

令和2年7月31日
【内閣府】

【概要書】

**令和元年度
交通事故の状況及び交通安全施策の現況
令和2年度
交通安全施策に関する計画
(令和2年版交通安全白書)**

標記の報告書を衆議院議長に提出いたしました。

連絡先は省略。

令和元年度交通事故の状況及び

交通安全施策の現況

令和2年度交通安全施策に関する計画

(令和2年版交通安全白書)

<概要>

令和2年7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元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2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2年版で50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

「未就学児等及び高齢運転者の交通安全緊急対策について」

令和元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1節 道路交通事故の長期的推移
 - 第2節 令和元年中の道路交通事故の状況
- 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再発防止
 - 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再発防止
 - 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 無人航空機の安全対策
 - 第6節 航空交通の安全に関する研究開発の推進
 - 第7節 航空事故等の原因究明と再発防止
 - 第8節 救助・救急活動の充実
 - 第9節 被害者支援の推進
 - 第10節 防衛省における航空交通安全施策

令和2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

令和元年中の道路交通事故死者数は3,215人と、過去最多の昭和45年（1万6,765人）の5分の1以下に減少。一方で、高齢運転者による事故、子供が犠牲となる事故が相次いで発生している。令和元年5月21日「昨今の事故情勢を踏まえた交通安全対策に関する関係閣僚会議」における総理指示を踏まえ、6月に「未就学児等及び高齢運転者の交通安全緊急対策（以下「緊急対策」という。）」を取りまとめ、推進してきた。

本特集では、未就学児をはじめとする子供の交通事故及び高齢運転者による交通事故の状況と特徴を分析するとともに、「緊急対策」の主な進捗状況について取りまとめた。

<緊急対策の基本的考え方>

- ① まず、緊急に取り組む対策として、子供を交通事故の被害から守るため、未就学児を中心に子供が日常的に集団で移動する経路等の安全確保を早急に進める。
- ② 次に、安全運転サポート車の普及や運転免許証の自主返納者への各種支援策の広報・啓発など「高齢者の安全運転を支える対策」については、これまでも取り組んできたが、これらを一層加速させる。
- ③ さらに、免許返納後の高齢者の移動の足となる公共交通の利用環境の改善、最新の自動運転技術を取り入れた新しいモビリティの活用等の「高齢者の移動を伴う日常生活を支える取組」について、大胆に取り組む。



出典：首相官邸ホームページ

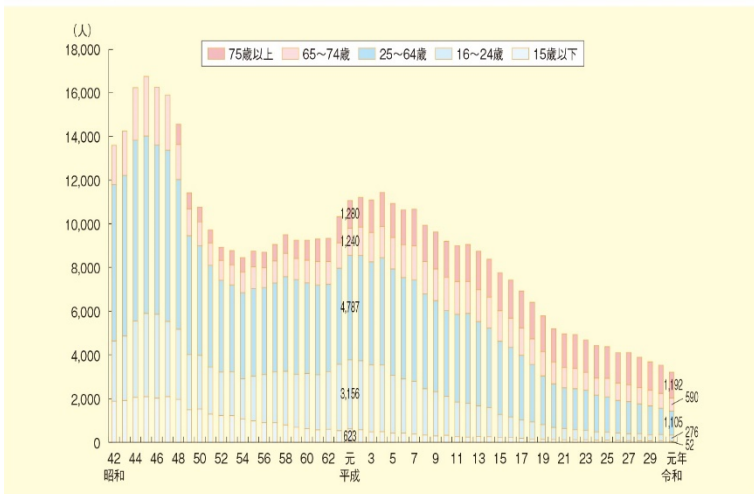
第1章 子供及び高齢運転者の交通事故の状況

1. 少子高齢化の進展と交通事故

● 交通事故死者数が大きく減少する中で75歳以上の死者数は微減にとどまる

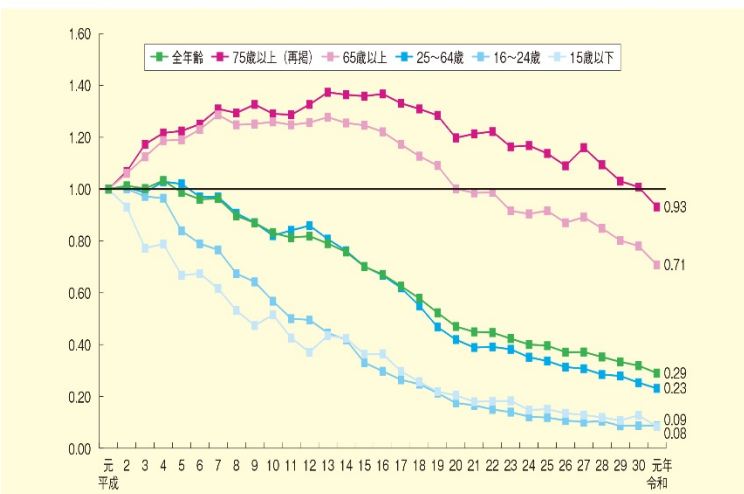
年齢層別に平成元年と令和元年の交通事故死者数を比較すると、15歳以下の交通事故死者数は約12分の1（623人→52人）、16～24歳の年齢層の交通事故死者数は約11分の1（3,156人→276人）、25～64歳の年齢層の交通事故死者数は約4分の1（4,787人→1,105人）と大きく減少した。一方、65歳以上の高齢者の交通事故死者数は約3割減少（2,520人→1,782人）に、75歳以上については微減（1,280人→1,192人）にとどまる。

▶特集-第2図 年齢層別交通事故死者数の推移



注 1 警察庁資料による。
2 昭和46年以前は、沖縄県を含まない。
3 昭和47年以前は、65歳以上のグラフ。

▶特集-第3図 年齢層別交通事故死者数の推移（指数）



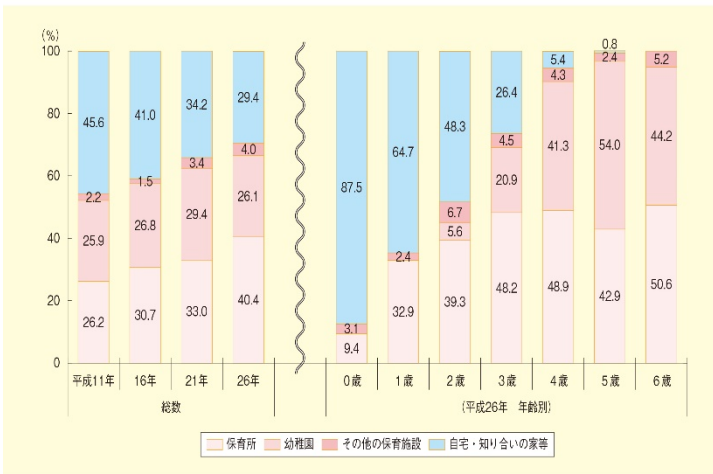
注 1 警察庁資料による。
2 指数は、平成元年を1.00とした。

2. 子供の交通事故の状況

● 保育所等に子供を預けて働く世帯は近年増加傾向

少子化が進み、年少人口が減少する一方、近年の保育所等の施設数及び利用児童数は、ほぼ変動は見られないが、保育所等に子供を預けて働く世帯は、近年増加傾向。

▶ 特集-第7回 就学前教育・保育の構成割合の推移



(出典) 厚生労働省「全国児童福祉調査」

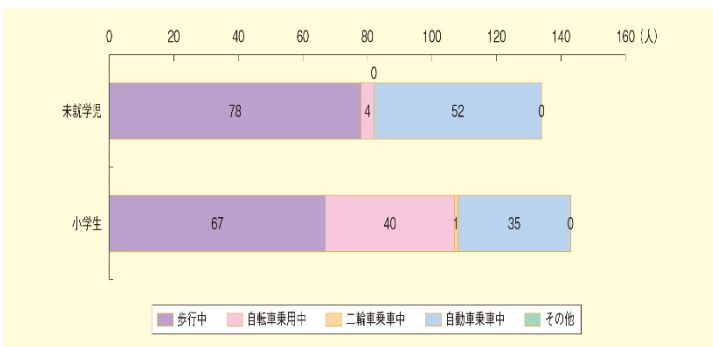
注 1 その他の保育施設とは、認定こども園、事業所内保育施設、認可外保育施設などのこと。

