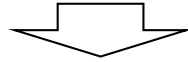


# 第10次交通安全基本計画に関する 評価書(案)(概要)

# 第10次交通安全基本計画(道路交通)の体系

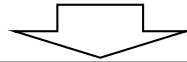
## 1. 道路交通事故のない社会を目指して

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

- 令和2年までに24時間死者数を2,500人以下とし、世界一安全な道路交通を実現する。
- 令和2年までに死傷者数を50万人以下にする。



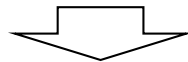
## 3. 道路交通の安全についての対策

### < 重点的に対応すべき対象 >

- (1) 高齢者及び子どもの安全確保
- (2) 歩行者及び自転車の安全確保
- (3) 生活道路における安全確保

### < 交通事故が起きにくい環境をつくるために重視すべき事項 >

- ( ) 先端技術の活用推進
- ( ) 交通実態等を踏まえたきめ細かな対策の推進
- ( ) 地域ぐるみの交通安全対策の推進



### < 8つの柱 >

道路交通環境の整備  
車両の安全性の確保  
被害者支援の充実と推進

交通安全思想の普及徹底  
道路交通秩序の維持  
研究開発及び調査研究の充実

安全運転の確保  
救助・救急活動の充実

## 道路交通の評価

- ・P2に道路交通全体の評価結果の概要を記載
- ・P3～7に<重点的に対応すべき対象>毎の評価結果の概要を記載
- ・P8に<交通事故が起きにくい環境をつくるために重視すべき事項>の評価結果の概要を記載

# 第10次交通安全基本計画(道路交通)に関する評価

- 令和元年中の道路交通事故の24時間以内の死者数は、3,215人と現行の交通事故統計となった昭和23年以降で最少であり、平成27年より21.9%減少(年平均:6%減少)した。しかしながら、仮に、年平均6%の減少率で死者数が減少したとしても、令和2年に2,500人以下にするという目標には及ばない。
- 一方の死傷者数については、令和元年に46万4990人と、50万人以下とする目標を達成した。
- 年齢層別にみると、高齢者(65歳以上)が死者数の55.4%を占める(令和元年)。
- 状態別にみると、歩行中の死者数が36.6%と最も多く、次いで自動車乗車中が33.7%となっており、両者を合わせると全体の70.3%を占めている(令和元年)。
- 高齢者の死者数を状態別にみると、歩行中の死者数が46.0%と最も多く、次いで自動車乗車中が31.0%となっており、両者を合わせると全体の76.9%を占めている(令和元年)。
- 死者数等の減少に向けて、効果の大きい対策をさらに進捗させるとともに、新たな対策を行っていく必要がある。

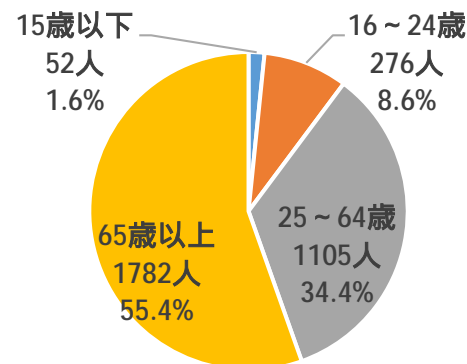
道路交通事故の推移

	平成24年	平成25年	平成26年	平成27年	平成28年	平成29年	平成30年	令和元年	H27 R1 <sup>1</sup>	H24~27 H28~R1 <sup>2</sup>
死者数	4,438	4,388	4,113	4,117	3,904	3,694	3,532	3,215	-21.9%	-15.9%
死傷者数	829,830	785,880	715,487	670,140	622,757	584,544	529,378	464,990	-30.6%	-26.6%

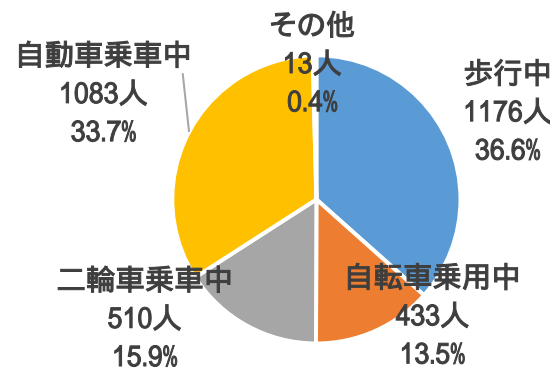
1 「平成27年から令和元年に対する増減率」

2 「平成24-27年の4年間平均」から「平成28-令和元年の4年間平均」に対する増減率

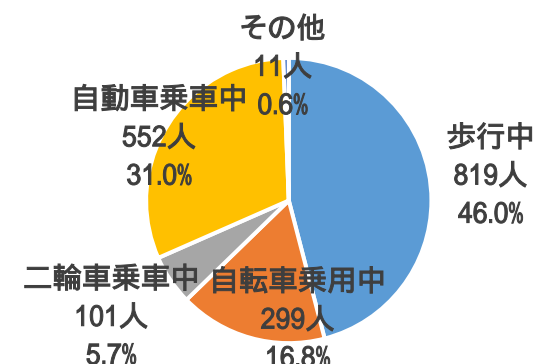
年齢層別死者数(令和元年)



状態別死者数(令和元年)



65歳以上の状態別死者数(令和元年)



# (1) 高齢者の安全対策

## 評価の概要

- 高齢者の人口10万人当たりの交通事故死者数は平成27年から30年にかけて16.7%減少している。
- 高齢者の免許保有人口10万人当たりの交通事故件数は、平成27年から30年にかけて11.2%減少している。
- 例えば、以下の対策等が、高齢者の交通事故死者数等の減少に大きく貢献していると考えられる。
  - ・認知症対策の強化を内容とする改正道路交通法の施行
  - ・運転免許証の自主返納に関する環境整備
  - ・安全運転サポート車の普及
  - ・高齢者が多く利用する施設等を含む区域におけるゾーン30の整備の推進 等

## 主なアウトカム指標

	平成25年	平成26年	平成27年	平成28年	平成29年	平成30年	H27 30 <sup>2</sup>	H25～27 H28～30 <sup>3</sup>
高齢者の人口10万人当たりの交通事故死者数	7.2	6.7	6.6	6.2	5.8	5.5	-16.7%	-14.9%
高齢者の免許人口10万人当たりの交通死亡事故件数 <sup>1</sup>	6.4	5.8	5.8	5.5	4.9	5.2	-11.2%	-13.9%

1 自動車又は原動機付自転車運転者(第1当事者)の65歳以上の免許保有者10万人あたり交通死亡事故発生件数

2 「平成27年に対する平成30年の増減率」、以降同じ

3 「平成25-27年の3年間平均」に対する「平成28-30年の3年間平均」の増減率、以降同じ

## 主な個別施策等の状況

- 認知機能検査に基づく臨時適性検査等による運転免許の取り消し等処分件数

安全運転の確保 ( ) 先端技術の活用推進 ( ) きめ細かな対策の推進

平成25年	平成26年	平成27年	平成28年	平成29年	平成30年	H27 H30	H25～H27 H28～H30
118	356	565	597	1,805	1,932	241.9%	317.1%

