

交通安全基本計画

(中間案)

交通事故のない社会を目指して

ま え が き

車社会化の急速な進展に対して、交通安全施設が不足していたことに加え、車両の安全性を確保するための技術が未発達であったことなどから、昭和 20 年代後半から 40 年代半ば頃まで、道路交通事故の死傷者数が著しく増加した。

このため、交通安全の確保は大きな社会問題となり、交通安全対策の総合的かつ計画的な推進を図るため、昭和 45 年 6 月、交通安全対策基本法（昭和 45 年法律第 110 号）が制定された。

これに基づき、46 年度以降、8 次にわたる交通安全基本計画を作成し、国、地方公共団体、関係民間団体等が一体となって陸上、海上及び航空交通の各分野において交通安全対策を強力に実施してきた。

その結果、昭和 45 年に 1 万 6,765 人が道路交通事故で死亡し「交通戦争」と呼ばれた時期と比較すると、平成 14 年中の死者数は 8,326 人と半減するに至り、さらに 21 年中の死者数は 57 年ぶりに 5,000 人を下回り、22 年は〇,〇〇〇人にまで減少した。

これは、国、地方公共団体、関係民間団体のみならず国民を挙げた長年にわたる努力の成果であると考えられる。

しかしながら、未だに道路交通事故による死傷者数が 90 万人を超え、道路交通事故件数は依然として高い状態で推移しており、今や事故そのものを減少させることが求められている。また、鉄道（軌道を含む。以下同じ。）、海上及び航空交通の各分野においても、大量・高速輸送システムの進展の中で、一たび交通事故が発生した場合には重大な事故となるおそれが常にある。

言うまでもなく、交通事故の防止は、国、地方公共団体、関係民間団体だけでなく、国民一人一人が全力を挙げて取り組まなければならない緊急かつ重要な課題であり、人命尊重の理念の下に、交通事故のない社会を目指して、交通安全対策全般にわたる総合的かつ長期的な施策の大綱を定め、これに基づいて諸施策を強力に推進していかなければならない。

この交通安全基本計画は、このような観点から、交通安全対策基本法第 22 条第 1 項の規定に基づき、平成 23 年度から 27 年度までの 5 年間に講ずべき交通安全に関する施策の大綱を定めたものである。

この交通安全基本計画に基づき、国の関係行政機関及び地方公共団体においては、交通の状況や地域の実態に即して、交通の安全に関する施策を具体的に定め、これを強力に実施するものとする。

目 次

計画の基本理念	1
第1部 陸上交通の安全	4
第1章 道路交通の安全	4
第1節 道路交通事故のない社会を目指して	5
第2節 道路交通の安全についての目標	8
I 道路交通事故の現状と今後の見通し	8
1 道路交通事故の現状	8
2 道路交通を取り巻く状況の展望	10
3 道路交通事故の見通し	10
II 交通安全基本計画における目標	10
第3節 道路交通の安全についての対策	12
I 今後の道路交通安全対策を考える視点	12
1 高齢者及び子どもの安全確保	12
2 歩行者及び自転車の安全確保	13
3 生活道路及び幹線道路における安全確保	14
II 講じようとする施策	15
1 道路交通環境の整備	15
2 交通安全思想の普及徹底	33
3 安全運転の確保	44
4 車両の安全性の確保	50
5 道路交通秩序の維持	56
6 救助・救急活動の充実	60
7 損害賠償の適正化を始めとした被害者支援の推進	65
8 研究開発及び調査研究の充実	69
第2章 鉄道交通の安全	73
第1節 鉄道事故のない社会を目指して	74
I 鉄道事故の状況等	74
1 鉄道事故の状況	74
2 近年の運転事故の特徴	74
II 交通安全基本計画における目標	75
第2節 鉄道交通の安全についての対策	76
I 今後の鉄道交通安全対策を考える視点	76
II 講じようとする施策	76
1 鉄道交通環境の整備	76
2 鉄道交通の安全に関する知識の普及	77
3 鉄道の安全な運行の確保	77
4 鉄道車両の安全性の確保	78

