第1章 道路交通の安全についての施策

第1節 道路交通環境の整備

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

しかし、我が国の歩行中・自転車乗用中の死者数の割合は諸外国と比べて高いことから、歩行者や自転車が多く通行する生活道路等における安全対策をより一層推進する必要がある。このため、今後の道路交通環境の整備に当たっては、自動車交通を担う幹線道路等と歩行者中心の生活道路の機能分化を進め、身近な生活道路において、警察と道路管理者が緊密に連携し、最高速度30キロメートル毎時の区域規制と物理的デバイスとの適切な組合せにより交通安全の向上を図ろうとする区域を「ゾーン30プラス」として設定し、人優先の安全・安心な通行空間の整備の更なる推進を図る。

なお、対策の検討や効果検証に当たり、ETC2.0プローブ情報等のデータの活用を図る。

また、地方公共団体での交通安全対策におけるデータ活用を促進するため、データ活用のマニュアル整備や好事例の周知等を実施する。さらに、海外や国内の先進的なデータ分析や新技術の活用事例を収集し、得られた知見等を「ゾーン30プラス」の取組に反映することにより、生活道路における面的な交通安全対策を強化する。

くわえて、少子高齢化が一層進展する中で、こどもを事故から守り、高齢者や障害者が安全かつ安心して外出できる交通社会の形成を図る観点から、安全・安心な歩行空間が確保された人優先の道路交通環境整備の強化を図っていくものとする。具体的には、中学生・高校生の自転車通学中の交通事故を減らすためのセンサーによる注意喚起看板の設置等の交通安全対策や、除雪・融雪設備整備時に、通学路に配慮した積雪地域の交通安全対策、高齢者の横断歩行中の交通事故を減らすためのセンサー付きスポットライト等の交通安全対策、ゾーン30プラス区域内の通学路等における無電柱化に加え、歩道のない、歩道幅員が十分でない通学路を対象とした新設電柱の占用制限の拡大による歩行空間の安全確保を実施する。

自転車の交通安全対策については、自転車の利用や事故の発生状況を踏まえ、優先度の高い区間における自転車専用の通行空間の整備や交差点における視認性の改善などの対策を推進する。

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

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
2 高速道路の更なる活用促進による生活道路との機能分化
3 幹線道路における交通安全対策の推進
4 交通安全施設等の整備事業の推進
5 高齢者等の移動手段の確保・充実
6 歩行空間のユニバーサルデザイン化
7 無電柱化の推進
8 効果的な交通規制の推進
9 自転車利用環境の総合的整備
10 ITSの活用
11 交通需要マネジメントの推進
12 災害に備えた道路交通環境の整備
13 総合的な駐車対策の推進
14 道路交通情報の充実
15 交通安全に寄与する道路交通環境の整備

第２節　交通安全思想の普及徹底

交通安全意識を向上させ交通マナーを身に付けるためには、人間の成長過程に合わせ、生涯にわたる学習を促進して国民一人一人が交通安全の確保を自らの課題として捉えるよう意識の改革を促すことが重要である。また、人優先の交通安全思想の下、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ことが重要である。

このため、交通安全教育指針（平10国家公安委員会告示15）等を活用し、幼児から成人に至るまで、心身の発達段階やライフステージに応じた段階的かつ体系的な交通安全教育を行う。

学校においては、情報通信技術（ICT）を活用した効果的な学習活動を取り入れながら、学習指導要領等に基づき、体育科・保健体育科、特別活動及び自立活動はもとより、各教科等の特質に応じ、教育活動全体を通じて計画的かつ組織的に実施するよう努めるとともに、学校保健安全法（昭33法56）に基づき策定することとなっている学校安全計画により、児童生徒等に対し、通学を含めた学校生活及びその他の日常生活における交通安全に関して、自転車の利用に係るものを含めた指導を実施する。障害のある児童生徒等については、特別支援学校等において、その障害の特性を踏まえ、交通安全に関する指導を行うよう配慮する。

外国人に対する交通安全教育に当たっては、自国の交通ルール等との違いを踏まえ、日本の交通ルール等を理解・徹底させる。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、レンタカー事業者等と連携した多言語対応の広報啓発を推進する。くわえて、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支援する。

