

第1部 陸上交通の安全

第1章 道路交通の安全

1. 道路交通事故のない社会を目指して
人命尊重の理念に基づき、究極的には、交
通事故のない社会を目指す。

2. 道路交通の安全についての目標
世界一安全な道路交通の実現を目指し、令和7年までに
24時間死者数を2,000人()以下とする。
(この2,000人に平成28年から令和元年の間の24時間
死者数と30日以内死者数の比率の平均(1.20)を乗ず
ると2,400人)
令和7年までに重傷者数を22,000人以下にする。

3. 道路交通の安全についての対策

< 6つの視点 >

高齢者及び子供の安全確保
歩行者及び自転車の安全確保と遵法意識の向上
生活道路における安全確保
先端技術の活用推進
交通実態等を踏まえたきめ細かな対策の推進
地域が一体となった交通安全対策の推進

< 8つの柱 >

道路交通環境の整備	道路交通秩序の維持
交通安全思想の普及徹底	救助・救急活動の充実
安全運転の確保	被害者支援の充実と推進
車両の安全性の確保	研究開発及び調査研究の充実

第1節 道路交通事故のない社会を目指して（基本的考え方）

1. 道路交通事故のない社会を目指して

我々は、人命尊重の理念に基づき、究極的には、交通事故のない社会を目指すべきである。

近年においては、未就学児を始めとする子供が関係する交通事故や高齢運転者による交通事故が後を絶たない。高齢化の進展への適切な対処とともに、子育てを応援する社会の実現が強く要請される中、時代のニーズに応える交通安全の取組が今、一層求められている。

今後も、道路交通事故による死者数及び命に関わり優先度が高い重傷者数をゼロに近づけることを目指し、究極的に道路交通事故のない社会の実現に向けて、政府を挙げて更に積極的な取組が必要である。

交通安全対策の推進に当たっては、道路交通事故による経済的損失が少なくとも年間14兆7,600億円（国内総生産の約2.8%）に達していること（参考）を念頭に置きつつ、交通社会に参加する全ての国民が交通安全に留意するとともに、より一層交通安全対策を充実していくことが必要である。

特に、交通安全は、地域社会と密接な関係を有することから、地域の交通事情等を踏まえた上で、それぞれの地域における活動を強化していくことが重要である。その際、行政、学校、家庭、職場、団体、企業等が役割分担しながらその連携を強化し、また、住民が、交通安全に関する各種活動に対して、その計画、実行、評価の各場面において様々な形で参加・協働していくことが有効である。

2. 歩行者の安全確保

特に、我が国では、欧米諸国と比較して、交通事故死者数に占める歩行者の割合が高くなっており、人優先の交通安全思想の下、歩道の整備等により歩行者の安全確保を図ることが重要である。

3. 地域の実情を踏まえた施策の推進

交通安全に関しては、様々な施策メニューがあるところであるが、都道府県、市区町村等それぞれの地域の実情を踏まえた上で、その地域に最も効果的な施策の組合せを、地域が主体となっていくべきである。特に、生活道路における交通安全対策については、総合的なまちづくりの中で実現していくことが有効であるが、このようなまちづくりの視点に立った交通安全対策の推進に当たっては、住民に一番身近な市町村や警察署の役割が極めて大きい。

さらに、地域の安全性を総合的に高めていくためには、交通安全対策を防犯や防災と併せて一体的に推進していくことが有効かつ重要である。

4. 役割分担と連携強化

行政のほか、学校、家庭、職場、団体、企業等それぞれが責任を持ちつつ役割分担しながらその連携を強化し、また、住民が、交通安全に関する各種活動に対して、その計画、実行、評価の各場面において様々な形で積極的に参加し、協働していくことが有効である。

5. 交通事故被害者等の参加・協働

交通事故被害者等は、交通事故により家族を失い、傷害を負わされるなど交通事故の悲惨さを我が身をもって経験し、理解していることから、交通事故被害者等の参加や協働は重要である。

参考 道路交通事故による経済的損失

内閣府の「交通事故の被害・損失の経済的分析に関する調査研究」(平成29年3月)によると、道路交通事故による経済的損失は、14兆7,600億円と算定された。

これは、1年間の交通事故によって生じる損失のうち、金銭的損失である医療費、慰謝料、逸失利益等の人的損失、車両・構築物の修理費等の物的損失、交通事故に係る救急搬送費用、警察の事故処理費用、裁判費用、保険運営費用、渋滞の損失等に加え、交通事故による痛み、苦しみ、生活の喜びを享受できなくなることなどの非金銭的損失を交通事故による損失と捉え、このうち死傷損失について算定したものである。

< 交通事故による経済的損失 >

	損失額(十億円)
金銭的損失	
人的損失	1,304
物的損失	1,796
事業主体の損失	92
各種公的機関等の損失	829
非金銭的損失	
死傷損失	10,739
合計	14,760

(注) 本調査研究は平成26年度時点のデータに基づき算定。なお、「死亡損失」の算定においては、厚生統計における平成26年の交通事故による死者数(5,589人)を使用し、「負傷損失」の算定においては、平成26年の保険・共済関連統計から推計した負傷者数を使用した。

