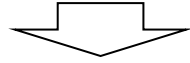


第11次交通安全基本計画に関する 評価書(案)(概要)

第11次交通安全基本計画(道路交通)の体系

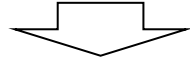
1. 道路交通事故のない社会を目指して

- 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

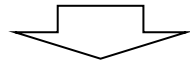
- ① 世界一安全な道路交通の実現を目指し、令和7年までに24時間死者数を2,000人以下とする。
- ② 令和7年までに重傷者数を2,200人以下にする。



3. 道路交通の安全についての対策

<6つの視点(重視すべき視点)>

- 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
- ③ 生活道路における安全確保と遵法意識の向上
- 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



<8つの柱>

- 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

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
- ・P3～10に<重視すべき視点>のうち以下の区分での評価結果の概要を記載

- (1) 高齢者の安全対策
- (2) 子供の安全対策
- (3) 歩行者の安全対策
- (4) 自転車の安全対策
- (5) 生活道路における安全対策
- (6) 先端技術の活用推進
- (7) きめ細かな対策
- (8) 地域一体の対策

第11次交通安全基本計画(道路交通)に関する評価

- 令和5年中の道路交通事故の24時間以内の死者数は2,678人と令和2年より5.7%減少(年平均:1.8%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7年までに2,000人以下とするという目標には及ばない。
- 一方の重傷者数についても、令和5年に27,636人と令和2年より0.5%減少(年平均0.1%減少)したものの、仮に、年平均0.1%の減少率で重傷者数が減少したとしても、令和7年までに22,000人以下にするという目標には及ばない。
- 年齢層別にみると、65歳以上の死者数は1,466人であり、全体の死者数の54.7%を占める(令和5年)。
- 状態別にみると、歩行中の死者数が36.3%と最も多く、次いで自動車乗車中が31.3%となっており、両者を合わせると全体の67.6%を占めている(令和5年)。
- 65歳以上の死者数を状態別にみると、歩行中の死者数が46.9%と最も多く、次いで自動車乗車中が30.8%となっており、両者を合わせると全体の77.7%を占めている(令和5年)。
- 死者数等の減少に向けて、効果の大きい対策をさらに推進するとともに、新たな対策を行っていく必要がある。

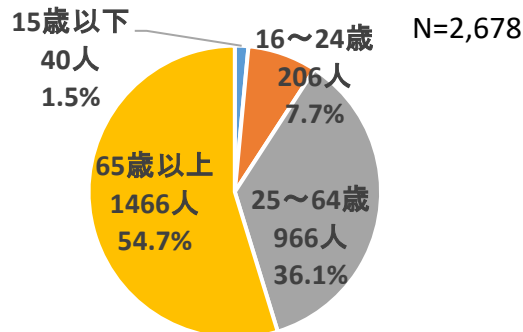
道路交通事故の推移

	第10次計(平成28年度～令和2年度)					第11次計(令和3年度～令和7年度)						
	平成28年	平成29年	平成30年	令和元年	令和2年	令和3年	令和4年	令和5年	令和6年	令和7年	R2→R5※1	H30～R2→ R3～R5※2
死者数	3,904	3,694	3,532	3,215	2,839	2,636	2,610	2,678	2,663		-5.67%	-21.0%
重傷者数	37,356	36,895	34,558	32,025	27,775	27,204	26,027	27,636			-0.50%	-16.7%

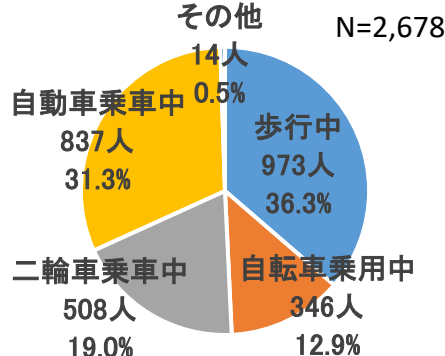
※1 「令和2年から令和5年に対する増減率」

※2 「平成30年～令和2年の3年間平均」から「令和3年～令和5年の3年間平均」に対する増減率

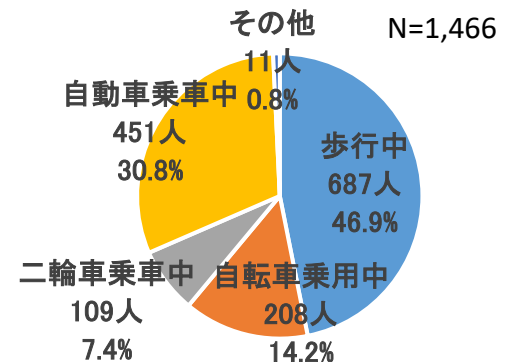
年齢層別死者数(令和5年)



状態別死者数(令和5年)



65歳以上の状態別死者数(令和5年)



(1) 高齢者の安全対策

■評価の概要

- 65歳以上の人口10万人当たりの交通事故死者数は、平成30～令和2年の3年間平均に対する令和3～5年の3年間平均では17.5%減少している。
- 65歳以上の免許保有人口10万人当たりの交通事故件数は、平成30～令和2年の3年間平均に対する令和3～5年の3年間平均では14.8%減少している。
- 例えば、以下の対策が、高齢者の交通事故死者数の減少に貢献していると考えられる。
 - ・安全運転サポート車の普及
 - ・高齢者を対象にした交通安全教育

■主なアウトカム指標

65歳以上の人口10万人当たりの交通事故死者数

平成28年	平成29年	平成30年	令和元年	令和2年	令和3年	令和4年	令和5年	R2→R5	H30～R2→ R3～5
6.18	5.75	5.53	4.97	4.43	4.20	4.06	4.05	-8.6%	-17.5%

65歳以上の免許人口10万人当たりの交通死亡事故件数

平成28年	平成29年	平成30年	令和元年	令和2年	令和3年	令和4年	令和5年	R2→R5	H30～R2→ R3～5
5.46	4.91	5.15	4.39	3.74	3.64	3.80	3.87	3.5%	-14.8%

※1 算出に用いた免許保有者数は各年12月末の値である。
※2 第1当事者が原付以上の死亡事故を計上している。

■主な個別施策等の状況

○衝突被害軽減ブレーキの新車乗用車搭載率(フロー)

平成28年	平成29年	平成30年	令和元年	令和2年	令和3年	令和4年	令和5年	R2→R5	H30～R2→ R3～5
66.2%	77.8%	84.6%	93.7%	95.8%	97.2%	97.8%	99.0%	3.2%pt※3	6.6%pt

※3 「%」の差「%pt」にて計算、以降同じ

○高齢者に対する交通安全教育の受講者数

平成28年	平成29年	平成30年	令和元年	令和2年	令和3年	令和4年	令和5年	R2→R5	H30～R2→ R3～5
2,246,821	2,292,643	2,177,748	2,155,948	990,306	810,845	831,283	993,338	0.3%	-50.5%

(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30～令和2年の3年間平均に対する令和3～5年の3年間平均では32.0%減少している。
- 例えば、以下の対策が、子供の交通事故死者数の減少に貢献していると考えられる。
 - ・生活道路における通過交通の排除や車両速度の抑制等のゾーン対策
 - ・交通ルールの遵守等の広報啓発活動
- なお、令和3年6月に千葉県八街市で下校中の小学生の列にトラックが衝突する事故が発生したことを受け、関係閣僚会議を開催し、「通学路等における交通安全の確保及び飲酒運転の根絶に係る緊急対策」に取り組むことを決定し、対策必要箇所のうち94.4%で対策を完了した(令和6年3月末時点)。

■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28年	平成29年	平成30年	令和元年	令和2年	令和3年	令和4年	令和5年	R2→R5	H30～R2→ R3～5
0.44	0.40	0.48	0.32	0.24	0.26	0.18	0.26	8.2%	-32.0%

■主な個別施策等の状況

○自転車利用者に対する交通安全教育の参加者数

(千人)

平成28年	平成29年	平成30年	令和元年	令和2年	令和3年	令和4年	令和5年	R2→R5	H30～R2→ R3～5
5,247	4,983	4,789	4,413	1,695	2,702	3,104	3,712	119.0%	-12.7%

○通学路等における合同点検の実施及び対策必要箇所の抽出

- ・小学校の通学路を対象に合同点検を実施し、全国で7万6,404か所の対策必要箇所を抽出(文科省、国交省、警察庁)
- ・合同点検で抽出した対策必要箇所(全体数)7万6,404か所のうち、7万2,160か所(94.4%)で対策を完了、暫定的な安全対策を含めると7万6,404か所(100.0%)で安全対策を措置済み(令和6年3月末時点)

(3) 歩行者の安全対策

■評価の概要

- 歩行中の人口10万人当たりの交通事故死者数は、平成30～令和2年の3年間平均に対する令和3～5年の3年間平均では15.6%減少している。
- 例えば、以下の対策が、歩行者の交通事故死者数の減少に大きく貢献していると考えられる。
 - ・歩行者に対する交通安全教育
 - ・自動車運転者に対する交通安全教育

■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28年	平成29年	平成30年	令和元年	令和2年	令和3年	令和4年	令和5年	R2→R5	H30～R2→ R3～5
1.11	1.06	0.99	0.93	0.79	0.75	0.76	0.78	-1.5%	-15.6%

■主な個別施策の状況

○歩行者に対する交通安全教育の受講者数

(千人)

平成28年	平成29年	平成30年	令和元年	令和2年	令和3年	令和4年	令和5年	R2→R5	H30～R2→ R3～5
6,787	6,794	6,529	6,485	3,279	3,691	3,770	4,512	37.6%	-26.5%

○自動車運転者に対する交通安全教育の受講者数

(千人)

平成28年	平成29年	平成30年	令和元年	令和2年	令和3年	令和4年	令和5年	R2→R5	H30～R2→ R3～5
3,228	3,260	3,549	3,454	1,577	1,221	1,453	1,766	11.9%	-48.3%

