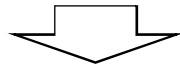


# 第9次交通安全基本計画(道路交通)に関する評価書(案)(概要)

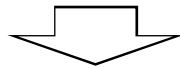
資料  
4 - 1

## 第9次計画の構成

1. 道路交通事故のない社会を目指して  
人命尊重の理念に基づき、究極的には、交通事故のない社会を目指す。



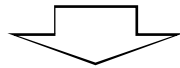
2. 道路交通の安全についての目標  
平成27年までに24時間死者数を3,000人以下とし、  
世界一安全な道路交通を実現する。  
平成27年までに死傷者数を70万人以下にする。



### 3. 道路交通の安全についての対策

#### < 3つの視点 >

高齢者及び子どもの安全確保  
歩行者及び自転車の安全確保  
生活道路及び幹線道路における安全確保



#### < 8つの柱 >

道路交通環境の整備	交通安全思想の普及徹底
安全運転の確保	車両の安全性の確保
道路交通秩序の維持	救助・救急活動の充実
損害賠償の適正化を始めとした被害者支援の推進	
研究開発及び調査研究の充実	

## 評価の考え方

「施策群」の概念を導入し、第9次計画の大きな2つの軸である3つの視点と8つの柱を基本とし、上位目標～「施策群」～個別施策という評価体系を構築。

第9次計画における3つの視点を基に、

1. 高齢者の安全確保
2. 子どもの安全確保
3. 歩行者の安全確保
4. 自転車の安全確保
5. 生活道路における安全確保
6. 幹線道路における安全確保
7. 重視する視点に特化しない包括的な安全確保の7つの施策群を設定した。

各施策群には、複数の最終アウトカム指標を設定するとともに、第9次計画における重点施策及び新規施策を各施策群に分類した上で、中間アウトカム指標及びアウトプット指標を設定して評価を行った。

## 第9次計画に関する全体評価

第9次計画期間中は、第8次計画に引き続き「死者数」「死傷者数」とも低減していることから、効果があったのではないかと考えられる。

しかしながら、死者数の減少幅は縮小していること、また、人口10万人あたりの死者数では世界第8位であることから、今後更に交通安全対策を推進することが重要である。

第9次計画期間中の状況を踏まえると、特に高齢者及び歩行者事故への対策が重要であると考えられる。

## 近年交通事故死者が減少している理由

シートベルト着用者率の向上、事故直前の車両速度の低下、飲酒運転等による悪質・危険性の高い事故の減少、歩行者の法令遵守、高齢者死者数の減少、道路交通環境の整備、車両の安全性向上、救助救急活動の充実

## 死者数の減少幅が縮小している背景

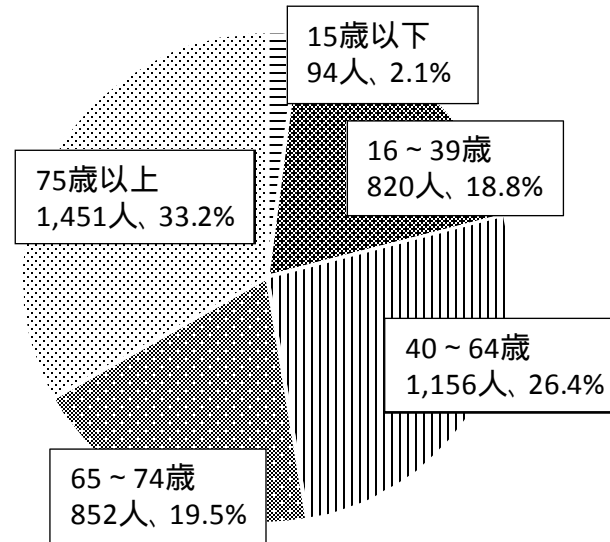
他の年齢層に比べて致死率が高い「高齢者人口の増加」、自動車乗用中の死者数減少に大きく寄与してきた「シートベルト、エアバッグ等の装着率の頭打ち」、「飲酒運転による交通事故の減少幅の縮小」を挙げることができる。

## 平成25年中の道路交通事故の状況

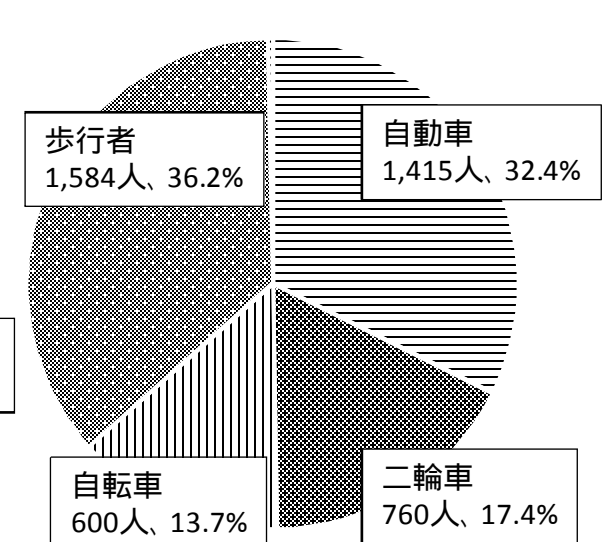
死者数 : 4,373人  
(前年比 - 38人、13年連続減少)

死傷者数 : 78万5,867人  
(前年比 - 4万3,940人、9年連続減少)

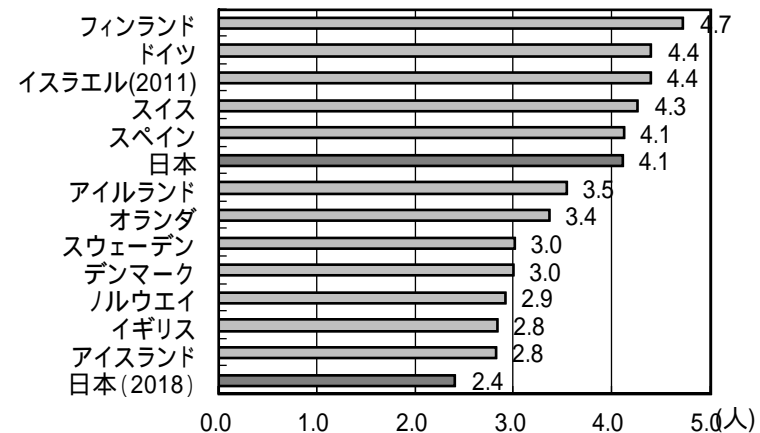
年齢層別死者数



状態別死者数



人口10万人あたりの死者数(30日以内死者)(2012年)



# 施策群1 高齢者の安全確保

## 施策群の評価

65歳以上の高齢者人口が過去最高の人数・割合となっている中で、65歳以上の交通事故死者数及び免許保有人口当たりの死亡事故件数が平成25年に増加に転じたものの、交通事故負傷者数、人口当たりの死者数・負傷者数は引き続き減少傾向であることから、実施している施策が高齢者の安全確保に寄与しているといえる。

一方、加害者年齢65歳以上の被害者数(保険データ)は死亡は平成24年度に減少に転じたものの、後遺障害及び傷害は増加傾向であり、高齢者が加害者となるような事故を削減する施策については、さらなる取組の必要性を示している。