第2節 道路交通安全についての目標

道路交通事故の現状と今後の見通し

1 道路交通事故の現状

我が国の交通事故による24時間死者数は、昭和45年に1万6,765人を数えたが、46年以降着実に減少に向かい、54年には8,466人とほぼ半減した。その後増勢に転じ、平成4年には1万1,452人に達したが、翌年から再び減少傾向に転じ、14年には8,396人となり、昭和45年当時の約半数となった。さらに、平成21年中の死者数は、4,979人と昭和27年以来57年ぶりに5,000人を、平成28年には3,904人となり4,000人を下回り、ピーク時(昭和45年:1万6,765人)の4分の1以下となった。

第10次交通安全基本計画の最終年である令和2年中の死者数は*、***人となり、3,000人を下回り、ピーク時の5分の1を下回るに至ったが、令和2年までに24時間死者数を2,500人以下とするという目標は遺憾ながら達成するに至らなかった。

なお、近年、死傷者数と交通事故件数については、平成16年をピークに減少が続いており、令和元年中の死傷者数は464,990人、2年中は***、***人となり、第10次交通安全基本計画の目標を2年連続して達成している。

道路交通事故による交通事故発生件数、死者数、負傷者数及び重傷者数の推移



- 1 警察庁資料による。
- 2 「死者数(24時間)」とは、交通事故によって、発生から24時間以内に死亡した者をいう。
- 3 「死者数(30日以内)」とは、交通事故によって、発生から30日以内(交通事故発生日を初日とする。)に死亡した者をいう。
- 4 「死者数(厚生統計)」は、警察庁が厚生労働省統計資料「人口動態統計」に基づき作成したものであり、当該年に死亡した者のうち原因が交通事故によるもの(事故発生後1年を超えて死亡した者及び後遺症により死亡した者を除く。)をいう。
なお、平成6年以前は、自動車事故とされた者を、平成7年以降は、陸上の交通事故とされた者から道路上の交通事故ではないと判断される者を除いた数を計上している。
- 5 昭和41年以降の交通事故発生件数には、物損事故を含まない。
- 6 死者数(24時間)、負傷者数及び交通事故発生件数は、昭和46年以前は、沖縄県を含まない。

【参考】これまでの交通安全基本計画の目標値と実数値

第1次交通安全基本計画（昭和46年度～50年度） 目標値：歩行者推計死者数約8,000人の半減 実数値：昭和50年3,732人
第2次交通安全基本計画（昭和51年度～55年度） 目標値：死者数16,765人の半減 実数値：昭和55年8,760人
第3次交通安全基本計画（昭和56年度～60年度） 目標値：死者数8,000人以下 実数値：昭和60年9,261人
第4次交通安全基本計画（昭和61年度～平成2年度） 目標値：死者数8,000人以下 実数値：平成2年11,227人
第5次交通安全基本計画（平成3年度～7年度） 目標値：死者数10,000人以下 実数値：平成7年10,684人
第6次交通安全基本計画（平成8年度～12年度） 目標値：死者数平成9年までに10,000人以下・平成12年までに9,000人以下 実数値：平成9年9,642人・平成12年9,073人
第7次交通安全基本計画（平成13年度～17年度） 目標値：死者数8,466人以下 実数値：平成17年6,937人
第8次交通安全基本計画（平成18年度～22年度） 目標値：死者数5,500人以下 実数値：平成22年4,948人 死傷者数100万人以下 実数値：平成22年901,245人
第9次交通安全基本計画（平成23年度～27年度） 目標値：死者数3,000人以下 実績値：平成27年4,117人 死傷者数70万人以下 実績値：平成27年670,140人
第10次交通安全基本計画（平成28年度～令和2年度） 目標値：死者数2,500人以下 実績値：令和2年*,***人 死傷者数50万人以下 実績値：令和2年***,***人

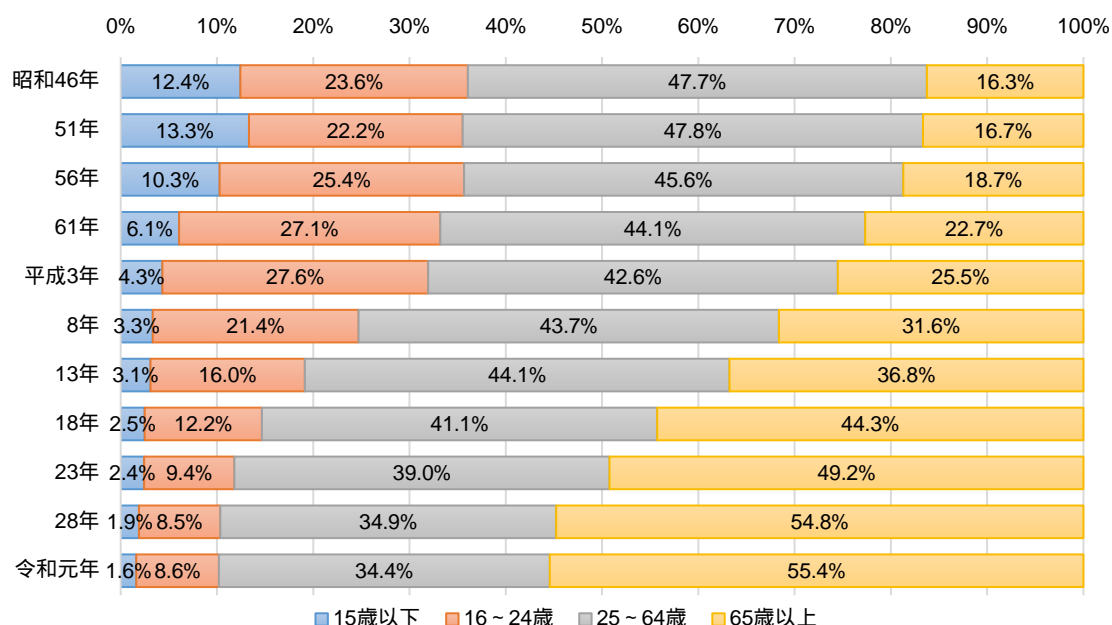
交通事故発生件数及び負傷者数は16年連続で減少した。交通事故の死者数については、現行の交通事故統計となった昭和23年以降で最少を更新し続けているものの、第10次交通安全基本計画の目標達成に向けては、計画期間中、対前年比9%以上の減少を毎年続ける必要があったが、これには至らなかった。

