4　第 8 次交通安全基本計画の評価

（1）　道路交通環境の整備

①　人優先の安全・安心な歩行空間の整備

ア 通学路等の歩道整備等の推進

○押ボタン式信号機を整備するなど、小学校等に通う児童等の通行の安全の確保に努めた。

〔押ボタン式信号機等のストック数（各年度末）〕

	18 年度	19 年度	20 年度
押ボタン式信号機	29,730 基	29,961 基	30,331 基
歩行者用灯器	884,349 灯	899,928 灯	912,899 灯

（警察庁）

○小学校，幼稚園，保育所及び児童館等に通う児童や幼児の通行の安全を確保するため，通学路等の歩道整備等を積極的に推進している。

（国土交通省）

イ 生活道路における交通安全対策の推進

○交通事故が多発している住居系地区又は商業系地区を、「あんしん歩行エリア」として警察庁及び国土交通省で 796 箇所指定し、エリア内において都道府県公安委員会と道路管理者が連携して歩道の整備、視覚障害者用信号機の整備など歩行空間のバリアフリー化等による安心して移動できる歩行空間ネットワークを整備する経路対策、ハンプ、シケイン等車両速度を抑制する道路構造や速度規制等による歩行者や自転車の通行を優先するゾーンを形成するゾーン対策、交差点の改良や信号機の高度化等により外周幹線道路の通行を円滑化し、エリア内への通過車両を抑制する外周道路対策を推進した（平成 15 年度～19 年度）。

平成 20 年度は、新たに 582 箇所を「あんしん歩行エリア」に指定し、引き続き都道府県公安委員会と道路管理者が連携して面的かつ総合的な交通安全対策を推進している。

〔バリアフリー対応型信号機の整備（18～20 年度における特定交通安全施設等整備事業としての整備数）〕

・歩行者感応化　202 基
・視覚障害者用付加装置　2,882 基
・高齢者等感応化　1,044 基
・音響式歩行者誘導付加装置　709 基
・歩行者支援装置　70 基
・歩車分離化　564 基

〔信号灯器の LED 化（18～20 年度における特定交通安全施

設等整備事業としての整備数）〕

・LED 式車両用灯器　5,578 灯

・LED 式歩行者用灯器　4,539 灯

〔バリアフリー対応型信号機、LED 化された信号灯器のストック数（各年度末）〕

	18 年度	19 年度	20 年度
歩行者感応化	1,165 基	1,257 基	1,333 基
視覚障害者用付加装置	14,940 基	15,815 基	16,438 基
高齢者等感応化	5,684 基	6,004 基	6,460 基
音響式歩行者誘導付加装置	1,891 基	2,117 基	2,419 基
歩行者支援装置	562 基	588 基	608 基
歩車分離化	4,281 基	4,538 基	4,894 基
LED 式車両用灯器	180,265 灯	217,764 灯	275,265 灯
LED 式歩行者用灯器	64,445 灯	88,129 灯	126,541 灯

〔信号機の高度化（18～20 年度における特定交通安全施設等整備事業としての整備数）〕

・集中制御化　9,688 基

・プログラム多段系統化　3,356 基

・半感応化　1,841 基

・速度感応化　49 基

・多現示化　2,964 基

・右折感応化　893 基

・閑散時半感応化　875 基

・閑散時押ボタン化　125 基

〔高度化された信号機のストック数（各年度末）〕

	18 年度	19 年度	20 年度
集中制御化	67,231 基	68,785 基	70,371 基
プログラム多段系統化	23,117 基	23,583 基	23,601 基
半感応化	13,149 基	13,321 基	13,997 基
速度感応化	1,393 基	1,409 基	1,409 基
多現示化	40,305 基	42,758 基	44,127 基
右折感応化	3,661 基	4,087 基	4,275 基
閑散時半感応化	16,886 基	16,834 基	16,790 基

閑散時押ボタン化	3,340 基	3,457 基	3,490 基

（警察庁、国土交通省）

○「生活道路事故抑止対策マニュアル」 を活用するなどして都道府県公安委員会と道路管理者が連携し、自動車の速度の抑制、道路の形状や交差点の存在の運転者への明示、歩車それぞれの通行区分の明示等を進め、歩車が共存する安全で安心な道路空間を創出するための取組を推進するなど、交通事故抑止のための施策を実施した。

〔道路標識のストック数（各年度末）〕

	18 年度	19 年度	20 年度
可変式	17,636 本	17,417 本	16,845 本
固定式	6,647,632 本	6,697,672 本	6,748,719 本

（警察庁）

ウ バリアフリー化を始めとする歩行空間等の整備

○平成 18 年度から 20 年度までの間に、特定交通安全施設等整備事業として、次のような交通安全施設等を整備し、安全かつ快適な歩行空間の確保等を図った。

〔バリアフリー対応型信号機の整備（18～20 年度における特定交通安全施設等整備事業としての整備数）〕

・歩行者感応化　202 基
・視覚障害者用付加装置　2,882 基
・高齢者等感応化　1,044 基
・音響式歩行者誘導付加装置　709 基
・歩行者支援装置　70 基
・歩車分離化　564 基

〔信号灯器の LED 化（18～20 年度における特定交通安全施設等整備事業としての整備数）〕

・LED 式車両用灯器　5,578 灯
・LED 式歩行者用灯器　4,539 灯

〔バリアフリー対応型信号機、LED 化された信号灯器のストック数（各年度末）〕

	18 年度	19 年度	20 年度
歩行者感応化	1,165 基	1,257 基	1,333 基
視覚障害者用付加装置	14,940 基	15,815 基	16,438 基
高齢者等感応化	5,684 基	6,004 基	6,460 基
音響式歩行者誘導付加装置	1,891 基	2,117 基	2,419 基

歩行者支援装置	562 基	588 基	608 基
歩車分離化	4,281 基	4,538 基	4,894 基
LED 式車両用灯器	180,265 灯	217,764 灯	275,265 灯
LED 式歩行者用灯器	64,445 灯	88,129 灯	126,541 灯

（警察庁）

○新たな駐車対策法制の下で、悪質性、危険性、迷惑性の高い駐車違反に重点を置いた取締りを推進した。

〔駐車違反取締件数〕

18 年（6 月～12 月末）195 万 3,788 件
19 年 12 月末　300 万 4,383 件
20 年 12 月末　280 万 9,657 件

（警察庁）

○冬期の安全で快適な歩行空間を確保するため，中心市街地や公共施設周辺等における除雪の充実や消融雪施設の整備等の冬期バリアフリー対策を推進した。

（国土交通省）

○交通安全施設等整備事業により、歩道、自転車道、コミュニティ道路、歩車共存道路、自転車駐車場、視覚障害者誘導用ブロック、立体横断施設等の整備を推進した。

（国土交通省）

○バリアフリー新法に基づき，駅，官公庁施設，病院等を相互に連絡する道路について，幅の広い歩道の整備や、既設歩道の段差解消等のバリアフリー対策を推進し、特に一日当たりの平均利用者数が 5,000 人以上の旅客施設の周辺等の主な道路のバリアフリー化された道路の割合を 17%(H14) から 49%（H19）に引き上げた。

（国土交通省）

② 道路ネットワークの整備と規格の高い道路の利用促進

ア 適切に機能分担された道路網の整備

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

（国土交通省）

○高規格幹線道路等の規格の高い道路のネットワークについて、早期にネットワーク全体として効果を発揮するため、効率的な道路整備を推進している。

・平成 21 年 4 月現在、高規格幹線道路（約 14,000㎞）の約 67%にあたる 9,468㎞について供用を開始した。

（国土交通省）

	イ 改築による道路交通環境の整備 ○一般道路の新設・改築に当たっては，交通安全施設についても併せて整備することとし，道路標識，中央帯，停車帯，道路照明，防護さく等の整備を図った。 （国土交通省） **ウ 高規格幹線道路等の利用促進** ○一般道路に比べて安全性が高い高規格幹線道路等への交通の転換を促進し、死傷事故の減少を図った。そのため、高規格幹線道路等のネットワークの整備の推進、自動料金支払システム（ETC）を活用したサービスの拡充、インターチェンジの増設等を実施し、高規格幹線道路等をより利用しやすい環境の整備を推進した。 （国土交通省）
③　交通安全施設等整備事業の推進	**ア 歩行者等の安全通行の確保** ○交通事故が多発している住居系地区又は商業系地区を、「あんしん歩行エリア」として警察庁及び国土交通省で 796 箇所指定し、エリア内において都道府県公安委員会と道路管理者が連携して歩道の整備、視覚障害者用信号機の整備など歩行空間のバリアフリー化等による安心して移動できる歩行空間ネットワークを整備する経路対策、ハンプ、シケイン等車両速度を抑制する道路構造や速度規制等による歩行者や自転車の通行を優先するゾーンを形成するゾーン対策、交差点の改良や信号機の高度化等により外周幹線道路の通行を円滑化し、エリア内への通過車両を抑制する外周道路対策を推進した（平成 15 年度～19 年度）。 平成 20 年度は、新たに 582 箇所を「あんしん歩行エリア」に指定し、引き続き都道府県公安委員会と道路管理者が連携して面的かつ総合的な交通安全対策を推進している。 〔バリアフリー対応型信号機の整備（18～20 年度における特定交通安全施設等整備事業としての整備数）〕 ・歩行者感応化　202 基 ・視覚障害者用付加装置　2,882 基 ・高齢者等感応化　1,044 基 ・音響式歩行者誘導付加装置　709 基 ・歩行者支援装置　70 基 ・歩車分離化　564 基 〔信号灯器の LED 化（18～20 年度における特定交通安全施設等整備事業としての整備数）〕

・LED 式車両用灯器　5,578 灯
・LED 式歩行者用灯器　4,539 灯

〔バリアフリー対応型信号機、LED 化された信号灯器のストック数（各年度末）〕

	18 年度	19 年度	20 年度
歩行者感応化	1,165 基	1,257 基	1,333 基
視覚障害者用付加装置	14,940 基	15,815 基	16,438 基
高齢者等感応化	5,684 基	6,004 基	6,460 基
音響式歩行者誘導付加装置	1,891 基	2,117 基	2,419 基
歩行者支援装置	562 基	588 基	608 基
歩車分離化	4,281 基	4,538 基	4,894 基
LED 式車両用灯器	180,265 灯	217,764 灯	275,265 灯
LED 式歩行者用灯器	64,445 灯	88,129 灯	126,541 灯

〔信号機の高度化（18～20 年度における特定交通安全施設等整備事業としての整備数）〕

・集中制御化　9,688 基
・プログラム多段系統化　3,356 基
・半感応化　1,841 基
・速度感応化　49 基
・多現示化　2,964 基
・右折感応化　893 基
・閑散時半感応化　875 基
・閑散時押ボタン化　125 基

〔高度化された信号機のストック数（各年度末）〕

	18 年度	19 年度	20 年度
集中制御化	67,231 基	68,785 基	70,371 基
プログラム多段系統化	23,117 基	23,583 基	23,601 基
半感応化	13,149 基	13,321 基	13,997 基
速度感応化	1,393 基	1,409 基	1,409 基
多現示化	40,305 基	42,758 基	44,127 基
右折感応化	3,661 基	4,087 基	4,275 基
閑散時半感応化	16,886 基	16,834 基	16,790 基
閑散時押ボタン化	3,340 基	3,457 基	3,490 基

（警察庁、国土交通省）

○バリアフリー新法に基づき，駅，官公庁施設，病院等を相互に連絡する道路について，幅の広い歩道の整備や、既設歩道の段差解消等のバリアフリー対策を推進し、特に一日当たりの平均利用者数が 5,000 人以上の旅客施設の周辺等の主な道路のバリアフリー化された道路の割合を 17%(H14) から 49%（H19）に引き上げた。

（国土交通省）

イ 幹線道路等における交通の安全と円滑の確保

○警察庁と国土交通省で、死傷事故率が幹線道路平均の 5 倍以上の箇所のうち効果が早期に発現する 3,956 箇所を事故危険箇所として指定し、都道府県公安委員会と道路管理者が連携して重点的に交通事故対策を実施し、ほぼ目標値である 3 割抑止を達成した（平成 15 年度～19 年度）。

平成 20 年度は、新たに 3,396 箇所を事故危険箇所に指定し、引き続き都道府県公安委員会と道路管理者が連携して重点的に交通安全対策を推進した。

（警察庁、国土交通省）

○大都市圏等の特に違法駐車が著しい幹線道路において、カラー舗装による駐停車禁止区域の明示、違法駐車抑止システム等の運用等によるハード・ソフト一体となった駐車対策を推進した。

〔駐車規制の延長距離（各年度末）〕

	18 年度	19 年度
駐停車禁止	3,654.4㎞	3,662.1㎞
駐車禁止（区間）	159,770.6㎞	158,791.7㎞
駐車禁止（区域）	10,667.5㎞	8,475.4㎞

（警察庁）

ウ IT 化の推進による安全で快適な道路交通環境の実現

○平成 18 年度から 20 年度までの間に、特定交通安全施設等整備事業として、次のような交通安全施設等を整備し、安全で快適な道路交通の確保を図った。

〔信号機の高度化（18～20 年度における特定交通安全施設等整備事業としての整備数）〕

・集中制御化　9,688 基
・プログラム多段系統化　3,356 基
・半感応化　1,841 基
・速度感応化　49 基
・多現示化　2,964 基

・右折感応化　893 基
・閑散時半感応化　875 基
・閑散時押ボタン化　125 基

〔高度化された信号機のストック数（各年度末）〕

	18 年度	19 年度	20 年度
集中制御化	67,231 基	68,785 基	70,371 基
プログラム多段系統化	23,117 基	23,583 基	23,601 基
半感応化	13,149 基	13,321 基	13,997 基
速度感応化	1,393 基	1,409 基	1,409 基
多現示化	40,305 基	42,758 基	44,127 基
右折感応化	3,661 基	4,087 基	4,275 基
閑散時半感応化	16,886 基	16,834 基	16,790 基
閑散時押ボタン化	3,340 基	3,457 基	3,490 基

（警察庁）

○光ビーコンの整備拡充、交通管制センターの高度化等の新交通管理システム（UTMS）の整備を推進するとともに、情報収集・提供環境の拡充等により、道路交通情報提供の充実等を図った。

〔光ビーコンのストック数（各年度末）〕
18 年度：49,685 基
19 年度：51,045 基
20 年度：51,782 基

（警察庁）

○最先端の情報通信技術（IT）等を用いて，人と道路と車とを一体のシステムとして構築し，安全性，輸送効率及び快適性の向上を実現するとともに，渋滞の軽減等の交通の円滑化を通じて環境保全に大きく寄与することを目的としたITS を推進している。

