

1 交通安全白書とは

交通安全白書は、交通安全対策基本法（昭和45年法律第110号）第13条に基づき、政府が毎年国会に報告しているものであり、次の2分冊で構成されている。

平成14年度交通事故の状況及び交通安全施策の現況（現況編）

平成15年度において実施すべき交通安全施策に関する計画（計画編）

今回の白書は33回目に当たり、第7次交通安全基本計画の構成に沿って、陸上（道路及び鉄軌道）、海上及び航空の分野ごとに、記述している。

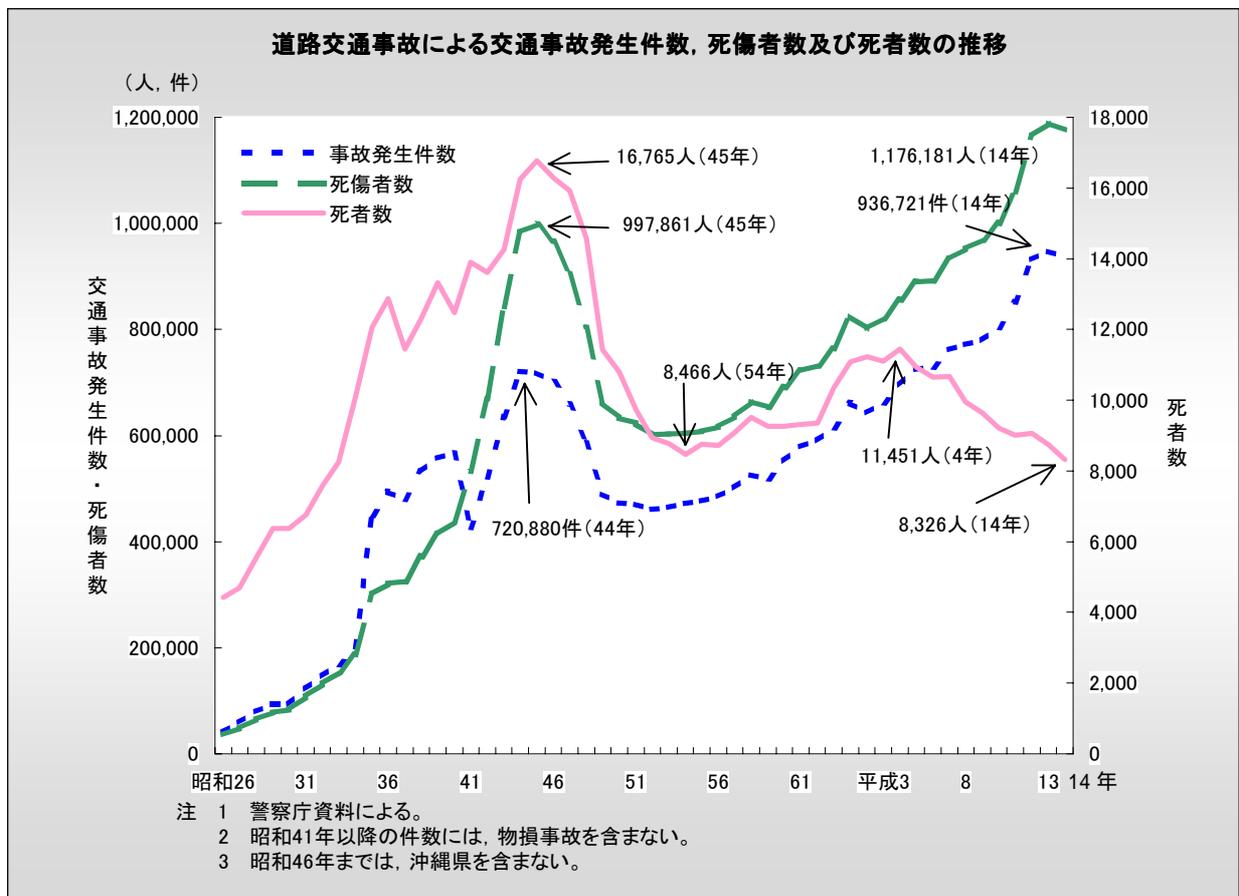
2 現況編の概要

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。しかし、その後増勢に転じ、57年以降9,000人台を続けた後、63年から8年連続して1万人を超えていたが、平成7年を境に8年には1万人を下回った。

平成14年の死者数は8,326人と過去最悪の昭和45年を半減し、事故発生件数は93万6,721件、負傷者数は116万7,855人と、それぞれ12年ぶりに減少した。

2 死者数の減少と今後の方向性

平成14年の死者数は8,326人と、平成17年までに、年間の24時間死者数を交通安全対策基本法施行以降の最低であった昭和54年の8,466人以下とすることを旨とするという第7次交通安全基本計画(13～17年度)の目標を二年度目で達成した。

死者数減少の要因としては、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が挙げられ、近年では、危険認知速度(車両の事故直前の速度)の低下、シートベルト着用率の向上、さらに、平成14年6月に施行された改正道路交通法が飲酒運転に対する罰則等を強化したことが寄与していると考えられる。

小泉内閣総理大臣は、平成15年1月2日に「交通事故死者数半減達成に関する内閣総理大臣(中央交通安全対策会議会長)の談話」を公表し、今後10年間を目途に、交通事故死者数を更に半減し、「世界一安全」な道路交通の実現を目指す決意を明らかにした。さらに、15年1月31日の第156回通常国会の施政方針演説においても、同様の決意が表明されている。

今後の対策としては、これまで大きな成果を挙げてきた交通安全基本計画に基づく諸対策を一層強力に推進していくことが有効と考えられる。また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、平成15年3月27日、「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しており、これに基づく諸対策を総合的に推進することが必要である。