- 運転免許証の自主返納件数

安全運転の確保 ( ) 先端技術の活用推進 ( ) きめ細かな対策の推進 ( ) 地域ぐるみの対策

平成25年	平成26年	平成27年	平成28年	平成29年	平成30年	H27 30	H25～27 H28～30
137,937	208,414	285,514	345,313	423,800	421,190	47.5%	88.4%

## (2) 子供の安全対策

### 評価の概要

- 子供(15歳以下)の人口10万人当たりの交通事故死者数は平成27年から30年にかけて2.4%増加しているが、平成25～27年の3年間平均に対する平成28～30年の3年間平均では、11.4%減少している。
- 例えば、通学路を含む区域におけるゾーン30の整備の推進等が、子供の交通事故死者数等の減少に大きく貢献していると考えられる。
- なお、令和元年には、子供が犠牲となる事故が相次いで発生したことから、関係閣僚会議を開催し、「未就学児を中心に子供が日常的に集団で移動する経路の緊急安全点検の実施」や「子供の安全な通行を確保するための道路交通安全環境の整備の推進」等に取り組むことを決定し、対策を実施している。

### 主なアウトカム指標

子供の人口10万人当たりの交通事故死者数

平成25年	平成26年	平成27年	平成28年	平成29年	平成30年	H27 30	H25～27 H28～30
0.53	0.48	0.47	0.44	0.40	0.48	2.4%	-11.4%

### 主な個別施策等の状況

#### 子供の安全な通行を確保するための道路交通安全環境の整備の推進

道路交通環境の整備( ) 先端技術の活用推進( ) きめ細かな対策の推進( ) 地域ぐるみの対策

#### 緊急安全点検の実施状況を踏まえ、道路管理者及び警察による対策を実施

道路管理者:約28,000箇所、警察:約7,000箇所(令和元年10月時点で報告を受けた対策必要箇所)

このほか施設により移動経路の変更等の対策を実施する箇所がある

### (3) 歩行者の安全対策

#### 評価の概要

○歩行者の人口10万人当たりの交通事故死者数は平成27年から30年にかけて第1当事者、第2当事者ともに減少しており、合計で17.6%減少している。

○例えば、以下の対策等が、歩行者の交通事故死者数等の減少に大きく貢献していると考えられる。

- ・ゾーン30の整備の推進
- ・横断歩行者等妨害等違反に対する取締の強化 等

#### 主なアウトカム指標

歩行者の人口10万人当たりの交通事故死者数

	平成25年	平成26年	平成27年	平成28年	平成29年	平成30年	H27 30	H25～27 H28～30
第1当事者	0.14	0.11	0.14	0.10	0.12	0.12	-13.3%	-14.5%
第2当事者以下	1.11	1.06	1.07	0.97	0.95	0.88	-18.1%	-13.8%
合計	1.25	1.18	1.21	1.07	1.07	1.00	-17.6%	-13.9%

#### 主な個別施策の状況

##### 横断歩行者等妨害等違反の取締件数

道路交通秩序の維持 ( )きめ細かな対策の推進

平成25年	平成26年	平成27年	平成28年	平成29年	平成30年	H27 30	H25～27 H28～30
79,025	94,433	99,763	111,142	145,292	181,290	81.7%	60.2%

# (4) 自転車の安全対策

## 評価の概要

自転車乗用中の第1当事者、第2当事者の人口10万人当たりの交通事故死者数は、平成27年から30年にかけて、それぞれ25.1%、16.8%減少している。

例えば、以下の対策等が、自転車の交通事故死者数等の減少に大きく貢献していると考えられる。

- ・自転車利用者に対する取締の強化
- ・自転車運転者講習制度 の施行
- ・自転車通行空間の整備延長の増加 等

交通の危険を生じさせるおそれのある一定の違反行為(信号無視、遮断踏切立入り等)を反復して行った自転車の運転者に対し、講習を実施する制度

## 主なアウトカム指標

自転車乗用中の人口10万人当たりの交通事故死者数

	平成25年	平成26年	平成27年	平成28年	平成29年	平成30年	H27 30	H25 ~ 27 H28 ~ 30
第1当事者	0.18	0.16	0.19	0.19	0.17	0.15	-25.1%	-5.1%
第2当事者以下	0.29	0.26	0.26	0.21	0.20	0.21	-16.8%	-22.5%
合計	0.47	0.42	0.45	0.40	0.38	0.36	-20.4%	-15.6%

## 主な個別施策の状況

### ○ 自転車利用者に対する検挙件数

道路交通秩序の維持

平成25年	平成26年	平成27年	平成28年	平成29年	平成30年	H27 30	H25 ~ 27 H28 ~ 30
7,193	8,070	12,018	13,820	14,105	17,568	46.2%	66.8%

平成30年における検挙件数の内、53.0%が信号無視、26.8%が遮断踏切立入りによるもの。

### ○ 自転車運転者講習受講者数

交通安全思想の普及徹底

平成27年	平成28年	平成29年	平成30年
7	80	122	296

H27.6より運用開始

# (5) 生活道路における安全対策

## 評価の概要

○生活道路における人口10万人当たりの交通事故死者数は平成27年から30年にかけて13.1%減少している。例えば、ゾーン30の整備の推進等が、生活道路の交通事故死者数等の減少に大きく貢献していると考えられる。

## 主なアウトカム指標

生活道路における人口10万人当たりの死者数

平成25年	平成26年	平成27年	平成28年	平成29年	平成30年	H27 30	H25 ~ 27 H28 ~ 30
0.56	0.49	0.53	0.47	0.49	0.46	-13.1%	-10.8%

## 主な個別施策の状況

○ 生活道路における交通安全対策の推進 道路交通環境の整備 ( ) 先端技術の活用推進 ( ) きめ細かな対策の推進 ( ) 地域ぐるみの対策

生活道路対策エリア<sup>1</sup>の登録箇所数

平成28年	平成29年	平成30年
268	487	907

<sup>1</sup> 登録されることにより、国からビッグデータの分析結果の提供や可搬型ハンブの貸出し等の支援を受けることが可能となる。

・ゾーン30の整備箇所数:3,649箇所(平成30年度末時点)<sup>2</sup>

<sup>2</sup> 平成23年に定めた整備目標:約3,000箇所)

・ゾーン30の整備前年度の1年間と整備翌年度の1年間における交通事故発生件数の比較<sup>3</sup>  
全事故6,369件 4,854件(23.8%減)

うち歩行者自転車事故3,052件 2,460件(19.4%減)

<sup>3</sup> 平成28年度末までに全国で整備した「ゾーン30」(3,105か所)における比較



## (参考) 交通事故が起きにくい環境をつくるために重視すべき事項に関する評価

### ( ) 先端技術の活用推進

○交通事故が起きにくい環境をつくるための「先端技術」は、「車両(例:衝突被害軽減ブレーキ)」、「人(例:ドライブレコーダー)」及び「道路(例:ラウンドアバウト)」の3つの観点があり、それぞれについて評価を行った。

