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考え方

第 11 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うえで評価を行った。

第２項　その他の施策の評価結果

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

○令和４年３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 2,748 か所を「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など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。

〔最高速度規制の延長距離（各年度末）〕　(km)

	平成 28 年度	平成 29 年度	平成 30 年度	令和元年度	令和２年度	令和３年度	令和４年度	令和５年度
最高速度（区域規制を除く）	210,593.0	209,841.2	208,790.6	208,076.8	207,094.0	205,815.6	206,106.3	205,750.4 ※速報値

（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、関係省庁と連携し、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、国土交通省）

オ　適切に機能分担された道路網の整備

（ア）高規格幹線道路から生活道路に至るネットワークの体系的な整備

○自動車、自転車、歩行者等を適切に分離し、交通流の純化を促進するため、高規格幹線道路から生活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。

（国土交通省）

（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。

（国土交通省）

	（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。 （国土交通省） （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を行うとともに、都道府県公安委員会により実施される交通規制及び交通管制との連携を強化し，ハンプ・狭さく等の物理的デバイスの整備による車両速度及び通過交通の抑制等を総合的に実施した。 （国土交通省） （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。 （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 (ア)総合的事故防止対策の推進等 ○事故多発地点については、重点的に中央分離帯強化型防護柵、自発光式視線誘導標、高機能舗装、高視認性区画線の整備等を推進するとともに、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、対向車線へのはみ出しによる重大事故を防止するため、暫定２車線区間における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土工部及び中小橋について令和４年度末までにワイヤロープの設置を概成し、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。 （国土交通省） ○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） (イ)本線拡幅やインターチェンジの改良等 ○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、休憩施設の駐車マス増設等を実施した。 （国土交通省） (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 ○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等を提供する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。 （国土交通省） キ　道路の改築等による交通事故対策の推進 （ア）道路の改築事業の推進 ○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。 （国土交通省）

（イ）交差点のコンパクト化、立体交差化等の推進
○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、交差点のコンパクト化、立体交差化等を推進した。

（国土交通省）

（ウ）沿道からのアクセスを考慮した副道等の整備等
○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や路上駐停車対策等を推進した。

（国土交通省）

（エ）幅の広い歩道等の整備の推進
○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、自転車道、自転車専用通行帯、ゾーン 30 プラス等の整備を推進した。

（国土交通省）

（オ）鉄道駅周辺等における人と車の交通の体系的な分離
○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。

（国土交通省）

（カ）歴史的みちすじ等の整備の体系的な推進
○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。

（国土交通省）

ク　交通安全施設等の高度化
(ア)信号制御の改良の推進
○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）〕　（基）

	平成 28 年度	平成 29 年度	平成 30 年度	令和元年度	令和２年度	令和３年度	令和４年度	令和５年度
集中制御化	73,684	73,471	73,400	73,226	72,931	72,823	72,654	72,469
プログラム多段系統化	25,956	26,380	26,757	27,188	27,697	28,434	28,727	29,112
半感応化	14,864	14,763	14,709	14,412	14,019	13,883	13,796	13,454
速度感応化	1,078	1,008	885	866	811	777	685	671
多現示化	51,724	52,159	52,809	53,409	53,639	53,759	54,834	55,288
右折感応化	5,437	5,530	5,599	5,622	5,726	5,785	5,728	5,738
閑散時半感応化	15,217	14,858	14,663	14,457	14,328	14,107	13,823	13,227
閑散時押ボタン化	5,186	5,134	5,118	5,145	5,117	4,988	4,941	4,930

（警察庁）

	(イ)道路標識の整備等 ○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) ○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)
（４）交通安全施設等の整備事業の推進	ア　交通安全施設等の戦略的維持管理 ○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・分析したうえで、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。 (警察庁) イ　歩行者・自転車対策及び生活道路対策の推進 ○通過交通の抑制等が必要な地区に対して、一方通行等の交通規制や路側帯の設置・拡幅等の対策を採りつつ、最高速度 30km/h の区域規制である「ゾーン 30」を設定したほか、都道府県公安委員会と道路管理者が連携して、同区域規制と物理的デバイスを適切に組み合わせた「ゾーン 30 プラス」を設定する等、歩行者・自転車利用者の交通安全対策を推進した。また、安全上課題のある踏切において、バリアフリー対策を含めた歩行者等への安全な通行空間の確保対策を推進した。 (警察庁、国土交通省) ウ　幹線道路対策の推進 ○令和４年３月に特に事故の発生割合の高い幹線道路の区間等 2,748 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)

エ　交通円滑化対策の推進

○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。

〔高度化された信号機のストック数（各年度末）〕　（基）

	平成28年度	平成29年度	平成30年度	令和元年度	令和２年度	令和３年度	令和４年度	令和５年度
集中制御化	73,684	73,471	73,400	73,226	72,931	72,823	72,654	72,469
プログラム多段系統化	25,956	26,380	26,757	27,188	27,697	28,434	28,727	29,112
半感応化	14,864	14,763	14,709	14,412	14,019	13,883	13,796	13,454
速度感応化	1,078	1,008	885	866	811	777	685	671
多現示化	51,724	52,159	52,809	53,409	53,639	53,759	54,834	55,288
右折感応化	5,437	5,530	5,599	5,622	5,726	5,785	5,728	5,738
閑散時半感応化	15,217	14,858	14,663	14,457	14,328	14,107	13,823	13,227
閑散時押ボタン化	5,186	5,134	5,118	5,145	5,117	4,988	4,941	4,930

（警察庁）

○開かずの踏切の解消等の踏切対策を推進し、自動車からの二酸化炭素排出の抑止を推進した。

（国土交通省）

カ　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」（道路標識・標示や交通規制に関する意見や要望などを受ける意見箱）及び「信号機 BOX」（交通信号機についての意見や要望などを受ける意見箱）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）