## 最終アウトカム指標 (カッコ内の値は第9次計画期間中の変化)

- ・状態別死者数・負傷者数(65歳以上)【死者数・負傷者数ともに約1割減、死者数は平成25年に増加】
- ・年齢層別人口10万人当たり交通事故死者数・負傷者数(65歳以上)【死者数・負傷者数ともに約1割減】
- ・免許保有人口当たり交通事故件数(65歳以上)【事故全体は約2割減、死亡事故は平成25年に増加】
- ・第1当事者(65歳以上)別の状態別交通事故死亡及び死傷事故件数【死亡事故は増加、事故全体は横ばい】
- ・保険データによる評価(65歳以上)【死亡は平成24年度に減少、後遺障害及び傷害は増加傾向】

## 主な個別施策の状況

高齢者、障害者等の安全に資する歩行空間等の整備(柱 道路交通環境の整備)

特定道路のバリアフリー化率 平成22年度:74% → 平成25年度:83%

高齢者に対する交通安全教育の推進(柱 交通安全思想の普及徹底)

高齢者に対する交通安全教育実施箇所数・参加者数

H22	H23	H24	H25
5.9万回	5.3万回	5.2万回	4.9万回
308万人	287万人	266万人	232万人

高齢運転者対策の充実(柱 安全運転の確保)

高齢者講習受講者数

H22	H23	H24	H25
204万人	203万人	201万人	201万人

申請による運転免許取消し件数

H22	H23	H24	H25
6.6万件	7.3万件	11.8万件	13.8万件

# 施策群2 子どもの安全確保

## 施策群の評価

15歳以下の交通事故死者数・負傷者数は共に減少傾向にあり、人口当たりの死者数・負傷者数で見ても同様の傾向であることから、実施している施策が子どもの安全確保に寄与しているといえる。

一方、被害者年齢15歳以下の被害者数(保険データ)で見ると、後遺障害は減少傾向にあるものの、傷害は増加傾向にあり、子どもが交通事故に遭遇する機会を少なくする施策については、さらなる取組の必要性を示している。

## 最終アウトカム指標 (カッコ内の値は第9次計画期間中の変化)

- ・状態別死者数・負傷者数(15歳以下)【死者数・負傷者数ともに約2割減】
- ・年齢層別人口10万人当たり交通事故死者数・負傷者数(15歳以下)【死者数・負傷者数ともに約1割減】
- ・保険データによる評価(15歳以下)【死亡は横ばい、傷害は増加傾向、後遺障害は減少傾向】

## 主な個別施策の状況

通学路等の歩道整備等の推進(柱 道路交通環境の整備)

通学路の歩道等の整備率 平成22年度:51% → 平成24年度:53%

交通安全教育の推進、交通安全運動の推進(柱 交通安全思想の普及徹底)

交通安全教育の実施回数・参加者数

H22	H23	H24	H25
22.8万回	21.7万回	22.1万回	19.7万回
1,969万人	1,829万人	1,901万人	1,590万人

より安全なチャイルドシートの普及拡大(車両の安全性の確保)

チャイルドシートの安全性能に関する情報提供(チャイルドシートアセスメント実施件数)

H22年度	H23年度	H24年度	H25年度
4件	6件	7件	6件

# 施策群3 歩行者の安全確保

## 施策群の評価

歩行中の死者数・負傷者数ともに第9次交通安全基本計画策定以降、減少傾向にあり、歩行者の安全確保に関する施策が事故減少に寄与していることが伺える。

また、歩行者と自転車の事故については、平成25年は前年より減少が見られる。歩行者・自転車の通行環境整備等の取り組みは現在進行中の取り組みであり、今後も通行ルールやマナーに関する教育等を引き続き実施し、効果を検証する必要がある。

## 最終アウトカム指標（カッコ内の値は第9次計画期間中の変化）

- ・歩行中の交通事故死者数・負傷者数【死者数・負傷者数ともに約1割減】
- ・自転車と歩行者の交通事故件数【死亡事故は平成25年に減少、事故全体は減少傾向】

## 主な個別施策の状況

交通安全運動の推進（柱 交通安全思想の普及徹底）

全国交通安全運動実施行事数・参加者数（一日平均人数）

H22		H23		H24		H25	
春	秋	春	秋	春	秋	春	秋
4,656件	4,880件	4,184件	4,224件	3,832件	4,133件	3,618件	3,866件
36万人	34万人	30万人	31万人	30万人	31万人	30万人	30万人

反射材用品の普及促進（柱 交通安全思想の普及徹底）

反射材着用推進関連の啓発活動実施箇所数・参加人数

H22	H23	H24	H25
24地区	10地区	6地区	7地区
2,264名	944名	635名	686名

# 施策群4 自転車の安全確保

## 施策群の評価

自転車乗用中の死者数・負傷者数ともに第9次交通安全基本計画策定以降、減少傾向にあり、自転車の安全確保に関する施策が事故削減に寄与していることが伺える。ただし、平成25年に死者数が増加しており、引き続き施策を推進していく必要がある。また、相手当事者別の交通事故件数は、平成22年と平成25年を比較すると、いずれの相手に対しても減少傾向である。歩行者と自転車の事故件数については、近年は増加傾向であるものの、平成24年以降は減少が見られる。自転車の通行環境整備は今後の進展が期待される取り組みであり、今後も通行ルールやマナーに関する教育等を含め、引き続き実施し、効果を検証する必要がある。

## 最終アウトカム指標（カッコ内の値は第9次計画期間中の変化）

- ・自転車乗用中の交通事故死者数・負傷者数【死者数は平成25年に増加、死傷者数は約2割減】
- ・自転車と歩行者の交通事故件数(再掲)【死亡事故は平成25年に減少、事故全体は減少傾向】
- ・相手当事者別の交通事故件数(自転車)【事故全体は全ての相手で減少傾向、死亡事故は単独事故が増加】
- ・道路形状別の自転車事故件数【事故全体はいずれも減少傾向、死亡事故は単路・交差点で増加】

## 主な個別施策の状況

自転車利用環境の総合的整備(柱 道路交通環境の整備)

自転車専用通行帯の規制延長 平成22年度末: 230.8 km → 平成25年度末: 341.1 km

自転車の安全利用の促進(柱 交通安全思想の普及徹底)

自転車教室の実施回数と参加者数

H22	H23	H24	H25
3.0万回 339万人	2.9万回 353万人	3.4万回 417万人	4.6万回 547万人

自転車利用者に対する指導取締りの推進(柱 道路交通秩序の維持)

自転車の交通指導取締り状況

(上段: 指導警告票交付件数、下段: 検挙件数)

H22	H23	H24	H25
212万件 2,584件	220万件 3,956件	249万件 5,321件	241万件 7,193件

# 施策群5 生活道路における安全確保

## 施策群の評価

生活道路における事故件数は、死傷は減少傾向であるものの、死亡は平成24・25年に増加しており、幹線道路と比較して事故の減少割合が低い。

事故類型別の死傷事故件数を見ると、生活道路では出会い頭事故が4割を超え、もっとも多い。一方で、減少割合で見ると出会い頭事故を含む車両相互の事故は平成22年から約16%減少しているが、人対車両は12%の減少にとどまっている。

