

第5章 その他の施策の評価

第1項 その他の施策の評価の方法

第10次計画について「重点施策及び新規施策」以外の「その他の施策」について、アウトプットを中心に、実績データを収集し、進捗状況を把握した上で、評価を行った。

第2項 評価結果

1 道路交通環境の整備

(3) 幹線道路における交通安全対策の推進	イ 事故危険箇所対策の推進																		
	平成29年1月、特に事故の発生割合の高い幹線道路の区間や、ビッグデータの活用により明らかになった潜在的な危険区間等3,125箇所を「事故危険箇所」に指定し、都道府県公安委員会及び道路管理者が連携して、信号機の新設・改良、歩車分離式信号の整備、道路標識の高輝度化等を推進するとともに、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・視線誘導標等を設置する等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）〕 (km)																			
<table border="1"><thead><tr><th></th><th>平成 23 年度</th><th>平成 24 年度</th><th>平成 25 年度</th><th>平成 26 年度</th><th>平成 27 年度</th><th>平成 28 年度</th><th>平成 29 年度</th><th>平成 30 年度</th></tr></thead><tbody><tr><td>最高速度 (区域規制を除く)</td><td>216,266.2</td><td>216,731.6</td><td>216,526.9</td><td>215,739.1</td><td>212,222.1</td><td>210,593.0</td><td>209,841.2</td><td>209,314.0</td></tr></tbody></table>			平成 23 年度	平成 24 年度	平成 25 年度	平成 26 年度	平成 27 年度	平成 28 年度	平成 29 年度	平成 30 年度	最高速度 (区域規制を除く)	216,266.2	216,731.6	216,526.9	215,739.1	212,222.1	210,593.0	209,841.2	209,314.0
	平成 23 年度	平成 24 年度	平成 25 年度	平成 26 年度	平成 27 年度	平成 28 年度	平成 29 年度	平成 30 年度											
最高速度 (区域規制を除く)	216,266.2	216,731.6	216,526.9	215,739.1	212,222.1	210,593.0	209,841.2	209,314.0											
(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																			

	<p>(ア) 高規格幹線道路から居住地域内道路に至るネットワークの体系的な整備 自動車、自転車、歩行者の異種交通を分離し、交通流の純化を促進するため、高規格幹線道路から居住地域内道路に至るネットワークを体系的に整備するとともに、歩道や自転車通行空間の整備を推進した。</p> <p>(国土交通省)</p>
	<p>(イ) インターチェンジの増設等による利用しやすい環境の整備 一般道路に比較して死傷事故率が低く安全性の高い高規格幹線道路等の整備やインターチェンジの増設等による利用しやすい環境を整備し、より多くの交通量を分担させることによって道路ネットワーク全体の安全性を向上させた。</p> <p>(国土交通省)</p>
	<p>(ウ) バイパス及び環状道路等の整備の推進 通過交通の排除と交通の効果的な分散により、都市部における道路の著しい混雑、交通事故の多発等の防止を図るため、バイパス及び環状道路等の整備を推進した。</p> <p>(国土交通省)</p>
	<p>(エ) 道路機能の分化等 幹線道路で囲まれた居住地域内や歩行者等の通行の多い商業地域内等においては、通過交通をできる限り幹線道路に転換させるなど道路機能の分化により、生活環境を向上させるため、補助的な幹線道路、区画道路、歩行者専用道路等の系統的な整備、区画道路におけるコミュニティ道路や歩車共存道路等の整備を総合的に実施した。</p> <p>(国土交通省)</p>
	<p>(オ) マルチモーダル施策の推進等 国民のニーズに応じた効率的な輸送体系を確立し、道路混雑の解消等円滑な交通流が確保された良好な交通環境を形成するため、鉄道駅等の交通結節点、空港、港湾の交通拠点への交通モード間の接続（モーダルコネクト）の強化を実施した。</p> <p>(国土交通省)</p>
	<p>力 高速自動車国道等における事故防止対策の推進</p> <p>(ア) 総合的事故防止対策の推進等 道路構造上往復の方向に分離されていない非分離区間については、対向車線へのみ出しによる重大事故を防止するため、暫定2車線区間に於ける4車線化等の計画的な推進や正面衝突事故防止対策として令和4年度（高速道</p>

	<p>路会社管理区間は令和2年度)までに土工部ヘワイヤロープを設置していく他、高視認性ポストコーン、高視認性区画線の設置による簡易分離施設の視認性向上や凹凸型路面標示の設置等の交通安全対策を実施した。</p> <p>(国土交通省)</p> <p>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し入れを行った。</p> <p>(警察庁)</p> <p>(イ) 本線拡幅やインターチェンジの改良等</p> <p>暫定2車線区間の4車線化等や、事故・故障車の迅速な処理、休憩施設の駐車ます増設等を実施した。</p> <p>(国土交通省)</p> <p>(ウ) 情報通信技術を活用して即時に道路交通情報の提供を行う利用者サービスの向上等の推進</p> <p>道路利用者の多様なニーズにこたえ、道路利用者へ適切な道路交通情報を提供するVICS及びETC2.0等の整備・拡充を図る等、高度道路交通システム(ITS)の整備を推進した。</p> <p>(国土交通省)</p> <p>(エ) 産官学連携による効果的な対策の検討</p> <p>高速道路での逆走事故対策として、インターチェンジやジャンクション部等でラバーポールや大型矢印路面標示の設置といった物理的・視覚的な抑止対策等を進めた(令和元年8月現在 約3,800箇所で実施済であり、概ね完了)。さらに、対策のより一層の推進を図るため、高速道路会社が民間企業から公募・選定した新たな逆走対策技術について検証を実施し平成30年度から現地展開を開始した。</p> <p>(国土交通省)</p> <p>ヰ 改築等による交通事故対策の推進</p> <p>交通混雑が著しい都心部、鉄道駅周辺等において、人と車の交通を体系的に分離するとともに、歩行者空間の拡大を図るため、地区周辺の幹線道路、ペデストリアンデッキ、交通広場等の総合的な整備を図った。</p> <p>(国土交通省)</p> <p>歴史的町並みや史跡等卓越した歴史的環境の残る地区において、地区内の交通と環境交通、通過交通を適切に分離するため、歴史的地区への誘導路、</p>
--	---

	<p>地区内の生活道路、歴史的みちすじ等の整備を体系的に推進した。</p> <p>(国土交通省)</p>
	<p>(ア) 道路の改築事業の推進</p> <p>歩行者及び自転車利用者の安全と生活環境の改善を図るため、歩道等を設置するための既存道路の拡幅、バイパスの整備と併せた道路空間の再配分、自転車の通行を歩行者や車両と分離するための自転車通行空間の整備等の道路交通の安全に寄与する道路の改築事業を推進した。</p> <p>(国土交通省)</p>
	<p>(イ) 交差点のコンパクト化、立体交差化等の推進</p> <p>交差点及びその付近における交通事故の防止と交通渋滞の解消を図るために、交差点のコンパクト化、立体交差化等を推進した。</p> <p>(国土交通省)</p>
	<p>(ウ) 沿道からのアクセスを考慮した副道等の整備等</p> <p>道路の機能と沿道の土地利用を含めた道路の利用実態との調和を図ることが交通の安全の確保に資することから、交通流の実態を踏まえつつ、沿道からのアクセスを考慮した副道等の整備、植樹帯の設置、路上駐停車対策等を推進した。</p> <p>(国土交通省)</p>
	<p>(エ) 幅の広い歩道等の整備の推進</p> <p>商業系地区等における歩行者及び自転車利用者の安全で快適な通行空間を確保するため、これらの者の交通量や通行の状況に即して、幅の広い歩道、自転車通行空間、コミュニティ道路、歩車共存道路等の整備を推進した。</p> <p>(国土交通省)</p>
	<p>(オ) 鉄道駅周辺等における人と車の交通の体系的な分離</p> <p>交通混雑が著しい都心部、鉄道駅周辺等において、人と車の交通を体系的に分離するとともに、歩行者空間の拡大を図るため、地区周辺の幹線道路、ペデストリアンデッキ、交通広場等の総合的な整備を図った。</p> <p>(国土交通省)</p>
	<p>(カ) 歴史的みちすじ等の整備の体系的な推進</p> <p>歴史的町並みや史跡等卓越した歴史的環境の残る地区において、地区内の交通と環境交通、通過交通を適切に分離するため、歴史的地区への誘導路、地区内の生活道路、歴史的みちすじ等の整備を体系的に推進した。</p> <p>(国土交通省)</p>

ク 交通安全施設等の高度化

(ア) 信号制御の改良の推進

平成 28 年度から令和元年度までの間に、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)]

	平成 23 年度	平成 24 年度	平成 25 年度	平成 26 年度	平成 27 年度	平成 28 年度	平成 29 年度	平成 30 年度
集中制 御化	72,900 基	73,218 基	73,342 基	73,594 基	73,702 基	73,684 基	73,471 基	73,400 基
プログ ラム多 段系統 化	23,637 基	24,930 基	25,465 基	25,536 基	25,674 基	25,956 基	26,380 基	26,757 基
半感応 化	14,592 基	14,502 基	15,019 基	15,372 基	15,275 基	14,864 基	14,763 基	14,709 基
速度感 応化	1,317 基	1,346 基	1,254 基	1,230 基	1,165 基	1,078 基	1,008 基	885 基
多現示 化	45,595 基	48,064 基	49,811 基	50,497 基	51,172 基	51,724 基	52,159 基	52,809 基
右折感 応化	4,951 基	5,168 基	5,237 基	5,281 基	5,339 基	5,437 基	5,530 基	5,599 基
閑散時 半感応化	16,761 基	17,269 基	16,581 基	16,559 基	16,431 基	15,217 基	14,858 基	14,663 基
閑散時 押ボタ ン化	3,661 基	4,178 基	4,318 基	4,300 基	4,249 基	5,186 基	5,134 基	5,118 基

(警察庁)

(イ) 道路標識の整備等

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他、交通事故発生地点を容易に把握し、速やかな事故処理及び的確な事故調査が行えるようにするとともに、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)

平成 28 年度から令和元年度までの間に、特定交通安全施設等整備事業において、自動車の前照灯の光を反射しやすい素材を用いる等して見やすく分かりやすい道路標識・道路標示の整備を推進した。

	(警察庁)
(4) 交通安全施設等の整備事業の推進	<p>ア 交通安全施設等の戦略的維持管理</p> <p>平成 25 年 11 月にインフラ老朽化対策の推進に関する関係省庁会議において策定された「インフラ長寿命化基本計画」に基づき、平成 27 年 3 月、警察関連施設の維持管理・更新等を着実に推進するための中長期的な取組の方向性を明らかにする「警察庁インフラ長寿命化計画」を策定しており、同計画等に即して、交通安全施設等の整備状況を把握・分析した上で、中長期的な視点に立った老朽施設の更新、交通環境の変化等により効果が低下した施設の撤去、施設の長寿命化等による戦略的なストック管理、ライフサイクルコストの削減等に努めている。</p>
	(警察庁)
	<p>イ 歩行者・自転車対策及び生活道路対策の推進</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>
	(警察庁、国土交通省)
	<p>ウ 幹線道路対策の推進</p> <p>平成 29 年 1 月に特に事故の発生割合の高い幹線道路の区間等 3,125 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。</p>
	(警察庁、国土交通省)
	<p>エ 交通円滑化対策の推進（規制）</p> <p>平成 28 年度から平成 30 年度までの間に、特定交通安全施設等整備事業において、信号機の改良を推進し交通の円滑化を図った。</p>

