

第12次交通安全基本計画作成のための 主な議論事項試案

本ペーパーは、専門委員会議の審議の充実を図ることを目的に、あくまで議論のたたき台として用意したものであり、内容として体系的・網羅的なものではなく、また、審議の結論を先取りするものではないことに御留意いただきたい。

目 次

[全般]

1 交通安全基本計画の構成及び記述の在り方	1
2 計画期間の設定	1
3 計画の基本理念について	1

[道路交通の安全]

(総論)

1 目標値の設定	4
2 今後の道路交通安全対策を考える視点	5

(各論)

1 道路交通環境の整備	8
(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	8
(2) 道路の機能分化の促進	9
(3) 幹線道路における交通安全対策の推進	9
(4) 高齢運転者にも見やすい道路標識・道路標示・信号灯器等の普及	9
(5) 歩行者空間のバリアフリー化	10
(6) 安全で快適な自転車利用環境の整備	10
(7) 交通管理の最適化	10
(8) ITS（高度道路交通システム）の活用	10
(9) 高齢者等の移動手段の確保・充実	10
(10) 災害に備えた道路交通環境の整備	11
2 交通安全思想の普及徹底	11
(1) 段階的かつ体系的な交通安全教育の推進	11
(2) 交通安全教育効果の一層の向上	12
(3) 後部座席を含めた全ての座席におけるシートベルト及びチャイルドシートの正しい着用の徹底等	12
(4) 飲酒運転の根絶	12
(5) 日常的な安全運転の徹底	13
(6) 歩行者優先と正しい横断の徹底	13
(7) 歩行者への反射材等の活用促進	13
(8) 正しい自転車利用	13
(9) 新たなモビリティの安全な利用	14
(10) 先進安全技術の正しい利用	15
(11) 外国人に対する交通安全教育の推進	15
3 安全運転の確保	15
(1) 運転者教育等の充実	15
(2) 事業用自動車の安全プランに基づく安全対策の実施	16
(3) 事業用自動車事故の原因分析・再発防止策の提言強化	16
4 車両の安全性の確保	16
(1) 安全基準の体系的・継続的な拡充・強化、安全な車両の開発等	16
(2) 安全な自動運転車の開発・実用化・普及のための環境整備	17
(3) 自動車の構造・装置及びその正しい使い方についての情報提供の充実	17
(4) 型式指定制度の強化	17
(5) リコール制度の充実	18

5 道路交通秩序の維持	18
（１）効果的な交通指導取締りの推進等	18
（２）交通事故事件捜査の合理化・高度化等	18
6 救助・救急活動の充実	18
7 被害者支援の推進	18
8 研究開発及び調査研究の充実	19

[鉄道交通の安全]

(総論)

1 目標値の設定	20
2 鉄道交通安全対策の今後の視点	20

(各論)

1 鉄道交通環境の整備	20
2 安全管理体制の確保	21
（１）鉄道事業者に対する保安監査等の実施	21
（２）運転士の資質の保持	21
（３）リスク情報の分析・活用	21
3 鉄道交通の安全に関する知識の普及	21
4 研究開発及び調査研究の充実	22
5 救助・救急活動の充実	22

[踏切道における交通の安全]

(総論)

1 目標値の設定	23
2 踏切道安全対策の今後の視点	23

(各論)

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並びに踏切保安設備の整備及び交通規制の実施	24
2 踏切道の統廃合の促進	24
3 その他踏切道の交通の安全と円滑化を図るための措置	25

[海上交通の安全]

(総論)

1 目標値の設定	26
2 今後の海上交通安全対策を考える視点	26

(各論)

1 ふくそう海域等の安全性の向上	27
2 商船の安全対策の推進	27
3 小型船舶等の安全対策の推進	27
4 自己救命策確保のための取組	28
5 海上交通の安全対策に係る調査研究等の充実	28

[航空交通の安全]

(総論)

1 目標値の設定	29
2 航空交通安全対策の今後の視点	29

(各論)

1 航空安全プログラム（SSP）の推進	30
---------------------	----

2	航空管制の高度化・空港の機能強化	30
3	運航・整備等の安全確保	30
4	新たな航空モビリティの安全対策	31
5	航空交通の安全に関する研究開発の推進	31

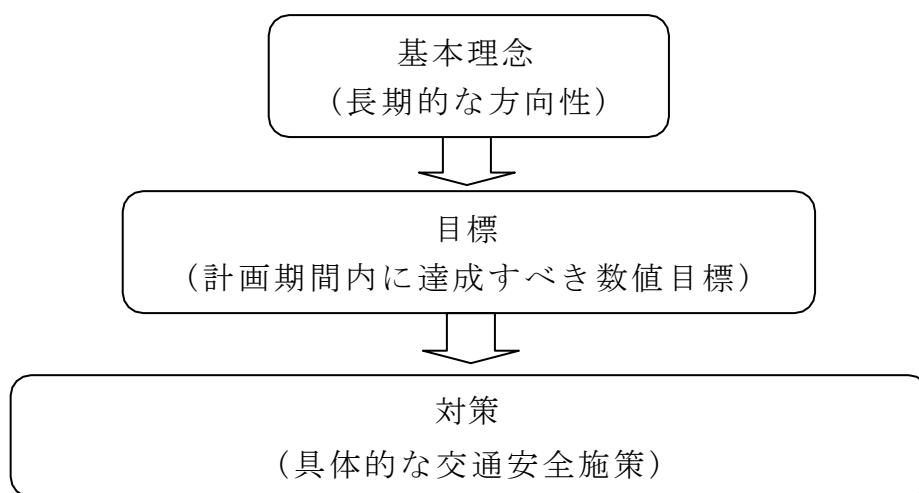
[公共交通機関における総合的な安全]

1	運輸安全マネジメント制度の充実・強化	32
2	鉄道・船舶・航空事故等における原因究明と再発防止	32
3	被害者支援の推進	32

[全般]

1 交通安全基本計画の構成及び記述の在り方

次期計画の構成及び記述の在り方については、現行の第11次交通安全基本計画の構成を参考とし、計画の体系を明確にするとともに、国民にとって理解しやすくするために、基本理念（長期的な方向性）、目標（計画期間内に達成すべき数値目標）及び対策（具体的な交通安全施策）の3つの流れで構成することとしてはどうか。



2 計画期間の設定

交通安全対策基本法上、計画期間は法定されていないものの、第1次から第11次まで5年間として実施されてきた経緯があり、政府の他の長期計画の例から考えても、5年間（令和8年度から令和12年度まで）を計画期間としてはどうか。

3 計画の基本理念について

第11次交通安全基本計画は、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航空交通の横断的な基本理念として、「交通事故のない社会を目指して」、「人優先の交通安全思想」及び「高齢化が進展しても安全に移動できる社会の構築」の3つを示している。

第11次交通安全基本計画の理念とともに、近年の交通に関わる社会情勢の変化、交通事故情勢の変化等を踏まえ、第12次交通安全基本計画では、以下のような事項を陸海空に共通する基本的な理念として、記載すべきではないか。

●交通事故のない社会を目指して

交通事故について、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、未だに死者数は2,500人以上に上る。鉄道交通の運転事故件数は、長期的には減少傾向にあるものの、第11次交通安全基本計画期間においては増加している。海上交通については、近年、船舶事故隻数は減少傾向で推移しているものの、小型船舶を中心にヒューマンエラーに起因する船舶事故が多く、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、大型飛行機による航空事故は乱気流等気象に起因するものを中心に年数件程度に止まり、小型飛行機等が事故の大半を占めているが、令和6年には羽田空港航空機衝突事故が発生している。

第11次交通安全基本計画は、「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」ことを冒頭に明示し、交通事故被害者の存在に思いを致し、悲惨な交通事故の根絶に向けて、新たな一步を踏み出すことを明記するとともに計画の副題としている。

このような姿勢は、今後の取組においても基本としていくことでよい。

●人優先の交通安全思想

交通安全基本計画においては、第8次交通安全基本計画以来、「人優先」の交通安全思想を基本とすることとしてきている。

＜人優先の交通安全思想（第11次交通安全基本計画）＞

「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。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。」

