

令和5年度

国土交通省交通安全業務計画



国土交通省

令和5年度 国土交通省交通安全業務計画

はじめに

1 計画の目的

本計画は、交通安全対策基本法（昭和45年法律第110号）第24条第1項及び第2項の規定に基づき、令和5年度において、交通の安全に関し、国土交通省が講ずべき施策並びに都道府県の区域における陸上交通の安全に関し、地方整備局、北海道開発局、地方運輸局及び都道府県が講ずべき施策に関する計画の作成の基準となるべき事項について定めることを目的とする。

2 計画の実施の方針

国土交通省においては、陸上交通・海上交通・航空交通と多岐にわたる交通安全対策を継続的に推進しており、その結果として、死者数や事故件数は、中長期的に見れば、いずれも減少傾向で推移している。とりわけ、令和4年中の道路交通事故死者数は2,610人となり、現行の交通事故統計となった昭和23年以降で最少となるとともに、6年連続で最少を更新した。

しかしながら、いまだ多くの方が交通事故により死傷しており、近年においても高齢運転者による事故、子供が犠牲となる痛ましい事故が発生するなど、交通安全を取り巻く情勢は依然として厳しい状況にある。

陸上交通、海上交通及び航空交通において、安全の確保は何よりも優先されるべきものであり、第11次交通安全基本計画の下、安全で安心して暮らせる社会を実現するため、関係省庁、地方公共団体及び関係民間団体と緊密に連携しつつ、国土交通省交通安全業務計画を実施するものとする。

目 次

第1部 陸上交通の安全に関する施策	1
第1章 道路交通の安全に関する施策	1
第1節 道路交通環境の整備	1
1 生活道路等における人優先の安全・安心な歩行空間の整備	1
(1) 生活道路における交通安全対策の推進	1
(2) 通学路等における交通安全の確保	1
(3) 高齢者、障害者等の安全に資する歩行空間等の整備	2
2 高速道路の更なる活用促進による生活道路との機能分化	3
3 幹線道路における交通安全対策の推進	3
(1) 事故ゼロプラン（事故危険区間重点解消作戦）の推進	3
(2) 事故危険箇所対策の推進	4
(3) 重大事故の再発防止	4
(4) 適切に機能分担された道路網の整備	4
(5) 高速自動車国道等における事故防止対策の推進	5
(6) 道路の改築等による交通事故対策の推進	6
(7) 交通安全施設等の高度化	6
4 交通安全施設等の整備事業の推進	7
(1) 歩行者・自転車等対策及び生活道路対策の推進	7
(2) 幹線道路対策の推進	7
(3) 交通円滑化対策の推進	7
(4) 道路交通環境整備への住民参加の促進	7
(5) 連絡会議等の活用	8
5 高齢者等の移動手段の確保・充実	8
6 歩行空間のユニバーサルデザイン化	8
7 無電柱化の推進	9
8 自転車等利用環境の総合的整備	9
(1) 安全で快適な自転車等利用環境の整備	9
(2) 自転車等の駐車対策の推進	9
9 ITSの活用	10
(1) 道路交通情報通信システムの整備	10

(2)	交通事故防止のための運転支援システムの推進	10
(3)	ETC2.0の展開	11
(4)	道路運送事業に係る高度情報化の推進	11
10	交通需要マネジメントの推進	11
(1)	公共交通機関利用の促進	12
(2)	貨物自動車利用の効率化	12
11	災害に備えた道路交通環境の整備	12
(1)	災害に備えた道路の整備	12
(2)	災害発生時における情報提供の充実	13
12	総合的な駐車対策の推進	13
(1)	駐車場等の整備	13
(2)	ハード・ソフト一体となった駐車対策の推進	14
13	道路交通情報の充実	14
14	交通安全に寄与する道路交通環境の整備	15
(1)	道路占用の適正化等	15
(2)	休憩施設等の整備の推進	16
(3)	都市公園の整備の推進	16
(4)	道路法に基づく通行の禁止又は制限	16
(5)	地域に応じた安全の確保	16
第2節	安全運転の確保	17
1	バスの重大事故を踏まえた安全対策	17
2	事業用自動車の安全プラン等に基づく安全対策の推進	17
3	貨物自動車運送事業安全性評価事業の促進	19
4	貸切バス事業者安全性評価認定制度の普及促進	19
5	荷主勧告制度の運用の充実	20
6	国際海上コンテナの陸上輸送に係る安全対策	20
7	道路交通に関連する情報の充実	20
第3節	車両の安全性の確保	20
1	車両の安全性に関する基準等の改善の推進	20
2	自動運転車の安全対策・活用の推進	21
3	自動車アセスメント情報の提供等	22
4	自動車の検査及び点検整備の充実	23

(1) 自動車の検査の充実	23
(2) 型式指定制度の充実	23
(3) 自動車点検整備の充実	23
5 リコール制度の充実・強化	24
第4節 救助・救急活動の充実	25
1 高速自動車国道等における救急業務実施体制の整備	25
2 事故自動通報システムの整備	25
第5節 被害者支援の充実と推進	25
1 自動車損害賠償保障制度の充実等	25
2 損害賠償の請求についての援助等	26
3 交通事故被害者支援の充実強化	26
(1) 平時における取組	27
(2) 事故発生時の取組	27
第6節 研究開発及び調査研究の充実	28
1 道路交通の安全に関する研究開発の推進	28
(1) 高度道路交通システム（ITS）に関する研究開発の推進	28
(2) 車両の安全に関する研究の推進	29
2 道路交通事故原因の総合的な調査研究の充実強化	29
3 積雪寒冷地における道路交通の安全に関する研究開発の推進	30
第2章 鉄道交通の安全に関する施策	31
第1節 鉄道交通環境の整備	31
1 鉄道施設等の安全性の向上	31
2 運転保安設備等の整備	32
第2節 鉄道交通の安全に関する知識の普及	32
第3節 鉄道の安全な運行の確保	32
1 保安監査等の実施	32
2 運転士の資質の保持	33
3 安全上のトラブル情報の共有・活用	33
4 大規模な事故等が発生した場合の適切な対応	33
5 運輸安全マネジメント評価の実施	34
6 計画運休への取組	34
第4節 鉄道車両の安全性の確保	34

第5節	救助・救急活動の充実	34
第6節	被害者支援の推進	34
1	平時における取組	35
(1)	被害者等への支援体制の整備	35
(2)	事業者における支援計画作成の促進	35
2	事故発生時の取組	35
(1)	事故発生直後の対応	35
(2)	中長期的対応	35
第7節	鉄道事故等の原因究明と事故等防止	35
第8節	研究開発及び調査研究の充実	36
第3章	踏切道における交通の安全に関する施策	37
第1節	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等の促進	37
第2節	踏切保安設備の整備	37
第3節	踏切道の統廃合の促進	38
第4節	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	38
第2部	海上交通の安全に関する施策	40
第1節	海上交通環境の整備	40
1	開発保全航路の整備，港湾の整備等交通安全施設の整備	40
2	大規模災害時における港湾機能の確保	40
3	漂流ごみの回収による船舶交通安全の確保	40
4	港湾施設の老朽化対策の推進	41
5	高齢者，障害者等に対応した旅客船ターミナルの整備	41
第2節	船舶の安全な運航の確保	41
1	旅客船の総合的な安全・安心対策	41
2	ヒューマンエラーの防止	41
3	船舶の運航管理等の充実	42
(1)	旅客船事業者等に対する指導監督の充実強化	42
(2)	事故再発防止策の徹底	42
(3)	運輸安全マネジメント評価の推進	42

(4)	安全統括管理者及び運航管理者等に対する研修水準の向上	4 3
(5)	安全情報公開等の推進	4 3
4	船員の資質の確保	4 3
5	船員災害防止対策の推進	4 4
6	水先制度による安全の確保	4 4
7	外国船舶の監督の推進	4 4
8	船舶の津波避難態勢の改善	4 4
9	船舶への新技術の導入促進等	4 5
第3節	船舶の安全性の確保	4 5
1	船舶の安全基準等の整備	4 5
2	船舶の検査体制の充実	4 6
3	外国船舶の監督の推進	4 6
第4節	小型船舶の安全対策の充実	4 6
1	小型船舶の安全対策の推進	4 6
(1)	ヒューマンエラーの防止	4 6
(2)	小型船舶操縦者の遵守事項等の周知・啓発	4 7
(3)	ライフジャケット着用率の向上	4 7
(4)	河川等における事故防止対策の推進	4 7
2	プレジャーボートの安全対策の推進	4 7
(1)	プレジャーボートの安全に関する指導等の推進	4 7
(2)	ミニボートの安全対策の実施	4 7
3	漁船等の安全対策の推進	4 8
4	ボートパーク等の整備	4 8
(1)	小型船だまり等の整備	4 8
(2)	ボートパーク等の整備	4 8
(3)	係留・保管能力の向上と放置艇に対する規制措置	4 8
第5節	被害者支援の推進	4 9
1	海上輸送における被害者支援の推進	4 9
2	公共交通事故による被害者等への支援の推進	4 9
(1)	平時における取組	4 9
(2)	事故発生時の取組	4 9
第6節	船舶事故等の原因究明と事故等防止	5 0

1	事故等の原因究明と事故等防止	5 0
2	海難事故の解析等の推進	5 1
3	海難審判における海技士等への懲戒の実施	5 1
第7節	海上交通の安全対策に係る調査研究等の充実	5 1
第3部	航空交通の安全に関する施策	5 3
第1節	航空安全プログラム等の更なる推進	5 3
1	航空安全プログラム（SSP）に基づく安全の推進	5 3
	（1）業務提供者における安全管理システム（SMS）の強化	5 3
	（2）安全に関する航空法規等の策定・見直し等	5 3
	（3）業務提供者に対する監査等の強化	5 3
	（4）安全情報の収集・分析等	5 4
	（5）安全文化の醸成及び安全監督の強化	5 4
2	国家航空安全計画（NASP）の策定	5 5
第2節	航空機の安全な運航の確保	5 5
1	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	5 5
2	危険物輸送安全対策の推進	5 5
3	小型航空機等に係る安全対策の推進	5 6
4	運輸安全マネジメント評価の実施	5 6
5	落下物防止対策の強化	5 6
6	外国航空機の安全性の確保	5 6
第3節	航空機の安全性の確保	5 7
1	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	5 7
2	航空機の検査の的確な実施	5 7
3	航空機の運航・整備体制に係る的確な審査の実施	5 7
第4節	航空交通環境の整備	5 7
1	増大する航空需要への対応及びサービスの充実	5 7
	（1）国内空域の抜本的再編	5 7
	（2）統合管制情報処理システム等の機能向上	5 7
	（3）小型航空機運航環境の整備	5 8
	（4）航空保安職員教育の充実	5 8
	（5）新技術や新方式の導入	5 8
	（6）飛行検査体制の充実	5 8

(7)	電子地形・障害物データ提供の拡充	58
(8)	将来の航空交通システムの構築に向けた取組	58
(9)	拠点空港の整備	59
2	航空交通の安全確保等のための施設整備の推進	59
(1)	データリンク通信の利用拡大	59
(2)	航空路監視機能の高度化	59
3	空港の安全対策等の推進	59
(1)	滑走路誤進入対策の推進	59
(2)	空港の維持管理の着実な実施	60
(3)	空港における災害対策の強化	60
第5節	無人航空機等の安全対策	60
1	無人航空機の安全対策	60
2	「空飛ぶクルマ」の安全対策	61
第6節	救助・救急活動の充実	61
1	捜索・救難体制の整備	61
2	消防体制及び救急医療体制の強化	61
第7節	被害者支援の推進	61
1	平時における取組	62
(1)	被害者等への支援体制の整備	62
(2)	事業者における支援計画作成の促進	62
2	事故発生時の取組	62
(1)	事故発生直後の対応	62
(2)	中長期的対応	62
第8節	航空事故等の原因究明と事故等防止	62
第9節	航空交通の安全に関する研究開発の推進	63

第4部 都道府県交通安全実施計画の作成基準 65

第1部 陸上交通の安全に関する施策

第1章 道路交通の安全に関する施策

第1節 道路交通環境の整備

1 生活道路等における人優先の安全・安心な歩行空間の整備

これまで一定の成果を上げてきた交通安全対策は、主として「車中心」の対策であり、歩行者の視点からの道路整備や交通安全対策は依然として十分とはいえず、また、生活道路への通過交通の流入等の問題も依然として深刻である。

このため、地域の協力を得ながら、通学路、生活道路、市街地の幹線道路等において歩道を積極的に整備するなど、「人」の視点に立った交通安全対策を推進していく必要があり、特に交通の安全を確保する必要がある道路において、歩道等の交通安全施設等の整備、効果的な交通規制の推進等きめ細かな事故防止対策を実施することにより車両の速度の抑制や、自動車、自転車、歩行者等の異種交通が分離された安全な道路交通環境を形成することとする。

(1) 生活道路における交通安全対策の推進

警察と道路管理者が緊密に連携し、最高速度30キロメートル毎時の区域規制とランプや狭さく等の物理的デバイスとの適切な組合せにより交通の安全の向上を図ろうとする区域を「ゾーン30プラス」として設定し、車両の速度抑制対策や通過交通の進入抑制対策、外周幹線道路の交通を円滑化するための交差点改良等を推進し、全ての人が安心して通行できる道路空間の確保を図る。

また、道路標識の高輝度化・必要に応じた大型化・可変化・自発光化、標示板の共架、設置場所の統合・改善、道路標示の高輝度化等（以下「道路標識の高輝度化等」という。）を行い、見やすく分かりやすい道路標識・道路標示の整備を推進する。

さらに、ビッグデータの活用により潜在的な危険箇所の解消を進めるほか、交通事故の多いエリアでは、国、自治体、地域住民等が連携して効果的・効率的に対策を実施する。

(2) 通学路等における交通安全の確保

通学路や未就学児を中心に子供が日常的に集団で移動する経路における交通安全を

確保するため、「通学路交通安全プログラム」等に基づく定期的な合同点検の実施や対策の改善・充実等の継続的な取組を支援するとともに、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等の結果を踏まえ、道路交通実態に応じ、学校、警察、保育所等の対象施設、その所管機関、道路管理者等の関係機関が連携し、ハード・ソフトの両面から必要な対策を推進する。

また、子供が犠牲となる事故等の発生を受け、令和元年6月に決定された「未就学児等及び高齢運転者の交通安全緊急対策」につき、引き続き対策必要箇所のうち、対策未完了の箇所について、幼稚園、保育所、認定こども園等のほか、その所管機関や道路管理者、警察等が連携し、必要な対策を推進する。

さらに、令和3年6月に発生した下校中の小学生の交通事故を受け、「交通安全対策に関する関係閣僚会議」において、「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」が決定され、その決定に基づき実施した通学路における合同点検の結果を踏まえ、学校、教育委員会、道路管理者、警察が連携して、速度規制や登下校時間帯に限った車両通行止め、通学路の変更、スクールガード等による登下校時の見守り活動の実施等によるソフト面の対策に加え、歩道やガードレール、信号機、横断歩道等の交通安全施設等の整備等によるハード面の対策を適切に組み合わせるなど、地域の実情に対応した効果的な対策を、引き続き可能なものから速やかに実施する。

小学校、幼稚園、保育所、認定こども園や児童館等に通う児童・幼児、中学校、高校に通う生徒の通行の安全を確保するため、通学路等の歩道整備等を積極的に推進するとともに、ハンプ・狭さく等の設置、路肩のカラー舗装、防護柵・ライジングボラード等の設置、自転車道・自転車専用通行帯・自転車の通行位置を示した道路等の整備、立体横断施設の整備等の対策を推進する。

(3) 高齢者、障害者等の安全に資する歩行空間等の整備

高齢者や障害者等の自立した日常生活及び社会生活を確保するため、全国の主要鉄道駅、官公庁施設、病院等を結ぶ道路や駅前広場等において、高齢者・障害者をはじめとする誰もが安心して通行できるよう幅の広い歩道の整備や歩道の段差・傾斜・勾配の改善、無電柱化等による連続的・面的なバリアフリー化を推進する。

このほか、昇降装置付立体横断施設、歩行者用休憩施設、自転車駐車場、障害者用

の駐車マス等を有する自動車駐車場等を整備する。併せて、高齢者、障害者等の通行の安全と円滑を図るとともに、高齢運転者の増加に対応するため、道路標識の高輝度化等を推進する。

また、駅前等の交通結節点において、エレベーター等の設置、スロープ化や建築物との直結化が図られた立体横断施設、交通広場等の整備、視覚障害者誘導用ブロックの設置等を推進し、安全で快適な歩行空間を確保する。

