

施策目標個票

(国土交通省24-⑭)

施策目標	公共交通の安全確保・鉄道の安全性向上、ハイジャック・航空機テロ防止を推進する	
施策目標の概要及び達成すべき目標	鉄道・自動車・海運・航空の全交通モードにわたる公共交通などについて、安全運行(航)を確保するとともに、ハイジャック・航空機テロを防止する	
施策目標の評価、達成状況及び今後の方向性	施策目標の評価	「おおむね順調である」
	施策目標の達成状況及び今後の方向性	各モードの取組の着実な実施により、目標の達成状況については一部指標を除いて概ね順調である。今後も引き続き公共交通の安全確保のために運輸安全マネジメント制度の充実、保安監査の強化等の諸施策を継続する必要がある。

業績指標	80 主要なターミナル駅の耐震化率	初期値	実績値					評価	目標値
		23年度	20年度	21年度	22年度	23年度	24年度		27年度
		89%	-	-	88%	89%	90%	A-2	100%
	年度ごとの目標値		/						
	81 鉄道運転事故による乗客の死亡者数	初期値	実績値					評価	目標値
		18年度	20年度	21年度	22年度	23年度	24年度		毎年度
		0人	0人	0人	0人	0人	0人	A-2	0人
	年度ごとの目標値		/						
	82-① 事業用自動車による事故に関する指標(①事業用自動車による交通事故死者数)	初期値	実績値					評価	目標値
		20年	20年	21年	22年	23年	24年		25年
		513人	513人	468人	490人	447人	466人	B-1	380人
	暦年ごとの目標値		/						
	82-② 事業用自動車による事故に関する指標(②事業用自動車による人身事故件数)	初期値	実績値					評価	目標値
		20年	20年	21年	22年	23年	24年		25年
		56,295人	56,295人	51,510人	51,061人	49,080人	45,346人	A-1	43,000人
	暦年ごとの目標値		/						
	82-③ 事業用自動車による事故に関する指標(③事業用自動車による飲酒運転件数)	初期値	実績値					評価	目標値
		20年	20年	21年	22年	23年	24年		25年
287件		287件	207件	177件	151件	121件	B-2	0件	
暦年ごとの目標値		/							
83 商船の海難船舶隻数	初期値	実績値					評価	目標値	
	18~22年の平均	20年	21年	22年	23年	24年		27年	
	506隻	494隻	475隻	482隻	367隻	430隻	A-3-②	455隻以下	
暦年ごとの目標値		/							
84 船員災害発生率(千人率)	初期値	実績値					評価	目標値	
	19年度	20年度	21年度	22年度	23年度	24年度		24年度	
	11.3‰	11.5‰	11.1‰	10.9‰	10.5‰	集計中	B-1	8.9‰	
年度ごとの目標値		/							
85 航空機に対するハイジャック・テロの発生件数	初期値	実績値					評価	目標値	
	14年度	20年度	21年度	22年度	23年度	24年度		毎年度	
	0件	0件	0件	0件	0件	0件	A-1	0件	
年度ごとの目標値		/							
86 国内航空における航空事故発生件数	初期値	実績値					評価	目標値	
	15~19年平均	16~20年平均	17~21年平均	18~22年平均	19~23年平均	20~24年平均		20~24年平均	
	13.6件	13.4件	11.6件	10.4件	11.2件	10.8件	A-2	12.2件	
暦年ごとの目標値		/							

関連指標	関5-① 公共交通事故被害者等支援体制の整備等セーフティネットの充実度(①研修を受けた公共交通事故被害者支援員の数)	初期値	実績値					評価	目標値
		23年度	20年度	21年度	22年度	23年度	24年度		27年度
		-	-	-	-	-	39人	約150人	
		年度ごとの目標値	-	-	-	-	-	-	
	関5-② 公共交通事故被害者等支援体制の整備等セーフティネットの充実度(②「公共交通事故被害者支援室」における連携先となる関係支援団体等の数)	初期値	実績値					評価	目標値
		23年度	20年度	21年度	22年度	23年度	24年度		27年度
		-	-	-	-	-	134箇所	約150箇所	
		年度ごとの目標値	-	-	-	-	-	-	
	関6 鉄道の対象曲線部等における速度制限機能付きATS等の整備率	初期値	実績値					評価	目標値
		23年度	20年度	21年度	22年度	23年度	24年度		28年6月末
		82%	-	-	-	82%	87%	100%	
		年度ごとの目標値	-	-	-	-	-	-	
	関7 鉄道の対象車両における安全装置の整備率(①運転士異常時列車停止装置)	初期値	実績値					評価	目標値
		23年度	20年度	21年度	22年度	23年度	24年度		28年6月末
		94%	-	-	-	94%	96%	100%	
		年度ごとの目標値	-	-	-	-	-	-	
	関7 鉄道の対象車両における安全装置の整備率(②運転状況記録装置)	初期値	実績値					評価	目標値
		23年度	20年度	21年度	22年度	23年度	24年度		28年6月末
85%		-	-	-	85%	89%	100%		
年度ごとの目標値		-	-	-	-	-	-		

区分		22年度	23年度	24年度	25年度	26年度要求額
予算の状況 (百万円)	当初予算(a)	154,268	154,476	155,758	151,708	
	補正予算(b)	800	8,593	6,922	-	
	前年度繰越等(c)	1,379	1,466	4,376	-	
	合計(a+b+c)	156,446	164,535	167,057	151,708	
執行額(百万円)		141,757	143,648			
翌年度繰越額(百万円)		1,466	4,376			
不用額(百万円)		13,223	16,511			

学識経験を有する者の知見の活用	国土交通省政策評価会(平成25年6月14日)
-----------------	------------------------

担当部局名	大臣官房	作成責任者名	運輸安全監理官 (山口 一朗)	政策評価実施時期	平成25年8月
-------	------	--------	--------------------	----------	---------

業績指標 80

主要なターミナル駅の耐震化率

評価

A-2

目標値：100%（平成27年度）

実績値：90%（平成24年度）

初期値：89%（平成23年度）

(指標の定義)

乗降客数が1日1万人以上の駅であって、かつ、折り返し運転が可能な駅又は複数路線が接続する駅の耐震化率

(目標設定の考え方・根拠)

中央防災会議の防災基本計画において、不特定多数の者が利用するターミナル駅の耐震性確保の重要性が掲げられており、できるだけ早期に主要なターミナル駅の耐震性を確保する必要があるため、平成27年度までにこれらの全てについて耐震性を確保することを目標とする。また、平成24年8月31日に閣議決定された社会資本重点整備計画の重点目標に位置付けられている。

(外部要因)

なし

(他の関係主体)

鉄軌道事業者

(重要政策)

【施政方針】

なし

【閣議決定】

なし

【閣決（重点）】

・社会資本整備重点計画（平成24年8月31日）「第3章に記載あり」

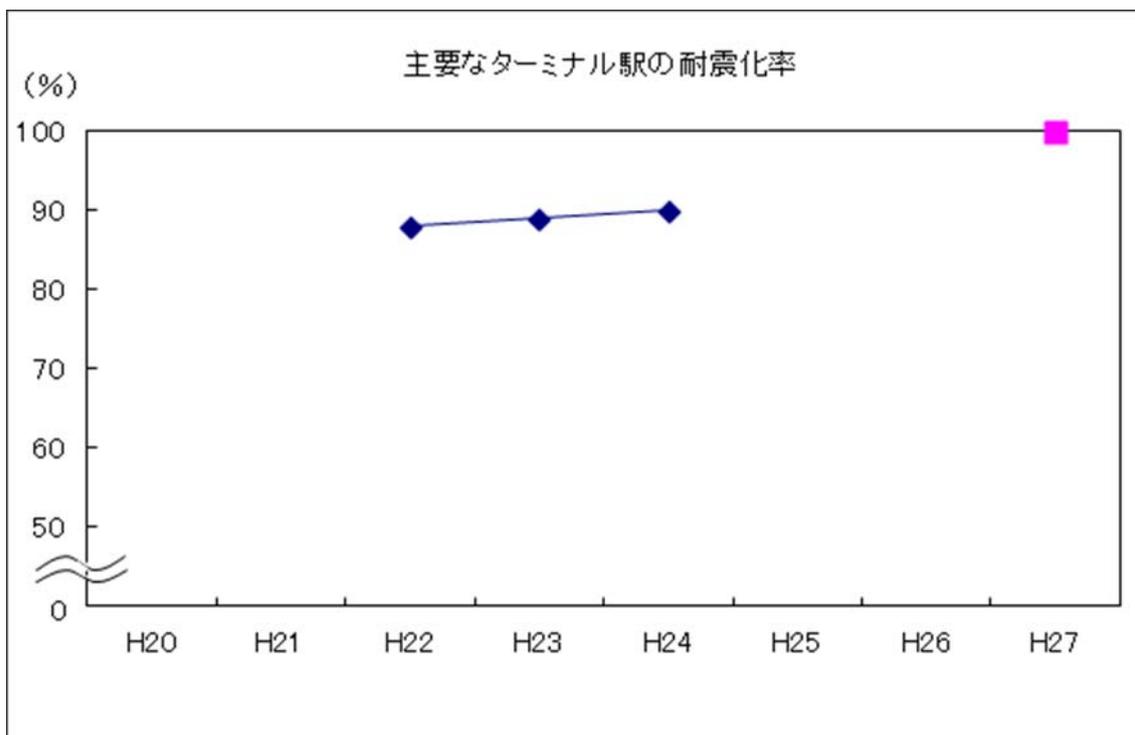
【その他】

なし

過去の実績値

(年度)

H20	H21	H22	H23	H24
—	—	88%	89%	90%



事務事業の概要

主な事務事業の概要

鉄道駅耐震補強事業（◎）

今後発生が予想される大規模地震に備え、複数路線が接続する等の機能を有する主要な鉄道駅について、耐震補強の緊急的実施を図る。

予算額：2,222百万円（平成24年度）の内数

（注）◎を付した施策項目は、社会資本整備重点計画にその概要が定められた社会資本整備に係る施策に関するものである。

関連する事務事業の概要

該当なし

測定・評価結果

目標の達成状況に関する分析

（指標の動向）

平成24年度の実績値は、90%である。

主要ターミナル駅の耐震補強事業は複数年度に渡って行われるものが多く、施策開始後すぐに耐震化率が向上するものではない。耐震補強の予算についても、平成24年度当初及び補正予算、並びに平成25年度当初予算で所要の額を計上し、既に事業は着実に進捗しており、平成25年度以降の実績値の上昇が見込まれる。

