

令和7年度交通事故の状況及び

交通安全施策の現況

令和8年度交通安全施策に関する計画

(令和8年版交通安全白書)

<概要>

令和8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7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8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8年版で56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

「道路交通安全の安全確保に向けた新たな挑戦」ー第12次交通安全基本計画の策定ー

- | | |
|--------------------|-------------------------|
| 第1章 道路交通事故の発生状況 | 第6節 外国人運転者による交通事故の傾向 |
| 第2章 近年の道路交通事故の状況 | 第7節 特定小型原動機付自転車の交通事故の傾向 |
| 第1節 交通事故死者及び重傷者の傾向 | 第8節 生活道路における交通事故の傾向 |
| 第2節 高齢者の交通事故の傾向 | 第3章 第12次交通安全基本計画の策定 |
| 第3節 こどもの交通事故の傾向 | 第1節 新たな挑戦に向けた目標と視点 |
| 第4節 歩行者の交通事故の傾向 | 第2節 第12次交通安全基本計画の施策の概要 |
| 第5節 自転車の交通事故の傾向 | |

令和7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8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

- 交通ボランティア活動の取組について
- 鉄道施設における視覚障害者の基本的な歩行訓練プログラムについて
- ダイビング船の安全対策について
- 無人航空機の多数機同時運航の普及拡大と安全に行うための取組 等

※ 本白書は、原則として令和8年3月31日までに各府省庁等が公表したデータに基づいて記載している。

特集：「道路交通の安全確保に向けた新たな挑戦」－第12次交通安全基本計画の策定－

令和8年3月27日に内閣総理大臣を会長とする中央交通安全対策会議において第12次交通安全基本計画が決定された。本基本計画では、これまで実施してきた各種施策を深化させるとともに、最近の情勢を踏まえた規制強化等の施策に取り組み、これにより究極的には交通事故のない社会の実現への大きな飛躍と世界をリードする交通安全社会を目指すこととしている。

道路交通の安全についての目標

- ① 令和12年までに**24時間死者数を1,900人以下**とし、世界一安全な道路交通を実現する。
- ② 令和12年までに**重傷者数を20,000人以下**にする。

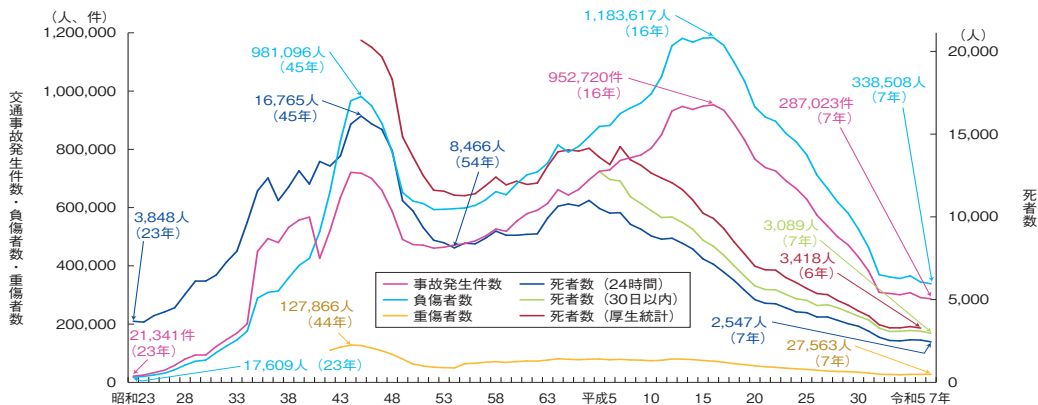
計画の基本理念

- **交通事故のない社会を目指して**
人命尊重の理念に基づき、交通事故被害者等の存在に思いを致し、また、交通事故がもたらす大きな社会的・経済的損失をも勘案して、究極的には交通事故のない社会を目指す。
- **人優先の交通安全思想**
高齢者、障害者、こども等の交通弱者の安全を一層確保する「人優先」の交通安全思想を基本とし、あらゆる施策を推進していく。
- **少子高齢化が進展しても安全に移動できる社会の構築**
こどもから高齢者に至るまで安全に移動することができ、安心して豊かな人生を送ることができる社会、さらに、年齢や障害の有無等に関わりなく安全に安心して暮らせる「共生社会」を構築する。

第1章 道路交通事故の発生状況

- 令和7年の交通事故死者数は2,547人、重傷者数は27,563人だった。
- 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ものの、第11次交通安全基本計画で掲げた「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、重傷者数を22,000人以下にする。」という目標を達成することはできなかった。

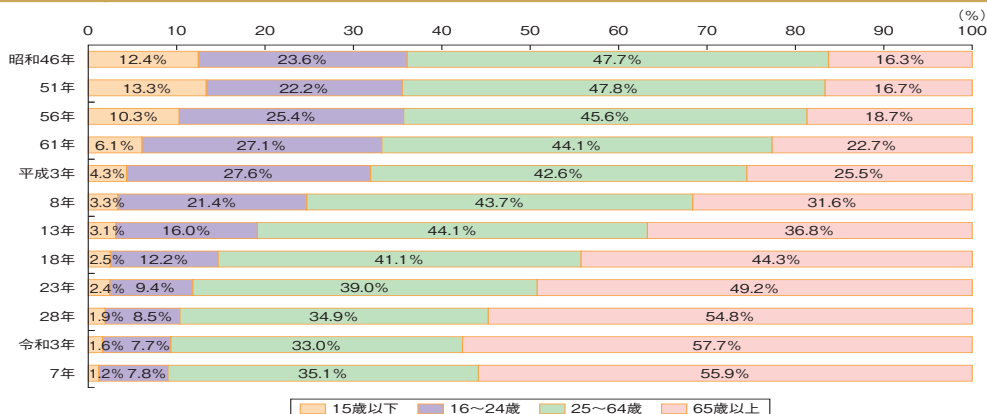
▶特集-第1図 道路交通事故による交通事故発生件数、死者数、負傷者数及び重傷者数の推移