さらに、視覚障害者誘導用ブロック、歩行者用の案内標識、バリアフリーマップ等により、公共施設の位置や施設までの経路等を適切に案内する。

2 高速道路の更なる活用促進による生活道路との機能分化

高規格幹線道路（自動車の高速交通の確保を図るために必要な道路で、全国的な自動車交通網を構成する自動車専用道路であり、高速自動車国道及び一般国道の自動車専用道路で構成。）から生活道路に至る道路ネットワークを体系的に整備し、道路の適切な機能分化を推進する。

特に、高規格幹線道路等、事故率の低い道路利用を促進するとともに、生活道路においては、車両速度の抑制や通過交通を排除し、人優先の道路交通を形成する。

3 幹線道路における交通安全対策の推進

幹線道路における交通安全対策については、事故危険箇所を含め死傷事故率の高い区間や、地域の交通安全の実績を踏まえた区間を優先的に選定し、対策立案段階では、これまでに蓄積してきた対策効果データにより対策の有効性を確認した上で次の対策に反映する「成果を上げるマネジメント」を推進するとともに、ビッグデータの活用により急減速や速度超過等の潜在的な危険箇所を特定し、きめ細かく効率的な事故対策を推進する。また、高規格幹線道路から生活道路に至るネットワークによって適切に機能が分担されるよう道路の体系的整備を推進するとともに、他の交通機関との連携強化を図る道路整備を推進する。さらに、一般道路に比べて安全性が高い高規格幹線道路の利用促進を図る。

(1) 事故ゼロプラン（事故危険区間重点解消作戦）の推進

交通安全に資する道路整備事業の実施に当たって、効果を科学的に検証しつつ、マ

ネジメントサイクルを適用することにより，効率的・効果的な実施に努め，少ない予算で最大の効果を獲得できるよう，次の手順により「事故ゼロプラン（事故危険区間重点解消作戦）」を推進する。

ア 全国の国道における死傷事故は特定の区間に集中していることを踏まえ，死傷事故率の高い区間や地域の交通安全の実情を反映した区間等，事故の危険性が高い特定の区間を第三者の意見を参考にしながら選定する。

イ 地域住民に対し，事故危険区間であることの注意喚起を行うとともに，事故データにより，卓越した事故類型や支配的な事故要因等を明らかにした上で，今後蓄積していく対策効果データを活用しつつ，事故要因に即した効果の高い対策を立案・実施する。

ウ 対策完了後は，対策の効果を分析・評価し，必要に応じて追加対策を行うなど，評価結果を次の新たな対策の検討に活用する。

（２）事故危険箇所対策の推進

特に事故の発生割合の大きい幹線道路の区間や，ビッグデータの活用により潜在的な危険区間等を事故危険箇所として指定し，都道府県公安委員会と道路管理者が連携して集中的な事故抑止対策を実施する。事故危険箇所においては，道路標識の高輝度化等，歩道等の整備，隅切り等の交差点改良，視距の改良，付加車線等の整備，中央帯の設置，バス路線等における停車帯の設置及び防護柵，区画線等の整備，道路照明・視線誘導標等の設置等の対策を推進する。

（３）重大事故の再発防止

社会的影響の大きい重大事故が発生した際は，速やかに事故要因を調査し，同様の事故の再発防止を図る。

（４）適切に機能分担された道路網の整備

ア 高規格幹線道路から生活道路に至るネットワークを体系的に整備するとともに，歩道や自転車道等の整備を積極的に推進し，歩行者，自転車，自動車等の異種交通の分離を図る。

イ 一般道路に比較して死傷事故率が低く安全性の高い高規格幹線道路等の整備やインターチェンジの増設等による利用しやすい環境を整備し，より多くの交通量を分担させることによって道路ネットワーク全体の安全性を向上させる。

ウ 通過交通の排除と交通の効果的な分散により、円滑で安全な道路交通環境を確保するため、バイパス及び環状道路等の整備を推進する。

エ 幹線道路で囲まれた居住地域内や歩行者等の通行の多い商業地域内等においては、通過交通をできる限り幹線道路に転換させるなど道路機能の分化により、生活環境を向上させるため、補助的な幹線道路、区画道路、歩行者専用道路等の系統的な整備を行うとともに、都道府県公安委員会により実施される交通規制及び交通管制との連携を強化し、ハンプ・狭さく等による車両速度及び通過交通の抑制等の整備を総合的に実施する。

オ 国民のニーズに応じた効率的な輸送体系を確立し、道路混雑の解消等円滑な交通流が確保された良好な交通環境を形成するため、鉄道駅等の交通結節点、空港、港湾の交通拠点への交通モード間の接続（モーダルコネクト）の強化を実施する。

(5) 高速自動車国道等における事故防止対策の推進

高速自動車国道等においては、緊急に対処すべき交通安全対策を総合的に実施する観点から、交通安全施設等の整備を計画的に進めるとともに、渋滞区間における道路の拡幅等の改築事業、適切な道路の維持管理、道路交通情報の提供等を積極的に推進し、安全水準の維持、向上を図る。

ア 安全で円滑な自動車交通を確保するため、事故多発区間のうち緊急に対策を実施すべき箇所について、雨天、夜間等の事故要因の詳細な分析を行い、これに基づき中央分離帯強化型防護さく、自発光式視線誘導標、高機能舗装、高視認性区画線の整備等を重点的に実施するとともに、道路構造上往復に分離されていない非分離区間については、対向車線へのはみ出しによる重大事故を防止するため、土工部及び中小橋はワイヤロープの設置を概成、長大橋及びトンネル区間は新技術を実道へ試行設置する等安全対策の強化を図る。高速道路での逆走については、令和11年までに逆走による重大事故ゼロとなることを目指し、対策を実施する。渋滞区間における追突事故防止を図るため、臨時情報板を含む情報板の効果的な活用を推進するほか、後尾警戒車等により渋滞最後尾付近の警戒を行うなど、総合的な事故防止対策を推進する。

イ 過労運転やイライラ運転を防止し、安全で快適な自動車走行に資するより良い走行環境の確保を図るため、本線拡幅やインターチェンジの改良、事故や故障による停車車両の早期撤去等による渋滞対策、休憩施設の混雑解消等を推進する。

ウ 道路利用者の多様なニーズに応え、道路利用者へ適切な道路交通情報等を提供する
道路交通情報通信システム（VICS）等の整備・拡充を図るとともに、渋滞の解消及び
利用者サービスの向上を図るため、情報通信技術を活用して即時に道路交通情報提供
を行う利用者サービスの向上等を推進する。

（６）道路の改築等による交通事故対策の推進

交通事故の多発を防止し、安全かつ円滑・快適な交通を確保するため、次の方針に
より道路の改築等による交通事故対策を推進する。

ア 歩行者及び自転車等利用者の安全と生活環境の改善を図るため、歩道等を設置する
ための既存道路の拡幅、幹線道路の整備と併せた生活道路におけるハンプや狭さくの
設置等によるエリア内への通過車両の抑制対策、自転車等の通行を歩行者や車両と分
離するための自転車道や自転車専用通行帯、自転車等の通行位置を示した道路の整備
等の道路交通の安全に寄与する道路の改築事業を推進する。

イ 交差点及びその付近における交通事故の防止と交通渋滞の解消を図るため、交差点
のコンパクト化、立体交差化等を推進する。

ウ 道路の機能と沿道の土地利用を含めた道路の利用実態との調和を図ることが交通の
安全の確保に資することから、交通流の実態を踏まえつつ、沿道からのアクセスを考
慮した副道等の整備、植樹帯の設置、路上駐停車対策等を推進する。

エ 商業系地区等における歩行者及び自転車等利用者の安全で快適な通行空間を確保す
るため、これらの者の交通量や通行の状況に即して、幅の広い歩道、自転車道、自転
車専用通行帯等の整備を推進する。

オ 交通混雑が著しい都心部、鉄道駅周辺等において、人と車の交通を体系的に分離す
るとともに、歩行者空間の拡大を図るため、地区周辺の幹線道路、ペDESTリアンデ
ッキ、交通広場等の総合的な整備を図る。

カ 歴史的街並みや史跡等卓越した歴史的環境の残る地区において、地区内の交通と観
光交通、通過交通を適切に分離するため、歴史的地区への誘導路、地区内の生活道路、
歴史的みちすじ等の整備を体系的に推進する。

（７）交通安全施設等の高度化

道路の構造、交通の状況等に応じた交通の安全を確保するために、道路標識の高輝
度化等、高機能舗装、高視認性区画線の整備等を推進するほか、交通事故発生地点を

容易に把握し、速やかな事故処理及び的確な事故調査が行えるようにするとともに、自動車の位置や目的地までの距離を容易に確認できるようにするためのキロポスト（地点標）の整備を推進する。また、見通しの悪いカーブで、対向車が接近してくることを知らせる対向車接近システムの整備を推進する。

4 交通安全施設等の整備事業の推進

社会資本整備重点計画法（平成15年法律第20号）に基づき定められる社会資本整備重点計画に即して、都道府県公安委員会及び道路管理者が連携し、事故実態の調査・分析を行いつつ、次の方針により重点的、効果的かつ効率的に交通安全施設等整備事業を推進することにより、道路交通環境を改善し、交通事故の防止と交通の円滑化を図る。

（1）歩行者・自転車等対策及び生活道路対策の推進

生活道路において人優先の考えの下、ビッグデータの活用により急減速や速度超過等の潜在的な危険箇所を特定し、速度抑制や通過交通の進入抑制を図り面的かつ総合的な交通事故対策を推進するとともに、少子高齢社会の進展を踏まえ、歩行空間のユニバーサルデザイン化及び通学路や未就学児を中心に子供が日常的に集団で移動する経路における安全・安心な歩行空間の確保を図る。

また、自転車等利用環境の整備、無電柱化の推進、安全上課題のある踏切の対策等による歩行者・自転車等の安全な通行空間の確保を図る。

（2）幹線道路対策の推進

幹線道路では交通事故が特定の区間に集中して発生していることから、事故危険箇所など、事故の発生割合の大きい区間において重点的な交通事故対策を推進する。この際、事故データの客観的な分析による事故原因の検証に基づき、対策を推進する。

（3）交通円滑化対策の推進

交通安全に資するため、交差点の立体化、開かずの踏切の解消等を推進するほか、駐車対策を実施することにより、交通容量の拡大を図り、交通の円滑化を推進するとともに、自動車からの二酸化炭素排出の抑制を推進する。

（4）道路交通環境整備への住民参加の促進

地域住民や道路利用者の主体的な参加の下に交通安全施設等の点検を行う交通安全総点検を積極的に推進するとともに、「標識BOX」や「道の相談室」等を活用して、道

路利用者等が日常から抱いている意見を道路交通環境の整備に反映する。

(5) 連絡会議等の活用

都道府県警察と道路管理者が設置している「都道府県道路交通環境安全推進連絡会議」やその下に設置されている「アドバイザー会議」を活用し、学識経験者のアドバイスを受けつつ施策の企画、評価、進行管理等に関して協議を行い、的確かつ着実に安全な道路交通環境の実現を図る。

5 高齢者等の移動手段の確保・充実

令和2年11月に施行された地域公共交通の活性化及び再生に関する法律（平成19年法律第59号）等の一部改正法により、高齢者を始めとする地域住民の移動手段の確保に向け、地方公共団体が中心となって地域公共交通のマスタープラン（地域公共交通計画）を策定した上で、公共交通サービスの改善を図るとともに、地域の輸送資源の総動員による持続可能な移動手段の確保・充実を図る取組を推進する。

高齢者等の事故防止や移動手段の確保などに資する地域の自動運転サービスの社会実装に向けて、運転者が存在せず、遠隔監視のみにより運行する自動運転移動サービスの実現、自動運転サービスの全国展開に向けた事業モデルの構築、技術開発・実証実験、ガイドラインの策定等の取組を推進するほか、自動運転サービス導入を目指す地方公共団体と連携し、自動運転車に対する道路インフラからの適切な情報提供支援に取り組む。

また、新たなモビリティサービスであるMaaSについて、MaaSのモデル構築やMaaSの普及に必要な基盤づくりへの支援を行うことで全国への普及を図り、公共交通等による移動の利便性向上や高齢者を始めとする地域住民の移動手段の確保・充実等、地域課題の解決を目指す。

6 歩行空間のユニバーサルデザイン化

高齢者や障害者等を含めて全ての人が安全に、安心して参加し活動できる社会を実現するため、駅、公共施設、福祉施設、病院等を結ぶ道路において、幅の広い歩道の整備や歩道の段差・傾斜・勾配の改善、無電柱化、視覚障害者誘導用ブロックの整備等による歩行空間の連続的・面的なユニバーサルデザイン化を積極的に推進する。

7 無電柱化の推進

災害の防止，安全で快適な通行空間の確保，良好な景観の形成等の観点から，「無電柱化推進計画」に基づき，無電柱化を推進する。

8 自転車等利用環境の総合的整備

(1) 安全で快適な自転車等利用環境の整備

クリーンかつエネルギー効率の高い持続可能な都市内交通体系の実現に向け，自転車の役割と位置付けを明確にしつつ，交通状況に応じて，歩行者・自転車・自動車等の適切な分離を図り，歩行者と自転車の事故等への対策を講じるなど，安全で快適な自転車利用環境を創出する必要がある。このことから，自転車活用推進法（平成28年法律第113号）により定められる自転車活用推進計画や今般の道路交通法の改正により電動キックボード等が自転車と同様の空間を通行することになることも踏まえ，「安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン」（国土交通省，警察庁）を改定し周知を図るとともに技術的助言等を実施し，当該計画及びガイドラインに基づく自転車ネットワーク計画を含む地方版自転車活用推進計画の策定や歩行者と自転車が分離された車道通行を基本とする自転車通行空間の整備等により，安全で快適な自転車等利用環境の向上に関する取組を推進する。

各地域において道路管理者や都道府県警察が自転車ネットワークの作成や道路空間の整備，通行ルールの徹底を進められるよう前述のガイドラインの周知を図りつつ，自転車を共同で利用するシェアサイクルなどの自転車利用促進策や，ルール・マナーの啓発活動などのソフト施策を積極的に推進する。

(2) 自転車等の駐車対策の推進

自転車等の駐車対策については，自転車等駐車対策協議会の設置，総合計画の策定を促進するとともに，自転車等の駐車需要の多い地域及び今後駐車需要が著しく多くなることが予想される地域を中心に利用のされ方に応じた路外・路上の自転車等駐車場の整備を推進する。また，大量の自転車等の駐車需要を生じさせる施設について自転車等駐車場の設置を義務付ける条例の制定の促進を図る。さらに，公益財団法人自転車等駐車場整備センター等による自転車等駐車場の整備を促進するとともに，自転車等駐車場を整備する団体等を地方公共団体とともに国が支援することで，更なる自転

車等の駐車対策を図る。

鉄道の駅周辺等における放置自転車等の問題の解決を図るため、地方公共団体、道路管理者、都道府県警察、鉄道事業者等が適切な協力関係を保持し、地域の状況に応じ、条例の制定等による駅前広場及び道路に放置されている自転車等の整理・撤去等の推進を図る。

特に、高齢者、障害者等の移動等の円滑化の促進に関する法律（平成18年法律第91号）に基づき、市町村が定める重点整備地区内における生活関連経路を構成する道路においては、高齢者、障害者等の移動の円滑化に資するため、関係機関・団体が連携した広報啓発活動等の違法駐車を防止する取組及び自転車等駐車場の整備を重点的に推進する。

9 ITSの活用

最先端のICT等を用いて、人と道路と車とを一体のシステムとして構築し、安全性、輸送効率及び快適性の向上を実現するとともに、渋滞の軽減等の交通の円滑化を通じて環境保全に寄与するものとして、高度道路交通システム（ITS）を引き続き推進する。また、令和4年6月に閣議決定された「デジタル社会の実現に向けた重点計画」に基づき、交通安全対策・渋滞対策・災害対策等に有効となる道路交通情報の収集・配信に係る取組等を積極的に推進するとともに、ITS世界会議等における国際情報交換、国際標準化等の国際協力を積極的に進める。

（1）道路交通情報通信システムの整備

安全で円滑な道路交通を確保するため、リアルタイムな渋滞情報、所要時間等の道路交通情報を提供するVICSの整備・拡充を推進するとともに、高精度な情報提供の充実及び対応車載機の普及を図る。

また、詳細な道路交通情報の収集・提供のため、ETC2.0のインフラの整備等を推進するとともに、ETC2.0により収集した、速度データや、利用経路・時間データなど、多種多様できめ細かいビッグデータを活用することで、きめ細やかな道路管理等に資する取組を進める。

