

国土交通省の今後の施策について

令和7年7月

1. 道路交通の安全 (道路局関係)

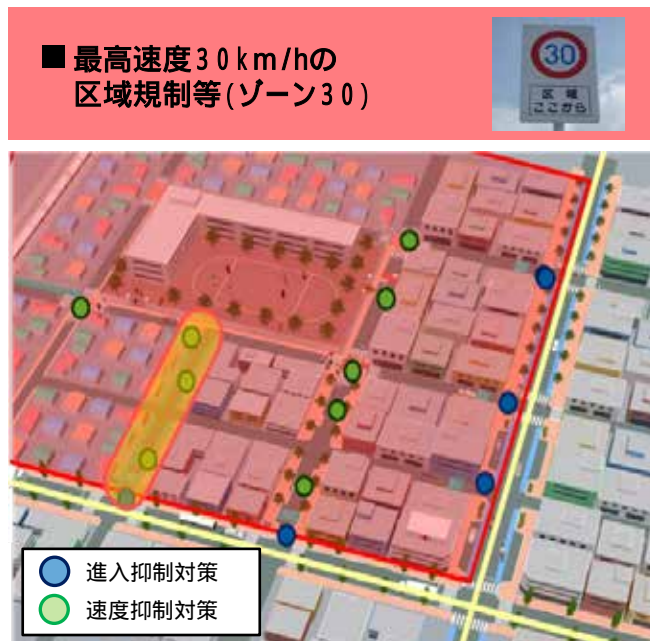
- 最高速度30km/hの区域規制と物理的デバイスとの適切な組合せにより交通安全の向上を図ろうとする区域を「ゾーン30プラス」として設定（令和6年度末：263地区）
- また、令和7年3月に面的な対策を充実するため、データ分析や新技術の活用などを試行する「モデル地域」を全国で65箇所選定



世代別の事故特性を踏まえ、データや新技術を活用し、生活道路の面的対策を更に強化

【ゾーン30プラスの概要】

< 警察による交通規制 >



< 道路管理者による物理的デバイスの設置 >

● 進入抑制対策



ライジングボラード



ハンプ



スムーズ横断歩道

● 速度抑制対策



狭さく

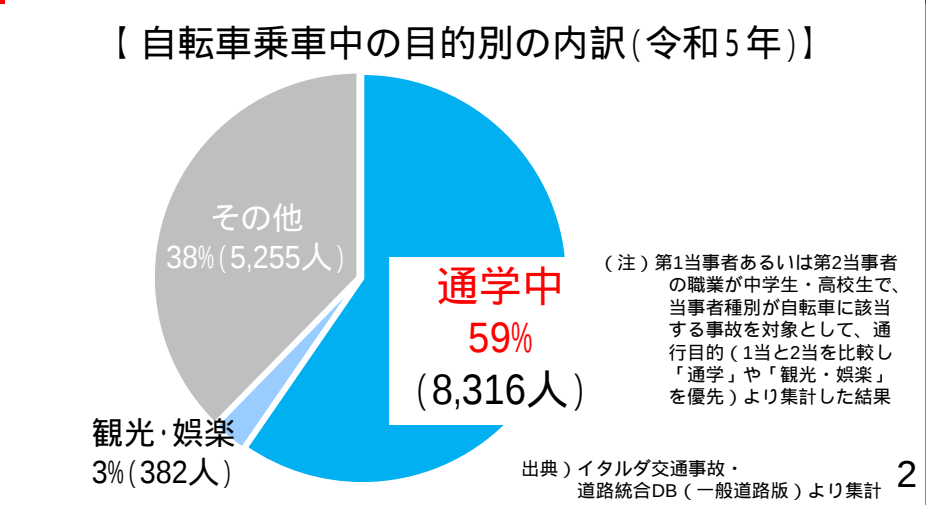
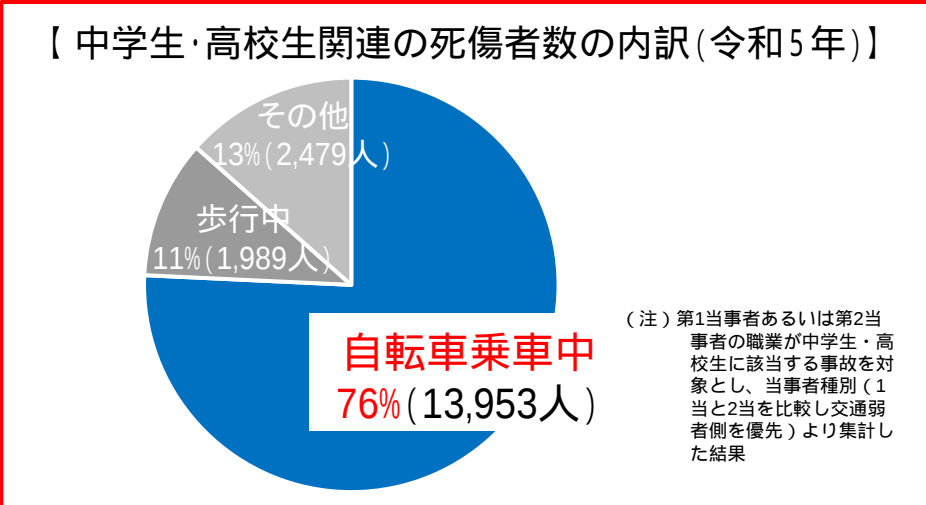
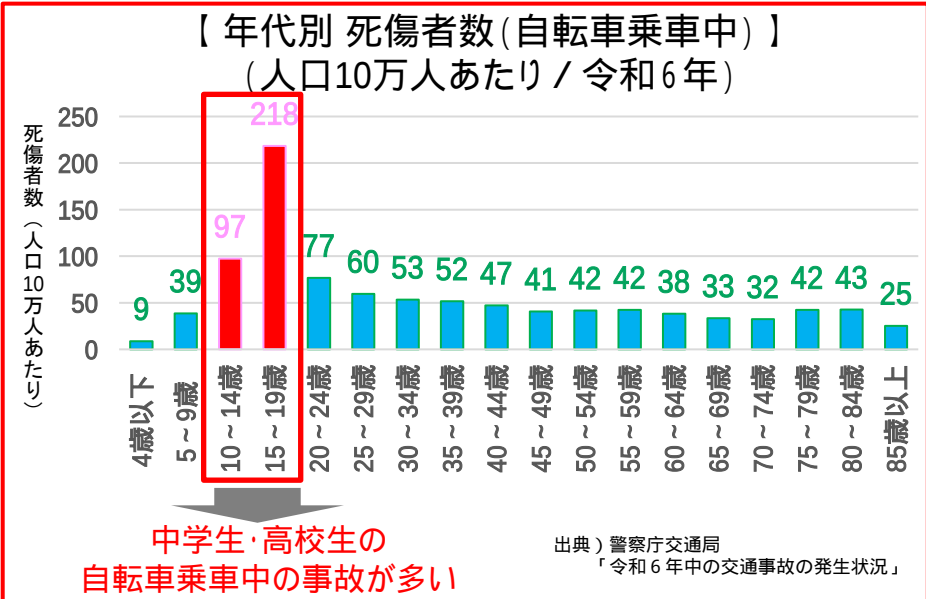
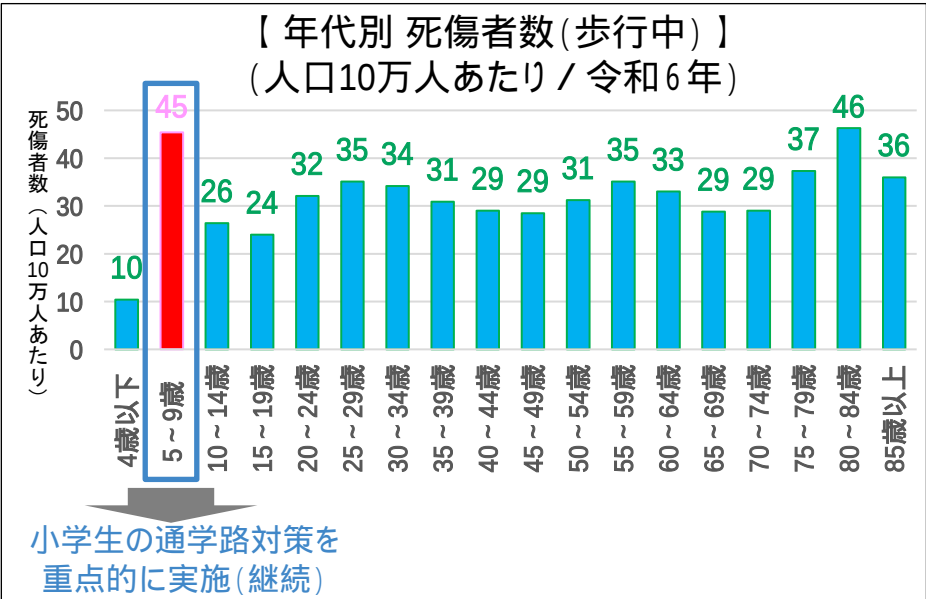


クランク



スラローム

○小学生の通学路対策を重点的に実施してきたが、中学生・高校生の自転車通学中の交通事故が多いことを踏まえ、学校周辺の面的な対策強化が必要



- 中高生の自転車事故は、自動車の左折時の巻きこみや出会い頭の事故が多いため、注意喚起看板や路面表示による自転車通行空間の確保、交差点でのセンサーによる注意喚起等の対策を実施

■ 注意喚起看板や路面表示による自転車通行空間の確保



■ 交差点でのセンサーによる注意喚起

- ・ 脇道からの自動車の接近をセンサーで感知し、電光掲示で自転車利用者に注意喚起



積雪地域の通学路対策

- 積雪地域では、通学路の除雪が追いつかず、歩行空間が確保できない場合もあり、対策の強化が必要
- 道路管理者による除雪作業や融雪装置の設置のほか、地域住民との協働等により、積雪地域の通学路対策を実施

■ 積雪地域の通学状況

降雪の中で登校する児童(新潟県妙高市)



降雪の中で登校する児童(新潟県妙高市)



