

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

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において、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。

第1部 陸上交通の安全

第1章 道路交通の安全

1. 道路交通事故のない社会を目指して
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。

2. 道路交通の安全についての目標
世界一安全な道路交通の実現を目指し、令和7年までに
24時間死者数を2,000人()以下とする。
(この2,000人に平成28年から令和元年の間の24時間
死者数と30日以内死者数の比率の平均(1.20)を乗ず
ると2,400人)
令和7年までに重傷者数を22,000人以下にする。

3. 道路交通の安全についての対策

< 6つの視点 >

高齢者及び子供の安全確保
歩行者及び自転車の安全確保
生活道路における安全確保
先端技術の活用推進
交通実態等を踏まえたきめ細かな対策の推進
地域が一体となった交通安全対策の推進

< 8つの柱 >

道路交通環境の整備	道路交通秩序の維持
交通安全思想の普及徹底	救助・救急活動の充実
安全運転の確保	被害者支援の充実と推進
車両の安全性の確保	研究開発及び調査研究の充実

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）

1. 道路交通事故のない社会を目指して

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。

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。

今後も、道路交通事故による死者数及び命に関わり優先度が高い重傷者数をゼロに近づけることを目指し、究極的に道路交通事故のない社会の実現に向けて、政府を挙げて更に積極的な取組が必要である。

交通安全対策の推進に当たっては、道路交通事故による経済的損失が少なくとも年間14兆7,600億円（国内総生産の約2.8%）に達していること（参考）を念頭に置きつつ、交通社会に参加する全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。

2. 歩行者の安全確保

特に、我が国では、欧米諸国と比較して、交通事故死者数に占める歩行者の割合が高くなっており、人優先の交通安全思想の下、歩道の整備等により歩行者の安全確保を図ることが重要である。

3. 地域の実情を踏まえた施策の推進

交通安全に関しては、様々な施策メニューがあるところであるが、都道府県、市区町村等それぞれの地域の実情を踏まえた上で、その地域に最も効果的な施策の組合せを、地域が主体となって行うべきである。特に、生活道路における交通安全対策については、総合的なまちづくりの中で実現していくことが有効であるが、このようなまちづくりの視点に立った交通安全対策の推進に当たっては、住民に一番身近な市町村や警察署の役割が極めて大きい。

さらに、地域の安全性を総合的に高めていくためには、交通安全対策を防犯や防災と併せて一体的に推進していくことが有効かつ重要である。

4. 役割分担と連携強化

行政のほか、学校、家庭、職場、団体、企業等それぞれが責任を持ちつつ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積極的に参加し、協働していくことが有効である。

5. 交通事故被害者等の参加・協働

交通事故被害者等は、交通事故により家族を失い、傷害を負わされるなど交通事故の悲惨さを我が身をもって経験し、理解していることから、交通事故被害者等の参加や協働は重要である。

参考 道路交通事故による経済的損失

内閣府の「交通事故の被害・損失の経済的分析に関する調査研究」(平成29年3月)によると、道路交通事故による経済的損失は、14兆7,600億円と算定された。

これは、1年間の交通事故によって生じる損失のうち、金銭的損失である医療費、慰謝料、逸失利益等の人的損失、車両・構築物の修理費等の物的損失、交通事故に係る救急搬送費用、警察の事故処理費用、裁判費用、保険運営費用、渋滞の損失等に加え、交通事故による痛み、苦しみ、生活の喜びを享受できなくなることなどの非金銭的損失を交通事故による損失と捉え、このうち死傷損失について算定したものである。

< 交通事故による経済的損失 >

		損失額(十億円)
金銭的損失		
人的損失		1,304
物的損失		1,796
事業主体の損失		92
各種公的機関等の損失		829
非金銭的損失		
死傷損失		10,739
合計		14,760

(注) 本調査研究は平成26年度時点のデータに基づき算定。なお、「死亡損失」の算定においては、厚生統計における平成26年の交通事故による死者数(5,589人)を使用し、「負傷損失」の算定においては、平成26年の保険・共済関連統計から推計した負傷者数を使用した。

第2節 道路交通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

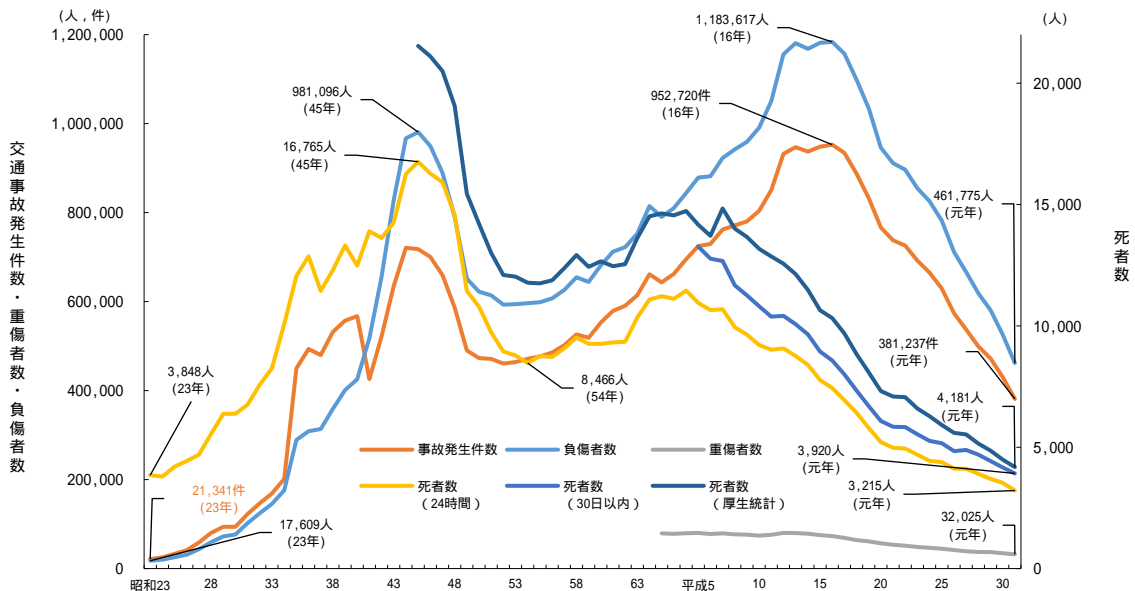
1 道路交通事故の現状

我が国の交通事故による24時間死者数は、昭和45年に1万6,765人を数えたが、46年以降着実に減少に向かい、54年には8,466人とほぼ半減した。その後増勢に転じ、平成4年には1万1,452人に達したが、翌年から再び減少傾向に転じ、14年には8,396人となり、昭和45年当時の約半数となった。さらに、平成21年中の死者数は、4,979人と昭和27年以来57年ぶりに5,000人を、平成28年には3,904人となり4,000人を下回り、ピーク時(昭和45年：1万6,765人)の4分の1以下となった。

第10次交通安全基本計画の最終年である令和2年中の死者数は*、***人となり、3,000人を下回り、ピーク時の5分の1を下回るに至ったが、令和2年までに24時間死者数を2,500人以下とするという目標は遺憾ながら達成するに至らなかった。

なお、近年、死傷者数と交通事故件数については、平成16年をピークに減少が続いており、令和元年中の死傷者数は464,990人、2年中は***、***人となり、第10次交通安全基本計画の目標を2年連続して達成している。

道路交通事故による交通事故発生件数、死者数、負傷者数及び重傷者数の推移



- 注 1 警察庁資料による。
 2 「死者数(24時間)」とは、交通事故によって、発生から24時間以内に死亡した者をいう。
 3 「死者数(30日以内)」とは、交通事故によって、発生から30日以内(交通事故発生日を初日とする。)に死亡した者をいう。
 4 「死者数(厚生統計)」は、警察庁が厚生労働省統計資料「人口動態統計」に基づき作成したものであり、当該年に死亡した者のうち原因が交通事故によるもの(事故発生後1年を超えて死亡した者及び後遺症により死亡した者を除く。)をいう。
 なお、平成6年以前は、自動車事故とされた者を、平成7年以降は、陸上の交通事故とされた者から道路上の交通事故ではないと判断される者を除いた数を計上している。
 5 昭和41年以降の交通事故発生件数には、物損事故を含まない。
 6 死者数(24時間)、負傷者数及び交通事故発生件数は、昭和46年以前は、沖縄県を含まない。

【参考】これまでの交通安全基本計画の目標値と実数値

第1次交通安全基本計画（昭和46年度～50年度） 目標値：歩行者推計死者数約8,000人の半減 実数値：昭和50年3,732人
第2次交通安全基本計画（昭和51年度～55年度） 目標値：死者数16,765人の半減 実数値：昭和55年8,760人
第3次交通安全基本計画（昭和56年度～60年度） 目標値：死者数8,000人以下 実数値：昭和60年9,261人
第4次交通安全基本計画（昭和61年度～平成2年度） 目標値：死者数8,000人以下 実数値：平成2年11,227人
第5次交通安全基本計画（平成3年度～7年度） 目標値：死者数10,000人以下 実数値：平成7年10,684人
第6次交通安全基本計画（平成8年度～12年度） 目標値：死者数平成9年までに10,000人以下・平成12年までに9,000人以下 実数値：平成9年9,642人・平成12年9,073人
第7次交通安全基本計画（平成13年度～17年度） 目標値：死者数8,466人以下 実数値：平成17年6,937人
第8次交通安全基本計画（平成18年度～22年度） 目標値：死者数5,500人以下 実数値：平成22年4,948人 死傷者数100万人以下 実数値：平成22年901,245人
第9次交通安全基本計画（平成23年度～27年度） 目標値：死者数3,000人以下 実績値：平成27年4,117人 死傷者数70万人以下 実績値：平成27年670,140人
第10次交通安全基本計画（平成28年度～令和2年度） 目標値：死者数2,500人以下 実績値：令和2年*,***人 死傷者数50万人以下 実績値：令和2年***,***人

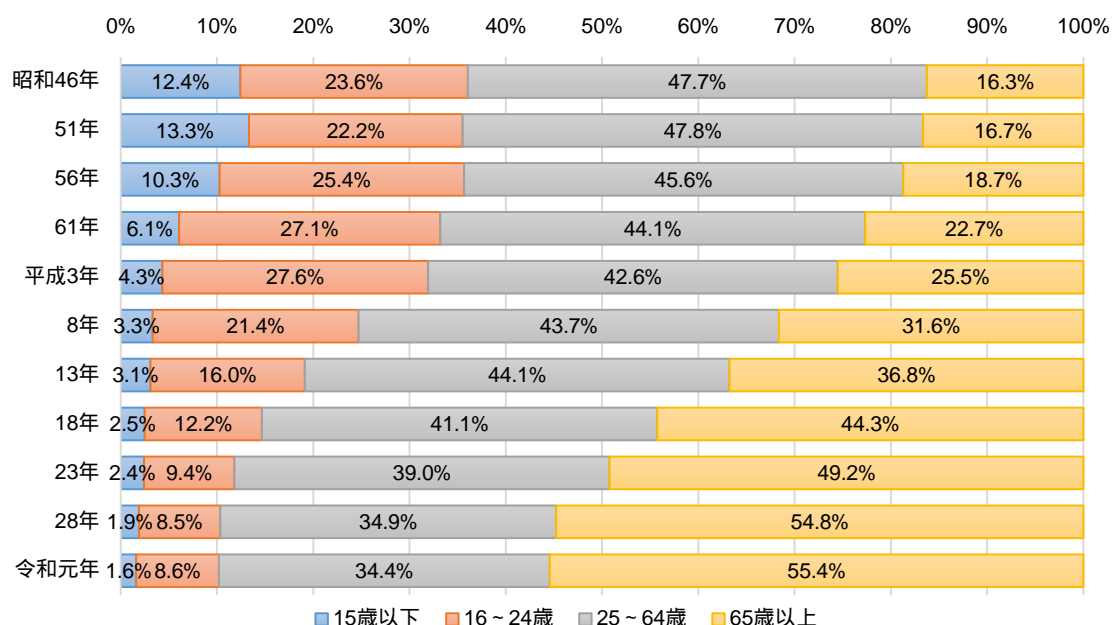
交通事故発生件数及び負傷者数は16年連続で減少した。交通事故の死者数については、現行の交通事故統計となった昭和23年以降で最少を更新し続けているものの、第10次交通安全基本計画の目標達成に向けては、計画期間中、対前年比9%以上の減少を毎年続ける必要があったが、これには至らなかった。

なお、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31.6%、第10次計画初年度の28年には54.8%、令和元年は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。

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75歳以上に達し始めるため、75歳以上高齢者の安全の確保は一層重要となる。

年齢層別交通事故死者数の構成率の推移



2 道路交通事故の見通し

道路交通を取り巻く状況は、経済社会情勢の動向に伴い今後複雑に変化すると見込まれ、特に新型コロナウイルス感染症の直接・間接の影響が、様々な課題や制約を生じ、国民のライフスタイルや交通行動への影響を及ぼすことが予想される。将来の交通事故の状況については、正確には見極め難いところであるが、内閣府の「道路交通安全に関する基本政策等に係る調査」(令和2年3月)によれば、「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

世界一安全な道路交通の実現を目指し、令和7年までに24時間死者数を2,000人()以下とする。(この2,000人に平成28年から令和元年の間の24時間死者数と30日以内死者数の比率の平均(1.20)を乗ずると2,400人)

令和7年までに重傷者数を22,000人以下にする。

道路交通事故のない社会を達成することが究極の目標であるが、一朝一夕にこの目標を達成することは困難であると考えられることから、まずは死者数及び命に関わり優先度が高い重傷者数をゼロに近づけることを目指し、本計画の計画期間である令和7年までには、以下のとおり設定することとする。

年間の24時間死者数を2,000人以下にすることを旨とする。

この年間の24時間死者数2,000人に、平成28年から令和元年の間の24時間死者数と30日以内死者数の比率の平均(1.20)を乗ずると、2,400人となる。年間の30日以内死者数が2,400人となると、人口10万人当たりの30日以内死者数は1.96人となる。国際道路交通事故データベース(IRTAD)がデータを公表している30か国中の人口10万人当たりの30日以内死者数をみるに、我が国は2018年では3.29人と8番目に少ないが、この目標を達成した場合には、他の各国の交通事故情勢が現状と大きく変化がなければ、最も少ない国となる。

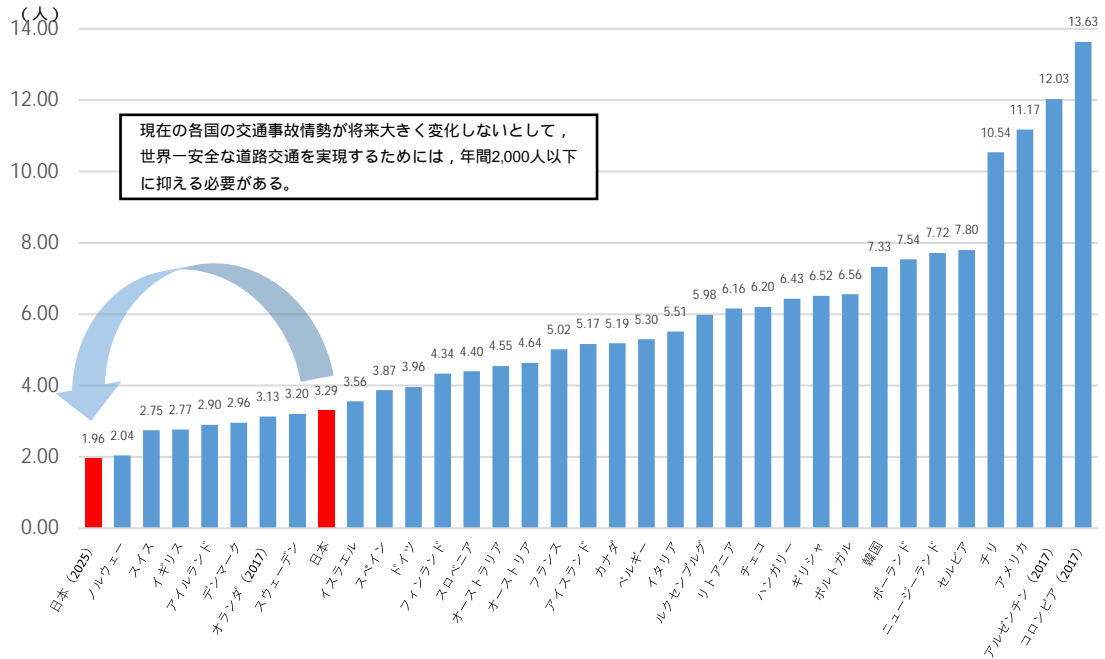
年間の重傷者数を22,000人以下にすることを旨とする。

本計画における最優先の目標は死者数の減少であるが、重傷者が発生する事故防止への取組が、死者数の減少にもつながることから、本計画においては、命に関わり優先度が高い重傷者に関する目標値を設定するものである。また、先端技術や救急医療の発展等により交通事故の被害が軽減し、従来であれば死亡事故に至るような場合であっても、重傷に留まる事故も少なくない。このため、日常生活に影響の残るような重傷事故を減らすことにも、さらに着目していくため、目標値とするものである。

なお、諸外国と比べて歩行中及び自転車乗用中の死者数の構成率が高いことから、交通事故死者数を減少させるに当たっては、道路交通事故死者数全体の減少割合以上の割合で減少させるよう取り組むものとする。

上記の目的を達成するため、国の関係行政機関及び地方公共団体は、国民の理解と協力の下、第3節に掲げた諸施策を総合的かつ強力に推進する。

人口10万人当たりの交通事故死者数（2018年）



注1 IRTAD 資料による。
 2 国名に年数（西暦）の括弧書きがある場合を除き、2018年の数値である。
 3 数値は全て30日以内死者（事故発生から30日以内に亡くなった人）のデータを基に算出されている。
 4 日本（2025）の数値は、2016年（平成28年）から2019年（令和元年）の間の24時間死者数と30日以内死者数の比率の平均（1.20）及び2025年における日本の予測人口（122,544千人：国立社会保障・人口問題研究所「日本の将来推計人口（平成29年推計）」の出生中位・死亡中位仮定による推計結果）を用いて、2025年の24時間交通事故死者数を2,000人として算出した。

第3節 道路交通安全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、事故類型別人口10万人当たり死亡事故発生件数を見ると、正面衝突等、歩行者横断中、出会い頭衝突の順に多い。

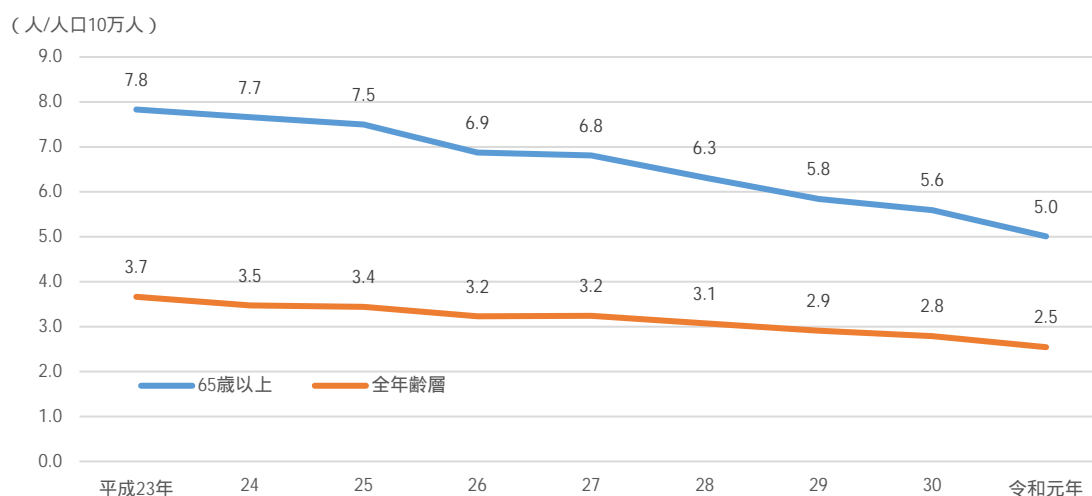
このため、従来の交通安全対策を基本としつつも、経済社会情勢、交通情勢、技術の進展・普及等の変化等に柔軟に対応し、また、変化する状況の中で実際に発生した交通事故に関する情報の収集、分析を充実し、より効果的な対策への改善を図るとともに、有効と見込まれる施策を推進する。

対策の実施に当たっては、可能な限りEBPM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、被害者支援の充実と推進、研究開発及び調査研究の充実といった8つの柱により、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。

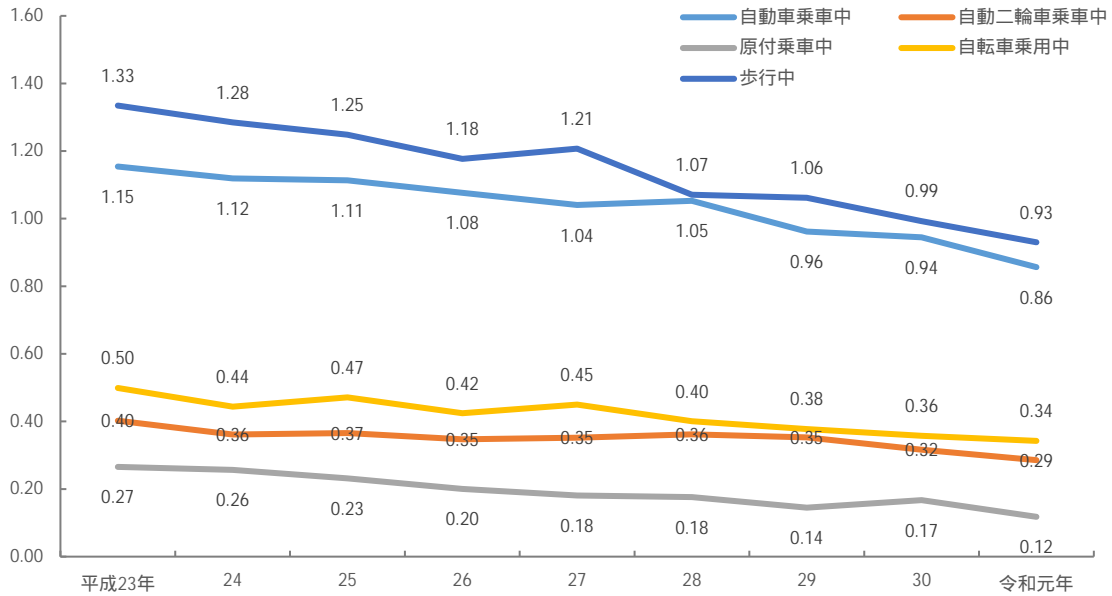
年齢層別人口10万人当たり交通事故死者数の推移



注 1 警察庁資料による。
2 算出に用いた人口は、該当年の前年の人口であり、総務省統計資料「人口推計」(各年10月1日現在人口(補間補正を行っていないもの。ただし、国勢調査実施年は国勢調査人口による。))による

状態別人口 10 万人当たり交通事故死者数の推移

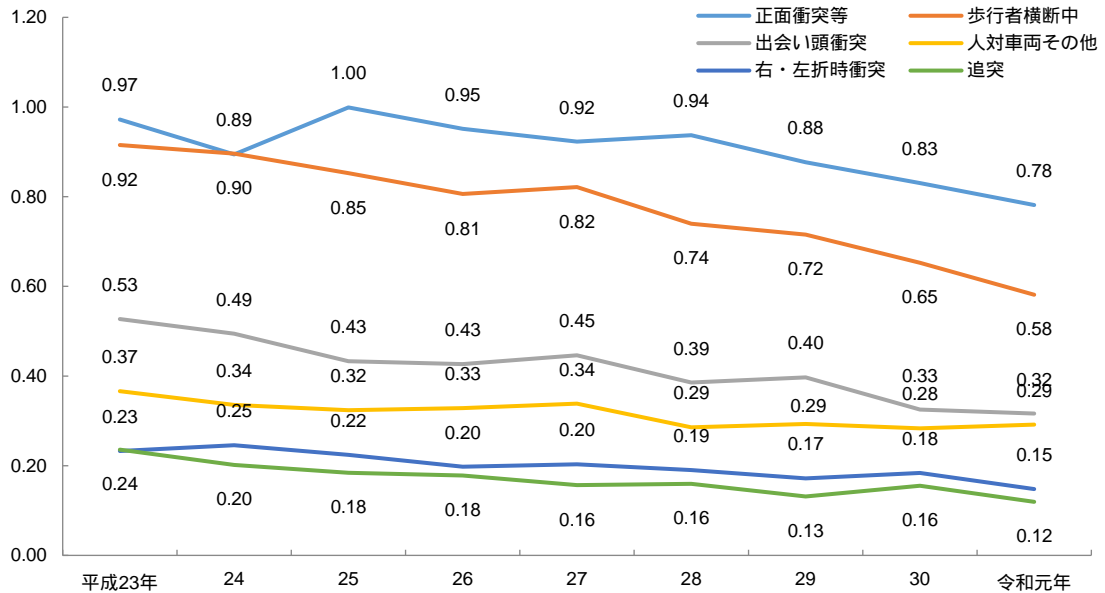
(人/人口10万人)



注 1 警察庁資料による。ただし、「その他」は省略している。
 2 算出に用いた人口は、該当年の前年の人口であり、総務省統計資料「人口推計」(各年 10 月 1 日現在人口(補間補正を行っていないもの。ただし、国勢調査実施年は国勢調査人口による。))による。

事故類型別人口 10 万人当たり交通死亡事故発生件数の推移

(件/人口10万人)



注 1 警察庁資料による。ただし、「その他」を省略しているため、構成率の合計は必ずしも 100% とならない。
 2 「人対車両その他」とは、人対車両の事故のうち、歩行者横断中以外の事故をいう(対面通行中、背面通行中、路上横臥等)。
 3 「正面衝突等」とは正面衝突、路外逸脱及び工作物衝突をいう。
 4 算出に用いた人口は、該当年の前年の人口であり、総務省統計資料「人口推計」(各年 10 月 1 日現在人口(補間補正を行っていないもの。ただし、国勢調査実施年は国勢調査人口による。))による。

<重視すべき視点>

(1) 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・誤解による事故が発生しており、運転支援機能を始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、安心して子供を生み育て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、次代を担う子供の安全を確保する観点から、未就学児を中心に子供が日常的に集団で移動する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、保育所等を始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。

高齢運転者への対策を行う道路交通法の一部を改正する法律(令和2年法律第42号)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。

(2) 歩行者及び自転車の安全確保

歩行中の死者数は、確実に減少してきている一方で、状態別の中で最も多く、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、未就学児を中心に子供が日常的に集団で移動する経路、通学路、生活道路及び市街地の幹線道路において横断歩道の設置や適切な管理、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。

また、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向上を図る。

一方、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。

次に、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、損害賠償責任保険等への加入促進等の対策を推進する。

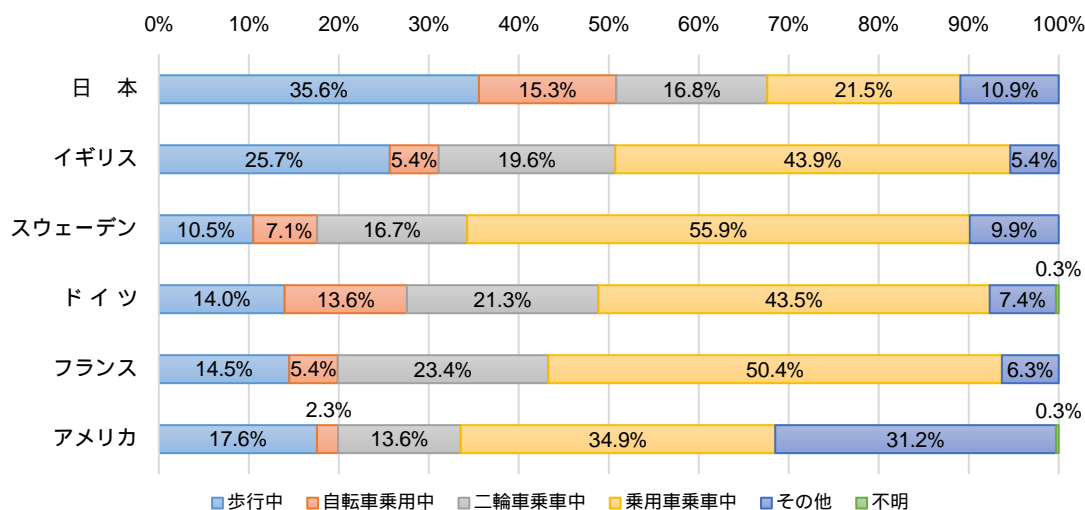
自転車の安全利用を促進するためには、車線や歩道の幅員の見直し等により、歩行者、自転車及び自動車が適切に分離された、安全で快適な自転車通行空間の確保を積極的に進める必要があり、特に、都市部において自転車の通行空間の確保を進めるに当たっては、自転車交通の在り方や多様なモード間の分担の在り方を含め、まちづくり等の観点にも配慮する。

あわせて、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など、自転車利用者を始めとする道路利用者の自転車に関する安全意識の醸成を図る。

加えて、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の指導啓発等の対策や駆動補助機付自転車や電動車椅子等多様なモビリティの普及に伴う事故の防止についての普及啓発等の対策を推進する。

主な欧米諸国の状態別交通事故死者数の構成率（2018年）



注1 IRTAD 資料による。
 2 数値は状態別構成率

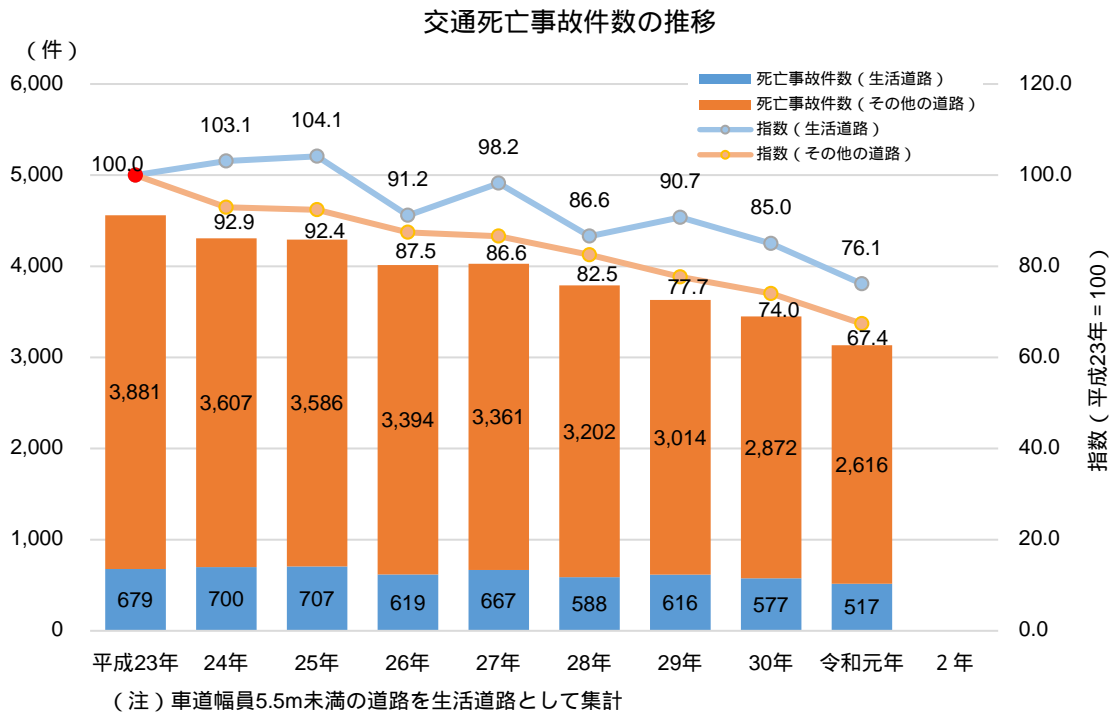
(3) 生活道路における安全確保

生活道路においては、高齢者、障害者、子供を含む全ての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、物理的デバイスのラ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。

また、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を目指す。



(4) 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や自動運転車へのインフラからの支援など、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。

技術の発展については、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。

(5) 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 から得られたビッグデータ等の、発生地域、

ETC2.0：これまでのETC（Electronic Toll Collection Systemの略。高速道路や有料道路の料金所ゲートで、自動車や自動二輪に搭載した車載器と無線通信を行い、車種や通行区間を判別して認証や決済を行うシステム。）と比して、大量の情報の送受信が可能となる、ICの出入り情報だけでなく、経路情報の把握が可能となる、など、格段と進化した機能を有しており、道路利用者はもちろん、道路政策に様々なメリットをもたらし、ITS推進に大きく寄与するシステム。

場所、形態等を詳細な情報に基づき分析し、従来の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。

例えば、道路交通事故について、分析システムの活用や ETC2.0 から得られたビッグデータ等のミクロ分析を行い、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。

(6) 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の解決に取り組んでいくことが一層重要となる。

このため、地域の実情を知悉した専門家の知見を、地域の取組に活かすとともに、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。

なお、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始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。そこで、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に向けて、交通安全活動に積極的に参加するよう促す。

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

道路交通環境の整備については、これまでも警察庁や国土交通省等の関係機関が連携し、幹線道路と生活道路の両面で対策を推進してきたところであり、いずれの道路においても一定の事故抑止効果が確認されている。