2 平成14年中の交通事故の状況

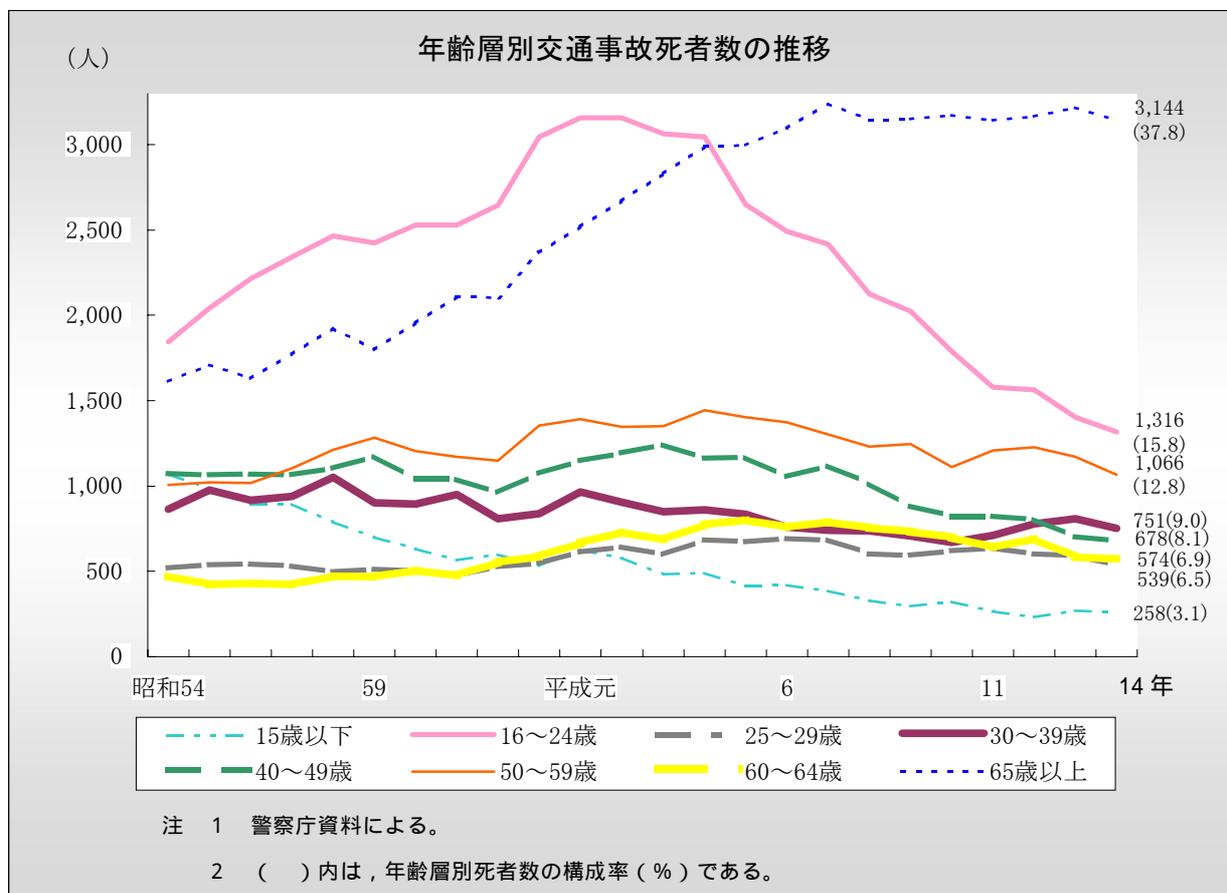
1 概況

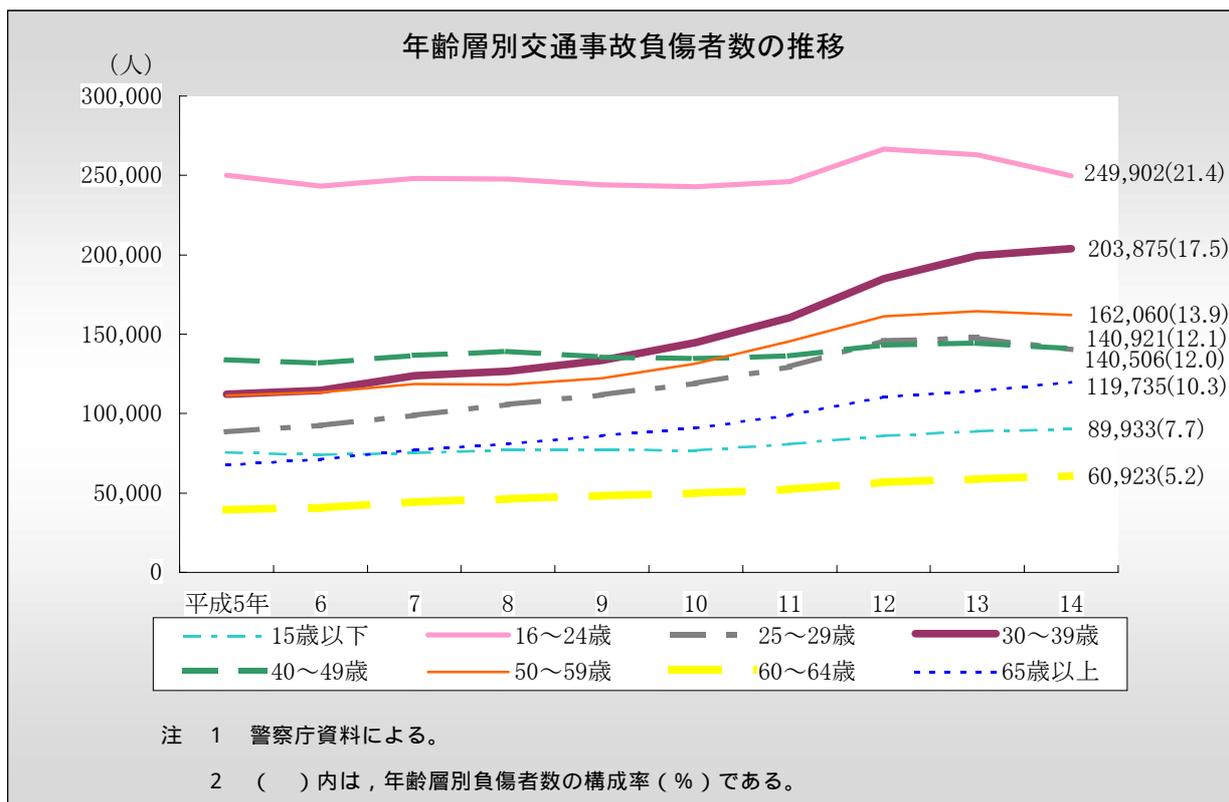
発生件数	93万6,721件
死傷者数	117万6,181人
うち負傷者数	116万7,855人
うち死者数(24時間)	8,326人
	(30日以内死者数では9,575人)

2 年齢層別交通事故死者数及び負傷者数

死者数は、10年連続で65歳以上の高齢者(3,144人)が最も多く、次に16～24歳の若者(1,316人)となっており、この二つの年齢層で全交通事故死者数の53.6%を占めている。また、前年と比べると50～59歳(106人減)、16～24歳の若者(86人減)、65歳以上の高齢者(72人減)が特に減少している。

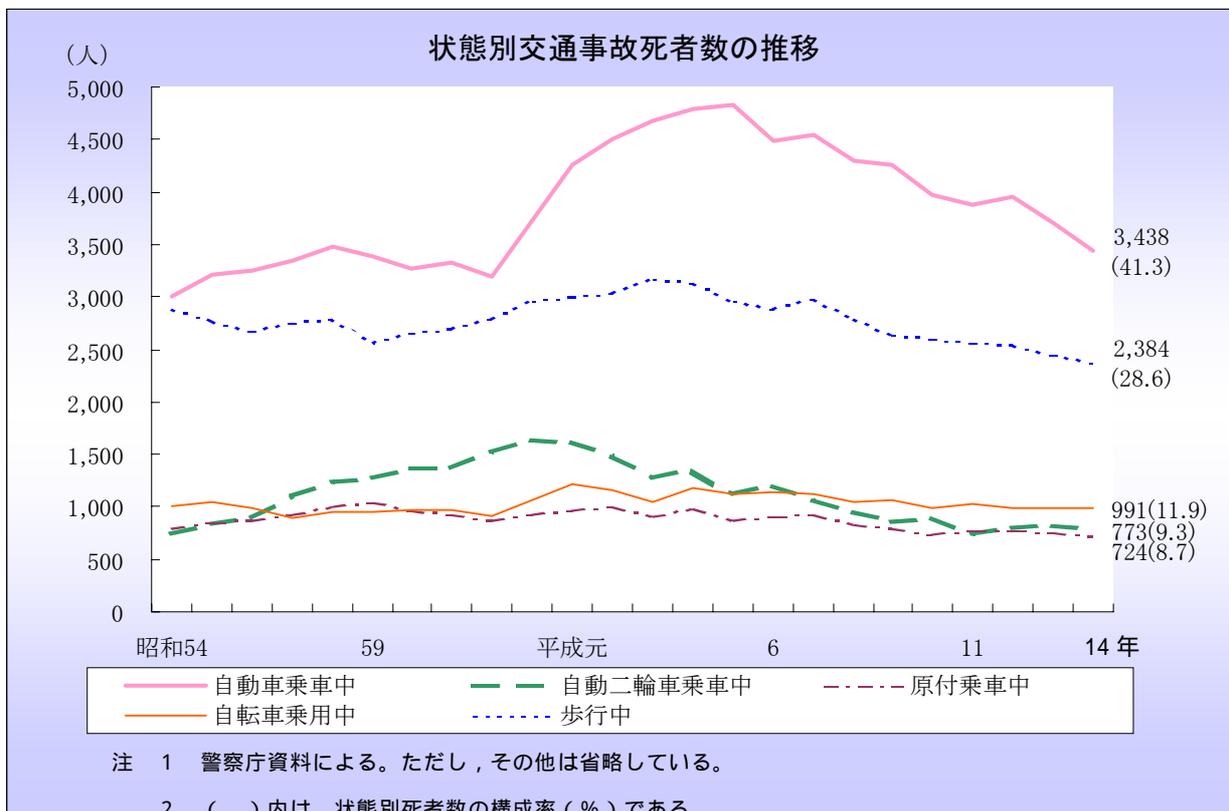
負傷者数は、16～24歳の若者(24万9,902人)が最も多く、全負傷者数の21.4%を占めている。また、前年に比べると16～24歳(1万2,943人減)、25～29歳(7,261人減)、40～49歳(3,377人減)が特に減少し、65歳以上の高齢者(5,344人増)、30～39歳(4,406人増)が特に増加している。

