第８章 安全..... 8-8
１． 交通安全対策の概況 8-8
１．１ 交通安全を取り巻く社会的背景 8-8
１．１．１ 交通事故の発生概況と交通安全対策の取組の経緯 8-8
（１） 戦後から令和までの事故の発生概況（R1 交通安全白書） 8-8
（２） 平成の 30 年間と交通安全の取組 ～第２次交通戦争以降～（R1 交通安全白書） 8-11
a. 平成前期（～16 年まで） 8-11
b. 平成後期（17 年以降） 8-12
１．１．２ 重大事故（航空事故、鉄道事故、海難、自動車事故等） 8-13
a. 中央線東中野駅列車衝突事故（S63.12.5）（H1 白書） 8-13
b. 信楽高原鐵道の列車衝突事故（H3.5.14）（H3 白書） 8-13
c. 名古屋空港中華航空機墜落事故（H6.4.26） 8-13
d. 福岡空港ガルーダ航空機事故（H8.6.13） 8-14
e. 東名高速道路事業用自動車追突事故（H11.11.28） 8-14
f. 営団日比谷線中目黒駅脱線衝突事故（H12.3.8）（H12 白書） 8-14
g. 愛媛丸衝突沈没事故（H13.2.10） 8-15
h. 京福電鉄越前本線列車衝突事故（H13.6.24）（H12 白書） 8-15
i. 土佐くろしお鉄道列車脱線事故(H17.3.2)（H17 白書） 8-15
j. 東武鉄道伊勢崎線竹ノ塚駅付近踏切事故（H17.3.15）（H17 白書） 8-16
k. JR 西日本福知山線列車脱線事故(H17.4.25)（H17、18 白書） 8-16
l. JR 東日本羽越線列車脱線事故(H17.12.25)（H17 白書） 8-16
m. 関越道高速ツアーバス事故（H24.4.29）（H24 白書） 8-17
n. 軽井沢スキーバス転落事故（H28.1.15）（H27、28 白書） 8-17
o. 銀座線青山一丁目駅での人身障害事故（H28.8.15） 8-17
１．２ 交通安全対策の体系的推進 8-20
１．２．１ 交通安全対策基本法・交通安全基本計画に基づく安全対策の推進 8-20
（１） 交通安全基本計画の変遷（R1 交通安全白書） 8-20
（２） 主要な交通安全施策（R1 交通安全白書） 8-21
１．２．２ 運輸省における事故災害防止に対する取り組み（H12 白書） 8-23
１．２．３ 運輸事業の安全性向上 8-23
（１） 運輸安全マネジメント 8-23
a. 運輸安全マネジメント評価の導入（H17～19 白書） 8-23
b. 公共交通機関における安全管理体制の構築・改善（H20 白書） 8-26
１．２．４ 事故調査・再発防止 8-31
（１） 航空・鉄道事故調査委員会の設置（H13 白書） 8-31
（２） 運輸安全委員会及び海難審判所の設置（H19、20 白書） 8-32
（３） 航空、鉄道、船舶事故等における原因究明と再発防止 8-33
a. 航空・鉄道事故調査委員会の活動（H19 白書） 8-33
b. 運輸安全委員会の活動..... 8-33
１．２．５ 被害者支援 8-39
（１） 公共交通における事故による被害者・家族等への支援（H22～R1 白書） 8-39

１．２．６ 消費者安全法に基づく対応 8-41
（１） 交通バリア法の施行（H12） 8-41
（２） 消費者安全法の交付 8-41
２． 分野毎の安全対策 8-42
２．１ 鉄道分野 8-42
２．１．１ 鉄道事故の趨勢 8-42
（１） 事故件数 8-42
２．１．２ 鉄道交通環境の整備 8-44
（１） 鉄道における安全対策（H1～５白書） 8-44
a. 平成当初の安全対策 8-44
b. 信楽高原鐵道事故とその対応について 8-44
c. 鉄道輸送の安全対策の現状（H4～7 白書） 8-44
d. 鉄軌道の安全な運行の確保（H9、10 白書） 8-45
e. 鉄道の安全を支える安全技術（H12 白書） 8-46
f. 運輸技術審議会第２３号答申「今後の鉄道技術行政のあり方について」 8-47
g. 鉄軌道の安全な運行の確保（H14～16 白書） 8-48
h. 主な事故に対する再発防止策（H14～H17 白書） 8-48
i. 鉄軌道交通における安全対策（H17～R1 白書） 8-51
j. 鉄道の輸送トラブルに関する対策のあり方の検討（H29 白書） 8-52
（２） 踏切道の安全対策 8-53
a. 踏切事故の防止対策（H1～3 白書） 8-53
b. 踏切事故の防止対策（H4～7 白書） 8-53
c. 踏切道における交通の安全に関する施策(H8～11 白書) 8-53
d. ボトルネック踏切の改良（H15 白書） 8-54
e. 踏切対策の強化・スピードアップ（H17 白書） 8-54
f. 踏切道の改良推進（H18～22 白書） 8-55
g. 踏切対策の推進（H23～27 白書） 8-55
h. 踏切対策の推進（H28～R1 白書） 8-56
２．１．３ 鉄道の安全な運行の確保 8-56
a. ホーム転落事故対策に対する再発防止策（H13 白書） 8-56
b. ホームドアの整備促進（H22～28 白書） 8-57
２．１．４ 鉄道車両の安全性の確保 8-58
a. 鉄軌道車両等の安全性の確保（H８～14 白書） 8-58
２．１．５ 事故対応体制の整備 8-58
a. 救助・救急体制の整備（H15～30 白書） 8-58
２．１．６ 事故調査 8-59
a. 鉄道事故調査・分析体制の整備（H11 白書） 8-59
b. 鉄道事故と調査・分析体制の強化・充実（H12 白書） 8-59
c. 航空・鉄道事故調査委員会の設置（H13 白書） 8-60
d. 航空、鉄道、船舶事故等における原因究明と再発防止 8-61
２．２ 道路交通分野 8-62
２．２．１ 自動車事故の趨勢 8-62
２．２．２ 自動車の安全な運行の確保 8-64

（１） 道路交通の安全対策 8-64
a. 道路交通の安全対策（H4 白書）..... 8-64
b. 事故多発地点緊急対策事業（H13 白書）..... 8-64
c. 交通弱者対策（H13 白書）..... 8-64
d. 高齢者の交通安全対策（H14 白書）..... 8-64
e. 安全な歩行者空間の形成（H15 白書）..... 8-65
f. 幹線道路における交通事故対策の重点的実施（H18～22 白書）..... 8-65
g. 生活道路における交通事故対策の重点的実施（H20～23 白書）..... 8-66
h. 安全で安心な道路サービスを提供する計画的な橋梁等の管理（H19～23 白書）... 8-66
i. 安全で安心な道路サービスを提供する計画的な道路施設の管理（H24～R1 白書）. 8-66
j. ITS スポットを活用した高速道路上における安全運転支援（H22～26 白書）..... 8-67
k. 通学路の交通安全対策の推進（H24～29 白書）..... 8-67
l. 効率的・効果的な交通事故対策の推進（H24～28 白書）..... 8-67
m. 機械式立体駐車場の安全対策（H26～H29）..... 8-68
n. ビッグデータを活用した幹線道路・生活道路の交通安全対策の推進（H29 白書）. 8-68
（２） 先進安全自動車 （ＡＳＶ：Advanced Safety Vehicle）..... 8-68
a. 高知能化した先進安全自動車の開発（H3～7 白書）..... 8-68
b. 先進安全自動車（ＡＳＶ）の開発推進（H8～11 白書）..... 8-69
c. 先進安全自動車（ASV）の開発（H12 白書）..... 8-69
d. ITS の推進（H13 白書）..... 8-69
e. 先進安全自動車の開発・普及（H16 白書）..... 8-69
f. 先進安全自動車（ASV）の開発・実用化・普及の促進（H24～R1 白書）..... 8-70
２．２．３ 自動車の安全性の確保 8-71
（１） 車両の安全性向上 8-71
a. 車両の安全確保（S63 白書）..... 8-71
b. 車両の安全性に関する技術基準の改善等（H2 白書）..... 8-72
c. 自動車の検査及び整備の充実（H3 白書）..... 8-72
d. 運輸技術審議会答申「自動車安全基準の拡充強化目標」について（H4 白書）..... 8-73
e. 自動車の安全に関する技術基準の見直し等（H6 白書）..... 8-73
f. 今後の自動車の検査及び点検整備（道路運送車両法の改正）（H6、７白書）..... 8-73
g. 自動車の安全性の向上（H8 白書）..... 8-74
h. 自動車安全情報の提供（公表）等（H8 白書）..... 8-74
i. 道路交通の安全対策（H10 白書）..... 8-74
j. 車両安全対策の推進（H15 白書）..... 8-75
k. 不正な二次架装等の排除（H18）..... 8-75
l. 今後の車両安全対策の検討（H18～29）..... 8-75
m. 安全基準等の拡充・強化（H18～R1 白書）..... 8-76
n. 自動車アセスメント（H11～R1 白書）..... 8-77
o. 自動車検査の高度化（H19～R1 白書）..... 8-78
p. 自動車の総合的な安全対策（H19 白書）..... 8-78
q. 自動車の総合的な安全対策（H24 白書）..... 8-79
r. 自動車の総合的な安全対策（H28、29 白書）..... 8-80
（２） リコール対策（リコール不正、不具合情報調査推進室設立）..... 8-83

a. 自動車のクレーム・リコール隠し等の不正行為への対応（H12 白書） 8-83
b. リコール制度（H13～15 白書） 8-83
c. リコールに係る不正行為再発防止対策の徹底（H16～20 白書） 8-83
d. リコール制度の充実・強化（H21～23 白書） 8-84
e. リコールの迅速かつ着実な実施・ユーザー等への注意喚起（H24～R1 白書） 8-85
２．２．４ 安全施策・関連規則の整備（事業用自動車の安全対策） 8-85
a. 事業用自動車の安全な運行の確保（H3 白書） 8-85
b. 自動車運送事業輸送安全規則の改正（H13 白書） 8-86
c. 事業用自動車の安全対策（H18～21 白書） 8-87
d. 「事業用自動車総合安全プラン 2009」に基づいた安全対策（H21～26 白書） 8-87
e. 「高速・貸切バス安全・安心回復プラン」の着実な実施（H24～29 白書） 8-87
f. 事業用自動車の安全プラン等に基づく安全対策の推進（H27～Ｒ１白書） 8-88
（２） 交通安全 8-91
２．２．５ 事故対応体制の整備 8-91
（１） 救助・救急体制の整備 8-91
a. 救助・救急体制の整備（H13 交通安全白書） 8-91
b. 救助・救急体制等の整備（H16、17 交通安全白書） 8-91
c. 平成末期の救助・救急体制の状況（H30 交通安全白書） 8-92
２．２．６ 道路交通事故被害者支援 8-95
（１） 自動車事故被害者の救済（自賠責法改正） 8-95
a. 自動車事故防止と被害者救済（S63 白書） 8-95
b. 自賠責制度の運用(H1～９白書) 8-95
c. 自動車事故対策センターによる支援（H1～８白書） 8-95
d. 自賠責制度の見直し（H10～R1 白書） 8-96
e. 交通事故相談活動の推進 （H28～R1 白書） 8-97
２．２．７ 事故調査・研究 8-98
a. 事業用自動車の事故調査体制の整備（H13 白書～） 8-98
b. 事業用自動車の引き起こした事故の調査機能の強化（H26～30 白書～） 8-98
２．３ 海事・港湾分野 8-99
２．３．１ 海難の趨勢 8-99
（１） 事故件数 8-99
a. 大規模油流出事故に関する対応（H12 白書） 8-99
b. 「なるしお」号事故等（H17 白書） 8-99
c. 北海道苫小牧沖で発生したフェリーの火災事故（H27 白書） 8-100
２．３．２ 海上交通環境の整備 8-101
（１） GMDSS への対応（S63～H3 白書） 8-101
（２） 航路標識の整備等 8-102
a. 海上交通センターの設置（S63～６白書） 8-102
b. 広域電波航法システム（ロランＣ）の引継ぎ運用開始（H４～6 白書） 8-102
c. 高速船の安全対策(H12) 8-102
d. 海上ハイウェイネットワーク（H13～18 白書） 8-103
e. 航路標識の整備（H23、28 白書） 8-103

（３） 海上交通ルール及び航行安全対策（H3 白書） 8-103
（４） 海図等の整備（H4 白書） 8-104
（５） 自動船舶識別システム(AIS)等を活用した安全確保 8-104
a. 港湾における IT の活用（H12 白書） 8-104
b. 湾内航行のノンストップ化（H13～16 白書） 8-104
c. 先進安全航行支援システム(INT-NAV)」等の調査研究（H17～21 白書） 8-104
d. IMO での活動（H25～R1 白書） 8-105
（６） 安定輸送のための港湾・航路の整備 8-106
a. 海上交通環境の整備（港湾等の整備）（H1～12 白書） 8-106
b. 湾口の国際幹線航路の整備（H13 白書） 8-107
c. 大規模プロジェクトに係る安全対策（H22 白書） 8-107
２．３．３ 船舶・船員・輸送の安全 8-107
（１） 船舶の安全性の確保（国際動向への対応） 8-107
a. 船舶の安全性の確保（国際動向への対応）（H1～4 白書） 8-107
b. 船舶の安全性の確保（H5～9 白書） 8-108
c. 船舶の安全性の向上（H10～12 白書） 8-108
d. 船舶の安全性の向上（H13～14 白書） 8-109
e. SOLAS 条約への対応（H16～R1 白書） 8-109
（２） 運航管理制度の拡充（H13～15 白書） 8-111
（３） タンカー安全対策 8-112
a. 海洋汚染及び海洋変動（ＯＰＲＣ条約と国内対応）（H3 白書） 8-112
b. IMO への対策提案（H5 白書） 8-112
c. 海洋汚染対策（タンカー等に対する対策） 8-113
d. 海上安全対策の推進（H6、７白書） 8-113
（４） 旅客船の安全対策 8-114
a. 第一富士丸事故の発生（S63 白書） 8-114
b. 旅客船の安全対策（S63～H1 白書） 8-114
c. 旅客船の安全対策（H5、6 白書） 8-115
（５） プレジャーボート等海洋レジャーに係る安全対策 8-115
a. プレジャーボート等海洋レジャーに係る安全対策の推進（H2～５白書） 8-115
b. ボートパークの整備（H10 白書） 8-116
c. 小型漁船の安全対策（H11 白書） 8-116
d. プレジャーボート等の小型船舶の利用促進及び適正化に向けた総合対策（H11～17 白書） 8-116
e. **乗船者**の安全対策（H29～R1 白書） 8-119
（６） 危険物、核物質輸送に対する安全の確保 8-120
a. 国際海上危険物輸送（H1 白書） 8-120
b. 核物質輸送に係る安全の確保（H2～５白書） 8-120
c. 拡散安全保障イニシアティブ(PSI)の推進（H15 白書） 8-120
d. 拡散に対する安全保障構想(PSI)の推進（H16～19 白書） 8-121
（７） 放置座礁外国船に対する対応 8-121
（８） 船舶の安全な運航の確保 8-122

a. 安全運航を支える水先制度（H10～29 白書） 8-122
b. 船舶の運航管理の適正化（H10 白書） 8-122
（９） 船員・運行管理安全対策 8-123
a. ＧＭＤＳＳへの対応（再掲）（H3 白書） 8-123
b. 船員の資質の向上 8-123
c. 船舶の安全運航の確保（国際条約・基準への対応）（H7 白書） 8-123
d. 船舶の運航管理の適正化等（H8、９白書） 8-123
e. 国際安全管理コードへの対応（H10 白書） 8-123
（１０） 外国船舶の監督（ポートステートコントロール） 8-123
a. 外国船舶の監督（H3 白書） 8-123
b. 外国船舶の監督（ポートステートコントロール）体制の整備（H5～7 白書） 8-124
c. 外国船舶の監督の推進（H8 白書） 8-124
d. 万景峰 92 号に対する PSC の実施 8-124
e. 東京ＭＯＵ／ＰＳＣ検査官研修（H5～12 白書） 8-124
２．３．４ 事故対応体制の整備 8-125
（１） 海上捜索救助体制 8-125
a. (国際的な協力・連携の推進（S63 白書) 8-125
b. 「えひめ丸」引揚げに関する対応（H13 白書） 8-125
c. 事故災害への対応体制の確立（H14 白書） 8-125
d. パナマ船籍貨物船「CO-OP VENTURE」乗揚げ海難への対応（H14 白書） 8-126
e. 海上での初動体制の整備（H15 白書） 8-126
f. パナマ船籍コンテナ船「KUO TAI」船舶火災への対応（H15 白書） 8-127
g. 救助体制の強化（H15～18 白書) 8-127
２．３．５ 海難事故調査 8-128
（１） 海難審判による原因の究明（H 白書） 8-128
（２） 海難の再発防止及び原因究明（H13 白書） 8-129
２．４ 航空分野 8-131
２．４．１ 航空事故の趨勢 8-131
（１） 事故件数 8-131
a. 事故件数及び死亡旅客数の推移 8-131
２．４．２ 航空交通環境の整備 8-134
（１） 航空交通管制システム等の整備 8-134
a. 航空管制基盤の整備（S63～H7 白書） 8-134
b. 運輸多目的衛星（MTSAT）の整備（H6 白書～） 8-135
c. 広域航法(RNAV)の導入（H16 白書～） 8-135
d. 航空交通管理（ATM）の導入（H19～H23 白書） 8-137
e. 滑走路誤進入対策の推進（H20-21 白書） 8-137
f. 空港における鳥衝突（バードストライク）防止対策（H21 白書） 8-138
g. 地上型衛星航法補強システム（GBAS）の整備（H27～30 白書） 8-138
２．４．３ 航空機の安全な運航の確保 8-139
（１） 航空輸送における安全対策 8-139
a. 航空機の安全運航の確保（運航管理の改善、事故防止指導強化等）（H3～８白書） 8 -

139
b. 航空法の改正による安全規制の整備（H11 白書） 8-139
c. 907 便ニアミス事故を踏まえた対応（H13 白書） 8-140
d. 事故・トラブル・事件の続発への対応（H17 白書） 8-141
e. 航空交通における安全対策（H17～R1 白書） 8-143
f. 航空安全プログラム（SSP）の導入（H27～R1 白書） 8-145
g. 航空大学校及び航空保安大学校の充実（H1、27-29 白書） 8-145
２．４．４ 航空機の安全性の確保 8-146
（１） 経年機対策（H1、２白書） 8-146
（２） 航空法の一部改正（H８白書） 8-146
（３） ボーイング 787 型機バッテリートラブル対応（H25、26 白書） 8-146
（４） 国産旅客機(MRJ)開発プロジェクトの安全性審査（H27～R1 白書） 8-147
（５） 小型航空機の事故防止対策 8-147
a. 小型航空機の事故防止対策（S63～H2 白書） 8-147
b. 航空レジャーの安全対策（H2～13 白書） 8-147
c. 小型航空機の事故防止対策（H28～R1 白書） 8-149
（６） 無人航空機（ドローン）の安全対策（H27～30 白書） 8-149
２．４．５ 事故対応体制の整備 8-152
a. 緊急時における捜索救難体制の整備（H1～11 白書） 8-152
b. 安全上のトラブルの報告義務付け（H18 白書） 8-152
２．４．６ 航空機事故被害者支援 8-152
２．４．７ 事故調査 8-152

第８章　安全

１．交通安全対策の概況

１．１ 交通安全を取り巻く社会的背景

１．１．１ 交通事故の発生概況と交通安全対策の取組の経緯

（１） 戦後から令和までの事故の発生概況（R1 交通安全白書）

⑴戦後～第１次交通戦争（昭和 23 年～45 年頃）

交通事故の長期的推移をみると、戦後、昭和 40 年代半ばごろまでは、交通事故死者数が著しく増加し、26 年から 45 年の 20 年間に、負傷者数は約 31 倍（３万１、274 人から 98 万１、096 人）に、死者数は約４倍（4、429 人から１万 6、765 人）となった。この死者数は、日清戦争２年間の死者数１万 7、282 人にも迫るものであり、一種の「戦争状態」であるとして、「交通戦争」と呼ばれるようになった。

昭和 39 年から 45 年の間の交通事故死者数を「状態別」にみると、「歩行中」と「自動車乗車中」の死者が増加し（特集-第２図）、また、死亡事故件数を「類型別」にみると、「正面衝突等」や「横断中」の事故が増加した（特集-第３図）。

これは、自動車保有台数の増加や道路整備の進展を背景に自動車走行キロが増加する中、「自動車乗車中」の事故が増加したことや、当時、信号機等の整備が十分ではなく、道路横断中の歩行者の死亡事故が増加したことなどが主な要因と考えられる。

⑵ 交通安全対策基本法の成立～第２次交通戦争（昭和 46 年～平成４年頃）

交通安全の確保は焦眉の社会問題となり、昭和 45 年に交通安全対策基本法が制定され、第１次交通安全基本計画が策定されるなど、国を挙げての交通安全対策が進められた。こうした中、交通事故死者数、交通事故発生件数、負傷者数のいずれも減少へ向かい、交通事故死者数は 54 年に 8、466 人、負傷者数についても 52 年に 59 万 3、211 人までに減少した。その背景には、交通安全基本計画に則り、歩道、信号機等の交通安全施設の整備充実、効果的な交通規制の推進、車両の安全性の向上、交通指導取締りの強化、運転者対策の充実、交通安全運転及び交通安全教育の普及等の交通安全対策が進められたこと、また、国民もそれぞれの立場で積極的な協力と自主的な活動を惜しまなかったことがあったと考えられる。

しかしながら、昭和 50 年代半ばを境に、再び増加に転じ、交通事故死者数は、平成４年に１万１、452 人までに増加した。

交通事故死者数を状態別にみると、昭和 50 年代に入って自動二輪車乗車中の死者が増加しはじめた。50 年代半ばになると「自動車乗車中」の死者が増加しはじめ、特に 60 年代に入って急増した（特集-第２図）。また、死亡事故件数を類型別にみると、50 年代半ば以降「正面衝突等」の死亡事故が増加した（特集-第３図）。

「自動車乗車中」の死者の増加の内訳をみると、若者（16 歳以上 24 歳以下）が急増したことから（特集-第５図）、死亡事故増加の一つの背景として、第２次ベビーブーム世代が運転免許取得年齢に達し、運転技能が十分ではない若者の運転免許保有者数が増加したことがあげられる。

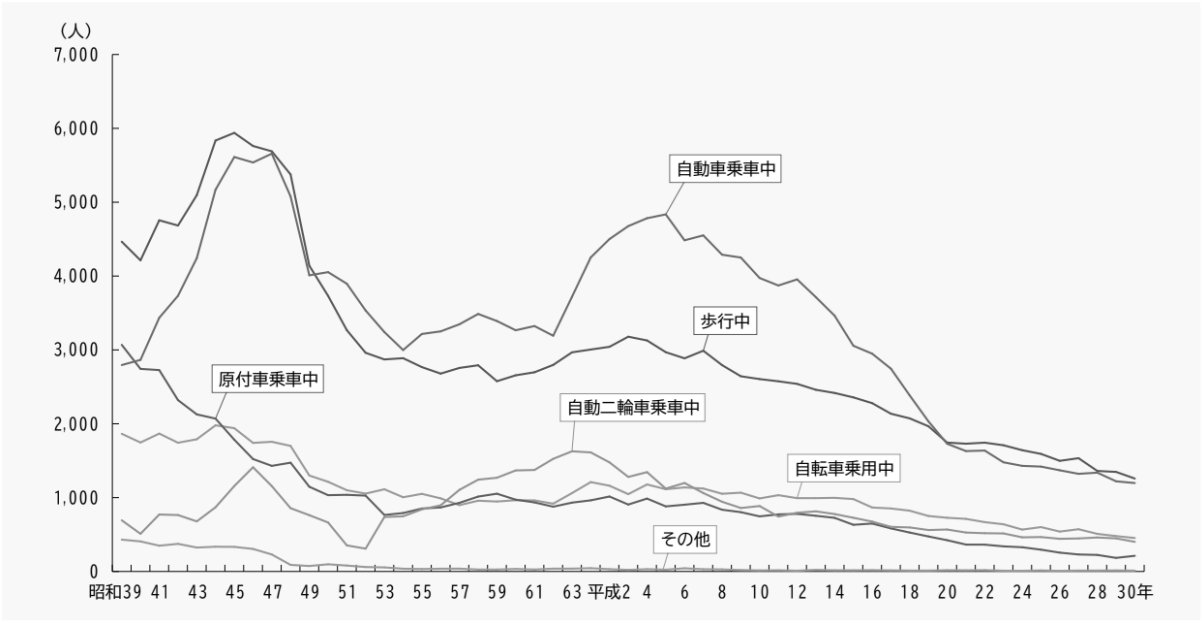


図 8-1 （特集-第２図）状態別死者数の推移

出典：令和元年版交通安全白書

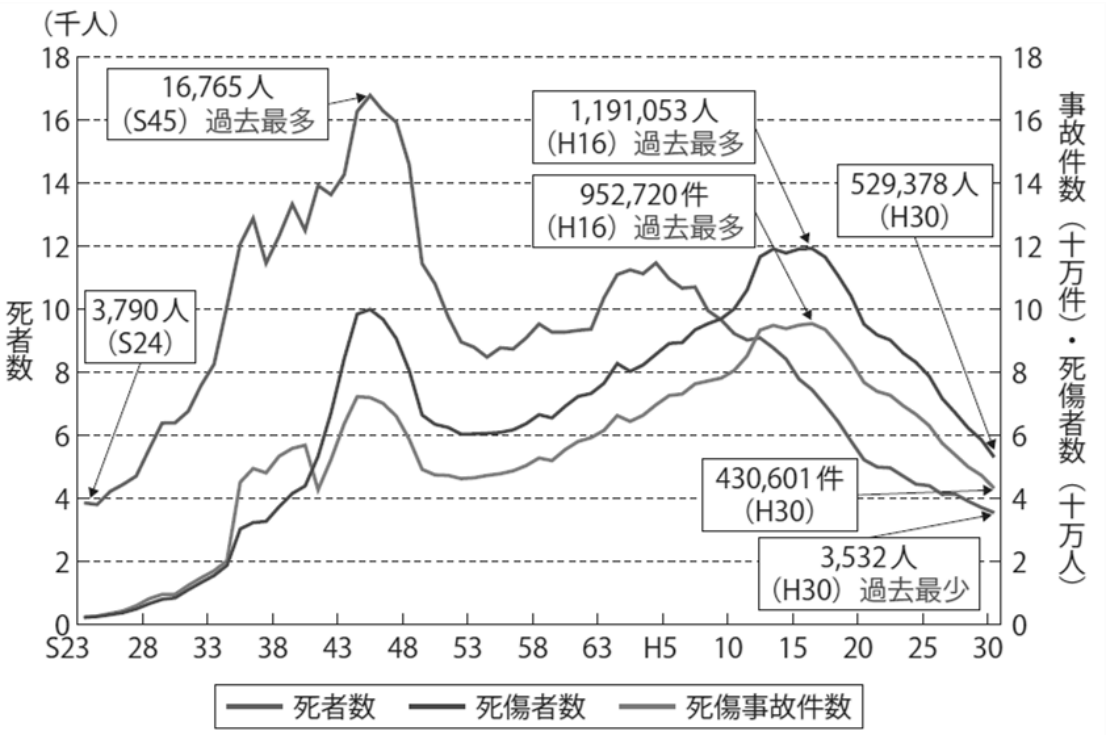


図 8-2 交通事故件数及び死傷者数等の推移

出典：令和元年度国土交通白書

▶特集-第3図　事故類型別死亡事故件数の推移

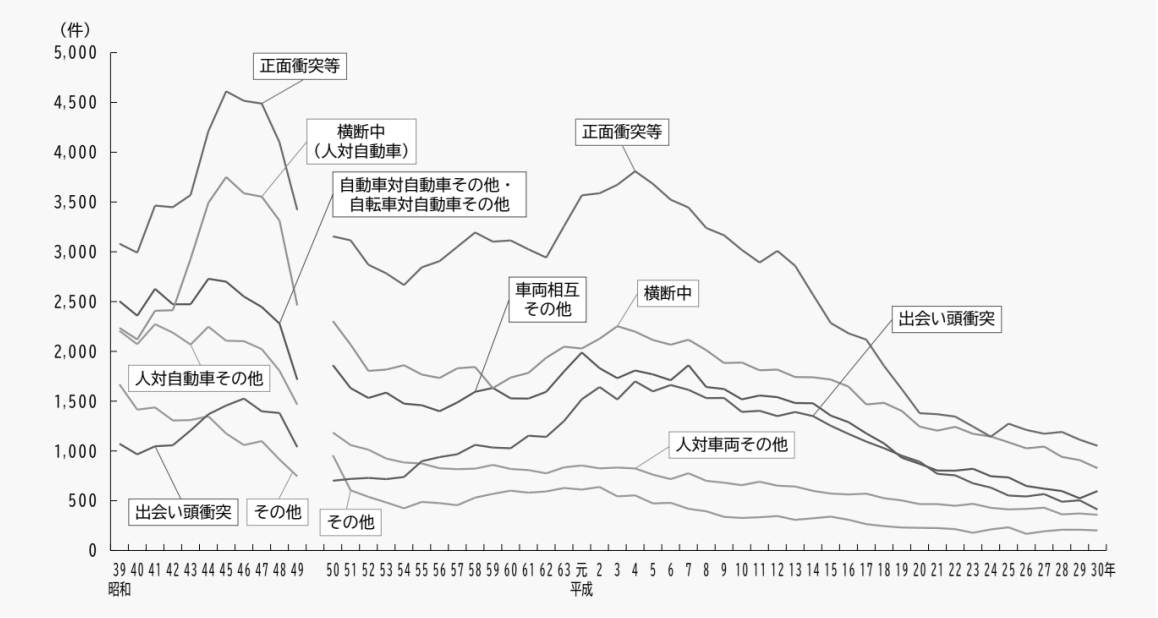


図　8-3　（特集-第３図）事故類型別死亡事故件数の推移

出典：令和元年版交通安全白書

▶特集-第4図　年齢層別交通事故死者数の推移

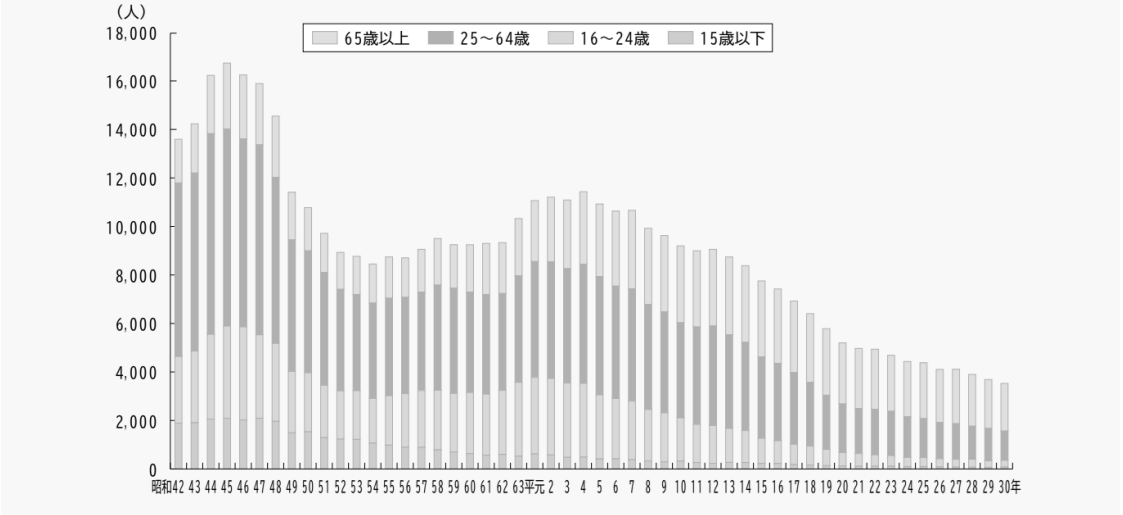
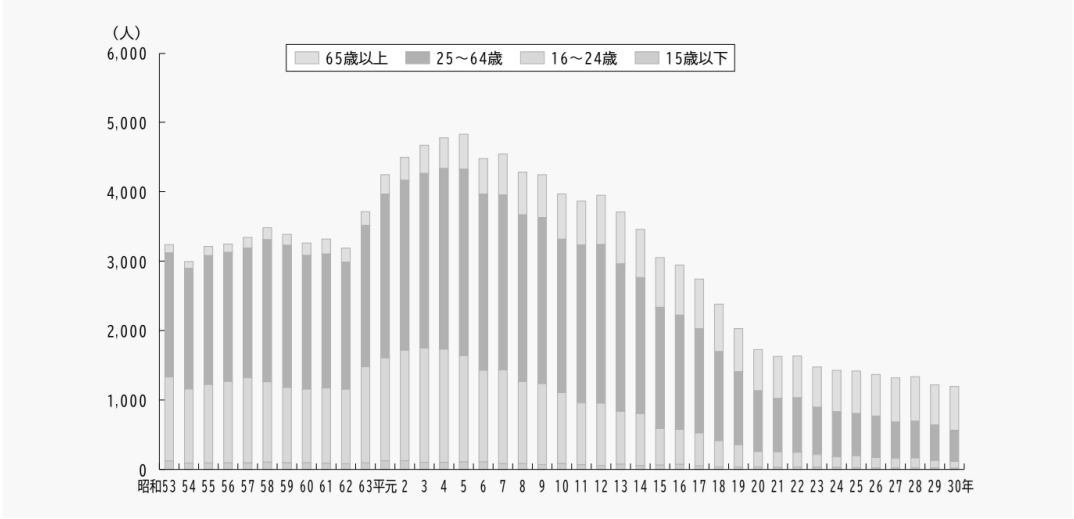


図　8-4　（特集-第４図）年齢層別交通事故死者数の推移

出典：令和元年版交通安全白書

▶特集-第5図　年齢層別自動車乗車中死者数の推移



注　警察庁資料による。

図 8-5　（特集-第５図）年齢層別自動車乗車中事故死者数の推移

出典：令和元年版交通安全白書

（２） 平成の 30 年間と交通安全の取組　～第２次交通戦争以降～（R1 交通安全白書）

a. 平成前期（～16 年まで）

第２次交通戦争とも呼ばれる状況となった平成４年を境に、交通事故死者数は、再び減少しはじめ、８年に１万人を下回った。一方で、交通事故発生件数及び負傷者数は、平成４年以降も増加傾向に歯止めがかかることはなく、16 年に第二のピーク（交通事故発生件数は 95 万 2、720 件、負傷者数は 118 万 3、617 人）を迎えるまで増加が続いた。

増加し続けた交通事故件数について「類型別」にみると、「追突」及び「出会い頭衝突」の事故が増加傾向にあり、負傷者数について状態別にみると、「自動車乗車中」の負傷者数の増加が顕著であった。背景として、車両保有台数、自動車走行キロが増加していることから、自動車関連の交通事故件数及び負傷者が「自動二輪車乗車中」や「歩行中」に比べて大きく増加したものと考えられる。

交通事故死者数の減少について「状態別」にみると、特に平成５年から 10 年間で「自動車乗車中」の死者は約４割減少した（特集-第２図）。交通事故の減少には前述した諸対策が効果を発揮したことはいうまでもないが、一方、これは、５年以降、シートベルト装着率が大きく向上したこと、エアバック、ＡＢＳなどがほぼ標準装備となるなど車両の安全性能が向上したこと等の貢献も大きかったと考えられる。

シートベルトは、昭和 60 年に全ての道路において運転者及び助手席同乗者に対する着用が義務化され、61 年からは一般道路での義務違反に対する行政処分点数が付与されることとなったことから、一般道路におけるシートベルト着用率は、59 年から 62 年の間に大きく上昇（30%未満から 90%台に）したものの、すぐに低下し、平成の初めは、70%台を推移していた。この後、平成６年に再び 80%台に回復し、以降上昇した。

平成６年４月に、道路運送車両法に基づく保安基準の改正により、乗用車等に対して、運転者がシートベルトを着用しなかった場合に警報する装置の装備が義務付けられている。　また、交通事故死者数を年齢層別にみると、平成５年に 65 歳以上の高齢者が若者を上回った（特集-第８

図)。

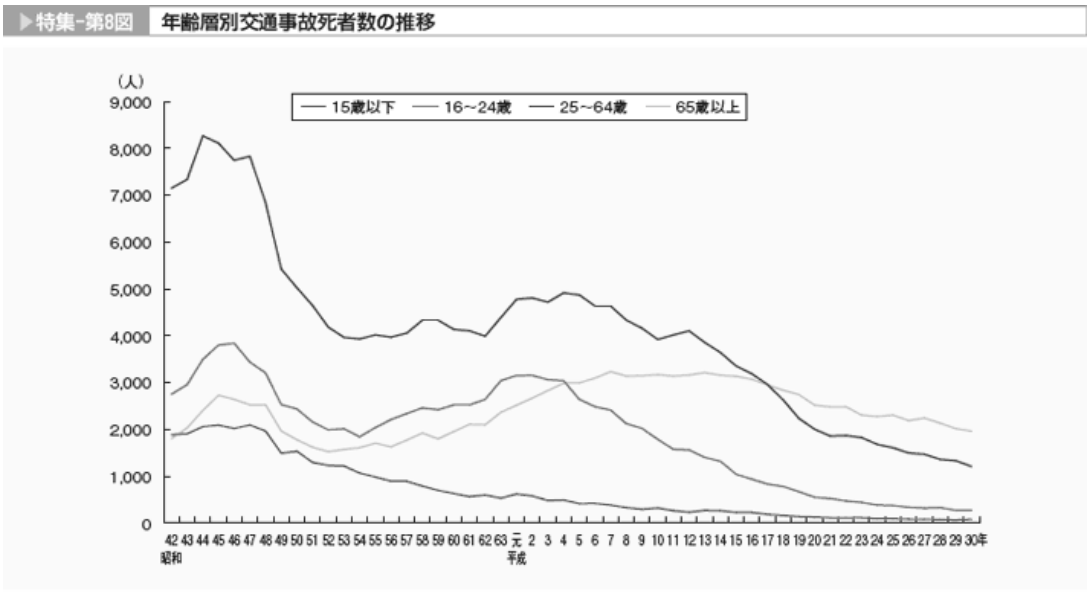
b. 平成後期（17 年以降）

増加が続いていた交通事故件数及び負傷者数は、平成 16 年を境に減少に転じ、交通事故件数は、20 年に 80 万件、28 年に 50 万件を下回り、30 年は、43 万 601 件にまで減少した。負傷者数については、20 年に 100 万人、29 年に 60 万人を下回り、30 年は、52 万 5、846 人となった。いずれも 14 年連続で前年を下回った。

また、交通事故死者数は、平成後期（17 年以降）も減少傾向が継続し、平成 21 年に 5 千人を、28 年に 4 千人を下回り、昨年は 3、532 人と、現行の交通事故統計となった昭和 23 年以降で最少となった。

交通事故死者数を「状態別」にみると、いずれの区分も減少が続いたが、平成 20 年に「歩行中」が「自動車乗車中」を上回り最多となった。また、「年齢層別」にみると、平成 22 年に、初めて高齢者の交通事故死者数の全交通事故死者数に占める割合が 50%を超えた。交通事故の発生件数を「類型別」にみると、増加していた「追突」及び「出会い頭衝突」は、平成 16 年を境に減少に転じており、また、負傷者数についても、「自動車乗車中」の負傷者が同年以降、同様に減少に転じている。

なお、平成 17 年から交通事故発生件数、負傷者数が減少した背景としては、交通安全基本計画に基づく諸対策の成果はもとより、15 年まで増加一辺倒だった自動車走行キロが、16 年以降減少に転じていることが背景にあると考えられる。減少は 23 年まで続き、その後は、横ばいとなっている。また、飲酒運転の厳罰化とともに、ハンドルキーパー運動など社会全体で飲酒運転を許さない環境作りに努めた結果、飲酒運転による死亡事故は平成 10 年から 30 年までに約 6 分の 1 になるまで減少した。



注 1 警察庁資料による。
2 昭和46年以前は，沖縄県を含まない。

図 8-6 （特集-第 8 図）年齢層別交通事故死者数の推移

出典：令和元年版交通安全白書

１．１．２ 重大事故（航空事故、鉄道事故、海難、自動車事故等）

a. 中央線東中野駅列車衝突事故（S63.12.5）（H１白書）

1988 年 12 月 5 日、中央・総武緩行線東中野駅に停車中に後続の電車が追突。後続電車の運転士 1 名と乗客 1 名の計 2 名が死亡、116 名が重軽傷を負った。国鉄分割民営化後、初めて乗客に死者を出した事故である。

当時慢性化していた遅延の回避のため、停止信号にも関わらず進行した結果、見通しが悪い現場で停止中の先行列車に気付くのが遅れたために事故が発生したと見られる。

当時の保安装置は ATS-B 形は、警報を発するが、確認扱いと呼ぶ操作さえすればそのまま進行が可能であった。

（一般社団法人 日本鉄道車輌工業会　HPより引用　https://tetsushako.or.jp/cgi-bin/museum/list_info.cgi?n=2553 ）

b. 信楽高原鐵道の列車衝突事故（H３.５.14）（H3 白書）

平成３年５月 14 日午前 10 時 35 分頃、信楽高原鐵道で「世界陶芸博」に向かう多数の旅客を乗せた下り列車が上り列車と正面衝突し、被害者が双方で死者 42 名、負傷者 614 名を数える大惨事となった。

運輸省では、事故発生と同時に運輸大臣を本部長とする信楽高原鐵道事故対策本部を設置し、原因究明等に着手した。また、全国の単線路線を有する 133 事業者に対し緊急総点検を指示し、安全性の確認を行った。

信楽高原鐵道においては、運行の再開に向け、滋賀県及びＪＲ西日本の支援を受け、社内体制の整備や安全運行のための教育、訓練を実施しており、できるだけ早期に運行を再開する方向で鋭意努力している。

事故の発生原因の調査については、運転取扱いや信号保安システムに関し、保安監査を始めとする現地調査の実施や関係資料の分析等により進めている。また、事故原因究明、再発防止に資するとともに、信号保安システムに関する信頼性を確認するために、学識経験者等からなる「信楽高原鐵道の信号保安システムに関する調査検討会」において検討している。

また、緊急自主総点検等の結果については、全体として特段の問題は見受けられなかったが、異常時の運転取扱いに関する具体的な作業手順マニュアルの整備、係員の教育訓練の計画的な実施及び乗り入れ事業者との異状時に関する合同訓練等の実施について、一層の徹底を図り、同種事故の再発防止に資するよう指導している。

c. 名古屋空港中華航空機墜落事故（H6.4.26）

中華航空公司所属エアバス・インダストリー式 A300B4-622R 型 B1816 は、平成 6 年（1994 年）4 月 26 日、台北国際航空を 08 時 53 分協定世界時（日本標準時 17 時 53 分）に離陸し、飛行計画に従って飛行を続け、名古屋空港に進入中、11 時 16 分協定世界時（日本標準時 20 時 16 分）ごろ、同空港の誘導路 E1 付近の着陸帯内に堕落した。

同機には、乗客 256 名（幼児 2 名を含む）及び乗組員 15 名、計 271 名が搭乗していたが、うち 264 名（乗客 249 名（幼児 2 名を含む）及び乗組員 15 名）が死亡し、7 名（乗客）が重傷を負った。

同機は大破し、火災が発生した。（事故報告書（p.1）より引用　96-5-B1816-01.pdf (mlit.go.jp)

d. 福岡空港ガルーダ航空機事故（H8.6.13）

ガルーダ･インドネシア航空所属ダグラス式 DC-10-30 型 PK-GIE は、平成８年６月 13 日、同社の定期 865 便（福岡航空―バリ国際航空）として福岡空港滑走路１６から離陸滑走中、離陸を中断し、オーバーランした。その後同機は、草地上を滑走し、12 時 08 分（日本標準時：JST）ごろ、同空港滑走路３４側末端から約３２０m 離れた県道のコンクリート製の法面に、エンジン下部及びランディング・ギアを衝突させ、滑走路３４側末端から約６２０m離れた騒音対策用の緩衝緑地内に擱座し、炎上した。

同機には、乗組員 15 名、通訳１名及び乗客 260 名（幼児１名を含む。）計 275 名が搭乗していたが、乗客３名が死亡し、乗客 16 名及び運行乗務員２名が重傷を負った。

同機は大破し、火災が発生した。事故報告書（p.1）より引用　97-6-PK-GIE-01.pdf (mlit.go.jp)

e. 東名高速道路事業用自動車追突事故（H11.11.28）

事業用自動車の交通事故件数は、年間約 66、000 件で、近年上昇傾向にあり、事業用自動車に係る交通事故防止は緊急の課題となっている。特に平成 11 年 11月東名高速道路において事業用自動車が追突し、幼児２名が焼死するという悲惨な事故が発生した。このような事故は社会的影響の大きいものであり、看過できるものではない。

f. 営団日比谷線中目黒駅脱線衝突事故（H12.3.8）（H12 白書）

営団日比谷線中目黒駅列車脱線衝突事故（１２．３．８）

平成１２年３月８日、営団日比谷線中目黒駅構内で列車脱線衝突事故が発生し、乗客に多数の死傷者（死者５名、負傷者６２名）を生じる大事故となった。運輸省では、事故発生後直ちに事故対策本部を立ち上げるとともに、現地に事故調査検討会メンバーを派遣し調査を行った。当日の夕刻に、第１回事故調査検討会を開催した。

運輸省は、同種事故の再発防止対策の当面の緊急措置として、３月１６日に半径２００m 以下の曲線部に脱線防止ガードを設置するよう全国の鉄軌道事業者に対し指示を行った。また、事故調査検討会では引続き現地調査を行うとともに、４月下旬には４日間にわたり現地走行試験を実施し、走行時の輪重・横圧データの測定及び解析、シミュレーション等による各種検討を進めた。

これら同検討会での検討を重ねることにより、６月２７日に脱線の原因究明を中心とする中間報告がとりまとめられた。この報告による主要な脱線要因については、静止輪重のアンバランスなどの複数の因子が複合的に積み重なったことにより、車輪の脱線係数が増大し、車輪がレールに乗り上がって脱輪したもので、いわゆる「乗り上がり脱線」であると推定された。さらに１０月２６日には最終報告がとりまとめられ、同種事故の再発防止策と急曲線部における低速走行時の脱線に対する余裕度等の新たな評価指標としての「推定脱線係数比」が提案された。

g. 愛媛丸衝突沈没事故（H13.2.10）

① 概要

平成 13 年 2 月 10 日（日本時間)、ハワイ州オアフ島沖で愛媛県宇和島水産高等学校の練習船「えひめ丸」（35 名乗船）が、緊急浮上した米原子力潜水艦「クリーンビル」に衝突され沈没、乗員 35 名中 9 名（内高校生 4 名）が行方不明。

米側はブッシュ大統領より森総理（当時)、パウエル国務長官より河野外務大臣（当時）に電話で謝罪した他、大統領特使ファロン海軍大将が大統領親書を携行して来日（2 月 27 日～3 月 1 日）し、愛媛県も訪問（2 月 29 日)。米国はあらゆる面での責任を認めている。

「えひめ丸」引揚げに関する対応（H13白書）外務省の報告HPより引用　「えひめ丸」衝突事故の概要 (mofa.go.jp)

② 事故への対応

平成 13 年 2月に発生した米海軍潜水艦との衝突事故により沈没した宇和島水産高等学校練習船「えひめ丸」の引揚げについては、日本政府は米側が行う引揚げ作業に可能な限りの協力を行った。

国土交通省においても、13 年 2月下旬から 3月上旬にかけて行われた米海軍による「えひめ丸」の引揚げ準備作業に関して、国土交通省関係の専門家 2 名が日本政府の専門家ミッションに参加し、ホノルル及びワシントンにおいて技術的調査・分析について協議を行った。また、8月下旬から行われた引揚げ作業においても両専門家をオブザーバーとしてホノルルに派遣した。

日本政府の協力のもと、米海軍はえひめ丸を浅瀬に引き揚げることに成功し、9 名の行方不明者のうち、8 名の遺体が収容された。

h. 京福電鉄越前本線列車衝突事故（H13.6.24）（H12 白書）

13 年 6月24日、京福電気鉄道越前本線保田～発坂駅間において、列車同士が衝突し、25 名が負傷する重大な事故が発生した。

この事故を受け、同社に保安監査を実施し、その結果等に基づき、中部運輸局長から京福電気鉄道に対し鉄道事業法の規定に基づく事業改善命令を発出した。その中で、組織の安全管理体制、運転士に対する業務管理、施設・車両・運行計画の改善及び ATS(自動列車停止装置)の緊急整備の実施等を命じ、事故の再発防止を求めた。

i. 土佐くろしお鉄道列車脱線事故(H17.3.2)（H17 白書）

平成 17 年 3 月 2 日、土佐くろしお鉄道宿毛(すくも)線宿毛駅構内において、特急列車が駅到着の際、減速せず車止めを乗り越え、駅舎の壁に衝突、前 2 両が脱線し、運転士が死亡、乗客 9 名及び車掌が負傷した。

これを受け、国土交通省では翌 3 日に、駅の終端防護用設備や終端駅における運転取扱い等について緊急に再点検を行い一層の安全確保を図るよう、全国の鉄軌道事業者に指示するとともに、3 月 29 日には、緊急に取り組むべき高速度で走行する線区の終端駅における行き止まり線の終端防護用 ATS の機能向上等を指示した。

一方、航空・鉄道事故調査委員会は、委員、鉄道事故調査官を現地に派遣するなど、現在事故原因等について調査を進めている。

j. 東武鉄道伊勢崎線竹ノ塚駅付近踏切事故（H17.3.15）（H17 白書）

平成 17 年 3 月 15 日、東武鉄道伊勢崎線竹ノ塚駅構内の第 37 号踏切において、列車が接近中に踏切保安係が踏切遮断機を操作したため、踏切道内に立ち入った通行者が列車と衝突し、通行者 2 名が死亡、2 名が負傷した。

これを受け国土交通省では、第 1 種手動踏切(注 1)を有する鉄軌道事業者に対し、踏切保安係による踏切遮断機の確実な操作について徹底を図るよう指導を行った。

このようなピーク時 1 時間当たりの遮断時間が 40 分以上のいわゆる「開かずの踏切」における死傷事故等を踏まえ、国土交通省では「開かずの踏切」等緊急的に対策が必要な踏切約 2、100 箇所について、踏切対策のスピードアップを図っていくこととしている。

k. JR 西日本福知山線列車脱線事故(H17.4.25)（H17、18 白書）

平成 17 年 4 月 25 日、JR 西日本福知山線尼崎駅～塚口駅間で列車が脱線し、107 名が死亡、549 名が負傷するという、近年例を見ない極めて重大な事故が発生した。

国土交通省は、JR 西日本に対し 4 月 28 日に「安全性向上計画」の策定を指示、5 月 31 日の同計画提出後、取組状況等を確認するための保安監査を実施し、11 月 15 日に同計画の着実な実施に向けた勧告を行った。一方、JR、大手民鉄及び公営事業者に対しては、5 月 6 日に列車ダイヤ、自動列車停止装置(ATS)等鉄道施設及び車両に係る総点検の実施を指示した。

また、この事故を契機に、急曲線における速度超過防止用 ATS 等の緊急整備、運転士の資質向上の検討、技術基準の見直し等法令改正も含めた鉄道輸送の安全性向上策を推進していくこととしている。

一方、航空・鉄道事故調査委員会では、委員、鉄道事故調査官を現地に派遣するなどして調査にあたり、再発防止対策等の検討が早急に必要であると考えられることから、9 月 6 日に調査の経過報告を行うとともに、ATS 等の機能向上、事故発生時における列車防護の確実な実行、列車走行状況等を記録する装置の設置と活用、速度計等の精度確保について国土交通大臣に対して建議を行った。現在は事故原因等についての最終的な結論を得るため、引き続き調査を進めている。

平成 17 年以降、JR西日本福知山線列車脱線事故等ヒューマンエラーに起因すると見られる事故・トラブルが多発したことを受け、国土交通省では「公共交通に係るヒューマンエラー事故防止対策検討委員会」を平成 17 年 6月に設置し、18 年 4月に運輸事業者における安全マネジメント体制の構築、予防安全型技術の必要性等を指摘する最終取りまとめを行った。

l. JR 東日本羽越線列車脱線事故(H17.12.25)（H17 白書）

平成 17 年 12 月 25 日、JR 東日本羽越線砂越(さごし)駅～北余目(きたあまるめ)駅間において列車が脱線し、5 名が死亡、32 名が負傷する事故が発生した。

これを受け、国土交通省は、翌 26 日に全国の鉄軌道事業者に対し、鉄道輸送の安全確保及び風速計に係る緊急総点検の実施を指示した。また、同事故の重大性にかんがみ、鉄道強風対策協議会を開催し、鉄道における気象観測、運転規制、防風対策のあり方等、強風対策についてソフト・ハードの両面から検討を進めている。

一方、航空・鉄道事故調査委員会は、委員、鉄道事故調査官を現地に派遣するなど、現在事故原因等について調査を進めている。

m. 関越道高速ツアーバス事故（H24.4.29）（H24 白書）

平成 24 年 4 月に関越道において発生した高速ツアーバス事故を受け、緊急重点監査や過労運転防止等の緊急対策を実施したほか、高速ツアーバスを企画実施する旅行会社等が乗合バス事業の許可を取得し、道路運送法に基づく安全確保の責任を負う新高速乗合バスへの移行の促進等を行った。

n. 軽井沢スキーバス転落事故（H28.1.15）（H27、28 白書）

28 年 1 月 15 日、長野県軽井沢町の国道 18 号線碓氷バイパス入山峠付近において、貸切バス（乗員乗客 41 名）が反対車線を越えて道路右側に転落、乗員乗客 15 名（乗客 13 名・乗員 2 名）が死亡、乗客 26 名が重軽傷を負う重大な事故が発生した。二度とこのような悲惨な事故を起こさないよう、徹底的な再発防止策について検討するため、有識者からなる「軽井沢スキーバス事故対策検討委員会」を開催し、規制緩和後の貸切バス事業者の大幅な増加と監査要員体制、人口減少・高齢化に伴うバス運転者の不足、旅行業者と貸切バス事業者の取引関係等の構造的な問題を踏まえつつ、抜本的な安全対策について、貸切バス事業者に対する事前及び事後の安全性のチェックの強化や、旅行業者等との取引環境の適正化、利用者に対する安全性の「見える化」等の観点から議論を進めている。

28 年 3 月 29 日には、再発防止策についての「中間整理」をとりまとめ、その検討の熟度に応じ、複数回にわたり法令違反を是正・改善しない事業者に対する事業許可の取消し等の厳しい処分の実施といった「速やかに講ずべき事項」、貸切バス事業者の安全情報提供の仕組みの構築やドライバー異常時対応システムの普及促進といった「今後具体化を図るべき事項」、運行管理者等の在り方の見直しといった「引き続き検討すべき事項」の 3 つに整理した。

「速やかに講ずべき事項」については、実施可能なものから速やかに実施に移すとともに、「今後具体化を図るべき事項」、「引き続き検討すべき事項」については、引き続き、同委員会での議論を行い、今夏までに再発防止に向けた「総合的な対策」をとりまとめ、確実に実施に移していくこととした。

6 月には「安全・安心な貸切バスの運行を実現するための総合的な対策」を取りまとめた。総合的な対策のうち、早期に法律上の措置が必要な、貸切バスの事業許可の更新制の導入、民間指定機関が貸切バス事業者の巡回指導等を行うための負担金制度の創設、罰則の強化等を内容とした道路運送法の改正を臨時国会で行い、全会一致で可決、成立し、28 年 12 月 20 日から一部施行した。また、平成 28 年に、監査に当たっての処分基準の厳格化、下限割れ運賃を防止するための通報窓口の設置等、総合的な対策に掲げた 85 項目の対策のうち、80 項目が実施済みとなった。

o. 銀座線青山一丁目駅での人身障害事故（H28.8.15）

① 概要

平成２８年８月１５日（月）１７時４４分頃、銀座線青山一丁目駅南青山方面改札口から入場した盲導犬をお連れのお客様（男性・５５歳）は渋谷方面行きホーム上の白線付近を歩行したため、ホーム整理中の駅係員がマイクにて「下がってください」と注意喚起放送を実施したが、当該お客様は軌道内に転落した。このため、駅係員は進入してくる列車に対して合図灯による停止合図を送るとともに、ホーム上にある非常停止合図器を操作した。当該お客様が軌道内へ転落し

た約２秒後に、列車は転落箇所を通過して急停車した。
（第 1 回 駅ホームにおける安全性向上のための検討会　資料２から引用
https://www.mlit.go.jp/common/001156621.pdf）

② 鉄軌道交通における安全対策

28 年８ 月 15 日に発生した東京地下鉄銀座線青山一丁目駅における視覚障害のある人の転落死亡事故を受けて、同年８ 月 26 日に「駅ホームにおける安全性向上のための検討会」を設置し、ハード・ソフト両面からの転落防止に係る総合的な安全対策の検討を行った。同年 12 月の中間とりまとめにおいては、ハード対策として、10 万人以上の駅について、車両の扉位置が一定している、ホーム幅を確保できる等の整備条件を満たしている場合、原則として 32 年度までにホームドアを整備することとした。また、整備条件を満たしていない場合に、新しいタイプのホームドアの導入や、車両の更新により扉位置を一定させる等整備条件を満たすための方策の検討を行い、新しいタイプのホームドアにより対応する場合は、概ね５ 年を目途に整備又は整備に着手することとした。10 万人未満の駅については、駅の状況等を勘案した上で、10 万人以上と同程度に優先的な整備が必要と認められる場合に整備することとした。こうした取組により、交通政策基本計画において、32 年度に約 800 駅としている整備目標について、できる限りの前倒しを図ることとなった。

