

また、交通安全国民運動中央大会や交通安全子供自転車全国大会を同協会とともに開催した。

なお、同協会は道路交通法の規定に基づいて、全国交通安全活動推進センターとして指定されており、民間の交通安全活動団体の中核を担っていくことが期待されていることから、警察庁では必要な助言・指導に努めた。

イ 母親の交通安全組織に対する指導育成

地域社会における母親の交通安全組織の育成に努めるとともに、母親の交通安全活動の指導等を行っている。全国交通安全母の会連合会に対し、幼児・新入学児童及び高齢者向けの交通安全指導啓発資料の作成、広報誌の発行等の事業について指導・援助を行った。

ウ その他の民間団体に対する指導育成

日本交通安全教育普及協会その他の民間交通安全団体の育成に努めるとともに、広く交通安全に係る団体が行う広報啓発資料の作成、研修会の開催、調査研究の実施等交通安全に関する事業について指導・援助した。

地域交通安全活動推進委員に対する指導等

平成19年3月末現在、全国で約1万9千人が委嘱されている地域交通安全活動推進委員（以下「推進委員」という。）に対し、適正な交通の方法及び交通事故防止について住民の理解を深めるための交通安全教育、地域における安全かつ円滑な交通を確保するための広報啓発活動、地域において活動する団

体又は個人に対する協力要請活動、住民からの相談を受ける活動等を適正かつ効果的に推進することができるよう指導した。

また、推進委員が組織する地域交通安全活動推進委員協議会において、推進委員相互の連携、必要な情報の提供、関係機関との連絡調整等を十分に行うことができるよう指導した。特に、推進委員は交通安全教育指針に従って交通安全教育を行うこととされていることから、交通安全活動推進センターが実施する研修等を通じ、指針に基づいた効果的かつ適切な交通安全教育を実施することができるようその指導に努めた。

民間交通指導員に対する指導

地域における交通事故防止を徹底するため、地方公共団体、民間交通安全団体からの委嘱等を受け、ボランティア活動として子ども、高齢者等に対する交通安全指導を行っている民間交通指導員について、その活動が効果的に推進されるよう育成指導に努めた。

交通安全総点検の実施

交通の安全は、人・道・車の調和が図られることにより保たれるものであり、利用する人の視点に立ってとらえられるべき課題である。このような観点から、地域の人々や道路利用者の主体的な参加の下、道路交通環境の点検を行い、行政と住民・企業など地域が一体となった取組を通じ、交通の安全確保を目指す交通安全総点検を推進した。

第3節 安全運転の確保

1 運転免許保有者数及び運転免許試験の実施状況 運転免許保有者数

平成19年12月末現在の運転免許保有者数は、前年に比べて約58万人（0.7%）増加して約7,991万人となった。このうち、男性は約16万人（0.4%）増加して約4,541万人、女性は男性の増加数を上回る約42万人（1.2%）増加して約3,449万人となり、その構成率は男性56.8%、女性43.2%となった（第1-8表）。

また、年齢層別の増加数では、65歳以上の高齢者が約68万人（6.6%）増加した。

運転免許の取得可能な16歳以上の人口に占める運転免許保有者数の割合は、73.1%（男性86.0%、女性61.1%）となり、年齢層別では、35～39歳の年齢層が95.7%（男性99.0%、女性92.2%）で最も多く、次いで40～44歳の年齢層となった（第1-36図）。

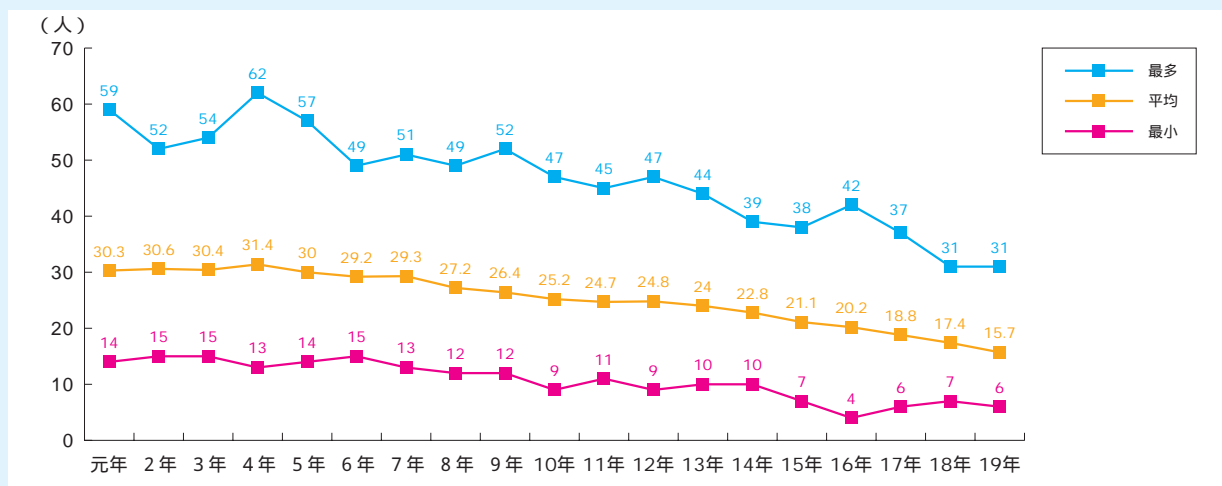
運転免許の種類別保有者数は、第一種中型免許（旧法普通免許に相当する8トン限定中型免許を含

「交通事故死ゼロを目指す日」について

交通事故死ゼロへの挑戦～新たな国民運動

昨年の交通事故による死者数は、5,744人。昭和28年以来54年ぶりに5千人台後半まで減少したものの、記録が残る昭和43年以降、交通死亡事故が発生しなかった日はありません。また、負傷者数は9年連続して100万人を超えるなど、交通事故のない社会づくりは国民が安心できる生活を築く上で最も重要な課題の一つと言えます。

1日当たりの交通事故死者数の推移



注 警察庁資料による。

福田内閣では、平成19年12月に国民が安心して生活できるよう「生活安心プロジェクト」を立ち上げ、4つの国民運動の一つとして悲惨な交通事故撲滅に向けた「交通事故死ゼロを目指す日」が設定されました。

平成20年は、2月20日と4月10日の二日間です。交通安全に対する国民の意識の向上を図り、国民一人ひとりが交通事故に注意して行動することにより交通事故の発生を抑止し、近年の交通事故死傷者数の減少傾向をより確実なものにしたいと考えています。

岸田大臣による広報啓発キャンペーン



小学校にて交通安全教育を実施



街頭キャンペーンにて
パンフレット・啓発品を配布

ルールとマナー～事故のない社会の実現を

交通事故を未然に防止するためには、国民一人ひとりが交通ルールを守り、交通マナーを実践することが不可欠です。特に子どもは、自宅近くや通学路で飛び出しによる事故に遭うことが多いので、家庭でしっかりと交通安全教育をすることが大切です。車道は危険がいっぱいです。親子で歩いて、子どもの目線で何が見えるか、何が見えないのかを親が知り、危険箇所を教えてあげてください。

また、歩行中は必ず反射材を身につけましょう。ヘッドライトを下向きにして走行している車もありますので、反射材は足・靴など下半身に貼ることも必要です。

もちろん、車に乗る人も「当たり前のことを当たり前」に行うことが大切です。そう、シートベルト・チャイルドシートの着用です。後部座席でシートベルトを着用すると、「俺の運転が信用できないのか。」という人がいます。常識と非常識が逆転していますよね。昨年一年間で自動車乗車中に死亡した方の49.7%がシートベルトをつけていませんでした。特に後部座席は着用率が低く、昨年、後部座席で死亡した方の84.0%がシートベルトをつけていませんでした。

時速40km/hで衝突した場合、乗員にかかるエネルギーは最大で体重の30倍になります。あなたは、自分の体にかかる2トン余りの力をシートベルトなしで支えられますか。