（６）歩行者空間のユニバーサルデザイン化

○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を推進し、令和５年度末時点において、特定道路におけるバリアフリー化率は約71％となっている。

（国土交通省）

（８）効果的な交通規制の推進	○交通実態に合った合理的なものとなっているかどうかとの観点や、歩道の整備や周辺の学校の移転を始めとした道路交通環境の変化があったかどうかとの観点から、最高速度規制の点検、見直しを推進した。 （警察庁） ○通過交通の抑制等が必要な地区に対して、一方通行等の交通規制や路側帯の設置・拡幅等の対策を採りつつ、最高速度 30km/h の区域規制である「ゾーン 30」を設定したほか、都道府県公安委員会と道路管理者が連携して、同区域規制と物理的デバイスを適切に組み合わせた「ゾーン 30 プラス」を設定する等、歩行者・自転車利用者の交通安全対策を推進した。

〔主な交通規制の延長距離等（各年度末）〕

	平成 28 年度	平成 29 年度	平成 30 年度	令和元年度	令和２年度	令和３年度	令和４年度	令和５年度
転回禁止（km）	2,933.9	2,907.7	2,888.0	2,879.9	2,849.7	2,829.6	2,767.4	2,755.0
指定方向外進行禁止（箇所）	330,801	326,453	324,431	323,829	326,666	331,182	331,283	330,969
進行方向別通行区分（箇所）	107,106	115,044	118,776	119,897	126,345	140,290	143,970	148,192
一方通行（km）	24,838.4	24,680.4	24,295.7	24,150.2	24,171.0	24,137.4	24,139.7	24,158.9
最高速度（30km/h）区間（km）	53,432.5	53,095.5	52,832.4	52,591.0	52,355.4	51,912.0	51,862.1	51,773.8
最高速度（30km/h）区域（km）	33,167.6	36,353.5	38,467.0	40,302.3	22,995.1	23,454.6	23,939.5	24,202.8
歩行者用道路（km）	7,882.4	7,553.7	7,414.1	6,668.5	6,518.8	6,482.7	5,784.0	5,745.1
歩行者用道路以外の通行禁止（km）	32,814.6	33,009.9	32,916.0	33,482.7	33,532.5	33,332.2	34,031.2	34,063.0
路側帯（km）	7,165.4	7,081.6	6,955.7	6,885.5	6,659.4	6,546.1	6,400.9	6,118.3
普通自転車歩道通行可（km）	75,900.6	74,267.5	71,254.2	70,771.9	70,587.4	70,406.8	69,442.8	67,029.8
自転車専用通行帯（km）	439.1	473.6	492.9	532.7	562.4	590.5	588.9	633.6

（警察庁、国土交通省）

○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うえで、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実施した。

〔主な駐車規制の延長距離等（各年度末）〕 (km)

	平成28年度	平成29年度	平成30年度	令和元年度	令和２年度	令和３年度	令和４年度	令和５年度
駐停車禁止	3,845.8	3,833.7	3,830.2	3,879.2	3,880.2	3,862.9	3,870.3	3,866.3
駐車禁止（区間）	161,857.4	162,783.1	162,597.4	158,828.2	157,900.7	157,751.7	157,637.5	157,482.0
駐車禁止（区域）	8,010.3	8,144.5	8,132.9	8,070.2	8,011.1	8,011.6	7,957.8	7,954.7
駐車禁止（除く）（車種等限定）	23,465.3	23,389.6	22,805.8	20,065.4	20,541.2	20,117.8	22,075.8	21,758.3
駐車可（車種等限定）	102.1	110.4	110.7	114.1	121.5	125.0	125.9	140.0

（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、道路管理者と連携の上、駐車規制が交通の安全と円滑を確保するうえで必要最小限のものとなるよう、継続的な取組を行っている。

（警察庁）

（11）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計画の策定を促進し、地域の関係者の連携・協働（共創）等を通じ、利便性・生産性・持続可能性の高い地域交通への「リ・デザイン」（再構築）を推進した。

（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等の公共交通機関の整備を支援した。

（国土交通省）

○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。

（国土交通省）

○鉄道駅等の公共交通施設へのアクセスを考慮した自転車ネットワークについて「安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン」に示しており、同ガイドラインに基づく自転車通行空間の整備を推進した。

（国土交通省）

○バスロケーションシステム等、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）

○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、交通管理者の交通管制システムとバス事業者のバスロケーションシステムとを結合した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。

〔公共車両優先システム（PTPS）の延長距離（各年度末）〕 (km)

平成28年度	平成29年度	平成30年度	令和元年度	令和２年度	令和３年度	令和４年度	令和５年度
911.5	944.9	968.2	989.0	1,005.9	1,007.8	1,006.7	999.5

（警察庁）

○集約型公共交通ターミナル「バスタプロジェクト」について、全国７か所で事業を推進した。

（国土交通省）

イ　貨物自動車利用の効率化

○物流総合効率化法に基づき、共同輸配送を含む、二以上の者の連携等により物流効率化を図る優良な取組を認定した（R４・５年度：計102件）。また、再配達削減を推進するため、R５年４月を「再配達削減PR月間」と設定し関係省庁や宅配、EC 事業者等と連携し、再配達削減に向けた取組を行った。

（国土交通省）

（15）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

（ア）道路の使用及び占用の適正化

○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。

〔道路使用許可件数（各年度末）〕 (件)

平成29年度	平成30年度	令和元年度	令和２年度	令和３年度	令和４年度	令和５年度
3,526,999	3,566,288	3,547,015	3,085,176	3,206,275	3,402,444	3,566,435

（警察庁）

○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。

（国土交通省）

（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、令和２年度末時点では1,187箇所登録されていたが、令和５年度末時点で1,213箇所が登録されている。

