

令和3年度交通事故の状況及び

交通安全施策の現況

令和4年度交通安全施策に関する計画

(令和4年版交通安全白書)

<概要>

令和4年6月

内閣府

この文書は、交通安全対策基本法（昭和45年法律第110号）第13条の規定に基づく令和3年度の交通事故の状況及び交通安全施策の現況並びに令和4年度において実施すべき交通安全施策に関する計画について報告を行うものである。

交通安全白書とは

交通安全白書は、交通安全対策基本法に基づき、毎年、国会に提出(法定白書)。令和4年版で52回目。

<交通安全対策基本法>

第13条 政府は、毎年、国会に、交通事故の状況、交通の安全に関する施策に係る計画及び交通の安全に関して講じた施策の概況に関する報告を提出しなければならない。

交通安全白書の構成

特集

通学路等における交通安全の確保及び飲酒運転の根絶に係る緊急対策について

- 第1章 子供(小学生)の交通事故の状況及び飲酒運転に関する交通事故の状況
 - 第1節 子供(小学生)の交通事故の状況
 - 第2節 飲酒運転による交通事故の状況
- 第2章 通学路における点検のこれまでの取組及び飲酒運転根絶に向けたこれまでの取組
 - 第1節 通学路点検に関するこれまでの取組

- 第2節 飲酒運転根絶に向けたこれまでの取組
- 第3章 通学路等における交通安全の確保及び飲酒運転の根絶に係る緊急対策
 - 第1節 緊急対策の経緯
 - 第2節 「通学路等における交通安全の確保及び飲酒運転の根絶に係る緊急対策」の概要
 - 第3節 緊急対策の取組経過

令和3年度交通事故の状況及び交通安全施策の現況

第1編 陸上交通

第1部 道路交通

- 第1章 道路交通事故の動向
- 第2章 道路交通安全施策の現況
 - 第1節 道路交通環境の整備
 - 第2節 交通安全思想の普及徹底
 - 第3節 安全運転の確保
 - 第4節 車両の安全性の確保
 - 第5節 道路交通秩序の維持
 - 第6節 救助・救急活動の充実
 - 第7節 被害者支援の充実と推進
 - 第8節 研究開発及び調査研究の充実

第2部 鉄道交通

- 第1章 鉄道交通事故の動向
- 第2章 鉄道交通安全施策の現況
 - 第1節 鉄道交通環境の整備
 - 第2節 鉄道交通の安全に関する知識の普及
 - 第3節 鉄道の安全な運行の確保
 - 第4節 鉄道車両の安全性の確保
 - 第5節 踏切道における交通の安全についての対策
 - 第6節 救助・救急活動の充実
 - 第7節 被害者支援の推進
 - 第8節 鉄道事故等の原因究明と事故等防止
 - 第9節 研究開発及び調査研究の充実

第2編 海上交通

- 第1章 海難等の動向
- 第2章 海上交通安全施策の現況
 - 第1節 海上交通環境の整備
 - 第2節 海上交通の安全に関する知識の普及
 - 第3節 船舶の安全な運航の確保
 - 第4節 船舶の安全性の確保
 - 第5節 小型船舶の安全対策の充実
 - 第6節 海上交通に関する法秩序の維持
 - 第7節 救助・救急活動の充実
 - 第8節 被害者支援の推進
 - 第9節 船舶事故等の原因究明と事故等防止
 - 第10節 海上交通の安全対策に係る調査研究等の充実

第3編 航空交通

- 第1章 航空交通事故の動向
- 第2章 航空交通安全施策の現況
 - 第1節 航空安全プログラムの更なる推進
 - 第2節 航空機の安全な運航の確保
 - 第3節 航空機の安全性の確保
 - 第4節 航空交通環境の整備
 - 第5節 無人航空機等の安全対策
 - 第6節 救助・救急活動の充実
 - 第7節 被害者支援の推進
 - 第8節 航空事故等の原因究明と事故等防止
 - 第9節 航空交通の安全に関する研究開発の推進
 - 第10節 防衛省における航空交通安全施策

令和4年度交通安全施策に関する計画

第1部 陸上交通の安全についての施策

- 第1章 道路交通の安全についての施策
- 第2章 鉄道交通の安全についての施策

第2部 海上交通の安全についての施策

第3部 航空交通の安全についての施策

トピックス

- デリバリーにおける自転車の安全利用等について
- 駅ホームにおける安全対策について
- 等

昨年6月、千葉県八街市において、子供が犠牲となる痛ましい事故が発生した。このような通学路における交通安全を脅かす交通事故は、いまだ後を絶たない。

令和3年6月30日に開催された第1回「交通安全対策に関する関係閣僚会議」において、内閣総理大臣からの「子供の安全を守るための万全の対策を講じる」との指示を踏まえ、政府では、同年8月4日に開催された第2回「交通安全対策に関する関係閣僚会議」において、「通学路等における交通安全の確保及び飲酒運転の根絶に係る緊急対策」を策定した。

本特集では、子供が関係する交通事故、飲酒が関係する交通事故についてその現況や特徴を分析するとともに、これまでの通学路における交通安全対策及び飲酒運転対策として講じてきた経緯を踏まえつつ、緊急対策の内容と主な進捗状況について記述している。



(第3回交通安全対策に関する関係閣僚会議の様子)