（事務事業の実施状況）

平成24年度において、10事業者21駅の耐震補強について補助を実施した。

課題の特定と今後の取組みの方向性

平成24年度の実績値は、90%である。

主要ターミナル駅の耐震補強事業は複数年度に渡って行われるものが多く、施策開始後すぐに耐震化率が向上するものではない。耐震補強の予算についても、平成24年度当初及び補正予算、並びに平成25年度当初予算で所要の額を計上し、既に事業は着実に進捗しており、平成25年度以降の実績値の上昇が見込まれる。

主要ターミナル駅については、一時避難場所としての公共的機能も考慮し、より多くの鉄道利用者の安全確保を図るため、引き続き耐震対策を推進し、業績指標の目標達成を目指す。

以上から、A-2とした。

平成25年度以降における新規の取組みと見直し事項

（平成25年度）

首都直下地震又は南海トラフ地震で強い揺れが想定される地域における1日あたり乗降客数1万人以上の駅を対象に、当該地震に備えた耐震対策により取得した鉄道施設に係る固定資産税の課税標準を5年間2/3に軽減する。

（平成25年度及び平成26年度に実施した耐震対策により取得した鉄道施設が対象）

（平成26年度以降）

支援措置の拡充を検討中。

担当課等（担当課長名等）

担当課： 鉄道局施設課 （課長 江口 秀二）

業績指標 8 1

鉄道運転事故による乗客の死亡者数

評 価

A-2	目標値：0人（毎年度） 実績値：0人（平成24年度） 初期値：0人（平成18年度）
-----	---

(指標の定義)

鉄軌道の運転事故による乗客の死亡者数

※1 鉄道の運転事故とは、列車衝突事故、列車脱線事故、列車火災事故、踏切障害事故、道路障害事故、鉄道人身障害事故及び鉄道物損事故をいう。

※2 軌道の運転事故とは、車両衝突事故、車両脱線事故、車両火災事故、踏切障害事故、道路障害事故、人身障害事故及び物損事故をいう。

(目標設定の考え方・根拠)

第9次交通安全基本計画に掲げた鉄道運転事故による乗客の死者数ゼロを目標とする。

(外部要因)

自然災害

(他の関係主体)

鉄道事業者（事業主体）

(重要政策)

【施政方針】

なし

【閣議決定】

なし

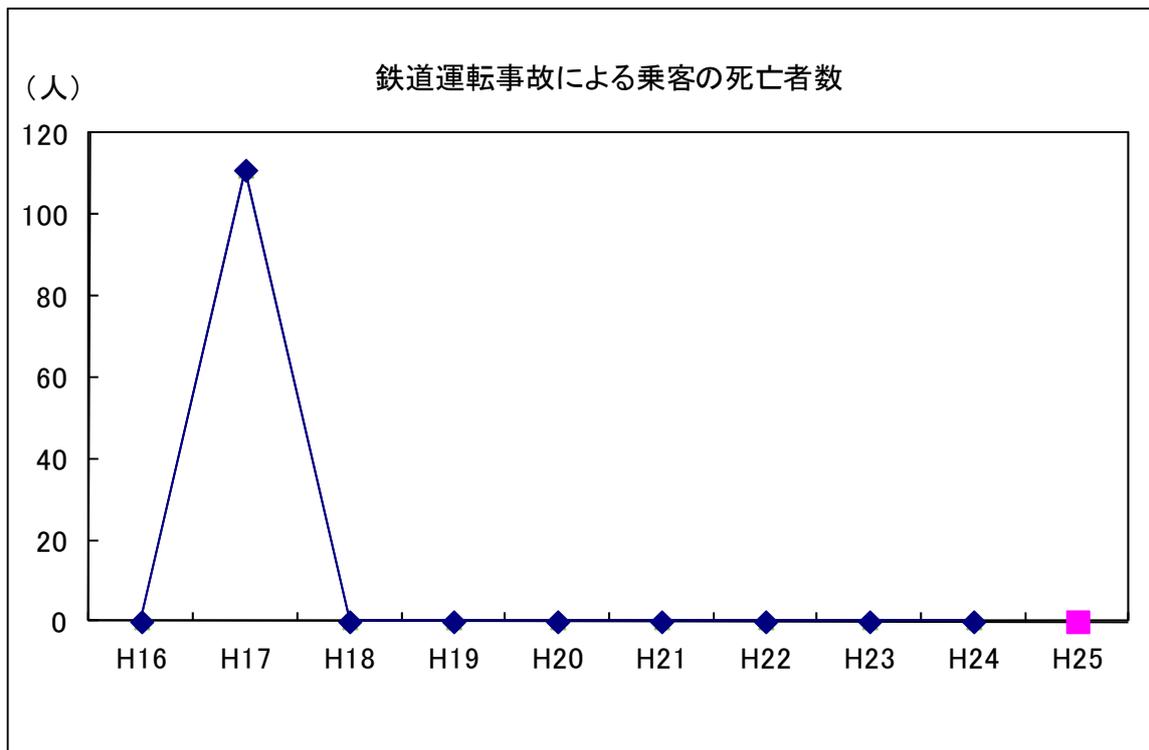
【閣決（重点）】

なし

【その他】

第9次交通安全基本計画（平成23年3月31日、中央交通安全対策会議決定）

過去の実績値					(年度)
H20	H21	H22	H23	H24	
0人	0人	0人	0人	0人	



事務事業の概要

主な事務事業の概要

- 鉄道交通環境の整備
鉄道交通の安全を確保するためには、鉄道施設、運転保安設備等について常に高い信頼性を保持し、システム全体としての安全性を確保する必要がある。このため、運転保安設備の整備等の安全対策の推進を図る。
- 鉄道事業者に対する保安監査等の実施
鉄道事業者に対し、定期的に又は事故の発生状況等に応じて保安監査等を実施し、施設及び車両の保守管理状況、運転取扱いの状況、乗務員等に対する教育訓練の状況、安全管理体制等についての適切な指導を行う。
- 事故原因の究明
運輸安全委員会は、重大な鉄道事故等が発生した場合、その原因を究明するための調査を適確に行うとともに、これらの調査の結果に基づき国土交通大臣又は原因関係者に対し必要な施策又は措置の実施を求め、鉄道事故等の再発防止に寄与する。

関連する事務事業の概要

- 運転保安設備等の整備
曲線部等への速度制限機能付き A T S 等、運転士異常時列車停止装置、運転状況記録装置等について、着実にその整備を進める。

測定・評価結果

目標の達成状況に関する分析

(指標の動向)

平成17年度には重大事故が連続して発生したことにより乗客の死亡者数は111人に上ったが、平成18年度以降は乗客の死亡者数は0人となっており、進捗状況は順調といえる。

(事務事業の実施状況)

- 新幹線及び在来線の高架橋柱等について耐震補強の促進を図った。
- 平成18年度に改正した技術基準に基づき、曲線部等への速度制限機能付き A T S 等、運転士異常時列車停止装置、運転状況記録装置等について、整備促進を図った。
- 鉄道の安全運行を確保するため、鉄道事業法等に基づき、鉄道事業者等に対し保安監査等を実施し、輸送の安全確保の取組状況、施設及び車両の保守管理の状況、運転取扱いの状況、乗務員等に対する教育訓練の状況、安全管理体制等について適切な指導を行った。
- 運輸安全委員会は、重大な鉄道事故等について、その原因を究明するための調査を行い、必要に応じて、調査の結果に基づき、原因関係者に対し講ずべき措置について勧告を行うなど、鉄道事故等の再発防止の寄与に努めた。

課題の特定と今後の取組みの方向性

業績指標は目標値である死亡者数0人を示している。鉄道運転事故件数に関しては長期的には減少傾向にあるものの、高密度、大量輸送という鉄道輸送の特徴により、ひとたび事故が発生すると被害は甚大なものとなる。このため、現在の取組を継続、強化し、業績指標の達成を目指す。

以上から、A-2と評価した。

運輸安全委員会は、引き続き適確な事故調査により事故及びその被害の原因究明を徹底して行うとともに、国土交通大臣、関係行政機関及び原因関係者に対して、事故防止や被害軽減のための勧告、意見や事実情報の提供等をタイムリーかつ積極的に行うこととする。

平成25年度以降における新規の取組みと見直し事項

(平成25年度)

なし

(平成26年度以降)

なし

担当課等(担当課長名等)

担当課：鉄道局安全監理官	(安全監理官 村田 義明)
関係課：鉄道局技術企画課	(課長 潮崎 俊也)
鉄道局施設課	(課長 江口 秀二)
運輸安全委員会事務局総務課	(課長 長谷川 豊)

業績指標 8 2

事業用自動車による事故に関する指標（①事業用自動車による交通事故死者数、②事業用自動車による人身事故件数、③事業用自動車による飲酒運転件数）

評 価	
① B-1 ② A-1 ③ B-2	①目標値：380人（平成25年） 実績値：466人（平成24年） 初期値：513人（平成20年） ②目標値：43,000件（平成25年） 実績値：45,346件（平成24年） 初期値：56,295件（平成20年） ③目標値：0件（平成25年） 実績値：121件（平成24年） 初期値：287件（平成20年）

（指標の定義）

- ① 事業用自動車第1当事者の交通事故における死者数。
- ② 事業用自動車第1当事者の交通事故における人身事故件数。
- ③ 事業用自動車による飲酒運転に係る道路交通法違反取締件数。

（目標設定の考え方・根拠）

平成21年1月に示された政府全体の新たな交通事故削減目標を踏まえ、国土交通省においては、平成21年3月、「事業用自動車に係る総合的安全対策検討委員会」において、「事業用自動車総合安全プラン2009」を取りまとめ、その中で、今後10年間における目標を設定しており、その事故削減目標値を本指標として設定している。

（目標）

- ① 10年間で死者数半減（平成20年513人を10年後に250人、中間年である5年後には380人）
- ② 10年間で人身事故件数半減（平成20年56,295件を10年後に3万件、中間年である5年後には4万3千件）
- ③ 飲酒運転ゼロ

