

## 第4章 第11次交通安全基本計画の概要

### 第1節 まえがき

計画期間は、令和3年度から7年度までの5年間とする。

### 第2節 計画の基本理念

#### 【交通事故のない社会を目指して】

我が国は、長期の人口減少過程に入っており、世界で最も高い高齢化率となっている。このような時代変化を乗り越え、真に豊かで活力のある社会を構築していくためには、その前提として、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。

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ことを再認識すべきである。

#### 【人優先の交通安全思想】

高齢者、障害者、子供等の交通弱者の安全を一層確保する「人優先」の交通安全思想を基本とし、あらゆる施策を推進していく。

#### 【高齢化が進展しても安全に移動できる社会の構築】

全ての交通の分野で、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。

世界に先駆けて高齢化が進展する我が国において、今後、高齢化が進展するアジア諸国を始め世界の国々のモデルとなりうるような、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、陸海空にわたる交通の関係者の連携によって、構築することを目指す。

#### 1 交通社会を構成する三要素

交通社会を構成する「人間」・「交通機関」・「交通環境」の三つの要素について施策を策定し、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

##### (1) 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である。

##### (2) 先進技術導入への対応

先進技術の導入に当たっては、ヒューマンエラー防止を図り、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ことが重要である。

##### (3) 高まる安全への要請と交通安全

感染症を始め、自然災害の影響、治安など、様々な安全への要請が高まる中であっても、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。

##### (4) 新型コロナウイルス感染症の影響の注視

新型コロナウイルス感染症の直接・間接の影響は、陸海空の交通に及び、様々な課題や制約が生じているほか、国民のライフスタイルや交通行動への影響も認められる。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、本計画の期間を通じて注視するとともに、必要な対策に臨機に

着手する。

### 3 横断的に重要な事項

#### (1)先端技術の積極的活用

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端技術や情報の普及活用を促進するとともに、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。

加えて、ICTを積極的に活用し、交通安全により寄与するように、高齢者を始めとする人々の行動の変容を促していくことも重要である。自動化の推進に当たっては、全体として安全性が高まるための解決策を社会全体として作り出す必要がある。

#### (2)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ものとする。

#### (3)参加・協働型の交通安全活動の推進

国及び地方公共団体の行う交通安全に関する施策に計画段階から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、地域におけるその特性に応じた取組等により、参加・協働型の交通安全活動を推進する。

#### (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

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を充実・強化する。

#### (5)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。

#### (6)知見の共有

交通事故の減少に向けて、我が国の知見と各国の知見を共有し、互いにかわ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。

## 第3節 道路交通安全

### 1 道路交通事故のない社会を目指して

#### (1)道路交通事故のない社会を目指して

高齢化の進展への適切な対処とともに、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今、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。

#### (2)歩行者の安全確保

人優先の交通安全思想の下、歩道の整備等により歩行者の安全確保を図ることが重要である。

#### (3)地域の実情を踏まえた施策の推進

交通安全に関しては、都道府県、市区町村等それぞれの地域の実情を踏まえた上で、その地域に

最も効果的な施策の組合せを、地域が主体となって行うべきである。

さらに、地域の安全性を総合的に高めていくためには、交通安全対策を防犯や防災と併せて一体的に推進していくことが有効かつ重要である。

#### (4)役割分担と連携強化

行政のほか、学校、家庭、職場、団体、企業等それぞれが責任を持ちつつ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積極的に参加し、協働していくことが有効である。

#### (5)交通事故被害者等の参加・協働

交通事故被害者等は、交通事故の悲惨さを我が身をもって経験し、理解していることから、交通事故被害者等の参加や協働は重要である。

## 2 道路交通の安全についての目標

### (1) 道路交通事故の現状

我が国の交通事故による24時間死者数は、昭和45年に1万6,765人を数えたが、平成28年には3,904人と4,000人を下回り、ピーク時（昭和45年：1万6,765人）の4分の1以下となった。

第10次計画の最終年である令和2年中の死者数は2,839人となり、初めて3,000人を下回り、ピーク時の約6分の1となったが、令和2年までに24時間死者数を2,500人以下とするという目標は遺憾ながら達成するに至らなかった。

なお、近年、死傷者数と交通事故件数については、平成16年をピークに減少が続いており、令和元年中の死傷者数は464,990人、2年中は372,315人となり、第10次計画の目標を2年連続して達成している。

### (2) 第11次計画における目標

道路交通事故のない社会を達成することが究極の目標であるが、一朝一夕にこの目標を達成することは困難であると考えられることから、まずは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、本計画の計画期間である令和7年までには、以下のとおり設定することとする。

① 世界一安全な道路の実現を目指し、年間の24時間死者数を2,000人以下とする。

この年間の24時間死者数2,000人に、平成28年から令和元年の間の24時間死者数と30日以内死者数の比率の平均（1.20）を乗ずると、2,400人となる。年間の30日以内死者数が2,400人となると、人口10万人当たりの30日以内死者数は1.96人となる。国際道路交通事故データベース（IRTAD）がデータを公表している34か国中の人口10万人当たりの30日以内死者数をみるに、我が国は2018年では3.29人と8番目に少ないが、この目標を達成した場合には、他の各国の交通事故情勢が現状と大きく変化がなければ、最も少ない国となる。