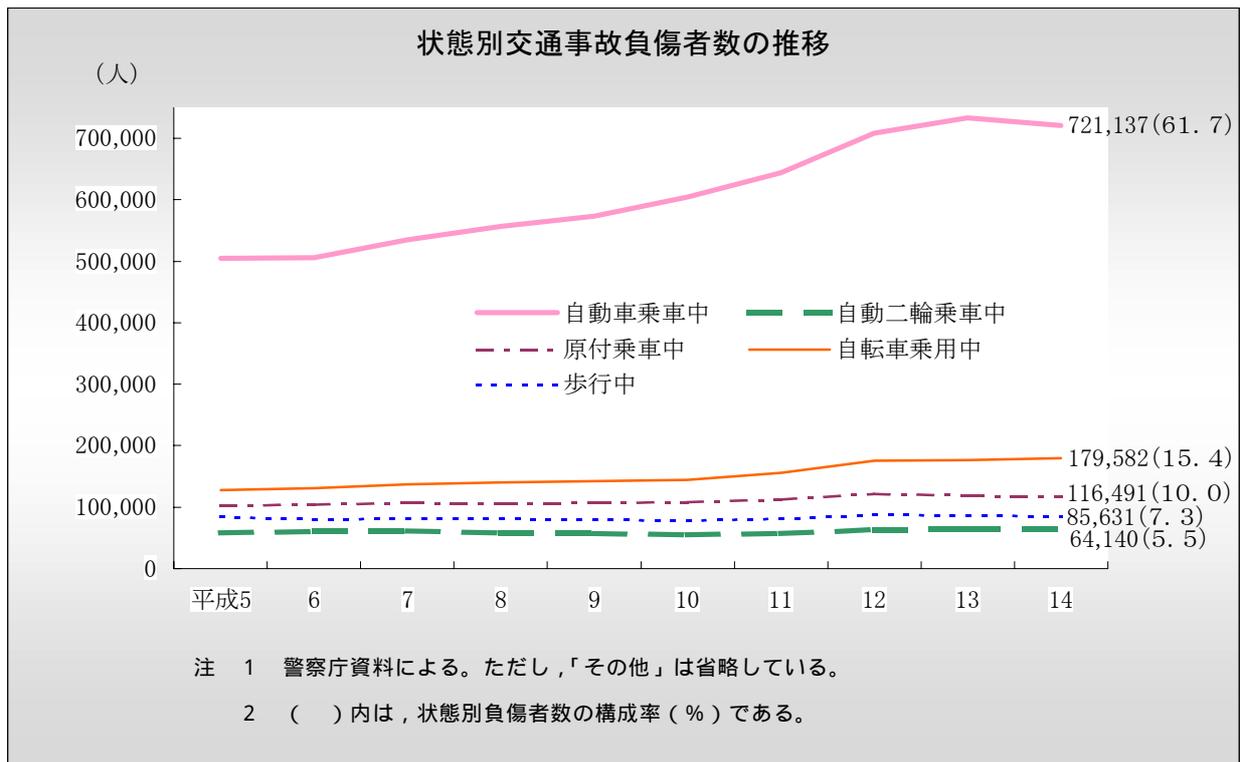




3 状態別交通事故死者数及び負傷者数

死者数は、自動車乗車中が3,438人と最も多く、全死者数の41.3%を占めている。負傷者数についても、自動車乗車中が72万1,137人と最も多く、全負傷者数の61.7%を占めている。



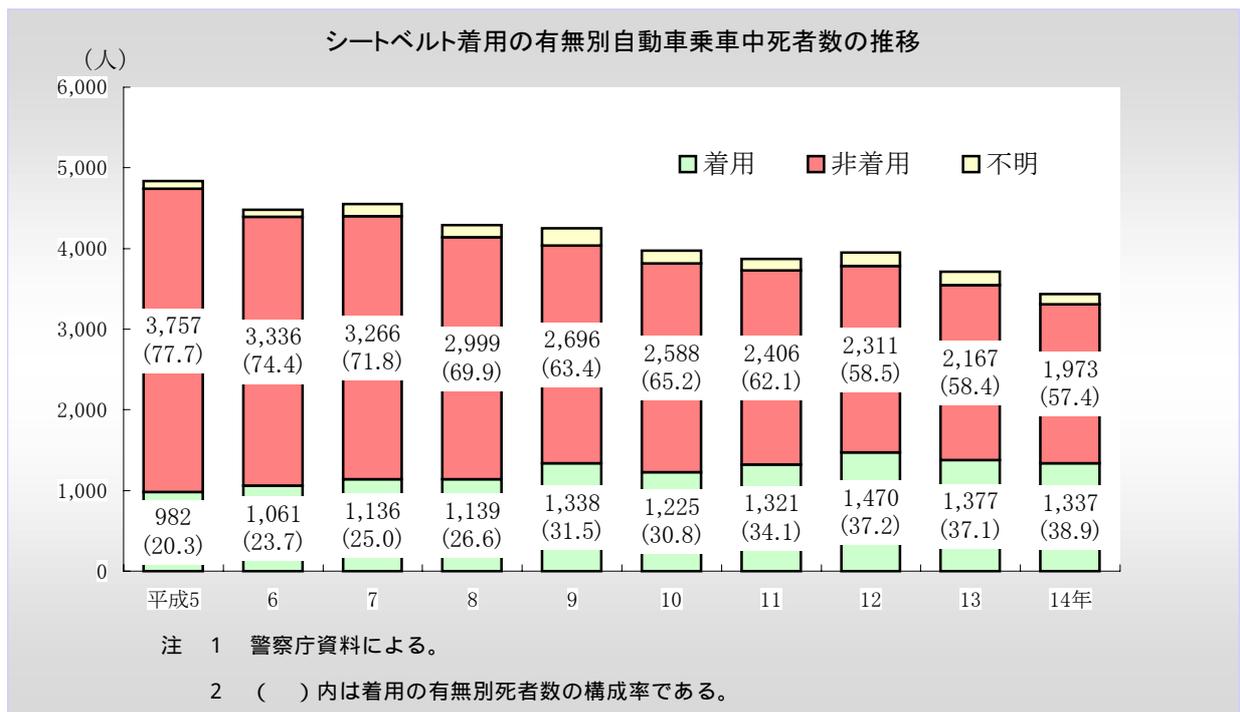


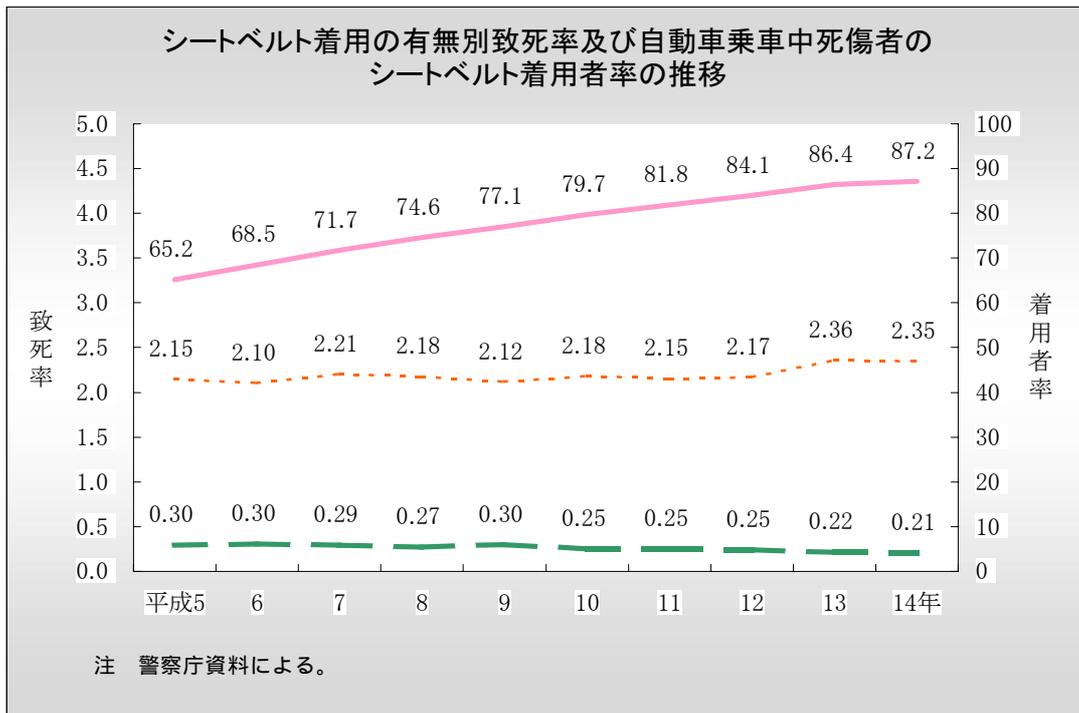
4 シートベルト着用の有無別死者数

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1,973人で前年に比べ194人(9.0%)減少している。

年齢別にみると、16～24歳の若者の非着用の死者数は499人で、全非着用死者数の25.3%を占めている。

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11分の1程度である。





5 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35人であり、車両大破事故を除いた死者15人のチャイルドシート着用の有無は、着用3人、非着用は12人であった。

6 月別、曜日別、昼夜別交通事故発生状況

月別では、発生件数、死者数とも12月がピークとなっている。

曜日別では、土曜日、日曜日と週末に交通死亡事故が多発している。

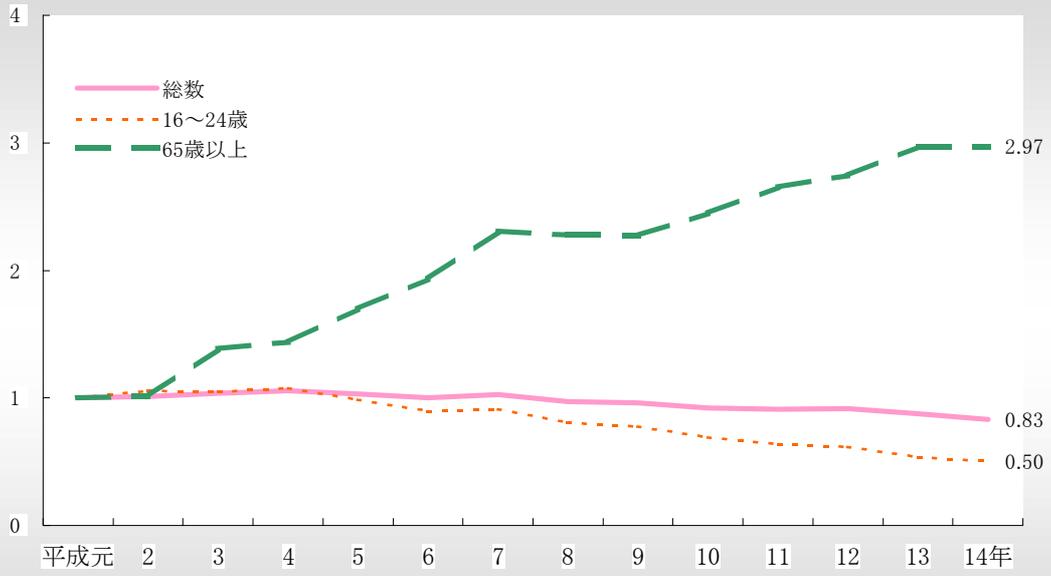
昼夜別では、夜間の発生件数が事故全体の29.5%であるのに対して、夜間の交通死亡事故発生件数は、死亡事故全体の53.0%を占め、死亡事故率(事故1,000件当たりの死亡事故件数)は、夜間が昼間の2.7倍になっている。

