

# 令和6年度 政策チェックアップ評価書

施策目標：14 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。

## 業績指標

指標番号	業績指標名
9	【再掲】ホームドアの整備番線数 * ((i) 鉄軌道駅全体、(ii) 平均利用者1日10万人以上の駅)
43	桁が大きく沈下、傾斜するような損傷が生じるおそれのあるプレストレストコンクリート桁を支えるラーメン橋台の耐震化率* ①新幹線鉄道に存するもの ②新幹線鉄道以外に存するもの
44	既往最大規模の降雨により浸水の恐れがある地下駅や電気設備等の浸水防止対策の完了率
45	事業用自動車による人身事故件数 *
46	航空事故発生率* (①定期便を運航する本邦航空運送事業者に係る航空事故発生率、②航空運送事業許可及び/又は航空機使用事業許可を受けている事業者(定期便を運航する事業者を含まず)に係る航空事故発生率、③国、地方公共団体に係る航空事故発生率、④個人に係る航空事故発生率)
47	商船の海難船舶隻数 *

## 業績指標の分析

(9) 【再掲】ホームドアの整備番線数 ((i) 鉄軌道駅全体) \*

目標達成状況の評価 A

	初期値	実績値					目標値
	R元年度	R2年度	R3年度	R4年度	R5年度	R6年度	R7年度
実績値	1,953 番線	2,192 番線	2,337 番線	2,484 番線	2,647 番線	(集計中)	3,000 番線
年度ごとの目標値		—	—	—	—	—	

### (事務事業等の実施状況)

鉄軌道駅のホームドア整備は、令和3年12月に創設した鉄道駅バリアフリー料金制度や、都市鉄道整備事業(地下高速鉄道)、鉄道駅総合改善事業、鉄道施設総合安全対策事業の活用などによって、整備の推進を図っている。

### (その他の外部要因の状況)

—

### (目標の達成状況に関する分析)

ホームドアの整備番線数は、前年度より鉄軌道駅全体で163番線整備されており、ホームドア整備が順調に進んでいる。事業者へのヒアリングの結果、令和7年度までに3,000番線での整備が見込まれることから、Aと評価した。

### (課題の特定)

—

(9) 【再掲】ホームドアの整備番線数 ((ii) 平均利用者1日10万人以上の駅) \*

目標達成状況の評価 B

	初期値	実績値					目標値
	R元年度	R2年度	R3年度	R4年度	R5年度	R6年度	R7年度
実績値	447番線	334番線	406番線	493番線	559番線	(集計中)	800番線
年度ごとの目標値		—	—	—	—	—	

(事務事業等の実施状況)

平均利用者1日10万人以上の鉄軌道駅のホームドア整備は、令和3年12月に創設した鉄道駅バリアフリー料金制度や、都市鉄道整備事業(地下高速鉄道)、鉄道駅総合改善事業、鉄道施設総合安全対策事業の活用などによって、整備の推進を図っている。

(その他の外部要因の状況)

—

(目標の達成状況に関する分析)

ホームドアの整備は着実に進んでいるものの、目標年度以降の大規模改良工事にあわせてホームドアを整備する予定である等の理由により、目標年度の目標値達成は困難であると見込まれることから、Bと評価した。

(課題の特定)

新型コロナウイルスの影響により鉄道利用者数が減少したことから、平均利用者1日10万人以上の鉄軌道駅のホームドア整備番線数は、令和元年度の447番線から令和2年度の334番線に減少した。また車両の扉位置の相違や駅の構造上の理由によってはホームドア設置が難しい場合がある。目標年度での目標値達成は困難である見込みであるものの、着実に整備は進んでいるため、各種制度の活用などにより、引き続き鉄軌道駅におけるホームドア整備の促進を図る。

(43) 桁が大きく沈下、傾斜するような損傷が生じるおそれのあるプレストレストコンクリート桁を支えるラーメン橋台の耐震化率\* (①新幹線鉄道に存するもの)

目標達成状況の評価 A

	初期値	実績値					目標値
	R5年4月	R5年度	R6年度	R7年度	—	—	R7年度
実績値	0%	37%	(集計中)	—	—	—	100%
年度ごとの目標値		—	—	—	—	—	

(事務事業等の実施状況)

令和5年に改正した特定鉄道等施設に係る耐震補強に関する省令(平成25年国土交通省令第16号)に基づき、首都直下地震・南海トラフ地震等の大規模地震に備えて、地震時における鉄道網の確保を図るため、新幹線鉄道に存する、桁が大きく沈下、傾斜するような損傷が生じるおそれのあるプレストレストコンクリート桁を支えるラーメン橋台の耐震補強を推進した。(令和5年度実績: のべ394箇所)

(その他の外部要因の状況)

—

(目標の達成状況に関する分析)

令和6年度の実績値は集計中であるが、事業者による令和5年度の報告では、令和6年度・令和7年度も同じペースで計画的に耐震対策を実施する予定であり、令和6年度以降の実施計画及び令和5年度の実績も考慮すると毎年度35%程度の進捗で進むことから、目標達成は順調であると見込まれるため、Aと評価した。

(課題の特定)

—

(43) 桁が大きく沈下、傾斜するような損傷が生じるおそれのあるプレストレストコンクリート桁を支えるラーメン橋台の耐震化率\* (②新幹線鉄道以外に存するもの)

