

重傷及び複数の診療科領域にわたるすべての重篤救急患者の救命医療を担当する24時間診療体制の救命救急センターについては、平成13年度末までに160箇所の整備を行った。

また、救命救急センターのうち広範囲熱傷、指肢切断、急性中毒等の特殊疾病患者に対応する高度救命救急センターについては、平成13年度末までに11箇所の整備を行った。

イ 救急医療情報システムの整備

救急医療施設の応需体制を常時、的確に把握し、医療施設、消防本部等へ必要な情報の提供を行う救急医療情報センターについては、平成13年度末までに42箇所の整備を行った。

ウ 救急医療設備の整備

交通事故の被害者救済の充実強化を図るため、全国の公的医療機関等の救急医療機器の整備に関し、自動車損害賠償責任再保険特別会計から補助を行っている。平成12年度は21施設に対し、6億5千万円の補助金を交付した。

(2) 救急医療担当医師・看護婦等の養成等

ア 救急医学に関する教育の充実及び研究の推進

大学における救急医学に関する教育の充実及び研究の促進のため、平成13年度は3国立大学医学部に救急医学講座等を設置した。

イ 緊急医療担当医師・看護婦の研修等

救急医療を担当する人材を確保するため、救急医療を担当する医師及び看護婦を対象に、救急医療に関する講習及び実習を関係団体に委託して実施した。

(3) ドクターヘリ事業の推進

緊急現場、搬送途上における医療の充実を図るため、早期治療の開始と迅速な搬送を行うドクターヘリ（医師が同乗する救急専用ヘリコプター）事業を創設し、平成13年度末までに、5箇所の救命救急センターにドクターヘリが配備された。

4 救急関係機関の協力関係の確保等

救急業務の円滑な実施や救急隊員への教育訓練体制の整備等を図り、消防機関と、医療機関、救急医療関係者等との連携を強化するため、関係機関の恒常的な協議の場である協議会の設置を推進した。特に、都道府県単位、各地域単位におけるメディカルコントロール協議会の設置により、救急救命士等の救急隊員の活動に必要な医師の指示・指導・助言体制の確立や臨床実習等の支援体制が確保されるよう努めた。

第7節 損害賠償の適正化と被害者対策の推進

1 自動車損害賠償保障制度の充実等

自動車損害賠償保障制度は、自動車の事故による損害賠償の基本保障を担保する強制保険である自動車損害賠償責任保険及び自動車損害賠償責任共済（以下「自賠責保険」という。）、ひき逃げ及び無保険車による事故の被害者に対するてん補を行う政府の自動車損害賠償保障事業（以下「保障事業」という。）、保険料の運用益を活用した被害者救済対策事業及び交通事故防止対策事業（以下「被害者救済対策等」という。）により交通事故被害者の保護に大きな役割を担っている。

自動車事故件数及び交通事故死傷者数は近年増加傾向にあり、平成8年度から12年度の自賠責保険の支払件数及び支払額は、それぞれ13.5%、7.0%増加している（第1-33表）。

(1) 自動車損害賠償責任保険（共済）の充実

これまで自賠責保険では、保険金支払適正化の観点から、国が保険会社等の保険責任の6割を再保険していたが、規制緩和の観点から政府再保険を廃止し、一方で保険会社等による被害者等に対する情報提供措置の義務付け、紛争処理機関による新たな紛争処理の仕組みの整備など、被害者保護の充実を盛り込んだ自動車損害賠償保障法及び