7 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は減少傾向で推移しているが、これを運転者の年齢別にみると、65歳以上の高齢者は、平成14年には元年の2.97倍となっている。

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

(指数)



- 注 1 警察庁資料による。
2 平成元年を1とした指数

近年の交通事故の傾向を見ると、交通事故死者数全体に占める65歳以上の高齢者の割合が、全体の3分の1を超え、極めて高くなっている。モビリティは高齢者の「生活の質」を高める上で不可欠の要素であり、今後我が国が本格的な高齢社会へ移行するに際しては、高齢者にとって安全で安心できる道路交通社会を構築することが喫緊の課題である。

こうした観点から、「高齢者の交通安全総合対策について」（昭和63年9月9日交通対策本部決定）後の情勢変化に的確に対応するため、平成15年3月27日、今後の高齢者の交通安全対策の指針となる「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」が交通対策本部で決定された。

この中には、高齢者の多様性に着目する（「歩行者、自転車利用者」としての高齢者と、「自動車運転者」としての高齢者）、交通事故のリスクを分析する（モードごとに高齢者の交通事故の現状を分析し、対策を検討する）、家庭、地域、学校などの役割を重視する、など的高齢社会対策大綱（平成13年12月28日閣議決定）を踏まえた新しい考え方が取り入れられている。

この対策は、「高齢歩行者、高齢自転車利用者等の交通安全対策」、「高齢運転者の交通安全対策」及び「市民参加型の交通安全活動の推進及び高齢者保護の強化」の三つの柱から構成されているが、それぞれについて、「あんしん歩行エリア」、「高齢運転者に対する講習の充実」、「高齢者世帯訪問」、「世代間交流活動」等、多くの対策が盛り込まれている。

この対策の推進によって、高齢者を交通事故から守るとともに、高齢者と他の世代がお互いに理解し合い、思いやりをもって行動する共生の交通社会が実現することが期待される。

世代間交流事業（佐賀県）



3 平成14年度の主な道路交通安全施策

- 1 道路交通環境の整備
交通安全施設等整備事業の推進
高度道路交通システムの整備
交通需要マネジメントの推進
- 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
シートベルト及びチャイルドシートの正しい着用の徹底等
- 3 安全運転の確保
運転者教育等の充実
自動車運送事業者等の行う運行管理の充実
- 4 車両の安全性の確保
自動車アセスメント情報の提供等
自動車の検査及び点検整備の充実
リコール制度の充実
- 5 損害賠償の適正化と被害者対策の推進
自動車損害賠償保障制度の充実

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14年度は、交通安全施設等整備事業七箇年計画の最終年度として、次のような事業を実施した。

事故多発地点のうち緊急度の高い箇所について、交差点改良等を重点的に実施した。また、中央帯等の整備、危険性が高い場所等への信号機の設置、既存の信号機の集中制御化、系統化等の高度化、道路標識の高輝度化・大型化・可変等を進めるとともに、キロポスト(地点標)、高速走行抑止システムの整備、夜間事故防止対策として道路照明・視線誘導標等の設置を進めた。

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、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、音響信号機等を整備するとともに、交通結節点におけるエレベーターの設置等を推進した。

また、高齢運転者に見やすい道路標識・道路標示の整備、児童・幼児の通行の安全を確保するための通学路、通園路の整備を図るとともに、道路空間と一体になって交通安全施設と同様に機能する歩行者用通路や交通広場等の整備を進めた。

青信号で進行する歩行者と自動車との交錯をできるだけ少なくした「歩車分離式信号」を、全国100の交差点においてモデル運用を行い、その結果を踏ま

え導入・運用の指針を制定した。

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、輸送効率等の向上するため、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、インフラの整備等を推進している。

道路交通情報通信システム（VICS）の整備を推進し、全国においてサービスを開始している。

新交通管理システム（UTMS）の中核となる高度交通管制システムの整備の一環として、金沢市、神戸市及び佐世保市の交通管制センターを更新し、高度化した。

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・普及を促進している。

道路運送事業において ITS 技術を活用し、公共交通機関の利用促進に資する利用者支援システム、運行支援システム等の整備を進めている。

ノンストップ自動料金支払いシステム（ETC）の整備を推進し、首都高速道路及び阪神高速道路のほぼすべての料金所を含め、全国の主要な料金所にサービスを拡大している。

交通需要マネジメントの推進

交通容量の拡大策、交通管制の高度化等に加えて、パークアンドライド、情報提供、相乗りの促進、時差通勤・通学、フレックスタイム制の導入等、道路の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）を推進した。また、平成13年度より、地域における交通流・量の調整、事業者による交通事業の改善等を支援する TDM 実証実験に対する認定制度を設け、14年度は3地域の実験計画を認定した。

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

運転免許証を持たない、老人クラブに加入していない等の高齢者に対し、地方公共団体等と連携して、事故多発路線に居住する高齢者の家庭訪問による個別指導、医師等と連携した交通事故防止のワンポイントアドバイス等地域ぐるみで高齢者の交通安全指導が行われるように努めた。

また、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）の養成等を積極的に促進し、老人クラブ等が関係団体と連携して「ヒヤリ地図」の作成、高齢運転者の実技講習及び最近普及している電動車いすの安全利用等自主的な交通安全運動を展開できるよう指導・援助を行った。特に、シルバーリーダーについては、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」を実施した。さらに、家庭において適切な助言等が行われるよう、交通安全母親活

動，世代間交流による交通安全普及啓発活動等の促進に努めた。

シートベルト及びチャイルドシートの正しい着用の徹底

各種交通安全教室，交通安全運動等の機会をとらえ，シートベルトの着用効果，正しい利用方法について広報啓発・指導に努めた。

また，チャイルドシートについては，しっかり取り付けられていないものも多く見受けられることから，春・秋の全国交通安全運動等の機会に普及促進キャンペーンや産婦人科，幼稚園，保育園等における取付講習会を開催した。

3 安全運転の確保

運転者教育等の充実

平成14年6月の改正道路交通法の施行により，免許取得機会の拡大等の観点から，大型第二種免許及び普通第二種免許に指定教習所における教習及び技能検定制度が導入された。同時に，第二種免許取得者の水準向上の観点から，応急救護処置講習等が義務付けられた。

また，同法の施行により，更新時講習は，優良運転者，一般運転者，違反運転者，初回更新者の区分に応じて受けることとされ，高齢者講習については，受講対象が75歳以上から70歳以上に拡大された。

自動車運送事業者等の行う運行管理の充実

鉄道事業法等の一部を改正する法律(平14法77)の施行(平成15年4月)により，貨物自動車運送事業に対する営業規制が撤廃されることに対応し，貨物自動車運送事業輸送安全規則等を改正し，運行が長期にわたる場合の点呼の強化等を行った。また，飲酒運転等に対する行政処分基準の強化及び鉄道事業等の一部を改正する法律の施行に合わせた行政処分基準の強化を行った。

4 車両の安全性の確保

自動車アセスメント情報の提供等

自動車の衝突安全性能等の比較試験の結果，エアバッグ等安全装置の装備状況等の情報，チャイルドシートの安全性比較試験の結果等の情報を提供している。

自動車の検査及び点検整備の充実

平成14年7月に道路運送車両法の一部を改正することにより，不正改造行為を禁止し，整備命令制度を強化した。

リコール制度の充実

自動車不具合情報ホットラインを活用し，ユーザーからの自動車の不具合情報を幅広く収集し，得られた多数の情報を分析してリコール該当車の早期発見に努める等リコール制度の適正な運用を図るとともに，平成13年4月より，ユーザーからの不具合情報について国土交通省のホームページで公開し，情報収集の強化に努めている。

5 損害賠償の適正化と被害者対策の推進

自動車損害賠償保障制度の充実

保険会社等による被害者等に対する情報提供の義務付け，紛争処理機関による

新たな紛争処理の仕組みの整備など、被害者保護の充実を盛り込んだ自動車損害賠償保障法及び自動車損害賠償責任再保険特別会計法の一部を改正する法律が平成14年4月1日から施行された。

