

参考—2 主要交通安全施策年表

年月日	主要施策
昭和30. 5. 20	内閣に交通事故防止対策本部を設置
35. 12. 16	内閣の交通事故防止対策本部を解消 総理府に交通対策本部を設置
36. 8. 9	「都道府県交通対策協議会等の設置について」を交通対策本部決定
40. 5. 19	総理府に陸上交通安全調査室を設置
40. 10. 14	「時差通勤通学対策について」を交通対策本部決定
42. 2. 13	「学童園児の交通事故防止の徹底に関する当面の具体的対策について」を交通対策本部決定
42. 4. 6	「踏切事故防止対策強化について」を交通対策本部決定
42. 4. 17	「トンネル等における自動車の火災事故防止に関する具体的対策について」を交通対策本部決定
44. 5. 8	「ドライブイン等における酒類提供の抑制について」を交通対策本部決定
44. 6. 19	「高速自動車国道における交通安全対策の強化について」を交通対策本部決定
45. 4. 16	「こどもの遊び場確保のための当面の措置についての申し合わせ」を交通対策本部申合せ
45. 6. 1	「飲酒運転の追放について」を交通対策本部決定
45. 8. 14	「こどもの遊び場確保のための車両の通行禁止規制についての申し合わせ」を関係省庁申合せ
45. 9. 14	「東京都の都心部等における交通規制の強化と輸送体系の整備等について」を交通対策本部決定
46. 3. 30	「第1次交通安全基本計画」を中央交通安全対策会議決定
47. 4. 5	「幼児の交通安全対策について」を中央交通安全対策会議決定
47. 9. 28	「行楽・観光地に通ずる山間地の道路における交通事故防止対策について」を関係省庁申合せ
47. 11. 10	「大型貨物自動車に係る交通事故の防止対策について」を関係省庁申合せ
48. 5. 5	「『幼児交通安全教本』について」を中央交通安全対策会議決定
48. 7. 25	「自転車の安全な利用のための道路交通環境の整備等について」を関係省庁申合せ
49. 3. 6	「名古屋地域における時差通勤通学対策について」を交通対策本部決定
50. 1. 21	「レジャー施設への送迎用バスに係る交通事故の防止対策について」を関係省庁申合せ
51. 3. 3	「福岡地域における時差通勤通学対策について」を交通対策本部決定
51. 3. 30	「第2次交通安全基本計画」を中央交通安全対策会議決定
52. 7. 30	「道路又は鉄道への落石等による交通事故の防止対策について」を関係省庁申合せ
53. 1. 23	「自転車駐車対策の推進について」を交通対策本部決定
53. 7. 4	「自転車駐車対策推進計画の策定について」を総理府通達
54. 7. 25	「トンネルにおける自動車の火災事故防止等に関する当面の措置について」を関係省庁申合せ
54. 12. 20	「トンネル等における自動車の火災事故防止対策について」を交通対策本部決定
55. 9. 24	「暴走族に対する総合対策の推進について」を暴走族緊急対策関係省庁会議申合せ
56. 3. 31	「第3次交通安全基本計画」を中央交通安全対策会議決定
56. 8. 29	「過積載による違法運行の防止に関する当面の対策について」を関係省庁申合せ
58. 5. 20	「仙台地域における時差通勤通学対策について」を交通対策本部決定
59. 2. 13	「過積載防止対策連絡会議の設置等について」を総理府通達
60. 1. 31	「レジャー客輸送バスに係る交通事故の防止対策について」を関係省庁申合せ
60. 7. 1	「シートベルト着用の徹底を図るための対策について」を交通対策本部決定
60. 7. 25	「シートベルト着用徹底のための諸活動の推進について」をシートベルト着用推進会議決定
61. 3. 19	「ダンプカーのさし枠装着車等の一掃に関する対策について」を関係省庁申合せ
61. 3. 28	「第4次交通安全基本計画」を中央交通安全対策会議決定
63. 7. 28	「大都市における道路交通円滑化対策について」を交通対策本部決定
63. 9. 9	「高齢者の交通安全総合対策について」を交通対策本部決定
63. 9. 27	「高齢者交通安全対策推進会議の設置について」を交通対策本部長決定
平成元. 7. 11	「二輪車の事故防止に関する総合対策について」を交通対策本部決定（「バイクの日（8月19日）」を制定）
元. 8. 15	「二輪車交通安全対策推進会議の設置について」を交通対策本部長決定
2. 2. 13	「高齢者交通安全教育指導指針」を高齢者交通安全対策推進会議決定
2. 5. 28	「大都市における駐車対策の推進について」を交通対策本部申合せ
3. 3. 12	「第5次交通安全基本計画」を中央交通安全対策会議決定
4. 9. 10	「今後の高齢者の交通安全対策の推進について」を高齢者交通安全対策推進会議決定
6. 4. 8	「過積載による違法運行の防止対策について」を関係省庁申合せ
7. 3. 23	「広島地域における時差通勤通学対策について」を交通対策本部幹事申合せ
8. 3. 12	「第6次交通安全基本計画」を中央交通安全対策会議決定
11. 10. 21	「チャイルドシート着用の徹底を図るための対策について」を交通対策本部決定 「シートベルト・チャイルドシート着用推進会議の設置について」を交通対策本部長決定
12. 12. 26	「中央交通安全対策会議の対策推進機能の強化について」を中央交通安全対策会議決定
13. 2. 5	「暴走族対策の強化について」を暴走族対策関係省庁担当課長等会議申合せ
13. 3. 16	「時差通勤通学推進計画」を交通対策本部長決定 「第7次交通安全基本計画」を中央交通安全対策会議決定
13. 4. 19	「踏切事故防止総合対策について」を交通対策本部決定
15. 3. 27	「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」を交通対策本部決定
18. 3. 14	「第8次交通安全基本計画」を中央交通安全対策会議決定