道路運送法改正の概要

①事業許可の更新制の導入

- 貸切バス事業者が安全に事業を遂行する能力を有するかどうか5年ごとにチェック

②不適格者の安易な再参入・処分逃れの阻止

旅客自動車運送事業に関し、

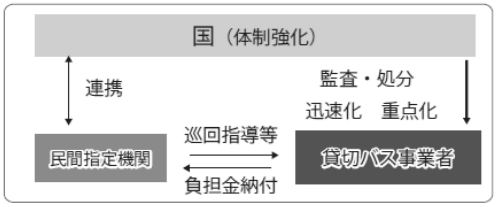
- 事業の許可について、
  - 欠格期間の延長（現行：2年⇒改正後：5年）
  - 許可取消を受けた会社の子会社等、処分逃れを目的として監査後に廃業した者等の参入を制限
- 運行管理者（※）の資格者証の交付について、
  - 欠格期間の延長（現行：2年⇒改正後：5年）

（※）乗務員の労務管理や車両の日常点検等の運行管理の責任を担う者

- 休廃業を30日前の事前届出へ（現行：事後届出制）

③監査機能の補完・自主的改善の促進

- 貸切バス事業者に対して民間指定機関による巡回指導等を行うため、当該機関による貸切バス事業者からの負担金徴収の制度を創設



④罰則の強化

- 輸送の安全確保命令に従わないバス事業者に対する法定刑の強化、法人重科の創設

（現行：100万円以下の罰金（違反者・法人）⇒改正後：懲役1年・150万円以下の罰金（違反者）、1億円以下の罰金（法人））

総合的な対策		主な実施項目（全体：80／85項目 着手済）
(1) 貸切バス事業者、運行管理者等の遵守事項の強化	26／27項目 着手済	・初任運転者等に対する指導監督内容の拡充 ・ドライブレコーダーによる映像の記録・保存義務付け等 ・運行管理者の資格要件の強化 ・運行管理者の必要選任数引上げ ・夜間・長距離運行時の乗務途中点呼義務付け ・補助席へのシートベルトの装着義務化
(2) 法令違反の早期是正、不適格者の排除等	21／21項目 着手済	・法令違反の是正指示後30日以内の是正状況確認監査の実施 ・複数回にわたり法令違反を是正しない事業者の事業停止・事業許可取消 ・輸送の安全に関わる処分量定の引上げ ・使用停止車両割合の引上げ ・悪質性や事故の重大性等を勘案した事業許可取消等（一発取消し）の導入 ・運行管理者に対する行政処分基準の強化 ・事業許可の更新制の導入、安全投資計画、事業収支見積書の作成義務付け ・輸送の安全確保命令に違反した者に対する罰則の強化 ・事業許可・運行管理者資格・整備管理者資格の欠格事由の拡充
(3) 監査等の実効性の向上	8／10項目 着手済	・適正化機関の活用による監査の重点化
(4) 旅行業者、利用者等との関係強化	19／20項目 着手済	・下限割れ運賃を防止するための通報窓口の設置 ・旅行業界・貸切バス業界の共同で、手数料等に関する第三者委員会の設置 ・安全情報の国への報告義務付け
(5) ハード面の安全対策による事故防止の促進	14／15項目 着手済	・ドライバー異常時対応システムの研究・開発促進 ・車体へのASV搭載状況表示 ・車体構造の強化 ・デジタル式運行記録計等の導入支援

図 8-7　道路運送法改正の概要

出典：H28 国土交通白書　p.277

１．２ 交通安全対策の体系的推進

１．２．１ 交通安全対策基本法・交通安全基本計画に基づく安全対策の推進

（１） 交通安全基本計画の変遷（R1 交通安全白書）

交通安全の確保が焦眉の社会問題となった昭和 45 年、交通安全対策基本法が制定され、交通の安全に関する総合的かつ長期的な施策の大綱として「交通安全基本計画」を作成することとされた。46 年の第１次交通安全基本計画（昭和 46～50 年度）以降、10 の計画が作られ、このうち平成の期間については、第４次計画から第 10 次計画の６つの計画が策定された。

主な特徴をみると、平成初期、第４次計画（昭和 61～平成２年度）は、自動車交通への依存度が高まる中、「「くるま社会」の量的拡大、質的変化がさらに進むことを考えれば、これに十分対応した総合的な交通安全対策を従来にも増して積極的に推進しなければ、交通事故の増勢に歯止めをかけることはできない。」という認識を示した。また、交通事故の状況について、青少年層を中心とした二輪車事故の急増などとともに、高齢化社会の進展に伴う高齢運転者を含む高齢者の事故の増加を挙げ、基本計画の中では初めて「高齢運転者」という言葉を用いた。続く第５次計画（平成３～７年度）は、高齢化とともに、国民生活様式の夜型化の進展を予想し、当時増加が著しかった「自動車乗車中」の事故、高齢者、若者の交通安全などとともに、夜間事故対策、高速道路の事故対策などに着目した。また、この頃導入された AT 車限定免許制度、救急救命士（仮称、当時）の養成についても記述した。第６次計画（平成８～12 年度）は、交通安全教育について、幼児から高齢者までの各世代とともに、身体障害者、外国人に対する交通安全教育について特記した。高齢者についてシルバーリーダーの養成促進等、また走行中の携帯電話使用及びカーナビゲーション装置等の画像の注視の危険性に関する広報啓発、救急医療体制に関連して、ドクターヘリ事業の推進などについて記述した。このように平成の初期には、高齢運転者の問題、夜間の事故、携帯電話の使用といった、今日も引き続き取り組んできている課題が現れてきた。

平成半ばの期間に対応する第７次計画（平成 13～17 年度）は、中央省庁再編後の新しい体制の下で策定された計画であり、第６次計画に続き、死亡事故の当事者となる比率の高い高齢運転者の増加、シートベルト着用の不徹底、国民生活や経済活動の 24 時間化に伴う夜間交通量の増加、第６次計画から言及のあった先進安全自動車の開発とともに普及について、より踏み込んで記載した。

第８次計画（平成 18～22 年度）以降、平成後期の計画は、我が国の人口が減少に向かい始めて以降に策定された。第８次計画は、交通弱者の安全確保を一層重視した「人優先」の交通安全思想を基本とすることを明記し、副題として付された「交通事故のない社会を目指して」とともに、現行の第 10 次計画まで引き継がれてきている。また、平成 17 年 JR 西日本旅客鉄道福知山線脱線事故等を背景に、企業の体制やシステム全体の改善の観点から事故防止対策を充実することの重要性を特記した。

第９次計画（平成 23～27 年度）は、引き続き、究極的には交通事故のない社会を目指すこと、「人優先」の考え方などを目指すとともに、「IT の活用」、「救助・救急活動及び被害者支援の充実」、「参加・協働型の交通安全活動の推進」などを計画の基本理念に位置づけた。平成最後の計画となった第 10 次計画（平成 28～令和２年度）は、交通事故のない社会を目指すこと、「人優先」の交通安全思想とともに、「先端技術の積極的活用」を３つの基本理念に新たに位置付けている。

このように基本計画は、社会経済の変化に伴う交通事故への影響を反映してきた。計画の目標

については、死者数の減少を目標としてきた中で、交通事故負傷者数のピークの後、平成 18 年策定の第８次計画以降は、死者とともに死傷者数の目標値がおかれた。

表 8-1　交通安全基本計画の目標値と交通事故

第１次交通安全基本計画（計画期間：昭和46年度～50年度）	
昭和50年に予測される歩行中の死者数約8,000人を半減 ※　当時交通事故死者数の約３分の１を占めていた歩行中の死者に対する施策を優先	昭和50年 歩行中死者数　3,732人
第２次交通安全基本計画（計画期間：昭和51年度～55年度）	
過去最高時（昭和45年）の死者数（16,765人）の半減	昭和55年 死者数　8,760人
第３次交通安全基本計画（計画期間：昭和56年度～60年度）	
昭和60年までに死者数8,000人以下に	昭和60年 死者数　9,261人
第４次交通安全基本計画（計画期間：昭和61年度～平成２年度）	
平成２年までに死者数8,000人以下に	平成２年 死者数　11,227人
第５次交通安全基本計画（計画期間：平成３年度～７年度）	
平成７年の死者数を10,000人以下に（予測13,500人）	平成７年 死者数　10,679人
第６次交通安全基本計画（計画期間：平成８年度～12年度）	
平成９年までに交通事故死者数を10,000人以下に 平成12年までに9,000人以下に	平成９年 死者数　9,640人 平成12年 死者数　9,066人
第７次交通安全基本計画（計画期間：平成13年度～17年度）	
平成17年までに年間の24時間死者数を，交通安全対策基本法施行以降の最低であった昭和54年の8,466人以下に	平成17年 死者数　6,871人
第８次交通安全基本計画（計画期間：平成18年度～22年度）	
平成22年までに，24時間死者数を5,500人以下に 年間の死傷者数を100万人以下に ※　初めて年間の死傷者数を目標に設定 ※　これ以降，「世界一安全な道路交通の実現を目指す」を中期的な目標として明記される。	平成22年 死者数　4,948人 死傷者数　901,245人
第９次交通安全基本計画（計画期間：平成23年度～27年度）	
平成27年までに，年間の24時間死者数を3,000人以下に 年間の死傷者数を70万人以下に	平成27年 死者数　4,117人 死傷者数　670,140人
第10次交通安全基本計画（計画期間：平成28年度～令和２年度）	
令和２年までに，年間の24時間死者数を2,500人以下に 年間の死傷者数を50万人以下に	

出典：令和元年版交通安全白書

（２） 主要な交通安全施策（R1 交通安全白書）

５ 年ごとの交通安全基本計画の改正と併せて、具体的な交通安全施策についても平成期を通して取り組まれており、主要な施策やビジョンは以下のようになる。例えば、第５次交通安全基本計画の改正を踏まえて、死亡事故の当事者となる比率の高い高齢運転者の増加に対する対応として高齢者交通安全対策推進会議決定が行われた。また、交通弱者の安全確保を一層重視していた第８次交通安全基本計画の改正を受けて、飲酒運転の根絶に向けた取り組みが行われてきた。

このように、対応策については交通安全基本計画に合わせて施策やビジョンが策定されてきた。

表 8-2 主要交通安全施策年表

平成元.7.11 「二輪車の事故防止に関する総合対策について」を交通対策本部決定（「バイクの日（8月19日）」）を制定
元.8.15 「二輪車交通安全対策推進会議の設置について」を交通対策本部長決定
2.2.13 「高齢者交通安全教育指導指針」を高齢者交通安全対策推進会議決定
2.5.28 「大都市における駐車対策の推進について」を交通対策本部申合せ
3.3.12 「第5次交通安全基本計画」を中央交通安全対策会議決定
4.9.10 「今後の高齢者の交通安全対策の推進について」を高齢者交通安全対策推進会議決定
6.4.8 「過積載による違法運行の防止対策について」を関係省庁申合せ
7.3.23 「広島地域における時差通勤通学対策について」を交通対策本部幹事申合せ
8.3.12 「第6次交通安全基本計画」を中央交通安全対策会議決定
11.10.21 「チャイルドシート着用の徹底を図るための対策について」を交通対策本部決定
「シートベルト・チャイルドシート着用推進会議の設置について」を交通対策本部長決定
12.12.26 「中央交通安全対策会議の対策推進機能の強化について」を中央交通安全対策会議決定
13.2.5 「暴走族対策の強化について」を暴走族対策関係省庁担当課長等会議申合せ
13.3.16 「時差通勤通学推進計画」を交通対策本部長決定
「第7次交通安全基本計画」を中央交通安全対策会議決定
13.4.19 「踏切事故防止総合対策について」を交通対策本部決定
15.3.27 「本格的な高齢社会への移行に向けた総合的な高齢者交通安全対策について」を交通対策本部決定
18.3.14 「第8次交通安全基本計画」を中央交通安全対策会議決定
18.9.15 「飲酒運転の根絶について」を交通対策本部決定
19.7.10 「飲酒運転の根絶に向けた取組の強化について」を交通対策本部決定
「自転車の安全利用の促進について」を交通対策本部決定
「後部座席シートベルトの着用の徹底を図るための対策について」を交通対策本部決定
20.1.11 「『交通事故死ゼロを目指す日』の実施について」を交通対策本部決定
23.3.31 「第9次交通安全基本計画」を中央交通安全対策会議決定
28.3.11 「第10次交通安全基本計画」を中央交通安全対策会議決定
28.11.24 「高齢運転者の交通事故防止対策の推進について」を交通対策本部決定
28.11.24 「高齢運転者交通事故防止対策ワーキングチームの設置について」を交通対策本部長決定
29.7.7 「高齢運転者による交通事故防止対策について」を交通対策本部決定

出典：令和元年版交通安全白書

１．２．２ 運輸省における事故災害防止に対する取り組み（H12 白書）

最近、各分野において事故災害が多発している状況にかんがみ、平成１１年１０月、関係省庁の局長クラスで構成される「事故災害防止安全対策会議」が開催され、政府一体となって人為的ミスに起因する事故の背景に共通して存在する「組織管理」「検査・点検」「従事者の教育訓練」等の問題点と今後の共通的対応策を検討することとなった。

このため、交通に関する安全行政を推進する運輸省として、率先して安全の確保に取り組むべく、省内に「運輸省事故災害防止安全対策会議」（略称「運輸安全戦略会議」）を設置し、運行（航）マニュアルの遵守等の総点検を実施した。

１．２．３ 運輸事業の安全性向上

（１） 運輸安全マネジメント

a. 運輸安全マネジメント評価の導入（H17～19 白書）

交通は、我が国の経済活動を支える重要な基盤であるとともに、国民の足として重要な役割を果たしている。安全の確保は交通分野における根本的かつ中心的な課題であり、ひとたび事故が発生した場合には多大な被害が生じるおそれがあるとともに、社会的影響も大きいことから、事故の発生を未然に防ぐため、各種施策に取り組んでいる。

1 公共交通機関における安全対策の強化（p212）

平成 17 年 4月の JR西日本福知山線列車脱線事故、航空分野における各種トラブルの多発等、公共交通機関において事故・トラブルが多発している。これらの事故・トラブルの多くは、共通要因としてヒューマンエラーとの関連が指摘されており、エラーをおかした人間のみを問題視するのではなく、エラーの背後関係を調べ、システム全体で事故防止策を検討することが重要である。

このような状況を受け、国土交通省では、平成 17 年 6月より、外部有識者をアドバイザーとして加えた「公共交通に係るヒューマンエラー事故防止対策検討委員会」を開催し、同年 8月に中間取りまとめを行った。同委員会では、公共交通の事業者において経営トップから現場まで一丸となった安全管理体制(安全マネジメント態勢)の構築の必要性、この安全マネジメント態勢の確認を国が行う「安全マネジメント評価」の仕組みの導入の必要性、予防安全型技術の必要性等、新たな方向性が示された。

国土交通省では、これらの方向性の具体化を含め運輸の安全性の向上を図るため、「運輸の安全性の向上のための鉄道事業法等の一部を改正する法律案」を第 164 回国会に提出し、運輸全般にわたる安全対策の強化を目指している。

18 年 4月に運輸事業者における安全マネジメント体制の構築、予防安全型技術の必要性等を指摘する最終取りまとめを行った。

これを受け、「運輸の安全性の向上のための鉄道事業法等の一部を改正する法律（運輸安全一括法）」（平成 18 年 10月施行）により、陸・海・空の運輸事業者に対し、輸送の安全の確保に関する義務付けが強化された。具体的には、経営トップ主導による経営トップから現場まで一丸となった安全管理体制の構築を図るため、運輸事業者に対して、「安全管理規程」の作成・届出、「安全統括管理者」の選任・届出等を新たに義務付けている。また、国は事業者に対して「運輸安全マネジメント評価」を新たに実施している。運輸安全マネジメント評価は、従来からの保安監査とは観点が異なり、経営トップや「安全統括管理者」等の経営管理部門が行う安全管理体制への

取組状況について国が評価し、更なる輸送の安全の確保に資する改善方策等の助言を行うものである。保安監査の充実・強化等と合わせて総合的に推進することにより、公共交通機関の安全対策を一層推進する。なお、平成 18 年 12月までに大手運輸事業者 12 社に対して評価を行っている。

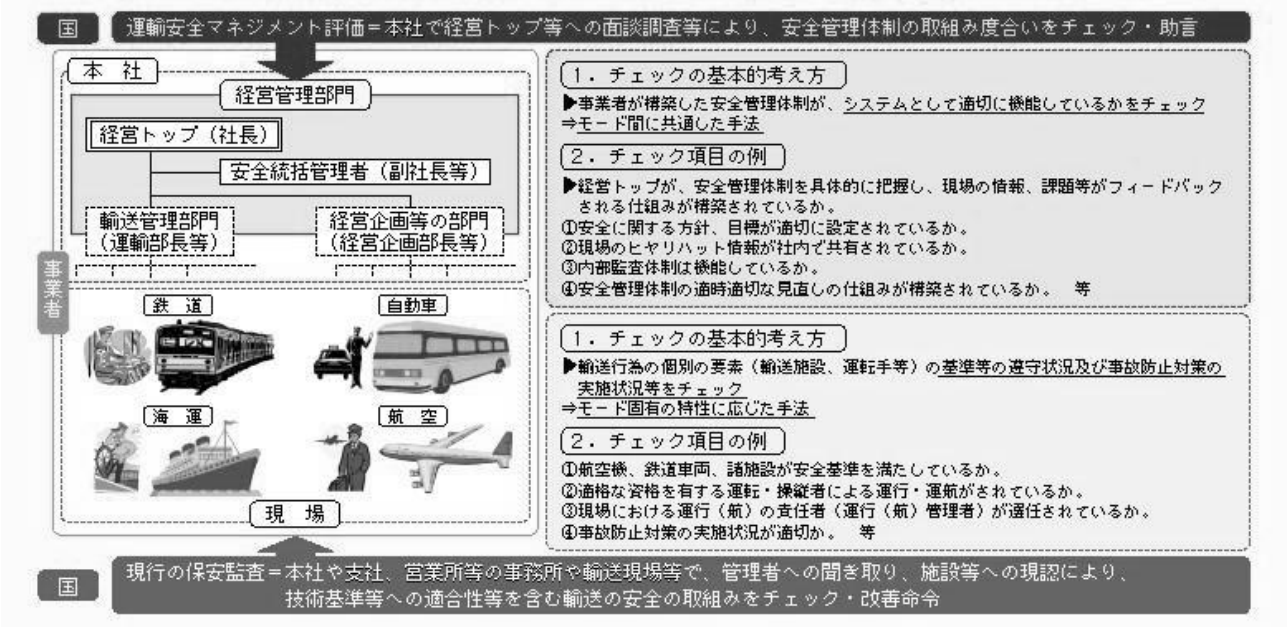


図 8-8 新たな運輸安全マネジメント評価の実施イメージ

出典：平成 17 年度国土交通白書

平成 17 年４月の ＪＲ 西日本福知山線列車脱線事故等、ヒューマンエラーに起因すると見られる事故・トラブルの多発を受け、18 年 10 月に「運輸の安全性の向上のための鉄道事業法等の一部を改正する法律（運輸安全一括法）」が施行され、陸・海・空の運輸事業者に対し、経営トップから現場まで一丸となった安全管理体制の構築を図るため、「安全管理規程」の作成・届出、「安全統括管理者」の選任・届出等を義務付けられた。

また、国土交通省では、経営トップや安全統括管理者等が行う安全管理体制への取組み状況について、「安全管理規程に係るガイドライン」に沿って評価し、更なる安全の確保に資する「運輸安全マネジメント評価」を新たに実施し、事業者に対して改善方策の助言等を行っている。

運輸安全マネジメント評価は、いわゆる PDCA サイクルによる取組みの向上を図るもので、従来からの保安監査と車の両輪となって実施することにより、公共交通機関のより一層の安全の確保が図られる。

図表Ⅱ-6-3-1　新たな運輸安全マネジメント評価の実施イメージ

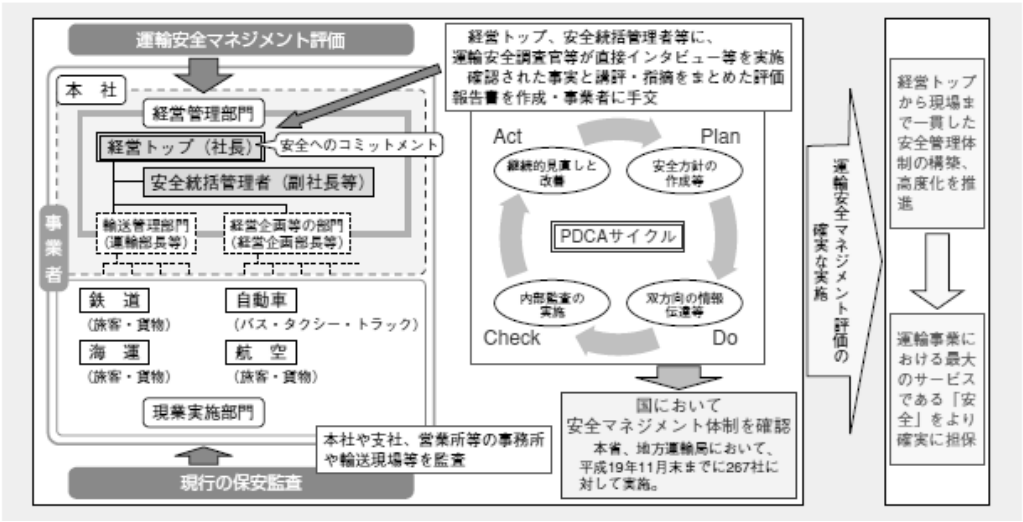


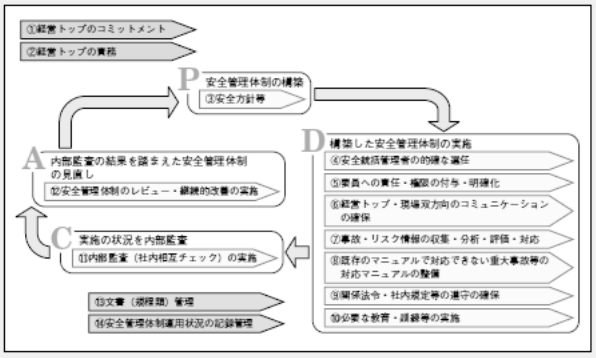
図　8-9　新たな運輸安全マネジメント評価の実施イメージ

出典：平成 18 年度国土交通白書

19 年 12 月末までに、本省と地方運輸局等を併せてのべ 314 社（鉄道 98 社、自動車 99 社、海運 100 社、航空 17 社）に対して運輸安全マネジメント評価を実施した。さらに、より一層の安全の確保に向け、同年度からは、地方運輸局等における評価を本格的に開始するとともに、大規模又は社会的影響の大きな事業者について２回目の評価を開始した。

コラム　運輸安全マネジメント評価開始から１年を迎えて

平成18年10月に開始した運輸安全マネジメント評価は、企業等の品質管理の自己評価基準であるISO9000シリーズを参考にした制度で、いわゆる指導・処分といった性格のものではなく、安全確保のための助言等を中心に事業者との対話を重視し、取組みの向上を図るものです。具体的には、「安全管理規程に係るガイドライン」の14項目に沿って評価を行います。



国土交通省は、制度開始後１年が経過した19年９月に、これまでの評価結果の全体概要を次のとおり取りまとめました。

（１）経営トップのリーダーシップの下、「安全管理規程」の作成・届出、「安全統括管理者」の選任・届出等の基本的な枠組みはおおむね構築されている。

（２）一方で、制度が始まって間もないことから、安全管理体制の構築・改善に必要な取組み（ガイドライン③、⑦、⑧、⑩、⑪、⑫）について、多くの事業者が取組み途上である。

今後は、評価を行った事業者からの意見等を踏まえ、シンポジウム等による本制度の周知・啓発、模範となる取組み事例の収集・提示、各種研修の受講等を通じた評価員の能力の充実・強化等を図っていきます。

図　8-10　（コラム）運輸安全マネジメント評価開始から１年を迎えて

出典：平成 19 年度国土交通白書

b. 公共交通機関における安全管理体制の構築・改善（H20 白書）

平成 17 年上半期に公共交通機関において多発したヒューマンエラーに起因すると見られる事故・トラブルを受け、18 年 10 月に「運輸の安全性の向上のための鉄道事業法等の一部を改正する法律（運輸安全一括法）」が施行され、陸・海・空の運輸事業者に対し、「安全管理規程」の作成・届出、「安全統括管理者」の選任・届出等の義務付け等が行われた。これにより、経営トップから現場まで一丸となった安全管理体制の構築が図られ、その取組み状況について、「安全管理規程に係るガイドライン」に沿って、誉めるところは誉め、改善が望ましいところは助言する、国と事業者がともに運輸事業の安全性を高めようという、従来の行政手法になかった新たな運輸安全マネジメント制度が導入された。

この制度は、企業等に対する「品質管理及び品質保証に関する国際規格」である ISO9000 シリーズを参考にした制度で、いわゆる PDCA サイクルによる取組みの向上を図るもので、従来からの保安監査と車の両輪となって実施することにより、公共交通機関のより一層の安全の確保を図ろうとするものである。本制度による事業者の安全管理体制の構築・改善状況を国が評価する「運輸安全マネジメント評価」については、20 年 12 月末までに、本省と地方運輸局等を併せて延べ 1、148 社（鉄道 279 社、自動車 263 社、海運 567 社、航空 39 社）に対して実施した。また、大規模又は社会的影響の大きな事業者については、その取組み状況に合わせた適切できめ細かい３回目の評価を実施している。20 年度は、本制度の浸透、定着を図るため、「運輸事業の安全に関するシンポジウム」を開催するとともに、事業者の要望を踏まえ、実践的なノウハウの習得を目的とする少人数制のセミナーを行った。

また、制度導入２周年を迎え、これまで実施した評価結果を総括し、他の事業者の取組みの参考となるよう全体概要（注１）を取りまとめた。これによると、各事業者の安全管理体制については、基本的な安全管理のための体制や関連規程類の整備等の枠組みについてはおおむね構築されている一方、その取組み内容については、事業者間・モード間で差があった。各モードの傾向としては、大手の鉄道会社、航空会社及び一部の海運事業者については、安全への取組みを着実に行っているケースが多いが、一方、地方鉄道・索道事業者、小規模の海運事業者や一部の事業者を除く自動車運送事業者は、総じて取組み途上にある。また、19 年 10 月から一部の事業者で進めている２回目の評価では、初回評価で助言した点を踏まえ、輸送の安全の PDCA サイクルを適切に機能させ、安全に関する目標や計画の見直しと改善の仕組み及び内部監査の仕組みの構築等、着実に改善を進めている場合が多いことが確認できた。

なお、評価を受けた事業者に対するアンケート調査の結果では、９割以上の事業者が、運輸安全マネジメント制度は有効であり、制度導入後の安全に係る取組みの変化等があると回答している。

今後は、運輸事業の安全性の一層の向上のため、さらなる制度の浸透・定着に向けた取組み、特に小規模事業者に対する技術的支援や評価員の評価に関する力量の充実・強化等を図ることとしている。

（注１）http://www.mlit.go.jp/common/000028716.pdf

20 年９ 月から 21 年８ 月末までに、運輸安全マネジメント評価を延べ 832 社（鉄道 177 社、自動車 151 社、海運 487 社、航空 17 社）に対して実施した。

21 年 10 月から 22 年９月末までに、運輸安全マネジメント評価を延べ 1、238 社（鉄道 215

社、自動車 98 社、海運 908 社、航空 17 社）に対して実施した。

22 年 10 月から 23 年９月末までに、運輸安全マネジメント評価を延べ 1、415 社（鉄道 158 社、自動車 97 社、海運 1、147 社、航空 13 社）に対して実施した。制度導入後、これまでに実施した評価結果を総括したところ、事業者の運輸安全マネジメントに係る取組みは大きく変化し、社内における情報伝達やコミュニケーションの充実、事故やヒヤリ・ハット情報の収集・活用の促進、教育・訓練の充実等について特に顕著な改善が見られ、本制度導入による効果が現れてきている。このような取組みを一層効果的なものとするため、運輸事業者に対するセミナーの地方展開及び運輸安全取組事例の情報収集の強化等運輸安全情報発信の充実を図っている。

22 年度に行った政策レビュー等を踏まえ、運輸審議会運輸安全確保部会での審議を経て、23 年 12 月に「運輸の安全確保に関する政策ビジョン」を公表した。この政策ビジョンにおいては、今後の国の安全確保政策の方向性として、①依然として啓発・普及の必要性が高い中小事業者については、従前からの第三者認証機関による安全マネジメント評価実施に加えて、啓発普及活動の段階において、保険会社等の民間リスク管理ビジネスとの連携推進、②大手・中堅事業者に対しては、運輸安全マネジメント評価において事業者の取組内容の実効性・有効性に重点を置くとともに、各交通モードの担当局による安全監査においても安全管理規程が現場で実際に機能しているのかという視点により重点を置くこと等を通じて、事業者による安全管理の実効性の確保、③マネジメント評価を行う人材についての職員育成プログラムの強化等の検討、の三点について示しており、今後はこれらの取組みを進めることで、安全確保政策の更なる高度化・深化を目指すこととしている。

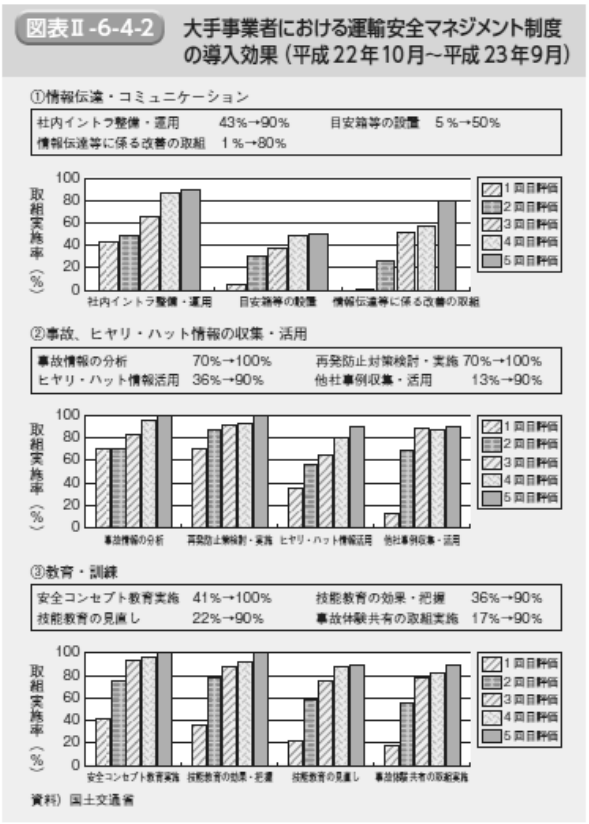


図 8-11 大手事業者による運輸安全マネジメント制度の導入効果

出典：平成 22 年度国土交通白書

平成 23 年 10 月から 24 年 9 月末までに、運輸安全マネジメント評価を延べ 915 社（鉄道 114 社、自動車 87 社、海運 697 社、航空 17 社）に対して実施した。これまでの評価結果によると、制度導入以降、事業者の運輸安全マネジメントに係る取組みが充実する傾向にあり、社内における情報伝達やコミュニケーションの充実、事故やヒヤリ・ハット情報の収集・活用の促進、教育・訓練の充実等について特に顕著な改善が見られ、本制度導入による効果が現れてきている。

また、運輸審議会運輸安全確保部会での審議を経て、23 年 12 月に取りまとめた「運輸の安全確保に関する政策ビジョン」においては、今後の安全確保政策の方向性として、①中小事業者については、依然として啓発・普及の必要性が高く、従前からの第三者認証機関による安全マネジメント評価実施に加えて、啓発・普及活動の段階において、保険会社等の民間リスク管理ビジネスとの連携推進を図ること、②大手・中堅事業者に対しては、運輸安全マネジメント評価において事業者の取組み内容の実効性・有効性に重点を置くとともに、事業者による安全管理の実効性を確保すること、③マネジメント評価を行う人材についての職員育成プログラムの強化等の検討、の三点が示された。これを受け、公共交通の安全規制の実効性確保に向けて、事故・インシデント等のデータ収集・分析に基づく安全規制の検証システムを構築するとともに、運輸安全マネジメント制度の高度化と中小事業者に対する啓発・普及を推進するなど、国・事業者等それぞれの主体的な取組みの強化を図ることとしている。

24 年 10 月から 25 年 9 月末までに、運輸安全マネジメント評価を延べ 510 社（ 鉄道 103 社、自動車 90 社、海運 299 社、航空 18 社）に対して実施した。この結果をみると、依然、大手事業者とその他の事業者では制度に係る取組み状況の差が大きい。このため、全モード共通の方針として、①効果が高いと見込まれる分野に重点を置いたメリハリのある評価の実施、②大手・中堅事業者については、評価の高度化及び事業者による取組みの内容の実効性・有効性に重点を置いた評価の実施、③中小事業者については官民連携の手法も活用した制度の一層の普及・啓発について重点的に取組みの充実・強化を図っている。

具体的には、関越道高速ツアーバス事故を受け 25 年 4 月に策定された「高速・貸切バスの安全・安心回復プラン」の一環として、25 年 10 月にバス事業者について運輸安全マネジメント実施義務付け対象を一定規模以上（保有車輌 200 両以上）の事業者に加えて、全貸切バス事業者等（約 4、500 者）に拡大したことを踏まえ、新たな評価対象事業者に対する効果的な評価を行うこととしている。

また､25 年 7 月には民間機関等が実施するセミナーを国土交通省が認定する仕組みを構築し、民間機関等の活力とノウハウを活用した事業者に対する制度のさらなる浸透･定着を図っている。

26 年度においては、運輸安全マネジメント評価を延べ 465 社（鉄道 75 社、自動車 107 社、海運 262 社、航空 21 社）に対して実施した。

また、運輸審議会運輸安全確保部会での審議を経て、23 年 12 月に取りまとめた「運輸の安全確保に関する政策ビジョン」においては、今後の安全確保政策の方向性として、①中小事業者に対する啓発普及活動の強化、②大手・中堅事業者を中心とした安全管理の実効性の確保、③マネジメント評価を行う人材の確保及び養成の強化、の三点が示され、取組みを推進している。

具体的には、運輸安全マネジメント制度の実施の義務付けについて、全貸切バス事業者等に拡大（約 4、200 者）したことを踏まえた効果的な評価の実施や、25 年 7 月に創設した認定セミナー制度（民間機関等が実施するセミナーを国土交通省が認定する制度）の活用等による、中小

事業者に対する普及・啓発等を進めている。認定セミナーに関しては、26 年 12 月末時点で約 14、000 人が参加した。

運輸安全マネジメント制度については、今後さらに制度の実効性向上を図るとともに、そのコンセプトを全ての事業者へ普及することを目指すなど、充実強化を図ることとしている。

27 年度においては、運輸安全マネジメント評価を延べ 534 者（鉄道 77 者、自動車 198 者、海運 244 者、航空 15 者）に対して実施した。

また、25 年 10 月に同制度の実施の義務付けを全貸切バス事業者等に拡大（約 4、200 者）したことを踏まえ、これまで膨大な小規模貸切バス事業者等に対する効率的かつ効果的な評価手法を新たに検討し、試行的に実施してきたところ、28 年度より、この効率的かつ効果的な評価手法を用いて、小規模貸切バス事業者に対する評価を本格化することとしている。

さらに、同制度への理解を深めるため、国が運輸事業者を対象に実施する運輸安全マネジメントセミナーについては、27 年度において 2、468 人が受講した。また、中小事業者に対する同制度の一層の普及・啓発等を図るため、25 年 7 月に創設した認定セミナー制度（民間機関等が実施する運輸安全マネジメントセミナーを国土交通省が認定する制度）に関しては、27 年度において 6、874 人がセミナーを受講した。

運輸安全マネジメント制度については、今後さらに制度の実効性向上を図るとともに、そのコンセプトをすべての事業者へ普及することを目指すなど、充実強化を図ることとしている。

28 年度においては、運輸安全マネジメント評価を延べ 932 者（鉄道 59 者、自動車 640 者、海運 223 者、航空 10 者）に対して実施した。

28 年 10 月、同制度の導入から 10 年が経過したことを受け、「運輸安全マネジメント 10 周年強化月間」と位置づけ、「運輸事業の安全に関するシンポジウム 2016～運輸安全マネジメント制度導入後 10 年の総括と今後 10 年の方向性について～」や「運輸安全マネジメント 10 周年記念セミナー」等、今後のあり方を巡る議論も含め、制度の更なる浸透・定着に向け、取組みを行った。さらに、同制度の効果と課題を総括し、今後の展開のあり方を検討するため、運輸審議会運輸安全確保部会において議論が開始された。

また、同制度への理解を深めるため、国が運輸事業者を対象に実施する運輸安全マネジメントセミナーについては、28 年度において 3、789 人が受講した。また、中小事業者に対する同制度の一層の普及・啓発等を図るため、25 年 7 月に創設した認定セミナー制度（民間機関等が実施する運輸安全マネジメントセミナーを国土交通省が認定する制度）に関しては、28 年度において 7、043 人がセミナーを受講した。

29 年度においては、運輸安全マネジメント評価を延べ 1、094 者（鉄道 63 者、自動車 818 者、海運 196 者、航空 17 者）に対して実施した。

また、同制度への理解を深めるため、国が運輸事業者を対象に実施する運輸安全マネジメントセミナーについては、29 年度において 3、183 人が受講した。また、中小事業者に対する同制度の一層の普及・啓発等を図るため、25 年 7 月に創設した認定セミナー制度（民間機関等が実施する運輸安全マネジメントセミナーを国土交通省が認定する制度）に関しては、29 年度において 13、493 人がセミナーを受講した。

28 年 10 月に運輸安全マネジメント制度の開始から 10 年が経過し、一定の効果が表れてきている一方で、自動車輸送分野における取組の一層の展開の必要性、未だ取組の途上にある事業者への対応と取組の深化を促進する必要性、効果的な評価実施のための国の体制強化の必要性等の

課題が存在することから、こうした課題について運輸審議会において審議し、29 年 7 月に答申を得た。同答申を踏まえて、

- 33 年度までにすべての貸切バス事業者の安全管理体制の確認
- 今日的な課題である人手不足による職員の高齢化、輸送施設等の老朽化、自然災害、テロ・感染症等への対応についての経営トップの認識の深度化、組織全体としての取組を促進
- 運輸事業者の安全統括管理者や安全管理部門同士が交流を深めるための「横の連携」の場づくりを目指した安全統括管理者会議（安全統括管理者フォーラム）の創設
- 運輸事業者における安全文化の構築・定着、継続的な見直し・改善に向けた取組を支援するための国土交通大臣表彰の創設等の取組を行い、運輸安全マネジメント制度の一層の強化・拡充を図ることとした。

図 8-12 運輸安全マネジメント制度の概要

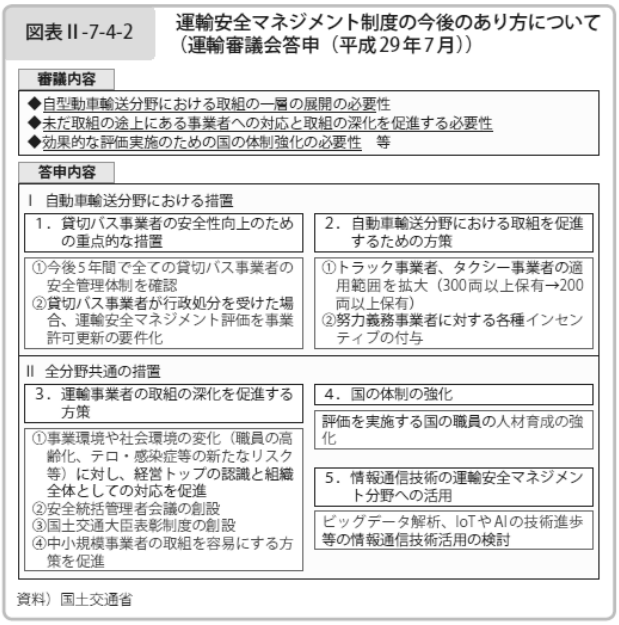


図 8-13 運輸安全マネジメント制度の今後のあり方について

出典：上下とも、平成 29 年度国土交通白書

30 年度においては、運輸安全マネジメント評価を延べ 1、028 者（鉄道 65 者、自動車 780 者、海運 163 者、航空 20 者）に対して実施した。

また、同制度への理解を深めるため、国が運輸事業者を対象に実施する運輸安全マネジメントセミナーについては、30 年度において 3、057 人が受講した。また、中小事業者に対する同制度の一層の普及・啓発等を図るため、25 年 7 月に創設した認定セミナー制度（民間機関等が実施する運輸安全マネジメントセミナーを国土交通省が認定する制度）に関しては、30 年度において 10、489 人がセミナーを受講した。

28 年 10 月に運輸安全マネジメント制度の開始から 10 年が経過し、一定の効果が表れてきている一方で、自動車輸送分野における取組みの一層の展開の必要性、未だ取組みの途上にある事業者への対応と取組みの深化を促進する必要性、効果的な評価実施のための国の体制強化の必要性等の課題が存在することから、こうした課題について運輸審議会において審議し、29 年 7 月に答申を得た。同答申を踏まえて、令和 3 年度までにすべての貸切バス事業者の安全管理体制を確認することとしており、30 年度には未実施事業者 2、707 者のうち 741 者の評価を行った。また、運輸事業者の安全統括管理者や安全管理部門同士が交流を深めるための安統管フォーラム（安全統括管理者会議）を 29 年 10 月に創設し、「横の連携」の場づくりを図っている。さらに、運輸事業者における安全文化の構築・定着、継続的な見直し・改善に向けた取組みを支援することを目的とした国土交通大臣表彰を 29 年 5 月に創設し、運輸安全マネジメントに関する取組みに優れた事業者に対して毎年 10 月に表彰を行っている。

1．2．4 事故調査・再発防止

※平成 13 年に、航空・鉄道事故調査委員会を設置した。また、20 年 10 月 1 日に航空・鉄道事故調査委員会及び海難審判庁を「運輸安全委員会」及び「海難審判所」に改組するなどの組織改編を行った。組織改編以前の航空、海事・港湾、鉄道の事故調査については、各章を参照

（1） 航空・鉄道事故調査委員会の設置（H13 白書）

12 年 3月の営団日比谷線中目黒駅構内における列車脱線衝突事故等を背景に、鉄道の安全確保に対する国民の期待が一層高まり、常設・専門の調査組織による鉄道事故の原因究明及び鉄道事故の兆候についての迅速かつ継続的な調査を適確に実施する体制整備が強く求められていた。また、航空においては、航空事故の兆候(ニアミス等)については、航空事故調査委員会において実施されておらず、その体制整備が強く求められていた。

このような背景から、「航空事故調査委員会設置法等の一部を改正する法律」が 13 年 4月に公布、10月1日から施行され、委員会の名称を「航空・鉄道事故調査委員会」に改め、重大な鉄道事故の原因究明のための調査並びに航空事故及び鉄道事故の兆候についての調査を行う業務が追加されるとともに、委員会及び事務局の体制強化等を実施した。

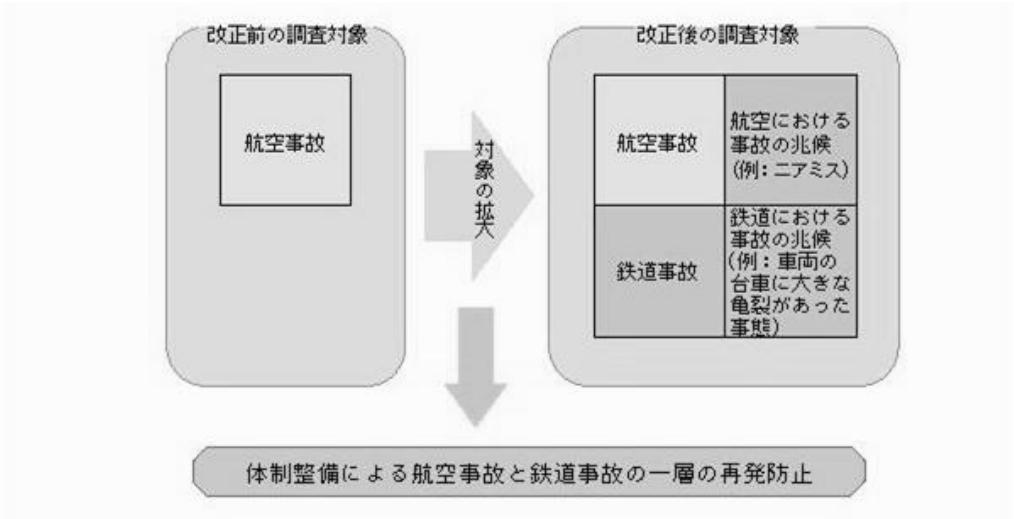


図 8-14 航空・鉄道事故調査委員会の設置

出典：平成 13 年度国土交通白書

（2） 運輸安全委員会及び海難審判所の設置（H19、20 白書）

多様化・複雑化する航空・鉄道・船舶の事故において、専門的知見の共有と有効活用による原因究明機能の高度化及び原因関係者への勧告を行うことによる再発防止機能の強化を図るため、航空・鉄道事故調査委員会と海難審判庁の原因究明機能を統合して「運輸安全委員会」及び「海難審判所」に改組するなどの組織改編をすることとし、そのための法案を第 169 回国会に提出した。

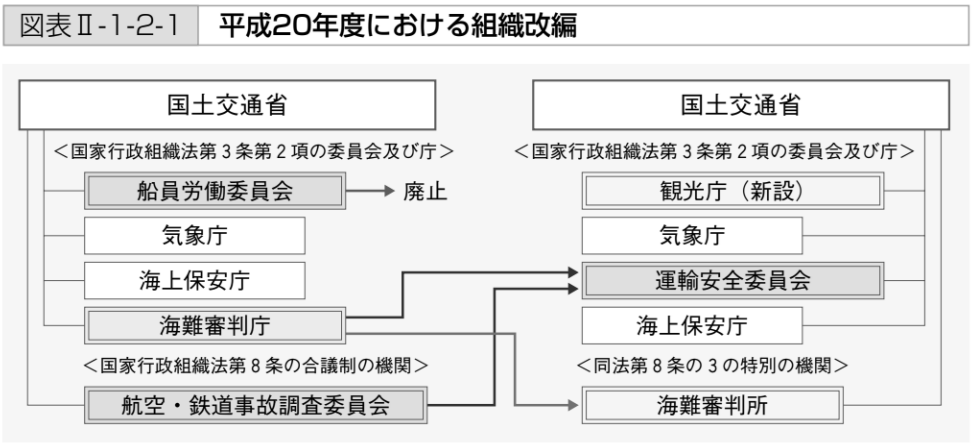


図 8-15 平成 20 年度における組織改編

出典：平成 20 年度国土交通白書

平成 20 年 10 月 1 日に航空・鉄道事故調査委員会及び海難審判庁を改組することにより、運輸安全委員会及び海難審判所を設置し、事故原因究明機能の強化・総合化を可能とする次のような体制が整備された。

第一に、運輸安全委員会は、いわゆる「三条委員会」（注 1）であり、その職員の任免権や規則

制定権に基づき、より主体的に組織を統轄することで政策立案・実施機能の高度化を可能とする体制が整備された。第二に、運輸安全委員会の業務範囲に海難を加えたことにより（注２）、航空、鉄道、船舶交通に共通する専門的知見を有効に活用し、陸・海・空にわたる総合的な事故原因究明を可能とする体制が整備された。第三に、新たに原因関係者へ直接勧告が行うことができるようになるなど、事故再発防止機能が強化された。

今後も、国民の安全・安心の確保に向け、的確な事故原因の究明と再発防止策の提示を行うこととしている。

（注１）国家行政組織法第３条にその根拠を持ち、職員の任免権や規則制定権など法律に基づく権限を有する委員会。従来の航空・鉄道事故調査委員会は、同法第８条にその根拠を持ち、国土交通省の「審議会等」という位置付けであり、その職員の任免権、規則制定権等を保持していなかった。

（注２）海難については、従来、海難審判庁にて、原因究明と懲戒手続を一体的に行ってきたが、懲戒から分離した、再発防止のための「原因究明型」調査とすべきとの国際的潮流を踏まえ、原因究明は運輸安全委員会において、懲戒は海難審判所にて、分離して行うこととした。

（３） 航空、鉄道、船舶事故等における原因究明と再発防止

a. 航空・鉄道事故調査委員会の活動（H19 白書）

航空・鉄道事故調査委員会は、平成 19 年３月に高知空港で発生した胴体着陸事故について、航空機製造過程の不具合修理において、一部の部品の再取付けが行われなかったことによる可能性が高いとの事故調査報告書を 20 年５月に公表し、製造国政府に対して安全勧告を行った。また、17 年 12 月の羽越線列車脱線事故について、転覆限界風速を超えるような局所的な突風を受けたのが原因とし、強風・突風対策の検討が必要である旨の事故調査報告書を 20 年４月に公表した。

一方、海難審判庁では、20 年２月の護衛艦あたご漁船清徳丸衝突事件について、21 年１月、あたごの動静監視不十分が主因である旨裁決し、連絡・報告体制及び見張り体制の強化を勧告した（20 年 10 月以降は組織改編に伴い、海難審判所において審判を実施）。さらに、潜堤等の工作物に係る乗揚げ海難の再発防止の観点から、20 年６月、海上保安庁長官に対し、最新の航海情報提供のための体制強化や、通航実態等を踏まえた灯浮標等の設置について意見を述べた。

b. 運輸安全委員会の活動

① H21 白書

運輸安全委員会は、平成 19 年８ 月に那覇空港で発生した航空機炎上事故について、主翼のスラットを格納した際、脱落部品により破孔を生じ、そこから燃料が漏れ、火災が発生したと推定されるとの報告書を公表し、製造国政府等に対し、整備作業指示策定に係る指導等について安全勧告を行った。

また、20 年 2 月に神奈川県で発生した鉄道物損事故について、運転士のマスコン操作によらない異常な力行（りっこう）が発生したと推定されるとの報告書を公表し、国土交通大臣に対し、鉄道事業者、車両メーカー等におけるノイズによる車両の誤動作情報の共有と故障防止のノウハウ蓄積をすべき等の意見を述べた。

また、同年９月に新潟県沖で発生した遊漁船沈没事故について、機関の振動等により船底の窓の留め具が折損し同窓が離脱した可能性があるとの報告書を公表し、水産庁長官に対し、遊漁船業者への発航前検査の指導等について意見を述べた。

さらに、公表した報告書の概要や分析結果の解説等を掲載した定期情報誌を発行するなど、同種事故の再発防止に努めている。

② H22 白書

運輸安全委員会は、27 件の航空事故等調査報告書を公表し、このうち平成 21 年３月にエンジンの不具合により、航空機が鹿児島空港に緊急着陸した重大インシデントについては、設計・製造国政府に対し、エンジン部品製造過程における品質管理の改善を図る必要性等について安全勧告を行った。

また、12 件の鉄道事故等調査報告書を公表し、このうち同年８月に島根県で発生した列車脱線事故については、他の事故事例から講ずべきとされた再発防止対策の趣旨を理解して、自社の安全対策を実施していくことの必要性等についての所見を示した。

さらに、1、284 件の船舶事故等調査報告書を公表し、このうち同年４月に沖縄県西表島沖で発生した旅客負傷事故については、原因関係者に対し、安全管理規程等に係る安全教育や荒天時安全運航マニュアルの作成及び遵守について勧告を行ったほか、22 年５月には、居眠りによる船舶事故の発生状況を踏まえ、居眠り防止装置の義務化等、居眠り防止のための施策を検討するよう、国土交通大臣に意見を述べるなど、船舶事故等に関連して１件の勧告を行うとともに、３件の意見を述べた。

このほか、公表した報告書の概要や分析結果について解説したニュースレターを作成するなどにより、同種事故の再発防止のための周知活動に努めている。

一方、海難審判所では、22 年には 330 件の裁決を行い、海技士等 432 名に対する業務停止及び戒告の懲戒を実施し、海難の発生防止に努めている。

③ H23 白書

運輸安全委員会は、平成 23 年８月より委員長による月例会見を開始し、調査の進捗状況や事故防止に有益な情報について、タイムリーかつ積極的に情報発信するとともに、24 年３月には、委員会のミッション・行動指針及びアクションプランを策定し、信頼性を高め、真に必要とされる事故調査を実現するよう、業務改善に取り組んでいる。

事故調査等に関しては、19 件の航空事故等調査報告書を公表し、このうち 22 年 10 月に北海道で発生した降下中の航空機が地表面に接近した重大インシデントについては、国土交通大臣に対し、管制官を支援するシステムの導入を促進する旨の意見を述べるなど、航空事故等に関して２件の意見を述べた。

また、15 件の鉄道事故等調査報告書を公表し、このうち同年 10 月に長崎県で発生した、車両存在区間に別の車両が進入した重大インシデントについては、原因関係者に対し、規定・基準等に関する社員教育を行うとともに、安全管理体制の充実及び効果的な施策の推進について勧告を行った。

さらに、1、138 件の船舶事故等調査報告書を公表し、このうち同年６月に静岡県で発生したカッター注転覆事故については、原因関係者に対し、事故を想定した救助体制等を定め、定期的

に訓練を実施させるとともに、救助機関等との連携強化を図ることなどについて勧告を行うなど、船舶事故等に関連して３件の勧告・９件の安全勧告を行い、３件の意見を述べた。

④ H24 白書

運輸安全委員会は、船舶事故等の発生場所や分析情報等について、インターネットで、①報告書検索を容易にし、活用を促進する、②予定航路、操業場所等でのリスクを容易に確認できる、③操船・操業時等に注意すべき事項等を提供することを目的とした「船舶事故発生ハザードマップ」を公開した。

事故調査等に関しては、22 件の航空事故等調査報告書を公表し、このうち平成 23 年 1 月に熊本県で発生した上昇中の航空機が山腹に衝突したと推定される事故については、国土交通大臣に対し、有視界飛行方式[注]における空中飛行事故を防止するため、最新気象情報に基づき全経路で有視界気象状態維持可能と判断した場合のみ出発するなどについて、操縦者団体や操縦者個人への周知の徹底を図る旨の勧告を行うなど、航空事故等に関して 1 件の勧告・1 件の安全勧告を行い、3 件の意見を述べた。

注 航空機の飛行方式の一つ。十分な視界がつねに確保されるような気象状態では、パイロットは空港及び空港周辺で航空交通管制の指示を受けるだけで、あとは独自の判断で自由に飛行できる。これを有視界飛行方式 visual flight rules といい、略して VFR とも呼ばれる。この方式による場合、飛行計画を最寄りの空港事務所に提出するだけで飛行でき、VFR に規定された高度であれば、自由にコースを選ぶことができる。

また、13 件の鉄道事故等調査報告書を公表し、このうち 23 年 6 月に北海道で発生した、信号機が停止現示にならない事象が複数回発生した重大インシデントについては、原因関係者に対し、異常発生時に適切な対応を取ることができる教育訓練を継続実施し、安全対策について検討するとともに、必要な措置を講ずることについて勧告を行った。

さらに、1、136 件の船舶事故等調査報告書を公表し、このうち 23 年 9 月に石川県で発生した引船転覆事故については、関係行政機関の長に対し、安全に対する総合的な管理体制を構築すること及び原因関係者に対し、引船の曳航作業の安全確保のための措置を講じ、その報告を求めることなどについて勧告を行うなど、船舶事故等に関連して 6 件の勧告・2 件の安全勧告を行い、4 件の意見を述べた。

⑤ H25 白書

運輸安全委員会は、近年、我が国商船隊のほとんどが外国人船員によって運航されていること、また、日本近海では外国船籍による事故が多発していることから、外国人船員を対象に平成 25 年 9 月から英語版船舶事故ハザードマップ（J-MARISIS）の運用を開始した（今後は、世界各地の船舶事故がわかるグローバル版の運用を開始する予定）。

事故調査等に関しては、23 件の航空事故等調査報告書を公表し、このうち 23 年 7 月に北海道で発生した基本計器飛行訓練中の航空機が山腹に衝突し、3 名が死亡、1 名が重傷を負った事故については、国土交通大臣に対し、原因関係者の安全管理体制を自律的かつ着実に運用できるまでの間、安全管理態勢の取組状況の実態を確実に把握するとともに指導を行う等の勧告を行うなど、航空事故等に関して 4 件の勧告・3 件の安全勧告を行った。

また、21 件の鉄道事故等調査報告書を公表し、このうち 23 年 5 月に北海道で発生した列車脱

線事故について、原因関係者に対し、踏面擦傷、剥離の長さの範囲が使用限度を超えたとして扱うべき車輪を使用することがないよう、車輪踏面の状況を把握するための適切な検査時期及び検査手法を確立し、その管理を徹底することの勧告を行うなど、鉄道事故等に関して 3 件の勧告を行った。

さらに、1、151 件の船舶事故等調査報告書を公表し、このうち 24 年 9 月に宮城県金華山沖で発生した衝突事故については、国土交通大臣及び水産庁長官に対し、漁船の船舶所有者等に対する AIS の有用性の一層の周知その他早期普及に必要な施策の検討、船舶事故ハザードマップ等から、船舶が航行する海域における漁船の操業状況の入手、活用について意見を述べるなど、船舶事故等に関連して 4 件の勧告を行い、2 件の意見を述べた。