#### 評価の一例 「衝突被害軽減ブレーキ」

普及に関する施策	基準の策定、自動車アセスメントの拡充、衝突被害軽減ブレーキを搭載したサポカーについて広報する等官民をあげての普及啓発 等
アウトプット	新車乗用車の生産台数に占める衝突被害軽減ブレーキを搭載した新車乗用車の生産台数の割合は、平成27年に45.4%であったものが、平成30年には84.6%に増加
アウトカム	普通乗用車では、衝突被害軽減ブレーキ有りは無しに比べて、51.3% の追突事故低減効果

(公財)交通事故総合分析センター第21回研究発表会「AEBによる追突事故低減効果の分析」

### ( ) 交通実態等を踏まえたきめ細かな対策の推進(きめ細かな対策)

例:急ブレーキデータ等のビックデータを活用した潜在的危険箇所対策

### ( ) 地域ぐるみの交通安全対策の推進(地域ぐるみの対策)

例:住民や道路利用者が主体的に行う「ヒヤリ地図」の作成

○都道府県より、「きめ細かな対策(92事例)」・「地域ぐるみの対策(125事例)」の事例を収集し、これらの成功要因や課題を明らかにするための分析を実施した。

○分析結果によると、「きめ細かな対策」・「地域ぐるみの対策」を行うにあたり、「専門家の知見やノウハウの活用」等を一層推進していくことの必要性が示唆された。

# 第10次交通安全基本計画(鉄道交通)の体系

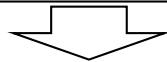
## 1. 鉄道事故のない社会を目指して

- 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



## 2. 鉄道交通の安全についての目標

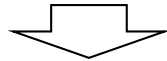
- (1) 乗客の死者数ゼロを目指す
- (2) 運転事故全体の死者数減少を目指す



## 3. 鉄道交通の安全についての対策

### < 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

## 鉄道交通の評価

- ・P10に鉄道交通全体の評価結果の概要を記載
- ・P11～12に<目標>毎の評価結果の概要を記載

# 第10次交通安全基本計画(鉄道交通)に関する評価

鉄道(軌道を含む。以下に同じ。)交通においては、「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。」を目標とし、安全対策の推進を図った。

第10次交通安全基本計画期間における鉄道交通の運転事故の発生件数と死亡者数は減少しており、かつ乗客の死亡者数もゼロであったことから、掲げた目標は達成した。

一方、列車の運行が高速・高密度である鉄道においては、一たび列車の衝突や脱線等が発生すると、多数の死傷者を生じるおそれがある。また、踏切障害事故とホーム上またはホームから転落して列車に接触するという事故などの人身障害事故を合わせると、鉄道交通の運転事故全体の約9割を占めている。そのうち人身障害事故については、近年、減少傾向にあるものの、長期的には減少傾向にあると言い難い状況である。

このため、国民が安心して鉄道交通を利用できるよう、引き続き、一層安全で安定した鉄道輸送を目指し、総合的な視点から安全対策を推進していく必要がある。

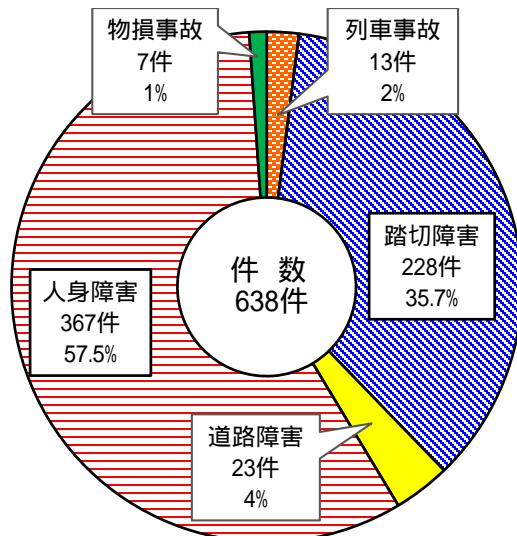
## 運転事故の推移

-	平成23年度	平成24年度	平成25年度	平成26年度	平成27年度	平成28年度	平成29年度	平成30年度	H27	H30 <sup>1</sup>	H23~27 H28~H30 <sup>2</sup>
発生件数	867	811	790	758	727	715	670	638	-	-12.2%	-14.7%
死者数 <sup>3</sup>	314 (0)	295 (0)	276 (0)	287 (0)	286 (0)	307 (0)	278 (0)	252 (0)	-	-11.9% (0.0%)	-4.3% (0.0%)
死傷者数	780	746	731	707	625	644	555	535	-	-14.4%	-19.5%

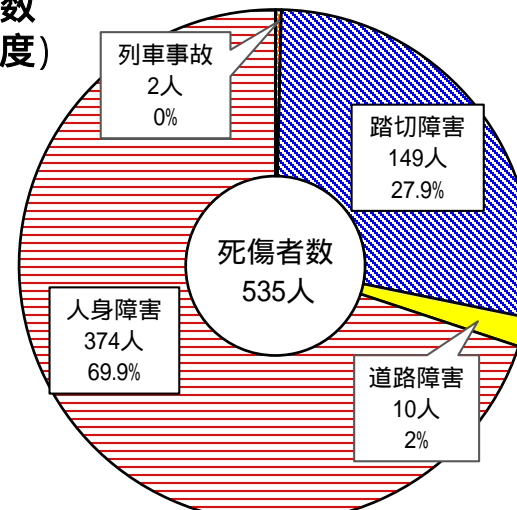
1 「平成27年度から30年度に対する増減率」

2 「平成23年度～27年度の5年間平均」から「平成28年度～平成30年度の3年間平均」に対する増減率

3 ( )内は、内数とし、乗客の死者数を示す。



## 運転事故の種類別の件数及び死傷者数(平成30年度)



「(1) 乗客の死者数ゼロを目指す」及び

「(2) 運転事故全体の死者数減少を目指す」ための安全対策

## 評価の概要

○平成18年度以降の運転事故による乗客の死者数は「0(ゼロ)」で推移している。

第10次計画期間中においては、鉄道施設の維持管理や老朽化対策の適切な実施、ホームドアの整備、メリハリの効いた効果的な保安監査など、鉄道交通の安全に関する取組を総合的に推進したことにより、運転事故の発生件数及び死傷者数も減少傾向である。

このため、現計画で実施している施策は、重大な列車事故の未然防止に寄与していると言える。

## 主なアウトカム指標

	平成23年度	平成24年度	平成25年度	平成26年度	平成27年度	平成28年度	平成29年度	平成30年度	H27	H30 <sup>1</sup>	H23～27 H28～H30 <sup>2</sup>
運転事故発生件数	867	811	790	758	727	715	670	638		- 12.2%	- 14.7%
死者数 <sup>3</sup>	314 (0)	295 (0)	276 (0)	287 (0)	286 (0)	307 (0)	278 (0)	252 (0)		- 11.9% (0.0%)	- 4.3% (0.0%)
死傷者数	780	746	731	707	625	644	555	535		- 14.4%	- 19.5%

