

令和 6 年度交通事故の状況及び

交通安全施策の現況

令和 7 年度交通安全施策に関する計画

(令和 7 年版交通安全白書)

<概要>

令和 7 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6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7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7年版で55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

通学路における交通安全の確保について

第1章 小学生の交通事故の状況

- 第1節 状態別にみた小学生の交通事故の状況
- 第2節 事故類型等にみた小学生の交通事故の状況
- 第3節 交通事故防止対策の必要性

第2章 通学路における交通安全の確保に向けた取組

- 第1節 通学路点検の始まり
- 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」への取組
- 第3節 令和6年度以降における通学路の交通安全の確保に向けた取組状況

第3章 終わりに

令和6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7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

- 生活道路の法定速度の見直しについて
- シートベルト・チャイルドシートの着用推進について
- 交通ボランティア活動の取組について
- 東北新幹線の列車分離について
- 知床遊覧船事故を受けた対策について
- 羽田空港航空機衝突事故について 等

本白書で掲載しているデータや数値は、原則として令和7年3月31日までに、各府省庁が公表しているデータや資料等に基づいている。

特集：通学路における交通安全の確保について

令和6年中の道路交通における交通事故死者数は2,663人であったが、今なお多くの尊い命が交通事故で失われていることには変わりない。これらの交通事故には、こどもが犠牲になっているものも含まれており、次世代を担うこどものかけがえのない命を交通事故から守っていくことは重要である。

令和3年6月には、千葉県八街市において、下校中の小学生5人が死傷する痛ましい交通事故が発生しており、その後も通学路における交通安全を脅かす交通事故が相次いで発生している。

政府においては、令和3年8月に「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」を決定し、目標期間である5年度末まで各種施策を推進してきた。また、6年度以降は、第11次交通安全基本計画や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、小学生が関係する交通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・団体等が連携して取り組んでいる通学路における交通安全の確保に向けた対策について紹介することとし、通学路における交通事故を防止する一助とする。