最後に、自転車の話をします。自転車は、今や子どもから高齢者まで幅広い年齢層において、日常生活の交通手段となっているほか、今後も環境配慮型社会の形成、健康増進等の目的からその利用促進が見込まれています。

しかし、昨年1年間で、自転車が関連する交通事故の件数は約17万1千件に上り、自転車事故の約7割に自転車利用者の法令違反が認められます。

無灯火や二人乗り、携帯電話使用や傘差し運転、歩道における歩行者への迷惑運転などは交通事故の原因となります。自転車利用者の一人ひとりが交通ルールを守ることにより、必ずや、自転車の交通事故防止と被害軽減を図ることができるのです。

政府広報番組にて放送～自転車安全利用に向けた現場の取組



雨の中、傘差し・一時停止無視で
駅に向かう自転車



「交通事故死ゼロを目指す日」を呼びかける
地域交通安全活動推進委員

本年の実施結果

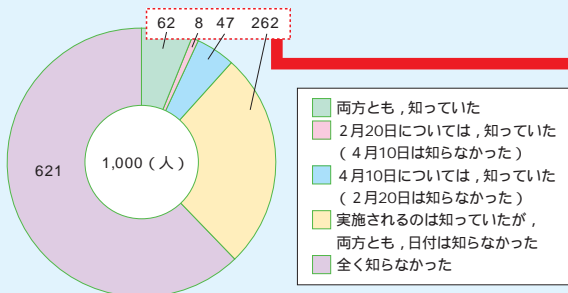
悲惨な交通事故を1件でも減らすため、2月20日と4月10日の「交通事故死ゼロ」達成に向け、まさに官民一体となって、全国津々浦々で様々な広報啓発活動が行われましたが、大変痛ましいことに2月20日、4月10日ともに10人の尊い命が失われました。

でも、交通事故死ゼロへの挑戦は、諦めません。

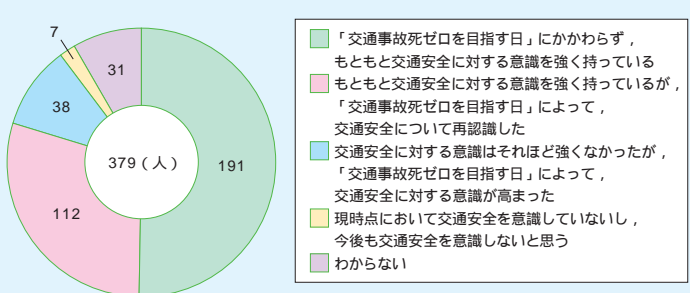
この国民運動は、交通安全の種まきなのです。みんなが周囲の人を思いやる心を持って行動すれば、必ず芽の出る、花の咲く、実のなる種なのです。

人は一生のうち、二人に一人が交通事故に遭うと言われています。決して他人事ではありません。公道を歩く者の、走行する者の責任として、交通安全について今一度考えてみませんか。

今年の2月20日と4月10日が「交通事故死ゼロを目指す日」とされたことを知っていましたか。



「交通事故死ゼロを目指す日」によって、交通安全に対する意識に変化はありましたか。あなたにもっとも近いものをお教えてください。



注 内閣府実施（平成20年4月）のモニター意識調査より抜粋。

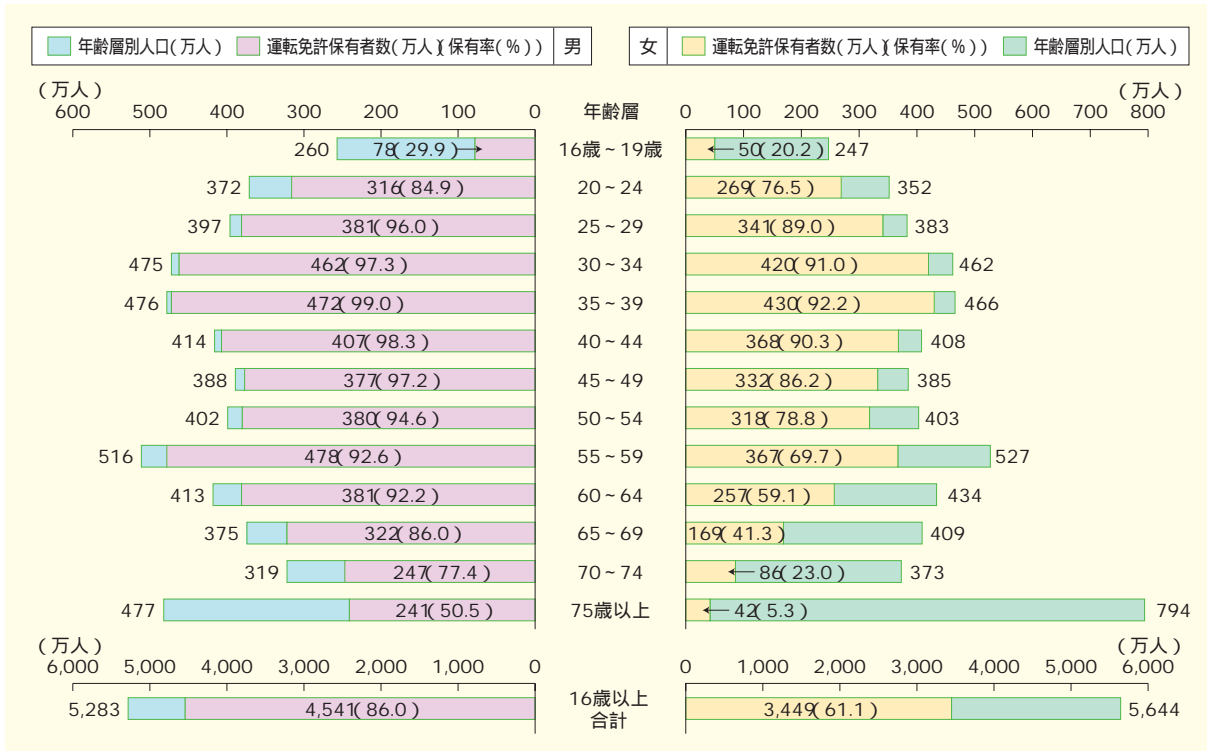
第18表 運転免許保有者数の推移

(各年12月末現在)

| 年 | 保有者数 | | | | | 対前年増減率 | | | 人口に対する割合 | | |
|-------|--------|--------|--------|------|------|--------|-----|-----|----------|------|------|
| | 全体 | 人員 | | 構成率 | | 全体 | 男性 | 女性 | 全体 | 男性 | 女性 |
| | | 男性 | 女性 | 男性 | 女性 | | | | | | |
| 平成15年 | 千人 | 千人 | 千人 | % | % | % | % | % | % | % | % |
| | 77,468 | 44,786 | 32,682 | 57.8 | 42.2 | 1.2 | 0.7 | 2.0 | 71.5 | 85.4 | 58.4 |
| 16 | 78,247 | 45,020 | 33,227 | 57.5 | 42.5 | 1.0 | 0.5 | 1.7 | 72.0 | 85.7 | 59.2 |
| 17 | 78,799 | 45,136 | 33,663 | 57.3 | 42.7 | 0.7 | 0.3 | 1.3 | 72.6 | 86.0 | 60.0 |
| 18 | 79,330 | 45,257 | 34,072 | 57.0 | 43.0 | 0.7 | 0.3 | 1.2 | 72.7 | 85.8 | 60.5 |
| 19 | 79,907 | 45,413 | 34,495 | 56.8 | 43.2 | 0.7 | 0.4 | 1.2 | 73.1 | 86.0 | 61.1 |

注 1 警察庁資料による。
 2 人口に対する割合(%)は、16歳以上の人口に対する運転免許保有者数の割合(%)で、算出の基礎とした人口は、総務省統計資料「各年10月1日現在推計人口」(平成15年、16年、18年及び19年)及び「国勢調査結果」(平成17年)による。
 3 単位未満は四捨五入しているため、全体と内訳が一致しないことがある。