交通安全対策基本法制定から55年の間に、11の交通安全基本計画が作成され、今般第12次交通安全基本計画の作成を議論するにあたって、今後も引き続き「人優先」を基本に対策を進め、これを深化させていくことでよい。

●高齢化が進展しても安全に移動できる社会の構築

第11次交通安全基本計画では、全ての交通の分野で、高齢化の進展に伴い生じる、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であり、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はじ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こととしている。

65歳以上の高齢者の人口は、令和5年は3,623万人で総人口に占める割合は29.1%となっており、令和7年には29.6%、令和12年には30.8%、令和17年には32.3%に増加すると推計されている※。

今日、道路交通については、高齢歩行者の交通事故とともに、高齢運転者による交通事故が喫緊の課題である。一方、事業用自動車においては、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。また、鉄道部門でも運転手等の高齢化、人手不足が本格化しており、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。

引き続き、高齢化が進展しても安全に移動できる社会の構築が一層重要になるのではないかな。

※ 令和5年は総務省「人口推計」（令和5年10月1日現在（確定値））、令和7年以降は国立社会保障・人口問題研究所「日本の将来推計人口（令和5年推計）」による。

[道路交通の安全]

(総論)

1 目標値の設定

第11次交通安全基本計画においては、令和7年までに24時間死者数を2,000人以下、重傷者数を22,000人以下とし、世界一安全な道路交通を実現することを目標としている。現在の状況において、目標を達成するためには、大幅に死者数及び重傷者数を減らす必要がある。

次期計画においても、死者数及び重傷者数の数値目標を設定することとし、この目標については、近年の死者数及び重傷者数の状況を踏まえ、更に検討を加えて、決定してはどうか。

●死者数

- ・ 令和6年の24時間以内死者数は、2,663人（令和2年：2,839人、第11次交通安全基本計画の目標値：令和7年までに2,000人以下）と目標の達成のためには、大幅に死者数を減らす必要がある。
- ・ 令和12年における24時間以内死者数の予測値は、1,953～2,711人（予測値は、過去の実数値の推移について、一定の傾向がある期間を複数設定して推計）。
- ・ 推計結果は目標ではなく、あくまでも予測であり、情報の取扱い方に注意が必要である。

●重傷者数

- ・ 令和6年の重傷者数（交通事故によって負傷し、1か月（30日）以上の治療を要する人）は27,285人（令和2年：27,775人、第11次交通安全基本計画の目標値：令和7年までに22,000人以下）と目標の達成のためには、大幅に重傷者数を減らす必要がある。
- ・ 令和12年における重傷者数の予測値は、18,939～27,187人（予測値は、過去の実数値の推移について、一定の傾向がある期間を複数設定して推計）。
- ・ 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て、従来であれば死亡事故に至るような場合であっても、重傷に留まった事故も少なくないと考えられる。命に関わり優先度が高く、日常生活に影響の残る恐れのある重傷事故を減らしていくために、重傷者数の目標値を引き続き設定すべきではないか。

●特定の対象についてゼロを目指す考え方

- ・ 「究極的には交通事故のない社会を目指す」にあたって、例えば、登下校中（歩行中）の小学生といった、政策の優先度の高い特定の対象に着目し、かつ、都道府県レベルではすでにゼロが達成されたこともある指標を、国レベルで目標として掲げ、ゼロを目指していくべきとの意見がある。

- ・ 一方で、生活道路等の対策に加えて、「通学路合同点検」や「見守り」などの多角的な対策を行ってきており、仮に「ゼロ」にすることが可能であったとしても、これまで以上に著しく大がかりに、他の施策に優先して、限られた資源を投入することを現場に強いることになるのではないかという意見がある。
- ・ 第11次交通安全基本計画では、「究極的には交通事故のない社会を目指す」としており、これは、全ての交通事故を対象としている点において、特定の対象について交通事故死者数ゼロを目指す考え方よりも、より厳しい目標を掲げているとの意見がある。

2 今後の道路交通安全対策を考える視点

第11次交通安全基本計画においては、「Ⅰ 今後の道路交通安全対策を考える視点」として、8つの「講じようとする施策」を推進するに際し、

- ①高齢者及び子供の安全確保
- ②歩行者及び自転車の安全確保と遵法意識の向上
- ③生活道路における安全確保
- ④先端技術の活用推進
- ⑤交通実態等を踏まえたきめ細かな対策の推進
- ⑥地域が一体となった交通安全対策の推進

といった視点を重視しつつ、対策を講ずるべきとしている。

近年の社会情勢、交通事故情勢の変化等を踏まえ、次期計画における道路交通安全の理念や視点等について、どのようなものを設定することが交通安全対策を進める上で有用であるか。

○ 高齢者及びこどもの安全確保

- ・ 歩行者や自転車乗用者側にも法令違反が認められることから、ルール遵守を促すことで全体の死者数を減らすことができるのではないか。
- ・ 高齢者とこどもの安全確保は要因が異なるため、明確に分けて記述するのが有用ではないか。
- ・ 高齢運転者に対して、運転免許の更新時等の機会を活用し、運転支援技術に関する情報提供のほか、運転免許の自主返納とその後の移動手段確保に関する情報提供をすることが有用ではないか。
- ・ 運転免許の自主返納時に、公共交通に関する情報提供に加え、自転車の交通ルール等を学ぶ機会を設けてはどうか。
- ・ 通学路上のリスクを即座に除去することが困難な箇所もあるため、それらに関

する状況を関係者、関係機関が共有し、短・中期的にはこどもの発達段階に応じ、実践的教育・啓発活動を強化することが必要ではないか。

- ・ 少子化により、学校の統廃合が進むと予測されており、児童生徒の通学手段やその安全の確保をどうするかが喫緊の課題である。自転車通学の場合は、通学距離が伸びることで事故リスクが高まり、保護者送迎の場合は、児童生徒が同乗中の車両事故が増えるなどの問題に対し、対策が必要ではないか。
- ・ 交通指導員の担い手不足への対策として、ITの活用も検討すべきではないか。

○ 歩行者及び自転車の安全確保

- ・ ドライバーの「歩行者優先」の意識改革が必要ではないか。
- ・ 歩行者や自転車乗用者側にも交通ルールの遵守を促すことで死者数を減らすことができるのではないか。また、運転免許未取得者に対しては、交通手段別に交通安全教育を受ける機会等を充実させることも有用ではないか。
- ・ 歩行者が安全に道路横断できるよう、信号だけでなく、二段階横断施設の導入なども有用ではないか。
- ・ 自転車走行空間の確保に向けて、引き続き取り組む必要があるか。
- ・ 自転車損害賠償保険等への加入を促すべきではないか。
- ・ 自転車のみならず、電動キックボード等の多様なモビリティに言及すべきではないか。これらのモビリティの利用者の中には、守るべき交通ルールやそれぞれのモビリティが持つ特性を正確に理解していない者もいると考えられることから、交通安全教育等をさらに充実させるべきではないか。
- ・ これらの多様なモビリティは、段差や側溝があると走行が不安定になりやすいことから、安全に走行できる道路環境を整備することが必要ではないか。

○ 生活道路の安全確保

- ・ 最高速度30km/hの区域規制等に加え、物理的デバイスを適切に組み合わせることにより、速度抑制を図ることが有用ではないか。
- ・ 生活道路への通過交通の進入を抑制するため、外周幹線道路の円滑化対策等により、生活道路における安全が確保されるのではないか。
- ・ 対策を検討するに当たっては、ETC2.0から得られたビッグデータ等も活用することが有用ではないか。
- ・ 生活道路の法定速度が30km/hへ引き下げられることについて、広報啓発

