

路交通の安全に影響を及ぼす自然現象に関する適時・適切な情報を提供するため、情報通信技術（ICT）等を活用しつつ、道路交通に関する総合的な情報提供の充実を図る。

- このような考え方の下、次のような施策を推進する。
 - ・ 横断歩道に関する交通ルールの再認識と、歩行者優先についての運転者に対する徹底と交通事故抑止に資する指導取締りを推進する。
 - ・ ハイビームが基本であることについて運転者に意識付ける安全教育・広報啓発を推進する。
 - ・ 運転者に対する再教育等の充実を図る。
 - ・ 妨害運転・飲酒運転等の悪質・危険な運転者に対する処分者講習等の運転者に対する再教育等の充実を図る。
 - ・ 高齢運転者対策の充実及び高齢運転者支援の推進を図る。
 - ・ 高齢運転者の増加に伴う、臨時適性検査のニーズに対応するため、医師会や関係学会と連携した認知症専門医の確保を推進する。
 - ・ 高速道路における逆走事故・事案の防止に向けた広報啓発を推進する。
 - ・ 悪質・危険な運転者の早期排除に努める。
 - ・ プローブ情報を活用した道路交通情報の充実を図る。
 - ・ 運転者に対して周辺の交通状況等の情報を提供することにより安全運転を支援するシステムを推進する。
 - ・ 道路交通に影響を及ぼす自然現象を的確に把握し、気象情報等の質的向上と適時・適切な発表及び迅速な伝達に努める。また、気象、地震、津波及び火山現象等に関する観測施設を適切に整備・配置し、観測・監視体制の強化を図る。
 - ・ 交通労働災害防止のためのガイドラインの周知徹底を図る。
 - ・ 安全運転管理者や運行管理者による運転者に対する運転前後におけるアルコール検知器を用いた酒気帯びの有無の確認等の義務の履行徹底を図る。
 - ・ 映像記録型ドライブレコーダー、デジタル式運行記録計等（以下「ドライブレコーダー等」という。）の安全運転の確保に資する機器の普及促進に努めるとともに、ドライブレコーダー等によって得られた映像を元に、身近な道路に潜む危険や、日頃の運転行動の問題点等の自覚を促す交通安全教育・運行管理等への活用方法について周知を図る。
- 事業用自動車の安全プランに基づく安全対策の実施
 - ・ 事業用自動車の安全計画については「事業用自動車総合安全プラン2025」の成果を踏まえ、関係者が一体となり総合的に取り組む必要がある。
 - ・ 事業用自動車の交通事故について適切に分析を行い、健康起因事故対策、ICTを活用した運行中も含めた運行管理の高度化や飲酒運転対策等、昨今の自動車運送事業を取り巻く状況を踏まえた対策を検討する必要があるとともに、現行プラン策定時からの環境変化を踏まえた新たな安全リスクへの対策も検討していく必要がある。

- 運輸安全マネジメント評価を実施する。
 - ・ 事業者の安全管理体制の構築・改善状況を国が確認する運輸安全マネジメント評価を引き続き実施する。また、運輸安全マネジメント評価を通じて、事業者による防災意識向上及び事前対策強化等を図り、運輸防災マネジメントの取組を強化するとともに、感染症による影響を踏まえた安全対策を講ずる。
- 事業用自動車の重大事故に関する事故調査等機能の強化
 - ・ 社会的な影響の大きな事業用自動車の重大事故については、事故の背景にある組織的・構造的問題の更なる解明や、より客観的で質の高い再発防止策の提言を目的に、平成 26 年に事業用自動車事故調査委員会が設置され、これまでの 65 件の調査報告書を公表済み。今後も、事業用自動車事故調査委員会における原因分析・再発防止策の提言を受け、適切に対応することにより、事故防止に向けた取組を促進する。
- 貨物自動車運送事業安全性評価事業の促進
 - ・ 全国貨物自動車運送適正化事業実施機関において、貨物自動車運送事業者について、利用者が安全性の高い事業者を選択することができるようにするとともに、事業者全体の安全性向上に資するものとして実施している「貨物自動車運送事業安全性評価事業」（通称Gマーク制度）を促進する。
 - ・ また、国、地方公共団体及び民間団体等において、貨物自動車運送を伴う業務を発注する際には、それぞれの業務の範囲内で道路交通の安全を推進するとの観点から、安全性優良事業所（通称Gマーク認定事業所）の認定状況も踏まえつつ、関係者の理解も得ながら該当事業所が積極的に選択されるよう努める。
- トラック・物流Gメンによる荷主等への是正指導の強化
 - ・ 貨物自動車運送事業における長時間労働や過積載運行等の一因となっている、荷主等による違反原因行為を排除するため、トラック・物流Gメンによる荷主等への是正指導を強化し、貨物自動車運送事業における交通安全環境の実現を図る。

4 車両の安全性の確保

- 安全基準等の体系的・継続的な拡充・強化
 - ・ 交通事故分析を通じた交通事故実態の把握、先進技術の開発動向や国際基準の動向等を踏まえ、車両安全基準等に関する HCA サイクルによる検討を充実させることを通じて、車両安全基準等の一層の拡充・強化を図る。
 - ・ 具体的には、乗員及び歩行者等を保護するための衝突安全基準や、検知技術等を活用して交通事故を未然に防止又は被害を軽減する予防安全に係る安全基準等の拡充・強化を図る。
- 近年の交通事故実態を踏まえた先進安全自動車（ASV）の開発・普及促進
 - ・ 先進安全自動車（ASV）推進検討会での産学官の議論を通じた、ASVの開発・普及促進を行う。

- ・ 技術の進展に伴う新技術への過信防止のため、先進技術等に関する理解醸成の取組を推進する。
- 高齢運転者による交通事故が相次いで発生している状況を踏まえた安全対策の推進
 - ・ 高齢運転者による運転操作ミスや健康起因による交通事故を防止するため、ペダル踏み間違い時加速抑制装置やドライバー異常時対応システム等の性能向上、普及促進を図る。
 - ・ 高齢者の交通事故防止に有益な最新の先進安全技術搭載車両の周知、試乗会の実施など、普及・活用促進の取組を推進する。
- 安全な自動運転車の開発・実用化・普及のための取組
 - ・ AIの活用やドライバーの存在を前提としない自動運転車の開発動向等を踏まえた、より高度な自動運転技術に対応する安全基準を策定する。
 - ・ 自動運転移動サービスの普及・拡大のため、事故原因究明体制の構築に向けた検討等の制度整備及び事業化推進に取り組む。
 - ・ 衝突被害軽減ブレーキ等の先進技術（自動運転技術）の機能維持を図るために、電子的な検査（**OD**検査）の適切な運用に努める。
 - ・ 複数の自動車メーカー等で発覚した型式指定申請に係る不正事案に対する再発防止策を講じ、認証審査や制度の適確な運用に努める。
 - ・ 自動運転車の交通事故に関し、原因究明及び再発防止に向けた取組を促進する。
- 自動車アセスメントによる安全な自動車等の普及促進
 - ・ 自動車の種類ごとの安全性に関する比較情報を提供し、自動車使用者の選択を通じて、自動車製作者等による、より安全な自動車の研究開発の促進及び普及拡大を図る。
 - ・ 具体的には、予防安全性能評価において、ドライバーモニタリングシステムやリスクの先読みによる安全運転支援システムを試験項目に追加するなど拡充を図る。
 - ・ さらに、衝突相手車との共存性能を評価する前面衝突試験（**NCAP**前面衝突試験）の評価改善や歩行者頭部保護対策の強化等、交通事故の状況や技術の進化・高度化を踏まえて、新たな試験・評価方法の検討を行う。
- 自動車の検査の充実
 - ・ 近年、急速に普及している先進技術の機能維持を図るため、従来からの外観確認やブレーキテスト等の測定器を中心とした検査に加え、電子的な検査（**OD**検査）を適切に運用し、**OD**検査の対象装置の見直し等更なる自動車検査の高度化を図る。
 - ・ 独立行政法人自動車技術総合機構と連携し、高度化された検査が、指定自動車整備事業者等において確実に行われるよう努める。
 - ・ 不正改造を防止するため、立入検査や街頭検査の充実・強化を図り、不正改造車を始めとした整備不良車両及び基準不適合車両の排除等を推進する。
 - ・ 指定自動車整備事業制度の適正な運用・活用を図るため、事業者に対する指導監督を強化する。