（外部要因）

交通量、事業者数、車両台数

（他の関係主体）

警察庁（事故・違反通報）、厚生労働省（労基通報）

（重要政策）

【施政方針】

福島みずほ内閣府特命担当大臣談話（平成22年2月2日）「平成30年を目途に、交通事故死者数を半減させ、これを2,500人以下とし、世界一安全な道路交通の実現を目指す。」

【閣議決定】

平成23年度交通事故の状況及び交通安全施策の現況（平成24年5月29日）「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、各種取組を進めているところである。」

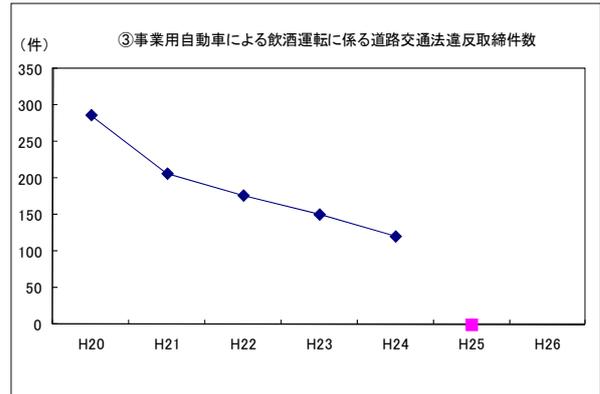
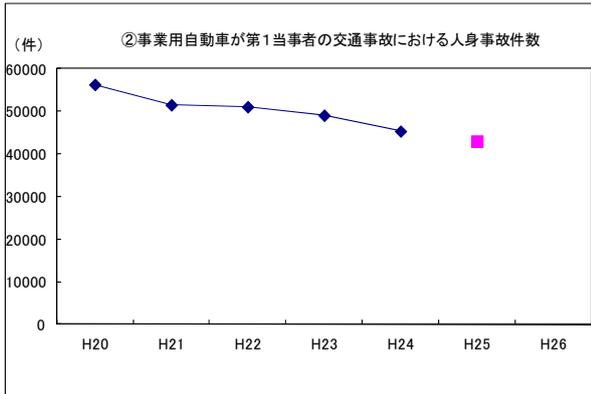
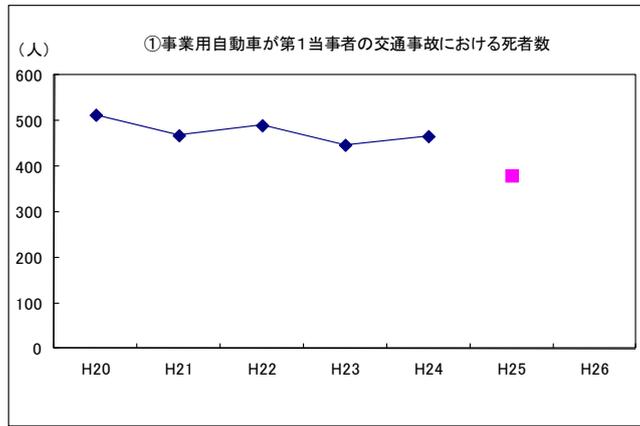
【閣決（重点）】

なし

【その他】

なし

過去の実績値					（歴年）
H20	H21	H22	H23	H24	
① 513人	① 468人	① 490人	① 447人	① 466人	
② 56,295件	② 51,510件	② 51,061件	② 49,080件	② 45,346件	
③ 287件	③ 207件	③ 177件	③ 151件	③ 121件	



事務事業の概要

主な事務事業の概要

自動車運送事業の安全対策として以下を実施。

- ・運輸安全マネジメント制度の充実・強化し、評価実施回数の増加を図る。【予算額：0.4億円の内数、評価実施回数：93回（平成24年度）】
- ・事故防止対策支援推進事業、国際海上コンテナトレーラーに係る事故防止対策推進事業、監査の強化、運行管理制度の徹底、自動車事故調査・分析推進事業等【予算額：8.7億円（平成24年度）】

関連する事務事業の概要

該当なし

測定・評価結果

目標の達成状況に関する分析

（指標の動向）

平成24年度の指標（実績値）は、①については、概ね例年並み（前年度より19人増加）、②については、引き続き減少（前年度より3,734件減少）、③についても同様（前年度より30人減少）。

（事務事業の実施状況）

- ・運行管理制度の徹底・改善、監査・処分の強化及び運輸安全マネジメントの推進 等

課題の特定と今後の取組みの方向性

平成24年度の指標（実績値）は、①については、概ね例年並み（前年度より19人増加）、②については、引き続き減少（前年度より3,734件減少）、③についても同様（前年度より30人減少）。

各指標の更なる改善を図るとともに、昨年4月には関越高速ツアーバス事故が発生したことから、高速ツアーバスから新高速乗合バスへの1本化、交替運転者の配置基準の強化、運輸安全マネジメントの実施義務付け対象事業者の拡大等を内容とする「高速・貸切バスの安全・安心回復プラン」を実施する。また、悪質な自動車運送事業者に対する監査・処分の強化や、IT機器を活用した更なる過労運転防止対策を講じる。

以上から、①についてはB-1と評価、②についてはA-1と評価した。また、③については、平成23年5月1日より、全事業所においてアルコール検知器の使用義務付けを行っており、その結果、目標値設定当初と比較すれば、減少幅は少ないが、今後は目標に向け推移すると考えられ、B-2と評価した。

平成25年度以降における新規の取組みと見直し事項

（平成25年度）

- ・高速・貸切バスの安全・安心回復プランの実施
- ・事故防止対策支援推進事業（先進安全自動車の導入支援、運行管理の高度化に対する支援、社内安全教育の実施に対する支援）について、補助制度を拡充【予算額：10.8億円（平成25年度）】

(平成26年度以降)

なし

担当課等 (担当課長名等)

担当課：自動車局安全政策課 (課長 下野 元也)
関係課：大臣官房運輸安全監理官 (運輸安全監理官 山口 一朗)
道路局環境安全課 (課長 増田 博行)
自動車局保障制度参事官室 (参事官 後藤 浩平)
自動車局技術政策課 (課長 江角 直樹)
自動車局旅客課 (課長 瓦林 康人)
自動車局貨物課 (課長 加賀 至)
自動車局整備課 (課長 江坂 行弘)

業績指標 83
商船の海難船舶隻数

評価

A-3-②	目標値：455隻以下（平成27年） 実績値：430隻（平成24年） 初期値：506隻（平成18年～平成22年の平均）
-------	--

（指標の定義）
海難が発生した旅客船、貨物船及びタンカーの船舶隻数の合計

（目標設定の考え方・根拠）
商船（旅客船、貨物船及びタンカー。以下同じ）の海難船舶隻数の推移を見ると、近年は横ばい若しくは微減傾向で推移している。これを再び減少傾向に向かわせることを狙いとして、第9次交通安全基本計画第2部（海上交通の安全）における目標（我が国周辺で発生する海難隻数（本邦に寄港しない外国船舶によるものを除く。）を第8次計画期間の年平均と比較して、平成27年までに、約1割削減する。）に準じた目標設定とし、当面の目標として平成18年～平成22年までの商船に係る年平均海難隻数（506隻）と比較し、平成27年までに1割削減（455隻以下）とすることを目標とする。

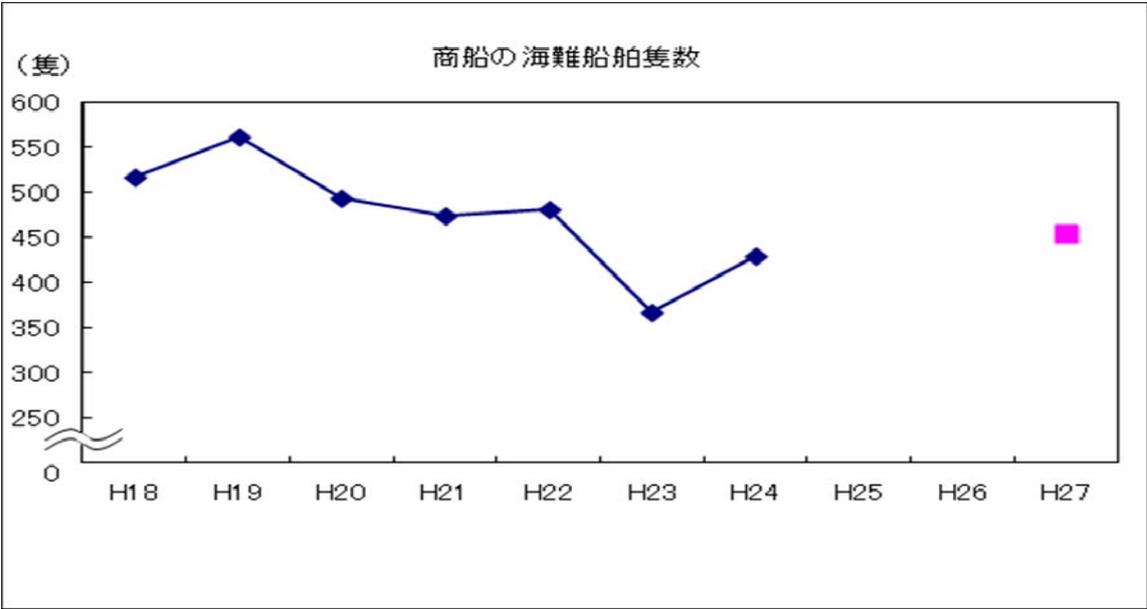
（外部要因）
本邦に寄港しない外国船舶による海難、海上交通量の変化、台風や津波等による海難

（他の関係主体）
なし

（重要政策）
【施政方針】
なし
【閣議決定】
・海洋基本計画（平成20年3月18日）
海難の分析等による安全基準や運航管理体制の改善等を図ることが必要である。（第一部2）
海難の発生を未然に防止するため、運輸安全マネジメント制度に基づく評価を推進する。
外国船舶についても、国際的な基準に適合しない船舶を排除するため、各国と協調した対応を強化する。（第二部5（1）イ）

【閣決（重点）】
なし
【その他】
なし

商船の海難船舶隻数		過去の実績値					(年)				
	H18	H19	H20	H21	H22	H23	H24	H25	H26	H27	
	518隻	562隻	494隻	475隻	482隻						
	367隻	430隻									