なお、年齢層別に、交通事故死者数割合の長期的推移をみると、第1次計画初年度の昭和46年には、全交通事故死者数に占める65歳以上の割合は16.3%であったのに対し、25年後の第6次計画初年度の平成8年には31.6%、第10次計画初年度の28年には54.8%、令和元年は55.4%となっており、一層の高齢化に伴い、交通事故死者に占める高齢者の割合は大きくなってきている。

今後も一層の高齢者対策が必要な状況となっており、特に、令和4年からは、いわ

ゆる「団塊の世代」が75歳以上に達し始めるため、75歳以上高齢者の安全の確保は一層重要となる。

年齢層別交通事故死者数の構成率の推移



2 道路交通事故の見通し

道路交通を取り巻く状況は、経済社会情勢の動向に伴い今後複雑に変化すると見込まれ、特に新型コロナウイルス感染症の直接・間接の影響が、様々な課題や制約を生じ、国民のライフスタイルや交通行動への影響を及ぼすことが予想される。将来の交通事故の状況については、正確には見極め難いところであるが、内閣府の「道路交通安全に関する基本政策等に係る調査」(令和2年3月)によれば、「世代ごとの事故率に着目した予測」「年齢階層別の人口の大きさに着目した予測」の特徴に留意しつつ長期予測を実施したところ、令和7年における交通事故死者数(24時間以内、30日以内)、重傷者数の予測値は、次のようになっている。

指標	予測値
死者数(24時間以内)	2,214 ~ 2,578 人
死者数(30日以内)	2,608 ~ 3,111 人
重傷者数	23,407 ~ 23,727 人

交通安全基本計画における目標

世界一安全な道路交通の実現を目指し、令和7年までに24時間死者数を2,000人()以下とする。(この2,000人に平成28年から令和元年の間の24時間死者数と30日以内死者数の比率の平均(1.20)を乗ずると2,400人)

令和7年までに重傷者数を22,000人以下にする。

道路交通事故のない社会を達成することが究極の目標であるが、一朝一夕にこの目標を達成することは困難であると考えられることから、まずは死者数及び命に関わり優先度が高い重傷者数をゼロに近づけることを目指し、本計画の計画期間である令和7年までには、以下のとおり設定することとする。

年間の24時間死者数を2,000人以下にすることを旨とする。

この年間の24時間死者数2,000人に、平成28年から令和元年の間の24時間死者数と30日以内死者数の比率の平均(1.20)を乗ずると、2,400人となる。年間の30日以内死者数が2,400人となると、人口10万人当たりの30日以内死者数は1.96人となる。国際道路交通事故データベース(IRTAD)がデータを公表している30か国中の人口10万人当たりの30日以内死者数をみるに、我が国は2018年では3.29人と8番目に少ないが、この目標を達成した場合には、他の各国の交通事故情勢が現状と大きく変化がなければ、最も少ない国となる。