■ 積雪地域の通学路対策事例

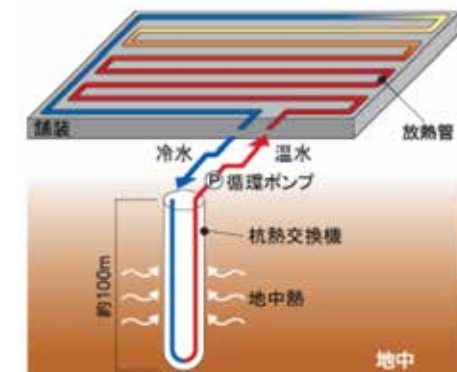
道路管理者(建設業等)による除雪作業



地域住民等による除雪作業

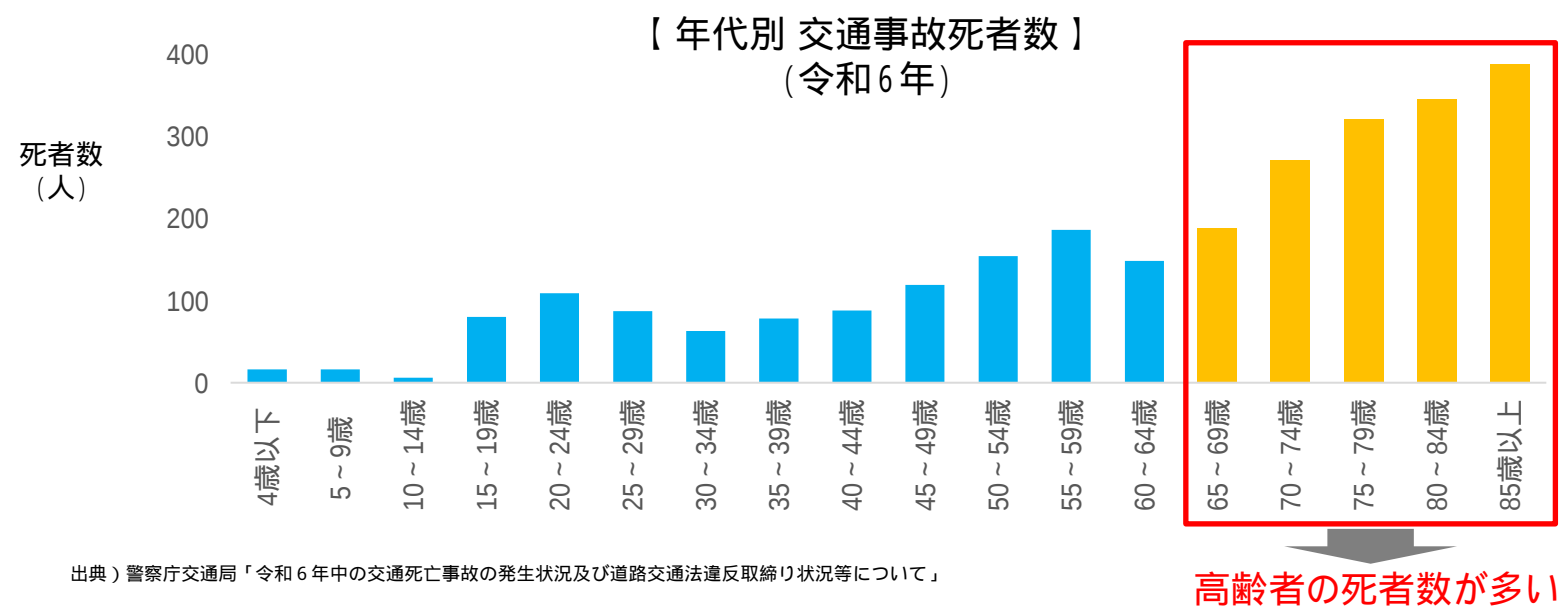


融雪装置(地中熱利用システムの例)

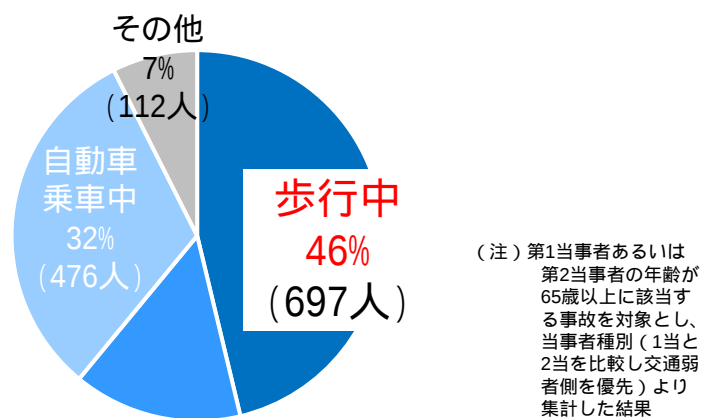


高齢者を対象とした交通安全対策

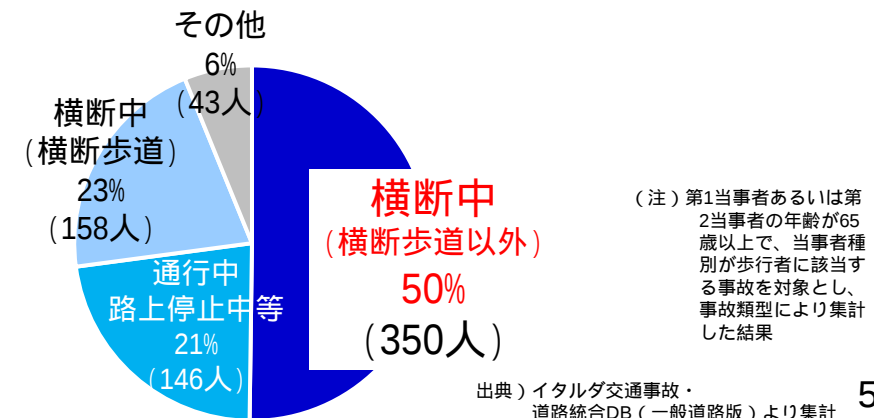
○ 高齢者は、横断歩道以外での横断中の交通死亡事故が多いことを踏まえた、高齢者の交通安全対策が必要



【高齢者関連の交通事故死者数の内訳(令和5年)】



【歩行中の事故類型別死者数の内訳(令和5年)】



高齢者を対象とした交通安全対策(事例)

- 二段階横断施設は、高齢者をはじめとする横断歩行者の安全・安心の確保のため、車道中央部に横断歩行者が待機、退避できる交通島を設置し、2回に分けて歩行者を横断させる施設
- センサー付きスポットライトは、薄暮から夜間にかけて低下する歩行者の視認性向上を図るため、歩行者を感知して点灯する照明

■ 直轄における二段階横断施設の整備事例



国道10号(宮崎県児湯郡川南町)



国道19号(愛知県名古屋市中区)

■ センサー付きスポットライトの設置事例



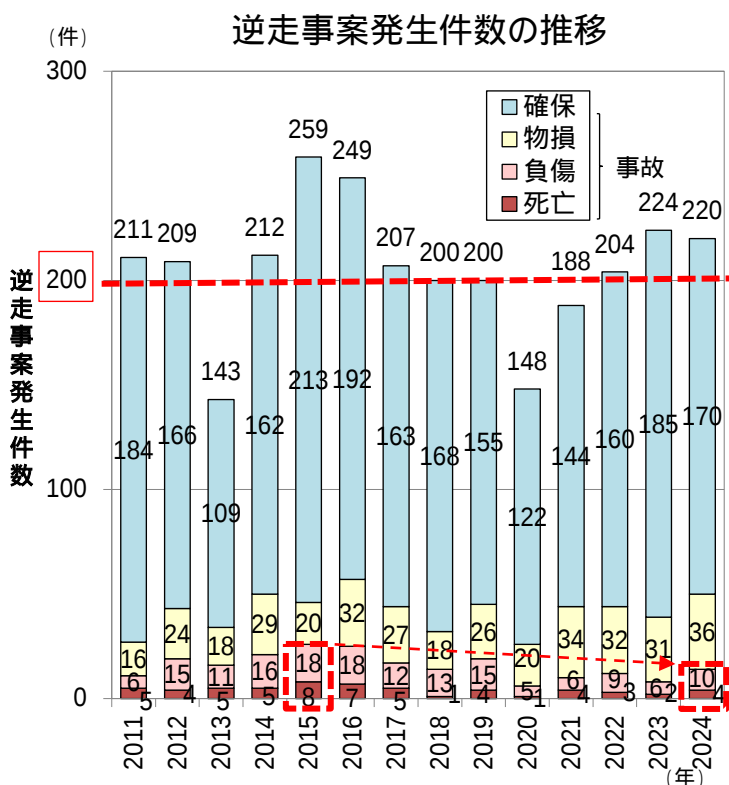
名古屋市道(名古屋市名東区)



名古屋市道(名古屋市名東区)

高速道路の逆走・立入り対策

- 高速道路での逆走発生件数は毎年200件程度で推移しており、減少していない状況。また負傷・死亡事故については、最も多かった2015年と比べると減少しているものの、無くなっていない状況。
- これまで、全国統一的な基本的対策(矢印路面標示等)は概ね完了しているが、対策後も複数回逆走が発生したIC等を「重点対策箇所」として選定し、逆走車に衝撃を与え注意喚起を行う物理的対策を中心に、さらなる対策を推進。
- 道路管理用カメラによる逆走検知・警告技術など、新技術を活用した逆走対策の実証実験を推進。
- 高速道路の立入り対策としては、注意喚起看板やラバーポール等の設置を推進。



- 訪日外国人旅行者をふくむすべての人にわかりやすい道案内のため、案内標識の英語表記改善、路面標示等を活用した注意喚起を推進

案内標識の英語表記改善

【改善前】



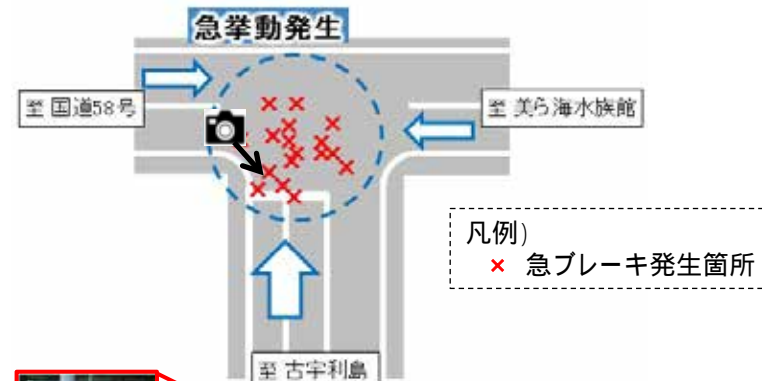
【改善後】



路面標示等を活用した注意喚起(英語表記)

訪日外国人のレンタカー利用者の急挙動(急ブレーキ)が多い箇所において、路面標示や看板による注意喚起を実施

【沖縄の事例】



看板(英語表記)



路面標示(英語表記)

1. 道路交通の安全 (自動車局関係)

事業用自動車総合安全プラン2025（計画期間：2021年度～2025年度）

- 世界に誇る安全な輸送サービスの提供を実現するために、行政・事業者・利用者の‘安全トライアングル’により、総力を挙げて事故の削減に取り組むべく、第11次交通安全基本計画と期間を合わせた事業用自動車の安全プランを策定。

【目標値】	2025年までに死者数225人以下	(2019年： 333人 → 2024年： 286人)
	2025年までに事故件数16,500件以下	(2019年：27,884人 → 2024年：22,623件)
	飲酒運転ゼロ	(2019年： 56件 → 2024年： 38件)