- ・ 軽自動車の検査について、軽自動車検査協会における検査体制の充実強化を図る。
- 自動車の点検整備の推進
 - ・ 「自動車点検整備推進運動」を関係機関の協力の下に全国的に展開するなど自動車点検整備を推進する。
 - ・ 自動車運送事業者が保有する事業用車両の安全性を確保するため、自動車運送事業者監査、整備管理者研修等のあらゆる機会を活用し、関係者に対し、車両の保守管理について指導を行い、その確実な実施を推進する。
 - ・ 整備不良による事故については、その原因の把握・究明に努めるとともに、点検整備方法に関する情報提供等により再発防止の徹底を図る。
 - ・ 道路交通に危険を及ぼすなど社会的問題となっている不正改造車等を排除し、自動車の安全運行を確保するため、関係機関の協力の下に「不正改造車を排除する運動」を全国的に展開し、不正改造について自動車ユーザー及び自動車関係事業者等の認識を高める。
 - ・ 不正改造行為の禁止及び不正改造車両に対する整備命令制度の適切な運用に努める。
 - ・ 自動車特定整備事業者等における技術の向上、設備の近代化、経営管理の改善等を推進する。
 - ・ ペーパー車検や無車検運行等、不正事案に対する厳正な対処を図る。
 - ・ 衝突被害軽減ブレーキ等の先進技術（自動運転技術）等の機能維持による道路交通安全の確保のため、自動車の点検整備が全国どこでも実施できるよう、点検整備に必要な情報等が自動車製作者等から自動車特定整備事業者等に提供されるよう努める。
- リコール制度の充実を図る。
 - ・ 一般の自動車ユーザーから自動車の不具合情報を収集及び分析を行い、リコール制度の的確な運用に努める。また、自動車メーカー等からの情報収集を行うため、体制の強化を図る。
- 自転車の安全性の確保
 - ・ 自転車の安全な利用を確保し、自転車事故の防止を図るため、駆動補助機付自転車（人の力を補うため原動機を用いるもの）及び普通自転車の型式認定制度を適切に運用する。
 - ・ 自転車の安全性を証明する **TS** マークを始めとする各種マーク制度の周知を図り、自転車利用者が定期的に点検整備や正しい利用方法等の指導を受ける気運を醸成する。
 - ・ 自転車が加害者となる交通事故に関し、高額な賠償額となるケースもあり、こうした賠償責任を負った際の支払い原資を担保し、被害者の救済の十全を図るため、関係事業者の協力を得つつ、損害賠償責任保険等への加入を促進する。
 - ・ 薄暮の時間帯から夜間における自転車事故を防止するため、灯火点灯の徹底と反射材用品等の取付けの促進により、自転車の被視認性の向上

を図る。

○ 新しいモビリティの安全性の確保

- ・ 特定小型原動機付自転車の利用者の飲酒運転を始めとする違反防止や交通事故防止のため、関係事業者によるアルコールインターロックを導入した車両の活用や車体に搭載した **ABS** による歩道走行・逆走等の危険走行の検知といった新たな技術の活用について検討を行う。
- ・ 関係事業者と連携したガイドラインに基づく各種取組（購入者への車両区分の明示等の販売時における販売事業者による交通安全対策の推進等）を一層推進する。

5 道路交通秩序の維持

○ 交通事故抑止に資する交通指導取締りの推進

- ・ 交通事故分析に基づく指導取締りを推進する。
- ・ 飲酒運転、妨害運転等の悪質・危険な運転や、国民から取締り要望の多い迷惑性の高い違反に重点を置いた交通指導取締りを推進する。
- ・ 飲酒運転者の取締りの強化と、周辺者に対する捜査の徹底による周辺罪の積極的な適用を推進する。
- ・ 飲酒運転捜査におけるアルコール濃度の厳格な適用を図るための飲酒検知資機材を整備する。
- ・ 令和6年11月の改正道路交通法の施行により自転車の酒気帯び運転の罰則規定が整備されたことを踏まえた厳正な取締りを推進し、車両乗車時の飲酒運転の禁止の遵法意識を浸透させる。
- ・ 飲酒運転検挙時の運転免許保有者について、危険性帯有による免許停止処分を自転車等の飲酒運転者に対して積極的に実施する。
- ・ 携帯電話使用等のながら運転の指導取締りを推進する。
- ・ 令和8年4月1日から施行される、自転車への交通反則通告制度の導入を踏まえ、悪質・危険な自転車利用者に対する指導取締りを推進する。
- ・ 特定小型原動機付自転車等の電動モビリティに対する指導取締りを推進する。
- ・ 交通違反を繰り返す者に対する特定小型原動機付自転車運転者講習制度を適切に運用する。
- ・ 運転免許を保有する悪質・危険な違反を繰り返す者や違反により交通事故を発生させた者に対する免許停止処分を含めた的確な行政処分を実施する。
- ・ 関係事業者と連携したガイドラインに基づく各種取組の一層の推進と、事故実態、取組状況を確認・評価した上での更なる実効的な対策の検討、実施をする。
- ・ 関係事業者による、特定小型原動機付自転車の悪質・危険な利用者のサービス利用停止措置又はアカウント抹消措置等の対策を推進する。
- ・ ペダル付き電動バイクについては、令和6年11月の改正道路交通法の

施行により、ペダルのみを用いて走行する場合も原動機付自転車又は自動車の運転に該当することが明確化されたことを周知徹底する。

- ・ 無免許運転、通行区分違反等の、悪質・危険な運転に対する交通指導取締りを強化する。
 - ・ ペダル付き電動バイクを電動アシスト自転車として販売する悪質な販売事業者等の捜査を推進する。
 - ・ 外国人による無免許運転が多いことを踏まえ、雇用する外国人が無免許運転等を起こした場合における雇用者等の責任の解明を徹底する。
 - ・ また、外国人の交通事故や違反取扱い時における出入国在留管理庁との連携を強化する。
- 適正かつ緻密な交通事故事件捜査を一層推進する。
- ・ 交通事故事件捜査の科学化・合理化を図るため、交通事故の現場見取図の作成における小型無人機（ドローン）の活用を推進する。
 - ・ 交通指導取締りにおけるウェアラブルカメラ等のカメラ映像の活用を推進する。
- 暴走族対策の推進
- ・ 暴走族に対する指導取締りの推進
「不正改造車を排除する運動」等を通じ、街頭検査において不正改造車の取締りを行う。
また、不正改造行為に関する情報収集を徹底するとともに、関係機関と連携して、不正改造を敢行する者に対する取締りを強化するなど根源的な対策を講じる。
 - ・ 車両の不正改造の防止
暴走行為を増長するような不正な改造を防止するよう、また、保安基準に適合しない部品等が不正改造に使用されることがないように、「不正改造車を排除する運動」等を通じ、全国的な広報活動の推進、及び企業、関係者に対する指導を積極的に行う。
また、自動車ユーザーだけでなく、不正改造等を行った者に対して、必要に応じて事務所等への立入検査を行う。

6 救助・救急活動の充実

- 消防機関と医療機関の緊密な連携・協力関係を確保しつつ、救助・救急体制及び救急医療体制の整備を図る。
- ・ 多数傷者発生時における救助・救急体制の充実を図る。
 - ・ 救助・救急用資機材の整備を促進する。
 - ・ 救助隊員及び救急隊員の教育訓練の充実を図る。
 - ・ 現場急行支援システム（FAST）の整備を推進する。
 - ・ 救急救命士の養成、ドクターカーの活用促進、ドクターヘリ事業の推進を図る。
 - ・ 病院前救護の連携体制の充実を図る。
 - ・ 救急医療機関等の整備や、医療機関において救急医療担当医師・看護