(4) 自転車の交通安全対策

■評価の概要

○自転車乗用中の人口10万人当たりの交通事故死者数は、平成30～令和2年の3年間平均に対する令和3～5年の3年間平均では19.0%減少している。

○例えば、以下の対策が、自転車の交通事故死者数の減少に貢献していると考えられる。

- ・自転車利用者に対する交通安全教育
- ・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※の運用

※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28年	平成29年	平成30年	令和元年	令和2年	令和3年	令和4年	令和5年	R2→R5	H30～R2→ R3～5
0.40	0.38	0.36	0.34	0.33	0.29	0.27	0.28	-16.2%	-19.0%

■主な個別施策の状況

○自転車利用者に対する交通安全教育の参加者数

(千人)

平成28年	平成29年	平成30年	令和元年	令和2年	令和3年	令和4年	令和5年	R2→R5	H30～R2→ R3～5
5,247	4,983	4,789	4,413	1,695	2,702	3,104	3,712	119.0%	-12.7%

○自転車利用者に対する検挙件数

平成28年	平成29年	平成30年	令和元年	令和2年	令和3年	令和4年	令和5年	R2→R5	H30～R2→ R3～5
13,820	14,105	17,568	22,859	25,467	21,906	24,549	44,207	73.6%	37.6%

○自転車運転者講習受講者数

平成28年	平成29年	平成30年	令和元年	令和2年	令和3年	令和4年	令和5年	R2→R5	H30～R2→ R3～5
80	122	296	328	515	555	513	631	22.5%	49.2%

(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、令和2年から5年にかけて8.7%減少している。
○例えば、ゾーン30の整備及びゾーン30プラスの整備の推進が、生活道路の交通事故死者数の減少に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28年	平成29年	平成30年	令和元年	令和2年	令和3年	令和4年	令和5年	R2→R5	H30～R2→ R3～5
0.47	0.49	0.46	0.42	0.36	0.35	0.35	0.33	-8.7%	-16.8%

■主な個別施策の状況

○ゾーン30の整備箇所数(ストック)

(件)

平成28年	平成29年	平成30年	令和元年	令和2年	令和3年	令和4年	令和5年	R2→R5	H30～R2→ R3～5
3,105	3,407	3,649	3,864	4,031	4,187	4,288	4,358	8.1%	11.2%

・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(令和4年度末までに全国で整備した「ゾーン30」4,288か所)における比較)

全事故8,008件→6,191件(22.7%減)

うち対歩行者自転車事故3,818件→3,135件(17.9%減)

○ゾーン30プラスの整備計画策定箇所数(ストック)

(地区)

平成28年	平成29年	平成30年	令和元年	令和2年	令和3年	令和4年	令和5年	R2→R5	H30～R2→ R3～5
-	-	-	-	-	33	122	192	-	-

(6) 先端技術の活用

■評価の考え方

○交通事故死者数及び重傷者数の更なる削減に向けては、より広い視点で交通安全対策を検討することが重要である。この考えの下、先端技術及び我が国で活用され始めたばかりの技術の推進状況を評価することとし、車両・道路・人の3つの観点から整理・評価した。

<評価の一例：車両>

■評価の概要

○普通乗用車に関して、2022年の初度登録年別10万台当たり交通事故件数をみると、初度登録年が新しい車ほど事故件数が少ない傾向にあり、車両に搭載された多様な安全技術の統合的効果が表れていることが推察される。

■主なアウトカム指標

2022年の初度登録年別10万台当たり交通事故件数（普通乗用車・1当）※1

初度登録年	平成27年	平成28年	平成29年	平成30年	令和元年	令和2年	令和3年
10万台当たり 事故件数	723	649	618	600	555	560	483

※1 「2022年における普通乗用車の交通事故件数(第1当事者) (※2)」を「普通乗用車の保有台数(台) (2023年3月末現在) (※3)」で除して算出した。

※2 ITARDA の「普通乗用車の交通事故件数(第1当事者)」の暦年のデータを用いた。

※3 一般財団法人自動車検査登録情報協会「自動車保有車両数統計書」(令和5年)の「普通乗用車の保有台数」のデータを用いた。

■主な個別施策の状況

○衝突被害軽減ブレーキの新車乗用車搭載率(フロー)

平成28年	平成29年	平成30年	令和元年	令和2年	令和3年	令和4年	令和5年	R2→R5	H30～R2→ R3～5
66.2%	77.8%	84.6%	93.7%	95.8%	97.2%	97.8%	99.0%	3.2%pt※4	6.6%pt

※4 「%」の差「%pt」にて計算、以降同じ。

○ペダル踏み間違い急発進抑制装置の新車乗用車搭載率(フロー)

平成28年	平成29年	平成30年	令和元年	令和2年	令和3年	令和4年	令和5年	R2→R5	H30～R2→ R3～5
47.1%	65.2%	77.1%	83.8%	90.8%	93.1%	94.8%	96.1%	5.3%pt	10.8%pt

(7) きめ細かな対策

■「きめ細かな対策」とは

○第11次計画では「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)について以下のとおり記述している。

- ・第10次計画期間中を通じて、ETC2.0から得られたビッグデータ等の、発生地域、場所、形態等を詳細な情報に基づき分析し、従来の対策では抑止困難であった事故について、よりきめ細かな対策を効果的かつ効率的に実施する取組が進められた。今後は、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ことも課題となる。等

■評価の方法

○「きめ細かな対策」の成功要因や問題点・課題を明らかにすることを目的に、都道府県等に「きめ細かな対策」の事例を照会し、得られた85事例をもとに、それぞれの基本情報の整理と評価基準のグレード付けを行い、集計・分析した。

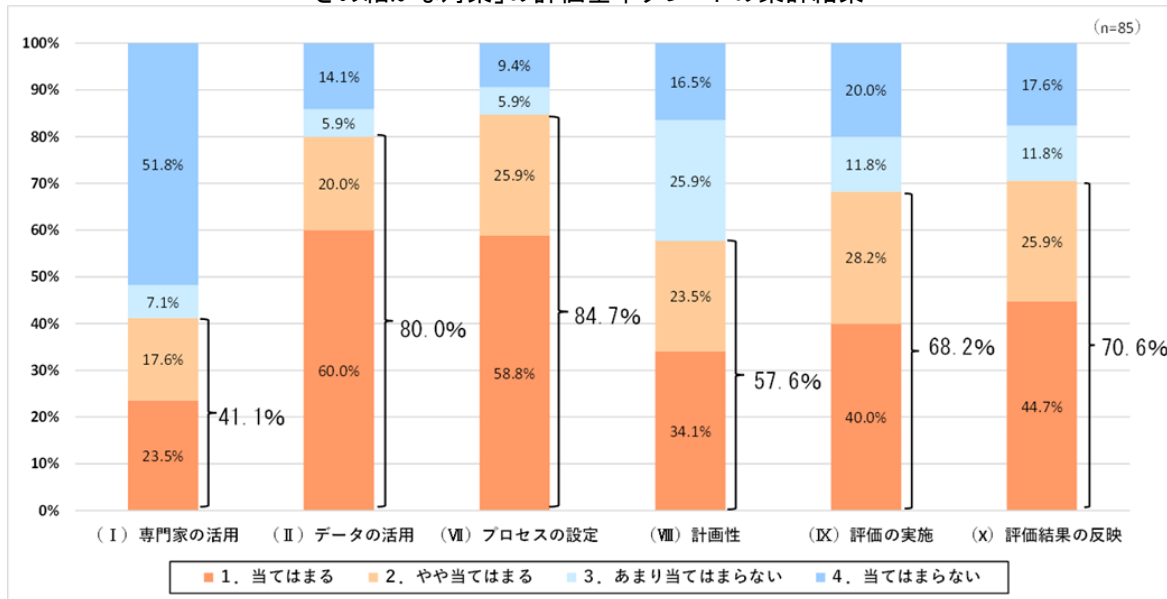
評価基準	
設 問	内 容
(Ⅰ) 専門家の活用	専門家が現地調査に加わるなど知見やノウハウを活用している
(Ⅱ) データの活用	ビッグデータやアンケート調査など詳細なデータを独自に収集・分析している
(Ⅶ) プロセスの設定(危険箇所の抽出→要因分析→対策の企画立案・実施等)	プロセスを定めて関係者間で共有して実施している
(Ⅷ) 計画性	中期的な目標を設定して計画的に実施している
(Ⅸ) 評価の実施	毎年度、評価を実施している・実施する予定がある
(Ⅹ) 評価結果の反映	評価結果を次期の取組に反映している

それぞれの評価基準に対して、「当てはまる」、「やや当てはまる」、「あまり当てはまらない」、「当てはまらない」のいずれかに自治体が○を付け、そのグレードを選んだ根拠となる情報を併せて記入

■評価の概要

○集計結果より第10次計画からの課題である「専門家の活用」を一層推進していく必要性が示唆された。

「きめ細かな対策」の評価基準グレードの集計結果



(8) 地域一体の対策

■「地域一体の対策」とは

○第11次計画では、「地域が一体となった交通安全対策の推進」(地域一体の対策)について以下のとおり記述している。

- ・各地域においては、高齢化の一層の進展等に伴う、地域社会のニーズと交通情勢の変化を踏まえつつ、安全安心な交通社会の実現に向けた取組を具体化することが急がれる中で、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。等

■評価の方法

○「地域一体の対策」の成功要因や問題点・課題を明らかにすることを目的に、都道府県等に「地域一体の対策」の事例を照会し、得られた117事例をもとに、それぞれの基本情報の整理と評価基準のグレード付けを行い、集計・分析した。

