

中央交通安全対策会議専門委員会議（第4回）（令和7年9月22日開催）における資料4「第12次交通安全基本計画（中間案）」からの主な修正箇所

○まえがき

【P0】

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~~7~~~~6~~年中の死者数は2, ~~547,663~~人と6分の1以下にまで減少し、現行の交通事故統計となった昭和23年以降で最少となるとともに、~~5~~6年連続で3,000人を下回った。また、重傷者数については、ピーク時であった昭和44年の12万7,866人に比較すると、令和7年中の重傷数は●万●●●●人と、約5分の1【P】まで減少し、6年連続で3万人を下回った。

※ 以下、P1、P11、P13～14、P18の関係箇所と同様に、令和7年交通事故死者数の確定に伴う修正。

【P6】

3. 横断的に重要な事項

(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~~各種データや統計を用いた事前評価、事後評価等の客観的分析に基づいて実施するとともに、事後評価で得られた結果を他の対策に役立てる~~など結果をフィードバックする必要がある。

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た上で、より効果的な施策を目指す。

第1部 陸上交通の安全

第1章 道路交通の安全

【P14】

第2節 道路交通の安全についての目標

2 道路交通事故の見直し

道路交通を取り巻く状況は、社会経済社会情勢の動向に伴い今後複雑に変化すると見込まれる。令和3年から6年にかけては、交通事故死者数等が横ばいで推移している。この要因としてが、当該期間には新型コロナウイルス感染症の感染拡大や、5類感染症への移行による広範囲な伴う影響等も想定されあり、今後の見直しについては予断を許さない状況である。したがって、継続的に引き続き、推移を注視し、分析し、変化に即応した結果に応じて、みていく必要があり、実態等に即した施策立案、見直しを推進していく。

【P24、25】

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

<重視すべき視点>

(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

・・・。

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。また、自動車の運転者に対しても、令和8年4月から適用される自転車の側方を通過する際の安全確保に関する規定を始め、車道を通行する自転車の安全を確保するための交通ルールについて周知を図る。

・・・。

【P30、31】

(10) 地域が一体となった交通安全対策の推進

・・・。

このため、地域の実情をに知悉精通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等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。

・・・。

また、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民間団体・事業者について、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。

【P49】

Ⅱ 講じようとする施策

1 道路交通環境の整備

(14) 道路交通情報の充実

エ 分かりやすい道路交通環境の確保

・・・。

外国人の交通安全対策を推進するため、外国人運転者の交通事故多発箇所等において、英語表記等の看板や路面標示等による注意喚起等の取組を強化する。

【P53】

2 交通安全思想の普及徹底

・・・。

このほか、地域が一体となった交通安全教育・普及啓発活動を効果的に推進するため、地域や家庭においては、こども、父母、祖父母等の各世代が交通安全について話し合い、注意を呼び掛けるとともに、例えば正しい道路横断方法の実践や反射材用品の着用、自転車乗車時のヘルメット着用等について率先して実践するなど世代間交流の促進に努める。

・・・

【P57】

(1) 段階的かつ体系的な交通安全教育の推進

カ 高齢者に対する交通安全教育の推進

・・・・・・特に、歩行者横断中の交通死亡事故における法令違反別では、高齢者は高齢者以外と比較して「横断違反[※]」の割合が高い実態を踏まえ、交通ルールの遵守を促す交通安全教育に努める。

※ 横断違反：「横断歩道外横断」、「斜め横断」、「駐停車車両の直前・直後の横断」、「走行車両の直前・直後の横断」及び「指定横断禁止区間の横断」の道路交通法違反をいう。

【P58、59】

ク 外国人に対する交通安全教育等の推進

・・・。

また、訪日外国人を始めとする外国人の交通ルールの遵守を図るため、レンタカー事業者業界、シェアサイクル事業者、特定小型原動機付自転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。

加えて、外国人の交通安全意識を醸成するため、地域の交通安全活動に、外国人コミュニティや居住する外国人の参加を促し、その取組を支援する活動を推進する。

【P64】

(3) 交通安全に関する普及啓発活動の推進

エ 自動車（二輪車を含む。）の安全運転の推進

(オ) 児童を含むチャイルドシートの正しい使用の徹底

・・・。

また、6歳以上であっても、体格等の状況により、シートベルトを適切に着用させることができない場合にはチャイルドシートを使用させることが望ましいこと等についての理解、普及及びその実践を呼び掛けるなど、広報啓発を強化し、適切なチャイルドシートの使用の定着化を図り、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。

