

第 12 次交通安全基本計画の目標値について －道路交通を中心に－

1 第 11 次交通安全基本計画の目標値

第 11 次交通安全基本計画における、道路、鉄道、踏切道、海上及び航空の各々の交通分野における 5 か年の目標値及び達成状況は以下の通りとなっている。これを踏まえつつ、各々の分野における第 12 次交通安全基本計画の目標値を具体的に検討する必要がある。

表 1：第 11 次交通安全基本計画の各分野の目標値と達成状況

	目 標 値		現 状
道 路 交 通	死者数	世界一安全な道路交通の実現を目指し、令和 7 年までに 24 時間死者数を 2,000 人(※)以下。 (※この 2,000 人に平成 28 年から令和元年の間の 24 時間死者数と 30 日以内死者数の比率の平均(1.20)を乗ずると 2,400 人)	令和 6 年は 2 年より 6.2% 減少(年平均:1.6% 減少)。しかしながら、仮に、年平均 1.6% の減少率で減少したとしても、目標には及ばない。 2,839 人(令和 2 年)→2,619 人(令和 7 年)
	重傷者数	令和 7 年までに重傷者数を 22,000 人以下。	令和 6 年は 2 年より 1.8% 減少(年平均:0.4% 減少)。しかしながら、仮に、年平均 0.4% の減少率で減少したとしても、目標には及ばない。 27,775 人(令和 2 年)→27,224 人(令和 7 年)
鉄 道 交 通	乗客死者数	ゼロを目指す。	令和 6 年度までは達成
	運転事故全体の死者数	減少を目指す。	令和 3 年度から 5 年度において増加し、6 年度は減少しているものの、現時点での推移では目標には及ばないことが見込まれる。
踏 切 道	踏切事故件数	令和 7 年までに令和 2 年と比較して約 1 割削減を目指す。	令和 6 年の踏切事故件数は 2 年と比較して増加しており、現時点での推移では目標には及ばないことが見込まれる。
海 上 交 通	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。)	● 2020 年代中に、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)。 ● 令和 7 年までに 1,500 隻未満。	第 11 次計画期間の年平均は 1,854 隻となっており、第 9 次計画期間の年平均より約 17.8% 減少。令和 7 年までに 1,500 隻未満にするためには、令和 6 年の船舶事故隻数 1,817 隻から約 320 隻減少する必要がある、現時点での減少推移ではいずれの目標にも及ばないことが見込まれる。
	大規模海難の発生数	ふくそう海域における航路を閉塞するような社会的影響が著しい大規模海難の発生数をゼロとする。	令和 6 年までは達成
	救助率	95% 以上	令和 6 年までは達成
航 空 交 通	本邦航空運送事業者が運航する定期便の死亡事故発生率及び全損事故発生率	ゼロ	令和 6 年に羽田空港での事故が発生したことから全損事故発生率については未達成
	航空事故発生率、重大インシデント発生率及び地上作業、施設等に起因する人の死傷又は航空機が損傷した事態の発生率に関する 21 の指標の削減	5 年間で約 17% 削減	本目標に掲げている指標は、年ごとに目標値を設定しており、事象が数件発生すると未達成となるものが多いため、年ごとにばらつきが生じるが、令和 6 年に達成すべき目標値に至っていない指標が存在している。

2 道路交通における目標値について(案)

(1) 目標値とする事項について

道路交通については、第1次交通安全基本計画から死者数を、第8次交通安全基本計画からは死者数及び死傷者数を、第11次交通安全基本計画からは死者数及び重傷者数の目標値を設定している。第11次交通安全基本計画では、「世界一安全な道路交通の実現を目指し、令和7年までに24時間死者数を2,000人以下とすること、令和7年までに重傷者数を22,000人以下にすること」を目標としている。

