

## 第4章 第9次交通安全基本計画の評価 (個別施策毎の評価)

### 第1項 道路交通環境の整備

(1) 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	<p>ア 生活道路における交通安全対策の推進</p> <p>○歩行者・自転車の交通事故が多発している住居系地区又は商業系地区を、「あんしん歩行エリア」として警察庁及び国土交通省で582地区指定し、エリア内において都道府県公安委員会と道路管理者が連携して歩道の整備、視覚障害者用信号機の整備など歩行空間のバリアフリー化等による安心して移動できる歩行空間ネットワークを整備する経路対策、ハンプ、シケイン等車両速度を抑制する道路構造や速度規制等による歩行者や自転車の通行を優先するゾーンを形成するゾーン対策、交差点の改良や信号機の高度化等により外周幹線道路の通行を円滑化し、エリア内への通過車両を抑制する外周道路対策等、面的かつ総合的な交通事故対策を推進した。</p> <p style="text-align: right;">(警察庁、国土交通省)</p> <p>○通過交通の抑制等が必要な地区に対して、最高速度30キロメートル毎時の区域規制や路側帯の設置・拡幅等の対策を採りつつ、地区の状況に応じて、一方通行等の交通規制や物理的デバイス等の道路整備等を実施する「ゾーン30」を設定し、都道府県公安委員会と道路管理者が連携して、歩行者・自転車利用者の交通安全対策を推進した。</p> <p style="text-align: right;">(警察庁、国土交通省)</p> <p>○平成23年度から25年度までの間に、特定交通安全施設等整備事業において、交通安全施設等を整備した。</p> <p style="text-align: center;">〔LED化された信号灯器のストック数(各年度末)〕</p> <table border="1" style="margin-left: auto; margin-right: auto;"> <thead> <tr> <th></th> <th>23年度</th> <th>24年度</th> <th>25年度</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>LED式車両用灯器</td> <td>458,447灯</td> <td>514,320灯</td> <td>568,399灯</td> </tr> <tr> <td>LED式歩行者用灯器</td> <td>279,166灯</td> <td>329,854灯</td> <td>370,400灯</td> </tr> </tbody> </table> <p style="text-align: center;">〔高度化された信号機のストック数(各年度末)〕</p> <table border="1" style="margin-left: auto; margin-right: auto;"> <thead> <tr> <th></th> <th>23年度</th> <th>24年度</th> <th>25年度</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>集中制御化</td> <td>72,900基</td> <td>73,218基</td> <td>73,342基</td> </tr> <tr> <td>プログラム多段系統化</td> <td>23,637基</td> <td>24,930基</td> <td>25,465基</td> </tr> <tr> <td>半感応化</td> <td>14,592基</td> <td>14,502基</td> <td>15,019基</td> </tr> <tr> <td>速度感応化</td> <td>1,317基</td> <td>1,346基</td> <td>1,254基</td> </tr> <tr> <td>多現示化</td> <td>45,595基</td> <td>48,064基</td> <td>49,811基</td> </tr> <tr> <td>右折感応化</td> <td>4,951基</td> <td>5,168基</td> <td>5,237基</td> </tr> <tr> <td>閑散時半感応化</td> <td>16,761基</td> <td>17,269基</td> <td>16,581基</td> </tr> <tr> <td>閑散時押ボタン化</td> <td>3,661基</td> <td>4,178基</td> <td>4,318基</td> </tr> </tbody> </table> <p style="text-align: center;">〔道路標識のストック数(各年度末)〕</p> <table border="1" style="margin-left: auto; margin-right: auto;"> <thead> <tr> <th></th> <th>23年度</th> <th>24年度</th> <th>25年度</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>可変式</td> <td>14,993本</td> <td>14,375本</td> <td>13,773本</td> </tr> <tr> <td>固定式</td> <td>6,499,755本</td> <td>6,493,930本</td> <td>6,426,237本</td> </tr> </tbody> </table>		23年度	24年度	25年度	LED式車両用灯器	458,447灯	514,320灯	568,399灯	LED式歩行者用灯器	279,166灯	329,854灯	370,400灯		23年度	24年度	25年度	集中制御化	72,900基	73,218基	73,342基	プログラム多段系統化	23,637基	24,930基	25,465基	半感応化	14,592基	14,502基	15,019基	速度感応化	1,317基	1,346基	1,254基	多現示化	45,595基	48,064基	49,811基	右折感応化	4,951基	5,168基	5,237基	閑散時半感応化	16,761基	17,269基	16,581基	閑散時押ボタン化	3,661基	4,178基	4,318基		23年度	24年度	25年度	可変式	14,993本	14,375本	13,773本	固定式	6,499,755本	6,493,930本	6,426,237本
	23年度	24年度	25年度																																																										
LED式車両用灯器	458,447灯	514,320灯	568,399灯																																																										
LED式歩行者用灯器	279,166灯	329,854灯	370,400灯																																																										
	23年度	24年度	25年度																																																										
集中制御化	72,900基	73,218基	73,342基																																																										
プログラム多段系統化	23,637基	24,930基	25,465基																																																										
半感応化	14,592基	14,502基	15,019基																																																										
速度感応化	1,317基	1,346基	1,254基																																																										
多現示化	45,595基	48,064基	49,811基																																																										
右折感応化	4,951基	5,168基	5,237基																																																										
閑散時半感応化	16,761基	17,269基	16,581基																																																										
閑散時押ボタン化	3,661基	4,178基	4,318基																																																										
	23年度	24年度	25年度																																																										
可変式	14,993本	14,375本	13,773本																																																										
固定式	6,499,755本	6,493,930本	6,426,237本																																																										

[ゾーン 30 の整備状況]

	23 年度	24 年度	25 年度	合計
整備箇所数	57	398	656	1,111

(警察庁)

イ 通学路等の歩道整備等の推進

- 押ボタン式信号機を整備するなど、小学校等に通う児童等の通行の安全の確保を図った。

[押ボタン式信号機等のストック数 (各年度末)]

	23 年度	24 年度	25 年度
押しボタン式信号機	31,848 基	32,753 基	33,009 基
歩行者用灯器	954,542 灯	976,463 灯	982,507 灯

(警察庁)

- 小学校、幼稚園、保育所及び児童館等に通う児童や幼児の通行の安全を確保するため、学校、教育委員会、道路管理者、警察が連携して実施した緊急合同点検等により通学路等の歩道整備等を積極的に推進している。

(国土交通省)

ウ 高齢者、障害者等の安全に資する歩行空間等の整備

- 平成 23 年度から 25 年度までの間に、特定交通安全施設等整備事業において、交通安全施設等を整備し、高齢者、障害者等の通行の安全で円滑な歩行空間の確保等を図った。

[バリアフリー対応型信号機のストック数 (各年度末)]

	23 年度	24 年度	25 年度
歩行者感应化	1,339 基	1,370 基	1,380 基
視覚障害者用付加装置	17,824 基	18,116 基	18,530 基
高齢者等感应化	6,624 基	6,667 基	6,708 基
音響式歩行者誘導付加装置	3,022 基	3,164 基	3,271 基
歩行者支援装置	653 基	651 基	612 基
歩車分離化	6,280 基	7,311 基	7,986 基

[LED 化された信号灯器のストック数 (各年度末)]

	23 年度	24 年度	25 年度
LED 式車両用灯器	458,447 灯	514,320 灯	568,399 灯
LED 式歩行者用灯器	279,166 灯	329,854 灯	370,400 灯

(警察庁)

- 悪質性、危険性、迷惑性の高い駐車違反に重点を置いた取締りを推進した。

[駐車違反取締件数]

23年	24年	25年
198万7,619件	185万5,779件	170万458件

(警察庁)

○バリアフリー新法に基づき、駅、官公庁施設、病院等を相互に連絡する道路について、幅の広い歩道の整備や、既設歩道の段差解消等のバリアフリー対策を推進し、特定道路におけるバリアフリー化の割合を49% (H19) から81% (H24) に引き上げた。

(国土交通省)

エ 無電柱化の推進

○歩道の幅員の確保等により歩行者の安全を図るため、「無電柱化に係るガイドライン」に沿って、安全で快適な通行空間の確保、良好な景観・住環境の形成、災害の防止、情報通信ネットワークの信頼性の向上、歴史的街並みの保全、観光振興、地域文化の復興、地域活性化等に資する道路において、地域の実情に応じた多様な手法を活用しながら無電柱化を推進した。

(国土交通省)

(2) 幹線道路における交通安全対策の推進

ア 事故ゼロプラン（事故危険区間重点解消作戦）の推進

○交通安全に資する道路整備事業の実施に当たって、効果を科学的に検証しつつ、マネジメントサイクルを適用することにより、効率的・効果的な実施に努め、少ない予算で最大の効果を獲得できる様、幹線道路において、「選択と集中」、「市民参加・市民との協働」により重点的・集中的に交通事故の撲滅を図る『事故ゼロプラン（事故危険区間重点解消作戦）』を推進した。

(国土交通省)

イ 事故危険箇所対策の推進

○平成25年7月に特に事故の発生割合の高い幹線道路の区間等3,490か所を指定した「事故危険箇所」について、都道府県公安委員会と道路管理者が連携して、信号機の新設・高度化、歩車分離式信号の運用、道路標識の高輝度化等、歩道等の整備、交差点改良、視距の改良、付加車線等の整備、中央帯の設置、バス路線等における停車帯の設置及び防護柵、区画線等の整備、道路照明・視線誘導標等の設置等による集中的な交通事故対策を推進した。

(警察庁、国土交通省)

ウ 幹線道路における交通規制

○幹線道路については、交通の安全と円滑化を図るため、道路の構造、交通安全施設等の整備状況、交通の状況等を勘案しつつ、速度規制及び追越しのための右側部分はみ出し通行禁止規制等について見直しを行い、その適正化を図った。

[主な交通規制の延長距離（各年度末）]

	23年度	24年度	25年度
最高速度（区域規制を除く）	216,266.2km	216,731.6km	217,704.9km
追越しのための右側部分はみ出し通行禁止	74,498.3km	74,623.2km	74,706.8km

（警察庁）

○高速自動車国道等における最高速度規制、大型貨物自動車の第一通行帯通行区分規制（平成25年12月末現在9路線）、追越しのための右側部分はみ出し通行禁止規制等を実施するとともに、道路構造の改良状況、交通事故の発生状況等を勘案し、交通実態に即した交通規制の見直しを実施した。また、交通事故発生時、異常気象時等において、的確な臨時交通規制を実施した。

[高速自動車国道本線の最高速度規制の状況（各年12月末）]

	23年	24年	25年
法定	5,676.0km	5,798.0km	6,147.8km
80km/h	6,420.8km	6,836.7km	6,619.0km
70km/h	3,518.7km	3,617.5km	3,961.2km
60km/h	219.0km	221.0km	224.7km
50km/h	44.6km	48.1km	53.6km
40km/h	50.4km	56.1km	58.3km
合計	15,929.5km	16,577.3km	17,064.6km

[高速自動車国道等における主な臨時交通規制の実施回数（各年12月末）]

		23年	24年	25年
本線通行止め		5,037回	4,749回	6,264回
速度	80km/h	55,909回	75,230回	71,917回
	50km/h	229,699回	280,320回	313,777回
	その他	12,368回	15,047回	9,709回
追越し禁止		13,448回	3,360回	5,045回
チェーン規制		2回	2,236回	1,962回
入路規制		304回	670回	857回
出路規制		62回	169回	193回

（警察庁）

エ 重大事故の再発防止

○社会的に大きな影響を与える重大事故が発生した際には、速やかに当該箇所の道路交通環境等事故発生の要因について調査するとともに、発生要因に即した所要の対策を早急に講ずることにより、当該事故と同様の事故の再発防

止を図った。

(警察庁)

オ 適切に機能分担された道路網の整備

○交通安全施設等整備事業により、自転車・歩行者専用道路、コミュニティ道路や歩車共存道路等の整備を推進した。

(国土交通省)

カ 高速自動車国道等における事故防止対策の推進

○交通事故の発生状況を分析し、重大事故発生地点や事故多発区間等の現場点検を道路管理者等と共同で行い、道路の改善及び交通安全施設の整備について申入れを行った。

(警察庁)

○高速自動車国道等におけるドクターヘリによる救助・救急活動を支援した。

〔高速自動車国道等におけるドクターヘリの運用回数〕 (各年12月末)

	23年	24年	25年
本線着陸	1回	1回	3回
ヘリポート	5回	10回	13回
合計	6回	11回	16回

(警察庁)

○高速自動車国道等においては、交通安全施設等の整備を計画的に進めるとともに、渋滞区間における道路の拡幅等の改築事業、適切な道路の維持管理を推進し、安全水準の維持、向上を図った。

(国土交通省)

キ 改築等による交通事故対策の推進

○一般道路の新設・改築に当たっては、交通安全施設についても併せて整備することとし、道路標識、中央対、停車帯、道路照明、防護柵等の整備を図った。

(国土交通省)

ク 交通安全施設等の高度化

○平成23年度から25年度までの間に、特定交通安全施設等整備事業において、交通安全施設等の高度化を図った。

〔高度化された信号機のストック数 (各年度末)〕

	23年度	24年度	25年度

集中制御化	72,900 基	73,218 基	73,342 基
プログラム多段系統化	23,637 基	24,930 基	25,465 基
半感応化	14,592 基	14,502 基	15,019 基
速度感応化	1,317 基	1,346 基	1,254 基
多現示化	45,595 基	48,064 基	49,811 基
右折感応化	4,951 基	5,168 基	5,237 基
閑散時半感応化	16,761 基	17,269 基	16,581 基
閑散時押ボタン化	3,661 基	4,178 基	4,318 基

(警察庁)

○道路の構造、交通の状況等に応じた交通の安全を確保するために、道路標識の高輝度化等、高機能舗装、高視認性区画線の整備等を推進したほか、交通事故発生地点を容易に把握するとともに、自動車の位置や目的地までの距離を容易に確認できるようにするためのキロポスト（地点標）の整備を推進した。また見通しの悪いカーブで、対向車が接近してくることを知らせる対向車接近システムの整備を推進した。

(国土交通省)

(3) 交通安全施設等整備事業の推進

ア 歩行者・自転車対策及び生活道路対策の推進

○歩行者・自転車の交通事故が多発している住居系地区又は商業系地区を、「あんしん歩行エリア」として警察庁及び国土交通省で582地区指定し、エリア内において都道府県公安委員会と道路管理者が連携して歩道の整備、視覚障害者用信号機の整備など歩行空間のバリアフリー化等による安心して移動できる歩行空間ネットワークを整備する経路対策、ハンプ、シケイン等車両速度を抑制する道路構造や速度規制等による歩行者や自転車の通行を優先するゾーンを形成するゾーン対策、交差点の改良や信号機の高度化等により外周幹線道路の通行を円滑化し、エリア内への通過車両を抑制する外周道路対策等、面的かつ総合的な交通事故対策を推進した。

(警察庁、国土交通省)

イ 幹線道路対策の推進

○平成25年7月に特に事故の発生割合の高い幹線道路の区間等3,490か所を指定した「事故危険箇所」について、都道府県公安委員会と道路管理者が連携して、信号機の新設・高度化、歩車分離式信号の運用、道路標識の高輝度化等、歩道等の整備、交差点改良、視距の改良、付加車線等の整備、中央帯の設置、バス路線等における停車帯の設置及び防護柵、区画線等の整備、道路照明・視線誘導標等の設置等による集中的な交通事故対策を推進した。

(警察庁、国土交通省)

○事故ゼロプラン（事故危険区間重点解消作戦）の推進

交通安全に資する道路整備事業の実施に当たって、効果を科学的に検証しつつ、マネジメントサイクルを適用することにより、効率的・効果的な実施に努め、少ない予算で最大の効果を獲得できる様、幹線道路において、「選択と集

中」、「市民参加・市民との協働」により重点的・集中的に交通事故の撲滅を図る『事故ゼロプラン（事故危険区間重点解消作戦）』を推進した。

(国土交通省)

#### ウ 交通円滑化対策の推進

○平成 23 年度から 25 年度までの間に、特定交通安全施設等整備事業において、信号機の高度化を推進し、交通の円滑化を図るとともに、自動車からの二酸化炭素排出の抑止を図った。

〔高度化された信号機のストック数（各年度末）〕

	23 年度	24 年度	25 年度
集中制御化	72,900 基	73,218 基	73,342 基
プログラム多段系統化	23,637 基	24,930 基	25,465 基
半感应化	14,592 基	14,502 基	15,019 基
速度感应化	1,317 基	1,346 基	1,254 基
多現示化	45,595 基	48,064 基	49,811 基
右折感应化	4,951 基	5,168 基	5,237 基
閑散時半感应化	16,761 基	17,269 基	16,581 基
閑散時押ボタン化	3,661 基	4,178 基	4,318 基

〔信号機の高度化による二酸化炭素排出の削減実績〕

	23 年度	24 年度
排出削減量	40 万 t-CO2	40 万 t-CO2

(警察庁)

#### エ IT化の推進による安全で快適な道路交通環境の実現

○平成 23 年度から 25 年度までの間に、特定交通安全施設等整備事業において、交通安全施設等を整備し、安全で快適な道路交通の確保を図った。

〔高度化された信号機のストック数（各年度末）〕

	23 年度	24 年度	25 年度
集中制御化	72,900 基	73,218 基	73,342 基
プログラム多段系統化	23,637 基	24,930 基	25,465 基
半感应化	14,592 基	14,502 基	15,019 基
速度感应化	1,317 基	1,346 基	1,254 基
多現示化	45,595 基	48,064 基	49,811 基
右折感应化	4,951 基	5,168 基	5,237 基
閑散時半感应化	16,761 基	17,269 基	16,581 基
閑散時押ボタン化	3,661 基	4,178 基	4,318 基