1 通学路等における交通安全の確保

(1) 通学路における合同点検の実施及び対策必要箇所の抽出 合同点検で抽出した対策必要箇所の対策案の作成・検討

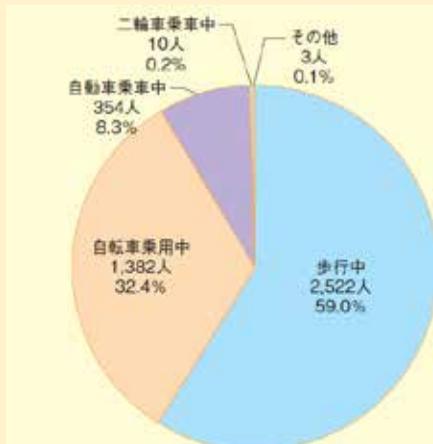
小学校の通学路を対象に合同点検を実施し、令和3年12月末時点で、全国で7万6,404か所の対策必要箇所を抽出した。

対策必要箇所(全体数)	7万6,404箇所
教育委員会・学校による対策箇所	3万7,862箇所
道路管理者による対策箇所	3万9,991箇所
警察による対策箇所	1万6,996箇所

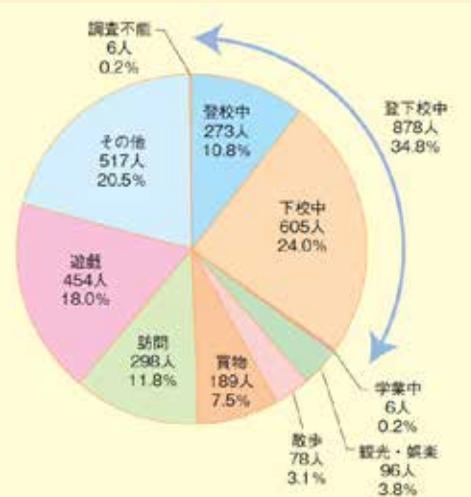
【第3回関係閣僚会議(令和3年12月24日)における内閣総理大臣発言(要旨)】

- 対策必要箇所について、令和5年度末までに概ね対策を完了できるように、取組を進める。
- 緊急対策の進捗状況については、交通安全対策を担当する内閣府特命担当大臣がしっかり管理し、対策に遅れが生じないようにする。

【交通事故統計から】小学生等子供が歩く通行空間の安全確保の必要性



小学生の死者重傷者数(平成29年~令和3年の合計)を、交通事故に遭った時の状態で見たとすると、「歩行中」が半数以上を占めている。



左のグラフの「歩行中」について、道路を通行する目的で見たとすると、登下校中が約3分1を占めている。

(2) 子供の安全な通行を確保するための道路交通環境の整備の推進

(歩道の整備)



(防護柵の整備)



(信号機の歩車分離化)



(道路標識の高輝度化)

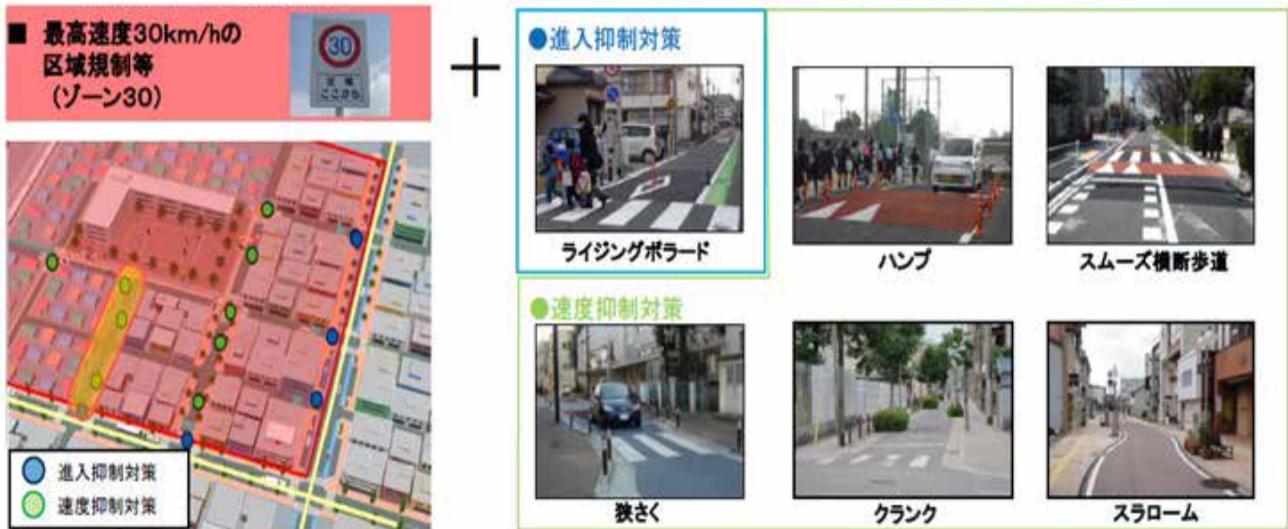


(主に道路管理者(国土交通省や県土木部門等)の対策例)

(主に警察の対策例)

- 警察と道路管理者が緊密に連携しながら生活道路における人優先の安全・安心な通行空間を整備【ゾーン30プラス】

(「ゾーン30プラス」のイメージ図)



<警察による交通規制>

<道路管理者による物理的デバイスの設置>

【事例】関係者が協働して対策を検討した事例(鹿児島県鹿児島市)

○ 鹿児島市真砂本町地区では、幹線道路の渋滞を避けるため、自動車等の車両が通学路に流入しており、児童と車両が当事者となる交通事故が発生する危険性があるなど課題があった。

○ このため、学校、警察、道路管理者等による通学路合同点検及び地域住民等との対策内容の検討を経て、可搬型ハンブを用いた実証実験を行った。

○ その後、実証実験により確認された速度抑制効果等について地域住民に説明し、ハンブ設置について意向を確認するなど、地域全体で通学路の交通安全対策について検討を行った。