② 年間の重傷者数を22,000人以下にする。

本計画における最優先の目標は死者数の減少であるが、重傷者が発生する事故防止への取組が、死者数の減少にもつながることから、本計画においては、命に関わり優先度が高い重傷者に関する

目標値を設定するものである。また、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、従来であれば死亡事故に至るような場合であっても、重傷に留まる事故も少なくない。このため、日常生活に影響の残るような重傷事故を減らすことにも、さらに着目していくため、目標値とするものである。

なお、諸外国と比べて歩行中及び自転車乗用中の死者数の構成率が高いことから、交通事故死者数を減少させるに当たっては、道路交通事故死者数全体の減少割合以上の割合で歩行中及び自転車乗用中の死者数を減少させるよう取り組むものとする。

## 3 道路交通の安全についての対策

### (1) 今後の交通安全対策を考える視点

高齢者の人口10万人当たりの死者数は、年々減少傾向である一方で、令和2年は、全年齢層の人口10万人当たりの死者数の約2倍であり、道路交通事故死者数全体の56.2%を占めるなど、いずれも引き続き高い水準となっている。

状態別人口10万人当たり死者数を見ると、歩行中、自動車乗用中が多く、事故類型別人口10万人当たり死亡事故発生件数を見ると、正面衝突等、歩行者横断中、出会い頭衝突の順に多い。

このため、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、技術の進展・普及等の変化等に柔軟に対応し、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。

### 〈重視すべき視点〉

#### ア 高齢者及び子供の安全確保

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。

高齢者については、主として歩行及び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。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。

- ・ 高齢者が歩行及び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などのほか、多様なモビリティの安全な利用を図るための対策、地域の状況に合った自動運転サービス等の活用なども重要と考えられる。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。また、運転支援機能の過信・誤解による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。

子供の交通事故死者数は減少してきているが、次代を担う子供の安全を確保する観点から、未就学児を中心に子供が日常的に集団で移動する経路や通学路等の子供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、子供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子供を見守っていくための取組も充実させていく。

#### イ 歩行者及び自転車の安全確保と遵法意識の向上

歩行中の死者数は、確実に減少してきている一方で、状態別の中で最も多く、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が必要不可欠であり、特に、高齢者や子供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、未就学児を中心に子供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。

また、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。

一方、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といった交通ルールの周知を図るとともに、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ため、全ての年齢層へのヘルメット着用の推奨、自転車の点検・整備、損害賠償責任保険等への加入促進等の対策を推進する。

さらに、自転車利用者については、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て、ルールやマナーに違反する行動が多いため、交通安全教育等の充実を図るなど、自転車利用者を始めとする道路利用者の自転車に関する安全意識の醸成を図る。

加えて、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の指導啓発等の対策や駆動補助機付自転車や電動車椅子等多様なモビリティの普及に伴う事故の防止についての普及啓発等の対策を推進する。

#### ウ 生活道路における安全確保

ゾーン30の設定の進展に加え、物理的デバイスのハンプ等が普及段階を迎えている。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、生活道路における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。

#### エ 先端技術の活用推進

サポカー・サポカーS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、レベル3以上の自動運転の実用化や自動運転車へのインフ

ラからの支援など、先端技術の活用により、交通事故の更なる減少が期待される。そのためにも、安全な自動運転を実用化するための交通ルールの在り方や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を進める。

技術の発展については、車両分野に留まらず、例えば、交通事故が発生した場合にいち早く救助・救急を行えるシステムなど、技術発展を踏まえたシステムを導入推進していく。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、先端技術の活用により、人手不足を解決しつつ、安全の確保を実現していく。

オ 交通実態等を踏まえたきめ細かな対策の推進  
道路交通事故について、分析システムの活用やETC2.0から得られた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ことから、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。

カ 地域が一体となった交通安全対策の推進  
都道府県、市区町村など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専門家の知見を、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。

## (2) 講じようとする施策

### ア 道路交通環境の整備

我が国の歩行中・自転車乗用中の死者数の割合は諸外国と比べて高いことから、歩行者や自転車が多く通行する生活道路における安全対策をより一層推進する必要がある。このため、今後の道路交通環境の整備に当たっては、自動車交通を担う幹線道路等と歩行者中心の生活道路の機能分化を進め、身近な生活道路の安全の推進に取り組むこととする。

また、少子高齢化が一層進展する中で、子供を事故から守り、高齢者や障害者が安全にかつ安心

して外出できる交通社会の形成を図る観点から、安全・安心な歩行空間が確保された人優先の道路交通環境整備の強化を図っていくものとする。

そのほか、道路交通の円滑化を図ることによる交通安全の推進に資するため、道路利用の仕方に工夫を求め、輸送効率の向上や交通量の時間的・空間的平準化を図る交通需要マネジメント（TDM）施策を総合的に推進するとともに、最先端のICT等を用いて、人と道路と車とを一体のシステムとして構築し、安全性、輸送効率及び快適性の向上を実現するとともに、渋滞の軽減等の交通の円滑化を通じて環境保全に寄与することを目的とした高度道路交通システム（ITS）の開発・普及等を推進する。

