

SJ Interview

SJインタビュー 特別編

第12次交通安全基本計画がスタート！ 目標を達成し、世界一安全な 道路交通の実現へ

令和8年(2026年)4月から5か年にわたる第12次交通安全基本計画がスタートした。同計画は日本の陸上・海上・航空の各分野における交通安全対策の指針を示すものである。その基本理念や道路交通における目標、およびその対策などについて、取りまとめを担当した内閣府の松林さんと山崎さんにお話をうかがった。

交通安全基本計画の作成と 実施の推進を担う内閣府

日本では昭和20年代後半から40年代半ば頃まで、道路交通事故の死傷者数が著しく増加した。クルマ社会の急速な進展に対して、当時は交通安全施設が不足していた上に、交通ルールの遵守や交通安全意識の定着が不十分で、車両の安全性を確保するための技術も未発達だったからだ。そのため、交通安全の確保は大きな社会問題となり、交通安全対策の総合的かつ計画的な推進を図るため、昭和45年(1970年)6月、交通安全対策基本法が制定された。この交通安全対策基本法に基づき、中央交通安全対策会議において5か年ごとに交通安全基本計画(以下、基本計画)が作成されるようになった。同会議は内閣総理大臣を会長とし、官房長官、国家公安委員会委員長、国土交通大臣やその他の関係閣僚で構成される。交通安全対策基本法では「内閣府に中央交通安全対策会議を置く」と定められていることから、内閣府は基本計画の作成、その実施の推進という役割を担っているのだ。

「交通事故防止は国だけではできません。地方公共団体や関係民間団体をはじめ、国民一人ひとりが全力で取り組むべきことだと考えています。基本計画は陸上(道路交通、鉄道交通、踏切道における交通)、海上及び航空交通の安全に関して、関係省庁、地方公共団体、関係民間団体が進めるべき総合的かつ長期的な施策の大綱をまとめたものです」と松林さんはいふ。基本計画は昭和46年度(1971年度)に第1次が始まり、令和7年度(2025年度)まで第11次・55年にわたり、これに従って施策が行われてきた。その結果、昭和45年に1万6765人が道路交通事故で死亡し「交通戦争」と呼ばれた時期と比較すると、令和7年中の死者数は

2547人と6分の1以下にまで減少し、現行の交通事故統計となった昭和23年(1948年)以降で最少となるとともに、6年連続で3000人を下回った。また、重傷者数については、ピーク時であった昭和44年(1969年)の12万7866人と比較すると、令和7年中の重傷者数は2万7563人と、約5分の1まで減少した。

「基本計画は各次で数値目標(下表参照)を定めています。これを達成できなかった時もありますが、全体としては減少傾向を続けています。これは国、地方公共団体、関係民間団体、そして国民の皆さまが努力した結果だといえます。」

「人優先の交通安全思想」を 定着させることが重要

第12次は令和8年度(2026年度)から令和12年度(2030年度)までを計画期間としている。基本理念は「交通事故のない社会を目指して」「人優先の交通安全思想」「少子高齢化が進展しても安全に移動できる社会の構築」。この中で、松林さんは「人優先の交通安全思想」が非常に大切だと話す。

「欧米諸国と比べ、日本は交通事故死者数に占める歩行者と自転車利用者の割合が高い(グラフ1参照)ことから、『人優先の交通安全思想』を定着させることが重要だと考えています。今日の社会においては、弱い立場にある方への配慮や思いやりが必要不可欠で、道路交通も同じです。自動車と比較して弱い立場にある歩行者等、また、高齢者、障がい者、子どもといった交通弱者の安全を一層確保する必要があります。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のです。また、第11次の基本理念であった『高齢化が進展しても安全に移動できる社会の構築』の“高齢化”を“少子高齢化”としました。高齢者の交通事故防止だけでなく、すべ



内閣府 大臣官房審議官(防災及び共生・共助担当) 松林高樹さん

での交通の分野で少子高齢化の進展に伴う人手不足による様々な交通安全の課題に働き合っていかなければならないからです。」

人手不足や外国人運転者等の増加など 交通社会の変化に対応

第12次基本計画の作成にあたり、これからの5年間に於いて特に注視すべき事項として、「人手不足への対応」「増加する外国人運転者等への対応」「先進技術導入への対応」の3つを松林さんは挙げる。