⑥ H26 白書

運輸安全委員会では、平成 26 年 4 月から、海外で発生した船舶事故について、当委員会が調査した報告書（英語）に加え、外国（オーストラリア、米国、フランス、ニュージーランド、オランダ、カナダ及び英国）の船舶事故調査機関が公表した事故調査報告書を世界地図から探すことができる「船舶事故ハザードマップ・グローバル版」の運用を開始した。

事故調査等に関しては、25 件の航空事故等調査報告書を公表し、5 件の勧告・2 件の安全勧告を行った。このうち 25 年 1 月に、ボーイング式 787－8 型機のメインバッテリーが離陸上昇中に熱暴走を起こしたため、高松空港に緊急着陸して誘導路上で非常脱出を行った重大インシデントについて、米国連邦航空局に対し、リチウムイオンバッテリーの技術基準の見直し等を行うよう安全勧告を行った。

また、18 件の鉄道事故等調査報告書を公表した。このうち 24 年 4 月に北海道で発生した列車脱線事故の調査報告書を踏まえ、国土交通省は、コンテナ内の積荷の偏積を防止するための有効な方策を検討するための検討会を開催した。また、25 年 9 月に北海道で発生した列車脱線事故の調査報告書では、軌道の検査及び整備の確実な実施等の再発防止策を提言した。

さらに、1、079 件の船舶事故等調査報告書を公表し、6 件の安全勧告を行った。このうち 25 年 5 月に北海道で発生した 6 人死亡の火災事故について、船舶所有者等に対し、非常用脱出経路が火災発生場所によって制限されることなく確保するように努めるべきなど安全勧告を行うとともに、カンボジア当局に対し、本船と同様な船舶を運航する船舶管理会社及び船舶所有者を指導するように安全勧告を行った。

⑦ H27 白書

運輸安全委員会の調査対象となる事故等は、平成 27 年度中、航空 39 件、鉄道 14 件、船舶 893 件発生しており、事故等調査を行っている。

平成 27 年度に調査を終えた航空事故等について、30 件の調査報告書を公表した。主なものは、24 年 7 月に那覇空港で着陸進入に使用中の滑走路に別の離陸機が誤進入した重大インシデントについての調査報告書であり、27 年 5 月に公表した。

同様に鉄道事故等について、21 件の調査報告書を公表した。主なものは、24 年 9 月と 26 年 6 月に JR 北海道江差線で発生した貨物列車脱線事故についての調査報告書であり、27 年 12 月に公表した。また、この公表に合わせて、貨物列車走行の安全性向上に向けて、関係者が連携して検討を進めるよう国土交通大臣に対して意見の陳述を行った。

同様に船舶事故等について、974 件の調査報告書を公表した。主なものは、26 年 5 月に姫路港南方沖で油タンカー聖幸丸が爆発炎上し、乗組員 5 名が死傷した重大事故についての調査報告書であり、27 年 12 月に公表した。

運輸安全委員会は、誰でも、船舶事故等の多発地点や事故等調査結果をインターネット上の電子地図に重ね合わせて検索できる「船舶事故ハザードマップ」の機能を拡充し、スマートフォンやタブレット端末で現在地付近の情報を素早く検索できる「船舶事故ハザードマップ・モバイル版」を 27 年 6 月から運用開始した。

⑧ H28 白書

運輸安全委員会の調査対象となる事故等は、平成 28 年度中、航空 25 件、鉄道 32 件、船舶 763 件発生しており、原因究明と再発防止等を目的とした調査を行っている。

平成 28 年度に調査を終えた航空事故等については、27 年 4 月に広島空港で着陸進入中に航空保安施設に衝突し、乗客 26 名、乗務員 2 名が負傷した事故についての調査報告書を 28 年 11 月に公表するなど、30 件の調査報告書を公表した。

同様に鉄道事故等については、27 年 4 月に JR 東北線（山手線）で発生した電柱が線路上へ転倒した重大インシデントについての調査報告書を 28 年 7 月に公表するなど、21 件の調査報告書を公表した。

同様に船舶事故等については、26 年 12 月に浜田港西北西方沖で漁船第一源福丸が転覆沈没し、乗組員 4 名が死亡、1 名が行方不明となった事故についての調査報告書を 28 年 7 月に公表するなど、893 件の調査報告書を公表した。

運輸安全委員会は、船舶事故等の多発海域や事故等の調査結果をインターネット上で電子地図に表示し検索できる「船舶事故ハザードマップ」を 25 年から公開している。また 26 年には、国際的な船舶の安全航行に資するよう世界 11 か国の情報を加えた「船舶事故ハザードマップ・グローバル版」の運用を開始し、さらに 27 年には、スマートフォンやタブレット端末に対応した「船舶事故ハザードマップ・モバイル版」の運用を開始した。

⑨ H29 白書

運輸安全委員会の調査対象となる事故等は、平成 29 年度中、航空 31 件、鉄道 14 件、船舶 873 件発生しており、原因究明と再発防止等を目的とした調査を行っている。

29 年度に調査を終えた航空事故等については、27 年 7 月に調布市で小型機が住宅に墜落し、搭乗者 2 名と住民 1 名が死亡、搭乗者 3 名と住民 2 名が負傷した事故についての調査報告書を 29 年 7 月に公表するなど、31 件の調査報告書を公表した。

同様に鉄道事故等については、28 年 4 月の熊本地震に伴い発生した九州新幹線列車脱線事故についての調査報告書を 29 年 11 月に公表するなど、28 件の調査報告書を公表した。

同様に船舶事故等については、28 年 12 月に島根県松江市美保関灯台北方沖で漁船大福丸が転覆沈没し、乗組員 4 名が死亡、5 名が行方不明となった事故についての調査報告書を 29 年 11 月に公表するなど、966 件の調査報告書を公表した。

運輸安全委員会は、船舶事故等の多発海域や事故等の調査結果をインターネット上で電子地図に表示し検索できる「船舶事故ハザードマップ」をはじめ、国際的な船舶の安全航行に資するよう世界 11 か国の情報を加えた「船舶事故ハザードマップ・グローバル版」及びスマートフォン

やタブレット端末に対応した「船舶事故ハザードマップ・モバイル版」を公開している。

⑩ＲＩ白書

運輸安全委員会の調査対象となる事故等は、平成 30 年度中、航空 26 件、鉄道 14 件、船舶 914 件発生しており、原因究明と再発防止等を目的とした調査を行っている。

30 年度に調査を終えた航空事故等については、29 年 6 月に立山連峰で小型機が墜落し、搭乗者 4 名が死亡した事故についての調査報告書を 30 年 8 月に公表するなど、37 件の調査報告書を公表した。

鉄道事故等については、29 年 10 月に大阪府で橋脚の沈下及び傾斜に伴い発生した南海電気鉄道の列車脱線事故についての調査報告書を 31 年 1 月に公表し、国土交通大臣に意見を述べるなど、12 件の調査報告書を公表した。

船舶事故等については、30 年 9 月に大阪府泉州港で錨泊中の油タンカーが走錨し、関西国際空港連絡橋に衝突した事故についての調査報告書を 31 年 4 月に公表するなど、864 件の調査報告書のほか、30 年 9 月及び 10 月の台風接近・通過時に、大阪湾及び東京湾で錨泊し事故に至らなかった船舶へのアンケート回答や動静を分析した「非常に強い台風時の走錨による事故防止対策」を公表した。

運輸安全委員会は、船舶事故等の多発海域や事故等の調査結果をインターネット上で電子地図に表示し検索できる「船舶事故ハザードマップ」をはじめ、国際的な船舶の安全航行に資するよう世界 11 か国の情報を加えた「船舶事故ハザードマップ・グローバル版」及びスマートフォンやタブレット端末に対応した「船舶事故ハザードマップ・モバイル版」を公開している。また、船舶の安全航行に活用できるよう事故発生場所の位置情報等をデータ形式で提供している。

１．２．５ 被害者支援

※道路交通分野における被害者支援は「自動車事故被害者の救済（自賠責法改正）」を参照

（１） 公共交通における事故による被害者・家族等への支援（H22～R1 白書）

公共交通における事故による被害者・家族等に対する心のケア等のサポートについては、犯罪被害者等基本法（平成 16 年法律第 161 号）の制定等もあり、被害者・家族等から国としての対応の必要性が指摘されてきたところであり、平成 20 年通常国会における国土交通省設置法等の一部を改正する法律案に対する附帯決議等においても、その重要性にかんがみ検討するよう求められたところである。これらを踏まえ、21 年度からご遺族代表、有識者等からなる検討会を開催し、国の役割を明確にするとともに、コーディネーターとしての国土交通省の活動のあり方等について検討を行った。

この取りまとめを受けて、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、平成 24 年 4 月に公共交通事故被害者支援室を設置した。同支援室では、①公共交通事故が発生した場合の情報提供のための窓口機能、②被害者等が事故発生後から再び平穏な生活を営むことができるまでの中長期にわたるコーディネーション機能等を担うこととしている。

25 年度においては、重大な公共交通事故発生時に、被害者の搬送先病院等における支援活動及び相談窓口の周知活動を実施した。また、平時においては、支援に当たる職員に対する教育訓練の実施、外部の関係機関とのネットワークの構築、公共交通事業者による被害者等支援計画の策定促進等を行った。今後も、関係者からの助言により、同支援室の機能を充実させ、公共交通事故の被害者等への支援の取組みを着実に進めていくこととしている。

26 年度においても、公共交通事故発生時に、被害者等へ相談窓口を周知するとともに被害者等からの相談に対応した。また、平時においても、支援に当たる職員に対する教育訓練の実施、外部の関係機関とのネットワークの構築、公共交通事業者による被害者等支援計画の策定の働きかけ等を行った。

27 年度においても、公共交通事故発生時に、被害者等へ相談窓口を周知するとともに被害者等からの相談に対応した。また、平時においても、支援に当たる職員に対する教育訓練の実施、外部の関係機関とのネットワークの構築、公共交通事故被害者等支援フォーラムの開催、公共交通事業者による被害者等支援計画の策定の働きかけ等を行った。

今後も、関係者からの助言等により、同支援室の機能を充実させ、公共交通事故の被害者等への支援の取組みを着実に進めていくこととしている。

28 年度においても、公共交通事故発生時に、被害者等へ相談窓口を周知するとともに被害者等からの相談に対応するとともに平時には、支援に当たる職員に対する教育訓練の実施、外部の関係機関とのネットワークの構築、公共交通事故被害者等支援フォーラムの開催、公共交通事業者による被害者等支援計画の策定の働きかけ等を行った。

また、28 年 1 月に発生した軽井沢スキーバス事故については、本省の相談窓口を 24 時間化するとともに、関東運輸局、北陸信越運輸局に地方相談窓口を設置し、被害者等からの相談等に対応したほか、再発防止に向けた対策の説明及び意見を聴取する会合を開催する等の対応を実施した。

29 年度においても、公共交通事故発生時に、被害者等へ相談窓口を周知するとともに被害者等からの相談を聞き取って適切な機関を紹介し、平時には、支援に当たる職員に対する教育訓練

の実施、外部の関係機関とのネットワークの構築、公共交通事故被害者等支援フォーラムの開催、公共交通事業者による被害者等支援計画の策定の働きかけ等を行った。

28 年 1 月に発生した軽井沢スキーバス事故においては、被害者等を対象とした再発防止に向けた対策の説明及び意見の聴取のための会合を開催するとともに、継続的に遺族会との意見交換会を開催するなどの対応を実施した。

30 年度においても、公共交通事故発生時に、被害者等へ相談窓口を周知するとともに被害者等からの相談を聞き取って適切な機関を紹介し、平時には、支援に当たる職員に対する教育訓練の実施、外部の関係機関とのネットワークの構築、公共交通事故被害者等支援フォーラムの開催、公共交通事業者による被害者等支援計画の策定の働きかけ等を行った。

28 年 1 月に発生した軽井沢スキーバス事故について、継続的に遺族会との意見交換会を開催するなどの対応を実施した。

１．２．６ 消費者安全法に基づく対応

（１） 交通バリア法の施行（H12）

平成 12 年には、交通バリアフリー法が施行された。我が国では、他に例を見ない急速な高齢化が進んでおり、２０１５年には国民の４人に１人が６５歳以上の高齢者となる本格的な高 齢社会を迎える。また、約３００万人の障害者が障害を持たない人と同じように社会に参加できる「ノーマライゼーション」の考え方 も広まってきている。

こうした状況を踏まえ、平成１２年５月１７日、高齢者、身体障害者等の公共交通機関を利用した移動の利便性及び安全性の向上を促進することを目的とする「高齢者、身体障害者等の公共交通機関を利用した移動の円滑化の促進に関する法律」が公布された。同法では、旅客施設の新設・大改良及び車両等の新規導入に際しての移動円滑化基準への適合を義務づけており、既設の旅客施設・車両等についても移動円滑化基準に適合させるよう努めなければならないこととされている。また、市町村が、運輸大臣等の主務大臣の定める基本方針に基づき、一定の旅客施設を中心とした地区において旅客施設、道路等のバリアフリー化を重点的・一体的に推進するため基本構想を作成することができることとされている。公共交通事業者、道路管理者及び都道府県公安委員会は、基本構想に即して具体的な事業計画を作成し、バリアフリー化のための事業を実施することとなる。

同法は、１２年１１月１５日から施行され、高齢者、身体障害者はもとより、全ての人にとって、公共交通機関がさらに利用しやすくなることが期待される。

（２） 消費者安全法の交付

消費者安全法が、平成 21 年６月５日に公布された。消費者の生命や身体を脅かす消費者事故の再発や被害の拡大を防止するためには、「誰が悪かったのか」を追及するだけではなく、「なぜ起きてしまったのか」という観点から、事故の発生原因や被害の原因を科学的に究明し、得られた知見を再発･拡大防止のための対策につなげることが必要となる。事故情報の集約については、2009 年の消費者庁設置に伴って施行された消費者安全法により、消費者事故情報を消費者庁に一元化する仕組みができたが、集約した情報を元に事故の原因究明を行い、再発・拡大防止を図るための知見を得る事故調査の仕組みの構築は発足後の検討課題とされた。このため、2012 年８月の消費者安全法改正により、消費者事故についての公正・中立な調査機関として、同年 10 月１日に消費者安全調査委員会が消費者庁に設置された。

国土交通省では、自動車のリコールの迅速かつ着実な実施のため、自動車メーカー等及びユーザーからの情報収集に努め、自動車メーカー等のリコール業務について監査等の際に確認・指導するとともに、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った。

２． 分野毎の安全対策

２．１ 鉄道分野

２．１．１ 鉄道事故の趨勢

（１） 事故件数

昭和後期から平成期の鉄軌道運転事故件数と死者・負傷者数は以下のとおりとなっている。

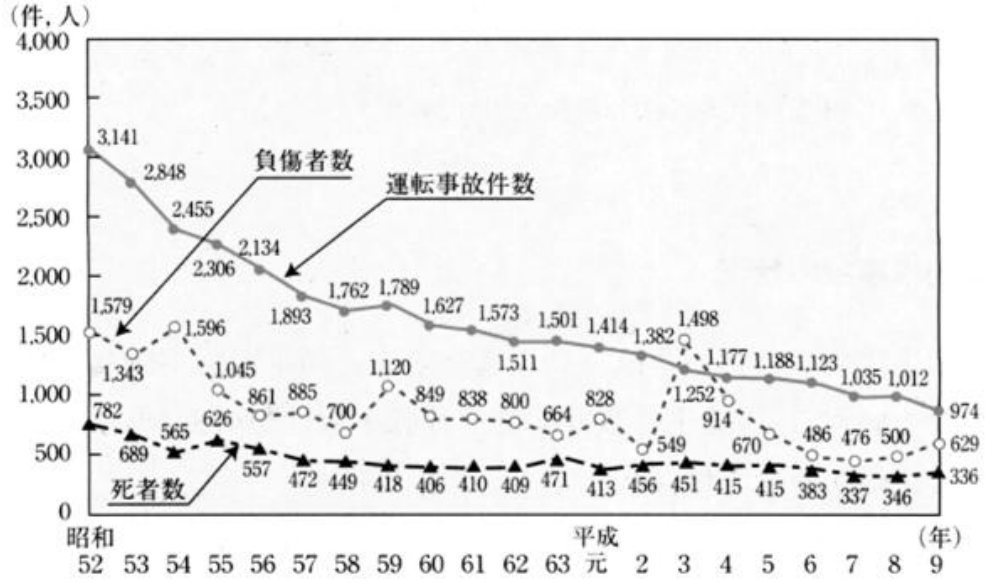


図 8-16 鉄軌道運転事故の件数と死傷者数の推移

出典：平成１０年度交通安全白書

https://www8.cao.go.jp/koutu/taisaku/h10-hakusho/haku9800.html

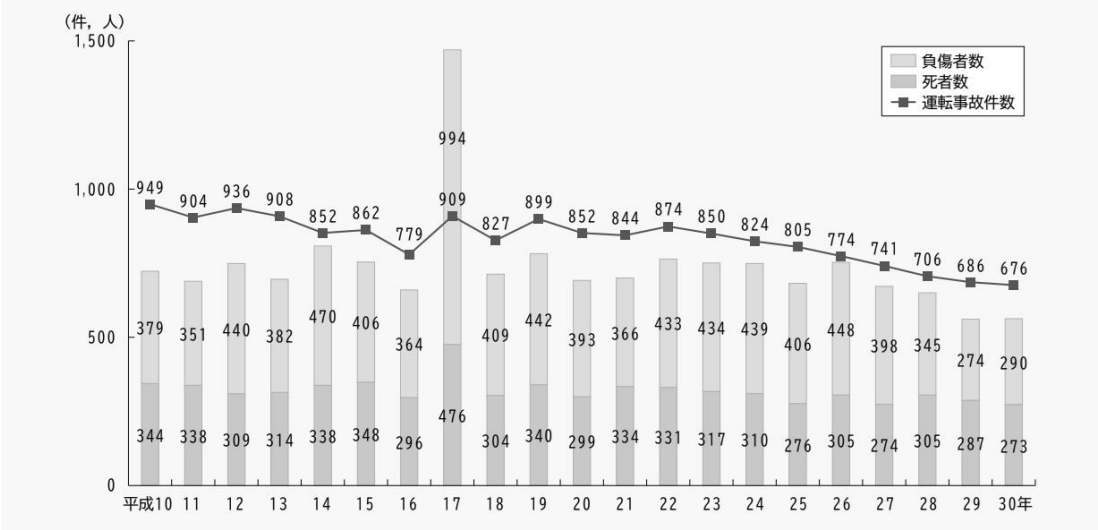


図 8-17 運転事故の件数と死傷者数の推移

出典：令和元年版交通安全白書

https://www8.cao.go.jp/koutu/taisaku/r01kou_haku/zenbun/genkyo/feature/feature_01.html

①H1 白書

交通事故の概況〔２－９－１表〕

鉄軌道交通事故のうち運転事故による死者数は、昭和 63 年には 471 人と前年に比べ 62 人（15.2%）増加したが、踏切事故については、死者数は 216 人と前年とほぼ同数であったものの、負傷者は 320 人と前年に比べ 232 人（30.1%）と大巾に減少した。

②H3 白書

１　交通事故の概況

鉄軌道交通事故のうち運転事故による死者数は、２年には 456 人と元年に比べ 43 人（10.4%）増加し、踏切事故についても、死者数は 224 人と元年に比べ 48 人（27.3%）増加した。

③H8 白書

鉄軌道交通事故は長期にわたって減少傾向にある（７年の死者数３３７人)。

④H13 白書

鉄道運転事故、死者数、負傷者数は、安全対策を着実に実施してきた結果、長期的に減少傾向が続いている。しかし、運転阻害事故(注) については、長期的に増加傾向を示しており、10 年間で約 1.5 倍となっている。

また、鉄道事故は、12 年 3月の営団日比谷線脱線衝突事故のように、いったん事故が発生すると多大な被害が生じるおそれがあり、社会的にも影響の大きなものである。

⑤H18 白書

２　鉄軌道交通における安全対策

鉄軌道交通における運転事故件数は、踏切事故防止対策の推進、自動列車停止装置（ATS）の保安設備の整備・改良等安全対策を着実に実施してきた結果、長期的に減少傾向が続いている。死傷者数は、長期的には減少傾向が続いていたが、平成 17 年度は、４月に発生した JR 西日本福知山線列車脱線事故等の影響により大幅な増加となった。鉄軌道交通における事故は、被害が甚大となったり、利用者の利便に重大な支障をもたらすことがあるため、輸送の安全の確保に関する取組みの一層の推進が必要である。

２．１．２ 鉄道交通環境の整備

（１） 鉄道における安全対策（H1～５白書）

a. 平成当初の安全対策

平成元年当時、新幹線は 39 年の開業以来、乗客の事故は皆無という高い安全性を誇っていたが、これは完全立体交差、列車集中制御装置(CTC)等の採用に負うところが大きい。他方在来型鉄道においては、昭和 37 年に三河島事故、41 年に大手民鉄列車事故が連続して発生し、これらを契機として、自動列車停止装置(ATS)が国鉄の全線区及び民鉄の主要線区に設置され、安全性が飛躍的に向上した。

鉄軌道における事故は長期減少傾向にあるが、安全性を一層高めるため、①施設面では、自動信号化、ＡＴＳ（自動列車停止装置）の設置・改良、ＣＴＣ（列車集中制御装置）化、軌道強化、列車無線設備の整備等による鉄軌道施設の整備、②車両面では、コンピューターの利用等新しい技術を取り入れた検査方法の導入による車両の安全性の確保、③運転面では、乗務員等に対する教育訓練の充実、厳正な服務と適正な運行管理の徹底等による安全連行対策を実施している。

このような中で、昭和 63 年 12 月のＪＲ東日本中央線東中野駅列車衝突事故等の事故が発生した。運輸省としては、このような事故の発生を受けて、ＪＲ各社に対し、安全の確保に万全を期するよう厳しく指導するとともに、運輸省とＪＲ各社の安全担当責任者で構成する鉄道保安連絡会議を定期的に開催することとし、安全対策に関する情報交換等を行い、安全対策の推進に努めている。

なお、ＪＲ各社においては、このような事故を契機に、高機能の自動列車停止装置（ＡＴＳ－Ｐ等）の導入の促進等により一層の安全確保に努めるとともに、安全対策の着実な推進を図るため、種々の検討を行っている。

b. 信楽高原鐵道事故とその対応について

３年５月 14 日、 信楽高原鐵道において、死傷者 656 名（死者 42 名、負傷者 614 名）に及ぶ大規模な列車事故が発生した。

運輸省としては、事故の発生後直ちに運輸大臣を本部長とする信楽高原鐵道事故対策本部を設置し、全国の単線の路線を有する鉄道事業者に対する緊急自主総点検の実施等、事故後の対応に努めてきたところである。

事故の発生原因の調査については、運転取扱いや信号保安システムに関し、保安監査を始めとする現地調査の実施や関係資料の分析等により進めている。また、事故原因究明、再発防止に資するとともに、信号保安システムに関する信頼性を確認するために、学識経験者等からなる「信楽高原鐵道の信号保安システムに関する調査検討会」において検討している。

また、緊急自主総点検等の結果については、全体として特段の問題は見受けられなかったが、異常時の運転取扱いに関する具体的な作業手順マニュアルの整備、係員の教育訓練の計画的な実施及び乗り入れ事業者との異状時に関する合同訓練等の実施について、一層の徹底を図り、同種事故の再発防止に資するよう指導している。

c. 鉄道輸送の安全対策の現状（H4～7 白書）

我が国における鉄道運転事故の件数及び死傷者数は、列車運転の高速化・高密度化が進むなか

でも、安全対策を着実に実施してきた結果、長期的に減少する傾向がある。しかしながら、列車運転の高速化等に伴い事故は大型化する傾向にあり、多数の死傷者を生ずる事故が依然として発生している。また、人的な被害は伴わないものの、空港アクセス鉄道を始め鉄道輸送の一層の定時性が求められるなかで、車両故障等による列車の遅延が多数発生している。

このような厳しい状況を踏まえ、運輸省は、鉄道輸送を安全で安定した信頼されるものとするため以下のとおりの諸施策を講じている。

(1) 踏切事故の防止

踏切事故の件数及び死傷者数は、踏切遮断機・踏切警報機の整備等の安全対策を着実に実施してきた結果、長期的に見ると大幅に減少しているが、一度発生した場合には多数の死傷者を生じるおそれがあり、また、依然として鉄道運転事故の過半数を占めていることから、踏切事故防止は鉄道の安全確保に極めて重要である。このため、踏切保安設備整備費補助金等により、踏切道の改良を引き続き推進するとともに、５年度には踏切道の視認性向上のための調査・研究を実施するなど、踏切道における安全確保に向けて諸対策を積極的に推進している。

(2) 列車衝突事故等の防止

列車衝突事故等を防止するために、運転士がブレーキ操作を怠った場合に列車事故を非常停止させる自動列車停止装置（ＡＴＳ）等の整備・改良、列車無線の整備等を長期的に実施してきた結果、鉄道運転事故の大幅な減少を達成したが、さらに安全性を向上するため、引き続き運転保安設備等の整備を推進する。

(3) 鉄道係員の取扱いに起因する事故の防止

鉄道係員の取扱いに起因する事故を防止するために、鉄道係員安全対策教育指導費補助金により、異常時対応等に関する教育・指導の充実を図っている。また、動力車操縦者の資質向上により鉄道の安全確保を図るため、動力車操縦者運転免許試験を実施するとともに、指定動力車操縦者養成所の適切な運営を指導している。

(4) 車両故障の防止

列車遅延の最大の原因である車両故障を防止するため、車両故障をテーマとした鉄道保安連絡会議を開催し、故障の分析を行うとともに、故障に関する情報の普遍化を図った。また、車両の保守について、新技術を取り入れた検査・修繕機器の導入等による車両検査体制の改善、検修担当者に対する教育訓練の一層の充実を図るように指導している。

(5) 事故の原因究明と再発防止

鉄道事故が発生した際には、適正かつ迅速な原因究明について事業者を指導している。これらの調査結果については、必要な情報の事業者等への普遍化と行政施策への反映とにより、同種事故の再発防止に活用している。さらに、情報公開の観点から、調査途中においても可能な限り中間報告を行っている。５年 10 月に発生した大阪市の新交通システムの事故についても、運輸省は、自ら原因究明にあたり、同年 11 月に中間報告するとともに、運行再会に際し特別保安監査を実施した。

d. 鉄軌道の安全な運行の確保（H９、10 白書）

① 鉄道事故等の現況

９年度においては、東海道線、弘南線、中央線において、多数の負傷者を生じる列車衝突事故が発生した。運輸省は、これらの事故について早期の原因究明を図るため事故後直ちに担当官を

現地に派遣する等により事故の調査を行った。これらの事故はいずれも担当職員による基本的な取扱いが行われなかったことに起因しており、ひとつ間違えばさらに甚大な被害を生じるおそれがあったことから、運輸大臣より直接全鉄軌道事業者の代表者に対し、担当職員による基本的動作の励行の徹底についての緊急指示を行った。さらに、これを受け運輸省と JR 各社等で構成する「鉄道保安連絡会議」を開催し、運輸大臣の緊急指示に対する各社の取り組み状況について検討を行ったほか、年末年始の輸送等に関する安全総点検の機会に、その実施状況について現地調査を行い同種事故の再発防止に向けて更なる指導の強化を図った。

また、鉄道係員の作業時における事故及び降雪や大雨等自然災害による輸送障害等も相次いだことに鑑み、作業時における事故については、建設工事・保守作業等における安全確保と安全対策の徹底を図るべく、また、輸送障害等については安全確保を前提としつつ、利用者への影響を最小限に抑えるべく、鉄道事業者に対し文書による指導を行うとともに、関係者による会議を開催するなど、再発防止に向けて、きめ細かな指導を行った。

平成 11 年 6 月 27 日の山陽新幹線福岡トンネル及び 10 月 9 日の北九州トンネルにおけるコンクリート剥落事故等を踏まえ、「トンネル安全問題検討会」を開催し、事故原因の究明を行うとともに、トンネルの中長期的な保守・管理のあり方について検討し、早急にとりまとめることとしている。同時に JR 西日本に対しては、山陽新幹線の安全総点検を指示するとともに、徹底した安全対策の確立を指導している。

② 鉄道事故等の防止に向けた施策

運転事故は、列車の高速化等に伴い一旦事故が発生すると多大な被害が生じるおそれがあることから、①鉄道係員の教育・訓練等の充実、②動力車操縦者運転免許制度による運転士の資質の向上、③移動制約者の安全に配慮した施設及び車両の整備、④線路防護施設の整備、⑤高速化・高密度化に対応した ATS、列車無線等の整備、⑥老朽車両の更新、新しい検査方法の導入等の対策、⑦鉄道事業者に対し保安監査等を実施し指導を行うなどの施策を講じている。また、事故再発防止については、「鉄道保安連絡会議」の場等において事故防止に関する情報交換・検討を行っている。

特に、平成 11 年 2 月に JR 東日本において、5 人の鉄道作業員が死傷した触車事故が発生した際には、当該事業者に対して警告を行うとともに、作業時における触車事故防止を議題とした「鉄道保安連絡会議」を開催した。

なお、特大事故、特異な事故が発生した場合には運輸省が直ちに「事故調査検討会」を立ち上げ、事故原因調査等を開始する体制をとることとし、また、運輸技術審議会鉄道部会の下に「事故分析小委員会」を設置し、運転事故全般、列車の運休・大幅な遅延等について発生状況・傾向分析を行い、事故等の未然防止に有効な対策の検討を行うこととしている。

e. 鉄道の安全を支える安全技術（H12 白書）

① 都市間・国際高速交通を支える安全技術

わが国の都市間交通において大きな役割を果たしている新幹線では、これまでも様々な安全性向上技術が開発され導入されてきた。特に、高度な情報通信技術を活用した運行管理システムは安全性のみならず列車の円滑な運行にも寄与してきている。新幹線運転管理システム「COMTRAC」においては、運行中の全列車の常時監視や遅延時の運転整理作業補助などが行われており、さらに設備管理や車両管理も包括的に行う新幹線総合システムである「COSMOS」といったシステム

が開発され、導入されている。

また、青函トンネル及び本州四国連絡橋の開通により、離島を除く国内のすべての地域が陸上交通で結ばれた。青函トンネルの整備は、高精度の測量・トンネル掘削等の当時の最先端技術により可能となったものであり、また、本四連絡橋についても、厳しい自然条件を克服するための設計、施工法や橋脚に係る海中基礎工事に関する技術等の最先端技術をとり入れることにより整備が可能となっており、様々な技術革新の結集と言うことができる。

② 地域交通を支える安全技術

厳しい通勤・通学時の混雑緩和を図るために過密なダイヤで運行する都市鉄道の分野では、施設面で自動列車停止装置 ATS や、ATS に加えて速度調節機能を持つ自動列車制御装置 ATC が導入されている。現在では速度照査形自動列車停止装置（ATS-P 形）やデジタル ATC といった発展形が開発され、また列車集中制御（CTC）等が導入されるなど、さらなる安全性向上が図られている。

f. 運輸技術審議会第２３号答申「今後の鉄道技術行政のあり方について」

鉄道を取り巻く経済社会環境が大きく変化し、また鉄道システムを支える様々な技術分野で技術革新が進展していることから、鉄道技術行政は、このような変化に適切に対応するとともに、より一層の安全性の向上に資することが求められている。こうした状況を踏まえ、９年１２月、運輸省は運輸技術審議会に対し「今後の鉄道技術行政のあり方について」諮問を行い、１０年１１月に答申が出された。

この答申においては、安全の確保を第一の目的とし、利便の確保等国民からの要請を的確に把握し、これらに効果的に応えることを前提に、鉄道事業者の自主性及び主体的判断を尊重するという考えを基本とし、主として次のような方針が示された。

（１）　国が定める技術基準について、規格・仕様を規定する仕様規定から、備えるべき性能を規定する性能規定とする。

（２）個々の施設等に対する事前規制は、鉄道事業者がその事業内容に対応した十分な技術力を備えているか否かに応じ最小限とする。

（３）　事前規制の緩和を踏まえ、監査等による事後チェックを充実する。

（４）　事故等の原因究明及び再発防止のため、国による事故等の調査・分析を充実する。

（５）　鉄道の安全性・利便性等に関する情報公開を推進する。

運輸省では、この答申を踏まえ、必要な制度改正等を進めており、「鉄道事業法の一部を改正する法律」（１１年５月公布、１２年３月施行）では、一定の技術力を有することについて運輸大臣の認定を受けた鉄道事業者は、工事施行の認可をはじめとする認可申請等に際し、大幅に簡略化された手続によることができる制度（認定鉄道事業者制度）が設けられた。

また、運輸省では、事故調査検討会による鉄道事故の調査体制を整備したところであるが、１２年３月に営団日比谷線中目黒駅構内において発生した列車脱線衝突事故において初めての活動がなされ、所要の成果を上げつつあるところである。

１２年７月３１日には、事故調査検討会から、今後の鉄道事故調査をさらに確固たるものとするため、「鉄道事故調査に関する意見」が提出され、これを受け、１２年８月４日に運輸技術審議会鉄道部会において、常設・専門の事故調査組織を設けること等を内容とする「鉄道事故調

査に関する提言」が取りまとめられた。運輸省では、この提言をうけ、鉄道事故調査体制の整備を進めていくこととしている。

g. 鉄軌道の安全な運行の確保（H14～16 白書）

鉄道事業者に対して、施設・車両の維持管理や運転取扱いの状況等に関する保安監査を実施するとともに、運転士の資格制度の運用や施設等の改善のための支援等を行っている。

また、地方中小鉄道の安全輸送を確保するため、平成 14 年度においては、ATS(自動列車停止装置)未設置路線における ATS の緊急整備や、トンネルや橋梁等の鉄道施設等の現状を安全性の観点から総点検し評価する事業に係る支援策の拡充を図った。

なお、13 年 10 月 1 日からは、「航空・鉄道事故調査委員会」により重大な事故等の原因究明を行うとともに、従来の運転事故報告に加えて、事故の兆候と考えられるインシデント報告を新たに求め、それらを調査分析することにより、事故の未然防止に向けて取り組んでいる。

また、施設等の改善のための支援として、平成 14 年～15 年度に実施した安全性緊急評価事業の結果を踏まえ、鉄道事業者が策定する保全整備計画に基づき計画的に施設等を整備する緊急保全整備事業、中長期整備事業及び安全対策教育指導に対する補助を行っている。

また、平成 15 年 2 月に韓国で発生した地下鉄事故を踏まえ、地下駅の利用者の安全を確保するため、「地下鉄道の火災対策基準」を満たしていない地下駅(約 4 割)については平成 20 年度末までに所要の火災対策施設の整備を義務付けるとともに、その整備費用の一部を支援する地下駅火災対策施設整備事業を創設し、火災対策の促進を図っている。さらに、「地下鉄道の火災対策検討会」の検討結果を踏まえ、通常火災に加え、大火源火災(ガソリンによる放火)をも想定した排煙設備の設置や車両用材料の燃焼試験の追加等を内容とする火災対策基準の改正を行った。

h. 主な事故に対する再発防止策（H14～H17 白書）

ア) 平成 14 年発生の事故

平成 14 年 2 月 22 日、JR 九州鹿児島線海老津駅～教育大前駅間で、異音を感知し点検のため停車していた先行列車に、無閉そく運転中の後続列車が追突し、134 名が負傷する重大な事故が発生した。

後続列車は停車列車の手前の閉そく信号機(停止信号)で一旦停止した後、無閉そく運転(速度 15km/h 以下)を開始したが、停車列車の先の閉そく信号機(進行信号)の情報を中継する信号機を見て加速したため、衝突に至ったものである。

この事故を受け、全国の鉄道事業者に対し、無閉そく運転を行う場合の一層の安全向上策を講ずるよう指導を行った結果、現在では、無閉そく運転中の速度超過を防止できる機能を持つ ATS 等を備えていない事業者は全て「線区内の列車の運行状況を把握する運転指令の指示を受け、運行を開始する」方式に移行した。

なお、この事故の詳細な原因等については、航空・鉄道事故調査委員会が調査を行っている。

イ) 平成 15 年発生の事故

平成 15 年 2 月、韓国大邱地下鉄一号線中央路駅構内で、男性がガソリンを車内に撒いて放火、当該列車及び対向列車が全焼し、192 名が死亡、148 名が負傷する重大な事故が発生した。

我が国においては、この事故を受け、全国の地下駅を有する鉄軌道事業者に対し、駅における不審者に対する注意の徹底、火災対策設備及び異常発生時の対応マニュアルの点検及び地下鉄道

の火災対策の一層の整備を指導するとともに、避難訓練を実施するよう指導を行った。

また、全国の地下駅における火災対策設備の現況を調査した結果、約４割の地下駅が火災対策基準に一部適合していなかったことから、これらの地下駅においては、所要の火災対策施設を平成16年度より５ヵ年間で整備させるとともに整備費用の一部を助成することとしている。

なお、韓国大邱地下鉄の火災対策の実態を踏まえ「地下鉄道の火災対策検討会」を設置し、我が国の地下鉄道の火災対策基準について検討を進めている。

ウ) 平成16年発生の災害被害

10月９日には、台風第22号が静岡県伊豆半島に上陸した。この台風と前線の影響により、東海地方から関東地方南部にかけての各地で、総雨量300mmから400mmに達する大雨となった。東京都千代田区大手町では最大時間雨量69mmの激しい雨を観測し、地下鉄の駅が浸水したほか、横浜市でも駅周辺を流れる帷子(かたびら)川が氾濫し地下街が浸水するなど、広い範囲で浸水被害が発生した。この台風により、死者・行方不明者９名、床上浸水１、561棟、床下浸水５、485棟等の被害が発生した。

エ) 平成17年発生の事故

平成17年に鉄道分野では、土佐くろしお鉄道列車脱線事故(3月)、JR西日本福知山線列車脱線事故(4月)、JR東日本羽越線列車脱線事故(12月)と、乗客・乗務員に死者が生じる事故が発生した。

i) JR西日本福知山線列車脱線事故

平成17年４月25日、JR西日本福知山線尼崎駅～塚口駅間で列車が脱線し、107名が死亡、549名が負傷するという、近年例を見ない極めて重大な事故が発生した。

国土交通省は、JR西日本に対し４月28日に「安全性向上計画」の策定を指示、５月31日の同計画提出後、取組状況等を確認するための保安監査を実施し、11月15日に同計画の着実な実施に向けた勧告を行った。一方、JR、大手民鉄及び公営事業者に対しては、５月６日に列車ダイヤ、自動列車停止装置(ATS)等鉄道施設及び車両に係る総点検の実施を指示した。

また、この事故を契機に、急曲線における速度超過防止用ATS等の緊急整備、運転士の資質向上の検討、技術基準の見直し等法令改正も含めた鉄道輸送の安全性向上策を推進していくこととしている。

一方、航空・鉄道事故調査委員会では、委員、鉄道事故調査官を現地に派遣するなどして調査にあたり、再発防止対策等の検討が早急に必要であると考えられることから、９月６日に調査の経過報告を行うとともに、ATS等の機能向上、事故発生時における列車防護の確実な実行、列車走行状況等を記録する装置の設置と活用、速度計等の精度確保について国土交通大臣に対して建議を行った。現在は事故原因等についての最終的な結論を得るため、引き続き調査を進めている。

ii) JR東日本羽越線列車脱線事故

平成17年12月25日、JR東日本羽越線砂越(さごし)駅～北余目(きたあまるめ)駅間において列車が脱線し、５名が死亡、32名が負傷する事故が発生した。

これを受け、国土交通省は、翌26日に全国の鉄軌道事業者に対し、鉄道輸送の安全確保及び風速計に係る緊急総点検の実施を指示した。また、同事故の重大性にかんがみ、鉄道強風対策協議会を開催し、鉄道における気象観測、運転規制、防風対策のあり方等、強風対策についてソフ

ト・ハードの両面から検討を進めている。

一方、航空・鉄道事故調査委員会は、委員、鉄道事故調査官を現地に派遣するなど、現在事故原因等について調査を進めている。

iii） 土佐くろしお鉄道列車脱線事故

平成 17 年 3 月 2 日、土佐くろしお鉄道宿毛(すくも)線宿毛駅構内において、特急列車が駅到着の際、減速せず車止めを乗り越え、駅舎の壁に衝突、前 2 両が脱線し、運転士が死亡、乗客 9 名及び車掌が負傷した。

これを受け、国土交通省では翌 3 日に、駅の終端防護用設備や終端駅における運転取扱い等について緊急に再点検を行い一層の安全確保を図るよう、全国の鉄軌道事業者に指示するとともに、3 月 29 日には、緊急に取り組むべき高速度で走行する線区の終端駅における行き止まり線の終端防護用 ATS の機能向上等を指示した。

一方、航空・鉄道事故調査委員会は、委員、鉄道事故調査官を現地に派遣するなど、現在事故原因等について調査を進めている。

iv） 東武鉄道伊勢崎線竹ノ塚駅構内踏切事故

平成 17 年 3 月 15 日、東武鉄道伊勢崎線竹ノ塚駅構内の第 37 号踏切において、列車が接近中に踏切保安係が踏切遮断機を操作したため、踏切道内に立ち入った通行者が列車と衝突し、通行者 2 名が死亡、2 名が負傷した。

これを受け国土交通省では、第 1 種手動踏切(注 1)を有する鉄軌道事業者に対し、踏切保安係による踏切遮断機の確実な操作について徹底を図るよう指導を行った。

このようなピーク時 1 時間当たりの遮断時間が 40 分以上のいわゆる「開かずの踏切」における死傷事故等を踏まえ、国土交通省では「開かずの踏切」等緊急的に対策が必要な踏切約 2、100 箇所について、踏切対策のスピードアップを図っていくこととしている。

v） 交通の集中下における事故・トラブル

平成 17 年 7 月 23 日に発生した千葉県北西部を震源とする地震では、首都圏の多くの鉄道の運行が停止し、点検のために運転再開までに長時間を要したため、JR 東日本で約 44 万人、東京メトロで約 93 万 4 千人に影響が及んだとされている。

さらに、平成 17 年 11 月 7 日には、JR 東日本山手線内回りの有楽町駅～東京駅間で、架線を張っている装置の一部が破損し、おもりが外れたことにより架線が垂れ下がった。この輸送障害により、最大約 5 時間にわたり山手線と京浜東北線の運転が一時ストップし、56 本が運休、80 本に最大 4 時間を超える遅れが出て、約 17 万人に影響が及んだ。

これらの事例のように、交通の集中している都市部の鉄道や空港においていったん事故、輸送障害等が発生し、運行(航)再開までに時間を要した場合は、多くの利用者に影響を及ぼすこととなる。

さらに、現在交通機関の多くの機能が情報システムに依存するようになってきており、サイバー攻撃等の意図的要因、人為的ミス等の非意図的要因、さらには地震等の自然災害等により IT の機能不全が発生し、サービスの停止や機能の低下が起きる危険性が大きくなっている。このような IT 障害が交通ネットワークの中核である都市部の交通機関において発生した場合、社会経済に与える影響は特に大きくなると考えられるため、これらへの対応もますます重要となってきている。

i. 鉄軌道交通における安全対策（H17～R1 白書）

鉄道運転事故件数及び死傷者数は、踏切事故防止対策の推進、自動列車停止装置(ATS)等の保安設備の整備・改良等安全対策を着実に実施してきた結果、長期的に減少傾向が続いている。しかしながら、平成 17 年 4 月には JR 西日本福知山線において、死者 107 名、負傷者 549 名という甚大な被害をもたらし、社会的にも大きな影響を与えた列車脱線事故が発生したことから、安全対策の一層の推進が必要である。

(1)鉄軌道の安全の確保

鉄道事業者に対し、施設・車両の維持管理や運転取扱いの状況等に関する保安監査を実施するとともに、鉄道事故が発生した場合は、規則に基づく報告を求め、それらの調査分析を進めることにより事故の防止を図っている。

また、平成 15 年 2 月に韓国で発生した地下鉄事故を踏まえ、地下駅の利用者の安全を確保するため、「地下鉄道の火災対策基準」を満たしていない地下駅については 20 年度末までに所要の火災対策施設の整備を義務付けるとともに、その整備費用の一部を支援する地下駅火災対策施設整備事業により、火災対策の促進を図っている。

さらに、平成 16 年新潟県中越地震により、走行中の新幹線が脱線したことを踏まえ、新幹線を運行している JR 各社等からなる「新幹線脱線対策協議会」を設置し、脱線防止対策、被害軽減対策、鉄道構造物の耐震対策等について施設面・車両面から検討を行っている。これを踏まえ、活断層と交差しており耐震対策が必要なトンネルについては 19 年度までに耐震補強を実施し、中間部付近が拘束されている高架橋柱については 18 年度までに、その他の高架橋柱についてはおおむね 19 年度までに耐震補強を完了することとしている。

JR 西日本福知山線列車脱線事故等を受け、急曲線等に対して ATS 等の速度制限装置の設置の義務化等を新たに盛り込んだ「鉄道に関する技術上の基準を定める省令」等の一部改正を行い、平成 18 年 7 月に施行した。また、「運輸安全一括法」の施行により、鉄軌道事業者においては、安全統括管理者に加え「運転管理者」の選任・届出等が義務付けられることとなった。また、航空・鉄道事故調査委員会からの建議を受け、19 年 9 月には、鉄軌道事業者に対し、インシデント（事故のおそれがある事態）等の把握及び活用方法の改善、列車無線による交信の制限等の指導を行った。

平成 17 年 12 月に発生した JR 東日本羽越本線列車脱線事故を受け、全国の鉄軌道事業者に対して、風速計の緊急総点検の実施及びその結果を踏まえた当面の強風対策の実施を指示した。その上で、鉄道における気象観測、運転規制、防風対策のあり方等、強風対策についてソフト・ハードの両面からの検討を進めており、18 年 9 月には中間取りまとめを行い、風速計を新たに 370 箇所設置するなど、鉄道における強風観測体制の一層の強化を図っている。20 年 4 月には、全国の鉄軌道事業者に対し、気象庁の暴風警報、竜巻注意情報等の気象情報を有効活用するよう指導を行った。このほか、鉄軌道事業者に対して、輸送の安全を確保する取組みが適切であるかどうか等に関して、保安監査等を実施することにより、事故防止を図っている。

JR 貨物函館線列車脱線事故を契機とした JR 北海道の安全確保に向けた対策として、JR 北海道に対し、平成 26 年 1 月に事業改善命令・監督命令として「JR 北海道が講ずべき措置」の実施を命じており、定期的な報告、常設監査体制等を通じて、確実に実行するよう、監督・指導を行っている。

このほか、鉄軌道事業者に対して、輸送の安全を確保する取組みが適切であるかどうか等に関

して、保安監査を引き続き実施すること等により、事故防止を図っている。

（コラム）列車脱線事故を契機としたJR北海道の安全確保に向けた対策（H25白書）

平成25年9月に、JR北海道函館線大沼駅構内において、JR貨物の貨物列車の脱線事故が発生しました。

この事故を契機として、JR北海道では、脱線事故現場を含め多数の現場において、整備基準値を超える軌道変位を補修することなく放置していたことが判明し、さらに、検査データを改ざんするという鉄道事業者としてあってはならない事態が発覚しました。

国土交通省では、JR北海道の問題点を洗い出すため、従来の土木、電気、車両、運転の技術部門に加え、経営体制を含む幅広い観点から、また、期限を設けず無通告での実施という方法も一部採用して、3回にわたる異例の特別保安監査を実施しました。

この特別保安監査の結果については、総合的かつ抜本的な対策を講ずるため、「JR北海道の安全確保のために講ずべき措置―JR北海道の再生へ―」として取りまとめ、26年1月に公表しました。JR北海道において必要な措置を速やかに講ずるよう「鉄道事業法」に基づく事業改善命令及びJR会社法に基づく監督命令を行うとともに、その実行性を確保するため26年1月から5年程度の間、常設の監査体制を整備するなどの対応をとっています。

JR北海道が運営する鉄道は、北海道の生活・経済を支える基幹的な輸送機関であり、直ちに代替し得るものがないため、JR北海道において、日々の輸送の安全をしっかりと確保するとともに、総合的かつ抜本的な措置の着実な実行を確保し、JR北海道の再生を図って参ります。

28年8月15日に発生した東京地下鉄銀座線青山一丁目駅における視覚障害のある人の転落死亡事故を受けて、同年8月26日に「駅ホームにおける安全性向上のための検討会」を設置し、ハード・ソフト両面からの転落防止に係る総合的な安全対策の検討を行った。同年12月の中間とりまとめにおいては、ハード対策として、10万人以上の駅について、車両の扉位置が一定している、ホーム幅を確保できる等の整備条件を満たしている場合、原則として32年度までにホームドアを整備することとした。また、整備条件を満たしていない場合に、新しいタイプのホームドアの導入や、車両の更新により扉位置を一定させる等整備条件を満たすための方策の検討を行い、新しいタイプのホームドアにより対応する場合は、概ね5年を目途に整備又は整備に着手することとした。10万人未満の駅については、駅の状況等を勘案した上で、10万人以上と同程度に優先的な整備が必要と認められる場合に整備することとした。こうした取組により、交通政策基本計画において、32年度に約800駅としている整備目標について、できる限りの前倒しを図ることとなった。

j. 鉄道の輸送トラブルに関する対策のあり方の検討（H29白書）

新幹線の台車き裂、架線損傷による輸送障害、雪害による列車の長時間立ち往生など、近年続発している鉄道の輸送トラブルに対して、台車検査のあり方の見直し、輸送障害の再発防止や影響軽減等の対策について検討するとともに、その背景にあると考えられる少子化や職員の高齢化などの構造的な要因について分析・検討を行うため、「鉄道の輸送トラブルに関する対策のあり方検討会」を開催し、平成30年7月に必要な対応策等を取りまとめた。

（２） 踏切道の安全対策

a. 踏切事故の防止対策（H1～3 白書）

踏切事故の防止については、第四次踏切事故防止総合対策（昭和 61～平成２年度）に基づき、昭和 63 年度においては、立体交差化 78 か所、構造改良 288 か所、保安設備の整備 554 か所の改良を行った。　元年度においては、立体交差化 67 か所、構造改良 227 か所、保安設備の整備 530 か所の改良を行った。２年度においては、立体交差化 105 か所、構造改良 449 か所、保安設備の整備 417 か所の改良を行った。

これら踏切整備のために、国は必要な資金を財政投融資により確保するとともに、一定の要件を満たす鉄道事業者に対し、地方公共団体と協力して踏切保安設備の整備費の一部を補助している。

b. 踏切事故の防止対策（H4～7 白書）

踏切事故の防止については、踏切道改良促進法及び第５次踏切事故防止総合対策（３～７年度）に基づき踏切道の改良を計画的に推進しており、３年度においては、立体交差化 97 か所、構造改良 331 か所、保安設備の整備 323 か所の改良を行った。４年度においては、立体交差化 101 ヶ所、構造改良 403 ヶ所、保安設備の整備 293 ヶ所の改良が行われた。５年度においては、立体交差化 83 箇所、構造改良 349 箇所、保安設備の整備 219 箇所の改良が行われた。

６年度においては、立体交差化 112 箇所、構造改良 263 箇所、保安設備の整備 192 箇所の改良が行われた。

運輸省は、これら踏切整備のために、必要な資金を財政投融資により確保するとともに、地方公共団体と協力して、一定の要件を満たす鉄道事業者に対し、踏切保安設備の整備費の一部を補助している。

c. 踏切道における交通の安全に関する施策(H8～11 白書)

運転事故に占める踏切事故の割合は７年度においても約５割を占めており、踏切事故防止のため、踏切道改良促進法及び第６次踏切事故防止総合対策（８～１２年度）に基づき、引き続き、踏切道の立体交差化、構造の改良、踏切保安設備の整備等を計画的に推進していくこととしている。７年度においては、立体交差化１１９箇所、構造改良２４２箇所、保安設備の整備５２箇所の改良が行われた。８年度には、立体交差化 144 箇所、構造改良 284 箇所、保安設備整備 169 箇所の改良が行われた。９年度には、立体交差化１１２箇所、構造改良２６１箇所、保安設備整備２１２箇所の改良が行われた。10 年度には、立体交差化 70 箇所、構造改良 210 箇所、保安設備の整備 128 箇所の改良が行われた。

また、保安設備の整備については、一定の要件を満たす鉄道事業者に対して整備費の一部を補助している。

この他、運輸・建設両省において、踏切事故の防止、都市交通の円滑化、鉄道の高速化等を図ることを目的に「踏切道改良検討会議」を開催し、踏切道改良の促進方策の策定に向け取り組んでいる。

(2)踏切事故防止対策

① H13～17 白書

踏切事故は他の事故と比べて致死率が極めて高く、また列車の運休や大幅な遅延を引き起こす等、社会的に大きな影響を及ぼす。そのため、13 年 4月には、内閣官房長官を本部長とする交通対策本部において「踏切事故防止総合対策について(第 7 次)」を決定し、同対策及び踏切道改良促進法（13 年 3月改正）に基づき、立体交差化、構造改良、踏切遮断機や高規格化保安設備(障害物検知装置、オーバーハング型警報機等)の整備等を積極的に推進し、踏切事故の防止に努めている。

d. ボトルネック踏切の改良（H15 白書）

交通渋滞など都市活動に著しい支障をきたしているボトルネック踏切(注)の改良については、これまで踏切道改良促進法等に基づき踏切道の立体交差化等を積極的に進めてきた。しかし、ボトルネック踏切は未だに全国に約 1、000 箇所存在し、特に東京都など大都市における交通の遮断は著しい状況となっている。

こうした、ボトルネック踏切を含む踏切道における事故防止と交通の円滑化を図るため、鉄道側と道路側が連携を強化し、踏切道対策を総合的かつ集中的に進めていくこととしている。

具体的には平成 15 年度、踏切道改良促進法に基づき、立体交差とすべき踏切道として 81 箇所、拡幅等の構造改良をすべき踏切道として 64 箇所、保安設備の整備により改良することが必要とされる踏切道として 35 箇所の指定を行った。さらに、踏切道及びその周辺において都道府県公安委員会が実施する交通規制のあり方について、協議を行っている。連続立体交差事業は JR 中央線(東京都)等 62 箇所にて実施している。

平成 16 年度に、立体交差化すべき踏切道として 24 箇所、拡幅等の構造改良をすべき踏切道として 50 箇所、保安設備の整備により改良することが必要とされる踏切道として 55 箇所の指定を行った。さらに、歩道の設置や拡幅、段差解消等の踏切歩行者空間の確保を図るに当たり、利用者の意を反映して、道路管理者と鉄道事業者の協議を迅速化する新たな調整方式を試行した。また、都市内の道路交通円滑化を図る連続立体交差事業については、JR 中央線(東京都)等 62 箇所で実施している。

e. 踏切対策の強化・スピードアップ（H17 白書）

平成 17 年 3 月 15 日、東武鉄道伊勢崎線竹ノ塚駅構内の第 37 号踏切において、列車が接近中に踏切保安係が踏切遮断機を操作したため、踏切道内に立ち入った通行者が列車と衝突し、通行者 2 名が死亡、2 名が負傷した。

これを受け国土交通省では、第 1 種手動踏切(注 1)を有する鉄軌道事業者に対し、踏切保安係による踏切遮断機の確実な操作について徹底を図るよう指導を行った。

このようなピーク時 1 時間当たりの遮断時間が 40 分以上のいわゆる「開かずの踏切」における死傷事故等を踏まえ、国土交通省では「開かずの踏切」等緊急的に対策が必要な踏切約 2、100 箇所について、踏切対策のスピードアップを図っていくこととしている。

公共交通を含む運輸事業に係る行政においては、経済的規制については需給調整規制の廃止等緩和を行う一方で、安全規制等の社会的規制については維持・強化をしてきており、事業参入時等のチェックや保安(安全)監査等事後チェックにより安全な事業の遂行を確認している。

しかしながら、社会全体をめぐる状況変化の下で運輸の安全性を確保するためには、従来にも

増して事業者が経営トップのリーダーシップの下で安全管理体制の強化に努める必要がある。一方で行政は従前からの手法に加え、事業者が事故防止に取り組むための環境整備を行うとともに、事業者の取組みを適切に評価・監視する手法を構築する必要がある。

このような考え方を踏まえつつ、運輸の安全性確保・向上に向けて官・民共同による取組みを推進し、国民の運輸の安全に対する信頼回復に努める。

f. 踏切道の改良推進（H18～22 白書）

踏切道における事故防止と交通の円滑化を図るため、踏切道の立体交差化等を積極的に進めてきた。しかし、大都市圏を中心とした「開かずの踏切」（注）等は、踏切事故、地域分断及び慢性的な交通渋滞の原因となり、魅力的で快適なまちづくりを行う上で大きな課題となっている。 こうした状況の中、道路管理者及び鉄道事業者の協力の下、全国の踏切を対象に踏切交通実態総点検を実施しており、早期に点検する必要性が高かった約 2、600 箇所について先行的に実施した結果、「開かずの踏切」等の緊急対策踏切約 1、800 箇所を抽出し、その結果に基づき速効対策約 1、100 箇所及び抜本対策約 1、400 箇所を検討すべき踏切として抽出した。