活動等により周知するべきではないか。

- ・ 可搬式速度違反自動取締装置の整備を推進し、同装置を活用した取締り等を実施することも有用ではないか。

○ 先端技術の活用推進

- ・ 衝突被害軽減ブレーキをはじめとした先端技術は交通事故抑止に貢献している。今後、さらに先端技術の活用を推進することにより、交通事故のさらなる減少が期待できるのではないか。
- ・ 車両の分野にとどまらず、他の分野でも先端技術の活用により、さらなる交通の安全が期待できるのではないか。
- ・ さらに、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ところ、先端技術の活用により、人手不足を解決しつつ、安全の確保もしていくことが必要ではないか。
- ・ 運転支援機能は、その機能に限界があることから、性能について過信・誤解せず、自動運転とは異なるものであることを理解し、正しく利用するよう広報啓発等に取り組むことが必要ではないか。

○ 交通実態等を踏まえたきめ細かな対策の推進

- ・ ETC2.0から抽出されるビッグデータ等を基にした交通安全対策を推進しているところ、より効果的な対策にするため、各種データや専門家の知見をさらに活用していくことが有用ではないか。

○ 地域が一体となった交通安全対策の推進

- ・ 行政、関係団体等が連携して、地域が一体となって対策を推進しているが、対策を行うにあたり、専門家の知見の更なる活用が有用ではないか。
- ・ 交通安全対策は、地域のモビリティ対策と合わせて推進することも必要ではないか。

○ 上記に加えて、交通安全対策を進めるにあたって、例えば以下のような、新たな視点についても留意する必要があるのではないか。

- ・ 人手不足への対応

多くの職種において人手不足の状況であり、職業運転手、整備士、教習所の教官等交通安全に関わる職種においても例外ではない。人手不足を補うために省人化を進める一方で、安全に対して適切に人材の質を確保できるよう

効果的な安全教育を行うことが有用ではないか。

- 外国人の交通安全確保

訪日外国人旅行者数の増加や、運送業等において人手不足を解消するため外国人が就労するなど、外国人運転者の増加が今後も見込まれることから、訪日外国人旅行者や外国人労働者をはじめとした外国人運転者に対する交通安全対策（例：交通安全教育、英語併記された道路標識の整備、レンタカー等の賃借時における交通ルールの周知徹底等）を強化していくことが有用ではないか。

また、運転免許を保有しない外国人に対しても、正しい交通ルールを理解させるため、交通安全教育を充実させるなどの交通安全対策を強化していくことが有用ではないか。

- 国際連携の推進

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、互いに活かしていくことも重要であることから、国際的な連携や協力を推進していくことも有用ではないか。

- EBPMの推進

各施策について、EBPMの取組を強化し、その施策がどの程度交通事故の削減に貢献しているのかについて、可能な限りデータを収集、効果検証し、より良い施策に改善していくことが有用でないか。また、データの収集から政策立案まで、より一層関係者間で連携する体制を整えることが有用ではないか。

（各論）

1 道路交通環境の整備

（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

- 一般道路における自動車の法定速度の改正を内容とする道路交通法施行令の一部を改正する政令が、令和８年９月に施行されることとなっているが、こどもや高齢者をはじめとする交通弱者のためにも、生活道路においては、引き続き車優先から歩行者・自転車優先への転換を目指すべきではないか。
- 歩行者・自転車の安全対策に際しては、歩道の整備やハンプの設置、無電柱化、歩車分離式信号の整備、必要な箇所に対する交通規制の見直し、交通情報板等による交通情報の提供、GIS（地理情報システム）を活用した事故データの客観的な分析による事故原因の検証といったハード・ソフト両面の対策を組み合わせるべきではないか。
- 特に、面的対策等が必要な地区については、「ゾーン30」・「ゾーン30プ

ラス」の整備を一層積極的に進めるべきではないか。

- また、可搬式速度違反自動取締装置の整備を推進し、同装置を活用した取締り等の実施により安全確保を図っていく必要があるのではないか。
- 幼児やこどもの交通事故死者数は減少傾向にあるが、安心して地域でこどもを育てられる環境をつくるため、「通学路交通安全プログラム」等に基づく、各自治体ごとの通学路の合同点検や、令和元年5月に滋賀県大津市で発生した園児等の死傷事件等を受けた、未就学児が日常的に集団で移動する経路の緊急安全点検、令和3年6月に千葉県八街市で発生した小学生5名が死傷する交通事故を受けた、通学路における合同点検等の結果を踏まえた対策を実施してきたところである。引き続き、未就学児が日常的に集団で移動する経路や通学路等について、「通学路交通安全プログラム」等に基づき、保育所、幼稚園等並びに小学校等の対象施設、その所管機関、道路管理者、警察などの関係機関が連携して物理的対策はもとより、地域全体でこどもを見守っていくため、関係機関が連携し、キッズ・ゾーンやスクール・ゾーンなど生活道路におけるゾーン対策を、ソフト対策も併せて一層推進していくべきではないか。

（２）道路の機能分化の促進

ボトルネックの解消や混雑状況に関する情報提供などで高速道路等のパフォーマンスを向上させることなどにより、高速道路等への交通の転換を促進し、生活道路への通過交通の流入を低減させるとともに、道路空間の再分配等を行い、生活空間の環境改善を進めるべきではないか。

（３）幹線道路における交通安全対策の推進

今後とも、幹線道路の交通事故対策は、地域住民の意見も聴きながら、事故危険箇所等の事故の発生割合の高い区間において重点的に交通安全対策の推進を図るべきではないか。また、GIS（地理情報システム）を活用した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く対策とともに、民間企業と連携しながら民間企業が保有するビッグデータや道路管理者等が保有するビッグデータを活用して潜在的な危険箇所の改善を推進すべきではないか。

（４）高齢運転者にも見やすい道路標識・道路標示・信号灯器等の普及

高齢運転者にも見やすい道路標識・道路標示・信号灯器（LED化）等は他の運転者の安全運転にも資するので、引き続き、こうした施設をより見やすいものにしていく必要があるのではないか。

（５）歩行者空間のバリアフリー化

高齢者や障害者、こども連れの人など誰もが安全で円滑に通行できるように、歩行空間のバリアフリー化を一層積極的に進めるべきではないか。

特に、視覚障害者や歩行者灯器が青信号でも渡りきれない高齢者等の存在を踏まえ、高度化 PICS をはじめとしたバリアフリー対応型信号機の整備や、きめ細かな信号制御を推進していくことが必要ではないか。

（６）安全で快適な自転車利用環境の整備

こどもや子育て世代、免許返納後の高齢者等も、安心して自転車を活用できるように、安全で快適な自転車利用環境を創出するため、自転車通行空間の確保をより一層推進することが必要ではないか。また、自転車駐車場の整備についても、一層推進することが必要ではないか。

（７）交通管理の最適化

- 交通事故の低減を図るためには、道路ネットワーク全体として最適な信号制御を行ったり、運転者に対し、周辺の交通状況等をカーナビを通して視覚・聴覚情報で提供したり、交通情報を提供して経路誘導を行ったりすることにより、最適な交通管理を実現していく必要があるのではないか。
- 環状交差点（車両の通行の用に供する部分が環状の交差点であって、道路標識等により車両が当該部分を右回りに通行すべきことが指定されているもの。）は、交通事故抑止、被害の軽減、信号機が不要になることでの待ち時間の減少、災害時の対応力の向上等の効果が見込まれるところであり、交通量等が一定の条件を満たすなど適切な箇所への導入を推進していくべきではないか。

（８）ITS（高度道路交通システム）の活用

交通事故の削減等に貢献することが期待されている自動運転の実用化に資する高度道路交通システムの高度化を推進することが必要ではないか。

また、最適な経路選択、安全運転支援情報等の提供により道路交通管理の高度化を推進することが必要ではないか。

（９）高齢者等の移動手段の確保・充実

高齢者等が自らの運転に頼らずに日常生活を円滑に営むことができるよう、公共交通機関その他地域における多様な輸送資源を活用した、移動手段の確

保・充実を図ることが必要ではないか。

(10) 災害に備えた道路交通環境の整備

地震、豪雨、豪雪、津波等の災害が発生した場合においても、安全で安心な道路交通の確保を図るとともに、災害に備えた交通安全施設等の整備、道路の被災状況等の情報提供等のための必要な施策を推進すべきではないか。