さらに、自動車損害賠償保障法施行令等の一部を改正する政令により、平成14年4月から、介護を要する重度後遺障害者に対する保険金限度額の引上げを行った。

1 飲酒運転に対する厳正な対応（道路交通法令の改正）

飲酒運転によって引き起こされる悲惨な交通事故が後を絶たないことから、悪質危険運転者対策強化の一環として、平成13年の道路交通法改正により飲酒運転に対する罰則等の強化が図られた（平成14年6月1日施行）。

罰則の引上げ

区分	改正後（現行）	改正前
酒酔い運転	3年以下の懲役又は50万円以下の罰金	2年以下の懲役又は10万円以下の罰金
酒気帯び運転	1年以下の懲役又は30万円以下の罰金	3月以下の懲役又は5万円以下の罰金

罰則対象となる酒気帯びの基準値の引下げ

区分	改正後（現行）	改正前
基準（呼気1ℓ当たり）	0.15mg/l以上	0.25mg/l以上

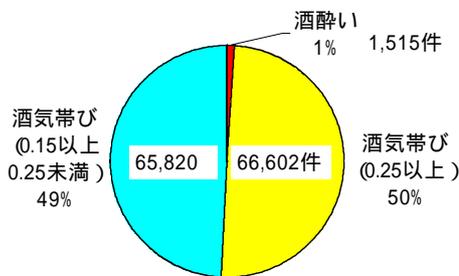
行政処分の基礎点数の引上げ

区分	改正後（現行）	改正前
酒酔い運転	25点	15点
酒気帯び運転(0.25mg/l以上)	13点	6点
酒気帯び運転(0.15mg/l以上0.25mg/l未満)	6点	-

2 飲酒運転による交通事故の減少

改正道路交通法令の施行を受け、従来取締りの対象とならなかった酒気帯び運転(0.15mg/l以上0.25mg/l未満)も含めた厳正な取締り，飲酒運転防止に向けた広報啓発活動等を行った結果，飲酒運転による交通死亡事故が大幅に減少した。

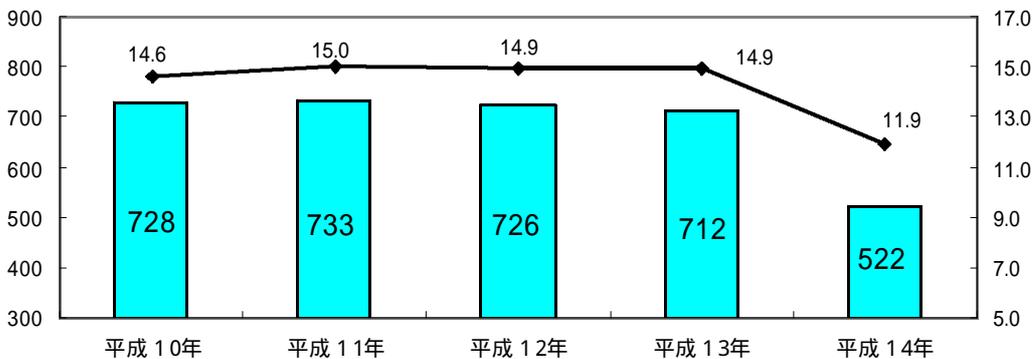
飲酒運転の取締り状況（平成14年6～12月）



テレビCM等による広報啓発活動



飲酒運転による交通死亡事故の減少



注1) 構成率 = 飲酒死亡事故件数 / 全死亡事故件数

注2) 棒グラフ内の数値は、各年の6月から12月までの飲酒運転による交通死亡事故件数

第2部 鉄軌道交通

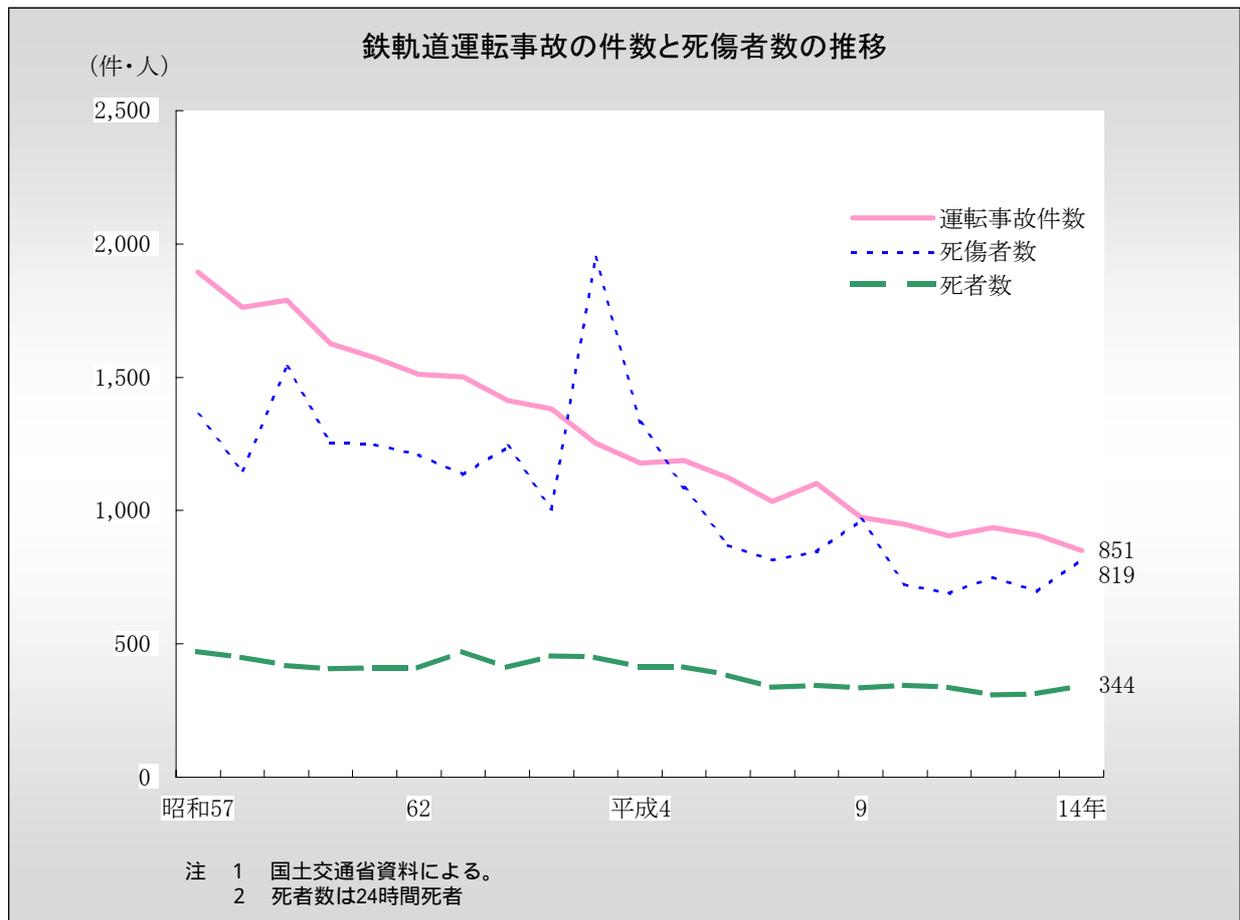
1 鉄軌道交通事故の動向

踏切事故防止対策の推進,各種の運転保安設備の整備・充実,制御装置の改善,乗務員等の資質の向上など総合的な安全対策を実施してきた結果,運転事故*は,長期にわたり減少傾向にあり,平成14年の運転事故件数は851件となっている。

運転事故による死傷者数は819人(うち死亡者344人)と前年比15.0%増となっている。

踏切事故は448件と運転事故の約半数を占めているが,長期的には減少傾向にある。

平成14年中の重大事故は,2月22日に発生したJR九州の列車衝突事故と9月26日に発生した名古屋鉄道の列車脱線事故の2件である。



* 運転事故とは,列車衝突事故,列車脱線事故,列車火災事故,踏切障害事故(踏切道において,列車が人や車両等と衝突,接触する事故),道路障害事故(踏切道以外の道路において,列車が人や車両等と衝突,接触する事故),鉄道人身事故(人の死傷を生じた事故で前記以外のもの)及び鉄道物損事故(500万円以上の物損を生じた事故で前記以外のもの)をいう。

2 平成14年度の主な鉄軌道交通安全施策

1 鉄軌道交通環境の整備

線路施設，運転保安設備等の整備

地方中小鉄道の安全輸送を確保するため，トンネルや橋りょう等の鉄道施設等の現状を総点検し，安全性の観点から評価する事業を実施している。

また，列車運行の安全確保を図るため，列車集中制御装置(CTC)等の整備を促進するとともに，自動列車停止装置(ATS)未設置路線におけるATSの整備を推進している。