5	救助・救急活動の充実	78
6	被害者支援の推進	78
7	鉄道事故等の原因究明と再発防止	79
8	研究開発及び調査研究の充実	79
第3章	踏切道における交通の安全	80
第1節	踏切事故のない社会を目指して	81
I	踏切事故の状況等	81
1	踏切事故の状況	81
2	近年の踏切事故の特徴	81
II	交通安全基本計画における目標	81
第2節	踏切道における交通の安全についての対策	82
I	今後の踏切道における交通安全対策を考える視点	82
II	講じようとする施策	82
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	82
2	踏切保安設備の整備及び交通規制の実施	82
3	踏切道の統廃合の促進	83
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	83
第2部	海上交通の安全	84
第1節	海難等のない社会を目指して	85
I	海難等の状況	85
II	交通安全基本計画における目標	87
第2節	海上交通の安全についての対策	87
I	今後の海上交通安全対策を考える視点	87
II	講じようとする施策	87
1	海上交通環境の整備	87
2	海上交通の安全に関する知識の普及	90
3	船舶の安全な運航の確保	90
4	船舶の安全性の確保	92
5	小型船舶等の安全対策の充実	94
6	海上交通に関する法秩序の維持	96
7	救助・救急活動の充実	96
8	被害者支援の推進	98
9	船舶事故等の原因究明と再発防止	98
10	海上交通の安全対策に係る調査研究等の充実	99
第3部	航空交通の安全	100
第1節	航空事故のない社会を目指して	101
I	航空事故の状況	101
II	交通安全基本計画における目標	102

第2節 航空交通の安全についての対策	103
Ⅰ 今後の航空交通安全対策を考える視点	103
Ⅱ 講じようとする施策	103
1 総合的な安全マネジメントへの転換	103
2 航空交通環境の整備	104
3 航空機の安全な運航の確保	107
4 航空機の安全性の確保	108
5 救助・救急活動の充実	109
6 被害者支援の推進	110
7 航空事故等の原因究明と再発防止	110
8 航空交通の安全に関する研究開発の推進	110

計 画 の 基 本 理 念

1. 交通事故のない社会を目指して

我が国は、本格的な人口減少と超高齢社会の到来というかつて経験したことのない新たな時代を迎えたところである。このような大きな環境変化を乗り越え、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、国民すべての願いである安全で安心して暮らせる社会を実現することが極めて重要である。

交通事故による被害者数が災害や犯罪等他の危険によるものと比べても圧倒的に多いことを考えると、公共交通機関を始め、交通安全の確保は、安全で安心な社会の実現を図っていくための重要な要素である。

したがって、その重要性が認識され、様々な対策がとられてきたところであるが、依然として交通事故件数が高い水準で推移していることからすると、更なる対策の実施が必要である。

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。言うまでもなく、交通事故のない社会は一朝一夕に実現できるものではないが、交通事故被害者の存在に思いをいたし、交通事故を起こさないという意識の下、悲惨な交通事故の根絶に向けて、今再び、新たな一步を踏み出さなければならない。

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. 交通社会を構成する三要素

本計画においては、このような観点から、①道路交通、②鉄道交通、③踏切道における交通、④海上交通、⑤航空交通のそれぞれの交通ごとに、計画期間内に達成すべき数値目標を設定するとともに、その実現を図るために講じるべき施策を明らかにしていくこととする。

具体的には、交通社会を構成する人間、車両・船舶・航空機等の交通機関及び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、交通事故の科学的な調査・分析や、政策評価を充実させ、可能な限り成果目標を設定した施策を策定し、かつ、これを国民の理解と協力の下、強力に推進する。

(1) 人間に係る安全対策

交通機関の安全な運転・運航を確保するため、運転・運航する人間の知識・技

能の向上、交通安全意識の徹底、資格制度の強化、指導取締りの強化、運転・運航の管理の改善、労働条件の適正化等を図り、かつ、歩行者等の安全な移動を確保するため、歩行者等の交通安全意識の徹底、指導の強化等を図るものとする。また、交通社会に参加する国民一人一人が、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極めて重要であることから、交通安全に関する教育、普及啓発活動を充実させる。この場合、交通事故被害者等（交通事故の被害者及びその家族又は遺族。以下同じ。）の声を直接国民が聞く機会を増やすことも安全意識の高揚のためには有効である。さらに、国民自らの意識改革のためには、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。このようなことから、都道府県交通安全計画や市町村交通安全計画の作成に当たっては、国の交通安全基本計画を踏まえつつも、地域の交通情勢や社会情勢等の特徴を十分考慮するとともに、地域の住民の意向を十分反映させる工夫も必要である。