6つの重点施策

- | | | |
|---------------------------------|--|---------------------------------------|
| 1. 「新たな日常」における安全・安心な輸送サービスの実現 | 3. ICT、自動運転等新技術の開発・普及推進 | 5. 原因分析に基づく事故防止対策の立案と関係者の連携による安全体質の強化 |
| 2. 抜本的対策による飲酒運転、迷惑運転等悪質な法令違反の根絶 | 4. 超高齢社会におけるユニバーサルサービス連携強化を踏まえた事故の防止対策 | 6. 道路交通環境の改善 |

次期「事業用自動車総合安全プラン」の策定について

現プランの最終年を迎えるにあたり、プラン2025策定時からの環境変化を踏まえ、新たな事故削減目標の設定や、重点施策を検討する。

<主な重点施策案>

- ・自動車運送に係る全ての者における行動変容の推進（運転者の健康管理マニュアル等各種マニュアルの内容についての関係者への浸透）
- ・運行管理未実施、飲酒運転等悪質な法令違反の根絶（重大事故の再発防止ための啓発、監査体制等の強化）
- ・ICT、先進安全自動車等新技術の開発・普及推進（運行中も含めた運行管理の高度化、先進安全技術の更なる性能向上・普及促進）
- ・少子超高齢社会における事故の防止対策の推進（健康起因事故対策の推進、経験が未熟な運転者への安全対策の徹底）
- ・原因分析に基づく事故防止対策の立案（各業態・地域の特徴に応じた事故分析・対策の検討、ビッグデータを用いた対策の検討）

国土交通省においては、自動車事故被害者の救済のため、重度後遺障害者等に対して、被害者救済事業を実施。

重度後遺障害被害者への支援

○療護施設の設置・運営

他に受け入れる医療機関がない最重度の後遺障害者に対する専門的治療を実施



○介護料の支給

在宅ケアを行う家庭に対し、介護用品の購入等に充てる費用を支給

○訪問支援の実施

在宅ケアを行う家庭を訪問し、情報提供や悩みの聴取等により支援

○短期入院・入所協力事業の実施

在宅ケアを受けている重度後遺障害者が、短期間、病院や施設に入院・入所できるよう病院等の受入体制を整備

○在宅生活支援環境整備事業の実施

在宅ケアを受けている重度後遺障害者が介護者なき後等にグループホーム等で生活することができるようグループホーム等の新設や受入体制の確保・維持を支援

○高次脳機能障害者の社会復帰等にむけた支援

高次脳機能障害を把握する病院、生活の場となる地域との関係構築に必要とされる自立訓練事業所の取組を支援

このほか、自動車事故に係る相談や遺児への支援等を実施

- 交通安全基本計画の目標値を考慮しながら、車両の安全対策による目標を設定。
- 設定した目標に対して、事故分析を通じて事後評価を実施。

交通安全基本計画

平成18～22年度 平成23～27年度 平成28～令和2年度 令和3～令和7年度

	第8次交通安全基本計画	第9次交通安全基本計画	第10次交通安全基本計画	第11次交通安全基本計画
目標値	死者数 5,500 人以下 死傷者数 100 万人以下 (目標年 平成22年)	死者数 3,000人以下 死傷者数 70万人以下 (目標年 平成27年)	死者数 2,500人以下 死傷者数 50万人以下 (目標年 令和2年)	死者数 2,000人以下 重傷者数 22,000人以下 (目標年 令和7年)
実績値	死者数 4,863 人 死傷者数 901,071 人 (平成22年)	(死者数 4,117人) (負傷者数 711,374人) (平成27年)	死者数 2,839 人 死傷者数 372,315 人 (令和2年)	

車両の安全対策

	交通政策審議会 陸上交通分科会自動車交通 部会報告(平成18年6月)	交通政策審議会 陸上交通分科会自動車交通 部会報告(平成23年6月)	交通政策審議会 陸上交通分科会自動車部会 報告書(平成28年6月)	交通政策審議会 陸上交通分科会自動車部会 報告書(令和3年6月)
目標値 ()	平成11年比 死者数 2,000人削減 (目標年 平成22年)	平成22年比 死者数 1,000人削減 (目標年 平成32年)	(← 平成23年目標を維持)	令和2年比 死者数 1200人削減 重症者数を11,000人削減 (目標年 令和12年)
事後評価	1,977人の削減効果を確認 (平成21年)	735人の削減効果を確認 (平成27年(中間評価))	1,332人の削減効果を確認 (令和3年)	