表2：道路交通における目標値と実績値の推移

計画	計画期間	道路交通安全の目標値		
		24時間死者数	死傷者	重傷者
第1次交通安全基本計画	昭和46～50年度	昭和50年の歩行者推計死者数約8,000人の半減		
		昭和50年 10,792 (歩行者 3,732)		
第2次交通安全基本計画	昭和51～55年度	昭和45年(16,765人)の半減		
		昭和55年 8,760		
第3次交通安全基本計画	昭和56～60年度	8,000人以下		
		昭和60年 9,261		
第4次交通安全基本計画	昭和61～平成2年度	8,000人以下		
		平成2年 11,227		
第5次交通安全基本計画	平成3～7年度	10,000人以下		
		平成7年 10,684		
第6次交通安全基本計画	平成8～12年度	9,000人以下 (平成9年までに1万人以下)		
		平成12年 9,073 (平成9年 9,642)		
第7次交通安全基本計画	平成13～17年度	8,466人以下 (交通安全対策基本法施行以降の最低であった昭和54年の死者数)		
		平成17年 6,937		
第8次交通安全基本計画	平成18～22年度	5,500人以下	100万人以下	
		平成22年 4,948	平成22年 901,245	
第9次交通安全基本計画	平成23～27年度	3,000人以下	70万人以下	
		平成27年 4,117	平成27年 670,140	
第10次交通安全基本計画	平成28～令和2年度	2,500人以下	50万人以下	
		令和2年 2,839	令和2年 372,315	
第11次交通安全基本計画	令和3～7年度	2,000人以下		22,000人以下
		(令和6年 2,663)		(令和6年 27,285)

※ は最終年(暦年)の実績値

ア 死者数

<24 時間死者数>

- 第 11 次交通安全基本計画の目標値：令和 7 年までに 2,000 人以下

令和 6 年の 24 時間以内死者数は 2,663 人であり、目標達成のためには、1 年間に 663 人（24.9%）と大幅な死者数の減少が必要になる。

※実績 令和 2 年 2,839 人 → 令和 6 年 2,663 人 176 人、6.2%減少

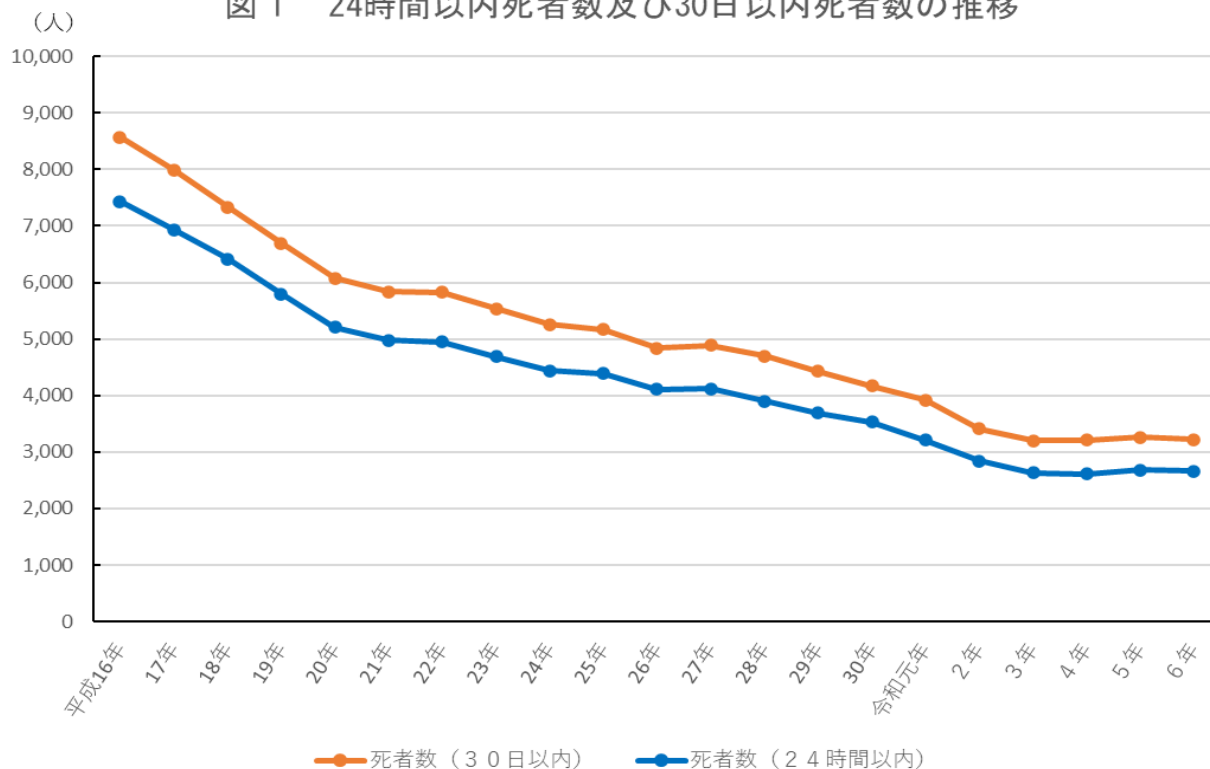
- 今後の 24 時間以内死者数の予測値：1,950～2,710 人（令和 12 年）¹