事務事業の概要

主な事務事業の概要

船舶の検査・監査等を通じハード・ソフト両面から安全対策を強化 予算額605百万円（平成24年度）

- ・ 運航労務監理官の監査の効率的・効果的実施のための研修制度の強化や監査実施体制の整備
- ・ 海事分野における運輸安全マネジメント評価の実施
- ・ 船舶検査官等が効果的な検査を実施するための研修の充実、ISO9001品質認証の推進や船舶検査実施体制の整備
- ・ PSC（ポートステートコントロール：日本に入港する外国船籍の船に対して行う、船内設備などの安全に関する立入検査）の強化

事故原因究明

- ・ 運輸安全委員会では、海難が発生した場合、その原因を究明するための調査を適確に行うとともに、これらの調査の結果に基づき国土交通大臣又は原因関係者に対し必要な施策又は措置の実施を求め、海難の再発防止に寄与する。

関連する事務事業の概要

該当無し

測定・評価結果

目標の達成状況に関する分析

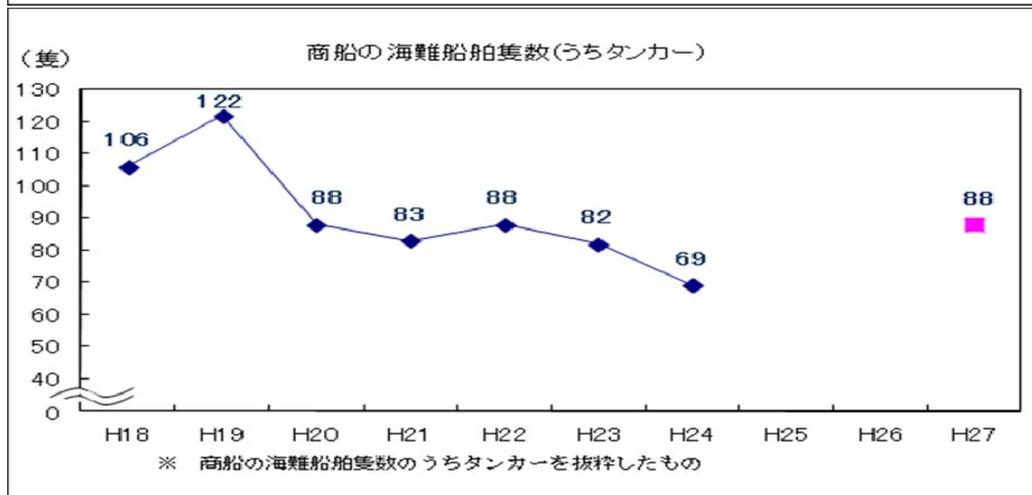
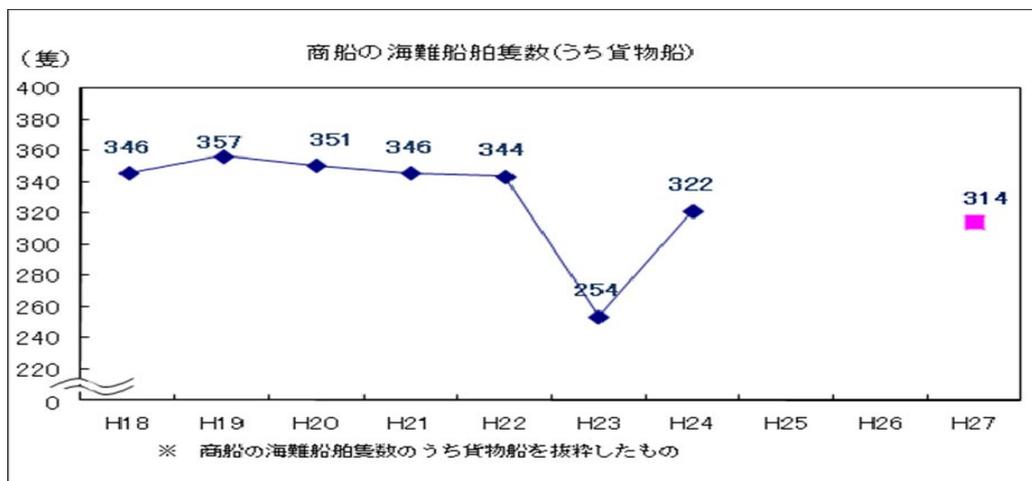
（指標の動向）

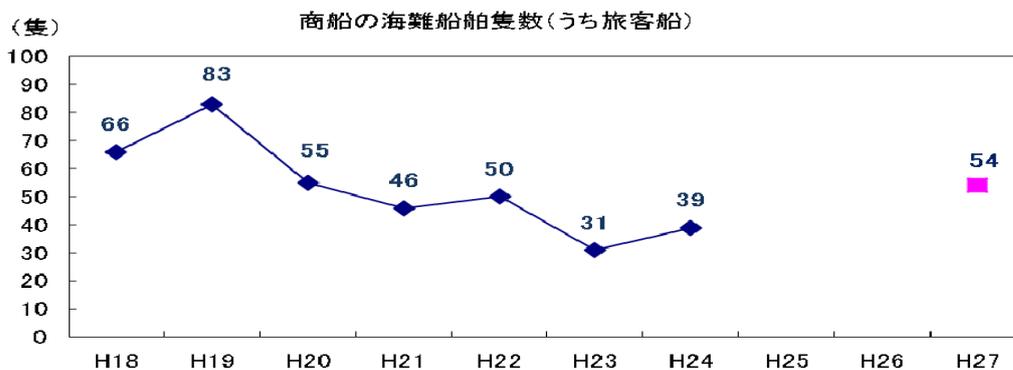
平成24年の実績値は430隻であり、前年に比べ63隻の増加（17.2%増）となったものの、前年に引き続き、平成18年から22年の実績値の平均の506隻を下回っており、目標年に目標値を達成すると見込まれる。

指標の内訳を見ると、貨物船は322隻で前年比68隻の増加（26.8%増）、タンカーは69隻で前年比13隻の減少（15.9%減）、旅客船は39隻で前年比8隻の増加（25.8%増）であった。

なお、商船の海難隻数の外部要因である本邦に寄港しない外国船舶による海難を除いて比較すると、平成24年の実績値は422隻であり、前年に比べ69隻の増加（19.5%増）となった。また、指標の内訳を見ると、それぞれ、貨物船は314隻で前年比74隻の増加（30.8%増）、タンカーは69隻で前年比13隻の減少（15.9%減）、旅客船は39隻で前年比8隻の増加（25.8%増）であった。

貨物船の海難の実績値に変動がみられるが、過去の実績値に照らすと、貨物船、タンカー及び旅客船のいずれも、平成18年から平成22年の実績値の平均を下回っており、長期的には減少傾向を示している。外部要因である本邦に寄港しない外国船舶による海難を除いた数値でも同様であった。





(事務事業の実施状況)

- ・ 運航労務監理官により、旅客船及び貨物船の運航管理体制、船員の労働条件等の監査・指導を実施するとともに、運航労務監理官及び運輸安全調査官による運輸安全マネジメント体制の評価を実施した。(平成24年度実績：423事業者に対する運輸安全マネジメント体制の評価を実施)
- ・ 船舶検査官により、船舶の構造・設備等に関する技術基準適合性の検査を実施するとともに放射性物質等の危険物の輸送に係る容器・積付等について審査・検査を実施した。(平成24年実績：約11,000隻の検査を実施)
- ・ 外国船舶監督官により、我が国に入港した外国船舶に対し国際条約に基づき船体の安全基準及び資格証明等についてPSCを実施した。(平成24年実績：16,340件の欠陥是正を指示)
- ・ 運輸安全委員会は、海難について、その原因を究明するための調査を行い、必要に応じて、調査の結果に基づき、原因関係者に対し講ずべき措置について勧告を行うとともに、国土交通大臣及び関係行政機関の長に対し講ずべき施策について意見を述べるなど、海難の再発防止の寄与に努めた。

課題の特定と今後の取組みの方向性

- ・ 平成24年の実績値は430隻であり、平成23年に比べ63隻の増加(17.2%増)となったものの、前年に引き続き、平成18年から22年の実績値の平均の506隻を下回っており、長期的には減少傾向を示しているところ、目標年に目標値を達成すると見込まれることから、Aとした。なお、昨年からの海難の増加があるところ、引き続き海難の減少に努力していく。
業績指標については、外部要因である、本邦に寄港しない外国船舶による海難を除いた数値を用いるほうが合理的であることから、次年度から当該数値を用いることとし、A-3とした。
- ・ 周囲を海に囲まれ、資源が乏しい我が国は、エネルギー関連資源、食物資源等の大半を海外からの輸入に頼っており、また多くの基幹産業が臨海部に立地しているため、海上輸送は我が国の産業、国民生活を支える上で欠くことができないものとなっている。ひとたび海難が発生すれば、我が国の経済活動や自然環境に計り知れない影響を及ぼす可能性があるほか、尊い人命を失うなど、国民の「安全・安心」を脅かすこととなる。このため、海難の発生を未然に防止し、また、海難発生時の被害を最小化するために、引き続き上記の事務事業をはじめとした各種施策を推進することとする。
- ・ 運輸安全委員会では、引き続き適確な事故調査により事故防止及びその被害の原因究明を徹底して行うとともに、国土交通大臣、関係行政機関及び原因関係者等に対して、事故防止や被害軽減のための勧告、意見や事実情報の提供等をタイムリーかつ積極的に行うこととする。

平成25年度以降における新規の取組みと見直し事項

(平成25年度)

なし

(平成26年度以降)

なし

担当課等(担当課長名等)

担当課：海事局安全政策課(課長 加藤 光一)

関係課：大臣官房運輸安全監理官(運輸安全監理官 山口 一朗)

運輸安全委員会事務局総務課(課長 長谷川 豊)

業績指標 84

船員災害発生率（千人率）

評 価

B-1	目標値： 8.9‰（平成24年度） 実績値：10.5‰（平成23年度） 初期値：11.3‰（平成19年度）
-----	---

（指標の定義）

毎年4月1日より翌年3月31日までの間に発生した災害（船員の転倒、船舶の機器によりはさまれる等の事故、海難、海中転落等）により死亡・行方不明又は3日以上休業した船員（予備船員を除く。以下同じ。）の船員千人当たりの率