○ これらの検討を踏まえ、ゾーン30の整備に併せてハンブ(スムーズ横断歩道)を設置したところ、通過交通の速度抑制に効果をあげている。



(対策検討の様子)



(スムーズ横断歩道設置状況)

(3) 「可搬式速度違反自動取締装置」の更なる整備の推進及び効果的な速度違反取締り

令和3年度末において46都道府県警察に117式が整備された。



(可搬式速度違反自動取締装置による取締り状況)

(4) 子供を始めとする歩行者の安全確保のための交通安全教育・指導取締り

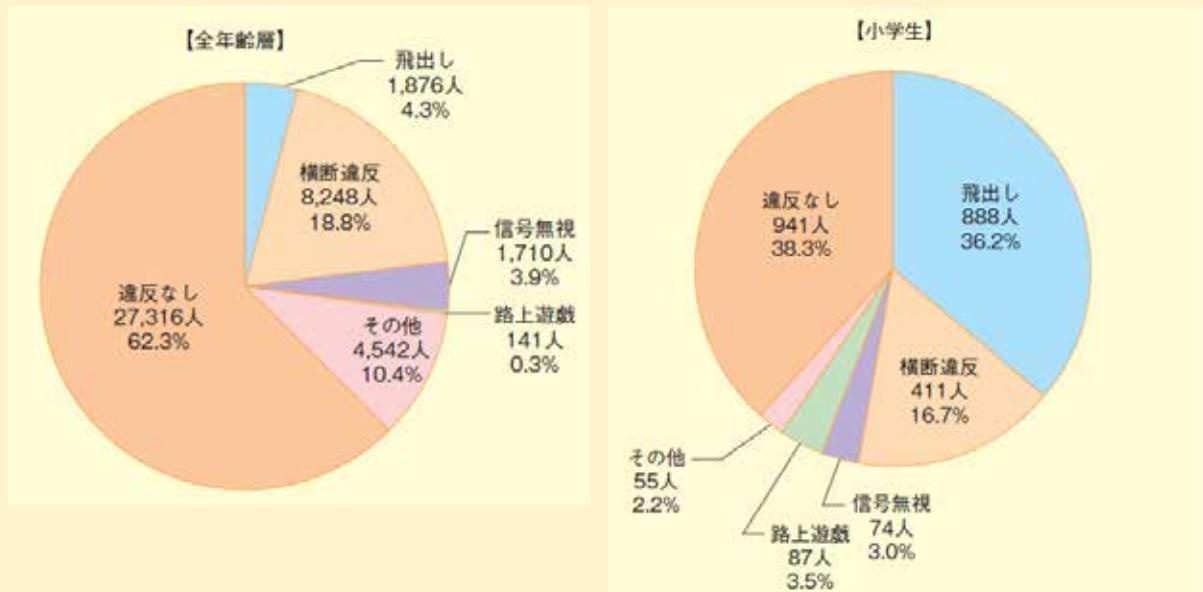


(登下校時の交通安全教育)



(運転者への啓発活動)

【交通事故統計から】交通安全教育の必要性について



歩行中に交通事故に遭った死者重傷者（平成29年～令和3年）が、法令に違反しているか、違反しているのであればどのような違反なのかを見たところ、全ての年齢層では違反なしが約6割、小学生では違反なしが約4割。小学生の法令違反は飛出しが最多であった。

(5) 登下校時の子供の安全確保

スクールガード・リーダー等による見守り活動の充実を図ることや、スクールガード等のボランティアの養成・資質向上を促進することにより、警察や保護者、PTA等との連携の下で見守り体制の一層の強化を図っている。



(見守り活動を推進する (千葉県八街市でのスクールバスの運行) ための小冊子)

2 飲酒運転の根絶

○ 安全運転管理者の未選任事業所の一掃等，飲酒運転の根絶に向けた使用者対策の強化

自動車を一定数以上保有する使用者は、道路交通法の規定により、安全運転管理者の選任が義務付けられている。安全運転管理者は、その管理下の運転者に対して、点呼等により運転者が飲酒状態でないかを確認することや、運転者に対する教育指導など、安全運転に必要な業務の実施が求められている。

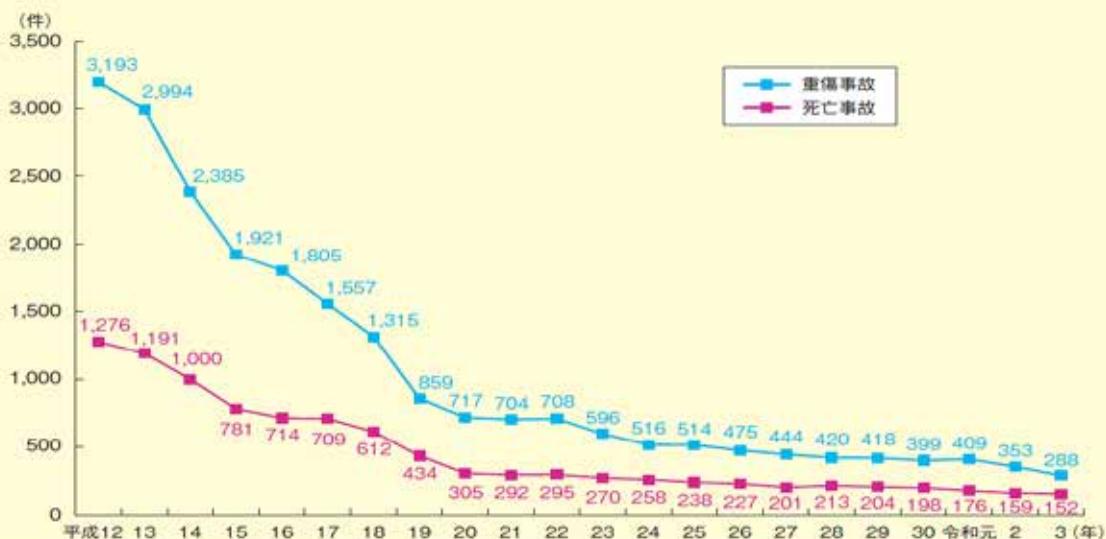
- ・ 安全運転管理者の未選任事業所の一掃
 - ・ 安全運転管理者の選任義務を始めとした自動車の使用者の義務を周知
 - ・ 自動車保管場所証明情報の活用により未選任事業所を把握
 - ・ 安全運転管理者の選任状況を全ての都道府県警察のウェブサイト上で公開
- ・ 飲酒運転の根絶に向けた使用者対策の強化