第1章 小学生の交通事故の状況

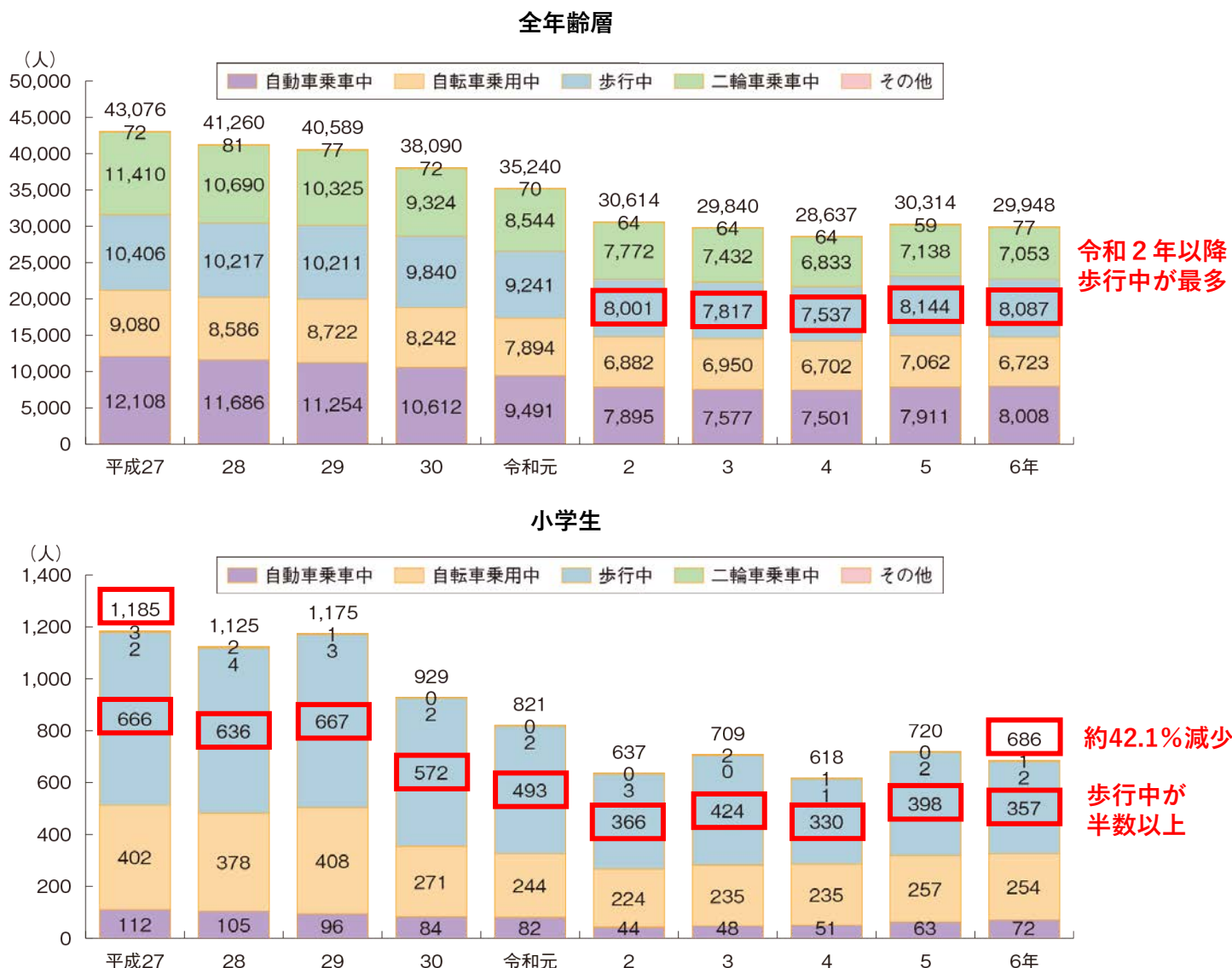
1 状態別にみた交通事故の状況

<状態別にみた交通事故死者・重傷者数の推移（1図）>

*総数について、平成27年と比較すると令和6年は、全年齢層が約30.5%減少に対し、小学生は約42.1%減少。

*歩行中は、全年齢層では令和2年以降最も多くなっているが、小学生では全ての年において歩行中が半数以上。

1図 状態別交通事故死者・重傷者数の推移（平成27年～令和6年）



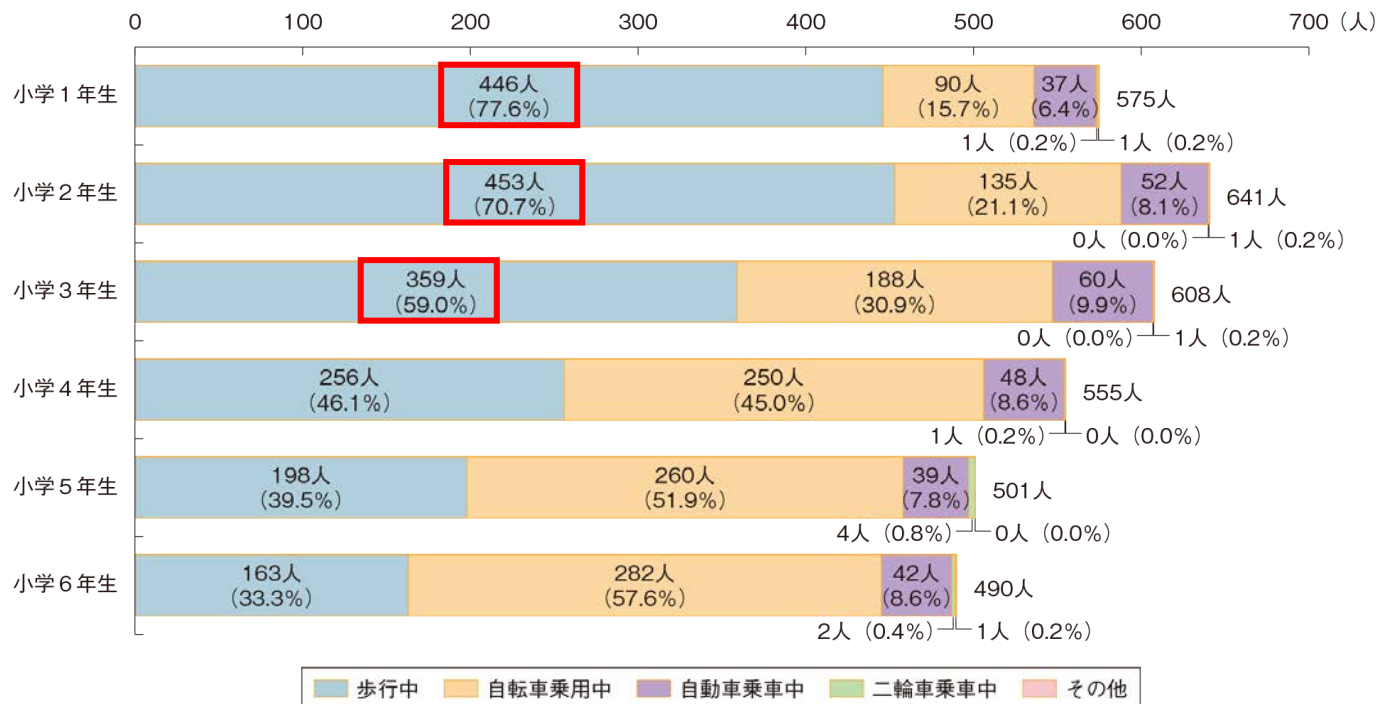
< 学齢別にみた状態別交通事故死者・重傷者数の状況（2図） >

* 歩行中は、小学1年生及び2年生が特に多いが、小学3年生以降は学齢が上がるとともに減少。

* 小学3年生までは、歩行中が占める割合が5割以上となっている。

* 小学1年生から学齢が上がるともに自転車乗用中が増加し、小学6年生が最も多い。

2図 小学生の学齢別・状態別交通事故死者・重傷者数（令和2年～6年の合計）

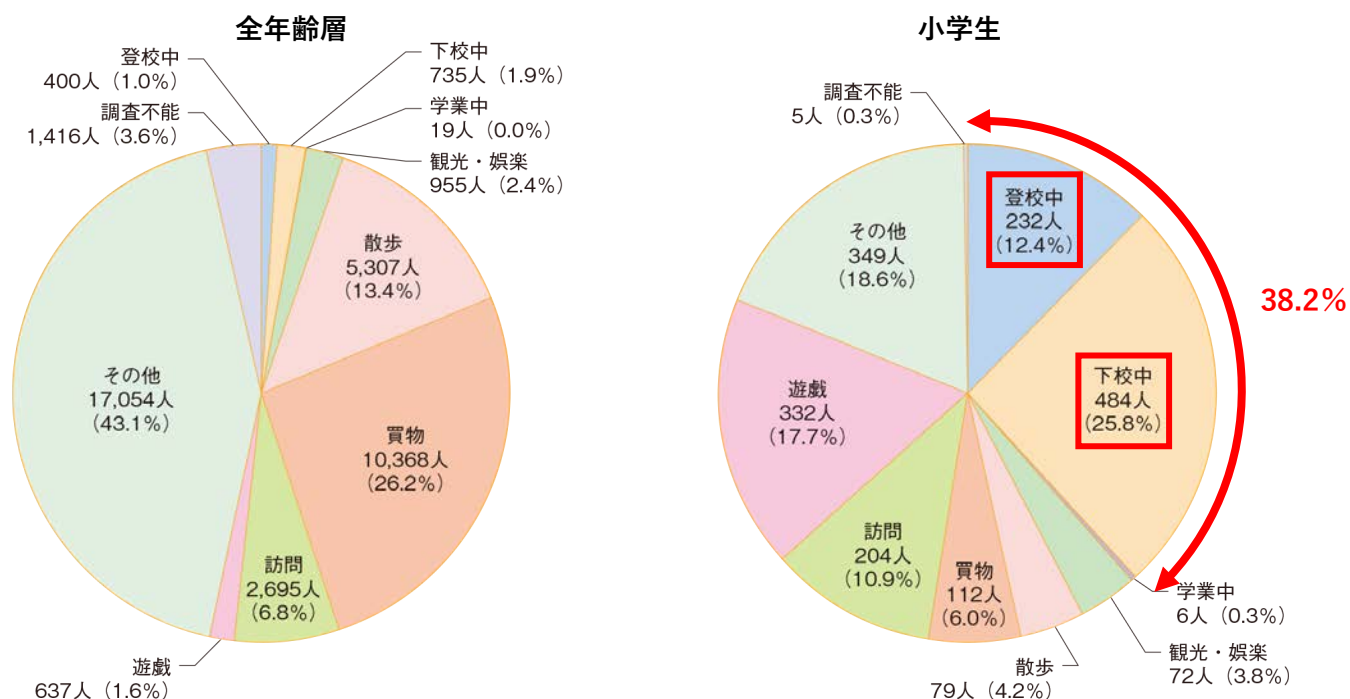


2 歩行中の交通事故の状況

< 通行目的別にみた歩行中の交通事故死者・重傷者数の状況（3図） >

* 全年齢層では買物が占める割合が最も大きく、次に散歩となっているが、小学生では登校中・下校中を合わせると38.2%を占めており、最も大きい。

