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。

【主な取組】

・　自動体外式除細動器の使用も含めた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
・　緊急通報システムの普及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。

【主な取組】

・　交通事故相談活動の推進
・　自助グループに対する支援を始めとした施策の推進
・　警察における被害者連絡制度の充実及び法務省における被害者等通知制度による情報提供の推進

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。

【主な取組】

・　安全運転の支援
・　高齢者の交通事故防止に関する研究の推進
・　道路交通事故原因の総合的な調査研究の充実強化

第４　鉄道交通の安全

１　鉄道事故のない社会を目指して

人や物を大量に，高速に，かつ，定時に輸送できる鉄道は，年間220億人が利用する国民生活に欠くことのできない交通手段であり，国民が安心して利用できる，一層安全で安定した鉄道輸送を目指し，重大な列車事故やホームでの事故への対策等，各種の安全対策を総合的に推進していく必要がある。

⑴　鉄道事故の状況

鉄道の運転事故は，長期的には減少傾向にあるが，近年は下げ止まりの傾向にあり，平成18年からは850件程度で推移し，22年は870件であった。

また，平成22年の死者数は332人であり，負傷者数は429人であった。

なお，平成17年には乗客106人が死亡したＪＲ西日本福知山線列車脱線事故，及び乗客５人が死亡したＪＲ東日本羽越線列車脱線事故が発生したが，18年から22年までの間は乗客の死亡事故が発生しなかった。

⑵　交通安全基本計画における目標

①　乗客の死者数ゼロを目指す。
②　運転事故全体の死者数減少を目指す。

２　鉄道交通の安全についての対策

鉄道の運転事故は長期的には減少傾向にあり，これまでの交通安全基本計画に基づく施策には一定の効果が認められる。しかしながら，列車の衝突や脱線等が一たび発生すれば，多数の死傷者を生じるおそれがあること，踏切障害事故とホームでの事故等の人身障害事故を合わせると運転事故全体の約90％を占めており，その死者数が近年は下げ止まりの傾向があることから，一層安全で安定した鉄道輸送を目指し，重大な列車事故の未然防止とともに，利用者等の関係する事故を防止するため，効果的な対策を講ずるべく，総合的な視点から施策を推進していく。

【主な取組】

・　鉄道施設等の安全性の向上（ホームドア設備の整備等）
・　運転保安設備等の整備
・　鉄道交通の安全に関する知識の普及
・　鉄道事業者に対する保安監査等の実施
・　大規模な事故等が発生した場合の適切な対応

第５　踏切道における交通の安全

１　踏切事故のない社会を目指して

踏切事故は，長期的には減少傾向にある。しかし，一方では，踏切事故は鉄道運転事故の約４割を占め，また，改良をすべき踏切道がなお残されている現状である。こうした現状を踏まえ，引き続き，踏切事故防止対策を総合的かつ積極的に推進することにより踏切事故のない社会を目指す。

⑴　踏切事故の状況

踏切事故（鉄道の運転事故のうち，踏切障害及びこれに起因する列車事故をいう。）は，長期的には減少傾向にあり，平成22年の発生件数は314件，死傷者数は250人となっている。

踏切事故は長期的には減少しており，これは踏切道の改良等の安全対策の積極的な推進によるところが大きいと考えられる。しかし，依然，踏切事故は鉄道の運転事故の約４割を占めている状況にあり，また，改良するべき踏切道がなお残されている現状にある。

⑵　交通安全基本計画における目標

平成27年までに踏切事故件数を平成22年と比較して約１割削減することを目指す。

２　踏切道における交通の安全についての対策

踏切道における交通安全対策について，踏切事故件数，踏切事故による死傷者ともに減少傾向にあることを考えると，第８次交通安全基本計画に基づき推進してきた施策には一定の効果が認められる。

しかし，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こととする。

【主な取組】

・　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促進
・　踏切保安設備の整備及び交通規制の実施
・　踏切道の統廃合の促進
・　その他踏切道の交通の安全と円滑化を図るための措置（情報技術を活用した踏切事故の防止）

第６　海上交通の安全

１　海難等のない社会を目指して

一たび海上における船舶の事故が発生した場合には，人命に対する危険性が高いことはもちろん，我が国の経済と自然環境に与える影響も甚大なことがありうる。したがって，海上交通全体の安全確保の見地から，全ての関係者が連携・協力して，ハード・ソフトの両面にわたる総合的かつ計画的な安全施策を推進することが必要である。また，事故が発生した場合の乗船者等の迅速・的確な捜索・救助活動を引き続き強力に推進する。

⑴　海難等の状況

平成18年から22年までの船舶事故隻数は，年平均2,497隻であり，それ以前の５年間と比べると，7.5％減少している。船舶事故又は船舶からの海中転落による死者・行方不明者数は，平成18年から22年までで年平均で250名であり，それ以前の５年間（同306名）と比べると約18％減少している。