道路交通法施行規則（昭35総理府令60）を改正し、安全運転管理者の業務として、運転者の運転前後におけるアルコール検知器を用いた酒気帯びの有無の確認等を義務化



(広報啓発用ポスター)

【交通事故統計から】飲酒運転による交通事故の状況



注 1 警察庁資料による。

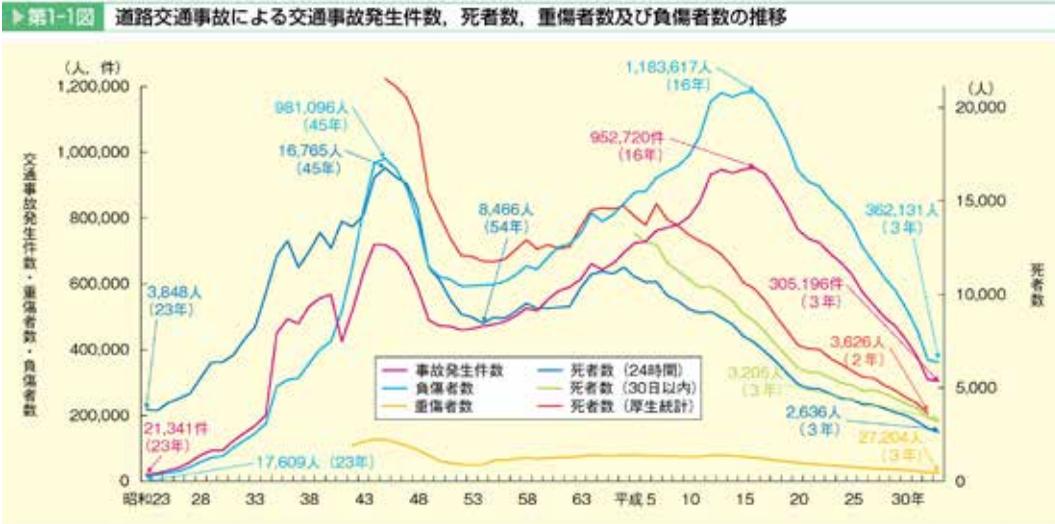
注 2 自動車、自動二輪又は原動機付自転車を運転していた第1当事者の件数とする。

飲酒運転による死亡事故件数・重傷事故件共に減少傾向。しかし、依然としてこのような悪質・危険な運転による重大な交通事故は後を絶たず、令和3年中の飲酒運転による死亡事故は152件、重傷事故は288件発生している。

第1編 第1部 第1章 道路交通事故の動向

道路交通事故の長期的推移

交通事故死者数は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。



- 注 1 警察庁資料による。
 2 「死者数(24時間)」とは、交通事故によって、発生から24時間以内に死亡した人数をいう。
 3 「死者数(30日以内)」とは、交通事故によって、発生から30日以内(交通事故発生日を初日とする。)に死亡した人数をいう。
 4 「死者数(厚生統計)」は、警察庁が厚生労働省統計資料「人口動態統計」に基づき作成したものであり、当該年に死亡した者のうち原因が交通事故によるもの(事故発生後1年を超えて死亡した者及び後遺症により死亡した者を除く。)をいう。
 なお、平成6年以前は、自動車事故とされた者を、平成7年以降は、陸上の交通事故とされた者から道路上の交通事故ではないと判断される者を除いた数を計上している。
 5 「重傷者数」とは、交通事故によって負傷し、1箇月(30日)以上の治療を要する者の人数をいう。
 6 昭和41年以降の交通事故発生件数は、物損事故を含まない。
 7 死者数(24時間)、負傷者数及び交通事故発生件数は、昭和46年以前は、沖縄県を含まない。

【交通事故死者数，交通事故発生件数，重傷者数，負傷者数の推移】

昭和45年に交通事故死者数は，史上最悪の1万6,765人を記録。

昭和54年には交通事故死者数は，8,466人まで減少。
 その後増勢に転じるが，平成4年を境に再び減少に転じる。

平成16年に交通事故発生件数は，95万2,720件，負傷者数は，118万3,617人とそれぞれ史上最悪を記録。

令和3年中の交通事故死者数は，2,636人となり，現行の交通事故統計となった昭和23年以降で最少となった前年を更に下回った。

令和3年中の重傷者数は2万7,204人であり，平成12年以降減少傾向である。

交通事故発生件数，負傷者数は17年連続の減少。

令和3年中の道路交通事故の状況

概況

○事故発生件数	30万5,196件	(前年比	3,982件,	1.3%)
○死傷者数	36万4,767人	(前年比	7,548人,	2.0%)
○うち負傷者数	36万2,131人	(前年比	7,345人,	2.0%)
うち重傷者数	2万7,204人	(前年比	571人,	2.1%)
○うち死者数(24時間)	2,636人	(前年比	203人,	7.2%)
(30日以内)	3,205人	(前年比	211人,	6.2%)