- 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
  - ・ 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
  - ・ 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
  - ・ 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
- 高齢者等の移動手段的確保・充実
  - ・ 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
  - ・ 自転車活用推進計画に基づき、交通状況に

- ITS（高度道路交通システム）の活用
  - ・ 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
  - ・ 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
  - ・ 冬期積雪・凍結路面对策として、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
- イ 交通安全思想の普及徹底
 

交通安全教育は、自他の生命尊重という理念の下に、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の向上に努め、相手の立場を尊重し、他の人々や地域の安全にも貢献できる良き社会人を育成する上で、重要な意義を有している。交通安全意識を向上させ交通マナーを身に付けるためには、人間の成長過程に合わせ、生涯にわたる学習を促進して国民一人一人が交通安全の確保を自らの課題として捉えるよう意識の改革を促すことが重要である。また、人優先の交通安全思想の下、子供、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ことが重要である。
- 段階的かつ体系的な交通安全教育の推進
  - ・ 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
  - ・ 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
  - ・ 交通ボランティア等への幅広い年代の参画
- ウ 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り、このため、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に努める。特に、今後大幅に増加することが予想される高齢運転者に対する教育等の充実に努める。運転免許制度については、最近の交通情勢を踏まえて必要な改善を図る。

また、運転者に対して、運転者教育、安全運転管理者による指導、その他広報啓発等により、横断歩道においては、歩行者が優先であることを含め、高齢者や障害者、子供を始めとする歩行者や自転車に対する保護意識の向上を図る。
- 運転者教育等の充実
  - ・ 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
  - ・ 運転技能検査制度の導入や安全運転サポート車に限定するなどの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
  - ・ 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
- エ 車両の安全性の確保
 

従来取り組んできた衝突時の被害軽減対策の進化・成熟化を図ることに加え、事故を未然に防止する予防安全対策について、自動運転技術を含む先進安全技術のより一層の普及促進・高度化等により、更なる充実を図る必要がある。

ただし、先進安全技術を円滑かつ効果的に社会に導入していくためには、最低限の安全性を確保

するための基準の策定等に加え、運転者がその機能を正確に把握して正しく使用してもらうための対策も重要である。

また、不幸にして発生してしまった事故についても、車両構造面からの被害軽減対策を拡充するとともに、事故発生後の車両火災防止や車両からの脱出容易性の確保等、被害拡大防止対策を併せて進める。

- 車両の安全性に関する基準等の改善の推進
  - ・ 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、先進技術に関する理解醸成の取組を推進
  - ・ 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
  - ・ 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
  - ・ 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
  - ・ 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

#### オ 道路交通秩序の維持

交通ルール無視による交通事故を防止するためには、交通指導取締り、交通事故事件捜査、暴走族等対策を通じ、道路交通秩序の維持を図る必要

がある。

このため、交通事故実態等を的確に分析し、死亡事故等重大事故に直結する悪質性、危険性の高い違反や、駐車違反等の迷惑性の高い違反に重点を置いた交通事故抑止に資する交通指導取締りを推進する。

また、交通事故事件の発生に際しては初動段階から組織的な捜査を行うとともに、危険運転致死傷罪の立件も視野に入れた捜査の徹底を図るほか、研修等による捜査力の強化や客観的な証拠に基づいた事故原因の究明等により適正かつ緻密な捜査の一層の推進を図る。

- 交通指導取締りの強化等
  - ・ 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
  - ・ 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  
カ 救助・救急活動の充実

交通事故による負傷者の救命を図り、また、被害を最小限にとどめるため、高速自動車国道を含めた道路上の交通事故に即応できるよう、救急医療機関、消防機関等の関係機関における緊密な連携・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。特に、負傷者の救命率・救命効果の一層の向上を図る観点から、救急現場又は搬送途上において、医師、看護師、救急救命士、救急隊員等による一刻も早い救急医療、応急処置等を実施するための体制整備を図るほ

か、事故現場からの緊急通報体制の整備やバイスタンダー（現場に居合わせた人）による応急手当の普及等を推進する。

- 救助・救急体制の整備
  - ・ 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
  - ・ 初期救急医療機関，第二次救急医療体制，第三次救急医療体制の整備推進
  - ・ 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

キ 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，精神的及び経済的打撃を受けたり，又はかけがえのない生命を絶たれたりするなど，深い悲しみやつらい体験をされており，このような交通事故被害者等を支援することは極めて重要であることから，犯罪被害者等基本法（平16法161）等の下，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。

また，近年，自転車が加害者になる事故に関し，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加速化する。

- 自動車損害賠償保障制度の充実等
  - ・ 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
  - ・ 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

#### ク 研究開発及び調査研究の充実

道路交通の安全に関する研究開発の推進を図るとともに，死亡事故のみならず重傷事故等も含め交通事故の分析を充実させるなど，引き続き，道路交通事故要因の総合的な調査研究の推進を図る。

