比較を試みるために、平成 18 年に内閣府が外務省を通じて調査したところ、OECD 加盟国のうち、歩道の整備率についてのデータが得られたのは、日本を含め次の 5 か国であった。歩道延長の算出方法や道路状況等に相違があるため、単純に比較することは困難であるが、国により歩道の整備状況には差がみられる。

	歩道の整備率	備 考
日本	13.2%	2004年 4 月 1 日現在。 高速自動車国道を除く。 数値は、歩道設置済道路延長 / 道路延長であり、道路の両側に歩道が設置されている場合は、片側分だけで算出。
イギリス	93.0%	道路延長については、2004年末現在。歩道延長については、2002-2004年の平均値を基に算出。 イングランド及びウェールズに限る。 Motorway及びTrunk Roadを除く。 道路の両側に歩道が設置されている場合は、各々独立した歩道として累計した値により算出。
ノルウェー	14%	2004年末現在。 国道・県道・市町村道の合計。県道及び市町村道は推測値に基づくもの。
フィンランド	6.0%	2004年末現在。 国管理道路（高速道等を除く。）のみ。 このほか、ヘルシンキ市の市管理道路における歩道整備率（道路の両側に歩道が設置されている場合は、各々独立した歩道として累計した値により算出。）は約140%。
韓国	3.7%	2004年末現在。 国道のみ。

内閣府が実施した「平成 13 年 道路に関する世論調査」において「道路の安全性向上のためには、道路整備の面からどのような対策が必要だと思うか」を聞いたところ、「歩行者専用道路の整備」(39.0%)と「幅の広い歩道の整備」(31.7%)が上位を占めた。



注 内閣府資料による。

## 2 人優先の安全・安心な歩行空間の確保のための施策

これまで一定の成果をあげてきた交通安全対策は、主として「車」中心の対策であり、歩行者の視点からの道路整備や交通安全対策は、依然として十分とはいえない状況にある。

また、幹線道路の渋滞を避けて身近な生活道路に入り込む通過交通が、通学児童の安全を脅かす等の問題も依然として深刻である。今後、更に少子高齢化が進むわが国においては、全体の4割を占めている高齢者の死者数を減少させていくと同時に、未来を生きる子どもたちを交通事故から守っていく必要がある。

こうした状況を十分に踏まえ、人優先の考えの下、地域の協力を得ながら、通学路、生活道路、市街地の幹線道路等において、歩道を積極的に整備するなど安全・安心な歩行空間の確保のための交通安全対策を更に推進していくこととしている。

### (1) 通学路等の歩道整備等の推進

小学校、幼稚園、保育所及び児童館等に通う児童や幼児の通行の安全を確保するため、通学路等の歩道整備等を積極的に推進する。

このほか、押ボタン式信号機、歩行者用灯器等の整備、立体横断施設の整備、横断歩道等の拡充により、通学路、通園路の整備を図る。



安全な通学路

### (2) 生活道路における交通安全対策の推進

平成15年度に、歩行者・自転車利用者の安全な通行を確保するため緊急に対策が必要な住居系地区又は商業系地区796か所を「あんしん歩行エリア」として指定し、都道府県公安委員会及び道路管理者が相互に連携しながら、歩道の整備を始めとした面的かつ総合的な交通事故抑止対策を実施してきた。今後とも「あんしん歩行エリア」の形成を推進していくとともに、「あんしん歩行エリア」以外の生活道路についても、歩道を積極的に整備し、また、「生活道路事故抑止対策マニュアル」等を活用するなどして、道路交通環境の整備を推進するなど、交通事故抑止のための施策を実施する。



住宅街のハンブ



LED式信号灯器

### (3) バリアフリー化を始めとする歩行空間の整備

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の

生活道路における交通事故抑止対策を効果的に推進することができるようにするため、その手順や道路交通環境の整備手法等を体系的にまとめたもの。

整備を引き続き重点的に実施する。その際、快適な通行空間を十分確保した幅の広い歩道の整備に努めるとともに、既存の道路に歩道等の設置が困難な場合においては、その歩道等の代替として既存の道路と並行した歩行者専用道路、自転車歩行者専用道路等の整備を推進する。