（国土交通省）

④　効果的な交通規制の推進	**ア　地域の特性に応じた交通規制** ○主として通過交通の用に供される道路については、駐停車禁止、転回禁止、指定方向外進行禁止、進行方向別通行区分等交通流を整序化するための交通規制を実施した。 （警察庁） ○主として地域交通の用に供される道路については、一方通行、指定方向外進行禁止等を組み合わせ、通過交通を抑制するなど、良好な生活環境を維持するための交通規制を実施した。 （警察庁） ○主として歩行者及び自転車利用者の用に供される道路については、歩行者用道路、車両通行止め、路側帯の設置・拡幅等歩行者及び自転車利用者の安全を確保するための交通規制を強化した。 〔主な交通規制の延長距離等（各年度末）〕

	18年度	19年度
駐停車禁止	3,654.4㎞	3,662.1㎞
転回禁止	3,279.4㎞	3,308.3㎞
指定方向外進行禁止	163,817箇所	208,990箇所
進行方向別通行区分	78,720箇所	81,709箇所
一方通行	24,325.1㎞	24,552.4㎞
歩行者用道路	10,230.0㎞	10,108.8㎞
歩行者用道路以外の通行禁止	30,586.5㎞	33,660.5㎞
路側帯	8,110.4㎞	8,027.9㎞
普通自転車歩道通行可	71,311.5㎞	72,678.5㎞
自転車専用通行帯	178.8 ㎞	180.5㎞

（警察庁）

イ　安全で機能的な都市交通確保のための交通規制

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

（警察庁）

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、交通安全施設の整備状況、交通の状況等を勘案しつつ、速度規制及び追越しのための右側部分はみ出し通行禁止規制等について見直しを行い、その適正化を図った。

〔主な交通規制の延長距離（各年度末）〕

	18 年度	19 年度
最高速度	258,779.4㎞	259,664.3㎞
追越しのための右側部分はみ出し通行禁止	75,597.3㎞	75,699.3㎞

（警察庁）

エ 高速自動車国道等における交通規制

○高速自動車国道等における最高速度規制、大型貨物自動車の第一通行帯通行区分規制（平成 20 年 12 月末現在 9 路線）、追越しのための右側部分はみ出し通行禁止規制等を実施するとともに、道路構造の改良状況、交通事故の発生状況等を勘案し、交通実態に即した交通規制の見直しを実施した。また、交通事故発生時、異常気象時等において、的確な臨時交通規制を実施した。

〔高速自動車国道本線の最高速度規制の状況（各年 12 月末）〕

	18 年	19 年	20 年
法　定	5,364.5 ㎞	5,385.3 ㎞	5,539.4 ㎞
80 ㎞/h	6,200.1 ㎞	6,241.5 ㎞	6,394.0 ㎞
70 ㎞/h	3,029.4 ㎞	3,102.9 ㎞	3,065.4 ㎞
60 ㎞/h	186.5 ㎞	185.3 ㎞	180.2 ㎞
50 ㎞/h	40.3 ㎞	41.1 ㎞	44.0 ㎞
40 ㎞/h	52.5 ㎞	51.2 ㎞	50.5 ㎞
合　計	14,873.3 ㎞	15,007.3 ㎞	15,273.5 ㎞

〔高速自動車国道等における臨時交通規制の実施回数（各年 12 月末）〕

		18 年	19 年	20 年
本線通行止め		3,141 回	2,452 回	2,824 回
速度	80 ㎞/h	56,275 回	49,214 回	55,201 回
	50 ㎞/h	175,696 回	171,548 回	186,341 回
	その他	11,652 回	14,134 回	12,996 回
追越し禁止		16,504 回	18,424 回	15,719 回
チェーン規制		441 回	707 回	1,107 回
入路規制		1,622 回	1,439 回	1,144 回
出路規制		100 回	95 回	204 回

その他	105 回	238 回	93 回	

（警察庁）

⑤　地域住民等と一体となった道路交通環境の整備	**ア 道路交通環境整備への住民参加の促進** ○地域住民や道路利用者の主体的な参加の下に交通安全 施設等の点検を行う交通安全総点検を推進した。 （警察庁、国土交通省） ○道路利用者等が日常感じている意見について、「標識 BOX」、「信号機 BOX」を活用して取り入れ、道路交通環境の整備に反映した。 （警察庁） **イ 総合的・集中的な対策の実施** ○人優先の安全・安心な賑わいのあるまちやみちを実現する「くらしのみちゾーン」の形成を促進するため，意欲のある市町村や自ら実践しようとする住民団体等に対し，合意形成支援等のソフト面を含めた支援を行った。 （国土交通省）
⑥　効果的で重点的な事故対策の推進	**ア 交通事故対策の重点実施** ○「優先度明示方式」により，事故の発生割合の高い区間において，歩道整備等の交通事故対策を重点的に実施した。 （国土交通省） **イ 事故危険箇所対策の推進** ○警察庁と国土交通省で、死傷事故率が幹線道路平均の 5 倍以上の箇所のうち効果が早期に発現する 3,956 箇所を事故危険箇所として指定し、都道府県公安委員会と道路管理者が連携して重点的に交通事故対策を実施し、ほぼ目標値である 3 割抑止を達成した（平成 15 年度～19 年度）。 平成 20 年度は、新たに 3,396 箇所を事故危険箇所に指定し、引き続き都道府県公安委員会と道路管理者が連携して重点的に交通安全対策を推進した。 （警察庁、国土交通省） ○交通安全施設等整備事業により、中央帯、道路標識、道路

照明・視線誘導標等の整備を推進した。

（国土交通省）

ウ 科学的分析に基づく事故対策の推進

○「交通事故対策・評価マニュアル」及び「交通事故対策事例集」を活用し、個別の事故対策の立案・実施及び評価を行った。

（警察庁、国土交通省）

エ 連絡会議等の活用

○「道路交通環境安全推進連絡会議」やその下で開催される「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）

オ 交通安全施設等の整備

○平成 18 年度から 20 年度までの間に、特定交通安全施設等整備事業として、次のような交通安全施設等を整備し、交通事故の抑止を図った。

〔信号機の高度化（18～20 年度における特定交通安全施設等整備事業としての整備数）〕

・集中制御化　9,688 基
・プログラム多段系統化　3,356 基
・半感応化　1,841 基
・速度感応化　49 基
・多現示化　2,964 基
・右折感応化　893 基
・閑散時半感応化　875 基
・閑散時押ボタン化　125 基

〔高度化された信号機のストック数（各年度末）〕

	18 年度	19 年度	20 年度
集中制御化	67,231 基	68,785 基	70,371 基
プログラム多段系統化	23,117 基	23,583 基	23,601 基
半感応化	13,149 基	13,321 基	13,997 基
速度感応化	1,393 基	1,409 基	1,409 基
多現示化	40,305 基	42,758 基	44,127 基
右折感応化	3,661 基	4,087 基	4,275 基
閑散時半感応化	16,886 基	16,834 基	16,790 基
閑散時押ボタン化	3,340 基	3,457 基	3,490 基

（警察庁）

○交通安全施設等整備事業により、道路標識の高輝度化、キロポスト（地点標）、対向車接近システム、道路照明・視線誘導標等の交通安全施設等の整備を推進した。

（国土交通省）

カ 地域に応じた安全の確保

○冬期の安全で円滑な道路交通の確保を図るため、除雪、防雪、凍雪害防止事業や雪情報の提供を実施している。

（国土交通省）

キ 交通事故多発地域における重点的交通規制

○交通事故の多発する地域、路線等においては、最高速度の指定、追越しのための右側部分はみ出し通行禁止等の効果的な交通規制を重点的に実施した。

〔主な交通規制の延長距離（各年度末）〕

	18年度	19年度
最高速度	258,779.4㎞	259,664.3㎞
追越しのための右側部分はみ出し通行禁止	75,597.3㎞	75,699.3㎞

（警察庁）

ク 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、当該事故と同様な事故の再発防止を図った。

（警察庁）

⑦ 高速自動車国道等における事故防止対策の推進

ア 事故削減に向けた総合的施策の集中的実施

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

（警察庁）

○高速自動車国道等におけるドクターヘリによる救助・救急活動を支援した。

〔高速自動車国道等におけるドクターヘリの運用回数（各年12月末）〕

	18年	19年	20年
本線着陸	1回	3回	0回
ヘリポート	8回	9回	7回
合計	9回	12回	7回

（警察庁）

	○高速自動車国道等においては，交通安全施設等の整備を計画的に進めるとともに，渋滞区間における道路の拡幅等の改築事業，適切な道路の維持管理を推進し，安全水準の維持，向上を図った。 （国土交通省） **イ 安全で快適な交通環境づくり** ○高速自動車国道等における交通情報を収集し、関係団体と協力して、ラジオ、テレビ、道路情報提供装置等の各種媒体を活用した交通情報の提供を行った（平成 20 年 12 月末、道路管理者41団体と道路交通情報の提供に関する申し合わせ等を締結。）。 （警察庁） ○多様化する道路利用者のニーズにこたえるため，携帯電話，インターネット等広く普及している情報通信を活用してリアルタイムに道路交通情報提供を行う利用者サービスの向上等を推進した。 （国土交通省） **ウ 高度情報技術を活用したシステムの構築** ○道路交通情報通信システム（VICS）について、サービスエリアの拡大、提供情報の内容の充実に努めた。また、VICS 対応車載器の普及を図り、累計出荷台数は、平成 21 年 6 月末現在で 2,400 万台（+900 万台）を超えた（(財）道路交通情報通信システムセンター調べ)。 （　）は、平成 17 年度からの増減数を示す。 （国土交通省）
⑧　高度道路交通システムの活用	**ア 道路交通情報通信システムの整備** ○VICS について、サービスエリアの拡大、道路交通情報提供の内容の充実、システムの高度化に向け、ビーコン・通信情報基盤の整備を全国の高速道路や主要都市等において推進した。 〔光ビーコンのストック数（各年度末)〕 18 年度：49,685 基 19 年度：51,045 基 20 年度：51,782 基 （警察庁） ○道路交通情報通信システム（VICS）について、サービスエリアの拡大、提供情報の内容の充実に努めた。また、VICS 対応車載器の普及を図り、累計出荷台数は，平成 21 年 6 月

	末現在で 2,400 万台（+900 万台）を超えた（(財）道路交通情報通信システムセンター調べ)。 （　）は、平成 17 年度末からの増減数を示す。 （警察庁、国土交通省） **イ 新交通管理システムの推進** ○UTMS の構想に基づき、システムの充実、キーインフラである光ビーコンの整備等の施策の推進を図った。 〔光ビーコンのストック数（各年度末)〕 18 年度：49,685 基 19 年度：51,045 基 20 年度：51,782 基 （警察庁） **ウ 交通事故防止のための運転支援システムの推進** ○ITS の高度化により交通の安全を高めるため、自動車単体では対応できない事故への対策として、IT 新改革戦略に基づき、インフラ協調による安全運転支援システムの実現に向けて、産・学・官が連携し研究開発等を行った。平成 20 年度には、大規模な実証実験を行った。 （警察庁、国土交通省） ○路側インフラからの情報に加えて自車の位置、速度等の情報に基づき、車載機が運転者への情報提供の要否及びタイミングを判断し、音声や画像等で運転者に注意を促す安全運転支援システム（DSSS）の実証実験を実施した。 18 年度：東京都でモデル事業実施 19 年度：埼玉県でモデル事業実施 20 年度：東京都、栃木県、愛知県及び広島県において大規模実証実験実施 （警察庁） **エ スマートウェイの推進** ○ドライバーの安全運転を支援するため、走行支援道路システム（AHS）の実用化に向けた研究開発及び実証実験を実施した。平成 19 年 5 月から首都高速道路において，5.8GHz 帯 DSRC による画像や音声を用いた前方障害物情報提供，前方状況情報提供，合流支援などの様々な安全運転支援システムの有効性を検証するための公道実験を行った。さらに、平成 20 年度からは、同システムの公道実験を三大都市圏等へ拡大するなど、スマートウェイの推進を積極的に行ってきた。 （国土交通省）

オ 道路運送事業に係る高度情報化の推進

○公共車両優先システム（PTPS）やバスロケーションシステムの導入等、バスの走行環境改善のための施策に対し、地方公共団体と協調して補助を実施している。

※バスロケーションシステム：バス停や携帯電話等において、目的のバスの接近情報等を、表示及び音声で知らせるもの。

【対策の効果】

平成19年度の1年間でバスロケーションシステムの導入数が1,282系統増加した。

（国土交通省）

⑨ 円滑・快適で安全な道路交通環境の整備

ア 円滑・快適で安全な道路交通環境の整備

○平成18年度から20年度までの間に、特定交通安全施設等整備事業として、次のような交通安全施設等を整備し、円滑・快適で安全な道路交通の確保を図った。

〔信号機の高度化（18～20年度における特定交通安全施設等整備事業としての整備数）〕

・集中制御化　9,688基
・プログラム多段系統化　3,356基
・半感応化　1,841基
・速度感応化　49基
・多現示化　2,964基
・右折感応化　893基
・閑散時半感応化　875基
・閑散時押ボタン化　125基

〔高度化された信号機のストック数（各年度末）〕

	18年度	19年度	20年度
集中制御化	67,231基	68,785基	70,371基
プログラム多段系統化	23,117基	23,583基	23,601基
半感応化	13,149基	13,321基	13,997基
速度感応化	1,393基	1,409基	1,409基
多現示化	40,305基	42,758基	44,127基
右折感応化	3,661基	4,087基	4,275基
閑散時半感応化	16,886基	16,834基	16,790基
閑散時押ボタン化	3,340基	3,457基	3,490基

（警察庁）

○街路事業等による自転車等の駐車場整備事業を推進した。

（国土交通省）

○大量の自転車等の駐車需要を生じさせる施設について自転車駐車場の設置を義務付ける条例の制定の促進を図っている。

（国土交通省）

○交通安全施設等整備事業により、自動車駐車場、付加車線等の整備を推進した。

（国土交通省）

○「道の駅」は市町村等の申請により、平成17年度末時点では830箇所登録されていたが、平成21年度7月末では917箇所が登録されている。

〔「道の駅」の登録数〕

	18年度	19年度	20年度	21年度（7月末時点）
登録数	28	10	32	17
累計	858	868	900	917

（国土交通省）

イ 道路の使用及び占用の適正化等

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

〔道路使用許可件数（各年度末）〕

18年度：3,139,406件

19年度：3,148,518件

20年度：3,079,748件

（警察庁）

○道路工事調整会議等において占用工事等の施工について合理的な調整を図るとともに、共同溝整備を推進した。

（国土交通省）

ウ 自転車利用環境の総合的整備

○都道府県警察と道路管理者が共同で、平成19年度中に対策を実施すべき「車道上における自転車通行が危険と考えられる箇所」及び「歩道上における自転車と歩行者の輻輳があると考えられる箇所」において、車道対策として自転車道の整備、自転車専用通行帯の設置、車道左側端のカラー舗装化等を、歩道対策として普通自転車の歩道通行部分指