研究開発及び調査研究の推進に当たっては，交通の安全に関する研究開発を分担する国及び独立行政法人の試験研究機関について，研究費の充実，研究設備の整備等を図るとともに，研究開発に関する総合調整の充実，試験研究機関相互の連絡協定の強化等を図る。さらに，交通の安全に関する研究開発を行っている大学，民間試験研究機関との緊密な連携を図る。

加えて，交通の安全に関する研究開発の成果を交通安全施策に取り入れるとともに，地方公共団体に対する技術支援や，民間に対する技術指導，資料の提供等によりその成果の普及を図る。また，交通の安全に関する調査研究についての国際協力を積極的に推進する。

- 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
  - ・ 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
- 道路交通事故原因の総合的な調査研究の充実強化
  - ・ 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ミ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



## 第4節 鉄道交通の安全

### 1 鉄道事故のない社会を目指して

人や物を大量に、高速に、かつ、定時に輸送できる鉄道は、年間250億人が利用する国民生活に欠くことのできない交通手段であり、国民が安心して利用できる、一層安全な鉄道輸送を目指し、重大な列車事故やホームでの事故への対策等、各種の安全対策を総合的に推進していく必要がある。

### 2 鉄道交通の安全についての目標

#### (1) 鉄道事故の状況

鉄道の運転事故は、長期的には減少傾向にあり、令和2年は518件であった。

また、令和2年の死者数は245人であり、負傷者数は202人であった。

なお、平成17年には乗客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が発生したが、平成18年から令和2年までは乗客の死亡事故は発生していない。

#### (2) 第11次計画における目標

- ① 乗客の死者数ゼロを目指す。
- ② 運転事故全体の死者数減少を目指す。

### 3 鉄道交通の安全についての対策

#### (1) 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は減少傾向にあり、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、一たび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ことから、重大な列車事故の未然防止を図る必要がある。

また、ホームでの接触事故等の人身障害事故と踏切障害事故を合わせると運転事故全体の約9割を占めており、このうち利用者等の関係する事故が多いことから、対策を講じる必要がある。

#### (2) 講じようとする施策

##### ア 鉄道交通環境の整備

鉄道交通の安全を確保するためには、鉄道施設、運転保安設備等について常に高い信頼性を保持し、システム全体としての安全性を確保する必要

がある。このため、運転保安設備の整備等の安全対策の推進を図る。

また、多発する自然災害へ対応するために、防災・減災対策の強化が喫緊の課題となっている。このため、切土や盛土等の土砂災害への対策の強化、地下駅等の浸水対策の強化等を推進する。切迫する首都直下地震・南海トラフ地震等に備えて、鉄道ネットワークの維持や一時避難場所としての機能の確保等を図るため、主要駅や高架橋等の耐震対策を推進する。

さらに、駅施設等について、高齢者・視覚障害者を始めとするすべての旅客のプラットホームからの転落・接触等を防止するため、ホームドアの整備を加速化するとともに、ホームドアのない駅での視覚障害者の転落事故を防止するため、新技術等を活用した転落防止対策を推進する。

##### イ 鉄道交通の安全に関する知識の普及

学校、沿線住民、道路運送事業者等を幅広く対象として、関係機関等の協力の下、全国交通安全運動や踏切事故防止キャンペーンの実施、鉄道事業者・携帯電話業者等が一体となって、鉄道利用者にはホームの「歩きスマホ」による危険性の周知や酔客に対する事故防止のための注意喚起を行うプラットホーム事故0（ゼロ）運動等において広報活動を積極的に行い、鉄道の安全に関する正しい知識を浸透させる。

##### ウ 鉄道の安全な運行の確保

鉄道事業者に対し、定期的に又は重大な事故等の発生を契機に保安監査を実施し、輸送の安全の確保に関する取組の状況、施設及び車両の保守管理状況、運転取扱いの状況、乗務員等に対する教育訓練の状況等について適切な指導を行うとともに、過去の指導のフォローアップを実施する。また、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など、保安監査の充実を図る。

また、鉄道事業者に対し、大型の台風が接近・上陸する場合など、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、一層気

象状況に注意するとともに、安全確保の観点から、路線の特性に応じて、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、事故等発生時における多言語案内体制の強化も指導する。

#### エ 鉄道車両の安全性の確保

発生した事故や科学技術の進歩を踏まえつつ、適時、適切に鉄道車両の構造・装置に関する保安上の技術基準を見直す。

#### オ 救助・救急活動の充実

鉄道の重大事故等に備え、避難誘導、救助・救急活動を迅速かつ的確に行うため、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・協力体制の強化を図る。

また、鉄道職員に対する、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を推進する。

#### カ 被害者支援の推進

関係者からの助言を頂きながら、外部の関係機関とのネットワークの構築、公共交通事故被害者等支援フォーラムの開催、公共交通事業者による

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。

#### キ 鉄道事故等の原因究明と事故等防止

鉄道事故及び鉄道事故の兆候（鉄道重大インシデント）の原因究明をさらに迅速かつ的確に行うため、調査を担当する職員への専門的な研修を充実させ、調査技術の向上を図るとともに、ドローン等を活用した新たな調査手法の構築、過去の事故等調査で得られたノウハウや各種分析技術、同種事故の比較分析など事故調査結果のストックの活用等により、調査・分析手法の高度化を図る。