〔「道の駅」の登録数〕　（件）

	平成28年度	平成29年度	平成30年度	令和元年度	令和２年度	令和３年度	令和４年度	令和５年度
登録数	28	27	20	19	14	9	10	9
累計	1,107	1,134	1,154	1,173	1,187	1,194	1,204	1213

（国土交通省）

ウ　子供の遊び場等の確保

○子供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）

○令和２年３月に「学校体育施設の有効活用に関する手引き」を策定し、優良事例の周知・普及啓発を行い、校庭や体育館の開放の促進を図った。

（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、令和４年10月現在、児童館4,301か所、児童遊園2,074か所となっている。

（こども家庭庁）

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

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、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）〕

	平成29年	平成30年	令和元年	令和２年	令和３年	令和４年	令和５年
回数(回)	約 28,700	約 29,300	約 27,500	約 16,700	約 19,800	約 21,200	約 25,800
参加人数（人）	約 206 万	約 204 万	約 189 万	約 93 万	約 100 万	約 108 万	約 133 万

（警察庁）

○自動車安全運転センター安全運転中央研修所において，幼児に対して交通安全研修を実施した。

〔幼児等に対する交通安全研修（各年度末）〕　（人）

平成29年	平成30年	令和元年	令和２年	令和３年	令和４年	令和５年
2,333	2,321	2,039	1,901	1,635	2,142	2,285

（警察庁）

○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 31 年３月改訂）の活用を推進した。

（文部科学省）

○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。

（こども家庭庁）

イ　小学生に対する交通安全教育の推進

○小学生に対しては、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、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29年	平成30年	令和元年	令和２年	令和３年	令和４年	令和５年
回数(回)	約 39,900	約 39,900	約 38,700	約 18,400	約 29,300	約 32,400	約 36,600
参加人数（人）	約 426 万	約 412 万	約 398 万	約 184 万	約 289 万	約 298 万	約 345 万

（警察庁）

○自動車安全運転センター安全運転中央研修所において，小学生に対して交通安全研修を実施した。

〔小学生に対する交通安全研修（各年度末）〕　（人）

平成 29 年	平成 30 年	令和元年	令和２年	令和３年	令和４年	令和５年
5,416	5,136	4,642	1,800	3,991	4,630	4,472

（警察庁）

○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）

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、必要な技能と知識を十分に習得させるとともに、道路と通行する場合は、思いやりをもって、自己の安全ばかりでなく、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）〕

	平成29年	平成30年	令和元年	令和２年	令和３年	令和４年	令和５年
回数(回)	約 6,100	約 6,600	約 6,100	約 3,500	約 4,600	約 5,100	約 5,500
参加人数（人）	約 116 万	約 114 万	約 107 万	約 46 万	約 75 万	約 85 万	約 90 万

（警察庁）

○自動車安全運転センター安全運転中央研修所において，中学生に対して交通安全研修を実施した。

〔中学生に対する交通安全研修（各年度末）〕　（人）

平成29年	平成30年	令和元年	令和２年	令和３年	令和４年	令和５年
678	658	569	114	237	324	329

（警察庁）

○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）

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生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29年	平成30年	令和元年	令和２年	令和３年	令和４年	令和５年
回数(回)	約 4,900	約 5,200	約 4,900	約 2,700	約 3,700	約 4,000	約 4,500
参加人数（人）	約 140 万	約 129 万	約 121 万	約 48 万	約 77 万	約 87 万	約 105 万

（警察庁）

○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）

オ　成人に対する交通安全教育の推進

○社会人に対しては、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（大学生等を含む。高齢者は除く。）に対する交通安全教育実施状況（各年 12 月末）〕

	平成29年	平成30年	令和元年	令和２年	令和３年	令和４年	令和５年
回数(回)	約 71,900	約 71,700	約 69,900	約 37,500	約 37,500	約 44,700	約 54,000
参加人数（人）	約 482 万	約 516 万	約 501 万	約 220 万	約 178 万	約 221 万	約 297 万

（警察庁）

○自動車安全運転センター安全運転中央研修所等の研修施設において、高度な運転技能、指導方法等を身に付けた運転者教育指導者の育成を図るとともに、これらの交通安全教育を行う施設の整備を推進した。

（警察庁）

○交通安全指導者養成講座及び交通ボランティア等ブロック講習会の実施を通じて、交通ボランティア等（社会人を含む）に対する交通安全教育の充実に努めた。

（内閣府）

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やマナーに関する知識の普及により、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など、交通事故防止を目的として、交通安全教育を実施した。
また、ウェブサイトを活用した多言語による我が国の交通ルールの周知を図った。

〔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外国人に対する交通安全教育実施状況（各年 12 月末）〕

	平成29年	平成30年	令和元年	令和２年	令和３年	令和４年	令和５年
回数（回）	約 5,500	約 5,500	約 6,200	約 2,200	約 1,600	約 4,400	約 5,500
参加人数（人）	約 148,000	約 154,000	約 162,000	約 50,000	約 34,000	約 102,000	約 127,000

（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作成した安全運転啓発動画を関係機関・団体のホームページに掲載するなど、関係機関・団体の協力を得ながら我が国の交通ルール周知活動を推進するとともに、全都道府県において、20 言語による運転免許学科試験等を導入し、多言語化を推進した。

（警察庁）

○令和６年秋の全国交通安全運動推進要綱の中で、主催機関・団体における実施要領として、外国人に対する交通安全啓発等、時代に即した取組の更なる推進を掲げた。

（内閣府）

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た。

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、交通事犯少年に対して、個別の問題性に応じた適切な教育及び指導を行うとともに、人命尊重の精神と、遵法精神のかん養に重点を置いた交通問題に関する教育を実施した。また、被害者を死亡させた又は生命、身体を害した事件を犯した少年については、ゲストスピーカー制度などを活用し、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、少年院からの依頼に応じて、在院者の矯正教育等による変化の把握や処遇方針の再検討等のために処遇鑑別を実施している。

