

特集

「道路交通の安全確保に向けた新たな挑戦」 —第12次交通安全基本計画の策定—

はじめに

昭和45年6月に交通安全対策基本法（昭45法110）が制定され、同法に基づき、46年度以降、55年にわたって11次の交通安全基本計画を作成し、国、地方公共団体、関係機関・団体・民間企業等が一体となって陸上、海上及び航空交通の各分野において交通安全対策を強力に実施してきた。

その結果、昭和45年に1万6,765人が道路交通事故で死亡した「交通戦争」と呼ばれた時期と比較すると、令和7年の死者数は2,547人と6分の1以下にまで減少した。

これは、国、地方公共団体、関係機関・団体・民間企業等のみならず国民を挙げた長年にわたる努力の成果であると考えられる。

しかしながら、令和3年度から7年度までを計画期間とする第11次交通安全基本計画（令和3年3月29日中央交通安全対策会議決定）で掲げた「世界一安全な道路交通の実現を目指し、令和7年までに24時間死者数を2,000人以下とする」という目標を達成することはできなかった。

また、重傷者数についても「令和7年までに重傷者数を22,000人以下にする」という目標を達成することはできず、道路交通事故件数は依然として30万件前後の高い水準で推移している。

このように、今なお新たに交通事故被害者等（交通事故の被害者及びその家族又は遺族。以下同じ。）となる方々が多くいる現実を踏まえれば、引き続き、交通事故そのものを減少させることが求められている。さらに、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より一層求められている。

令和8年3月27日に内閣総理大臣を会長とする中央交通安全対策会議において決定された第12次交通安全基本計画では、これまで実施してきた各種施策の深化はもちろんのこと、最近の情勢を踏まえた規制強化等の施策に取り組み、これにより究極的には交通事故のない社会の実現への大きな飛躍と世界をリードする交通安全社会を目指すこととしている。

本特集は、道路交通事故の発生状況や近年の事故の特徴等について概説するとともに、第12次交通安全基本計画において掲げている新たな目標の達成に向けて、今後、国、地方公共団体、関係機関・団体・民間企業等が一体となって取り組んでいく各種施策について紹介している。

本白書が交通安全に関する理解と関心を深めるとともに、悲惨な交通事故の根絶に向けた取組の一助となることを願っている。



(第12次交通安全基本計画の策定に向けた中央交通安全対策会議専門委員会議の開催状況)

第1章 道路交通事故の発生状況

道路交通事故（人身事故に限る。）の長期的推移をみると、戦後、昭和20年代後半から40年代半ば頃までは、交通事故死者数及び負傷者数ともに著しく増大しており、26年から45年までに交通事故負傷者数は3万1,274人から98万1,096人（31.4倍）へ、死者数は4,429人から1万6,765人（3.8倍）へと増加している（特集-第1図）。

これは、車社会化の急速な進展に対して、道路整備、信号機、道路標識等の交通安全施設が不足していたことはもとより、車両の安全性を確保するための技術が未発達であったことや、交通社会の変化に対する人々の意識が遅れていたこと等、社会の体制が十分に整っていなかったことが要因であったと考えることができる。

このため、交通安全の確保は焦眉の社会問題となり、昭和45年に交通安全対策基本法が制定され、国を挙げての交通安全対策が進められた。

同法では、交通の安全に関する総合的かつ長期的な施策の大綱である交通安全基本計画の作成について定めており、昭和46年度の第1次交通安全基本計画から始まり、その後5年ごとに作成され、令和8年3月には、令和8年度から12年度までの5年間を計画期間とする第12次交通安全基本計画が策定された。

各計画では、それぞれ達成すべき目標を掲げ、交通安全に関する施策を強力に推進してきたところであり、その結果、令和7年の交通事故死者数は2,547人と、2年連続で減少し、過去最悪であった昭和45年の1万6,765人の6分の1以下になるとともに、6年連続で3,000人を下回り、現行の交通事故統計となった昭和23年以降で最少となったものの、第11次交通安全基本計画で掲げた「世界一安全な道路の実現を目指し、令和7年までに24時間死者数を2,000人以下とする」という目標を達成することはできなかった（特集-第1図、特集-第1表）。

このほか、交通事故発生後30日以内に死亡した者（30日以内死者）の数を集計したものがあり、令和7年は3,089人となっている（参考-3参照）。

また、交通事故を原死因とする死亡者（事故発生後1年を超えて死亡した者及び後遺症により死亡した者を除く。）を計上している厚生労働省の人口動態統計について、警察庁では、陸上交通事故死亡者数から、明らかに道路上の交通事故ではないと判断される者を除いた数を厚生統計の死者数として計上しており、令和6年は3,418人となっている（特集-第1図）。

▶ 特集-第1表 交通安全基本計画の目標値と実数値

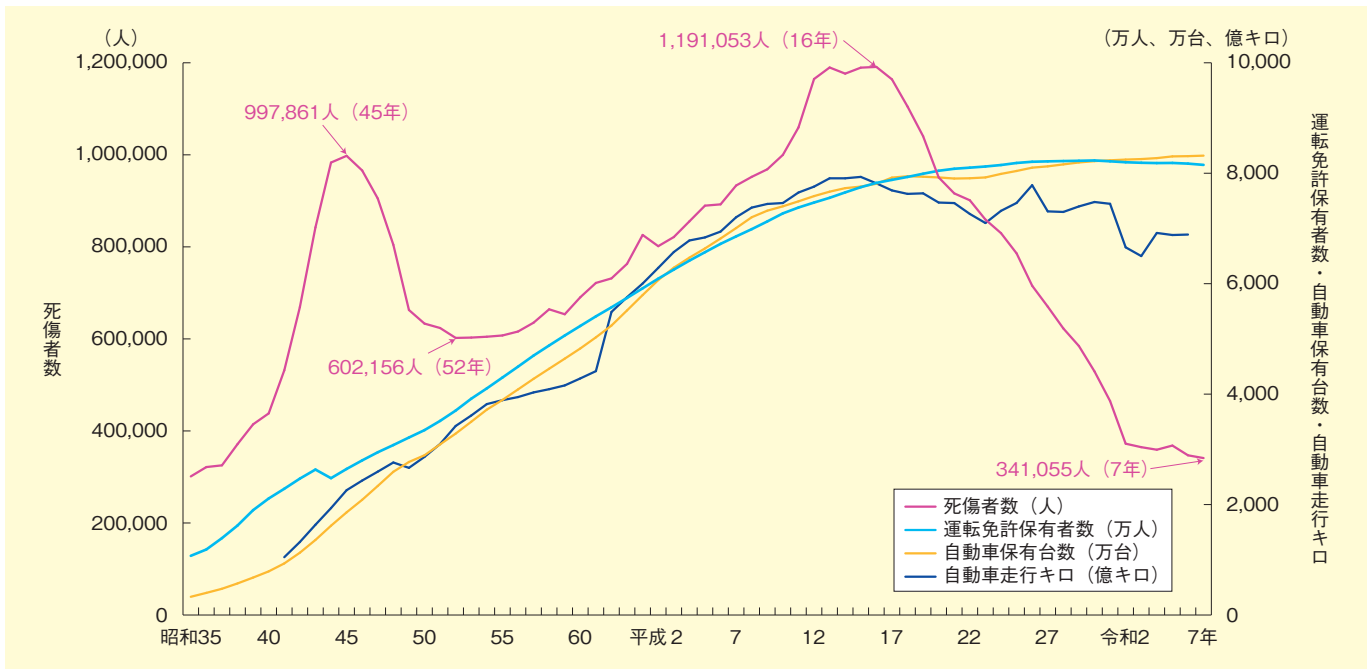
第1次交通安全基本計画（昭和46年度～昭和50年度）				
昭和50年の歩行者推計死者約8,000人を半減				
昭和46年	昭和47年	昭和48年	昭和49年	昭和50年
5,761人	5,689人	5,376人	4,140人	3,732人
第2次交通安全基本計画（昭和51年度～昭和55年度）				
過去の最高であった昭和45年の交通事故死者数16,765人の半減				
昭和51年	昭和52年	昭和53年	昭和54年	昭和55年
9,734人	8,945人	8,783人	8,466人	8,760人
第3次交通安全基本計画（昭和56年度～昭和60年度）				
昭和60年までに年間の死者数を8,000人以下にする。				
昭和56年	昭和57年	昭和58年	昭和59年	昭和60年
8,719人	9,073人	9,520人	9,262人	9,261人
第4次交通安全基本計画（昭和61年度～平成2年度）				
平成2年までに年間の死者数を8,000人以下にする。				
昭和61年	昭和62年	昭和63年	平成元年	平成2年
9,317人	9,347人	10,344人	11,086人	11,227人
第5次交通安全基本計画（平成3年度～平成7年度）				
平成7年の死者数を年間1万人以下とする。				
平成3年	平成4年	平成5年	平成6年	平成7年
11,109人	11,452人	10,945人	10,653人	10,684人
第6次交通安全基本計画（平成8年度～平成12年度）				
年間の交通事故死者を平成9年までに1万人以下とし、さらに、平成12年までに9,000人以下とする。				
平成8年	平成9年	平成10年	平成11年	平成12年
9,943人	9,642人	9,214人	9,012人	9,073人
第7次交通安全基本計画（平成13年度～平成17年度）				
平成17年までに、年間の24時間死者数を交通安全対策基本法施行以降の最低であった昭和54年の8,466人以下とする。				
平成13年	平成14年	平成15年	平成16年	平成17年
8,757人	8,396人	7,768人	7,436人	6,937人
第8次交通安全基本計画（平成18年度～平成22年度）				
平成22年までに、年間の24時間死者数を5,500人以下にする。平成22年までに、年間の死傷者数を100万人以下にする。				
平成18年	平成19年	平成20年	平成21年	平成22年
6,415人	5,796人	5,209人	4,979人	4,948人
1,104,979人	1,040,448人	950,912人	916,194人	901,245人
第9次交通安全基本計画（平成23年度～平成27年度）				
平成27年までに、年間の24時間死者数を3,000人以下にする。平成27年までに、年間の死傷者数を70万人以下にする。				
平成23年	平成24年	平成25年	平成26年	平成27年
4,691人	4,438人	4,388人	4,113人	4,117人
859,304人	829,830人	785,880人	715,487人	670,140人
第10次交通安全基本計画（平成28年度～令和2年度）				
令和2年までに、年間の24時間死者数を2,500人以下にする。令和2年までに、年間の死傷者数を50万人以下にする。				
平成28年	平成29年	平成30年	令和元年	令和2年
3,904人	3,694人	3,532人	3,215人	2,839人
622,757人	584,544人	529,378人	464,990人	372,315人
第11次交通安全基本計画（令和3年度～令和7年度）				
令和7年までに、年間の24時間死者数を2,000人以下にする。令和7年までに、年間の重傷者数を22,000人以下にする。				
令和3年	令和4年	令和5年	令和6年	令和7年
2,636人	2,610人	2,678人	2,663人	2,547人
27,204人	26,027人	27,636人	27,285人	27,563人

- 注 1 第1次計画の計画期間の実数値は、歩行中の交通事故死者数。
 2 第8次から第10次計画の計画期間の実数値は、上段が年間の24時間死者数、下段が年間の死傷者数。
 3 第11次計画期間の実数値は、上段が年間の24時間死者数、下段が年間の重傷者数。

死傷者数については、第1次及び第2次交通安全基本計画に基づく諸対策により、昭和45年の99万7,861人から昭和52年には60万2,156人に減少し、その後、増勢になるものの、ピークに達した平成

16年の119万1,053人と比較すると、令和7年の死傷者数は34万1,055人であり、約7割減少している（特集-第2図）。

▶特集-第2図 死傷者数、運転免許保有者数、自動車保有台数及び自動車走行キロの推移

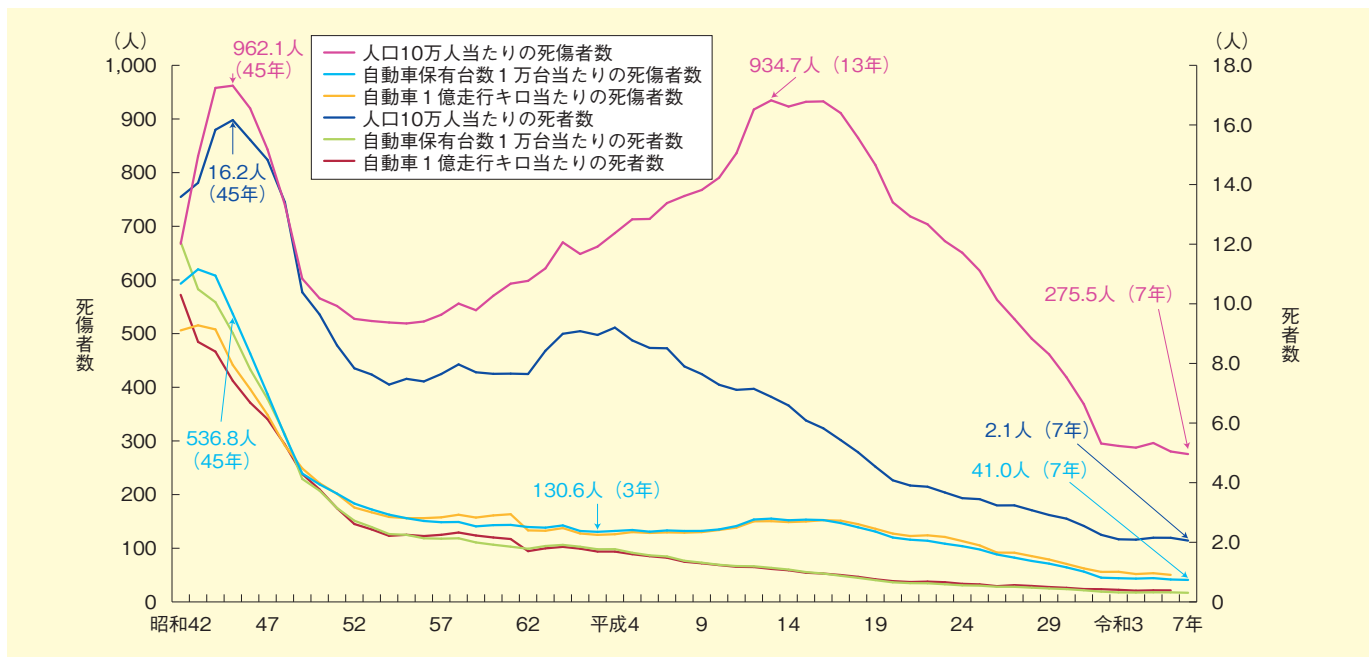


- 注 1 死傷者数は警察庁資料による。
 2 運転免許保有者数は警察庁資料により、各年12月末現在の値である。
 3 自動車保有台数は国土交通省資料により、各年12月末現在の値である。保有台数には第1種及び第2種原動機付自転車並びに小型特殊自動車を含まない。
 4 自動車走行キロは国土交通省資料により、各年度の値である。軽自動車によるものは昭和62年度から計上している。

死傷者数を人口10万人当たりで見ると、昭和45年の962.1人から一旦急激に減少したものの、昭和50年代から増勢に転じ、平成13年に934.7人となった。その後、再び減少に転じ、令和7年には275.5人となった。自動車保有台数1万台当たりで見ると、昭和43年からほぼ一貫して減少を続け、平成3年には130.6人までに減少し、その後、横ばい又は微減傾向となり、令和7年には41.0人となった。

死者数を人口10万人当たりで見ると、昭和45年まで増加し、同年には16.2人となったが、昭和46年以降は減少に転じ、平成に入り一時増加したものの、その後は減少傾向で推移し、令和7年には2.1人となった。次に、自動車保有台数1万台当たり、自動車1億走行キロ当たりで見ると、昭和50年代半ばまで順調に減少してきた後は、漸減傾向が続いている（特集-第3図）。

▶特集-第3図 人口10万人・自動車保有台数1万台・自動車1億走行キロ当たりの交通事故死傷者数及び死者数の推移

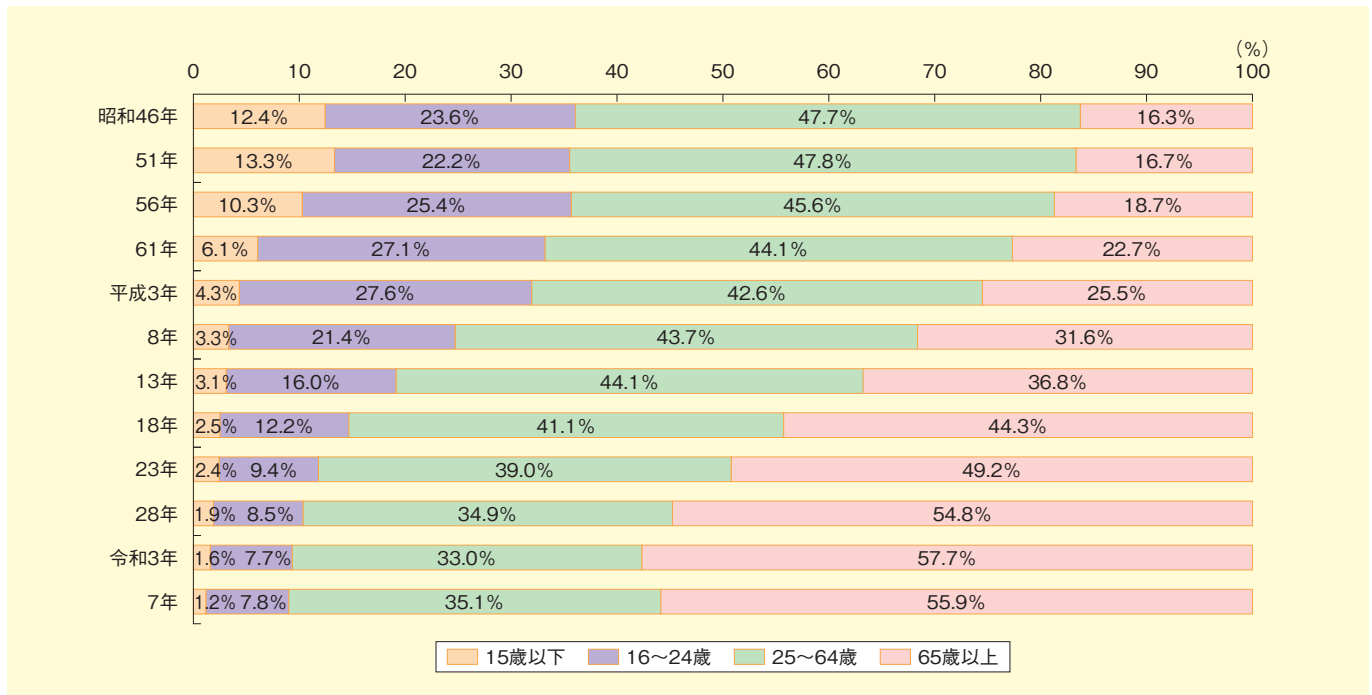


- 注 1 死傷者数及び死者数は警察庁資料による。
 2 算出に用いた人口は、該当年の人口であり、総務省統計資料「人口推計」（各年10月1日現在（補間補正を行っていないもの。ただし、国勢調査実施年は国勢調査人口による。））による。ただし、令和7年は前年の人口による。
 3 自動車保有台数は国土交通省資料により、各年12月末現在の値である。保有台数には第1種及び第2種原動機付自転車並びに小型特殊自動車を含まない。
 4 自動車走行キロは国土交通省資料により、各年度の値である。軽自動車によるものは昭和62年度から計上している。

年齢層別に、交通事故死者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7年は55.9%となっており、その割合は高くなってきている。また、いわゆる「団塊の世代」が75歳以上になっているため、今後も75歳以上の安全の確保は一層重要な課題となる（特集-第4図）。

