

**令和4年度交通事故の状況及び
交通安全施策の現況
令和5年度交通安全施策に関する計画
(令和5年版交通安全白書)**

<概要>

令和5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4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5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5年版で53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

自転車の安全利用の促進について

第1章 自転車の交通安全の現状とこれまでの経緯

- 第1節 自転車関連交通事故の現状
- 第2節 道路交通法等の改正(平成19年～)
- 第3節 交通対策本部決定について

第2章 自転車の安全利用の促進について(自転車安全利用五則)

- 第1節 車道が原則、左側を通行 歩道は例外、歩行者を優先【第1則】
- 第2節 交差点では信号と一時停止を守って、安全確認【第2則】
- 第3節 夜間はライトを点灯【第3則】
- 第4節 飲酒運転は禁止【第4則】

第5節 ヘルメットを着用【第5則】

第6節 関連する交通安全対策

第3章 自転車活用推進に向けた取組

- 第1節 自転車活用推進計画
- 第2節 自転車損害賠償責任保険等への加入促進
- 第3節 サイクルツーリズムの推進
- 第4節 自転車通勤等の促進
- 第5節 自転車活用推進功績者表彰
- 第6節 シェアサイクルの促進
- 第7節 幼児乗せ自転車の安全な利用

令和4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等の更なる推進
 - 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5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

○「ゾーン30プラス」の取組状況について

○知床遊覧船事故を受けた対策について 等

特集：自転車の安全利用の促進について

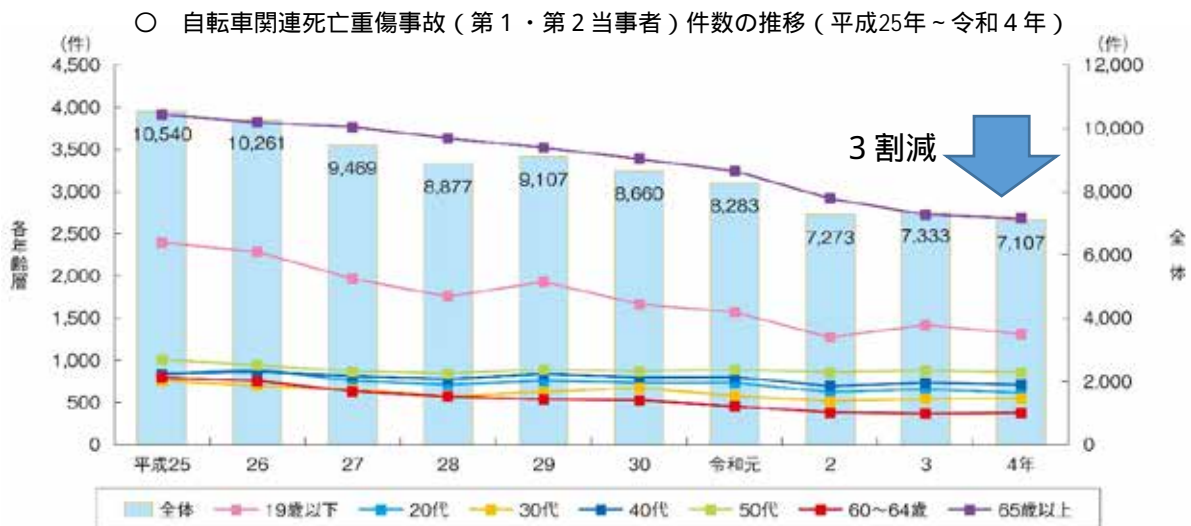
～自転車の安全利用の促進を特集する目的～

- * 改正道路交通法（令4法32）により、全ての年齢層の自転車利用者に対して、乗車用ヘルメットの着用の努力義務を課すこととされ、令和5年4月1日から施行された。
- * これに併せて、これまで自転車の交通ルールの広報啓発として活用された「自転車安全利用五則」についても改正され、「自転車の安全利用の促進について」が決定されたところ。
- * 新しい「自転車安全利用五則」について、同五則の各自転車交通ルールを取り上げ、自転車の交通事故の実態を明らかにするとともに、政府を始め、関係機関団体が取り組んでいる施策について紹介することとし、自転車の安全利用を促進する一助とする。

第1章 自転車の交通安全の現状

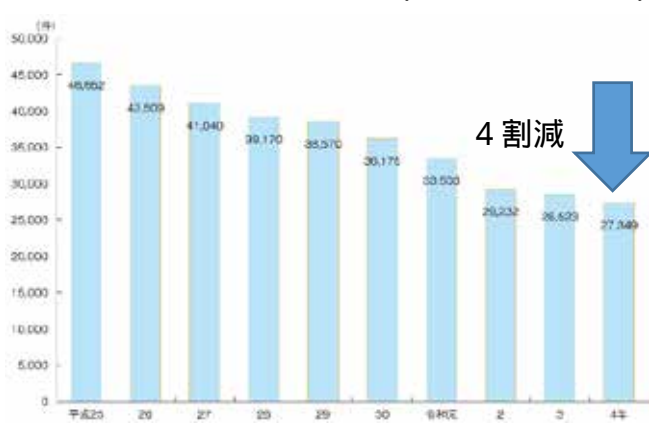
<自転車関連死亡重傷事故の推移>

- * 10年間で全ての死亡重傷事故件数が約4割減少しているのに対し、自転車関連死亡重傷事故は約3割の減少。
- * 死亡重傷事故件数に占める自転車関連死亡重傷事故件数の割合は横ばいから微増。

