

第 1 章 道路交通の安全についての施策

第 1 節 道路交通環境の整備

近年の交通死亡事故の発生状況を分析してみると、全死傷事故件数の約半数、全死者数の約 7 割を幹線道路における事故が占めているほか、我が国の歩行中・自転車乗用中の死者数の割合は諸外国と比較して約 2～3 倍となっており、これら歩行者・自転車が関連する死傷事故は生活道路において幹線道路の約 2 倍発生している状況にある。

このような状況から、引き続き幹線道路における安全対策を推進する一方で、事故件数に占める割合が増加傾向にある生活道路における安全対策をより一層推進することが必要であり、今後の道路交通環境の整備を考えるに当たっては、以下の 2 つの基本戦略に基づき、引き続き効果的・効率的な取組を進めていくこととする。

施策パフォーマンスの追求

現下の厳しい財政状況の中で効果的な対策を推進するためには、限られた予算の中で交通事故対策への投資効率を最大限高めることが必要である。このため、科学的なデータや、地域の顕在化したニーズ等に基づき、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、地域の実情を踏まえつつ、生活道路と幹線道路の両輪における効果的・効率的な交通事故対策に取り組むこととする。

また、高規格幹線道路から居住地域内道路に至るネットワークによって適切に機能が分担されるよう道路の体系的整備を推進し、特に歩行者・自転車の安全を確保する必要がある生活道路においては、交通規制の点検・見直し、低速度規制の実施、交通安全施設等の整備等きめ細かな交通事故対策を実施することにより、車両速度の抑制や、自動車、自転車、歩行者等の異種交通が分離された安全な道路交通環境を形成する。

地域や住民の主体性の重視

道路交通環境の整備を効果的・効率的に進めていくためには、地域や地元住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

な意識を持つことが重要であることから、計画の策定や事業の実施に積極的に参画・協力していく仕組みをつくるなど、道路交通環境整備における地域や住民の主体性を重視する取組を推進する。

また、少子高齢化が一層進展する中で、子どもを事故から守り、高齢者や障害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、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っていくものとする。特に、平成 24 年度に実施した通学路の緊急合同点検の結果を踏まえて実施する通学路における交通安全対策や地域における定期的な合同点検等の継続的な取組を学校、教育委員会、道路管理者、警察等の関係機関が連携して推進する。その他、道路交通の円滑化を図ることによる交通安全の推進に資するため、道路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（TDM）施策を総合的に推進する。また、最先端の 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、輸送効率及び快適性の向上を実現するとともに、渋滞の軽減等の交通の円滑化を通じて環境保全に寄与することを目的とした ITS の開発・普及等を推進するほか、環状交差点（ラウンドアバウト）の導入を推進する。さらに、自転車通行空間の整備と併せ、全ての道路利用者に自転車の通行ルールを徹底し、安全で快適な自転車利用環境の創出を図るほか、交通安全施設の老朽化等による第三者被害の防止を図る観点から、道路管理者による道路標識等の道路附属物の総点検を実施する。

- 1 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
- 2 幹線道路における交通安全対策の推進
- 3 交通安全施設等整備事業の推進
- 4 効果的な交通規制の推進
- 5 自転車利用環境の総合的整備
- 6 高度道路交通システムの活用
- 7 交通需要マネジメントの推進
- 8 災害に備えた道路交通環境の整備
- 9 総合的な駐車対策の推進
- 10 道路交通情報の充実
- 11 交通安全に寄与する道路交通環境の整備

第2節 交通安全思想の普及徹底

交通安全教育は、自他の生命尊重という理念の下に、交通社会の一員としての責任を自覚し、交通安全意識と交通マナーの向上に努め、相手の立場を尊重し、他の人々や地域の安全にも貢献できる良き社会人を育成する上で、重要な意義を有している。交通安全意識を向上させ交通マナーを身に付けるためには、人間の成長過程に合わせ、生涯にわたる学習を促進して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る。また、人優先の交通安全思想の下、高齢者、障害者等の交通弱者に関する知識や思いやりの心を育むとともに、交通事故被害者等の痛みを思いやり、交通事故を起こさない意識を育てることが重要である。

