

第2章 道路交通安全施策の現況

第1節 道路交通環境の整備

1 道路及び交通安全施設等の現況

道路の現況

我が国の道路は、平成27年4月1日現在で実延長122万0,724キロメートルである。国土交通省では、安全で円滑な道路交通環境を確保するため、高規格幹線道路を始めとする道路ネットワークの体系的な整備を進めており、道路種別ごとの現況は、以下のとおりである。

ア 高規格幹線道路

高規格幹線道路は、全国的な自動車交通網を形成する自動車専用道路網のうち、道路審議会答申（昭62）に基づき建設大臣が定めたもので、高速自動車国道、本州四国連絡道路、一般国道の自動車専用道路により構成される。

ア 高速自動車国道

高速自動車国道（高速自動車国道に並行する一般国道自動車専用道路を含む。）については、平成27年度に新たに126キロメートルの供用を開始し、27年度末時点の供用延長は8,754キロメートルとなっている。

イ 一般国道の自動車専用道路

一般国道の自動車専用道路（本州四国連絡道路を含む。）については、平成27年度末時点の供用延長は1,617キロメートルとなっている。

イ 地域高規格道路

地域高規格道路は、全国的な高規格幹線道路と一体となって規格の高い幹線道路網を形成するものであり、平成6年に路線の指定、10年には路線の追加指定を行い、27年度末時点で候補路線110路線、計画路線187路線（約6,950キロメートル）、供用延長は2,489キロメートルとなっている。

ウ 都市高速道路

都市高速道路は、大都市圏における円滑な道路交通を確保するために建設されているものであり、地域高規格道路の一部を構成するものである。平成29年3月末現在の供用延長は、首都高速道路319キロメートル、阪神高速道路261キロメートル、

名古屋高速道路81キロメートル、広島高速道路25キロメートル、福岡高速道路57キロメートル及び北九州高速道路50キロメートルとなっている。

エ その他の一般道路

一般国道、主要地方道及び一般都道府県道として分類される道路の実延長は、平成27年4月1日現在18万5,091キロメートルとなっている。

これに市町村道を加えると121万2,071キロメートルとなり、その改良率（幅員5.5メートル以上。以下同じ。）及び舗装率（簡易舗装を含む。以下同じ。）はそれぞれ61.3%、81.6%である。

ア 一般国道

一般国道の道路実延長は5万5,645キロメートル、改良率、舗装率はそれぞれ92.6%、99.4%である。

イ 主要地方道等

主要地方道（国土交通大臣の指定する主要な都道府県道又は市道）の道路実延長は5万7,850キロメートル、改良率、舗装率はそれぞれ78.8%、98.2%である。主要地方道以外の一般都道府県道については7万1,596キロメートルで、それぞれ62.8%、95.6%である。一般国道や主要地方道に比して、主要地方道以外の一般都道府県道の整備水準は低くとどまっている。

ウ 市町村道

市町村道の道路実延長は102万6,980キロメートル、改良率（幅員5.5メートル未満を含む。）、舗装率は、それぞれ58.6%、78.7%であり、その整備水準は最も低くなっている。

交通安全施設等の現況

交通安全施設等は、都道府県公安委員会及び道路管理者がそれぞれ整備を行っており、平成28年3月末現在の整備状況は次のとおりである。

ア 都道府県公安委員会が整備する施設

ア 交通管制センター

交通管制センターは、全国の主要75都市に設置されており、交通管制システムにより、車両感知器等で収集した交通量や走行速度等のデータを分

析し、信号機、道路標識及び道路標示の操作その他道路における交通の規制を広域にわたって総合的に行うとともに、収集・分析したデータを交通情報として広く提供し、運転者が混雑の状況や所要時間を的確に把握して安全かつ快適に運転できるようにすることにより、交通の流れを分散させ、交通渋滞や交通公害の緩和を促進している。

イ 信号機

信号機の設置基数は約20万8千基であり、このうち35.5%に当たる約7万4千基が交通管制センターで直接制御されている。なお、信号機のうち、押ボタン式信号機は約3万3千基であり、バリアフリー対応型信号機は、約4万基である。

また、幹線道路の機能の維持向上のため、信号機のサイクル、スプリット、オフセット等の設定の計画的な見直し等を推進するとともに、信号機の集中制御化、系統化、感応化、多現示化等の改良を行っている。

