

第 11 次交通安全基本計画の骨子（案）

目 次

まえがき	1
計画の基本理念	1
【交通事故のない社会を目指して】	1
【人優先の交通安全思想】	1
【先端技術の一層積極的な活用】	2
【高齢化が進展しても安全に移動できる社会の構築】	2
1 交通社会を構成する三要素	2
2 これからの5年間（計画期間）において特に注視すべき事項	3
人手不足への対応	3
高まる安全への要請と交通安全	3
新型コロナウイルス感染症の影響の注視	3
3 横断的に重要な事項	3
救助・救急活動の充実	3
被害者支援の充実	3
参加・協働型の交通安全活動の推進	3
経営トップ主導による自主的な安全管理体制の充実・強化	3
E B P Mの推進	3
陸上交通の安全	5
第1章 道路交通の安全	5
第1節 道路交通事故のない社会を目指して（基本的考え方）	5
第2節 道路交通の安全についての目標	5
道路交通事故の現状と今後の見通し	5
1 道路交通事故の現状	5
2 道路交通事故の見通し	6
交通安全基本計画における目標	6
第3節 道路交通の安全についての対策	6
今後の道路交通安全対策を考える視点	6

<重視すべき視点>	7
高齢者及び子供の安全確保	7
歩行者及び自転車の安全確保	8
生活道路における安全確保	9
先端技術の活用推進	9
交通実態を踏まえたきめ細かな対策の推進	9
地域が一体となった交通安全対策の推進	10
講じようとする施策	11
1 道路交通環境の整備	11
2 交通安全思想の普及徹底	15
3 安全運転の確保	18
4 車両の安全性の確保	20
5 道路交通秩序の維持	22
6 救助・救急活動の充実	23
7 被害者支援の充実と推進	24
8 研究開発及び調査研究の充実	26
第2章 鉄道交通の安全	27
第1節 鉄道事故のない社会を目指して	27
鉄道事故の状況等	27
1 鉄道事故の状況	27
2 近年の運転事故の特徴	27
交通安全基本計画における目標	27
第2節 鉄道交通の安全についての対策	27
今後の鉄道交通安全対策を考える視点	27
講じようとする施策	27
1 鉄道交通環境の整備	27
2 鉄道交通の安全に関する知識の普及	28
3 鉄道の安全な運行の確保	28
4 鉄道車両の安全性の確保	29
5 救助・救急活動の充実	29
6 被害者支援の推進	29
7 鉄道事故等の原因究明と事故等防止	29
8 研究開発及び調査研究の充実	29
第3章 踏切道における交通の安全	29
第1節 踏切事故のない社会を目指して	29
踏切事故の状況等	29
1 踏切事故の状況	29
2 近年の踏切事故の特徴	29

交通安全基本計画における目標	30
第2節 踏切道における交通の安全についての対策	30
今後の踏切道における交通安全対策を考える視点	30
講じようとする施策	30
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	30
2 踏切保安設備の整備及び交通規制の実施	31
3 踏切道の統廃合の促進	31
4 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	31

海上交通の安全 32

第1節 海難等のない社会を目指して	32
海難等の状況	32
交通安全基本計画における目標	33
第2節 海上交通の安全についての対策	33
今後の海上交通安全対策を考える視点	33
講じようとする施策	33
1 海上交通環境の整備	33
2 海上交通の安全に関する知識の普及	34
3 船舶の安全な運航の確保	34
4 船舶の安全性の確保	35
5 小型船舶等の安全対策の充実	36
6 海上交通に関する法秩序の維持	37
7 救助・救急活動の充実	37
8 被害者支援の推進	37
9 船舶事故等の原因究明と事故等防止	38
10 海上交通の安全対策に係る調査研究等の充実	38

航空交通の安全 39

第1節 航空事故のない社会を目指して	39
航空事故の状況	39
第2節 航空交通の安全についての目標	39
目標設定の考え方	39
交通安全基本計画における目標	40
第3節 航空交通の安全についての対策	40
今後の航空交通安全対策を考える視点	40
講じようとする施策	41
1 航空安全プログラムの更なる推進	41

2	航空機の安全な運航の確保	41
3	航空機の安全性の確保	42
4	航空交通環境の整備	42
5	無人航空機等の安全対策	43
6	航空交通の安全に関する研究開発の推進	43
7	航空事故等の原因究明と事故等防止	43
8	救助・救急活動の充実	43
9	被害者支援の推進	43

第 11 次交通安全基本計画の骨子（案）

まえがき

昭和 45 年の交通安全対策基本法制定以来、10 次・50 年にわたる交通安全基本計画を作成し、交通安全対策を強力に実施してきた。

「交通戦争」と呼ばれ過去最多であった昭和 45 年の道路交通における交通事故死者数 1 万 6,765 人と比較すると、死者数は 5 分の 1 を下回るに至った。

引き続き、交通事故防止のため、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る。

本計画は、令和 3 年度から令和 7 年度までの 5 か年間の計画とする。

計画の基本理念

【交通事故のない社会を目指して】

安全で安心して暮らすことができ、移動することができる社会の実現は、国民全ての願いである。

そのためには、防犯や防災、さらに、新型コロナウイルス感染症対策等を始め、様々な取組が必要とされる中、今なお、交通事故により、毎年大勢の命が失われていることに鑑みると、公共交通機関を始め、交通安全の確保は、安全で安心な社会を実現するための重要な前提である。

道路交通事故による死者数は着実に減少してきてはいるものの、未だに 3 千人以上に上る。鉄道交通の運転事故件数も、長期的には減少傾向にあり、第 10 次計画期間においても着実に減少しているが、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。海上交通については、近年、船舶事故隻数は減少傾向で推移しているものの、小型船舶を中心に船舶事故が多い。航空事故についても、近年は、大型飛行機による航空事故は乱気流等気象に起因するものを中心に年数件程度に止まり、小型飛行機等が事故の大半を占めている。悲惨な交通事故の根絶に向けて、更なる対策の実施が必要である。

交通安全対策基本法制定後 50 年の節目に、改めて、一層、安全・安心で利便性の高い交通の発展を享受してゆくことが可能となるように、その出発点として、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ことを再確認すべきである。また、交通事故がもたらす社会的・経済的損失を再認識すべきである。

【人優先の交通安全思想】

道路交通については、自動車と比較して弱い立場にある歩行者等の安全を、また、全ての交通について、高齢者、障害者、子供等の交通弱者の安全を、一層確保する必要がある。交通事故がない社会は、交通弱者が社会的に自立できる社会でもあり、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。

【先端技術の一層積極的な活用】

今日、陸海空各々の分野で、交通機関の運行はもとより、例えば保守点検等多様な側面における自動化と、自動化を進めるための取組が模索されている。また、道路交通の分野では、例えば衝突被害軽減ブレーキ等の先進安全技術が普及・進展し、事故減少への貢献がみられた。

新技術の導入によりヒューマンエラー防止を図り、また、人手不足を解決しつつ、着実に安全を確保していくことが一層重要となる。

- ・ 自動化の推進は、安全性を向上させる側面のほか、安全性に懸念が生じる側面があることも否めないが、全体として安全性が高まるための解決策を社会全体として希求
- ・ 新しいタイプのモビリティの登場についても、安全性の観点からの議論を深める必要
- ・ 将来的には、Society5.0の実現を視野に、ICTを積極的に活用し、交通安全により寄与するように、高齢者をはじめとする人々の行動の変容を促していくことも重要

【高齢化が進展しても安全に移動できる社会の構築】

道路交通については、高齢歩行者の交通事故とともに、高齢運転者による事故は、喫緊の課題である。また、事業用自動車においても、運転者の高齢化の進展に伴い生じる課題に向き合う必要がある。海上部門でも、内航船においては高齢化が顕著である。地域で高齢者が自動車に頼らずに自立的に日常生活を営むことができるようにすることが課題となっている。

全ての交通の分野で、超高齢化の進展に伴い生じうる、様々な交通安全の課題に向き合い、解決していくことが不可欠となる。

世界に先駆けて高齢化が進展する我が国において、高齢になっても安全に移動することができ、安心して移動を楽しみ豊かな人生を送ることができる社会のモデル、さらに、子供や障害者と共存できる社会のモデルを、今後、高齢化が進展するアジア諸国をはじめ世界の国々に呈示することを、陸海空に渡る交通の関係者の連携によって、目指す。

1 交通社会を構成する三要素

計画期間に達成すべき数値目標を、各交通分野に応じ可能な限り設定するとともに、さらに、その実現を図るために講じるべき施策を、可能な限り成果目標を明示した上で明らかにする。

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、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、適切かつ効果的な施策を総合的に実施する。

2 これからの5年間（計画期間）において特に注視すべき事項

人手不足への対応

交通に関わる多岐にわたる分野・職種において人手不足の影響がみられ、自動化・省力化等の進展もみられる中で、安全が損なわれることのないよう、人材の質を確保し、安全教育を徹底する等の取組が必要。

高まる安全への要請と交通安全

感染症をはじめ、自然災害の影響、治安など、様々な安全への要請が高まる中にもあっても、確実に交通安全を図り、そのために、安全に関わる関係省庁はもとより、多様な専門分野間で、一層柔軟に必要な連携をしていくことが重要。

新型コロナウイルス感染症の影響の注視

新型コロナウイルス感染症の直接・間接の影響は、陸海空の交通に及び、様々な課題や制約が生じているほか、国民のライフスタイルや交通行動への影響も認められる。これに伴う、交通事故発生状況への影響を、本計画の期間を通じて注視するとともに、必要な対策に臨機に着手する。

3 横断的に重要な事項

救助・救急活動の充実

高齢者の増加にも配慮しつつ、迅速な救助・救急活動の充実を図る。

被害者支援の充実

交通事故被害者支援の充実を図る。

参加・協働型の交通安全活動の推進

交通事故防止のため、国、地方公共団体、地域の民間団体等の緊密な連携や、地域住民の主体的な参加・協働により施策を推進していくとともに、企業との連携を図る必要がある。

経営トップ主導による自主的な安全管理体制の充実・強化

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機関等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の構築・改善状況を国が確認する運輸安全マネジメント評価を充実・強化する。また運輸安全マネジメント評価を通じて、事業者による防災意識向上及び事前対策強化等を図り、防災マネジメントの取組を強化するとともに、感染症による影響を踏まえた安全対策を講ずる。

E B P Mの推進

交通安全に関わる施策におけるE B P Mの取組を強化するため、多角的にデータを整備・収集し、各施策の効果を検証した上で、より効果的な施策を目指す。

我が国では、交通安全対策基本法制定後の半世紀の間の、基本計画に位置付けられた多岐にわたる施策、関係者の尽力により、道路交通事故は大きく減少し、鉄道、踏切、海上、航空の事故も減少してきているが、世界に目を向けると、年間100万人以上が道路交通事故で死亡し、その多くは発展途上国における死者である。交通事故の減少に向けて、我が国の知見を世界と共有し、活かしていく視点も重要。

陸上交通の安全

第1章 道路交通の安全

第1節 道路交通事故のない社会を目指して（基本的考え方）

未就学児を始めとする子供が関係する交通事故や高齢運転者による交通事故が相次いで発生しており、高齢化の進展への適切な対処とともに、子育てを応援する社会の実現が強く要請される中、時代のニーズに応える交通安全の取組が今、一層求められている。

交通事故の防止は、政府を挙げて取り組むべき重要な課題であり、「人優先」の交通安全思想に基づき、究極的には交通事故のない社会を目指していかなければなりません。我々は、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。