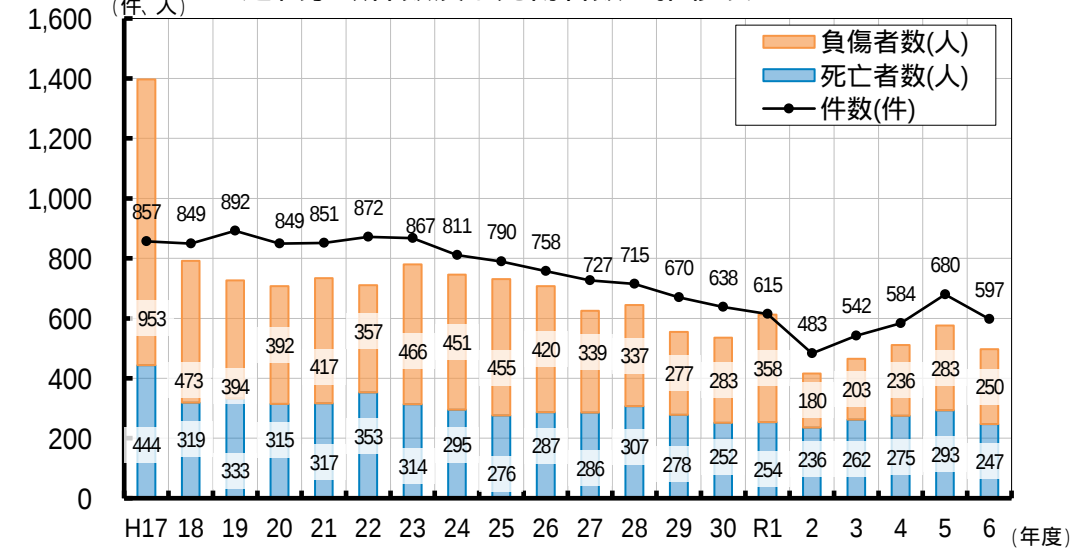
2. 鉄道交通の安全

運転事故の発生状況

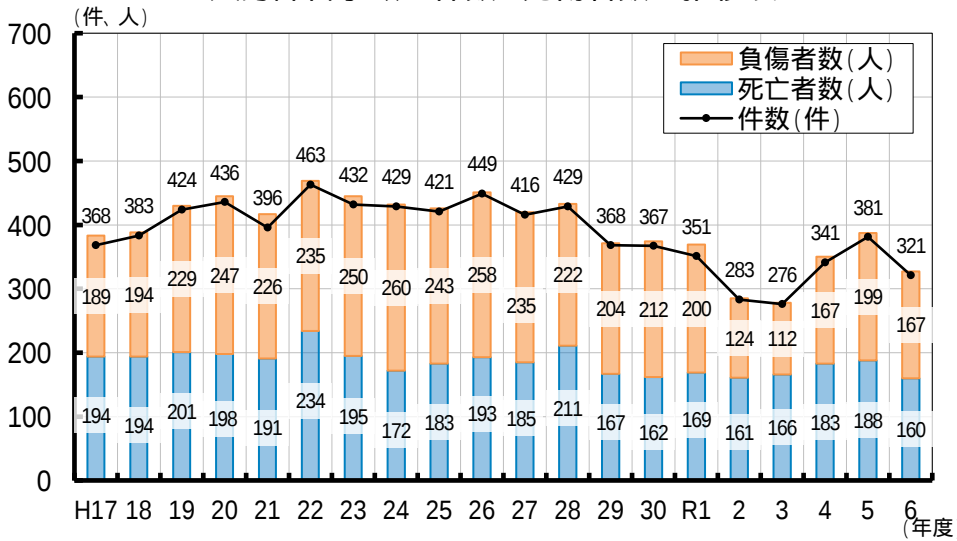
【運転事故件数及び死傷者数の推移】

運転事故は、長期的に減少傾向にあり、令和6年度は597件。

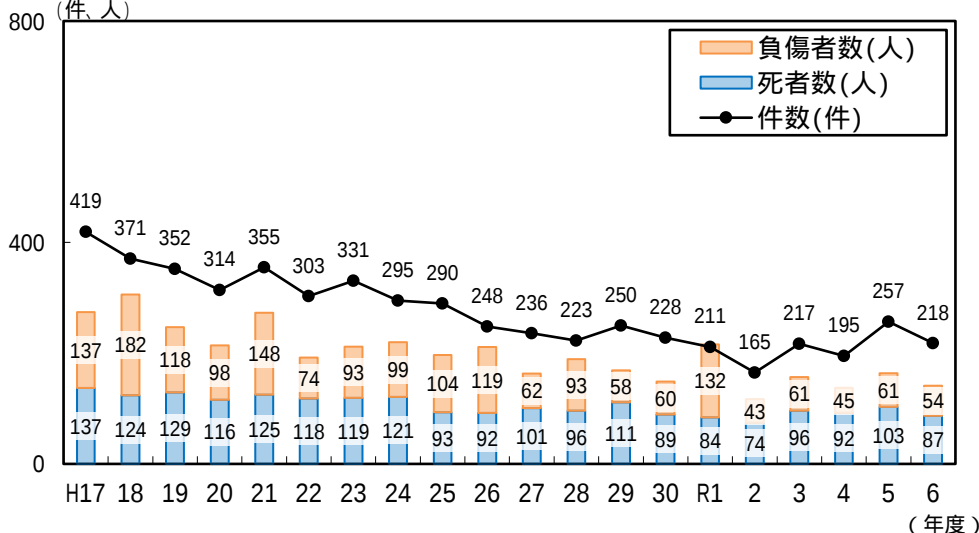
○運転事故件数及び死傷者数の推移表



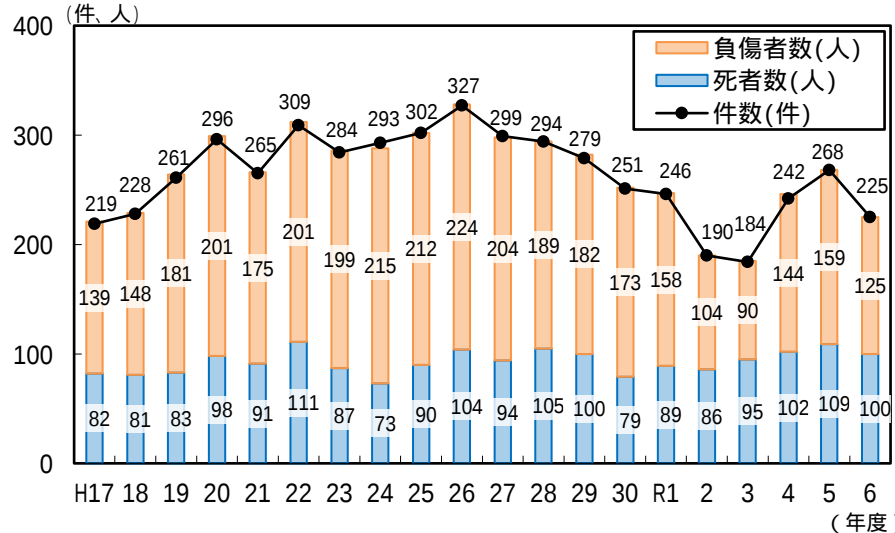
○人身障害事故の件数と死傷者数の推移表



○踏切事故の件数と死傷者数の推移表



○ホーム等における人身障害事故の件数と死傷者数の推移表



鉄道交通の安全に関する知識の普及

事故防止キャンペーン

- 運転事故の多くは、ホーム上での列車と接触、ホームから転落して列車と接触、踏切道の無理な横断、線路内立入りを原因とするなど、鉄道事業者以外に起因しており、事故等の防止にあたっては、鉄道事業者による安全対策の充実に加えて、利用者や踏切通行者、鉄道沿線住民等の協力が不可欠である。
- 春・秋の**全国交通安全運動**期間中に、国土交通省、鉄道事業者等により、踏切事故防止に関するチラシの配布やホームでの事故防止に関する駅・車内での注意喚起放送等の取り組みを実施している。
- ホームでの接触事故については、非常停止押しボタン等の整備を推進してきたが、首都圏ではホームでの接触事故が依然高水準である。これらの事故を防止するためには、利用者に対する注意喚起などの取り組みを、首都圏の鉄道事業者が一体となって継続的に行うことが効果的である。このため、平成22年度から、首都圏の鉄道事業者が協同して「**プラットフォーム事故0(ゼロ)運動**」を実施し、ポスターの掲出(令和6年度については28社局・国土交通省後援)等の取り組みを行っている。
- 踏切での事故については、国土交通省、関係自治体、鉄道事業者、警察等により、安全で円滑な踏切道の通行を確保することを目的に**踏切事故防止キャンペーン**を実施している。

全国交通安全運動

春・秋の全国交通安全運動期間中に、踏切通行者への踏切事故防止に関するチラシ配布等の実施、駅利用者へのホームでの人身事故防止に関する駅・車内での注意喚起放送などによる啓発活動を実施。

<参加団体>

- ・鉄道事業者
- ・国土交通省
- ・日本民営鉄道協会(協賛)等

プラットフォーム事故0(ゼロ)運動

鉄道利用者に対して、プラットフォーム上での列車との接触などを注意喚起するほか、危険を感じたときには非常停止押しボタンを押してもらうことを目的に、首都圏の鉄道事業者が一体となって、共通ポスターの掲出や駅・車内での注意喚起放送などを実施。

<参加団体>

- ・首都圏の鉄道事業者
(28社局)
- ・関東鉄道協会(協賛)
- ・国土交通省(後援)



踏切事故防止キャンペーン

踏切道を通行する歩行者及び自動車の運転者等に対して、踏切道の通行に際しての安全意識の高揚を図り、かつ、その継続的な実施を促すことによって、安全で円滑な踏切道の通行を確保することを目的に、踏切道の安全通行や踏切事故防止に関する知識の普及のためのキャンペーンを実施。

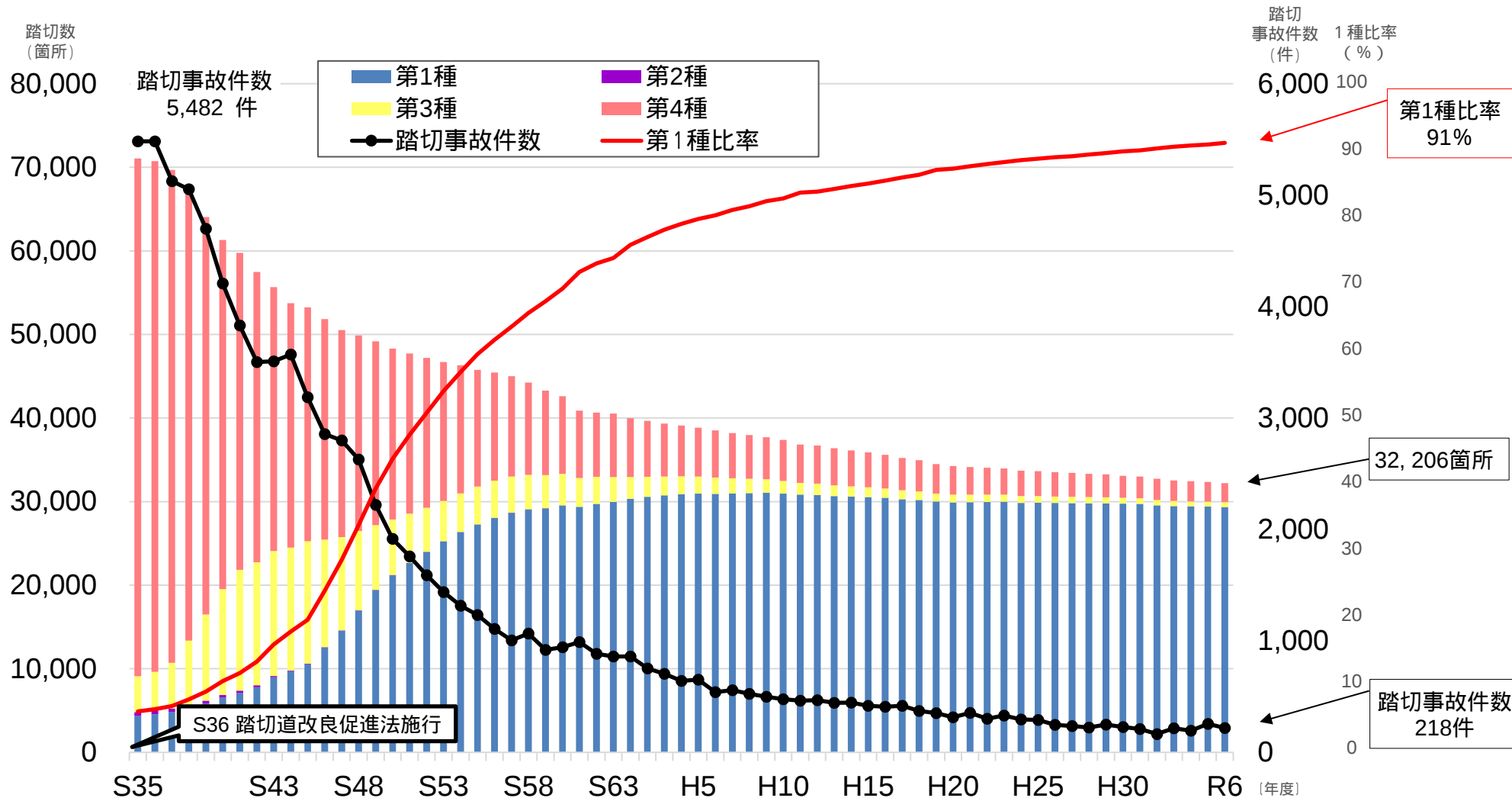
<参加団体>

- ・鉄道事業者
- ・国土交通省
- ・関係自治体
- ・警察等



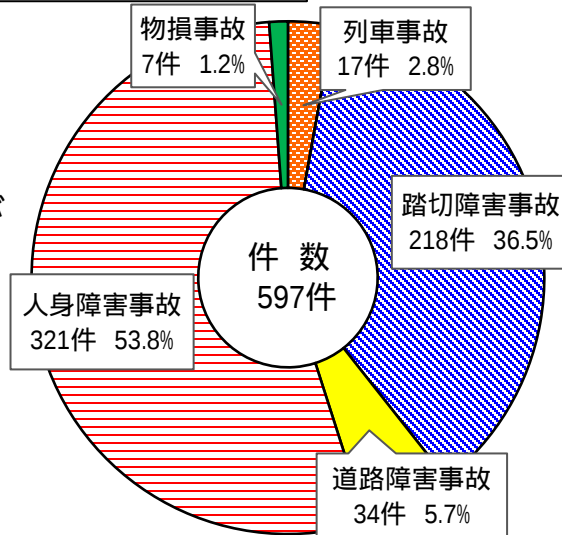
踏切道数・踏切事故件数等の推移

○ 踏切道改良促進法の施行後60年で踏切数は半減しており、踏切事故件数も長期的に減少傾向にある。



○ 運転事故における踏切事故割合

・踏切事故は鉄軌道の運転事故の約5割を占めている状況にあり、改良すべき踏切道がなお残されている。



○ 踏切道の種類別事故割合

第1種踏切道

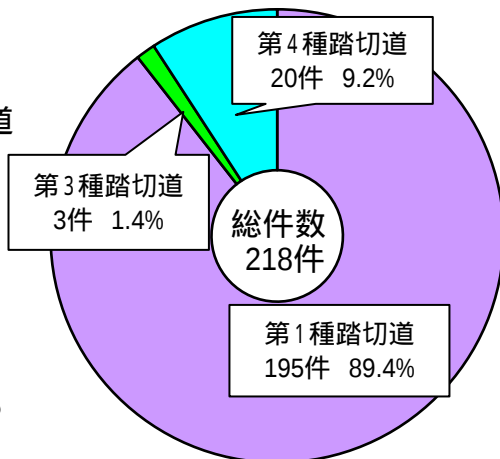
昼夜を通じて踏切警手が遮断機を操作している踏切道または自動遮断機が設置されている踏切道