1 「平成27年度から30年度に対する増減率」

2 「平成23年度～27年度の5年間平均」から「平成28年度～平成30年度の3年間平均」に対する増減率

3 ( )内は、内数とし、乗客の死者数を示す。

# 「(1) 乗客の死者数ゼロを目指す」及び

# 「(2) 運転事故全体の死者数減少を目指す」ための安全対策

## 主な個別施策等の状況

老朽化対策(老朽化対策事業)の実施箇所数

鉄道交通環境の整備 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

(箇所)

平成 25年度	平成 26年度	平成 27年度	平成 28年度	平成 29年度	平成 30年度
1	1	1	28	13	28

浸水対策(浸水対策事業)の実施箇所数

鉄道交通環境の整備  
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

(箇所)

平成 25年度	平成 26年度	平成 27年度	平成 28年度	平成 29年度	平成 30年度
		1	11	3	4

主要ターミナル駅の耐震化率

鉄道交通環境の整備  
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

(%)

平成 25年度	平成 26年度	平成 27年度	平成 28年度	平成 29年度	平成 30年度
92	93	93	94	94	94

1日当たりの平均利用者数が3,000人以上の鉄軌道駅のうち、段差が解消されているものの割合

鉄道交通環境の整備  
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

(%)

平成 25年度	平成 26年度	平成 27年度	平成 28年度	平成 29年度	平成 30年度
83	84	86	87	89	90

鉄道施設総合安全対策事業(鉄道軌道安全輸送設備等整備事業)の補助事業者数

鉄道交通環境の整備  
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

(事業者)

平成 25年度	平成 26年度	平成 27年度	平成 28年度	平成 29年度	平成 30年度
		—	67	64	95

視覚障害者をはじめ、すべ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整備状況

鉄道交通環境の整備  
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

(駅)

	平成 25年度	平成 26年度	平成 27年度	平成 28年度	平成 29年度	平成 30年度
ホームドア整備 駅数	583	615	665	686	725	783

保安監査の実績

鉄道の安全な運行の確保 重大な事故の未然防止

(回)

	平成 25年度	平成 26年度	平成 27年度	平成 28年度	平成 29年度	平成 30年度
計画 監査	62	81	69	69	65	59
臨時 監査			9	1	1	2
特別 監査	1	0	0	0	0	0
行政 指導	31件	38件	39件	25件	27件	18件

運輸安全マネジメント評価の実績

鉄道の安全な運行の確保 重大な事故の未然防止

(事業者数)

平成 25年度	平成 26年度	平成 27年度	平成 28年度	平成 29年度	平成 30年度
81	53	51	34	47	53

# 第10次交通安全基本計画(踏切道)の体系

## 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

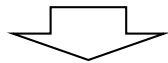
令和2年までに踏切事故件数を平成27年と比較して約1割削減することを目指す。



## 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

## 踏切道の評価

・P14～16に踏切道の評価  
結果の概要を記載

# 第10次交通安全基本計画(踏切道)に関する評価

踏切道においては、「令和2年(令和2年)までに踏切事故件数を平成27年と比較して約1割削減することを目指す。」を目標とし、安全対策の推進を図った。

踏切事故の発生件数は、減少傾向であるが、第10次交通安全基本計画期間の踏切事故の発生件数は平成27年の同事故の発生件数と比較し、ほぼ横ばいである。

このため、第10次交通安全基本計画の目標は、達成が難しいと思われる。

しかしながら、踏切事故の発生件数は、前述のとおり減少傾向であり、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10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。

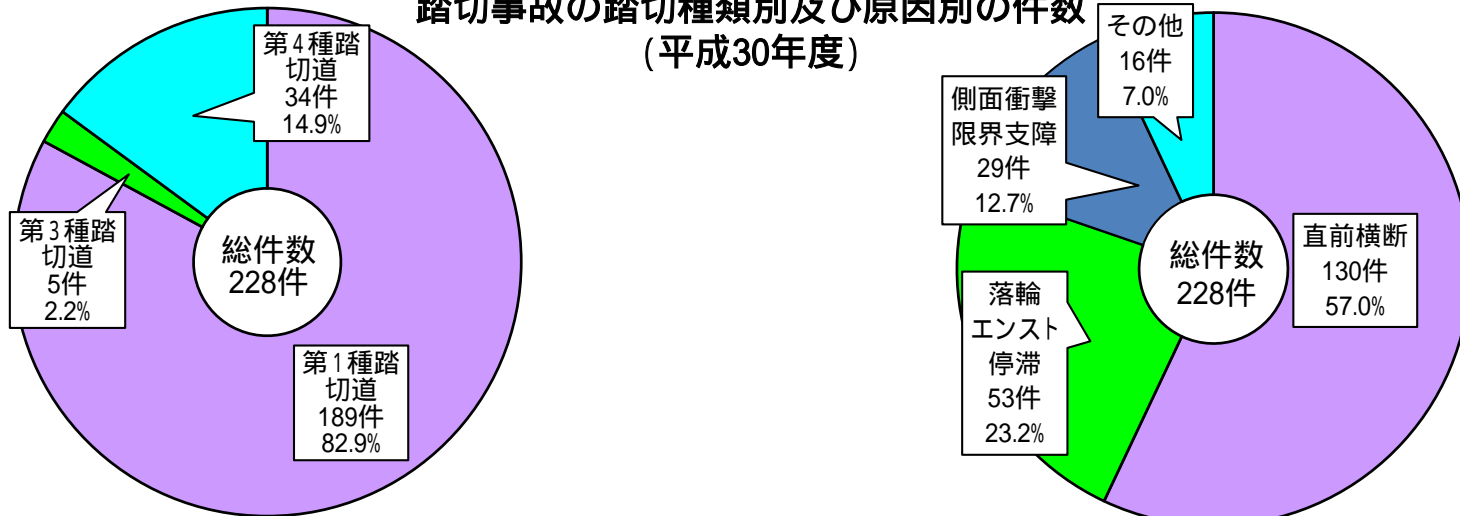
一方、踏切事故は、鉄道運転事故の約4割を占め、改良すべき踏切道もまだ残されていることから、こうした現状を踏まえると、引き続き、「踏切事故のない社会」を目指し、総合的な視点から安全対策を推進していく必要がある。

## 踏切事故の推移

	平成23年度	平成24年度	平成25年度	平成26年度	平成27年度	平成28年度	平成29年度	平成30年度	H27 H30 <sup>1</sup>	H23~27 H28~H30 <sup>2</sup>
発生件数	331	295	290	248	236	223	250	228	- 3.4%	- 16.5%
死者数 <sup>3</sup>	119 (0)	121 (0)	93 (0)	92 (0)	101 (0)	96 (0)	111 (0)	89 (0)	- 11.9% (0.0%)	- 6.2% (0.0%)
死傷者数	212	220	197	211	163	189	169	149	- 8.6%	- 15.8%

<sup>1</sup> 「平成27年度から30年度に対する増減率」 <sup>2</sup> 「平成23年度～27年度の5年間平均」から「平成28年度～平成30年度の3年間平均」に対する増減率 <sup>3</sup> ( )内は、内数とし、乗客の死者数を示す。

