

第2章 道路交通安全施策の現況

1 道路交通環境の整備

生活道路等における人優先の安全・安心な歩行空間の整備

地域の協力を得ながら、通学路、生活道路、市街地の幹線道路等において、歩道を整備するなど、「人」の視点に立った交通安全対策を推進した。

歩行者・自転車死傷事故発生割合の高い住居系又は商業系地区について、平成21年3月に582地区を「あんしん歩行エリア」として指定し、都道府県公安委員会及び道路管理者が連携して、歩道整備を始めとした面的かつ総合的な交通事故対策を推進した。

また、「あんしん歩行エリア」以外の生活道路においても、歩道を整備するほか、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、交通事故対策を推進した。

平成24年4月に京都府亀岡市で発生した登下校中の児童等の列に自動車が入り込む事故をはじめ、登下校中の児童等が死傷する事故が連続して発生したことを受け、全国の公立小学校及び公立特別支援学校小学部の通学路について、学校、教育委員会、道路管理者、警察が連携し、保護者、地域住民等の協力も得て交通安全の確保に向けた緊急合同点検を実施した。

緊急合同点検における対策必要箇所を始め、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、路肩のカラー舗装、防護柵設置、押ボタン式信号機、歩行者用灯器等の整備、立体横断施設の整備、横断歩道等の拡充により、通学路等の安全確保を図った。

高齢者、障害者等の自立した日常生活及び社会生活を確保するため、高齢者、障害者等の移動等の円滑化の促進に関する法律（平18法91）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、平坦性が確保された幅の広い歩道を積極的に整備した。

このほか、バリアフリー対応型信号機、歩車分離式信号、エスコートゾーン、昇降装置付立体横断施設、歩行者用休憩施設、自転車駐車場、障害者用の駐車スペース等を有する自動車駐車場等を整備するとともに、無電柱化を推進した。併せて、高齢者、障害者等の通行の安全と円滑を図るとともに、高齢運転者の増加に対応するため、信号灯器のLED化、道路標識の高輝度化等を推進した。

幹線道路における交通安全対策の推進

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

平成21年3月に特に事故の発生割合の高い幹線道路の区間等3,396箇所を指定した「事故危険箇所」について、都道府県公安委員会及び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さく、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。

自転車利用環境の総合的整備

クリーンかつエネルギー効率の高い持続可能な都市内交通体系の実現に向け、自転車の役割と位置付けを明確にしつつ、交通状況に応じて、歩行者・自転車・自動車の適切な分離を図り、増加している歩行者と自

転車の事故等への対策を講じるなど、安全で快適な自転車利用環境を創出する必要がある。このため、国土交通省と警察庁は共同で「安全で快適な自転車利用環境の創出に向けた検討委員会」を開催し、同検討委員会から受けた提言を踏まえ、平成24年11月、道路管理者や都道府県警察が自転車ネットワーク計画の作成やその整備、通行ルールの徹底等を進めるため、「安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン」を策定した。また、ガイドラインを踏まえ、道路管理者や警察等関係機関が連携して、自転車道、自転車専用レーン等の自転車ネットワークの整備を推進した。

高度道路交通システムの活用

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寄与することを目的とした高度道路交通システム（ITS）を引き続き推進している。そのため、ITS全体構想及び平成22年5月策定の新たな情報通信技術戦略に基づき、産・官・学が連携を図りながら、研究開発、フィールドテスト、インフラの整備、普及及び標準化に関する検討等の一層の推進を図るとともに、ITS世界会議等における国際情報交換、国際標準化等の国際協力を積極的に進めた。

高度化された交通管制センターを中心に、個々の車両等との双方向通信が可能な光ビーコンを媒体として、交通流・量を積極的かつ総合的に管理することにより、高度な交通情報提供、車両の運行管理、公共車両の優先通行、交通公害の減少、安全運転の支援、歩行者の安全確保等を図り、交通の安全及び快適性を確保しようとする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。

自動料金支払いシステム（ETC）の通信技術をベースとしたITSスポットの活用によるスマートウェイの推進を官民一体となって展開していく。

ITSスポットの活用により、ETCに加え、広範囲の渋滞データで適切にルート選択を可能とするダイナミックルートガイダンス、ドライブ中のヒヤリをなくす事前の注意喚起を実現する安全運転支援等のサービスを実現した。