第136図 年齢層別・男女別運転免許保有状況(平成19年12月末現在)



注 1 警察庁資料による。内訳の運転免許保有者数及び人口は万単位で算出し、単位未満は四捨五入して構成率を算出している。ただし、16歳以上の合計については、人口は千人単位、免許人口は実数にて算出し、その後、人口及び免許人口を万人単位に四捨五入しているため、人口及び免許人口の内訳の合計と16歳以上の人口及び免許人口の合計が一致していない。
 2 人口は、総務省統計資料「平成19年10月1日現在推計人口」による。ただし、単位未満は四捨五入しているため、合計と内訳が一致していない。

む。)保有者が約6,971万人で全体の87.2%を占めた(第1-9表)。

障害者の運転免許については、運転できる車両に限定の条件が付されているものが延べ30万4,520件、補聴器使用の条件が付されているものが延べ5万2,521件となった。

なお、平成19年中の国外運転免許証の交付件数は

31万9,150件で、前年に比べ1万2,938件(3.9%)減少した。また、外国等の行政庁等の運転免許を有する者については、一定の条件の下に運転免許試験のうち技能試験及び学科試験を免除することとされており、19年の当該免除に係る我が国の運転免許の件数は4万3,576件に上り、増減率で2.4%減となった。

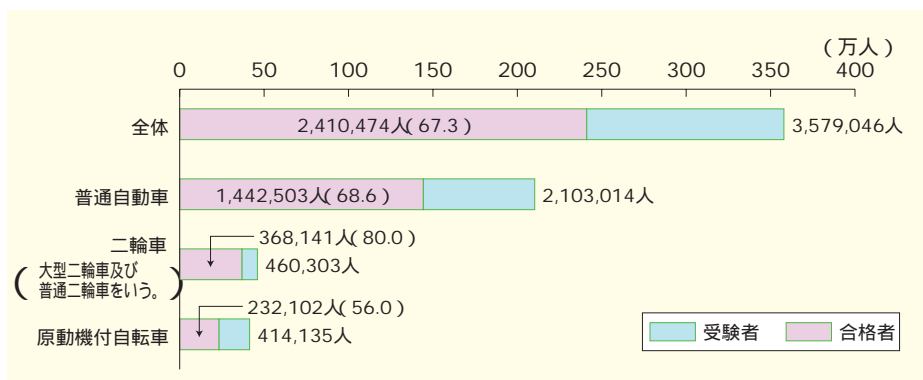
第19表 種類別運転免許保有者数

(各年12月末現在)

| 免許種別 | 平成19年 | | | | 平成18年 | | 対前年比 | | |
|-------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|------|---------|-------|
| | 全体 | うち男性 | うち女性 | 構成率 | 全体 | 構成率 | 増減数 | 増減率 | |
| | 千人 | 千人 | 千人 | % | 千人 | % | 千人 | % | |
| 第二種免許 | 大型 | 1,123 | 1,112 | 11 | 1.4 | 1,134 | 1.4 | -11 | -1.0 |
| | 中型 | 1,028 | 990 | 37 | 1.3 | - | - | - | - |
| | 普通 | 157 | 156 | 1 | 0.2 | 1,199 | 1.5 | -1,042 | -86.9 |
| | 大特 | 2 | 2 | 0 | 0.0 | 2 | 0.0 | 0 | 0.0 |
| | けん引 | 1 | 0 | 0 | 0.0 | 0 | 0.0 | 1 | 0.0 |
| | 小計 | 2,309 | 2,260 | 50 | 2.9 | 2,335 | 2.9 | -26 | -1.1 |
| 第一種免許 | 大型 | 4,585 | 4,453 | 132 | 5.7 | 4,535 | 5.7 | 50 | 1.1 |
| | 中型 | 69,712 | 37,274 | 32,438 | 87.2 | - | - | - | - |
| | 普通 | 704 | 376 | 329 | 0.9 | 69,722 | 87.9 | -69,018 | -99.0 |
| | 大特 | 4 | 3 | 0 | 0.0 | 4 | 0.0 | 0 | 0.0 |
| | けん引 | 0 | 0 | 0 | 0.0 | 0 | 0.0 | 0 | 0.0 |
| | 大自二 | 54 | 45 | 10 | 0.1 | 58 | 0.1 | -4 | -6.9 |
| | 普自二 | 271 | 214 | 57 | 0.3 | 286 | 0.4 | -15 | -5.2 |
| | 小特 | 117 | 55 | 62 | 0.1 | 129 | 0.2 | -12 | -9.3 |
| | 原付 | 2,151 | 733 | 1,418 | 2.7 | 2,261 | 2.9 | -110 | -4.9 |
| | 小計 | 77,598 | 43,153 | 34,445 | 97.1 | 76,995 | 97.1 | 603 | 0.8 |
| 合計 | 79,907 | 45,413 | 34,495 | 100 | 79,330 | 100 | 577 | 0.7 | |

- 注 1 警察庁資料による。
 2 2種類以上の運転免許を受けている者については、運転免許の種類欄の上位の運転免許の種類によって計上した。
 3 旧法普通免許は中型免許に計上した。
 4 単位未満は四捨五入しているため、合計(小計)が内訳と一致しないことがある。

第137図 運転免許試験の概況(平成19年)



- 注 1 警察庁資料による。
 2 仮免許試験を除く。
 3 普通自動車免許試験受験者数及び合格者数には、平成19年6月2日に施行された16年改正道路交通法(平16法90)の施行前及び施行後の普通自動車免許試験受験者数及び合格者数を計上している。
 4 ()内は合格率(%)。

運転免許試験の実施状況

ア 運転免許試験の概況

平成19年中の運転免許試験の受験者数は357万9,046人で、前年に比べて11万2,416人(3.0%)減少した。

また、合格者数は241万474人で、前年に比べて7万3,996人(3.0%)減少した。

このうち、普通免許の受験者数は210万3,014人(合格者数144万2,503人)で、前年に比べ6.4%減少(合

格者9.9%減少)、大型二輪免許及び普通二輪免許については46万303人(合格者数36万8,141人)で、前年に比べ0.3%減少(合格者0.5%減少)、原付免許については41万4,135人(合格者数23万2,102人)で、前年に比べ2.4%減少(合格者4.1%減少)した(第1-37図)。

イ 障害のある人等の運転免許取得

障害者に対しては、安全運転を確保するために必要な条件を付して運転免許を与えることとしてお

り、運転免許試験を受けようとする場合は、事前に運転適性相談に応じ適切な助言を行うこととしている。

また、障害のある人等の運転免許の取得については、運転への支障の有無を個別に判断する必要があることから、障害のある人等に対する運転適性相談活動の一層の充実を図った。

さらに、これまで運転免許を受けることのできなかった聴覚障害者について、ワイドミラーの装着を条件に、聴覚障害者標識を表示して普通自動車の運転を認めることとした改正道路交通法が成立し、20年6月までに施行されることから、改正法の円滑な施行に向け、準備を進めた。

2 運転者教育等の充実

運転免許を取得しようとする者に対する教育の充実

ア 自動車教習所における教習の充実

ア 指定自動車教習所における教習の充実

平成19年末現在における指定自動車教習所数は1,424か所で、これらの指定自動車教習所で技能検定に従事している技能検定員は1万9,146人、学科又は技能の教習に従事している教習指導員は3万6,149人である。

一方、平成19年中に指定自動車教習所を卒業した者は178万6,867人で、前年に比べ6万3,614人(3.4%)減少したが、新たに運転免許(原付免許等を除く。)を受けた者の94.6%を占めた。このように指定自動車教習所における教習は、初心運転者教育の中心的役割を果たしている。