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、ユニバーサルデザインの考え方にに基づき、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を積極的に推進する。このほか、バリアフリー対応型信号機、待ち時間表示装置、昇降装置付立体横断施設、歩行者用休憩施設、自転車駐車場、身体障害者用の駐車ます等を有する自動車駐車場等を整備するとともに、改築事業等と併せた無電柱化、信号灯器のLED化、道路標識の高輝度化等を推進する。



幅の広い歩道

## 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」の作成や最近急速に普及している電動車いす（障害者用の車いすで道路交通法施行規則で定める基準に該当する原動機を用いるものをいう。）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し、地域・家庭における交通安全活動の主導的役割を果たすよう指導・援助を行った。

内閣府では参加・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」及び、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。

## 「反射材と交通安全」

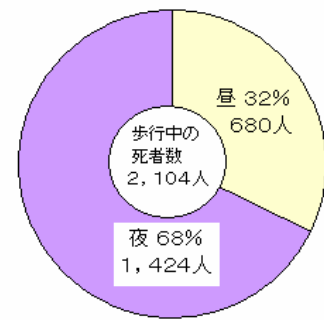
平成 17 年中の交通事故による死者数は 5 年連続の減少となるとともに、昭和 31 年以来 49 年ぶりに 6 千人台まで減少したところであるが、歩行中の死者数は 2,104 人で、全死者数に占める割合が 3 割を超えている。特に夜間歩行中の死者数はその約 7 割を占め、また、死傷者に占める死者の割合を昼間と夜間で比較すると、夜間の割合は昼間の約 3.8 倍となっている。

このような情勢を踏まえ、「10 年間で交通事故死者数を 5,000 人以下とする」という政府目標を達成するためには、夜間歩行中の交通死亡事故抑止が重要な課題となっている。

一方、反射材については、夜間事故の防止に効果があり、認知はされているが、保有又は使用している者の割合は低くなっており、国では、こうした状況を踏まえ、ドライバーからの視認性を高める反射材の活用を積極的に働きかけ、夜間事故の防止に努めているところである。

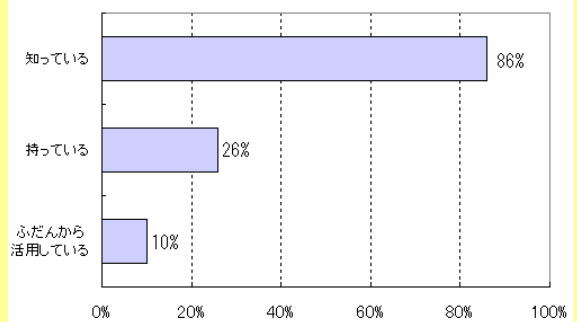
ここでは、平成 17 年度に警察庁及び都道府県警察において集中的に実施した反射材活用キャンペーンを中心にその活動内容を紹介する。

平成17年昼夜別歩行中の交通事故死者数



注 警察庁資料による。

世論調査にみる歩行者用反射材の認知、保有及び使用の状況



内閣府：交通安全に関する特別世論調査（平成 16 年 12 月）

### 1 反射材と視認性

反射材は、再帰性反射という性質を持つ素材であり、どの方向から光が当たっても、元の光源方向に反射するように光学的な工夫が施された素材である。歩行者等が反射材を着用していると、その反射材に車の前照灯の光が当たり、光源である自動車に向かって光を反射する。するとドライバーからは非常に光って見え、遠くからでも歩行者等の存在が認識できる。

### 2 警察庁が実施したキャンペーン活動

警察庁は、各都道府県警察の啓発活動と連動して、反射材活用キャンペーンを全国的なものとするため、啓発用のビデオを作成するとともに、平成 17 年 9 月から平成 18 年 1 月までの間、反射材専用のホームページをインターネット上に開設し、PR に努めた。