・・・

【P68】

(4) 交通の安全に関する民間団体等の主体的活動の推進

・・・。

また、必ずしも組織化されていない交通ボランティア等に対しては、資質の向上に資する援助を行うことなど等により、その主体的な活動及び相互間の連絡協力体制の整備を促進する。加えてまた、交通指導員及び交通ボランティア等に対する講習等の機会において、地域の見守り活動に関する各地域の実情及び課題を共有するとともに、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。

・・・。

【P76】

3 安全運転の確保

(5) 事業用自動車の安全プラン等に基づく安全対策の推進

キ 運転者の健康起因事故防止対策の推進

運転者の疾病により、運転を継続できなくなる健康起因事故を防止するため、「事業用自動車の運転者の健康管理マニュアル」の周知徹底を図るとともに、睡眠時無呼吸症候群、脳血管疾患、心臓疾患・大血管疾患、視野障害等の主要な疾病について、対策ガイドラインの周知徹底を図るとともに、中小の事業者への受診費用の補助制度を通して、スクリーニング検査の普及を促進する。

【P81】

4 車両の安全性の確保

(1) 車両の安全性に関する基準等の改善の推進

イ 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

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

道路標識注意喚起装置や後付けも含めたアルコール・インターロックの普及促進を図る。

・・・

【P82】

(2) 自動運転車の安全対策・活用の推進

交通事故の多くが運転者のミスに起因しているため、先進安全技術の活用に加え、自動運転の実用化は交通安全の飛躍的向上に資する可能性があると考えられる。自動運転技術は実装が進んでいる一方で、開発競争中の技術でもあることから、自動運転車の安全対策及び活用の両方を推進する。~~一方で自動運転技術は開発途上の技術でもあることから、自動運転車の活用促進及び安全対策の両方を推進する。~~

【P87】

5 道路交通秩序の維持

(1) 交通指導取締りの強化等

ア 一般道路における効果的な交通指導取締りの強化等

(イ) 背後責任の追及

事業活動に関してなされた無免許運転、過積載、過労運転等の違反については、自動車の使用者等に対する責任追及を徹底するとともに、必要に応じ自動車の使用制限命令や荷主等に対する再発防止命令を行うほかに、また、運送事業者やその他の事業者について、その背後責任が明らかとなった場合は、関係省庁との連携の下、それらの者に対する指導、監督処分等を行うことにより、悪質な事業者の排除や是正に向けて取り組むなど、この種の違反の防止を図る。また、事業所における従業員による飲酒運転の発覚時の自動車の使用者の責任追及を含め、運行管理者・安全運転管理者による運転前後の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が徹底されるよう、指導を行うとともに履行状況の確認を行う。

・・・

【P89】

(2) 交通事故事件等に係る適正かつ緻密な捜査の一層の推進

ア 危険運転致死傷罪の立件を視野に入れた捜査の徹底

交通事故事件等の捜査においては、初動捜査の段階から自動車の運転により人を死傷させる行為等の処罰に関する法律（平成 25 年法律第 86 号。以下「自動車運転死傷処罰法」という。）第 2 条又は第 3 条（危険運転致死傷罪）の立件も視野に入れ、適正かつ緻密な捜査を推進する。

なお、危険運転致死傷罪については、より適正な処罰を実現するため、法制審議会の調査審議の結果を踏まえて構成要件を見直すための法改正を行うなど適切に対応する。

【P94】

6 救助・救急活動の充実

(1) 救助・救急体制の整備

コ 緊急通報システム・事故自動通報システムの活用拡大

交通事故等緊急事態発生時における負傷者の早期かつ的確な救出及び交通事故処理の迅速化のため、人工衛星を利用して位置を測定するGPS技術や、その位置を地図表示させる技術、重症度合の判定に資する技術等を活用し、自動車乗車中の交通事故発生時に車載通信装置等を通じてその発生場所の位置情報や交通事故情報を消防・警察等の通信指令室の地図画面に表示できるように自動通報することなど等により緊急車両等の迅速な現場急行を可能にする緊急通報システム(HELP[※])や先進型事故自動緊急通報装置(AACN[※]) 事故自動緊急通報装置(ACN)の広報・啓発を含めた活用を促進するとともに、検知対象の拡大を図る。