今後は、この結果を踏まえ、道路管理者及び鉄道事業者により策定された整備計画により、連続立体交差事業等の「抜本対策」と歩道拡幅、賢い踏切の導入等の「速効対策」の両輪により、総合的な踏切対策を着実に進める。

g. 踏切対策の推進（H23～27 白書）

都市部を中心とした「開かずの踏切」注 2 等は、踏切事故や慢性的な交通渋滞等の原因となり、早急な対策が求められている。このため、道路管理者と鉄道事業者が連携し、「踏切道改良促進法」及び「第 9 次交通安全基本計画」に基づき、立体交差化、構造の改良、横断歩道橋等の歩行者等立体横断施設の整備、踏切遮断機等の踏切保安設備の整備等により踏切事故の防止に努めている。

平成 23 年度は、「踏切道改良促進法」に基づき、立体交差化すべき踏切道として 7 箇所、拡幅等の構造改良をすべき踏切として 24 箇所、歩行者等立体横断施設を整備すべき踏切として 1 箇所、保安設備を整備すべき踏切として 23 箇所の指定を行った。

平成 24 年度は、「踏切道改良促進法」に基づき、保安設備を整備すべき踏切として 3 箇所の指定を行った。

平成 25 年度は、「踏切道改良促進法」に基づき、立体交差化すべき踏切道とし 7 箇所、拡幅等の構造改良をすべき踏切道として 25 箇所、保安設備を整備すべき踏切道として 50 箇所の指定を行うとともに、連続立体交差事業等による踏切除却や歩道拡幅等の速効対策を推進した。

平成 26 年度は、「踏切道改良促進法」に基づき、立体交差化すべき踏切道として 43 箇所、拡幅等の構造改良をすべき踏切道として 36 箇所、保安設備を整備すべき踏切道として 6 箇所の指定を行うとともに、連続立体交差事業等による踏切除却等の抜本対策や歩道拡幅及び保安設備の整備等の速効対策を推進した。

また、27 年度には「踏切安全通行カルテ」を作成・公表し、踏切の歩行者対策を重点的に推進していく予定である。

平成 27 年度は、「踏切道改良促進法」に基づき、保安設備を整備すべき踏切道として 3 箇所の指定を行うとともに、連続立体交差事業等による踏切除却等の抜本対策や歩道拡幅及び保安設備の整備等の速効対策を推進した。

また、道路管理者と鉄道事業者が連携し、踏切の諸元や対策状況、事故発生状況等の客観的データに基づき、「踏切安全通行カルテ」の作成を開始した。踏切道の現状を「見える化」しつつ、今後の対策方針等を取りまとめ、踏切対策を重点的に推進していくこととした。

注２　列車の運行本数が多い時間帯において、踏切遮断時間が 40 分／時以上となる踏切

h. 踏切対策の推進（H28～R1 白書）

都市部を中心とした「開かずの踏切」等は、踏切事故や慢性的な交通渋滞等の原因となり、早急な対策が求められている。このため、道路管理者と鉄道事業者が連携し、「踏切道改良促進法」及び「第 10 次交通安全基本計画」に基づき、立体交差化、構造改良、横断歩道橋等の歩行者等立体横断施設の整備、踏切遮断機等の踏切保安設備の整備等により踏切事故の防止に努めている。

平成 28 年度は、改正した「踏切道改良促進法」に基づき、課題のある踏切について、鉄道事業者と道路管理者で改良の方法が合意できていなくても国土交通大臣が指定できることとされたことを受け、従来の指定を大幅に上回る 587 箇所の指定を行った。

また、道路管理者と鉄道事業者が連携し、踏切の諸元や対策状況、事故発生状況等の客観的データに基づき、緊急に対策の検討が必要な踏切として 1、479 箇所を抽出し、それらについて「踏切安全通行カルテ」の作成・公表を行った。

平成 29 年度は、「踏切道改良促進法」に基づき、改良すべき踏切道として、新たに 237 箇所を指定し、平成 28 年度に指定した 587 箇所と合わせ、824 箇所となった。指定した踏切道については、地方踏切道改良協議会を順次開催し、道路管理者と鉄道事業者が、地域の実情に応じた踏切道対策の一層の推進を図った。

平成 30 年度は、改正した「踏切道改良促進法」に基づき、改良すべき踏切道として、新たに 176 箇所を指定し、平成 29 年度までに指定した 824 箇所と合わせ、1、000 箇所となった。指定した踏切道については、地方踏切道改良協議会を順次開催し、道路管理者と鉄道事業者が、地域の実情に応じた踏切道対策の一層の推進を図った。

今後も、地域の関係者と連携した「地方踏切道改良協議会」での検討のもと、立体交差化、構造改良、歩行者等立体横断施設の整備、踏切保安設備の整備に加え、カラー舗装等の当面の対策や駐輪場整備等の踏切周辺対策など、ソフト・ハード両面からできる対策を総動員し、踏切対策の更なる促進を図る。

２．１．３ 鉄道の安全な運行の確保

a. ホーム転落事故対策に対する再発防止策（H13 白書）

13 年 1月26日、JR山手線新大久保駅において、プラットホームから線路に転落した人を助けようとして２名が線路に降りたが間に合わず、駅に入ってきた列車にひかれ３名が死亡する事故が発生した。

この事故を踏まえ、プラットホームからの転落事故に対する安全対策として、列車の速度が速く、かつ、1 時間当たりの運行本数の多いプラットホームについて、以下の適切な措置を講ずるよう、全国の鉄軌道事業者に対し指導を行っている。

(ア)非常停止押しボタン又は転落検知マットの整備

(イ)プラットホーム下の待避スペースの確保

また、プラットホーム上の旅客の転落を防護する観点から有効なホーム柵等の設置については、

ホームの旅客流動への影響等、様々な課題があることから、「ホーム柵等の設置促進に関する検討会」を開催し、それらの課題に関する調査・検討を行うとともに普及のための方策を検討していく。

b. ホームドアの整備促進（H22～28 白書）

視覚障害者等をはじめとしたすべての駅利用者の安全性向上を図ることを目的に、線路への転落を防止するホームドアの設置を促進している（平成 23 年度末現在 519 駅、平成 26 年度末現在 615 駅で設置）。鉄道事業者をメンバーとする「ホームドアの整備促進等に関する検討会」を設置し、23 年 8 月に中間取りまとめを行った。

さらに、「移動等の円滑化の促進に関する基本方針」（23 年 3 月）、「交通政策基本計画」（27 年 2 月）、「社会資本整備重点計画」（27 年 9 月）等を踏まえ、ホームドアや内方線付き点状ブロックの整備促進、車両ドア位置の不一致等の課題に対応した新しいタイプのホームドアの技術開発等ハード面の対策とともに、視覚障害者等への声かけを推進する「ひと声マナー」をキャッチフレーズとした鉄道利用マナーUP キャンペーンを展開する等ソフト面の対策にも取り組んできた。

こうした中、28 年 8 月 15 日に発生した東京地下鉄銀座線青山一丁目駅における視覚障害のある人の転落死亡事故を受けて、同年 8 月 26 日に「駅ホームにおける安全性向上のための検討会」を設置し、ハード・ソフト両面からの転落防止に係る総合的な安全対策の検討を行った。同年 12 月の中間とりまとめにおいては、ハード対策として、10 万人以上の駅について、車両の扉位置が一定している、ホーム幅を確保できる等の整備条件を満たしている場合、原則として 32 年度までにホームドアを整備することとした。また、整備条件を満たしていない場合に、新しいタイプのホームドアの導入や、車両の更新により扉位置を一定させる等整備条件を満たすための方策の検討を行い、新しいタイプのホームドアにより対応する場合は、概ね 5 年を目途に整備又は整備に着手することとした。10 万人未満の駅については、駅の状況等を勘案した上で、10 万人以上と同程度に優先的な整備が必要と認められる場合に整備することとした。こうした取組により、交通政策基本計画において、32 年度に約 800 駅としている整備目標について、できる限りの前倒しを図ることとなった。

また、同中間とりまとめにおいては、1 万人以上の駅に 30 年度までに内方線付き点状ブロックを整備することとしたほか、主なソフト対策として、ホームドア未整備駅における駅員等による視覚障害のある人への誘導案内の実施、視覚障害のある人が明確に気づく声かけをはじめとした駅員等による対応の強化、旅客による声かけや誘導案内の促進等、心のバリアフリーの理解促進等、駅における盲導犬訓練等への協力についても盛り込まれた。

さらに、29 年 7 月開催の第 7 回検討会では、駅ホームの安全性向上に関する鉄道事業者の取り組み状況をとりまとめて共有し、好事例の水平展開を図ることで鉄道事業者をはじめ関係者の更なる取り組みの促進を図った。

また、30 年 12 月開催の第 8 回検討会では、中間とりまとめのフォローアップとして、駅ホームの安全性向上に関する鉄道事業者の取組み状況をとりまとめて共有するとともに、自治体、鉄道事業者における好事例の水平展開を図ることにより、鉄道事業者をはじめ関係者の更なる取組みの促進を図った。

２．１．４ 鉄道車両の安全性の確保

a. 鉄軌道車両等の安全性の確保（H８～14 白書）

車両については、車両確認等の機会を捉え、技術上の基準への適合性を確認するとともに、各種の事故事例に応じた対策を鉄軌道事業者に対し指導することにより安全性の確保を図っている。最近では踏切事故時等における運転士の被害軽減対策として車両の前面強化対策の指導を行っている。また、車両の保守については、新技術を導入した車両に対応した車両検査体制を確立するよう鉄軌道事業者に対し指導している。

また、障害者・高齢者等の移動制約者の安全に配慮した車両の整備も指導しており、最近では、視覚障害者等の車両間への転落防止対策として、車両間転落防止装置の整備等の指導を行っている。

２．１．５ 事故対応体制の整備

a. 救助・救急体制の整備（H15～30 白書）

鉄軌道の重大事故等の発生に対して、避難誘導、救急・救助活動を迅速かつ的確に行うため、主要駅における防災訓練の充実や鉄軌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った。

特に、平成 14 年 11 月に線路内で救助活動中の消防隊員が死傷する事故が発生したことから、鉄道災害時の救急救助活動の安全確保等について消防庁と国土交通省が連携し、平成 15 年２月 10 日に国土交通省の地方運輸局と運輸局所在都道府県、代表消防本部が中心となりブロック単位の協議会を設置するよう要請し、各地区において協議会が開催される等、事故防止についての取組が進められている。

また、平成 17 年 12 月に行われた全国消防救助隊シンポジウムにおいて、JR 西日本福知山線列車脱線事故の救助活動事例発表を行ったほか、大規模災害に迅速かつ的確に対処するため、より高度な技術・資機材を有する特別高度救助隊等を創設した。

２．１．６ 事故調査

a. 鉄道事故調査・分析体制の整備（H11 白書）

鉄道の事故調査・分析については、運輸技術審議会答申（平成 10 年 11月）において、公平・中立の立場から国が事故等の調査・分析を行うとともに、鉄道事業者による事故等の調査・分析結果を的確に評価することが必要であることの指摘がなされたことを受け、「事故調査検討会」及び「事故分析小委員会」による事故等の調査・分析体制を整備した。

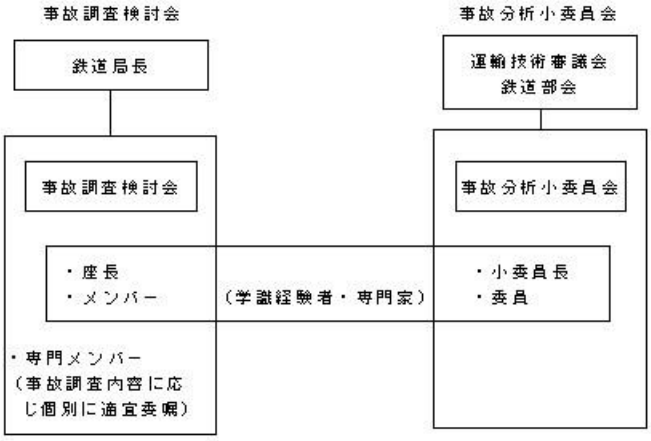


図 8-18 「事故調査検討会」及び「事故分析小委員会」による事故等の調査・分析体制

出典：平成 11 年度運輸白書

b. 鉄道事故と調査・分析体制の強化・充実（H12 白書）

鉄道は、地球環境問題や高齢化社会への対応等の観点から、これまで以上に重要な役割を果たすことが期待されている。また、近年、複数の鉄道事業者が錯綜する路線の増加等による鉄道事業者間の関係の複雑化や、安全関係業務のアウトソーシング化が進んでおり、安全性の確保に対する要請はかつてないほどに高まっている。

鉄道事故調査体制については、平成１０年１１月に、運輸大臣の諮問機関である運輸技術審議会の答申を受け、特大事故等が発生した場合には、学識経験者・専門家で構成される「事故調査検討会」を直ちに立ち上げる体制を整備した。

こうした動きの中、１２年３月８日、営団日比谷線中目黒駅構内において、死者５名、負傷者６３名を出す脱線・衝突事故が発生し、これは我が国の鉄道において、７年９ヶ月ぶりに乗客に死者を生じる事故となった。「事故調査検討会」は発足後、初めての活動として、即日直ちに調査を開始し、４日間におよぶ深夜の現地走行試験等を経て、その原因究明作業を精力的に進め、その結果、１２年６月に中間報告がなされ、更に分析、検討を重ね、１２年１０月に最終報告がなされた。

このように、同検討会は所要の成果を上げているところであるが、今後の鉄道事故調査をさらに確固たるものとするため、１２年７月 に、同検討会から、事故調査体制を整備することを求める「鉄道事故調査に関する意見」が出され、さらにこれを受けて、１２年８月には、運輸技術審議会から、「鉄道事故調査に関する提言」が出されたところである。

都市交通や幹線交通において主要な役割の一部を担っている鉄道は、我が国の経済社会と国民

の生活を支える上で必要不可欠な存在となっており、このような大規模な事故は絶対に避けなければならない。鉄道輸送の安全性の確保を戦略的に行っていくには、事故の徹底的な調査・分析とその結果の活用を現場に活かしていくことが不可欠であり、また、海上輸送や航空輸送においては、すでに体制整備がなされていることも踏まえ、鉄道輸送についても、事故調査・分析体制の強化・充実が必要となっている。

コラム　鉄道事故と調査・分析体制の強化・充実

鉄道は、地球環境問題や高齢化社会への対応等の観点から、これまで以上に重要な役割を果たすことが期待されている。また、近年、複数の鉄道事業者が錯綜する路線の増加等による鉄道事業者間の関係の複雑化や、安全関係業務のアウトソーシング化が進んでおり、安全性の確保に対する要請はかつてないほどに高まっている。

鉄道事故調査体制については、平成１０年１１月に、運輸大臣の諮問機関である運輸技術審議会の答申を受け、特大事故等が発生した場合には、学識経験者・専門家で構成される「事故調査検討会」を直ちに立ち上げる体制を整備した。

こうした動きの中、１２年３月８日、営団日比谷線中目黒駅構内において、死者５名、負傷者６３名を出す脱線・衝突事故が発生し、これは我が国の鉄道において、７年９ヶ月ぶりに乗客に死者を生じる事故となった。「事故調査検討会」は発足後、初めての活動として、即日直ちに調査を開始し、４日間におよぶ深夜の現地走行試験等を経て、その原因究明作業を精力的に進め、その結果、１２年６月に中間報告がなされ、更に分析、検討を重ね、１２年１０月に最終報告がなされた。

このように、同検討会は所要の成果を上げているところであるが、今後の鉄道事故調査をさらに確固たるものとするため、１２年７月に、同検討会から、事故調査体制を整備することを求める「鉄道事故調査に関する意見」が出され、さらにこれを受けて、１２年８月には、運輸技術審議会から、「鉄道事故調査に関する提言」が出されたところである。

都市交通や幹線交通において主要な役割の一部を担っている鉄道は、我が国の経済社会と国民の生活を支える上で必要不可欠な存在となっており、このような大規模な事故は絶対に避けなければならない。鉄道輸送の安全性の確保を戦略的に行っていくには、事故の徹底的な調査・分析とその結果の活用を現場に活かしていくことが不可欠であり、また、海上輸送や航空輸送においては、すでに体制整備がなされていることも踏まえ、鉄道輸送についても、事故調査・分析体制の強化・充実が必要となっている。

c. 航空・鉄道事故調査委員会の設置（H13 白書）

このような背景から、「航空事故調査委員会設置法等の一部を改正する法律」が 13 年 4月に公布、10月1日から施行され、委員会の名称を「航空・鉄道事故調査委員会」に改め、重大な鉄道事故の原因究明のための調査並びに航空事故及び鉄道事故の兆候についての調査を行う業務が追加されるとともに、委員会及び事務局の体制強化等を実施した。

※20 年 10 月 1 日に航空・鉄道事故調査委員会及び海難審判庁を「運輸安全委員会」及び「海難審判所」に改組するなどの組織改編を行った。以降、1.2 交通安全対策の体系的推進＞事故調査・再発防止を参照

d. 航空、鉄道、船舶事故等における原因究明と再発防止

運輸安全委員会は、20 年 2 月に神奈川県で発生した鉄道物損事故について、運転士のマスコン操作によらない異常な力行が発生したと推定されるとの報告書を公表し、国土交通大臣に対し、鉄道事業者、車両メーカー等におけるノイズによる車両の誤動作情報の共有と故障防止のノウハウ蓄積をすべき等の意見を述べた。

さらに、公表した報告書の概要や分析結果の解説等を掲載した定期情報誌を発行するなど、同種事故の再発防止に努めている。

２．２ 道路交通分野

２．２．１ 自動車事故の趨勢

道路交通事故による死者数は、昭和 63 年には 10、344 人と前年に比べ 997 人（10.7%）増加し、昭和 50 年以降 13 年ぶりに 10、000 人を超えた。また、発生件数及び負傷者数も前年に比べ増加した。

平成２年には、道路交通事故の発生件数及び負傷者数は前年に比べ減少したが、死者数は、11、227 人と元年に比べ 141 人（1.3%）増加し、２年連続して 11、000 人を上回り、第２次交通戦争と言うべき厳しい状況である。

平成７年における道路交通事故による死者数は１０、６７９人であり、昭和６３年以降８年連続で年間の死者数が１万人を越え、依然として極めて厳しい状況にある。

平成 11 年 11月東名高速道路において事業用自動車が追突し、幼児２名が焼死するという悲惨な事故が発生した。平成 17 年 4 月 28 日、大阪発仙台駅前着予定の高速バスが福島県の磐越自動車道上り線を走行中、運転者の脇見により、中央分離帯に接触し横転した。この事故により、乗客３名が車外に投げ飛ばされ死亡、他 20 名が重軽傷を負った。

平成 18 年の交通事故による死者数は、昭和 30 年以来 51 年振りに 6 千人台前半まで減少したが、死傷者数は依然 100 万人を超えるなど深刻な状況である。

平成 23 年の交通事故死者数は、11 年連続で減少し、4、612 人（対前年比 5.2%減）となった。しかしながら、交通事故死者数の約半数を 65 歳以上の高齢者が占めるほか、86 万人が交通事故で死傷しており、依然として厳しい状況である。このため、更なる交通事故の削減を目指し、警察庁等と連携して各種対策を実施している。

平成 24 年 4 月には関越道において発生した高速ツアーバス事故が発生し、緊急重点監査や過労運転防止等の緊急対策を実施したほか、高速ツアーバスを企画実施する旅行会社等が乗合バス事業の許可を取得し、道路運送法に基づく安全確保の責任を負う新高速乗合バスへの移行の促進等を行った。

平成 28 年の交通事故死者数は、昭和 45 年のピーク時の 1 万 6 千人より 4 分の 1 の 3、904 人（対前年比 213 人減）まで減少し、昭和 24 年以来 67 年ぶりに 4 千人を下回った。しかし、高齢運転者による交通事故が多発するとともに、約半数の 1、870 人が歩行中・自転車乗車中に発生し、そのうち約半数が自宅から 500m 以内の身近な場所で発生するなど依然として厳しい状況である。このため、更なる交通事故の削減を目指し、警察庁等と連携して各種対策を実施している。

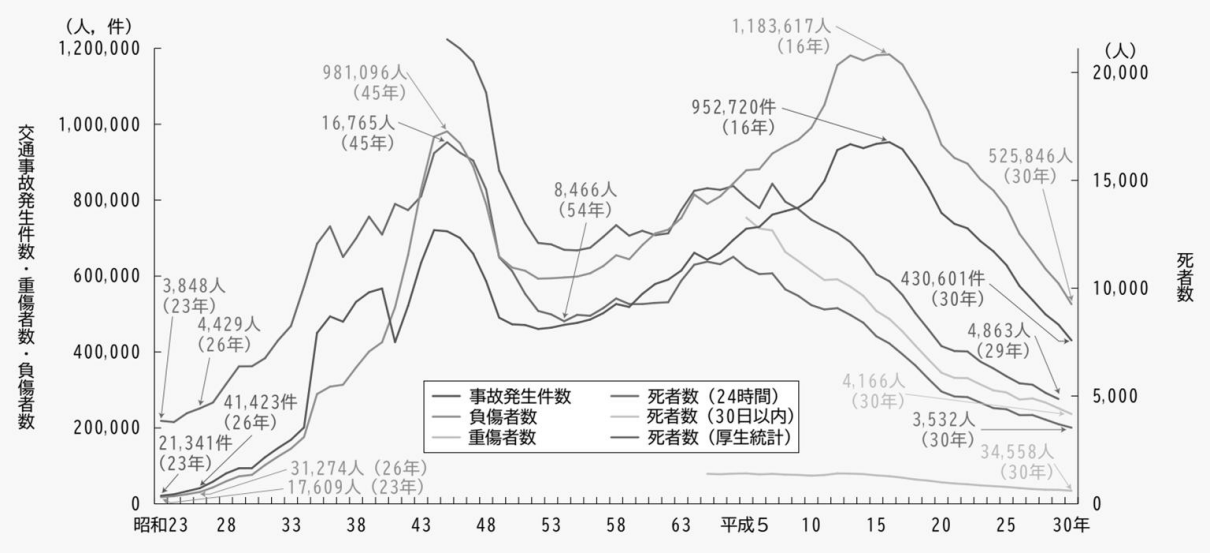


図 8-19 道路交通事故による交通事故発生件数、死者数、負傷者数及び重傷者数の推移

出典：令和元年版交通安全白書

https://www8.cao.go.jp/koutu/taisaku/r01kou_haku/zenbun/genkyo/feature/feature_01.html

２．２．２ 自動車の安全な運行の確保

（１） 道路交通の安全対策

a. 道路交通の安全対策（H4 白書）

自動車の構造・装置についての安全性の向上に関しては、４年３月の運輸技術審議会答申「自動車の安全確保のための今後の技術的方策について」を踏まえて、事故回避、被害軽減等のための自動車の安全基準の拡充強化、研究開発の推進等による自動車の安全性の一層の向上を図る。

また、４年３月に運輸省、警察庁、建設省の３省庁により設立された(財)交通事故総合分析センターを活用した総合的観点からの事故調査分析、これらを基にしたより効果的な安全基準の策定等を図る。

自動車の安全の確保と公害の防止を図るために国が行っている自動車検査及び点検整備については、時代の要請に対応した今後のあり方を運輸技術審議会に４年７月に諮問し、専門技術的見地から検討いただくことにしている。

さらに、運行管理者に対する指導等により、事業用自動車の安全運行の確保に引き続き努める。

このほか、自動車事故被害者に対する救済対策として、自動車損害賠償保障制度の適切な運用等を行っていく。

b. 事故多発地点緊急対策事業（H13 白書）

幹線道路における事故が、全体の 9%の区間に 40%の件数が集中していることから、道路管理者と公安委員会の連携の下、交通事故データと、道路交通センサスを統合したデータベースから抽出した事故多発地点約 3、200 ヶ所及びその周辺地域において、交差点改良、歩道等の整備、道路照明の設置などの事故削減策を集中的に実施している。

c. 交通弱者対策（H13 白書）

歩行者が死亡する事故は、全死亡事故の約３割を占めている。また、近年、自動車の死角に幼児等が入り自動車に轢かれてしまう悲惨な事故も発生している。

こういった観点から、13 年 6月の自動車安全シンポジウムにおいて、世界で初めて導入される、(ア)RV車による死角事故を防止する基準、(イ)歩行者の頭部の傷害を防止する基準など、今後 2 年以内に制定を予定している６項目の自動車安全基準を発表した。

d. 高齢者の交通安全対策（H14 白書）

身体機能の低下や空間認識とのギャップにより事故に遭いやすく、また、一旦事故に遭えば身体に大きな影響を受ける蓋然性の高い高齢者にとって、交通バ リアフリーの推進は、単なる移動の円滑化のみならず、安全対策としての意義も大きい。 一方、高齢者の免許保有者数は着実に増加し、外出時の主な交通手段として高齢者が自分で運転する自家用車の割合は 3 割に達している。また、その 運転頻度も週 2～3 回以上の割合が約 9 割を占めており、移動利便性に優れた自家用車の利用が更に増加することも考えられる。このような状況の中、65 歳以上の高齢者が第 1 当事者(交通事故の当事者のうち、過失が最も重い者又は過失が同程度の場合は被害が最も軽い者)となった自動車事故件数が平 成 13 年には平成元年の約 5 倍に増加し、交通事故全件数に占める割合も上昇している。交通事故による死者数の推移をみても、65 歳以上の高齢者の割合が高まっている。 高齢者の交通事故件数が増加している中で、交通バリアフリーの推進等に

より公共交通機関の利用利便性の向上を図ることは、高齢者層の公共交通機関 への利用の転換を通じて、交通事故の低減にも資するものと考えられる。 また、幅の広い歩道の整備や歩道のフラット化、歩行者等を優先する道路構造等による「あんしん歩行エリア」の形成、車よりも歩行者等の安全・快適な利用 を優先する「くらしのみちゾーン(仮称)」の形成等を図ることとしており、これらは高齢者等の事故防止にもつながるものと考えられる。 このほか、情報技術を活用し、自動車運転者の運転負担の軽減や事故の未然防止等に有効な先進安全自動車(ASV ：Advanced Safety Vehicle)の開発・普及等の推進を図っており、加齢とともに身体機能が衰える高齢者の安全性の向上にも有効なものと期待される。

e. 安全な歩行者空間の形成（H15 白書）

1)あんしん歩行エリアの整備

歩行者の死亡事故のうち、自宅から 500m 以内で発生している事故が 6 割以上を占めるなど、住居系又は商業系地区内での安全の確保が大きな課題となっている。このため、警察庁と国土交通省が死傷事故発生割合の高い地区を指定し、当該地区において都道府県公安委員会と道路管理者が連携して面的・総合的な事故抑止対策を推進することとしており、平成 15 年 7月に 796 箇所を指定した。

2)交通安全総点検

誰もが安心して利用できる道路交通環境を形成するため、春、秋を中心に地域の人々や道路利用者の主体的な参加の下、都道府県警察等と連携をとり、交通安全総点検を実施するとともに、点検時に提案された要望に対して、維持・修繕などの措置を講じている。

3)わかりやすい道路案内標識の整備

道路利用者の意見を道路標識の整備・改善に反映する仕組み(標識 BOX など)を充実させる。また、一般都道府県道以上の道路が相互に交わる交差点について、路線番号や路線名称等を用いた交差点案内標識の整備を推進する。

f. 幹線道路における交通事故対策の重点的実施（H18～22 白書）

幹線道路での事故は、特定の区間に集中していることから、死傷事故率が高い交差点等 3、956 箇所（事故危険箇所）について、都道府県公安委員会と道路管理者の連携の下、交差点改良、歩道等の整備、道路照明の設置等の事故抑止対策を集中的に実施している。また、「優先度明示方式（注)」を活用することにより、死傷事故率の高い区間を抽出し、重点的に交通事故対策を実施している。

一方、科学的な分析に基づく交通事故対策を推進するため、「交通事故対策・評価マニュアル」、「交通事故対策事例集」を作成し、個別の交通事故対策の立案・実施に活用している。

平成 19 年には特定の区間に事故が集中する幹線道路では、事故の発生割合の高い区間（要対策区間：レッドゾーン）の中から、対策実施区間を優先的に選択し、予算を集中して投資することで、効果的・効率的な交通事故対策を推進しようとする「レッドゾーン戦略」を推進していた。

平成 22 年からは、死傷事故の 71%が全体の 22%の区間に集中していることを踏まえ、幹線道路対策では、選択と集中、市民参加・市民との協働により重点的・集中的に交通事故の撲滅を図る「事故ゼロプラン（事故危険区間重点解消作戦)」を推進していた。

g. 生活道路における交通事故対策の重点的実施（H20～23 白書）

近年、道路整備の進展や社会情勢の変化等を受けて、歩行者、自転車等の多様な利用者が安全に安心して共存できる道路環境が求められている。生活道路においてはあんしん歩行エリア、自転車通行環境整備モデル地区等の各種施策を推進している。

平成 20 年以降は、生活道路については、人優先の安全・安心な歩行空間を形成するため、「あんしん歩行エリア」や「くらしのみちゾーン」を含め、小学校等に通う多くの児童が利用するなど、事故の危険性の高い通学路等において重点的に事業を実施していた。

また、「あんしん歩行エリア」を中心とする歩行者・自転車に係る死傷事故発生割合が大きい生活道路において、安全な歩行空間を確保するため、都道府県公安委員会が実施する速度規制と連携した歩道整備、車両速度の抑制、通過交通の抑制等の面的かつ総合的な交通事故対策を地域住民の主体的参加の下で実施していた。

h. 安全で安心な道路サービスを提供する計画的な橋梁等の管理（H19～23 白書）

今後、高齢化した橋梁が急増していくことから、安全で安心な道路サービスを確保するため、橋梁の定期的な点検により早期に損傷を発見し、事故や架け替え、大規模な修繕に至る前に対策を行う予防保全を計画的に実施していた。

また、市区町村が管理する橋梁のうち、平成 19 年には約８割が予防保全を実施していない状況であることを踏まえ、予防保全への円滑な転換を図るため、技術的支援や長寿命化修繕計画の策定支援等所要の措置を講じてきた。その結果、市区町村が管理する橋梁のうち予防保全を実施していないものは、平成 20 年には約７割、平成 21 年には約 6 割、平成 22 年には約 4 割、平成 23 年には 2 割、と徐々に減少してきた。

i. 安全で安心な道路サービスを提供する計画的な道路施設の管理（H24～R1 白書）

平成 24 年 12 月 2 日に、9 名の尊い命が犠牲となった中央自動車道笹子トンネルの天井板落下事故が発生した。この事故を受け、「トンネル天井板の落下事故に関する調査・検討委員会」を開催し、落下の発生原因の把握や、再発防止策等について専門的見地から検討している。

加えて、今後、高度経済成長期に集中して建設された多くの橋梁等、高齢化した道路ストックが急増し、重大な損傷発生の危険性が高まることが懸念される。このような状況を踏まえ、道路ストックの持続的、戦略的な維持管理・更新を図るため、高速道路から市町村道までの道路橋等について、長寿命化修繕計画等に基づく道路ストックの点検、診断、補修を実施し、予防的な補修等を計画的に進めている。また、地方公共団体の橋梁では、約 1 割の市区町村において、人材、技術、資金の不足等の問題により、定期的な点検が実施できていないため、点検の責務及び技術基準の明示や技術支援、財政支援等の措置を講じていた。

平成 25 年には、橋梁等の道路構造物が急速に高齢化することを踏まえ、道路構造物の適切な管理のための基準類のあり方について調査・検討することを目的として、「道路メンテナンス技術小委員会」が設置され、点検、診断、修繕等の措置や長寿命化計画等の充実を含む維持管理のメンテナンスサイクルの構築について、中間取りまとめがなされた。

さらに、26 年 4 月 14 日に、社会資本整備審議会道路分科会においてとりまとめられた「道路の老朽化対策の本格実施に関する提言」を受けて、今後、メンテナンスサイクルの確定（道路管理者の義務の明確化）を図るとともに、メンテナンスサイクルを回す仕組みを構築することとし

ていた。引き続き、26 年 7 月迄に全都道府県で設置された「道路メンテナンス会議」を活用した定期点検の着実な推進、地域単位での点検業務の一括発注の実施、地方公共団体職員向けの研修の充実、直轄診断等の国の技術支援など、地方公共団体の実施する老朽化対策の支援についても、より一層積極的に取り組んでいるところである。

さらに、高速道路の老朽化に対応するため、26 年 6 月の「道路法」等の改正により新たに業務実施計画等に位置づけた大規模更新・修繕事業を計画的に進めているほか、28 年 10 月には、跨線橋の計画的な維持及び修繕が図られるよう、あらかじめ鉄道事業者等との協議により、跨線橋の維持又は修繕の方法を定めておくべき旨の省令を公布し、第三者被害の予防及び鉄道の安全性確保等に取り組んでいた。

その他、占用物件の損壊による道路構造や交通への支障を防ぐため、道路占用者による物件の維持管理義務、当該義務違反者への措置命令権限を規定する「道路法等の一部を改正する法律」が平成 30 年 3 月 30 日に成立した。

j. ITS スポットを活用した高速道路上における安全運転支援（H22～26 白書）

平成 23 年 1 月から 3 月にかけて全国の高速道路上に設置する ITS スポットを活用した安全運転支援を推進していた。平成 23 年 8 月より、全国の高速道路上において ITS スポットサービスを開始しており、事故多発地点や道路上の落下物等の注意喚起、積雪や越波等の状況の事前提供を行うことにより安全運転支援を推進している。

また、平成 28 年からは、重大事故につながる可能性が高い高速道路での逆走に対し、「高速道路での今後の逆走対策に関するロードマップ」に基づき、IC・JCT 部等での物理的・視覚的対策や、逆走車両を自動検知、警告、誘導する技術の実用化に向けての取組み等により、2020 年までに高速道路での逆走事故をゼロにすることを目指している。

k. 通学路の交通安全対策の推進（H24～29 白書）

通学路については、平成 24 年 4 月に相次いだ集団登校中の児童等の事故を受け、学校や教育委員会、警察等と連携した「通学路緊急合同点検」を実施しており、その結果に基づく対策への支援を重点的に実施している。

さらに、継続的な通学路の安全確保のため、市町村ごとの「通学路交通安全プログラム」の策定などにより、定期的な合同点検の実施や対策の改善・充実等の取組みを推進している。

l. 効率的・効果的な交通事故対策の推進（H24～28 白書）

道路の機能分化を推進することで自動車交通を安全性の高い高速道路等へ転換させるとともに、交通事故死者数の約 6 割を占めている幹線道路については、安全性を一層高めるために都道府県公安委員会と連携した「事故危険箇所」の対策や「事故ゼロプラン（事故危険区間重点解消作戦）」により、効果的・効率的に事故対策を推進している。

一方、幹線道路に比べ死亡事故件数が安定した減少傾向になっていない生活道路については、車両の通過交通抑制並びに速度低減による安全な歩行空間の確保等を目的に、ETC2.0 などのビッグデータを活用して速度超過箇所や急ブレーキ箇所等の急所を事前に特定し、都道府県公安委員会と連携を図りながら、面的な速度規制と組み合わせた車道幅員の縮小・路側帯の拡幅、歩道整備、ハンプや狭さくの設置等の効果的な対策を行うなど、総合的な交通事故抑止対策を推進し

ている。
また、自転車対歩行者の死傷事故件数が過去 10 年で 2 割の減少にとどまっている状況であり、車道通行を基本とする自転車と歩行者が分離された形態での整備を推進している。
反対車線への飛び出しによる死亡事故の発生確率が高い、暫定 2 車線の高速道路については、安全確保に向けた機動的な 4 車線化や付加車線の設置検証に加え、正面衝突事故防止対策として、ワイヤロープの設置検証を全国約 100km で実施する。

m. 機械式立体駐車場の安全対策（H26～H29）
機械式立体駐車場で死亡事故等が発生している状況にかんがみ、安全対策ガイドラインを策定し、安全確保と適正利用について関係団体等へ要請を行っている。また、「駐車場法施行規則」の改正により、機械式駐車装置の安全機能についても審査を行う新たな大臣認定制度を導入した。

n. ビッグデータを活用した幹線道路・生活道路の交通安全対策の推進（H29 白書）
道路の機能分化を推進することで自動車交通を安全性の高い高速道路等へ転換させるとともに、交通事故死者数の約 6 割を占めている幹線道路については、安全性を一層高めるために都道府県公安委員会と連携した「事故危険箇所」の対策や「事故ゼロプラン（事故危険区間重点解消作戦）」により、効果的・効率的に事故対策を推進している。
一方、幹線道路に比べて死傷事故件数の減少割合が小さい生活道路については、車両の速度抑制や通過交通進入抑制による安全な歩行空間の確保等を目的として、ETC2.0 などのビッグデータを活用して急減速や速度超過等の潜在的な危険箇所を特定し、都道府県公安委員会と連携を図りながら、面的な速度規制と組み合わせた車道幅員の縮小・路側帯の拡幅、歩道整備、ハンプや狭さくの設置等の効果的な対策を行うなど、総合的な交通事故抑止対策を推進している。
また、自転車対歩行者の事故件数が過去 10 年で 1 割の減少にとどまっている状況であり、車道通行を基本とする自転車と歩行者が分離された形態での整備を推進している。

（2） 先進安全自動車 （ＡＳＶ：Advanced Safety Vehicle）

a. 高知能化した先進安全自動車の開発（H3～7 白書）
エレクトロニクスを応用することにより、自動車をより高知能化した先進安全自動車（ＡＳＶ：Advanced Safety Vehicle）を 21 世紀初頭に実現化するための調査・研究を３年度から５カ年計画で調査研究を行っており、７年度は今までの研究成果を踏まえ、将来の理想的な安全自動車の技術指針を策定することとしている。
本調査研究では、走行時の運転者の負担の軽減、事故の未然の回避、衝突時の乗員等の被害の軽減、衝突後の災害の拡大防止等を図るため、車両の周囲の交通環境を検知するセンサー、自動制御、自動運転等の技術についての調査・研究を行い、将来の理想的な安全自動車の指針を示すこととしている。
また、近年の厳しい交通事故の状況に対処するため、４年の運輸技術審議会答申を踏まえ、灯火器の被視認性向上に関する研究、側面衝突時の乗員保護性能に関する研究等事故の回避及び事故時の乗員の保護の両面からの車両構造に関する調査・研究・評価を推進している。

b. 先進安全自動車（ＡＳＶ）の開発推進（H8～11 白書）

８年度からの５か年計画でヒューマン・インターフェイスの最適化、道路インフラ等との整合・連携等を中心に第２期の研究調査を行う。並行して以下の研究を進める。

①道路運送事業におけるＩＴＳの活用方策に関する調査研究

８年度から道路運送事業における情報化のあり方とその導入効果等について調査を行う。

②高度化したナビゲーションに関する研究調査ディスプレイの見やすさ等の安全性の評価に関する調査研究を６年度から８年度までの３か年計画で進めている。

c. 先進安全自動車（ASV）の開発（H12 白書）

エレクトロニクス技術等の新技術の活用により安全性を格段に高めた ASV について、平成３年度からの第１期５か年計画に引き続き、８年度からの第２期 ASV 開発推進計画においては、対象車種について第１期の乗用車にトラック・バス及び二輪車を加え、ヒューマン・インターフェイスの最適化及びインフラとの整合・連携について重点課題として取り組んでいる。１１年度においては、ヒューマンインターフェイスの最適化に関する調査・研究を実施するとともにインフラ側関係者との共同研究を行い、更に、各要素システム技術ごとの開発指針の作成と事故低減効果の推定等を行った。このような中で、現在までに、居眠り警報装置などいくつかの ASV 技術が個別に実用化されている。

今後、第２期開発推進計画の最終年度である１２年１１月末に、公開デモンストレーションや国際ワークショップを内容とする Demo２０００を４日間の日程で開催し、広く内外に取組成果の公表を行う予定である。

d. ITS の推進（H13 白書）

このため、8 年に ITS 関係 5 省庁で策定した「高度道路交通システム(ITS)推進に関する全体構想」に基づき、ITS を支える道路インフラの観点からは、各種 ITS 技術を統合して組み込んだスマートウェイの実現を図るべく、ETC や走行支援道路システム(AHS)、歩行者 ITS 等の開発・導入等を、また自動車交通の観点からは、先進安全自動車(ASV)の開発・普及、道路運送事業の高度化、スマートプレート等を中心に施策を行っている。

e. 先進安全自動車の開発・普及（H16 白書）

先進安全自動車(ASV)は最新のエレクトロニクス技術を自動車に装備して高知能化を図ることにより、自動車の安全性を格段に向上させることを目的とするものである。ASV を用いることで、交通の円滑化など ITS の推進を図ることができるようになる。

国土交通省では ASV 技術の新たな技術開発を行うとともに、普及促進を目指して産・学・官の協力体制で検討を進めている。全車両に ASV 技術が導入された場合には、年間の死亡事故・重傷事故の約 4 割を削減することが見込まれている。

これまでの取り組みによって、被害軽減ブレーキや低速度域の前車追従装置等、世界に先駆けた技術が実用化されるなど、着実に成果が上がっている。また、更なる安全性向上を目指し、見通しの悪い道路等における事故を低減するため、車同士の通信を利用した運転支援システムの実用化に向けた検討を行っている。

平成 18 年度から産・学・官の協力体制で第 4 期 ASV 推進計画を進めるとともに、19 年度か

ら大型車用衝突被害軽減ブレーキに対する補助を行っている。

20 年度は、首都高速道路でのサービス箇所を拡大しつつ、サービスエリアを三大都市圏等へ拡大するなど、更なるスマートウェイの推進を図っている。また、ICT 技術等の先進技術を利用してドライバーの安全運転を支援する先進安全自動車（ASV）の開発・実用化・普及に取り組む ASV プロジェクトを推進しているほか、20 年 12 月に公表された「ITS-Safe ty2010 08 年度大規模実証実験実施計画（詳細版）」に基づき、交通事故のさらなる削減に向け、インフラ協調による安全運転支援システム（注 1）の実用化・普及に向けた官民連携での大規模実証実験（ITS-Safety2010）を実施し、その結果を踏まえ、産学官の協力により実用化・普及に向けた検討を進めている。

19 年度から大型車用衝突被害軽減ブレーキに対する補助を行っており、22 年度からは補助対象として、ふらつき警報等を追加した。

f. 先進安全自動車（ASV）の開発・実用化・普及の促進（H24～R1 白書）

産学官の協力体制の下、先進安全自動車（ASV）の開発・実用化・普及の促進を図っており、衝突被害軽減ブレーキ等の実用化された ASV 技術の本格的な普及促進、車車間通信システムや歩車間通信システムといった通信利用型安全運転支援システムの実用化に向けた検討を進めている。この一環として、平成 25 年 10 月に ITS 世界会議東京 2013 を開催し、車車間通信・歩車間通信を利用した安全運転支援システムの公道デモを実施した。

平成 27 年度は、ドライバーの過信対策、システムの複合化、車車間通信・歩車間通信等の通信利用型安全運転支援システムの開発促進等について検討を行った。

平成 28 年度より第 6 期 ASV 推進計画を開始し、路肩退避型等発展型ドライバー異常時対応システムの技術的要件等の検討に着手した。

平成 30 年度は、路肩退避型等発展型ドライバー異常時対応システムをはじめとする技術や実用化された ASV 技術の開発促進等について検討を行った。

２．２．３ 自動車の安全性の確保

（１） 車両の安全性向上

a. 車両の安全確保（S63 白書）

① 自動車等の技術基準

自動車等の道路運送車両の安全を確保するため、道路運送車両法に基づき、自動車の構造・装置等について、保安上の技術基準(道路運送車両の保安基準)が定められている。この保安基準については、道路交通環境の変化等に対応し適宜改正が行われており、63 年 2 月には、濃霧等の視界不良時における自動車の被視認性を向上し追突事故の防止を図るため、自動車の後面に後部霧灯を装備することができるよう改正し、さらに、自動車の窓ガラスへの着色フイルムの貼付が運転の視野を妨げないよう、基準を明定すべく調査・検討を進めている。

② 検査・整備制度

自動車の安全の確保と公害の防止を図るための車検について、近年における自動車の構造・装置への新技術の採用は目ざましいものがあり、常時四輪駆動アンチロックブレーキ、四輪操舵等が急速に普及しつつある。このため、これらに適確に対応すべく総合的な検査用機器の開発を行うなど検査体制の充実・強化に努めている。また、ユーザー点検教室等のキャンペーンにより、ユーザーの保守管理意識の向上と定期点検整備の励行等に努めている。整備事業については、自動車の新技術への対応方策について検討を行うとともに、中小企業近代化促進法に基づき、経営戦略化構造改善計画を推進しているほか、整備箇所について一定期間内に不具合が発生した場合には、無償で再整備する整備保証制度の促進を図っている。なお、63 年には自動車登録検査電子情報処理システムを全面的に更改し、検査登録事項を OCR(光学的文字読取装置)を用いて入力することにより、自動車検査証の漢字化を行うとともにリコール対策車両のファイル化等を行うことにより、ユーザーサービスの向上と安全対策の充実が図られた。

コラム：自動車登録検査電子情報処理システムの OCR 化

63 年 1 月から運輸省の自動車検査登録の申請用紙の入力装置として、OCR〔Optical Character Reader(光学的文字読取り装置)〕が導入された。この装置は、申請書等に書かれた文字を光学的に読み取り、コンピューター等に入力するものであり、検査及び登録の申請書(OCR シート)が漢字・ひらがな等で直接記入できるため、記入が容易になるとともに、自動車検査証の漢字出力化を図ることが可能となり、ユーザーサービスの向上が図られている。また、OCR 化を機会にリコール対策車両のファイル化等、安全対策の充実も図られている。

③ オートマチック車の急発進・急加速問題への対応

62 年来、社会的関心事となっているオートマチック車の急発進・急加速問題については、交通安全公害研究所において、 車両構造上の原因究明のための試験調査が行われ、63 年、その中間報告が出された。同報告においては、オートマチック車の構造・装置において急発進・急加速につながるような現象は確認されなかったが、車両の安全性をさらに一層向上させる観点から、車載の電子機器について、フェール・セーフ性の確保及び信頼性の確保に関して提言がなされた。同提言については、現在(社)日本自動車工業会において、その具体的方策を検討中である。なお、63 年度も引き続き交通安全公害研究所において、原因究明のための試験調査を継続して行っているところである。

④ 自動車事故被害者の救済

自動車事故による被害者の救済を図るため、自動車損害賠償責任保険等の自動車損害賠償保障

制度の適切な運用を行っている。また、自動車事故対策センターにおいて、交通遺児等に対する生活資金の貸付け、重度後遺障害者に対する介護料の支給、附属千葉療護センターにおける重度意識障害者に対する治療及び養護等を実施している。なお、同センターに加え、仙台市において64 年度の業務開始を目途に新たな療護施設の整備を行っている

※自動車事故被害者の救済については、以降２．２．６道路交通被害者事故支援参照

b. 車両の安全性に関する技術基準の改善等（H2 白書）

自動車等の道路運送車両の安全を確保するため、道路運送車両法に基づき、自動車の構造・装置等について、保安上の技術基準（道路運送車両の保安基準）が定められている。この保安基準については、安全基準の国際的調和にも留意しつつ、道路交通環境の変化等に対応した安全基準の改善のための検討を行っている。

特に、最近の交通事故状況の悪化に鑑み、自動車の構造・装置に係る安全性の一層の向上を図るため、制動時の車両の不安定な挙動を防止するため開発されたアンチロックブレーキシステムについて、普及促進を図るとともに、事故時の被害が大きいと考えられる一部の大型車への装置を義務付けることとした。また、自動車製作者への「自動車の構造・装置の安全性に係る研究・開発の強化」及び「安全性の一層の向上に係る装置（エアバック、サイドドアビーム等）を備えた車両に対するユーザーニーズへの対応」に関する指導を行うとともに、自動車乗員の死亡事故の増加に鑑み、衝突時の安全性の一層の向上を図る必要があることから、自動車の衝突安全性能の評価法に関する調査研究を行っている。

さらに、今後の自動車の構造・装置に係る安全性向上については、近年の交通環境の変化、自動車技術の進歩等も踏まえ、今後の安全基準の拡充強化方針について運輸技術審議会に諮問し、審議を開始した。あわせて、自動車ユーザーに対し安全に関する諸情報を適確に提供する方法について調査検討を行っている。

また、軽自動車の規格については、平成２年１月１日より長さ、排気量等を改定したが、本年２月より自動車製作者６社により申請のあった新規格軽自動車を型式指定している。(平成元年度未現在、60 型式)

（オートマチック車（ＡＴ車）の急発進・急加速問題への対応）

運輸省交通安全公害研究所による試験調査（平成元年４月最終報告）及び運輸省の要請による(社)日本自動車工業会の調査研究結果（平成２年１月報告）において、すべてのＡＴ車に共通するような構造・装置に係る欠陥はないとの結論を得た。これらの調査結果を踏まえ、引き続き自動車製作者に対し、ＡＴ車の正しい取り扱い方法についての自動車ユーザーに対する啓蒙、車載電子機器のフェールセーフ性向上及び信頼性の向上等について指導している。

c. 自動車の検査及び整備の充実（H3 白書）

自動車の安全の確保と公害の防止を図るため、国が自動車の検査（車検）を行っているが、近年における自動車の構造・装置への新技術の採用は目覚ましいものがあり、常時四輪駆動、アンチロックブレーキ、四輪操舵等が急速に普及しつつある。このため、これらに的確に対応すべく総合的な検査用機器の導入を行うなど検査体制の充実強化に努めている。

また、自動車の適正な維持・管理を一層推進するため、２年に引き続き「不正改造車を排除する運動（３年６月、７月)」及び「定期点検整備促進運動（３年９月、10 月)」を実施したところ

である。

自動車整備事業については、新技術の採用に対応するため、整備事業者向けの技術相談窓口活用の促進、整備事業場の検査主任者に対する技術研修の実施等の措置を講ずるとともに、構造改善計画の推進や自動車整備近代化資金の活用の促進等により整備事業の近代化を図っている。

d. 運輸技術審議会答申「自動車安全基準の拡充強化目標」について（H4 白書）

近年の車社会が第２次交通戦争とも言うべき厳しい事態を迎えているなかで、運輸技術審議会において、衝突事故発生時に車内で死亡する人が多い、高速走行での交通事故が多いといった近年の事故の特徴を踏まえ、自動車の安全確保のために必要な技術的方策について検討を進めてきた。

その結果、平成４年３月に、車体構造を含めた自動車全体の衝撃吸収性能の向上、シートベルト非着用時の警報装置の導入、アンチロックブレーキの義務付け対象の拡大、高速走行時の制動能力の向上などを内容とする「自動車安全基準の拡充強化目標」を定めた答申が出された。同答申で示された規制、推奨、研究等の各施策を逐次計画的に実施することとしている。

また、４年３月に運輸省、警察庁、建設省の３省庁により(財)交通事故総合分析センターを設立したところであり、同センターを活用した総合的な観点からの事故調査・分析を行い、効果的な安全基準の策定等を図ることとしている。

e. 自動車の安全に関する技術基準の見直し等（H6 白書）

自動車の保安基準については、国際的調和にも留意しつつ、交通環境の変化に対応した見直しを適宜行っている。特に、近年、交通事故死者数が高い水準で推移しているという厳しい事態に対処するため、平成４年３月に運輸技術審議会から出された答申を逐次計画的に実施することとしている。このため、５年４月には、乗用車の前面衝突時の車両本体による衝撃吸収性能の強化、高速走行時のブレーキ性能の強化等について、６年３月には、大型後部反射器の装備義務付け対象車種の拡大、シート組込み式チャイルドシートの規定整備について自動車の安全性に係る規制の拡充強化を実施したところであり、今後も引き続き同答申により中期的に規制を充実強化すべきとされた事項についてその着実な推進を図ることとしている。また、(財)交通事故総合分析センターにおいては、昨年度から、効果的な安全基準の策定等を図るために交通事故の詳細な事例調査を開始したところである。

f. 今後の自動車の検査及び点検整備（道路運送車両法の改正）（H6、７白書）

自動車の検査及び点検整備については、近年の自動車技術の進歩及び自動車の使用形態の多様化に適切に対応する必要があるとともに、モータリゼーションの成熟化に伴い、自 動車の使用者による自主的な保守管理を促す必要がある。

このような状況にかんがみ、自動車の安全の確保及び公害の防止を前提としつつ、あわせて、国民負担の軽減にもつながるよう配慮し、平成５年の運輸技術審議会答申に基づき、自動車の検査及び点検整備の見直しを行うため、道路運送車両法を改正した。（平成６年７月公布）

同答申に基づいた見直しの内容は、①自動車の使用者は、点検及び整備を行うことにより、自動車を保安基準に適合するように維持しなければならないものとすること。②自家用乗用自動車等に係る６か月点検の義務付けを廃止するとともに、定期点検項目を簡素化すること。③車齢が

11 年を超える自家用乗用車等の自動車検査証の有効期間を現行の１年から２年に延長すること。④定期点検整備の実施時期は検査の前後を問わないこととすること等である。

今後、「自動車点検整備推進運動」等を通じて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履行を図るとともに、整備料金の透明化等整備料金、整備内容の適正化を推進する等所要の措置を講じていくことにより、これらの見直しが円滑に実施できるよう努めていく。

上記のように６年７月に道路運送車両法を改正し、この中で自動車ユーザーの保守管理費任を明確化したところである。当該改正部分が本年７年７日１日より施行されている（自動車ユーザーの保守管理責任の明確化等)。現在、その円滑な運用のため、自動車ユーザーの保守管理意識の高揚対策等所要の措置を講じているところである。

g. 自動車の安全性の向上（H8 白書）

自動車の安全性の向上に関しては、４年３月の運輸技術審議会答申を踏まえ、これまで種々の対策を行い、８年９月には側面衝突時の安全性の向上等安全基準の拡充強化を行ったところである。

今後も、本答申を踏まえ、(財）交通事故総合分析センターの実施する交通事故の総合的な調査分析等を活用し、安全基準のより一層の拡充強化、研究開発の推進等を行うとともに、大型バスの構造等の面からの安全対策についても検討を進めることとしている。

h. 自動車安全情報の提供（公表）等（H8 白書）

平成３年に策定された第５次交通安全基本計画において、「ユーザーが車種別の安全性の差異を把握し、より安全性の高い車を選択することを可能とする自動車安全情報提供について実験事業を進める」こととされたことを踏まえ、自動車事故対策センターは３年度から運輸省の協力のもとに、自動車の安全情報の提供について調査・研究を行ってきた。

その成果として、①シートベルトの効果と正しい着用法、②エアバッグ（運転者席、助手席）等の装備状況一覧、③１．５リットルクラスの国産乗用車８車種の高速ブレーキ性能と前面衝突安全性能の比較試験結果について「自動車安全情報」として８年３月22日に試行的に公表した。

本事業の目的は、車種毎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、これをユーザー情報として定期的に提供することによって、ユーザーの選択を通じて、より安全な自動車の普及拡大を促進することである。また、同時に、自動車メーカーのより安全な車造りへの研究開発が促進され、自動車の構造・装置面における高いレベルの安全性が確保されることも期待している。さらに、ユーザーに必要な自動車の安全装置の正しい使い方等の情報を同時に提供することにより、自動車の安全性について、正しい理解の促進を図ろうとするものである。また、自動車の検査及び点検整備については、自動車の安全確保及び公害防止の一層の充実を図るため、５年６月の運輸技術審議会答申に基づき、自動車ユーザーの保守管理責任の明確化等を含む道路運送車両法の改正が行われ、７年７月より施行されている。現在、その円滑な実施のため、自動車ユーザーの保守管理意識の高揚対策等所要の措置を講じているところである。

i. 道路交通の安全対策（H10 白書）

自動車の安全性の向上に関しては、４年３月の運輸技術審議会答申を踏まえ、これまで種々の対策を行い、８年９月には側面衝突時の安全性の向上等安全基準の拡充強化を行った。

今後も、(財) 交通事故総合分析センターの事故調査データの分析結果を活用することにより安全基準の拡充強化を行うとともに、先進安全自動車の開発等事故防止及び被害軽減のための研究開発を推進する。 また、自動車の安全情報の提供等により自動車ユーザーに対し、自動車の安全性について啓発を図ることとしている。

自動車の検査及び点検整備については、７年７月より施行された道路運送車両法の改正により、自動車ユーザーの保守管理責任の明確化等がされ、また、１０年５月２７日に公布された同法の改正により、自動車ユーザーが自ら分解整備を実施した場合に義務付けている分解整備検査について、記録簿の記載等を義務付ける等の安全確保のための諸対策を講じた上で、廃止されることになったことから、自動車ユーザーの保守管理意識の高揚対策等所要の措置を講じている。

事業用自動車の安全運行を確保するため、自動車運送事業者に対して営業所ごとに運行管理者を選任させ、日常の運行の安全を管理させるとともに、運行管理者に対して実施する研修の充実を図っている。また、事業用自動車による重大事故の情報を迅速に収集し、事故原因の究明を行うとともに再発防止のための事故警報を発出している。

j. 車両安全対策の推進（H15 白書）

高速道路での大型トラックによる悲惨な事故を減らすためのスピードリミッター(速度抑制装置)の装着義務付け、歩行者の死者数を減らすためのボンネットの衝撃緩和基準の策定など安全基準の拡充・強化を行った。また、シートベルト非着用警報、固定機能付きチャイルドシート、歩行者脚部傷害軽減ボディ及び車両前面突入軽減装置について基準化作業を進めている。今後は、高齢者及び大型車の交通安全対策について重点的に取り組むとともに、「シートベルト着用推進キャンペーン」を関係機関と協力してより一層進めていく。

k. 不正な二次架装等の排除（H18）

不正な二次架装（注 3）による積載量や乗車定員の水増し等に対応するため、「道路運送車両法」を平成 18 年 5月に改正し、架装メーカー等に対する立入検査等の規定を新設した。また、ICT 化された自動車検査情報の活用等、検査の高度化を進め、不正の排除に努めている。

l. 今後の車両安全対策の検討（H18～29）

平成 18 年６月に交通政策審議会報告書が取りまとめられ、22 年までに死者数を 2、000 人削減（対 11 年比）、負傷者数を 25、000 人削減（対 17 年比）することが目標に掲げられた。これを踏まえ、これまで進めてきた衝突後被害軽減対策に加え、予防安全対策の普及・拡大を図ることとしている。