<30 日以内死者数>

- 第 11 次交通安全基本計画では、24 時間以内死者数に加えて、計画目標値等として欧米等において一般的な 30 日以内死者数（24 時間死者数の 1.2 倍程度²）についても言及している。

※（24 時間以内死者数の目標値である）2,000 人に、平成 28 年から令和元年の間の 24 時間以内死者数と 30 日以内死者数の比率の平均（1.20）を乗ずると 2,400 人

図 1 24時間以内死者数及び30日以内死者数の推移



出典 警察庁資料を基に内閣府が作成

また、24 時間以内死者数 2,000 人の目標を達成することで、国際道路交通事故データベース（IRTAD）がデータを公表している 34 か国において、他国の交通事故情勢が現状と大きく変化がなければ、人口 10 万人当たりの 30 日以内死者数が最も少ない国となることについても言及している。

¹ 過去の死者数の実績値より、予測の基となる期間を複数設定して、死亡率を推計。国立社会保障・人口問題研究所公表の将来推計人口を掛け合わせて、年齢区分別死者数を算出。それぞれの算出結果の最小値と最大値につき、一の位の数値を四捨五入した数値を掲載

（※参考：「道路交通安全に関する基本政策等に係る調査報告書」（内閣府 令和 7 年 3 月）第 4 章 道路交通事故の長期予測）。

² 2016 年（平成 28 年）から 2019 年（令和元年）の間の 24 時間死者数と 30 日以内死者数の比率の平均が 1.20 であった。

※ 人口 10 万人当たりの交通事故死者数 2018 年 3.29 人
 (目標) 2025 年 1.96 人³

図2 人口 10 万人当たりの交通事故死者数 (2018 年) (第 11 次交通安全基本計画掲載)