目標達成状況の評価 A

	初期値	実績値					目標値
	R5年4月	R5年度	R6年度	R7年度	R8年度	R9年度	R9年度
実績値	0%	26%	(集計中)	—	—	—	100%
年度ごとの目標値		—	—	—	—	—	

(事務事業等の実施状況)

令和5年に改正した特定鉄道等施設に係る耐震補強に関する省令に基づき、首都直下地震・南海トラフ地震等の大規模地震に備えて、地震時における鉄道網の確保を図るため、首都直下地震又は南海トラフ地震で震度6強以上が想定される地域等における、新幹線鉄道以外(在来線)の片道断面輸送量1日1万人以上の路線に存する、桁が大きく沈下、傾斜するような損傷が生じるおそれのあるプレストレストコンクリート桁を支えるラーメン橋台の耐震補強を推進した。(令和5年度実績: のべ299箇所)

(その他の外部要因の状況)

—

(目標の達成状況に関する分析)

令和6年度の実績値は集計中であるが、事業者による令和5年度の報告では、実施計画を上回るペースで耐震対策を実施している。令和6年度以降の実施計画及び令和5年度の実績を考慮すると、目標達成は順調であると見込まれるため、Aと評価した。

(課題の特定)

—

(44) 既往最大規模の降雨により浸水の恐れがある地下駅や電気設備等の浸水防止対策の完了率

目標達成状況の評価 B

	初期値	実績値					目標値
	R 2 年度	R 2 年度	R 3 年度	R 4 年度	R 5 年度	R 6 年度	R 7 年度
実績値	40%	40%	46%	52%	53%	(集計中)	70%
年度ごとの 目標値		—	—	—	—	—	

(事務事業等の実施状況)

鉄道施設総合安全対策事業費補助（浸水対策）により、既往最大規模の降雨により浸水の恐れがある地下駅や電源設備等の浸水防止対策を推進し、鉄軌道の耐災害性の強化を支援した。（令和 2～5 年度において、のべ 8 事業者の浸水対策について補助を実施）

(その他の外部要因の状況)

豪雨の激甚化・頻発化により、浸水想定の見直しが生じ、指標策定後に生じた要対策箇所もあるところ、優先度の高い箇所から対策を進めている。

(目標の達成状況に関する分析)

令和 6 年度の実績値は集計中であるが、令和 5 年度までは約 2～5 % 程度の進捗である。トレンドを延長すると目標年度の令和 7 年度には約 65% 程度となり、現在の進捗状況では目標年度に目標値の達成は困難であると見込まれるため、B と評価した。

(課題の特定)

対策の進捗率が芳しくない要因としては、その他の外部要因として挙げたように、豪雨の激甚化・頻発化による要対策箇所の増加が生じており、優先度の高い箇所から対策を進めていること、また、補助制度に地方公共団体の協調補助要件があるところ、協調補助の実施が難しい場合も多いことが挙げられる。

そのため、鉄軌道事業者に対して引き続き補助制度の活用等を促していくとともに、地方公共団体への働きかけも行き、要対策箇所での対策実施に向けて更に取り組んでいく必要がある。

(45) 事業用自動車による人身事故件数 \*

目標達成状況の評価 B

	初期値	実績値					目標値
	R 2 年	R 2 年	R 3 年	R 4 年	R 5 年	R 6 年	R 7 年
実績値	21,871 件	21,871 件	22,027 件	23,259 件	23,606 件	22,263 件	16,500 件
年度ごとの目標値		—	—	—	—	—	

(事務事業等の実施状況)

令和 3 年 3 月にとりまとめた「事業用自動車総合安全プラン 2025 (以下「安全プラン」という。)」に基づき、ICT を活用した高度な運行管理の実現、健康に起因する事故の増加への対応、飲酒運転及び乗合バスの車内事故の防止などの施策を着実に実施してきている。また、安全プランの策定以降の事故の傾向等を踏まえ、貨物軽自動車運送事業における安全対策の強化等、安全プラン以外の施策も講じてきているところである。令和 6 年度に講じた主な施策は以下のとおり。

(安全プランに係る主な施策)

- ICT を活用した高度な運行管理の実現に向け、「運行管理高度化ワーキンググループ」における議論を踏まえ、同一事業者内の遠隔点呼及び業務後自動点呼の被実施場所の拡大、同一事業者内における運行管理業務の一元化に係る制度を施行するとともに、事業者間遠隔点呼及び業務前自動点呼の制度化に向けた要件の最終とりまとめを行った。
- 脳血管疾患、心臓・大血管疾患、SAS (睡眠時無呼吸症候群)、視野障害等疾病を防ぐために事業者が取り組むべき内容をまとめた各種対策マニュアルの活用促進を図るため、事業者団体への周知、各種セミナーの開催等を行った。
- 飲酒運転を防ぐために事業者が取り組むべき内容をまとめた「自動車運送事業者における飲酒運転防止マニュアル」の活用促進を図るため、事業者団体への周知及び各種セミナーの開催等を行うとともに、酒酔い・酒気帯び運転に係る行政処分基準の強化を行った。
- 社会的影響の大きな事業用自動車の重大事故については、「事業用自動車事故調査委員会」による調査を活用し、事故の背景にある組織的・構造的課題の更なる解明や走行実験による事故要因の精緻な究明を図るなど、より高度かつ複合的な事故要因の調査分析を行い、その結果を報告書として公表した。
- 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実施するとともに、運輸安全マネジメント制度等の充実・改善や、全国各地で事業者に対してセミナーや動画配信サービスを活用したシンポジウムを開催し、制度の普及・啓発を促進した。
- 自動車運送事業者に対する監査体制の強化として、優先的に監査を実施する必要がある事業者、継続的な監視が必要な事業者の情報を把握しつつ、自動車運送事業者への監査を実施し、効率的かつ効果的に法令等の遵守状況を確認した。
- 先進安全自動車 (ASV)、デジタル式運行記録計・ドライブレコーダーの機器等の普及を促進し、事故の削減を図るため、自動車運送事業者に対して、対象機器等の補助を行った。