また、全国で飲酒運転による事故が多発し、大きな社会問題となっていることから、飲酒運転事故防止対策の一環として、アルコールインターロック（注１）に関する技術的要件の検討を行っている。平成 18 年 3月には、固定機能付きチャイルドシート、乗用車の後部中央席三点シートベルト等について基準化を行った。また、予防安全技術の効果評価に関して、ドライブレコーダ（注 2）等の活用方策を検討している。

平成 23 年６月に取りまとめられた交通政策審議会陸上交通分科会自動車交通部会の報告を踏まえ、少子高齢化への対応、歩行者等の事故防止・被害軽減対策、新たなモビリティへの対応、大型車がからむ重大事故対策を中心に車両安全対策の推進に取り組んでいる。平成 24 年からは、

この交通事故削減目標の達成に向けて、「安全基準等の拡充・強化」、「先進安全自動車（ASV）推進計画」及び「自動車アセスメント」の３つの施策を有機的に連携させ、車両安全対策の推進に取り組んでいる。

平成 27 年には、第 10 次交通安全基本計画（計画年度：平成 28～32 年度）の策定にあわせて、交通事故の現状や自動車技術の発展を踏まえつつ、交通政策審議会陸上交通分科会自動車部会技術安全ワーキンググループにおいて、衝突被害軽減ブレーキ等の先進技術を活用した安全対策の推進など、今後の車両安全対策に関する検討を行った。

平成 28 年 6 月に取りまとめられた交通政策審議会陸上交通分科会自動車部会の報告を踏まえ、子供・高齢者の安全対策、歩行者・自転車乗員の安全対策、大型車がからむ重大事故対策、自動走行など新技術への対応を中心に車両安全対策の推進に取り組んでいる。また、昨今相次いでいる高齢運転者による事故防止対策として、関係省庁とともに 29 年 1 月に設置した副大臣等会議において、衝突被害軽減ブレーキ等の先進安全技術を搭載した自動車の普及啓発・導入促進を図るための方策について幅広く検討を進め、同年３ 月に中間取りまとめを行った。

また、高齢運転者による事故防止対策として、29 年 3 月の関係省庁副大臣等会議における中間取りまとめに基づき、衝突被害軽減ブレーキについて、国連の場において国際基準の策定に向けた検討を行うとともに、基準の策定に先立ち、国による性能認定制度を創設するなど、「安全運転サポート車（サポカーS）」の普及啓発・導入促進に取り組んだ。

m. 安全基準等の拡充・強化（H18～R1 白書）

平成 18 年 3月には、固定機能付きチャイルドシート、乗用車の後部中央席三点シートベルト等について基準化を行った。また、予防安全技術の効果評価に関して、ドライブレコーダ等の活用方策を検討していた。

平成 19 年 1 月には、大型貨物自動車等の前部潜り込み防止装置について、同年 11 月には、ハイブリッド車等高電圧を使用する自動車の安全性について基準化を行った。

平成 19 年 12 月には、呼気吹き込み式のアルコール・インターロック装置（注１）について技術指針（案）を、20 年３月には、イベントデータレコーダ（EDR）（注２）について技術要件を策定した。また、予防安全技術の効果評価に関して、ドライブレコーダ（注３）の活用方策を検討していた。

平成 21 年には、ハイブリッド車等は構造的に音がしなくて危険を感じるという意見が自動車ユーザーや視覚障害者団体等から寄せられていることから、平成 22 年 1 月に「ハイブリッド車等の静音性に関する対策のガイドライン」を策定した。また、事故分析の拡充・強化のためドライブレコーダ（注）データの収集・管理・活用方法について検討している。

車両の安全性の更なる向上のため、平成 22 年 12 月に「道路運送車両保安基準細目告示」を改正し、横滑り防止装置（ESC）及びブレーキアシストシステム（BAS）の乗用車への装備を義務付けることとした。また、ハイブリッド車等は構造的にエンジン音がなく、危険を感じるという意見を受け、「ハイブリッド車等の静音性に関する対策のガイドライン」を策定し、その対策の普及に向けた検討を行っていた。

平成 23 年５月に、歩行者の被害軽減を図ることを目的とした歩行者脚部保護の基準を導入するとともに、既存のガソリン車等を電気自動車に改造するいわゆる「コンバージョンＥＶ」に対して感電防止の基準を整備した。また、ハイブリッド車や電気自動車の安全性に関し、静音性対

策や車両に搭載するリチウムイオン蓄電池等の世界統一基準の策定作業等に取り組んでいた。

平成 24 年には、大型貨物車やバスについては、事故発生時に被害が大きくなる傾向があることから、衝突被害軽減ブレーキの基準化・義務付けを進めており、平成 24 年 3 月には大型貨物車について、25 年 1 月にはバスについて基準を策定した。また、「新たなカテゴリー」の乗物である軽自動車よりも小さい二人乗り程度の超小型モビリティについては、公道走行が可能となるよう、25 年 1 月に認定制度を創設した。

平成 25 年には、平成 27 年から市場導入が予定されている燃料電池自動車の世界最速普及を目指すべく、燃料電池自動車の安全基準の整備を行った。また、大型車に備える衝突被害軽減ブレーキの義務付範囲を拡大するとともに基準の強化を図った。更に、チャイルドシートの安全性向上のため、これまで実施していた前面衝突基準・後面衝突基準に加え、側面衝突基準を導入した。

平成 26 年には、自動車の安全性の向上を図るため、かじ取装置や応急用スペアタイヤ等に関する 4 つの国際基準を国内へ導入し、カーブでの走行性能や必要なハンドル操作力の上限、応急用スペアタイヤ装着時の制動性能等の要件を新たに整備した。また、二輪車に対する先進ブレーキシステム（アンチロックブレーキシステム（ABS）／コンバインドブレーキシステム（CBS））の装備義務付け、バス及びトラックに対する車線逸脱警報装置（LDWS）の装備義務付け等の基準強化を行った。

平成 27 年には、自動車の安全性の向上を図るため、10 項目の国際基準を国内へ導入し、電柱等との側面衝突を模擬した試験要件やバッテリー式電気二輪自動車等の安全基準等を新たに整備した。また、燃料電池二輪自動車に関する安全基準を世界に先駆けて策定した。

平成 28 年には、自動車の安全性の向上を図るため、11 項目の国際基準を国内へ導入し、ハイブリッド自動車等に備える車両接近通報装置や、前照灯の自動点灯に関する安全基準等を新たに整備した。

平成 29 年には、自動車の安全性の向上を図るため、国連の自動車基準調和世界フォーラム（WP29）において策定した国際基準を国内に導入することを通じ、シートベルト非装着警報装置の義務付け対象座席を拡大するなど、保安基準の拡充・強化を図った。また、公道を走行するカートについては、他の交通からの視認性の向上及びシートベルトの設置等の安全確保策について検討を行った。

n. 自動車アセスメント（H11～R1 白書）

自動車交通における事故件数及び死傷者数は、近年一貫して増加傾向にあり、ここ 10 年間でそれぞれ約 1.3 倍に増加しているなど、極めて深刻な状況にあることから、今後の自動車交通安全対策の進め方について運輸技術審議会における審議の結果、平成 11 年６月14日に「安全と環境に配慮した今後の自動車交通政策のあり方について」答申がまとめられた。この答申を受け、自動車アセスメント（自動車の安全性評価及びその情報提供）の充実等によるより安全な自動車の開発、普及促進等の諸施策を積極的に展開することとなった。

平成１２年度には、小型・普通自動車１７車種、軽自動車７車種を対象に、フルラップ前面衝突試験、オフセット前面衝突試験、側面衝突試験、ブレーキ性能試験を行うこととした。また、ブレーキ性能試験の結果、３つの衝突試験結果を総合的に評価した結果を、平成１３年３月に「平成１２年自動車アセスメント」として公表することとした。さらに、車種別の死傷者率、チャイ

ルドシートの安全性能試験に関する調査研究を行うこととした。この他、ユーザーに対して、自動車の安全装備について本来の性能が発揮されるよう、その効果や正しい使い方について、適宜、情報提供を行うこととした。

平成 13 年度までの 2 か年で対象車種は 47車種となり、国内新車販売台数の約 7 割をカバーしている。13 年度からは、ユーザーからの要望を受け、チャイルドシートについても安全性能試験を行い、13 年 12月に評価結果を公表した。平成 15 年度までに国内新車販売台数の約 8 割に当たる 79車種に対し衝突安全性能試験を実施するとともに、チャイルドシートについても 31 機種を対象に安全性能試験を実施した。

平成 18 年には、自動車アセスメントによる安全情報の提供で、自動車とチャイルドシートに関する安全性能の評価結果を公表し、安全な自動車等の選択や製作者のより安全な自動車の開発を促進している。平成 12 年度から 17 年度の間に自動車130車種、チャイルドシート 50 機種の評価結果を提供することにより、自動車等の安全性能の向上に貢献している。

平成 23 年度には、衝突安全性能総合評価から新たな安全性能総合評価を導入し、自動車の乗員保護性能及び歩行者保護性能について総合的に評価を行ったところであった。

平成 26 年度より、衝突被害軽減ブレーキなど予防安全技術の評価を新たに開始した。また、平成 27 年度より、車両周辺視界情報提供装置（リアビューモニター）の評価を新たに開始した。平成 28 年度より、対歩行者衝突被害軽減ブレーキの評価を新たに開始した。平成 29 年度より、車線逸脱抑制装置の評価を新たに開始した。平成 30 年度より、ペダル踏み間違い時か速抑制装置等の評価を新たに開始した。

o. 自動車検査の高度化（H19～R1 白書）

平成 19 年までは、より確実な自動車検査の実施のため、ICT 化された自動車検査情報の活用等による検査の高度化を進めていた。平成 20 年以降は、不正な二次架装注の防止やリコールにつながる車両不具合の早期抽出等に資するため、情報通信技術の活用による自動車検査の高度化を進めている。

p. 自動車の総合的な安全対策（H19 白書）

①事業用自動車の安全対策（２．２．４参照）

事業用自動車の交通事故件数（軽貨物を除く）は、年間約６万１千件（平成 18 年）であり、事業用自動車に係る交通事故防止は緊急の課題となっている。 平成 19 年２月に大阪府吹田市で発生した貸切バスによる重大事故を契機として、貸切バス事 業者を対象とした重点監査を実施するとともに、「貸切バスに関する安全等対策検討会」において、安全性の確保・質の向上に向けた方策を同年 10 月に取りまとめた。 このほか、監査の強化、行政処分の厳格化、運行管理者制度の徹底等を強力に推進している。

②今後の車両安全対策の検討 （1. 参照）

平成 18 年６月に交通政策審議会報告書が取りまとめられ、22 年までに死者数を 2,000 人削減（対 11 年比）、負傷者数を 25,000 人削減（対 17 年比）することが目標に掲げられた。これを踏まえ、これまで進めてきた衝突後被害軽減対策に加え、予防安全対策の普及・拡大を図ることとしている。 また、全国で飲酒運転による事故が多発し、大きな社会問題となっていることから、飲酒運転事故防止対策の一環として、アルコールインターロック（注１）に関する技術的要

件の検討を行っている。
③安全基準の拡充・強化 （m．参照）
平成 19 年 1 月には、大型貨物自動車等の前部潜り込み防止装置について、同年 11 月には、ハイブリッド車等高電圧を使用する自動車の安全性について基準化を行った。また、予防安全技術の効果評価に関して、ドライブレコーダ（注２）等の活用方策を検討している。
④自動車アセスメントによる安全情報の提供 （n．参照）
自動車とチャイルドシートに関する安全性能の評価結果を公表し、安全な自動車等の選択や製作者のより安全な自動車の開発を促進している。平成 12 年度から 18 年度の間に自動車 148 車種、チャイルドシート 57 種類の評価結果を提供することにより、自動車等の安全性能の向上に貢献して いる。
⑤先進安全自動車（ASV）の開発・ 実用化・普及の促進 （２．２．２（２）参照）
ASV の開発・実用化・普及を促進すべく、平成 18 年度から産・学・ 官の協力体制で第４期 ASV 推進計 画を進めるとともに、19 年度から大 型車用衝突被害軽減ブレーキに対する補助を行っている。
⑥リコール制度の充実・強化 （（２）参照）
自動車メーカーによるリコールに 係る不正行為の発覚を受け、平成 16 年度に再発防止対策を取りまとめ、情報収集体制、監査体制及び技術的検証体制を順次強化し、リコール制度の着実な運用に努めて いる。また、学識経験者や自動車ユーザー等が参画するリコール検討会を開催し、制度や運用の 改善等について検討している。
⑦不正な二次架装等の排除
不正な二次架装による積載量や乗車定員の水増し等に対応するため、不正を行った者に対 して警告書の交付や改修指示等を厳正に行っている。
⑧自動車検査の高度化 （o．参照）
より確実な自動車検査の実施のため、ICT 化された自動車検査情報の活用等による検査の高度化を進めている。

q. 自動車の総合的な安全対策（H24 白書）
①事業用自動車の安全対策（２．２．４参照）
平成 20 年から 30 年までの 10 年間で、事故死者数・人身事故件数の半減、飲酒運転ゼロを目標とする「事業用自動車総合安全プラン 2009」に基づき、トラックにおける運行記録計の装着義務付け範囲拡大に関する検討等、更なる安全対策を実施している。
②今後の車両安全対策の検討 （l．参照）
第９次交通基本計画（平成 23 年３月策定）においては、27 年までに交通事故死者数を 3,000 人以下とする目標が設定されている。この交通事故削減目標の達成に向けて、「安全基準等の拡充・強化」、「先進安全自動車（ASV）推進計画」及び「自動車アセスメント」の３つの施策を有機的に連携させ、車両安全対策の推進に取り組んでいる。
③安全基準の拡充・強化 （m．参照）
大型貨物車やバスについては、事故発生時に被害が大きくなる傾向があることから、衝突被害軽減ブレーキの基準化・義務付けを進めており、平成 24 年３月には大型貨物車について、25 年１月にはバスについて基準を策定した。また、「新たなカテゴリー」の乗物である軽自動車よりも

小さい二人乗り程度の超小型モビリティについては、公道走行が可能となるよう、25 年 1 月に認定制度を創設した。

④自動車アセスメントによる安全情報の提供 （n. 参照）

ユーザーによる安全な自動車及びチャイルドシートの選択や製作者による、より安全な自動車等の開発を促すことを目的に、自動車等に関する安全性能の評価結果を公表している。平成 24 年度においては、自動車 12 車種、チャイルドシート 9 機種の評価を新たに行った。

⑤先進安全自動車（ASV）の開発・ 実用化・普及の促進 （２．２．２（２）参照）

産学官の協力体制の下、先進安全自動車（ASV）の開発・実用化・普及の促進を図っており、衝突被害軽減ブレーキ等の実用化された ASV 技術の本格的な普及促進、車車間通信システムや歩車間通信システムといった通信利用型安全運転支援システムの実用化に向けた検討を進めている。

⑥リコール制度の充実・強化 （（２）参照）

自動車のリコールの迅速かつ着実な実施のため、自動車メーカー等及びユーザーからの情報収集に努め、自動車メーカー等のリコール業務について監査等の際に確認・指導するとともに、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っている。また、ユーザーからの不具合情報の収集を強化するため、「自動車不具合情報ホットライン」（www.mlit.go.jp/RJ/）について周知活動を積極的に行った。自動車リコール制度をより一層ユーザーの視点に立ったものとするため、これまで情報収集体制及び調査分析体制を強化してきたところである。さらに、国土交通省に寄せられた不具合情報や事故・火災情報等を公表し、ユーザーへの注意喚起が必要な事案や適切な使用及び保守管理、不具合発生時の適切な対応を促進するために必要な事項について、ユーザーへの情報提供を実施した。特に、「チャイルドシートの肩ベルトの調整を忘れずに！」及び「乗用車のアームレスト等の可動部にお子様が指等を挟み込まないよう注意しましょう」について報道発表等を通じ、ユーザー等への注意喚起を行った。なお、平成 24 年度のリコール届出件数は 308 件及び対象自動車数台数は 5,612,979 台であった。

⑦不正な二次架装等の排除 （２．２．４参照）

不正な二次架装注 1 の防止やリコールにつながる車両不具合の早期抽出等に資するため、情報通信技術の活用による自動車検査の高度化を進めている。

注 1 部品等を取り外した状態で新規検査を受検し、検査終了後に当該部品を再度取り付けて使用する行為等

⑧自動車検査の高度化 （o. 参照）

より確実な自動車検査の実施のため、ICT 化された自動車検査情報の活用等による検査の高度化を進めている。

⑨自動車損害賠償保障制度による被害者保護（２．２．６参照）

自動車損害賠償保障制度は、クルマ社会の支え合いの考えに基づき、自賠責保険の保険金支払い、ひき逃げ・無保険車事故による被害者の救済（政府保障事業）を行うほか、重度後遺障害者への介護料の支給や療護センターの設置等の被害者救済対策事業を実施するものであり、交通事故被害者の保護に大きな役割を担っている。

r. 自動車の総合的な安全対策（H28、29 白書）

①事業用自動車の安全対策（２．２．４参照）

平成 20 年から 30 年までの 10 年間で、事故死者数・人身事故件数の半減、飲酒運転ゼロを目標とする「事業用自動車総合安全プラン 2009」に基づき、トラックにおける運行記録計の装着義務付け範囲拡大に関する検討等、更なる安全対策を実施している。

平成 28 年 6 月に取りまとめられた交通政策審議会陸上交通分科会自動車部会の報告を踏まえ、子供・高齢者の安全対策、歩行者・自転車乗員の安全対策、大型車がからむ重大事故対策、自動走行など新技術への対応を中心に車両安全対策の推進に取り組んでいる。また、高齢運転者による事故防止 対策として、29 年 3 月の関係省庁副大臣等会議における中間取りまとめに基づき、衝突被害軽減ブ レーキについて、国連の場において国際基準の策定に向けた検討を行うとともに、基準の策定に先立ち、国による性能認定制度を創設するなど、「安全運転サポート車(サポカーS)」の普及啓発・導入 促進に取り組んだ。

②安全基準の拡充・強化 （m．参照）

自動車の安全性の向上を図るため、11 項目の国際基準を国内へ導入し、ハイブリッド自動車等に備える車両接近通報装置や、前照灯の自動点灯に関する安全基準等を新たに整備した。

平成 29 年度には、自動車の安全性の向上を図るため、国連の自動車基準調和世界フォーラム（WP29）において策定 した国際基準を国内に導入することを通じ、シートベルト非装着警報装置の義務付け対象座席を拡大するなど、保安基準の拡充・強化を図った。また、公道を走行するカートについては、他の交通からの視認性の向上及びシートベルトの設置等の安全確保策について検討を行った。平成 29 年度より、車線逸脱抑制装置の評価を新たに開始した。

③先進安全自動車（ASV）の開発・ 実用化・普及の促進 （２．２．２（２）参照）

産産学官の連携により、衝突被害軽減ブレーキなど実用化された ASV 技術の本格的な普及を促進するとともに、平成 28 年度より第 6 期 ASV 推進計画を開始し、路肩退避型等発展型ドライバー異常時対応システムの技術的要件等の検討に着手した。

④自動車アセスメントによる安全情報の提供 （n．参照）

安全な自動車及びチャイルドシートの開発やユーザーによる選択を促すため、これらの安全性能を評価し結果を公表している。平成 28 年度より、対歩行者衝突被害軽減ブレーキの評価を新たに開始した。

⑤自動運転の実現に向けた取組み

国連の自動車基準調和世界フォーラム（WP29）の下に設立された自動操舵専門家会議において、日本は共同議長を務め、高速道路での自動運転を可能とする自動操舵の基準を提案するなど、自動運転に関する国際基準の策定を主導している。自動操舵のうち、自動駐車機能及び自動車線維持機能の国際基準が 29 年 3 月に成立したことを受けて、これを国内に導入した。また、国内においても、高度な自動運転システムを有する車両が 満たすべき安全性についての要件や安全確保のための方策について検討を開始した。

⑥自動車型式認定制度（平成 29 年度）

複数の自動車メーカーによる型式指定車の完成検査における不適切な取扱いを受け、平成 29 年 11 月にタスクフォースを設置し、自動車メーカーにおける完成検査の確実な実施と不正の防止、国土交 通省の立入検査のあり方について、見直すべき点がないか検討を行うこととした。

⑥リコールの迅速かつ着実な実施・ユーザー等への注意喚起（（２）参照）

自動車のリコールの迅速かつ確実な実施のため、自動車メーカー等及びユーザーからの情報収集に努め、自動車メーカー等のリコール業務について監査等の際に確認・指導するとともに、安

全・環境性に疑義のある自動車については（独）自動車技術総合機構交通安全環境研究所において技術的検証を行っている。また、リコール改修を促進するため、ウェブサイトやソーシャル・メディアを通じたユーザーへの情報発信を強化した。不具合情報の収集を強化するため、「自動車不具合情報ホットライン」（www.mlit.go.jp/RJ/）について周知活動を積極的に行っている。

また、国土交通省に寄せられた不具合情報や事故・火災情報等を公表し、ユーザーへの注意喚起が必要な事案や適切な使用及び保守管理、不具合発生時の適切な対応について、ユーザーへの情報提供を実施している。特に、「トレーラのブレーキ引き摺りによる火災にご注意！」について報道発表等を通じ、ユーザー等への注意喚起を行った。

なお、平成 28 年度のリコール届出件数は 364 件及び対象台数は 1,585 万台であった。平成 29 年度のリコール届出件数は 377 件及び対象台数は 770 万台であった。

⑦自動車検査の高度化 （o. 参照）

不正な二次架装注の防止やリコールにつながる車両不具合の早期抽出等に資するため、情報通信技術の活用による自動車検査の高度化を進めている

（２） リコール対策（リコール不正、不具合情報調査推進室設立）

a. 自動車のクレーム・リコール隠し等の不正行為への対応（H12 白書）

１２年７月、運輸省の三菱自動車工業（株）に対する立入検査等において、ユーザーからの大部分のクレーム情報が運輸省に提示されていない（いわゆるクレーム隠し）など、同社のリコール関係業務について長期間にわたり組織的な不正が行われており、多数の自 動車についてリコールが実施されず、また、一部の自動車についてリコール届出がなされないまま隠れて対策が実施されていたこと（いわゆるリコール隠し）が判明した。

このため、運輸省は、同社に対し早急にリコールするよう指示し、合計１７件約６２万台のリコール届出がなされた。また、９月、同社の一連の不正行為に対し、文書警告により業務の適正化を指示するとともに、罰則適用のための警視庁への告発、過料適用のための東京地方裁判所への通知をそれぞれ行った。さらに、自動車メーカー等の各社に対し、再発防止のための総点検を指示した。

これらの対応に加え、運輸省は、このような不正事案を防止しユーザーの安全を確保するため、ユーザー等からの情報収集・分析や立入検査の強化を図ることとしている。

b. リコール制度（H13～15 白書）

①H13 白書

12 年 7月、三菱自動車工業(株)のクレーム隠し等が判明したため、フリーダイヤルによる不具合情報受付窓口を設置する等欠陥車情報収集の充実、欠陥車情報分析及びメーカー等への指導監督等の充実強化を推進している。13 年上半期のリコール届出件数は、89 件(前年同期比で 9.8%増加)と増加した。

②H14 白書

近年、自動車製作者によるリコール業務の不正事案が相次いで発生したため、フリーダイヤルによる不具合情報受付窓口を設置する等欠陥車情報の収集・分析体制、メーカー等への指導監督等の充実強化を推進している。

また、平成 14 年 7月には道路運送車両法の一部を改正し、罰則の強化、リコール命令規定の導入を図るとともに、タイヤやチャイルドシートなどの後付装置に対するリコール制度を創設した。

③H15 白書

近年、自動車製作者によるリコール(回収・無償修理)業務の不正事案が相次いで発生したため、平成 14 年 7月には道路運送車両法の一部が改正され、リコール命令規定の導入・罰則の強化(15 年 1月施行)及び自動車使用開始後にユーザーが取り付けた後付装置リコール制度の創設(タイヤ及びチャイルドシートについて 16 年 1月施行)が行われた。

c. リコールに係る不正行為再発防止対策の徹底（H16～20 白書）

①H16、17 白書

リコールに係る不正行為再発防止対策の推進及び認証制度の厳格化自動車メーカーによる悪質なリコール隠し問題等を踏まえ、監査の強化、情報収集の強化及び技術的検証体制の構築の３つを柱とするリコールに係る不正行為の再発防止対策を平成 16 年にまとめ、リコール制度の着実

な実施に努めている。さらに、技術的検証体制の強化等を図るため、独立行政法人交通安全環境研究所において実車実験等により自動車の欠陥の原因を検証することとしている。

また、型式認証においても制度改正を行い、リコールに関する不正行為を行った自動車メーカー等から型式認証の申請があった場合には、1)保安基準適合審査の厳格化、2)不正行為への対応状況等の確認を行うなどの審査の厳格化を図っている。

② H18～20 白書

自動車メーカーによるリコールに係る不正行為の発覚を受け、平成 16 年度に再発防止対策を取りまとめ、情報収集体制、監査体制及び技術的検証体制を順次強化してきたが、18 年度には、「道路運送車両法」等を改正し、独立行政法人交通安全環境研究所にリコール技術検証部を設置し、実車実験等により自動車の欠陥の原因を検証することとし、体制の強化を完了した。

20 年度も引き続きリコール制度の着実な運用に努めている。また、学識経験者や自動車ユーザー等が参画するリコール検討会を開催し、必要に応じて制度や運用の改善を検討している。

d. リコール制度の充実・強化（H21～23 白書）

① H21 白書

リコール制度の充実・強化について自動車メーカーによるリコールに係る不正行為に対する再発防止対策に基づき、情報収集・監査体制の強化及び技術的検証等、リコール制度の着実な運用に努めているところであるが、今後、よりユーザー目線に立ったものとなるよう検討を行っている。また、不具合に対するユーザーの関心を高め、適切な使用や保守管理及び不具合発生時の適切な対応が促進されることを目的とし、メーカーから報告があった自動車の不具合に起因する事故・火災情報を平成 21 年 6 月から公表している。

② H22 白書

自動車リコール制度については、よりユーザーの視点に立ったものとなるよう情報収集体制及び調査分析体制の一層の強化について検討を行ってきた。また、平成 22 年 8 月に内閣府消費者委員会から提出された「自動車リコール制度に関する建議」について真摯に検討を進めるとともに、23 年 1 月に開催された第 44 回消費者委員会において、ユーザーからの不具合情報の収集を強化するため、各自動車メーカーのホームページや市町村等の広報誌等で自動車不具合情報ホットラインの一層の周知を図ったことなどの実施状況の説明を行った。

③ H23 白書

自動車リコール制度については、より一層ユーザーの視点に立ったものとするため、情報収集体制及び調査分析体制の強化を目的とした組織体制の強化を実施した。具体的には、技術検証体制を強化するとともに、従前のリコール対策室を、リコール届出・勧告等を担う「リコール監理室」と、不具合情報の能動的な調査分析等を担う「不具合情報調査推進室」に改組・拡充した。また、国土交通省に寄せられた不具合情報や事故・火災情報等を分析した結果、ユーザーへの注意喚起が必要な事案や適切な使用及び保守管理、不具合発生時の適切な対応を促進するために必要な事項について、ユーザーへの情報提供を実施した。具体的には、自動車のバッテリー等の誤った取付けによる火災及び自動車の後付電装品の取付けによる火災事案等について報道発表を行い、

ユーザー等への注意喚起を行った。

また、不正な二次架装注の防止やリコールにつながる車両不具合の早期抽出等に資するため、情報通信技術の活用による自動車検査の高度化を進めている。

e. リコールの迅速かつ着実な実施・ユーザー等への注意喚起（H24～R1 白書）

自動車のリコールの迅速かつ確実な実施のため、自動車メーカー等及びユーザーからの情報収集に努め、自動車メーカー等のリコール業務について監査等の際に確認・指導するとともに、安全・環境性に疑義のある自動車については（独）自動車技術総合機構（平成 28 年３月 31 日までは（独）交通安全環境研究所）において技術的検証を行っている。また、リコール改修を促進するため、ウェブサイトやソーシャル・メディアを通じたユーザーへの情報発信を強化した。不具合情報の収集を強化するため、「自動車不具合情報ホットライン」（www.mlit.go.jp/RJ/）について周知活動を積極的に行っている。

また、国土交通省に寄せられた不具合情報や事故・火災情報等を公表し、ユーザーへの注意喚起が必要な事案や適切な使用及び保守管理、不具合発生時の適切な対応について、ユーザーへの情報提供を実施している。特に、「チャイルドシートの肩ベルトの調整を忘れずに！」及び「乗用車のアームレスト等の可動部にお子様が指等を挟み込まないよう注意しましょう」（H24 白書）、「エアブレーキを装備したトラックではブレーキのバタ踏みは危険です！」及び「自動車用緊急脱出ハンマーの性能確保と使用方法の周知について」（H25 白書）、「オートマ車でのエンストに注意！！」及び「スタッドレスタイヤは４輪全てに装着して下さい！！」（H26 白書）、「トレーラのブレーキ引き摺りによる火災にご注意！」（H28 白書）、「お子さまの安全を脅かす未認証チャイルドシートにご注意！」（H29 白書）、「衝突被害軽減ブレーキは万能ではありません！」（H1 白書）について報道発表等を通じ、ユーザー等への注意喚起を実施した。

なお、平成 24 年度のリコール届出件数は 308 件及び対象自動車数台数は 5,612,979 台であった。

平成 25 年度のリコール届出件数は 303 件及び対象自動車数台数は 7,978,639 台であった。

平成 26 年度のリコール届出件数は 355 件及び対象台数は 9,557,888 台であった。

平成 27 年度のリコール届出件数は 368 件及び対象台数は 1,899 万台であった。

平成 28 年度のリコール届出件数は 364 件及び対象台数は 1、585 万台であった。

平成 29 年度のリコール届出件数は 377 件及び対象台数は 770 万台であった。

平成 30 年度のリコール届出件数は 408 件及び対象台数は 822 万台、チャイルドシートは 1 件でその対象は 5.022 台であった。

２．２．４ 安全施策・関連規則の整備（事業用自動車の安全対策）

a. 事業用自動車の安全な運行の確保（H3 白書）

自動車運送事業者には、安全な運行の確保を図るため運行管理者の選任、事故の報告、乗務員の指導・監督等が義務付けられており、運輸省では、その確実な実施を図るよう指導・監督を行うとともに、事故原因を調査することにより、同種事故の再発防止に努めている。

また、２年 12 月に施行された貨物自動車運送事業法に基づき輸送の安全の確保を図るため、過労運転、過積載運転の防止措置を講じるとともに運行管理者の資質の向上を図るための運行管理者の試験制度を導入し、３年３月に初めての試験を実施した。

道路交通事故死者数の増加に対応して、２年における事業用自動車による死者数も、1、848 人と元年に比べ 18 人増加し、誠に遺憾な結果となった。このような状況にかんがみ、交通安全に関する施策の効果的な実施には、官民一体となった交通安全活動推進体制を強化することが必要であるとの認識から、自動車運送事業に係る官民の関係者の意見交換、連絡調整の場として「交通安全推進連絡協議会」を設置し、運行管理及び乗務員教育の充実等を積極的に推進してきている。

さらに、事業用自動車の高速道路利用の増加に伴い、高速道路の重大事故が年々増加しているため、運送事業者に対し、最高速度の厳守及び適正な車間距離の保持等事故防止の徹底を図るとともに、「高速道路の安全運行要領」を積極的に活用するよう要請した。

特に、近年の交通事故死者数の増加という厳しい事態に対処していくため、今後の自動車安全基準の拡充強化方針について運輸技術審議会に諮問し、現在、同審議会自動車部会において３年度末の答申を目途に審議が進められている。

また、大型車に対し、アンチロックブレーキシステムの装備の義務付けを行うとともに、大型後部反射器の装備及び後部突入防止装置の改善を義務付けることとしている。　さらに、自動車の構造・装置と乗員傷害との関係に関する調査研究を拡充するとともに、総合的な事故調査・分析を行うための(財)交通事故総合分析センターの設立に向けて関係省庁と検討を進めている。

なお、オートマチック車（ＡＴ車）の急発進・急加速問題への対応については、引き続き自動車製作者に対し、ＡＴ車の正しい取り扱い方法についての自動車ユーザーへの啓蒙、車載電子機器のフェールセーフ性及び信頼性の向上等について指導している。

b. 自動車運送事業輸送安全規則の改正（H13 白書）

事業用自動車の交通事故件数は、年間約 66、000 件で、近年上昇傾向にあり、事業用自動車に係る交通事故防止は緊急の課題となっている。特に平成 11 年 11月東名高速道路において事業用自動車が追突し、幼児 2 名が焼死するという悲惨な事故が発生した。このような事故は社会的影響の大きいものであり、看過できるものではない。

このため、13 年 7月に貨物自動車運送事業輸送安全規則の改正を行い、9月から施行した。また、13 年 7月及び 8月に旅客自動車運送事業運輸規則の改正を行い、14 年 2月から施行することとした。

これにより、

(ア)旅客自動車運送事業に対する運行管理者試験の導入及び運行管理者配置基準の強化

(イ)事故を惹起した運行管理者等に対する特別な研修の受講義務づけ

(ウ)事故を惹起した運転者等に対する特別な指導及び適性診断の受診の義務づけ等を実施することとした。この改正によって、運行管理の充実、運転者に対する安全対策の強化等を図り、運送事業者による運行の安全を確保することとしている。

また、大型貨物自動車の高速道路における速度超過時の事故の防止を図るため、13 年 8月に道路運送車両の保安基準を改正し、15 年 9月から、速度が 90 キロメートル毎時に至ったときに運転者がアクセル操作を行っても加速できない構造の速度抑制装置の装備を義務づけることとしている。

c. 事業用自動車の安全対策（H18～21 白書）

事業用自動車の交通事故件数は、年間約 6 万 3 千件（平成 17 年）であり、事業用自動車に係る交通事故防止は緊急の課題となっている。このため、運行管理制度の徹底、監査の強化、行政処分の厳格化等を強力に推進している。

平成 19 年 2 月に大阪府吹田市で発生した貸切バスによる重大事故を契機として、貸切バス事業者を対象とした重点監査を実施するとともに、「貸切バスに関する安全等対策検討会」において、安全性の確保・質の向上に向けた方策を同年 10 月に取りまとめた。

d. 「事業用自動車総合安全プラン 2009」に基づいた安全対策（H21～26 白書）

平成 20 年には、「今後 10 年間で事業用自動車の死者数、人身事故件数半減」、「飲酒運転ゼロ」を目標として平成 21 年 3 月に策定した「事業用自動車総合安全プラン 2009」に基づき、メールマガジン「事業用自動車安全通信」の創設、監査方針・行政処分基準の強化、安全マネジメント評価対象事業の拡大及び第三者機関による安全マネジメント評価の実施等のほか、事故速報等の報告範囲の拡大等を内容とする自動車事故報告規則の改正などを実施した。また、目標を確実に達成するため、「事業用自動車総合安全プラン 2009 フォローアップ会議」を同年 10 月に設置・開催し、今後も関係者間で施策の進歩状況、目標の達成状況等を確認することとしていた。

安全運行を確保するため、自動車運送事業者に対し、運行管理者の設置や運転者の適性診断受診等を義務付けている。加えて、平成 20 年から 30 年までの 10 年間で、事故死者数・人身事故件数の半減、飲酒運転ゼロを目標として掲げた「事業用自動車総合安全プラン 2009」に基づき、点呼時におけるアルコール検知器の使用を義務化したほか、トラックにおける運行記録計の装着義務付け範囲拡大に関する検討を開始するなど、更なる安全対策を実施している。また、関係者間で施策の進捗状況、目標の達成状況等を確認することで、PDCA サイクルに沿った継続的な取組みを進めている。

26 年 11 月には「事業用自動車総合安全プラン 2009」の中間見直しを行った。人身事故件数・死亡者数半減等の 30 年の目標に向けて、今後も国土交通省・事業者など関係者一丸となって、中間見直し後のプランの施策を着実に実施し、事業用自動車の安全・安心の確保を図っていった。また、自動車運送事業者における交通事故防止のための取組みを支援する観点から、デジタル式運行記録計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み等に対し支援を行っている。さらに、生体センサーやクラウドの活用など、多様な機能の進化、技術の進展の成果を統合し、次世代の運行管理を担うシステムのあり方を確立するための検討を開始した。

e. 「高速・貸切バス安全・安心回復プラン」の着実な実施（H24～29 白書）

平成 24 年 4 月に関越道において発生した高速ツアーバス事故を受け、緊急重点監査や過労運転防止等の緊急対策を実施したほか、高速ツアーバスを企画実施する旅行会社等が乗合バス事業の許可を取得し、道路運送法に基づく安全確保の責任を負う新高速乗合バスへの移行の促進等を行った。

平成 24 年 4 月に発生した関越道高速ツアーバス事故を受けて、25 年 4 月に「高速・貸切バス安全・安心回復プラン」を策定し、高速ツアーバスの新高速乗合バスへの移行・一本化や交替運転者の配置基準の設定を既に実施したほか、その他の各措置についても 25・26 年度までの 2

年間にわたって迅速かつ着実に実施し、また、実施状況について随時フォローアップ・効果検証を行うことにより、バス事業の安全性向上・信頼の回復に向けた取組みを集中的に進めていた。

平成 28 年 1 月 15 日、長野県軽井沢町の国道 18 号線碓氷バイパス入山峠付近において、貸切バス（乗員乗客 41 名）が反対車線を越えて道路右側に転落、乗員乗客 15 名（乗客 13 名・乗員 2 名）が死亡、乗客 26 名が重軽傷を負う重大な事故が発生した。二度とこのような悲惨な事故を起こさないよう、徹底的な再発防止策について検討するため、有識者からなる「軽井沢スキーバス事故対策検討委員会」を開催し、規制緩和後の貸切バス事業者の大幅な増加と監査要員体制、人口減少・高齢化に伴うバス運転者の不足、旅行業者と貸切バス事業者の取引関係等の構造的な問題を踏まえつつ、抜本的な安全対策について、貸切バス事業者に対する事前及び事後の安全性のチェックの強化や、旅行業者等との取引環境の適正化、利用者に対する安全性の「見える化」等の観点から議論を進めている。

28 年 3 月 29 日には、再発防止策についての「中間整理」をとりまとめ、その検討の熟度に応じ、複数回にわたり法令違反を是正・改善しない事業者に対する事業許可の取消し等の厳しい処分の実施といった「速やかに講ずべき事項」、貸切バス事業者の安全情報提供の仕組みの構築やドライバー異常時対応システムの普及促進といった「今後具体化を図るべき事項」、運行管理者等の在り方の見直しといった「引き続き検討すべき事項」の 3 つに整理した。

「速やかに講ずべき事項」については、実施可能なものから速やかに実施に移すとともに、「今後具体化を図るべき事項」、「引き続き検討すべき事項」については、引き続き、同委員会での議論を行い、今夏までに再発防止に向けた「総合的な対策」をとりまとめ、確実に実施に移していた。その後、同年 6 月に取りまとめた 85 項目に及ぶ「安全・安心な貸切バスの運行を実現するための総合的な対策」を着実に実施していた。

f. 事業用自動車の安全プラン等に基づく安全対策の推進（H27～R 1 白書）

平成 21 年から 30 年までの 10 年間で、「事業用自動車の死者数・人身事故件数を半減」、「飲酒運転ゼロ」を目標として策定した「事業用自動車総合安全プラン 2009」について 26 年 11 月に中間見直しを行い、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の実施や運転者の体調急変に伴う事故防止対策の浸透・徹底、監査情報や事故情報など各種情報を活用した事故防止対策の実施等の新たな施策を追加し、更なる事故削減に向けた各種取組みを進めている。

また、平成 21 年に策定した「事業用自動車総合安全プラン 2009」に代わる新たなプランとして、「事業用自動車総合安全プラン 2020」を 29 年 6 月に策定し、32 年までの事業用自動車の事故による死者数を 235 人以下、事故件数を 23,100 件以下とする新たな事故削減目標の設定を行い、その達成に向けた各種取組みを進めている。

①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

輸送の安全を図るため、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みについて評価し、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している。

②運輸安全マネジメントを通じた安全体質の確立

平成 18 年 10 月より導入した「運輸安全マネジメント制度」により、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を、28 年において 537 者に対して実施した。

平成 30 年には、「運輸安全マネジメント制度」を通じて、自動車運送分野における安全管理体制の構築・改善に関する取組みを促進するため、トラック事業者及びタクシー事業者に対する運輸安全マネジメント制度の適用範囲を保有車両台数 300 両以上の事業者から同 200 両以上の事業者に拡大した（関係規則の一部改正省令を平成 30 年 4 月 1 日に施行）。また、33 年度までにすべての貸切バス事業者の安全管理体制を確認することとした。国が事業者による運輸安全マネジメントに関する取組みの実施状況を確認する運輸安全マネジメント評価を、30 年は、自動車運送事業者 780 者に対して実施した。

③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の遵守及び適切な運行管理等の徹底を図るため、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等に対する監査の徹底及び、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している。

また、28 年 1 月に発生した軽井沢スキーバス事故を受け、同年 6 月に取りまとめられた総合的対策により、法令違反を早期に是正させる仕組みや行政処分を厳格化して違反を繰り返す事業者を退出させるなどの措置を同年 12 月より実施した。

さらに、監査情報や事故情報等の統合及び分析機能の強化を図り、事故を惹起するおそれの高い事業者を抽出することにより、事故の未然防止のための監査機能の強化を図るため、「事業用自動車総合安全情報システム」の運用を平成 28 年 11 月より開始した。

29 年 8 月より、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」を実施している。

その他、平成 30 年 7 月に長時間労働に対する抑止力を強化するため、過労運転防止関連違反に係る行政処分の処分量定の引き上げを行った。

④飲酒運転の根絶

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、機会あるごとに事業者や運行管理者等に対し指導を行っている。

⑤IT・新技術を活用した安全対策の推進

自動車運送事業者における交通事故防止のための取組みを支援する観点から、デジタル式運行記録計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み等に対し支援を行っている。

⑥事業用自動車の事故調査委員会の提案を踏まえた対策

「事業用自動車事故調査委員会」において、社会的影響の大きな事業用自動車の重大事故について、より高度かつ複合的な事故要因の調査分析を行っているところであり、平成 28 年 1 月 15 日に長野県北佐久郡軽井沢町で発生した、貸切バスの転落事故などの特別重要調査対象事案等について、31 年 3 月までに 33 件の報告書を公表した。

⑦運転者の体調急変に伴う事故防止対策の推進

26 年 4 月に改訂した、「事業用自動車の運転者の健康管理マニュアル」で推奨している、睡眠呼吸障害、脳疾患、心疾患等の主要疾病の早期発見に寄与する各種スクリーニング検査をより効果的なものとして普及させるため、27 年 9 月に、「事業用自動車健康起因事故対策協議会」を立

ち上げ、普及に向けた課題を整理するための事業者へのアンケート調査等を行った。また、事業者による運転者の脳検診受診等を促進するため、30 年 2 月に「自動車運送事業者における脳血管疾患対策ガイドライン」を策定した。

（２） 交通安全

２．２．５ 事故対応体制の整備

（１） 救助・救急体制の整備

a. 救助・救急体制の整備（H13 交通安全白書）

救急救命士の養成・配置等の促進、ドクターカーの活用の推進を図るとともに、消防・防災ヘリコプターによる救急業務、ドクターヘリによる救命医療の実施、高速自動車国道のサービスエリア等における緊急離着陸用ヘリポートの整備の推進等を図ることとしている。

b. 救助・救急体制等の整備（H16、17 交通安全白書）

① 救急救命士の養成

医師の指示の下に、搬送途上において心肺機能停止状態の患者に対して行う静脈路確保及び気道確保等の救急救命処置を行う救急救命士は、平成 15 年 12 月末現在で２万 5、125 人、平成 16 年 12 月末現在で２万 7、365 人が資格を取得しており、搬送途上の医療の確保が図られている。

② 緊急通報システムの拡充（H16、17 交通安全白書）

交通事故等緊急事態発生時における負傷者の早期救出及び事故処理の迅速化のため、新交通管理システム（UTMS）の構想等に基づき、GPS 技術を活用することにより、自動車乗車中の事故発生時等に携帯電話等を通じてその発生場所等の情報を即時かつ正確に緊急通報し、救命率の向上等を図る緊急通報システム（HELP）の普及を図った。

また、緊急車両が現場に到着するまでのリスポンスタイムの縮減及び緊急走行時の交通事故防止のため、経路誘導情報の提供及び緊急車両優先の信号制御を行う現場急行支援システム（FAST）の整備を図った。

③ ドクターヘリ事業の推進（H18～23 白書）

緊急現場、搬送途上における医療の充実を図るため、早期治療の開始と迅速な搬送を行うドクターヘリ（医師が同乗する救急専用ヘリコプター）事業については、平成 17 年度末までに９県 10 箇所、平成 19 年度末までに 13 道府県、20 年度末までに 16 道府県、平成 22 年１月末までに、17 道府県の救命救急センターにドクターヘリが配備された。また、平成 22 年度末現在までに、24 道府県（共同運航府県を含む）の 27 病院で 26 機のドクターヘリが運航されている。その運用に当たっては、ドクターヘリが安全に着陸できる区間・場所の情報の共有や「運用マニュアル」の作成、共通の周波数の無線機の整備等関係機関・団体が連携した取組を強化した。

④ 消防機関と医療機関等の連携体制の充実（H22、23 交通安全白書）

近年 119 番通報から傷病者を病院に収容するまでに要する時間が長時間化する傾向にあり、また、傷病者を受け入れる医療機関を速やかに選定することが困難な事案が発生している。このような状況を受けて、平成 21 年に消防法が改正され、都道府県は、消防機関による救急業務としての傷病者の搬送及び医療機関による当該傷病者の受入れの迅速かつ適切な実施を図るため、傷病者の搬送及び受入れの実施に関する基準を定めるとともに、実施基準に関する協議等を行うための消防機関、医療機関等を構成員とする協議会を設置することとなった。

平成 23 年 4 月 1 日現在、40 都道府県において実施基準が策定済みである。

c. 平成末期の救助・救急体制の状況（H30 交通安全白書）

① 概要

ア) 救助隊及び救急隊の設置状況

平成 29 年 4 月 1 日現在、救助隊は全国 732 消防本部の 97.7%に当たる 715 消防本部に 1、420 隊設置されており、救助隊員は 2 万 4、596 人である。救助隊を設置している消防本部の管轄対象となっている市町村は、全国 1、719 市町村の 96.2%に当たる 1、654 市町村である。また、救急隊は全国で 5、140 隊設置されており、救急隊員は 6 万 2、489 人で、救急業務実施市町村数は、全国 1、719 市町村の 98.3%に当たる 1、690 市町村である。

より高度化する救助・救急需要に適切に対処するため、引き続き、高度かつ専門的な教育を受けた救助隊員及び救急隊員の配置を推進している。

イ) 救助・救急用資機材等の整備に対する財政措置

救助活動に必要な救助工作車や救助器具、救急救命士による救急救命処置等の実施に必要な高規格救急自動車や高度救命処置用資機材、消防防災ヘリコプター等の整備に対して地方交付税措置等、所要の財政措置を行っている。

(1)救助体制の整備・拡充

交通事故の種類・内容の複雑多様化に対処するため、救助体制の整備・拡充を図り、救助活動が円滑に実施されている。

(2)多数傷者発生時における救助・救急体制の充実

大規模道路交通事故等の多数の負傷者が発生する大事故に対応するため、EMIS（広域災害救急医療情報システム）などによる情報の共有や、救護訓練の実施及び消防機関と災害派遣医療チーム（DMAT）の連携による救助・救急体制の充実が図られている。

(3)自動体外式除細動器（AED）の使用も含めた

心肺蘇生法等の応急手当の普及啓発活動の推進　交通事故による負傷者の救命を図り、また、被害を最小限にとどめるためには、救急救助体制及び救急医療体制の整備・充実に加え、バイスタンダー（事故現場に居合わせた人）による負傷者に対する迅速かつ適切な自動体外式除細動器（AED）の使用も含めた応急手当の実施が重要であり、広く応急手当の普及を図ることが有効である。

このため、運転免許を受けようとする者に対して、応急救護処置（交通事故現場においてその負傷者を救護するため必要な応急の処置）に関する講習の受講が義務付けられており、第二種免許を受けようとする者に対して行う応急救護処置に関する講習は、第一種免許に係る講習に比べて高度な内容となっている。また、指定自動車教習所の教習カリキュラムには、応急救護処置に関する内容が盛り込まれている。

消防機関においては、「救急の日」（9 月 9 日）や「救急医療週間」（9 月 9 日を含む一週間）を中心に、「応急手当の普及啓発活動の推進に関する実施要綱」に基づき、一般市民に対する応急手当の普及啓発に努めるとともに、応急手当指導員等の養成や応急手当普及啓発用資機材の整備を推進している。同要綱に基づき平成 28 年中に行われた応急手当指導員講習（普通救命講習又は上級救命講習の指導に当たる応急手当指導員を養成する講習）の修了者数は 9、601 名、応急手当普及員講習（事業所又は防災組織等において当該事業所の従業員又は防災組織等の構成員に対

して行う普通救命講習の指導に当たる応急手当普及員を養成する講習）の修了者数は１万１、819名であった。

また、地域住民に対する応急手当普及啓発活動については、普通救命講習受講者数が131万5、946名、上級救命講習受講者数が８万２、385名となっている。

さらに、（公社）日本交通福祉協会は、安全運転管理者、運行管理者等を対象に、実技指導を主体とする交通事故救急救命法教育講習会を全国的に実施した。

(4)救急救命士の養成・配置等の促進

ア　救急救命士制度

病院又は診療所に搬送されるまでの間に、重度傷病者の症状の著しい悪化を防止し、又はその生命の危機を回避するために緊急に必要な救急救命処置を行う救急救命士の資格保有者数は、平成29年末現在で、５万６、368人であり、搬送途上の医療の確保が図られている。

また、平成29年４月１日現在、全国の消防機関における救急救命士有資格者数は３万５、775人、うち救急隊員は２万７、717人である。なお、救急隊員である救急救命士のうち気管挿管認定者数は１万３、943人、薬剤投与（エピネフリン）認定者数は２万４、108人である。また、心肺機能停止前の重度傷病者に対する静脈路確保及び輸液認定者数は１万５、708人、血糖測定及びブドウ糖溶液の投与認定者数は１万５、709人である。

イ　救急救命士資格の取得

救急隊員に救急救命士資格を取得させるための教育訓練は、各都道府県からの出捐金により設立された（一財）救急振興財団の救急救命東京研修所及び救急救命九州研修所や、政令指定都市等が設置している救急救命士養成所において実施されている。また、専門学校や大学においても救急救命士養成課程を設置しているところもある。

(5)救助・救急用資機材の整備の推進

救助工作車、救助資機材の整備を推進するとともに、救急救命士等がより高度な救急救命処置を行うことができるよう、高規格救急自動車、高度救命処置用資機材等の整備を推進している。さらに、救急医療機関等へのアクセスを改善するため、高速自動車国道における緊急開口部の整備を推進している。

(6)消防防災ヘリコプターによる救急業務の推進

消防防災ヘリコプターによる救急搬送に関しては、昭和41年に東京消防庁でヘリコプターが導入されて以来実施されているが、平成10年の消防法施行令（昭36政令37）の一部改正、15年の消防組織法（昭22法226）の改正等により、消防防災ヘリコプターによる救急活動のための救急隊員の配備や装備等の基準に加え、都道府県の航空消防隊による市町村消防の支援について、法的根拠を明確にするなど、消防防災ヘリコプターの機動性を活かした、効果的な救急業務の実施を促進している。

(7)救助隊員、救急隊員等の教育訓練の充実

複雑多様化する救助・救急事象に対応すべく救助隊員並びに救急隊員及び准救急隊員の知識・技術等の向上を図るため、教育訓練を積極的に推進している。

(8)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、通信連絡体制の充実を図るなど連携を強化し、高速自動車国道等における適切かつ効率的な人命救護の実施に

努めている。

現在、高速自動車国道等の全ての区間について、市町村の消防機関が救急業務を実施しており、沿線市町村においてはインターチェンジ近くに新たに救急隊を設置するなど、高速自動車国道等における救急業務実施体制の充実を図ってきた。このため、高速道路株式会社により、インターチェンジ所在市町村等に対し財政措置が講じられているほか、高速道路等における救急業務に要する経費について、特別交付税が措置されている。

(9)現場急行支援システムの整備

人命救助その他の緊急業務に用いられる車両を優先的に走行させる信号制御等を行い、現場到着時間の短縮及び緊急走行に伴う交通事故防止を図る現場急行支援システム（FAST）の整備を図った。

２．２．６ 道路交通事故被害者支援

（１） 自動車事故被害者の救済（自賠責法改正）

a. 自動車事故防止と被害者救済（S63 白書）

自動車においては、事故による死者は、30 年には 6、379 人であったものが、41 年にはそれまでの最高の１万 3、904 人に達し、「交通戦争」という新語まで生まれた。30 年から施行された自動車損害賠償保障法は、①加害者の賠償責任の強化、②責任保険締結の義務化、③政府の保障事業を特徴とした画期的なものであったが、40 年代に入って事故が急増したため、道路運送車両法の保安基準の見直しやいわゆる「ダンプ規制法」の施行等が行われた。また、48 年には被害者保護の増進等を目的とする自動車事故対策センターが業務を開始した。

b. 自賠責制度の運用(H1～９白書)

自動車事故による被害者の救済を図るため、自動車損害賠償責任保険（共済）及び政府の保障事業を中心とする自動車損害賠償保障制度が設けられているが、平成元年７月１日 には最近の賃金・物価の動向を勘案して自動車損害賠償責任保険の支払基準を改正するなど、同制度の適切な運用を行っている。

自動車損害賠償責任保険（共済）について、平成３年４月１日以降に発生した事故による死亡及び後遺障害第１級の保険金支払限度額を 2、500 万円から 3、000 万円に引き上げるなど被害者救済対策の一層の充実を図った。また、無保険（無共済）バイクをなくそうキャンペーン等により保険加入の徹底を図るとともに、無保険車やひき逃げによる事故の被害者に対しては、政府の保障事業により救済を図っている。運輸省所管の認可法人である自動車事故対策センターでは、交通遺児に対する生活資金の貸付けのほか、重度後遺障害者に対する治療及び養護を行う療護施設（千葉療護センター及び東北療護センター。現在、岡山県に療護施設の設置を計画中。）の運営を行うなど被害者の保護の増進を図っている。

４年８月には、支払基準の改正を行い、賠償水準の適正化を図った。４年 12 月の自動車損害賠償責任保険審議会の答申を受けて、５年４月から自賠責保険料（共済掛金）の平均 13%の引下げが実施されている。平成７年４月１日には原動機付自転車等に４年及び５年契約を導入し、契約切れに伴う継続手続漏れを防止して付保率の向上を図った。７年１２月には、消費生活協同組合及び事業協同組合等が自動車損害賠償責任共済事業を行えること等を内容とする自動車損害賠償保障法の改正が行われた。７年 12月に自動車損害賠償保障法が改正され、９年４月から全国労働者共済生活協同組合連合会が自動車損害賠償責任共済事業に参入している。さらに最近における事故率の低下や医療費支出の適正化の進展を踏まえ、保険加入者に対する累積黒字の還元を図るため、自動車損害賠償責任保険（共済）の保険料（共済掛金）を９年５月から平均 7.7%引き下げている。

c. 自動車事故対策センターによる支援（H1～８白書）

自動車事故対策センターにおいて、交通遺児等を対象とする生活資金の貸付け、重度後遺障害者に対する介護料の支給、附属千葉療護センターにおける重度後遺障害者の治療及び養護等の業務を行っている。さらに、元年７月には、仙台市に東北療護センターを開設し、重度後遺障害者の療護体制の強化を図った。２年度においては、交通遺児に対する貸付額及び重度後遺障害者に

対する介護料の引上げを行った。さらに、自動車損害賠償責任再保険特別会計から、救急医療設備の整備等の自動車事故対策事業に対して助成を行っている。

４年度には、岡山県において第３番目の療護センターの施設整備に着手した。さらに、自動車損害賠償責任再保険特別会計から、救急医療施設の整備等の自動車事故対策事業に対して助成を行っている。

５年度においては、育成資金の貸付額の引上げを行ったほか、同年度中の開業を目指して岡山療護センターの施設整備を進めている。

６年度においては、交通遺児等に対する貸付け金額の引上げを行ったほか、６年２月には千葉、東北療護センターに次ぐ三番目の療護センターとして岡山療護センターを開設した。

７年度においては、交通遺児等に対する貸付け金額の引上げを行った。７年１０月から、有識者からなる研究会(「自動車事故被害者の援護の在り方に関する研究会」)において検討を行った。同研究会では、８年５月に療護センターを治療機能に特化すること及び一般病院での重度後遺障害者の受入れを促進すること等を内容とする研究結果がとりまとめられた。