「人手不足への対応」は、運転士不足によるバスの減便など、交通の多岐にわたる分野・職種において人手不足の影響がみられているからだ。その解決策として自動化・省力化、外国人材の活用などが広がっているが、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り組みが必要なのである。

日本に滞在する外国人の増加を背景に、外国人運転者による交通事故件数が近年増加している。さらに、自動車運送業分野等が特定技能制度の対象となるなど、今後、さらに外国人運転者の増加が予想される「外国人運転者等への対応」は、こうした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ためだ。

また、衝突被害軽減ブレーキなどの先進安全技術が普及し、交通事故の減少への貢献がみられることから「先進技術導入への対応」も必要だと松林さんはいふ。「運転者の高齢化は今後も加速していくでしょう。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と、その普及は運転操作ミスや健康起因による高齢運転者による交通事故の抑止につながります。また、自動運転の実用化は交通安全を飛躍

的に向上させる可能性があります。自動車メーカーには、先進安全自動車(ASV)とともに自動運転技術の開発にも期待しています。政府としても、安全な無人自動運転移動サービスの普及・拡大に向けて、地方公共団体等の取り組みを支援することになっています。」

世界一を実現するための チャレンジングな目標

基本計画の作成においては、中央交通安全対策会議専門委員会議で様々な専門分野の有識者から意見を聴いている。同会議は令和7年3月から令和8年1月にかけて5回開催され、松林さんと山崎さんも出席している。

「この会議での議論をもとに、第11次では6つだった『重視すべき視点』を第12次では10に増やすことにしました」と山崎さんは振り返る。「まず、これまで一緒にしていた、“子ども”と“高齢者”、“歩行者”と“自転車”を分けました。それぞれ行動特性が異なりますので、書き分けることによって、課題を明確化し、各々の対策を充実させています。そして、最近の情勢を踏まえ、“外国人”と“小型モビリティ”に関する視点を新たに設けました。」

また、同会議では、道路交通についての数値目標に関しても検討され、以下の2つが設定された。

- ①令和12年までに24時間死者数を1900人以下とし、世界一安全な道路交通を実現する。
- ②令和12年までに重傷者数を2万人以下にする。

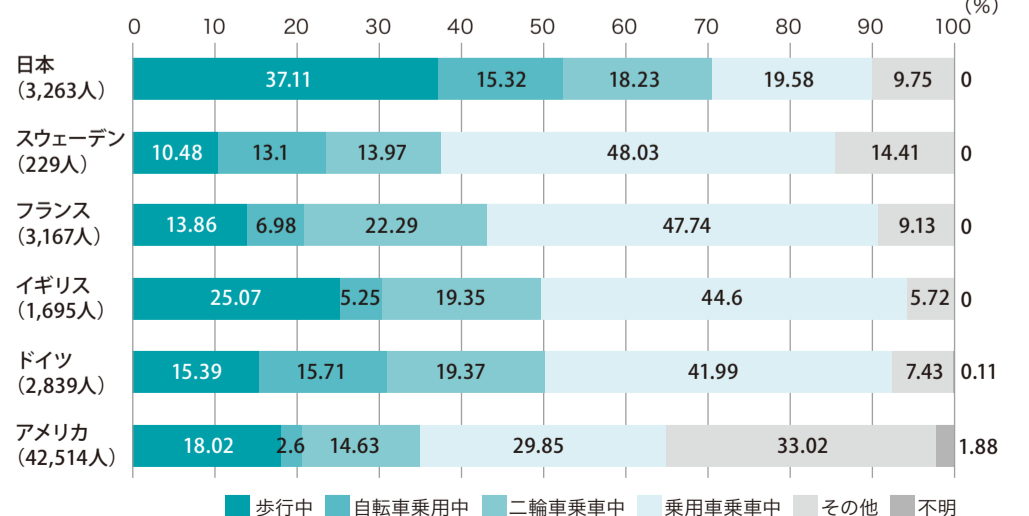
「究極の目標は交通事故のない社会を実現することです。しかし、一朝一夕には実現できません。そのため、死者数と命に関わる重傷者数をゼロに近づけるための数値目標を設定しています。」