また、事故等調査結果等に基づき、必要な施策又は措置の実施を求め、鉄道交通の安全に寄与する。

#### ク 研究開発及び調査研究の充実

交通安全環境研究所及び鉄道総合技術研究所において、鉄道の安全性向上に関する研究開発及び調査研究を推進する。

その他、踏切がある等の一般的な路線を対象として、センサ技術やICT、無線を利用した列車制御技術などの最新技術も利活用し、鉄道分野における生産性革命にも資する自動運転の導入について、安全性や利便性の維持・向上を図るための技術的要件を検討する。

## 第5節 踏切道における交通の安全

### 1 踏切事故のない社会を目指して

踏切事故は、長期的には減少傾向にある。しかし、一方では、踏切事故は鉄道運転事故の約3割を占め、また、改良をすべき踏切道がなお残されている現状である。こうした現状を踏まえ、引き続き、踏切事故防止対策を総合的かつ積極的に推進することにより踏切事故のない社会を目指す。

### 2 踏切道における交通の安全についての目標

#### (1)踏切事故の状況

踏切事故（鉄道の運転事故のうち、踏切障害及びこれに起因する列車事故）は、長期的には減少傾向にあり、令和2年の発生件数は173件、死傷者数は124人となっている。

踏切事故は長期的には減少しており、これ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3割を占めている状況にあり、また、改良をすべき踏切道がなお残されている現状にある。

#### (2)第11次計画における目標

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。

### 3 踏切道における交通の安全についての対策

#### (1)今後の踏切道における交通安全対策を考える視点

踏切道における交通安全対策について、踏切事故件数、踏切事故による死傷者ともに減少傾向にあることを考えると、第10次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。

しかし、踏切事故は、一たび発生すると、令和元年度に京浜急行電鉄で発生した列車走行中に踏

切道内でトラックと衝突した列車脱線事故のように重大な結果をもたらすものである。そのため、立体交差化、構造の改良、歩行者等立体横断施設の整備、踏切保安設備の整備、交通規制、統廃合等の対策を実施すべき踏切道がなお残されている現状にあること、これらの対策が、同時に渋滞の軽減による交通の円滑化や環境保全にも寄与することを考慮し、開かずの踏切への対策や高齢者等の歩行者対策等、それぞれの踏切の状況等を勘案しつつ、より効果的な対策を総合的かつ積極的に推進することとする。

## (2) 講じようとする施策

### ア 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の促進

遮断時間が特に長い踏切道（開かずの踏切）や、主要な道路で交通量の多い踏切道等については、抜本的な交通安全対策である連続立体交差化等により、除却を促進するとともに、道路の新設・改築及び鉄道の新線建設に当たっては、極力立体交差化を図る。

加えて、立体交差化までに時間の掛かる「開かずの踏切」等については、早期に安全・安心を確保するため各踏切道の状況を踏まえ、歩道拡幅等の構造改良や歩行者等立体横断施設の設置等、カラー舗装や駅周辺の駐輪場整備等の一体対策を促進する。

また、歩道が狭隘な踏切についても、踏切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に歩行者滞留を考慮した踏切拡幅など、事故防止効果の高い構造への改良を促進する。

さらに、平成27年10月の高齢者等による踏切事故防止対策検討会の取りまとめを踏まえ、平滑化等のバリアフリー化を含めた高齢者等が安全で円滑に通行するための対策を促進する。

以上のとおり、立体交差化等による「抜本対策」と構造の改良等による「速効対策」の両輪による総合的な対策を促進する。

また、従前の踏切対策に加え、駅の出入口の新設や踏切周辺道路の整備等、踏切横断交通量削減のための踏切周辺対策等を推進する。

### イ 踏切保安設備の整備及び交通規制の実施

踏切遮断機の整備された踏切道は、踏切遮断機の整備されていない踏切道に比べて事故発生率が低いことから、踏切道の利用状況、踏切道の幅員、交通規制の実施状況等を勘案し、着実に踏切遮断機の整備を行う。

また、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規格化を推進する。

### ウ 踏切道の統廃合の促進

踏切道の立体交差化、構造の改良等の事業の実施に併せて、近接踏切道のうち、その利用状況、う回路の状況等を勘案して、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。

### エ 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

緊急に対策の検討が必要な踏切道は、「踏切安全通行カルテ」を作成・公表し、効果検証を含めたプロセスの「見える化」を推進し、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。

また、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。

平常時の交通の安全及び円滑化等の対策に加え、災害時においても、踏切道の長時間遮断による救急・救命活動や緊急物資輸送の支障の発生等の課題に対応するため、関係者間で遮断時間に関する情報共有を図るとともに、遮断の解消や迂回に向けた災害時の管理方法を定める取組を推進する。

## 第6節 海上交通の安全

### 1 海難のない社会を目指して

四面を海に囲まれている我が国において、海上

輸送は、我が国の経済産業や国民生活を支える上で欠くことのできないものとなっている中で、一

たび海上における船舶の事故が発生した場合には、人命に対する危険性が高いことはもちろん、大量の油が流出するなどの二次災害や航路の閉塞等、我が国の経済と自然環境に甚大な影響を及ぼすことにもつながりかねない。