(警察庁)

○光ビーコンの整備拡充、交通管制センターの高度化等の新交通管理システム(UTMS)の推進により、道路交通情報提供の充実等を図った。

〔光ビーコンのストック数（各年度末）〕

23年度	24年度	25年度
54,153基	54,171基	55,264基

（警察庁）

オ 道路交通環境整備への住民参加の促進

○地域住民や道路利用者の主体的な参加の下に交通安全施設等の点検を行う交通安全総点検を積極的に推進した。

（警察庁、国土交通省）

○「標識BOX」及び「信号機BOX」を活用することにより、道路利用者等が日常感じている意見を道路交通環境の整備に反映した。

（警察庁）

カ 連絡会議等の活用

○都道府県警察と道路管理者が設置している「都道府県道路交通環境安全推進連絡会議」やその下に設置されている「アドバイザー会議」を活用し、学識経験者のアドバイスを受けつつ施策の企画、評価、進行管理等に関して協議を行い、的確かつ着実に安全な道路交通環境の実現を図った。

（警察庁、国土交通省）

（４）効果的な交通規制の推進

ア 地域の特性に応じた交通規制

○幹線道路では、駐停車禁止、転回禁止、指定方向外進行禁止、進行方向別通行区分等交通流を秩序化するための交通規制を実施した。

（警察庁）

○生活道路では、最高速度30キロメートル毎時の区域規制や路側帯の設置・拡幅等の対策を行う「ゾーン30」を推進したほか、一方通行、指定方向外進行禁止等の通過交通を抑制するための交通規制や歩行者用道路、車両通行止め、路側帯の設置・拡幅等の歩行者・自転車利用者の安全を確保するための交通規制を実施した。

〔主な交通規制の延長距離等（各年度末）〕

	23年度	24年度	25年度



駐停車禁止	3,652.4km	3,687.0km	3,710.8km
転回禁止	3,070.6km	3,055.8km	3,013.9km
指定方向外進行禁止	325,182 か所	328,290 か所	328,659 か所
進行方向別通行区分	95,874 か所	97,656 か所	99,743 か所
一方通行	24,826.1km	24,928.9km	25,121.1km
最高速度（30キロメートル毎時）区間	55,796.8km	55,995.1km	55,795.1km
最高速度（30キロメートル毎時）区域	6,785.7km	7,998.6km	10,750.2km
歩行者用道路	7,871.9km	7,951.7km	7,868.3km
歩行者用道路以外の通行禁止	34,090.3km	33,989.6km	33,989.3km
路側帯	7,446.5km	7,413.3km	7,440.0km
普通自転車歩道通行可	76,721.2km	77,538.2km	76,540.9km
自転車専用通行帯	257.3km	297.2km	341.1km

(警察庁)

#### イ 安全で機能的な都市交通確保のための交通規制

○安全で機能的な都市交通を確保するため、計画的に都市部における交通規制を推進し、交通流・量の適切な配分・誘導を図った。また、路線バス、路面電車等大量公共輸送機関の安全・優先通行を確保するための交通規制を積極的に推進した。

(警察庁)

#### ウ より合理的な交通規制の推進

○より合理的な交通規制を図るため、都道府県警察において、交通規制の種類に応じ、当該交通規制を実施している道路における交通実態を調査・分析し、その結果、交通規制実施後の道路交通環境の変化等により現場の交通実態に適合しなくなったと認められる場合には、交通規制の内容の変更又は解除、道路利用者に対する交通規制の理由の説明、道路管理者に対する道路の整備又は改良の働き掛け、地方公共団体、民間事業者等に対する路外施設の整備等の働き掛け等により道路交通環境の整備を図った。

(警察庁)

○平成21年に全面改正された新たな最高速度規制基準に基づき、平成21年から平成23年までの交通規制見直し集中実施期間内において、最高速度規制が交通実態に合った合理的なものとなっているかどうかの点検及び見直しを推進した。

[速度規制の見直し状況（平成21年度～23年度）]

	一般道路	トラフィック	生活道路	生活道路
--	------	--------	------	------

		ク重視 (※)	(区間)	(区域)
見直し 実施数	1,911 区間 (3,793km)	9 区間 (79km)	299 区間 (174km)	17 区域

※ トラフィック重視とは、道路構造の水準が高く、自動車の走行性を重視した道路で、規制速度を 70km/h 又は 80km/h への引上げを行った道路  
(警察庁)

○平成 24 年度においては、片側 2 車線以上の道路における 50 キロメートル毎時以下の速度規制の法定速度化を実施した。

[速度規制の見直し状況 (平成 24 年度末)]

	50km/h 規制	40km/h 以下の規制
速度引上げ実施数	168 区間 (353km)	14 区間 (9km)

(警察庁)

○平成 21 年から平成 23 年までの交通規制見直し集中実施期間内において、必要やむを得ない貨物自動車等の荷さばき、客待ちタクシー、二輪車、商店街(買物客)、駅前等の対策を重点に、駐車規制の点検及び見直しを推進した。

[見直し状況 (平成21年度～23年度)]

	荷さばき	タクシー	商店街	駅前	二輪車	その他
見直し 実施数	72 か所	36 か所	9 か所	36 か所	26 か所	230 か所

(警察庁)

○平成24年度においては、パーキング・メーター等の点検を行い、利用率の低いものについては撤去の上、自転車レーンの整備等、既存の道路空間を有効活用するための見直しを推進した。

[見直し状況 (平成24年度末)]

	パーキング・メーター	パーキング・チケット	
見直し 実施数	233 基	27 基	188 枠

(警察庁)

○平成 21 年から平成 23 年までの交通規制見直し集中実施期間内において、信号制御については、歩行者、自転車の視点で、信号をより守りやすくするための点検及び見直しを推進した。

[信号制御の見直し状況 (平成 21 年度～23 年度)]

	信号設定 秒数変更	現示変更	単独 運用化	歩行者灯 器の設置	その他 (※)
見直し 実施数	5,393 か 所	588 か所	269 か所	268 か所	576 か所

※ その他については信号機の移設、点滅運用化等

(警察庁)

○平成 24 年度においては、「歩行者の待ち時間の長い押ボタン信号の改善」及び「幅員の狭い従道路を横断する歩行者の待ち時間の短縮」について重点的に見直しを推進した。

[信号制御の見直し状況(平成 24 年度末)]

	押ボタン信号		狭幅員従道路
	黄色点滅待機 (5 秒以下)	青色待機 (2 秒以下)	従道路横断待ち時間 (1 サイクル 20%未満)
見直し 実施数	1,768 基	6,222 基	346 基

(警察庁)

(5) 自転車利用環境の総合的整備

ア 安全で快適な自転車利用環境の創出

○交通状況に応じ、歩行者・自転車・自動車の適切な分離を図り、安全で快適な自転車利用環境を創出するため、自転車道や自転車専用通行帯、歩道上で歩行者と自転車が通行する部分を指定する普通自転車の歩道通行部分の指定等により、自転車走行空間ネットワークを整備し、増加している歩行者と自転車の事故等への対策を講じた。

[主な交通規制の延長距離(各年度末)]

	23 年度	24 年度	25 年度
普通自転車の 歩道通行区分	836.9km	895.0km	969.4km
自転車専用通行帯	257.3km	297.2km	341.1km

(警察庁)

○平成 24 年 11 月に国土交通省と警察庁は共同で「安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン」を策定し、自転車ネットワーク計画の作成やその整備、通行ルールの徹底等を推進した。

(警察庁、国土交通省)

イ 自転車等の駐車対策の推進

○地方公共団体、道路管理者等と連携を図り、放置自転車等の撤去活動への協力及び原動機付自転車の指導取締りを推進した。

	<p style="text-align: right;">(警察庁)</p> <p>○街路事業等による自転車等駐車場の整備事業を推進した。  <span style="float: right;">(国土交通省)</span></p> <p>○大量の自転車等の駐車需要を生じさせる施設について自転車等駐車場の設置を義務付ける条例の制定の促進を図っている。  <span style="float: right;">(国土交通省)</span></p> <p>ウ 大規模自転車道の整備</p> <p>○交通の安全を確保し、併せて余暇活動の増大に対応した歴史や自然に親しめる大規模自転車道の整備を推進した。  <span style="float: right;">(国土交通省)</span></p>						
<p>(6) 高度道路交通システムの活用</p>	<p>○平成 25 年に東京で開催された ITS 世界会議に参加し、プローブ情報の集約化・共有化による新たな価値創造の可能性や、プローブ情報活用にあたっての課題等について紹介した。また、ITS に関する国際的な技術動向等を把握しつつ、今後標準化すべき分野の特定と、その結果をふまえた国際規格原案の作成及び ISO/TC204 (ITS) への提案を行った。  <span style="float: right;">(経済産業省)</span></p> <p>ア 道路交通情報通信システムの整備</p> <p>○道路交通情報通信システム (VICS) について、サービスエリアの拡大、道路交通情報提供の内容の充実、システムの高度化に向け、ビーコン・通信情報基盤の整備を全国の高速道路や主要都市等において推進したほか、VICS 対応車載機の普及を図った。</p> <p style="text-align: center;">〔光ビーコンのストック数 (各年度末)〕</p> <table border="1" style="margin-left: auto; margin-right: auto;"> <tr> <td style="text-align: center;">23 年度</td> <td style="text-align: center;">24 年度</td> <td style="text-align: center;">25 年度</td> </tr> <tr> <td style="text-align: center;">54, 153 基</td> <td style="text-align: center;">54, 171 基</td> <td style="text-align: center;">55, 264 基</td> </tr> </table> <p style="text-align: center;">〔VICS 対応車載機の累計出荷台数 (平成 26 年 3 月末)〕</p> <p style="text-align: center;">・ 4, 213 万台 ( (一財) 道路交通情報通信システムセンター調べ )  <span style="float: right;">(警察庁、国土交通省)</span></p> <p>○VICS センター及び関係省庁等と連携し、安全で円滑な道路交通を確保するため、リアルタイムな渋滞情報、所要時間、規制情報等の道路交通情報を提供する VICS の整備・拡充を推進した。  <span style="float: right;">(総務省)</span></p> <p>イ 新交通管理システムの推進</p>	23 年度	24 年度	25 年度	54, 153 基	54, 171 基	55, 264 基
23 年度	24 年度	25 年度					
54, 153 基	54, 171 基	55, 264 基					

○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。

[光ビーコンのストック数 (各年度末)]

23 年度	24 年度	25 年度
54,153 基	54,171 基	55,264 基

(警察庁)

#### ウ 交通事故防止のための運転支援システムの推進

○ITS の高度化により交通の安全を高めるため、自動車単体では対応できない事故への対策として、警察庁においては、路車間通信、車車間通信、歩車間通信等の通信技術を活用した運転支援システムの実現に向けて、産・官・学が連携し研究開発を行った。また、国土交通省においては、インフラ協調による安全運転支援システムの実現に向けて、産・学・官が連携し研究開発等を行った。また、平成 23 年より、高速道路上を中心に設置した ITS スポットによる安全運転支援を含む多様なサービスを全国で開始した。

(警察庁、国土交通省)

○路側インフラからの情報に加えて自車の位置、速度等の情報に基づき、車載機が運転者への情報提供の要否及びタイミングを判断し、音声や画像等で運転者に注意を促す安全運転支援システム (DSSS) の導入・整備を推進した (平成 25 年度末現在、6 都県で運用中)。

(警察庁)

○総務省事業及び SIP(戦略的イノベーション創造プログラム)事業において、車車間通信等の早期実用化のための研究開発及び実証実験を行っている。

(総務省)

○「先進安全自動車 (ASV) 推進検討会」において、産学官の連携の下、次世代の通信利用型運転支援システムに関する検討等を実施した。

(国土交通省)

#### エ スマートウェイの推進

○これまで、産学官が一体となり、交通安全、渋滞対策、環境対策等を目的とし、人と車と道路とを情報で結ぶ ITS 技術を活用した次世代の道路スマートウェイの展開を進めてきた。平成 23 年より、高速道路上を中心に設置した ITS スポットによる多様なサービスが全国で開始された。

(国土交通省)

#### オ 道路運送事業に係る高度情報化の推進

○環境に配慮した安全で円滑な自動車の運行を実現するため、公共車両優先システム (PTPS) 及び車両運行管理システム (MOCS) の整備を推進した。(平成

	<p>25 年度末現在、PTPS は 40 都道府県、MOCS は 8 府県で運用中)。  (警察庁)</p> <p>○公共車両優先システム (PTPS) 車載器やバスロケーションシステムの導入等、バスの走行環境改善に資する施策に対し支援を実施した。  (国土交通省)</p>						
<p>(7) 交通需要  マネジメントの推進</p>	<p>ア 公共交通機関利用の促進</p> <p>○道路交通混雑が著しい一部の道路について、バス専用・優先通行帯の設定、バス感应式信号機の活用、公共車両優先システム (PTPS) の整備等バスの利用促進を図るための施策を推進した。</p> <p style="text-align: center;">〔公共車両優先システム (PTPS) の延長距離 (各年度末) 〕</p> <table border="1" style="margin-left: auto; margin-right: auto;"> <tr> <td style="text-align: center;">23 年度</td> <td style="text-align: center;">24 年度</td> <td style="text-align: center;">25 年度</td> </tr> <tr> <td style="text-align: center;">785. 2km</td> <td style="text-align: center;">803. 2km</td> <td style="text-align: center;">838. 6km</td> </tr> </table> <p style="text-align: right;">(警察庁)</p> <p>○公共交通機関の利用を促進し、道路交通混雑を緩和するため、都市モノレール等の整備を進めるとともに、路面電車やバスの走行空間の改善等を支援している。  (国土交通省)</p> <p>○公共交通機関の乗り継ぎ等の利便性向上も目的とした交通結節点の整備を推進している。  (国土交通省)</p> <p>○公共車両優先システム (PTPS) 車載器、バスロケーションシステム、バス停留所上屋の整備等、バスの利用促進に資する施策に対し支援を実施した。  (国土交通省)</p> <p>イ 自動車利用の効率化</p> <p>○乗用車の平均乗車人数の増加及び貨物自動車の積載率の向上により効率的な自動車利用を促進するため、車両運行管理システム (MOCS) の導入等による物流の効率化等の促進を図った。(平成 25 年度末現在、8 府県で運用中)  (警察庁)</p> <p>○輸送効率の改善による物流効率化を促進するため、荷主企業による共同輸配送の実現に向けた調査を行うとともに、海上コンテナの空輸送を削減する仕組み (コンテナラウンドユース) の実現に向けた調査を行った。  (経済産業省)</p>	23 年度	24 年度	25 年度	785. 2km	803. 2km	838. 6km
23 年度	24 年度	25 年度					
785. 2km	803. 2km	838. 6km					

(8) 災害に備えた道路交通環境の整備

ア 災害に備えた道路の整備

○大規模災害時の救急救命活動や復旧支援活動を支えるため、緊急輸送道路の強化や迅速な道路啓開実施のための施策を推進している。

- ・ 全国の緊急輸送道路は約 98,000 k m (平成 25 年 9 月末時点)
- ・ 緊急輸送道路上の既設橋梁の耐震化率は約 79% (平成 24 年度末時点)
- ・ 道路法面等の要対策箇所対策率は約 60% (平成 24 年度末時点)

(国土交通省)

イ 災害に強い交通安全施設等の整備

○特定交通安全施設等整備事業として、交通情報板、監視用テレビ、情報収集提供装置等の交通安全施設等を整備し、災害発生時における安全な道路交通の確保を図った。

[関連施設のストック数 (各年度末)]

	23 年度	24 年度	25 年度
交通情報板	3,646 基	3,639 基	3,650 基
監視用テレビ	2,990 台	3,000 台	3,008 台
情報収集提供装置	57,196 基	57,069 基	57,881 基
自動起動型信号機 電源付加装置	4,624 基	5,074 基	5,617 基

(警察庁)

○オンライン接続された各都道府県警察の交通管制センターから詳細な交通情報をリアルタイムに警察庁に収集する広域交通管制システムを、災害時の広域的な交通管理に活用した。

(警察庁)

ウ 災害発生時における交通規制

○災害対策基本法による通行禁止等の交通規制を的確かつ迅速に行うため、災害の状況や交通規制等に関する情報を提供する交通情報板等の整備を推進した。

[関連施設のストック数 (各年度末)]

	23 年度	24 年度	25 年度
交通情報板	3,646 基	3,639 基	3,650 基
監視用テレビ	2,990 台	3,000 台	3,008 台
情報収集提供装置	57,196 基	57,069 基	57,881 基

(警察庁)

エ 災害発生時における情報提供の充実

○災害発生時において、交通規制等の道路交通状況等に関する情報提供を迅速

かつ的確に行うため、交通情報板等の整備を推進した。

〔関連施設のストック数（各年度末）〕

	23年度	24年度	25年度
交通情報板	3,646基	3,639基	3,650基
監視用テレビ	2,990台	3,000台	3,008台
情報収集提供装置	57,196基	57,069基	57,881基

(警察庁)

○ホームページ等を通じて、異常気象時の通行規制や災害情報を提供している。

(国土交通省)