生活道路対策については、事故の詳細な発生状況を把握しながら、より一層対策を推進する必要があると考えられる。

## 最終アウトカム指標（カッコ内の値は第9次計画期間中の変化）

- ・生活道路における事故類型別の交通事故件数【車両相互は約2割減、人対車両は約1割減】
- ・生活道路における交通事故の死亡事故・死傷事故件数【全体は約2割減、死亡事故は平成24年から増加】
- ・生活道路における道路延長あたり、走行キロあたりの死亡事故・死傷事故件数  
【事故全体は道路延長あたり走行キロあたりともに2割減  
死亡事故は道路延長あたりは平成24年から増加、走行キロあたりは減少傾向】

## 主な個別施策の状況

**あんしん歩行エリアの推進**（柱 道路交通環境の整備）

「あんしん歩行エリア」の指定箇所数 平成21年度に582箇所を「あんしん歩行エリア」に指定

「あんしん歩行エリア」の事故抑止率 平成22年度：約2.5割抑止、平成23年度：約3割抑止

**ゾーン30の推進**（柱 道路交通環境の整備）

ゾーン30の整備箇所数

H23年度	H24年度	H25年度
57箇所	398箇所	656箇所

# 施策群6 幹線道路における安全確保

## 施策群の評価

幹線道路における事故件数は、死亡・死傷とも減少傾向であり、幹線道路を対象とした対策が寄与したものと考えられる。しかし、幹線道路の死傷事故件数は、交通事故全体の約7割以上を占めており、引き続き対策の推進が必要と考えられる。

## 最終アウトカム指標（カッコ内の値は第9次計画期間中の変化）

- ・幹線道路における交通事故の死亡事故・死傷事故件数 【事故全体・死亡事故ともに約1割減】
- ・幹線道路における道路延長あたり、走行キロあたりの死亡事故・死傷事故件数  
【道路延長あたりは約1割減、走行キロあたりは事故全体は約2割減、死亡事故は約1割減】

## 主な個別施策の状況

事故ゼロプラン(事故危険区間重点解消作戦)の推進(柱 道路交通環境の整備)

事故危険箇所の箇所数 平成21年度:3,396箇所、平成25年度:3,490箇所

事故危険箇所の死傷事故抑止率 平成23年:約4割防止

IT化の推進による安全で快適な道路交通環境の実現(柱 道路交通環境の整備)

特定交通安全施設等整備事業による

主な信号機高度化等事業の実施数(平成21～25年度累計)

集中制御化	9,420基
プログラム多段系統化	2,624基
右折感応化	557基
多現示化	3,706基

総合的な駐車対策の推進(柱 道路交通環境の整備)

確認標章取付件数

H22	H23	H24	H25
199万件	194万件	184万件	166万件



# 施策群7 重視する視点に特化しない包括的な安全確保

## 主な個別施策の状況

すべての座席におけるシートベルトの正しい着用の徹底(柱 交通安全思想の普及徹底)

シートベルト着用率(一般道、座席別)

運転席 平成22年:97.3% → 平成25年:98.0%

助手席 平成22年:92.2% → 平成25年:93.9%

後部座席 平成22年:33.1% → 平成25年:35.1%

交通安全に関する民間団体等の主体的活動の

推進(柱 交通安全思想の普及徹底)

地域交通安全活動推進委員による交通安全教育の実施回数と参加人数(各年度)

H22年	H23年	H24年	H25年
3.8万回	3.6万回	3.6万回	3.5万回
235万人	237万人	218万人	209万人

安全運転管理の推進、自動車運送事業者に対する指導監督の充実(柱 安全運転の確保)

各都道府県警察における安全運転管理者講習の実施回数

H22年度	H23年度	H24年度	H25年度
2,348回	2,334回	2,352回	2,345回

運輸安全マネジメント評価実施事業者数

H22年度	H23年度	H24年度	H25年度
94事業者	91事業者	93事業者	87事業者

自動車運送事業者に対する監査実施件数

H22年度	H23年度	H24年度	H25年度
12,768件	13,675件	15,513件	15,975件

自動車運送事業者の安全総合対策事業(柱 安全運転の確保)  
ドライブレコーダー・デジタルタコグラフの補助実績

H22年度	H23年度	H24年度	H25年度
11,684台	11,256台	6,646台	15,267台

リコール制度の充実・強化(柱 車両の安全性の確保)

自動車のリコール対象台数及び国交省への不具合情報件数

H22年度	H23年度	H24年度	H25年度
735万台	259万台	561万台	798万台
6,938件	5,610件	5,765件	5,697件

道路運送車両の保安基準の拡充・強化(柱 車両の安全性の確保)

H23.6 歩行者脚部保護基準の整備

H24.4 衝突被害軽減ブレーキ基準の整備(H25.1に拡充)

H25.11 車線逸脱警報装置の基準の整備

先進安全自動車の開発・普及の促進(柱 車両の安全性の確保)

大型自動車の衝突被害軽減ブレーキの装着率

平成22年度:16.2% → 平成25年度:54.4%

交通事故事件その他の交通犯罪の捜査体制の強化

(柱 道路交通秩序の維持)

ひき逃げ事件の検挙率

平成22年:41.4% → 平成25年:50.0%

救助・救急活動の充実(柱 救助・救急活動の充実)

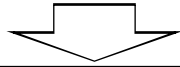
ドクターヘリ配備状況

平成26年9月1日現在 36道府県に43機

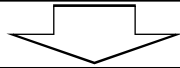
# 第9次交通安全基本計画(鉄道交通)に関する評価書(案) (概要)

## 第9次計画の構成

1. 鉄道事故のない社会を目指して



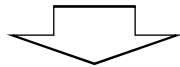
2. 鉄道交通の安全についての目標  
乗客の死者数ゼロを目指す  
運転事故全体の死者数減少を目指す



3. 鉄道交通の安全についての対策

< 2つの視点 >

重大な列車事故の未然防止  
利用者等の関係する事故の防止



< 8つの柱 >

鉄道交通環境の整備  
鉄道交通の安全に関する知識の普及  
鉄道の安全な運行の確保  
鉄道車両の安全性の確保  
救助・救急活動の充実  
被害者支援の推進  
鉄道事故等の原因究明と再発防止  
研究開発及び調査研究の充実

## 評価の考え方

「施策群」の概念を導入し、  
上位目標～「施策群」～個別施策  
という評価体系を構築。

第9次計画における大きな2つの軸である「2つの視点」と「8つの柱」を基本に整理。  
2つの視点を施策群とし、8つの柱の組み合わせにより施策と評価指標の体系的整理を行った。