〔少年鑑別所における状況（各年）〕

	平成29年	平成30年	令和元年	令和２年	令和３年	令和４年	令和５年
少年鑑別所に観護の措置で入所した少年の人員（交通のみ）（人）	756	610	498	452	404	373	309
少年院在院者等に対する処遇鑑別の受付件数（交通のみ）（件）	110	136	96	86	68	113	174

（法務省）

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

○交通事犯に係る保護観察については、飲酒運転防止プログラム等交通事犯保護観察対象者の問題性に焦点を当てた効果的な処遇を実施した。

〔飲酒運転防止プログラム実施状況（開始人員）〕　（人）

平成29年	平成30年	令和元年	令和２年	令和３年	令和４年	令和５年
247	268	255	228	231	201	196

（法務省）

（３）交通安全に関する普及啓発活動の推進

オ　チャイルドシートの正しい使用の徹底

○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。

（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、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。
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。
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。

〔６歳未満幼児のチャイルドシート使用率の推移〕　（%）

平成29年４月	平成30年４月	令和元年６月	令和２年	令和３年	令和４年６月	令和５年６月
64.1	66.2	70.5	－	－	74.5	76.0

※令和２年及び３年は新型コロナウイルス感染症の影響により調査未実施

（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）

○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

○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、も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。

（警察庁）

	（ウ）民間団体の交通安全に関する広報活動の援助 ○交通安全に関する資料、情報等を内閣府 HP や交通対策担当 YouTube 等にアップし、民間団体に対する広報啓発活動の支援を図った。 （内閣府） ○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。 （警察庁） ケ その他の普及啓発活動の推進 （ア）高齢者に係る広報啓発活動等 ○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。 （警察庁） （イ）時間帯や季節性に応じた事故の防止等に関する周知 ○夜間は特に運転者の前方不注意や歩行者の横断違反等による死亡事故が多いこと、飲酒運転による死亡事故が多発すること等を踏まえ、これらの事故実態・危険性を広く周知するとともに、自動車及び自転車の前照灯の早期点灯、対向車や先行車がいない状況におけるハイビームの活用及び歩行者・自転車利用者の反射材用品等の着用を推進した。 また、秋から冬にかけて薄暮時間帯における歩行者事故が増加すること等、季節性に応じた事故の発生傾向について事故分析資料を作成し、各種媒体による広報を行った。 （警察庁） （エ）乗用型トラクターの事故防止のための周知 ○令和３年度より、全国を対象とした農作業安全に関する指導者育成研修を実施することで、指導者を育成（5,287 人：令和６年２月時点）し、農業者を対象とした農作業安全に関する研修の講師等について、指導者の活用を推進した。 また、農作業における安全対策の強化を図ることを目的として、都道府県や関係機関の協力の下、毎年春（３月～５月）、秋（９月～10 月）において農作業安全確認運動を実施し、農業機械の転落転倒対策に加え、キャビン・フレームの装備、シートベルトやヘルメットの着用等、乗用型トラクターの事故防止に係る周知活動を実施したほか、農林水産省ウェブページや MAFF アプリ等を活用し、乗用型トラクターの事故防止を含む、農作業安全に関する情報を発信した。 （農林水産省） （オ）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 ○国民が自由に交通事故情報を閲覧し、更なる交通事故防止に資するため、警察庁が保有する交通事故データについて、公開可能な項目をオープンデータとして作成し、令和２年 10 月、警察庁ホームページ上にその公開を開始した。 （警察庁）

	○警察庁が開発した事故多発地点解析プログラムを都道府県警察へ配布し、精度の高い事故多発地点の把握を可能にしたほか、都道府県警察では、ＧＩＳを利用したホームページでの事故発生地点の可視化を推進した。 また、同解析プログラムについて、令和６年８月、警察庁ホームページ上に公開し、国民主体の事故多発地点の分析及び情報発信を推進した。 （警察庁） （カ）自動車の正しい使い方などを関係者に適時適切な伝達 ○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」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公表した。また、近年普及が進む先進安全技術を搭載した自動車や電動車の安全な使用に関し、自動車ユーザーに対して啓発する動画を作成し、ホームページ等で公開した。 （国土交通省） ○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。 （警察庁） （キ）各種会議の開催 ○交通ボランティアを対象とした講習会を開催することで、交通安全に取り組む学識経験者や有識者による研究発表を聴講するとともに、受講者によるグループ討議を通じて、交通安全に関する意識向上を図った。 （内閣府）

３　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 （ア）自動車教習所における教習の充実 ○「教習車両及び教習カリキュラム等の在り方に関する調査研究」を実施し、自動車教習所における教習車両及び教習カリキュラム並びに運転免許試験等について、近年の社会情勢等に応じ、教習内容の充実を図り、より効果的な教習等が可能なものとなるよう、その在り方について検討を行った。 （警察庁） （イ）取得時講習の充実 ○取得時講習で指導に当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） 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、新たな処分者講習用映像資料、更新時講習用映像資料等の作成等により、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等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） ウ　妨害運転等の悪質・危険な運転者に対する処分者講習での再教育 ○妨害運転をはじめとした悪質・危険な運転を行う運転者の改善を図ることを目的としたディスカッション形式の指導法を令和５年４月から導入し、心理特性や行動特性に着目した教育・指導法による講習により、運転者の安全意識の向上を図った。 また、指定講習機関の指導員の資質の向上のため、交通心理学の専門家等による教養等を実施して、悪質・危険な運転者に対する再教育の充実に努めた。 （警察庁） エ　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特別指導員中央研修会に参加し、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） カ　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 ○後部座席を含めたすべての座席のシートベルトの着用とチャイルドシートの正しい使用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推進キャンペーンを積極的に行った。 （警察庁）