このため、交通安全教育指針（平10国家公安委員会告示15）等を活用し、幼児から成人に至るまで、心身の発達段階やライフステージに応じた段階的かつ体系的な交通安全教育を行うとともに、高齢社会が進展する中で、高齢者自身の交通安全意識の向上を図るとともに、他の世代に対しても高齢者の特性を知り、その上で高齢者を保護し、また、高齢者に配慮する意識を高めるための啓発指導を強化する。さらに、自転車を使用することが多い児童、中学生及び高校生に対しては、将来の運転者教育の基礎となるよう自転車の安全利用に関する指導を強化する。

学校においては、学習指導要領等に基づき、体育・

保健体育の時間はもとより、関連する教科・領域や道徳、総合的な学習の時間、特別活動及び自立活動など、教育活動全体を通じて計画的かつ組織的な指導に努めるとともに、学校保健安全法に基づき学校安全計画を策定し、児童生徒等に対する通学を含めた学校生活その他の日常生活における安全に関する指導を実施する。障害のある児童生徒等に対しては、特別支援学校等において、その障害の特性を踏まえ、交通安全に関する指導に配慮する。

交通安全教育・普及啓発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、教材の充実を図りインターネットを活用した実施主体間の相互利用を促進するなどして、国民が自ら納得して安全な交通行動を実践することができるよう、必要な情報を分かりやすく提供することに努める。

交通安全教育・普及啓発活動については、国、地方公共団体、警察、学校、関係民間団体、地域社会、企業及び家庭がそれぞれの特性を生かし、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。特に交通安全教育・普及啓発活動に当たる地方公共団体職員や教職員の指導力の向上を図るとともに、地域における民間の指導者を育成することなどにより、地域の実情に即した自主的な活動を促進する。

また、地域ぐるみの交通安全教育・普及啓発活動

を効果的に推進するため、高齢者を中心に、子ども、親の3世代が交通安全をテーマに交流する世代間交流の促進に努める。

さらに、交通安全教育・普及啓発活動の効果について、評価・効果予測手法を充実させ、検証・評価を行うことにより、効果的な実施に努めるとともに、交通安全教育・普及啓発活動の意義、重要性等について関係者の意識が深まるよう努める。

第3節 安全運転の確保

安全運転を確保するためには、運転者の能力や資質の向上を図ることが必要であり、このため、運転者のみならず、これから運転免許を取得しようとする者までを含めた運転者教育等の充実に努める。特に、今後大幅に増加することが予想される高齢運転者に対する教育等の充実に努める。運転免許制度については、最近の交通情勢を踏まえて必要な改善を図る。

今後の自動車運送事業の変化を見据え、企業・事業所等が交通安全に果たすべき役割と責任を重視し、企業・事業所等の自主的な安全運転管理対策の推進及び自動車運送事業者の安全対策の充実に努めるとともに、交通労働災害防止のためのガイドラインの普及等を図るための取組を進める。さらに経営トップの主体的な関与の下、現場を含む組織が一丸となって安全管理体制を構築し、国がその実施状況を確認する「運輸安全マネジメント制度」を充実させ、より一層の安全性の向上を図る。

また、道路交通の安全に影響を及ぼす自然現象等に関する適時・適切な情報提供を実施するため、IT等を活用しつつ、道路交通に関連する総合的な情報提供の充実に努める。

道路交通に影響を及ぼす自然現象について、平成26年度においては、これまでに実施していた施策に

- 1 段階的かつ体系的な交通安全教育の推進
- 2 効果的な交通安全教育の推進
- 3 交通安全に関する普及啓発活動の推進
- 4 交通安全に関する民間団体等の主体的活動の推進
- 5 住民の参加・協働の推進

加え、次の施策を実施する。

次期静止気象衛星「ひまわり8号及び9号」の製造を進め、平成26年度にひまわり8号を打ち上げる（ひまわり9号は平成28年度打ち上げ予定）。

気象官署等の地上気象観測装置を平成22年度から平成26年度の5年計画で順次更新し、集中豪雨、局地的大雨等の実況監視体制を強化する。

平成23年（2011年）東北地方太平洋沖地震による甚大な津波被害を踏まえて改善した津波警報の内容について、車の運転手等への周知・広報を図る。また、緊急地震速報について、より一層の精度向上を図る。火山については、平常時からの火山防災協議会における避難計画の共同検討を通じて、噴火時等の「警戒が必要な範囲」と「とるべき防災対応」を5段階で示した噴火警戒レベルの設定や改善を推進する。