ウ 交通情報提供装置

最先端の情報通信技術等を用いて交通管理の最適化を図るため、光ビーコン、交通情報板等の交通情報提供装置の整備を推進している。

エ 道路標識及び道路標示

規制標識及び指示標識の設置枚数は、約979万枚であり、そのうち約59万枚が大型標識（灯火式、反射式又は自発光式）である。

イ 道路管理者が整備する施設

ア 歩道等

歩行者・自転車・自動車の異種交通を分離することにより、歩行者、自転車利用者等の安全と快適性を確保し、併せて、道路交通の円滑化に資するため、歩道等の整備を推進しており、歩道設置済道路延長は平成27年4月1日現在で約17万7千キロメートルである。

また、安全で快適な歩行空間の拡大を図るため、

歩道等の整備に際しては、高齢者や障害者等が安心して社会参加できるよう、幅が広く使いやすい歩道等の整備、既設歩道の段差の解消、勾配の改善、視覚障害者誘導用ブロックの設置等の措置を講じている。

イ 立体横断施設

歩行者等と車両を立体的に分離することにより、歩行者の安全確保とともに、自動車交通の安全かつ円滑な流れを確保するため、横断歩道橋及び地下横断歩道を整備している。

また、高齢者や障害者等の利用の多い駅やその周辺等において、必要に応じてスロープ付や昇降装置の付いた立体横断施設の整備を行うなど利用者の利便性の向上を図っている。

ウ 道路照明

夜間において、あるいはトンネル等の明るさが急変する場所において、道路状況、交通状況を的確に把握するための良好な視環境を確保し、道路交通の安全、円滑を図るため、道路照明を整備している。

エ 防護柵

車両の路外、対向車線、歩道等への逸脱を防止し、乗員及び第三者への被害を最小限にとどめることや、歩行者及び自転車の転落もしくはみだりな横断を抑制することを目的として防護柵を整備している。

オ 道路標識

初めて訪れる観光客や外国人など、全ての道路利用者の安全かつ円滑な移動に資するため、主要な幹線道路の交差点及び交差点付近におけるルート番号等を用いた案内標識や、高齢者、身体障害者等を含む歩行者の安全かつ円滑な移動を確保する地図標識等を整備している。

カ 道路情報提供装置

道路交通情報をリアルタイム（即時）に提供す

バリアフリー対応型信号機

音響により信号表示の状況を知らせる音響式信号機、信号表示面に青時間までの待ち時間及び青時間の残り時間を表示する経過時間表示機能付き歩行者用灯器、歩行者・自転車と車両が通行する時間を分離して、交通事故を防止する歩車分離式信号等、高齢者、障害者等が道路を安全に横断できるよう整備している信号機。

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、車載装置と交通管制センターとの間の情報のやり取りを媒介する路上設置型の赤外線通信装置。

スロープ

傾斜、勾配などのこと。

る道路交通情報通信システム(VICS)については、ビーコン(通信スポットを含む。)の整備を図った。また、異常気象時の道路状況に関する情報等(都市間のルート選択に資する情報を含む。)を迅速かつ的確に提供するため、道路情報板2万5,590基を設置・運用している。

また、カーラジオを通してドライバーに道路の状況に関する情報を提供する路側通信システムを全国で設置・運用している。さらに、安全で円滑な道路交通を確保するため、高速道路等に、情報ターミナル等を設置している。

なお、交通安全施設の老朽化等による第三者被害の防止を図る観点から、道路管理者による道路標識、道路照明等の総点検を実施している。

2 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。

生活道路における交通安全対策の推進

科学的データや、地域の顕在化したニーズ等に基づき抽出したエリアにおいて、国、自治体、地域住民等が連携し、徹底した通過交通の排除や車両速度の抑制等のゾーン対策に取り組み、子供や高齢者等が安心して通行できる道路空間の確保を図った。

都道府県公安委員会においては、交通規制、交通管制及び交通指導取締りの融合に配慮した施策を推進した。生活道路については、歩行者・自転車利用者の安全な通行を確保するため、最高速度30キロメートル毎時の区域規制等を前提とした「ゾーン30」を整備するなどの低速度規制を実施したほか、高輝度標識等の見やすく分かりやすい道路標識・道路標示の整備や信号灯器のLED化、路側帯の設置・拡幅、ゾーン規制の活用等の安全対策や、外周幹線道路を中心として、信号機の改良、光ビーコン・交通情報板等によるリアルタイムの交通情報提供等の交通円滑化対策を実施した。また、「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。以下「バリアフリー法」という。)という生活関連経路を構成する道路を中心として、バリアフリー対応型信号機等の整備を推進した。

道路管理者においては、歩道の整備等により、安心して移動できる歩行空間ネットワークを整備するとともに、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、ランプやクランク等車両速度を抑制する道路構造等により、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、外周幹線道路の交通を円滑化するための交差点改良やエリア進入部におけるランプや狭さくの設置等によるエリア内への通過車両の抑制対策を実施した。