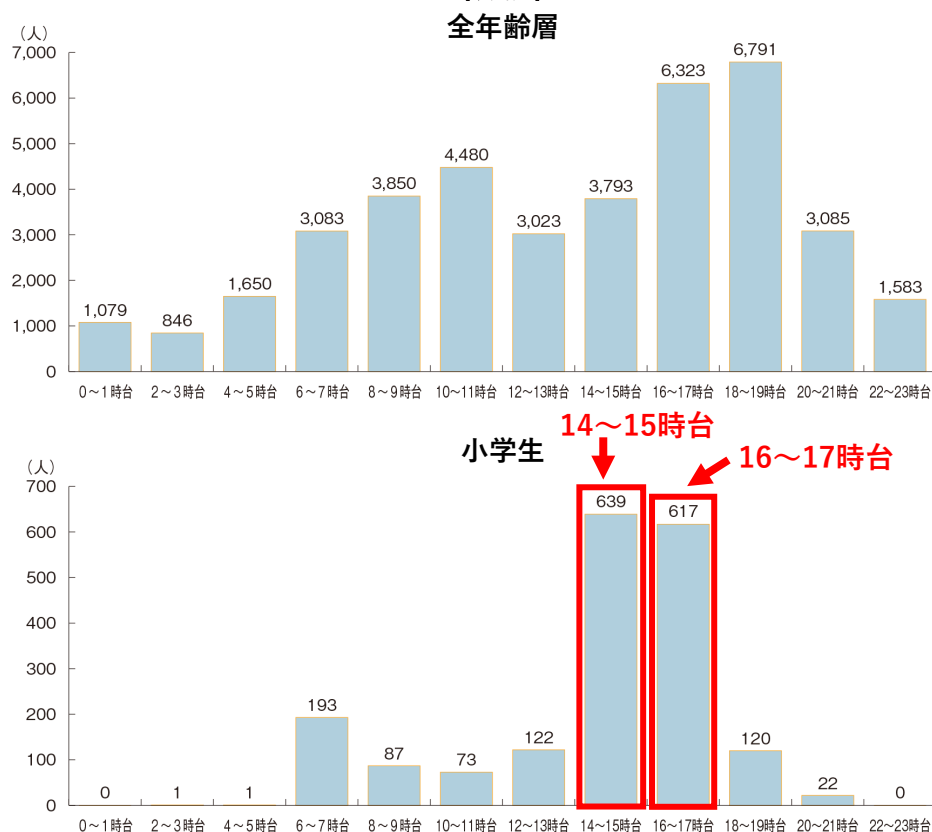
3図 歩行中の通行目的別交通事故死者・重傷者数（令和2年～6年の合計）



< 発生時間帯別にみた歩行中の交通事故死者・重傷者数の状況（4 図） >

* 全年齢層では18時から19時台が最も多いが、小学生では14時から15時台が最も多く、次に16時から17時台が多い。

4 図 歩行中の発生時間帯別交通事故死者・重傷者数（令和2年～6年の合計）

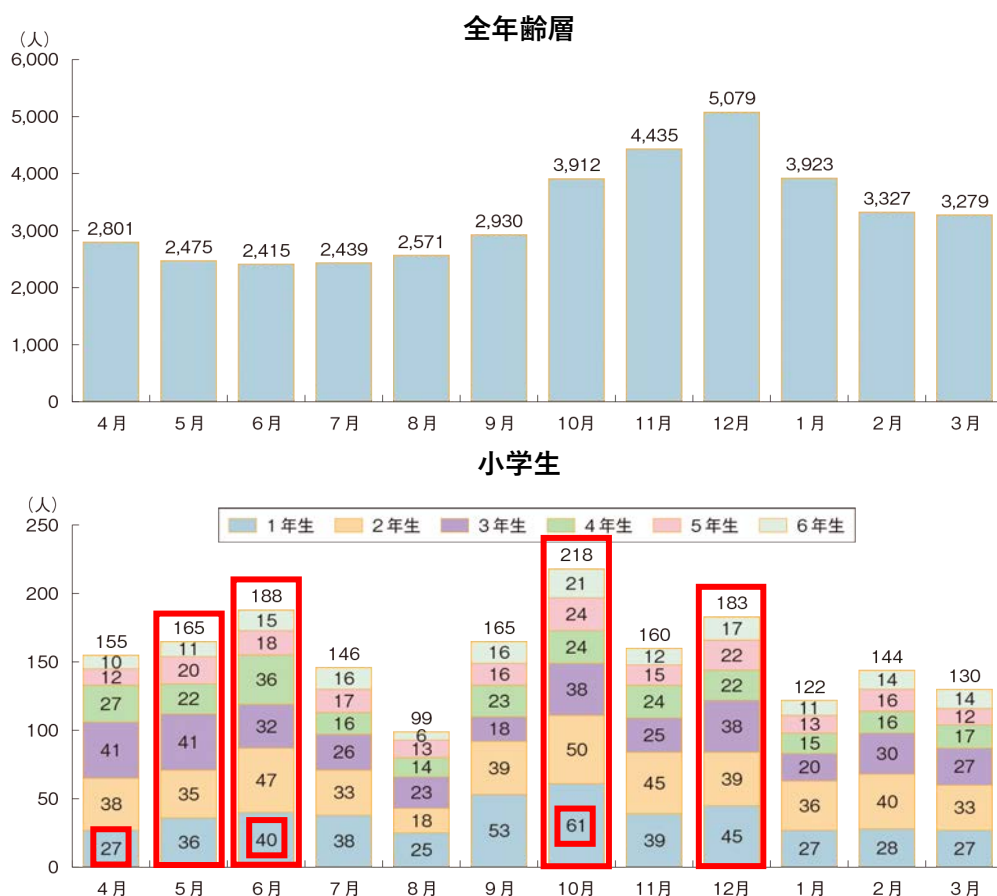


< 発生月別にみた歩行中の交通事故死者・重傷者数の状況（5 図） >

* 全年齢層では4月から9月まではほぼ横ばいで推移し、10月から12月にかけて大きく増加しているが、小学生では1学期期間中の5月及び6月、2学期期間中の10月及び12月が多い。

* 特に小学1年生は4月から6月にかけて13人増加しているほか、10月は61人と最も多い。

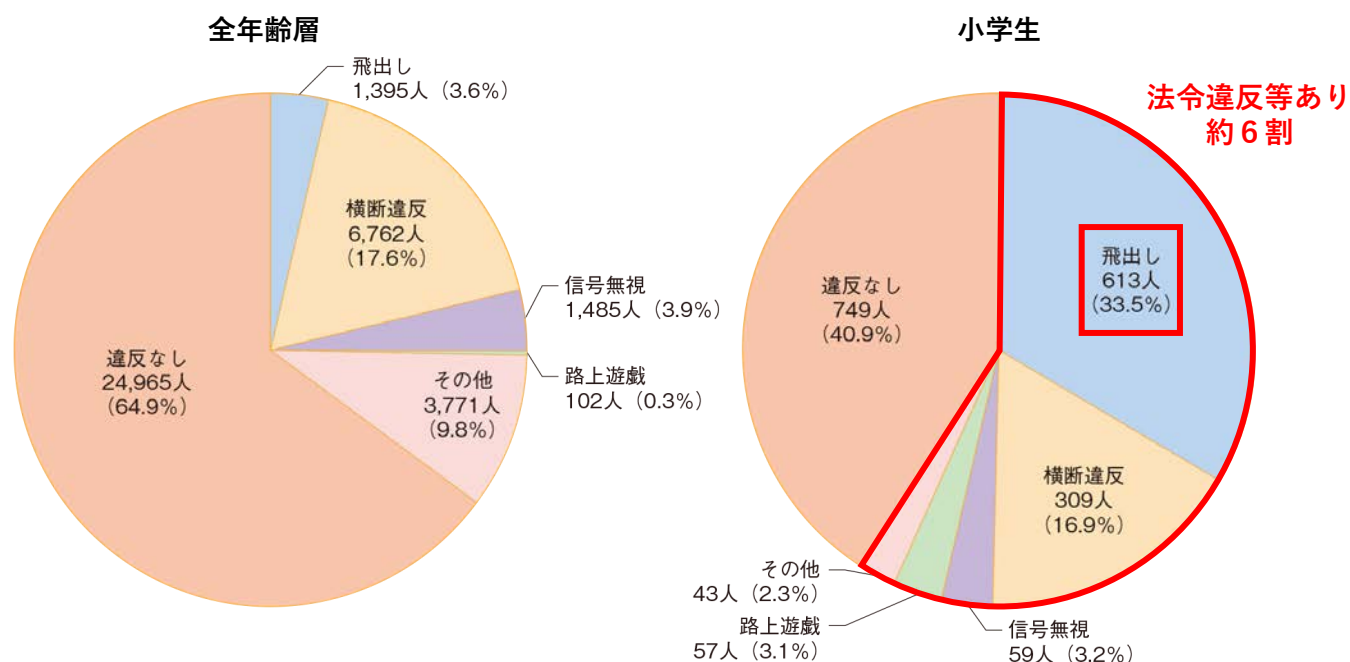
5 図 歩行中の発生月別交通事故死者・重傷者数（令和2年～6年の合計）



< 歩行中の交通事故死者・重傷者における法令違反等の状況（6図）>

- * 全年齢層では違反なしが約6割を占めているが、**小学生では約6割で法令違反等がある。**
- * 小学生では**飛出しが最も多く**、次いで横断違反、信号無視、路上遊戯の順となっている。