▶ 特集-第4図 年齢層別交通事故死者割合の推移



注 警察庁資料による。

第2章 近年の道路交通事故の状況

第1節 交通事故死者及び重傷者の傾向

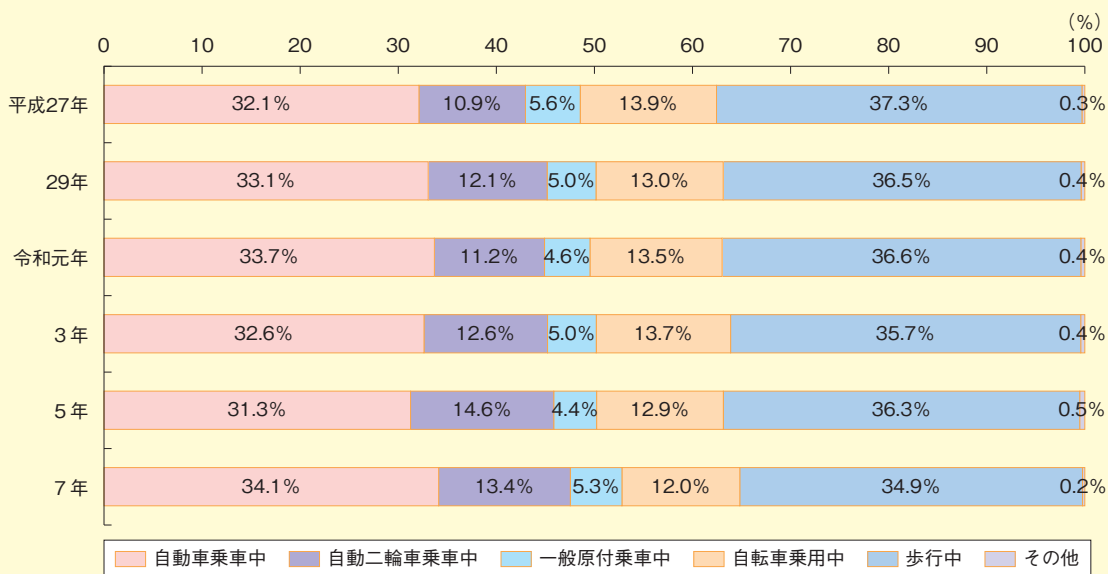
第12次交通安全基本計画では、第11次交通安全基本計画に引き続き、世界一安全な道路交通の実現を目指し、24時間死者数の目標値とともに、重傷者数の目標値を設定している。これは、本計画における最優先の目標は死者数の減少であるが、重傷者が発生する事故防止への取組が、死者数の減少にもつながることから、本計画においても、命に関わり優先度が高い重傷者に関する目標値を

設定したものである。

以下、交通事故死者及び重傷者の傾向をみていく。

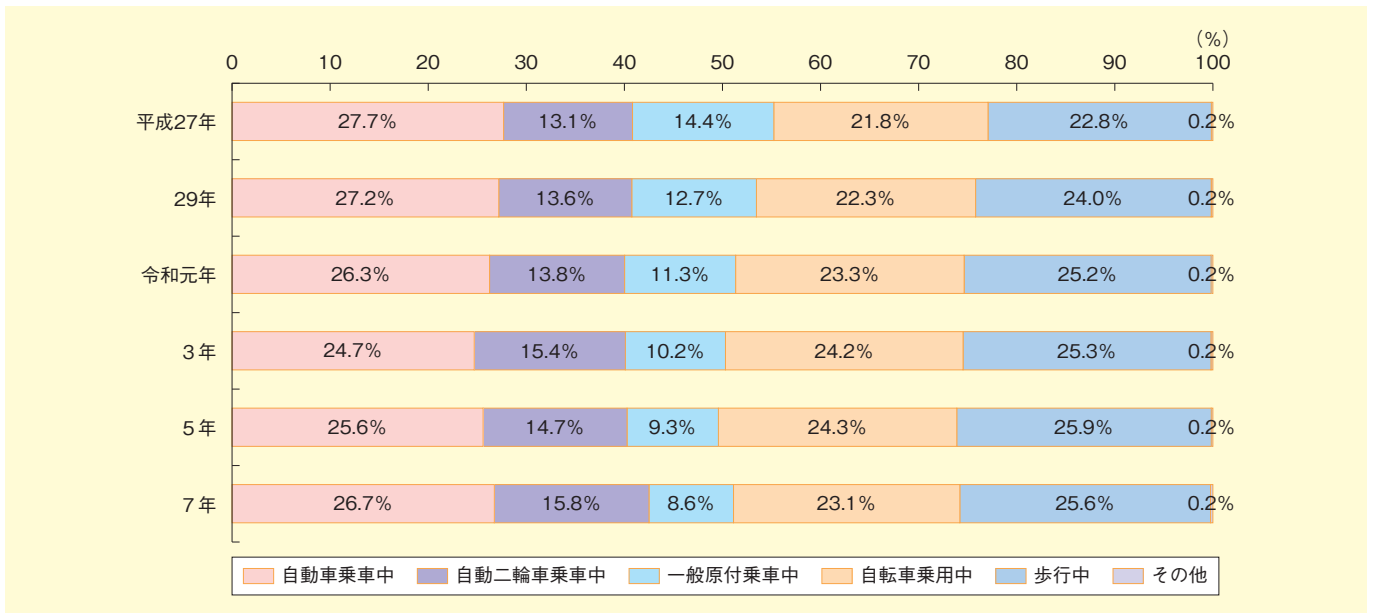
交通事故死者及び重傷者のいずれも、平成27年と令和7年を比較すると、それぞれの状態が占める割合は、大きく変動していない。また、交通事故軽傷者は自動車乗車中が占める割合が圧倒的に多く6割以上となっている(特集-第5図、第6図、第7図)。

▶ 特集-第5図 状態別交通事故死者割合の推移



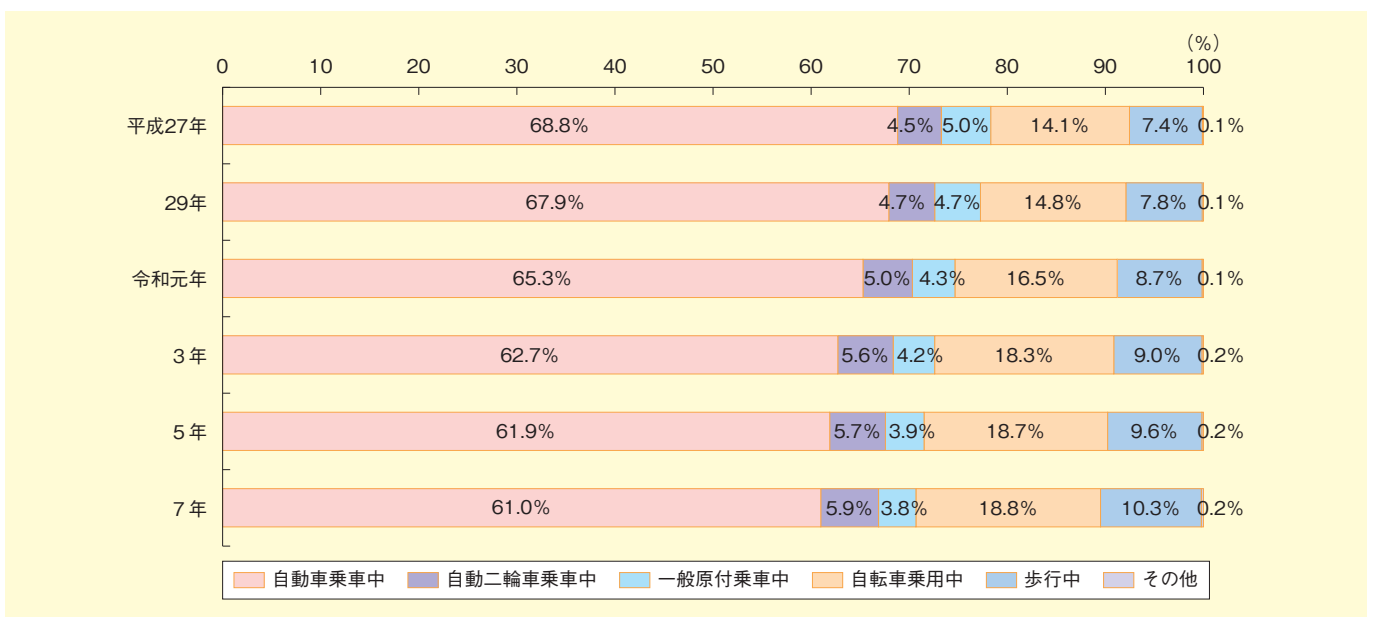
注 警察庁資料による。

▶特集-第6図 状態別交通事故重傷者割合の推移



注 警察庁資料による。

▶特集-第7図 状態別交通事故軽傷者割合の推移



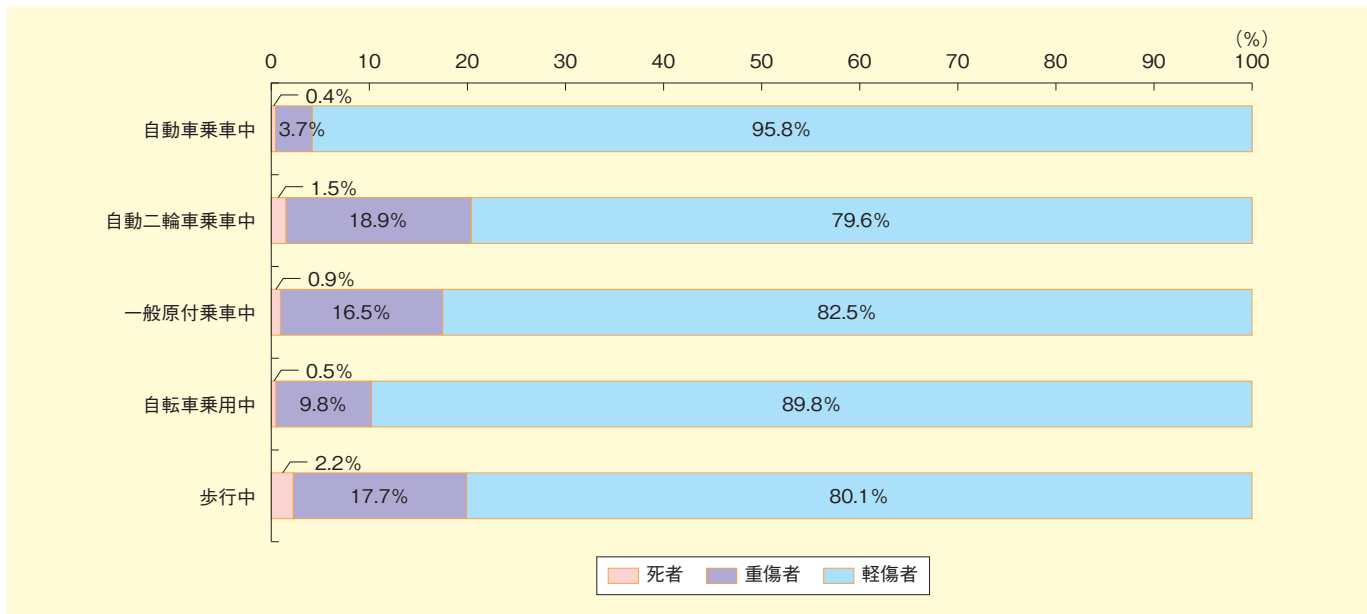
注 警察庁資料による。

特集 「道路交通の安全確保に向けた新たな挑戦」—第12次交通安全基本計画の策定—

また、令和7年の状態別の死者・重傷者・軽傷者の割合をみると、歩行中は、死者及び重傷者の占める割合が自動車乗車中と比較して高くなって

いることから、人優先の交通安全思想の下、歩行者の安全確保を図る必要がある（特集-第8図）。

▶ 特集-第8図 状態別死者・重傷者・軽傷者割合の比較（令和7年）

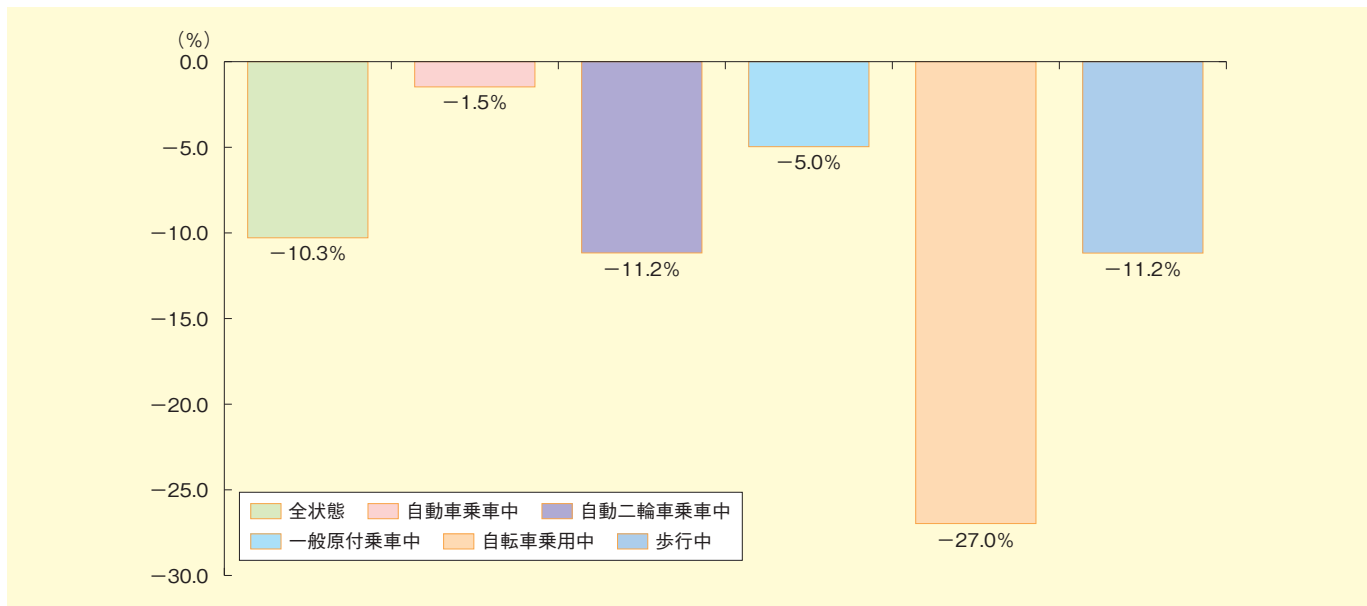


注 警察庁資料による。

第11次交通安全基本計画では交通事故死者数の目標について、令和2年の交通事故死者数である2,839人と比較して29.6%減少の2,000人に設定し

ていたが、7年の交通事故死者数は10.3%減少の2,547人とどまった。状態別の減少割合は特集-第9図のとおりである。

▶ 特集-第9図 状態別交通事故死者数の減少割合（令和2年と7年の比較）



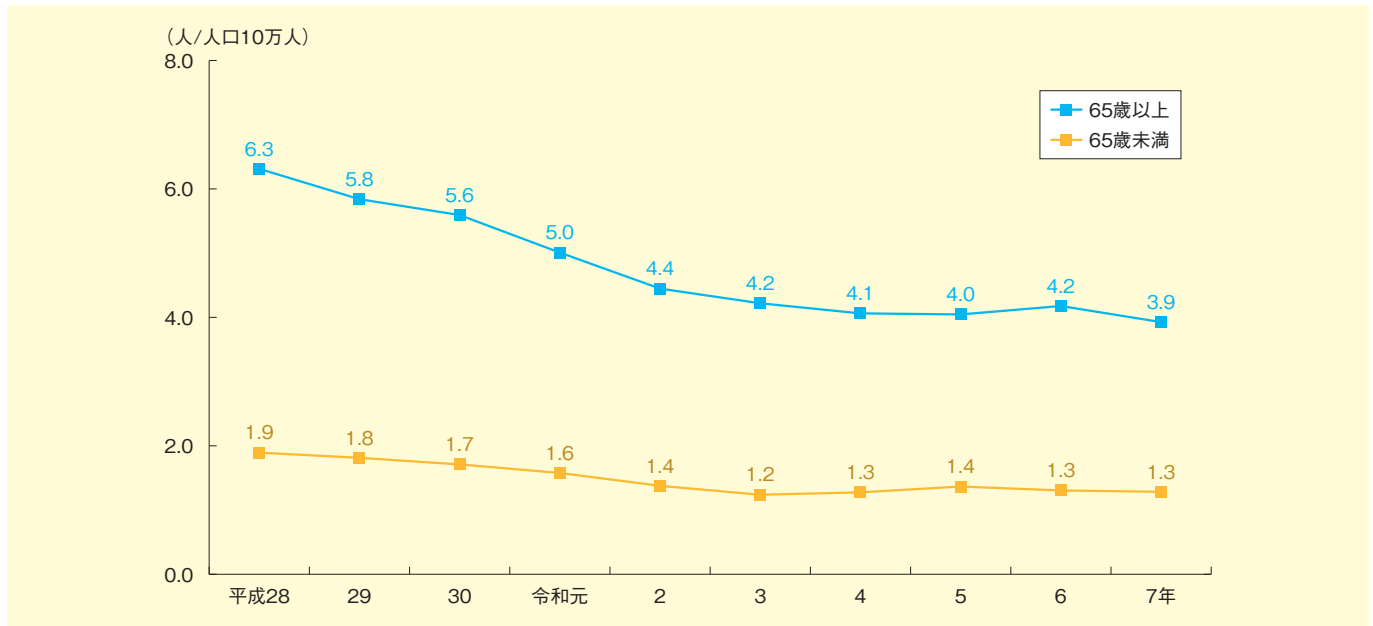
注 1 警察庁資料による。
2 令和2年死者数を減少率0%（基準）としている。

第2節 高齢者の交通事故の傾向

65歳以上の人口10万人当たりの交通事故死者数は、年々減少傾向であったが、近年は横ばいで推移している。令和7年は、65歳未満の人口10万人当たりの交通事故死者数の約3倍であり、また、

全交通事故死者数に占める65歳以上の割合が55.9%を占めるなど、いずれも引き続き高い水準となっている（特集-第4図、第10図）。

▶特集-第10図 65歳以上及び65歳未満の人口10万人当たり交通事故死者数の推移



注 1 警察庁資料による。

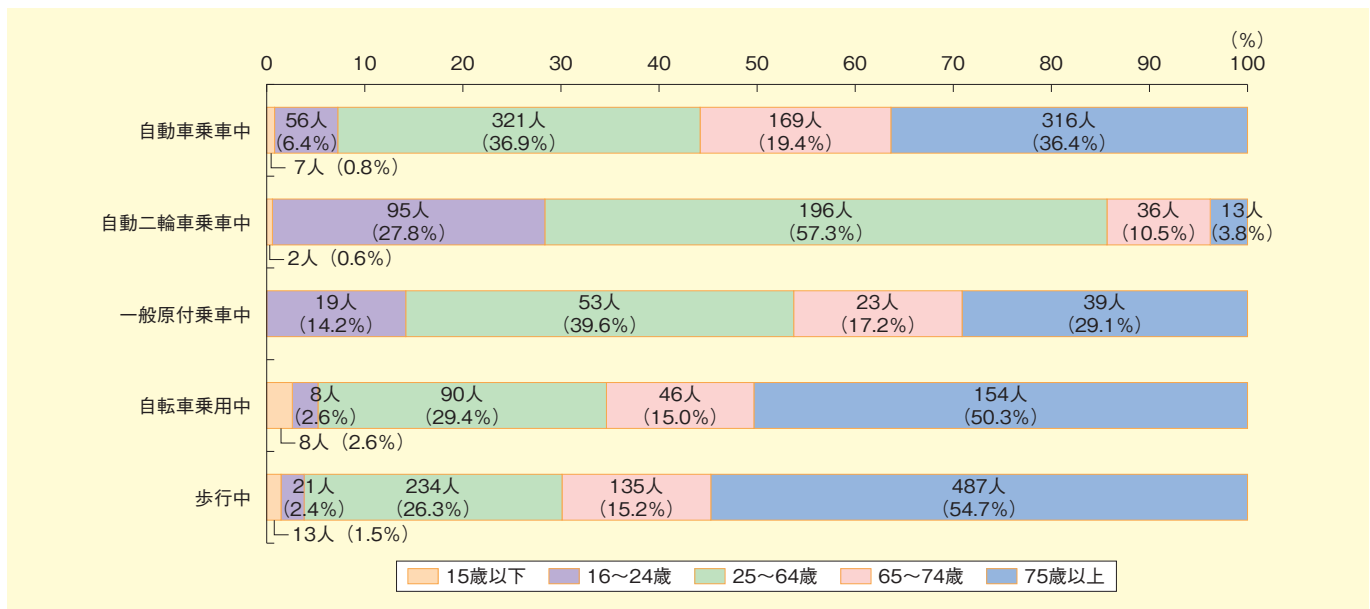
注 2 算出に用いた人口は、該当年の前年の人口であり、総務省統計資料「人口推計」（各年10月1日現在人口（補間補正を行っていないもの。ただし、国勢調査実施年は国勢調査人口（令和2年は「不詳補完値」）による。）による。