注 2 自宅・知り合いの家等とは、親、ベビーシッター、祖父母、知り合い等により、保育が行われている場合をいう。

● 未就学児及び小学生とも「歩行中」の死者が最も多い

過去5年間の交通事故死者数を状態別に見ると、未就学児及び小学生共に、「歩行中」の死者が最も多く、それぞれ約6割、約5割を占める。

▶ 特集-第10回 学齢別状態別交通事故死者数 (平成27年～令和元年合計)

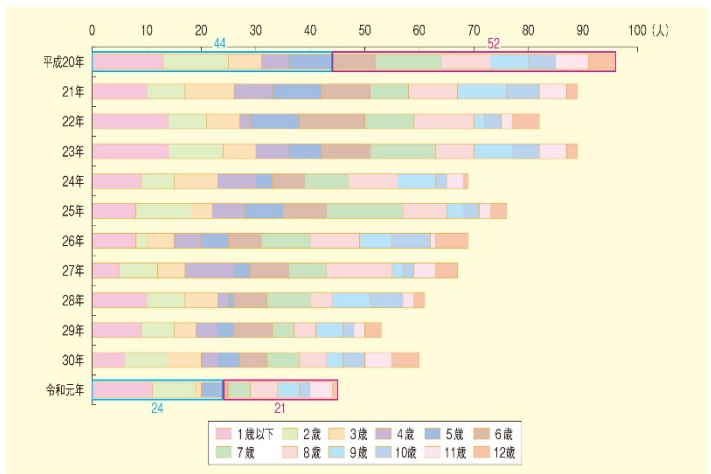


注 警察庁資料による。

● 未就学児、小学生の交通事故死者数は近年大きく減少

近年、12歳以下の交通事故死者数は、全体として減少傾向。5歳以下については平成20年の44人から令和元年は24人に、6～12歳については52人から21人に減少。

▶ 特集-第8回 年齢別交通事故死者数の推移

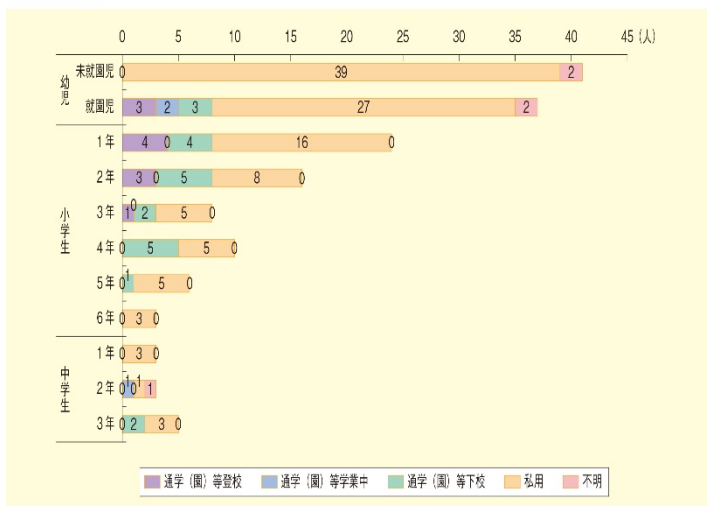


注 警察庁資料による。

● 通行目的別に見ると、未就学児は「私用」、小学生は「通学中」の交通事故死者数が多い

状態別に見て最も交通事故死者数が多い「歩行中」の死者数について通行目的別に見ると、未就学児については、買物や遊戯等「私用」が最も多く(66人, 84.6%)、「通園中」は限られている(8人, 10.3%)。一方、小学校低学年については「通学中」の交通事故死者が目立つ。

▶ 特集-第16回 通行目的別に見た学齢別・歩行中死者数 (平成27年～令和元年合計)

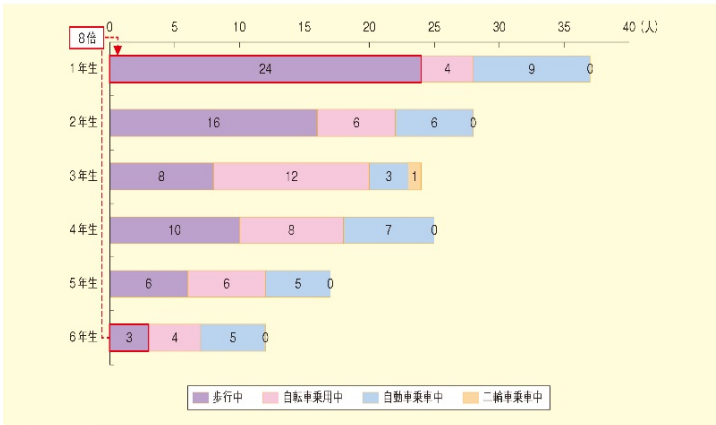


注 警察庁資料による。

● 「歩行中」死者数は、小学1年生は6年生の8倍

過去5年間の小学生の状態別死者数を学年別に見ると、小学1年生の「歩行中」の死者数は、小学6年生の8.0倍。

▶特集-第23図 小学生の年齢別状態別死者数(平成27年~令和元年合計)



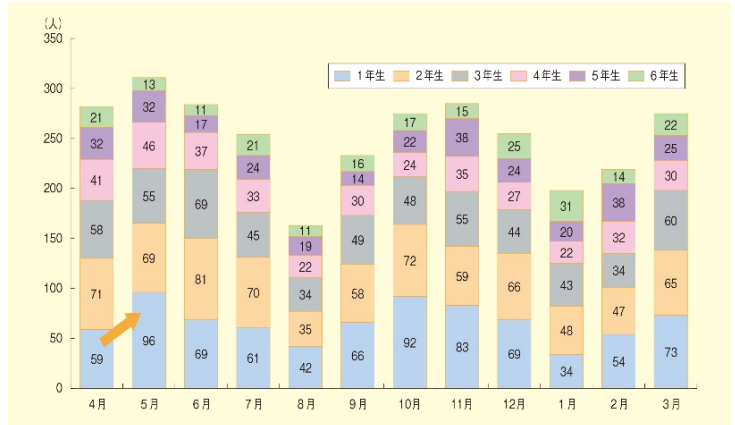
注 警察庁資料による。

● 小学1年生は、入学間もない4月よりも5月が第1のピーク

発生日別に「歩行中」死者・重傷者数を見ると、1年生は、入学間もない4月よりも5月が第1のピーク。

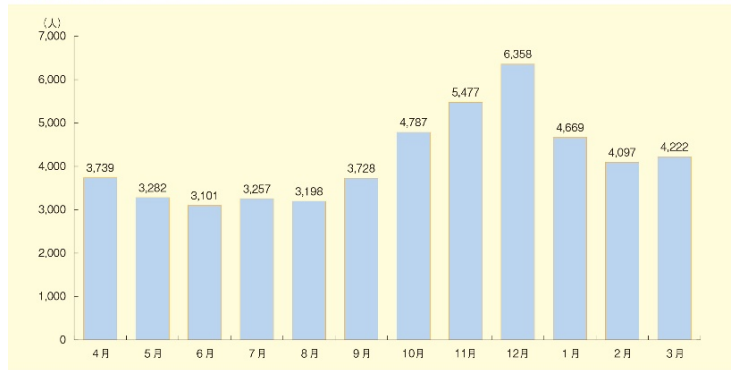
全年齢層では、年末に向けて増加傾向にあるが、小学生は3~6月及び10・11月が多い。

