

令和5年度交通事故の状況及び

交通安全施策の現況

令和6年度交通安全施策に関する計画

(令和6年版交通安全白書)

<概要>

令和6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5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6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6年版で54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

高齢者の交通事故防止について

第1章 高齢者の交通事故の状況

- 第1節 高齢化の進展と交通死亡事故の状況
- 第2節 高齢歩行者等の交通死亡事故の状況
- 第3節 高齢運転者による交通死亡事故の状況

第2章 高齢者の交通事故防止に向けた取組

- 第1節 高齢歩行者等の交通事故防止のための取組
- 第2節 高齢運転者による交通事故防止のための取組
- 第3章 終わりに

令和5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6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

- 特定小型原動機付自転車の安全利用のための取組について
- バリアフリーに関する取組について
- 大型バス事故を受けた対応について
- 知床遊覧船事故を受けた対策について
- 第5次交通ビジョンについて
- 羽田空港航空機衝突事故について
- 等

特集：高齢者の交通事故防止について

令和5年中の道路交通における交通事故死者数は2,678人と、過去最多であった昭和45年の死者数である1万6,765人と比較すると、6分の1以下にまで減少したところであるが、今なお多くの尊い命が交通事故で失われていることに変わりなく、痛ましい交通事故が後を絶たない。

交通事故死者数に占める65歳以上の者の割合は、5割を超える高い水準で推移しているほか、高齢運転者による交通死亡事故が発生するなど、交通事故情勢は依然として厳しい状況である。

政府においては、高齢者の交通事故を防止するため、第11次交通安全基本計画や交通対策本部等で策定された交通事故防止対策、交通事故の発生状況等に基づき、各種施策に取り組んでいるところである。

本特集では、高齢歩行者等と高齢運転者が関係する交通死亡事故の状況や特徴を分析するとともに、国と地方公共団体、関係機関・団体等が連携し、取り組んでいる高齢者に係る交通事故防止対策について紹介することとし、高齢者の交通事故を防止する一助とする。