師等の養成を図る。

- ・ 医師の卒前教育において、救急医療に関する教育の充実に努める。
- 事故自動通報システム（**ACN**）及び緊急通報システム（**HIP**）の活用拡大
 - ・ 交通事故発生後においては、適切かつ早急に負傷者を処置できる救助救急体制の構築が重要であることから、交通事故の発生に関する情報を自動で知らせる交通事故自動通報システム（**ACN**）の活用を促進するとともに、検知対象の拡大を図る。また、自動車乗車中の事故発生時等に車載通信装置等を通じてその発生場所等の位置情報等を通報する緊急通報システム（**HIP**）の活用を拡大するとともにサービスの更なる普及のための広報啓発を推進する。
- 救急医療体制の整備
 - ・ 救急医療機関等の整備（救急医療設備の整備）
自動車事故被害者の保護の増進の観点から、自動車事故救急患者の受入が多い救急医療機関等に対する救急医療設備の整備を図る。

7 被害者支援の充実と推進

- 交通事故被害者等は、交通事故により多大な肉体的、精神的、経済的打撃を受け、又はかけがえのない生命を絶たれるなど、大きな不幸に見舞われており、交通事故被害者等を支援することは極めて重要である。
- 犯罪被害者等基本法の下、交通事故被害者等のための施策を総合的かつ計画的に推進する。
- 公共交通事故による被害者等への支援の確保を図るため、交通事故発生時の情報提供のための窓口機能や、交通事故後の中長期にわたる被害者等へのコーディネーション機能を担うことに加え、引き続き、外部機関とのネットワークの構築、被害者等支援フォーラムの開催、被害者等支援計画作成の促進等、公共交通事故の被害者等への支援の取組を着実に進めていく。
- 自動車損害賠償責任保険（共済）の適正化の推進
 - ・ 自動車事故被害者の適正な救済の観点から、被害者に対する適切な情報提供の徹底を保険会社等に指導するなど、保険金（共済金）の支払い等の適正化を図る。
- 政府の自動車損害賠償保障事業の適正な運用
 - ・ 自賠責保険（自賠責共済）による救済を受けられないひき逃げや無保険（無共済）車両による交通事故の被害者への救済の観点から政府の自動車損害賠償保障事業の適正な運用を図る。
- 無保険（無共済）車両対策の徹底
 - ・ 無保険（無共済）車両の運行の防止のため、街頭監視活動による注意喚起等の無保険（無共済）車両対策を徹底する。
また、ペダル付き電動バイクや電動キックボードなど新たなモビリティに対しても、加入促進のポスター・リーフレット・屋外広告等を通して引き続き自賠責保険（自賠責共済）の加入の周知を行い、無保険（無共

済)対策を徹底する。

- 損害賠償請求の援助活動等の整備（交通事故相談活動の充実）
 - ・ 自動車事故被害者が弁護士による無償の自動車事故に関する法律相談・示談あっ旋等を受けられるよう、日弁連交通事故相談センターにおける体制の充実を図る。
- 自動車事故被害者等に対する援助措置の充実
 - ・ 独立行政法人自動車事故対策機構による、交通遺児等に対する生活資金貸付けを適切に推進する。
 - ・ 独立行政法人自動車事故対策機構による、自動車事故によって重度の後遺障害（遷延性意識障害）を負った被害者の治療・看護を専門に行う療護施設の設置・運営、及び自動車事故によって後遺障害を負った被害者のリハビリテーションの機会確保に向けた取組を適切に推進する。
 - ・ 独立行政法人自動車事故対策機構による、自動車事故によって重度の後遺障害（脊髄損傷）に対して十分な治療・リハビリテーション等の機会を確保するための環境整備を適切に推進する。
 - ・ 独立行政法人自動車事故対策機構による、自動車事故によって重度の後遺障害を負った被害者に対する介護料の支給及び短期入院・入所に係る費用助成を適切に推進する。
 - ・ 独立行政法人自動車事故対策機構による、介護料受給者への相談・情報提供等の充実・強化を図る。
 - ・ 独立行政法人自動車事故対策機構による、自動車事故被害者等への相談支援を実施している被害者団体に対して相談支援実施にかかる費用の支援を適切に行う。
 - ・ 公益財団法人交通遺児等育成基金による、交通遺児等に対する一定水準の育成金の給付について、社会経済情勢の変動も踏まえつつ、長期にわたり安定的になされるよう適切に援助を行う。
 - ・ 地方公共団体が運営する交通事故相談所において、複雑・多様かつ専門化する交通事故相談内容に対処するため、判例・相談事例、自動車保険等の最新情報を収集・分析し実務必携として提供するとともに、交通事故相談員全体の資質・能力の向上に向けた研修等を通じて、全国にある交通事故相談所のいずれにおいても質の高い交通事故相談を受けられる体制を整備するなど、交通事故相談活動の充実を図る。
 - ・ 在宅で療養生活を送る自動車事故による後遺障害者の介護者が、様々な理由により介護が難しくなる場合（「介護者なき後」）に備えた環境整備を適切に推進する。また、在宅で療養生活を送る自動車事故による後遺障害者の短期入院・入所の受入れを行う協力病院・施設の環境整備を適切に推進する。
 - ・ 自動車事故による高次脳機能障害を有する者に対する自立訓練、社会復帰までの切れ目のない取組を適切に推進する。
 - ・ 事故の概要等の記録を残すこと、各種支援制度を知ること等を目的とした「交通事故被害者ノート」、「交通事故にあったときには」について、引き続きその周知を図る。

8 研究開発及び調査研究の充実

- 交通の安全を高めるため、次世代の ITS 構築に向けた路車間通信等を活用した交通安全対策に関する先行的なプロジェクトの実施等、産学官が連携し研究開発等を行う。
- ITS の高度化により交通の安全を高めるため、自動車単体では対応できない交通事故への対策として、車車間及び路車間通信等の通信技術を活用した運転支援システムの実現に向けて産学官が連携し研究開発を行う。
- 交通安全対策のより効率的、効果的、重点的な対策を図るため、事前事後評価等を客観的に行うためのデータの収集・分析手法の開発と普及を推進する。
- 交通事故の被害・損失の経済的分析に関する調査研究を推進する。
- 新たな技術を活用した交通管制システム等について、必要な調査研究や実証実験等を行い、新システムの確立、導入に向けた検討を進める。
- 高齢者の交通事故防止に関する研究を推進する。
- 高齢者の事故防止に有益な最新の先進技術搭載車種の周知、試乗会の実施など、普及・活用促進の取組を推進する。
- 緊急通報システム等の事故発生時の緊急車両の迅速な現場急行を可能にするサービスの更なる普及のための広報啓発を図る。
- 救急医療機関との連携等により、交通事故分析の充実を図る。
 - ・ 救急自動通報（D-CallNet）が発報した交通事故例について、交通事故状況や医療機関による診断・治療記録等を調査し、人体傷害の発生メカニズムの解明及び車両安全対策に資する研究を実施する。
 - ・ 衝突時の乗員等の被害を軽減する自動車の構造及び保護装置の改善を図るため、人体傷害データの収集等、医療機関との連携を推進する。
- 3Dバーチャルリアリティ技術等を活用した、より教育効果の高い体験型交通安全教育機材の開発を推進する。
- 安全な自動運転の社会実装に向けた調査研究を行う。
- 特定自動運行の許可に係る審査内容や手続等の明確化等の取組、特定自動運行実施者に対する立入検査の実施等により、特定自動運行許可制度の安全で円滑な公道実証実験のため、ガイドラインや道路使用許可の適正な運用と事業者に対する周知を図る。
- 交通事故分析のためのデータの充実・活用
 - ・ 更なる交通事故死傷者数の削減のためには、効率的かつ詳細な交通事故分析が必要なところ、公益財団法人交通事故総合分析センターが所有するマクロデータやマイクロデータの充実強化を図るとともにその活用を推進する。
 - ・ 「人」・「道」・「車」の三要素から交通事故に関する総合的、科学的な調査分析研究の高度化を図り、その成果を広く一般に提供して、産学官