反射材活用の啓発用ビデオ



#### (1) 反射材ホームページへのアクセス数等

専用ホームページへのアクセス数 約 6 万 7 千人（1 日平均 438 人）

警察庁ビデオ（反射材はいのちの光）閲覧者 約 5,400 人

#### (2) アンケートにみる反射材使用の効果等

専用ホームページから、日常的に反射材を活用するモニターを募集し、3 回にわたるアンケートにより反射材の着用効果等について尋ねた。

反射材活用モニター登録者数 約 5,500 人（男 63%，女 37%）

夜間外出時に反射材を毎回使用した者 23%から 35%に増加

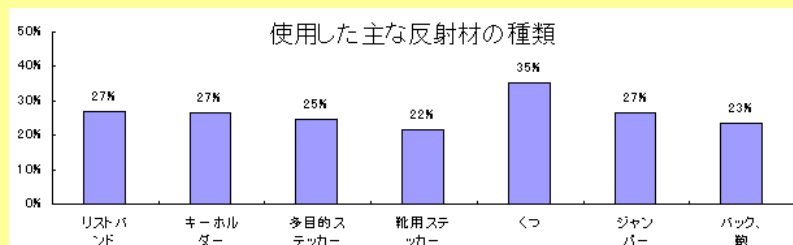
反射材の使用に抵抗感ある者 20%から 5%に減少。

「近づく車が速度を落とした」などの反射材の効果を体験した者 39%

反射材を着用した歩行者の視認性の向上を確認した運転者 99%

今後も反射材を使い続ける者 80%

モニターが使用した主な反射材



アンケート結果

### 3 都道府県警察の主な広報啓発活動

#### (1) 県民運動の実施

セーフティナイト作戦，オーロラ作戦，「あし・ピカ」運動など親しみやすい名称を用い，反射材を街頭，高齢者宅訪問，各種講習会等様々な機会に配布し，また，日頃使っている靴に直接貼付するなど県民運動として各種活動を行った。

#### (2) 知事，首長等も参加した街頭キャンペーン

自治体をはじめ関係機関・団体等の多くのボランティアを動員し，主要な交差点や繁華街において，反射材を着用した参加者がその効果をアピールしつつ，チラシや啓発品を配布して反射材の活用を呼びかけた。

#### (3) 夜間講習会の開催

夜間に自動車教習所や学校等で，実際に車を使い，服装の色や反射材の有無による見え方の違い，車の前照灯で見える範囲の確認，対向車の光による蒸発現象の実験など，反射材の効果，使用方法等について理解を深めてもらう参加・体験・実践型の講習会を開催した。

#### (4) 反射材ファッションショー等の開催

反射材を用いた靴，ジャンパー，コート，帽子，かさ，手提げバックなど反射材を組み込んだ衣料，身の回り品等だけでなく，反射材タスキ，反射シールを貼った靴，反射材



反射材の貼付活動

キーホルダーの取付なども紹介しつつ，反射材活用の多様性とその効果を理解するイベント等を開催した。

また，反射材を身近に感じてもらうため，反射材Tシャツコンクールなども実施した。

#### (5) 反射材着用推進員等の委嘱

地域の高齢者団体等を中心に，市町村長や警察署長名により，反射材着用推進員に委嘱し，反射材の着用を率先させるとともに，地域住民に反射材の活用を呼びかける活動を行った。

### 4 反射材の活用推進

#### (1) 効果を体験できる交通安全教育の推進

今回の反射材活用キャンペーンを通じて，反射材の効果を体験したモニターは，反射材を使い続ける傾向にあることが再確認された。

反射材の効果を経験し、反射材の効果を正しく理解することができる体験型の交通安全教育を今後とも推進する。

## (2) 衣類等日常的に使用される反射材製品の普及促進

反射材の常時活用を普及するためには、日常的に使用している衣類や身の回り品に自然な形で反射材が組み込まれていることが反射材の定着化に向けて効果的であるので、関係業界、団体等が参加する反射材活用推進委員会の活動支援などにより、多様な反射材製品の開発と流通を促している。