2 交通安全思想の普及徹底

高齢者に対する交通安全教育の推進

高齢者同士の相互啓発等により交通安全意識の高揚を図るため、老人クラブ、老人ホーム等における交通安全部会の設置、高齢者交通安全指導員（シルバーリーダー）の養成等を促進し、老人クラブ等が関係団体と連携して、「ヒヤリ地図」の作成等自主的な交通安全活動を展開し、地域・家庭における交通安全活動の主導的役割を果たすよう指導・援助を行った。

自転車の安全利用の推進

自転車利用者に対し、自転車は車両であり、道路を通行する場合は車両としてのルールを遵守するとともに交通マナーを実践しなければならないことを理解させるよう、交通対策本部決定で示された「自転車安全利用五則」等を活用した広報啓発活動とともに、歩行者や他の車両に配慮した通行等自転車の正しい乗り方について幅広い利用者層を対象とし、自動車教習所等の練習コース、視聴覚教材、シミュレーター、スケアード・ストレイト方式（恐怖を直視する体験型教育手法。スタントマンによる交通事故再現等がある。）等を活用した参加・体験・実践型の自転車教室等の交通安全教育を推進した。

フィールドテスト

実地試験、屋外試験等のこと。

光ビーコン

通過車両を感知して交通量等を測定するとともに、カーナビゲーション装置等と交通管制センターとの情報のやりとりをする路上設置型の赤外線通信装置。

3 安全運転の確保

高齢運転者対策の充実

年齢が70歳以上の高齢者に義務付けられている高齢者講習は、受講者に実際に自動車等の運転をしてもらうことや運転適性検査器材を用いた検査を行うことにより、運転に必要な適性に関する調査を行い、受講者に自らの身体的な機能の変化を自覚してもらうとともに、その結果に基づいて助言・指導を行うことを内容としており、この講習を受講した者は、更新時講習を受講する必要がないこととされている。平成24年中の高齢者講習の受講者は201万4,559人であった。

また、更新時講習では、65歳以上70歳未満の者を対象とした高齢者学級を編成し、高齢運転者の運転特性や交通事故の特徴等を内容とする講習を行うよう努めた。

自動車運送事業者等に対する指導監督の充実

平成24年4月に関越道において発生した高速ツアーバス事故を受け、夏の多客期に向けた緊急対策として、高速ツアーバスを運行する貸切バス事業者に対する緊急重点監査や、乗務員の運転時間等の基準の強化等を実施した。また、緊急対策のほか、長距離・長時間運行を行う際の交替運転者の配置基準を策定するなどの過労運転防止対策や、自動車運送事業者に対する監査体制の強化、高速ツアーバスから新高速乗合バスへの早期の移行促進等を行った。

4 車両の安全性の確保

車両の安全対策の推進

先進技術を利用してドライバーの安全運転を支援する先進安全自動車(ASV: Advanced safety vehicle)の開発・実用化・普及を促進すべく、平成23年度より第5期先進安全自動車(ASV)推進計画を開始し、産学官連携の下、自律検知型安全運転支援システムの高度化の促進と次世代の通信利用型安全運転支援システムの開発促進に向けた取組を行った。

また、平成19年度からは大型車衝突被害軽減ブレーキ、平成22年度からはふらつき注意喚起装置警報等に対する補助を実施するとともに、平成24年度からは衝突被害軽減ブレーキを搭載した大型トラックに対する税制特例措置を創設し、平成25年度からは大型バスを追加した。

大型車の車輪脱落事故やバスの車両火災事故等の点検・整備等の不良に起因する事故の防止を図るため、「自動車点検整備推進運動」の強化月間を含む9月、10月、11月に、平成19年度から新たに実施した大型車の重点点検等の取組を引き続き実施し、大型車やバスの点検・整備等の実施に当たって注意すべき事項の周知徹底を行った。

ユーザーからの不具合情報の収集を強化するため、「自動車不具合情報ホットライン」(www.mlit.go.jp/RJ/)について周知活動を積極的に行った。

自動車リコール制度をより一層ユーザーの視点に立ったものとするため、これまで情報収集体制及び調査分析体制の強化してきたところである。

さらに、国土交通省に寄せられた不具合情報や事故・火災情報等を公表し、ユーザーへの注意喚起が必要な事案や適切な使用及び保守管理、不具合発生時の適切な対応を促進するために必要な事項について、ユーザーへの情報提供を実施した。