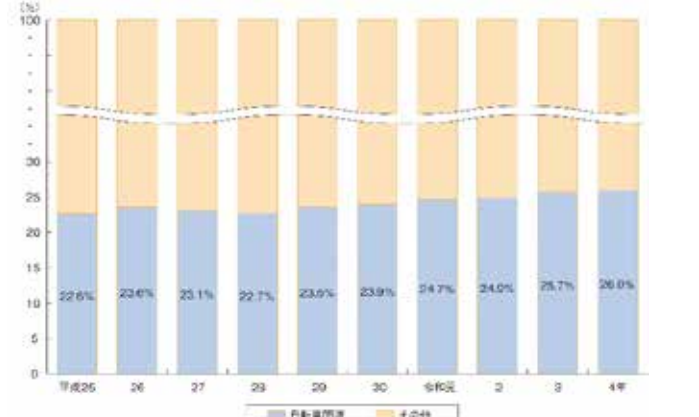


- 第1当事者・・・最初に交通事故に関与した事故当事者のうち、最も過失の重い者をいう。
- 第2当事者・・・最初に交通事故に関与した事故当事者のうち、第1当事者以外の者をいう。

○ 全ての死亡重傷事故件数の推移（平成25年～令和4年）



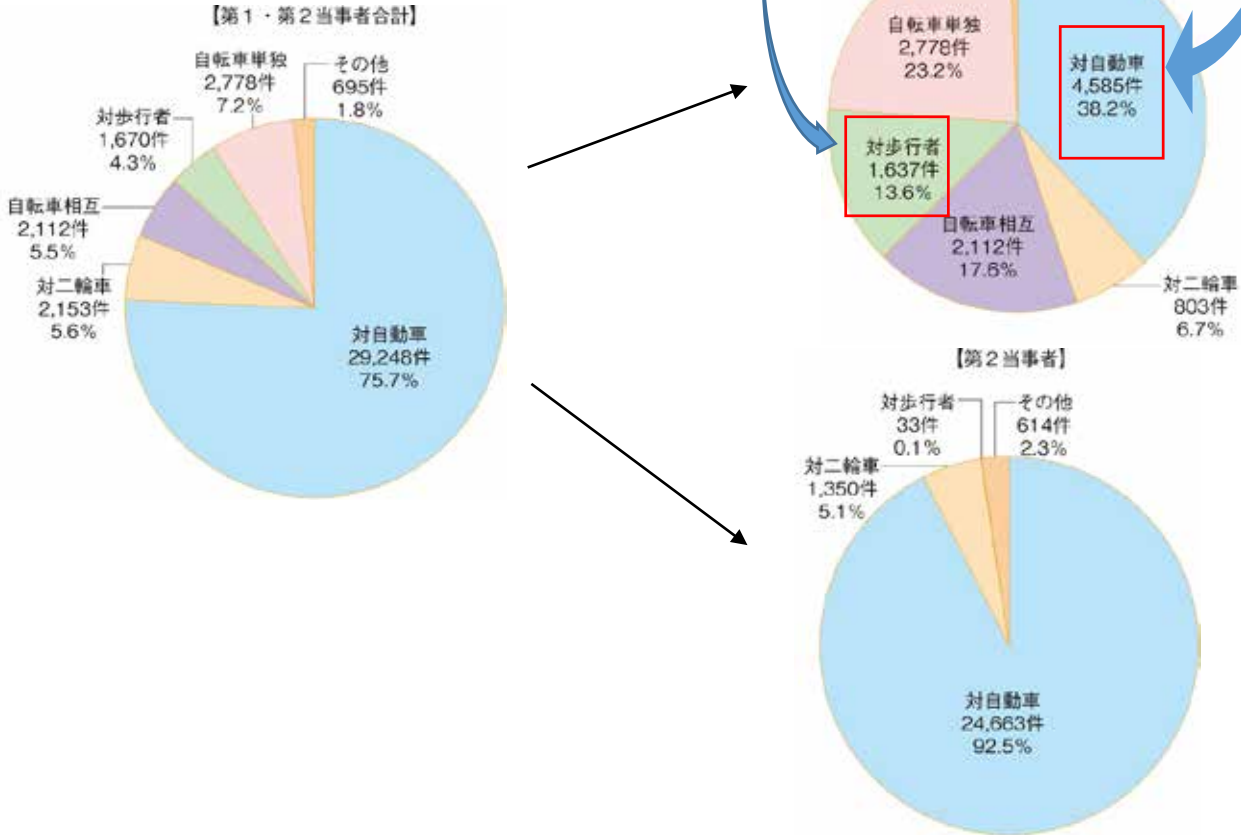
○ 死亡重傷事故件数に占める自転車関連死亡重傷事故（第1・第2当事者）件数の割合（平成25年～令和4年）



<相手当事者別の分析>

- * 自転車側が第2当事者の場合は自動車との事故が圧倒的だが、第1当事者の場合でも約4割が対自動車であり、自転車側に過失が大きいケースも発生している。
- * 相手当事者が歩行者の事故は、自転車側がほぼ第1当事者となっている。