今後も、死者数の一層の減少に取り組むとともに、事故そのものの減少についても更に積極的な取り組みが必要である。

このためには、道路上の死に至る危険性やその経済的損失をも念頭に置きつつ、交通社会に参加するすべての国民が交通安全に留意するとともに、より一層交通安全対策を充実していくことが必要である。

特に、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る。その際、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・協働していくことが有効である。

第2節 道路交通の安全についての目標

道路交通事故の現状と今後の見通し

1 道路交通事故の現状

近年、交通事故死者数は減少（24時間死者数のみならず30日以内死者数の道路交通事故に起因する死者数も減少）し、発生件数や、重傷者数、負傷者数についても減少している。

- 年齢層別に、交通事故死者数割合の長期的推移をみると、第1次計画初年度の昭和46年には、全交通事故死者数に占める15歳以下の死者数の割合は12.4%、65歳以上の割合は16.3%であったのに対し、25年後の第6次計画初年度の平成8年には、各々3.3%、31.6%、第10次計画初年度の平成28年には、1.9%、54.8%、令和元年度は1.6%、55.4%となっており、一層の高齢化に伴い、交通事故死者に占める高齢者の割合は大きくなってきている（図表：年齢層別人口割合及び交通事故死者割合の推移）。
- 高齢者の交通事故死者数は、昭和57年頃から増加し、また、昭和61年度からの第4次計画において、初めて高齢運転者対策にも言及してきている。運転免許保有者に占める65歳以上の高齢者の割合も、平成28年には

21.5%、令和元年には 22.9%と大きくなっており、第 11 次計画期間を通じてさらに拡大する。

- 今後も一層の高齢者対策が必要な状況となっており、特に、令和 4 年からは、いわゆる「団塊の世代」が後期高齢者に移行し始めるため、後期高齢者の安全の確保は一層重要となる。

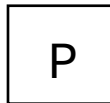
2 道路交通事故の見通し

内閣府調査によると¹、「世代ごとの事故率に着目した予測」「年齢階層別の人口の大きさに着目した予測」の特徴に留意しつつ長期予測を実施したところ、令和 7 年における交通事故死者数（24 時間以内、30 日以内）重傷者数の予測値は、次のようになっている。

指標	予測値
死者数（24 時間以内）	2,214 ～ 2,578 人
死者数（30 日以内）	2,608 ～ 3,111 人
重傷者数	23,407 ～ 23,727 人

交通安全基本計画における目標

資料 7 にて別途検討



第 3 節 道路交通の安全についての対策

今後の道路交通安全対策を考える視点

令和元年中の交通事故死者数は 3,215 人と、4 年連続で減少し、現行の交通事故統計となった昭和 23 年以降で最少となった前年を更に下回った。発生件数及び負傷者数は、15 年連続で減少した。

高齢者の人口 10 万人当たりの死者数は、年々減少傾向である一方で、令和元年は、全年齢層の人口 10 万人当たりの死者数の約 2 倍であり、道路交通事故死者数全体の 55.4%を占めるなど、いずれも引き続き高い水準となっている。

状態別人口 10 万人当たり死者数を見ると、歩行中、自動車乗車中が多く、類型別人口 10 万人当たり死者数を見ると、正面衝突等、歩行者横断中、出会い頭衝突の順に多い。

従来の交通安全対策を基本としつつも、経済社会情勢、交通情勢、技術の進展・普及等の変化等に対応し、また、変化する状況の中で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、有効と見込まれる施策を推進する。

¹ 内閣府「道路交通安全に関する基本政策等に係る調査（令和元年度）」

対策の実施に当たっては、可能な限りE B P Mを推進し、効果を検証し、必要に応じて改善していく。

このような観点から、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、道路交通秩序の維持、救助救急活動の充実、被害者支援の充実並びに研究開発及び調査研究の充実といった各種交通安全対策を実施する。

その際、今後の交通安全対策については、次のような点を重視しつつ、対策を講ずるべきである。

< 重視すべき視点 >

高齢者及び子供の安全確保

欧米諸国と比べても、我が国は交通事故死者数に占める歩行者及び自転車利用者の割合が高く、これらの約7割が高齢者となっている。

高齢者については、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の対策とともに、自動車を運転する場合の安全運転を支える対策を推進する。さらに、運転免許返納後の、高齢者の移動を伴う日常生活を支えるための対策は、この計画の対象となる政策に留まらないが、これらの対策とも連携を深めつつ推進することが重要となる。

- ・ 高齢者が歩行及び自転車等を交通手段として利用する場合については、歩道の整備や生活道路の対策、高齢者の特性を踏まえた交通安全教育や見守り活動などのほか、多様なモビリティの安全な利用を図るための対策、地域の状況に適った自動運転サービス等の活用なども重要となると考えられる。また、年齢等にかかわらず多様な人々が利用しやすいよう都市や生活環境を設計するとの考え方に基づき、バリアフリー化された道路交通環境を形成する。
- ・ 高齢者が運転する場合の安全運転を支える対策については、身体機能の衰え等を補う技術の活用・普及を一層積極的に進める必要がある。また、運転支援機能の過信・誤信による事故が発生しており、運転支援機能をはじめとする技術とその限界、技術の進展の状況について、交通安全教育等を通じて幅広く情報提供していく必要がある。

我が国の少子化の進行が深刻さを増している中で、安心して子供を生育させることができる環境の整備、幼い子供と一緒に移動しやすい環境の整備が期待される。子供の交通事故死者数は減少してきているが、次世代を担う子供の安全を確保する観点から、未就学児の散歩経路や通学路等の子供が移動する経路において、横断歩道の設置や適切な管理、歩道の整備等の安全・安心な歩行空間の整備を積極的に推進する。また、子供を保育所等に預けて働く世帯が増えている中で、保育所等をはじめ地域で子供も見守っていくための取組も充実させていく必要がある。

また、高齢者や子供に対しては、地域の交通情勢に応じた交通安全教育等の対策を講ずる。

令和2年6月に成立した、道路交通法の一部を改正する法律が令和4年6月までに施行されることとなっており、適正かつ円滑な施行に向けて準備をすすめるとともに、施行後の取組を充実させていく必要がある。

歩行者及び自転車の安全確保

歩行中の死者数は、状態別の中で最も多いものの、確実に減少してきている一方で、横断歩道において自動車が一時停止しない等、歩行者優先の徹底は未だなされていない。歩行者の安全を確保することが必要不可欠であり、特に、高齢者や子供にとって身近な道路の安全性を高める必要がある。

人優先の考えの下、未就学児の散歩経路、通学路、生活道路、市街地の幹線道路において横断歩道の適正な維持管理や歩道の整備を始め、安全・安心な歩行空間の確保を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する。

- 横断歩行者が関係する交通事故を減少させるため、運転者には横断歩道に関する交通ルールの再認識と歩行者優先の徹底を周知するなど、運転者の遵法意識の高揚を図る。
- また、歩行者に対しては、横断歩道を渡ること、信号機のあるところでは、その信号に従うことといった交通ルールの周知を図るとともに、安全を確認してから横断を始め、横断中も周りに気を付けること等、歩行者が自らの安全を守るための行動を促すための交通安全教育等を推進する。

また、自転車については、自動車等に衝突された場合には被害者となる反面、歩行者等と衝突した場合には加害者となるため、全ての年齢層へのヘルメット着用の推奨、自転車の点検・整備、損害賠償責任保険の加入促進等の対策を推進する。

自転車の安全利用を促進するためには、車線や歩道の幅員の見直し等により、歩行者、自転車及び自動車が適切に分離された、安全で快適な自転車通行空間の確保を積極的に進めるなどの対策を講ずる。

特に、都市部において自転車の通行空間の確保を進めるに当たっては、自転車交通の在り方や多様なモード間の分担の在り方を含め、まちづくり等の観点にも配慮する。

都市部の駅前や繁華街の歩道上など交通の安全の支障となる放置自転車対策として、自転車駐車場の整備等を進める。

さらに、自転車利用者については、自転車の交通ルールに関する理解が不十分なことも背景として、ルールやマナーに違反する行動が多いため、交通安全教育等の充実を図る。

また、通勤や配達目的の自転車利用者による交通事故の防止について、指導啓発等の対策を推進する。

- 電動自転車や電動車いす等多様な新たなモビリティの普及に伴う事故の防止についても、普及啓発等の対策を推進する必要がある。

生活道路における安全確保

生活道路においては、幹線道路よりも歩行者や自転車が安全で安心して通行できる環境を確保し、交通事故を減少させていくことが求められる。

生活道路の安全対策については、ゾーン 30 の設定の進展に加え、物理的デバイスのハンプ等が普及段階を迎えている。引き続き、自動車の速度抑制を図るための道路交通環境整備を進めるほか、可搬式速度違反自動取締装置の整備を推進するなど、生活道路における適切な交通指導取締りの実施、生活道路における安全な走行方法の普及、幹線道路を通行すべき自動車の生活道路への流入を防止するための対策等を推進していく必要がある。

生活道路における各種対策を実施していく上で、地域の専門家を交えた取組を進めるなど、住民の合意形成も重要であり、その在り方も検討していく必要がある。

- このような取組を続けることにより、「生活道路は人が優先」という意識が国民に深く浸透することに資する。²

先端技術の活用推進

衝突被害軽減ブレーキを始めとした先端技術の活用により、交通事故が減少している。今後も、サポカー・サポカーS の普及はもとより、運転者の危険認知の遅れや運転操作の誤りによる事故を未然に防止するための安全運転を支援するシステムの更なる発展や普及、車車間通信、レベル3以上の自動運転の実用化など、先端技術の活用により、交通事故の更なる減少が期待される。

- 技術の発展は、車両分野に留まらず、例えば、交通事故が発生した場合にいち早く救助・救急を行えるシステムなど、技術発展を踏まえたシステムを導入推進していく。また、少子高齢化等により、職業運転手等の人手不足が深刻化している中で、先端技術の活用により、人手不足を解決しつつ、安全の確保を実現していく。

交通実態等を踏まえたきめ細かな対策の推進

第 10 次計画期間中を通じて、ETC2.0 から抽出されるビッグデータ等の、発生地域、場所、形態等を詳細な情報に基づき分析し、従来対策では抑止困難であった事故について、よりきめ細かな対策を効果的かつ効率的に実施する取組が進められた。今後は、ビッグデータ等や専門家の知見を一層幅広く活用していくことも課題となる。

- ETC2.0 から抽出されるビッグデータ等や、道路交通事故について、ミクロ分析を行い、様々なリスク行動を分析し、対策に活かすための方策を具体化する必要がある。

² 道路政策ビジョン「2040年、道路の景色が変わる」

地域が一体となった交通安全対策の推進

- 各地域においては、高齢化の一層の進展等に伴う、地域社会のニーズと交通情勢の変化を踏まえつつ、安全安心な交通社会の実現に向けた取組を具体化することが急がれる中で、都道府県、市区町村などそれぞれの地域における行政、関係団体、住民等の協働により、地域に根ざした交通安全の課題に取り組んでいくことが一層重要となる。
- このため、地域住民の交通安全対策への関心を高め、交通事故の発生場所や発生形態など事故特性に応じた対策を実施していくため、インターネット等を通じた交通事故情報の提供に一層努める。
- 地方公共団体は、多様な安全の課題に直面する中で、交通安全に割くことができる資源は限られ、また、交通ボランティアをはじめ地域における交通安全活動を支える人材の高齢化が進んでいる。若者を含む地域住民が、交通安全対策について、自らの問題として関心を高め、当該地域における安全安心な交通社会の形成への積極的参加を促す。
- また、地域の実情を知悉した専門家の知見を、地域の取組に生かしていく。