- 1 運転者教育等の充実
- 2 運転免許制度の改善
- 3 安全運転管理の推進
- 4 自動車運送事業者の安全対策の充実
- 5 交通労働災害の防止等
- 6 道路交通に関連する情報の充実

第4節 車両の安全性の確保

近年、交通事故による死傷者数は減少傾向にあるものの、平成25年中には4,373人が亡くなるなど、依然として深刻な状況である。第9次交通安全基本計画においては、平成27年までに交通事故死者数を3,000人以下とする目標が設定されている。この交

通事故削減目標の達成に向けて、「安全基準等の拡充・強化」、「先進安全自動車(ASV)推進計画」、「自動車アセスメント」の3つの施策を有機的に連携させ、車両安全対策の推進に取り組む。

さらに、自動車を使用される段階においては、自

第1部 陸上交通の安全についての施策

自動車にはブレーキ・パッド、タイヤ等走行に伴い摩耗・劣化する部品や、ブレーキ・オイル、ベルト等のゴム部品等走行しなくても時間の経過とともに劣化する部品等が多く使用されており、適切な保守管理を行わなければ、不具合に起因する事故等の可能性が大きくなることから、自動車の適切な保守管理を推進する必要がある。

自動車の保守管理は、一義的には、自動車使用者の責任の下になされるべきであるが、自動車は、交通事故等により運転者自身の生命、身体のみでなく、第三者の生命、身体にも影響を与える危険性を内包しているため、自動車検査により、各車両の安全性の確保を図る。また、より確実な自動車検査の実施を行うため、ICT化された自動車検査情報の活用等、検査の高度化を進める。

自動車のリコールの迅速かつ着実な実施のため、自動車メーカー等及びユーザーからの情報収集に努め、自動車メーカー等のリコール業務について監査等の際に確認・指導するとともに、安全・環境性に疑義のある自動車については独立行政法人交通安全

環境研究所において現車確認等による技術的検証を行う。

また、自転車の安全性を確保するため、関係団体が実施している自転車の安全性向上を目的とする各種マーク制度（BAAマーク、幼児2人同乗基準適合マーク、SBAAマーク、SGマーク、JISマーク）の普及に努めるとともに、近年、歩行者との事故等自転車の利用者が加害者となる事故が発生していることにかんがみ、こうした賠償責任を負った際の支払原資を担保し、被害者の救済の十全を図るため、損害賠償責任保険等への加入を促進する。

- 1 予防安全技術の開発・実用化・普及
- 2 車両の安全性に関する基準等の改善の推進
- 3 自動車アセスメント情報の提供等
- 4 自動車の検査及び点検整備の充実
- 5 リコール制度の充実・強化
- 6 自転車の安全性の確保

第5節 道路交通秩序の維持

交通ルール無視による交通事故を防止するためには、交通指導取締り、交通事故事件捜査、暴走族取締り等を通じ、道路交通秩序の維持を図る必要がある。

このため、交通事故実態等の分析に基づき、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。

また、赤色灯を点灯させたパトカー等による警戒活動や通学時間帯、薄暮時間帯における街頭活動を推進するほか、交通事故抑止対策について国民の理解を深めるため、取締りの方針や効果の情報発信に努めるなど、交通事故抑止に資する取組を推進する。

このほか、速度取締りに関し、取締りスペースの確保が困難な道路や警察官の配置が困難な時間帯において取締りが行えるよう、新たな速度取締り機器

の導入を前提に研究を進める。

加えて、事故原因の徹底究明を求める国民の意識の高まり等を踏まえ、適正かつ緻密な交通事故事件捜査を推進するため、捜査体制及び装備資機材等の充実強化を図る。

さらに、暴走族対策を強力に推進するため、関係機関・団体が連携し、地域ぐるみでの暴走族追放気運の高揚に努め、暴走行為をさせない環境づくりを推進するとともに、取締り体制及び装備資機材の充実強化を図る。

