

令和3年6月15日
【内閣府】

【概要書】

令和2年度
交通事故の状況及び交通安全施策の現況
令和3年度
交通安全施策に関する計画
(令和3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 2 年度交通事故の状況及び

交通安全施策の現況

令和 3 年度交通安全施策に関する計画

(令和 3 年版交通安全白書)

<概要>

令和 3 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2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3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3年版で51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

「道路交通安全政策の新展開」－第11次交通安全基本計画による対策－

第1章 道路交通事故の発生状況

第2章 近年の道路交通事故の状況

第1節 交通事故死者及び重傷者の傾向

第2節 高齢者と子供の交通事故の傾向

第3節 歩行者及び自転車の交通事故の傾向

第4節 生活道路における交通事故の傾向

第3章 新たな目標の達成に向けて

第1節 第11次交通安全基本計画における目標

第2節 人の観点

第3節 車両の観点

第4節 交通環境の観点

第4章 第11次交通安全基本計画の概要

令和2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事故等防止

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3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

○ 第2次自転車活用推進計画の策定について

○ 駅ホームにおける安全対策について

等

令和3年3月29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11次交通安全基本計画が決定された。この基本計画では、これまで実施してきた各種施策の深化はもちろんのこと、交通安全の確保に資する先端技術を積極的に取り入れた新たな時代における対策に取り組み、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。

本特集では、道路交通事故の発生状況や近年の事故の特徴等について概説するとともに、第11次計画において掲げている新たな目標を達成していくため、今後、国、地方公共団体、関係民間団体等が一体となって行っていく取組について記載している。

【道路交通の安全についての目標】

- ① 世界一安全な道路交通の実現を目指し、24時間死者数を2,000人(※)以下とする。(※30日以内死者数2,400人)
- ② 重傷者数を22,000人以下にする。

【基本計画の基本理念】

- 高齢化の進展への適切な対処とともに、子育てを応援する社会の実現が強く要請される中、時代のニーズに応える交通安全の取組が求められる。
- 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。

【交通事故のない社会を目指して】

- 全ての交通について、高齢者、障害者、子供等の交通弱者の安全を、一層確保する必要。交通事故がない社会は、交通弱者が社会的に自立できる社会でもある。「人優先」の交通安全思想を基本とし、あらゆる施策を推進する。【人優先の交通安全思想】
- 高齢になっても安全に移動することができ、安心して移動を楽しみ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。【高齢化が進展しても安全に移動できる社会の構築】

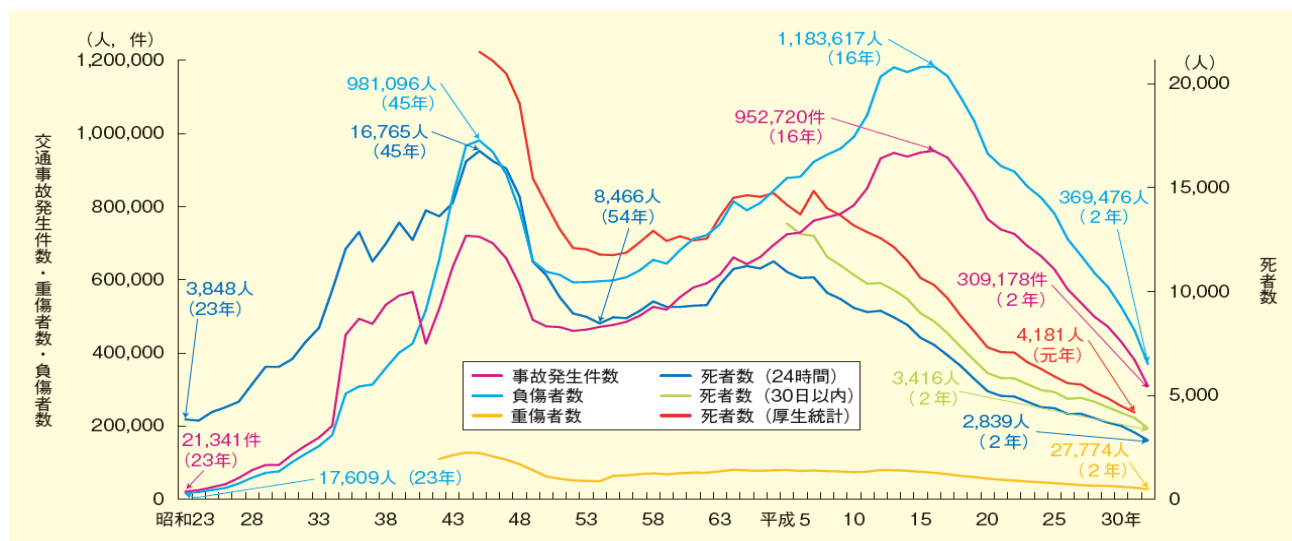
第1章 道路交通事故の発生状況

● 令和2年の交通事故死者数はピーク時の約6分の1

交通事故による24時間死者数は、昭和45年に1万6,765人を数えたが、46年以降着実に減少に向かい、54年には8,466人とほぼ半減した。その後増勢に転じ、平成4年には1万1,452人に達したが、翌年から再び減少傾向に転じ、平成21年中の死者数は、4,979人と昭和27年以来57年ぶりに5,000人を、平成28年には3,904人となり4,000人を下回り、ピーク時（昭和45年：1万6,765人）の4分の1以下となった。

第10次交通安全基本計画の最終年である令和2年中の死者数は2,839人となり、初めて3,000人を下回り、ピーク時の約6分の1となったが、令和2年までに24時間死者数を2,500人以下とするという目標は遺憾ながら達成するに至らなかった。

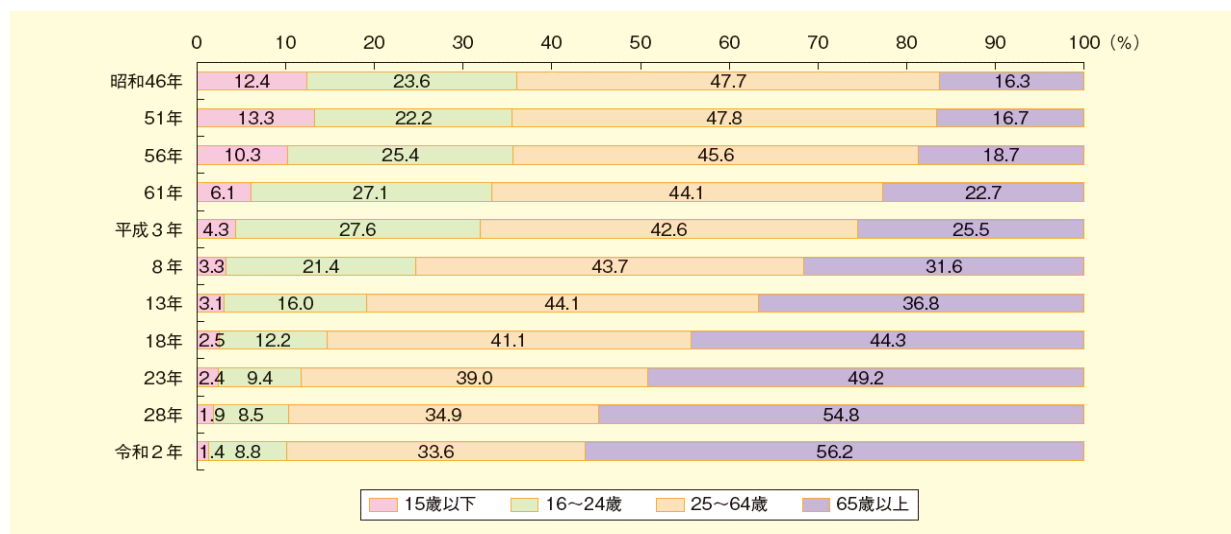
▶特集-第1図 道路交通事故による交通事故発生件数、死者数、負傷者数及び重傷者数の推移



● 年齢層別の交通事故死者数割合は、高齢者が半数以上を占める。

年齢層別に、交通事故死者数割合の長期的推移をみると、昭和46年には、全交通事故死者数に占める65歳以上の割合は16.3%であったのに対し、令和2年は56.2%となっており、一層の高齢化に伴い、交通事故死者に占める高齢者の割合は大きくなってきている。