5 救助・救急体制等の整備

ドクターヘリ事業の推進

救急現場や搬送途上における医療の充実を図るため、ドクターヘリについては、平成19年6月27日に施行された「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(平19法103)」に基づき、普及推進を図っているところであり、平成24年度末現在で、34道府県、40機のドクターヘリが運航されている。

消防機関と医療機関等の連携体制の充実

119番通報から傷病者を病院に収容するまでに要する時間が年々延伸化する傾向にあり、また近年、傷病者を受け入れる医療機関が速やかに決まらない事案も発生している。このような状況を受けて、平成21年に消防法（昭23法186）が改正され、都道府県は、消防機関による救急業務としての傷病者の搬送及び医療機関による当該傷病者の受入れの迅速かつ適切な実施を図るため、傷病者の搬送及び傷病者の受入れの実施に関する基準（以下「実施基準」という。）を定めるとともに、実施基準に関する協議等を行うための消防機関・医療機関等を構成員とする協議会を設置することが義務付けられ、平成25年3月1日現在、全都道府県において実施基準が策定済みである。

通学路の緊急合同点検について

京都府亀岡市における事故をはじめ、登下校中の児童等が巻き込まれる交通事故が平成24年4月に相次いで発生したことを受け、文部科学省、国土交通省、警察庁の3省庁が連携し、次のとおり通学路における交通安全の確保に向けた諸対策を推進しているところである。

関係省庁副大臣会議の開催

平成24年5月28日、上記3省庁による関係省庁副大臣会議を開催し、通学路における交通安全の確保に向け、次の取組を決定した。

「国レベルの連携体制の強化」

文部科学省、国土交通省、警察庁による一層の連携強化

「地域レベルの関係機関による連携体制の整備」

教育委員会、道路管理者、警察等の関係機関や保護者、地域住民等を交えた連携体制の整備

「緊急合同点検の実施」

関係機関の連携と保護者、地域住民等の協力による通学路の緊急合同点検の実施及び点検結果を受けた対策の検討

通学路における交通安全の確保に向けた緊急合同点検の実施

関係省庁副大臣会議における決定を受け、平成24年5月末から全国約2万の公立小学校等の通学路を対象に、学校、教育委員会、道路管理者、警察が連携し、保護者や地域住民等の協力を得た緊急合同点検を実施した。

その結果、平成24年11月末時点で対策が必要な箇所は74,483箇所であり、これらの箇所について、学校、教育委員会、道路管理者、警察がそれぞれ必要な対策を実施可能なものから推進している。

主な対策の例としては、学校、教育委員会が実施する対策として通学路の変更やボランティアによる立ち番等、道路管理者が実施する対策として歩道の整備や路肩の拡幅等、警察が実施する対策として信号機や横断歩道の新設等がある。



緊急合同点検の様子

【政府ホームページ掲載先】

緊急合同点検を実施するために発出した通知は、下記ホームページに掲載している。

http://www.mext.go.jp/a_menu/kenko/anzen/1321774.htm

通学路における緊急合同点検の取組状況については、下記ホームページに掲載している。

<http://www.mlit.go.jp/road/sesaku/tsugakuro.html>

通学路の交通安全の確保に関する有識者懇談会の開催

各地域における対策の検討に資するため、平成24年6月から7月にかけて3回にわたり、通学路の交通安全の確保に関する有識者懇談会を開催し、安全確保の対策を進める際の考え方や具体的な対策例など

として、「道路交通環境の整備」や「関係機関等の連携・協力による地域全体の安全確保」、「交通安全教育の効果的な促進」等の観点から様々な意見が出された。

文部科学省，国土交通省，警察庁では，懇談会における主な意見を取りまとめ公表するとともに，各都道府県の関係機関に提供した。

今後も，通学路の交通安全の確保については，3省庁が連携して，各地域における対策を支援することとしている。

【政府ホームページ掲載先】

有識者懇談会で取りまとめられた意見は，下記ホームページに掲載している。

http://www.mext.go.jp/b_menu/shingi/chousa/sports/014/attach/1324642.htm

一定の症状を呈する病気等に係る 運転免許制度の在り方について

平成23年4月に栃木県鹿沼市内で、24年4月には京都府京都市内で、多数の死傷者を伴う交通事故が発生した。これらの事故においては、運転者が、意識障害を伴う発作を起こす持病について申告せずに運転免許証の更新をしていたことが明らかになっている。また、同年4月、「鹿沼児童6人クレーン車死亡事故遺族の会」から、国家公安委員会委員長宛てに、運転免許制度等の改正を求める要望書とともに、同月及び同年8月の2回にわたり、合わせて約20万人分の署名が提出された。