第1章 高齢者の交通事故の状況

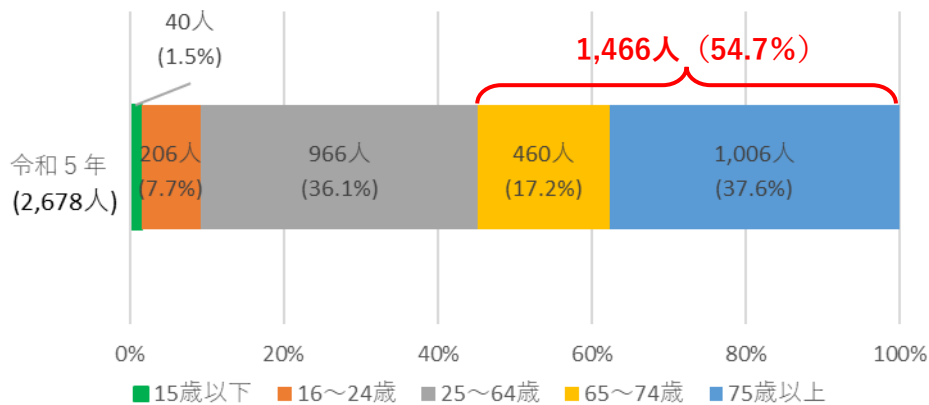
第1節 高齢化の進展と交通死亡事故の状況

<高齢者の交通事故死者数及び割合>

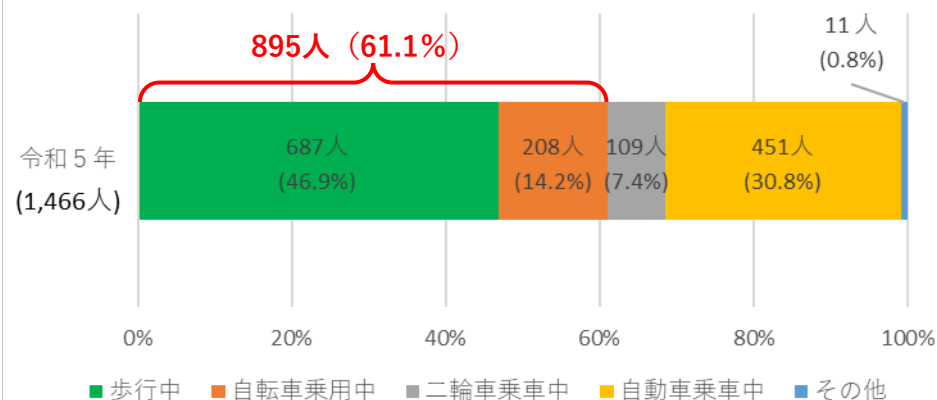
* 65歳以上の死者数が全体に占める割合は、**5割を超えている**（1図）。

* 65歳以上の死者数のうち、歩行中及び自転車乗用中が占める割合の合計は、**6割を超えている**（2図）。

1図 年齢層別交通事故死者数と割合



2図 65歳以上の状態別交通事故死者数と割合



第2節 高齢歩行者等の交通死亡事故の状況

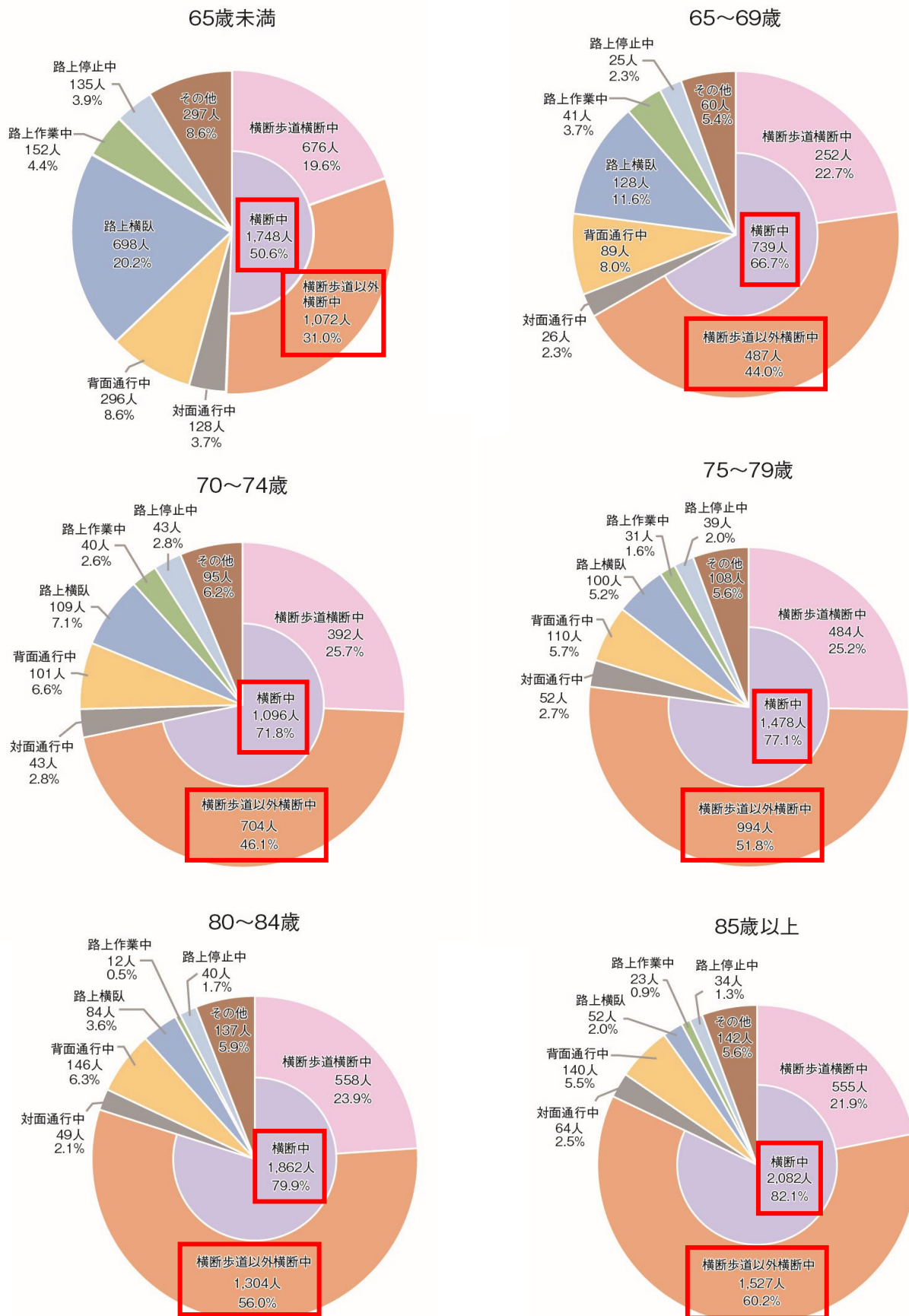
(1) 高齢歩行者の交通死亡事故の特徴

<事故類型別の分析>

* 65歳以上の者は、65歳未満の者と比較して道路横断中が占める割合が高く、年齢層が高くなるとともに増加。

* 年齢層が高くなるとともに横断歩道以外横断中が占める割合が増加し、85歳以上は約6割で最も高い(3図)。

3図 歩行者(第1・第2当事者)の事故類型別死者数と割合(年齢層別、平成25年～令和5年の合計)

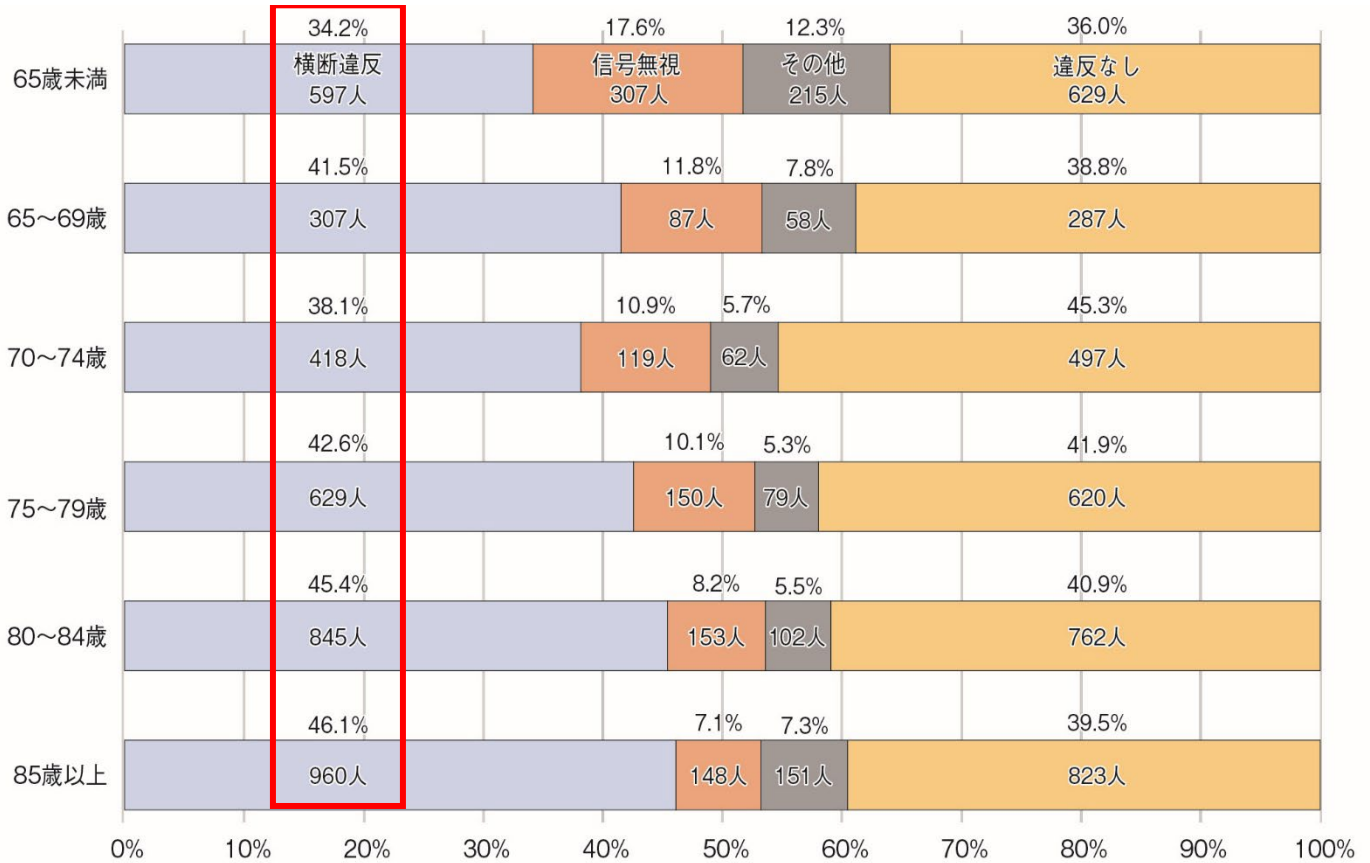


- ※ 第1当事者・・・最初に交通事故に関与した事故当事者のうち、最も過失の重い者をいう。
- ※ 第2当事者・・・最初に交通事故に関与した事故当事者のうち、第1当事者以外の者をいう。

< 道路横断中の交通死亡事故における歩行者の違反別の分析 >

* 65歳以上の者は、65歳未満の者と比較して**横断違反が占める割合が高く、年齢層が高くなるとともに増加傾向。**
 * 違反なしが占める割合は、65歳以上の者は全年齢層において、65歳未満の者より高い（4図）。

