

第12次交通安全基本計画の骨子（案）

目 次

まえがき	1
計画の基本理念	1
【交通事故のない社会を目指して】	1
【人優先の交通安全思想】	1
【少子高齢化が進展しても安全に移動できる社会の構築】	2
1 交通社会を構成する三要素	2
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	2
● 人手不足への対応	2
● 増加する外国人運転者等への対応	2
● 先進技術導入への対応	3
● 高まる安全への要請と交通安全	3
3 横断的に重要な事項	3
● 先進技術の積極的活用	3
● 救助・救急活動及び被害者支援の充実	4
● 参加・協働型の交通安全活動の推進	4
● 運輸安全マネジメント制度の充実・強化	4
● EBPM の推進	4
● 知見の共有	4
陸上交通の安全	5
第1章 道路交通の安全	5
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）	5
第2節 道路交通の安全についての目標	5
I 道路交通事故の現状と今後の見通し	5
1 道路交通事故の現状	5
2 道路交通事故の見通し	6
II 交通安全基本計画における目標	6
第3節 道路交通の安全についての対策	6
I 今後の道路交通安全対策を考える視点	6
＜重視すべき視点＞	7
● 高齢者の安全確保	7

● こどもの安全確保	8
● 歩行者の安全確保と遵法意識の向上	8
● 自転車の安全確保と遵法意識の向上	9
● 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 安全対策の推進	10
● 生活道路における安全確保	10
● 外国人の交通安全対策の推進	11
● 先進技術の活用推進	12
● 交通実態等を踏まえたきめ細かな対策の推進	12
● 地域が一体となった交通安全対策の推進	12
II 講じようとする施策	14
1 道路交通環境の整備	14
2 交通安全思想の普及徹底	19
3 安全運転の確保	24
4 車両の安全性の確保	26
5 道路交通秩序の維持	29
6 救助・救急活動の充実	30
7 被害者支援の充実と推進	31
8 研究開発及び調査研究の充実	33
第2章 鉄道交通の安全	35
第1節 鉄道事故のない社会を目指して	35
I 鉄道事故の状況等	35
1 鉄道事故の状況	35
2 近年の鉄道運転事故の特徴	35
II 交通安全基本計画における目標	35
第2節 鉄道交通の安全についての対策	35
I 今後の鉄道交通安全対策を考える視点	35
II 講じようとする施策	35
1 鉄道交通環境の整備	35
2 鉄道交通の安全に関する知識の普及	36
3 鉄道の安全な運行の確保	36
4 鉄道車両の安全性の確保	37
5 救助・救急活動の充実	37
6 被害者支援の推進	37
7 鉄道事故等の原因究明と事故等防止	37
8 技術開発の充実	37
第3章 踏切道における交通の安全	38
第1節 踏切事故のない社会を目指して	38

I	踏切事故の状況等	38
1	踏切事故の状況	38
2	近年の踏切事故の特徴	38
II	交通安全基本計画における目標	38
第2節	踏切道における交通の安全についての対策	38
I	今後の踏切道における交通安全対策を考える視点	38
II	講じようとする施策	39
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、 バリアフリー化の促進	39
2	踏切道の統廃合の促進	39
3	踏切保安設備等の整備及び交通規制の実施	39
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	40

海上交通の安全 41

第1節	海難のない社会を目指して	41
I	海難の状況	41
II	交通安全基本計画における目標	41
第2節	海上交通の安全についての対策	41
I	今後の海上交通安全対策を考える視点	41
II	講じようとする施策	42
1	海上交通環境の整備	42
2	海上交通の安全に関する知識の普及	43
3	船舶の安全な運航の確保	44
4	船舶の安全性の確保	45
5	小型船舶の安全対策の充実	45
6	海上交通に関する法秩序の維持	46
7	救助・救急活動の充実	46
8	被害者支援の推進	47
9	船舶事故等の原因究明と事故等防止	47
10	海上交通の安全対策に係る調査研究等の充実	47

航空交通の安全 48

第1節	航空事故のない社会を目指して	48
I	航空事故の状況	48
第2節	航空交通の安全についての目標	48
I	目標設定の考え方【P】	48
II	交通安全基本計画における目標	49
第3節	航空交通の安全についての対策	49

I	今後の航空交通安全対策を考える視点	49
II	講じようとする施策	49
1	航空安全プログラムの更なる推進	49
2	航空機の安全な運航の確保	50
3	航空機の安全性の確保	51
4	航空交通環境の整備	51
5	無人航空機等の安全対策	52
6	救助・救急活動の充実	52
7	被害者支援の推進	52
8	航空事故等の原因究明と事故等防止	52
9	航空交通の安全に関する研究開発の推進	52

第12次交通安全基本計画の骨子（案）

まえがき

- 昭和45年の交通安全対策基本法制定以来、11次・55年にわたる交通安全基本計画を作成し、交通安全対策を強力に実施してきた。
- 「交通戦争」と呼ばれ過去最多であった昭和45年の道路交通における交通事故死者数1万6,765人と比較すると、死者数は6分の1を下回るに至った。
- 引き続き、交通事故防止のため、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る。
- 本計画は、令和8年度から令和12年度までの5か年間の計画とする。

計画の基本理念

【交通事故のない社会を目指して】

- 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てきてはいるものの、未だに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高く、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。悲惨な交通事故の根絶に向けて、更なる対策の実施が必要である。
- 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べきである。

【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る。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、陸海空に渡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

- 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。

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

● 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。

● 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け入れが進み、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リスクが高まらないよう対策を講ず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、今後、自動車運送業分野等が特定技能制度の対象となるなど、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・自治体、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、交通事故リスクを低減させる取組が必要である。

● 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・運行はもとより、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、新たなモビリティの登場についても、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取組が必要である。

● 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にあっても、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。

3 横断的に重要な事項

● 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推進するとともに、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。

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。

● **救助・救急活動及び被害者支援の充実**

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、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、交通事故被害者等に対する支援の更なる充実を図る。

● **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、地域の民間団体等緊密な連携や、国及び地方公共団体が行う交通の安全に関する施策に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する民間団体は、人手不足や資金不足等も相まってその活動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。

● **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り、運輸防災マネジメントの取組を強化する。

● **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、その基盤となるデータの整備・改善に努め、多角的にデータを収集し、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。

● **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、我が国の知見を世界と共有し、互いにいかしていく視点も重要であり、国際的な連携や協力を推進する。

陸上交通の安全

第1章 道路交通の安全

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）

- 我々は、人命尊重の理念に基づき、究極的には、道路交通事故のない社会を目指すべきである。
- 小学生を始めとするこ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相次いで発生しており、次世代を担うこどものかけがえのない命を守るとともに、今後も続くことが予想されている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、究極的には、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。
- このためには、道路上の死に至る危険性やその経済的損失をも念頭に置きつつ、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。
- 第12次交通安全基本計画期間中においても、交通事故発生状況等の各種データ分析を適切に行い、その結果に応じて、交通実態等に即した必要な施策を講じる。

第2節 道路交通の安全についての目標

I 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

- 長期的には、交通事故死者数は減少（24時間死者数のみならず30日以内死者数の道路交通事故に起因する死者数も減少）し、発生件数や、重傷者数、負傷者数についても減少しているが、近年は下げ止まりの傾向にある。
- 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次交通安全基本計画初年度の昭和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次交通安全基本計画初年度の平成8年には31.6%、第11次交通安全基本計画初年度の令和3年には57.7%、令和6年は56.8%となっており、高齢化の進展に伴い、交通事故死者数に占める高齢者の割合は5割を超えている。
- 高齢者の交通事故死者数は、昭和46年からは減少傾向で推移していた

が、昭和57年頃から増加し、また、昭和61年度からの第4次交通安全基本計画において、初めて高齢運転者対策にも言及している。運転免許保有者に占める65歳以上の割合も、令和3年には23.5%、令和6年には24.6%と大きくなっており、第12次交通安全基本計画期間中においてもこうした傾向が続くと考えられる。

- 引き続き、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」が後期高齢者に移行し始めているため、後期高齢者の安全の確保は一層重要となる。

2 道路交通事故の見通し

- 内閣府調査によると※、「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12年における交通事故死者数（24時間以内）、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）	1,950 ～ 2,710 人
重 傷 者 数	18,940 ～ 27,190 人

II 交通安全基本計画における目標

※ 資料9にて別途検討



第3節 道路交通の安全についての対策

I 今後の道路交通安全対策を考える視点

- 令和6年中の交通事故死者数は2,663人と、2年ぶりに減少した。発生件数及び負傷者数も2年ぶりに減少した。
- 高齢者の人口10万人当たりの交通事故死者数は、年々減少傾向である一方で、令和6年は、全年齢層の人口10万人当たりの交通事故死者数の約2倍であり、道路交通事故死者数全体の56.8%を占めるなど、いずれも高い水準となっている。
- 令和6年について、状態別人口10万人当たり交通事故死者数をみると、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件数をみると、正面衝突等（正面衝突、路外逸脱及び工作物衝突）、歩行者横断中、人対車両その他（人対車両の事故のうち、歩行者横断中以外の対面通行中、背面通行中、路上横臥等の事故をいう。）の順に多い。
- 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

※ 内閣府「道路交通安全に関する基本政策等に係る調査報告書（令和6年度）」による。それぞれの算出結果の最小値と最大値につき、一の位の数値を四捨五入した数値を掲載している。

進展・普及等の変化等に対応し、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並びに研究開発及び調査研究の充実といった各種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。

<重視すべき視点>

● 高齢者の安全確保

- 65 歳以上の高齢者における人口 10 万人当たりの交通事故死者数は近年減少が続いていたが、令和 6 年は前年と比べて増加しており、交通事故死者数に占める高齢者の割合は、5 割を超え、依然として高いほか、高齢運転者による交通死亡事故が相次いで発生するなど、高齢者の交通安全対策は喫緊の課題となっている。
- 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。高齢者の交通死亡事故の特徴として、歩行者については、自動車と歩行中の高齢者との交通死亡事故の大半が歩行中の高齢者の横断中に発生し、横断中の高齢者側に何らかの法令違反が認められることが多いこと、自転車利用者については、ハンドル操作不適を原因とする者の割合が増加していること、自動車運転者については、特に 75 歳以上の高齢運転者による車両単独事故の割合が高いことが挙げられる。
- こうしたデータも踏まえ、高齢者については、主として歩行、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。推進に当たっては、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。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、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等のほか、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の活用といった安全で安心な移動手段の確保等も重要になると考えられる。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。一方で、運転支援機能の過信・誤信による交通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。

- 高齢運転者への対策として、普通自動車に対応する運転免許保有者のうち一定の違反歴がある 75 歳以上の者に対する運転技能検査が導入されており、引き続き、運転免許証の更新時における運転技能検査、認知機能検査及び高齢者講習を適切に実施するとともに、実施課題の見直しの検討・改善等、高齢運転者の事故を防止するための新たな対策を講じていく必要がある。
- 高速道路の逆走事案は約 7 割が高齢者によるものであり、逆走防止のための広報啓発や逆走等の認知機能が低下した場合に行われやすい一定の違反行為をした 75 歳以上の免許保有者に対する臨時認知機能検査を実施するなどの逆走対策を推進する必要がある。