	〔高度化された信号機のストック数（各年度末）〕								
	平成 23 年度	平成 24 年度	平成 25 年度	平成 26 年度	平成 27 年度	平成 28 年度	平成 29 年度	平成 30 年度	
集中制御化	72,900 基	73,218 基	73,342 基	73,594 基	73,702 基	73,684 基	73,471 基	73,400 基	
プログラム多段系統化	23,637 基	24,930 基	25,465 基	25,536 基	25,674 基	25,956 基	26,380 基	26,757 基	
半感応化	14,592 基	14,502 基	15,019 基	15,372 基	15,275 基	14,864 基	14,763 基	14,709 基	
速度感応化	1,317 基	1,346 基	1,254 基	1,230 基	1,165 基	1,078 基	1,008 基	885 基	
多現示化	45,595 基	48,064 基	49,811 基	50,497 基	51,172 基	51,724 基	52,159 基	52,809 基	
右折感応化	4,951 基	5,168 基	5,237 基	5,281 基	5,339 基	5,437 基	5,530 基	5,599 基	
閑散時半感応化	16,761 基	17,269 基	16,581 基	16,559 基	16,431 基	15,217 基	14,858 基	14,663 基	
閑散時押ボタン化	3,661 基	4,178 基	4,318 基	4,300 基	4,249 基	5,186 基	5,134 基	5,118 基	
	(警察庁)								
	力 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もと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)								
	キ 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)								
(5) 歩行者空間のバリアフリー化	バリアフリー法に基づき、駅、官公庁施設、病院等を結ぶ道路や駅前広場等において、高齢者・障害者をはじめとする誰もが安心して通行できるよう、幅の広い歩道の整備や歩道の段差・傾斜・勾配の改善等のバリアフリー対策								

	<p>を推進し、特定道路におけるバリアフリー化の割合を 77%（平成 23 年）から 89%（平成 30 年）に引き上げた。</p> <p style="text-align: right;">（国土交通省）</p>												
（6）無電柱化の推進	<p>歩道の幅員の確保や歩行空間のバリアフリー化等により歩行者の安全を図るため、安全で快適な通行空間の確保、道路の防災性の向上、良好な景観の形成等を図るため、国や地域で平成 30 年に無電柱化推進計画を策定し、無電柱化を推進するとともに、電線共同溝の浅層埋設等低コスト手法の導入によるコスト縮減等を図る他、地上機器の小型化による歩行者の安全性確保等の取組により、本格的な無電柱化を推進した。</p> <p style="text-align: right;">（国土交通省）</p>												
（7）効果的な交通規制の推進	<p>平成 25 年に取りまとめられた「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提言」を踏まえ、平成 26 年度から平成 28 年度において最高速度の見直しを行い、実勢速度、交通事故発生状況等を勘案しつつ、規制速度の引上げ、規制理由の周知措置等を計画的に推進した。</p> <p style="text-align: center;">〔速度規制の見直し状況（平成 26 年度～平成 28 年度）〕</p> <table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse; text-align: center;"> <thead> <tr> <th></th> <th>40 キロメートル毎時</th> <th>40 キロメートル毎時</th> <th>50 キロメートル毎時</th> </tr> <tr> <th></th> <th>50 キロメートル毎時</th> <th>60 キロメートル毎時</th> <th>60 キロメートル毎時</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>速度引上げ決定路線</td> <td>1,730km (914 区間)</td> <td>1,176km (839 区間)</td> <td>2,094km (857 区間)</td> </tr> </tbody> </table> <p style="text-align: right;">（警察庁）</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・拡幅等の対策を探りつつ、地区的状況に応じて、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>		40 キロメートル毎時	40 キロメートル毎時	50 キロメートル毎時		50 キロメートル毎時	60 キロメートル毎時	60 キロメートル毎時	速度引上げ決定路線	1,730km (914 区間)	1,176km (839 区間)	2,094km (857 区間)
	40 キロメートル毎時	40 キロメートル毎時	50 キロメートル毎時										
	50 キロメートル毎時	60 キロメートル毎時	60 キロメートル毎時										
速度引上げ決定路線	1,730km (914 区間)	1,176km (839 区間)	2,094km (857 区間)										

〔主な交通規制の延長距離等(各年度末)〕

	平成 23 年度	平成 24 年度	平成 25 年度	平成 26 年度	平成 27 年度	平成 28 年度	平成 29 年度	平成 30 年度
駐停車禁止 (km)	3,652.4	3,687.0	3,710.7	3732.3	3778.8	3845.8	3833.7	3830.2
転回禁止 (km)	3,070.6	3,055.8	3,013.9	2,990.9	2,964.2	2,933.9	2,907.7	2,888.0
指定方向外進 行禁止(箇 所)	325,182	328,290	328,653	328,312	329,157	330,801	326,453	326,123
進行方向別通 行区分(箇 所)	95,874	97,656	99,765	101,983	102,893	107,106	115,044	118,303
一方通行 (km)	24,826.1	24,928.9	25,116.9	24,861.5	24,945.4	24,838.4	24,680.4	24,708.1
最高速度(30 キロメートル 毎時)区間 (km)	55,796.8	55,995.1	55,795.1	55,553.0	53,714.6	53,432.5	53,095.5	52,894.2
最高速度(30 キロメートル 毎時)区域 (km)	6,785.7	7,998.6	9,857.4	12,125.7	23,534.9	33,167.6	36,353.5	38,454.4
歩行者用道路 (km)	7,871.9	7,951.7	7,869.6	7,733.5	7,527.1	7,882.4	7,553.7	7,525.2
歩行者用道路 以外の通行禁 止(km)	34,090.3	33,989.6	33,962.3	33,989.0	33,690.2	32,814.6	33,009.9	32,536.0
路側帯(km)	7,446.5	7,413.3	7,390.4	7,359.5	7,201.7	7,165.4	7,081.6	7,009.5
普通自転車歩 道通行可 (km)	76,721.2	77,538.2	76,540.9	76,819.3	76,854.6	75,900.6	74,267.5	74,344.5
自転車専用通 行帯(km)	257.3	297.2	341.1	415.0	409.8	439.1	473.6	483.1

(警察庁)

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、地域住民等の意見要望を十分に踏まえた上で、道路環境、交通量、駐車需要に応じたきめ細やかな駐車規制を推進した。

	平成23 年度	平成24 年度	平成25 年度	平成26 年度	平成27 年度	平成28 年度	平成29 年度	平成30 年度
駐停 禁止 止	3,652.4 km	3,687 km	3710.7 km	3,732.3 km	3778.8 km	3845.8 km	3833.7 km	3,830.2 km
駐車 禁 止 (区 間)	157,429.6 km	157,598.9 km	157,701.8 km	158,196.0 km	158,056.8 km	161,857.4 km	162,783.1 km	162,597.4 km
駐車 禁 止 (区 域)	7,983.8 km	7,930.4 km	7,927.6 km	7,939.9 km	7,948.2 km	8,010.3 km	8,144.5 km	8,132.9 km
駐車 禁 止 (除) (二 輪を 含む)	24,528.1 km	24,067.4 km	23,530.4 km	23,495.3 km	23,485.9 km	23,465.3 km	23,389.6 km	22,805.8 km
駐車 可 (二 輪を 含む)	83.1 km	87.7 km	90.1 km	94.1 km	98.5 km	102.1 km	110.4 km	110.7 km

(警察庁)

平成29年8月に「トラック・バス・タクシーの働き方改革「直ちに取り組む施策」」(自動車運送事業の働き方改革に関する関係省庁連絡会議取りまとめ)に「貨物集配中の車両に係る駐車規制の見直し」が盛り込まれたことを踏まえ、各地域の駐車需要、道路環境及び交通実態を的確に把握し、駐車規制が交通の安全と円滑を確保する上で必要最小限のものとなるよう、道路管理者等と連携し、令和2年度末までに集中的に駐車規制の見直しを実施することとしている。

(警察庁)

(10) 交通需要マ
ネジメントの推
進

ア 公共交通機関利用の促進

地域公共交通の活性化及び再生に関する法律(平成19年法律第59号)に基づく地域公共交通網形成計画の策定を推進し、持続可能な地域公共交通網の再構築を進める等、公共交通機関利用の促進を図る。

(国土交通省)

公共交通機関の利用を促進し、道路混雑を緩和するため、都市モノレールや路面電車、バスの走行空間の改善等を支援した。

(国土交通省)

	<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支援した。</p> <p>(国土交通省)</p> <p>公共交通優先システム（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。</p> <p>(国土交通省)</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、公共交通優先システム（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>[公共交通優先システム（PTPS）の延長距離（各年度末）]</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th>平成 23 年度</th><th>平成 24 年度</th><th>平成 25 年度</th><th>平成 26 年度</th><th>平成 27 年度</th><th>平成 28 年度</th><th>平成 29 年度</th><th>平成 30 年度</th></tr> </thead> <tbody> <tr> <td>785.2 km</td><td>803.2 km</td><td>838.6 km</td><td>880.5 km</td><td>895.3 km</td><td>911.5 km</td><td>944.9 km</td><td>968.2 km</td></tr> </tbody> </table> <p>(警察庁)</p> <p>イ 自動車利用の効率化</p> <p>平成 28 年 10 月に物流総合効率化法を改正し、共同輸配送を含む、二以上の者が連携した、物流の総合化及び効率化を図る事業であって、環境負荷の低減及び省力化に資する計画を認定し、支援を行っている。</p> <p>(国土交通省)</p>	平成 23 年度	平成 24 年度	平成 25 年度	平成 26 年度	平成 27 年度	平成 28 年度	平成 29 年度	平成 30 年度	785.2 km	803.2 km	838.6 km	880.5 km	895.3 km	911.5 km	944.9 km	968.2 km
平成 23 年度	平成 24 年度	平成 25 年度	平成 26 年度	平成 27 年度	平成 28 年度	平成 29 年度	平成 30 年度										
785.2 km	803.2 km	838.6 km	880.5 km	895.3 km	911.5 km	944.9 km	968.2 km										
(14) 交通安全に寄与する道路交通環境の整備	<p>ア 道路の使用及び占用の適正化等</p> <p>(ア) 道路の使用及び占用の適正化</p> <p>工作物の設置、工事等のための道路の占用の許可にあたっては、道路の構造を保全し、安全かつ円滑な道路交通を確保するために適正な運用を行った。</p> <p>(国土交通省)</p> <p>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等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他、許可条件の確実な履行等について指導する等、安全かつ円滑な道路交通の確保に努めた。</p>																

[道路使用許可件数(各年度末)]