特集 「道路交通の安全確保に向けた新たな挑戦」—第12次交通安全基本計画の策定—

令和7年の状態別・年齢層別交通事故死者数をみると、歩行中及び自転車乗用中のいずれも、65

歳以上が6割以上、75歳以上が5割以上を占めるなど、顕著な値を示している（特集-第11図）。

▶特集-第11図 状態別・年齢層別交通事故死者数（令和7年）

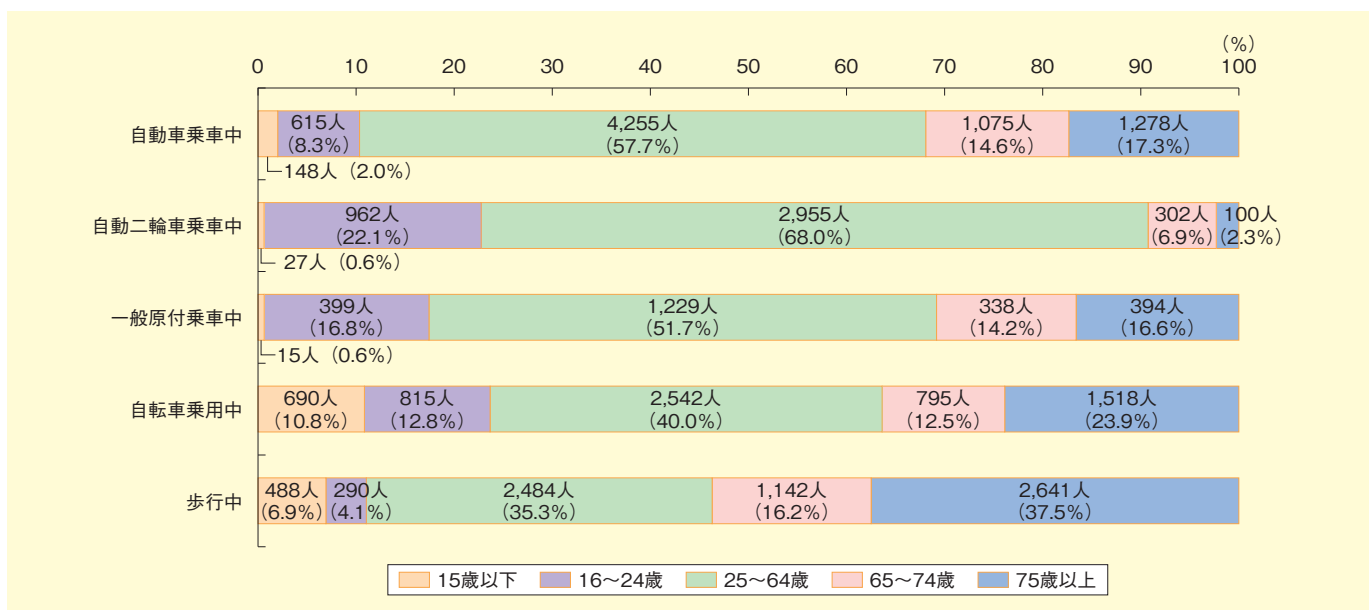


注 1 警察庁資料による。
2 () 内は構成率である。

状態別・年齢層別交通事故重傷者数をも、歩行中については、65歳以上が5割以上を占めて

おり、顕著な値を示している（特集-第12図）。

▶特集-第12図 状態別・年齢層別交通事故重傷者数（令和7年）

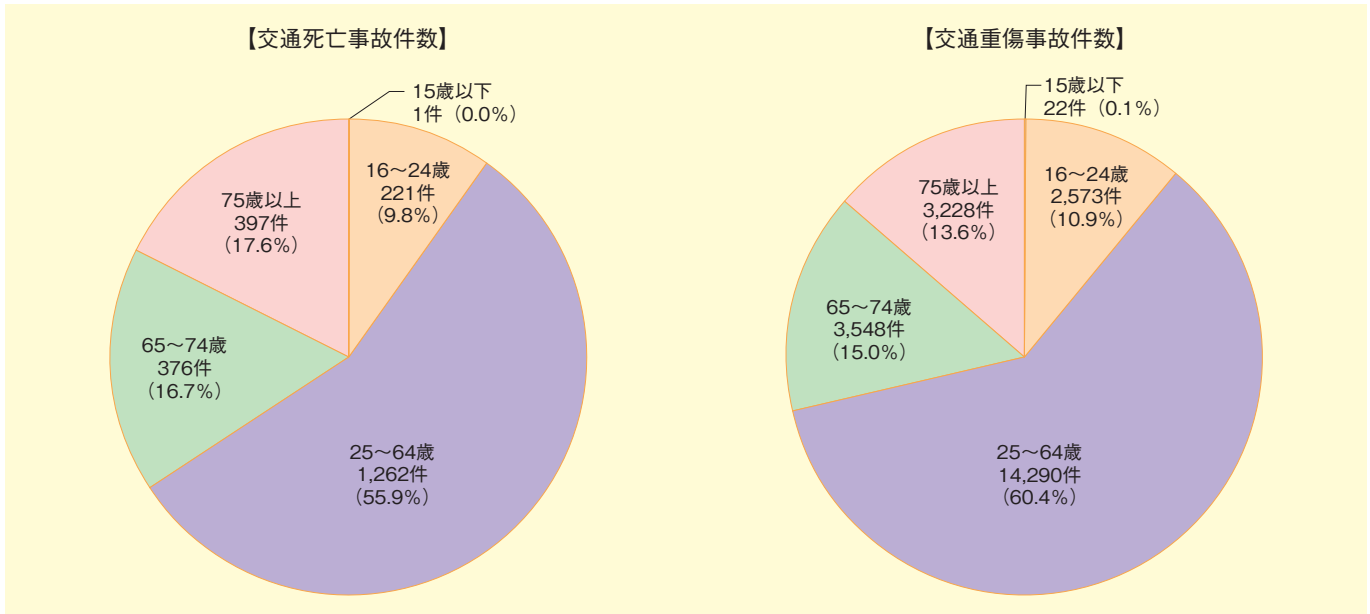


注 1 警察庁資料による。
2 () 内は構成率である。

また、令和7年の交通死亡事故件数に占める65歳以上の運転者の割合及び交通重傷事故件数に占

める65歳以上の運転者の割合をみると、いずれも約3割を占めている（特集-第13図）。

▶特集-第13図 年齢層別交通死亡事故件数及び交通重傷事故件数（令和7年）



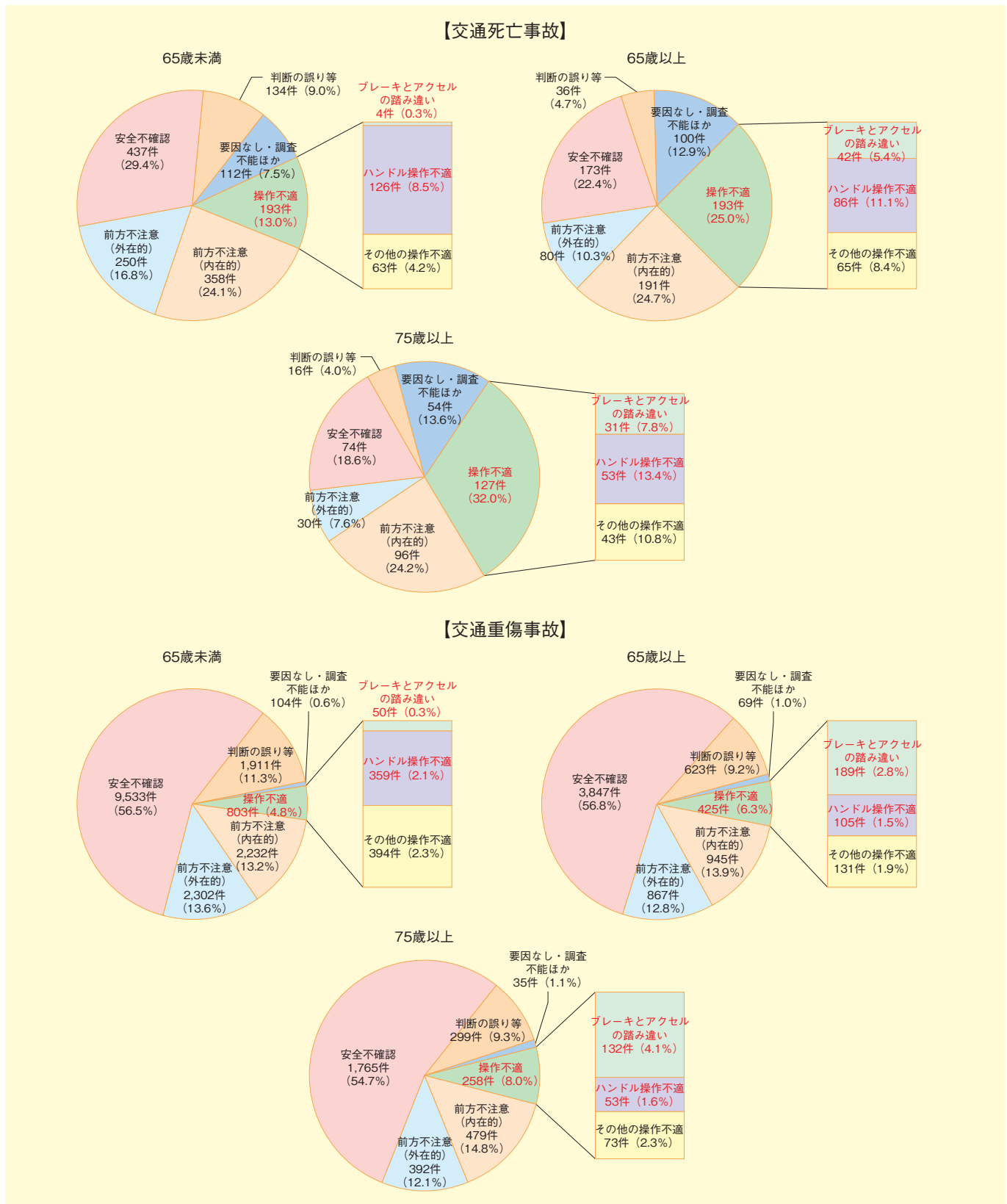
- 注 1 警察庁資料による。
 2 第1当事者[※]が一般原付以上の交通死亡事故及び交通重傷事故を計上している。
 3 ()内は構成率である。

さらに、令和7年の年齢層別交通死亡事故の人的要因をみると、65歳未満の運転者による交通死亡事故と比較して、65歳以上の運転者による交通死亡事故は、ハンドル操作不適やブレーキとアク

セルの踏み違い等の操作不適が占める割合が高く、75歳以上の運転者では更に高い割合を占めている。また、交通重傷事故の人的要因をみても、同様の傾向が認められる（特集-第14図）。

※第1当事者
 最初に交通事故に関与した事故当事者のうち、最も過失の重い者をいう。

▶特集-第14図 年齢層別交通死亡事故及び交通重傷事故の人的要因比較（令和7年）



注 1 警察庁資料による。
 2 第1当事者が一般原付以上の死亡事故及び重傷事故を計上している。
 3 () 内は構成率である。

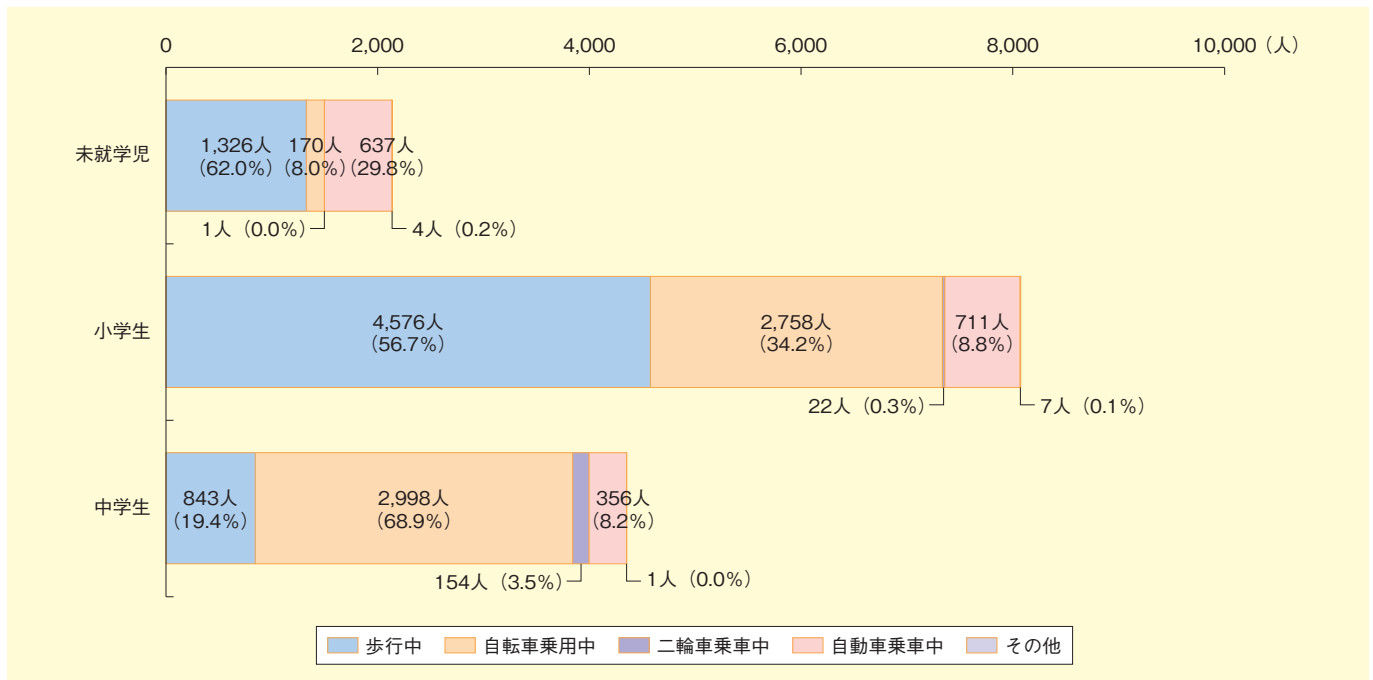
第3節 こどもの交通事故の傾向

学齢別・状態別に交通事故死者・重傷者数（平成28年から令和7年までの合計）をみると、未就学児及び小学生のいずれも歩行中が最も多く、その次に未就学児は自動車乗車中、小学生は自転車

乗用中が多い。

一方、中学生は自転車乗用中が最も多い（特集-第15図）。

▶特集-第15図 学齢別・状態別交通事故死者・重傷者数（平成28年～令和7年の合計）

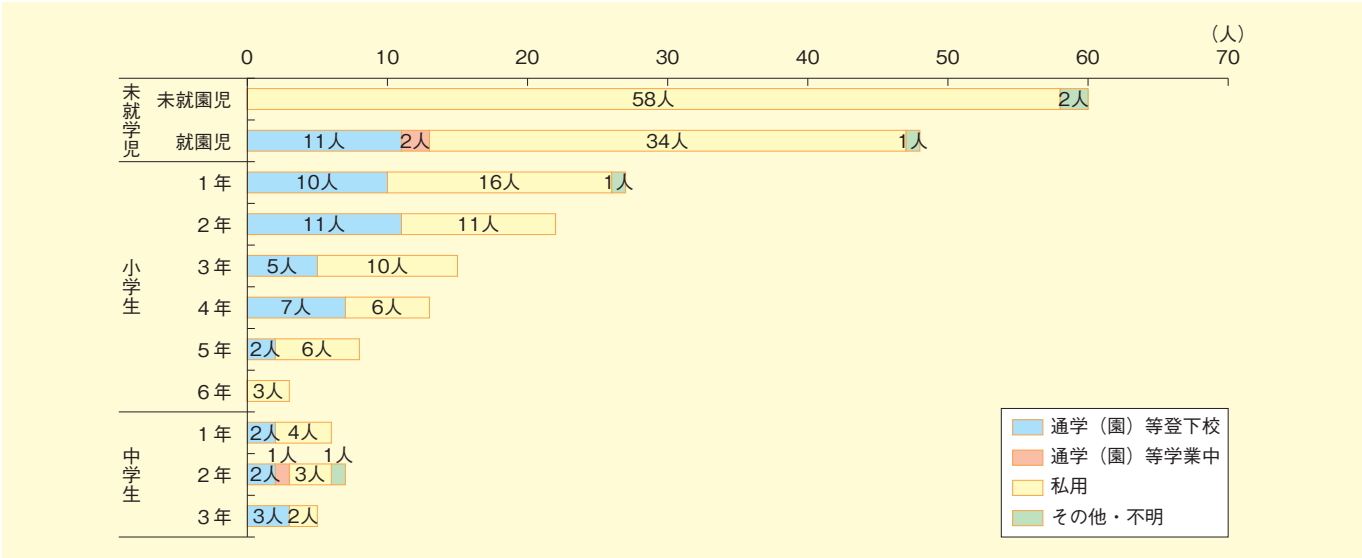


注 1 警察庁資料による。
2 () 内は構成率である。

未就学児及び小学生において、学齢別・状態別交通事故死者・重傷者数（平成28年から令和7年までの合計）が最も多い歩行中のうち、交通事故死者数を通行目的別にみると、未就学児から小学校低学年までは、学齢が低いほど買物や遊戯等私用での交通事故死者数が多くなっている（特集-第16図）。

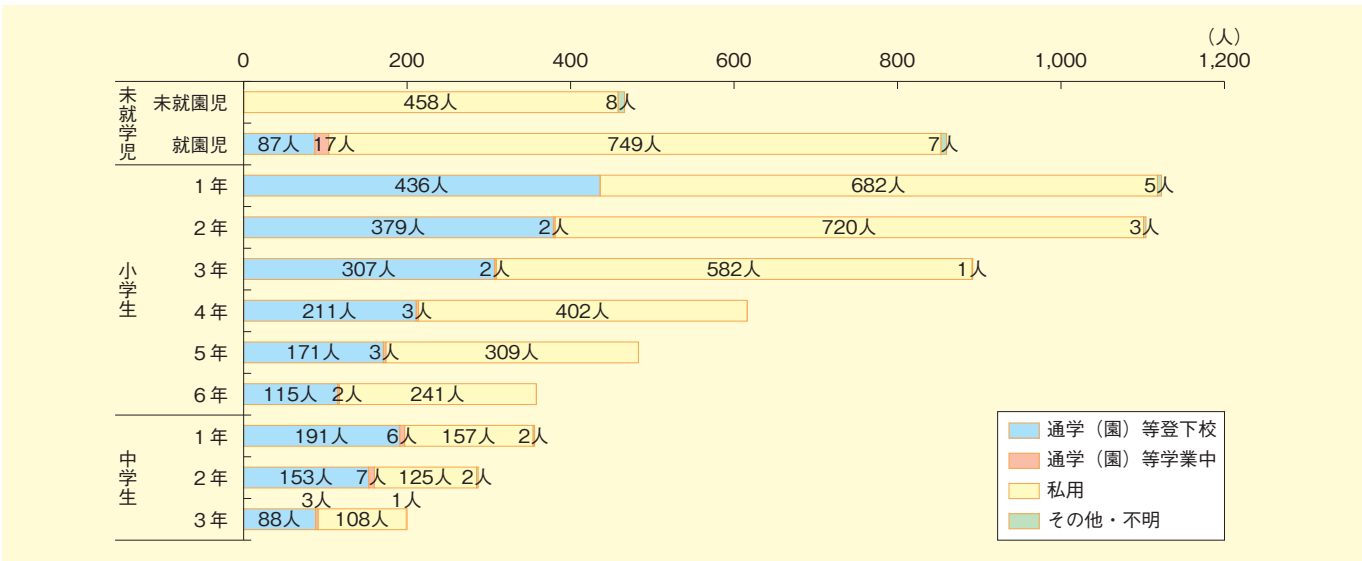
一方、交通事故死者・重傷者数（平成28年から令和7年までの合計）を通行目的別にみると、小学生においては学齢による通行目的別割合に大きな違いはみられない。また、中学生については、通学等登下校と私用は、ほぼ同程度となっている（特集-第17図）。