● こどもの安全確保

- 我が国の少子化の進行が深刻さを増している中で、安心して子どもを生育させることができる環境の整備、幼い子どもと一緒に移動しやすい環境の整備が期待される。こどもの交通事故死者・重傷者数は減少傾向となっており、令和 2 年以降はほぼ横ばいで推移しているが、次世代を担うこどもの安全を確保する観点から、未就学児を中心に子どもが日常的に集団で移動する経路や通学路等の子ども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、子ども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どもを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、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。
- さらに、令和 6 年 8 月、チャイルドシートを使用せずにシートベルトを着用していた児童が死亡する交通事故が発生したことを受け、同年 10 月、関係省庁や民間団体から構成される「シートベルト・チャイルドシート着用推進協議会」が開催され、チャイルドシートの使用について、6 歳以上の児童でも身長等の体格に合わせて使用すべき旨を重点的に広報するよう申合せがなされたことを踏まえ、体格等の事情により 6 歳以上の児童がシートベルトを適切に着用できない場合にはチャイルドシートを使用することについて、こどもの安全確保をより一層推進し、適切なチャイルドシートの使用を定着化させる。また、6 歳以上の児童のチャイルドシートの使用状況等を踏まえつつ、制度的な検討を進める。

● 歩行者の安全確保と遵法意識の向上

- 歩行中の交通事故死者数は、状態別の中で最も多いものの、これまで確実に減少してきたが、近年は横ばいで推移している。また、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は必要不可欠であり、特に、高齢者やこども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、未就学児を中心にこども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、歩車分離式信号の整備、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。
- 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。
- 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に加え、信号機のない場所で横断するときには手を上げるなど、横断する意思を明確に伝える必要があることを含め、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、歩きスマホはしないこと等、歩行者が自らの安全を守るための行動を促す交通安全教育等を推進する。

● 自転車の安全確保と遵法意識の向上

- 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ほか、自転車利用者による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たルールやマナーに違反する行動が多く、自転車利用者が当事者となった交通死亡・重傷事故件数の約4分の3には自転車利用者側に何かしらの法令違反が認められる状況にある。令和6年には道路交通法が改正され、同年11月から自転車の運転中の携帯電話使用等（以下「ながら運転」という。）に対する罰則が強化され、酒気帯び運転が罰則の対象とされたほか、令和8年4月から自転車に対する交通反則通告制度が適用されることとなった。これを踏まえ、自転車の悪質・危険な違反に対しては厳正な取締りを推進するとともに、官民が連携し、ライフステージに応じた交通安全教育の充実を図り、自転車の基本的なルールの周知徹底を図る。
- 自転車の点検・整備、損害賠償責任保険の加入促進等の対策を推進する。
- 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、指導啓発等の対策を推進する。
- 駆動補助付自転車の普及が進み、その交通事故が増加していることを踏まえ、交通事故の防止を図るための、車両特性を踏まえた交通安全教育、広報啓発を推進する。

- 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る。
- 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。
- 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。

● 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安全対策の推進

- 特定小型原動機付自転車について、利用者による交通事故実態や違反の状況を踏まえ、関係事業者と連携し、基本的な交通ルールの周知徹底や、交通安全教育等の交通安全対策を推進するとともに、指導取締りを強化する。また、その際には、事業者による新たな技術を活用した取組を促す。
- ペダル付き電動バイクについては、原動機付自転車又は自動車に該当し、運転には運転免許証を要し、ヘルメットの着用が義務とされていること、また、ナンバープレートや方向指示器が必要なことなどについて、関係機関、販売事業者、プラットフォーム提供事業者等と連携して、周知を徹底する。また、無免許運転、通行区分違反等の悪質・危険な運転に対する指導取締りを強化するとともに、ペダル付き電動バイクを電動アシスト自転車と称して販売する悪質な販売事業者等の摘発を推進する。
- 電動車椅子は歩行者であることについて周知に努めるとともに、利用者の安全利用のための交通安全教育を推進する。
- 遠隔操作型小型車の届出制度が道路交通法に新設され、自動配送ロボットによる荷物・飲食物等の配送が各地で行われており、関係機関、事業者と連携して安全対策を推進する。

● 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、子どもを含む全ての歩行者や自転車等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。
- 生活道路における高齢者や子どもの交通事故死者数も近年下げ止まり傾向にあり、一層の取組が求められている。
- こうした交通事故を抑止するため、令和8年9月から生活道路の法定速度 30km/h への引下げが行われることとなったが、これに関する広報啓発を実施するなど、制度の円滑な施行を図る。
- 生活道路の安全対策については、歩行者・自転車等の安全を確保するため、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実施、交通情報の提供、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

せて推進するべきである。

- 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、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。
- 特に面的対策が必要な地区については、区域内の速度や通過交通の抑制を図るため、最高速度 30km/h の区域規制を中心とする対策である「ゾーン 30」や、最高速度 30km/h の区域規制に加え、ハンプ※やスムーズ横断歩道※といった物理的デバイスを適切に組み合わせた「ゾーン 30 プラス」の整備を一層強力に推進する。
- 生活道路における違法駐車は、歩行者や車両の安全な通行の妨げとなるなど、地域住民の生活環境に大きな影響を及ぼすため、違法駐車取締り等を推進する。
- 生活道路に駐車せざるを得ない特別の事情で駐車許可等を受けた車両に対し、横断歩道の前後 5 メートル以内等、法定の道路の部分においては、交通の安全性等の観点から駐車等が禁止されていることの周知徹底を図る。
- 生活道路における各種対策を実施していく上では、対策着手段階からの一貫した住民の関わりが重要であり、地域住民を交えた取組を進めるなど、その進め方も留意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。

● 外国人の交通安全対策の推進

- 我が国における在留外国人、訪日外国人旅行者等が近年増加しており、日本の運転免許を保有する外国人も増加している。また、外国人運転者による交通事故件数も増加しているほか、外国人による無免許運転、飲酒運転、ひき逃げといった悪質な交通違反が伴う交通事故も発生している。さらに、トラック、バス、タクシーといった自動車運送業分野等が特定技能制度の対象とされるなど、外国人労働者の受入れ増加に伴い、外国人運転者も更に増加していくことが見込まれる。
外国人が我が国において自動車等を安全に運転できるよう、外国人運転者に対し、日本の交通ルールやマナーについて理解を徹底させるための取組を強化する必要がある。
- 取組を強化するに当たっては、母国との交通ルールの違い等を理解できるよう、啓発動画やリーフレット等を活用した効果的な交通安全教育・広報啓発を行うとともに、外国人労働者を雇用する使用者等による交通安全教育や安全運転管理の強化（外国人運転者の運転技術に応じた個別指導の

※ ハンプ

車両の低速走行等を促すための道路に設ける盛り上がり（凸部）をいう。

※ スムーズ横断歩道

車両の運転者に減速と横断歩行者優先の遵守を促す、ハンプと横断歩道を組み合わせた構造物をいう。

推進)等、関係省庁・自治体、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連携した横断的なアプローチが必要である。

- 加えて、外国人の歩行者や自転車等利用者に対しても、外国人運転者と同様に日本の交通ルール等について理解を促進し、外国人が当事者となる交通事故の抑止に取り組む必要がある。
- また、外国人にとって分かりやすい英語を併記した規制標識の整備や案内標識の英語表記改善、路面標示を活用した注意喚起等を推進する。
- 外国の運転免許から日本の運転免許に切り替える、いわゆる「外免切替」制度についても、厳格な運用を図る。

● 先進技術の活用推進

- 衝突被害軽減ブレーキを始めとした先進技術の活用は、交通事故抑止に貢献している。今後も、安全運転サポート車（サポカー）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交通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、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等、先進技術の活用により、交通事故の更なる減少が期待される。
- 特に様々な社会課題の解決が期待される自動運転については、その導入を促進するため、AIを含む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、交通ルールの検討、自動運転サービスの導入支援を行うなど、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推進する。
- 他方、運転支援機能や自動運転は、それぞれについて、機能に限界があることから、性能を過信・誤解せず、正しく理解し利用するよう広報啓発を推進する。
- 車両の機能に留まらず、例えば、交通事故が発生した場合にいち早く駆けつけるシステム等、技術発展を踏まえたシステムの導入を推進していく。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、先進技術の活用により、人手不足を解決しつつ、安全の確保を実現していく。
- 先進技術の活用により交通事故の減少が期待されるロボットタクシーや自動配送ロボット等の導入について支援する。

● 交通実態等を踏まえたきめ細かな対策の推進

- 第11次交通安全基本計画期間中を通じて、ETC2.0から抽出されるビッグデータ等に含まれる詳細な情報やGIS（地理情報システム）ツールの活用により、交通事故の発生地域、場所、形態等を分析し、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。道路システムのDXを通じて道路関係のデータの利活用を推進するとともに、引き続き、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。

- 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から抽出されるビッグデータ等のマイクロ分析を行い、様々なリスク行動を分析し、対策にいかすための方策を具体化する必要がある。

● 地域が一体となった交通安全対策の推進

- 交通事故防止のために国、地方公共団体、地域の民間団体等の緊密な連携を強化するとともに、少子高齢化に伴う担い手・後継者不足に対応し、交通安全の取組を着実に次世代につないでいけるよう幅広い年代の参画に係る取組と効果的な交通安全教育を推進する。
- 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、市区町村等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者の知見の活用やビッグデータ等の収集・分析を行い、地域の取組にいかすとともに、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。
- 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。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。
- 地域における民間の交通安全活動の中心となる交通安全協会や指定自動車教習所等の団体について、その継続的な活動を確保するために国や地方公共団体からの支援を推進する。
- 緊急通報システム等の交通事故発生時の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のための広報啓発を推進する。

Ⅱ 講じようとする施策

1 道路交通環境の整備

- 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
 - ・ 生活道路における人優先の安全・安心な通行空間の整備に向けて、通行禁止等の交通規制、路側帯の設置・拡幅等を実施するほか、面的対策が必要な地区については、最高速度 30km/h の区域規制を中心とする対策である「ゾーン 30」や最高速度 30 キロメートル毎時の区域規制とハンプや狭さくといった物理的デバイスを組み合わせた「ゾーン 30 プラス」の整備を推進し、車両速度の抑制や通過交通の排除に重点を置いた対策を推進する。また、生活道路における法定速度の引き下げに関する広報啓発を推進し、同制度の円滑な施行を推進する。
 - ・ 交通事故データや ETC2.0 プローブデータ等のデータを活用することにより、効果的な交通安全対策を実施するとともに、データを活用した交通安全対策の事例の周知等を通じて地方公共団体のデータを活用した対策の取組を支援する。
 - ・ 道路標識・道路標示の高輝度化、信号灯器の LED 化等の安全対策や幹線道路を中心とした信号機の改良等を実施する。
 - ・ 生活関連経路を構成する道路を中心に、音響信号機、経過時間表示付き歩行者用灯器、高度化 PICS[※]や歩車分離式信号等のバリアフリー対応型信号機等の整備を推進する。
 - ・ 通学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、道路交通実態に応じ、学校、教育委員会、警察、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。
 - ・ 中学生・高校生の自転車の通学中の交通事故を減らすため、学校周辺の交通安全対策を推進する。
 - ・ また、積雪地域の通学路において、安全・安心な歩行空間の確保等の交通安全対策を推進する。
 - ・ 未就学児が日常的に集団で移動する経路の安全点検を実施し、道路交通実態に応じ、保育所、幼稚園等の対象施設、その所管機関、道路管理者、警察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。
 - ・ 公共交通機関の充実や自転車利用環境の総合的整備を図り、多様なモード間の適切な分担を図る。
 - ・ 高齢者、障害者等の安全に資する歩行空間等の整備
 - ・ 高齢歩行者を始めとした高齢者の交通事故を減らすため、二段階横断