(安全プラン以外の主な施策)

- 事業用貨物軽自動車の死亡・重傷事故件数が増加傾向にあることなどを踏まえ、令和 6 年 5 月に流通業務の総合化及び効率化の促進に関する法律及び貨物自動車運送事業法の一部を改正する法律 (令和 6 年法律第 23 号) が公布されたほか、同年 10 月には、貨物自動車運送事業輸送安全規則 (平成 2 年運輸省令第 22 号) 等についても所要の改正を行い、貨物軽自動車運送事業における安全対策の強化を図った。当該安全対策の強化については、周知動画やリーフレット等の各種周知ツールを作成したほか、全ての貨物軽自動車運送事業者に対する周知ハガキの送付、Web 広告バナーへの掲載、日本全国での説明会の開催等により周知を図るとともに、専用の問合せ窓口を設置し、事業者等からの問合せに対応した。
- 令和 4 年 10 月に静岡県 の県道において観光バスが横転し、乗客が亡くなる痛ましい事故が発生したところ、令和 5 年 10 月に行った貸切バスの安全性向上に関する関係法令等の改正に基づき、デジタル式運行記録計の使用、アルコール検知器使用時の画像記録保存、点呼記録の動画保存の義務付けなど、貸切バスの安全対策の強化を施行した。

(その他の外部要因の状況)

令和 2 年に新型コロナウイルスの感染拡大に伴う輸送需要の大幅な減少が生じ、令和 3 年以降は当該輸送需要が回復に転じたほか、事業用自動車の運転者の高齢化の進行、EC (電子商取引) 市場規模の拡大による宅配便取扱個数の増加など、自動車運送事業を取り巻く環境は大きく変化している。

(目標の達成状況に関する分析)

事業用自動車による人身事故件数は長期的には減少傾向にあるが、近年は貨物軽自動車による交通事故件数の増加等により当該減少傾向が鈍化し、事故削減目標の達成に向けては順調でないことから、B と評価した。

**(課題の特定)**

事業用自動車の人身事故件数をさらに削減するための方向性は以下のとおり。

- ICT を活用した高度な運行管理については、遠隔点呼・自動点呼、運行管理の一元化などが段階的に措置されているところであるが、今後、運行管理の負担が大きい小規模事業者においても運行管理の高度化を図るための方策を講じるとともに、運行前後の運行管理（点呼、指導監督等）だけでなく、安全性を向上させる観点において、運行中の運行管理を普及させる方策を講じる必要がある。
- 事業用自動車の運転者不足が深刻な状況であるとともに、運転者の高齢化も進行しているところ、運転寿命の延伸に向けて事業者における健康管理を促進する方策等も講じる必要がある。
- 作成した各種マニュアル等の内容について運転者が実践することが重要であるところ、運転者の行動変容につながる方策を講じていく必要がある。

(46) 航空事故発生率\* (①定期便を運航する本邦航空運送事業者に係る航空事故発生率)

目標達成状況の評価 B

	初期値※	実績値※					目標値※
	H25～29 年の5カ年 平均値の 7%減	R2年	R3年	R4年	R5年	R6年	R14年
実績値	0.67	2.3	0.71	3.85	1.48	2.39	0.34以下
年度ごとの 目標値		0.62	0.60	0.57	0.55	0.53	

※単位は件/100万運航時間

(事務事業等の実施状況)

- 航空事故だけでなく、重大インシデント、安全上のトラブルを含む個々の事案について、当該事案を発生させた各本邦航空運送事業者に対して要因分析及び再発防止策の策定を指示するとともに、監査等を通じて再発防止策の実施状況等を確認している。  
(定期便を運航する本邦航空運送事業者の当社・基地に対する令和6年度の立入検査実施件数：401件)
- 航空安全情報を収集して分析し、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・検討を行ったほか、航空輸送の安全に関わる情報の公表を行った。
- 令和6年1月に発生した羽田空港における航空機衝突事故を受けて設置した「羽田空港航空機衝突事故検討委員会」の中間とりまとめを踏まえ、航空の安全・安心確保のための対策に順次取り組んでいる。
- 運輸安全委員会は、航空事故等について、原因を究明するための調査を実施した。  
(航空事故調査実績 (①～④の合計) 令和6年：82件)

(その他の外部要因の状況)

乱気流が原因と考えられる事案等の発生

(目標の達成状況に関する分析)

乱気流が原因と考えられる事案等が発生したことにより、目標年の目標達成に向けて令和6年に達成すべき目標値に至っていないため、Bと評価した。なお、達成すべき目標として厳しい値が設定されており、事象が数件起こると目標値未達成となってしまうが、安全向上の活動のための要素として一定の役割を果たしていること等から、このような高い目標を設定している。

(課題の特定)