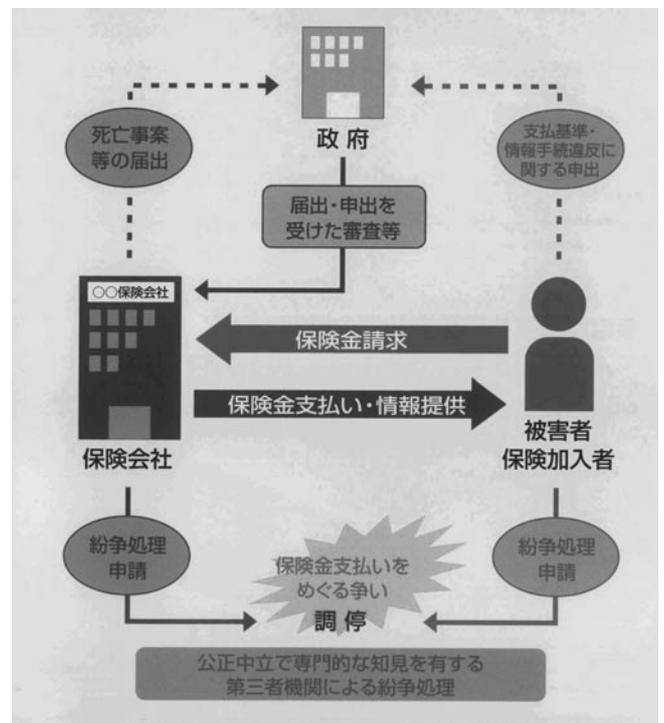
第1-33表 自賠責保険・自賠責共済の保険金支払件数及び支払額の推移

年 度	死 亡		傷 害		後遺障害		合 計	
	件 数	平均支払額	件 数	平均支払額	件 数	平均支払額	件 数	総支払額
	件	千円	件	千円	件	千円	件	百万円
平成8年度	11,086	23,521	1,021,049	414	39,434	5,029	1,071,569	882,111
9	10,799	23,554	1,044,349	415	41,221	5,068	1,096,369	896,315
10	10,366	23,535	1,059,651	411	42,759	5,128	1,112,776	898,372
11	10,164	23,551	1,106,204	409	47,440	4,836	1,163,808	920,755
12	9,639	23,944	1,153,965	406	52,533	4,669	1,216,137	944,250

- 注 1 死亡欄の支払保険金は、死亡に至るまでの傷害を含む金額である。
 2 後遺障害の支払保険金は、後遺障害に至るまでの傷害を含む金額である。
 3 自動車保険料率算定会、全国共済農業協同組合連合会資料による。



新しい自賠責保険制度の仕組み



自動車損害賠償責任再保険特別会計法の一部を改正する法律（平13法83。以下「改正自賠法」という。）が成立し、平成14年4月1日から施行された。

これにより、保険金の適正な支払いの確保や、保険金支払いをめぐる紛争処理の迅速かつ適正な解決による被害者保護の増進が図られることとなる。

さらに、自動車損害賠償保障法施行令等の一部を改正する政令（平13政419）により、平成14年4月からは介護を要する重度後遺障害者に対する保険金限度額を、常時介護を要する者について3,000万円から4,000万円に、随時介護を要する者については2,590万円から3,000万円に引き上げることとされた。

また、被害者保護の増進、自動車事故の発生の防止が安定的に行われるよう、改正自賠法による自動車事故対策計画に基づき、補助等を行っていくこととした。

(2) 政府の自動車損害賠償保障事業の充実

自賠責保険による救済を受けられないひき逃げや無保険車による事故の被害者に対しては、政府の保障事業が被害者に損害のてん補を行い、その救済を図っている。

この保障事業は、自賠責保険料に組み込まれた賦課金等を財源としており、損害てん補の限度額は自賠責保険と同一である。平成12年度の保障事業による保障金の支払額は、ひき逃げ3,964件及び無保険655件(計4,619件)に対し、約51億2,000万円(死亡127人、傷害4,492人に対してそれぞれ25億4,000万円及び25億8,000万円)である。

(3) 無保険(無共済)車両対策の徹底

自賠責保険は自動車の保有者等が加入を義務付けられている強制保険であるが、特に車検制度がない原動機付自転車において、期限切れによる無保険車両が発生している。

このため、国土交通省において、都道府県ごとに無保険車指導員を配置し、街頭で無保険車両の保有者等へ指導を実施することにより、自賠責保険への加入の徹底を図っている。

また、かけ忘れを防止するため、自賠責保険契約期限経過後、再契約の締結が確認できない原動機付自転車等の所有者に対し、再契約を促す通知書を発送している。

さらに、原動機付自転車等に係る自動車損害賠償責任保険の普及の促進に寄与するため、原動機付自転車等の自動車損害賠償責任保険を郵便局において受託して取り扱うこととし、平成13年10月1日、取扱いを開始した。

(4) 任意の自動車保険(自動車共済)の充実等

ア 任意の自動車保険

平成10年7月の保険料率の自由化後、人身傷害補償保険を始め多様な保険商品の開発・導入が進み、補償内容・損害時の対応・保険料水準等について、契約者が自身のニーズにあった保険商品を選択することが可能となっている。