※ 高度化 PICS

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の延長を可能とする歩行者等支援情報通信システム

施設の設置等の交通安全対策を推進するとともに、高齢者が安心して健康に暮らせる道路交通環境の整備を推進する。

- 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、事故率の低い道路の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。
- 幹線道路における交通事故対策の推進
 - ・ 幹線道路における交通事故対策については、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情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対策を選定・実施し、対策結果を評価分析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。
 - ・ ビッグデータを活用した潜在的危険箇所の対策等きめ細かく効率的な事故対策を推進する。
 - ・ 事故危険箇所において、交差点改良、右折レーンの設置、信号機の新設・改良、歩車分離式信号の整備、道路標識の高輝度化等の対策を推進する。
 - ・ 高速自動車国道等において、安全水準の維持・向上を図るとともに、交通事故が多い区間での交通安全対策を集中的に実施する。また、渋滞区間における追突事故防止、暫定2車線区間における正面衝突事故防止のためのワイヤロープ等の設置、逆走及び立入り事案に係る交通事故防止等の交通安全対策を推進する。
 - ・ 交通実態等に応じて、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を推進する。
 - ・ 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。
 - ・ 適切に機能分担された道路網の整備
 - ・ 道路の改築等による交通事故対策の推進
 - ・ 交通安全施設等の高度化
- インフラ連携による自動運転への支援
 - ・ 自動運転の実現を支援するため、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等の取組で得られた知見や車両側の開発状況・ニーズを踏まえ、自動運転車の走行の安全性・円滑性の向上等に資するインフラ連携（合流支援・先読み情報等の路車協調システムの基準の策定、走行空間整備に関するガイドラインの策定等）を推進する。
- 歩行者空間のバリアフリー化
 - ・ 視覚障害者や高齢者等の安全な歩行空間確保のためのバリアフリー化を推進する。
- 無電柱化の推進

- ・ 無電柱化の推進により、安全で快適な通行空間を確保する。
- 効果的な交通規制の推進
 - ・ 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、規制速度の引上げ等の見直し、規制理由の周知措置等を計画的に推進する。
 - ・ 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。
- 自転車利用環境の総合的整備
 - ・ 自転車活用推進計画に基づき、地方公共団体における自転車ネットワーク計画を含む自転車活用推進計画の策定を促進するとともに、歩行者、自転車及び自動車が適切に分離された自転車通行空間の計画的な整備を促進する。
 - ・ 中学生・高校生の自転車の通学中の交通事故を減らすため、学校周辺の交通安全対策を推進する。
- 高度道路交通システムの活用
 - ・ 高精度の道路交通情報の提供を推進することにより、道路交通の安全と円滑を確保する。
 - ・ 運転者に信号交差点への到着時における信号灯火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。
 - ・ ETC2.0 の情報提供機能を活用し、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・時間データ等、多種多様できめ細かいビッグデータを活用し、渋滞と交通事故を減らす賢い料金等、道路を賢く使う取組を推進するとともに、データの性質等を踏まえつつ、オープン化を進める。
- 交通需要マネジメントの推進
 - ・ 交通需要軽減対策及び交通需要平準化対策を実施することにより、交通量の時間的・空間的平準化等を推進する。
 - ・ 地域住民の移動手段の確保に向け、「交通空白」の解消に取り組むとともに、地域交通のリ・デザインを全面展開する。また、MaaS 等による地域交通 DX を推進することで、利用者の利便性の向上を図り、公共交通機関の利用を促進する。
- 災害に備えた道路交通環境の整備
 - ・ 地震、豪雨・豪雪、津波等の災害発生時においても安全で円滑な道路交通を確保するための対策を推進する。
 - ・ 交通監視カメラ、交通情報板等の交通安全施設等の整備や、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交通規制資機材の整備を推進するとともに、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や老朽化した信号機、道路標識・道路標示等の実態把握、戦略的な維持管理と計画的な整備を推進する。

- ・ 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集約し、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。
- ・ 災害発生時は、被災地域への車両の流入抑制を行うため、被害状況を把握した上で、災害対策基本法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。
- ・ 災害発生時における住民の避難路や緊急交通路を的確に確保するため、道路交通情報の収集・提供を行う交通監視カメラ、交通情報板等の整備等を推進する。
- ・ 自治体管理道路を含めて、被災箇所や画像等の情報を迅速に整理するプラットフォームを構築し、防災DXを推進する。
- ・ 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。
- 総合的な駐車対策の推進
 - ・ 地域住民等の意見要望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。
 - ・ 駐車せざるを得ない特別の事情で駐車許可等を受けた車両に対して、横断歩道の前後5メートル以内等、法定の道路の部分については、交通の安全性等の観点から駐車等が禁止されていることの周知徹底を図る。
 - ・ 警察、道路管理者等の連携により、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。
- 道路交通情報の充実
 - ・ 交通情報の収集、提供が可能なエリアの充実等、交通管制システムの充実・高度化を図る。
 - ・ 交通監視カメラ、車両感知器、交通情報板等の整備を推進する。
 - ・ 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事業を推進する。
 - ・ 道路標識及び道路標示の高輝度化等を推進する。
 - ・ 利用者ニーズに即した系統的で分かりやすい案内標識の整備を推進するとともに、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。
- 交通安全に寄与する道路交通環境の整備
 - ・ 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、占用物件等の維持管理の適正化について指導する。
 - ・ 過労運転に伴う事故防止や近年の高齢者等の増加に対応して、「道の駅」

等の休憩施設等の整備を推進する。

- ・ 都市公園の整備、児童館及び児童遊園の設置によるこどもの遊び場等を確保する。
- ・ 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禁止又は制限に対する違反を防止するため必要な体制の拡充・強化を図る。

○ 交通安全施設等の整備事業の推進

- ・ 幹線道路や生活道路において、信号機の新設・改良、歩道の設置、立体横断施設の設置、防護柵の設置、道路標識・道路標示の設置、交差点改良等の交通安全施設等整備事業を推進する。

また、国土交通省、道路管理者と連携した交通事故や交通違反を起こさせない道路交通環境整備を推進する。

- ・ ヒートマップ等を活用した、事故多発地点を特定し道路管理者と連携した環境整備（ガードレール等の設置、薄暮・夜間帯の事故対策のためにLED照明の設置等）を推進する。
- ・ 生活道路において人優先の考えの下、「ゾーン 30」・「ゾーン 30 プラス」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こども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。
- ・ 高齢歩行者を始めとした高齢者の交通事故を減らすため、二段階横断施設の設置等の交通安全対策を推進するとともに、高齢者が安心して健康に暮らせる道路交通環境の整備を推進する。
- ・ 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、事故危険箇所等の交通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。
- ・ 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。
- ・ 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、道路利用者等が日常感じている意見について、「標識 BOX」、「信号機 BOX」等を活用して取り入れ、道路交通環境の整備に反映する。
- ・ 横断歩行者優先の前提となる横断歩道の道路標識・道路標示が褪色、摩耗等の理由によりその効用が損なわれないよう適正な維持管理を行う。
- ・ 高齢運転者や外国人にも見やすく分かりやすい道路標識・道路標示・信号灯器等の整備を推進する。
- ・ カウントダウン表示がある信号機の導入による無理な横断防止対策を推進する。

- ・ 歩車分離式信号の導入推進による歩行者保護を推進する。
- ・ 将来にわたって必要な交通安全施設等を整備し、適切な維持管理・更新等を推進するため、実態に適合した交通規制を実施するための不断の見直しや、コスト合理化のための交通安全施設等のストック管理及び必要性の低い信号機や標識の削減等の見直しと合理化を推進する。
- ・ 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うとともに会議への市区町村の参加を促進し、的確かつ着実に安全な道路交通環境の実現を図る。

2 交通安全思想の普及徹底

- 交通安全教育を推進し、生命尊重の理念の下、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貢献できる良き社会人を育成する。
- 人優先の交通安全思想の下、こども、高齢者、障害者等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。
- 今後は、訪日外国人や定住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てその遵守を徹底させていく。
- 段階的かつ体系的な交通安全教育の徹底

交通安全教育は、交通安全教育指針等を活用し、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に推進し、基本となる交通ルール・マナーを身に付ける。

また、急速な技術の進展、自動運転社会の進展、新たなモビリティ等の道路交通の変化等に応じて、新たに設けられたルールを的確に理解し、これを着実に守っていくため、生涯を通じて、交通安全教育を行う。

- ・ 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で策定する「自転車の交通安全教育ガイドライン（仮）」に基づき、交通安全教育を行う民間事業者や団体、自治体、家庭、学校等と連携した、ライフステージに応じた交通安全教育を推進する。
- ・ 幼稚園、保育所及び認定こども園における、日常の教育・保育活動のあらゆる場面を捉えた交通安全教育を計画的かつ継続的に実施する。
- ・ 児童館及び児童遊園における、遊びによる育成の一環としての、交通安全に関する指導を推進する。
- ・ 地域の関係機関等とも連携しつつ、自転車の安全な利用を始めとする学校における交通安全教育を計画的・効果的に実施する。
- ・ 中高生の自転車利用者に対する若年層における事故率の高さを踏まえた基本的な交通ルールの周知徹底、ヘルメットの着用促進等の交通安全

教育を強化する。

- ・ 大学生・専修学校生等に対する自転車や二輪車、自動車等の利用実態・交通事故実態に応じた交通安全教育を推進する。
- ・ 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、成人についても、SNS 等を利用するなど、積極的に交通安全について学ぶ機会を創設していく。
- ・ 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、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こと、先進技術も活用しつつ高齢者の安全を確保する。
- ・ 障害者、介助者等に対するきめ細やかな交通安全教育を推進する。
字幕入りビデオの活用や参加・体験・実践型の交通安全教育の開催等により、交通安全のために必要な技能・知識の習得に向けて、障害の程度に応じた交通安全教育を推進する。
- ・ 交通事故被収容者に対する教育活動等の充実

○ 外国人に対する交通安全教育の充実

- ・ 在留外国人に対する外国人コミュニティや日本語学校等における交通安全教育、外国人を雇用する事業者等による外国人運転者の交通安全教育、観光客等の訪日外国人に対する多言語によるガイドブックやウェブサイト等を活用した日本の交通ルールの周知活動等の推進
- ・ 外国人に対する交通安全教育に当たっては、自国の交通ルールとの違いを踏まえた、日本の交通ルールやマナーを理解・徹底させる。
- ・ 特に、特定技能制度等における外国人運転者に対しては、使用者や関係機関等による交通安全対策を充実させる。
- ・ 訪日外国人を始めとする外国人の交通ルールの遵守と交通安全を図るため、レンタカー業界、シェアサイクル事業者、特定小型原動機付自動車のシェアリング事業者等と連携した多言語対応の広報啓発を推進する。

○ 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、受講者の理解を高める観点から、従来の方法にとらわれず、柔軟に新たな手法も活用し、的確に推進する。

- ・ 参加・体験・実践型の教育方法の積極的活用
- ・ ドライブレコーダーやシミュレーター、VR 等の機器の積極的活用
- ・ 情報通信技術（ICT）の普及・進展に鑑み、新しい生活様式や、対象者の情報リテラシーに応じ、柔軟に多様な方法を活用し、着実に教育を推進する。