(9) 総合的な  
駐車対策の  
推進

ア 秩序ある駐車場の推進

○道路環境、交通実態、駐車需要等の変化に伴い、より良好な駐車秩序を確立するため、時間、曜日、季節等による交通流・量の変化等の時間的視点と、道路の区間ごとの交通環境や道路構造の特性等の場所的視点の両面から、現行規制の見直しを継続して行い、駐車場の効用にも十分配慮して、個々の時間及び場所に応じたきめ細かな駐車規制を推進した（平成16年1月から平成26年3月末までの間に、約42,000区間、約32,000kmの規制の解除・緩和を実施。）。

(警察庁)

○違法な駐停車が交通渋滞等交通に著しい迷惑を及ぼす交差点においては、違法駐車抑止システムを活用し、駐停車をしようとしている自動車運転者に対して音声で警告を与えることなどにより、違法な駐停車を抑制して交通の安全と円滑を図った。

〔駐車規制の延長距離（各年度末）〕

	23年度	24年度	25年度
駐停車禁止	3,652.4km	3,687km	3,710.8km
駐車禁止（区間）	157,429.6km	157,598.9km	157,782.6km
駐車禁止（区域）	7,983.8km	7,930.4km	7,927.6km

(警察庁)

イ 違法駐車対策の推進

○取締り活動ガイドラインによるメリハリを付けた取締り及び駐車監視員による放置車両の確認等に関する事務の適切かつ円滑な運用を推進した。

〔確認事務の民間委託規模の状況〕

25年12月末現在、全国389警察署において、58法人に委託されている。



[放置車両確認標章取付件数]

23年	24年	25年
194万3,439件	183万5,404件	166万4,504件

(警察庁)

○放置違反金制度による使用者責任の追及、悪質運転者の責任追及の徹底等を推進した。

[滞納処分徴収件数]

23年	24年	25年
15,735件	17,088件	16,549件

(警察庁)

ウ 駐車場等の整備

○郊外部からの自動車流入の集中を抑制し、都心部での交通のふくそうを回避するため、パークアンドライド等の普及のための駐車場等の整備を推進した。

(国土交通省)

エ 違法駐車締め出し気運の醸成・高揚

○違法駐車排除及び自動車の保管場所の確保等に関し、国民への広報・啓発活動を行うとともに、関係機関・団体との密接な連携を図り、地域交通安全活動推進委員の積極的な活用等により、住民の理解と協力を得ながら違法駐車締め出しの気運の醸成・高揚を図った。

[地域交通安全活動推進委員の委嘱数（各年4月現在）]

23年	24年	25年	26年
18,943人	18,859人	18,775人	18,619人

(警察庁)

オ ハード・ソフト一体となった駐車対策の推進

○必要やむを得ない駐車需要への対応が十分でない場所を中心に、地域の駐車管理構想を見直し、自治会、地域住民等の意見要望を十分に踏まえた駐車規制の点検・改善、道路利用者や関係事業者等による自主的な取組の促進、道路管理者等に対する路外駐車場や路上荷さばきスペース整備の働き掛け、違法駐車取締り、積極的な広報・啓発活動等ハード・ソフト一体となった総合的な駐車対策を推進した。

〔駐車規制の延長距離（各年度末）〕

	23年度	24年度	25年度
駐停車禁止	3,652.4km	3,687km	3,710.8km
駐車禁止（区間）	157,429.6km	157,598.9km	157,782.6km
駐車禁止（区域）	7,983.8km	7,930.4km	7,927.6km

〔駐車違反取締り件数〕

23年中	24年中	25年中
198万7,619件	185万5,779件	170万458件

（警察庁）

(10) 道路交通情報の充実

ア 情報収集・提供体制の充実

- 特定交通安全施設等整備事業として、交通情報板、監視用テレビ、情報収集提供装置等の交通安全施設等を整備し、安全な道路交通の確保を図った。

〔関連施設のストック数（各年度末）〕

	23年度	24年度	25年度
交通情報板	3,646基	3,639基	3,650基
監視用テレビ	2,990台	3,000台	3,008台
情報収集提供装置	57,196基	57,069基	57,881基

（警察庁）

- 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、平成23年度より、一部道路の道路画像・道路気象情報について集約を行うことにより、情報提供事業者の道路交通情報の提供の充実を図った。

（国土交通省）

イ I T Sを活用した道路交通情報の高度化

- 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）について、VICSセンター及び関係省庁等が連携し、サービスエリアの拡大、道路交通情報提供の内容の充実、システムの高度化に向け、光ビーコンの整備を全国の高速道路や主要都市等において推進したほか、VICS対応車載機の普及を図った。また、平成23年、高速道路上の中心にITSスポットを全国約1,600箇所を設置し、広域な道路交通情報や事故多発地点における注意喚起や画像等の安全運転支援情報の提供を開始することにより、道路交通情報の高度化を図った。これらの施策により、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。

〔光ビーコンのストック数（各年度末）〕

23年度	24年度	25年度
54,153基	54,171基	55,264基

〔VICS対応車載機の累計出荷台数（平成26年3月末）

・4,213万台（（一財）道路交通情報通信システムセンター調べ）

（警察庁、総務省、国土交通省）

ウ 適正な道路交通情報提供事業の促進

○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（昭和35年法律第105号）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（平成14年国家公安委員会告示第12号）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。

（警察庁）

エ 分かりやすい道路交通環境の確保

○特定交通安全施設等整備事業において、交通情報板、監視用テレビ、情報収集提供装置等を整備し、分かりやすく使いやすい道路交通環境の確保を図った。

〔関連施設のストック数（各年度末）〕

	23年度	24年度	25年度
交通情報板	3,646基	3,639基	3,650基
監視用テレビ	2,990台	3,000台	3,008台
情報収集提供装置	57,196基	57,069基	57,881基
大型固定標識	372,145本	368,287本	364,430本
路側可変標識	6,520本	6,315本	6,095本

（警察庁）

(11) 交通安全に寄与する道路交通環境の整備

ア 道路の使用及び占用の適正化等

○都道府県警察において道路使用許可制度の弾力的な運用に努め、場所により昼夜間連続工事や施工区間の延長を容認するなど工事期間を短縮させ、工期全体における渋滞発生総量の縮減を図ったほか、許可条件の確実な履行等について指導するなど、安全かつ円滑な道路交通の確保に努めた。

〔道路使用許可件数（各年度末）〕

23 年度	24 年度	25 年度
3,206,053 件	3,325,669 件	3,482,663 件

(警察庁)

イ 休憩施設等の整備の推進

- 「道の駅」は市町村等の申請により、平成21年度末時点では936箇所登録されていたが、平成25年度末時点で1014箇所が登録されている。

[「道の駅」の登録数]

	22 年度	23 年度	24 年度	25 年度
登録数	34	17	18	10
累計	970	987	1005	1014*

※H25.4.1に1駅登録抹消

(国土交通省)

ウ 子どもの遊び場等の確保

- 校庭や体育館等を地域に開放し有効活用する事例を紹介する「学校体育施設等の有効活用実践事例集」を作成した。

(文部科学省)

- 主として幼児及び小学校低学年児童を対象とした児童館及び児童遊園を設置しており、平成24年10月1日現在、児童館が4,617か所、児童遊園が3,065か所となっている。

(厚生労働省)

- 子どもの身近で安全な遊び場として、住区基幹公園、都市基幹公園等の整備を推進した。

(国土交通省)

エ 道路法に基づく通行の禁止又は制限

- 危険物積載車両及び特殊車両に係る取締りを実施している。

(国土交通省)

オ 地域に応じた安全の確保

- 積雪寒冷特別地域においては、冬期の安全な道路交通を確保するため、冬期積雪・凍結路面对策として適時適切な凍結防止剤散布の実施、交差点等における消融雪施設等の整備、流雪溝、チェーン着脱場等の整備を推進している。

(国土交通省)

## 第2項 交通安全思想の普及徹底

(1) 段階的かつ体系的な交通安全教育の推進

ア 幼児に対する交通安全教育の推進

○幼児に対しては、幼児の心身の発達段階や地域の実情に応じて、基本的な交通ルールを遵守し、交通マナーを実践する態度を習得させるとともに、日常生活において安全に道路を通行するために必要な基本的な技能及び知識を習得させることを目標として、幼児及び幼児の保護者に対して交通安全教育を実施した。

[警察が主催し、又は警察官等を講師として派遣して実施した  
幼児に対する交通安全教育実施状況（各年12月末）]

	23年	24年	25年
回数	約25,800回	約27,300回	約27,000回
参加人数	約196万人	約200万人	約199万人

(警察庁)

○幼稚園においては、日常の教育活動のあらゆる場面をとらえて、交通安全教育を計画的かつ継続的に行った。

(文部科学省)

○交通安全教育を含め、安全教育全般に関する教師用の参考資料「『生きる力』をはぐくむ学校での安全教育」（平成22年3月改訂）の活用を推進した。

(文部科学省)

イ 児童に対する交通安全教育の推進

○児童に対しては、児童の心身の発達段階や地域の実情に応じて、歩行者及び自転車の利用者として必要な技能及び知識を習得させるとともに、道路及び交通の状況に応じて、安全に道路を通行するために、道路交通における危険を予測し、これを回避して安全に通行する意識及び能力を高めることを目標として、交通安全教育を実施した。

[警察が主催し、又は警察官等を講師として派遣して実施した  
児童に対する交通安全教育実施状況（各年12月末）]

	23年	24年	25年
回数	約37,900回	約41,400回	約39,500回
参加人数	約423万人	約454万人	約411万人

(警察庁)

○小学校では、学校教育活動全体を通じて、家庭及び関係機関・団体等と連携・協力しながら、交通安全教育を行った。

(文部科学省)

○交通安全教育を含め、安全教育全般に関する教師用の参考資料「『生きる力』

をはぐくむ学校での安全教育」（平成22年3月改訂）の活用を推進した。  
（文部科学省）

○通学時に児童が自ら安全な行動をとれるようにするための教育教材 DVD「安全に通学しよう～自分で身を守る、みんなで守る～」（平成24年度作成）の活用を推進した。

（文部科学省）

○都道府県教育委員会が行う、交通安全教育に関し指導的な役割を果たしている教職員等を対象とした効果的な交通安全教育の進め方や応急手当の方法等に関する実習を含めた研修会の開催を支援した。

（文部科学省）

#### ウ 中学生に対する交通安全教育の推進

○中学生に対しては、日常生活における交通安全に必要な事柄、特に自転車で安全に道路を通行するために、必要な技能及び知識を十分に習得させるとともに、道路を通行する場合は、思いやりを持って、自己の安全のみならず他の人々の安全にも配慮できるようにすることを目標として、交通安全教育を実施した。

〔警察が主催し、又は警察官等を講師として派遣して実施した  
中学生に対する交通安全教育実施状況（各年12月末）〕

	23年	24年	25年
回数	約6,100回	約6,900回	約6,100回
参加人数	約125万人	約132万人	約117万人

（警察庁）

○中学校では、学校教育活動全体を通じて、家庭及び関係機関・団体等と連携・協力しながら交通安全教育を行った。

（文部科学省）

○交通安全教育を含め、安全教育全般に関する教師用の参考資料「『生きる力』をはぐくむ学校での安全教育」（平成22年3月改訂）の活用を推進した。

（文部科学省）

○通学時に生徒が自ら安全な行動をとれるようにするための教育教材 DVD「安全な通学を考える～加害者にもならない～」（平成23年度作成）の活用を推進した。

（文部科学省）

○都道府県教育委員会が行う、交通安全教育に関し指導的な役割を果たしている教職員等を対象とした効果的な交通安全教育の進め方や応急手当の方法等に関する実習を含めた研修会の開催を支援した。

(文部科学省)

#### エ 高校生に対する交通安全教育の推進

○高校生に対しては、日常生活における交通安全に必要な事柄、特に、二輪車の運転者及び自転車利用者として安全に道路を通行するために、必要な技能及び知識を習得させるとともに、交通社会の一員として交通ルールを遵守し自他の生命を尊重するなど責任を持って行動することができるような健全な社会人を育成することを目標として、交通安全教育を実施した。

[警察が主催し、又は警察官等を講師として派遣して実施した  
高校生に対する交通安全教育実施状況(各年12月末)]

	23年	24年	25年
回数	約5,600回	約6,100回	約5,400回
参加人数	約153万人	約169万人	約151万人

(警察庁)

○高等学校では、学校教育活動全体を通じて、家庭及び関係機関・団体等と連携・協力しながら交通安全教育を行った。

(文部科学省)

○交通安全教育を含め、安全教育全般に関する教師用の参考資料「『生きる力』をはぐくむ学校での安全教育」(平成22年3月改訂)の活用を推進した。

(文部科学省)

○通学時に生徒が自ら安全な行動をとれるようにするための教育教材DVD「安全な通学を考える～加害者にもならない～」(平成23年度作成)の活用を推進した。

(文部科学省)

○都道府県教育委員会が行う、交通安全教育に関し指導的な役割を果たしている教職員等を対象とした効果的な交通安全教育の進め方や応急手当の方法等に関する実習を含めた研修会の開催を支援した。

(文部科学省)

#### オ 成人に対する交通安全教育の推進

◇社会人・大学生

○社会人に対しては、社会人を対象とした学級・講座等における交通安全教育の促進を図るなど、公民館等の社会教育施設における交通安全のための諸活動を促進するとともに、関係機関・団体、交通ボランティア等による活動を促進した。

大学生等に対しては、学生の自転車や二輪車・自動車の事故・利用等の実態に応じ、関係機関・団体等と連携し、交通安全教育を実施した。

[警察が主催し、又は警察官等を講師として派遣して実施した  
社会人等（大学生等を含む）に対する交通安全教育実施状況  
（各年12月末）]

	23年	24年	25年
回数	約76,200回	約75,400回	約70,400回
参加人数	約583万人	約621万人	約479万人

(警察庁)

◇自動車の使用者

○自動車の使用者に対しては、安全運転管理者等を法定講習、指導者向けの研修会等へ積極的に参加させ、事業所における自主的な安全運転管理の活発化に努めた。

[正・副安全運転管理者講習の年度別実施状況（各年度末）]

	23年度	24年度	25年度
回数	約4,300回	約4,400回	約4,300回
受講者数	約38万人	約39万人	約39万人

(警察庁)

カ 高齢者に対する交通安全教育の推進

○高齢者に対する交通安全教育の継続的な推進役を養成し、地域における高齢者交通安全学習の普及を促進するため、高齢者及び地域活動に影響力のある高齢者交通安全指導員（シルバーリーダー）を対象とした、参加・体験・実践型の高齢者安全運転推進協力者養成事業を実施している。

(内閣府)

○高齢者に対しては、加齢に伴う身体機能の変化が歩行者又は運転者としての交通行動に及ぼす影響を理解させるとともに、道路及び交通の状況に応じて安全に道路を通行するために必要な実践的技能及び交通ルール等の知識を習得させることを目標とし、関係団体等と連携して、高齢者の交通安全教室等を開催するとともに、多様な機会を活用した高齢者に対する交通安全教育を実施した。

特に交通安全教育を受ける機会がなかった高齢者を中心に、家庭訪問による個別指導、高齢者と日常的に接する機会を利用した助言等が地域ぐるみで行われるように努めた。

[警察が主催し、又は警察官等を講師として派遣して実施した  
高齢者に対する交通安全教育実施状況（各年12月末）]

	23年	24年	25年
回数	約53,300回	約52,300回	約48,800回
参加人数	約287万人	約266万人	約232万人

(警察庁)



〔警察官、又は警察が関与したボランティア等が実施した  
高齢者宅訪問活動実施状況（各年12月末）〕

	23年	24年	25年
回数	約331万回	約332万回	約388万回
参加人数	約438万人	約416万人	約476万人

(警察庁)

#### キ 障害者に対する交通安全教育の推進

○障害者に対しては、交通安全のために必要な技能及び知識の習得のため、地域における福祉活動の場を利用するなどして、障害の程度に応じ、きめ細かい交通安全教育を推進するとともに、字幕入りビデオ等、効果的な教材の開発等に努めたほか、障害者団体等と連携し、障害者に反射材用品を配布するなど、介護者、交通ボランティア等の障害者に付き添う者と連携した対策等を実施した。

また、電動車いすの安全利用講習会を開催し、高齢者と併せ、電動車いす利用の身体障害者に対する交通安全教育を実施した。

〔警察が主催し、又は警察官等を講師として派遣して実施した  
電動車いすの安全利用教室の実施状況（各年12月末）〕

	23年	24年	25年
回数	約1,600回	約1,200回	約1,900回
参加人数	約59,600人	約42,600人	約51,600人

(警察庁)

#### ク 外国人に対する交通安全教育の推進

○外国人に対しては、我が国の交通ルールに関する知識の普及による交通事故防止を目的として交通安全教育を推進するとともに、国際化の進展を踏まえ、平成23年度に交通安全教育用映像として「知っておきたい！日本の交通ルール」を中国語・ポルトガル語の2カ国語で作成し、外国人向け教材の充実を図り、効果的な交通安全教育に努めた。

また、外国人を雇用する使用者等を通じ、外国人の講習会等への参加を促進した。

〔警察が主催し、又は警察官等を講師として派遣して実施した  
外国人に対する交通安全教育実施状況（各年12月末）〕

	23年	24年	25年
回数	約3,200回	約3,700回	約4,200回
参加人数	約77,200人	約77,200人	約86,600人

(警察庁)