指定自動車教習所は、常に教習水準の向上を図るとともに、適正な運営により、安全運転に必要な技能と知識はもとより社会的責任を身に付けた健全な交通社会人としての運転者を養成するものでなければならない。そのため、各都道府県公安委員会では、指定自動車教習所の教習指導員、技能検定員等に対する定期的な講習や研修を通じ、その資質及び能力の向上を図るとともに、教習及び技能検定等について定期又は随時の検査を行うこととしているほか、教習施設及び教習資器材等の整備等についても

指導を行っている。

また、交通状況の変化に迅速、的確に対応するため、常に教習内容の充実に努めている。

イ 指定自動車教習所以外の自動車教習所における教習水準の向上

公安委員会では、指定自動車教習所以外の届出自動車教習所に対して必要な助言等を行い、教習水準の維持向上を図った。

また、特定届出自動車教習所に対しても、教習の課程の指定を受けた教習の適正な実施等を行うため、指導等を行った。

イ 取得時講習の充実

大型免許、中型免許、普通免許、大型二輪免許、普通二輪免許、大型第二種免許、中型第二種免許又は普通第二種免許を受けようとする者は、大型車講習、中型車講習、普通車講習、大型二輪車講習、普通二輪車講習、大型旅客車講習、中型旅客車講習及び普通旅客車講習のほか、応急救護処置講習の受講が義務付けられている。

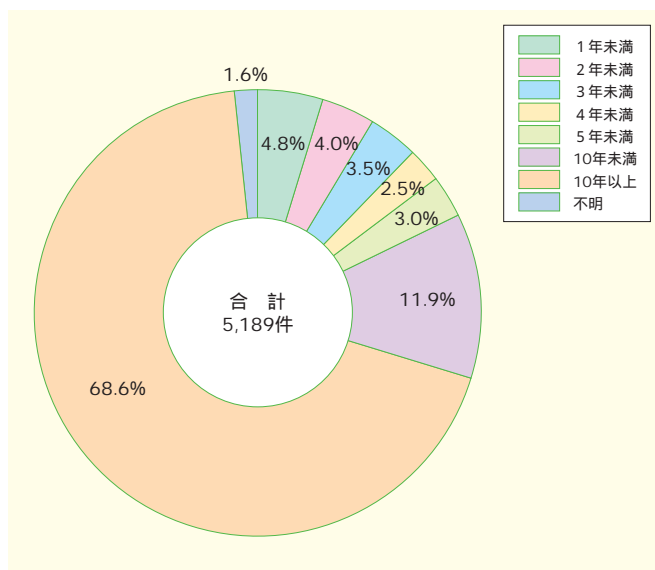
大型車講習、中型車講習、普通車講習、大型二輪車講習、普通二輪車講習、大型旅客車講習、中型旅客車講習及び普通旅客車講習は、運転に係る危険の予測等安全な運転に必要な技能及び知識について、応急救護処置講習は、気道確保、人工呼吸、心臓マッサージ等に関する知識について行われた。

公安委員会では、これらの講習の水準が維持され、講習が適正に行われるよう、講習実施機関に対し指導を行った。

平成19年には、大型車講習を226人、中型車講習を74人、普通車講習を1万9,967人、大型二輪車講習を760人、普通二輪車講習を3,070人、大型旅客車講習を2,416人、中型旅客車講習を61人、普通旅客車講習を2,825人、第一種応急救護処置講習を2万478人、第二種応急救護処置講習を5,208人が受講した(「大型車講習」、「中型車講習」及び「中型旅客車講習」は、19年6月2日に施行された16年改正道路交通法(平16法90)により行うこととされた。)

また、原付免許を受けようとする者に対しては、原付の運転に関する実技訓練等を内容とする原付講習が義務付けられており、平成19年には22万9,048

第1 38図 自動車等による死亡事故発生件数（第1当事者）の
免許取得経過年数別内訳（平成19年）



注 警察庁資料による。

人が受講した。

運転者等に対する再教育等の充実

ア 初心運転者対策の推進

運転免許取得後の経過年数別に交通死亡事故件数の内訳をみると、運転免許取得後の経過年数の短い者（大部分が若者）が死亡事故を引き起こしているケースが多く、再教育が必要なことを示唆している（第1-38図）。

このため、初心運転者期間制度を設けており、普通免許、大型二輪免許、普通二輪免許又は原付免許を受けてから1年に達する日までの間を初心運転者期間とし、この期間中にこれらの免許を受けた者が、違反行為をして法令で定める基準に該当することとなったときは、公安委員会の行う初心運転者講習を受講できることとするとともに、この講習を受講しなかった者及び受講後更に違反行為をして法令で定める基準に該当することとなった者は、初心運転者期間経過後に公安委員会の行う再試験を受けなければならないこととしている。

初心運転者講習は、少人数のグループ編成による個別参加型の形態で行われ、路上訓練や運転シミュ

レーター を活用した危険の予知、回避訓練を取り入れるなど実践的な内容となっている。

イ 運転者に対する各種の再教育の充実

ア 更新時講習

運転免許証の更新を受けようとする者が受けなければならない更新時講習は、更新の機会をとらえて定期的に教育を行うことにより、安全な運転に必要な知識を補い、運転者の安全意識を高めることを目的としている。この講習は、受講対象者の違反状況等に応じ、優良運転者、一般運転者、違反運転者又は初回更新者の区分により実施している。

各講習では、視聴覚教材等を効果的に活用するなど工夫するとともに、一般運転者、違反運転者及び初回更新者の講習では、運転適性診断を実施し、診断結果に基づいた安全指導を行った。平成19年には、優良運転者講習を760万7,320人、一般運転者講習を285万6,656人、違反運転者講習を416万8,921人、初回更新者講習を117万1,016人が受講した。

さらに、更新時講習では、高齢者等受講者の態様に応じた特別学級を編成し、受講者層の交通事故実態等について重点的に取り上げるなど、講習の充実

運転シミュレーター

運転者の適性を判断するための模擬運転装置。

を図っている。平成19年には、13万5,527人がこの特別学級による講習を受講した。

また、一定の基準に適合する講習（特定任意講習）を受講した者は、更新時講習を受講する必要がないこととされている。特定任意講習では、地域、職種等が共通する運転者を集め、その態様に応じた講習を行っており、平成19年には、1万85人が受講した。

イ 取消処分者講習

取消処分者講習は、運転免許の取消し等の処分を受けた者を対象に、その者に自らの危険性を自覚させ、その特性に応じた運転の方法を助言・指導することにより、これらの者の運転態度の改善を図ろうとするものである。運転免許の取消し等の処分を受けた者が免許を再取得しようとする際には、この講習の受講が受験資格となっている。講習は、受講者が受けようとしている免許の種類に応じ、四輪運転者用講習と二輪運転者用講習に分かれている。講習に当たっては、運転適性検査に基づくカウンセリング、グループ討議、自動車等の運転や運転シミュレーターの操作に基づく指導を行うなど個別的、具体的な指導を行い、運転時の自重・自制を促している。平成19年中の取消処分者講習の受講者は4万2,855人であった。

ウ 停止処分者講習

停止処分者講習は、運転免許の効力の停止又は保留等の処分を受けた者を対象に、その者の申出により、その者の危険性を改善するための教育として行われるものである。受講者については、講習終了後の考査の成績によって、行政処分の期間が短縮されることとなっている。講習は、行政処分の期間に応じて短期講習、中期講習、長期講習に分かれ、二輪学級、飲酒学級、速度学級等受講者の違反状況等に応じた特別学級を編成するなどして、その充実を図っている。講習では、道路交通の現状、交通事故の実態に関する講義、自動車等の運転や運転シミュレーターの操作に基づく指導等を行っている。平成19年中の停止処分者講習の受講者は55万7,723人であった。

エ 違反者講習

違反者講習は、軽微違反行為（3点以下の違反行為）をして一定の基準（累積点数で6点になるなど）に該当することになった者に対し義務付けられているもので、受講した者については、運転免許の効力の停止等の行政処分を行わないこととしている。