また、交通安全教育の効果を確認した上、常に方法、教材等を見直し、社会やライフスタイルの変化、技術の進展を踏まえた効果的な交通安全教育を目指す。

○ 交通安全に関する普及啓発活動の推進

- ・ 関係機関の幅広い連携による交通安全運動の推進
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、関係民間団体及び家庭がそれぞれの特性を活かし、互いに連携をしながら、地域が一体となった活動を強化していく。
- ・ ライフスタイルや国民の意識の変化を踏まえた効果的な普及啓発
新しい生活様式も踏まえ、多様な形態の運動を展開し、幅広い世代の参画を得られるような普及のあり方を模索する。
このような考えの下、次のような施策を推進する。
- ・ 信号機のない場所で横断するときには手を上げるなど、横断する意思を明確に伝える必要があることを含め、安全な横断についての歩行者に対する交通安全教育を徹底する。
- ・ 交通事故の原因として、歩行者の法令違反（65歳以上は車両直前の横断、65歳未満は信号無視が最多）の割合が高いことも踏まえ、歩行者側にも交通ルールの遵守及び自らの安全を守るための交通行動を促す交通安全教育の推進と危険な違反認知時における警察官の積極的な指導による是正を行う。
- ・ 乱横断等の違反が多いことを踏まえ、高齢者も含めた歩行者に対する遵法意識向上を図るため、警察官による指導を推進する。
- ・ 加齢による歩行速度の低下による横断に時間を要することで交通事故の危険性が高まることを踏まえた横断時の交通事故防止のための交通安全教育を推進する。
- ・ 上記高齢者の行動特性を踏まえた運転者に対する広報啓発を行う。
- ・ モデル地区を選定して地域全体で高齢歩行者を交通事故から守る、高齢者に対する交通安全教育の更なる推進を図る。
- ・ 明るい目立つ衣類等の着用と反射材用品等の活用を推進するため、関係機関・団体・企業・地域住民等から推進リーダーを委嘱するなどの反射材の普及啓発を強化する。
- ・ 妨害運転（あおり運転）を防止するため、自動車の運転者が全ての交通参加者に対し、思いやりと譲り合いの気持ちを持った運転を行うことが必要であることや罰則の重さ、妨害運転を受けた場合の対応、ドライブレコーダーの積極活用について広報啓発を推進する。
- ・ 自動車運転中の携帯電話使用等による交通死亡・重傷事故が令和3年以降増加している状況に鑑み、ながら運転の危険性や交通事故実態等に関する交通安全教育及びポスター、HP、SNS等の各種媒体を用いた広報啓発を推進する。
- ・ シミュレーターを用いながら運転体験等による危険性を実感できる交通安全教育や携帯電話事業者等、関係企業と連携した具体的な危険性の周知を含めた交通安全キャンペーンを実施する。
- ・ 将来、自動車の運転者となる中高生に対する、交通安全教育を強化するとともに、中学生に対するながら運転への指導警告カード交付等による

交通安全指導、高校生に対するながら運転への指導警告・悪質な場合の取締りを通じた、若年時からの基本的なルール、遵法意識を浸透させる。

- ・ 据置き型のスマホを注視することの危険性に関する交通事故実態等の調査・分析、及びその結果を踏まえた周知を実施する。
- ・ ながら運転禁止に係る関係事業者等への指導、安全運転管理者による教育を徹底させる。
- ・ 警察庁による特定小型原動機付自転車やその基本的な交通ルールに関する警察庁YouTube、SNS等を活用した広報啓発を推進する。

○ 自転車の安全利用の推進

令和6年11月に施行されたながら運転の罰則強化、酒気帯び運転の罰則対象化に関する広報啓発を推進するほか、交通事故防止のための基本的な交通ルールの理解等を徹底する取組を推進する。

また、令和8年4月から交通反則通告制度（いわゆる「青切符」）が施行させることを踏まえ、自転車利用時の基本的な交通ルール等の周知を図るとともに、交通反則通告制度について、広報啓発を推進する。

- ・ 自転車利用者に歩行者優先の意識を根付かせるための交通安全教育を推進する。
- ・ 道路管理者と連携した自転車通行空間の整備を推進する。
- ・ 公立高校と連携した自転車通学時のヘルメット着用義務化等による着用率の向上を図るとともに、都道府県や市町村によるヘルメットの着用の支援を推進する。
- ・ 自転車指導啓発重点地区を中心とした事故抑止に資する取締り等を推進する。
- ・ 加齢に伴う身体機能低下の自覚とそれに応じた安全運転を促す教育を推進する。
- ・ 普通自転車の型式認定制度及び安全基準適合品の利用を促進する。
- ・ 電動アシスト自転車の事故状況の分析や、車両特性を踏まえた注意喚起を推進する。

○ 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とチャイルドシートの正しい使用の推進

- ・ 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ための広報啓発と交通指導取締りを推進する。
- ・ 特に、後部座席のシートベルト着用について、着用率の向上を図るため、非着用時の致死率が、着用時と比較して高くなることを踏まえ、後部座席のシートベルト着用の必要性・有効性についての広報啓発を実施する。
- ・ 衝突実験映像やシートベルトの着用効果を体験できる装置を用いた着用効果を実感できる参加・体験型の交通安全教育を推進する。
- ・ 衝突実験映像を用いた被害軽減効果を実感できる交通安全教育を推進する。
- ・ 妊婦やその配偶者・保護者対象の交通安全教育を推進する。

- ・ チャイルドシートの適正な着用による安全性の広報啓発を行う。
- ・ 国の安全基準に適合した製品の必要性・有効性についての広報啓発を行う。
- ・ チャイルドシート使用率の的確な調査の実施と関係機関・団体と連携した着用率向上に向けた取組を実施する。
- ・ チャイルドシートの使用を促す好事例の収集と、全国に周知する取組を実施する。
- ・ 6歳以上の児童に係るチャイルドシートの使用について、体格に応じてチャイルドシートを使用するよう広報啓発を強化し、その定着を図るとともに、その使用状況を踏まえつつ、制度的な検討を進める。
- 飲酒運転の根絶に向けた交通安全教育及び広報啓発活動の推進
 - ・ 関係機関・団体・事業所等が一体となった飲酒運転根絶署名活動等、飲酒運転の根絶の機運醸成を促す取組の展開を推進する。
 - ・ 発覚時の責任追及を含め、運行管理者・安全運転管理者による酒気帯びの有無の確認義務の履行の徹底及び履行状況の確認を行う。
 - ・ 飲酒取消講習における指導を徹底し、常習飲酒運転者対策を推進する。
 - ・ 飲酒運転者にアルコール依存症が疑われる場合における専門医療機関につなげる取組を継続的に推進する。
 - ・ 令和6年11月の改正道路交通法の施行により自転車の酒気帯び運転が罰則の対象とされたことを踏まえた厳正な取締りの推進、及び車両乗車時の飲酒運転の禁止の遵法意識の浸透を図る。
 - ・ 自転車や特定小型原動機付自動車の飲酒運転の危険性や飲酒運転による交通事故の実態等についての積極的な広報啓発を推進する。
- 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を図る。
- 二輪車運転者に対して顎紐をしっかり締めるなど、乗車用ヘルメットの正しい着用を推進する。
- その他：高齢運転者標識（高齢者マーク）、乗用型トラクター、薄暮時間帯
 - ・ 高齢運転者標識（高齢者マーク）の表示促進を図るとともに、他の年齢層に対しても、高齢運転者の特性の理解や同マークを表示した車両に対する保護意識の向上に努める。
 - ・ 薄暮時間帯や夜間において、前照灯の早期点灯、ハイビームの活用を促すとともに、歩行者や自転車の反射材用品の着用を推進するほか、薄暮時間帯や夜間の重大事故の主原因となる最高速度違反等による交通事故実態や危険性を周知し、これらの違反防止を図る。
- 急速に発展・普及する技術の正しい利用のための情報提供等
 - ・ 安全運転サポート車（サポカー）や自動運転等の技術革新について、過信することなく的確に活用できるように、国民全体として交通安全に関わる先進技術に関するリテラシーの向上が重要であり、そのための情報提供や、交通安全教育を推進する。
- 交通安全に主体的に携わる民間団体等の活動の推進

- ・ 交通安全を目的とする民間団体に対する、交通指導者の養成、継続的な活動が確保されるための諸行事に対する援助、交通事故の傾向や分析結果等の情報提供等を行い、その活動を支援する。
- ・ 地域団体、自動車製造・販売団体、自動車利用者団体等の、立場に応じた交通安全活動を、全国交通安全運動等の機会に促す。
- ・ 交通安全活動の重要な担い手である、交通安全協会等の民間団体の継続的な活動が確保されるよう、国、地方公共団体による必要な支援を行う。
- ・ 必ずしも組織化されていない交通ボランティア等の、資質向上支援、主体的活動・相互連絡協力を促す。また、例えばスクールガード・リーダーを始めとする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。

特に、民間団体・交通ボランティア等による交通安全教育・普及啓発活動等を促進するため、交通安全指導者育成、教材を充実させる。

また、交通指導員等の高齢化が進展する中、大学や専門学校等への働き掛けによる若手交通ボランティアを確保するなど着実に次世代につなぐ方策を具体的に検討する。

- ・ 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いて策定する「自転車の交通安全教育事業者公表制度（仮）」に基づき、民間事業者・団体等が行う交通安全教育の内容等について公表し、様々な団体が行う交通安全教育を利用しやすい環境を構築する。

○ 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支えられる。地域の交通安全は、住民に留まらず、当該地域を訪れ、関わりを有する通勤者・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に、意識改革を促す。
- ・ 交通安全思想の普及徹底に当たっては、行政、民間団体、企業と住民等の連携を密にし、地域の実情に即した活動を推進する。住民、町内会、自治会、防犯協会等地域に根ざし、地域の安全に関わる活動を行う NPO 等との連携を図る。
- ・ 地域の交通安全への、住民等の理解に資するため、「ヒヤリ地図」の作成、交通安全総点検、都道府県交通安全計画及び交通安全市町村計画等の積極的活用・広報等のほか、交通安全の取組に、地域住民等の意見の積極的フィードバックに努める。

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ることから、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図る。
- 高度化、多様化する道路交通情報に対する国民のニーズへの対応や、道

路交通の安全に影響を及ぼす自然現象に関する適時・適切な情報を提供するため、情報通信技術（ICT）等を活用しつつ、道路交通に関する総合的な情報提供の充実を図る。

- このような考え方の下、次のような施策を推進する。
 - ・ 横断歩道に関する交通ルールの再認識と、歩行者優先についての運転者に対する徹底と交通事故抑止に資する指導取締りを推進する。
 - ・ ハイビームが基本であることについて運転者に意識付ける安全教育・広報啓発を推進する。
 - ・ 運転者に対する再教育等の充実を図る。
 - ・ 妨害運転・飲酒運転等の悪質・危険な運転者に対する処分者講習等の運転者に対する再教育等の充実を図る。
 - ・ 高齢運転者対策の充実及び高齢運転者支援の推進を図る。
 - ・ 高齢運転者の増加に伴う、臨時適性検査のニーズに対応するため、医師会や関係学会と連携した認知症専門医の確保を推進する。
 - ・ 高速道路における逆走事故・事案の防止に向けた広報啓発を推進する。
 - ・ 悪質・危険な運転者の早期排除に努める。
 - ・ プローブ情報を活用した道路交通情報の充実を図る。
 - ・ 運転者に対して周辺の交通状況等の情報を提供することにより安全運転を支援するシステムを推進する。
 - ・ 道路交通に影響を及ぼす自然現象を的確に把握し、気象情報等の質的向上と適時・適切な発表及び迅速な伝達に努める。また、気象、地震、津波及び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。
 - ・ 交通労働災害防止のためのガイドラインの周知徹底を図る。
 - ・ 安全運転管理者や運行管理者による運転者に対する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の義務の履行徹底を図る。
 - ・ 映像記録型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・運行管理等への活用方法について周知を図る。
- 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計画については「事業用自動車総合安全プラン2025」の成果を踏まえ、関係者が一体となり総合的に取り組む必要がある。
 - ・ 事業用自動車の交通事故について適切に分析を行い、健康起因事故対策、ICTを活用した運行中も含めた運行管理の高度化や飲酒運転対策等、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とともに、現行プラン策定時からの環境変化を踏まえた新たな安全リスクへの対策も検討していく必要がある。