## 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おり、この講習を受講した者は、更新時講習を受講する必要がないこととされている。平成17年中の高齢者講習の受講者は155万8,095人であった。また、更新時講習では、65歳以上70歳未満の者を対象とした高齢者学級を編成し、高齢運転者の運転特性や交通事故の特徴等を内容とする講習を行うよう努めた。

## 4 車両の安全性の確保

### リコール制度の充実・強化

リコールに係る不正行為の再発を防止するため、これまでの不具合情報収集体制に加え、自動車不具合情報ホットラインのユーザーへのPRやメーカーからの定期報告の義務付け等を行い、情報収集体制をより一層強化するとともに、疑義あるメーカーに対する重点的監査、ディーラー監査の充実等監査体制を強化した。さらに、自動車技術の専門家からなるリコール調査員の増員及びリコール案件調査・検証検討会の設置等により、技術的な検証体制を整備した。

## 5 救助・救急体制等の整備

### ドクターヘリ事業の推進

緊急現場、搬送途上における医療の充実を図るため、早期治療の開始と迅速な搬送を行うドクターヘリ（医師が同乗する救急専用ヘリコプター）事業については、平成17年度末までに、9県10箇所の救命救急センターにドクターヘリが配備された。その運用に当たっては、ドクターヘリが安全に着陸できる区間・場所の情報の共有や「運用マニュアル」の作成、共通の周波数の無線機の整備等関係機関・団体が連携した取組を強化した。



## 第2部 鉄道交通

### 第1章 鉄道交通事故の動向

#### 1 近年の運転事故の状況

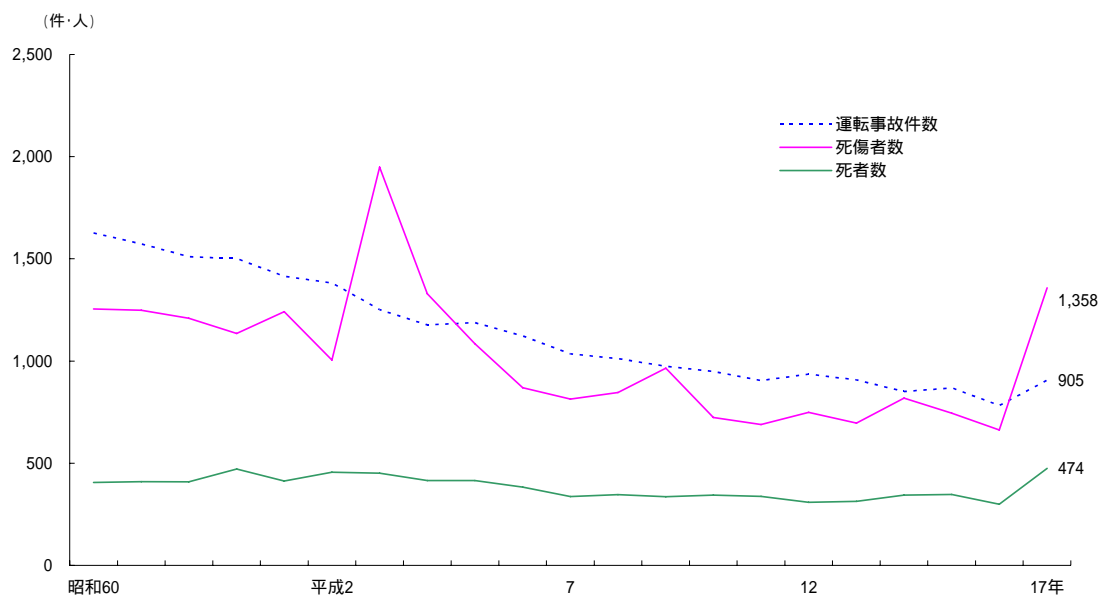
鉄道交通における運転事故は、長期にわたり減少傾向にあったが、平成17年の運転事故件数は905件で前年比15.7%増となった。