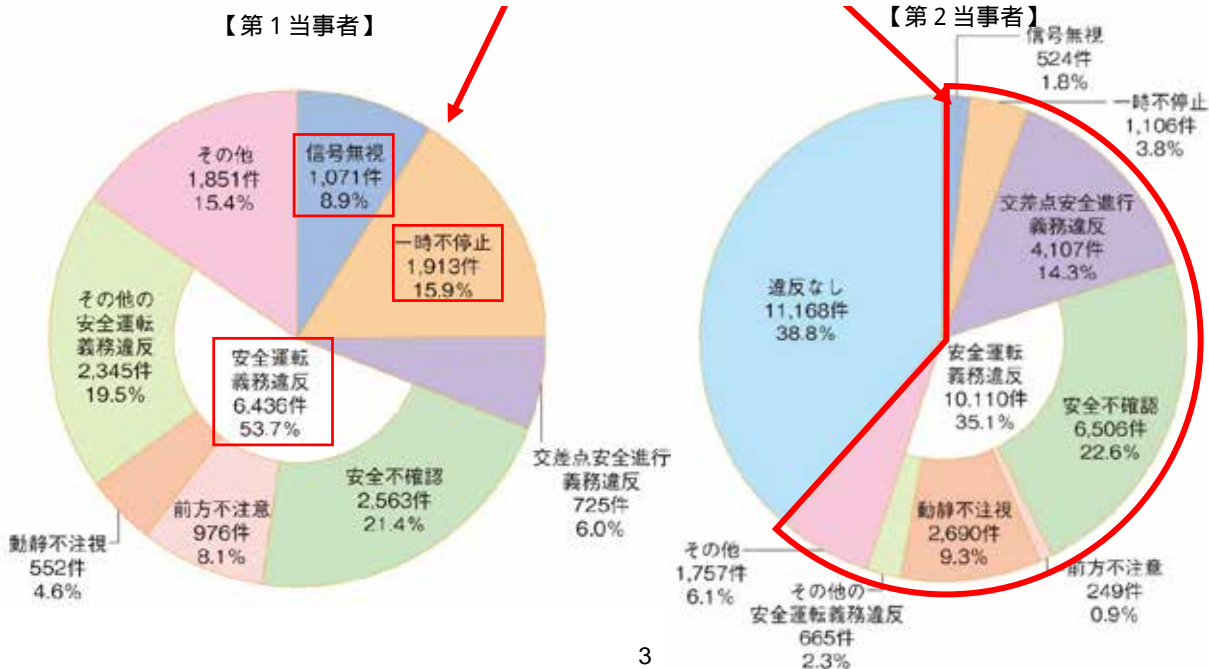
○ 相手当事者別の自転車関連死亡重傷事故（第1・第2当事者）件数（平成30年～令和4年の合計）



<違反別の分析>

- * 自転車側が第1当事者の場合は、過半数で安全運転義務違反が認められ、次に一時不停止、信号無視の順となる。
- * 第2当事者の場合でも、約6割は一定の法令違反が認められる。

○ 自転車関連死亡重傷事故における自転車運転者（第1当事者、第2当事者の別）の法令違反状況（平成30年～令和4年の合計）



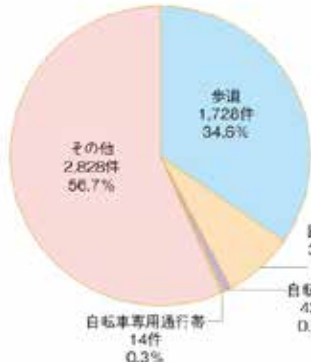
第2章 自転車の安全利用の促進について（自転車安全利用五則）

（1）車道が原則，左側を通行 歩道は例外，歩行者を優先【第1則】

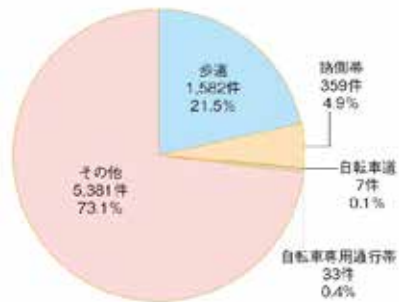
* 単路の事故では，歩道が衝突地点のケースが第1当事者で約3割，第2当事者で約2割となっており，**自転車運転者が歩道において事故を起こしていることが認められる。**

- 衝突地点が単路の自転車関連死亡重傷事故（第1当事者，第2当事者の別）件数（平成30年～令和4年の合計）

【第1当事者】



【第2当事者】



（2）交差点では信号と一時停止を守って，安全確認【第2則】

* 衝突地点別では，**交差点内が，第1当事者の場合の約5割，第2当事者の場合の約7割弱を占めている。**

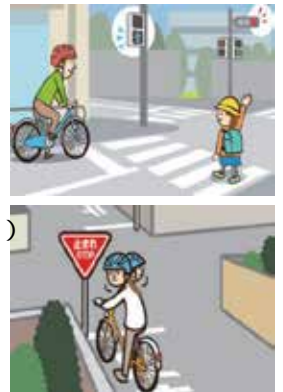
* 交差点内における事故の法令違反状況では，**第1当事者は一時不停止が約3割と一番高く，次に安全不確認，信号無視の順に高い割合となっている。**