- 運輸安全マネジメント評価を実施する。
 - ・ 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、事業者による防災意識向上及び事前対策強化等を図り、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安全対策を講ずる。
- 事業用自動車の重大事故に関する事故調査等機能の強化
 - ・ 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の提言を目的に、平成 26 年に事業用自動車事故調査委員会が設置され、これまでの 65 件の調査報告書を公表済み。今後も、事業用自動車事故調査委員会における原因分析・再発防止策の提言を受け、適切に対応することにより、事故防止に向けた取組を促進する。
- 貨物自動車運送事業安全性評価事業の促進
 - ・ 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。
- トラック・物流Gメンによる荷主等への是正指導の強化
 - ・ 貨物自動車運送事業における長時間労働や過積載運行等の一因となっている、荷主等による違反原因行為を排除するため、トラック・物流Gメンによる荷主等への是正指導を強化し、貨物自動車運送事業における交通安全環境の実現を図る。

4 車両の安全性の確保

- 安全基準等の体系的・継続的な拡充・強化
 - ・ 交通事故分析を通じた交通事故実態の把握、先進技術の開発動向や国際基準の動向等を踏まえ、車両安全基準等に関する PDCA サイクルによる検討を充実させることを通じて、車両安全基準等の一層の拡充・強化を図る。
 - ・ 具体的には、乗員及び歩行者等を保護するための衝突安全基準や、検知技術等を活用して交通事故を未然に防止又は被害を軽減する予防安全に係る安全基準等の拡充・強化を図る。
- 近年の交通事故実態を踏まえた先進安全自動車（ASV）の開発・普及促進
 - ・ 先進安全自動車（ASV）推進検討会での産学官の議論を通じた、ASV の開発・普及促進を行う。

- ・ 技術の進展に伴う新技術への過信防止のため、先進技術等に関する理解醸成の取組を推進する。
- 高齢運転者による交通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
 - ・ 高齢運転者による運転操作ミスや健康起因による交通事故を防止するため、ペダル踏み間違い時加速抑制装置やドライバー異常時対応システム等の性能向上、普及促進を図る。
 - ・ 高齢者の交通事故防止に有益な最新の先進安全技術搭載車両の周知、試乗会の実施など、普及・活用促進の取組を推進する。
- 安全な自動運転車の開発・実用化・普及のための取組
 - ・ AI の活用やドライバーの存在を前提としない自動運転車の開発動向等を踏まえた、より高度な自動運転技術に対応する安全基準を策定する。
 - ・ 自動運転移動サービスの普及・拡大のため、事故原因究明体制の構築に向けた検討等の制度整備及び事業化推進に取り組む。
 - ・ 衝突被害軽減ブレーキ等の先進技術（自動運転技術）の機能維持を図るために、電子的な検査（OBD 検査）の適切な運用に努める。
 - ・ 複数の自動車メーカー等で発覚した型式指定申請に係る不正事案に対する再発防止策を講じ、認証審査や制度の適確な運用に努める。
 - ・ 自動運転車の交通事故に関し、原因究明及び再発防止に向けた取組を促進する。
- 自動車アセスメントによる安全な自動車等の普及促進
 - ・ 自動車の種類ごとの安全性に関する比較情報を提供し、自動車使用者の選択を通じて、自動車製作者等による、より安全な自動車の研究開発の促進及び普及拡大を図る。
 - ・ 具体的には、予防安全性能評価において、ドライバーモニタリングシステムやリスクの先読みによる安全運転支援システムを試験項目に追加するなど拡充を図る。
 - ・ さらに、衝突相手車との共存性能を評価する前面衝突試験（MPDB 前面衝突試験）の評価改善や歩行者頭部保護対策の強化等、交通事故の状況や技術の進化・高度化を踏まえて、新たな試験・評価方法の検討を行う。
- 自動車の検査の充実
 - ・ 近年、急速に普及している先進技術の機能維持を図るため、従来から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、電子的な検査（OBD 検査）を適切に運用し、OBD 検査の対象装置の見直し等更なる自動車検査の高度化を図る。
 - ・ 独立行政法人自動車技術総合機構と連携し、高度化された検査が、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。
 - ・ 不正改造を防止するため、立入検査や街頭検査の充実・強化を図り、不正改造車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。

- ・ 軽自動車の検査について、軽自動車検査協会における検査体制の充実強化を図る。
- 自動車の点検整備の推進
 - ・ 「自動車点検整備推進運動」を関係機関の協力の下に全国的に展開するなど自動車点検整備を推進する。
 - ・ 自動車運送事業者が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活用し、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。
 - ・ 整備不良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。
 - ・ 道路交通に危険を及ぼすなど社会的問題となっている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、不正改造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。
 - ・ 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の適切な運用に努める。
 - ・ 自動車特定整備事業者等における技術の向上、設備の近代化、経営管理の改善等を推進する。
 - ・ ペーパー車検や無車検運行等、不正事案に対する厳正な対処を図る。
 - ・ 衝突被害軽減ブレーキ等の先進技術（自動運転技術）等の機能維持による道路交通安全の確保のため、自動車の点検整備が全国どこでも実施できるよう、点検整備に必要な情報等が自動車製作者等から自動車特定整備事業者等に提供されるよう努める。
- リコール制度の充実を図る。
 - ・ 一般の自動車ユーザーから自動車の不具合情報を収集及び分析を行い、リコール制度の的確な運用に努める。また、自動車メーカー等からの情報収集を行うため、体制の強化を図る。
- 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。
 - ・ 自転車の安全性を証明する TS マークを始めとする各種マーク制度の周知を図り、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る気運を醸成する。
 - ・ 自転車が加害者となる交通事故に関し、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。
 - ・ 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。

○ 新しいモビリティの安全性の確保

- ・ 特定小型原動機付自転車の利用者の飲酒運転を始めとする違反防止や交通事故防止のため、関係事業者によるアルコールインターロックを導入した車両の活用や車体に搭載した GPS による歩道走行・逆走等の危険走行の検知といった新たな技術の活用について検討を行う。
- ・ 関係事業者と連携したガイドラインに基づく各種取組（購入者への車両区分の明示等の販売時における販売事業者による交通安全対策の推進等）を一層推進する。

5 道路交通秩序の維持

○ 交通事故抑止に資する交通指導取締りの推進

- ・ 交通事故分析に基づく指導取締りを推進する。
- ・ 飲酒運転、妨害運転等の悪質・危険な運転や、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。
- ・ 飲酒運転者の取締りの強化と、周辺者に対する捜査の徹底による周辺罪の積極的な適用を推進する。
- ・ 飲酒運転捜査におけるアルコール濃度の厳格な適用を図るための飲酒検知資機材を整備する。
- ・ 令和6年11月の改正道路交通法の施行により自転車の酒気帯び運転の罰則規定が整備されたことを踏まえた厳正な取締りを推進し、車両乗車時の飲酒運転の禁止の遵法意識を浸透させる。
- ・ 飲酒運転検挙時の運転免許保有者について、危険性帯有による免許停止処分を自転車等の飲酒運転者に対して積極的に実施する。
- ・ 携帯電話使用等のながら運転の指導取締りを推進する。
- ・ 令和8年4月1日から施行される、自転車への交通反則通告制度の導入を踏まえ、悪質・危険な自転車利用者に対する指導取締りを推進する。
- ・ 特定小型原動機付自転車等の電動モビリティに対する指導取締りを推進する。
- ・ 交通違反を繰り返す者に対する特定小型原動機付自転車運転者講習制度を適切に運用する。
- ・ 運転免許を保有する悪質・危険な違反を繰り返す者や違反により交通事故を発生させた者に対する免許停止処分を含めた的確な行政処分を実施する。
- ・ 関係事業者と連携したガイドラインに基づく各種取組の一層の推進と、事故実態、取組状況を確認・評価した上での更なる実効的な対策の検討、実施をする。
- ・ 関係事業者による、特定小型原動機付自転車の悪質・危険な利用者のサービス利用停止措置又はアカウント抹消措置等の対策を推進する。
- ・ ペダル付き電動バイクについては、令和6年11月の改正道路交通法の

施行により、ペダルのみを用いて走行する場合も原動機付自転車又は自動車の運転に該当することが明確化されたことを周知徹底する。

- ・ 無免許運転、通行区分違反等の、悪質・危険な運転に対する交通指導取締りを強化する。
- ・ ペダル付き電動バイクを電動アシスト自転車として販売する悪質な販売事業者等の捜査を推進する。
- ・ 外国人による無免許運転が多いことを踏まえ、雇用する外国人が無免許運転等を起こした場合における雇用者等の責任の解明を徹底する。
- ・ また、外国人の交通事故や違反取扱い時における出入国在留管理庁との連携を強化する。

○ 適正かつ緻密な交通事故事件捜査を一層推進する。

- ・ 交通事故事件捜査の科学化・合理化を図るため、交通事故の現場見取図の作成における小型無人機（ドローン）の活用を推進する。
- ・ 交通指導取締りににおけるウェアラブルカメラ等のカメラ映像の活用を推進する。

○ 暴走族対策の推進

- ・ 暴走族に対する指導取締りの推進

「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の取締りを行う。

また、不正改造行為に関する情報収集を徹底するとともに、関係機関と連携して、不正改造を敢行する者に対する取締りを強化するなど根源的な対策を講じる。

- ・ 車両の不正改造の防止

暴走行為を増長するような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改造に使用されることがないように、「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、関係者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への立入検査を行う。

6 救助・救急活動の充実

○ 消防機関と医療機関の緊密な連携・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。

- ・ 多数傷者発生時における救助・救急体制の充実を図る。
- ・ 救助・救急用資機材の整備を促進する。
- ・ 救助隊員及び救急隊員の教育訓練の充実を図る。
- ・ 現場急行支援システム（FAST）の整備を推進する。
- ・ 救急救命士の養成、ドクターカーの活用促進、ドクターヘリ事業の推進を図る。
- ・ 病院前救護の連携体制の充実を図る。
- ・ 救急医療機関等の整備や、医療機関において救急医療担当医師・看護