運転事故による死傷者数は1,358人（うち死亡者474人）と前年比104.8%増となった。

踏切事故は450件で前年比20.6%増であり、運転事故の約半数を占めた。また、死傷者数は306人で前年比20.0%増となった。

平成17年中の重大事故は、3月2日に発生した土佐くろしお鉄道宿毛線、4月25日に発生した西日本旅客鉄道福知山線、10月14日に発生した広島電鉄宇品線及び12月25日に発生した東日本旅客鉄道羽越線の脱線事故の4件である。

鉄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

#### 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。

## 1 基本的考え方

人や物を大量に、高速に、かつ、定時に輸送できる鉄道は、国民生活に欠くことのできない交通手段であり、列車の運行が高密度である現在の運行形態においては、一たび事故が発生すると、利用者の利便に重大な支障をもたらすばかりでなく、被害が甚大となる。このため、各種の安全対策を推進し、国民の鉄道に対する信頼を揺るぎないものとする必要がある。

## 2 目標

乗客の死者数ゼロを目指す。

運転事故件数の減少を目指す。

## 3 対策

### (1) 視点

事故個別の問題を解決するとともに、過去に起きた事故等の教訓を活かして効果的な対策を講ずるべく、総合的な視点から、鉄道交通環境の整備、鉄道の安全運行の確保、鉄道車両の安全性の確保といった各種交通安全施策を推進していく。

### (2) 講じようとする施策

#### 鉄道交通環境の整備

鉄道交通の安全を確保するためには、鉄道線路、運転保安設備等の鉄道施設について常に高い信頼性を保持し、システム全体としての安全性の基礎を構築する必要がある。このため、鉄道施設の維持管理等の徹底を図るとともに、運転保安設備の整備、鉄道構造物の耐震性の強化等を促進し、安全対策の推進を図る。



自動列車停止装置 (ATS)

#### 鉄道の安全な運行の確保

経営トップから現場まで一丸となった安全管理の態勢の構築を推進するとともに、その確認を国が行う「安全マネジメント評価」の仕組み等を導入する。

この他、鉄道の安全な運行を確保するため、乗務員及び保安要員の資質の維持・向上を図るよう指導するとともに、保安監査の強化・充実を図る。また、国民全体に対しても広報活動を通じて安全意識の高揚を図る。

#### 鉄道車両の安全性の確保

科学技術の進歩を踏まえつつ、適時・適切に鉄道車両の構造・装置に関する保安上の技術基準の見直しを行うとともに、検査の方法・内容についても充実させ、鉄道車両の安全性の維持向上を図る。

#### 救助・救急活動の充実

鉄道の重大事故等の発生に対して、避難誘導、救助・救急活動を迅速かつ的確に行うため、主要駅における防災訓練の充実や鉄道事業者と消防機関、医療機関その他の関係機関との連携・協力体制の強化を推進する。

### 被害者支援の推進

損害賠償請求の援助活動等の強化や被害者等の心情に配慮した対策の推進を図る。特に、大規模事故が発生した場合に、警察、医療機関、地方公共団体、民間の被害者支援団体等が連携を図り、被害者を支援する。

### 研究開発及び調査研究の充実

鉄道の事故防止のための研究開発を推進するとともに、事故原因の究明のための総合的な調査研究の推進を図る。

## 第2章 鉄道交通安全施策の現況

### 1 鉄道交通環境の整備

#### 運転保安設備の整備

列車運行の高速化・高密度化に対応し、列車運行の安全確保を図るため、列車集中制御装置（CTC）の整備を促進するとともに、JR 西日本福知山線列車脱線事故を受け、緊急整備計画に基づく急曲線における速度超過防止用 ATS 等の設置を平成21年度までに完了するよう指示した。