民それぞれの立場で行う交通安全対策に貢献する。

- ・ 加えて、車載式の記録装置である「事故情報計測・記録装置（EDR）」、「映像記録型ドライブレコーダー」、「自動運転車の作動状態記録装置（DSAD）」等のマイクロデータの充実を通じた交通事故分析への活用を推進する。
- 先進技術をさらに発展させるために、（産官学の適切な連携と役割分担により、）開発環境を整え、交通事故死傷者数ゼロを目指す。また、技術開発に資する、交通事故の映像データを、プライバシーに配慮しつつ活用していくことも検討する。
- 自動車事故による被害者をめぐる各種社会的資源やその生活実態の把握を進め、必要な支援策の具体化に向けた調査研究を行う。
- 遠隔操作型小型車の届出制度の周知、使用者に対する立入検査の実施等により、届出制度の適正かつ円滑な運用を図る。
- 遠隔操作型小型車の安全で円滑な公道実証実験のため、道路使用許可の適正な運用と事業者に対する周知を図る。
- 反則金のキャッシュレス化に向けた検討、システムの構築等、実現に向けた取組を推進する。
- 運転免許証とマイナンバーカードの一体化
 - ・ 令和7年3月に運用を開始した運転免許証とマイナンバーカードの一体化、マイナンバーカードとの一体化による住所変更手続きワンストップ化、住所地以外での迅速な経由更新及びオンラインによる更新時講習の円滑な運用に努める。
 - ・ スマートフォンに免許情報を記録するモバイル運転免許証については、国際標準である ISO18013-5 等を踏まえ、運転免許証の在り方の検討を進め、極力早期の実現を目指す。
 - ・ マイナ免許証に係る制度内容の周知を行う。
 - ・ 優良運転者等に対するオンライン講習受講等のメリットに関する周知により、交通違反や交通事故防止に係る意識を醸成する。
 - ・ 窓口を始め、実施体制の充実や予約の受付方法の不断の検討を行う。

第2章 鉄道交通の安全

第1節 鉄道事故のない社会を目指して

I 鉄道事故の状況等

1 鉄道事故の状況

- 鉄道(軌道を含む。以下同じ。)の運転事故は、長期的に減少傾向にあり、令和6年度は597件(速報値)であった。
- 令和6年度の死者数は247人(速報値)であり、負傷者数は250人(速報値)であった。
- 平成17年度に発生した乗客106人が死亡したJR西日本福知山線列車脱線事故、及び乗客5人が死亡したJR東日本羽越線列車脱線事故以降は乗客の死亡事故が発生しなかったが、令和7年度に長野電鉄長野線において、乗客1人が死亡する鉄道人身障害事故が発生した。

2 近年の鉄道運転事故の特徴

- 鉄道人身障害事故件数は、横ばいで推移している。令和6年度における鉄道運転事故全体の約5割(速報値)を占めている。
- 令和6年度において、ホーム等における鉄道人身障害事故は、鉄道人身障害事故全体のうち約7割(速報値)を占めている。
- また、踏切障害事故は長期的に減少傾向にあるが、令和6年度においても鉄道運転事故全体の約4割(速報値)を占めており、鉄道人身障害事故を合わせると約9割(速報値)を占めている。

II 交通安全基本計画における目標

- 列車の運転による乗客の死者数ゼロを目指す。また、鉄道運転事故全体の死者数を減少させることを目指す。

第2節 鉄道交通の安全についての対策

I 今後の鉄道交通安全対策を考える視点

- 鉄道の運転事故は長期的に減少傾向にあることから、これまでの交通安全基本計画に基づく施策には一定の効果が認められる。
- しかしながら、列車の衝突や脱線等が一たび発生すれば、多数の死傷者を生じるおそれがあることから、一層安全な鉄道輸送を目指し、重大な列車事故の未然防止を図るため、総合的な視点から施策を推進していく。
- また、令和6年度においては、鉄道人身障害事故と踏切障害事故を合わせると鉄道運転事故全体の約9割(速報値)を占めていることを踏まえ、利用者等の関係する事故を防止するため、効果的な対策を講じていく。

II 講じようとする施策

1 鉄道交通環境の整備

- 鉄道施設等の安全性の向上を推進する。

- ・ 鉄道施設の耐震性の強化等を推進する。
- ・ 軌道や路盤等の集中豪雨等への対策の強化や老朽化が進んでいる橋梁等の施設について計画的に更新を進める。
- ・ 駅施設等の段差の解消、ホームドアを始めとした設備等の整備によるバリアフリー化を推進する。
- 鉄道車内の安全対策を推進する。
 - ・ 鉄道車内への防犯カメラの設置等による安全対策を推進する。
- 運転保安設備等の整備を推進する。
 - ・ 自動列車停止装置や運転士異常時列車停止装置、運転状況記録装置等の運転保安設備等について、引き続き整備を推進する。

2 鉄道交通の安全に関する知識の普及

- 鉄道交通の安全に関する知識の普及を図る。
 - ・ 駅ホーム及び踏切道における非常押ボタン等の安全設備の正しい利用方法の表示の整備等により、利用者や踏切通行者、鉄道沿線住民等へ安全に関する知識を分かりやすく、的確に提供する。
 - ・ 関係機関等の協力の下、全国交通安全運動等において広報活動を積極的に実施する。

3 鉄道の安全な運行の確保

- 鉄道事業者への保安監査を実施する。
 - ・ 鉄道事業者に対し、定期的に又は事故の発生状況等に応じて保安監査等を実施し、適切な指導を行う。
 - ・ 計画的な保安監査のほか、同種トラブルの発生等の際にも臨時に保安監査を行うなど、メリハリの効いたより効果的な保安監査を実施する。
- 運転士の資質の保持を図る。
 - ・ 運転管理者が教育等について適切に措置を講ずるよう指導する。
- 事故情報及びリスク情報の分析・活用を推進する。
 - ・ インシデント等の情報を収集・分析し、鉄道事業者へ周知する。
 - ・ 鉄道事業者の安全担当部長等による鉄道保安連絡会議を開催し、事故及び事故防止対策に関する情報交換等を行う。
- 気象情報等の充実を図る。
 - ・ 鉄道交通に影響を及ぼす自然現象を的確に把握し、情報の質的向上と適時・適切な発表及び迅速な伝達に努める。
 - ・ 気象、地震、津波及び火山現象等に関する観測施設を適切に整備・配置し、観測・監視体制の強化を図る。
- 大規模な事故等が発生した場合の適切な対応を実施する。
 - ・ 国及び鉄道事業者における、夜間・休日の緊急連絡体制等を点検・確認し、大規模な事故又は災害が発生した場合に、迅速かつ的確な情報の収集・連絡を実施する。

- 運輸安全マネジメント評価を実施する。
 - ・ 事業者の安全管理体制の構築・改善状況を国が確認する運輸安全マネジメント評価を引き続き実施する。また、運輸安全マネジメント評価を通じて、事業者による防災意識向上及び事前対策強化等を図り、運輸防災マネジメントの取組を強化するとともに、感染症による影響を踏まえた安全対策を講ずる。
- 計画運休への取組を指導する。
 - ・ 台風等気象状況により列車の運転に支障が生ずるおそれが予測されるときは、利用者に前広に情報提供した上で計画的に列車の運転を休止するなど、安全の確保に努めるよう鉄道事業者を指導する。
 - ・ 情報提供を行うに当たっては、在留外国人及び訪日外国人にも対応するため、多言語での情報提供体制の強化も指導する。

4 鉄道車両の安全性の確保

- 適時・適切に鉄道車両の構造・装置に関する保安上の基準の見直しを図る。

5 救助・救急活動の充実

- 主要駅における防災訓練の充実や鉄道事業者と消防機関、医療機関その他の関係機関との連携・協力体制の強化を推進する。
- 重大事故発生時等における救急・救助活動の充実を図る。
- 大規模事故による多数傷病者の発生に備え、平時より鉄道事業者と消防機関、医療機関等の連携・協力体制の強化を図る。

6 被害者支援の推進

- 公共交通事故による被害者等への支援の確保を図るため、事故発生時の情報提供のための窓口機能や、事故後の中長期にわたる被害者等へのコーディネート機能を担うことに加え、引き続き、外部機関とのネットワークの構築、被害者等支援フォーラムの開催、被害者等支援計画作成の促進等、公共交通事故の被害者等への支援の取組を着実に進めていく。