注 1 警察庁資料による。
2 「死者数（厚生統計）」は、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年までは、自動車事故とされた者を計上しており、平成7年以降は、陸上の交通事故とされた者から明らかに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。

- **全交通事故死者数に占める65歳以上の割合は、昭和46年の16.3%から令和7年の55.9%と、高齢者の占める割合が高い。**

▶特集-第4図 年齢層別交通事故死者割合の推移



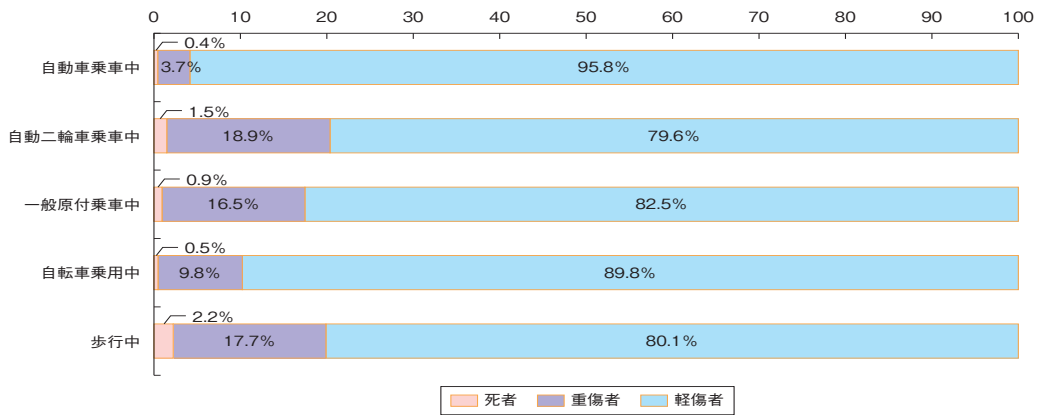
注 警察庁資料による。

第2章 近年の道路交通事故の状況

< 交通事故死者及び重傷者の傾向 >

- 令和7年の状態別の死者・重傷者・軽傷者の割合をみると、**歩行中は、死者及び重傷者の占める割合が自動車乗車中と比較して高い。**

▶特集-第8図 状態別死者・重傷者・軽傷者割合の比較（令和7年）

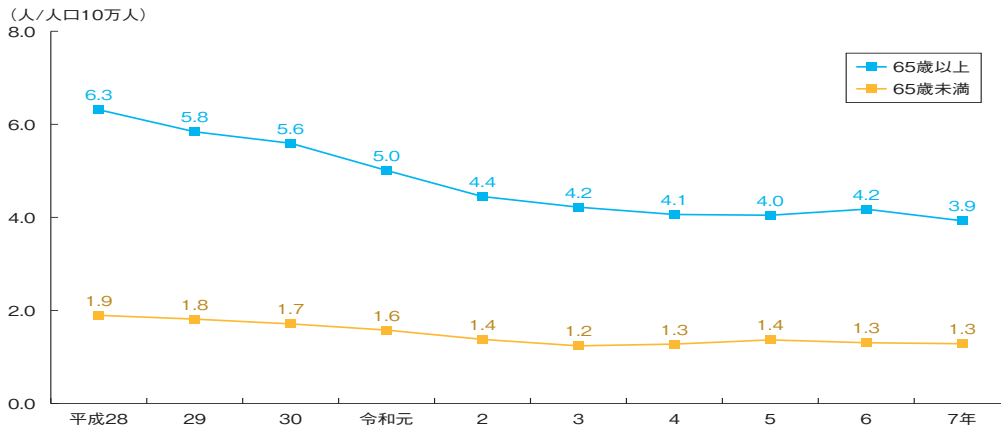


注 警察庁資料による。

< 高齢者の交通事故の傾向 >

- 令和7年は、**65歳以上**の人口10万人当たりの交通事故死者数は、**65歳未満の約3倍**となっている。
- 令和7年の交通死亡事故に占める65歳以上の運転者の割合及び交通重傷事故に占める65歳以上の運転者の割合をみると、**いずれも約3割**を占めている。

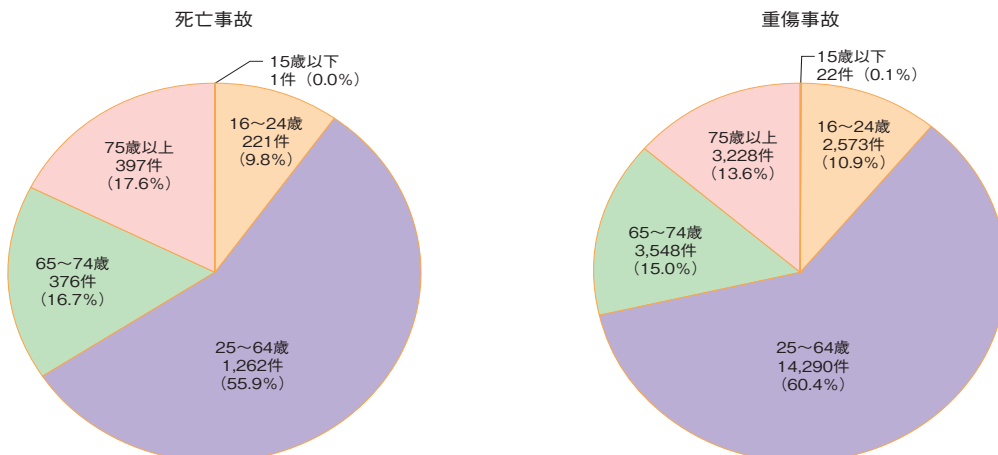
▶特集-第10図 65歳以上及び65歳未満の人口10万人当たり交通事故死者数の推移



注 1 警察庁資料による。

2 算出に用いた人口は、該当年の前年の人口であり、総務省統計資料「人口推計」（各年10月1日現在人口（補間補正を行っていないもの。ただし、国勢調査実施年は国勢調査人口（平成27年は「年齢不詳の人口をあん分した人口」、令和2年は「不詳補完値」）による。）による。）による。