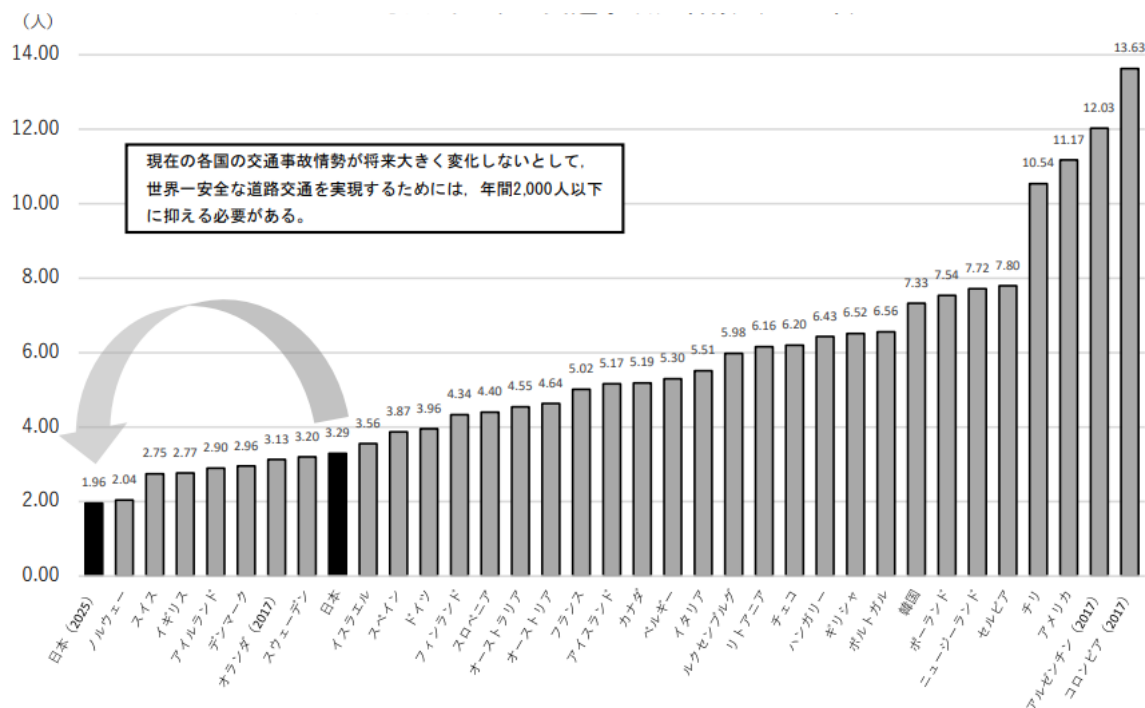
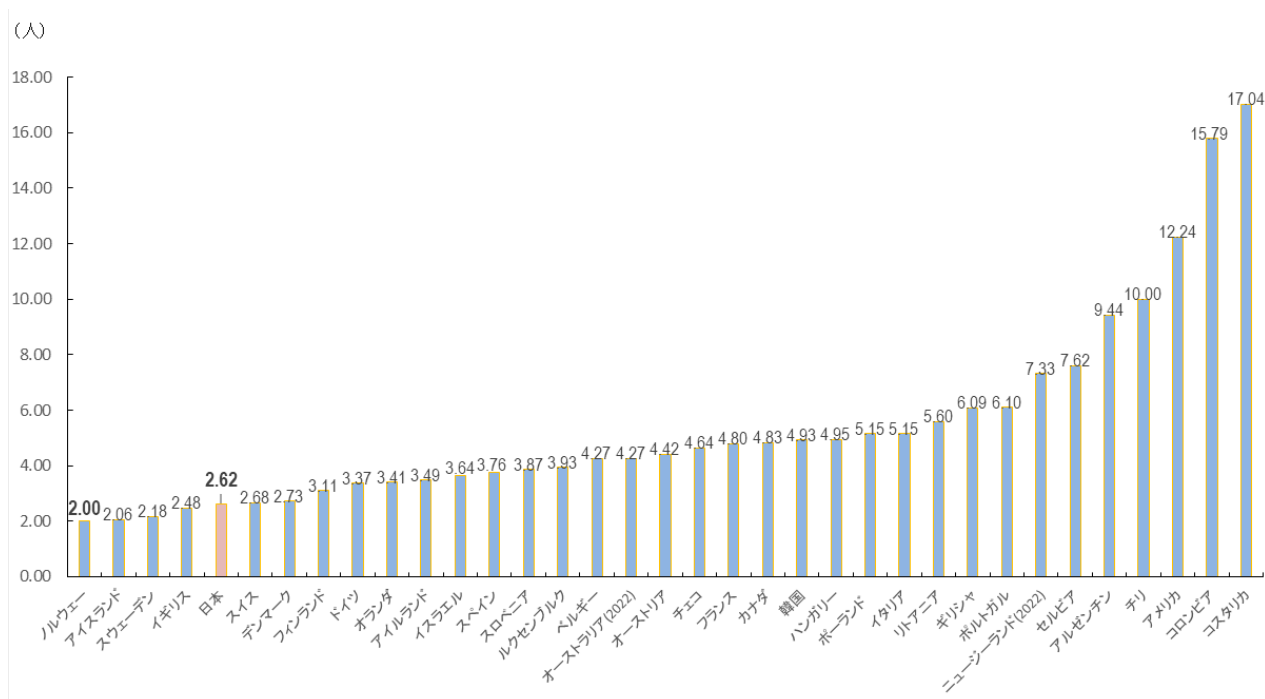