- 衝突地点別の自転車関連死亡重傷事故（第1当事者，第2当事者の別）件数（平成30年～令和4年の合計）

【第1当事者】

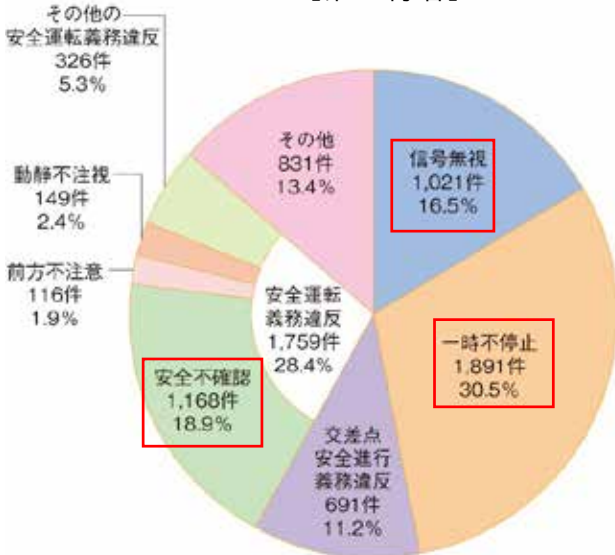


【第2当事者】

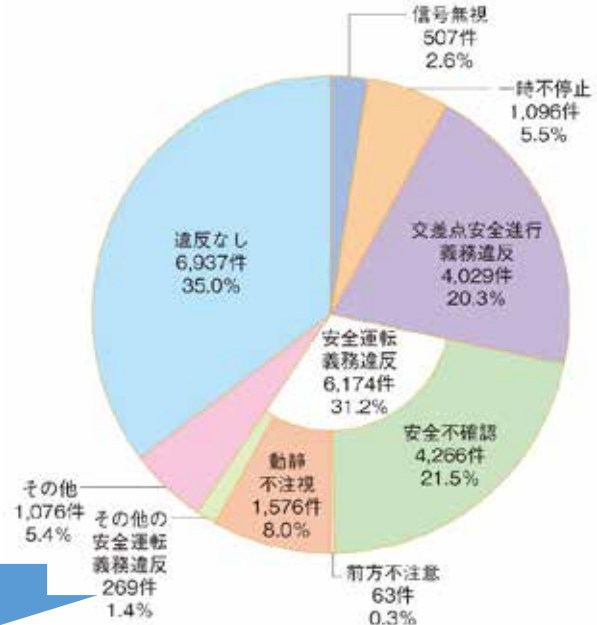


- 交差点における自転車関連死亡重傷事故の自転車運転者（第1当事者，第2当事者の別）に関する法令違反状況（平成30年～令和4年の合計）

【第1当事者】



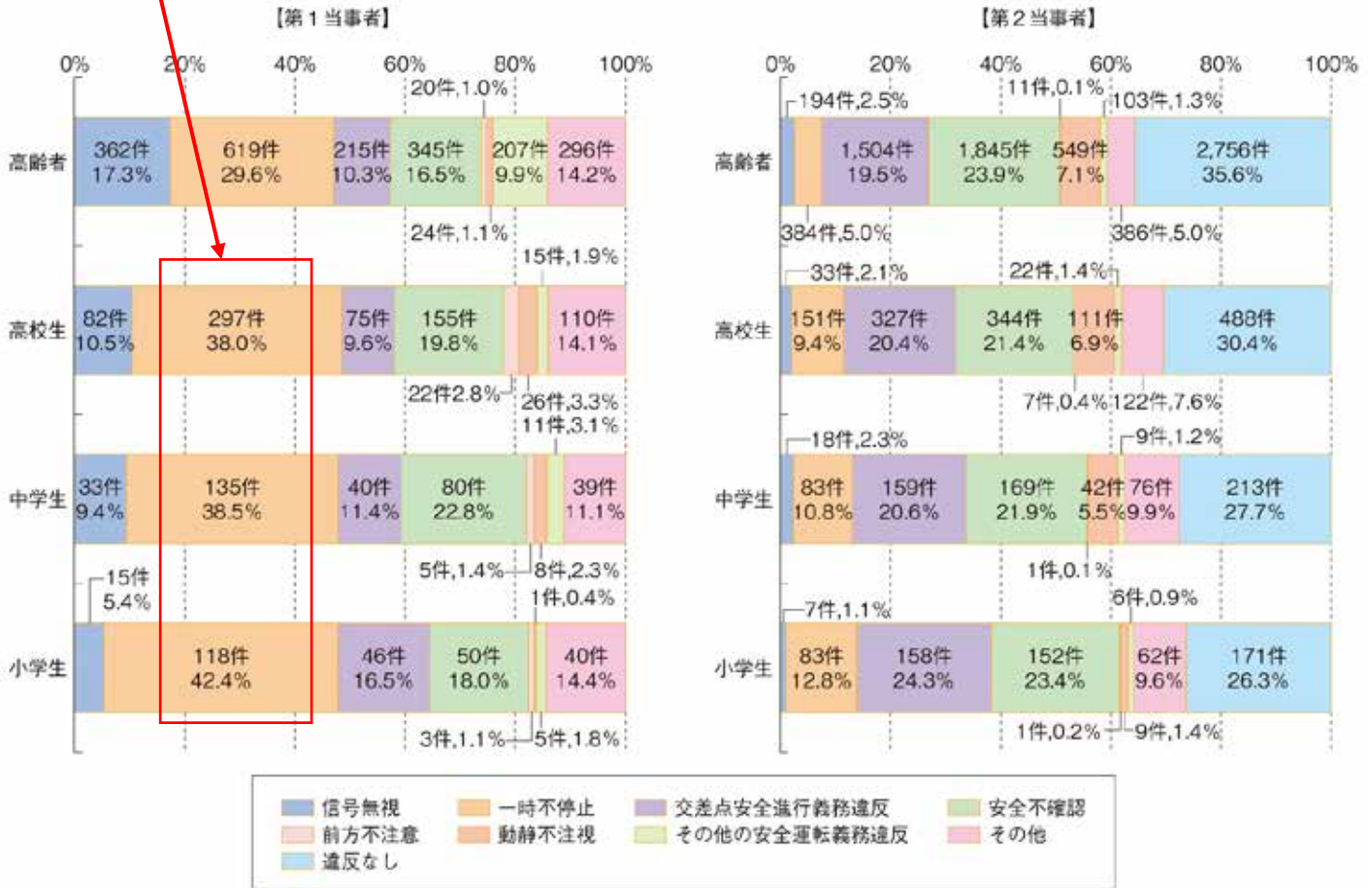
【第2当事者】





* 法令違反状況を年齢層別の傾向で見ると、第1当事者の場合、一時不停止の割合が、小・中・高校生で約4割程度と全年齢層と比較して高い。

* 一方で、信号無視の割合は、小学生で1割を下回るなど、小・中・高校生では全年齢層と比較して低い。



(3) 夜間はライトを点灯【第3則】

* 夜間におけるライト点灯有無別では、前照灯消灯又は設備無しの場合の致死率が点灯時と比較して約1.8倍。

* さらに、前照灯消灯又は設備無しの事故について、「市街地」「非市街地」に分けたところ、非市街地における致死率は市街地の約4.9倍と高まる。



○ 自転車乗用中（第1・第2当事者）の夜間ライト点灯状況別死傷者数（平成30年～令和4年の合計）と致死率比較



○ 自転車乗用中（第1・第2当事者）のライト消灯・設備無しの場合の地形別死傷者数（平成30年～令和4年の合計）と致死率比較



致死率・・・死傷者のうち死者の占める割合