▶特集-第27図 小学生歩行中の発生日別死者・重傷者数(平成27年~令和元年合計)



注 警察庁資料による。

▶特集-第28図 (参考) 全年齢層の発生日別死者・重傷者数(平成27年~令和元年合計)



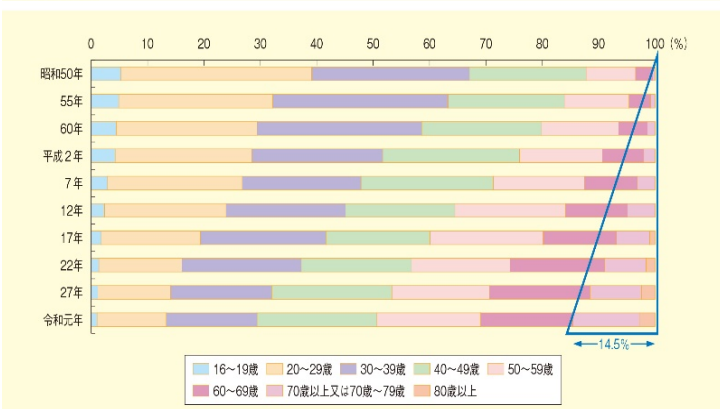
注 警察庁資料による。

3. 高齢運転者の交通事故の状況

● 運転免許保有者の高齢化：70歳以上の運転免許保有者は1,195万人

70歳以上の運転免許保有者は、年々増加し続け、令和元年は1,195万人と昭和50年の13万人の90倍弱、昭和61年の80万人の約15倍。運転免許保有者の14.5%を占める。

▶特集-第35図 運転免許保有者構成率の推移

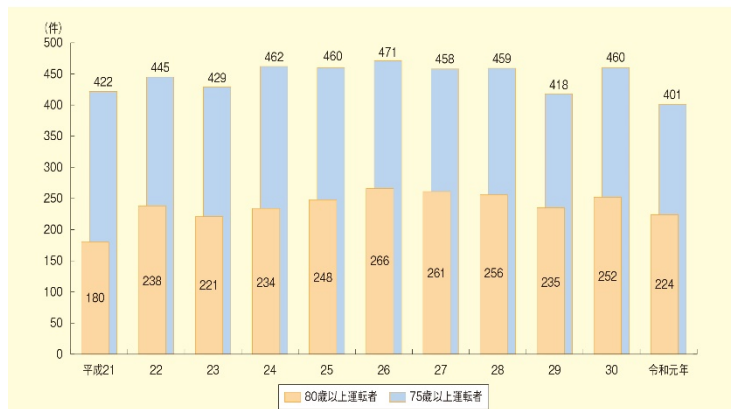


注 警察庁資料による。
※ 平成17年以降は、70歳以上を、70歳~79歳、80歳以上に区分している。

● 高齢運転者による死亡事故件数はおおむね横ばい

75歳以上及び80歳以上の高齢運転者による死亡事故件数は、平成21年にはそれぞれ422件、180件であったものが、令和元年には401件、224件。令和元年は前年と比較して、それぞれ59、28件減少。

▶特集-第37図 75歳以上・80歳以上の高齢運転者による死亡事故件数の推移

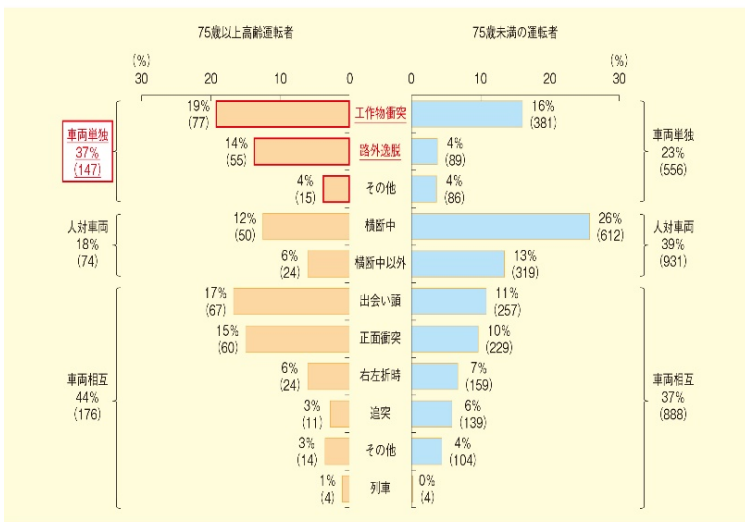


注 1 警察庁資料による。
2 第1当事者が原付以上の死亡事故を計上している。

● 高齢運転者は車両単独の事故が多い

75歳以上の高齢運転者と75歳未満の運転者について、死亡事故を類型別に比較すると、75歳以上は、75歳未満と比較して、車両単独による事故（工作物衝突や路外逸脱）が多い。

▶特集-第39図 死亡事故の類型比較（令和元年）



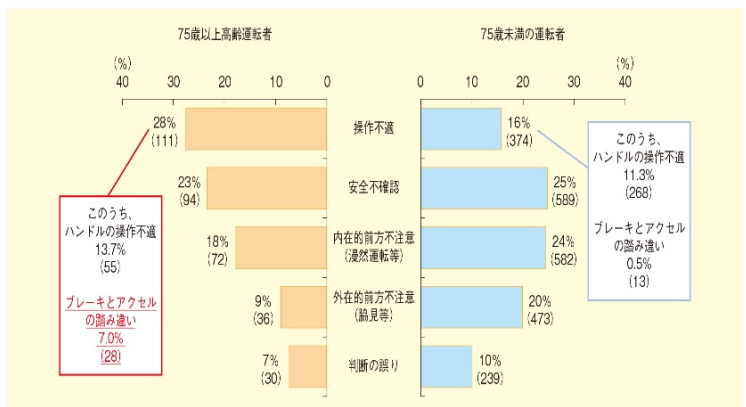
注 1 警察庁資料による。
2 第1当事者が原付以上の死亡事故を計上している。

● 高齢運転者はハンドル操作不適の事故が多い

75歳以上の高齢運転者と75歳未満の運転者について、死亡事故を人的要因別に比較すると、75歳以上は、操作不適による事故が28%と最も多く、このうちハンドル操作不適が13.7%となっている。