▶特集-第13図 年齢層別交通死亡事故件数及び交通重傷事故件数（令和7年）



注 1 警察庁資料による。

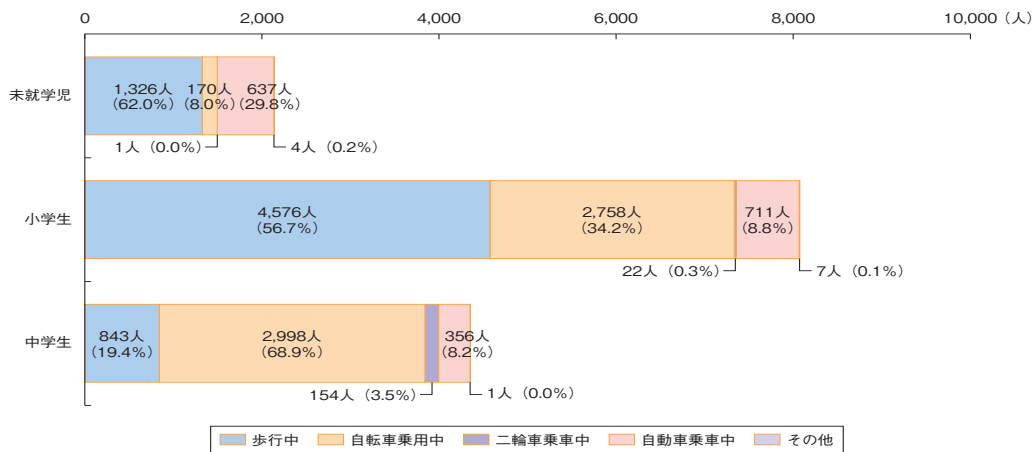
2 第1当事者が一般原付以上の死亡事故及び重傷事故を計上している。

3 () 内は構成率である。

<こどもの交通事故の傾向>

- 交通事故死者・重傷者数を学齢別・状態別にみると、未就学児及び小学生ともに歩行中が最も多く、中学生は自転車乗用中が最も多い。

▶特集-第15図 学齢別・状態別交通事故死者・重傷者数（平成28年～令和7年の合計）

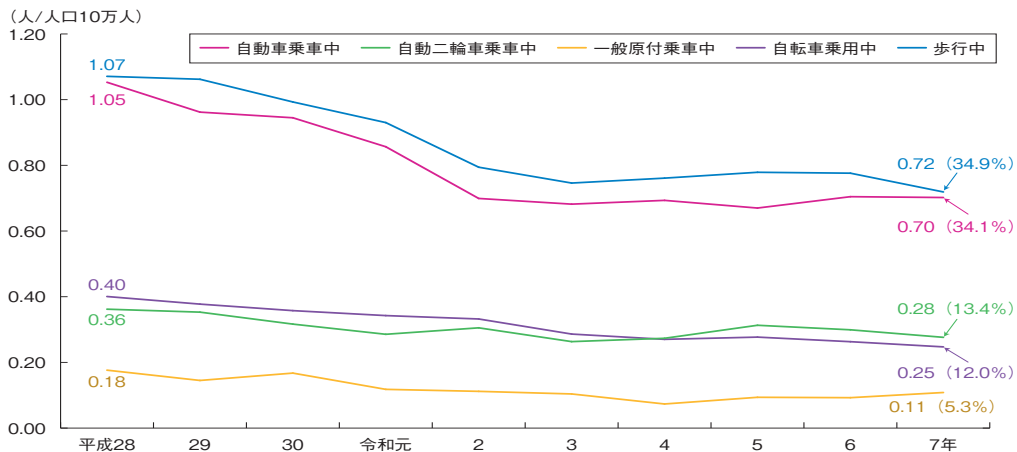


注 1 警察庁資料による。
2 () 内は構成率である。

<歩行者の交通事故の傾向>

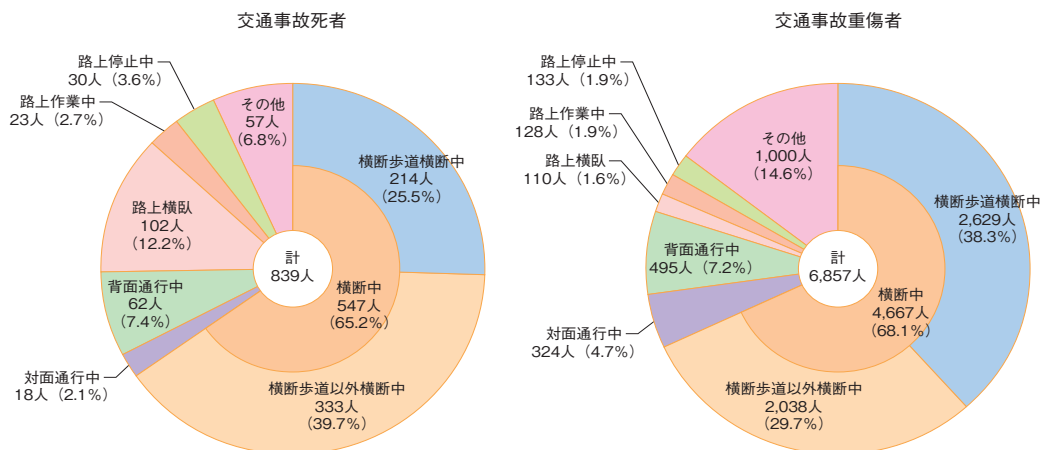
- 人口10万人当たりの交通事故死者数を状態別にみると、歩行中が依然として高い水準となっている。
- 令和7年の歩行者の事故類型別交通事故死者数及び交通事故重傷者数について、いずれも横断中が占める割合が高く、横断中以外では、交通事故死者は路上横臥、交通事故重傷者は背面通行中が最も割合が高い。

▶特集-第19図 状態別人口10万人当たり交通事故死者数の推移



注 1 警察庁資料による。
2 算出に用いた人口は、該当年の前年の人口であり、総務省統計資料「人口推計」（各年10月1日現在（補間補正を行っていないもの。ただし、国勢調査実施年は国勢調査人口による。））による。
3 () 内は構成率である。