7 鉄道事故等の原因究明と事故等防止

- 鉄道事故等の原因究明を行い、事故等防止に寄与する。

8 技術開発の充実

- 鉄道の安全性向上に関する技術開発を推進する。

第3章 踏切道における交通の安全

第1節 踏切事故のない社会を目指して

I 踏切事故の状況等

1 踏切事故の状況

- 踏切事故（鉄軌道の運転事故のうち、踏切障害事故及びこれに起因する列車事故をいう。）は、長期的に減少傾向にある。
- このような踏切事故の減少は、踏切道の改良等の安全対策の積極的な推進によるところが大きいと考えられる。しかし、依然、踏切事故は鉄道の運転事故の約4割（速報値）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現状にある。

2 近年の踏切事故の特徴

- 近年の踏切事故の特徴としては、
 - ① 踏切道の種類別にみると、発生件数では第1種踏切道が最も多いが、踏切道100か所当たりの発生件数でみると、第4種踏切道が最も多くなっている。
 - ② 衝撃物別では自動車と衝撃したものが約4割（速報値）、歩行者と衝撃したものが約4割（速報値）を占めている。
 - ③ 原因別でみると直前横断によるものが約5割（速報値）を占めている。
 - ④ 踏切事故では、高齢者が関係するものが多く、65歳以上で約4割（速報値）を占めている。ことなどが挙げられる。

II 交通安全基本計画における目標

- 踏切道における交通の安全と円滑化を図るための措置を総合的かつ積極的に推進し、踏切事故の発生を極力防止する。

第2節 踏切道における交通の安全についての対策

I 今後の踏切道における交通安全対策を考える視点

- 踏切事故件数及び踏切事故による死傷者数ともに、長期的に減少傾向にあることを考えると、第11次交通安全基本計画に基づき推進してきた施策には一定の効果が認められる。
- 踏切事故は一度発生すると、多数の死傷者を生ずるなど重大な結果をもたらすおそれがあることから、立体交差化、統廃合等により、踏切道を削減していくことが必要である。
- また、踏切道における交通量その他の事情を考慮して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に対するバリアフリー化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。
- 各踏切道の遮断時間や交通量等の諸元やこれまでの対策実施状況、対策の効果等を踏まえて、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ことも重要である。

Ⅱ 講じようとする施策

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、バリアフリー化の促進

- 「開かずの踏切」等の都市活動に大きな支障を生じさせている踏切に対し、連続立体交差化、単独立体交差化等の「抜本対策」と、歩行者等立体横断施設、歩道拡幅等の「速効対策」の両輪による総合的な対策を緊急的かつ重点的に推進する。
- 歩道が狭隘な踏切等に対し、歩道内において歩行者と自動車等が錯綜することがないように歩行者滞留を考慮した踏切拡幅等、事故防止効果の高い構造への改良を促進する。
- また、密接関連道路の整備や規制看板によるピーク時の流入抑制等、踏切横断交通量削減のための踏切周辺対策等を促進する。
- 踏切道のバリアフリー化に向けて、踏切道内誘導表示等の設置を推進する。

2 踏切道の統廃合の促進

- 踏切道の改良の実施に併せて、近接の第3、4種踏切道など地域住民の通行に特に支障を及ぼさないと認められるものについて、統廃合を進めるとともに、これら近接踏切道以外の踏切道についても同様に統廃合を促進する。

3 踏切保安設備等の整備及び交通規制の実施

- 踏切遮断機、警報時間制御装置、障害物検知装置、オーバーハング型警報装置、大型遮断装置等、事故防止効果の高い踏切保安設備の整備を促進するとともに、高齢者等の歩行者対策としても効果が期待できる、全方位型警報装置、非常押ボタンの整備、障害物検知装置の高性能化を推進するほか、道路の交通量等を勘案し、必要に応じて交通規制を実施する。
- また、AI カメラ等の新たな技術を活用した対策を検討する。
- 統廃合や第1種踏切道化が困難な第4種踏切道に対して、踏切事故の減少に期待ができる設備の整備を促進する。

4 その他踏切道の交通の安全及び円滑化等を図るための措置

- 「踏切安全通行カルテ」を作成・公表し、透明性を保ちながら各踏切の状況を踏まえた対策を重点的に推進する。
- 鉄道事業者等による高齢者施設や病院等の医療機関への踏切事故防止のパンフレット等の配布を促進する。踏切事故による被害者等への支援についても、事故の状況等を踏まえ、適切に対応する。

海上交通の安全

第1節 海難のない社会を目指して

I 海難の状況

- 令和3年から令和6年までの船舶事故隻数は、年平均1,854隻であり、それ以前の5年間の年平均と比べると、約9%減少している。
- 船舶事故の発生海域をみると、沿岸海域（距岸20海里以内）で発生する割合が極めて高く、その中でもふくそう海域及びその周辺海域で全体の約4割が発生しており、ふくそう海域における衝突・乗揚事故については、減少している。
- 事故船舶の種類別の割合をみると、小型船舶が全体の約8割を占め、特にプレジャーボートが全体の約5割を占めている。
- 船舶事故の原因は、見張り不十分、機関取扱不注意等のヒューマンエラーによるものが約7割を占めている。
- 令和3年から令和6年までの船舶事故又は船舶からの海中転落による死者・行方不明者数は、年平均137名であり、それ以前の5年間の年平均と比べると、約6%減少している。
- 令和3年から令和6年までの人身事故者数は、年平均2,415名であり、それ以前の5年間の年平均と比べると、約8%減少している。
- 人身事故の発生海域をみると、船舶事故と同様に沿岸海域（距岸20海里以内）で発生する割合が極めて高く、さらに距岸3海里以内の海域が全体の約9割を占めている。

II 交通安全基本計画における目標

- 我が国周辺で発生する船舶事故隻数（本邦に寄港しない外国船舶によるものを除く。）を令和7年と比較し約1割削減を目指す。
- 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。
- 海難等における死者・行方不明者を減少させるためには、高い救助率を維持確保することが重要であることから救助率95%以上とする。

第2節 海上交通の安全についての対策

I 今後の海上交通安全対策を考える視点

- 船舶事故はヒューマンエラーに起因するものが極めて多いことから、ヒューマンエラーによる事故を防止するための対策を推進する。特に船舶事故の多数を占める小型船舶への対策の強化を図る。
- 輸送効率の向上を図るための船舶の大型化や激甚化する自然災害等により、船舶がふくそうする海域において一たび事故が発生させた場合には、海上輸送の遮断、航路の閉塞といった大規模海難に拡大する蓋然性が高いことから、ふくそう海域における安全対策の強化を図る。
- 不特定多数の乗客に被害が生じる可能性がある旅客船の事故を防止するため、事業者に対する指導監督の充実・強化等の対策を推進する。

- 海難が発生した場合に乗船者等の迅速かつ的確な捜索・救助活動を実施するための人命救助体制の充実・強化を図るとともに、ライフジャケットの着用推進等、自己救命対策の強化を推進することで、救助率の向上を図る。

II 講じようとする施策

1 海上交通環境の整備

- 海上交通環境の変化には常に注視し、必要に応じて現行制度の見直しの検討にも取り組む。
- 港湾における船舶の安全かつ円滑な航行や荒天時等における海難の発生を防止する観点から、船舶の大型化や高速化を勘案しつつ、防波堤、航路及び泊地の整備を推進するとともに、海象情報をホームページで公表するなど情報提供に努める。また、関係機関間における連絡体制の構築を図る。
- 漁船の安全な航行や荒天時等における漁船の安全な避難を可能とする防波堤、航路及び泊地等の整備を推進する。
- 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。
- 港湾の大規模地震対策、津波対策、高潮・高波・暴風対策を図る。
- 地震等の災害時に地域の防災拠点や水産物の流通拠点となる漁港において、地域の防災計画とも整合性を図りつつ、救援船等に対応可能な泊地、耐震性を強化した岸壁、輸送施設等の整備を推進する。
また、漁港構造物の耐震性等についての現状の把握に努めるとともに、耐震化等の技術開発を行う。
- 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ことによる国際競争力の向上を実現するため、三大湾（東京湾、伊勢湾及び大阪湾）における海域監視体制の強化に取り組む。また、海域監視体制の強化による効果を最大限発揮させる。
- 船舶交通がふくそうする海域において、航路を閉塞するような大規模海難が発生した場合には、人命、財産、環境の損失といった大きな社会的ダメージを引き起こすだけでなく、海上交通を遮断し、我が国の経済活動を麻痺させるおそれがある。このため、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。また、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。
- さらに、巨大船、危険物積載船、あるいは外国船舶等が多数通航する海域においては、航行船舶の指標となるバーチャルAIS航路標識を整備する。
- 東京湾から四国沖に至る船舶交通量が多い海域は、複雑な進路交差が生じるため、死者、行方不明者を伴うなどの重大海難が発生する蓋然性が高いことから、バーチャルAIS航路標識等を活用した経路指定及び推薦航路の設定による整流化に取り組み、安全性の向上を図る。

