

第11次交通安全基本計画

【概要】

第11次交通安全基本計画の概要（令和3年3月29日決定）

- 交通安全対策基本法（昭和45年法律第110号）に基づき、交通安全に関する総合的かつ長期的な施策等の大綱を定めるもの。
- 道路交通、鉄道交通、踏切道における交通、海上交通及び航空交通の安全に関する計画。
- 計画期間：令和3年度～令和7年度（5か年）

計画の基本理念

- 高齢化の進展への適切な対応とともに、子育てを応援する社会の実現が強く要請される中、時代のニーズに応える交通安全の取組が求められる。
- 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。【交通事故のない社会を目指して】
- 全ての交通について、高齢者、障害者、子供等の交通弱者の安全を、一層確保する必要。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。「人優先」の交通安全思想を基本とし、あらゆる施策を推進する。【人優先の交通安全思想】
- 高齢になっても安全に移動することができ、安心して移動を楽しみ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」を構築する。【高齢化が進展しても安全に移動できる社会の構築】

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

- ① **人手不足への対応**
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等の取組が必要。
- ② **先進技術導入への対応**
先進技術の導入によりヒューマンエラー防止を図り、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ことが重要。
- ③ **高まる安全への要請と交通安全**
様々な安全への要請が高まる中、確実に交通安全を図る。
- ④ **新型コロナウイルス感染症の影響の注視**
国民のライフスタイルや交通行動への影響と、これに伴う交通事故発生状況や事故防止対策への影響を注視し、必要な対策に臨機に着手。

横断的に重要な事項

- ① **先端技術の積極的活用**
あらゆる知見を動員して、交通安全の確保に資する先端技術や情報の普及活用を促進。将来的には、ICTを積極的に活用し、高齢者を始めとする人々の行動の変容を促していく。
- ② **救助・救急活動及び被害者支援の充実**
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。交通事故被害者等に対する支援の更なる充実を図る。
- ③ **参加・協働型の交通安全活動の推進**
国等の行う交通安全施策に計画段階から国民が参加できる仕組みづくり、参加・協働型の交通安全活動を推進。
- ④ **経営トップ主導による自主的な安全管理体制の充実・強化**
事業者が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の充実・強化。
- ⑤ **EBPMの推進**
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。
- ⑥ **知見の共有**
我が国の知見と世界の知見を共有し、いかしていく視点も重要。

第1章 道路交通の安全（目標・対策の視点・対策の柱）

【目標】

- ① 世界一安全な道路交通の実現を目指し、24時間死者数を2,000人(※)以下とする。（※30日以内死者数2,400人）
- ② 重傷者数を22,000人以下にする。

【対策の視点】

- 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

【対策の柱】

- ① 道路交通環境の整備
- 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 被害者支援の充実と推進
- ⑧ 研究開発及び調査研究の充実

具体的対策

<h3>1 道路交通環境の整備</h3> <ul style="list-style-type: none"> ○ 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 <ul style="list-style-type: none"> ・ 最高速度30キロメートル毎時の区域規制「ゾーン30」の整備推進 ・ 車両速度の抑制や通過車両の抑制によるエリア対策 ・ ビッグデータの活用による潜在的な危険箇所の解消 ・ 通学路や未就学児を中心に子供が日常的に集団で移動する経路における交通安全を確保するため、関係機関が連携して対策を推進 ・ 高齢者、障害者等の安全に資する歩行空間等の整備 ○ 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 <ul style="list-style-type: none"> ・ 高規格幹線道路等、事故率の低い道路利用の促進と生活道路における通過交通の排除による、人優先の道路交通の形成 ○ 幹線道路における交通安全対策の推進 <ul style="list-style-type: none"> ・ <u>ワイヤロープの設置、逆走対策の推進、環状交差点の適切な箇所への導入</u> 	<ul style="list-style-type: none"> ○ 高齢者等の移動手段の確保・充実 <ul style="list-style-type: none"> ・ 地域公共交通計画に基づく公共交通サービスの改善、地域の自動運転サービスの社会実装や地域課題の解決に資するMaaSのモデル構築等を推進 ○ 自転車利用環境の総合的整備 <ul style="list-style-type: none"> ・ 自転車活用推進計画に基づき、交通状況に応じた歩行者・自転車・自動車の適切な分離を図り、安全で快適な自転車利用環境を創出 ○ ITS（高度道路交通システム）の活用 <ul style="list-style-type: none"> ・ 光ビーコン、ETC2.0等のインフラの整備の推進及びリアルタイムの自動車走行履歴（プローブ）情報等の広範な道路交通情報を集約・配信 ○ 災害に備えた道路交通環境の整備 <ul style="list-style-type: none"> ・ 警察や道路管理者、民間事業者が保有するプローブ情報から運行実績情報を生成し提供することで災害時における交通情報の提供を推進 ○ 交通安全に寄与する道路交通環境の整備 <ul style="list-style-type: none"> ・ 冬期積雪・凍結路面対策として、広範囲で躊躇ない予防的・計画的な通行規制や集中的な除雪作業、道路利用者への情報提供
<h3>2 交通安全思想の普及徹底</h3> <ul style="list-style-type: none"> ○ 段階的かつ体系的な交通安全教育の推進 <ul style="list-style-type: none"> ・ 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 ・ 高齢者自身の交通安全意識の向上や地域一体となった高齢者の安全確保 ○ 交通安全に関する普及啓発活動の推進 <ul style="list-style-type: none"> ・ 横断歩行者の安全確保 ・ 全ての年齢層の自転車利用者に対してヘルメットの着用を推奨 ・ 配達目的で自転車を利用する関係事業者等への交通安全対策の働き掛け等を推進 ○ 交通の安全に関する民間団体等の主体的活動の推進 <ul style="list-style-type: none"> ・ 交通ボランティア等への幅広い年代の参画 	<h3>3 安全運転の確保</h3> <ul style="list-style-type: none"> ○ 運転者教育等の充実 <ul style="list-style-type: none"> ・ 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 ・ 限定条件付免許制度の導入等を内容とする改正道路交通法の円滑な施行 ○ 事業用自動車の安全プラン等に基づく安全対策の推進 <ul style="list-style-type: none"> ・ 事業用自動車の交通事故死者数・重傷者数・人身事故件数・飲酒運転件数の削減等を目標とする事業用自動車総合安全プランに基づき、関係者が一体となり総合的な取組を推進