定の交通規制の実施、自転車利用者に対する指導・啓発をそれぞれ行った。

〔主な交通規制の延長距離（各年度末）〕

	18 年度	19 年度
普通自転車歩道通行可	71,311.5㎞	72,678.5㎞
自転車専用通行帯	178.8Km	180.5㎞

〔自転車利用者に対する指導警告及び検挙件数（各年 12 月末）〕

	18 年	19 年	20 年
指導警告件数	1,451,353 件	1,926,260 件	2,188,646 件
検挙件数（交通切符によるもの）	268 件	598 件	903 件

（警察庁、国土交通省）

○平成 21 年 1 月現在、東京都江東区亀戸地区、東京都渋谷区幡ヶ谷地区、新潟市古町・入舟地区等において整備が完了又は一部の整備が完了している。

（警察庁、国土交通省））

◆自転車通行環境整備モデル地区の指定

○平成 20 年 1 月 17 日に警察庁と国土交通省共同で、全国 98 地区を自転車通行環境整備モデル地区として指定し、平成 21 年度末までの完成を目指し、自転車道の整備、自転車専用通行帯の設置等、今後の整備の模範となる事業を実施している。

（警察庁、国土交通省）

○自転車利用環境の総合整備については、希望する市町村において駐輪場の整備を実施した。

	18 年度	19 年度	20 年度	21 年度（見込）
駐輪場数	1 か所	1 か所	1 か所	2 か所
駐車能力	179 台	738 台	601 台	465 台

（経済産業省）

⑩　交通需要マネジメントの推進

○交通容量拡大策、交通需要マネジメント（TDM）、マルチモーダル施策を含んだ都市交通円滑化総合対策を全国 23 都市圏で実施している。

※マルチモーダル施策：利用者のニーズに応じた効率的な輸送体系を確立する総合的な交通施策。

（警察庁、国土交通省）

ア 公共交通機関利用の促進

○道路交通混雑が著しい一部の道路について、バス専用・優

	先レーンの設定、バス感応式信号機の活用、公共車両優先システム（PTPS）の整備等バスの利用促進を図るための施策を推進した。 〔公共車両優先システム（PTPS）の延長距離（各年度末）〕 18 年度：674.8㎞ 19 年度：701.2㎞ 20 年度：731.0㎞ （警察庁） ○公共交通機関の利用を促進し、道路交通混雑を緩和するため、都市モノレール等の整備を進めるとともに、路面電車やバスの走行空間の改善等を支援している。 （国土交通省） ○公共交通機関の乗り継ぎ等の利便性向上を目的とした交通結節点の整備を推進している。 （国土交通省） ○バスを中心とした安全で環境にやさしい「オムニバスタウン構想」の推進やコミュニティバスの導入等バスの利用促進に資する施策に対して、地方公共団体と協調して補助を実施。 【対策の効果】 平成 18 年度から 20 年度にかけて、延べ 192 市町村等のコミュニティバス導入の取り組みに対して補助を実施。 （国土交通省） **イ 自動車利用の効率化** ○車両運行管理システム（MOCS）の運用等による物流の効率化等の促進を図った。 （警察庁） **ウ 交通需要の平準化** ○大都市における通勤通学時の交通混雑緩和のため、「時差通勤通学推進計画」等に基づき、東京（横浜市等を含む。）、大阪、名古屋、福岡、仙台及び広島の 6 地区において時差通勤通学計画を推進している。 （内閣府） ○交通需要のピーク時間帯の交通を分散するため、時差通勤・通学及びフレックスタイム制の導入を促進するとともに、道路交通情報の充実を図った。 （警察庁、文部科学省、厚生労働省、国土交通省）

⑪　総合的な駐車対策の推進	**ア 秩序ある駐車の推進** ○道路環境、交通実態、駐車需要等の変化に伴い、より良好な駐車秩序を確立するため、時間、曜日、季節等による交通流・量の変化等の時間的視点と、道路の区間ごとの交通環境や道路構造の特性等の場所的視点の両面から現行規制の見直しを継続して行い、駐車の効用にも十分配意して、個々の時間及び場所に応じたきめ細かな駐車規制を推進した（平成16年1月から平成20年3月末までの間に、約30,800区間、約24,000㎞の規制の解除・緩和を実施。）。 （警察庁） ○違法な駐停車が交通渋滞等交通に著しい迷惑を及ぼす交差点においては、違法駐車抑止システムを活用し、駐停車をしようとしている自動車運転者に対して音声で警告を与えることなどにより、違法駐停車を抑制して交通の安全と円滑化を図った。 〔駐車規制の延長距離（各年度末）〕 （警察庁） **イ 新たな違法駐車対策法制による違法駐車対策の推進** ○新たな違法駐車対策法制の下、取締り活動ガイドラインに沿って重点を指向した取締りの推進、駐車監視員による放置車両の確認等に関する事務の適切かつ円滑な運用、放置違反金制度による使用者責任の追及、悪質な運転者の責任追及の徹底等を推進した。 〔確認事務の民間委託規模の状況〕 平成20年末現在、全国347警察署において、73法人に委託されている。 〔放置車両確認標章取付件数〕 18年（6月～12月末）159万2,170件 19年12月末　296万7,843件 20年12月末　275万9,804件 （警察庁） **ウ 駐車場等の整備** ○郊外部からの過剰な自動車流入を抑止し，都心部での交通のふくそうを回避するため，パークアンドライドの普及のための駐車場等の環境整備を推進した。

	18年度	19年度
駐停車禁止	3,654.4㎞	3,662.1㎞
駐車禁止（区間）	159,770.6㎞	158,791.7㎞
駐車禁止（区域）	10,667.5㎞	8,475.4㎞

（国土交通省）

○交通安全施設等整備事業により、自動車駐車場の整備を推進した。

（国土交通省）

エ 違法駐車締め出し気運の醸成・高揚

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

〔地域交通安全活動推進委員の委嘱数〕

18 年 4 月現在：19,256 人

19 年 4 月現在：19,216 人

20 年 4 月現在：19,135 人

オ ハード・ソフト一体となった駐車対策の推進

○特に違法駐車が著しく安全で円滑な道路交通が阻害されている都市内の道路において、駐車誘導システム、違法駐車抑止システムの運用やきめ細かな駐車規制の実施、違法駐車の取締り、積極的な広報・啓発等ハード・ソフト一体となった駐車対策を推進した。

〔駐車規制の延長距離（各年度末）〕

	18 年度	19 年度
駐停車禁止	3,654.4㎞	3,662.1㎞
駐車禁止（区間）	159,770.6㎞	158,791.7㎞
駐車禁止（区域）	10,667.5㎞	8,475.4㎞

〔駐車違反取締件数〕

18 年（6 月～12 月末）195 万 3,788 件

19 年 12 月末　300 万 4,383 件

20 年 12 月末　280 万 9,657 件

（警察庁）

○道路管理者と警察・地方公共団体等が連携して、ハード、ソフト一体となった駐車対策を推進している。

（警察庁、国土交通省）

⑫ 災害に備えた道路交通環境の整備

ア 災害に備えた道路の整備

○生活圏の中心都市のうち、隣接する中心都市への道路の防災・震災対策が完了しているルートの確保を推進している。

〔災害時に広域的な救援ルートが確保されている都市の割合〕

平成 19 年度末：86%

（国土交通省）

イ 災害に強い交通安全施設等の整備

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

〔関連施設の整備（18～20 年度における特定交通安全施設等整備事業としての整備数）〕

・交通情報板　406 基
・監視用テレビ　185 台
・情報収集提供装置　3,763 基

〔関連施設のストック数（各年度末）〕

	18 年度	19 年度	20 年度
交通情報板	3,508 基	3,580 基	3,613 基
監視用テレビ	2,898 台	2,918 台	2,972 台
情報収集提供装置	52,681 基	55,382 基	56,102 基

（警察庁）

○オンライン接続された各都道府県警察の交通管制センターから詳細な交通情報をリアルタイムで警察庁に収集し、それを災害時の広域的な交通管理に活用できるよう、警察庁において広域交通管制システムの運用を的確に行った。

（警察庁）

ウ 災害発生時における交通規制

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

〔関連施設の整備（18～20 年度における特定交通安全施設等整備事業としての整備数）〕

・交通情報板　406 基
・監視用テレビ　185 台
・情報収集提供装置　3,763 基

〔関連施設のストック数（各年度末）〕

	18 年度	19 年度	20 年度
交通情報板	3,508 基	3,580 基	3,613 基
監視用テレビ	2,898 台	2,918 台	2,972 台
情報収集提供装置	52,681 基	55,382 基	56,102 基

（警察庁）

	エ 災害発生時における情報提供の充実 ○気象観測装置等の整備を進めるとともに、ホームページ等を通じて、異常気象時の通行規制や災害情報を提供している。 （国土交通省）
⑬ 交通安全に寄与する道路交通環境の整備	**ア 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。 （警察庁、国土交通省） **イ 子どもの遊び場等の確保** ○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 19 年 10 月現在、児童館 4,700 か所、児童遊園 3,600 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の推進を図った。 （国土交通省） **ウ 無電柱化の推進** ○安全で快適な通行空間の確保，都市景観の向上，都市災害の防止，情報通信ネットワークの信頼性の向上等の観点から無電柱化を一層推進するため，「無電柱化推進計画」に基づき，幹線道路に加えて，主要な非幹線道路を含めた面的な無電柱化を推進した。 （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

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

〔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幼児に対する交通安全教育実施状況（各年12月末）〕

	18年	19年	20年
回　数	約29,200回	約29,800回	約28,200回
参加人数	約221万人	約214万人	約209万人

（警察庁）

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

（文部科学省）

○交通安全教育を含め、安全教育全般に関する教師用の参考資料「『生きる力』をはぐくむ学校での安全教育」（平成13年11月作成）の活用を推進した。

（文部科学省）

○児童館及び児童遊園において、遊びによる生活指導の一環として交通安全に関する指導を行うとともに、毎年春と秋の全国交通安全運動期間において、全国地域活動連絡協議会（母親クラブ）あて子どもに対する交通安全教育に係る配慮を依頼している。

（厚生労働省）

○保育所における安全教育については、保育所保育指針の「教育に関わるねらい及び内容」の中で、「危険な場所や災害時などの行動の仕方が分かり、安全に気を付けて行動する。」と規定し、日々の保育の中で入所児童に対する交通安全教育を実施。また、毎年春と秋の全国交通安全運動期間においては、関係団体を通じて各保育所に対し交通安全教育の適正な実施について依頼している。

（厚生労働省）

イ 児童に対する交通安全教育の推進

○児童の心身の発達段階や地域の実情に応じて、歩行者

及び自転車の利用者として必要な技能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、児童の交通安全意識の高揚を図った。

〔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児童に対する交通安全教育実施状況（各年12月末）〕

	18年	19年	20年
回　数	約41,500回	約42,700回	39,800回
参加人数	約478万人	約480万人	約461万人

（警察庁）

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

（文部科学省）

○交通安全教育を含め、安全教育全般に関する教師用の参考資料「『生きる力』をはぐくむ学校での安全教育」（平成13年11月作成）の活用を推進した。

（文部科学省）

○児童が様々な交通場面に存在する危険を事前に予測して、冷静な判断によって危険を回避する技術を身につけることができるよう、「交通安全に関する危険予測教材」（平成14年3月作成）の活用を推進した。

（文部科学省）

○交通安全教育を含め、最新の学校安全対策や先進的な取組の実例等に関する安全教育資料「子どもを事件・事故災害から守るために　できることは」（小学校教職員向けDVD）を作成し（平成21年3月）、活用を推進した。

（文部科学省）

○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て、効果的な交通安全教育の進め方や応急手当の方法等に関する実習を含めた研修会を開催した。

（文部科学省）

ウ 中学生に対する交通安全教育の推進

○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、道路を通行する場合は、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、中学生の交通安全意識の高揚を図った。

〔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中学生に対する交通安全教育実施状況（各年12月末）〕

	18年	19年	20年
回　数	約5,300回	約8,300回	約7,200回
参加人数	約91万人	約96万人	約103万人

（警察庁）

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

（文部科学省）

○交通安全教育を含め、安全教育全般に関する教師用の参考資料「『生きる力』をはぐくむ学校での安全教育」（平成13年11月作成）の活用を推進した。

（文部科学省）

○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て、効果的な交通安全教育の進め方や心肺蘇生法等応急手当の方法等に関する実習を含めた研修会を開催した。

（文部科学省）

エ 高校生に対する交通安全教育の推進

○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習得させるとともに、交通社会の一員として交通ルールを遵守し自他の生命を尊重するなど責任を持って行動することができるような健全な社会人を育成することを目標として交通安全教育を実施し、高校生の交通安全意識の高揚を図った。

〔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高校生に対する交通安全教育実施状況（各年12月末）〕

	18年	19年	20年
回　数	約5,100回	約7,500回	約7,700回
参加人数	約144万人	約145万人	約150万人

（警察庁）

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

（文部科学省）

○交通安全教育を含め、安全教育全般に関する教師用の参考資料「『生きる力』をはぐくむ学校での安全教育」（平成13年11月作成）の活用を推進した。

（文部科学省）

○推進地域を指定して、高等学校を中心とした地域における自転車、二輪車、四輪車に関する指導内容・方法について実践的な研究等を推進した。

（文部科学省）

○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て、効果的な交通安全教育の進め方や心肺蘇生法等応急手当の方法等に関する実習を含めた研修会を開催した。

（文部科学省）

オ 成人に対する交通安全教育の推進

◆大学生

○大学生等に対する交通安全教育は、学生の二輪車・自動車の利用等の実態に応じ、関係機関・団体等と連携し実施した。

〔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大学生等に対する交通安全教育実施状況（各年12月末）〕

※大学生についてはこの一部

	18年	19年	20年
回　数	約27,600回	約26,000回	約25,900回
参加人数	約269万人	約278万人	約352万人

（警察庁）

◆社会人

○安全運転管理者等に対する法定講習の内容の充実に努めるとともに、安全運転管理者等を対象とした講習会等を積極的に開催し、事業所における主体的な交通安全教育の強化・徹底を図った。

〔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安全運転管理者等に対する交通安全教育実施状況（各年12月末）〕