#### 鉄道構造物の耐震性の確保

「新幹線脱線対策協議会」における検討内容を踏まえ、活断層と交差していることが確認され耐震対策が必要なトンネルの対策及び中間部付近が拘束されている高架橋柱の耐震補強を実施した。その他の新幹線の高架橋柱及び在来線の高架橋柱についても耐震補強の促進を図った。

### 2 鉄道の安全な運行の確保

#### 乗務員及び保安要員の教育の充実及び資質の向上

動力車操縦者（以下、「運転士」という。）の資質の確保を図るため、動力車操縦者運転免許試験を実施した。また、運転士の資質の向上を図るため、運転士の資質向上検討委員会を開催し、運転士の教育手法のあり方や職場環境の改善方策等について検討を進めた。

#### 列車の運行及び乗務員等の管理の改善

運行管理体制については、運転指令と乗務員間の無線設備及び列車集中制御装置（CTC）の導入等を促進し、迅速かつ的確な運転指令体制づくりに努めるよう鉄道事業者を指導した。乗務員等の管理については、乗務員等の安全意識を高めるとともに、乗務員等がその職務を十分に果たし、安全運転を確保することができるように、就業時における心身状態の把握を確実にを行い、安全管理に努めるよう鉄道事業者を指導した。

## 「JR 西日本福知山線列車脱線事故に係る事故調査と安全対策」

平成 17 年 4 月 25 日、西日本旅客鉄道（株）福知山線塚口駅～尼崎駅間の曲線区間を走行中、先頭車両から 5 両目までが脱線、うち前 2 両が列車進行方向左側のマンションに衝撃し、死者 107 名、負傷者 549 名が生じるという極めて重大な列車脱線事故が発生した（消防庁救急救助課情報 5 月 24 日 9 時 00 分現在）。当該事故については、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。当該事故を受けた調査及び安全対策の概要は次のとおりである。

### 1 事故調査の概要

航空・鉄道事故調査委員会では、原因調査のため、4 月 25 日に委員 2 名及び鉄道事故調査官 5 名を現地に派遣、その後も 8 月 31 日までに、委員長、委員及び専門委員を延べ 30 人日、事務局長、鉄道事故調査官等を延べ 256 人日現場等に派遣した。再発防止対策等の検討が早急に必要であると考えられることから、同委員会は 9 月 6 日に調査の経過報告を行うとともに、ATS 等の機能向上、事故発生時における列車防護の確実な実行、列車走行状況等を記録する装置の設置と活用、速度計等の精度確保について国土交通大臣に対して建議を行った。現在は事故原因についての最終的な結論を得るため、引き続き調査を進めているところである。

### 2 安全対策の概要

国土交通省は、事故後、急曲線における速度超過防止用 ATS 等の整備を指示したところであるが、さらに、「技術基準検討委員会」を開催し、近年発生した事故等も踏まえ技術基準で求めるべき安全水準のあり方の検討を進めており、11 月に中間的な取りまとめとして、曲線や分岐器、線路終端等における速度制限装置の設置等について、基準化を行うよう同委員会から提言を受けている。これを受けて平成 18 年 3 月 24 日に改正技術基準を公布した。

また、鉄道輸送の更なる安全性の向上を図るため、運転士の資質管理等を含む鉄道事業者内部の安全管理体制の確立等を内容とする「運輸の安全性の向上のための鉄道事業法等の一部を改正する法律」が平成 18 年 3 月 29 日に成立したほか、有識者による「運転士の資質向上検討委員会」を開催し、運転士の教育手法のあり方や職場環境の改善方策等の検討に取り組んでいる。

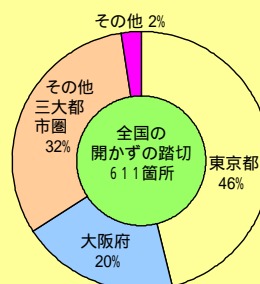
一方、西日本旅客鉄道（株）に対しては、再発防止のための抜本的な措置を講じさせるために、「安全性向上計画」を提出させたところであり、これまで本社や支社に対する監査等を通じて、本計画の取り組み状況等の確認を行い、11 月 15 日には、同計画の着実な実施について勧告を行ったところであり、引き続き監査を行い、必要な指導を行うこととしている。