ブレーキとアクセルの踏み違い事故は、75歳未満が全体の0.5%に過ぎないのに対し、75歳以上は7.0%と高い。

▶特集-第40図 死亡事故の人的要因比較（令和元年）

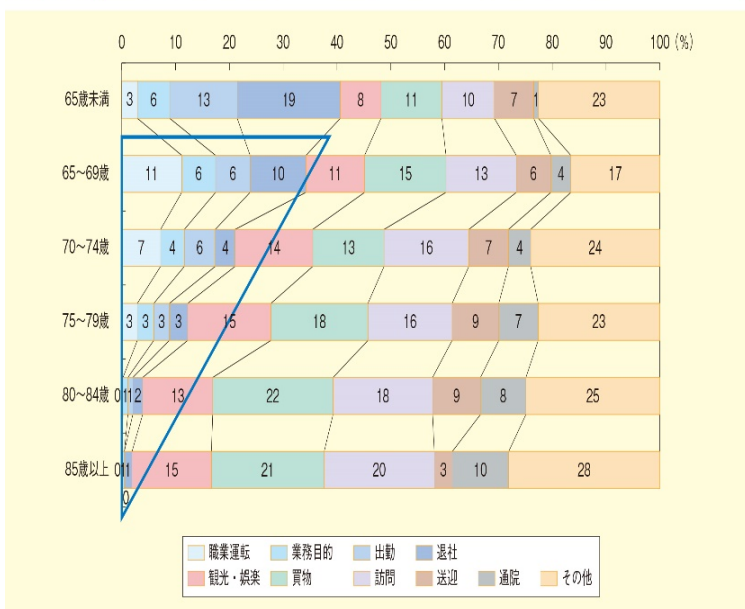


注 1 警察庁資料による。
2 第1当事者が原付以上の死亡事故を計上している。

● 通行目的別：買物、訪問等が多い一方、職業運転、業務目的も一定割合

65歳以上を中心に、年齢層別に、乗用車について第一当事者の通行目的別死亡事故件数割合を見ると、観光・娯楽、買物、訪問、送迎、通院といった目的での外出時の事故が大きな割合。一方、職業運転、業務目的、出勤・退社等職業生活上の事故も一定割合見られる。

▶特集-第41図 第一当事者の通行目的別死亡事故件数割合（平成27年～令和元年合計）【乗用車】

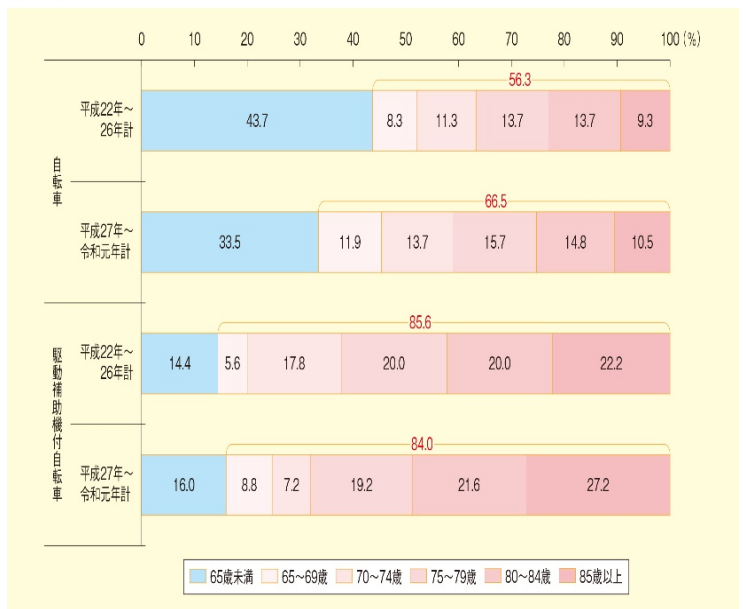


注 警察庁資料による。

● 駆動補助機付自転車による死亡事故件数の8割以上は65歳以上

年齢層別に、自転車及び駆動補助機付自転車による死亡事故を件数割合で見ると、65歳以上の割合が、駆動補助機のない自転車については増加傾向にあり、駆動補助機付自転車については8割以上と高い割合を占めている。

▶特集-第43図 自転車（第一当事者）の年齢層別死亡事故件数割合



注 1 警察庁資料による。
2 「自転車」は、補助駆動機付自転車を除く。

1. 子供と高齢運転者に関する交通安全の取組

●子供の交通安全対策

交通安全基本計画においては、第1次基本計画（昭和46年度～昭和50年度）から、子供と老人の交通安全に着目。平成24年、登下校中の児童等が巻き込まれる交通事故が相次いで発生したことを受け、文部科学省、国土交通省、警察庁の3省庁が連携し、通学路における交通安全の確保に向けた諸対策を推進。

子供の交通安全全体について、文部科学省及び警察庁では、小学生及び中学生に対し、「学校安全の推進に関する計画」（平成24年4月27日閣議決定）や「交通安全教育指針」（平10国家公安委員会告示15）を基に、効果的な交通安全教育の実施を推進するなど、通学路を始めとする道路を安全に通行する意識及び能力の向上を図ってきた。

●高齢運転者の交通安全対策

交通安全基本計画においては、高齢運転者対策について、第4次基本計画（昭和61年度～平成2年度）から取り上げてきた。

平成28年秋、高齢運転者による交通死亡事故が相次いで発生したことから、関係閣僚会議における総理指示を踏まえ、翌年6月に、局長級の「高齢運転者交通事故防止対策ワーキングチーム」において、運転免許証の自主返納の促進をはじめ、高齢者の移動手段の確保等社会全体で生活を支える体制の整備、安全運転サポート車の普及啓発等を盛り込んだ「高齢運転者による交通事故防止に向けて」を取りまとめ（「高齢運転者による交通事故防止対策について」（平成29年7月7日交通対策本部決定））、政府一体となって高齢運転者による交通事故防止対策に取り組んできた。

2. 未就学児等及び高齢運転者の交通安全緊急対策の経緯

子供が犠牲となる事故、高齢運転者による事故が相次いで発生したことを受け、総理指示を踏まえ、令和元年6月に「未就学児等及び高齢運転者の交通安全緊急対策」を取りまとめ、関係省庁連携のもと、推進してきた。

○ 関係閣僚会議の開催

令和元年5月21日

第1回 昨今の事故情勢を踏まえた交通安全対策に関する関係閣僚会議 開催

【総理指示】

- ・ 高齢者の安全運転を支える対策の更なる推進
 - ・ 高齢者の移動を伴う日常生活を支える施策の充実
- について、新たな技術の進展なども考慮しつつ、一層強力に推進するとともに、
- ・ 未就学児を中心に子供が日常的に集団で移動する経路の安全確保
- について対策を早急に講じるよう指示

6月18日

第2回 関係閣僚会議開催

○ 「未就学児等及び高齢運転者の交通安全緊急対策」を決定

- 1 未就学児を中心に子供が日常的に集団で移動する経路の安全確保
 - ・ 未就学児を中心に子供が日常的に集団で移動する経路の緊急安全点検の実施
 - ・ 子供の安全な通行を確保するための道路交通安全環境の整備の推進
 - ・ キッズ・ゾーンの創設等、地域ぐるみでの見守り活動の充実 等
- 2 高齢者の安全運転を支える対策の更なる推進
 - ・ 安全運転サポート車の普及推進等
 - ・ 運転に不安を覚える高齢者の支援 等
- 3 高齢者の移動を伴う日常生活を支える施策の充実
 - ・ 公共交通機関の柔軟な活用
 - ・ 制度の垣根を越えた地域における輸送サービスの充実
 - ・ 自動運転技術等新たな技術を活用した新しい移動手段の実用化等