将来の交通事故の状況については、内閣府の『道路交通安全に関する基本政策等に係る調

●これまでの交通安全基本計画の目標値と実数値

計画期間	目標値	実数値
第1次	1971~1975年度 歩行者推計死者数約8000人の半減	3732人(1975年)
第2次	1976~1980年度 死者数1万6765人の半減	8760人(1980年)
第3次	1981~1985年度 死者数8000人以下	9261人(1985年)
第4次	1986~1990年度 死者数8000人以下	1万1227人(1990年)
第5次	1991~1995年度 死者数1万人以下	1万684人(1995年)
第6次	1996~2000年度 死者数 1997年までに1万人以下 2000年までに9000人以下	9642人(1997年) 9073人(2000年)
第7次	2001~2005年度 死者数8466人以下	6937人(2005年)
第8次	2006~2010年度 死者数5500人以下 死傷者数100万人以下	4948人(2010年) 90万1245人(2010年)
第9次	2011~2015年度 死者数3000人以下 死傷者数70万人以下	4117人(2015年) 67万140人(2015年)
第10次	2016~2020年度 死者数2500人以下 死傷者数50万人以下	2839人(2020年) 37万2315人(2020年)
第11次	2021~2025年度 死者数2000人以下 重傷者数2万2000人以下	2547人(2025年) 2万7563人(2025年)

●(グラフ1)主な欧米諸国の状態別交通事故死者数の構成率(2023年)



IRTAD(国際道路交通事故データベース)資料による。
アメリカの交通事故死者数は2022年のもの。()内は交通事故死者数(30日以内)。

查』(令和7年3月)の長期予測によると、令和12年における死者数と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)	1950~2710人
重傷者数	1万8940~2万7190人

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もの。

平成15年(2003年)、当時の中央交通安全対策会議会長だった小泉内閣総理大臣は談話の中で「世界一安全な道路の実現を目指します」と述べた。これを受け、第8次以降の基本計画では「世界一安全な道路の実現」を目標に掲げている。「究極的には『交通事故のない社会』を目指していますが、まずは、24時間死者数の目標を現状の延長線上にある予測値の下限に近い『1900人以下』に設定しました。これにより、各国の交通事故情勢が将来大きく変化しない場合には、人口当たりの交通事故死者数は世界で最も少なくなります。他方、人口が集中し交通量の多い都市を抱える日本の交通安全は、世界的に高いレベルにあります。そのため日本の交通安全の知見を国内にとどめず、世界の交通安全に貢献する形で国際展開していくことは、日本の重要な使命だと考えています」と、山崎さんは目標設定の背景を語る。

諸外国における交通安全思想の普及や技術等の向上

交通安全はまちづくり、地域社会と密接に関係していると山崎さんは考えている。地域において、きめ細かな活動を推進している交通指導員及び交通ボランティア等の理解と協力が極めて重要であり、国全体が総力を挙げて、交通安全対策に取り組むことが不可欠だ。「まず、各地域で交通安全活動を支援している皆さまには『春・秋の全国交通安全運動』をはじめとする日々の献身的な活動に対し、感謝を申し上げます。交通安全は『交通参加者一人ひとりの安全意識の集合体』といえます。一人ひとりの意識を高める上で、交通安全の現場を支える皆さまの役割はたいへん重要です。基本計画の理念や重視する視点をご理解いただき、今後も幼児から高齢者まで様々な交通参加者に応じたきめ細かい指導をお願いしたいと思っています。道路を利用するそれぞれの立場で、他人事ではなく自分事として理解してもらえよう、内閣府では、交通安全に関する最新の知識や教材、広報啓発資料などを提供しています。これらを活用しながら、地域の実情に合わせて活動を推進していただければ幸いです。」