▶特集-第4図 年齢層別交通事故死者数の構成率の推移



第2章 近年の道路交通事故の状況

【状態別の比較】

- 状態別では、全状態の交通事故死者数の減少幅と比較（対平成27年）して、二輪乗車中及び自転車乗用中の減少幅が小さい。

令和2年中の交通事故死者数は、平成27年中と比較して、全状態では31%の減少であったが、二輪乗車中（22.3%減）及び自転車乗用中（26.7%減）の減少幅が小さい。

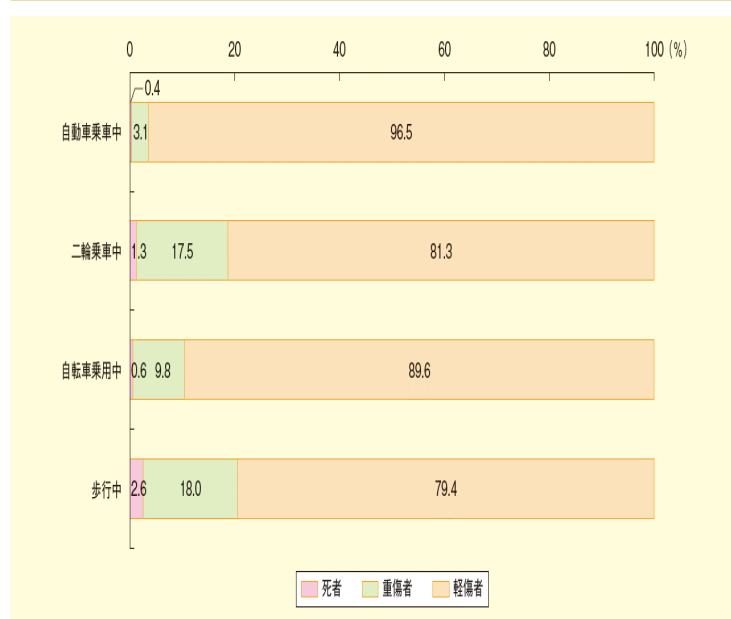
- 交通事故死者及び重傷者の割合は、歩行中、二輪乗車中の順で高い。

状態別でみると、交通事故死者及び重傷者の割合は、歩行中（20.6%）、二輪乗車中（18.8%）、自転車乗用中（10.4%）の順で高い。

▶特集-第5図 状態別交通事故死者数の減少割合（平成27年→令和2年）



▶特集-第6図 状態別割合の比較（令和2年）



注1 警察庁資料による。

2 平成27年死者数を減少率0%（基準）としている。

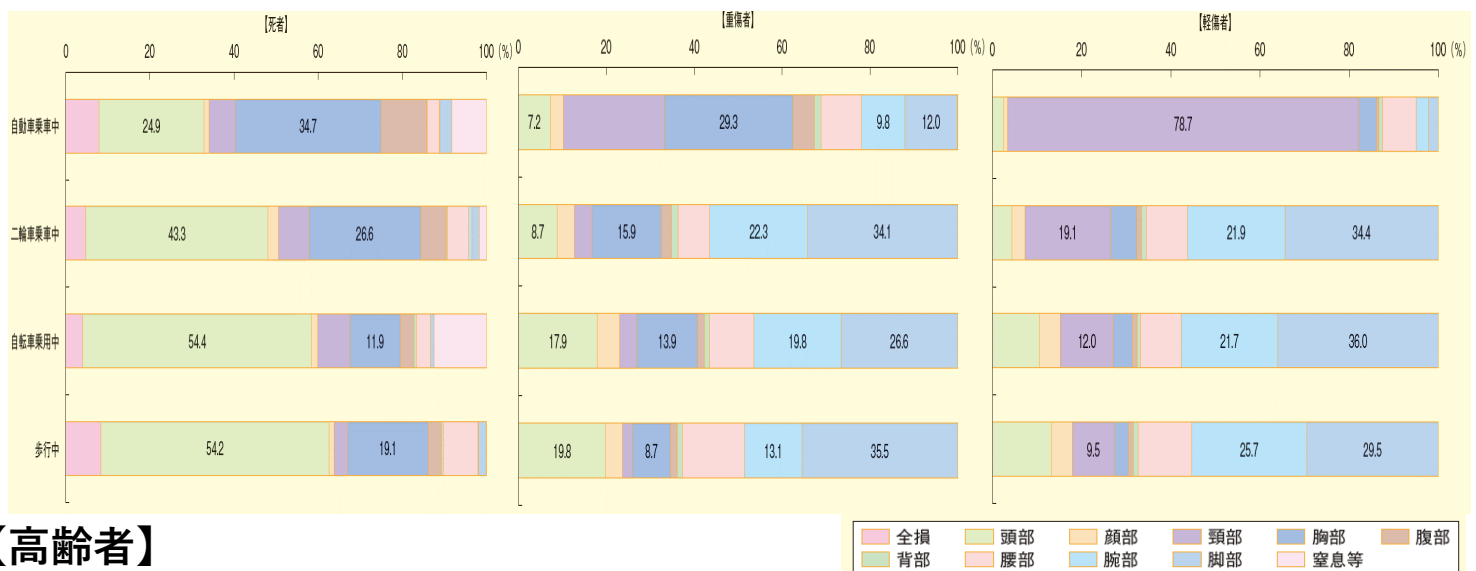
【損傷主部位別の比較】

● 損傷主部位状態別では、交通事故死者は、全ての状態別で頭部損傷及び胸部損傷が多い。

損傷主部位状態別でみると、交通事故死者は、全ての状態別で頭部損傷及び胸部損傷が多く占めており、頭部損傷については、自動車乗車中に占める割合が24.9%であるのに対し、二輪車乗車中に占める割合が43.3%、自転車乗用中に占める割合は54.4%、歩行中に占める割合も54.2%と高くなっている。交通事故重傷者は、頭部損傷及び胸部損傷も一定割合を占めているものの、脚部損傷及び腕部損傷が高い割合で占めており、特に、二輪車乗車中、自転車乗用中及び歩行中に顕著である。