※法定講習を除く。人数は従業員を含む。

	18年	19年	20年
回　数	約8,600回	約9,400回	約9,500回
参加人数	約 55万人	約 60万人	約 57万人

（警察庁）

○社会人を対象とした学級・講座等における交通安全教室の促進を図るなど、公民館等の社会教育施設における交通安全のための諸活動を促進するとともに、関係機関・団体、交通ボランティア等による交通安全講習等を開催し、交通安全意識の高揚を図った。

〔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運転者に対する交通安全教育実施状況（各年12月末）〕

※更新時講習を除く

	18年	19年	20年
回　数	約43,800回	約45,600回	約43,100回
参加人数	約289万人	約299万人	約280万人

（警察庁）

カ 高齢者に対する交通安全教育の推進

○少子高齢社会・核家族化の進展や高齢単身者世帯の増加に伴い、家庭を通じた交通安全の啓発が十分に行き渡らない状況を踏まえ、地域社会全体で交通安全意識を高めるため、子どもと親、高齢者の各世代が一堂に会した場において、三世代が同じ目線に立ち、交流を通じ交通安全を考える「子供と親、高齢者三世代交流事業」を推進するとともに、各種イベント・交通安全教室等に参加する機会が少ない子育て世代の親、高齢者の世帯を直接訪問して交通安全思想の普及・啓発活動を実施する「子供と親、高齢者三世代交流事業」を展開した。

（内閣府）

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

（内閣府）

○高齢者に対する交通安全指導担当者の養成、教材・教具等の開発など指導体制の充実に努めるとともに、参

加・体験・実践型の交通安全教育を積極的に推進した。

（警察庁）

○関係団体、交通ボランティア、医療機関・福祉施設関係者等と連携して、

・交通安全教室の開催

・社会教育活動・福祉活動、各種の催し等の多様な機会を活用した交通安全教育の実施

・家庭訪問による個別指導

・高齢者と日常的に接する機会を利用した助言

等を推進し、高齢者の事故実態に応じた具体的な指導を行うとともに、反射材の活用促進に努め、高齢者の交通安全意識の高揚を図った。

〔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高齢者に対する交通安全教育実施状況（各年12月末）〕

	18年	19年	20年
回　数	約68,000回	約93,700回	約57,800回
参加人数	約306万人	約309万人	約303万人

（警察庁）

キ 障害者に対する交通安全教育の推進

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

〔電動車いすの安全利用教室の実施状況（各年12月末）〕

	18年	19年	20年
回　数	約1,200回	約2,000回	約2,700回
参加人数	約41,200人	約68,200人	約111,600人

（警察庁）

○障害者の交通安全のために必要な技能及び知識の習得のため、地域における福祉活動の場を利用するなどして、障害の程度に応じ、きめ細かい交通安全教育を推進した。

〔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障害者に対する交通安全教育実施状況（各年12月末）〕

	18年	19年	20年
回　数	545回	801回	869回
参加人数	約29,400人	約35,300人	約37,800人

（警察庁）

ク 外国人に対する交通安全教育の推進

○外国人に対し、我が国の交通ルールに関する知識の普及を目的として交通安全教育を推進するとともに、最近の国際化の進展を踏まえ外国人向け教材の充実を図り、効果的な交通安全教育に努めた。また、外国人を雇用する使用者等を通じ、外国人の講習会等への参加を促進した。

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

	18年	19年	20年
回　数	約1,800回	約2,400回	約2,900回
参加人数	52,500人	約63,400人	約73,700人

（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者や重大な交通違反を反復した者を対象に，改善指導として「交通安全指導」を実施した。

この指導では，受刑者に，交通違反や事故の原因等について考えさせることを通じて，遵法精神，責任観念，人命尊重の精神等をかん養することを目的に，飲酒運転の危険性と防止策，罪の重さ，被害者及びその遺族等への対応等について，グループワークや講義等の方法により指導を行っている。

また，被害者の生命や身体に重大な被害をもたらした者に対しては，「被害者の視点を取り入れた教育」により，犯した罪の大きさや被害者等に対する謝罪，弁償等の責任について認識させるための指導を実施している。

さらに，飲酒運転の再犯を防ぐため，アルコール問題に取り組む自助グループによるグループワークの実施拡大等により，交通安全指導の充実を図るとともに，アルコール依存に対応した処遇プログラムの充実に努めている。

少年院送致となった交通事犯少年の処遇に当たっては，対象者の個別的な問題性に応じた適切な指導を行いつつ，人命尊重の精神及び遵法精神のかん養ととも

	に，被害者の視点を取り入れることにも重点を置いて交通安全教育を実施した。特に，被害者の視点を取り入れた教育については，犯罪被害者等や支援団体から直接話をうかがうゲストスピーカー制度を実施するなど，被害者の心情等を理解させるための指導の一層の充実を図った。 　また，短期処遇対象者のうち必要と認められる者に対しては，これまで実施してきた指導を非行態様別指導（交通問題指導プログラム）として再編成し，再非行防止のための教育の充実を図った。 　交通事犯少年に対する資質鑑別については，交通事犯少年の特性の的確な把握，より適切な交通鑑別方式の在り方等について，専門的な立場からの研究を活発化するとともに，運転適性検査や法務省式運転態度検査等の活用により，一層の適正・充実化を図った。 （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** ○保護観察官及び保護司に対しては定期的に研修を実施し、処遇能力の向上に努めている。 （法務省） ○平成 20 年に交通事犯により保護観察に付された者は16,263 人であり、これらの者に対しては、遵法精神のかん養、安全運転態度の形成等を目的とした個別処遇を中心とする交通保護観察を実施した。また、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のうち、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。 　さらに，平成 19 年 3 月からは，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ている。 （法務省）
② 効果的な交通安全教育の推進	○交通安全教育を行うに当たっては、受講者が、安全に道路を通行するために必要な技能及び知識を習得し、かつ、その必要性を理解できるようにするため、反射材の効果実験等を盛り込んだ参加・体験・実践型の教

育手法を積極的に活用した。

（警察庁）

③　交通安全に関する普及啓発活動の推進

ア 交通安全運動の推進

○春と秋の全国交通安全運動は、広く国民に交通安全思想の普及・浸透を図り、交通ルールの遵守と正しい交通マナーの実践を習慣付けるとともに、国民自身による道路交通環境の改善に向けた取組みを推進することにより、交通事故防止の徹底を図る事を目的として、交通対策本部が決定した実施要領（運動の基本、全国重点等）に基づき、実施計画を策定し、関係省庁、地方公共団体及び関係団体が主催し全国的に推進している。

全国交通安全運動交通安全教室参加人数	18年春	19年春	20年春
	3,071,844人	3,283,372人	2,962,000人
	18年秋	19年秋	20年秋
	2,934,872人	2,851,014人	2,601,000人

全国交通安全運動交通ボランティア等活動人数	18年春	19年春	20年春
	1,154,885人	1,156,740人	1,054,000人
	18年秋	19年秋	20年秋
	1,106,892人	1,235,492人	1,049,000人

（関係省庁）

○春と秋の全国交通安全運動では、関係機関・団体等との連携を図り、警察官、交通ボランティア等の出動や多数の一般市民の参加により、広報啓発活動をはじめとする各種事故防止対策を大規模かつ活発に展開した。

〔春の全国交通安全運動期間中における警察官等の一日平均の出動者数〕

18 年：約 37 万人
19 年：約 38 万人
20 年：約 37 万人
21 年：約 36 万人

〔秋の全国交通安全運動期間中における警察官等の一日平均の出動者数〕

18 年：約 36 万人
19 年：約 36 万人
20 年：約 35 万人

（警察庁）

イ 自転車の安全利用の推進

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

（関係省庁）

○自転車利用者等に対し、

・各種自転車安全教室等における自転車利用上のルールの遵守やマナーの向上の徹底

・関係機関、団体と連携した街頭活動の推進

・あらゆる媒体を利用した交通ルールの遵守と交通マナーの向上の徹底についての広報啓発活動

等を実施し、自転車の安全利用に関する自転車利用者の意識高揚を図った。

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

	18年	19年	20年
回　数	約25,000回	約27,700回	約34,600回
参加人数	約276万人	約300万人	約346万人

（警察庁）

ウ 後部座席等におけるシートベルト着用の推進

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

（関係省庁）

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

（内閣府）

○地方公共団体、関係機関・団体等との協力の下、あらゆる機会・媒体を通じて積極的に普及啓発活動を展開し、シートベルトの着用効果及び正しい着用方法について理解を求め、後部座席を含めたすべての座席の着用の推進を図った。

〔後部座席同乗者のシートベルト着用率の推移（各年調査時点）〕

	18年10月	19年10月	20年10月
一般道路	7.5%	8.8%	30.8%
高速道路	12.7%	13.5%	62.5%

注：警察庁と（社）日本自動車連盟（JAF）との合同調査による。

（警察庁）

○日本産科婦人科学会等から、妊娠中のシートベルト着用についての見解が示されたことを受け、交通の方法に関する教則（昭和53年国家公安委員会告示第3号）を一部改正するなど、妊娠中の方のシートベルト着用の必要性、正しいシートベルトの着用方法について周知を図った。

（警察庁）

○第40回東京モーターショー（平成19年10月）等においては、後部座席のシートベルトを装着しなかった場合の衝突実験映像を使用することで着用の必要性を訴えるとともに、自動車アセスメントのパンフレット上においても後部座席シートベルトの効果を示し、着用を呼びかけるなど機会を捉まえた啓発活動を行っている。

（国土交通省）

エ チャイルドシートの正しい着用の徹底

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

（内閣府）

○チャイルドシートの着用効果及び正しい着用方法について、幼稚園・保育所、病院等と連携した保護者に対する効果的な広報啓発や指導に努め、正しい着用の徹底を図った。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。

〔6歳未満幼児のチャイルドシート使用率の推移（各年調査時点）〕

18年4月：49.4%
19年5月：46.9%
20年4月：50.2%
21年4月：54.8%

注：警察庁と（社）日本自動車連盟（JAF）との合同調査による。

	（警察庁） ○チャイルドシート指導員養成研修会（開催回数：18 年度 6 回、19 年度 8 回、20 年度 6 回）へ運輸局から講師を派遣。また、チャイルドシートの試験及び評価結果を記載したチャイルドシートアセスメントを公表して、チャイルドシートの安全性、正しい装着方法を啓発している。 （警察庁、国土交通省） オ 反射材の普及促進 ○夜間及び薄暮時における歩行者・自転車等の交通事故防止対策として、参加・体験・実践型の高齢者安全運転普及事業及び交通安全シンポジウム等において、反射材及び反射材を利用した製品等の有効性を強く呼び掛ける等反射材の普及を図った。 （内閣府） ○夜間における歩行者及び自転車利用者の交通事故防止に効果が期待できる反射材の普及を図るため、各種広報媒体を活用して積極的な広報啓発を推進するとともに、反射材の視認効果、使用方法等について理解を深めるため、参加・体験・実践型の交通安全教育の実施及び関係機関・団体と協力した反射材の展示会の開催等を推進した。 （警察庁） **カ 効果的な広報の実施** ○各家庭において交通安全についての関心及び知識を深め、正しい交通マナーの実践を確保するため、「交通安全は家庭から」をスローガンに、交通安全家族会議を普及させるために、交通安全ファミリー作文コンクールの実施している。 （内閣府） ○学識経験者等による討議等を通じ、有効かつ適切な交通安全対策の方向を探ると共に、国民の交通安全意識の高揚に役立てるため、交通安全シンポジウムを開催している。 （内閣府） ○家庭、学校、職場、地域等と一体となった広範なキャンペーンや、官民が一体となった各種の広報媒体を通じての集中的なキャンペーン等を積極的に実施することにより、高齢者の交通事故防止、シートベルト及びチャイルドシートの正しい着用の徹底、若年運転者の

	無謀運転の防止、飲酒運転の追放、違法駐車の排除等、地域の実情に応じた交通安全意識の高揚を図った。 （警察庁） ○家庭向け広報媒体の積極的な活用、地方公共団体、町内会等を通じた広報等により家庭に浸透するきめ細かな広報の充実に努め、子供、高齢者等を交通事故から守るとともに、暴走運転、無謀運転、飲酒運転の追放など各家庭における交通安全意識の高揚を図った。 （警察庁） **キ　その他の普及啓発活動の推進** ○高齢者に対する高齢運転者標識（高齢者マーク）の表示の促進を図るとともに、高齢運転者の特性を理解し、高齢者マークを取り付けた自動車への保護意識を高めるよう、他の年齢層に対しても、広報啓発に努めた。 〔75 歳以上の高齢運転者標識表示率（各年調査時点）〕 18 年 1 月：35.3% 20 年 2 月：41.8% 20 年 8 月：75.4% （警察庁） ○薄暮時・夜間における交通事故防止を図るため、夜間の重大事故の主原因となっている最高速度違反、飲酒運転等による事故実態・危険性等を広く周知し、これら違反の防止を図った。また、季節や気象の変化、地域の実態等に応じ、交通情報板等を活用するなどして自動車の前照灯の早期点灯を促した。 （警察庁） ○交通安全に関する意識を高めるため、自動車ユーザーには自動車の正しい使い方・点検・整備に関する情報等や自動車やチャイルドシートの安全性能の評価結果を、また、自動車運送事業者には事業用自動車の事故事例に関する情報等を、さらに自動車製作者や研究機関等の関係者には事故分析情報や車両安全基準・先進安全自動車開発の状況に関する情報等を「自動車安全情報」、「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により公表した。 （国土交通省）
④　交通の安全に関する民間団体等の主体	○参加・体験・実践型の高齢者交通安全教育の継続的な推進役を養成し、地域における高齢者交通安全学習の

的活動の推進	普及を促進するため、高齢者及び地域活動に影響力のある高齢者交通安全指導員（シルバーリーダー）を対象とした、参加・体験・実践型の高齢者交通安全運転普及事業を実施している。 （内閣府） ○全国各地において年間を通じ、子どもや高齢者を主たる対象に女性交通ボランティア（母親が中心）による交通安全教室や街頭活動等の啓発活動を実施している。 （内閣府） ○交通の安全を目的として広報啓発・街頭活動・安全教育活動等に従事している交通指導員に対し、資質の向上と意見交換、情報交換の場の提供を図り、その効果的な活動を促進し、安全で快適な交通社会を実現することを目的として、「交通安全指導者養成講座」を開催している。 （内閣府） ○交通安全指導者の養成等の事業及び諸行事に対する援助並びに交通安全に必要な資料の提供活動を充実するなど、その主体的な活動を促進した。 〔地域交通安全活動推進委員の委嘱数〕 18 年 4 月現在：19,256 人 19 年 4 月現在：19,216 人 20 年 4 月現在：19,135 人 21 年 4 月現在：19,081 人 （警察庁） ○反射材の普及促進を図るため、（財）全日本交通安全協会による「反射材フェア」の開催（平成 18 年 10 月、19 年 10 月、20 年 10 月）を支援した。 （警察庁） ○（財）全日本交通安全協会等が推進している「ハンドルキーパー運動」への参加を広く国民に呼び掛けるなど、民間団体等と連携して「飲酒運転を許さない社会環境づくり」に取り組んだ。 〔「ハンドルキーパー運動」に参加する酒類提供業者等の店舗数〕 19 年 12 月末現在：76,922 店舗 20 年 12 月末現在：109,675 店舗 （警察庁）