評価基準

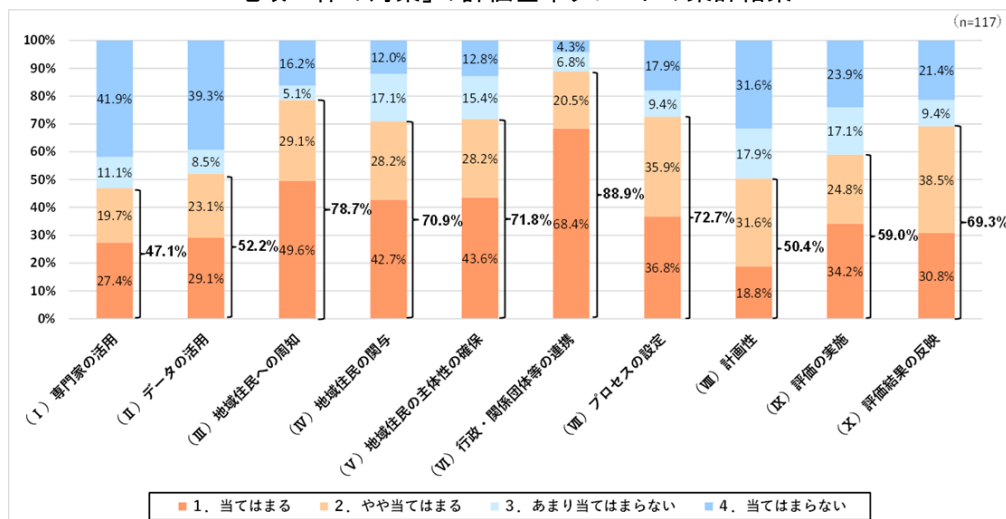
設 問	内 容
(Ⅰ) 専門家の活用	専門家が現地調査に加わるなど知見やノウハウを活用している
(Ⅱ) データの活用	ビッグデータやアンケート調査など詳細なデータを独自に収集・分析している
(Ⅲ) 地域住民への周知	広報やインターネットの活用など地域住民の属性に応じた周知を行っている
(Ⅳ) 地域住民の関与	幅広い属性の地域住民が参加している
(Ⅴ) 地域住民の主体性の確保	地域住民が役割を担って主体的に参加している
(Ⅵ) 行政・関係団体等の連携	関係機関が交通安全対策の必要性の認識を会議体などで共有し、それぞれが実施できる対策に取り組んでいる
(Ⅶ) プロセスの設定(危険箇所の抽出→要因分析→対策の企画立案・実施等)	プロセスを定めて関係者間で共有して実施している
(Ⅷ) 計画性	中期的な目標を設定して計画的に実施している
(Ⅸ) 評価の実施	毎年度、評価を実施している・実施する予定がある
(Ⅹ) 評価結果の反映	評価結果を次期の取組に反映している

それぞれの評価基準に対して、「当てはまる」、「やや当てはまる」、「あまり当てはまらない」、「当てはまらない」のいずれかに自治体が○を付け、そのグレードを選んだ根拠となる情報を併せて記入

■評価の概要

○集計結果より第10次計画からの課題である「専門家の活用」及び「データの活用」を一層推進していく必要性が示唆された。

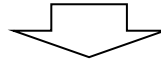
「地域一体の対策」の評価基準グレードの集計結果



第11次交通安全基本計画(鉄道交通)の体系

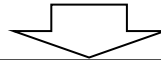
1. 鉄道事故のない社会を目指して

- 鉄道は、多くの国民が利用する生活に欠くことのできない交通手段である。
- 国民が安心して利用できるよう、一層安全な鉄道輸送を目指し、重大な列車事故への対策等、各種の安全対策を総合的に推進していく



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>

- (Ⅰ) 重大な列車事故の未然防止
- (Ⅱ) 利用者等の関係する事故の防止



<8つの柱>

- ① 鉄道交通環境の整備
- ② 鉄道交通の安全に関する知識の普及
- ③ 鉄道の安全な運行の確保
- ④ 鉄道車両の安全性の確保
- ⑤ 救助・救急活動の充実
- ⑥ 被害者支援の推進
- ⑦ 鉄道事故等の原因究明と事故等防止
- ⑧ 研究開発及び調査研究の充実

鉄道交通の評価

- ・P12に鉄道交通全体の評価結果の概要を記載
- ・P13～15に<重視すべき視点>毎の評価結果の概要を記載

第11次交通安全基本計画(鉄道交通)に関する評価

- 目標「① 乗客の死者数ゼロを目指す。」は、第11次計画の計画期間における乗客の死者数はゼロであり、達成見込み。
- 目標「② 運転事故全体の死者数減少を目指す。」は、コロナ禍による旅客数量の変化の影響は必ずしも明らかではないが、運転事故全体の死者数は、令和2年度に減少した後、令和3年度～令和5年度に増加していることから達成できない見込み。
- 運転事故全体の死者数のうち、最も多い人身障害事故による死者数は、ホーム等における人身障害事故による死者数が最も多く、約6割を占める。
- ➡ ホームでの対策として、ホームドアなどのハード対策、事故ゼロ運動などのソフト対策に加え、AI技術を活用したカメラ映像によるホームの安全確認システムの検証に関する情報共有を進めていく。

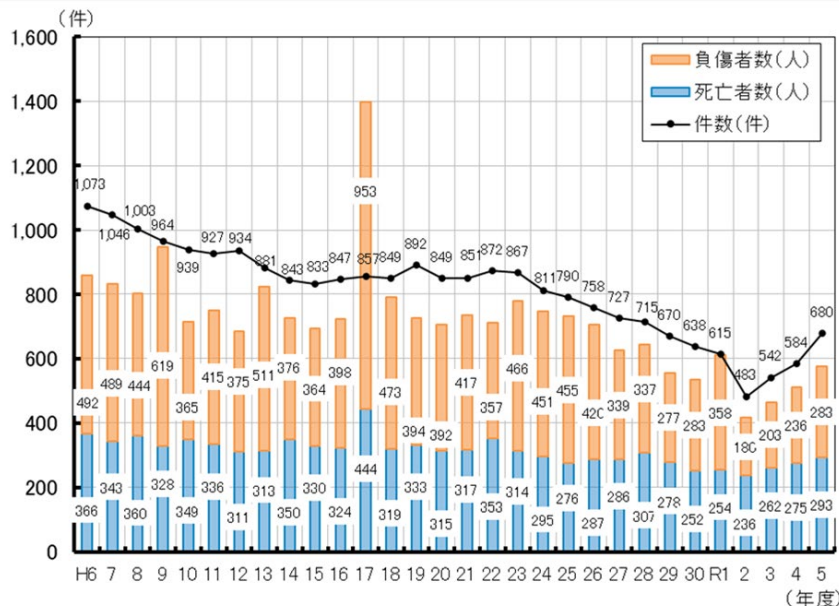
<運転事故の種類別の死者数(令和3～5年度)>

	列車事故		踏切障害事故		道路障害事故		人身障害事故		物損事故		合計
令和3年度	0人	0.0%	96人	36.6%	0人	0.0%	166人	63.4%	0人	0.0%	262人
令和4年度	0人	0.0%	92人	33.5%	0人	0.0%	183人	66.5%	0人	0.0%	275人
令和5年度	1人	0.3%	102人	34.8%	2人	0.7%	188人	64.2%	0人	0.0%	293人
合計	1人	0.1%	290人	34.9%	2人	0.2%	537人	64.7%	0人	0.0%	830人

<人身障害事故の原因別の死者数(令和3～5年度)>

	ホーム上で接触		ホームから転落して接触		ホーム等における線路内立入等での接触		駅間における線路内立入等での接触		その他		合計
令和3年度	4人	2.4%	10人	6.0%	82人	49.4%	66人	39.8%	4人	2.4%	166人
令和4年度	3人	1.6%	14人	7.7%	87人	47.5%	78人	42.6%	1人	0.5%	183人
令和5年度	10人	5.3%	12人	6.4%	88人	46.8%	75人	39.9%	3人	1.6%	188人
合計	17人	3.2%	36人	6.7%	257人	47.9%	219人	40.8%	8人	1.5%	537人

ホーム等における人身障害事故による死者数 310人(57.7%)