▶特集-第16図 通行目的別にみた学齢別・歩行中交通事故死者数（平成28年～令和7年の合計）



注 警察庁資料による。

▶特集-第17図 通行目的別にみた学齢別・歩行中交通事故死者・重傷者数（平成28年～令和7年の合計）

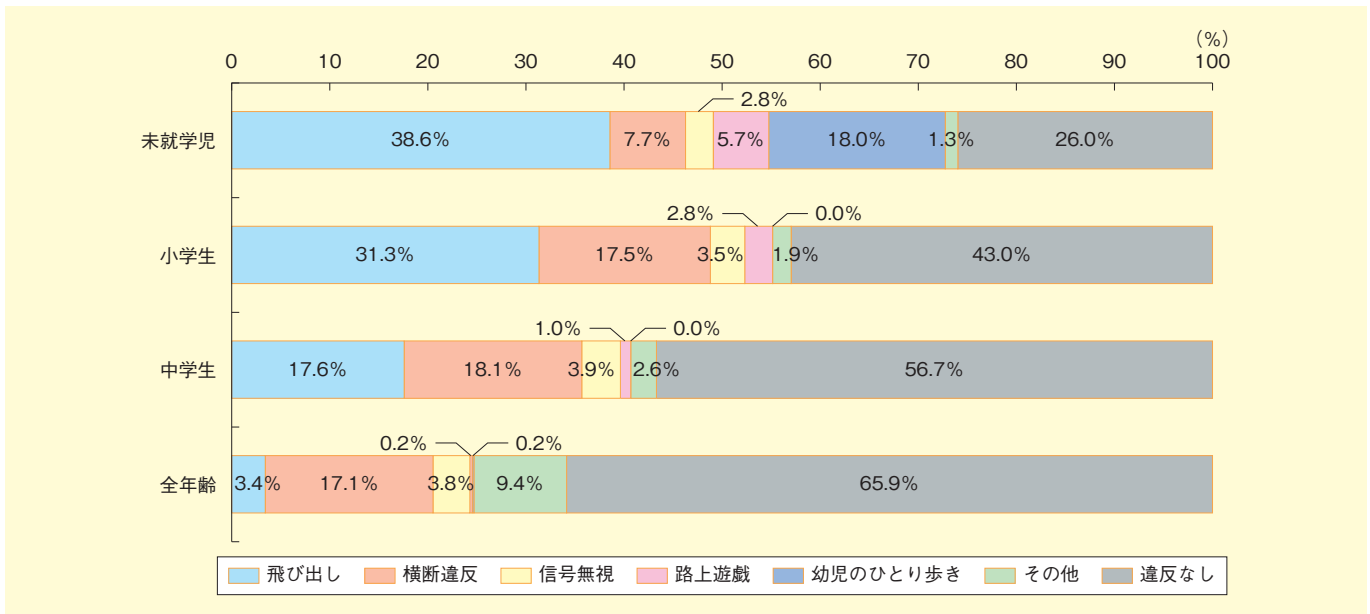


注 警察庁資料による。

歩行中の交通事故死者・重傷者（令和3年から7年までの合計）について、法令違反等別にみると、未就学児や小学生は、全年齢層と比較して、

法令違反等の割合が高い。特に、飛び出しについては、いずれも3割以上を占めている（特集-第18図）。

▶特集-第18図 歩行中の法令違反等別交通事故死者・重傷者割合（令和3年～7年の合計）



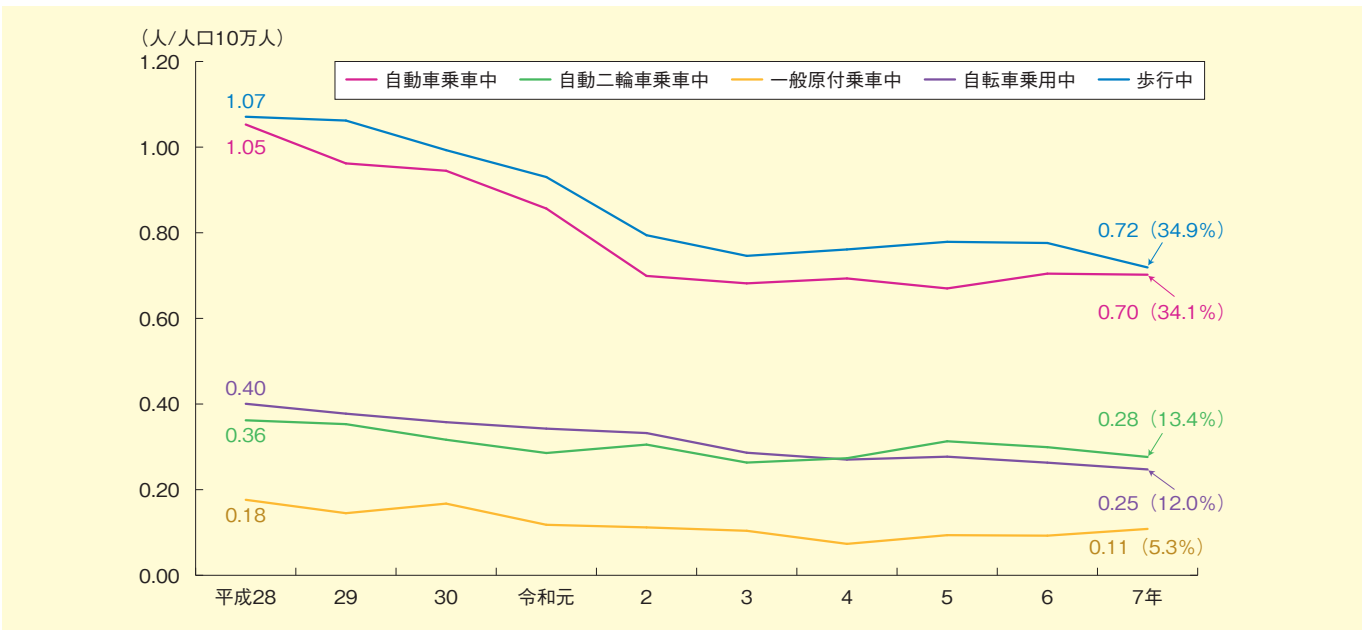
- 注 1 警察庁資料による。
 2 「幼児のひとり歩き」とは、保護（監護）者の付き添わないものをいう。
 3 第1・第2当事者^{*}の合計。

※第2当事者
 最初に交通事故に関与した事故当事者のうち、第1当事者以外の者をいう。

第4節 歩行者の交通事故の傾向

状態別人口10万人当たりの交通事故死者数をみると、着実に減少しているものの、近年は横ばいで推移しており、歩行中及び自動車乗車中が依然として高い水準となっている（特集-第19図）。

▶特集-第19図 状態別人口10万人当たり交通事故死者数の推移

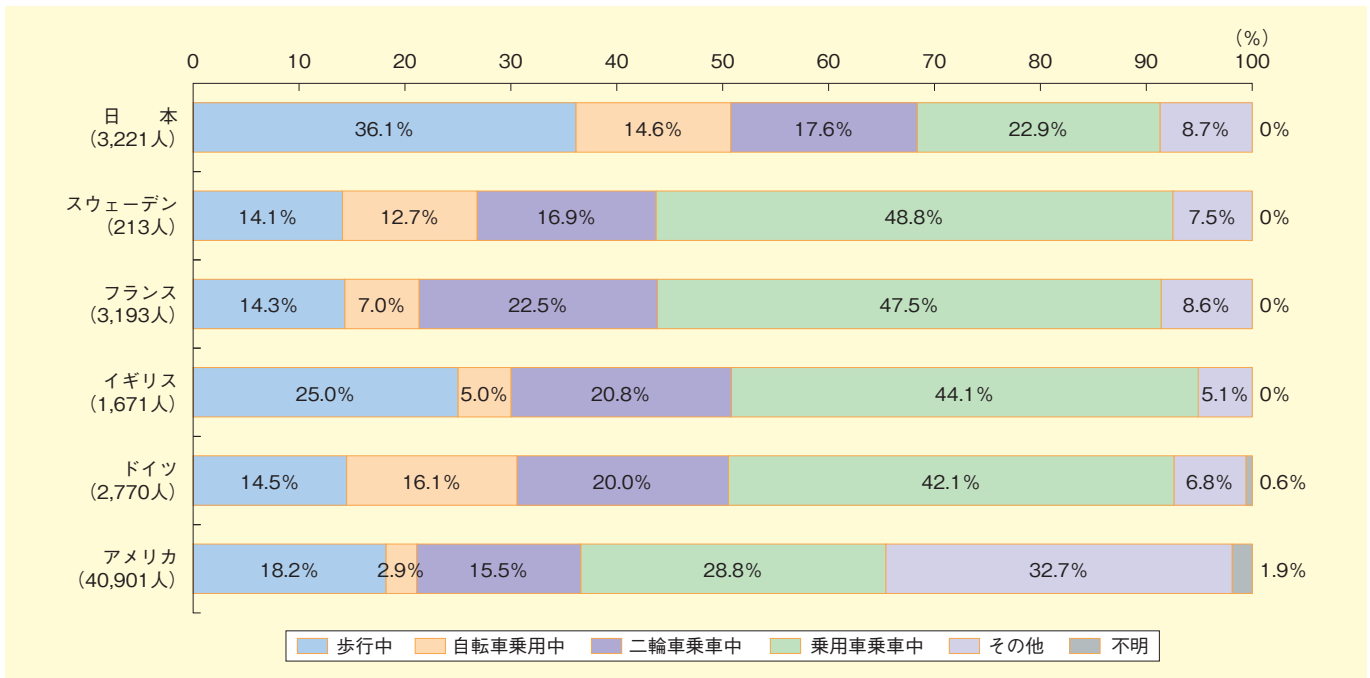


注 1 警察庁資料による。
 2 算出に用いた人口は、該当年の前年の人口であり、総務省統計資料「人口推計」（各年10月1日現在（補間補正を行っていないもの。ただし、国勢調査実施年は国勢調査人口による。)) による。
 3 () 内は構成率である。

また、主な欧米諸国（スウェーデン、フランス、イギリス、ドイツ及びアメリカ）と比べて、我が

国は交通事故死者数に占める歩行中の割合が高い（特集-第20図）。

▶特集-第20図 我が国と主な欧米諸国の状態別交通事故死者数の構成率（2024年）



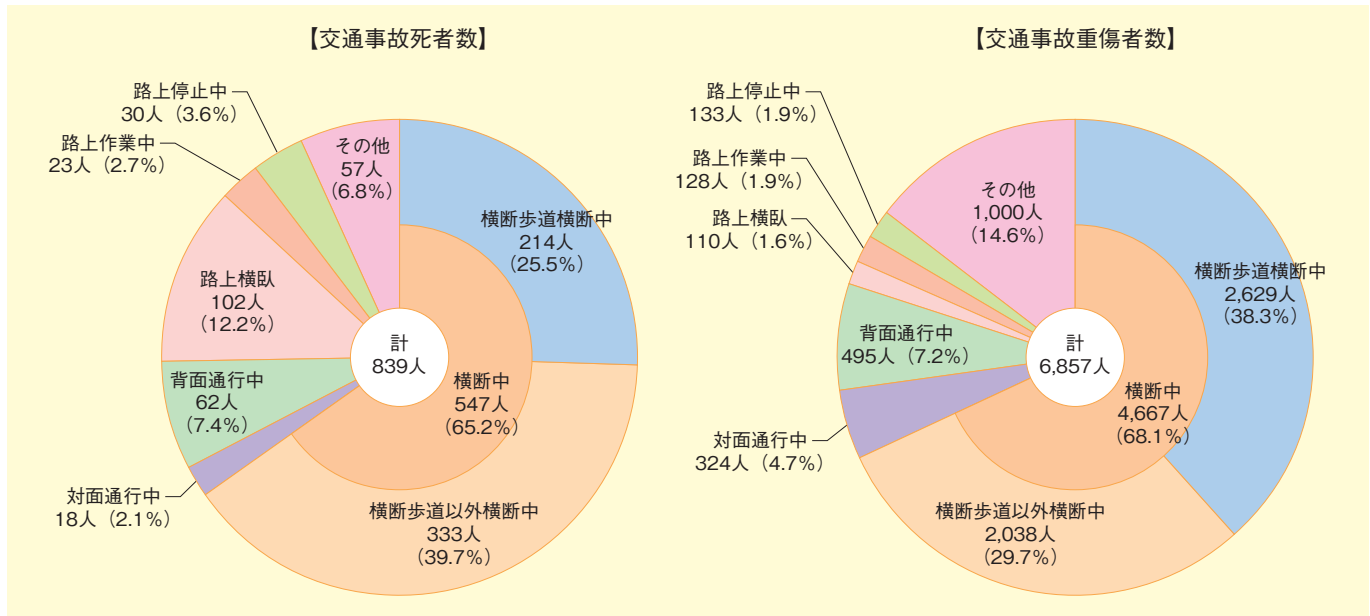
注 1 IRTAD資料による。
 2 アメリカの交通事故死者数は2023年のもの。
 3 ()内は交通事故死者数の総計である。

令和7年の歩行者の事故類型別交通事故死者数及び交通事故重傷者数をみると、いずれも横断中が占める割合が高くなっている。また、交通事故死者は横断中のうち横断歩道横断中に比べ横断歩道以外横断中が占める割合が高く、交通事故重傷

者では横断歩道横断中が占める割合が高い。

横断中以外では、交通事故死者は路上横臥、交通事故重傷者は背面通行中が最も割合が高い（特集-第21図）。

▶特集-第21図 歩行者の事故類型別交通事故死者数及び交通事故重傷者数（令和7年）

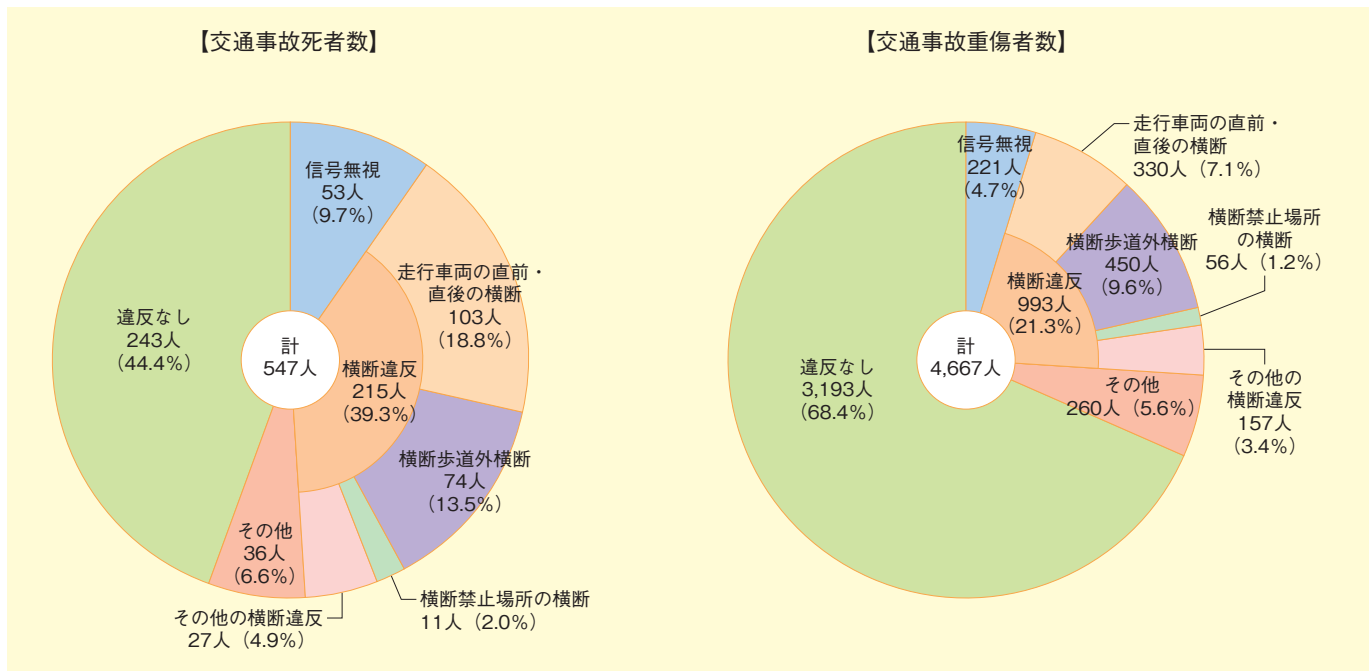


注 1 警察庁資料による。
 2 列車事故を除く。
 3 第1・第2当事者の合計。
 4 ()内は構成率である。

令和7年の横断中歩行者の法令違反別交通事故死者数をみると、横断違反の割合は39.3%、信号無視の割合が9.7%となっており、違反なしの割合は44.4%となっている。

また、交通事故重傷者数をみると、横断違反の割合は21.3%、信号無視の割合が4.7%となっており、違反なしの割合は68.4%となっている（特集-第22図）。

▶特集-第22図 歩行者（横断中）の法令違反別交通事故死者数及び交通事故重傷者数（令和7年）



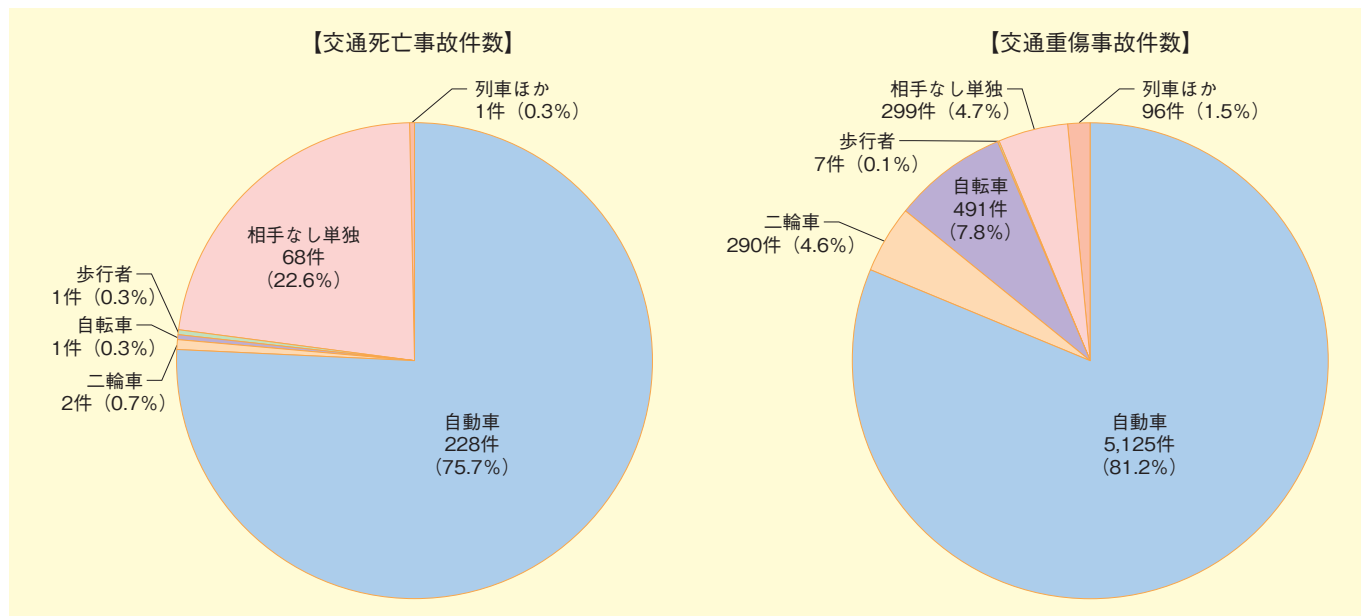
- 注 1 警察庁資料による。
 2 列車事故を除く。
 3 第1・第2当事者の合計。
 4 ()内は構成率である。