図3 人口 10 万人当たりの交通事故死者数 (2023 年)



出典 令和 7 年版交通安全白書 (IRTAD 資料 (2024 年 11 月 27 日現在) より内閣府が作成)

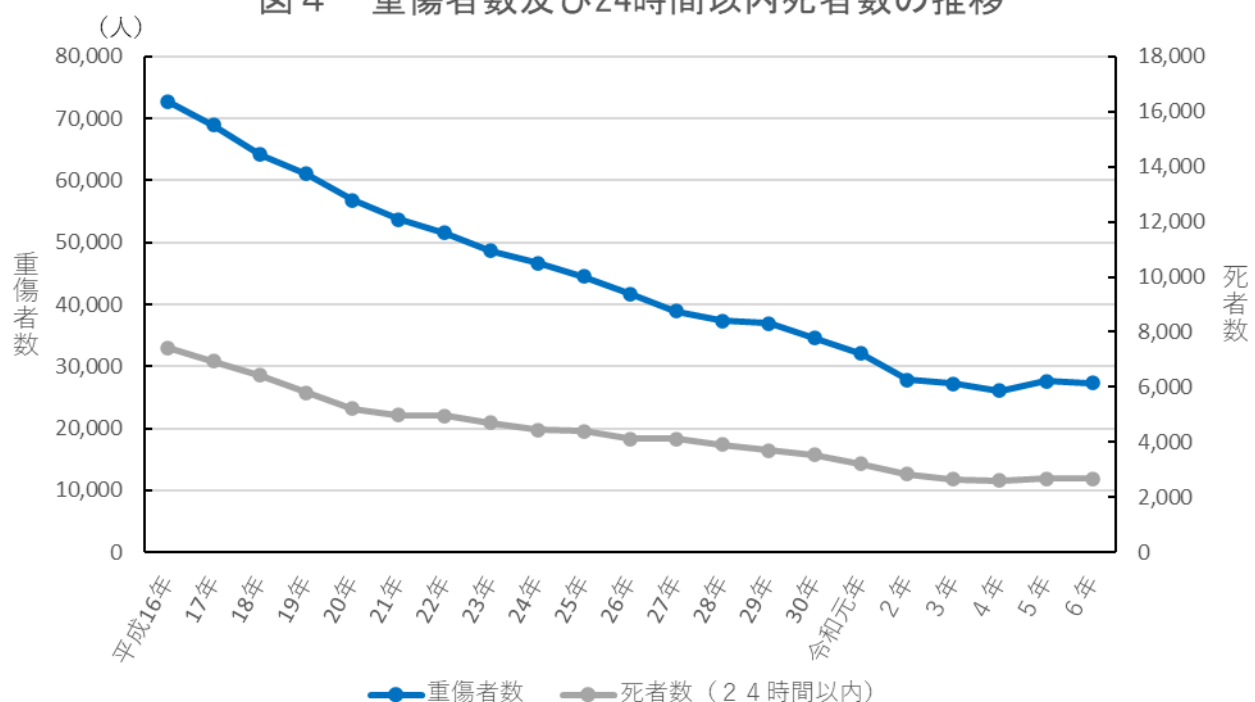
³ 目標値である 24 時間交通事故死者数 2,000 人に 1.20 を乗じた数値と 2025 年における日本の予測人口 (122,544 千人: 国立社会保障・人口問題研究所「日本の将来推計人口 (平成 29 年推計)」の出生中位・死亡中位仮定による推計結果) を用いて算出した。

仮に、令和 12 年の 24 時間以内死者数が 1,900 人を達成すれば、人口 10 万人当たりの交通事故死者数は 1.92 人⁴となり、ノルウェー（2023 年 2.00 人）よりも少なくなる。