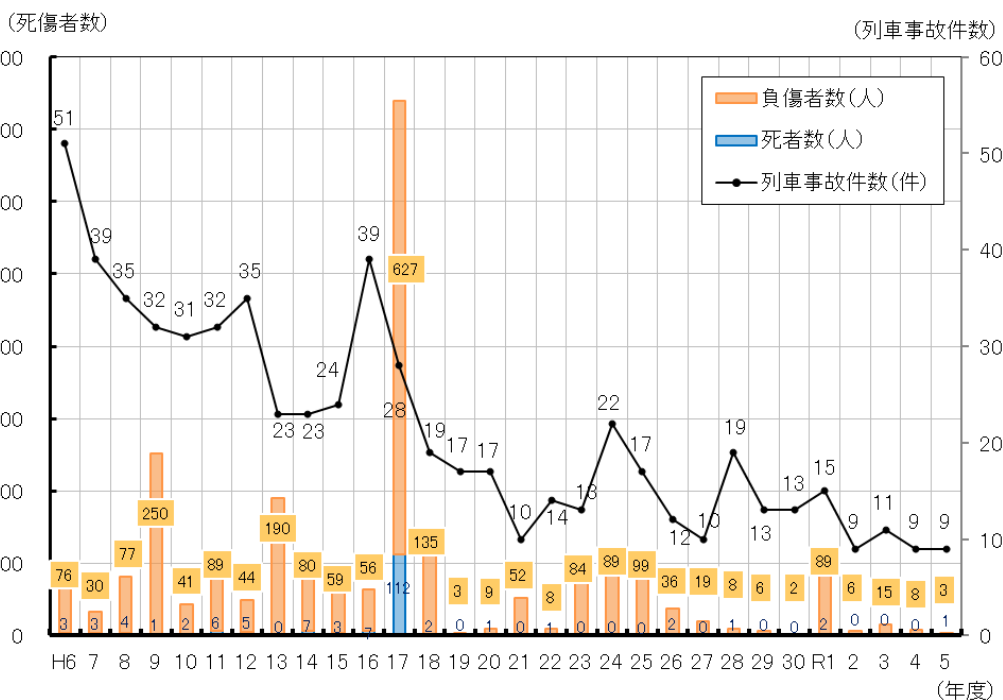


<運転事故の発生件数及び死傷者数の推移>

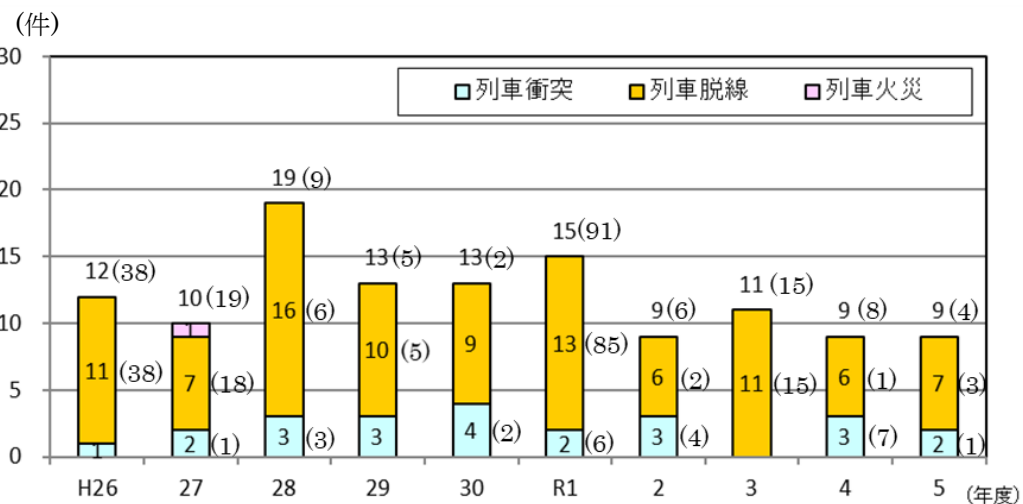
(1) 重大な列車事故の未然防止

■評価の概要

- 令和3～5年度に発生した列車事故29件の内訳は列車衝突事故が5件（列車事故に占める割合17.2%）、列車脱線事故が24件（同82.8%）、列車火災事故が0件（同0%）。
- 引き続き、鉄道施設の維持管理や老朽化対策、耐震化、保安監査、運転士への指導などを実施



＜列車事故の発生件数及び死傷者数の推移＞



※ 括弧書きは、死傷者数を表す。

＜列車事故の内訳＞

(1) 重大な列車事故の未然防止

■主な個別施策等の状況

種類・名称		単位	H23	H24	H25	H26	H27	H28	H29	H30	R1	R2	R3	R4	R5
インプット	国土交通省の予算 鉄道関係予算(国費) ^{注1}	百万円	21,914	17,230	15,644	14,056	11,984	8,320	10,911	11,822	16,362	12,471	11,893	12,084	16,063
アウトプット	老朽化対策(老朽化対策事業)(ストック)	実施箇所	1	2	3	4	5	33	46	74	120	192	238	271	314
	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)に対する補助(ストック)	事業者	—	—	—	—	—	67	131	226	327	417	508	594	688
	浸水対策(浸水対策事業)(ストック)	実施箇所	—	—	—	—	1	12	15	19	23	30	36	44	45
	土砂災害対策(鉄道斜面对策事業)(ストック)	実施箇所	—	—	—	—	—	—	—	0	22	93	122	140	161
	主要ターミナル駅の耐震化(ストック)	耐震化率(%)	89%	90%	92%	93%	93%	94%	94%	94%	95%	95%	96%	96%	集計中
	落石・なだれ等による鉄道施設及び住民の生活への被害を軽減するために行う防災工事(ストック)	完了箇所	153	329	532	544	560	576	587	598	615	624	634	637	655
	ホームドアの整備(ストック)	整備駅数	519	564	583	615	665	686	725	783					
		整備番線数 ^{注2}									1,953	2,192	2,337	2,484	集計中

注1: 都市鉄道整備事業費補助(地下高速鉄道)、鉄道駅総合改善事業費補助、鉄道防災事業費補助及び鉄道施設総合安全対策事業費補助の当初予算額(国費)の合計値
注2: 令和元年度より、「バリアフリー化基本方針」におけるホームドア整備の目標値について、集計単位が整備番線数に変更された。

種類・名称		単位	H23	H24	H25	H26	H27	H28	H29	H30	R1	R2	R3	R4	R5
インプット	国土交通省の予算 鉄道関係予算(国費)	百万円	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
アウトプット	保安監査(計画監査)(フロー)	実施回数	61	63	62	81	69	69	65	59	76	34	31	57	63
	保安監査(臨時監査)(フロー)	実施回数	-	-	-	-	9	1	1	2	0	0	5	4	5
	保安監査(特別監査)(フロー)	実施回数	1	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	年末年始の輸送等に関する安全総点検における立入検査実施事業者数(フロー)	事業者	-	-	-	-	-	87	82	84	71	71	60	58	59

(2) 利用者等の関係する事故の防止

■評価の概要

- 令和3～5年度に発生した運転事故は1,807件で、そのうち最多となる人身障害事故は998件で約6割を占める。
- ホーム等における人身障害事故の発生件数が694件(人身障害事故に占める割合69.5%)。
- ➡ ホームドアなどのハード対策、事故ゼロ運動などのソフト対策に加え、AI技術を活用したカメラ映像によるホームの安全確認システムの検証に関する情報共有を進めていく。

<運転事故の種類別の件数（令和3～5年度）>

	列車事故		踏切障害事故		道路障害事故		人身障害事故		物損事故		合計
令和3年度	11件	2.0%	217件	40.0%	33件	6.1%	276件	50.9%	5件	0.9%	542件
令和4年度	9件	1.5%	195件	33.4%	33件	5.7%	341件	58.4%	6件	1.0%	584件
令和5年度	9件	1.3%	256件	37.6%	29件	4.3%	381件	56.0%	5件	0.7%	680件
合計	29件	1.6%	668件	37.0%	95件	5.3%	998件	55.3%	16件	0.9%	1806件

<人身障害事故の原因別の発生件数（令和3～5年度）>

	ホーム上で 接触		ホームから 転落して接触		ホーム等における 線路内立入等での接触		駅間における 線路内立入等での接触		その他		合計
令和3年度	49件	17.8%	25件	9.1%	110件	39.9%	84件	30.4%	8件	2.9%	276件
令和4年度	78件	22.9%	42件	12.3%	122件	35.8%	93件	27.3%	6件	1.8%	341件
令和5年度	119件	31.2%	31件	8.1%	118件	31.0%	95件	24.9%	18件	4.7%	381件
合計	246件	24.6%	98件	9.8%	350件	35.1%	272件	27.3%	32件	3.2%	998件

ホーム等における人身障害事故の発生件数 694件(69.5%)

■主な個別施策等の状況

種類・名称		単位	H23	H24	H25	H26	H27	H28	H29	H30	R1	R2	R3	R4	R5
インプット	国土交通省の予算 鉄道関係予算(国費) ^{注1}	百万円	21,914	17,230	15,644	14,056	11,984	8,320	10,911	11,822	16,362	12,471	11,893	12,084	16,063
アウト プット	ホームドアの整備(ストック)	整備 駅数	519	564	583	615	665	686	725	783					
		整備番 線数 ^{注2}									1,953	2,192	2,337	2,484	集計中
	プラットホーム事故0運動の実施	有:○ 無:×	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○

注1: 都市鉄道整備事業費補助(地下高速鉄道)、鉄道駅総合改善事業費補助、鉄道防災事業費補助及び鉄道施設総合安全対策事業費補助の当初予算額(国費)の合計値
注2: 令和元年度より、「バリアフリー化基本方針」におけるホームドア整備の目標値について、集計単位が整備番線数に変更された。

第11次交通安全基本計画(踏切道)の体系

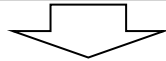
1. 踏切事故のない社会を目指して

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

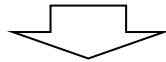
令和7年までに踏切事故件数を令和2年と比較して約1割削減することを目指す。



3. 踏切道における交通の安全についての対策

<視点>

(I)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>

- ①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
- ②踏切保安設備の整備及び交通規制の実施
- ③踏切道の統廃合の促進
- ④その他踏切道の交通の安全及び円滑化を図るための措置

踏切道の評価

- ・P17に踏切道の評価結果の概要を記載
- ・P18～19に<重視すべき視点>の評価結果の概要を記載

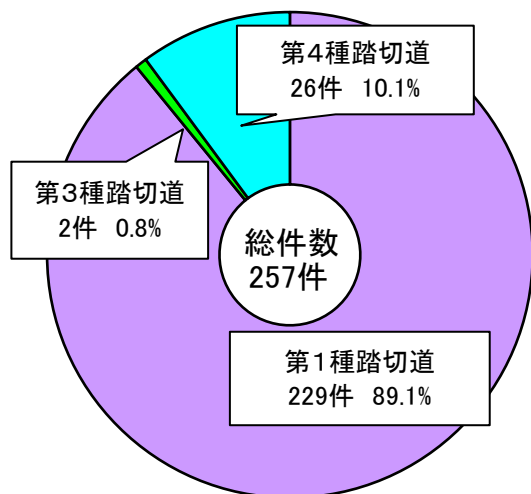
第11次交通安全基本計画(踏切道)に関する評価

- 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。」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、長期的には減少傾向であるが、近年はほぼ横ばいであり、令和2年度の同事故の発生件数と比較して増加している。
- このため、第11次交通安全基本計画の目標は、達成できない見込みである。
- しかしながら、踏切事故の発生件数は、前述のとおり長期的には減少傾向であり、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11次交通安全基本計画は一定の効果があったと認められる。
- 踏切事故を削減するため、踏切道の立体交差化及び統廃合に伴う踏切道数の削減、保安設備の増強、踏切キャンペーン等の啓発活動の実施等、これまでの施策を持続させつつ、AIカメラ等の新たな技術を活用した対策などを推進する必要がある。