12月19日

第3回 関係閣僚会議開催

○ 「未就学児等及び高齢運転者の交通安全緊急対策」の主な進捗状況について総理に報告

3. 主な取組の進捗状況

未就学児等に対する施策

<未就学児を中心に子供が日常的に集団で移動する経路等の緊急安全点検>

- 交通事故から子供の命を守るため、関係省庁が連携し、保育所や幼稚園など約6万2千施設を対象に、未就学児を中心に子供が日常的に集団で移動する経路等の「緊急安全点検」を実施。
各施設から見て、交通安全の観点から危険があるとする報告が約9万8千件報告された。このうち、施設のみで対応できないケースなど延べ約5万2千件の報告を基に、施設関係者と道路管理者、警察等との連携による「合同点検」を夏から秋頃にかけて実施したところ、全国で延べ約3万6千件について対策が必要とする報告が取りまとめられた。

<キッズ・ゾーン、スクール・ゾーンの整備推進>

- 保育所等の周辺の安全対策を行う「キッズ・ゾーン」を創設し（保育所等の周囲半径500メートルを原則として、道路管理者や都道府県警察と協議の上、市町村等が設定）、令和元年11月に各自治体宛に周知。
- 令和元年6月に都道府県教育委員会等に対し「スクール・ゾーンの設定の推進について（依頼）」を通知し、スクール・ゾーンの設定を推進し、学校の周囲における交通安全対策につなげていくよう依頼。



<交通安全施設等の整備>

- 生活道路における交通安全対策の柱と位置付けられている「ゾーン30」の整備をはじめ、信号機の新設・多現示化・LED化、横断歩道の新設・塗り直し、止まれ文字の塗り直し等を推進。
- 児童・幼児等の通行の安全を確保するため、通学路等の歩道整備等を積極的に推進するとともに、ハンプ・狭さく等の設置、路肩のカラー舗装、防護柵の設置等の対策を推進。



高齢者の安全運転を支える施策

<運転技能検査制度及び申請による限定条件付免許制度の導入>

- 道路交通法の一部を改正し、高齢運転者対策の充実・強化を図るための規定を整備。
 - ・ 75歳以上で一定の違反歴のある者は、運転免許証更新時に運転技能検査を受けていなければならない。検査の結果が一定の基準に達しない者には、運転免許証の更新をしない。
 - ・ 申請により、対象車両を安全運転サポート車に限定するなどの条件付免許を与える。

<衝突被害軽減ブレーキの基準策定等>

- 乗用車等の衝突被害軽減ブレーキに関する国際基準の発効を受けて、令和2年1月に国内基準を策定。



<安全運転サポート車の普及促進>

- 65歳以上の高齢者を対象に、安全運転支援装置を搭載した安全運転サポート車（サポカー）の購入等を補助するサポカー補助金を創設。



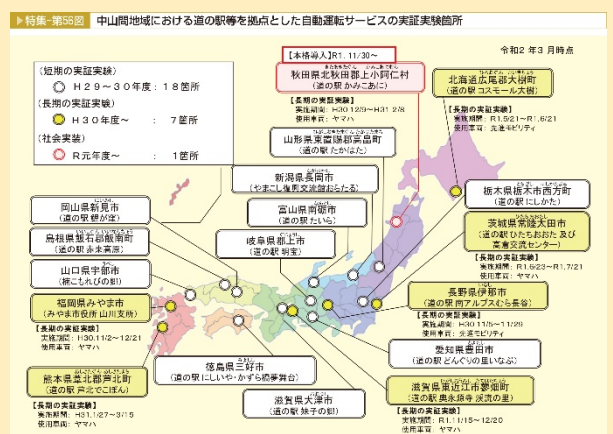
高齢者の移動を伴う日常生活を支える施策

<道の駅等を拠点とした自動運転サービス>

- 中山間地域において、生活に必要なサービスが集積しつつある道の駅等を拠点とした自動運転サービスの実現に向けて、実証実験を実施（令和2年3月時点で7箇所）。

<多様なモビリティの普及促進>

- 「多様なモビリティ普及推進会議」を令和元年8月から開催し、同年12月に今後の普及に向けた取組の方向性を取りまとめ。

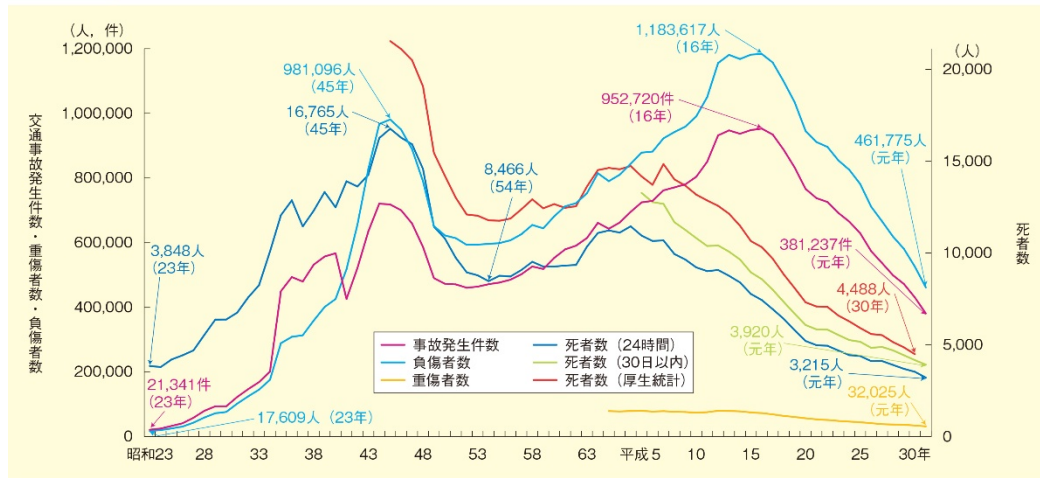


第1編 第1部 第1章 道路交通事故の動向

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前年を更に下回った。

▶第1-1図 道路交通事故による交通事故発生件数、死者数、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 (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者をいう。
 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。) に死亡した者をいう。
 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 昭和41年以降の交通事故発生件数には、物損事故を含まない。
 6 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、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
- 令和元年に交通事故死者数は、3,215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。交通事故発生件数、負傷者数は15年連続の減少。

令和元年中の道路交通事故の状況

● 概況

- 事故発生件数 38万1,237件 (前年比△4万9,364件, △11.5%)
- 死傷者数 46万4,990人 (前年比△6万4,388人, △12.2%)
- うち負傷者数 46万1,755人 (前年比△6万4,071人, △12.2%)
- うち死者数 (24時間) 3,215人 (前年比△317人, △9.0%)
- うち死者数 (30日以内) 3,920人 (前年比△246人, △5.9%)

第10次交通安全基本計画 (平成28年度～令和2年度) の目標値

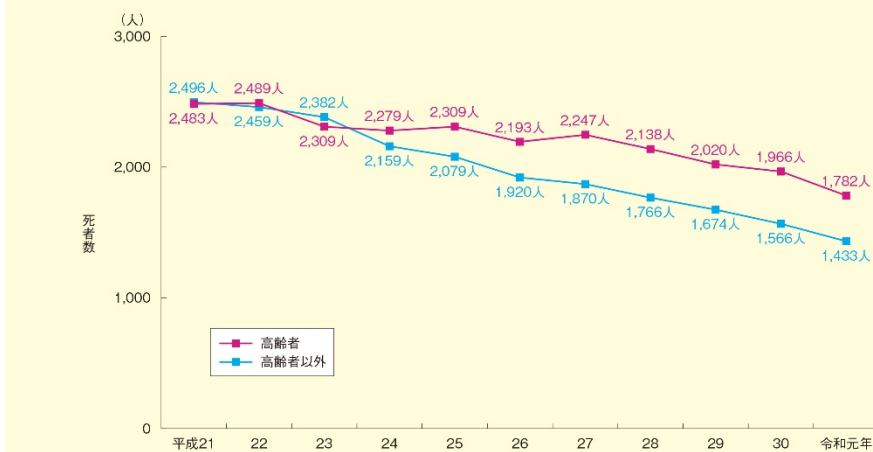
- ・令和2年までに、年間の24時間死者数を2,500人以下にする。
- ・令和2年までに、年間の死傷者数を50万人以下にする。