## 第9次計画に関する全体評価

第9次計画において、鉄道施設の安全性の向上や運転保安設備等の整備を重点施策及び新規施策として掲げ、安全対策の推進を図った。

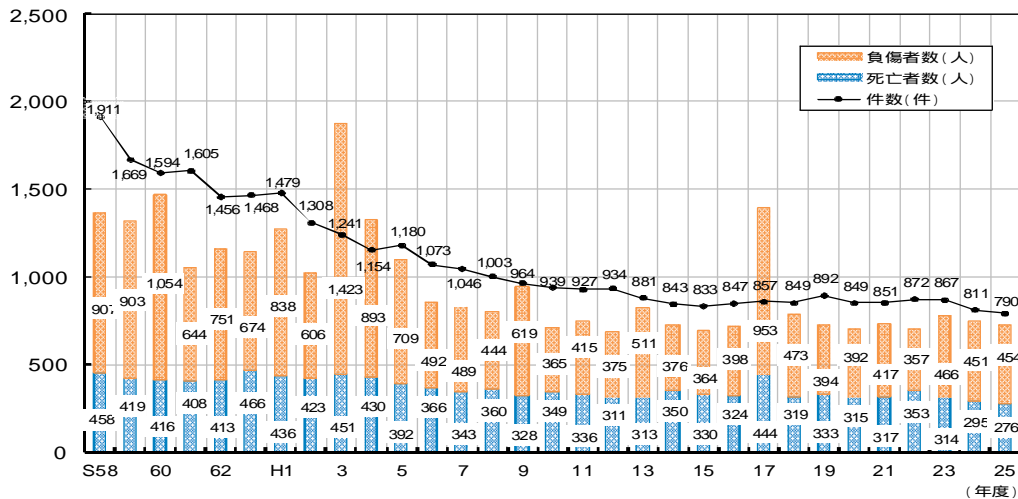
鉄道交通における運転事故は、長期的には減少傾向にあり、乗客の死者数もゼロであった。また、運転事故における死者数も長期的には減少傾向にあることから、第9次交通安全基本計画の目標である「乗客の死者数ゼロを目指す」及び「運転事故全体の死者数減少を目指す」の双方を達成しており、当該計画は効果があったのではないかと考える。

# H25年度の運転事故の現況

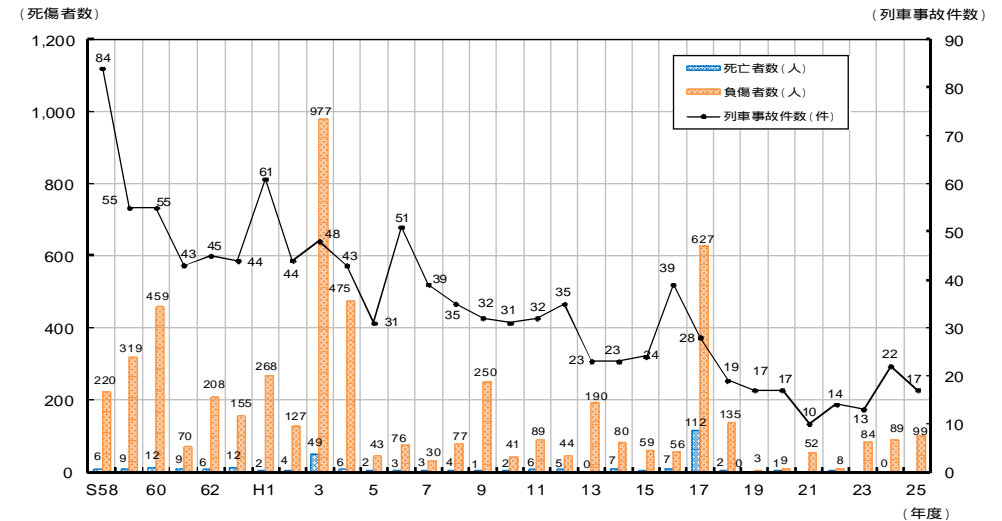
## 運転事故の件数及び死傷者数の推移

- ・事故件数 790件 (対前年比21件減)
- ・死傷者数 730人 (対前年比16人減)
  - うち死者数 276人 (対前年比19人減)
- ・乗客の死者数 0人

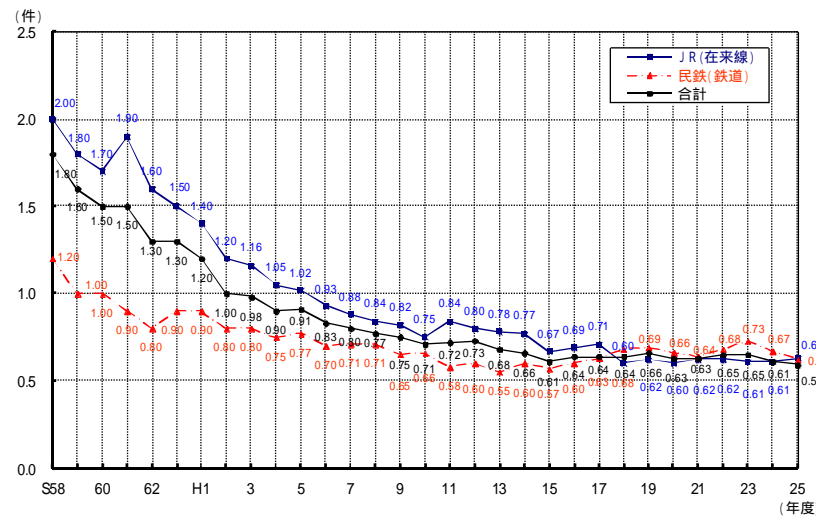
## 運転事故の件数及び死傷者数の推移



## 列車事故の件数及び死傷者数の推移



## 列車走行百万キロ当たりの運転事故件数の推移



# 施策群1 重大な列車事故の未然防止

## 施策群の評価

運転事故による乗客の死者数が平成18年度以降ゼロで推移していること、運転事故の件数及び死傷者数が長期的には減少傾向にあることから、実施している施策が重大な列車事故の未然防止に寄与しているといえる。

## 最終アウトカム指標（カッコ内の値は第9次計画期間中の変化）

- ・乗客の死者数ゼロを目指す。（平成18年度以降 ゼロ）
- ・運転事故全体の死者数減少を目指す（H23年度:314人 H24年度:295人 H25年度:276人）

## 主な個別施策の状況

### 運転保安設備等の整備

- ・速度制限機能付きATS等の整備状況
  - 曲線部 平成23年度:97% → 平成25年度:98%
  - 分岐部 平成23年度:70% → 平成25年度:81%
  - 終端部 平成23年度:94% → 平成25年度:95%
- ・運転士異常時列車停止装置の整備状況
  - 平成23年度:94% → 平成25年度:98%
- ・運転状況記録装置の整備状況
  - 平成23年度:85% → 平成25年度:94%

### 鉄道事業者に対する保安監査等の実施

#### 保安監査の実績(回)

H23年度	H24年度	H25年度
62	63	66

#### 運輸安全マネジメント実施事業者数(事業者)

H23年度	H24年度	H25年度
121	114	81

# 施策群2 利用者等の関係する事故の防止

## 施策群の評価

運転事故による乗客の死者数が平成18年度以降ゼロで推移していること、運転事故の件数及び死傷者数が長期的には減少傾向にあることから、実施している施策が利用者等の関係する事故の防止に寄与しているといえる。

## 最終アウトカム指標（カッコ内の値は第9次計画期間中の変化）

- ・乗客の死者数ゼロを目指す。（平成18年度以降 ゼロ）
- ・運転事故全体の死者数減少を目指す（H23年度:314人 H24年度:295人 H25年度:276人）

## 主な個別施策の状況

### 鉄道施設等の安全性の向上

- ・1日当たりの平均利用者数が5,000人以上の駅のうち、段差が解消されているものの割合  
平成23年度:88% → 平成25年度:90%
- ・1日当たりの平均利用者数が3,000人以上の駅のうち、段差が解消されているものの割合  
平成23年度:81% → 平成25年度:83%
- ・視覚障害者をはじめ、全ての駅利用者のホームからの転落防止設備としてのホームドアの整備状況  
平成23年度:519駅 → 平成25年度:583駅