交通安全教育・普及啓発活動については、国、地方公共団体、警察、学校、関係民間団体、地域社会、企業及び家庭がそれぞれの特性をいかし、互いに連携を取りながら地域が一体となった活動が推進されるよう促す。

交通安全教育・普及啓発活動を行うに当たっては、参加・体験・実践型の教育方法を積極的に取り入れるとともに、国民が自ら納得して安全な交通行動を実践することができるよう、必要な情報を分かりやすく提供することに努める。

１　段階的かつ体系的な交通安全教育の推進
２　効果的な交通安全教育の推進
３　交通安全に関する普及啓発活動の推進
４　交通の安全に関する民間団体等の主体的活動の推進
５　地域における交通安全活動への参加・協働の推進

第３節　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ため、運転者のみならず、これから運転免許を取得しようとする者までを含めた運転者教育等の充実に努める。特に、今後大幅に増加することが予想される高齢運転者に対する教育、運転技能検査の適切な実施等を図る。

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

さらに、訪日外国人に対しては、関係団体と連携し、偽造国際運転免許証の利用を防止するとともに、安全運転のための我が国の交通ルールとマナーの周知に努め、「外免切替」制度について、令和７年10月に改正された新たな制度を厳格に運用する。

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について、マイナン

バーカードとの一体化手続、住所変更等ワンストップサービス、住所地以外での迅速な経由地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とともに、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、交通違反及び交通事故の防止に関する意識の醸成を図る。

事業者に対しては、自主的な安全運転管理対策の推進及び安全対策の充実を図るとともに、関係機関とも連携の上、「交通労働災害防止のためのガイドライン」の普及等を図るための取組を進める。くわえて、全国交通安全運動や年末年始の輸送等安全総点検等も活用し、安全対策を推進する。

軽井沢スキーバス事故を踏まえて取りまとめた85項目に及ぶ「安全・安心な貸切バスの運行を実現するための総合的な対策」を着実に実施する。また、「事業用自動車総合安全プラン」に基づく安全対策の推進等により、引き続き、事業用自動車の輸送の安全の確保を図る。

また、事業者が社内一丸となって安全管理体制を構築・改善し、国がその実施状況を確認する運輸安全マネジメント評価については、運輸防災マネジメント指針を活用し、自然災害への対応を運輸安全マネジメント評価において重点的に確認するなど、事業者の取組の深化を促進する。

さらに、天候の変化等、道路交通の安全に影響を及ぼす情報の適時･適切な提供を実現するため、情報通信技術（ICT）の活用等による道路交通に関連する総合的な情報提供の充実を図る。

道路交通に影響を及ぼす自然現象について、次の施策を実施する。

気象庁では、線状降水帯の予測精度向上等、防災気象情報がより一層、避難を始めとする防災対策に役立てられるよう、取組を順次進めており、令和８年度からは、線状降水帯が発生する可能性が高まっていることについて、発生の２～３時間前からの予測情報を提供するほか、大雨警報等の防災気象情報について５段階の警戒レベルに合わせて情報体系を分かりやすく整理することとしている。

地震については、全国の地震活動を監視し、地震時に迅速かつ的確な緊急地震速報や津波警報等の発表に努めるとともに、周知・広報の取組を推進する。火山については、全国111の活火山において、火山活動の監視・評価の結果に基づき噴火警報等及び降灰予報の的確な発表に努める。噴火警報等に関しては、平常時からの火山防災協議会における避難計画の共同検討を通じて、噴火警戒レベルの改善を推進するとともに、「火山防災の日」に関連して、火山防災に関する周知・広報の取組を推進する。大規模噴火時に広域に降り積もる火山灰に関しては、火山灰予測情報の改善に向けた制度設計及び技術開発を行う。

１　運転者教育等の充実
２　運転免許制度の改善
３　自動運転等の安全の確保と支援
４　安全運転管理の推進
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
６　交通労働災害の防止等
７　道路交通に関連する情報の充実