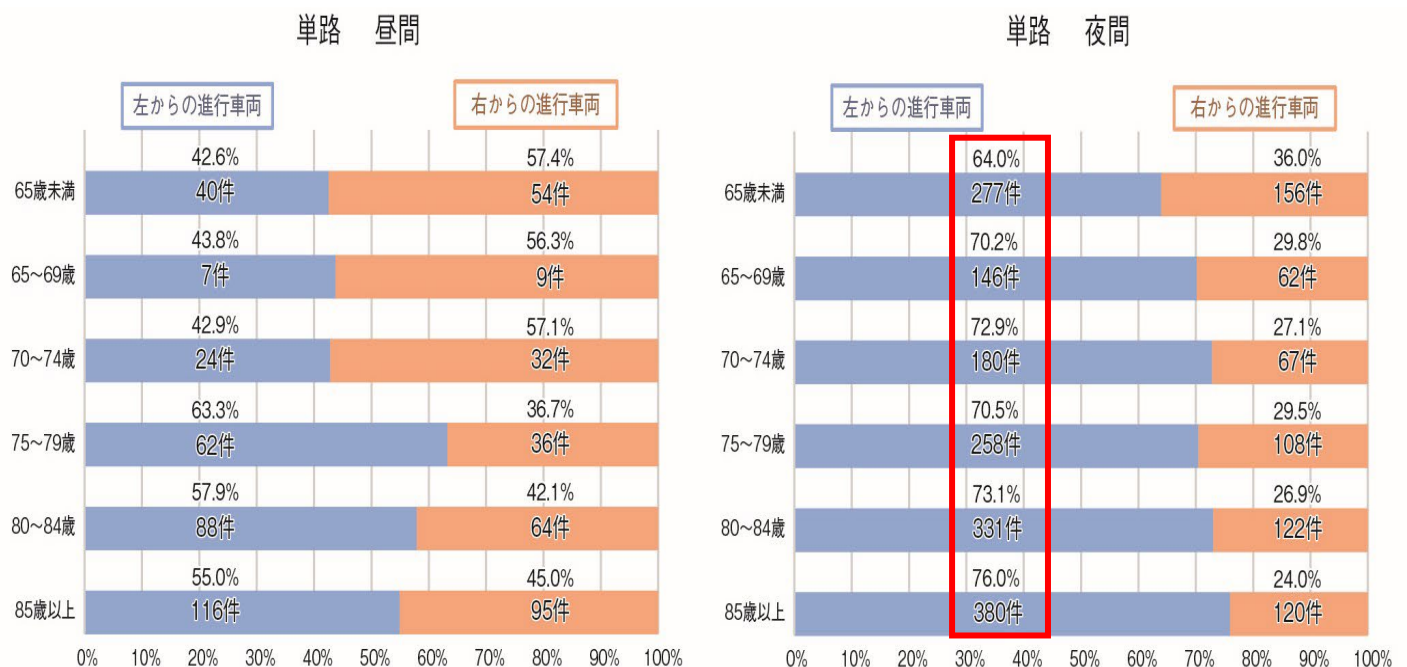
4図 歩行者（道路横断中、第1・第2当事者）の法令違反別死者数と割合（年齢層別、平成25年～令和5年の合計）



< 道路横断中の交通死亡事故における昼夜別・車両進行方向別の分析 >

* 65歳未満の者、65歳以上の者ともに、単路で**夜間に左からの進行車両と衝突する死亡事故が多発。**
 * 夜間に左からの進行車両と衝突する死亡事故件数は、**年齢層が高くなるとともに増加し、85歳以上が最多**（5図）。

5図 昼夜別の歩行者横断中死亡事故（第1・第2当事者）の車両進行方向比較（年齢層別、平成25年～令和5年の合計）

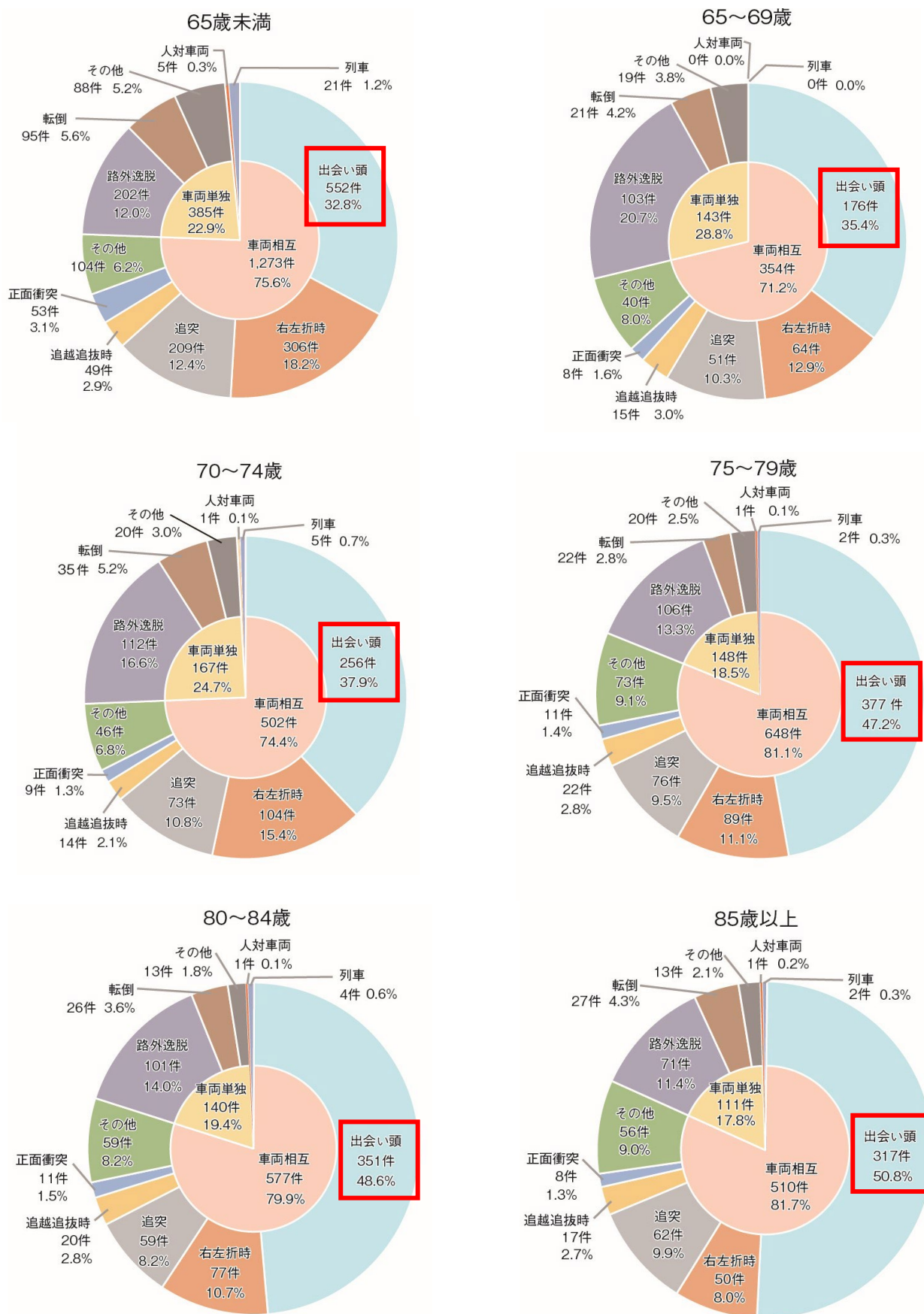


(2) 高齢者の自転車乗用中の交通事故の特徴

< 事故類型別の分析 >

* 65歳未満の者、65歳以上の者ともに**出会い頭の死亡事故が占める割合が最も高く、65歳以上の者は、年齢層が高くなるとともに割合が増加しており、85歳以上は約5割と最も高くなっている（6図）。**