2 交通安全思想の普及徹底

(1) 段階的かつ体系的な交通安全教育の推進

交通安全対策基本法制定後55年を経て、交通事故死者数は大きく減少し、交通に関わる状況も大きく変化しつつある。交通安全の普及の取組は、交通安全の意識、行動を、一朝一夕に身に付け習慣化させることは困難であることから、成長過程に併せ、段階的かつ体系的な交通安全教育を引き続いて推進していくなど基本的な取組を着実に実施し続けるとともに、地域や家族、国民の暮らしの変化に伴う、時代のニーズを注意深く機敏にとらえ、技術の進展を的確に活かしていくための、交通安全の普及の取組が重要になるのではないか。

- ・ 各年代ごとに段階的かつ体系的に交通安全教育を行う上で、中核となって役割を果たす者を明確にすることが重要ではないか。
- ・ 未成年者の交通安全教育に関しては、家庭、学校、地域等が連携の上それぞれの役割を果たしつつ、その中で保護者の役割は重要であることから、親から子への交通安全教育の手法についても検討すべきではないか。また、学校における交通安全教育については、学校が家庭や地域と連携して行うことが重要ではないか。こどもを預けて働く世帯の増加に伴い、保育所等における幼児の交通安全の充実を図るべきではないか。
- ・ 成人については、公安委員会、自動車教習所、安全運転管理者、運送事業者が行う教育を柱として行うべきではないか。高齢者については、自治体、家庭を中心として地域ぐるみで行うべきではないか。
- ・ 高齢者については、高齢運転者、高齢の歩行者や自転車利用者への交通安全の普及の取組、情報提供を進めるとともに、高齢者を支え、取り巻く家族や地域に対しても、交通安全意識の普及を進めるべきではないか。

地域単位で実施される交通安全活動においては、事故データを他地域と比較するなどして当該地域の事故発生状況の特質をできるだけ細かく明らかにし、これを普及啓発・教育活動の内容に反映するとともに、対象者の属性に的を絞った情報提供チャンネル及び方法を選択するなどの工夫が重要ではないか。今日、核家族化の一層の進展、共働き世帯の増加、単身者の増加等家族や地域が

変化しており、地域における交通安全活動はこのような地域社会の変化やニーズに対応した形で行う必要があるのではないかな。

また、高齢者に対するアドバイス活動は、民生委員、医師等、高齢者と日常的に接する立場の人々もそれぞれの立場の特性を生かして支援できるため、地域ぐるみでそれぞれの立場からサポートするネットワーク作りが必要ではないかな。

（２）交通安全教育効果の一層の向上

交通安全教育を担う指導者の育成や教育技法の開発を引き続き推進すべきではないかな。また、学校教育においては、地域の人材活用なども含めた学校における交通安全教育の手法の開発と普及等の一層の充実が必要ではないかな。

参加・体験・実践型の交通安全教育は座学中心の指導方法に比べて、参加者に具体的に危険予測・危険回避等の交通行動を身に付けさせるため教育効果も高いものと考えられることから、引き続き推進すべきではないかな。

（３）後部座席を含めた全ての座席におけるシートベルト及びチャイルドシートの正しい着用の徹底等

シートベルトの着用者と非着用者、あるいはチャイルドシートの使用者と不使用者について、致死率（交通事故死傷者数に占める死者数の割合）や死亡重傷率（交通事故死傷者数に占める死者数や重傷者数の割合）に大幅な相違が見られ、後部座席を含めた全ての座席におけるシートベルトの着用やチャイルドシートの使用が交通事故死傷者数の減少に極めて効果的であることから、引き続き後部座席を含めた全ての座席におけるシートベルトやチャイルドシートの着用義務の周知徹底と正しい着用の必要性・効果に関する理解の促進を図るべきではないかな。

（４）飲酒運転の根絶

飲酒運転による交通事故を防止するため、「飲酒運転の根絶に向けた取組の強化について」（平成20年1月11日中央交通安全対策会議交通対策本部改正）等により常習飲酒運転者対策をはじめとする諸対策を進めるとされており、引き続き飲酒運転の根絶に向けて、ハンドルキーパー運動等の飲酒運転を「させない」対策や、運転者向けの教育等の飲酒運転を「しない」対策などの交通安全教育・広報啓発活動を推進する必要があるのではないかな。また、いわゆる「二日酔い運転」の防止対策も必要であり、アルコール分解速度に関する正しい知識の啓発のほか、道路交通法施行規則の一部改正により、安全運転管理者

の業務として、運転者の運転前後におけるアルコール検知器を用いた酒気帯びの有無の確認等を行わなければならないこととされたことから、当該義務の履行の徹底を図るなどの使用者対策を着実に推進することや運行管理者によるアルコール検知器を活用した就業前点検が重要ではないか。

（５）日常的な安全運転の徹底

安全不確認、脇見運転、動静不注視等の安全運転義務違反に起因する死傷事故件数が多くなっているため、車両を運転する際に、遭遇する様々な危険に対して、的確な予測・判断・行動がとれるための交通安全教育の在り方を検討していく必要があるのではないか。

また、あおり運転防止のため、運転者は、自分本位ではなく、相手に対する「思いやり・ゆずり合い」の気持ちを持って判断し行動する必要があること（速度に応じた適切な車両通行帯の利用、追い越しをしようとする車への配慮等を含む。）についての広報啓発を推進する必要があるのではないか。

（６）歩行者優先と正しい横断の徹底

我が国における交通事故死者数に占める歩行中死者数の割合は欧米諸国に比べて大きく、交通死亡事故の更なる減少を図るためには、歩行中死者、特にその７割を占める歩行横断中の死亡事故を減少させることが不可欠ではないか。

（７）歩行者への反射材等の活用促進

夜間の歩行中の交通事故防止には反射材の活用が効果的であることから、歩行者への反射材の活用を促進するため、反射材の配布や展示会の開催などの啓発活動のほか、反射材を衣類、靴、鞆、傘等の身の回り品やその他の物に製造段階から組み込むことや、反射材製品の流通の促進などライフスタイルの変化に対応した普及への取組を推進する必要があるのではないか。

（８）正しい自転車利用

自転車乗用中の交通死亡事故は、自転車側にも何らかの法令違反がある交通事故が多い状況にあり、「自転車安全利用五則」を活用することにより、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べきではないか。

駆動補助機付自転車（いわゆる「電動アシスト自転車」）の普及に伴い、その

安全な利用方法を周知徹底するべきではないか。

自転車加害者となりうることを踏まえ、自転車は車両であり車道通行が原則であることなど自転車の運転者教育について、様々な機会を通じて推進していく必要があるのではないか。特に、自転車運転者の高額損害賠償事例の発生を踏まえ、自転車損害賠償責任保険等への加入を一層促進すべきではないか。

令和6年に公布された改正道路交通法は、自転車等の交通事故防止のための規定の整備を内容とするものであり、特に、自転車の運転中における携帯電話使用等及び自転車の酒気帯び運転等の罰則の整備に関する規定については、令和6年11月1日に施行されたこと、令和8年までに新たに自転車を交通反則通告制度の対象とすることとされたことに伴い、自転車の安全な利用を促進するため、自転車乗用中の交通事故死傷者数の割合が高い若年層や自転車乗用中死者数の割合が高い高齢者に対する自転車の交通安全教育について、警察庁に設置された「自転車の交通安全教育の充実化に向けた官民連携協議会」における議論を踏まえ、強化していくべきではないか。

（９）新たなモビリティの安全な利用

令和4年に公布された改正道路交通法により、特定小型原動機付自転車の交通ルールが定められたところ、道路交通法の規定により、特定小型原動機付自転車の運転者は乗車用ヘルメットを着用するよう努めなければならないこととされていること、その施行状況をみると、特定小型原動機付自転車の運転者による飲酒事故の割合が自転車や一般原動機付自転車と比べて著しく高いこと、通行区分違反や信号無視といった交通違反が多いこと等を踏まえ、販売事業者やシェアリング事業者、プラットフォーム事業者といった関係事業者における交通ルール周知やヘルメット着用等の交通安全対策を強化すべきではないか。