対人賠償保険については、平成12年度に契約された契約金額別構成比が、2,000万円までのもの0.3%、2,000万円を超え5,000万円までのもの1.0

%, 5,000万円を超え1億円までのもの2.9%、1億円を超えるもの95.8%(うち無制限のもの95.7%)となっており、契約金額の高額化が進んでいる。

なお、平成12年度に自動車保険(任意)の保険金が支払われた死亡事故の賠償額は、平均3,703万円となっている(第1-34表)。

第1-34表 自動車保険(任意)保険金支払死亡事故賠償額の推移

年 度	死 者 数	平均賠償額
	人	万円
平成8年度	4,735	3,596
9	4,656	3,608
10	4,334	3,650
11	4,299	3,604
12	4,064	3,703

注 1 自動車保険料率算定会資料による。
2 任意保険の保険金支払に関係のあったもののみである。したがって、自賠責保険金の支払のみで終わったものは含まれていない。

イ 任意の自動車共済

農業協同組合法(昭22法132)に基づき共済事業を行う農業協同組合1,131組合(平成14年1月1日現在)及び全国共済農業協同組合連合会は、それぞれ任意の自動車共済を実施している。

平成12年度の自動車共済(任意)の引受実績は、約2,882万件(対前年度比0.8%増)である。

2 裁判手続における損害賠償の状況

(1) 概況

裁判所において損害賠償問題を解決するための主な手続として、通常訴訟、少額訴訟及び調停がある。

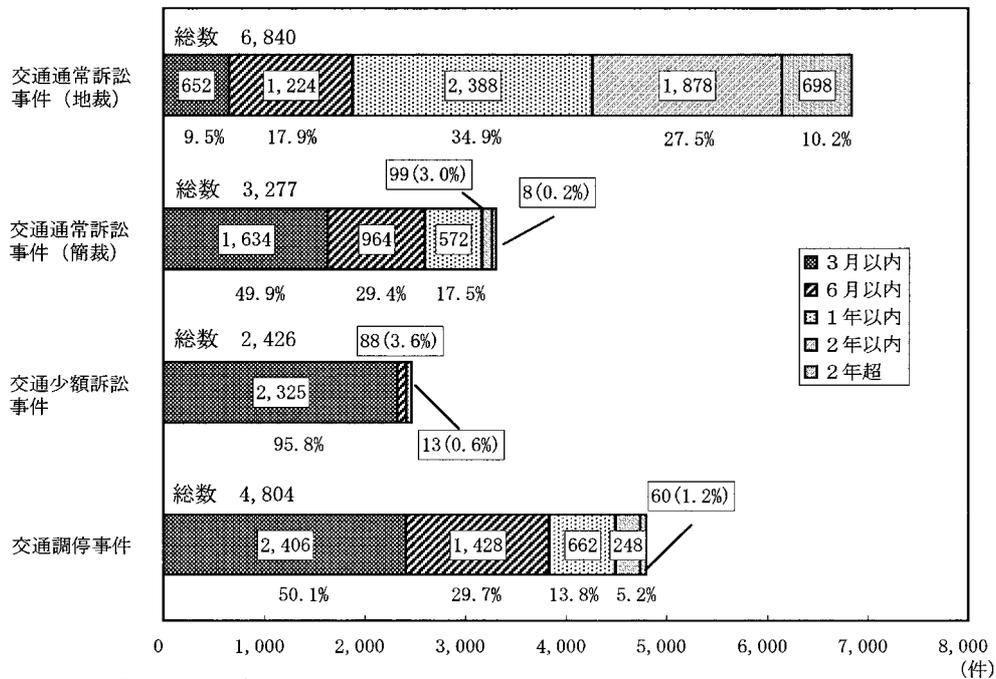
平成9年から13年までに全国の地方裁判所及び簡易裁判所が受理した交通事故による損害賠償請求に関する第一審通常訴訟事件(以下「交通通常訴訟事件」という。)及び調停事件(物的損害のみの損害賠償に関する紛争を除く。以下「交通調停事件」という。)の事件数の推移を見ると、交通通常訴訟事件については、10年から増加傾向に