▶特集-第21図 歩行者の事故類型別交通事故死者数及び交通事故重傷者数（令和7年）

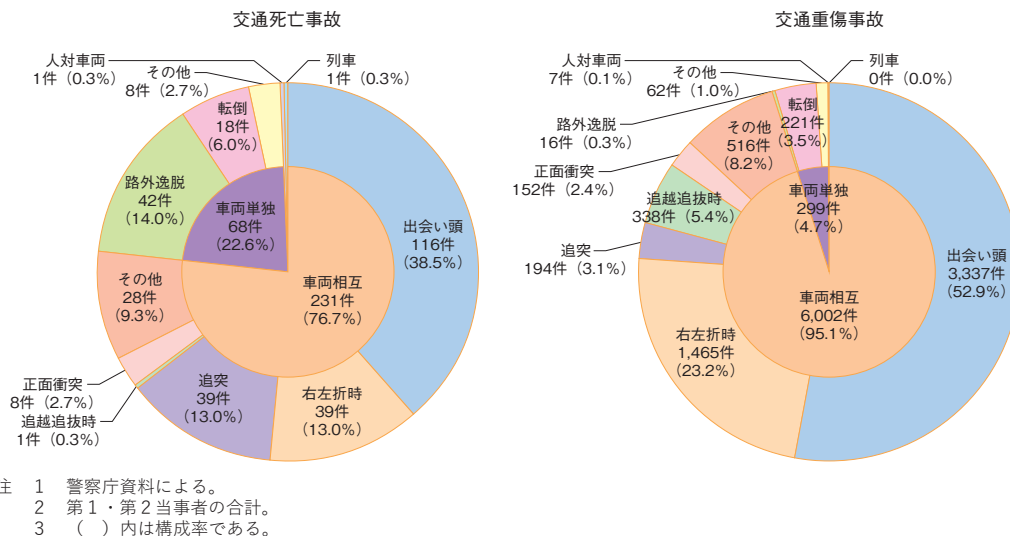


注 1 警察庁資料による。
2 列車事故を除く。
3 第1・第2当事者の合計。
4 () 内は構成率である。

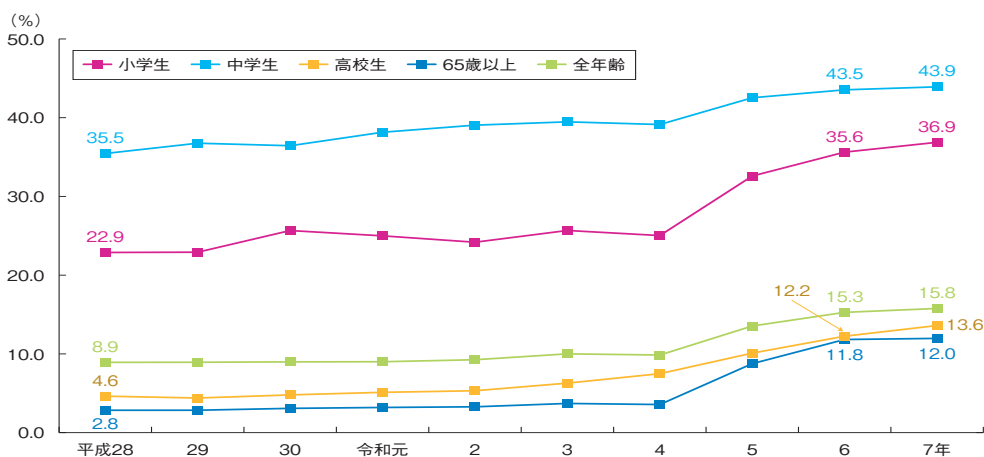
< 自転車の交通事故の傾向 >

- 令和7年に発生した自転車乗用中の事故類型別交通死亡事故件数及び交通重傷事故件数について、いずれも **出会い頭の占める割合が最も高く、交通重傷事故では5割以上**を占めている。
- 乗車用ヘルメットの着用率をみると、いずれの年齢層においても令和7年の着用率は上昇している。令和7年の小学生及び中学生の着用率は、**全年齢層と比べ2倍以上**である。

▶特集-第24図 自転車乗用中の事故類型別交通死亡事故件数及び交通重傷事故件数（令和7年）



▶特集-第27図 学齢・年齢層別ヘルメット着用率の推移

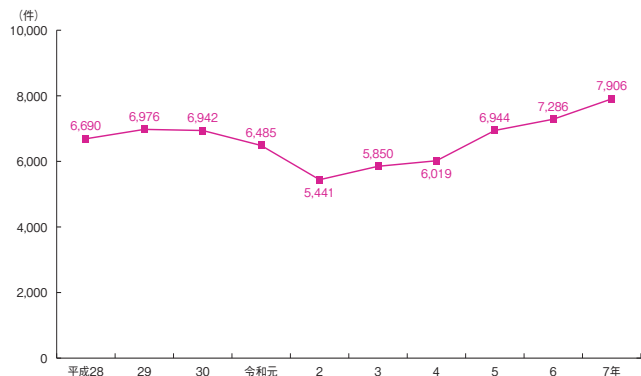


注 1 警察庁資料による。
2 「ヘルメット着用率」とは、自転車乗用中死傷者におけるヘルメット着用者の割合をいう。

< 外国人運転者による交通事故の傾向 >

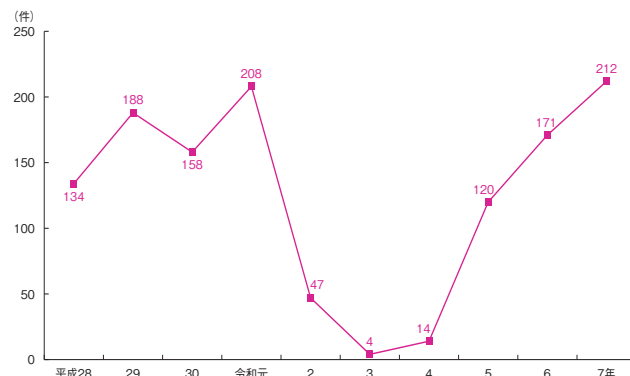
- 外国人*運転者による交通事故件数は、平成28年の6,690件に対し、**令和7年は7,906件と増加**している。
- 国際免許又は外国免許を所持する外国人運転者によるレンタカーの交通事故件数は、平成28年の134件に対し、**令和7年は212件と増加**している。
- ※ 日本国籍を有しない者（無国籍の者、国籍不明の者を含む。）をいう。

