・　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性があることを含め、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が実感できる参加・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タ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、「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ミ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）」等のミクロデータの充実を通し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名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ときは、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。

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、改良する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。