

国の第 12 次交通安全基本計画の動向について

(令和 7 年 3 月 6 日開催 中央交通安全対策会議専門委員会議)

1 委員

学識経験者、被害者支援団体関係者、ジャーナリスト、弁護士、交通安全関係者等

2 配布資料

「第 11 次交通安全基本計画に関する評価書（案）」

「第 12 次交通安全基本計画作成のための主な議論事項試案」 他

3 「第 11 次交通安全基本計画に関する評価書（案）」の概要

(1) 道路交通

(目標)

令和 7 年までに 24 時間死者数を 2,000 人以下、重傷者数を 22,000 人以下にする。

※第 10 次計画までは、死傷者数の目標値を定めていたが、令和元年に目標を達成したため、第 11 次計画では重傷者数を目標値として定めた。

※重傷者数とは、交通事故によって負傷し、1 か月（30 日）以上の治療を要する人

(全体評価)

- ・死者数は低減しているが、目標には及ばない（令和 5 年 死者数 2,678 人）
- ・重傷者数は低減しているが、目標には及ばない（令和 5 年 重傷者数 27,636 人）
- ・年齢層別にみると、高齢者（65 歳以上）が死者数の 54.7%（令和 5 年）
- ・状態別にみると、歩行中の死者数が 36.3%と最多であり、次いで自動車乗車中が 31.3%となっており、両者を合わせると全体の 67.6%を占めている（令和 5 年）
- ・死者数等の減少に向け、効果の大きい対策をさらに推進するとともに、新たな対策を行っていく必要がある。

(2) 鉄道交通

(目標)

乗客の死者数ゼロ及び運転事故全体の死者数減少を目指す。

(全体評価)

- ・乗客の死者数はゼロであり、目標を達成。
- ・コロナ禍による旅客数量の変化の影響は必ずしも明らかではないが、運転事故全体の死者数は、令和 2 年度に減少した後、令和 3 年度～令和 5 年度に増加していることから達成できない見込み。
- ・運転事故全体の死者数のうち、最も多い人身障害事故による死者数は、ホーム等における人身障害事故による死者数が最も多く、約 6 割を占める。
- ・ホームでの対策として、ホームドアなどのハード対策、事故ゼロ運動などのソフト対策に加え、AI 技術を活用したカメラ映像によるホームの安全確認システムの

検証に関する情報共有を進めていく。

(3) 踏切道

(目標)

令和7年までに踏切事故件数を令和2年と比較して約1割削減することを目指す。

(全体評価)

- ・踏切事故の発生件数は長期的には減少傾向だが、近年はほぼ横ばいであり、令和2年度の同事故の発生件数と比較して増加しているため、目標達成は困難
- ・しかしながら、踏切事故の発生件数は、前述のとおり長期的には減少傾向であり、かつ同事故による死傷者数も減少傾向であることを踏まえると、第11次交通安全基本計画は一定の効果があつたと認められる。
- ・踏切事故を削減するため、踏切道の立体交差化及び統廃合に伴う踏切道数の削減、保安設備の増強、踏切キャンペーン等の啓発活動の実施等、これまでの施策を持続させつつ、AIカメラ等の新たな技術を活用した対策などを推進する必要がある。

4 「第12次交通安全基本計画作成のための主な議論事項試案」の概要

(1) 道路交通

ア 目標値の設定

- 死者数については、現在の状況において、現計画の目標達成のためには、大幅に死者数及び重傷者数を減らす必要がある。
- 次期計画においても、死者数及び重傷者数の数値目標を設定することとし、この目標については、近年の死者数及び重傷者数の状況を踏まえ、更に検討を加えて、決定してはどうか。
- 先端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て、従来であれば死亡事故に至るような場合であっても、重傷に留まった事故も少なくないと考えられる。命に関わり優先度が高く、日常生活に影響の残る恐れのある重傷事故を減らしていくために、重傷者数の目標値を引き続き設定すべきではないか。
- 「究極的には交通事故のない社会を目指す」にあたって、例えば、登下校中（歩行中）の小学生といった、政策の優先度の高い特定の対象に着目し、かつ、都道府県レベルではすでにゼロが達成されたこともある指標を、国レベルで目標として掲げ、ゼロを目指していくべきとの意見がある。
- 一方で、生活道路等の対策に加えて、「通学路合同点検」や「見守り」など多角的な対策を行ってきており、仮に「ゼロ」にすることが可能であったとしても、これまで以上に著しく大がかりに、他の施策に優先して、限られた資源を投入することを現場に強いることになるのではないかという意見がある。
- 第11次交通安全基本計画では、「究極的には交通事故のない社会を目指す」としており、これは、全ての交通事故を対象としている点において、特定の対象について交通事故死者数ゼロを目指す考え方よりも、より厳しい目標を掲げているとの意見がある。

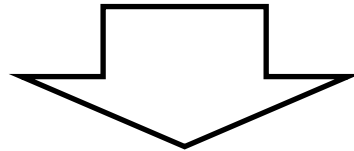
イ 今後の道路交通安全対策を考える視点

第 11 次交通安全基本計画における交通安全対策

「Ⅰ 今後の道路交通安全対策を考える視点」

< 6 つの視点 >

- ① 高齢者及び子供の安全確保
- ② 歩行者及び自転車の安全確保と遵法意識の向上
- ③ 生活道路における安全確保
- ④ 先端技術の活用推進
- ⑤ 交通実態等を踏まえたきめ細かな対策の推進
- ⑥ 地域が一体となった交通安全対策の推進