第４節　車両の安全性の確保

近年､交通事故死者数は減少傾向にあるものの、令和７年には2,547人が亡くなるなど、依然として多くの命が交通事故で失われている。第12次交通安全基本計画においては、12年までに交通事故死者数を1,900人以下とする目標が設定されている。この交通事故削減目標の達成に向けて、「安全基準等の拡充･強化」、「先進安全自動車（ASV）推進計画」、「自動車アセスメント」の３つの施策を有機的に連携させ、車両安全対策の推進に取り組む。

先進安全自動車（ASV）について、事故分析を基に車両の開発・普及の促進を一層進めるとともに、先進技術に関する理解醸成の取組を推進する。また、高齢運転者による事故を踏まえ、サポカーポータルサイトでサポカーの機能の情報発信を行うほか、EV・PHEV等の購入補助による新車へ

の買い換え促進や広報動画等の活用を通じて、後付け装置も含めたサポカーの普及啓発に引き続き取り組むとともに、車両安全対策を推進する。

さらに、交通安全の飛躍的向上に資する自動運転について、より高度な自動運転機能に係る基準策定、自動運転サービスの普及・拡大に向けた技術開発・社会実装等の取組を推進する。

くわえて、自動車が使用される段階においては、自動車にはブレーキ・パッド、タイヤ等走行に伴い摩耗・劣化する部品や、ブレーキ・オイル、ベルト等のゴム部品等走行しなくても時間の経過とともに劣化する部品等が多く使用されており、適切な保守管理を行わなければ、不具合に起因する事故等の可能性が大きくなることから、自動車の適切な保守管理を推進する必要がある。このため自動車使用者による点検整備を引き続き推進する。

自動車の保守管理は、一義的には、自動車使用者の責任の下になされるべきであるが、自動車は、交通事故等により運転者自身の生命、身体のみでなく、第三者の生命、身体にも影響を与える危険性を内包しているため、自動車検査により、各車両の安全性の確保を図る。

また、令和６年10月に自動車検査に導入された「OBD検査」について、適確に運用する。

自動運転を始めとする最新の自動車技術に迅速に対応し、自動車の安全・環境性能を確保するため、型式指定制度やソフトウェアアップデートに係る許可制度等を適切に運用していく。

また、複数の自動車メーカー等において明らかとなった認証不正事案の再発を防止するため、令和６年12月に外部有識者を含めた検討会で取りまとめられた再発防止策を踏まえ、令和８年度より自動車メーカー等の内部統制の強化及び量産車に対する国の監視の強化のための制度の運用を開始する。

さらに、近年、自動車メーカーの垣根を越えて自動車部品の共通化・モジュール化が進んでいることから、自動車メーカー等からの情報収集を推進するなど、リコール制度の適切な運用に努める。

自転車の安全性を確保するため、関係団体が実施している自転車の安全性向上を目的とする各種マーク制度（BAAマーク、幼児２人同乗基準適合車マーク、SBAA PLUSマーク、TSマーク、SGマーク、JISマーク）の普及に努めるとともに、安全性の高い自転車の供給・普及のため、自転車技士及び自転車安全整備士に関する制度を支援する。また、近年、歩行者との事故等自転車の利用者が加害者となる事故に関し、高額な賠償額となるケースもあり、こうした賠償責任を負った際の支払原資を担保し、被害者の救済の十全を図るため、損害賠償責任保険等への加入を促進する。

１　車両の安全性に関する基準等の改善の推進
２　自動運転車の安全対策・活用の推進
３　自動車アセスメントによる安全な自動車等の普及促進
４　自動車の検査及び点検整備の充実
５　リコール制度の充実・強化
６　自転車の安全性の確保

第５節　道路交通秩序の維持

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

このため、交通事故実態の分析結果等に基づき、飲酒運転のほか、著しい速度超過等の死亡事故等重大事故に直結する悪質性・危険性の高い違反及び地域住民からの取締り要望の多い迷惑性の高い違反に重点を置き、これらの違反を行う運転者への注意喚起に結びつくような広報と一体となった交通指導取締りを推進する。

また、令和８年４月に施行された自転車に対する交通反則通告制度を適切に運用する。くわえて、パトカー等による警戒活動や通学時間帯、薄暮時間帯における街頭活動を推進するほか、交通事故抑止対策について国民の理解を深めるため、取締りの方針や効果の情報発信に努めるなど、交通事故抑止に資する取組を推進する。