また、自動車事故によりいわゆる植物状態等となった重度後遺障害者に対し、自動車事故対策センターにおいて援護業務を行っているが、運輸省としては、８年６月に有識者からなる研究会において「今後の重度後遺障害者の発生動向、社会保障制度における介護支援サービスの整備動向等を勘案しつつ、その充実及び事業実施の効率化を図る」旨の提言が出されたことを踏まえ、援護事業の適切な実施を図っていくこととしている。

d. 自賠責制度の見直し（H10～RI 白書）

自動車事故被害者の救済のためには、強制保険である自動車損害賠償責任保険（自賠責）について、公正、かつ、公平な損害調査及び保険金（共済金）の支払いが求められるが、昨今、被害者死亡事案に係る事故状況の調査、被害者の過失の認定のあり方等につき問題点が指摘されてきた。

このため、運輸省では、自動車保険料率算定会（自算会）及び自賠責を取り扱う損害保険会社、共済組合を指導し、１０年４月から、次のような被害者救済対策を実施させている。

対策の内容は、(1)被害者死亡事案で加害者を無責とする場合等は、弁護士の参加する「自賠責保険有無責等審査会」で審査を行う、(2)後遺障害に係る等級認定困難事案で自算会の認定に対し異議申立てがあった場合等は、専門医の参加する「自賠責保険後遺障害審査会」で審査を行う、(3)異議申立てに対する最終的な審査機関として自算会以外の第三者のみで構成される「自賠責保険有無責等再審査会」及び「自賠責保険後遺障害再審査会」を設置する、(4)被害者等に対する情報開示及び情報提供を充実する、であり、運輸省では、これらを通じて自」動車事故被害者の保護が十分に図られることを期待している。 一方、自動車事故によりいわゆる植物状態となった重度後遺障害者の治療・介護を行う「療護センター」（自動車事故対策センター）については、１０年度に「中部療護センター」の整備に着手している。

なお、１０年４月から、全国自動車共済協同組合連合会（全自共）が新たに自賠責共済事業に参入している。

さらに、政府再保険制度をはじめとする自賠責制度全般について、そのあり方の見直しを求める声が高まったことから、運輸省では平成１１年４月から「今後の自賠責保険のあり方に係る懇談会」（運輸大臣懇談会）を開催し、検討を行い、９月に報告書を取りまとめた。

この報告書を踏まえ、平成１２年３月に閣議決定された「規制緩和推進３か年計画（再改定)」

において、「政府再保険の廃止については、１．被害者保護の充実、２．政府保障事業の維持、３．政府再保険の運用益を活用した政策のうち必要な事業の継続、４．自動車ユーザー等へのメリット、５．合理的な範囲内のコストによる制度改正の５条件の実現の方向を確認した上で行う。」とされた。

また、自動車損害賠償責任保険審議会（自賠審）では、金融監督庁（当時）長官の諮問を受け、６月の自賠審において、昭和３０年の制度発足以来初となる自賠責制度の全般的見直しを提言する答申が出された。

答申は、１．被害者保護の充実を図ることなどを前提に政府再保険制度を廃止、２．保険金支払いの適正化のための措置のあり方について検討が必要、３．運用益を活用して行っている被害者救済対策事業等については、必要な事業の充実と効率化・適正化に努めるとともに、財源を検討、４．保険料の引下げを検討、５．介護が必要な重度後遺障害者に介護に係る保険金を別枠支給、等を指摘している。

運輸省はこれらの状況を踏まえ、自賠責制度の改革のための具体的な検討を進め、可能な限り速やかに制度改正に取り組むこととした。

これまで、自賠責保険は、保険金支払適正化の観点から、国がその保険責任の６割を再保険(注)していたが、規制緩和の観点から政府再保険を廃止し、以下の新たな支払適正化の仕組みを整備することにより、被害者保護を充実することを内容とする「自動車損害賠償保障法及び自動車損害賠償責任再保険特別会計法の一部を改正する法律」が平成 14 年４月から施行された。

(注)自賠責保険の６割を政府が請け負う(再保険する)ことにより保険会社の負担を軽減し、保険金の支払適正化を監督する。また、再保険料の運用益により、被害者保護を実施する。

また、被害者保護を一層充実させるため、従来、いわゆる植物状態の被害者に支給してきた介護料について見直しを行い、常時又は随時の介護を要する重度後遺障害者に支給対象を拡大する制度改正を 13 年度から実施したところであり、さらに、14 年度からこれらの被害者に対する保険金限度額の増額を行った。

また、被害者保護の充実を図るため、保険会社に対し被害者等への保険金支払に係る情報提供を義務付ける等の支払適正化の措置を講じている。

e. 交通事故相談活動の推進　（H28～R1 白書）

地方公共団体に設置されている交通事故相談所等の活動を推進するため、研修や実務必携の発刊を通じて相談員の対応能力の向上を図るとともに、関係者間での連絡調 整・情報共有のための会議やホームページでの相談活動の周知を行うなど、地域における相談活動を 支援している。これにより、交通事故被害者等の福祉の向上に寄与している。

２．２．７ 事故調査・研究

a. 事業用自動車の事故調査体制の整備（H13 白書～）

自動車運送事業者が重大な事故を引き起こした場合には、事故の再発防止策の企画・立案等に活用するために、自動車事故報告規則に基づき事故の種類、原因等を届け出ることが義務づけられている。この制度を活用し、事故防止対策を一層充実させていくため、13 年 4月に同規則を改正し、報告対象事故の範囲の拡大及び報告内容の拡充を図った。さらに、事故の背景となった運行管理に関する要因を調査し、事故防止対策に反映させるため、陸運支局を活用した事故情報の収集・分析を 11 年度から開始しており、13 年度からは「交通事故調査・分析推進事業」として全国に拡大して実施している。

自動車事故報告規則に基づき、平成 13 年には約 6 万 7 千件の報告が行われた。この制度の活用による事故情報の収集に加え、事故の背景となった運行管理等に関する要因について全国の運輸支局を活用した事故情報の収集・分析を実施し、事故防止対策への反映を図っている。

b. 事業用自動車の引き起こした事故の調査機能の強化（H26～30 白書～）

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、事故の背景にある組織的・構造的問題の更なる解明を図るなど、より高度かつ複合的な事故要因の調査分析を行うとともに、客観性がありより質の高い再発防止策の提言を得ることが求められている。このため、警察庁と連携して「事業用自動車事故調査委員会」を設け事故の調査機能の強化に取り組んでいる。

平成 26 年に警察庁と連携して設置した「事業用自動車事故調査委員会」において、客観性があり、より質の高い再発防止策の提言を得るため、社会的影響の大きな事業用自動車の重大事故の背景にある組織的・構造的問題の更なる解明を図るなど、より高度かつ複合的な事故要因の調査分析を行い、特別重要調査対象事案等について 8 件の報告書を公表した。

平成 27 年には、平成 27 年 1 月 9 日に東京都大田区で発生した、乗合バスが信号機の柱に衝突した事故などの特別重要調査対象事案等について 19 件の報告書を公表した。

平成 28 年 1 月 15 日に長野県北佐久郡軽井沢町で発生した、貸切バスの転落事故などの特別重要調査対象事案等について、30 年 3 月までに 25 件の報告書を公表した。

２．３ 海事・港湾分野

２．３．１ 海難の趨勢

（１） 事故件数

海上交通については、昭和 63 年に救助を必要とする海難に遭遇した船舶は 1、972 隻であったが、第一富士丸事故等の発生により死亡・行方不明者は 311 人と前年に比べ増加した。その後、平成に入り、事故は長期的には減少傾向にある（７年の死亡・行方不明者数１９６人）。

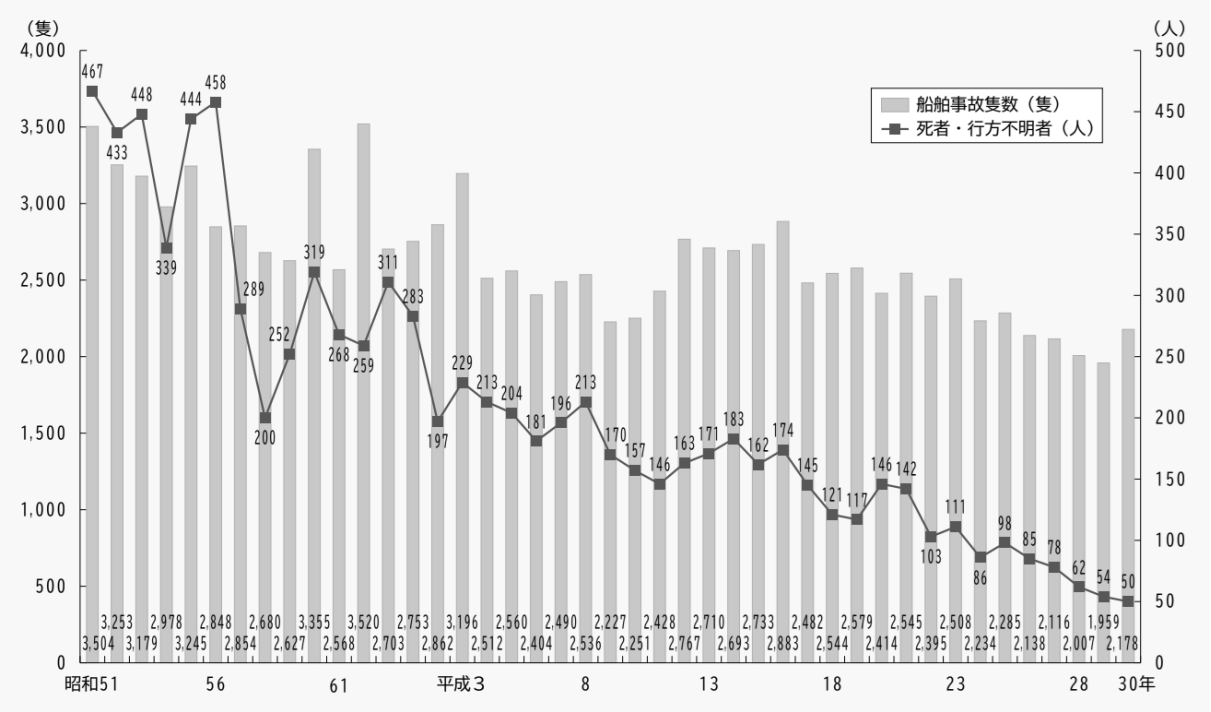


図 8-20 船舶事故隻数及びそれに伴う死者・行方不明者数の推移

出典：令和元年版交通安全白書
https://www8.cao.go.jp/koutu/taisaku/r01kou_haku/zenbun/genkyo/feature/feature_01.html

a. 大規模油流出事故に関する対応（H12 白書）

ナホトカ号事故、エリカ号事故を契機に、被害者に十分な補償を行う必要があるとの認識の下、平成 12 年 10月IMO(国際海事機関)において、国際油濁保証基金の保証限度額等を約 50%引き上げることが決定され、15 年 11月から適用される予定である。また、国際油濁補償基金制度の抜本的見直しによる補償制度の充実を目的として、同基金による検討が進められている。我が国も、国際油濁補償基金に対する最大の拠出国として、積極的に議論に参画している。

b. 「なるしお」号事故等（H17 白書）

旅客船関係では、平成 17 年５月１日、フェリー「なるしお」が長崎県五島列島宇久島(うくしま)の宇久平(うくたいら)港沖合防波堤先端部に衝突し、乗客 23 名が負傷した。

これを受け国土交通省は、同船を所有する九州商船の特別監査を行い、５月 17 日に安全確保

命令を発出した。

また、貨物船関係では、平成 17 年 7 月 15 日、タンカー「旭洋丸」とケミカルタンカー「日光丸」が三重県熊野市沖で衝突、「旭洋丸」の積荷から引火性が高く、毒性のある危険物が流出したことにより船舶火災が発生し、乗組員 6 名が死亡、1 名が重傷を負った。

海上保安庁では、巡視船艇・航空機、特殊救難隊、機動防除隊等により、消火活動、行方不明者の捜索、船体及び危険物の沿岸への漂着防止等を実施した。

なお、これらの事故について、海難審判庁では、事故発生後直ちに現地に赴いて調査を開始し、現在原因を明らかにするために審理を進めている。

c. 北海道苫小牧沖で発生したフェリーの火災事故（H27 白書）

国内の船舶安全対策に特化した取組みとしては、27 年 7 月に北海道苫小牧沖で発生したフェリーの火災事故を受けて、フェリー事業者による消火活動の備えを強化するための有効な消火手順、消火設備の特性、訓練の方法などをまとめた手引き書を取りまとめて公表し、28 年度は、全国のフェリー事業者に対して説明会等を開催するとともに、手引き書を活用し指導を行った。

２．３．２ 海上交通環境の整備

（Ｉ） GMDSS への対応（S63～H3 白書）

「全世界的な海上遭難安全制度」（ＧＭＤＳＳ）は、現行の海上における無線通信システムの問題点を根本的に解消するため、衛星通信技術、デジタル通信技術等最新の通信技術を利用することにより、いかなる海域の船舶も陸上と直接通信可能となるとともに航行安全に係わる情報を適切に受信でき、また、遭難した場合は、捜索救助機関や付近航行船舶に対しての送受信が可能となり、迅速に救助要請を行うことができる制度を確立しようとするもので、平成４年２月には、この制度を世界的なレベルで導入するための改正ＳＯＬＡＳ条約が発効する。

我が国においても、船舶の航行する海域にかかわらず陸上との確実かつ機能的な通信を可能とし、船舶航行の安全性を飛躍的に高めるとともに、広大な我が国の捜索救助区域において捜索救助活動を迅速かつ適確に実施するためには、GMDSS の導入が必要不可欠となっている。

この制度を円滑に導入するため、運輸省においては、条約発効に先立って、船舶に搭載が義務付けられることとなる関連設備の技術基準の整備及び非条約船への GMDSS 導入の検討を行うと同時に、船舶安全法及び関係法令の改正を進めることとしており、また、海上保安庁においては、衛星 EPIRB〈非常用位置指示無線標識)から発射される遭難警報を衛星により中継し、地上局で遭難の事実を知ると同時にその位置を知ることができる COSPAS/SARSAT システム、無線テレタイプにより船舶の航行安全に関する情報を提供することができる NAVTEX システム等、GMDSS を構成するシステムの陸上通信施設の整備を図るための検討を進めた。３年５月には、ＧＭＤＳＳの導入に必要な船上設備の義務付け、無線部に係る新たな海技資格（海技士（電子通信））の設定等を内容とする船舶安全法及び船舶職員法の改正を行った。また、関係政省令の整備を行った。

平成４年２月１日、「1974 年の海上における人命の安全のための国際条約」の改正条約が発効し、ＧＭＤＳＳの導入が全世界的に開始された。これは、従来のモールス符号を用いた遭難・安全通信制度に代わって、人工衛星を介し広範に届く電波を利用するなどによって、いかなる海域からでも船舶が陸上に救助要請をすることができるようにするとともに、陸上からの海上安全情報を適切に受信できる体制を確立するものであり、これにより迅速・的確な捜索救助が可能となった。

運輸省では、ＧＭＤＳＳの導入に必要な船上無線設備の設置義務付け、無線設備の義務付け範囲の拡大、ＧＭＤＳＳに対応した新たな海技資格（海技士（電子通信））の設定等を内容とする船舶安全法及び船舶職員法の改正に伴って関係政省令の整備を行い、４年２月１日から施行されたところであり、引き続きその円滑な導入に努めることとした。

また、海上保安庁及び気象庁においては、４年２月１日から運用を開始したＧＭＤＳＳに関連して、ＮＡＶＴＥＸシステム及びＩＮＭＡＲ－ＳＡＴ－ＥＧＣシステムにより、航行警報等の提供及び海上予報・警報の発表を開始した。

（２） 航路標識の整備等

a. 海上交通センターの設置（S63～６白書）

海上保安庁では、ふくそうする海域における船舶の安全かつ能率的な運航を確保するため、海上交通に関する情報提供と航行管制を一元的に行う海上交通情報機構の整備を東京湾に次いで備讃海域及び関門海域において進めてきており、62 年 7 月には備讃瀬戸海上交通センターの運用を開始している。さらに、海上交通情報機構については、船舶交通のふくそうする東京湾、瀬戸内海において整備・運用を行っている。

また、操業漁船が多く、潮流が強いうえ、１日当たり約 1、400 隻の船舶が往来する国内で最も船舶交通量の多い狭水道である明石海峡において、同海峡を航行する船舶の安全を確保するため、航路情報等の情報提供と海上交通安全法に基づく航行管制を一元的かつ効率的に行う大 阪湾海上交通センターを設置し、５年７月１日から業務を開始した。

６年７月 15 日には、港内を業務対象海域とする海上交通センターとして、名古屋港海上交通センターの運用を開始した。名古屋港は、港口から港内に至る二つの航路が港の中央部で合流し、さらに港奥の航路に接続していることから、見通しが悪い港の中央部に航行船舶が集中するなどの問題があり、港内を航行する船舶の安全を確保するための新たなシステムの構築が求められていたもので、同センターの設置により、今後、名古屋港においては、港内を航行する船舶への情報提供と航行管制が一元的に行われるようになり、港内交通の安全がより一層向上することが期待される。

９年度は、瀬戸内海の来島海域における海上交通情報機構の運用を開始した。

b. 広域電波航法システム（ロランＣ）の引継ぎ運用開始（H４～6 白書）

米国は、ハワイ及び国外で運用しているロランＣの廃止を公表したが、ロランＣは、電波により船舶の位置を測定するシステムとして、有効範囲も広く、精度も高いことから、多数の船舶に利用されており、海上保安庁では、我が国の利用者の強い要望等を踏まえ、引継ぎ運用することとなり、所要の整備を行ってきたところ、５年７月１日から北西太平洋ロランＣチェーンの段階的な引継ぎ運用を開始した。

６年 10 月からは、広域電波航法システム（ロランＣ）を新島局を主局とする新しいチェーン構成で運用するとともに、隣接国のロランＣとリンクした国際協力 チェーンの試験的な運用（試験電波の発射）を７年１月から開始すべく検討を進めている。また、船舶交通のふくそうする東京湾、瀬戸内海において海上交通情報機構の整備・運用を行っており、６年度から、９年度の運用開始を目途に瀬戸内海の来島海域において整備をおこなっているほか、６年７月から海上交通に関する情報提供と港則法に基づく港内航行管制を一元的に行う名古屋港海上交通センターの運用を開始した。さらに、米国が運用している人工衛星を用いた電波航法システムであるＧＰＳで得られた位置の精度を一層向上させる海上用ディファレンシャルＧＰＳの整備に向け検討を進めている。

c. 高速船の安全対策(H12)

国内旅客船事業においては、高速化のニーズの高まりを受け、昭和５０年代に高速艇や水中翼船等の高速船の導入が進展し、５２年には全没水型水中翼船ジェットフォイル（４３ノット、２８０総トン）が新潟－佐渡間に就航したが、これらの高速船の安全の確保のため、特殊レーダ、

暗視装置等の技術が活用されている。

さらに船舶航法技術について、ロランＣ等の地上系電波航法に加え、GPS 等の衛星系電波航法システムの出現により船舶交通の安全性が向上した。

また、船舶がふくそうしている海域においては、昭和５２年から各地に設置された海上交通センターにおいて通航船舶の動静情報等の収集・コンピュータ処理が行われ、その処理データを基に海上交通に関する情報提供と法令に基づく航行管制を一元的に実施している。

d. 海上ハイウェイネットワーク（H13～18 白書）

船舶の高速化等、変化する海上交通環境に対応するため、必要に応じ、新規航路の開削、既存航路の拡幅･増進又は水深の維持等を行っている。さらに、13 年度は航路標識の新設を 74 ヶ所、老朽化した航路標識施設及び機器の更新等の改良・改修を 708 ヶ所で実施することとしている。

さらに、IT 技術を活用して海上交通をインテリジェント化することにより、船舶の衝突・座礁の回避の支援、船舶の交通管制及び安全管理の高度化等を図る(第 II 部第 8 章参照)。

また、ハード施策とソフト施策を有機的に組み合わせることにより、安全かつ効率的な海上交通を目指す「海上ハイウェイネットワーク」の構築を推進するなど、ふくそう海域における海上交通の安全を図ることとしている。さらに、沿岸域を航行する小型船舶の緊急避難に対応するため、避難港の整備を効率的・効果的に推進する。

平成 16 年度には、老朽化した航路標識施設及び機器の更新等の改良・改修を 552 箇所、避難港の整備を下田港等 7 港で実施している。また、外国人の運航する船舶の海難防止対策の一環として英語版水路誌等を刊行し、水路図誌の充実を図っている。平成 17 年度には、老朽化した航路標識施設及び機器の更新等の改良･改修を 487 箇所、避難港の整備を下田港等 6 港で実施している。平成 18 年度には、航路標識の新設を 1 箇所、老巧化した航路標識施設及び機器の更新等の改良・改修を 609 箇所、避難港の整備を下田港等 6 港で実施している。

e. 航路標識の整備（H23、28 白書）

航路標識の整備については、船舶の高速化等海上交通環境の変化に対応し、船舶航行の安全を確保するため、新たな情報技術を活用した航行管制・情報提供システムの充実強化等を図る必要があることから、航路標識等の改良・改修を 385 箇所で実施したほか、東日本大震災により被災した航路標識 156 基のうち、応急的に復旧している標識 59 基と未復旧６基（24 年４月 16 日時点）については、今後、港湾や防波堤の復旧に合わせて復旧していくこととしている。また、避難港の整備を下田港等５港で実施している。

28 年度には、286 箇所の改良・改修を実施した。

（３） 海上交通ルール及び航行安全対策（H3 白書）

海上保安庁では、船舶交通の安全を図るため、海上交通ルールを定めた海上衝突予防法等の海上交通関係法令に基づく規制に加えて、船舶の種類に応じた所要の安全指導を行っている。また、東京湾横断道路等船舶交通に大きな影響を与えるおそれのある大規模プロジェクトについて、事業主体等の関係者に対し、警戒船の配備等海上交通の安全の確保のための措置を講じるよう指導しているほか、船舶の航行を制限する海域の設定等必要な措置を講じている。さらに、船舶交通

の安全に係る情報のうち緊急を要するものを航行警報等により提供している。

（４） 海図等の整備（H4 白書）

海上保安庁は、船舶の安全かつ能率的な運航を確保するため、紙海図等の水路図誌を整備するとともに、４年度から、紙海図以上の安全性・利便性を有する電子海図表示システムに必要不可欠な電子海図の作成のためのシステムの開発等に着手し、６年度に最初の航海用電子海図を刊行した。さらに、船舶交通の安全に係る情報のうち緊急を要するものを航行警報等により提供している。

８年度は、ディファレンシャルＧＰＳの一部の正式運用を開始するとともに、来島海域における海上交通情報機構の整備、船舶気象通報の拡充整備等を推進するほか、紙海図等の水路図誌の整備、紙海図以上の利便性を有する電子海図表示システムに必要な航海用電子海図の整備及び航海用電子海図の最新維持情報の提供方法の検討を進めた。

（５） 自動船舶識別システム(AIS)等を活用した安全確保

a. 港湾における IT の活用（H12 白書）

近年、企業活動におけるジャスト・イン・タイムによる流通方式への対応、国際輸送の迅速性の向上が強く望まれており、グローバルな観点での物流の高度化を図ることが求められている。

また、地球環境への関心が高まる中で、貨物輸送などの運輸部門においても環境への影響の低減が強く求められており、海陸一貫輸送の円滑化によるモーダルシフトの促進などの対応が必要となっている。

このような状況を踏まえ、港湾を中心とする海陸のインターモーダル物流の円滑化、一貫した物流情報の把握による輸送管理の高度化を目指す「海陸一貫物流情報システム（海の ITS）の調査研究」を１２年度より実施している。また、IT の活用により、ITS（高度道路交通システム)、AIS（自動船舶識別システム）等の実用化や個別事業者毎に整備されてきたシステムとの連携等を視野に入れたシステムの開発を進めている。

b. 湾内航行のノンストップ化（H13～16 白書）

IT を活用した航行規制の効率化により湾内航行のノンストップ化を図る。特に、平成 14 年度以降段階的に義務化されている AIS(船舶自動識別装置)(注 2)を活用した次世代型航行支援システムの整備を進めるとともに、海上交通情報機構の整備及び航路標識の高機能化等整備を図る。

また、東京湾等の輻輳海域を航行する高速船の安全な高速航行を実現させるため、湾内高速航行を行う船舶に必要とされる操縦性能、推進性能(航走波)、装備及び運航体制に関して検討を行っている。

c. 先進安全航行支援システム(INT-NAV)」等の調査研究（H17～21 白書）

事故原因の大半を占めるヒューマンエラーの防止対策としては、各種航行支援装置から得られる情報とブリッジ(船橋)から見た海上の景観情報を統合・処理し、一元的に表示する「先進安全航行支援システム(INT-NAV)」の調査研究を平成 17 年度より開始している。

さらに、近年、我が国近海において、水中翼型超高速船が航行中に流木や鯨類と衝突する事故が相次いでいることから、18 年 4月より関係省庁、学識経験者等からなる「超高速船に関する安

全対策検討委員会」を開催し、同年 8月には中間とりまとめを行うなど、ハード及びソフト面から事故防止に向けた方策について検討している。

平成 19 年度からは、交通政策審議会海事分科会において、AIS の整備等を踏まえた新たな船舶交通安全政策についての検討が行われている。また、海図等の充実を図るとともに外国人船員に対する海難防止対策の一環として英語表記のみの海図を刊行した。衝突事故原因の大半を占めるヒューマンエラーの防止を図るため、「協調型航行支援システム（SCAS）」（注１）の調査研究等を実施している。加えて、Class-B AIS 等の簡易型電子航海機器の有効性評価を開始した。さらに、近年、我が国近海において、水中翼型超高速船（注２）が航行中に流木や鯨類と衝突する事故が相次いでいることから、18 年４月より「超高速船に関する安全対策検討委員会」を開催し、ハード及びソフト面から事故防止に向けた方策について検討している。19 年度からは、交通政策審議会海事分科会において、AIS の整備等を踏まえた新たな船舶交通安全政策についての検討が行われている。

平成 20 年６月には、交通政策審議会海事分科会において、AIS の整備等を踏まえた新たな船舶交通安全政策のあり方について答申がまとめられ、本答申を基本方針として施策の策定及び実施にあたっている。その一環として、危険防止のための航行援助の充実や海域特性に応じた新たな航法の設定等を内容とする「港則法及び海上交通安全法の一部を改正する法律案」を第 171 回国会に提出した。このほか、海図等の充実を図るとともに外国人船員に対する海難防止対策の一環として英語表記のみの海図を刊行した。衝突事故原因の大半を占めるヒューマンエラーの防止を図るため、「協調型航行支援システム（SCAS）」（注１）の調査研究等も実施している。加えて、Class-B AIS 等の簡易型電子航海機器の有効性評価を開始した。20 年９月には（独）海上技術安全研究所に「海難事故解析センター」が開設され、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海難事故発生時の迅速な情報分析・情報発信を行うこととしている。

21 年度からは、引き続き海図等の充実を図るとともに外国人船員に対する海難防止対策の一環として英語表記のみの海図を刊行している。また、衝突事故原因の大半を占めるヒューマンエラーの防止を図るため、「協調型航行支援システム（SCAS）」（注４ ）の調査研究等も実施している。加えて、Class-B AIS 等の簡易型電子航海機器の有効性評価を開始した。

d. IMO での活動（H25～R1 白書）

我が国は IMO における船舶自動識別装置（AIS）信号所に関するガイドライン策定のほか、国際水路機関（IHO）の各委員会等における海図作成に関する基準の策定、コスパス・サーサット機構における北西太平洋地域の取りまとめ、国際航路標識協会（IALA）の各委員会等における AIS の開発に係る検討、アジア海賊対策地域協力協定（ReCAAP）に基づく情報共有センターへ当庁職員を派遣するなど、国際機関へ積極的に参画した。

さらに、船舶交通の安全を確保するとともに、船舶の運航能率のより一層の増進を図るため、次世代 AIS 注１である VDES 注２について、我が国に国際会議を招致するなど VDES の国際標準化を主導した。平成 28 年２月には、VDES の性能基準試案に我が国の意見を積極的に取り入れるため、国際航路標識協会（IALA）のワークショップを国内に招致した。その後も、国際航路標識協会（IALA）e-Navigation 委員会において新たな海上データ通信方式である VDES の国際標準化に関する議論を主導している。

（６） 安定輸送のための港湾・航路の整備

a. 海上交通環境の整備（港湾等の整備）（H1～12 白書）

平成元年度は、港内の船舶の安全を確保するため、新潟港等 66 港において防波堤、航路、泊地等の整備を行った。また、沿岸海域を航行する船舶の安全を確保するため、輪島港、下田港等 11 港の避難港を整備するとともに、備讃瀬戸航路等 16 の狭水道航路において拡幅、増深等を行った。東京湾口の浦賀水道航路については、第三海堡の撤去等について引き続き検討を進めている。

２年度は、港内の船舶の安全を確保するため、新潟港等 66 港において防波堤、航路、泊地等の整備を行った。また、沿岸海域を航行する船舶の安全確保のため、下田港等 13 港の避難港を整備するとともに、関門航路等 16 港の狭水道航路の拡幅、増深等を行った。

３年度は、港内の船舶の安全を確保するため、新潟港等 74 港において防波堤、航路、泊地等の整備を行った。また、沿岸海域を航行する船舶の安全確保のため、下田港等 12 港の避難港を整備するとともに、関門航路等 16 航路の狭水道航路の拡幅、増深等を行った。

４年度には、港内の船舶の安全を確保するため、秋田港等 69 港で防波堤、航路、泊地等の整備を行った。また、沿岸海域を航行する船舶の安全を確保するため、輪島港等 12 港の避難港を整備し、関門航路等 16 航路の狭水道航路の拡幅、増深等を行った。

５年度には、港内の船舶の安全性を確保するため、酒田港等 70 港で防波堤、航路、泊地等の整備を行った。また、沿岸海域を航行する船舶の安全性を確保するために、室津港等 12 港の避難港を整備するとともに、関門航路等 16 航路の拡幅、増深を行った。

６年度には、港内の船舶の安全性を確保するため、釜石港等 65 港で防波堤、航路、泊地等の整備を行った。また、沿岸海域を航行する船舶の安全性を確保するために、下田港 12 等港の避難港を整備するとともに、関門航路等 16 航路の拡幅、増深を行った。

７年度には、港湾内の船舶航行の安全性を確保するため、宮崎港等６５港で、防波堤、航路、泊地等の整備を行った。また、沿岸域を航行する船舶の安全性を確保するために、下田港等１２港の避難港を整備するとともに、関門航路等１６航路の開発保全航路の拡幅、増深を行った。

８年度には、港湾内の船舶航行の安全性を確保するため、宮崎港等 63 港で、防波堤等の整備を行った。また、沿岸域を航行する船舶の安全性を確保するため、下田港等 10 港の避難港を整備するとともに、関門航路等 16 航路の開発保全航路の整備を行った。

また、８年 12月に策定した「港湾における大規模地震対策施設整備の基本方針」等に基づき耐震強化岸壁や防災拠点の整備を推進するとともに、液状化防止対策にも取り組む。

９年度には、港湾内の船舶航行の安全性を確保するため、宮崎港等６４港で、防波堤等の整備を行った。また、沿岸域を航行する船舶の安全性を確保するため、下田港等１０港の避難港を整備するとともに、関門航路等１６航路の開発保全航路の整備を行った。

また、８年１２月に策定した「港湾における大規模地震対策施設整備の基本方針」等に基づき千葉港等４４港で耐震強化岸壁の整備、新潟港等６４港で防災拠点の整備を行ったほか、東京港等２６港において既存施設の耐震性の強化を実施した。

10 年度には、港湾内の船舶航行の安全性を確保するため、宮崎港等 64 港で防波堤等の整備を行った。また、沿岸域を航行する船舶の安全性を確保するため、下田港等 10 港の避難港を整備するとともに、関門航路等 16 航路の開発保全航路の整備を行った。

また、8 年 12 月に策定した「港湾における大規模地震対策施設整備の基本方針」等に基づき千葉港等 41 港で耐震強化岸壁の整備、新潟港等 57 港で防災拠点の整備を行ったほか、東京港等 8

港において既存施設の耐震性の強化を実施した。

１１年度には、港湾内の船舶の安全性を確保するため、宮崎港等５９港で、防波堤等の整備を行った。また、沿岸域を航行する船舶の安全性を確保するため、下田港等１０港の避難港を整備するとともに、関門航路等１６航路の開発保全航路の整備を行った。

また、８年１２月に策定した「港湾における大規模地震対策施設整備の基本方針」等に基づき千葉港３９港で耐震強化岸壁の整備、新潟港等４６港での防災拠点の整備を行ったほか、東京港等７港において既存施設の耐震性の強化を実施した。

b. 湾口の国際幹線航路の整備（H13 白書）

座礁をもたらす危険のある浅瀬等の存在により船舶航行のボトルネックとなる湾口の国際幹線航路において、浅瀬を撤去することなどにより、航行の安全確保を図るとともに、ボトルネックの解消による船舶航行の高速化を図る。特に首都圏の経済活動と国民生活を支える東京湾の安定的な海上輸送を支えるため、東京湾口航路等の整備に重点化する。

c. 大規模プロジェクトに係る安全対策（H22 白書）

海上保安庁では、我が国における船舶交通の安全を図るため、基本的な海上交通ルールを定めている海上衝突予防法のほか、船舶交通のふくそうする東京湾、伊勢湾及び瀬戸内海に適用される海上交通安全法並びに入出港船舶の多い港に適用される港則法に基づいた各種の規制に加えて、船舶の種類に応じた所要の安全指導を行っている。さらに、東京湾横断道路等船舶交通に大きな影響を与えるおそれのある大規模プロジェクトについて、その計画段階から事業主体等の関係者に対し、建設中及び完成後の海上交通の安全確保に関する調査研究を行うように指導するほか、その調査研究の成果を踏まえて、警戒船の配備、情報管理体制の整備等について指導してきている。また、船舶の航行を制限する海域の設定、警戒のための巡視船艇の配備等必要な措置を講じている。

２．３．３ 船舶・船員・輸送の安全

（１） 船舶の安全性の確保（国際動向への対応）

a. 船舶の安全性の確保（国際動向への対応）（H1～4 白書）

国際航海に従事する船舶の安全性の確保については、国際海事機関（ＩＭＯ）において検討され、「1974 年の海上における人命の安全のための国際条約（74ＳＯＬＡＳ条約）」及び関連規則等が制定されていた。平成２年春には貨物船が損傷した際の復原性の確保を目的として同条約の改正が行われることとなっていた。さらに、国際的な旅客船ブームを受けてＩＭＯでも旅客船の安全性、特に防火構造、設備の向上の必要性について検討が行われており、我が国としても旅客船の安全性の確保の重要性を強く認識し、この検討に積極的に参画することとした。

また、74ＳＯＬＡＳ条約等の基準を満足しない船舶を排除し、船舶の安全と海洋汚染の防止を確保するため、外国船に対して監督を行っていたが、昭和 63 年 10 月から効力試験を実施する等その一層の強化を図った。

平成２～4 年度には、国際海事機関（ＩＭＯ）において、ＳＯＬＡＳ条約の改正作業及び技術基準等の検討を行うとともに、船舶安全法関係法令への取り入れ作業を行った。また、漁船に関する船体の構造、設備等の基準を定めた 1977 年の漁船の安全のための国際条約（トレモリノス

条約）の早期発効を目的とした議定書作成に関する検討等を行っており、我が国としても積極的な対応を進めた。

b. 船舶の安全性の確保（H5～9 白書）

船舶の安全性を国際的な統一基準により確保するため、我が国は、国際海事機関におけるＳＯＬＡＳ条約の改正の審議に積極的に参加するとともに、「1977 年の漁船の安全のためのトレモリノス国際条約に関する 1993 年のトレモリノス議定書（仮称）」に基づくアジア地域ガイドラインの策定準備を我が国が中心となって進めた。また、６年５月 の第２回ＳＯＬＡＳ条約締約政府会議で行われた同条約の改正（船舶の安全運航管理体制の充実・強化を目的としたＩＳＭコード、水中翼船等の基準を定める高速船コード、タンカー及びばら積み運搬船の検査強化ガイドライン並びに船舶の操作要件に係る外国船舶の監督等）の発効にあわせ、今後、国内法制化及び実施体制の整備に順次着手することとした。

一方、当時世界的にタンカー等の海難事故が頻発している中で、事故防止における人的要因の重要性が認識され、国際海事機関（ＩＭＯ）において、「1978 年の船員の訓練及び資格証明並びに当直基準に関する国際条約（ＳＴＣW条約）」の包括的見直し及び新たに漁船のＳＴＣW条約の草案の策定作業が行われており、我が国もこの動向に適時適切に対応することとした。

７年７月に船員の資格証明等に関する国際条約（ＳＴＣW条約）の改正及び漁船ＳＴＣW条約が採択された。これにより、両条約の国内法制化に向けた作業も進めることとした。

(カーフェリーの安全対策)

我が国は従来から、海上安全確保及び海洋環境保護については、関係諸国や国際機関との国際協調のもとで積極的にその対策を推進してきている。６年９月にバルト海で発生したカーフェリー「エストニア」号の事故を契機に、ＩＭＯ（国際海事機関）ではカーフェリーの安全性に関する全面見直しが行われた。これに対し我が国からも復原性に関する専門家を派遣する等、積極的な貢献を行ってきたところであり、カーフェリーの復原性、水密性、救命設備等を改善する「１９７４年の海上における人命の安全のための国際案約」の改正が、７年１１月に採択された。

(ばら積み貨物船の安全対策の推進)

近年、鉱石等を運搬するばら積み貨物船が航行中消息を絶ち、海中に没するといった重大な海難事故が多発し、多数の乗組員の人命が失われた。このため、ＩＭＯでは、検査強化を内容とする対策を講じるとともに、その事故の重大性に鑑み、さらなる安全性の向上について検討が進められてきた。我が国も、ばら積み貨物船の損傷時の構造要件の強化を提案する等、積極的に審議に参加し、９年 11月、「1974 年海上人命安全条約（ＳＯＬＡＳ条約）」の改正が行われた。

c. 船舶の安全性の向上（H10～12 白書）

船舶の安全基準は、海上人命安全条約（SOLAS 条約）等に定められているが、技術の進歩、社会状況の変化に対応して IMO（国際海事機関）において、復原性、消防・防火設備、航行設備、満載喫水線等の要件について総合的な見直し作業が行われており、我が国から提案してきた消防・防火設備に関する条約改正案が合意される等これらの審議に積極的に参加した。また、昨年１２月にフランスで発生した大規模なタンカー事故を背景に IMO の取り組みに Ｇ８が協力していくことが７月の九州・沖縄サミットでも確認され、タンカーによる油濁損害に対する補償制度の充実や船舶の安全性の向上に対するより一層の貢献が求められた。さらに、国際基準に適合してい

ない船舶（サブスタンダード船）の使用を抑止することを目的として、各船舶の安全等の情報を公開するための国際的データベース（EQUASIS）の構築が国際的に開始され、我が国も積極的に参画することとした。

平成12年3月24、25日には、シンガポールに於いて「クオリティーシッピング・セミナー2000」が開催された。同セミナーは、さらなる海上の安全と海洋環境の保全のため、海運関係者を幅広く集め、サブスタンダード船を排除し海運の質の向上を図ることをテーマに開催されたものであり、我が国も運輸審議官が基調講演を行う等そのアジア地域を含めた地球規模の取り組みに貢献した。

国内では、IMOにおける船舶の防火構造、消防設備、航海設備等に関する国際条約等の改正を受け、随時国内法令に取り入れるとともに、技術革新の促進及び規制適合コストの低減を図るため、事業者の創意工夫による多種多様な規制適合方法が認められることを可能とする性能基準化を推進していくこととした。

d. 船舶の安全性の向上（H13～14白書）

船舶の安全に関しては、IMO(国際海事機関)を中心に国際的な基準が定められており、日本は、世界有数の造船・海運国として国際基準の策定において重要な役割を果たしてきた。船舶の航行の安全に係る技術革新等に対応したAIS(船舶自動識別装置)の搭載をはじめとする船舶の各種設備等に関する安全基準の大幅な見直しについて国際基準化に積極的に対応した。平成12年SOLAS条約(海上人命安全条約)が改正され、14年7月1日の発効に伴い、我が国においても国内法制化を行った。また、このような国際基準を満たさない船舶(サブスタンダード船)の排除に向けた国際協調やポートステートコントロール(PSC)の強化等に取り組んだ。

一方、国内においては、船舶の安全性等のための技術的な規制について、合理的かつ効果的な規制体系の構築に努めるため、規制内容に対する効果の客観的な評価を行う「船舶の総合的安全評価」を実施した。

また、効率的で安全かつ環境にやさしい輸送サービスの構築を図るという社会的要請に応えるため、13年度より「高度船舶安全管理システムの研究開発」を実施し、船舶の安全性と運航効率性の飛躍的向上を可能とする新たな安全管理システムの構築を目指した。

e. SOLAS条約への対応（H16～R1白書）

平成14年12月、IMOにおいて、海事保安の確保に関して、SOLAS条約(海上人命安全条約)附属書の改正が行われたことを受け、16年7月に「国際航海船舶及び国際港湾施設の保安の確保等に関する法律(国際船舶・港湾保安法)」が施行された。

この法律は、主に国際航海船舶の所有者、国際港湾施設の管理者等に対して、指標対応措置(注)の実施、保安管理者の選任、国等により承認を受けた保安規程に規定された事項の実施等を義務付けるとともに、外国船舶について保安の確保のために必要な措置が的確に講じられていない場合にはPSCによる航行停止等の措置や入港船舶について急迫した危険があり当該危険を防止するため他に適当な手段がない場合には入港禁止、港湾外退去等の措置を講ずることができることとするものであった。

国土交通省においては、国際航海船舶の保安規程の承認及び船舶検査、国際港湾施設の保安規程の承認、入港船舶に関する規制、国際航海船舶及び国際港湾施設に対する立入検査、PSCを通

じて、海事保安の確保について積極的に取り組んだ。

なお、平成16年12月にアメリカ沿岸警備隊が苫小牧港、仙台塩釜港、名古屋港、神戸港及び博多港の現地調査をした結果、我が国における改正SOLAS条約の履行状況は非常に適切であり、ベストプラクティス(優良な取組事例)として高く評価された。

一方で、国土交通省は各国の改正 SOLAS 条約の実施の支援について国際舞台においてもリーダーシップを発揮しており、SAFTI 合意に基づく港湾保安対策の自己監査チェックリスト策定では、日米両国の共同提案によって平成16年12月に IMO の公式文書として採択されるなどの成果が得られた。

平成17年7月(一部は18年7月)の SOLAS 条約(注1)の改正に伴い、航海機器に関する技術要件等についての国内法令の改正を行った。また、18年7月(一部は19年1月)に SOLAS 条約が改正されるため、ばら積み貨物船や救命設備に関する技術要件等についての国内法令の改正に取り組んだ。また、技術的な規制の効果を客観的に評価する「船舶の総合的安全評価」を実施した。

平成18年7月（一部は19年1月）の SOLAS 条約の改正・発効に伴い、ばら積み貨物船や救命設備に関する安全基準の見直し等を行った。また、21年に SOLAS 条約の改正・発効が予定されている損傷時の船舶の復原性能に関する技術要件について検討するとともに、船舶の安全のための技術的な規制の効果を海難事故情報等を基に客観的に評価する「船舶の総合的安全評価」を実施している。さらに、サブスタンダード船（注2）の排除のため、ポートステートコントロール（PSC）（注3）を厳格に実施した。

平成19年には、平成20年から22年に予定されている SOLAS 条約の改正に対応するため、損傷時・非損傷時の船舶の復原性能、消防設備・防火構造・救命設備やレーダー等の航海設備の性能要件についての国内法令改正等に取り組むとともに、技術的な規制の効果を客観的に評価する「船舶の総合的安全評価」を実施した。(H19 白書)

平成20年以降は、平成21年から22年に予定されている SOLAS 条約の改正に対応するため、国内法令改正等に取り組むとともに、技術的な規制の効果を客観的に評価する「船舶の総合的安全評価」を実施した。(H20 白書)

平成21～23年には、翌年～翌々年に予定されている SOLAS 条約の改正に対応するため、国内法令改正等に取り組んだ。(H21～23 白書)

平成24 年7 月には、SOLAS 条約注の改正に伴う電子海図情報表示装置の備え付け義務化等、国内法令の整備等を実施した。(H24 白書)

平成25年12月には、SOLAS 条約の改正に伴う復原性計算機の備え付け義務化等、国内法令の整備等を実施した。25 年 6 月にインド洋で発生したバハマ船籍の大型コンテナ船 MOL COMFORT 号折損事故に関し、コンテナ運搬船安全対策検討委員会を開催し、大型コンテナ船の安全対策を検討し、12 月に当面の安全対策等を内容とする中間報告書を取りまとめ、公表した。（H25 白書）

平成26年7月には、SOLAS 条約の改正に伴う騒音に対する保護要件の追加、36 人以下の旅客船における隔壁及び甲板の防火要件の変更等、国内法令の整備を実施した。

平成25 年 6 月にインド洋で発生したバハマ船籍の大型コンテナ船 MOL COMFORT 号折損事故を契機として、大型コンテナ船の安全対策を検討するためコンテナ運搬船安全対策検討委員会を開催し、27年3 月に就航中の大型コンテナ船の安全対策を内容とする報告書を取りまとめ、

公表した。(H26 白書)

平成 27 年 12 月には、SOLAS 条約注 1 附属書等の改正に伴う機関区域内の脱出設備(出入口及びはしご)に係る要件の変更、甲板上にコンテナを積載する船舶に対する消防設備の新設等、国内法令の整備を実施した。25 年 6 月の大型コンテナ船折損事故を受けて、日本で検討を行った大型コンテナ船の構造安全対策を 27 年 6 月に IMO に提案し、船級の国際統一規則に反映されることが決定した。(H27 白書)

平成 28 年 11 月に開催された IMO 会合においては、近年旅客フェリーの火災事故が多発していることが指摘され、今後 IMO で旅客フェリーの火災安全に関する基準を見直すことになった。我が国も国内の火災事例を踏まえた新しい火災対策を紹介するなどしていくこととした。また、29 年 1 月には、極海特有の危険性を考慮した極海コード及び液化天然ガス(LNG)等の低引火点燃料を使用する船舶のための国際ガス燃料船コードの義務化等国際的な基準の改正に伴い、国内法令の整備を実施した。(H28 白書)

平成 29 年には、IMO において、ヒューマンエラーの防止等による海上安全の向上のため、最新の ICT 技術を活用した自動運航船に係る国際ルールの検討が、我が国等の提案に基づき行われることになった。また、近年旅客フェリーの火災事故が世界的に多発していることが指摘されており、IMO において旅客フェリーの火災安全対策の検討を進めた。我が国としても国内の火災事例に基づく対策を IMO に提示して、議論に貢献した。(H29、R1 白書)

このような国際規則・基準が我が国に入港する外国船舶によって遵守されることを確保し、サブスタンダード船注 1 を排除するため、ポートステートコントロール(PSC)注 2 が実施されている。(H18～R1 白書)

(2) 運航管理制度の拡充(H13～15 白書))

海上運送法の一部を改正する法律の施行により、旅客定員 13人以上の船舶による一般旅客定期航路事業等の許可事業者に加え、旅客定員 12人以下の船舶による海上タクシー等の届出事業者についても、安全規制の対象とし、運航管理規程の届出、運航管理者の選任を義務付け、また輸送の安全確保命令を適用している。

届出事業者は、13 年 4月現在 1、023 事業者から、14 年 4月現在 1、776 事業者へと大幅に増加しており、届出事業者に対する安全指導を推進していく必要がある。

(1)船舶の安全性の向上及び船舶航行の安全確保

1) 船舶の安全性の向上

このほか、平成 13 年度から 4 箇年にわたり研究開発を実施した、IT を活用して船舶の推進機関等の状態を陸上から遠隔監視・診断する「高度船舶安全管理システム」の実用化・普及に向けた環境整備に取り組んでいる。

(注 1)海上における人命の安全のための国際条約

(注 2)海上安全・海洋環境保全に関する条約等の基準を満たさない船舶

(注 3)寄港国による外国船舶の監督

(H18)

このほか、平成 18 年 3月に策定した「内航船舶の代替建造推進アクションプラン」に基づき、

船舶の推進機関等の状態を陸上から遠隔監視・診断する「高度船舶安全管理システム」の実用化・普及に向けて取り組んでおり、「次世代内航船に関する乗組み制度検討会」において、乗組み体制の見直し等を検討している。

（３） タンカー安全対策

a. 海洋汚染及び海洋変動（ＯＰＲＣ条約と国内対応）（H3 白書）

元年３月、米国アラスカ湾で発生した「エクソンバルディーズ」の事故を契機として、国際海事機関（ＩＭＯ）において大規模油流出事故に対応するための国際協力体制の確立等を目的とする新たな国際条約の作成作業が進められ、２年 11 月「1990 年の油汚染に対する準備、対応及び協力に関する国際条約（仮称）」（ＯＰＲＣ条約）が採択された。

同条約には、船舶等への油汚染緊急計画の備付け、油汚染事故発生時の通報手続き、国家及び地域システムの構築、油汚染への対応における国際協力の促進等に関する条項が盛り込まれている。このため、同条約の作成作業に積極的に参加・協力してきた運輸省としては、同条約の早期締結に向けての所要の国内体制の整備を推進することとした。

① 国際的な海洋汚染防除体制の整備

アセアン諸国の周辺海域は大型タンカーの輻輳する重要航路となっており、一度事故が起これば周辺各国に甚大な被害を及ぼすことから、大規模油流出事故への対応が国際的に取り組むべき課題となっていた。こうした状況を踏まえ、運輸省ではアセアン諸国に対し積極的な技術協力を行うことにより、当該海域における大規模な海洋汚染事故に対する国際的地域緊急防除体制の整備を図ることを目的とする「ＯＳＰＡＲ計画（Project on Oil Spill Preparedness and Response in Asia）」を推進した。　３年度には、国際的地域緊急防除体制の具体化のための調査研究及びＯＳＰＡＲ協力会議（於マニラ）等を実施することとした。

② 油タンカーの構造問題

油タンカーの事故に伴う油の流出の防止又は低減を図るため、油タンカーに関する構造規制の強化を内容とする「1973 年の船舶による汚染の防止のための国際条約に関する 1978 年の議定書」（ＭＡＲＰＯＬ73／78 条約）の改正がＩＭＯにおいて検討された。このほか、全く新しい船体構造等革新的な油流出防止技術の研究開発を進めた。

b. IMO への対策提案（H5 白書）

我が国は従来から、海上安全確保及び海洋環境保護については、関係諸国や国際機関との国際協調のもと積極的にその対策を推進してきているが、昨今のタンカーの重大事故の続発に対応して、５年２月、国際海事機関（ＩＭＯ）に対し、油タンカーの二重構造化の推進、ＰＳＣ（寄港国による監督）の強化並びに包括的な船舶の安全運航管理体制の確立 を目的とした国際安全管理コード（ＩＳＭコード）の早期採択及び実施を主な内容とする「油タンカーの安全確保及び海洋環境保護に関する総会決 議案」を提案した。同提案は５月の海上安全委員会（ＭＳＣ）、７月の海洋環境保護委員会（ＭＥＰＣ）で概ね了承され、11 月のＩＭＯ総会で採択された。マラッカ・シンガポール海峡についても、ＭＳＣに航行安全問題を検討するためのワーキング・グループが設立され、我が国も同海峡の現地調査に積極的に協力し、同海峡における航行安全の確保に貢献し

ているところである。

c. 海洋汚染対策（タンカー等に対する対策）

５年７月より、船舶からの油の排出基準の強化やタンカーに対する二重構造の義務付けを行ったほか、二重構造タンカーの導入を促進するために特別償却等の税制上の優遇措置や開銀融資比率の引き上げ措置を講じた。

一方、５年１月に発生したシェットラシド諸島沖の大規模な油流出事故、スマトラ北方沖合タンカー衝突事故等を始め、大型タンカーによる事故が相次いだことから、国際的な取組みを進めるべき事項についてはＩＭＯにその検討を積極的に進めるよう働きかけ、５年 11 月の総会決議等に反映させるとともに、アセアン海域における地域油防除体制整備を支援するＯＳＰＡＲ計画を前倒しして実施し、５年度中に概ね完了した。また、「タンカー輸送の安全対策に関する懇談会」を開催し、運航管理体制の充実・強化、船員の教育訓練及び資質の向上、タンカーの二重構造化の推進、事故発生時の緊急対応体制の整備等について対策を取りまとめたほか、通商産業省とともに「タンカーによる輸送問題に関する合同懇談会」を開催してアセアン海域における石油の安定輸送確保のための体制整備等について提言をとりまとめ、これを受けて５年 12 月、船主団体、荷主団体等を会員とする「アセアン海域石油安定輸送協議会」が設立された。

また、タンカー事故の油濁損害賠償保障制度の充実を図るため、６年６月に船舶所有者の責任限度額の引上げや国際基金からの補償限度額の引上げ等を主な内容とする油濁損害賠償保障法の改正を行い、４年 11 月に採択された油濁２条約の改正議定書（92 議定書）を６年８月に締結した。

d. 海上安全対策の推進（H6、７白書）

我が国は従来から、海上安全確保及び海洋環境保護については、関係諸国や国際機関との国際協調のもと積極的にその対策を推進してきているが、当時のタンカーの重大事故の続発に対応して、５年２月、国際海事機関（ＩＭＯ）に対し、油タンカーの二重構造化の推進、ＰＳＣ（寄港国による監督）の強化並びに包括的な船舶の安全運航管理体制の確立 を目的とした国際安全管理コード（ＩＳＭコード）の早期採択及び実施を主な内容とする「油タンカーの安全確保及び海洋環境保護に関する総会決議案」を提案した。同提案は５月の海上安全委員会（ＭＳＣ）、７月の海洋環境保護委員会（ＭＥＰＣ）で概ね了承され、11 月のＩＭＯ総会で採択された。

これを受けて我が国では、平成６年度から人的ミスを削減しタンカーの安全航行を確保するための総合航行支援システムに関する検討を開始した。

（４） 旅客船の安全対策

a. 第一富士丸事故の発生（S63 白書）

63 年 7 月 23 日、横須賀港沖で遊漁船「第一富士丸」と潜水艦「なだしお」が衝突し、30 人が死亡するという事故が発生した。この事故の重大性にかんがみ、政府は、7 月 24 日、運輸大臣を本部長とする「第一富士丸事故対策本部」を総理府に設置し、7 月 27 日、船舶航行の安全に関する当面の措置として、民間船舶に対しては東京湾等船舶交通のふくそうする海域における航行の安全に関する集中指導を実施するとともに、自衛隊の艦艇についても安全対策を実施することを決定した。この政府対策本部の決定を受けて、運輸省及び海上保安庁では、８月 1 日から８月 31 日までの間、東京湾、伊勢湾及び瀬戸内海を重点として、遊漁船、旅客船等を重点対象船舶として海事関係法令の遵守の徹底について、集中的な指導・取締り等を実施した。

さらに、10 月 14 日、政府対策本部において「船舶航行の安全に関する対策要綱」が決定された。その内容は、第一に、海事関係者に対してルールの忠実な遵守、シーマンシップに従った行動良好なマナーの重要性について徹底すること、特に、常時適切な見張りを行うこと等のルールの遵守等についての指導の徹底、緊急時における旅客の安全確保のための救命設備、応急処理体制の確保といった指導を行うこと、第二に、東京湾海上交通センターの機能の充実強化、自衛隊の艦艇を含め同センターと連絡をとるべき船舶の範囲の拡大等を行うとともに、東京湾内における海上保安庁の巡視船艇による航行安全指導体制の強化を行うこと、第三に、浦賀水道航路に隣接する第三海堡の撤去及び中ノ瀬航路における浅所浚渫を推進すること、第四に、今回の事故再発防止対策としての安全対策として船舶設備、東京湾内の航路体系等について検討・研究を行うこととするものである。この要綱に基づき、それぞれ関係省庁において逐次その実施を図ることとしている。

b. 旅客船の安全対策（S63～H1 白書）

旅客船の事故は、運航管理制度の定着等により長期減少傾向にあるが、最近、小型旅客船、高速艇、屋形船等を使用するミニ遊覧船、海上タクシー、納涼船等の事業が瀬戸内海、東京湾等において増加している。これらの事業に対する安全指導の確立に関する社会的要請は、63 年 7 月に発生した第一富士丸の事故を契機に高まっており、63 年度からは、中国運輸局に小型旅客船指導の担当官を配置し、、これらの事業の実態を把握するとともに海上運送法の諸規制をベースとした指導を行っている。

元年度には四国運輸局に小型旅客船指導の担当官を配置し、これらの事業の実態を把握するとともに海上運送法の諸規制をベースとして指導を行っている。また、交通機関の高速化が要請される中で、時速 80 キロメートル以上の高性能を有するジェット推進船等の高速船を導入する動きが活発化しているので、夜間航行等の安全対策について検討を進めている。

また、第一富士丸事故に係る「船舶航行の安全に関する対策要綱」において、船舶設備に関し非常時における旅客脱出のための出入口等の検討を行うこととされた。これを受けて、運輸省としては、平成元年７月 25 日、船舶設備規程及び船舶安全法施行規則の一部を改正し、指導通達の内容（旅客室及び公室等の出入口の要件強化、家具等の移動防止装置、遊魚船における転落防止装置等）を船舶安全法関係省令に規定する等の措置を講じた。

海上保安庁は、ふくそうする海域における船舶の安全かつ能率的な運航を確保するため、海上交通情報機構の整備、運用を行っており、平成元年６月には、関門海峡海上交通センターの運用

