

(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ない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。

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。



高齢者講習

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。

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。

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



安全な歩行空間



参加・体験・実践型の交通安全教室

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。