第5節 自転車の交通事故の傾向

令和7年の自転車乗用中の相手当事者別交通死亡事故件数及び交通重傷事故件数をみると、交通

死亡事故及び交通重傷事故のいずれも自動車占める割合が最も高い（特集-第23図）。

▶特集-第23図 自転車乗用中の相手当事者別交通死亡事故件数及び交通重傷事故件数（令和7年）

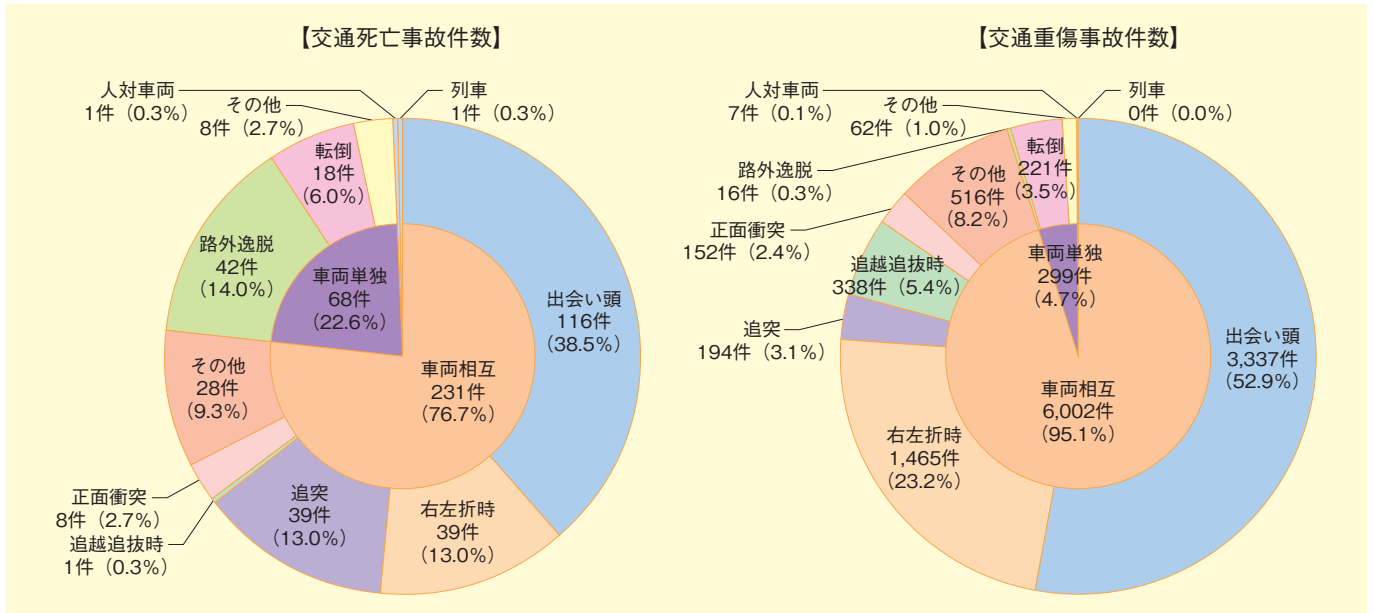


注 1 警察庁資料による。
 2 第1・第2当事者の合計。
 3 () 内は構成率である。

令和7年の自転車乗用中の事故類型別交通死亡事故件数及び交通重傷事故件数をみると、交通死亡事故及び交通重傷事故のいずれも、出会い頭の

占める割合が最も高くなっており、交通重傷事故では5割以上を占めている（特集-第24図）。

▶特集-第24図 自転車乗用中の事故類型別交通死亡事故件数及び交通重傷事故件数（令和7年）



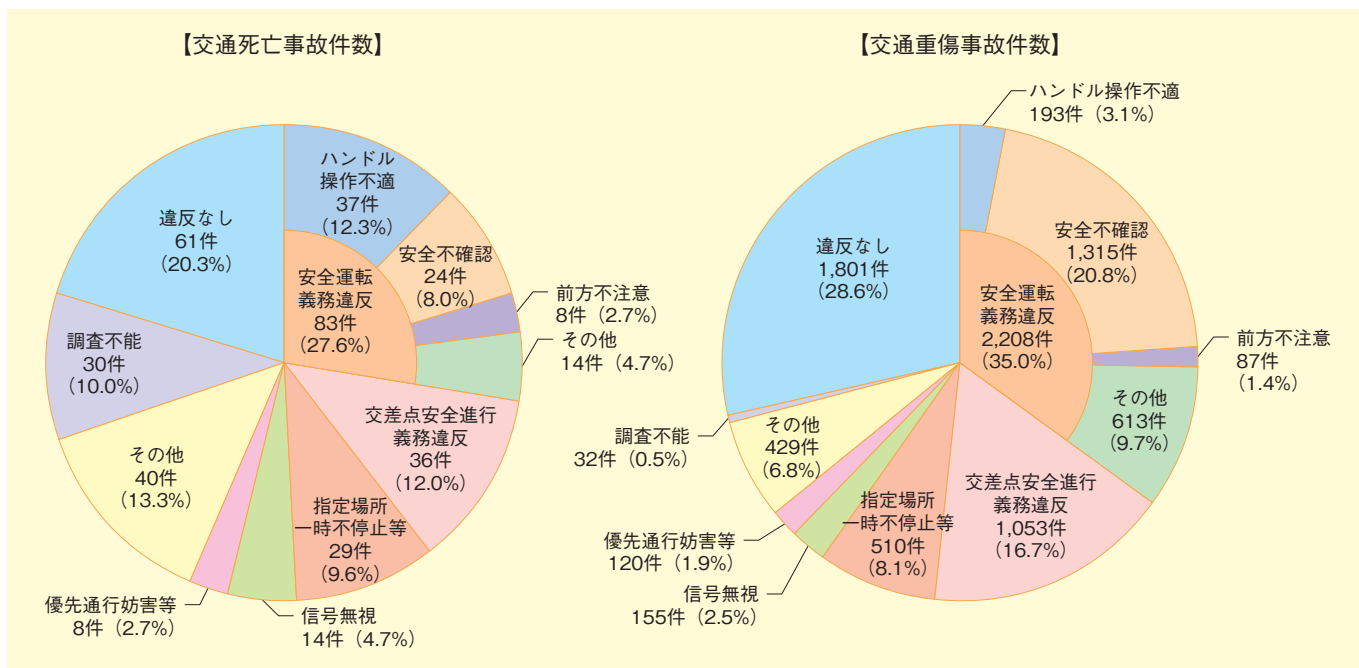
注 1 警察庁資料による。
 2 第1・第2当事者の合計。
 3 ()内は構成率である。

特集 「道路交通の安全確保に向けた新たな挑戦」 —第12次交通安全基本計画の策定—

令和7年の自転車乗用中の法令違反別交通死亡事故件数及び交通重傷事故件数をみると、交通死亡事故及び交通重傷事故のいずれも、安全運転義務違反が占める割合が最も高く、次に交差点安全進行義務違反と続いております（特集-第25図）。

令和7年の自転車乗用中の法令違反別交通死亡事故件数及び交通重傷事故件数をみると、交通死亡事故及び交通重傷事故のいずれも、安全運転義務違反が占める割合が最も高く、次に交差点安全進行義務違反と続いております（特集-第25図）。

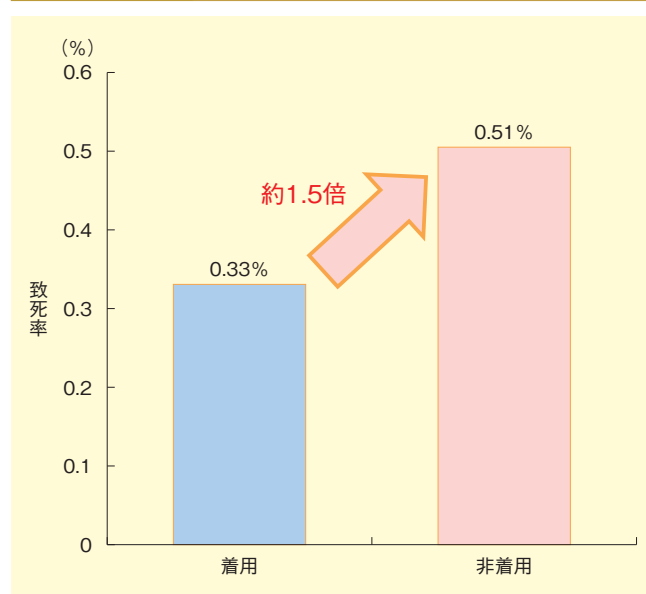
▶特集-第25図 自転車乗用中の法令違反別交通死亡事故件数及び交通重傷事故件数（令和7年）



注 1 警察庁資料による。
 2 第1・第2当事者の合計。
 3 自転車相互事故については、第1・第2当事者それぞれの法令違反を1件として計上。
 4 ()内は構成率である。

乗車用ヘルメットの着用は、自転車利用者の頭部を保護し、交通事故発生時における被害軽減効果があり、乗車用ヘルメットを着用していなかった場合の致死率は、乗車用ヘルメットを着用していた場合の致死率の約1.5倍となっている（特集-第26図）。

▶特集-第26図 自転車乗用中のヘルメット着用状況別の致死率比較（令和7年）

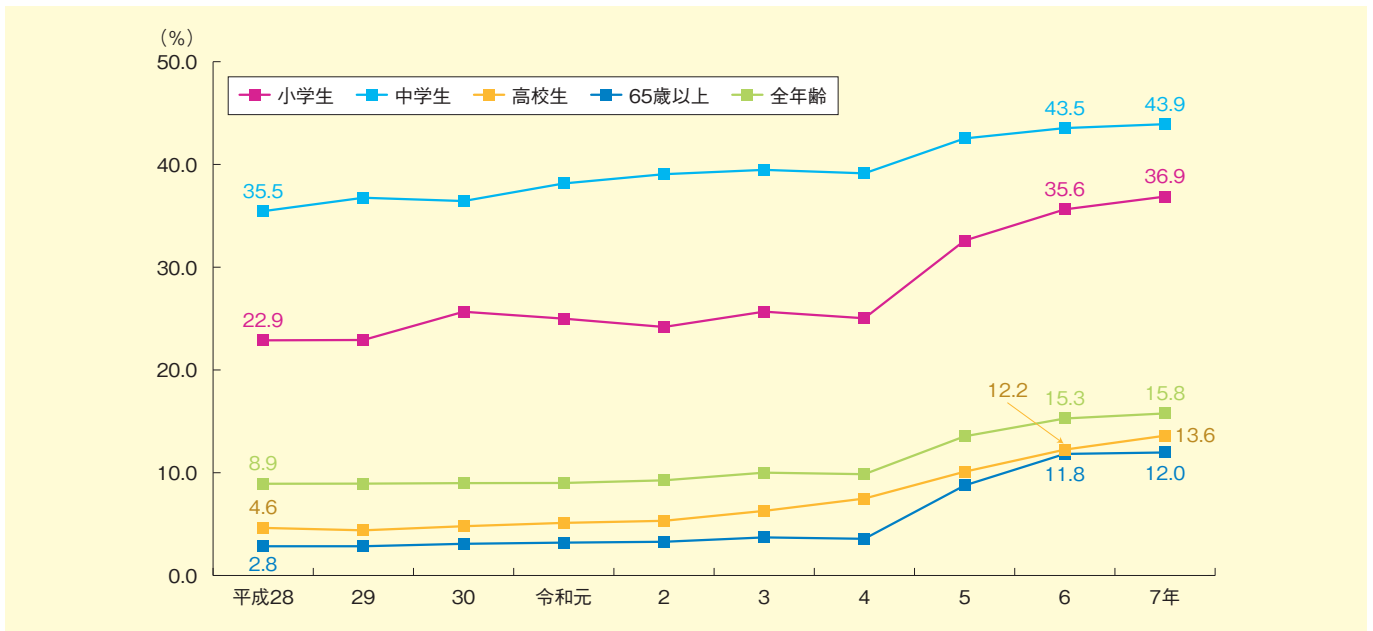


注 1 警察庁資料による。
 2 致死率 = 死者数 ÷ 死傷者数 × 100

自転車乗用中の者が死傷した交通事故について、乗車用ヘルメットの着用率をみると、令和5年4月に自転車利用者に対する乗車用ヘルメットの着用が努力義務化されたことに伴い、いずれの

学齢・年齢層においても7年の着用率は上昇している。7年の小学生及び中学生の着用率は、全年齢層と比べて2倍以上となっている（特集-第27図）。

▶特集-第27図 学齢別・年齢層別ヘルメット着用率の推移



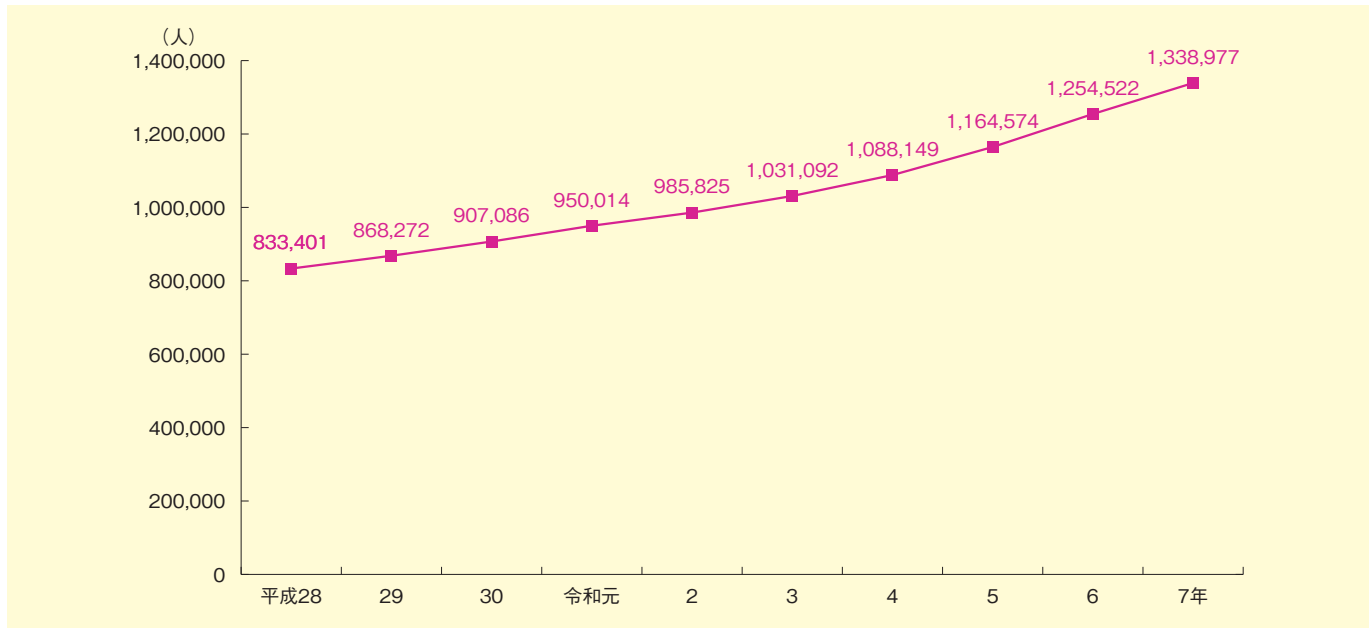
注 1 警察庁資料による。
 2 ヘルメット着用率=ヘルメット着用者÷自転車乗用中死傷者×100

第6節 外国人[※]運転者による交通事故の傾向

令和7年末の在留外国人数は412万5,395人と平成28年末の238万2,822人と比べ増加している。また、年間の訪日外国人旅行者数についても、令和7年は約4,268万人で、平成28年の約2,404万人と

比べ増加している。このような中、日本の運転免許を保有する外国人の数は、平成28年から令和7年の間に約60.7%増加し、令和7年は133万8,977人となっている（特集-第28図）。

▶特集-第28図 日本の運転免許を保有する外国人の推移



注 警察庁資料による。

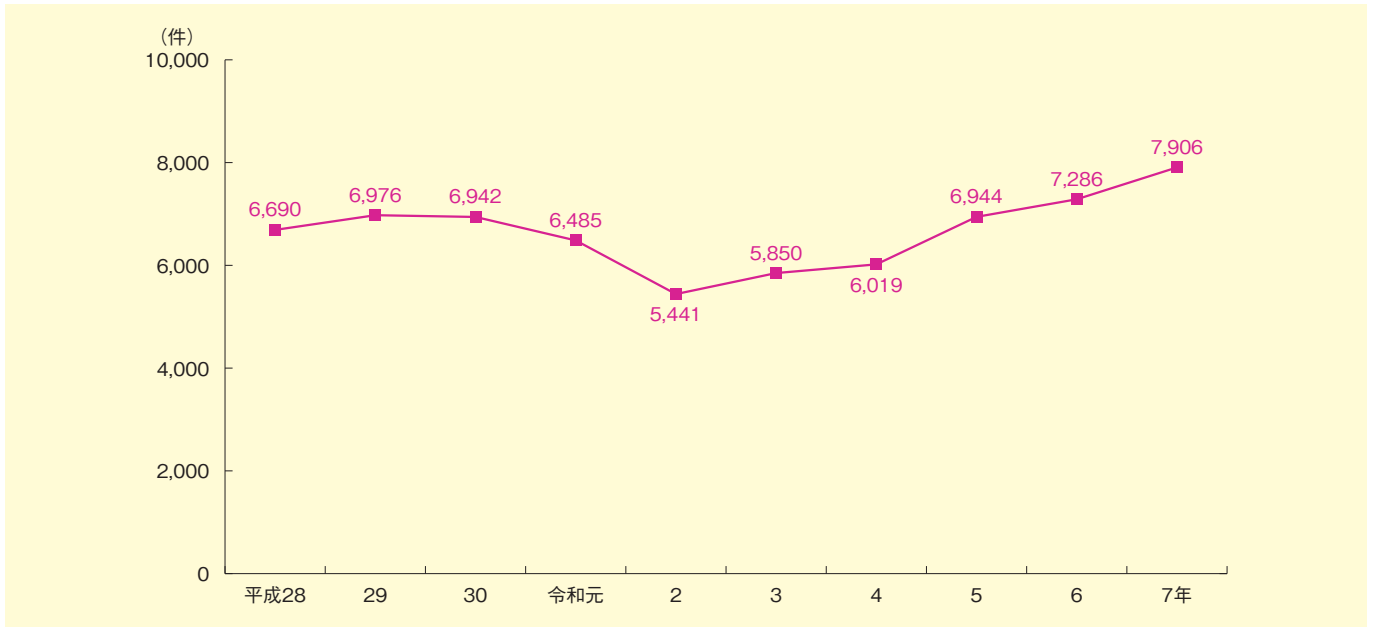
※外国人

日本国籍を有しない者（無国籍の者、国籍不明の者を含む。）をいう。

また、外国人運転者による交通事故件数は、平成28年の6,690件に対し、令和7年は7,906件と増

加している（特集-第29図）。

▶特集-第29図 外国人運転者による交通事故件数の推移

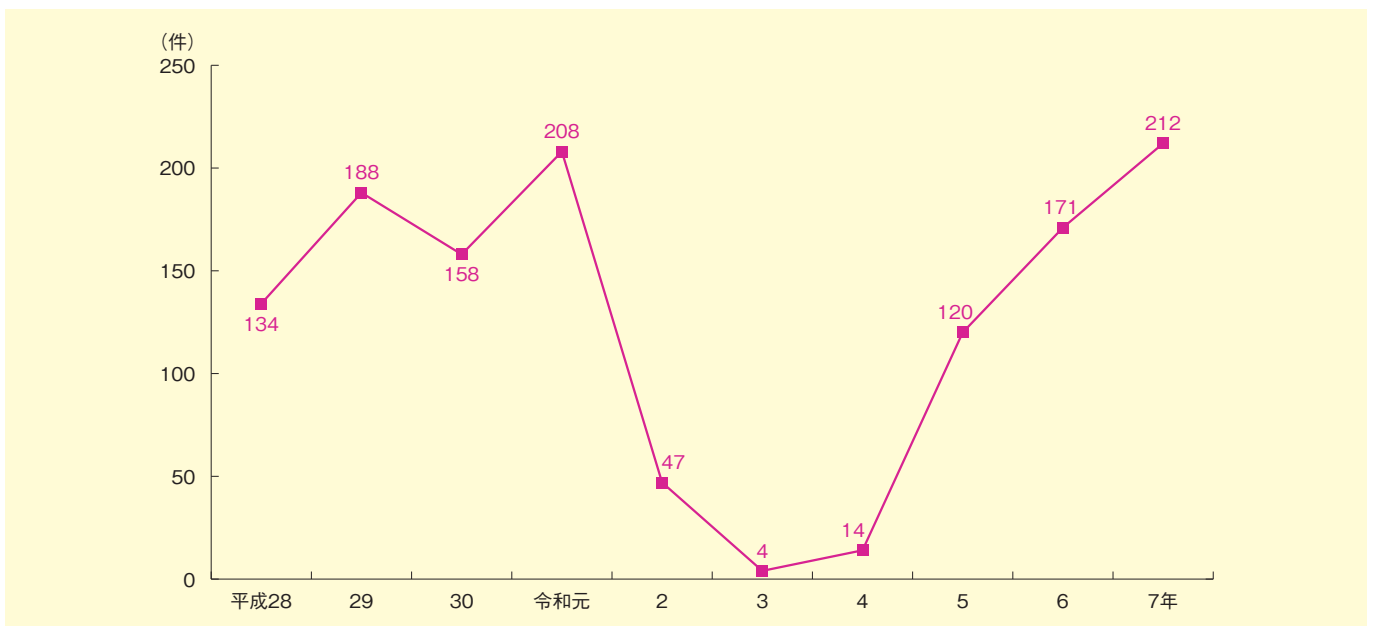


注 1 警察庁資料による。
2 一般原付以上、第1当事者を計上。

一方、訪日外国人旅行者の増加に伴い、訪日外国人によるレンタカー利用者の増加も見込まれるところ、国際免許又は外国免許を所持する外国人

運転者によるレンタカーの交通事故件数は、平成28年の134件に対し、令和7年は212件と増加している（特集-第30図）。

▶特集-第30図 外国人運転者によるレンタカーの交通事故件数の推移



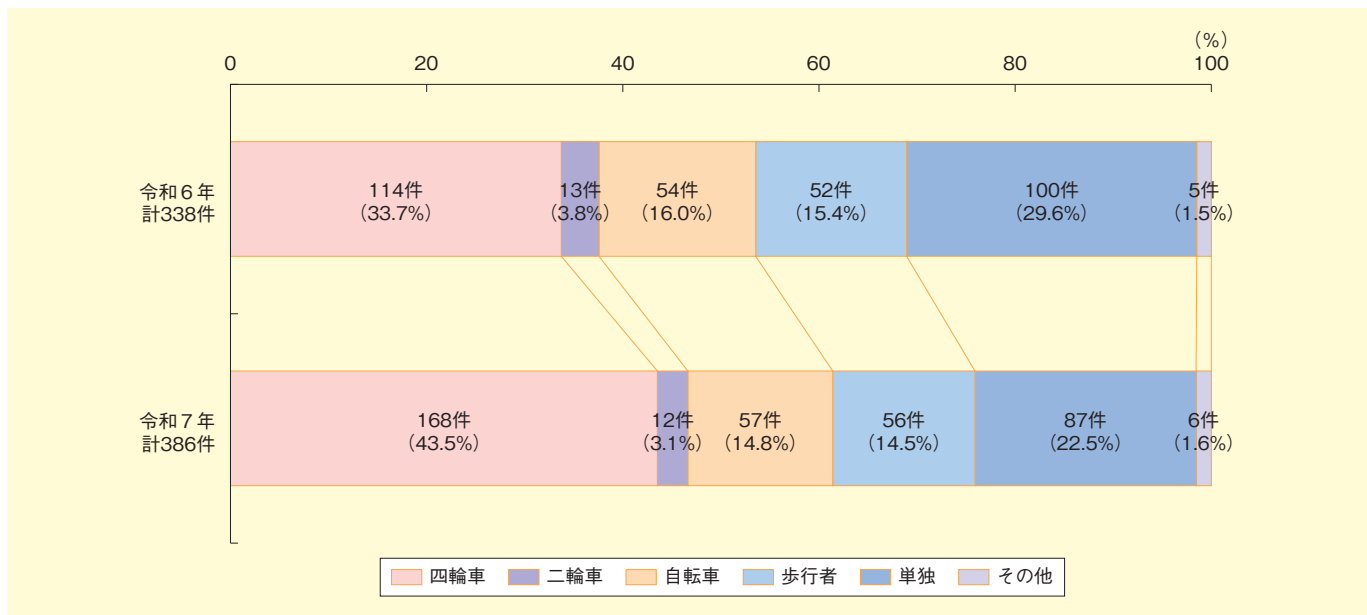
注 1 警察庁資料による。
2 一般原付以上、第1当事者、国際免許又は外国免許所持者を計上。