- 1 交通指導取締りの強化等
- 2 交通事故事件その他の交通犯罪の捜査体制の強化
- 3 暴走族対策の強化

第6節 救助・救急活動の充実

交通事故による負傷者の救命を図り、また、被害

を最小限にとどめるため、高速自動車国道を含めた

道路上の交通事故に即応できるよう、救急医療機関、消防機関等の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、負傷者の救命率・救命効果の一層の向上を図る観点から、救急現場又は搬送途上において、医師、看護師、救急救命士、救急隊員等による一刻も早い救急医療、応急処置等を実施するための体制整

備を図るほか、事故現場からの緊急通報体制の整備やバイスタンダー（現場に居合わせた人）による応急手当の普及等を推進する。

- 1 救助・救急体制の整備
- 2 救急医療体制の整備
- 3 救急関係機関の協力関係の確保等

第7節 損害賠償の適正化を始めとした被害者支援の推進

交通事故被害者等は、交通事故により多大な肉体的、精神的及び経済的打撃を受けたり、又は掛け替えのない生命を絶たれたりするなど、大きな不幸に見舞われており、このような交通事故被害者等を支援することは極めて重要であることから、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。

自動車損害賠償保障法（昭30法97）は、被害者の保護を図る目的で、自動車の保有者側に常に賠償能力を確保させるために、原則として全ての自動車について自動車損害賠償責任保険（共済）の契約の締結を義務付けるとともに、保険会社（組合）の支払う保険（共済）金の適正化を図り、また、政府において、ひき逃げや無保険（無共済）車両による事故の被害者を救済するための自動車損害賠償保障事業及び重度後遺障害者への介護料の支給や療護施設の設定等の被害者救済対策事業等を行うことにより、自動車事故による被害者の保護・救済を図っており、今後も更なる被害者の保護の充実を図るよう措置す

る。特に、交通事故による重度後遺障害者数は依然として高い水準にあることから、引き続き、重度後遺障害者に対する救済対策の充実を図る。

また、交通事故被害者等は、精神的にも大きな衝撃を受けている上、交通事故に係る知識、情報が乏しいことが少なくないことから、交通事故に関する相談を受けられる機会を充実させるとともに、交通事故の概要、捜査経過等の情報を提供し、被害者支援を積極的に推進する。

国土交通省公共交通事故被害者支援室においては、関係者からの助言をいただきながら、外部の関係機関とのネットワークの構築、公共交通事業者による被害者等支援計画作成の促進等、公共交通事故の被害者等への支援の取組を着実に進めていく。

- 1 自動車損害賠償保障制度の充実等
- 2 損害賠償の請求についての援助等
- 3 交通事故被害者支援の充実強化

第8節 研究開発及び調査研究の充実

交通事故の要因は近年ますます複雑化、多様化してきており、直接的な要因に基づく対症療法的対策のみでの解決は難しくなりつつある中、有効かつ適切な交通対策を推進するため、その基礎として必要な研究開発の推進を図ることが必要である。この際、交通事故は人・道・車の3要素が複雑に絡んで発生するものといわれていることから、3要素それぞれの関連分野における研究開発を一層推進するとともに、各分野の協力の下、総合的な調査研究を充実することが必要である。

また、交通安全対策についてはデータを用いた事前評価、事後評価等の客観的分析に基づいて実施するとともに、事後評価で得られた結果を他の対策に役立てるなど結果をフィードバックする必要がある。

このため、道路交通安全に関する研究開発の推進を図るとともに、死亡事故のみならず重傷事故等も含め交通事故の分析を充実させるなど、道路交通事故要因の総合的な調査研究の推進を図ることとする。

研究開発及び調査研究の推進にあたっては、交通

第1部 陸上交通の安全についての施策

の安全に関する研究開発を分担する国及び独立行政法人の試験研究機関について、研究費の充実、研究設備の整備等を図るとともに、研究開発に関する総合調整の充実、試験研究機関相互の連絡協調の強化等を図る。さらに、交通の安全に関する研究開発を行っている大学、民間試験研究機関との緊密な連携を図る。