（2）交通事故防止のための運転支援システムの推進

産学官の連携により、先進技術を搭載した自動車の開発と普及を促進する「先進安

全自動車（ASV）推進プロジェクト」において、第7期ASV推進検討会を立ち上げ、車載のカメラやレーダーを活用した安全装置のみでは回避できない出会い頭事故等の削減に向けて、通信や地図を活用した協調型の安全技術の実用化と普及に向けた共通仕様を検討する。

（3）ETC2.0の展開

平成27年8月より本格的に車載器の販売が開始されたETC2.0は令和5年2月時点で約905万台が出荷されている。ETC2.0では、全国の高速度路上を中心に設置されたETC2.0路側機を活用し、渋滞回避支援や安全運転支援等の情報提供の高度化を図り、交通の円滑化と安全に向けた整備・拡充を推進する。また、収集した速度や利用経路、急ブレーキのデータなど、多種多様できめ細かいビッグデータを活用して、ピンポイント渋滞対策や交通事故対策、生産性の高い賢い物流管理など、道路ネットワークの機能を最大限に発揮する取組を推進していく。

（4）道路運送事業に係る高度情報化の推進

国民生活に不可欠なサービスを提供している道路運送事業の高度情報化により、サービスの高度化、安全性の向上、環境負荷の低減等を図るため、公共交通機関の利用促進に資するITS技術を活用したバスロケーションシステム・ICカードの導入を推進する。

10 交通需要マネジメントの推進

依然として厳しい道路交通渋滞を緩和し、道路交通の円滑化を図ることによる交通安全の推進に資するため、バイパス・環状道路の整備や交差点の改良、付加車線の設置等の交通容量の拡大策に加えて、パークアンドライドの推進、ツイッター・インターネット等情報通信ツールの活用、相乗りの促進、時差通勤・通学、フレックスタイム制の導入、ITS利用の促進、路肩活用等の柔軟な車線運用等により、多様化する道路利用者のニーズを的確に捉え、輸送効率の向上や交通量の時間的・空間的平準化を図る交通需要マネジメント（TDM）の、広報・啓発活動を行い、その定着化を図りながら推進する。

交通の円滑化等に係る施策については、交通政策基本法（平成25年法律第92号）及び同法に基づき定められる交通政策基本計画に即して、国、地方公共団体、交通関連事業者、交通施設管理者、住民その他の関係者が相互に連携を図りながら協力し、交通安全

対策基本法（昭和45年法律第110号）と相まって、総合的かつ計画的に推進する。

（１）公共交通機関利用の促進

令和2年11月に施行された地域公共交通の活性化及び再生に関する法律（平成19年法律第59号）等の一部改正法により、地域における移動ニーズに対し、地方公共団体が中心となって地域のマスタープラン（地域公共交通計画）の策定を推進し、公共交通サービスの改善を進めるなど、公共交通機関利用の促進を図る。加えて、高齢者が自家用車に依存しなくても安心して移動できる環境の整備について、関係省庁の協力を得て、その方策を幅広く検討する。

また、路面電車、モノレール等の公共交通機関の整備を支援するほか、鉄道、バス等の公共交通機関の確保・維持・改善を図るための施策を推進することにより、利用を促進するとともに、エコ通勤等の広報・啓発活動を行い公共交通機関への転換を図ることにより、円滑な道路交通の実現を図る。

さらに、新たなモビリティサービスであるMaaSについて、MaaSのモデル構築やMaaSの普及に必要な基盤づくりへの支援を行うことで全国への普及を図り、地域や観光地の移動手段の確保・充実や公共交通機関の維持・活性化等を進める。

さらに、鉄道・バス事業者による運行頻度・運行時間の見直し、乗り継ぎ改善等によるシームレスな公共交通の実現を図ることなどにより、利用者の利便性の向上を図るとともに、鉄道駅・バス停までのアクセス確保のために、パークアンドライド駐車場、自転車通行空間、駅前広場、集約型公共交通ターミナル等の整備を促進し、交通結節機能を強化する。

（２）貨物自動車利用の効率化

効率的な貨物自動車利用等を促進するため、共同配送等による貨物自動車の積載効率向上や、置き配や宅配ボックスの活用による宅配便の再配達削減に資する取組等による物流効率化を推進する。

11 災害に備えた道路交通環境の整備

（１）災害に備えた道路の整備

地震、豪雨、豪雪、津波等の災害が発生した場合においても安全で安心な生活を支える道路交通の確保を図る。

地震発生時の応急活動を迅速かつ安全に実施できる信頼性の高い道路ネットワークを確保するため、緊急輸送道路上の橋梁の耐震対策を推進する。

また、豪雨・豪雪時等においても、安全・安心で信頼性の高い道路ネットワークを確保するため、道路斜面等の防災対策や災害の恐れのある区間を回避・代替する道路の整備を推進するとともに、津波や洪水に対しては、浸水が想定される地域において、道路高架区間や盛土部分等を一時的な避難場所として活用するため、避難階段等を整備する。

大規模災害時への備えとして、迅速な道路啓開実施のための体制の構築、災害対策基本法（昭和36年法律第223号）の適用を想定した車両移動の実働訓練等により災害対応能力の向上を図る。

津波に対しては、津波による人的被害を最小化するため、道路利用者への早期情報提供、迅速な避難を行うための避難路の整備及び津波被害発生時においても緊急輸送道路を確保するため、津波浸水域を回避する高規格道路等の整備を推進する。

（２）災害発生時における情報提供の充実

災害発生時において、道路の被災状況や道路交通状況を迅速かつ的確に収集・分析・提供し、復旧や緊急交通路、緊急輸送道路等の確保及び道路利用者等への道路交通情報の提供等に資するため、道路管理用カメラ、交通監視カメラ、車両感知器、道路情報提供装置、道路管理情報システム等の整備を推進するとともに、インターネット等ICTを活用した道路・交通に関する災害情報等の提供を推進する。

また、災害発生時には、官民が保有するプローブ情報から通行可否情報を生成し提供することで災害時における交通情報の提供を推進する。

12 総合的な駐車対策の推進

道路交通の安全と円滑を図り、都市機能の維持及び増進に寄与するため、交通の状況や地域の特性に応じた総合的な駐車対策を推進する。

（１）駐車場等の整備

路上における無秩序な駐車を抑制し、安全かつ円滑な道路交通を確保するため、駐車規制及び違法駐車の取締りの推進と併せ、次の施策により駐車場の整備、配置適正化及び有効利用を推進する。

ア 駐車場整備に関する調査を推進し、自動車交通が混雑する地区等において、駐車場整備地区の指定を促進するとともに、当該地区において計画的、総合的な駐車対策を行うため、駐車場整備計画の策定を推進する。

イ 地域の駐車需要を踏まえた附置義務駐車施設の整備を促進するとともに、民間駐車場の整備を促進する。

また、都市機能の維持・増進を図るべき地区及び交通結節点等重点的に駐車場の整備を図るべき地域において、公共駐車場の整備を推進する。

ウ 既存駐車場の有効利用を図るため、駐車場案内システムの高度化を推進する。また、郊外部からの過度な自動車流入を抑制し、都心部での交通の混雑を回避するため、市街地の周縁部（フリンジ）等に駐車場を配置するなど、パークアンドライド等の普及のための環境整備を推進するほか、まちづくり計画等を踏まえた駐車場の配置適正化を促進する。

エ 高速道路の休憩施設における駐車マス不足に対応するため、駐車マスの拡充を推進する。また、駐車場予約システムや「道の駅」等高速道路外の休憩施設を活用した休憩サービスの拡充についても継続して実施する等。

(2) ハード・ソフト一体となった駐車対策の推進

必要やむを得ない駐車需要への対応が十分でない場所を中心に、自治会、交通参加者や地域住民等の意見要望を十分に踏まえた上で、道路利用者や関係事業者等による自主的な取組の促進、地方公共団体や道路管理者に対する路外駐車場及び共同荷捌きスペースや路上荷捌きスペース整備の働き掛け、積極的な広報・啓発活動等ハード・ソフト一体となった総合的な駐車対策を推進する。

13 道路交通情報の充実

安全で円滑な道路交通を確保するためには、運転者に対して正確できめ細かな道路交通情報を分かりやすく提供することが重要であり、高度化、多様化する道路交通情報に対する国民のニーズに対応し、適時・適切な情報を提供するため、ICT等を活用して、道路交通情報の充実を図る必要がある。

ア 情報収集・提供体制の充実

多様化する道路利用者のニーズに応じて道路利用者に対し必要な道路交通情報を提

供することにより、安全かつ円滑な道路交通を確保するため、光ファイバーネットワーク等を活用しつつ、路側通信システム、車両感知器、道路交通情報板等の整備による情報収集・提供体制の充実を図る。

イ ITSを活用した道路交通情報の高度化

ITSの一環として、運転者に渋滞状況等の道路交通情報を提供するVICSの整備・拡充やETC2.0サービスの展開を積極的に図ることにより、交通の分散を図り、交通渋滞を解消し、交通の安全と円滑化を推進する。

さらに、運転者に対して、周辺の交通状況の情報を提供することにより危険要因に対する注意を促す安全運転支援に関する取組を推進するとともに、車両の走行履歴等のプローブ情報を活用した道路交通情報の充実を図る。

ウ 分かりやすい道路交通環境の確保

利用者のニーズに即した系統的で分かりやすい案内標識や、主要な幹線道路の交差点及び交差点付近におけるルート番号等を用いた案内標識の設置を推進するとともに、地図を活用した多言語表記の実施や訪日外国人観光客レンタカーピンポイント対策の推進等により、国際化の進展への対応に努める。

14 交通安全に寄与する道路交通環境の整備

(1) 道路占用の適正化等

ア 道路の占用の適正化

工作物の設置、工事等のための道路の占用の許可に当たっては、道路の構造を保全し、安全かつ円滑な道路交通を確保するために適正な運用を行うとともに、許可条件の順守、占用物件等の維持管理の適正化について指導する。

さらに、交通が著しくふくそうする道路又は幅員が著しく狭い道路について、車両の能率的な運行や歩行者の安全かつ円滑な通行を図るため特に必要があると認める場合は、道路上における電柱の占用を禁止する取組を実施する。

イ 不法占用物件の排除等

道路交通に支障を与える不法占用物件等については、実態把握、強力な指導取締りその他の必要な措置によりその排除を行い、特に市街地について重点的にその是正を実施する。

また、道路上から不法占用物件等を一扫するためには、地域における道路の適正な利用についての認識を高める必要があることから、不法占用等の防止を図るための啓発活動を沿道住民等に対して積極的に行い、「道路ふれあい月間」等を中心に道路の愛護思想の普及を図る。

ウ 道路の掘り返しの規制等

道路の掘り返しを伴う占用工事については、無秩序な掘り返しと工事に伴う事故・渋滞を防止するため、道路工事調整会議等を通じ施工時期や施工方法を調整する。

さらに、掘り返しを防止する抜本的対策として共同溝等の整備を推進する。

(2) 休憩施設等の整備の推進

過労運転に伴う事故防止や近年の高齢運転者等の増加に対応して、「道の駅」等の休憩施設等の整備を推進する。

(3) 都市公園の整備の推進

都市において子供たちが安全で快適に遊びや運動ができるよう、従来より子供の遊び場等となる都市公園の確保に努めており、引き続き都市公園の整備による交通安全対策を推進する。

(4) 道路法に基づく通行の禁止又は制限

道路の構造を保全し、又は交通の危険を防止するため、道路の破損、欠壊又は異常気象等により交通が危険であると認められる場合及び道路に関する工事のため、やむを得ないと認められる場合には、道路法（昭和27年法律第180号）に基づき、迅速かつ的確に通行の禁止又は制限を行う。また、危険物を積載する車両の水底トンネル等の通行の禁止及び制限を行う。道路との関係において必要とされる車両の寸法、重量等の最高限度を超える車両等の通行の禁止又は制限に対する違反を防止するため、車両制限令の趣旨、内容等を周知するとともに、違反者の取締り・指導を徹底する。

(5) 地域に応じた安全の確保

積雪寒冷特別地域においては、冬期の安全な道路交通を確保するため、冬期積雪・凍結路面对策として除雪作業の実施や凍結防止剤の散布、災害対策基本法を適用した立ち往生車両の移動、交差点等における消融雪施設等の整備、流雪溝、チェーン着脱場等の整備を推進する。

また、人命を最優先に幹線道路上で、大規模な車両滞留を徹底的に回避することを

基本的な考え方とし、短期間の集中的な大雪時には、出控えなどの行動変容を促す取組を行うとともに、広範囲での通行止めや高速道路と並行する国道等の同時通行止めも含めた躊躇ない通行止めと、その後の集中除雪による物流等の途絶の回避を行う。また、立ち往生車両が発生した場合には、滞留状況を正確に把握できる体制確保、関係機関の連携強化、地方整備局と地方運輸局等を中心とした乗員保護などに取り組む。

さらに、安全な道路交通の確保に資するため、気象、路面状況等を収集し、道路利用者に提供する道路情報提供装置等の整備を推進する。

また、冬期の安全で快適な歩行空間を確保するため、中心市街地や公共施設周辺等における除雪の充実や消融雪の整備等を推進する。

第2節 安全運転の確保

1 バスの重大事故を踏まえた安全対策

令和4年8月に名古屋市の高速道路において乗合バスが、10月には静岡県 の県道において観光バスがそれぞれ横転し、乗客が亡くなる痛ましい事故が発生したところ、事業者に対する指導や監査により法令遵守を改めて徹底するとともに、事故調査等を通じて明らかになる事実関係も踏まえつつ、再発防止に向けた対策を検討していく。

2 事業用自動車の安全プラン等に基づく安全対策の推進

「事業用自動車総合安全プラン2025」を令和3年3月に策定し、令和7年までに事業用自動車の事故による24時間死者数を225人以下、重傷者数を2,120人以下、人身事故件数を16,500件以下、飲酒運転を0件とする事故削減目標の設定を行った。これらの達成に向けた各種重点施策を、関係者一丸となって着実に実施し、事業用自動車の安全・安心の確保に万全を図る。

ア 運輸安全マネジメント等を通じた安全体質の確立

事業者が社内一丸となった安全管理体制を構築・改善し、国がその実施状況を確認する運輸安全マネジメント評価については、運輸防災マネジメント指針を活用し、自然災害への対応を運輸安全マネジメント評価において重点的に確認するなど、事業者の取組の深化を促進する。

イ 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

事業用自動車の運転者による酒気帯び運転や覚醒剤、危険ドラッグ等薬物使用運転の根絶を図るため、点呼時のアルコール検知器を使用した確認の徹底や、薬物に関する正しい知識や使用禁止について、運転者に対する日常的な指導・監督を徹底するよう、講習会や全国交通安全運動、年末年始の輸送等安全総点検なども活用し、事業者や運行管理者等に対し指導を行う。

さらに、スマートフォンの画面を注視したり、携帯電話で通話したりしながら運転する「ながら運転」、他の車両の通行を妨害し、重大な交通事故にもつながる「あおり運転」といった迷惑運転について、運転者に対する指導・監督を実施するよう、事業者に対し指導を行う。

ウ ICT・自動運転等新技術の開発・普及推進

自動車運送事業者における交通事故防止のため、衝突被害軽減ブレーキ等のASV装置や運行管理に資する機器等の普及促進に努める。また、デジタル式運行記録計、ドライブレコーダー等の運行管理の高度化に資する機器の導入や、過労運転防止のための先進的な取組に対し支援を行う。

さらに、自動車運送事業者における運行管理者の人手不足、運転者や運行管理者の働き方改革等に対応するため、安全性を確保した上での運行管理の効率化に資するICT技術の開発・普及を促進する。

エ 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

事業用自動車の運転者の高齢化、及び高齢者が被害者となる事故の増加を踏まえ、高齢運転者による事故防止対策を推進するとともに、乗合バスにおける車内事故の実態を踏まえた取組を実施する。

オ 業態毎の事故発生傾向、主要な要因等を踏まえた事故防止対策

トラック・バス・タクシーの業態毎の特徴的な事故傾向を踏まえた事故防止の取組について評価し、更なる事故削減に向け、必要に応じて見直しを行う等、フォローアップを実施する。

カ 事業用自動車の事故調査委員会の提案を踏まえた対策

社会的影響の大きな事業用自動車の重大事故については、事業用自動車事故調査委員会における事故の背景にある組織的・構造的問題の更なる解明を含めた原因分析、より客観的で質の高い再発防止策の提言を受け、事業者等の関係者が適切に対応し、

事故の未然防止に向けた取組を促進する。

キ 運転者の健康起因事故防止対策の推進

運転者の疾病により、運転を継続できなくなる健康起因事故を防止するため、「事業用自動車の運転者の健康管理マニュアル」の周知・徹底を図るとともに、睡眠時無呼吸症候群、脳血管疾患、心臓疾患・大血管疾患及び視野障害について、対策ガイドラインの周知・徹底を図り、スクリーニング検査の普及を促進する。