講じようとする施策

1 道路交通環境の整備

生活道路等における人優先の安全・安心な歩行空間の整備

- 生活道路における交通安全対策として、最高速度 30 キロメートル毎時の区域規制、路側帯の設置・拡幅等を実施する「ゾーン 30」の整備を推進するほか、通行禁止等の交通規制を実施するなど、道路交通実態に応じて、速度の抑制及び通過交通の排除に重点を置いた対策を推進する。
- 通過交通の排除や車両速度の抑制を行うため、ランプや狭さくといった物理的デバイスの設置を推進するとともに、ビッグデータの活用により潜在的な危険箇所の解消を進めるほか、交通事故の多いエリアにおいて、国、自治体、地域住民等が連携して対策を行うなど効果的・効率的な対策を実施。
- 道路標識・道路標示の高輝度化、信号灯器の LED 化等の安全対策や外周幹線道路を中心とした信号機の改良等を実施する。
- 生活関連経路を構成する道路を中心に、音響式信号機、経過時間表示機能付き歩行者用灯器、歩車分離式信号等のバリアフリー対応型信号機等の整備を推進する。
- 通学路における交通安全を確保するため、「通学路交通安全プログラム」等に基づく定期的な合同点検の実施や対策の改善、充実等の継続的な取組を支援するとともに、道路交通実態に応じ、学校、教育委員会、警察、道路管理者等の関係機関が連携し、ハード・ソフトの両面から必要な対策を推進する。
- 未就学児を中心に子供が日常的に集団で移動する経路の緊急安全点検等の結果を踏まえ、保育所、幼稚園等の対象施設、その所管機関、道路管理者、警察等の関係機関が連携し、ハード・ソフトの両面から必要な対策を推進する。
- Bluetooth を活用し、スマートフォン等に対して歩行者用信号情報を送信するとともに、スマートフォン等の操作により青信号の延長を可能とする歩行者等支援情報通信システム（高度化 PICS）の整備を推進し、高齢者、障害者等の安全な移動を支援する。
- 公共交通機関の充実や自転車利用環境の総合的整備を図り、多様なモード間の適切な分担を図る。

高速道路の更なる活用促進による生活道路との機能分化

- 高規格幹線道路から居住地区内道路に至る道路ネットワークを体系的に整備し、道路の適切な機能分化を推進する。特に、高規格幹線道路等、事故率の低い道路の利用を促進するとともに、生活道路においては、車両速度の抑制や通過交通を排除し、人優先の道路交通を形成する。幹線道路における交通事故対策の推進

- ・ 幹線道路における交通事故対策については、事故危険箇所を含め死傷事故率の高い区間や、地域の交通安全の実情を踏まえた区間を優先的に選定し、対策立案段階では、これまで蓄積してきた対策効果データにより対策の有効性を確認した上で対策を選定・実施し、対策結果を評価分析した上で次の対策に反映する「成果を上げるマネジメント」を推進する。
 - ・ ビッグデータを活用した潜在的危険箇所の対策などきめ細かく効率的な事故対策を推進する。
 - ・ 事故危険箇所において、交差点改良、右折レーンの設置、信号機の新設・改良、歩車分離式信号の運用、道路標識の高輝度化等の対策を推進する。
 - ・ 高速自動車国道等において、安全水準の維持・向上を図るとともに、事故が多い区間や暫定供用区間での交通安全対策を集中的に実施する。また、渋滞区間における追突事故防止、逆走及び立入り事案に係る事故防止等の交通安全対策を推進する。
 - ・ 交通実態等に応じて、複数の信号機を面的・線的に連動させる集中制御化・プログラム多段系統化、疑似点灯防止による視認性の向上に資する信号灯器のLED化等を推進する。
- 自転車利用環境の総合的整備
- ・ 自転車活用推進計画に基づき、地方公共団体における自転車ネットワーク計画を含む自転車活用推進計画の策定を促進するとともに、歩行者、自転車及び自動車適切に分離された自転車通行空間の計画的な整備を促進する。
- 高齢者等の移動手段の確保・充実
- ・ 中山間地域における道の駅等を拠点とした自動運転サービスの取組を推進する。
- 交通安全施設等の整備と戦略的な維持管理等
- ・ 幹線道路や生活道路において、信号機の新設・改良、歩道の設置、立体横断施設の設置、防護柵の設置、道路標識・道路標示の設置、交差点改良等の交通安全施設等整備事業を推進する。
 - ・ インフラ長寿命化基本計画に基づき、交通安全施設等の維持管理・更新等を着実に推進する。
 - ・ 地域住民や道路利用者の主体的な参加の下に交通安全施設等の点検を行う交通安全総点検を積極的に推進するとともに、道路利用者等が日常感じている意見について、「標識BOX」、「信号機BOX」等を活用して取り入れ、道路交通環境の整備に反映する。
 - ・ 横断歩行者優先の前提となる横断歩道の道路標識・道路標示が褪色、摩耗等の理由によりその効用が損なわれないよう適正な維持管理を行う。
- 歩行者空間のバリアフリー化
- ・ バリアフリー化を始めとする安全・安心な歩行空間を整備する。
- 無電柱化の推進
- ・ 無電柱化の推進により、安全で快適な通行空間を確保する。

効果的な交通規制の推進

- ・ 一般道路においては、実勢速度、交通事故発生状況等を勘案しつつ、規制速度の引上げ、規制理由の周知措置等を計画的に推進するとともに、生活道路においては、速度抑制対策を積極的に推進する。
- ・ 都道府県公安委員会が行う交通規制情報の質の向上やデータベース化を推進し、効果的な交通規制を推進する環境の整備を行う。

高度道路交通システムの活用

- ・ 高精度の道路交通情報の提供を推進することにより、道路交通の安全と円滑を確保する。
- ・ 運転者に信号交差点への到着時における信号灯火等に関する情報を事前に提供することで、ゆとりある運転を促す信号情報活用運転支援システム(TSPS)を始めとするUTMS(新交通管理システム)の整備を行うことによりITSを推進する。
- ・ ETC2.0の展開として、事故多発地点、道路上の落下物等の注意喚起等に関する情報を提供することで安全運転を支援する。また、収集した速度データや利用経路・時間データなど、多種多様できめ細かいビッグデータを活用し、渋滞と事故を減らす賢い料金など、道路を賢く使う取組を推進する。

交通需要マネジメントの推進

- ・ 交通需要軽減対策及び交通需要平準化対策を実施することにより、交通量の時間的・空間的平準化等を推進する。
- ・ MaaS(Mobility as a Service)の全国への普及等を通じて、利用者の利便性の向上を図り、公共交通機関の利用を促進する。

災害に備えた道路交通環境の整備

- ・ 地震、豪雨・豪雪、津波等の災害発生時においても安全で円滑な道路交通を確保するための対策を推進する。
- ・ 交通監視カメラ、交通情報板等の交通安全施設等の整備や、通行止め等の交通規制を迅速かつ効果的に実施するための交通規制資機材の整備を推進するとともに、停電による信号機の機能停止を防止する信号機電源付加装置や老朽化した信号機、道路標識・道路標示等の計画的な更新・整備を推進する。
- ・ オンライン接続により、都道府県警察の交通管制センターから詳細な交通情報をリアルタイムで警察庁に集約し、広域的な交通管理に活用する「広域交通管制システム」の的確な運用を推進する。
- ・ 災害発生時は、被災地域への車両の流入抑制を行うため、被害状況を把握した上で、災害対策基本法(昭和36年法律第223号)の規定に基づく通行禁止等の必要な交通規制を迅速かつ的確に実施する。
- ・ 災害発生時における住民の避難路や緊急交通路を的確に確保するため、道路交通情報の収集・提供を行う交通監視カメラ、交通情報板等の整備等を推進する。
- ・ 民間事業者が保有するプローブ情報を活用しつつ、災害時に交通情報を提供するための環境の整備を推進する。

- ・ 災害発生時における混乱を最小限に抑える観点から、交通量等が一定の条件を満たす場合において安全かつ円滑な道路交通を確保できる環状交差点の活用を図る。

総合的な駐車対策の推進

- ・ 地域住民等の意見要望を十分に踏まえつつ、駐車規制の点検・見直しを実施するとともに、物流の必要性や自動二輪車の駐車需要等にも配慮し、地域の交通実態等に応じた規制の緩和を行うなど、きめ細かな駐車規制を推進する。
- ・ 警察、道路管理者等の連携により、ハード・ソフト一体となった総合的な駐車対策を推進する。

道路交通情報の充実

- ・ 交通管制エリアの拡大等の交通管制システムの充実・高度化を図る。
- ・ 交通監視カメラ、路側通信システム、車両感知器、交通情報板等の整備を推進する。
- ・ 自動運転の実用化に資する交通環境の構築のため、交通情報収集・交通情報収集提供装置などの交通管制及び信号機の情報化事業を推進する。
- ・ 道路標識の高輝度化・自発光化を推進するとともに、可変標識の活用を図る。
- ・ 利用者ニーズに即した系統的で分かりやすい案内標識の整備を推進するとともに、主要な幹線道路の交差点及び交差点付近において、ルート番号等を用いた案内標識の設置の推進、案内標識の英語表記改善の推進や英語併記が可能な規制標識の整備の推進等により、国際化の進展への対応に努める。

交通安全に寄与する道路交通環境の整備

- ・ 工作物の設置、工事等のための道路の使用及び占用の許可に当たっては、道路の構造を保全し、安全かつ円滑な道路交通を確保するために適正な運用を行うとともに、許可条件の順守、占用物件等の維持管理の適正化について指導する。
- ・ 過労運転に伴う事故防止や近年の高齢者等の増加に対応して、「道の駅」等の休憩施設等の整備を推進する。
- ・ 都市公園の整備、児童館及び児童遊園の設置による子供の遊び場等を確保する。
- ・ 危険物を積載する車両の水底トンネル等の通行の禁止又は制限、及び道路との関係において必要とされる車両の寸法、重量等の最高限度を超える車両の通行禁止又は制限に対する違反を防止するため必要な体制の拡充・強化を図る。

2 交通安全思想の普及徹底

交通安全教育は、生命尊重の理念の下、交通社会の一員としての責任を自覚し、交通安全のルールを守る意識と交通マナー向上に努め、相手の立場を尊重し、他の人々や地域の安全に貢献できる良き社会人を育成する上で重要。

人優先の交通安全思想の下、高齢者、障害者などに関する知識や思いやりの心を育むとともに、交通事故被害者等の痛みを思いやり、交通事故の被害者にも加害者にもならない意識を育てることが重要。

今後は、訪日外国人や定住外国人の増加等も踏まえ、多様な文化的背景への寛容さを基本としつつ、世界一安全な交通社会を目指す我が国の交通ルールを的確に伝えていくことも重要。

段階的かつ体系的な交通安全教育の徹底

交通安全教育は、交通安全教育指針等を活用し、幼児から成人に至るまで、心身の発達段階やライフステージに応じた段階的かつ体系的な交通安全教育を推進するとともに、障害者、外国人に対する適切な交通安全教育を実施する。

また、急速な技術の進展、自動運転社会の進展、新たなモビリティ等の道路交通の変化等に応じて、今後、交通ルールもこれらに適応し進化していくことが求められる。基本となる交通マナーを身に付けるとともに新たなルールを的確に理解し、これを着実に守っていくため、生涯を通じて、交通安全の知識を更新していくことが一層重要となる。

