

交通安全基本計画 (中間案)

交通事故のない社会を目指して

中央交通安全対策会議

まえがき

車社会化の急速な進展に対して、交通安全施設が不足していたことに加え、車両の安全性を確保するための技術が未発達であったことなどから、昭和 20 年代後半から 40 年代半ば頃まで、道路交通事故の死傷者数が著しく増加した。

このため、交通安全の確保は大きな社会問題となり、交通安全対策の総合的かつ計画的な推進を図るため、昭和 45 年 6 月、交通安全対策基本法（昭和 45 年法律第 110 号）が制定された。

これに基づき、46 年度以降、10 次・50 年にわたる交通安全基本計画を作成し、国、地方公共団体、関係民間団体等が一体となって陸上、海上及び航空交通の各分野において交通安全対策を強力に実施してきた。

その結果、昭和 45 年に 1 万 6,765 人が道路交通事故で死亡し「交通戦争」と呼ばれた時期と比較すると、令和元年中の死者数は 3,215 人と 5 分の 1 以下にまで減少し、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。

これは、国、地方公共団体、関係民間団体のみならず国民を挙げた長年にわたる努力の成果であると考えられる。

しかしながら、いまだに毎日のように、新たに交通事故被害者等（交通事故の被害者及びその家族又は遺族。以下同じ。）となる方がいる現実から、目を背けてはならない。近年においても高齢運転者による事故、子供が犠牲となる痛ましい事故が後を絶たず、特に、次代を担う子供のかげがえのない命を交通事故から守っていくことも重要である。

また、鉄道（軌道を含む。以下同じ。）、海上及び航空交通の各分野においても、大量・高速輸送システムの進展の中で、一たび交通事故が発生した場合には重大な事故となるおそれが常にある。

言うまでもなく、交通事故の防止は、国、地方公共団体、関係民間団体だけでなく、国民一人一人が全力を挙げて取り組まなければならない緊急かつ重要な課題であり、人命尊重の理念の下に、交通事故のない社会を目指して、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、これに基づいて諸施策を強力に推進していかねばならない。

この交通安全基本計画は、このような観点から、交通安全対策基本法第 22 条第 1 項の規定に基づき、令和 3 年度から 7 年度までの 5 年間に講ずべき交通安全に関する施策の大綱を定めたものである。

この交通安全基本計画に基づき、国の関係行政機関及び地方公共団体においては、交通の状況や地域の実態に即して、交通の安全に関する施策を具体的に定め、これを強力に実施するものとする。

目 次

| | |
|--------------------------|----|
| 計画の基本理念 | 1 |
| 第1部 陸上交通の安全 | 6 |
| 第1章 道路交通の安全 | 6 |
| 第1節 道路交通事故のない社会を目指して | 7 |
| 第2節 道路交通の安全についての目標 | 9 |
| 道路交通事故の現状と今後の見通し | 9 |
| 1 道路交通事故の現状 | 9 |
| 2 道路交通事故の見通し | 11 |
| 交通安全基本計画における目標 | 12 |
| 第3節 道路交通の安全についての対策 | 14 |
| 今後の道路交通安全対策を考える視点 | 14 |
| <重視すべき視点> | 16 |
| (1) 高齢者及び子供の安全確保 | 16 |
| (2) 歩行者及び自転車の安全確保 | 16 |
| (3) 生活道路における安全確保 | 18 |
| (4) 先端技術の活用推進 | 19 |
| (5) 交通実態等を踏まえたきめ細かな対策の推進 | 19 |
| (6) 地域が一体となった交通安全対策の推進 | 20 |
| 講じようとする施策 | 21 |
| 1 道路交通環境の整備 | 21 |
| 2 交通安全思想の普及徹底 | 40 |
| 3 安全運転の確保 | 53 |
| 4 車両の安全性の確保 | 61 |
| 5 道路交通秩序の維持 | 68 |
| 6 救助・救急活動の充実 | 72 |
| 7 被害者支援の充実と推進 | 76 |
| 8 研究開発及び調査研究の充実 | 80 |
| 第2章 鉄道交通の安全 | 84 |
| 第1節 鉄道事故のない社会を目指して | 85 |
| 鉄道事故の状況等 | 85 |
| 1 鉄道事故の状況 | 85 |
| 2 近年の運転事故の特徴 | 86 |
| 交通安全基本計画における目標 | 86 |
| 第2節 鉄道交通の安全についての対策 | 87 |
| 今後の鉄道交通安全対策を考える視点 | 87 |
| 講じようとする施策 | 87 |