ク 自動車運送事業者に対するコンプライアンスの徹底

自動車運送事業者における関係法令等の遵守及び適切な運行管理の徹底を図るため、法令違反が疑われる事業者に対する重点的かつ優先的な監査を実施するとともに、悪質違反を犯した事業者や重大事故を引き起こした事業者に対する監査を徹底する。

また、貸切バスについては、軽井沢スキーバス事故を受け、取りまとめた総合的対策に基づき、法令違反の早期是正や違反を繰り返す事業者を退出させるよう行政処分基準を厳格に運用する。

さらに、民間の調査員が一般の利用者として実際に運行する貸切バスに乗車し、休憩時間の確保などの法令遵守状況の調査を行う「覆面添乗調査」を実施する。

このほか、自動車運送事業者に対する行政処分基準については、適宜見直しを行う。

3 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、利用者が安全性の高い貨物自動車運送事業者を選択することができるようにするため、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」（Gマーク制度）の普及を更に促進する。

4 貸切バス事業者安全性評価認定制度の普及促進

公益社団法人日本バス協会において、旅行会社や利用者がより安全性の高い貸切バス事業者を選択することができるようにするとともに、貸切バス事業者の安全性の確保に向けた意識の向上や取組の促進を図るため、「貸切バス事業者安全性評価認定制度」の普及を促進する。

5 荷主勧告制度の運用の充実

貨物自動車運送事業者の過積載運行、過労運転、最高速度違反等に関し、荷主からの無理な運行依頼が問題となっている。平成29年7月から荷主関与の判断基準を明確化するとともに、荷主の関与の蓋然性が高いと考えられる違反行為については、早期に荷主に対し協力要請を行うなどの新たな荷主勧告制度の運用を開始した。本制度を適切に運用し、貨物自動車運送事業者の違反行為の防止を図る。

また、貨物自動車運送事業法の一部改正により、荷主対策を強化する規定が新設されるなど、令和元年7月から荷主対策の深度化が図られた。本規定に基づき、荷主対策を一層強力に推進し、荷主の理解・協力のもとで法令を遵守する。

6 国際海上コンテナの陸上輸送に係る安全対策

国際海上コンテナの陸上輸送における安全の確保を図るため、関係者間での確実なコンテナ情報の伝達等について記載した「安全輸送ガイドライン」及び「安全輸送マニュアル」について、地方での関係者会議等において浸透を図るなど、関係者と連携した安全対策を推進する。

7 道路交通に関連する情報の充実

安全運転の確保に資するため、道路の降積雪や路面などの状況等の情報を収集し、道路利用者に提供する道路情報システムを整備する。

また、災害発生時において、道路の被災状況を迅速かつ的確に収集・分析・提供するため、道路の災害に関する情報を収集提供するシステムを整備するとともに、インターネット等ICTを活用した道路の災害情報等の提供を実施する。

第3節 車両の安全性の確保

1 車両の安全性に関する基準等の改善の推進

ア 道路運送車両の保安基準の拡充・強化等

車両の安全対策については、交通政策審議会陸上交通分科会自動車部会において、令和3年6月に取りまとめられた報告書を踏まえ、「歩行者・自転車等利用者の安全確保」、「自動車乗員の安全確保」、「社会的背景を踏まえて重視すべき重大事故の

防止」及び「自動運転関連技術の活用・適正利用促進」を柱としつつ、車両の安全対策を推進する。

安全基準の拡充・強化については、直前直左右確認装置に係る国際基準及び大型車の直接視界に係る国際基準の国内導入を行うとともに、水素燃料電池自動車の安全性に係る国際基準の策定を主導するなど国際基準調和活動等に取り組むほか、技術の進展に伴い登場する多様なモビリティの安全対策を行う。

イ 先進安全自動車（ASV）の開発・普及促進

産学官の連携により、先進技術を搭載した自動車の開発と普及を促進し、交通事故削減を目指す「先進安全自動車（ASV）推進プロジェクト」では、第7期ASV推進計画を立ち上げ、「自動運転の高度化に向けたASVの更なる推進」を基本テーマとして、令和3年度から令和7年度の5年間で、①既存のASV技術の正しい理解・利用のための効果的な普及戦略の検討、②運転者が明らかに誤った操作を行った場合等であっても、システムが安全操作を行う安全技術のあり方の検討、③通信や地図を活用した協調型の安全技術の実用化と普及に向けた共通仕様の検討、④自動運転車においてシステムが負うべき責任の範囲の整理についての検討等に取り組む。

ウ 高齢運転者による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

衝突被害軽減ブレーキ等を備えた安全運転サポート車（サポカー）の普及が進む一方、依然としてペダルの踏み間違いなど運転操作ミス等に起因する高齢運転者による事故が発生していることや、高齢化の進展により運転者の高齢化が今後も加速していくことを踏まえ、高齢運転者による事故の防止に資する新技術の調査を行い、それらを搭載した自動車を新たに「サポカー2.0（仮）」と位置付け、普及促進に取り組む。

2 自動運転車の安全対策・活用の推進

ア 自動運転車に係る安全基準の策定

国連WP.29（自動車基準調和世界フォーラム）において、自動運転に係る基準等について、共同議長又は副議長等として議論を主導する。

イ 安全な無人自動運転移動サービス車両の実現に向けた取組の促進

高齢者等の事故防止や移動手段の確保などに資する無人自動運転移動サービスの実現に向けて、引き続き、車両の安全性を確保するための技術開発・実証実験を推進す

るほか、自動運転車を活用したサービスの実現を目指す事業者が実証実験を安全に行い、事業化につなげられるよう、自動運転車が公道で直面しうるリスク要因に対する対応等をまとめた「セーフティアセスメント」のガイドラインの策定を進める。

ウ 自動運転車に対する過信・誤解の防止に向けた取組の推進

ユーザーが過信・誤解することなく自動運転車を使用できるよう、自動運転機能が適切に作動するのは走行環境条件内に限られること等ついて、ユーザーへの周知の方法の検討を開始する。

エ 自動運転車に係る電子的な検査の導入や審査・許可制度の的確な運用

令和6年10月より開始される「OBD検査（自動車に搭載された電子装置の故障や不具合の有無に関する検査）」の導入に向けて、検査の合否判定に必要なシステムの開発など、環境整備を進める。また、レベル4の自動運転技術に対する審査手法を構築するため、シミュレーション等を活用した安全性評価手法等の策定のための調査を実施する。

オ 自動運転車の事故に関する原因究明及び再発防止に向けた取組の推進

自動運転車の事故の原因を究明するための調査分析及び再発防止に向けた提言を行うことを目的として令和2年度に設置された「自動運転車事故調査委員会」において、引き続き、自動運転車の事故調査に資する知見の収集を行うほか、自動運転車の実運用、実証実験中に事故が生じた際には、事故原因に関する調査分析を実施する。

3 自動車アセスメント情報の提供等

自動車の安全装置の装備状況等の一般情報とともに、自動車の車種ごとの安全性に関する比較情報を公正中立な立場で取りまとめ、これを自動車使用者に定期的に提供する自動車アセスメント事業を推進する。また、対自転車衝突被害軽減ブレーキを評価項目に追加するとともに、交差点に対応する衝突被害軽減ブレーキ等の評価項目への追加に向けて試験・評価方法を検討するほか、衝突安全性能評価と予防安全性能評価等を統合し、車両全体としての安全性を評価する総合評価方式による公表を開始し、ユーザーが真に安全な自動車をより選択しやすいよう情報発信を行う。

さらに、自動車アセスメント事業における情報発信及び先進技術に対する過信・誤解を防止するための情報の公表により、ASV技術等の自動車の安全に関する先進技術の国民

の理解促進を図る。

4 自動車の検査及び点検整備の充実

(1) 自動車の検査の充実

道路運送車両の保安基準の拡充・強化に合わせた検査体制の整備及び検査後の不正な改造を排除するため、独立行政法人自動車技術総合機構及び軽自動車検査協会と連携し、自動車検査の高度化を始めとした質の向上を推進することにより、自動車検査の確実な実施を図るとともに、「車載式故障診断装置を活用した自動車検査手法のあり方検討会」の最終報告書を踏まえた、令和6年10月開始予定の「OBD検査」の導入に向けて、検査の合否判定に必要なシステム開発など、環境整備を進める。

また、街頭検査体制の充実強化を図ることにより、整備不良車両及び不正改造車両を始めとした基準不適合車両の排除等を推進する。

(2) 型式指定制度の充実

車両の構造に起因する事故の発生及び不正行為を防止するため、型式指定制度により新型自動車の安全性の審査等を独立行政法人自動車技術総合機構交通安全環境研究所と連携して実施するとともに、型式指定後の監査を実施する。

(3) 自動車点検整備の充実

ア 点検整備の充実

自動車ユーザーの保守管理意識を高揚し、点検整備の確実な実施を図るため、関係機関の支援及び自動車関係団体の協力の下、令和5年度においては、9月の1か月間に加え、地域事情に応じて各地方が独自に設定する1か月間を強化月間として「自動車点検整備推進運動」を全国的に展開するとともに、車検時に法定点検の実施を確認できなかった車両（軽自動車、二輪車、被けん引車、大型特殊自動車（前面ガラス無）を除く。）については、その旨を検査標章裏面の余白に記載するなど、自動車ユーザーによる保守管理の徹底を強力的に促進する。

また、事業用自動車の安全確保のため、自動車運送事業者への監査、整備管理者研修等のあらゆる機会を捉え、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。

さらに、大型車の車輪脱落事故やバスの車両火災事故、車体腐食による事故等の車

両不具合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。特に大型車の車輪脱落事故については、令和4年12月に「大型車の車輪脱落事故防止対策に係る調査・分析検討会」が策定した「中間取りまとめ」に基づき、車輪脱落事故防止対策を推し進める。

イ 不正改造車の排除

道路交通に危険を及ぼし、環境悪化の原因となるなど社会的問題となっている不正改造車を排除するため、関係機関の支援及び自動車関係団体の協力の下、令和5年度においても、地方運輸局等で地域の事情に応じて設定する1か月間を強化月間として「不正改造車を排除する運動」を全国的に展開し、自動車使用者及び自動車関係事業者等の不正改造防止に係る認識の更なる高揚を図るとともに、街頭検査の重点的实施等により、不正改造車の排除を徹底する。

また、不正改造を行った自動車特定整備事業者に対する立入検査の実施等を厳正に行う。

ウ 自動車整備技術の向上

自動車新技術の採用・普及、ユーザーニーズの多様化に伴い、自動車を適切に保守管理するためには、これらの変化に対応し、自動車整備事業者の整備技術を高度化する必要がある。このような状況を踏まえ、令和2年4月に施行された道路運送車両法の一部を改正する法律（令和元年法律第14号）により、高度な整備技術を有するものとして国が認証を与えた整備工場（認証工場）でのみ作業が可能な整備の範囲を拡大することで、自動車の使用者が安心して整備作業を整備工場に委託できる環境作りを進めている。具体的には、これまで「対象装置の取り外しを行う整備（分解整備）」がその対象であったのに対し、対象装置に「自動運行装置」を加えるとともに、取り外しは行わずとも制動装置等の作動に影響を及ぼす恐れがある作業を対象に含め、特定整備と改称した。引き続き、当該特定整備制度を広く周知し、電子制御装置整備における整備主任者等の講習を推進するとともに、自動車特定整備事業者の整備技術の高度化等への支援を行う。

5 リコール制度の充実・強化

自動車製作者の垣根を越えた装置の共通化・モジュール化が進む中、複数の自動車製

作者による大規模なリコールが行われていることから、自動車のリコールをより迅速かつ確実に実施するため、引き続き、自動車製作者や装置製作者等からの情報収集を推進するとともに、安全・環境性に疑義のある自動車については独立行政法人自動車技術総合機構交通安全環境研究所において現車確認等による技術的検証を行う。

また、自動車ユーザーの目線に立ったリコールの実施のために、自動車ユーザーからの不具合情報の収集を推進するとともに、自動車ユーザーに対して、自動車の不具合に対する関心を高めるためのリコール関連情報等の提供の充実を図る。

第4節 救助・救急活動の充実

1 高速自動車国道等における救急業務実施体制の整備

東日本高速道路株式会社、中日本高速道路株式会社、西日本高速道路株式会社及び本州四国連絡高速道路株式会社（以下「高速道路株式会社」という。）並びに関係市町村等は、共に通信連絡体制等の充実を図るなど連携を強化するとともに、高速道路株式会社は、救急業務実施体制の整備を促進する高速自動車国道等のインターチェンジ所在市町村等に財政措置を講じる。

2 事故自動通報システムの整備

自動車アセスメントにおいて、平成30年度より事故自動通報システムを評価対象に追加しており、引き続き自動車アセスメントを通じて、自動車ユーザーの理解と関心を深め、普及促進を図る。

第5節 被害者支援の充実と推進

1 自動車損害賠償保障制度の充実等

自動車損害賠償責任保険（共済）（以下「自賠責保険」という。）については、自動車損害賠償保障法（昭和30年法律第97号。以下「自賠法」という。）に基づき、国による死亡等重要事案に関する支払審査、保険会社等の情報提供措置及び支払基準に基づいた適正な保険金支払の着実な実施について、保険会社等に対し指導等を実施するとともに、指定紛争処理機関の保険金支払に係る紛争処理の適正運営について指導監督を実施することにより、被害者保護の充実が図られるよう、引き続き保険金支払の適正化を図る。

また、自賠責保険による救済を受けられないひき逃げや無保険（共済）車両による事故の被害者に対する救済制度である、政府の自動車損害賠償保障事業についても、引き続き適正な運用を図る。

令和4年度には、被害者支援等を安定的・継続的に実施するため、自動車損害賠償保障法を改正した。本改正を踏まえ、被害者支援等のさらなる充実に取り組むとともに、自動車事故被害者への情報提供の充実、新たな仕組みに係る自動車ユーザーの理解促進にも取り組む。

このほか、自賠責保険の期限切れ、掛け忘れに注意が必要であることを、広報活動等を通じて広く国民に周知するとともに、街頭における監視活動等による注意喚起を推進し、無保険（共済）車両の運行の防止を徹底する。

2 損害賠償の請求についての援助等

地方公共団体における交通事故相談所等の初任相談員に対して、相談員としての基本的な心構えや知識の習得等を目的とした交通事故相談員中央研修会（初任者コース）を開催する。

併せて、交通事故被害者等からの相談に対する相談員の対応能力を向上させるため、交通事故相談実務等に関する研修会の開催や実務必携（ハンドブック）の発刊を通して、地方公共団体の交通事故相談活動を支援する。

さらに、都道府県・政令指定都市の交通事故相談所長等を対象にした会議を開催し、関係者間での連絡調整や情報共有を図るとともに、交通事故被害者等の利便性の向上に資するため、ホームページに交通事故相談所等の所在地や連絡先を掲載するなど、交通事故相談活動の周知徹底を図る。

また、弁護士による自動車事故に関する法律相談、示談あっ旋などを無料で行う公益財団法人日弁連交通事故相談センターに対する支援を行うなど、自動車事故の損害賠償問題の迅速な解決かつ被害者等が適正な損害賠償を受けられるよう引き続き支援を行う。

3 交通事故被害者支援の充実強化

自動車事故被害者支援については、自賠法による被害者保護増進等計画に基づき、被害者保護の増進及び自動車事故の発生の防止が安定的に行われるよう、引き続き対応を

図る。

重度後遺障害者に対する支援を推進するため、独立行政法人自動車事故対策機構（ナスバ）において、重度後遺障害者に対する介護料の支給、重度後遺障害者（遷延性意識障害者）の治療・看護を専門に行う療護施設（療護センター4か所、療護施設機能一部委託病床8か所）の設置・運営を行うとともに、重度後遺障害者（脊髄損傷者）に対して十分な治療・リハビリテーション等の機会の確保するための環境整備を図る。また、介護料の支給を受けている在宅の重度後遺障害者を対象とした介護に関する相談対応や各種情報の提供等による訪問支援の充実を図るほか、自動車事故被害者やその家族又は遺族を対象とした自動車事故被害者・遺族等団体が行う相談支援事業に取り組む。

また、国土交通省においては、介護者なき後を見据えた支援施策として、障害者支援施設や居宅介護事業者等の新設・設備導入、介護人材確保等に係る費用の補助を行うとともに、重度後遺障害者を対象としてリハビリを積極的に実施している短期入院協力病院の選定を新たに行うほか、協力病院等に対する医療器具の整備費用等の補助を引き続き行う。