しかし、我が国の歩行中・自転車乗用中の死者数の割合は諸外国と比べて高いことから、歩行者や自転車がよく通行する生活道路における安全対策をより一層推進する必要がある。このため、今後の道路交通環境の整備に当たっては、自動車交通を担う幹線道路等と歩行者中心の生活道路の機能分化を進め、身近な生活道路の安全の推進に取り組むこととする。

また、少子高齢化が一層進展する中で、子供を事故から守り、高齢者や障害者が安全にかつ安心して外出できる交通社会の形成を図る観点から、安全・安心な歩行空間が確保された人優先の道路交通環境整備の強化を図っていくものとする。

そのほか、道路交通の円滑化を図ることによる交通安全の推進に資するため、道路利用の仕方に工夫を求め、輸送効率の向上や交通量の時間的・空間的平準化を図る交通需要マネジメント（TDM）施策を総合的に推進するとともに、最先端のICT等を用いて、人と道路と車とを一体のシステムとして構築し、安全性、輸送効率及び快適性の向上を実現するとともに、渋滞の軽減等の交通の円滑化を通じて環境保全に寄与することを目的とした高度道路交通システム（ITS）の開発・普及等を推進する。

【第11次計画における重点施策及び新規施策】

- 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（(1)）
- 生活道路における交通安全対策の推進（(1)ア）
- 通学路等における交通安全の確保（(1)イ）
- 高齢者、障害者等の安全に資する歩行空間等の整備（(1)ウ）
- 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（(2)）
- 幹線道路における交通安全対策の推進（(3)）
- 事故ゼロプラン（事故危険区間重点解消作戦）の推進（(3)ア）
- ITSの推進による安全で快適な道路交通環境の実現（(4)オ）
- 高齢者等の移動手段の確保・充実（(5)）
- 無電柱化の推進（(7)）
- 自転車利用環境の総合的整備（(9)）
- 高度道路交通システムの活用（(10)）

TDM：Transportation Demand Management

ITS：Intelligent Transport Systems

災害に備えた道路交通環境の整備（(12)）

総合的な駐車対策の推進（(13)）

道路交通情報の充実（(14)）

(1) 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

これまで一定の成果を上げてきた交通安全対策は、主として「車中心」の対策であり、歩行者の視点からの道路整備や交通安全対策は依然として十分とはいえず、また、生活道路への通過交通の流入等の問題も依然として深刻である。

このため、地域の協力を得ながら、通学路、生活道路、市街地の幹線道路等において歩道を積極的に整備するなど、「人」の視点に立った交通安全対策を推進していく必要があり、特に交通の安全を確保する必要がある道路において、歩道等の交通安全施設等の整備、効果的な交通規制の推進等きめ細かな事故防止対策を実施することにより車両の速度の抑制や、自動車、自転車、歩行者等の異種交通が分離された安全な道路交通環境を形成することとする。

ア 生活道路における交通安全対策の推進

科学的データや、地域の顕在化したニーズ等に基づき抽出した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、徹底した通過交通の排除や車両速度の抑制等のゾーン対策に取り組み、子供や高齢者等が安心して通行できる道路空間の確保を図る。

都道府県公安委員会においては、交通規制、交通管制及び交通指導取締りの融合に配慮した施策を推進する。生活道路については、歩行者・自転車利用者の安全な通行を確保するため、最高速度 30 キロメートル毎時の区域規制等を実施する「ゾーン 30」の整備を推進するとともに、通行禁止等の交通規制を実施するほか、高輝度標識等の見やすく分かりやすい道路標識・道路標示の整備や信号灯器の LED 化、路側帯の設置・拡幅、ゾーン規制の活用等の安全対策や、外周幹線道路を中心として、信号機の改良、光ビーコン・交通情報板等によるリアルタイムの交通情報提供等の交通円滑化対策を実施する。また、「高齢者、障害者等の移動等の円滑化の促進に関する法律」（平成 18 年法律第 91 号。以下「バリアフリー法」という。）にいう生活関連経路を構成する道路を中心として、音響により信号表示の状況を知らせる音響式信号機、視覚障害者や高齢者等の安全な交差点の横断を支援する歩行者等支援情報通信システム（高度化 PICS）、信号表示面に青時間までの待ち時間及び青時間の残り時間を表示する経過時間表示機能付き歩行者用灯器、歩行者等と自動車が通行する時間を分離して交通事故を防止する歩車分離式信号等の整備を推進する。

PICS : Pedestrian Information and Communication Systems

さらに、道路幅員が狭くガードレール等もない生活道路でも活用できる可搬式速度違反自動取締装置の全国的な整備拡充を図り、適切な取締りを推進する。

道路管理者においては、歩道の整備等により、安心して移動できる歩行空間ネットワークを整備するとともに、都道府県公安委員会により実施される交通規制及び交通管制との連携を強化し、ランプやクランク等車両速度を抑制する道路構造等により、歩行者や自転車の通行を優先するゾーンを形成するゾーン対策、外周幹線道路の交通を円滑化するための交差点改良やエリア進入部におけるランプや狭さくの設定等によるエリア内への通過車両の抑制対策を実施する。

また、道路標識の高輝度化・必要に応じた大型化・可変色化・自発光化、標示板の共架、設置場所の統合・改善、道路標示の高輝度化等（以下「道路標識の高輝度化等」という。）を行い、見やすく分かりやすい道路標識・道路標示の整備を推進する。

さらに、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では、国、自治体、地域住民等が連携して効果的・効率的に対策を実施する。

イ 通学路等における交通安全の確保

通学路や未就学児を中心に子供が日常的に集団で移動する経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、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、道路交通実態に応じ、学校、教育委員会、警察、保育所等の対象施設、その所管機関、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。

高校、中学校に通う生徒、小学校、幼稚園、保育所や児童館等に通う児童・幼児の通行の安全を確保するため、通学路等の歩道整備等を積極的に推進するとともに、ランプ・狭さく等の設置、路肩のカラー舗装、防護柵・ライジングボラード等の設置、自転車道・自転車専用通行帯・自転車の通行位置を示した道路等の整備、押ボタン式信号機・歩行者用灯器等の整備、立体横断施設の整備、横断歩道等の拡充等の対策を推進する。

ウ 高齢者、障害者等の安全に資する歩行空間等の整備

(ア) 高齢者や障害者等を含め全ての人が安全に安心して参加し活動できる社会を実現するため、駅、公共施設、福祉施設、病院等の周辺を中心に平坦性が確保された幅の広い歩道等を積極的に整備する。

このほか、歩道の段差・傾斜・勾配の改善、音響式信号機や歩車分離式信号等のバリアフリー対応型信号機、エスコートゾーン、昇降装置付立体横断施設、歩行者用休憩施設、自転車駐車場、障害者用の駐車ます等を有する自動車駐車場等

の整備を推進する。あわせて、高齢者、障害者等の通行の安全と円滑を図るとともに、高齢運転者の増加に対応するため、信号灯器のLED化、道路標識の高輝度化等を推進する。

特に、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時間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。

また、駅前等の交通結節点において、エレベーター等の設置、スロープ化や建築物との直結化が図られた立体横断施設、交通広場等の整備を推進し、歩きたくなるような安全で快適な歩行空間を積極的に確保する。

特に、バリアフリー法に基づく重点整備地区に定められた駅の周辺地区等においては、公共交通機関等のバリアフリー化と連携しつつ、誰もが歩きやすい幅の広い歩道、道路横断時の安全を確保する機能を付加したバリアフリー対応型信号機等の整備を連続的・面的に整備しネットワーク化を図る。

さらに、視覚障害者誘導用ブロック、歩行者用の案内標識、バリアフリーマップ等により、公共施設の位置や施設までの経路等を適切に案内する。

- (イ) 横断歩道、バス停留所付近の違法駐車等の悪質性、危険性、迷惑性の高い駐車違反に対する取締りを強化するとともに、高齢者、障害者等の円滑な移動を阻害する要因となっている歩道や視覚障害者誘導用ブロック上等の自動二輪車等の違法駐車についても、放置自転車等の撤去を行う市町村と連携を図りつつ積極的な取締りを推進する。

(2) 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（自動車の高速交通の確保を図るために必要な道路で、全国的な自動車交通網を構成する自動車専用道路であり、高速自動車国道及び一般国道の自動車専用道路で構成。）から生活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。

(3) 幹線道路における交通安全対策の推進

幹線道路における交通安全対策については、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績を踏まえた区間を優先的に選定し、対策立案段階では、これまでに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」を推進するとともに、急ブレーキデータ等の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。また高規格幹線道路から生活道路に至るネットワークによって適切に機能が分担されるよう道路の体系的整備を推進するとともに、他の交通機関との連携強化を図る道路整備を推進する。さらに、一般道路に比べて安全性が高い高規格幹線道路の利用促進を図る。

ア 事故ゼロプラン（事故危険区間重点解消作戦）の推進

交通安全に資する道路整備事業の実施に当たって、効果を科学的に検証しつつ、マネジメントサイクルを適用することにより、効率的・効果的な実施に努め、少ない予算で最大の効果を獲得できるよう、次の手順により「事故ゼロプラン（事故危険区間重点解消作戦）」を推進する。

(ア) 全国の国道における死傷事故は特定の区間に集中していることを踏まえ、死傷事故率の高い区間や地域の交通安全の実情を反映した区間等、事故の危険性が高い特定の区間を第三者の意見を参考にしながら選定する。

(イ) 地域住民に対し、事故危険区間であることの注意喚起を行うとともに、事故データにより、卓越した事故類型や支配的な事故要因等を明らかにした上で、今後蓄積していく対策効果データを活用しつつ、事故要因に即した効果の高い対策を立案・実施する。

(ウ) 対策完了後は、対策の効果を分析・評価し、必要に応じて追加対策を行うなど、評価結果を次の新たな対策の検討に活用する。

イ 事故危険箇所対策の推進

特に事故の発生割合の大きい幹線道路の区間や、ビッグデータの活用により潜在的な危険区間等を事故危険箇所として指定し、都道府県公安委員会と道路管理者が連携して集中的な事故抑止対策を実施する。事故危険箇所においては、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、歩道等の整備、交差点改良、視距の改良、付加車線等の整備、中央帯の設置、バス路線等における停車帯の設置及び防護柵、区画線等の整備、道路照明・視線誘導標等の設置等の対策を推進する。

ウ 幹線道路における交通規制

一般道路については、交通の安全と円滑化を図るため、道路の構造、交通安全施設等の整備状況、道路交通実態の状況等を勘案しつつ、速度規制及び追越しのための右側部分はみ出し通行禁止規制等の交通規制について見直しを行い、その適正化を図る。

また、新規供用の高速自動車国道等については、道路構造、交通安全施設の整備状況等を勘案し、安全で円滑な交通を確保するため、適正な交通規制を実施するとともに、既供用の高速自動車国道等については、交通流の変動、道路構造の改良状況、交通安全施設の整備状況、交通事故の発生状況等を総合的に勘案して、交通実態に即した交通規制となるよう見直しを推進する。特に、交通事故多発区間におい

ては、大型貨物自動車等の通行区分規制，速度規制等の必要な安全対策を推進するとともに，交通事故，天候不良等の交通障害が発生した場合は，臨時交通規制を迅速かつ的確に実施し，事故の防止を図る。

エ 重大事故の再発防止

社会的影響の大きい重大事故が発生した際は，速やかに事故要因を調査し，同様の事故の再発防止を図る。

オ 適切に機能分担された道路網の整備

(ア) 高規格幹線道路から生活道路に至るネットワークを体系的に整備するとともに，歩道や自転車道等の整備を積極的に推進し，歩行者，自転車，自動車等の異種交通の分離を図る。

(イ) 一般道路に比較して死傷事故率が低く安全性の高い高規格幹線道路等の整備やインターチェンジの増設等による利用しやすい環境を整備し，より多くの交通量を分担させることによって道路ネットワーク全体の安全性を向上させる。

(ウ) 通過交通の排除と交通の効果的な分散により，円滑で安全な道路交通環境を確保するため，バイパス及び環状道路等の整備を推進する。

(エ) 幹線道路で囲まれた居住地域内や歩行者等の通行の多い商業地域内等においては，通過交通をできる限り幹線道路に転換させるなど道路機能の分化により，生活環境を向上させるため，補助的な幹線道路，区画道路，歩行者専用道路等の系統的な整備を行うとともに，都道府県公安委員会により実施される交通規制及び交通管制との連携を強化し，ランプ・狭さく等による車両速度及び通過交通の抑制等の整備を総合的に実施する。

(オ) 国民のニーズに応じた効率的な輸送体系を確立し，道路混雑の解消等円滑な交通流が確保された良好な交通環境を形成するため，道路交通，鉄道，海運，航空等複数の交通機関の連携を図るマルチモーダル施策を推進し，鉄道駅等の交通結節点，空港，港湾の交通拠点へのアクセス道路の整備等を実施する。

カ 高速自動車国道等における事故防止対策の推進

高速自動車国道等においては，緊急に対処すべき交通安全対策を総合的に実施する観点から，交通安全施設等の整備を計画的に進めるとともに，渋滞区間における道路の拡幅等の改築事業，適切な道路の維持管理，道路交通情報の提供等を積極的に推進し，安全水準の維持，向上を図る。

(ア) 安全で円滑な自動車交通を確保するため，事故多発区間のうち緊急に対策を実施すべき箇所について，雨天，夜間等の事故要因の詳細な分析を行い，これに基づき中央分離帯強化型防護柵，自発光式視線誘導標，高機能舗装，高視認性区画線の整備等を重点的に実施するとともに，道路構造上往復に分離されていない非分離区間については，対向車線へのはみ出しによる重大事故を防止するため，ワイヤロープの設置を推進する。

逆走及び歩行者，自転車等の立入り事案による重大事故防止のため，標識や路面標示等による対策の拡充に加え，産学官が連携した新しい技術として，錯視効果を応用した路面標示やセンサーによる検知・警告設備等の対策を実施するとともに，画像認識技術を活用した路車連携技術の開発等を推進する。

渋滞区間における追突事故防止を図るため，臨時情報板を含む情報板の効果的な活用を推進するほか，後尾警戒車等により渋滞最後尾付近の警戒を行う。

また，事故発生後の救助・救急活動を支援する緊急開口部の整備等も併せて実施するとともに，高速自動車国道等におけるヘリコプターによる救助・救急活動を支援する。

- (イ) 過労運転やイライラ運転を防止し，安全で快適な自動車走行に資するより良い走行環境の確保を図るため，本線拡幅やインターチェンジの改良，事故や故障による停車車両の早期撤去等による渋滞対策，休憩施設の混雑解消等を推進する。
- (ウ) 道路利用者の多様なニーズに応え，道路利用者へ適切な道路交通情報等を提供する道路交通情報通信システム（VICS）及びETC2.0等の整備・拡充を図るとともに，渋滞の解消及び利用者サービスの向上を図るため，情報通信技術を活用して即時に道路交通情報の提供を行う利用者サービスの向上等を推進する。

キ 改築等による交通事故対策の推進

交通事故の多発等を防止し，安全かつ円滑・快適な交通を確保するため，次の方針により道路の改築等による交通事故対策を推進する。

- (ア) 歩行者及び自転車利用者の安全と生活環境の改善を図るため，歩道等を設置するための既存道路の拡幅，幹線道路の整備と併せた生活道路におけるハンブや狭さくの設置等によるエリア内への通過車両の抑制対策，自転車の通行を歩行者や車両と分離するための自転車道や自転車専用通行帯，自転車の通行位置を示した道路の整備等の道路交通の安全に寄与する道路の改築事業を推進する。
- (イ) 交差点及びその付近における交通事故の防止と交通渋滞の解消を図るため，交差点のコンパクト化，立体交差化等を推進する。
- (ウ) 道路の機能と沿道の土地利用を含めた道路の利用実態との調和を図ることが交通の安全の確保に資することから，交通流の実態を踏まえつつ，沿道からのアクセスを考慮した副道等の整備，植樹帯の設置，路上駐停車対策等の推進を図る。
- (エ) 商業系地区等における歩行者及び自転車利用者の安全で快適な通行空間を確保するため，これらの者の交通量や通行の状況に即して，幅の広い歩道，自転車道，自転車専用通行帯等の整備を推進する。
- (オ) 交通混雑が著しい都心部，鉄道駅周辺等において，人と車の交通を体系的に

VICS : Vehicle Information and Communication System

分離するとともに、歩行者空間の拡大を図るため、地区周辺の幹線道路、ペDESTリアンデッキ、交通広場等の総合的な整備を図る。

(カ) 歴史的街並みや史跡等卓越した歴史的環境の残る地区において、地区内の交通と観光交通、通過交通を適切に分離するため、歴史的地区への誘導路、地区内の生活道路、歴史のみちすじ等の整備を体系的に推進する。

ク 交通安全施設等の高度化

(ア) 交通実態に応じて、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等の信号制御の改良を推進するとともに、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化を推進する。

(イ) 道路の構造、交通の状況等に応じた交通の安全を確保するために、道路標識の高輝度化等、高機能舗装、高視認性区画線の整備等を推進するほか、交通事故発生地点を容易に把握し、速やかな事故処理及び的確な事故調査が行えるようにするとともに、自動車の位置や目的地までの距離を容易に確認できるようにするためのキロポスト（地点標）の整備を推進する。また、見通しの悪いカーブで、対向車が接近してくることを知らせる対向車接近システムの整備を推進する。

(4) 交通安全施設等の整備事業の推進

令和3年度から7年度までを計画期間とする社会資本整備重点計画（令和3年月 日 閣議決定【P】）に即して、都道府県公安委員会及び道路管理者が連携し、事故実態の調査・分析を行いつつ、次の方針により重点的、効果的かつ効率的に交通安全施設等整備事業を推進することにより、道路交通環境を改善し、交通事故の防止と交通の円滑化を図る。

ア 交通安全施設等の戦略的維持管理

都道府県公安委員会では、整備後長期間が経過した信号機等の老朽化対策が課題となっていることから、平成25年に「インフラ老朽化対策の推進に関する関係省庁連絡会議」において策定された「インフラ長寿命化基本計画」等に即して、中長期的な視点に立った老朽施設の更新、施設の長寿命化、ライフサイクルコストの削減等を推進する。特に、横断歩行者優先の前提となる横断歩道の道路標識・道路標示が破損、滅失、褪色、摩耗等の理由によりその効用が損なわれないよう効果的かつ適切な管理を行う。

イ 歩行者・自転車対策及び生活道路対策の推進

生活道路において人優先の考えの下、「ゾーン30」等の車両速度の抑制、通過交通の抑制・排除等の面的かつ総合的な交通事故対策を推進するとともに、少子高齢社会の進展を踏まえ、歩行空間のバリアフリー化及び通学路や未就学児を中心に子供が日常的に集団で移動する経路における安全・安心な歩行空間の確保を図

る。

また、自転車利用環境の整備，無電柱化の推進，安全上課題のある踏切の対策等による歩行者・自転車の安全な通行空間の確保を図る。

ウ 幹線道路対策の推進

幹線道路では交通事故が特定の区間に集中して発生していることから，事故危険箇所等の事故の発生割合の大きい区間において重点的な交通事故対策を実施する。この際，事故データの客観的な分析による事故原因の検証に基づき，信号機の改良，交差点改良等の対策を実施する。

エ 交通円滑化対策の推進

交通安全に資するため，信号機の改良，交差点の立体化，開かずの踏切の解消等を推進するほか，駐車対策を実施することにより，交通容量の拡大を図り，交通の円滑化を推進するとともに，自動車からの二酸化炭素排出の抑止を推進する。

オ ITS の推進による安全で快適な道路交通環境の実現

交通情報の収集・分析・提供や交通状況に即応した信号制御その他道路における交通の規制を広域的かつ総合的に行うため，交通管制エリアの拡大を始め，交通管制システムの充実・改良を図る。

具体的には，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等の信号制御の改良を図るほか，最先端の情報通信技術等を用いて，光ビーコンの整備，交通管制センターの改良等により新交通管理システム（UTMS）を推進するとともに，情報収集・提供環境の拡充や自動運転技術の実用化に資する交通環境の構築等により，道路交通情報提供の充実等を推進し，安全で快適な道路環境の実現を図る。

カ 道路交通環境整備への住民参加の促進

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，「標識 BOX」，「信号機 BOX」等を活用して，道路利用者等が日常から抱えている意見を道路交通環境の整備に反映する。

キ 連絡会議等の活用

都道府県警察と道路管理者が設置している「都道府県道路交通環境安全推進連絡会議」やその下に設置されている「アドバイザー会議」を活用し，学識経験者のアドバイスを受けつつ施策の企画，評価，進行管理等に関して協議を行い，的確かつ着実に安全な道路交通環境の実現を図る。

(5) 高齢者等の移動手手段の確保・充実

令和 2 年 6 月に公布された地域公共交通の活性化及び再生に関する法律（平成 19 年法律第 59 号）等の一部改正法により，高齢者を始めとする地域住民の移動手手段の

UTMS : Universal Traffic Management Systems

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）を策定した上で、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手段の確保・充実を図る取組を推進する。

高齢者等の事故防止や移手段の確保などに資する、最寄駅と目的地を結ぶラストマイル自動運転や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を始めとした、地域の自動運転サービスの社会実装を推進する。

また、公共交通等による移動の利便性を向上させる新たなモビリティサービスである MaaS について、地域課題の解決に資する MaaS のモデル構築や MaaS の普及に必要な基盤づくりへの支援を行うことで全国への普及を推進し、高齢者を始めとする地域住民の移手段の確保・充実を図る。

(6) 歩行者空間のユニバーサルデザイン化

高齢者や障害者等を含めて全ての人が安全に、安心して参加し活動できる社会を実現するため、駅、公共施設、福祉施設、病院等を結ぶ道路において、幅の広い歩道の整備や歩道の段差・傾斜・勾配の改善、無電柱化、視覚障害者誘導用ブロックの整備等による歩行空間の連続的・面的なユニバーサルデザイン化を積極的に推進する。また、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。

(7) 無電柱化の推進

安全で快適な通行空間の確保等の観点から、無電柱化の一層の推進を図るべく、関係事業者と連携し、「無電柱化の推進に関する法律」に基づく無電柱化推進計画を策定して事業を推進する。

また、幅員が著しく狭い歩道等の新設電柱の占用禁止や既設電柱の占用制限を実施するとともに、地上機器の小型化による歩行者の安全性確保などの取組により、本格的な無電柱化を推進する。

(8) 効果的な交通規制の推進

地域の交通実態等を踏まえ、交通規制や交通管制の内容について常に点検・見直しを図るとともに、交通事情の変化を的確に把握してソフト・ハード両面での総合的な対策を実施することにより、安全で円滑な交通流の維持を図る。

速度規制については、最高速度規制が交通実態に合った合理的なものとなっているかどうかの観点から、点検・見直しを進めることに加え、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。

MaaS : Mobility as a Service

駐車規制については、必要やむを得ない駐車需要への対応が十分でない場所を中心に、地域住民等の意見要望を十分に踏まえた上で、道路環境、交通量、駐車需要等に即応したきめ細かな駐車規制を推進する。

信号制御については、歩行者・自転車の視点で、信号をより守りやすくするために、横断実態等を踏まえ、歩行者の待ち時間の長い押しボタン式信号の改善を行うなど、信号表示の調整等の運用の改善を推進する。

さらに、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。

(9) 自転車利用環境の総合的整備

ア 安全で快適な自転車利用環境の整備

クリーンかつエネルギー効率の高い持続可能な都市内交通体系の実現に向け、自転車の役割と位置付けを明確にしつつ、交通状況に応じて、歩行者・自転車・自動車の適切な分離を図り、歩行者と自転車の事故等への対策を講じるなど、安全で快適な自転車利用環境を創出する必要がある。このことから、自転車活用推進計画（平成 30 年 6 月閣議決定）に基づき、「安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン」の周知を図るとともに技術的助言等を実施し、当該計画及びガイドラインに基づく自転車ネットワーク計画を含む地方版自転車活用推進計画の策定や歩行者と自転車が分離された車道通行を基本とする自転車通行空間の整備等により、安全で快適な自転車利用環境の創出に関する取組を推進する。

また、自転車通行の安全性を向上させるため、自転車専用通行帯の設置区間や自転車と自動車を混在させる区間では、周辺の交通実態等を踏まえ、必要に応じて、駐車禁止又は駐停車禁止の規制を実施する。あわせて、自転車専用通行帯をふさぐなど悪質性、危険性、迷惑性の高い違法駐停車車両については、取締りを積極的に実施する。

各地域において道路管理者や都道府県警察が自転車ネットワークの作成や道路空間の整備、通行ルールの徹底を進められるよう「安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン」（平成 28 年 7 月、国土交通省、警察庁）の周知を図り、さらに、自転車を共同で利用するシェアサイクルなどの自転車利用促進策や、ルール・マナーの啓発活動などのソフト施策を積極的に推進する。

イ 自転車等の駐車対策の推進

自転車等の駐車対策については、自転車等駐車対策協議会の設置、総合計画の策定を促進するとともに、自転車等の駐車需要の多い地域及び今後駐車需要が著しく多くなることが予想される地域を中心に利用のされ方に応じた路外・路上の自転車駐車場等の整備を推進する。また、大量の自転車等の駐車需要を生じさせる施設について自転車駐車場等の設置を義務付ける条例の制定の促進を図る。さらに、自転

車駐車場整備センター等による自転車駐車場等の整備を促進するとともに、自転車駐車場等を整備する民間事業者を地方公共団体とともに国が支援することで、更なる自転車等の駐車対策を図る。

鉄道の駅周辺等における放置自転車等の問題の解決を図るため、地方公共団体、道路管理者、都道府県警察、鉄道事業者等が適切な協力関係を保持し、地域の状況に応じ、条例の制定等による駅前広場及び道路に放置されている自転車等の整理・撤去等の推進を図る。

特に、バリアフリー法に基づき、市町村が定める重点整備地区内における生活関連経路を構成する道路においては、高齢者、障害者等の移動の円滑化に資するため、関係機関・団体が連携した広報啓発活動等の違法駐車を防止する取組及び自転車駐車場等の整備を重点的に推進する。

(10) 高度道路交通システムの活用

道路交通の安全性、輸送効率及び快適性の向上を実現するとともに、渋滞の軽減等の交通の円滑化を通じて環境保全に寄与することを目的に、最先端の情報通信技術等を用いて、人と道路と車両とを一体のシステムとして構築する新しい道路交通システムである「高度道路交通システム」(ITS)を引き続き推進する。そのため、令和2年7月に閣議決定された「世界最先端デジタル国家創造宣言・官民データ活用推進基本計画」に基づき、産学官が連携を図りながら、研究開発、フィールドテスト、インフラの整備、普及及び標準化に関する検討等の一層の推進を図るとともに、ITS 世界会議等における国際情報交換、国際標準化等の国際協力を積極的に進める。

ア 道路交通情報通信システムの整備

安全で円滑な道路交通を確保するため、リアルタイムの渋滞情報、所要時間、規制情報等の道路交通情報を提供する VICS の整備・拡充を推進するとともに、高精度な情報提供の充実及び対応車載機の普及を図る。

また、詳細な道路交通情報の収集・提供のため、光ビーコン、ETC2.0 等のインフラの整備を推進するとともに、インフラから提供される情報を補完するため、リアルタイムの自動車走行履歴(プローブ)情報等の広範な道路交通情報を集約・配信する。

イ 新交通管理システムの推進

最先端の情報通信技術等を用いて交通管理の最適化を図るため、光ビーコンの機能を活用して UTMS の開発・整備を行うことにより ITS を推進し、安全・円滑かつ快適で環境負荷の低い交通社会の実現を目指す。

ウ 交通事故防止のための運転支援システムの推進

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、路車間通信、車車間通信、歩車間通信等の通信技術を活用した

運転支援システムの更なる普及や高度化に向けて、産学官が連携し研究開発等を行う。

また、運転者に信号交差点への到着時における信号灯色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。

エ ETC2.0 の展開

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。

オ 道路運送事業に係る高度情報化の推進

環境に配慮した安全で円滑な自動車の運行を実現するため、道路運送事業において ITS 技術を活用し、公共交通機関の利用促進を進める。具体的には、公共車両優先システム（PTPS）の整備を推進する。

(11) 交通需要マネジメントの推進

依然として厳しい道路交通渋滞を緩和し、道路交通の円滑化を図ることによる交通安全の推進に資するため、広報・啓発活動を積極的に行うなど、TDM の定着・推進を図る。具体的には、バイパス・環状道路の整備や交差点の改良等の交通容量の拡大策、交通管制の高度化等に加えて、パークアンドライドの推進、情報提供の充実、時差通勤・通学、フレックスタイム制の導入等により、道路利用の仕方に工夫を求め、輸送効率の向上や交通量の時間的・空間的平準化を推進する。

交通の円滑化等に係る施策については、平成 25 年 12 月に公布・施行された交通政策基本法（平成 25 年法律第 92 号）及び 27 年 2 月に閣議決定された交通政策基本計画に即して、国、地方公共団体、交通関連事業者、交通施設管理者、住民その他の関係者が相互に連携を図りながら協力し、総合的かつ計画的に推進する。

ア 公共交通機関利用の促進

令和 2 年 6 月に公布された地域公共交通の活性化及び再生に関する法律（平成 19 年法律第 59 号）等の一部改正法により、地域における移動ニーズに対し、地方公共団体が中心となって地域のマスタープラン（地域公共交通計画）の策定を推進し、公共交通サービスの改善を進めるなど、公共交通機関利用の促進を図る。

具体的には、道路交通混雑が著しい一部の道路について、バス専用・優先レーンの設定、ハイグレードバス停や PTPS の整備、パークアンドバスライドやコミュ

TSPS : Traffic Signal Prediction Systems

PTPS : Public Transportation Priority Systems

ニティバスの導入等のバスの利用促進を図るための施策を推進する。

また、路面電車、モノレール等の公共交通機関の整備を支援するなど、鉄道、バス等の公共交通機関の確保・維持・改善を図るための施策を推進することにより、利用を促進し、公共交通機関への転換による円滑な道路交通の実現を図る。

さらに、新たなモビリティサービスである MaaS について、地域課題の解決に資する MaaS のモデル構築や MaaS の普及に必要な基盤づくりへの支援を行うことで全国への普及を図り、地域や観光地の移動手段の確保・充実や公共交通機関の維持・活性化等を進める。

そして、鉄道・バス事業者による運行頻度・運行時間の見直し、乗り継ぎ改善等によるシームレスな公共交通の実現を図ることなどにより、利用者の利便性の向上を図るとともに、鉄道駅・バス停までのアクセス確保のために、パークアンドライド駐車場、自転車道、自転車専用通行帯、自転車の通行位置を示した道路、駅前広場、集約型公共交通ターミナル等の整備を促進し、交通結節機能を強化する。

イ 貨物自動車利用の効率化

効率的な貨物自動車利用等を促進するため、共同輸配送による貨物自動車の積載効率向上や、置き配や宅配ボックスの活用による宅配便の再配達削減に資する取組等による物流効率化を推進する。

(12) 災害に備えた道路交通環境の整備

ア 災害に備えた道路の整備

地震、豪雨、豪雪、津波等の災害が発生した場合においても安全で安心な生活を支える道路交通の確保を図る。

地震発生時の応急活動を迅速かつ安全に実施できる信頼性の高い道路ネットワークを確保するため、緊急輸送道路上にある橋梁の耐震対策を推進する。

また、豪雨・豪雪時等においても、安全・安心で信頼性の高い道路ネットワークを確保するため、道路斜面等の防災対策や災害の恐れのある区間を回避・代替する道路の整備を推進する。

津波に対しては、津波による人的被害を最小化するため、道路利用者への早期情報提供、迅速な避難を行うための避難路の整備及び津波被害発生時においても緊急輸送道路を確保するため、津波浸水域を回避する高規格幹線道路等の整備を推進する。

また、地震・津波等の災害発生時に避難場所となる等、防災機能を有する「道の駅」を地域の防災拠点として位置づけ、その強化を図る。

また、ミッシングリンクの解消や高速道路の4車線化、一般道の防災課題解消などを推進し、災害に強い道路ネットワークを構築する。

イ 災害に強い交通安全施設等の整備

地震，豪雨・豪雪，津波等の災害が発生した場合においても安全で円滑な道路交通を確保するため，交通管制センター，交通監視カメラ，車両感知器，交通情報板等の交通安全施設の整備を推進するとともに，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道路災害の監視システムの開発・導入や交通規制資機材の整備を推進する。あわせて，災害発生時の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の整備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を推進する。

また，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収集し，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。

ウ 災害発生時における交通規制

災害発生時においては，被災地域への車両の流入抑制を行うとともに，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。

あわせて，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。

エ 災害発生時における情報提供の充実

災害発生時において，道路の被災状況や道路交通状況を迅速かつ的確に収集・分析・提供し，復旧や緊急交通路，緊急輸送道路等の確保及び道路利用者等に対する道路交通情報の提供等に資するため，地震計，交通監視カメラ，車両感知器，道路交通情報提供装置，道路管理情報システム等の整備を推進するとともに，インターネット等を活用した道路・交通に関する災害情報等の提供を推進する。

また，災害発生時には，警察や道路管理者が保有するプローブ情報や民間事業者が保有するプローブ情報から運行実績情報を生成し提供することで災害時における交通情報の提供を推進する。