第8次交通安全基本計画の概要(抄)

副題

交通事故のない社会を目指して

計画期間

平成18年度から22年度までの5年間

計画の基本理念

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

- そこで、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、①交通社会を構成する人間、②車両・船舶・航空機等の交通機関、③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。
- 施策を推進するに当たっては、少子高齢化、国際化等の社会情勢の変化や交通事

故の状況等の変化に弾力的に対応するとともに、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。

- 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

このほか、平成 17 年に J R 西日本の福知山線における列車脱線事故が発生し社会的に大きな影響を与えたところであり、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、ヒューマンエラーを単に個人の問題として捉えず、有効な対策を確立するために、その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。

道路交通安全の安全

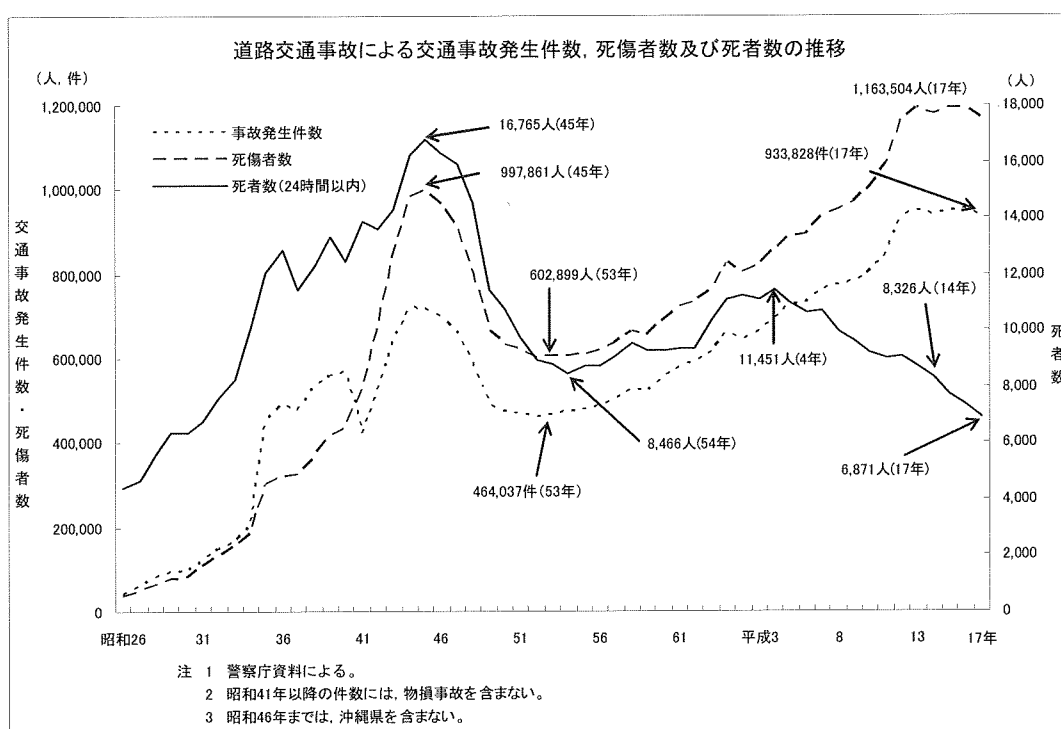
1 道路交通事故のない社会を目指して

- 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べきである。
- 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。
- 交通安全は地域社会と密接な関係を有することから、地域の交通事情等を踏まえた上で、それぞれの地域における活動を強化していくことが重要であり、交通安全に関する新たな仕組みづくりや方策を生み出していくなど、地方公共団体の果たす役割にも大きなものがある。
- その上で、行政、学校、家庭、職場、団体、企業等が役割分担しながらその連携を強化し、また住民が、交通安全に関する各種活動に対して、その計画、実行、評価の各場面において様々な形で参加し、協働していくことが有効である。
- 中でも、交通事故の被害者やその遺族は、交通事故により家族を失い、被害を負わされるなど交通事故の悲惨さを我が身をもって経験し、理解していることから、交通事故被害者等の参加や協働は重要である。
