

計 画 の 基 本 理 念

交通安全基本計画は、人優先の交通安全思想の下、これまでの10次・50年にわたる取組において、道路交通事故死者数を過去最悪であった時と比べて5分の1以下にまで減少させるなどの成果を上げてきたところである。

一方、依然として、毎日のように、新たに交通事故被害者等となる方がいる。近年においては、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後を絶たない。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。これまで実施してきた各種施策の深化はもちろんのこと、交通安全の確保に資する先端技術を積極的に取り入れた新たな時代における対策に取り組むことが必要であり、これにより究極的には交通事故のない社会の実現への大きな飛躍と世界をリードする交通安全社会を目指す。

【交通事故のない社会を目指して】

我が国は、長期の人口減少過程に入っており、世界で最も高い高齢化率となっている。このような時代変化を乗り越え、真に豊かで活力のある社会を構築していくためには、その前提として、国民全ての願いである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を実現することが極めて重要である。

そのために防犯や防災、さらに、新型コロナウイルス感染症対策等の様々な取組が必要とされる中であって、今なお交通事故により毎年多くの方が被害に遭われていることを考えると、公共交通機関を始め、交通安全の確保もまた、安全で安心な社会の実現を図っていくための重要な要素である。

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、小型船舶による事故の割合が多い。航空事故についても、近年は、大型航空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、小型航空機等が事故の大半を占めている。

人命尊重の理念に基づき、また交通事故がもたらす大きな社会的・経済的損失をも勘案して、究極的には交通事故のない社会を目指すことを再認識すべきである。言うまでもなく、交通事故のない社会は一朝一夕に実現できるものではないが、交通安全対策基本法制定後半世紀を経た今、改めて交通事故被害者等の存在に思いを致し、交通事故を起こさないという誓いの下、悲惨な交通事故の根絶に

向けて、更なる一步を踏み出さなければならない。

【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る。また思いがけず交通事故被害者等となった方に対して、一人一人の状況に応じた支援が求められる。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。

【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、内航船においては船員の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、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、今後、高齢化が進展するアジア諸国を始め世界の国々のモデルとなりうるような、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、さらに、年齢や障害の有無等に関わりなく安全に安心して暮らせる「共生社会」を、陸海空にわたる交通の関係者の連携によって、構築することを目指す。

1. 交通社会を構成する三要素

本計画においては、このような観点から、道路交通、鉄道交通、踏切道における交通、海上交通、航空交通のそれぞれの交通ごとに、計画期間内に達成すべき数値目標を設定するとともに、その実現を図るために講じるべき施策を明らかにしていくこととする。

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及び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、交通事故の科学的な調査・分析や、政策評価を充実させ、可能な限り成果目標を設定した施策を策定し、かつ、これを国民の理解と協力の下、強力に推進する。

(1) 人間に係る安全対策

交通機関の安全な運転・運航を確保するため、運転・運航する人間の知識・技能

の向上，交通安全意識の徹底，資格制度の強化，指導取締りの強化，運転・運航の管理の改善，労働条件の適正化等を図り，かつ，歩行者等の安全な移動を確保するため，歩行者等の交通安全意識の徹底，指導の強化等を図るものとする。また，交通社会に参加する国民一人一人が，自ら安全で安心な交通社会を構築していこうとする前向きな意識を持つようになることが極めて重要であることから，交通安全に関する教育，普及啓発活動を充実させる。この場合，交通事故被害者等の声を直接国民が聞く機会を増やすことも安全意識の向上のためには有効である。さらに，国民自らの意識改革のためには，住民が身近な地域や団体において，地域の課題を認識し自ら具体的な目標や方針を設定したり，交通安全に関する各種活動に直接関わったりしていくなど，安全で安心な交通社会の形成に積極的に関与していくような仕組みづくりが必要であり，地方公共団体においても，それぞれの実情に応じて，かかる仕組みを工夫する必要がある。このようなことから，都道府県交通安全計画や市町村交通安全計画の作成に当たっては，国の交通安全基本計画を踏まえつつも，地域の交通情勢や社会情勢等の特徴を十分考慮するとともに，地域の住民の意向を十分反映させる工夫も必要である。

