

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、交通ルールの遵守や交通安全意識の定着が不十分であったこと、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等から、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、昭和 46 年度以降、11 次・55 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 6 年中の死者数は 2,663 人と 6 分の 1 以下にまで減少し、5 年連続で 3,000 人を下回った。

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、今なお多くの尊い命が交通事故で失われていることには変わりなく、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を踏まえれば、交通事故情勢は依然として厳しい状況にある。近年においても高齢運転者による事故、こどもが犠牲となる痛ましい事故が後を絶たず、特に、次代を担うこどものかけ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なければならない。

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 8 年度から 12 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。

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	7
第1章 道路交通の安全	7
第1節 道路交通事故のない社会を目指して	8
第2節 道路交通の安全についての目標	10
I 道路交通事故の現状と今後の見通し	10
1 道路交通事故の現状	10
2 道路交通事故の見通し	13
II 第12次交通安全基本計画における目標	14
第3節 道路交通の安全についての対策	16
I 今後の道路交通安全対策を考える視点	16
〈重視すべき視点〉	18
(1) 高齢者を交通事故から守るとともに交通事故を起こさないための 総合的な対策	18
(2) こどもの安全確保のための環境整備	20
(3) 歩行者の安全確保のための意識変容	20
(4) 自転車の安全確保のための法令遵守と通行環境の整備	21
(5) 外国人の交通安全対策の推進	22
(6) 特定小型原動機付自転車を始めとする小型モビリティの法令遵守 の徹底と安全対策の推進	23
(7) 生活道路における歩行者等の安全確保	24
(8) 先進技術の活用推進	25
(9) 交通実態等を踏まえたきめ細かな対策の推進	26
(10) 地域が一体となった交通安全対策の推進	26
II 講じようとする施策	27
1 道路交通環境の整備	27
2 交通安全思想の普及徹底	46
3 安全運転の確保	63
4 車両の安全性の確保	73
5 道路交通秩序の維持	80
6 救助・救急活動の充実	85
7 被害者等支援の充実と推進	89
8 研究開発及び調査研究の充実	94

第2章 鉄道交通の安全	98
第1節 鉄道事故のない社会を目指して	99
I 鉄道事故の状況等	99
1 鉄道事故の状況	99
2 近年の鉄道運転事故の特徴	100
II 第12次交通安全基本計画における目標	100
第2節 鉄道交通の安全についての対策	101
I 今後の鉄道交通安全対策を考える視点	101
II 講じようとする施策	101
1 鉄道交通環境の整備	101
2 鉄道交通の安全に関する知識の普及	102
3 鉄道の安全な運行の確保	102
4 鉄道車両の安全性の確保	104
5 救助・救急活動の充実	104
6 被害者支援の推進	104
7 鉄道事故等の原因究明と事故等防止	105
8 研究及び技術開発の充実	105
第3章 踏切道における交通の安全	106
第1節 踏切事故のない社会を目指して	107
I 踏切事故の状況等	107
1 踏切事故の状況	107
2 近年の踏切事故の特徴	107
II 第12次交通安全基本計画における目標	108
第2節 踏切道における交通の安全についての対策	109
I 今後の踏切道における交通安全対策を考える視点	109
II 講じようとする施策	109
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、 バリアフリー化の推進	109
2 踏切道の統廃合の促進	110
3 踏切保安設備等の整備及び交通規制の実施	110
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	111
第2部 海上交通の安全	112
第1節 海難のない社会を目指して	113
I 海難の状況	113
II 第12次交通安全基本計画における目標	115
第2節 海上交通の安全についての対策	116