日本と主な欧米諸国の年齢層別・交通事故死者数の構成率と年齢層別人口構成率をみる

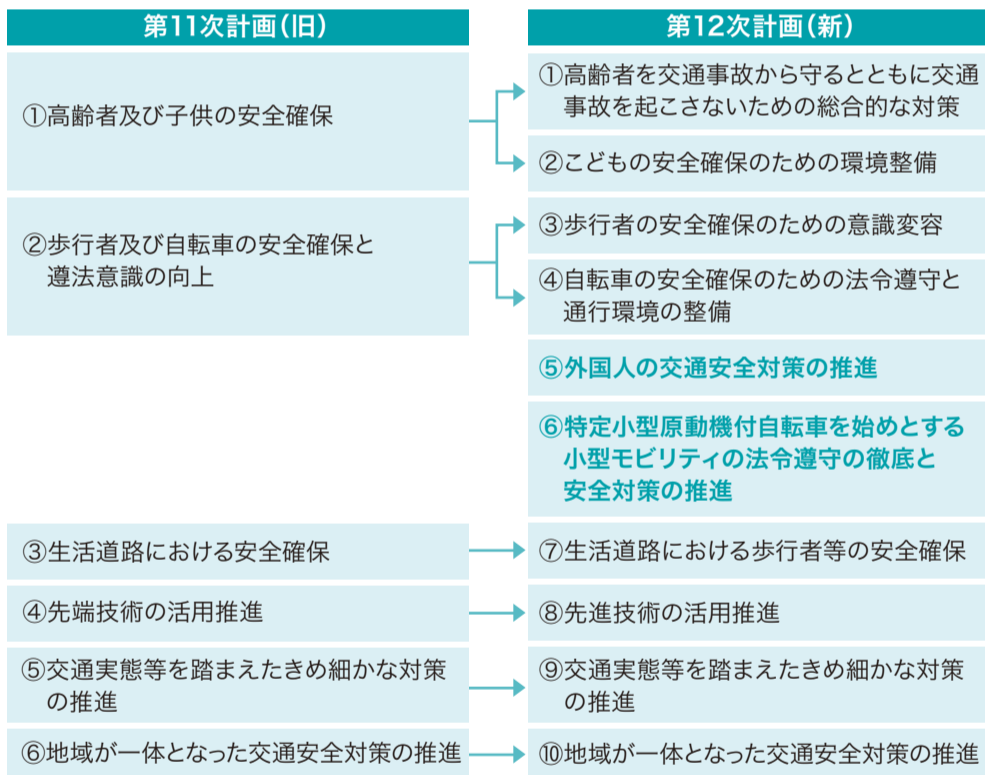


内閣府 政策統括官(共生・共助担当)付参事官(交通安全対策担当) 山崎律子さん

と、日本はこども(0~14歳)の交通事故死者数の構成率が人口構成率と比較して低くなっている(グラフ2参照)。これは幼少期の交通安全教育がシステムとして組み込まれていることが影響しているのではないかと、山崎さんはみている。「このような教育は日本が長年培ってきた独自のものです。交通安全の先進国として、諸外国における交通安全思想の普及や技術等の向上を牽引しようと、内閣府では令和7年度から日本の交通安全の知見の国際展開を開始し

ました。今年度は、タイをはじめとする東南アジア諸国のニーズを踏まえ、日本の知見を効果的に共有できるよう、先駆的に取り組んでいる日本側の関係者との連携を強化し、発信内容や手法の検討を進めているところです。交通安全において名実ともに世界をリードする存在となるためにも、第12次基本計画の着実な実施は大きな意味を持つ。目標達成に向け、行政、学校、家庭、職場、団体、企業等が各々の役割を果たすとともに、相互の連携を強化していかなければならない。