第1-35表 交通通常訴訟事件及び交通調停事件の受理件数の推移

年	受 理 件 数					
	交通通常訴訟事件 (件)			交通調停事件 (件)		
		地 裁	簡 裁		地 裁	簡 裁
平成9年	7,466	5,817	1,649	5,151	2	5,149
10	7,651	5,749	1,902	4,941	3	4,938
11	7,945	5,747	2,198	4,703	5	4,698
12	8,784	6,362	2,422	4,809	8	4,801
13	9,098	6,405	2,693	4,615	8	4,607

注 1 最高裁判所資料による。
 2 平成13年の数値は、概数である。
 3 簡裁における交通通常訴訟事件の受理件数には、少額訴訟事件は含まれない。

第1-33図 交通事故による損害賠償請求に関する事件の類型別審理期間の内訳 (既済事件) (平成12年)



注 1 最高裁判所資料による。
 2 各項目に付記した数値は、審理期間別の事件数及び総数に対する割合を示す。
 3 少額訴訟から通常訴訟に移行した事件は、通常訴訟に含めた。

あり、13年も前年より増加した。交通調停事件については、12年に前年より増加したものの、ここ数年は減少傾向にある (第1-35表)。

(2) 交通事故による損害賠償請求に関する事件の処理状況

ア 処理に要した期間

平成12年中に終局した交通通常訴訟事件のうち、地方裁判所では62.3%、簡易裁判所では96.7%が事件を受理してから1年以内に終局している。少額訴訟手続による交通事故の損害賠償請求事件

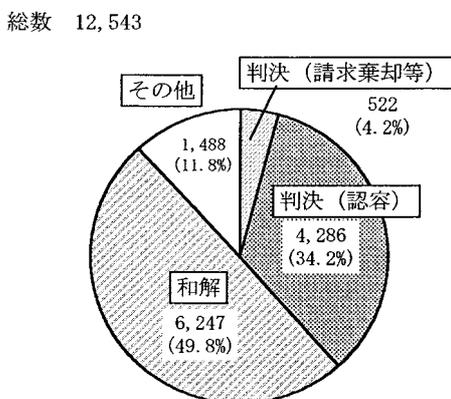
(以下「交通少額訴訟事件」という。) については、12年中に終局した事件のうち、95.8%が3月以内に終局している。交通調停事件は、79.8%が6月以内に終局している (第1-33図)。

イ 終局結果

平成12年中に終局した交通通常訴訟事件及び交通少額訴訟事件のうち、49.8%が和解により、38.3%が判決により終局している。判決で終局した事件のうち、89.1%が請求の一部又は全部が認められている (第1-34図)。また、12年中に

終局した交通調停事件では、55.9%が調停成立により終局している（第1-35図）。

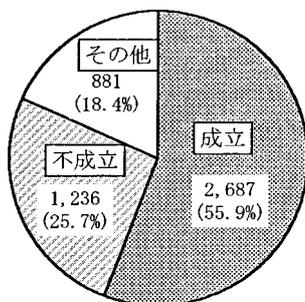
第1-34図 交通通常訴訟事件及び交通少額訴訟事件の終局区分の内訳（平成12年）



注 1 最高裁判所資料による。
 2 各項目に付記した数値は、終局区分別の事件数及び総数に対する割合を示す。

第1-35図 交通調停事件の終局区分の内訳（平成12年）

総数 4,804



注 1 最高裁判所資料による。
 2 各項目に付記した数値は、終局区分別の事件数及び総数に対する割合を示す。

3 損害賠償の請求についての援助等

(1) 地方公共団体の設置する交通事故相談所の活動の強化

地方公共団体が設置する交通事故相談所の活動の強化を図るため、都道府県及び政令指定都市に交通事故相談所の活動に必要な経費の一部を交付している。

平成13年度の国庫交付金は総額3億183万円であり、これによって、全国で358人の専門相談員と弁護士を各相談所に配置し、交通事故被害者等からの相談に応じている（第1-36表）。

地方公共団体の交通事故相談所における指導・助言が適時・適切になされるよう、初任相談員中央研修会を実施するとともに、複雑・多様化する相談内容に対処するため、交通事故に係る損害賠償の問題を中心に、最新情報を収集・解説して提供するための情報誌の発行及び具体的事例について専門家の指導の下、相談員が対応方法を研究する事例研究会の開催を内容とする相談員育成事業を実施するなど、交通事故相談員の資質の向上に努め、相談サービスの質の向上による交通事故相談所の充実・強化を図っている。