※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

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1,782人であり、その占める割合は55.4%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

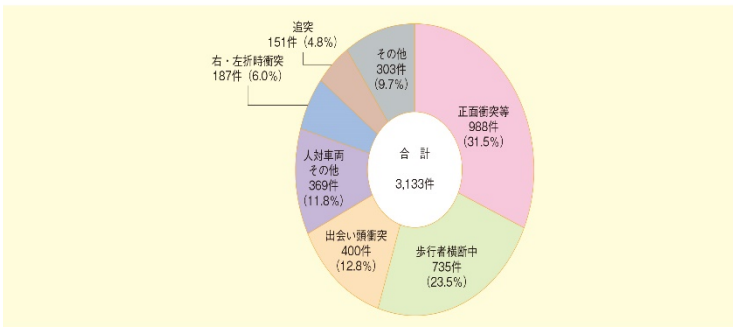


注 警察庁資料による。

事故類型別交通死亡事故発生件数

令和元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※（988件、構成率31.5%）が最も多く、次いで歩行者横断中（735件、構成率23.5%）、出会い頭衝突（400件、構成率12.8%）の順で多くなっており、この3類型を合わせると全体の67.8%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（令和元年）



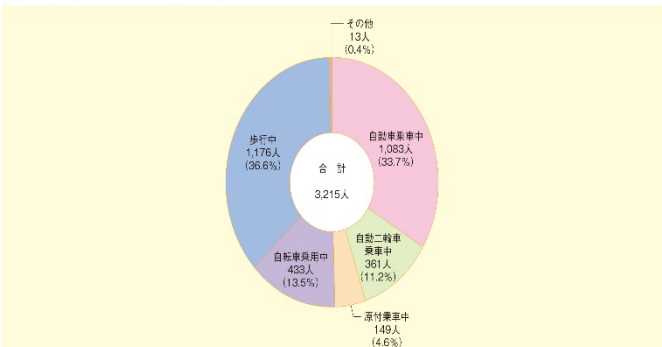
注 1 警察庁資料による。
 2 「人対車両その他」とは、人対車両の事故のうち、歩行者横断中以外の事故をいう（対面通行中、帯回通行中、路上横断等）。
 3 「正面衝突等」とは正面衝突、路外逸脱及び上作物衝突をいう。
 4 ()内は構成率である。

※ 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（1,176人、構成率36.6%）が最も多く、次いで自動車乗車中（1,083人、構成率33.7%）が多くなっており、両者を合わせると全体の70.3%を占めている。

▶第1-11図 状態別交通事故死者数（令和元年）

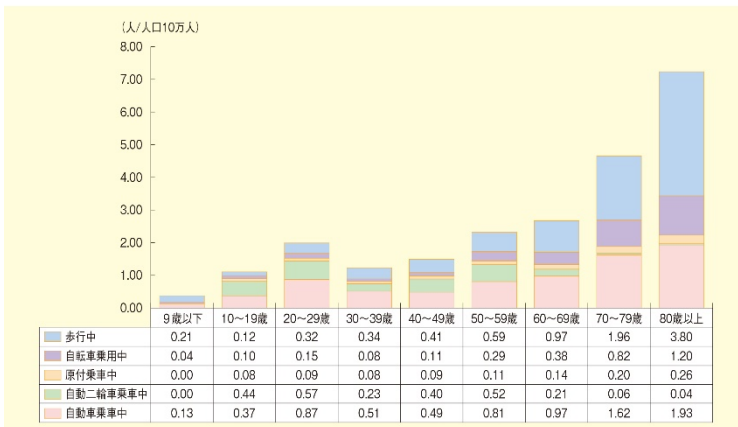


注 1 警察庁資料による。
 2 ()内は構成率である。

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（3.80人）では全年齢層（0.93人）の約4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（令和元年）



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「人口統計」（平成30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、歩行者・自転車利用者の安全な通行を確保するため、最高速度30キロメートル毎時の区域規制を実施するとともに、道路管理者と連携して行うものも含め、その他の安全対策を必要に応じて組み合わせて行う「ゾーン30」（令和元年度末までに3,864か所）を整備するなどの低速度規制を実施した。平成29年度末までに全国で整備したゾーン30（3,407か所）において、整備前年度の1年間と整備翌年度の1年間における交通事故発生状況を比較したところ、交通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23.7%減、19.3%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。

◎高度道路交通システムの活用

最先端の情報通信技術等を用いて、人と道路と車両とを一体のシステムとして構築する新しい道路交通システムである「高度道路交通システム」（ITS）を引き続き推進している。そのため、令和元年6月に閣議決定された「世界最先端デジタル国家創造宣言・官民データ活用推進基本計画」に基づき、産・官・学が連携を図りながら、研究開発、フィールドテスト、インフラの整備、普及及び標準化に関する検討等の一層の推進を図るとともに、ITS世界会議等における国際情報交換、国際標準化等の国際協力を積極的に進めた。

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

運転免許証の有効期間が満了する日における年齢が70歳以上の高齢者には、更新期間が満了する日前6月以内に高齢者講習を受講することが義務付けられている。令和元年中の高齢者講習の受講者は318万2,020人であった。

また、運転免許証の更新期間が満了する日における年齢が75歳以上の者については、運転免許証の更新期間が満了する日前6月以内に、認知機能検査を受けなければならないこととされているが、検査の結果、認知症のおそれがある又は認知機能が低下しているおそれがあると判定された者に対する高齢者講習は、ドライブレコーダー等で録画された受講者の運転状況の映像を用いた個人指導を含む3時間の講習とされており、このほかの者に対する高齢者講習は2時間の講習とされている。令和元年中の認知機能検査の受検者は200万5,768人であった。

認知機能検査や高齢者講習の受検・受講までの待ち期間の改善が課題となっている地域があることを踏まえ、これまで多くが自動車教習所に委託されてきた認知機能検査及び高齢者講習の警察による直接実施や運用の弾力化、相談対応の強化等、その適切かつ円滑な実施を確保するための取組を推進している。

車両の安全性の確保

◎安全に資する自動運転技術を含む先進安全自動車（ASV）の開発・普及の促進

先進安全自動車（ASV）の開発・実用化・普及を促進するため、平成28年度より開始した第6期ASV推進計画において、自動運転の実現に必要な先進安全技術について、産学官連携の下、実用化されたASV技術の本格的な普及戦略及び路肩退避型等発展型ドライバー異常時対応システムの技術要件等の検討に取り組み、令和元年8月2日には、ドライバー異常時対応システム発展型（路肩等退避型）一般道路版のガイドライン、12月17日には、自動速度制御装置（ISA：Intelligent Speed Assistance）に関するガイドラインを策定した。