平成 23 年度	平成 24 年度	平成 25 年度	平成 26 年度
3,206,053 件	3,325,669 件	3,482,663 件	3,435,927 件

平成 27 年度	平成 28 年度	平成 29 年度	平成 30 年度
3,452,010 件	3,501,576 件	3,526,999 件	3,566,288 件

(警察庁)

(イ) 不法占用物件の排除等

道路交通に支障を与える不法占用物件等については、実態把握、強力な指導取締りその他の必要な措置によりその排除を行い、特に市街地について重点的にその是正を実施した。

また、道路上から不法占用物件等を一掃するためには、地域における道路の適正な利用についての認識を高める必要があることから、沿道住民等に対して道路占用制度の周知を行った。

(国土交通省)

(ウ) 道路の掘り返しの規制等

道路の掘り返しを伴う占用工事について、工事時期の平準化及び工事に伴う事故・渋滞の防止のため、関係者間の工事調整による共同施工、年末年始及び年度末の工事抑制等の取組を実施した。

さらに、掘り返しを防止する抜本的対策として共同溝等の整備を推進した。

(国土交通省)

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 28 年度末時点では 1107 箇所登録されていたが、令和元年度 6 月末時点で 1160 箇所が登録されている。

[「道の駅」の登録数]

	平成 23 年度	平成 24 年度	平成 25 年度	平成 26 年度	平成 27 年度	平成 28 年度	平成 29 年度	平成 30 年度
登 録 数	17	18	10	26	39	28	27	20
累 計	987	1,005	1,014	1,040	1,079	1,107	1,134	1,154

平成 25 年 4 月 1 日に 1 駅登録抹消

(国土交通省)

ウ 子供の遊び場等の確保

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29年10月現在、児童館4,541か所、児童遊園2,380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、迅速な除雪の実施、凍結防止剤散布の実施、流雪溝、チェーン着脱場の整備等を推進している。

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の整備等を推進している。

(国土交通省)

2 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	<p>ア 幼児に対する交通安全教育の推進</p> <p>毎年春と秋の交通安全運動期間において、関係団体を通じて、全国の保育所・児童館に子供の交通安全に関する周知依頼を行っている。また、「児童館ガイドライン」（平成30年10月1日付け改正）において、子供の事故やけがを防止するための計画や実施方法等について整えることや、地域ぐるみで安全確保の実施に取り組むこと等について示している。</p> <p style="text-align: right;">(厚生労働省)</p> <p>幼稚園教育要領を平成29年3月31日に改訂し30年4月1日より実施するとともに、日常の教育・保育活動のあらゆる場面を捉えて交通安全教育を計画的かつ継続的に行つた。</p> <p style="text-align: right;">(文部科学省)</p> <p>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31年3月改訂）の活用を推進した。</p> <p style="text-align: right;">(文部科学省)</p> <p>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、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。</p> <p>〔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）〕</p> <table border="1" data-bbox="425 1439 1367 1680"><thead><tr><th></th><th>平成23年</th><th>平成24年</th><th>平成25年</th><th>平成26年</th><th>平成27年</th><th>平成28年</th><th>平成29年</th><th>平成30年</th></tr></thead><tbody><tr><td>回数</td><td>約25,800回</td><td>約27,300回</td><td>約27,100回</td><td>約26,700回</td><td>約27,000回</td><td>約28,600回</td><td>約28,700回</td><td>約29,300回</td></tr><tr><td>参加人数</td><td>約196万人</td><td>約200万人</td><td>約199万人</td><td>約196万人</td><td>約200万人</td><td>約207万人</td><td>約206万人</td><td>約204万人</td></tr></tbody></table> <p style="text-align: right;">(警察庁)</p> <p>イ 小学生に対する交通安全教育の推進</p> <p>小学校学習指導要領を平成29年3月に改訂した。（令和2年度から全面実施）</p> <p style="text-align: right;">(文部科学省)</p>		平成23年	平成24年	平成25年	平成26年	平成27年	平成28年	平成29年	平成30年	回数	約25,800回	約27,300回	約27,100回	約26,700回	約27,000回	約28,600回	約28,700回	約29,300回	参加人数	約196万人	約200万人	約199万人	約196万人	約200万人	約207万人	約206万人	約204万人
	平成23年	平成24年	平成25年	平成26年	平成27年	平成28年	平成29年	平成30年																				
回数	約25,800回	約27,300回	約27,100回	約26,700回	約27,000回	約28,600回	約28,700回	約29,300回																				
参加人数	約196万人	約200万人	約199万人	約196万人	約200万人	約207万人	約206万人	約204万人																				

小学校においては、家庭及び関係機関・団体等との連携・協力を図りながら、学校の教育活動全体を通じて計画的に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員用の参考資料「『生きる力』をはぐくむ学校での安全教育」(平成31年3月改訂)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心肺蘇生法の実技講習会等の開催を支援した。

(文部科学省)

小学校に対しては、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と知識を習得させるとともに、安全に道路を通行するために、道路及び交通の状況に応じて、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
小学生に対する交通安全教育実施状況（各年12月末）〕

	平成23年	平成24年	平成25年	平成26年	平成27年	平成28年	平成29年	平成30年
回数	約38,000回	約41,400回	約39,500回	約40,300回	約41,200回	約41,000回	約39,900回	約39,900回
参加人数	約423万人	約454万人	約411万人	約421万人	約448万人	約450万人	約426万人	約412万人

(警察庁)

ウ 中学生に対する交通安全教育の推進

中学校学習指導要領を平成29年3月に改訂した。(令和3年度から全面実施)

(文部科学省)

中学校においては、家庭及び関係機関・団体等との連携・協力を図りながら、学校の教育活動全体を通じて計画的に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員用の参考資料「『生きる

力』をはぐくむ学校での安全教育」（平成31年3月改訂）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心肺蘇生法の実技講習会等の開催を支援した。

（文部科学省）

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場合は、思いやりを持って、自己の安全ばかりではなく、他の人々の安全に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）〕

	平成23年	平成24年	平成25年	平成26年	平成27年	平成28年	平成29年	平成30年
回数	約6,100回	約6,900回	約6,100回	約6,400回	約6,400回	約6,100回	約6,100回	約6,600回
参加人数	約125万人	約132万人	約117万人	約124万人	約129万人	約119万人	約116万人	約114万人

（警察庁）

工 高校生に対する交通安全教育の推進

高等学校学習指導要領を平成30年3月に改訂した。（令和4年度から年次進行で実施）

（文部科学省）

高等学校においては、家庭及び関係機関・団体等との連携・協力を図りながら、学校の教育活動全体を通じて計画的に交通安全教育を行った。特に二輪車・自動車の安全に関する指導については、実技指導等を含む安全に道路を通行するために必要な技能と知識を習得させるための交通安全教育の充実を図った。

（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員用の参考資料「『生きる力』をはぐくむ学校での安全教育」（平成31年3月改訂）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心肺蘇生法の実技講習会等の開催を支援した。

(文部科学省)

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の利用者として安全に道路を通行するために必要な技能と知識を十分に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命を尊重する等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）]

	平成 23年	平成 24年	平成 25年	平成 26年	平成 27年	平成 28年	平成 29年	平成 30年
回数	約 5,600 回	約 6,100 回	約 5,400 回	約 5,100 回	約 5,300 回	約 5,000 回	約 4,900 回	約 5,200 回
参加人数	約 153万 人	約 169万 人	約 151万 人	約 146万 人	約 157万 人	約 139万 人	約 140万 人	約 114万 人

(警察庁)

才 成人に対する交通安全教育の推進

社会人に対しては、社会人を対象とした学級・講座等において自転車の安全利用を含む交通安全教育の促進を図る等、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。

(警察庁)

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（大学生を含む。）に対する交通安全教育実施状況（各年12月末）〕

	平成25年	平成26年	平成27年	平成28年	平成29年	平成30年
回数	約 70,400 回	約 71,600 回	約 74,200 回	約 74,200 回	約 71,900 回	約 71,700 回
参加人数	約 479万人	約 477万人	約 503万人	約 492万人	約 482万人	約 516万人

（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等して、障害の程度に応じ、きめ細かい交通安全教育を実施した。

（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、我が国の交通ルールに関する知識の普及、交通事故防止を目的とした交通安全教育を実施した。

定住外国人に対しては、母国との交通ルールの違いや交通安全に対する考え方の違いを理解させる等、効果的な交通安全教育を実施するとともに、外国人を雇用する使用者等を通じ、外国人向けの各種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）〕

	平成23年	平成24年	平成25年	平成26年	平成27年	平成28年	平成29年	平成30年
回数	約 3,200 回	約 3,700 回	約 4,200 回	約 4,300 回	約 4,500 回	約 5,100 回	約 5,500 回	約 5,500 回
参加人数	約 77,000 人	約 77,000 人	約 87,000 人	約 94,000 人	約 109,000 人	約 130,000 人	約 148,000 人	約 154,000 人

（警察庁）

外国人運転者に対して交通ルール等を周知するため、安全教育の充実を図るとともに、レンタカー等を運転する訪日外国人向けに、安全運転啓発動画を作成して関係機関・団体のホームページに掲載したり、基本的な交通ルールの注意点を掲載したリーフレットを作成して都道府県警察を通じて配布したりする等、関係機関・団体の協力を得ながら各種取組を推進した。

(警察庁)

ケ 交通事犯被収容者に対する教育活動等の充実

刑事施設においては、被害者の生命や身体に重大な影響を与える交通事故を起こした受刑者や重大な交通違反を反復した受刑者を対象に、「交通安全指導」や「被害者の視点を取り入れた教育」等の改善指導を組み合わせて実施している。

特に、飲酒運転事犯者やアルコール依存の問題を持つ受刑者に対しては、アルコール依存回復プログラム等を実施しているところ、同プログラムでは、社会内での相談機関の紹介や民間自助グループの活動内容及び参加することの利点等について単元を設けて指導を行ったり、民間自助グループ等のスタッフを講師として招へいし、グループワークを実施したりする等、指導内容の充実を図った。

少年院においては、交通事犯の少年に対し、個別の問題性に応じて、人命の尊重や、遵法精神のかん養に重点を置いた交通安全に関する指導を実施している。また、これらの指導に加え、被害者を死亡させ又は生命、身体に重大な影響を与えた事件を起こし、被害者やその家族への謝罪等について考える必要がある在院者については、その重大性や被害者の置かれている状況を認識するとともに、被害者等に対する謝罪の意思を高め、誠意を持って対応していくための方策について考えさせること等を目的とした、特定生活指導(被害者の視点を取り入れた教育)を実施している。

少年鑑別所においては、観護の措置で入所した交通事犯少年に対し、法務省式運転態度検査等の活用により問題性に応じた鑑別を行っている。また、少年鑑別所法が施行された平成27年から、少年院在院者を一定期間少年鑑別所に収容し、精密な鑑別を実施する取組(収容処遇鑑別)を開始したところ、交通事犯少年に関しても実績を積み重ねているところである。