## 踏切事故の踏切種類別及び原因別の件数 (平成30年度)



# 踏切事故件数削減を目指すための安全対策

## 評価の概要

○第10次計画期間中においては、道路管理者や鉄道事業者など関係機関が連携し、踏切道の立体交差化や構造改良、踏切保安設備の整備などの取組を推進したことにより、踏切事故の発生件数及び踏切事故による死傷者数は、減少傾向である。  
このため、現計画で実施している施策は、踏切事故の減少に寄与していると言える。

## 主なアウトカム指標

	平成23年度	平成24年度	平成25年度	平成26年度	平成27年度	平成28年度	平成29年度	平成30年度	H27 H30 <sup>1</sup>	H23～27 H28～H30 <sup>2</sup>
踏切事故発生件数	331	295	290	248	236	223	250	228	-3.4%	-16.5%
死者数 <sup>3</sup>	119 (0)	121 (0)	93 (0)	92 (0)	101 (0)	96 (0)	111 (0)	89 (0)	-11.9% (0.0%)	-6.2% (0.0%)
死傷者数	212	220	197	211	163	189	169	149	-8.6%	-15.8%

1 「平成27年度から30年度に対する増減率」

2 「平成23年度～27年度の5年間平均」から「平成28年度～平成30年度の3年間平均」に対する増減率

3 ( )内は、内数とし、乗客の死者数を示す。



# 踏切事故件数削減を目指すための安全対策

## 主な個別施策等の状況

### 立体交差化等を行った踏切道数

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

( )それぞれの踏切の状況等を勘案した効果的対策の推進 (箇所)

	平成 25年度	平成 26年度	平成 27年度	平成 28年度	平成 29年度	平成 30年度
立体交差化により除却された踏切道数	34	26	40	25	14	11
構造改良	204	203	230	245	211	238
歩行者等立体横断施設の整備	2	2	0	2	1	3

### 踏切種別別の踏切道数

踏切保安設備の整備及び交通規制の実施

( )それぞれの踏切の状況等を勘案した効果的対策の推進 (箇所)

	平成 25年度	平成 26年度	平成 27年度	平成 28年度	平成 29年度	平成 30年度
第1種	29,880	29,836	29,811	29,800	29,801	29,748
第3種	794	775	757	737	723	698
第4種	2,981	2,917	2,864	2,795	2,726	2,652
合計	33,665	33,528	33,432	33,332	33,250	33,098

### 踏切遮断機・踏切警報器の整備箇所数

踏切保安設備の整備及び交通規制の実施

( )それぞれの踏切の状況等を勘案した効果的対策の推進 (箇所)

平成 25年度	平成 26年度	平成 27年度	平成 28年度	平成 29年度	平成 30年度
57	35	40	47	23	39

### 踏切警報時間制御装置を整備した踏切道数

踏切保安設備の整備及び交通規制の実施

( )それぞれの踏切の状況等を勘案した効果的対策の推進 (箇所)

平成 25年度	平成 26年度	平成 27年度	平成 28年度	平成 29年度	平成 30年度
5	12	57	3	4	15

### 踏切保安設備の整備箇所数

踏切保安設備の整備及び交通規制の実施

( )それぞれの踏切の状況等を勘案した効果的対策の推進 (箇所)

平成 25年度	平成 26年度	平成 27年度	平成 28年度	平成 29年度	平成 30年度
57	35	730	505	413	406

# 第10次交通安全基本計画(海上交通)の体系

## 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搜索救助・救急活動を推進する。



## 2. 海上交通の安全についての目標

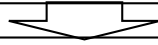
- (1) 我が国周辺で発生する船舶事故隻数を少なくとも2,000隻未満とする。
- (2) ふくそう海域における、衝突・乗揚事故の発生率(通航隻数100万隻当たり76隻以下)を維持確保、大規模海難の発生数をゼロとする。
- (3) 救助率95%以上とする。



## 3. 海上交通の安全についての対策

### < 4つの視点 >

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



### < 10の柱 >

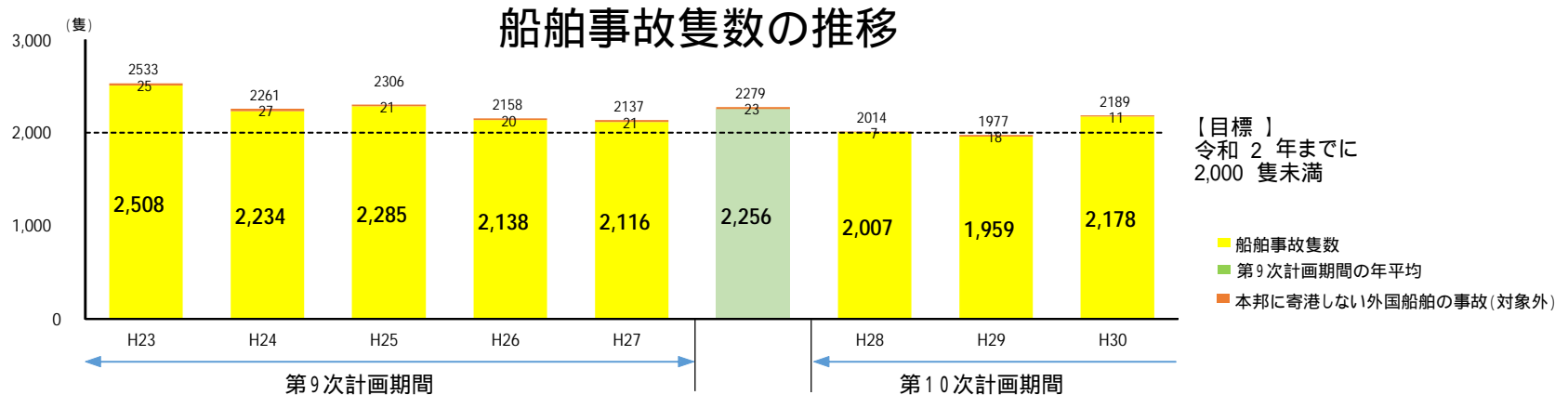
海上交通環境の整備  
海上交通の安全に関する知識の普及  
船舶の安全な運航の確保  
船舶の安全性の確保  
小型船舶の安全対策の充実  
海上交通に関する法秩序の維持  
救助・救急活動の充実  
被害者支援の推進  
船舶事故等の原因究明と再発防止  
海上交通の安全対策に係る調査研究等の充実