- ・ 幼稚園、保育所及び認定こども園における、日常の教育・保育活動のあらゆる場面を捉えた交通安全教育の計画的かつ継続的实施
- ・ 児童館及び児童遊園における、主として幼児を対象とした、遊びによる生活指導の一環としての、交通安全に関する指導推進
- ・ 学校における交通安全教育の計画的・効果的な実施。学校における自転車利用に関する、交通安全教育の充実
- ・ 大学生・専修学校生等に対する交通安全教育の推進。
- ・ 運転免許を取らない若者の増加に鑑み、運転免許を持たない若者、成人が、交通安全について学ぶ機会についても、工夫する必要がある。
- ・ 高齢化の一層の進展に的確に対応し、高齢者が安全にかつ安心して外出できる交通社会を形成するため、高齢者自身の交通安全意識の向上はもとより、国民全体が高齢者を見守り、高齢者に配慮する意識を高めていくこと、地域の見守り活動等を通じ、地域が一体となって高齢者の安全確保に取り組むこと、先端技術も活用しつつ高齢者を守ることなどが重要。
- ・ 障害者、介助者等に対するきめ細やかな交通安全教育の推進
- ・ 定住外国人に対する交通安全教育、多言語によるガイドブックやウェ

ブサイト等を活用した観光客などの訪日外国人に対する日本の交通ルールの周知活動等の推進

- ・ 外国人の日本免許取得時に係る運転免許学科試験等の多言語化の推進
- ・ 交通事犯被收容者に対する教育活動等の充実

効果的な交通安全教育の推進

交通安全教育を行うにあたっては、受講者の理解を助ける観点から、従来の方法にとらわれず、柔軟に新たな手法も活用し、的確に推進する。

- ・ 参加・体験・実践型の教育方法の積極的活用
- ・ ドライブレコーダーやシミュレーター、VR等の機器の積極的活用
- ・ ICTの普及・進展に鑑み、新しい生活様式や、対象者の情報リテラシーに応じ、柔軟に多様な方法を活用し、着実に教育を推進すること

また、交通安全教育の効果を確認した上、常に方法、教材等を見直し、社会やライフスタイルの変化、技術の進展を踏まえた効果的な交通安全教育を目指す。

交通安全に関する普及啓発活動の推進

- ・ 関係機関の幅広い連携による交通安全運動の推進
交通安全教育・普及啓発活動については、国、地方公共団体、警察、学校、関係民間団体及び家庭がそれぞれの特性をいかし、互いに連携をしながら、地域が一体となった活動を強化していくことが重要。
- ・ ライフスタイルや国民の意識の変化を踏まえた効果的な普及啓発
ICTの普及や新しい生活様式も踏まえ、多様な形態の運動を展開し、幅広い世代の参画を得られるような普及のあり方を模索。

このような考えの下、次のような施策を推進する。

- ・ 歩行者優先と正しい横断の徹底
- ・ 自転車の安全利用の推進
- ・ 後部座席を含めた全ての座席におけるシートベルトの正しい着用とチャイルドシートの正しい使用の推進
- ・ 反射材用品等の活用推進
- ・ 飲酒運転の根絶に向けた交通安全教育及び広報啓発活動の推進
- ・ 二輪車運転者のプロテクター等被害軽減用品の活用推進
- ・ その他：高齢者マーク、農耕作業用自動車、薄暮時間帯

急速に発展・普及する技術の正しい利用のための情報提供等

- ・ サポカー・サポカーSや自動運転などの技術革新について、過信することなく的確に活用できるように、国民全体として交通安全に関わる先端技術に関するリテラシーの向上が鍵であり、そのための情報提供や、交通安全教育が必要。

交通安全に主体的に携わる民間団体等の活動の推進

- ・ 交通安全を目的とする民間団体に対する、交通指導者の養成、諸行事に対する援助、資料提供等、その主体的活動の促進
- ・ 地域団体、自動車製造、販売団体、自動車利用団体等の、立場に応じた交通安全活動を、全国交通安全運動等の機会に促す。
- ・ 交通指導員等必ずしも組織化されていない交通ボランティア等の、資質向上支援、主体的活動・相互連絡協力を促す。また、例えば学校安全ボランティア・キッズガード等交通安全に携わる地域の人材の充実に資する施策の強化。

特に、民間団体・交通ボランティア等による交通安全教育、普及啓発活動等を促進するため、交通安全指導者育成（特にシルバーリーダー）教材を充実。

また、交通指導員等の高齢化が進展する中、交通安全の取組を、着実に次世代につなぐ方策を具体的に検討する。

地域における交通安全活動への参加・協働の推進

- ・ 交通安全は、地域住民等の安全意識に支えられる。地域の交通安全は、住民に留まらず、当該地域を訪れ、関わりを有する通勤者・通学者等も含め、交通社会の一員であるという当事者意識を持つように、意識改革を促すことが重要。
- ・ 交通安全思想の普及徹底に当たっては、行政、民間、企業と住民等の連携を密にし、地域の実情に即した活動を推進。住民、町内会、自治会、防犯協会等地域に根ざし、地域の安全に関わる活動を行うNPO等との連携を図る。
- ・ 地域の交通安全への、住民等の理解に資するため、ヒヤリ地図作成、交通安全総点検、交通安全市町村計画の積極的活用・広報などのほか、交通安全の取組に、地域住民等の意見の積極的フィードバックに努める。

3 安全運転の確保

安全運転を確保するためには、運転者の能力や資質の向上を図ることが必要であることから、運転者のみならず、これから運転免許を取得しようとする者までを含めた運転者教育等の充実を図る必要がある。

高度化、多様化する道路交通情報に対する国民のニーズへの対応や、道路交通の安全に影響を及ぼす自然現象に関する適時・適切な情報を提供するため、情報通信技術（ICT）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を図る必要がある。

このような考え方の下、次のような施策を推進する。

- ・ 運転者に対する再教育の充実を図る。
 - ・ あおり運転等の悪質・危険な運転者に対する処分者講習での再教育を推進する。
 - ・ 高齢運転者対策の充実及び高齢運転者支援の推進を図る。
 - ・ 高齢運転者の増加に伴う、臨時適性検査のニーズに対応するため、医師会や関係学会と連携した認知症専門医の確保を推進する。
 - ・ 高齢者をはじめとする地域住民の移動手段の確保に向け、地方公共団体が中心となって地域公共交通のマスタープラン（地域公共交通計画）を策定し、公共交通サービスの改善を図るとともに、地域の輸送資源の総動員による持続可能な移動手段の確保・充実を図る。
 - ・ 悪質・危険な運転者の早期排除に努める。
 - ・ プローブ情報を活用した道路交通情報の充実を図る。
 - ・ 運転者に対して周辺の交通状況等の情報を提供することにより安全運転を支援するシステムを推進する。
 - ・ 交通労働災害防止のためのガイドラインの周知徹底を図る。
 - ・ 映像記録型ドライブレコーダー、デジタル式運行記録計等（以下「ドライブレコーダー等」という。）の安全運転の確保に資する機器の普及促進に努めるとともに、ドライブレコーダー等によって得られた映像を元に、身近な道路に潜む危険や、日頃の運転行動の問題点等の自覚を促す交通安全教育・運行管理等への活用方法について周知を図る。
- 事業用自動車の安全プランに基づく安全対策の実施
- ・ 事業用自動車の安全計画については「事業用自動車総合安全プラン2020」の成果を踏まえ、関係者が一体となり総合的に取り組む必要がある。
 - ・ 事業用自動車の事故について適切に分析を行い、健康起因事故対策、ICTを活用した運行管理の高度化や飲酒運転対策等、昨今の自動車運送事業を取り巻く状況を踏まえた対策を検討する必要があるとともに、現行プラン策定時からの環境変化を踏まえた新たな安全リスクへの対策も検討していく必要がある。
- 運輸安全マネジメント評価を実施する。
- ・ 事業者の安全管理体制の構築・改善状況を国が確認する運輸安全マネ

ジメント評価を引き続き実施する。また運輸安全マネジメント評価を通じて、事業者による防災意識向上及び事前対策強化等を図り、防災マネジメントの取組みを強化するとともに、感染症による影響を踏まえた安全対策を講ずる。

事業用自動車の重大事故に関する事故調査等機能の強化

- ・ 社会的な影響の大きな事業用自動車の重大事故については、事故の背景にある組織的・構造的課題の更なる解明や、より客観的で質の高い再発防止策が望まれ、平成26年に事業用自動車事故調査委員会が発足したところ。今後、事業用自動車事故調査委員会における原因分析・再発防止策の提言を受け事業者等の関係者が適切に対応し、事故の未然防止に向けた取組を促進する。

貨物自動車運送事業安全性評価事業の促進

- ・ 全国貨物自動車運送適正化事業実施機関において、貨物自動車運送事業者について、利用者が安全性の高い事業者を選択することができるようにするとともに、事業者全体の安全性向上に資するものとして実施している「貨物自動車運送事業安全性評価事業」(通称Gマーク事業)を促進する。
- ・ また、国、地方公共団体及び民間団体等において、貨物自動車運送を伴う業務を発注する際には、それぞれの業務の範囲内で道路交通の安全を推進するとの観点から、安全性優良事業所(通称Gマーク認定事業所)の認定状況も踏まえつつ、関係者の理解も得ながら該当事業所が積極的に選択されるよう努める。

4 車両の安全性の確保

安全基準等の体系的・継続的な拡充・強化

- ・ 事故分析を通じた事故実態の把握、先進技術の開発動向や国際基準の動向等を踏まえ、車両安全基準等に関する PDCA サイクルによる検討を充実させることを通じて、車両安全基準等の一層の拡充・強化を図る。
- ・ 具体的には、乗員及び歩行者等を保護するための衝突安全基準や、検知技術等を活用して交通事故を未然に防止又は被害を軽減する予防安全に係る安全基準等の拡充・強化を図る。

近年の事故実態を踏まえた先進安全自動車（ASV）の開発・普及促進

- ・ 先進技術に関する技術指針の高度化等を通じた、先進安全自動車（ASV）の開発・普及促進を行う。
- ・ 技術の進展に伴う新技術への過信防止のため、先進技術等に関する理解醸成の取組を推進する。

高齢運転者による事故が相次いで発生している状況を踏まえた安全対策の推進

- ・ 高齢運転者が自ら運転をする場合の安全対策として、安全運転サポート車（サポカー）の性能向上・普及促進等の高齢運転者への車両安全対策を推進する。

安全な自動運転車の開発・実用化・普及のための環境整備

- ・ 自動運転技術の進展に応じ、より高度な自動運転機能に係る基準を策定する。
- ・ 高齢者等の移動に資する無人自動運転移動サービス車両の普及に向けた制度整備の検討を行う。
- ・ 衝突被害軽減ブレーキ等の先進技術（自動運転技術）の機能維持を図るために、OBD（車載式故障診断装置）を活用した電子的な検査の導入を進める。
- ・ 自動運転車の認証審査や特定改造等の許可制度の適確な運用に努める。
- ・ 自動運転車の事故に関し、原因究明及び再発防止に向けた取組を促進する。

自動車アセスメントによる安全な自動車等の普及促進

- ・ 自動車の種類ごとの安全性に関する比較情報を提供し、自動車使用者の選択を通じて、より安全な自動車の普及拡大及び自動車製作者等のより安全な車両の研究開発を促進する。
- ・ 具体的には、予防安全性能評価において、対自転車衝突被害軽減ブレーキ（対自転車 AEBS）を試験項目に追加などの試験項目の拡充を図る。
- ・ さらに、交差点衝突被害軽減ブレーキ（交差点 AEBS）や MPDB 前面衝突等、事故の状況や技術の進化・高度化を踏まえて、新たな試験・評価方法の検討を行う。