師等の養成を図る。

- ・ 医師の卒前教育において、救急医療に関する教育の充実に努める。
- 事故自動通報システム（ACN）及び緊急通報システム（HELP）の活用拡大
 - ・ 交通事故発生後においては、適切かつ早急に負傷者を処置できる救助救急体制の構築が重要であることから、交通事故の発生に関する情報を自動で知らせる交通事故自動通報システム（ACN）の活用を促進するとともに、検知対象の拡大を図る。また、自動車乗車中の事故発生時等に車載通信装置等を通じてその発生場所等の位置情報等を通報する緊急通報システム（HELP）の活用を拡大するとともにサービスの更なる普及のための広報啓発を推進する。
- 救急医療体制の整備
 - ・ 救急医療機関等の整備（救急医療設備の整備）
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。

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、経済的打撃を受け、又はかけがえのない生命を絶たれるなど、大きな不幸に見舞われており、交通事故被害者等を支援することは極めて重要である。
- 犯罪被害者等基本法の下、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。
- 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、交通事故発生時の情報提供のための窓口機能や、交通事故後の中長期にわたる被害者等へのコーディネーション機能を担うことに加え、引き続き、外部機関とのネットワークの構築、被害者等支援フォーラムの開催、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。
- 自動車損害賠償責任保険（共済）の適正化の推進
 - ・ 自動車事故被害者の適正な救済の観点から、被害者に対する適切な情報提供の徹底を保険会社等に指導するなど、保険金（共済金）の支払い等の適正化を図る。
- 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）車両による交通事故の被害者への救済の観点から政府の自動車損害賠償保障事業の適正な運用を図る。
- 無保険（無共済）車両対策の徹底
 - ・ 無保険（無共済）車両の運行の防止のため、街頭監視活動による注意喚起等の無保険（無共済）車両対策を徹底する。
また、ペダル付き電動バイクや電動キックボードなど新たなモビリティに対しても、加入促進のポスター・リーフレット・屋外広告等を通して引き続き自賠責保険（自賠責共済）の加入の周知を行い、無保険（無共

済)対策を徹底する。

- 損害賠償請求の援助活動等の整備（交通事故相談活動の充実）
 - ・ 自動車事故被害者が弁護士による無償の自動車事故に関する法律相談・示談あっ旋等を受けられるよう、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。
- 自動車事故被害者等に対する援助措置の充実
 - ・ 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適切に推進する。
 - ・ 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適切に推進する。
 - ・ 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（脊髄損傷）に対して十分な治療・リハビリテーション等の機会を確保するための環境整備を適切に推進する。
 - ・ 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及び短期入院・入所に係る費用助成を適切に推進する。
 - ・ 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。
 - ・ 独立行政法人自動車事故対策機構による、自動車事故被害者等への相談支援を実施している被害者団体に対して相談支援実施にかかる費用の支援を適切に行う。
 - ・ 公益財団法人交通遺児等育成基金による、交通遺児等に対する一定水準の育成金の給付について、社会経済情勢の変動も踏まえつつ、長期にわたり安定的になされるよう適切に援助を行う。
 - ・ 地方公共団体が運営する交通事故相談所において、複雑・多様かつ専門化する交通事故相談内容に対処するため、判例・相談事例、自動車保険等の最新情報を収集・分析し実務必携として提供するとともに、交通事故相談員全体の資質・能力の向上に向けた研修等を通じて、全国にある交通事故相談所のいずれにおいても質の高い交通事故相談を受けられる体制を整備するなど、交通事故相談活動の充実を図る。
 - ・ 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適切に推進する。また、在宅で療養生活を送る自動車事故による後遺障害者の短期入院・入所の受入れを行う協力病院・施設の環境整備を適切に推進する。
 - ・ 自動車事故による高次脳機能障害を有する者に対する自立訓練、社会復帰までの切れ目のない取組を適切に推進する。
 - ・ 事故の概要等の記録を残すこと、各種支援制度を知ること等を目的とした「交通事故被害者ノート」、「交通事故にあったときには」について、引き続きその周知を図る。

8 研究開発及び調査研究の充実

- 交通の安全を高めるため、次世代の ITS 構築に向けた路車間通信等を活用した交通安全対策に関する先行的なプロジェクトの実施等、産学官が連携し研究開発等を行う。
- 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交通事故への対策として、車車間及び路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を行う。
- 交通安全対策のより効率的、効果的、重点的な対策を図るため、事前事後評価等を客観的に行うためのデータの収集・分析手法の開発と普及を推進する。
- 交通事故の被害・損失の経済的分析に関する調査研究を推進する。
- 新たな技術を活用した交通管制システム等について、必要な調査研究や実証実験等を行い、新システムの確立、導入に向けた検討を進める。
- 高齢者の交通事故防止に関する研究を推進する。
- 高齢者の事故防止に有益な最新の先進技術搭載車種の周知、試乗会の実施など、普及・活用促進の取組を推進する。
- 緊急通報システム等の事故発生時の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のための広報啓発を図る。
- 救急医療機関との連携等により、交通事故分析の充実を図る。
 - ・ 救急自動通報 (D-CallNet) が発報した交通事故例について、交通事故状況や医療機関による診断・治療記録等を調査し、人体傷害の発生メカニズムの解明及び車両安全対策に資する研究を実施する。
 - ・ 衝突時の乗員等の被害を軽減する自動車の構造及び保護装置の改善を図るため、人体傷害データの収集等、医療機関との連携を推進する。
- 3Dバーチャルリアリティ技術等を活用した、より教育効果の高い体験型交通安全教育機材の開発を推進する。
- 安全な自動運転の社会実装に向けた調査研究を行う。
- 特定自動運行の許可に係る審査内容や手続等の明確化等の取組、特定自動運行実施者に対する立入検査の実施等により、特定自動運行許可制度の安全で円滑な公道実証実験のため、ガイドラインや道路使用許可の適正な運用と事業者に対する周知を図る。
- 交通事故分析のためのデータの充実・活用
 - ・ 更なる交通事故死傷者数の削減のためには、効率的かつ詳細な交通事故分析が必要なところ、公益財団法人交通事故総合分析センターが所有するマクロデータやマイクロデータの充実強化を図るとともにその活用を推進する。
 - ・ 「人」・「道」・「車」の三要素から交通事故に関する総合的、科学的な調査分析研究の高度化を図り、その成果を広く一般に提供して、産学官

民それぞれの立場で行う交通安全対策に貢献する。

- ・ 加えて、車載式の記録装置である「事故情報計測・記録装置（EDR）」、「映像記録型ドライブレコーダー」、「自動運転車の作動状態記録装置（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。
- 先進技術をさらに発展させるために、（産官学の適切な連携と役割分担により、）開発環境を整え、交通事故死傷者数ゼロを目指す。また、技術開発に資する、交通事故の映像データを、プライバシーに配慮しつつ活用していくことも検討する。
- 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。
- 遠隔操作型小型車の届出制度の周知、使用者に対する立入検査の実施等により、届出制度の適正かつ円滑な運用を図る。
- 遠隔操作型小型車の安全で円滑な公道実証実験のため、道路使用許可の適正な運用と事業者に対する周知を図る。
- 反則金のキャッシュレス化に向けた検討、システムの構築等、実現に向けた取組を推進する。
- 運転免許証とマイナンバーカードの一体化
 - ・ 令和7年3月に運用を開始した運転免許証とマイナンバーカードの一体化、マイナンバーカードとの一体化による住所変更手続きワンストップ化、住所地以外での迅速な経由更新及びオンラインによる更新時講習の円滑な運用に努める。
 - ・ スマートフォンに免許情報を記録するモバイル運転免許証については、国際標準である ISO18013-5 等を踏まえ、運転免許証の在り方の検討を進め、極力早期の実現を目指す。
 - ・ マイナ免許証に係る制度内容の周知を行う。
 - ・ 優良運転者等に対するオンライン講習受講等のメリットに関する周知により、交通違反や交通事故防止に係る意識を醸成する。
 - ・ 窓口を始め、実施体制の充実や予約の受付方法の不断の検討を行う。

第2章 鉄道交通の安全

第1節 鉄道事故のない社会を目指して

I 鉄道事故の状況等

1 鉄道事故の状況

- 鉄道(軌道を含む。以下同じ。)の運転事故は、長期的に減少傾向にあり、令和6年度は597件(速報値)であった。
- 令和6年度の死者数は247人(速報値)であり、負傷者数は250人(速報値)であった。
- 平成17年度に発生した乗客106人が死亡したJR西日本福知山線列車脱線事故、及び乗客5人が死亡したJR東日本羽越線列車脱線事故以降は乗客の死亡事故が発生しなかったが、令和7年度に長野電鉄長野線において、乗客1人が死亡する鉄道人身障害事故が発生した。

2 近年の鉄道運転事故の特徴

- 鉄道人身障害事故件数は、横ばいで推移している。令和6年度における鉄道運転事故全体の約5割(速報値)を占めている。
- 令和6年度において、ホーム等における鉄道人身障害事故は、鉄道人身障害事故全体のうち約7割(速報値)を占めている。
- また、踏切障害事故は長期的に減少傾向にあるが、令和6年度においても鉄道運転事故全体の約4割(速報値)を占めており、鉄道人身障害事故を合わせると約9割(速報値)を占めている。

II 交通安全基本計画における目標

- 列車の運転による乗客の死者数ゼロを目指す。また、鉄道運転事故全体の死者数を減少させることを目指す。

第2節 鉄道交通の安全についての対策

I 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減少傾向にあることから、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、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から、一層安全な鉄道輸送を目指し、重大な列車事故の未然防止を図るため、総合的な視点から施策を推進していく。
- また、令和6年度においては、鉄道人身障害事故と踏切障害事故を合わせると鉄道運転事故全体の約9割(速報値)を占めていることを踏まえ、利用者等の関係する事故を防止するため、効果的な対策を講じていく。

II 講じようとする施策

1 鉄道交通環境の整備

- 鉄道施設等の安全性の向上を推進する。

- ・ 鉄道施設の耐震性の強化等を推進する。
- ・ 軌道や路盤等の集中豪雨等への対策の強化や老朽化が進んでいる橋梁等の施設について計画的に更新を進める。
- ・ 駅施設等の段差の解消、ホームドアを始めとした設備等の整備によるバリアフリー化を推進する。
- 鉄道車内の安全対策を推進する。
 - ・ 鉄道車内への防犯カメラの設置等による安全対策を推進する。
- 運転保安設備等の整備を推進する。
 - ・ 自動列車停止装置や運転士異常時列車停止装置、運転状況記録装置等の運転保安設備等について、引き続き整備を推進する。

2 鉄道交通の安全に関する知識の普及

- 鉄道交通の安全に関する知識の普及を図る。
 - ・ 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の正しい利用方法の表示の整備等により、利用者や踏切通行者、鉄道沿線住民等へ安全に関する知識を分かりやすく、的確に提供する。
 - ・ 関係機関等の協力の下、全国交通安全運動等において広報活動を積極的に実施する。

3 鉄道の安全な運行の確保

- 鉄道事業者への保安監査を実施する。
 - ・ 鉄道事業者に対し、定期的に又は事故の発生状況等に応じて保安監査等を実施し、適切な指導を行う。
 - ・ 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に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。
- 運転士の資質の保持を図る。
 - ・ 運転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。
- 事故情報及びリスク情報の分析・活用を推進する。
 - ・ インシデント等の情報を収集・分析し、鉄道事業者へ周知する。
 - ・ 鉄道事業者の安全担当部長等による鉄道保安連絡会議を開催し、事故及び事故防止対策に関する情報交換等を行う。
- 気象情報等の充実を図る。
 - ・ 鉄道交通に影響を及ぼす自然現象を的確に把握し、情報の質的向上と適時・適切な発表及び迅速な伝達に努める。
 - ・ 気象、地震、津波及び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。
- 大規模な事故等が発生した場合の適切な対応を実施する。
 - ・ 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、大規模な事故又は災害が発生した場合に、迅速かつ的確な情報の収集・連絡を実施する。