## 海上交通の評価

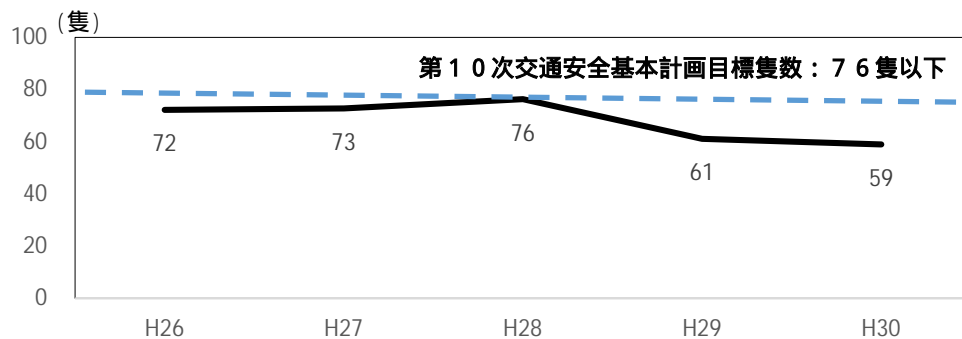
- ・P18に海上交通全体の評価結果の概要を記載
- ・P19～21に<目標>毎の評価結果の概要を記載

# 第10次交通安全基本計画(海上交通)に関する評価

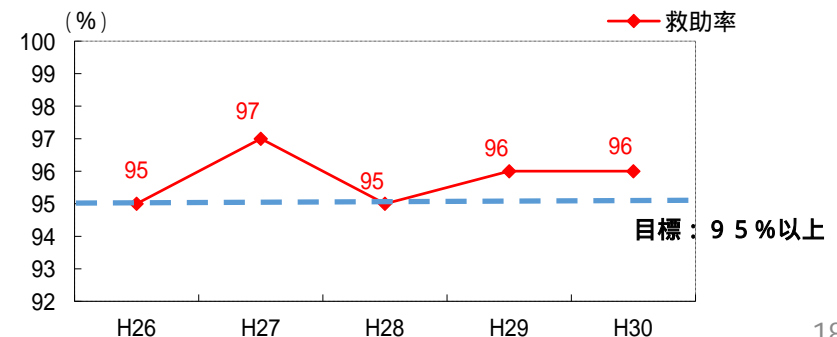
- 平成23年からの船舶事故隻数の推移をみると、第10次基本計画期間である平成28～30年の平均船舶事故隻数は、第9次交通安全基本計画期間(平成23～27年度)の年平均船舶事故隻数から約9%減少しているものの、目標値である「令和2年(平成32年)までに2000隻未満」の達成に至っていない。
- ふくそう海域における衝突・乗揚事故の発生率は、目標値である通航隻数100万隻あたり76隻以下の低発生水準を維持しており、大規模海難の発生も平成22年から引き続きゼロとなっている。
- 要救助海難に対する全体の救助率は、目標値とする救助率95%以上を達成している。
- 船舶事故隻数の減少に向けて、より一層の関係省庁と連携した取組が必要である。



### ふくそう海域における衝突、乗揚げ事故隻数の推移



### 要救助海難に対する全体の救助率



# (1) 船舶の安全対策

## 評価の概要

第10次交通安全基本計画期間の年平均船舶事故隻数は、第9次計画期間の年平均から約9%減少したが、目標値である「年間船舶事故隻数2000隻未満」の達成は平成29年のみであった。

- 船舶事故隻数のうち、小型船(漁船、遊漁船、プレジャーボート)が約7割と依然として高い割合を占める。
- 船舶事故隻数の減少については、継続的な海難防止指導及び情報提供等が貢献していると考えられるが、引き続き高い割合を占める小型船の事故原因に応じた取組が必要である。

## 主なアウトカム指標

- 我が国周辺における船舶事故隻数 本邦に寄港しない外国船舶の事故は除く

	平成25年	平成26年	平成27年	平成28年	平成29年	平成30年	H27 30	H25 ~ 27 H28 ~ 30
全体	2,285	2,138	2,116	2,007	1,959	2,178	2.9%	-6.0%
小型船(漁船、遊漁船、プレジャーボート)	1,734	1,599	1,596	1,573	1,529	1,600	0.3%	-4.6%

## 主な個別施策等の状況

船舶の安全な運航の確保 (1)ヒューマンエラーの防止  
小型船舶の安全対策の充実 (1)小型船舶の安全対策の推進

- AISや「海の安全情報」等により、船舶交通の安全に必要な情報提供の実施  
緊急情報配信サービス配信件数  
平成30年 5,403件
- 平成30年に開設した「ウォーターセーフティガイド」サイトのアクセス数  
平成30年 49,986件
- 海難防止講習会の開催回数  
平成30年開催実績: 1,755回、受講者数: 53,146人
- 小型船舶(PB, 漁船, 遊漁船)への安全運航に関する指導隻数  
平成30年指導隻数: 26,914隻

## (2) ふくそう海域における船舶の安全対策

### 評価の概要

第10次基本計画期間中、ふくそう海域における衝突・乗揚事故の発生率は目標値である通航隻数100万隻あたり76隻以下の低発生水準を維持し、また大規模海難についても平成22年以降発生しておらず、ともに目標を達成している。

○例えば、海上交通センターによる24時間体制の海域監視による管制や情報提供等が、船舶事故の低発生水準の維持及び大規模海難発生ゼロに貢献していると考えられる。

一方、平成30年9月には、非常に強い勢力で上陸した台風21号の影響により、関西国際空港周辺海域に錨泊していたタンカーが走錨し、同空港連絡橋に衝突するという、人流・物流に甚大な影響を与える事故が発生していることから、新たに走錨等に起因する事故の再発防止対策を検討、推進している。

### 主なアウトカム指標

○ ふくそう海域における衝突・乗揚事故隻数

	平成25年	平成26年	平成27年	平成28年	平成29年	平成30年	H27 30	H25～27 H28～30
事故隻数	59	38	39	41	33	41	5.1%	-15.4%
通航隻数100万隻あたりの事故発生数	116	72	73	76	61	59	-1.9%	-24.9%

### 主な個別施策等の状況

○ 海上交通センターからの情報提供件数 海上交通環境の整備 (2)ふくそう海域等の安全性の確保

	平成25年	平成26年	平成27年	平成28年	平成29年	平成30年	H27 30	H25～27 H28～30
特定情報 <sup>1</sup>	54,538	46,839	10,041	14,871	13,196	18,839	87.6%	-57.9%
準特定情報 <sup>2</sup>	1,068	2,479	3,163	3,722	4,921	4,167	31.7%	90.9%
航路情報 <sup>3</sup>	305,206	367,171	433,716	461,546	446,872	463,393	6.8%	24.0%

<sup>1</sup> 特定情報：VHF無線機により特定船舶へ個別に提供される、特定船舶が交通方法に従わないで航行するおそれのある場合の当該交通方法に関する情報、他の船舶の進路を避けることができない船舶の接近情報など、特定船舶の航行安全上聴取が必要と認められる情報

<sup>2</sup> 準特定情報：VHF無線機により特定船舶以外のAIS搭載船(準特定船舶)へ個別に提供される、特定情報に準じた情報

<sup>3</sup> 航路情報：VHF無線機により特定船舶及び準特定船舶へ個別に提供される上記以外の情報

○ 危険防止のための勧告隻数

平成30年勧告隻数：7,450隻

海上交通環境の整備 (2)ふくそう海域等の安全性の確保

# (3) 高い救助率の維持・確保

## 評価の概要

○第10次基本計画期間中、要救助海難に対する救助率は目標値とする95%以上を達成した。

○高い救助率の維持・確保には、以下の対策等が大きく貢献していると考えられる。

- ・救助・救急体制の充実
- ・海難救助体制の連携強化
- ・海難防止講習会や訪船指導等を通じ、小型船舶操縦者の自主的な安全対策の推進

## 主なアウトカム指標

○ 要救助海難に対する全体の救助率

平成25年	平成26年	平成27年	平成28年	平成29年	平成30年	H27 30	H25～27 H28～30
96%	95%	97%	95%	96%	96%	-1.0%	-0.3%