※ AACN : Advanced Automatic Collision Notification

【P98】

7 被害者支援の充実と推進

(3) 交通事故被害者支援の充実強化

ア 自動車事故被害者等に対する援助措置の充実

- (ア) 独立行政法人自動車事故対策機構 (以下「ナスバ」という。)による、交通遺児等に対する生活資金貸付けを推進する。
- (イ) 独立行政法人自動車事故対策機構ナスバによる、自動車事故によって重度の後遺障害(遷延性意識障害)を負った被害者の治療・看護を専門に行う療護施設の設置・運営、及び自動車事故によって後遺障害を負った被害者のリハビリテーションの機会確保に向けた取組を推進する。
- (ロ) 独立行政法人自動車事故対策機構ナスバによる、自動車事故によって重度の後遺障害(脊髄損傷)を負った被害者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推進する。
- (ハ) 独立行政法人自動車事故対策機構ナスバによる、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行う。
- (ニ) 独立行政法人自動車事故対策機構ナスバによる、介護料受給者への相談・情報提供等の充実・強化を図る。
- (ホ) 独立行政法人自動車事故対策機構ナスバによる、自動車事故被害者等への相談支援実施にかかる費用助成を適切に行う。
- (ヘ) 独立行政法人自動車事故対策機構ナスバによる、自動車事故被害者等に対する各種支援制度について周知徹底を図る。
- (ヘ) 公益財団法人交通遺児等育成基金による、交通遺児に対する一定水準の育成金の給付について、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援助を行う。

(ク) 在宅で療養生活を送る自動車事故による後遺障害者の介護者が、様々な理由により介護が難しくなる場合「介護者なき後」に備えた環境整備を推進するため、グループホーム・訪問系介護事業所等の支援を行う。

・・・

【P99】

イ 交通事故被害者等の心情に配慮した対策支援の推進

・・・。

警察において、交通事故被害者等に対して交通事故の概要、捜査経過等の情報を提供するとともに、刑事手続の流れや各種相談機関等を教示し、まとめた「被害者の手引」また、交通事故被害者等がその要望や置かれている状況等を記録することのできる「被害者手帳」等を作成し、活用する。特に、ひき逃げ事件、交通死亡事故等の重大な交通事故事件の被害者等については、被疑者の検挙、送致状況等を連絡する被害者連絡制度の充実を図る。また、交通死亡事故等の被害者等からの加害者の行政処分に係る意見聴取等の期日や行政処分結果についての問合せに応じ、適切な情報の提供を図る。

さらに、重大・悪質な交通事故事件等については、各都道府県警察本部の交通捜査担当課に設置した交通事故事件捜査統括官及び交通事故鑑識官が事故現場に赴いて客観的証拠の収集等の捜査指揮を行うなど、適正かつ緻密な交通事故事件捜査を推進する。加えて、同様に設置した被害者連絡調整官等が、各警察署で実施する被害者連絡について指導を行うほか、自ら被害者連絡を実施するなどして組織的な対応を図るとともに、職員に対し交通事故被害者等の心情に配慮した対応について徹底を図る。

・・・

【P100】

エ 交通事故被害者等支援に関する情報発信

関係省庁は、交通事故被害者等支援に関する各種取組について、各省庁ウェブサイト上に掲載するなど、積極的な情報発信を行うことにより当該取組を周知するとともに、交通事故被害者等が置かれた立場や苦しみ、交通事故の惨状等に関する国民の理解の増進に努める。

第2章 鉄道交通の安全

第2節 鉄道交通の安全についての対策

Ⅱ 講じようとする施策

【P111】

5 救助・救急活動の充実

・・・。

また、鉄道職員に対する、自動体外式除細動器（AED）の使用も含めた心肺蘇生法等の応急手当の普及啓発活動を推進する。

なお、住民に対する心肺蘇生法等の応急手当の普及啓発活動については、消防機関、保健所、医療機関、日本赤十字社等の関係機関において、引き続き実施していく。

【P112】

8 研究及び技術開発の充実

鉄道業界における人手不足も踏まえた鉄道の安全性向上に資する研究及び技術開発を推進する。

具体的には、自動運転等の運行制御に関わる安全性に関して的確な評価を行うための研究等を行うとともに、線路内の支障物検知手法等の安全性向上に資する技術開発の支援を行う。