	○毎年、春と秋の全国交通安全運動等の機会をとらえ、各関係団体に対し、交通安全の活動を主体的に進めるよう働き掛けを行っている。 （国土交通省）
⑤　住民の参加・協働の推進	○地域に密着したきめ細かい活動が期待できる民間団体及び交通ボランティアの活動の活性化を図り、住民が主体的に参加する交通安全総点検や「ヒヤリ地図」作成等の自主的な交通安全活動を促進している。 （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** ○大型免許、中型免許又は中型第二種免許に係る技能試験を道路において行うこととし、貨物自動車の運転技能の向上に努めた。 （警察庁） ○取得時講習や指定自動車教習所が行う教習等において、聴覚障害者に危険を予測した運転に必要な知識及び技能を身に付けさせるための特別な安全教育の実施に努めた。 （警察庁） **イ　運転者に対する再教育等の充実** ○更新時講習の対象者を優良運転者、一般運転者、違反運転者、初回更新者と 4 区分化して、運転者の属性に応じたきめ細かな講習の実施に努めた。 （警察庁） ○処分者講習において、飲酒運転違反者を集めて行う飲酒学級を積極的に設置するとともに、その内容の充実に努めた。 〔飲酒学級設置都道府県数（各年 12 月末）〕 18 年：30 都道府県 19 年：47 都道府県 20 年：47 都道府県 （警察庁） **ウ　二輪車安全運転対策の推進** ○処分者等講習において、二輪免許を保有する者を対象とした特別学級の編成を推進し、二輪車の交通事故の特徴や安全な二輪車の運転方法等を内容とする講習の実施に努めた。 （警察庁） **エ　高齢運転者対策の充実** ○75 歳以上の運転者の運転免許証の更新時に講習予備検査を行い、検査結果に基づく高齢者講習を実施することとし、高齢運転者の安全運転の支援に努めた。 （警察庁） ○講習予備検査の導入に伴い、認知症のおそれがあり一定の違反行為がある者は、専門医による診断を受けなければならないこととした。 （警察庁）

○高齢運転者標識（高齢者マーク）の活用

高齢者運転者の安全意識を高めるため、高齢者マークの積極的な表示の促進を図った。

〔75 歳以上の高齢運転者標識表示率（各年調査時点）〕

18 年 1 月：35.3%

20 年 2 月：41.8%

20 年 8 月：75.4%

（警察庁）

オ　シートベルト，チャイルドシート及び乗車用ヘルメットの正しい着用の徹底

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

〔取締件数（各年 12 月末）〕

	18 年	19 年	20 年
シートベルト装着義務違反	3,075,559 件	2,782,977 件	2,373,401 件
チャイルドシート使用義務違反	54,495 件	67,503 件	72,950 件
ヘルメット着用義務違反	56,097 件	49,016 件	41,650 件

〔後部座席同乗者のシートベルト着用率の推移（各年調査時点）〕

	18 年 10 月	19 年 10 月	20 年 10 月
一般道路	7.5%	8.8%	30.8%
高速道路	12.7%	13.5%	62.5%

注：警察庁と（社）日本自動車連盟（JAF）との合同調査による。

〔6 歳未満幼児のチャイルドシート使用率の推移（各年調査時点）〕

18 年 4 月：49.4%

19 年 5 月：46.9%

20 年 4 月：50.2%

21 年 4 月：54.8%

注：警察庁と（社）日本自動車連盟（JAF）との合同調査による。

（警察庁）

カ　自動車安全運転センターの業務の充実

○平成 15 年 10 月に民間法人化された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。

〔最近の安全運転研修実績（各年度末）〕

	18 年度	19 年度	20 年度
研修人員	14,907 人	14,477 人	14,647 人
研修延べ人員	62,552 人	59,165 人	58,684 人

〔経歴証明状況（各年 12 月末）〕

	18 年	19 年	20 年
経歴証明書	4,737,028 件	4,692,713 件	4,812,464 件
運転免許保有者数	79,330 千人	79,907 千人	80,448 千人

（警察庁）

キ　自動車運転代行業の指導育成等

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

〔自動車運転代行業者に対する立入検査実施状況（各年 12 月末）〕

18 年：5,918 回
19 年：7,055 回
20 年：7,453 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）〕

	18 年	19 年	20 年
注意	291 件	216 件	371 件
指示	54 件	65 件	93 件
取消	24 件	29 件	13 件
営業停止	7 件	9 件	15 件
営業廃止	0 件	0 件	1 件
総数	376 件	319 件	493 件

（警察庁）

ク　独立行政法人自動車事故対策機構による自動車運送事

	業等に従事する運転者に対する適性診断の充実 ○事業用自動車の運転者の運転行動の改善を図るため，初任，高齢及び重大事故惹起運転者に義務付けられている国土交通大臣が認定した特別な適性診断の受診の徹底を図るとともに、実施機関を認定して適性診断を受診しやすい環境を整備した。 　また，独立行政法人自動車事故対策機構等に対し，カウンセラーの養成・訓練や診断機器等の開発による適性診断の一層の充実を指導した。 （国土交通省） **ケ　悪質危険な運転者の早期排除等** ○酒酔い運転、救護義務違反等の悪質な行為により免許を取り消された者が免許を受けることができない期間の上限を引き上げるとともに、行政処分に係るこれらの行為に付する点数を引き上げ、より長期間悪質危険な運転者の排除を図ることとした。 （警察庁）
②　運転免許制度の改善	○中型免許の新設等を内容とする新たな免許制度を導入し、貨物自動車に係る交通事故の防止を図った。 （警察庁） ○これまで免許を取得することができなかった聴覚障害者も、ワイドミラーの装着等を条件として普通自動車免許を取得できることとした（平成 21 年 3 月末、40 人の聴覚障害者が新規に免許を取得。）。 （警察庁） ○高齢者講習を受講することができる期間を、運転免許証の更新期間満了日前 3 月以内から 6 月以内に延長し、受講者の利便性向上を図った。 （警察庁） ○平成 19 年 1 月から IC カード免許証の発行を開始し、順次、導入府県の拡大を推進した（平成 20 年度末、38 都道県において導入）。 （警察庁）
③　安全運転管理の推進	○事業所における安全運転教育と安全運転管理の効果的推進に資するため ・安全運転管理者等に対する法定講習の内容の充実 ・安全運転管理者等未選任事業所の一掃 を図ったほか、都道府県や各地区安全運転管理者協（議）会等と連携して、事業所等に対する交通安全情

<table>
<tr><td></td><td>報　の提供、運転者に対する交通安全講習会の実施に努めた。
〔警察が主催し、又は警察官等を講師として派遣して実施した安全運転管理者選任事業所の運転者等に対する交通安全教育実施状況（各年 12 月末）〕
※人数は安全運転管理者等を含む。
<table>
<tr><td></td><td>18 年</td><td>19 年</td><td>20 年</td></tr>
<tr><td>回数</td><td>約 8,600 回</td><td>約 9,400 回</td><td>約 9,500 回</td></tr>
<tr><td>参加人数</td><td>約 55 万人</td><td>約 60 万人</td><td>約 57 万人</td></tr>
</table>
（警察庁）
○ドライブレコーダーを活用した効果的交通安全教育手法に関する調査研究を実施した（H19、H20）。
（警察庁）</td></tr>
<tr><td>④　自動車運送事業者の安全対策の充実</td><td>ア　自動車運送事業者に対する指導監督の充実
○労働基準法等の関係法令等の履行確保、運行管理の徹底等を図るため，重大事故を引き起こした事業者，新規参入事業者等に対する監査・監督を徹底するとともに，これまでタクシー事業者に対して行っていた関係機関合同による監査・監督について，バス事業者及びトラック事業者に対しても実施し，監査・監督実施体制の充実・強化を図った。
　また、平成 18 年 10 月より導入した「運輸安全マネジメント制度」により、事業者自らによる経営トップから現場まで一丸となった安全管理体制の構築を推進するとともに、事業者の安全管理体制の構築・改善状況について、国が 21 年 6 月末までに延べ 327 社に対して評価を実施した。
（国土交通省）
イ　貨物自動車運送事業安全性評価事業の促進等
○貨物自動車運送適正化事業実施機関では，貨物自動車運送事業者について，利用者がより安全性の高い事業者を選択できるようにするとともに，事業者全体の安全性向上に資するため，平成 15 年度から，事業者の安全性を正当に評価・認定し，公表する「貨物自動車運送事業安全性評価事業」を実施している。平成 20 年 12 月現在，11,301 事業所に対して「安全性優良事業所」の認定を行っている。
（国土交通省）
ウ 事故情報の多角的分析の実施</td></tr>
</table>

○事業用自動車の事故に関する情報の充実を図るため，自動車事故報告規則（昭 26 運輸省令 104）に基づく事故情報の収集を行うとともに，社会的影響の大きい事故等について、自動車運送事業者の運行管理その他事業運営に係る要因と事故との関連性に関して詳細な情報を収集し，自動車の交通安全に携わる専門家により事故の要因分析及び再発防止対策の検討を行った。これらの要因分析等の結果については，自動車運送事業者に対する指導等に活用した。

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

（国土交通省）

エ 運行管理者等に対する指導講習の充実

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

（国土交通省）

⑤ 交通労働災害の防止等

ア 交通労働災害の防止

○労働災害の一層の減少を図るためには、労働災害が多発している分野での労働災害防止対策の徹底を図ることが必要であることから、交通労働災害については重点的に取り組む分野の一つとしており、事業場に対する指導等を行い労働災害防止に努めている。

・厚生労働省委託事業による交通労働災害防止に関する指導の実施状況

〔指導員による事業場への指導件数〕

18 年度	19 年度	20 年度
1,290	1,230	1,052

平成 18 年度に運転状況、事業場の管理状況、交通労働災害発生状況等に関する調査を実施するとともに、平成 19 年度に「交通労働災害防止専門家検討会」を開催し、交通労働災害防止対策の検討を行った。当該検討結果を踏まえて、平成 20 年 4 月に自動車運転者の睡眠時間を確保することに配慮した労働時間等の管理及

び走行管理の充実などを内容とする「交通労働災害防止のためのガイドライン」の改正を行った。同ガイドラインに基づく対策を積極的に推進するよう、事業場に対し周知徹底することにより、交通労働災害防止対策の推進を図っている。

（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。

〔監督指導実施事業場数〕

18 年	19 年	20 年
4,303	3,958	3,925

（厚生労働省）

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

（厚生労働省、国土交通省）

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

（国土交通省）

⑥ 道路交通に関する情報の充実

ア 道路交通情報の充実

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

（警察庁）

○道路交通情報通信システム（VICS）について、サービスエリアの拡大、提供情報の内容の充実に努めた。また、VICS 対応車載器の普及を図り、累計出荷台数は、平成 21 年 6 月末現在で 2,400 万台（+900 万台）を超え

	た（(財）道路交通情報通信システムセンター調べ)。 （　）は、平成 17 年度末からの増減数を示す。 （警察庁、国土交通省） **イ 危険物輸送に関する情報提供の充実等** ○イエローカードの携行、関連法令の遵守、乗務員教育の実施等については、毎年関係団体を通して周知徹底するよう依頼した。さらに、危険物運搬車両等に対して立入検査を実施し、イエローカードの携行等を指導し、危険物輸送上の安全確保の徹底を図った。 危険物運搬車両の交通事故による危険物の流出事故等が発生した場合に、安全かつ迅速に事故の処理等を行うため、危険物災害等情報支援システムにより、消防機関に対し、危険物等の物性情報等の提供を行った。 危険有害物質運搬車両の危険有害物質の表示の在り方に関しては、国連勧告を受けて検討中である。 （消防庁） **ウ 気象情報等の充実** ○平成 19 年 4 月から､24 時間先までの 3 時間刻みの台風予報提供を開始するなど台風情報の内容を充実した。 （気象庁） ○平成 18 年 5 月から防災情報提供システムにより、市町村等への防災気象情報の提供を開始した。 （気象庁） ○防災気象情報の高度化と情報提供の迅速化を図るとともに大規模災害時にも安定した気象情報の提供を実現するため、気象情報伝送処理システムの更新を行った。 （気象庁） ○きめ細かな防災気象情報の発表の推進を図り、都道府県などの関係機関と協議のうえで、災害特性などを考慮し、警報・注意報の発表区域（二次細分区域）の設定・見直しを実施し、発表対象区域を 374 とした。 （気象庁） ○防災情報提供センター（運営主体気象庁）ホームページを運営し、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。 （国土交通省、国土地理院、気象庁） ○地域気象観測システム（アメダス）の更新を行い、全国約 800 箇所で最大瞬間風速の提供を開始した。 （気象庁）

	○全国11箇所の気象レーダーを上空の風を三次元的に観測可能な気象ドップラーレーダーに更新し、また、竜巻等の突風対策のため、当該レーダーデータ等を活用した「竜巻注意情報」の提供を、平成20年3月から開始した。 （気象庁） ○緊急地震速報について、平成18年8月より希望ユーザーに対し先行的な提供を開始し、平成19年10月より広く一般への提供を開始した。また、気象業務法の改正により、平成19年12月より地震動の警報及び予報に位置づけた。 （気象庁） ○緊急地震速報の技術を活用し、津波警報・注意報の発表の迅速化を図った。 （気象庁） ○平成20年3月から関係機関の潮位データの共有化により潮位情報のデータ提供の拡充を図るとともに、平成20年5月より高潮警報や気象情報等への利用を開始した。また、平成20年7月より津波発生時の応急対策等に資することや津波警報等への利用を開始した。 （気象庁） ○平成18年度から平成20年度にかけて高潮予測の精度向上に向けた数値モデルの改善を図り、その運用及び予測時間の延長等を実施した。 （気象庁） ○東海地震・東南海地震の想定震源域における地震活動の詳細把握、緊急地震速報の迅速化・予測精度向上等を目的として、平成16年度から新たなケーブル式常時海底地震観測システムの整備を行い、平成20年10月より地震監視業務での運用を開始した。 （気象庁） ○平成19年12月、気象業務法の改正により、噴火警報、噴火予報の運用を開始した。また、火山活動の状況を噴火時等の危険範囲や必要な防災対応を踏まえて5段階に区分した噴火警戒レベルを順次導入し（平成21年1月現在21の火山）、これらの火山については、噴火警戒レベルを付して噴火警報等を発表した。 （気象庁） ○　気象知識の普及のため、全国の管区・地方気象台等