### 鉄道交通の安全に関する知識の普及

平成22年に「鉄道利用者等の理解促進による安全性向上に関する調査 報告書」及び「鉄道の安全利用に関する手引き」をとりまとめ、関係機関等へ周知。

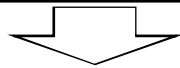
平成22年から、飲酒機会の増加する年末年始に首都圏において関係する鉄道事業者が合同で「プラットホーム事故ゼロ運動」を実施。

# 第9次交通安全基本計画(踏切道)に関する評価書(案) (概要)

## 第9次計画の構成

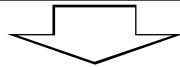
### 1. 踏切事故のない社会を目指して

踏切事故は、長期的には減少傾向にあるが、改良すべき踏切道がなお残されており、引き続き踏切事故防止対策を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

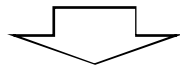
平成27年までに踏切事故件数を平成22年と比較して約1割削減することを目指す。



### 3. 踏切道における交通の安全についての対策

#### < 視点 >

それぞれの踏切の状況等を勘案した効果的対策の推進



#### < 4つの柱 >

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

踏切保安設備の整備及び交通規制の実施

踏切道の統廃合の促進

その他踏切道の交通の安全と円滑化を図るための措置

## 評価の考え方

「施策群」の概念を導入し、上位目標～「施策群」～個別施策という評価体系を構築。

第9次計画における大きな2つの軸である「1つの視点」と「4つの柱」を基本に整理。

1つの視点を施策群とし、4つの柱の組み合わせにより施策と評価指標の体系的整理を行った。

## 第9次計画に関する全体評価

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。

こうした背景から、第9次交通安全基本計画において、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した。

踏切事故件数、踏切事故による死傷者数ともに減少傾向にあり、当該計画は効果があったと言えるのではないかと考える。

しかし、目標である「平成27年までに踏切事故件数を平成22年と比較して約1割削減することを目指す。」には平成25年までの期間においては達成できていない状況である。



# 施策群 それぞれの踏切の状況等を勘案した効果的対策の推進

## 施策群の評価

直近の平成25年の踏切事故件数は297件であり、平成22年の316件と比較すると約0.6割削減されている。

## 最終アウトカム指標（カッコ内の値は第9次計画期間中の変化）

・平成27年までに踏切事故件数を平成22年と比較して約1割削減することを目指す。  
 （平成22年316件 平成25年297件）

## 主な個別施策の状況

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

・立体交差化等をおこなった踏切道の推移

立体交差化

H23年度	H24年度	H25年度
42	98	34

構造改良

H23年度	H24年度	H25年度
195	191	204

歩行者等立体横断施設の整備

H23年度	H24年度	H25年度
5	2	2

踏切保安設備の整備及び交通規制の実施

踏切遮断機・踏切警報機の整備箇所数

H23年度	H24年度	H25年度
74	77	57

踏切保安設備の整備箇所数

H23年度	H24年度	H25年度
273	245	196

踏切道の統廃合

・踏切道の推移 平成23年度:33,967箇所

平成25年度:33,665箇所



# 第9次交通安全基本計画(海上交通)に関する評価書(案) (概要)

## 第9次計画の構成

1. 海難等のない社会を目指して  
海難の発生を未然に防止する。  
乗船者等の迅速かつ的確な捜索救助・救急活動を推進する。

2. 海上交通の安全についての目標  
我が国周辺で発生する海難隻数を第8次計画期間の年平均(2,473隻)と比較して、平成27年までに約1割削減(2,220隻以下)する。  
「ふくそう海域」における、航路閉塞や多数の死傷者が発生するなどの社会的影響が著しい大規模海難の発生を防止し、その発生数をゼロとする。

### 3. 海上交通の安全についての対策

#### < 2つの視点 >

海難防止のための諸施策の継続的推進  
人命救助体制の充実・強化

#### < 10の柱 >

海上交通環境の整備  
海上交通の安全に関する知識の普及  
船舶の安全な運航の確保  
船舶の安全性の確保  
小型船舶等の安全対策の充実  
海上交通に関する法秩序の維持  
救助・救急活動の充実  
被害者支援の推進  
船舶事故等の原因究明と再発防止  
海上交通の安全対策に係る調査研究等の充実

## 評価の考え方

「施策群」の概念を導入し、  
上位目標～「施策群」～個別施策  
という評価体系を構築。

第9次計画における2つの視点と10の柱に基づき、  
1. 海難防止のための諸施策の継続的推進  
2. 人命救助体制の充実・強化  
3. 重視する視点に特化しない包括的な安全確保  
の3つの施策群を設定した。

各施策群には最終アウトカム指標を設定するとともに、  
第9次計画における重点施策及び新規施策の対象とした海域又は船舶ごとに、中間アウトカム指標及びアウトプット指標を設定して評価を行った。

## 第9次計画に関する全体評価

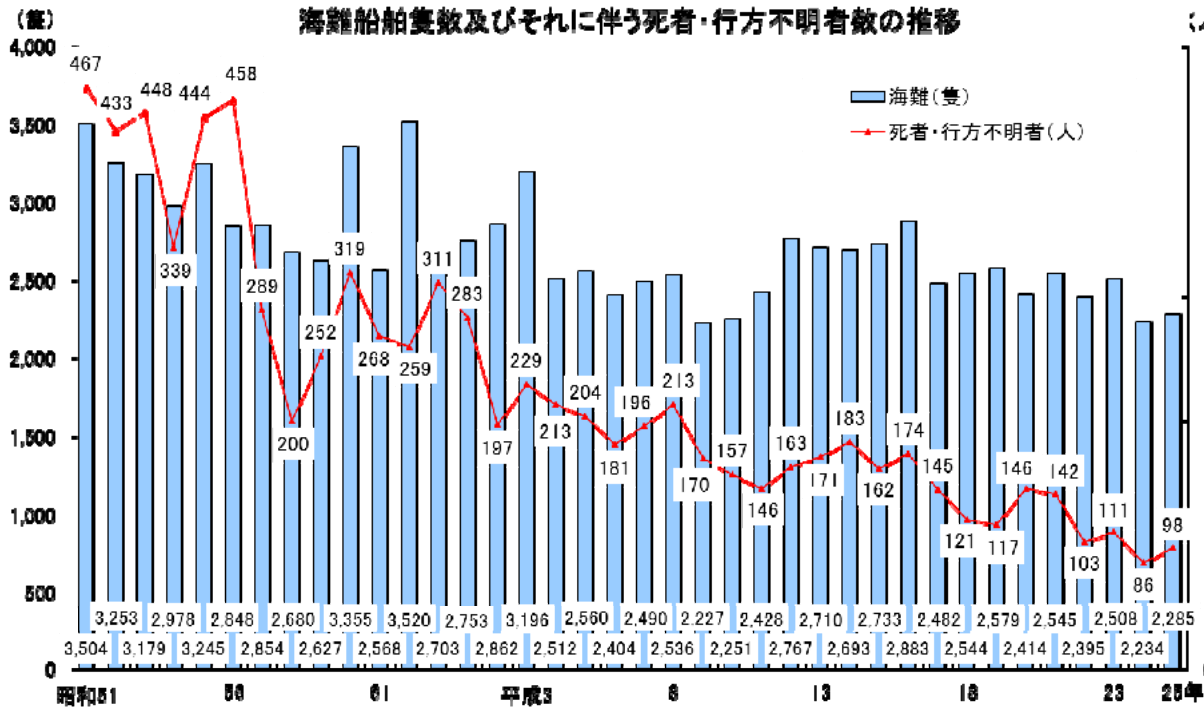
我が国周辺海域で発生した海難隻数及びこれに伴う死者・行方不明者は、累次の交通安全基本計画による取組により長期的には着実に減少してきており、平成25年にはそれぞれ2,285隻及び98人と、第9次計画期間においても減少傾向で推移している。また、「ふくそう海域」における大規模海難は発生していない。これらのことから、第9次計画は効果があったのではないかと考えられる。