○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。

〔取締件数〕 (件)

	平成29年	平成30年	令和元年	令和２年	令和３年	令和４年	令和５年
シートベルト装着義務違反	830,605	704,865	611,446	519,528	423,360	351,156	314,727
チャイルドシート使用義務違反	94,891	76,949	62,690	49,708	40,818	30,462	22,757
ヘルメット着用義務違反	12,088	10,890	9,330	9,917	9,211	8,113	7,303

(警察庁)

キ　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安全運転中央研修所における各種の訓練施設を活用し、高度の運転技能と専門的知識を必要とする安全運転指導者や職業運転者、青少年運転者等に対する参加・体験・実践型の交通安全教育の充実を図るとともに、通知、証明及び調査研究業務等の一層の充実を図った。

〔安全運転研修実績（各年度末）〕 (人)

	平成29年	平成30年	令和元年	令和２年	令和３年	令和４年	令和５年
研修実人員	14,035	13,527	13,306	6,848	8,805	10,999	10,868
研修延人員	50,571	50,100	48,811	29,616	39,235	47,226	47,596

〔通知業務（各年度末）〕 (件)

平成29年	平成30年	令和元年	令和２年	令和３年	令和４年	令和５年
622,259	552,101	518,111	508,383	482,830	434,045	376,997

〔運転経歴に係る証明書業務（各年度末）〕 (件)

平成29年	平成30年	令和元年	令和２年	令和３年	令和４年	令和５年
4,925,715	4,912,191	4,929,394	4,675,529	4,745,958	4,735,258	4,647,707

〔調査研究内容〕

平成29年度	運転免許制度の在り方に関する調査研究
平成30年度	①ミニカーの最大積載重量に関する調査研究 ②高齢者講習のドラレコ映像の交通安全教育への活用に関する調査研究
令和元年度	①信号機のない横断歩道通過時の自動車の停止率及び減速状況等の実態に関する調査研究 ②危険回避運転と夜間の視認性の交通安全教育ＤＶＤに関する調査研究
令和２年度	故障車等牽引時の車両の最高速度に関する調査研究
令和３年度	様々な小型のモビリティの歩道及び路側帯走行と歩行者等との共存可能性に関する調査研究
令和４年度	故障車等牽引時の車両の安全対策に関する調査研究
令和５年度	横断歩道の道路標示の見直しに関する調査研究

(警察庁)

ク　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）〕　（回）

平成 28 年	平成 29 年	平成 30 年	令和元年	令和２年	令和３年	令和４年	令和５年
7,560	7,718	7,616	7,449	6,497	6,201	6,466	6,425

〔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）〕　（件）

	平成 28 年	平成 29 年	平成 30 年	令和元年	令和２年	令和３年	令和４年	令和５年
注意	312	331	179	192	160	174	229	146
指示	44	51	95	90	91	75	77	86
取消	6	5	3	4	4	6	3	6
営業停止命令	6	5	12	19	16	18	18	15
営業廃止命令	0	0	0	0	0	0	0	0
総数	368	392	289	305	271	273	327	253

（警察庁）

○自動車運転代行業の利用者保護の一層の確保を図るため、平成 28 年３月に「自動車運転代行業における適正な業務運営に向けた『利用者保護』に関する諸課題への対策」を策定し、平成 28 年４月から順次各種の施策の推進を図った。

（国土交通省）

ケ　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

○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。

〔適性診断の実施者数（各年度末）〕　（者）

	平成 28 年度	平成 29 年度	平成 30 年度	令和元年度	令和２年度	令和３年度	令和４年度	令和５年度
民間の実施者数	69	86	99	110	118	121	122	129

（国土交通省）

コ　危険な運転者の早期排除

○各都道府県における運転免許の行政処分に係る所要日数、長期未執行者数等について全国警察に情報共有を行うほか、刑事施設に収容されている行政処分対象者に対する行政処分の迅速かつ確実な執行のための取組を推進し、危険な運転者の早期排除に努めた。

（警察庁）

（２）運転免許制度の改善

令和２年改正（令和４年５月 13 日施行）

○75 歳以上で一定の違反歴がある者は、運転免許証更新時に運転技能検査を受検することとし、検査の結果が一定の基準に達しない者については、運転免許証の更新を行わないこととした。

○高齢者講習について、運転技能検査と同様の方法により運転技能の評価を行い、当該評価の結果に基づく安全運転指導を行うものに一本化するとともに、認知機能検査との順序を問わずに高齢者講習を受けられるようにするなど、より効率的な運用を可能とした。

○申請により、普通免許で運転することができる普通自動車の種類をサポートカーに限定する条件を付与することとした。

（警察庁）

（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。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。

〔個別指導を行った事業場数〕　（事業場）

平成 28 年	平成 29 年	平成 30 年	平成 31 年	令和２年	令和３年	令和４年
1,893	1,967	1,911	1,829	1,754	1,613	1,879