また、令和6年に公布された改正道路交通法により、ペダル付き電動バイクを、原動機を用いずにペダルのみを用いて走行させる行為が、自動車又は原動機付自転車の運転に該当することが明確化されたところ、ペダル付き電動バイクについては、無免許運転や整備不良車両運転といった交通違反が多くなっていること、キックボード様の立ち乗り型電動車についても、死亡事故を含む交通事故が発生しており、このうち、運転者が運転免許を受けていなかった事例や保安基準に適合しない車体を運転していた事例も確認されていること等から、販売事業者やプラットフォーム事業者、飲食物等の配送業務を委託する事業者等における購入者等の運転免許確認等の交通安全対策を強化すべきではないか。

(10) 先進安全技術の正しい利用

例えば以下のような、広報啓発活動を推進する必要があるのではないかな。

自動車の技術への関心が比較的低い高齢者や女性への広報啓発活動を強化すべきでないかな。

- ・ 運転支援機能（自動運転レベル１、２）の活用により、より安全な運転が可能となることを理解してもらう。
- ・ 運転支援機能は、運転者が絶えず前方・周囲の状況を確認し、安全運転を行うことを前提としたものであり、また、機能の限界があることから、性能について過信・誤解せず、自動運転とは異なるものであることを理解する必要がある。
- ・ レベル３の自動運転は運行できる条件を満たさなくなる場合には、運転者が自動運行装置から運転操作を直ちに引き継ぐことが求められていることなどを理解する必要がある。
- ・ 高齢者による交通事故防止を図るため、自動車メーカーをはじめとする関係機関・団体等と連携し、衝突被害軽減ブレーキ及びペダル踏み間違い時急発進抑制装置が搭載された安全運転サポート車の普及啓発を進めていくべきではないかな。

(11) 外国人に対する交通安全教育の推進

本邦を訪れる外国人は、年々増加傾向にあり、今後ますます増加することが予想され、これに伴い、外国人による交通事故発生件数も増加傾向にある。外国人の交通ルールの不知、交通安全意識の軽薄が一因と考えられることから、例えば、日本語学校における交通安全教育、外国人を雇用する事業者に対する交通安全教育等効果的に我が国の交通ルールに関する知識を普及させる必要があるのではないかな。

3 安全運転の確保

(１) 運転者教育等の充実

運転免許を取得しようとする者に対する教育や、運転者に対する再教育をより充実させるとともに、特に、高齢運転者による事故の増加を抑止するため、高齢者講習をはじめとする高齢運転者対策の更なる充実・強化が必要なのではないかな。また、身体機能の低下などにより運転に自信がなくなった人等に対して、

運転免許の自主返納についての情報提供をさらに拡充していく必要があるのではないかな。

また、自動二輪車乗車中死者では、50歳代前半を中心として中高年層が多いほか、原付乗車中では、高齢になるに従い死者数が増加する傾向にあることから、ヘルメットの適正な着用とプロテクターの着用、車両点検、正しい乗り方、自らの体力の低下に関する認識等について、再教育を受ける機会を増やしていく必要があるのではないかな。

（２）事業用自動車の安全プランに基づく安全対策の実施

事業用自動車の安全対策について、「事業用自動車総合安全プラン2025」の計画期間が令和7年度で終了するところ、令和8年度以降について当該プランの成果を踏まえた新たな安全プランを策定し、関係者が一丸となって事業用自動車の安全対策により一層取り組む必要があるのではないかな。

また、新たな安全プランの策定においては、増加傾向の健康起因事故及び未だ発生する飲酒運転への対応、ICTを活用した更なる運行管理の高度化等、昨今の自動車運送事業を取り巻く状況を踏まえた対策を検討する必要があるのではないかな。

（３）事業用自動車事故の原因分析・再発防止策の提言強化

社会的な影響の大きな事業用自動車の重大事故については、事故の背景にある組織的・構造的問題の更なる解明や、より客観的で質の高い再発防止策が望まれ、平成26年に事業用自動車事故調査委員会が発足し、10年が経過したところ。この10年の技術的進展はめざましいものがある。これまでは運行管理（人的対策）を中心に再発防止策を提言してきたが、ASV技術やICTの進展を踏まえ、これら技術を効果的に利用し時代の変化に対応した事故防止対策を提言することも重要ではないかな。また、事業用自動車事故調査報告書の公表・周知にあたっては、引き続き、当該報告書のほかに、事故の背景、再発防止策等が理解しやすい資料を別途用意するなどにより、運行管理者や運転者も含めた自動車運送事業関係者が関心を持ち、指摘事項の実践を促進するよう取り組む必要があるのではないかな。

4 車両の安全性の確保

（１）安全基準の体系的・継続的な拡充・強化、安全な車両の開発等

安全基準については、引き続き、事故実態、技術開発動向、国際基準調和活動等を踏まえた拡充・強化及びその効果評価による見直しを体系的、継続的に

進めることが必要ではないか。特に、より正確な事故実態を把握するため、近年搭載が拡大する車載センサーから得られる車両データ等の収集・分析が重要ではないか。

また、死者に占める割合が高い歩行者・高齢者を保護する対策の強化、交通事故自動通報システムなどの医工連携による救助・救急体制との連携を図る技術の更なる高度化や普及等、より安全な車両の開発・普及等を推進すべきではないか。

さらに、交通事故を未然に防止する技術の開発促進、これらの技術に関する安全基準の整備等が必要ではないか。

特に、交通死亡事故のほぼ半数を占める交差点及びその付近での事故を減少させるため、より高度な技術の開発・普及が重要ではないか。

（２）安全な自動運転車の開発・実用化・普及のための環境整備

交通事故の多くが運転者のミスに起因している状況にある中、自動運転の実用化により、これらの交通事故の大幅な低減効果が期待されている。技術開発の進展等を踏まえた、自動運転に係る安全基準の見直しや、自動運転移動サービスの導入支援を行うほか、自動運転の審査手続の利便性向上と効率化・迅速化を図るなど、安全な自動運転車の開発・実用化・普及のための環境整備を引き続き積極的に推進すべきではないか。

（３）自動車の構造・装置及びその正しい使い方についての情報提供の充実

自動車の安全装置や衝突安全性について自動車アセスメント等情報提供を行っているが、情報提供の内容の更なる拡充とともに、より多くのユーザー等が情報を得ることができるよう、より一層情報提供を推進すべきではないか。さらに、自動車ユーザー等に対するチャイルドシート等の安全装置の使用方法に関する注意事項等についての情報提供をより一層推進するとともに、衝突被害軽減ブレーキやペダル踏み間違い急発進抑制装置等の安全装置の機能に対するユーザー等の過信・誤解対策に関する取組を推進すべきではないか。特に自動車の技術への関心が比較的低い高齢者や女性への取組を強化すべきでないか。

（４）型式指定制度の強化

複数の自動車メーカー等で判明した型式指定申請に係る不正事案に対する再発防止を行い、更なる安全・安心の確保を図るため、令和６年１２月の検討会とりまとめを踏まえ、実効性のある措置を講じていくべきではないか。

（５）リコール制度の充実

リコールの迅速、確実な実施を図るため、国の情報収集体制、監査体制、技術的検証体制を強化するなどの対策を推進すべきではないか。

５ 道路交通秩序の維持

（１）効果的な交通指導取締りの推進等

交通指導取締りについては、交通死亡事故及び重傷事故を抑止することを最大の目的として、交通事故実態の分析等に基づく指導取締りの方針の策定、指導取締りの実行、指導取締りの効果検証及び検証結果の指導取締り方針への反映といったPDCAサイクルに基づく管理をさらに推進していくべきではないか。

また、特定小型原動機付自転車については、飲酒運転や信号無視等の悪質・危険な違反行為のほか、通行区分違反、横断歩行者等妨害等の歩行者に危険を及ぼすおそれの高い違反行為に重点を置いた取締りの強化を推進すべきではないか。加えて、いわゆるペダル付き電動バイク等の電動モビリティについても、道路交通法違反が認められるものについては、積極的な検挙措置をさらに推進すべきではないか。