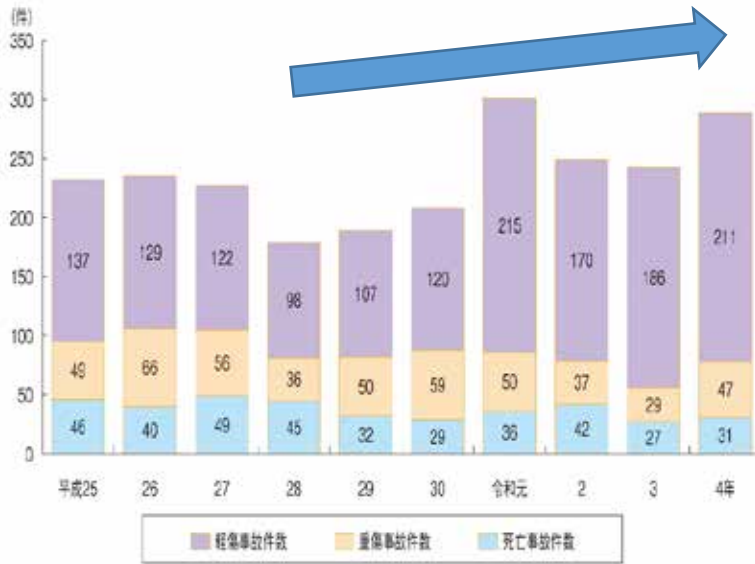
市街地・・・道路に沿っておおむね500メートル以上にわたって、住宅、事業所又は工場等が連立し、又はこれらが混在して連立している状態であって、その地域における建造物及び敷地に占める割合が80パーセント以上になるいわゆる市街地的形態をなしている地域をいう

(4) 飲酒運転は禁止【第4則】

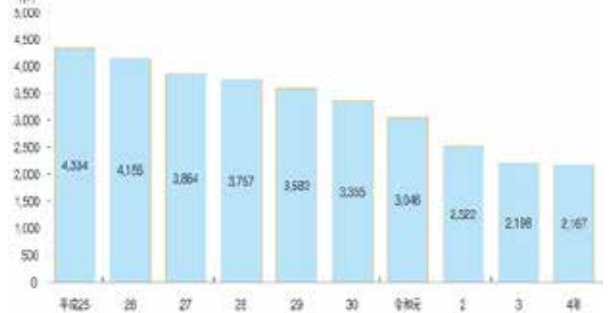


- * 自動車及び原付以上の飲酒運転事故件数は減少傾向にあるのに対し、**自転車関連の飲酒運転事故件数は、平成28年以降は緩やかな増加傾向。**
- * 死亡重傷に至った割合も、一般の自転車事故が約1割であるのに対し、**飲酒運転事故の場合は約4分の1であり、死亡重傷に至る確率が高い。**

- 自転車関連（第1当事者）の飲酒運転事故件数の推移（平成25年～令和4年）



- 自動車及び原動機付自転車以上（第1当事者）の飲酒運転事故件数の推移（平成25年～令和4年）



- 自転車関連事故（第1当事者）件数の推移（平成25年～令和4年）

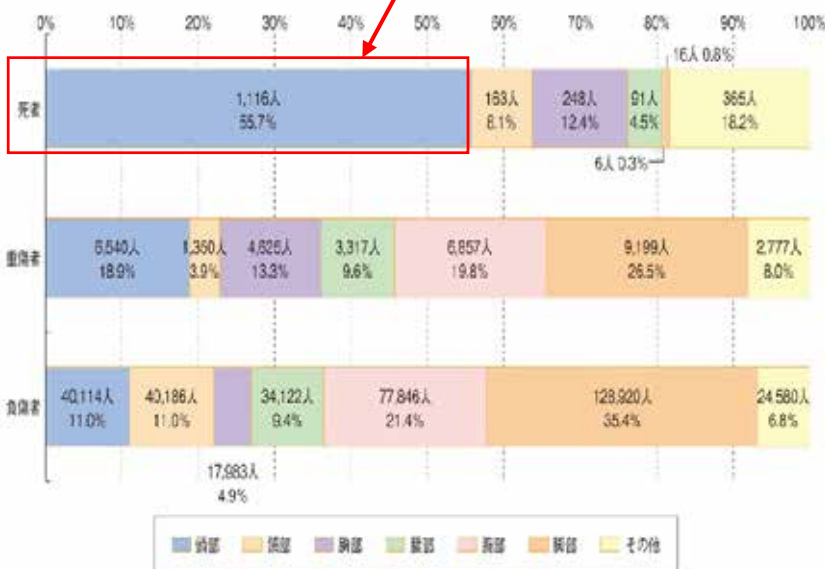


(5) ヘルメットを着用【第5則】



- * 自転車乗用中の死者では、**頭部が致命傷となっているケースが半数以上。**
- * ヘルメット着用、非着用別では、**非着用の方が頭部が致命傷となっている割合が高い。**
- * **致死率で見てもヘルメット着用と比較して非着用は約2.4倍。**