## 主な個別施策等の状況

**救助・救急体制の充実** 救助・救急活動の充実 (2)迅速的確な救助勢力の体制充実・強化  
特殊救難隊をはじめ機動救難士や救急救命士の養成及び訓練・研修を通じた技能向上

**海難救助体制の連携強化**  
民間救助組織の救助訓練の指導を行うなど、民間救助体制の強化  
医師、看護師等との慣熟訓練を実施するなど、関係団体と協力し洋上救急体制の充実

**海難防止講習会の開催回数** 救助・救急活動の充実 (2)迅速的確な救助勢力の体制充実・強化

平成25年	平成26年	平成27年	平成28年	平成29年	平成30年	H27 30	H25～27 H28～30
1,393	1,511	1,511	1,446	1,851	1,755	16.1%	11.4%

**小型船舶のライフジャケット着用率** 小型船舶の安全対策の充実 (1) 小型船舶の安全対策の推進

平成25年	平成26年	平成27年	平成28年	平成29年	平成30年	H27 30	H25～27 H28～30
55.00	58.29	58.54	55.80	62.17	71.88	22.8%	10.5%

# 第10次交通安全基本計画(航空交通)の体系

## 1. 航空事故のない社会を目指して

航空事故の減少

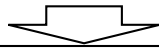
○事故につながりかねない安全上のトラブルの未然防止



## 2. 航空交通の安全についての目標

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。

航空事故発生率及び重大インシデント発生率に関する14の指標で直近5年間の実績の平均値について年率7%の削減を図る。



## 3. 航空交通の安全についての対策

### < 3つの視点 >

- ( ) 航空安全対策の深化・高度化
- ( ) 航空需要増への対応及び安全維持・向上の一体的推進
- ( ) 新技術・産業発展に伴う安全行政の新たな展開



### < 9つの柱 >

- 航空安全プログラムの更なる推進
- 航空機の安全な運航の確保
- 航空機の安全性の確保
- 航空交通環境の整備
- 無人航空機の安全対策
- 航空交通の安全に関する研究開発の推進
- 航空事故等の原因究明と再発防止
- 救助・救急活動の充実
- 被害者支援の推進

(航空運送分野)

1. (1) 定期便を運航する本邦航空運送事業者  
(2) (1)以外の航空運送事業許可又は航空機使用事業許可を受けている事業者  
(3) 国, 地方公共団体及び個人  
の3区分の運航者について、それぞれ
2. 運航時間及び運航回数に対する、
3. 航空事故発生率及び重大インシデント発生率  
(計12指標)を設定  
(交通管制分野)
- (4) 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及び重大インシデント発生率(管制取扱件数あたり)(2指標)を設定

## 航空交通の評価

- ・P23に航空交通全体の評価結果の概要を記載
- ・P24～29に< 目標 >の対象毎の評価結果の概要を記載

# 第10次交通安全基本計画(航空交通)に関する評価

- 本計画の目標である、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ことについては達成できている。
- 定期便を運航する本邦航空運送事業者及び交通管制分野においては、航空事故発生率、重大インシデント発生率ともに目標を達成しているが、その他の運航者においては、計画策定時と比較して改善しているもののまだ目標には達していない、あるいは計画策定時より発生率が増加する結果となった。  
また、増大する航空交通量に対応するための統合管制情報処理システムについて順次整備を進めたほか、首都圏空港の年間発着枠が平成30年度には約74.7万回に達するなど、交通環境の着実な整備等が図られた。これらのことから、本計画は全体としては目標を達成していると評価できるものの、引き続き目標が達成された状態を継続するとともに、航空安全プログラムの推進等により更なる対策を進めることが必要である。

航空事故発生件数及び死傷者数の推移(民間航空機)

区分 年	発生件数(件)								死傷者数(人)	
	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	計	死亡者	負傷者
平成29	3	8	3	5	1	2	0	22	22	6
30	5	3	4	3	0	1	0	16	11	5
令和元	5	1	2	2	0	3	0	13	1	12

- 注 1 国土交通省資料による。  
 2 日本の国外で発生した我が国の航空機に係る事故を含む。  
 3 日本の国内で発生した外国の航空機に係る事故を含む。  
 4 事故発生件数及び死傷者数には、機内における自然死、自己又は他人の加害行為に起因する死亡等に係るものは含まない。  
 5 死亡者数は、30日以内死亡者数であり、行方不明者等が含まれる。  
 6 大型飛行機は最大離陸重量5.7トンを超える飛行機、小型飛行機は最大離陸重量5.7トン以下の飛行機である。



# (1) 定期便を就航する本邦航空運送事業者への安全対策

## 評価の概要

航空安全プログラムを施行し、達成すべき安全目標値と具体的目標値を航空安全当局が設定し、航空会社を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んでいる。

定期便での死亡事故発生率及び全損事故発生率

ゼロを継続している。

航空事故発生率

計画策定時と比較すると運航時間、運航回数あたりでともに改善された。

重大インシデント発生率

計画策定時と比較すると運航時間、運航回数あたりでともに改善された。

## 主なアウトカム指標

		計画策定時 (H23年～H27年5年平均)	平成28年 (H24年～H28年5年平均)	平成29年 (H25年～H29年5年平均)	平成30年 (H26年～H30年5年平均)	目標 (H28年～H32年5年平均)
事故	発生率(件/100万運航時間)	1.23	1.03	0.72	0.99	1.11
	発生率(件/100万運航回数)	2.40	2.10	1.43	2.02	2.16
重大インシデント	発生率(件/100万運航時間)	3.02	2.47	2.16	2.18	2.72
	発生率(件/100万運航回数)	5.89	5.05	4.30	4.44	5.30

## 主な個別施策等の状況

安全な運航の確保等に係る運航基準等の整備

航空機の安全な運航の確保 ( ) 航空安全対策の深化・高度化

・落下物対策基準の策定 ・航空従事者の飲酒対策の強化 等

航空機の運航・整備に対する審査及び指導・監督体制の充実

航空機の安全性の確保 ( ) 航空安全対策の深化・高度化

・整備規程の認可に係る審査や新機種導入時等を行う運航開始前の検査等を通じた的確な指導・監督の実施

## (2) 定期便を就航する本邦航空運送事業者以外の航空運送事業者及び航空機使用事業者への安全対策

### 評価の概要

航空安全プログラムを施行し、達成すべき安全目標値と具体的目標値を航空安全当局が設定し、航空会社を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んでいる。