また、開発された成果について、補助制度を活用しつつ実用化を図る。

第2部 海上交通の安全

第2節 海上交通の安全についての対策

Ⅱ 講じようとする施策

【P129】

3 船舶の安全な運航の確保

(3) 船員の資質の確保

「1978年の船員の訓練及び資格証明並びに当直の基準に関する国際条約」(STCW条約^{*})及び1995年の漁船員の訓練及び資格証明並びに当直の基準に関する国際条約(STCW-F条約^{*})に準拠した、船舶職員及び小型船舶操縦者法(昭和26年法律第149号)に基づく海技免許の付与及び海技免状の更新、各船員教育機関における新人教育及び再教育を適切に実施することによって、海技士の知識技能の維持向上を図る。心肺蘇生法を含む救命講習については、海技免許の付与時に受講することとしており、船員の資質の確保を図っている。

なお、住民に対する心肺蘇生法等の応急手当の普及啓発活動については、消防機関、保健所、医療機関、日本赤十字社等の関係機関において実施している。

...

(4) 船員災害防止対策の推進

安全衛生管理体制の整備等を通じ船内の労務管理等の不備等に起因する海難を防止するため、船員災害防止活動の促進に関する法律(昭和42年法律第61号)に基づき策定している船員災害防止基本計画及び船員災害防止実施計画についての着実にな実施する。により、船員災害防止対策の推進を図る。なお、船員災害防止実施計画では、作業用救命胴衣等の着用の周知徹底やAED(自動体外式除細動器(AED))の使用方法に関する講習会等々を実施等の取組を通じた、船員災害防止対策の推進を図る。することとしている。

【P130】

(7) 旅客及び船舶の津波避難態勢の改善

東日本大震災における大津波により、多くの船舶被害等が発生したことや、南海トラフ地震の今後30年以内の地震発生確率のランクが最も高い「Ⅲランク」80%程度(文部科学省地震調査研究推進本部(令和7年1月15日26日現在公表))であること等を踏まえ、旅客船事業者及びタンカー等の危険物輸送事業者に対する支援を実施する。具体的には、津波避難の実効性を向上させるため、津波避難の長期化への備え、陸上施設を含めた避難訓練の実施など津波避難マニュアルの継続的な改善を支援する。

第3部 航空交通の安全

【P141、142】

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】

・・・。

(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 <u>(最大離陸重量5.7tを超える固定翼機で定期便を運航する事業者であって、定期便に使用する機材での運航に限る。)</u>	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 <u>((1) の事業者による定期便に使用しない機材での運航を含む。)</u>	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)
(4) 個人	⑬ 重大インシデント発生率 (回数あたり)
	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(管制取扱件数当たり) (2指標)

・・・

【P148】

第3節 航空交通の安全についての対策

II 講じようとする施策

4 航空交通環境の整備

(1) 増大する航空需要への対応及びサービスの充実

ア 管制情報処理システムの機能向上

管管制処理能力の向上によって増大する航空需要に対応するため、統合管制情報処理システムについてハードウェアとソフトウェア両面での機能向上を図る。
また、複雑化・巧妙化するサイバー攻撃に対処するため、セキュリティの強化を推進しサービスの信頼性向上を図る。

【P150】

(3) 空港の安全対策等の推進

ウ 空港における災害対策の強化

・・・。

(ア) 災害への対応力の強化

災害時における滞留者対応や施設の早期復旧等を図るため各空港で策定された対応計画（BCP）※に基づき、空港関係者やアクセス事業者等と連携し、災害時の対応を行うとともに、訓練の実施等による対応計画の実効性の強化に努める。併せて、被災地の空港の機能が停止又は低下した際に近隣の空港が代替空港としての役割を担うための、他空港との連携に関する検討を実施する。

【P152】

6 救助・救急活動の充実

(2) 消防体制及び救急医療体制の強化

・・・。

さらに、空港管理者が、事故発生時に備え、迅速かつ的確な消防・救急活動が行われるよう、空港の所在する市町村の消防機関等の関係機関との協力体制の構築を推進する。また、空港職員に対する、自動体外式除細動器（AED）の使用も含めた心肺蘇生法等の応急手当の普及啓発活動を推進する。

なお、住民に対する心肺蘇生法等の応急手当の普及啓発活動については、消防機関、保健所、医療機関、日本赤十字社等の関係機関において、引き続き実施していく。