- 自転車乗用中死者・重傷者・負傷者の人身損傷主部位比較（平成30年～令和4年の合計）



- ヘルメット着用状況別の致死率（平成25年～令和4年の合計）



(6) 関連する交通安全対策

○ 自転車通行空間

【事例】自転車利用空間の質を向上させる整備事例（静岡県静岡市）



（普通自転車専用通行帯（有効幅員を確保することと合わせ、平坦かつコンパクトな街渠を整備し、通行空間の質を向上））

○ 安全教育

【事例】自転車交通安全教育イベントにおける啓発活動の実施（岐阜県，岐阜県警，岐阜第一高等学校）



（交通安全講話）



（自転車シミュレーターを用いた交通安全教育）

【事例】スケアード・ストレイト教育技法による自転車交通安全教室の実施（鳥取県）



○ 点検整備

【事例】自転車販売店と連携した取組（沖縄県）



（自転車販売店による点検の実施）

○ 指導・取締り

【事例】自転車利用者の交通違反に対する公開指導取締り（警視庁）



○ ヘルメット関係

【事例】自転車ヘルメット着用モデル校の指定（埼玉県）



【事例】おもてなしヘルメット購入支援事業補助金制度（鳥取県）



（ヘルメットを貸し出している状況）



（ヘルメットの着用を指導している状況）

第3章 自転車活用推進に向けた取組

○ 自転車活用推進計画

平成28年12月に自転車活用推進法（平28法113）が成立し、同法第9条に基づいて自転車活用推進計画を定めている。

現在は、令和3年5月に閣議決定した第2次自転車活用推進計画に基づき、自転車の活用の推進を計画的に図っている。

○ 自転車損害賠償責任保険等への加入促進

令和5年4月現在、32都府県（岡山市は県に先んじて義務化）において、条例により自転車損害賠償責任保険等への加入を義務付ける条例が制定されている。

また、政府では、地方公共団体に向け、標準条例（技術的助言）を作成・配布し、地方公共団体における条例の制定を支援している。

○ サイクルツーリズムの推進

令和元年11月、ナショナルサイクルルートの第1次ルートとして、「つくば霞ヶ浦りんりんロード」、「ピワイチ」、「しまなみ海道サイクリングロード」を指定し、令和3年5月に、「トカプチ400」、「富山湾岸サイクリングコース」、「太平洋岸自転車道」の3ルートを追加指定した。

【ナショナルサイクルルート】



第1次指定 (R.1.11)	
つくば霞ヶ浦りんりんロード (茨城県)	総長：約180km
ピワイチ (滋賀県)	総長：約190km
しまなみ海道サイクリングロード (広島県、愛媛県)	総長：約70km
第2次指定 (R.3.5)	
トカプチ400 (北海道)	総長：403km
太平洋岸自転車道 (千葉県～和歌山県)	総長：1,487km
富山湾岸サイクリングコース (富山県)	総長：102km

○ 自転車通勤等の促進

事業者活動における自転車通勤や業務利用を拡大するため、自転車活用推進官民連携協議会において「自転車通勤導入に関する手引き」を策定。

○ 自転車通勤制度導入のメリット

<事業者のメリット>

- ① 経費の削減
- ② 生産性の向上
- ③ イメージアップ

<従業員のメリット>

- ① 通勤時間の短縮
- ② 身体面の健康増進
- ③ 精神面の健康増進

○ 検討にあたって留意すべきポイント

- ① 日によって通勤経路や交通手段などが異なることを認める制度設計
- ② ①による事故時の責任や労災認定の明確化と生じるリスクへの対応
- ③ ①を考慮した自転車通勤手当の設定
- ④ 自転車通勤にあたって必要な施設の整備（駐輪場など）

○ 自転車活用推進功績者表彰

平成30年から毎年表彰しており、例年、自転車月間である5月に表彰しており、令和4年度は、個人2名、団体6団体を表彰した。



○ シェアサイクルの促進

シェアサイクルの普及促進を図るため、令和3年度税制改正において、市町村自転車活用推進計画に記載されたシェアサイクル事業を対象として、シェアサイクルポートの設置に係る固定資産税の特例措置を創設し、令和5年の地方税法改正により、令和6年度末まで特例期間が延長された。



シェアサイクルポート
(左:北九州市、右:静岡市)

○ 幼児乗せ自転車の安全な利用

消費者安全調査委員会は「幼児同乗中の電動アシスト自転車の事故」調査報告書を公表した。また、同報告書の内容を踏まえ、消費者安全調査委員会では、幼児同乗中の自転車の転倒を防止し、安全に利用するためのポイントをまとめた。

自転車転倒事故からお子さまを守りましょう！

～幼児乗せ自転車安全に利用するためのポイント～
消費者安全調査委員会 幼児同乗中自転車転倒事故調査報告書

1. 子どもの乗せ位置を正しくするために

- ① 必ずヘルメットを着用させる。乗車させる前にヘルメットを着用させることが重要。
- ② ヘルメットは、必ず、子どもが実際に乗車する前に着用させる。
- ③ ヘルメットの着用状況を確認する。
- ④ ヘルメットの着用状況を確認する。

2. 子どもを乗せる位置に注意して乗せさせるために

- ① 乗せ位置は、必ず、子どもの乗せ位置に注意して乗せさせる。
- ② 乗せ位置は、必ず、子どもの乗せ位置に注意して乗せさせる。
- ③ 乗せ位置は、必ず、子どもの乗せ位置に注意して乗せさせる。

3. 転倒につながる危険な行為を避けるために

- ① 急ブレーキをかける。
- ② 急ハンドルを切る。
- ③ 急加速を繰り返す。
- ④ 急減速を繰り返す。

4. 乗車中の転倒事故を防止するために

- ① 乗車中は必ずヘルメットを着用させる。
- ② 乗車中は必ずヘルメットを着用させる。
- ③ 乗車中は必ずヘルメットを着用させる。

5. 子どもを乗せる際のポイント

- ① 子どもの乗せ位置は、必ず、子どもの乗せ位置に注意して乗せさせる。
- ② 子どもの乗せ位置は、必ず、子どもの乗せ位置に注意して乗せさせる。
- ③ 子どもの乗せ位置は、必ず、子どもの乗せ位置に注意して乗せさせる。