(2) 交通機関に係る安全対策

人間はエラーを犯すものとの前提の下で、それらのエラーが事故に結び付かないように、不断の技術開発によってその構造、設備、装置等の安全性を高めるとともに、各交通機関の社会的機能や特性を考慮しつつ、高い安全水準を常に維持させるための措置を講じ、さらに、必要な検査等を実施し得る体制を充実させるものとする。

(3) 交通環境に係る安全対策

機能分担された道路網の整備、交通安全施設等の整備、交通管制システムの充実、効果的な交通規制の推進、交通に関する情報の提供の充実、施設の老朽化対策等を図るものとする。また、交通環境の整備に当たっては、人優先の考えの下、人間自身の移動空間と自動車や鉄道等の交通機関との分離を図るなどにより、混合交通に起因する接触の危険を排除する施策を充実させるものとする。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。

4. ITの活用

これら三要素を結び付けるものとして、また、三要素それぞれの施策効果を高めるものとして、情報の役割が重要である。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）の活用は人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。このようなことから、高度道路交通システム（I

T S) の取組や船舶自動識別装置 (A I S) の活用等を積極的に進める。また、有効かつ適切な交通安全対策を講ずるため、その基礎として、交通事故原因の総合的な調査・分析の充実・強化、必要な研究開発の推進を図るものとする。

5. 救助・救急活動及び被害者支援の充実

交通事故が発生した場合に負傷者の救命を図り、また、被害を最小限に抑えるため、迅速な救助・救急活動の充実、負傷者の治療の充実等を図ることが重要である。また、犯罪被害者等基本法（平成 16 年法律第 161 号）の制定を踏まえ、交通安全の分野においても一層の被害者支援の充実を図るものとする。

6. 参加・協働型の交通安全活動の推進

交通事故防止のためには、国、地方公共団体、関係民間団体等が緊密な連携の下に施策を推進するとともに、国民の主体的な交通安全活動を積極的に促進することが重要であることから、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。

7. 効果的・効率的な対策の実施

現在、国及び地方公共団体では厳しい財政事情にあるが、悲惨な交通事故の根絶に向けて、交通安全対策については、こうした財政事情を踏まえつつも、交通安全を確保することができるよう取組を進めることが必要である。そのため、地域の交通実態に応じて、少ない予算で最大限の効果を挙げることができるような対策に集中して取り組むとともに、ライフサイクルコストを見通した信号機等の整備を図るなど効率的な予算執行に配慮するものとする。

また、交通の安全に関する施策は多方面にわたっているところ、これらは相互に密接な関連を有するので、有機的に連携させ、総合的かつ効果的に実施することが肝要である。また、これらの施策は、少子高齢化、国際化等の社会情勢の変化や交通事故の状況、交通事情等の変化に弾力的に対応させるとともに、その効果等を勘案して、適切な施策を選択し、これを重点的かつ効果的に実施するものとする。

さらに、交通の安全は、交通需要や交通の円滑性・快適性と密接な関連を有するものであるため、自動車交通量の拡大の抑制等によりこれらの視点にも十分配慮するとともに、沿道の土地利用や道路利用の在り方も視野に入れた取組を行っていくものとするほか、地震や津波等に対する防災の観点にも適切な配慮を行うものとする。

8. 公共交通における一層の安全の確保

このほか、国民の日常生活を支え、一たび交通事故等が発生した場合には大きな被害となる公共交通の一層の安全を確保するため、保安監査の充実・強化を図るとともに、事業者が社内一丸となった安全管理体制を構築・改善し、国がその実施状況を確認する運輸安全マネジメント評価を充実・強化するものとする。