加えて、交通の安全に関する研究開発の成果を交通安全施策に取り入れるとともに、地方自治体に対

する技術支援や、民間に対する技術指導、資料の提供等によりその成果の普及を図る。また、交通の安全に関する調査研究についての国際協力を積極的に推進する。

- 1 道路交通の安全に関する研究開発の推進
- 2 道路交通事故原因の総合的な調査研究の充実強化

第2章 鉄道交通の安全についての施策

第1節 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。

- 1 鉄道施設等の安全性の向上
- 2 運転保安設備等の整備
- 3 鉄道の地震対策の強化
- 4 地下鉄道の火災対策の推進

第2節 鉄道交通の安全に関する知識の普及

運転事故の約90%を占める踏切障害事故と人身障害事故の多くは、利用者や踏切通行者、鉄道沿線住民等が関係するものであることから、これらの事故の防止には、鉄道事業者による安全対策に加えて、利用者等の理解と協力が必要である。このため、安全設備の正しい利用方法の表示の整備等により、利

用者等へ安全に関する知識を分かりやすく、適確に提供する。また、学校、沿線住民、道路運送事業者等を幅広く対象として、関係機関等の協力の下、全国交通安全運動等において広報活動を積極的にを行い、鉄道の安全に関する正しい知識を浸透させる。

第3節 鉄道の安全な運行の確保

重大な列車事故を未然に防止するため、運転士の資質の保持、事故情報及びリスク情報の分析・活用、地震発生時の安全対策、気象情報等の充実を図る。また、鉄道事業者への保安監査について、JR北海道に対する保安監査を踏まえ、より効果的に実施するとともに、万一大規模な事故・災害等が発生した場合には、迅速かつ的確に対応する。さらに、経営トップの主体的な関与の下、現場を含む組織が一丸となって安全管理体制を構築し、国がその実施状況を確認する「運輸安全マネジメント制度」を充実さ

せ、より一層の安全性の向上を図る。

- 1 運転士の資質の保持
- 2 リスク情報の分析・活用
- 3 気象情報等の充実
- 4 鉄道事業者に対する保安監査等の実施
- 5 大規模な事故・災害等が発生した場合の適切な対応
- 6 運輸安全マネジメントの充実

第4節 鉄道車両の安全性の確保

鉄道車両に係る新技術、車両故障等の原因分析結果及び車両の安全性に関する研究の成果を速やかに技術基準等に反映させる。また、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。

- 1 鉄道車両の構造・装置に関する保安上の技術基準の改善
- 2 鉄道車両の検査の充実

第5節 踏切道における交通の安全についての対策

踏切事故は、一たび発生すると多数の死傷者を生ずるなど重大な結果をもたらすものであること、立体交差化、構造の改良、歩行者等立体横断施設の整備、踏切保安設備の整備、交通規制、統廃合等の対策を実施すべき踏切道がなお残されている現状にあること、これらの対策が、同時に渋滞の軽減による交通の円滑化や環境保全にも寄与することを考慮し、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。

- 1 踏切道の立体交差化、構造の改良及び歩行者等立体横断施設の整備の促進
- 2 踏切保安設備の整備及び交通規制の実施
- 3 踏切道の統廃合の促進
- 4 その他踏切道の交通の安全と円滑化を図るための措置

第6節 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適確に行うため、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。

第7節 被害者支援の推進

国土交通省公共交通事故被害者支援室においては、関係者からの助言をいただきながら、外部の関係機関とのネットワークの構築、公共交通事業者による被害者等支援計画作成の促進等、公共交通事故の被害者等への支援の取組を着実に進めていく。

による被害者等支援計画作成の促進等、公共交通事故の被害者等への支援の取組を着実に進めていく。

第8節 鉄道事故等の原因究明と再発防止

引き続き、鉄道事故等の再発防止や被害の軽減に寄与するよう迅速かつ適確な原因究明調査を行う。さらに、必要に応じて、国土交通大臣又は関係関係者へ勧告し、また、国土交通大臣又は関係行政機関の長へ意見を述べることにより、必要な施策又は措置の実施を求め、鉄道交通の安全に寄与する。また、

特定の事故類型について、その傾向、問題点、防止策を分析し、その結果を公表することや、事故等調査結果を分かりやすい形で紹介する定期情報誌を発行するなどの事故等の防止につながる啓発活動を行う。

第9節 研究開発及び調査研究の充実

鉄道の安全性向上に関する研究開発を推進する。