(13) 総合的な駐車対策の推進

道路交通の安全と円滑を図り，都市機能の維持及び増進に寄与するため，道路交通の状況や地域の特性に応じた総合的な駐車対策を推進する。

ア きめ細かな駐車規制の推進

地域住民等の意見要望等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。

イ 違法駐車対策の推進

- (ア) 悪質性，危険性，迷惑性の高い違反に重点を指向して，地域の実態に応じた取締り活動ガイドラインによるメリハリを付けた取締りを推進する。また，道路交通環境等当該現場の状況を勘案した上で必要があると認められる場合は，取締り活動ガイドラインの見直し等適切に対応する。
- (イ) 運転者の責任を追及できない放置車両について，当該車両の使用者に対する放置違反金納付命令及び繰り返し放置違反金納付命令を受けた使用者に対する使用制限命令の積極的な活用を図り，使用者責任を追及する。他方，交通事故の原因となった違反や常習的な違反等悪質な駐車違反については，運転者の責任追及を徹底する。

ウ 駐車場等の整備

路上における無秩序な駐車を抑制し，安全かつ円滑な道路交通を確保するため，駐車規制及び違法駐車取締りの推進と併せ，次の施策により駐車場の整備，配置適正化及び有効利用を推進する。

- (ア) 駐車場整備に関する調査を推進し，自動車交通が混雑する地区等において，駐車場整備地区の指定を促進するとともに，当該地区において計画的，総合的な駐車対策を行うため，駐車場整備計画の策定を推進する。
- (イ) 地域の駐車需要を踏まえた附置義務駐車施設の整備を促進するとともに，民間駐車場の整備を促進する。

また，都市機能の維持・増進を図るべき地区及び交通結節点等重点的に駐車場の整備を図るべき地域において，公共駐車場の整備を積極的に推進する。

- (ウ) 既存駐車場の有効利用を図るため，駐車場案内システムの高度化を推進する。また，郊外部からの過剰な自動車流入を抑止し，都心部での交通の混雑を回避するため，市街地の周縁部（フリンジ）等に駐車場を配置するなど，パークアンドライド等の普及のための環境整備を推進するほか，まちづくり計画等を踏まえた駐車場の配置適正化を促進する。
- (エ) 高速道路の休憩施設における駐車マス不足に対応するため，駐車マスの拡充や駐車場予約システムを導入するとともに，「道の駅」を活用した休憩サービスの拡充等高速道路外の休憩施設等の活用を推進する。

エ 違法駐車を排除する気運の醸成・高揚

違法駐車排除及び自動車の保管場所の確保等に関し，国民への広報・啓発活動を行うとともに，関係機関・団体との密接な連携を図り，地域交通安全活動推進委員の積極的な活用等により，住民の理解と協力を得ながら違法駐車を排除する気運の醸成・高揚を図る。

オ ハード・ソフト一体となった駐車対策の推進

必要やむを得ない駐車需要への対応が十分でない場所を中心に，地域の駐車管理構想を見直し，自治会，地元商店街等地域の意見要望を十分に踏まえた駐車規

制の点検・改善，道路利用者や関係事業者等による自主的な取組の促進，地方公共団体や道路管理者に対する路外駐車場及び共同荷捌きスペースや路上荷捌きスペース整備の働き掛け，違法駐車取締り，積極的な広報・啓発活動等ハード・ソフト一体となった総合的な駐車対策を推進する。

(14) 道路交通情報の充実

安全で円滑な道路交通を確保するためには，運転者に対して正確できめ細かな道路交通情報を分かりやすく提供することが重要であり，高度化・多様化する道路交通情報に対する国民のニーズに対応し，適時・適切な情報を提供するため，ICT 等を活用して，道路交通情報の充実を図る必要がある。

ア 情報収集・提供体制の充実

多様化する道路利用者のニーズに応じて道路利用者に対し必要な道路交通情報を提供することにより，安全かつ円滑な道路交通を確保するため，光ビーコン，交通監視カメラ，車両感知器，交通情報板，道路情報提供装置等の整備による情報収集・提供体制の充実を図るとともに，交通管制エリアの拡大等の交通管制システムの充実・高度化を図るほか，全国の交通規制情報のデータベース化を推進する。

さらに，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等の交通管制及び信号機の情報化に資する事業を推進する。

また，ITS の一環として，運転者に渋滞状況等の道路交通情報を提供する VICS や ETC2.0 の整備・拡充を積極的に図ることにより，交通の分散を図り，交通渋滞を解消し，交通の安全と円滑を推進する。

イ ITS を活用した道路交通情報の高度化

ITS の一環として，運転者に渋滞状況等の道路交通情報を提供する VICS や ETC2.0 の整備・拡充を積極的に図るとともに，ETC2.0 対応カーナビ及び ETC2.0 車載器を活用し，ETC のほか渋滞回避支援や安全運転支援，災害時の支援に関する情報提供を行う ETC2.0 サービスを推進することにより，情報提供の高度化を図り，交通の分散による交通渋滞を解消し，交通の安全と円滑化を推進する。

ウ 適正な道路交通情報提供事業の促進

予測交通情報を提供する事業者の届出制，不正確又は不適切な予測交通情報の提供により道路における交通の危険や混雑を生じさせた事業者に対する是正勧告措置等を規定した道路交通法（昭和 35 年法律第 105 号）及び交通情報を提供する際に事業者が遵守すべき事項を定めた交通情報の提供に関する指針（平成 14 年国家公安委員会告示第 12 号）に基づき，事業者に対する指導・監督を行い，交通情報提供事業の適正化を図ること等により，民間事業者による正確かつ適切な道路交通情報の提供を促進する。

エ 分かりやすい道路交通環境の確保

時間別・車種別等の交通規制の実効を図るための視認性・耐久性に優れた大型固定標識及び路側可変標識の整備並びに利用者のニーズに即した系統的で分かりやすい案内標識及び中央線変移システムの整備を推進する。

また、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。

(15) 交通安全に寄与する道路交通環境の整備

ア 道路の使用及び占用の適正化等

(ア) 道路の使用及び占用の適正化

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，占有物件等の維持管理の適正化について指導する。

(イ) 不法占有物件の排除等

道路交通に支障を与える不法占有物件等については，実態把握，強力な指導取締りによりその排除を行い，特に市街地について重点的にその是正を実施する。

さらに，道路上から不法占有物件等を一扫するためには，沿道住民を始め道路利用者の自覚に待つところが大きいことから，不法占有等の防止を図るための啓発活動を沿道住民等に対して積極的に行い，「道路ふれあい月間」等を中心に道路の愛護思想の普及を図る。

なお，道路工事調整等を効果的に行うため，図面を基礎として，デジタル地図を活用し，データ処理を行うコンピュータ・マッピング・システムの更なる充実及び活用の拡大を図る。

(ウ) 道路の掘り返しの規制等

道路の掘り返しを伴う占有工事については，無秩序な掘り返しと工事に伴う事故・渋滞を防止するため，施工時期や施工方法を調整する。

さらに，掘り返しを防止する抜本的対策として共同溝等の整備を推進する。

イ 休憩施設等の整備の推進

過労運転に伴う事故防止や近年の高齢運転者等の増加に対応して，「道の駅」等の休憩施設等の整備を積極的に推進する。

ウ 子供の遊び場等の確保

子供の遊び場の不足を解消し，路上遊戯等による交通事故の防止に資するとともに，都市における良好な生活環境づくり等を図るため，社会資本整備重点計画等に基づき，住区基幹公園，都市基幹公園等の整備を推進する。

さらに，繁華街，小住宅集合地域，交通頻繁地域等，子供の遊び場等の環境に

恵まれない地域又はこれに近接する地域に、優先的に、主として幼児及び小学校低学年児童を対象とした児童館及び児童遊園を設置するとともに、公立の小学校、中学校及び高等学校の校庭及び体育施設、社会福祉施設の園庭等の開放の促進を図る。

エ 道路法に基づく通行の禁止又は制限

道路の構造を保全し、又は交通の危険を防止するため、道路の破損、欠壊又は異常気象等により交通が危険であると認められる場合及び道路に関する工事のためやむを得ないと認められる場合には、道路法（昭和 27 年法律第 180 号）に基づき、迅速かつ的確に通行の禁止又は制限を行う。また、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の禁止又は制限に対する違反を防止するため、指導取締りの推進を図る。

オ 地域に応じた安全の確保

積雪寒冷特別地域においては、冬期の安全な道路交通を確保するため、冬期積雪・凍結路面对策として予防的通行規制区間における集中的な除雪作業やチェーン規制の実施、凍結防止剤散布の実施、交差点等における消融雪施設等の整備、流雪溝、チェーン着脱場等の整備を推進する。

さらに、安全な道路交通の確保に資するため、気象、路面状況等を収集し、道路利用者に提供する道路情報提供装置等の整備を推進する。

2 交通安全思想の普及徹底

交通安全教育は、自他の生命尊重という理念の下に、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の向上に努め、相手の立場を尊重し、他の人々や地域の安全にも貢献できる良き社会人を育成する上で、重要な意義を有している。交通安全意識を向上させ交通マナーを身に付けるためには、人間の成長過程に合わせ、生涯にわたる学習を促進して国民一人一人が交通安全の確保を自らの課題として捉えるよう意識の改革を促すことが重要である。また、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である。

このため、交通安全教育指針（平成10年国家公安委員会告示第15号）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行う。特に、高齢化が進展する中で、高齢者自身の交通安全意識の向上を図るとともに、他の世代に対しても高齢者の特性を知り、その上で高齢者を保護し、高齢者に配慮する意識を高めるための啓発指導を強化する。また、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。さらに、自転車を使用することが多い小学生、中学生及び高校生に対しては、交通社会の一員であることを考慮し、自転車利用に関する道路交通の基礎知識、交通安全意識及び交通マナーに係る教育を充実させる。学校においては、ICTを活用した効果的な学習活動を取り入れながら、学習指導要領等に基づく関連教科、総合的な学習の時間、特別活動及び自立活動など、教育活動全体を通じて計画的かつ組織的に実施するよう努めるとともに、学校保健安全法（昭和33年法律第56号）に基づき策定することとなっている学校安全計画により、児童生徒等に対し、通学を含めた学校生活及びその他の日常生活における交通安全に関して、自転車の利用に係るものを含めた指導を実施する。障害のある児童生徒等に対しては、特別支援学校等において、その障害の特性を踏まえ、交通安全に関する指導に配慮する。

交通安全教育・普及啓発活動を行うに当たっては、参加・体験・実践型の教育方法を積極的に取り入れるとともに、教材の充実を図りホームページに掲載するなどにより、インターネットを通じて地域や学校等において行われる交通安全教育の場における活用を促進し、国民が自ら納得して安全な交通行動を実践することができるよう、必要な情報を分かりやすく提供することに努める。

特に若年層に対しては、交通安全に関する効果的な情報提供により交通安全意識の向上を図るとともに、自らも主体的に交通安全の啓発活動等に取り組むことができる環境の整備に努める。

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、地域社会、企業及び家庭がそれぞれの特性を生かし、互いに連携をとりなが

ら地域が一体となった活動が推進されるよう促す。特に交通安全教育・普及啓発活動に当たる地方公共団体職員や教職員の指導力の向上を図るとともに、地域における民間の指導者を育成することなどにより、地域の実情に即した自主的な活動を促進する。

また、地域が一体となった交通安全教育・普及啓発活動を効果的に推進するため、地域や家庭において、子供、父母、祖父母等の各世代が交通安全について話し合い、注意を呼び掛けるなど世代間交流の促進に努める。

さらに、交通安全教育・普及啓発活動の実施後には、効果を検証・評価し、より一層効果的な実施に努めるとともに、交通安全教育・普及啓発活動の意義、重要性等について関係者の意識が深まるよう努める。

併せて、定住外国人や訪日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るよう努める。

【第11次計画における重点施策及び新規施策】

参加・体験・実践型の活動の推進（(1)カ，キ，(2)，(3)ア，ウ，カ）
高齢者に対する交通安全教育の推進（(1)カ）
横断歩行者の安全確保（(3)イ）
自転車の安全利用の推進（(3)ウ）
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の徹底（(3)エ）
反射材用品等の普及促進（(3)カ）
飲酒運転根絶に向けた交通安全教育及び広報啓発活動等の推進（(3)キ）
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（(3)ケ(ウ)）
交通の安全に関する民間団体等の主体的活動の推進（(4)）
地域における交通安全活動への参加・協働の推進（(5)）

(1) 段階的かつ体系的な交通安全教育の推進

ア 幼児に対する交通安全教育の推進

幼児に対する交通安全教育は、心身の発達段階や地域の実情に応じて、基本的な交通ルールを遵守し、交通マナーを実践する態度を習得させるとともに、日常生活において安全に道路を通行するために必要な基本的な技能及び知識を習得させることを目標とする。

幼稚園、保育所及び認定こども園においては、家庭及び関係機関・団体等と連携・協力を図りながら、日常の教育・保育活動のあらゆる場面を捉えて交通安全教育を計画的かつ継続的に行う。これらを効果的に実施するため、例えば、紙芝居や視聴覚教材等を利用したり親子で実習したりするなど、分かりやすい指導に

努めるとともに、指導資料の作成、教職員の指導力の向上及び教材・教具の整備を推進する。

児童館及び児童遊園においては、遊びによる生活指導の一環として、交通安全に関する指導を推進する。関係機関・団体は、幼児の心身の発達や交通状況等の地域の実情を踏まえた幅広い教材・教具・情報の提供等を行うことにより、幼稚園、保育所及び認定こども園において行われる交通安全教育の支援を行うとともに、幼児の保護者が常に幼児の手本となって安全に道路を通行するなど、家庭において適切な指導ができるよう保護者に対する交通安全講習会等の実施に努める。

また、交通ボランティアによる幼児に対する通園時や園外活動時等の安全な行動の指導、保護者を対象とした交通安全講習会等の開催を促進する。

イ 小学生に対する交通安全教育の推進

小学生に対する交通安全教育は、心身の発達段階や地域の実情に応じて、歩行者及び自転車の利用者として必要な技能と知識を習得させるとともに、道路及び交通の状況に応じて、安全に道路を通行するために、道路交通における危険を予測し、これを回避して安全に通行する意識及び能力を高めることを目標とする。

小学校においては、家庭及び関係機関・団体等と連携・協力を図りながら、体育、道徳、総合的な学習の時間、特別活動など学校の教育活動全体を通じて、歩行者としての心得、自転車の安全な利用、乗り物の安全な利用、危険の予測と回避、交通ルールの意味及び必要性等について重点的に交通安全教育を実施する。

このため、自転車の安全な利用等も含め、安全な通学のための教育教材等を作成・配布するとともに、交通安全教室を一層推進するほか、教員等を対象とした心肺蘇生法の実技講習会等を実施する。

関係機関・団体は、小学校において行われる交通安全教育の支援を行うとともに、児童に対する補完的な交通安全教育の推進を図る。また、児童の保護者が日常生活の中で模範的な行動をとり、歩行中、自転車乗用中等実際の交通の場面で、児童に対し、基本的な交通ルールや交通マナーを教えられるよう保護者を対象とした交通安全講習会等を開催する。

さらに、交通ボランティアによる児童に対する安全な行動の指導、児童の保護者を対象とした交通安全講習会等の開催を促進する。

ウ 中学生に対する交通安全教育の推進

中学生に対する交通安全教育は、日常生活における交通安全に必要な事柄、特に、自転車で安全に道路を通行するために、必要な技能と知識を十分に習得させるとともに、道路を通行する場合は、思いやりをもって、自己の安全ばかりでなく、他の人々の安全にも配慮できるようにすることを目標とする。

中学校においては、家庭及び関係機関・団体等と連携・協力を図りながら、保健体育、道徳、総合的な学習の時間、特別活動など学校の教育活動全体を通じて、

歩行者としての心得，自転車の安全な利用，自動車等の特性，危険の予測と回避，標識等の意味，応急手当等について重点的に交通安全教育を実施する。

このため，自転車の安全な利用等も含め，安全な通学のための教育教材等を作成・配布するとともに，交通安全教室を一層推進するほか，教員等を対象とした心肺蘇生法の実技講習会等を実施する。

関係機関・団体は，中学校において行われる交通安全教育が円滑に実施できるよう指導者の派遣，情報の提供等の支援を行うとともに，地域において，保護者対象の交通安全講習会や中学生に対する補完的な交通安全教育の推進を図る。

エ 高校生に対する交通安全教育の推進

高校生に対する交通安全教育は，日常生活における交通安全に必要な事柄，特に，二輪車の運転者及び自転車の利用者として安全に道路を通行するために，必要な技能と知識を十分に習得させるとともに，交通社会の一員として交通ルールを遵守し自他の生命を尊重するなど責任を持って行動することができるような健全な社会人を育成することを目標とする。

高等学校においては，家庭及び関係機関・団体等と連携・協力を図りながら，保健体育，総合的な学習の時間，特別活動など学校の教育活動全体を通じて，自転車の安全な利用，二輪車・自動車の特性，危険の予測と回避，運転者の責任，応急手当等について更に理解を深めるとともに，生徒の多くが，近い将来，普通免許等を取得することが予想されることから，免許取得前の教育としての性格を重視した交通安全教育を行う。特に，二輪車・自動車の安全に関する指導については，生徒の実態や地域の実情に応じて，安全運転を推進する機関・団体やPTA等と連携しながら，安全運転に関する意識の向上と実践力の向上を図るとともに，実技指導等を含む実践的な交通安全教育の充実を図る。

このため，自転車の安全な利用等も含め，安全な通学のための教育教材等を作成・配布するとともに，交通安全教室を一層推進するほか，教員等を対象とした心肺蘇生法の実技講習会等を実施する。

関係機関・団体は，高等学校において行われる交通安全教育が円滑に実施できるよう指導者の派遣，情報の提供等の支援を行うとともに，地域において，高校生及び相当年齢者に対する補完的な交通安全教育の推進を図る。また，小中学校等との交流を図るなどして高校生の果たしうる役割を考えさせるとともに，交通安全活動への積極的な参加を促す。

オ 成人に対する交通安全教育の推進

成人に対する交通安全教育は，自動車等の安全運転の確保の観点から，免許取得時及び免許取得後の運転者の教育を中心として行うほか，社会人，大学生等に対する交通安全教育の充実に努める。

運転免許取得時の教育は，自動車教習所における教習が中心となることから，

教習水準の一層の向上に努める。

免許取得後の運転者教育は、運転者としての社会的責任の自覚、安全運転に必要な知識及び技能、特に危険予測・回避の能力の向上、交通事故被害者等の心情等交通事故の悲惨さに対する理解及び交通安全意識・交通マナーの向上を目標とし、都道府県公安委員会が行う各種講習、自動車教習所、民間の交通安全教育施設等が受講者の特性に応じて行う運転者教育及び事業所の安全運転管理の一環として安全運転管理者、運行管理者等が行う交通安全教育を中心として行う。

自動車の使用者は、安全運転管理者、運行管理者等を法定講習、指導者向けの研修会等へ積極的に参加させ、事業所における自主的な安全運転管理の活発化に努める。また、自動車安全運転センター安全運転中央研修所等の研修施設において、高度な運転技術、指導方法を身に付けた運転者教育指導者の育成を図るとともに、これらの交通安全教育を行う施設の整備を推進する。

また、社会人を対象とした学級・講座等において自転車の安全利用を含む交通安全教育の促進を図るなど、公民館等の社会教育施設における交通安全のための諸活動を促進するとともに、関係機関・団体、交通ボランティア等による活動を促進する。

大学生・専修学校生等に対しては、学生の自転車や二輪車・自動車の事故・利用等の実態に応じ、関係機関・団体等と連携し、交通安全教育の充実に努める。

このほか、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や成人が交通安全について学ぶ機会を設けるよう努める。

カ 高齢者に対する交通安全教育の推進

高齢者に対する交通安全教育は、運転免許の有無等により、交通行動や危険認識、交通ルール等の知識に差があることに留意しながら、加齢に伴う身体機能の変化が歩行者又は運転者としての交通行動に及ぼす影響や、運転者側から見た歩行者や自転車の危険行動を理解させるとともに、自ら納得して安全な交通行動を実践することができるよう必要な実践的技能及び交通ルール等の知識を習得させることを目標とする。

高齢者に対する交通安全教育を推進するため、国及び地方公共団体は、高齢者に対する交通安全指導担当者の養成、教材・教具等の開発等、指導体制の充実に努めるとともに、各種教育機材を活用した参加・体験・実践型の交通安全教育を積極的に推進する。特に、法令違反別では、高齢者は高齢者以外と比較して「横断違反」の割合が高い実態を踏まえ、交通ルールの遵守を促す交通安全教育に努める。また、関係団体、交通ボランティア、医療機関・福祉施設関係者等と連携して、高齢者の交通安全教室等を開催するとともに、高齢者に対する社会教育の場面、福祉活動、各種の催し等の多様な機会を活用した交通安全教育を実施する。特に、運転免許を持たないなど、交通安全教育を受ける機会がなかった高齢者を

中心に、家庭訪問による個別指導、見守り活動等の高齢者と日常的に接する機会を利用した助言等により、高齢者の移動の安全が地域全体で確保されるように努める。この場合、高齢者の自発性を促すことに留意しつつ、高齢者の事故実態に応じた具体的な指導を行うこととし、反射材用品等の普及にも努める。

このほか、高齢運転者に対しては、高齢者講習及び更新時講習の内容の充実に努めるほか、高齢者同士の相互啓発等により交通安全意識の向上を図るため、高齢者クラブ、老人ホーム等における交通安全部会の設置、高齢者交通安全指導員（シルバーリーダー）の養成等を促進し、高齢者クラブ等が関係機関・団体と連携して、自主的な交通安全活動を展開し、地域・家庭における交通安全活動の主導的役割を果たすよう努める。

電動車椅子を利用する高齢者に対しては、電動車椅子の製造メーカーで組織される団体等と連携して、購入時等における安全利用に向けた指導・助言を徹底するとともに、継続的な交通安全教育の促進に努める。

また、地域における高齢者の安全運転の普及を促進するため、シルバーリーダー及び地域の高齢者に影響力のある者等を対象とした参加・体験・実践型の講習会を実施し、高齢者の安全運転に必要な知識の習得とその指導力の向上を図り、高齢者交通安全教育の継続的な推進役の養成に努める。

さらに、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や、地域の見守り活動を通じ、地域が一体となって高齢者の安全確保に取り組むよう努めるとともに、先端技術の活用による高齢者の安全確保についても推進する。

キ 障害者に対する交通安全教育の推進

障害者に対しては、交通安全のために必要な技能及び知識の習得のため、手話通訳員の配置、字幕入りビデオの活用等に努めるとともに、参加・体験・実践型の交通安全教育を開催するなど障害の程度に応じ、きめ細かい交通安全教育を推進する。

さらに、自立歩行ができない障害者に対しては、介護者、交通ボランティア等の障害者に付き添う者を対象とした講習会等を開催する。

ク 外国人に対する交通安全教育等の推進

外国人に対し、我が国の交通ルールやマナーに関する知識の普及による交通事故防止を目的として、定住外国人に対しては、母国との交通ルールの違いや交通安全に対する考え方の違いを理解させるなど、効果的な交通安全教育を推進するとともに、外国人を雇用する使用者等を通じ、外国人の講習会等への参加を促進する。また、増加が見込まれる訪日外国人に対しても、外客誘致等に係る関係機関・団体と連携し、多言語によるガイドブックやウェブサイト等各種広報媒体を

活用するなど我が国の交通ルール周知活動等を推進する。

外国人運転者に対しては、外国人の居住実態や要望等を踏まえ、日本の運転免許取得時に係る運転免許学科試験等の多言語化を推進する。

ケ 交通事犯被収容者に対する教育活動等の充実

刑事施設においては、被害者の生命や身体に重大な影響を与える交通事故を起こした受刑者や重大な交通違反を反復した受刑者を対象に、改善指導として実施している「交通安全指導」、「被害者の視点を取り入れた教育」等の指導の更なる充実に努める。特に飲酒運転を行っている者やアルコール依存の問題を持つ受刑者に対しては、その指導内容の一層の充実に図る。

少年院においては、交通事犯少年に対して、個別の問題性に応じた適切な教育及び指導を行うとともに、人命尊重の精神と、遵法精神の醸成に重点を置いた交通問題に関する教育の充実に図る。また、被害者を死亡させた又は生命、身体を害した事件を犯した少年については、ゲストスピーカー制度などを活用し、被害者の視点を取り入れた教育を充実させる。

少年鑑別所における交通事犯少年に対する資質鑑別については、交通事犯少年の特性的確な把握、より適切な交通鑑別方式の在り方等について、専門的立場からの研究を活発化するとともに、運転適性検査や法務省式運転態度検査等の活用により、一層の適正・充実化を図る。

コ 交通事犯により保護観察に付された者に対する保護観察の充実

交通事犯に係る保護観察については、集団及び個別の処遇に当たる保護観察官並びに保護司の処遇能力の充実に図るとともに、飲酒運転防止プログラム等交通事犯保護観察対象者の問題性に焦点を当てた効果的な処遇を実施する。

(2) 効果的な交通安全教育の推進

交通安全教育を行うに当たっては、受講者が、安全に道路を通行するために必要な知識及び技能を習得し、かつ、その必要性を理解できるようにするため、参加・体験・実践型の教育方法を積極的に活用する。

交通安全教育を行う機関・団体は、交通安全教育に関する情報を共有し、他の関係機関・団体の求めに応じて交通安全教育に用いる資機材の貸与、講師の派遣及び情報の提供等、相互の連携を図りながら交通安全教育を推進する。

また、受講者の年齢や情報リテラシー、道路交通への参加の態様に応じた交通安全教育指導者の養成・確保、ドライブレコーダーやシミュレーター、VR等の機器の活用など、柔軟に多様な方法を活用し、着実に教育を推進するよう努める。

さらに、交通安全教育の効果を確認し、必要に応じて教育の方法、利用する教材等を見直して、社会やライフスタイルの変化、技術の進展を踏まえ、常に効果的な交通安全教育ができるよう努める。

このほか、従前の取組に加え、動画を活用した学習機会の提供、ウェブサイトや SNS 等の各種媒体の積極的活用など、対面によらない交通安全教育や広報啓発活動についても効果的に推進する。

(3) 交通安全に関する普及啓発活動の推進

ア 交通安全運動の推進

国民一人一人に広く交通安全思想の普及・浸透を図り、交通ルールの遵守と正しい交通マナーの実践を習慣付けるとともに、国民自身による道路交通環境の改善に向けた取組を推進するための国民運動として、国の運動主催機関・団体を始め、地方公共団体の交通対策協議会等の構成機関・団体が相互に連携して、交通安全運動を組織的・継続的に展開する。

交通安全運動の運動重点は、歩行者、自転車、自動車運転者の交通事故防止、夕暮れや夜間の交通事故防止等、時節や交通情勢を反映した事項を設定するとともに、地域の実情に即した効果的な交通安全運動を実施するため、必要に応じて地域の重点を定める。

交通安全運動の実施に当たっては、事前に、運動の趣旨、実施期間、運動重点、実施計画等について広く住民に周知することにより、市民参加型の交通安全運動の充実・発展を図るとともに、関係機関・団体が連携し、運動終了後も継続的・自主的な活動が展開されるよう、事故実態、住民や交通事故被害者等のニーズ等を踏まえた実施に努める。

また、地域に密着したきめ細かい活動が期待できる民間団体及び交通ボランティアの参加促進を図り、参加・体験・実践型の交通安全教室の開催等により、交通事故を身近なものとして意識させる交通安全活動を促進する。

さらに、交通安全に対する国民の意識の向上を図り、国民一人一人が交通事故に注意して行動することにより交通事故の発生を抑止し、近年の交通事故死傷者数の減少傾向をより確実なものにするため、「交通事故死ゼロを目指す日」を春及び秋の全国交通安全運動期間中に設定し、街頭キャンペーンや政府広報を活用した広報活動、交通関係団体による広報啓発活動を積極的に展開する。

事後においては、運動の効果を検証、評価することにより、一層効果的な運動が実施されるよう配慮する。

イ 横断歩行者の安全確保

信号機のない横断歩道での死亡事故では、自動車の横断歩道手前での減速が不十分なものが多いため、運転者に対して横断歩道手前での減速義務や横断歩道における歩行者優先義務を再認識させるため、交通安全教育や交通指導取締り等を推進する。

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

の信号に従うといった交通ルールの周知を図る。さらに、運転者に対して横断する意思を明確に伝え、安全を確認してから横断を始め、横断中も周りに気をつけること等、歩行者が自らの安全を守るための交通行動を促すための交通安全教育等を推進する。

ウ 自転車の安全利用の推進

自転車が道路を通行する場合は、車両としてのルールを遵守するとともに交通マナーを実践しなければならないことを理解させる。

自転車乗用中の交通事故や自転車の安全利用を促進するため、「自転車安全利用五則」(平成19年7月10日中央交通安全対策会議交通対策本部決定)を活用するなどにより、歩行者や他の車両に配慮した通行等自転車の正しい乗り方に関する普及啓発の強化を図る。自転車は、配達や通勤・通学を始め、様々な目的で利用されているが、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。

自転車は、歩行者と衝突した場合には加害者となる側面も有しており、交通に参加する者としての十分な自覚・責任が求められることから、そうした意識の啓発を図るとともに、関係事業者の協力を得つつ、自転車の点検整備や損害賠償責任保険等への加入促進等の対策を推進する。

また、自転車運転者講習制度を適切に運用し、自転車利用者のルールに対する遵法意識を醸成する。

薄暮の時間帯から夜間における自転車事故を防止するため、灯火点灯の徹底と、反射材用品等の取付けの促進により、自転車の被視認性の向上を図る。

自転車に同乗する幼児の安全を確保するため、保護者に対して幼児の同乗が運転操作に与える影響等を体感できる参加・体験・実践型の交通安全教育を実施するほか、幼児を同乗させる場合において安全性に優れた幼児二人同乗用自転車の普及を促進するとともに、シートベルトを備えている幼児用座席に幼児を乗せるときは、シートベルトを着用させるよう広報啓発活動を推進する。

幼児・児童の保護者に対して、自転車乗車時の頭部保護の重要性とヘルメット着用による被害軽減効果についての理解促進に努め、幼児・児童の着用の徹底を図るほか、全ての年齢層の自転車利用者に対しても、ヘルメットの着用を推奨する。

エ 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の徹底

シートベルトの着用効果及び正しい着用方法について理解を求め、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の徹底を図る。

後部座席のシートベルト非着用時の致死率は、着用時と比較して格段に高くなるため、地方公共団体、関係機関・団体等との協力の下、衝突実験映像やシートベルトコンビンサーを用いた着用効果が実感できる参加・体験型の交通安全教育

を推進するほか、あらゆる機会・媒体を通じて着用徹底の啓発活動を展開する。

オ チャイルドシートの正しい使用の徹底

チャイルドシートの使用効果及び正しい使用方法について、理解を深めるための広報啓発・指導を推進し、正しい使用の徹底を図る。特に、比較的年齢の高い幼児の保護者に対し、その取組を強化する。

不適正使用時の致死率は、適正使用時と比較して格段に高くなることから、チャイルドシートの使用効果及び使用方法について、着用推進シンボルマーク等を活用しつつ、幼稚園・保育所・認定こども園、病院、販売店等と連携した保護者に対する効果的な広報啓発・指導を推進する。

なお、6歳以上であっても、体格等の状況により、シートベルトを適切に着用させることができない子供にはチャイルドシートを使用させることについて、広報啓発に努める。

また、地方公共団体、民間団体等が実施している各種支援制度の活用を通じて、チャイルドシートを利用しやすい環境づくりを促進する。

さらに、取り付ける際の誤使用の防止や、側面衝突時の安全確保等の要件を定めた新基準（i-Size）に対応したチャイルドシートの普及促進、チャイルドシートと座席との適合表の公表の促進、製品ごとの安全性に関する比較情報の提供、分かりやすい取扱説明書の作成等、チャイルドシート製作者又は自動車製作者における取組を促すとともに、販売店等における利用者への正しい使用の指導・助言や、チャイルドシートを必要とする方々に情報が行き渡るようにするため、例えば、産婦人科や地方公共団体窓口等を通じた正しい使用方法の周知徹底を推進する。

カ 反射材用品等の普及促進

夕暮れ時から夜間における歩行者及び自転車利用者の事故防止に効果が期待できる反射材用品等の普及を図るため、各種広報媒体を活用して積極的な広報啓発を推進するとともに、反射材用品等の視認効果、使用方法等について理解を深めるため、参加・体験・実践型の交通安全教育の実施及び関係機関・団体と協力した反射材用品等の展示会の開催等を推進する。

反射材用品等の普及に当たっては、衣服や靴、鞆等の身の回り品への反射材用品の組み込みを推奨するとともに、適切な反射性能等を有する製品についての情報提供に努める。

キ 飲酒運転根絶に向けた交通安全教育及び広報啓発活動等の推進

飲酒運転の危険性や飲酒運転による交通事故の実態を周知するための交通安全教育や広報啓発を引き続き推進するとともに、交通ボランティアや安全運転管理者、運行管理者、酒類製造・販売業者、酒類提供飲食店、駐車場関係者等と連携してハンドルキーパー運動の普及啓発やアルコール検知器を活用した運行前検査