6図 自転車乗用中（第1・第2当事者）の事故類型別死亡事故件数と割合（年齢層別、平成25年～令和5年の合計）



第3節 高齢運転者による交通事故の状況

< 事故類型別の分析 >

* 65歳以上の運転者は、年齢層が高くなるとともに工作物衝突，路外逸脱等の**車両単独事故**が占める割合が増加。

* 車両相互事故における**出会い頭**や**正面衝突**による死亡事故が占める割合も高い（7図）。

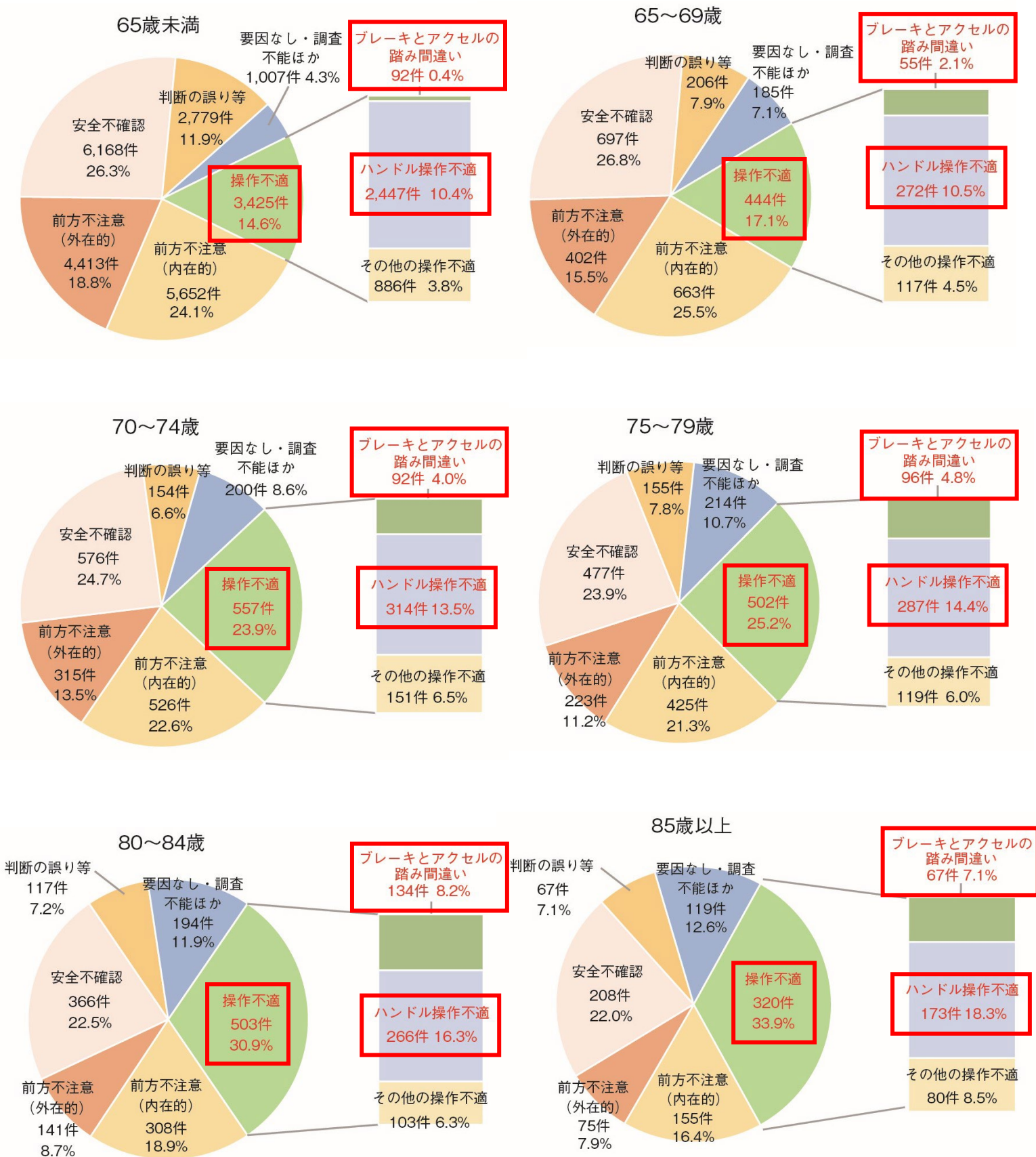
7図 交通事故の事故類型比較（年齢層別，平成25年～令和5年の合計）



<人的要因別の分析>

* 65歳以上の運転者は、年齢層が高くなるとともにブレーキとアクセルの踏み間違いやハンドル操作不適等の操作不適による死亡事故が占める割合が増加しており、特にブレーキとアクセルの踏み間違いによる死亡事故が占める割合は、65歳未満の運転者と比較して大きく増加し、80～84歳が最も高い（8図）。

8図 交通死亡事故の人的要因比較（年齢層別、平成25年～令和5年の合計）



※ 前方不注意（内在的）・・・居眠り運転や、考え事等の漫然運転などによる前方不注意をいう。
 ※ 前方不注意（外在的）・・・物を取ろうとした、他の車等を脇見していたなどによる前方不注意をいう。

○ 高齢者の交通事故防止対策の必要性

< 高齢歩行者 >

- * 年齢層によって割合に違いはあるものの、道路横断中に死亡した高齢歩行者に横断違反が多いことも、道路横断中における交通死亡事故が多い要因の一つとして考えられる。
- * 道路を横断する際に、左右から進行してくる車両に対する安全確認が十分に行えていない可能性があるほか、安全に横断できると判断して横断し始めても、加齢による身体機能の変化等により思うように歩くことができず、横断し終わる前に左右から進行してくる車両と衝突している可能性が考えられる。

< 高齢の自転車利用者 >

- * 出会い頭の交通死亡事故が多いことから、交差点等を進行する際に、一時停止等が十分に行えていない可能性があるほか、一時停止等を行っていても左右の安全確認が十分に行えていない可能性が考えられる。
- * 安全確認を行い、安全に進行できると判断して進行し始めても、加齢による身体機能の変化等により思うように進行することができず、交差点等を通過し終わる前に出会い頭に車両と衝突している可能性が考えられる。



- * 歩行中における正しい横断方法等や自転車を利用する際の交通ルールの遵守、加齢に伴う身体機能の変化等を自覚した行動、夜間等における反射材用品の着用等が行われるよう、効果的な交通安全教育、広報啓発等を行っていく必要がある。
- * 高齢歩行者や高齢の自転車利用者が安全に通行できる道路交通環境の整備を推進する必要がある。

< 高齢運転者 >

- * 個人差はあるものの、一般的に加齢により身体機能や認知機能が低下するとされており、こうした身体機能や認知機能の変化が運転行動に影響を及ぼし、車両単独事故による交通死亡事故や、車両相互事故の出会い頭及び正面衝突による交通死亡事故の割合を高くしている可能性が考えられる。
- * このほか、ハンドル操作の誤りや、ブレーキとアクセルの踏み間違いといった運転操作自体に要因がある交通死亡事故の割合を高くしている可能性が考えられる。