講習では、講習を受けようとする者からの申出により、運転者の資質の向上に資する活動の体験を含む課程又は自動車等の運転シミュレーターを用いた運転について必要な適性に関する調査に基づく個別指導を含む課程を選択することができることとしている。運転者の資質の向上に資する活動としては、歩行者の安全通行のための通行の補助誘導、交通安全の呼びかけ、交通安全チラシの配布等の広報啓発等が行われている。平成19年中の違反者講習の受講者は21万830人であった。

オ 自動車教習所における交通安全教育

自動車教習所は、地域住民のニーズに応じ、地域住民に対する交通安全教育を行っており、地域における交通安全教育センターとしての役割を果たしている。具体的には、運転免許を受けている者を対象として、運転の経験や年齢等の区分に応じたいわゆるペーパードライバー教育、高齢運転者教育等の交通安全教育を行っている。こうした教育のうち、一定の基準に適合するものについては、その水準の向上と免許取得者に対する普及を図るため、都道府県公安委員会の認定を受けることができ、平成19年12月末現在、1万77件が認定されている。

二輪車安全運転対策の推進

ア 普通二輪車講習及び大型二輪車講習

普通二輪免許を受けようとする者は普通二輪車講習を、大型二輪免許を受けようとする者は大型二輪車講習を受講することが義務付けられている。講習では、平成16年改正道路交通法により、自動二輪車の高速道路における二人乗りが可能となったことを踏まえ、二人乗りに関する知識を盛り込んだ講習を行っている。

イ 二輪車に係る特別学級の推進

取消処分者講習、停止処分者講習等において、二輪免許を保有する者を対象とした特別学級の編成を

推進し、二輪車の交通事故の特徴や安全な二輪車の運転方法等を内容とする講習を行った。

また、平成16年改正道路交通法により、自動二輪車の高速道路における二人乗りが可能となったことを踏まえ、更新時講習において二輪車学級の編成を推進した。

ウ 二輪免許交付時講習

主に二輪免許を新規取得した青少年層を対象として、免許証が交付される間における待ち時間を活用した二輪車の安全運転に関する講習を行った。

エ 二輪運転者講習に対する協力

警察では、各都道府県の二輪車安全運転推進委員会が二輪車安全普及協会の協力を得て行っている二輪車安全運転講習及び原付安全運転講習に対し、講師として警察官等を派遣するなどの協力を行った。

高齢運転者対策の充実

ア 高齢者講習等

高齢者は、一般的に身体機能の低下が認められるが、これらの機能の変化を必ずしも自覚しないまま運転を行うことが事故の一因となっていると考えられる。このため、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3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。

高齢者講習は、受講者に実際に自動車等の運転をしてもらうことや運転適性検査器材を用いた検査を行うことにより、運転に必要な適性に関する調査を行い、受講者に自らの身体的な機能の変化を自覚してもらうとともに、その結果に基づいて助言・指導を行うことを内容としており、この講習を受講した者は、更新時講習を受講する必要がないこととされている。平成19年中の高齢者講習の受講者は135万4,401人であった。

なお、特定任意高齢者講習を受講した者は高齢者講習を受講する必要がないこととされている。さらに、コースにおける自動車等の運転をすることにより、加齢に伴って生ずる身体機能の低下が自動車等の運転に著しい影響を及ぼしているかどうかについて、公安委員会の確認を受け、当該影響がない旨

の確認書（チャレンジ講習受講結果確認書）の交付を受けた者は、簡易な特定任意高齢者講習を受ければよいこととされている。

このほか、75歳以上の者の免許更新時に、運転に必要な記憶力、判断力等に関する認知機能検査を導入することなどを内容とする改正道路交通法が成立し、21年6月までに施行されることから、新制度の円滑な施行と高齢者講習の充実に向け、準備を進めた。

イ 更新時講習における高齢者学級の編成

更新時講習では、65歳以上70歳未満の者を対象とした高齢者学級を編成し、高齢運転者の運転特性や交通事故の特徴等を内容とする講習を行うよう努めた。

ウ 高齢運転者標識（高齢者マーク）の表示促進
75歳以上の運転者について高齢運転者標識（高齢者マーク）の表示を義務化する改正道路交通法が成立（平成20年6月施行）したことから、高齢運転者の安全意識を高めるため、高齢者マークの積極的な表示の促進を図った。

エ 申請による運転免許の取消し等

高齢運転者が身体機能の低下などを理由に自動車等の運転をやめる際、自発的に運転免許証を返納したいという要望にこたえるため、その申請により運転免許を取り消すことができる。

また、申請により運転免許を取り消された者が希望する場合には、運転経歴証明書を交付している。平成19年中の65歳以上の高齢運転者に係る申請による運転免許の取消しは1万8,149件で、うち運転経歴証明書の交付は1万1,763件であった。

シートベルト、チャイルドシート及び乗車用ヘルメットの正しい着用の徹底

シートベルト、チャイルドシート及び乗車用ヘルメットの正しい着用を図るため、関係機関・団体と連携し、各種講習・交通安全運動等あらゆる機会を通じて、着用効果の啓発等着用推進キャンペーンを積極的に行うとともに、着用義務違反に対する街頭での指導取締りの充実を図った。

自動車安全運転センターの業務の充実

自動車安全運転センターは、道路の交通に起因

する障害の防止及び運転免許を受けた者等の利便の増進に資することを目的として、次のような業務を行った。

ア 安全運転研修業務

安全運転中央研修所では、高速周回路、中低速周回路、模擬市街路及び基本訓練コースのほか、スキッドパン、モトクロス、トライアルコース等の特殊な訓練コースを備えており、実際の道路交通現場に対応した安全運転の実践的かつ専門的な知識、技能についての体験的研修を行い、安全運転教育について専門的知識を有する交通安全指導者や高度な運転技能と知識を有する職業運転者、安全運転についての実践的な能力を身に付けた青少年運転者の育成を図っている。平成19年度には、延べ5万9,165人の研修を実施した。

イ 少年交通安全研修業務

安全運転中央研修所の附属交通公園では、幼児及び小・中学校の児童・生徒を対象とし、歩行者及び自転車利用者としての適正な交通の方法等について参加・体験型の交通安全研修を行い、交通安全意識の啓発を図っている。平成19年度には、4万4,760人の研修を実施した。

ウ 交通事故証明業務

交通事故当事者等の求めに応じて、交通事故の発生日時、場所、当事者の住所、氏名等を記載した交通事故証明書を交付した。

エ 運転経歴証明業務

運転者の求めに応じて運転経歴証明書を交付し、運転者の利便を図った。運転経歴証明書は、企業等における安全運転管理を進める上での有効な資料としての利用価値が高いことから、運転経歴証明書の活用による具体的な安全運転管理の進め方についての手引書を配布するなど、その活用を推進した。

また、運転経歴証明書のうち、無事故・無違反証明書又は運転記録証明書の交付申請をした者（過去1年以上の間、無事故・無違反で過ごした者に限る。）に対して、証明書に加えSD（SAFE

DRIVER）カードを交付し、安全運転者であることを賞揚するとともに、安全運転を促した。

オ 累積点数通知業務

交通違反等の累積点数が運転免許の停止処分又は違反者講習を受ける直前の水準に達した者に対して、その旨を通知し安全運転の励行を促した。

カ 調査研究業務

トレーラーの運転特性と安全な運転に必要な技能に関する調査研究、自動車側からみた自転車の通行方法の特性等から生じる対自転車事故の回避に関する調査研究、事業所の交通安全対策に対する支援のあり方に関する調査研究等を行った。

