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、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

P

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場合が多いこと、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、安心してこどもを生み育てることができる環境の整備、幼いこ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。

○　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性があることを含め、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、こ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こ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、違法駐車の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ミクロ分析を行い、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クデータを活用し、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。

・　交通事犯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