| | | |
|-----|-----------------------------------|-----|
| 1 | 鉄道交通環境の整備 | 87 |
| 2 | 鉄道交通の安全に関する知識の普及 | 88 |
| 3 | 鉄道の安全な運行の確保 | 88 |
| 4 | 鉄道車両の安全性の確保 | 90 |
| 5 | 救助・救急活動の充実 | 90 |
| 6 | 被害者支援の推進 | 90 |
| 7 | 鉄道事故等の原因究明と事故等防止 | 90 |
| 8 | 研究開発及び調査研究の充実 | 91 |
| 第3章 | 踏切道における交通の安全 | 92 |
| 第1節 | 踏切事故のない社会を目指して | 93 |
| | 踏切事故の状況等 | 93 |
| 1 | 踏切事故の状況 | 93 |
| 2 | 近年の踏切事故の特徴 | 94 |
| | 交通安全基本計画における目標 | 94 |
| 第2節 | 踏切道における交通の安全についての対策 | 95 |
| | 今後の踏切道における交通安全対策を考える視点 | 95 |
| | 講じようとする施策 | 95 |
| 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 | 95 |
| 2 | 踏切保安設備の整備及び交通規制の実施 | 96 |
| 3 | 踏切道の統廃合の促進 | 96 |
| 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 | 97 |
| 第2部 | 海上交通の安全 | 98 |
| 第1節 | 海難のない社会を目指して | 99 |
| | 海難の状況 | 99 |
| | 交通安全基本計画における目標 | 102 |
| 第2節 | 海上交通の安全についての対策 | 103 |
| | 今後の海上交通安全対策を考える視点 | 103 |
| | 講じようとする施策 | 104 |
| 1 | 海上交通環境の整備 | 104 |
| 2 | 海上交通の安全に関する知識の普及 | 107 |
| 3 | 船舶の安全な運航の確保 | 108 |
| 4 | 船舶の安全性の確保 | 110 |
| 5 | 小型船舶の安全対策の充実 | 112 |
| 6 | 海上交通に関する法秩序の維持 | 114 |
| 7 | 救助・救急活動の充実 | 115 |
| 8 | 被害者支援の推進 | 116 |
| 9 | 船舶事故等の原因究明と事故等防止 | 117 |
| 10 | 海上交通の安全対策に係る調査研究等の充実 | 117 |

| | |
|----------------------|-----|
| 第3部 航空交通の安全 | 119 |
| 第1節 航空事故のない社会を目指して | 120 |
| 第2節 航空交通の安全についての目標 | 121 |
| 目標設定の考え方 | 121 |
| 交通安全基本計画における目標 | 122 |
| 第3節 航空交通の安全についての対策 | 123 |
| 今後の航空交通安全対策を考える視点 | 123 |
| 講じようとする施策 | 123 |
| 1 航空安全プログラムの更なる推進 | 124 |
| 2 航空機の安全な運航の確保 | 125 |
| 3 航空機の安全性の確保 | 127 |
| 4 航空交通環境の整備 | 127 |
| 5 無人航空機等の安全対策 | 130 |
| 6 救助・救急活動の充実 | 131 |
| 7 被害者支援の推進 | 131 |
| 8 航空事故等の原因究明と事故等防止 | 131 |
| 9 航空交通の安全に関する研究開発の推進 | 132 |