▶特集-第29図 外国人運転者による交通事故件数の推移



注 1 警察庁資料による。
2 一般原付以上、第1当事者を計上。

▶特集-第30図 外国人運転者によるレンタカーの交通事故件数の推移

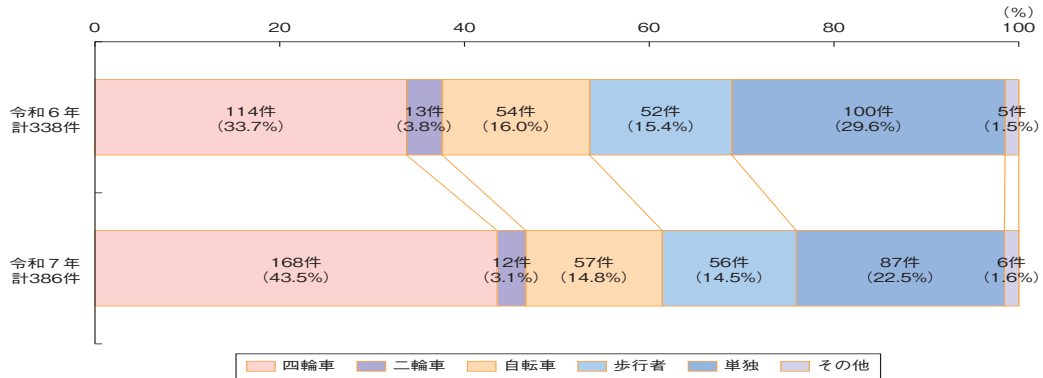


注 1 警察庁資料による。
2 一般原付以上、第1当事者、国際免許又は外国免許所持者を計上。

< 特定小型原動機付自転車の交通事故の傾向 >

- 特定小型原動機付自転車関連交通事故について、令和7年の発生件数は6年と比較して増加した。
- 特定小型原動機付自転車関連交通事故を相手当事者別にみると、令和7年は、6年と同じく**対四輪車事故が最も多い。**

▶特集-第31図 特定小型原動機付自転車関連交通事故の発生状況（令和6年、7年）

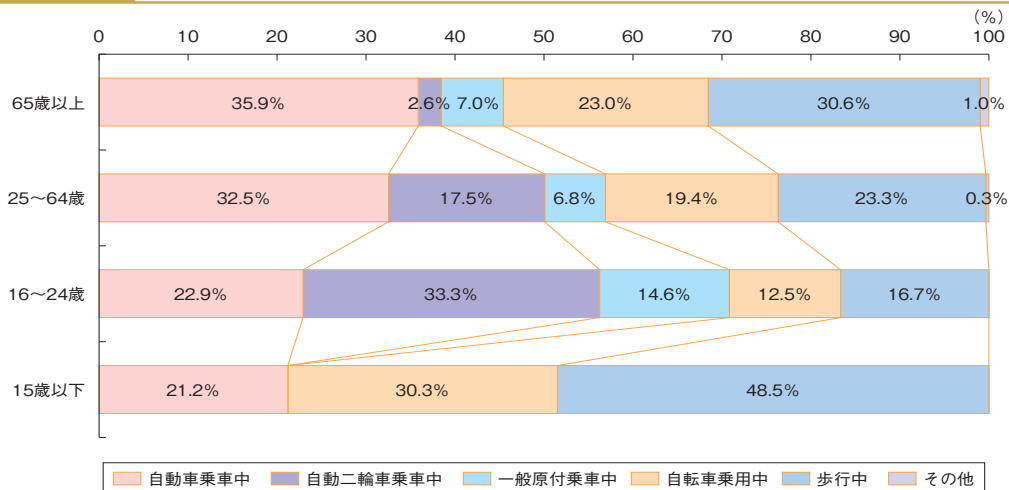


注 1 警察庁資料による。
 2 特定小型原動機付自転車が第1又は第2当事者となった事故件数。ただし、特定小型原動機付自転車相互の事故は1件として計上。
 3 () 内は構成率である。

< 生活道路における交通事故の傾向 >

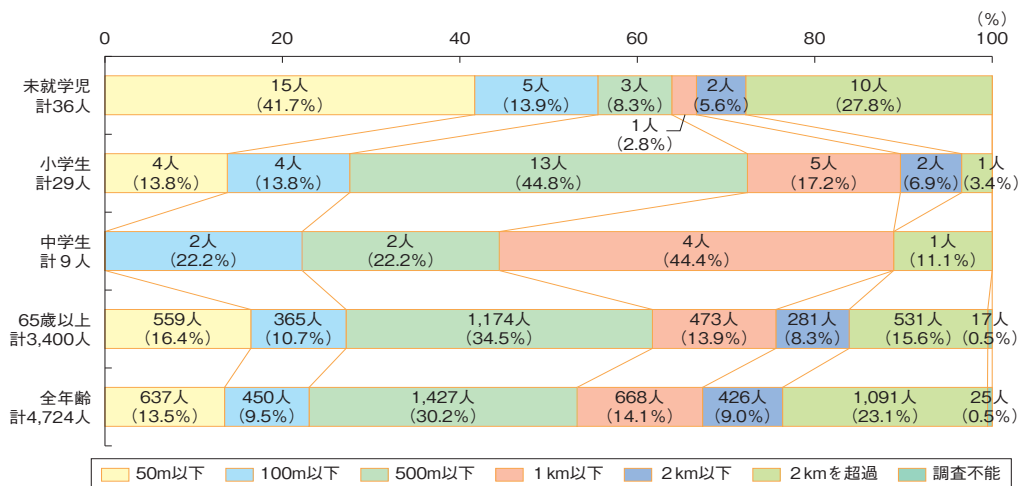
- 生活道路※における年齢層別・状態別交通事故死者数の割合をみると、**15歳以下では歩行中、16～24歳は自動二輪車乗車中、25歳以上は自動車乗車中が最も高い。**
- 未就学児から中学生にかけては**学齢が下がるにつれて、自宅から近い距離で交通死亡事故となる割合が高い傾向**にあり、特に**未就学児は自宅から50メートル以下での割合が約4割と高い。**
- ※ 車道幅員5.5メートル未満の道路を生活道路として集計している。