さらに、ナスバにおいて交通遺児等に対する生活資金貸付け及び公益財団法人交通遺児等育成基金において交通遺児育成のための基金事業等を行い、交通事故被害者支援の充実強化を図る。

加えて、高次脳機能障害の把握から自立訓練、地元復帰まで切れ目のない支援の実施を可能とするために自立訓練を行う事業所に人材雇用費等に係る費用の補助を行う。

公共交通事故による被害者等に対しては、以下の支援の取組を図る。

（１）平時における取組

ア 被害者等への支援体制の整備

公共交通事故被害者支援室において、被害者等からの相談を受け付けるとともに、被害者等への支援に携わる職員に対する教育訓練の実施、関係機関等とのネットワーク形成等を図る。

イ 事業者における支援計画作成の促進

公共交通事業者による被害者等支援計画作成ガイドラインに基づき、事業者に対して計画の策定を促すなど、被害者等に対する支援の充実に向けた取組を図る。

（２）事故発生時の取組

ア 事故発生直後の対応

被害者等に対する窓口を設置し、安否情報・事故情報等の提供に関する被害者等からの要望を関係行政機関、公共機関、地方公共団体及び事業者に伝えること等を通じて、被害者等に役立つ情報を収集・整理し、正確かつきめ細やかな情報を適切に提供するよう図る。

また、被害者等が事故現場において行う安否確認等の活動のために必要な支援が確保されるよう、被害者等からの要望を事業者等に伝えて必要な対応を要請し、また、現場における受入体制等に関する情報を被害者等に提供するなど、被害者等への窓口を通じて、被害者等からの問合せ・相談に的確に対応するよう図る。

イ 中長期的対応

公共交通事故被害者等への支援を行う体制において、被害者等のための窓口を設置し、被害者等からの要望を踏まえ、事故調査の状況や規制の見直し、事業者の安全対策に関する説明について必要なコーディネートを図る。また、被害者等からの相談を受け、必要に応じて、事業者が策定する公共交通事故被害者等への支援に関する計画に基づく支援やその他事業者による支援について、事業者に指導・助言を行うとともに、被害者等に対して関係機関や心のケアの専門家を紹介する等の取組を図る。

第 6 節 研究開発及び調査研究の充実

1 道路交通の安全に関する研究開発の推進

交通事故の発生要因が複雑化、多様化していること、高齢者人口・高齢運転者の増加、ICTの発展、道路交通事故の推移、道路交通安全対策の今後の方向を考慮して、人・道・車それぞれの分野における研究開発を計画的に推進する。

特に、以下の事項について研究開発を行う。

(1) 高度道路交通システム（ITS）に関する研究開発の推進

最先端のICTを用いて人と道路と車両とを一体のシステムとして構築することにより、安全性を始め輸送効率、快適性の飛躍的向上を実現するとともに、渋滞の軽減等の道路交通の円滑化を通し環境保全に大きく寄与するものとして、以下の研究開発を推進する。

ア ナビゲーションシステムの高度化

目的地までのより安全で、より快適な移動の実現による利用者の利便性の向上を図るため、渋滞、所要時間等のより高精度な情報をリアルタイムに収集・提供するシステムの構築等、ナビゲーションの高度化に関する研究開発を推進する。

イ 安全運転の支援

ITSの高度化により交通の安全を高めるため、道路上の車両感知器、各種センサーにより道路・交通の状況や周辺車両の状況を把握するシステムの研究開発を推進するとともに、自動車単体では対応できない事故への対策として、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・官・学が連携し研究開発等を行う。また、ETC2.0を活用した安全運転の支援や経路情報を活用した新しいサービスの検討・実用化を推進する。

ウ 道路管理の効率化

道路管理の迅速かつ的確な対応による道路交通の危険の防止を図るため、路面状況、気象状況等の情報を迅速に収集・提供するシステム、特殊車両等の許可システム及び実際の通行経路を自動的に把握するシステム等の研究開発を推進する。

エ 公共交通の支援

公共交通機関の利便性・快適性の向上や交通の円滑化を図るため、公共交通機関の運行状況を把握し、事業者及びその利用者に情報を提供するシステム、公共交通機関の円滑な運行を確保するシステム等の研究開発を推進する。

オ 商用車の効率化

輸送効率の飛躍的な向上、業務交通量の低減、輸送の安全性向上を図るため、商用車の効率的な運行管理の支援に資するシステムの研究開発を推進する。

(2) 車両の安全に関する研究の推進

交通事故を未然に防ぐために必要な車両に係る技術や、万が一事故が発生した場合に乗員、歩行者等の保護を行うために必要な車両に係る技術等の研究開発を推進する。

2 道路交通事故原因の総合的な調査研究の充実強化

交通事故の実態を的確に把握し、効果的な交通安全施策の検討、立案等に資するため、公益財団法人交通事故総合分析センターを積極的に活用して、総合的な観点からの事故

分析を推進する。

また、工学、医学、心理学等の分野の専門家、大学、民間研究機関等との連携・協力の下、科学的アプローチによる交通事故の総合的調査研究を推進し、事故発生メカニズムの解明と事故予防の施策の確立に向けた体制を充実させる。

3 積雪寒冷地における道路交通の安全に関する研究開発の推進

積雪寒冷地における道路交通の安全確保を図るため、吹雪視程障害予測技術及び吹雪対策施設の性能向上等吹雪による視程障害対策、雪崩対策、先端的技術を活用した冬期道路交通の信頼性確保など、積雪寒冷地における道路交通安全対策に関する研究開発を行う。

第2章 鉄道交通の安全に関する施策

人や物を大量に、高速に、かつ、定時に輸送できる鉄道（軌道を含む。以下同じ。）は、年間約250億人が利用する国民生活に欠くことのできない交通手段である。列車が高速・高密度で運行されている現在の鉄道においては、一たび列車の衝突や脱線等が発生すれば、多数の死傷者を生じるおそれがある。また、ホームでの接触事故（ホーム上で列車等と接触又はホームから転落して列車等と接触した事故）等の人身障害事故と踏切障害事故を合わせると運転事故全体の約9割を占めていることから、利用者等が関係するこのような事故を防止する必要性が高まっている。

このため、国民が安心して利用できる、一層安全な鉄道輸送を目指し、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していく必要がある。

第1節 鉄道交通環境の整備

1 鉄道施設等の安全性の向上

鉄道施設の維持管理及び補修を適切に実施するとともに、老朽化が進んでいる橋梁等の施設について、長寿命化に資する補強・改良を進める。特に、人口減少等による輸送量の伸び悩み等から厳しい経営を強いられている地域鉄道については、安全性の向上に必要な施設・設備の更新等に対して支援を実施する。研究機関の専門家による技術支援制度を活用する等して技術力の向上についても推進する。

また、多発する自然災害へ対応するために、防災・減災対策の強化が喫緊の課題となっている。このため、切土や盛土等の土砂災害への対策の強化、地下駅等の浸水対策の強化等を推進する。切迫する首都直下地震・南海トラフ地震等に備えて、鉄道ネットワークの維持や一時避難場所としての機能の確保等を図るため、主要駅や高架橋等の耐震対策を推進する。また、令和4年3月に発生した福島県沖を震源とする地震による東北新幹線の脱線及び施設被害を受けて検証委員会を開催し検証を行っている。今回、検証委員会による中間とりまとめが公表されたことから、取りまとめを踏まえ福島県沖を震源とする地震において、顕著な被害が発生したものと同様の高架橋について、耐震補強の前倒しを図る。

さらに、駅施設等について、高齢者・視覚障害者を始めとするすべての旅客のプラッ

トホームからの転落・接触等を防止するため、転落・接触事故の発生状況、駅やホームの構造・利用実態、駅周辺エリアの状況などを勘案し、優先度が高いホームでのホームドアの整備を加速化することを目指し、令和7年度までに全体で3,000番線に整備する。そのうち、1日当たり平均利用者が10万人以上の駅については、800番線に整備する。また、ホームドアのない駅での視覚障害者の転落を防止するため、新技術等を活用した転落防止策を検討する。

2 運転保安設備等の整備

曲線部等への速度制限機能付き自動列車停止装置（ATS）等、運転士異常時列車停止装置、運転状況記録装置等について法令により整備の期限が定められたもの[※]の整備については完了したが、整備の期限が定められていないものの整備については引き続き推進を図る。

※1時間あたりの最高運行本数が往復10本以上の線区の施設又はその線区を走行する車両若しくは運転速度が100km/hを超える車両又はその車両が走行する線区の施設について10年以内に整備するよう義務付けられたもの。

第2節 鉄道交通の安全に関する知識の普及

運転事故の約9割を占める人身障害事故と踏切障害事故の多くは、利用者や踏切通行者、鉄道沿線住民等が関係するものであることから、これらの事故の防止には、鉄道事業者による安全対策に加えて、利用者等の理解と協力が必要である。このため、学校、沿線住民、道路運送事業者等を幅広く対象として、関係機関等の協力の下、全国交通安全運動や踏切事故防止キャンペーンの実施、首都圏の鉄道事業者が一体となって、酔客に対する事故防止のための注意喚起を行うプラットホーム事故0（ゼロ）運動等において広報活動を積極的に行い、鉄道の安全に関する正しい知識を浸透させる。

また、これらの機会を捉え、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について分かりやすい表示の整備や非常押ボタンの操作等の緊急措置の周知徹底を図る。

第3節 鉄道の安全な運行の確保

1 保安監査等の実施

鉄道事業者に対し、計画的に保安監査を実施するほか、重大な事故、同種トラブルの発生時等、特に必要と認める場合にも臨時に保安監査を行う。保安監査の実施にあたっては、メリハリの効いたより効果的な保安監査を実施することにより、鉄道輸送の安全を確保する。保安監査においては、施設及び車両の保守管理状況、運転取扱いの状況、乗務員等に対する教育訓練の状況等を確認し、適切な指導を行うとともに、過去の指導のフォローアップを実施する。

このほか、年末年始の輸送等安全総点検により、事業者の安全意識を向上させる。

2 運転士の資質の保持

運転士の資質の向上等を目的として、動力車操縦者運転免許試験の適正な実施をはじめ、動力車操縦者運転免許に関する省令に基づく取組を推進する。また、運転士が作業を行うのに必要な知識及び技能を保有させるための教育及び訓練が適切に実施されるよう運転管理者会議の開催等の機会を捉えて適切に指導する。さらに、入手した運転士の取扱い誤りに原因があるおそれがあると認められる事態の情報については、その情報の共有と活用を図るため、とりまとめを行い、鉄軌道事業者へ周知する。

3 安全上のトラブル情報の共有・活用

主要な鉄道事業者の安全担当者等による鉄道保安連絡会議を開催し、事故等及びその再発防止対策に関する情報共有等を行う。また、安全上のトラブル情報を収集し、速やかに鉄道事業者へ周知・共有することにより事故等の再発防止に活用する。

4 大規模な事故等が発生した場合の適切な対応

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・連絡を行う。

また、大都市圏、幹線交通における輸送障害等の社会的影響を軽減するため、鉄道事業者に対し、外国人を含む利用者への適切な情報提供を行うとともに、迅速な復旧に必要な体制を整備するよう指導する。

さらに、鉄道事業者に対して、降雪時等において、状況に応じて迅速な除雪が行えるよう、除雪車の出動準備、除雪体制の確認を行い、長時間にわたる駅間停車が発生する

と見込まれる場合には乗客の安全確保を最優先とし、運行再開と乗客救出の対応を並行して行うことを徹底するとともに、利用者への適切な情報提供等を行うよう指導する。

5 運輸安全マネジメント評価の実施

事業者が社内一丸となった安全管理体制を構築・改善し、国がその実施状況を確認する運輸安全マネジメント評価については、運輸防災マネジメント指針を活用し、自然災害への対応を運輸安全マネジメント評価において重点的に確認するなど、事業者の取組の深化を促進する。

6 計画運休への取組

鉄道事業者に対し、大型の台風が接近・上陸する場合など、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時は、一層気象状況に注意するとともに、安全確保の観点から、路線の特性に応じて、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指導する。

また、対応に関する情報提供を行うに当たっては、内容・タイミング・方法について留意させるとともに、外国人利用者にも対応するため、多言語案内体制の強化も指導する。

第4節 鉄道車両の安全性の確保

発生した事故や科学技術の進歩を踏まえつつ、適時、適切に鉄道車両の構造・装置に関する保安上の技術基準を見直す。

第5節 救助・救急活動の充実

鉄道の重大事故等に備え、避難誘導、救助・救急活動を迅速かつ的確に行うため、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・協力体制の強化を図る。

第6節 被害者支援の推進

公共交通事故による被害者等に対しては、以下の支援の取組を図る。

1 平時における取組

(1) 被害者等への支援体制の整備

公共交通事故被害者支援室において、被害者等からの相談を受け付けるとともに、被害者等への支援に携わる職員に対する教育訓練の実施、関係機関等とのネットワーク形成等を図る。

(2) 事業者における支援計画作成の促進

公共交通事業者による被害者等支援計画作成ガイドラインに基づき、事業者に対して計画の策定を促すなど、被害者等に対する支援の充実に向けた取組を図る。

2 事故発生時の取組

(1) 事故発生直後の対応

被害者等に対する窓口を設置し、安否情報・事故情報等の提供に関する被害者等からの要望を関係行政機関、公共機関、地方公共団体及び事業者に伝えること等を通じて、被害者等に役立つ情報を収集・整理し、正確かつきめ細やかな情報を適切に提供するように図る。

また、被害者等が事故現場において行う安否確認等の活動のために必要な支援が確保されるよう、被害者等からの要望を事業者等に伝えて必要な対応を要請し、また、現場における受入体制等に関する情報を被害者等に提供するなど、被害者等への窓口を通じて、被害者等からの問合せ・相談に的確に対応するように図る。

(2) 中長期的対応

公共交通事故被害者等への支援を行う体制において、被害者等のための窓口を設置し、被害者等からの要望を踏まえ、事故調査の状況や規制の見直し、事業者の安全対策に関する説明について必要なコーディネートを図る。また、被害者等からの相談を受け、必要に応じて、事業者が策定する公共交通事故被害者等への支援に関する計画に基づく支援やその他事業者による支援について、事業者に指導・助言を行うとともに、被害者等に対して関係機関や心のケアの専門家を紹介する等の取組を図る。

第7節 鉄道事故等の原因究明と事故等防止

運輸安全委員会は、鉄道事故及び鉄道事故の兆候（鉄道重大インシデント）の原因究

明を更に迅速かつ適確に行うため、調査を担当する職員に対する専門的な研修を充実させ、調査技術の向上を図るとともに、3Dスキャン装置やCTスキャン装置を活用した科学的かつ客観的な調査手法の構築、過去の事故等調査で得られたノウハウや各種分析技術、同種事故の比較分析など事故調査結果のストックの活用等により、調査・分析手法の高度化を図り、その成果を原因の究明に反映させる。

事故等調査で得られた結果等に基づき、事故等の防止又は事故が発生した場合の被害の軽減のため、必要に応じて、国土交通大臣又は原因関係者に勧告し、また、国土交通大臣又は関係行政機関の長に意見を述べることにより、必要な施策又は措置の実施を求め、鉄道交通の安全に寄与する。

過去の事故等調査の結果を有効活用する観点から、関係者のニーズを踏まえ、特定の事故類型の傾向・問題点・防止策の分析結果や、個別の事故等調査の結果を分かりやすい形で紹介する定期情報誌を発行するなど、事故等の防止につながる普及啓発活動を行うとともに、データベースのコンテンツ等を充実させる。

また、自然災害の激甚化や自動運転技術の普及等の社会状況の変化に対応し、運輸安全委員会の知見、情報のストックを活用し、運行の安全性向上に貢献する。

さらに、我が国のノウハウを活用し、鉄道事故等の調査を行う海外の人材を育成することや、鉄道技術国際会議（ICRT）等の国際会議へ参画し、事故調査技術向上のための議論を推進することにより、世界における鉄道交通の安全性向上に貢献していく。

第8節 研究開発及び調査研究の充実

鉄道の安全性向上に関する研究開発を推進する。

このため、独立行政法人自動車技術総合機構交通安全環境研究所においては、より安全度の高い鉄道システムを実現するため、施設、車両、運転等に関する新技術の評価とその効果予測に関する研究及びヒューマンエラー事故の防止技術に関する研究を行う。また、安全度の高い新しい交通システムの実用化を促進するため、安全性・信頼性評価に関する研究を推進する。