6. 乗車中の安全な利用のポイント

- ① ブレーキの点検、保守
- ② 乗車中の安全な利用のポイント
- ③ 乗車中の安全な利用のポイント

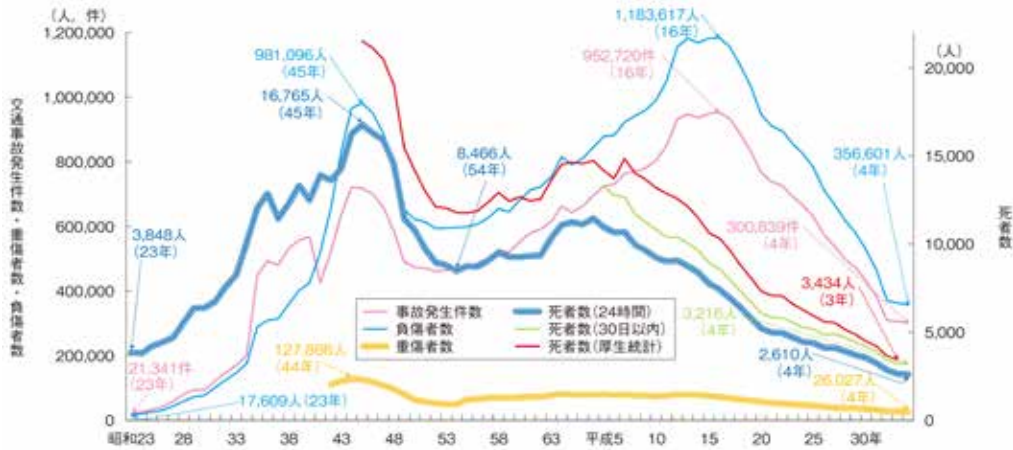
消費者安全調査委員会

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。

第1-1図 道路交通事故による交通事故発生件数，死者数，重傷者数及び負傷者数の推移



- 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死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4年中の交通事故死者数は、2,610人となり、現行の交通事故統計となった昭和23年以降で最少となった前年を更に下回った。

令和4年中の重傷者数は2万6,027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18年連続の減少。

令和4年中の道路交通事故の状況

概況

○事故発生件数	30万0,839件	(前年比 4,357件, 1.4%)
○死傷者数	35万9,211人	(前年比 5,556人, 1.5%)
○うち負傷者数	35万6,601人	(前年比 5,530人, 1.5%)
うち重傷者数	2万6,027人	(前年比 1,177人, 4.3%)
○うち死者数(24時間)	2,610人	(前年比 26人, 1.0%)
(30日以内)	3,216人	(前年比11人, 0.3%)

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

65歳以上の高齢者（以下「高齢者」という。）における高齢者の人口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1,471人であり、その占める割合は56.4%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

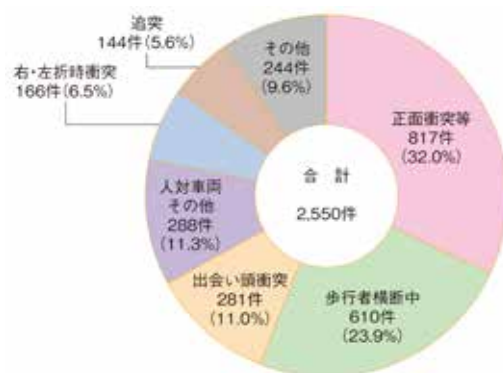


注 警察庁資料による。

事故類型別交通死亡事故発生件数

令和4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（817件、構成率32.0%）が最も多く、次いで歩行者横断中（610件、構成率23.9%）、出会い頭衝突（281件、構成率11.0%）の順で多くなっており（「人対車両その他」を除く。）、この3類型を合わせると全体の約7割を占めている。

第1-7図 事故類型別交通死亡事故発生件数（令和4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、路上横臥等）。
 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（955人、構成率36.6%）が最も多く、次いで自動車乗車中（870人、構成率33.3%）が多くなっており、両者を合わせると全体の約7割を占めている。

第1-11図 状態別交通事故死者数（令和4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（3.20人）では全年齢層（0.76人）の約4.2倍の水準となっている。

第1-18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4年）



注 1 警察庁資料による。
 2 算出に用いた人口は、総務省統計資料「人口推計」（令和3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ランプや狭さく等の物理的デバイスとの適切な組合せにより交通の安全の向上を図ろうとする区域を「ゾーン30プラス」（令和4年度末までに122か所）として設定し、全ての人々が安心して通行できる道路空間の確保を図っている。また、これまでのゾーン30（令和4年度末までに4,288か所）の整備を含め、低速度規制を実施した。令和2年度末までに全国で整備したゾーン30（4,031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、全死亡重傷事故発生件数及び対歩行者・自転車事故件数はいずれも減少（それぞれ29.5%減、27.8%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

令和4年中の高齢者講習（臨時高齢者講習、高齢者講習と同等の効果を生じさせるために行われる課程（認定教育）を含む。）の受講者は359万2,795人であった。

また、令和4年中の認知機能検査（臨時認知機能検査、認知機能検査と同等の効果を生じさせるために行われる検査（認定検査）を含む。）の受検者数は251万882人、運転技能検査（運転技能検査と同等の効果を生じさせるために行われる検査（認定検査）を含む。）の受検者数は7万7,083人、うち合格者数は6万9,041人であった。今後、高齢運転者の増加が見込まれることから、高齢者講習等の円滑な実施に向け、引き続き、高齢者講習等の警察による直接実施や新たな実施機関の確保による受講・受検枠の拡大等、必要な実施体制を確保するための効果的な取組を推進することとしている。

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

「先進安全自動車（ASV）推進プロジェクト」では、令和3年度から令和7年度の5年間にわたる第7期ASV推進検討会において、「自動運転の高度化に向けたASVの更なる推進」を基本テーマに掲げ、事故実態の分析を通じ、ドライバーの操作ミス又は認知ミスによる明らかに誤った操作に対して、システムの安全操作を優先する安全技術、車両間の通信により、見通しの悪い交差点での出会い頭の事故等を防止する安全技術、歩行者等の交通弱者と通信を行い、交通弱者が被害者となる事故を防止する安全技術等がより安全に寄与する事故形態の検討を行った。