交通事故軽傷者では、頸部損傷の割合が、自動車乗車中に占める割合が78.7%と約8割を占めている。

▶特集-第13図 損傷主部位状態別交通事故死者・重傷者・軽傷者割合（令和2年）

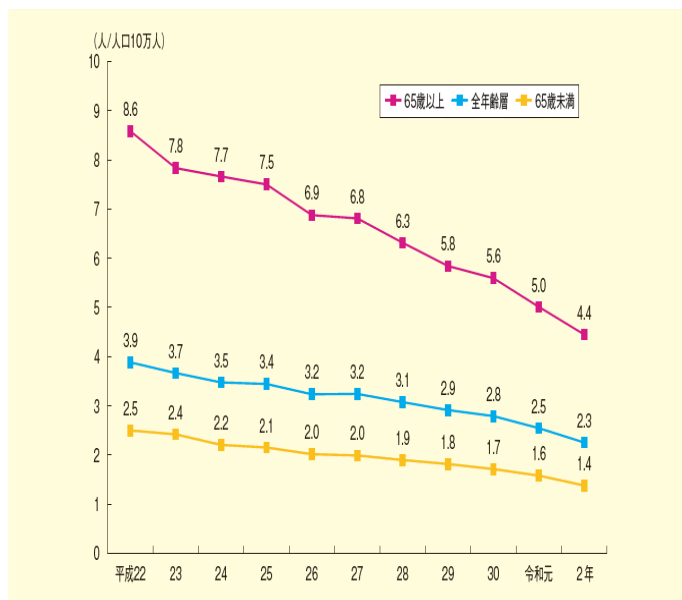


【高齢者】

● 人口10万人当たりの交通事故死者数は、年々減少傾向にあるが、高齢者は65歳未満と比較して高い。

65歳以上の高齢者の人口10万人当たりの交通事故死者数は、年々減少傾向である一方で、令和2年は、65歳未満の人口10万人当たりの交通事故死者数の約3倍である。

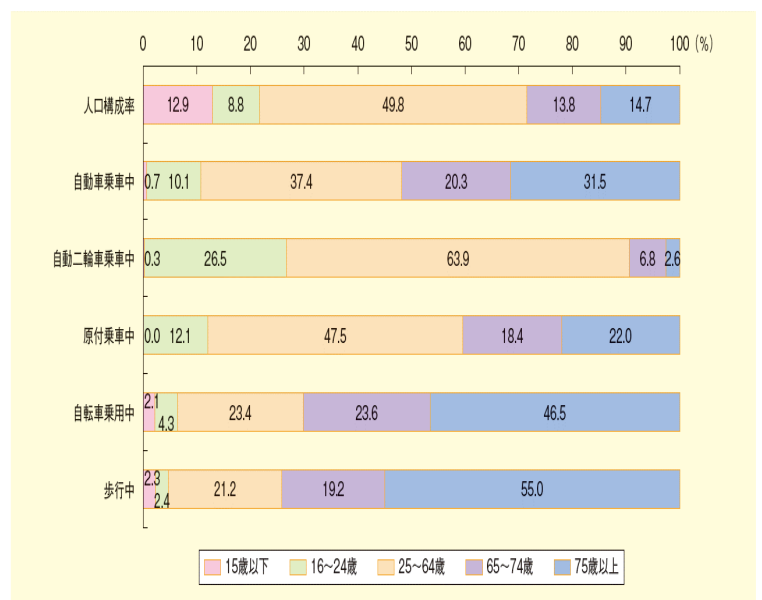
▶特集-第14図 年齢層別人口10万人当たり交通事故死者数の推移



● 人口構成率と比較して、高齢者は歩行中、自転車乗用中の交通事故死者割合が高い。

歩行中及び自転車乗用中の交通事故死者のうち、約7割を65歳以上の高齢者が占めている。また、75歳以上の高齢者は、歩行中の55.0%、自転車乗用中の46.5%を占める。

▶特集-第15図 状態別・年齢層別交通事故死者割合（令和2年）

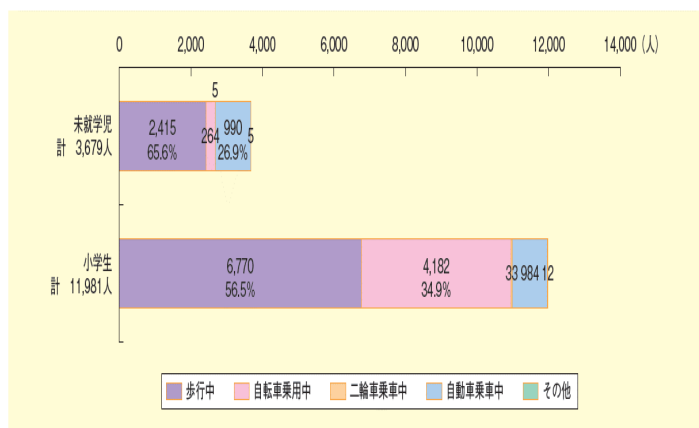


【子供】

● 状態別でみると、未就学児及び小学生共に歩行中の交通事故死が多い。

状態別に平成23年から令和2年までの間の交通事故死者・重傷者数をみると、未就学児及び小学生共に、「歩行中」が最も多く、未就学児については65.6%、小学生については56.5%を占める。

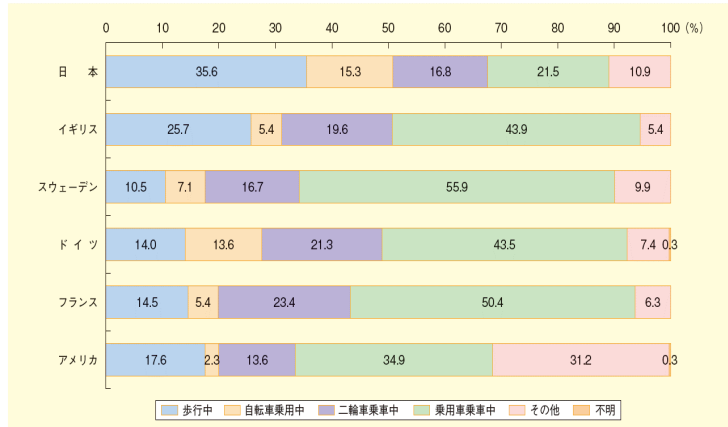
▶特集-第18図 学齢別・状態別交通事故死者・重傷者数（平成23年～令和2年合計）



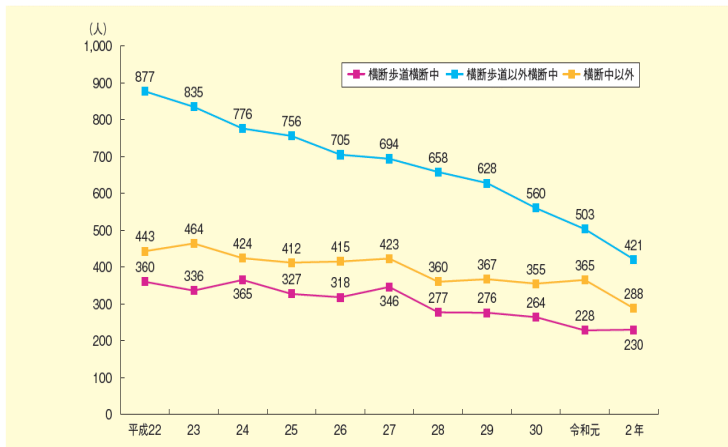
【歩行者】

● 状態別交通事故死者数の構成率を欧米諸国と比較して、我が国は歩行中及び自転車乗用中の割合が高い。

▶特集-第23図 主な欧米諸国の状態別交通事故死者数の構成率（平成30（2018）年）



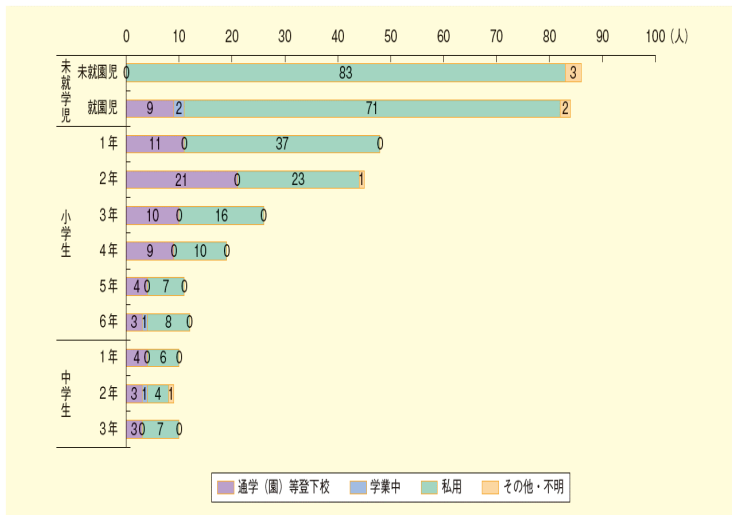
▶特集-第26図 事故類型別歩行中交通事故死者数（第1・第2当事者）の推移



● 通行目的別では、未就学児は「私用」が多く、小学校低学年では、「通学中」が多くなる。

「歩行中」の交通事故死者数について通行目的別にみると、未就学児については、買物の付添や遊戯等「私用」が最も多く（154人,90.6%）、小学校低学年については「通学等登下校」が多くなる。

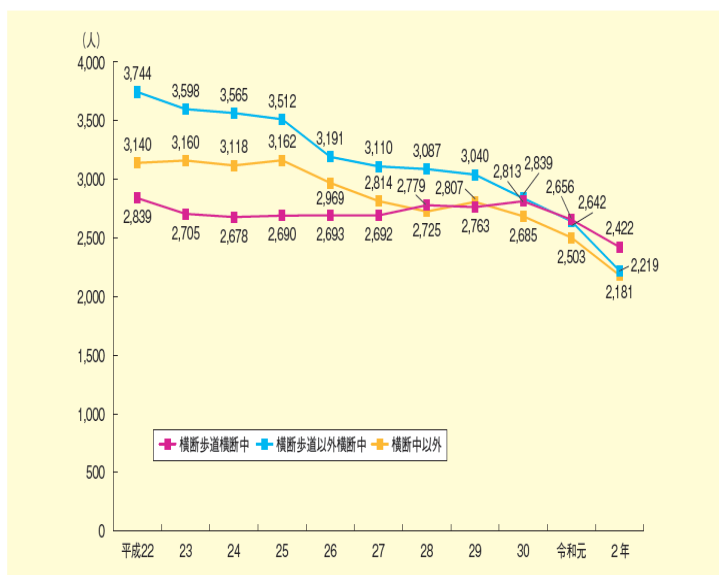
▶特集-第19図 通行目的別にみた学齢別・歩行中交通事故死者数（平成23年～令和2年合計）