の励行に努めるなど、地域、職域等における飲酒運転根絶の取組を更に進め、「飲酒運転を絶対にしない、させない」という国民の規範意識の確立を図る。特に若年運転者層は、他の年齢層に比較して飲酒運転における死亡事故率が高いなどの特性を有していることから、若年運転者層を始め、対象に応じたきめ細かな広報啓発を、関係省庁が連携して推進する。

また、飲酒運転をした者について、アルコール依存症等が疑われる場合に、地域の実情に応じ、運転者やその家族が相談、指導及び支援等を受けられるよう、関係機関・団体が連携した取組の推進に努める。

さらに、各自治体で取り組んでいる飲酒運転根絶に向けた施策については、他の地域における施策実施に当たっての参考となるよう、積極的な情報共有を図っていく。

ク 効果的な広報の実施

交通安全に関する広報については、テレビ、ラジオ、新聞、携帯端末、インターネット、街頭ビジョン等のあらゆる広報媒体を活用して、交通事故等の実態を踏まえた広報、日常生活に密着した内容の広報、交通事故被害者等の声を取り入れた広報等、具体的で訴求力の高い内容を重点的かつ集中的に実施するなど、実効の挙がる広報を次の方針により行う。

(ア) 家庭、学校、職場、地域等と一体となった広範なキャンペーンや、官民が一体となった各種の広報媒体を通じた集中的なキャンペーン等を積極的に行い、子供と高齢者の交通事故防止、後部座席を含めた全ての座席のシートベルト着用とチャイルドシートの正しい使用の徹底、妨害運転や飲酒運転等の悪質・危険な運転の根絶、違法駐車等の排除等を図る。

また、運転中のスマートフォンの操作等の危険性について周知を図る。

(イ) 交通安全に果たす家庭の役割は極めて大きいことから、家庭向け広報媒体の積極的な活用、地方公共団体、町内会等を通じた広報等により家庭に浸透するきめ細かな広報の充実に努め、子供、高齢者等を交通事故から守るとともに、妨害運転や飲酒運転等の悪質・危険な運転を根絶する気運の高揚を図る。

(ウ) 民間団体の交通安全に関する広報活動を援助するため、国及び地方公共団体は、交通の安全に関する資料、情報等の提供を積極的に行うとともに、報道機関の理解と協力を求め、全国的気運の盛り上げを図る。

ケ その他の普及啓発活動の推進

(ア) 高齢者の交通事故防止に関する国民の意識を高めるため、高齢者の歩行中や自転車乗用中の事故実態の広報を積極的に行う。また、高齢者に対する高齢運転者標識（高齢者マーク）の表示の促進を図るとともに、他の年齢層に対しても、高齢運転者の特性を理解し、高齢者マークを取り付けた自動車への保護意識を高めるように努める。

- (イ) 薄暮の時間帯から夜間にかけて重大事故が多発する傾向にあることから、夜間の重大事故の主原因となっている最高速度違反，飲酒運転，歩行者の横断違反等による事故実態・危険性等を広く周知し，これら違反の防止を図る。
- また，季節や気象の変化，地域の実態等に応じ，交通情報板等を活用するなどして自動車及び自転車の前照灯の早期点灯，対向車や先行車がない状況におけるハイビームの使用を促すとともに，歩行者，自転車利用者の反射材用品等の着用を推進する。
- (ウ) 二輪乗用中の死者の損傷部位は頭部が最も多く，次いで胸部となっており，二輪車運転者の被害軽減を図るため，ヘルメットの正しい着用とプロテクターの着用について，関係機関・団体と連携した広報啓発活動を推進するなど，胸部等保護の重要性について理解増進に努める。
- (エ) 乗用型トラクターの事故防止を図るため，作業機を装着・けん引した状態で公道を走行する際の灯火器等の設置，キャビン・フレームの装備，シートベルトの着用等について周知を行う。
- (オ) 国民が，交通事故の発生状況を認識し，交通事故防止に関する意識の啓発等を行うことができるよう，地理情報システム等を活用した交通事故分析の高度化を推進し，インターネット等各種広報媒体を通じて事故データ及び事故多発地点に関する情報の提供・発信に努める。
- (カ) 衝突被害軽減ブレーキや自動運転等の先進技術について，ユーザーが過信することなく使用してもらえるような情報を始め，自動車アセスメント情報や，安全装置の有効性，ドライブレコーダーの普及啓発，自動車の正しい使い方，点検整備の方法，交通事故の概況等に係る情報を総合的な安全情報として取りまとめ，自動車ユーザー，自動車運送事業者，自動車製作者等の情報の受け手に応じ適時適切に届けることにより，関係者の交通安全に関する意識を高める。
- (キ) 交通安全に取り組む学識経験者，有識者等による，研究発表や成果発表，討議等を通じて，交通事故防止について考える機会を設けて，国民の交通安全に関する意識を高める。

(4) 交通安全に関する民間団体等の主体的活動の推進

交通安全を目的とする民間団体については，交通安全指導者の養成等の事業及び諸行事に対する援助並びに交通安全に必要な資料の提供活動を充実するなど，その主体的な活動を促進する。また，地域団体，自動車製造・販売団体，自動車利用者団体等については，それぞれの立場に応じた交通安全活動が地域の実情に即して効果的かつ積極的に行われるよう，全国交通安全運動等の機会を利用して働き掛けを行う。そのため，交通安全対策に関する行政・民間団体間及び民間団体相互間において定期的に連絡協議を行い，交通安全に関する国民挙げての活動の展開を図る。

また、必ずしも組織化されていない交通ボランティア等に対しては、資質の向上に資する援助を行うことなどにより、その主体的な活動及び相互間の連絡協力体制の整備を促進する。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を強化する。

地域の状況に応じた交通安全教育の指導者や団体等を育成し、民間団体・交通ボランティア等が主体となった交通安全教育・普及啓発活動の促進を図る。

また、交通ボランティア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いでいくよう幅広い年代の参画に努める。

(5) 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より支えられることから、地域住民に留まらず、当該地域を訪れ、関わりを有する通勤・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意識改革を促すことが重要である。

このため、交通安全思想の普及徹底に当たっては、行政、民間団体、企業等と住民が連携を密にした上で、それぞれの地域における実情に即した身近な活動を推進し、住民の参加・協働を積極的に推進する。

このような観点から、地域の交通安全への住民等の理解に資するため、住民や道路利用者が主体的に行う「ヒヤリ地図」の作成、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を積極的にフィードバックするよう努める。

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り、このため、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努める。特に、今後大幅に増加することが予想される高齢運転者に対する教育等の充実を図る。運転免許制度については、最近の交通情勢を踏まえて必要な改善を図る。

また、運転者に対して、運転者教育、安全運転管理者による指導、その他広報啓発等により、横断歩道においては、歩行者が優先であることを含め、高齢者や障害者、子供を始めとする歩行者や自転車に対する保護意識の向上を図る。

さらに、今後の自動車運送事業の変化を見据え、企業・事業所等が交通安全に果たすべき役割と責任を重視し、企業・事業所等の自主的な安全運転管理対策の推進及び自動車運送事業者の安全対策の充実を図るとともに、交通労働災害の防止等を図るための取組を進める。

加えて、道路交通の安全に影響を及ぼす自然現象等に関する適時・適切な情報提供を実施するため、ICT 等を活用しつつ、道路交通に関連する総合的な情報提供の充実を図る。

【第 11 次計画における重点施策及び新規施策】

高齢運転者対策の充実（(1)オ）
安全運転管理の推進（(3)）
ドライブレコーダーの普及（(3)）
事業用自動車の安全プラン等に基づく安全対策の推進（(4)）
事業用自動車の事故調査委員会の提案を踏まえた対策（(4)カ）
貨物自動車運送事業安全性評価事業の促進等（(4)ク）
国際海上コンテナの陸上輸送に係る安全対策（(6)イ）

(1) 運転者教育等の充実

安全運転に必要な知識及び技能を身に付けた上で安全運転を実践できる運転者を育成するため、免許取得前から、安全意識を醸成する交通安全教育の充実を図るとともに、免許取得時及び免許取得後においては、特に、実際の交通場面で安全に運転する能力を向上させるための教育を行う。

また、これらの機会が、単なる知識や技能を教える場にとどまることなく、個々の心理的・性格的な適性を踏まえた教育、交通事故被害者等の手記等を活用した講習を行うなどにより交通事故の悲惨さの理解を深める教育、自らの身体機能の状況や健康状態について自覚を促す教育等を行うことを通じて、運転者の安全に運転しようとする意識及び態度を向上させるよう、教育内容の充実を図る。

ア 運転免許を取得しようとする者に対する教育の充実

(ア) 自動車教習所における教習の充実

自動車教習所の教習に関し、交通事故の発生状況、道路環境等の交通状況を勘案しつつ、教習カリキュラムの見直し・検討を進めるほか、教習指導員等の資質の向上、教習内容及び技法の充実を図り、教習水準を高める。

また、教習水準に関する情報の国民への提供に努める。

(イ) 取得時講習の充実

原付免許、普通二輪免許、大型二輪免許、普通免許、準中型免許、中型免許、大型免許、普通二種免許、中型二種免許及び大型二種免許を取得しようとする者に対する取得時講習の充実に努める。

イ 運転者に対する再教育等の充実

取消処分者講習、停止処分者講習、違反者講習、初心運転者講習、更新時講習及び高齢者講習により運転者に対する再教育が効果的に行われるよう、講習施設・設備の拡充を図るほか、講習指導員の資質向上、講習資機材の高度化並びに講習内容及び講習方法の充実に努める。

特に、飲酒運転を防止する観点から、飲酒取消講習の確実な実施や飲酒学級の充実に努める。

自動車教習所については、既に運転免許を取得した者に対する再教育も実施するなど、地域の交通安全教育センターとしての機能の充実に努める。

ウ 妨害運転等の悪質・危険な運転者に対する処分者講習での再教育

運転適性検査により、受講者の運転特性を診断した上で、必要な個別的指導等を実施し、悪質・危険な運転特性の矯正を図る。

エ 二輪車安全運転対策の推進

取得時講習のほか、二輪車安全運転講習及び原付安全運転講習の推進に努める。

また、指定自動車教習所における交通安全教育体制の整備等を促進し、二輪車運転者に対する教育の充実強化に努める。

オ 高齢運転者対策の充実

(ア) 高齢者に対する教育の充実

高齢者講習の効果的実施、更新時講習における高齢者学級の拡充等に努める。

特に、高齢者講習においては、運転技能に着目したきめ細かな講習を実施するとともに、より効果的かつ効率的な教育に努める。

(イ) 臨時適性検査等の確実な実施

認知機能検査、安全運転相談等の機会を通じて、認知症の疑いがある運転者等の把握に努め、臨時適性検査等の確実な実施により、安全な運転に支障のある者については運転免許の取消し等の行政処分を行う。

また、臨時適性検査等の円滑な実施のため、関係機関・団体等と連携して、同

検査等を実施する認知症に関する専門医の確保を図るなど、体制の強化に努める。

(ウ) 改正道路交通法の円滑な施行

75歳以上で一定の違反歴がある高齢運転者に対する運転技能検査制度の導入及び申請により対象車両を安全運転サポート車に限定するなどの限定条件付免許制度の導入等を内容とする道路交通法の一部を改正する法律（令和2年法律第42号）が令和4年6月までに施行されることとされている。改正法の適正かつ円滑な施行に向けて準備を進めるとともに、施行後のこれらの制度の適切な運用を推進する。

(イ) 高齢運転者標識（高齢者マーク）の活用

高齢運転者の安全意識を高めるため、高齢者マークの積極的な使用の促進を図る。

(オ) 高齢者支援施策の推進

自動車等の運転に不安を有する高齢者等が運転免許証を返納しやすい環境の整備を図るため、関係省庁が連携し、運転経歴証明書制度の周知を図る。

また、高齢者を始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）を策定することにより、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・充実を図る取組を推進する。

カ シートベルト、チャイルドシート及びヘルメットの正しい着用の徹底

後部座席を含めた全ての座席のシートベルトの着用とチャイルドシートの正しい使用及び二輪乗車時におけるヘルメットの正しい着用の徹底を図るため、関係機関・団体と連携し、各種講習・交通安全運動等あらゆる機会を通じて、着用効果の啓発等着用推進キャンペーンを積極的に行うとともに、シートベルト、チャイルドシート及びヘルメット着用義務違反に対する街頭での交通指導取締りを推進する。

キ 自動車安全運転センターの業務の充実

自動車安全運転センター安全運転中央研修所における各種の訓練施設を活用し、高度の運転技能と専門的知識を必要とする安全運転指導者や職業運転者、青少年運転者等に対する参加・体験・実践型の交通安全教育の充実を図るとともに、通知、証明及び調査研究業務等の一層の充実を図る。

ク 自動車運転代行業の指導育成等

自動車運転代行業の業務の適正な運営を確保し、交通の安全及び利用者の保護を図るため、自動車運転代行業者に対し、立入検査等を行うほか、無認定営業、損害賠償措置義務違反、無免許運転等の違法行為の厳正な取締りを実施する。

ケ 自動車運送事業等に従事する運転者に対する適性診断の充実

自動車運送事業等に従事する運転者に対する適性診断については、自動車運送

事業等の安全を確保するため、事業者に対し、高齢運転者等に受診させるよう義務付けるとともに、受診の環境を整えるため、適性診断実施の認定基準を明確化したところであり、引き続き、適性診断の実施者への民間参入を促進する。

コ 危険な運転者の早期排除

行政処分制度の適正かつ迅速な運用により長期未執行者の解消に努めるほか、自動車等の安全な運転に支障を及ぼすおそれがある病気等にかかっていると疑われる者等に対する臨時適性検査等の迅速・的確な実施に努めるなど、危険な運転者の早期排除を図る。

(2) 運転免許制度の改善

交通事故の傾向等、最近の交通情勢を踏まえ、運転免許試験については、現実の交通環境における能力の有無を的確に判定するものとなっているかについて検証を行い、必要に応じ、改善を図る。

また、国民の立場に立った運転免許業務を行うため、手続の簡素化の推進により更新負担の軽減を図るとともに、高齢者講習については、自動車教習所等と連携して、受講者の受入体制の拡充を図る。

さらに、運転免許試験場における障害者等のための設備・資機材の整備及び安全運転相談活動の充実を図る。

(3) 安全運転管理の推進

安全運転管理者及び副安全運転管理者（以下「安全運転管理者等」という。）に対する講習の充実等により、これらの者の資質及び安全意識の向上を図るとともに、事業所内で交通安全教育指針に基づいた交通安全教育が適切に行われるよう安全運転管理者等を指導する。

また、安全運転管理者等による若年運転者対策及び貨物自動車の安全対策の一層の充実を図るとともに、安全運転管理者等の未選任事業所の一掃を図り、企業内の安全運転管理体制を充実強化し、安全運転管理業務の徹底を図る。

さらに、事業活動に関してなされた道路交通法違反等についての使用者等への通報制度を十分活用するとともに、使用者、安全運転管理者等による下命、容認違反等については、使用者等の責任追及を徹底し適正な運転管理を図る。

事業活動に伴う交通事故防止を更に促進するため、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車載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や安全運転管理への活用方法について周知を図る。

(4) 事業用自動車の安全プラン等に基づく安全対策の推進

事業用自動車の交通事故死者数・人身事故件数・飲酒運転件数の削減等を目標とする事業用自動車総合安全プランに基づき、安全体質の確立、コンプライアンスの徹底等について関係者（行政，事業者，利用者）が一体となり総合的な取組を推進する。

ア 運輸安全マネジメント等を通じた安全体質の確立

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、運輸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り、運輸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運輸事業者の安全に係る取組及び事業者によるコンプライアンスを徹底・遵守する意識付けの取組を的確に確認する。

自動車運送事業の運行管理者に対する指導講習については、自動車運送事業の安全を確保するため、事業者に対し、運行管理者に受講させるよう義務付けるとともに、受講の環境を整えるため、講習実施の認定基準を明確化したところであり、引き続き、講習の実施者への民間参入を促進する。

また、事業者の安全意識の向上を図るため、メールマガジン「事業用自動車安全通信」により、事業者に事業用自動車による重大事故発生状況、事業用自動車に係る各種安全対策等の情報を引き続き提供するとともに、外部専門家等の活用による事故防止コンサルティング実施に対して支援するなど、社内での安全教育の充実を図る。

イ 自動車運送事業者に対するコンプライアンスの徹底

労働基準法（昭和22年法律第49号）等の関係法令等の履行及び運行管理の徹底を図るため、飲酒運転等の悪質違反を犯した事業者、重大事故を引き起こした事業者及び新規参入事業者等に対する監査を徹底するとともに、関係機関合同による監査・監督を実施し、不適切な事業者に対しては、厳格化された基準に基づき厳正な処分を行う。

2021年の東京オリンピック・パラリンピックの輸送ニーズに対応しつつ、安全性の確保に努めるため、空港等のバス発着場を中心とした街頭検査を実施し、バス事業における交替運転者の配置、運転者の飲酒・過労等の運行実態を把握する。

行政が保有する事業用自動車に関する各種情報の分析機能を強化するため、事業者特性・事故原因等の相関及び傾向を分析し、事故を惹起するおそれの高い事業者等を抽出する「事業用自動車総合安全情報システム」を構築し、効果的・効率的な指導・監督を実施することで、事業用自動車による事故の未然防止を図る。

関係行政機関との連携として、相互の連絡会議の開催及び指導監督結果の相互通報制度等の活用により、過労運転に起因する事故等の通報制度の的確な運用と業界指導の徹底を図る。

事業者団体等関係団体による指導として、国が指定した機関である、適正化事業実施機関を通じ、過労運転・過積載の防止等、運行の安全を確保するための指導の徹底を図る。

以上のような取組を確実に実施するため、監査体制の充実・強化を重点的に実施する。

ウ 飲酒運転の根絶

点呼時にアルコール検知器を使用した酒気帯びの有無の確認を徹底するよう指導するとともに、常習飲酒者を始めとした運転者や運行管理者に対し、アルコールの基礎知識や節酒方法等の飲酒運転防止の専門的な指導を実施するアルコール指導員の普及促進を図り、事業者における飲酒運転ゼロを目指す。

また、危険ドラッグ等薬物使用による運行の絶無を図るため、危険ドラッグ等薬物に関する正しい知識や使用禁止について、運転者に対する日常的な指導・監督を徹底するよう、事業者や運行管理者等に対し指導を行う。

エ ICT・新技術を活用した安全対策の推進

事業者による事故防止の取組を推進するため、衝突被害軽減ブレーキ等のASV装置や運行管理に資する機器等の普及促進に努める。

また、自動車や車載器等の通信システムにより取得した運転情報や、車両と車載機器、ヘルスケア機器等を連携させた総合的データを活用したシステムの普及を図り、更なる事故の削減を目指す。

オ 業態ごとの事故発生傾向、主要な要因等を踏まえた事故防止対策

輸送の安全を図るため、トラック・バス・タクシーの業態毎の特徴的な事故傾向を踏まえた事故防止の取組を現場関係者とも一丸となって実施させるとともに、初任運転者向けの指導・監督マニュアルの策定や、高齢運転者等に対する、より効果的な指導方法の確立など、更なる運転者教育の充実・強化を検討・実施する。

さらに、平成28年1月15日に発生した軽井沢スキーバス事故を踏まえ、規制緩和後の貸切バス事業者の大幅な増加と監査要員体制、人口減少・高齢化に伴うバス運転者の不足、旅行業者と貸切バス事業者の取引関係等の構造的な問題を踏まえつつ徹底的に再発防止策について検討し、結論の得られたものから速やかに実施する。

カ 事業用自動車の事故調査委員会の提案を踏まえた対策

社会的影響の大きな事業用自動車の重大事故については、事業用自動車事故調査委員会における事故の背景にある組織的・構造的問題の更なる解明を含めた原因分析、より客観的で質の高い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。

キ 運転者の健康起因事故防止対策の推進

運転者の疾病により、運転を継続できなくなる健康起因事故を防止するため、

「事業用自動車の運転者の健康管理マニュアル」の周知・徹底を図るとともに、睡眠時無呼吸症候群，脳血管疾患，心臓疾患・大血管疾患等のスクリーニング検査の普及を図るための方策を検討・実施する。

ク 貨物自動車運送事業安全性評価事業の促進等

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マーク制度）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。

(5) 交通労働災害の防止等

ア 交通労働災害の防止

交通労働災害防止のためのガイドラインの周知徹底を行うことにより，事業場における管理体制の確立，適正な労働時間等の管理，適正な走行管理，運転者に対する教育，健康管理，交通労働災害防止に対する意識の向上高揚等を促進する。

また，これらの対策が効果的に実施されるよう関係団体と連携して，事業場における交通労働災害防止担当管理者の配置，交通労働災害防止のためのガイドラインに基づく同管理者及び自動車運転業務従事者に対する教育の実施を推進するとともに，事業場に対する個別指導等を実施する。

イ 運転者の労働条件の適正化等

自動車運転者の労働時間，休日，割増賃金，賃金形態等の労働条件の改善を図るため，労働基準法等の関係法令及び「自動車運転者の労働時間等の改善のための基準」（平成元年労働省告示第7号）の履行を確保するための監督指導を実施する。

また，関係行政機関において相互の連絡会議の開催及び監査・監督結果の相互通報制度等の活用を図るとともに，必要に応じ合同による監査・監督を実施する。

(6) 道路交通に関連する情報の充実

ア 危険物輸送に関する情報提供の充実等

危険物の輸送時の事故による大規模な災害を未然に防止し，災害が発生した場合の被害の軽減に資する情報提供の充実等を図るため，イエローカード（危険有害物質の性状，事故発生時の応急措置，緊急通報・連絡先等事故の際必要な情報を記載した緊急連絡カード）の携行，関係法令の遵守，乗務員教育の実施等につ

いて危険物運送事業者の指導を強化する。

また、危険物運搬車両の交通事故による危険物の漏洩等が発生した場合に、安全かつ迅速に事故処理等を行うため、危険物災害等情報支援システムの充実を図る。

イ 国際海上コンテナの陸上輸送に係る安全対策

国際海上コンテナの陸上輸送における安全を確保するため、コンテナ内に収納された貨物の品目、重量、梱包等に関する情報の伝達やコンテナロックの確実な実施等を内容とする「国際海上コンテナの陸上における安全輸送ガイドライン」について、地方連絡会議や関係業界を通じて、関係者への周知徹底を図る。

ウ 気象情報等の充実

道路交通に影響を及ぼす台風、大雨、大雪、竜巻等の激しい突風、地震、津波、火山噴火等の自然現象を的確に把握し、特別警報・警報・予報等の適時・適切な発表及び迅速な伝達に努めるとともに、これらの情報の質的向上に努める。また、道路の降雪状況や路面状況等を収集し、道路利用者に提供する道路情報提供装置等の整備を推進する。

さらに、気象、地震、津波、火山現象等に関する観測施設を適切に整備・配置し、維持するとともに、防災関係機関等との間の情報の共有やICTを活用した観測・監視体制の強化を図るものとする。このほか、広報や講習会等を通じて気象知識の普及に努める。

4 車両の安全性の確保

近年，自動車に関する技術の進歩は目覚ましく，様々な先進安全技術の開発・実用化が急速に進んでいる。交通事故のほとんどが運転者の交通ルール違反や運転操作ミスに起因している状況において，こうした技術の活用・普及促進により，交通事故の飛躍的な減少が期待できると考えられる。既に衝突被害軽減ブレーキの普及等に伴い，事故件数及び死傷者数は減少傾向にあるものの，交通事故は依然として高水準にあり，相次いで発生している高齢運転者による事故や子供の安全確保も喫緊の課題であることから，先進安全技術の更なる活用・普及促進により着実に交通安全を確保していくことが肝要である。

このような認識の下，従来取り組んできた衝突時の被害軽減対策の進化・成熟化を図ることに加え，事故を未然に防止する予防安全対策について，自動運転技術を含む先進安全技術のより一層の普及促進・高度化等により，更なる充実を図る必要がある。

ただし，先進安全技術を円滑かつ効果的に社会に導入していくためには，最低限の安全性を確保するための基準の策定等に加え，運転者がその機能を正確に把握して正しく使用してもらうための対策も重要である。

また，不幸にして発生してしまった事故についても，車両構造面からの被害軽減対策を拡充するとともに，事故発生後の車両火災防止や車両からの脱出容易性の確保等，被害拡大防止対策を併せて進める。

これらの車両安全対策の普及促進に当たっては，安全性に関する基準の拡充・強化のみならず，自動車製作者や研究機関等による安全な自動車の開発を促進する方策や使用者による安全な自動車の選択を促進する方策等の誘導的施策を連携させ，基礎研究から実用・普及までの各段階に応じて適切に講じる必要がある。

さらに，先進技術の導入により自動車の構造が複雑化するなか，使用過程においてその機能を適切に維持するためには，これまで以上に適切な保守管理が重要となる。特に自動運転技術については，誤作動を起こした場合は事故に直結する可能性が高いことから，その機能を適切に保守管理するための仕組みや体制の整備が求められ，自動車整備事業及び自動車検査の制度においても適切に対応しなければならない。

【第 11 次計画における重点施策及び新規施策】

- | |
|-------------------------------|
| 車両の安全性に関する基準等の改善の推進 ((1)) |
| 車両の安全性等に関する日本産業規格の整備 ((1)工) |
| 自動運転車の安全対策・活用の推進 ((2)) |
| 自動車アセスメント情報の提供等 ((3)) |
| 自動車点検整備の充実 ((4)ウ) |
| リコール制度の充実・強化 ((5)) |

(1) 車両の安全性に関する基準等の改善の推進

ア 道路運送車両の保安基準の拡充・強化等

(ア) 車両の安全対策の推進

車両の安全対策については、令和2年度における交通政策審議会陸上交通分科会自動車部会技術安全ワーキンググループの審議結果を踏まえて実施していく。

具体的には、産学官が参加する検討会が中心となり、事故実態の把握・分析、安全対策に関する方針、対策の具体的な内容の検討、事前効果評価・事後効果評価といった一連の流れ（PDCA サイクル）を継続的に実施することに加え、このPDCA サイクルによる検討を充実させることを通じて、車両の安全対策の一層の拡充・強化を図る。

特に、事故実態の把握・分析においては、従前のマクロデータ及びマイクロデータに加えて、車載式の記録装置であるドライブレコーダーやイベントデータレコーダー（EDR）等の情報に関し一層の活用を検討するとともに、これに合わせ医療機関の協力により乗員等の傷害状況も詳細に把握し、事故による傷害発生メカニズムを詳細に調べるなど、より一層の推進に資する取組について検討していく。

加えて、車両の安全対策の推進に係る一連の流れの中においては、高齢化のより一層の進行等の社会情勢の変化、自動車使用の態様の変化、新技術の開発状況、諸外国の自動車安全対策の動向等についても勘案しつつ検討を行うとともに、その検討結果については公表し、透明性を確保する。

なお、先進安全技術を活用した事故を未然に防止する予防安全対策については、車両安全対策を推進する取組の一環として、これまでも安全基準の拡充・強化等と先進安全自動車（ASV）の開発・普及の促進、使用者に対する自動車アセスメント情報の提供等との総合的かつ有効な連携を深めてきたところであるが、今後もより一層の連携を図っていく。

(イ) 道路運送車両の保安基準の拡充・強化

車両の安全対策の基本である自動車の構造・装置等の安全要件を定める道路運送車両の保安基準について、上述の検討結果を踏まえつつ、事故を未然に防ぐための予防安全対策、万が一事故が発生した場合においても、シートベルトやエアバック等を含めた乗員の保護並びに歩行者及び自転車乗員等の保護を行うための被害軽減対策、並びに電気自動車等の衝突後の火災の発生等の二次災害が起こることを防止するための災害拡大防止対策のそれぞれの観点から、適切に拡充・強化を図る。

特に、死者に占める割合が高い歩行者・高齢者を保護する対策に加えて、交差

EDR：Event Data Recorder

ASV：Advanced Safety Vehicle

点における右折時等の様々な衝突形態に対応した対策や、交通事故を未然に防止する先進安全技術の開発促進等を行うことにより、より安全な車両の開発等を推進することについて、今後積極的に検討し、道路交通の安全確保を図っていく。

具体的には、自動車の周辺視界の更なる確保、歩行者保護に係る安全対策の強化、安全運転支援としての自動操舵技術や衝突被害軽減ブレーキなどによる事故防止、被害軽減に係る技術等の向上、電気自動車や燃料電池自動車に搭載されるバッテリー等の更なる安全確保、及び技術の進展に伴い登場する多様なモビリティの安全対策等を行うことにより、自動車等に係る安全性の向上を図る。

イ 先進安全自動車（ASV）の開発・普及の促進

先進技術を利用して運転者の安全運転を支援するシステムを搭載した先進安全自動車（ASV）について、産学官の協力による ASV 推進検討会の下、車両の開発・普及の促進を一層進める。

安全運転の責任は一義的には運転者にあることから、運転者の先進技術に対する過信・誤解による事故を防止するため、先進技術に関する理解醸成の取組を推進する。

また、技術進展や事故データを踏まえ、通信技術の利用や地図情報と連携した先進安全技術に係る技術指針等の高度化を行い、先進安全自動車（ASV）の開発・普及促進を引き続き進める。

ウ 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

ペダルの踏み間違いなど運転操作ミス等に起因する高齢運転者による事故が発生していることや、高齢化の進展により運転者の高齢化が今後も加速していくことを踏まえ、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の性能向上・普及促進等の車両安全対策を推進する。

エ 車両の安全性等に関する日本産業規格の整備

産業標準化法（昭和 24 年法律第 185 号）に基づいて制定された自動車関係の日本産業規格については、従来から車両のハード面からの安全性を考慮した規格の整備を進めてきたが、近年の技術進歩を踏まえ、車両制御、外部情報の知覚、運転者とのマン・マシン・インターフェースの面からの整備も進めている。

運転者の運転を支援するための警報や制御を行う技術は、我が国が世界に先行して実用化している分野であり、車間距離制御システム、前方車両衝突警報装置、車両周辺障害物警報等の運転者の運転負荷の軽減、利便性の向上、危険に対する注意喚起、事故回避／被害軽減に関連した日本産業規格について、関係省庁が連携して、その改正を進める。

また、国際標準化機構（ISO）に対する我が国の代表機関である日本産業標準

調査会を通じて、国際規格との調和を図りつつ、交通事故防止に寄与するため、その整備に努める。

(2) 自動運転車の安全対策・活用の推進

交通事故の多くが運転者のミスに起因しているため、先進安全技術の活用に加え、自動運転の実用化は交通安全の飛躍的向上に資する可能性があると考えられる。一方で自動運転技術は開発途上の技術でもあることから、自動運転車の活用促進及び安全対策の両方を推進する。

ア 自動運転車に係る安全基準の策定

令和2年3月に高速道路等における渋滞時等において作動する車線維持機能に限定した自動運転機能やサイバーセキュリティに係る安全各基準を導入したところであるが、引き続き、自動運転技術の更なる進展に応じ、より高度な自動運転機能についての基準策定を進める。

イ 安全な無人自動運転移動サービス車両の実現に向けた取組の促進

地方部におけ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実現に向けて、そのような車両の安全性を確保するために、実証実験や技術要件の策定等の取組を促進する。

ウ 自動運転車に対する過信・誤解の防止に向けた取組の推進

自動運転機能が作動する走行環境条件への理解など、自動運転車について、ユーザーが過信・誤解することなく、使用してもらえるような取組を推進する。

エ 自動運転車に係る電子的な検査の導入や審査・許可制度の適確な運用

自動運転車の設計・製造から使用過程にわたり、自動運転車の安全性を一体的に確保するため、電子的な検査の導入を進めるとともに、様々な走行環境における安全性の検証のためシミュレーション等を活用した自動運転車の型式指定審査、ソフトウェアアップデートに係る許可制度の適確な運用等に努める。

オ 自動運転車の事故に関する原因究明及び再発防止に向けた取組の推進

自動運転車の事故については、事故発生時の自動運転システムや走行環境の状況、運転者の対応状況等様々な要因が考えられるため、客観性及び真正性を確保した形で総合的な事故調査・分析を実施し、速やかな事故原因の究明及び再発防止に努める。

(3) 自動車アセスメント情報の提供等

自動車の安全装置の正しい使用方法、装備状況等の一般情報とともに、自動車の車種ごとの安全性に関する比較情報を公正中立な立場で取りまとめ、これを自動車使用者に定期的に提供する自動車アセスメント事業を推進する。また、自動車アセスメント事業及び先進技術に対する過信・誤解を防止するための情報の公表により、ASV

技術等の自動車の安全に関する先進技術の国民の理解促進を図る。自動車アセスメントにおいては、令和2年度よりユーザーにとって評価結果をより分かりやすい形にするため、統合評価（1～5で表示）を導入しており、より一層の周知に努めていく。これらにより、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を促進すると同時に、自動車製作者のより安全な自動車の研究開発を促進する。

具体的には、予防安全性能評価について、対自転車衝突被害軽減ブレーキ（対自転車AEBS）や交差点衝突被害軽減ブレーキ（交差点AEBS）などの試験項目の拡充を図るとともに、衝突安全性能評価については、より事故実態に即した前面衝突試験など、事故の状況や技術の進化・高度化を踏まえた新たな試験・評価方法の検討を行う。