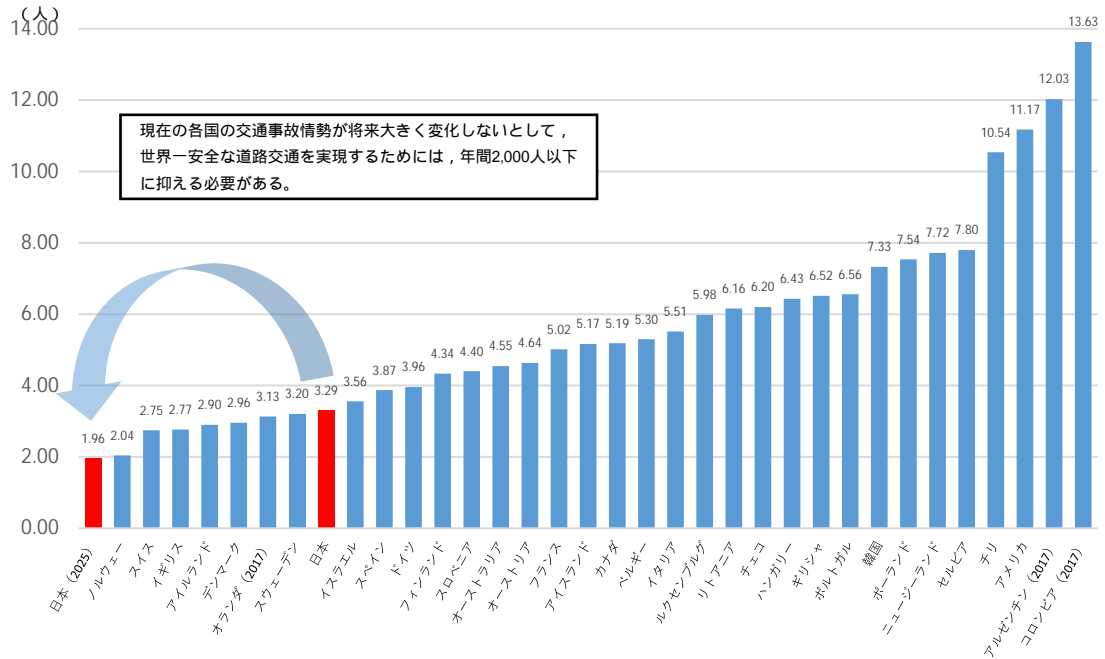
年間の重傷者数を22,000人以下にすることを旨とする。

本計画における最優先の目標は死者数の減少であるが、重傷者が発生する事故防止への取組が、死者数の減少にもつながることから、本計画においては、命に関わり優先度が高い重傷者に関する目標値を設定するものである。また、先端技術や救急医療の発展等により交通事故の被害が軽減し、従来であれば死亡事故に至るような場合であっても、重傷に留まる事故も少なくない。このため、日常生活に影響の残るような重傷事故を減らすことにも、さらに着目していくため、目標値とするものである。

なお、諸外国と比べて歩行中及び自転車乗用中の死者数の構成率が高いことから、交通事故死者数を減少させるに当たっては、道路交通事故死者数全体の減少割合以上の割合で減少させるよう取り組むものとする。

上記の目的を達成するため、国の関係行政機関及び地方公共団体は、国民の理解と協力の下、第3節に掲げた諸施策を総合的かつ強力に推進する。

人口10万人当たりの交通事故死者数（2018年）



注1 IRTAD 資料による。
 2 国名に年数（西暦）の括弧書きがある場合を除き、2018年の数値である。
 3 数値は全て30日以内死者（事故発生から30日以内に亡くなった人）のデータを基に算出されている。
 4 日本（2025）の数値は、2016年（平成28年）から2019年（令和元年）の間の24時間死者数と30日以内死者数の比率の平均（1.20）及び2025年における日本の予測人口（122,544千人：国立社会保障・人口問題研究所「日本の将来推計人口（平成29年推計）」の出生中位・死亡中位仮定による推計結果）を用いて、2025年の24時間交通事故死者数を2,000人として算出した。

第3節 道路交通安全についての対策

今後の道路交通安全対策を考える視点

令和元年中の交通事故死者数は3,215人と、4年連続で減少し、現行の交通事故統計となった昭和23年以降で最少となった前年を更に下回った。発生件数及び負傷者数は、15年連続で減少した。

高齢者の人口10万人当たりの死者数は、年々減少傾向である一方で、令和元年は、全年齢層の人口10万人当たりの死者数の約2倍であり、道路交通事故死者数全体の55.4%を占めるなど、いずれも引き続き高い水準となっている。

状態別人口10万人当たり死者数を見ると、歩行中、自動車乗車中が多く、事故類型別人口10万人当たり死亡事故発生件数を見ると、正面衝突等、歩行者横断中、出会い頭衝突の順に多い。

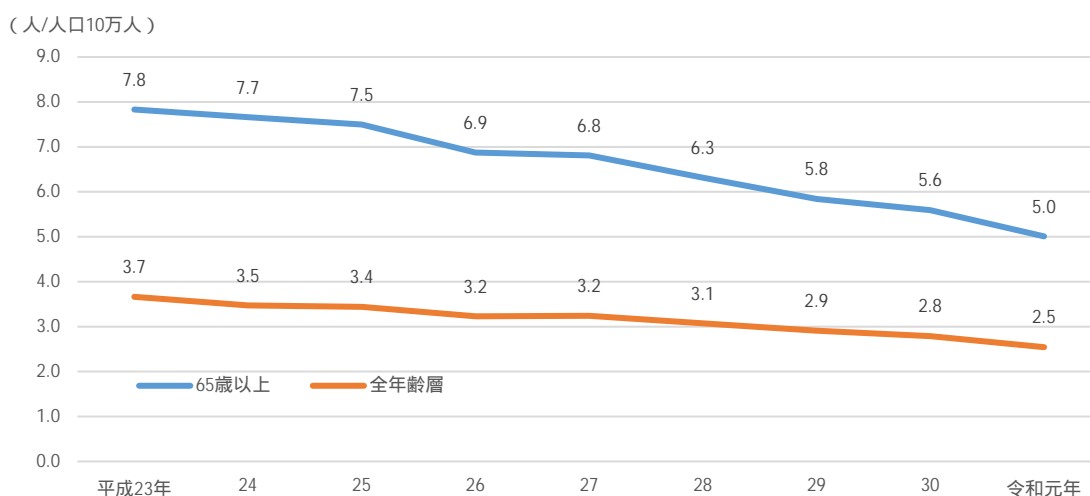
このため、従来の交通安全対策を基本としつつも、経済社会情勢、交通情勢、技術の進展・普及等の変化等に柔軟に対応し、また、変化する状況の中で実際に発生した交通事故に関する情報の収集、分析を充実し、より効果的な対策への改善を図るとともに、有効と見込まれる施策を推進する。

