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，事故現場からの緊急通報体制の整備や救急現場等における応急手当の普及等を推進する。

【重点施策及び新規施策】

・　多数傷者発生時における救助・救急体制の充実
・　自動体外式除細動器の使用も含めた心肺蘇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
・　現場急行支援システムの整備
・　緊急通報システムの整備・事故自動通報システムの整備
・　ドクターヘリ事業の推進

⑦　被害者支援の充実と推進

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。

また，自転車が加害者になる事故に関し，被害者の救済の十全を図るため，関係事業者の協力を得つつ，損害賠償保険等への加入を加速化する。

【重点施策及び新規施策】

・　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。

【重点施策及び新規施策】

・　安全運転の支援
・　安全な自動走行の実現のための制度の在り方に関する調査研究
・　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230億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，一層安全な鉄道輸送を目指し，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，近年は横ばいの傾向にあり，平成23年からは800件程度で推移し，27年は742件であった。

また，平成27年の死者数は273人であり，負傷者数は397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27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，一たび列車の衝突や脱線等が発生すれば，多数の死傷者を生じるおそれがあることから，一層安全な鉄道輸送を目指し，重大な列車事故の未然防止を図るため，総合的な視点から施策を推進する。

また，ホームでの接触事故等の人身障害事故と踏切障害事故を合わせると運転事故全体の約９割を占めており，近年，その死者数はほぼ横ばいであることから，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。

【重点施策及び新規施策】

○　鉄道施設等の安全性の向上
○　鉄道交通の安全に関する知識の普及
○　保安監査の実施
○　運輸安全マネジメント評価の実施

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３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27年の発生件数は242件，死傷者数は206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３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32年までに踏切事故件数を平成27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９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や高齢者等の歩行者対策等，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。

また，各踏切道の遮断時間や交通量等の諸元，これまでの対策実施状況等を踏まえて，道路管理者と鉄道事業者が協力し「踏切安全通行カルテ」を作成・公表することにより，透明性を保ちながら各踏切の状況を踏まえた対策を重点的に推進していくことも重要である。

【重点施策及び新規施策】

○　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
○　踏切保安設備の整備及び交通規制の実施（高齢者等の歩行者対策の推進）
○　踏切道の統廃合の促進
○　その他踏切道の交通の安全及び円滑化等を図るための措置

第６　海上交通の安全

１　海難等のない社会を目指して

周囲を海に囲まれた我が国において，海の活用は経済産業や国民生活を支える上で欠くことができないものとなっている中で，一たび海上における船舶の事故が発生した場合には，尊い人命が失われ，さらには，航路の閉塞や交通制限等により海上交通が滞り経済活動等に甚大な影響をもたらすおそれがある。海上交通全体の安全確保に当たっては，関係行政機関のみならず，事業者，漁業者等の幅広い関係者が連携・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・救助活動を強力に推進するとともに，自己救命対策を強化することが必要である。

⑴　海難等の状況

平成23年から27年までの船舶事故隻数は，年平均2,256隻であり，それ以前の５年間の平均と比べると，約９％減少している。平成23年から27年までの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，年平均で約198名であり，それ以前の５年間の平均と比べると約21％減少している。