また、チャイルドシートについても、i-Size 対応のチャイルドシートの普及啓発を行うほか、安全性能評価の強化について検討を行うとともに、製品ごとの安全性に関する比較情報等を、例えば、産婦人科や地方公共団体窓口等を通じ、それを必要とする自動車ユーザーに正しく行き渡るようにすることにより、より安全なチャイルドシートの普及拡大を図る。

(4) 自動車の検査及び点検整備の充実

ア 自動車の検査の充実

近年急速に普及している衝突被害軽減ブレーキ等の先進技術の機能維持を図るために、現在の外観確認やブレーキテスト等の測定器を中心とした検査に加え、車両に搭載された車載式故障診断装置（OBD）に記録された不具合の情報を読み取ることによる機能確認を実施するなど、自動車検査の高度化を図る。また、独立行政法人自動車技術総合機構と連携し、これらの検査が指定自動車整備事業者等において確実に行われるよう努める。また、不正改造を防止するため、適宜、自動車使用者の立入検査を行うとともに、街頭検査体制の充実強化を図ることにより、不正改造車両を始めとした整備不良車両及び基準不適合車両の排除等を推進する。

指定自動車整備事業制度の適正な運用・活用を図るため、事業者に対する指導監督を強化する。さらに、軽自動車の検査についても、その実施機関である軽自動車検査協会における検査体制の充実強化を図る。

イ 型式指定制度の充実

車両の構造に起因する事故の発生を防止するため、例えば、自動運転車の審査を行う際には様々な走行環境条件における安全性の検証のためのシミュレーション等を活用するなど、型式指定制度により新型自動車の安全性の審査体制の充実を図る。

AEBS : Advanced Emergency Braking System

OBD : On-Board Diagnostics

ウ 自動車点検整備の充実

(ア) 自動車点検整備の推進

自動車ユーザーの保守管理意識を高揚し、点検整備の確実な実施を図るため、「自動車点検整備推進運動」を関係者の協力の下に全国的に展開するなど、自動車ユーザーによる保守管理の徹底を強力に促進する。

また、自動車運送事業者の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捉え、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。

なお、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。

(イ) 不正改造車の排除

道路交通に危険を及ぼすなど社会的問題となっている暴走族の不正改造車や過積載を目的とした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、関係機関の支援及び自動車関係団体の協力の下に「不正改造車を排除する運動」を全国的に展開し、広報活動の推進、関係者への指導、街頭検査等を強化することにより、不正改造防止について、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。

また、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について、その的確な運用に努める。

(ロ) 自動車特定整備事業の適正化及び生産性向上

点検整備に対する自動車ユーザーの理解と信頼を得るため、自動車特定整備事業者に対し、整備料金、整備内容の適正化について、消費者保護の観点も含め、その実施の推進を指導する。また、自動車特定整備事業者における経営管理の改善や生産性向上等への支援を推進する。

(ハ) 自動車の新技術への対応等整備技術の向上

自動車新技術の採用・普及、ユーザーニーズの多様化等の車社会の環境変化に伴い、自動車を適切に維持管理するためには、自動車整備業がこれらの変化に対応する必要があることから、関係団体からのヒアリング等を通じ自動車整備業の現状について把握するとともに、自動車整備業の環境整備・技術の高度化を推進する。

また、整備主任者を対象とした新技術に対応した研修等の実施により、整備要員の技術の向上を図るとともに、新技術が採用された自動車の整備や自動車ユーザーに対する自動車の正しい使用についての説明等のニーズに対応するため、一級自動車整備士制度の活用を推進する。

(ニ) ペーパー車検等の不正事案に対する対処の強化

民間能力の活用等を目的として、指定自動車整備事業制度が設けられているが、

依然としてペーパー車検等の不正事案が発生していることから、制度の適正な運用・活用を図るため、事業者に対する指導監督を引き続き行う。

(5) リコール制度の充実・強化

自動車製作者の垣根を越えた装置の共通化・モジュール化が進む中、複数の自動車製作者による大規模なリコールが行われていることから、自動車のリコールをより迅速かつ確実に実施するため、自動車製作者等からの情報収集体制の強化を図るとともに、安全・環境性に疑義のある自動車については独立行政法人自動車技術総合機構において現車確認等による技術的検証を行う。

また、自動車ユーザーの目線に立ったリコールの実施のために、自動車ユーザーからの不具合情報の収集を推進するとともに、自動車ユーザーに対して、自動車の不具合に対する関心を高めるためのリコール関連情報等の提供の充実を図る。

(6) 自転車の安全性の確保

自転車の安全な利用を確保し、自転車事故の防止を図るため、駆動補助機付自転車（人の力を補うため原動機を用いるもの）及び普通自転車の型式認定制度を適切に運用する。また、自転車利用者が定期的に点検整備や正しい利用方法等の指導を受け、気運を醸成するとともに、近年、自転車が加害者となる事故に関し、高額な賠償額となるケースもあり、こうした賠償責任を負った際の支払い原資を担保し、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、損害賠償責任保険等への加入を促進する。さらに、夜間における交通事故の防止を図るため、灯火の取付けの徹底と反射器材等の普及促進を図り、自転車の被視認性の向上を図る。

5 道路交通秩序の維持

交通ルール無視による交通事故を防止するためには、交通指導取締り、交通事故事件捜査、暴走族等対策を通じ、道路交通秩序の維持を図る必要がある。

このため、交通事故実態等を的確に分析し、死亡事故等重大事故に直結する悪質性、危険性の高い違反や、駐車違反等の迷惑性の高い違反に重点を置いた交通事故抑止に資する交通指導取締りを推進する。

また、交通事故事件の発生に際しては初動段階から組織的な捜査を行うとともに、危険運転致死傷罪の立件も視野に入れた捜査の徹底を図るほか、研修等による捜査力の強化や客観的な証拠に基づいた事故原因の究明等により適正かつ緻密な捜査の一層の推進を図る。

さらに、暴走族等対策を強力に推進するため、関係機関・団体が連携し、地域が一体となって暴走族追放気運の高揚等に努め、暴走行為をさせない環境づくりを推進するとともに、取締り体制及び装備資機材の充実強化を図る。

【第 11 次計画における重点施策及び新規施策】

交通事故抑止に資する交通指導取締りの推進（(1)ア(ア)）
背後責任の追及（(1)ア(イ)）
自転車利用者に対する交通指導取締りの推進（(1)ア(ウ)）
交通事故事件等に係る適正かつ緻密な捜査の一層の推進（(2)）
暴走族等対策の推進（(3)）

(1) 交通指導取締りの強化等

ア 一般道路における効果的な交通指導取締りの強化等

一般道路においては、歩行者及び自転車利用者の事故防止並びに事故多発路線等における重大事故の防止に重点を置いて、交通指導取締りを効果的に推進する。

その際、地域の交通事故実態や違反等に関する地域特性等を十分考慮する。

(ア) 交通事故抑止に資する交通指導取締りの推進

交通事故実態の分析結果等を踏まえ、事故多発路線等における街頭指導活動を強化するとともに、無免許運転、飲酒運転、妨害運転、著しい速度超過、交差点関連違反等の交通事故に直結する悪質性、危険性の高い違反、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。

特に、飲酒運転及び無免許運転については、取締りにより常習者を道路交通の場から排除するとともに、運転者に対する捜査のみならず、周辺者に対する捜査を徹底するなど、飲酒運転及び無免許運転の根絶に向けた取組を推進する。また、引き続き、児童、高齢者、障害者の保護の観点に立った交通指導取締りを推進する。

さらに、地理的情報等に基づく交通事故分析の高度化を図り、交通指導取締りの実施状況について、交通事故の発生実態等を分析し、その結果を取締り計画の見直しに反映させる、いわゆる PDCA サイクルをより一層機能させる。加えて、取締り場所の確保が困難な生活道路や警察官の配置が困難な時間帯においても速度取締りが行えるよう、可搬式速度違反自動取締装置の全国的な整備拡充を図るとともに、データ端末による交通反則切符の作成に向けた検討を進めるなど、より効果的な取締りを行うための資機材の研究開発及び整備に努める。

(イ) 背後責任の追及

事業活動に関してなされた過積載、過労運転等の違反については、自動車の使用者等に対する責任追及を徹底するとともに、必要に応じ自動車の使用制限命令や荷主等に対する再発防止命令を行い、また、事業者の背後責任が明らかとなった場合は、それらの者に対する指導、監督処分等を行うことにより、この種の違反の防止を図る。

(ロ) 自転車利用者に対する交通指導取締りの推進

自転車利用者による無灯火、二人乗り、信号無視、一時不停止等に対して積極的に指導警告を行うとともに、悪質・危険な交通違反に対する検挙措置を推進する。

イ 高速自動車国道等における交通指導取締りの強化等

高速自動車国道等においては、重大な違反行為はもちろんのこと、軽微な違反行為であっても重大事故に直結するおそれがあることから、交通指導取締り体制の整備に努め、交通流や交通事故発生状況等の交通の実態に即した効果的な機動警ら等を実施することにより、違反の未然防止及び交通流の整序を図る。

また、高速自動車国道等における速度超過の取締りは常に危険を伴うため、受傷事故防止等の観点から、速度違反自動取締装置等の取締り機器の積極的かつ効果的な活用を推進する。

さらに、交通指導取締りは、悪質性、危険性、迷惑性の高い違反を重点とし、特に、著しい速度超過、飲酒運転、妨害運転、車間距離不保持、通行帯違反等の取締りを強化する。

(2) 交通事故事件等に係る適正かつ緻密な捜査の一層の推進

ア 危険運転致死傷罪の立件を視野に入れた捜査の徹底

交通事故事件等の捜査においては、初動捜査の段階から自動車運転死傷処罰法第2条又は第3条（危険運転致死傷罪）立件も視野に入れた捜査の徹底を図る。

イ 交通事故事件等に係る捜査力の強化

交通事故事件等の捜査力を強化するため、捜査体制の充実及び研修等による捜査員の捜査能力の一層の向上に努める。

ウ 交通事故事件等に係る科学的捜査の推進

3Dレーザーキャナやひき逃げ事件等の被疑車両の特定に資する捜査支援システム等，科学的捜査を支える装備資機材等の整備を進め，客観的な証拠に基づいた科学的な交通事故事件等の捜査を推進する。

(3) 暴走族等対策の推進

ア 暴走族追放気運の高揚及び家庭，学校等における青少年の指導の充実

暴走族追放気運を高揚させるため，報道機関等に対する資料提供を積極的に行い，暴走族の実態が的確に広報されるよう努めるなど，広報活動を積極的に行う。また，家庭，学校，職場，地域等において，青少年に対し，「暴走族加入阻止教室」を開催するなどの指導等を促進する。暴走族問題と青少年の非行等問題行動との関連性を踏まえ，地域の関連団体等との連携を図るなど，青少年の健全育成を図る観点から施策を推進する。

イ 暴走行為阻止のための環境整備

暴走族等（暴走族及び違法行為を敢行する旧車会員（暴走族風に改造した旧型の自動二輪車等を運転する者））及びこれに伴う群衆のい集場所として利用されやすい施設の管理者に協力を求め，暴走族等及び群衆をい集させないための施設の管理改善等の環境づくりを推進するとともに，地域における関係機関・団体が連携を強化し，暴走行為等ができない道路交通環境づくりを積極的に行う。

また，事前の情報の入手に努め，集団不法事案に発展するおそれがあるときは，早期に暴走族等と群衆を隔離するなどの措置を講ずる。

ウ 暴走族等に対する指導取締りの推進

暴走族等取締りの体制及び装備資機材の充実を図るとともに，集団暴走行為，爆音暴走行為その他悪質事犯に対しては，共同危険行為等の禁止違反を始めとする各種法令を適用して検挙及び補導を徹底し，併せて解散指導を積極的に行うなど，暴走族等に対する指導取締りを推進する。

また，複数の都府県にまたがる広域暴走事件に迅速かつ効率的に対処するため，関係都道府県相互の捜査協力を積極的に行う。

さらに，違法行為を敢行する旧車会員に対する実態把握を徹底し，把握した情報を関係都道府県間で共有するとともに，騒音関係違反及び不正改造等の取締りを推進する。

また，「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両の取締りを行うとともに，不正改造車両等の押収のほか，司法当局に没収（没取）措置を働き掛けるなど暴走族等と車両の分離を図り，不正改造等暴走行為を助長する行為に対しても背後責任の追及を行う。

エ 暴走族関係事犯者の再犯防止

暴走族関係事犯の捜査に当たっては、個々の犯罪事実はもとより、組織の実態やそれぞれの被疑者の非行の背景となっている行状、性格、環境等の諸事情をも明らかにしつつ、グループの解体や暴走族グループから構成員等を離脱させるなど暴走族関係事犯者の再犯防止に努める。また、暴力団とかかわりのある者については、その実態を明らかにするとともに、暴力団から離脱するよう指導を徹底する。

暴走族関係保護観察対象者の処遇に当たっては、遵法精神のかん養、家庭環境の調整、交友関係の改善指導、暴走族組織からの離脱指導等、再犯防止に重点を置いた処遇の実施に努める。

また、暴走行為に対する運転免許の行政処分については、特に迅速かつ厳重に行う。

オ 車両の不正改造の防止

暴走行為を助長するような車両の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な改造に使用されないことがないように、「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、関係団体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に立入検査を行う。

6 救助・救急活動の充実

交通事故による負傷者の救命を図り、また、被害を最小限にとどめるため、高速自動車国道を含めた道路上の交通事故に即応できるよう、救急医療機関、消防機関等の関係機関における緊密な連携・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、負傷者の救命率・救命効果の一層の向上を図る観点から、救急現場又は搬送途上において、医師、看護師、救急救命士、救急隊員等による一刻も早い救急医療、応急処置等を実施するための体制整備を図るほか、事故現場からの緊急通報体制の整備やバイスタンダー（現場に居合わせた人）による応急手当の普及等を推進する。

【第 11 次計画におけ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（(1)イ）

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（(1)ウ）

救急救命士の養成・配置等の促進（(1)エ）

現場急行支援システムの整備（(1)ケ）

緊急通報システム・事故自動通報システムの整備（(1)コ）

ドクターヘリ事業の推進（(2)ウ）

(1) 救助・救急体制の整備

ア 救助体制の整備・拡充

交通事故の種類・内容の複雑多様化に対処するため、救助体制の整備・拡充を図り、救助活動の円滑な実施を期する。

イ 多数傷者発生時における救助・救急体制の充実

大規模道路交通事故等の多数の負傷者が発生する大事故に対応するため、連絡体制の整備、救護訓練の実施及び消防機関と医療機関等の連携による救助・救急体制の充実を図る。

ウ 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

現場におけるバイスタンダーによる応急手当の実施により、救命効果の向上が期待できることから、自動体外式除細動器（AED）の使用も含めた応急手当について、消防機関等が行う講習会等の普及啓発活動を推進する。

このため、心肺蘇生法等の応急手当の知識・実技の普及を図ることとし、消防機関、保健所、医療機関、日本赤十字社、民間団体等の関係機関においては、指

AED：Automated External Defibrillator

導資料の作成・配布，講習会の開催等を推進するとともに，救急の日，救急医療週間等の機会を通じて広報啓発活動を積極的に推進する。また，応急手当指導者の養成を積極的に行っていくほか，救急要請受信時における応急手当の口頭指導を推進する。さらに，自動車教習所における教習及び取得時講習，更新時講習等において応急救護処置に関する知識の普及に努めるほか，交通安全の指導に携わる者，安全運転管理者等及び交通事故現場に遭遇する可能性の高い業務用自動車運転者等に対しても広く知識の普及に努める。

また，業務用自動車を中心に応急手当に用いるゴム手袋，止血帯，包帯等の救急用具の搭載を推進する。

加えて，学校においては，教職員対象の心肺蘇生法（AED（自動体外式除細動器）の取り扱いを含む）の実習及び各種講習会の開催により指導力・実践力の向上を図るとともに，中学校，高等学校の保健体育において止血法や包帯法，心肺蘇生法等の応急手当（AEDを含む）について指導の充実を図る。

エ 救急救命士の養成・配置等の促進

プレホスピタルケア（救急現場及び搬送途上における応急処置）の充実のため，全国の消防機関において救急救命士を計画的に配置できるようその養成を図り，救急救命士が行える気管挿管，薬剤投与及び輸液などの特定行為を円滑に実施するための講習及び実習の実施を推進する。また，医師の指示又は指導・助言の下に救急救命士を含めた救急隊員による応急処置等の質を確保するメディカルコントロール体制の充実を図る。

オ 救助・救急資機材等の装備の充実

救助工作車や交通救助活動に必要な救助資機材を充実させるとともに，救急救命士等がより高度な救急救命処置を行うことができるよう，高規格救急自動車，高度救命処置用資機材等の整備を推進する。さらに，救急医療機関等へのアクセスを改善するため，高速自動車国道における緊急開口部の整備を推進する。

カ 消防防災ヘリコプターによる救急業務の推進

ヘリコプターは，事故の状況把握，負傷者の救急搬送及び医師の迅速な現場投入に有効であることから，ドクターヘリとの相互補完体制を含めて，救急業務におけるヘリコプターの積極的活用を推進する。

キ 救助隊員及び救急隊員の教育訓練の充実

複雑多様化する救助・救急事象に対応すべく，救助隊員及び救急隊員の知識・技術等の向上を図るため，継続的な教育訓練を推進する。

ク 高速自動車国道等における救急業務実施体制の整備

高速自動車国道における救急業務については，東日本高速道路株式会社，中日本高速道路株式会社及び西日本高速道路株式会社（以下「高速道路株式会社」と総称する。）が，道路交通管理業務と一元的に自主救急として処理するとともに，

沿線市町村等においても消防法（昭和 23 年法律第 186 号）の規定に基づき処理すべきものとして、両者は相協力して適切かつ効率的な人命救護を行う。

このため、関係市町村等と、高速道路株式会社の連携を強化するとともに、高速道路株式会社が自主救急実施区間外のインターチェンジ所在市町村等に財政措置を講じ、当該市町村等においても、救急業務実施体制の整備を促進する。

また、本州四国連絡道路（瀬戸中央自動車道及び神戸淡路鳴門自動車道）においても、救急業務について本州四国連絡高速道路株式会社が関係市等に同様の財政措置を講ずるとともに、関係市等も救急業務に万全を期するよう、その実施体制の整備を促進する。

さらに、高速道路株式会社、本州四国連絡高速道路株式会社及び関係市町村は、救急業務に必要な施設等の整備、従業者に対する教育訓練の実施等を推進する。

ケ 現場急行支援システムの整備

緊急車両が現場に到着するまでのレスポンスタイムの縮減及び緊急走行時の交通事故防止のため、緊急車両優先の信号制御を行う現場急行支援システム（FAST）の整備を図る。

コ 緊急通報システム・事故自動通報システムの整備

交通事故等緊急事態発生時における負傷者の早期かつ的確な救出及び事故処理の迅速化のため、人工衛星を利用して位置を測定するGPS技術や、その位置を地図表示させる技術、重症度合の判定に資する技術等を活用し、自動車乗車中の事故発生時に車載装置・携帯電話を通じてその発生場所の位置情報や事故情報を消防・警察等の通信指令室の地図画面に表示できるよう自動通報することなどにより緊急車両等の迅速な現場急行を可能にする緊急通報システム（HELP）や事故自動通報システム（ACN）の格段の普及と高度化を図るために必要な環境を整備する。

(2) 救急医療体制の整備

ア 救急医療機関等の整備

休日夜間急患センターの設置等、初期救急医療機関の整備を推進する。また、初期救急医療体制では応じきれない入院を要する救急患者の診療体制を確保するため、救急医療体制の圏域を設定し、地域内の医療施設の実情に応じて第二次救急医療体制の整備を図るとともに、第三次救急医療体制として、重症及び複数科にまたがる重篤な救急患者への診察機能を有する 24 時間体制の救命救急センターの整備を進め、評価事業により、外傷診療能力を含めその質の向上を図る。

さらに、救急医療施設の情報を収集し、救急医療情報を提供することにより、

FAST : Fast Emergency Vehicle Preemption Systems

HELP : Help system for Emergency Life saving and Public safety

これらの体制が有効に運用されるよう調整を行う救急医療情報センターの整備・充実を図る。

加えて、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。

イ 救急医療担当医師・看護師等の養成等

救急医療に携わる医師を確保していくために、医師の卒前教育や臨床研修において、救急医療に関する教育・研修の充実に努める。また、救命救急センター等で救急医療を担当している医師に対しても、地域における救急患者の救命率をより向上させるための研修を行い、救急医療従事者の確保とその資質の向上を図る。

看護師についても、救急時に的確に医師を補助できるよう養成課程において救急医療に関する教育の充実に努めるとともに、新人研修における救急医療研修の充実に努め、救急医療を担当する看護師の確保を図る。

さらに、病院内外での救急活動を充実させる観点から、外傷の標準的初期対応能力の向上に関する研修を推進する。

ウ ドクターヘリ事業の推進

交通事故等で負傷した患者の救命率の向上や後遺症を軽減させるため、医師等が同乗し救命医療を行いながら搬送できるドクターヘリを配備し、地域の実情に応じた体制整備を図る。

(3) 救急関係機関の協力関係の確保等

救急医療施設への迅速かつ円滑な収容を確保するため、救急医療機関、消防機関等の関係機関における緊密な連携・協力関係の確保を推進するとともに、救急医療機関内の受入れ・連絡体制の明確化等を図る。

また、医師、看護師等が救急現場及び搬送途上に出動し、救命医療を行うことにより救急患者の救命効果の向上を図るため、地域の実情に応じたドクターカーの体制整備を進めるほか、医師の判断を直接救急現場に届けられるようにするため、救急自動車に設置した自動車電話又は携帯電話により医師と直接交信するシステム（ホットライン）や、患者の容態に関するデータを医療機関へ送信する装置等を活用するなど、医療機関と消防機関が相互に連携を取りながら効果的な救急体制の整備を促進する。

なお、これらは道路交通に限らず、全ての交通分野における大規模な事故についても同様である。

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、精神的及び経済的打撃を受けたり、又はかけがえのない生命を絶たれたりするなど、大きな不幸に見舞われており、このような交通事故被害者等を支援することは極めて重要であることから、犯罪被害者等基本法（平成 16 年法律第 161 号）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。

自動車損害賠償保障法（昭和 30 年法律第 97 号）は、自動車の運行による交通事故について、加害者側の損害賠償責任を強化し、この損害賠償の履行を確保するため、原則として全ての自動車に対して自動車損害賠償責任保険（共済）の契約の締結を義務付けるとともに、保険会社（組合）の支払う保険（共済）金の適正化を図り、また、政府において、ひき逃げや無保険（無共済）車両による事故の被害者を救済するための自動車損害賠償保障事業及び平成 13 年度末の政府再保険制度廃止時の累積運用益の一部を基金として、その運用により被害者救済対策事業等を行うことなどにより、自動車事故による被害者の保護、救済を図っており、今後も更なる被害者の保護の充実を図るよう措置する。特に、交通事故による重度後遺障害者数は依然として高い水準にあることから、引き続き、重度後遺障害者に対する救済対策の充実を図る。

また、近年、自転車加害者になる事故に関し、高額な賠償額となるケースもあり、こうした賠償責任を負った際の支払い原資を担保し、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、損害賠償責任保険等への加入を加速化する。

さらに、交通事故被害者等は、精神的にも大きな打撃を受けている上、交通事故に係る知識、情報が乏しいことが少なくないことから、交通事故に関する相談を受けられる機会を充実させるとともに、交通事故の概要、捜査経過等の情報を提供し、被害者支援を積極的に推進する。

【第 11 次計画におけ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（(2)イ） 自動車事故被害者等に対する援助措置の充実（(3)ア） 交通事故被害者等の心情に配慮した対策の推進（(3)イ）
--

(1) 自動車損害賠償保障制度の充実等

自動車事故による被害者の救済対策の中核的役割を果たしている自動車損害賠償保障制度については、今後とも、社会経済情勢の変化、交通事故発生状況の変化等に対応して、その改善を推進し、被害者救済の充実を図る。

ア 自動車損害賠償責任保険（共済）の適正化の推進

被害者に対する適切な情報提供の徹底に係る保険会社（組合）への指導等及び指定紛争処理機関の保険（共済）金支払に係る紛争の調停等により保険（共済）

金の支払の適正化を推進する。

イ 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引き続き政府の自動車損害賠償保障事業の適正な運用を図る。

ウ 無保険（無共済）車両対策の徹底

自動車損害賠償責任保険（共済）の期限切れ，掛け忘れに注意が必要であることを広報活動等を通じて広く国民に周知するとともに，街頭における監視活動等による注意喚起を推進し，無保険（無共済）車両の運行の防止を徹底する。

エ 任意の自動車保険（自動車共済）の充実等

自賠責保険（自賠責共済）と共に重要な役割を果たしている任意の自動車保険（自動車共済）は，自由競争の下，補償範囲や金額，サービスの内容も多様化してきており，交通事故被害者等の救済に大きな役割を果たしているが，被害者救済等の充実に資するよう，制度の改善及び安定供給の確保に向けて引き続き指導を行う。

(2) 損害賠償の請求についての援助等

ア 交通事故相談活動の推進

地方公共団体が運営する交通事故相談所等を活用し，地域における交通事故相談活動を推進する。

(ア) 交通事故相談所等における円滑かつ適正な相談活動を推進するため，交通事故相談所等は，日弁連交通事故相談センター，交通事故紛争処理センターその他民間の犯罪被害者支援団体等の関係機関，団体等との連絡協調を図る。

(イ) 交通事故被害者等の心情に配慮した相談業務の推進を図るとともに，相談内容の多様化・複雑化に対処するため，研修等を通じて，相談員の資質向上を図る。

(ウ) 交通事故相談所等において各種の広報を行うほか，地方公共団体のホームページや広報誌の積極的な活用等により交通事故相談活動の周知を図り，交通事故当事者に対し広く相談の機会を提供する。

(エ) 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・示談あっ旋等を受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。

イ 損害賠償請求の援助活動等の強化

警察においては，交通事故被害者等に対する適正かつ迅速な救助の一助とするため，救済制度の教示や交通事故相談活動を積極的に推進する。また，法務省の人権擁護機関において交通事故に関する人権相談を取り扱うとともに，日本司法

支援センター，交通事故紛争処理センター，交通安全活動推進センター及び日弁連交通事故相談センターにおける交通事故の損害賠償請求についての相談及び援助に関する業務の充実を図る。

(3) 交通事故被害者支援の充実強化

ア 自動車事故被害者等に対する援助措置の充実

- (ア) 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推進する。
- (イ) 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推進する。
- (ウ) 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推進する。
- (エ) 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。
- (オ) 公益財団法人交通遺児等育成基金による，交通遺児に対する一定水準の育成給付金の給付が，長期にわたり安定的になされるよう援助を行う。
- (カ) 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推進する。
- (キ) 自動車事故による被害者をめぐる各種社会的資源やその生活実態の把握を進め，必要な支援策の具体化に向けた調査研究を行う。

イ 交通事故被害者等の心情に配慮した対策の推進

交通事故被害者等の支援の充実を図るため，自助グループの活動等に対する支援を始めとした施策を推進する。

交通事故被害者等の心情に配慮した相談業務を，警察署の交通課，交通安全活動推進センター，検察庁の被害者支援員等により推進するとともに，関係機関相互の連携を図り，さらに，民間の犯罪被害者支援団体等との連携を図る。

警察においては，交通事故被害者等に対して交通事故の概要，捜査経過等の情報を提供するとともに，刑事手続の流れ等をまとめた「被害者の手引」を作成し，活用する。特に，ひき逃げ事件，交通死亡事故等の重大な交通事故事件の被害者等については，被疑者の検挙，送致状況等を連絡する被害者連絡制度の充実を図る。また，死亡事故等の被害者等からの加害者の行政処分に係る意見聴取等の期日や行政処分結果についての問い合わせに応じ，適切な情報の提供を図る。

さらに，各都道府県警察本部の交通捜査担当課に設置した被害者連絡調整官等

が、各警察署で実施する被害者連絡について指導を行うほか、自ら被害者連絡を実施するなどして組織的な対応を図るとともに、職員に対し交通事故被害者等の心情に配慮した対応について徹底を図る。

検察庁、刑事施設、保護観察所などが連携し、交通事故被害者等に対し、被害者等通知制度により、事件の処分結果、公判期日、刑事裁判結果、加害者の処遇状況等に関する情報を提供する。

「被害者参加制度」により、自動車運転死傷処罰法違反の罪を含む一定の犯罪について、被害者やその遺族等から参加の申出がなされ、裁判所が許可したときには、「被害者参加人」として、刑事裁判の公判期日等への出席等ができることとされており、検察庁においては、同制度の適切な運用に努めるとともに、「被害者参加旅費等支給制度」について、適切に周知及び教示を行う。

このほか、検察庁においては、被害者支援員を配置し、交通事故被害者等からの様々な相談への対応、法廷への案内・付添い、検察庁における各種手続の手助けをするほか、交通事故被害者等の状況に応じて精神面、生活面、経済面等の支援を行っている関係機関や団体等を紹介するなどの支援活動を行う。

全国の保護観察所においては、被害者担当官及び被害者担当保護司を配置し、交通事故被害者等からの相談に応じて、更生保護における被害者等施策の各種手続の手助けをするほか、必要な関係機関等を紹介するなど、交通事故被害者等の心情に配慮した対策を推進する。

また、検察職員に対し、各種研修において、犯罪被害者支援に携わっている学識経験者等による講義を実施するほか、日常業務における上司による個別の指導等を通じ、交通事故被害者等の精神的状態等に対する理解の増進に努めるなど、交通事故被害者等の心情に配慮した対策の推進に努める。更生保護官署職員に対しても、各種研修において、交通事故被害者等や被害者支援団体関係者の講義を実施するなどし、交通事故被害者等の置かれている現状や心情などについて理解を深めるよう努める。

ウ 公共交通事故被害者への支援

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、国土交通省に設置した公共交通事故被害者支援室では、公共交通事故が発生した場合の情報提供のための窓口機能、被害者等が事故発生後から再び平穏な生活を営むことができるまでの中長期にわたるコーディネーション機能（被害者等からの心身のケア等に関する相談への対応や専門家の紹介等）等を担うこととしている。引き続き、関係者からの助言をいただきながら、外部の関係機関とのネットワークの構築、公共交通事故被害者等支援フォーラムの開催、公共交通事業者による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。

8 研究開発及び調査研究の充実

交通事故の要因は近年ますます複雑化，多様化してきており，直接的な要因に基づく対症療法的対策のみでの解決は難しくなりつつある中，有効かつ適切な交通対策を推進するため，その基礎として必要な研究開発の推進を図ることが必要である。この際，交通事故は人・道・車の三要素が複雑に絡んで発生するものといわれていることから，三要素それぞれの関連分野における研究開発を一層推進するとともに，各分野の協力の下，総合的な調査研究を充実することが必要である。

また，交通安全対策についてはデータを用いた事前評価，事後評価等の客観的分析に基づいて実施するとともに，事後評価で得られた結果を他の対策に役立てるなど結果をフィードバックする必要がある。

このため，道路交通の安全に関する研究開発の推進を図るとともに，死亡事故のみならず重傷事故等も含め交通事故の分析を充実させるなど，引き続き，道路交通事故要因の総合的な調査研究の推進を図る。

研究開発及び調査研究の推進に当たっては，交通の安全に関する研究開発を分担する国及び独立行政法人の試験研究機関について，研究費の充実，研究設備の整備等を図るとともに，研究開発に関する総合調整の充実，試験研究機関相互の連絡協調の強化等を図る。さらに，交通の安全に関する研究開発を行っている大学，民間試験研究機関との緊密な連携を図る。

加えて，交通の安全に関する研究開発の成果を交通安全施策に取り入れるとともに，地方公共団体に対する技術支援や，民間に対する技術指導，資料の提供等によりその成果の普及を図る。また，交通の安全に関する調査研究についての国際協力を積極的に推進する。

【第 11 次計画における重点施策及び新規施策】

交通管理の最適化（(1)ア(ウ)）

高齢者の交通事故防止に関する研究の推進（(1)イ）

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（(1)オ）

道路交通事故原因の総合的な調査研究の充実強化（(2)）

(1) 道路交通の安全に関する研究開発及び調査研究の推進

交通事故の発生要因が複雑化，多様化していること，高齢者人口・高齢運転者の増加，ICT の発展，道路交通事故の推移，道路交通安全対策の今後の方向を考慮して，人・道・車それぞれの分野における研究開発及び調査研究を計画的に推進する。

特に，以下の事項について研究開発及び調査研究を行う。

ア 高度道路交通システム（ITS）に関する研究開発の推進

最先端の ICT を用いて人と道路と車両とを一体のシステムとして構築することに

より、安全性を始め輸送効率、快適性の飛躍的向上を実現するとともに、渋滞の軽減等の道路交通の円滑化を通し環境保全に大きく寄与するものとして、以下の研究開発を推進する。

(ア) 交通情報の高度化

より安全で快適な目的地への移動を実現することで、利用者の利便性の向上を図るため、渋滞、所要時間、交通規制等のより高精度な情報をリアルタイムに収集・提供するシステムの構築等に関する研究開発を推進する。