（目標設定の考え方・根拠）

船員災害防止活動の促進に関する法律第6条に基づき、船員災害の減少目標その他船員災害の防止に関し、基本となるべき事項を定めた船員災害防止計画を5年ごとに作成している。

船員災害を着実に減少する観点から、以下の考え方に基づき、平成20年度から平成24年度までの5年間に死傷災害の発生率（年間千人率）を平成19年度に比べ2.1%減少させることを目標とする。

- ①全国平均の災害発生率を上回っている地域（地方運輸局単位）においては、全国平均まで減少させるとともに、更に発生率を5%減少させることを努力目標とした。
- ②全国平均の災害発生率を下回っている地域においては、発生率を1.0%減少させることを努力目標とした。
- ③①及び②の考え方に基づき平成15～17年度の3年平均の発生件数を基礎として目標を算出した。

（外部要因）

- ・海運業、漁業の置かれている経済状況、船員の労働条件（労働時間等）
- ・船舶及び作業機器・設備の構造に係る問題
- ・海上及び港における救急・救護体制

（他の関係主体）

該当なし

（重要政策）

【施政方針】

なし

【閣議決定】

なし

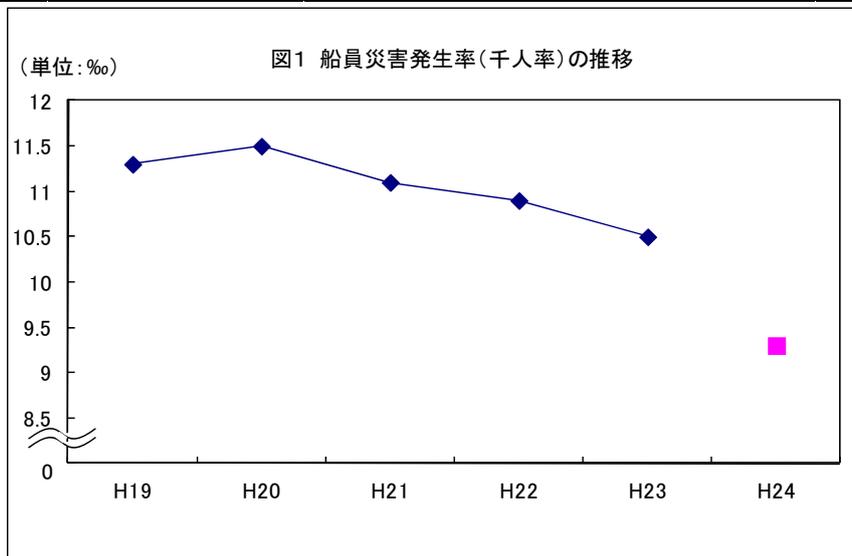
【閣決（重点）】

なし

【その他】

第9次船員災害防止基本計画（計画期間：平成20年度から平成24年度までの5年間）
平成24年度船員災害防止実施計画

過去の実績値				(年度)
H20	H21	H22	H23	H24
11.5‰	11.1‰	10.9‰	10.5	集計中



事務事業の概要

主な事務事業の概要

○船員災害防止のための管理体制・基準策定等の推進

①安全管理体制の整備とその活動の推進

・船舶所有者の安全管理体制の整備を推進し、安全管理活動の活性化を図る。

②死傷災害の防止

・作業時を中心とした死傷災害防止対策を図るため、業種別、態様別等の災害防止対策を策定するとともに、特に死亡率の高い海中転落対策として作業用救命衣等保護具の使用徹底を図る。また、高年齢船員に対しては、心身機能の変化に対応した死傷災害防止対策を推進し、若手船員に対しては、乗船前に安全対策や健康管理に関する研修の実施等、安全衛生に係る教育を推進する。

予算額 0.07億円（平成24年度）

関連する事務事業の概要

該当なし。

測定・評価結果

目標の達成状況に関する分析

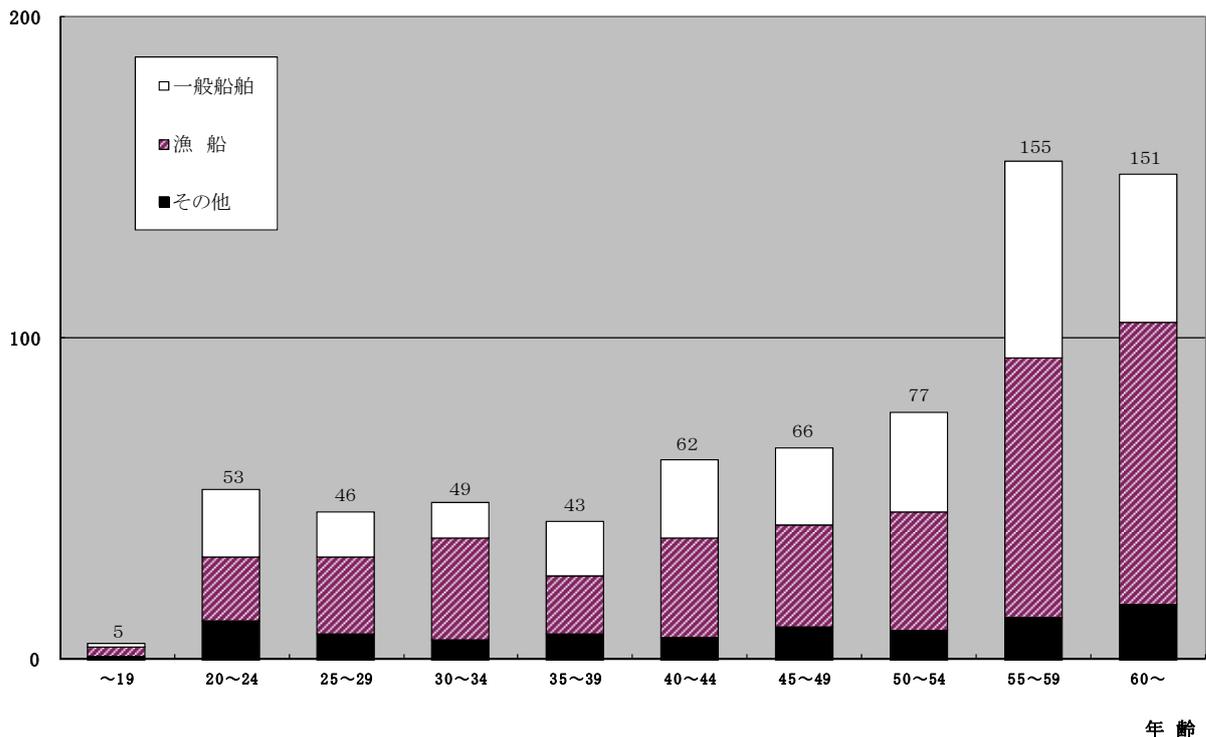
（指標の動向）

・平成24年度の実績値は集計中であるため、平成23年度までの実績値について分析すると、平成23年度の実績値は10.5‰（707件）であり、前年度の10.9‰（747件）と比べて減少しているものの、目標を達成は困難な見込みである。（図1）

・船員の高齢化が進展する中、高年齢船員の占める割合は高く、平成23年度における50歳以上の船員の災害発生率は、全体の約54％（383件）を占めている（図2）。このことを踏まえ、高年齢船員の死傷災害防止対策の推進を図った。

件数

図2 業種別年齢階層別災害発生状況（平成23年度）



（事務事業の実施状況）

・毎年開催される船員労働安全衛生月間期間中に、訪船指導を実施し、「転倒」、「はさまれ」、「海中転落」の防止対策等の指導を行うとともに、船員災害防止大会及び安全に関する各種講習会等を開催し、安全意識の高揚を図った。

指導隻数 1,660隻

講習会等 60カ所 2,929人参加

・関係機関、団体等で構成される船員災害防止推進連絡会議を開催し、関係者間での情報交換、連絡強化等を行った。（開催回数18回）

課題の特定と今後の取組みの方向性

- ・平成23年度の死傷災害発生率は、平成22年度以前に比べ若干減少してはいるものの、ほぼ横ばいの値となっている。目標値の8.9%を達成するために、船員災害の発生防止に対する更なる取組の推進の強化を行っているところ。また、平成25年度からは第10次船員災害防止基本計画が始まることもあり、死傷災害発生率減少割合の鈍化等の第9次船員災害防止基本計画期間の問題等を踏まえ、新たな取組みを行うこととする。
- ・今後は、第10次船員災害防止基本計画の目標の達成に向けて、同基本計画に基づき、①作業時を中心とした死傷災害防止対策、②海中転落・海難防止による死亡災害防止対策、③漁船における死傷災害対策、④年齢構成を踏まえた死傷災害及び疾病防止対策を行う。
- ・この他、適切な保護具、作業用救命衣の着用を促すための取組の実施、安全に関する意識の啓発を目的として、各船社単位での安全意識の高揚を図るため、特に船員災害防止のための顕著な取組を評価し表彰するベストプラクティス選定制度（仮称）の創設、個々の船員の安全意識の高揚を図るため、船内向け自主改善活動（WIB）の普及促進、船員の家族も参加できる安全講習、船員労働安全衛生月間での家族目線でのスローガンの募集等を実施することにより、安全意識の高揚を図り、船員災害防止を目指すものとする。
- ・また、新たに制度化された船内安全衛生委員会の設置等について周知指導を行う。
- ・以上を踏まえ、B-1と評価した。

平成25年度以降における新規の取組みと見直し事項

（平成25年度）

平成25年度は第10次船員災害防止基本計画の初年度であり、平成25年度船員災害防止実施計画に基づき、前述の①～④の取組を実施するほか、家族も参加できる安全講習、船員労働安全衛生月間での家族目線でのスローガンの募集、各船社単位での安全意識の高揚を図るため、ベストプラクティス選定制度（仮称）の創設を行う。

（平成26年度以降）

死傷災害の減少を目指すために、前述の①～④の取組を実施するほか、船内向け自主改善活動（WTB）の普及促進に向けた取組、ライフジャケット着用を推進させるための取組を実施する。

担当課等（担当課長名等）

担当課：海事局船員政策課（課長 多門 勝良）

業績指標 85

航空機に対するハイジャック・テロの発生件数

評価

A-1	目標値：0件（毎年度） 実績値：0件（平成24年度） 初期値：0件（平成14年度）
-----	---

(指標の定義)