6図 歩行中の法令違反等別交通事故死者・重傷者数（令和2年～6年の合計、第1・第2当事者の合計）

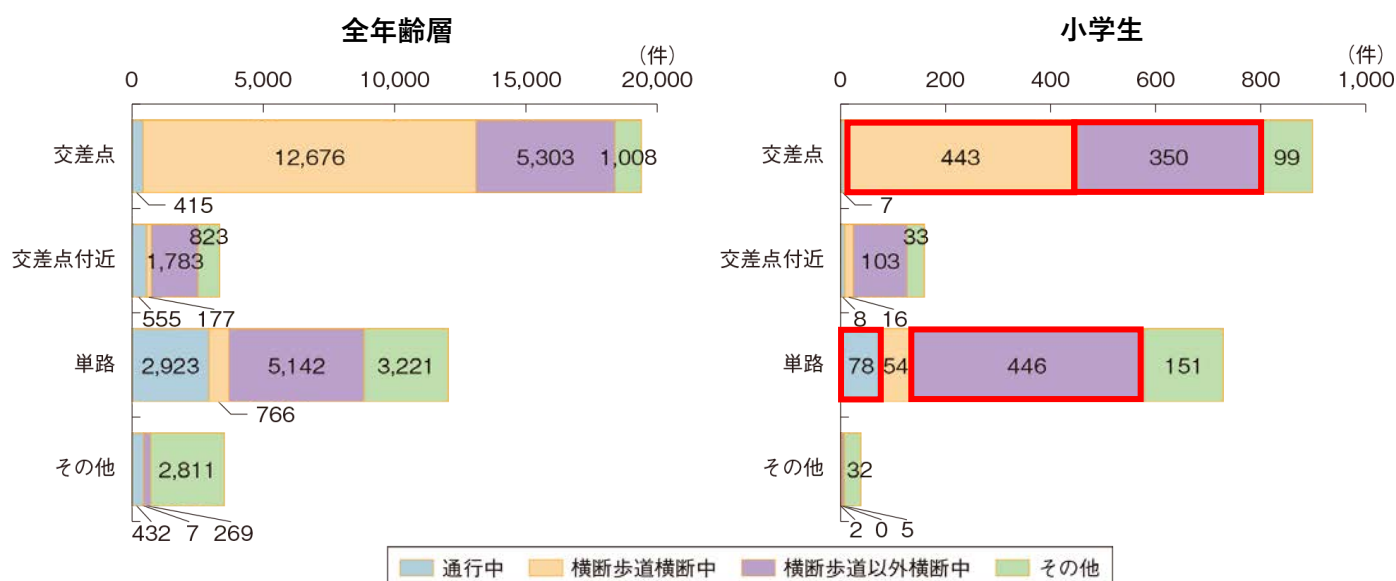


- ※ 第1当事者・・・最初に交通事故に関与した事故当事者のうち、最も過失の重い者をいう。
- ※ 第2当事者・・・最初に交通事故に関与した事故当事者のうち、第1当事者以外の者をいう。

< 事故類型別・道路形状別にみた歩行中の交通死亡事故・重傷事故件数の状況（7図）>

- * 交差点では、全年齢層及び小学生ともに**横断歩道横断中が最も多く**、次に横断歩道以外横断中が多いが、小学生は全年齢層のような大きな差はみられない。
- * 単路では、全年齢層及び小学生ともに**横断歩道以外横断中が最も多く**、次に通行中が多いが、小学生は全年齢層に比べて大きな差がみられる。

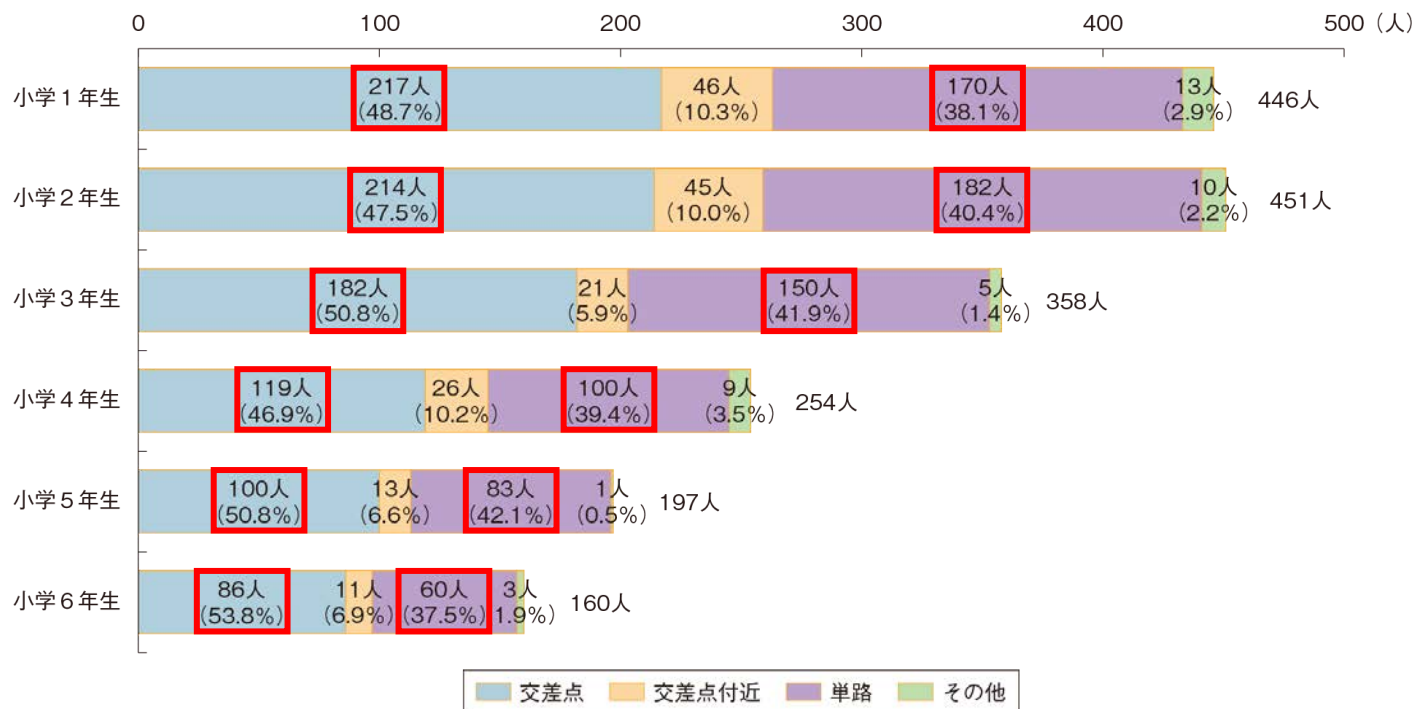
7図 歩行中の事故類型別・道路形状別交通死亡事故・重傷事故件数（令和2年～6年の合計、第1・第2当事者の合計）