一方で、小型船舶の事故は依然として全体の8割を占め、近年では免許や検査を要しない新たなウォーターアクティビティが多様化・活発化している。

こうした状況を踏まえ、海上交通全体の安全確保の見地から、全ての関係者が連携・協力して、ハード・ソフトの両面にわたる総合的かつ計画的な安全施策の推進、船舶事故等の原因究明に向けた調査体制の充実、また、人命救助率の向上を図るために、海難が発生した場合の乗船者等の迅速・的確な捜索・救助活動を引き続き強力に推進するとともに、自己救命対策の強化等が必要である。

## 2 海上交通の安全についての目標

### (1)海難の状況

平成28年から令和2年までの船舶事故隻数（本邦に寄港しない外国船舶によるものを除く。以下同じ。）は、年平均2,030隻であり、それ以前の5年間の平均と比べると、約10%減少している。平成28年から令和2年までの船舶事故又は船舶からの海中転落による死者・行方不明者数は、年平均約157名であり、それ以前の5年間の平均と比べると、約17%減少している。平成28年から令和2年までの人身事故者数は、年平均2,628名であり、平成28年から徐々に減少してきている。

### (2)第11次計画における目標

- ① 2020年代中に我が国周辺で発生する船舶事故隻数を第9次計画期間の年平均（2,256隻）から約半減（約1,200隻以下）することを引き続き目標とし、我が国周辺で発生する船舶事故隻数を令和7年までに1,500隻未満を目指す。
- ② ふくそう海域における航路を閉塞するような社会的影響が著しい大規模海難の発生数をゼロとする。
- ③ 海難における死者・行方不明者を減少させるためには、高い救助率を維持確保すること

が重要であることから、救助率95%以上とする。

## 3 海上交通の安全についての対策

### (1)今後の海上交通安全対策を考える視点

- ① ヒューマンエラーによる事故の防止
- ② ふくそう海域における大規模海難の防止
- ③ 旅客船の事故の防止
- ④ 人命救助体制及び自己救命対策の強化

### (2)講じようとする施策

#### ア 海上交通環境の整備

船舶の大型化、海域利用の多様化、海上交通の複雑化や激甚化する自然災害等を踏まえ、船舶の安全かつ円滑な航行、港湾における安全性を確保するため、航路、港湾、漁港、航路標識等の整備を推進するとともに、海図、水路誌、海潮流データ等の安全に関する情報の充実及びICTを活用したリアルタイムの監視・情報提供体制の整備を図る。

また、近年、激甚化する台風等の自然災害に伴う航路標識の倒壊等を未然に防止し、災害時でも海上交通安全を確保するために、航路標識等の強靱化、高度化等を図る。

さらに、荒天時における船舶の走錨等に起因する事故を防止するため、走錨等により船舶が衝突するおそれのある施設の周辺海域において、錨泊制限等の対策を継続的に実施するとともに、気象・海象や船舶の状況を踏まえた各船の走錨リスクを判定するシステムの開発・普及や海域監視体制の強化を図る等、事故防止に係る取組を推進する。

#### イ 海上交通の安全に関する知識の普及

海上交通の安全を図るためには、海事関係者のみならず、マリンレジャー愛好者、更には広く国民一人一人の海難防止に関する意識を高める必要がある。そのため、あらゆる機会を通じて、海難防止思想の普及に努める。

#### ウ 船舶の安全な運航の確保

船舶の安全な運航を確保するため、船舶運航上のヒューマンエラーの防止、船員や海上運送事業者等の資質の向上、運航労務監理官による監査、事故の再発防止策の指導・徹底、運輸安全マネジメント評価等を推進するとともに、我が国に寄港する外国船舶の乗組員の資格要件等に関する監督を推進する。

### エ 船舶の安全性の確保

船舶の安全性を確保するため、国際的な協力体制の下、船舶の構造、設備、危険物の海上輸送及び安全管理システム等に関する基準の整備並びに検査体制の充実を図るとともに、我が国に寄港する外国船舶の構造・設備等に関する監督を推進する。

### オ 小型船舶の安全対策の充実

小型船舶の船舶事故の主な原因は、ヒューマンエラーによるものが大半であることから、小型船舶操縦者による自主的な安全対策の促進、事故防止に資する技術の活用・普及、情報提供等を通じた安全意識の向上に取り組む。

また、ユーザーに対する定期的な点検整備の推奨、適切なタイミングでの機関整備の啓発を推進するとともに、ライフジャケットの着用効果の周知・啓発とその着用の指導徹底の取組を強化する。

### カ 海上交通に関する法秩序の維持

海上交通に係る法令違反の指導・取締りを行い、海上交通に関する法秩序を維持する。

### キ 救助・救急活動の充実

ヘリコプターの機動性、高速性等を活用した機動救難体制の拡充によるリスボンスタムの短縮、救急救命士・救急員による高度な救急救命体制の充実を図るとともに、関係機関及び民間の海難救助団体等と連携した救助・救急活動の円滑化を推進するなどにより、海中転落の救助率が低い20トン未満の船舶における海中転落者の救助率の向上を含む、全体の救助率の向上を目指す。