● 横断歩道横断中の歩行中交通事故死者数は、平成22年と比較して約3分の2に減少したものの、重傷者については減少幅が小さい。

横断歩道横断中の歩行中交通事故死者数は、10年前と比較して約3分の2の水準まで減少。一方で、重傷者については減少幅が小さい。しかし、横断歩道以外横断中と比較して、歩行中交通事故死者数及び重傷者数いずれも減少割合は小さい。

▶特集-第27図 事故類型別歩行中交通事故重傷者数（第1・第2当事者）の推移

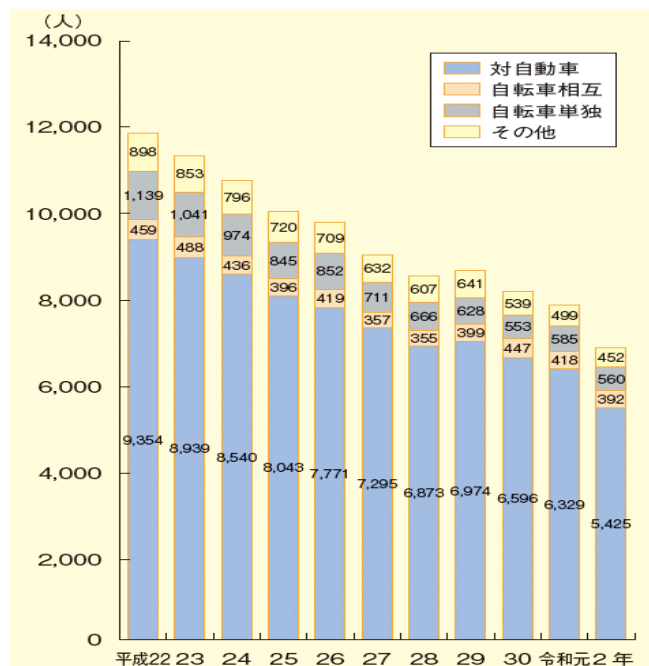


【自転車】

● 自転車乗用中の死者・重傷者のうち、対自動車事故が約8割を占める。

自転車乗用中の死者・重傷者数（第1・第2当事者）のうち、自転車対自動車の事故によるものは約8割（令和2年：79.4%）を占める。

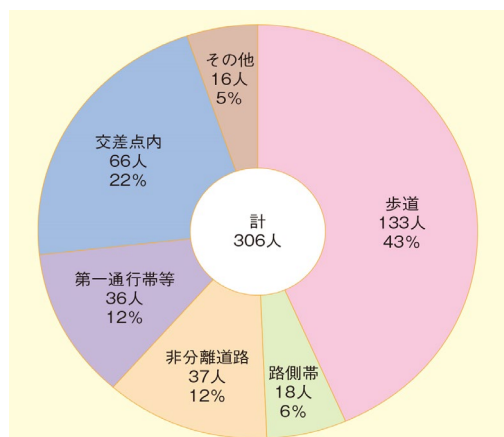
▶特集-第30回 相手当事者別自転車乗用中死者・重傷者数（第1・第2当事者）の推移



● 自転車対歩行者事故（歩行者が死亡又は重傷）の衝突地点別でみると、歩道が約4割を占める。

自転車対歩行者事故における衝突地点別歩行中死者・重傷者数をみると、歩道での衝突が43%を占めている。

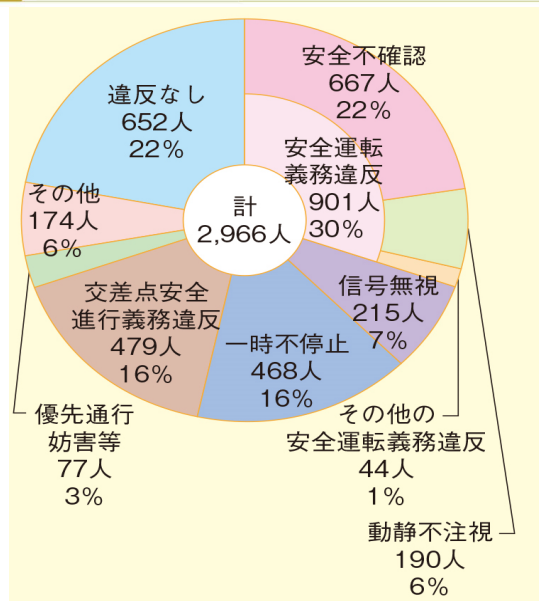
▶特集-第33回 自転車対歩行者事故における衝突地点別歩行中死者・重傷者数（令和2年）



● 自転車対自動車の出会い頭事故（自転車乗用中の死者・重傷者）について、自転車側の約8割が法令違反を犯している。

自転車対自動車の出会い頭事故（自転車乗用中の死者・重傷者。2,966人）について、自転車側の法令違反の状況をみると、78%が安全不確認等の法令違反を犯している。

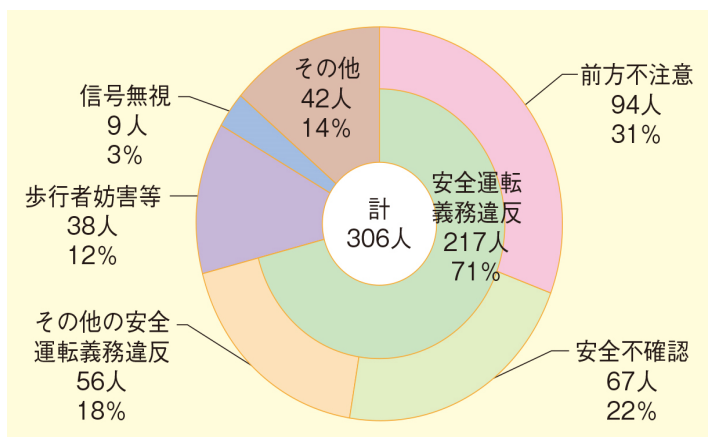
▶特集-第30回 自転車対自動車の出会い頭事故における法令違反別自転車の死者・重傷者数（令和2年）