- 令和6年1月に発生した羽田空港における日本航空機と海上保安庁機が衝突した航空事故や、令和4年以降発生し続けている乱気流に起因した航空事故を受け、航空運送事業者等に対して注意喚起等を実施するとともに、その対応状況について監査等を通じて確認し、必要な指導を行った。今後も、監査等において重点的に確認していく。
- 今後も、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、航空輸送の安全に関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。
- 運輸安全委員会では、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。

(46) 航空事故発生率\* (②航空運送事業許可及び／又は航空機使用事業許可を受けている事業者 (定期便を運航する事業者を含まず) に係る航空事故発生率)

目標達成状況の評価

B

	初期値※	実績値※					目標値※
	H25～29年の5カ年平均値の7%減	R2年	R3年	R4年	R5年	R6年	R14年
実績値	16.20	9.86	9.39	17.93	35.89	48.94	8.10 以下
年度ごとの目標値		15.04	14.46	13.89	13.31	12.73	

※単位は件／100万運航時間

(事務事業等の実施状況)

- 航空事故だけでなく、重大インシデント、安全上のトラブルを含む個々の事案について、当該事案を発生させた各事業者に対して要因分析及び再発防止策の策定を指示するとともに、監査等を通じて再発防止策の実施状況等を確認している。  
(航空運送事業許可及び／又は航空機使用事業許可を受けている事業者の本社・基地に対する令和6年度の立入検査実施件数：178件)
- 航空安全情報を収集して分析し、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・検討を行ったほか、航空輸送の安全に関わる情報の公表を行った。
- 令和6年1月に発生した羽田空港における航空機衝突事故を受けて設置した「羽田空港航空機衝突事故検討委員会」の中間とりまとめを踏まえ、航空の安全・安心確保のための対策に順次取り組んでいる。
- 運輸安全委員会は、航空事故等について、原因を究明するための調査を実施した。  
(航空事故調査実績 (①～④の合計) 令和6年：82件)

(その他の外部要因の状況)

—

(目標の達成状況に関する分析)

「離着陸時における滑走路又は着陸帯への異常な接触」(ARC：Abnormal Runway Contact) の事案等が発生したことにより、目標年の目標達成に向けて令和6年に達成すべき目標値に至っていないため、Bと評価した。なお、達成すべき目標として厳しい値が設定されており、事象が数件起ると目標値未達成となってしまうが、安全向上の活動のための要素として一定の役割を果たしていること等から、このような高い目標を設定している。

(課題の特定)

- 近年増加傾向にある ARC に注目し、事故防止ポイント等について小型航空機関係事業者に対して文書による周知を行った。今後、監査等によって周知内容の対応状況等を確認していく。
- 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。

(46) 航空事故発生率\* (③国、地方公共団体に係る航空事故発生率)

目標達成状況の評価 B

	初期値※	実績値※					目標値※
	H25～29 年の5カ年 平均値の 7%減	R2年	R3年	R4年	R5年	R6年	R14年
実績値	16.45	13.23	0.00	12.58	24.53	28.06	8.23以下
年度ごとの 目標値		15.28	14.69	14.10	13.51	12.93	

※単位は件/100万運航時間

(事務事業等の実施状況)

- 発生した航空機事故については、「小型航空機等の安全推進委員会」にて有識者や関係団体等の意見も踏まえながら発生傾向を分析し、小型航空機の安全性向上に向け、操縦士に対する技能審査制度の実効性向上や、全国主要空港における操縦士向け安全講習会の開催、小型航空機の整備士を対象とした講習会の開催等の取組を行っている。
- 最近の航空事故、重大インシデントの発生状況等も踏まえ、国、地方公共団体の運航者に対して、注意喚起の文書を送付している。
- 令和6年1月に発生した羽田空港における航空機衝突事故を受けて設置した「羽田空港航空機衝突事故検討委員会」の中間とりまとめを踏まえ、航空の安全・安心確保のための対策に順次取り組んでいる。
- 運輸安全委員会は、航空事故等について、原因を究明するための調査を実施した。  
(航空事故調査実績(①～④の合計) 令和6年:82件)

(その他の外部要因の状況)

—

(目標の達成状況に関する分析)

「滑走路誤進入」(RI: Runway Incursions)の事案等が発生したことにより、目標年の目標達成に向けて令和6年に達成すべき目標値に至っていないため、Bと評価した。なお、達成すべき目標として厳しい値が設定されており、事象が数件起こると目標値未達成となってしまうが、安全向上の活動のための要素として一定の役割を果たしていること等から、このような高い目標を設定している。

(課題の特定)

- 令和6年は2件の事故が発生しており、事案等を踏まえ、国、地方公共団体の運航者に対し、基本動作及び手順の徹底等について文書にて通知し、注意喚起を図っている。
- 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。

(46) 航空事故発生率\* (④個人に係る航空事故発生率)

目標達成状況の評価 A

	初期値※	実績値※					目標値※
	H25～29 年の5カ年 平均値の 7%減	R2年	R3年	R4年	R5年	R6年	R14年
実績値	152.04	80.50	138.82	148.08	103.91	80.08	76.02 以下
年度ごとの 目標値		141.18	135.75	130.32	124.89	119.46	

※単位は件/100万運航時間

(事務事業等の実施状況)