- 運輸安全マネジメント評価を実施する。
 - ・ 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、事業者による防災意識向上及び事前対策強化等を図り、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安全対策を講ずる。
- 計画運休への取組を指導する。
 - ・ 台風等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場合は、利用者に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鉄道事業者を指導する。
 - ・ 情報提供を行うに当たっては、在留外国人及び訪日外国人にも対応するため、多言語での情報提供体制の強化も指導する。

4 鉄道車両の安全性の確保

- 適時・適切に鉄道車両の構造・装置に関する保安上の基準の見直しを図る。

5 救助・救急活動の充実

- 主要駅における防災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・協力体制の強化を推進する。
- 重大事故発生時等における救急・救助活動の充実を図る。
- 大規模事故による多数傷病者の発生に備え、平時より鉄道事業者と消防機関、医療機関等の連携・協力体制の強化を図る。

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、事故発生時の情報提供のための窓口機能や、事故後の中長期にわたる被害者等へのコーディネート機能を担うことに加え、引き続き、外部機関とのネットワークの構築、被害者等支援フォーラムの開催、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

- 鉄道事故等の原因究明を行い、事故等防止に寄与する。

8 技術開発の充実

- 鉄道の安全性向上に関する技術開発を推進する。

第3章 踏切道における交通の安全

第1節 踏切事故のない社会を目指して

I 踏切事故の状況等

1 踏切事故の状況

- 踏切事故（鉄軌道の運転事故のうち、踏切障害事故及びこれに起因する列車事故をいう。）は、長期的に減少傾向にある。
- このような踏切事故の減少は、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4割（速報値）を占めている状況にあり、改良すべき踏切道がなお残されている現状にある。

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、
 - ① 踏切道の種類別にみると、発生件数では第1種踏切道が最も多いが、踏切道100か所当たりの発生件数でみると、第4種踏切道が最も多くなっている。
 - ② 衝撃物別では自動車と衝撃したものが約4割（速報値）、歩行者と衝撃したものが約4割（速報値）を占めている。
 - ③ 原因別でみると直前横断によるものが約5割（速報値）を占めている。
 - ④ 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（速報値）を占めている。
- ことなどが挙げられる。

II 交通安全基本計画における目標

- 踏切道における交通の安全と円滑化を図るための措置を総合的かつ積極的に推進し、踏切事故の発生を極力防止する。

第2節 踏切道における交通の安全についての対策

I 今後の踏切道における交通安全対策を考える視点

- 踏切事故件数及び踏切事故による死傷者数ともに、長期的に減少傾向にあることを考えると、第11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。
- 踏切事故は一度発生すると、多数の死傷者を生ずるなど重大な結果をもたらすおそれがあることから、立体交差化、統廃合等により、踏切道を削減していくことが必要である。
- また、踏切道における交通量その他の事情を考慮して対策を実施すべき踏切道に対して、より効果的な安全対策や高齢者等の歩行者に対するバリアフリー化を積極的に推進する。
- 「開かずの踏切」等について、渋滞の軽減による一層の交通円滑化及び環

境保全を見据え、それぞれの踏切の状況等を勘案し、総合的な対策を推進する。

- 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。
- 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、重点的に対策を推進していくことも重要である。

Ⅱ 講じようとする施策

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、バリアフリー化の促進

- 「開かずの踏切」等の都市活動に大きな支障を生じさせている踏切に対し、連続立体交差化、単独立体交差化等の「抜本対策」と、歩行者等立体横断施設、歩道拡幅等の「速効対策」の両輪による総合的な対策を緊急的かつ重点的に推進する。
- 歩道が狭隘な踏切等に対し、歩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等、事故防止効果の高い構造への改良を促進する。
- また、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等、踏切横断交通量削減のための踏切周辺対策等を促進する。
- 踏切道のバリアフリー化に向けて、踏切道内誘導表示等の設置を推進する。

2 踏切道の統廃合の促進

- 踏切道の改良の実施に併せて、近接の第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。

3 踏切保安設備等の整備及び交通規制の実施

- 踏切遮断機、警報時間制御装置、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、事故防止効果の高い踏切保安設備の整備を促進するとともに、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性能化を推進するほか、道路の交通量等を勘案し、必要に応じて交通規制を実施する。
- また、AI カメラ等の新たな技術を活用した対策を検討する。
- 統廃合や第1種踏切道化が困難な第4種踏切道に対して、踏切事故の減少に期待ができる設備の整備を促進する。

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

- 「踏切安全通行カルテ」を作成・公表し、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。
- 鉄道事業者等による高齢者施設や病院等の医療機関への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、適切に対応する。

海上交通の安全

第1節 海難のない社会を目指して

I 海難の状況

- 令和3年から令和6年までの船舶事故隻数は、年平均1,854隻であり、それ以前の5年間の年平均と比べると、約9%減少している。
- 船舶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割が発生しており、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、機関取扱不注意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。
- 令和3年から令和6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137名であり、それ以前の5年間の年平均と比べると、約6%減少している。
- 令和3年から令和6年までの人身事故者数は、年平均2,415名であり、それ以前の5年間の年平均と比べると、約8%減少している。
- 人身事故の発生海域をみると、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。

II 交通安全基本計画における目標

- 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。）を令和7年と比較し約1割削減を目指す。
- 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。
- 海難等における死者・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

I 今後の海上交通安全対策を考える視点

- 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。
- 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が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強化を図る。
- 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・強化等の対策を推進する。

- 海難が発生した場合に乗船者等の迅速かつ的確な搜索・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推進することで、救助率の向上を図る。

II 講じようとする施策

1 海上交通環境の整備

- 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。
- 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。また、関係機関間における連絡体制の構築を図る。
- 漁船の安全な航行や荒天時等における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。
- 近年、激甚化する台風等の自然災害に伴う航路標識の倒壊等を未然に防止し、災害時でも海上交通安全を確保するために、航路標識等の強靱化を図る。
- 港湾の大規模地震対策、津波対策、高潮・高波・暴風対策を図る。
- 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、地域の防災計画とも整合性を図りつつ、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等についての現状の把握に努めるとともに、耐震化等の技術開発を行う。
- 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、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。
- 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、同センターの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 航路標識を整備する。
- 東京湾から四国沖に至る船舶交通量が多い海域は、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、バーチャル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。

- 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など、事故防止に係る取組を推進する。
- 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、沿岸域情報提供システム（海の安全情報）や船舶自動識別装置（AIS）、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。
- 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。
- 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するほか、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。また、水路通報及び航行警報の内容は利用者が視覚的に容易にその海域を把握することができるよう、ビジュアル情報としても提供するなど安全対策を推進する。
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て適切に対応する。
- 海上交通に影響を及ぼす自然現象を的確に把握し、気象情報等の質的向上と適時・適切な発表及び迅速な伝達に努める。また、気象、津波及び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。
- 高齢者、障害者等に対応した旅客船ターミナルの整備を促進する。
- 港湾の施設単位ごと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 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、関係団体との連携強化や SNS の活用に加え、影響力のあるインフルエンサーやマリンレジャー用品の販売事業者と連携した情報発信等、あらゆる手段により、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。

- 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。
- 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

- ヒューマンエラーによる事故を未然に防止するため、AIS 等の技術の活用と普及、関係者の自主的な安全対策の促進、効果的な情報提供・注意喚起を通じ安全意識の向上を図るとともに、AIS を活用した乗揚げ防止対策の推進を図る。
- 運航労務監理官による立入検査を強化するなど、引き続き旅客船事業者等に対する指導監督の充実を図る。
- 事故原因の分析を踏まえた適切な再発防止策を策定し、その徹底を図る。
- 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、事業者による防災意識向上及び事前対策強化等を図り、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安全対策を講ずる。
- 安全統括管理者、運航管理者等に対する資格者証制度等の導入により、安全管理体制の強化を図る。
- 事業者及び国による安全情報の公表を行い、事業者による運航の安全確保に関する取組の促進を図る。
- 海技資格制度の適切な運用や船員教育の適切な実施等を通じて、海技士の知識技能の維持向上を図る。
- 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。
- 免許制度及び強制水先制度を適切に運用するとともに、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。
- 国際条約の基準に適合していない船舶（サブスタンダード船）の排除を目的に、東京 MOU を始めとする国際的な協力体制の下、我が国に寄港する外国船舶の資格証明、当直基準等に関する監督（PSC）を推進する。
- 旅客船事業者及びタンカー等の危険物輸送船事業者に対し、津波避難の実効性を向上させるため、津波避難マニュアルに基づく訓練の継続的な実施及び改善を支援する。一方で、日本に入港する外国籍船に対して、津波避難の主要ポイントを押さえた「津波対応シート」を周知し、津波発生時における円滑な退避及び人命の保護を推進する。
- 内航を始めとする船舶への新技術の導入を促進することで、船員の労働環境改善や船舶の安全性向上を図るとともに、必要に応じて関係基準の見

直し、検討又は策定等を進める。

- ダイビング船安全対策ガイドラインを活用して安全啓発活動を行い、ダイビング船の航行の安全確保を図る。

4 船舶の安全性の確保

- 国際海事機関（IMO）における船舶の構造・設備等の国際的に統一された安全基準の策定のため、我が国の技術的な知見の蓄積を活用して、積極的に検討に参画するとともに、国内法令への取り入れを着実に実施する。
また、自動運航船や水素・アンモニアを代替燃料とする船舶等、社会の需要に対応して開発が進む次世代船舶の安全性担保のため、国内外の技術開発の動向を注視しつつ、船舶の安全基準等の整備・検討を行う。
- 船舶の安全性を確保するため、船舶の構造・設備等に関する検査体制の充実及び船舶検査の更なる高度化を図るとともに、船舶検査官及び運航労務監理官による立入検査を実施する。
- サブスタンダード船の排除を目的に、東京 MOU を始めとする国際的な協力体制の下、我が国に寄港する外国船舶の構造・設備等に関する監督（PSC）を推進する。

5 小型船舶の安全対策の充実

- 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、機関取扱不注意、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。
- 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の配布や「ウォーターセーフティガイド」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。
- 訪船指導等の機会を利用するほか、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とともに、事故防止策等の情報提供・注意喚起を行う。
 - ・ 小型船舶の衝突事故を防止するため、衝突防止対策として、船舶同士が互いに動静を把握するための簡易型 AIS 等の普及促進を引き続き図るとともに、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、船舶同士の通信等が可能となるアプリケーションの普及を推進する。
- 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。