なお、交通情報の提供に関する指針（平成 14 年国家公安委員会告示第 12 号）に基づき、経路誘導情報が、当該情報に従って通過する地域における交通の安全を阻害することのないよう働き掛けを行う。

(イ) 安全運転の支援

ITS の高度化により交通の安全を高めるため、道路上の車両感知器、各種センサーにより道路・交通の状況や周辺車両の状況を把握するシステムの研究開発を推進するとともに、自動車単体では対応できない事故への対策として、路車間通信、車車間通信、歩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。特に、路車連携技術を活用した安全運転支援システムの研究開発、ASV プロジェクトの研究開発を推進する。

(ウ) 交通管理の最適化

交通流・量の積極的かつ総合的な管理を行い、交通の安全性・快適性の向上と環境の改善を図るため、次の研究開発を行う。

公共車両優先信号制御の効果的な運用に向けた研究開発

車両の動態把握等による業務車両等の効率的運用を支援する手法の研究開発

交通規制情報のデータ精度向上等に関する研究開発

ビッグデータ、AI や新たな通信方式等を活用した交通管制システムの研究開発及びその実現

(エ) 道路管理の効率化

道路管理の迅速かつ的確な対応による道路交通の危険の防止を図るため、路面状況、気象状況等の情報を迅速に収集・提供するシステム、特殊車両等の許可システム及び実際の通行経路を自動的に把握するシステム等の研究開発を推進する。

(オ) 緊急車両の運行支援

災害等に伴う迅速かつ的確な復旧・救援活動の実現を図るため、交通状況及び道路の被災状況等をリアルタイムに収集し、関係機関への伝達、復旧用車両等の現場への誘導・案内等を迅速に行うとともに、交通管理等に活用するシステムの研究開発を推進する。

イ 高齢者の交通事故防止に関する研究の推進

高齢社会の進展に伴う交通事故情勢の推移に対応して、高齢者が安全にかつ安

心して移動・運転できるよう、適切な安全対策を実施するため、道路を利用する高齢者及び高齢運転者の交通行動特性を踏まえた効果的な交通事故防止対策の立案に関する研究を推進する。

ウ 車両の安全に関する研究の推進

交通事故を未然に防ぐために必要な車両に係る技術や、万が一事故が発生した場合に乗員、歩行者等の保護を行うために必要な車両に係る技術等の研究開発を推進する。

エ 交通安全対策の評価・効果予測方法の充実

交通安全対策のより効率的、効果的、重点的な推進を図るため、各種の対策による交通事故削減効果及び人身傷害等事故発生後の被害の軽減効果について、客観的な事前評価、事後評価を効率的に行うためのデータ収集・分析・効果予測方法の充実を図る。

オ 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

従来の「運転者」の存在を前提としない場合における交通ルールの在り方や自動運転システムがカバーできない事態が発生した場合の安全性の担保方策等について、技術開発等の動向を踏まえつつ検討を進める。

カ その他の研究の推進

(ア) 交通事故の長期的予測の充実

多様な側面を有する交通安全対策のより効率的、効果的、重点的な推進を図るため、交通事故に関して統計学的な見地から分析を行い、交通事故の発生に関する傾向や特徴について、長期的な予測の充実を図る。

(イ) 交通事故に伴う社会的・経済的損失に関する研究の推進

交通事故の発生とこれによる人身傷害、これらに伴う社会的・経済的損失等、交通事故による被害の全容の総合的な把握及び分析を行うための研究を推進する。

(ロ) 交通事故被害者等の視点に立った交通安全対策に関する研究の推進

民事裁判事例等を用いて、交通事故被害者等の視点から、交通安全対策を検討する研究を推進する。

(ハ) 交通事故被害者等の精神健康の回復に関する研究の推進

PTSD 等持続的な精神的後遺症を持つ者の治療法の研究を推進する。

(2) 道路交通事故原因の総合的な調査研究の充実強化

交通事故の実態を的確に把握し、更なる交通事故死傷者数の削減に向けた効果的かつ詳細な交通安全施策の検討、立案等に資するため、交通事故総合分析センターによるマクロデータベースの構築、ミクロ調査の実施等の充実強化を図るとともに、同センターを積極的に活用して、人、道路及び車両について総合的な観点からの事故分析を行うことに加え、救命救急医療機関等との医工連携による新たな交通事故データ

ベースの構築及びその活用を推進するとともに、車載式の記録装置であるイベントデータレコーダー（EDR）、や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。

また、工学、医学、心理学等の分野の専門家、大学、民間研究機関等との連携・協力の下、科学的アプローチによる交通事故の総合的調査研究を推進し、事故発生メカニズムの解明と事故予防の施策の確立に向けた体制を充実させる。

さらに、官民の保有する交通事故調査・分析に係る情報を国民に対して積極的に提供することにより、交通安全に対する国民の意識の向上を図る。

第2章 鉄道交通の安全

1. 鉄道事故のない社会を目指して
鉄道は、多くの国民が利用する生活に欠くことのできない交通手段である。
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。

2. 鉄道交通の安全についての目標
乗客の死者数ゼロを目指す。
運転事故全体の死者数減少を目指す。

3. 鉄道交通の安全についての対策

< 2つの視点 >

重大な列車事故の未然防止

利用者等の関係する事故の防止

< 8つの柱 >

鉄道交通環境の整備

鉄道交通の安全に関する知識の普及

鉄道の安全な運行の確保

鉄道車両の安全性の確保

救助・救急活動の充実

被害者支援の推進

鉄道事故等の原因究明と事故等防止

研究開発及び調査研究の充実

第1節 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（軌道を含む。以下に同じ。）は、年間 250 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る。列車が高速・高密度で運行されている現在の鉄道においては、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。また、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）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 割を占めていることから、利用者等が関係するこのような事故を防止する必要性が高まっている。

このため、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。

鉄道事故の状況等

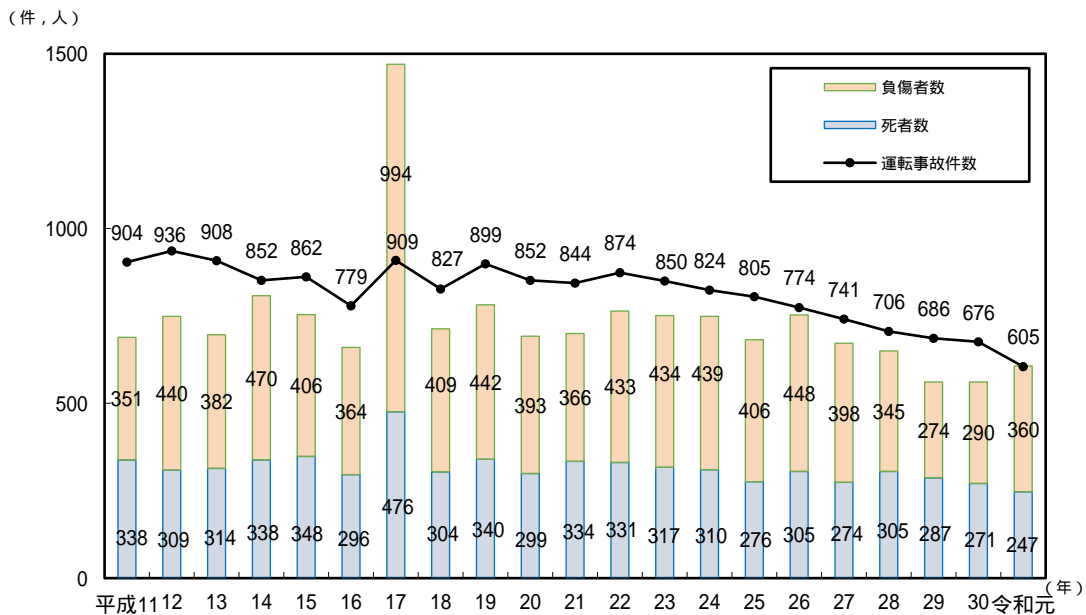
1 鉄道事故の状況

鉄道の運転事故は、長期的には減少傾向にあり、令和元年は 605 件であった。

また、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。

なお、平成 17 年には乗客 106 人が死亡した J R 西日本福知山線列車脱線事故及び乗客 5 人が死亡した J R 東日本羽越線列車脱線事故が発生したが、平成 18 年から令和元年までは乗客の死亡事故は発生していない。

鉄道運転事故の件数と死傷者数の推移



注1 国土交通省資料による。

2 死者数は24時間死者

2 近年の運転事故の特徴

近年の運転事故の特徴としては、人身障害事故は約6割、踏切障害事故は約3割を占めており、両者で運転事故件数全体の約9割を占めている。また、死者数については、人身障害事故と踏切障害事故がほぼ全てを占めている。

人身障害事故のうち、ホームでの接触事故については、令和元年156件であり、そのうち、首都圏で発生した件数は、全体の約7割と高い割合を占めている。

また、ホームでの接触事故のうち、酔客が関係しているものは、ホームでの接触事故全体の約6割を占めている。

交通安全基本計画における目標

乗客の死者数ゼロを目指す。

運転事故全体の死者数減少を目指す。

列車の衝突や脱線等により乗客に死者が発生するような重大な列車事故を未然に防止することが必要である。また、近年の運転事故等の特徴等を踏まえ、ホームでの接触事故等を含む運転事故全体の死者数を減少させることが重要である。

近年は人口減少等による輸送量の伸び悩み等から、厳しい経営を強いられている事業者が多い状況であるが、引き続き安全対策を推進していく必要がある。

こうした現状を踏まえ、国民の理解と協力の下、第2節及び第3章第2節に掲げる諸施策を総合的かつ強力で推進することにより、乗客の死者数ゼロを継続すること、及び運転事故全体の死者数を減少させることを目指すものとする。

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，重大な列車事故の未然防止を図る必要がある。

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，このうち利用者等の関係する事故が多いことから，対策を講じる必要がある。

これらを踏まえ，一層安全な鉄道輸送を目指し，次の施策を総合的に推進する。

講じようとする施策

【第11次計画における重点施策及び新規施策】

鉄道施設等の安全性の向上（1(1)）
鉄道交通の安全に関する知識の普及（2）
保安監査の実施（3(1)）
運輸安全マネジメント評価の実施（3(6)）
計画運休への取組（3(7)）

1 鉄道交通環境の整備

鉄道交通の安全を確保するためには，鉄道施設，運転保安設備等について常に高い信頼性を保持し，システム全体としての安全性を確保する必要がある。このため，運転保安設備の整備等の安全対策の推進を図る。

(1) 鉄道施設等の安全性の向上

鉄道施設の維持管理及び補修を適切に実施するとともに，老朽化が進んでいる橋梁等の施設について，長寿命化に資する補強・改良を進める。特に，人口減少等による輸送量の伸び悩み等から厳しい経営を強いられている地域鉄道については，補助制度等を活用しつつ，施設，車両等の適切な維持・補修等の促進を図る。研究機関の専門家による技術支援制度を活用するなどして技術力の向上についても推進する。

また，多発する自然災害へ対応するために，防災・減災対策の強化が喫緊の課題となっている。このため，切土や盛土等の土砂災害への対策の強化，地下駅等の浸水対策の強化等を推進する。切迫する首都直下地震・南海トラフ地震等に備えて，鉄道ネットワークの維持や一時避難場所としての機能の確保等を図るため，主要駅や高架橋等の耐震対策を推進する。

さらに、駅施設等について、高齢者、障害者等の安全利用にも十分配慮し、ホームドア又は内方線付き点状ブロック等の整備などによるホームからの転落防止対策を引き続き推進する。

(2) 運転保安設備等の整備

曲線部等への速度制限機能付き ATS 等、運転士異常時列車停止装置、運転状況記録装置等について、法令により整備の期限が定められたものの整備については完了したが、これらの装置の整備については引き続き推進を図る。

2 鉄道交通の安全に関する知識の普及

運転事故の約 9 割を占める人身障害事故と踏切障害事故の多くは、利用者や踏切通行者、鉄道沿線住民等が関係するものであることから、これらの事故の防止には、鉄道事業者による安全対策に加えて、利用者等の理解と協力が必要である。このため、学校、沿線住民、道路運送事業者等を幅広く対象として、関係機関等の協力の下、全国交通安全運動や踏切事故防止キャンペーンの実施、鉄道事業者・携帯電話業者等が一体となって、鉄道利用者にホームの「歩きスマホ」による危険性の周知や酔客に対する事故防止のための注意喚起を行うプラットホーム事故 0（ゼロ）運動等において広報活動を積極的に行い、鉄道の安全に関する正しい知識を浸透させる。

また、これらの機会を捉え、駅ホーム及び踏切道における非常押ボタン等の安全設備について分かりやすい表示の整備や非常押ボタンの操作等の緊急措置の周知徹底を図る。

3 鉄道の安全な運行の確保

重大な列車事故を未然に防止するため、鉄道事業者への保安監査等を実施し、適切な指導を行うとともに、万一大規模な事故等が発生した場合には、迅速かつ的確に対応する。さらに、運転士の資質の保持、事故情報及び安全上のトラブル情報の共有・活用、気象情報等の充実を図る。

(1) 保安監査の実施

鉄道事業者に対し、定期的に又は重大な事故等の発生を契機に保安監査を実施し、輸送の安全の確保に関する取組の状況、施設及び車両の保守管理状況、運転取扱いの状況、乗務員等に対する教育訓練の状況等について適切な指導を行うとともに、過去の指導のフォローアップを実施する。また、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など、保安監査の充実を図る。

1 時間当たりの最高運行本数が往復 10 本以上の線区の施設又はその線区を走行する車両若しくは運転速度が 100km/h を超える車両又はその車両が走行する線区の施設について 10 年以内に整備するよう義務付けられたもの。

(2) 運転士の資質の保持

運転士の資質の確保を図るため、動力車操縦者運転免許試験を適正に実施する。また、資質が保持されるよう、運転管理者及び乗務員指導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。

(3) 安全上のトラブル情報の共有・活用

主要な鉄道事業者の安全担当者等による鉄道保安連絡会議を開催し、事故等及びその再発防止対策に関する情報共有等を行う。また、安全上のトラブル情報を収集し、速やかに鉄道事業者へ周知・共有することによる事故等の再発防止に活用する。さらに、運転状況記録装置等の活用や現場係員による安全上のトラブル情報の積極的な報告を推進するよう指導する。

(4) 気象情報等の充実

鉄道交通に影響を及ぼす台風、大雨、大雪、竜巻等の激しい突風、地震、津波、火山噴火等の自然現象を的確に把握し、特別警報・警報・予報等の適時・適切な発表及び迅速な伝達に努めるとともに、これらの情報の質的向上に努める。鉄道事業者は、これらの気象情報等を早期に収集・把握し、運行管理へ反映させることで、安全を確保しつつ、鉄道施設の被害軽減と安定輸送に努める。

また、気象、地震、津波、火山現象等に関する観測施設を適切に整備・配置し、維持するとともに、防災関係機関等との間の情報の共有化や ICT を活用した観測・監視体制の強化を図るものとする。さらに、広報や講習会等を通じて気象知識の普及に努める。

(5) 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、大規模な事故等が発生した場合に、迅速かつ的確な情報の収集・連絡を行う。

事故等が発生した場合の混乱を軽減するため、鉄道事業者に対し、列車の運行状況を的確に把握して、鉄道利用者への適切な情報提供を行うとともに、迅速な復旧に必要な体制を整備するよう指導する。

また、情報提供を行うに当たっては、訪日外国人にも対応するため、事故等発生時における多言語案内体制の強化も指導する。 _

(6) 運輸安全マネジメント評価の実施

鉄道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、運輸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り、運輸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運輸事業者の安全への取組及び事業者によるコンプライアンスを徹底・遵守する意識付けの取組を的確に確認する。

(7) 計画運休への取組

鉄道事業者に対し、大型の台風が接近・上陸する場合など、気象状況により列車

の運転に支障が生ずるおそれが予測されるときは、一層気象状況に注意するとともに、安全確保の観点から、路線の特性に応じて、前広に情報提供した上で計画的に列車の運転を休止するなど、安全の確保に努めるよう指導する。

また、情報提供を行うに当たっては、訪日外国人にも対応するため、事故等発生時における多言語案内体制の強化も指導する。

4 鉄道車両の安全性の確保

発生した事故や科学技術の進歩を踏まえつつ、適時、適切に鉄道車両の構造・装置に関する保安上の技術基準を見直す。

5 救助・救急活動の充実

鉄道の重大事故等に備え、避難誘導、救助・救急活動を迅速かつ的確に行うため、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・協力体制の強化を図る。

また、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、国土交通省に設置した公共交通事故被害者支援室では、公共交通事故が発生した場合の情報提供のための窓口機能、被害者等が事故発生後から再び平穏な生活を営むことができるまでの中長期にわたるコーディネーション機能（被害者等からの心身のケア等に関する相談への対応や専門家の紹介等）等を担うこととしている。引き続き、関係者からの助言をいただきながら、外部の関係機関とのネットワークの構築、公共交通事故被害者等支援フォーラムの開催、公共交通事業者による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

鉄道事故及び鉄道事故の兆候（鉄道重大インシデント）の原因究明をさらに迅速かつ的確に行うため、調査を担当する職員への専門的な研修を充実させ、調査技術の向上を図るとともに、ドローン等新たな調査機材の導入、過去の事故等調査で得られたノウハウや各種分析技術、同種事故の比較分析など事故調査結果のストックの活用等により、調査・分析手法の高度化を図る。

事故等調査の結果等に基づき、事故等の防止又は事故が発生した場合の被害の軽減のため、必要に応じて、国土交通大臣又は原因関係者へ勧告し、また国土交通大臣又は関係行政機関の長へ意見を述べることにより、必要な施策又は措置の実施を求め、鉄

道交通の安全に寄与する。

これまでの事故等調査の結果が鉄道関係者に有効活用され鉄道事故等の再発防止につながるよう、関係者が関心を有するテーマに沿って、調査報告書を分かりやすく再整理し紹介する情報誌を発行する等の普及啓発活動を推進するとともに、調査報告書データベースのコンテンツや検索機能をさらに充実させる。

また、自然災害の激甚化や人手不足等の社会状況の変化に対応し、運輸安全委員会の知見、情報のストックを活用し、運行の安全性向上に貢献する。

我が国のノウハウを活用し、鉄道事故等調査を行う海外の人材を育成することや、鉄道技術国際会議（ICRT）等の国際会議へ参画することにより、世界における鉄道交通の安全性向上に貢献していく。

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。

具体的には、交通安全環境研究所において、より安全度の高い鉄道システムを実現するため、施設、車両、運転等に関する新技術の評価とその効果予測に関する研究及びヒューマンエラー事故の防止技術に関する研究を行う。また、安全度の高い新しい交通システムの実用化を促進するため、安全性・信頼性評価に関する研究を行う。

さらに、鉄道総合技術研究所において、事故及び災害時の被害軽減に関する研究開発等、安全性の更なる向上に資する開発及び調査研究を推進する。

その他、踏切がある等の一般的な路線を対象として、センサ技術や ICT、無線を利用した列車制御技術などの最新技術も利活用し、鉄道分野における生産性革命にも資する自動運転の導入について、安全性や利便性の維持・向上を図るための技術的要件を検討する。

第3章 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が、改良すべき踏切道がなお残されており、引き続き踏切事故防止対策を推進することにより、踏切事故のない社会を目指す。

2. 踏切道における交通の安全についての目標
令和7年までに踏切事故件数を令和2年と比較して約1割削減することを目指す。

3. 踏切道における交通の安全についての対策

<視点>
それぞれの踏切の状況等を勘案した効果的対策の推進

<4つの柱>
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
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1節 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。

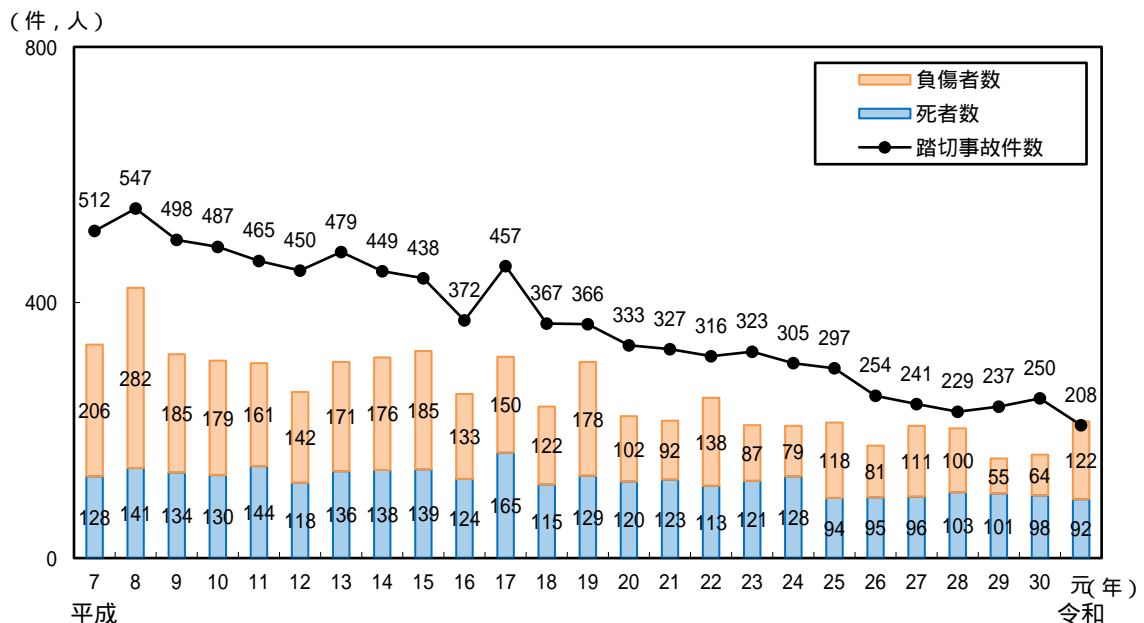
踏切事故の状況等

1 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、令和元年の発生件数は208件、死傷者数は214人ととなっている。

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。

踏切事故の件数と死傷者数の推移



注 1 国土交通省資料による。
2 死者数は24時間死者。

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（自動遮断機が設置されている踏切道又は昼夜を通じて踏切警手が遮断機を操作している踏切道）が最も多いが、踏切道100箇所当たりの発生件数で見ると、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5割を占めている、原因別で見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4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

令和7年までに踏切事故件数を令和2年と比較して約1割削減することを目指す。

踏切道における交通の安全と円滑化を図るため、国民の理解と協力の下、第2節に掲げる諸施策を総合的かつ積極的に推進することにより、令和7年までに踏切事故件数を令和2年と比較して約1割削減することを目指すものとする。

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。

しかし、踏切事故は、一たび発生すると、令和元年度に京浜急行電鉄で発生した列車走行中に踏切道内でトラックと衝突した列車脱線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、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、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。

さらに、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、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。

講じようとする施策

【第11次計画におけ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（1）
- 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）（2）
- 踏切道の統廃合の促進（3）
- 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（4）

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

遮断時間が特に長い踏切道（開かずの踏切）や、主要な道路で交通量の多い踏切道等については、抜本的な交通安全対策である連続立体交差化等により、除却を促進するとともに、道路の新設・改築及び鉄道の新線建設に当たっては、極力立体交差化を図る。

加えて、立体交差化までに時間の掛かる「開かずの踏切」等については、早期に安全・安心を確保するため各踏切道の状況を踏まえ、歩道拡幅等の構造改良や歩行者等

立体横断施設の設置等，カラー舗装や駅周辺の駐輪場整備等の一体対策を促進する。

また，歩道が狭隘な踏切についても，踏切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に歩行者滞留を考慮した踏切拡幅など，事故防止効果の高い構造への改良を促進する。

さらに，平成 27 年 10 月の高齢者等による踏切事故防止対策検討会の取りまとめを踏まえ，軌道の平滑化等のバリアフリー化を含めた高齢者等が安全で円滑に通行するための対策を促進する。

以上のとおり，立体交差化等による「抜本対策」と構造の改良等による「速効対策」の両輪による総合的な対策を促進する。

また，従前の踏切対策に加え，改札口の追加や踏切周辺道路の整備等，踏切横断交通量削減のための踏切周辺対策等を推進する。

2 踏切保安設備の整備及び交通規制の実施

踏切遮断機の整備された踏切道は，踏切遮断機の整備されていない踏切道に比べて事故発生率が低いことから，踏切道の利用状況，踏切道の幅員，交通規制の実施状況等を勘案し，着実に踏切遮断機の整備を行う。

大都市及び主要な地方都市にある踏切道のうち，列車運行本数が多く，かつ，列車の種別等により警報時間に差が生じているものについては，必要に応じ警報時間制御装置の整備等を進め，踏切遮断時間を極力短くする。

自動車交通量の多い踏切道については，道路交通の状況，事故の発生状況等を勘案して必要に応じ，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，より事故防止効果の高い踏切保安設備の整備を進める。

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規格化を推進する。

道路の交通量，踏切道の幅員，踏切保安設備の整備状況，う回路の状況等を勘案し，必要に応じ，自動車通行止め，大型自動車通行止め，一方通行等の交通規制を実施するとともに，併せて道路標識の高輝度化等による視認性の向上を図る。

3 踏切道の統廃合の促進

踏切道の立体交差化，構造の改良等の事業の実施に併せて，近接踏切道のうち，その利用状況，う回路の状況等を勘案して，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。

ただし，構造改良のうち，踏切道に歩道がないか，歩道が狭小な場合の歩道整備については，その緊急性を考慮して，近接踏切道の統廃合を行わずに実施できることとする。

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

緊急に対策の検討が必要な踏切道は、「踏切安全通行カルテ」を作成・公表し、効果検証を含めたプロセスの「見える化」を推進し、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。

また、踏切道における交通の安全と円滑化を図るため、必要に応じて、踏切道予告標、踏切信号機の設置や車両等の踏切通行時の違反行為に対する交通指導取締りを適切に行う。

自動車運転者や歩行者等の踏切道通行者に対し、交通安全意識の向上及び踏切支障時における非常押ボタンの操作等の緊急措置の周知徹底を図るため、踏切事故防止キャンペーンを推進する。また、学校、自動車教習所等において、踏切の通過方法等の教育を引き続き推進するとともに、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、適切に対応していく。

また、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。

平常時の交通の安全及び円滑化等の対策に加え、災害時においても、踏切道の長時間遮断による救急・救命活動や緊急物資輸送に支障を来す等の課題に対応するため、関係者間で遮断時間に関する情報共有を図るとともに、遮断の解消や迂回に向けた災害時の管理方法を定める取組を推進する。

第2部 海上交通の安全

1. 海難のない社会を目指して

海難の発生を未然に防止する。

乗船者等の迅速かつ的確な搜索救助・救急活動を推進する。

2. 海上交通の安全についての目標

2020年代中に我が国周辺で発生する船舶事故隻数（本邦に寄港しない外国船舶によるものを除く。以下同じ。）を第9次計画期間の年平均（2,256隻）から約半減（約1,200隻以下）することを引き続き目標とし、我が国周辺で発生する船舶事故隻数を令和7年までに1,500隻未満を目指す。

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。

東京湾、伊勢湾、瀬戸内海及び関門港における船舶が多数通航する海域

3. 海上交通の安全についての対策

< 4つの視点 >

- ヒューマンエラーによる事故の防止
- ふくそう海域における大規模海難の防止
- 旅客船の事故の防止
- 人命救助体制及び自己救命対策の強化

< 10の柱 >

- 海上交通環境の整備
- 海上交通の安全に関する知識の普及
- 船舶の安全な運航の確保
- 船舶の安全性の確保
- 小型船舶の安全対策の充実
- 海上交通に関する法秩序の維持
- 救助・救急活動の充実
- 被害者支援の推進
- 船舶事故等の原因究明と事故等防止
- 海上交通の安全対策に係る調査研究等の充実

第1節 海難のない社会を目指して

四面を海に囲まれている我が国において、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。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うえに、漁業活動やマリレジャー等も行われ、近年、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の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。

一方で、小型船舶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ト（SUP）等新たなウォータースポーツ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。

さらに、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、人流・物流に甚大な影響を与える自然災害に起因する事故防止のための対策を推進する必要がある。

こうした状況を踏まえ、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の推進、船舶事故等の原因究明に向けた調査体制の充実、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である。

他方で、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とから、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。

海難の状況

平成28年から令和元年までの船舶事故隻数は、年平均2,049隻であり、それ以前の

本計画で扱う海難とは船舶事故及び人身事故を指すものとし、それぞれ以下のとおり。

船舶事故：海上において船舶に次のいずれかに該当する事態が生じた場合をいう。

衝突・乗揚・転覆・浸水・爆発・火災・行方不明

機関、推進器、舵等の損傷又は故障その他運航不能等

人身事故：海上又は海中において次のいずれかに該当する事態が生じた場合をいう。

船舶事故によらない乗船者の海中転落、負傷、病気、中毒等

海浜等において発生した乗船者以外の者の負傷、溺水、帰還不能等

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」、生じなかったもの（不可抗力等を原因とするものを含む。）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。第12次交通安全基本計画から船舶事故隻数については「アクシデント」を適用することとしている。

5年間の平均と比べると、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・乗揚事故については、減少している。

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

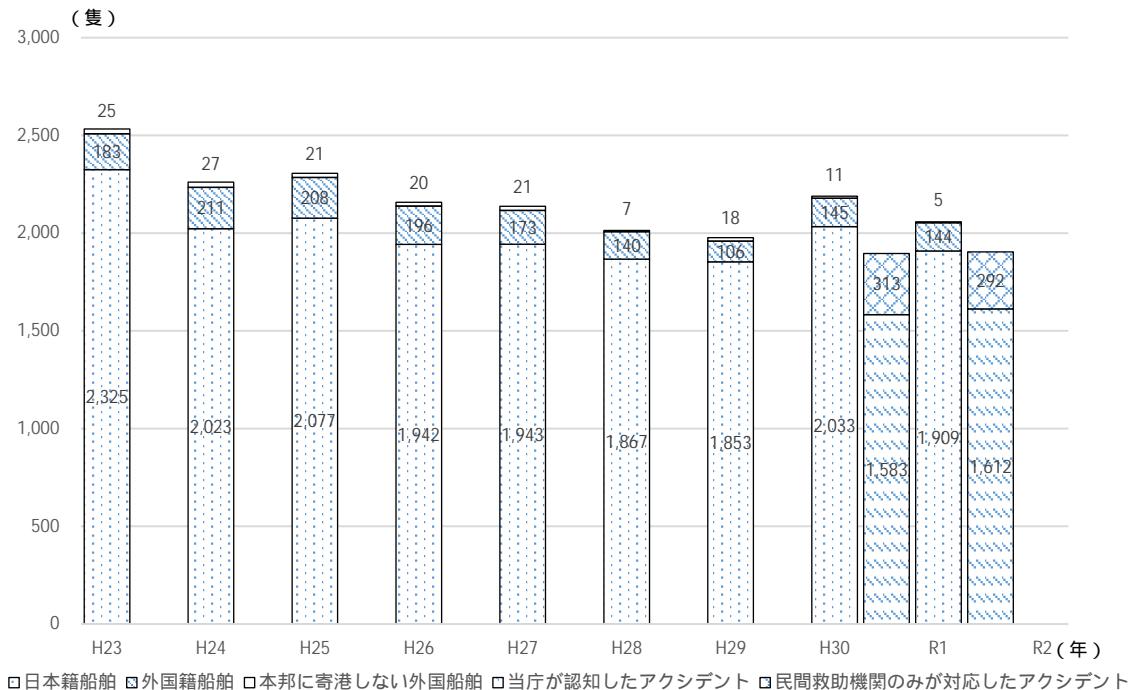
船舶事故の原因は、見張り不十分、機関取扱不良等のヒューマンエラーによるものが約7割を占めている。

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、年平均約152名であり、それ以前の5年間の平均と比べると、約20%減少している。

平成28年から令和元年までの人身事故者数は、年平均2,633名であり、平成28年から徐々に減少してきている。

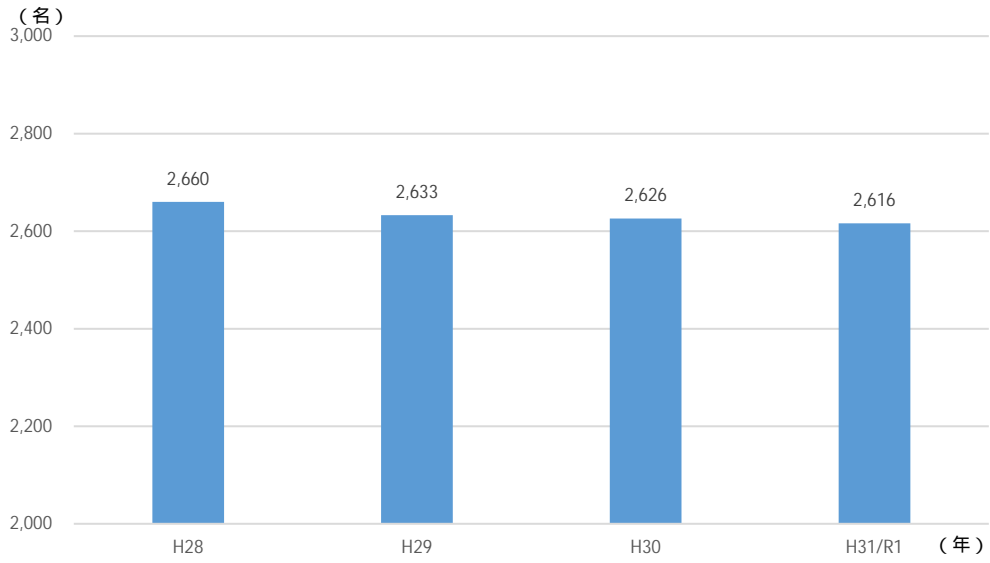
人身事故の発生海域を見ると、船舶事故と同様に沿岸海域（距岸20海里以内）で発生する割合が極めて高く、さらに距岸3海里以内の海域が全体の約9割を占めている。