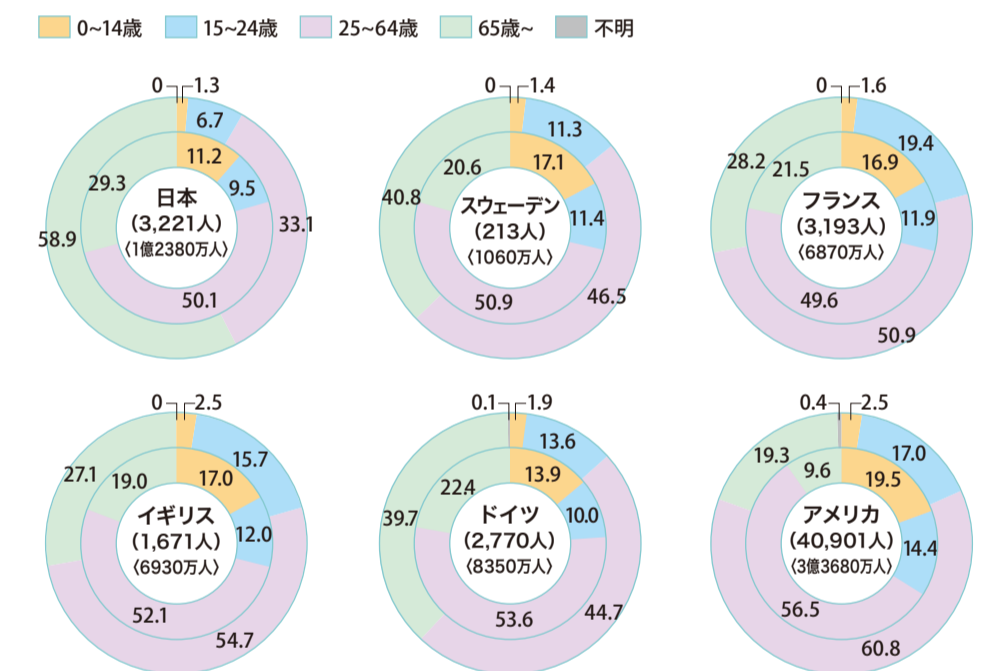
●第11次と第12次における「重視すべき視点」の比較(視点が6から10へ)



●対策の8つの柱

対策の8つの柱(重点施策及び新規施策)		
①道路交通環境の整備 <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 生活道路における交通安全対策の推進 通学路等における交通安全の確保 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 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交通事故防止対策の推進 ITSの推進による安全で快適な道路交通環境の実現 高齢者等の移動手段の確保・充実 自転車利用環境の総合的整備 ITSの活用 災害に備えた道路交通環境の整備 総合的な駐車対策の推進 道路交通情報の充実 	③安全運転の確保 <ul style="list-style-type: none"> 高齢運転者対策の充実 外国人運転者対策の強化 運転免許制度の改善 自動運転等の安全の確保と支援 安全運転管理の推進 事業用自動車の安全プラン等に基づく安全対策の推進 運行管理未実施、飲酒運転等悪質な法令違反の根絶 トラック・物流Gメンによる荷主等への是正指導の強化 	⑥救助・救急活動の充実 <ul style="list-style-type: none"> 多数傷者発生時における救助・救急体制の充実 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の推進 救急救命士の養成・配置等の促進 現場急行支援システムの整備 緊急通報システム・事故自動通報システムの活用拡大 ドクターヘリ事業の推進
②交通安全思想の普及徹底 <ul style="list-style-type: none"> 段階的かつ体系的な交通安全教育の推進 高齢者に対する交通安全教育の推進 外国人に対する交通安全教育等の推進 歩行者の安全確保 自転車の安全利用の推進 自動車(二輪車を含む。)の安全運転の推進 新しい小型モビリティの安全対策 交通の安全に関する民間団体等の主体的活動の推進 地域における交通安全活動への参加・協働の推進 	④車両の安全性の確保 <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 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 自動運転車の安全対策・活用の推進 自動車アセスメントによる安全な自動車等の普及促進 自転車の安全性の確保 	⑦被害者等支援の充実と推進 <ul style="list-style-type: none"> 損害賠償請求の援助活動等の強化 自動車事故被害者等に対する援助措置の充実 交通事故被害者等の心情に配慮した支援の推進
	⑤道路交通秩序の維持 <ul style="list-style-type: none"> 交通事故抑止に資する交通指導取締りの推進 背後責任の追及 自転車利用者に対する交通指導取締りの推進 特定小型原動機付自転車の利用者に対する交通指導取締りの強化 ペダル付き電動バイクの利用者に対する交通指導取締りの強化 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 	⑧研究開発及び調査研究の充実 <ul style="list-style-type: none"> 高齢者の交通事故防止に関する研究の推進 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 道路交通事故原因の総合的な調査研究の充実強化

●(グラフ2)日本と主な欧米諸国の年齢層別「人口構成率(内円)」と「交通事故死者構成率(外円)」(2024年/単位:%)



IRTAD, OECD資料による。()内は交通事故死者数であり、()内は人口である。アメリカの交通事故死者数と人口は2023年のものである。