（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〕　（事業場）

令和４年	令和５年
3,785	3,711

（厚生労働省）

○厚生労働省と国土交通省が連携し、相互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。

〔イエローカードの携行状況〕

・危険物運搬車両の携行率　（%）

平成 29 年	平成 30 年	令和元年	令和２年	令和３年	令和４年	令和５年
75.0	85.2	75.0	75.7	79.0	82.2	95.6

・移動タンク貯蔵所の携行率　（%）

平成 29 年	平成 30 年	令和元年	令和２年	令和３年	令和４年	令和５年
95.4	98.8	97.3	98.5	97.2	99.0	98.9

※備考　調査対象は危険物の移送、運搬中の車両であって、ガソリン、灯油、軽油、重油、廃油及び動植物油類に係るものを除く。

（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） ○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。令和３年 11 月からは、積雪の深さと降雪量の６時間先までの予報を開始した。 （気象庁） ○令和３年６月から、線状降水帯が発生し大雨による災害発生の危険度が急激に高まっていることをいち早くお知らせする「顕著な大雨に関する気象情報」の提供を開始し、令和５年５月からは最大 30 分程度前倒して発表する運用を開始した。また、令和４年６月からは、線状降水帯による大雨の半日程度前からの呼びかけを開始した。 （気象庁） ○静止気象衛星「ひまわり８号・９号」の２機による観測体制について、令和４年 12 月には、ひまわり８号からひまわり９号へと観測を切り替え、安定的かつ持続的に観測データが得られる体制を維持した。大気の三次元観測機能「赤外サウンダ」など最新技術を導入した次期静止気象衛星について、令和 11 年度の運用開始に向け着実に整備を進めた。 （気象庁） ○平成 19 年に運用を開始した噴火警戒レベルについて、令和４年３月に、十和田の運用を開始した。これにより、火山防災協議会が設置されている全国 49 の火山すべてにおいて、噴火警戒レベルが運用されることになった。 （気象庁） ○令和５年２月から、緊急地震速報の発表基準に長周期地震動階級を追加し、「長周期地震動に関する観測情報」の発表を迅速化したほか、従来よりも高解像度化・高精度化した推計震度分布図の提供を開始した。また、令和５年９月から、緊急地震速報の震源推定手法について、複数の手法の併用から改良を加えた IPF 法に一本化し、ほぼ同時に複数の地震が発生した場合の揺れの過大予測の低減を図る運用を開始した。 （気象庁）

4　車両の安全性の確保

（４）自動車の検査及び点検整備の充実

ア　自動車の検査の充実

○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。

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。（国土交通省）

イ　型式指定制度の充実

○装置型式指定制度の対象となる特定装置の拡大を図り、132 品目となった（令和５年６月末現在）。このうち 126 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。

（国土交通省）

（６）自転車の安全性の確保

◇自転車安全点検・正しい利用方法等の指導等の普及活動

○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、自転車を無料点検する拠点型・店舗型点検事業（一般財団法人自転車産業振興協会）を実施。

〔拠点型・店舗型点検事業会場数〕（会場）

平成 28 年	平成 29 年	平成 30 年	平成 31 年	令和２年	令和３年	令和４年	令和５年
4,443	4,399	4,194	3,925	2,821	3,163	3,210	3,057

（経済産業省）

○全国 25 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（安全点検講習会（一般財団法人自転車産業振興協会））を実施した。

〔自転車講習会会場数〕（会場）

平成 28 年	平成 29 年	平成 30 年	平成 31 年	令和２年	令和３年	令和４年	令和５年
441	424	421	436	170	272	330	344

（経済産業省）

○児童・学生や教職員、社会人等を対象に、自転車通学指導セミナー（一般社団法人自転車協会）・交通安全教室（一般財団法人日本自転車普及協会）を実施。さらに、５月の「自転車月間」に行われる行事や自転車競技大会の際に、正しく楽しく自転車に乗ることを啓発する事業も行われている。

〔自転車通学指導セミナーの実施都道府県数・交通安全教室の実施回数〕

	平成 28 年	平成 29 年	平成 30 年	令和元年	令和２年	令和３年	令和４年	令和５年
自転車通学指導セミナー	3 府県	3 県	5 府県	4 府県	1 県	11 県	8 県	12 県
交通安全教室（回）	11	21	27	21	5	4	8	8

（経済産業省）

◇安全な自転車の普及

○安全な自転車の普及のため、安全性向上等を目的として一般社団法人自転車協会が定めた業界自主基準であるBAAマーク（一般社団法人自転車協会の安全基準認証マーク）の普及促進に努めた。

〔BAAマークの交付枚数〕 （千枚）

平成28年	平成29年	平成30年	平成31年	令和２年	令和３年	令和４年	令和５年
1,822	2,248	2,357	2,525	2,454	2,178	1,954	2,138

（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、令和５年には、駆動補助機付自転車を 130 型式、普通自転車を 103 型式認定した。

〔自転車の型式認定件数（各年12月末）〕 （件）

	平成29年	平成30年	令和元年	令和２年	令和３年	令和４年	令和５年
駆動補助機付自転車	63	113	127	110	147	71	130
普通自転車	60	88	89	65	117	64	103

（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交通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）〕　（件）

	平成29年	平成30年	令和元年	令和２年	令和３年	令和４年	令和５年
速度超過	374,085	336,406	325,775	320,107	304,283	272,995	261,523
酒酔い、酒気帯び	304	305	289	200	162	205	239
車間距離不保持	6,139	11,793	13,787	11,523	7,422	5,213	5,527
通行帯違反	61,362	61,773	60,775	67,991	72,851	57,011	47,149
その他	82,271	84,251	79,948	50,781	52,873	52,840	49,641
総数	524,161	494,528	480,574	450,602	437,591	388,264	364,079

〔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）〕　（基）

	平成29年度	平成30年度	令和元年度	令和２年度	令和３年度	令和４年度	令和５年度
新設	2	0	0	3	2	3	6
更新	4	2	3	3	8	6	6
廃止	1	0	0	1	0	0	2
合計	5	2	3	5	10	9	10
類型	100	100	100	102	104	107	111

（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

○令和５年４月１日現在、救助隊は全国で1,418隊配置されており、令和４年中の救助活動件数は６万8,123件、救助人員は６万2,679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29年度	平成30年度	令和元年度	令和２年度	令和３年度	令和４年度	令和５年度
救助隊数(隊)	1,420	1,432	1,432	1,438	1,422	1,420	1,418
救助活動件数(件)	56,315	61,507	61,340	59,977	63,198	68,123	調査中
救助人員(人)	57,664	63,836	63,670	57,952	59,861	62,679	調査中