イ 重傷者数

- 重傷者が発生する事故防止への取組が死者数の減少にもつながるため、第 11 次交通安全基本計画から命に関わり優先度が高い重傷者に関する目標値を設定している。
- 第 11 次交通安全基本計画の目標値：令和 7 年までに 22,000 人以下
令和 6 年の重傷者数は 27,285 人であり、目標達成のためには、1 年間に 5,285 人（19.4%）と大幅な重傷者数の減少が必要になる。
※実績 令和 2 年 27,775 人 → 令和 6 年 27,285 人 490 人、1.8%減少
- 今後の重傷者数の予測値：18,940～27,190 人（令和 12 年）⁵

図 4 重傷者数及び24時間以内死者数の推移



出典 警察庁資料を基に内閣府が作成

(2) 目標値の設定

具体的な目標値については、直近の状況を踏まえつつ、予測値や、交通事故死者数及び重傷者数の削減に大きな影響があると考えられる要因や施策を吟味した上で設定しているところである。

第 12 次交通安全基本計画においても、第 11 次交通安全基本計画と同様に交通事故死者数と重傷者に関わる数値目標を設定することとしたい。

⁴ 令和 2 年から令和 6 年の間の 24 時間以内死者数と 30 日以内死者数の比率の平均（1.2159）を乗じ、2025 年における日本の予測人口（120,116 千人：国立社会保障・人口問題研究所「日本の将来推計人口（令和 5 年推計）」の出生中位・死亡中位仮定による推計結果）を用いて算出した。なお、24 時間以内死者数を 2,000 人とする、2.02 人となる。

⁵ 死者数の予測値と同様に、重傷者数の実績値より、予測の基となる期間を複数設定して、重傷者率を推計。国立社会保障・人口問題研究所公表の将来推計人口を掛け合わせて、年齢区分別重傷者数を算出。それぞれの算出結果の最小値と最大値につき、一の位の数値を四捨五入した数値を掲載（※参考：「道路交通安全に関する基本政策等に係る調査報告書」（内閣府 令和 7 年 3 月）第 4 章道路交通事故の長期予測）。

※参考：道路交通事故の長期予測

内閣府の「道路交通安全に関する基本政策等に係る調査報告書」（令和7年3月）によれば、令和12年における死者数等の予測値は、基にした実績データの期間に応じて以下のとおりである。

- 交通事故後24時間以内死者数：1,950～2,710人（一の位の数値を四捨五入）
- 重傷者数：18,940～27,190人（一の位の数値を四捨五入）

表3 長期予測の結果概要

指標	予測の基にした実績データの期間	令和6年（実績値）	令和6年（予測値）		令和12年（予測値）	
			コロナの影響を考慮したモデル	令和5年死亡率等を固定したモデル	コロナの影響を考慮したモデル	令和5年死亡率等を固定したモデル
死者数（24時間以内）	平成20～令和5年	2,663	2,644	－	1,953	－
	令和5年		－	2,697	－	2,711
重傷者数	平成21～令和5年	27,285	25,690	－	18,939	－
	令和5年		－	27,619	－	27,187

出典 内閣府の「道路交通安全に関する基本政策等に係る調査報告書」（令和7年3月）

<予測結果の概要等>

- 上記調査報告書を作成するに当たって開催された検討会の委員からは、「コロナの影響を考慮したモデルは、ほとんどの年齢層で統計的に有意であり、コロナの影響を考慮したモデルの推計値を目標設定の目安にするとよい」との意見があった。
- 令和6年においては、24時間以内死者数及び重傷者数ともに実績値は、「令和5年死亡率等を固定したモデル」の予測値よりも少なく、「コロナの影響を考慮したモデル」の予測値よりも多い。
- 予測結果を目標値の検討に活用するに当たっては、直近の傾向が今後も継続すると見込まれるか見極める必要がある。

目標値については、第3回会議における議論を踏まえ、次回第4回会議で議論する計画素案中に当初案を示し検討する予定