	<p>ケ 交通事犯被収容者に対する教育活動等の充実</p> <p>○少年院送致となった交通事犯少年の処遇に当たっては、対象者の個別的問題性に応じた適切な指導を行いつつ、人命尊重の精神及び遵法精神のかん養とともに、被害者の視点を取り入れることにも重点を置いて交通安全教育を実施した。特に、被害者の視点を取り入れた教育については、犯罪被害者等や支援団体から直接話をうかがうゲストスピーカー制度を実施するなど、被害者の心情等を理解させるための指導の一層の充実を図った。交通事犯少年に対する資質鑑別については、運転適性検査や法務省式運転態度検査等を活用し、交通事犯少年の特性をよりの確に把握できるよう、一層の適正・充実化を図った。</p> <p>その他の取組について、平成23年度以降、内容に大きな変化なし。</p> <p style="text-align: right;">(法務省)</p> <p>コ 交通事犯により保護観察に付された者に対する保護観察の充実</p> <p>○交通事犯により保護観察に付された者に対しては遵法精神のかん養、安全運転態度の形成等を目的とした保護観察を実施した（平成24年に交通事犯により保護観察に付された者は1万2,364人）。このうち、家庭裁判所において交通事犯により保護観察に付された少年であって、事犯の内容が比較的軽微な少年に対しては、集団処遇を中心とした特別な処遇を短期間に集中して行う交通短期保護観察を実施した（平成24年に交通短期保護観察に付された者は7,809人）。</p> <p>さらに、被害者を死亡させ又は身体に重大な傷害を負わせた保護観察対象者に対して、罪の重さを認識させ、被害者等に誠実に対応するよう促すことを目的としたしよく罪指導を行った。</p> <p style="text-align: right;">(法務省)</p>
<p>(2) 効果的な交通安全教育の推進</p>	<p>○交通安全教育を行うに当たって、受講者が、安全に道路を通行するために必要な技能及び知識を習得し、かつ、その必要性を理解できるようにするため、各種シミュレーターやドライブレコーダーに記録された映像等を用いる参加・体験・実践型の教育方法を積極的に活用した。</p> <p>また、関係団体・企業等からの要請に応じ、交通安全教育の講師として警察官の派遣、交通事故情報の提供及び交通安全教育用資機材の貸与等を行った。</p> <p style="text-align: right;">(警察庁)</p>
<p>(3) 交通安全に関する普及啓発活動の推進</p>	<p>ア 交通安全運動の推進</p> <p>○春と秋の全国交通安全運動は、広く国民に交通安全思想の普及・浸透を図り、交通ルールの遵守と正しい交通マナーの実践を習慣付けるとともに、国民自身による道路交通環境の改善に向けた取組みを推進することにより、交通事故防止の徹底を図る事を目的として、交通対策本部が決定した実施要領（運動の基本、全国重点等）に基づき、実施計画を策定し、関係省庁、地方公共団体及び関係団体が主催し全国的に推進した。</p>

[全国交通安全運動期間中に実施された交通安全教室の参加人数]

全国交通安全運動交通安全教室参加人数	23年春	24年春	25年春
	2,165,977人	1,888,446人	2,138,892人
	23年秋	24年秋	25年秋
	1,604,135人	1,599,303人	1,456,059人

[全国交通安全運動に参加したボランティア等の活動人数]

全国交通安全運動交通安全ボランティア等活動人数	23年春	24年春	25年春
	905,846人	1,023,321人	1,493,826人
	23年秋	24年秋	25年秋
	885,490人	986,366人	968,101人

(内閣府)

○春と秋の全国交通安全運動では、関係機関・団体等との連携を図り、警察官、交通ボランティア等の出動や多数の一般市民の参加により、国民自身による道路交通環境の改善に向けた取組を推進するための国民運動として、交通安全運動を組織的・継続的に展開した。

[春の全国交通安全運動期間中における警察官等の一平均の出動者数]

	23年	24年	25年	26年
人数	約30万人	約30万人	約30万人	約30万人

[秋の全国交通安全運動期間中における警察官等の一平均の出動者数]

	23年	24年	25年
人数	約31万人	約31万人	約30万人

(警察庁)

#### イ 自転車の安全利用の推進

○「自転車の安全利用の推進について」(平成19年7月10日中央交通安全対策会議交通対策本部決定)に基づき、自転車に関する交通秩序の整序化を図り自転車の安全利用を促進するため、自転車通行ルール等の広報啓発を実施した。

(内閣府)

○自転車利用者等に対し、「自転車安全利用五則」(平成19年7月10日中央交通安全対策会議交通対策本部決定)を活用し、

- ・各種自転車安全教室等における自転車利用上のルールの遵守やマナーの向上の徹底
- ・関係機関、団体と連携した街頭活動
- ・あらゆる媒体を利用した交通ルールの遵守と交通マナーの向上の徹底についての広報啓発活動

等を実施し、自転車の安全利用に関する自転車利用者の意識向上を図った。

〔警察が主催し、又は警察官等を講師として派遣して実施した  
自転車利用者に対する交通安全教育実施状況（各年12月末）〕

	23年	24年	25年
回数	約29,400回	約34,000回	約46,200回
参加人数	約353万人	約417万人	約547万人

（警察庁）

#### ウ すべての座席におけるシートベルトの正しい着用の徹底

○「後部座席シートベルトの着用の徹底を図るための対策について」（平成19年7月10日交通対策本部決定）に基づき、着用率の低い後部座席シートベルトの着用の徹底を図った。

（内閣府）

○交通事故発生時における被害の防止・軽減を図るため、春と秋の全国交通安全運動の全国重点に定め、広報啓発活動、講習会の開催等の諸対策を推進した。

（内閣府）

○地方公共団体、関係機関・団体等との協力の下、啓発ポスターやテレビCM等、あらゆる機会・媒体を通じてシートベルトの着用効果及び正しい着用方法について理解を求め、すべての座席におけるシートベルトの正しい着用の徹底を図るための啓発活動等を展開した。

〔後部座席同乗者のシートベルト着用率の推移（各年10月時点）〕

	23年	24年	25年
一般道路	33.2%	33.2%	35.1%
高速道路	63.5%	65.4%	68.2%

注：警察庁と（一社）日本自動車連盟（JAF）との  
合同調査による。

（警察庁）

#### エ チャイルドシートの正しい使用の徹底

○地方公共団体、民間団体等と連携を図りながら、チャイルドシートの正しい着用の徹底についての広報・啓発活動や講習会の開催等を積極的に推進した。

（内閣府）

○チャイルドシートの使用効果及び正しい使用方法について、幼稚園・保育所、病院等と連携して保護者等に対する効果的な広報啓発・指導に努め、正しい使用の徹底を図った。また、特に比較的年齢の高い幼児及びその保護者について、幼稚園・保育所等における交通安全教室等で正しい使用の必要性について教育を行うなど、その取組を強化した。

〔6歳未満幼児のチャイルドシート使用率の推移（各年4月時点）〕

	23年	24年	25年	26年
使用率	57.0%	58.8%	60.2%	61.9%

注：警察庁と（一社）日本自動車連盟（JAF）との  
合同調査による。

（警察庁）

○チャイルドシート指導員養成研修会（開催回数：23年度6回、24年度4回、  
25年度4回）へ、警察庁及び研修会開催県の警察本部から講師を派遣した。  
（警察庁）

○厚生労働省と協力し、母子手帳にチャイルドシートの使用を呼び掛ける項目  
を掲載し、不使用及び不適正な使用の危険性を啓発した。  
（警察庁）

○チャイルドシートの試験及び評価結果を記載したチャイルドシートアセスメ  
ントを公表して、チャイルドシートの安全性、正しい装着方法を啓発してい  
る。  
（国土交通省）

#### オ 反射材用品の普及促進

○夜間及び薄暮時における歩行者・自転車等の交通事故防止対策として、参加・体験・  
実践型の交通ボランティア養成事業及び交通安全フォーラム等において、反射材及  
び反射材を利用した製品等の有効性を強く呼び掛ける等反射材の普及を図った。  
（内閣府）

○夜間における歩行者及び自転車利用者の交通事故防止に効果が期待できる反  
射材用品や自発光式ライト等の普及を図るため、各種広報媒体を活用して積極  
的な広報啓発を推進するとともに、反射材の視認効果、使用方法等について理  
解を深めるため、参加・体験・実践型の交通安全教育の実施及び関係機関・団  
体と協力した反射材用品等の展示会の開催等を推進した。  
また、高齢者に対しては特にその普及の促進を図るべく、警察官等の個別訪問  
の際に、靴や杖等に警察官等が直接反射材を装着するなどの活動を実施した。  
（警察庁）

#### カ 飲酒運転根絶に向けた規範意識の確立

○飲酒体験ゴーグルや運転シミュレーターを活用し、飲酒運転の危険性や飲酒  
運転による交通事故の実態を周知するための交通安全教育や広報啓発活動を  
推進したほか、各自治体や交通ボランティア、安全運転管理者、酒類製造・販  
売業者、酒類提供飲食店、駐車場関係者等と連携して飲酒運転根絶宣言やハン  
ドルキーパー運動の普及啓発に努めるなど、地域、職域等における飲酒運転根

絶の取組を進めた。

(警察庁)

- 飲酒運転事犯の保護観察対象者に対し、心理学等の専門的知識に基づいて策定された飲酒運転防止プログラムを実施した（平成24年のプログラムの開始人員は398人。）。

(法務省)

- 自動車運送事業者については、平成23年度より、点呼時に運転者の酒気帯びの有無を確認する際にアルコール検知器の使用を義務付けた。  
平成24年4月には、アルコールに関する基礎知識や酒気帯び状態の運転への影響など、事業者が運転者に対して実施すべき安全教育の内容・実施方法等のマニュアルを作成した。  
また、平成25年12月に、遠隔地におけるアルコール検査において、運転者が所属営業所以外の営業所においてアルコール検査を行う場合には、同営業所の運行管理者等の立ち会いを求める等の実効性の向上策を措置した。

[自動車運送事業者の飲酒運転検挙数]

23年	24年	25年
151件	121件	126件

(国土交通省)

#### キ 効果的な広報の実施

- 学識経験者等による討議等を通じ、有効かつ適切な交通安全対策の方向を探ると共に、国民の交通安全意識の高揚に役立てるため、交通安全フォーラムを開催した。

(内閣府)

- 各家庭において交通安全についての関心及び知識を深め、正しい交通マナーの実践を確保するため、「交通安全は家庭から」をスローガンに、交通安全家族会議を普及させるために、交通安全ファミリー作文コンクールを実施した。

(内閣府)

- 映画製作会社等とタイアップし、作品の広報ポスターに交通安全を呼び掛ける各種文言を記載し、配布するなど、官民が一体となった各種の広報媒体を通じての集中的なキャンペーン等を積極的に行うことにより、高齢者の交通事故防止、シートベルト及びチャイルドシートの正しい着用の徹底、飲酒運転の根絶、違法駐車等の排除等を図った。

(警察庁)

- 地域情報紙に記事を掲載するなど、家庭向け広報媒体の積極的な活用、地方公共団体、町内会等を通じた広報等により、家庭に浸透するきめ細かな広報の充

	<p>実に努め、子供・高齢者等を交通事故から守るとともに、飲酒運転根絶、暴走運転・無謀運転等追放の気運を高めた。</p> <p style="text-align: right;">(警察庁)</p> <p>○民間団体の交通安全に関する広報活動を援助するため、季節ごとの交通事故の傾向分析結果等の交通安全に関する資料・情報等の提供を積極的に行うとともに、報道機関の理解と協力を求め、全国的気運の盛り上がりを図った。</p> <p style="text-align: right;">(警察庁)</p> <p>ク その他の普及啓発活動の推進</p> <p>○高齢者に対する高齢者マークの表示の促進を図るとともに、高齢者の特性を理解し、高齢者マークを取り付けた自動車への保護意識を高めるよう、他の年齢層に対しても広報啓発に努めた。</p> <p style="text-align: right;">(警察庁)</p> <p>○薄暮時・夜間における交通事故防止を図るため、日没が早まる秋に向けて、夏季から先行的な広報啓発活動等を実施するとともに、夜間の重大事故の主要原因となっている最高速度違反、飲酒運転等による事故実態・危険性等を広く周知し、これら違反の防止を図った。また、季節や気象の変化、地域の実態等に応じ、交通情報板等を活用するなどして自動車及び自転車の前照灯の早期点灯を促した。</p> <p style="text-align: right;">(警察庁)</p> <p>○国民が交通事故情勢を認識し、交通事故防止に関する意識の啓発等を行うことができるよう、警察庁のホームページに全国の各種交通事故発生状況等を掲載した。</p> <p style="text-align: right;">(警察庁)</p> <p>○自動車ユーザーや自動車製作者に対して自動車やチャイルドシートの安全性の評価結果を「自動車アセスメント」及び「チャイルドシートアセスメント」としてホームページ等により公表した。</p> <p style="text-align: right;">(国土交通省)</p>
<p>(4) 交通安全に関する民間団体等の主体的活動の推進</p>	<p>○高齢者に対する交通安全教育の継続的な推進役を養成し、地域における高齢者交通安全学習の普及を促進するため、高齢者及び地域活動に影響力のある高齢者交通安全指導員(シルバーリーダー)を対象とした、参加・体験・実践型の高齢者安全運転推進協力者養成事業を実施した。</p> <p style="text-align: right;">(内閣府)</p> <p>○全国各地において子どもや高齢者を主たる対象に交通安全思想の更なる啓発・浸透を図るため、交通ボランティアによる啓発活動を推進した。</p> <p style="text-align: right;">(内閣府)</p>

○交通の安全を目的として広報啓発・街頭活動・安全教育活動等に従事している交通指導員に対し、資質の向上と意見交換、情報交換の場の提供を図り、その効果的な活動を促進し、安全で快適な交通社会を実現することを目的として、「交通安全指導者養成講座」を開催した。

(内閣府)

○地域交通安全活動推進委員を始めとした交通安全指導者の養成等の事業及び諸行事に対する援助並びに交通安全に必要な資料の提供活動を充実するなど、その主体的な活動を促進した。

〔地域交通安全活動推進委員の委嘱数（各年4月現在）〕

23年	24年	25年	26年
18,943人	18,859人	18,775人	18,619人

(警察庁)

○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いる(一財)全日本交通安全協会に対し、民間の交通安全活動団体の中核を担っていくことを期待し、必要な助言・指導に努めた。

(警察庁)

○(一財)全日本交通安全協会等が推進している「ハンドルキーパー運動」への参加を警察庁HP等を通じて広く国民に呼び掛けるなど、民間団体等と連携して「飲酒運転を許さない社会環境づくり」に取り組んだ。

〔「ハンドルキーパー運動」に参加する酒類提供業者等の店舗数（各年12月末）〕

23年	24年	25年
122,344店舗	131,115店舗	136,358店舗

(警察庁)

○一般財団法人日本交通安全教育普及協会が行う研修会(学校交通安全教育指導者養成研修会)について協力した。

(文部科学省)

(5)住民の参加・協働の推進

○地域に密着したきめ細かい活動が期待できる民間団体及び交通ボランティアの活動の活性化を図り、住民が主体的に参加する交通安全総点検や「ヒヤリ地図」作成等の自主的な交通安全活動を促進した。

(内閣府)



### 第3項 安全運転の確保

(1) 運転者教育等の充実

ア 運転免許を取得しようとする者に対する教育の充実

○二輪免許の教習カリキュラムを見直し、シミュレーター使用を義務付けていた科目の一部について、シミュレーターと実車との選択制とすることにより、二輪免許を取得しようとする者に対する効果的な教習の充実を図った。

(警察庁)

○聴覚障害者が運転できる車両の種類が拡大されたことに伴い、取得時講習のカリキュラムを見直し、聴覚障害者に危険を予測した運転に必要な知識及び技能を身に付けさせるための安全教育の実施に努めた。

(警察庁)

イ 運転者に対する再教育等の充実

○飲酒運転により免許の取消処分を受けた者等を対象とする飲酒取消講習を導入し、取消処分者講習の内容充実を図った。

また、取消処分を受ける前に免許を失効した者に対して免許取得時における取消処分者講習の受講義務を課し、運転者に対する再教育の充実を図った。

(警察庁)

ウ 二輪車安全運転対策の推進

○二輪免許の教習カリキュラムの見直しに伴い、プロテクター等の着用意識の高揚に努めた。

また、原付安全運転講習を推進し、二輪車運転者に対する教育の充実強化に努めた。

[原付安全運転講習実施状況]

	23年	24年	25年
実施回数	125回	170回	195回
受講人数	1,522人	2,481人	4,112人

(警察庁)

エ 高齢運転者対策の充実

○講習予備検査（認知機能検査）の結果に基づく実車指導を実施し、高齢運転者に対するきめ細かな教育に努めた。

また、講習予備検査に関し、調査研究の結果を踏まえ、進行要領の効率化を図るとともに、採点基準を見直し、検査精度の向上等の改善を図った。

[実車指導受講人数（講習予備検査実施結果別）]

	23年	24年	25年
第1分類	16,158人	16,107人	31,675人
第2分類	269,198人	267,534人	351,918人
第3分類	862,865人	979,317人	960,458人

(警察庁)

○講習予備検査の結果、記憶力・判断力が低下していると判定された者であつて、一定の違反行為を行った者について、臨時適性検査等により、認知症と判明した場合における、運転免許の取消し等を徹底した。

また、講習予備検査の結果、記憶力・判断力が低下していると判定された者であつて、高齢者講習等の受講中に、特異な行動があつたとの通報をなされた者に対して、個別訪問をするなど、その実態を把握した上で、適切な措置をとることにより、交通安全の確保に努めた。