鉄道総合技術研究所においては、事故及び災害時の被害軽減に関する研究開発等、安全性の更なる向上に資する開発及び調査研究を推進する。

第3章 踏切道における交通の安全に関する施策

踏切事故の防止及び交通の円滑化を図るため、踏切道改良促進法(昭和36年法律第195号)及び第11次交通安全基本計画に基づき、踏切道の立体交差化、構造の改良、歩行者等立体横断施設の整備及び踏切保安設備の整備等の対策を推進する。

第1節 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等の促進

遮断時間が特に長い踏切道（開かずの踏切）や、主要な道路で交通量の多い踏切道等については、抜本的な交通安全対策である連続立体交差化等により、除却を促進するとともに、道路の新設・改築及び鉄道の新線建設に当たっては、極力立体交差化を図る。

加えて、立体交差化までに時間の掛かる「開かずの踏切」等については、早期に安全・安心を確保するため各踏切道の状況を踏まえ、歩道拡幅等の構造の改良や歩行者等立体横断施設の設置等、カラー舗装や駅周辺の駐輪場整備等の一体対策を促進する。

また、歩道が狭隘な踏切についても、踏切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など、事故防止効果の高い構造への改良を促進する。

さらに、特定道路や高齢者・障害者の利用がある踏切道において、路面の平滑化、視覚障害者誘導用ブロックの整備等により安全な歩行空間の確保を促進する。

以上のとおり、立体交差化等による「抜本対策」と構造の改良等による「速効対策」の両輪による総合的な対策を促進する。

また、従前の踏切対策に加え、踏切周辺道路の整備等、踏切横断交通量削減のための踏切周辺対策等を推進する。

第2節 踏切保安設備の整備

踏切遮断機の整備された踏切道は、踏切遮断機の整備されていない踏切道に比べて事故発生率が低いことから、踏切道の利用状況、踏切道の幅員、交通規制の実施状況等を勘案し、着実に踏切遮断機の整備を行う。

大都市及び主要な地方都市にある踏切道のうち、列車運行本数が多く、かつ、列車の種別等により警報時間に差が生じているものについては、必要に応じ警報時間制御装置

の整備等を進め、踏切遮断時間を極力短くする。

自動車交通量の多い踏切道については、道路交通の状況、事故の発生状況等を勘案して必要に応じ、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、より事故防止効果の高い踏切保安設備の整備を進める。

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規格化を推進する。

なお、これらの踏切保安設備の整備に当たっては、踏切道改良促進法に基づく補助制度を活用して整備を促進する。

第3節 踏切道の統廃合の促進

踏切道の立体交差化、構造の改良等の事業の実施に併せて、近接踏切道のうち、その利用状況、う回路の状況等を勘案して、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。

ただし、構造の改良のうち、踏切道に歩道がないか、歩道が狭小な場合の歩道整備については、その緊急性を考慮して、近接踏切道の統廃合を行わずに実施できることとする。

第4節 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

緊急に対策の検討が必要な踏切道は、「踏切安全通行カルテ」を作成・公表し、効果検証を含めたプロセスの「見える化」を推進し、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。

また、踏切道における交通の安全と円滑化を図るため、必要に応じて、踏切道予告標、踏切信号機の設置等を進める。

自動車運転者や歩行者等の踏切道通行者に対し、交通安全意識の向上及び踏切支障時における非常押ボタンの操作等の緊急措置の周知徹底を図るため、踏切事故防止キャンペーンを推進する。

また、学校等において、踏切の通過方法等の教育を引き続き推進するとともに、鉄道事業者等による高齢者施設や病院等の医療機関へ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、適切に対応していく。

また、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。

平常時の交通の安全及び円滑化等の対策に加え、災害時においても、踏切道の長時間遮断による救急・救命活動や緊急物資輸送に支障の発生などの課題に対応するため、災害時の管理方法の指定制度に基づき、道路管理者と鉄道事業者が、災害時の長時間遮断が生じないように、連絡体制や優先開放の管理方法の策定に向けた協議を行い、取組を推進する。

第2部 海上交通の安全に関する施策

第1節 海上交通環境の整備

1 開発保全航路の整備，港湾の整備等交通安全施設の整備

海上交通の形態は，輸送能力の向上，輸送コストの軽減等のため，船舶の大型化・高速化が進展している。また，経済・社会のグローバル化の進展により，外航商船の我が国への寄港隻数は年間約9万隻に及び，中には大型の危険物積載船も航行している。

このため，多数の外航商船が航行する海域において，既存航路の拡幅・増深等のハード施策を推進し，船舶航行の安全性と海上輸送の効率性の両立を図る。

船舶航行のふくそうする狭水道における航行の安全性を確保するため，開発保全航路に指定されている航路において開発又は保全の事業を行う。

港湾においては，「港湾の開発，利用及び保全並びに開発保全航路の開発に関する基本方針」を踏まえつつ，社会資本整備重点計画に基づき，船舶の安全かつ円滑な航行及び諸活動の安全の確保が図られるよう，船舶の大型化や高速化に対応し，より高い静穏度が確保されるような防波堤，航路，泊地等の整備を行う。なお，津波発生後も引き続き港内の静穏度を確保できるよう，津波が天端を越流した場合であっても施設の効果が粘り強く発揮できるような防波堤等の整備を行う。また，沿岸域を航行する小型船舶の緊急避難に対応するため，小型船が異常気象を察知してから速やかに避難できる距離を目標として，自然条件及び避難船の船型等を勘案した避難港の整備を行うとともに，その機能の向上を図る。

2 大規模災害時における港湾機能の確保

大規模災害発生時でも，国民の安全・安心で豊かな暮らしを支える基幹的海上交通ネットワークを可能な限り維持するため，港湾施設の耐震化，嵩上げ，補強等を推進する。また，関係機関と連携し，防災訓練の実施や港湾BCPの改善を図る等，災害対応力の強化に取り組む。

港湾の技術開発についても，耐震対策等の充実強化に向けた調査研究を行う。

3 漂流ごみの回収による船舶交通安全の確保

東京湾，伊勢湾，瀬戸内海，有明海，八代海の閉鎖性海域（港湾区域，漁港区域を除く。）に配備している12隻の海洋環境整備船により，海面に漂流する流木等のごみや船舶等から流出した油の回収を実施し，海域環境の保全を図るとともに船舶の安全かつ円滑な航行を確保する。また，本邦周辺海域で大規模油流出事故が発生した場合には，船舶交通の制約となる海域の状況を早期に回復するため，新潟港，名古屋港，北九州港に配備している大型浚渫兼油回収船により，迅速かつ確実な作業を実施する。

4 港湾施設の老朽化対策の推進

「防災・減災，国土強靱化のための5か年加速化対策」に基づき，老朽化対策の加速化を推進する。また，「国土交通省インフラ長寿命化計画（行動計画）」（令和3年6月策定）を踏まえた予防保全型の取り組みへの転換を加速するため，新技術を活用するなどして，計画的・集中的な老朽化対策を推進する。

5 高齢者，障害者等に対応した旅客船ターミナルの整備

高齢者，障害者等も含めて全ての利用者が旅客船ターミナルを安全かつ身体的負担の少ない方法で利用・移動できるよう段差の解消，視覚障害者誘導用ブロックの整備等による施設のバリアフリー化を推進する。

第2節 船舶の安全な運航の確保

1 旅客船の総合的な安全・安心対策

令和4年4月に発生した知床遊覧船事故を踏まえ，同年12月に知床遊覧船事故対策検討委員会において，「旅客船の総合的な安全・安心対策」が制定された。この対策については，実施可能なものから速やかに実行に移すとともに，所要の法令改正にも取り組むなど，旅客船の安全・安心対策に万全を期する。

2 ヒューマンエラーの防止

船舶事故の主な原因である見張り不十分，操船不適切，機関取扱不良といったヒューマンエラーの未然防止を図るため，引き続き船舶自動識別装置（AIS）の普及促進に努める。また，船舶への訪船や運輸安全マネジメント評価等のさまざまな機会を活用した情

報提供・注意喚起に取り組む。さらに、船舶事故ハザードマップ等のインターネットを活用した情報提供を推進する。

3 船舶の運航管理等の充実

(1) 旅客船事業者等に対する指導監督の充実強化

事業許可時に安全性に関する審査を行うとともに、運航労務監理官による監査において、安全に係る法令等への遵守状況を確認し、悪質な事業者に対しては厳格な行政処分を実施する。また、旅客船事業の安全性の向上を図るため、旅客不定期航路事業許可の更新制の導入、安全統括管理者・運航管理者に係る資格者制度・試験制度の創設、船舶の使用停止命令制度の創設等に取り組むほか、抜き打ち・リモートによる監査の実施、通報窓口の設置、指導事項の継続的なフォローアップなど監査の強化に取り組む。また、船員の過労防止措置の確認を重点的に行い、安全かつ適切な労働環境の実現に努める。

さらに、大量の輸送需要が発生する年末年始における交通機関の安全性向上を図るため、年末年始の輸送等安全総点検において、事業者に対し自主点検の推奨や地方運輸局等による現地確認を行うとともに、自主点検の実施率向上を図るため、業界団体を通じた周知等を行い、事業者の安全意識を向上させる。

(2) 事故再発防止策の徹底

船舶事故等が発生した場合には、運航労務監理官による監査等を通じて、事業者に対して事故の原因を踏まえた適切な再発防止策の策定を促すとともに、特に、行政処分等を行った事業者に対しては、改善が確認されるまで継続的・徹底的にフォローアップを行うことにより、再発防止の徹底を図る。

また、事業者の「輸送の安全」に対する意識を高め、海上輸送の安全の確保を図ることを目的として、海上運送法（昭和24年法律第187号）及び内航海運業法（昭和27年法律第151号）に基づき、運航労務監理官による立入検査の実施状況及び行政処分並びにその他の輸送の安全にかかわる情報を引き続き公表する。

(3) 運輸安全マネジメント評価の推進

事業者が社内一丸となった安全管理体制を構築・改善し、国がその実施状況を確認する運輸安全マネジメント評価については、小型旅客船事業者に対する評価を実施す

るとともに、運輸防災マネジメント指針を活用し、自然災害への対応を運輸安全マネジメント評価において重点的に確認するなど、事業者の取組の深化を促進する。

(4) 安全統括管理者及び運航管理者等に対する研修水準の向上

受講者の運航管理に関する知識、意識及び万一の事故に際しての旅客船乗組員、事業者の対応能力の向上を図るため、最新の事故事例の分析結果を活用することにより、研修水準の向上を図る。

(5) 安全情報公開等の推進

旅客船利用者が適切に事業者の選択を行うことをより一層可能とするため、令和4年8月末より国土交通省ネガティブ情報等検索サイトにおいて、行政処分に加え、行政指導を公表対象に追加するとともに、公表期間を2年間から5年間に変更したところであり、引き続き、安全情報の公開を促進する。

また、旅客船事業者に係る更なる安全情報の充実に向け、国による安全情報の拡充、旅客船事業者の安全性評価・認定制度の創設等に取り組む。

4 船員の資質の確保

1978年の船員の訓練及び資格証明並びに当直の基準に関する国際条約（STCW条約[※]）に準拠した船舶職員及び小型船舶操縦者法（昭和26年法律第149号）に基づく海技免許の付与及び海技免状の更新を行い、船舶職員の資質を確保するとともに、各船員教育機関における新人教育及び再教育を適切に実施することによって、海技士の養成及び知識技能の維持向上を図る。

船員の資質の確保による航行の安全を図るため、船員教育体制の一層の整備充実、海技資格制度を通じた船員の知識・能力の維持及び最新化に取り組む。また、小型旅客船に乗り組む船員の資質の向上を図るため、事業用操縦免許について講習課程の内容の拡充及び乗船履歴に応じた船舶の航行区域の限定、海域の特性等に関する教育訓練の実施等に取り組む。

なお、航海の安全の確保を図るため、船員法(昭和22年法律第100号)に基づき、発航前

[※] The International Convention on Standards of Training, Certification and Watchkeeping for Seafarers, 1978

の検査，操練の実施，航海当直体制の確保，船内巡視制度の確立，救命設備及び消火設備の使用方法に関する教育・訓練等について指導を行うとともに，これらの的確な実施を図るため，運航労務監理官による監査，指導を通じて，関係法令の遵守状況等の確認を行い，関係法令に違反していることが判明した事業者等に対しては，行政処分等により再発防止を図る。

5 船員災害防止対策の推進

第12次船員災害防止基本計画（令和5年度から令和9年度の5か年計画）の目標達成に向けて，令和5年度船員災害防止実施計画に基づき，高年齢船員等の船員災害をめぐる諸課題に適切に対応し，安全で健康的な魅力ある職場作りを目指す。

特に漁船については，貨物船等と比べて災害発生率が高くなっており，漁船の生活環境・作業環境を向上させるためにも，船舶所有者，船員及び国をはじめとする関係者が連携し，適切な役割分担の下，一体となって船員災害防止対策を積極的に推進する。

6 水先制度による安全の確保

水先法（昭和24年法律第121号）に基づき，水先業務を行うために必要な知識及び技能を有していることを試験及び講習等を通じて確認した上で，水先人の免許の付与及び更新を行うとともに，一定の港若しくは水域において水先人を乗り込ませなければならない強制水先制度を適切に運用する。さらに，等級別免許制及び養成教育による高質な水先人の安定的確保を通じて，船舶交通の安全の確保を図る。

7 外国船舶の監督の推進

我が国に寄港する外国船舶に対して，STCW条約等に基づき，乗組員の資格証明等について外国船舶の監督（以下「PSC」という。）を的確に実施する。さらに，アジア太平洋地域におけるPSCの協力体制に関する覚書（以下「東京MOU」という。）の枠組みの下，技術協力プログラムを積極的に推進し，加盟国のPSC検査官を養成するなど，域内におけるPSCを促進しサブスタンダード船の排除を図る。

8 船舶の津波避難態勢の改善

東日本大震災における大津波により、多くの船舶被害等が発生したことや、南海トラフ地震の今後30年以内の地震発生確率が70%程度(文部科学省地震調査研究推進本部(平成24年1月1日現在))であること等を踏まえ、平成25年度に「船舶津波避難マニュアル作成の手引書」を公表したことを皮切りに、「津波対応シート」及び同シートの英語版を公表するなど、船舶運航事業者等における津波避難マニュアルの作成促進に取り組んでいる。さらに、船舶運航事業者等に対して、作成したマニュアルに基づく津波避難訓練の実施及びマニュアルの見直しを呼びかけるとともに、日本に寄港する外国船舶に対しては船舶代理店事業者等を介して「津波対応シート」の外国語版を周知する等、船舶の津波避難態勢の改善を図る。

9 船舶への新技術の導入促進等

内航を始めとする船舶への新技術の導入促進による労働環境改善・生産性向上、ひいてはそれによる安全性向上を図る。また、必要に応じて船舶検査の合理化等に係る検討を進める。

第3節 船舶の安全性の確保

1 船舶の安全基準等の整備

船舶の安全性確保のため、国際海事機関(IMO)において国際的な安全基準が検討されるとともに、我が国では船舶安全法(昭和8年法律第11号)及びその関係省令において関連の構造・設備等の基準を規定している。

現在IMOでは、自動運航船の国際ルールの見直し、旅客フェリーの火災安全対策、船上揚貨装置(クレーン等)に関する安全基準の策定、国際ガス燃料船安全規則(IGFコード)の改正及び関連ガイドラインの策定などが進められており、これらの船舶の安全性向上に向けた議論に積極的に参画する。また、今後は脱炭素社会の早期実現に向け、国内外において水素、アンモニア等を燃料として用いるゼロエミッション船の開発・実証が進められており、これらの船舶の普及促進のため、IMOにおける国際的な安全基準の整備を主導する。

さらに、自動運航船、ゼロエミッション船等の実現に必要な次世代技術の開発を支援する。

また、小型旅客船等の安全性の向上を図るため、確実に連絡をとることが可能な無線設備の積付けの義務化を行うとともに、当該設備の早期導入に向けた支援に取り組むほか、改良型救命いかだ等の積付け、遭難時に位置等を発信できる装置の積付けの義務化、船体の水密化の強化等を行う。

2 船舶の検査体制の充実

近年の国際的な規制強化等により検査内容が高度化・複雑化する中であっても、安全・保安確保及び海洋環境保全のため、船舶の構造及び設備等に係る定期的な検査及び運航中の日本船舶への立入検査を的確に実施するため、ISO9001に準拠した品質管理システムを活用し、船舶検査体制の品質の維持向上を図る。

また、小型旅客船等の安全性の向上を図るため、日本小型船舶検査機構による検査業務の改善が図られるよう適切に指導・監督する。

3 外国船舶の監督の推進

我が国に寄港する外国船舶に対して、1974年の海上における人命の安全のための国際条約（SOLAS条約）等に基づき、船舶の構造・設備等についてPSCを的確に実施する。さらに、東京MOUの枠組みの下、技術協力プログラムを積極的に推進し、加盟国のPSC検査官を養成するなど、域内におけるPSCを促進しサブスタンダード船の排除を図る。