自動車の安全性を確保するため、自動車ユーザーの保守管理意識の高揚と適切な点検整備の推進を図る。

- ・ 「自動車点検整備推進運動」を関係機関の協力の下に全国的に展開す

るなど自動車点検整備を推進する。

- ・ 自動車運送事業者が保有する事業用車両の安全性を確保するため、自動車運送事業者監査、整備管理者研修等のあらゆる機会を活用し、関係者に対し、車両の保守管理について指導を行いその確実な実施を推進する。
- ・ 車両不具合による事故については、その原因の把握・究明に努めるとともに、点検整備方法に関する情報提供等により再発防止の徹底を図る。
- ・ 道路交通に危険を及ぼすなど社会的問題となっている不正改造車等を排除し、自動車の安全運行を確保するため、関係機関の協力の下に「不正改造車を排除する運動」を全国的に展開し、不正改造について自動車ユーザー及び自動車関係事業者等の認識を高める。
- ・ 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適確な運用に努める。
- ・ 自動車特定整備事業者等における技術の向上、設備の近代化、経営管理の改善等を推進する。
- ・ ペーパー車検や無車検運行等、不正事案に対する厳正な対処を図る。
- ・ 衝突被害軽減ブレーキ等の先進技術（自動運転技術）の機能維持を図るために、OBD（車載式故障診断装置）を活用した電子的な検査の導入を進める。

リコール制度の充実を図る

- ・ 自動車メーカーの垣根を越えた装置の共通化・モジュール化が進む中、複数の自動車メーカーによる大規模な改善措置が行われていることから、より迅速かつ着実なリコール実施のため、自動車メーカー等からの情報収集体制の強化を図る。

5 道路交通秩序の維持

交通事故抑止に資する交通指導取締りの推進

- ・ 交通事故分析に基づく指導取締りを推進する。
- ・ 妨害運転等の悪質・危険な運転や、国民から取締り要望の多い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。
- ・ 自転車利用者に対する指導取締りを推進する。
- ・ 交通事故事件に絡む背後責任の追及を徹底する。
適正かつ緻密な交通事故事件捜査を一層推進する。

暴走族対策の推進

- ・ 暴走族に対する指導取締りの推進
「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正改造車の取締りを行う。
また、不正改造行為に関する情報収集を徹底するとともに、関係機関と連携して、不正改造を敢行する者に対する取締りを強化するなど根源的な対策を講じる。
- ・ 車両の不正改造の防止
暴走行為を増長するような不正な改造を防止するよう、また、保安基準に適合しない部品等が不正改造に使用されることがないように、「不正改造車を排除する運動」等を通じ、全国的な広報活動の推進、及び企業、関係者に対する指導を積極的に行う。
また、自動車ユーザーだけでなく、不正改造等を行った者に対して、必要に応じて事務所等への立入検査を行う。

6 救助・救急活動の充実

消防機関と医療機関の緊密な連携・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。

- ・ 多数傷者発生時における救助・救急体制の充実を図る。
- ・ 救助・救急用資機材の整備を促進する。
- ・ 救助隊員及び救急隊員の教育訓練の充実を図る。
- ・ 現場急行支援システム（FAST）を整備する。
- ・ 救急救命士の養成、ドクターカーの活用促進、ドクターヘリ事業の推進を図る。
- ・ 病院前救護の連携体制の充実を図る。
- ・ 救急医療機関等の整備や、医療機関において救急医療担当医師・看護師等の養成を図る。
- ・ 医師の卒前教育において、救急医療に関する教育の充実に努める。

事故自動通報システム（ACN）の活用拡大

- ・ 交通事故発生後においては、適切かつ早急に負傷者を処置できる救助救急体制の構築が重要であることから、交通事故の発生に関する情報を自動で知らせる交通事故自動通報システム（ACN）の活用を拡大する。

救急医療体制の整備

- ・ 救急医療機関等の整備（救急医療設備の整備）
自動車事故被害者の保護の増進の観点から、自動車事故救急患者の受入が多い救急医療機関等に対する救急医療設備の整備を図る。

7 被害者支援の充実と推進

交通事故被害者等は、交通事故により多大な肉体的、精神的、経済的打撃を受け、又は掛け替えのない生命を絶たれるなど、大きな不幸に見舞われており、交通事故被害者等を支援することは極めて重要である。

犯罪被害者等基本法の下、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。

公共交通事故による被害者等への支援の確保を図るため、事故発生時の情報提供のための窓口機能や、事故後の中長期にわたる被害者等へのコーディネート機能を担うことに加え、引き続き、外部機関とのネットワークの構築、被害者等支援フォーラムの開催、被害者等支援計画作成の促進等、公共交通事故の被害者等への支援の取組を着実に進めていく。

自動車損害賠償責任保険（共済）の適正化の推進

- ・ 自動車事故被害者の適正な救済の観点から、被害者に対する適切な情報提供の徹底を保険会社等に指導するなど、保険金（共済金）の支払い等の適正化を図る。

政府の自動車損害賠償保障事業の適正な運用

- ・ 自賠責保険（自賠責共済）による救済を受けられないひき逃げや無保険（無共済）車両による事故の被害者への救済の観点から政府の自動車損害賠償保障事業の適正な運用を図る。

無保険（無共済）車両対策の徹底

- ・ 無保険（無共済）車両の運行の防止のため、街頭監視活動による注意喚起等の無保険（無共済）車両対策を徹底する。

損害賠償請求の援助活動等の整備（交通事故相談活動の充実）

- ・ 自動車事故被害者が弁護士による自動車事故に関する法律相談・示談あっ旋等を無償で受けられるよう、日弁連交通事故相談センターにおける体制の充実を図る。

自動車事故被害者等に対する援助措置の充実

- ・ 独立行政法人自動車事故対策機構による、交通遺児等に対する生活資金貸付けを適切に推進する。
- ・ 独立行政法人自動車事故対策機構による、自動車事故によって重度の後遺障害（遷延性意識障害）を負った被害者の治療・看護を専門に行う療護施設の設置・運営、及び自動車事故によって後遺障害を負った被害者のリハビリテーションの機会確保に向けた取組を適切に推進する。
- ・ 独立行政法人自動車事故対策機構による、自動車事故によって重度の後遺障害を負った被害者に対する介護料の支給、並びに短期入院・入所に係る協力病院・施設の指定整備及び費用助成を適切に推進する。
- ・ 独立行政法人自動車事故対策機構による、介護料受給者への相談・情報提供等の充実・強化を図る。
- ・ 公益財団法人交通遺児等育成基金による、交通遺児等に対する一定水準の育成金の給付が、長期にわたり安定的になされるよう適切に援助を

行う。

- ・ 社会・経済情勢の変化に伴い、複雑・多様かつ専門化する交通事故相談内容に対処するため、判例・相談事例等を題材とした研修会を開催するとともに、判例・相談事例、自動車保険等の最新情報を収集・分析し実務必携として提供することにより、交通事故相談員全体の資質・能力の向上を図り、また、交通事故相談業務に関する情報の地域格差を是正するなど、交通事故相談活動の充実を図る。
- ・ 在宅で療養生活を送る自動車事故による後遺障害者の介護者が、様々な理由により介護が難しくなる場合（「介護者なき後」）に備えた環境整備を適切に推進する。
- ・ 交通事故被害者支援事業を充実する。
- ・ 被害者等通知制度や被害者連絡の運用、被害者の支援活動等、交通事故被害者等の心情に配慮した施策を推進する。

8 研究開発及び調査研究の充実

最先端の情報通信技術（ICT）を活用した高度道路交通システム（ITS）の開発・普及等を推進する。

ITSの高度化により交通の安全を高めるため、自動車単体では対応できない事故への対策として、車車間及び路車間通信等の通信技術を活用した運転支援システムの実現に向けて産学官が連携し研究開発等を行う。

交通安全対策のより効率的、効果的、重点的な対策を図るため、事前事後評価等を客観的に行うためのデータの収集・分析手法の開発と普及を推進する。

交通事故の被害・損失の経済的分析に関する調査研究を推進する。

複雑・過密化した交通を効率的かつ安全に管理して、交通の安全と円滑を確保するため、効率的な信号制御方式の導入に係る研究開発を推進する。

- ビックデータ、AIや新たな通信方式等を活用した交通管制システムについて、必要な調査研究や実証実験を推進し、新システムの確立・導入を目指す。

高齢者の交通事故防止に関する研究を推進する。

救命救急医療機関との連携等により、交通事故分析の充実を図る。

3Dバーチャルリアリティ技術等を活用した、より教育効果の高い体験型交通安全教育機材の開発を推進する。

安全な自動運転を実用化するための制度の在り方に関する調査研究を行う。

交通事故分析のためのデータの充実・活用

- ・ 更なる交通事故死傷者数の削減のためには、効率的かつ詳細な交通事故分析が必要なところ、公益財団法人交通事故総合分析センターが所有するマクロデータやマイクロデータの充実強化を図るとともにその活用を推進する。
- ・ 加えて、車載式の記録装置である「イベントデータレコーダー（EDR）」、「映像記録型ドライブレコーダー」、「作動状態記録装置のデータ（DSSAD）」等のマイクロデータの充実を通じた交通事故分析への活用を推進する。
- 先端技術をさらに発展させるために、（産官学の適切な連携と役割分担により、）開発環境を整えていくことも、交通事故死傷者数ゼロを目指すために重要。また、技術開発に資する、事故の映像データを、プライバシーに配慮しつつ活用していくことも検討課題。
- 自動車事故による被害者救済対策に関する調査研究を行う。

第2章 鉄道交通の安全

第1節 鉄道事故のない社会を目指して

鉄道事故の状況等

1 鉄道事故の状況

鉄道(軌道を含む。以下同じ。)の運転事故は、長期的に減少傾向にあり、令和元年は605件であった。

令和元年の死者数は247人であり、負傷者数は360人であった。

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、平成18年以降は乗客の死亡事故が発生しなかった。

2 近年の運転事故の特徴

人身障害事故は、横ばいで推移している。令和元年における運転事故全体の約60%を占めている。

ホームでの接触事故(ホーム上で列車等と接触又はホームから転落して列車等と接触した事故)などの人身障害事故は、横ばいである。

また、踏切障害事故は長期的に減少傾向にあるが、令和元年においても運転事故全体の約30%を占めており、人身障害事故を合わせると約90%を占めている。

交通安全基本計画における目標

乗客の死者数ゼロを継続する。また、運転事故全体の死者数を減少させることを目指す。

第2節 鉄道交通の安全についての対策

今後の鉄道交通安全対策を考える視点

鉄道の運転事故は長期的に減少傾向にあり、また、平成18年以降は、乗客の死者は発生していないことから、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していく。

また、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90%を占めていることを踏まえ、利用者等の関係する事故を防止するため、効果的な対策を講じていく。

講じようとする施策

1 鉄道交通環境の整備

鉄道施設等の安全性の向上を推進する。

- ・ 駅部等の耐震性の強化等を推進する。

- ・ 軌道や路盤等の集中豪雨等への対策の強化や老朽化が進んでいる橋梁等の施設について計画的に更新を進める。
- ・ 駅施設等の段差の解消、ホームドアを始めとした設備等の整備によるバリアフリー化を推進する。