## 「踏切対策のスピードアップ」

我が国の踏切事故は、長期的には減少傾向にある。しかしながら、平成 17 年 3 月 15 日には、東武伊勢崎線竹ノ塚駅付近の「開かずの踏切」において、4 名が死傷する事故が発生するなど、踏切事故は鉄道の運転事故の約半数を占めており、改良すべき踏切道がなお残されている現状にある。

また、我が国には、約 3 万 6,000 か所の踏切が存在するが、このうちピーク時 1 時間あたりの踏切遮断時間が 40 分以上のいわゆる「開かずの踏切」は約 600 か所あり、その 95% 以上が三大都市圏に集中している。

国土交通省では、これまでも踏切道の立体交差化、構造改良及び保安設備の整備等を推進してきたところであるが、今後「開かずの踏切」など緊急に対策が必要な踏切の対策のスピードアップを図るため、以下の取り組みを推進するなどして、踏切道における交通の安全と円滑化を図ることにより、平成 22 年までに踏切事故件数を平成 17 年と比較して約 1 割削減することを目指す。



\* 三大都市圏は、東京都、千葉県、埼玉県、神奈川県、愛知県、三重県、岐阜県、大阪府、奈良県、京都府、兵庫県。

H16 国土交通省調べ

### 踏切対策のスピードアップ

#### (1) 踏切交通実態総点検の実施

全国に存在する約 36,000 か所全ての踏切を対象として踏切交通実態総点検を実施することとした。このうち早期に点検が必要な踏切(約 2,600 か所)については緊急に実施した。

##### 【主な点検項目】

- ・ 踏切道の構造等(踏切車道幅員、踏切歩道幅員、線形等)
- ・ 交通状況(渋滞長、滞留数等)