< 学齢別にみた歩行中の道路形状別交通事故死者・重傷者数の状況（8図） >

* 学齢が上がるとともに減少傾向にあるが、それぞれの割合は学齢によって大きな差はなく、**交差点が約5割、単路が約4割**となっている。

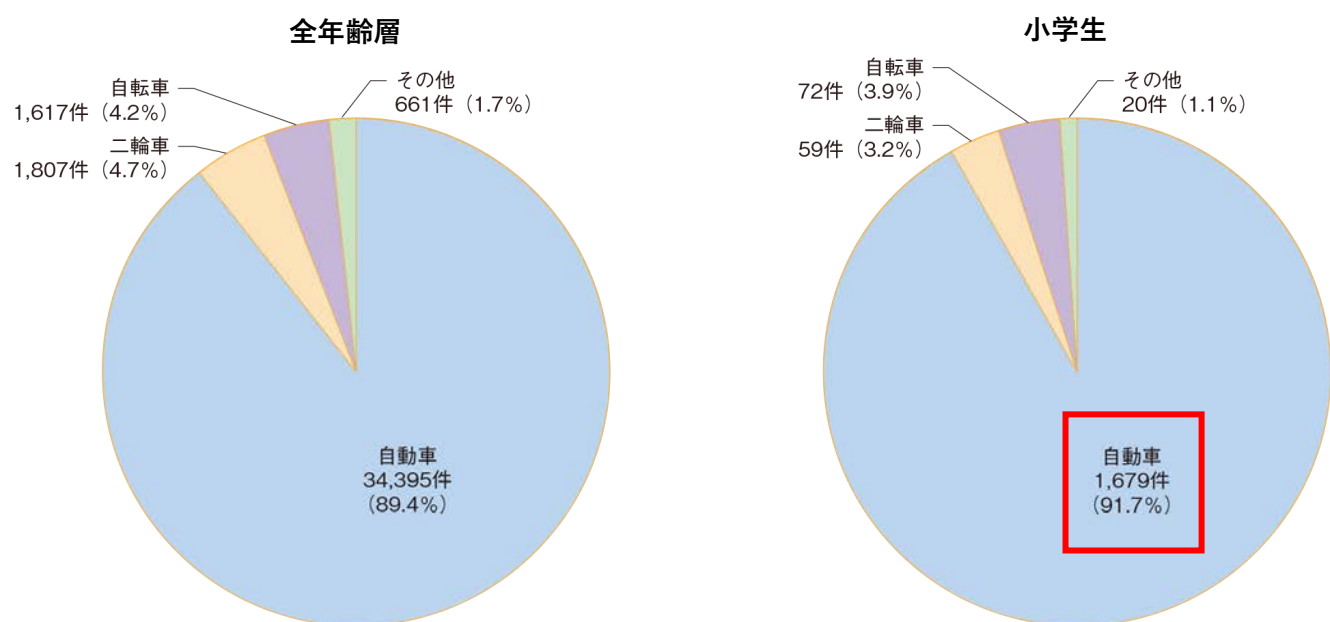
8図 歩行中の小学生に係る学齢別・道路形状別交通事故死者・重傷者数（令和2年～6年の合計）



< 相手当事者別にみた歩行中の交通死亡事故・重傷事故件数の状況（9図） >

* 全年齢層及び小学生ともに**自動車**が占める割合が最も大きく、いずれも**約9割**となっている。

9図 歩行中の相手当事者別交通死亡事故・重傷事故件数（令和2年～6年の合計、第1・第2当事者の合計）



第2章 通学路における交通安全の確保に向けた取組

1 「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」（令和3年8月～令和5年度末）への取組

○ 通学路における合同点検の実施及び合同点検結果に基づく対策の実施

通学路における合同点検結果に基づく対策の実施状況（令和5年度末）

		箇所数		割合
対策必要箇所(全体数)	7万6,404か所	対策済	7万2,160か所	94.4%
		暫定的な安全対策を含む	7万6,404か所	100.0%
教育委員会・学校による対策箇所	4万1,738か所	対策済	4万1,639か所	99.8%
		暫定的な安全対策を含む	4万1,738か所	100.0%
道路管理者による対策箇所	3万9,052か所	対策済	3万5,025か所	89.7%
		暫定的な安全対策を含む	3万9,052か所	100.0%
警察による対策箇所	1万6,997か所	対策済	1万6,977か所	99.9%
		暫定的な安全対策を含む	1万6,997か所	100.0%

※ 1か所につき複数の機関が対策を実施する場合等があるため、各実施機関による対策箇所数の合計は対策必要箇所(全体数)と一致しない。

※ 「暫定的な安全対策」とは、当初想定された対策の完了までに一定の期間を要する箇所について、暫定的に講ずる対策のことをいう。

通学路における合同点検結果に基づく対策の例

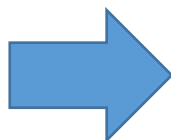
対策前

対策後

歩道の整備



路側帯が狭く、通行することもと車両との間に十分な間隔がない

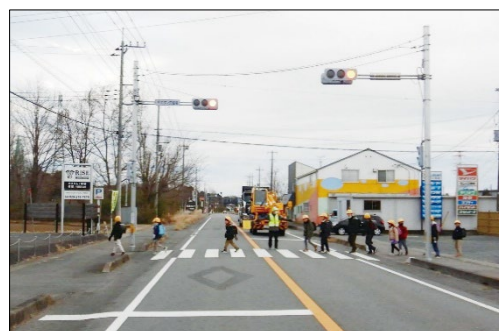
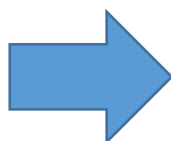


歩道の設置により、安全な歩行空間を確保

信号機の設定



通行車両が多く、道路を安全に横断できない



信号機の設定により、道路を安全に横断できる環境を整備

暫定的な安全対策



歩道の設置を計画しているが、完了までに一定期間を要する



暫定的に注意喚起看板を設置

2 令和6年度以降における通学路の交通安全の確保に向けた取組状況

○ 通学路における安全・安心な歩行空間の整備

通学路における定期的な合同点検の実施等

- 教育委員会・学校・警察・道路管理者(国、都道府県、市町村)等の関係者で推進体制を構築。
- 各地域の実情を踏まえた合同点検や対策の改善・充実等の取組を着実かつ効果的に実施するため、以下の実施方針を策定する。

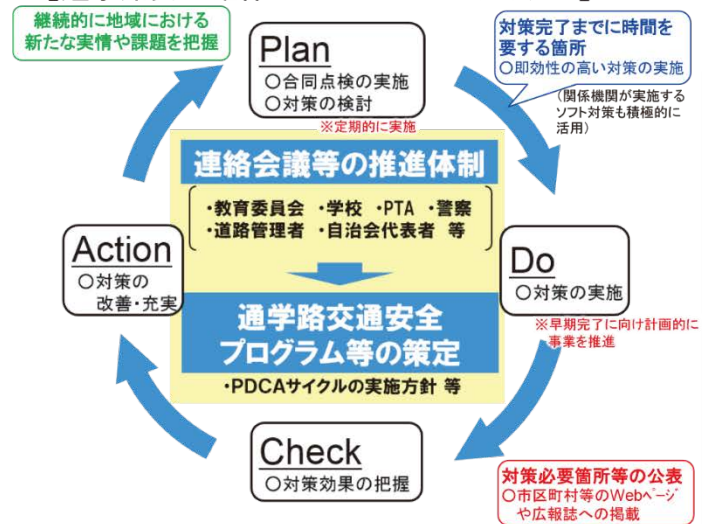
●合同点検の実施方針

- ・合同点検の実施時期、合同点検の体制、合同点検の実施方法等

●通学路安全確保のためのPDCAサイクルの実施方針

- ・更なる安全向上を図るため、定期的な合同点検、対策の検討・実施・効果把握、一連のサイクルにより改善・拡充する取組(※期限はない継続的な取組)