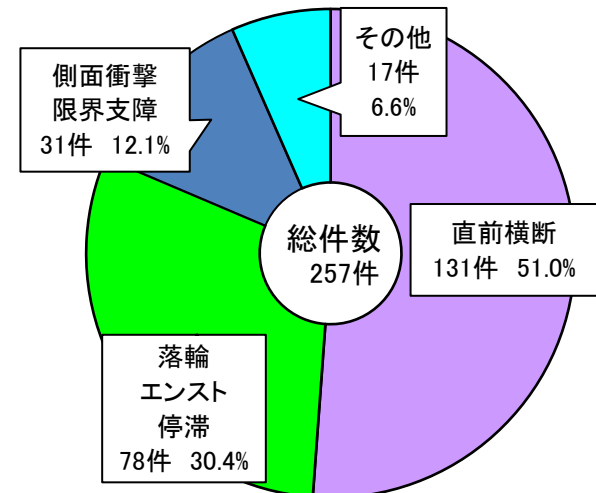
踏切事故の推移

	平成30年度	令和元年度	令和2年度	令和3年度	令和4年度	令和5年度	R2→R5※1	H30～R2→ R3～R5※2
発生件数	228	211	165	217	195	257	55.8%	10.8%
死傷者数 (死亡者数)	149 (89)	216 (84)	117 (74)	157 (96)	137 (92)	164 (103)	40.2% (39.2%)	-5.0% (17.8%)

※1 「令和2年度から令和5年度に対する増減率」※2 「平成30年度～令和2年度の3年間平均」から「令和2年度～令和5年度の3年間平均」に対する増減率



踏切事故の踏切種類別 及び原因別の件数 (令和5年度)



それぞれの踏切の状況等を勘案した効果的対策の推進

■評価の概要

- 第11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。
- 踏切事故の発生件数は第10次計画期間より少し増加したが、踏切事故の死傷者数は減少傾向となっている。
- 踏切種別別では第1種踏切の事故がほとんどを占め、第4種踏切の事故は減少傾向である。
- 要因別では直前横断、側面衝撃、停滞等の通行者に起因する事故が約9割を占めており、近年と同様の傾向である。
- 現計画で実施している施策が、踏切事故の死傷者数の減少に寄与したものと考えられる。

■主なアウトカム指標

	平成30年度	令和元年度	令和2年度	令和3年度	令和4年度	令和5年度	R2→R5※1	H30～R2→ R3～R5※2
踏切事故の発生件数	228	211	165	217	195	257	55.8%	10.8%
（第1種踏切道）	189	176	147	189	174	229	55.8%	15.6%
（第3種踏切道）	5	6	1	4	5	2	100.0%	-8.3%
（第4種踏切道）	34	29	17	24	16	26	52.9%	-17.5%
踏切事故の死傷者数	149	216	117	157	137	164	40.2%	-5.0%
（負傷者数）	60	132	43	61	45	61	41.9%	-28.9%
（死亡者数）	89	84	74	96	92	103	39.2%	17.8%

※1 「令和2年度から令和5年度に対する増減率」※2 「平成30年度～令和2年度の3年間平均」から「令和2年度～令和5年度の3年間平均」に対する増減率

■主な個別施策等の状況

○立体交差化等を行った踏切道数(ストック)

①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 (箇所)

	平成 30年度	令和 元年度	令和 2年度	令和 3年度	令和 4年度	令和 5年度
立体交差化により除却された踏切道	290	307	338	360	385	407
構造改良を行った踏切道	1,717	2,033	2,302	2,547	2,790	2,971
歩行者等立体横断施設を整備した踏切道	17	19	24	26	28	30

○踏切種別別の踏切道数(ストック)

②踏切保安設備の整備及び交通規制の実施 (箇所)

	平成 30年度	令和 元年度	令和 2年度	令和 3年度	令和 4年度	令和 5年度
第1種	29,748	29,717	29,567	29,473	29,442	29,422
第3種	698	684	639	612	592	582
第4種	2,652	2,603	2,527	2,455	2,408	2,367
総数	33,098	33,004	32,733	32,540	32,442	32,371

○踏切遮断機・踏切警報機の整備箇所(ストック)

②踏切保安設備の整備及び交通規制の実施 (箇所)

平成 30年度	令和 元年度	令和 2年度	令和 3年度	令和 4年度	令和 5年度
392	424	455	486	503	522

○踏切警報時間制御装置を整備した踏切道数(ストック)

②踏切保安設備の整備及び交通規制の実施 (箇所)

平成 30年度	令和 元年度	令和 2年度	令和 3年度	令和 4年度	令和 5年度
146	193	210	210	213	222

○踏切保安設備の整備箇所数(ストック)

②踏切保安設備の整備及び交通規制の実施 (箇所)

平成 30年度	令和 元年度	令和 2年度	令和 3年度	令和 4年度	令和 5年度
4,229	4,565	4,842	5,049	5,181	5,333

○高齢者等の歩行者対策(ストック)

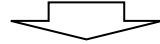
②踏切保安設備の整備及び交通規制の実施 (箇所)

	令和 元年度	令和 2年度	令和 3年度	令和 4年度	令和 5年度
全方位型警報装置の整備	10,603	12,478	13,795	14,458	15,986
非常押しボタンの整備	22,310	22,661	22,754	22,797	23,161
障害物検知装置の高規格化	1,579	1,759	1,883	2,013	2,084

第11次交通安全基本計画(海上交通)の体系

1. 海難のない社会を目指して

- 海難の発生を未然に防止するとともに、海上における人命の喪失を防ぐ。
- 経済や自然環境への甚大な悪影響を防ぐため、海上交通の安全を確保する。



2. 海上交通の安全についての目標

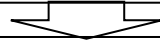
- (1) 我が国周辺で発生する船舶事故隻数を令和7年までに1,500隻未満を目指す。
- (2) ふくそう海域における航路を閉塞するような社会的影響が著しい大規模海難の発生数をゼロとする。
- (3) 救助率95%以上とする。



3. 海上交通の安全についての対策

<4つの視点>

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



<10の柱>

- ① 海上交通環境の整備
- ② 海上交通の安全に関する知識の普及
- ③ 船舶の安全な運航の確保
- ④ 船舶の安全性の確保
- ⑤ 小型船舶の安全対策の充実
- ⑥ 海上交通に関する法秩序の維持
- ⑦ 救助・救急活動の充実
- ⑧ 被害者支援の推進
- ⑨ 船舶事故等の原因究明と事故等防止
- ⑩ 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

- ・P21に海上交通全体の評価結果の概要を記載
- ・P22～25に<重視すべき視点>毎の評価結果の概要を記載

第11次交通安全基本計画(海上交通)に関する評価

(1) 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。

○ 平成28年からの船舶事故隻数の推移をみると、第10次計画期間の年平均は2,030隻であったものが、第11次計画期間の年平均は1,866隻となっており、約8.1%減少しているが、目標を達成するためには、令和5年の船舶事故隻数1,790隻を令和7年までに約300隻減少させる必要があり、現時点の減少推移では目標に及ばないことが見込まれる。

(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。

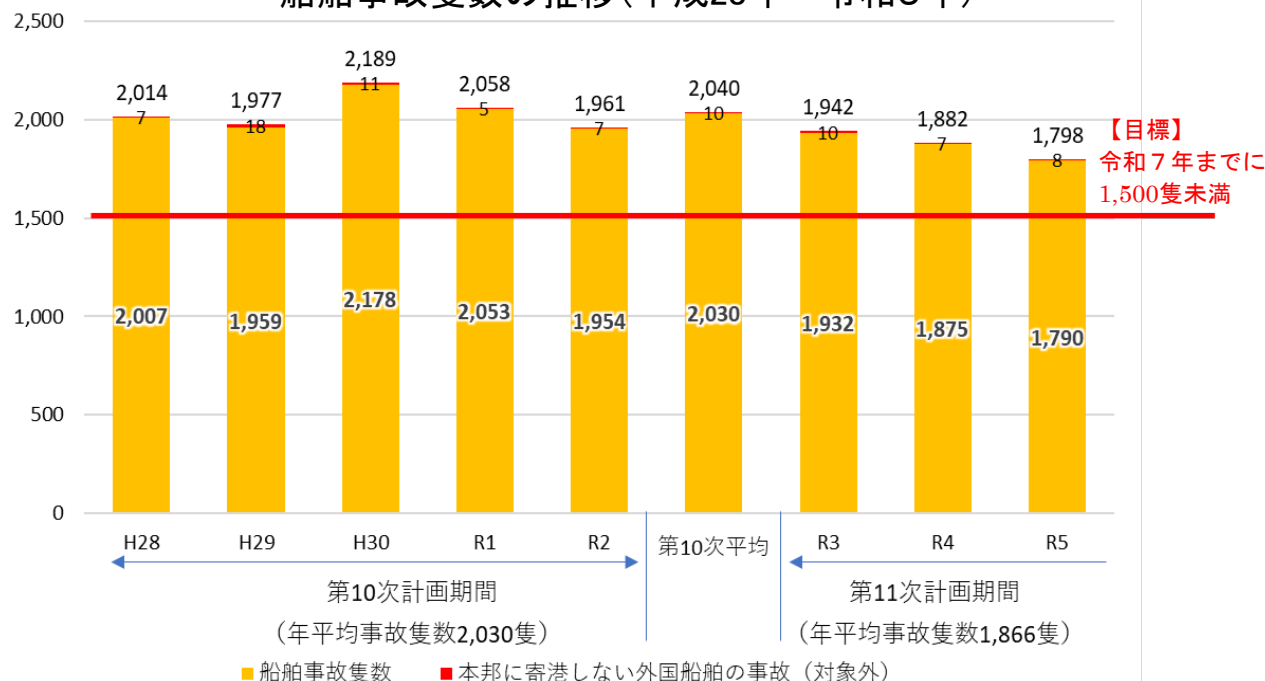
○ ふくそう海域における大規模海難の防止について、平成22年から引き続き大規模海難の発生はゼロを継続しており、目標を達成している。