▶特集-第34図 生活道路における年齢層別・状態別交通事故死者数の割合（令和3年～7年の合計）



注 警察庁資料による。

▶特集-第36図 自宅からの距離別歩行中の交通事故死者数（令和3年～7年の合計）



注 警察庁資料による。

第3章 第12次交通安全基本計画の策定

第12次交通安全基本計画 要旨

- 交通安全対策基本法（昭和45年法律第110号）に基づき、交通の安全に関する総合的かつ長期的な施策等の大綱を定めるもの。
- 計画期間：令和8年度～12年度（5年間）

第1部第1章 道路交通の安全

【目標】

- ① 年間の**24時間死者数を1,900人（※）以下**とし、世界一安全な道路交通を実現する。
※ 30日以内死者数2,300人
- ② 年間の**重傷者数を20,000人以下**にする。

【対策の視点】

- ① 高齢者を交通事故から守るとともに交通事故を起こさないための総合的な対策
- ② こどもの安全確保のための環境整備
- ③ 歩行者の安全確保のための意識変容
- ④ 自転車の安全確保のための法令遵守と通行環境の整備
- ⑤ 外国人の交通安全対策の推進
- ⑥ 特定小型原動機付自転車を始めとする小型モビリティの法令遵守の徹底と安全対策の推進
- ⑦ 生活道路における歩行者等の安全確保
- ⑧ 先進技術の活用推進
- ⑨ 交通実態等を踏まえたきめ細かな対策の推進
- ⑩ 地域が一体となった交通安全対策の推進

【対策の柱】

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

第1部第2章 鉄道交通の安全

【目標】

- ① 列車の運転による乗客の死者数ゼロを目指す。
- ② 鉄道運転事故全体の死者数減少を目指す。

【対策の視点】

- ① 重大な列車事故の未然防止
- ② 利用者等の関係する事故の防止

【対策の柱】

- ① 鉄道交通環境の整備
- ② 鉄道交通の安全に関する知識の普及
- ③ 鉄道の安全な運行の確保 等

第1部第3章 踏切道における交通の安全

【目標】

令和8年度から12年度における平均踏切事故件数を令和3年度から7年度における平均踏切事故件数と比較し、約1割削減することを目指す。

【対策の視点】

それぞれの踏切の状況等を勘案した効果的対策の推進

【対策の柱】

- ① 踏切道の立体交差化、構造の改良及び歩行者等立体横断施設の整備、バリアフリー化の促進
- ② 踏切道の統廃合の促進 等

第2部 海上交通の安全

【目標】

- ① 我が国周辺で発生する船舶事故隻数を令和7年と比較し約1割削減を目指す。
- ② 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な船舶事故の発生数をゼロとする。
- ③ 救助率95%以上とする。

【対策の視点】

- ① ヒューマンエラーによる事故の防止
- ② ふくそう海域における大規模な船舶事故の防止
- ③ 旅客船の事故の防止
- ④ 人命救助体制及び自己救命対策の強化

【対策の柱】

- ① 海上交通環境の整備
- ② 海上交通の安全に関する知識の普及 等

第3部 航空交通の安全

【目標】

- ① 本邦航空運送事業者が運航する定期便について、死亡事故発生率及び全損事故発生率をゼロにする。
- ② 航空事故発生率、重大インシデント発生率等に関する22の指標で、5年間で約17%の削減を図る。

【対策の視点】

- ① 航空安全対策の深化・高度化
- ② 航空需要増への対応及び安全維持・向上の一体的推進
- ③ 新技術・産業発展に伴う安全行政の新たな展開

【対策の柱】

- ① 航空安全プログラムの更なる推進
- ② 航空機の安全な運航の確保
- ③ 航空機の安全性の確保 等

※ 白書本文では、文章形式で概要を説明。

第1編 第1部 第1章 道路交通事故の動向

令和7年中の道路交通事故の概況

● 概況

- 事故発生件数……………28万7,023件 (前年比△3,872件、△1.3%)
- 死傷者数……………34万1,055人 (前年比△6,003人、△1.7%)
- うち負傷者数……………33万8,508人 (前年比△5,887人、△1.7%)
- うち重傷者数……………2万7,563人 (前年比 278人、 1.0%)
- うち死者数(24時間) …… 2,547人 (前年比△ 116人、△4.4%)
 (30日以内) …… 3,089人 (前年比△ 132人、△4.1%)

第11次交通安全基本計画(令和3年度～7年度)の目標値

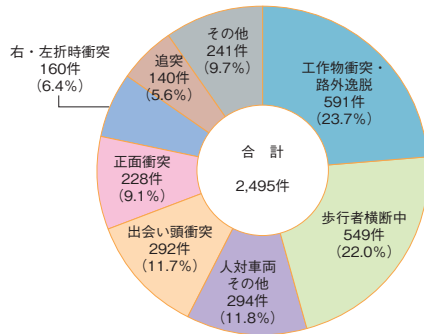
- ・ 令和7年までに、年間の24時間死者数を2,000人以下にする。
- ・ 令和7年までに、年間の重傷者数を2万2,000人以下にする。

※ 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。

事故類型別交通死亡事故発生件数

第1-3図 事故類型別交通死亡事故発生件数(令和7年)

令和7年の交通死亡事故発生件数を事故類型別にみると、工作物衝突・路外逸脱が最も多く、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。