- * 加齢に伴う身体機能や認知機能の低下を踏まえた高齢運転者対策の強化や教育の充実、高齢運転者の交通事故防止に資する先進安全技術の開発や普及促進、安全に運転できる道路交通環境の整備、運転に不安を覚える高齢者への支援、自らの運転によらなくても安心して移動できる手段の確保等に取り組んでいく必要がある。

第2章 高齢者の交通事故防止に向けた取組

第1節 高齢歩行者等の交通事故防止のための取組

(1) 生活道路における交通安全対策の推進

○ 警察と道路管理者が連携した歩行者等の安全な通行空間の整備【ゾーン30プラス】

(「ゾーン30プラス」のイメージ)



○ バリアフリー対応型信号機等の整備



(音響信号機)



(経過時間表示機能付き歩行者用灯器)

(2) 高齢者等の安全に資する歩行空間等の整備

(主に道路管理者(国土交通省や県土木部門等)の対策例)



(段差・傾斜・勾配が改善された歩道の整備)



(整備前)



(無電柱化の整備)

(整備後)

(主に警察の対策例)



(普通自転車専用通行帯の整備)

(3) 交通安全教育及び広報啓発の推進

○ 歩行者の安全確保

加齢に伴って生ずる身体機能の変化が行動に及ぼす影響等を理解し、自ら納得して安全な交通行動を実践することができるよう、関係団体等と連携して交通安全教室を開催するほか、シミュレーター等の教育機材を活用した参加・体験・実践型の交通安全教育を推進している。

また、運転者に対し、歩行者に対する保護意識の向上を図るため、交通安全教育等の実施に努めるとともに、横断歩道における歩行者の優先義務の周知に取り組んでいる。



(交通安全教育の実施状況)

○ 自転車の安全利用

「自転車安全利用五則」を活用するなどして、自転車乗車時の頭部保護の重要性や、乗車用ヘルメット着用を始めとした交通ルール・マナーについて、効果的な広報啓発活動を推進するとともに、自ら納得して安全な交通行動を実践することができるよう、視聴覚教材、シミュレーター等を活用した参加・体験・実践型の交通安全教育を推進している。



内閣府

(自転車安全利用五則の広報啓発用リーフレット)

(4) 薄暮時から夜間における交通安全対策

薄暮時から夜間における歩行者等の交通事故防止に効果が期待できる反射材用品等の普及を図るため、各種広報媒体を活用して積極的な広報啓発を推進するとともに、反射材用品等の視認効果、使用方法等について理解を深めるため、参加・体験・実践型の交通安全教育を推進している。

また、薄暮時から夜間における歩行者等の早期発見による交通事故防止対策として、前照灯の早めの点灯や、対向車や先行車がない状況におけるハイビームの使用の促進を図っているほか、道路標識の大型化・高輝度化・自発光化及び道路標示の高輝度化を推進している。



(歩行者用反射材用品の例)



(自転車用反射材用品の例)



(高輝度標識)

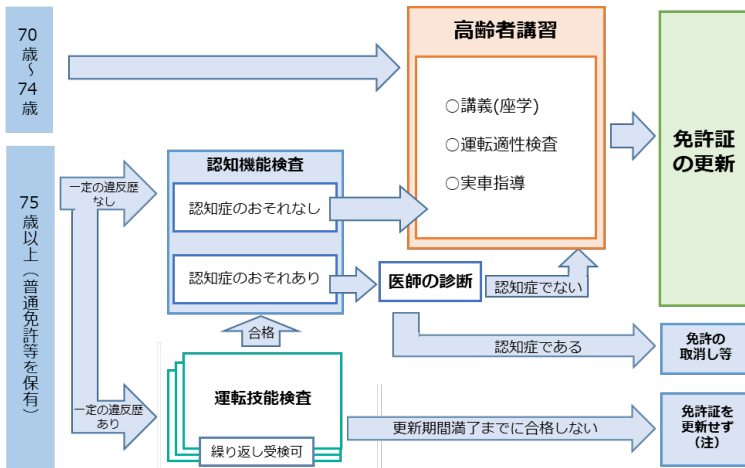
第2節 高齢運転者による交通事故防止のための取組

(1) 高齢者の安全運転を支える対策の推進

○ 高齢運転者に対する教育等の現状

普通自動車に対する運転免許保有者のうち一定の違反歴がある75歳以上の者への運転技能検査が導入された。

また、運転に不安を有する高齢運転者等に対して、運転免許に、運転できる自動車の種類をサポートカーに限定するなど一定の条件を付す限定条件付免許が導入された。



注：運転技能検査に合格しなくても普通自動車を運転することができない運転免許は希望により更新することができる。



(運転免許証の更新時における運転技能検査、認知機能検査及び高齢者講習の流れ)

(サポートカー限定免許に関する広報ポスター)

○ 安全運転相談の充実・強化

運転に不安のある高齢運転者やその家族等からの相談を受け付けるため、安全運転相談窓口を設けて、安全運転の継続に必要な助言・指導や、自主返納制度及び自主返納者等に対する各種支援施策の教示を行っており、全国統一の専用相談ダイヤル「# 8080 (シャープハレバレ)」を導入している。



(安全運転相談に関する広報ポスター)

○ 高齢運転者標識の普及啓発

70歳以上の運転者に対する高齢運転者標識の表示の促進を図るとともに、高齢運転者標識を取り付けた自動車への保護意識を高めるよう、他の年齢層に対しても、広報啓発に努めている。

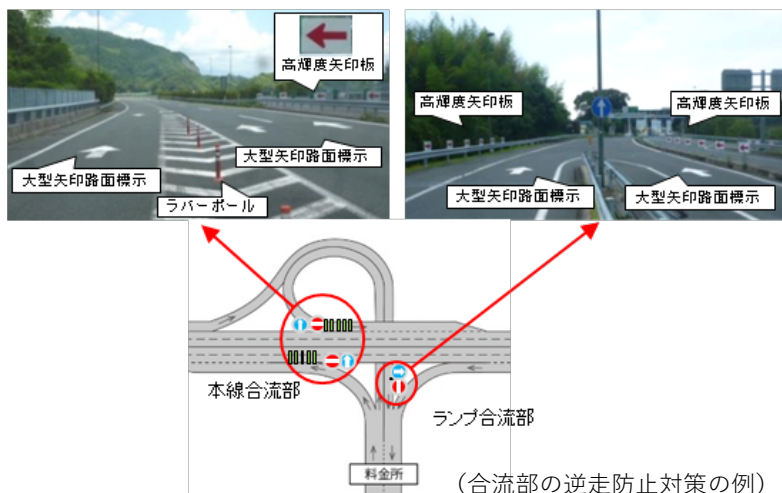


(高齢運転者標識)

○ 高速道路における逆走対策の推進

・本線合流部

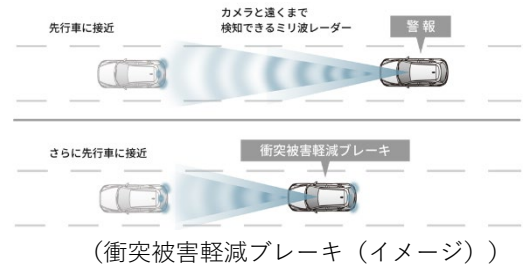
・ランプ合流部



(合流部の逆走防止対策の例)