さらに、専門医又は主治医の診断時に使用する診断書様式を作成し、医師団体を通じて、周知を図るなど、医師との連携強化に努めた。

〔講習予備検査受検者数〕

23年	24年	25年
1,194,263人	1,331,787人	1,451,989人

〔記憶力・判断力が低下していると判明した件数〕

23年	24年	25年
16,857件	17,124件	34,716件

〔うち臨時適性検査等の実施件数〕

23年	24年	25年
409件	506件	524件

〔うち認知症と判明し、免許取消し等となった件数〕

23年	24年	25年
120件	106件	118件

〔特異者通報件数〕

23年	24年	25年
571件	576件	683件

〔うち認知症と判明し、免許取消し等となった件数〕

23年	24年	25年
32件	35件	23件

(警察庁)

○運転経歴証明書制度については、従来、運転免許証の返納から1月以内に限定されていた交付可能期間を、返納後5年以内に延長するなど、制度の充実を図った。

(警察庁)

○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使用の促進を図るべく、平成22年度に高齢運転者標識（高齢者マーク）のデザインを変更したほか、高齢者の特性を理解し、高齢者マークを取り付けた自動車への保護意識を高めるよう、他の年齢層に対しても広報啓発に努めた。

（警察庁）

オ 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の徹底を図るため、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、衝突実験映像等を用い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、シートベルト、チャイルドシート及び乗車用ヘルメット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。

〔後部座席同乗者のシートベルト着用率の推移（各年10月時点）〕

	23年	24年	25年
一般道路	33.2%	33.2%	35.1%
高速道路	63.5%	65.4%	68.2%

〔6歳未満幼児のチャイルドシート使用率の推移（各年4月時点）〕

	23年	24年	25年	26年
使用率	57.0%	58.8%	60.2%	61.9%

注：シートベルト着用率、チャイルドシート使用率ともに警察庁と（一社）日本自動車連盟（JAF）との合同調査による。

〔取締件数〕

	23年	24年	25年
シートベルト 装着義務違反	1,908,412件	1,760,135件	1,486,723件
チャイルドシート 使用義務違反	128,811件	144,389件	133,092件
ヘルメット着用 義務違反	30,798件	26,652件	23,035件

（警察庁）

カ 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の利便の増進に資することを目的として、安全運転研修業務や運転経歴証明業務を実施した。

〔安全運転研修実績（各年度末）〕

	23年度	24年度	25年度
研修人員	11,142人	12,111人	12,365人
研修延べ人員	45,307人	49,186人	47,354人

〔運転経歴証明書業務（各年度末）〕

	23年度	24年度	25年度
運転経歴 証明書	4,811,749件	4,854,594件	4,869,216件

（警察庁）

キ 自動車運転代行業の指導育成等

- 自動車運転代行業者に対し、立入検査等を行い、自動車運転代行業の業務の適正な運営確保、交通の安全及び利用者の保護を図った。

〔自動車運転代行業者に対する立入検査実施状況  
（各年12月末）〕

	23年	24年	25年
	8,960回	9,002回	9,112回

〔自動車運転代行業者に対する行政処分実施状況  
（各年12月末）〕

	23年	24年	25年
注意	319	239	307
指示	135	134	72
取消	15	26	14
営業停止	11	7	13
営業廃止	1	9	5
総数	481	415	411

（警察庁）

ク 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

- 個々の運転者の運転特性を把握し、適切な運転へと改善を図るため、初任、高齢及び重大事故惹起運転者に対し、適性診断の受診を義務付けている。また、より身近で適性診断を受診することができるよう、民間の適性診断実施事業者の認定を行っている。

〔適性診断実施事業者数〕

平成26年3月末時点：38事業者

（国土交通省）

	<p>ケ 悪質危険な運転者の早期排除</p> <p>○無免許運転に対する罰則の引上げに伴い、無免許運転に付する行政処分の点数を引き上げるなど、悪質危険な運転者の長期排除に努めた。</p> <p style="text-align: right;">(警察庁)</p>												
<p>(2) 運転免許制度の改善</p>	<p>○一定の病気等に該当する者を的確に把握するため、免許を受けようとする者等に対する病気の症状に関する質問制度及び虚偽記載に対する罰則の整備を行った。</p> <p style="text-align: right;">(警察庁)</p> <p>○運転適性相談の確実な実施のため、問い合わせへの適切な対応、運転適性相談に関する周知の徹底並びに運転適性相談窓口の態勢整備及び関係団体との連携強化に努めた。</p> <p style="text-align: center;">〔運転適性相談受案件数〕</p> <table border="1" style="margin-left: auto; margin-right: auto;"> <tr> <td style="text-align: center;">23年</td> <td style="text-align: center;">24年</td> <td style="text-align: center;">25年</td> </tr> <tr> <td style="text-align: center;">26,717件</td> <td style="text-align: center;">38,625件</td> <td style="text-align: center;">49,145件</td> </tr> </table> <p style="text-align: right;">(警察庁)</p> <p>○普通自動車については、特定後写鏡を使用することを条件に、大型自動二輪車、普通自動二輪車、小型特殊自動車及び原動機付自転車についても、運転する際に生じる死角の安全確認を直接目視により確実にを行うことを教育することで、聴覚障害者が運転できる車両の種類を拡大を図った。</p> <p style="text-align: right;">(警察庁)</p>	23年	24年	25年	26,717件	38,625件	49,145件						
23年	24年	25年											
26,717件	38,625件	49,145件											
<p>(3) 安全運転管理の推進</p>	<p>○事業所等における安全運転教育と安全運転管理の効果的推進に資するため</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・安全運転管理者等に対する法定講習の内容の充実</li> <li>・安全運転管理者等未選任事業所の一掃</li> </ul> <p>を図ったほか、都道府県や各地区安全運転管理者協(議)会等と連携して、事業所等に対する交通安全情報の提供、運転者に対する安全運転講習会の実施に努めた。</p> <p style="text-align: center;">〔正・副安全運転管理者講習の年度別実施状況(各年度末)〕</p> <table border="1" style="margin-left: auto; margin-right: auto;"> <tr> <td></td> <td style="text-align: center;">23年度</td> <td style="text-align: center;">24年度</td> <td style="text-align: center;">25年度</td> </tr> <tr> <td style="text-align: center;">回数</td> <td style="text-align: center;">約4,300回</td> <td style="text-align: center;">約4,400回</td> <td style="text-align: center;">約4,300回</td> </tr> <tr> <td style="text-align: center;">受講者数</td> <td style="text-align: center;">約38万人</td> <td style="text-align: center;">約39万人</td> <td style="text-align: center;">約39万人</td> </tr> </table> <p style="text-align: right;">(警察庁)</p> <p>○安全運転管理者等講習を受講する者に対し、ドライブレコーダーの活用に関する広報資料を配付するなど、ドライブレコーダー等によって得られた事故等の情報の交通安全教育や安全運転管理への活用方法について周知を図った。</p>		23年度	24年度	25年度	回数	約4,300回	約4,400回	約4,300回	受講者数	約38万人	約39万人	約39万人
	23年度	24年度	25年度										
回数	約4,300回	約4,400回	約4,300回										
受講者数	約38万人	約39万人	約39万人										

た。（平成 23 年度、平成 24 年度、平成 25 年度）

（警察庁）

（４）自動車運  
送事業者の  
安全対策の  
充実

ア 自動車運送事業者に対する指導監督の充実

○平成 24 年 4 月に発生した関越道高速ツアーバス事故を受けて策定した「高速・貸切バスの安全・安心回復プラン」（25 年 4 月策定）に基づき、過労運転防止のための交替運転者の配置基準の設定、悪質な事業者に対する集中的な監査及び厳格な処分の実施等について、25・26 年度までの 2 年間にわたって迅速かつ着実に実施し、実施状況について随時フォローアップ・効果検証を行っている。

また、平成 26 年 3 月に発生した北陸自動車道における高速乗合バス事故を受け、バス事業者に対し、運転者の健康状態の確認等更なる安全確保の徹底を指示した。

[監査実施件数]

	23 年度	24 年度	25 年度
バス	2,245 者	2,413 者	3,133 者
ハイタク	4,395 者	5,993 者	5,335 者
トラック	7,035 者	7,107 者	7,507 者

（国土交通省）

イ 安全運転の確保に資する機器の普及促進及び活用策の充実

○自動車運送事業者における交通事故防止のための取組を支援する観点から、デジタル式運行記録計等の運行管理の高度化に資する機器の導入や、過労運転防止のための先進的な機器に対し補助を行っている。

（国土交通省）

ウ 自動車運送事業者に係る事故の要因分析の実施

○社会的影響の大きな事業用自動車の重大事故について、事故の背景にある組織的・構造的問題の更なる解明を図るなど、より高度かつ複合的な事故要因の調査分析と客観性のあるより質の高い再発防止策の提言を得るため、平成 26 年度より、警察庁との協力の下、外部委託により「事業用自動車事故調査委員会」を設けた。

（国土交通省）

エ 運行管理者等に対する指導講習の充実

○運行管理者等に対し受講を義務付けてい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。また、より身近

で講習を受講できるよう、民間の講習実施事業者の認定を行っている。

[講習実施事業者数]

平成 26 年 3 月末現在：28 事業者

(国土交通省)

オ 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実施機関において、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、事業者の安全性を正當に評価・認定し、公表する「貨物自動車運送事業安全性評価事業（G マーク制度）」を実施、「安全性優良事業所（G マーク認定事業所）」の認定を行った。

[認定事業者数（各年 12 月時点）]

23 年	24 年	25 年
17,083 事業所	18,119 事務所	19,257 事務所

(国土交通省)

カ 社内安全教育の実施に対する支援

○自動車運送事業者における交通事故防止のための取組を支援する観点から、外部の専門家等を活用した社内安全教育の実施に対し補助を行っている。

(国土交通省)

(5) 交通労働災害の防止等

ア 交通労働災害の防止

○事業場における管理体制の確立、適正な労働時間等の管理、適正な走行管理、運転者に対する教育、健康管理、交通労働災害防止に対する意識の高揚等を促進するため、「交通労働災害防止のためのガイドライン」の周知徹底を行った。具体的には、「高速乗合バス及び貸切バスの交替運転者の配置基準」等が定められたことを踏まえ、改正した同ガイドラインについて、バス事業者に対する周知を行った（平成25年5月、リーフレットを54,000枚印刷し、事業場等に配布）。

さらに、これらの対策が効果的に実施されるよう関係団体と連携して、事業場における交通労働災害防止担当管理者の配置、交通労働災害防止のためのガイドラインに基づく同管理者及び自動車運転業務従事者に対する教育の実施を推進するとともに、事業場に対する個別指導等を実施した。

[個別指導等の回数及び事業場数]

23 年度	24 年度	25 年度
267 回	101 回	61 回
8,824 事業場	3,512 事業場	2,527 事業場

(厚生労働省)

イ 運転者の労働条件の適正化等

○自動車運転者の労働時間、休日、割増賃金等の労働条件の確保・改善を図るため、労働基準法（昭和 22 年法律第 49 号）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」（平成元年労働省告示第 7 号）の履行を確保するための監督指導を実施している。

[監督実施事業場数]

23 年	24 年	25 年
4,031	6,007	4,279

(厚生労働省)

○厚生労働省と国土交通省との連絡会議を毎年開催するとともに、関係行政機関との通報制度を活用している。

(厚生労働省、国土交通省)

(6) 道路交通  
に関連する  
情報の充実

ア 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、関係省庁の密接な連携の下に、危険物の運送業者や危険物運搬車両等に対し立入検査を実施し、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）の携行及び容器イエローカードの添付等を指導するとともに、関係団体を通じて、危険物輸送上の安全確保の徹底を図った。

(消防庁、経済産業省)

○危険物運搬車両の交通事故による危険物の流出事故等が発生した場合に、安全かつ迅速に事故の処理等を行うため、危険物災害等情報支援システムにより、消防機関に対し、危険物等の物性情報等の提供を行った。危険物災害等情報支援システムの充実については、検討中である。

(消防庁)

イ 国際海上コンテナの陸上輸送にかかる安全対策

○国際海上コンテナの陸上輸送における安全の確保を図るため、コンテナ貨物の重量や積付けに関する情報を運転者まで伝達することや、過積載・偏荷重等の不適切状態にあるコンテナを発見及び是正する措置について記載した「安全輸送ガイドライン」及び「安全輸送マニュアル」を平成 25 年 6 月に策定し、同年 8 月より運用を開始した。当該ガイドライン等の周知徹底及び適切かつ確実な実施を図るとともに、国際海事機関（IMO）、国際労働機関（ILO）、国際連合欧州経済委員会（UNECE）等が開催する国際会議において、貨物輸送ユニットの収納のためのガイドラインの改正等を始めとする、国際ルールの策定及び普及を図っている。

(国土交通省)



ウ 気象情報等の充実

○気象業務法の改正により、平成25年8月から、重大な災害の起こるおそれ著しく大きい場合に行う特別警報の運用を開始した。また、緊急地震速報（震度6弱以上）、大津波警報、噴火警報（居住地域）を特別警報に位置づけた。

（気象庁）

○気象レーダーの更新を進め、平成24年度までに全国20か所すべてのレーダーを上空の風を三次元的に観測可能な気象ドップラーレーダーへの更新を完了した。

（気象庁）

○地上気象観測装置、ウィンドプロファイラ等の更新を順次進め、観測体制、災害対応体制の強化を行っている。

（気象庁）

○平成23年東北地方太平洋沖地震や平成25年8月に発生した伊豆大島での大雨災害の被災地における観測体制の強化のため、東北地方、関東地方に臨時観測所を設置した。

（気象庁）

○観測機能を大幅に強化した次期静止気象衛星「ひまわり8号・9号」の整備を進めている。このうち「ひまわり8号」は、平成26年度に打ち上げ、平成27年夏季から運用を開始する計画。

（気象庁）

○関係機関の潮位観測データについて、データの共有化、データ提供を行うとともに、高潮警報、気象情報、津波警報等へ利用している。

（気象庁）

○防災情報提供センターホームページを運営（運営主体：気象庁）し、国土交通省が保有する防災情報をインターネットを通じて提供した。平成23年度には、携帯端末向けページにおいて気象ナウキャストの提供を開始した。

（気象庁）

○平成23年5月から、気象庁防災情報XMLフォーマットによる防災気象情報の提供を開始した。

（気象庁）

○平成23年6月から、台風周辺風分布図の防災情報提供システムへの提供を開始した。

（気象庁）

○平成24年6月から、重大な災害が差し迫っている場合に一層の警戒を呼びかける見出しのみ短文で伝える全般・地方・府県気象情報の発表を開始した。  
(気象庁)

○平成24年6月に、予想最大風速に加えて新たに予想最大瞬間風速を記述する等、暴風や強風への警戒を呼びかける気象情報の改善を実施した。  
(気象庁)

○平成25年3月に、おおよその瞬間風速を追加する等、風が人や建物等に与える影響をイメージできる「風の強さと吹き方」の表を改正した。  
(気象庁)

○平成25年6月から、土砂災害発生の危険度を地理的・時間的に認識することのできる土砂災害警戒判定メッシュ情報の気象庁ホームページへの掲載を開始した。  
(気象庁)

○災害時の長時間停電・通信回線網の機能停止に対応できるよう、平成24年度に、津波・地震観測ネットワークの増設と非常電源の長時間化・衛星通信回線の整備等観測施設の強化を行った。また、平成23年度より、全国28の活火山において火山観測施設の更新を順次行っている。  
(気象庁)

○首都圏の大深度地震計や新たに整備された海域の観測網等のデータを取り込み、地震波をいち早くとらえ、迅速かつ精度の高い緊急地震速報を提供するためのシステム開発を平成23年度より進めており、平成26年度中に運用開始する計画である。  
(気象庁)

○噴火警報の改善に伴い、平成25年3月7日より市町村ごとに必要な防災対応が的確にとられるように警報文の変更を行い、また平成26年3月26日より噴火警報で避難などの防災対応を促す用語の運用を開始した。  
(気象庁)

○遠地津波データベースの改善、遠地津波予測シミュレーションの高速化・高精度化および、海外の津波観測データにもとづき予測結果を分析・修正する津波評価・解析装置の整備を行い、平成24年6月より遠地津波の予測の改善を行った。  
(気象庁)

○平成24年3月より沖合の水圧式津波計の津波観測データの津波警報への活用を開始した。また、東北地方太平洋沖地震の震源域の周辺で発生する津波の早期検知のため、当該海域付近へのブイ式海底津波計（水圧式）3基の整備を行い、平成24年12月より津波警報への活用を開始した。  
(気象庁)

○平成23年の東北地方太平洋沖地震での甚大な津波被害を受け、そのときに発表した津波警報の課題とその改善策について有識者、防災関係機関等による検討をし、平成25年3月7日より新しい津波警報の運用を開始した。  
(気象庁)

○高潮予測の精度向上に向けた数値モデルの改善・運用を行い、平成25年11月に予測時間の延長等を実施した。  
(気象庁)

## 第4項 車両の安全性の確保

(1) 車両の安全性に関する基準等の改善の推進

ア 道路運送車両の保安基準の拡充・強化等

○第9次交通安全基本計画を踏まえ、交通政策審議会より、「交通事故のない社会を目指した今後の車両安全対策のあり方について」（平成23年6月）が報告された。当該報告書においては、車両安全対策で平成32年までに交通事故死者数（30日以内死者数）を1,000人削減（平成22年比）する数値目標を掲げるとともに、少子高齢化への対応、歩行者・自転車乗員保護、新たなモビリティへの対応及び大型車がからむ重大事故への対応をはじめとした対策に取り組むこととしている。これを踏まえ、保安基準の拡充・強化等に係る取組みについては、先進安全自動車（ASV）及び自動車アセスメントにおける取組みに対して相互に有機的連携を図りながら、以下の対策等を実施することにより推進している。