また、「緊急通報用電話番号『118番』及び聴覚や発話に障害を持つ方を対象とした『NET118』の利用」等に関する指導・啓発及び広報活動等の施策を推進することで海難発生後2時間以内での海上保安庁の関知率を85%以上にすることを目指すとともに、迅速的確な救助勢力の体制充実・強

化を図る。

### ク 被害者支援の推進

船舶事故により、第三者等に与えた損害に関する船主等の賠償責任に関し、保険契約の締結等、被害者保護のための賠償責任保障制度の充実に引き続き取り組む。

また、プレジャーボートによる人身事故や物損等で生じた損害の賠償に対処するため、船舶検査等の機会を捉え、プレジャーボートのユーザーに対しプレジャーボート保険を周知し、保険加入の促進を図る。

### ケ 船舶事故等の原因究明と事故等防止

船舶事故及び船舶事故の兆候（船舶インシデント）の原因究明をさらに迅速かつ的確に行うため、調査を担当する職員への専門的な研修を充実させ、調査技術の向上を図るとともに、ドローン等を活用した新たな調査手法の構築、過去の事故等調査で得られたノウハウや各種分析技術、同種事故の比較分析など事故調査結果のストックの活用等により、調査・分析手法の高度化を図る。

また、海上技術安全研究所に設置している「海難事故解析センター」において、海難事故発生時に迅速に情報を分析して事故原因の解析を行うとともに、重大海難事故では、シミュレータや試験水槽等を活用した事故の再現等の詳細な解析を行い、海上交通における安全対策に反映させる。

### コ 海上交通の安全対策に係る調査研究等の充実

海上技術安全研究所において、新しい貨物・燃料を扱う先進的な船舶の安全性を評価する手法を開発するとともに、安全性評価の結果に基づき、船舶の安全性向上と社会負担のバランスを確保する合理的な安全規制体系を構築し、これを安全基準や船舶設計へ反映する方策についての研究を行う。

## 第7節 航空交通の安全

### 1 航空事故のない社会を目指して

我が国における民間航空機の事故の発生件数は、長期的には減少傾向にあり、特定本邦航空運送事業者（客席数が百又は最大離陸重量が5万キログラムを超える航空機を使用して行う航空運送

事業を営する本邦航空運送事業者）における乗客死亡事故は、昭和60年の日本航空123便の御巣鷹山墜落事故以降は発生していない。しかしながら、航空運送事業の中心となる大型機の事故は、乱気流に起因する機体の動揺に伴うものを中心

に、年間数件程度ではあるものの依然として発生しており、下げ止まりの傾向も見られる。また、ヒューマンエラー、機材不具合等による重大インシデントや安全上のトラブルが発生しているほか、我が国内での外国航空会社による航空事故も発生しており、航空事故を減らすため、また事故につながりかねない安全上のトラブルの未然防止を図るため、航空交通安全についての対策を着実に実施し究極的には航空事故のない社会を目指す。

## 2 航空交通の安全についての目標

- ① 本邦航空運送事業者が運航する定期便について、死亡事故発生率及び全損事故発生率をゼロにする。
- ② 航空事故発生率、重大インシデント発生率及び地上作業、施設等に起因する人の死傷又は航空機が損傷した事態の発生率に関する21の指標で、5年間で約17%の削減を図る（特集-第2表）。

## 3 航空交通の安全についての対策

### (1) 今後の航空交通安全対策を考える視点

我が国においては、航空安全プログラム（SSP）を導入し、国が航空全体の安全目標指標及び達成に向けた管理計画を定め、各業務提供者と個々の安全目標指標等について合意した上で、その安全管理システム（SMS）を継続的に監視、監督、監査を行う等により、安全の向上を図る取組を推進してきた。今後は、安全目標の達成状況等、SSPの実施状況の変化に対応したSSPの改定を適時に実施し、更なる航空安全対策の深化・高度化を進める。なお、令和元年度末より新型コロナウイルス感染症拡大に伴い、その影響を踏まえ、一部の監査や検査について延期又は書面等の対面以外の代替手段により実施する等、柔軟な対応を実施してきたところであるが、今後は航空需要の早期回復に向けて、安全レベルを維持しつつ状況に応じ業務提供者とも十分に連携した安全管理を実施してゆく必要がある。

### (2) 講じようとする施策

ア 航空安全プログラムの更なる推進  
SSPを導入し、SSPに関連する各施策に取り組

むことにより、これまでの法令遵守型の安全監督に加え、国が安全指標及び安全目標値を設定してリスクを管理し、義務報告制度・自発報告制度等による安全情報の収集・分析・共有等を行うことで、航空安全対策を更に推進する。

#### イ 航空機の安全な運航の確保

操縦士等の養成・確保に向け、技量向上に資する技能証明等諸制度の適切な運用及び必要な見直し等を含めた取組を推進する。また、操縦士の日常の健康管理（アルコール摂取に関する適切な教育を含む。）の充実や身体検査の適正な運用に資する知識（航空業務に影響を及ぼす疾患や医薬品に関する知識を含む。）の普及啓蒙を図る。