第7節 特定小型原動機付自転車の交通事故の傾向

令和5年7月1日に施行された道路交通法の一部を改正する法律（令4法32）により、一定の基準^{※1}を満たす車両が「特定小型原動機付自転車」に分類された。特定小型原動機付自転車関連交通事故件数^{※2}について、7年の発生件数は6年と比較して増加した。これを相手当事者別にみると、

7年中は、対四輪車事故が最も多い(特集-第31図)。また、特定小型原動機付自転車の運転者が飲酒していた交通事故件数は43件（11.1%）であり、自転車や一般原動機付自転車と比べ飲酒事故の割合が著しく高くなっている。こうした傾向は、令和6年と大きく変わらない。

▶特集-第31図 特定小型原動機付自転車関連交通事故の発生状況（令和6年、7年）



注 1 警察庁資料による。
 2 特定小型原動機付自転車が第1又は第2当事者となった事故件数。ただし、特定小型原動機付自転車相互の事故は1件として計上。
 3 ()内は構成率である。

警察では、特定小型原動機付自転車の運転者による飲酒運転、信号無視等の悪質・危険な違反のほか、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に重点を置いた指導取締りを行っている（特集-第2表）。

また、交通の危険を生じさせるおそれのある一定の違反行為を反復して行った特定小型原動機付自転車の運転者を対象として、交通の危険を防止するため、特定小型原動機付自転車運転者講習を実施しており、令和7年中は2,990人が受講した。

▶特集-第2表 特定小型原動機付自転車運転者に対する取締り状況（令和6年、7年）

	信号無視	指定場所一時不停止	通行区分	歩行者妨害等	酒気帯び	その他	取締り件数(件)
令和6年	9,838	2,643	24,628	928	378	2,831	41,246
令和7年	6,529	4,286	22,368	650	415	2,937	37,185

注 警察庁資料による。

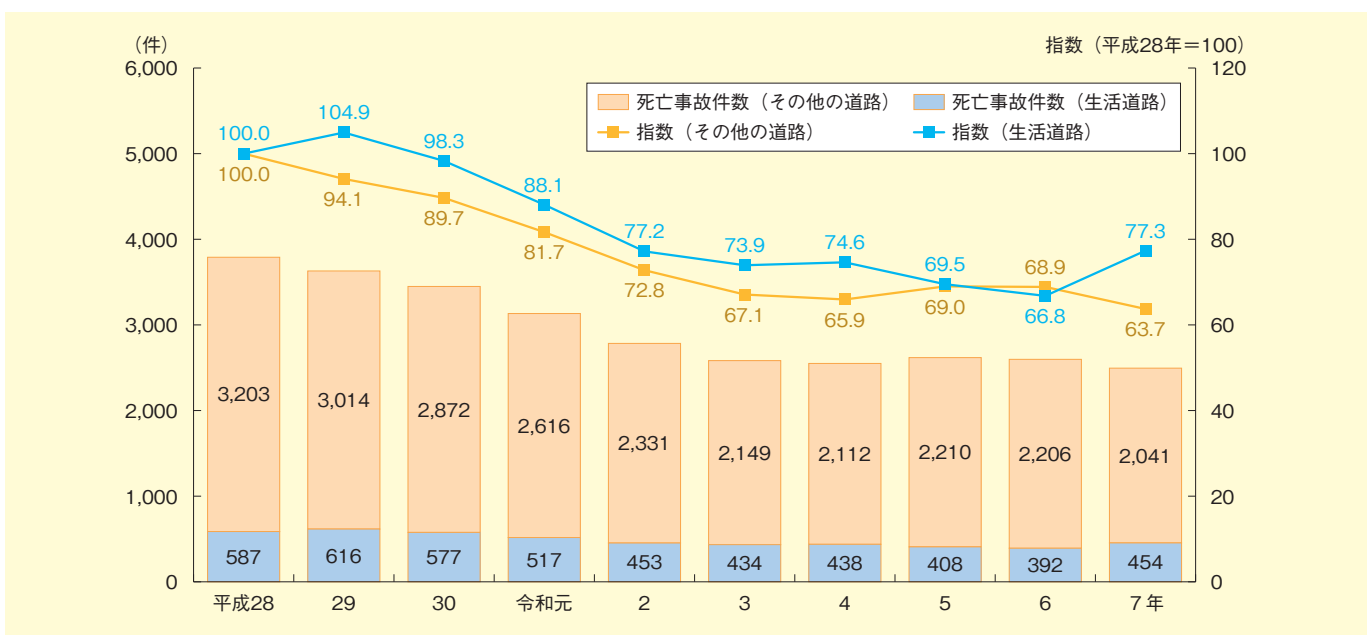
※1 性能上の最高速度が20キロメートル毎時以下に設定されていること、車体の大きさが長さ190センチメートル、幅60センチメートルを超えないこと、道路運送車両の保安基準に適合する最高速度表示灯が備えられていること。
 ※2 特定小型原動機付自転車が第1又は第2当事者となった事故件数。ただし、特定小型原動機付自転車相互の事故は1件として計上。

第8節 生活道路における交通事故の傾向

生活道路^{*}における交通死亡事故件数及び交通重傷事故件数は、近年減少傾向にあるものの、令和7年に発生した生活道路における交通死亡事故

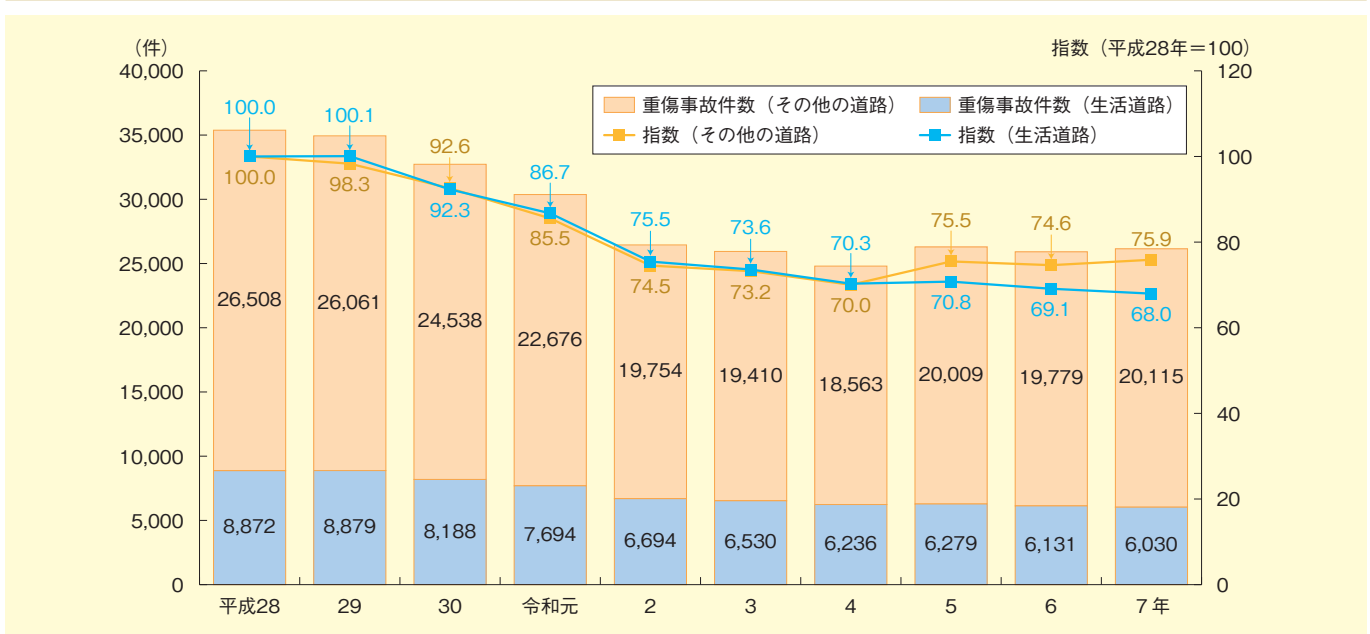
件数をみると、3年ぶりに前年と比較して増加するとともに、その他の道路における交通死亡事故件数と比べ減少割合が低い(特集-第32図、第33図)。

▶特集-第32図 交通死亡事故件数の推移(生活道路、その他の道路別)



注 1 警察庁資料による。
2 車道幅員5.5m未満の道路を生活道路として集計している。

▶特集-第33図 交通重傷事故件数の推移(生活道路、その他の道路別)



注 1 警察庁資料による。
2 車道幅員5.5m未満の道路を生活道路として集計している。

※ 車道幅員5.5m未満の道路

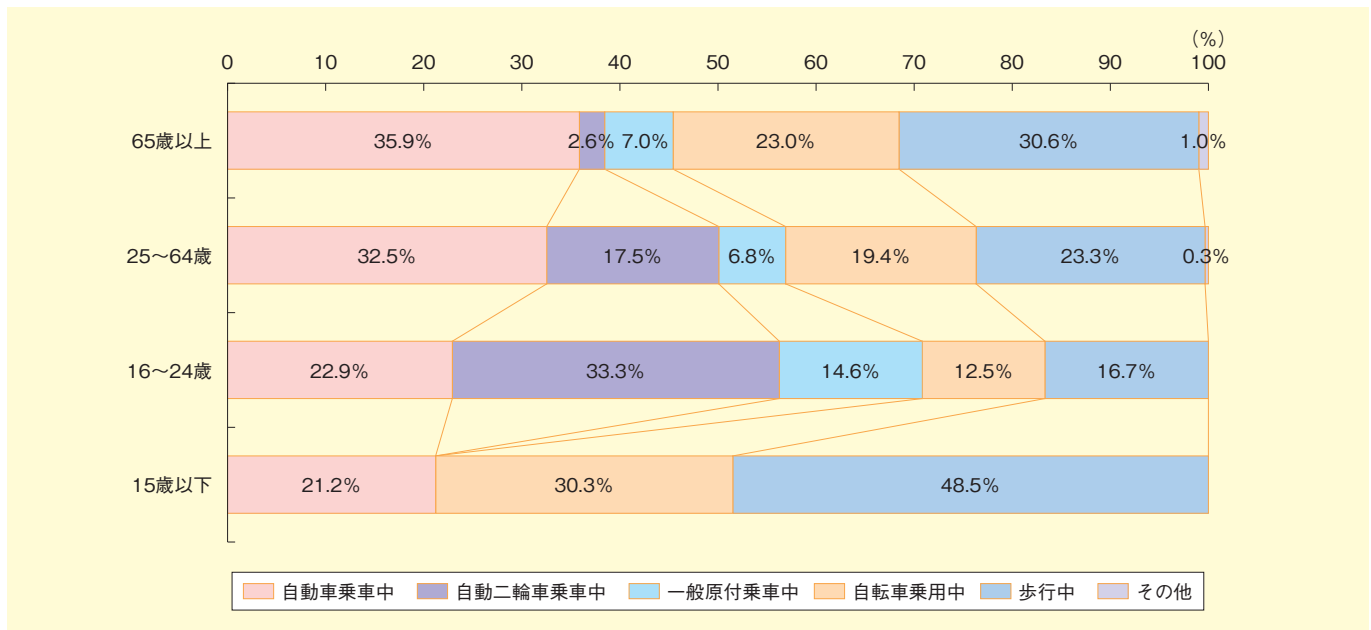
生活道路における年齢層別・状態別交通事故死者数の割合（令和3年から7年までの合計）をみると、15歳以下では歩行中、16～24歳は自動二輪車乗用中、25歳以上は自動車乗車中が最も高い。16歳以上では、年齢層が上がるにつれて歩行中の割合が増加するが、自動二輪車乗車中については

減少する傾向にある（特集-第34図）。

一方、交通事故重傷者数の割合をみると、全年齢層で自転車乗用中の割合が最も高く、特に15歳以下では約6割を占めている（特集-第35図）。

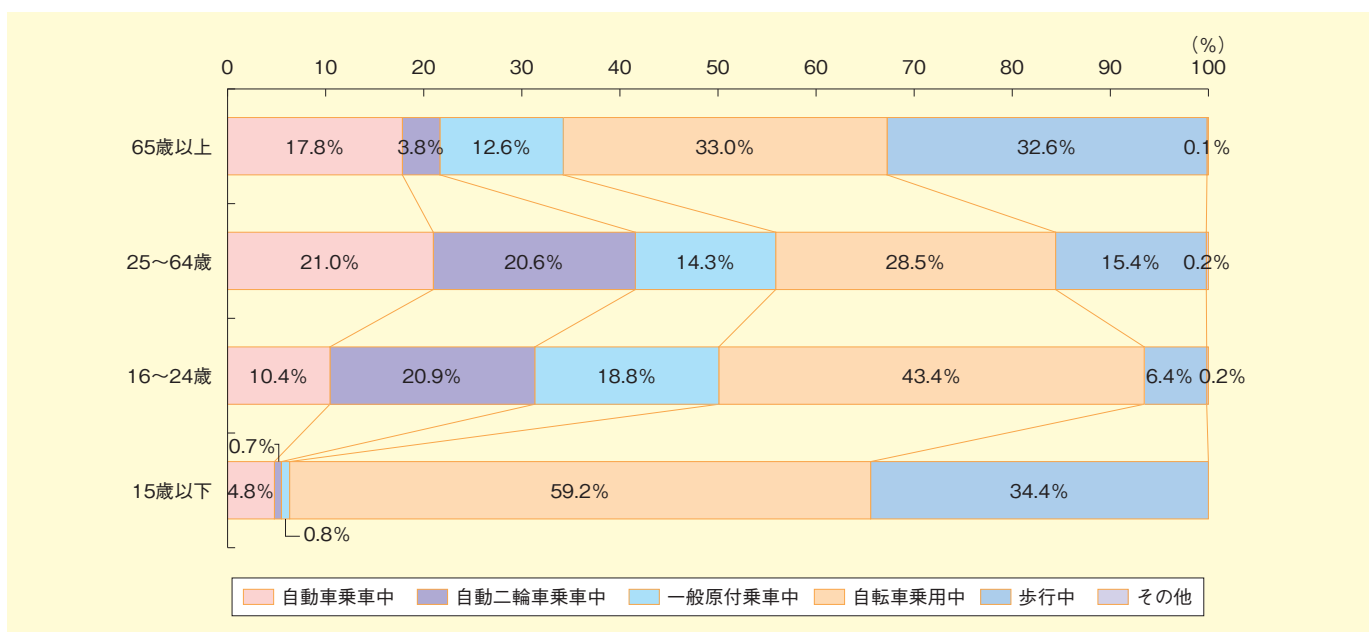
自宅からの距離別歩行中の交通事故死者数（令和3年から7年までの合計）を学齢・年齢層別に

▶特集-第34図 生活道路における年齢層別・状態別交通事故死者数の割合（令和3年～7年の合計）



注 1 警察庁資料による。
2 車道幅員5.5m未満の道路を生活道路として集計している。

▶特集-第35図 生活道路における年齢層別・状態別交通事故重傷者数の割合（令和3年～7年の合計）



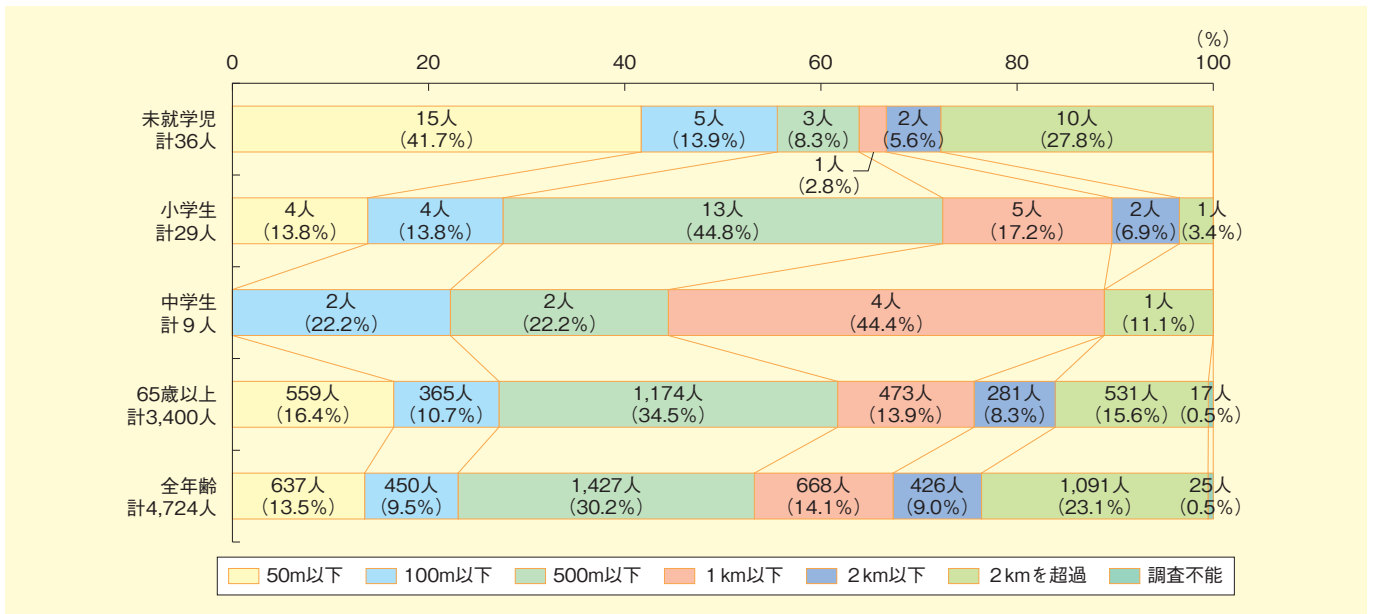
注 1 警察庁資料による。
2 車道幅員5.5m未満の道路を生活道路として集計している。

みると、未就学児から中学生にかけては学齢が下がるにつれて、自宅から近い距離で交通死亡事故となる割合が高い傾向にあり、特に未就学児は50メートル以下での割合が約4割と高い水準となっている（特集-第36図）。