2 鉄道交通の安全に関する知識の普及

鉄道交通の安全に関する知識の普及を図る。

- ・ 駅ホーム及び踏切道における非常押しボタン等の安全設備の正しい利用方法の表示の整備等により、利用者や踏切通行者、鉄道沿線住民等へ安全に関する知識を分かりやすく、的確に提供する。
- ・ 関係機関等の協力の下、全国交通安全運動等において広報活動を積極的に実施する。

3 鉄道の安全な運行の確保

鉄道事業者への保安監査を実施する。

- ・ 鉄道事業者に対し、定期的に又は事故の発生状況等に応じて保安監査等を実施し、適切な指導を行う。
- ・ 計画的な保安監査のほか、同種トラブルの発生等の際にも臨時保安監査を行うなど、メリハリの効いたより効果的な保安監査を実施する。
- ・ 運転士の資質の保持を図る。
- ・ 運転管理者が教育等について適切に措置を講ずるよう指導する。
- ・ 事故情報及びリスク情報の分析・活用を推進する。
- ・ インシデント等の情報を収集・分析し、鉄道事業者へ周知する。
- ・ 主要な鉄道事業者の安全担当部長等による鉄道保安連絡会議を開催し、事故及び事故防止対策に関する情報交換等を行う。

気象情報等の充実を図る。

- ・ 鉄道交通に影響を及ぼす自然現象を的確に把握し、情報の質的向上と適時・適切な発表及び迅速な伝達に努める。
- ・ 気象、地震、津波及び火山現象等に関する観測施設を適切に整備・配置し、観測・監視体制の強化を図る。

大規模な事故等が発生した場合の適切な対応

- ・ 国及び鉄道事業者における、夜間・休日の緊急連絡体制等を点検・確認し、大規模な事故又は災害が発生した場合に、迅速かつ的確な情報の収集・連絡を実施する。

運輸安全マネジメント評価を実施する。

- ・ 事業者の安全管理体制の構築・改善状況を国が確認する運輸安全マネジメント評価を引き続き実施する。また運輸安全マネジメント評価を通じて、事業者による防災意識向上及び事前対策強化等を図り、防災マネジメントの取組みを強化するとともに、感染症による影響を踏まえた安全対策を講ずる。

4 鉄道車両の安全性の確保

適時・適切に鉄道車両の構造・装置に関する保安上の基準の見直しを図る。

5 救助・救急活動の充実

主要駅における防災訓練の充実や鉄道事業者と消防機関、医療機関その他の関係機関との連携・協力体制の強化を推進する。

重大事故発生時等における救急・救助活動の充実を図る。

大規模事故による多数傷病者の発生に備え、平時より消防機関と医療機関等の連携・協力体制の強化を図る。

鉄道職員に対する、自動体外式除細動器(AED)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を推進する。

6 被害者支援の推進

公共交通事故による被害者等への支援の確保を図るため、事故発生時の情報提供のための窓口機能や、事故後の中長期にわたる被害者等へのコーディネーション機能を担うことに加え、引き続き、外部機関とのネットワークの構築、被害者等支援フォーラムの開催、被害者等支援計画作成の促進等、公共交通事故の被害者等への支援の取組を着実に進めていく。

7 鉄道事故等の原因究明と事故等防止

鉄道事故等の原因究明と事故等防止を推進する。

8 研究開発及び調査研究の充実

鉄道の安全性向上に関する研究開発及び調査研究を推進する。

第3章 踏切道における交通の安全

第1節 踏切事故のない社会を目指して

踏切事故の状況等

1 踏切事故の状況

踏切事故(鉄軌道の運転事故のうち、踏切障害事故及びこれに起因する列車事故をいう。)は、長期的に減少傾向にある。

このような踏切事故の減少は、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、改良すべき踏切道がなお残されている現状にある。

2 近年の踏切事故の特徴

近年の踏切事故の特徴としては、

踏切道の種類別にみると、発生件数では第1種踏切道が最も多いが、踏切道100箇所当たりの発生件数でみると、第1種踏切道が最も少なくなっている。

衝撃物別では自動車と衝撃したものが約4割、歩行者と衝撃したものが約4割を占めている。

原因別でみると直前横断によるものが約5割を占めている。

踏切事故では、高齢者が関係するものが多く、65歳以上で約5割を占めている。

ことなどが挙げられる。

交通安全基本計画における目標

踏切道における交通の安全と円滑化を図るための措置を総合的かつ積極的に推進し、踏切事故の発生を極力防止する。

第2節 踏切道における交通の安全についての対策

今後の踏切道における交通安全対策を考える視点

踏切事故件数及び踏切事故による死傷者数ともに、減少傾向にあることを考えると、第10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。

- 踏切事故は一度発生すると、令和元年度に京浜急行電鉄で発生した踏切事故のように重大な結果をもたらすものである。そのため、踏切道における交通量その他の事情を考慮して対策を実施すべき踏切道に対して、より効果的な安全対策や高齢者等の歩行者対策を積極的に推進する。

「開かずの踏切」等について、渋滞の軽減による一層の交通円滑化及び環境保全を見据え、それぞれの踏切の状況等を勘案し、総合的な対策を推進する。

ICT技術の発展やライフスタイルの変化等、社会を取り巻く環境の変化を見据え、更なる踏切道の安全性向上を目指し、対策を検討する。

各踏切道の遮断時間や交通量等の諸元やこれまでの対策実施状況、対策の効果等を踏まえて、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、重点的に対策を推進していくことも重要である。

講じようとする施策

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

「開かずの踏切」等の都市活動に大きな支障を生じさせている踏切に対し、連続立体交差化、単独立体交差化等の「抜本対策」と、歩行者等立体横断施設、歩道拡幅等の「速効対策」の両輪による総合的な対策を緊急的かつ重点的に推進する。

- 歩道が狭隘な踏切等に対し、歩道内において歩行者と自動車等が錯綜す

ることがないよう歩行者滞留を考慮した踏切幅など、事故防止効果の高い構造への改良を促進する。

- また、従前の踏切対策に加え、踏切横断交通量削減のための踏切周辺対策等を促進する。

2 踏切保安設備の整備及び交通規制の実施

踏切遮断機、警報時間制御装置、障害物検知装置、オーバーハング型警報装置、大型遮断装置等、事故防止効果の高い踏切保安設備の整備を促進するとともに、高齢者等の歩行者対策としても効果が期待できる、全方位型警報装置、非常押ボタンの整備、障害物検知装置の高性能化を推進するほか、道路の交通量等を勘案し、必要に応じて交通規制を実施する。

3 踏切道の統廃合の促進

踏切道の改良の実施に併せて、近接の第3、4種踏切道など地域住民の通行に特に支障を及ぼさないと認められるものについて、統廃合を進めるとともに、これら近接踏切道以外の踏切道についても同様に統廃合を促進する。

4 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

「踏切安全通行カルテ」を作成・公表し、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する。

鉄道事業者等による高齢者施設や病院等の医療機関へ踏切事故防止のパンフレット等の配布を促進する。踏切事故による被害者等への支援についても、事故の状況等を踏まえ、適切に対応する。

海上交通の安全

第1節 海難等のない社会を目指して

海上輸送は、我が国の経済産業や国民生活を支える上で欠くことのできないものとなっているが、特に、経済活動の拠点となっている東京湾、伊勢湾及び瀬戸内海並びにこれらをつなぐ太平洋沿岸ルートや港といった海域等においては、海上交通がふくそうしている上に、漁業活動やマリレジャー等も行われている。また、多数の乗客を乗せた大型クルーズ船の寄港の増加やコンテナ船等船舶の大型化も進んでいる。

このような状況を踏まえ、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、大量の油が流出するなどの二次災害や航路の閉塞等、我が国の経済と自然環境に甚大な影響を及ぼすことにもつながりかねない。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必要がある。

- 一方で、小型船舶³の事故は依然として全体の約8割を占め、引き続き小型船舶の安全対策を重点的に推進する必要があるほか、近年では免許や検査を要しないミニボート、スタンドアップパドルボード(SUP)等新たなウォーターアクティビティが多様化・活発化しており、これらアクティビティに対する事故対策も求められている。

また、これまで経験したことのない規模の台風等激甚化する災害が続発しているところ、自然災害に起因する事故防止のため対策を推進する必要がある。

- さらに、船舶事故等の原因究明に向けた調査体制をより一層充実させる必要がある。
- また、人命救助率の向上を図るために、海難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とともに、自己救命対策の強化等が必要となっている。

新型コロナウイルス感染症の直接・間接の影響は、海上交通にも及び、様々な課題や制約が生じているほか、国民のライフスタイルや交通行動への影響も認められる。これによる影響を、本計画の期間を通じて注視するとともに、必要な対策に臨機に着手する。

海難等の状況

平成28年から令和元年までの船舶事故隻数⁴は、年平均2,049隻でありそれ以前の5年間平均と比べると約9%減少している。

事故の発生海域をみると、沿岸海域(距岸20海里以内)で発生する割合が極めて高く、その中でもふくそう海域及びその周辺海域で全体の約4割が発生しているが、ふくそう海域における衝突・乗り上げ事故については、減少

³ プレジャーボート(資格不要であるミニボート、カヌー、ディンギーヨット等も含む) 漁船及び遊漁船

⁴ 海上保安庁では、平成30年からは民間救助機関等が扱った船舶事故も取り入れた上で、船舶の運航に関連した損害や具体的な危険が生じたものを「アクシデント」、対策を講じることが困難である不可抗力等を原因とするものを「インシデント」と分類しており、このアクシデントの発生状況は、平成30年は1,896隻、令和元年は1,904隻となっている。

している。

事故船舶の種類別の割合をみると、小型船舶等が全体の約8割を占め、特にプレジャーボートは全体の約5割を占めている。

- 船舶事故の原因は、見張り不十分、機関取扱不良等のヒューマンエラーが占めている。

平成28年から令和元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152名であり、第9次計画期間の年平均と比べると約20%減少している。

交通安全基本計画における目標

第10次計画目標である2020年代中に船舶事故隻数⁵を半減(約1,200隻以下)させることを目指し、船舶事故隻数を令和7年までに少なくとも隻【P】未満とする。

ふくそう海域における航路を閉塞するような社会的影響が著しい大規模海難の発生数をゼロとする。

海難等における死者・行方不明者を減少させるためには、高い救助率を維持確保することが重要であることから救助率95%以上とする。

第2節 海上交通の安全についての対策

今後の海上交通安全対策を考える視点

輸送効率の向上を図るため、船舶の大型化が進んでおり、このような船舶がふくそう海域において一たび事故を発生させた場合には、海上輸送が遮断されるような航路を閉塞する大規模海難が発生する蓋然性が高いことから、ふくそう海域における安全対策の強化を推進する。

船舶事故の多数を占める船種である小型船舶等に対する対策を推進する。

- 不特定多数の乗客に被害が生じる可能性がある旅客船の事故を防止するため、事業者に対する指導監督の充実・強化等の対策を推進する。
- 人命救助率の向上を図るために、海難が発生した場合の乗船者等の迅速かつ的確な搜索・救助活動を実施するために人命救助体制の充実・強化を図るとともに、ライフジャケットの着用推進等、自己救命対策の強化を推進する。

講じようとする施策

1 海上交通環境の整備

港湾における船舶の安全かつ円滑な航行や荒天時等における海難の発生を防止する観点から、船舶の大型化や高速化を勘案しつつ、防波堤、航路及び泊地の整備を推進するとともに、海象情報をホームページで公表するなど情報提供に努める。また、関係機関間における連絡体制の構築を図る。