	において、地元の都道府県・関係機関・報道機関等と連携して、毎年「防災気象講演会」、「お天気フェア」等のイベントを開催。 （気象庁）

（4）　車両の安全性の確保

①　車両の安全性に関する基準等の改善の推進	**ア 道路運送車両の保安基準の拡充・強化等** ○第 8 次交通安全基本計画を踏まえ、交通政策審議会から「交通事故のない社会を目指した今後の車両安全対策の在り方について」（平成 18 年 6 月）が報告され、「低減目標を設定→対策の実施→効果評価」という車両安全対策のサイクルを総合的かつ分野ごとに繰り返し行いつつ、安全対策の推進を図っている。具体的には、以下の対策を実施した。 ・固定機能付きチャイルドシートの新基準及び乗用車への後席中央 3 点式シートベルトの装備を義務づける基準の策定を行った。（平成 18 年 3 月） ・大型車との前面衝突時における潜り込み事故被害軽減のため、大型貨物自動車等への前部潜り込み防止装置の装着を義務づける基準の策定を行った。（平成 19 年 1 月） ・配光可変型前照灯の基準の策定を行った。（平成 19 年 6 月） ・導入が進むハイブリッド電気自動車・電気自動車に関し、衝突後を含めた自動車の高電圧から乗員を保護する安全基準の策定を行った。（平成 19 年 11 月） ・前二輪・後一輪を有する自動車について、二輪自動車の基準を適用するよう基準改正を行った。（平成 20 年 10 月） （国土交通省） **イ 先進安全自動車の開発・普及の促進** ○平成 18 年度より第 4 期先進安全自動車（ASV）推進計画を開始し、産学官連携のもと、既に実用化された被害軽減ブレーキ等の ASV 技術について、補助金等により普及の促進を図るとともに、大規模実証実験等により通信利用型安全運転支援システムの開発・実用化の促進を進めている。 （国土交通省）

	ウ 車両の安全性等に関する日本工業規格の整備 ○平成 18 年度から 20 年度までの間に、車両の安全性や交通事故防止にかかわる下記の 5 件の日本工業規格を制定した。 ＜平成 18 年度＞ ・D0803　高度道路交通システム－低速域周辺障害物警報（MALSO）－性能要件及びその試験手順 ・D5305－1　電気自動車－安全に関する仕様－第 1 部：主電池 ・D5305－2　電気自動車－安全に関する仕様－第 2 部：機能的安全手段及び故障時の保護 ・D5305－3　電気自動車－安全に関する仕様－第 3 部：電気危害に対する人の保護 ＜平成 19 年度＞ ・D0804　高度道路交通システム－車線逸脱警報システム－性能要件及びその試験方法 （経済産業省）
②　自動車アセスメント情報の提供等	○平成 12 年から 20 年まで 106 車種の試験・評価を行い、国内新車販売台数の約 8 割をカバーするに至っており、衝突安全性能も向上してきている。平成 20 年度は試験結果、評価結果等をホームページに掲載するとともに、パンフレットを地方運輸局等で自動車ユーザーに無料で配布している。 （国土交通省）
③　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** ○自動車検査独立行政法人と連携を図りつつ、質の高いサービスの提供等、検査体制の充実に努めている。また、不正二次架装の防止やリコールにつながる車両不具合の早期抽出等を図るため、自動車の検査の高度化として、画像などの検査データを取得・活用する検査施設を整備している。さらに、不正改造車両等の排除等を推進するため、街頭検査体制の充実強化を図っている。 （国土交通省） ○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、60 品目となった（平成 21 年 3 月末現在）。このうち 54 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。 　また、リコールに関する不正行為を行った自動車製作者に対しては、厳格な審査を行った。 （国土交通省） **ウ 自動車点検整備の充実** ○自動車使用者の保守管理意識を高揚し，点検整備の促進を図るため，関係機関の支援及び自動車関係団体の協力の下に、9 月・10 月を強化月間とした自動車点検整備推進運動を全国的に展開した。 　また、大型車の車輪脱落事故やバスの車両火災事故等、点検・整備の不良に起因する事故の防止を図るため、大型車の重点点検等の取組を実施した。 （国土交通省） ○道路交通に危険を及ぼし、環境悪化の原因となるなど社会的問題となっている暴走族の不正改造車や過積載を目的とした不正改造車等を排除するため、関係機関の支援及び自動車関係団体の協力の下に、6 月を強化月間とした「不正改造車を排除する運動」を全国的に展開し、広報活動の推進、関係者への指導、不正改造防止について、自動車使用者及び自動車関係事業者等の不正改造に係る意識の更なる高揚を図るとともに、街頭検査を重点的に実施することにより、不正改造車の排除を徹底した。 （国土交通省）
④　リコール制度の充実・強化	**ア 情報収集体制の強化** ○ユーザーから不具合情報を受け付ける自動車不具合情報ホットラインを PR するため、新聞・雑誌、ホームページ等の媒体で統一的な広報を行った。 　自動車メーカーから、安全上重要な情報について四半期ごとに報告を受けた。また、運送事業者から、重要部品の破損・脱落事故、車両故障により運行ができなくなった事故について報告を受けた。 　さらに、警察から車両の不具合に原因があると思われる事故情報の提供を受け、必要に応じて実況見分に

立ち会った。

（国土交通省）

イ 監査の強化

○安全性に疑義のあるメーカー、ディーラに対して集中的な監査を実施した。

（国土交通省）

ウ 技術的検証体制の強化

○道路運送車両法を改正（平成 18 年 5 月施行）し、独立行政法人交通安全環境研究所において、自動車の不具合の原因を実車実験等により技術的な検証を行うこととした。また、これに基づき技術的な検証を行った。

（国土交通省）

⑤ 自転車の安全性の確保

○自転車の安全な利用を確保し、自転車事故の防止を図るため、駆動補助機付自転車及び普通自転車の型式認定制度を運用するとともに、関係団体と協力して、自転車利用者が定期的に点検整備や正しい利用方法等の指導を受ける気運の醸成に努めた。

〔駆動補助機付自転車及び普通自転車の型式認定件数（各年 12 月末）〕

	18 年	19 年	20 年
駆動補助機付自転車	20 件	25 件	55 件
普通自転車	20 件	25 件	57 件

（警察庁）

◆点検整備促進地域活動

○拠点型・店舗型点検整備促進事業については、全国 45 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。

	18 年度	19 年度	20 年度	21 年度（見込）
都道府県	45 都道府県	45 都道府県	45 都道府県	45 都道府県
会場	3,332 会場	3,365 会場	3,461 会場	3,500 会場
点検台数	554,479 台	566,155 台	545,752 台	560,000 台

（経済産業省）

○点検整備促進講習会については、全国 38 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。

	18 年度	19 年度	20 年度	21 年度（見込）
都道府県	36 都道府県	37 都道府県	38 都道府県	40 都道府県
会場	201 会場	261 会場	314 会場	350 会場
参加人数	33,824 人	36,755 人	38,392 人	42,000 人

（経済産業省）

◆安全な自転車の普及

○安全な自転車の普及については、BAA・SBAA マーク（（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。

	18 年度	19 年度	20 年度	21 年度（見込）
BAA	2,731 千枚	2,778 千枚	2,523 千枚	2,715 千枚
SBAA	－	2,000 枚	25,000 枚	100,000 枚

（経済産業省）

(5)　道路交通秩序の維持

①　交通の指導取締りの強化等

ア　一般道路における効果的な指導取締りの強化等

○重大交通事故に直結する無免許運転、飲酒運転、著しい速度超過、著しい過積載等の悪質性、危険性、迷惑性の高い違反に重点を置いた取締りを実施した。

〔取締件数（各年 12 月末）〕

	18 年	19 年	20 年
無免許運転	56,304 件	48,607 件	40,087 件
飲酒運転	125,176 件	74,331 件	50,236 件
最高速度違反	2,660,171 件	2,699,879 件	2,501,165 件
積載違反	13,926 件	14,510 件	12,514 件

（警察庁）

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

〔自転車利用者に対する指導警告及び検挙件数（各年 12 月末）〕

	18 年	19 年	20 年
指導警告件数	1,451,353 件	1,926,260 件	2,188,646 件
検挙件数（交通切符によるもの）	268 件	598 件	903 件

（警察庁）

イ　高速自動車国道等における指導取締りの強化等

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

〔高速自動車国道等における交通違反取締り状況（各年 12 月末）〕

	18 年	19 年	20 年
速度超過	431,169 件	448,201 件	443,714 件
飲酒運転	2,566 件	1,780 件	1,324 件
車間不保持	14,059 件	14,391 件	11,514 件
通行帯違反	74,267 件	78,322 件	88,353 件
その他	125,872 件	131,517 件	131,872 件
総数	647,933 件	674,211 件	676,777 件

〔高速自動車国道等における速度違反自動取締装置の

<table>
<tr><td></td><td>整備状況（国費設置）（各年度末）〕
<table><tr><td></td><td>18 年度</td><td>19 年度</td><td>20 年度</td></tr><tr><td>新設</td><td>2 基</td><td>2 基</td><td>2 基</td></tr><tr><td>更新</td><td>4 基</td><td>4 基</td><td>2 基</td></tr><tr><td>合計</td><td>6 基</td><td>6 基</td><td>4 基</td></tr><tr><td>累計</td><td>84 基</td><td>86 基</td><td>88 基</td></tr></table>（警察庁）
○平成 18 年度、車間距離不保持違反取締装置を 11 台整備したことにより、同装置の整備状況は累計 47 台となった（全国 47 都道府県警察に 1 台整備）。
（警察庁）
ウ 科学的な指導取締りの推進
○交通事故発生状況と指導取締り実施状況を検証するとともに、速度違反自動取締装置を活用するなど、交通事故実態に的確に対応した科学的かつ効率的な指導取締りを推進した。
（警察庁）</td></tr>
<tr><td>② 交通犯罪捜査及び交通事故事件捜査体制の強化</td><td>ア 専従捜査体制の強化等
○交通犯罪捜査及び交通事故事件捜査体制を強化するため、衝突実験に基づく事故解析等を内容とする交通事故鑑定専科を実施し、専従職員の捜査能力の一層の向上に努めるとともに、警察本部における交通事故事件捜査統括官及び交通事故鑑識官の設置を推進した。
〔交通事故鑑定専科の実施状況〕
平成 18 年度から 20 年度までで 252 人に教養を実施した。
（警察庁）
イ 初動捜査体制及び科学的捜査体制の強化
○平成 20 年末現在、事故多発交差点 775 交差点に、交通事故自動記録装置を整備し、的確な交通捜査を推進した。
（警察庁）</td></tr>
<tr><td>③ 暴走族対策の強化</td><td>ア 暴走族追放気運の高揚及び家庭，学校等における青少年の指導の充実
○地方公共団体に「暴走族根絶（追放）条例」等の制定を働き掛けるとともに、その運用に協力したほか、報道機関に対する資料提供等による広報活動を積極的に行った。
〔暴走族根絶（追放）条例等の制定状況〕</td></tr>
</table>

	20年12月末現在：24道府県、154市町村で制定。 （警察庁） ○家庭、学校、職場、地域等において、青少年に対し、「暴走族加入阻止教室」を開催するなどの指導等を促進した。 （警察庁） ○関係団体や暴走族相談員等との連携の下に、暴走族の解体、暴走族への加入阻止、暴走族からの離脱等の支援指導を徹底した。 （警察庁） ○学校教育においては、生徒一人一人の能力、適性等に応じた適切な教育が実施できるように学校・家庭・地域社会の連携と適切な役割分担を進めていく中で、教育課程の編成・実施について更に徹底するとともに、交通安全教育担当教員等の研修（独立行政法人教員研修センターで実施）の充実を図るなど生徒に対する交通安全教育の一層の充実を図った。 （文部科学省） イ　暴走行為をさせないための環境づくり ○施設管理者に協力を求め、暴走族等をい集させないための施設の管理改善等の環境づくりを推進するとともに、地域における関係機関・団体との連携を強化し、暴走行為等ができない道路環境づくりを推進した。 （警察庁） ○事前の情報入手に努め、集団不法事案に発展するおそれがあるときは、早期に暴走族と群衆を隔離するなどの措置を講じた。 （警察庁） **ウ　暴走族に対する指導取締りの強化** ○暴走族に対しては、共同危険行為等の禁止違反を始めとする各種法令を適用した取締りを強力に推進したほか、6月には「暴走族取締り強化期間」を実施した。 （警察庁） ○暴走行為に使用された車両等を積極的に押収し、暴走族と車両の分離を図るとともに、不正改造等暴走行為を助長する行為に対しても背後責任の追及を行った。 〔暴走族の検挙件数（各年12月末）〕 18年：40,259件 19年：34,601件 20年：33,215件

（警察庁）

エ 暴走族関係事犯者の再犯防止

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

（警察庁）

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

（警察庁）

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

（法務省）

○保護観察所では、保護観察対象者の持つ固有の特性や問題性に焦点を当て、それに対する効果的な処遇を実施することを目的とする「類型別処遇」を実施している。その類型の一つとして「暴走族」類型を設定し、遵法精神のかん養、家庭環境の調整、交友関係の改善指導、暴走族組織からの離脱指導等、再犯防止に重点を置いた個別処遇及び集団処遇の実施に努めている。なお、平成20年末現在で保護観察に付されている者のうち、暴走族関係事犯者として把握されている者は2,469人である。