I	今後の海上交通安全対策を考える視点	116
1	ヒューマンエラーによる事故の防止	116
2	ふくそう海域における大規模な船舶事故の防止	116
3	旅客船の事故の防止	116
4	人命救助体制及び自己救命対策の強化	116
II	講じようとする施策	117
1	海上交通環境の整備	117
2	海上交通の安全に関する知識の普及	120
3	船舶の安全な運航の確保	121
4	船舶の安全性の確保	123
5	小型船舶等の安全対策の充実	125
6	海上交通に関する法秩序の維持	128
7	救助・救急活動の充実	128
8	被害者支援の推進	129
9	船舶事故等の原因究明と事故等防止	130
10	海上交通の安全対策に係る調査研究等の充実	131
第3部	航空交通の安全	132
第1節	航空事故のない社会を目指して	133
I	航空事故の状況	133
第2節	航空交通の安全についての目標	134
I	目標設定の考え方	134
II	第12次交通安全基本計画における目標	135
第3節	航空交通の安全についての対策	136
I	今後の航空交通安全対策を考える視点	136
II	講じようとする施策	136
1	航空安全プログラムの更なる推進	136
2	航空機の安全な運航の確保	138
3	航空機の安全性の確保	140
4	航空交通環境の整備	141
5	無人航空機等の安全対策	144
6	救助・救急活動の充実	144
7	被害者支援の推進	145
8	航空事故等の原因究明と事故等防止	145
9	航空交通の安全に関する研究開発の推進	146

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11次・55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6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、今なお多くの尊い命が交通事故で失われていることには変わりなく、依然として、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、小学生を始めとする子どもが関係する交通事故や高齢者が当事者となる交通事故が後を絶たない。次世代を担う子どものかけがえのない命を守るとともに、今後が続くことが予想されている少子高齢化の進展に適切に対処するため、時代のニーズに応える交通安全の取組がより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進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。

しかしながら、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、交通安全の確保は、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、昭和45年の1万6,765人と比較すると6分の1以下になり、5年連続で3,000人を下回ったものの、未だに2,500人以上に上り、第11次交通安全基本計画の目標を達成することはできなかった。鉄道交通の運転事故件数は、長期的には減少傾向にあるが、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く、令和4年には知床遊覧船事故が発生している。航空事故については、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、小型航空機等による航空事故が大半を占めているが、令和6年には羽田空港航空機衝突事故が発生している。

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今一度認識すべきである。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、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、新たな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】

今日の社会においては、弱い立場にある者への配慮や思いやりが必要不可欠である。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、こども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。

【少子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、高齢の歩行者や自転車利用者の交通事故とともに、高齢運転者による交通事故の防止は、喫緊の課題である。一方、事業用自動車においては、少子高齢化の進展に伴う人手不足のため、運転者の担い手が減少し、移動手段が減少していく課題に向き合う必要がある。また、鉄道交通でも運転士等の人手不足が深刻であり、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、少子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っており、そのため、先進技術を活用して移動の利便性向上に努めていかななくてはならない。

世界に先駆けて少子高齢化が進展する我が国において、少子高齢化が進展する世界各国のモデルとなりうるような、こどもから高齢者に至るまで安全に移動することができ、安心して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、陸海空にわたる全ての交通の関係者の連携によって、構築することを引き続き目指していく。

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、①道路交通、②鉄道交通、③踏切道における交通、④海上交通、⑤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、①交通社会を構成する人間、②車両・船舶・航空機等の交通機関及び③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。

なお、これらの施策を推進する際には、少子高齢化の進展や国際化等の社会情勢の変化を踏まえるものとする。

(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るとともに、不断の制度の見直しを行う。また、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。

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。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るなど、安全で安心な交通社会の形成に積極的に関与することができる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等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、交通安全関係団体や地域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、交通に関する情報提供の充実と共に、これら関係施設の

老朽化対策等を図るものとする。特に交通安全施設等の老朽化対策は、社会のインフラ対策として、計画的な推進が必要である。

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、歩道や自転車通行空間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、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、外国人材の活用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などの取組が必要である。

また、人手不足に対応する上で自動運転技術や MaaS（Mobility as a Service）等による交通サービスの高度化や EBPM^{*}等データ活用、サービス・業務改革等のベスト・プラクティス創出と標準化及び横展開を進める地域交通 DX の推進は効果的であることから、移動の利便性向上のため、これらの先進技術を積極的に導入していくことが重要である。