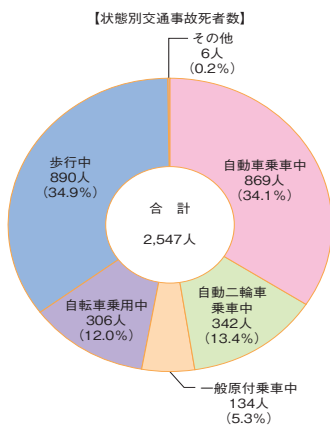


注 1 警察庁資料による。
 2 「人対車両その他」とは、人対車両の事故のうち、歩行者横断中以外の事故をいう(対面通行中、背面通行中、路上横臥等)。
 3 ()内は構成率である。

状態別交通事故死者数

令和7年の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1-6図 状態別交通事故死者数(令和7年)

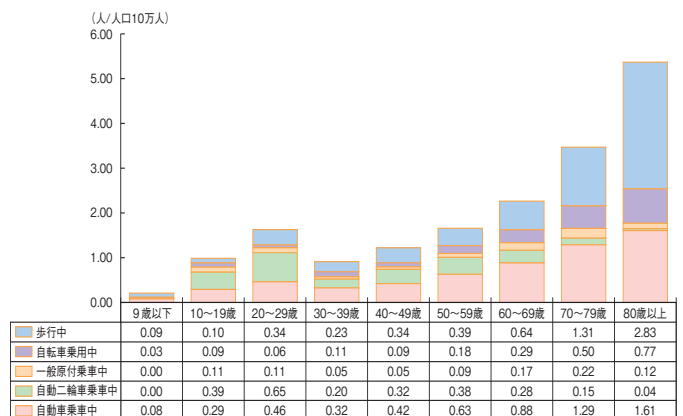


注 1 警察庁資料による。
 2 ()内は構成率である。

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、高齢者が多く、特に80歳以上では全年齢層(0.72人)の約3.9倍の水準となっている。

第1-11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7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6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

生活道路において、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。

くわえて、中学生及び高校生の自転車通学中の事故防止対策や積雪地域における冬期の通学路確保に向けた取組、センサー付きスポットライトの設置等による高齢者の横断歩行中の事故防止対策、歩行空間の確保のための無電柱化を推進した。

◎ 自転車利用環境の総合的整備

自転車の安全で快適な利用環境の創出を図るため、令和6年に改定された「安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン」の周知を図るとともに技術的助言等を実施し、自転車ネットワーク計画の策定や自転車通行空間の整備等を推進した。



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、他の世代が高齢者の特性を知り、その上で高齢者を保護し、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、交通社会の一員として、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

◎ 外国人運転者対策の強化

従来、旅券と一時滞在証明書で運転免許申請が可能であった仕組みを改め、令和7年10月から、免許申請者の国籍等にかかわらず、住民票の写しを添付させることを原則としたほか、外国人については運転免許証の更新等の機会においても、在留カード等の提示をさせることとし、運転免許関係手続における住所の確認を厳格化した。

さらに、外国等の行政庁等の運転免許を有する者に対する運転免許試験の一部免除（いわゆる「外免切替」手続）に当たっては、我が国の交通ルールを十分に理解しているか確実に確認するため、知識確認の問題数を50問に増加させ判定基準を学科試験と同様に9割としたほか、技能確認についても横断歩道の通過などの審査項目を追加するなど審査基準を厳格化し、交通ルールや運転技能をより厳格に確認することとした。

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、事故自動緊急通報システム等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

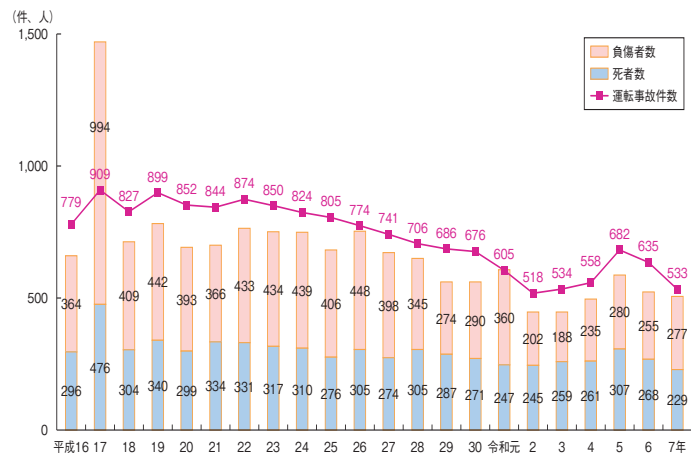
近年の運転事故の状況

鉄道交通における運転事故※は長期的に減少傾向にある。

運転事故による死者数は229人であり、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かったが、令和7年に長野電鉄長野線において、乗客1名が死亡する鉄道人身事故が発生した。

※ 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。

第1-35図 運転事故の件数と死傷者数の推移



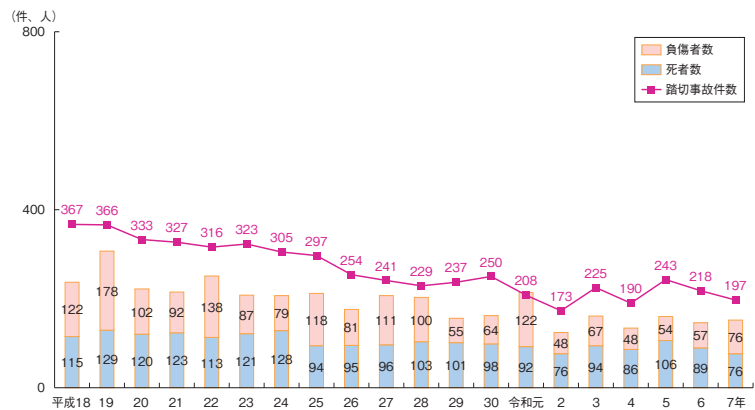
注 1 国土交通省資料による。
2 死者数は24時間死者。

令和7年中の踏切事故の状況

踏切事故※は、踏切保安設備の整備等により、平成18年に367件であったものが、令和7年には197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1-36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。