保安監査等の実施

プラットホームからの転落事故に対して安全対策を講ずるよう鉄軌道事業者を指導した。また，平成14年2月にJR鹿兒島線で発生した列車衝突事故を踏まえた無閉そく運転時の安全対策について，また，同年11月の列車と接触し負傷した中学生を救助するため，線路内に立ち入った消防隊員が後続列車と接触し死傷するという事故を踏まえた鉄道災害発生時の緊急体制の再確認と二次災害防止のための安全管理の徹底についても指導した。

2 鉄道事故原因の究明及び未然防止対策の推進

航空・鉄道事故調査委員会(平成13年10月1日改組)は，鉄道事故及び鉄道事故の兆候(重大インシデント)を総合的に解析して報告書を作成し，公表している。

また，鉄道事故等報告規則等に基づいて報告される鉄道事故等の情報を収集整理し，鉄軌道事業者等の関係者で共有することにより，事故の未然防止を図っている。

3 踏切事故防止対策

踏切道の改良については，踏切道改良促進法(昭36法195)及び第7次踏切事故防止総合対策に基づき，踏切道の立体交差化，構造改良及び保安設備の整備を推進している。

同法により改良すべき踏切道として，平成13年度末までに踏切道の立体交差化2,099箇所，構造改良3,893箇所及び保安設備の整備2万7,613箇所を指定し，その改良を促進している。また，踏切道の統廃合についても併せて実施している。

平成 15 年 2 月 26 日，JR 西日本山陽新幹線の運転士が，福山駅を定時発車後，所定速度で運転中に約 8 分間居眠り状態となり，岡山駅に到着した際，新幹線が ATC（自動列車制御装置）の動作により所定停車位置の約 100 メートル手前で自動停止するという事案が発生した。車掌が運転台に行き確認したところ，運転士は居眠り状態であり，運転士に声をかけたところ目を覚ましたが，当該運転士が「病気でない。」と申告したため，新大阪まで運転が継続された。

同社は，運転士が「病気でない。」と言明した場合でも，(1)他の乗務員（車掌等）を運転室に同乗させる，(2)可能な限り代替運転士の手配を行う等の措置をとることを内容とする新幹線指令運転マニュアルの見直しを行ったが，その後の医学的精密検査の結果，当該運転士が睡眠時無呼吸症候群（SAS）であると診断されたことを発表した。

これを受け，国土交通省では，直ちに全国の鉄軌道事業者に対し睡眠時無呼吸症候群等に起因する可能性の高い事件事例等を再調査するとともに，当該症状の認識を新たにして健康管理等に所要措置を講じるよう通達した。さらに，本件が，鉄道のみならず，陸・海・空の各交通機関に共通する問題であり，同様の事態に起因する交通事故を未然に防止するための対策を至急検討する必要性にかんがみ，平成 15 年 3 月 7 日，「交通事業に係る運転従事者の睡眠障害に起因する事故等の防止対策に関する連絡会議」を省内に設置し，医療専門家からの情報も得ながら，公共交通機関に関して今後執るべき安全対策について申し合わせを行った。

申し合わせでは，基本的な対応方針として，運転従事者に対する SAS 問題への認識向上の取組と SAS 検診の促進及び運転従事者が SAS であるとの診断を得た場合には速やかに医療専門家の治療と指導による厳正な健康管理体制の下に置く等の措置により，安全な交通を確保する運行管理体制を整備するよう交通事業関係者への周知と指導の徹底を図るとともに，各交通機関の特性を考慮した具体的な対応策を総合的に推進することとしている。

トピック

韓国の地下鉄火災を踏まえた我が国の対応

平成 15 年 2 月 18 日(火)午前 9 時 53 分頃、韓国大邱市地下鉄公社の中央路駅において、地下鉄火災が発生した。この火災は、多数の被害者を出す大惨事となった。

国土交通省では、この火災を重く受け止め、事故翌日の平成 15 年 2 月 19 日に地下駅を有する鉄軌道事業者に対し、駅における不審者、不審物に対する注意の徹底、火災対策設備、異常発生時の対応マニュアルの点検、地下鉄道の火災対策設備の整備の充実について指導を行った。

さらに、消防庁と協力して国内の地下駅に対する一斉点検を実施するとともに、平成 15 年 3 月 1 日から実施された「平成 15 年車両火災予防運動」の機会をとらえ、地下駅を有する鉄軌道事業者の 288 駅において、地下鉄火災を想定した初期消火、通報及び避難に係る訓練を実施した。

また、国内の全地下駅の火災対策設備について、火災対策基準への適合状況の詳細な調査を実施した。調査の結果、全 684 駅のうち基準を満たしていない駅が 268 駅あり、その多くは基準が策定された昭和 50 年以前に設置された駅であることが分かった。

国土交通省では、こうした地下鉄火災に係る問題への対応として、消防庁とともに、学識経験者、鉄道事業者等で構成する検討会を設置し、我が国の地下鉄道の総合的な火災対策について検討を進めている。

地下鉄火災訓練（大阪府）



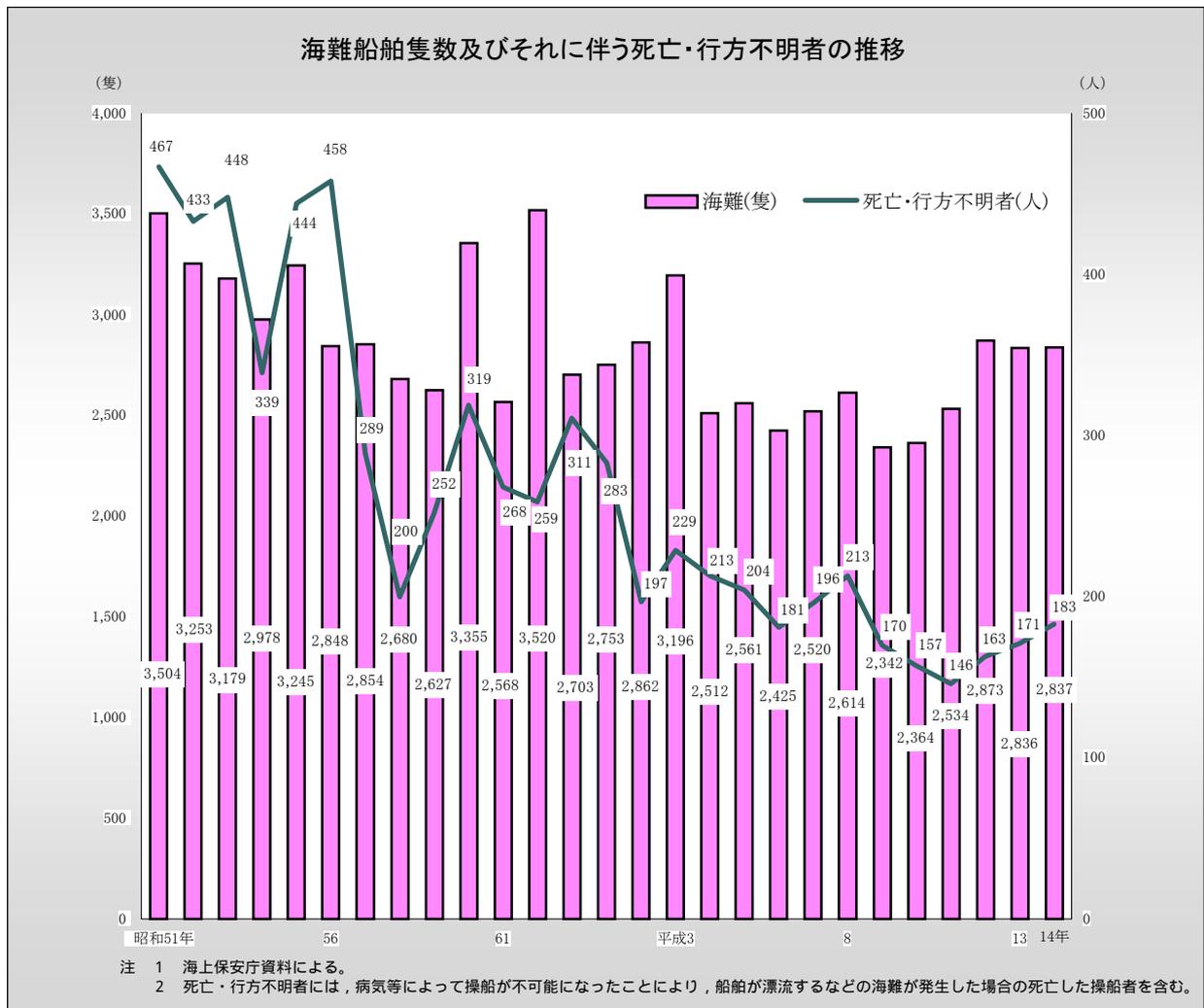
第2編 海上交通

1 海難等の動向

1 平成14年中の海難等及び海難救助の状況

海難船舶数は2,837隻であった。うち977隻の自力入港を除く1,860隻中、1,625隻を救助した。また、海難船舶乗船者1万6,274人のうち、1万874人の自力救助を除く5,400人中、5,217人を救助した。