	平成 23年	平成 24年	平成 25年	平成 26年	平成 27年	平成 28年	平成 29年	平成 30年
少年鑑別所に觀護の措置で入所した少年の人員(交通のみ)	1,261	1,069	964	1,022	987	860	760	609
少年院在院者に對して収容処遇鑑別を実施した人員(交通のみ)						7	12	10

(法務省)

	<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 30 年に交通事犯により保護観察に付された者は 7,664 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 30 年に交通短期保護観察に付された者は 4,434 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ょく罪指導を行った。</p> <p>また、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 30 年のプログラムの開始人員は 268 人）。</p> <p style="text-align: right;">（法務省）</p>																				
（3）交通安全に関する普及啓発活動の推進	<p>エ チャイルドシートの正しい使用の徹底</p> <p>関係省庁、地方公共団体、民間団体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、広報啓発活動や講習会の開催等を積極的に推進した。</p> <p style="text-align: right;">（内閣府）</p> <p>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、着用推進シンボルマーク等を活用しつつ、幼稚園・保育所・認定こども園、病院、販売店等と連携した保護者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。特に、比較的年齢の高い幼児の保護者に対し、その取組を強化した。</p> <p>また、6歳以上であっても、体格等の事情により、シートベルトを適切に着用させることができない子供には、チャイルドシートを使用させることについて広報啓発に努めた。</p> <p>さらに、地方公共団体、民間団体等がチャイルドシートの購入等に対する各種支援制度を設けているところ、これらの一層の拡充について働き掛けることで、チャイルドシートを使用しやすい環境づくりを推進した。</p> <p style="text-align: center;">〔6歳未満幼児のチャイルドシート使用率の推移〕</p> <table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse; text-align: center;"> <thead> <tr> <th></th> <th>平成 23年 5月</th> <th>平成 24年 4月</th> <th>平成 25年 4月</th> <th>平成 26年 4月</th> <th>平成 27年 5月</th> <th>平成 28年 11月</th> <th>平成 29年 4月</th> <th>平成 30年 4月</th> <th>令和 元年 6月</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>使用率</td> <td>57.0 %</td> <td>58.8 %</td> <td>60.2 %</td> <td>61.9 %</td> <td>62.7 %</td> <td>64.2 %</td> <td>64.1 %</td> <td>66.2 %</td> <td>70.5 %</td> </tr> </tbody> </table> <p style="text-align: right;">（警察庁）</p>		平成 23年 5月	平成 24年 4月	平成 25年 4月	平成 26年 4月	平成 27年 5月	平成 28年 11月	平成 29年 4月	平成 30年 4月	令和 元年 6月	使用率	57.0 %	58.8 %	60.2 %	61.9 %	62.7 %	64.2 %	64.1 %	66.2 %	70.5 %
	平成 23年 5月	平成 24年 4月	平成 25年 4月	平成 26年 4月	平成 27年 5月	平成 28年 11月	平成 29年 4月	平成 30年 4月	令和 元年 6月												
使用率	57.0 %	58.8 %	60.2 %	61.9 %	62.7 %	64.2 %	64.1 %	66.2 %	70.5 %												

キ 危険ドラッグ対策の推進

児童生徒等の薬物乱用の根絶に向け、教育委員会等に対して指導等に関する留意点を周知する等、薬物乱用防止教育の充実を図った。

(文部科学省)

麻薬・覚醒剤乱用防止運動のポスター等に危険ドラッグに関する内容を盛り込んで都道府県等へ配布するとともに、教育機関等へ薬物の専門家を派遣し、啓発活動を行う等、危険ドラッグの危険性・有害性に関する普及啓発を図った。

[薬物乱用防止啓発訪問事業の実績数(平成27年度～30年度)]

	平成 27 年度	平成 28 年度	平成 29 年度	平成 30 年度
訪問箇所数	330 箇所	350 箇所	407 箇所	453 箇所
参加者数	152,230 人	144,721 人	185,249 人	188,970 人

(厚生労働省)

交通安全運動等の機会を通じ、危険ドラッグの危険性の他危険ドラッグを使用した上で車両等を運転することの悪質性・危険性に関する広報啓発活動を推進した。

(警察庁)

ク 効果的な広報の実施

(ア) 広範・集中的なキャンペーンの実施

全国交通安全運動期間中に政府広報の一環で中央紙・地方紙に新聞突出し広告を実施するとともに、インターネットテキスト広告やバナー広告を実施し、広く国民の目に触れる広報を行うことで、本運動の周知徹底を図った。また、地域での広報啓発用として、内閣府HPに全国交通安全運動ポスターの画像データを掲載し、自由にダウンロードして利用できるようにした。

(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、配布する等、各種広報媒体を通じて官民が一体となった集中的なキャンペーンを積極的に行うことにより、子供や高齢者の交通事故防止、飲酒運転の根絶等を図った。

(警察庁)

(イ) きめ細かな広報の充実

	<p>家庭を始め、学校、職場、地域等において、交通安全について考え、話し合った内容や方法、その結果実行していること等を作文形式により広く国民から募集し、これを共有することで、国民一人一人の交通安全意識の一層の高揚を図り、持って交通ルールの遵守と正しい交通マナーの向上を目指すことを目的として、交通安全ファミリー作文コンクールを実施した。</p> <p>(警察庁)</p> <p>(ウ) 民間団体の交通安全に関する広報活動の援助</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、交通事故の傾向、分析結果等の交通安全に関する資料・情報等の提供を行うとともに、報道機関の理解と協力を求め、全国民的気運の盛り上がりを図った。</p> <p>(警察庁)</p> <p>ケ 自動車事故を防止するための取組支援（安全運転推進事業の実施）</p> <p>安全運転に関する知識・運転技術等の向上を図る講習等の開催や受講の促進の観点から、安全運転推進事業を平成29年度まで実施した。</p> <p>[安全運転推進事業による講習の受講者数]</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th>平成23年度</th><th>平成24年度</th><th>平成25年度</th><th>平成26年度</th><th>平成27年度</th><th>平成28年度</th><th>平成29年度</th><th>平成30年度</th></tr> </thead> <tbody> <tr> <td>2,495人</td><td>3,748人</td><td>2,959人</td><td>5,211人</td><td>815人</td><td>479人</td><td>911人</td><td>-</td></tr> </tbody> </table> <p>(国土交通省)</p> <p>コ その他の普及啓発活動の推進</p> <p>(ア) 高齢者に係る広報啓発活動等</p> <p>高齢者の交通事故防止に関する国民の意識を高めるため、加齢に伴う身体機能の変化が交通行動に及ぼす影響等について広報を積極的に行った。</p> <p>(警察庁)</p> <p>(イ) 時間帯や季節性に応じた事故の防止等に関する周知（安全）</p> <p>夜間の重大事故の主原因となっている最高速度違反、飲酒運転、歩行者の横断違反等による事故実態・危険性を広く周知し、これらの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、自動車及び自転車の前照灯の早期点灯、対向車や先行車がない状況におけるハイビームの活用を促すとともに、歩行者・自転車利用者の反射材用品等の着用を推進した。</p> <p>(警察庁)</p>	平成23年度	平成24年度	平成25年度	平成26年度	平成27年度	平成28年度	平成29年度	平成30年度	2,495人	3,748人	2,959人	5,211人	815人	479人	911人	-
平成23年度	平成24年度	平成25年度	平成26年度	平成27年度	平成28年度	平成29年度	平成30年度										
2,495人	3,748人	2,959人	5,211人	815人	479人	911人	-										

	<p>(工) インターネット等を通じた事故データ及び事故多発地点に関する情報の提供・発信</p> <p>各都道府県警察に対し、交通事故データや道路状況等の周辺環境データを総合的に分析可能な地図情報システムを構築する等して、分析の高度化を図るよう指示し、令和元年11月現在45都道府県に地図情報システムが導入された。</p> <p>(警察庁)</p> <p>警察庁ホームページにおいて、国民が自由に交通事故統計情報を閲覧し、交通事故防止に生かすことができるよう、令和2年度中のオープンデータ化を目指して、公開可能データ項目の検討等の諸準備を推進した。</p> <p>(警察庁)</p> <p>(才) 自動車の正しい使い方等を関係者に適時適切な伝達</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能の評価結果を「自動車アセスメント」とび「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公表した。</p> <p>(国土交通省)</p> <p>安全運転サポート車について、運転免許センター等の警察施設を試乗会の実施場所として提供する等、関係機関・団体との連携を図りながら、普及啓発に努めるとともに、安全運転サポート車の機能の限界や使用上の注意点を正しく理解し、同機能を過信せずに責任を持って安全運転を行わなければならない旨についても、わかりやすく周知を図った。</p> <p>(警察庁)</p> <p>○ 令和元年度に「安全運転サポート車」をはじめとした先端技術の適切な活用方法に関する動画を作成した。</p> <p>(内閣府)</p> <p>(力) 各種会議の開催</p> <p>毎年度、交通ボランティアを対象とした講習会を開催。</p> <p>(内閣府)</p>
--	--

3 安全運転の確保

(1) 運転者教育等の充実	<p>ア 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 高速教習の中止事由を見直し、速度規制下でも実車による教習を可能とすることで、より一層、効果的な教習の実現を図った。 (警察庁)</p> <p>(イ) 取得時講習の充実 取得時講習における指導にあたる自動車教習所の教習指導員等の資質の向上を図ることにより、取得時講習の充実に努めた。 (警察庁)</p> <p>イ 運転者に対する再教育等の充実 運転者が、安全運転に必要な知識を補うとともに安全意識を高めるよう、新たな更新時講習用映画の作成等講習内容の充実を図った他、道路交通法等に違反する行為をし、累積点数が一定の基準に該当した危険運転者に対する取消処分者講習等について、指導員の資質の向上のための教養を実施する等して、運転者に対する再教育の充実に努めた。 また、飲酒運転により運転免許の行政処分を受けた者が受講する飲酒行動の改善のためのカリキュラムを盛り込んだ取消処分者講習（飲酒取消講習）や停止処分者講習（飲酒学級）についても、指導員に対する教養等を通じて資質の向上に努めた。 (警察庁)</p> <p>ウ 二輪車安全運転対策の推進 関係団体が行う二輪車安全運転指導員研修会に参加し、二輪車の交通安全指導に必要な能力の向上に努めた。 (警察庁)</p> <p>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、着用効果の啓発等着用促進キャンペーンを積極的に行った。 (警察庁)</p> <p>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を適切に推進した。</p>
〔取締件数〕	

	平成23年	平成24年	平成25年	平成26年	平成27年	平成28年	平成29年	平成30年
シートベルト装着 義務違反	1,908,412	1,760,135	1,486,723	1,274,054	1,105,862	963,722	830,605	704,865
チャイルドシート 使用義務違反	128,811	144,389	133,092	129,797	124,761	106,746	94,891	76,949
ヘルメット着用 義務違反	30,798	26,652	23,035	19,317	16,318	14,241	12,088	10,890

(警察庁)

力 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)]

	平成23年度	平成24年度	平成25年度	平成26年度	平成27年度	平成28年度	平成29年度	平成30年度
研修人員	11,142人	12,111人	12,365人	12,511人	13,119人	13,756人	14,035人	13,527人
研修延べ人員	45,307人	49,186人	47,354人	48,244人	49,479人	49,966人	50,571人	50,100人