さらに、生活道路や通学路等の取締りスペースの確保が困難な場所や警察官の配置が困難な深夜等の時間帯において速度取締りが行えるよう、可搬式の速度違反自動取締装置について、全国的な整備拡充を図る。

また、妨害運転等の悪質・危険な運転に対しては、新設された罰則等を活用し、引き続き、厳正な取締りを推進する。

さらに、信号機のない横断歩道における歩行者の優先等を徹底するため、運転者に対し、横断中はもとより横断しようとする歩行者の保護に資する指導を重点的に行うとともに、こども・高齢者の横断が多い箇所においては適切に検挙措置を講じる。

いわゆる白タク・白トラ行為については、関係機関の連携の下、抑止に向けた広報啓発活動を行うとともに、関連情報の収集・共有、取締り等を強化する。組織的な突き上げ捜査等による全容解明や上位被疑者等の検挙に努めるほか、犯罪収益の没収や車両使用制限等の制裁を複合的に実施することにより、効果的に白タク・白トラ行為の排除を図ることに加え、国内外の旅行会社や関係サイト運営者、配車アプリ提供者、その利用者等に対して注意喚起等を行うことにより、白タク行為の抑止を図る。

くわえて、事故原因の徹底究明を求める国民の意識の高まり等を踏まえ、適正かつ緻密な交通事故事件捜査を推進するため、捜査体制及び装備資機材等の充実強化を図る。また、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25法86）第２条若しくは第３条（危険運転致死傷罪）又は第４条（過失運転致死傷アルコール等影響発覚免脱罪）の立件も視野に入れた捜査の徹底を図る。

なお、危険・悪質な運転行為による死傷事犯に係る罰則の在り方については、法制審議会からの答申を踏まえ、所要の措置を講じる。

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

１　交通指導取締りの強化等
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
３　暴走族等対策の推進

第６節　救助・救急活動の充実

交通事故による負傷者の救命を図り、また、被害を最小限にとどめるため、高速自動車国道を含めた道路上の交通事故に即応できるよう、救急医療機関、消防機関等の救急関係機関相互の緊密な連携・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。

特に、負傷者の救命率・救命効果の一層の向上を図る観点から、救急現場又は搬送途上において、医師、看護師、救急救命士、救急隊員等による一刻も早い救急医療、応急処置等を実施するための体制整備を推進する。また、事故現場からの緊急通報体制の整備や応急手当の普及等を推進する。

１　救助・救急体制の整備
２　救急医療体制の整備
３　救急関係機関の協力関係の確保等

第７節　被害者支援の充実と推進

交通事故被害者等は、交通事故により多大な肉体的、精神的及び経済的打撃を受けたり、又はかけがえのない生命を絶たれたりするなど、深い悲しみやつらい体験をされており、このような交通事故被害者等を支援することは極めて重要であることから、犯罪被害者等基本法（平16法161）等の下、交通事故被害者等のための施策を総合的かつ計画的に推進する。

自動車損害賠償保障法（昭30法97）は、被害者の保護を図る目的で、自動車の保有者側に常に賠償能力を確保させるために、原則として全ての自動車について自動車損害賠償責任保険（共済）の契約の締結を義務付けるとともに、保険会社（組合）の支払う保険（共済）金の適正化を図り、また、政府において、ひき逃げや無保険（無共済）車両による事故の被害者を救済するための自動車損害賠償保障事業及び重度後遺障害者への介護料の支給や療護施設の設置等の被害者救済対策事業等を行うことにより、自動車事故による被害者の保護、救済を図っており、今後も更なる被害者の保護の充実を図るよう措置する。

また、「被害者保護増進等事業に関する検討会」を通じた施策の効果検証等を踏まえ、被害者支援等の更なる充実に取り組むとともに、自動車事故被害者への情報提供の充実、自賠制度に係る自動車ユーザーの理解促進にも取り組み、安全・安心なクルマ社会を実現していく。