# 平成25年中の船舶事故の状況

船舶事故隻数、船舶事故に伴う死者・行方不明者数の推移

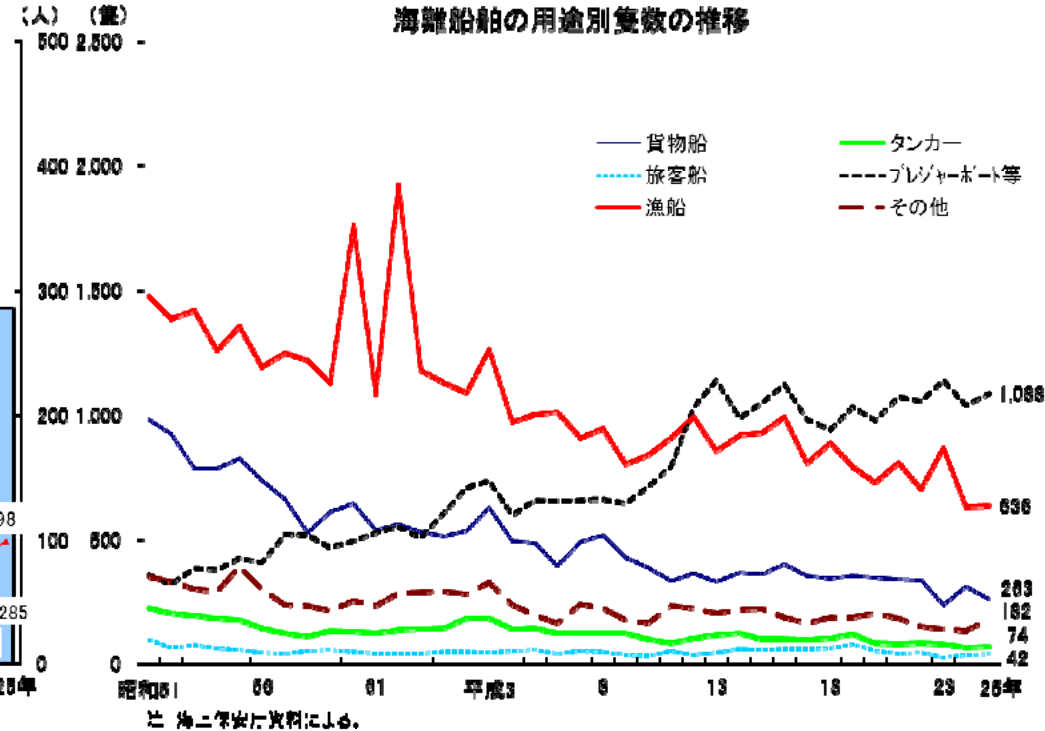
- ・船舶事故隻数 2,285隻 (対前年比 51隻増)
- ・死者・行方不明者数 98人 (対前年比 12人増)

海難船舶隻数及びそれに伴う死者・行方不明者数の推移



注 1 海上保安庁資料による。  
 2 死者・行方不明者には、内航船によって発生が不可能になったことにより、船中が浮遊するなどの海難が発生した場合の死亡した乗船者を含む。

海難船舶の用途別隻数の推移



# 施策群1 海難防止のための諸施策の継続的推進

## 施策群の評価

### 【ふくそう海域の安全対策】

第8次計画期間の年平均比、船舶事故隻数は約7%減少。特に貨物船等は約3割減少。実施している施策がふくそう海域の安全対策に寄与したといえる。

### 【港内の安全対策】

平成23年は山陰地方における豪雪による浸水事故により多数の船舶事故が発生したが、平成24年以降は減少。第8次計画期間の年平均比、船舶事故隻数は約1割減少。実施している施策が港内の安全確保に寄与したものと考えられる。

### 【外国船舶の安全対策】

第8次計画期間の年平均比、船舶事故隻数は約1割減少。うち、多国語化されたパンフレットの情報の対象海域等においては、同約2割減少。実施している施策が外国船舶の安全対策に寄与しているといえる。

### 【商船の安全対策】

第8次計画期間の年平均比、船舶事故隻数は約2割減少。船種別に見ると、貨物船及びタンカーが約2割減少、旅客船は3割減少。また、死者・行方不明者を伴う商船の事故隻数も商船全体の事故隻数の約1%と低い水準であることから、実施している施策が商船の安全対策に寄与しているといえる。

### 【小型船舶等の安全対策】

第8次計画期間の年平均比、船舶事故隻数は約8%減少。また、死者・行方不明者を伴う船舶事故全体の約9割を占めている死者・行方不明者を伴う小型船舶等の事故隻数は、同約1割減少。実施している施策が小型船舶等の安全確保に寄与しているといえる。

しかしながら、船種別に見ると、漁船等は減少している一方、プレジャーボートは約1割増加しており、さらなる取組が必要。

## 最終アウトカム指標（カッコ内の値は第8次計画期間の年平均からの変化）

・ふくそう海域の船舶事故隻数	約7%減少	( 564隻	平成25年	524隻)
・港内における船舶事故隻数	約1割減少	( 911隻	平成25年	824隻)
・外国船舶の事故隻数	約1割減少	( 232隻	平成25年	208隻)
・商船の事故隻数	約2割減少	( 497隻	平成25年	379隻)
・小型船舶等の事故隻数	約8%減少	(1,793隻	平成25年	1,648隻)