（２）交通事故事件捜査の合理化・高度化等

交通事故事件捜査を限られた警察の人員により適切に推進するため、交通事故捜査を合理化・効率化するとともに、ひき逃げ事件、いわゆる「あおり運転」、飲酒運転を含む危険運転致死傷罪に該当する事件等の交通事故事件捜査の高度化を図るため、資機材の開発・活用、鑑定技術の向上等を推進すべきではないか。

６ 救助・救急活動の充実

救助・救急活動にかかる時間は、交通事故による傷害の回復等に大きく影響するため、HELP（緊急通報システム）の整備、FAST（現場急行支援システム）の整備等により、救助・救急活動の迅速化を図る必要があるのではないか。

また、ドクターヘリについては、広域運用などを含め、運用体制の強化が必要ではないか。

救急医療体制の強化を図る必要があるのではないか。

７ 被害者支援の推進

交通事故被害者に対する金銭的保障による救済は言うまでもないことである

が、心情に配慮した支援についても積極的に推進していく必要があるのではないか。さらに、被害者を支援する制度について周知を図る必要があるのではないか。

自動車事故による重度後遺障害については、自動車事故によって重度の後遺障害を負った被害者の療護施設の充実やリハビリテーションの機会確保に向けた取組を引き続き推進していく必要があるのではないか。また、介護者なき後に備えた環境整備を引き続き推進する必要があるのではないか。

8 研究開発及び調査研究の充実

●交通事故分析の充実

交通安全施策を一層効率的・効果的に実施していくことが重要であり、全ての交通事故防止対策立案の基礎となるのが的確な交通事故分析であるので、「公益財団法人交通事故総合分析センター」が持つマクロデータやマイクロデータの活用や都道府県警察におけるGIS（地理情報システム）を活用した交通事故分析、救命救急医療機関等との医工連携による交通事故データベースの活用等、交通事故分析の充実を図るとともに、車載式の記録装置である「イベントデータレコーダー」や「映像記録型ドライブレコーダー」の活用など、引き続きデータの活用についても検討を行うべきではないか。

さらに、事業用自動車については、運行管理等の背景を含めた詳細な要因分析を行うべきではないか。

●研究開発の推進

ITSや車両の安全性の向上等の道路交通の安全に関する研究開発を推進すべきではないか。

[鉄道交通の安全]

(総論)

1 目標値の設定

鉄道交通（軌道を含む。以下同じ。）においては、運転保安設備の整備、踏切事故防止対策の推進など総合的に安全対策を継続して実施してきた結果、目標である「① 乗客の死者数ゼロを目指す。」は平成18年度以降毎年達成しており、第11次交通安全基本計画期間のうち、令和3年度、令和4年度及び令和5年度も達成されている。他方、目標「②運転事故全体の死者数減少を目指す。」は、長期的には減少傾向にあるが、第11次交通安全基本計画期間のうち、令和4年度及び令和5年度の運転事故全体の死者数は、ともに前年度より増加している（令和4年度の死者数は275人（対前年度13人増）。令和5年度の死者数は293人（対前年度18人増）。）。

輸送の安全の確保は、鉄道事業者にとって、最も重要な使命であり、列車の衝突や脱線等が一たび発生すれば、多数の死傷者を生じるおそれがあることを踏まえ、次期計画においての目標を設定してはどうか。

2 鉄道交通安全対策の今後の視点

第11次交通安全基本計画においては、第2章の冒頭に「①重大な事故の未然防止」及び「②鉄道利用者等の関係する事故の防止」が鉄道交通の安全についての対策の視点として掲げられていた。次期計画においても、列車衝突や脱線等の重大な事故の未然防止のほか、更なる運転事故の防止のための鉄道利用者等の理解促進を図るといった内容に重点を置き、「①重大な事故の未然防止」及び「②鉄道利用者等の理解と協力に視点を置いた鉄道利用者等の関係する事故の防止」といった内容を視点としてはどうか。

(各論)

1 鉄道交通環境の整備

鉄道交通の安全性を確保するためには、鉄道施設や車両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。引き続き、鉄道施設の維持管理や老朽化対策、耐震化等を図る必要があるのではないかと。また、令和5年度の死者数が最多である人身障害事故について分析した結果、ホーム等における人身障害事故による死者数が約6割であることが判明した。このため、ホームについて、高齢者、障害者等の安全利用にも十分配慮し、転落防止の効果の高いホーム

ドアをはじめとした設備等の整備を引き続き推進する必要があるのではないか。加えて、AIカメラ等の新たな技術を活用した対策などを推進する必要があるのではないか。

さらに、施設の改良等による対策の推進に加え、ホームにおける鉄道利用者が関係する事故を防止するため、鉄道の安全な利用に関する鉄道利用者の理解と協力を深める取組を推進していくことが必要ではないか。

2 安全管理体制の確保

(1) 鉄道事業者に対する保安監査等の実施

保安監査では、鉄道事業者における輸送の安全を確保するための取組、施設及び車両並びに運転取扱いの状況を確認し、必要に応じて指導等を行っているが、計画的な保安監査に加え、事故等のトラブル発生状況や列車の運行状況などに応じて臨時に保安監査を実施することで、メリハリの効いた効果的な監査の実施と体制を充実し、過去の指導等を適切にフォローアップしていくことも重要ではないか。

(2) 運転士の資質の保持

運転士の資質の向上等を目的として、動力車操縦者運転免許試験の適正な実施をはじめ、動力車操縦者運転免許に関する省令に基づく取組を引き続き推進することが重要ではないか。また、運転士の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ことが必要ではないか。

(3) リスク情報の分析・活用

重大な列車事故を未然に防止するため、インシデント等のリスク情報を収集・分析し、速やかに鉄道事業者等関係者に対して共有することが引き続き必要ではないか。

3 鉄道交通の安全に関する知識の普及

運転事故の9割以上を占める踏切障害事故と人身障害事故の多くは、鉄道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。このため、これらの事故防止には、鉄道事業者による施設の改良等による安全対策に加えて、鉄道利用者等の安全な鉄道利用への理解と協力が必要であり、引き続き推進を図る必要があるのではないか。

4 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を独立行政法人自動車技術総合機構交通安全環境研究所、公益財団法人鉄道総合技術研究所等において、引き続き継続することが重要ではないか。

5 救助・救急活動の充実

鉄道の重大事故等が発生した際に、避難誘導、救助・救急活動を迅速かつ的確に行う必要があるため、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・協力体制の強化や、事故や災害等に備え防災訓練を引き続き推進することが重要ではないか。

[踏切道における交通の安全]

(総論)

1 目標値の設定

踏切事故件数は、立体交差化による踏切道の廃止や踏切保安設備の整備等により、長期的には減少傾向にあるが、第11次交通安全基本計画期間においては、第10次交通安全基本計画期間と比べてほぼ横ばいであり、令和2年度の同事故の発生件数と比較し増加している（令和2年度の踏切事故件数は165件、令和5年度の踏切事故件数は257件、第10次交通安全基本計画期間の平均と比較し、第11次交通安全基本計画期間の平均は10.8%増）。

一たび踏切事故が発生すると死傷者が生じるなど重大な結果をもたらすおそれがあることから、踏切事故防止対策は、鉄道における運転事故防止対策上、重要な対策の一つであるとともに、道路交通の安全と円滑化を確保する観点からも重要な対策である。また、踏切事故調査の原因究明と再発防止を引き続き着実に実施する必要がある。

これらを踏まえ、次期計画においても、「現行計画との計画期間平均で比較して踏切事故件数の1割削減を目指す」など適切な数値目標を設定してはどうか。

2 踏切道安全対策の今後の視点

第11次交通安全基本計画期間における踏切事故死亡者のうち歩行者は約8割、そのうち高齢者が約2割を占めている。第10次交通安全基本計画期間における高齢者の占める割合が約4割であったことから、高齢者の死亡事故割合は減少しており、踏切道における高齢者対策については一定の効果があったと考えられる。一方、踏切事故の原因別割合では、直前横断等の踏切通行者に起因する事故の割合が9割以上を占めており、踏切事故死亡者における歩行者の割合が約8割である点を踏まえると、歩行者に起因する事故を防止する対策が重要である。