- ・歩行者脚部保護基準の整備（平成23年6月）
- ・衝突被害軽減ブレーキの基準の整備（平成24年4月）と拡充（平成25年1月）及び衝突被害軽減ブレーキの基準に係る国際基準の導入（平成25年11月）と拡充・強化（平成26年2月）
- ・アンチロックブレーキシステムの基準の拡充・強化（平成25年8月）
- ・車両安定性制御装置の基準の整備（平成25年8月）及び拡充（平成26年2月）
- ・車線逸脱警報装置の基準の整備（平成25年11月）
- ・新たな年少用補助乗車装置（チャイルドシート）に係る国際基準の導入（平成26年1月）
- ・水素及び燃料電池自動車に係る国際基準の導入（平成26年2月）
- ・窓ガラス、かじ取装置、応急用スペアタイヤ等の基準の強化（平成26年6月）

（国土交通省）

イ 先進安全自動車（ASV）の開発・普及の促進

○総務省事業及びSIP(戦略的イノベーション創造プログラム)事業において、車間通信等の早期実用化のための研究開発及び実証実験を行っている。

（総務省）

○「先進安全自動車（ASV）推進検討会」において、第5期推進計画に基づき、運転支援システムの複合化に関する検討、ドライバー過信に係る検討、ドライバー異常時対応システムに関する検討、次世代の通信利用型運転支援システムに関する検討、歩車間通信に関する検討、ITS世界会議東京2013におけるASV技術に係る公道デモやブース出展等の理解促進（対ユーザー）及び普及促進等を実施した。

（国土交通省）

ウ 車両の安全性等に関する日本工業規格の整備

○平成23年度から平成25年度までの間に、車両の安全性等にかかわるITS関連の下記の2件の日本工業規格を改正した。

<平成23年度>

	<ul style="list-style-type: none"> <li>・D0801 高度道路交通システム－アダプティブ・クルーズコントロールシステム（ACC）－性能要求事項及び試験手順〔改正〕</li> <li>・D0803 高度道路交通システム－低速域周辺障害物警報（MALSO）－性能要件及びその試験手順〔改正〕</li> </ul> <p style="text-align: right;">（経済産業省）</p>
<p>（２）自動車アセスメント情報の提供等</p>	<p>○平成23年から25年までに41車種、チャイルドシート19機種の試験・評価を行い、国内新車販売台数の約8割をカバーしており、年々安全性能も向上している。また、平成26年度より交通事故被害者の削減に高い効果が期待される予防安全技術（ASV技術）に関する評価を導入した。試験結果、評価結果等はホームページに掲載するとともに、パンフレットを作成し、地方運輸局等で自動車ユーザーに無料で配布している。</p> <p style="text-align: right;">（国土交通省）</p>
<p>（３）自動車の検査及び点検整備の充実</p>	<p>ア 自動車の検査の充実</p> <p>○自動車検査独立行政法人と連携を図りつつ、質の高いサービスの提供等、検査体制の充実に努めている。また、不正二次架装の防止やリコールにつながる車両不具合の早期抽出等を図るため、自動車検査の高度化を推進している。さらに、不正改造車両等の排除等を推進するため、街頭検査体制の充実強化を図っている。</p> <p>指定自動車整備事業制度の適正な運用・活用を図るため、事業者に対する指導監督を強化している。軽自動車の検査については、その実施機関である軽自動車検査協会において検査の効率化、検査体制の充実強化を図っている。</p> <p style="text-align: right;">（国土交通省）</p> <p>イ 型式指定制度の充実</p> <p>○装置型式指定制度の対象となる特定装置の拡大を図り、75品目となった（平成26年3月末現在）。このうち70品目については、車両等の型式認定相互承認協定に基づく相互承認が可能となっている。</p> <p style="text-align: right;">（国土交通省）</p> <p>ウ 自動車点検整備の充実</p> <p>（ア）自動車点検整備の充実</p> <p>○自動車ユーザーの保守管理意識を高揚し、点検整備の確実な実施を図るため、9月・10月を強化月間とした「自動車点検整備推進運動」を関係者の協力の下に全国的に展開するなど、自動車ユーザーによる保守管理の徹底を啓発した。</p> <p>確実な点検整備の励行を促すため、平成26年2月17日より継続検査時の点検整備実施状況等の情報を自動車車検証の備考欄への記載を開始するとともに、点検等の勧告の発動要件見直しを実施した。</p> <p>また、自動車運送事業者の保有する事業用車両の安全性を確保するため、自動車運送事業者監査、整備管理者研修等のあらゆる機会をとらえ、関係者に</p>

対し、車両の保守管理について指導を行い、その確実な実施を推進した。車両不具合による車両火災事故等については、その原因の把握・究明を行い、点検整備方法に関する情報提供等により再発防止を注意喚起した。

(国土交通省)

(イ) 不正改造車の排除

○道路交通に危険を及ぼすなど社会的問題となっている暴走族の不正改造車や過積載を目的とした不正改造車等を排除し、自動車の安全運行を確保するため、関係機関の支援及び自動車関係団体の協力の下に6月を強化月間とした「不正改造車を排除する運動」を全国的に展開し、広報活動の推進、関係者への指導、街頭検査等を強化することにより、不正改造防止について、自動車ユーザー及び自動車関係事業者等の認識を高めるよう努めた。

また、不正改造行為の禁止及び不正改造車両に対する整備命令制度について、その的確な運用を行った。

(国土交通省)

(ウ) 自動車分解整備事業の適性化及び近代化

○点検整備に対する自動車ユーザーの理解と信頼を得るため、自動車分解整備事業者に対し、整備料金、整備内容の適正化について、消費者保護の観点も含め、その実施の推進を指導した。また、自動車分解整備事業者における経営管理の改善や整備の近代化等への支援を図っている。

(国土交通省)

(エ) 自動車の新技術への対応等整備技術の向上

○自動車の安全・環境等の新技術に対応できる高度な整備技能と知識を有する整備士が求められることから、平成14年度から一級自動車整備士試験を実施。

平成23年8月から「自動車整備技術の高度化検討会」を開催し、汎用型のスキャンツールの活用促進や整備要員の技能向上等の人材育成について検討を行い、平成24年7月に汎用スキャンツールの標準仕様等中間とりまとめを行った。このとりまとめにおいて、今後解決すべき課題として整理した整備事業のIT化、ネットワーク化の推進や人材育成等の課題について、同検討会を継続し、平成25年9月環境整備と人材育成の方向性をとりまとめた。

また、平成25年度から経済産業省資源エネルギー庁と連携し、省エネルギー型ロジスティクス等推進事業費補助金にて「省エネルギー型陸上輸送実証事業「スキャンツールを活用した整備の高度化等推進事業」」を実施し、スキャンツールの導入促進を図っている。

(国土交通省)

(オ) ペーパー車検等の不正事案に対する対処の強化

○民間能力の活用等を目的として、指定自動車整備事業制度が設けられているが、近年ペーパー車検等の不正事案が発生していることから、制度の適正な運用・活用を図るため、事業者に対する指導監督を引き続き行った。

(国土交通省)

<p>(4) リコール制度の充実・強化</p>	<p>○自動車メーカー等から事故火災情報等を収集するとともに、自動車不具合情報ホットラインを活用したユーザーからの不具合情報の収集を実施した。</p> <p>また、自動車メーカー等への監査を実施するとともに、安全・環境性に疑義のある自動車について技術的検証を実施した。</p> <p>更に、リコール制度について、より一層ユーザーの視点に立ったものとするため、技術検証体制を強化するとともに、情報収集体制及び調査分析体制の強化を目的とした組織体制の強化を実施した。</p> <p>また、リコール届出、ユーザーから収集した不具合情報、メーカーから報告を受けた事故火災情報やリコール届出内容の分析結果、ユーザー不具合情報の統計分析結果等について公表した。</p> <p style="text-align: right;">(国土交通省)</p>																																
<p>(5) 自転車の安全性の確保</p>	<p>○自転車の安全な利用を確保し、自転車事故の防止を図るため、駆動補助機付自転車及び普通自転車の型式認定制度を運用するとともに、関係団体と協力して、自転車利用者が定期的に点検整備や正しい利用方法等の指導を受ける気運の醸成に努めた。</p> <p style="text-align: center;">〔駆動補助機付自転車及び普通自転車の型式認定件数 (各年12月末)〕</p> <table border="1" data-bbox="611 1115 1241 1249"> <tr> <td></td> <td>23年</td> <td>24年</td> <td>25年</td> </tr> <tr> <td>駆動補助機付自転車</td> <td>66</td> <td>94</td> <td>77</td> </tr> <tr> <td>普通自転車</td> <td>65</td> <td>94</td> <td>75</td> </tr> </table> <p style="text-align: right;">(警察庁)</p> <p>◇自転車安全点検普及活動</p> <p>○拠点型・店舗型点検事業については、全国43都道府県の学校(小、中、高等学校)、公共施設及び自転車小売店舗において自転車の無料点検を実施した。</p> <table border="1" data-bbox="528 1462 1326 1809"> <tr> <td></td> <td>23年度</td> <td>24年度</td> <td>25年度</td> <td>26年度 (見込)</td> </tr> <tr> <td>都道府県</td> <td>43 都道府県</td> <td>43 都道府県</td> <td>43 都道府県</td> <td>43 都道府県</td> </tr> <tr> <td>会場</td> <td>3,297 会場</td> <td>3,338 会場</td> <td>3,043 会場</td> <td>3,000 会場</td> </tr> <tr> <td>点数台数</td> <td>469,310 台</td> <td>466,437 台</td> <td>446,964 台</td> <td>450,000 台</td> </tr> </table> <p style="text-align: right;">(経済産業省)</p> <p>○安全点検講習会については、全国35都道府県において、地方自治体、学校(小、中、高等学校)、警察等の各種催事と密接な連携のもと、自転車の講習会を実施した。</p>		23年	24年	25年	駆動補助機付自転車	66	94	77	普通自転車	65	94	75		23年度	24年度	25年度	26年度 (見込)	都道府県	43 都道府県	43 都道府県	43 都道府県	43 都道府県	会場	3,297 会場	3,338 会場	3,043 会場	3,000 会場	点数台数	469,310 台	466,437 台	446,964 台	450,000 台
	23年	24年	25年																														
駆動補助機付自転車	66	94	77																														
普通自転車	65	94	75																														
	23年度	24年度	25年度	26年度 (見込)																													
都道府県	43 都道府県	43 都道府県	43 都道府県	43 都道府県																													
会場	3,297 会場	3,338 会場	3,043 会場	3,000 会場																													
点数台数	469,310 台	466,437 台	446,964 台	450,000 台																													

	23年度	24年度	25年度	26年度 (見込)
都道府県	31 都道府県	34 都道府県	35 都道府県	34 都道府県
会場	347会場	380会場	394会場	380会場
参加人数	40,503人	42,287人	42,517人	42,000人

(経済産業省)

◇安全な自転車の普及

○安全な自転車の普及については、BAA・SBAAマーク（（一社）自転車協会の安全基準認証マーク）の普及促進に努めた。

	23年度	24年度	25年度	26年度 (見込)
BAA	2,397千枚	2,102千枚	2,049千枚	2,500千枚
SBAA	29,800枚	20,100枚	15,000枚	40,000枚

(経済産業省)



## 第5項 道路交通秩序の維持

(1) 交通の指導取締りの強化等

ア 一般道路における効果的な指導取締りの強化等

- 重大交通事故に直結する無免許運転、飲酒運転、著しい速度超過、交差点関連違反等の悪質性、危険性、迷惑性の高い違反に重点を置いた取締りを実施した。特に、飲酒運転については、運転者の周辺で飲酒運転を助長し、容認している者に対する取締りを強力に推進した。

[取締り件数]

	23年	24年	25年
無免許運転	31,603件	28,569件	25,746件
飲酒運転	35,672件	32,140件	28,869件
最高速度違反	2,290,352件	2,221,120件	2,052,719件
信号無視	691,728件	725,761件	721,898件
歩行者妨害	65,967件	76,218件	79,025件
一時不停止	1,128,937件	1,207,374件	1,214,738件

[飲酒運転者の周辺者に対する取締り件数]

	23年	24年	25年
車両等提供罪	180件	143件	108件
酒類提供罪	70件	47件	48件
要求・依頼同乗罪	842件	800件	755件

(警察庁)

- 事業活動に関してなされた過積載、過労運転等の違反については、自動車の使用者等に対する責任追及を徹底した。

[自動車の使用者等に対する取締り件数]

	23年	24年	25年
過積載の下命・容認	130件	43件	24件
過労運転の下命・容認	3件	11件	4件

(警察庁)

- 自転車利用者による無灯火、二人乗り、信号無視、一時不停止等に対して積極的に指導警告を行うとともに、これに従わない悪質・危険な自転車利用者に対して検挙措置を推進した。

[自転車利用者に対する指導警告及び検挙件数]

	23年	24年	25年
指導警告件数	2,196,612件	2,485,497件	2,410,808件
検挙件数	3,956件	5,321件	7,193件

(警察庁)

イ 高速自動車国道等における指導取締りの強化等

○交通事故に直結する著しい速度超過、飲酒運転、車間距離不保持、通行帯違反等の悪質性、危険性、迷惑性の高い違反を重点とした取締りを実施した。

〔高速自動車国道等における交通違反取締り状況  
(各年12月末)〕

	23年	24年	25年
速度超過	394,806件	423,466件	427,493件
飲酒運転	576件	484件	382件
車間不保持	15,753件	14,822件	11,973件
通行帯違反	80,152件	83,035件	85,299件
その他	120,865件	107,944件	100,134件
総数	612,152件	629,751件	625,281件

〔高速自動車国道等における速度違反自動取締装置の  
整備状況(国費設置)(各年度末)〕

	23年度	24年度	25年度
新設	0基	1基	1基
更新	3基	1基	6基
合計	3基	2基	7基
累計	88基	89基	90基

(警察庁)

ウ 科学的な指導取締りの推進

○「交通事故抑止に資する取締り・速度規制等の在り方に関する懇談会」において、交通事故実態の分析等に基づく指導取締りの在り方を検討したほか、速度違反自動取締装置を活用するなど、交通事故実態に的確に対応した科学的かつ効率的な指導取締りを推進した。

(警察庁)

(2) 交通事故事件その他の交通犯罪の捜査体制の強化

ア 専従捜査体制の強化等

○交通事故事件捜査体制を強化するため、平成23年以降、京都府、愛知県、福岡県警察において交通捜査課を新設し、専従捜査体制の強化を図った。

(警察庁)

○悪質な交通事故事件等発生時、各都道府県警察の交通事故事件捜査担当課に設置された交通事故事件捜査統括官、交通事故鑑識官が、現場に臨場し捜査を統括するなど、警察本部が実質的に関与した、組織的かつ重点的な捜査を推進した。

(警察庁)

○交通事故事件捜査統括官、交通事故鑑識官を対象とする全国会議等を開催し、

	<p>交通事故事件捜査統括官等の実務能力の向上を図った。 (警察庁)</p> <p>イ 初動捜査体制及び科学的捜査体制の強化 ○客観的証拠資料に基づく科学的な捜査を推進するため、交通鑑識体制の充実、強化を図った。</p> <p>[交通鑑識係設置状況] 23年 29 都道府県 26年4月現在 46 都道府県 (警察庁)</p> <p>○交通事故自動記録装置の捜査への活用を図るとともに、常時録画式交差点カメラの整備を推進した。 (警察庁)</p> <p>○事業用車両に搭載されたドライブレコーダの映像情報を捜査に活用するため、トラック協会等の運輸関係団体等とドライブレコーダ映像情報の円滑な提供等を内容とする協定締結を促進した。</p> <p>[運輸関係団体等との協定締結状況] 26年6月現在、38 都道府県警察において、トラック協会等 99 協会と協定を締結 (警察庁)</p> <p>○衝突実験に基づく事故解析等を内容とする交通事故鑑識官養成専科を実施し、高度な交通鑑識技能の修得を図った。 (警察庁)</p>
(3) 暴走族対策の強化	<p>ア 暴走族追放気運の高揚及び家庭、学校等における青少年の指導の充実 ○地方公共団体に「暴走族（追放）条例」等の制定を働き掛けるとともに、その運用に協力したほか、報道機関に対する資料提供等による広報活動を積極的に行った。</p> <p>[暴走族根絶（追放）条例等の制定状況] 25年12月末現在 25 道府県、164 市町村で制定 (警察庁)</p> <p>○家庭、学校、職場、地域等において、青少年に対し、「暴走族加入阻止教室」を開催するなどの指導等を促進した。 (警察庁)</p> <p>○関係団体や暴走族相談員等との連携の下に、暴走族の解体、暴走族への加入阻</p>

止、暴走族からの離脱等の支援指導を徹底した。

(警察庁)

イ 暴走行為阻止のための環境整備

○施設管理者に協力を求め、暴走族等をい集させないための施設の管理改善等の環境づくりを推進するとともに、地域における関係機関・団体との連携を強化し、暴走行為等ができない道路環境づくりを推進した。

(警察庁)

○事前の情報入手に努め、集団不法事案に発展するおそれがあるときは、早期に暴走族と群衆を隔離するなどの措置を講じた。

(警察庁)

ウ 暴走族に対する指導取締りの強化

○暴走族に対しては、共同危険行為等の禁止違反を始めとする各種法令を適用した取締りを強力に推進したほか、6月には「暴走族取締り強化期間」を実施した。

(警察庁)