【通学路安全確保のためのPDCAサイクル】

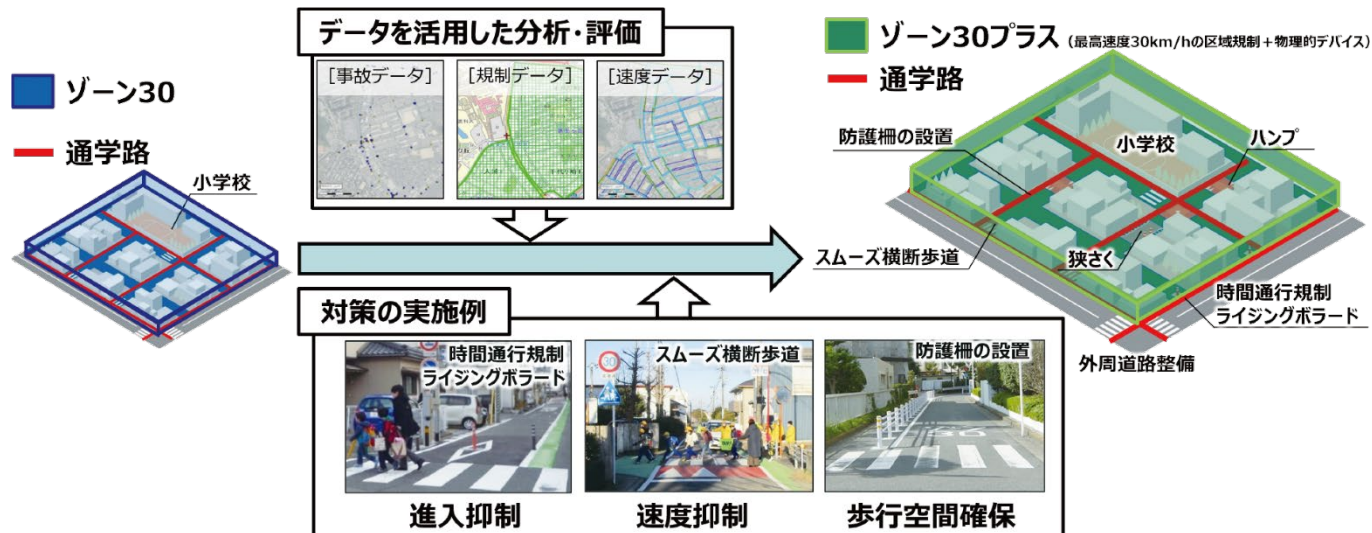


【静岡県浜松市の取組例】

PDCAサイクルの年間スケジュールを作成し、関係者が実施・報告すべき内容・時期等を明確化することで、通学路の安全確保に向けた取組を継続的かつ着実に推進中



「ゾーン30プラス」の導入促進等



歩車分離式信号の導入促進を始めとした交通安全施設等の整備



(歩車分離式信号の整備)



(道路標示の更新)



(信号灯器のLED化)

○ 小学生の安全確保のための交通安全思想の普及

交通安全教育の推進



(小学生に対する交通安全教育)

交通安全運動の推進



(全国交通安全運動期間中における通学路での全国一斉街頭指導)

反射材用品等の普及促進



(反射材用品の例)

○ 登下校時の安全確保に向けた取組

登下校時における見守り活動の充実



(地域ぐるみで見守り活動を実施する様子)

スクールバスの活用等に向けた取組



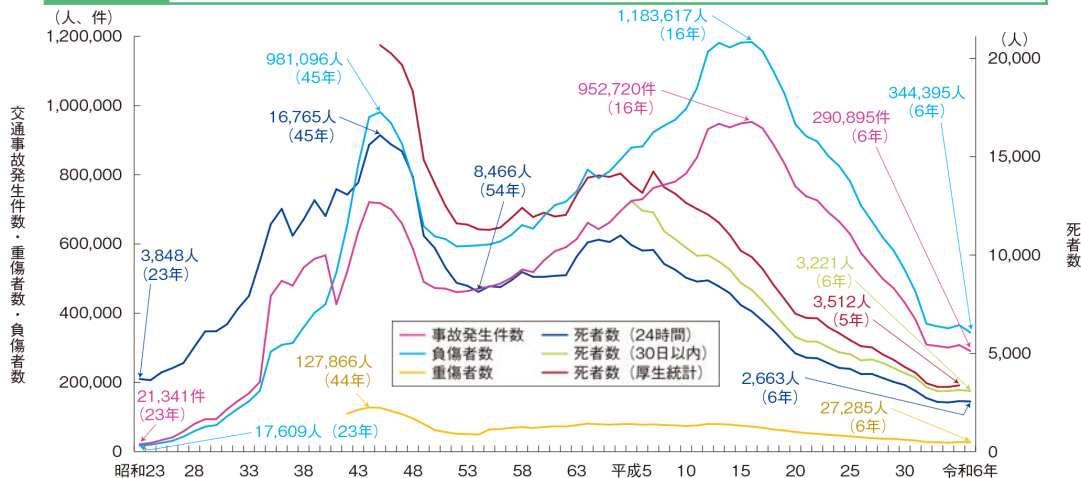
(スクールバスの導入、スクールバスと公共交通の一体的運用)

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、過去最悪であった昭和45年の6分の1以下となった。

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6年中の交通事故死者数は、2,663人となり、前年と比較すると2年ぶりの減少。
令和6年中の重傷者数は2万7,285人であり、平成12年以降減少傾向。
交通事故発生件数、負傷者数は平成16年以降減少傾向。

令和6年中の道路交通事故の状況

● 概況

○事故発生件数	29万0,895件（前年比△1万7,035件、△5.5%）
○死傷者数	34万7,058人（前年比△2万1,215人、△5.8%）
○うち負傷者数	34万4,395人（前年比△2万1,200人、△5.8%）
○うち重傷者数	2万7,285人（前年比△351人、△1.3%）
○うち死者数（24時間）	2,663人（前年比△15人、△0.6%）
（30日以内）	3,221人（前年比△42人、△1.3%）