- ・発生した航空機事故については、「小型航空機等の安全推進委員会」にて有識者や関係団体等の意見も踏まえながら発生傾向を分析し、小型航空機の安全性向上に向け、操縦士に対する技能審査制度の実効性向上や、全国主要空港における操縦士向け安全講習会の開催、小型航空機の整備士を対象とした講習会の開催等の取組を行っている。
- ・最近の航空事故、重大インシデントの発生状況等も踏まえ、関係団体を通じて、小型航空機の運航者に注意喚起の文書を通知している。
- ・令和6年1月に発生した羽田空港における航空機衝突事故を受けて設置した「羽田空港航空機衝突事故検討委員会」の中間とりまとめを踏まえ、航空の安全・安心確保のための対策に順次取り組んでいる。
- ・運輸安全委員会は、航空事故等について、原因を究明するための調査を実施した。  
(航空事故調査実績 (①～④の合計) 令和6年: 82件)

(その他の外部要因の状況)

—

(目標の達成状況に関する分析)

目標年の目標達成に向けて令和6年に達成すべき目標値を達成しており、順調であるためAと評価した。なお、達成すべき目標として厳しい値が設定されており、事象が数件起こると目標値未達成となってしまうが、安全向上の活動のための要素として一定の役割を果たしていること等から、このような高い目標を設定している。

(課題の特定)

—

(47) 商船の海難船舶隻数 \*

目標達成状況の評価 B

	初期値	実績値					目標値
	H23年～ 27年の 平均値	R2年	R3年	R4年	R5年	R6年	R7年
実績値	386隻	290隻	288隻	257隻	279隻	295隻	254隻未満
年度ごとの 目標値		254隻	254隻	254隻	254隻	254隻	

(事務事業等の実施状況)

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：514百万円（令和6年度）

- ・ 運航労務監理官による旅客船事業者等への監査件数の増加、抜き打ち等による監視の強化等による運航労務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
- ・ 検査方法の総点検・是正、検査現場への立ち会い等を通じた日本小型船舶検査機構への監督強化等による船舶検査・測度実施体制の整備
- ・ 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、IS09001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籍船に対して行う、船内整備等の安全に関する立入検査）の強化

事故原因等の究明

- ・ 運輸安全委員会は、船舶事故等について、原因を究明するための調査を実施した。  
（船舶事故調査実績 令和6年：231隻）

(その他の外部要因の状況)

近年の台風・異常気象下における海難の増加

(目標の達成状況に関する分析)

外部要因の影響により、目標年の目標達成に向けて令和6年に達成すべき目標値に至っていないため、Bと評価した。

(課題の特定)

- ・ 令和5、6年では商船の事故隻数が増加したところ、四面を海に囲まれている我が国において、海上輸送は、我が国の経済産業や国民生活を支える上で欠くことのできないものであり、ひとたび海上における船舶の事故が発生した場合には、人命に対する危険性が高いことはもちろん、我が国の経済と自然環境に甚大な影響を及ぼすことにもつながりかねない。そのため、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していく。
- ・ 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。

## 評価結果

(目標達成度合いの測定結果)

④ 進展が大きくない

(判断根拠)

業績目標 11 個のうち、A が 4 個 (うち主要業績指標が 4 個)、B が 7 個 (うち主要業績指標が 6 個) である。B とした主要業績指標の中には、目標設定時に想定困難な外部要因の影響を強く受けたものが存在するが、過半数の業績指標及び主要業績指標について目標達成に向けた成果が十分に示されていないため、目標達成度合いは「④進展が大きくない」と判断した。

(施策全体の総括分析・今後の取組の方向性)

目標達成に向けた成果が示されている業績目標については、最終的な目標達成へ向け、事務事業等を引き続き進める。

一方、目標達成に向けた成果が十分示されていない業績目標については、自然災害の激甚化・頻発化による要対策箇所の増加、新型コロナウイルス感染症の動向、EC (電子商取引) 市場規模の拡大による宅配便取扱個数の増加といった想定困難な外部要因の影響を強く受けた結果、実施した主な事務事業等の不備に起因するものではないものの、成果が十分示されなかった業績目標が複数存在した。

目標達成へ向けては、発生した外部要因への対応を含めた運輸安全に係る取組の更なる強化を図る。

## 外部有識者のコメント

- ・ (45) 事業用自動車事故：長期では減少傾向だが近年は増加傾向となっている原因の考察が曖昧な印象。初期値ではコロナ禍で需要減でその後回復、貨物軽自動車の事故増加、高齢化などの記載があるが、コロナ後の需要増の見込みと目標設定が妥当だったのか、事故増加が単に交通量の影響なのか、軽・高齢者・EC 宅配などの属性変化による事故率への影響なのかが分かるとなおよい。
  - ・ (46 他) 航空事故はレアな事象であり、単年度の数値のみで評価することには限界がある。単年で目標値をクリアしたから順調という評価ではなく、単年のデータのばらつきと短期の確率的な変動幅を考慮しつつ、長期の平均からも同時に評価すべきと伺える。
  - ・ 全体的な評価に問題はないと思うが、公共交通の安全指標は全体的に望ましい傾向にないため、需要増・人手不足・技術変化・属性変化等、多面的かつ丁寧な指標モニタリングと政策改善を期待する。
- (国土交通省政策評価会 平田 輝満)

## 評価実施時期

令和 7 年 8 月

## 担当部局名・作成責任者名

・ 施策目標 14

大臣官房運輸安全監理官 運輸安全監理官 山崎 孝章

・ 業績指標 9

担当課：鉄道局都市鉄道政策課 (課長 小林 基樹)