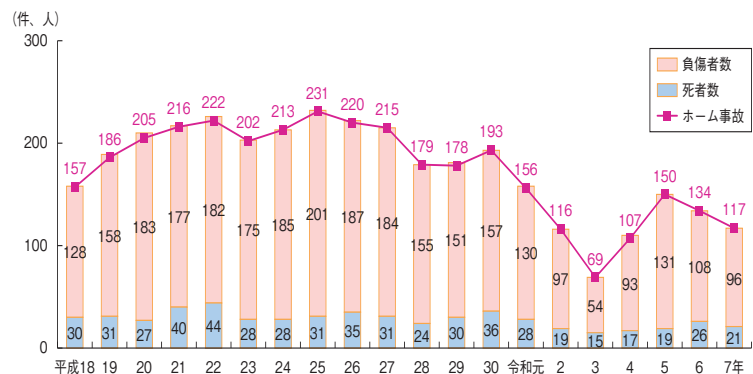
人身障害事故の発生状況

令和7年の人身障害事故は、289件で前年比18.6%減、死者数は152人で前年比14.6%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51件で、全体の約43.6%を占めている。

第1-38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8年1月16日閣議決定）及び移動等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、うち平均利用者数が10万人/日以上の駅で800番線を整備することとしており、令和6年度末時点において、駅全体で2,830番線、うち平均利用者数が10万人/日以上以上の駅で621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ホーム事故0（ゼロ）運動、訪日外国人向けの多言語ポスター等において広報活動を積極的に行い、鉄道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、監視体制の強化等にかかる施策を講じた。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7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102か所を指定した。指定した踏切道や第4種踏切道を始め、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6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38か所、構造の改良147か所、踏切保安設備の整備14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

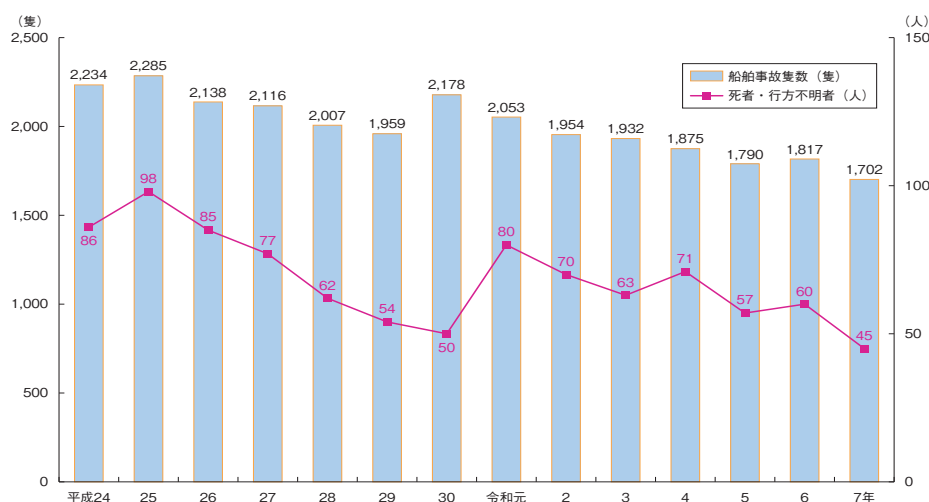
近年の海難等の状況

我が国の周辺海域におけ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隻であったが、令和7年では1,702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人であったが、令和7年では45人となっており、約5割の減少となった。

また、令和7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0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・行方不明者数には、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7年中の海難等及び海難救助の状況

- ① 令和7年の船舶事故による死者・行方不明者数は、約6割が漁船、約3割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、約5割が漁船、約2割がプレジャーボートによるものである。
- ② 令和7年の小型船舶の事故隻数は1,267隻であり、前年より130隻減少した。これに伴う死者・行方不明者数は34人であり、前年より2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・協力を努めた結果、令和7年の救助率は96.7%であった。
- ④ 令和7年は、海難船舶の乗船者8,182人の中で自力救助の4,910人を除いた3,272人のうち3,233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98.8%であった。
- ⑤ 令和7年は、プレジャーボート等の海難船舶の乗船者2,236人の中で自力救助の496人を除いた1,740人のうち1,728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99.3%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7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、船員の資質向上や監査の強化などの対策を行うとともに、令和7年には、救命いかだ等の旅客船への搭載義務化、安全統括管理者・運航管理者の資格者証制度の創設などを行った。また、令和8年からは、安全統括管理者・運航管理者の資格者証保有者からの選任が義務化されるなど、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、関係機関と連携して、遵守事項に係るパトロール活動及びリーフレットの配布を実施した。

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7年は22件、これに伴う死亡者数は7人、負傷者数は12人である。

近年は、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	区分	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3		1	2	2	3	0	3	0	11	3	10
4		7	5	5	3	0	2	0	22	9	13
5		4	5	0	5	0	2	0	16	1	11
6		7	4	0	4	0	3	0	18	7	20
7		5	7	1	6	0	3	0	22	7	15

- 注：1 国土交通省資料による。
 2 令和7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7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

我が国の定期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7年に7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する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7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7年度においても、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・監督を実施している。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、最近の操縦士による飲酒に係る不適切事案の発生を受け、当該事案を発生させた本邦航空会社に対する、要因分析・再発防止策の検討指示のみならず、令和7年度には全ての定期航空運送事業者に対して飲酒管理の強化等を指示しており、監査等を通じてこれらの実施状況の確認等を行っている。

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

令和7年度交通安全ファミリー作文コンクールの最優秀作

令和7年度交通安全フォーラムの開催について

交通ボランティア活動の取組について

「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

鉄道施設における視覚障害者の基本的な歩行訓練プログラムについて

海上交通関係

ダイビング船の安全対策について

「Live118」を活用した海難情報の早期かつ正確な入手

航空交通関係

羽田空港航空機衝突事故について

無人航空機の多数機同時運航の普及拡大と安全に行うための取組