- 荒天時における船舶の走錨等に起因する事故を防止するため、走錨等により船舶が衝突するおそれのある施設の周辺海域において、錨泊制限等の対策を継続的に実施するとともに、気象・海象や船舶の状況を踏まえた各船の走錨リスクを判定するシステムの開発・普及や海域監視体制の強化を図るなど、事故防止に係る取組を推進する。
- 船舶の動静を把握した上で行う情報提供や全国各地の灯台等で観測した気象・海象の現況、その他、船舶交通の安全のために必要な情報の提供を、沿岸域情報提供システム（海の安全情報）や船舶自動識別装置（AIS）、無線等、多様な手段を用いて引き続き実施していくとともに、利用者のニーズや利便性向上を図るため、所要の見直しを図る。
また、AIS 情報を活用した乗揚げ防止及び橋梁への衝突防止対策の推進を図る。
- 台風等の異常な気象又は海象、海難の発生等の事情により、船舶交通の危険を生じるおそれのある場合、注意喚起・安全指導・勧告等を行い、船舶に必要な措置を講じさせ船舶交通の安全を確保する。
- 海難の未然防止や安全で効率的な航海の促進を図るため、航海用海図（紙海図及び電子海図）及び航海用刊行物（水路誌等）を的確に整備する。これらの航海用海図等を最新のものに維持するための情報として水路通報及び電子水路通報を提供するほか、航路障害物の存在等、船舶が安全に航行するため緊急に必要な情報を航行警報により提供する。また、水路通報及び航行警報の内容は利用者が視覚的に容易にその海域を把握することができるよう、ビジュアル情報としても提供するなど安全対策を推進する。
特に、電子海図・水路誌等については、今後予定されている新国際基準の実運用に備えて適切に対応する。
- 海上交通に影響を及ぼす自然現象を的確に把握し、気象情報等の質的向上と適時・適切な発表及び迅速な伝達に努める。また、気象、津波及び火山現象等に関する観測施設を適切に整備・配置し、観測・監視体制の強化を図る。
- 高齢者、障害者等に対応した旅客船ターミナルの整備を促進する。
- 港湾の施設単位ごとに作成する維持管理計画や港湾単位で作成する予防保全計画に基づいて、老朽化や社会情勢の変化に伴って機能が低下した施設の利用転換やスペックの見直し等を計画的に進め、より効率的なふ頭へ再編するなど、戦略的なストックマネジメントによる老朽化対策を推進する。

2 海上交通の安全に関する知識の普及

- 海上交通の安全を図るためには、海事関係者のみならず、マリンレジャー愛好者、更には広く国民一人一人の海難防止に関する意識を高める必要がある。そのため、関係団体との連携強化や SNS の活用に加え、影響力のあるインフルエンサーやマリンレジャー用品の販売事業者と連携した情報発信等、あらゆる手段により、海難防止思想の普及に努める。さらに、各種船舶の特性や海難の実態に即したより具体的、より効果的な知識や技能

の習得及び向上を図る。

- 海難防止強調運動（海の事故ゼロキャンペーン）等を通じて、広く海難防止思想の普及及び高揚を図る。また、海難防止講習会、訪船指導等を通じて、船舶操縦者等への海難防止に関する知識・技能の習得及び向上を図る。
- 我が国周辺海域の地理等に不案内な外国船舶に対して、訪船し、又はインターネットを活用し、若しくは代理店と協力し、航行安全上必要な情報を提供する。

3 船舶の安全な運航の確保

- ヒューマンエラーによる事故を未然に防止するため、**AIS** 等の技術の活用と普及、関係者の自主的な安全対策の促進、効果的な情報提供・注意喚起を通じ安全意識の向上を図るとともに、**AIS** を活用した乗揚げ防止対策の推進を図る。
- 運航労務監理官による立入検査を強化するなど、引き続き旅客船事業者等に対する指導監督の充実を図る。
- 事故原因の分析を踏まえた適切な再発防止策を策定し、その徹底を図る。
- 事業者の安全管理体制の構築・改善状況を国が確認する運輸安全マネジメント評価を引き続き実施する。また、運輸安全マネジメント評価を通じて、事業者による防災意識向上及び事前対策強化等を図り、運輸防災マネジメントの取組を強化するとともに、感染症による影響を踏まえた安全対策を講ずる。
- 安全統括管理者、運航管理者等に対する資格者証制度等の導入により、安全管理体制の強化を図る。
- 事業者及び国による安全情報の公表を行い、事業者による運航の安全確保に関する取組の促進を図る。
- 海技資格制度の適切な運用や船員教育の適切な実施等を通じて、海技士の知識技能の維持向上を図る。
- 船員災害防止基本計画及び船員災害防止実施計画の着実な実施により船員災害防止対策の推進を図る。
- 免許制度及び強制水先制度を適切に運用するとともに、水先人の安定的な確保・育成対策を促進することにより、水先制度の充実を図る。
- 国際条約の基準に適合していない船舶（サブスタンダード船）の排除を目的に、東京 **MU** を始めとする国際的な協力体制の下、我が国に寄港する外国船舶の資格証明、当直基準等に関する監督（**PSO**）を推進する。
- 旅客船事業者及びタンカー等の危険物輸送船事業者に対し、津波避難の実効性を向上させるため、津波避難マニュアルに基づく訓練の継続的な実施及び改善を支援する。一方で、日本に入港する外国籍船に対して、津波避難の主要ポイントを押さえた「津波対応シート」を周知し、津波発生時における円滑な退避及び人命の保護を推進する。
- 内航を始めとする船舶への新技術の導入を促進することで、船員の労働環境改善や船舶の安全性向上を図るとともに、必要に応じて関係基準の見

直し、検討又は策定等を進める。

- ダイビング船安全対策ガイドラインを活用して安全啓発活動を行い、ダイビング船の航行の安全確保を図る。

4 船舶の安全性の確保

- 国際海事機関（IMO）における船舶の構造・設備等の国際的に統一された安全基準の策定のため、我が国の技術的な知見の蓄積を活用して、積極的に検討に参画するとともに、国内法令への取り入れを着実に実施する。
また、自動運航船や水素・アンモニアを代替燃料とする船舶等、社会の需要に対応して開発が進む次世代船舶の安全性担保のため、国内外の技術開発の動向を注視しつつ、船舶の安全基準等の整備・検討を行う。
- 船舶の安全性を確保するため、船舶の構造・設備等に関する検査体制の充実及び船舶検査の更なる高度化を図るとともに、船舶検査官及び運航労務監理官による立入検査を実施する。
- サブスタンダード船の排除を目的に、東京 MOU を始めとする国際的な協力体制の下、我が国に寄港する外国船舶の構造・設備等に関する監督（PSO）を推進する。

5 小型船舶の安全対策の充実

- 小型船舶の船舶事故の主な原因は、見張り不十分、操船不適切、機関取扱不注意、船体機器整備不良といったヒューマンエラーによるものが大半である。その未然防止を図るため、小型船舶操縦者による自主的な安全対策の促進、事故防止に資する技術の活用・普及、情報提供等を通じた安全意識の向上に取り組む。
- 小型船舶操縦者は発航前に船体・機関等の検査を実施しなければならないが、これらの検査を操縦者が自らの確かかつ容易に行うことができるよう、使いやすい発航前検査チェックリストの配布や「ウォーターセーフティガイド」の活用を促進する。また、航行中に不具合が発生した場合であっても、操縦者が自ら必要な対処を行えるよう、トラブルシュートマニュアルを配布し、その活用を促進する。
- 訪船指導等の機会を利用するほか、海の安全情報や船舶事故ハザードマップのようにインターネットも活用して、安全に関する情報の効果的な提供や注意喚起を実施し、小型船舶操縦者等の安全意識の向上を図るとともに、事故防止策等の情報提供・注意喚起を行う。
 - ・ 小型船舶の衝突事故を防止するため、衝突防止対策として、船舶同士が互いに動静を把握するための簡易型 AIS 等の普及促進を引き続き図るとともに、近年のスマートフォンの急速な普及を踏まえ、スマートフォンを活用して他船の動静把握、衝突防止警報機能、船舶同士の通信等が可能となるアプリケーションの普及を推進する。
- 特に、小型船舶は、大型船舶に比べて耐航性や情報入手手段の面で劣るため、気象の急変や危険海域の存在を速やかに認知できるよう、海の安全情報によるスマートフォンを活用した情報提供の充実やメール配信機能等