#### 航空事故発生率

計画策定時と比較すると運航時間、運航回数あたりでともに改善された。

#### 重大インシデント発生率

計画策定時と比較すると運航時間、運航回数あたりでともに増加した。これは平成26年度に航空法施行規則が改正され、「つり下げ物件等の落下」が重大インシデントに追加され、この事案が重大インシデント発生率を底上げしている。

### 主なアウトカム指標

		計画策定時	平成28年	平成29年	平成30年	目標
		(H23年～H27年5年平均)	(H24年～H28年5年平均)	(H25年～H29年5年平均)	(H26年～H30年5年平均)	(H28年～H32年5年平均)
事故	発生率(件/100万運航時間)	23.32	17.42	19.21	22.96	20.99
	発生率(件/100万運航回数)	17.17	12.54	13.61	16.07	15.45
重大インシデント	発生率(件/100万運航時間)	17.49	25.16	28.81	32.53	15.74
	発生率(件/100万運航回数)	12.88	18.11	20.42	22.77	11.59

### 主な個別施策等の状況

航空機の安全な運航の確保 ( )航空安全対策の深化・高度化

#### 各種講習等の追加対策の実施

・全国主要空港における安全講習会 ・小型航空機の整備士を対象とした講習会

# (3) 国, 地方公共団体及び個人への安全対策

## 評価の概要

航空安全プログラムを施行し、達成すべき安全目標値と具体的目標値を航空安全当局が設定し、航空会社を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んでいる。

### 航空事故発生率

計画策定時と比較すると運航時間、運航回数あたりでともに横ばい傾向にある。

### 重大インシデント発生率

計画策定時と比較すると運航時間、運航回数あたりでともに横ばい傾向にある。

## 主なアウトカム指標

		計画策定時 (H23年～H27年5年平均)	平成28年 (H24年～H28年5年平均)	平成29年 (H25年～H29年5年平均)	平成30年 (H26年～H30年5年平均)	目標 (H28年～H32年5年平均)
事故	発生率(件/100万運航時間)	56.51	53.29	60.62	56.00	50.86
	発生率(件/100万運航回数)	63.34	59.56	67.79	62.32	57.01
重大インシデント	発生率(件/100万運航時間)	14.13	15.99	24.96	19.87	12.72
	発生率(件/100万運航回数)	15.83	17.87	27.91	22.12	14.25

## 主な個別施策等の状況

航空機の安全な運航の確保 ( ) 航空安全対策の深化・高度化

### 各種講習等の追加対策の実施

- ・自家用機の航空保険加入の促進
- ・安全啓発リーフレットの作成・配布並びに操縦士への理解確認
- ・小型航空機操縦士向けの定期的な安全啓発メールマガジンの配信

# (1) ~ (3) の航空運送分野の安全対策

航空安全プログラムによる施策等の状況 航空安全プログラムの更なる推進 ( ) 航空安全対策の深化・高度化

## (1) 業務提供者におけるSMS (安全管理システム) の強化

安全指標及び安全目標値を設定した業務提供者数: 158 者 (平成30年度)

## (2) 安全基準の策定・見直し等

【航空法規等の策定・見直し】航空機検査制度の改正、無人航空機の更なる安全確保を図るための制度整備、航空従事者の飲酒基準の改正 等

【国際会議等への参画】安全管理パネル(SMP)、運航パネル(FLTOSP) 等

## (3) 業務提供者に対する監査等の強化

業務提供者に対する監査、検査等の実施回数: 767 回 (平成30年度)

(対象: 特定本邦航空運送事業者及びそれ以外の定期便を運航する本邦航空運送事業者、認定事業場、指定航空従事者養成施設、指定航空身体検査医及び航空身体検査機関)

## (4) 安全情報の収集・分析等

安全情報の報告件数(義務報告制度): 1,018 件 (平成30年度)

航空運送安全部会(毎月)、航空運送安全情報分析委員会(年二回)を開催し情報の分析等を随時行っている

## (5) 安全文化の醸成及び安全監督の強化

航空活動関係者に対する講習会等の実施回数: 31 件 (平成30年度)

航空事業安全推進フォーラム、認定事業場講習会、運航基準連絡会 等

## (4) 航空管制分野の安全対策 評価の概要

航空安全プログラムを施行し、達成すべき安全目標値と具体的目標値を航空安全当局が設定し、航空会社を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んでいる。

### 航空事故発生率

計画策定時と比較すると運航時間、運航回数あたりでともに改善された。

### 重大インシデント発生率

計画策定時と比較すると運航時間、運航回数あたりでともに改善された。

## 主なアウトカム指標

		計画策定時 (H23年～H27年5年平均)	平成28年 (H24年～H28年5年平均)	平成29年 (H25年～H29年5年平均)	平成30年 (H26年～H30年5年平均)	目標 (H28年～H32年5年平均)
事故	発生率(件/100万管制取扱機数)	0.11	0.11	0.10	0.10	0.10
重大インシデント	発生率(件/100万管制取扱機数)	1.38	1.16	0.92	0.99	1.24

## 主な個別施策等の状況

航空交通環境の整備 ( )航空需要増への対応及び安全維持・向上の一体的推進

国内空域の抜本的再編 ・国内管制空域の上下分離に向け、那覇航空交通管制部を廃止し神戸航空交通管制部を設置

## 新技術や新方式の導入

	平成25年度	平成26年度	平成27年度	平成28年度	平成29年度	平成30年度
航空路へのRNAV経路導入本数(ストック)	222	233	243	246	252	255
RNAV進入方式(ストック)	16	17	17	17	20	20
RNP進入方式(ストック)	15	16	19	21	24	27
RNP AR進入方式(ストック)	11	16	17	21	26	30

## (4) 航空管制分野の安全対策

### 航空安全プログラムにおける施策等の状況

航空安全プログラムの更なる推進 ( ) 航空安全対策の深化・高度化

#### (1) 業務提供者におけるSMS(安全管理システム)の強化

安全指標及び安全目標値を設定した業務提供者数: 111者(平成30年度)

#### (2) 安全基準の策定・見直し等

【航空法規等の策定・見直し】航空管制官の疲労管理の導入検討 等

【国際会議等への参画】コンピテンシー訓練評価に係るタスクフォース会議(CBTA-T/F)、日本 米国 韓国 航空局3か国課長級会議(JCA B-FAA-KOCA Meeting) 等

#### (3) 業務提供者に対する監査等の強化

業務提供者に対する監査、検査等の実施回数: 186回(平成30年度)

(対象: 航空保安業務の提供者、国土交通大臣以外の航空保安無線施設の設置者、国土交通大臣以外の航空灯火の設置者及び国管理空港運営権者)

#### (4) 安全情報の収集・分析等

安全情報の報告件数(義務報告制度): 652件(平成30年度)

交通管制安全部会(毎月)、交通管制安全情報分析委員会(年一回)開催し、情報の分析等を随時行っている

#### (5) 安全文化の醸成及び安全監督の強化

航空活動関係者に対する講習会等の実施回数: 5件(平成30年度)

安全監査員の資格取得に必要な座学研修、実技研修(現場OJT)、ISO9000内部監査員コース受講 等