# 主な個別施策の状況

## ふくそう海域の安全対策

### ・管制船舶隻数

平成23年	平成24年	平成25年
118,923隻	117,138隻	125,915隻

## 港内の安全対策

### ・勧告の発令港数

平成23年	平成24年	平成25年
980港	1,110港	1,085港

## 外国船舶の安全対策

### ・航法ガイドページ(英・中・韓・露)へのアクセス件数

平成23年	平成24年	平成25年
1,427件	8,912件	13,580件

## 商船の安全対策

### ・運輸安全マネジメント評価実施事業者数

平成23年度	平成24年度	平成25年度
947事業者	424事業者	248事業者

### ・船舶の設備・構造等の検査の執行隻数

平成23年	平成24年	平成25年
44,804隻	43,087隻	50,492隻

## 小型船舶等の安全対策

### ・ライフジャケット着用率

平成23年	平成24年	平成25年
48%	51%	55%

## ・危険防止のための勧告隻数

平成23年	平成24年	平成25年
3,834隻	5,612隻	6,716隻

## ・勧告基準策定港数

	平成23年	平成24年	平成25年
基準の策定港数	25港	10港	27港
基準の見直し港数	39港	79港	118港

## ・日本に入港する外国船舶に対する検査隻数

平成23年	平成24年	平成25年
5,076隻	5,193隻	5,365隻

## ・運航労務監理官による監査件数

	平成23年度	平成24年度	平成25年度
運航管理監査	3,290件	3,104件	2,429件
船員労務監査	5,272件	5,022件	4,400件

## ・海難防止講習会の開催状況

	平成23年	平成24年	平成25年
開催回数	1,207回	1,252回	1,393回
受講者	44,333人	49,086人	46,485人

# 施策群2 人命救助体制の充実・強化

## 施策群の評価

**【ライフジャケット着用の普及促進】**  
 小型船舶等からの海中転落による死者・行方不明者数は、第8次計画期間の年平均比、平成25年は約3割減少。実施している施策が小型船舶等の安全対策に寄与したといえる。

**【海難情報の早期入手体制の強化、迅速的確な救助勢力の体制充実・強化】**  
 船舶事故に伴う死者・行方不明者数は、第8次計画期間の年平均比、約3割減少。特に漁船については、約5割減少。また、船舶事故以外の乗船中の事故による死者・行方不明者数は、第8次計画期間の年平均比、約2割減少。実施している施策が人命救助体制の充実・強化に寄与したといえる。

### 最終アウトカム指標（カッコ内の値は第8次計画期間の年平均からの変化）

・小型船舶等からの海中転落による死者・行方不明者数	約3割減少	(177人	平成25年	128人)
・船舶事故に伴う死者・行方不明者数	約3割減少	(112人	平成25年	76人)
・船舶事故以外の乗船中の事故による死者・行方不明者数	約2割減少	(261人	平成25年	219人)

## 主な個別施策の状況

### 救助・救急活動の充実

・海難発生後2時間以内での海保庁関知率

平成23年	平成24年	平成25年
64%	78%	78%

・巡視船艇・航空機の代替整備実績

	平成23年	平成24年	平成25年
巡視船艇	11隻	11隻	13隻
航空機	7機	3機	5機

・要救助海難に対する救助率

平成23年	平成24年	平成25年
95%	96%	96%

・小型船舶からの海中転落の救助率

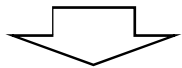
平成23年	平成24年	平成25年
31%	34%	42%

# 第9次交通安全基本計画(航空交通)に関する評価書(案) (概要)

## 第9次計画の構成

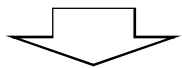
### 1. 航空事故のない社会を目指して

- 航空事故を減少させる
- 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。



### 2. 航空交通の安全についての目標

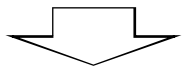
昭和61年以降継続している特定本邦航空運送事業者における乗客の死亡事故ゼロの記録を継続する。



### 3. 航空交通の安全についての対策

#### <3つの視点>

- ①航空輸送の安全に対する信頼回復
- ②航空容量の拡大に伴う安全で効率的なシステムの確立
- ③国家安全計画の導入



#### <8つの柱>

- ①総合的な安全マネジメントへの転換
- ②航空交通環境の整備
- ③航空機の安全な運航の確保
- ④航空機の安全性の確保
- ⑤救助・救急活動の充実
- ⑥被害者支援の推進
- ⑦航空事故等の原因究明と再発防止
- ⑧航空交通の安全に関する研究開発の推進

## 全体評価の考え方

航空安全行政においては、達成すべき安全指標と具体的目標値を航空安全当局が設定し、航空会社はじめ業務提供者が、これを受けてそれぞれの目標を掲げ、この達成に向け取り組むこと等を定める「航空安全プログラム」を平成26年度から推進している。

今後は同プログラムに基づき施策を推進、評価していくことを踏まえ、これと整合をとる観点から、本計画の全体評価は同プログラムにおいて以下の考え方によって設定している。

- ①指標の対象は航空事故発生数及び重大インシデント発生数
- ②それぞれの発生率は、運航時間と運航回数をもとに算出
- ③さらに、運航者により3つに区分
- ④加えて、国際比較のため、本邦航空運送事業者が運航する定期便の死亡事故発生率、及び全損事故発生率を追加

### <評価指標設定の考え方>





# 第9次計画に関する全体評価

**本計画の目標である、昭和61年以降継続している特定本邦航空運送事業者における乗客の死亡事故ゼロの記録の継続については、達成できている。**

また、諸施策を推進した結果、平成25年の我が国管制空域における飛行回数が平成22年に比べ約15%増加するなど、**航空交通環境の着実な整備等**が図られた。

一方、定期便運航事業者においては、事故が削減されているものの、重大インシデントの削減に向け取り組む必要がある。また、小型機や回転翼機の安全の一層の向上が必要である。

これらのことから、本計画は効果的に推進され、**目標を達成していると評価できるものの、引き続き目標の達成を継続するとともに、航空安全プログラムの推進により更なる対策を進めることが必要である。**

## アウトカム指標

【定期便を運航する本邦航空運送事業者】 (前計画期間との比較)

- 定期便での死亡事故発生率及び全損事故発生率 **ゼロを継続中**
- 航空事故発生率(件/百万運航時間) **改善**  
(件/百万運航回数) **改善**
- 重大インシデント発生率(件/百万運航時間) **改善なし**  
(件/百万運航回数) **改善なし**

➡ **再発防止策による改善を確認する**

【航空運送事業又は航空機使用の事業許可を受けている事業者】

- 航空事故発生率(件/百万運航時間) **改善なし**  
(件/百万運航回数) **改善**
- 重大インシデント発生率(件/百万運航時間) **改善なし**  
(件/百万運航回数) **改善なし**

➡ **事業者への指導等に努める**

【国・地方公共団体及び個人】

- 航空事故発生率(件/百万運航時間) **改善なし**  
(件/百万運航回数) **改善なし**
- 重大インシデント発生率(件/百万運航時間) **改善なし**  
(件/百万運航回数) **改善なし**

➡ **操縦士への対策等に努める**

## 航空交通事故の発生状況

○航空交通事故発生件数

区分 年	発生件数(件)							計
	大型飛行機	小型飛行機	超軽量動力機	ヘリコプター	ジャイロプレーン	滑空機	飛行船	
H23年	2	8	1	3	0	1	0	15
H24年	8	3	2	4	0	1	0	18
H25年	1	4	1	3	0	2	0	11

○航空交通事故による死傷者数

	死亡者	負傷者
平成23年	7人	14人
平成24年	1人	23人
平成25年	2人	14人

# 主な個別施策の状況

## <総合的な安全マネジメントへの転換>

### ○国家安全計画の導入

航空安全プログラムは平成26年4月1日からの施行であるが、同プログラムを構成する施策の中には平成25年度末までに実施されているものもあり、段階的に安全マネジメントの導入が図られている。同プログラムの施行により、サービス提供者が行う安全管理活動を継続的監視、監督、監査がより確実になされ、安全上のトラブルの減少に寄与するものと考えられる。