● 自転車対歩行者事故（歩行者が死亡又は重傷）のうち、自転車側の法令違反では、安全運転義務を怠るケースが多い。

法令違反別では、前方不注意や安全不確認が多く、自転車の道路通行の法令遵守意識が問われる結果となっている。

▶特集-第33回 自転車対歩行者事故における自転車の法令違反別歩行中死者・重傷者数（令和2年）

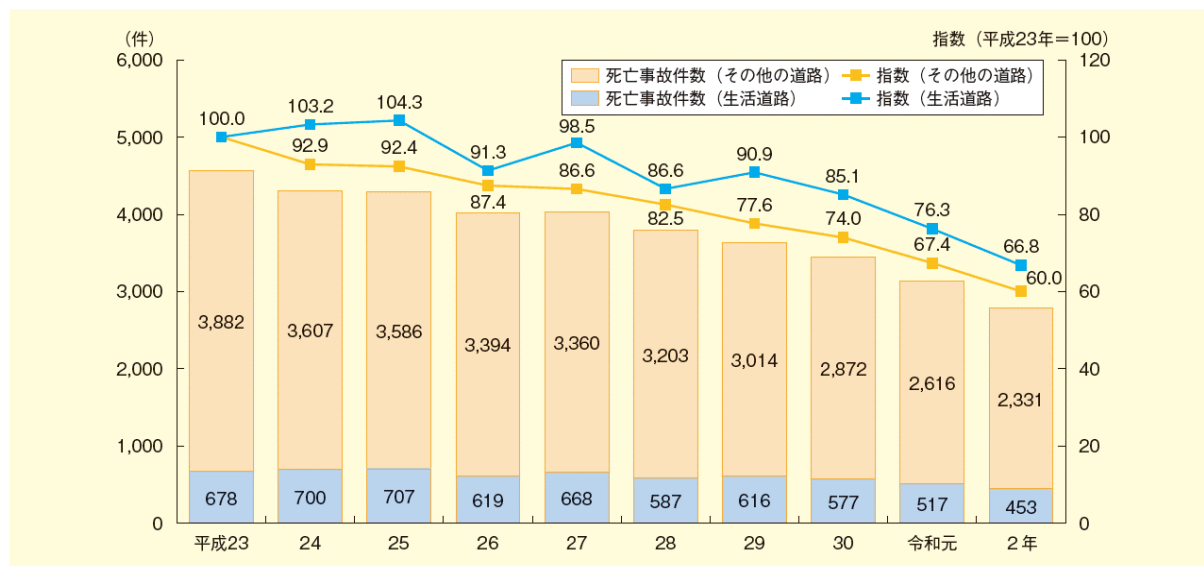


【生活道路】

- 生活道路における交通死亡事故件数は、非生活道路と比較して交通死亡事故件数の減少率が小さい。

生活道路における交通死亡事故件数は、近年、減少傾向にあるものの、生活道路以外の道路における交通死亡事故件数に比べて減少幅が小さい。

▶ 特集-第36図 交通死亡事故件数の推移（生活道路、その他の道路別）



注 車道幅員5.5m未満の道路を生活道路として集計

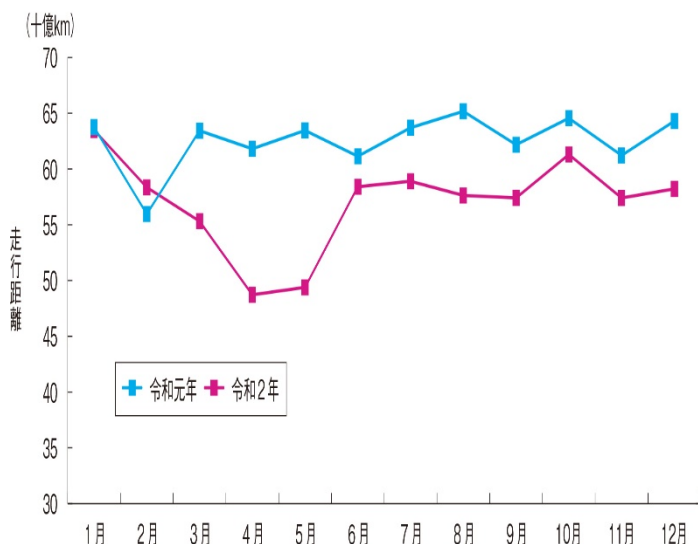
【新型コロナウイルス感染症の影響】

- 令和元年と比較して、自動車走行距離は4～5月に大きく減少、交通事故死者数は4月以降、特に7～8月に低く抑えられている。

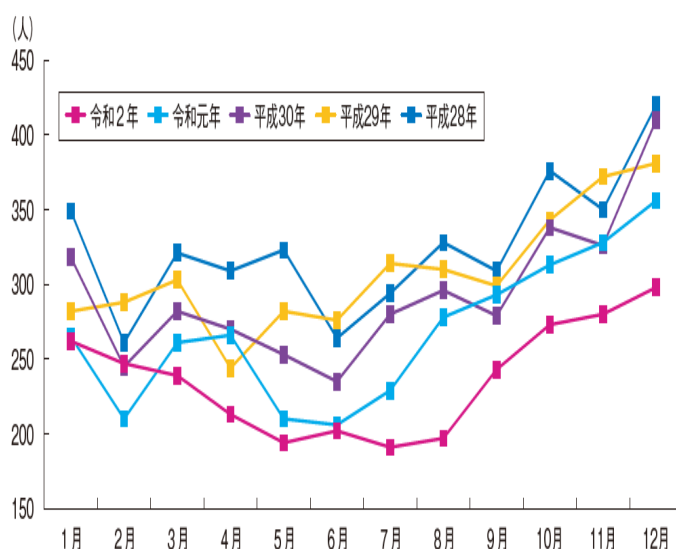
新型コロナウイルス感染症の影響をみる上で、令和元年及び2年中の月別自動車走行距離の推移をみると、緊急事態宣言が発令された令和2年の4～5月は、元年と比較して自動車走行距離が大きく減少した。

令和2年中の月別に見た交通事故死者数は、新型コロナウイルス感染症が拡大した4月以降、特に7～8月の死者数が低く抑えられている。7月から8月にかけての新型コロナウイルス感染症拡大の時期と重なる。

月別自動車走行距離の推移（令和元年・令和2年）



月別交通事故死者数



第3章 新たな目標の達成に向けて

第11次交通安全基本計画で定めた目標と、交通三要素（人、車両、交通環境）の観点から、今後、特に推進すべき対策を紹介。

1 第11次交通安全基本計画における目標

【目標】

- ① 世界一安全な道路交通の実現を目指し、**24時間死者数を2,000人(※)以下**とする。
(※30日以内死者数2,400人)
- ② **重傷者数を22,000人以下**にする。

【目標設定の理由】

- 年間の24時間死者数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人となる。
- 年間の30日以内死者数が2,400人となると、人口10万人当たりの30日以内死者数は1.96人となる。
- 本計画の検討に当たり、平成30（2018）年の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か国中の人口10万人当たりの30日以内死者数をみるに、我が国は3.29人と8番目に少ないが、この目標を達成した場合には、他の各国の交通事故情勢が現状と大きく変化がなければ、最も少ない国となる。
- 本計画における最優先の目標は死者数の減少であるが、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ことから、本計画においては、命に関わり優先度が高い重傷者に関する目標値を設定することとした。
- 先端技術や救急医療の発展等により交通事故の被害が軽減し、従来であれば死亡事故に至るような場合であっても、重傷にとどまる事故も少なくない。このため、日常生活に影響の残るような重傷事故を減らすことにも、更に着目していくため、目標値とするものである。

2 人の観点

【歩行者の安全確保対策】

○ 歩行者優先と正しい横断の徹底に向けた取組

- ・ 運転者に対して、事業所等での交通安全教育等で横断歩道における歩行者優先義務の遵守による歩行者保護を徹底する。また、更新時講習においても、歩行者の保護に関し運転者が遵守すべき事項について説明する。
- ・ 運転者に対して、横断しようとする歩行者の保護に資する指導取締りを推進する。
- ・ 歩行者に対する交通安全教育及び指導啓発については、自らの安全を守るための交通行動等を促す交通安全教育等を推進する。
- ・ 横断歩道等の道路標識・道路標示の適正な維持管理に努める。
- ・ ハンプや狭さくといった物理的デバイスの適切な箇所への整備に努める。

【高齢運転者の安全対策】

○ 道路交通法改正（運転技能検査の導入、「安全運転サポート車」等限定免許の導入）

- ・ 75歳以上の運転免許を受けた者で一定の要件に該当するものに対して、運転免許証の更新時に、運転技能検査を導入する。
- ・ 都道府県公安委員会は、運転技能検査の結果により運転免許証の更新をしないことができる。
- ・ 運転免許を受けた者は、都道府県公安委員会に、運転することができる自動車を一定の機能を有する自動車に限定する条件その他の一定の条件を、その者の運転免許に付することを申請することができる。

【事業用自動車の安全対策】

○ 事業用自動車安全プラン（事業用自動車総合安全プラン2025）

- ・ 「事業用自動車総合安全プラン2025」を令和3年3月に策定。
- ・ 死者数（24時間死者数225人以下、バス、タクシーの乗客死者数ゼロ）、人身事故件数（16,500件以下）に加え、重傷者数（2,120人以下）、各業態の特徴的な事故に対する削減目標を設定。
- ・ 依然として発生する飲酒運転、健康起因事故等への対策、先進技術の開発・普及を踏まえた対策、超高齢社会におけるユニバーサルサービス連携強化を踏まえた事故防止対策、新型コロナウイルス感染症拡大、激甚化・頻発化する災害等に対し、新たな日常への移行に伴う事業環境変化における安全対策等を盛り込んでいる。

【妨害運転対策】

○ 道路交通法改正（妨害運転）

- ・ 妨害運転（「あおり運転」）に対する罰則の創設、妨害運転に関する基礎点数等が整備。
- ・ 他の車両等の通行を妨害する目的で、急ブレーキ禁止違反や車間距離不保持等の一定の違反をした者について、最大で5年の懲役に処するとともに、運転免許の取消処分を課し、悪質・危険な運転者をより効果的に道路交通の場から排除することが可能。