を開始したところである。また、昨年７月に発生した第一富士丸事故の重大性に鑑み、東京湾海上交通センターの機能の充実強化等を図っている。さらに、大阪湾等においても、その整備について検討している。

また、交通機関の高速化が要請される中で高速船の導入が活発化し、一部の船型においては時速 80km 以上の速力で航行するものも出現していることから、夜間航行等の安全対策について検討を行っている。

一方、事業が活発化している海上タクシー等の小型旅客船については、安全運航マニュアルの作成等の安全指導を推進している。

c. 旅客船の安全対策（H5、６白書）

旅客船に対して、運航管理者の選任、運航管理規程の作成を柱とした安全運航管理体制の整備・充実を図っている。さらに、国内旅客船については、運航管理者研修、業務監査等を通じて安全運航に万全を期すよう指導監督している。また、６年５月に「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）が改正され、強制化されることとなった国際安全管理コード（ＩＳＭコード）の実施に向けて準備を進めている。

（５） プレジャーボート等海洋レジャーに係る安全対策

a. プレジャーボート等海洋レジャーに係る安全対策の推進（H2～５白書)

近年、海洋性レクリエーションの進展に伴い、プレジャーボート等の海難、特に水上オートバイの衝突事故等が増加しており、本年４月には九十九里浜沖でプレジャーボートの転覆海難も発生している。加えて、プレジャーボート等の隻数の増加、レジャー目的の免許取得者の増加、船型、操縦方法の多様化等プレジャーボートをめぐる状況は大きく変化してきている。これらの動向に対応して、本年８月、小型船舶操縦士指定養成施設等関係機関に対して、プレジャーボート等の安全な航行に関する啓蒙及び指導の徹底を図るように指導したほか、小型船舶海技資格等調査検討委員会を設置し、現行のプレジャーボート等に係る海技資格制度全般について調査検討を行っている。また、プレジャーボート等の構造基準や設備関係基準の整備充実及び検査体制の充実を図っている。さらに、平成２年度に創設された優良マリーナ認定制度を活用して、マリーナにおける安全対策の充実を図ることとしている。

海上保安庁では、従来より安全指導面から、小型船安全協会、(財)沿岸レジャー安全センター等の民間団体による安全活動の支援等種々の施策を推進しているが、昨今の動向に対応して、さらに水上オートバイ関係者を海上安全指導員に指定し、海上保安官と連携して、訪船指導を行う等、水上オートバイの安全指導の強化を図っており、今後とも、海洋レジャーの普及に対応し、愛好者自らの責任において安全意識を持って行動するという基本原則の啓蒙を行うとともに、海上交通ルールやマナーの普及及び知識・技能の向上を図るための施策、救助体制の充実強化を図るための施策等を総合的に実施していくこととしている。

また、海難防止強調運動（９月 16 日～30 日）を展開するほか、海難防止講習会等を実施し、海難防止思想の普及、種々の安全指導等を行っている。

なお、小型船舶操縦士の海技免状については、水上オートバイ等において携行、収納が不便であるということから、５年 11 月１日以降、従来の A4 サイズから定期券程度のサイズに小型化した。

海上保安庁は、海難防止講習会及び海上安全教室等を通じ、海難防止思想の普及及び高 揚を図るとともに、種々の安全指導を行っている。また、海洋レジャー愛好者自らの責任の下に安全を確保することが肝要であるとの考え方から、(財)日本海洋レジャー安全・振興協会、小型船安全協会等民間団体が行う安全活動を積極的に支援している。

b. ボートパークの整備（H10 白書）

増大するプレジャーボート需要を背景に、船舶航行の支障や、安全管理の不十分さに起因する事故や遭難などさまざまな安全上の問題を引き起こす放置艇が顕在化している。こうした放置艇を解消するため、既存の静穏水域を活用した簡易な係留施設（ボートパーク）の整備を９年度より推進している（９年度７港)。このほか、ボートパークが有していない安全情報提供機能、修理機能、ビジター艇の一時係留機能等のプレジャーボートの安全航行上不可欠な機能を提供するため、公共マリーナの整備を推進している（９年度２１港)。さらに、国際標準化機構(ISO)におけるプレジャーボートの技術基準策定作業に積極的に参加するとともに、同技術基準と国内技術基準との整合化について検討を行っている。

また、１０年５月の船舶職員法の改正により五級小型船舶操縦士の資格が創設されたことに伴い、小型船舶操縦士免許取得者に対するルール・マナーに関する教育・啓蒙を更に充実させていく。

c. 小型漁船の安全対策（H11 白書）

小型船舶の多種多様化や保有隻数の増加により、近年の船舶の海難事故に占める小型船舶の割合は増加してきており、船舶全体の約８割に達してきている。また、小型漁船については、操業技術の進展、漁業後継者の減少及び漁場の拡散等の操業の変化を反映し、１人乗り漁船が増加しつつあり、漁船全体の海難事故に占める小型漁船の割合は約９割となっている。このため、平成１１年度においては、これらの小型船舶についての事故の原因、形態等の調査、分析を行ったところであり、今後これらの分析に基づき具体的な安全対策を講じていくこととしている。

d. プレジャーボート等の小型船舶の利用促進及び適正化に向けた総合対策（H11～17 白書）

海難や事故の発生、放置艇や沈廃船の問題等、プレジャーボートを利用した活動の広がりとともに、様々な社会的課題も顕在化してきている。

このため、国土交通省では、以下に示す通り、制度面での整備をはじめ、関係者間のコミュニケーションの増進、安全啓蒙活動など総合的な取組みを行っている。

① 小型船舶操縦士免許制度の見直し

小型船舶操縦士の免許保有者は約 278 万人に達しており(平成 13 年度末)、小型船舶の安全を確保しつつ制度の簡素・合理化を図ることが強く求められている。他方、小型船舶による海難は増加傾向にあり、平成 12 年度には 2、300 件を超え、小型船舶の安全対策の充実を図ることが求められている。

11 年５月には、五級小型船舶操縦士資格制度が施行されたが、このような状況を踏まえ、小型船舶に係る利用者ニーズの変化に適確に応えるとともに、小型船舶の航行の安全を一層図るため、船舶職員法の一部を改正し、小型船舶操縦士制度を見直した。具体的には、小型船舶の船長である「小型船舶操縦者」と、大型船舶の船長や機関長などの「船舶職員」の資格体系を分離し、法律

名も「船舶職員及び小型船舶操縦者法」と改めた。

また、現在１級から５級の５つに区分されている小型船舶操縦士の資格を、１級、２級及び特殊小型(水上オートバイ専用)の３つの区分に再編成した。新しい１級は航行区域５海里超を航行する小型船舶のための外洋免許と、新しい２級は航行区域５海里以内を航行する小型船舶のための沿岸免許とするとともに、それぞれ利用する船舶のトン数を５トン未満に限定する限定免許制度を設けること等により、制度の簡素化と利用者ニーズへの適切な対応を図ることとしている。また、水上オートバイは別資格とすることにより、水上オートバイの特性に応じた適切な試験・教育を図ることとしている。

また、事故の防止、安全性の向上を図る一方で、利用者ニーズに対応した制度の合理化、利用者負担の軽減等を図るため、プレジャーボート利用改善に向けた総合施策の一環として、小型船舶操縦士制度等検討小委員会を開催し、同制度の見直しの検討を行った。同小委員会において、平成13年12月に、安全の向上の観点から危険操縦・酒酔い操縦の禁止、子供等へのライフジャケットの着用等の操縦者が遵守すべき安全責務の法令上の明確化を行うとともに、利用者ニーズへの対応等の観点から、水上オートバイの専用免許の導入等の資格区分の再編成、試験・教育の質的充実と簡素合理化を図る旨の取りまとめが行われた。このうち、法的対応が必要となるものについては、上記方向に沿って所要の法律案を国会に提出した。

② 小型船舶登録制度の施行

放置艇の適正な保管場所への誘導や不法投棄の未然防止、多重売買等のトラブルの防止等を図る観点から、小型船舶の所有権の公証のための制度を定めることにより、小型船舶の所有者の利便性の向上を図り、小型船舶を利用した諸活動の健全な発達に寄与することを目的として、小型船舶の登録等に関する法律が平成14年4月1日に施行された。

この法律の概要は、下記のとおりである。

1)漁船等を除いた総トン数20トン未満の船舶に対する、登録・測度の義務づけ

2)小型船舶検査機構による登録測度事務の実施

3)その他(国籍証明、手数料、罰則)

法律施行後、所有権の得喪について登録することにより第三者に対抗することが可能となり、また、3年後には、すべての小型船舶の所有者が特定されるので、放置艇の適切な係留場所への誘導等が可能となる。

これにより、所有権の得喪について第三者に対抗することが可能となり、また17年には、全ての小型船舶の所有者が特定されるので、放置艇の適切な係留場所への誘導等が可能となる。

③ 小型船舶操縦士免許制度及び小型船舶技術基準の見直し

航行の安全を確保しつつ、プレジャーボート等の利便性の向上を図るため、プレジャーボート等を操縦するための小型船舶操縦士免許のうち１級及び２級の免許について、いわゆる５トン限定免許(注)を平成16年11月より原則廃止とした。一方、プレジャーボート等の小型船舶のうち、２級小型船舶操縦士の免許で航行できる沿岸水域(海岸から５海里以内)を航行するものについて、構造・安全設備等に関する技術基準を新たに設けた。これまでは、日本各地の沿岸を周遊するような長距離クルージングを行う場合には、沿海区域(海岸から20海里以内)を航行するための技術基準に適合した船舶を使用する必要があったが、この改正により、航海用具、救命設備、無線

設備等の基準が一部緩和された沿岸水域の技術基準に適合した船舶で長距離クルージングが可能となった。

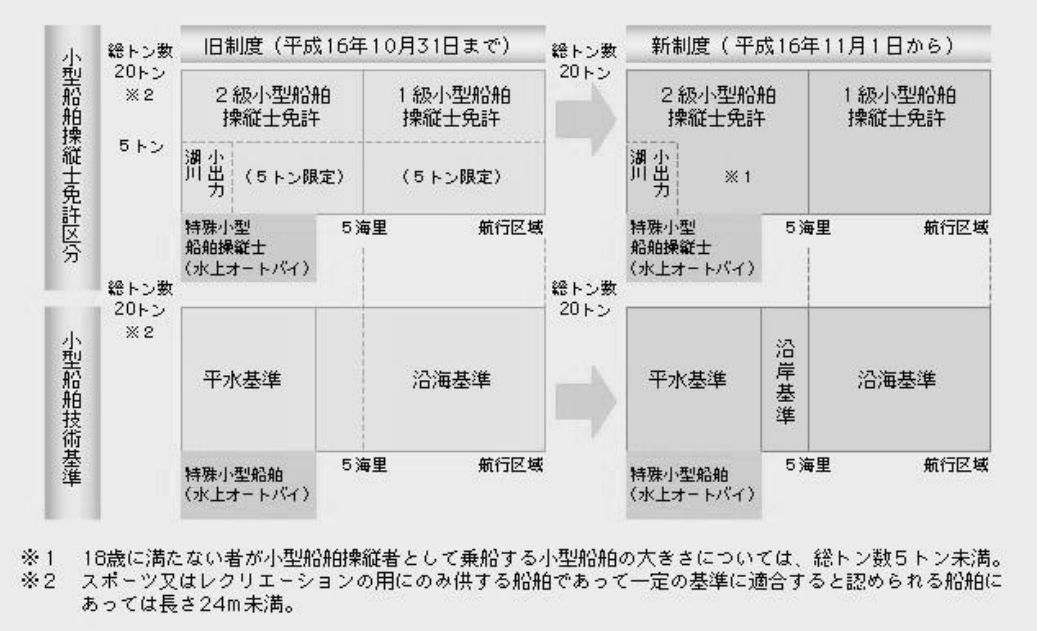


図 8-21 小型船舶操縦士免許制度及び小型船舶技術基準の見直し

出典：平成17年度国土交通白書

④ 小型船舶操縦者の遵守事項に係るパトロール及び周知啓発活動等の実施

平成15年6月に施行された「船舶職員及び小型船舶操縦者法」では、小型船舶操縦者の遵守事項として、酒酔い等操縦や危険操縦の禁止、免許者の自己操縦及び乗船時のライフジャケット等の着用が義務付けられている。各地方運輸局等では、マリンレジャーが盛んになる夏季を中心に遵守事項に係るパトロール活動及び周知啓発活動を海上保安庁等の関係機関と連携し実施しており、小型船舶の一層の航行の安全を図っている。

⑤ ライフジャケット着用等の関係者への啓蒙活動等による安全の確保

平成9年から13年までの5年間で、小型船舶から海中転落した事故者の生存率が、ライフジャケット(救命胴衣)着用の場合84%、未着用の場合24%であることからも明らかなように、万が一海中に転落した場合においては、海上に浮くことができるようにしておくことが死亡事故の防止には重要である。

ライフジャケットについては、関係諸機関の連携・協力のもと「ライフジャケット着用推進会議」を設置し、相互に最近の取組みや啓発活動計画について情報交換を行うとともに、ライフジャケット着用推進活動のための統一シンボルマークを作成するなどの施策を推進している。また、一部船舶におけるライフジャケット着用の法制化を受け、ライフジャケットの技術基準を常時着用に適したものに改正した。

さらに、プレジャーボート安全利用情報システムの構築、安全機能の向上及び環境に配慮した新しい基準の策定、地方運輸局におけるプレジャーボート関係者との連絡体制の構築等を行うことにより、プレジャーボート利用者の安全の確保に取り組んだ。

また、海上保安庁においては、ライフジャケットの常時着用、携帯電話の携行(防水パックの使

用)、緊急通報用電話番号「118 番」の有効活用の 3 つの基本を推奨し、その啓蒙に努めている。

⑥ 放置艇(不法係留船を含む)対策

平成 8 年に実施した全国調査では、水際線近傍で確認された船舶のうち約 3 分の 2 が放置艇であった。放置艇(不法係留船を含む)は、他の船舶の通航を阻害するなど社会問題を引き起こしており、早急に解消していく必要がある。

このため、港湾法等による規制措置や小型船舶登録制度の活用等により放置艇の適切な係留場所への誘導を推進するとともに、係留・保管能力の向上を図ることが必要であり、公共マリーナ等の収容可能隻数は、4 年には約 1 万 4、000 隻だったものが、 12 年には 4 万 1、000 隻と増加している。こうした公共事業を活用した施設整備を推進する一方、民間のマリーナ等整備に対する財政投融資等による支援や PFI方式を含む民間活力の活用を積極的に図っていく。特に、港湾において、小型船舶の簡易な係留・保管施設と、その近隣に駐車場、トイレ等の必要最小限の施設を備えた「ボートパーク」の整備を進めている。簡易な係留・保管施設は、平成 17 年 3月末までに 52 箇所で供用している。

⑦ 沈廃船対策

毎年、約 700 隻の FRP 製プレジャーボートの沈廃船が確認されている。平成 14 年度から施行されている小型船舶の登録制度の活用や、船名等の特徴が故意に消されているような船舶の所有者に関する手がかりをつかむための各種技術の開発などにより、不法投棄船の所有者の割出しを行い、適正な処理を促していく。さらに、悪質な廃船の不法投棄事犯については、海洋汚染及び海上災害の防止に関する法律等の関係法令に基づく取締りを行うこととしている。

また、港湾管理者が港湾の利用上支障となっている所有者不明の沈廃船を処理する事業に対して補助を行っている。

e. 乗船者の安全対策（H29～R1 白書）

小型船舶の安全対策として、船舶職員及び小型船舶操縦者法施行規則を改正し、30 年 2 月 1 日から、原則としてすべての乗船者にライフジャケットの着用を義務付けることとしたほか、スマートフォンを活用して事故防止を図るため、スマートフォンアプリに求められる安全要件をガイドラインとして取りまとめた。

平成 31 年には、乗船者の事故における死者・行方不明者のうち約 37%は海中転落によるものであった。転落後に生還するためには、まず海に浮いていること、また、その上で速やかな救助要請を行うことが必要である。また、小型船舶（漁船・プレジャーボート等）からの海中転落による乗船者の死亡率は、ライフジャケット非着用者が着用者の約６倍と高く、ライフジャケットの着用が海中転落事故からの生還に大きく寄与している。このため、LGL に対する支援やライフジャケット着用推進モデルマリーナ等の指定を行うとともに、関係省庁や地方公共団体と連携し、年間を通じてライフジャケット着用を推進している。また、通報時に携帯電話の GPS 機能を「ON」にしていることで、緊急通報位置情報システムにより遭難位置を迅速に把握することができ、救助に要する時間の短縮につながる。このため、海上保安庁では、様々な機会を通じてライフジャケットの常時着用、防水パック入り携帯電話等の適切な連絡手段の確保、海上保安庁への緊急通報用電話番号「118 番」の有効活用の 3 つを基本とする自己救命策の確保及び携帯電話の GPS

機能「ON」についての周知・啓発に努めている。

（６） 危険物、核物質輸送に対する安全の確保

a. 国際海上危険物輸送（H1 白書）

一般危険物及び放射性物質の海上輸送量の増大とその物性の多様化に対応するため、一般危険物についてはＩＭＯの船舶による危険物運送の国際基準である国際海上危険物規程（ＩＭＤＧコード）によって平成３年１月１日から国際的に実施される危険物用容器の検査及び当該コードの25 回改正規則を、また、放射性物質に対しては、昭和 60 年に国際原子力機関（ＩＡＥＡ）において改正が行われた放射性物質安全輸送規則を、国内規則に導入するための危険物船舶運送及び貯蔵規則の一部改正を行う等、安全基準の確立及び安全審査体制の整備を行った。

一般危険物については、ＭＡＲＰＯＬ73／78 条約附属書Ⅲ（包装状態で海上輸送される有害物質による汚染防止のための規則）の発効に伴い、船舶による危険物の運送基準等を定める告示の一部改正（４年７月１日施行）を行った。また、国際海上危険物規程（ＩＭＤＧコード）の第26 回改正を国内規則に導入するため、船舶による危険物の運送基準等を定める告示の改正（５年１月施行）を行った。さらに、同条約の改正に伴い関係省令の改正（５年 12 月）を行い危険物輸送の安全を強化した。

また、放射性物質については、海外からのプルトニウムの返還輸送及び国内各原子力発電所からの低レベル放射性廃棄物の青森県六ケ所村の貯蔵施設への輸送が予定され、４年 11 月から５年１月にかけてフランスからプルトニウム返還輸送が実施されたが、さらに高レベル放射性廃棄物の返還輸送が予定されており、国内における輸送も含めて、これら放射性物質輸送の安全確保に万全を期すため、安全審査体制の充実を図った。

b. 核物質輸送に係る安全の確保（H2～５白書）

原子力開発利用の進展に伴い、使用済核燃料を始めとする放射性物質の国際輸送の機会が増大しており、核物質の盗取や事故による災害等を防止するための防護対策等を適切に講じていくことが重要となっていた。特に、プルトニウム海上輸送は、英国又はフランスから日本まで無寄港で行われることとなっているが、テロリストによるプルトニウム奪取を目的とした攻撃等が想定されるため、万全の体制で護衛を実施する必要があった。このため、海上保安庁では、元年度から護衛巡視船の建造を開始するとともに、輸送船の護衛に当たっては、輸送船に武装海上保安官を乗船させる等万全の防護対策を講じることとし、４年秋の護衛実施に向け、所要の準備を進めた。

４年 11 月から５年１月にかけてのフランスから日本へのプルトニウムの海上輸送については、核物質の輸送用に特別に設定された輸送船の使用等十分な安全対策を講じるとともに、海上保安庁においては護衛に当たる巡視船の派遣、輸送船への海上保安官の乗船等の措置を講じ、総日数60 日、総航程約２万海里に及ぶ長期間にわたって、万全の体制で護衛を実施した。

c. 拡散安全保障イニシアティブ(PSI)の推進（H15 白書）

当時、世界各地で組織的なテロ活動が続発し、最近では、核・化学・生物兵器といった大量破壊兵器、その運搬手段及びその関連物資がテロリストの手に渡る危険性が強く懸念され、国際社会の平和と安定に対する深刻な脅威となっていた。

そこで、平成 15 年 5月、我が国を含む 11 カ国(注)が参加して、大量破壊兵器等の拡散防止の

ため参加国が共同してとりうる措置を検討する「拡散安全保障イニシアティブ」(Proliferation Security Initiative（PSI）)が始められた。同年 9月には PSI の基本原則である「阻止原則宣言」がまとめられ、今後、参加国が単独で又は連携して、国内権限、国際法及び国際的な枠組みの下での義務に合致する範囲内で、拡散阻止のための行動をとることとなった。

海上保安庁は、関係省庁とともに、阻止原則宣言の具体化のための議論に貢献するとともに、平成 15 年 9月には豪、珊瑚海沖における豪主催の海上阻止訓練に参加、その後の西・仏主催の海上阻止訓練にもオブザーバー参加(陪席参加)した。今後とも、我が国の政府方針に従い、大量破壊兵器等の拡散阻止に積極的に取り組んでいくこととした。

d. 拡散に対する安全保障構想(PSI)の推進（H16～19 白書）

国際社会の平和と安定に対する深刻な脅威となっている大量破壊兵器、その運搬手段及びそれらの関連物資の拡散を阻止することを目的とする「拡散に対する安全保障構想」(PSI)は、参加国が単独で又は連携して、各国国内法及び国際法の枠組みの下で拡散阻止のための措置を検討する国際的な取組みであり、我が国も PSI の中核を担うコア・グループ国の一員として積極的に貢献した。

海上保安庁は、PSI の関係会合への出席や海上阻止訓練に巡視船や職員を派遣しているほか、ASEAN 各国の海上法執行機関に対するアウトリーチ活動(連携の拡大に向けた働きかけ)を実施する等、積極的に貢献している。

平成 16 年 10月には、オブザーバー参加(陪席参加)を含め 22 ヶ国の参加の下、我が国としては初めての主催となる海上阻止訓練を行った。海上保安庁から巡視船等 5 隻、航空機 3 機、テロ対処部隊等が参加して、我が国自衛隊のほか、オーストラリア、フランス、アメリカからの軍及び法執行機関と連携訓練を実施し、練度を向上させ、相互の連携を強化するとともに、アジア大洋州地域における PSI に対する理解の促進を図った。

平成 17 年 8月には、シンガポール主催の PSI 海上合同阻止訓練に巡視船「しきしま」を派遣し、各国と連携して大量破壊兵器等の拡散に関係する容疑船の取締り能力の維持向上を図った。さらに、IMO において SUA 条約(海洋航行の安全に対する不法な行為の防止に関する条約)を改正し、船舶へのテロ行為に加え、船舶を利用した大量破壊兵器等の輸送を始めとするテロ関連行為を犯罪化し、当該犯罪に関連した公海上における乗船等に関する手続が定められたことから、同改正にのっとりテロ対策・大量破壊兵器等の不拡散への取組みの強化を図ることとした。

（7） 放置座礁外国船に対する対応

外国船舶が座礁した場合に、船舶所有者等が船主責任保険に加入していない等の事情により、船舶の撤去等を自ら行わず、地方公共団体が代わりに撤去等を行った場合に費用が支払われない事案や船舶がそのまま放置される事案が発生し、船舶航行の障害となるとともに、漁業被害や油等の流出による海洋汚染等の障害を生じさせて問題となっている。この問題に適切に対応するため、「油濁損害賠償保障法」が改正され、船舶所有者等への保険加入の義務付け、入港に際しての事前通報等が義務付けられた。また、平成 16 年度においては、座礁船の撤去等をやむを得ず行う地方公共団体に対する国の支援制度を創設・拡充した。

（８） 船舶の安全な運航の確保

a. 安全運航を支える水先制度（H10～29 白書）

水先は、船舶交通の輻輳する港や交通の難所とされる水域を航行する外国船舶等に、水先人が乗り込み、船舶を安全かつ速やかに導くものであり、自然的条件、船舶交通の状況が特に厳しい港や水域においては、一定の船舶を対象に水先人の乗船が法律上義務づけられている（強制水先制度）。

水先は、自船のみならず多数の他の船舶を含めた安全の確保、海洋環境の保全、港湾機能の維持等に大きく寄与しているが、こうした水先サービスの重要性等に鑑み、運輸省としても、「水先人の免許等に関する検討会」において、海難防止のための安全対策を検討し、今年度より、日本パイロット協会において、水先人のための BRM（操船者間のコミュニケーションの向上等による海難防止）、航海機器の技術革新への対応等をテーマとした再教育訓練のための総合研修が実施されることとなった。

制水先制度等については、近年における港湾の整備等を踏まえ見直しが進められている。これまで海上安全船員教育審議会における検討を経て、平成１０年７月に神戸区、昨年７月に横浜・川崎区について、それぞれ強制水先対象船舶に係る基準緩和が行われており、現在、関門区について検討が進められている。

水先制度については、水先人供給源不足、港湾の国際競争力の向上、船舶交通の安全確保及び海洋環境の保全への要請の高まり等の中で、その抜本的な改革が求められている。このため、水先人の養成・確保、船舶交通の安全確保、水先業務運営の効率化・適確化等を内容とする「海上物流の基盤強化のための港湾法等の一部を改正する法律案」を第 164 回国会に提出し、「水先法」を改正（平成 19 年 4月施行）して、より安全で、効率的かつ適確な水先サービスを安定的に利用者に提供できる総合的な仕組みの構築を図っている。19 年より等級別免許制を導入するとともに、人材の安定的確保の観点から、これに対応した養成教育を開始し、後継者の確保、育成を図っている。将来必要となる水先人を安定的に確保するため、交通政策審議会海事分科会での基本政策部会とりまとめ等を踏まえ、近隣の中小規模水先区間の相互支援に必要な免許取得の円滑化等に取り組んでいる。

b. 船舶の運航管理の適正化（H10 白書）

運航管理については、事業者に対し、運航管理規程の遵守、安全意識の高揚等により運航管理体制の一層の充実及び適正化を図るよう指導している。特に旅客船については、運航監理官による乗船監査・事業所監査、運航管理者研修等を実施することにより運航管理制度の徹底を図っている。

また、１２年１０月の改正海上運送法の施行に伴い、旅客定員１２名以下の船舶による旅客運送等について、運航管理規程の届出等が義務付けられることとなった。

航海当直基準の一部を改正し、平成 18 年 4月より、少なくとも一人の海技免状を有する船員が船橋航海当直を実施することを義務付け、これに伴う資格取得促進策を講じた。さらに、飲酒対策の強化として、安全管理規程に基づき呼気１リットル中のアルコール濃度 0.15mg 以上の状態における当直を禁止し、その違反は処分対象とするなどの対策を講じた。

（９） 船員・運行管理安全対策

a. ＧＭＤＳＳへの対応（再掲）（H3 白書）

「海上における遭難及び安全の世界的な制度」（ＧＭＤＳＳ）は、最新の通信技術を利用した全世界的な遭難・安全通信体制を確立しようとするもので、この制度を導入するための改正ＳＯＬＡＳ条約が４年２月に発効する。このため、３年５月、ＧＭＤＳＳの導入に必要な船上設備の義務付け、無線部に係る新たな海技資格（海技士（電子通信））の設定等を内容とする船舶安全法及び船舶職員法の改正を行った。また、関係政省令の整備を行った。

b. 船員の資質の向上

５年毎の海技免状の更新の際、一定の乗船履歴又は講習の受講等を要求することにより、船舶職員の知識・技能の維持及び最新化を図るとともに、教育内容のレベルアップを図る等その教育体制の一層の整備充実を推進した。

c. 船舶の安全運航の確保（国際条約・基準への対応）（H7 白書）

船舶の安全管理体制の充実・強化を目的とした「国際安全符理（ＩＳＭ）コード」、国際航海を行う高速船の新基準を定める「高速船（ＨＳＣ）コード」、「タンカー及びばら積み運搬船の検査強化ガイドライン」等新たな国際規則の円滑な導入 に向けた国内法令及び実施体制の整備を図った。

船舶の航行管理体制に関する国際的規範である「国際船舶安全管理（ＩＳＭ）コード」は各船社の航行管理体制を確立することにより船舶の安全を図ろうとするものであり、平成６年５月に開催されたＳＯＬＡＳ条約締約国海上人命採択会議において、10 年７月から国際航海に従事する船舶に順次強制化されることとなった。同コードの実施に向け、審査手続きの国内法制化等国内における実施体制の整備を早急に進めることとした。

d. 船舶の運航管理の適正化等（H8、９白書）

船舶の安全な運航を確保するため、船員法に基づき、船員労務官による監査等を通じ、発航前検査、操練、航海当直等の実施の徹底について指導監督を行った。さらに、旅客船の安全を確保するため、一般旅客定期航路事業者等に対して義務づけている運航管理規程の作成等の運航管理制度の徹底を図った。

e. 国際安全管理コードへの対応（H10 白書）

大型船舶の海難の増加等を背景として、SOLAS 条約が改正され、船舶及びその管理会社の総合的な安全管理体制を確立するための国際安全管理コード(ISM コード）が１０年７月から強制化され、同コードの適正な確保を図った。

（１０） 外国船舶の監督（ポートステートコントロール）

a. 外国船舶の監督（H3 白書）

外国船に対しては立入検査を実施し、74SOLAS 条約等に規定されている船舶の構造設備に係る技術基準を確保するよう監督体制の強化を図っている。

b. 外国船舶の監督（ポートステートコントロール）体制の整備（H5～7 白書）

当時、1974 年の海上人命安全条約、1978 年の船員訓練資格証明及び当直基準条約等の基準に適合していない船舶（サブスタンダード船）の排除が国際的に問題となっており、我が国は、昭和 58 年からポートステートコントロール（ＰＳＣ）を実施し、逐次その拡充に努めた。

特に、ＰＳＣは、国際的な協力体制の下での実施がより効果的であることから、欧州地域における協力体制（パリＭＯＵ）を参考に、アジア太平洋地域においても、「アジア太平洋地域におけるＰＳＣ実施のための覚書（東京ＭＯＵ）」が５年 12 月に策定され、６年４月から海事当局によってＰＳＣが協力して実施された。

c. 外国船舶の監督の推進（H8 白書）

最近の人的要因による海難の増加により、関係条約が改正されたため、８年６月に船員法及び海洋汚染及び海上災害の防止に関する法律の改正を行い、操作要件（船員が設備の操作に習熟しているか等）等に関するＰＳＣを新たに実施することとし、今後は実施体制の整備を進めることとした。

また、６年４月から実施されている東京ＭＯＵに基づき、我が国においてもＰＳＣの強化を図っているが、今後もＩＭＯ等における国際動向を踏まえ、ＰＳＣの充実強化を図ることとした。

９年４月からＰＳＣ専従の組織として「外国船舶監督官」を創設し、各地方運輸局等 14 官署に合計 46 名を配置した。

平成 10 年には、外国船舶監督官を各地方運輸局等１７官署に合計５２名を配置した。

平成 11 年には、外国船舶監督官を各地方運輸局等 20 官署に合計 58 名を配置した。

d. 万景峰 92 号に対する PSC の実施

サブスタンダード船(注 2)の排除のため、ポートステートコントロール(PSC)を厳格に実施しており、平成 17 年 5月及び 9月に新潟港へ入港した万景峰 92 号に対する PSC は社会的にも関心を集めた。

e. 東京ＭＯＵ／ＰＳＣ検査官研修（H5～12 白書）

東京ＭＯＵに基づき、参加国（９年 10 月現在 16 か国）はＰＳＣの強化を図っていたが、域内における技術レベルの向上、ＰＳＣの標準化を図ることが重要な課題となっていることから、我が国では、東京ＭＯＵ事務局と協力し、７年度から５か年計画で域内の検査官約 220 名を日本に招へいし、ＰＳＣ検査官研修を実施しており、引き続き積極的に国際貢献を進めていくこととした。参加国は、11 年６月現在 17 か国、１２年６月現在１９ヶ国となった。

２．３．４ 事故対応体制の整備

（１） 海上捜索救助体制

a. (国際的な協力・連携の推進（S63 白書)

60 年 6 月の「1979 年の海上における捜索及び救助に関する国際条約」(SAR 条約)の発効以来、国際的な捜索救助体制確立の動きは着実な進展を示している。海上保安庁は、国内の救助体制の整備を図るとともに、国際的な SAR 体制の確立に努めており、61 年 12 月、米国との間で締結した日米 SAR 協定により確定されたほぼ 1200 海里に及ぶ広大な海域において、効率的な捜索救助活動を遂行するため、ヘリフプター搭載型巡視船、大型ジェット飛行機を中心とする広域哨戒体制の整備を推進するほか、船位通報制度(JASREP)を運用している。また、アジア・太平洋地域における捜索救助に関する協力・連携を推進するため、近隣諸国の海上における捜索救助体制の整備のための開発調査、研修・訓練の実施、捜索救助に関する専門家の派遣等の技術協力にも積極的に対応している。

また、迅速・的確な捜索救助等を目的とし、衛星通信技術等を利用した新しい遭難・安全通信システムである「海上における遭難及び安全に関する世界的な制度」（ＧＭＤＳＳ）の導入が開始されたことに伴い、関連主要施設の整備を行い、４年２月１日から捜索救助のための通信系であるＣＯＳＰＡＳ/ＳＡＲＳＡＴシステム等及び海上安全情報の通信系であるＮＡＶＴＥＸシステム等を運用している。なお、我が国は、本年７月 10 日に、地上部分提供国として「国際的なコスパス・サーサット計画」と提携した。

なお、平成７年２月には、日本船舶の利便に資するため、日本語によるＮＡＶＴＥＸ航行警報の提供を開始することとしている。

b. 「えひめ丸」引揚げに関する対応（H13 白書）

平成 13 年 2月に発生した米海軍潜水艦との衝突事故により沈没した宇和島水産高等学校練習船「えひめ丸」の引揚げについては、日本政府は米側が行う引揚げ作業に可能な限りの協力を行った。

国土交通省においても、13 年 2月下旬から 3月上旬にかけて行われた米海軍による「えひめ丸」の引揚げ準備作業に関して、国土交通省関係の専門家 2 名が日本政府の専門家ミッションに参加し、ホノルル及びワシントンにおいて技術的調査・分析について協議を行った。また、8月下旬から行われた引揚げ作業においても両専門家をオブザーバーとしてホノルルに派遣した。

日本政府の協力のもと、米海軍はえひめ丸を浅瀬に引き揚げることに成功し、9 名の行方不明者のうち、8 名の遺体が収容された。

c. 事故災害への対応体制の確立（H14 白書）

大規模な事故が発生した場合、特に不特定多数の旅客等を対象にする交通分野においては、速やかに現場の状況を把握し被害者の一刻も早い救助を行う等、迅速かつ適切な対応により、被害の最小化に努め、事態の収拾を図る必要がある。また、交通により支えられる国民生活や経済活動への影響を最小限にとどめるため、一刻も早い交通機能の確保・復旧に努めることが極めて重要となる。

船舶、航空機、鉄道等の衝突や船舶からの油流出事故といった交通分野における事故災害については、災害の状況等を勘案し、国土交通省の災害対策本部を設置し、情報の収集・集約等を行

い、特にその被害が大規模な場合には、災害対策基本法等に基づく政府の非常災害対策本部等を国土交通省内に設置し、迅速かつ的確な災害対策を実施することとしている。

特に、海上においては、事故災害に迅速、的確に対応するため、巡視船艇・航空機の出動態勢の確保、防災資機材の配備の強化等を図るとともに、関係機関等との連携強化等を行うことにより、災害を最小限にとどめるための措置を講じている。さらに、的確な災害応急対策に資するよう沿岸海域環境保全情報の整備を進めており、油拡散状況・漂流予測結果を電子海図の情報等とともにディスプレイ上に表示できるシステム(沿岸域情報管理システム)、ヘリコプター撮影画像伝送システムの整備を行っている。

また、沿岸海域での海難救助を的確に実施するため平成 14 年 10月には、福岡航空基地に高度な救助能力と救急救命能力を併せ持つ機動救難士を配置するなど、ヘリコプターの機動性、捜索能力、吊り上げ救助能力等を活用した救難体制の充実強化に努めているほか、特殊な海難に対応するための資機材及び人員等の強化、救急救命士の養成、洋上救急体制の充実等、救急救命体制の強化を図っている。

d. パナマ船籍貨物船「CO-OP VENTURE」乗揚げ海難への対応（H14 白書）

平成 14 年 7月25日、台風第 9 号が襲来する中、鹿児島県志布志湾内で発生したパナマ船籍貨物船「CO-OP VENTURE」の乗揚げ海難においては、海上保安庁本庁及び第十管区海上保安本部に事故対策室等を設置するとともに、巡視船艇等を出動させ、乗組員の救助、2 次災害の防止等迅速かつ的確な対応を実施した。

また、九州地方整備局の大型油回収船「海翔丸」を出動待機させる等対応体制を整え、大規模な油流出等の事態に備えた。

e. 海上での初動体制の整備（H15 白書）

海上保安庁では、地震等の自然災害に備え、24 時間の当直体制をとるとともに、災害発生に迅速に対応できるよう巡視船艇・航空機を配備している。また、災害発生時には巡視船艇・航空機による被害状況調査や救助活動等を迅速かつ適確に実施するとともに、対策本部の設置等の災害応急対策を確保することとしている。

(事故災害への対応体制の確立)

大規模な事故が発生した場合、特に不特定多数の旅客等を対象にする交通分野においては、速やかに現場の状況を把握し被害者の一刻も早い救助を行う等、迅速かつ適切な対応により、被害の最小化に努め、事態の収拾を図る必要がある。また、交通により支えられる国民生活や経済活動への影響を最小限にとどめるため、一刻も早い交通機能の確保・復旧に努めることが極めて重要となる。

船舶、航空機、鉄道等の衝突や船舶からの油流出事故といった交通分野における事故災害については、災害の状況等を勘案し、国土交通省の災害対策本部を設置し、情報の収集・集約等を行い、特にその被害が大規模な場合には、災害対策基本法等に基づく政府の非常災害対策本部等を国土交通省内に設置し、迅速かつ的確な災害対策を実施することとしている。

特に、海上においては、事故災害に迅速、的確に対応するため、巡視船艇・航空機の出動態勢の確保、防災資機材の配備の強化等を図るとともに、関係機関等との連携強化等を行うことにより、災害を最小限にとどめるための措置を講じている。さらに、的確な災害応急対策に資するよ

う沿岸海域環境保全情報の整備を進めており、油拡散状況・漂流予測結果を電子海図の情報等とともに画面上に表示できるシステム(沿岸域情報管理システム)の整備を行っている。

また、近年問題が顕在化している放置座礁船については、船舶航行の障害となるとともに、漁業被害や油等の流出による海洋汚染等の被害を生じさせることから、適切な対応を行っていく必要がある。

f. パナマ船籍コンテナ船「KUO TAI」船舶火災への対応（H15 白書）

平成 15 年 9月、室戸岬の南約 14km にて積荷であるコンテナ(木炭)から火災が発生したパナマ船籍コンテナ船「KUO TAI」については、巡視船艇及び特殊救難隊による消火作業、冷却放水作業、火災状況調査等を迅速かつ的確に実施した。

g. 救助体制の強化（H15～18 白書)

迅速な救助を行うためには、事故の発生情報を早期に把握することが肝要であることから、24時間体制で、海上における遭難及び安全に関する世界的な制度(GMDSS)に対応した遭難周波数の聴守及び緊急通報用電話番号「118 番」の運用を行うなど、情報収集体制の強化を図っている。

また、海難及び人身事故の約 95%は沿岸 20 海里内で発生していること等から、これらに迅速かつ的確に対応するため、レンジャー救助技術と救急救命措置能力等を兼ね備えた要員として、機動救難士(平成 14 年 10月福岡航空基地)、救護士(15 年 4月函館、美保、鹿児島航空基地) を配置し、ヘリコプターの機動性、捜索能力、吊り上げ救助能力等を活用した救難体制の充実強化に努めているほか、特殊な海難に対応するための資機材及び人員等の強化、救急救命士の養成、洋上救急体制の充実など、救急救命体制の強化を図っている。

また、IMO における海難調査国際協力に係る決議等を踏まえ、平成 16 年 9月に横浜市で開催した「第 7 回アジア海難調査官会議」において、具体的な調査協力手続に関するガイドラインを提案したほか、平成 17 年 10月に開催された「第 8 回アジア海難調査官会議」において、我が国が提案した具体的調査協力手続に関するガイドラインが合意されたほか、韓国との間で調査協力に関する実務者協議を行うなど、国際的な調査協力体制の構築を推進している。

２．３．５ 海難事故調査

（１） 海難審判による原因の究明（H 白書）

海難審判庁は、海難原因の迅速かつ的確な究明等に努めているが、３年に入ってからは、貨物船ジャグ・ドゥート爆発事件（元年２月 16 日に横浜市日本鋼管(株)鶴見製作所浅野船渠で発生、作業員 10 名及び乗組員２名死亡）、ケミカルタンカー第六明和丸爆発事件（昭和 60 年 12 月 17 日に岡山県水島港で発生、乗組員２名死亡、二審裁決）、漁船第八優元丸、貨物船ノーパル・チェリー衝突事件（平成２年６月７日に伊豆諸島三宅島沖合で発生、第八優元丸乗組員 11 名死亡）の３件の重大海難事件の裁決を言い渡した。３年には重大海難事件３件を含む 815 件の裁決を言い渡した。

４年に入ってからは、旅客船くいーんふらわあ２旅客船フェリーむろと衝突事件（３年８月８日に神戸港で発生、乗客７人負傷）、引船第七十七善栄丸被引台船辰二五〇〇水中翼船こんどる三号衝突事件（３年２月 20 日に瀬戸内海音戸瀬戸で発生、乗客 50 人、乗組員５人負傷）、潜水艇支援調査船へりおす遭難事件（61 年６月 17 日に福島県相馬港沖合で発生、９人死亡、第二審）の３件の重大海難事件の裁決を言い渡している。４年には、瀬渡船福神丸転覆事件（４年１月 12 日に下関市沖で発生）ほか４件の重大海難事件を含む 838 件の裁決を言い渡した。

５年に入ってからは、新たに発生した３件を重大海難事件に指定し、そのうち、漁船第七蛭子丸転覆事件（２月 21 日に長崎県五島沖で発生）、貨物船菱南丸貨物船ゾンシャンメン衝突事件（２月 23 日に神戸港沖で発生）の２件の海難審判を開始している。５年には、837 件の裁決の言渡をしている。また、特に社会的影響が大きい海難については、重大海難事件として指定し、集中的な調査・審判により、早期の原因究明を図っている。５年に指定した重大海難事件は５件であり、そのうち、２月 21 日に長崎県五島沖で漁船第七蛭子丸が転覆沈没し、乗組員 19 名が行方不明となった事件、２月 23 日に神戸港沖で貨物船菱南丸と中国籍貨物船が衝突し、菱南丸が沈没し、同船乗組員５名が死亡した事件の２件については、いずれも６年３月にその裁決の言渡をしており、他の３件は第一審に係属中である。

６年には重大海難事件３件を含む 848 件の裁決を言渡した。さらに、審理中であった貨物船日和丸とギリシア船籍の貨物船が衝突した事件（５年６月静岡県神子元島沖で発生）ほか２件の重大海難事件については、７年４月までに裁決の言渡をしている。また、漁船第二十五五朗竹丸が転覆し、乗組員 18 人が死亡又は行方不明となった事件（６年 12 日静岡県御前崎沖で発生）については、重大海難事件に指定し、審理中である。

７年には重大海難事件３件を含む８３１件の裁決を言渡した。さらに、審理中であった、漁船第二十五五郎竹丸が転覆し、乗組員１８人が死亡又は行方不明となった重大海難事件（６年１２月静岡県御前崎沖で発生）については、８年４月までにその裁決を言渡している。

８年には重大海難事件２件を含む 855 件の裁決を言渡した。また、漁船第十八長運丸とパナマ船籍貨物船が衝突して、第十八長運丸が沈没した事件（９年１月13日韓国済州島沖）及びパナマ船籍大型タンカー「ダイヤモンドグレース号」が乗揚げ、原油が流出した事件（９年７月２月東京湾）については、重大海難事件に指定し、審理中である。

９年には、パナマ船籍の大型油送船ダイヤモンドグレースが、東京湾中ノ瀬西側海域を航行中に浅所に乗り揚げ、原油約１、４００トンを流出した事件（９年７月発生、同１２月裁決言渡）をはじめとする７６２件の裁決を言渡した。

10 年には、9 年 3 月漁場に向け航行中に転覆し、乗組員 6 人が死亡した漁船第五十六天佑丸転覆事件、同年 7 月台風 9 号による波浪により船橋前面窓ガラスが破壊され、乗組員 3 人が死亡した貨物船やまと丸遭難事件など 792 件の裁決を言渡した。

１１年には、９年１１月関門港で航行中に衝突した貨物船エイジアンハイビスカス貨物船チューハイ衝突事件など７９５件の裁決を言渡した。また、１１年１２月ベーリング海においてスケソウダラ底引き操業中、大波を受け海水が浸入して沈没し、乗組員等１２人が死亡又 は行方不明となった漁船第一安洋丸沈没事件については、事件発生後直ちに重大海難事件に指定し、現在審理中である。

（２） 海難の再発防止及び原因究明（H13 白書）

海難審判庁は、海難の再発防止に寄与するため、海難が発生した場合、その事実を迅速に調査し、審判によって多角的な審理を行い、裁決をもって海難の原因を明らかにしている。特に社会的影響の大きい重大な海難については、集中的に調査及び審判を行っており、漁船第五龍寶丸転覆事件については、発生から約 6 ヶ月後の 13 年 3月に裁決の言渡しを行った。

また、海難実態を分析することにより海事関係者が再発防止策を充実させていくことの重要性に鑑み、海難審判庁の有する膨大な調査・裁決データの整備を進め、13 年よりこれらを活用して、多様なテーマについてより深度化した分析結果を取りまとめた「海難分析シリーズ」を海事関係機関に逐次提供した。

14 年 6月にはプレジャーボート海難固有の特徴や問題点を摘出した「プレジャーボート海難の分析」を発表した。

15 年 4月には航海計器としての GPS の取扱いが海難発生に影響した事件を分析した「GPS と海難」を発表した。

16 年 6月には内航貨物船の衝突事件を詳細に分析した「内航貨物船海難の分析～衝突編～」を公表するとともに、これらの成果を活用した海難防止講習会の開催など、海事関係者への啓発に努めた。また、IMO における海難調査国際協力に係る決議等を踏まえ、平成 16 年 9月に横浜市で開催した「第 7 回アジア海難調査官会議」において、具体的な調査協力手続に関するガイドラインを提案したほか、韓国、ロシアとの間で二国間協議を行うなど、国際的な調査協力体制の構築を図った。

IMO における海難調査国際協力に係る決議等を踏まえ、平成 17 年 10月に開催された「第 8 回アジア海難調査官会議」において、我が国が提案した具体的調査協力手続に関するガイドラインが合意されたほか、韓国との間で調査協力に関する実務者協議を行うなど、国際的な調査協力体制の構築を推進した。

「海難審判法」の一部改正により、平成 18 年 4月から、国土交通大臣又は関係行政機関の長に対し、所掌事務の遂行を通じて得られた海難の発生の防止のため講ずべき施策についての意見を述べることができることとなり、同年 8月に「被引浮体（注）に係る海難の防止」、19 年 1月には「漁船の海中転落による死亡・行方不明海難の防止」について、国土交通大臣等に意見を提出した。

また、裁決等を活用し、「海難分析集」や定期情報誌による情報提供、海難防止講習会等を通じ、海難防止策の普及・徹底に努めており、平成 18 年 9月には、外国人船員に対する海難防止策の普及のため、英語版の海難情報誌「MAIA DIGEST」を新たに刊行した。

平成 19 年度には国土交通大臣に対し「酸欠等乗組員死傷事故防止」、防衛大臣に対し「潜水艦と船舶との衝突防止」、水産庁長官に対し「遊漁船の海難防止」について意見を提出した。また、裁決等を活用し、「海難分析集」の発行、定期情報誌「マイアニュースレター」や外国人船員向けの同英語版「MAIA DIGEST」による情報提供、海難防止講習会等を通じ、海難防止策の普及の徹底に努めた。さらに、国際海事機関（IMO）における「事故調査コード」（注）条約化の議論に積極的に参加したほか、再発防止のための施策の検討に寄与する重大な海難の審判結果を報告するなど、国際的な取組みに協力した。

なお、平成 20 年２月 19 日、野島埼の南方海上で、漁船「清徳丸」と海上自衛隊の護衛艦「あたご」が衝突し、漁船の船体が２つに分断され、漁船の乗組員２名が行方不明になった。海難審判庁では、20 年２月の護衛艦あたご漁船清徳丸衝突事件について、21 年１月、あたごの動静監視不十分が主因である旨裁決し、連絡・報告体制及び見張り体制の強化を勧告した（20 年 10 月以降は組織改編に伴い、海難審判所において審判を実施）。さらに、潜堤等の工作物に係る乗揚げ海難の再発防止の観点から、20 年６月、海上保安庁長官に対し、最新の航海情報提供のための体制強化や、通航実態等を踏まえた灯浮標等の設置について意見を述べた。

※20 年 10 月１日に航空・鉄道事故調査委員会及び海難審判庁を「運輸安全委員会」及び「海難審判所」に改組するなどの組織改編を行った。以降、「交通安全対策の体系的推進＞事故調査・再発防止を参照」

２．４ 航空分野

２．４．１ 航空事故の趨勢

（１） 事故件数

a. 事故件数及び死亡旅客数の推移

事故件数及び死亡旅客数の推移は以下の通りである。

表 8-3 航空機事故発生件数及び死亡事故件数（H4～9）

第67表 我が国の定期航空運送事業者が行う事業に係る事故件数及び死亡旅客数

区分 / 年	国内線						国際線					
	事故件数	死亡旅客数	1億人キロ当たり死亡旅客数	1万キロ飛行当たり事故件数	10万飛行時間当たり事故件数	1万飛行回数当たり事故件数	事故件数	死亡旅客数	1億人キロ当たり死亡旅客数	1万キロ飛行当たり事故件数	10万飛行時間当たり事故件数	1万飛行回数当たり事故件数
	件	人	人	件	件	件	件	人	人	件	件	件
平成4年	2	1	0	0.07	0.35	0.04	2	0	0	0.07	0.53	0.34
5	3	0	0	0.09	0.51	0.06	0	0	0	0	0	0
6	1	0	0	0.03	0.16	0.02	0	0	0	0	0	0
7	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
8	3	0	0	0.08	0.43	0.06	1	0	0	0.03	0.20	0.14
9	1	0	0	－	－	－	2	0	0	－	－	－

出典：平成 10 年度交通安全白書

表 8-4 航空機事故発生件数及び死亡事故件数（H11～15）

航空事故発生件数及び死傷者数の推移（民間航空機）

区分 / 年	発生件数								死傷者数	
	大型飛行機	小型飛行機	超軽量動力機	ヘリコプター	ジャイロプレーン	滑空機	飛行船	計	死亡者	負傷者
	件	件	件	件	件	件	件	件	人	人
平成11年	1	9	5	7	1	5	0	28	9	18
12	3	5	5	11	1	5	0	30	9	28
13	2	6	2	7	0	4	0	21	12	131
14	4	4	5	15	0	7	0	35	13	65
15	3	10	3	1	0	2	0	19	12	13

出典：平成 16 年版交通安全白書

表 8-5　航空機事故発生件数及び死亡事故件数（H16～20）

第3-1表　航空事故発生件数及び死傷者数の推移（民間航空機）

区分／年	発生件数								死傷者数	
	大型飛行機	小型飛行機	超軽量動力機	ヘリコプター	ジャイロプレーン	滑空機	飛行船	計	死亡者	負傷者
	件	件	件	件	件	件	件	件	人	人
平成16年	5	11	2	6	1	3	0	28	14	26
17	1	8	0	7	0	7	0	23	16	20
18	3	3	4	2	1	5	0	18	4	10
19	5	3	4	7	0	4	0	23	10	25
20	3	6	2	3	0	3	0	17	7	10

出典：平成 21 年版交通安全白書

表 8-6　航空機事故発生件数及び死亡事故件数（H20～25）

▶第3-1表　航空事故発生件数及び死傷者数の推移（民間航空機）

区分／年	発生件数								死傷者数	
	大型飛行機	小型飛行機	超軽量動力機	ヘリコプター	ジャイロプレーン	滑空機	飛行船	計	死亡者	負傷者
	件	件	件	件	件	件	件	件	人	人
平成20	3	6	2	3	0	3	0	17	7	10
21	6	2	1	7	0	3	0	19	9	7
22	0	4	2	4	0	2	0	12	17	3
23	2	8	1	3	0	1	0	15	7	14
24	8	3	2	4	0	1	0	18	1	23
25	1	4	1	3	0	2	0	11	2	14

出典：平成 26 年版交通安全白書

表 8-7　航空機事故発生件数及び死亡事故件数（H26～30）

▶第3-1表　航空事故発生件数及び死傷者数の推移

区分／年	発生件数								死傷者数	
	大型飛行機	小型飛行機	超軽量動力機	ヘリコプター	ジャイロプレーン	滑空機	飛行船	計	死亡者	負傷者
	件	件	件	件	件	件	件	件	人	人
平成26	4	5	2	1	0	5	0	17	2	28
27	3	9	3	3	1	8	0	27	10	42
28	3	4	1	2	0	4	0	14	8	14
29	3	8	3	5	1	2	0	22	22	6
30	5	3	4	3	0	1	0	16	11	5

出典：令和元年版交通安全白書

航空交通における昭和 63 年の民間航空機事故件数（機内における病死を除く）は 35 件で、死者数は 13 人であった。平成元年の民間航空機事故件数（機内における病死を除く）は 39 件で、死者数は 16 人であった。平成２年の民間航空機事故件数（機内における病死を除く。）は 47 件、死者数は 43 人といずれも元年に比べ大幅に増加したが、これは、ヘリコプターによる死亡事故が９件、死者 32 名と多発したためである。航空交通については、３年の民間航空機事故件数（機内における病死は除く。）は 44 件、死者数は 23 人といずれも２年に比べ減少傾向にあった。

平成７年の死者数は９人であり、８年の死者数は 23人、９年の死者数は２８人、１０年の死者数２１人、となり航空交通における事故数は、多少の変動はあるものの、ほぼ横ばい傾向にあ

った。航空交通における我が国の民間航空機の事故発生件数は、航空輸送が急速に拡大したにもかかわらず、ここ数年多少の変動はあるものの、ほぼ横ばい傾向を示しており、平成１１年の事故件数は 28 件であった。

また、航空交通においては６年４月名古屋空港において中華航空機の墜落事故が発生（死者 264 人、負傷者７人）した。

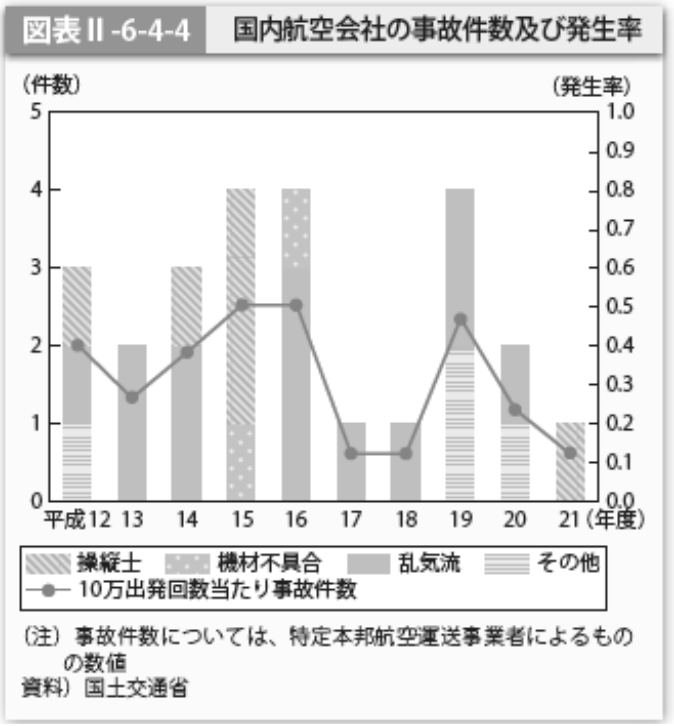
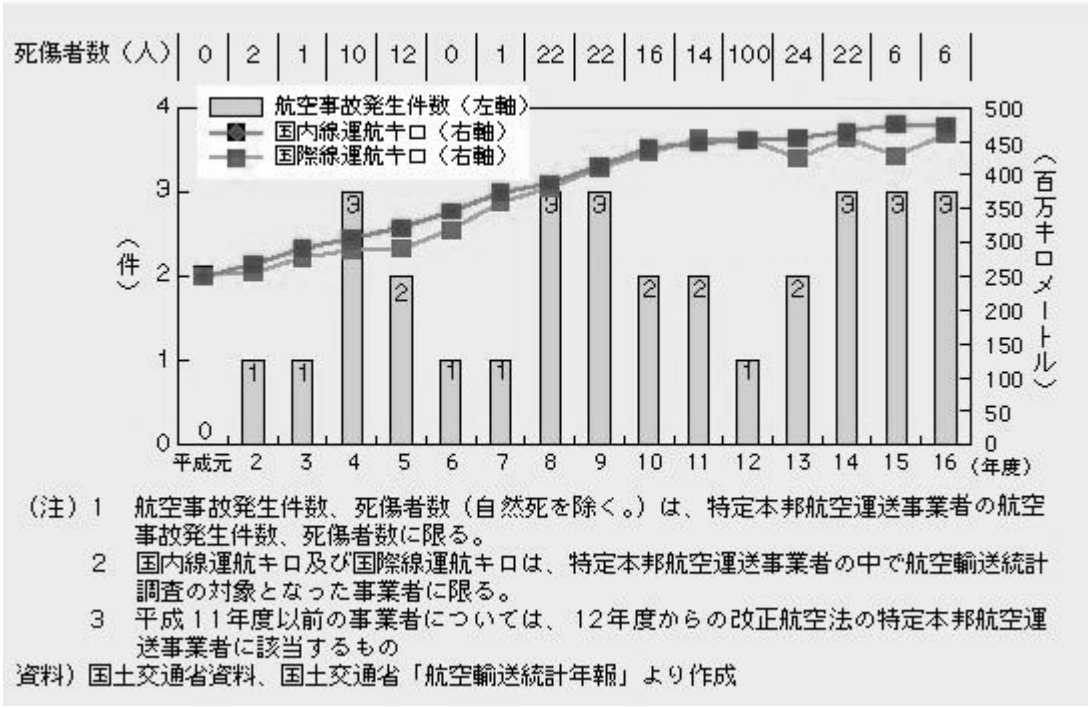