交通事故被害者等は、精神的にも大きな打撃を受けている上、各種被害者支援制度に係る知識、情報が乏しいことが少なくないことから、交通事故に関する相談を受けられる機会を充実させるとともに、交通事故の概要、捜査経過等の情報を提供し、被害者支援を積極的に推進する。この点、国土交通省では、自動車事故被害者本人やその家族等が、事故の概要等の記録を残すことを目的とした「交通事故被害者ノート」及び警察、独立行政法人自動車事故対策機構（ナスバ）や地方自治体、民間被害者支援団体等で行われている支援制度を知ること等を目的とした「交通事故にあったときには」を作成しており、これらのノート等が必要とする事故被害者に届き、不安の解消やサポートにつながるよう、引き続き周知に取り組む。

国土交通省公共交通事故被害者支援室においては、関係者からの助言を得ながら、外部の関係機関とのネットワークの構築、公共交通事業者による被害者等支援計画作成の促進等、公共交通事故の被害者等への支援の取組を着実に進めていく。

１　自動車損害賠償保障制度の充実等
２　損害賠償の請求についての援助等
３　交通事故被害者等支援の充実強化

第８節　研究開発及び調査研究の充実

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

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

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

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

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

１　道路交通の安全に関する研究開発及び調査研究の推進
２　道路交通事故原因の総合的な調査研究の充実強化

第２章　鉄道交通の安全についての施策

第１節　鉄道交通環境の整備

鉄道交通の安全を確保するためには、鉄道線路、運転保安設備等の鉄道施設等について常に高い信頼性を保持し、システム全体としての安全性の基礎を構築する必要がある。このため、鉄道施設の維持管理等の徹底を図るとともに、運転保安設備の整備、鉄道施設の耐震性の強化、豪雨・浸水対策の強化等を促進し、安全対策の推進を図る。

また、駅施設等について、高齢者・視覚障害者を始めとする全ての旅客のプラットホームからの転落・接触等を防止するため、ホームドアの整備を加速化するとともに、ホームドアのない駅での視覚障害者の転落事故を防止するため、新技術等を活用した転落防止策を推進する。

１　鉄道施設等の安全性の向上
２　鉄道施設の老朽化対策の推進
３　鉄道施設の豪雨・浸水対策の強化
４　鉄道施設の地震対策の強化
５　駅ホームにおける安全性向上のための対策の推進
６　運転保安設備等の整備

第２節　鉄道交通の安全に関する知識の普及

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

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

第３節　鉄道の安全な運行の確保

重大な列車事故を未然に防止するため、鉄道事業者に対し、計画的に保安監査を実施するほか、重大な事故等の発生等の際にも臨時で保安監査を行うなど、メリハリの効いたより効果的な保安監査を実施するなどして、保安監査の充実を図る。また、年末年始の輸送等安全総点検により、事業者の安全意識を向上させる。

運転士の資質の確保を図るため、動力車操縦者運転免許試験を適正に実施する。また、乗務員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。

事故情報及び安全上のトラブル情報を関係者間で共有できるよう、情報を収集し、速やかに鉄道事業者へ周知する。

さらに、鉄道交通に影響を及ぼす自然現象について計画的な休止の判断や安全な運行を支援するため、線状降水帯による大雨に関する情報提供の高度化等を通して、気象情報等の充実を図る。

また、事業者が社内一丸となって安全管理体制を構築・改善し、国がその実施状況を確認する運輸安全マネジメント評価については、運輸防災マ

ネジメント指針を活用し、自然災害への対応を運輸安全マネジメント評価において重点的に確認するなど、事業者の取組の深化を促進する。

鉄道事業者に対し、大型の台風が接近・上陸する場合等、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ときは、一層気象状況に注意するとともに、安全確保の観点から、路線の特性に応じて、前広に情報提供した上で計画的に列車の運転を休止するなど、安全の確保に努めるよう指導する。

また、事故・災害発生時や計画運休の実施時等において、鉄道事業者に対し、外国人を含む利用者に対する適切な情報提供を行うよう指導する。

国立研究開発法人防災科学技術研究所において、海域で地震が発生した場合に、いち早く地震動を検知することにより新幹線の緊急制御へ活用できるよう、日本海溝沿いや南海トラフ沿いに設置された海底地震計の観測データを鉄道事業者にリアルタイムに配信し、新幹線の安全運行を支援する。