（消防庁）

○令和５年４月１日現在、救急隊は全国で5,359隊設置されており、令和５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764万987件、搬送人員は664万3,379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29年度	平成30年度	令和元年度	令和２年度	令和３年度	令和４年度	令和５年度
救急隊数(隊)	5,140	5,179	5,215	5,270	5,302	5,328	5,359
救急出動件数(件)	6,345,517	6,608,341	6,642,772	5,935,694	6,196,069	7,232,118	7,640,987
搬送人員数(人)	5,738,664	5,962,613	5,980,258	5,295,727	5,493,658	6,219,299	6,643,379

（消防庁）

オ　救助・救急資機材等の装備の充実

○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等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）

○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に取り組んでいる。

（国土交通省）

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）

○令和５年中の消防防災ヘリコプターの救急出動件数は 2,429 件、搬送人員は1,959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29年	平成30年	令和元年	令和２年	令和３年	令和４年	令和５年
救急出動件数(件)	3,370	3,128	3,005	2,417	2,488	2,546	2,429
搬送人員数(人)	2,578	2,318	2,250	1,897	1,914	2,016	1,959

（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。

〔教育訓練の履修者数の推移（各年中）〕　（人）

	平成29年	平成30年	令和元年	令和２年	令和３年	令和４年	令和５年
救助科	120	119	120	46	106	96	97
高度・特別高度救助コース	66	66	64	53	44	48	48

（消防庁）

○各消防本部においては、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、令和６年４月１日現在、供用延長は9,329kmのすべての区間について市町村の消防機関により実施されており、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。

（消防庁・国土交通省）

（２）救急医療体制の整備

ア　救急医療機関等の整備

○初期救急医療体制：全550箇所の休日夜間急患センター及び全国557地区の在宅当番医制を整備している（令和４年４月１日現在）。

（厚生労働省）

○第二次救急医療体制：全国387地区の病院群輪番制病院及び全国18地区の共同利用型病院を整備している（令和４年４月１日現在）。

（厚生労働省）

○第三次救急医療体制：全国307箇所の救命救急センターを整備している（令和６年８月１日現在）。

（厚生労働省）

○全国40箇所の救急医療情報センターを整備している（令和４年４月１日現在）。

（厚生労働省）

イ　救急医療担当医師・看護師等の養成等

○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）

○保健師等に対し、救急医療指導者講習会を実施した。

（厚生労働省）

	○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。 （文部科学省、厚生労働省） ○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。 （文部科学省） ○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。 （文部科学省）
（３）救急関係機関の協力関係の確保等	○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。 （消防庁） ○救急隊員等が行う応急処置等の質を医学的観点から保障するメディカルコントロール体制について、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。 （消防庁、厚生労働省） ○162 施設の救急救命センターにおいて、243 台のドクターカーを整備している（令和４年４月１日現在）。 （厚生労働省） ○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。 （消防庁）

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）〕　（件）

平成28年度	平成29年度	平成30年度	令和元年度	令和２年度	令和３年度	令和４年度	令和５年度
1,129	1,032	899	738	726	756	786	744

（国土交通省）

イ　政府の自動車損害賠償保障事業の適正な運用

◯ひき逃げや無保険（無共済）車両による事故の被害者救済のため、適正な審査及び支払いを行うとともに、自動車事故による損害賠償の基本保障を担保し被害者救済を図っている。

〔事務処理の平均期間〕　（日）

令和元年	令和２年	令和３年	令和４年	令和５年
15.3	14.2	14.8	13.1	14.4

（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をもとに、自動車損害賠償責任保険（共済）への加入の徹底を図っている。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28年度	平成29年度	平成30年度	令和元年度	令和２年度	令和３年度	令和４年度	令和５年度
取締回数(回)	350	343	280	281	182	191	294	303
取締車両数(両)	21,945	23,081	36,266	32,047	20,659	20,244	27,608	28,926
警告書数(枚)	85	85	103	30	14	22	6	2

〔地方運輸局長等が委嘱する指導員による監視活動〕

	平成28年度	平成29年度	平成30年度	令和元年度	令和２年度	令和３年度	令和４年度	令和５年度
監視回数(回)	3,538	3,565	3,440	3,223	1,931	3,367	3,306	3,348
監視車両数(両)	288,878	314,751	282,240	252,747	225,364	236,161	235,166	234,779
通知書数(枚)	13,157	14,127	12,301	9,987	8,469	8,160	7,021	7,283
警告書数(枚)	736	790	573	581	487	398	416	534

〔警告ハガキ〕 (枚)

平成28年度	平成29年度	平成30年度	令和元年度	令和２年度	令和３年度	令和４年度	令和５年度
59,256	58,001	56,915	51,544	54,233	75,407	72,051	72,052

〔無保険車通報件数〕 (件)

	平成28年度	平成29年度	平成30年度	令和元年度	令和２年度	令和３年度	令和４年度	令和５年度
通報件数	477	356	462	439	312	339	344	356
注意喚起	76	47	67	104	24	43	50	44

〔ポスター・リーフレット〕 (枚)

	平成28年度	平成29年度	平成30年度	令和元年度	令和２年度	令和３年度	令和４年度	令和５年度
ポスター	111,641	110,278	104,275	108,316	106,369	102,430	97,045	94,923
リーフレット	1,564,101	1,553,262	1,547,470	1,550,918	1,544,238	1,497,779	1,456,456	1,457,031

（国土交通省）

エ　任意の自動車保険（自動車共済）の充実等

○自動車保険

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、近年おおむね横ばいで推移している。

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い割合で推移している。

〔自動車保険（対人賠償責任保険）普及率〕 (%)