漁船の安全な航行や荒天時等においても漁船の安全な避難を可能とする防波堤、航路及び泊地等の整備を推進する。

近年激甚化する台風等の自然災害発生時において、船舶交通の安全を確

⁵ 本邦に寄航しない外国船舶によるものを除く。

保するとともに海上輸送による人流・物流の途絶を防止するため、航路標識等の強靱化を図るとともに、灯浮標等の移動や消灯などの異常を早期に検知し、通航船舶等に対する迅速な情報提供を可能にするための体制の構築を図る。

港湾の大規模地震対策、津波対策、高潮・高波・暴風対策を図る。

地震等の災害時に地域の防災拠点や水産物の流通拠点となる漁港において、地域の防災計画と整合性を図り、救援船等に対応可能な泊地、耐震性を強化した岸壁、輸送施設等の整備を推進する。

また、漁港構造物の耐震性等についての現状の把握に努めるとともに、耐震化等の技術開発を行う。

海上交通センターから危険防止のための指示・勧告・情報提供を行うことにより、船舶交通の安全確保を推進する。また、同センターのレーダーの高機能化等による監視機能の強化を推進し、同センターの機能向上と信頼性の向上を図る。

ふくそうする海域を結ぶ海域及びその周辺についても、大規模海難が発生する蓋然性が高いことから船舶交通環境に応じた整流化方策など対策を講じる。

海難の未然防止や安全で効率的な航海の促進を図るため、航海用海図（紙海図及び電子海図）及び航海用刊行物（水路誌等）を的確に整備する。また、水路通報、航行警報の文字情報を地図上に図示したビジュアル情報を提供するなどの安全対策を推進する。

特に、電子海図・水路誌等については、今後予定されている新国際基準の実運用に備えて適切に対応する。

海上交通に影響を及ぼす自然現象を的確に把握し、気象情報等の質的向上と適時・適切な発表及び迅速な伝達に努める。また、気象、津波及び火山現象等に関する観測施設を適切に整備・配置し、観測・監視体制の強化を図る。

高齢者、障害者等に対応した旅客船ターミナルの整備を促進する。

港湾の施設単位毎に作成する維持管理計画や港湾単位で作成する予防保全計画に基づいて、老朽化や社会情勢の変化に伴って機能が低下した施設の利用転換やスペックの見直し等を計画的に進め、より効率的なふ頭へ再編するなど、戦略的なストックマネジメントによる老朽化対策を推進する。

2 海上交通の安全に関する知識の普及

海の事故ゼロキャンペーン、海難防止講習会、訪船指導等を通じて、広く海難防止思想の普及、高揚並びに海難防止に関する知識・技能の習得及び向上を図る。

我が国周辺海域の地理等に不案内な外国船舶に対して、訪船し、又はインターネット若しくは代理店を活用し、航行安全上必要な情報を提供する。

3 船舶の安全な運航の確保

- 台風による災害をはじめとする豪雨災害等激甚化する自然災害への対策

として、気象の急変や航路障害物の存在等事故防止のためのリアルタイムの情報提供体制の充実を図る。

台風等接近時における走錨等に起因する事故を防止するため、錨泊制限等の対策を継続的に実施するとともに、海域監視体制の強化を図るなどハード・ソフト両面の対策を一体的に推進する。

- ヒューマンエラーによる事故を未然に防止するため、スマートフォンや船舶自動識別装置(AIS)等の技術の活用と普及、関係者の自主的な安全対策の促進、効果的な情報提供・注意喚起を通じ安全意識の向上を図るとともに、AISを活用した乗揚げ防止対策の推進を図る。

運航労務監理官及び船舶検査官による立入検査を強化するなど、引き続き旅客船事業者等に対する指導監督の充実を図る。

事故原因の分析を踏まえた適切な再発防止策を策定し、その徹底を図る。

事業者の安全管理体制の構築・改善状況を国が確認する運輸安全マネジメント評価を引き続き実施する。また運輸安全マネジメント評価を通じて、事業者による防災意識向上及び事前対策強化等を図り、防災マネジメントの取組みを強化するとともに、感染症による影響を踏まえた安全対策を講ずる。

安全統括管理者、運航管理者等に対する研修等の充実を図る。

海技資格制度の適切な運用や船員教育の適切な実施等を通じて、海技士の知識技能の維持向上を図る。

船員災害防止基本計画及び船員災害防止実施計画の着実な実施により船員災害防止対策の推進を図る。

免許制度及び強制水先制度を適切に運用するとともに、水先人の安定的な確保・育成対策を促進することにより、水先制度の充実を図る。

国際条約の基準に適合していない船舶(サブスタンダード船)の排除を目的に、東京MOUを始めとする国際的な協力体制の下、我が国に寄港する外国船舶の資格証明、当直基準等に関する監督(PSC)を推進する。

津波発生時における旅客及び船舶の避難態勢を万全のものとするため、津波避難に必要な主要ポイントを選定した様式「津波対応シート」及び当該様式の外国語版を周知し、津波発生時における入港中船舶の円滑な退避及び人命の保護に向けた取組を推進する。

内航をはじめとする船舶への新技術の導入促進による労働環境改善、ひいてはそれによる安全性向上を図るため、必要に応じて新技術に係る基準の策定等により安全性を担保するとともに、乗組み基準の見直し、船舶検査の合理化等の検討を進める。

訪船指導等を通じて、アルコール検知器を用いた検査等の飲酒対策の実施について指導・啓発を行うことにより、飲酒対策の推進を図る。

4 船舶の安全性の確保

国際海事機関(IMO)における船舶の構造・設備等の国際的に統一された安全基準の策定のため、我が国の技術的な知見の蓄積を活用して、積極的に検討に参画するとともに、国内法令への取り入れを着実に実施する。

また、自動運航船や水素・アンモニアを代替燃料とする船舶など、社会の需要に対応して開発が進む次世代船舶の安全性担保のため、船舶の安全基準等の整備を行う。

船舶の安全性を確保するため、船舶の構造・設備等に関する検査体制の充実を図るとともに、船舶検査官及び運航労務監理官による立入検査を実施する。

サブスタンダード船の排除を目的に、東京 MOU を始めとする国際的な協力体制の下、我が国に寄港する外国船舶の構造・設備等に関する監督(PSC)を推進する。

5 小型船舶等の安全対策の充実

訪船指導等の機会を活用して事故の再発防止策等の情報提供・注意喚起を行う。

海難防止の指導啓発を引き続き実施することに加え、より実効性のある取組を推進していく。

- ・ 事故防止のため、船舶同士が互いの位置、針路等の確認を容易にするためのスマートフォン向けアプリケーション等の普及促進を図る。
- ・ プレジャーボートは、機関故障が特に多く、発航前検査では防止することが出来ない事故が一定数発生している現状を踏まえ、ユーザーに対する定期的な点検整備の推奨、適切なタイミングでの機関整備の啓発を推進する。
- ・ 衝突防止対策として、船舶同士が互いに動静を把握するための簡易型 AIS 等の普及促進を図る。
- ・ 限られた情報入手手段しかない小型船舶等が、気象の急変や航路障害物等の存在を事前に認知できるよう、メール配信機能等を通じた情報の充実を図る。
- ・ 引き続き AIS 等の機器の普及を図るとともに、近年のスマートフォンの急速な普及を踏まえ、スマートフォンを活用して他船の動静把握、衝突防止警報機能、船舶同士の通信等が可能となるようなアプリケーションやシステムの開発、普及を推進する。

小型船舶操縦者の遵守事項等(発航前点検の実施、適切な見張りの実施)の意識向上のために指導・啓発を図るとともに、免許証更新講習の充実により小型船舶操縦者の資質向上に取り組む。

自己救命対策確保の取り組みを積極的かつ効果的に推進し、ライフジャケットの着用効果等への理解と、その着用の徹底を図る。また着用義務違反に対する指導・取締りを充実させ、ライフジャケットの着用率を向上させる。

プレジャーボート等の安全に関する指導等を推進する。

- ・ プレジャーボート関係者に対しては、プレジャーボートの事故種類で、機関故障、運航阻害(過放電及び燃料欠乏)が多い状況を踏まえ、海難防止講習会や訪船指導等を通じて、安全運航のための基本的事項の励行について指導を行うことによる安全対策の推進を図る。

- ・ パトロールや関係団体との協力・提携により水上レジャー提供業者、水上レジャー利用者等への啓発・安全指導を行う。

ミニボート（長さ3m未満、機関出力1.5kW未満で、検査・免許が不要なボート）は、近年事故が増加傾向であることから、民間関係団体と連携した取組を行う。

漁船関係者等に対しては、漁船の事故種類で、衝突事故が多い状況を踏まえ、海難防止講習会や訪船指導等を通じて、見張りの励行について強力に指導を行うことによる安全対策の推進を図る。

- 有識者との意見交換会を通じて策定した、多様化・活発化するウォータースポーツの事故を防止するための対策等について記した「ウォーターセーフティガイド」の内容充実及び普及を推進する。
- 関係団体との協力・提携を強化して、合同パトロールの実施や水上レジャー提供業者、水上レジャー利用者等への啓発・安全指導を行う。

ボートパーク等の係留・保管施設整備の推進や港湾等における船舶等の放置等を禁止する区域指定の拡充により、プレジャーボートの放置艇対策の推進を図る。

6 海上交通に関する法秩序の維持

海上交通に係る法令違反の指導・取締り及び広報啓発活動等を行い、海上交通に関する法秩序を維持する。

海上交通のふくそうする航路等における航法に関する指導取締り及び広報啓発活動等の強化を図る。

海上交通環境の変化に応じ海上交通ルールの見直し等を、適時・適切に実施する。

7 救助・救急活動の充実

海難による遭難者の救助には、海難発生の第一報の早期入手が極めて重要であることから、「緊急通報用電話番号『118番』や聴覚や発話に障がいをもつ方を対象とした『NET118』の有効活用」、「防水バック入り携帯電話等による連絡手段の確保」に関する指導・啓発及び広報活動等を実施する。

海難救助を迅速かつ的確に行うためには、海難の情報を早期かつ正確に収集する必要があることから、船舶・航空機等からの遭難警報の受信・解析・配信を行うコスパス・サースットシステムにおいて、世界的に構築が進められている新型衛星を用いた次世代システムに参画することにより、迅速かつ的確な海難情報の早期入手体制の構築を図る。

海難の多くが距岸20海里未満の沿岸部において発生していることから、ヘリコプターを活用した救難体制や救急救命士・救急員による救急救命体制を強化する。

洋上で発生した傷病者に対し、医師による迅速な医療活動を行う洋上救急体制の充実強化に向けて、関係団体と協力を行う。

8 被害者支援の推進

プレジャーボートの保険加入を促進するため、ユーザーへの周知活動及び関係団体への働きかけを行う。

海難事故に備えた保険契約の締結等被害者保護のための船主等の賠償責任保障制度の充実に引き続き取り組む。

公共交通事故による被害者等への支援の確保を図るため、事故発生時の情報提供のための窓口機能や、事故後の中長期にわたる被害者等へのコーディネート機能を担うことに加え、引き続き、外部機関とのネットワークの構築、被害者等支援フォーラムの開催、被害者等支援計画作成の促進等、公共交通事故の被害者等への支援の取組を着実に進めていく。