(3) 救助率95%以上とする。

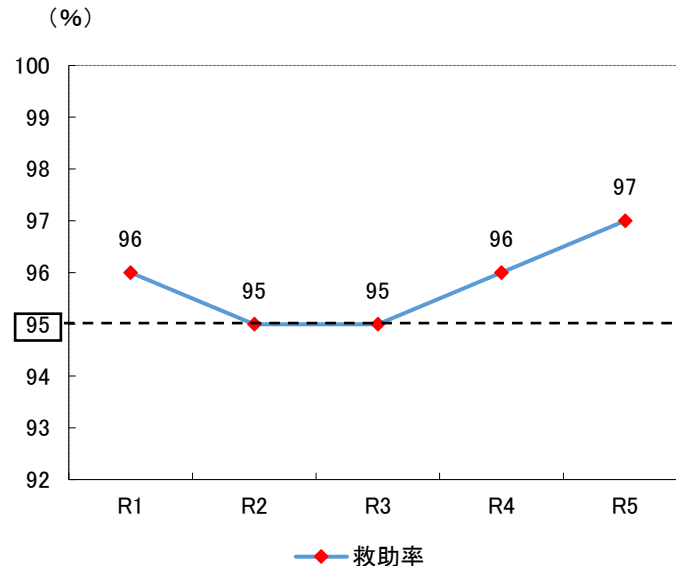
○ 要救助海難に対する全体の救助率は、目標値とする「救助率95%以上」を達成している。

海難のない社会を目指して、関係省庁や関係機関が連携し、各種施策を引き続き推進していく必要がある。

船舶事故隻数の推移(平成28年～令和5年)



要救助海難に対する救助率

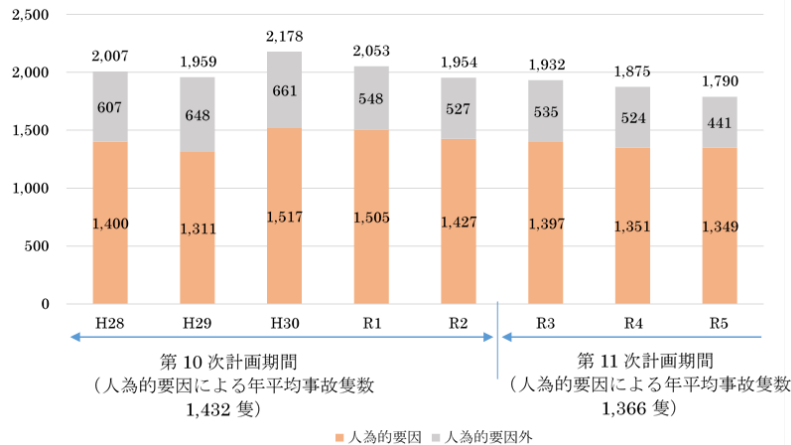


(1) ヒューマンエラーによる事故の防止

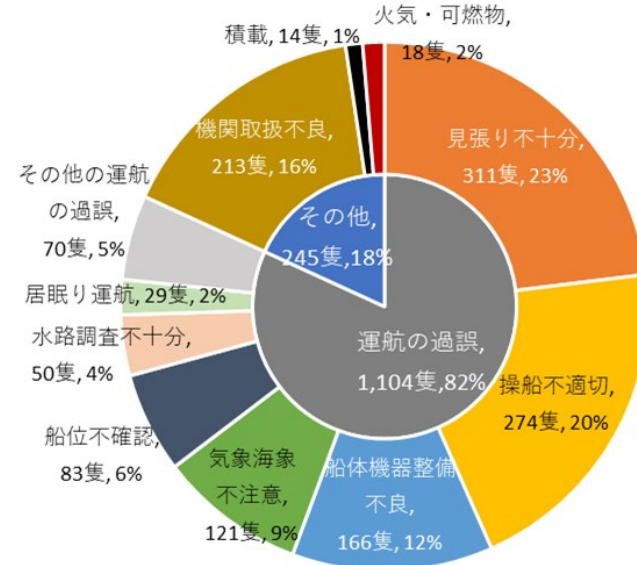
■評価の概要

- 令和5年の船舶事故隻数1,790隻について、人為的要因による事故が1,349隻となっており、全体の約75%を占めている。
- 平成28年からの人為的要因による船舶事故隻数の推移をみると、第10次計画期間の年平均は1,432隻であったものが、第11次計画期間の年平均は1,366隻となっており、約5%減少している。
- 引き続き、船舶の種類、事故要因等に応じた船舶事故防止対策を様々な手段を用いて展開するなど、ヒューマンエラーによる事故の防止のための各種施策を推進する必要がある。

人為的要因による船舶事故隻数の推移(平成28年～令和5年)



人為的要因による事故原因別の船舶事故隻数の割合(令和5年)



■主な個別施策等の状況

○ 海難防止講習会の開催回数

平成30年	令和元年	令和2年	令和3年	令和4年	令和5年	R2→R5	H30～R2→R3～5
1,755回	1,584回	773回	893回	753回	1,098回	42.0%	-33.3%

○ 緊急情報配信サービス配信件数

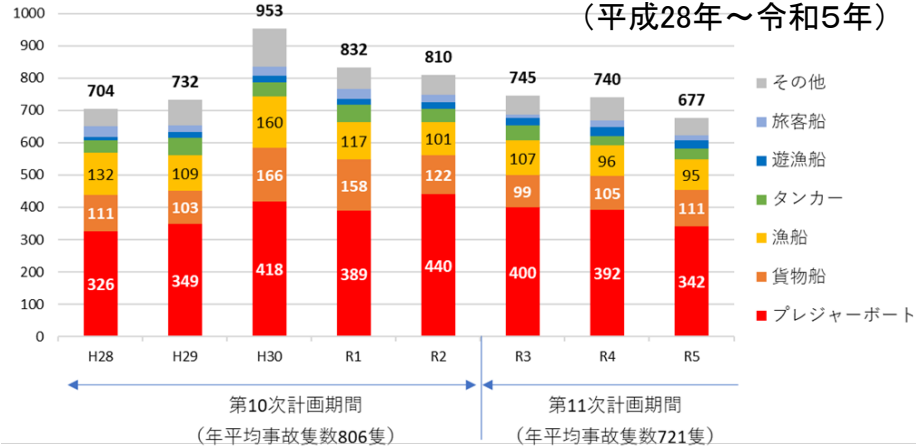
平成30年	令和元年	令和2年	令和3年	令和4年	令和5年	R2→R5	H30～R2→R3～5
5,403件	4,561件	4,174件	4,558件	4,299件	4,015件	-3.8%	-9.0%

(2) ふくそう海域における大規模海難の防止

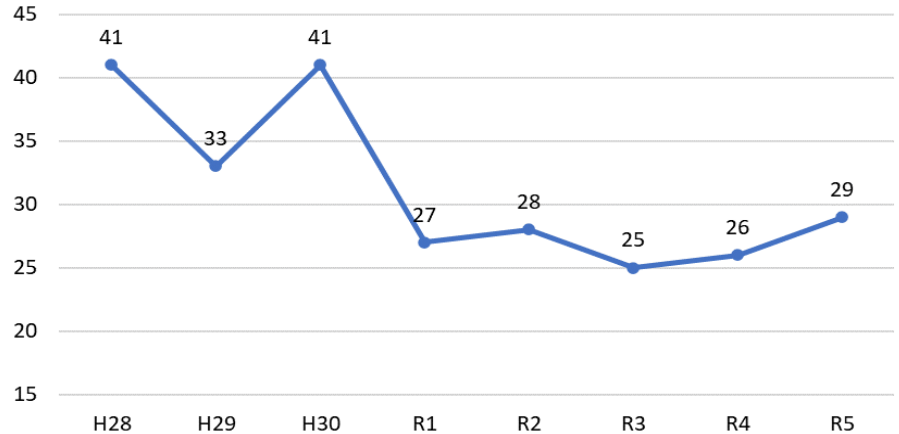
■評価の概要

- 平成28年からの船舶事故隻数の推移をみると、第10次計画期間の年平均は806隻であったものが、第11次計画期間の年平均は721隻となっており、約11%減少している。
- ふくそう海域の航路及び航路付近海域における衝突、乗揚事故隻数は、第10次計画期間の年平均34隻であったものが、第11次計画期間の年平均は27隻となっており、約21%減少している。
- 今後も海上交通センターにおいて、船舶の動静を把握し、危険防止のための情報提供、勧告、指示を的確に行うなど、ふくそう海域における大規模海難の防止のための各種施策を推進する必要がある。

ふくそう海域における船舶種類別の船舶事故隻数の推移
(平成28年～令和5年)



ふくそう海域における衝突、乗揚事故隻数の推移(平成28年～令和5年)



対象海域：航路及び航路付近海域(海上交通センターのレーダーサービスエリア)
ただし、名古屋港海上交通センターの全海域及び関門港以外の港域を除く。
対象事故：総トン数100トン以上の船舶又はAIS搭載船舶

■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(特定情報※)

平成30年	令和元年	令和2年	令和3年	令和4年	令和5年	R2→R5	H30～R2→R3～5
18,839件	26,082件	23,543件	26,695件	24,941件	24,431件	3.8%	11.1%

※ 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

- 危険防止のための勧告隻数

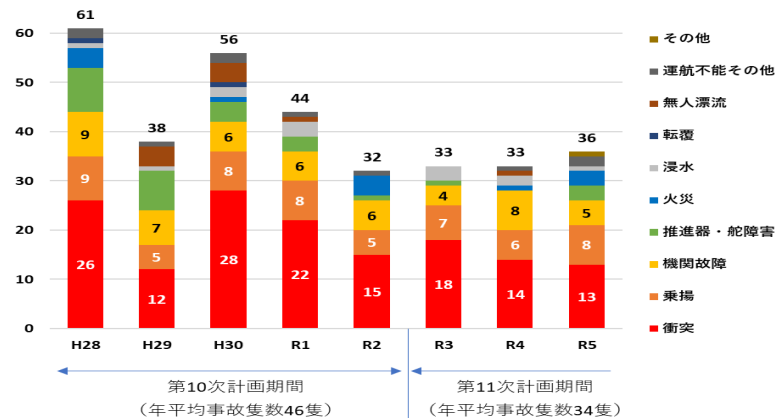
平成30年	令和元年	令和2年	令和3年	令和4年	令和5年	R2→R5	H30～R2→R3～5
7,450件	7,300件	5,909件	6,979件	6,918件	9,043件	53.0%	11.0%