第11次交通安全基本計画(令和3年度~令和7年度)の目標値

- ・令和7年までに，年間の24時間死者数を2,000人以下にする。
- ・令和7年までに，年間の重傷者数を2万2,000人以下にする。

交通安全対策基本法が昭和45年に制定され，同法に基づく交通安全基本計画を46年以降5年ごとに策定。

高齢者の交通事故死者数

高齢者の人口10万人当たりの交通事故死者数は引き続き減少しているものの、交通事故死者数のうち高齢者は1,520人であり、その占める割合は57.7%と依然として高い。

▶ 第1-4図 高齢者及び高齢者以外の交通事故死者数の推移

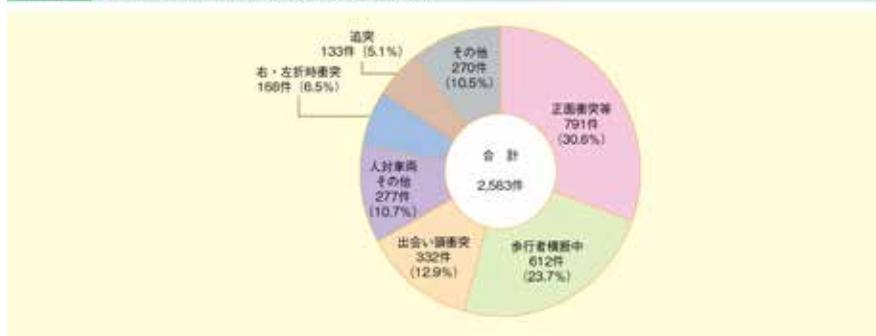


注：警察庁資料による。

事故類型別交通死亡事故発生件数

令和3年中の交通死亡事故発生件数を事故類型別にみると、正面衝突等（791件、構成率30.6%）が最も多く、次いで歩行者横断中（612件、構成率23.7%）、出会い頭衝突（332件、構成率12.9%）の順で多くなっており、この3類型を合わせると全体の67.2%を占めている。

▶ 第1-7図 事故類型別交通死亡事故発生件数（令和3年）



注：1 警察庁資料による。
 2 「人対車両その他」とは、人対車両の事故のうち、歩行者横断中以外の事故をいう（対面通行中、背面通行中、路上横断等）。
 3 「正面衝突等」とは正面衝突、路外逸脱及び工作物衝突をいう。
 4 「」内は構成率である。

正面衝突等

事故原因が類似する正面衝突、路外逸脱、工作物衝突をまとめたもの。

状態別交通事故死者数

状態別交通事故死者数は、歩行中（941人、構成率35.7%）が最も多く、次いで自動車乗車中（860人、構成率32.6%）が多くなっており、両者を合わせると全体の68.3%を占めている。

▶ 第1-11図 状態別交通事故死者数（令和3年）



注：1 警察庁資料による。
 2 「」内は構成率である。

年齢層別・状態別交通事故死者数

歩行中死者数（人口10万人当たり）については、高齢者で多く、特に80歳以上（3.42人）では全年齢層（0.75人）の約5倍の水準となっている。

▶ 第1-12図 年齢層別・状態別人口10万人当たり交通事故死者数（令和3年）



注：1 警察庁資料による。
 2 算出に用いた人口は、総務省統計局「人口動態」(令和元年10月1日現在)による。

第1編 第1部 第2章 道路交通安全施策の現況

道路交通環境の整備

生活道路等における人優先の安全・安心な歩行空間の整備

生活道路については、最高速度30キロメートル毎時の区域規制とハンプや狭さく等の物理的デバイスとの適切な組合せにより交通の安全の向上を図ろうとする区域を「ゾーン30プラス」として設定し、人優先の安全・安心な通行空間の整備の更なる推進を図っている。また、これまでのゾーン30（令和3年度末までに4,186か所）の整備を含め、低速度規制を実施した。令和元年度末までに全国で整備したゾーン30（3,864か所）において、整備前年度の1年間と整備翌年度の1年間における死亡・重傷事故発生件数を比較したところ、全交通事故件数及び対歩行者・自転車事故件数はいずれも減少（それぞれ29.4%減、26.5%減）するなど、交通事故抑止及びゾーン内における自動車の通過速度の抑制に効果があることが確認された。

交通安全思想の普及徹底

段階的かつ体系的な交通安全教育の推進

交通安全教育指針（平10国家公安委員会告示15）等を活用し、幼児から成人に至るまで、心身の発達段階やライフステージに応じた段階的かつ体系的な交通安全教育を実施した。特に、高齢化が進展する中で、高齢者（65歳以上）自身の交通安全意識の向上を図るとともに、他の世代に対しても高齢者の特性を知り、その上で高齢者を保護し、また、高齢者に配慮する意識を高めるための啓発指導を強化した。さらに、自転車を使用することが多い小学生、中学生及び高校生に対しては、交通社会の一員であることを考慮し、自転車利用に関する道路交通の基礎知識、交通安全意識及び交通マナーに係る教育の充実に努めた。