(2) 交通機関に係る安全対策

人間はエラーを犯すものとの前提の下で，それらのエラーが事故に結び付かないように，新技術の活用とともに，不断の技術開発によってその構造，設備，装置等の安全性を高め，各交通機関の社会的機能や特性を考慮しつつ，高い安全水準を常に維持させるための措置を講じ，さらに，必要な検査等を実施し得る体制を充実させるものとする。

(3) 交通環境に係る安全対策

機能分担された道路網の整備，交通安全施設等の整備，交通管制システムの充実，効果的な交通規制の推進，交通に関する情報の提供の充実，施設の老朽化対策等を図るものとする。また，交通環境の整備に当たっては，人優先の考えの下，人間自身の移動空間と自動車や鉄道等の交通機関との分離を図るなどにより，混合交通に起因する接触の危険を排除する施策を充実させるものとする。特に，道路交通においては，通学路，生活道路，市街地の幹線道路等において，歩道の整備を積極的に実施するなど，人優先の交通安全対策の更なる推進を図ることが重要である。

なお，これらの施策を推進する際には，高齢化や国際化等の社会情勢の変化を踏まえるとともに，地震や津波等に対する防災の観点にも適切な配慮を行うものとする。

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

(1) 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である。

(2) 先進技術導入への対応

今日、道路交通の分野では、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る。また、陸海空各々の分野で、交通機関の運転・運航はもとより、保守点検等多様な場面における自動化への取組が進められている。

先進技術の導入によりヒューマンエラー防止を図り、また、人手不足の解決にも寄与することが期待されるが、着実に安全性を確保していくことが重要である。

このほか、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がある。

(3) 高まる安全への要請と交通安全

感染症を始め、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であっても、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である。

(4) 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、交通事故発生状況や事故防止対策への影響を、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

(1) 先端技術の積極的活用

今後も、全ての交通分野において、更なる交通事故の抑止を図り、交通事故のない社会を実現するために、あらゆる知見を動員して、交通安全の確保に資する先端技術や情報の普及活用を促進するとともに、新たな技術の研究開発にも積極的に取り組んでいく必要がある。

加えて、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、高齢者を始めとする人々の行動の変容を促していくことも重要である。自動化の推進に当たっては、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作り出す必要がある。

また、有効かつ適切な交通安全対策を講ずるため、その基礎として、交通事故原因の総合的な調査・分析の充実・強化、必要な研究開発の推進を図るものとする。

(2) 救助・救急活動及び被害者支援の充実

Society5.0：サイバー空間（仮想空間）とフィジカル空間（現実空間）を高度に融合させたシステムにより、経済発展と社会的課題の解決を両立する、人間中心の社会

ICT：Information and Communications Technology

交通事故が発生した場合に負傷者の救命を図り、また、被害を最小限に抑えるため、迅速な救助・救急活動の充実、負傷者の治療の充実等を図ることが重要である。また、犯罪被害者等基本法（平成 16 年法律第 161 号）の制定を踏まえ、交通安全の分野においても交通事故被害者等に対する支援の更なる充実を図るものとする。

(3) 参加・協働型の交通安全活動の推進

交通事故防止のためには、国、地方公共団体、地域の民間団体等が緊密な連携の下に、それぞれが責任を担いつつ、施策を推進するとともに、国民の主体的な交通安全活動を積極的に促進することが重要であることから、国及び地方公共団体の行う交通の安全に関する施策に計画段階から国民が参加できる仕組みづくり、国民が主体的に行う交通安全総点検、地域におけるその特性に応じた取組等により、参加・協働型の交通安全活動を推進する。

(4) 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

このほか、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を構築・改善し、国がその実施状況を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の向上及び事前対策の強化等を図ることにより、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。

(5) EBPM の推進

交通安全に関わる施策における EBPM 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。

(6) 知見の共有

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ている。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である。