対策の実施に当たっては、可能な限りEBPMを推進し、効果を検証し、必要に応じて改善していく。

このような観点から、道路環境の整備、交通安全思想の普及徹底、安全運転の確保、車両の安全性の確保、道路秩序の維持、救助・救急活動の充実、被害者支援の充実と推進、研究開発及び調査研究の充実といった8つの柱により、交通安全対策を実施する。

その際、今後の交通安全対策については、次のような点を重視しつつ、対策を講ずるべきである。

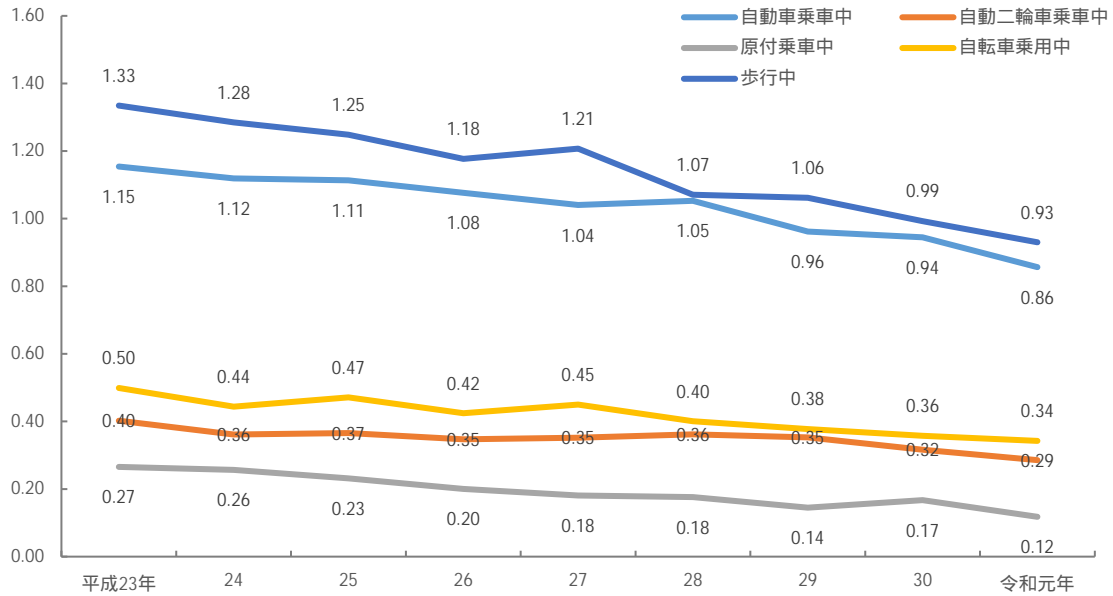
年齢層別人口10万人当たり交通事故死者数の推移



注 1 警察庁資料による。
2 算出に用いた人口は、該当年の前年の人口であり、総務省統計資料「人口推計」(各年10月1日現在人口(補間補正を行っていないもの。ただし、国勢調査実施年は国勢調査人口による。))による

状態別人口 10 万人当たり交通事故死者数の推移

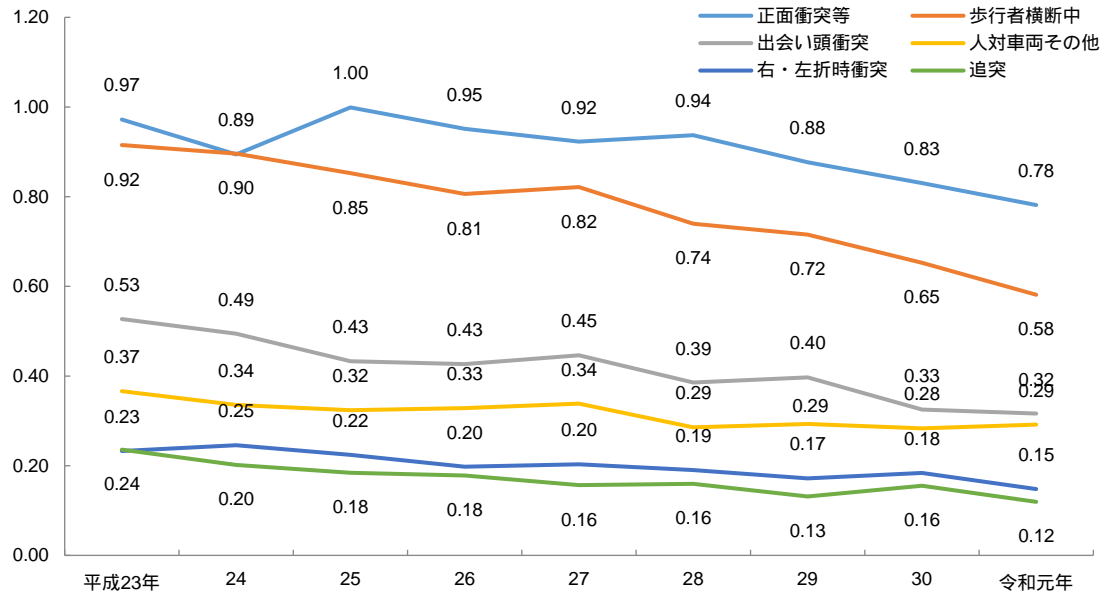
(人/人口10万人)