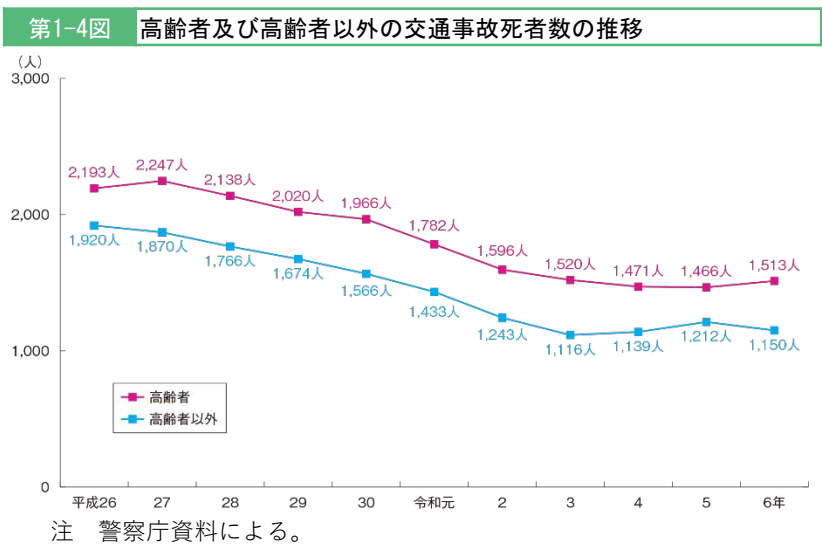
第11次交通安全基本計画（令和3年度～7年度）の目標値

- ・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。

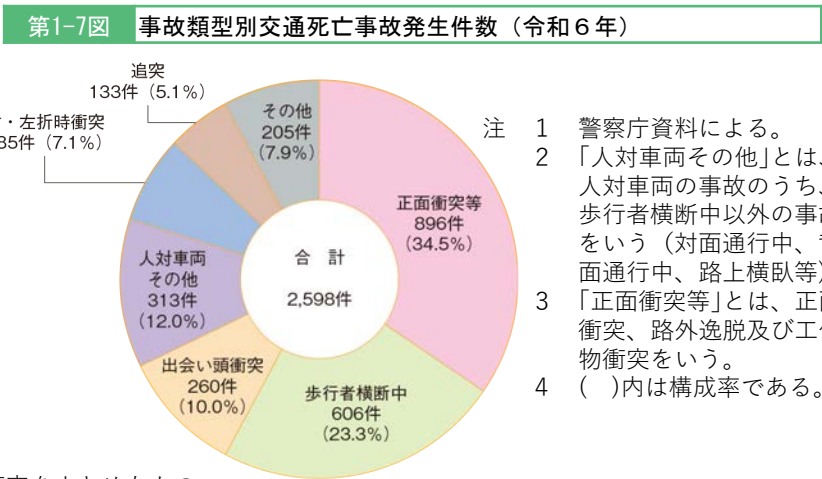
高齢者の交通事故死者数

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近年減少が続いていたが、令和6年は前年と比べて増加し、交通事故死者のうち高齢者は1,513人であり、その占める割合は、56.8%と依然として高い。



事故類型別交通死亡事故発生件数

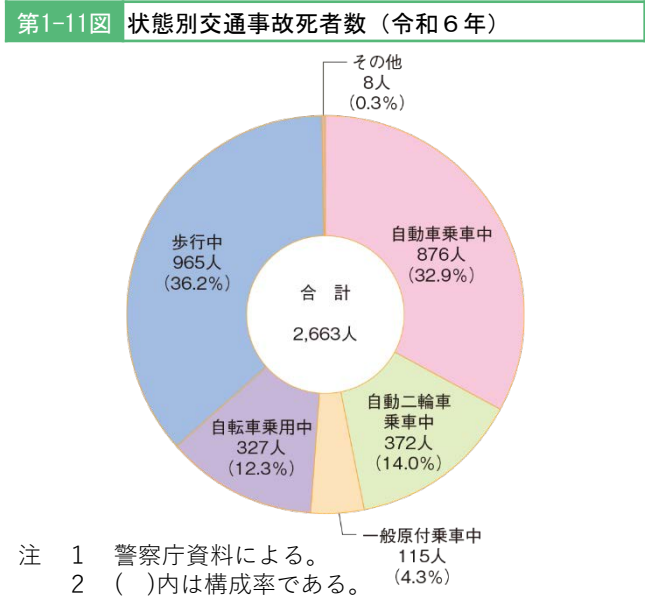
令和6年中の交通死亡事故発生件数を事故類型別にみると、正面衝突等※が最も多く、次いで歩行者横断中、出会い頭衝突の順で増えており（「人対車両その他」を除く。）、この3類型を合わせると全体の約7割を占めている。



※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。

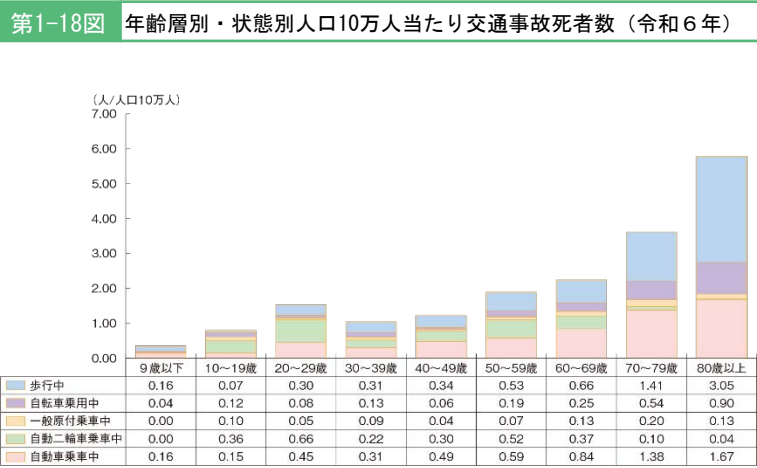
状態別交通事故死者数

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。



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3.9倍の水準となっている。



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5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、全ての人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4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28.7%減、26.2%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6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387万4,200人であった。

また、令和6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283万4,847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15万6,376人、うち合格者数は14万4,133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、歩行者まで検知可能な衝突被害軽減ブレーキ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16年に779件であったものが、平成26年には774件、令和6年には635件となっており、長期的に減少傾向にある。

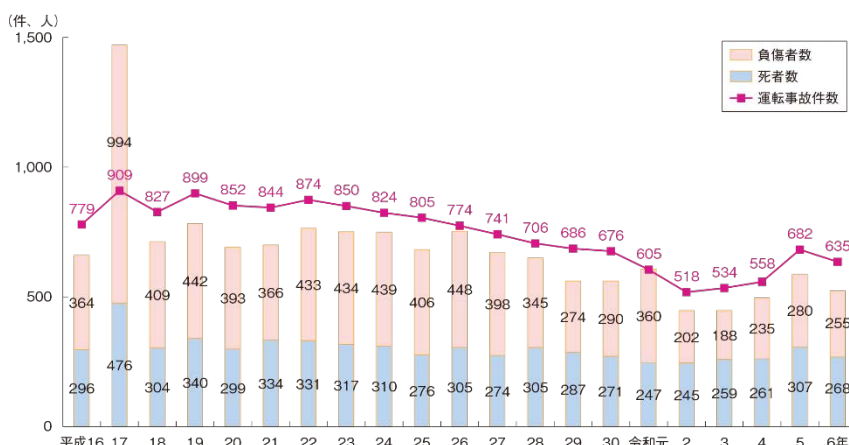
運転事故による死者数は268人、乗客の死者数はゼロであり、平成17年に発生したJR東日本羽越線列車脱線事故以降、運転事故による乗客の死者は発生していない。

※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



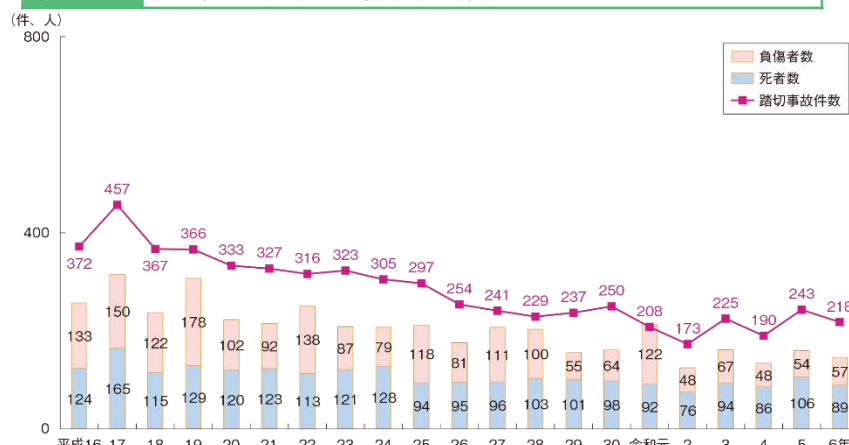
注 1 国土交通省資料による。
2 死者数は24時間死者。

踏切事故※は、踏切保安設備の整備等により、平成16年に372件であったものが、平成26年には254件、令和6年には218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