図 8-22 国内航空会社の事故件数及び発生率

出典：平成２２年度国土交通白書

平成 15 年には、民間航空機の事故の発生件数は、航空輸送が急速に拡大したにもかかわらず、横ばい傾向を示しており、平成 15 年は 19 件となった。また、平成 16 年には 28 件であり、これに伴う死亡者数は 14人、負傷者数は 23人となった。平成 17 年にはヒューマンエラーや機材不具合に起因する安全上のトラブルが続発した。



（注）1　航空事故発生件数、死傷者数（自然死を除く。）は、特定本邦航空運送事業者の航空事故発生件数、死傷者数に限る。
2　国内線運航キロ及び国際線運航キロは、特定本邦航空運送事業者の中で航空輸送統計調査の対象となった事業者に限る。
3　平成11年度以前の事業者については、12年度からの改正航空法の特定本邦航空運送事業者に該当するもの
資料）国土交通省資料、国土交通省「航空輸送統計年報」より作成

図　8-23　航空事故件数、死傷者数及び運航キロの推移

(注 1)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経営する本邦航空運送事業者)

出典：平成１８年度国土交通白書

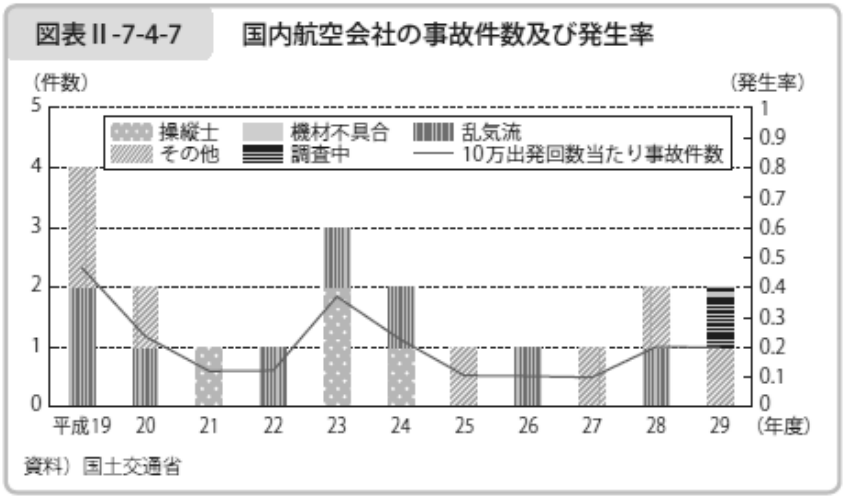


図　8-24　国内航空会社の事故件数及び発生率

出典：令和元年度国土交通白書

２．４．２ 航空交通環境の整備

（１） 航空交通管制システム等の整備

a. 航空管制基盤の整備（S63～H7 白書）

航空機を管制するために航空路監視レーダー（ＡＲＳＲ、ＯＲＳＲ）及び空港監視レーダー（Ａ

ＳＲ）の整備を進めるとともにレーダー情報と飛行計画情報を提供する管制情報処理システム（ＲＤＰ、ＦＤＰ、ＡＲＴＳ）を整備してきていた。一方、地方空港のジェット化に伴い、定時性の確保とより安全な着陸を行うために計器着陸装置（ＩＬＳ）及び進入灯（ＡＬＳ）を整備してきた。

なお、昭和 63 年度においては、稚内及び福江ＩＬＳ、知念及び蔵王山田にＶＯＲ／ＤＭＥ等を整備完了し運用を開始した。また、東京国際空港の沖合展開等三大プロジェクトの進展に伴う航空交通量の大幅な増加に対処し、航空交通の安全を図るため、平成５年度の運用開始に向けて次の機能を有する「航空交通システムセンター」（仮称）の整備を進めることとしている。

平成元年度においては、平田ＡＲＳＲ、高松ＩＬＳ、浜松、中標津及び香川にＶＯＲ／ＤＭＥ等の整備を完了し、運用を開始した。さらに、関西国際空港の開港に伴う関西空域の航空交通のふくそうと多様化に対処するため、ターミナル管制業務を一元的に実施して空域の有効利用と管制処理能力の向上を図るための「広域レーダー進入管制所」（仮称）についても開港にあわせ運用開始すべく整備を進めていた。平成２年度においては、いわきＯＲＳＲ、宮崎ＡＲＴＳ、宮崎ＩＬＳ、北九州ＩＬＳ、中標津ＩＬＳ、与那国ＶＯＲ／ＤＭＥ等の整備を完了し、運用を開始した。３年度においては、函館ＡＳＲ、庄内ＩＬＳ、庄内、利尻及び奥尻のＶＯＲ／ＤＭＥ等の整備を完了し、運用を開始した。４年度においては、福島ＩＬＳ、福島、礼文及び与論のＶＯＲ／ＤＭＥ等の整備を完了し、運用を開始した。５年度においては、本郷、紋別及び石見のＶＯＲ／ＤＭＥ等及び広島ＩＬＳの整備を完了し、運用を開始した。６年度においては、南紀のＶＯＲ／ＤＭＥ等及び福江ＯＲＳＲの整備を完了し、運用を開始した。７年度においては、釧路及び熊本のＣＡＴIII ＩＬＳ等の整備を完了し、運用を開始した。

b. 運輸多目的衛星（MTSAT）の整備（H6 白書～）

今後予想される航空交通の増大等のニーズに適切に対応し、かつ、安全性の向上と空域の有効利用による航空交通容量の拡大を図るため、人工衛星を中心とした新たな次世代の航空保安システムの整備を進める必要があった。このため、６年度からは航空管制機能を具備する運輸多目的衛星の製造、７年度からは同衛星を打ち上げるためのロケット製作に着手し、８年度からは静止軌道位置に静止させる追跡管制のプログラム作成に着手することとしていた。当初、MTSAT１号機を１１年度に打ち上げる予定であったが、Ｈ－Ⅱロケット８号機の不具合により打ち上げに失敗（１１月）したため、代替機として MTSAT 新１号機を１４年度に打ち上げることとなった。また、MTSAT 新２号機打ち上げ時期は１６年度とし、当初計画通りに１７年度には常時２機の信頼性の高い体制を確立することとしていた。

航空分野においては、運輸多目的衛星（MTSAT）を中核とする次世代航空保安システムの開発が進められている。これにより通信機能や航法機能、監視機能等の面でそれぞれ従来のシステムより格段に優れたものとなり、安全性の向上や航空交通容量の拡大に資するものと期待される。

c. 広域航法(RNAV)の導入（H16 白書～）

我が国の上空は航空交通の増加による空の過密化が進み、特に特定空域における航空機の過度な集中を避けるための方策として、広域航法等の導入により分散化を図っていた。今後、自衛隊等の訓練／試験空域等を含む空域及び航空路等の再編及び効率的な運航を可能とする空域の管理体制の整備を行い、空域の有効活用を図る必要がある。

平成１６年には、広域航法に基づいてスカイハイウェイ計画が推進された。上空及び空港の混雑が深刻化する中、今後も増大する航空交通に対し、航空管制の高度化により「空の路」である

航空路・空域の容量拡大・活用が喫緊の課題となっていた。このため、安全かつ効率的な新しい運航方式(広域航法(RNAV))の積極的な導入・展開を推進するとともに、現行の垂直管制間隔を約1／2 とする航法技術(垂直管制間隔短縮(RVSM))の導入に向けた取組みを図った。

これらの新しい航法技術の導入・活用により、一定高度以上に RNAV 専用経路を展開し、空域を再編する「スカイハイウェイ計画」について、平成 19 年度の運用開始を目途に検討を進めていた。また、空域のより円滑かつ柔軟な運用を実現し、飛行経路の最適化を図るため、平成 17 年10月に運用開始が予定されている航空交通管理(ATM)センターの整備を推進した。

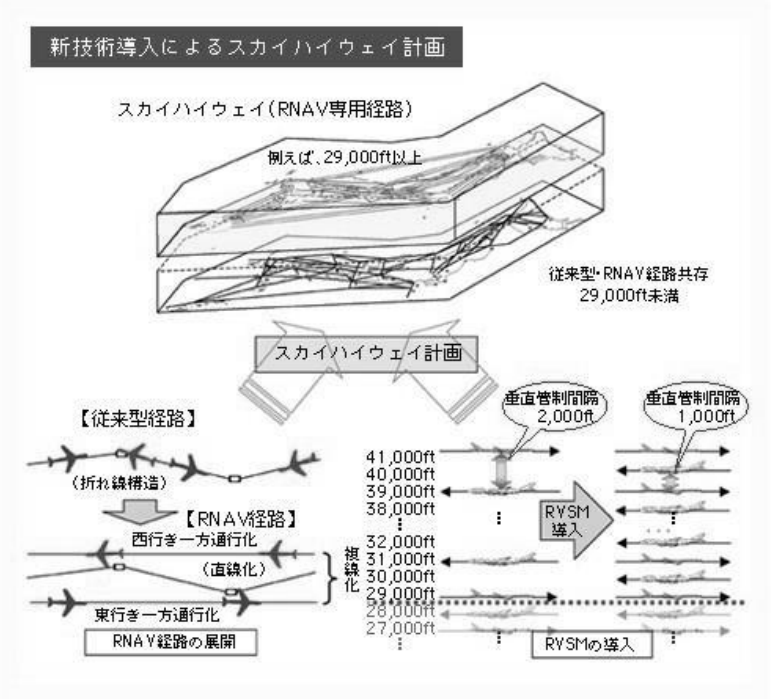


図 8-25　スカイハイウェイ家核の概要

出典：平成１６年度国土交通白書

平成１９年には広域航法（RNAV）の本格導入が行われた。平成 19 年９月に国際民間航空機関（ICAO）の基準に準じた RNAV をアジアで初めて導入した。今後は順次、主要な空港や航空路に RNAV 経路を設定し、飛行経路の複々線化による容量の増大、経路短縮による飛行時間や燃料費の削減、運航条件の改善等による空港就航率の更なる向上を図っていくこととしていた。

さらに、運航の効率性向上にも取り組んでいた。平成 19 年９ 月より国際民間航空機関(ICAO)の基準に準じた広域航法（RNAV）を順次導入し、飛行経路の複々線化による容量拡大、経路短縮による飛行時間や燃料費の削減、運航条件の改善等による空港就航率の更なる向上を図っている。また、シミュレーションを用いた空域構成の最適化や自衛隊等の訓練空域の弾力的な利用を進めるとともに、交通流や交通量の予測や制御精度の向上等、航空交通管理（ATM）センターの機能を充実・強化し、きめ細かな交通整理を行うことで全国の航空路の混雑緩和や空中待機等の減少を図っている。

また、飛行経路の複々線化による容量拡大、経路短縮による飛行時間や燃料費の削減、運航条件の改善等による空港就航率の更なる向上のため、広域航法（RNAV）を平成 23 年度末までに

国内主要路線へ導入することとし、全国の空港・航空路への設定を順次進めており、22 年 10 月より高々度を RNAV 専用とするスカイハイウェイを実施していた。また、訓練空域の弾力的な運用を進めるとともに、交通流や交通量の予測や制御精度の向上等、航空交通管理（ATM）センターの機能を充実・強化し、きめ細かな交通管理を行うことで、全国の航空路の混雑緩和や空中待機の減少を図っていた。

平成 26 年度の取組みとしては、経路短縮による飛行時間や燃料費の削減、地形や天候等による着陸制限の緩和による就航率の更なる向上のため、高規格な広域航法（RNAV）や小型航空機用の RNAV の導入・展開について検討を進めていた。また、空港の滑走路や発着枠などの限られた資源を有効活用するとともに定時性の向上を図るため、航空機の離着陸の順位や時刻の調整、地上における待機時間の減少策を一体的に検討していた。さらに、航空情報を世界的に共有するための新たなネットワーク網についての検討も実施していた。

d. 航空交通管理（ATM）の導入（H19～H23 白書）

国際民間航空機関（ICAO）において承認された「次世代航空保安システム構想（新 CNS/ATM 構想）」は、人工衛星やデータ通信といった新技術の導入により現行のシステムの限界を克服し、安全性の向上及び航空交通容量の拡大を図ることを目的としており、平成１２年ごろから世界各国においてその実現に向けての取り組みがなされていた。

平成 19 年には、航空交通管理（ATM）機能高度化に向けて取り組みが行われた。シミュレーションを用いた空域・経路構成の評価や再設計により空域構成の最適化を図るとともに、自衛隊等の訓練試験空域等への民間機の通過等空域の柔軟な利用を進めている。加えて、交通流や交通量の予測・制御精度の向上を図るなど、ATM センターの機能を充実・強化し、きめ細かな交通整理を行うことで全国の航空路の混雑緩和や空中待機の減少を進めていた。

平成２１年には、現行システムでは、長期的に増大が見込まれる航空交通需要や多様化するニーズへの対応に限界があること、また ICAO や欧米において 2025 年及びそれ以降を見据えた、統合的で世界的に調和のとれた相互運用性のある航空交通管理（ATM）に関する計画が取りまとめられたことから、産学官からなる研究会を開催し、精密な時間・位置の管理による運航や管制官やパイロットに対する高度な包括的支援システムの構築等を趣旨とした長期ビジョン CARATS を策定した。

平成 23 年には、平成 37 年を見据えた将来の航空交通システムに関する長期ビジョン CARATS 注を策定した。CARATS は、高度に統合されたシステムにより出発から到着までの航空機の軌道を最適化する航空交通管理への変革を中核としており、23 年３月にはその実現に向けたロードマップも策定した。23 年度は、CARATS の実現に向けた取組みとして、産学官の連携の下、ロードマップに記載された具体的な施策の導入計画や費用対効果分析手法等の検討を行った。

e. 滑走路誤進入対策の推進（H20-21 白書）

滑走路誤進入事案の再発を防止するため、管制指示に対するパイロットの復唱のルール化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や、滑走路占有状態等を管制官やパイロットへ視覚的に表示・伝達するシステムの整備等ソフト・ハード両面にわたる対策を推進している。

f. 空港における鳥衝突（バードストライク）防止対策（H21 白書）

バードストライクによる事故等を防止するため、バードパトロール方式の実施等により鳥の防除を行うとともに、新たに「DNA／羽毛鑑定による鳥種特定調査」の実施による鳥類の生態に関する監視体制の強化等を図り、更なるバードストライク防止対策を実施している。

g. 地上型衛星航法補強システム（GBAS）の整備（H27～30 白書）

直線に限定されている精密進入経路の曲線化等を実現し、安全性や利便性の向上を図るため、地上型衛星航法補強システム（GBAS）の導入に向けた検討を進めた。平成 28 年度の取組みとしては、現在直線に限定されている精密進入経路の曲線化等を実現し、安全性や利便性の向上を図るため、地上型衛星航法補強システム（GBAS）の導入に向けた検討を進めている。平成 29 年度の取組みとしては、現在直線に限定されている精密進入経路の曲線化等を実現し、安全性や利便性の向上を図るため、地上型衛星航法補強システム（GBAS）の導入に向けた検討を進めている。平成 30 年度の取組みとしては、新技術や新方式の導入に関して、GPS を利用した航法精度の高い高規格進入方式（RNP AR）について導入を進め、現在までに 30 空港に計 55 方式を設定した。今後も継続的に設定を行う事で、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た。

２．４．３ 航空機の安全な運航の確保

（１） 航空輸送における安全対策

a. 航空機の安全運航の確保（運航管理の改善、事故防止指導強化等）（H3～８白書）

航空運送事業者に対しては、運航規程・整備規程の認可、安全性確認検査等を通じ、運航・整備体制の充実、事故防止対策の徹底を図るよう指導している。

特に６年４月に名古屋空港において発生した中華航空機の事故に関し、航空事故調査委員会による事故報告書における、外国航空当局に対する乗員の訓練等に係る安全勧告を参考に、我が国運航者に対し乗員の教育訓練内容を必要に応じ見直す等の指導を行った。また、自動操縦システムの仕様の標準化等に係る運輸大臣への建議に対し、調査研究をはじめ、早急に対応することとした。

８年６月に福岡空港で発生したガルーダ航空機の事故については、航空事故調査委員会による事故調査の進歩状況を踏まえ、我が国の運航者に対しても、安全対策を適切に指導していくこととした。

また、小型航空機の空中接触等の事故防止を図るため、見張り要員の同乗、無線電話等の活用等を行うよう安全指導を行った。

この他、スカイレジャーについては、関係団体を通じて事故防止等の指導を行った。

b. 航空法の改正による安全規制の整備（H11 白書）

需給調整規制の廃止を始めとした経済規制の撤廃・緩和により、新規企業の参入、コミューター運航の増加及び既存航空企業における一層の効率化等航空事業の形態は大きく変化していくと考えられるが、このような環境においても航空輸送の安全性を確保するためには、国として引き続き、航空会社の安全面の審査、監督を行っていく必要がある。

平成 10 年 5 月の航空審議会答申「航空安全規制のあり方について」では、需給調整規制の廃止等の環境の変化に対応した安全規制の見直しについて答申がなされたが、運輸省では、11 年 6 月の航空法改正において、需給調整規制廃止に併せ以下の安全規制の整備、改正を行った。

(ア)航空運送事業の参入に当たって、国が航空会社の運航・整備等に係る安全基準への適合性の審査、事業の遂行に必要な運航規程及び整備規程の審査及び認可、事業の実施体制、施設等についての運航開始前の検査を行うとともに、運航開始後においても新機種導入による運航・整備体制の変更等、安全性に影響を及ぼす重要な変更について審査及び検査を行う制度を整備する。

(イ)我が国航空会社間のウェットリース、国際線における外国航空会社への運航及び整備の業務の委託等に関し、受託者が運航又は整備の業務を管理する場合に、受託者の運航又は整備体制を直接国が監督する法的な規制を整備する。

(ウ)不定期航空運送事業に関する安全規制を、原則として定期航空運送事業と同一のものとする。

(エ)機長の資格について、これまでの路線ごとに認定を行う制度を廃止し､機長としての業務を遂行するために必要な全ての路線に共通して求められる知識及び能力を認定する制度とする。

(オ)航空整備士資格を、従来の航空機の重量に着目した区分から、より合理的な設計基準の分類(耐空類別)による区分に改めるとともに、昨今の整備の実態を反映した一般的保守等に対応する資格としての航空運航整備士資格を創設する。

(カ)航空機の運航の安全性向上に有効な機器の装備義務に係る国際的な動きに柔軟に対応できる法体系を整備する。

(キ)国際民間航空条約附属書における標準となっており、その情報の収集及び分析が航空の安全に大きく寄与すると考えられる、重大インシデント(事故には至らなかったものの、事故が発生するおそれがあったと認められる事態)の報告を義務化する。

c. 907 便ニアミス事故を踏まえた対応（H13 白書）

航空行政を推進するに当たって、最も重要なことは、安全の確保である。日本の航空管制システムは、航空交通の増大や多様化に対応して、管制業務実施体制の強化等を行うことにより、安全の確保を図ってきた。しかしながら、13 年 1月、日本航空 907 便のニアミス事故が発生した。このことは、極めて憂慮すべき事実であり、一刻も早く、より適正な管制業務の実施により、航空の安全を確保し、管制業務に対する国民の信頼を回復することが急務となっている。このような認識の下、以下の安全対策を着実かつ速やかに実施した。

表 8-8　ニアミス事故再発防止安全対策

施　策	内　容	時　期
管制業務実施体制の強化	・航空保安大学校岩沼研修センターの発足 ・訓練教官及び訓練監督者を養成するための特別研修コースの創設 ・訓練教官の未配置官署への配置 ・定期的技量審査制度の創設 ・訓練用レーダーシミュレーターの導入	平成14年4月 平成14年4月 平成14年4月 平成14年度内予定 平成14年度～15年度予定
管制支援システムの整備	・コンフリクト機能（注1）の強化 ・TCASのRA情報のレーダー画面への表示 ・航空機順位位置づけ機能の追加等次期管制卓システムの導入	平成13年度～ 平成15年度～ 平成20年度～21年度
空域・航空路の抜本的再編	・RNAV（注2）活用による経路の複線化、一方通行化 ・航空交通管制部の管轄区域の再編 ・広域レーダー進入管制業務の展開 ・関東空域の再編 ・嘉手納ラプコン（注3）の移管（米軍との協議を推進中）	平成14年度～ 平成15年度～ 平成14年度～ 平成14年4月
運航乗務員の対応	・TCASのRA作動時に運航乗務員が取るべき対応を定め、運航者に周知 ・航空運送事業者に対しTCASに係る教育訓練の充実強化について指導	平成14年8月 平成14年7月

(注) 1 ある航空機がそのまま飛行を継続すれば他の航空機と異常接近圏内に入ることが予測される場合、レーダーシステムが航空管制官に警報を発する機能をいう。
2 ＲＮＡＶ(aRea NAVigation:広域航法)は、航空保安無線施設や自蔵航法機器を利用して自機の位置を算出し、任意の経路を飛行する航法をいう。
3 米軍嘉手納基地のレーダー進入管制所の呼称（RAPCON: Radar Approach Control）のこと。ターミナルレーダー管制・進入管制・着陸誘導管制の３業務を実施している。

出典：平成 13 年度国土交通白書

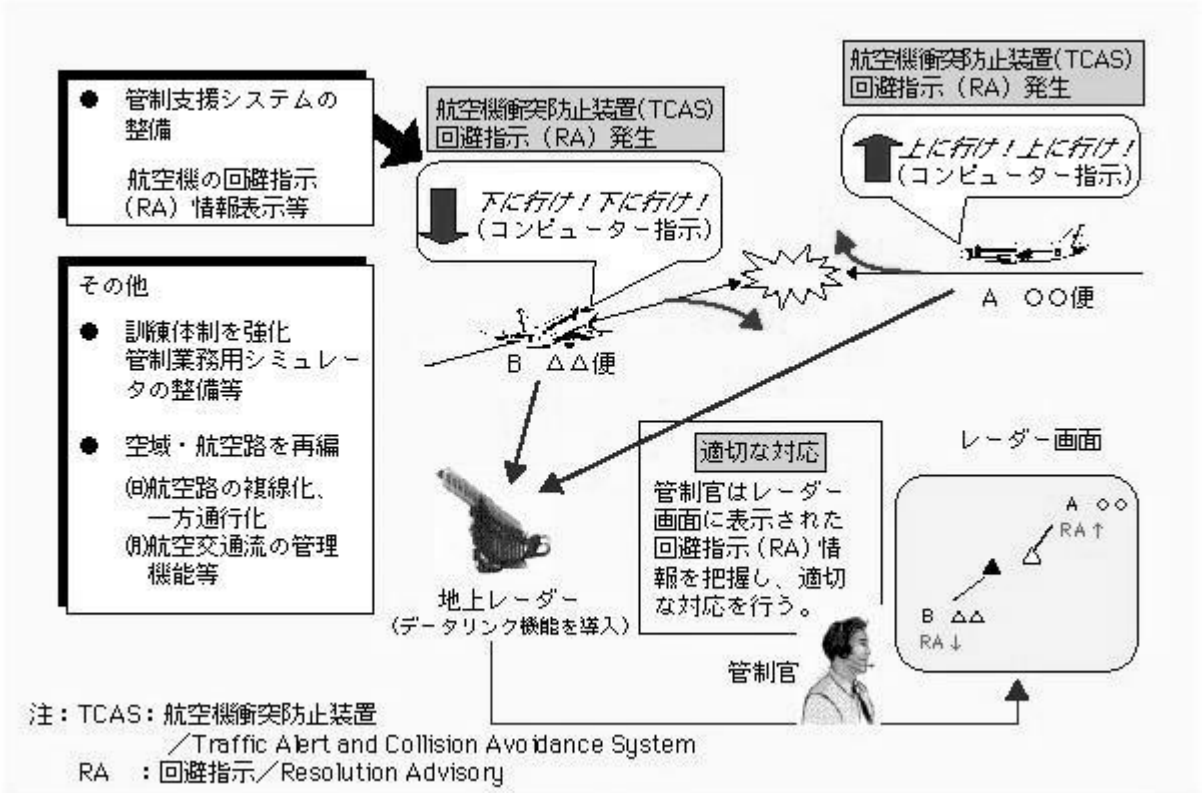


図 8-26 我が国における航空交通の安全対策の強化

出典：平成 13 年度国土交通白書

d. 事故・トラブル・事件の続発への対応（H17 白書）

平成 16 年から 17 年にかけて、交通分野における事故や安全上のトラブル、さらには公共交通機関を標的としたテロ事件、海賊事件等が国内外において続発した。

安全の確保は交通分野における最優先課題であるが、最近、JR西日本福知山線列車脱線事故、東武鉄道伊勢崎線竹ノ塚駅付近での踏切事故等の社会的影響の大きな鉄道事故、航空分野における客室乗務員の非常口扉の操作忘れ、管制ミスによる閉鎖滑走路への着陸等の安全上のトラブル、船舶やバスにおける様々な事故等、国民の運輸の安全に対する信頼を揺るがすような事故・トラブルが発生している。

① 航空分野における安全上のトラブル

(ア)航空会社関係

我が国の航空会社(注 2)においては、旅客の死亡に至る航空事故は昭和 60 年 8月の日本航空の墜落事故以来 20 年間発生していない。しかしながら、平成 17 年に入ってから、新千歳空港、小松飛行場等において立て続けに発生した管制指示違反、客室乗務員の非常口扉操作忘れ、誤った高度計の指示に従った飛行、福岡空港におけるエンジントラブルによる引き返し等、重大な事故につながりかねないヒューマンエラー(注 3)や機材不具合に起因する安全上のトラブルが続発した。

1)管制指示違反

平成 17 年 1月22日、新千歳空港において、日本航空ジャパン機が、先行着陸機が滑走路から

離脱する前に、管制官の離陸許可を受領せずに離陸滑走を開始したため、管制官の停止指示を受け、離陸滑走を中止した。

また、同年4月22日、小松飛行場において、エアーニッポン機が離陸のために滑走路に進入したが、管制官の離陸許可を受領せずに離陸滑走を開始したため、管制官の停止指示を受け、離陸滑走を中止した。

2)客室乗務員の非常口扉操作忘れ

平成17年3月16日、日本航空インターナショナル機の出発時に、客室乗務員が非常口扉のドア・モードを変更すべきところ、この操作を失念し、そのまま出発させた。

3)誤った高度計の指示に従った飛行

平成17年6月5日、全日本空輸機において、2系統装備されている高度計システムのうち、1系統に不具合が生じたため、長崎空港離陸後に機長側と副操縦士側の高度計の指示に不一致が生じた。機長は、誤って不具合が生じた高度計システムに切り替えて飛行を継続したため、実際の飛行高度が管制指示より5千フィート高い状態であったことが判明した。

4)福岡空港におけるエンジントラブルによる引き返し

平成17年8月12日、JALウェイズ機が福岡空港を離陸し上昇中、NO.1エンジンが不調になり、エンジンを停止した上で福岡空港に引き返し、地上において落下部品片により2名が軽傷を負った。

これらのトラブルを受けて国土交通省では、日本航空グループに対して事業改善命令の発出等の措置を講じるとともに、「抜打ち立入検査」の導入による航空会社の監視・監督の強化を図った。そのほか、監査専従部門を設置することとするなど、航空会社に対する監視・監督体制の抜本的強化等についての検討を行っている。

(イ)管制関係

平成17年4月29日、東京国際空港(羽田)において閉鎖中の滑走路に、帯広空港発の航空機が管制官の着陸許可を受け着陸し、後続の航空機も滑走路に進入中であったが、引き継ぎの管制官からの滑走路閉鎖の情報に基づき着陸のやり直しを行い、他の滑走路に着陸するというトラブルがあった。

これは、事前の情報周知の不備により、当時管制業務を担当していた管制官全員が滑走路閉鎖の事実を失念していたために発生したものであり、国土交通省では、再発防止のため、航空情報の収集及び管理に関する確認体制を明確化するマニュアルの策定、滑走路等の運用制限に係る情報処理システムの整備等の対策を講じ、実効性のある情報の伝達・確認システムの確立に努めている。

このほかにも、同年8月16日に新潟空港、9月23日に宮崎空港において管制官とパイロットとの間における飛行計画の承認の授受に関してトラブルが発生し、11月2日には大阪国際空港において管制官から着陸許可が発出されず、航空機が着陸をやり直すトラブルが発生するなど管制関係のトラブルが続発した。

これらのトラブルを受け、国土交通省では管制官の思い込みによるミスを防ぐための体制を確立することを目的として、管制業務監査等を行い再発防止に努めている。

(注2)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5万キログラムを越える航空機を使用して航空運送事業を経営する本邦航空運送事業者)

(注 3)人間と機械が協調して目的を達成するためのシステム(ヒューマン・マシン・システム)の中で、人間の側が自分に割り当てられた仕事、あるいは人間の運転者等に期待された能力の水準を満たすことに失敗したため、システム全体がトラブルを起こしたり、動作停止状態になったりしたもの

② 交通の集中下における事故・トラブルとその影響（p45）

(都市部の交通機関における事故、輸送障害等の影響)

平成 17 年 7月23日に発生した千葉県北西部を震源とする地震では、首都圏の多くの鉄道の運行が停止し、点検のために運転再開までに長時間を要したため、JR 東日本で約 44 万人、東京メトロで約 93 万 4 千人に影響が及んだとされている。

また、平成 17 年 8月2日には、東京国際空港(羽田)の電源設備に障害が発生したことにより、レーダー施設等の航空管制施設が 50 分間にわたり使用できなくなり、管制機能が麻痺した。これにより、497 便の定期便、約 10 万人に影響が及んだ。同空港では、同年 10月17日にも横須賀港の米海軍所属艦船から発信された電波により、航空機上で滑走路までの距離を示す計器に誤表示が発生し、295 便の定期便に影響が及んだ。

さらに、平成 17 年 11月7日には、JR 東日本山手線内回りの有楽町駅～東京駅間で、架線を張っている装置の一部が破損し、おもりが外れたことにより架線が垂れ下がった。この輸送障害により、最大約 5 時間にわたり山手線と京浜東北線の運転が一時ストップし、56 本が運休、80 本に最大4 時間を超える遅れが出て、約 17 万人に影響が及んだ。

これらの事例のように、交通の集中している都市部の鉄道や空港においていったん事故、輸送障害等が発生し、運行(航)再開までに時間を要した場合は、多くの利用者に影響を及ぼすこととなる。

さらに、現在交通機関の多くの機能が情報システムに依存するようになってきており、サイバー攻撃等の意図的要因、人為的ミス等の非意図的要因、さらには地震等の自然災害等により IT の機能不全が発生し、サービスの停止や機能の低下が起きる危険性が大きくなっている。このような IT 障害が交通ネットワークの中核である都市部の交通機関において発生した場合、社会経済に与える影響は特に大きくなると考えられるため、これらへの対応もますます重要となってきている。

e. 航空交通における安全対策（H17～R1 白書）

我が国の航空会社(注)における乗客死亡事故は、昭和 61 年以降発生しておらず、航空事故については乱気流によるものを中心に年 2、3 件にとどまっている。しかし、平成 17 年 1月以降、我が国航空会社では、ヒューマンエラーや機材不具合に起因するトラブルが目立っている状況にあり、航空輸送の安全性への信頼を回復することが喫緊の課題となっている。

特に日本航空グループに対しては、安全上のトラブルが相次いだことなどから、国土交通省は、平成 17 年 3月にトラブルの原因の究明の徹底及び一斉安全総点検の実施等を内容とする事業改善命令等を発出した。これに対して、同年 4月に、同グループより再発防止策等の改善措置について報告がなされ、国土交通省では、改善措置の実施状況を確認するため、継続的に立入検査を実施した。また、他の航空会社においても安全上のトラブルが発生していることから、抜打ち立入検査を導入し、航空会社に対する監視・監督の強化を図るなど、航空輸送の安全対策を推進していくこととしている。

平成 18 年度においては、「運輸安全一括法」により「航空法」を一部改正し、航空安全に係る情報を幅広く収集・分析するために、航空会社に対して事故や重大インシデント以外の安全上のトラブルの国への報告等を義務付けることとした。今後は、安全上のトラブルの発生原因や傾向を分析するためのシステムの構築、航空従事者等の教育訓練方式の確立等、予防的安全対策を積極的に推進していくこととしている。

また、航空会社に対する専門的かつ体系的な監査を抜き打ちを含め高頻度で実施することにより、航空会社の実態・問題点等の的確な把握に努め、必要な安全対策に反映していくこととしている。

図 8-27 航空会社への監査

出典：平成 18 年度国土交通白書

さらに、情報伝達の不備や情報共有の不足といったヒューマンエラーによる事故・トラブルを未然に防止するため、滑走路運用制限等の航空管制に必要な情報を管制卓にグラフィックや文字で表示するためのシステム整備、航空情報を電子化し関係機関と情報共有を図る航空情報（AIS）センターの整備を進めている。

平成 21 年 4 月には、安全上のトラブル情報、検査・監査記録等を一元的に管理し、関係者間で共有するシステムの運用を開始し、予防的安全対策を推進している。また、我が国に乗り入れる外国航空機に対して立入検査等による監視を強化するとともに、国産旅客機開発プロジェクトに対しても製造国政府として安全性の審査の適切かつ迅速な実施に努めている。

（注）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経営する本邦航空運送事業者のこと

平成 23 年４月には、これらの義務付けを小規模航空運送事業者や整備事業者に拡大するよう制度改正を行い、引き続き安全情報の一元管理、情報共有を図り、予防的安全対策を推進している。また、我が国に乗り入れる外国航空機に対して立入検査等による監視を強化するとともに、国産旅客機開発プロジェクトに対しても、製造国政府として安全性の審査の適切かつ迅速な実施に努めている。

航空機からの落下物については、平成 29 年 9 月に落下物事案が続けて発生したことを踏まえ、同年 11 月より有識者や実務者等から構成される「落下物防止等に係る総合対策推進会議」を開催し、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た。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。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もに着実かつ強

力に実施することにより、落下物ゼロを目指して最大限取り組む。

平成 30 年 10 月末から航空会社において飲酒に係る不適切事案が連続して発生したことを受け、航空会社に対し法令遵守の徹底等について指導を行うとともに、30 年 11 月より「航空従事者の飲酒基準に関する検討会」を開催し、飲酒に関する基準等を策定した。これらが適切に実施されるよう、航空会社等に対し指導・監督を行うこととした。

f. 航空安全プログラム（SSP）の導入（H27～R1 白書）

航空局は、国際民間航空条約第 19 附属書に従い、航空安全当局として民間航空の安全のために講ずべき対策等を定めた航空安全プログラム（SSP）を平成 25 年 10 月に策定し、平成 26 年 4 月から実施している。さらに 27 年度に、今後 5 年程度に実施するべき安全施策の方向性を整理した、「航空安全行政の中期的方向性」を策定しているが、近年自家用の小型航空機等の事故が頻発していることを踏まえ、28 年度より小型航空機に係る更なる安全対策の方向性を追加したところである。

また、報告が義務づけられていない航空の安全情報を更に収集し、安全の向上に役立てるため、26 年 7 月より航空安全情報自発報告制度（VOICES）を運用しており、空港の運用改善に向けた提言等が得られている。周知活動の効果もあり報告数は２７年度より毎年増加し、29 年度の報告数は前年度より 2 割程度、30 年の報告数は前年より 5 割程度増加しているが、引き続き安全情報の重要性の啓もうを通じ、報告数の更なる増加を図るとともに、得られた提言を活用して安全の向上を図ることとしている。

g. 航空大学校及び航空保安大学校の充実（H1、27-29 白書）

平成元年には、航空保安大学校においては、新規採用職員の効果的な研修に資するため、平成元年度は、実験無線局の機器更新等研修施設の充実に努めていた。また、同岩沼分校においては、高度な専門技術修得のため、教育用レーダー装置の性能向上を図ることとしていた。

平成 27 年には、若手操縦士の供給拡大を図るため、27 年 12 月に航空に関する仕事の魅力を伝える共通ウェブサイト「skyworks」（http://www.skyworks.info）を開設するとともに、航空会社における効率的な操縦士養成、私立大学等の民間養成機関の供給能力拡充、航空大学校の更なる活用等の取組みを促進していた。

特に航空大学校においては、「明日の日本を支える観光ビジョン」において掲げた訪日外国人旅行者数の目標が 2020 年 4,000 万人、2030 年 6,000 万人と倍増されており、操縦士の養成・確保が一層重要となっていることを踏まえ、平成 30 年度からの養成規模拡大（72 名→ 108 名）に向けた取組みを進めていった。同年度から私立大学等民間養成機関の高額な訓練費の負担の軽減を図るため無利子貸与型奨学金事業を開始することとしていた。

２．４．４ 航空機の安全性の確保

（１） 経年機対策（H1、２白書）

昭和 63 年４月の米国アロハ航空機事故を契機として、長期間使用されている航空機（いわゆる経年機）の安全性の確保が強く求められている。我が国においても航空機の経年化に伴う事故の発生を未然に防止するため、従来から各航空会社等に対し経年化に伴って疲労亀裂、腐蝕、接着の剥れ等が発生しやすい航空機の構造部材に対する点検・整備の強化及び改修等の促進を指示してきたところである。さらに、米国連邦航空局が主催した経年機対策会議の提言等を踏まえ、対策の強化を図ることとしている。

また、平成元年９月に(財)航空輸送技術研究センターが設立され、航空機の安全性の維持向上に必要な技術に関する調査・研究等が一層促進されることになった。

我が国は世界有数の航空機運航国であり、また機材の運航環境からボーイング 747 型機、同 767 型機は世界でもその離着陸回数が最も多い状況にあり、国産機のＹＳ－１１ 型機を含め適切な対策を講じる必要がある。このため従来から、各航空会社に対し大型航空機の点検・整備の強化及び改修の促進を指示する等所要の対策を講じてきたが、引き続きＩＣＡＯ（国際民間航空機関）の経年機対策検討委員会における審議状況、体系的な経年機対策が進展している米国の動向等を踏まえ、対策の強化を図ることとしている。

（２） 航空法の一部改正（H８白書）

航空機の安全確保に関する制度は、昭和２７年の航空法制定以来、一機毎に国が検査を行う等基本的な枠組みは変更されなかった。この間民間事業者の能力の著しい向上や国際的な相互承認の進展など、航空機の検査制度を取り巻く内外の情勢が変化してきている。

航空審議会は平成７年１２月「航空機検査制度のあり方について」答申を行い、国と民間の役割分担を見直し、国際化等時代の要請に対応した航空機検査制度のあり方を提言した。これを受け、「航空法の一部を改正する法律」が８年５月９日公布され、１年６カ月以内に施行されることとなった。新制度では、国は更なる航空機の安全性の向上を図るため設計検査や安全情報の提供等の業務の一層の充実を図ることとする一方、耐空証明検査等において、民間事業者の能力や外国の証明の活用による国の検査を省略する範囲の拡大、航空機使用者の負担軽減を図ることとし、また認定事業場制度の一元化等、制度の簡素・合理化を行うこととした。なお、国際的な環境保全に貢献するため、騒音規制に加え発動機の排出物について規制が導入されることとなった。

航空法改正の趣旨に沿い、航空機技術の進展に対応した航空機及び装備品の安全性に関する技術基準の策定や技術情報の収集・分析・提供を行うとともに、航空機検査体制・整備審査体制の充実を図っていく。また、航空運送事業者に対し、航空機の故障に関する情報処理体制の強化、機体の経年化対策の観点も踏まえた航空機の点検、整備の強化等今後も更に対策の強化を進めていくこととした。

（３） ボーイング 787 型機バッテリートラブル対応（H25、26 白書）

平成 25 年１月に発生し、その後数ヶ月にわたる運航停止を招いたボーイング 787 型機のバッテリートラブルについては、バッテリーの改修に加え利用者等に対する適切な情報開示を航空会社に要請するなどの措置を講じた。26 年１月には、地上駐機中の 787 型機で類似のトラブルが発生したが、26 年 12 月、前年の事案を踏まえて講じた是正措置が有効に機能したことが

確認されたこと、利用者の更なる安心確保の観点から、引き続き米国等関係国の航空関係者と緊密に連携し対応していくことなどを内容とする調査結果を取りまとめ、公表した。

（４） 国産旅客機(MRJ)開発プロジェクトの安全性審査（H27～R1 白書）

我が国初となる国産ジェット旅客機の開発に伴い、国土交通省では、設計・製造国政府として、安全・環境基準への適合性の審査を進めているところであり、同審査を適切かつ円滑に進めるため、審査体制の構築・拡充や、米国・欧州の航空当局との密接な連携を実施している。平成 27 年 6 月に開始された試験機による地上走行試験の結果を含め、初飛行に向けて設計者が行った強度試験、機能試験、解析等の結果を基に、国土交通省において試験機が飛行試験を実施するための安全性の確認を行い、同年 10 月末に飛行許可を行った。その後、同年 11 月に初飛行が無事行われた。

平成 28 年 8 月には、設計者が初飛行以降に行った飛行試験の結果や運航・整備体制等の確認を行い、米国での試験飛行の実施のために必要な航空法上の許可を行った。

平成 29 年時点では、4 機の飛行試験機が米国に空輸され、飛行試験や地上試験が実施されており、国土交通省からも職員を米国に常駐させる等により、飛行試験も含めた開発活動の監視・監督を行っている。

平成 31 年 3 月には、航空局のパイロットが操縦して行う飛行試験を開始した。また、MRJ の就航後を見据え、国と航空機メーカーとが連携して安全性確保のための措置を講ずることを盛り込んだ「航空法及び運輸安全委員会設置法の一部を改正する法律案」を 31 年 3 月に国会に提出した。　令和 2 年半ばに予定されている初号機納入に向け、引き続き、適切かつ円滑な安全性審査を進めるとともに、航空機の安全確保に万全を期すための制度整備に取り組んでいくこととした。

（５） 小型航空機の事故防止対策

a. 小型航空機の事故防止対策（S63～H2 白書）

小型航空機の事故件数は昭和 63 年の航空事故件数は 31 件で、数年来ほぼ横ばい状態であった。運輸省としては、航空事業者及び自家用小型航空機運航者に対し「小型航空機の安全運航ハンドブック」を配布し安全運航に努めるよう指導するとともに、超軽量動力機運航者に対しては安全飛行に関する注意事項をまとめた「超軽量動力機安全マニュアル」を活用し安全飛行の知識の普及を図った。

平成元年の航空機の事故件数は 39 件であった。２年の小型航空機の事故件数は 45 件発生しており、特にヘリコプターの事故による死者が 32 名と過去最大となっている。このような状況にかんがみ、運輸省としては関係団体に対し安全運航に万全を期するよう通達するとともに航空局内に関係課長及び外部の専門家による検討会を設置し、ヘリコプター運航の安全対策について調査及び検討を行い、３年４月に中間とりまとめを得て指導を行っている。また、近年普及してきた航空レジャーについては関係団体を通じ事故防止対策の指導を行っている。

b. 航空レジャーの安全対策（H2～13 白書）

国民の余暇時間の拡大、所得水準の向上等に伴うレジャーの多様化、レジャー人口が増加する中で、大空を自由に飛びたいという人類の夢を現実のものとするパラグライダー、熱気球、ウル

トラライトプレーン等の航空レジャーの人気が高まり、参加人口が急増してきている。

一方、乏しい航空知識、未熟な飛行技術に起因する事故も多発しており、安全対策の必要性も高まっている。このような状況に対処するため、運輸省としては、全国の航空関係団体を通じて、航空レジャー愛好者を対象にした安全講習会の開催や事故防止調査等を行うことにより、航空レジャーの安全対策を講じて行くこととしている。また、地方自治体においては、航空レジャーの振興を通じて地域振興を図ろうとする動きが高まっている。

このような動向の中で、運輸省の支援のもと、平成２年 10 月に(財)日本航空協会の中に全国スカイレジャー振興協議会が設立され、

①航空レジャーはもとより、広く航空活動についての啓蒙・普及活動

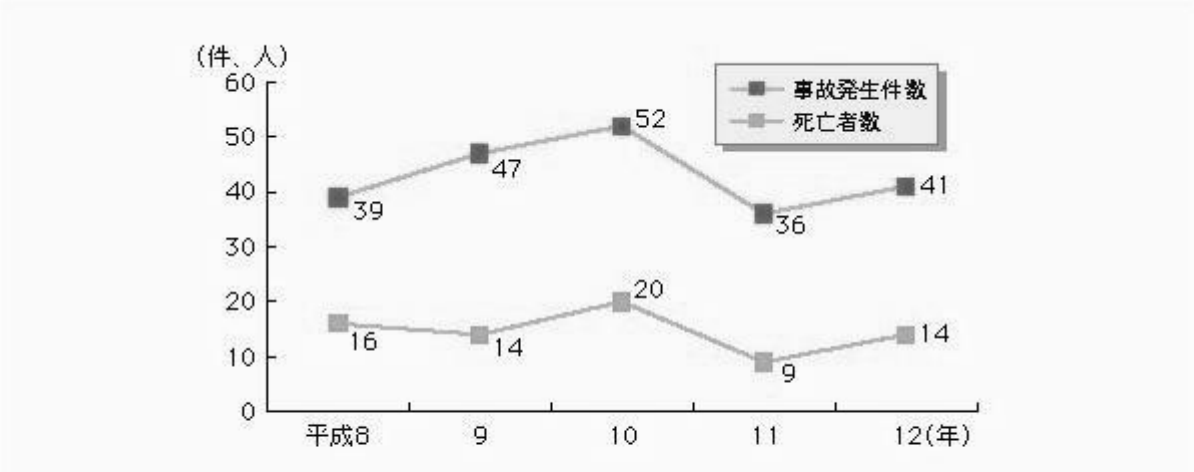
②航空レジャーに係る技術資格や指導者の養成等安全対策

③航空レジャーの活動の基地整備及び地域振興

等を推進していくこととなった。

３年度においても、同協議会を通じて、安全対策を中核とした航空レジャーの振興を図ることとしている。また、全国の航空関係団体を通じて、航空レジャー愛好者を対象とした安全講習会の開催や事故防止調査等を行うことにより、航空レジャーの安全対策を講じていくことを考えており、今後とも、航空レジャーを広く、安全に楽しめるよう努めていくこととしている。

また、４年９月に「優良スカイレジャーエリア認定制度」を創設し、安全性、利便性が高く既存の航空交通との分離がなされている優良なスカイレジャーエリアの認定を進めること等により、安全に楽しめるスカイレジャーエリアの整備を促進することとしたところであるが、これに基づき認定を受けたパラグライダー等のエリアは８件（平成５年９月現在)、11 件（６年７月現在)、14 か所（７年７月現在)、１４か所（８年７月現在)、13 か所（９年７月現在)、９か所（１２年６月現在）認定されている他、毎年度、各種スカイレジャーを一堂の場において展開する「スカイ・レジャー・ジャパン」(平成１０年は５月３日から５日佐賀空港において開催、１５万人を集める）等のイベントについても、運輸省として積極的に支援を行ってきている。



注１：超軽量動力機、自作航空機、ハングライダー、パラグライダー、スカイダイビング、滑空機、熱気球、自家用航空機の合計。
注２：国土交通省資料、(財)日本航空協会資料により作成。

図 8-28　レジャー航空に関する事故発生件数（H13 白書）

出典：平成 13 年度国土交通白書

c. 小型航空機の事故防止対策（H28～R1 白書）

近年の小型航空機の航空事故における原因としては、操縦操作や判断が不適切なもの、気象状態の把握や判断が不適切なもの、出発前の確認が不適切なもの等人為的な要因によるものが多い。このような小型航空機の事故の防止を図るため、法令及び安全関係諸規程の遵守、無理のない飛行計画による運航、的確な気象情報の把握、操縦士の社内教育訓練の充実等を内容とする事故防止の徹底を指導するとともに、近年の事故事例等も踏まえ小型航空機対策を様々な視点からきめ細かく進めて行く。平成 26 年度から、操縦者に対して、操縦等を行う日前の 2 年間のうちに、離着陸時の操縦や非常時の操作等の操縦技能及び知識が維持されているかどうかの審査を義務付ける特定操縦技能の審査制度が施行されており、当該制度の適切な運用を図っている。また、小型航空機を運航することの多い自家用操縦士に対しては、操縦士団体等が開催する安全講習会への参加を呼びかけるとともに、講師の派遣等小型航空機操縦士を対象とした講習会への積極的な支援を行っている。

さらに、平成 27 年 7 月に東京都調布市で発生した住宅への墜落事故など、近年事故が頻発している状況にある。これを受け、国土交通省は、全国主要空港における安全講習会の開催、小型航空機の整備士を対象とした講習会を新たに開催、自家用機の航空保険加入の促進、運輸安全委員会からの勧告を踏まえた安全啓発リーフレットの作成・配布を講じてきた。また、30 年 4 月に、小型航空機操縦士の一層の技量・知識向上、安全意識の徹底を図るため、ビデオ教材を作成し、航空局ホームページ等に掲載するとともに、安全講習会での活用を推進するなどの取組みを進めた。加えて、事故調査や訓練・技量審査などへの活用検証のため、簡易型飛行記録装置（FDM）の実証実験を開始した。今後とも、28 年 12 月から定期的に開催している「小型航空機等に係る安全推進委員会」を通じて、有識者や関係団体等の意見を踏まえながら、小型航空機の総合的な安全対策を一層推進していく。その他、超軽量動力機、パラグライダー、スカイダイビング、滑空機、熱気球等のスカイレジャーの愛好者に対し、関係団体等を通じた安全教育の充実、航空安全に係る情報提供等の安全対策を行っている。

（6） 無人航空機（ドローン）の安全対策（H27～30 白書）

昨今、急速に普及しているドローンなどの無人航空機は、空撮や農薬散布、インフラ点検等の様々な分野で利用が広がっており、今後も一層の利活用が期待されている一方、落下事故など、安全上の課題も発生していた。そのため、飛行する空域及び飛行の方法等の基本的なルールを定めた改正航空法が平成 27 年 9 月に成立、平成 27 年 12 月 10 日に施行された。

さらに、同年 12 月からは「小型無人機に係る環境整備に向けた官民協議会」が開催され、技術の進歩や利用の多様化の状況等を踏まえながら、関係者の意見を十分に聴取し、利用促進にも配慮して、更なる無人航空機の安全確保に向けた制度設計のあり方の検討を進めた。

同法施行後 1 年間（27 年 12 月 10 日～28 年 12 月 9 日）に、人口集中地区上空での飛行等によるもの及び空撮を目的とするものなど、10、120 件の許可・承認を行った。

29 年度は 12 月末時点で 14、065 件の許可・承認を行った。また、官民協議会において 28 年 7 月にとりまとめられた「小型無人機の更なるの安全確保に向けた制度設計の方向性」に基づき、29 年 3 月に「航空機、無人航空機相互間の安全確保と調和に向けた検討会」を設置した。同検討会の議論を踏まえ、航空機と無人航空機、無人航空機同士の衝突回避策等について、中間取りまとめを行った。さらに、同年 9 月に国土交通省・経済産業省において「無人航空機の目視

外及び第三者上空等での飛行に関する検討会」を設置し、無人航空機の目視外飛行に関する要件を 30 年 3 月に取りまとめた。

30 年度には 28、855 件の許可・承認を行った。また、関係府省庁、メーカー、利用者等の団体から構成される「小型無人機に係る環境整備に向けた官民協議会」において取りまとめられた「空の産業革命に向けたロードマップ 2018 ～小型無人機の安全な利活用のための技術開発と環境整備～」に沿って、「無人航空機の目視外及び第三者上空等での飛行に関する検討会」において、離島・山間部での補助者を配置しない目視外飛行を可能とするための要件をとりまとめ、平成 30 年 9 月に航空法に基づく許可・承認の審査要領を改訂し、10 月には荷物配送に向けた目視外補助者無し飛行について承認を行った。

コラム・無人航空機（ドローン・ラジコン機等）の安全な飛行に向けて（H27 白書）

平成 27 年 12 月から、無人航空機の飛行ルールを定めた改正「航空法」が施行されました。飛行ルールの概要は以下のとおりです。詳細については、国土交通省ウェブサイト（http://www.mlit.go.jp/koku/koku_tk10_000003.html）でご確認いただけます。

【概要】

①対象となる機体

「人が乗ることができない飛行機、回転翼航空機、滑空機、飛行船であって、遠隔操作又は自動操縦により飛行させることができるもの」のうち、機体の重量（バッテリーのある場合はこれを含む。）200g 以上のものが対象となります。

図 8-29 無人航空機の例

出典：平成２７年度国土交通白書

②飛行禁止空域

以下の空域では、有人の航空機に衝突するおそれや地上の人等に危害を及ぼすおそれが高いため、無人航空機を飛行させる場合には、国土交通大臣の許可が必要です。

・空港等の周辺（進入表面等）の上空の空域
・地表又は水面から 150m 以上の高さの空域
・国勢調査の結果を受け設定されている人口集中地区の上空

③飛行の方法

飛行させる場所にかかわらず、無人航空機を飛行させる場合には、国土交通大臣の承認を得た場合を除き以下のルールによることが必要です。

・日中（日出から日没まで）に飛行させること
・目視（直接肉眼による）範囲内で無人航空機とその周囲を常時監視して飛行させること
・ 人（第三者）又は物件（第三者の建物、自動車等）との間に距離（30m）を保って飛行させ

ること

・祭礼、縁日など多数の人が集まる催し場所の上空で飛行させないこと

・爆発物など危険物を輸送しないこと

・無人航空機から物を投下しないこと

④許可・承認の申請について

飛行禁止空域における飛行又は飛行の方法によらない飛行を行おうとする場合、飛行開始予定日の少なくとも 10 日（土日祝日等を除く。）前までに、国土交通省へ申請が必要です。申請の様式や方法、事前相談については、上記ウェブサイトをご確認ください。

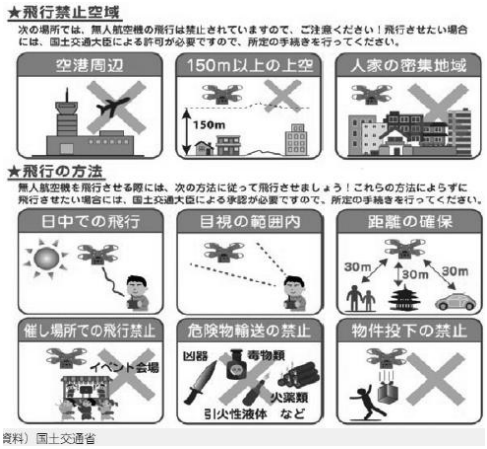


図 8-30 無人航空機の許可・承認の申請について

出典：平成２７年度国土交通白書

２．４．５ 事故対応体制の整備

a. 緊急時における捜索救難体制の整備（H1～11 白書）

民間航空機の捜索救難については、国際民間航空条約に準拠し、警察庁、防衛庁、運輸省、海上保安庁及び消防庁が「航空機の捜索救難に関する協定」を締結し、救難調整本部（ＲＣＣ）を東京空港事務所に設置して共同実施に当たっている。救難調整本部においては、遭難位置の推定及び捜索区域を決定するために必要な施設の性能向上を進めるとともに、関係機関との合同訓練を定期的に行い、捜索救難体制の一層の充実強化を図っている。

b. 安全上のトラブルの報告義務付け（H18 白書）

「運輸安全一括法」により「航空法」を一部改正し、航空安全に係る情報を幅広く収集・分析するために、航空会社に対して事故や重大インシデント以外の安全上のトラブルの国への報告等を義務付けることとした。今後は、安全上のトラブルの発生原因や傾向を分析するためのシステムの構築、航空従事者等の教育訓練方式の確立等、予防的安全対策を積極的に推進していくこととしている。

また、航空会社に対する専門的かつ体系的な監査を抜き打ちを含め高頻度で実施することにより、航空会社の実態・問題点等の的確な把握に努め、必要な安全対策に反映していくこととしている。

さらに、情報伝達の不備や情報共有の不足といったヒューマンエラーによる事故・トラブルを未然に防止するため、滑走路運用制限等の航空管制に必要な情報を管制卓にグラフィックや文字で表示するためのシステム整備、航空情報を電子化し関係機関と情報共有を図る航空情報（AIS）センターの整備を進めている。

２．４．６ 航空機事故被害者支援

※1.2 の被害者支援を参照

２．４．７ 事故調査

※平成 13 年に航空・鉄道事故調査委員会を設置し、20 年 10 月 1 日に航空・鉄道事故調査委員会及び海難審判庁を「運輸安全委員会」及び「海難審判所」に改組するなどの組織改編を行った。これらの活動については、1.2 交通安全対策の体系的推進＞事故調査・再発防止を参照

以上