○暴走行為に使用された車両等を積極的に押収し、暴走族と車両の分離を図るとともに、不正改造等暴走行為を助長する行為に対しても背後責任の追及を行った。

〔暴走族の検挙件数〕

23年	24年	25年
27,553件	23,991件	17,714件

(警察庁)

エ 暴走族関係事犯者の再犯防止

○組織の実態やそれぞれの被疑者の非行の背景となっている行状、性格、環境等の諸事情を明らかにしつつ、グループの解体や暴走族グループから構成員等を離脱させるなど再犯防止に努めた。

(警察庁)

○都道府県及び市町村に設置されている「暴走族対策会議」の下に、暴走族対策の推進に携わる機関及び団体の代表から構成される「暴走族対策推進幹事会」の設置を働き掛けた。

(警察庁)

○少年院送致決定を受けた暴走族関係事犯少年の処遇に当たっては、遵法精神のかん養，家族関係の調整，交友関係の改善指導，暴走族組織からの離脱指導等，再犯防止に重点を置いた個別処遇及び集団処遇を実施した。

(法務省)

○保護観察に付された暴走族関係事犯少年等に対しては、遵法精神のかん養，家庭環境の調整，交友関係の改善指導，暴走族組織からの離脱指導等，再犯・再非行防止に重点を置いた個別処遇を行った（平成 24 年に保護観察に付された者のうち，保護観察開始前に暴走族と関係があった者は 1,330 人。）

(法務省)

#### オ 車両の不正改造の防止

○暴走行為を助長するような車両の不正な改造を防止するため、整備不良車両運転等の取締りを行い、不正改造車両の排除に努めた。

[取締り件数]

	23 年	24 年	25 年
道路交通法違反（整備不良）	5,970 件	4,583 件	3,629 件
道路運送車両法違反	173 件	164 件	180 件

(警察庁)

○不適切な着色フィルムの貼付、消音器の切断・取り外し等の不正改造車等を排除し、自動車の安全運行を確保するため、「不正改造車を排除する運動」を年間を通じて実施した。特に、6 月の強化月間中には、広報活動の一層な推進、関係者への指導徹底、街頭検査の重点化等を実施した。

また、違法行為を敢行する旧車會（暴走族風に改造した旧型の自動二輪車等を運転する者のグループ）を対象とした街頭検査による、不正改造等の取締りを実施した。

[整備命令発令件数]

	23 年度	24 年度	25 年度
不正改造車に対する整備命令 (道路運送車両法 42 条の 2)	1,731 件	1,443 件	1,497 件

(国土交通省)

## 第6項 救助・救急活動の充実

(1) 救助・救急体制の整備

ア 救助体制の整備・拡充

○平成 26 年 4 月 1 日現在、全国の消防本部の 97.1%に当たる 730 消防本部に救助隊が配置されており、平成 25 年中の救助活動件数は 5 万 6,915 件、救助人員は 5 万 7,659 人に達している。

(消防庁)

○平成 26 年 4 月 1 日現在、救急隊は全国で 5,028 隊設置されており、平成 25 年中の全国の救急業務実施状況は、ヘリコプターによる出動件数を含め 591 万 2,623 件、搬送人員は 534 万 2,653 人に達している。

(消防庁)

イ 救助・集団救急事故体制の整備

○大規模交通事故等、多数の負傷者が発生する大規模事故に対処するため、消防機関や医療機関等の関係機関における連携体制の充実強化及び連携訓練を実施している。

(消防庁)

ウ 心肺そ生法等の応急手当の普及啓発活動の推進

○取得時講習、更新時講習及び自動車教習所における教習において、応急救護処置に関する知識の普及に努めた。

[取得時講習における応急救護講習受講者数]

	23 年	24 年	25 年
第一種免許	12,271 人	11,248 人	10,524 人
第二種免許	2,624 人	2,195 人	1,901 人

(警察庁)

○応急手当の普及啓発活動については、バイスタンダー（事故現場に居合わせた人）による負傷者に対する迅速かつ適切な応急手当の実施が重要であることから、「応急手当の普及啓発活動の推進に関する実施要綱」に基づき、AED の使用も含めた各救命講習会を地域において実施した。

	23 年	24 年	25 年
応急手当指導員講習 修了者	10,203 人	9,527 人	9,924 人
応急手当普及員講習 修了者	11,463 人	12,346 人	12,053 人
普通救命講習受講者	1,345,591 人	1,410,981 人	1,392,325 人
上級救命講習受講者	79,959 人	84,898 人	50,547 人

(消防庁)

○平成 23 年の「応急手当の普及啓発活動の推進に関する実施要綱」の一部改正により、主に小児・乳児・新生児を対象とした「普通救命講習Ⅲ」や応急手当の導入講習である「救命入門コース」、e-ラーニングを用いた分割型の救命講習を新たに追加し、住民のニーズに合わせた効果的な応急手当の普及啓発に取り組んでいる。

(消防庁)

○都道府県教育委員会では、交通安全教育に関し指導的な役割を果たしている教職員等を対象とした効果的な交通安全教育の進め方や応急手当の方法等に関する実習を含めた研修会を開催した。

[都道府県教育委員会における心肺蘇生実技講習会の開催の推移]

	23 年度	24 年度	25 年度
回数	13 回	26 回	27 回
参加人数	1,015 人	3,931 人	1,880 人

(文部科学省)

エ 救急救命士の養成・配置等の促進、ドクターカーの活用促進

○救急救命士の養成については、複雑多様化する救急需要に応えるため、すべての救急隊に救急救命士が少なくとも 1 人配置される体制を目標に運用体制の整備を推進している。

(消防庁)

○平成 25 年度における救急救命士の養成については、一般財団法人救急振興財団の救急救命士養成所で約 790 人、政令指定都市等における救急救命士養成所で約 360 人の消防職員が養成課程を修了し、国家試験を受験した。

	23 年	24 年	25 年
救急救命士の資格を有する消防職員	26,533 人	27,827 人	29,197 人
救急救命士として運用されている救急隊員	21,268 人	22,118 人	22,870 人
救急隊員のうち気管挿管認定救急救命士		10,119 人	10,311 人
救急隊員のうち薬剤投与認定救急救命士		17,056 人	18,140 人

(消防庁)

○医師等が救急現場及び搬送途上に出動し、救命処置等を行うことにより、救命効果の向上を図るため、ドクターカー(医師等が同乗する救急自動車)の配置

と活用を促進している。

(消防庁)

○平成 25 年末までに約 4 万 6 千人の救急救命士が養成された。

・救命救急士養成所数 (平成 26 年 4 月 1 日現在)

救命救急士法第 34 条第 1 号施設 27 か所

救命救急士法第 34 条第 2 号施設 3 か所

救命救急士法第 34 条第 3 号施設 13 か所

救命救急士法第 34 条第 4 号施設 11 か所

(厚生労働省)

○救命救急士に対し、救急医療実地修練研修等を実施している。

(厚生労働省)

○救命救急士養成所の専任教員に対し、講習会を実施している。

(厚生労働省)

○救急救命士の業務拡大として、平成 16 年 7 月より、医師の具体的指示の下での気管内チューブによる気道確保の実施を可能としたことに伴い、救急救命士学校養成所指定規則 (平成 3 年文部省・厚生省令第 2 号) に定める教育内容を改正し、教育内容の充実を行った。

(厚生労働省)

○平成 18 年 4 月より、医師の具体的指示の下での救急救命士の薬剤 (エピネフリン) 投与の実施を可能としたことに伴い、平成 17 年 3 月に救急救命士学校養成所指定規則 (平成 3 年文部省・厚生省令第 2 号) に定める教育内容を改正し、教育内容の充実を行うとともに、救急救命士の薬剤 (エピネフリン) の投与について、都道府県等に対して適応の目安を示し、業務プロトコールの作成等の参考とするよう通知した。

(厚生労働省)

○平成 26 年 4 月より救急救命士の行う救急救命処置として、医師の具体的な指示の下での心肺機能停止前の重度傷病者に対する静脈路確保及び輸液並びに低血糖発作症例へのブドウ糖溶液の投与が可能となった。

(厚生労働省)

○140 施設の救命救急センターにおいて、166 台のドクターカーを整備している (平成 25 年 3 月現在)。

(厚生労働省)

#### オ 救助・救急用資機材の整備の推進

○救助活動に必要な救助工作車や救助器具、救急救命士による救急救命処置等の実施に必要な高規格救急自動車や高度救命処置用資器材等について、緊急消防援助隊設備整備費補助金及び地方交付税の措置を講じることなどによ



り、その整備の促進を図っている。

(消防庁)

カ 消防防災ヘリコプターによる救急業務の推進

○「消防防災ヘリコプターの効果的な活用に関する検討会」において、救急活動への積極的な活用のための方策をとりまとめるなど、消防防災ヘリコプターの機動性を活かした、効果的な救急業務の実施を促進している。

(消防庁)

○平成 25 年中の消防防災ヘリコプターの救急出動件数は 3,256 件、搬送人員は 2,536 人である。

(消防庁)

キ 救助隊員及び救急隊員の教育訓練の充実

○救助業務に関する高度の知識及び技術を専門的に習得させるため、消防大学校において次の教育訓練を実施している。

	23 年度	24 年度	25 年度
救助科		60 人	60 人
	60 人	60 人	60 人
高度・特別高度 救助コース	69 人	67 人	66 人

(消防庁)

○各消防本部においても年間の訓練計画等に基づき職場教育を定期的に行っている。

(消防庁)

ク 高速自動車国道等における救急業務実施体制の整備

○平成 26 年 3 月末における高速自動車国道等の供用延長は 8,181km となり、全ての区間における救急業務は、市町村の消防機関が実施している。

(消防庁)

ケ 現場急行支援システムの整備

○緊急車両が現場に到着するまでのレスポンスタイムの縮減及び緊急走行時の交通事故防止のため、緊急車両優先の信号制御を行う現場急行支援システム (FAST) の整備を図った。(平成 25 年度末現在、15 都道府県で運用中)

(警察庁)

	<p>コ 緊急通報システムの整備</p> <p>○交通事故等緊急事態発生時における負傷者の早期かつ的確な救出及び事故処理の迅速化のため、人工衛星を利用して位置を特定する GPS 技術を活用し、自動車乗車中の事故発生時に車載装置・携帯電話を通じてその発生場所の位置情報や事故情報を消防・警察等に通報することなどにより緊急車両の迅速な現場急行を可能にする緊急通報システム（HELP）の普及を図った。（平成 25 年度末現在、全都道府県で運用中）</p> <p style="text-align: right;">（警察庁）</p>
<p>（２）救急医療体制の整備</p>	<p>ア 救急医療機関等の整備</p> <p>○初期救急医療体制：全国 553 箇所の休日夜間急患センター及び全国 622 地区の在宅当番医制を整備している（平成 25 年 3 月末現在）。</p> <p style="text-align: right;">（厚生労働省）</p> <p>○第二次救急医療体制：全国 392 地区の病院群輪番制病院及び全国 11 地区の共同利用型病院を整備している（平成 25 年 3 月末現在）。</p> <p style="text-align: right;">（厚生労働省）</p> <p>○第三次救急医療体制：全国 271 箇所の救命救急センターを整備している（平成 26 年 7 月 1 日現在）。</p> <p style="text-align: right;">（厚生労働省）</p> <p>○全国 44 箇所の救急医療情報センターを整備している（平成 25 年 4 月現在）。</p> <p style="text-align: right;">（厚生労働省）</p> <p>イ 救急医療担当医師・看護師等の養成等</p> <p>○医学部における教育の指針を示した医学教育モデル・コア・カリキュラムにおいて、救急医療に関する教育の充実を促している。</p> <p style="text-align: right;">（文部科学省）</p> <p>○大学における看護系人材養成の在り方に関する検討会最終報告において、学士課程においてコアとなる看護実践能力と卒業時到達目標を提示し、救急医療に関する教育の充実を促している。</p> <p style="text-align: right;">（文部科学省）</p> <p>○大学附属病院においては、救急部を中心に各診療科間の連携を強化し、患者受入れの体制を整備している。そのことにより、救急搬送患者の受入数が増加している。</p>

〔国立大学附属病院における救急搬送患者の受入数の推移〕

16年度	17年度	18年度	19年度	20年度
47,445	65,711	68,291	70,180	69,526
21年度	22年度	23年度	24年度	25年度
72,060	76,436	80,964	85,882	81,926

(文部科学省)

○平成16年度より、医師臨床研修制度において、救急部門の研修を必修としている。

(厚生労働省)

○医師、看護師等に対し、救急医療業務実地修練を実施した。

(厚生労働省)

○保健師助産師看護師国家試験出題基準の平成26年度版では、必修問題や成人看護学等の項目として、救急救命処置や急性・重症看護を盛り込んでいる。

(厚生労働省)

○保健師等に対し、救急蘇生法指導者講習会を実施した。

(厚生労働省)

ウ ドクターヘリ事業の推進

○ドクターヘリが安全に着陸できる区間・場所の情報の共有や運用マニュアルの作成、共通の周波数のドクターヘリ用警察無線機の整備を推進した。

〔ドクターヘリ用警察無線機の整備状況（各年度末）〕

	23年度	24年度	25年度
整備台数	108台	52台	34台
累 計	220台	272台	306台

(警察庁)

○ドクターヘリを所有している国立大学附属病院数が、平成24年の5病院から平成25年の8病院へと増加した。

(文部科学省)

○平成19年6月に、ドクターヘリの全国的な配備促進を目的として「救急医療用ヘリコプターを用いた救急医療の確保に関する特別措置法」が成立した。

(厚生労働省)

○全国36道府県43箇所において、ドクターヘリを整備している（平成26年9月1日現在）。

(厚生労働省)

<p>(3) 救急関係機関の協力関係の確保等</p>	<p>○受入医療機関の選定困難事案が多数発生している状況を踏まえ、消防庁と厚生労働省が共同し、都道府県に「傷病者の搬送及び傷病者の受入れの実施に関する基準」の策定と実施基準に関する協議会の設置を義務付ける消防法改正を行い、平成21年に施行した。現在、全ての都道府県において協議会が設置され、実施基準も策定されている。</p> <p style="text-align: right;">(消防庁)</p> <p>○毎年、全国メディカルコントロール協議会連絡会を開催し、全国の関係者間における情報共有及び意見交換の促進等を図っている。</p> <p style="text-align: right;">(消防庁、厚生労働省)</p> <p>○平成24年度から、消防と医療の連携による救命率の向上を目的として、全国の先進的な医療情報システムの活用実態や具体的奏功事例等の調査・分析を行い、ICTを活用した救急活動に関する検討を行っており、引き続き、地域におけるICTの活用に向けた検討・取組を支援することとしている。</p> <p style="text-align: right;">(消防庁)</p> <p>○140施設の救急救命センターにおいて、166台のドクターカーを整備している(平成25年3月現在)。</p> <p style="text-align: right;">(厚生労働省)</p> <p>○災害派遣医療チーム(DMAT)を1,323チーム養成した(平成26年4月現在)。</p> <p style="text-align: right;">(厚生労働省)</p>

## 第7項 損害賠償の適正化を始めとした被害者支援の推進

(1) 自動車損害賠償保障制度の充実等

ア 自動車損害賠償責任保険（共済）の充実

○国による死亡等重要事案に関する支払審査のほか、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、公正中立な紛争処理機関による紛争処理の仕組みの整備など、被害者保護の充実を図っている。

[紛争処理機関における紛争処理件数]

	23年度	24年度	25年度
紛争件数	1,034	970	1,007

(国土交通省)

イ 政府の自動車損害賠償保障事業の充実

○早期の被害者救済を図るため、事務処理の迅速化を図り、事務処理期間の短縮を図った。

[事務処理の平均期間]

	20年度	→	25年度
平均期間	5.0ヶ月	→	3.7ヶ月

(国土交通省)

ウ 無保険（無共済）車両対策の徹底

○地方運輸局の職員が警察と協力した街頭取締で捕捉した無保険（無共済）車両の所有者等に対し警告書を交付するとともに、都道府県ごとに無保険・無共済車指導員を配置し、街頭での監視活動により自動車損害賠償責任保険（共済）への加入が確認できない原動機付自転車等の所有者等に対し通知書を交付する等の指導を実施し、その後も加入が確認できない場合は国土交通省から警告書を発送することや無保険車通報窓口の開設により、自動車損害賠償責任保険（共済）への加入の徹底を図った。また、自動車損害賠償責任保険（共済）の加入促進と期限切れ等に対する注意喚起を図るための広報活動を積極的に実施している（毎年9月）。

[各運輸支局の職員が警察と協力しながら行う街頭取締]

	23年度	24年度	25年度
取締回数	314回	465回	441回
取締車両数	16,479両	28,263両	25,306両
警告書数	137枚	163枚	129枚

[地方運輸局長等が委嘱する指導員等による監視活動]

	23年度	24年度	25年度
監視回数	3,743回	3,716回	3,755回
監視車両数	315,678両	319,167両	331,064両
通知書数	20,342枚	19,168枚	18,385枚
警告書数	—	669枚	875枚

[警告ハガキ]

	23年度	24年度	25年度
警告ハガキ	—	57,629枚	57,830枚

[無保険車通報件数]

	23年度	24年度	25年度
通報件数	—	—	9件
注意喚起	—	—	2件

[ポスター・リーフレット]

	23年度	24年度	25年度
ポスター	115,750枚	121,570枚	113,330枚
リーフレット	835,000枚	991,000枚	975,600枚

(国土交通省)