【自転車に対する交通秩序の維持】

○ 自転車に対する指導取締り

- ・ 自転車利用者による無灯火、二人乗り、信号無視、一時不停止等の交通違反に対して積極的に指導警告を行うとともに、警告に従わず違反行為を継続したり、違反行為により通行車両や歩行者に具体的危険を生じさせたりするなど悪質・危険な自転車利用者に対しては、交通切符等を適用した検挙措置を講じている。

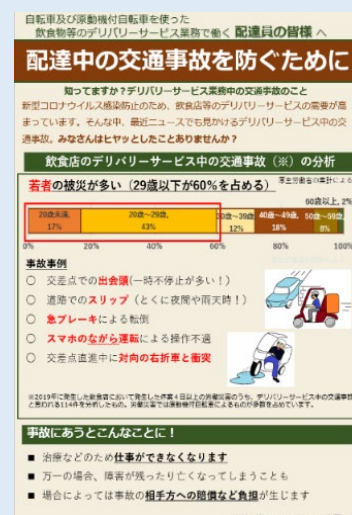


【自転車配達員への交通事故防止対策】

○ 自転車配達員への交通事故防止対策

- ・ 自転車配達員に対する安全講習や自転車シミュレーターを活用した参加・体験・実践型の交通安全教室を実施し、基本的な交通ルールやマナーの周知を図る。
- ・ 関係団体や関係事業者に対し、自転車配達員への交通ルール遵守等に関するメール配信や交通安全講習会の開催による交通安全教育、広報啓発活動の実施について働き掛ける 等

【トピックス：自転車及び原動機付自転車を用いた飲食物のデリバリーにおける交通事故防止対策について】



【交通ボランティアの育成】

【トピックス：地域一体となって活動している交通ボランティアの取組について】

【交通事故被害者支援】

○ 重度後遺障害者支援

3 車両の観点

【車両の安全性の確保】

○ 安全運転サポート車

- ・ 高齢運転者が自ら運転をする場合の安全対策として、安全運転サポート車の性能向上・普及促進等の車両安全対策を推進する。
- ・ 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した。
- ・ サポカーのポータルサイト・ガイドブックのリニューアルや小学生向けのサポカーポスターコンテストによるサポカーの普及・啓発を実施している。
- ・ 生産台数に占める安全運転サポート機能の整備率
(衝突被害軽減ブレーキ 平成23年 1.4% → 令和元年 93.7%)

【トピックス：先進安全自動車（ASV）】

○ ドライブレコーダー・イベントデータレコーダーの活用

- ・ 交通事故事件捜査等への活用
- ・ ドライブレコーダーの普及

○ 緊急通報システム（HELP）の活用の推進

○ 車両の安全対策及び技術の進展に向けた取組

【トピックス：官民ITS構想・ロードマップ】

4 交通環境の観点

【生活道路における人優先の安全・安心な歩行空間の整備】

○ 道路政策ビジョン「2040年、道路の景色が変わる」

- ・ 目指すべき社会像の1つに、「日本全国どこにいても、誰もが自由に移動、交流、社会参加できる社会」が掲げられており、その実現のための政策の方向性の1つとして「交通事故ゼロ」がある。
- ・ 人と車両が空間をシェアしながらも、安全で快適に移動や滞在ができるユニバーサルデザインの道路の整備により、交通事故のない生活空間の形成を目指す。



安全性や快適性が確保された歩車共存の生活道路空間

○ ゾーン30及び物理的デバイス等による生活道路の安全確保対策

- ・ 生活道路における歩行者等の安全な通行を確保することを目的として、区域（ゾーン）を設定して最高速度30km/hの区域規制や路側帯の設置・拡幅等を実施している。
- ・ 規制の効果を高めるため、ハンプや狭さくといった物理的デバイスの設置による生活道路対策を推進している。



○ 可搬式速度違反自動取締装置を活用した交通指導取締り

- ・ 取締り場所の確保が困難な生活道路や警察官の配置が困難な時間帯においても取締りが行えるよう、可搬式速度違反自動取締装置の整備拡充を図っており、子供の通行が多い生活道路等における適切な交通指導取締りを推進している。

【トピックス：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】

【トピックス：特色ある地域の交通安全対策】

- ・ 愛知県豊田市「ゾーン30/キッズゾーンの双方合わせての設定」等

【高齢者等の移動手段の確保・充実】

○ 地域公共交通計画の策定

○ MaaSの推進

○ ラストマイル自動運転等

【トピックス：道路交通安全に係る世界の状況】



第4章 第11次交通安全基本計画の概要

※白書本文では、文章形式で概要を説明している。

第11次交通安全基本計画の概要

- 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。
- 道路交通、鉄道交通、踏切道における交通、海上交通及び航空交通の安全に関する計画。
- 計画期間：令和3年度～令和7年度（5か年）

計画の基本理念

- 高齢化の進展への適切な対処とともに、子育てを応援する社会の実現が強く要請される中、時代のニーズに応える交通安全の取組が求められる。
- 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。【交通事故のない社会を目指して】
- 全ての交通について、高齢者、障害者、子供等の交通弱者の安全を、一層確保する必要。交通事故がない社会は、交通弱者が社会的に自立できる社会でもある。「人優先」の交通安全思想を基本とし、あらゆる施策を推進する。【人優先の交通安全思想】
- 高齢になっても安全に移動することができ、安心して移動を楽しむ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。【高齢化が進展しても安全に移動できる社会の構築】

第1章 道路交通の安全（目標・対策の視点・対策の柱）

【目標】

- ① 世界一安全な道路交通の実現を目指し、24時間死者数を2,000人(※)以下とする。（※30日以内死者数2,400人）
- ② 重傷者数を22,000人以下にする。

【対策の視点】

- ① 高齢者及び子供の安全確保
- ② 歩行者及び自転車の安全確保と遵法意識の向上
- ③ 生活道路における安全確保
- ④ 先端技術の活用推進
- ⑤ 交通実態等を踏まえたきめ細かな対策の推進
- ⑥ 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 被害者支援の充実と推進
- ⑧ 研究開発及び調査研究の充実

第2章 鉄道交通の安全

目標・対策の視点・対策の柱

【目標】

- ① 乗客の死者数ゼロを目指す。
- ② 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3章 踏切道における交通の安全

目標・対策の視点・対策の柱

【目標】

令和7年までに踏切事故件数を令和2年と比較して約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の促進
- ② 踏切保安設備の整備及び交通規制の実施
- ③ 踏切道の統廃合の促進 等

第4章 海上交通の安全

目標・対策の視点・対策の柱

【目標】

- ① 2020年代中に我が国周辺で発生する船舶事故隻数を第9次計画期間の年平均（2,256隻）から約半減（約1,200隻以下）することを引き続き目標とし、我が国周辺で発生する船舶事故隻数を令和7年までに1,500隻未満を目指す。
- 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海難の発生数をゼロとする。
- ③ 救助率95%以上

【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海難の防止
- 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

第5章 航空交通の安全

目標・対策の視点・対策の柱

【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21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 航空交通環境の整備 等

第1編 第1部 第1章 道路交通事故の動向

令和2年中の道路交通事故の状況

● 概況

○事故発生件数	30万9,178件（前年比△7万2,059件, △18.9%）
○死傷者数	37万2,315人（前年比△9万2,675人, △19.9%）
○うち負傷者数	36万9,476人（前年比△9万2,299人, △20.0%）
○うち重傷者数	2万7,774人（前年比△4,251人, △13.3%）
○うち死者数（24時間）	2,839人（前年比△376人, △11.7%）
（30日以内）	3,416人（前年比△504人, △12.9%）