自動車運転代行業の指導育成等

自動車運転代行業の業務の適正な運営を確保し、交通の安全及び利用者の保護を図るため、自動車運転代行業を営む者の欠格事由、自動車運転代行業者に係る都道府県公安委員会の認定、自動車運転代行業者が損害賠償措置を講ずべき旨、その他の遵守事項等について定めた自動車運転代行業の業務の適正化に関する法律（平13法57）が平成14年6月1日に施行され、平成19年末現在、全国で1万380件の認定申請を受理し、うち7,253業者が都道府県公安委員会の認定を受けて営業を行っている。自動車運転代行業に従事する従業員数は7万7,944人、使用されている随伴用自動車の台数は2万8,002台である。

自動車運転代行業の業務の適正な運営を図るため、法の適正な運用に努めているところであり、報告徴収や立入検査を行っているほか、無認定営業、損害賠償措置義務違反、道路運送法違反等の違法行為に対して、厳正な取締りを行った。

また、平成16年6月に代行運転自動車を運転しようとする者に普通第二種免許の取得を義務付ける道路交通法の改正規定（道路交通法第86条第5項等）が施行されたことから、第二種免許の取得を促進するための広報・啓発活動を推進したほか、法律に基づく取締りを行った。

スキッドパン／スリップを体験するための特殊路面。

モトクロス／自然な地形や自然に類似した路面状況で行われるモーター・サイクル競技。

トライアル／自然の障害物等を適切な技術を用いて乗り越え、失点の少なさを競うモーター・サイクル競技。

第1-10表 運転免許の取消し，停止件数

(平成19年，件)

| 取消し | うち初心取消 | 停止 | | | | 合計 |
|--------|--------|---------|---------|---------|---------|---------|
| | | 90日以上 | 60日 | 30日 | 計 | |
| 50,176 | 5,924 | 116,100 | 118,975 | 448,733 | 683,808 | 733,984 |

注 1 警察庁資料による。

2 「初心取消」とは，平成元年の道路交通法改正により導入された初心運転者期間制度による取消しである。

独立行政法人自動車事故対策機構等による自動車運送事業等に従事する運転者に対する適性診断の充実

事業用自動車の運転者の運転行動の改善を図るため，初任，高齢及び重大事故惹起運転者に義務付けられている国土交通大臣が認定した特別な適性診断の受診の徹底を図った。

また，独立行政法人自動車事故対策機構等に対し，カウンセラーの養成・訓練や診断機器等の改良による適性診断の一層の充実を指導した。

悪質危険な運転者の早期排除等

ア 運転免許の拒否及び保留

運転免許試験に合格した者が，過去に無免許運転等の交通違反をしたり，交通事故を起こしたことがあるときは，点数制度によって免許を拒否し又は6月を超えない範囲で免許を保留することとされている。平成19年中における新規免許の拒否件数（点数制度によるものに限る。）は428件で，保留件数は1,462件であった。

イ 運転免許の取消し及び停止

運転免許を受けた者が，免許取得後に交通違反を犯し又は交通事故を起こしたときは点数制度により，また，精神病，麻薬中毒等一定の事由に該当することとなったときには点数制度によらず，その者の免許を取り消し又は6月を超えない範囲で免許の効力を停止する処分を行うこととされている。

また，暴走行為を指揮した暴走族のリーダーのように自ら運転していないものの，運転者を唆して共同危険行為等重大な道路交通法違反をさせた者に対しても，運転免許の取消し等を行っている（第1-10表）。

3 運転免許制度の改善

運転者の利便性の向上

免許更新申請等に係る国民の負担軽減の観点から，更新申請書に添付する免許用写真の省略等，運転免許手続における簡素合理化を推進した。

また，障害のある運転免許取得希望者に対する利便性の向上を図るため，受験者である障害者が持ち込んだ車両による技能試験の実施，運転適性相談活動の充実等，障害のある人に配慮した施策を推進した。

運転免許証のICカード化

運転免許証の偽造防止等の観点から，高度なセキュリティ（安全）機能を有する電子技術を応用したICカード免許証の導入を進めており，平成19年1月から5都県，20年1月からさらに5県において発行を開始した。

4 安全運転管理の推進

安全運転管理者及び副安全運転管理者に対する講習を充実するなどにより，これらの者の資質及び安全意識の向上を図るとともに，事業所内で交通安全教育指針に基づいた交通安全教育が適切に行われるよう安全運転管理者等を指導した。

また，安全運転管理者等の未選任事業所の一掃を図り，企業内の安全運転管理体制を充実強化し，安全運転管理業務の徹底を図った。

さらに，事業活動に関してなされた道路交通法違反等についての使用者等への通報制度を十分活用するとともに，使用者，安全運転管理者等による下命，容認違反等については，使用者等の責任追及を徹底し適正な管理を図った。

事業活動に伴う交通事故防止を更に促進するため，映像記録型ドライブレコーダー等，安全運転の確保に資する車載機器等を効果的に活用した交通

安全教育や安全運転管理の手法等について検討を進め、その普及に向けた働きかけに努めた。

安全運転管理者等の現況

安全運転管理者は、道路交通法により、自動車を5台以上使用する又は乗車定員11人以上の自動車を1台以上使用する事業所等において選任が義務付けられており、また、自動車を20台以上使用する事業所には、その台数に応じ、副安全運転管理者を置くことが義務付けられている（第1-11表）。

安全運転管理者・副安全運転管理者の年齢別構成では40歳代と50歳代が多く、職務上の地位別構成では、安全運転管理者については課長以上が約半数近くを占め、副安全運転管理者についても課長以上が4割以上を占めた（第1-12表）。

安全運転管理者等に対する講習の実施状況

都道府県公安委員会は安全運転管理者の資質の向上を図るため、毎年1回、自動車及び道路交通に関

する法令の知識、安全運転に必要な知識、安全運転管理に必要な知識等を内容とした講習を実施した。

平成18年度における安全運転管理者講習は2,355回実施され、全受講対象者の98.0%に当たる32万7,832人が受講し、また、副安全運転管理者講習は延べ1,957回実施され、全受講対象者の97.6%に当たる5万6,532人が受講した（第1-13表）。

安全運転管理者協議会等に対する指導育成

企業等における自主的な安全運転管理を推進するとともに、安全運転管理者等の資質の向上を図るため、安全運転管理者等の組織への加入促進、自主的な検討会の開催、自動車安全運転センター安全運転中央研修所における研修の実施、無事故無違反運動等に対する指導育成等を行った。

都道府県ごとに組織されている安全運転管理者協議会に対しては、安全運転管理者等研修会の開催、

第1 11表 安全運転管理者等の年次別推移 (各年3月末)

| 年 | 事業所 か所 | 安全運転管理者 | 副安全運転管理者 | 管理下運転者数 | 管理下自動車台数 |
|-------|-----------|---------|----------|-----------|-----------|
| | | 人 | 人 | 人 | 台 |
| 平成15年 | 346,109 | 346,109 | 55,628 | 6,132,984 | 4,467,440 |
| 16 | 342,525 | 342,525 | 56,028 | 6,104,978 | 4,457,205 |
| 17 | 341,566 | 341,566 | 57,176 | 6,403,073 | 4,650,723 |
| 18 | 338,211 | 338,211 | 56,586 | 6,585,632 | 4,639,752 |
| 19 | 337,717 | 337,717 | 58,938 | 6,508,545 | 4,668,750 |

注 警察庁資料による。

第1 12表 年齢層別及び職務上の地位別正・副安全運転管理者数 (平成19年3月末)

| 区分 | 安全運転管理者 | | 副安全運転管理者 | | |
|------|---------|---------|----------|--------|-------|
| | 人員(人) | 構成率(%) | 人員(人) | 構成率(%) | |
| 年齢層別 | 20~29歳 | 6,919 | 2.0 | 1,815 | 3.1 |
| | 30~39歳 | 45,373 | 13.4 | 10,050 | 17.1 |
| | 40~49歳 | 95,620 | 28.3 | 19,627 | 33.3 |
| | 50~59歳 | 130,280 | 38.6 | 23,981 | 40.7 |
| | 60歳以上 | 59,525 | 17.6 | 3,465 | 5.9 |
| | 合計 | 337,717 | 100.0 | 58,938 | 100.0 |
| 地位別 | 課長以上 | 169,881 | 50.3 | 27,266 | 46.3 |
| | 係長 | 29,223 | 8.7 | 11,424 | 19.4 |
| | 主任 | 24,207 | 7.2 | 7,345 | 12.5 |
| | 使用者 | 65,256 | 19.3 | 956 | 1.6 |
| | その他 | 49,150 | 14.6 | 11,947 | 20.3 |
| | 合計 | 337,717 | 100.0 | 58,938 | 100.0 |