第3種踏切道

警報機が設置されている踏切道

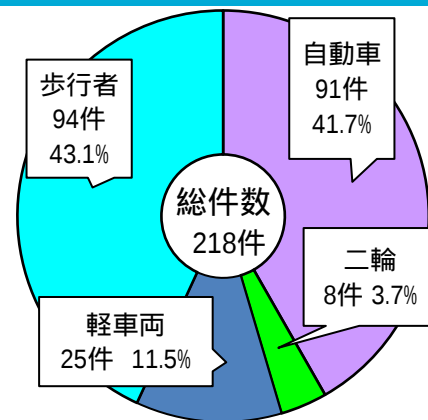
第4種踏切道

踏切警手もおらず、遮断機も警報機も設置されていない踏切道



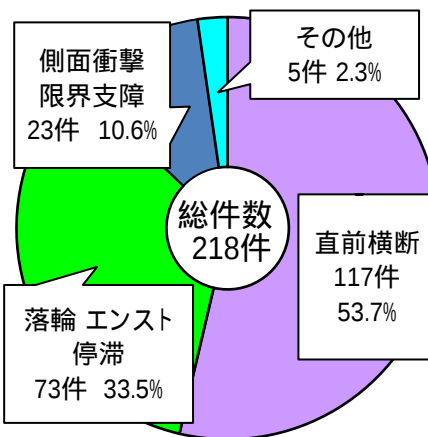
○ 衝撃物別事故割合

・衝撃物別事故割合では、自動車及び歩行者と衝撃したものが多。



○ 原因別事故割合

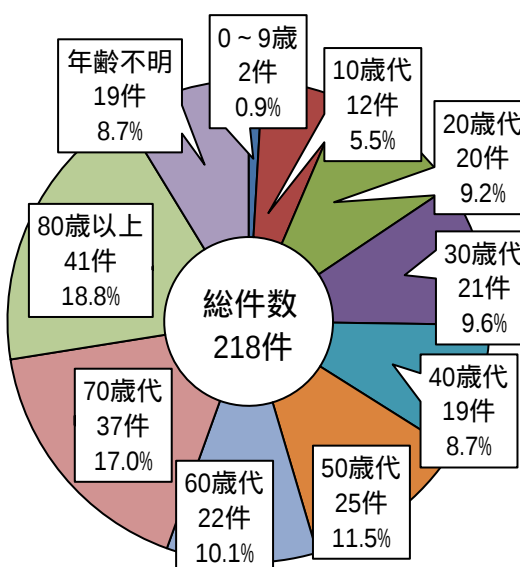
・原因別事故割合では、直前横断によるものが多い。



○ 年代別事故割合

・踏切事故では、高齢者が関係するものが多い。

65歳以上:約4割



○ 今後の踏切道における交通安全対策を考える視点

- ・対策を実施すべき踏切道に対して、より効果的な安全対策や高齢者等の歩行者対策等を積極的に推進する。
- ・「開かずの踏切」等について、渋滞の軽減による一層の交通円滑化及び環境保全等を見据え、それぞれの踏切の状況等を勘案し、総合的な対策を推進する。
- ・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。
- ・道路管理者と鉄道事業者が協力し「踏切安全通行カルテ」を作成・公表することにより、重点的に対策を推進していく。

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

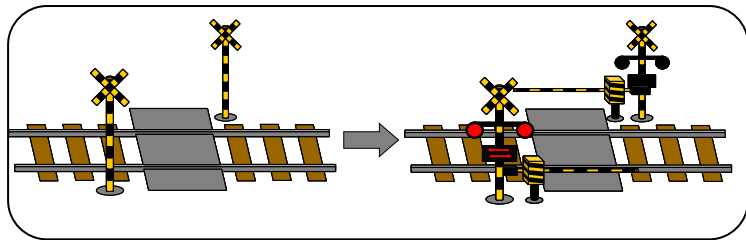


< 高架化前 >



< 高架化後 >

2. 踏切保安設備の整備及び交通規制の実施

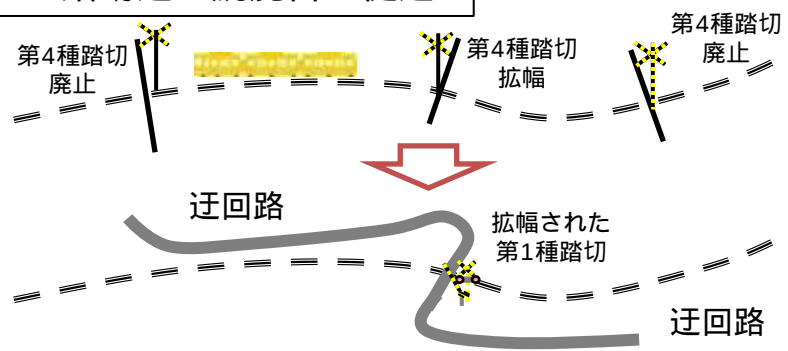


< 遮断機の設置 >



< 全方位警報装置 >

3. 踏切道の統廃合の促進



4. その他踏切道の交通安全と円滑化等を図るための措置

踏切安全通行カルテ

路線名	踏切番号	路線	種別	幅員	長さ	構造	信号機	遮断機	警報装置	備考
山手線	1001	山手線	踏切	10m	10m	踏切	信号機	遮断機	警報装置	備考
山手線	1002	山手線	踏切	10m	10m	踏切	信号機	遮断機	警報装置	備考
山手線	1003	山手線	踏切	10m	10m	踏切	信号機	遮断機	警報装置	備考
山手線	1004	山手線	踏切	10m	10m	踏切	信号機	遮断機	警報装置	備考
山手線	1005	山手線	踏切	10m	10m	踏切	信号機	遮断機	警報装置	備考
山手線	1006	山手線	踏切	10m	10m	踏切	信号機	遮断機	警報装置	備考
山手線	1007	山手線	踏切	10m	10m	踏切	信号機	遮断機	警報装置	備考
山手線	1008	山手線	踏切	10m	10m	踏切	信号機	遮断機	警報装置	備考
山手線	1009	山手線	踏切	10m	10m	踏切	信号機	遮断機	警報装置	備考
山手線	1010	山手線	踏切	10m	10m	踏切	信号機	遮断機	警報装置	備考