エ 任意の自動車保険（自動車共済）の充実等

○自賠責保険と共に重要な役割を果たしている任意の自動車保険（対人賠償責任保険）の普及率は近年増加傾向にある。

また、各年度の新規契約台数に占める保険金額無制限の割合も高まってきている。

[自動車保険（対人賠償責任保険）普及率]

年度	普及率	新規契約台数に占める 保険金額無制限の割合
20年度	72.8%	99.0%
21年度	73.3%	99.1%
22年度	73.4%	99.2%
23年度	73.1%	99.3%
24年度	73.3%	99.3%

普及率は、各年度末の車両数に対する付保台数の割合  
(出典：損害保険料率算出機構統計集)

(金融庁)

○農業協同組合の自動車共済（対人賠償）の普及率は10%程度で横ばい。他方、共済金額無制限の割合は年々高まってきている。

[自動車共済（対人賠償）普及率]

年度	21年度	22年度	23年度	24年度	25年度
普及率	10.7%	10.7%	10.7%	10.6%	10.5%
うち共済金額 無制限の割合	98.7%	98.9%	99.1%	99.2%	99.3%

普及率は、各年度末の車両台数に対する付帯台数の割合

	<p>(資料：全国共済農業協同組合連合会調べ)</p> <p>(農林水産省)</p>
<p>(2) 損害賠償の請求についての援助等</p>	<p>ア 交通事故相談活動の推進</p> <p>○交通事故相談員の基本的な心構え及び知識の習得を図るため、「交通事故相談員中央研修会（初任者コース）」を引き続き実施するとともに、被害者等からの相談に対する相談員の対応能力を向上させるため、ブロック別相談員研修会の開催及び相談員の自己研鑽のための情報提供を行った。</p> <p>(内閣府)</p> <p>○都道府県・政令指定都市等の交通事故相談対応機関についてホームページにより所在地、電話番号の紹介をする等積極的な広報活動を進めるとともに、広く地域住民が相談の機会を得られるよう同制度の周知について各ブロック別主管課長会議等を利用し地方公共団体への助言に努めた。</p> <p>(内閣府)</p> <p>イ 損害賠償請求の援助活動等の強化</p> <p>○被害者等に交通事故事件に係る「被害者の手引」等を配付し、各種救済制度に関する情報提供を行った。</p> <p>(警察庁)</p> <p>○日本司法支援センター（法テラス）において、交通事故を含めた法的トラブル全般について、コールセンターを始め全国各地方事務所等の窓口で問合せを受け付け、法的トラブルの解決に役立つ法制度やその内容に応じた適切な相談窓口等の情報を広く提供している。また、示談交渉や調停手続、民事裁判等において必要な弁護士・司法書士の費用を支払う経済的余裕がない人々には、無料法律相談を行うほか、その費用を立て替えるといった民事法律扶助事業による援助を行っている。</p> <p>(法務省)</p> <p>○法務省は、全国の法務局、地方法務局及びその支局において人権相談を受け付けている。また、市（区）役所、町村役場、デパート、公民館、公会堂等で特設相談所を臨時に開設している。人権相談においては、交通事故に関するものも含め、広く相談を受け付け、助言や日本司法支援センター（法テラス）への紹介等を行っている。（定量的評価指標は第3章参照）</p> <p>(法務省)</p> <p>○（公財）日弁連交通事故相談センターにおける交通事故の損害賠償請求についての相談及び援助に関する業務の充実を図った。</p>

[ (公財) 日弁連交通事故相談センターの業務実績 ]

	23年度	24年度	25年度
相談所数	167 か所	169 か所	162 か所
相談所開設回数	8,091 回	8,168 回	8,720 回
相談件数	39,274 件	38,118 件	47,665 件

(国土交通省)

(3) 交通事故  
被害者支援  
の充実強化

ア 自動車事故被害者等に対する援助措置の充実

○被害者等に交通事故事件に係る「被害者の手引」等を配付し、各種救済制度に関する情報提供を行った。

(警察庁)

○被害者救済対策事業等については、真に必要な事業を効率的かつ効果的に行うため、各事業の内容の見直しを図りつつ、以下のような充実を図った。

- ・多くの被害者に公平な治療機会を確保するため、平成 25 年 1 月、大阪府泉大津市に療護施設機能委託病床を開設（平成 25 年 4 月に 16 床に増床）し、重度後遺障害者が専門的治療や看護を受ける機会の拡充を図っている。
- ・在宅介護を受ける重度後遺障害者が診察、検査などを受けるための短期入院を積極的に受け入れる病院について、国土交通省が短期入院協力病院として指定しており、平成 25 年度までに 126 病院を短期入院協力病院として指定し、各都道府県に少なくとも 1 以上の短期入院協力病院の指定を行った。また、平成 25 年度より、障害者施設を同様に指定する制度を開始し、平成 25 年度は 8 施設を短期入所協力施設として指定した。これら短期入院協力病院及び短期入所協力施設における重度後遺障害者に対する治療・看護技術に係る知識を向上させるため、療護センターへの研修に係る費用等の支援を行った。

(国土交通省)

イ 交通事故被害者等の心情に配慮した対策の推進

○交通事故被害者等の支援の充実を図るため、自助グループの立ち上げ支援及び支援担当者に対する研修等の自助グループの活動等に対する支援並びに、交通事故被害者に係る相談窓口担当者による意見交換会の開催等を行う「交通事故被害者サポート事業」を実施し、平成 25 年度には「交通事故で家族を亡くした子どもの支援」に関するシンポジウムも実施した。

(内閣府)

○各都道府県警察及び各都道府県の交通安全活動推進センターにおいて、交通事故被害者等からの相談に応じ、各種制度の説明や適切な助言等を行ったほか、関係機関相互の連携を図り、さらに、民間の犯罪被害者支援団体等との連携を図った。

(警察庁)



○被害者等に捜査の初期段階から事案概要や捜査経過等を適時適切に説明するとともに、各都道府県警察において、刑事手続の流れ等をまとめた交通事故事件に係る「被害者の手引」を作成、配付した。

(警察庁)

○平成24年に外国語版「被害者の手引」のモデル案を各都道府県警察に示し、外国人被害者等に対する支援を強化した。

(警察庁)

○各都道府県警察の交通事故事件捜査担当課に設置された被害者連絡調整官について、平成23年に交通事故事件捜査統括官等との連携強化、適切な被害者支援に係る指導教養の強化を図った。

さらに、平成25年に被害者連絡調整官補佐を設置するなどして、組織的な被害者支援が実施される体制の確立を図った。

(警察庁)

○被害者連絡調整官等を対象とする全国会議等を開催し、適切な被害者支援に向けた意識向上を図った。

(警察庁)

○検察庁に被害者支援員を配置し、交通事故被害者等からの様々な相談への対応、法廷への案内や付添い、記録の閲覧、証拠品の還付請求等の各種手続の手助けを行っているほか、交通事故被害者等の状況に応じて精神面、生活面、経済面等の支援を行っている関係機関や団体等を紹介するなどの支援活動を行っている。

また、検察職員に対し、各種研修において、犯罪被害者支援に携わっている外部有識者等による講義を実施しているほか、日常業務における上司による個別の指導等を通じ、交通事故被害者等の精神的状態等に対する理解の増進に努めている。

(法務省)

○法務省においては、被害者等通知制度により、検察庁、刑事施設、少年院、地方更生保護委員会、保護観察所等が連携し、交通事犯を含めた事件の被害者等からの希望に応じて、事件の処理結果、公判期日、裁判結果、加害者の刑の執行終了予定時期、釈放された年月日、刑事裁判確定後及び保護処分を受けた加害者の処遇状況に関する事項、仮釈放・仮退院審理に関する事項等の通知を実施している。

(法務省)

○被害者等に対する不起訴事件記録の開示については、被害者等が民事訴訟等において被害回復のための損害賠償請求権その他の権利を行使する目的である場合のほか、被害者参加制度の対象となる事件の被害者等については、「事件の内容を知ること」などを目的とする場合であっても一定の範囲内で閲覧することができることとするなど弾力的な運用を行っている。

(法務省)

○平成 25 年 12 月 1 日施行に係る「犯罪被害者等の権利利益の保護を図るための刑事手続に付随する措置に関する法律及び総合法律支援法の一部を改正する法律」により、刑事被告事件への参加に伴う被害者参加人の経済的負担を軽減するため、公判期日等に出席した被害者参加人に対し国が被害者参加旅費等を支給する制度を創設するとともに、裁判所に対する被害者参加弁護士の選定に係る資力要件を緩和した。

(法務省)

○検察庁においては、被害者参加制度の対象となる過失運転致死傷を含む一定の犯罪の被害者やその遺族等に対し、取調べの機会を利用するなどして、同制度を周知・教示し、参加の申出があった場合には、検察官において適切な意見を付した上で裁判所に通知を行っている。

また、裁判所により参加が許され、被害者参加人等から被告人質問等の申出がなされた場合には、検察官は被害者参加人等との密接なコミュニケーションに基づいて知り得た事情を十分に踏まえた上で適切な意見を付して裁判所に通知を行うなど、同制度の適切な運用に努めている。

(法務省)

○全国の保護観察所に被害者担当官及び被害者担当保護司を配置し、被害者等からの相談に応じて、仮釈放等審理における被害者等の意見等聴取制度など更生保護における被害者等のための制度の利用の手助けをするほか、必要な関係機関等を紹介するなどの相談・支援を実施している。

(法務省)

## 第8項 研究開発及び調査研究の充実

<p>(1) 道路交通安全に関する研究開発の推進</p>	<p>ア 高度道路交通システム（ITS）に関する研究開発の推進</p> <p>○平成25年度に、都道府県公安委員会が提供する交通情報に、民間事業者が保有するプローブ情報を加え、これを国民に提供するとともに、より詳細に交通状況を把握して、効果的な交通規制を行い、避難路の確保等の災害対策に活用するシステムの整備に向けた調査検討を行った。</p> <p style="text-align: right;">（警察庁）</p> <p>○安全運転支援システム（DSSS）について、平成25年度に東京都及び神奈川県において、電波を活用して連続的に車載機に情報提供を行うDSSS及び交通管制センターと接続しないことでコスト低減を図った簡易版DSSSについての実証実験を行った。</p> <p style="text-align: right;">（警察庁）</p> <p>○交通弱者等の安全・安心かつ円滑な移動を支援するため、歩行者等支援情報通信システム（PICS）の高度化に向けた基本設計のための検討を実施した。</p> <p style="text-align: right;">（警察庁）</p> <p>○700MHz帯車車間通信・路車間通信を対象とした無線通信システムの研究開発及び、79GHz帯レーダーの高度化の研究開発について、下記の研究開発を実施している。</p> <ul style="list-style-type: none"><li>・車車間通信技術を活用したネットワーク構築に関する研究開発（H25年度）</li><li>・79GHz帯レーダーシステムの高度化に関する研究開発（H23年度～H25年度）</li><li>・次世代ITSの確立に向けた通信技術に関する調査請負（H26年度～）</li><li>・ICTを活用した次世代ITSの確立（H26年度～）</li></ul> <p style="text-align: right;">（総務省）</p> <p>○道路交通情報提供・収集の高度化</p> <p>高精度な道路交通情報の提供・収集のため、プローブ情報の収集及びプローブ情報の活用による道路交通情報提供の高度化を図る研究開発を行った。</p> <p style="text-align: right;">（国土交通省）</p> <p>○安全運転の支援</p> <p>ITSスポットとITSスポット対応カーナビにより、画像や音声を用いた前方障害物情報提供などの様々な安全運転支援を行うITSスポットサービスが平成23年から全国展開されるなど、着実に取組を進めてきた。</p> <p style="text-align: right;">（国土交通省）</p> <p>○道路管理の効率化</p> <p>ITSを活用した通行許可制度の新たな運用や車両の運行支援に資するよう走行経路確認等の実現に向けた検討を行った。</p> <p style="text-align: right;">（国土交通省）</p>
------------------------------	--

#### イ 高齢者の交通事故防止に関する研究の推進

○高齢社会の進展に伴う交通事故情勢の推移に対応して、高齢者が安全にかつ安心して移動・運転できるよう、適切な安全対策を実施するため、道路を利用する高齢者及び高齢運転者の交通行動特性を踏まえた効果的な交通事故防止対策の立案に資する研究として、

- ・中高年齢層の歩行中死亡事故を抑止するための段階的交通安全教育手法の調査（平成 25 年度、平成 26 年度）
- ・歩行者・自転車乗用者の交通安全教育のためのシニア・リーダーの育成に係る調査研究（平成 25 年度、26 年度）

の 2 つの調査研究を実施している。

（警察庁）

○高齢者講習の在り方に関する調査研究の推進（平成 25 年度、平成 26 年度）

高齢者講習のカリキュラム内容について検討するとともに、その試行実施を行い、高齢者講習の合理化、講習内容のさらなる充実化（高度化）に向けた検証を実施している。

（警察庁）

#### ウ 安全運転の確保に関する研究の推進

○視野と安全運転の関係に関する調査研究の推進（平成 25 年度、平成 26 年度）

視野狭窄が安全運転に与える影響等について実験等を行い分析するとともに、視野の測定に関する新たな検査方法について調査検討を行っている。

（警察庁）

○補聴器の使用と旅客運送（第二種免許）に関する調査研究の推進（平成 25 年度）

補聴器を使用すれば両耳の聴力が 10 メートルの距離で 90 デシベルの警音器の音が聞こえない程度の聴覚障害者について、実車実験等を実施し、旅客運送を目的とした第二種免許の取得の可否について検討を行った。

（警察庁）

#### エ 車両の安全に関する研究の推進

○交通安全環境研究所において、予防安全技術や事故発生時の乗員や歩行者の保護等のための衝突被害軽減技術等に関する研究を行った。具体的には、側面衝突時のサイドカーテンエアバックやチャイルドシート等の乗員保護装置の試験法・評価法や予防安全技術の効果評価等について調査検討を実施した。

（国土交通省）

#### オ 交通安全対策の評価・効果予測方法の充実

○独立行政法人交通安全環境研究所において、車両、ドライバー、道路及び交通流等の要素を総合的に取り入れ、実際の交通環境をリアルに再現できるプログラムを構築し、各種安全技術の事故低減率等を定量的に評価できる手法

	<p>の検討等を行った。</p> <p style="text-align: right;">(国土交通省)</p> <p>カ その他の研究の推進</p> <p>(ア) 交通事故の長期的予測の充実</p> <p>○多様な側面を有する交通安全対策のより効率的、効果的、重点的の推進を図るため、交通事故の発生に関する傾向や特徴について統計学的な見地から分析を行い、交通事故の発生に関する傾向や特徴について、長期的な予測の充実を図った。</p> <p style="text-align: right;">(内閣府)</p> <p>(イ) 交通事故に伴う社会的・経済的損失に関する研究の推進</p> <p>○交通事故による被害・損失の経済的分析に関する調査研究を行い、負傷損失に係る非金銭的損失も包含した交通事故による経済的損失を算定し、被害者一人当たりの損失が死亡の場合およそ 2.4 億円、後遺障害の場合およそ 1,800 万円、傷害の場合およそ 190 万円であるとした。</p> <p style="text-align: right;">(内閣府)</p> <p>(エ) 交通事故被害者等の精神健康の回復に関する研究の推進</p> <p>○厚生労働科学研究費補助金事業(精神障害分野)「大規模災害や犯罪被害者等による精神疾患の実態把握と対応ガイドラインの作成・評価に関する研究(平成 23 年度～平成 25 年度)」において、成人 PTSD の薬物療法ガイドラインを作成する等の研究を行った。</p> <p style="text-align: right;">(厚生労働省)</p>
<p>(2) 道路交通 事故原因の 総合的な調 査研究の充 実強化</p>	<p>○交通事故総合分析センターによる事故分析</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・マクロデータベースの構築 <p>道路交法法の交通事故調査分析センターの指定を受けている(公財)交通事故総合分析センター(以下「分析センター」という。)は、警察庁の保有する交通事故統計データ、運転者管理データ、国土交通省の保有する自動車登録データ、道路交通センサスデータ等を統合した交通事故統合データベースの構築を推進した。</p> </li> <li>・マイクロ調査の実施 <p>分析センターでは、茨城県つくば地区等で実際に発生した個別の交通事故を対象に現地調査を行い、詳細な事故分析を行った。</p> <p>[マイクロ調査を行った事故件数]</p> <p>23 年 : 126 件</p> <p>24 年 : 137 件</p> <p>25 年 : 149 件</p> </li> <li>・調査研究の実施 <p>分析センターでは、交通事故実態に即した調査研究テーマを設定するとともに、交通事故統合データベースやマイクロ調査から得られたデータ等を</p> </li> </ul>

活用した多角的な調査研究を行った。

〔自主研究・受託研究の件数（各年度末）〕

	23年	24年	25年
自主研究	16件	13件	13件
受託研究	8件	7件	9件

（警察庁、国土交通省）

○交通事故調査・分析に係る情報の提供

・広報誌の発行

分析センターでは、調査分析研究の成果を分かりやすく解説した広報誌「イタルダ・インフォメーション」を作成し、関係機関・団体をはじめ全市町村に配布した。（23年度：6回、24年度：6回、25年度：5回）

また、過去の「イタルダ・インフォメーション」はウェブサイトに掲示し、無償でダウンロード可能としている。

・研究発表会の開催

分析センターでは、各種調査研究の成果を交通安全対策の実施に活用してもらうことを目的とし、関係機関・団体、研究者、一般参加者等の参加を得て、研究発表会を開催した。

（警察庁、国土交通省）