注 警察庁資料による。

第13表 正・副安全運転管理者講習の年度別実施状況

(各年度末現在)

| 年度 | 安全運転管理者 | | | | 副安全運転管理者 | | | |
|--------|---------|---------------|-------------|----------------|----------|---------------|-------------|----------------|
| | 実施回数 | 受講対象者数 (A) | 受講者数 (B) | 受講率 (B)/(A) | 実施回数 | 受講対象者数 (A) | 受講者数 (B) | 受講率 (B)/(A) |
| 平成14年度 | 回 | 人 | 人 | % | 回 | 人 | 人 | % |
| | 2,308 | 340,675 | 333,653 | 97.9 | 1,764 | 54,592 | 53,417 | 97.8 |
| 15 | 2,301 | 339,478 | 332,758 | 98.0 | 1,796 | 55,284 | 54,244 | 98.1 |
| 16 | 2,343 | 337,760 | 330,708 | 97.9 | 1,839 | 56,227 | 54,820 | 97.5 |
| 17 | 2,329 | 335,827 | 329,742 | 98.2 | 1,842 | 56,211 | 54,977 | 97.8 |
| 18 | 2,355 | 334,398 | 327,832 | 98.0 | 1,957 | 57,938 | 56,532 | 97.6 |

注 警察庁資料による。

事業所に対する交通安全診断等の実施を始め、交通安全教育資料及び機関誌（紙）の発行等について積極的に指導したほか、同協議会の自主的活動の促進を図っている。また、同協議会は、全国交通安全運動等を推進するとともに、職域における交通安全思想の普及活動に努めた。

5 自動車運送事業者の安全対策の充実

自動車運送事業者等に対する指導監督の充実

労働基準法等の関係法令等の履行確保、運行管理の徹底等を図るため、重大事故を引き起こした事業者、新規参入事業者等に対する監査・監督を徹底するとともに、これまでタクシー事業者に対して行っていた関係機関合同による監査・監督について、バス事業者及びトラック事業者に対しても実施することとし、監査・監督実施体制の充実・強化を図った。

また、平成18年10月より開始した「運輸安全マネジメント制度」により、事業者の経営トップから現場まで一丸となった安全管理体制の構築を推進するとともに、事業者の安全管理体制の構築状況について国が20年3月末までにのべ142社に対して評価を実施し、輸送の安全の確保に努めた。

さらに、交通事故要因分析検討会が取りまとめた「バスの車内事故を防止するための安全対策の提言」を踏まえ、対策の実行を図るべく、自動車運送事業者団体等に対し指導の徹底を図った。

貨物自動車運送事業安全性評価事業の促進等

貨物自動車運送適正化事業実施機関では、貨物自動車運送事業者について、利用者がより安全性の高い事業者を選択できるようにするとともに、事業者

全体の安全性向上に資するため、平成15年度から、事業者の安全性を正当に評価・認定し、公表する「貨物自動車運送事業安全性評価事業」を実施している。平成19年12月現在、9,730事業所に対して「安全性優良事業所」の認定を行っている。

事故情報の多角的分析の実施

事業用自動車の事故に関する情報の充実を図るため、自動車事故報告規則（昭26運輸省令104）に基づく事故情報の収集・分析を行うとともに、運輸支局を活用して運転者の心理的状況、運行管理の状況、車両の状況等の詳細な情報を収集し、科学的かつ多角的な究明・分析を行った。これらの分析等の結果については、自動車運送事業者に対する指導等に活用した。さらに、貨物自動車運送事業の過労運転による事故について早急に実効性のある対策を講ずるべく所要の安全対策を検討し、対策の提言等を取りまとめた。

また、事故発生時の前後の走行情報（前方映像、車両速度、急加速減）を記録する映像記録型ドライブレコーダーの映像を安全教育に活用するための方法について、調査・分析を行った。

運行管理者等に対する指導講習の充実

運行管理者等に対する指導講習について、模擬点呼の実施や運送事業者の事故防止に関する取組事例の紹介等講習内容の充実を図るとともに、視聴覚機材の活用等による効果的な講習を実施し、過労運転・過積載の防止等運行の安全を確保するための指導の徹底を図った。

第1-14表 労働災害による死者数中交通事故による死者数の占める割合の推移

| 年 | 全産業 | | | 陸上貨物運送事業 | | |
|-------|-----------------|-----------------|----------------------------|-----------------|-----------------|----------------------------|
| | 労働災害 全死者数(A) | 道路上の 交通事故(B) | 道路上の 交通事故の比率 (B)/(A) | 労働災害 全死者数(A) | 道路上の 交通事故(B) | 道路上の 交通事故の比率 (B)/(A) |
| | 人 | 人 | % | 人 | 人 | % |
| 平成14年 | 1,658 | 492 | 29.7 | 234 | 169 | 72.2 |
| 15 | 1,628 | 482 | 29.6 | 241 | 169 | 70.1 |
| 16 | 1,620 | 444 | 27.4 | 243 | 160 | 65.8 |
| 17 | 1,514 | 466 | 30.8 | 245 | 170 | 69.4 |
| 18 | 1,472 | 385 | 26.2 | 198 | 121 | 61.1 |

注 厚生労働省「死亡災害報告」による。

トラック事業者と荷主が協働した安全運行の推進

トラック輸送に係る安全対策を一層推進するため、トラック事業者と荷主がパートナーシップを構築して安全輸送を行うことができるようにするための改善方策について調査検討を行い、平成19年5月、運行の安全確保を目的とした荷主・元請事業者と実運送事業者との望ましい協働関係を構築するためのガイドラインをとりまとめた。

貸切バスに係る安全対策の推進

平成19年2月に大阪府吹田市で発生した貸切バスによる重大事故を契機として、貸切バス事業者を対象とした重点監査を実施するとともに、「貸切バスに関する安全等対策検討会」において、安全性の確保・質の向上に向けた方策を同年10月に取りまとめ、安全対策の具体化を推進している。

6 交通労働災害の防止等

交通労働災害の防止

全産業で発生した労働災害のうち死亡災害についてみると、道路上の交通事故による死亡者は、全体の死亡者数の26.2%を占め、特に陸上貨物運送事業では、事業の特性から道路上の交通事故によるものが61.1%を占めた（第1-14表）。

交通労働災害防止のためのガイドライン（平6労働省通達）を事業場に周知徹底するとともに、ガイドラインに基づく対策が効果的に実施されるよう、陸上貨物運送事業労働災害防止協会等と連携して、交通労働災害防止指導員等により事業場に対する個

別指導等を実施し、事業場における交通労働災害防止のための管理体制の確立、無理のない走行計画の策定等自動車等の適正な走行管理等の推進を図った。また、交通労働災害防止担当管理者及び自動車運転業務従事者に対する教育の推進を図った。

さらに、自動車運転者の運転の状況等と交通労働災害発生との関連性に関する最近の知見等を踏まえながら、効果的な交通労働災害防止対策のあり方について、専門家による検討を行った。

運転者の労働条件の適正化等

ア 自動車運転者の労働条件確保のための監督指導等

自動車運転者の労働時間等の労働条件の向上を図り、もって交通事故の防止に資するため、労働基準法（昭22法49）等の関係法令及び自動車運転者の労働時間等の改善のための基準（平元労働省告示7）の遵守を図るため、自動車運転者を使用する事業場に対し、監督指導を実施した（第1-15表）。