○ 衝突被害軽減ブレーキの基準策定等

令和3年11月以降の乗用車等に対し、段階的に対自動車及び対歩行者への衝突被害軽減ブレーキの装備を義務付けており、6年7月以降は、要件を対自転車へも拡充されることとなっている。



○ 安全運転サポート車の普及促進

高齢運転者が運転する場合の安全対策として、安全運転サポート車（サポカー）の普及促進に取り組んでおり、ポスター・チラシの配布、サポカーポータルサイトの運営のほか、「サポカー実感試乗会」を開催するなどしている。現在は、ほぼ全ての新車乗用車に衝突被害軽減ブレーキ等の先進安全技術が搭載されている。



(サポートカーに関するチラシ)

(2) 高齢者の移動を伴う日常生活を支える施策の推進

○ 道の駅等を拠点とした自動運転サービス、ラストマイル自動走行等

地方部等における高齢者等の移動手段を確保するため、全国で実証実験を行い、社会実装を開始している。



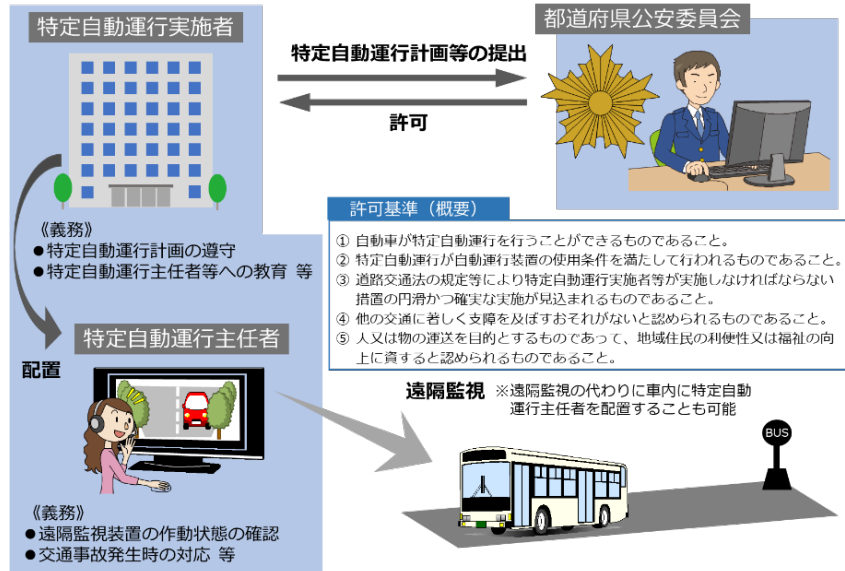
(秋田県の道の駅「かみこあに」の自動運転サービス)



(沖縄県北谷町の無人自動運転移動サービス)

○ 特定自動運行の許可制度の創設

令和5年4月から、運転者の存在を前提としないレベル4に相当する自動運転のうち一定の許可基準を満たすものの実施が可能となった。



(特定自動運行の許可制度のイメージ)

○ 自動運転レベル4等先進モビリティサービス研究開発・社会実装プロジェクト

無人自動運転移動サービスを実現・普及させるため、限定エリアにおいて遠隔監視のみ（レベル4）で無人自動運転移動サービスを実現すること等を目標に掲げ、先行事例の創出や、サービスの横展開のための知見の共有に取り組んでいる。

こうした取組により、令和5年5月、福井県永平寺町においてレベル4に相当する無人自動運転移動サービスを開始した。



(福井県永平寺町の無人自動運転移動サービス)

○ 地域公共交通の「リ・デザイン」

地域公共交通を取り巻く状況が依然として厳しいことを踏まえ、ローカル鉄道の再構築に関する仕組みの創設・拡充等を盛り込んだ、地域公共交通の活性化及び再生に関する法律等の一部を改正する法律（令5法18）が令和5年10月に全面施行されたほか、社会資本整備総合交付金による鉄道施設・バス施設の整備等、地域公共交通の再構築を図るための予算が措置された。

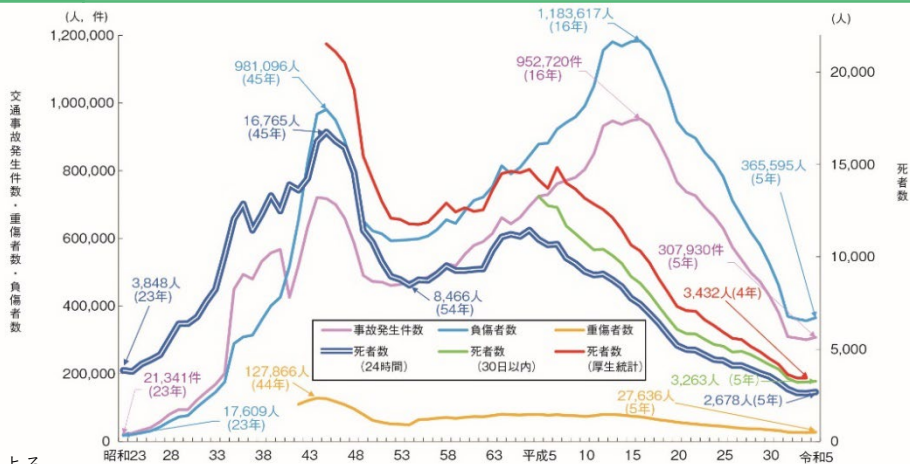
引き続き、あらゆる政策ツールを最大限活用しつつ、利便性・生産性・持続可能性の高い地域公共交通への「リ・デザイン」（再構築）を加速化させる。

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、平成27年以來8年ぶりに増加した。

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5年中の交通事故死者数は、2,678人となり、平成27年以來8年ぶりに増加。
令和5年中の重傷者数は2万7,636人であり、平成12年の8万105人から漸減傾向にあったものの、同年以來23年ぶりに増加。
交通事故発生件数、負傷者数は平成16年以來19年ぶりに増加。

令和5年中の道路交通事故の状況

● 概況

○事故発生件数	30万7,930件	(前年比 7,091件, 2.4%)
○死傷者数	36万8,273人	(前年比 9,062人, 2.5%)
○うち負傷者数	36万5,595人	(前年比 8,994人, 2.5%)
○うち重傷者数	2万7,636人	(前年比 1,609人, 6.2%)
○うち死者数(24時間)	2,678人	(前年比 68人, 2.6%)
(30日以内)	3,263人	(前年比 47人, 1.5%)

第11次交通安全基本計画(令和3年度~7年度)の目標値

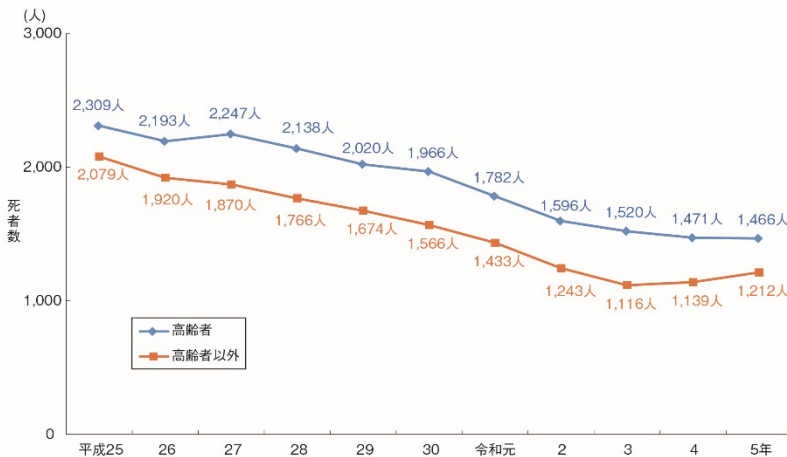
- ・令和7年までに、年間の24時間死者数を2,000人以下にする。
- ・令和7年までに、年間の重傷者数を2万2,000人以下にする。