（法務省）

オ 車両の不正改造の防止

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

〔取締件数（各年12月末）〕

	18年	19年	20年
道路交通法違反（整備不良）	8,965件	7,409件	7,945件
道路運送車両法違反	470件	435件	305件

（警察庁）

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

また、道路運送車両法の不正改造の禁止及び不正改造車両に対する整備命令に係る規定を的確に運用し、不正改造車の排除に努めた。

〔整備命令発令件数（各年度末）〕

	18年	19年	20年
不正改造車に対する整備命令（道路運送車両法第54条の2）	3,027件	2,750件	2,868件

（国土交通省）

(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21年4月1日現在、全国の消防本部の97.0%に当たる779消防本部に救助隊が配置されており、平成20年中の救助活動件数は5万3,295件、救助人員は5万4,231名に達している。 　平成22年4月に、救助体制の一層の強化を図るため、「救助隊の編成、装備及び配置の基準を定める省令（昭和61年自治省令第22号）」等を改正し、化学剤検知器及び検知型遠隔探査装置を特別高度救助隊等が装備する救助器具として追加した。 （消防庁） **イ 集団救助・救急体制の整備** ○大規模な交通事故に対して、当該事故発生場所を管轄する消防本部では対応困難な場合、緊急消防援助隊が迅速に出動する体制を整備している。 （消防庁） **ウ 心肺そ生法等の応急手当の普及啓発活動の推進** ○自動車教習所における教習及び取得時講習、更新時講習等において応急救護処置に関する知識の普及に努めるほか、関係団体と協力し、交通安全の指導に携わる者、安全運転管理者等及び交通事故現場に遭遇する可能性の高い業務用自動車運転者等に対しても広く知識の普及に努めた。 （警察庁） ○児童生徒の交通事故等に対応できるよう、教員等を対象とした心肺蘇生法の技能を習得するための研修等を実施した。 （文部科学省） ○自動車教習所における応急救護措置の教習カリキュラムに、AEDを用いた除細動の概要、設置場所及び一般向け講習に係る項目を追加し、その知識の普及を図った。 （警察庁） ○応急手当の普及啓発活動については、「応急手当の普及啓発活動の推進に関する実施要綱」（平成5年消防庁次長通知）に基づき行われ、平成20年中の応急手当指導員養成講習は1,209回実施し修了者は9,117名であった。 平成19年　平成19年

指導員講習等修了者数	9,253	9,117
普及員講習等到修了者数	13,948	15,776
普通講習受講者数	1,499,485	1,541,459
上級講習受講者数	72,843	77,660

（消防庁）

○地域住民等に対する普及啓発活動について、全国で普通救命講習は7万4,244回開催され、154万1,459名が受講し、上級救命講習は3,643回開催され、7万7,660名が受講しており、受講者が160万人を超えている。

（消防庁）

エ 救急救命士の養成・配置等の促進，ドクターカーの活用促進

○消防庁では全ての救急隊に救急救命士が少なくとも一人配置される体制を目標に体制整備を促進しており、平成21年4月1日現在、救急救命士を運用している消防本部は全国803本部中802本部で、全国4,892隊の救急隊の内4,483隊（91.0%）が救急救命士を運用している。

	平成19年	平成20年	平成21年
救急救命士の運用推移	806	806	802
救急救命士運用隊数	4,181	4,310	4,453

また、救急救命士は、現在財団法人救急振興財団の救急救命士養成所で年間約800人、政令指定都市等における養成所で年間約 400 人が要請されているところである。

（消防庁）

○平成20年末までに約3万8千人の救急救命士が養成された。

・救急救命士養成所数（平成21年4月1日現在）
救急救命士法第34条第1号施設　21か所
救急救命士法第34条第2号施設　3か所
救急救命士法第34条第3号施設　6か所

	救急救命士法第34条第4号施設　12か所 （厚生労働省） ○救急救命士に対し、救急医療実地修練研修等を実施している。 （厚生労働省） ○救急救命士養成所の専任教員に対し、講習会を実施している。 （厚生労働省） ○救急救命士の業務拡大として、平成16年7月より、医師の具体的指示の下での気管内チューブによる気道確保の実施を可能としたことに伴い、救急救命士学校養成所指定規則（平成3年文部省・厚生省令第2号）に定める教育内容を改正し、教育内容の充実を行った。 （厚生労働省） ○平成19年4月に、ラリンゲアルマスク又は気管内チューブによる気道の確保及び乳酸リンゲル液を用いた静脈路確保のための輸液について、都道府県等に対して適応の目安を示し、業務プロトコールの作成等の参考とするよう通知した。 （厚生労働省） ○80施設の救命救急センターにおいて、96台のドクターカーを整備している（平成19年12月1日現在）。 （厚生労働省） **オ 救助・救急施設の整備の推進** ○消防庁として、救助工作車及び救助用資機材並びに高度救助用資機材等について、各種助成措置等を活用して各消防本部の救助体制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** ○消防庁では、「消防防災ヘリコプターの効果的な活用に関する検討会」の検討項目の一つとして、救急活動への積極的活用分科会を開催し、消防防災ヘリコプターの救急需要に的確に応えるための方策をとりまとめたところである。 消防防災ヘリコプターの救急活動実施状況は、救急出動件数3,276件、搬送人員2,811人である。 （消防庁） **キ 救助隊員及び救急隊員の教育訓練の充実** ○平成18年度から消防大学校において、特別高度救助隊及び高度救助隊を構成する隊員を対象とした教育をカ

<table>
<tr>
<td></td>
<td>
リキュラムに取り入れるなど、教育訓練の充実を図っている。
（消防庁）
ク　高速自動車国道等における救急業務実施体制の整備
○高速自動車国道等における救急業務の実施状況は、平成21年4月末現在、供用延長7,731㎞の全ての区間について市町村の消防機関が実施している。
（消防庁）
ケ　緊急通報システムの拡充及び現場急行支援システムの整備
○緊急車両が現場に到着するまでのリスポンスタイムの縮減及び緊急走行時の交通事故防止のため、緊急車両優先の信号制御を行う現場急行支援システム（FAST）の整備を推進した。（平成20年度末現在、13都道府県で運用中）
（警察庁）
</td>
</tr>
<tr>
<td>②　救急医療体制の整備</td>
<td>
ア　救急医療機関等の整備
○初期救急医療体制：全国521箇所の休日夜間急患センター及び全国643地区の在宅当番医制を整備している（平成21年3月末現在）。
（厚生労働省）
○第二次救急医療体制：全国401地区の病院群輪番制病院及び全国9地区の共同利用型病院を整備している（平成21年3月末現在）。
（厚生労働省）
○第三次救急医療体制：全国221箇所の救命救急センターを整備している（平成22年11月1日現在）。
（厚生労働省）
○全国 43 箇所の救急医療情報センターを整備している（平成22年1月末現在）。
（厚生労働省）
○交通事故の被害者救済の充実強化を図るため、全国の医療機関に対し、救急医療機器の整備に関して援助を行った。
〔救急医療機器整備の援助実績〕
<table>
<tr><td></td><td>18年度</td><td>19年度</td><td>20年度</td></tr>
<tr><td>援助施設数</td><td>13施設</td><td>11施設</td><td>9施設</td></tr>
<tr><td>援　助　額</td><td>373百万円</td><td>261百万円</td><td>224百万円</td></tr>
</table>
（国土交通省）
</td>
</tr>
</table>

イ 救急医療担当医師・看護師等の養成等

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

（厚生労働省）

○医師、看護師等に対し、救急医療業務実地修練を実施した。

（厚生労働省）

○保健師・助産師・看護師国家試験出題基準を平成 15 年に改定し、必修問題の中に「救急救命処置」を、成人看護学の中に「救急救命時の看護」を独立した項目として導入し、平成 16 年の国家試験より実施している。さらに、保健師・助産師・看護師国家試験出題基準を平成 21 年に改定し、その内容を充実させている。

（厚生労働省）

○保健師等に対し、救急蘇生法指導者講習会を実施した。

（厚生労働省）

ウ ドクターヘリ事業の推進

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

〔ドクターヘリ用警察無線機の整備状況（各年度末）〕

	18 年度	19 年度	20 年度
整備台数	60 台	0 台	34 台
累　　計	60 台	60 台	94 台

（警察庁）

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

（厚生労働省）

○全国 17 道府県 21 箇所において、ドクターヘリを整備している。（平成 22 年 1 月末現在）

（厚生労働省）

③ 救急関係機関の協力関係の確保等

○円滑な救急搬送・受入医療体制の確立を図るため、平成 21 年に都道府県が傷病者の搬送及び受入れの実施に関する基準を策定するとともに、消防機関と医療機関等を構成員とする協議会を設置することを内容とする消防法の一部改正が行われた。

（消防庁）

○80 施設の救命救急センターにおいて、96 台のドクター

	カーを整備している（平成 19 年 12 月 1 日現在）。 （厚生労働省） ○　災害医療チーム（DMAT）を 596 チーム養成した（平成 21 年 4 月現在）。 （厚生労働省）

（7）　損害賠償の適正化を始めとした被害者支援の推進

①　自動車損害賠償保障制度の充実等

ア 自動車損害賠償責任保険（共済）の充実

○国による死亡等重要事案に関する支払審査のほか、保険会社等による被害者等に対する情報提供措置の義務付け、公正中立な紛争処理機関による紛争処理の仕組みの整備など、被害者保護の充実を図っている。

〔紛争処理機関における紛争処理件数〕

	18 年度	19 年度	20 年度
処理件数	574 件	669 件	732 件

（国土交通省）

イ 政府の自動車損害賠償保障事業の充実

○自動車損害賠償責任保険（共済）に近い損害のてん補を行うため、平成 19 年 3 月に政府の自動車損害賠償保障事業のてん補基準を見直し、運用の変更を行った。また、政府の自動車損害賠償保障事業のてん補基準について、広く国民に周知を図るため、当該てん補基準の告示を行った。

（国土交通省）

ウ 無保険（無共済）車両対策の徹底

○都道府県ごとに無保険（無共済）車指導員等を配置し、街頭で無保険（無共済）車両の保有者等へ指導を実施することにより、自動車損害賠償責任保険（共済）への加入の徹底を図った。また、自動車損害賠償責任保険（共済）の期限切れ等に対する注意喚起を図るための広報活動を積極的に実施している（毎年 9 月）。

・各運輸支局の職員が警察と協力しながら行う街頭取締り
　17 年度 363 回、18 年度 342 回、19 年度 357 回

・地方運輸局長等が委嘱する指導員による監視活動
　17 年度 3,418 回、18 年度 3,553 回、19 年度 3,540 回

・ポスター

18 年度 13 万枚、19 年度 16 万枚、20 年度 17 万枚

・リーフレット

18 年度 78 万枚、19 年度 76 万枚、20 年度 81 万枚

（国土交通省）

エ 任意の自動車保険（自動車共済）の充実等

○自賠責保険と共に重要な役割を果たしている任意の自動車保険（対人賠償責任保険）は、年々普及率が高まってきている。

また、対人賠償責任保険のうち保険金額が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	うち保険金額無制限の割合
16 年度	71．0%	98．2%
17 年度	71．2%	98．4%
18 年度	71．5%	98．7%
19 年度	72．2%	98．8%
20 年度	72．8%	99．0%

普及率は、各年度末の車両台数に対する付保台数の割合

（出典：損害保険料率算出機構統計集）

（金融庁）

○農業協同組合の自動車共済（対人賠償）における共済金額無制限の割合は年々高まってきている。

〔自動車共済（対人賠償）普及率〕

年度	普及率	うち共済金額無制限の割合
16 年度	10．9%	97．2%
17 年度	10．8%	97．5%
18 年度	10．7%	97．9%
19 年度	10．7%	98．2%
20 年度	10．7%	99．4%

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）

○自賠責共済と共に重要な役割を果たしている任意の自動車共済は、補償範囲や金額、サービスの内容も多様化してきており、交通事故被害者の救済のために大き

	な役割を果たしている。 （厚生労働省）
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** ○交通事故相談員の資質の向上を図るため、「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、指導的相談員の育成を目的とした事例研究会の開催及び相談員の自己研鑽のための情報提供を行う。 （内閣府） ○被害者等からの相談に対する相談員の対応能力を向上させるため、弁護士・心理カウンセラー等の専門的な知識・経験を有する者をアドバイザーとして都道府県・政令指定都市の交通事故相談所へ派遣、相談員が直接、指導・助言を受けられる体制を整備することにより、相談者への迅速な対応を可能にすることを促している。 （内閣府） ○交通事故相談所制度についてホームページにより所在地、電話番号の紹介をする等積極的な広報活動を進めるとともに、広く地域住民が相談の機会を得られるよう同制度の周知について各ブロック別主管課長会議等を利用し地方公共団体への助言に努める。 （内閣府） **イ　損害賠償請求の援助活動等の強化** ○被害者等に「交通事故被害者の手引」を配布し、各種救済制度に関する情報提供を行った。 （警察庁） ○日本司法支援センター（法テラス）において、交通事故を含めた法的トラブル全般について、コールセンターを始め全国各地の窓口で問い合わせを受け付け、解決に役立つ法制度やトラブルの内容に応じた適切な相談窓口等の情報を広く提供している。また、示談交渉や調停手続、民事裁判等において必要な弁護士・司法書士の費用を支払う経済的余裕がない人々には、無料法律相談を行うほか、その費用を立て替えるといった民事法律扶助事業による援助を行っている。 （法務省） ○法務局・地方法務局及び人権擁護委員による人権相談の一環として交通事故に関する相談に応じた。

〔交通事故関係相談件数の推移〕

項　目	18 年	19 年	20 年
交通事故関係相談件数	1,202 件	891 件	773 件

（法務省）

○（財）日弁連交通事故相談センターにおける交通事故の損害賠償請求についての相談及び援助に関する業務の充実を図った。

〔（財）日弁連交通事故相談センターの業務実績〕

	18 年度	19 年度	20 年度
相　談　所　数	145 箇所	149 箇所	152 箇所
相談所開設回数	8,032 回	8,335 回	8,203 回
相　談　件　数	34,884 件	34,780 件	36,616 件

（国土交通省）

③　交通事故被害者支援の充実強化

ア　自動車事故被害者等に対する援助措置の充実

○被害者等に「交通事故被害者の手引」を配布し、各種援助措置に関する情報提供を行った。

（警察庁）

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

・現在設置されている療護センターの空白地域解消のため、平成 19 年 9 月、北海道・九州地区において、療護センター機能の一部を委託する一般病院を決定、同年 12 月より患者の受入れを開始し、重度後遺障害者の専門的治療、介護機会の拡充を図っている。

・在宅介護を受ける重度後遺障害者が診察、検査などを受けるための短期入院を積極的に受け入れる病院について、国土交通省が短期入院協力病院として指定しており、平成 20 年度までに 79 病院を短期入院協力病院として指定し、各都道府県に少なくとも 1 以上の短期入院協力病院の指定を行った。また、短期入院協力病院において在宅介護をおくられている重度後遺障害者に対する治療・看護技術に係る知識を向上させるため、療護センターへの研修に係る費用等の支援を行った。

〔短期入院協力病院の各年度末累計指定数〕

	～17 年度	18 年度	19 年度	20 年度

指定数	18 病院	61 病院	67 病院	79 病院

・自動車事故により頭部、脊髄、胸腹部臓器に損傷を受け、常時又は随時介護を必要とする重度後遺障害者やその家族に対し、精神的、肉体的負担を軽減することを目的として、介護に要する費用（訪問看護、介護用品購入等）に応じて介護料を支給し、重度後遺障害者やその家族の負担軽減を図っている。