を活用した情報提供手段の充実を進めることで、安全対策の一層の強化を図る。

- 海難防止講習会や訪船指導等の様々な機会を活用して小型船舶操縦者の遵守事項の啓発を行うとともに、遵守事項違反制度の適切な運用により小型船舶操縦者の資質向上を図る。
- 自己救命策確保の取組を積極的かつ効果的に推進し、ライフジャケットの着用効果等への理解と、その着用の指導徹底を図る。また、着用義務違反に対する指導・取締りを充実させ、ライフジャケットの着用率を向上させる。
- プレジャーボートの船舶事故は全体の約5割を占めており、特に機関故障事故が多く、発航前検査では防止することができない事故が、一定数発生している現状を踏まえ、関係省庁・民間団体と連携し、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訪船指導等を通じた周知に加え、SNSを活用した効果的な周知を行い、同点検整備の実施を推進する。
- ミニボート（長さ3m未満、機関出力1.5kW未満で、検査・免許が不要なボート）の安全・安心な利用を推進するため、ユーザーの資質向上に向けた周知・啓発の取組を行う。
- 漁船の船舶事故は、衝突が最も多く、見張り不十分、操船不適切のヒューマンエラーを原因とするものが大半を占めている。このような状況から、関係省庁が連携し、漁業関係者を対象とした海難防止講習会や訪船指導等を通じて、特に見張りの励行、ライフジャケットの常時着用について指導を強化し、漁船等の安全対策を推進する。
- 近年、カヌー、SUP等の免許や検査が不要なウォーターアクティビティが多様化・活発化している。海に関する基礎知識を有しない者が利用している状況もあることから、各種アクティビティの特性や注意点について、関係省庁や民間団体との意見交換会を通じて策定した「ウォーターセーフティガイド」の内容充実及び普及を促進する。
- 係留・保管能力の向上と効果的な規制措置の実施等により、プレジャーボートの放置艇対策の推進を図る。

6 海上交通に関する法秩序の維持

- 海上交通に係る法令違反の指導取締りを行い、海上交通に関する法秩序を維持する。
- 海上交通のふくそうする航路等における航法に関する指導取締りの強化を図る。

7 救助・救急活動の充実

- 海難による遭難者の救助には、海難発生の第一報の早期入手が極めて重要であることから、「緊急通報用電話番号『118番』、聴覚や発話に障害を持つ方を対象とした『NET118』の有効活用」及び「防水パック入り携帯電話等による連絡手段の確保」に関する指導・啓発及び広報活動等を実施する。

- 海難救助を迅速かつ的確に行うために、船舶・航空機等からの遭難警報の受信・解析・配信を行うコスパス・サーサットシステムにおいて、中軌道衛星を用いた **MESE** システム等を活用するとともに、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。
- 海難の多くが距岸 20 海里未満の沿岸部において発生していることから、ヘリコプターを活用した救難体制や救急救命士・救急員による救急救命体制を強化する。
- 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洋上救急体制の充実強化に向けて、関係団体と協力を行う。

8 被害者支援の推進

- プレジャーボートの保険加入を促進するため、ユーザーへの周知活動及び関係団体への働き掛けを行う。
- 海難事故に備えた保険契約の締結等被害者保護のための船主等の賠償責任保障制度の充実に引き続き取り組む。
- 公共交通事故による被害者等への支援の確保を図るため、事故発生時の情報提供のための窓口機能や、事故後の中長期にわたる被害者等へのコーディネート機能を担うことに加え、引き続き、外部機関とのネットワークの構築、被害者等支援フォーラムの開催、被害者等支援計画作成の促進等、公共交通事故の被害者等への支援の取組を着実に進めていく。

9 船舶事故等の原因究明と事故等防止

- 船舶事故等の原因究明を行い、事故等防止に寄与する。
- 海上技術安全研究所に設置している「海難事故解析センター」において専門的な事故解析、原因究明の深度化、防止技術及び適切な対策の立案に関する研究開発等を推進する。

10 海上交通の安全対策に係る調査研究等の充実

- 海上技術安全研究所において、自動運航船やゼロエミッション船を始めとする次世代船舶等の安全性評価・リスク解析手法、自動操船・操船支援技術の高度化及び船体構造評価技術に関する研究開発を推進する。また、海難事故の高度な再現技術や海難事故の適切な評価手法、再発防止技術に関する研究開発を推進する。
- **AIS**を始めとする **ICT**を活用した航行安全システムについては、船舶交通の安全を担う中核システムとして発展していくことが期待されており、**IMQ** 関係機関において、今後の戦略が議論されている。中でも、現在の **AIS** と比較し、航行支援に係るデータ通信量が飛躍的に増大する「**VHF** データ交換システム (**VDS**)」については、次世代 **AIS** と位置づけられ、国際標準の策定作業が行われているところであり、これを推進・主導している我が国においては、引き続き、国際標準化に貢献し、我が国への導入可能性の検討を行う。

航空交通の安全

第1節 航空事故のない社会を目指して

I 航空事故の状況

- 我が国における民間航空機の事故の発生件数は、令和6年は18件、これに伴う死亡者数は7人、負傷者数は17人である。事故の内訳をみると、小型機等による事故が、令和6年には18件中11件であるなど半数以上を占める傾向にある（データは令和6年12月末現在の値である。）。
- 我が国の特定本邦航空運送事業者（客席数が100又は最大離陸重量が5万キログラムを超える航空機を使用して航空運送事業を営む本邦航空運送事業者）における乗客死亡事故は、昭和60年の日本航空123便の御巣鷹山墜落事故以降発生していない。
- しかしながら、航空運送事業の中心となる大型機の事故件数をみると、年数件程度ではあるものの、下げ止まりの傾向がみられる。

第2節 航空交通の安全についての目標

I 目標設定の考え方【P】

- 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。
- 以下の考え方に基づく22の指標について、5年間で約17%の削減を図る。
これらの目標については、航空安全プログラムにおける安全指標・目標の検証結果とも整合を図る。

（運航者に着目した安全指標）

(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 航空事故発生率（回数あたり）
	③ 航空事故発生率（回数あたり）（定期便に限る）
	④ 重大インシデント発生率（時間あたり）
	⑤ 重大インシデント発生率（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	⑥ 航空事故発生率（時間あたり）
	⑦ 航空事故発生率（回数あたり）
	⑧ 重大インシデント発生率（時間あたり）
	⑨ 重大インシデント発生率（回数あたり）
(3) 国、地方公共団体	⑩ 航空事故発生率（時間あたり）
	⑪ 航空事故発生率（回数あたり）
	⑫ 重大インシデント発生率（時間あたり）
	⑬ 重大インシデント発生率（回数あたり）
(4) 個人	⑭ 航空事故発生率（時間あたり）
	⑮ 航空事故発生率（回数あたり）
	⑯ 重大インシデント発生率（時間あたり）
	⑰ 重大インシデント発生率（回数あたり）

(交通管制分野に着目した安全指標)

- ・ 管制取扱機数あたりの、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（2指標）

(空港分野に着目した安全指標)

- ・ 着陸回数あたりの、空港の設置管理者が管理する施設若しくは運用に起因する又は起因して発生した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（2指標）
- ・ 着陸回数あたりの、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（1指標）