・ 業績指標 43

担当課：鉄道局施設課 (課長 北出 徹也)

・ 業績指標 44

担当課：鉄道局施設課 (課長 北出 徹也)

・ 業績指標 45

担当課：物流・自動車局安全政策課 (課長 鈴木 健介)

・ 業績指標 46

担当課：航空局安全部安全企画室 (官房参事官 (安全企画) 古屋 孝祥)

・ 業績指標 47

担当課：海事局安全政策課 (課長 鈴木 長之)

**関連事務事業等**

番号	事業名	予算事業 ID
1	ポーステートコントロールの実施に必要な経費	004097
2	北大西洋流氷監視分担金	004111
3	運輸安全マネジメント制度の充実・強化	004139
4	公共交通における事故発生時の被害者支援のための体制整備	004140
5	交通安全対策推進経費	004141
6	鉄道施設総合安全対策事業	004142
7	鉄道防災事業	004144
8	鉄道技術基準等	004145
9	鉄道安全対策等	004146
10	自動車運送事業者に対する監査体制の強化	004147
11	自動車運送事業者に対する監査体制の強化	004147
12	自動車保安対策	004149
13	貨物自動車運送秩序改善等対策	004150
14	旅客自動車分野におけるテロ対策の強化	004152
15	海上輸送の安全性向上のための総合対策	004153
16	資格制度及び監査等による航行安全確保に必要な経費	004154
17	小型船舶利用適正化に向けた総合対策	004155
18	船舶の安全確保、海洋汚染の防止等に必要な経費	004156
19	国際海事機関(IMO)分担金	004158
20	空港等維持運営(空港)	004162
21	ハイジャック・テロ対策	004163
22	空港等維持運営(航空気象)	004164
23	航空輸送安全対策	004165
24	航空従事者の技能証明試験	004166
25	航空機・次世代航空モビリティに対する確実な安全性審査・実用化の促進	004167
26	国際民間航空機関分担金・拠出金	004168
27	独立行政法人航空大学校運営費交付金	004169
28	操縦士・整備士・製造技術者の養成・確保対策	004171
29	公共交通等安全対策に必要な経費	004172
30	独立行政法人航空大学校施設整備費	005776
31	IAEA 評価ミッション受検のための経費	006191
32	自動車整備業における人手不足対策の推進	007281

## 参考指標の達成状況

施策目標：14 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

### 参考指標

(参 61) 鉄道運転事故による乗客の死亡者数

	初期値	実績値					目標値
	H18 年度	R 2 年度	R 3 年度	R 4 年度	R 5 年度	R 6 年度	毎年度
実績値	0 人	0 人	0 人	0 人	0 人	0 人	0 人
年度ごとの 目標値		0 人	0 人	0 人	0 人	0 人	

(参 62) 既往最大規模の降雨により流失・傾斜の恐れがある鉄道河川橋梁の流失・傾斜対策の完了率

	初期値	実績値					目標値
	R 2 年度	R 2 年度	R 3 年度	R 4 年度	R 5 年度	R 6 年度	R 7 年度
実績値	33%	33%	43%	75%	83%	(集計中)	85%
年度ごとの 目標値		—	—	—	—	—	

(参 63) 既往最大規模の降雨により崩壊の恐れがある鉄道隣接斜面の崩壊防止対策の完了率

	初期値	実績値					目標値
	R 2 年度	R 2 年度	R 3 年度	R 4 年度	R 5 年度	R 6 年度	R 7 年度
実績値	16%	16%	35%	51%	55%	(集計中)	85%
年度ごとの 目標値		—	—	—	—	—	

(参 64) ハイジャック及びテロの発生件数

	初期値	実績値					目標値
	R 2 年度	R 3 年度	R 4 年度	R 5 年度	R 6 年度	R 7 年度	R 3 年度以降
実績値	0 件	0 件	0 件	0 件	0 件	—	0 件
年度ごとの 目標値		0 件	0 件	0 件	0 件	—	

(参 65) 運輸安全マネジメント制度の評価内容の充実・改善や、中小規模事業者に対する制度の普及・啓発等を推進  
 (①運輸安全マネジメント評価実施事業者数、②運輸安全マネジメントセミナー及び認定セミナー等の受講者数)

	初期値	実績値					目標値
	R 元年度	R 2 年度	R 3 年度	R 4 年度	R 5 年度	R 6 年度	R 7 年度
実績値	①11,002 者 ②92,493 人	①11,461 者 ②98,609 人	①11,868 者 ②107,582 人	①12,142 者 ②117,450 人	①12,460 者 ②126,080 人	①12,730 者 ②134,328 人	①15,000 者 ②160,000 人
年度ごとの目標値		—	—	—	—	—	

(参 66) 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被害者等支援計画を策定した公共交通事業者の数)

	初期値	実績値					目標値
	R 2 年度	R 2 年度	R 3 年度	R 4 年度	R 5 年度	R 6 年度	R 7 年度
実績値	①324 人 ②339 者	①324 人 ②339 者	①355 人 ②360 者	①389 人 ②375 者	①424 人 ②409 者	①460 人 ②433 者	①475 人 ②540 者
年度ごとの目標値		①350 人 ②330 者	①355 人 ②360 者	①385 人 ②420 者	①415 人 ②460 者	①445 人 ②500 者	