〔介護料受給者数〕

	18 年度	19 年度	20 年度
受給者数	4,312 人	4,445 人	4,530 人

・平成 19 年 10 月、全国の自動車事故による被害者及びその家族等への支援の充実・強化を図るため、自動車事故に関する法律、損害保険及び紛争処理等に関する各種相談機関の窓口を電話により総合的に案内する相談窓口「NASVA 交通事故被害者ホットライン」を開設し、自動車事故被害者等への情報提供の充実を図っている。

（国土交通省）

イ 交通事故被害者等の心情に配慮した対策の推進

○財団法人交通事故紛争処理センターに対する業務指導を引き続き行うことにより被害者救済体制の充実を図るとともに、被害者の救済及び保護を推進する立場から関係機関の相互連携を緊密に推進している。

（内閣府）

○交通事故被害者等の支援の充実を図るため、自助グループの立ち上げ支援及び支援担当者に対する研修等の自助グループの活動等に対する支援並びに、交通事故被害者に係る相談窓口担当者による意見交換会の開催等を行う「交通事故被害者サポート事業」を実施している。

（内閣府）

○交通事故の被害者から加害者の行政処分に係る意見の聴取等の期日や行政処分結果について問い合わせがあった場合に、適切な情報提供を図った。

（警察庁）

○各都道府県警察及び各都道府県の交通安全活動推進センターにおいて、交通事故相談業務を実施した。

（警察庁）

○被害者等に捜査の初期段階から事案概要や捜査経過等

	を適時、適切に説明するとともに、捜査過程における被害者の二次的被害の防止を図るため、「交通事故被害者の手引」を作成・活用したほか、各都道府県警察に被害者連絡調整官を設置し、交通事故の被害者等の心情に配意した対応を適切に実施するための教養を強化した。 （警察庁） ○全国の検察庁に被害者支援員を配置し，被害者等からの様々な相談への対応，法廷への案内・付添い，事件記録の閲覧，証拠品の返還などの各種手続の手助けをするほか，被害者等の状況に応じて精神面，生活面，経済面等の支援を行っている関係機関や団体等を紹介するなどの支援活動を行っている。 （法務省） ○平成 11 年から、検察庁において、被害者等の希望に応じて、事件の処理結果、公判期日、刑事裁判の結果等を通知する被害者等通知制度を実施している。 　また、平成 19 年 12 月からは、同制度を拡充し、検察庁、刑事施設、地方更生保護委員会、保護観察所等が連携して、被害者等の希望に応じて、加害者の受刑中の刑事施設における処遇状況に関する事項、仮釈放審理に関する事項、少年院における処遇状況に関する事項、仮退院審理に関する事項及び保護観察中の処遇状況に関する事項等を通知している。 （法務省）

(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	**ア 高度道路交通システムに関する研究開発の推進** ○ITS の高度化により交通の安全を高めるため,自動車単体では対応できない事故への対策として，IT 新改革戦略に基づき，インフラ協調による安全運転支援システムの実現に向けて，産・官・学が連携し研究開発等を行い、平成 20 年度には、大規模な実証実験を行った。 　具体的には、ドライバーの安全運転を支援するため、走行支援道路システム（AHS）の実用化に向けた研究開発及び実証実験を実施した。平成 19 年 5 月から首都高速道路において,5.8GHz 帯 DSRC による画像や音声を用いた前方障害物情報提供，前方状況情報提供，合流支援などの様々な安全運転支援システムの有効性を検証するための公道実験を行った。さらに、平成 20 年度からは、同システムの公道実験を三大都市圏等へ拡大するなど、スマートウェイの推進を積極的に行ってきた。 （国土交通省） ◆安全運転の支援 ○安全運転支援システム（DSSS）について、平成 18 年度は東京都、平成 19 年度は埼玉県でモデル事業を実施した。平成 20 年度は、東京都、栃木県、愛知県及び広島県において官民連携した大規模な実証実験を実施した。 （警察庁） ○平成 18 年度より第 4 期先進安全自動車（ASV）推進計画を開始し、産学官連携のもと、大規模実証実験等により車車間通信などを利用した通信利用型安全運転支援システムの開発・実用化の促進を進めている。 （国土交通省） ◆交通管理の最適化 ○個々の信号機において、交差点に到達する交通流を予測して制御するプロファイル信号制御方式の全国展開に向け、交通状況や交通環境の異なる道路における効果の検証を行った。 （警察庁） ◆交通管制センター上位装置の標準化 ○平成 17 年度から 2 ヶ年計画で、これまでの交通管制センター上位装置（交通管制センター全般に係る処理を行う装置）の整備に伴う課題を抜本的に解消するため

	の「交通管制センターシステムの在り方に関する調査研究」を行い、これに基づき、平成 20 年度から整備する同装置の標準仕様を策定した。 （警察庁） ◆公共交通の支援 ○標準データフォーマットを活用したバス総合情報システムの高度化を図るため、共同運行路線における複数事業者のバス情報を統合し、一つのサイトで情報提供する実証実験を通じて情報化を推進した。 　さらに、バス事業者が自ら容易に整備できインターネットで情報提供できるバスマップシステムを開発し，実証実験を通じて技術検証を行い、バス情報の電子化を推進した。 （国土交通省） ◆商用車の効率化 ○環境に配慮した安全で円滑な自動車の運行を実現するため、タクシー事業者のプローブ情報を活用したトラック事業者の運行効率化による環境改善の調査を行い、実証実験を通じて情報提供による安全性向上に関する考察等を行った。 （国土交通省） **イ　交通行動特性等に関する研究の推進** ○認知機能の低下が認められる高齢運転免許保有者に対する安全教育の在り方に関する調査研究の推進（平成 19 年度） 　講習予備検査により認知機能の低下が認められた高齢運転免許保有者に対する効果的な安全教育のあり方、その具体的な指導方法等について調査検討を行った。 （警察庁） **ウ　安全運転の確保に関する研究の推進** ○認知機能の低下が認められる高齢運転免許保有者に対する安全教育の在り方に関する調査研究の推進（平成 19 年度） 　講習予備検査により認知機能の低下が認められた高齢運転免許保有者に対する効果的な安全教育のあり方、その具体的な指導方法等について調査検討を行った。 （警察庁）

	○高齢運転者対策の高度化に関する調査研究の推進（平成 17、18 年度） 　高齢者講習のより効果的な教育プログラムの作成に向けて調査検討を行うとともに、高齢運転者に講ずべき安全対策について調査検討を行った。 （警察庁） ○常習飲酒運転者に講ずべき安全対策に関する調査研究の推進（平成 20 年度） 　処分者講習等の受講者に対し、実態調査を実施し、現行の講習効果の検証と内容の改善に向けた調査検討を行った。 （警察庁） ○視野と安全運転に関する調査研究（平成 20 年度） 　視野機能の低下が安全運転に与える影響等について実証実験を行い、高齢運転者に対して講ずべき安全対策等について検討を行った。 （警察庁） **エ 車両の安全に関する研究の推進** ○事故時の被害軽減に関する研究として、以下の研究を実施している。 ・オフセット前面衝突時の乗員保護性能に係る研究 ・側面衝突時の乗員保護性能向上に関する研究 ・歩行者保護基準に関する研究 ・重量の異なる乗用車同士の衝突安全性向上のための車体構造に関する研究　等 （国土交通省） ○ASV 等の事故の予防安全に関する研究として、以下の研究を実施している。 ・車車間通信などを利用した通信利用型安全運転支援システムの開発・実用化 ・ナイトビジョンシステムの効果評価に関する研究 ・被害軽減ブレーキの試験方法に関する研究　等 （国土交通省） **オ 交通安全対策の評価・効果予測方法の充実** ○平成 18 年度より、交通流、自動車特性及びドライバー特性を考慮した予防安全技術の効果評価手法に関する研究等を実施している。 （国土交通省） **カ その他の研究の推進**

<table>
<tr><td></td><td>○効率的な交通安全対策の策定及び交通事故の被害・損失の経済分析に関する調査研究に関するより効果的な啓発に資するため、非金銭的損失である「死傷損失」も包含した交通事故による損失の算定を行い、一人当たりの損失がおよそ 2.6 億円であるとした。
（内閣府）
○多様な側面を有する交通安全対策のより効率的、効果的、重点的の推進を図るため、交通事故の発生に関する傾向や特徴について、長期的な予測の充実を図っている。
（内閣府）
○常習飲酒運転者対策を推進するため、常習飲酒運転者の飲酒運転行動抑止に関する調査研究を実施している。
（内閣府）</td></tr>
<tr><td>② 道路交通事故原因の総合的な調査研究の充実強化</td><td>○交通事故総合分析センターによる事故分析
・マクロデータベースの構築
道路交通法の交通事故調査分析センターの指定を受けている（財）交通事故総合分析センター（以下、「分析センター」という。）は、警察庁の保有する交通事故統計データ、運転者管理データ、国土交通省の保有する自動車登録データ、道路交通センサスデータ等を統合した交通事故統合データベースの構築を推進した。
・ミクロ調査の実施
分析センターでは、茨城県つくば地区等で実際に発生した個別の交通事故を対象に現地調査を行い、詳細な事故分析を行った。
〔ミクロ調査を行った事故件数〕
18 年：291 件
19 年：266 件
20 年：301 件
・調査研究の実施
分析センターでは、交通事故実態に即した調査研究テーマを設定するとともに、交通事故統合データベースやミクロ調査から得られたデータ等を活用した多角的な調査研究を行った。
〔自主研究・受託研究の件数（各年度末）〕
<table><tr><td></td><td>18 年度</td><td>19 年度</td><td>20 年度</td></tr></table></td></tr>
</table>

自主研究	11 件	11 件	3 件
受託研究	8 件	11 件	11 件

（警察庁、国土交通省）

〇交通事故調査・分析に係る情報の提供

・機関誌の発行

分析センターでは、分析研究の成果を分かりやすく解説した機関誌「イタルダ・インフォメーション」を作成し、関係機関・団体をはじめ全市町村に配付した。（平成 18 年度～平成 20 年度　各 6 回発行）

・研究発表会の開催

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

（警察庁、国土交通省）

〇事故データの客観的な分析による事故原因の検証に基づく効果的な交通事故対策を推進するため，交通事故対策・評価マニュアル及び交通事故対策事例集を作成し，個別の事故対策の立案・実施に活用した。

（国土交通省）

5　まとめ

（１）第８次交通安全基本計画の評価

まず、交通事故死者数についてみると、計画期間の 3 年目において「24 時間死者数を 5,500 人以下にする。（30 日以内死者数等を同様に減少させる）」という目標を達成することができたほか、「交通戦争」と呼ばれた当時の 1 万 6,765 人（昭和 45 年）という死者数が 3 分の 1 以下となるに至った役割の一翼を担った点において、効果的なものであったと認められる。

その際、個々の交通安全諸施策の評価として、厳密には個々の施策のアウトカムを切り出して評価することはできないが、道路交通環境の整備、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、道路交通秩序の維持、救助・救急体制等の整備等の諸対策が効果を発揮したことは言うまでもなく、具体的には、飲酒運転の厳罰化、シートベルト着用者率の向上、高齢者死者数の減少、歩行中死者数の減少、道路交通環境の整備、車両の安全性の向上、危険認知速度の低下、救助・救急活動の充実による効果が大きいものと考えられる。

交通事故死傷者数については、第 7 次までの計画期間では必ずしも低減していなかったが、第 8 次基本計画期間には減少が進み、計画期間の３年目において、「死傷者数を 100 万人以下にする。」という目標を達成することができたことは注目に値する。

その際、飲酒運転の厳罰化等による効果、危険箇所対策等による道路交通環境の整備、交通違反取締まりの強化等による効果が有力と考えられるほか、その効果を十分に確認はできなかったが、車両の安全性の向上、シートベルト着用率の向上等が寄与しているものと考えられる。

一方で、我が国の人口 10 万人当たりの交通事故死者数は 4.7 人（平成 20 年）であり、アイスランド、アイスランド、イギリス、スウェーデン、スイスに次ぐ 6 位（国際道路交通事故データベース（IRTAD）がデータを有する 29 カ国中）に位置しており、「世界一安全な道路交通の実現を目指す。」という目標については、必ずしも達成できたとは言えず、今後、更に交通安全対策を推進することが重要であると考えられる。

特に、高齢者について死者数の減少という効果はみられるものの、交通事故死者数に占める高齢者の割合や高齢者が第一当事者となる事故件数が増加していること、交通事故死者数に占める歩行者が約３割（33.4%（平成 20 年））と高い割合であること、自転車関連事故の交通事故件数に占める割合が増加傾向（21.2%（平成 20 年））にあることから、今後、高齢者、歩行者、自転車利用者の交通安全対策をより一層推進することが重要であると考えられる。

（２）今後の政策評価の方向性

交通安全の分野では、単一の対策のみが講じられていることは稀であって、交通事故の発生や被害を効果評価の指標とする場合には、通常は、複数の対策の効果が複合的に発揮され結果に現れているものと考えることが必要で

ある。仮に、他の条件が一定で、ある対策のみが新規に講じられたか、あるいは従来から講じられている対策の質・量に大きな改善・追加が行われたというような状況があれば、当該対策のみに係る効果の評価も可能であろうが、一般にこのようなケースは極めて限られている。したがって、個々の対策の効果評価を試みたとしても、他の対策と相まって複合的に現れている効果を切り離して評価することができないのであれば、個々の対策の効果評価の精度や正確性には問題や限界があることになる。

また、そもそも交通安全施策の中には、安全教育や交通安全運動のように数量化になじまない場合があるほか、およそあらゆる施策の効果は、長期間にわたって発現するものであり、費用便益分析を行うための費用や効果を切り出すのは困難であるという問題もある。

さらには、交通安全以外をも目的とする施策、例えば、救急救助や緊急医療は、交通事故のみを対象とするものではなく、凶悪犯罪や災害等もその対象としており、かかる施策について、交通事故防止効果のみをもって、当該施策の効果を議論するのは妥当ではないという問題がある。

このような問題点を踏まえた上で、今回の評価においては、可能な限り上位目標に対する個別施策の効果やその寄与・貢献度を整理・検証した。具体的には、新たに施策群の概念を導入し、上位目標を構成・設定する施策群については目標達成状況を示す最終アウトカム指標の推移による評価を行うとともに、手段として位置づけられる施策群について、個別手段毎に上位目標に至る中間段階でのアウトカムを設定し、多段階でロジック整理することにより極力定量的に評価を行ったところである。今後とも、可能な限り政策評価手法の充実を図るとともに、引き続き毎年の予算要求に自らの政策の評価結果を反映させるなどマネジメントサイクルの充実強化を行うことが重要であると考える。