安全運転の確保

高齢運転者対策の充実

運転免許証の更新期間が満了する日における年齢が70歳以上の高齢者には、更新期間が満了する日前6月以内に高齢者講習を受講することが義務付けられている。令和3年中の高齢者講習の受講者は337万6,680人であった。

また、運転免許証の更新期間が満了する日における年齢が75歳以上の者については、運転免許証の更新期間が満了する日前6月以内に認知機能検査を受けなければならないこととされているが、検査の結果認知症のおそれがある又は認知機能が低下しているおそれがあると判定された者に対する高齢者講習は、ドライブレコーダー等で録画された受講者の運転状況の映像を用いた個人指導を含む3時間の講習とされており、このほかの者に対する高齢者講習は2時間の講習とされている。令和3年中の認知機能検査の受検者は208万6,706人であった。

加えて、これらの認知機能検査や高齢者講習の受検・受講までの待ち期間の改善が課題となっている地域があることを踏まえ、これまで多くが自動車教習所に委託されてきた認知機能検査及び高齢者講習の警察による直接実施や運用の弾力化、相談対応の強化等、その適切かつ円滑な実施を確保するための取組を推進している。

令和4年5月13日以降は、認知機能検査の結果に関わらず、実車指導を含む2時間の講習又は実車指導を含まない1時間の講習とされる。

車両の安全性の確保

先進安全自動車（ASV）の開発・普及の促進

先進技術を搭載した自動車の開発と普及を促進し、交通事故削減を目指す「先進安全自動車（ASV）推進プロジェクト」では、第7期ASV推進検討会を立ち上げ、令和3年度から令和7年度までの5年間で、既存のASV技術の正しい理解・利用のための効果的な普及戦略の検討、運転者が明らかに誤った操作を行った場合等であってもシステムが安全操作を行う安全技術のあり方の検討、通信や地図を活用した協調型の安全技術の実用化と普及に向けた共通仕様の検討、自動運転車においてシステムが負うべき責任の範囲の整理についての検討等に取り組むことを決定した。

第1編 第2部 第1章 鉄道交通事故の動向

鉄道交通における運転事故は、長期的には減少傾向にあり、平成13年に908件であったものが、23年には850件、令和3年には534件で、前年比3.1%増であった。

運転事故による死者数は259人で前年比5.7%増であり、乗客の死者数はゼロであった。

運転事故

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。なお、軌道の運転事故は、鉄道運転事故と同様に定義する。



注 1 国土交通省資料による。
2 死者数は1時間死者。

踏切事故は、踏切保安設備の整備等により、長期的には減少傾向にあるものの、令和3年は225件で前年比30.1%増であり、踏切事故による死者数は94人で前年比23.7%増であった。

踏切事故

列車事故のうち、踏切道において、列車又は車両が道路を通行する人又は車両等と衝突し、又は接触した事故及び踏切障害事故をいう。



注 1 国土交通省資料による。
2 死者数は1時間死者。

令和3年の人身障害事故は266件で前年比14.2%減、死者数は165人で前年比1.8%減、このうちホームから転落して又はホーム上で列車と接触して死傷する事故（ホーム事故）は69件で前年比47件（40.5%）減であり、ホーム事故による死者数は15人で前年比4人（21.1%）減であった。



注 1 国土交通省資料による。
2 死者数は1時間死者。

第1編 第2部 第2章 鉄道交通安全施策の現況

鉄道交通環境の整備

鉄道施設の豪雨対策の強化

近年、頻発化・激甚化する豪雨災害に適切に対応するため、河川に架かる鉄道橋梁の流失等防止対策や鉄道に隣接する斜面からの土砂流入防止対策といった豪雨対策を推進した。

駅ホームにおける安全性向上のための対策の推進

駅ホームの安全性向上については、ホームドア整備の前倒しや駅員による誘導案内などハード・ソフト両面からの転落防止対策を推進している。このうちホームドアについては、令和2年度までに約800駅に整備することを目標としてきたところ、令和2年度末時点で943駅に整備され、目標は達成された。また、令和3年度からの目標として、令和7年度までに駅全体で3,000番線、うち1日当たり平均利用者数が10万人以上の駅については、800番線に整備することとしている。また、ホームドアのない駅においても、「新技術等を活用した駅ホームにおける視覚障害者の安全対策について～中間報告～」（令和3年7月公表）を取りまとめ、引き続きITやセンシング技術等を活用した視覚障害者のホーム転落防止対策について検討している。

鉄道交通の安全に関する知識の普及

踏切事故防止について、ポスターの掲示等によるキャンペーンを実施し、学校、沿線住民、道路運送事業者等に対し、踏切道の安全通行や鉄道事故防止に関する知識の普及及び意識の向上を図った。

また、首都圏の鉄道事業者が一体となって、酔客に対する事故防止のための注意喚起を行うプラットフォーム事故0（ゼロ）運動等において広報活動を積極的に行い、鉄道の安全に関する正しい知識の浸透を図った。

鉄道の安全な運行の確保

気象情報等の充実

鉄道交通に影響を及ぼす自然現象について、的確な実況監視を行い、適時・適切に予報・警報等を発表・伝達して、事故の防止及び被害の軽減に努めるとともに、これらの情報の内容の充実と効果的利用を図るため、気象監視体制の整備等の施策を講じた。また、地震発生時に走行中の列車を減速・緊急停止等させることにより列車転覆等の被害の防止に活用されるよう、鉄道事業者等に対し、緊急地震速報の提供を行っている。