### ○自発的安全報告制度の確立

平成26年度からの同制度の開始に向け、第三者による制度の運営や収集した情報を秘匿化することなど、対象者が安全に関する事象を報告しやすくするための環境等についての方針を定めた。今後、安全上の支障の予防的安全対策の策定に寄与することが期待される。

### ○安全情報の分析・評価体制の強化

収集した義務的安全報告等の安全情報を有識者を交えた委員会において分析、評価し、安全上の支障の再発防止ならびに予防的対策を推進している。

国土交通省が分析・公表した輸送の安全にかかわる情報(航空法第111条の5) <参考>

	平成23年度	平成24年度	平成25年度
機材不具合	506	528	381
ヒューマンエラー	103	116	100
回避操作	255	192	185
鳥等の外来物による損傷	46	35	50
被雷	52	82	118
その他	11	38	16
計	973	991	850



## <航空交通環境の整備>

### ○航空交通の安全性の向上及びサービスの充実

#### ・首都圏空港・空域における容量拡大

羽田空港における4本の井桁配置滑走路を使用した運用方式の慣熟の推進、成田空港における同時平行離着陸方式の導入等により、安全性を確保しつつ首都圏空港・空域の容量拡大が図られている。

#### 首都圏空港(羽田空港・成田空港)の年間合計発着枠

平成23年度	平成24年度	平成25年度
約64万回	約68万回	約71.7万回

#### ・航空交通管理(ATM)センターにおける取組

悪天空域に関する情報共有や、交通流の集中を避けた迂回経路の調整のため、ATMセンターと航空会社の間でCDM(協調的意思決定)に係る協定を結び、安全かつ効率的な運航に寄与している。

#### 協調的意思決定に係る航空機運航者との協定締結数(累計)

平成23年度	平成24年度	平成25年度
9	11	12

#### ・空域の安全性評価・監視体制の強化

RVSM(短縮垂直間隔)空域において、HMU(地上設置型高度維持性能監視装置)の運用を開始し、航空機の高度逸脱等の監視を強化している。

#### RVSM空域の総飛行時間

	平成23年	平成24年	平成25年
総飛行時間 (H)	1,034,176	1,101,469	1,195,776

#### HMUの整備運用状況

- ・平成23年4月 瀬戸内HMU評価運用開始
- ・平成24年3月 瀬戸内HMU運用開始

## <航空交通環境の整備>

### ○航空交通の安全性の向上及びサービスの充実（続き）

#### ・RNAV(広域航法)の整備

柔軟な飛行経路の設定が可能となるRNAV経路を、航空路及び空港周辺の経路に導入し、安全かつ効率的な運航を実現している。

#### 航空路へのRNAV経路導入本数

平成23年度	平成24年度	平成25年度
193	201	222

#### RNAV経路導入空港累積数

	平成23年度	平成24年度	平成25年度
RNAV進入方式	13	16	16
RNP進入方式	9	11	15
RNP-AR進入方式	2	7	11

#### ・小型航空機運航環境の整備

悪天候下の災害・急患輸送等に対応するため、小型航空機の計器飛行の環境整備を進めるほか、運航者に対して物件情報の提供により送電線への接触事故の防止を図る等、小型航空機の航行の安全に寄与している。

#### 小型航空機の送電線接触事故件数

平成23年度	平成24年度	平成25年度
0	0	0

#### 運航者への送電線に関する情報の提供

平成17年度から、運航関連団体等を通じて送電線に関する情報を定期的(年1回)に運航者へ周知している。

#### ・飛行検査体制の充実

飛行検査対象の増加にも対応し、確実かつ効率的な飛行検査を実施している。さらに、平成26年度には飛行検査機拠点を中部空港に移転し、平成27年度には新技術に対応した機動性の高い新型の飛行検査機を導入することとしている。

## <航空交通環境の整備>

### ○航空交通の安全性の向上及びサービスの充実（続き）

#### ・将来の航空交通システムの構築に向けた取組

「将来の航空交通システムに関する長期ビジョン(CARATS)」の実現に向け、産学官の連携により新たな施策の導入を進めている。

#### 当該年度に導入の意思決定を行ったCARATS施策数(累計)

平成23年度	平成24年度	平成25年度
4	9	22

### ○航空交通の安全確保等のための施設整備の推進

#### ・航空保安システムの整備

新千歳空港及び新石垣空港のILSの整備により、航空機の安全を確保しつつ就航率の向上を図っているほか、音声通信に代わるデータ通信による管制承認の導入を進めている。

#### ILSの高カテゴリー化等空港

- ・平成23年11月 新千歳空港CAT-Ⅲa導入
- ・平成24年9月 新千歳空港CAT-Ⅲb導入
- ・平成25年3月 新石垣空港開港

#### 新千歳空港及び新石垣空港欠航便数(視程低下によるもの)

	平成23年度	平成24年度	平成25年度
新千歳空港	4	0	0
新石垣空港	3(*)	3(*)	2

#### データ通信による管制承認導入累積空港数及び利用便数

(\*)旧石垣空港欠航便数

	平成23年度	平成24年度	平成25年度
空港数	0	2	2
利用便数	0	41,925	105,695

## <航空交通環境の整備>

### ○航空交通の安全確保等のための施設整備の推進（続き）

#### ・大都市圏拠点空港等の施設整備

大都市圏空港等の施設整備や既存ストックの活用により、航空機の安全かつ円滑な運航を確保しつつ、空港の機能高質化等を図っている。

#### 首都圏空港の施設整備

##### <東京国際空港(羽田)>

・国際線旅客ターミナルビルの拡張、駐機場等の整備。

##### <成田国際空港>

・同時平行離着陸方式の効率的な運用に資する監視装置、LCC専用ターミナル、誘導路、駐機場等の整備。

#### 関西国際空港・大阪国際空港の施設整備

・関西国際空港における第2ターミナル(LCC専用)の整備、駐機場の整備。

・施設の更新・改良による機能保持

#### 中部国際空港の施設整備

・ボーイング787型機部位保管庫のための整備

・施設の更新・改良による機能保持

#### 一般空港等施設整備実施空港数

平成23年度	平成24年度	平成25年度
38	65	63

#### 一般空港等における主な施設整備実施空港

・岩国飛行場 平成24年12月供用開始

・新石垣空港 平成25年3月供用開始

# < 航空機の安全な運航の確保 >

## ○ 航空運送事業者等に対する監督体制の強化

体系的な安全監査を実施することにより、特定本邦航空運送事業者に係る安全上の支障を及ぼす事態の低減が図られている。

特定本邦航空運送事業者に係る安全上の支障を及ぼす事態(航空法第111条の4)の報告件数

平成23年度	平成24年度	平成25年度
837	827	683

特定本邦航空運送事業者への安全監査件数

平成23年度	平成24年度	平成25年度
334	353	394

## ○ 航空安全情報を通じた予防的安全対策の推進

安全上のトラブル情報等を分析、公表し、予防的安全対策に活用する等により、特定本邦航空運送事業者に係る安全上の支障を及ぼす事態の低減が図られている。

特定本邦航空運送事業者に係る安全上の支障を及ぼす事態(航空法第111条の4)の報告件数

平成23年度	平成24年度	平成25年度
837	827	683

不安全事象等を受けて実施した主な安全監査件数

平成23年度	平成24年度	平成25年度
10	4	3