また、交通事故重傷者数をみると、自宅から

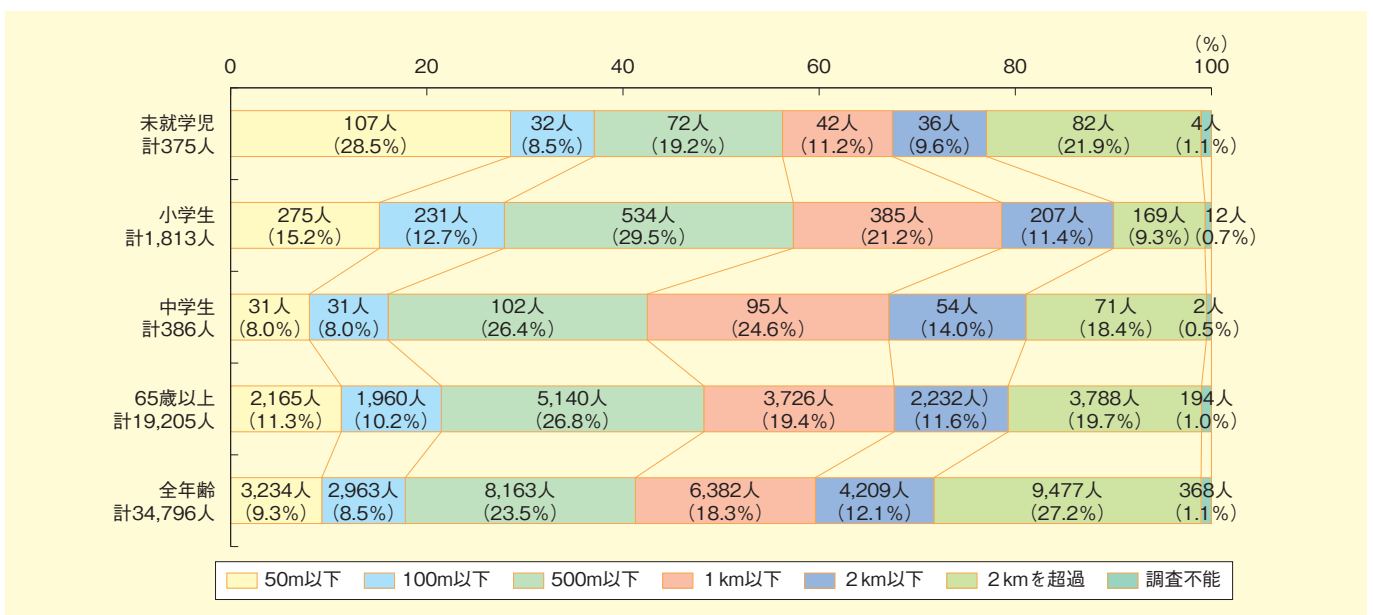
500メートル以下で交通重傷事故となる割合が全年齢では約4割を占める。一方、未就学児及び小学生については5割以上となり、特に未就学児は50メートル以下で交通重傷事故となる割合が約3割と高い水準となっている（特集-第37図）。

▶特集-第36図 自宅からの距離別歩行中の交通事故死者数（令和3年～7年の合計）



注 1 警察庁資料による。
2 () 内は構成率である。

▶特集-第37図 自宅からの距離別歩行中の交通事故重傷者数（令和3年～7年の合計）



注 1 警察庁資料による。
2 () 内は構成率である。

第3章 第12次交通安全基本計画の策定

第1節 新たな挑戦に向けた目標と視点

1 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。

人命尊重の理念に基づき、交通事故被害者等の存在に思いを致し、また、交通事故がもたらす大きな社会的・経済的損失をも勘案して、究極的には交通事故のない社会を目指すことを今一度認識すべきである。

【人優先の交通安全思想】

高齢者、障害者、子ども等の交通弱者の安全を一層確保する「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】

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。

子どもから高齢者に至るまで安全に移動することができ、安心して豊かな人生を送ることができる社会、さらに、年齢や障害の有無等に関わりなく安全に安心して暮らせる「共生社会」を、陸海空にわたる全ての交通の関係者の連携によって、構築することを目指す。

(1)交通社会を構成する三要素

交通社会を構成する「人間」・「交通機関」・「交通環境」の三つの要素について施策を策定し、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

ア 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。

イ 増加する外国人運転者等への対応

在留外国人数及び訪日外国人数の更なる増加が予想される状況で、日本の交通ルールを十分に理解していない外国人の移動に伴う交通事故のリスクが高まらないよう対策を講じることが重要である。

ウ 先進技術導入への対応

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。

エ 高まる安全への要請と交通安全

自然災害の影響、インフラの老朽化等、様々な安全への要請が高まる中、確実に交通安全を図るために、安全に関わる関係府省庁はもとより、多様な専門分野間で、一層柔軟に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

ア 先進技術の積極的活用

あらゆる知見を動員して、交通安全の確保に資する先進技術や情報の普及活用を促進するとともに、新たな技術の研究開発にも積極的に取り組んでいく必要がある。

くわえて、情報通信技術（ICT）を積極的に活用し、交通安全により寄与するように、高齢者を始めとする人々の行動の変容を促していくことも重要である。

イ 救助・救急活動及び被害者等支援の充実

緊急車両の迅速な現場急行を可能にするサービスの更なる普及を図るとともに、迅速な救助・救急活動の充実、負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ものとする。

ウ 参加・協働型の交通安全活動の推進

国及び地方公共団体が行う交通の安全に関する施策に計画段階から国民が参加できる仕組みづくり、国民が主体的に行う交通安全総点検、地域におけるその特性に応じた取組等により、参加・協働型の交通安全活動を推進する。

エ 運輸安全マネジメント制度の充実・強化

公共交通機関等の一層の安全を確保するため、保安監査の充実・強化を図るとともに、事業者が社内一丸となった安全管理体制を構築・改善し、国がその実施状況を確認する運輸安全マネジメント評価を充実・強化する。

オ 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、その基盤となる各種データ等の整備・改善に努め、多角的にデータ等を収集し、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。

カ 知見の共有

交通事故の減少に向けて、我が国の知見と各国の知見を共有し相互に発展させるとともに、国際的な関係機関等と連携・協力を通じて、交通事故のない社会の実現に貢献する。

2 計画における目標と今後の交通安全対策を考える視点

(1) 道路交通の安全

ア 第12次交通安全基本計画における目標

道路交通事故のない社会を達成することが究極の目標であるが、一朝一夕にこの目標を達成することは困難であると考えられることから、まずは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、本計画の計画期間である令和12年までには、以下のとおり目標設定することとする。

- ① 年間の24時間死者数を1,900人以下とし、世界一安全な道路交通を実現する。

この年間の24時間死者数1,900人に、令和2年

から6年までの間の24時間死者数と30日以内死者数の比率の平均(1.22)を乗ずると、おおむね2,300人となる。年間の30日以内死者数が2,300人となると、人口10万人当たりの30日以内死者数は1.91人となる。国際道路交通事故データベース(IR-TAD)がデータを公表している35か国中の人口10万人当たりの30日以内死者数をみるに、この目標を達成した場合には、他の各国の交通事故情勢が現状と大きく変化がなければ、最も少ない国となる。

- ② 年間の重傷者数を20,000人以下にする。

重傷者が発生する交通事故防止への取組が死者数の減少にもつながることから、命に関わり優先度が高い重傷者に関する目標値を設定するものである。

また、先進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、従来であれば交通死亡事故に至るような場合であっても、重傷にとどまる交通事故も少なくなることから、日常生活に影響の残るような重傷事故を減らすことにも、更に着目していくため、目標値とするものである。

イ 今後の道路交通安全対策を考える視点

①道路環境の整備、②交通安全思想の普及徹底、③安全運転の確保、④車両の安全性の確保、⑤道路交通秩序の維持、⑥救助・救急活動の充実、⑦被害者等支援の充実と推進、⑧研究開発及び調査研究の充実といった8つの柱により、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、対策を講じるべきである。

〈重視すべき視点〉

- ① 高齢者を交通事故から守るとともに交通事故を起こさないための総合的な対策

高齢者については、主として歩行者、自転車利用者等の対策とともに、自動車運転者の安全運転を支える対策を推進する。

なお、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、本計画の対象となる政策にとどまらないが、本計画の対策とも連携

※EBPM：Evidence-Based Policy Making

を深めつつ推進することが重要となる。

歩行者、自転車利用者については、歩道や自転車通行空間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、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。また、多様な人々が利用しやすいようバリアフリー化された道路交通環境を形成する。

高齢者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・誤解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、引き続き、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等、高齢運転者の交通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。

また、高速道路の逆走を防止するための道路環境の整備はもとより、逆走防止のための広報啓発や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。

② こどもの安全確保のための環境整備

次世代を担うこどもの安全を確保する観点から、未就学児を中心にこどもが日常的に集団で移動する経路や通学路等のこ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、こどもを保育所等に預けて働く世帯の割合が増えている中で、保育所等を始め地域でこ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。

このほか、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。

③ 歩行者の安全確保のための意識変容

歩行中の交通事故死者数は、状態別の中で最も

多く、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、歩行者の安全を確保することが必要である。

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。

また、横断歩行者が関係する交通事故を減少させるため、自動車等の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、運転者の歩行者保護意識の徹底を図る。

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。

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である。

令和6年には道路交通法（昭35法105）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「運転中の携帯電話使用等」を「ながらスマホ」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、8年4月から自転車に対する交通反則通告制度が施行されることとなったことを踏まえ、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とともに、悪質・危険な違反に対しては、厳正な取締りを推進する。

また、自転車の点検・整備、損害賠償責任保険等への加入促進等の対策を推進するほか、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の指導啓発等の対策を推進する。

さらに、自転車の安全利用を促進するため、歩行者、自転車及び自動車適切に分離された、安全で快適な自転車通行空間の確保を積極的に進める。

⑤ 外国人の交通安全対策の推進

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、交通安全への意識変容を図るための取組を強化する必要がある。

くわえて、外国人の歩行者や自転車、特定小型原動機付自転車等の利用者に対しても、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て、交通安全への意識変容を図り、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。

さらに、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、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。

⑥ 特定小型原動機付自転車を始めとする小型モビリティの法令遵守の徹底と安全対策の推進

特定小型原動機付自転車について、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、交通指導取締りを強化する。

ペダル付き電動バイクについては、一般原動機付自転車又は自動車に該当することについて、関係機関、販売事業者等と連携して周知を徹底するとともに、悪質・危険な運転に対する交通指導取締りの強化や違法販売事業者対策を推進する。

⑦ 生活道路における歩行者等の安全確保

歩行者や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、交通規制の実施、交通情報の提供、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推進する。

特に面的対策が必要な地区については、最高速度30キロメートル毎時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に加え、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。

また、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、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。

生活道路における法定速度が30キロメートル毎時に令和8年9月から引き下げられることから、施行準備を行うとともに、広報啓発等を実施するなど、制度の円滑な施行を図る。

⑧ 先進技術の活用推進

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、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。

また、車両の機能にとどまらず、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。くわえて、先進技術の活用により、少子高齢化等によって深刻化している職業運転手等の人手不足を解決しつつ、安全の確保を実現していく。

⑨ 交通実態等を踏まえたきめ細かな対策の推進
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ミクロ分析を行い、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。

⑩ 地域が一体となった交通安全対策の推進

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、地域の実情に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等の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。

(2) 鉄道交通の安全

ア 第12次交通安全基本計画における目標

- ① 列車の運転による乗客の死者数ゼロを目指す。
- ② 鉄道運転事故全体の死者数減少を目指す。

イ 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は減少傾向にあり、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、一たび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ことから、重大な列車事故の未然防止を図る必要がある。

また、ホーム等における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割を占めており、このうち利用者等の関係する事故が多いことから、対策を講じる必要がある。

(3) 踏切道における交通の安全

ア 第12次交通安全基本計画における目標

令和8年度から12年度までにおける平均踏切事故件数を令和3年度から7年度までにおける平均踏切事故件数と比較し、約1割削減することを目指す。

イ 今後の踏切道における交通安全対策を考える視点

踏切道における交通安全対策について、踏切事故件数、踏切事故による死傷者とも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。

しかし、踏切事故は、多数の死者を生じるなど重大な結果をもたらすおそれがあるため、立体交差化、構造の改良、歩行者等立体横断施設の整備、踏切保安設備の整備、交通規制、統廃合等の対策を実施すべき踏切道が残されている現状にあること、これらの対策が、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、遮断時間が特に長い踏切道（以下「開かずの踏切」という。）への対策や高齢者等の歩行者対策、バリ

アフリー化等、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。

(4) 海上交通の安全

ア 第12次交通安全基本計画における目標

- ① 我が国周辺で発生する船舶事故隻数を令和7年と比較し約1割削減を目指す。
- ② 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な船舶事故の発生数をゼロとする。
- ③ 海難における死者・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。

イ 今後の海上交通安全対策を考える視点

近年、船舶事故隻数は減少傾向で推移し、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、これまでの対策は有効であったと認められる。

次のような視点を踏まえて、今後の対策を推進していくこととする。

- ① ヒューマンエラーによる事故の防止

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、同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。

- ② ふくそう海域における大規模な船舶事故の防止

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な船舶事故に拡大する蓋然性が高いことから、安全対策の強化を図る。

- ③ 旅客船の事故の防止

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・強化等の対策の強化を図る。

- ④ 人命救助体制及び自己救命対策の強化

海難が発生した場合に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推進することで、救助率の向上を図る。

(5)航空交通の安全

- ア 第12次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

及び地上作業、施設等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に関する22の指標で、5年間で約17%の削減を図る（特集-第3表）。

イ 今後の航空交通安全対策を考える視点
我が国においては、航空安全プログラム (SSP[※])

▶特集-第3表 航空交通の安全についての目標

【死亡事故発生率及び全損事故ゼロ】

	令和12年度 目標値
①定期便を運航する本邦航空運送事業者の死亡事故発生率（回数あたり）	0.00
②定期便を運航する本邦航空運送事業者の全損事故発生率（回数あたり）	0.00

【22の指標 5年間で約17%削減】

業務提供者の区分			令和12年度 目標値
航空運送分野	(1)定期便を運航する本邦航空運送事業者 (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)	①航空事故発生率（時間あたり）	0.38
		②航空事故発生率（回数あたり）	0.76
		③航空事故発生率（回数あたり）（定期便に限る）	0.65
		④重大インシデント発生率（時間あたり）	1.15
		⑤重大インシデント発生率（回数あたり）	2.28
	(2)(1)以外の航空運送事業者及び航空機使用事業者 (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)	⑥航空事故発生率（時間あたり）	9.26
		⑦航空事故発生率（回数あたり）	6.66
		⑧重大インシデント発生率（時間あたり）	20.77
		⑨重大インシデント発生率（回数あたり）	14.43
	国、地方公共団体	⑩航空事故発生率（時間あたり）	9.40
		⑪航空事故発生率（回数あたり）	11.27
		⑫重大インシデント発生率（時間あたり）	2.69
	個人	⑬重大インシデント発生率（回数あたり）	3.22
		⑭航空事故発生率（時間あたり）	86.88
		⑮航空事故発生率（回数あたり）	83.65
		⑯重大インシデント発生率（時間あたり）	38.61
		⑰重大インシデント発生率（回数あたり）	37.18
交通管制分野	航空保安業務等提供者	⑱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（管制取扱機数あたり）	0.00
		⑲交通管制分野に関連する又は関連するおそれのある重大インシデント発生率（管制取扱機数あたり）	0.49
空港分野	空港管理業務等提供者	⑳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（着陸回数あたり）	0.00
		㉑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重大インシデント発生率（着陸回数あたり）	0.00
		㉒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（着陸回数あたり）	13.39

注 1 国土交通省資料による。
 2 「時間あたり」は、100万飛行時間あたりを示す。「回数あたり」は、100万飛行回数あたりを示す。
 3 「管制取扱機数あたり」は、管制取扱機数100万機あたりを示す。「着陸回数あたり」は、100万着陸回数あたりを示す。
 4 平成30年度の目標値を起点として、15年間で50%減とする安全目標を設定していることから、この5年間で約17%減としている。

※SSP：State Safety Programme

を導入し、国が航空全体の安全目標指標及び達成に向けた管理計画を定め、各業務提供者と個々の安全目標指標等について合意した上で、その安全管理システム（SMS^{*}）を継続的に監視、監督、監査を行うなどにより、安全の向上を図る取組を推進してきた。今後は、安全目標の達成状況等、SSPの実施状況の変化に対応したSSPの改定を適時に実施し、更なる航空安全対策の深化・高度化を進める。

また、新型コロナウイルス感染症の拡大により

落ち込んだ航空需要は、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ところ、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ことが重要である。

さらに、新技術や産業の発展に伴う安全行政の新たな展開を図っていくことが喫緊の課題となっている。

第2節 第12次交通安全基本計画の施策の概要

1 道路交通の安全

① 道路交通環境の整備

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、身近な生活道路の安全の推進に取り組むこととする。

また、少子高齢化が一層進展する中で、子どもを交通事故から守り、高齢者や障害者が安全に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。

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、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、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し、安全性、輸送効率及び快適性の向上を実現するとともに、高度道路交通システム（ITS^{*}）の開発・普及等を推進する。

○ 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

- ・ 「ゾーン30」や「ゾーン30プラス」の整備
- ・ 生活道路における法定速度の時速30キロメートル毎時への引下げに係る制度の円滑な施行
- ・ ETC2.0プローブデータ等の活用による効果的な交通安全対策の実施

- ・ 関係機関が連携して通学路等における交通安全対策を推進
- ・ 除雪や融雪設備の整備の際に、通学路に配慮して実施し、積雪地域の交通安全対策を推進
- ・ センサーによる注意喚起看板の設置等、学校等とも連携した中学生・高校生の通学中の自転車の交通安全対策を面的に推進
- ・ センサー付きスポットライトや二段階横断施設の設置等による高齢者の交通安全対策を推進
- 幹線道路における交通安全対策の推進
 - ・ 高速自動車国道等における逆走対策として、逆走車に対し強く衝撃を与えるような段差や突起物を路面上に設ける物理的対策等の実施
 - ・ 道路管理用カメラの画像からAI技術により逆走車両を検知し、逆走車及び周囲の順走車に対して逆走情報を通知する技術の開発等を推進
- 交通安全施設等の整備事業の推進
 - ・ 高齢運転者や外国人にも見やすく分かりやすい規制標識・道路標示・信号灯器等の整備を推進
- 高齢者等の移動手段の確保・充実
 - ・ 持続可能な地域交通の確保・充実を通じた公共交通機関の利用促進
 - ・ 「交通空白」の解消に向け、公共・日本版

※SMS：Safety Management System

※TDM：Transportation Demand Management

※ITS：Intelligent Transport Systems

- ライドシェア等の普及等の取組を推進
 - 無電柱化の推進
 - ・ 安全で快適な通行空間の確保等の観点から、無電柱化推進計画に基づく幅員が著しく狭い歩道等の新設電柱の占用禁止や既設電柱の占用制限等を推進
 - 自転車利用環境の総合的整備
 - ・ 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推進
 - ITSの活用
 - ・ ETC2.0等のインフラの整備を推進するとともに、インフラから提供される情報を補完するため、リアルタイムのプロープ情報[※]等の道路交通情報を集約・配信
 - ・ ETC2.0車載器で収集するデータについては、データの性質や利活用シーン等を踏まえ、オープン化を推進
 - 道路交通情報の充実
 - ・ ルート番号等を用いた案内標識の設置、案内標識の英語表記改善、英語併記の規制標識の整備等により国際化への進展に対応
 - ・ 外国人運転者の交通事故多発箇所等において、多言語の看板や路面標示等による注意喚起等の取組を強化
 - ② 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通じ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。
 - 段階的かつ体系的な交通安全教育の推進
 - ・ こどもの成長過程に合わせた、家庭及び関係機関・団体等が連携・協力した交通安全教育の推進
 - ・ 運転免許を持たない若者や成人が交通安全について学ぶ機会の設定
 - ・ 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、国民全体が高齢者を見守り、高齢者に配慮する意識の向上等の取組を推進
 - ・ 外国人に対する日本の交通ルールの周知活動等の推進及び特定技能制度等により国内で働く外国人運転者に対する交通安全対策を充実
 - 交通安全に関する普及啓発活動の推進
 - ・ 歩行者の安全確保
 - ・ 「自転車の交通安全教育ガイドライン」を踏まえた交通安全教育の推進
 - ・ 自転車の「ながらスマホ」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の推進
 - ・ 自転車利用者のヘルメット着用を始めとし

トピック

生活道路の法定速度の見直しについて

一般道路[※]における自動車の法定速度は、現在、60キロメートル毎時となっているところ、幅員の狭い道路を通行する自動車の速度を抑制するため、令和6年7月、道路交通法施行令の一部を改正する政令（令6政248）が公布され、令和8年9月から施行されることとなった。この改正により、中央線、車両通行帯、中央帯等のいずれもが設けられていない一般道路の法定速度は30キロメートル毎時に引き下げられることとなる。施行に向け、ポスター、リーフレット、動画、SNS等を活用した広報啓発を行うとともに、法定速度引下げの対象とすることが適当でないものの把握に努めつつ、交通実態等を踏まえた速度規制を実施するといった取組を推進している。