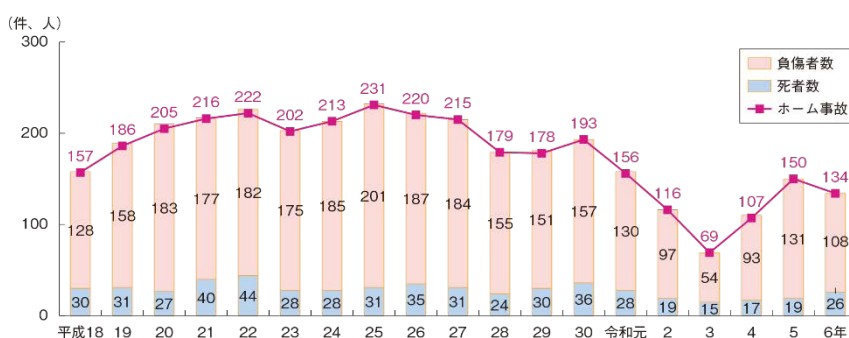


注 1 国土交通省資料による。
2 死者数は24時間死者。

令和6年の人身障害事故は、355件で前年比10.4%減、死者数は178人で前年比11.0%減であった。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。

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35.1%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、ホームドア整備や駅員による誘導案内等ハード・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、令和7年度までに、優先度が高い3,000番線、うち平均利用者が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5年度末時点において、駅全体で2,647番線、うち平均利用者が10万人／日以上以上の駅で559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、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ており、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6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117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等を適宜開催し、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。

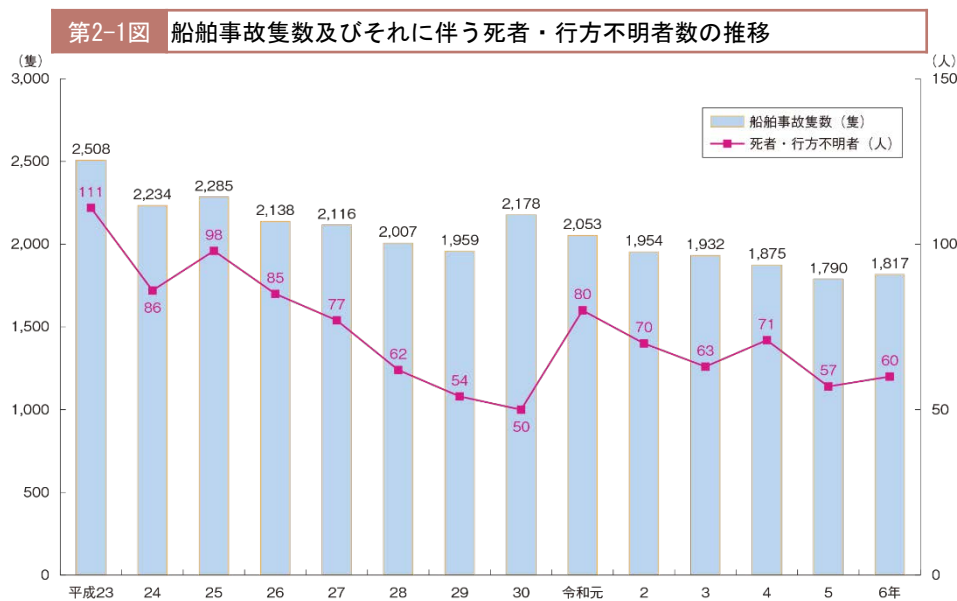
令和5年度に改良が完了した踏切道数（これまでに指定した踏切道と道路管理者、鉄道事業者等が自主的に行ったものを含む。）は、立体交差化22か所、構造の改良181か所、踏切保安設備の整備19か所に及んでいる。また、踏切道の統廃合についても、立体交差化等の事業と併せて実施した。このほか、踏切道におけるバリアフリー対策を推進した。

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6年では1,817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6年では60人となっており、約3割の減少となった。また、令和6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。



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6年中の海難等及び海難救助の状況

- ① 令和6年の船舶事故による死者・行方不明者数は、45.0%が漁船、25.0%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、47.5%が漁船、23.8%がプレジャーボートによるものである。
- ② 令和6年の小型船舶の事故隻数は1,397隻であり、前年より12隻減少した。これに伴う死者・行方不明者数は36人であり、前年より14人増加した。
- 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6年の救助率は96.5%であった。
- ④ 令和6年は、海難船舶の乗船者8,853人の中で自力救助の5,438人を除いた3,415人のうち3,363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98.5%であった。
- ⑤ 令和6年は、プレジャーボート等の海難船舶の乗船者2,272人の中で自力救助の692人を除いた1,580人のうち1,565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99.1%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及び老朽化等対策を推進した。

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6年7月16日から31日までの間、「小型船舶等の海難防止」、「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、国土交通省では、「旅客船の総合的な安全・安心対策」に取り組んでおり、具体的には、海上運送法等の一部を改正する法律（令5法24）に基づき、小型船舶のみを使用する旅客不定期航路事業に係る許可更新制度の導入、船員の資質の向上に係る制度の導入、行政処分の見直し等が6年4月より施行された。また、令和7年からは、+ONEマーク制度、改良型救命いかだ等の旅客船への搭載義務化、安全統括管理者及び運航管理者の資格者試験が始まるなど、旅客船の安全・安心対策が着実に進んでいる。

◎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。

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、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、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等に重点を置いて、パトロールのほか、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 6 年は18件、これに伴う死亡者数は 7 人、負傷者数は17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っている。

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
令和 2	4	1	4	3	1	0	0	13	2	16
3	1	2	2	3	0	3	0	11	3	10
4	7	5	4	3	0	2	0	21	9	13
5	4	5	0	5	0	2	0	16	1	11
6	7	4	0	4	0	3	0	18	7	17

注 1 国土交通省資料による。
2 令和 6 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 6 年中の航空交通の安全上のトラブルの状況

◎航空運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 6 年に10件報告された。

なお、令和 6 年 1 月 2 日に羽田空港において、日本航空機と海上保安庁機が衝突し炎上した事態が発生し、海上保安庁機に搭乗していた 5 名が死亡したが、日本航空の乗員、乗客には死亡者はいなかった。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、航空安全プログラム（SSP）を定め、平成26年から実施しており、関係省庁や航空業務提供者と協力して安全に関する法令及び規定類の策定、安全情報の収集、分析及び共有、監査及び検査活動、安全文化に係る啓蒙活動を行っている。

◎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等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6年度は11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徹底

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6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6年度において操縦士等の飲酒に係る不適切事案が発生したことを受け、当該事案を発生させた本邦航空会社に対し、要因分析・再発防止策の検討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を確認するなど指導・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・装備品等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、同年1月9日に公表した「航空の安全・安心確保に向けた緊急対策」を講じるとともに、有識者及び関係団体から構成される「羽田空港航空機衝突事故対策検討委員会」を設置した。同年6月24日に滑走路誤進入対策に係る中間とりまとめが公表され、提言に基づいた対策を順次進めている。今後は、運輸安全委員会の事故調査報告も踏まえ、必要な安全・安心対策を講じていく。

トピックス一覧

道路交通関係

生活道路の法定速度の見直しについて

ビッグデータの活用による危険箇所の解消（沖縄県）

特定小型原動機付自転車及びペダル付き電動バイクの交通安全対策について

シートベルト・チャイルドシートの着用推進について

自転車の交通違反に対する交通反則通告制度の適用について

外国人運転者に対する交通安全対策について

交通ボランティア活動の取組について

令和6年度交通安全フォーラムの開催について

貨物軽自動車運送事業における安全対策の強化について

「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

東北新幹線の列車分離について

鉄軌道駅におけるホームドア整備の推進について

海上交通関係

知床遊覧船事故を受けた対策について

来島海峡衝突事故を踏まえた安全対策について

東京湾への湾外避難・入湾回避勧告の発出について

航空交通関係

羽田空港航空機衝突事故について

大阪・関西万博における空飛ぶクルマの運航の実現に向けた取組について