- さらに、防犯や防災と併せて、地域の安全として考えていくことも、地域における取組を進める上で有効である。

2 道路交通安全についての目標

(1) 道路交通事故の現状と今後の見通し

- 我が国の交通事故による24時間死者数は、昭和45年に1万6,765人を数えたが、46年以降着実に減少に向かい、54年には8,466人とほぼ半減した。その後増勢に転じ、平成4年には1万1,451人に達したが、翌年から再び減少傾向に転じ、14年には8,326人となり、昭和45年当時の半減以下となった。さらに、平成17年中の死者数は6,871人にまで減少した。
- しかしながら、死傷者数と交通事故件数は昭和53年以降ほぼ一貫して増加傾向にあり、17年中の死傷者数は116万3,504人、交通事故件数は93万3,828件と若干減少したものの、依然として高水準にある。



(2) 交通安全基本計画における目標

- 交通事故のない社会を達成することが究極の目標であるが、中期的には平成15年に設定した「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」という目標の実現を図ることとし、本計画の計画期間である平成22年までには、年間の24時間死者数を5,500人以下にすることを目指すものとする。
- このことは、当然のことながら、24時間死者数のみならず、およそ道路交通事故に起因する死者数(30日以内死者数等)を同様に減少させることを意味している。
- 言うまでもなく、本計画における最優先の目標はかかる死者数の減少であるが、

今後はさらに、死者数減少を始めとする交通安全対策を実施するに当たり、事故そのものの減少や死傷者数の減少にも一層積極的に取り組み、平成22年までに、年間の死傷者数を100万人以下にすることを旨とする。

3 道路交通の安全についての対策

(1) 今後の道路交通安全対策を考える視点

- 従来の交通安全対策を基本としつつ、経済社会情勢、交通情勢の変化等に対応し、また、実際に発生した交通事故に関する情報の収集、分析を充実し、より効果的な対策への改善を図るとともに、有効性が見込まれる新たな対策を推進する。
- 対策の実施に当たっては、可能な限り対策ごとの目標を設定するとともに、その実施後において効果評価を行い、必要に応じて改善していくことも必要である。
- 最近及び今後の経済社会情勢や交通情勢等を踏まえると、今後対策を実施していくに当たっては、特に、次のような視点を重視して対策の推進を図っていくべきである。