注 1 警察庁資料による。ただし、「その他」は省略している。
 2 算出に用いた人口は、該当年の前年の人口であり、総務省統計資料「人口推計」(各年 10 月 1 日現在人口(補間補正を行っていないもの。ただし、国勢調査実施年は国勢調査人口による。))による。

事故類型別人口 10 万人当たり交通死亡事故発生件数の推移

(件/人口10万人)



注 1 警察庁資料による。ただし、「その他」を省略しているため、構成率の合計は必ずしも 100% とならない。
 2 「人対車両その他」とは、人対車両の事故のうち、歩行者横断中以外の事故をいう(対面通行中、背面通行中、路上横臥等)。
 3 「正面衝突等」とは正面衝突、路外逸脱及び工作物衝突をいう。
 4 算出に用いた人口は、該当年の前年の人口であり、総務省統計資料「人口推計」(各年 10 月 1 日現在人口(補間補正を行っていないもの。ただし、国勢調査実施年は国勢調査人口による。))による。

<重視すべき視点>

(1) 高齢者及び子供の安全確保

欧米諸国と比べても、我が国は交通事故死者数に占める歩行者及び自転車利用者の割合が高く、これらの約7割が高齢者となっている。

高齢者については、主として歩行及び自転車等を交通手段として利用する場合の対策とともに、自動車を運転する場合の安全運転を支える対策を推進する。さらに、運転免許返納後の、高齢者の移動を伴う日常生活を支えるための対策は、この計画の対象となる政策に留まらないが、これらの対策とも連携を深めつつ推進することが重要となる。

- ・ 高齢者が歩行及び自転車等を交通手段として利用する場合については、歩道の整備や生活道路の対策、高齢者の特性を踏まえた交通安全教育や見守り活動などのほか、多様なモビリティの安全な利用を図るための対策、地域の状況に適った自動運転サービス等の活用なども重要となると考えられる。また、年齢等にかかわらず多様な人々が利用しやすいよう都市や生活環境を設計するとの考え方に基づき、バリアフリー化された道路交通環境を形成する。
- ・ 高齢者が運転する場合の安全運転を支える対策については、身体機能の衰え等を補う技術の活用・普及を一層積極的に進める必要がある。また、運転支援機能の過信・誤解による事故が発生しており、運転支援機能を始めとする技術とその限界、技術の進展の状況について、交通安全教育等を通じて幅広く情報提供していく必要がある。

我が国の少子化の進行が深刻さを増している中で、安心して子供を生み育てることができる環境の整備、幼い子供と一緒に移動しやすい環境の整備が期待される。子供の交通事故死者数は減少してきているが、次代を担う子供の安全を確保する観点から、未就学児を中心に子供が日常的に集団で移動する経路や通学路等の子供が移動する経路において、横断歩道の設置や適切な管理、歩道の整備等の安全・安心な歩行空間の整備を積極的に推進する。また、子供を保育所等に預けて働く世帯が増えている中で、保育所等を始め地域で子供も見守っていくための取組も充実させていく必要がある。

また、高齢者や子供に対しては、地域の交通情勢に応じた交通安全教育等の対策を講ずる。

高齢運転者への対策を行う道路交通法の一部を改正する法律(令和2年法律第42号)が令和4年6月までに施行されることとなっており、適正かつ円滑な施行に向けて準備をすすめるとともに、施行後の取組を充実させていく必要がある。

(2) 歩行者及び自転車の安全確保と遵法意識の向上

歩行中の死者数は、確実に減少してきている一方で、状態別の中で最も多く、横

断歩道において自動車が一時停止しない等、歩行者優先の徹底は未だなされていない。歩行者の安全を確保することが必要不可欠であり、特に、高齢者や子供にとって身近な道路の安全性を高める必要がある。

人優先の考えの下、未就学児を中心に子供が日常的に集団で移動する経路、通学路、生活道路及び市街地の幹線道路において横断歩道の設置や適切な管理、歩道の整備を始め、安全・安心な歩行空間の確保を積極的に進めるなど、歩行者の安全確保を図る対策を推進する。

また、横断歩行者が関係する交通事故を減少させるため、運転者には横断歩道に関する交通ルールの再認識と歩行者優先の徹底を周知するなど、運転者の遵法意識の向上を図る。

一方、歩行者に対しては、横断歩道を渡ること、信号機のあるところでは、その信号に従うことといった交通ルールの周知を図るとともに、安全を確認してから横断を始め、横断中も周りに気を付けること等、歩行者が自らの安全を守るための行動を促すための交通安全教育等を推進する。