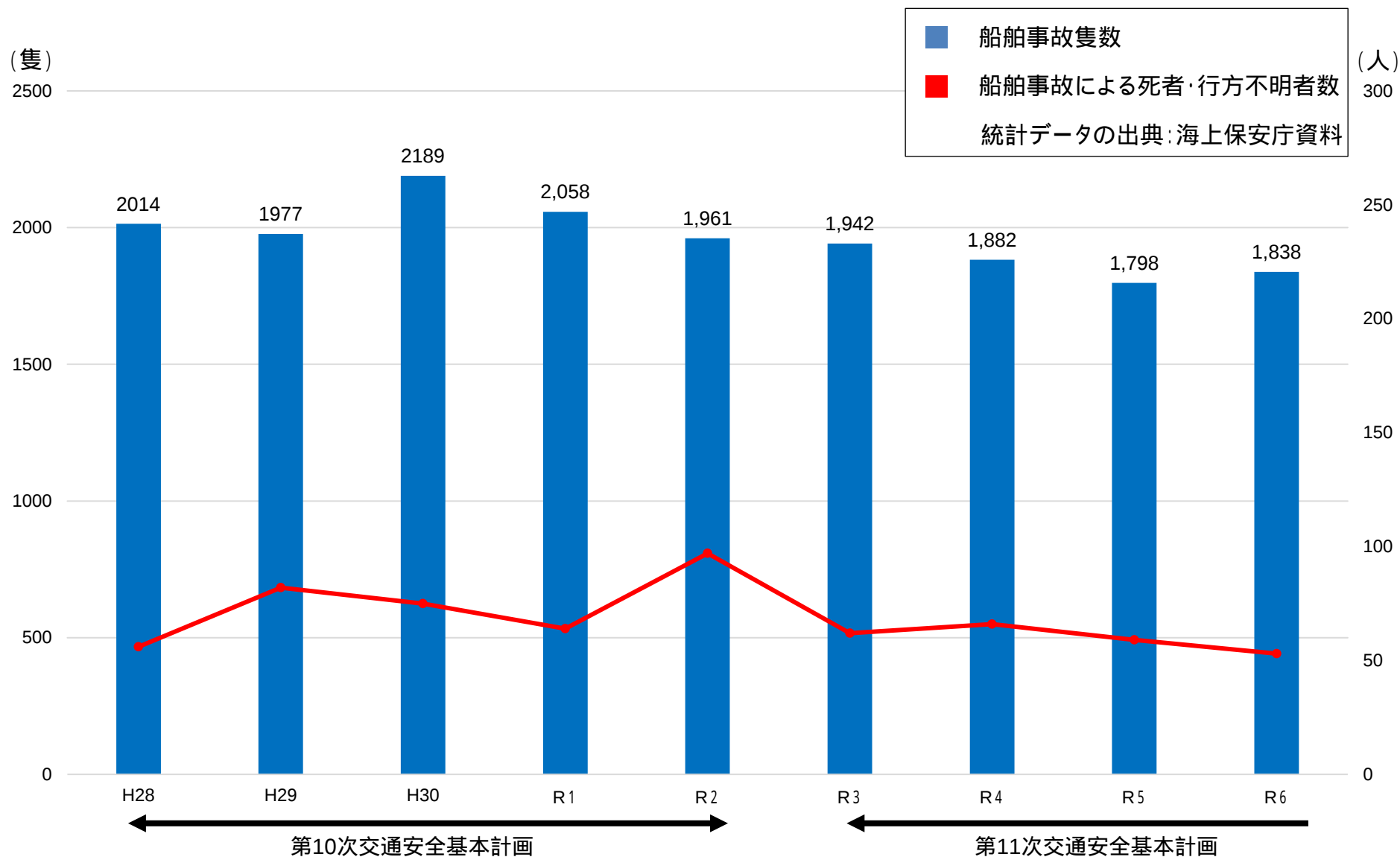
< 踏切安全通行カルテ >



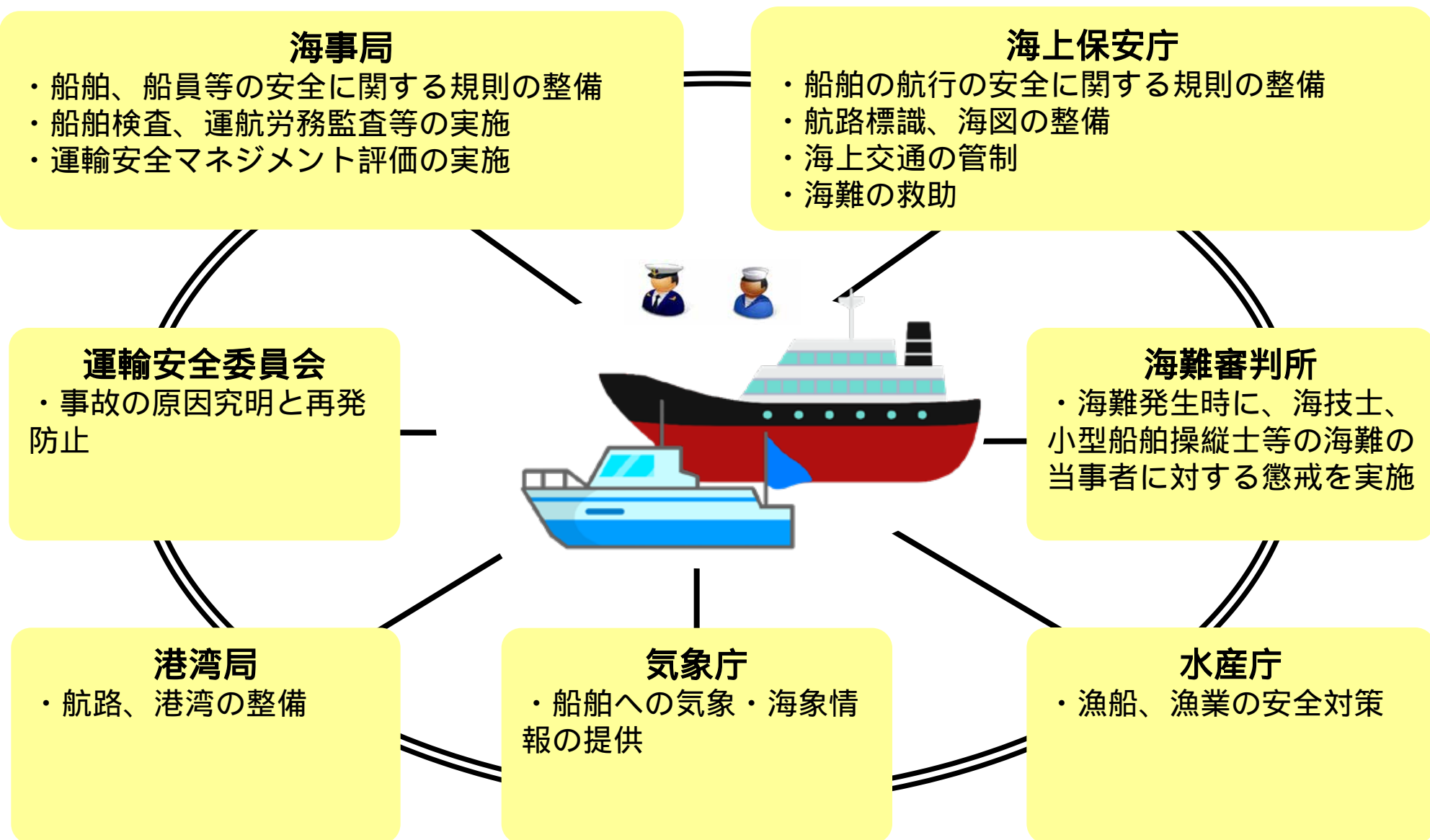
< 踏切事故の防止パンフレット >

3.海上交通の安全

船舶事故隻数と死者・行方不明者数の推移



関係行政機関と連携した安全対策の推進



- 船舶、船員、運航事業者に関する法令等が遵守されていることを確認するため、船舶検査、運航労務監査等を実施
- また、日本に寄港する外国船舶が国際的な規則を遵守していることを確認するため、外国船舶への立入検査を実施
- さらに、運航事業者の自主的な安全管理を推進するため、運輸安全マネジメント評価を実施

船舶検査等



船舶の設備に関する規則の遵守状況を確認

運航労務監査



船員・運航業務に関する規則の遵守状況を確認

外国船への立入検査



船舶の設備・船員・運航業務に関する国際規則の遵守状況を確認

運輸安全マネジメント評価



運航事業者が自主的に行う安全管理を評価・助言

自動運航船の意義

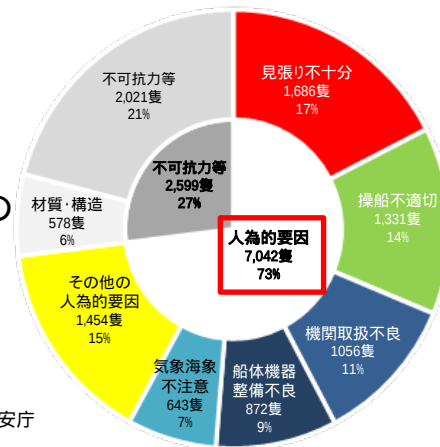
- n デジタイゼーションの進展に伴い、海難事故の減少、船員労働環境の改善、我が国海事産業の国際競争力強化への期待から、自動運航船が注目。

自動運航船への注目の背景と実用化による効果等

課題

- Ⅰ 海難事故の約7割はヒューマンエラーに起因(右図)
- Ⅰ 船員の高齢化を踏まえ、若手船員の確保・育成が急務
- Ⅰ 造船業の競争激化

(2019年～2023年)
出典: 海上保安庁

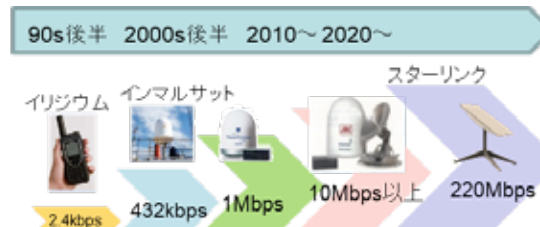


自動運航船への注目

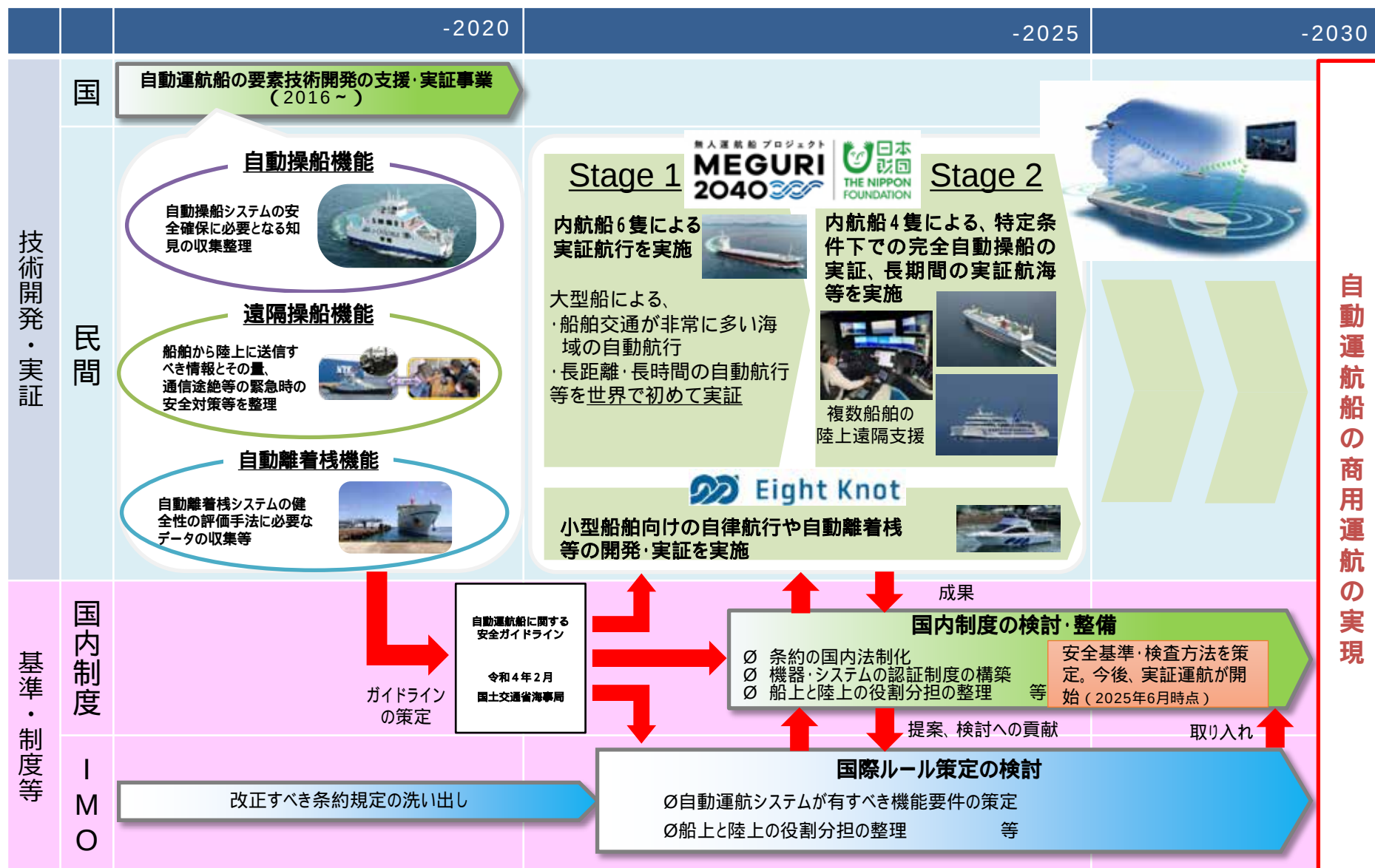
- ü ヒューマンエラーに起因する海難事故の防止の期待
- ü 船員の労働負荷の軽減の観点から、船員労働環境改善・職場の魅力向上の期待
- ü 日中韓の競争が激化するなか、省エネ性能に続く我が国造船・船用工業の競争優位性の確立

技術革新

- Ⅰ 海上ブロードバンド通信の発展(右図)
- Ⅰ IoT・AI技術等の急速な進歩
- Ⅰ 自動船舶識別装置(AIS)、電子海図等の普及等



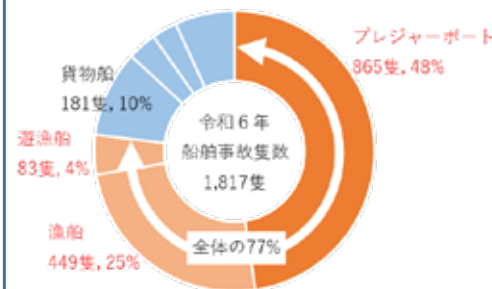
自動運航船の商用運航の実現に向けた取組



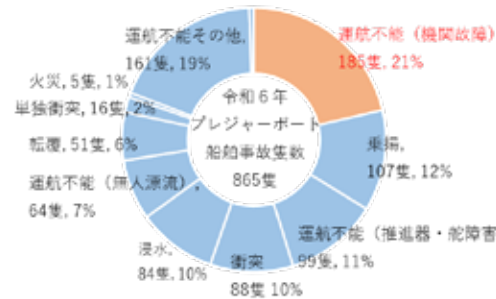
1 安全対策の重点化

船舶事故全体の約8割を占める小型船舶の安全対策について、『プレジャーボートの運航不能(機関故障)』『ミニボートの転覆・浸水』『漁船・遊漁船の衝突』に重点を置き、安全対策を講じていく

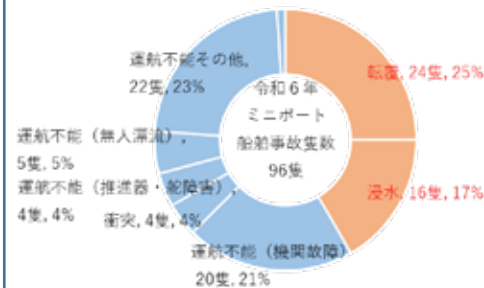
船舶事故発生状況



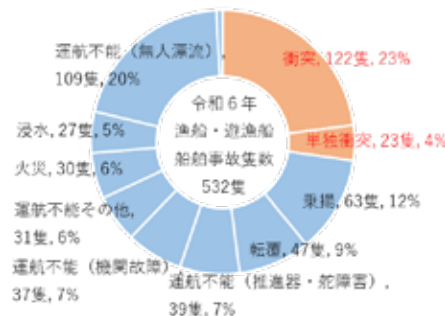
プレジャーボートの船舶事故内容



ミニボートの船舶事故内容



漁船・遊漁船の船舶事故内容



重点対象にかかる安全対策

- **プレジャーボートの運航不能(機関故障)**
海難防止講習会などを通じたウォーターセーフティガイド(モーターボート編)の普及促進
遵守事項制度の積極的な周知啓発
SNS等を活用し、整備事業者等による定期的な点検整備の有用性について周知及び実施の促進
- **ミニボートの転覆・浸水**
販売店を通じたウォーターセーフティガイド(ミニボート編)の普及促進
ミニボートの事故防止に関する民間の取組の促進
- **漁船・遊漁船の衝突**
見張りの重要性に係る周知啓発
遵守事項制度の積極的な周知啓発