警察庁では、これらの事情等を踏まえ、一定の症状を呈する病気等に係る運転免許制度の在り方について、有識者により構成される検討会を開催し、同年6月から10月にかけて、一定の症状を呈する病気等を有する者を的確に把握するための方策や、一定の症状の申告を行いやすい環境の整備方策等について検討を行った。

有識者検討会委員名簿

	氏名	所属等
座長	藤原 静雄	中央大学法科大学院 教授
委員	大久保恵美子	公益社団法人被害者支援都民センター 理事
	木村 光江	首都大学東京法科大学院 教授
	菰田 潔	自動車評論家
	高芝 利仁	弁護士
	辻 貞俊	産業医科大学 教授
	細川 珠生	政治ジャーナリスト
	三上 裕司	社団法人日本医師会 常任理事

所属は検討会当時のもの。(順不同、五十音順)

この検討会において「一定の症状を呈する病気等に係る運転免許制度に関する提言」が取りまとめられ、運転免許制度を見直すべき方向性が示された。警察庁ではこの提言を踏まえ、道路交通法の改正等、運転免許制度の見直しに向け、所要の取組を進めている。

【政府ホームページ掲載先】

有識者検討会の議事概要及び資料は、下記ホームページに掲載している。

<http://www.npa.go.jp/koutsuu/index.htm>

一定の病気等に係る運転免許制度の在り方に関する有識者検討会における検討状況等

第1回（6月5日）

一定の病気等に係る運転免許制度の現状について事務局より説明
 一定の病気等に起因する事故の発生状況等について事務局より説明
 関係団体に対するヒアリングの実施
 （鹿沼児童6人クレーン車死亡事故遺族の会，社団法人日本てんかん協会）

第2回（6月26日）

病状等に係る確実な申告の担保方策について
 ・一定の症状を有する者を的確に把握するための方策に関する論点（自己申告による把握方法）
 ・一定の症状の申告を行いやすい環境の整備方策に関する論点
 ・外国における一定の病気等に係る運転免許制度（申告制度）

このほか，8月から9月までにかけて，関係学会及び患者団体に対しヒアリングを実施。

第3回（7月26日）

関係機関と行政との情報共有の在り方について
 ・一定の症状を有する者を的確に把握するための方策に関する論点（自己申告以外の把握方法）
 ・外国における一定の病気等に係る運転免許制度（通報制度）

第4回（8月28日）

病状が判明するまでの取扱いについて
 制度運用上の改善事項について

第5回（9月19日）

提言案の検討
 関係学会等に対するヒアリング実施状況について事務局より説明

第6回（10月16日）

提言のとりまとめ
 関係学会等に対するヒアリング実施結果について事務局より説明

一定の症状を呈する病気等に係る運転免許制度の在り方に関する提言要旨

一定の症状を有する者を的確に把握するための方策
 症状等の虚偽申告に対する罰則の整備
 結論：運転に支障を及ぼす症状について虚偽申告した者に対する罰則の整備が必要

症状の虚偽申告は運転適性を欠く者への免許の交付につながり，重大な事故を惹起するおそれがあることから，虚偽申告を罰則の対象にすべき（適正に申告した者との均衡の観点，感銘力による抑止効果を期待）
 一方で
 ・差別の助長の抑止
 ・いたずらに処罰対象が広がらない工夫が求められる

自己申告以外の把握方法について
 結論：自動車等の安全な運転に支障を及ぼすおそれが認められる患者について，医師がその判断により任意に届け出る仕組みが必要

医師に届出を義務付けた場合，
 ・医師と患者の信頼関係の毀損等による患者の診療拒否や医師離れによる潜在化
 ・診断が容易ではないことから，対象となる病気を有する患者の診療を医師が忌避
 ・本来免許の取得が可能な者まで過剰に届出などのおそれがあることから，届出を任意にとどめて医師と患者との信頼関係に配慮しつつ，当該届出を法律上に位置付けることで，守秘義務や個人情報保護法に反することとならないよう法律関係を整理し，医師が対処しやすい環境を整えることが適当