次に、自転車については、自動車等に衝突された場合には被害者となる反面、歩行者等と衝突した場合には加害者となるため、全ての年齢層へのヘルメット着用の推奨、自転車の点検・整備、損害賠償責任保険等への加入促進等の対策を推進する。

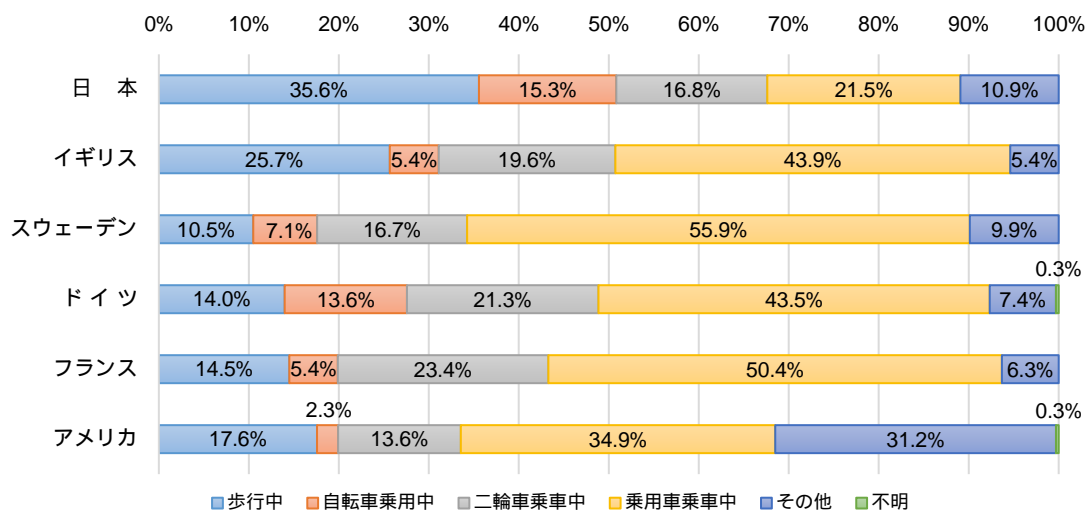
自転車の安全利用を促進するためには、車線や歩道の幅員の見直し等により、歩行者、自転車及び自動車が適切に分離された、安全で快適な自転車通行空間の確保を積極的に進める必要があり、特に、都市部において自転車の通行空間の確保を進めるに当たっては、自転車交通の在り方や多様なモード間の分担の在り方を含め、まちづくり等の観点にも配慮する。

あわせて、都市部の駅前や繁華街の歩道上など交通の安全の支障となる放置自転車対策として、自転車駐車場の整備等を進める。

さらに、自転車利用者については、自転車の交通ルールに関する理解が不十分なことも背景として、ルールやマナーに違反する行動が多いため、交通安全教育等の充実を図るなど、自転車利用者を始めとする道路利用者の自転車に関する安全意識の醸成を図る。

加えて、通勤や配達目的の自転車利用者による交通事故の防止についての指導啓発等の対策や駆動補助機付自転車や電動車椅子等多様なモビリティの普及に伴う事故の防止についての普及啓発等の対策を推進する。

主な欧米諸国の状態別交通事故死者数の構成率（2018年）



注1 IRTAD 資料による。
 2 数値は状態別構成率

(3) 生活道路における安全確保

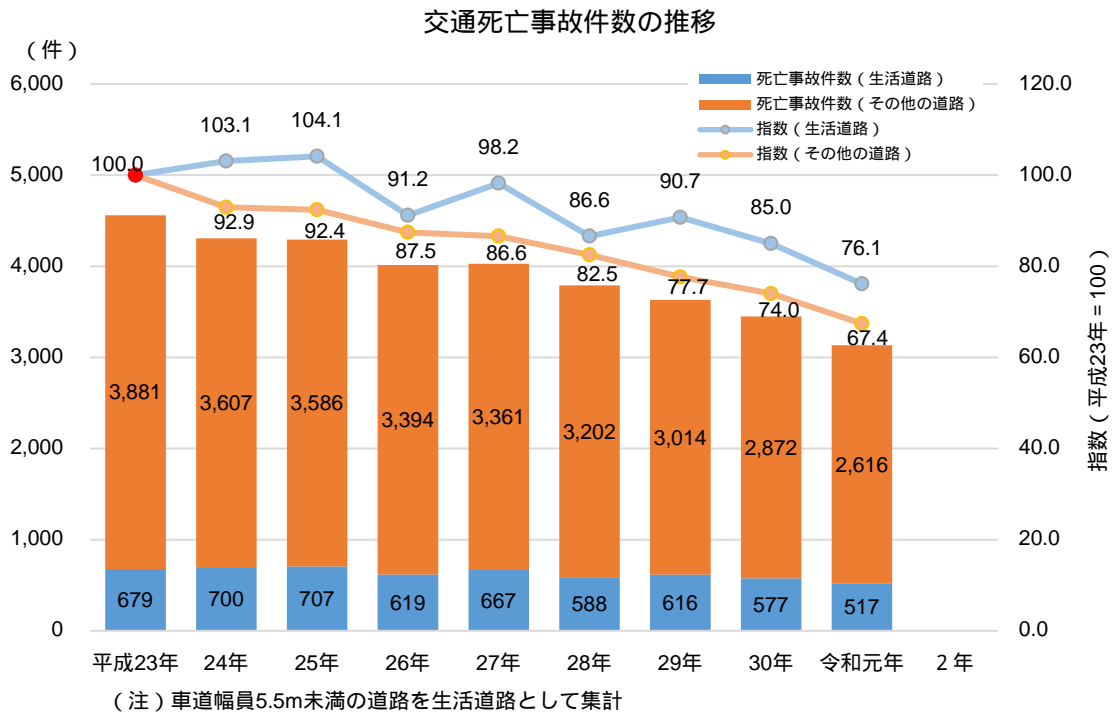
生活道路においては、高齢者、障害者、子供を含む全ての歩行者や自転車が安全で安心して通行できる環境を確保し、交通事故を減少させていかなければならない。