II 交通安全基本計画における目標

- ① 本邦航空運送事業者が運航する定期便について、死亡事故発生率及び全損事故発生率をゼロにする。
- ② 航空事故発生率、重大インシデント発生率及び人の死傷又は航空機が損傷した事態の発生率に関する 22 の指標で、5年間で約 17%の削減を図る。

第3節 航空交通の安全についての対策

I 今後の航空交通安全対策を考える視点

- 航空事故発生 の更なる削減を図るため、指標を通じ安全を管理・向上させる航空安全プログラムの更なる推進を図るなどの航空安全対策の深化・高度化を進める。
- 空港需要が増加する状況を踏まえ、空港機能強化等の需要増への対策と、航空交通システムの安全維持・向上を一体として進める。
- 安全向上のための技術開発の推進や、新技術や産業の発展に伴う安全行政の新たな展開を図る。

II 講じようとする施策

1 航空安全プログラムの更なる推進

- 業務提供者における SMS の強化
 - ・ 業務提供者において安全指標及び安全目標の設定等が的確に実施されるよう、指導、監督、助言等を実施する。
- 安全に関する航空法規等の策定・見直し等
 - ・ 把握した安全情報、国際標準の動向及び技術開発の状況等を踏まえ、民間航空の安全性の向上を目指し、必要となる民間航空の安全に係る基準等の策定、改正を検討する。
 - ・ 基準の改正を検討する国際会議等へ積極的に参画する。
- 業務提供者に対する監査等の強化
 - ・ 各分野の業務提供者に対し定期的、随時に監査等を実施する。

- ・ 義務報告分析で得られたリスク評価に応じた監査の重点化を図る。
- 安全情報の収集・分析、予防的安全対策の推進
 - ・ 義務報告制度により収集した情報を分析するとともに関係者と共有し、再発防止及び予防的対策に活用する。
 - ・ 自発報告制度により収集された情報に基づく提言を、予防的安全対策に活用する。
- 安全文化の醸成及び安全監督の強化
 - ・ 講習会等を通じ、安全文化の啓発、航空活動関係者との情報共有等を図る。
 - ・ 担当職員への教育訓練等による安全監督の強化を図る。

2 航空機の安全な運航の確保

- 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
 - ・ 高度な人的資源たる操縦士及び整備士の安定的確保のため、中長期的な視点で計画的に養成・確保に向けた取組を継続するとともに、技能維持向上等のため、技能証明等諸制度の適切な運用及び必要な見直しを図る。
 - ・ 安全で効率的な運航のための運航基準の検討及び策定を実施する。
 - ・ 操縦士の日常の健康管理（アルコール摂取に関する適切な教育を含む。）の充実や身体検査の適正な運用に資する知識（航空業務に影響を及ぼす疾患や医薬品に関する知識を含む。）の普及啓蒙を図るとともに、必要な指導等を実施する。
 - ・ 技能発揮訓練制度等を通じ、ヒューマンエラーに起因した事故等を防止するため、操縦者に対するコミュニケーション能力等の操縦技量以外のスキルの定着を図る。
- 危険物輸送安全対策の推進
 - ・ 危険物輸送規則の国内法令化と運用を実施する。
 - ・ 危険物輸送に関する対策について国際機関で行われる検討へ積極的に参画する。
 - ・ 危険物の航空輸送に携わる事業者等への教育訓練及び輸送の管理に関する指導を実施する。
 - ・ 旅客手荷物内の危険物に関する国民への周知・啓蒙を図る。
- 小型航空機等に係る安全対策の推進
 - ・ 小型航空機等による航空事故等の発生状況を踏まえ、安全対策の検討充実を図る。
 - ・ 特定操縦技能審査制度等を通じ、操縦者の技量維持、整備点検の確実な実施を図る。
 - ・ 安全情報の共有、安全意識の啓蒙等を推進するため、関係団体と連携し安全講習会等に係る取組を強化する。
 - ・ 先進技術を活用した安全対策の普及のための活動を行う。

- 事業者の安全管理体制の構築・改善状況を国が確認する運輸安全マネジメント評価を引き続き実施する。また、運輸安全マネジメント評価を通じて、事業者による防災意識向上及び事前対策強化等を図り、運輸防災マネジメントの取組を強化するとともに、感染症による影響を踏まえた安全対策を講ずる。加えて、飲酒事案対策についての取組を的確に確認する。
- 外国航空機の安全性の確保
 - ・ ランプインスペクションの更なる充実、強化を図る。
 - ・ 事故等が発生した際の関係国の航空安全当局及び日本に乗り入れている外国航空会社との連携を図る。
- 航空交通に関する気象情報等の充実
 - ・ 航空交通に影響を及ぼす自然現象を的確に把握し、情報の質的向上と適時・適切な発表及び迅速な伝達に努める。
 - ・ 気象、地震、津波及び火山現象等に関する観測施設を適切に整備・配置し、観測・監視体制の強化を図る。

3 航空機の安全性の確保

- 航空機・装備品等の安全性を確保するための技術基準等の整備
 - ・ 技術の進捗等に対応し安全基準を策定する。
 - ・ 安全性の向上に資する技術に関する調査を実施する。
 - ・ 我が国における航空機の安全性に関する情報や外国政府、外国メーカー等から得られる安全確保に関する情報の収集、分析及び関係者への提供を実施する。
- 航空機の検査の的確な実施
 - ・ 国産及び輸入航空機の安全・環境基準への適合性審査を実施する。
 - ・ 国の検査に代わり基準適合性確認を行う民間事業者を指導・監督する。
 - ・ 運航開始後の国産航空機の安全性を維持する。
- 航空機の整備審査の的確な実施
 - ・ 航空運送事業者の新規参入、新型式機の導入、整備業務の委託等多様化への対応を図る。

4 航空交通環境の整備

- 増大する航空需要への対応及びサービスの充実
 - ・ 管制情報処理システムの機能を向上させる。
 - ・ 低高度における小型航空機の計器飛行方式による運航の実現を図る。
 - ・ 航空保安職員の教育の充実を図る。
 - ・ 大都市圏における拠点空港等の整備を進める。
- 航空交通の安全確保等のための施設整備の推進
 - ・ データリンク利用拡大に伴う必要な環境を構築する。
 - ・ 航空路監視機能の高度化を進める。
 - ・ GNSSの脆弱性への対策を進める。

- ・ 航空保安施設の老朽化対策を推進する。
- ・ 災害時や電源消失時等における施設の信頼性・安定性を確保する。
- 空港の安全対策等の推進
 - ・ 滑走路誤進入に係る注意喚起システムの強化を図る。
 - ・ 空港の維持管理を着実に実施する。
 - ・ 空港における災害対策の強化を図る。

5 無人航空機等の安全対策

- 無人航空機の運航管理システム（**UIM**）の段階的導入を進める。
- 多数機同時運航を安全に実施するための環境整備を継続的に進める。
- 小型無操縦者航空機の社会実装に向けて必要となる基準等の整備を進める。
- 「空飛ぶクルマ」の運航拡大に向けて必要な環境整備を図る。

6 救助・救急活動の充実

- 航空機の遭難、事故等の事態に迅速かつ適切に対応するため、関係機関相互の連携を強化するなど救助・救急体制を強化
 - ・ 消防体制及び救急医療体制を強化する。

7 被害者支援の推進

- 国が管理する空港等において自家用航空機を使用する際には、被害者保護のための航空保険（第三者賠償責任保険）に加入していることを確認することにより、無保険の状態で飛行することがないように引き続き対策を講じる。
- 公共交通事故による被害者等への支援の確保を図るため、事故発生時の情報提供のための窓口機能や、事故後の中長期にわたる被害者等へのコーディネート機能を担うことに加え、引き続き、外部機関とのネットワークの構築、被害者等支援フォーラムの開催、被害者等支援計画作成の促進等、公共交通事故の被害者等への支援の取組を着実に進めていく。

8 航空事故等の原因究明と事故等防止

- 航空事故等の原因究明を行い、事故等防止に寄与する。

9 航空交通の安全に関する研究開発の推進

- 航空交通の安全に関する研究開発の推進による航空交通の安全確保
 - ・ 航空機運航の安全性及び効率性の向上に関する研究開発を進める。
 - ・ 滑走路における航空機等の衝突リスクの更なる低減を図るため、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・研究を進める。