（2）増加する外国人運転者等への対応

我が国経済の維持・発展のために外国人材の受入れが進み、また、観光立国を推進する中、在留外国人数及び訪日外国人数は令和6年に過去最高を記録しており、今後も更なる増加が予想されている。

そうした状況で、今後、日本の交通ルールを十分に理解していない外国人の移動に伴う交通事故のリスクが高まらないよう対策を講じることが重要である。特に、道路交通の分野では、訪日外国人や外国籍の日本の運転免許保有者の増加を背景に、外国人運転者による交通事故件数が近年増加している。

また、自動車運送業分野等が特定技能制度の対象となるなど、今後、外国人運転者の更なる増加が予想されるほか、外国人の歩行者や自転車等利用者も必然的な増加が見込まれる。

このため、関係省庁・地方公共団体、関係団体、地域社会や外国人労働者を雇用する企業、観光事業者、レンタカー会社、シェアリング事業者といった関係者それぞれが交通安全教育の必要性を認識し、一体となって取り組み、様々な場面で交通

^{*} EBPM：Evidence-based Policy Making 証拠に基づく政策立案

安全教育や日本の交通ルール・マナーの周知、理解促進を図り、交通事故のリスクを低減させる取組が必要である。

(3) 先進技術導入への対応

道路交通の分野では、衝突被害軽減ブレーキを始めとした先進安全技術が普及・進展し、交通事故の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。

先進技術の導入に当たっては、ヒューマンエラーの防止を図り、また、人手不足の解決にも寄与することが期待されるが、安全性の確保を前提として、社会的受容性の醸成を進めるとともに、性能を過信・誤解することなく、正しく理解し、利用するよう広報啓発等を進めることが重要である。

このほか、新たなモビリティについても、安全性の観点からの議論を深めるとともに、安全な利用を徹底するためのルールの周知や先進技術の活用といった取組が必要である。

(4) 高まる安全への要請と交通安全

自然災害の影響、インフラの老朽化、治安、感染症等、様々な安全への要請が高まる中、確実に交通安全を図るために、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。

3. 横断的に重要な事項

(1) 先進技術の積極的活用

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進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、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じるため、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等支援の充実

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、緊急通報システム等の交通事故発生時における緊急車両の迅速な現場急行を可能にするサービスの更なる普及を図るとともに、迅速な救助・救急活動の充実、負

^{*} ICT : Information and Communications Technology

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が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。

これら交通安全活動の重要な担い手となる関係民間団体は、人手不足や資金不足等も相まって十分に活動することが困難となっていることから、こうした団体の継続的な活動が確保されるように必要な支援を行うことで、交通安全活動を促進していく。

（４）運輸安全マネジメント制度の充実・強化

国民の日常生活を支え、一たび交通事故等が発生した場合には大きな被害となる公共交通機関等の一層の安全を確保するため、保安監査の充実・強化を図るとともに、事業者が社内一丸となった安全管理体制を構築・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、運輸防災マネジメントの取組を強化する。

（５）EBPM の推進

交通安全に関わる施策の実施に当たっては、可能な限り EBPM を推進するべく、諸対策の効果を客観的に分析した事後評価結果を蓄積し、それに基づく事前評価システムを対策立案に活用する必要がある。

EBPM の取組を強化するため、具体的には、交通安全に関する研究開発や調査研究の充実等も含めて、その基盤となる各種データや統計の整備・改善に努め、多角的にデータや統計を収集し、各施策の効果を投入資源、アウトプット（中間結果）及びアウトカム（最終成果）の関係を把握した上で検証し、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が制定されてから半世紀余りの間、交通安全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、我が国の知見と各国の知見を共有し相互に発展させるとともに、国際的な関係機関等と連携・協力を通じて、交通事故のない社会の実現に貢献する。