国内空港出発の航空機に係るハイジャック及びテロの発生件数

(目標設定の考え方・根拠)

米国同時多発テロ事件以降、航空機に対するハイジャック・テロを未然に防止するため、従来の空港警戒体制の最高レベルを恒久化するなどの航空保安措置を講じてきたところ、ハイジャック事件等は発生していない。

しかし、英グラスゴー空港車両突入事案（平成19年6月）、独フランクフルト空港テロ未遂事件（平成19年9月）、米航空機爆破未遂事件（平成21年12月）、イエメン発米国向け航空貨物爆破未遂事件（平成22年10月）など、国際的なテロ情勢は依然として厳しく、公共交通機関等へのテロの脅威は増しており、国民に大きな不安をもたらしているため、ハイジャック対策を含めたあらゆる分野におけるテロ対策をより一層推進することが国内外から求められている。

このため、ハイジャック・テロ対策を徹底することにより、国内空港出発の航空機に係るハイジャック及びテロ（爆破等）の発生件数ゼロを目標とする。

また、長期的にも常時ハイジャック及びテロの未然防止ができる状態を維持する。

(外部要因)

治安情勢の変動

(他の関係主体)

警察庁

(重要政策)

【施政方針】

なし

【閣議決定】

なし

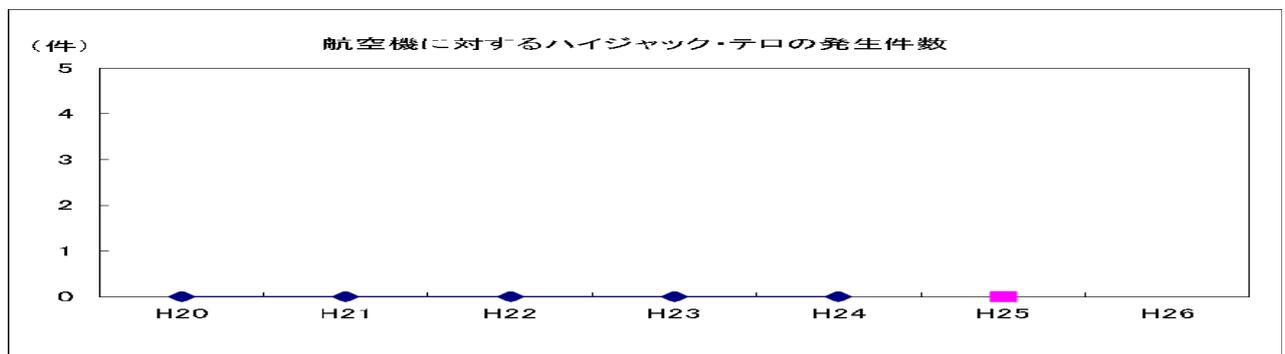
【閣決（重点）】

なし

【その他】

なし

過去の実績値					(年度)
H20	H21	H22	H23	H24	H24
0件	0件	0件	0件	0件	0件



事務事業の概要

主な事務事業の概要

(ハイジャック・テロ対策の推進)

- ・国際標準に基づき、航空保安に関する基準を策定。
- ・セキュリティレベルを維持しつつ、物流の円滑化等を図るため、航空貨物に係る荷主から航空機搭載までの間を一貫して保護するための保安制度（RA制度）を導入。
- ・航空旅客等保安検査、空港関係者等検査、貨物ターミナルビル監視、航空貨物爆発物検査等の保安措置について必要な補助を実施。
- ・航空会社等に対する航空保安に係る教育訓練の実施。

- ・先進技術の活用を踏まえた航空保安検査機器の性能向上に関する調査研究の実施。
- ・各空港における保安措置の実施状況等について監査を実施。
- ・保安検査について全国一律の水準を確保するため、検査員及び検査機器の抜き打ち監査を実施。
- ・航空保安監査に係るデータ管理システムの構築及び運用。

関連する事務事業の概要

該当無し

測定・評価結果

目標の達成状況に関する分析

(指標の動向)

- ・平成16年度以降毎年度の目標値は0件であり、目標については、達成している。

(事務事業の実施状況)

- ・民間航空の安全を確保するため、航空保安対策を実施する航空会社等への支援策として、保安検査機器の整備、保安検査業務及び監視業務にかかる経費について助成を実施した。
- ・各空港における保安措置の実施状況等についての監査等の施策を引き続き実施した。

課題の特定と今後の取組みの方向性

- ・実績値は目標値の0件を達成している。この実績値は、従来からのハイジャック・テロ対策とともに新たな施策を推進してきた結果達成されたものであり、今後、現在実施しているハイジャック・テロ対策を引き続き推進していくとともに、I C A Oの取組に対する貢献等国際協力の推進、金属探知機では検知できない化学物質等や液体物に関する新たな検知技術の活用の可能性をフォローし、航空保安対策に関する体制の整備・充実等を引き続き図っていくことからA-1と評価した。

平成25年度以降における新規の取組みと見直し事項

(平成25年度)

- ・現在実施しているハイジャック・テロ対策を引き続き推進していく。
- ・航空保安に係る教育訓練について、国際状況を踏まえた内容の充実及び参加者数を拡大。
- ・I C A O国際保安監査プログラムの結果を踏まえた、航空保安対策を推進していく。
- ・A S E A N及びアジア太平洋地域における航空保安の向上を図るための、国際会議を主催する。

(平成26年度以降)

なし

担当課等(担当課長名等)

担当課：航空局 安全部 空港安全・保安対策課 (課長 酒井 洋一)

業績指標 86

国内航空における航空事故発生件数

評価

A-2	目標値：12.2件（平成20～24年の平均） 実績値：10.8件（平成20～24年の平均） 初期値：13.6件（平成15～19年の平均）
-----	--

（指標の定義）

国内航空における大型航空機、小型航空機及びヘリコプターの航空事故（航空法第76条に定める事故）の年間発生件数（5年間の平均）

（目標設定の考え方・根拠）

航空安全性向上に関する諸施策を講じることにより、長期的にできる限り着実に縮減していく必要があり、航空事故の発生件数（平成20～24年の5ヵ年平均値）を現況値（平成15～19年の5ヵ年平均値）の約1割減とすることを当面の目標とする。

（外部要因）

気象条件

（他の関係主体）

なし

（重要政策）

【施政方針】

なし

【閣議決定】

なし

【閣決（重点）】

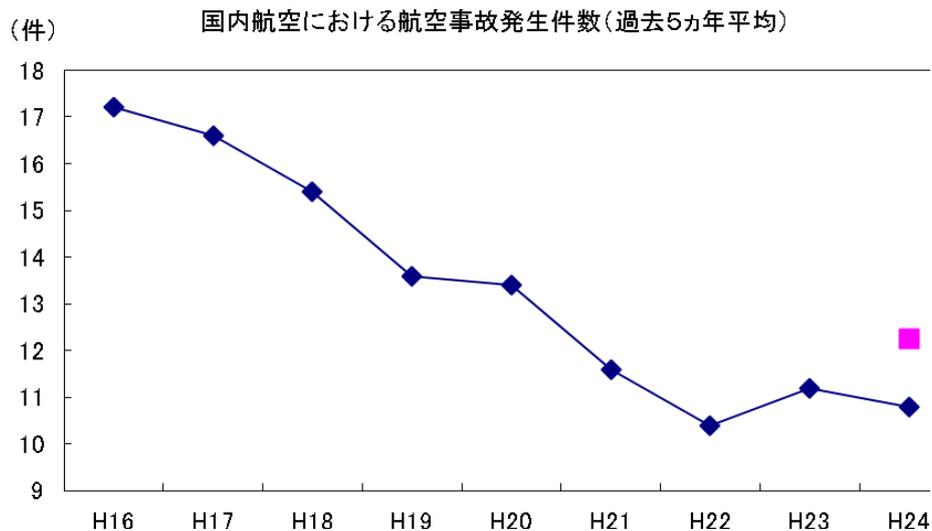
なし

【その他】

なし

過去の実績値					（歴年）
H20	H21	H22	H23	H24	
13.4件（※注） （単年）11件	11.6件（※注） （単年）11件	10.4件（※注） （単年）8件	11.2件（※注） （単年）12件	10.8件（※注） （単年）12件	

（※注：過去5ヵ年平均値）



事務事業の概要

主な事務事業の概要

① 航空機の安全な運航や安全性の確保

運航規程・整備規程の認可、運航管理施設の検査等を通じて、航空運送事業者等の安全基準への適合性を確保するほか、年間を通じて安全監査を高頻度で行うことにより、その体制や業務の実施状況を厳しくチェックするとともに、経営管理部門に対する運輸安全マネジメント評価を実施し、高い安全性を確保する。さらに、小型航空機等の運航者に対し、法令及び関係規程の遵守、小型航空機等の運航者に対する教育訓練の徹底、的確な気象状況の把握等の安全運航のために留意すべき事項について指導を行うとともに、安全運航セミナーにおいて周知徹底を図る。また、自家用航空機等の操縦者の技量維持のための特定操縦技能審査の環境を順次整備する。（平成26年度より、飛行前一定期間において同審査に合格していることを義務付けることとなっている。）

さらに、ICAO（国際民間航空機関）等の国際動向や技術の進歩等に合わせて航空機の安全基準を適時見直す等、所要の措置を行う。

予算額：航空安全対策の強化約2.8億円（平成24年度）

運輸安全マネジメント制度の充実・強化 約0.4億円の内数（平成24年度）

②航空保安施設の整備

より一層安全な航空交通を目指し、管制支援システム等の施設整備等を進める。

予算額：空港整備事業費 約19.9億円（平成24年度）

③事故原因の究明

運輸安全委員会は、航空事故等が発生した場合、その原因を究明するための調査を適確に行うとともに、これらの調査の結果に基づき国土交通大臣又は原因関係者に対し必要な施策又は措置の実施を求め、航空事故等の再発防止に寄与する。