[運転経歴証明書業務(各年度末)]

平成23年度	平成24年度	平成25年度	平成26年度	平成27年度	平成28年度	平成29年度	平成30年度
4,811,749件	4,854,594件	4,869,216件	4,935,448件	5,008,869件	4,965,531件	4,925,715件	4,912,191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適正な運営確保並びに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)]

平成 23年	平成 24年	平成 25年	平成 26年	平成 27年	平成 28年	平成 29年	平成 30年
8,960回	9,002回	9,112回	8,052回	7,951回	7,560回	7,718回	7,616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)]

	平成 23年	平成 24年	平成 25年	平成 26年	平成 27年	平成 28年	平成 29年	平成 30年
注意	319件	239件	307件	397件	410件	312件	331件	179件
指示	135件	134件	72件	54件	41件	44件	51件	95件
取消	15件	26件	14件	21件	17件	6件	5件	3件
営業停止	11件	7件	13件	12件	6件	6件	5件	12件
営業廃止	0件							
総数	480件	406件	406件	484件	474件	368件	392件	289件

(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

	<p>自動車運送事業等に従事する運転者に対する適性診断について、実施者への民間参入を促進し、受診環境の整備を図った。</p> <p>[適性診断の実施者数(各年度末)]</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th></th><th>平成 23 年度</th><th>平成 24 年度</th><th>平成 25 年度</th><th>平成 26 年度</th><th>平成 27 年度</th><th>平成 28 年度</th><th>平成 29 年度</th><th>平成 30 年度</th></tr> </thead> <tbody> <tr> <td>民間の 実施者数</td><td>14</td><td>14</td><td>36</td><td>44</td><td>55</td><td>69</td><td>86</td><td>99</td></tr> </tbody> </table> <p>(国土交通省)</p>		平成 23 年度	平成 24 年度	平成 25 年度	平成 26 年度	平成 27 年度	平成 28 年度	平成 29 年度	平成 30 年度	民間の 実施者数	14	14	36	44	55	69	86	99
	平成 23 年度	平成 24 年度	平成 25 年度	平成 26 年度	平成 27 年度	平成 28 年度	平成 29 年度	平成 30 年度											
民間の 実施者数	14	14	36	44	55	69	86	99											
	<p>ケ 危険な運転者の早期排除</p> <p>迅速かつ確実な行政処分の執行に向けた管区別検討会を開催し、長期未執行者に対する取組についての情報共有を図るとともに、刑事施設収容者に対する処分の確実な執行を指示する等、危険な運転者の早期排除に努めた。</p> <p>(警察庁)</p>																		
(2) 運転免許制度の改善(免許)	<p>平成27年改正</p> <p>75歳以上の運転免許を受けた者で認知機能が低下した場合に行われやすい違反行為をしたものに対し、臨時に認知機能検査を行い、認知機能が低下しているおそれがあると判断された者等に対して、臨時に高齢者講習を行うこととした。</p> <p>認知機能検査において認知症のおそれがあると判断された者が実際に認知症に該当しているか否かを明らかにするため、その者の交通違反の状況にかかわらず、臨時に適性検査（専門医による診断）を行い、又は医師の診断書を提出すべき旨を命ぜることとした。</p> <p>自動車の種類として準中型自動車を、免許の種類として準中型自動車免許を新たに設けることとした。</p> <p>酒気帯び運転又は過労運転等の違反行為をし、よって交通事故を起こし、人を傷つけた場合について、免許の仮停止の対象とすることとした。</p> <p>(警察庁)</p>																		
(4) 事業用自動車の安全プラン等に基づく安全対策の推進	<p>平成29年6月に「事業用自動車総合安全プラン2020」を策定し、安全対策検討委員会においてプラン2020に対する全国の取組状況を関係業界も交えながらフォローアップを行った。また、全国の運輸局等において、同様に安全対策会議を開催しフォローアップを行った。以下に主な取組を示す。</p> <p>ア 運輸安全マネジメント等を通じた安全体質の確立</p> <p>運輸安全マネジメント評価を実施し、事業者による安全管理体制の構築状況を確認した。また、平成29年7月の運輸審議会答申を踏まえ、評価項目に、事業環境や社会環境の変化（テロ・感染症・自然災害等のリスク）に対する経営層の認識及び組織全体の対応について追加するなど、運輸安全マネ</p>																		

ジメント制度の充実強化を行った。加えて、運輸事業者における優れた安全管理の取組を運輸安全マネジメント評価等により収集し、事業者の同意の下に公開し、他の安全管理上の課題解決の一助となるよう図った。

[安全マネジメント評価実施事業者数 (各年度末)]

	平成 26 年度	平成 27 年度	平成 28 年度	平成 29 年度	平成 30 年度
評価実施事 業者数	107	202	635	838	792

自動車運送事業者の運行管理者に対する指導講習については、実施者への民間参入を促進し、受講環境の整備を図った。

[指導講習の実施者数 (各年度末)]

	平成 23 年度	平成 24 年度	平成 25 年度	平成 26 年度	平成 27 年度	平成 28 年度	平成 29 年度	平成 30 年度
民間の 実施者数	0	7	27	40	60	85	100	118

また、メールマガジンにより、事業者に重大事故発生状況や各種安全対策等の情報を提供した他、外部専門家等の活用による事故防止コンサルティングの実施に対する支援事業を行い、運送事業者の社内での安全教育の充実を図った。

(国土交通省)

イ 自動車運送事業者に対するコンプライアンスの徹底

自動車運送事業者における関係法令の遵守及び適切な運行管理等の徹底を図るため、悪質な法令違反を犯した事業者及び重大事故を起こした事業者に対する監査の徹底や、法令違反が疑われる事業者に対する重点的かつ優先的な監査を実施している。特に貸切バスについては、軽井沢スキーバス事故を受け取りまとめた総合的な対策に基づき、法令違反を早期に是正させるとともに、違反を繰り返す事業者を退出させる措置を平成 28 年 12 月より実施している。

空港等のバス発着場を中心とした街頭監査は、平成 30 年度は 87 件実施した。これに加え、貸切バスについては、運行中の休憩時間の確保等の法令遵守状況を確認する「覆面添乗調査」を平成 29 年より実施している。

また、相互通報制度により関係行政機関と連携し、過労運転に起因する事故等の防止を図った他、軽井沢スキーバス事故を踏まえた総合的な対策に基づき、平成 29 年より貸切バスの適正化事業実施機関を設立し、法令遵守状況について巡回指導を行っている。

(国土交通省)

	<p>ウ 飲酒運転の根絶</p> <p>飲酒運転や危険薬物を使用した運転の根絶を図るため、平成 30 年に「自動車運送事業者が事業用自動車の運転者に対して行う指導及び監督の指針」等を改正し、事業者が運転者に対し、飲酒運転及び薬物の使用の禁止を徹底するよう指導することを義務付けた。</p> <p style="text-align: right;">(国土交通省)</p>
	<p>エ ICT・新技術を活用した安全対策の推進</p> <p>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ため、衝突被害軽減ブレーキ等の ASV 装置、ドライブレコーダー等の運行管理の高度化に資する機器、過労運転防止に資する機器等の導入に対する支援を行った。</p> <p>また、適切かつ効率的な運行管理を通じた安全運行を実現するため、運行管理に有用な ICT 技術の活用方法を紹介するガイドブックを令和元年に作成し、周知を行った。</p> <p style="text-align: right;">(国土交通省)</p>
	<p>オ 業態毎の事故発生傾向、主要な要因等を踏まえた事故防止対策</p> <p>平成 29 年 6 月に「事業用自動車総合安全プラン 2020」を策定し、新たな事故削減の目標を設定するとともに、業態毎の交通事故の特徴の分析及び対策を検討し、各業界への周知を行った。また、準中型免許の創設を踏まえ、初任運転者向けの指導・監督マニュアルを改正し、運転者教育の充実・強化を図った。</p> <p>さらに、軽井沢スキーバス事故を踏まえ、平成 28 年 6 月に「安全・安心な貸切バスの運行を実現するための総合的な対策」を取りまとめ、この中で掲げた 85 項目の再発防止策については、すべて着手済みとなっている。</p> <p style="text-align: right;">(国土交通省)</p>
(5) 交通労働災害の防止等	<p>キ 運転者の体調急変に伴う事故防止対策の推進</p> <p>「事業用自動車健康起因事故対策協議会」での議論を踏まえ、平成 30 年に脳血管疾患対策のガイドラインを、令和元年に心臓疾患・大血管疾患対策のガイドラインを策定し、健康管理マニュアルと合わせて事業者に周知を行った。また、睡眠時無呼吸症候群や脳疾患、心臓疾患等の主要疾病の早期発見に有効と考えられるスクリーニング検査を普及させるため、モデル事業の実施等の取組を実施した。</p> <p style="text-align: right;">(国土交通省)</p>
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

	<p>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向上等を促進するため、「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、約340の関係団体へ通達を発出し、睡眠時間の確保に配慮した適正な労働時間の管理、乗務開始前の点呼等の実施、早朝時間帯の走行を可能な限り避けるような走行計画の作成等を要請した。</p> <p>さらに、自動車運転を主たる業務とする事業者に対し、個別指導等を実施した。</p> <p>[個別指導を行った事業場数()]</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th>平成26年</th> <th>平成27年</th> <th>平成28年</th> <th>平成29年</th> <th>平成30年</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>1,934 事業場</td> <td>1,959 事業場</td> <td>1,893 事業場</td> <td>1,967 事業場</td> <td>1,911 事業場</td> </tr> </tbody> </table> <p>()労働基準監督署が安全衛生個別指導を行った事業場のうち、その業種が「道路旅客運送業」、「道路貨物運送業」及び「陸上貨物取扱業」にあるものを計上した(のべ数)。</p> <p>(厚生労働省)</p> <p>イ 運転者の労働条件の適正化等</p> <p>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。</p> <p>[監督実施事業場数]</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th>平成28年</th> <th>平成29年</th> <th>平成30年</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>4,381</td> <td>5,436</td> <td>6,531</td> </tr> </tbody> </table> <p>(厚生労働省)</p> <p>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。</p> <p>(厚生労働省、国土交通省)</p>	平成26年	平成27年	平成28年	平成29年	平成30年	1,934 事業場	1,959 事業場	1,893 事業場	1,967 事業場	1,911 事業場	平成28年	平成29年	平成30年	4,381	5,436	6,531
平成26年	平成27年	平成28年	平成29年	平成30年													
1,934 事業場	1,959 事業場	1,893 事業場	1,967 事業場	1,911 事業場													
平成28年	平成29年	平成30年															
4,381	5,436	6,531															
(6)道路交通に 関連する情報の 充実	<p>ア 危険物輸送に関する情報提供の充実等</p> <p>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もとに、危険物の運送業者に対して、適正な運行計画の作成等の運行管理の徹底、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し、危険物輸送上の安全確保の徹底を図っている。</p> <p>[イエローカードの携行状況]</p>																