第1編 第2部 第1章 鉄道交通事故の動向

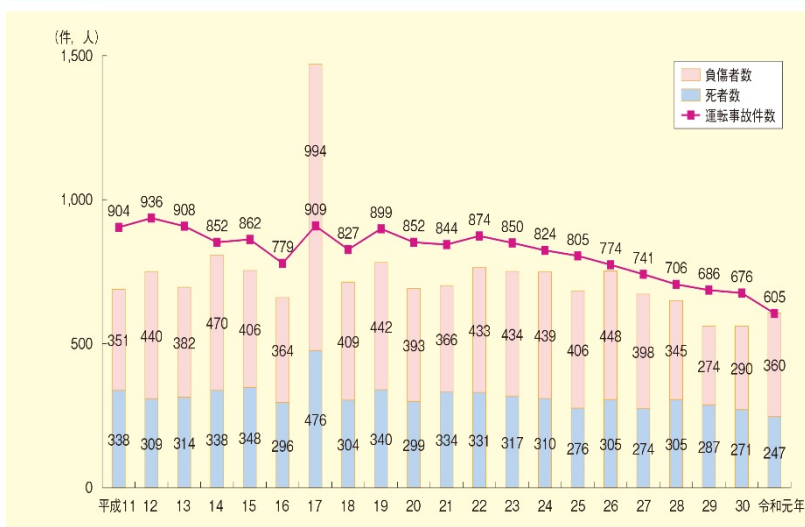
鉄道交通における運転事故※は、長期的には減少傾向にあり、平成11年に904件であったものが、21年には844件、令和元年には605件で前年比10.5%減であった。

運転事故による死者数は247人で前年比8.9%減であり、乗客の死者数はゼロであった。

※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1-44図 運転事故の件数と死傷者数の推移



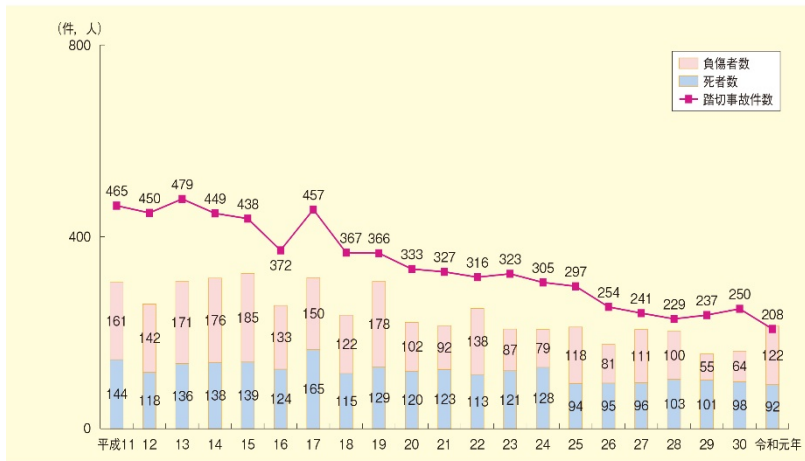
注 1 国土交通省資料による。
2 死者数は24時間死者。

踏切事故※は、踏切保安設備の整備等により、長期的には減少傾向にある。令和元年は208件で前年比16.8%減であり、踏切事故による死者数は92人で前年比6.1%減であった。

※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。

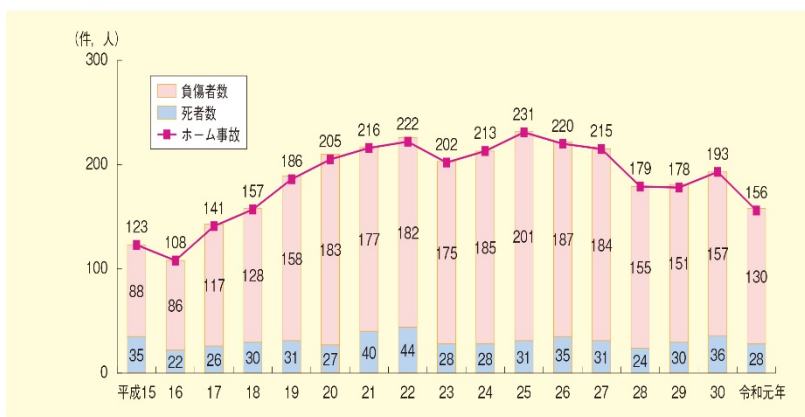
▶ 第1-45図 踏切事故の件数と死傷者数の推移



注 1 国土交通省資料による。
2 死者数は24時間死者。

令和元年の人身障害事故は346件で前年比10.4%減，死者数は153人で前年比11.6%減，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，元年は156件で前年比37件（19.2%）減であり，ホーム事故による死者数は28人で前年比8人（22.2%）減であった。

▶ 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

駅ホームにおける転落防止対策は、「駅ホームにおける安全性向上のための検討会」中間とりまとめ（平成28年12月）に基づき、ハード・ソフト一体的に進めているところである。具体的には、ハード対策として、ホームドアや内方線付き点状ブロックの整備の加速化を図るほか、ソフト対策として、駅員等による誘導案内の充実や旅客による声かけの促進を図ることとしている。

ハード面では、ホームドアの設置駅数が平成31年3月末現在で783駅であり、交通政策基本計画の目標（令和2年度に約800駅）を前倒しして達成する見込みである。ソフト面では、視覚障害者が参画した研修等を実施する取組が増加するとともに、鉄道事業者等が連携して「声かけ・サポート運動」強化キャンペーンを実施した。

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高揚を図った。

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・対応

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。さらに、台風の来襲に備え、鉄道事業者各社が行った、平成30年の台風21号、24号の際の計画運休における課題を踏まえ、令和元年7月に、利用者等への情報提供の内容・タイミング・方法、タイムラインの作成等について、取りまとめを行った。その後、元年9月の令和元年房総半島台風の際の計画運休における課題を踏まえ、運転再開時の情報提供のあり方や、利用者側による輸送需要を抑制する取組等も必要であることを同年10月に取りまとめに追加・更新した。

◎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、乗客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

令和元年度は、踏切道改良促進法に基づき、改良すべき踏切道として、新たに129か所を指定し、平成30年度までに指定した1,000か所と合わせ、1,129か所となった。指定した踏切道については、地方踏切改良協議会を順次開催し、道路管理者と鉄道事業者が、地域の実情に応じた踏切道対策の一層の推進を図った。

また、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合わせて、平成30年度に改良が図られた踏切道数は、立体交差化11か所、構造の改良238か所、踏切保安設備の整備39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。