そこで、引き続き抜本的な対策として、踏切道の立体交差化、歩行者等立体横断施設の整備及び第4種踏切道を含めた統廃合に伴う踏切道の削減を推進しつつ、歩行者の踏切事故の更なる防止のために、早期効果発現対策としての歩道拡幅等の構造改良等や踏切保安設備の整備、踏切横断交通量低減のための密接関連道路の整備や規制看板によるピーク時の流入抑制など踏切周辺対策の総合的対策の実施が必要ではないか。また、踏切事故の傾向分析を行い、各踏切道の交通状況や、歩道が狭小かつ長スパンである等の構造的課題に応じた効果

的な対策の推進といった内容を視点としてはどうか。

（各論）

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並びに踏切保安設備の整備及び交通規制の実施

踏切道における交通の安全及び円滑化に関しては、これまで、踏切道改良促進法に基づき、立体交差化、拡幅指針を踏まえた構造改良、歩行者等立体横断施設整備、保安設備整備を計画的に実施することに加え交通規制の実施等の対策を推進してきており、この結果、踏切事故は長期的に減少傾向にある。

しかしながら、踏切事故は近年、200件台で推移し、「開かずの踏切」による地域分断や慢性的な交通渋滞が発生している箇所もあることから、関係者が連携して、開かずの踏切等課題の大きな「緊急に対策の検討が必要な踏切」箇所について、連続立体交差事業等により引き続き踏切除却を推進しつつ、抜本対策まで時間がかかる場合には、効果の早期発現のため、個々の踏切の状況を踏まえ、歩道拡幅等の構造改良等や踏切横断交通量低減のための密接関連道路の整備や規制看板によるピーク時の流入抑制など踏切周辺対策の総合的対策を実施していくことが必要ではないか。特に、構造改良については、踏切事故の傾向分析等を行い、各踏切道の交通状況や構造を踏まえ、狭小な踏切道や歩道が無い踏切道の拡幅、事故が多発する構造等に課題のある踏切道の対策等、効果的な対策の推進といった内容を視点としてはどうか。

また、高齢者をはじめとする歩行者が安全で円滑な横断をするため、歩道が狭隘な踏切における歩道拡幅を着実に実施すること、歩道が狭隘な踏切以外でも、それぞれの踏切の状況等を勘案した踏切保安設備の整備等の効果的な対策を推進することが重要ではないか。加えて、AIカメラ等の新たな技術を活用した対策などを推進する必要があるのではないか。

さらに、通学路等においても、通学児童の安全・安心のため、歩道拡幅等の対策をさらに加速することが重要ではないか。

なお、構造等に課題があり、死亡事故が多発している危険な踏切道であっても、地域住民の反対等で対策が進んでいない状況も見受けられるが、課題のある踏切に対し、法改正に伴う改良すべき踏切道の指定を積極的に行うなど、地域で対策に向けた議論が進むよう促す取組が必要でないか。

2 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、迂回路の状況等を勘案して、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必要があるのではないか。交通量の少ない第3種、第4種踏切については、統廃合による集約化等を推進すべきではないか。

ただし、構造改良のうち、踏切道に歩道がない場合、歩道が狭小の場合の歩道整備については、引き続き近接踏切道の統廃合を行わずに実施することが重要ではないか。

3 その他踏切道の交通の安全と円滑化を図るための措置

踏切事故の中には、踏切通行者の無謀な横断に起因するものが多く、鉄道側及び道路側によるハード対策のみではこのような事故を防ぐことは難しい。

このため、現在、春秋の全国交通安全運動期間中等の「踏切事故防止キャンペーン」を実施しているところであるが、さらに踏切通行者のモラルを向上させる有効な対策を導入していくことを検討する必要があるのではないかと。また、踏切周辺住民、自治体等と連携した地域ぐるみの介助ボランティア等による見守り員を配置する仕組み作りなどのソフト対策を検討することが重要なのではないかと。

さらには、高齢者をはじめとする歩行者が安全で円滑な横断をするため、開かずの踏切等の近傍にある鉄道駅の構内通行を迂回路として活用するなど、既存施設を有効に活用した踏切安全対策も検討することが重要ではないかと。

[海上交通の安全]

(総論)

1 目標値の設定

第11次交通安全基本計画においては、海上交通の安全についての船舶事故隻数の減少、ふくそう海域における大規模海難の防止、高い救助率の維持確保の3つの目標を立て、船舶の種類、通航実態、事故の特徴等を捉えた様々な安全対策を継続して実施してきた結果、船舶事故隻数は着実に減少（令和2年1,954隻に対し令和5年1,790隻）しているとともに、ふくそう海域における大規模な船舶事故は発生していない。しかしながら、我が国の経済活動や国民生活を支える上で海上交通の安全確保は極めて重要であり、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。このため、一層の海上交通の安全確保を目指して、次期計画においても引き続き、船舶の通航実態、事故の原因や特徴等を捉えた効果的な安全対策を推進していく必要がある。

また、事故の発生を減らすことはもとより、人命救助体制の強化や救命設備等の普及等を通じ、発生した海難による死者・行方不明者を最小限にすることも重要である。

これらを踏まえ、次期計画においても適切な数値目標を設定してはどうか。

2 今後の海上交通安全対策を考える視点

第11次交通安全基本計画においては、「Ⅰ 今後の海上交通安全対策を考える視点」として、

- ①ヒューマンエラーによる事故の防止
- ②ふくそう海域における大規模海難の防止
- ③旅客船の事故の防止
- ④人命救助体制及び自己救命対策の強化

が掲げられている。

近年、船舶事故隻数は減少傾向を推移し、また、ふくそう海域における大規模な船舶事故も発生していない状況を鑑みると、これまでの対策は海上交通の安全確保に有効であったと認められる。

しかしながら、依然として見張り不十分や操船不適切といったヒューマンエ

ラーによる事故が全体の7割以上を占め、一たび大規模な船舶事故や旅客船の事故が発生すれば、多数の死傷者が生じるおそれがあり、一層の海上交通の安全確保に取り組んでいく必要がある。

また、救助率向上のために、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の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引き続き図っていく必要がある。

そこで、次期計画においても、現計画と同様の内容を視点としてはどうか。

（各論）

1 ふくそう海域等の安全性の向上

ふくそう海域等においては、災害の激甚化、自動運航船の実用化に向けた取組の進展等に伴う多様化、複雑化する海上交通環境の変化等から、これまで以上に海上交通をとりまく状況を正確に把握し、航行安全に寄与する情報を適切に提供する必要性が高まっている。

このため、港内、湾内、湾から湾を結ぶ主要海上ルートにおいて、引き続きハード・ソフト両面を整備することでシームレスな船舶の動静監視と多目的・多面的な情報提供による海上安全基盤の拡充・強化を図る必要があるのではないか。

2 商船の安全対策の推進

貨物船・旅客船等の商船の安全性を向上させるため、安全基準の設定・見直しや立入検査の適切な実施等ハード・ソフト両面からの総合的な安全対策を引き続き行う必要があるのではないか。

加えて、商船の船舶事故は、不適切な操船や不十分な見張り等ヒューマンエラーに起因するものが多いことから、例えば、運航中の船舶に直接赴いて注意喚起を実施するなどヒューマンエラーの未然防止対策の充実が必要ではないか。