< 8 つの柱 >

- | | |
|---------------|-----------------|
| ① 道路交通環境の整備 | ⑤ 道路交通秩序の維持 |
| ② 交通安全思想の普及徹底 | ⑥ 救助・救急活動の充実 |
| ③ 安全運転の確保 | ⑦ 被害者支援の充実と推進 |
| ④ 車両の安全性の確保 | ⑧ 研究開発及び調査研究の充実 |

→近年の社会情勢、交通事故情勢の変化等を踏まえ、次期計画における道路交通安全の理念や視点等について、どのようなものを設定することが有用であるか。

○ 高齢者及び子供の安全確保

- ・歩行者や自転車乗用者側にも法令違反が認められることから、ルール遵守を促すことで全体の死者数を減らすことができるのではないか。
- ・高齢運転者に対して、運転免許の更新時等の機会を活用し、運転支援技術に関する情報提供のほか、運転免許の自主返納とその後の移動手段確保に関する情報提供をすることが有用ではないか。
- ・運転免許の自主返納時に、公共交通に関する情報提供に加え、自転車の交通ルール等を学ぶ機会を設けてはどうか。

- ・通学路上のリスクを即座に除去することが困難な箇所もあるため、それらに関する状況を関係者、関係機関が共有し、短・中期的にはこどもの発達段階に応じ、実践的教育・啓発活動を強化することが必要ではないか。
- ・少子化により、学校の統廃合が進むと予測されており、児童生徒の通学手段やその安全の確保をどうするかが喫緊の課題である。自転車通学の場合は、通学距離が伸びることで事故リスクが高まり、保護者送迎の場合は、児童生徒が同乗中の車両事故が増えるなどの問題に対し、対策が必要ではないか。
- ・交通指導員の担い手不足への対策として、IT の活用も検討すべきではないか。

○ 歩行者及び自転車の安全確保

- ・ドライバーの「歩行者優先」の意識改革が必要ではないか。
- ・歩行者や自転車乗用者側にも交通ルールの遵守を促すことで死者数を減らすことができるのではないか。また、運転免許未取得者に対しては、交通手段別に交通安全教育を受ける機会等を充実させることも有用ではないか。
- ・歩行者が安全に道路横断できるよう、信号だけでなく、二段階横断施設の導入なども有用ではないか。
- ・自転車のみならず、電動キックボード等の多様なモビリティに言及すべきではないか。これらのモビリティの利用者の中には、守るべき交通ルールやそれぞれのモビリティが持つ特性を正確に理解していない者もいると考えられることから、交通安全教育等をさらに充実させるべきではないか。
- ・これらの多様なモビリティは、段差や側溝があると走行が不安定になりやすいことから、安全に走行できる道路環境を整備することが必要ではないか。

○ 生活道路の安全確保

- ・生活道路への通過交通の進入を抑制するため、外周幹線道路の円滑化対策等により、生活道路における安全が確保されるのではないか。
- ・対策を検討するに当たっては、ETC2.0 から得られたビッグデータ等も活用することが有用ではないか。
- ・生活道路の法定速度が 30km/h へ引き下げられることについて、広報啓発活動等により周知するべきではないか。
- ・可搬式速度違反自動取締装置の整備を推進し、同装置を活用した取締り等を実施することも有用ではないか。

○ 先端技術の活用推進

- ・衝突被害軽減ブレーキをはじめとした先端技術は交通事故抑止に貢献している。今後、さらに先端技術の活用を推進することにより、交通事故のさらなる減少が期待できるのではないか。
- ・他の分野でも先端技術の活用により交通安全対策が期待できるのではないか。
- ・職業運転手等の人手不足に対して、先端技術の活用により、人手不足を解決しつつ、安全の確保も必要ではないか。

○ 交通実態等を踏まえたきめ細かな対策の推進

- ・ETC2.0 から抽出されるビッグデータ等を基にした交通安全対策を推進しているところ、より効果的な対策にするため、各種データや専門家の知見をさらに活用していくことが有用ではないか。

○ 地域ぐるみの交通安全対策の推進

- ・対策を行うにあたり専門家の知見をさらに活用していくことが有用ではないか。
- ・交通安全対策は、地域のモビリティ対策と合わせて推進することも必要ではないか。

○ 新たな視点

- ・「人手不足への対応」、「外国人の交通安全確保」、「国際連携の推進」、「EBPM の推進」

(2) 鉄道交通

- 乗客の死者数ゼロという目標は、平成 18 年度以降毎年達成しており、第 11 次交通安全基本計画期間のうち、令和 3 年度、令和 4 年度及び令和 5 年度も達成
- 計画期間中の運転事故件数は着実に減少しているが、令和 4 年度及び令和 5 年度の運転事故全体の死者数は、ともに前年度より増加
- 令和 5 年度の死者数が最多である人身障害事故について分析した結果、ホーム等における人身障害事故による死者数が約 6 割であることが判明
- 鉄道事故等の原因究明と再発防止に向けた調査体制を一層充実させる必要あり
- 重大事故の未然防止のほか、鉄道利用者等の理解促進を図る内容に重点

(3) 踏切道

- 踏切事故件数は、立体交差化による踏切道の廃止や踏切保安設備の整備等により長期的に減少傾向
- 踏切道死亡者のうち歩行者が約 8 割、そのうち高齢者が約 2 割を占めている。
- 高齢者の死亡事故割合は、第 10 次計画と比較し減少しており、踏切道における高齢者対策については一定の効果があつた。
- 直前横断等の踏切通行者に起因する事故の割合が 9 割以上を占めており、歩行者に起因する事故を防止する対策が重要
- 踏切道の状況を正確に把握しつつ、状況を踏まえた対策を推進することが重要