第4節 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

(1) ヒューマンエラーの防止

ア 自主的な安全対策の推進

小型船舶操縦者が発航前に船体等の点検を的確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リストを配布し、その活用を促進する。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、トラブルシューティングマニュアルを配布し、その活用を促進する。

イ 事故防止に資する技術の活用と普及

小型船舶の衝突事故を防止するため、引き続きAISの普及について周知・啓発する。

ウ 効果的な情報の提供・注意喚起

訪船指導等の機会を利用するほか、船舶事故ハザードマップ、ホームページ等を利用して、安全に関する情報の効果的な情報提供・注意喚起を行い、小型船舶操縦者等の安全意識の向上を図る。

(2) 小型船舶操縦者の遵守事項等の周知・啓発

地方運輸局等により行われている小型船舶遵守事項パトロール等の機会を活用して、リーフレットを配布するなどして小型船舶操縦者の遵守事項等（危険操縦の禁止、見張りの実施等）の周知・啓発を図るとともに遵守事項違反制度の適切な運用並びに免許証更新講習の充実により小型船舶操縦者の資質向上を図る。

(3) ライフジャケット着用率の向上

船舶職員及び小型船舶操縦者法施行規則の一部改正（平成30年2月1日施行）に伴い、船長は、小型船舶の暴露甲板にいる乗船者に対し、従前よりライフジャケットの着用義務が課されている場合（水上オートバイに乗船している場合等）以外についても、ライフジャケットを着用させることが義務付けられた。原則として全ての小型船舶乗船者にライフジャケットの着用が義務付けられたことを踏まえ、関係省庁等と連携して、小型船舶安全キャンペーン、訪船指導等のさまざまな機会を活用して、引き続き、ライフジャケットの着用義務について周知啓発及び指導に取り組む。

(4) 河川等における事故防止対策の推進

令和5年3月に発生した保津川での事故を踏まえ、夏期休暇期間開始前までに、警察等の協力を得て、全国の川下り船事業者を訪問し、救命胴衣の着用徹底等をはじめ、「川下り船の安全対策ガイドライン」の遵守状況の確認等を実施する。

2 プレジャーボートの安全対策の推進

(1) プレジャーボートの安全に関する指導等の推進

関係省庁・民間団体・ボランティアが協力・連携し、訪船指導、広報啓発活動及びパトロール等の取組を通じて、遵守事項の徹底及び適切な船舶検査の受検指導を図り、安全対策を推進する。

(2) ミニボートの安全対策の実施

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、関連団体等に働きかけ、ユーザー向け安全マニュアル等を使用した安全講習会の開催、ミニボート販売時に安全マニュアル等を同梱する等により、ユーザーに対し、海上・水上のルールやマナー等の周知啓発を図る。

3 漁船等の安全対策の推進

ライフジャケットの着用率向上に向けて、関係省庁が連携し、また、地方自治体及び関係団体等とも協力して、ライフジャケット着用に関する啓発活動や訪船指導等に取り組み、ライフジャケットの着用効果等についての理解とその着用の徹底を図る。

4 ボートパーク等の整備

(1) 小型船だまり等の整備

港内における小型船舶の安全を確保するため、小型船だまり等の整備に当たっては、その利用船舶が小型であることを考慮して、より高い静穏度が確保されるよう努める。特に、漁船等の小型船舶と大型船舶が共に利用する港湾にあっては、小型船だまり等を港内の適切な位置に整備することとし、小型船舶とその他の船舶との分離を図る。

(2) ボートパーク等の整備

各地で課題となっている放置艇問題を解消し、港湾等の公共水域の秩序ある利用を図るために、既存の静穏水域、遊休護岸等の既存ストックを活用した係留施設や公共空地等を活用した陸上保管施設等、必要最小限度の施設を備えた簡易な係留・保管施設であるボートパーク等にプレジャーボートの係留・保管が図られるよう取り組む。

ボートパーク等のプレジャーボート係留・保管に当たっては、プレジャーボート活動の安全を確保し、秩序ある水域の利用を図るため、施設の配置計画やプレジャーボートの活動水域の設定に十分留意するとともに、施設内の安全性の確保に努める。

(3) 係留・保管能力の向上と放置艇に対する規制措置

国土交通省と水産庁は、平成25年に「プレジャーボートの適正管理及び利用環境改善のための総合的対策に関する推進計画」を策定し、今後10年間で放置艇を解消することを目標として、港湾・河川・漁港等の管理者、マリン関係団体、プレジャーボート利用者等が連携して、放置艇対策に取り組んでいる。

平成30年に実施した「プレジャーボート全国実態調査」の結果では、7.0万隻の放置

艇が確認されており、平成26年と比較して1.7万隻減少したところであるが、更なる対策の推進に向けて、令和3年3月に策定された「プレジャーボートの放置艇対策の今後の対応について」に沿って、検討を進めている。

今後も、ボートパーク等の整備による係留・保管能力の向上と併せて、港湾法（昭和25年法律第218号）・漁港漁場整備法（昭和25年法律第137号）・河川法（昭和39年法律第167号）に基づく船舶の放置等を禁止する区域の指定等、公共水域の性格や地域の実情などに応じた適切な規制措置の実施を推進し、水域の安全性の向上に努める。

第5節 被害者支援の推進

1 海上輸送における被害者支援の推進

国内旅客船の事故により、旅客に損害を与えた場合における損害賠償の能力を事業者を引き続き確保させる。

船舶油濁等損害賠償保障法（昭和50年法律第95号）に基づき、地方運輸局等において、油濁損害等に係る適切な保障契約を締結しているかを確認の上、証書を交付する。加えて、我が国に入港する外航船舶から通報される保障契約情報を確認し、保険の加入状況等を確認することにより、無保険船舶等の排除に努める。

2 公共交通事故による被害者等への支援の推進

公共交通事故による被害者等に対しては、以下の支援の取組を図る。

（1）平時における取組

ア 被害者等への支援体制の整備

公共交通事故被害者支援室において、被害者等からの相談を受け付けるとともに、被害者等への支援に携わる職員に対する教育訓練の実施、関係機関等とのネットワーク形成等を図る。

イ 事業者における支援計画作成の促進

公共交通事業者による被害者等支援計画作成ガイドラインに基づき、事業者に対して計画の策定を促すなど、被害者等に対する支援の充実に向けた取組を図る。

（2）事故発生時の取組

ア 事故発生直後の対応

被害者等に対する窓口を設置し、安否情報・事故情報等の提供に関する被害者等か

らの要望を関係行政機関，公共機関，地方公共団体及び事業者に伝えること等を通じて，被害者等に役立つ情報を収集・整理し，正確かつきめ細やかな情報を適切に提供するように図る。

また，被害者等が事故現場において行う安否確認等の活動のために必要な支援が確保されるよう，被害者等からの要望を事業者等に伝えて必要な対応を要請し，また，現場における受入体制等に関する情報を被害者等に提供するなど，被害者等への窓口を通じて，被害者等からの問合せ・相談に的確に対応するよう図る。

イ 中長期的対応

公共交通事故被害者等への支援を行う体制において，被害者等のための窓口を設置し，被害者等からの要望を踏まえ，事故調査の状況や規制の見直し，事業者の安全対策に関する説明について必要なコーディネートを図る。また，被害者等からの相談を受け，必要に応じて，事業者が策定する公共交通事故被害者等への支援に関する計画に基づく支援やその他事業者による支援について，事業者に指導・助言を行うとともに，被害者等に対して関係機関や心のケアの専門家を紹介する等の取組を図る。

第6節 船舶事故等の原因究明と事故等防止

1 事故等の原因究明と事故等防止

運輸安全委員会は，船舶事故及び船舶事故の兆候（船舶インシデント）の原因究明を更に迅速かつ適確に行うため，調査を担当する職員に対する専門的な研修を充実させ，調査技術の向上を図るとともに，3Dスキャン装置やCTスキャン装置を活用した科学的かつ客観的な調査手法の構築，過去の事故等調査で得られたノウハウや各種分析技術，同種事故の比較分析など事故調査結果のストックの活用等により，調査・分析手法の高度化を図り，その成果を原因の究明に反映させる。

事故等調査で得られた結果等に基づき，事故等の防止又は事故が発生した場合の被害の軽減のため，必要に応じて，国土交通大臣又は原因関係者に勧告し，また，国土交通大臣又は関係行政機関の長に意見を述べることにより，必要な施策又は措置の実施を求め，海上交通の安全に寄与する。

これまでに蓄積された事故等データを基に，地図上に過去の船舶事故等の発生場所を表示するとともに海域の危険性なども一目で分かるようにした「船舶事故ハザードマッ

プ」や、機関の要目や故障部位（部品）、付属機器別に、機関故障に起因する事故等の情報を検索できる「機関故障検索システム」及び「小型船舶機関故障検索システム」を運用する。加えて、過去の事故等調査の結果を有効活用する観点から、関係者のニーズを踏まえ、特定の事故類型の傾向・問題点・防止策の分析結果や、個別の事故等調査の結果を分かりやすい形で紹介する定期情報誌を発行するなど、事故等の防止につながる普及啓発活動を行うとともに、データベースのコンテンツ等を充実させる。

また、自然災害の激甚化等の社会状況の変化に対応し、運輸安全委員会の知見、情報のストックを活用し、運航の安全性向上に貢献する。

さらに、SOLAS条約に基づき、複数の国が関連する船舶事故等の調査を確実に実施し、必要に応じて安全勧告を行うとともに、IMO規則実施小委員会（III）、国際船舶事故調査官会議（MAIIF）、アジア船舶事故調査官会議（MAIFA）等における事故等調査に関する検討に参加し、情報交換等を行うことにより、世界における海上交通の安全性向上に貢献していく。

2 海難事故の解析等の推進

国立研究開発法人海上・港湾・航空技術研究所海上技術安全研究所に設置されている「海難事故解析センター」において、国土交通省海事局等における再発防止対策の立案等への支援を行うため、事故解析に関して高度な専門的分析を行うとともに、重大事故発生時の迅速な情報分析・情報発信を行う。

3 海難審判における海技士等への懲戒の実施

海難審判所は、海技士若しくは小型船舶操縦士又は水先人が、職務上の故意又は過失により海難を発生させた場合は、海難審判法（昭和22年法律第135号）に基づき、海難の調査、審判を実施し、その者に対して懲戒を行い、海難の発生防止に寄与する。

第7節 海上交通の安全対策に係る調査研究等の充実

国立研究開発法人海上・港湾・航空技術研究所海上技術安全研究所では、安全性と環境性のバランスに配慮した合理的な構造強度の評価方法の策定に向けた研究開発をはじめとして、先進的な船舶の安全性評価手法の研究開発や、海難事故等の再現技術や安全

性をはじめとする評価手法の確立による適切な再発防止策の立案に関する研究開発に取り組む。

第3部 航空交通の安全に関する施策

第1節 航空安全プログラム等の更なる推進

1 航空安全プログラム（SSP）に基づく安全の推進

航空局は、国際民間航空条約第19附属書に従い、民間航空の安全に関する目標とその達成のために講ずべき対策等を航空安全プログラム（SSP）として定め、平成26年から実施している。

今般、ICAOにおけるSSPに関する動向等を踏まえ、我が国SSPの有効性を向上させるための改正を行う。

（1） 業務提供者における安全管理システム（SMS）の強化

本邦航空運送事業者等の業務提供者に対して安全の向上の取組に直結した安全指標及び安全目標値の設定を促進し、安全に係るリスク管理の仕組みであるSMSの質の向上を図るように指導する。特に、新たに航空運送事業者となった者や民活法等に基づき新たに空港運営者になった者等、SMSの取組の実績が浅い業務提供者に対しては、安全指標及び安全目標値の設定などが的確に実施されるよう、連携を密にして指導、監督、助言等を行っていく。

（2） 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、技術開発の状況等を踏まえて、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を適時適切に国内法令等へ反映する。また、我が国における取組により得た知見を踏まえ、国際標準の改正やガイドラインの充実のための議論に参画するとともに、各国の取組に関する情報を入手する。

乱気流に係る事案については、引き続き航空運送事業者と共に発生要因の分析及び更なる再発防止策の検討等に取り組む。また、国際民間航空機関（ICAO）における重点的な取組である滑走路安全については、関係者による新たな体制の構築・活動を促す。

（3） 業務提供者に対する監査等の強化

業務提供者に対し、定期的を実施する監査・検査等の他、航空事故、重大インシデン

ト、安全上の支障を及ぼす事態の発生又はそのおそれがある場合、不適切・不安全な事象が発生した場合等、航空安全当局が必要と判断した場合は、随時監査・検査等を実施する。また、年末年始の輸送等に関する安全総点検により、事業者の安全意識を向上させる。

(4) 安全情報の収集・分析等

ア 安全情報の収集

航空事故その他の航空機の正常な運航に安全上の支障を及ぼす事態に関する情報を適切に分析し、また関係者と共有することにより、再発防止及び予防的安全対策の実施に役立てるため、業務提供者に対し、義務報告制度による着実な報告を求めていく。

自発報告制度（VOICES）については、安全情報を幅広く収集するため、当該制度の周知・広報活動において安全に係る情報共有の重要性の再認識を図るなど、報告文化のさらなる醸成に重点を置いて、関係者への働きかけを行っていく。

イ 安全情報の分析等

航空運送、交通管制及び空港の各分野において、業務提供者から報告を受けた安全情報、再発防止策及び安全指標等の把握・分析、分析結果の各業務提供者との共有等を引き続き行う。また、有識者・学識経験者を含む安全情報分析委員会を開催し安全情報の評価・分析を行い、分析後、輸送の安全に関わる情報を整理し公表する。

安全に係るリスクに応じた安全対策を可能とするために、統計的評価・分析手法によりリスク把握を行う。

また、世界的な動向を踏まえて安全上の支障を及ぼす事態の区分の傾向や特徴に応じて、きめ細かく情報を共有し、安全対策に反映させて行く。

(5) 安全文化の醸成及び安全監督の強化

ア 安全文化の醸成

航空活動関係者に対して、安全監査、講習会、セミナー等を通じた知識の普及や安全情報の共有、意見の交換等の活動を行うとともに、特定操縦技能審査制度等を通じて、小型航空機等運航者に対する監督・指導を強化し安全文化の醸成促進をする。

イ 安全監督の強化

業務提供者等に対する監査・検査等を実施する要員に対し、航空安全当局が設定す

る資格要件に係る内部規程に基づき、必要な知識・技量の習得及び維持を目的とした教育・訓練を実施する。

また、業務推進体制の在り方について検討を行うことにより、業務改善運動を進める。

2 国家航空安全計画（NASP）の策定

ICAOでは2030年以降に民間航空機の死亡事故をゼロにするというビジョンを実現するため、航空安全マネジメントに関する戦略的方向性を示す世界航空安全計画（GASP）を定めており、我が国においてもこのビジョンの実現に貢献するべく、国家航空安全計画（NASP）の策定を行う。

第2節 航空機の安全な運航の確保

1 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

安全を確保しつつ、航空輸送の発展等を図るためには、十分な技能を有する操縦士等の安定的な供給を確保することが必要である。このため、（独）航空大学校における着実な操縦士養成の実施や新たな在留資格（特定技能）による航空機整備分野での外国人の受入れ等、操縦士・整備士の養成・確保に向けた各種取組を推進する。

航空機の運航に係る新たな技術や手法については、ICAOや諸外国の動向を継続的に把握し、国内の運航基準への適切な反映を行う。

平成30年から令和元年にかけて、操縦士の飲酒に係る不適切事案が相次いで発生したこと等を踏まえ、操縦士のアルコール摂取に関する適切な教育を含む日常の健康管理の充実や身体検査の適正な運用に資する知識の普及・啓発を図るとともに、航空会社に対する定期的な監査・指導を実施する。さらに、操縦士の身体検査を行う医師（指定医）等に対する講習会の内容の充実化を図るとともに、指定医が所属する航空身体検査指定機関等に対する立入検査を強化することにより、更なる能力水準の向上・平準化を図る。

2 危険物輸送安全対策の推進

危険物輸送に関する国際的な安全基準の検討に積極的に参画し、我が国としての技術的な提案を行う。また、これらの動向を踏まえ国内基準の整備を図るとともに、危険物教育訓練の徹底・指導や、危険物に関するルールの周知・啓発を図ることで制度の実効