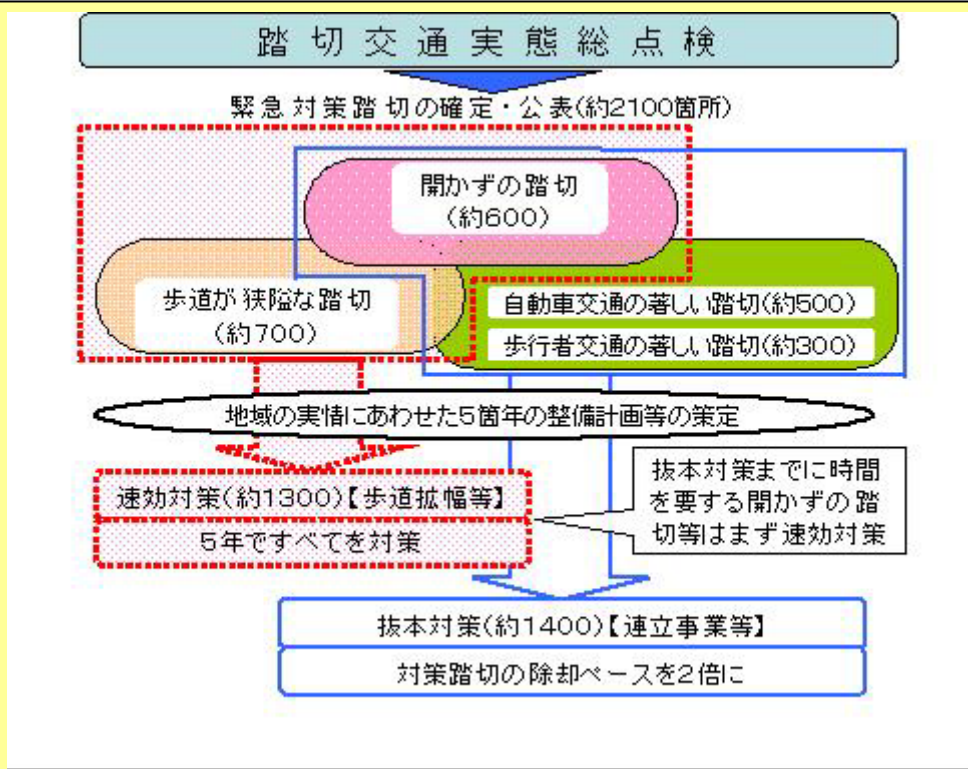
#### (2) 緊急対策踏切の確定と 5 か年の整備計画の策定

総点検の結果を基に、「開かずの踏切」や「歩道が狭隘な踏切」等緊急対策が必要な踏切を確定・公表し、緊急対策踏切について、地域の実情に合わせた 5 か年の整備計画を策定することとした。

#### (3) 整備計画に基づく緊急的な対策の実施

整備計画に基づき、歩道拡幅等の「速効対策」と連続立体交差事業等の「抜本対策」の両輪により、総合的な対策を緊急かつ重点的に推進することとした。

- ・ 歩道拡幅等の速効対策により約 1,300 か所を今後 5 年ですべて対策
- ・ 連続立体交差化等の抜本対策により約 1,400 か所の対策を 2 倍にスピードアップ



【施策の概要フロー】

## 「公共交通における総合的な安全対策」

平成 17 年 4 月の JR 西日本福知山線列車脱線事故や航空分野における人的ミスや機材不具合に起因するトラブル等、昨今、公共交通機関における重大事故やトラブルが続発している。安全最優先の意識の形骸化、不十分な経営・現場間及び部門間の意思疎通・情報共有、不十分な経営陣の安全確保に対する関与などがヒューマンエラー発生背景とも指摘されており、これらの問題を除去し、公共交通に対する国民の信頼回復が喫緊の課題となっている。

このため、国土交通省では、平成 17 年 6 月に「公共交通に係るヒューマンエラー事故防止対策検討委員会」(委員長：国土交通事務次官)を設置し、外部有識者の意見や企業の取組事例のヒアリング等を踏まえ、公共交通に係る総合的かつ効果的なヒューマンエラー事故防止対策の検討を行った。

以上を踏まえ、自動車、鉄道、船舶、航空の各分野ごとの安全対策を実施することに加え、次の施策を分野横断的に推進する。

### (1) 安全マネジメント態勢の構築と継続的取組

国土交通省では、公共交通の事業者の組織内における安全意識の浸透と安全風土の構築により、陸・海・空の公共交通における輸送の安全を確保するため、自動車、鉄道、船舶、航空の各モードにおいて、事業者に、輸送の安全を確保するための事業運営の方針、各部門の安全に関する組織体制と情報伝達、内部監査の実施、事業運営の継続的見直し・改善などを記載した安全管理規程の作成と安全統括管理者の選任を義務付ける。また、経営トップ主導による輸送の安全を確保するための事業運営の自律的・継続的な見直し・改善を行わせることにより、経営トップから現場まで一丸となった安全管理の態勢を構築させるとともに、経営陣を対象として、そのチェックを国が行う仕組み(安全マネジメント評価)を導入する。

以上の施策を実施するため所要の法律改正を行い、「運輸の安全性の向上のための鉄道事業法等の一部を改正する法律」(平 18 法 19)が、第 164 回国会において成立し、公布された。

さらに、「安全マネジメント評価」の実施に向け、安全管理規程に記載する項目として各交通モード共通のものを定めるガイドラインを策定するなど、所要の準備を進めていく。

### (2) ヒューマンエラー事故防止の技術開発

交通機関の高度化、交通の高密度化等により、今後ますますヒューマン・マシン・システムの高度化、複雑化は加速していく。

このような状況を踏まえ、国土交通省では、ヒューマンエラーによる事故を防止するために、新しい高度技術システムを導入するだけでなく、併せて運転者等が危険な状況を気づくことができるよう支援する技術、運行・運航管理側が運行・運航状況を把握し、支援を行うための技術開発を推進する。