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

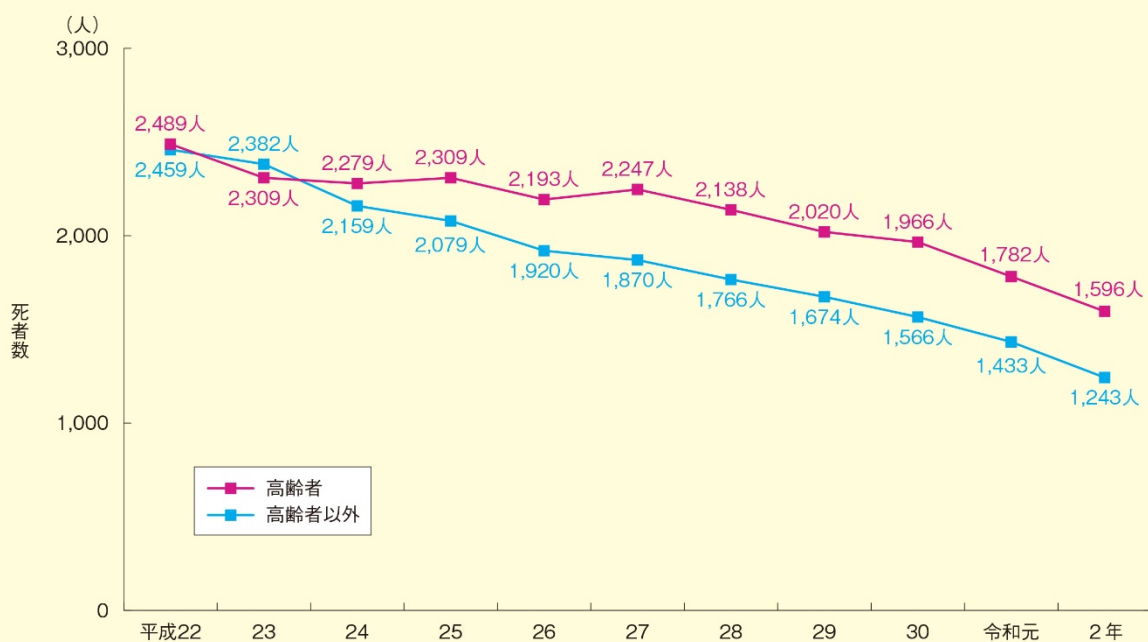
- ・令和2年までに、年間の24時間死者数を2,500人以下にする。
- ・令和2年までに、年間の死傷者数を50万人以下にする。

※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年ごとに作成。

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、交通事故死者のうち高齢者は1,596人であり、その占める割合は56.2%と依然として高い。

▶ 第1-1図 高齢者及び高齢者以外の交通事故死者数の推移

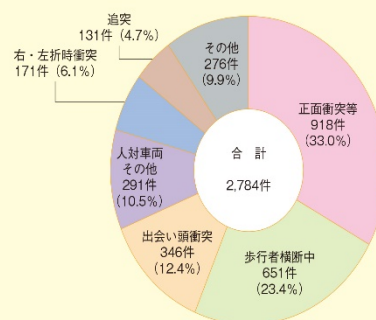


注 警察庁資料による。

事故類型別交通死亡事故発生件数

令和2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※（918件、構成率33.0%）が最も多く、次いで歩行者横断中（651件、構成率23.4%）、出会い頭衝突（346件、構成率12.4%）の順で多くなっており、この3類型を合わせると全体の68.8%を占めている。

▶第1-9図 事故類型別交通死亡事故発生件数（令和2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。

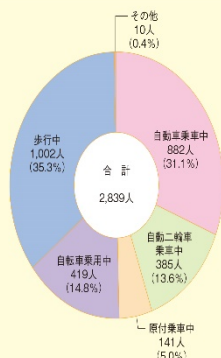
※ 正面衝突等

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（1,002人、構成率35.3%）が最も多く、次いで自動車乗車中（882人、構成率31.1%）が多くなっており、両者を合わせると全体の66.4%を占めている。

▶第1-7図 状態別交通事故死者数（令和2年）

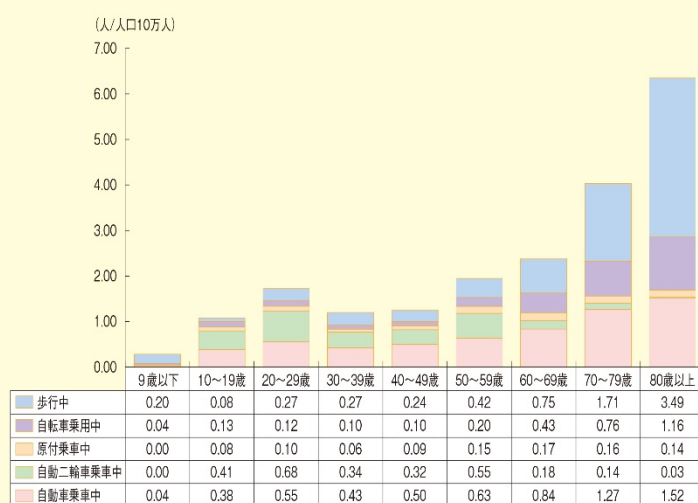


注 1 警察庁資料による。
2 () 内は構成率である。

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（3.49人）では全年齢層（0.79人）の約4倍の水準となっている。

▶第1-14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2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」（令和元年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2年度末までに4,031か所）を整備するなどの低速度規制を実施した。平成30年度末までに全国で整備したゾーン30（3,649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23.9%減、19.6%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（ICT）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）の開発及び普及を引き続き推進している。そのため、令和2年7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・学・官が連携を図りながら、研究開発、フィールドテスト、インフラの整備や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、国際的な会合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2年中の高齢者講習の受講者は325万5,050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2年中の認知機能検査の受検者は188万2,776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推進計画においては、自動運転の実現に必要な先進安全技術の開発・実用化を目標として掲げ、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2年12月11日には、ドライバーの居眠りや脇見運転を防止するため、ドライバーの覚醒状態等を監視し、異常を検知した際には、警報を発する「ドライバーモニタリングシステム」のガイドラインを公表した。

第1編 第2部 第1章 鉄道交通事故の動向

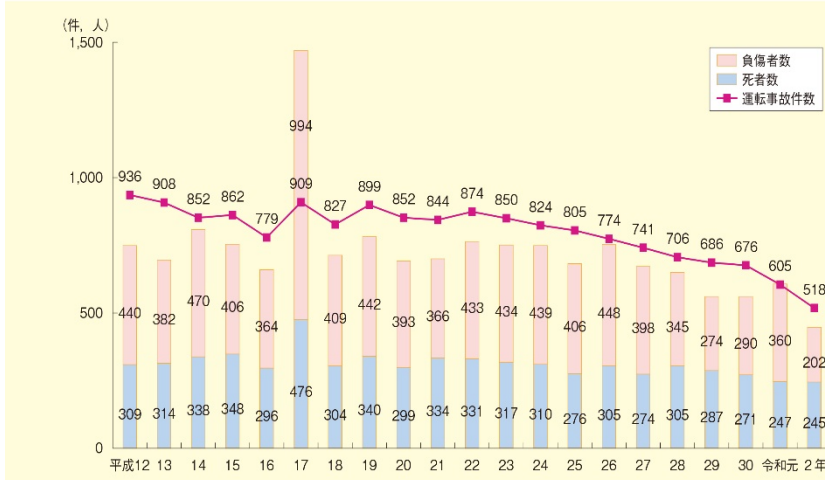
鉄道交通における運転事故※は、長期的には減少傾向にあり、平成12年に936件であったものが、22年には874件、令和2年には518件で前年比14.4%減であった。

運転事故による死者数は245人で前年比0.8%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1-40図 運転事故の件数と死傷者数の推移



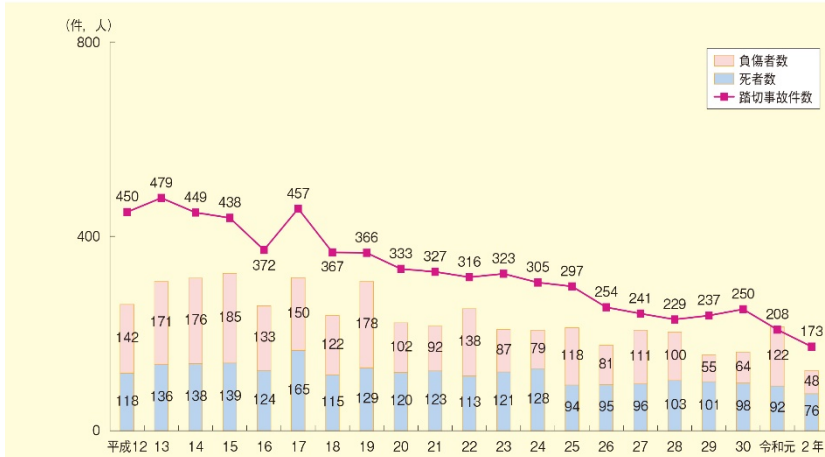
注 1 国土交通省資料による。
2 死者数は24時間死者。

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2年は173件で前年比16.8%減であり、踏切事故による死者数は76人で前年比17.4%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。