※プロープ情報

カーナビゲーションシステム等に蓄積された走行履歴情報。

※一般道路

高速自動車国道の本線車道（道路交通法施行令第27条の2に規定する本線車道を除く。）並びにこれに接する加速車線及び減速車線以外の道路

トピック

外国人への交通安全教育

警察では、自動車・特定小型原動機付自転車・自転車の運転者を対象とした多言語（日本語、英語、中国語（北京語）、韓国語、ベトナム語）による外国人向けの啓発動画を作成するなど、訪日外国人や在留外国人に対して、我が国の基本的な交通ルールの周知を図っている。

また、内閣府では、自転車の交通安全教育教材について、英語やベトナム語といった外国語版の作成も行っている。



▲外国人向けの啓発動画（日本の基本的交通ルール＆マナー）



▲自転車交通安全講座（ベトナム語版）

- た交通ルール等の広報啓発等の充実
- ・ 児童を含むチャイルドシートの正しい使用の徹底
- ・ 特定小型原動機付自転車の安全利用やペダル付き電動バイクの安全対策の推進
- 交通の安全に関する民間団体等の主体的活動の推進
 - ・ 交通ボランティア等の高齢化が進展する中、幅広い年代の参画に努めるほか、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
- ③ 安全運転の確保

運転者の能力や資質の向上を図るため、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。

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。
- 高齢運転者対策の充実
 - ・ 認知機能検査、安全運転相談等の機会を通

- じて、認知症の疑いがある運転者等の把握に努め、臨時適性検査等の確実な実施により、安全な運転に支障のある者については運転免許の取消し等の行政処分を実施
- ・ 75歳以上で一定の違反歴がある高齢運転者に対する運転技能検査の適切な実施
- 外国人運転者対策の強化
 - ・ いわゆる「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の厳格な運用の徹底
- 安全運転管理の推進
 - ・ 安全運転管理者によ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確実な履行のための指導
- 事業用自動車の安全プラン等に基づく安全対策の推進
 - ・ 事業用自動車総合安全プラン等に基づき、安全体質の確立、飲酒運転、迷惑運転等の根絶、ICT・自動運転等新技術の普及促進等について総合的な取組を推進
- ④ 車両の安全性の確保

従来取り組んできた衝突時の被害軽減対策の進

化・成熟化を図ることに加え、交通事故を未然に防止する予防安全対策について、自動運転技術を含む先進安全技術のより一層の普及促進・高度化等により、更なる充実を図る。

また、発生してしまった交通事故についても、車両構造面からの被害軽減対策を拡充するとともに、交通事故発生後の車両火災防止や車両からの脱出容易性の確保等、被害拡大防止対策を併せて進める。

- 車両の安全性に関する基準等の改善の推進
 - ・ 車両の安全対策の基本である自動車の構造・装置等の安全要件を定める道路運送車両の保安基準（昭26運輸省令67）について、適切に拡充・強化を推進
 - ・ 運転者の先進技術に対する過信・誤解による交通事故を防止するため、先進技術に関する理解醸成の取組を推進
 - ・ 高齢運転者が自ら運転をする場合の安全対策として、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
- 自動運転車の安全対策・活用の推進
 - ・ より高度な自動運転機能についての基準策定を引き続き推進
 - ・ 安全な無人自動運転移動サービスの普及・拡大に向けて、制度整備及び地方公共団体等の取組の支援を通じて事業化を推進
 - ・ 運輸安全委員会における自動運転車に係る事故原因究明体制の構築について検討を実施
 - ・ 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、認証審査に係る制度を的確に運用
- 自動車アセスメントによる安全な自動車等の普及促進
 - ・ 自動車の安全性に関する情報を自動車ユーザーに提供することにより、自動車ユーザーの選択を通じて、より安全な自動車の普及拡大を促進すると同時に、自動車製作者のより安全な自動車の研究開発を促進
- 自転車の安全性の確保
 - ・ 定期的に点検整備や正しい利用方法等の指導を受ける機運を醸成

- ・ 自転車が加害者となる交通事故に関し、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、損害賠償責任保険等への加入を促進

⑤ 道路交通秩序の維持

交通事故実態等を的確に分析し、死亡事故等重大事故に直結する悪質性・危険性の高い違反や、駐車違反等の迷惑性の高い違反に重点を置いた交通事故抑止に資する交通指導取締りを推進する。

また、交通事故事件の発生に際しては初動段階から組織的な捜査を行うとともに、危険運転致死傷罪の立件も視野に入れた捜査の徹底を図るほか、捜査力の強化や客観的な証拠に基づいた事故原因の究明等により適正かつ緻密な捜査の一層の推進を図る。

- 交通指導取締りの強化等
 - ・ 無免許運転、飲酒運転等の交通事故に直結する悪質性・危険性の高い違反、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
 - ・ 「ながらスマホ」の交通指導取締りを強化
 - ・ 交通指導取締りの実施状況について、交通事故の発生実態等を分析し、その結果を取締り計画の見直しに反映させる、PDCAサイクルを一層推進
 - ・ 自転車利用者による無灯火、二人乗り、信号無視、一時不停止等に対して積極的に指導警告を行うとともに、自転車への交通反則通告制度の導入を踏まえ、事故抑止に資する取締りを推進
 - ・ 特定小型原動機付自転車利用者やペダル付き電動バイク利用者に対する交通指導取締りを強化
 - ・ いわゆる白タク・白トラ行為の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
- 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
 - ・ 危険運転致死傷罪の立件を視野に入れた捜査の徹底
 - ・ 交通事故事件等に係る科学的捜査の推進

⑥ 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、道路上の交通事故に即応できるよう、救急医療機関、消防機関等の関係機関における緊密な連携・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、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図るほか、事故現場からの緊急通報体制の整備やバイスタンダー（現場に居合わせた人）による応急手当の普及等を推進する。

○ 救助・救急体制の整備

- ・ 交通事故の種類・内容の複雑多様化に対処するため、救助体制を整備拡充
- ・ 救助工作車や交通救助活動に必要な救助資機材を充実
- ・ 救急救命士等がより高度な救急救命処置を行うことができるよう、高規格救急自動車、高度救命処置用資機材等の整備を推進

○ 救急医療体制の整備

- ・ 地域の実情に応じた救急医療体制の整備を推進
- ・ 患者の救命率の向上や後遺症を軽減させるため、医師等が同乗し救命医療を行いながら搬送できるドクターヘリを配備し、地域の実情に応じた体制を整備

⑦ 被害者等支援の充実と推進

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。

また、近年、自転車が加害者に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加速化する。

○ 自動車損害賠償保障制度の充実等

- ・ 自動車損害賠償責任保険（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等への救済の観点から引き続き政府の自動車損害賠償保障事業を適正に運用

○ 損害賠償の請求についての援助等

○ 交通事故被害者等支援の充実強化

- ・ 交通事故被害者等の支援の充実を図るため、シンポジウムの開催や自助グループの活動の促進に資する施策を推進
- ・ 交通事故被害者等の希望に応じ、被害者等通知制度による情報の提供に加え、不起訴処分について、捜査への支障等を勘案しつつ、処分内容及び理由を説明

⑧ 研究開発及び調査研究の充実

道路交通安全に関する研究開発の推進を図るとともに、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。

研究開発及び調査研究の推進に当たっては、国及び独立行政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、研究開発を行っている大学、民間試験研究機関、学術団体等との緊密な連携を図る。

くわえて、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。

○ 安全な自動運転の社会実装に向けた課題に関する調査研究

- ・ 自動運転車の実装に当たり課題となり得る道路交通法の規定の有無、対応方法及び自動運転車による道路交通法の具体的な遵守方法等について、技術開発等の動向を踏まえつつ検討

○ 道路交通事故原因の総合的な調査研究の充実強化

- ・ 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充実及びその活用を推進

2 鉄道交通の安全

① 鉄道交通環境の整備

鉄道施設の維持管理及び補修の実施、老朽化が進んでいる施設への長寿命化に資する補強・改良の推進、土砂災害への対策の強化、地下駅等の浸水対策の強化、主要駅や高架橋等の耐震対策を推進する。

また、ホームドアの整備を加速化するとともに、ホームドアがない駅での新技術等を活用した転落防止対策を推進する。

さらに、線路を横断しないよう注意喚起する看板の設置や侵入防止のための柵の設置等の対策に係る鉄道事業者等への情報共有等を図る。

② 鉄道交通の安全に関する知識の普及

学校、沿線住民、道路運送事業者等を対象として、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、鉄道事業者・携帯電話業者等が一体となって、鉄道利用者にホームの「歩きスマホ」による危険性の周知や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フォーム事故0（ゼロ）運動等の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。

③ 鉄道の安全な運行の確保

鉄道事業者に対し、計画的に保安監査を実施し、輸送の安全の確保に関する取組の状況等について適切な指導を行うとともに、過去の指導のフォローアップを実施する。また、計画的な保安監査のほか、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。

このほか、鉄道事業者に対し、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、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。

④ 鉄道車両の安全性の確保

発生した事故や科学技術の進歩を踏まえつつ、適時・適切に鉄道車両の構造・装置に関する保安上の技術基準を見直す。

⑤ 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。

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。

⑥ 被害者支援の推進

関係者からの助言を頂きながら、外部の関係機関とのネットワークの構築、公共交通事故被害者等支援フォーラムの開催、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。

⑦ 鉄道事故等の原因究明と事故等防止

鉄道事故及び鉄道事故の兆候（鉄道重大インシデント）の原因究明を更に迅速かつ的確に行うため、専門的な研修を充実させ、調査技術の向上を図るとともに、ドローン、3Dスキャン装置等を用いた3次元測量等の非破壊検査による科学的かつ客観的な調査を推進し、解析手法の高度化を図り、その成果を原因の究明に反映する。

事故等調査結果等に基づき、必要な施策又は措置の実施を求め、鉄道交通の安全に寄与する。

⑧ 研究及び技術開発の充実

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。

3 踏切道における交通の安全

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

開かずの踏切や、主要な道路で交通量の多い踏切道等については、抜本的な交通安全対策である連続立体交差化等により、除却を促進するとともに、道路の新設・改築及び鉄道の新線建設に当たっ

ては、原則、立体交差化を図る。

くわえて、立体交差化までに時間の掛かる開かずの踏切等については、早期に安全・安心を確保するため各踏切道の状況を踏まえ、歩道拡幅等の構造改良、カラー舗装、歩行者等立体横断施設の設定等や駐輪場整備等の一体対策を促進するほか、円滑化にも資する場合には、踏切信号機の設置等の暫定的な速効対策について、速やかに関係省庁が連携して検討し、早期に必要な取組を推進する。

また、踏切横断交通量削減のため、駅の出入口の新設や密接関連道路の整備等の踏切周辺対策を促進する。

歩道が狭隘な踏切についても、踏切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。

さらに、平成27年10月の高齢者等による踏切事故防止対策検討会の取りまとめ及び「道路の移動等円滑化に関するガイドライン」（令和6年1月改定）を踏まえ、平滑化や踏切道内誘導表示の設置等のバリアフリー化を含めた高齢者等が安全で円滑に通行するための対策を促進する。

以上のとおり、立体交差化等による「抜本対策」と構造の改良等による「速効対策」の両輪による総合的な対策を促進する。

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、第3、4種踏切道等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

踏切道の利用状況、踏切道の幅員、交通規制の実施状況等を勘案し、着実に踏切遮断機の整備を行うとともに、統廃合や踏切遮断機の整備が困難な踏切道に対して、歩行者等の直前横断等を抑止するためのゲートや柵等の設置等踏切事故の減少が期待できる設備の整備を促進する。

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

害物検知装置の高規格化や、AI等を活用した更なる踏切安全対策を推進する。

道路の交通量、踏切道の幅員、踏切保安設備の整備状況、迂回路の状況等を勘案し、必要に応じ、自動車通行止め、大型自動車通行止め、一方通行等の交通規制を実施するとともに、併せて道路標識の高輝度化等による視認性の向上を図る。

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

緊急に対策の検討が必要な踏切道は、「踏切安全通行カルテ」を作成・公表し、効果検証を含めたプロセスの「見える化」を推進して、各踏切の状況を踏まえた対策を重点的に推進する。

また、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。

災害時においても、踏切道の長時間遮断による救急・救命活動や緊急物資輸送の支障の発生等の課題に対応するため、関係者間で遮断時間に関する情報共有を図るとともに、遮断の解消や迂回に向けた災害時の管理方法を定める取組を推進する。

4 海上交通の安全

① 海上交通環境の整備

船舶の安全かつ円滑な航行、港湾における安全性を確保するため、航路、港湾、漁港、航路標識等の整備を推進するとともに、海図、水路誌、海潮流データ等の安全に関する情報の充実及びICTを活用したリアルタイムの監視・情報提供体制の整備を図る。

航路標識等の整備については、近年、激甚化する台風等の自然災害に伴う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。

また、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。

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、あらゆる手段により、海難防止思想の普及に努める。

③ 船舶の安全な運航の確保

船舶の安全な運航を確保するため、船舶運航上のヒューマンエラーの防止、船員や海上運送事業者等の資質の向上、運航労務監理官による監査、事故の再発防止策の指導・徹底、運輸安全マネジメント評価等を推進するとともに、我が国に寄港する外国船舶の乗組員の資格要件等に関する監督を推進する。

船員の資質の向上については、小型旅客船に乗り込む船員の資質の向上を図るため、事業用操縦免許について講習課程の拡充及び乗船履歴に応じた船舶の航行区域の限定、海域の特性等に関する教育訓練の実施等、新たな制度を適切に運用し、小型船舶操縦者の安全意識の向上を図る。

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、船員の資質の確保を図っており、また、船員災害防止実施計画では、自動体外式除細動器（AED）の使用方法に関する講習会等の取組を通じ、船員災害防止対策の推進を図る。

④ 船舶の安全性の確保

船舶の安全性を確保するため、国際的な協力体制の下、船舶の構造、設備、危険物の海上輸送及び安全管理システム等に関する基準の整備並びに検査体制の充実を図るとともに、我が国に寄港する外国船舶の構造・設備等に関する監督を推進する。

⑤ 小型船舶等の安全対策の充実

小型船舶の船舶事故の主な原因は、ヒューマンエラーによるものが大半であることから、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。

また、ライフジャケット着用率を向上させるため、関係省庁等が連携して、様々な機会を活用し、ライフジャケットの着用効果の周知・啓発とその着用の指導徹底の取組を強化する。

このほか、小型船舶のうちプレジャーボートの船舶事故については、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、定期的な点検

整備の有用性について、SNSを活用するなどして効果的な周知を行い、同点検整備の実施を推進する。

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。

⑦ 救助・救急活動の充実

ヘリコプターの機動性、高速性等を活用した機動救難体制の拡充によるリスボンタイムの短縮、救急救命士・救急員による高度な救急救命体制の充実を図るとともに、関係機関及び民間の海難救助団体等と連携した救助・救急活動の円滑化を推進するなどにより、海中転落の救助率が低い20トン未満の船舶における海中転落者の救助率の向上を含む全体の救助率の向上を目指す。

また、緊急通報用電話番号『118番』、聴覚や発話に障害のある方を対象とした『NET118』の有効活用等に関する指導・啓発及び広報活動等の施策を推進することにより、海難発生後2時間以内での海上保安庁の関知率を85%以上にすることを目指すとともに、迅速的確な救助勢力の体制充実・強化を図る。

このほか、通報者がスマートフォンを使用し、現場の状況を映像でリアルタイムに伝えることができる機能等を有した「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。

⑧ 被害者支援の推進

船舶事故により、第三者等に与えた損害に関する船主等の賠償責任に関し、保険契約の締結等、被害者保護のための賠償責任保障制度の充実に引き続き取り組む。

関係者からの助言を頂きながら、外部の関係機関とのネットワークの構築、公共交通事故被害者等支援フォーラムの開催、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。

また、プレジャーボートによる人身事故や物損等で生じた損害の賠償に対処するため、船舶検査等の機会を捉え、プレジャーボートのユーザーに対しプレジャーボート保険を周知し、保険加入の促進を図る。

⑨ 船舶事故等の原因究明と事故等防止

船舶事故及び船舶事故の兆候（船舶インシデント）の原因究明を更に迅速かつ的確に行うため、専門的な研修を充実させ、調査技術の向上を図るとともに、ドローン、3Dスキャン装置等を用いた3次元測量等の非破壊検査による科学的かつ客観的な調査を推進し、解析手法の高度化を図り、その成果を原因の究明に反映する。

事故等調査結果等に基づき、必要な施策又は措置の実施を求め、海上交通の安全に寄与する。

また、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、海難事故発生時に迅速に情報を分析して事故原因の解析を行うとともに、重大海難事故では、シミュレーターや試験水槽等を活用した事故の再現等の詳細な解析を行い、海上交通における安全対策に反映させる。

⑩ 海上交通の安全対策に係る調査研究等の充実

現在の船舶自動識別装置（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（VD^{ES}^{*}）」については、次世代AISと位置付けられ、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。

5 航空交通の安全

① 航空安全プログラムの更なる推進

SSPを導入し、関連する各施策に取り組むことにより、これまでの法令遵守型の安全監督に加え、国が安全指標及び安全目標値を設定してリスクを管理し、義務報告制度・自発報告制度等による安全情報の収集・分析・共有等を行うことで、航空安全対策を更に推進する。

② 航空機の安全な運航の確保

操縦士等の技能証明等諸制度の適切な運用及び必要な見直しのほか、リソースの有効活用や養成・業務の効率化、裾野拡大の各視点での対策等、中長期的かつ計画的に操縦士・整備士の養成・確保

に向けた取組を推進する。

また、小型航空機等に係る安全対策として、操縦者のヒューマンエラー防止を目的とした技能発揮訓練により、滑走路への誤進入等の危険な事態の発生を防止するなど、小型航空機等の安全対策を推進するほか、小型航空機への簡易型飛行記録装置（FDM^{*}）の導入促進を図る。

③ 航空機の安全性の確保

技術の進歩等に対応した航空機に係る安全基準の策定、技術に関する調査、航空機の安全性に関する情報の分析等を踏まえた関係者への情報提供、航空機に対する型式証明等における設計検査及び国の検査に代わり基準適合性の確認を行う民間事業者の指導・監督等に万全を期すなど、航空機検査体制の充実を図る。国産航空機については、設計製造国として安全・環境基準への適合性の審査を適切かつ円滑に実施するとともに、運航開始後も安全性が維持・継続されるよう、的確に対応する。

④ 航空交通環境の整備

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。

ヒューマンエラー等に起因する滑走路誤進入を防止するため、主要空港への滑走路状態表示灯の整備や管制交信に関する管制官とパイロットとの意見交換等ハード・ソフト両面での取組を進める。

⑤ 無人航空機等の安全対策

無人航空機については、今後、運航の高密度化が見込まれるところ、同一空域における無人航空機同士、あるいは無人航空機と低高度を飛行する有人機の接近や衝突を防止するため、運航管理システム（UTM^{*}）の段階的導入に向けた検討を行うほか、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。

また、小型無操縦者航空機による貨物輸送等を早期に実現するため、機体の開発促進や運航の実

※AIS：Automatic Identification System

※VD^{ES}：VHF Data Exchange System

※FDM：Flight Data Monitoring

※UTM：Unmanned Aircraft System Traffic Management

現に必要な基準等を整備するほか、「空飛ぶクルマ」の運航拡大に向けて、制度整備を推進する。

⑥ 救助・救急活動の充実

航空機の遭難、行方不明等に際して、迅速かつ的確な搜索救難活動を行うため、救難調整本部と関係行政機関の連携を強化するとともに、隣接国の搜索救難機関と連携した搜索救難体制を確立する。

空港における救急医療体制については、年次計画に従い救急医療活動に必要な医療資機材の配備等を進めるとともに、救急医療活動が的確かつ円滑に実施できるよう関係医療機関等との連携の強化を図る。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。

⑦ 被害者支援の推進

関係者からの助言を頂きながら、外部の関係機関とのネットワークの構築、公共交通事故被害者等支援フォーラムの開催、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。

⑧ 航空事故等の原因究明と事故等防止

航空事故及び航空事故の兆候（航空重大インシデント）の原因究明を更に迅速かつ的確に行うため、専門的な研修を充実させ、調査技術の向上を図るとともに、ドローン、3Dスキャン装置等を用いた3次元測量等の非破壊検査による科学的かつ客観的な調査を推進し、解析手法の高度化を図り、その成果を原因の究明に反映する。

事故等調査結果等に基づき、必要な施策又は措置の実施を求め、航空交通の安全に寄与する。

⑨ 航空交通の安全に関する研究開発の推進

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、滑走路誤進入検知システムを強化すべく、研究開発機関、運航者、航空局等が一体となり取組を進める。