#### ウ 航空機の安全性の確保

航空機に対する型式証明等における設計検査の充実や国の検査に代わり基準適合性の確認を行う民間事業者の指導・監督等に万全を期す等、航空機検査体制の充実を図る。国産航空機については、設計製造国として安全・環境基準への適合性の審査を適切かつ円滑に実施するとともに、運航開始後も安全性が維持・継続されるよう、的確に対応する。

#### エ 航空交通環境の整備

安全かつ効率的な運航を維持しつつ管制処理能力を向上させるため、国内の航空路空域等の抜本的な再編を行う。

また、管制処理能力の向上によって増大する航空需要に対応するため、統合管制情報処理システムについてハードウェアとソフトウェア両面での機能向上を図る。

#### オ 無人航空機等の安全対策

無人航空機の有人地帯での補助者無し目視外飛行の実現に向け、機体認証・操縦ライセンス・運航管理ルール等に係る制度の検討・整備を進める。

また、「空飛ぶクルマ」の社会実装実現に向けて、諸外国の動向を注視し、国際的な調和に努めつつ、機体の安全基準、操縦者の技能証明、運航安全基準等の安全の確保を推進する。

#### カ 救助・救急活動の充実

航空機の遭難、行方不明等に際して、迅速かつ的確な捜索救難活動を行うため、救難調整本部と関係行政機関の連携を強化するとともに、隣接国の捜索救難機関と連携した捜索救難体制を確立する。

キ 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、国土交通省に設置した公共交通事故被害者支援室では、外部の関係機関とのネットワークの構築、公共交通事故被害者等支援フォーラムの開催、公共交通事業者による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。

ク 航空事故等の原因究明と事故等防止

航空事故及び航空事故の兆候（航空重大インシ

デント）の原因究明をさらに迅速かつ的確に行うため、調査を担当する職員への専門的な研修を充実させ、調査技術の向上を図るとともに、ドローン等を活用した新たな調査手法の構築、過去の事故等調査で得られたノウハウや各種分析技術、同種事故の比較分析など事故調査結果のストックの活用等により、調査・分析手法の高度化を図る。

ケ 航空交通の安全に関する研究開発の推進

関連研究開発機関相互の連絡協調体制の強化による総合的な研究開発等を推進する。

▶ 特集-第2表 航空交通の安全についての目標

【死亡事故発生率及び全損事故ゼロ】			令和7年度目標値
①定期便を運航する本邦航空運送事業者の死亡事故発生率（回数あたり） ※ICAO加盟の各国定期航空運送事業者との比較が可能な指標			0
②定期便を運航する本邦航空運送事業者の全損事故発生率（回数あたり） ※IATA(国際航空運送協会)加盟の各国定期航空運送事業者との比較が可能な指標			0
【21の指標 5年間で約17%削減】			令和7年度目標値
業務提供者の区分			令和7年度目標値
航空運送分野	(1)定期便を運航する本邦航空運送事業者	①航空事故発生率（時間あたり）	0.50
		②-1 // （回数あたり）	1.00
		②-2 // （回数あたり）（定期便に限る）（②-1の内数） ※ICAO加盟の各国定期航空運送事業者との比較が可能な指標	0.86
		③重大インシデント発生率（時間あたり）	1.51
	(2)(1)以外の航空運送事業者及び航空機使用事業者	④ // （回数あたり）	2.99
		⑤航空事故発生率（時間あたり）	12.15
		⑥ // （回数あたり）	8.75
		⑦重大インシデント発生率（時間あたり）	27.26
航空運送分野	国、地方公共団体	⑧ // （回数あたり）	18.94
		⑨航空事故発生率（時間あたり）	12.34
		⑩ // （回数あたり）	14.80
		⑪重大インシデント発生率（時間あたり）	3.53
	個人	⑫ // （回数あたり）	4.23
		⑬航空事故発生率（時間あたり）	114.03
		⑭ // （回数あたり）	109.79
		⑮重大インシデント発生率（時間あたり）	50.68
交通管制分野	航空保安業務等提供者	⑯ // （回数あたり）	48.80
		⑰交通管制分野に関連する又は関連するおそれのある航空事故発生率（管制取扱機数あたり）	0.00
空港分野	空港管理業務等提供者	⑱交通管制分野に関連する又は関連するおそれのある重大インシデント発生率（管制取扱機数あたり）	0.64
		⑲空港分野に関連する又は関連するおそれのある航空事故発生率（着陸回数あたり）	0.00
		⑳空港分野に関連する又は関連するおそれのある重大インシデント発生率（着陸回数あたり）	0.00
		㉑制限区域内において、地上での作業又は地上の施設若しくは物件に起因する人の死傷、又は航空機が損傷した事態の発生率（着陸回数あたり）	17.58

注 1 国土交通省資料による。  
 2 「時間あたり」は、100万飛行時間あたりを示す。「回数あたり」は、100万飛行回数あたりを示す。  
 3 「管制取扱機数あたり」は、管制取扱機数100万機あたりを示す。「着陸回数あたり」は、100万着陸回数あたりを示す。  
 4 平成30年度の目標値を起点として、15年間で50%減とする安全目標を設定していることから、この5年間で約17%減としている。