大規模な事故等が発生した場合の適切な対応

国及び鉄道事業者における、夜間・休日の緊急連絡体制を点検・確認し、大規模な事故又は災害が発生した際に、迅速かつ的確な情報の収集・連絡を行った。

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

鉄道の津波対策については、南海トラフ巨大地震等による最大クラスの津波からの避難の基本的な考え方（素早い避難が最も有効かつ重要な対策であること等）を踏まえた津波発生時における鉄道旅客の安全確保への対応方針と具体例等を取りまとめ、鉄道事業者における取組を推進している。

踏切道における交通の安全についての対策

踏切事故防止対策の現状

令和3年度は、改正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156か所を指定した。指定した踏切道をはじめ、課題のある踏切道については、地方踏切道改良協議会を適宜開催し、道路管理者と鉄道事業者が、地域の実情に応じた踏切対策の一層の推進を図った。

また、これまでに指定した踏切道と道路管理者、鉄道事業者等が自主的に行ったものを合わせて、令和2年度に改良が図られた踏切道数は、立体交差化31か所、構造の改良269か所、踏切保安設備の整備31か所に及んでいる。また、踏切道の統廃合についても、立体交差化等の事業と併せて実施した。

第2編第1章 海難等の動向

近年の海難等の状況

我が国の周辺海域において、交通安全基本計画の対象となる船舶事故隻数の推移をみると、第9次交通安全基本計画期間（平成23～27年度）の年平均では2,256隻であったものが、令和3年では1,932隻となっており、約1割減少した。

船舶事故による死者・行方不明者の数は、第9次交通安全基本計画期間の年平均で91人であったものが、令和3年では63人となっており、約3割の減少となった。

また、令和3年における、ふくそう海域における大規模海難の発生件数はゼロであった。



注 1 海上保安庁資料による。

注 2 死者・行方不明者には、病気等によって操縦が不可能になったことにより、船舶が漂流するなどの海難が発生した場合の死亡した操縦者を含む。

令和3年中の海難等及び海難救助の状況

令和3年の船舶事故による死者・行方不明者数は、プレジャーボートによるものが最多であり、全体の49%を占めた。また、船舶からの海中転落による死者・行方不明者数は漁船が最多であり、全体の47%を占めた。

令和3年の小型船舶の事故隻数は1,527隻であり、前年より23隻減少した。これに伴う死者・行方不明者数は46人であり、前年より5人増加した。

第11次交通安全基本計画では、海難における死者・行方不明者を減少させるために救助率を95%とする目標が定められており、海上保安庁において、救助・救急体制の充実強化、民間救助組織等との連携・協力に努めた結果、令和3年の救助率は95%であった。

令和3年は、海難船舶の乗船者7,665人の中で自力救助の4,741人を除いた2,924人のうち2,874人が救助され、自力救助を除く海難船舶の乗船者に対する救助された人数の割合は98%であった。

令和3年は、プレジャーボート等の海難船舶の乗船者2,607人の中で自力救助の844人を除いた1,763人のうち1,734人が救助され、自力救助を除くプレジャーボート等の海難船舶の乗船者に対する救助された人数の割合は98%であった。

救助率

要救助海難の乗船者数及び海中転落者数（自力救助を除く。）のうち、救助された乗船者数及び海中転落者数の割合

プレジャーボート

スポーツ又はレクリエーションに用いられるヨット、モーターボート等の船舶の総称。

第2編 第2章 海上交通安全施策の現況

海上交通環境の整備

航路標識等の整備

社会資本整備重点計画等に基づき、地震や台風といった自然災害に伴う航路標識の倒壊や消灯等を未然に防止し、災害時でも被災地の海上交通安全を確保するために、航路標識の耐災害性強化対策を推進した。

海上交通の安全に関する知識の普及

海難防止思想の普及

海難を防止するためには、国民一人一人の海難防止に関する意識を高めることが重要である。このため、関係機関と連携の上、海難防止講習会や訪船指導等あらゆる機会を通じて、海事関係者に限らず広く国民全般に対して法令遵守やライフジャケットの常時着用等の自己救命策確保の徹底を呼び掛けるなど、海難防止思想の普及及び高揚並びに海難防止に関する知識の習得及び向上を図った。

特に令和3年7月16日から31日までの間、「小型船舶の海難防止」「見張りの徹底及び船舶間コミュニケーションの促進」「ライフジャケットの常時着用など自己救命策の確保」「ふくそう海域などの安全性の確保」を重点事項に掲げて官民一体となった「海の事故ゼロキャンペーン」を全国一斉に実施したほか、霧などの気象条件や海難の発生傾向など地域や各種船舶の特性を考慮した地域レベルの運動を実施した。

船舶の安全な運航の確保

事故の再発防止策の徹底

船舶事故等が発生した場合には、事業者に対し事故の原因を踏まえた適切な再発防止策の策定を促し、運航労務監理官による監査、指導等を通じて、その対策の徹底を図った。

また、事業者の「輸送の安全」に対する意識を高め、海上輸送の安全の確保を図ることを目的として、運航労務監理官による立入検査の実施状況及び処分・指導事例を公表した。

小型船舶の安全対策の充実

プレジャーボートの安全対策

国土交通省では、海難防止講習会や訪船指導等あらゆる機会を通じて、リーフレットを活用した定期的な点検整備の実施を呼び掛けた。このほか、海上保安庁では、海上交通ルールの遵守、インターネットや携帯電話等による気象・海象や航行警報等の安全情報の早期入手等についても、パンフレット等を活用して広く啓発を行った。