生活道路における交通死亡事故は、近年、減少傾向にあるものの、生活道路以外の道路における交通死亡事故に比べて減少割合が小さいこともあり、一層の取組が求められている。

生活道路の安全対策については、ゾーン 30 の設定の進展に加え、物理的デバイスのハンプ等が普及段階を迎えている。引き続き、自動車の速度抑制を図るための道路交通環境整備を進めるほか、可搬式速度違反自動取締装置の整備を推進するなど、生活道路における適切な交通指導取締りの実施、生活道路における安全な走行方法の普及、幹線道路を通行すべき自動車の生活道路への流入を防止するための対策等を推進していく必要がある。

また、生活道路における各種対策を実施していく上では、対策着手段階からの一貫した住民の関わりが重要であり、地域の専門家を交えた取組を進めるなど、その進め方も留意していく必要がある。

このような取組を続けることにより、「生活道路は人が優先」という意識が国民に深く浸透することを目指す。



(4) 先端技術の活用推進

衝突被害軽減ブレーキを始めとした先端技術の活用により、交通事故が減少している。今後も、サポカー・サポカーSの普及はもとより、運転者の危険認知の遅れや運転操作の誤りによる事故を未然に防止するための安全運転を支援するシステムの更なる発展や普及、車車間通信、レベル3以上の自動運転の実用化や自動運転車へのインフラからの支援など、先端技術の活用により、交通事故の更なる減少が期待される。そのためにも、安全な自動運転を実用化するための交通ルールの在り方や安全性の担保方策等について、技術開発等の動向を踏まえつつ検討を進める。

技術の発展については、車両分野に留まらず、例えば、交通事故が発生した場合にいち早く救助・救急を行えるシステムなど、技術発展を踏まえたシステムを導入推進していく。また、少子高齢化等により、職業運転手等の人手不足が深刻化している中で、先端技術の活用により、人手不足を解決しつつ、安全の確保を実現していく。

(5) 交通実態等を踏まえたきめ細かな対策の推進

第10次計画期間中を通じて、ETC2.0 から得られたビッグデータ等の、発生地域、

ETC2.0：これまでのETC（Electronic Toll Collection Systemの略。高速道路や有料道路の料金所ゲートで、自動車や自動二輪に搭載した車載器と無線通信を行い、車種や通行区間を判別して認証や決済を行うシステム。）と比して、大量の情報の送受信が可能となる、ICの出入り情報だけでなく、経路情報の把握が可能となる、など、格段と進化した機能を有しており、道路利用者はもちろん、道路政

場所、形態等を詳細な情報に基づき分析し、従来の対策では抑止困難であった事故について、よりきめ細かな対策を効果的かつ効率的に実施する取組が進められた。今後は、ビッグデータ等や専門家の知見を一層幅広く活用していくことも課題となる。

例えば、道路交通事故について、分析システムの活用や ETC2.0 から得られたビッグデータ等のミクロ分析を行い、様々なリスク行動を分析し、対策にいかすための方策を具体化する必要がある。

(6) 地域が一体となった交通安全対策の推進

各地域においては、高齢化の一層の進展等に伴う、地域社会のニーズと交通情勢の変化を踏まえつつ、安全安心な交通社会の実現に向けた取組を具体化することが急がれる中で、都道府県、市区町村などそれぞれの地域における行政、関係団体、住民等の協働により、地域に根ざした交通安全の課題の解決に取り組んでいくことが一層重要となる。

このため、地域の実情を知悉した専門家の知見を、地域の取組にいかすとともに、地域住民の交通安全対策への関心を高め、交通事故の発生場所や発生形態など事故特性に応じた対策を実施していくため、インターネット等を通じた交通事故情報の提供に一層努める。

なお、地方公共団体は、多様な安全の課題に直面する中で、交通安全に割くことができる資源は限られ、また、交通ボランティアを始め地域における交通安全活動を支える人材の高齢化が進んでいる。そこで、若者を含む地域住民が、交通安全対策について自らの問題として関心を高め、当該地域における安全安心な交通社会の形成に向けて、交通安全活動に積極的に参加するよう促す。

策に様々なメリットをもたらし、ITS 推進に大きく寄与するシステム。