また、道路標識の高輝度化・大型化・可変化・自発光化、標示板の共架、設置場所の統合・改善、道路標示の高輝度化等(以下「道路標識の高輝度化等」という。)を行い、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。

さらに、ビッグデータの活用により潜在的な危険箇所の解消を進め、国、自治体、地域住民等が連携して効果的・効率的に対策を実施した。

通学路等における交通安全の確保

通学路における交通安全を確保するため、定期的な合同点検の実施や対策の改善・充実等の継続的な取組を支援するとともに、道路交通実態に応じ、警察、教育委員会、学校、道路管理者等の関係機関が連携し、ハード・ソフトの両面から必要な対策を推進した。

高校、中学校に通う生徒、小学校、幼稚園、保育所、認定こども園や児童館等に通う児童・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するとともに、ランプ・狭さく等の設置、路肩のカラー舗装、防護柵の設置、自転車道・自転車専用通行帯・自転車の通行位置を示した道路等の整備、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、横断歩道等の拡充等の対策を推進した。

また、通学路における交通規制の担保の手法として、ライジングボラードの活用を検討し、

情報ターミナル

高速道路の休憩室内に設置され、道路交通情報、行先別経路案内等情報を提供する装置。

当該結果を踏まえて、ライジングボラードの活用の実現に向けた取組を推進した。

高齢者、障害者等の安全に資する歩行空間等の整備

ア 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、バリアフリー法に基づき、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歩道の段差・傾斜・勾配の改善、無電柱化等を整備した。

このほか、音響式信号機や歩車分離式信号機等のバリアフリー対応型信号機、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、障害者用の駐車ます等を有する自動車駐車場等の整備を推進した。あわせて、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。

また、駅前等の交通結節点において、エレベーター等の設置、スロープ化や建築物との直結化が図られた立体横断施設、交通広場等の整備、視覚障害者用誘導ブロックの設置等を推進し、安全で快適な歩行空間の確保を図った。

特に、バリアフリー法に基づく重点整備地区に定められた駅の周辺地区等においては、公共交通機関等のバリアフリー化と連携しつつ、誰もが歩きやすい幅の広い歩道、道路横断時の安全を確保する機能を付加したバリアフリー対応型信号機等の整備を連続的・面的に整備しネットワーク化を図った。

また、交差点等に設置する通信装置と高齢者、障害者等が所持する携帯端末等との双方向通信により、安全な通行に必要な情報の提供や信号機の青時間の延長を行う歩行者等支援情報通信システム（PICS）を整備し、高齢者、障害者等の安全な移動を支援した。

さらに、視覚障害者誘導用ブロック、歩行者用の案内標識、バリアフリーマップ等により、公共施設の位置や施設までの経路等を適切に案内した。

イ 横断歩道、バス停留所付近の違法駐車等の悪質性、危険性、迷惑性の高い駐車違反に対する

取締りを推進するとともに、高齢者、障害者等の円滑な移動を阻害する要因となっている歩道や視覚障害者誘導用ブロック上等の自動二輪車等の違法駐車についても、放置自転車等の撤去を行う市町村と連携を図りつつ積極的な取締りを推進した。

3 高速道路の更なる活用促進による生活道路との機能分化

高規格幹線道路（自動車の高速交通の確保を図るために必要な道路で、全国的な自動車交通網を構成する自動車専用道路であり、高速自動車国道及び一般国道の自動車専用道路で構成。）から生活道路に至る道路ネットワークを体系的に整備し、道路の適切な機能分化を推進した。

特に、高規格幹線道路等、事故率の低い道路利用を促進するとともに、生活道路においては、車両速度の抑制や通過交通を排除し、歩行者、自転車中心の道路交通を形成した。

4 幹線道路における交通安全対策の推進

事故ゼロプラン（事故危険区間重点解消作戦）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。

事故危険箇所対策の推進

平成29年1月、特に事故の発生割合の高い幹線道路の区間や、ビッグデータの活用により明らかになった潜在的な危険区間等3,125箇所を「事故危険箇所」に指定し、都道府県公安委員会及び道路管理者が連携して、信号機の新設・改良、歩車分離式信号の整備、道路標識の高輝度化等を推進するとともに、歩道等の整備、交差点改良、視距の改良、付加車線等の整備、中央帯の設置、バス路線等における停車帯の設置及び防護柵、区画線

等の整備，道路照明・視線誘導標等を設置するなど集中的な交通事故対策を推進した。

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，交通実態等を勘案しつつ，速度規制，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。