また、相談事案の適切な解決のため、弁護士による相談機関等との連携・協調の促進を図るよう、交通事故相談所に対し指導している。

さらに、市（区）町村の相談窓口に対する都道府県交通事故相談所の指導の充実、研修の実施などにより、地域における交通事故相談活動の充実を図っている。

(2) 損害賠償請求の援助活動等の強化

ア 警察における交通相談の積極化

第1-36表 都道府県、政令指定都市の交通事故相談所の相談件数の推移

項目	平成8年度	9年度	10年度	11年度	12年度
都道府県	120,582	112,880	115,562	116,122	111,186
政令指定都市	22,514	22,541	22,437	22,359	22,539
計	143,096	135,421	137,999	138,481	133,725

注 内閣府資料による。

第1-37表 人権相談件数及び交通事故関係相談件数の推移

項 目	平成8年	9年	10年	11年	12年
全 件 数(A) (件)	610,723	612,558	640,112	662,793	651,093
交通事故関係件数(B) (件)	1,148	1,100	1,086	1,166	1,151
比 率(B)/(A) (%)	0.2	0.2	0.2	0.2	0.2

注 1 法務省資料による。
2 交通事故関係件数は、内数である。

交通事故による被害者等の救済に寄与するため、全国の警察本部や警察署に交通相談を担当する係を置き、交通相談活動を行っている。相談の内容は、示談の進め方、損害賠償請求手続等に関するものが多く、都道府県の交通事故相談所、交通安全活動推進センターの交通相談所等と連携を保ちながら交通事故当事者等からの相談に応じている。

イ 法務省における人権相談活動の強化

法務省は、全国の法務局、地方法務局及びその支局に開設している常設人権相談所並びに市(区)役所、町村役場、デパート、公民館、公会堂等で臨時に開設する特設人権相談所において、人権相談の一環として交通事故に関する相談に応じ、事件の解決のための適切な助言や(財)法律扶助協会への紹介等を行っている(第1-37表)。

ウ (財)法律扶助協会による民事法律扶助事業の推進

交通事故の被害者を含め民事紛争の当事者が資力に乏しい場合であっても、民事裁判等において自己の権利を実現することができるよう訴訟の代理人等に要する費用の立替えをするなどの援助を行う制度が民事法律扶助制度であり、(財)法律扶助協会が、国から交付される補助金等によって、民事法律扶助事業を実施している。平成12年度の交通事故関係の援助開始(扶助)決定件数は397件である(第1-38表)。

第1-38表 民事法律扶助(交通事故関係)事件数の推移

年 度	援 助 開 始 (扶助) 決 定 全 事 件 数 (A)	援 助 開 始 (扶助) 決 定 交 通 事 故 関 係 事 件 数 (B)	比 率 (B)/(A)
平成8年度	7,265	195	2.7%
9	8,172	192	2.3
10	10,079	181	1.8
11	12,744	226	1.8
12	20,261	397	2.0

注 (財)法律扶助協会資料による。

エ (財)日弁連交通事故相談センターによる交通事故相談活動の強化

(財)日弁連交通事故相談センターは、交通事故の損害賠償に関する無料法律相談等のほか、示談あっせん業務を行っている。

平成12年度の同センターによる交通事故相談活動は、延べ7,962回相談所を開所し、延べ3万1,649件の相談に応じた(第1-39表)。

オ (財)交通事故紛争処理センターによる交通事故相談活動の強化

(財)交通事故紛争処理センターは、交通事故に関する紛争について、公平・中立な立場から適正な処理を図ることを目的としており、交通事故に関し、嘱託弁護士による無料法律相談及び和解のあっせん並びに交通事故に関する紛争解決のための審査等の業務を行っている。

第1-39表 (財)日弁連交通事故相談センターの活動状況の推移

項 目	平成8年度	9年度	10年度	11年度	12年度
相談所開設回数(回)	7,553	7,465	7,884	7,801	7,962
相談件数(件)	25,674	26,583	28,431	30,228	31,649
従事弁護士延べ人員(人)	8,267	8,175	8,360	8,499	8,741