2

<h3>4 車両の安全性の確保</h3> <ul style="list-style-type: none"> ○ 車両の安全性に関する基準等の改善の推進 <ul style="list-style-type: none"> ・ 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・誤解による事故を防止するため、<u>先進技術に関する理解醸成の取組を推進</u> ・ 高齢運転者が自ら運転をする場合の安全対策として、安全運転サポート車の性能向上・普及促進等の高齢運転者への車両安全対策を推進 ○ 自動運転車の安全対策・活用の推進 <ul style="list-style-type: none"> ・ 令和2年3月に限定的な自動運転機能等に係る安全基準を導入したところであるが、より高度な自動運転機能についても基準策定を推進 ・ 地方部における高齢者等の移動に資する無人自動運転移動サービス車両の実現に向けて、実証実験や技術要件の策定等の取組を促進 ○ 自動車アセスメント情報の提供等 <ul style="list-style-type: none"> ・ 自動車の安全性に関する情報を自動車使用者に伝え、自動車使用者の選択を通じて、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 <ul style="list-style-type: none"> ・ 自転車加害者となる事故に関し、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 	<h3>6 救助・救急活動の充実</h3> <ul style="list-style-type: none"> ○ 救助・救急体制の整備 <ul style="list-style-type: none"> ・ 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 ○ 救急医療体制の整備 <ul style="list-style-type: none"> ・ 初期救急医療機関、第二次救急医療機関、第三次救急医療機関の整備推進 ・ 交通事故等で負傷した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
<h3>5 道路交通秩序の維持</h3> <ul style="list-style-type: none"> ○ 交通指導取締りの強化等 <ul style="list-style-type: none"> ・ 無免許運転、飲酒運転、妨害運転、著しい速度超過、交差点関連違反等の交通事故に直結する悪質性・危険性の高い違反、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 ・ 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、いわゆるPDCAサイクルをより一層機能 ・ 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、悪質・危険な交通違反に対する検挙措置を推進 ○ 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 <ul style="list-style-type: none"> ・ 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 	<h3>7 被害者支援の充実と推進</h3> <ul style="list-style-type: none"> ○ 自動車損害賠償保障制度の充実等 <ul style="list-style-type: none"> ・ 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）車両による事故の被害者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の適正な運用 ○ 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 <ul style="list-style-type: none"> ・ 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に備えた環境整備を推進 ・ 交通事故被害者等の支援の充実を図るため、自助グループの活動等に対する支援を始めとした施策を推進 ・ 不起訴処分について、交通事故被害者等の希望に応じ処分の内容及び理由について十分な説明の推進 ・ 国土交通省に設置した公共交通事故被害者支援室における公共交通事故の被害者等への支援の取組を着実に推進
<h3>8 研究開発及び調査研究の充実</h3> <ul style="list-style-type: none"> ○ <u>安全な自動運転を実用化するための制度の在り方に関する調査研究</u> <ul style="list-style-type: none"> ・ 従来の「運転者」の存在を前提としない場合における交通ルールの在り方や自動運転システムがカバーできない事態が発生した場合の安全性の担保方策等について、技術開発等の動向を踏まえつつ検討 ○ 道路交通事故原因等の総合的な調査研究の充実強化 <ul style="list-style-type: none"> ・ 救命救急医療機関等との医工連携による新たな交通事故データベースの構築及び活用を推進 ・ イベントデータレコーダーやドライブレコーダー、作動状態記録装置のデータ等のマイクロデータの充実を通じた交通事故分析への活用を推進 	

3