漁船用啓発リーフレット

2 ウォーターセーフティガイドの普及促進

「ウォーターセーフティガイド」とは、関係省庁や民間団体との意見交換会を通じ、ミニボートなどについての基本的な知識や必要な装備などを取りまとめた総合安全情報サイトであり、同内容の充実強化及び普及促進を図る



ウォーターセーフティガイド 検索



啓発リーフレット



WEBサイト

激甚化する自然災害への対策

- 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を図る
- 津波等の災害発生時において、船舶への警報等の伝達、避難海域等の情報提供を迅速確実に実施するとともに、平時における混雑緩和に向けた情報提供を的確に実施し、安全性を向上させ物流の一層の効率化を図る

ふくそう海域における安全性の確保

- 海上交通センターから危険防止のための情報提供・勧告・指示を行うことにより、船舶交通の安全確保を推進する
- 同センターのレーダーの高機能化等による監視機能の強化を推進し、同センターの機能向上と信頼性の向上を図る。

荒天時の走錨等に起因する船舶事故の防止対策

- 近年、台風等の異常気象が激甚化・頻発化する状況を踏まえ、更なる荒天時の走錨等に起因する船舶事故の防止対策の強化のため、海上交通安全法等の一部を改正
- 特に勢力の強い台風等が東京湾、伊勢湾、瀬戸内海(大阪湾を含む)を直撃すると予想される場合、大型船等の一定の船舶に対し、湾外等の安全な海域への避難や入湾の回避の勧告等を発出

令和6年度までの同勧告の運用実績は4年度に2件、5年度に1件、6年度に2件

湾外避難等の勧告・命令制度(イメージ)

▼湾外避難等

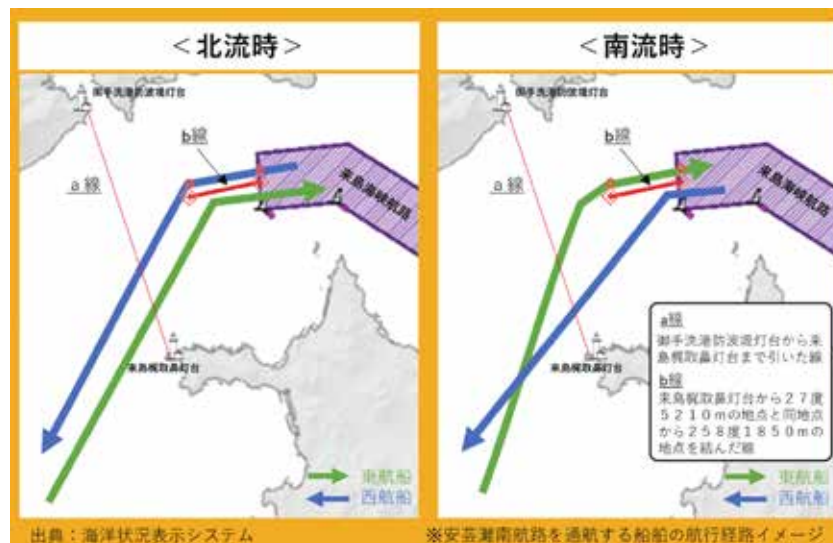


▼航泊制限等



来島海峡衝突事故を踏まえた安全対策

- 令和3年及び5年に死者・行方不明者を伴う船舶同士の衝突が相次いで発生
- 来島海峡航路に出入りする際の経路を新たに指定(令和6年7月1日から運用開始)
- 来島海峡海上交通センターの情報提供可能海域の拡大、位置通報ラインの移設についても取り組む



「海難情報の早期入手体制の強化」及び「迅速的確な救助勢力の体制充実・強化」により、救助率向上を図り、**救助率95%以上**を確保

海難情報の早期入手



(NET118)



(防水バック)

海難発生の第一報を早期に入手するために、「緊急通報用電話番号『118番』及び聴覚や発話に障がいを持つ方を対象とした『NET118』の利用」、「防水バック入り携帯電話等による連絡手段の確保」、「家族や友人、関係者へ『目的地や帰宅時間』を伝え、現在位置等を定期的に連絡すること」に関する指導・啓発及び広報活動を実施する。

海難情報収集体制の構築



(70機以上の衛星を利用)



(Live118訓練の様子)

海難救助を迅速かつ的確に行うために、中軌道衛星を用いたMEOSARシステムに参画するとともに、映像通報システム「Live118」を活用することで、海難情報を早期かつ正確に入手する体制の構築を図る。

迅速な救助・救急活動



(ヘリによる吊上げ)



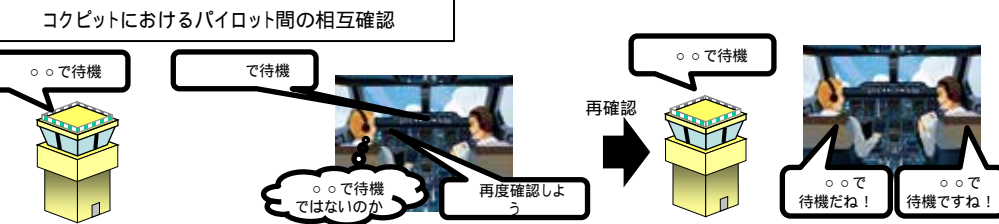
(機内での救急活動)

ヘリコプターの機動性、高速性等を活用したレスポンスタイムの短縮、救急救命士・救急員による高度な救急救命体制を強化するとともに、洋上で発生した傷病者に対し、医師による迅速な医療活動を行うため、関係団体と協力し更なる洋上救急体制の充実強化を図る。

4. 航空交通の安全

1. 管制交信に係るヒューマンエラーの防止

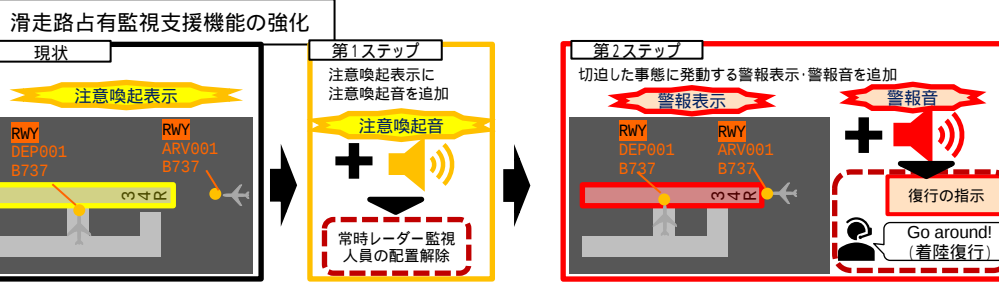
(1) 管制交信に係るヒューマンエラー防止のため、自家用含む全てのパイロットに対して、パイロット間のコミュニケーション等(CRM:Crew Resource Management)に係る初期・定期訓練を義務化



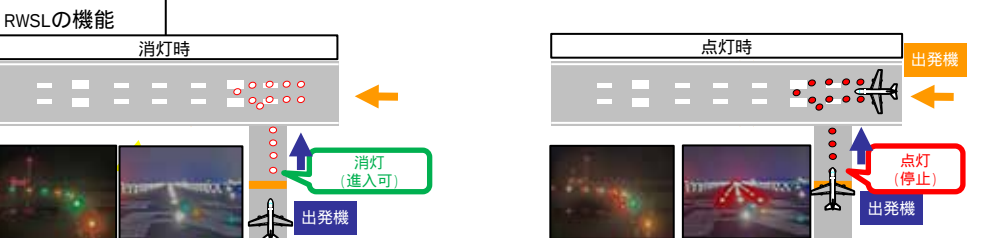
- (2)パイロットに対して外部監視、管制指示の復唱等の基本動作を改めて徹底
- (3)離陸順序に関する情報提供(No.1、No.2等)について、情報提供を行う際の留意事項を管制官とパイロットに周知徹底の上、停止を解除
- (4)管制交信に関する管制官とパイロット等の意見交換、教材を用いた研修・訓練等を実施

2. 滑走路誤進入に係る注意喚起システムの強化

(1) 管制官に対する注意喚起システム(滑走路占有監視支援機能)のアラート機能を強化



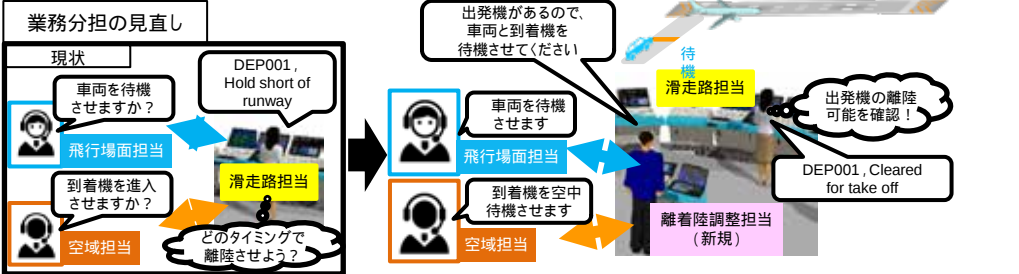
(2) 管制指示と独立して機能する滑走路状態表示灯(RWSL:RunWay Status Lights)を主要空港の対象滑走路に導入
主要空港：新千歳、成田、羽田、中部、伊丹、関西、福岡、那覇空港