海難による死亡・行方不明者数は183人、船舶からの海中転落による死亡・行方不明者数は138人であった。



2 平成14年中の海難等の特徴

近年のマリンレジャー活動の活発化に伴い、プレジャーボート等の海難が増加しており、1,136隻と前年に比べ132隻減少したものの、海難船舶隻数全体の40%を占めている。

海難による死亡・行方不明者数、船舶からの海中転落による死亡・行方不明者数ともに漁船によるものが最も多く、それぞれ全体の53%、59%を占めている。

2 平成14年度の主な海上交通安全施策

1 海上交通環境の整備

第9次港湾整備七箇年計画（平成8～14年）に基づき，開発保全航路，港湾等の整備，港湾の耐震性の強化を行った。また，漁港漁場整備長期計画（平成14～18年度）に基づき，外郭施設等の整備を通じて漁船の安全の確保を図った。

船舶交通のふくそうする海域においては，航路航行義務等特別の交通ルール等を定めるとともに，海上交通に関する情報提供と航行管制を一元的に行うシステムである海上交通情報機構等の整備・運用を行った。このほか，東京湾口航路整備事業等，船舶航行の安全性と海上輸送の効率性を両立させた海上交通環境である海上ハイウェイネットワークを構築するための整備等を行った。

2 海上交通の安全に関する知識の普及

平成14年4月1日から海図の緯度・経度が日本測地系から世界測地系へ変更となり，乗揚げ海難等が発生する危険性が高まったことから，平成14年度全国海難防止強調運動においては「船位確認の徹底～世界測地系海図の適正な使用～」を重点事項として定め，運動を実施した。

3 船舶の安全性の確保

海上人命安全条約（SOLAS 条約）において，船舶の航行の安全に係る技術革新等に対応した船舶自動識別装置（AIS）の搭載を始めとする船舶の航海設備等に関する安全基準の大幅な見直しが行われ，平成14年7月に発効し，我が国も国内法の整備を行うとともに，船舶検査体制の充実に努めた。

国際海事機関（IMO）において，ダブルハル（二重船殻）タンカーの建造を促進することを内容とする海洋汚染防止条約（MARPOL条約）の改正が行われ，平成14年9月に発効し，我が国も国内法の整備を行った。

国際安全管理規則（ISMコード）が平成14年7月から完全適用になったことから，制度の円滑な実施体制の整備等を図るとともに，外国船舶の監督（PSC）を重点・強化した。

4 各種船舶等の安全対策の充実

漁船等を除く総トン数20トン未満の船舶（以下「小型船舶」という。）を対象に，小型船舶の所有権の公証のための登録に関する制度等について定め，小型船舶の所有者の利便性の向上を図るとともに，小型船舶の放置艇対策を目的とした小型船舶の登録等に関する法律（平成13年法102）が平成14年4月から施行された。

マリナー愛好者に救命胴衣着用の必要性を訴えるため，シンボルマーク（「ウクゾウ」くん）を決定した。

小型船舶の利用者ニーズ等に応えるとともに，小型船舶の航行の安全を図るため，資格区分の再編成，小型船舶の船長が遵守すべき事項の明確化等を内容とした船舶職員法の一部を改正する法律が平成14年6月に公布（平成15年6月施行）された。

プレジャーボート利用者が、自己責任意識及び安全意識をもってクルージングできる環境整備を進める海道の旅（マリンロード）構想について、東京湾及び周辺海域においてモデル事業を行った。

5 救助・救急体制の整備

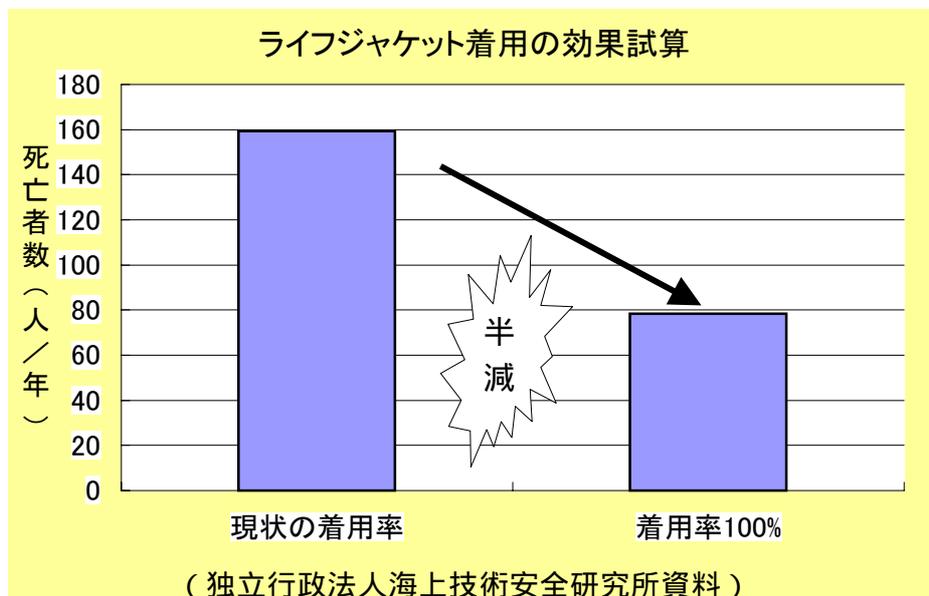
海上で発生した傷病者の救助に迅速・適切に対応するため、ヘリコプターに同乗し、つり上げ救助、潜水作業及び救急救命処置等を行う機動救難士を福岡航空基地に配置し、人命救助即応体制の充実・強化を図った。また、海難及び船舶からの海中転落により死亡・行方不明者を減少させるために、救命胴衣の常時着用、携帯電話等の連絡手段の確保、緊急通報用電話番号「118号」の有効活用を基本とする自己救命策確保キャンペーンを強力に推進した。

トピック

ライフジャケット着用推進活動

近年、プレジャーボートを利用したマリナーの普及に伴い、その海難事故が増加している。また、漁船についても海中転落等による死亡事故が多発している。このような状況の中で、第7次交通安全基本計画では、「年間の海難及び船舶からの海中転落による死亡・行方不明者を平成17年までに200人以下とする」という数値目標を掲げているが、この目標達成のため、「ライフジャケットの着用率向上」が重点施策の一つとされている。

この施策の具体化のため、子供（12歳未満）、水上オートバイ乗船者や一人で小型漁船で操業する者に対するライフジャケット着用の義務化、常時着用により適した製品普及のための技術基準の見直しのほか、国内各地で開催されるボートショーや各種イベント等の機会を利用してライフジャケットの着用推進のための積極的な啓発活動を推進している。



（第42回東京国際ボートショーでの啓発活動）

第3編 航空交通

1 航空交通事故の動向

我が国における民間航空機の事故の発生件数は、ここ数年多少の変動はあるものの、横ばい傾向を示しており、平成14年の事故は35件、これに伴う死亡者は13人、負傷者数は62人となっている。

第3 - 1表 航空事故発生件数及び死傷者数の推移（民間航空機）

区分 年	発生件数								死傷者数	
	大型 飛行機	小型 飛行機	超軽量 動力機	ヘリコプ ター	プロペ ラ	滑空機	飛行船	計	死亡者	負傷者
	件	件	件	件	件	件	件	件	人	人
平成10年	3	14	5	6	1	6	0	35	21	54
11	1	9	5	7	1	5	0	28	9	18
12	3	5	5	11	1	5	0	30	9	20
13	2	6	2	7	0	4	0	21	12	130
14	4	4	5	15	0	7	0	35	13	62

- 注 1 国土交通省資料による。
 2 各年12月末現在の値である。
 3 日本の国外で発生した我が国の航空機に係る事故を含む（平成10年1件、12年3件）。
 4 日本の国内で発生した外国の航空機に係る事故を含む（平成10年1件）。
 5 事故発生件数及び死傷者数には、機内における自然死、自己又は他人の加害行為に起因する死亡等に係るものは含まない。
 6 死亡者数は、30日以内死亡者数であり、行方不明者等が含まれる。
 7 平成12年、13年、14年の負傷者数は暫定値である。

2 平成14年度の主な航空交通安全施策

第7次空港整備七箇年計画（平成8～14年度）に基づき、空港、航空保安施設等の整備を計画的に推進した。

洋上空域における航空交通の安全性、効率性及び航空交通容量の拡大を図るため、衛星を利用した新たな航空通信・航法・管制システムの整備を推進しており、平成14年度は運輸多目的衛星新・号機及び新・号機打ち上げ用ロケットの製造等を推進するとともに、新・号機打ち上げ用ロケットの製造等に着手した。