・危険物運搬車両

年度	平成 23 年度	平成 24 年度	平成 25 年度	平成 26 年度	平成 27 年度	平成 28 年度	平成 29 年度	平成 30 年度
携行率	82.7%	66.7%	74.0%	81.0%	80.0%	68.2%	75.0%	85.2%

・移動タンク貯蔵所

年度	平成 23 年度	平成 24 年度	平成 25 年度	平成 26 年度	平成 27 年度	平成 28 年度	平成 29 年度	平成 30 年度
携行率	99.1%	99.5%	97.7%	98.4%	92.3%	97.0%	95.4%	98.8%

(消防庁、経済産業省)

また、危険物運搬車両の交通事故により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を運用し、消防機関に対し、危険物の物性及び応急措置等の情報提供を行っている。

(消防庁)

ウ 気象情報等の充実

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ている。

(国土交通省)

平成 28 年 4 月から、日本版改良藤田スケールを用いた竜巻等突風の強さの評定を開始した。

(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 30 年 3 月には、リアルタイム雨量（広域版）／リアルタイムレーダの表示機能を改善した。

(気象庁)

平成 30 年 6 月に、気象庁ホームページ「最新の気象データ」において、「特定期間の気象データ」を設け、大雨や台風の際に降り始めからの総降水量等を掲載といった拡充を行った。

(気象庁)

平成 28 年 3 月から、推計気象分布として地上気温、天気のきめ細かな分布を算出した気象実況に関する推計データの提供を開始した。

	(気象庁)
	<p>全国 20 か所の気象レーダーのうち東京レーダーを、正確な雨量に加え、積乱雲の発達・衰弱過程の把握が可能となる二重偏波レーダーへ更新した。</p> <p>(気象庁)</p>
	<p>平成 27 年に運用を開始した「ひまわり 8 号」の運用を継続するとともに、「ひまわり 9 号」を平成 28 年 11 月に打ち上げ、平成 29 年 3 月に待機運用を開始した。これにより、「ひまわり 8 号・9 号」の 2 機による万全な観測体制を確立した。</p> <p>(気象庁)</p>
	<p>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。</p> <p>(気象庁)</p>
	<p>平成 30 年 6 月より降水 15 時間予報の提供を開始した。</p> <p>(気象庁)</p>
	<p>平成 31 年 3 月より 5 日先までの台風の強度予報の提供を開始した。</p> <p>(気象庁)</p>
	<p>令和元年 6 月、台風の進路予報において、予報円をより絞り込むとともに、予報の信頼度をより的確に表現する改善を実施した。</p> <p>(気象庁)</p>
	<p>平成 28 年 9 月より記録的短時間大雨情報のより迅速な発表を開始した。</p> <p>(気象庁)</p>
	<p>平成 28 年 12 月、竜巻注意情報の細分化（概ね府県予報区単位から一次細分区域単位）を実施した。</p> <p>(気象庁)</p>
	<p>平成 29 年 7 月より「大雨警報（浸水害）の危険度分布」及び「洪水警報の危険度分布」の提供を開始した。</p> <p>(気象庁)</p>
	<p>令和元年 6 月、「大雨警報（土砂災害）の危険度分布」の高解像度化を実施した。</p> <p>(気象庁)</p>

	<p>平成 29 年 7 月、危険度分布の技術を活用した大雨特別警報の発表対象区域の改善を実施した。</p> <p>(気象庁)</p>
	<p>平成 30 年 7 月、気象庁ホームページで危険度分布等の表示で自分のいる場所をワンタッチで表示できる改善を実施した。</p> <p>(気象庁)</p>
	<p>令和元年 7 月より危険度の高まりについて、警戒レベルを付して分かりやすくプッシュ型で通知するサービスを、気象庁の協力のもとで事業者が開始した。</p> <p>(気象庁)</p>
	<p>気象現象の発生を確率的に捉えることができるよう、令和元年 6 月よりメソアンサンブル数値予報モデル GPV の提供を開始した。</p> <p>(気象庁)</p>
	<p>集中豪雨の発生可能性等を早い段階から精度良く把握できるよう、平成 31 年 3 月よりメソ数値予報モデル GPV を 00,12UTC に限り 51 時間先まで延長して提供を開始した。局地数値予報モデル GPV を 10 時間先までに延長して提供を開始した。メソ数値予報モデル (MSM) ガイダンス (地点形式、格子形式) を 00,12UTC に限り 51 時間先まで延長して提供を開始した。</p> <p>(気象庁)</p>
	<p>台風の影響等を早い段階から精度良く把握できるよう、平成 30 年 6 月より全球数値予報モデル GPV を 00,06,18UTC に限り 132 時間先まで延長して提供を開始した。週間アンサンブル数値予報モデル GPV (高分解能全球域) の提供を開始した。</p> <p>(気象庁)</p>
	<p>令和元年 11 月より積雪の深さと降雪量の実況を推定する解析積雪深・解析降雪量の提供を開始した。</p> <p>(気象庁)</p>
	<p>平成 29 年 11 月から、南海トラフ全域を対象として、異常な現象を観測した場合や地震発生の可能性が相対的に高まっていると評価した場合等に発表する「南海トラフ地震に関する情報」の運用を開始した。令和元年 5 月には、「南海トラフ地震防災対策推進基本計画」変更を踏まえ、防災対応等を</p>

	<p>示すキーワードを付して発表する「南海トラフ地震臨時情報」等の提供を開始した。</p> <p style="text-align: right;">(気象庁)</p> <p>緊急地震速報について、平成 28 年 12 月には多数の地震が同時に発生した場合にこれらを適切に識別する技術 (IPF 法) を、さらに平成 30 年 3 月には巨大地震発生時に震源から離れた地域でも強い揺れを予測できる技術 (PLUM 法) を導入し、精度の向上を図った。</p> <p style="text-align: right;">(気象庁)</p> <p>平成 28 年 7 月、国立研究開発法人防災科学技術研究所が北海道沖から房総沖に「日本海溝海底地震津波観測網 (S-net)」を構築し、125 地点に設置した海底津波計による観測を開始した他、地震・津波観測監視システム (DONET) の海底津波計 31 地点においても新たに観測を開始した。これらの潮位データについて津波情報への活用を開始した。(平成 30 年度には、S-net 全 150 点・DONET 全 51 点を運用)</p> <p style="text-align: right;">(気象庁)</p> <p>平成 31 年 3 月、津波警報について、複数の冲合観測点で観測される津波波形データを用いて、より精度良く津波の高さを予測する手法 (t FISH) を新たに開発し、津波警報等の更新への活用を開始した。</p> <p style="text-align: right;">(気象庁)</p> <p>平成 25 年 3 月から気象庁ホームページに掲載を開始している「長周期地震動に関する観測情報（試行）」を、平成 31 年 3 月に本運用に移行した。</p> <p style="text-align: right;">(気象庁)</p> <p>平成 26 年度から、水蒸気噴火の兆候をより早期に把握するため、火口周辺の観測施設を増強し、降灰、火碎流、噴石の飛散等を詳細に把握するため遠望観測施設の更新・機能強化等を実施している。また、平成 29 年以降、常時観測火山の噴火・噴煙、降灰等の状況把握を行うため、監視カメラの順次更新・機能強化を実施した。</p> <p style="text-align: right;">(気象庁)</p> <p>平成 19 年に運用を開始した噴火警戒レベルについて、平成 28 年度から令和元年 10 月までの間に新たに 14 火山について運用を開始した。令和元年 10 月末現在、噴火警戒レベルを運用している火山は全国で 48 火山となった。</p> <p style="text-align: right;">(気象庁)</p>
--	--

4 車両の安全性の確保

(2) 自動車アセスメント情報の提供等	<p>平成 28~30 年度までに衝突安全性能評価 37 車種、予防安全性能評価 63 車種、チャイルドシート安全性能評価 16 機種の試験・評価を行い、評価実施車種の年間新車販売台数に対するカバー率は約 8 割となった。また、予防安全技術（ASV 技術）に関する評価について、平成 30 年度に対歩行者被害軽減ブレーキ（夜間街灯あり）の評価やペダル踏み間違い時加速抑制装置の評価を追加導入する等の安全性能評価の強化を行った。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>
（3）自動車の検査及び点検整備の充実	<p>ア 自動車の検査の充実</p> <p>独立行政法人自動車技術総合機構と連携を図りつつ、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、自動車技術の高度化に対応した電子的な検査手法の検討等、検査の高度化を進めている。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、102 品目となった（令和元年 10 月末現在）。このうち 96 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>また、当該協定の改正等を踏まえ、共通構造部型式指定制度を拡充し、共通構造部の型式認証の相互承認を可能とする等、型式指定制度の充実を図った。</p> <p style="text-align: right;">（国土交通省）</p>
(5) 自転車の安全性の確保	<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>

	平成 23 年度	平成 24 年度	平成 25 年度	平成 26 年度	平成 27 年度	平成 28 年度	平成 29 年度	平成 30 年度
都道府県	43 都道府県							
会場	4,226 会場	4,236 会場	4,695 会場	4,625 会場	4,498 会場	4,443 会場	4,399 会場	4,194 会場
点検台数	469,310 台	446,437 台	446,964 台	432,660 台	408,506 台	387,500 台	370,826 台	332,054 台

(経済産業省)

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。

	平成 23 年度	平成 24 年度	平成 25 年度	平成 26 年度	平成 27 年度	平成 28 年度	平成 29 年度	平成 30 年度
都道府県	31 都道府県	34 都道府県	35 都道府県	31 都道府県	31 都道府県	28 都道府県	31 都道府県	30 都道府県
会場	347 会場	380 会場	394 会場	433 会場	433 会場	441 会場	424 会場	421 会場
参加人数	40,503 人	42,287 人	42,517 人	42,198 人	41,855 人	41,903 人	42,517 人	36,346 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。なお、SBAA マーク制度は ISO4210 の改正に伴い、平成 29 年度末をもって制度廃止となっている。

	平成 23 年度	平成 24 年度	平成 25 年度	平成 26 年度	平成 27 年度	平成 28 年度	平成 29 年度	平成 30 年度
BAA	2,397 千枚	2,102 千枚	2,049 千枚	1,834 千枚	1,749 千枚	1,822 千枚	2,248 千枚	2,357 千枚
SBAA	29,800 枚	20,100 枚	15,000 枚	12,700 枚	6,000 枚	5,400 枚	200 枚	△

(経済産業省)

薄暮時から夜間における自転車事故の防止を図るため、灯火の点灯の徹底と反射材用品の取付けの促進により、自転車の被視認性の向上を図るとともに、具体的な事故事例を示す等して、損害賠償責任保険等の加入の必要性について、自転車利用者に理解させるよう努めた。

(警察庁)

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に係る型式認定制度を運用しており、平成 30 年には、駆動補助機付自転車を 113 型式、普通自転車を 88 型式認定した。

[自転車の型式認定件数(各年 12 月末)]