注 国土交通省資料による。

交通事故被害者の状況

内閣府では、全国の交通事故被害者及びその遺族を対象として、被害の状況、交通事故相談、被害者支援、ボランティア活動等に関するアンケート調査を実施した。

調査結果の要旨（一部）は以下のとおりである。

1 被害の現状について

交通事故に遭ってから困ったことの内容を尋ねたところ、精神的苦痛、身体的苦痛のほかに、家事育児の負担、民事紛争処理の負担、経済的負担等に困難を感じている者が多いことが分かった（第1図）。

2 交通事故相談について

交通事故の相談窓口について尋ねたところ、対応の内容については比較的高い評価が得られたが、窓口に到達するまでの過程（どのような窓口がどこにあるのか分かりにくい、場所が遠い、相談したい日が休みである等）について問題を感じている者が多いことが分かった。

3 被害者支援について

希望する支援の内容について尋ねたところ、手続の教示、情報提供、経済的支援、精神的支援等が上位となった。子供の世話や身の回りの世話については、望む者と望まない者が分かれる結果となった（第1表）。

4 ボランティア活動について

交通事故被害者の支援等を行っているボランティア団体について尋ねたところ、「知っている

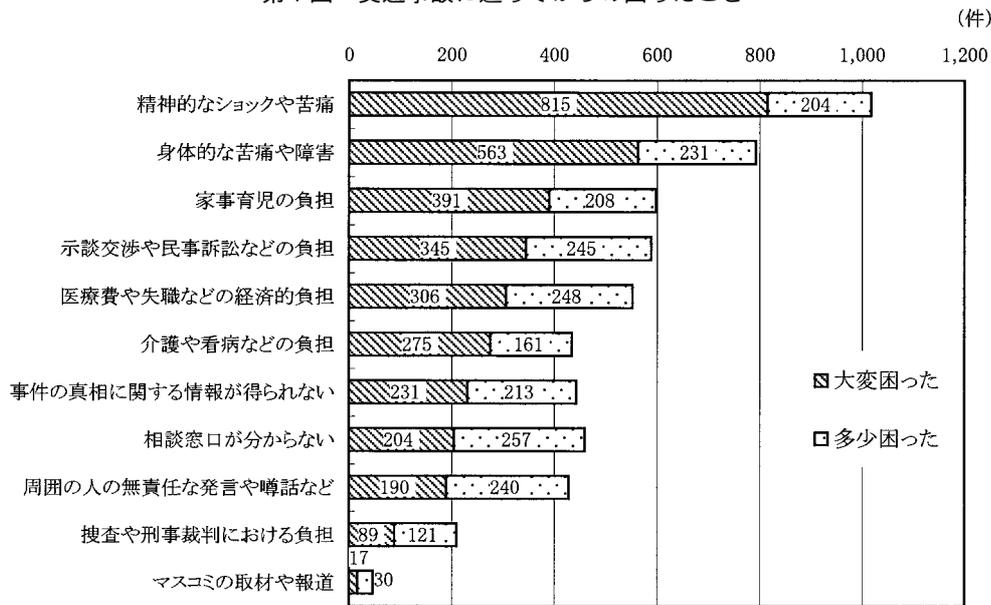
る」との回答は約3割にとどまったが、それらのボランティア活動に対して理解を示すとともに（第2図）、自らも機会があれば協力したいとする者が比較的多いことが分かった（第3図）。

調査対象 全国の交通事故被害者及びその遺族

調査期間 平成13年11月～14年1月

調査方法 都道府県及び市町村の交通事故相談所、警察の相談窓口及び自動車事故対策センターを通じて調査票（無記名）を配布し、郵送回収。調査票約5,000部を配布し、1,190人から回答を得た。