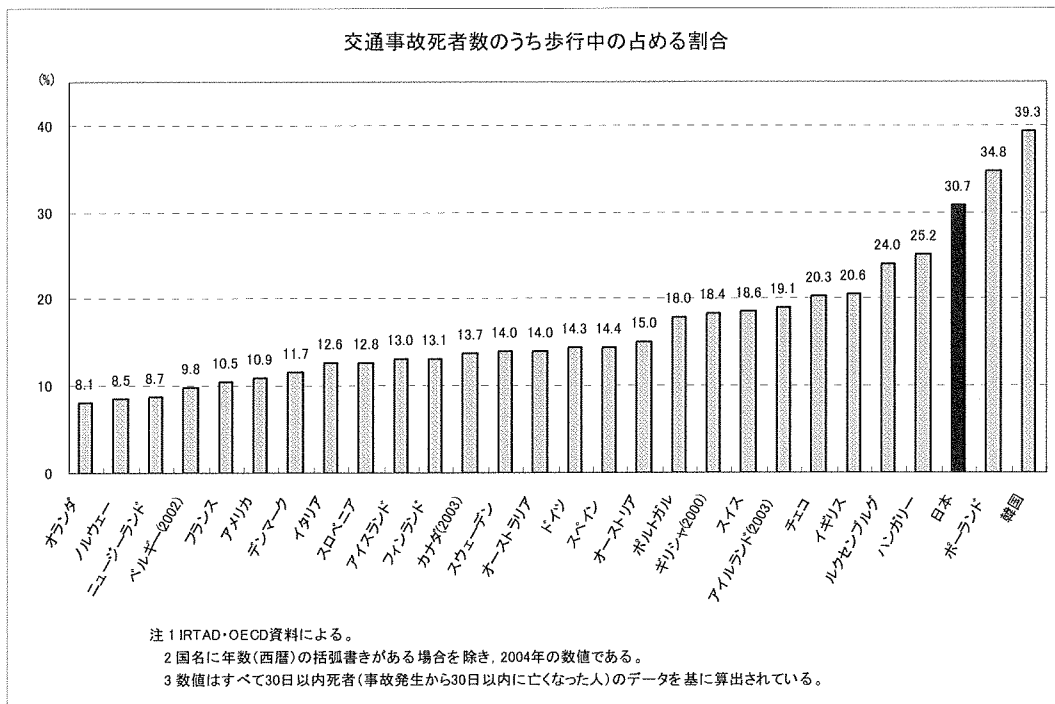
<少子高齢社会への対応>

- ・ 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。安心して子どもを生み、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、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。

- 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、①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、②衝突の未然防止を図るなど車両の安全性を高めたり、③交通管制をより高度化したり、④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

① 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。

- ・ 人優先の安全・安心な歩行空間の整備
- ・ 通学路等の歩道整備等の推進
- ・ 「あんしん歩行エリア」の形成及び「生活道路事故抑止対策マニュアル」の活用等による交通安全対策の推進
- ・ バリアフリー化を始めとする歩行空間等の整備
- ・ 道路ネットワークの整備と規格の高い道路の利用促進
- ・ IT化の推進による安全で快適な道路交通環境の実現
- ・ 「くらしのみちゾーン」の形成等総合的・集中的な取組の実施
- ・ 優先度明示方式による交通事故対策の重点実施
- ・ 事故危険箇所対策の推進
- ・ 「交通事故対策・評価マニュアル」及び「交通事故対策事例集」による科学的分析に基づく事故対策の推進
- ・ 高度道路交通システムの活用
- ・ 新たな違法駐車対策法制による違法駐車対策の推進
- ・ ハード・ソフト一体となった駐車対策の推進
- ・ 災害に備えた道路交通環境の整備

② 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。

- ・ 参加・体験・実践型の活動の推進

- ・ 高齢者に対する安全教育の推進
- ・ 自転車の安全利用の推進
- ・ 後部座席等におけるシートベルト着用の推進
- ・ 反射材の普及促進
- ・ 交通の安全に関する民間団体等の主体的活動の推進
- ・ 住民の参加・協働の推進

③ 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。

- ・ 高齢運転者対策の充実
- ・ 安全運転管理の推進
- ・ 自動車運送事業者に対する指導監督の充実
- ・ 貨物自動車運送事業安全性評価事業の促進等
- ・ 映像記録型ドライブレコーダーの普及

④ 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。

- ・ 先進安全自動車の開発・普及の促進
- ・ 車両の安全性等に関する日本工業規格の整備
- ・ 自動車点検整備の充実
- ・ リコール制度の充実・強化

⑤ 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。

- ・ 悪質性、危険性、迷惑性の高い違反に重点を置いた取締りの強化等
- ・ 背後責任の追及
- ・ 自転車利用者に対する指導取締りの推進
- ・ 交通犯罪捜査及び交通事故事件捜査体制の強化
- ・ 暴走族対策の強化

⑥ 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。

- ・ 自動体外式除細動器の使用も含めた心肺そ生法等の応急手当の普及啓発活動

の推進

- ・ 救急救命士の養成・配置等の促進
- ・ ドクターカーの活用促進
- ・ 緊急通報システムの拡充及び現場急行支援システムの整備
- ・ ドクターヘリ事業の推進

⑦ 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。

- ・ 損害賠償請求の援助活動等の強化
- ・ 交通事故被害者等の心情に配慮した対策の推進

⑧ 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。

- ・ 安全運転の支援
- ・ 高齢者の交通行動特性に関する研究の推進
- ・ ナンバープレート・封印のIC化に関する研究開発の推進
- ・ 道路交通事故原因の総合的な調査研究の充実強化