関連する事務事業の概要

該当なし

測定・評価結果

目標の達成状況に関する分析

（指標の動向）

当該指標は、各年毎に変動はあるものの、平成24年度までの5年間の平均で見た場合、目標値を下回っており、目標を達成した。

（事務事業の実施状況）

- ・航空安全に係る情報を幅広く収集し、トラブル発生傾向を把握するため統計的な分析を行うとともに、有識者会議（航空安全情報分析委員会）を設置し、機材不具合やヒューマンエラー等への対応策について審議・検討を行った。
- ・この分析結果も含めて航空輸送の安全にかかわる情報をとりまとめ、平成24年6月に公表を行った。
- ・航空会社毎に重点事項を定め、監査専従組織による専門的かつ体系的な立入検査を高頻度で実施するとともに、安全上のトラブルが発生した場合には機動的に立入検査を実施するなど、航空会社に対する効果的な安全監査を実施した。（平成24年度航空運送事業者の本社・基地に対する立入検査実施件数：481件）
- ・事業者が経営トップの主体的な関与の下、現場を含む組織が一丸となって安全管理体制を構築し、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平成24年度は延べ17事業者に対して実施した。
- ・ヒューマンエラーを予防するため、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を推進している。
- ・運輸安全委員会は、航空事故等について、その原因を究明するための調査を行い、必要に応じて、調査の結果に基づき、国土交通大臣に対し講ずべき施策について勧告するなど、航空事故等の再発防止の寄与に努めた。

課題の特定と今後の取組みの方向性

- ・国内航空事故発生件数は各年毎に変動はあるものの、5年間の平均で見た場合、減少してきている。また、平成20～24年の実効値が10.8件となり、目標値である12.2件を下回り、目標値を達成した。
- ・既に事故件数は低い水準にあり、大幅に減少させることは難しいが、今後も引き続き、航空安全情報の収集、分析を行うとともに、有識者会議にて機材不具合やヒューマンエラー等への対応策について審議・検討を行うほか、航空輸送の安全にかかわる情報の公表を行う。また、より一層安全な航空交通を目指し、各種支援システムの充実強化を図るほか、航空会社に対する体系的・専門的な安全監査及び経営管理部門に対する運輸安全マネジメント評価を引き続き実施していく。さらに、ICAO等の国際動向や国内の動向を踏まえつつ、所要の措置を講じていく。
- ・運輸安全委員会は、引き続き適確な事故調査により事故及びその被害の原因究明を徹底して行うとともに、国土交通大臣、関係行政機関及び原因関係者に対して、事故防止や被害軽減のための勧告、意見や事実情報の提供等をタイムリーかつ積極的に行うこととする。
- ・以上から、A-2と評価した。

平成25年度以降における新規の取組みと見直し事項

（平成25年度）

なし

（平成26年度以降）

- ・平成26年度より、飛行前一定期間において特定操縦技能の審査に合格していることを義務付ける。

担当課等（担当課長名等）

担当課：航空局安全部運航安全課（課長 島村 淳）

関係課：大臣官房運輸安全監理官（運輸安全監理官 山口 一郎）

航空局安全部航空機安全課（課長 川勝 弘彦）

航空局安全部航空事業安全室（官房参事官（航空事業安全） 高野 滋）

航空局交通管制部交通管制企画課（課長 掛江 浩一郎）

運輸安全委員会事務局総務課（課長 長谷川 豊）

関連指標 5

公共交通事故被害者等支援体制の整備等セーフティネットの充実度（①研修を受けた公共交通事故被害者支援員の数、②「公共交通事故被害者支援室」における連携先となる関係支援団体等の数）

実績値等

- ①目標値：約150人（平成27年度）
実績値： 39人（平成24年度）
初期値： — （平成23年度）
- ②目標値：約150箇所（平成27年度）
実績値：134箇所（平成24年度）
初期値： — （平成23年度）

（指標の定義）

- ①「公共交通事故被害者支援室」室員並びに本省及び地方局職員で「公共交通事故被害者支援員」に指名された職員のうち、被害者等の支援にあたって必要な研修を受けた者の数。
- ②「公共交通事故被害者支援室」が活動するにあたり、各種支援の提供に係る連携先となる関係支援団体等の数。

（目標設定の考え方・根拠）

平成23年6月にとりまとめられた「公共交通による事故による被害者等への支援のあり方検討会」の結果を踏まえ、平成24年度から公共交通事故被害者等に対する支援を確保するための常設の窓口機能を果たす「公共交通事故被害者支援室」を設置したところ。

①国土交通省職員が公共交通事故被害者支援員として被害者等に対して情報提供や相談の受付等の業務を行うにあたって、被害者等に寄り添った支援を提供するために必要な知識や留意すべき事項等について平成24年度より毎年度教育訓練を行うこととしている（1回40名程度を想定）。当該研修を受講した公共交通事故被害者支援員の数によって、適切な対応ができる職員の充実の度合いを示すことができるため、国土交通省における公共交通事故被害者等支援のための体制の整備状況を測る指標とする。

②国土交通省の「公共交通事故被害者支援室」が公共交通事故被害者等に対する「相談窓口」として機能するため、公共交通被害者等の要望や相談に対応し、当室の「総合窓口」から関係支援団体や心のケアの専門家、弁護士等へ繋げることができるよう、協力体制を構築することとしている。その連携先となる関係支援団体等の数によって、常時紹介や相談等ができるネットワークの充実の度合いを示すことができるため、国土交通省における公共交通事故被害者等支援のための体制の整備状況を測る指標とする。

（外部要因）

なし

（他の関係主体）

なし

（重要政策）

【施政方針】

なし

【閣議決定】

なし

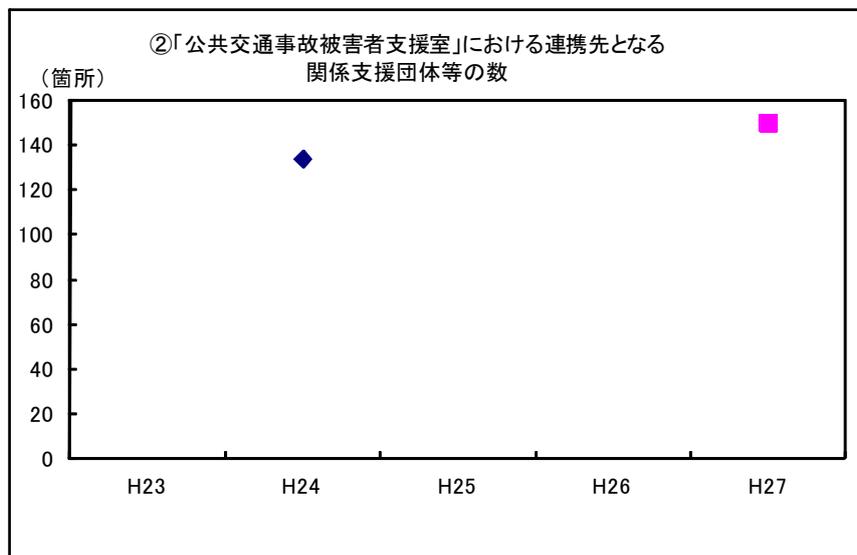
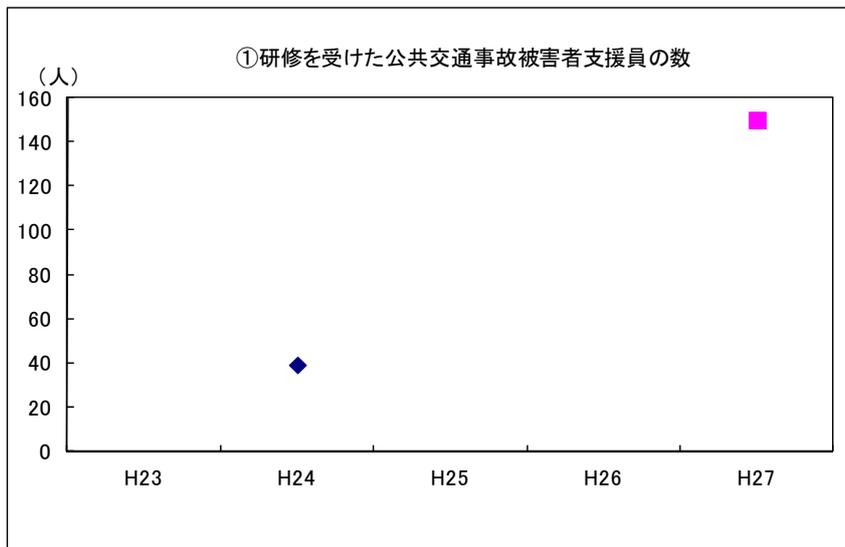
【閣決（重点）】

なし

【その他】

なし

過去の実績値 ①研修を受けた公共交通事故被害者支援員の数 (年度)				
H20	H21	H22	H23	H24
—	—	—	—	39人
過去の実績値 ②「公共交通事故被害者支援室」における連携先となる関係支援団体等の数 (年度)				
H20	H21	H22	H23	H24
—	—	—	—	134箇所



事務事業の概要

主な事務事業の概要

○公共交通における事故発生時の被害者等支援のための施策の実施

- ・被害者等に寄り添った具体的な支援を実施するため、国土交通省における体制づくりを進め、支援に当たる国土交通省職員に対する教育訓練の際に使用する行動マニュアルの作成に当たり、精神医療の専門家や過去の事故の被害者等による検討会を開催する。
- ・被害者等支援や関係者との連携の強化を図るため、必要なネットワークづくりを進める。

予算額：6百万円（平成24年度）

関連する事務事業の概要

なし

達成状況等

目標の達成状況等

（目標の達成状況）

①研修を受けた公共交通事故被害者支援員の数

- ・目標値は平成27年度に150人であるところ、最新の実績値（平成24年度）は39人である。

②「公共交通事故被害者支援室」における連携先となる関係支援団体等の数

- ・目標値は平成27年度に150箇所であるところ、最新の実績値（平成24年度）は134箇所である。

（事務事業の実施状況）

公共交通における事故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開設した。事故被害者等への支援業務を行うに際しては、人的・組織的基盤が重要であるため、平成24年度より、実際に支援業務にあたる職員を対象に教育訓練を実施している。また、被害者等への支援は広範かつ多岐にわたる内容を有していることから、関係支援団体との有機的な連携を構築するため、着実に取り組んでいくこととしている。