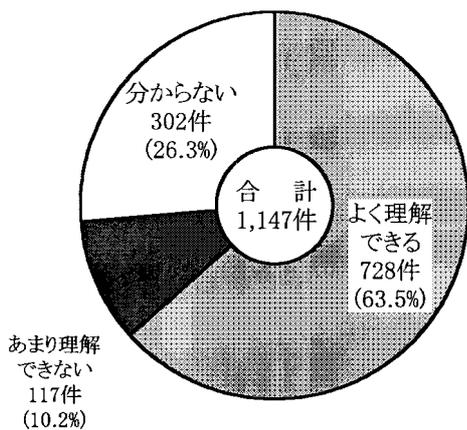
第1図 交通事故に遭ってからの困ったこと



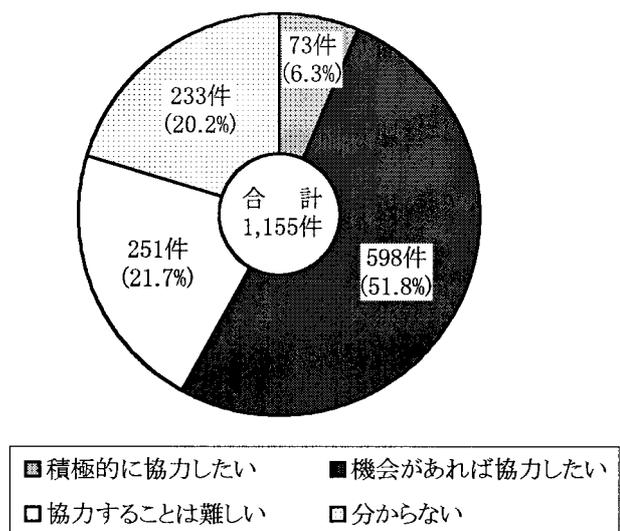
第1表 希望する・しない支援の内容(上位5項目)

「強く望む」		「全く望まない」	
1 被害補償に関する手続の教示や援助	72.6%	1 マスコミへの対応やそのアドバイス	35.2%
2 事件の真相に関する情報提供など	49.5%	2 子供の世話	29.4%
3 経済的な支援	48.8%	3 買い物などの身の回りの世話	18.0%
4 裁判等の手続についての具体的な説明	48.7%	4 証言や傍聴で裁判所に行く際の付添い	17.3%
5 精神的な支援	47.6%	5 そっとしておいて欲しい	9.8%

第2図 ボランティア活動への理解



第3図 ボランティア活動への協力に対する姿勢



第1-40表 (財)交通事故紛争処理センターの活動状況の推移

(件)

項目	平成8年度	9年度	10年度	11年度	12年度
相談件数	14,574	15,111	16,156	16,869	18,123
示談成立件数	2,793	2,996	3,181	3,442	3,644
うち審査手続分	249	245	269	319	351

注 (財)交通事故紛争処理センター資料による。

平成12年度は東京本部のほか、札幌、仙台、名古屋、大阪、広島、高松及び福岡の各支部において延べ1万8,123件の相談に応じた。同年度に示談成立した件数は3,644件で、うち審査手続を経たものは351件であった(第1-40表)。

なお、平成13年10月にさいたま相談室を、11月に金沢相談室を新たに開設した。

カ 改正自賠法に基づく紛争処理機関

改正自賠法に基づき、自賠責保険の保険金の支払に関する紛争を解決するための公正中立で専門的な知見を有する紛争処理機関として、平成13年12月に(財)自賠責保険・共済紛争処理機構が設立され、14年4月から業務を開始した。

4 交通事故被害者対策の充実強化

(1) 自動車事故被害者等に対する援助措置の充実

ア 自動車事故対策センター

自動車事故対策センターは、被害者の救済を図るため、次に掲げる業務等を行った。

(ア) 介護料の支給

従来、自動車事故により植物状態になり、常時介護を要する被害者にのみに支給していた介護料の支給対象を見直し、平成13年7月からは常時又は随時介護を要する被害者にも拡大して支給している。また、在宅介護者に対し短期入院費用を一部助成している。

(イ) 重度後遺障害者療護施設の運営等

重度後遺障害者に対し専門的な治療及び養護を行う療護センター(千葉、東北、岡山)の運営に加え、平成13年7月に中部療護センターが開業した。また、中部療護センターにおいて短期入院を実施した。

(ウ) 貸付業務の実施

自動車事故により死亡した者の遺族又は重度の後遺障害が残った者の子弟である義務教育終了前の児童等に対する生活資金の無利子貸付業務等の被害者に対する貸付業務を行った。

イ 交通遺児等に対する援助

(財)交通遺児育成基金は、交通事故によって一家の働き手を失った交通遺児に対し、交通遺児家庭の生活基盤を安定させ、交通遺児の健やかな育成に資するため、交通遺児に支払われた損害賠償金から拠出された資金を運用した資金に、国の補助金と民間の援助団体の援助を加え、これを遺児が満19歳に達するまで、年金方式で育成給付金を支給する、交通遺児育成基金事業を実施した。