また、バス、トラック等の安全対策として、歩行者まで検知可能な衝突被害軽減ブレーキ、車線逸脱警報装置、ドライバー異常時対応システム等ASV装置に対する補助を継続して実施するとともに、従来より実施している側方衝突警報装置搭載車両に対する税制特例措置を講じた。

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、平成14年に852件であったものが、24年には824件、令和4年には558件となっており、長期的には減少傾向にある。

運転事故による死者数は261人、乗客の死者数はゼロであり、平成17年に発生したJR東日本羽越線列車脱線事故以降、運転事故による乗客の死者は発生していない。

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。

第1-44図 運転事故の件数と死傷者数の推移



注 1 国土交通省資料による。
2 死者数は24時間死者。

踏切事故は、踏切保安設備の整備等により、平成14年に449件であったものが、24年には305件、令和4年には190件となっており、長期的には減少傾向にある。

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。

第1-45図 踏切事故の件数と死傷者数の推移



注 1 国土交通省資料による。 2 死者数は24時間死者。

令和4年の人身障害事故は、320件で前年比20.3%増、死者数は175人で前年比6.1%増であった。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、増加したものの、平成30年以降減少傾向にある。

なお、ホーム事故のうち、酔客による事故件数は47件で、全体の約44.0%を占めている。

第1-47図 ホーム事故の件数と死傷者数の推移



注 1 国土交通省資料による。
2 死者数は24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、交通政策基本計画（令和3年5月28日閣議決定）及び移動等の円滑化の促進に関する基本方針（令和2年12月25日）に基づき、令和7年度までに、優先度が高い13,000番線、うち平均利用者数が10万人/日以上以上の駅で800番線を整備することとしている。令和3年度末時点において、駅全体で2,337番線、うち平均利用者数が10万人/日以上以上の駅で406番線が整備された。

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4年度は、改正踏切道改良促進法（令3法9）に基づき、改良すべき踏切道として、新たに85か所を指定した。指定した踏切道を始め、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。令和3年度に改良が図られた踏切道数（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含む。）は、立体交差化22か所、構造の改良245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4年では1,875隻となっており、約2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4年では71人となっており、2割以上の減少となった。

また、令和4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。

第2-1図 船舶事故隻数及びそれに伴う死者・行方不明者数の推移



- 注 1 海上保安庁資料による。
 2 死者・行方不明者には、病気等によって操船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船者を含む。

令和4年中の海難等及び海難救助の状況

令和4年の船舶事故による死者・行方不明者数は、36.6%が旅客船，33.8%が漁船によるものである。また，船舶からの海中転落による死者・行方不明者数は，58.1%が漁船，16.2%がプレジャーボート によるものである。

令和4年の小型船舶の事故隻数は1,475隻であり，前年より52隻減少した。これに伴う死者・行方不明者数は30人であり，前年より16人減少した。

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4年の救助率は95.7%であった。

令和4年は，海難船舶の乗船者8,162人の中で自力救助の5,094人を除いた3,068人のうち3,003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97.9%であった。

令和4年は，プレジャーボート等の海難船舶の乗船者2,479人の中で自力救助の745人を除いた1,734人のうち1,724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99.4%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

国土強靱化基本計画等に基づき、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4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、運航労務監理官による監査等を通じて、事業者に対して事故の原因を踏まえた適切な再発防止策の策定を促すとともに、特に、行政処分等を行った事業者に対しては、改善が確認されるまで継続的・徹底的にフォローアップを行うことにより、再発防止の徹底を図った。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、海上運送法（昭24法187）及び内航海運業法（昭27法151）に基づき、運航労務監理官による立入検査の実施状況及び行政処分等の事例を公表した。

小型船舶の安全対策の充実

ブレイ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整備事業者等による定期的な点検整備の実施を呼び掛けたほか、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、関係機関と連携を図りながら、遵守事項違反の取締り、リーフレットの配布等を実施した。

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。

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、水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4年は21件、これに伴う死亡者数は9人、負傷者数は14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

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
平成30	5	3	4	3	0	1	0	16	11	12
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
4	8	4	4	3	0	2	0	21	9	14

- 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4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4年に11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む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等の更なる推進

航空安全プログラム（SSP）に基づく安全の推進

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

今般、ICAOにおけるSSPに関する動向を踏まえ、安全目標に対する進捗度合いの評価のために統計的手法を導入するなど、我が国SSPの有効性を向上させるための改正を行っている。

業務提供者における安全管理システム（SMS）の強化

本邦航空運送事業者等の業務提供者に対して安全の向上の取組に直結した安全指標及び安全目標値の設定を促進し、安全に係るリスク管理の仕組みであるSMSの質の向上を図るように指導した。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

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し評価する取組を、令和4年度は13者に対して実施した。また、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。4年度においては、前年度に引き続き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。）の普及啓発が図られるよう、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、3年度から2か年度にわたり、客室乗務員による飲酒検査での不正、アルコール検知、飲酒事実の虚偽報告事案が発生したことを踏まえ、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、引き続き指導・監督を実施している。

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。

航空機の検査の的確な実施

国産及び輸入航空機について、米国・欧州の航空当局との密接な連携等により、安全・環境基準への適合性の審査を適切かつ円滑に取り組んでいる。また、安全運航維持を目的とした改正航空法に基づき、関連規定の整備等を行った。

さらに、航空機の検査や製造・整備事業者等に対する指導監督を適切に行うため、航空機検査・設計審査職員の質的向上を図るための研修を実施した。

航空交通環境の整備

飛行検査体制の充実

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

トピックス一覧

道路交通関係

改正道路交通法（令和4年公布）について

「ゾーン30プラス」の取組状況について

「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」の進捗状況について

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

大型バス事故を受けた対応について

自動車事故被害者救済対策の充実について

「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

鉄道交通関係

鉄道の計画運休の取組について

海上交通関係

知床遊覧船事故を受けた対策について

官民連携によるマリンレジャーの安全対策について

航空交通関係

無人航空機の安全対策について