国土交通省では、小型船舶の検査を実施している日本小型船舶検査機構と連携して、適切な間隔で船舶検査を受検するよう、関係者に周知を図った。

また、遵守事項に係るパトロール活動及び周知啓発活動において、遵守事項違反の取締り、リーフレットを配布する等関係機関と連携を図りながら実施した。

警察では、港内その他の船舶交通のふくそうする水域、遊泳客の多い海水浴場、水上レジャースポーツが盛んな水域等に重点を置いて、警察用船舶、警察用航空機等によるパトロールのほか、関係機関・団体との連携により、水上レジャースポーツ関係者に対する安全指導等を通じて、海上交通安全の確保を図った。

第3編第1章 航空交通事故の動向

近年の航空事故の状況

我が国における航空事故の発生件数は、令和3年は11件、これに伴う死亡者数は3人、負傷者数は10人である。

近年は、大型飛行機による航空事故は、乱気流等気象に起因するものを中心に年数件程度にとどまり、小型飛行機等が事故の大半を占めている。

▶第3-1表 航空事故発生件数及び死傷者数の推移

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
平成29	3	8	3	5	1	2	0	22	22	6
30	5	3	4	3	0	1	0	16	11	5
令和元	5	1	2	2	0	3	0	13	1	12
2	4	1	4	3	1	0	0	13	2	16
3	1	2	2	3	0	3	0	11	3	10

- 注 1 国土交通省資料による。
 2 各年12月末現在の値である。
 3 日本の国外で発生した我が国の航空機に係る事故を含む。
 4 日本の国内で発生した外国の航空機に係る事故を含む。
 5 事故発生件数及び死傷者数には、機内における自然死、自己又は他人の加害行為に起因する死亡等に係るものは含まない。
 6 死亡者数は、30日以内死亡者数であり、行方不明者等が含まれる。
 7 大型飛行機は最大離陸重量5.7トンを超える飛行機、小型飛行機は最大離陸重量5.7トン以下の飛行機である。

令和3年中の航空交通の安全上のトラブルの状況

航空輸送事業者における安全上のトラブル

我が国の航空運送事業者に対して報告を義務付けている事故、重大インシデントに関する情報は、令和3年に2件報告された。

なお、我が国の特定本邦航空運送事業者（客席数が100又は最大離陸重量が5万キログラムを超える航空機を使用して航空運送事業を営する本邦航空運送事業者）における乗客死亡事故は、昭和60年の日本航空123便の御巣鷹山墜落事故以降発生していない。

重大インシデント

結果的には事故に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うち重大なもの。

第3編 第2章 航空交通安全施策の現況

航空安全プログラムの更なる推進

業務提供者におけるSMS（安全管理システム）の強化

本邦航空運送事業者等の業務提供者に対して安全の向上の取組に直結した安全指標及び安全目標値の設定を促進し、安全に係るリスク管理の仕組みであるSMSの質の向上を図るように指導した。特に、新たに航空運送事業者となった者や民間の能力を活用した国管理空港等の運営等に関する法律（平25法67）等に基づき新たに空港運営者になった者等、SMSの取組の実績が浅い業務提供者に対しては、安全指標及び安全目標値の設定などが的確に実施されるよう、連携を密にして指導、監督、助言等を行った。

航空機の安全な運航の確保

運輸安全マネジメント評価の実施

令和3年度においては、令和2年7月に策定、公表した、「運輸防災マネジメント指針」を活用し、運輸安全マネジメント評価の中で防災マネジメントに関する評価を実施した。

飲酒に関する対策の強化

平成30年10月末以降、航空従事者の飲酒に係る不適切事案が相次いで発生したことを踏まえ、31年1月から令和元年7月にかけて厳格な飲酒基準を策定した。3年度においては、前年度に引き続きこうした基準が適切に遵守されるよう、監査等を通じて指導・監督を実施するとともに、操縦士の日常の健康管理（アルコール摂取に関する適切な教育を含む。）の充実や身体検査の適正な運用に資する知識（航空業務に影響を及ぼす疾患や医薬品に関する知識を含む。）の普及啓蒙が図られるよう、航空会社の健康管理担当者に対する講習会等を通じて指導を実施した。また、客室乗務員による飲酒検査の不正事案が発生したことを踏まえ、国内航空会社に対し、飲酒検査体制の強化、アルコール教育の適切な実施（効果測定含む。）及び組織的な飲酒傾向の把握等が図られるよう、指導・監督を実施した。

航空機の安全性の確保

航空機・装備品等の安全性を確保するための技術基準等の整備

航空機、装備品等の安全性の一層の向上等を図るため、最新技術の開発状況や国際的な基準策定の動向等を踏まえ、航空機及び装備品の安全性に関する技術基準等の整備を行っている。

航空交通環境の整備

滑走路誤進入対策の推進

ヒューマンエラー等に起因する滑走路誤進入を防止するため、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を行っている。また、滑走路誤進入事案の情報を航空運送、交通管制、空港の分野横断的に共有し、それぞれの視点に基づいた分析、必要な対策の審議・検討を行った。

道路交通関係

交通ボランティア活動の取組について

交通安全フォーラムの開催について

デリバリーにおける自転車の安全利用等について

交通事故のない社会を目指した今後の車両安全のあり方について

新たなモビリティを含めた多様な交通主体の交通ルールの整備について

令和2年改正道路交通法（高齢運転者対策）の施行について

「交通事故で家族を亡くした子供の支援に関するシンポジウム」の開催について

自動二輪車乗車中事故の状況と対策について

鉄道交通関係

駅ホームにおける安全対策について

海上交通関係

走錨リスク判定システム（愛称：錨ing（イカリング））について

水辺の安全を守るシーバードジャパンと連携した海難防止への取組

航空交通関係

保安検査等の確実な実施に向けた制度整備について