１　保安監査の実施
２　運転士の資質の保持
３　安全上のトラブル情報の共有・活用
４　気象情報等の充実
５　大規模な事故等が発生した場合の適切な対応
６　運輸安全マネジメント評価の実施
７　計画運休への取組

第４節　鉄道車両の安全性の確保

鉄道車両に係る新技術、車両故障等の原因分析結果及び車両の安全性に関する研究の成果を速やかに技術基準等に反映させる。また、検査の方法・内容についても充実させ、鉄道車両の安全性の維持向上を図る。

１　鉄道車両の構造・装置に関する保安上の技術基準の改善
２　鉄道車両の検査の充実

第５節　踏切道における交通の安全についての対策

踏切事故は、減少傾向にあるが約２日に１件、約４日に１人死亡するペースで発生していることや、ピーク時の遮断時間が40分以上となる「開かずの踏切」が全国に500か所以上あるなど、対策の必要な踏切が多数存在しており、引き続き強力に踏切道の改良を促進する必要がある。踏切対策については、立体交差化、構造改良、歩行者等立体横断施設の整備、踏切保安設備等の整備、交通規制、第４種踏切道を含めた統廃合等の対策を実施すべき踏切道がなお残されている現状にあること、これらの対策が、同時に渋滞の軽減による交通の円滑化や環境保全にも寄与することを考慮し、開かずの踏切への対策や高齢者等の歩行者対策等、それぞれの踏切の状況等を勘案しつつ、より効果的な対策を総合的かつ積極的に推進することとする。特に、構造改良については、列車と車両等の衝突による事故を減らすため、狭小な踏切道や歩道がない踏切道の拡幅、事故が多発する構造等に課題のある踏切道の対策等を含めた総合的かつ一体的な対策を推進するとともに、高齢者等の歩行者対策については、AI等を活用した更なる踏切安全対策を推進する。

また、改正踏切道改良促進法（令３法９）に基づき、前述の踏切対策に加え踏切周辺道路の整備、踏切前後の滞留スペースの確保、駅の出入口の新設、バリアフリー化のための平滑化や、令和６年１月に改定した「道路の移動等円滑化に関するガイドライン」を踏まえた特定道路等を優先とした踏切道における踏切道内誘導表示等の整備等、総合的な対策を推進する。さらに、災害時の管理方法の指定制度に基づき、災害時の管理の方法を定めるべき踏切道として指定した緊急輸送道路上等

の踏切道について、鉄道事業者・道路管理者の連携による災害時の踏切優先開放等の措置を確実に実施する取組を進め、災害時の的確な管理の促進を図る。一方、道路管理者、鉄道事業者が連携し、踏切の諸元や対策状況、事故発生状況等の客観的データに基づき作成・公表した「踏切安全通行カルテ」により、踏切道の効果検証を含めたプロセスの「見える化」を進めつつ、今後の対策方針等を取りまとめ、踏切対策を推進する。

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
２　踏切道の統廃合の促進
３　踏切保安設備等の整備及び交通規制の実施
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

第６節　救助・救急活動の充実

鉄道の重大事故等に備え、避難誘導、救助・救急活動を迅速かつ的確に行うため、訓練の充実や鉄道事業者と消防機関、医療機関その他の関係機関との連携・協力体制の強化を図る。

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

第７節　被害者支援の推進

国土交通省公共交通事故被害者支援室においては、関係者からの助言を得ながら、外部の関係機関とのネットワークの構築、公共交通事業者による被害者等支援計画作成の促進等、公共交通事故の被害者等への支援の取組を着実に進めていく。

第８節　鉄道事故等の原因究明と事故等防止

引き続き、運輸安全委員会は、独立性の高い専門の調査機関として、鉄道の事故及び重大インシデントの調査により原因を究明し、国土交通大臣等に再発防止及び被害の軽減に向けた施策等の実施を求めていく。

調査においては、ドローン、3Dスキャン装置、CTスキャン装置等を活用し、より多様な事故現場又は事故対象物品に対して高精度なデータを取得するなど、新たな調査手法の導入により科学的かつ客観的な解析能力の強化を目指す。

第９節　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推進する。