任意規定とした場合には，実効性担保等のため医師団体等によるガイドラインが必要

一定の症状の申告を行いやすい環境の整備方策
 結論：病気等を理由に免許を取り消された者が再取得する場合には試験の一部を免除するなどの負担軽減を図るべき

病気等を理由に免許を取り消された者には帰責性がないという特殊性があることから，学科試験と技能試験を免除することによって負担を軽減し，正しい症状申告を促進すべき

病状が判明するまでの間の運転免許の取扱い
 結論：一定の症状を呈する病気等に該当する疑いが客観的事実により認められる場合には免許の効力を暫定的に停止すべき

道路交通の安全確保の観点から必要。ただし，処分が不当な利益侵害に当たらないよう，要件として事故歴等の客観的事実がある場合に限定すべき

その他

- ・物損事故を含む交通事故情報のデータベース化が必要
- ・申請時・更新時の診断書提出義務の導入は不適当等

高速ツアーバス事故を受けた 安全対策強化について

平成24年4月29日、関越自動車道において高速ツアーバスが乗客45名を乗せて走行中、道路の左側壁に衝突し、乗客7名が死亡、38名が重軽傷を負うという重大な事故が発生した。当該事故を受け国土交通省では、事故対策本部を設置し情報収集等を行うとともに、緊急対策として、過労運転防止のための交替運転者配置基準の明確化・厳格化等を実施したほか、有識者会議における検討結果を踏まえ、平成26年度末までの2年を期間とする「高速・貸切バスの安全・安心回復プラン」を実施することとした。

「高速・貸切バスの安全・安心回復プラン」の主な内容

新高速乗合バスへの移行・一本化

現行の高速ツアーバスについては、平成25年7月末までに、旅客の運送について直接バス事業者として責任を負う新高速乗合バスへの移行を完了し、8月以降は高速ツアーバスとしての運行を認めないこととする。また、移行した事業者に対して、移行後1年間を集中的なチェック期間として、委託者・受託者が一体となった安全管理体制や法令遵守状況等の確認を通じ、安全運行の徹底を図る。

貸切バスの安全性向上

参入時・参入後の安全性チェックの強化

- ・貸切バス事業の許可を受けようとする者に対する審査において、営業所や車庫等の必要な施設が確保されていることの現場確認徹底等を通じて、速やかに参入時の安全性チェックを強化する。
- ・本プランの実施期間内に、貸切バス事業者における法令遵守の意識を高めるため、運転時間等の法令遵守状況を事業者自らが点検し、点検結果を国土交通省へ報告するとともに、国土交通省が結果に基づく指導を実施する（優良事業者に対する点検の免除等を併せて実施する）。
- ・特に悪質な事業者に対しては集中的な監査を行い、事業停止等の厳格な処分を実施する。

安全優先経営の徹底

全ての貸切バス事業者において、経営トップが関与し、組織が一体となった安全管理体制を構築するため、プラン実施後1年以内を目途に、運輸安全マネジメントの実施義務付けを中小事業者へ拡大するとともに、運行開始後の乗務員の体調変化等により輸送の安全確保に支障が生じる恐れがある場合に、運行の継続、中断等の判断を運行管理者が責任を持って行う運行管理体制の強化を実施する。

ビジネス環境の適正化・改善

プラン実施後1年以内を目途として、安全コストが適切に反映された分かりやすい運賃・料金制度へ移行するとともに、その後、書面取引の徹底等を通じて新制度の遵守状況を監視強化を行う。