	平成 23 年	平成 24 年	平成 25 年	平成 26 年	平成 27 年	平成 28 年	平成 29 年	平成 30 年
駆動補助機付自転車	66	94	77	88	67	48	63	113
普通自転車	65	94	75	86	64	46	60	88

(警察庁)

5 道路交通秩序の維持

(1) 交通の指導取締りの強化等

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、車間距離保持義務違反、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(各年末)]

	平成23年	平成24年	平成25年	平成26年	平成27年	平成28年	平成29年	平成30年
速度超過	394,806件	423,466件	427,493件	396,905件	403,966件	398,345件	374,085件	336,406件
酒酔い、酒気帯び運転	576件	484件	382件	299件	305件	326件	304件	305件
車間距離保持義務違反	15,753件	14,822件	11,973件	9,033件	7,571件	6,690件	6,139件	11,793件
通行帯違反	80,152件	83,035件	85,299件	82,459件	76,221件	67,890件	61,362件	61,773件
その他	120,865件	107,944件	100,134件	96,777件	92,496件	86,882件	82,271件	84,251件
総数	612,152件	629,751件	625,281件	585,473件	580,559件	560,133件	524,161件	494,528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)]

	平成23年度	平成24年度	平成25年度	平成26年度	平成27年度	平成28年度	平成29年度	平成30年度
新設	0基	1基	1基	7基	1基	1基	2基	0基
更新	3基	1基	6基	4基	2基	1基	4基	2基
廃止	0基	0基	0基	0基	0基	0基	1基	0基
合計	3基	2基	7基	11基	3基	2基	5基	2基
累計	88基	89基	90基	97基	98基	99基	100基	100基

(警察庁)

6 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 30 年 4 月 1 日現在、救助隊は全国で 1,432 隊配置されており、平成 30 年中の救助活動件数は 6 万 1,507 件、救助人員は 6 万 3,836 人に達している。

[救助隊数 (各年 4 月 1 日現在) 、 救助活動件数、 救助人員の推移 (各年中)]

	平成 23 年度	平成 24 年度	平成 25 年度	平成 26 年度	平成 27 年度	平成 28 年度	平成 29 年度	平成 30 年度
救助隊数	1,569	1,560	1,456	1,435	1,427	1,418	1,420	1,432
救助活動件数	57,641 ¹	56,103	56,915	56,695	55,966	57,148	56,315	61,507
救助人員	63,618 ¹	59,338	57,659	57,809	59,190	57,955	57,664	63,836

1 については、東日本大震災の影響により、釜石大槌地区行政事務組合消防本部のデータを除いた数値で集計している。

(消防庁)

平成 30 年 4 月 1 日現在、救急隊は全国で 5,179 隊設置されており、平成 30 年中の全国の救急出動件数は、消防防災ヘリコプターによる件数も含め 660 万 8,341 件、搬送人員は 596 万 2,613 人に達している。

[救急隊数 (各年 4 月 1 日現在) 、 救急出動件数、 搬送人員数の推移 (各年中)]

	平成 23 年度	平成 24 年度	平成 25 年度	平成 26 年度	平成 27 年度	平成 28 年度	平成 29 年度	平成 30 年度
救急隊数	4,927	4,965	5,004	5,028	5,069	5,090	5,140	5,179
救急出動件数	5,711,102	5,805,701	5,918,939	5,988,377	6,058,190	6,213,628	6,345,517	6,608,341
搬送人員数	5,185,313	5,252,827	5,348,623	5,408,635	5,481,252	5,624,034	5,738,664	5,962,613

(消防庁)

イ 多数傷者発生時における救助・救急体制の充実

大規模道路交通事故等の多数の負傷者が発生する大事故に対応するため、広域災害・救急医療情報システム等による情報の共有や、救護訓練の実施及び消防機関や医療機関等の連携による救助・救急体制の充実が図られている。

(消防庁)

オ 救助・救急用資機材の整備の推進

救急医療機関等へのアクセスを改善するため、高速自動車国道における緊急開口部の整備を実施した。

(国土交通省)

救助工作車、救助資機材の整備を推進するとともに、救急救命士等がより高度な救急救命処置を行うことができるよう、高規格救急自動車、高度救命処置用資器材等の整備を推進している。

(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方策を取りまとめる等、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30年中の消防防災ヘリコプターの救急出動件数は3,128件、搬送人員は2,318人である。

[消防防災ヘリコプターの救急出動件数、搬送人員数の推移(各年中)]

	平成 23 年度	平成 24 年度	平成 25 年度	平成 26 年度	平成 27 年度	平成 28 年度	平成 29 年度	平成 30 年度
救急出動件数	3,447	3,246	3,256	3,456	3,375	3,664	3,370	3,128
搬送人員数	2,584	2,525	2,536	2,718	2,882	2,816	2,578	2,318

(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학교において次の教育訓練を実施している。

	平成 23 年度	平成 24 年度	平成 25 年度	平成 26 年度	平成 27 年度	平成 28 年度	平成 29 年度	平成 30 年度
救助科		60人	60人	59人	60人	60人	60人	60人
	60人	59人						
高度・特別高度救助コース	69人	67人	66人	66人	66人	67人	66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実施している。

(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

高速自動車国道、瀬戸中央自動車道及び神戸淡路鳴門自動車道（以下「高速自動車国道等」という。）における救急業務については、東日本高速道路株式会社、中日本高速道路株式会社、西日本高速道路株式会社及び本州四国連絡高速道路株式会社（以下「高速道路株式会社等」という。）が道路管理業務と一元的に自主救急として処理する責任を有するとともに、沿線市町村

	<p>においても消防法の規定に基づき処理責任を有しており、両者は相協力して適切かつ効率的な人命救護を行うものとされている。高速自動車国道等における救急業務は、平成 30 年 4 月 1 日現在、供用延長は 8,893km のすべての区間について市町村の消防機関が実施されており、高速道路株式会社等においては、救急業務実施市町村に対し、一定の財政負担を行っている。</p> <p style="text-align: right;">(消防庁)</p>
(2) 救急医療体制の整備	<p>ア 救急医療機関等の整備</p> <p>初期救急医療体制：全 575 箇所の休日夜間急患センター及び全国 625 地区の在宅当番医制を整備している（平成 30 年 4 月 1 日現在）。</p> <p style="text-align: right;">(厚生労働省)</p> <p>第二次救急医療体制：全国 421 地区の病院群輪番制病院及び全国 14 地区の共同利用型病院を整備している（平成 30 年 4 月 1 日現在）。</p> <p style="text-align: right;">(厚生労働省)</p> <p>第三次救急医療体制：全国 291 箇所の救命救急センターを整備している（令和元年 9 月 21 日現在）。</p> <p style="text-align: right;">(厚生労働省)</p> <p>全国 47 箇所の救急医療情報センターを整備している（平成 30 年 4 月 1 日現在）。</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>医師、看護師等に対し、救急医療業務実地修練を実施した。</p> <p style="text-align: right;">(厚生労働省)</p> <p>保健師等に対し、救急医療指導者講習会を実施した。</p> <p style="text-align: right;">(厚生労働省)</p> <p>医師の卒前教育・臨床研修において救急医療に関する教育研修の充実に努めるとともに看護師養成課程においても、救急医療に関する教育の充実に努めている。</p> <p style="text-align: right;">(文部科学省)</p> <p>医学部生が卒業時までに身に付けておくべき必須の実践的診療能力を示した医学教育モデル・コア・カリキュラムにおいて関連する学修目標を提示する等、救急医療に関する教育の充実を促している。</p>

	<p>(文部科学省)</p> <p>看護系大学の学生が学士課程卒業時までに身に付けておくべき必須の看護実践能力について、その修得のために必要な具体的な学修目標を示した看護学教育モデル・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>(文部科学省)</p>
(3) 救急関係機関の協力関係の確保等	<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、すべ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>(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>(消防庁、厚生労働省)</p> <p>1,346施設の救急救命センターにおいて、239台のドクターカーを整備している(平成29年3月現在)。</p> <p>(厚生労働省)</p> <p>災害派遣医療チーム(DMAT)を1,686チーム養成した(平成31年4月1日現在)。</p> <p>(厚生労働省)</p> <p>平成20年度から平成26年度まで、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いる。令和元年度からは、ICTを活用した効果的な救急体制を整備するため、タブレット型情報端末の導入にかかる経費について、新たに地方交付税措置を講じている。</p> <p>(消防庁)</p>

7 被害者支援の充実と推進

(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)の適正化の推進

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等、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受付件数(各年度末)]

	平成 23 年度	平成 24 年度	平成 25 年度	平成 26 年度	平成 27 年度	平成 28 年度	平成 29 年度	平成 30 年度
紛争受付件 数	1,034 件	970 件	1,007 件	1,016 件	1,092 件	1,129 件	1,032 件	899 件

(国土交通省)

イ 政府の自動車損害賠償保障事業の充実

迅速な事務処理に努めるとともに、適正な損害てん補のため、審査の精密化を図った。

[事務処理の平均期間]

	平成 23 年度		平成 30 年度
平均期間	4.1 ヶ月		6.3 ヶ月

(国土交通省)

ウ 無保険(無共済)車両対策の徹底

地方運輸支局の職員が警察と協力した街頭取締りで捕捉した無保険(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、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した。また、自賠責保険加入データに基づき、自動車損害賠償責任保険(共済)契約の更新が確認できない車両の所有者等に対して警告ハガキを送付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。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についても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り]

	平成 23年度	平成 24年度	平成 25年度	平成 26年度	平成 27年度	平成 28年度	平成 29年度	平成 30年度
取締 回数	314 回	465 回	441 回	377 回	347 回	350 回	343 回	280 回
取締 車両 数	16,479 両	28,263 両	25,306 両	21,805 両	22,640 両	21,945 両	23,081 両	36,266 両
警告 書数	137 枚	163 枚	129 枚	98 枚	92 枚	85 枚	85 枚	103 枚

[地方運輸局長等が委嘱する指導員による監視活動]

	平成 23年度	平成 24年度	平成 25年度	平成 26年度	平成 27年度	平成 28年度	平成 29年度	平成 30年度
監 視 回 数	3,743 回	3,716 回	3,748 回	3,787 回	3,611 回	3,538 回	3,565 回	3,440 回
監 視 車 両 数	315,678 両	319,167 両	330,053 両	311,086 両	293,375 両	288,878 両	314,751 両	282,240 両
通 知 書 数	20,342枚	19,168 枚	17,926 枚	16,456 枚	13,955 枚	13,157 枚	14,127 枚	12,301 枚
警 告 書 数	-	669 枚	875 枚	837 枚	750 枚	736 枚	790 枚	573 枚

[警告八ガキ]

	平成 23年度	平成 24年度	平成 25年度	平成 26年度	平成 27年度	平成 28年度	平成 29年度	平成 30年度
警 告 八 ガ キ	-	57,629 枚	57,830 枚	58,746 枚	57,885 枚	59,256 枚	58,001 枚	56,915 枚

[無保険車通報件数]

	平成 23年度	平成 24年度	平成 25年度	平成 26年度	平成 27年度	平成 28年度	平成 29年度	平成 30年度
通報 件数	-	-	9 件	98 件	715 件	477 件	356 件	462 件
注意 喚起	-	-	2 件	15 件	68 件	76 件	47 件	67 件