第1-15表 自動車運転者を使用する事業場に対する監督指導結果（平成18年）

| 事項 | 監督実施 事業場数 | 改善基準告示 違反事業場数 |
|------------|--------------|------------------|
| 重点対象区分 | | |
| トラック業 | 2,792 | 1,644 |
| バス業 | 166 | 91 |
| ハイヤー・タクシー業 | 932 | 493 |
| その他 | 413 | 147 |

注 1 厚生労働省資料による。

2 「改善基準告示違反事業場数」欄は、何らかの改善基準告示違反が認められた事業場数である。

イ 相互通報制度等の活用

交通関係行政機関が、相互通報制度等を活用し、連携を密にすることにより、協力して自動車運送事業者等の労務管理及び運行管理の適正化を図った。

ウ 自主的労務管理の推進

事業主自らが労務管理の改善意欲を高めることにより、業界及び各事業場の自主的な労務改善が行われるよう自動車労務改善推進員(民間有識者に委嘱)を中心として指導を行った。

7 道路交通に関する情報の充実

道路交通情報の充実

多様化する道路利用者のニーズに応えるため、道路利用者に対し必要な道路交通情報を提供することにより、安全かつ円滑な道路交通を確保するとともに、光ファイバーネットワーク等の新たな情報技術を活用しつつ、交通監視カメラ、路側通信システム、車両感知器、交通情報板等の既存の情報収集・提供体制の充実を図った。

また、予測交通情報を提供する事業者の届出制、不正確又は不適切な予測交通情報を提供した事業者に対する是正勧告措置等を規定した道路交通法(昭35法105)及び交通情報を提供する際に事業者が遵守すべき事項を定めた交通情報の提供に関する指針(平14国家公安委員会告示12)に基づき、事業者に対する指導・監督を行い、交通情報提供事業の適正化を図るなどにより、警察や道路管理者により収集された道路交通情報を活用した民間事業者による正確かつ適切な道路交通情報の提供を促進した。

さらに、高度道路交通システム(ITS)の一環として、運転者に渋滞情報等の道路交通情報を提供する道路交通情報通信システム(VICS)の整備・拡充を積極的に図ることにより、交通の分散を図り、交通渋滞を解消し、交通の安全と円滑化を推進した。加えて、高度化された交通管制センターを中心に、個々の車両等との双方向通信が可能な光ビーコンを媒体とし、高度な交通情報提供、車両の運行管

理、公共車両の優先、交通公害の減少、安全運転の支援、歩行者の安全確保等を図ることにより交通の安全及び快適性を確保しようとする新交通管理システム(UTMS)の構想に基づき、システムの充実、キーインフラである光ビーコンの整備等の施策の推進を図った。

危険物輸送に関する情報提供の充実等

危険物の輸送中の事故による大規模な災害を未然に防止するため、関係省庁が密接な連携の下に各省庁において危険物の運送業者に対し、適正な運行計画の作成等、運行管理の徹底、関係法令の遵守、異常・事故発生時の応急措置を記したイエローカード(緊急連絡カード)の携行等を指導し、危険物輸送上の安全確保の徹底を図った。

従来イエローカードは、少量で多品種の危険物輸送時やストックヤードから先の少量品輸送には携行が困難であったため、その対策として採用された容器イエローカードの周知及び導入の推進を図った。

また、危険物運搬車両の交通事故による危険物の漏えい等が発生した場合に、安全かつ迅速に事故処理等を行うため、危険物災害等情報支援システムについて、登録データの充実を図った。

気象情報等の充実

道路交通に影響を及ぼす台風、大雨、大雪、津波等の自然現象について、的確に実況監視を行い、適時適切な予報・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た。

ア 気象監視体制の整備

ア 静止気象衛星業務

運輸多目的衛星新1号「ひまわり6号」の円滑な運用を実施するとともに、運輸多目的衛星新2号「ひまわり7号」の待機運用を行った。

イ レーダー気象観測業務

雨及び風の詳細な立体分布データを取得することにより、集中豪雨、竜巻等突風の監視・予測能力向上を図るため、7台の気象レーダーにドブラー機

ストックヤード
危険物を一時保管する場所。

能を付加する更新整備を行った。

ウ 次世代アメダスの整備

最大瞬間風速などの観測内容の充実、観測データの安定的な提供を実現するため、次世代アメダスの整備として、アメダスデータ等統合処理システムの整備及び新型アメダス気象計230台の更新を実施し、従来までの154箇所に合わせて全国384箇所において最大瞬間風速の提供を開始した。

イ 気象情報の高度化

ア 台風に関する気象情報の改善

防災関係機関等のニーズに対応して、台風の進路予報を24時間先まで3時間刻みで行うとともに、台風の強さの指標として最大瞬間風速に関する情報を新たに追加し、より精度の高くきめ細かい台風情報へと改善した。

イ 防災情報提供システムの整備

きめ細かな防災対応に必要な観測・予報等の気象に関する防災情報を地域レベルで共有するための最新のIT・情報通信インフラ（社会基盤）を活用した防災情報提供システムの整備を推進した。

また、道路の降雪状況や路面状況等を収集し、道路利用者に提供する道路情報提供装置等の整備を推進した。

ウ 竜巻注意情報の発表開始

局地的な激しい気象現象に伴う突風や雷に係る短時間予測情報の提供に向け、学識経験者や情報の利用者等の協力により情報利活用検討会において調査・検討を行うとともに、竜巻等突風の発生する危険な気象状況を知らせる竜巻注意情報の発表を平成20年3月より開始した。

エ 次世代気象情報通信処理システムの整備

高速大容量での通信・情報処理による防災気象情報の高度化と情報提供の迅速化を図るとともに大規模災害時にも安定した気象情報の提供を実現するため、次世代気象情報通信処理システムの整備を行った。

ウ 地震・津波・火山監視業務の整備

ア 地震・津波監視業務の整備

強い揺れが来る前に、これから揺れることを知ら

せる緊急地震速報について、平成19年10月1日より広く国民への提供を開始し、同年12月1日より確実な提供と適切な利活用を確保するため地震動の警報・予報として位置づけた。

また、防災機関による効果的な応急対策の実施に資することを目的に、平成20年1月16日より推計震度分布図の迅速な提供を開始した。

地震・津波に関する的確な防災情報の提供については、地方公共団体が整備した震度計や独立行政法人防災科学技術研究所が更新・整備したK NET地震計による震度データの地震情報への活用を推進し、防災情報の充実を図るとともに、津波の恐れがある地震が発生した際は津波注意報等を迅速に発表した。

さらに、関係機関の地震に関するデータや地震に関する基盤的調査観測網のデータを収集し、その成果を防災情報等に活用するとともに、地震調査研究推進本部地震調査委員会に提供するなど、観測・提供体制の連携を進め、地震防災に資する地震調査研究の推進に努めた。

イ 火山の情報の充実

火山に関する観測データの共有化など関係機関の協力を得ながら、火山監視体制の強化等を行った。また、全国4か所の火山監視・情報センターにおいて、桜島など活発な火山の活動を的確に監視し、迅速かつ適切に火山活動に関する情報を発表した。

さらに、平成19年12月から、全国の火山を対象に噴火警報及び噴火予報の発表を開始し、より確実な伝達・周知の仕組みを整えた。同時に、噴火時等にとるべき防災対応を分かりやすく示すために、避難や入山規制等の防災対応を踏まえて火山活動の状況を区分した噴火警戒レベルの導入を開始し、平成20年3月現在、18火山に導入した。

エ 気象知識の普及等

気象・地象・水象の知識の普及など気象情報の利用方法等に関する講習会等の開催、広報資料の配布等を行ったほか、防災機関の担当者を対象に予報、警報等の伝達等に関する説明会を開催した。