- 海難防止講習会や訪船指導等の様々な機会を活用して小型船舶操縦者の遵守事項の啓発を行うとともに、遵守事項違反制度の適切な運用により小型船舶操縦者の資質向上を図る。
- 自己救命策確保の取組を積極的かつ効果的に推進し、ライフジャケットの着用効果等への理解と、その着用の指導徹底を図る。また、着用義務違反に対する指導・取締りを充実させ、ライフジャケットの着用率を向上させる。
- 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・民間団体と連携し、整備事業者等による定期的な点検整備の有用性について訪船指導等を通じた周知に加え、SNSを活用した効果的な周知を行い、同点検整備の実施を推進する。
- ミニボート（長さ3m未満、機関出力1.5kW未満で、検査・免許が不要なボート）の安全・安心な利用を推進するため、ユーザーの資質向上に向けた周知・啓発の取組を行う。
- 漁船の船舶事故は、衝突が最も多く、見張り不十分、操船不適切のヒューマンエラーを原因とす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。
- 近年、カヌー、SUP等の免許や検査が不要なウォーターアクティビティが多様化・活発化している。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ることから、各種アクティビティの特性や注意点について、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。
- 係留・保管能力の向上と効果的な規制措置の実施等により、プレジャーボートの放置艇対策の推進を図る。

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。
- 海上交通の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を図る。

7 救助・救急活動の充実

- 海難による遭難者の救助には、海難発生の第一報の早期入手が極めて重要であることから、「緊急通報用電話番号『118番』、聴覚や発話に障害を持つ方を対象とした『NET118』の有効活用」及び「防水パック入り携帯電話等による連絡手段の確保」に関する指導・啓発及び広報活動等を実施する。

- 海難救助を迅速かつ的確に行うために、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、中軌道衛星を用いた MEOSER システム等を活用するとともに、映像通報システム「Live118」を活用することで、海難情報を早期かつ正確に入手する体制の構築を図る。
- 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・救急員による救急救命体制を強化する。
- 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、関係団体と協力を行う。

8 被害者支援の推進

- プレジャーボートの保険加入を促進するため、ユーザーへの周知活動及び関係団体への働き掛けを行う。
- 海難事故に備えた保険契約の締結等被害者保護のための船主等の賠償責任保障制度の充実に引き続き取り組む。
- 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、事故発生時の情報提供のための窓口機能や、事故後の中長期にわたる被害者等へのコーディネート機能を担うことに加え、引き続き、外部機関とのネットワークの構築、被害者等支援フォーラムの開催、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

- 船舶事故等の原因究明を行い、事故等防止に寄与する。
- 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」において専門的な事故解析、原因究明の深度化、防止技術及び適切な対策の立案に関する研究開発等を推進する。

10 海上交通の安全対策に係る調査研究等の充実

- 海上技術安全研究所において、自動運航船やゼロエミッション船を始めとする次世代船舶等の安全性評価・リスク解析手法、自動操船・操船支援技術の高度化及び船体構造評価技術に関する研究開発を推進する。また、海難事故の高度な再現技術や海難事故の適切な評価手法、再発防止技術に関する研究開発を推進する。
- 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、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 データ交換システム (VDES)」については、次世代 AIS と位置づけられ、国際標準の策定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、我が国への導入可能性の検討を行う。

航空交通の安全

第1節 航空事故のない社会を目指して

I 航空事故の状況

- 我が国における民間航空機の事故の発生件数は、令和6年は18件、これに伴う死亡者数は7人、負傷者数は17人である。事故の内訳をみると、小型機等による事故が、令和6年には18件中11件であるなど半数以上を占める傾向にある（データは令和6年12月末現在の値である。）。
- 我が国の特定本邦航空運送事業者（客席数が100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航空運送事業を営する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件数をみると、年数件程度ではあるものの、下げ止まりの傾向がみられる。

第2節 航空交通の安全についての目標

I 目標設定の考え方【P】

- 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。
- 以下の考え方に基づく22の指標について、5年間で約17%の削減を図る。
これらの目標については、航空安全プログラムにおける安全指標・目標の検証結果とも整合を図る。

（運航者に着目した安全指標）

(1) 定期便を運航する本邦航空運送事業者	① 航空事故発生率（時間あたり）
	② 航空事故発生率（回数あたり）
	③ 航空事故発生率（回数あたり）（定期便に限る）
	④ 重大インシデント発生率（時間あたり）
	⑤ 重大インシデント発生率（回数あたり）
(2) (1)以外の航空運送事業者及び航空機使用事業者	⑥ 航空事故発生率（時間あたり）
	⑦ 航空事故発生率（回数あたり）
	⑧ 重大インシデント発生率（時間あたり）
	⑨ 重大インシデント発生率（回数あたり）
(3) 国、地方公共団体	⑩ 航空事故発生率（時間あたり）
	⑪ 航空事故発生率（回数あたり）
	⑫ 重大インシデント発生率（時間あたり）
	⑬ 重大インシデント発生率（回数あたり）
(4) 個人	⑭ 航空事故発生率（時間あたり）
	⑮ 航空事故発生率（回数あたり）
	⑯ 重大インシデント発生率（時間あたり）
	⑰ 重大インシデント発生率（回数あたり）

(交通管制分野に着目した安全指標)

- ・ 管制取扱機数あたりの、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（2指標）

(空港分野に着目した安全指標)

- ・ 着陸回数あたりの、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及び重大インシデント発生率（2指標）
- ・ 着陸回数あたりの、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（1指標）

II 交通安全基本計画における目標

- ① 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。
- ② 航空事故発生率、重大インシデント発生率及び人の死傷又は航空機が損傷した事態の発生率に関する 22 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

I 今後の航空交通安全対策を考える視点

- 航空事故発生 of 更なる削減を図るため、指標を通じ安全を管理・向上させる航空安全プログラムの更なる推進を図るなどの航空安全対策の深化・高度化を進める。
- 空港需要が増加する状況を踏まえ、空港機能強化等の需要増への対策と、航空交通システムの安全維持・向上を一体として進める。
- 安全向上のための技術開発の推進や、新技術や産業の発展に伴う安全行政の新たな展開を図る。

II 講じようとする施策

1 航空安全プログラムの更なる推進

- 業務提供者における SMS の強化
 - ・ 業務提供者において安全指標及び安全目標の設定等が的確に実施されるよう、指導、監督、助言等を実施する。
- 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、国際標準の動向及び技術開発の状況等を踏まえ、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の策定、改正を検討する。
 - ・ 基準の改正を検討する国際会議等へ積極的に参画する。
- 業務提供者に対する監査等の強化
 - ・ 各分野の業務提供者に対し定期的、随時に監査等を実施する。

- ・ 義務報告分析で得られたリスク評価に応じた監査の重点化を図る。
- 安全情報の収集・分析、予防的安全対策の推進
 - ・ 義務報告制度により収集した情報を分析するとともに関係者と共有し、再発防止及び予防的対策に活用する。
 - ・ 自発報告制度により収集された情報に基づく提言を、予防的安全対策に活用する。
- 安全文化の醸成及び安全監督の強化
 - ・ 講習会等を通じ、安全文化の啓発、航空活動関係者との情報共有等を図る。
 - ・ 担当職員への教育訓練等による安全監督の強化を図る。

2 航空機の安全な運航の確保

- 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
 - ・ 高度な人的資源たる操縦士及び整備士の安定的確保のため、中長期的な視点で計画的に養成・確保に向けた取組を継続するとともに、技能維持向上等のため、技能証明等諸制度の適切な運用及び必要な見直しを図る。
 - ・ 安全で効率的な運航のための運航基準の検討及び策定を実施する。
 - ・ 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、必要な指導等を実施する。
 - ・ 技能発揮訓練制度等を通じ、ヒューマンエラーに起因した事故等を防止するため、操縦者に対するコミュニケーション能力等の操縦技量以外のスキルの定着を図る。
- 危険物輸送安全対策の推進
 - ・ 危険物輸送規則の国内法令化と運用を実施する。
 - ・ 危険物輸送に関する対策について国際機関で行われる検討へ積極的に参画する。
 - ・ 危険物の航空輸送に携わる事業者等への教育訓練及び輸送の管理に関する指導を実施する。
 - ・ 旅客手荷物内の危険物に関する国民への周知・啓蒙を図る。
- 小型航空機等に係る安全対策の推進
 - ・ 小型航空機等による航空事故等の発生状況を踏まえ、安全対策の検討充実を図る。
 - ・ 特定操縦技能審査制度等を通じ、操縦者の技量維持、整備点検の確実な実施を図る。
 - ・ 安全情報の共有、安全意識の啓蒙等を推進するため、関係団体と連携し安全講習会等に係る取組を強化する。
 - ・ 先進技術を活用した安全対策の普及のための活動を行う。

- 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、事業者による防災意識向上及び事前対策強化等を図り、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安全対策を講ずる。加えて、飲酒事案対策についての取組を的確に確認する。
- 外国航空機の安全性の確保
 - ・ ランプインスペクションの更なる充実、強化を図る。
 - ・ 事故等が発生した際の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との連携を図る。
- 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自然現象を的確に把握し、情報の質的向上と適時・適切な発表及び迅速な伝達に努める。
 - ・ 気象、地震、津波及び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

- 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
 - ・ 技術の進捗等に対応し安全基準を策定する。
 - ・ 安全性の向上に資する技術に関する調査を実施する。
 - ・ 我が国における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の収集、分析及び関係者への提供を実施する。
- 航空機の検査の的確な実施
 - ・ 国産及び輸入航空機の安全・環境基準への適合性審査を実施する。
 - ・ 国の検査に代わり基準適合性確認を行う民間事業者を指導・監督する。
 - ・ 運航開始後の国産航空機の安全性を維持する。
- 航空機の整備審査の的確な実施
 - ・ 航空運送事業者の新規参入、新型式機の導入、整備業務の委託等多様化への対応を図る。

4 航空交通環境の整備

- 増大する航空需要への対応及びサービスの充実
 - ・ 管制情報処理システムの機能を向上させる。
 - ・ 低高度における小型航空機の計器飛行方式による運航の実現を図る。
 - ・ 航空保安職員の教育の充実を図る。
 - ・ 大都市圏における拠点空港等の整備を進める。
- 航空交通の安全確保等のための施設整備の推進
 - ・ データリンク利用拡大に伴う必要な環境を構築する。
 - ・ 航空路監視機能の高度化を進める。
 - ・ GNSS の脆弱性への対策を進める。

- ・ 航空保安施設の老朽化対策を推進する。
- ・ 災害時や電源消失時等における施設の信頼性・安定性を確保する。
- 空港の安全対策等の推進
 - ・ 滑走路誤進入に係る注意喚起システムの強化を図る。
 - ・ 空港の維持管理を着実に実施する。
 - ・ 空港における災害対策の強化を図る。

5 無人航空機等の安全対策

- 無人航空機の運航管理システム（UTM）の段階的導入を進める。
- 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。
- 小型無操縦者航空機の社会実装に向けて必要となる基準等の整備を進める。
- 「空飛ぶクルマ」の運航拡大に向けて必要な環境整備を図る。

6 救助・救急活動の充実

- 航空機の遭難、事故等の事態に迅速かつ適切に対応するため、関係機関相互の連携を強化するなど救助・救急体制を強化
 - ・ 消防体制及び救急医療体制を強化する。

7 被害者支援の推進

- 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、無保険の状態で飛行することがないように引き続き対策を講じる。
- 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、事故発生時の情報提供のための窓口機能や、事故後の中長期にわたる被害者等へのコーディネート機能を担うことに加え、引き続き、外部機関とのネットワークの構築、被害者等支援フォーラムの開催、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

- 航空事故等の原因究明を行い、事故等防止に寄与する。

9 航空交通の安全に関する研究開発の推進

- 航空交通の安全に関する研究開発の推進による航空交通の安全確保
 - ・ 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を進める。
 - ・ 滑走路路上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、管制側・機体側におけるデジタル技術等の更なる活用に向けた調査・研究を進める。