9 船舶事故等の原因究明と事故等防止

船舶事故等の原因究明と事故等防止を推進する。

海上技術安全研究所に設置している「海難事故解析センター」において専門的な事故解析、原因究明の深度化、防止技術及び適切な対策の立案に関する研究開発等を推進する。

10 海上交通の安全対策に係る調査研究等の充実

海上技術安全研究所において、新しい貨物・燃料を扱う先進的な船舶の安全性を評価する手法を開発するとともに、評価に基づく船舶の安全性向上と社会負担のバランスを確保する合理的な安全規制体系を構築し、設計、運用基準等の策定と船舶設計への適用方策についての研究を行う。

進展する ICT 等を踏まえ、海の流れの予測を始めとする海洋情報の精度向上や安全性を向上させる海上交通の構築に向けた技術開発・調査研究、船舶航行安全システムに関する国際標準化の推進等を行う。また、小型船舶の位置情報の把握のための技術調査等を行う。

航空交通の安全

第1節 航空事故のない社会を目指して

航空事故の状況

我が国における民間航空機の事故の発生件数は、令和元年は13件、これに伴う死亡者数は1人、負傷者数は12人である。事故の内訳をみると、小型機等による事故が、令和元年には13件中8件であるなど半数以上を占める傾向にある。

我が国の特定本邦航空運送事業者(客席数が100又は最大離陸重量が5万キログラムを超える航空機を使用して航空運送事業を営む本邦航空運送事業者)における乗客死亡事故は、昭和60年の日本航空123便の御巣鷹山墜落事故以降発生していない。

- しかしながら、航空運送事業の中心となる大型機の事故件数をみると、年数件程度ではあるものの、下げ止まりの傾向がみられる。

第2節 航空交通の安全についての目標

目標設定の考え方

本邦航空運送事業者が運航する定期便について、死亡事故発生率及び全損事故発生率をゼロにする。

以下の考え方に基づく21の指標について、5年間で %の削減を図る。

これらの目標については、航空安全プログラムにおける安全指標・目標の検証結果とも整合を図る。

(運航者に着目した安全指標)

(ア) 定期便を運航する本邦航空運送事業者

(イ) (ア)以外の航空運送事業許可又は航空機使用事業許可を受けている事業者

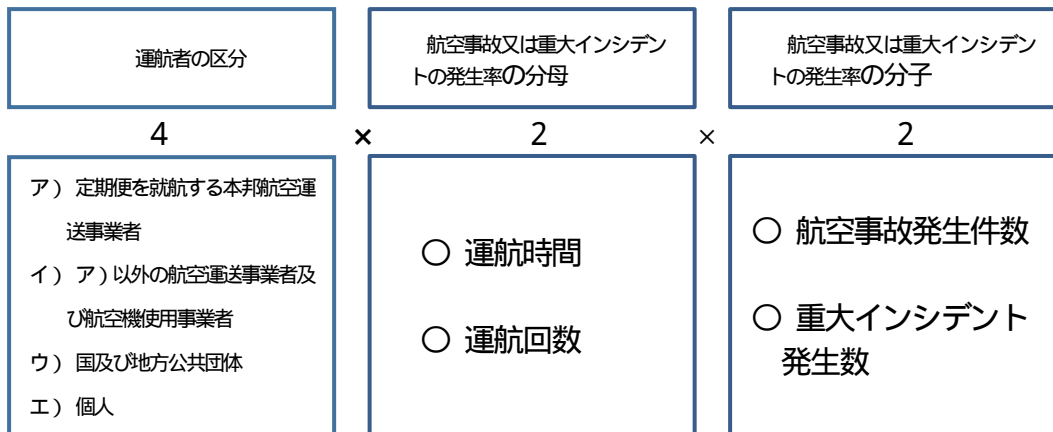
(ウ) 国及び地方公共団体

(エ) 個人

の4区分の運航者について、それぞれ

運航時間及び運航回数に対する、

航空事故発生率及び重大インシデント発生率(計16指標)



(交通管制分野に着目した安全指標)

交通管制分野に関連する又は関連するおそれのある航空事故発生率及び重大事故インシデント発生率(2指標)

(空港分野に着目した安全指標)

- ・ 空港の設置管理者が管理する施設若しくは運用に起因する又は起因して発生したおそれのある航空事故発生率
- ・ 空港の設置管理者が管理する施設若しくは運用に起因する又は起因して発生したおそれのある重大インシデント発生率
- ・ 制限区域内において地上での作業又は地上の施設若しくは物件に起因する人の死傷又は航空機が損傷した事態の発生率

(3指標)

交通安全基本計画における目標

本邦航空運送事業者が運航する定期便について、死亡事故発生率及び全損事故発生率をゼロにする。

航空事故発生率、重大インシデント発生率及び人の死傷又は航空機が損傷した事態の発生率に関する21の指標で、5年間で%の削減を図る。

第3節 航空交通の安全についての対策

今後の航空交通安全対策を考える視点

航空事故発生のおそれの更なる削減を図るため、指標を通じ安全を管理・向上させる航空安全プログラムの更なる推進を図る等の航空安全対策の深化・高度化を進める。

空港容量の拡大、空域の抜本的再編の推進等の対策により、増大する航空需要への対応及び航空交通システムの安全維持・向上を一体として進める。

安全向上のための技術開発の推進や、新技術や産業の発展に伴う安全行政の新たな展開を図る。

講じようとする施策

1 航空安全プログラムの更なる推進

○ 業務提供者におけるSMSの強化

- ・ 業務提供者において安全指標及び安全目標の設定などが的確に実施されるよう、指導、監督、助言等を実施する。

安全に関する航空法規等の策定・見直し等

- ・ 把握した安全情報、国際標準の動向及び技術開発の状況等を踏まえ、民間航空の安全性の向上を目指し、必要となる民間航空の安全に係る基準等の策定、改正を検討する。

- ・ 基準の改正を検討する国際会議等へ積極的に参画する。

業務提供者に対する監査等の強化

- ・ 各分野の業務提供者に対し定期的、随時に監査等を実施する。
- ・ 義務報告分析で得られたリスク傾向に応じた監査の重点化を図る。

安全情報の収集・分析、予防的安全対策の推進

- ・ 義務報告制度により収集した情報を分析するとともに関係者と共有し、再発防止及び予防的安全対策に活用する。

- ・ 自発報告制度により収集された情報に基づく提言を、予防的安全対策に活用する。

安全文化の醸成及び安全監督の強化

- ・ 講習会等を通じ、航空活動関係者との情報共有等を図る。
- ・ 担当職員への教育訓練及び内部評価等による安全監督の強化を図る。

2 航空機の安全な運航の確保

安全な運航の確保等に係る乗員資格基準や運航基準等の整備

- ・ 高度な人的資源たる操縦士及び整備士の安定的確保、技能維持向上等のため、技能証明等諸制度の適切な運用及び必要な見直しを図る。

- ・ 安全で効率的な運航のための運航基準の検討及び策定を実施する。

- ・ 操縦士の日常の健康管理(アルコール摂取に関する適切な教育を含む)の充実や身体検査の適正な運用に資する知識(航空業務に影響を及ぼす疾患や医薬品に関する知識を含む)の普及啓蒙を図るとともに、必要な指導等を実施する。

危険物輸送安全対策の推進

- ・ 危険物輸送規則の国内法令化と運用を実施する。
- ・ 危険物輸送に関する対策を国際機関に提案する。
- ・ 危険物の航空輸送に携わる事業者等への教育訓練及び輸送の管理に関する指導を実施する。
- ・ 旅客手荷物内の危険物に関する国民への周知・啓蒙を図る。

小型航空機等に係る安全対策の推進

- ・ 特定操縦技能審査制度等を通じ、操縦者の技量維持、整備点検の確実

な実施を図る。

- ・ 安全情報の共有、安全意識の啓蒙等を推進するため、関係団体と連携し安全講習会等に係る取組を強化する。
- ・ 小型航空機の利用実態を把握し、幅広い運航形態に応じたきめ細かい安全対策の検討充実を図る。
- ・ 先進技術を活用した安全対策の普及のための活動を行う。

事業者の安全管理体制の構築・改善状況を国が確認する運輸安全マネジメント評価を引き続き実施する。また運輸安全マネジメント評価を通じて、事業者による防災意識向上及び事前対策強化等を図り、防災マネジメントの取組みを強化するとともに、感染症による影響を踏まえた安全対策を講ずる。加えて、飲酒事案についての取組みを的確に確認する。

外国航空機の安全性の確保

- ・ ランプインスペクションの更なる充実、強化を図る。
- ・ 事故等が発生した際の関係国の航空安全当局及び日本に乗り入れている外国航空会社との連携を図る。

○ 航空交通に関する気象情報等の充実

- ・ 航空交通に影響を及ぼす自然現象を的確に把握し、情報の質的向上と適時・適切な発表及び迅速な伝達に努める。
- ・ 気象、地震、津波及び火山現象等に関する観測施設を適切に整備・配置し、観測・監視体制の強化を図る。

3 航空機の安全性の確保

航空機、装備品等の安全性を確保するための技術基準等の整備

- ・ 技術の進捗等に対応し安全基準を策定する。
- ・ 安全性の向上に資する技術に関する調査を実施する。
- ・ 我が国航空機の安全性に関する情報や外国政府、外国メーカー等から得られる安全確保に関する情報の収集、分析及び関係者への提供を実施する。

航空機の検査の的確な実施

- ・ 国産及び輸入航空機の安全・環境基準への適合性審査を実施する。
- ・ 国の検査に代わり基準適合性確認を行う民間事業者を指導・監督する。
- ・ 国産ジェット旅客機運航開始後においても安全性を維持する。

航空機の整備審査の的確な実施

- ・ 航空運送事業者の新規参入、新型式機の導入、整備業務の委託等多様化への対応を図る。

4 航空交通環境の整備

増大する航空需要への対応及びサービスの充実

- ・ 国内空域の抜本的再編を推進する。
- ・ 統合管制情報処理システムの機能向上。

- ・ 低高度における小型航空機の計器飛行方式による運航の実現を図る。
- ・ 航空保安職員の教育の充実を図る。
- ・ 大都市圏における拠点空港等の整備を進める。
航空交通の安全確保等のための施設整備の推進
- ・ データリンク利用拡大に伴う必要な環境を構築する。
- ・ 航空路監視機能の高度化を進める。
空港の安全対策等の推進
- ・ 滑走路誤進入対策を推進する。
- ・ 空港の維持管理を着実に実施する。
- ・ 空港における災害対策の強化を図る。

5 無人航空機等の安全対策

無人航空機の有人地帯での補助者無し目視外飛行の実現に向けた制度の構築を図る。

- 無人航空機の登録制度の円滑な運用を図る。
- 国際的に検討されている無人航空機等について、国際基準策定に参画するとともに国内ルール化を進める。
「空飛ぶクルマ」の実現に向けて必要な環境整備を図る。

6 航空交通の安全に関する研究開発の推進

航空交通の安全に関する研究開発の推進による航空交通の安全確保

- ・ 航空機運航の安全性及び効率性の向上に関する研究開発を進める。

7 航空事故等の原因究明と事故等防止

- 航空事故等の原因究明と事故等防止を推進する。

8 救助・救急活動の充実

航空機の遭難、事故等の事態に迅速かつ適切に対応するため、関係機関相互の連携を強化するなど救助・救急体制を強化。

- ・ 消防体制及び救急医療体制を強化する。

9 被害者支援の推進

公共交通事故による被害者等への支援の確保を図るため、事故発生時の情報提供のための窓口機能や、事故後の中長期にわたる被害者等へのコーディネーション機能を担うことに加え、引き続き、外部機関とのネットワークの構築、被害者等支援フォーラムの開催、被害者等支援計画作成の促進等、公共交通事故の被害者等への支援の取組を着実に進めていく。