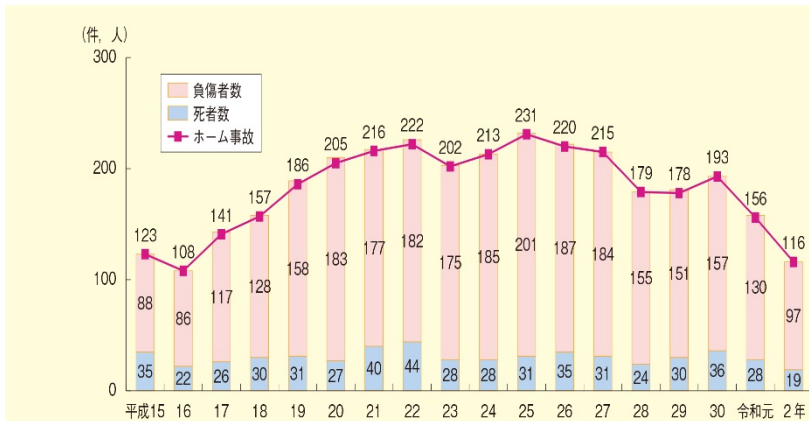
▶第1-41図 踏切事故の件数と死傷者数の推移



注 1 国土交通省資料による。
2 死者数は24時間死者。

令和2年の人身障害事故は310件で前年比10.4%減、死者数は168人で前年比9.8%増、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、2年は116件で前年比40件（25.6%）減であり、ホーム事故による死者数は19人で前年比9人（32.1%）減であった。

▶第1-43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、令和2年度までに約800駅に整備することを目標としてきたところ、令和元年度末時点で858駅に整備され、目標は前倒しして達成された。また、ホームドアのない駅においても、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関する検討会を開催し、そこでの検討を踏まえて必要な対策に取り組んでいる。

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・対応

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、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2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51か所を指定し、令和元年度までに指定した1,129か所と合わせ、1,180か所となった。指定した踏切道については、地方踏切道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、令和元年度に改良が図られた踏切道数は、立体交差化17か所、構造の改良316か所、踏切保安設備の整備32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。

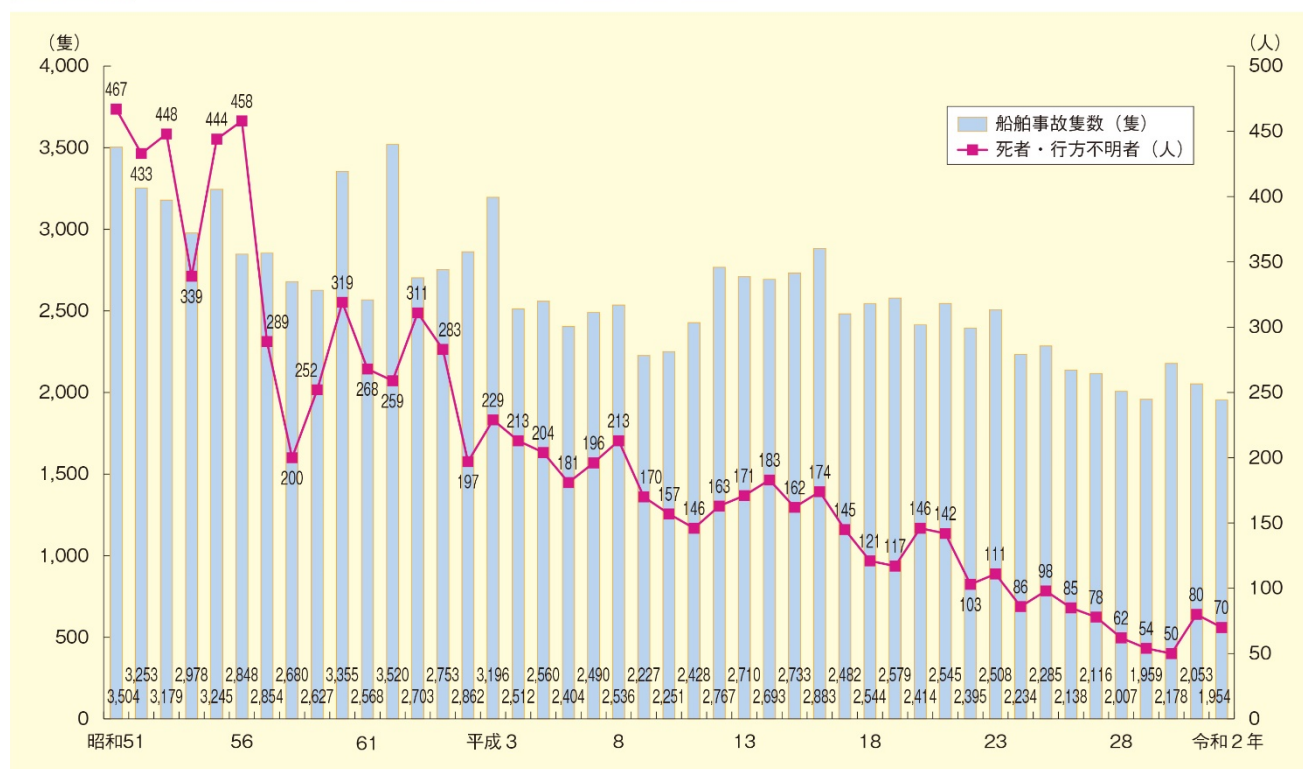
第2編 第1章 海難等の動向

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2年では1,954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約426人であったものが、令和2年では70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2年中の海難等及び海難救助の状況

- ① 令和2年は、海難船舶1,954隻の中で自力入港した594隻を除いた1,360隻のうち、1,188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87%であった。海上保安庁は、巡視船艇延べ1,762隻、航空機延べ318機及び特殊救難隊員延べ84人を出動させ、海難船舶505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53%,64%を占めている。
- ③ 小型船舶の事故隻数は、1,550隻であり、前年より3隻増加した。これに伴う死者・行方不明者数は41人であり、前年より9人減少した。
- ④ プレジャーボート※等の海難船舶1,057隻の中で自力入港した193隻を除いた864隻のうち778隻が救助され、救助率は90%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、耐波浪補強、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向上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2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、指導等を通じて、その対策の徹底を図っている。

令和2年4月に船員法施行規則を改正し、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船舶の対象範囲を拡大した。

また、平成31年3月にジェットフォイルが水中浮遊物と衝突し、乗客121名中109名が骨折等の負傷をした事故を受け、令和2年3月にジェットフォイルの運航事業者に対して、衝撃の吸収力が十分な座席や座席クッションを備えること、海洋生物や流木等が多く発見される時期等には高齢者を衝撃が比較的小さな座席へ誘導する等の措置を講じるよう指導した。

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、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定期的な点検整備の実施を呼びかけた。このほか、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。

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、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、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2年は13件、これに伴う死亡者数は2人、負傷者数は16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
平成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
2	4	1	4	3	1	0	0	13	2	16

- 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2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2年に5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する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間の能力を活用した国管理空港等の運営等に関する法律（平25法67）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

◎運輸安全マネジメント評価の実施

令和2年7月に運輸事業者が防災体制の構築と実践を進める際に参考とすべき考え方をまとめた「運輸防災マネジメント指針」を策定し、運輸事業者による防災意識の向上及び事前対策強化等を支援する取組を強化した。

◎飲酒に関する対策の強化

平成30年から令和元年にかけて、操縦士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、厳格な飲酒基準を策定した。令和2年度においては、こうした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性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・啓発を行った。

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

第2次自転車活用推進計画の策定について

自転車損害賠償責任保険等への加入促進について

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

降灰予報の高度化について

先端技術について

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）

妨害運転対策について

「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

駅ホームにおける安全対策について

海上交通関係

荒天時の走錨等に起因する事故の防止について

小型船舶の安全対策について

ライフセーバーとの連携による事故防止対策の推進

モーリシャス座礁事故への調査団派遣について

航空交通関係

無人航空機の登録制度の創設と有人地帯上空での目視外飛行（レベル4）の実現に向けた制度整備について