(参 67) 多言語掲示物システムを配布する鉄軌道事業者の割合

	初期値	実績値					目標値
	R 2 年度	R 3 年度	R 4 年度	R 5 年度	R 6 年度	R 7 年度	R 7 年度
実績値	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%
年度ごとの目標値		100%	100%	100%	100%	100%	

(参 68) 首都直下地震又は南海トラフ地震で震度 6 強以上が想定される地域等に存在する主要鉄道路線の耐震化率

	初期値	実績値					目標値
	R 元年度	R 2 年度	R 3 年度	R 4 年度	R 5 年度	R 6 年度	R 7 年度
実績値	97.4%	97.9%	98.4%	98.7%	98.9%	(集計中)	100%
年度ごとの目標値		—	—	—	—	—	

## 担当部局名・作成責任者名

・参考指標 61

担当課：鉄道局安全監理官（安全監理官 高井 誠治）

・参考指標 62

担当課：鉄道局施設課（課長 北出 徹也）

・参考指標 63

担当課：鉄道局施設課（課長 北出 徹也）

・参考指標 64

担当課：航空局安全部安全企画室（官房参事官（安全企画） 古屋 孝祥）

・参考指標 65

担当課：大臣官房運輸安全監理官（運輸安全監理官 山崎 孝章）

・参考指標 66

担当課：総合政策局共生社会政策課（課長 小幡 章博）

・参考指標 67

担当課：鉄道局鉄道サービス政策室（室長 三島 梨加）

・参考指標 68

担当課：鉄道局施設課（課長 北出 徹也）

## 業績指標登録票

【政策目標】	5 安全で安心できる交通の確保、治安・生活安全の確保		
【施策目標】	14 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		
【業績指標】	(43)桁が大きく沈下、傾斜するような損傷が生じるおそれのあるプレストレストコンクリート桁を支えるラーメン橋台の耐震化率* ①新幹線鉄道に存するもの ②新幹線鉄道以外に存するもの	業績目標	
		初期値 (基準年度)	目標値 (目標年度)
		①0% (令和5年4月)	①100% (令和7年度)
		②0% (令和5年4月)	②100% (令和9年度)
【指標の定義】	<p>①新幹線鉄道に存する、桁が大きく沈下、傾斜するような損傷が生じるおそれのあるプレストレストコンクリート桁を支えるラーメン橋台の耐震化率(令和5年度当初に未補強であるものに限る)</p> <p>②首都直下地震又は南海トラフ地震で震度6強以上が想定される地域等における、新幹線鉄道以外(在来線)の片道断面輸送量1日1万人以上の路線に存する、桁が大きく沈下、傾斜するような損傷が生じるおそれのあるプレストレストコンクリート桁を支えるラーメン橋台の耐震化率(令和5年度当初に未補強であるものに限る)</p>		
【目標設定の考え方・根拠】	<p>防災・減災対策の強化が喫緊の課題となっている首都直下地震・南海トラフ地震等の大規模地震に備えて、国土強靱化の観点から地震時における鉄道網の確保を図るため、「特定鉄道等施設に係る耐震補強に関する省令」(平成25年国土交通省令第16号)に基づき、桁が大きく沈下、傾斜するような損傷が生じるおそれのあるプレストレストコンクリート桁を支えるラーメン橋台の耐震補強について、新幹線鉄道は令和7年度末まで、新幹線鉄道以外(在来線)は令和9年度末までの完了を目標とする。</p>		
【外部要因】			
【他の関係主体】	鉄軌道事業者		
【重要政策】			
【備考】			
【担当課】	鉄道局施設課		
【関係課】			

## 業績指標登録票

【政策目標】	5 安全で安心できる交通の確保、治安・生活安全の確保		
【施策目標】	14 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		
【業績指標】	(44)既往最大規模の降雨により浸水の恐れがある地下駅や電気設備等の浸水防止対策の完了率	業績目標	
		初期値 (基準年度)	目標値 (目標年度)
		40% (令和2年度)	70% (令和7年度)
【指標の定義】	既往最大規模の降雨により浸水の恐れがある地下駅や電気設備等の浸水防止対策の完了率		
【目標設定の考え方・根拠】	「防災・減災、国土強靱化のための5か年加速化対策」(令和2年12月11日閣議決定)59の指標・目標値を引用。		
【外部要因】			
【他の関係主体】	鉄軌道事業者		
【重要政策】	<ul style="list-style-type: none"> <li>・第2次交通政策基本計画(令和3年5月28日)</li> <li>・第5次社会資本整備重点計画(令和3年5月28日)</li> </ul>		
【備考】			
【担当課】	鉄道局施設課		
【関係課】			

## 業績指標登録票

【政策目標】	5 安全で安心できる交通の確保、治安・生活安全の確保		
【施策目標】	14 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		
【業績指標】	(45)事業用自動車による人身事故件数*	業績目標	
		初期値 (基準年度)	目標値 (目標年度)
		21,871件 (令和2年)	16,500件 (令和7年)
【指標の定義】	事業用自動車が第1当事者の交通事故における人身事故件数		
【目標設定の考え方・根拠】	世界に誇る安全な輸送サービスの提供を実現するために、行政・事業者・利用者の総力を挙げて事故の削減に取り組むべく、有識者の議論を踏まえて「事業用自動車総合安全プラン2025」を令和2年度に策定したところ。その中において、人身事故件数を令和7年までに16,500件以下とすることを目標に掲げており、その目標値を準用した。		
【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)		
【重要政策】	・第11次交通安全基本計画(令和3年3月29日中央交通安全対策会議決定)		
【備考】			
【担当課】	物流・自動車局安全政策課		
【関係課】	大臣官房運輸安全監理官、道路局環境安全・防災課、物流・自動車局貨物流通事業課、物流・自動車局保障制度参事官、物流・自動車局技術・環境政策課、物流・自動車局旅客課、物流・自動車局車両基準・国際課、物流・自動車局自動車整備課		