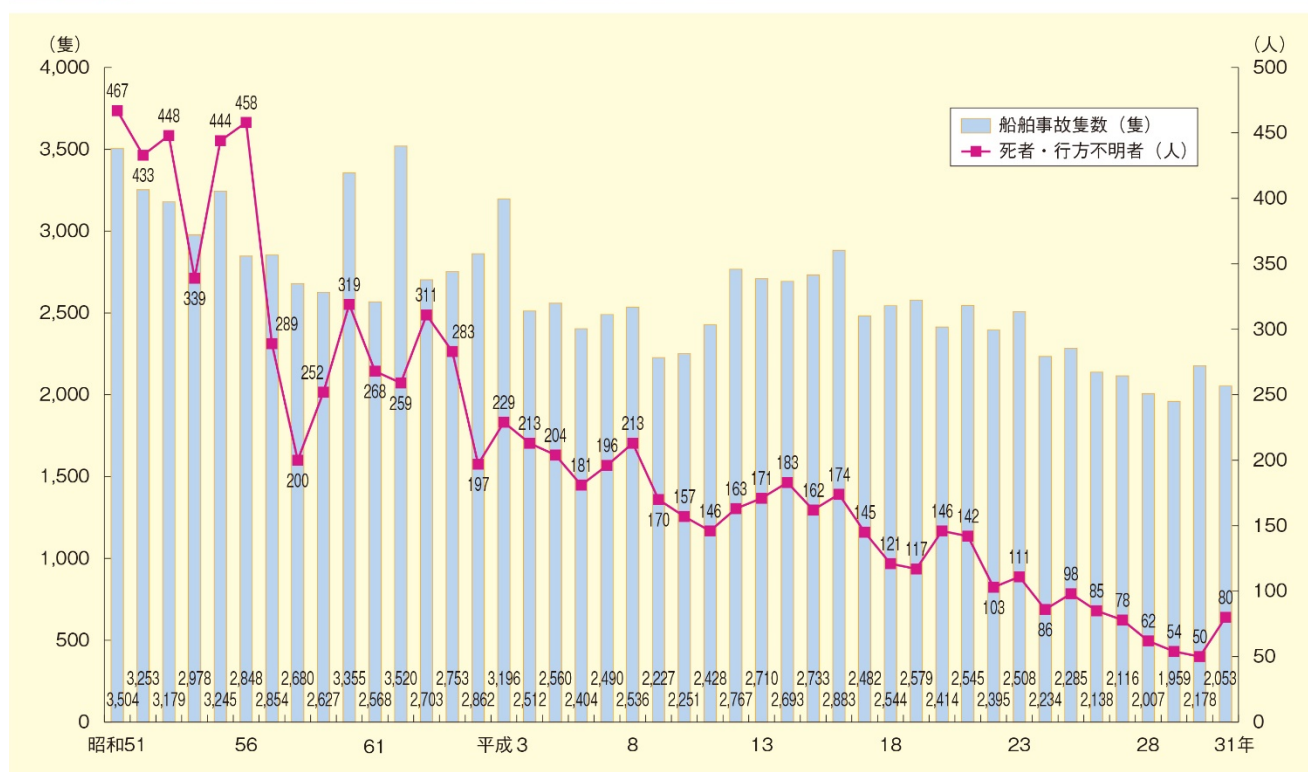
第2編 第1章 海難等の動向

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2次交通安全基本計画期間（昭和51～55年度）の年平均では3,232隻であったものが、令和元年では2,053隻となっており、約4割減少した。

海難による死者・行方不明者の数は、第2次交通安全基本計画期間の年平均で426人であったものが、令和元年では80人となっており、8割以上の減少となった。

▶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。

令和元年中の海難等及び海難救助の状況

- ① 令和元年は、海難船舶2,053隻の中で自力入港した639隻を除いた1,414隻のうち、1,196隻が救助され、救助率（自力入港を除く海難船舶隻数に対する救助された隻数の割合）は85%であった。海上保安庁は、巡視船艇延べ2,086隻、航空機延べ369機及び特殊救難隊員延べ242人を出動させ、海難船舶507隻を救助した。
- ② 船舶事故による死者・行方不明者数、船舶からの海中転落による死者・行方不明者数ともに漁船によるものが最も多く、それぞれ全体の61%、67%を占めている。
- ③ 小型船舶の事故隻数は、1,547隻であり、前年より46隻減少した。これに伴う死者・行方不明者数は50人であり、前年より16人増加した。
- ④ プレジャーボート※等の海難船舶1,038隻の中で自力入港した162隻を除いた876隻のうち755隻が救助され、救助率は86%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。

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

◎交通安全施設等の整備

社会資本整備重点計画等に基づき、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、航路標識の耐震補強、海水浸入防止対策及び予備電源設備整備等による防災対策を推進した。

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、関係省庁・団体との連携の上、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かけるなど、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。

特に令和元年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等自己救命策の確保」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方レベルの運動を実施した。

船舶の安全な運航の確保

◎事故再発防止対策の徹底

旅客船等の事故が発生した場合には、事故の原因を踏まえた適切な再発防止策を策定し、運航労務監理官による監査、指導を通じて、その対策の徹底を図っている。

平成30年末のクルーズ船の岸壁接触事故において、乗組員が酒気帯び状態であったことが確認されたこと等を受け、アルコール検知器を用いた検査体制の導入、関係機関と作成した飲酒禁止期間等に関するガイダンス等を活用した飲酒教育の導入等の新たな飲酒対策を取りまとめ、令和元年8月に公表し、事業者団体を通じて可能な限り早期に新たな飲酒対策を実施するよう依頼した。2年4月には、航海当直をすべき職務を有する者の酒気帯びの有無を確認することを義務づけ、酒気帯び状態にある者が航海当直にあたることを禁止するよう改正した船員法施行規則を施行した。

小型船舶の安全対策の充実

◎プレジャーボート等の安全対策の推進

海上保安庁ではプレジャーボートの海難防止のためには、マリンレジャー愛好者の安全意識を高揚させることが重要であることから、関係機関と連携して海難防止講習会や訪船指導等あらゆる機会を通じて海難防止思想の普及を図るとともに、小型船安全協会等の民間団体や海上安全指導員、地域のライフセーバー等のボランティアと連携して、地域に密着した安全活動を展開した。

国土交通省では、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、リーフレット等を活用し、関係者に周知を図った。

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、令和元年は13件、これに伴う死亡者数は1人、負傷者数は12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

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
		件	件	件	件	件	件	件	件	人	人
平成27		3	9	3	3	1	8	0	27	10	42
28		3	4	1	2	0	4	0	14	8	14
29		3	8	3	5	1	2	0	22	22	6
30		5	3	4	3	0	1	0	16	11	5
令和元		5	1	2	2	0	3	0	13	1	12

- 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。

令和元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、令和元年に16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の更なる推進

◎業務提供者におけるSMS（安全管理システム）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活法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

◎飲酒に関する対策の強化

平成30年から31年にかけて、航空会社において飲酒に係る不適切事案が連続して発生したことを受け、航空会社に対し法令遵守の徹底等について指導を行うとともに、30年11月より「航空従事者の飲酒基準に関する検討会」を開催し、我が国における統一的な飲酒ルールの検討を進め、31年4月に取りまとめを行った。これを踏まえ、本邦航空運送事業者については、操縦士、客室乗務員、運航管理者、整備士等に対するアルコール検知器を使用した業務前の検査の義務付け、アルコールを検知した場合の業務禁止、経営者を含む社員への定期的なアルコール教育の実施などを内容とする厳格な飲酒基準を策定した。

また、基準の策定以後も操縦士が過度な飲酒により乗務前検査でアルコールが検知される事例が複数発生したことを受け、従来からの禁酒時間に係る基準に加え、業務に支障を及ぼす可能性のある過度な飲酒は禁止する飲酒量に係る基準を追加するための改正を実施した。

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。

航空交通環境の整備

◎滑走路誤進入対策の推進

ヒューマンエラーに起因する滑走路誤進入を防止するため、管制指示に対するパイロットの復唱のルール化等の対策を講じるとともに、滑走路誤進入事案に関する安全性情報の共有を促進することにより、管制官とパイロットのコミュニケーションの齟齬の防止を行っている。また、滑走路占有状態を管制官やパイロットへ視覚的に表示・伝達する滑走路状態表示灯システム（RWSL）の整備等を推進している。

道路交通関係

道路標識設置基準の改正について

地域における見守り活動の推進について

歩行者の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

交通安全フォーラムの開催について

自転車損害賠償責任保険等への加入促進について

先端技術について

MaaS（Mobility as a Service）について

運転中の携帯電話使用等対策について（運転中の「ながらスマホ」対策を含む）

「あおり運転」対策について

「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

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

ライフセーバーとの連携による事故防止対策の推進

荒天時の走錨等に起因する事故の防止

小型船舶の安全対策～日米の水上安全協力体制の構築～

航空交通関係

無人航空機に関する航空法の許可・承認状況と今後の環境整備について