なお、平成12年度末現在における加入遺児総数は1,539人となっている。

(2) 交通事故被害者等の心情に配慮した対策の推進

ア 交通事故被害者等に対する情報提供の実施

交通事故被害者等にとって、事故の捜査状況、加害者の処分状況等は自らの問題として重大な関心事であることから、ひき逃げ事件、交通死亡事故等の被害者・遺族に対して、事故の概要、捜査状況等についての被害者連絡を適時、適切に実施するとともに、「交通事故被害者の手引」の配布や各種相談活動によって、被害者等にとって必要な情報の提供に努めている。さらに、加害者に対し意見の聴取等を行う期日、加害者に対する行政処分結果等について被害者等からの問い合わせがあった場合には適切に教示するなど、被害者等の心情に配慮した行政処分制度の運用に努めた。

検察庁においては、事件処理結果等を通知する被害者等通知制度を実施するとともに、各種の相

談等に対応する被害者支援員を配置しているほか、不起訴記録を被害者等に開示するに当たって弾力的な運用を図るなどの施策を適正に運用した。

イ 交通事故被害者等を講師とする講習の推進

平成12年4月から北海道、富山県、京都府では、交通事故により死亡した者の遺族を停止処分者講習に講師として招き、自らの体験に基づくありのままの心情を直接訴えてもらい、受講者に交通事故の惨状を認識させることを実施した。

ウ 交通事故被害者の手記等の作成

交通事故の被害者や遺族から寄せられた手記をとりまとめ、手記集やビデオを作成し、交通安全推進団体並びに学校教育関係者、病院、公共交通機関等に配付し、また、処分者講習等や違反者講習等において活用するなど交通事故の悲惨さを遺族等の声を通じて紹介した。

第8節 科学技術の振興等

1 道路交通の安全に関する研究開発の推進

(1) 内閣府本府の調査研究

ア 交通事故による経済的損失に関する調査研究

国民の交通安全に対する理解を深めるとともに、より効果的な交通安全対策の立案に資するため、道路交通事故の経済的側面に関する各種統計データを収集・分析し、道路交通事故による被害・損失を明らかにする調査研究を行った。

イ 科学的分析に基づいた交通安全普及啓発活動等の確立のためのパイロット事業

都道府県で行われている交通安全普及啓発活動をより効果的に実施するため、①交通事故の地方特性の科学的分析、②交通安全普及啓発活動等の効果分析、③分析結果に基づく交通安全普及啓発活動等の検討を内容とするパイロット事業を千葉県、高知県及び福岡県で行った。

ウ 交通弱者及び交通事故被害者の視点に立

った交通安全対策の推進に関する調査研究
交通弱者及び交通事故被害者の視点に立った交通安全対策の効率的な推進を図るため、民事判決を素材とする事故事例分析を行うとともに、弁護士に対するアンケート調査を行った。

エ 交通需要円滑化対策に関する調査研究

時差通勤通学対策とともに交通需要円滑化の観点から、現在各方面で実施・検討されている対策について、その取組状況を把握し、その効果について分析するとともに、時差通勤通学対策の実施に際しての基礎資料とするための調査研究を行った。

(2) 警察庁の研究

ア 高度道路交通システム（ITS）に関する研究開発の推進

(ア) カーナビゲーションの事故実態に関する研究

カーナビゲーションを使用した場合、運転者の脇見等に起因する交通事故について実態調査を行い、カーナビゲーションの安全な使用方法について検討した。

(イ) 交通管理の最適化

交通流・量の積極的かつ総合的な管理を行い、交通の安全性・快適性の向上を図るため、交通状況の予測手法、環境に対応した信号制御手法、目的地情報を活用した動的経路誘導手法及び車載装置等への交通情報提供システムの研究開発を推進した。

(ウ) 安全運転の支援

交通管制システムのインフラ等を利用して、自動車の安全走行支援を行うとともに歩行者の安全を確保して、交通事故の低減を図るシステムの研究開発を推進した。

(エ) 歩行者用信号灯器のLED化

長寿命による安全性の向上、省エネルギー効果等の観点から、歩行者用信号灯器の発光ダイオード（LED:Light Emitting Diode）化について、その視認性を確認するため、実証実験を行った。

(オ) 歩行者等の支援

全国20箇所を整備した歩行者等支援情報通信シ