(3) 滑走路進入車両に対して位置情報等送信機の搭載を義務化

3. 管制業務の実施体制の強化

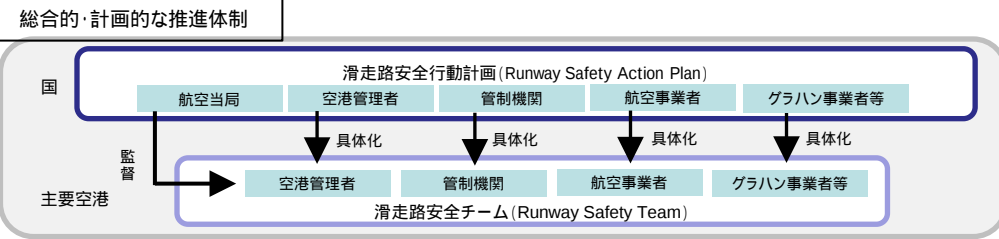
(1) 管制官の人的体制の強化・拡充



- (2) 管制官の疲労を業務の困難性や複雑性に応じて把握・管理する運用を導入
- (3) 管制官の職場環境を改善、ストレスケア体制を拡充

4. 滑走路の安全に係る推進体制の強化

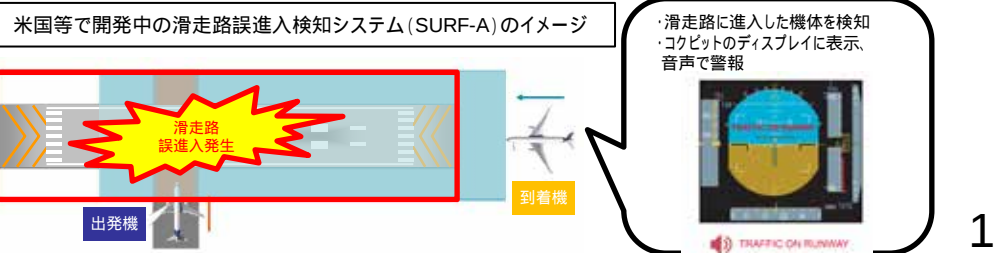
- (1) 国において、総合的な滑走路安全行動計画(Runway Safety Action Plan)を策定
- (2) 主要空港において滑走路安全チーム(Runway Safety Team)を設置
- (3) グラハン事業者を含め滑走路の安全に係る監督体制を強化



(4) 国際的な連携の強化(ICAO等)

5. 技術革新の推進

管制側・機体側におけるデジタル技術等の更なる活用に向けた調査・研究
機体側の新たな技術等に対応して、パイロットに適切に訓練を実施させることを制度化

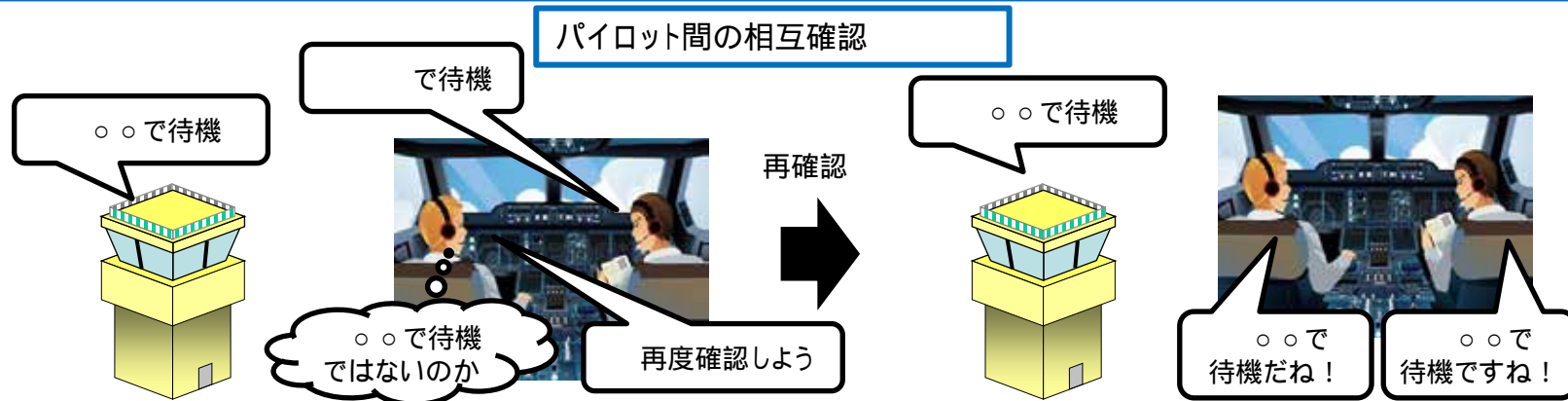


- 定期航空運送事業者に対しては、国際標準に準拠し、平成12年度よりCRM(Crew Resource Management)訓練¹を義務化済み。
- 自家用操縦士を含む全てのパイロットに対して、管制圏²に係る空港等において離着陸を行う場合、国土交通大臣の登録を受けた者(登録訓練機関)が行う技能発揮訓練(CRM訓練)の実施を義務³付け。
- 効果的な訓練の内容、あり方等を検討するため、有識者を交えた検討委員会の設置及び海外事例調査等を実施予定。

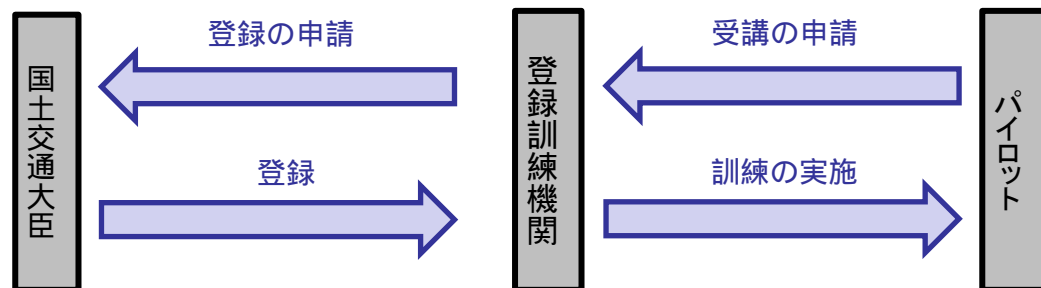
1 ヒューマンエラーを防止するためのパイロット間のコミュニケーション等を向上させる訓練(座学、ロールプレイ等)

2 航空機の離着陸が頻繁に実施される空港等及びその周辺の空域

3 航空法等の一部を改正する法律(令和7年6月6日、法律第55号)



技能発揮訓練(CRM訓練)の実施スキーム



CRM訓練のイメージ

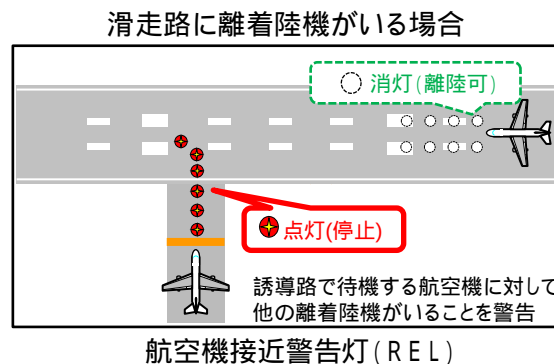


注) CRM訓練のイメージのイラストは、OpenAI社のChatGPT(AI)を用いて国土交通省航空局が作成。このイラストを利用する場合は利用者の責任において利用してください。

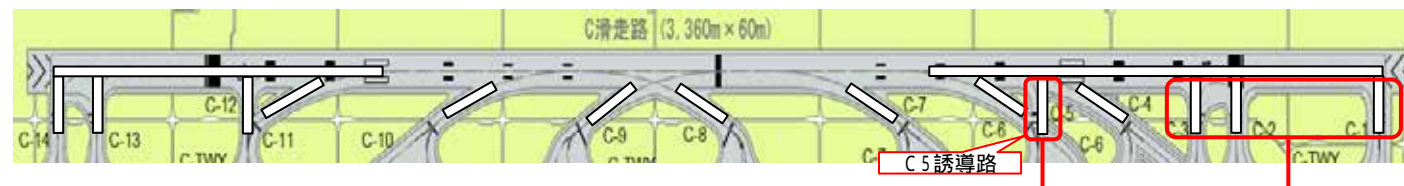
- 管制指示と独立して機能する滑走路状態表示灯(RWSL:Runway Status Lights)について、主要空港の同一滑走路で離着陸することが想定される全ての滑走路及び誘導路に導入拡大予定。
- 羽田空港C滑走路については、令和6年10月1日より一部誘導路の工事を先行的に開始。令和9年度末以降、令和11年度までに、順次供用開始予定。

新千歳、成田、羽田、中部、大阪、関西、福岡、那覇空港

RWSLの機能



羽田空港C滑走路におけるRWSL整備計画



【凡例】
□ : RWSL

	R 6年度	R 7年度	R 8年度	R 9年度	R 10年度	R 11年度
基台(誘導路)	C5、C3	C2、C1	順次設置(その他誘導路)			
基台(滑走路)	順次設置					
制御装置	製造・設置			調整	順次調整	
灯 器				C5、C3 C2、C1	順次設置(滑走路及びその他誘導路)	
供 用				部分供用 (C5、C3、C2、C1)	順次供用開始	

工事の進捗等により、工程変更の可能性有

- 羽田空港C滑走路以外についても、令和6年度末より設計・整備の上、令和10年度末以降、令和12年度までに、順次供用開始予定。

羽田空港C滑走路以外の国管理空港におけるRWSL整備計画

空港(滑走路)	R6年度	R7年度	R8年度	R9年度	R10年度	R11年度	R12年度
羽田(A・B) *VMSの更新・追加工事		設計 / 灯器・配管設置 / 制御装置製造・設置 / 制御調整					
那覇(A)		設計 / 灯器・配管設置 / 制御装置製造・設置 / 制御調整					
那覇(B)		設計 / 灯器・配管設置 / 制御装置製造・設置 / 制御調整					

設計の結果等を踏まえ、工程変更の可能性有

会社管理空港・コンセッション空港におけるRWSL整備計画

空港(滑走路)	R6年度	R7年度	R8年度	R9年度	R10年度	R11年度	R12年度
新千歳(A・B)		設計 / 灯器・配管設置 / 制御装置製造・設置 / 制御調整					
成田(A)							
中部(A・B)							
大阪(A・B)							
関西(A・B)							
福岡(A・B)							



設計の結果等を踏まえ、工程変更の可能性有

- 2040年に向け、産学官が連携してCARATS(将来の航空交通システムに関する長期ビジョン)を改定予定。
- CARATSの枠組みの下、安全性の向上を目的とした新たなワーキンググループを設置済み。
- 滑走路上での航空機等の衝突リスクを低減するため、デジタル技術等の更なる活用に向けた調査・研究を実施中。

滑走路誤進入検知システムの高度化に向けた調査・研究

- 空港面監視システムの検知精度の向上のため、海外動向調査等を実施中
- 音声認識技術等の活用による管制交信のテキストデータ化及び認識齟齬等の検知・警告機能の導入に向けた調査を実施中
- 航空機側の滑走路誤進入検知システムに係る海外メーカーの動向を把握しながら、導入に向けた課題の抽出等を実施中

< 米国等で開発中の滑走路誤進入検知システム(SURF-A)のイメージ >



航空交通管理の高度化に向けた調査・研究

- 全天候下における空港の安全性と効率性の両立に向け、A-SMGCS(先進型地上走行管制誘導システム)について、海外事例調査等を実施中

< A-SMGCSのイメージ >



- 航空交通全体を最適化・整序化し、到着機・出発機の混雑や輻輳を軽減するための施策(AMAN/DMAN等)を順次導入予定