参考資料 事故隻数の推移（ 施策対象は「本邦に寄港しない外国籍船舶」を除くものとする）

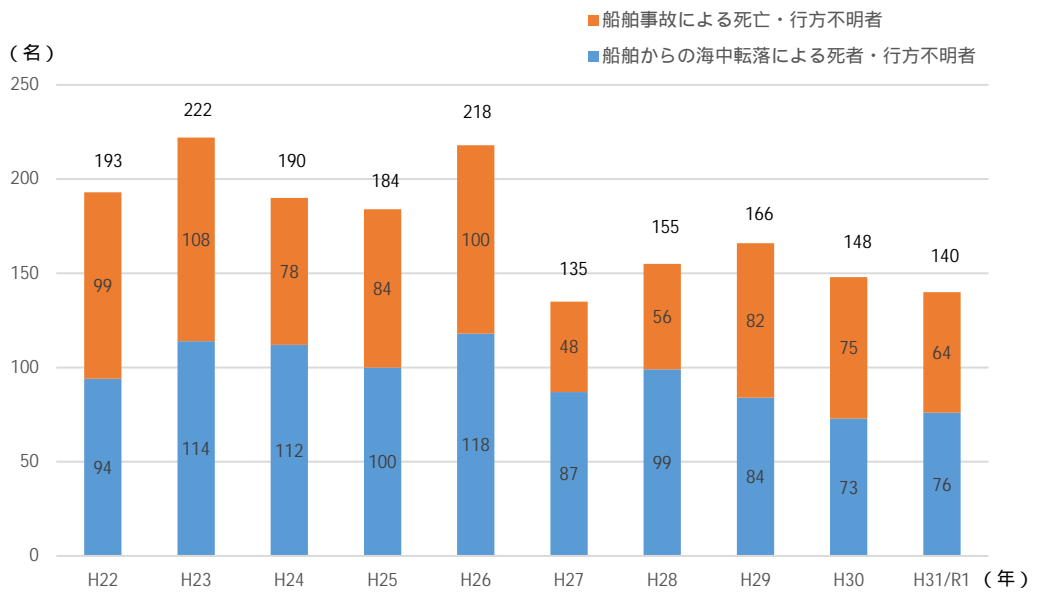


プレジャーボート（資格不要であるミニボート，カヌー，ディンギーヨット等も含む），漁船及び遊漁船

参考資料 人身事故者数の推移



参考資料 船舶事故または船舶からの海中転落による死者・行方不明者の推移



交通安全基本計画における目標

2020年代中に我が国周辺で発生する船舶事故隻数（本邦に寄港しない外国船舶によるものを除く。以下同じ。）を第9次計画期間の年平均（2,256隻）から約半減（約1,200隻以下）することを引き続き目標とし、我が国周辺で発生する船舶事故隻数を令和7年までに1,500隻未満を目指す。

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

近年，船舶事故隻数は減少傾向で推移しており，また，ふくそう海域における大規模海難も発生していない状況を鑑みると，これまでの交通安全基本計画に基づき実施してきた対策は海上交通安全の確保に有効であったものと認められる。

しかしながら，依然として小型船舶を中心にヒューマンエラーに起因する船舶事故が多いとともに，海上では一たび事故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，一層の安全な海上交通の実現を目指して取り組んでいくことが必要である。このため，従来の安全対策をより効果的なものとなるよう改善しつつ引き続き実施していくとともに，先端技術の積極的な活用等，有効性が見込まれる新たな対策を推進することが必要である。

そこで第11次交通安全基本計画では，次のような視点を踏まえて，今後の対策を推進していくこととする。

1 ヒューマンエラーによる事故の防止

船舶事故はヒューマンエラーに起因するものが極めて多いことから，ヒューマンエラーによる事故を防止するための対策を推進する。特に船舶事故の多数を占める小型船舶への対策の強化を図る。

2 ふくそう海域における大規模海難の防止

輸送効率の向上を図るための船舶の大型化や激甚化する自然災害等により，船舶がふくそうする海域において一たび事故を発生させた場合には，海上輸送の遮断，航路の閉塞といった大規模海難に拡大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更なる強化を図る。

3 旅客船の事故の防止

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・強化等の対策の強化を図る。

4 人命救助体制及び自己救命対策の強化

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捜索・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図る。

講じようとする施策

【第 11 次計画における重点施策及び新規施策】

航路標識等の整備（ 1 (1)ウ）
ふくそう海域等の安全性の確保（ 1 (2)）
ヒューマンエラーの防止（ 3 (1) , 5 (1)ア）
船舶の運航管理の充実等による安全の確保（ 3 (1) , (2) , (3) , (8)）
船舶の安全基準の整備等による安全の確保（ 4 (1) , (2)）
小型船舶（プレジャーボート，漁船等）の安全対策（ 5 (1)ア , イ , (2) , (3)）
ライフジャケット着用率の向上（ 5 (1)ウ）
海難情報の早期入手体制の強化（ 7 (1)）
迅速的確な救助勢力の体制充実・強化（ 7 (2)）
海上交通の安全対策に係る調査研究等の充実（ 10）

1 海上交通環境の整備

船舶の大型化，海域利用の多様化，海上交通の複雑化や激甚化する自然災害等を踏まえ，船舶の安全かつ円滑な航行，港湾における安全性を確保するため，航路，港湾，漁港，航路標識等の整備を推進するとともに，海図，水路誌，海潮流データ等の安全に関する情報の充実及び ICT を活用したリアルタイムの監視・情報提供体制の整備を図る。

また，海上交通環境の変化には常に注視し，必要に応じて現行制度の見直しの検討にも取り組む。

(1) 交通安全施設等の整備

ア 開発保全航路の整備，港湾の整備等交通安全施設の整備

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。

イ 漁港の整備

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。

ウ 航路標識等の整備

近年，激甚化する台風等の自然災害発生時においても，航路標識等の倒壊等を未然に防ぐことにより船舶交通の安全を確保し，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，通行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。

また，平時から航路標識等を活用した安全確保に取り組むとともに，現行制度よ

り航路標識を活用しやすい制度改正にも取り組む。

エ 港湾における大規模災害対策の推進

災害に強い海上輸送ネットワークを構築するため、港湾施設の耐震性向上や「粘り強い構造」の防波堤、及び津波・高潮・高波等による被害から背後地域を守る海岸保全施設等の整備を推進するとともに、港湾 BCP の改善や関係機関と連携した防災訓練の実施等を推進する。

オ 漁港の耐震性の強化

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についての現状の把握に努めるとともに、耐震化の技術開発を行う。

カ 漂流ごみの回収による船舶交通安全の確保

東京湾、伊勢湾、瀬戸内海、有明海、八代海の閉鎖性海域（港湾区域、漁港区域を除く。）に配備している海洋環境整備船により、海面に漂流する流木等のごみや船舶等から流出した油の回収を実施し海域環境の保全を図るとともに船舶の安全かつ円滑な航行を確保する。

キ 港湾施設の老朽化対策の推進

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) ふくそう海域等の安全性の確保

ア 海域監視体制の強化

津波等の災害発生時において、船舶への警報等の伝達、避難海域等の情報提供を迅速確実に実施するとともに、平時における混雑緩和に向けた情報提供を的確に実施し、安全性を向上させ物流の一層の効率化を図ることによる国際競争力の向上を実現するため、大阪湾海上交通センターの機能を再編するなど、三大湾（東京湾、伊勢湾及び大阪湾）における海域監視体制の強化に取り組む。

また、海域監視体制の強化による効果を最大限発揮させるとともに、更なる船舶交通の安全性の向上を図るため、船舶自動識別装置（AIS）の搭載義務の対象船舶の在り方を含め、更なる普及促進策を検討する。

イ ふくそう海域における安全性の確保

船舶交通がふくそうする海域において、航路を閉塞するような大規模海難が発生

した場合には、人命、財産、環境の損失といった大きな社会的ダメージを引き起こすだけでなく、海上交通を遮断し、我が国の経済活動を麻痺させるおそれがある。

このため、海上交通センターから危険防止のための情報提供・勧告・指示を行うことにより、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、機能向上と信頼性の向上を図る。

さらに、巨大船、危険物積載船、あるいは外国船舶等が多数通航する海域においては、航行船舶の指標となるバーチャルAIS航路標識の整備を推進する。

ウ 準ふくそう海域における安全性の確保

準ふくそう海域（ふくそう海域を結ぶ東京湾湾口～石廊崎沖～伊勢湾湾口～潮岬沖～室戸岬沖～足摺岬沖の各海域を経て瀬戸内海に至る海域）は、船舶交通量が多く、複雑な進路交差が生じるため、死者、行方不明者を伴うなどの重大海難が発生する蓋然性が高いことから、AIS航路標識等を活用した経路指定及び推薦航路の設定による整流化に取り組み、安全性の向上を図る。

エ 荒天時の走錨に起因する事故防止対策

荒天時における船舶の走錨等に起因する事故を防止するため、走錨等により船舶が衝突するおそれのある施設の周辺海域において、錨泊制限等の対策を継続的に実施するとともに、気象・海象や船舶の状況を踏まえた各船の走錨リスクを判定するシステムの開発・普及や海域監視体制の強化を図る等、事故防止に係る取組を推進する。

(3) 海上交通に関する情報提供の充実

ア 航行支援システムを用いた情報提供の実施

船舶の動静を把握した上で行う情報提供や全国各地の灯台等で観測した気象・海象の現況、その他、船舶交通の安全のために必要な情報の提供を、AIS、テレホンサービス、無線等、多様な手段を用いて引き続き実施していくとともに、利用者のニーズや利便性向上を図るため、所要の見直しを図る。

また、AIS情報を活用した乗揚げ防止及び橋梁への衝突防止対策の推進を図る。

イ 気象情報等の充実

海上交通に影響を及ぼす台風、強風、波浪、高潮、霧、津波、火山噴火等の自然現象を的確に把握し、特別警報・警報・予報等の適時・適切な発表及び迅速な伝達に努めるとともに、これらの情報の質的向上に努める。

また、気象、津波、火山現象等に関する観測施設を適切に整備・配置し、維持するとともに、防災関係機関等との間の情報の共有やICTを活用した観測・監視・通報体制の強化を図るものとする。これらの情報のより有効な活用が図られるよう広報や講習会等を通じて気象知識の普及に努める。

ウ 異常気象時における安全対策の強化

台風等の異常な気象又は海象、海難の発生等の事情により、船舶交通の危険を生

じるおそれのある場合、注意喚起・安全指導・勧告等を行い、船舶に必要な措置を講じさせ船舶交通の安全を確保する。

エ 航海安全情報の充実及び利便性の向上

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。これらの航海用海図等を最新のものに維持するための情報として水路通報及び電子水路通報を提供し、航路障害物の存在等、船舶が安全に航行するため緊急に必要な情報を航行警報により提供するなど、適切な手段で最新維持を図る。

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、的確に対応する。

また、海洋状況表示システム（海しる）等により、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や船舶通航量等様々な情報をインターネットで提供し、船舶航行の安全を図る。

このほか、安全な航海、海難発生時の効率的な海難救助等に対応するために、シミュレーション等による海潮流データを提供する体制の充実強化を図る。

(4) 高齢者、障害者に対応した旅客船ターミナルの整備

港湾においては、利用者の安全を確保するため、波浪の影響による浮棧橋の動揺や潮位差による通路の勾配の変化等、特有の要因を考慮する必要がある。そのため、高齢者、障害者等も含め全ての利用者が旅客船ターミナルを安全かつ身体的負担の少ない方法で利用・移動できるよう段差の解消、視覚障害者誘導用ブロックの整備等による施設のバリアフリー化を推進する。

2 海上交通の安全に関する知識の普及

海上交通の安全を図るためには、海事関係者のみならず、マリンレジャー愛好者、更には広く国民一人一人の海難防止に関する意識を高める必要がある。そのため、あらゆる機会を通じて、海難防止思想の普及に努める。

さらに、各種船舶の特性や海難の実態に即したより具体的、より効果的な知識や技能の習得及び向上を図る。

(1) 海難防止思想の普及

海難防止強調運動（海の事故ゼロキャンペーン）等を通じて、広く海難防止思想の普及及び高揚を図る。また、海難防止講習会、訪船指導等を通じて、船舶操縦者等への海難防止に関する知識・技能の習得及び向上を図る。

(2) 外国船舶に対する情報提供等

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を活用し、若しくは代理店と協力し、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

船舶の安全な運航を確保するため、船舶運航上のヒューマンエラーの防止、船員や海上運送事業者等の資質の向上、運航労務監理官による監査、事故の再発防止策の指導・徹底、運輸安全マネジメント評価等を推進するとともに、我が国に寄港する外国船舶の乗組員の資格要件等に関する監督を推進する。

(1) ヒューマンエラーの防止

船舶事故の主な原因は、見張り不十分、操船不適切、機関取扱不良といったヒューマンエラーが大半である。その未然防止を図るため、自動運航船の実用化に向けた環境整備を始め、事業者による自主的な船員教育の推進、AIS の搭載促進等の技術の活用・普及、船舶への訪船や運輸安全マネジメント評価等の様々な機会を活用した情報提供・注意喚起に取り組む。

また、船舶事故ハザードマップ等のインターネットを活用した情報提供を推進する。

(2) 船舶の運航管理等の充実

ア 旅客船事業者等に対する指導監督の充実強化

旅客船事業者等に対して、安全管理規程の遵守状況を重点に監査を行うとともに、事故及びインシデント発生時の監査を通じて安全管理規程の内容の充実・向上を図る。また、事故発生の状況等に応じて特定分野に集中した監査事項を設定し、効果的な監査を実施する。

さらに、運航労務監理官及び船舶検査官が、一体となって訪船指導（立入検査）を実施することにより、指導監督の充実強化を図る。

イ 事故の再発防止策の徹底

旅客船等の事故が発生した場合には、事故の原因を踏まえた適切な再発防止策を策定し、運航労務監理官による監査、指導を通じて、その対策の徹底を図る。

また、事故の内容や発生頻度により必要な場合は、事業者団体等を通じて注意喚起を行い、事業者や一般利用者の事故防止意識の啓発に努める。

高速船の海中障害物等との衝突事故については、鯨類目撃情報（鯨ハザードマップ）の活用、障害物検知システム等の精緻化、座席の衝撃吸収性能の向上などを踏まえて、ハード・ソフト一体の安全対策の徹底を図る。

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は、運航労務監理官による訪船指導の機会等を捉えた指導を徹底することにより、その推進を図る。

ウ 運輸安全マネジメント評価の推進

旅客船事業者等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、運輸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り、運輸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運輸事業者の安全への取組及び事業者によるコンプライアンスを徹底・遵守する意識付けの取組を的確に確

認する。

エ 安全統括管理者及び運航管理者等に対する研修水準の向上

受講者の運航管理に関する知識、意識及び万一の事故に際しての旅客船乗組員、事業者の対応能力の向上を図るため、最新の事故事例の分析結果を活用することにより、研修水準の向上を図る。

オ 安全情報公開の推進

利用者が適切な選択を行うことを可能とするとともに、事業者に安全対策推進のインセンティブを与えるため、事業者と国とがそれぞれの役割に応じて、旅客運送事業における安全確保の仕組みや事故に関する情報の公開を推進する。

(3) 船員の資質の確保

「1978年の船員の訓練及び資格証明並びに当直の基準に関する国際条約」(STCW条約)に準拠した船舶職員及び小型船舶操縦者法(昭和26年法律第149号)に基づく海技免許の付与及び海技免状の更新、各船員教育機関における新人教育及び再教育を適切に実施することによって、海技士の知識技能の維持向上を図る。

また、船員法(昭和22年法律第100号)に基づく発航前検査の励行、操練の適切な実施、航海当直体制の確保、船内の巡視制度の確立等について、運航労務監理官による監査等を徹底し、船員の安全意識等の維持及び向上を図る。

(4) 船員災害防止対策の推進

安全衛生管理体制の整備等を通じ船内の労務管理等の不備等に起因する海難を防止するため、船員災害防止活動の促進に関する法律(昭和42年法律第61号)に基づき策定してい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。

(5) 水先制度による安全の確保

ふくそう海域等における船舶交通の安全を確保する役割を果たしている水先人の免許制度及び強制水先制度を適切に運用する。また、船舶を安全かつ速やかに導くための専門的な能力を有する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。

(6) 外国船舶の監督の推進

船員に求められる訓練、資格証明及び当直基準については、STCW条約等の国際条約で定められているが、我が国近海において、当該条約基準を満たしていない船舶(サブスタンダード船)による海難が少なからず発生していることから、これらの海難を防止し、船舶航行の安全を図るため、関係条約に基づき外国船舶の監督(PSC)を推

STCW条約：The International Convention on Standards of Training, Certification and Watchkeeping for Seafarers, 1978

PSC：Port State Control

進する。さらに、東京 MOU の枠組みに基づき、アジア太平洋域内の加盟国と協力して、リスクの高いサブスタンダード船に対する検査の頻度を増やすなど、効果的な PSC を実施し、サブスタンダード船の排除を図る。

(7) 旅客及び船舶の津波避難態勢の改善

東日本大震災における大津波により、多くの船舶被害等が発生したことや、南海トラフ地震の今後 30 年以内の地震発生確率が 70%程度（文部科学省地震調査研究推進本部（平成 24 年 1 月 1 日現在））であること等を踏まえ、平成 26 年 3 月に「船舶津波避難マニュアル作成の手引き」を策定した。また、平成 28 年 7 月には中小規模の事業者においても容易にマニュアルを作成できるよう、津波避難に必要な主要ポイントだけを選定したマニュアル様式「津波対応シート」を作成し、同年 9 月には日本に寄港する外国船舶向けに「津波対応シート」外国語版（英語、中国語、韓国語、ロシア語、スペイン語）を作成したところ、引き続き、同シートの周知の継続を通じて船舶の津波避難態勢のより一層の改善を進める。

(8) 新技術の導入促進

内航を始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・生産性向上、ひいてはそれによる安全性向上を図る。また、必要に応じて新技術に係る基準の策定、技術の進展に応じて実船での検証等により安全性を確保した上で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。

4 船舶の安全性の確保

船舶の安全性を確保するため、国際的な協力体制の下、船舶の構造、設備、危険物の海上輸送及び安全管理システム等に関する基準の整備並びに検査体制の充実を図るとともに、我が国に寄港する外国船舶の構造・設備等に関する監督を推進する。

(1) 船舶の安全基準等の整備

船舶の安全性を確保するため、国際海事機関（IMO）において船舶の構造、設備等の安全基準の整備について検討されており、我が国はこれらの動向に的確に対応するとともに、技術革新、海上輸送の多様化等の情勢の変化に対応するため、所要の安全基準や検査体制の整備を図る。

特に、自動運航船に係る規制の枠組みの構築、RORO 旅客船の火災安全対策等の IMO における新たな安全基準等の検討に参画し、引き続きこれらの検討に努める。また、次世代船舶の社会的なニーズが高まっていることから、水素・アンモニアを代替燃料とする船舶の開発が進んでいるところ、IMO においてこれらの実用化に向けた安全ガイドラインの策定及び関連する安全基準に係る国際条約改正の検討に参画し、我が国の技術的な知見の蓄積がこれらの検討に活用されるよう努める。

また、サブスタンダード船の使用を抑制することを目的とする各船舶の安全等の情報を公開するための国際的データベース（EQUASIS）の運用等、船舶の安全性向上による質の高い海上輸送に資する国際的動向に積極的に対応する。

さらに、バリアフリー法に基づく旅客船のバリアフリー化について、旅客船事業者が円滑に対応できるよう、ユニバーサルデザインの観点を考慮したガイドラインを周知する。

(2) 船舶の検査体制の充実

近年の技術革新、海上輸送の多様化に応じた従来の設計とは異なる船型を有する船舶の増加や、国際的な規制強化に伴い、高度で複雑かつ広範囲にわたる検査が必要となっている。こうした状況に適切に対応していくため、ISO9001 に準じた品質管理システムに則り、我が国の船舶検査体制の品質の維持向上を図る。

加えて、海難事故は、ハード・ソフト両面に起因するものが少なくないことから、従来のハードを中心とした定期的な検査だけでなく、運航中（入港時）に、ハード・ソフト両面からの訪船指導（立入検査）を実施することにより、船舶のより一層の安全確保を図る。訪船指導（立入検査）の実施に当たっては船舶検査官及び運航労務監理官が一体となって取り組むこととする。

また、危険物の海上輸送について、IMO にて定められる国際的な安全基準に基づき国内規則の整備を図るとともに、危険物運搬船に対して運送前の各種検査や立入検査を実施することにより、安全審査体制の充実を図り、海上輸送における事故防止に万全を期す。

さらに、海上における人命の安全及び海洋環境保全の観点から、船舶及びそれを管理する会社の総合的な安全管理体制を確立するための国際安全管理規則（ISM コード）については、ヒューマンエラーの防止や企業の安全重視風土の確立に当たり極めて有効である。このため、同コード上強制化されていない内航船舶に対して、事業者等が任意で構築した安全管理システムを認証するスキームを運用しているところ、引き続き当該システムの審査を実施する。

(3) 外国船舶の監督の推進

船舶の構造・設備等については、SOLAS 条約等の国際条約に定められているが、我が国近海において、依然としてサブスタンダード船による海難が発生している。重大事故が発生した場合には人命の安全や海洋環境等に多大な影響を及ぼす可能性があることから、これらの海難を防止し、船舶航行の安全を図るため、関係条約に基づきPSCを推進する。

さらに、東京 MOU の枠組みに基づき、アジア太平洋域内の加盟国と協力してリスク

EQUASIS：European Quality Shipping Information System

ISM コード：International Safety Management Code

SOLAS 条約：The International Convention for Safety of Life at Sea

の高いサブスタンダード船に対する検査の頻度を増やすなど、効果的な PSC を実施し、サブスタンダード船の排除を図る。

5 小型船舶の安全対策の充実

小型船舶による海難が海難全体の約 8 割を占めるとともに、その原因の多くがヒューマンエラーであることから、マリナーレジャー愛好者、漁業関係者自らが安全意識を高めるための取組を、関係機関が連携して推進することとする。

(1) 小型船舶の安全対策の推進

ア ヒューマンエラーによる船舶事故の防止

小型船舶の船舶事故の主な原因は、見張り不十分、操船不適切、機関取扱不良、船体機器整備不良といったヒューマンエラーによるものが大半である。その未然防止を図るため、小型船舶操縦者による自主的な安全対策の促進、事故防止に資する技術の活用・普及、情報提供等を通じた安全意識の向上に取り組む。

(ア) 自主的な安全対策の推進

小型船舶操縦者は発航前に船体・機関等の検査を実施しなければならないが、これらの検査を操縦者が自らの確かつ容易に行うことができるよう、使いやすい発航前検査チェックリストを配布し、その活用を促進する。また、航行中に不具合が発生した場合であっても、操縦者が自ら必要な対処を行えるよう、トラブルシュートマニュアルを配布し、その活用を促進する。

(イ) 事故防止に資する技術の活用と普及

小型船舶の衝突事故を防止するため、引き続き AIS 等の機器の普及を図る。また、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。

(ロ) 効果的な情報の提供・注意喚起

訪船指導等の機会を利用するほか、沿岸域情報提供システム（海の安全情報）や船舶事故ハザードマップのようにインターネットも活用して、安全に関する情報の効果的な提供や注意喚起を実施し、小型船舶操縦者等の安全意識の向上を図る。

特に、小型船舶は、大型船舶に比べて耐航性や情報入手手段の面で劣るため、気象の急変や危険海域の存在を速やかに認知できるよう、海の安全情報によるスマートフォンを活用した情報提供の充実やメール配信機能等を活用した情報提供手段の充実を進めることで、安全対策の一層の強化を図る。

イ 小型船舶操縦者の遵守事項等の周知・啓発

小型船舶操縦者の遵守事項等（発航前検査、見張りの実施等）の周知・啓発を図るとともに、平成 28 年度に改正を行った発航前の検査義務違反及び見張りの実施義

務違反の行政処分の対象への追加，再教育講習の受講範囲の拡大などの遵守事項違反制度の適切な運用並び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を図る。

ウ ライフジャケット着用率の向上

船舶職員及び小型船舶操縦者法施行規則の一部改正（平成 30 年 2 月 1 日施行）に伴い，船長は，小型船舶の暴露甲板にいる乗船者に対し，従前よりライフジャケットの着用義務が課されている場合（水上オートバイに乗船している場合等）以外についても，ライフジャケットを着用させることが義務付けられた。当該改正に係る着用義務違反については，令和 4 年 2 月 1 日より，違反点数の付与が開始されることから，関係省庁等が連携して，海難防止強調運動（海の事故ゼロキャンペーン）や海難防止講習会，小型船舶安全キャンペーン，訪船指導等の様々な機会を活用して，引き続き，ライフジャケットの着用効果の周知啓発とその着用の指導徹底の取組を強化する。

エ 河川等における事故防止対策の推進

河川・湖における落水，運航ルール不遵守といった事故原因を踏まえ，レジャー愛好者及び漁業者に対しライフジャケットの着用及び河川・湖ごとに定められている運航ルール等の遵守について，関係者が連携して安全周知活動を行う。

(2) プレジャーボートの安全対策の推進

ア プレジャーボートの安全対策

プレジャーボートの船舶事故は全体の約 5 割を占めており，特に機関故障事故が多く，発航前検査では防止することができない事故が，一定数発生している現状を踏まえ，関係省庁・民間団体・ボランティアが協力・連携し，海難防止講習会，訪船指導，広報啓発活動及びパトロール等の取組を通じて，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。

イ ミニボートの安全対策

ミニボート（長さ 3 m 未満，機関出力 1.5 kW 未満で，検査・免許が不要なボート）は近年事故が増加傾向にあり，特に転覆事故が多く発生している。その原因の多くは気象・海象不注意であることから，海に関する基礎知識やミニボートの特性等を正しく理解していないユーザーの資質向上を図るため，ミニボートを安全に安心して楽しむための注意事項等を記した「ウォーターセーフティガイド」の普及を図る。

ウ 多様化・活発化するウォーターアクティビティの安全対策

近年，カヌー，SUP 等のウォーターアクティビティが多様化・活発化している。これらのウォーターアクティビティは免許や検査が不要で，海に関する基礎知識を有しない者が利用している状況もあり，これらの安全対策は小型船舶の安全対策と同様に取り組む必要があることから，関係省庁や民間団体との意見交換会を通じて

策定した「ウォーターセーフティガイド」の内容充実及び普及を促進する。

(3) 漁船等の安全対策の推進

死者・行方不明者を伴う海難の半数以上を漁船が占めるとともに、漁船乗組員のライフジャケット着用率についても、依然として高いとは言えない状況である。また、海難原因については、見張り不十分、操船不適切等のヒューマンエラーによるものが大半を占めている。このような状況から、関係省庁が連携し、漁業関係者を対象とした海難防止講習会や訪船指導等を通じて、特に見張りの励行、ライフジャケットの常時着用について指導を強化し、漁船等の安全対策を推進する。

(4) ボートパーク、フィッシャリーナ等の整備

ア ボートパーク等の整備

各地で課題となっている放置艇問題を解消し、港湾等の公共水域の秩序ある利用を図るために、既存の静穏水域の護岸等を活用した係留施設や公共空地等を活用した陸上保管施設等のボートパークの整備を、公共事業によりさらに推進していく。

また、民間、3セクマリーナの整備については、「公共施設等の建設、維持管理、運営等を民間資金、経営能力及び技術的能力を活用して行う手法」(PFI)を含む民間活力を積極的に導入して推進する。

プレジャーボート活動の安全を確保し、秩序ある水域の利用を図れるよう、ボートパーク等の位置及びプレジャーボートの活動水域の設定に十分留意するとともに、ボートパーク等内の安全性確保を図る。

イ フィッシャリーナの整備

漁港においては、漁船とプレジャーボート等の秩序ある漁港の利用を図るため、プレジャーボート等の収容施設の整備を推進する。

ウ 係留・保管能力の向上と放置艇に対する規制措置

放置艇問題の解消のために、係留・保管能力の向上と併せて、港湾法（昭和25年法律第218号）及び漁港漁場整備法（昭和25年法律第137号）に基づく船舶等の放置等を禁止する区域の指定を津波・高潮防災や景観形成の観点等も考慮した上で、積極的に推進する。

さらに、プレジャーボートの保管場所確保の義務化について、係留・保管能力の整備状況等を踏まえつつ制度化に向けた検討を進める。

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・取締りを行い、海上交通に関する法秩序を維持する。船舶交通がふくそうする航路等における航法に関する指導取締りの強化及び無資格運航や区域外航行のような海難の発生に結び付くおそれのある事犯に関する指導取締りの実

施に加え、特に海上輸送やマリインレジャー活動が活発化する時期等には、指導取締りを強化し、海上交通に関する法秩序の維持を図る。

7 救助・救急活動の充実

海難による死者・行方不明者を減少させるためには、海難情報の早期入手、精度の高い漂流予測、救助勢力の早期投入、捜索救助・救急救命能力の強化等が肝要である。

このため、ヘリコプターの機動性、高速性等を活用した機動救難体制の拡充によるリスパンスタイムの短縮、救急救命士・救急員による高度な救急救命体制の充実を図るとともに、関係機関及び民間の海難救助団体等と連携した救助・救急活動の円滑化を推進する。

また、新たに開発した、国際基準に基づく「捜索区域設定支援プログラム」を活用し、効率的かつ組織的な海難捜索活動を強化する。

さらに、リアルタイムな海潮流の把握を進め、レスキューバイデータ等による海難海域の海潮流データの充実を図るとともに、漂流予測プログラムによる漂流予測結果を蓄積・分析し、漂流予測の精度向上をより一層推進する。

これらにより、海中転落の救助率が低い20トン未満の船舶における海中転落者の救助率の向上を含む、全体の救助率の向上を目指す。

(1) 海難情報の早期入手体制の強化

海中転落者の海上における生存可能時間や救助に要する時間等を勘案し、生存状態で救助するために、海難発生から海上保安庁が情報を入手するまでの所要時間を2時間以内にすることを目標としているが、海上保安庁が2時間以内に情報を入手する割合（関知率）は、約80%となっており、中でも漁船は約70%と低くなっている。

このため、引き続き広く一般に「緊急通報用電話番号『118番』及び聴覚や発話に障害を持つ方を対象とした『NET118』の利用」、「防水パック入り携帯電話等による連絡手段の確保」、「緊急通報情報システムでの通報位置把握のための携帯電話のGPS機能をONにしての通報」、「海難が発生した際に遭難を知らせる携帯用遭難警報信号発信装置の活用」に関する指導・啓発及び広報活動等を実施していくとともに、水産関係機関への訪問指導等を行い、特に漁業関係者に対する安全意識の啓発強化に取り組む。

このような施策を推進することにより、海難発生後2時間以内での海上保安庁の関知率を85%以上にするを目指す。

また、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・サーサットシステムにおいて構築が進められている中軌道衛星を用いた

MEOSAR システムへ参画することにより，世界的な海難情報の早期入手体制の構築を図る。

(2) 迅速的確な救助勢力の体制充実・強化

海難発生情報の関知後，いかに早く救助勢力を現場に到着させるかが救助率の向上に必要不可欠であり，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等による救急救命体制の充実を図る。

特に，救急救命士については，年々，実施できる救急救命処置範囲の拡大・高度化が進められていることから，救急救命士の技能を向上させ，実施する救急救命処置業務の質を医学的観点から保障するメディカルコントロール体制と支援体制の拡充を推進する。

また，老朽・旧式化が進んだ巡視船艇・航空機の代替整備等に併せて速力・夜間搜索能力の向上等の高性能化に努めることで，現場海域への到達時間や搜索に要する時間を短縮するなど救助勢力の充実・強化を図る。

さらに，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，関係団体との協力を図る。

そのため，関係省庁，自治体及び民間の海難救助団体等と海難救助に係る地域共助機能の充実・強化を図る。

8 被害者支援の推進

船舶事故により，第三者等に与えた損害に関する船主等の賠償責任に関し，保険契約の締結等，被害者保護のための賠償責任保障制度の充実に引き続き取り組む。

また，プレジャーボートによる人身事故や物損等で生じた損害の賠償に対処するため，船舶検査等の機会を捉え，プレジャーボートのユーザーに対しプレジャーボート保険を周知し，保険加入の促進を図る。

さらに，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，国土交通省に設置した公共交通事故被害者支援室では，公共交通事故が発生した場合の情報提供のための窓口機能，被害者等が事故発生後から再び平穏な生活を営むことができるまでの中長期にわたるコーディネーション機能（被害者等からの心身のケア等に関する相談への対応や専門家の紹介等）等を担うこととしている。引き続き，関係者からの助言をいただきながら，外部の関係機関とのネットワークの構築，公共交通事故被害者等支援フォーラムの開催，公共交通事業者による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