## 業績指標登録票

【政策目標】	5 安全で安心できる交通の確保、治安・生活安全の確保		
【施策目標】	14 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		
【業績指標】	(46)航空事故発生率*(①定期便を運航する本邦航空運送事業者に係る航空事故発生率、②航空運送事業許可及び／又は航空機使用事業許可を受けている事業者(定期便を運航する事業者を含まず)に係る航空事故発生率、③国、地方公共団体に係る航空事故発生率、④個人に係る航空事故発生率)	業績目標	
		初期値 (基準年度)	目標値 (目標年度)
		①0.67 ②16.20 ③16.45 ④152.04 (H25～29年の5ヶ 年平均値の7%減)	①0.34以下 ②8.10以下 ③8.23以下 ④76.02以下 (令和14年)
【指標の定義】	<p>①定期便を運航する本邦航空運送事業者に係る航空事故発生率(100万運航時間あたり) ※チャーター便、航空機使用事業における運航等の定期便以外の運航、及び乗員訓練等社内飛行において発生したものを含む。</p> <p>②航空運送事業許可及び／又は航空機使用事業許可を受けている事業者(定期便を運航する事業者を含まず)に係る航空事故発生率(100万運航時間あたり) ※乗員訓練等社内飛行において発生したものを含む。</p> <p>③国、地方公共団体に係る航空事故発生率(100万運航時間あたり)</p> <p>④個人に係る航空事故発生率(100万運航時間あたり) ※滑空機、超軽量動力機を含まない。</p>		
【目標設定の考え方・根拠】	<p>航空安全性向上に関する諸施策を講じることにより、各指標に係る航空事故発生率に対して、2018年(平成30年)の現行の計算による目標値(平成25年～29年の5カ年平均値の7%減)を起点として、15年間で50%減とする安全目標を設定する。なお、5年毎に結果を評価し、安全目標設定の適切性のレビューを行うこととする。</p>		
【外部要因】	気象条件		
【他の関係主体】			
【重要政策】			
【備考】			
【担当課】	航空局安全部安全企画室		
【関係課】	航空局安全部航空安全推進室、航空局安全部安全政策課、運輸安全委員会事務局総務課		

## 業績指標登録票

【政策目標】	5 安全で安心できる交通の確保、治安・生活安全の確保		
【施策目標】	14 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		
【業績指標】	(47)商船の海難船舶隻数*	業績目標	
		初期値 (基準年度)	目標値 (目標年度)
		386隻 (平成23年～27年の平均海難隻数)	254隻未満 (令和7年)
【指標の定義】	我が国周辺で発生する商船(旅客船、貨物船及びタンカー)の海難隻数の合計ただし、本邦に寄港しない外国船舶によるものを除く		
【目標設定の考え方・根拠】	<p>第11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船舶事故隻数(本邦に寄港しない外航船舶によるものを除く。以下同じ。))を第9次計画期間の年平均(2,256隻)から令和7年までに1500隻未満を目指す。)に準じた目標設定とする。</p> <p>第11次計画では第9次計画の年平均船舶事故隻数の約34%削減を目標としていることから、商船(旅客船、貨物船及びタンカー)に係る第9次計画期間の年平均船舶事故隻数386隻から約34%削減した254隻未満を目標とする。</p>		
【外部要因】	台風・異常気象下における海難		
【他の関係主体】			
【重要政策】	<p>・海洋基本計画(令和5年4月28日) 第2部1 ○船舶安全性の向上、航行安全確保、海難等の未然防止のための適切な体制・制度の整備や、船舶検査や外国船舶の監督(PSC)の着実な実施、海運事業者に対する運輸安全マネジメント評価の継続的な実施による安全管理体制の構築、事故や災害が発生した際の救助等、さらに、航行に関する安全情報等の周知や航路標識の整備・管理・運用といった、船舶交通の安全確保を始めとする海上安全のための施策や、脱炭素社会実現に向けたLNG・水素等危険物輸送量の増大に伴う海上災害対応の高度化・複雑化といった新たな課題を含め、事故や災害等が発生した際の対応力向上のための施策に取り組む。また、民間団体・関係行政機関と緊密に連携し、安全指導を含め、海難防止に関する意識の向上等、海難防止対策を推進する。そのほか、次世代のAIS であるVHFデータ交換システム(VDES)の具体的な活用やシステム構築に向けた検討を進める。</p> <p>・第11次交通安全基本計画(令和3年3月29日中央交通安全対策会議) 第2部第1章Ⅱ① ○2020年代中に我が国周辺で発生する船舶事故隻数(本邦に寄港しない外国船舶によるものを除く。以下同じ。)を第9次計画期間の年平均(2,256隻)から約半減(約1,200隻以下)することを引き続き目標とし、我が国周辺で発生する船舶事故隻数を令和7年までに1,500隻未満を目指す。</p>		
【備考】			
【担当課】	海事局安全政策課		
【関係課】	大臣官房運輸安全監理官 運輸安全委員会事務局総務課		