※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歳以上の者（以下「高齢者」という。）におけるの人口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1,466人であり、その占める割合は54.7%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

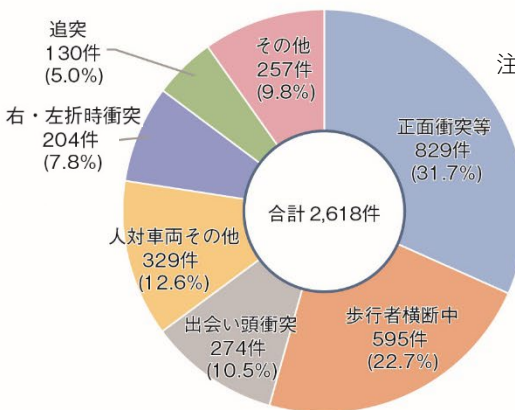


注 警察庁資料による。

事故類型別交通死亡事故発生件数

令和5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※が最も多く、次いで歩行者横断中、出会い頭衝突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6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5年）



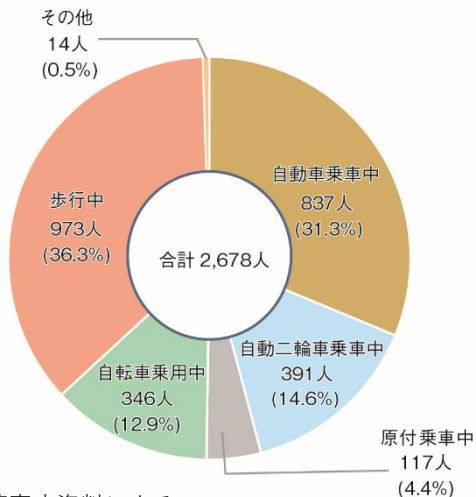
注 1 警察庁資料による。
 2 「人対車両その他」とは、人対車両の事故のうち、歩行者横断中以外の事故をいう（対面通行中、背面通行中、路上横臥等）。
 3 「正面衝突等」とは、正面衝突、路外逸脱及び工作物衝突をいう。
 4 ()内は構成率である。

※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、歩行中が最も多く、次いで自動車乗車中が多くなっており、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5年）

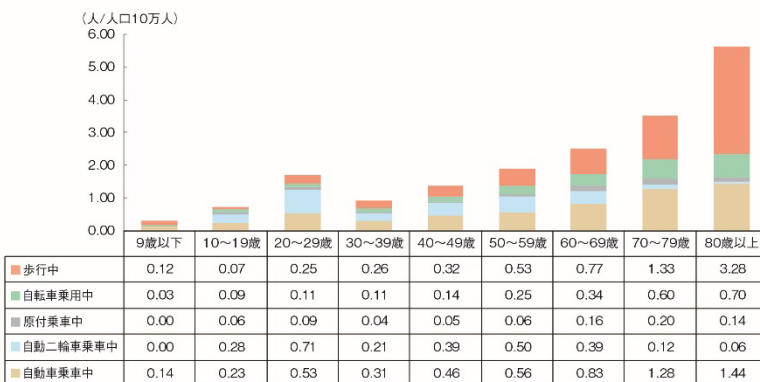


注 1 警察庁資料による。
 2 ()内は構成率である。

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歳以上では全年齢層（0.78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5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4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ブ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、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、生活道路においては、これまでのゾーン30（ゾーン30プラスとして整備している地区を含む。）の整備を含め、低速度規制を実施した。

令和3年度末までに全国で整備したゾーン30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29.2%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5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352万395人であった。

また、令和5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274万202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16万3,835人で、うち合格者数は14万9,673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、①ドライバーの認知ミス又は操作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、②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、③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、ドライバー異常時対応システム、事故自動通報システム等ASV装置に対する補助を継続して実施するとともに、税制特例の対象に歩行者まで検知可能な衝突被害軽減ブレーキを追加する措置を講じた。

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15年に862件であったものが、平成25年には805件、令和5年には682件となっており、長期的に減少傾向にあるものの、令和3年以降増加傾向にある。

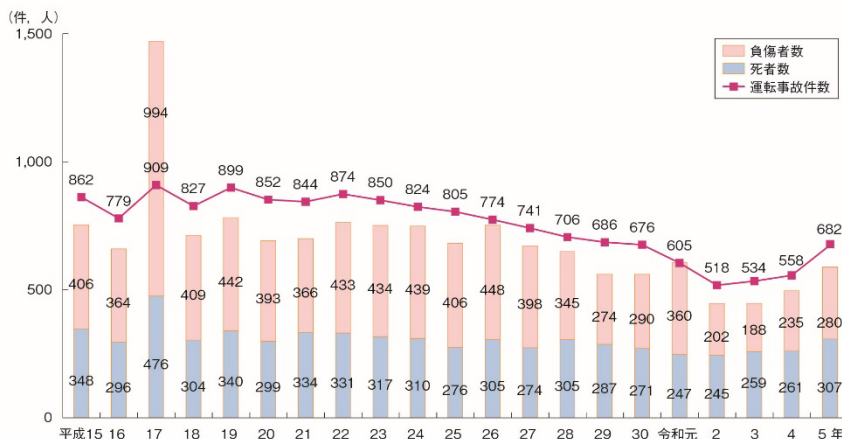
運転事故による死者数は307人、乗客の死者数はゼロであり、平成17年に発生したJR東日本羽越線列車脱線事故以降、運転事故による乗客の死者は発生していない。