(1) 事故等の原因究明と事故等防止

船舶事故及び船舶事故の兆候（船舶インシデント）の原因究明をさらに迅速かつ的確に行うため、調査を担当する職員への専門的な研修を充実させ、調査技術の向上を図るとともに、ドローン等新たな調査機材の導入、過去の事故等調査で得られたノウハウや各種分析技術、同種事故の比較分析など事故調査結果のストックの活用等により、調査・分析手法の高度化を図る。

事故等調査の結果等に基づき、事故等の防止又は事故が発生した場合の被害の軽減のため、必要に応じて、国土交通大臣又は原因関係者へ勧告し、また国土交通大臣又は関係行政機関の長へ意見を述べることにより、必要な施策又は措置の実施を求め、海上交通の安全に寄与する。

これまでの事故等調査の結果が船舶関係者に有効活用され船舶事故等の防止につながるよう、関係者が関心を有するテーマに沿って、調査報告書を分かりやすく再整理し紹介する情報誌を発行する等の普及啓発活動を推進するとともに、調査報告書データベースのコンテンツや検索機能をさらに充実させる。

また、自然災害の激甚化や人手不足等の社会状況の変化に対応し、運輸安全委員会の知見、情報のストックを活用し、運航の安全性向上に貢献する。

運輸安全委員会ホームページの地図上で調査報告書や海域の危険性などを確認できるようにした「船舶事故ハザードマップ」の運用については、調査報告書等のデータ提供国の範囲を拡大するなど、内容のより一層の充実を図る。

SOLAS 条約に基づき、複数の国が関連する船舶事故等の調査を確実に実施し、必要に応じて安全勧告を行うとともに、IMO 規則実施小委員会（III ）、国際船舶事故調査官会議（MAIIF ）、及びアジア船舶事故調査官会議（MAIFA ）等における事故等調査に関する検討に参加し、情報交換等を行うことにより、世界における海上交通の安全性向上に貢献していく。

(2) 海難事故の解析等の推進

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、海難事故発生時に迅速に情報を分析して事故原因の解析を行うとともに、重大海難事故では、シミュレータや試験水槽等を活用した事故の再現等の詳細な解析を行い、国等における再発防止対策の立案等への支援を行うことにより、海上交通における安全対策に反映させる。

10 海上交通の安全対策に係る調査研究等の充実

III : Sub-committee on Implementation of IMO Instruments
MAIIF : Marine Accident Investigators' International Forum
MAIFA : Marine Accident Investigators Forum in Asia

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、安全性評価の結果に基づき、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、これを安全基準や船舶設計へ反映する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、小型船舶の位置情報の把握のための技術調査等を行う。

また、AIS を始めとする ICT を活用した航行安全システムについては、船舶交通の安全を担う中核システムとして発展していくことが期待されており、IMO 等、関係機関において、今後の戦略が議論されている。

中でも、現在の AIS と比較し、航行支援に係るデータ通信量が飛躍的に増大する「VHF データ通信システム (VDES)」については、次世代 AIS と位置づけられ、国際標準化への構築作業が行われているところであり、これを推進・主導している我が国においては、引き続き、国際標準化に貢献し、我が国への導入性の検討を行う。

第3部 航空交通の安全

1. 航空事故のない社会を目指して
航空事故を減少させる。
事故につながりかねない安全上のトラブルの未然防止を図る。

2. 航空交通の安全についての目標
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ゼロ
航空事故発生率、重大インシデント発生率及び地上作業、施設等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に関する21の指標で、5年間で17%削減

3. 航空交通の安全についての対策

< 3つの視点 >

航空安全対策の深化・高度化
航空需要増への対応及び安全維持・向上の一体的推進
新技術・産業発展に伴う安全行政の新たな展開

< 9つの柱 >

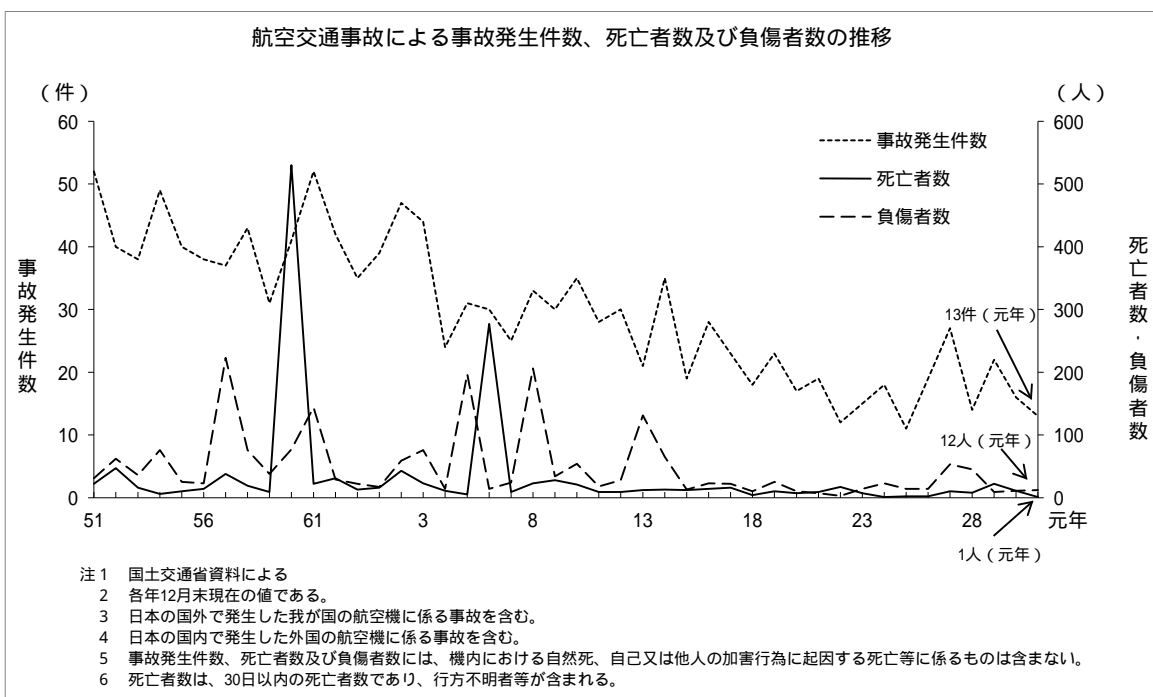
航空安全プログラムの更なる推進
航空機の安全な運航の確保
航空機の安全性の確保
航空交通環境の整備
無人航空機等の安全対策
救助・救急活動の充実
被害者支援の推進
航空事故等の原因究明と事故等防止
航空交通の安全に関する研究開発の推進

第1節 航空事故のない社会を目指して

航空事故を減らすため、また事故につながりかねない安全上のトラブルの未然防止を図るため、航空交通安全についての対策を着実に実施し究極的には航空事故のない社会を目指す。

航空交通の安全を確保し事故発生を防止するため、安全監督を推進するとともに、航空保安施設の整備、航空保安業務の近代化、空港施設の整備等の施策を推進してきた。これらの施策の成果として、航空交通の増大に対応しつつも、我が国における民間航空機の事故の発生件数は、長期的には減少傾向にある。このうち、令和元年に発生した事故の内訳をみると、小型機による事故が13件中8件であるなど半数以上を占める傾向にある。一方で、我が国の特定本邦航空運送事業者（客席数が百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行う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は発生していない。

しかしながら、航空運送事業の中心となる大型機の事故は、乱気流に起因する機体の動揺に伴うものを中心に、年間数件程度ではあるものの依然として発生しており、下げ止まりの傾向も見られる。また、平成29年1月19日に秋田空港を離陸したANAウイングス運航の全日空1831便が新千歳空港に着陸した際、オーバーランして積雪のある草地で停止した事案を始め、ヒューマンエラー、機材不具合等による重大インシデントや安全上のトラブルも発生している。このほか、平成30年6月に仁川を離陸した大韓航空703便が成田国際空港に着陸した際、右主脚の後方車軸が折損し、その後の地上走行中に誘導路上で停止し地上走行が継続できなくなった重大インシデントなど、我が国内での外国航空会社による航空事故も発生している。



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

「航空事故のない社会」を目指す施策の取組において、中でも生命の重さ及び一たび重大な事故が起こった際の社会に対する影響の大きさを勘案すれば、「死亡事故」及び「全損事故」については、特に削減を図っていかねばならない。一方で、これまで約30年にわたり我が国特定本邦航空運送事業者における乗客の死亡事故が発生していないことは、航空運送事業の安全確保にかかるあらゆる関係者の不断の努力の賜物であるが、この「死亡事故ゼロ」を今後も続けていくため、たゆまぬ努力を続けていかねばならない。これらのことから、不特定多数の者が利用する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という目標を設定する。

これに加え、民間航空の安全に関する重大な結果に関連する指標を設定する。設定に当たっては、安全上の懸念のある分野が特定可能であること、客観的に数値として計れるものであること、及び国際的統計と比較できることの観点から、航空事故発生率及び重大インシデント発生率について、以下のとおり21の指標に細分化する。

(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

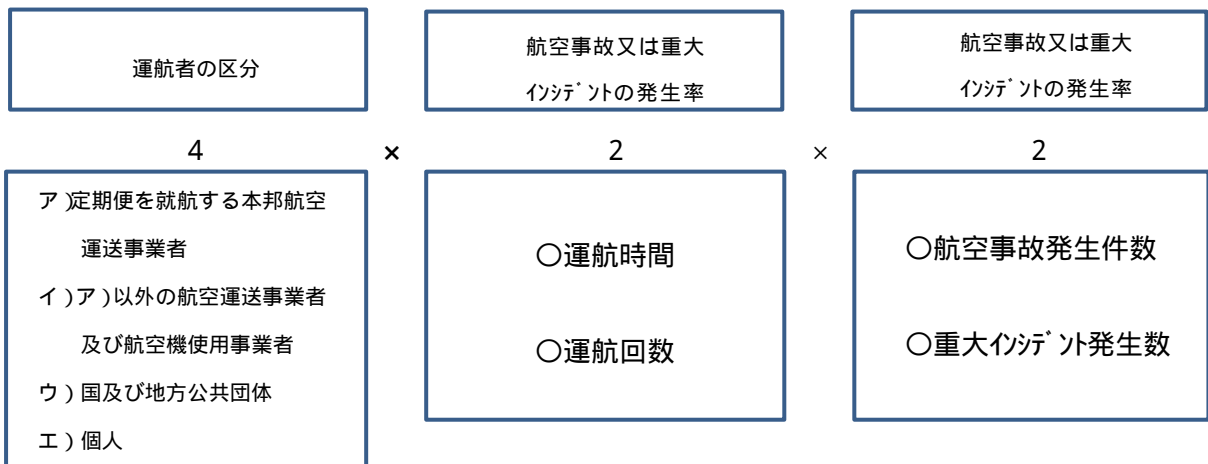
(イ) (ア)以外の航空運送事業許可又は航空機使用事業許可を受けている事業者

(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)を設定する。



(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インシデント発生率(管制取扱件数当たり)(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)

これらの指標については、一定期間を通じて連続的に比較可能な形で設定される必要があり、5年間で約17%の削減を図っていくものとする。これらの目標の評価に当たっては、後述する「航空安全プログラム」における安全指標・目標の評価とも整合を図る。

交通安全基本計画における目標

以上により、航空交通の安全についての目標は、以下のとおりとする。

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地上作業、施設等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に関する21の指標で、5年間で約17%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

安全監督については、国際民間航空機関（ICAO）では規則を遵守させることのみを目的とせず、指標に基づきリスクを測定・管理し、安全を向上させていく航空安全プログラム（SSP）の実施を求めている。これを受けて我が国においても、SSPを導入し、国が航空全体の安全目標指標及び達成に向けた管理計画を定め、各業務提供者と個々の安全目標指標等について合意した上で、その安全管理システム（SMS）を継続的に監視、監督、監査を行う等により、安全の向上を図る取組を推進してきた。今後は、安全目標の達成状況等、SSPの実施状況の変化に対応したSSPの改定を適時に実施し、更なる航空安全対策の強化を進める。なお、2019年度末より新型コロナウイルス感染症拡大に伴い、その影響を踏まえ、一部の監査や検査について延期又は書面等の対面以外の代替手段により実施する等、柔軟な対応を実施してきたところであるが、今後は航空需要の早期回復に向けて、安全レベルを維持しつつ状況に応じ業務提供者とも十分に連携した安全管理を実施してゆく必要がある。

また、訪日外国人の約9割が航空機を利用して訪日するため、国際航空を中心に航空はきわめて重要な役割を果たすことが期待されている。特に、2030年に、訪日外国人旅行者数6,000万人の高みを政府として目指しているところ、空港容量の拡大や空域の抜本的再編等の対策により、航空需要の増大への対応と、航空交通システムの安全維持・向上を一体として進めることが重要である。

更に、我が国初の国産ジェット旅客機であるMSJ（三菱スペースジェット）の開発、無人航空機の急速な利用拡大及び革新的な空の移動手段として期待がされている「空飛ぶクルマ」の社会実装に向けた検討など新たな取組が進行しており、安全向上のための技術開発等、新技術や産業の発展に伴う安全行政の新たな展開を図っていくことが喫緊の課題となっている。

講じようとする施策

【第11次計画における重点施策及び新規施策】

- 航空安全プログラムの更なる推進（1）
- 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（2（1））
- 航空機の検査の的確な実施（3（2））
- 増大する航空需要への対応及びサービスの充実（4（1））
- 無人航空機の安全対策（5）

ICAO：International Civil Aviation Organization

SSP：State Safety Programme

SMS：Safety Management System

1 航空安全プログラムの更なる推進

SSPを導入し以下の施策に取り組むことにより、これまでの法令遵守型の安全監督に加え、国が安全指標及び安全目標値を設定してリスクを管理し、義務報告制度・自発報告制度等による安全情報の収集・分析・共有等を行うことで、航空安全対策を更に推進する。

(1) 業務提供者におけるSMS（安全管理システム）の強化

業務提供者において過去の実績を踏まえた安全指標及び安全目標値を的確に設定するよう、連携を密にして指導、監督、助言を行う。その際、安全の向上のための取組により直結した指標と目標値を設定し、SMSの質の向上を促す。

(2) 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、技術開発の状況等を踏まえて、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に適時適切に反映する。また、国際機関等によるガイダンス資料等の翻訳・配布等により国内の航空活動関係者の活用と安全活動の向上を促す。

我が国における取組により得た知見を踏まえ、国際会議等の議論に参画し、国際標準の改正やガイドラインの充実に貢献する。また、乱気流に係る事案については、引き続き航空運送事業者と共に発生要因の分析及び更なる再発防止策の検討等に取り組む。また、ICAOにおける重点的な取組である滑走路安全については、関係者による新たな体制の構築・活動を促す。

(3) 業務提供者に対する監査等の強化

業務提供者に対し、業務が適切に実施されていることを確保するため、定期的及び必要に応じ随時に監査、検査等を実施する。その際、安全情報の分析で得られたリスク傾向に応じた監査の重点事項の設定や随時監査の実施、業務提供者における不適切事案の再発防止に関する厳格な指導監督、業務提供者の特性に応じた安全対策の充実等の継続的な取組を行う。

(4) 安全情報の収集・分析等

ア 安全情報の収集

安全上の支障を及ぼす事態の再発防止及び予防的対策の実施に役立てるため、安全情報の義務報告制度、自発報告制度等を推進する。

義務報告制度については、業務提供者への指導・助言等により着実な報告を求めていくとともに、分野横断的な事態への対応を行うための航空安全当局の体制の見直しを図る。

自発報告制度については、安全情報を幅広く収集するため、あらゆる場面を活用して業務提供者や航空活動に従事する者に働きかける等制度の周知・広報活動を行う。また、自発報告制度運営事務局からの提言については、航空安全当局において有効に活用していくため、同制度の運用改善を進める。

イ 安全情報の分析等

業務提供者から報告を受けた安全情報等を，航空運送，空港，交通管制の分野別にそれぞれの視点に基づき分析し，必要な対策の審議・検討のほか，結果を各業務提供者と適切に共有をする。

安全に係るリスクに応じた安全対策を可能とするために，当該リスクの分布の把握を含めて評価・分析手法について検討を進める。また，世界的な動向を踏まえて安全上の支障を及ぼす事態の区分の傾向や特徴に応じて，きめ細かく情報を共有し，安全対策に反映させて行く。

安全情報の分析結果の公表に関しては，業務提供者が報告をしやすい環境づくり等も含め検討を進めるとともに，航空安全についての国民の正確な理解を深めるため，情報発信に努める。

(5) 安全文化の醸成及び安全監督の強化

ア 航空活動関係者との情報共有等

航空活動関係者に対して，安全監査，講習会，セミナー等を通じた知識の普及や安全情報の共有，意見の交換等の活動を行うとともに，特定操縦技能審査制度等を通じて，小型航空機等運航者に対する指導・監督を強化する。その他，国民に必要な情報提供や啓蒙を行うことも含め，安全文化の醸成促進をする。

イ 安全監督の強化

業務提供者等に対する監査・検査等を実施する職員に対し，能力向上のための研修などにより必要な知識・技量の習得及び維持を図る。あわせて航空安全当局において業務改善運動を進める。

2 航空機の安全な運航の確保

(1) 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

安全を確保しつつ，航空輸送の発展等を図るためには，十分な技能を有する操縦士等の安定的な供給を確保することが必要である。このため，操縦士等の養成・確保に向け，技量向上に資する技能証明等諸制度の適切な運用及び必要な見直し等を含めた養成・確保に向けた取組を推進する。

航空機の運航に係る新たな技術や手法（無操縦者航空機の普及，衛星等の新しい通信サービスを用いた運航方式や乗員の疲労の科学的・体系的な管理方法等）について，ICAO や諸外国の動向を継続的に把握し，国内の運航基準への適切な反映を行う。

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，航空会社の健康管理体制に対する定期的な監査・指導を実施する。さらに，操縦士の身体検査を行う医師（以下，「指

定医」という。)等に対する講習会の内容の充実化を図るとともに、指定医が所属する航空身体検査指定機関等に対する立入検査を強化することにより、更なる能力水準の向上・平準化を図る。

(2) 危険物輸送安全対策の推進

医療技術等の発展に伴う放射性物質等及び化学工業や電池工業の発展に伴う危険物の航空輸送量の増加並びに輸送物質の多様化に対応し、ICAO 及び国際原子力機関（IAEA）において国際的な危険物輸送に関する安全基準の整備・強化の検討が進められているところであり、我が国として輸送基準に関する技術的な提案をする等これに積極的に参画する。また、これらの動向を踏まえ所要の国内基準の整備を図る。

また、荷主を含め、危険物の航空輸送に携わる全ての関係者に対し、危険物教育訓練の徹底を図るとともに輸送の管理に関する指導を行う。

さらに、政府広報その他の手段を通じて、旅客の手荷物に含まれる危険物に関するルールの国民への周知・啓蒙を図る。

(3) 小型航空機等に係る安全対策の推進

小型航空機の事故を防止するため、平成 26 年度から、操縦者に対して操縦等に当たり、2 年以内に離着陸時の操縦や非常時の操縦技能及び知識が維持されているかどうかの審査を受けていることを義務付ける特定操縦技能の審査制度を施行している。当該制度における口述審査の内容等について、最近あった事例等を踏まえ適宜改正を行い、当該制度等を通じた操縦者の技量維持を図る。

また、小型航空機の操縦士や整備士に対する法令及び関係規程の遵守、教育訓練の徹底、的確な気象状況の把握等の周知徹底を図るため、関係団体と連携して安全講習会の開催等に取り組む。また、事故及び重大インシデント等が発生した際には必要に応じ、小型航空機の運航者に指導を行う。

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。

更に、小型航空機へ簡易型飛行記録装置（FDM）を搭載しての実証試験を行い、得られたデータの分析を通して活用方策を検討し普及促進を図る。

(4) 運輸安全マネジメント評価の実施

航空運送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、運輸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り、運輸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運輸事業者の安全への取組を的確に確認する。加えて、アルコール事案等事業者によるコンプライアンスを

IAEA : International Atomic Energy Agency

FDM : Flight Data Monitoring

徹底・遵守する意識付けの取組を的確に確認する。

(5) 外国航空機の安全性の確保

我が国に乗り入れている外国航空会社の運航する機体に対する立入検査（ランプ・インスペクション）の充実・強化を図るとともに、外国航空機による我が国内での事故及び重大インシデント等の不具合が発生した際には、必要に応じ、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に対して原因の究明と再発防止を要請する。また、諸外国の航空当局と航空安全に係る情報交換を進める等連携の強化に努める。

(6) 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気象、地震、津波、火山噴火等の自然現象を的確に把握し、特別警報・警報・予報等の適時・適切な発表及び迅速な伝達に努めるとともに、これらの情報の質的向上に努める。

また、気象、地震、津波、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

(1) 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

技術の進歩等に対応した航空機等の安全基準の策定、安全の向上に資する技術に関する調査等を実施するとともに、我が国の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を収集及び分析し、関係者に提供する。

(2) 航空機の検査の的確な実施

航空機に対する型式証明等における設計検査の充実や国の検査に代わり基準適合性の確認を行う民間事業者の指導・監督等に万全を期す等、航空機検査体制の充実を図る。特に国産ジェット旅客機については、設計製造国として安全・環境基準への適合性の審査を適切かつ円滑に実施するとともに、運航開始後も安全性が維持・継続されるよう、的確に対応する。

(3) 航空機の運航・整備体制に係る的確な審査の実施

昨今の厳しい環境下においても航空運送事業者による必要な運航・整備体制の確保を図るため、航空機の運航・整備に対する審査及び指導・監督を的確に実施する。

4 航空交通環境の整備

(1) 増大する航空需要への対応及びサービスの充実

ア 国内空域の抜本的再編

2030年の訪日外国人旅行者数6,000万人の高みを政府として目指しているところ、国際競争力の強化及び首都圏空港の機能強化に資する整備を計画的に図る

必要がある。安全かつ効率的な運航を維持しつつ管制処理能力を向上させるため、国内の航空路空域等の抜本的な再編を行う。具体的には、管制空域の上下分離、複数の空港周辺の空域（ターミナル空域）の統合を着実に進め、管制処理能力の向上を図る。

イ 統合管制情報処理システム等の機能向上

管制処理能力の向上によって増大する航空需要に対応するため、統合管制情報処理システムについてハードウェアとソフトウェア両面での機能向上を図る。

ウ 小型航空機運航環境の整備

低高度空域における小型航空機の安定的な運航の実現を図るため、計器飛行方式による、既存航空路の最低経路高度の引き下げ、最低経路高度の低い新たな航空路の設定及びヘリポートへの進入・出発方式の設定について検討を進める。

また、海上部及び山間部における送電線への接触事故等を未然に防止するため、引き続き、運航者に対して物件情報の提供を行う。

エ 航空保安職員教育の充実

国内空域の抜本的再編を確実に進めるとともに、新技術や新方式の導入に適切に対応するため、必要な訓練機材の準備を進めるほか、研修訓練の到着目標や評価方法を明確化するなどの国際標準化された教育手法を導入するなど、教育体制の強化を図る。

オ 新技術や新方式の導入

航空機の運航効率の向上や悪天候時における就航率の向上等を図るため、計器着陸装置（ILS）が設置されていない空港や地形等により進入ルートに制約がある空港に対し、GPSを利用した航法精度の高い運航方式（RNAV）の展開や、静止衛星型衛星航法補強システム（SBAS）により、水平方向及び垂直方向の精度を高めた進入方式を実現する垂直方向ガイダンス付進入（LPV）の導入、また高精度かつ柔軟な進入方式の設定を可能とする地上型衛星航法補強システム（GBAS）の導入を進める。

カ 飛行検査体制の充実

SBASによるLPVやGBASを利用した進入など航法精度の高い運航方式の導入を円滑に進めるため、これらに対応した飛行検査・検証体制の構築を図る。

キ 電子地形・障害物データ提供の拡充

航空機運航者の利便性や情報品質の向上を図るため、航空機の運航に必要な

ILS : Instrument Landing System

RNAV : Area Navigation

SBAS : Satellite-based Augmentation System

LPV : Localizer Performance with Vertical guidance

GBAS : Ground Based Augmentation System

る空港周辺の地形や障害物等の基礎的情報をデジタルデータとして提供するとともに、対象となる空港の拡大を進める。

ク 将来の航空交通システムの構築に向けた取組

国際的な相互運用性を確保しつつ、長期的な航空需要の増加や地球環境問題等に対応するとともに、更なる安全性の向上を図るため、ICAO や諸外国と連携して、将来の航空交通システムに関する長期ビジョン（CARATS）の推進を図る。

ケ 大都市圏における拠点空港等の整備

国内・国際航空需要の増大に対応するため、大都市圏における拠点空港の整備を最優先課題として推進し、航空機の安全かつ円滑な運航を確保するための施設整備を行う。また、一般空港等についても、福岡空港の滑走路増設事業、那覇空港の国際線ターミナル地域再編事業等空港ゲートウェイ機能の強化による航空ネットワークの基盤強化や、地方航空ネットワークの安定的な確保を図るとともに、航空機の安全かつ安定した運航を確保するため空港の老朽化対策等を着実に実施する。

また、航空旅客ターミナル施設及び航空機においては、旅客の安全確保のため、高齢者、障害者等の安全利用に配慮した、段差の解消や運航情報提供設備の設置等のバリアフリー化を引き続き推進するとともに、総合的・一般的な環境整備を実現するなどの観点からユニバーサルデザイン化を図る。

(2) 航空交通の安全確保等のための施設整備の推進

ア データリンク通信の利用拡大

音声通信により発生する管制官及びパイロットの「言い間違い」や「聞き間違い」によるヒューマンエラーの防止等を図るため、現在洋上空域や地上（出発前）で活用されているデータリンク通信の航空路空域への導入を順次進める。

イ 航空路監視機能の高度化

航空路空域における更なる安全の確保等を図るため、航空路監視レーダーの一部を高精度な新型監視装置（航空路 WAM 等）に移行しつつ、現行の二次レーダーと連携させることにより、それぞれの特長を活かした高精度・高信頼な航空路監視網を構築する。

(3) 空港の安全対策等の推進

ア 滑走路誤進入対策の推進

ヒューマンエラー等に起因する滑走路誤進入を防止するため、管制指示に対するパイロットの復唱のルール化等管制官とパイロットのコミュニケーションの齟齬の防止に引き続き取り組む。

また、滑走路誤進入事案の情報を航空運送、交通管制、空港の分野横断的に共

CARATS : Collaborative Actions for Renovation of Air Traffic Systems

WAM : Wide Area Multilateration

有し、それぞれの視点に基づいた分析、必要な対策の審議・検討を行うほか、結果を各業務提供者と適切に共有をする。

イ 空港の維持管理の着実な実施

滑走路等の諸施設が常に良好な状態で機能するよう、定期的な点検等により劣化・損傷の程度や原因を把握し、老朽化の進んでいる施設について効率的かつ効果的な更新・改良を実施し、航空機の安全な運航を支える。

ウ 空港における災害対策の強化

大規模自然災害発生時には、空港は緊急物資及び人員等の輸送拠点として、航空ネットワークの維持、背後圏経済活動の継続性の確保等に大きな役割を果たしている。今後も、災害時に航空ネットワークの維持等を確実とするため、災害対策の強化を図る。

(ア) 災害への対応力の強化

災害時における滞留者対応や施設の早期復旧等を図るため各空港で策定された対応計画（BCP）に基づき、空港関係者やアクセス事業者等と連携し、災害時の対応を行うとともに、訓練の実施等による対応計画の実効性の強化に努める。

(イ) 空港インフラの強靱化の推進

航空輸送上重要な空港等について、災害時における緊急物資輸送拠点としての機能確保、航空ネットワークの維持や背後圏経済活動の継続性確保、さらには飛行中の航空機の安全確保を図るため、必要となる基本施設、管制施設等の空港施設の強靱化を推進する。

5 無人航空機等の安全対策

(1) 無人航空機の安全対策

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、機体認証・操縦ライセンス・運航管理ルール等に係る制度の検討・整備を進める。また、無人航空機の登録制度について、多数の申請を迅速かつ円滑に処理するためのオンラインシステムの整備等により、円滑な運用と定着を図る。さらに、国際的に検討されている無人航空機等の国際基準検討に引き続き参画し、国内ルール化を進める。

(2) 「空飛ぶクルマ」の安全対策

「空飛ぶクルマ」の社会実装実現に向けて、諸外国の動向を注視し、国際的な調和に努めつつ、機体の安全基準、操縦者の技能証明、運航安全基準等の安全の確保を推進する。また、「空の移動革命に向けた官民協議会」を通じて、「空の移動革命に向けたロードマップ」を踏まえた官民での議論を加速させ、必要な環境整備を推

各空港で策定された対応計画（BCP）：空港全体としての機能保持及び早期復旧に向けた目標時間や関係者の役割分担等を明確化した空港の事業継続計画(A2-BCP)

進する。

6 救助・救急活動の充実

(1) 搜索救難体制の整備

航空機の遭難，行方不明等に際して，迅速かつ的確な搜索救難活動を行うため，救難調整本部と関係行政機関の連携を強化するとともに，隣接国の搜索救難機関と連携した搜索救難体制を確立する。

(2) 消防体制及び救急医療体制を強化

国が設置管理する空港の消防体制については，国際的な基準に準拠して，化学消防車の配備等充実強化を図る。空港会社又は地方公共団体が設置管理する空港についても，同様に消防施設等の整備に努めるよう空港管理者を指導する。

また，空港における救急医療体制については，年次計画に従い救急医療活動に必要な医療資機材の配備等を進めるとともに，救急医療活動が的確かつ円滑に実施できるよう関係医療機関等との連携の強化を図る。

さらに，空港管理者が，事故発生時に備え，迅速かつ的確な消防・救急活動が行われるよう，空港の所在する市町村の消防機関等の関係機関との協力体制の構築を推進する。また，空港職員に対する，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。

7 被害者支援の推進

空港を離陸した自家用航空機が住宅地に墜落し，住民に死傷者を出す被害が発生するなどの事故の発生を受け，平成 29 年より，国が管理する空港等において自家用航空機を使用する際には，被害者保護のための航空保険（第三者賠償責任保険）に加入していることを確認することにより，無保険の状態で行うことがないように対策を講じている。なお，国が管理する空港等以外の空港等においても同様の対策を要請している。

また，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，国土交通省に設置した公共交通事故被害者支援室では，公共交通事故が発生した場合の情報提供のための窓口機能，被害者等が事故発生後から再び平穏な生活を営むことができるまでの中長期にわたるコーディネーション機能（被害者等からの心身のケア等に関する相談への対応や専門家の紹介等）等を担うこととしている。引き続き，関係者からの助言をいただきながら，外部の関係機関とのネットワークの構築，公共交通事故被害者等支援フォーラムの開催，公共交通事業者による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。

8 航空事故等の原因究明と事故等防止

航空事故及び航空事故の兆候（航空重大インシデント）の原因究明をさらに迅速かつ的確に行うため、調査を担当する職員への専門的な研修を充実させ、調査技術の向上を図るとともに、ドローン等新たな調査機材の導入、過去の事故等調査で得られたノウハウや各種分析技術、同種事故の比較分析など事故調査結果のストックの活用等により、調査・分析手法の高度化を図る。

我が国初の国産ジェット旅客機である MSJ（三菱スペースジェット）については、国際民間航空条約により設計製造国として求められる海外での事故等調査に必要な体制整備を推進する。

事故等調査の結果等に基づき、事故等の防止又は事故が発生した場合の被害の軽減のため、必要に応じて、国土交通大臣又は原因関係者へ勧告し、また国土交通大臣又は関係行政機関の長へ意見を述べることにより、必要な施策又は措置の実施を求め、航空交通の安全に寄与する。

これまでの事故等調査の結果が航空関係者に有効活用され航空事故等の防止につながるよう、関係者が関心を有するテーマに沿って、調査報告書を分かりやすく再整理し紹介する情報誌を発行する等の普及啓発活動を推進するとともに、調査報告書データベースのコンテンツや検索機能をさらに充実させる。

また、自然災害の激甚化や人手不足等の社会状況の変化に対応し、運輸安全委員会の知見、情報のストックを活用し、運航の安全性向上に貢献する。

国際民間航空条約に基づき、複数の国が関連する航空事故等の調査を確実に実施し、必要に応じて安全勧告を行うとともに、ICAO 事故調査パネル（AIGP）、国際航空事故調査員協会（ISASI）及びアジア航空事故調査員協会（AsiaSASI）等における事故等調査に関する検討に参加し、情報交換等を行うことにより、世界における航空交通の安全性向上に貢献していく。

9 航空交通の安全に関する研究開発の推進

国立研究開発法人等、研究開発を行う機関（以下「研究開発機関」という。）においては、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、航空機運航による環境負荷低減に関する研究開発、航空機の安全な離着陸のための滑走路等空港土木施設の研究等を推進するとともに、関連研究開発機関相互の連絡協調体制の強化による総合的な研究開発等を推進する。

AIGP : Accident Investigation Panel

ISASI : International Society of Air Safety Investigators

Asia SASI : Asian Society of Air Safety Investigators