(3) 旅客船の事故の防止

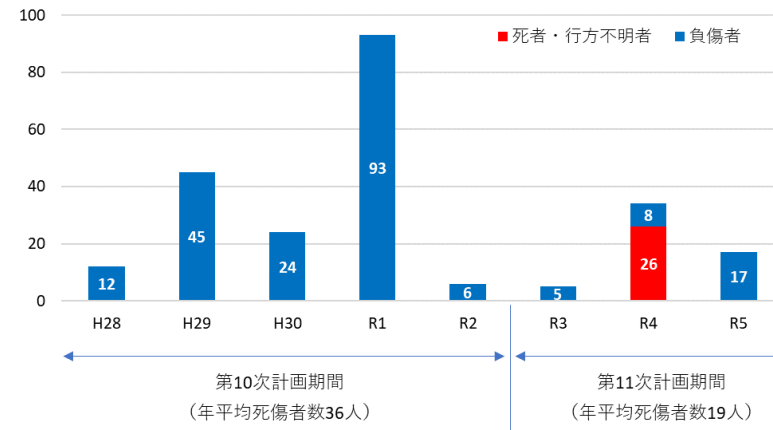
■評価の概要

- 平成28年からの旅客船の事故隻数の推移をみると、第10次計画期間の年平均は46隻であったものが、第11次計画期間の年平均は34隻となっており、約26%減少している。また、旅客船の事故に伴う死傷者数においても、第10次計画期間の年平均は36人であったものが、第11次計画期間の年平均は19人となっており、約47%減少している。
- 旅客船事業者等に対し安全管理規程の遵守状況を重点的に監査するとともに、年末年始の輸送等に関する安全総点検等を実施したことにより、事業者による安全管理体制の構築・改善や輸送の安全確保に対する意識向上に寄与したことが考えられる。
- 今後も関係省庁や関係団体が連携し、旅客船事業者に対する周知等を行い、旅客船事故の防止のための各種施策を推進する必要がある。

旅客船の事故隻数の推移(平成28年～令和5年)



旅客船の事故に伴う死傷者数の推移(平成28年～令和5年)



■主な個別施策等の状況 ③ 船舶の安全な運航の確保 (2) 船舶の運航管理等の充実

○ 全国の運航労務監理官による監査件数※

平成30年	令和元年	令和2年	令和3年	令和4年	令和5年	R2→R5	H30～R2→R3～5
2,946回	2,877回	1,919回	1,371回	2,016回	3,898回	103.1%	-5.9%

○ 年末年始の輸送等安全総点検における運輸局等の現地確認事業者数

平成30年	令和元年	令和2年	令和3年	令和4年	令和5年	R2→R5	H30～R2→R3～5
300人	293人	258人	273人	271人	270人	4.7%	-4.3%

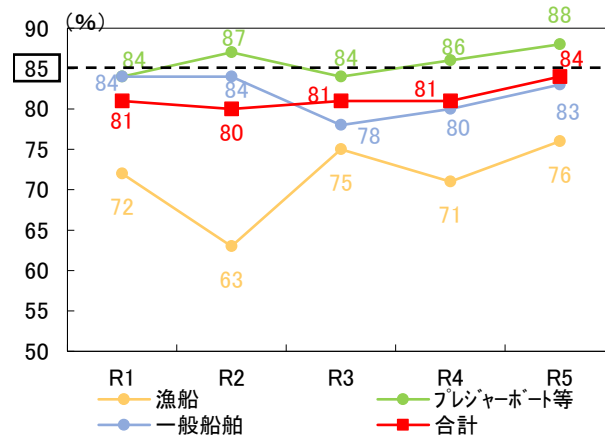
※ 令和2～3年の監査件数の減少は、新型コロナウイルスの感染拡大の影響による

(4) 人命救助体制及び自己救命対策の強化

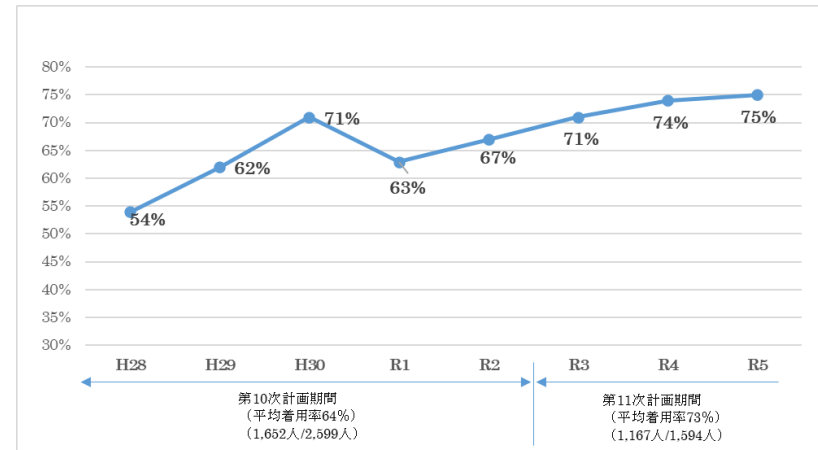
■評価の概要

- 海難発生から海上保安庁が2時間以内に情報を入手した割合を示す関知率について、11次計画期間中の平均は82%となっており、目標値とする85%には届いていない。
- 令和5年の海中転落者のライフジャケット着用率は75%となっており、船種別ではプレジャーボート等が92%、一般船舶が61%、漁船が58%となっている。平均着用率は、第10次計画期間中の64%から第11次計画期間中は73%と約9%上昇している。
- 新たなポストの配置等、救助・救急体制の強化を図ったことや、自己救命策の確保についての周知啓発を行うことにより、救助率の向上に寄与したものと考えられる。

2時間以内の当庁関知率



海中転落者のライフジャケット着用率



■主な個別施策等の状況

○ 安全運航に関する指導隻数

平成30年	令和元年	令和2年	令和3年	令和4年	令和5年	R2→R5	H30～R2→R3～5
35,541 隻	48,473隻	17,523隻	20,510隻	20,278隻	32,797隻	87.2%	-27.5%

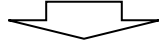
○ 救助・救急体制の充実(機動救難士人数)

平成30年	令和元年	令和2年	令和3年	令和4年	令和5年	R2→R5	H30～R2→R3～5
81 人	81人	81人	81人	81人	90人	11.1%	3.7%

第11次交通安全基本計画(航空交通)の体系

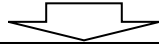
1. 航空事故のない社会を目指して

- 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

- 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。
- 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※右図で、約17%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>

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



<9つの柱>

- ①航空安全プログラムの更なる推進
- ②航空機の安全な運航の確保
- ③航空機の安全性の確保
- ④航空交通環境の整備
- ⑤無人航空機等の安全対策
- ⑥救助・救急活動の充実
- ⑦被害者支援の推進
- ⑧航空事故等の原因究明と事故等防止
- ⑨航空交通の安全に関する研究開発の推進

業務提供者の区分		安全指標
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) ②〃(回数あたり) ③重大インシデント発生率(時間あたり) ④〃(回数あたり)
	(2)(1)以外の航空運送事業者及び航空機使用事業者	⑤航空事故発生率(時間あたり) ⑥〃(回数あたり) ⑦重大インシデント発生率(時間あたり) ⑧〃(回数あたり)
	国、地方公共団体	⑨航空事故発生率(時間あたり) ⑩〃(回数あたり) ⑪重大インシデント発生率(時間あたり) ⑫〃(回数あたり)
	個人	⑬航空事故発生率(時間あたり) ⑭〃(回数あたり) ⑮重大インシデント発生率(時間あたり) ⑯〃(回数あたり)
交通管制分野	航空保安業務等提供者	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) 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)
空港分野	空港管理業務等提供者	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) 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) 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)

注 1 「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。

2 「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。

航空交通の評価

- ・P27に航空交通全体の評価結果の概要を記載
- ・P28～34に<安全指標>毎の評価結果の概要を記載

第11次交通安全基本計画(航空交通)に関する評価

【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。

令和6年1月2日に羽田空港での事故が発生したことから未達成となる。羽田空港航空機衝突事故対策検討委員会から公表された中間取りまとめに基づき、航空の安全・安心確保のための対策を講じていく。

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、約17%の削減を図る。

未達成となっている指標があるものの年に数件程度の件数であること等を踏まえれば、第11次計画に基づく取組は一定の効果があるものと考えられるが、上記の事故を踏まえた取組を進めるとともに、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。(詳細は次ページ以降)

【3つの視点】

(Ⅰ)航空安全対策の深化・高度化

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、航空安全対策の更なる推進を図っている。

(Ⅱ)航空需要増への対応及び安全維持・向上の一体的推進

航空需要は令和6年度にはコロナ禍前の水準まで回復する見込みとなっている。国内管制空域再編やRNP-AR※導入等の導入を進めてきたが、今後も航空交通容量の拡大と安全維持・向上を一体として進めていく。

※測位衛星からの信号を元に、航空機に搭載されたコンピュータが自機の位置を把握しながら計算して飛行する、精度の高い曲線経路を含む進入方式

(Ⅲ)新技術・産業発展に伴う安全行政の新たな展開

利活用拡大が進む無人航空機について「レベル4飛行」(有人地帯での目視外飛行)制度の整備やドローン情報基盤システム(DIPS2.0)の導入を実施。また、空飛ぶクルマの実現に向け、安全基準等の制度改正や大阪・関西万博での交通管理に係る運用ルールのとりまとめを行い、新技術への対応を進めている。