	平成27年度	平成28年度	平成29年度	平成30年度	令和元年度	令和２年度	令和３年度	令和４年度
普及率	74.1	74.3	74.6	74.8	75.0	75.1	75.4	75.2
新規契約台数に占める保険金額無制限の割合	99.5	99.5	99.6	99.6	99.6	99.6	99.6	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）

○自動車共済
農業協同組合の自動車共済（対人賠償）の普及率は約 10%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〕 (%)

	令和 元年度	令和 ２年度	令和 ３年度	令和 ４年度	令和 ５年度
普及率	9.7	9.7	9.6	9.6	9.6
うち共済金額 無制限の割合	99.9	99.9	99.9	99.9	99.9

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

（農林水産省）

（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
（ア）関係機関との連絡協調
○円滑かつ適正な相談活動を推進するため、下記（イ）～（エ）のとおり関係機関との連絡協調を実施した。

（国土交通省）

（イ）交通事故相談員の能力向上を図る取組
○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、交通事故相談実務等に関する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）

（ウ）交通事故相談所等における各種広報等
○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）

（エ）日弁連交通事故相談センターにおける体制の充実
○（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 28 年度	平成 29 年度	平成 30 年度	令和元 年度	令和２ 年度	令和３ 年度	令和４ 年度	令和５ 年度
相談所開設 延べ日数 （日）	11,829	12,103	12,019	12,249	11,006	12,196	10,967	10,630
相談件数 （件）	42,000	37,731	35,721	36,941	31,407	32,538	36,758	38,538
従事弁護士 延べ人員 （人）	8,614	8,860	8,790	8,860	7,967	8,960	8,239	7,938

（国土交通省）

（３）交通事故被害者支援の充実強化	ウ　公共交通事故被害者等への支援 〇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27年度	平成28年度	平成29年度	平成30年度	令和元年度	令和２年度	令和３年度	令和４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（人）	171	208	240	261	240	324	355	389
被害者等支援計画策定済事業者数（者）	88	146	205	236	300	339	360	375

（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及び調査研究の推進	ア　ITS に関する研究開発の推進 （ア）交通情報の高度化 ○より安全で快適な目的地への移動を実現することで、利用者の利便性の向上を図るため、渋滞、所要時間、交通規制等のより高精度な情報をリアルタイムに収集・提供するシステムの構築等に関する研究開発を推進した。 なお、交通情報の提供に関する指針に基づき、経路誘導情報が、当該情報に従って通過する地域における交通の安全を阻害することのないよう働きかけを行った。 （警察庁） （イ）安全運転の支援 ○令和３年度及び令和５年度において合計で 356 百万円の予算を確保したうえで、先進安全自動車（ASV）推進検討会を継続して開催し、ASV 技術の開発・普及を推進した。 （国土交通省） ○令和２年度から令和３年度までの間に、道路利用者へ適切な道路交通情報等を提供する 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。 （警察庁・国土交通省） ○自動運転技術の実用化に向けた SIP 等の枠組みにおいて、公共車両優先信号制御の効果的な運用に向けた研究開発を実施した。 （警察庁） （エ）道路管理の効率化 ○特殊車両が即時に通行できる特殊車両通行確認制度の運用を令和４年４月から開始し、道路情報の電子化を加速化するなど、利用拡大を推進した。 （国土交通省） （オ）緊急車両の運行支援 ○災害等に対する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） ウ　車両の安全に関する研究の推進 ○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、大型車等の衝突被害軽減ブレーキの国際基準策定に関する検討・調査や、交通弱者保護を目的とした傷害軽減に関する調査等を実施した。 （国土交通省） エ　交通安全対策の評価・効果予測方法の充実 ○独立行政法人自動車技術総合機構において、高齢ドライバーの運転特性に基づく先進安全技術を利用した事故予防対策に関する研究を行った。具体的には、ペダルの踏み間違い事故を起こしやすい高齢ドライバーの運転特性について調査を行った。また、どのような状況でペダル踏み間違い事故等が起こりやすいのか調査するための評価手法を検討した。 （国土交通省）

	○警察庁では、交通事故統計を詳細に分析して交通事故発生の傾向等を浮き彫りにするとともに、都道府県警察では、GIS を活用するなどして当該地域における交通事故分析の高度化・精緻化に向けた取組を推進してきた。今後、交通事故に関する情報の収集及び交通事故分析を更に充実させ、交通安全対策の方向性を明確にするよう努めるとともに、交通規制や交通指導取締りの実施効果について、交通事故分析の結果等を踏まえて検証する PDCA サイクルを一層機能させることによって、より効果的な対策に向けて不断の見直しを行っていく。 （警察庁） カ　その他の研究の推進 （ア）交通事故の長期的予測の充実 ○第 12 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令和６年度に実施した。 （内閣府） （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 ○令和５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令和２年度の交通事故による経済的損失を算定し、死亡の場合およそ 2,294 十億円、後遺障害の場合およそ 5,481 十億円、傷害の場合およそ 1,871 十億円であるとした。 （内閣府） （ウ）交通事故被害者等の視点に立った交通安全対策に関する研究の推進 ○第 12 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令和６年度に実施した。 （内閣府） （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 ○厚生労働科学研究費補助金　疾病・障害対策研究分野　障害者政策総合研究「精神保健医療福祉施設におけるトラウマ（心的外傷）への対応の実態把握と指針開発のための研究（令和２年度～令和４年度）」、「精神保健医療福祉分野におけるトラウマインフォームドケア活用促進のための研究（令和５年度）」において、トラウマインフォームドケア（トラウマを理解したかかわり）を普及させるための研修プログラムおよびガイダンスを作成した。 （厚生労働省）