更には、近年のデジタル技術の発展を踏まえ、自動運航船等の新技術の導入環境を整備するなど、新技術の導入によるヒューマンエラー防止等を図るべきではないか。

3 小型船舶等の安全対策の推進

漁業活動やマリンレジャー活動による事故の背景要因を詳細に分析の上、関係機関等と連携し、船舶検査の適切な受検、遵守事項の励行について、引き続

き周知・啓発するとともに、公助のみならず自助、共助の思想を広く推進し、民間関係団体等との連携による安全意識の高揚を図る必要があるのではないか。

4 自己救命策確保のための取組

海中転落による死者・行方不明者を減少させるためには、ライフジャケットの常時着用、連絡手段の確保、「118番」の活用といった自己救命策確保についての指導・啓発活動を行うことが非常に有効であるが、現在も自己救命策が十分に確保できていないケースが後を絶たないところ、引き続き、関係機関が連携し、これらに係る指導・啓発活動を推進することが必要ではないか。

5 海上交通の安全対策に係る調査研究等の充実

進展するICTを活用し、安全性を向上させる海上交通の構築に向けた技術開発・調査研究等を行う必要があるのではないか。

[航空交通の安全]

(総論)

1 目標値の設定

我が国の民間航空における安全確保は着実な進展を見せ、事故発生件数は長期的には減少傾向にあるが、一方で、令和6年1月には羽田空港における航空機衝突という重大な事故が発生しており、航空交通における事故の未然防止は引き続き重要な課題である。

また、国際民間航空機関（ICAO※）は、世界的な航空安全の向上を目指し、航空安全プログラム（SSP※）の策定・実施を求めている。本プログラムは、航空規制当局が主導する航空安全に関する包括的な枠組みであり、安全に関する目標設定、その達成に向けた具体的施策の実施、更には効果の測定と改善に至る一連のプロセスを体系化したものであり、我が国においてもICAOの要請を踏まえSSPを策定・実施している。加えてICAOでは、航空安全マネジメントに関する国の戦略的方向性を含む基本計画文書である、国家航空安全計画（仮称）（NASP）の策定を求めているところ、国境を越えた連携が必要となる航空活動においては、国際標準に則した取組を着実に実施することが重要であり、これらの取組と整合性を確保した上で目標を設定する必要がある。

これらを踏まえ、今後策定されるNASPの内容等も踏まえつつ、例えば本邦航空運送事業者が運航する定期便における死亡事故発生率及び全損事故発生率をゼロにすることなど、国際標準の取組と整合させる形で目標を設定することとしてはどうか。

※ ICAO : International Civil Aviation Organization

※ SSP : State Safety Programme

※ NASP : National Aviation Safety Plan

2 航空交通安全対策の今後の視点

第11次交通安全基本計画においては、「Ⅰ 今後の航空交通安全対策を考える視点」に、①航空安全対策の深化・高度化、②航空需要増への対応及び安全維持・向上の一体的推進、③新技術・産業発展に伴う安全行政の新たな展開が掲げられていた。

また、新型コロナウイルス感染症（COVID-19）の拡大は航空業界に大きな影響を与え、航空需要は落ち込んだが、現在は国内線・国際線ともに着実な回復を見せており、この回復傾向は今後も続いていくことが予想されている。こ

のような需要増加の中で安全を確保するためには、安全対策の深化・高度化を進めることに加え、需要増への対応との一体的対応や、これらを支える新技術・産業発展を踏まえた対応が必要。

そこで、次期計画においても、同様に上記①、②及び③を視点としてはどうか。

（各論）

1 航空安全プログラム（SSP）の推進

航空規制当局のSSPに基づく取組として、航空業務提供者の安全管理システム（SMS※）を継続的に監視することにより、安全性の向上を図る取組を推進してきた。引き続き取組を継続し、予防的安全対策を強化する等更なる航空安全対策の深化・高度化を進めることが重要ではないか。

※ SMS : Safety Management System

2 航空管制の高度化・空港の機能強化

我が国の上空及び空港の混雑が深刻化する一方で、航空需要の更なる増大が見込まれることから、より一層安全な航空交通システムの確立や空港機能強化が必要ではないか。

また、令和6年1月に羽田空港で発生した航空機衝突事故を踏まえ、滑走路誤進入に係るパイロット等に対する注意喚起システムの強化等を引き続き進めるべきではないか。

3 運航・整備等の安全確保

航空機の運航の安全を確保するため、航空機の運航環境や技術の変化等に対応し適時適切に安全基準の整備・見直しを行うとともに、監査等を通じ航空会社等に対する指導・監督を着実に行うなど、各種安全対策に万全を期すことが必要ではないか。

また、操縦士及び整備士は安全運航の要であり、その安定的な供給は航空交通の安全のための重要な要素の一つである。我が国においては、操縦士・整備士共に50代あたりを中心とした年齢構成のピークがあり、将来の大量退職が見込まれている。一方で、今後も航空需要の増加が見込まれていることから、十分な技能を有する操縦士・整備士を、中長期的な視点で計画的に養成・確保することが必要ではないか。

さらに、令和6年1月に羽田空港で発生した航空機衝突事故を契機として、

滑走路誤進入の危険性が再認識されている。一般に、滑走路誤進入の要因の1つとして操縦士のヒューマンエラーが挙げられているところ、操縦士のヒューマンエラーに起因した滑走路誤進入を防止するため、操縦士に対するCRM訓練（※）の強化が必要ではないか。

※CRM訓練：航空機の安全で効率的な運航を達成するため、操縦士に対し、操縦技量以外のスキル（コミュニケーション能力、状況認識能力、意思決定能力等）を付与する訓練のこと。

4 新たな航空モビリティの安全対策

無人航空機について、多頻度・高密度な運航に対応するため、無人航空機の運航管理システム（UTM）の段階的導入を着実に進めるとともに、多数機同時運航を安全に実施するための環境整備を継続的に進めること等により、安全確保を前提としつつ、無人航空機の事業化を推進していく必要があるのではないか。

また、空飛ぶクルマ等についても、官民協議会での議論を踏まえ、安全な運航の拡大のために多様な機体、高度な運航及び事業に対応するための制度整備や体制整備等を行うとともに、離着陸場に関する環境整備を実施していくことが必要ではないか。

5 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引き続き継続することが重要ではないか。

また、令和6年1月に羽田空港で発生した航空機衝突事故を受け、滑走路における航空機等の衝突リスクの更なる低減を図るためには、デジタル技術等を活用して、管制側・機体側双方の滑走路誤進入検知システムを強化していく必要がある。将来的には、管制・運航業務の省力化・自動化等により、ヒューマンエラーのリスクを更に低減していくことも考えられ、そのために必要な技術に関する調査・研究を進めるべきではないか。

[公共交通機関における総合的な安全]

1 運輸安全マネジメント制度の充実・強化

事業者が社内一丸となった安全管理体制を構築し・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制度については、マネジメントレビューの確認強化や運輸防災マネジメントの取り入れなど、取組内容の充実・強化を図ってきたところであるが、最近の災害や事故・事象の発生を踏まえつつ、同制度を通じた交通事業者による安全・防災意識の向上及び管理体制の強化等を継続して図る必要があるのではないかな。

2 鉄道・船舶・航空事故等における原因究明と再発防止

運輸安全委員会は、鉄道、船舶、航空事故等の原因究明をさらに迅速かつ適確に行うため、調査官等への専門的な研修の充実による調査技術の向上や国際連携を図るとともに、最新技術を活用した新たな調査手法の構築、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等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っている。引き続き、こうした調査・分析手法の高度化を図るべきではないかな。

また、事故等調査の結果に基づき、事故等の防止又は事故が発生した場合における被害の軽減のため、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、講ずべき施策又は措置の実施を求めていくべきではないかな。

さらに、個々の事故等の調査報告書の公表に加え、過去の事故等調査で蓄積された知見に基づき、特定の事故類型について、その傾向、問題点、再発防止策を分析し、事故等調査結果を分かりやすい形で紹介する刊行物を発行するなどの事故等の再発防止につながる啓発活動や、調査報告書の分析結果を利用しやすいかたちで提供するコンテンツの充実にかかる取組を推進するべきではないかな。

3 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を図るため、国土交通省に公共交通事故被害者支援室を設置した。関係機関との連携の強化、公共交通事業者による被害者等支援計画の策定促進等により、引き続き被害者等への支援を充実させる必要があるのではないかな。