(1) 定期便を運航する本邦航空運送事業者への安全対策

■評価の概要

○航空事故発生率

- ・令和3年は1件、令和4年は7件、令和5年は3件発生し、いずれも目標未達成となっている。
- ・令和4年に発生した7件の内、乱気流に起因した機体の動揺による負傷が6件となっており、令和5年度においては、乱気流に伴う事故の事例周知とともに、突然の揺れによる負傷防止を図るための留意事項等文書による注意喚起を行うとともに、その対応実施状況について監査等を通じて確認し、必要な指導を行った。
- ・また、国土交通省航空局HP(適切なシートベルト着用の重要性について)への留意点掲載や当該情報に係るSNSでの定期的な発信など、一般利用者に対する啓発を実施した。

○重大インシデント発生率

- ・令和3年以降目標を達成している。

		令和2年 (目標値)	令和3年 (目標値)	令和4年 (目標値)	令和5年 (目標値)	令和7年 (目標値)
事故	①発生率 (件/100万運航時間)	2.30 (0.62)	0.71 (0.60)	3.85 (0.57)	1.48 (0.55)	(0.50)
	②発生率 (件/100万運航回数)	3.93 (1.24)	1.52 (1.19)	7.72 (1.14)	3.07 (1.09)	(1.00)
重大 インシデント	③発生率 (件/100万運航時間)	1.53 (1.87)	0.71 (1.79)	0.55 (1.72)	0.49 (1.65)	(1.51)
	④発生率 (件/100万運航回数)	2.62 (3.71)	1.52 (3.56)	1.10 (3.42)	1.02 (3.28)	(2.99)

■主な個別施策等の状況

※主な個別施策等の状況はP32に記載

(2) 定期便を運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

○航空事故発生率

- ・令和3年は目標を達成したが、令和4年は2件発生、令和5年は4件発生し目標未達成となった。
- ・個別事案に対する事業者の要因分析等の対応をフォローしつつ、必要により追加措置を実施するよう指導を行った。引き続き必要に応じて事業者に対する指導・監査等を適切に行っていく。

○重大インシデント発生率

- ・令和3年、4年は4件、令和5年は7件発生し、いずれも目標未達成となった。
- ・令和5年の発生件数増加幅が大きいため、令和6年度の取組として、事案毎の対策、注意喚起等に加え、発生状況が違っても共通の要因が無いかな等の分析を行っており、引き続き重大インシデントの発生率の低減に努めていく。

		令和2年 (目標値)	令和3年 (目標値)	令和4年 (目標値)	令和5年 (目標値)	令和7年 (目標値)
事故	⑤発生率 (件/100万運航時間)	9.86 (15.04)	9.39 (14.46)	17.93 (13.89)	35.89 (13.31)	(12.15)
	⑥発生率 (件/100万運航回数)	7.06 (10.83)	6.87 (10.41)	12.90 (9.99)	25.51 (9.58)	(8.75)
重大 インシデント	⑦発生率 (件/100万運航時間)	19.73 (33.74)	37.87 (32.45)	35.87 (31.15)	62.80 (29.85)	(27.26)
	⑧発生率 (件/100万運航回数)	14.13 (23.45)	27.46 (22.45)	25.79 (21.64)	44.64 (20.74)	(18.94)

■主な個別施策等の状況

※主な個別施策等の状況はP32に記載

(3) 国, 地方公共団体への安全対策

■評価の概要

- 航空事故発生率
 - ・令和3年、令和4年は目標を達成したが、令和5年は2件発生し目標未達成となった。
- 重大インシデント発生率
 - ・令和3年は2件、令和4年は1件発生して目標未達成となったが、令和5年は発生件数0件となり目標達成している。
- 安全対策として、技能審査制度の向上、安全セミナーの開催、「小型航空機等に係る安全推進委員会」での検討に基づく安全啓発メールマガジンやSNSでの情報発信を実施してきた。事故・重大インシデントは年間数件以内で、発生状況は事案ごとに異なるが、各事案で要因分析と再発防止策を指示し、安全監査で実施状況を確認しながら、発生率低減に努めていく。

		令和2年 (目標値)	令和3年 (目標値)	令和4年 (目標値)	令和5年 (目標値)	令和7年 (目標値)
事故	⑨発生率 (件/100万運航時間)	13.23 (15.28)	0.00 (14.69)	12.58 (14.10)	24.53 (13.51)	(12.34)
	⑩発生率 (件/100万運航回数)	15.97 (18.32)	0.00 (17.62)	14.94 (16.91)	28.70 (16.21)	(14.80)
重大 インシデント	⑪発生率 (件/100万運航時間)	26.45 (4.36)	25.12 (4.20)	12.58 (4.03)	0.00 (3.86)	(3.53)
	⑫発生率 (件/100万運航回数)	31.93 (5.24)	30.20 (5.04)	14.94 (4.83)	0.00 (4.63)	(4.23)

■主な個別施策等の状況

※主な個別施策等の状況はP32に記載

(4) 個人への安全対策

■評価の概要

- 航空事故発生率
 - ・令和3年、令和4年は4件発生し目標未達成となった※が、令和5年は目標達成している。

※令和3年の100万運航回数あたりの事故発生率は目標達成となっている。
- 重大インシデント発生率
 - ・令和3年は3件、4年は2件、5年は3件発生し、いずれも目標未達成となった。
- 事故、重大インシデントとも年間数件程度で推移している。国、地方公共団体への安全対策と同様の小型航空機の総合的な安全対策を推進し、安全啓発のあり方等についても検討を進め、発生率低減に努める。

		令和2年 (目標値)	令和3年 (目標値)	令和4年 (目標値)	令和5年 (目標値)	令和7年 (目標値)
事故	⑬発生率 (件/100万運航時間)	80.50 (141.18)	138.82 (135.75)	148.08 (130.32)	103.91 (124.89)	(114.03)
	⑭発生率 (件/100万運航回数)	68.69 (135.93)	128.79 (130.71)	132.65 (125.48)	92.73 (120.25)	(109.79)
重大 インシデント	⑮発生率 (件/100万運航時間)	0.00 (62.74)	104.11 (60.33)	74.04 (57.92)	103.91 (55.50)	(50.68)
	⑯発生率 (件/100万運航回数)	0.00 (60.41)	96.59 (58.09)	66.32 (55.77)	92.73 (53.44)	(48.80)

■主な個別施策等の状況

※主な個別施策等の状況はP32に記載

(1)～(4)航空運送分野の安全対策

■主な個別施策等の状況

●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:330者(令和5年度)

●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:883回(令和5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)

●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):1,560件(令和5年度)

(自発報告制度):882件(令和5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。

●安全な運航の確保等に係る乗員資格基準や運航基準等の整備

○航空身体検査指定機関に対する立入検査実施回数:10件(令和5年度)

○令和5年11月より航空従事者技能証明等の学科試験のオンライン化を開始。

○過去の航空事故の原因分析に基づき、令和4年11月に、一定の基準を満たす大型機に対して、対地接近警報装置及び滑走路逸脱警報装置の装備を義務付け。

●航空機の検査の的確な実施

○航空機の設計審査及び事業者の検査・監督業務に係る研修数:25件(令和5年度)

(5) 交通管制分野の安全対策

■評価の概要

○航空事故発生率

- ・計画策定時から発生0件を継続しており、目標を達成している。

○重大インシデント発生率

- ・令和3年は目標を達成したが、令和4年は4件発生し目標未達成となった。
- ・原因分析等により得られた推定される共通要因を計画監査における重点項目として設定し、当該官署に加え他の全空港において重点的に確認した。
- ・令和5年は発生件数が1件となり、目標を達成した。引き続きこれらの対応の有効性等を確認しつつ、同種事案の未然防止に取り組んでいく。

		令和2年 (目標値)	令和3年 (目標値)	令和4年 (目標値)	令和5年 (目標値)	令和7年 (目標値)
事故	発生件数	0	0	0	0	—
	⑪発生率 (件/100万管制取扱機数)	0.00 (0.00)	0.00 (0.00)	0.00 (0.00)	0.00 (0.00)	(0.00)
重大 インシデント	発生件数	0	0	4	1	—
	⑱発生率 (件/100万管制取扱機数)	0.00 (0.79)	0.00 (0.76)	2.63 (0.73)	0.52 (0.70)	(0.64)

■主な個別施策等の状況

○国内空域の抜本的再編 ・令和3年度～5年度にかけて、航空路空域の再編を実施。

○新技術や新方式の導入

- ・RNAV航法による経路導入本数:281本(～令和5年末)
- ・RNP-AR進入方式導入数:81方式(～令和5年末)
- ・LP/LPV進入方式導入数:33方式(～令和5年末)

(6) 空港分野の安全対策

■評価の概要

- 航空事故発生率
 - ・発生0件を継続しており、目標を達成している。
- 重大インシデント発生率
 - ・令和4年に1件発生し、目標未達成となったため、原因分析等から得られた推定される要因や執られた未然防止策を各空港に展開のうえ、注意喚起等を実施した。
 - ・令和5年は、重大インシデントは発生せず、目標達成となった。引き続き、滑走路等への無許可進入の抑制に資する取り組みを継続する。
- 制限区域内における人の死傷又は航空機が損傷した事態の発生率
 - ・令和3年、4年、5年いずれも目標未達成となった。空港での人的ミスへの対策を行っているものの、発生率は増減を繰り返しており、現在も分析と改善に努めている。

		令和2年 (目標値)	令和3年 (目標値)	令和4年 (目標値)	令和5年 (目標値)	令和7年 (目標値)
事故	発生件数(件)	0	0	0	0	—
	⑱発生率 (件/100万着陸回数)	0.00 (0.00)	0.00 (0.00)	0.00 (0.00)	0.00 (0.00)	(0.00)
重大インシデント	発生件数(件)	0	0	1	0	—
	⑳発生率 (件/100万着陸回数)	0.00 (0.00)	0.00 (0.00)	0.93 (0.00)	0.00 (0.00)	(0.00)
制限区域内における人の死傷 又は航空機が損傷した事態	発生件数(件)	22	30	32	40	—
	㉑発生率 (件/100万着陸回数)	25.67 (21.77)	36.98 (20.93)	29.63 (20.09)	32.37 (19.25)	(17.58)

■主な個別施策等の状況

- 飛行検査体制の充実
 - ・航法精度の高い運航方式の導入:38方式(令和3年から令和5年)