増加が予想される航空交通を安全かつ効率的に処理するために、航空交通がふくそうしている空域において、広域航法（RNAV）を利用した経路の本格導入に着手した。

平成13年5月の小型航空機とヘリコプターが空中衝突した事故を受け、地方航空局の運航審査官を増員し、航空機使用事業者に対する監視を強化した。

平成13年1月に発生した日本航空907便の事故等を踏まえ、着席中のシートベルトの常時着用を徹底を政府広報等を通じて国民に呼びかけた。また、航空機衝突防止装置の回避指示が表示された場合に乗務員がとるべき措置について指針を定め、運航者に周知したほか、操縦室用音声記録装置等の装備要件を改めた。

3 計画編の概要

平成15年度の主な新規施策等

第1部 陸上交通の安全に関する施策

第1章 道路交通の安全に関する施策

- 1 道路交通環境の整備
「あんしん歩行エリア」の整備
事故危険箇所対策の推進
バリアフリー化を始めとする歩行空間等の整備
- 2 交通安全思想の普及徹底
中学生に対する交通安全教育
高齢者に対する交通安全教育
- 3 安全運転の確保
運転者教育等の充実
自動車運送事業者等の行う運行管理の充実
- 4 車両の安全性の確保
自動車アセスメント情報の提供等
自動車の検査及び点検整備の充実
- 5 道路交通秩序の維持
暴走族対策の強化
- 6 救助・救急体制等の整備
救助・救急体制の整備
- 7 損害賠償の適正化と被害者対策の推進
損害賠償の請求についての援助等
交通事故被害者対策の充実強化

1 道路交通環境の整備

平成15年度は、社会資本整備重点計画法に基づき、交通安全施設等整備事業を含む社会資本整備重点計画を策定し、これに即して、都道府県公安委員会及び道路管理者が連携を図りつつ、交通安全施設等の整備を強力に推進する。

「あんしん歩行エリア」の整備

死傷事故発生割合が高い住居系地区又は商業系地区で、その外縁を幹線道路が構成するものを「あんしん歩行エリア」として約1,000箇所指定し、面的かつ総合的な事故抑止対策を実施する。これにより、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す。

事故危険箇所対策の推進

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・単路を「事故危険箇所」として約4,000箇所指定し、集中的な事故防止対策を推進する。これにより、平成15年度以降5箇年で対策実施箇所の死傷事故を約3割抑止することを目指す。

バリアフリー化を始めとする歩行空間等の整備

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、歩車共存道路、及び自転車駐車場等を整備するとともに、改築事業等と併せた電線類の地中化を推進する。また、信号灯器のLED化を推進する。さらに、携帯端末を用いて信号機の青時間を延長する歩行者等支援情報通信システム（PICS）の整備を推進する。

2 交通安全思想の普及徹底

中学生に対する交通安全教育

警察・学校等が連携した体験型交通安全教育の推進及び教育リーダー育成事業を実施する。

高齢者に対する交通安全教育

電動車いすの安全利用に係るモデル事業を実施する。

3 安全運転の確保

運転者教育等の充実

平成14年6月より、大型第二種免許及び普通第二種免許の指定自動車教習所における教習及び技能検定制度が導入されたことから、その適切な運用に努める。

事業用自動車の運転行動の改善を図るため、初任、高齢、重大事故惹起運転者に対し、義務付けられている適性診断の受診の徹底を図る。

自動車運送事業者の行う運行管理の充実

重大な事故を惹起した営業所等の運行管理者に義務付けられた特別講習の受講徹底を図る。

4 車両の安全性の確保

自動車アセスメント情報の提供等

自動車の衝突安全性能の総合評価等及びチャイルドシートの安全性能比較評価を行い公表するとともに、平成15年度より、自動車の歩行者保護性能に関する評価を行う。

自動車の検査及び点検整備の充実

「不正改造車を排除する運動」を全国的に展開すると同時に、不正改造行為の

禁止及び不正改造車両に対する整備命令制度の強化を盛り込んだ改正道路運送車両法（平成15年4月施行）を的確に運用し，不正改造車の排除に努める。

5 道路交通秩序の維持

暴走族対策の強化

暴走族取締りの体制及び装備資機材の充実を図るとともに，集団暴走行為等悪質事犯に対しては，罰則が強化された共同危険行為等の禁止違反を始めあらゆる法令を適用し，併せて解散指導を行うなど，暴走族に対する指導取締りの強化を図る。また，「不正改造車を排除する運動」等を通じ，街頭検査において不法改造車両の取締りを行う。

6 救助・救急体制等の整備

救助・救急体制の整備

交通事故等に起因する負傷者の救命効果の向上を図るため，救助・救急資機材の整備，救急救命士の養成・配置等の促進，救急救命士が行う処置範囲の拡大（医師の具体的指示に基づく気管挿管等）等の推進を図る。

7 損害賠償の適正化と被害者対策の推進

損害賠償の請求についての援助等

公正中立で専門的な知見を有する紛争処理機関として平成14年4月に業務を開始した（財）自賠責保険・共済紛争処理機構に対し，通常の裁判による救済に比べてより迅速な紛争の解決が図られるよう指導を行う。

交通事故被害者対策の充実強化

国民が互いに支え合う，安全で安心できる交通社会を形成することを目的として，交通事故被害者支援事業を実施する。

第2章 鉄軌道交通の安全に関する施策

1 鉄軌道交通環境の整備

線路施設において、土砂崩壊、落石、雪崩等による被害の防止のために線路防護施設の整備を促進するとともに、駅施設等においてはバリアフリー化を推進する。また、地方中小鉄道では施設や車両の現状を総点検し、安全性の観点から評価する事業や自動列車停止装置（ATS）の整備等を強力に推進する。

2 鉄軌道の安全な運行の確保

プラットフォームからの転落事故に対して、非常停止押しボタン、転落検知マットの整備、プラットフォーム下の待避スペースの確保など安全対策を講ずるよう鉄軌道事業者を指導する。また、鉄道災害発生時の二次災害防止のための安全管理の確保について徹底を図る。

3 踏切道における交通の安全に関する施策

踏切事故の防止及び交通の円滑化を図るため、踏切道改良促進法及び第7次踏切事故防止総合対策に基づく諸施策を推進する。

第2部 海上交通の安全に関する施策

1 交通安全施設等の整備

防波堤，航路，泊地等の整備を和歌山下津港等において，また，沿岸域を航行する小型船舶の緊急避難に対応するため，避難港の整備を下田港等において行う。さらに，漁港漁場整備長期計画に基づき，外郭施設等の整備を通じて漁船の安全の確保を図る。

2 交通規制及び海上交通に関する情報提供の充実

海上交通のふくそうする海域における船舶航行の安全を確保するため，東京湾及び瀬戸内海等において，海上交通に関する情報提供と航行管制を一元的に行うシステムである海上交通情報機構等の運用を行う。平成15年度からは，伊勢湾において海上交通情報機構の運用を開始するほか，瀬戸内海の備讃海域においてレーダー監視エリア拡大のための調査を行う。さらに，東京湾及びその周辺海域において船舶自動識別装置(AIS)を活用した次世代型航行支援システムの整備等を行うことにより，海上ハイウェイネットワークの構築を進め，安全かつ効率的に航行できる海上交通環境の整備を行う。

外国人の運航する船舶の海難防止策として，英語版海図を刊行する。

3 船舶の安全な運航の確保

平成15年度を初年度とする第8次船員災害防止基本計画（5箇年計画）と，その効率的かつ具体的な実施を図るための，平成15年度船員災害防止実施計画を作成し，海中転落の災害防止対策の推進等の船員災害防止対策を，船舶所有者，船員及び国の三者が一体となって強力に推進する。

4 各種船舶等の安全対策の充実

公共水域の放置艇対策問題の解消に向け，係留・保管能力の向上とあわせて，港湾法に基づく船舶の放置等を禁止する区域の指定等，適切な規制措置の実施を推進する。平成14年4月に小型船舶の登録等に関する法律（平13法102）が施行され，小型船舶の所有者を確知するための登録制度が定められた（小型船舶は航行の用に供する前に新規登録を行うが，法施行の際，現に航行の用に供している小型船舶は平成17年4月1日までに新規登録をする。）。今後，所有者等新規登録や所有権移転時の名義変更（移転登録）及び抹消登録等を小型船舶の所有者が確実にを行うよう啓蒙を図る。

5 救助・救命体制の整備

海上で発生した傷病者の救助に迅速・適切に対応するため，ヘリコプターに同乗し，船舶からのつり上げ救助及び救急救命処置を行う救護士を航空基地に配置し，人命救助体制の充実・強化を図る。また，海難及び船舶からの海中転落による死亡・行方不明者を減少させるために，救命胴衣の常時着用，携帯電話等の連

絡手段の確保，緊急通報用電話番号「118番」の有効活用を基本とする自己救命策確保キャンペーンを強力に推進する。

第3部 航空交通の安全に関する施策

交通安全施設の整備

航空輸送需要の増大に対応しつつ、航空交通の安全確保を図るため、空港及び航空保安施設の整備を進める。

航空管制衛星を中核とした「次世代航空保安システム」の整備を着実に推進するとともに、航空交通量の増大、新設空港の整備の進ちよくに合わせ、計器着陸装置（ILS）、航空灯火等、現行の航空保安システムの整備を行う。