〔ポスター・リーフレット〕						
	平成 23年度	平成 24年度	平成 25年度	平成 26年度	平成 27年度	平成 28年度
ポスター	115,750 枚	121,570 枚	113,330 枚	108,010 枚	112,839 枚	111,641 枚
リーフレット	835,000 枚	991,000 枚	975,600 枚	963,493 枚	1,597,788 枚	1,564,101 枚
	平成 29年度	平成 30年度				
ポスター	110,278 枚	104,275 枚				
リーフレット	1,553,262 枚	1,547,470 枚				

(国土交通省)

工 任意の自動車保険（自動車共済）の充実等

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、近年ほぼ100%で推移している。

〔自動車共済（対人賠償）普及率〕

年度	平成 23年	平成 24年	平成 25年	平成 26年	平成 27年
普及率	10.4%	10.4%	10.1%	10.1%	10.0%
うち共済金額無制限の割合	99.4%	99.7%	99.9%	99.9%	99.9%

普及率は、各年度末の車両台数に対する付帯台数の割合
(資料：全国共済農業協同組合連合会調べ)

(農林水産省)

自賠責保険ととも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
平成 23 年度	73.1%	99.3%
平成 24 年度	73.3%	99.3%
平成 25 年度	73.4%	99.4%
平成 26 年度	73.8%	99.4%
平成 27 年度	74.1%	99.5%
平成 28 年度	74.3%	99.5%
平成 29 年度	74.6%	99.6%
平成 30 年度	74.8%	99.6%

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）

（2）損害賠償の請求についての援助等

ア 交通事故相談活動の推進
 交通事故相談員の基本的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、多様化・複雑化する被害者等からの相談に対処するため、プロック別研修会の開催及び関係法令等の改正に対応した交通事故相談ハンドブックを発刊し、相談員の資質向上に努めた。
 （国土交通省）

交通事故相談所長会議を開催し、都道府県・政令指定都市等の交通事故相談所における関係機関との連携やホームページ等による広報の取組等について、取組事例を自治体間で共有した。また、更なる交通事故相談活動の周知、相談機会の情報提供が図られるよう自治体間における情報交換により、相談活動の推進を図った。
 （国土交通省）

（公財）日弁連交通事故相談センターにおいて、弁護士による自動車事故に関する法律相談、示談あっ旋等を無料で行った。

		〔(公財)日弁連交通事故相談センターの活動状況〕																																				
		平成23年度	平成24年度	平成25年度	平成26年度	平成27年度	平成28年度	平成29年度	平成30年度																													
相談所開設延べ日数		8,091日	8,168日	8,720日	8,115日	11,880日	11,829日	12,103日	12,019日																													
相談件数		39,274件	38,118件	47,665件	48,396件	44,886件	42,000件	37,731件	35,721件																													
従事弁護士延べ人員		8,694人	8,773人	9,475人	8,842人	8,653人	8,614人	8,860人	8,790人																													
(国土交通省)																																						
(3)交通事故被害者支援の充実強化	<p>ア 自動車事故被害者等に対する援助措置の充実</p> <p>(ア) 交通遺児等に対する生活資金貸付けに対する援助 自動車事故により死亡した者の遺族又は重度後遺障害が残った者の子弟である中学校卒業までの児童に対する生活資金の無利子貸付業務等を行った。</p> <p>〔貸付人数と貸付額(各年度末)〕</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th></th> <th>平成23年度</th> <th>平成24年度</th> <th>平成25年度</th> <th>平成26年度</th> <th>平成27年度</th> <th>平成28年度</th> <th>平成29年度</th> <th>平成30年度</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>貸付人数(人)</td> <td>426</td> <td>366</td> <td>301</td> <td>253</td> <td>212</td> <td>166</td> <td>133</td> <td>101</td> </tr> <tr> <td>貸付額(百万円)</td> <td>103</td> <td>89</td> <td>73</td> <td>63</td> <td>50</td> <td>38</td> <td>30</td> <td>23</td> </tr> </tbody> </table> <p>(イ) 療護施設の設置・運営を図るための援助 自動車事故による脳損傷の重度後遺障害者に対し、適切な治療及び看護を</p>												平成23年度	平成24年度	平成25年度	平成26年度	平成27年度	平成28年度	平成29年度	平成30年度	貸付人数(人)	426	366	301	253	212	166	133	101	貸付額(百万円)	103	89	73	63	50	38	30	23
	平成23年度	平成24年度	平成25年度	平成26年度	平成27年度	平成28年度	平成29年度	平成30年度																														
貸付人数(人)	426	366	301	253	212	166	133	101																														
貸付額(百万円)	103	89	73	63	50	38	30	23																														

行う専門病院である療護センター（宮城、千葉、岐阜、岡山）、療護施設機能一部委託病床（北海道、神奈川、石川、愛知（一貫症例研究型委託病床）、大阪、愛媛、福岡）の運営等により、重度後遺障害者の専門的治療、看護の機会の拡充を図った。

〔療護施設の受入患者数（各年度末）〕

	平成 23 年度	平成 24 年度	平成 25 年度	平成 26 年度	平成 27 年度	平成 28 年度	平成 29 年度	平成 30 年度
受入 患者数 (人)	240	239	231	239	237	244	242	236

（国土交通省）

（ウ）被害者に対する介護料の支給等の援助

自動車事故により重度の後遺障害を負い、常時又は随時介護を要する被害者に介護料の支給を行った。

〔受給者数と支給額（各年度末）〕

	平成 23 年度	平成 24 年度	平成 25 年度	平成 26 年度	平成 27 年度	平成 28 年度	平成 29 年度	平成 30 年度
受給者数 (人)	4,758	4,796	4,789	4,784	4,777	4,776	4,809	4,800
支給額 (百万 円)	3,054	3,084	3,076	3,039	3,041	3,053	3,061	3,061

（国土交通省）

（エ）介護料受給者への戸別訪問等

独立行政法人自動車事故対策機構より介護料の支給を受けている在宅の重度後遺障害者やその家族が安心して在宅介護生活を送るために、受給者等の自宅を訪問し介護に関する相談対応や各種情報の提供等を行う訪問支援を実施した。

〔介護料受給者等に対する訪問支援率（各年度末）〕

	平成 23 年度	平成 24 年度	平成 25 年度	平成 26 年度	平成 27 年度	平成 28 年度	平成 29 年度	平成 30 年度
訪問 支援率 (%)	40.6	46.3	49.5	55.2	60.6	66.3	69.4	70.7

（国土交通省）

（オ）交通遺児に対する一定水準の育成給付金

(公財)交通遺児等育成基金において、自動車事故によって一家の働き手を失った交通遺児に対し、交通遺児家庭の生活基盤を安定させ、交通遺児の健やかな育成に資するため、交通遺児に支払われた損害賠償金等から拠出された資金を運用し、これに国及び民間からの援助金を加えたものを育成給付金として、交通遺児が満19歳に達するまで、年金方式で支給する交通遺児育成基金事業を実施した。

[交通遺児育成基金事業の加入遺児総数(各年度末)]

平成 23 年度	平成 24 年度	平成 25 年度	平成 26 年度	平成 27 年度	平成 28 年度	平成 29 年度	平成 30 年度
1,168 人	1,087 人	1,005 人	920 人	836 人	727 人	666 人	603 人

(国土交通省)

ウ 公共交通事故被害者への支援

公共交通事故被害者支援室において、重大な公共交通事故発生時に、被害者の搬送先病院等における支援活動及び相談窓口の周知活動を実施した。また、平時においては、支援にあたる職員に対する教育訓練の実施、外部の関係機関とのネットワークの構築、公共交通事故被害者等支援フォーラムの開催、公共交通事業者による被害者等支援計画の策定促進等を行った。

	平成 23 年度	平成 24 年度	平成 25 年度	平成 26 年度	平成 27 年度	平成 28 年度	平成 29 年度	平成 30 年度
公共交通事故被害者等支援研修を受けた被害者支援員の数	-	39 人	90 人	130 人	171 人	208 人	240 人	261 人
被害者等支援計画策定済事業者数	-	-	17 者	53 者	88 者	146 者	205 者	236 者

(国土交通省)

8 研究開発及び調査研究の充実

(1) 道路交通の安全に関する研究開発の推進	<p>ア 高度道路交通システム（ITS）に関する研究開発の推進 (ア) ナビゲーションシステムの高度化 (ウ) 交通管理の最適化 交通の安全性・快適性の向上と環境の改善を図るため、公共車両優先信号制御等の効果的な運用等に向けた研究開発を行った。 (警察庁)</p> <p>(エ) 道路管理の効率化 ETC2.0を活用した特殊車両通行許可の簡素化を平成28年1月に運用開始したことや運行管理の効率化等を目的としたETC2.0車両運行管理支援サービスを平成30年8月に本格導入する等、着実に取組を進めてきた。 (国土交通省)</p> <p>(オ) 公共交通の支援 公共交通機関の利便性・快適性の向上や交通の円滑化を図るため、公共車両優先信号制御等の効果的な運用に向けた研究開発を行った。 (警察庁)</p> <p>(カ) 商用車の効率化</p> <p>(キ) 歩行者等の支援 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）の高度化に向けた検討を行い、必要となる路側インフラの仕様書を策定し、整備の推進に努めた。 (警察庁)</p> <p>(ク) 緊急車両の運行支援 災害等に伴う迅速かつ的確な復旧・救援活動の実現を図るため、交通規制情報及び通行実績情報をリアルタイムに収集し、関係機関への伝達、インターネット等で交通情報の提供を実施した。 (警察庁)</p> <p>エ 車両の安全に関する研究の推進 (ア) 車両に係る予防安全技術の研究の推進 (イ) 車両に係る被害軽減技術等の研究の推進</p>
------------------------	--

	<p>独立行政法人自動車技術総合機構において、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、衝突被害軽減ブレーキの性能評価を行う試験法や、乗員保護装置による衝突被害軽減技術の効果評価等について調査検討を実施した。</p> <p>(国土交通省)</p>
	<p>オ 交通安全対策の評価・効果予測方法の充実</p> <p>独立行政法人自動車技術総合機構において、自動運転バス導入効果の評価を行うため、都市交通シミュレータを改修した。具体的には、自動運転バスは手動運転とは異なりプログラムに応じた運行パターンに基づいて走行することから、そのプログラムに合わせた運転パターンを導入した。</p> <p>(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>第11次交通安全基本計画における「道路交通の安全についての目標」の検討の参考となるよう、交通事故の発生状況に関する長期予測を実施した。</p> <p>(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>平成28、29年度に、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、死亡の場合およそ3,185十億円、後遺障害の場合およそ7,126十億円、傷害の場合およそ3,240十億円であるとした。</p> <p>(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）「こころの健康づくりを推進する地域連携のリモデリングとその効果に関する政策研究（平成28年度～平成30年度）」において、トラウマ相談対応に用いるツールを作成した。</p> <p>(厚生労働省)</p>