※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



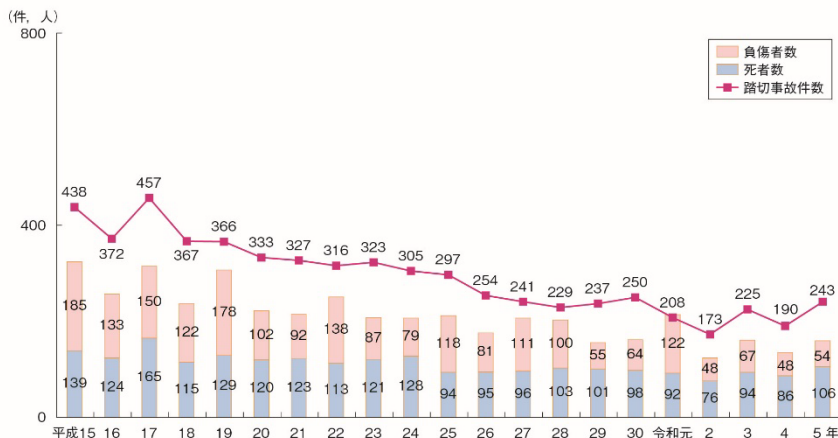
注 1 国土交通省資料による。
2 死者数は24時間死者。

踏切事故※は、踏切保安設備の整備等により、平成15年に438件であったものが、平成25年には297件、令和5年には243件となっており、長期的に減少傾向にある。

※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

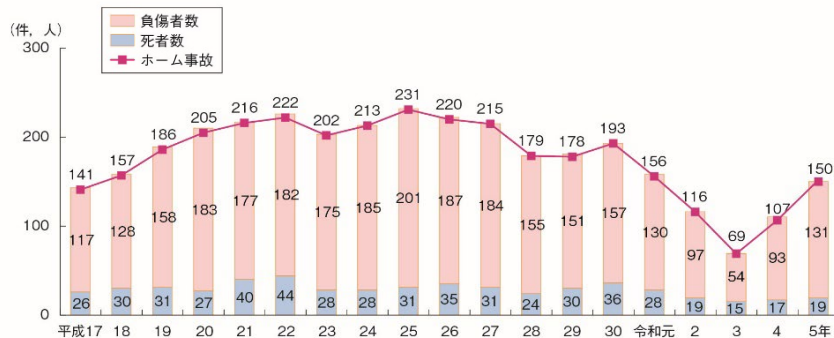


注 1 国土交通省資料による。
2 死者数は24時間死者。

令和5年の人身障害事故は、396件で前年比23.8%増、死者数は200人で前年比14.3%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、長期的に減少傾向にあるものの、令和4年から増加傾向に転じている。

なお、ホーム事故のうち、酔客による事故件数は68件で、全体の約45.3%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・浸水対策の強化

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及び駅の出入口やトンネルの坑口等における浸水対策を推進した。

◎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年国家公安委員会・総務省・文部科学省・国土交通省告示第1号）に基づき、7年度までに、優先度が高い3,000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4年度末時点において、駅全体で2,484番線、うち平均利用者数が10万人／日以上以上の駅で493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～」（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を行い、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、外国人を含む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5年度は、踏切道改良促進法（昭36法195）に基づき、改良すべき踏切道として、新たに408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4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25か所、構造の改良243か所、踏切保安設備の整備17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。このほか、踏切道におけるバリアフリー対策を推進した。

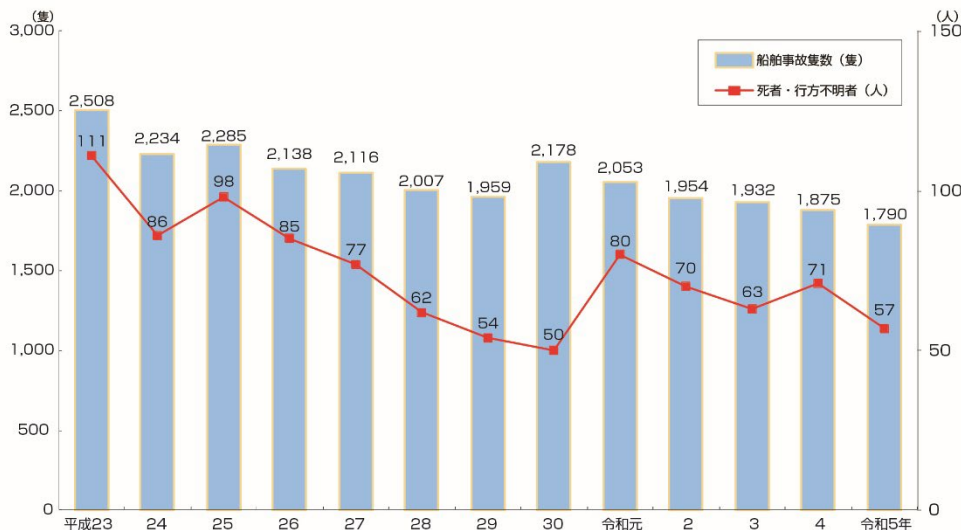
第2編 第1章 海難等の動向

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年度～27年度）の年平均では2,256隻であったものが、令和5年では1,790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5年では57人となっており、約4割の減少となった。また、令和5年における、ふくそう海域における大規模海難の発生数はゼロであった。

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5年中の海難等及び海難救助の状況

- ① 令和5年の船舶事故による死者・行方不明者数は、46.7%が貨物船、22.2%がプレジャーボート※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、61.3%が漁船、14.5%がプレジャーボートによるものである。
- ② 令和5年の小型船舶の事故隻数は1,385隻であり、前年より90隻減少した。これに伴う死者・行方不明者数は22人であり、前年より8人減少した。
- ③ 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%以上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5年の救助率は96.6%であった。
- ④ 令和5年は、海難船舶の乗船者7,472人の中で自力救助の4,156人を除いた3,316人のうち3,271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98.6%であった。
- ⑤ 令和5年は、プレジャーボート等の海難船舶の乗船者2,449人の中で自力救助の773人を除いた1,676人のうち1,663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99.2%であった。

※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。

※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。

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5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。

船舶の安全な運航の確保

◎旅客船の総合的な安全・安心対策

令和4年4月に発生した知床遊覧船事故を受け、「知床遊覧船事故対策検討委員会」において取りまとめられた「旅客船の総合的な安全・安心対策」について、実施可能なものから速やかに実行するとともに、その進捗についてフォローアップを実施した。また、事業者の安全管理体制の強化や船員の資質の向上などを内容とする「海上運送法等の一部を改正する法律」（令5法24）により、関係法律の改正を行うとともに、同法の施行に向けた政省令等の整備を実施した。

◎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

◎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、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5年は16件、これに伴う死亡者数は1人、負傷者数は4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
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	7	4	4	3	0	2	0	20	9	13
5	4	5	0	5	0	2	0	16	1	4

- 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5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5年に6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）の乗客が死亡した事故は、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。

令和5年5月には、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た。

◎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5年度は10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、平成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。令和5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、令和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、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・欧州の航空当局等との密接な連携により、安全・環境基準への適合性の審査を適切かつ円滑に実施している。

また、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ている。

航空交通環境の整備

◎滑走路誤進入対策の推進

令和6年1月2日に羽田空港で発生した航空機衝突事故を受けて、同年1月19日に設置した「羽田空港航空機衝突事故対策検討委員会」での議論を踏まえ、6年度夏頃を目処に中間とりまとめを行い、滑走路誤進入に係る安全・安心対策を実施する。さらに、最終的には、運輸安全委員会の事故調査報告も踏まえ、抜本的な安全・安心対策を講じる。

道路交通関係

特定小型原動機付自転車の安全利用のための取組について

通学路における合同点検結果に基づく対策の実施状況について

バリアフリーに関する取組について

交通ボランティア活動の取組について

令和5年度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

「交通事故で家族を亡くしたこども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

上信電鉄踏切事故について

プラットフォーム事故0（ゼロ）運動について

海上交通関係

知床遊覧船事故を受けた対策について

プレジャーボートの安全対策について

第5次交通ビジョンについて

航空交通関係

羽田空港航空機衝突事故について

無人航空機による物資配送の事業化に向けた「レベル3.5飛行」制度の新設について

「空飛ぶクルマ」の実現に向けた環境整備について