担当課等（担当課長名等）

担当課：総合政策局安心生活政策課（課長：岩月 理浩）

関連指標 6

鉄道の対象曲線部等における速度制限機能付きATS等の整備率

実績値等

目標値：100%（平成28年6月末）
 実績値：87%（平成24年度）
 初期値：82%（平成23年度）

(指標の定義)

対象曲線部等（※）における速度制限機能付きATS等の整備率

※脱線のおそれのある曲線部等であって、旅客列車の1時間当たりの最大運転本数が往復10本以上の線区又は運転速度が100km/hを超える車両が走行する線区の施設

(目標設定の考え方・根拠)

JR西日本福知山線列車脱線事故（平成17年4月25日）を受け、重大な列車事故を未然に防止するため、鉄道に関する技術上の基準を定める省令により整備を義務づけているものであり、また、新たな社会資本整備重点計画の重点目標に位置づけられたことから当該指標を設定した。

(外部要因)

なし

(他の関係主体)

鉄道事業者

(重要政策)**【施政方針】**

なし

【閣議決定】

なし

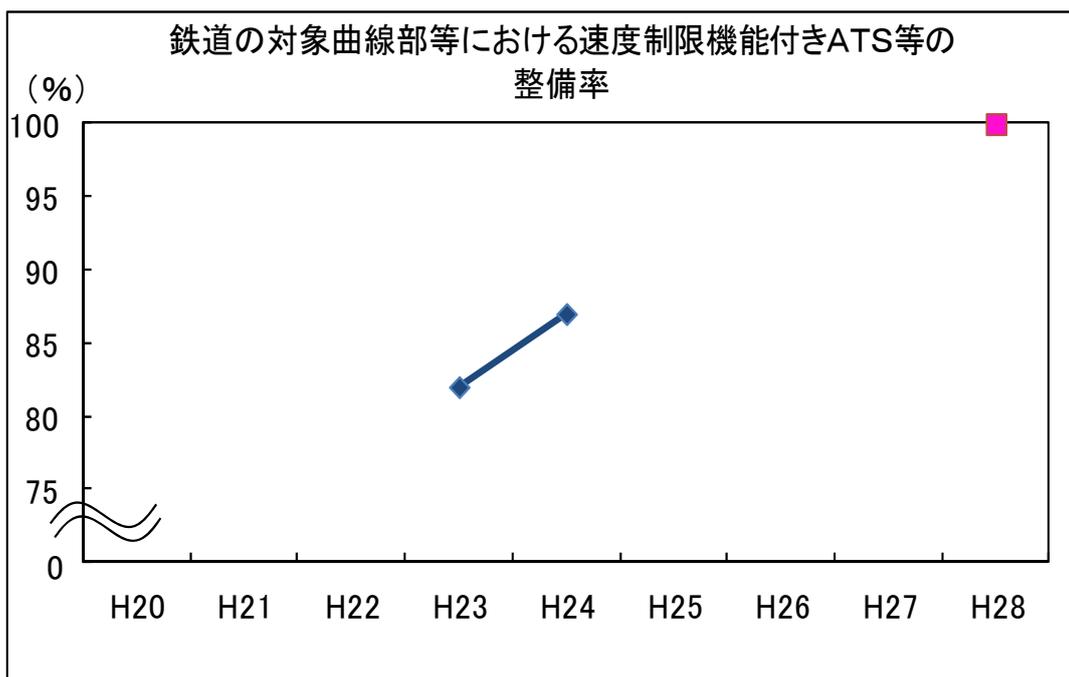
【閣決（重点）】

・社会資本整備重点計画（平成24年8月31日）「第3章に記載有り」

【その他】

なし

過去の実績値					(年度)
H20	H21	H22	H23	H24	
-	-	-	82%	87%	



事務事業の概要**主な事務事業の概要**

○鉄道における曲線部等への速度制限機能付きATS等の整備 (◎)

(注) ◎を付した施策項目は、社会資本整備重点計画にその概要が定められた社会資本整備に係る施策に関するものである。

関連する事務事業の概要

該当なし

達成状況等**目標の達成状況等**

(目標の達成状況)

平成24年度は87%の整備率となり、整備は着実に進んでいることから、目標を達成すると見込まれる。

(事務事業の実施状況)

平成18年度に改正した技術基準に基づき、曲線、分岐器、線路終端、その他重大な事故を起こすおそれのある箇所への速度制限機能付きATS等の整備促進を図った。

担当課等 (担当課長名等)

担当課： 鉄道局安全監理官 (安全監理官 村田 義明)

関係課： 鉄道局施設課 (課長 江口 秀二)

関連指標 7

鉄道の対象車両における安全装置の整備率

- ① 運転士異常時列車停止装置
- ② 運転状況記録装置

実績値等

目標値：① 100% ② 100% (平成28年6月末)
実績値：① 96% ② 89% (平成24年度)
初期値：① 94% ② 85% (平成23年度)

(指標の定義)

①対象車両(※)における運転士異常時列車停止装置の整備率

②対象車両(※)における運転状況記録装置の整備率

※ 同一の運転台に1人の乗務員が乗務することを前提としている車両等であって、旅客列車の1時間当たりの最大運転本数が往復10本以上の線区を走行する車両又は運転速度が100km/hを超える車両

(目標設定の考え方・根拠)

JR西日本福知山線列車脱線事故(平成17年4月25日)を受け、重大な列車事故を未然に防止するため、鉄道に関する技術上の基準を定める省令により整備を義務づけているものであり、また、新たな社会資本整備重点計画の重点目標に位置づけられたことから当該指標を設定した。

(外部要因)

なし

(他の関係主体)

鉄道事業者

(重要政策)

【施政方針】

なし

【閣議決定】

なし

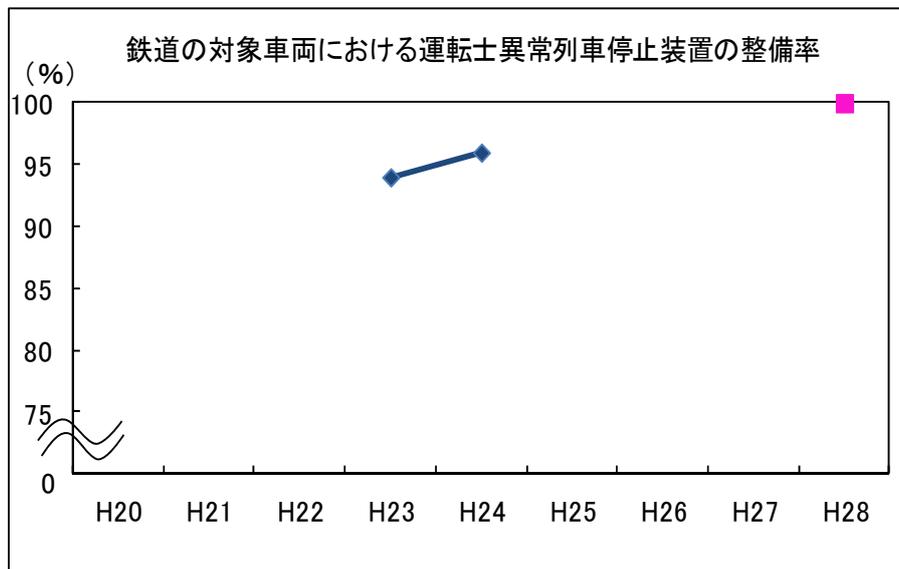
【閣決(重点)】

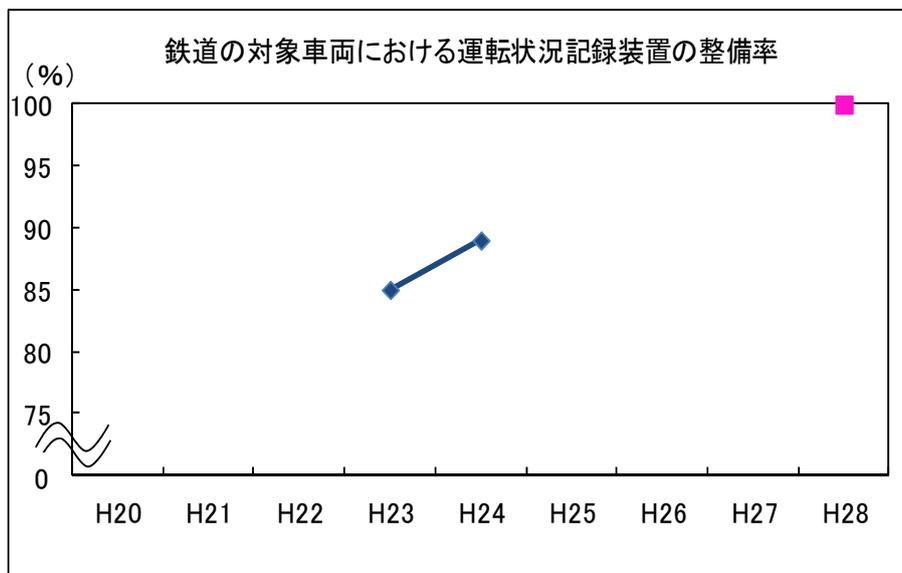
・社会資本整備重点計画(平成24年8月31日)「第3章に記載有り」

【その他】

なし

過去の実績値	(年度)			
H20	H21	H22	H23	H24
—	—	—	① 94% ② 85%	① 96% ② 89%





事務事業の概要

主な事務事業の概要

○鉄道における運転士異常時列車停止装置、運転状況記録装置等の整備 (◎)

(注) ◎を付した施策項目は、社会資本整備重点計画にその概要が定められた社会資本整備に係る施策に関するものである。

関連する事務事業の概要

該当なし

達成状況等

目標の達成状況等

(目標の達成状況)

平成24年度の実績値は運転士異常時列車停止装置は96%、運転状況記録装置は89%であり、着実に整備が進んでいることから、目標を達成すると見込まれる。

(事務事業の実施状況)

平成18年度に改正した技術基準に基づき、同一の運転台に1人の乗務員が乗務することを前提としている車両等であって、旅客列車の1時間当たりの最大運転本数が往復10本以上の線区を走行する車両又は運転速度が100km/hを超える車両への運転士異常時列車停止装置及び運転状況記録装置の整備促進を図った。

担当課等 (担当課長名等)

担当課： 鉄道局安全監理官 (安全監理官 村田 義明)

関係課： 鉄道局技術企画課 (課長 潮崎 俊也)