性を高める。

3 小型航空機等に係る安全対策の推進

小型航空機の事故を防止するため、特定操縦技能審査制度を通じて操縦者の技量維持を図るとともに、国と関係団体とが連携して情報を発信する取組みを引き続き実施していく。更に、小型航空機へ簡易型飛行記録装置（FDM）の普及促進を図る。

4 運輸安全マネジメント評価の実施

事業者が社内一丸となった安全管理体制を構築・改善し、国がその実施状況を確認する運輸安全マネジメント評価については、運輸防災マネジメント指針を活用し、自然災害への対応を運輸安全マネジメント評価において重点的に確認するなど、事業者の取組の深化を促進する。

5 落下物防止対策の強化

平成29年9月に航空機からの落下物事案が続けて発生したことを踏まえ、30年3月に「落下物対策総合パッケージ」を策定した。同パッケージに基づき、同年9月に「落下物防止対策基準」を策定し、本邦航空会社のみならず、日本に乗り入れる外国航空会社にも対策の実施を義務付けており、本邦航空会社は31年1月から、外国航空会社は同年3月から適用している。また、29年11月より、国際線が多く就航する空港を離着陸する航空機に部品欠落が発生した場合、外国航空会社を含む全ての航空会社等から報告を求めている。報告された部品欠落情報については、原因究明の結果等を踏まえて国として航空会社への情報共有や指示、必要に応じて落下物防止対策基準への対策追加等を実施しており、再発防止に活用している。引き続き、「落下物対策総合パッケージ」に盛り込まれた対策を関係者ととともに着実かつ強力に実施していく。

6 外国航空機の安全性の確保

我が国に乗り入れている外国航空機に対する立入検査（ランプ・インスペクション）及び危険物を輸送する外国航空機に対する立入検査を引き続き実施していく。外国航空機による我が国での事故及び重大インシデントが発生した際には、必要に応じ、関係国の航空安全当局に対して原因の究明と再発防止を要請する。諸外国の航空当局との連携

を図るため、航空安全に係る情報交換に努める。また、外国航空機に対するアルコール検査の導入を図る。

第3節 航空機の安全性の確保

1 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

技術の進歩等に対応し、かつ、欧米等の基準と調和した航空機等の安全基準の策定、安全の向上に資する技術に関する調査等を実施するとともに、我が国の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を収集及び分析し、関係者に提供する。

2 航空機の検査の的確な実施

航空機に対する型式証明等における設計検査の充実や国の検査に代わり基準適合性の確認を行う民間事業者の指導・監督等に万全を期す等、航空機検査体制の充実を図る。

国産及び輸入航空機については、米国・欧州等の航空当局との密接な連携等により、安全・環境基準への適合性の審査を適切かつ円滑に実施し、安全性が維持・継続されるよう、的確に対応する。

3 航空機の運航・整備体制に係る的確な審査の実施

昨今の厳しい環境下においても航空運送事業者による必要な運航・整備体制の確保を図るため、航空機の運航・整備に対する審査及び指導・監督を的確に実施する。

第4節 航空交通環境の整備

1 増大する航空需要への対応及びサービスの充実

(1) 国内空域の抜本的再編

安全かつ効率的な運航を維持しつつ増大する航空需要に対応するため、国内空域の抜本的な再編を行うべく、①管制空域の上下分離、②複数の空港周辺の空域（ターミナル空域）の統合のために必要となる航空保安システムの整備、飛行経路・空域の再編等を進める。

(2) 統保管制情報処理システム等の機能向上

管制処理能力の向上によって増大する航空需要に対応するため、統保管制情報処理

システムについてハードウェアとソフトウェア両面での機能向上を図る。

今後、航空情報や運航情報など航空機の運航に必要な情報の共有を実現するシステムの運用開始、運用サービスの拡充を順次計画する。

(3) 小型航空機運航環境の整備

低高度空域における小型航空機の安定的な運航の実現を図るため、計器飛行方式による、既存航空路の最低経路高度の引き下げ、最低経路高度の低い新たな航空路の設定、空港へのヘリコプター専用の進入・出発方式の設定及びヘリポートへの進入・出発方式の設定について検討を進める。

(4) 航空保安職員教育の充実

今後の更なる航空交通需要の増大に伴う空域の容量拡大や航空保安システムの高度化に的確に対応するため、航空保安職員に対し高度な知識及び技量を確実に修得させることを目的として、航空保安大学校等における基礎研修及び専門研修について、研修効果及び効率を上げるための研修カリキュラムの見直し、訓練機材の更新及び国際的に標準化された教育手法への移行を進める。

(5) 新技術や新方式の導入

GPSを利用した航法精度の高い進入方式（RNP AR）について導入を進めており、今後も継続的に設定を行うとともに、世界的に進められている更なる航法精度の高い進入方式の開発の動向を注視、導入を図ることで、航空機の運航効率の向上や悪天候時における就航率の向上等を図っていく。

(6) 飛行検査体制の充実

世界的な技術革新と航空交通量の増大に対応して高度化している航空保安システム及び飛行方式に対して、的確に対応できるよう飛行検査体制の高度化を図っており、既存の飛行検査機材の高度化のみならず、新しいドローン技術を用いた飛行検査機材の導入等を進める。また、SDGsに則してSAF燃料の積極的な利用を推進し、環境に配慮した飛行検査の実施を図る。

(7) 電子地形・障害物データ提供の拡充

航空機運航者の利便性や情報品質の向上を図るため、航空機の運航に必要となる空港周辺の地形や障害物等の基礎的情報をデジタルデータとして順次提供することとしている。

(8) 将来の航空交通システムの構築に向けた取組

国際的な相互運用性を確保しつつ、長期的な航空需要の増加や地球環境問題等に対応するとともに、更なる安全性の向上を図るため、ICAOや諸外国とも協調して、将来の航空交通システムに関する長期ビジョン（CARATS）の推進を図る。

（９）拠点空港の整備

国内・国際航空需要の増大に対応するため、大都市圏における拠点空港の整備を最優先課題として推進し、航空機の安全かつ円滑な運航を確保するための施設整備を行う。羽田空港においては、空港への交通アクセス強化を図るため、空港アクセス鉄道の基盤施設整備事業を引き続き進める。福岡空港においては、滑走路処理能力の向上を図るため、滑走路増設事業を引き続き実施する。また、那覇空港等においては、ターミナル地域の機能強化、エプロン、誘導路等の整備を推進するなど、空港ゲートウェイ機能の強化による航空ネットワークの基盤強化や、地方航空ネットワークの安定的な確保を図るとともに、航空機の安全かつ安定した運航を確保するため空港の老朽化対策、滑走路端安全区域（RESA）の整備等を着実に実施する。

また、航空旅客ターミナル施設においては、旅客の安全確保のため、高齢者、障害者等の安全利用に配慮した、段差の解消等のバリアフリー化を引き続き推進するとともに、総合的・一般的な環境整備を実現するなどの観点からユニバーサルデザイン化を図る。

２ 航空交通の安全確保等のための施設整備の推進

（１）データリンク通信の利用拡大

音声通信により発生する管制官及びパイロットの「言い間違い」や「聞き間違い」によるヒューマンエラーの防止等を図るため、現在洋上空域や地上（出発前）で活用されているデータリンク通信の航空路空域への導入を進める。

（２）航空路監視機能の高度化

航空路空域における更なる安全の確保を図るため、航空機が保有する速度、方位、機上設定高度等の多様な動態情報を活用した管制業務の高度化を進める。

３ 空港の安全対策等の推進

（１）滑走路誤進入対策の推進

ヒューマンエラーに起因する滑走路誤進入を防止するため、実際の事案の原因分析

に基づく予防策の検討等管制官とパイロットのコミュニケーションの齟齬の防止に引き続き取り組む。

また、滑走路誤進入事案の情報を航空運送、交通管制、空港の分野横断的に共有し、それぞれの視点に基づいた分析、必要な対策の審議・検討を行うほか、結果を各業務提供者と適切に共有をする。

(2) 空港の維持管理の着実な実施

滑走路等の諸施設が常に良好な状態で機能するよう、定期的な点検等により劣化・損傷の程度や原因を把握し、老朽化の進んでいる施設について効率的かつ効果的な更新・改良を実施し、航空機の安全な運航を支える。

(3) 空港における災害対策の強化

ア 災害への対応力強化

災害時における滞留者対応や施設の早期復旧等を図るため各空港で策定された空港BCP(A2(Advanced/Airport)-BCP)に基づき、空港関係者やアクセス事業者等と連携し、災害時の対応を行うとともに、訓練の実施等による空港BCPの実効性の強化に努める。

イ 空港インフラの強靱化の推進

航空ネットワークの拠点となる空港等について、災害時における緊急物資輸送拠点としての機能確保、航空ネットワークの維持や背後圏経済活動の継続性確保を図るため、必要となる基本施設等の空港施設の強靱化を推進する。

第5節 無人航空機等の安全対策

1 無人航空機の安全対策

無人航空機については、飛行に係る制度の運用と定着に努めることで、安全な運航の確保及び健全な利活用を引き続き進める。特に、有人地帯での補助者なし目視外飛行(レベル4飛行)を可能とするため令和4年12月より運用を開始した機体認証制度や操縦ライセンス制度について、機体の安全性の審査を適切かつ円滑に進めるとともに、操縦者の講習等を行う機関の監査等を通じて、操縦者の育成等を支援する。また、令和4年12月に拡大された運航ルール等について周知を行い、ドローンの安全な運航を図る。さらに、レベル4飛行の実現等に伴い、無人航空機の運航頻度が上がることが予想されること、**「空の産業革命に向けたロードマップ2022」**に沿って、無人航空機のより安全で効率的な運航の実現のため、運航管理システム(UTMS)の段階的な導入に係る検討を

進める。

2 「空飛ぶクルマ」の安全対策

「空飛ぶクルマ」については、諸外国の動向を注視し、国際的な調和に努めつつ、飛行の安全確保のため、機体の安全基準、操縦者の技能証明、運航安全基準等を含め、「空の移動革命に向けた官民協議会」を通じて官民での議論を加速させ、令和7年の大阪・関西万博における飛行の開始を目指し、必要な環境整備を推進する。

第6節 救助・救急活動の充実

1 捜索・救難体制の整備

航空機の遭難、行方不明等に迅速かつ的確な捜索・救難活動を行うため、国土交通省東京空港事務所に設置されている救難調整本部と捜索・救難に係る関係機関との実務担当者会議及び合同訓練を実施し、並びに救難調整本部において航空機用救命無線機(ELT)に登録された航空機、運航者等に関する情報の管理等を行う。また、海上における遭難航空機の位置推定機能を活用する。さらに、アジア太平洋地域における航空機の捜索・救難活動の連携強化のため、隣接国の捜索救難機関との間で、海上での発生を想定した捜索救難合同訓練の実施国の拡大に向けて必要な調整を行うなど、ICAOによる「アジア太平洋捜索救難計画」を着実に進める。

2 消防体制及び救急医療体制の強化

空港における消防・救急医療体制を維持するため、計画的に空港用大型化学消防車、治療用テント、救急医療資器材等の更新を行うとともに、現行の消火救難体制を評価し必要な改善を図る。また、空港救急医療活動が的確かつ円滑に実施できるよう関係機関等との連携強化を図るため、定期的な合同訓練を実施する。

さらに、空港保安防災教育訓練センターでは、過去の航空機事故の教訓を踏まえ、全国の空港消防職員に対し航空機事故現場における乗客、乗員等の救命率を上げることを目的に、航空機事故に関する専門的かつ総合的な実消火及び救助訓練を実施し、知識・技能の向上を図る。

第7節 被害者支援の推進

公共交通事故による被害者等に対しては、以下の支援の取組を図る。

1 平時における取組

(1) 被害者等への支援体制の整備

公共交通事故被害者支援室において、被害者等からの相談を受け付けるとともに、被害者等への支援に携わる職員に対する教育訓練の実施、関係機関等とのネットワーク形成等を図る。

(2) 事業者における支援計画作成の促進

公共交通事業者による被害者等支援計画作成ガイドラインに基づき、事業者に対して計画の策定を促すなど、被害者等に対する支援の充実に向けた取組を図る。

2 事故発生時の取組

(1) 事故発生直後の対応

被害者等に対する窓口を設置し、安否情報・事故情報等の提供に関する被害者等からの要望を関係行政機関、公共機関、地方公共団体及び事業者に伝えること等を通じて、被害者等に役立つ情報を収集・整理し、正確かつきめ細やかな情報を適切に提供するように図る。

また、被害者等が事故現場において行う安否確認等の活動のために必要な支援が確保されるよう、被害者等からの要望を事業者等に伝えて必要な対応を要請し、また、現場における受入体制等に関する情報を被害者等に提供するなど、被害者等への窓口を通じて、被害者等からの問合せ・相談に的確に対応するように図る。

(2) 中長期的対応

公共交通事故被害者等への支援を行う体制において、被害者等のための窓口を設置し、被害者等からの要望を踏まえ、事故調査の状況や規制の見直し、事業者の安全対策に関する説明について必要なコーディネートを図る。また、被害者等からの相談を受け、必要に応じて、事業者が策定する公共交通事故被害者等への支援に関する計画に基づく支援やその他事業者による支援について、事業者に指導・助言を行うとともに、被害者等に対して関係機関や心のケアの専門家を紹介する等の取組を図る。

第8節 航空事故等の原因究明と事故等防止

運輸安全委員会は、航空事故及び航空事故の兆候（航空重大インシデント）の原因究明を更に迅速かつ適確に行うため、調査を担当する職員に対する専門的な研修を充実させ、調査技術の向上を図るとともに、3Dスキャン装置やCTスキャン装置を活用した科学的かつ客観的な調査手法の構築、過去の事故等調査で得られたノウハウや各種分析技術、同種事故の比較分析など事故調査結果のストックの活用等により調査・分析手法の高度化を図り、その成果を原因の究明に反映させる。

事故等調査で得られた結果等に基づき、事故等の防止又は事故が発生した場合の被害の軽減のため、必要に応じて、国土交通大臣又は原因関係者に勧告し、また、国土交通大臣又は関係行政機関の長に意見を述べることにより、必要な施策又は措置の実施を求め、航空交通の安全に寄与する。

過去の事故等調査の結果を有効活用する観点から、関係者のニーズを踏まえ、特定の事故類型の傾向・問題点・防止策の分析結果や、個別の事故等調査の結果を分かりやすい形で紹介する定期情報誌を発行するなど、事故等の防止につながる普及啓発活動を行うとともに、データベースのコンテンツ等を充実させる。

また、社会状況の変化や新たに調査対象となった無人航空機の事故等に対応し、新たな調査手法の構築や調査・分析手法の高度化を図るとともに、運輸安全委員会の知見、情報のストックを活用し、運航の安全性向上に貢献する。

さらに、国際民間航空条約に基づき、複数の国が関連する航空事故等の調査を確実に実施し、必要に応じて安全勧告を行うとともに、ICAO事故調査パネル（AIGP）、ICAO飛行記録装置特別作業部会（FLIRECSWG）、ICAOアジア太平洋地域航空事故調査グループ（APAC-AIG）、国際航空事故調査員協会（ISASI）、アジア航空事故調査員協会（AsiaSASI）等における事故等調査に関する検討に参加し、情報交換等を行うことにより、世界における航空交通の安全性向上に貢献していく。

第9節 航空交通の安全に関する研究開発の推進

国立研究開発法人等、研究開発を行う機関（以下「研究開発機関」という。）においては、①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、②航空機運航による環境負荷（CO₂、騒音）低減に関する研究開発、⑤航空機の安全な離着陸のための滑走路等空港土木施設の研究等を推進するとともに、関連研究開発機関相互の連絡協調体制の

強化による総合的な研究開発等を推進する。また、航空事故を防止するための技術とともに、万一事故が起こった場合に乗客を保護するための安全技術等、航空安全に関する先行的な研究開発を実施する。

第4部 都道府県交通安全実施計画の作成基準

都道府県交通安全実施計画の作成に当たっては、本業務計画のうち、第1部陸上交通の安全に関する施策がその基準となるものであるが、それらのうち、次の事項について具体的に記述することが望ましいと考えられる。

第1部 陸上交通の安全に関する施策

第1章 道路交通の安全に関する施策

第1節 道路交通環境の整備

第2節 安全運転の確保

第3節 車両の安全性の確保

第4節 救助・救急活動の充実

第5節 被害者支援の充実と推進

第2章 鉄道交通の安全に関する施策

第1節 鉄道交通環境の整備

第2節 鉄道交通の安全に関する知識の普及

第3節 鉄道の安全な運行の確保

第5節 救助・救急活動の充実

第3章 踏切道における交通の安全に関する施策

第1節 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等の促進

第2節 踏切保安設備の整備

第3節 踏切道の統廃合の促進

第4節 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