【政府ホームページ掲載先】

「高速・貸切バスの安全・回復プラン」については、下記ホームページに掲載している。

<http://www.mlit.go.jp/common/000993596.pdf>

その他これまでに実施した緊急対策等

事故後、夏の多客期までに緊急に取り組むべき対策として、平成24年6月に「高速ツアーバス等貸切

高速ツアーバス

旅行者が貸切バスを使って、実態としては高速乗合バスと同様のサービスを旅行商品として提供しているもの。

バスの安全規制の強化について」を決定し、主に以下の緊急対策を実施した。（平成24年7月より実施）

法令遵守の徹底・悪質事業者の排除

高速ツアーバスを運行している全国の貸切バス事業者等に対し緊急重点監査を実施し、監査の結果、重大な違反が疑われる事業者のリストを公表した。

過労運転の防止

長距離・夜間運行を行う高速ツアーバスに対し、ワンマン運行できる時間・距離の上限を定めた「交替運転者の配置基準」を策定した。⁽¹⁾



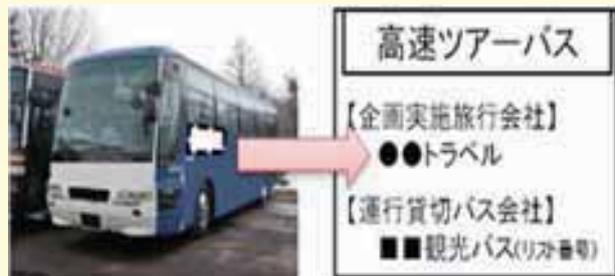
(1) 基準の遵守状況を確認するため一斉点検を実施

旅行者・貸切バス事業者間の取引環境の整備

旅行者と貸切バス事業者間の取引内容の明確化及び公正な取引の確保を図るため、両者に対し、運送に関する文書の作成・保存を義務付けた。

利用者への情報提供

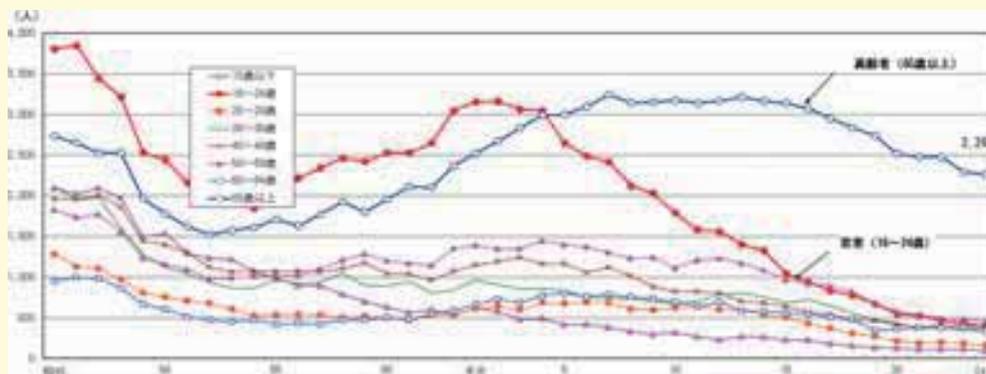
「高速バス表示ガイドライン」を作成し、利用者が適切な高速バスを選択できる環境を整えるため、旅行者及びバス事業者に対し、利用者が事業者の安全性を確認できるよう、高速乗合バスと高速ツアーバスの別や交替運転者の配置状況などの情報を表示するよう指導している。⁽²⁾



(2) 表示ガイドラインに沿った車外表示の例

高齢者に対する交通安全対策について

近年、我が国における交通事故全体の発生件数及び死傷者数は減少傾向にある。一方で、65歳以上の高齢者については、死亡者は減少傾向にあるものの、全体と比較すると緩やかな減少に留まっており、平成24年中における高齢者の死者数は全体の過半数を占めるなど、全体における高齢者の交通事故死者数は増加する傾向にある。従来から、政府においては、「本格的な高齢社会への移行に向けた総合的な高齢者交通安全対策について」(平成15年3月27日 交通対策本部決定)に基づき、高齢者に対する各種の交通安全対策を推進するとともに、なお一層の取組について検討しているが、今後、我が国の高齢化社会はさらに進展することが見込まれ、これに伴いさらなる高齢者の交通安全確保に関する取組が必要である。



国の広報・啓発活動について

春及び秋の全国交通安全運動では、「子どもと高齢者の交通事故防止」を運動の基本と位置付け、普及啓発活動を全国で一斉に展開している。

また、昭和56年より交通安全に対する国民の意識の高揚を図ることを目的に、全国各地でイベント(「交通安全フォーラム」)を開催しているところ、昨年11月、奈良県橿原市で開催したフォーラムでは、高齢者の交通事故について造詣の深い千葉大学名誉教授の鈴木春男氏より、近年高齢者の心身に関わる行動特性等に起因する交通事故が多く発生しており、これら高齢者特有の行動等に着目した事故防止対策を講

平成21年までは、「交通安全シンポジウム」