重大事故の再発防止等

交通死亡事故等の重大事故が発生した場合に，同一場所における交通事故の再発防止対策を講ずるため実施している現場点検，現地検討会等（一次点検）に加えて，一次点検の結果等を警察本部及び警察署等で共有することにより，同様に道路交通環境の改善を図るべき危険箇所を発見し，当該危険箇所においても同様の交通事故の再発を防止するために必要と認められる措置を講ずる二次点検プロセスを推進した。

適切に機能分担された道路網の整備

ア 自動車，自転車，歩行者の異種交通を分離し，交通流の純化を促進するため，高規格幹線道路から居住地域内道路に至るネットワークを体系的に整備するとともに，歩道や自転車通行空間の整備を推進した。

イ 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。

ウ 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。

エ 幹線道路で囲まれた居住地域内や歩行者等の通行の多い商業地域内等においては，通過交通をできる限り幹線道路に転換させるなど道路機能の分化により，生活環境を向上させるため，補助的な幹線道路，区画道路，歩行者専用道路等の系統的な整備，区画道路におけるコミュニティ道路や歩車共存道路等の整備を総合的に実施した。

オ 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（モダルコネクト）の強化を実施した。

高速自動車国道等における事故防止対策の推進
高速自動車国道等においては，緊急に対処すべき交通安全対策を総合的に実施する観点から，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，道路交通情報の提供等を積極的に推進し，安全水準の維持，向上を図った。

ア 事故削減に向けた総合的施策の集中的実施
安全で円滑な自動車交通を確保するため，事故の多い地点等，対策を実施すべき箇所について事故の特徴や要因を分析し，箇所ごとの事故発生状況に対応した交通安全施設等の整備を実施した。

中央分離帯の突破による重大事故のおそれがある箇所について中央分離帯強化型防護柵の設置の推進を図るとともに，雨天時の事故を防止するための高機能舗装，夜間の事故を防止するための高視認性区画線の整備等の各種交通安全施設の整備を実施した。また，道路構造上往復の方向に分離されていない非分離区間については，対向車線へのみ出しによる重大事故を防止するため，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を向上させたほか，凹凸型路面標示の設置，簡易分離施設の高度化や四車線化に伴う中央分離帯の設置等分離対策の強化を行うなどの交通安全対策を実施した。また，近年，高齢者等による逆走事故が多発していることから，道路標識・標示の改良による物理的・視覚的な逆走対策や，逆走車両を自動検知・警告・誘導する技術の募集などを行ったほか，関係機関・団体と協力して広報啓発活動や参加・体験・実践型の交通安全教育を実施した。このほか，車両故障や交通事故により停車中の車両から降車し，又は車内に留まった運転者等が後続の通行車両等に衝突される死亡事故が発生していることから，利用者に対して「高速道路に入る前の心得」及び「車両故障や交通事故等の緊急の場合の措置」について周知するための広報啓発活動を推進した。

さらに，事故発生後の滞留車両の排除や，救助・救急活動を支援する緊急開口部としての転回路の

整備等も併せて実施するとともに、高速自動車国道におけるヘリコプターによる救助・救急活動を支援した。

イ 安全で快適な交通環境の整備

過労運転やイライラ運転を防止し、安全で快適な自動車走行に資するより良い走行環境の確保を図るため、本線拡幅、事故や故障による停車車両の早期撤去、上り坂での速度低下に対する注意喚起などの情報提供等による渋滞対策、休憩施設の混雑緩和等を推進した。また、多様化する道路利用者のニーズに対応するため、携帯電話やインターネット等を活用して道路交通情報を提供する民間事業の高度化を支援した。

ウ 高度情報技術を活用したシステムの構築

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等の整備・拡充を図るなど、高度道路交通システム（ITS）の整備を推進した。

改築等による交通事故対策の推進

交通事故の多発等を防止し、安全かつ円滑・快適な交通を確保するため、道路の改築等による交通事故対策を推進した。

ア 歩行者及び自転車利用者の安全と生活環境の改善を図るため、歩道等を設置するための既存道路の拡幅、バイパスの整備と併せた道路空間の再配分、自転車の通行を歩行者や車両と分離するための自転車通行空間の整備等の道路交通の安全に寄与する道路の改築事業を推進した。

イ 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。

ウ 道路の機能と沿道の土地利用を含めた道路の利用実態との調和を図ることが交通の安全の確保に資することから、交通流の実態を踏まえつつ、沿道からのアクセスを考慮した副道等の整備、植樹帯の設置、路上駐停車対策等を推進した。

エ 商業系地区等における歩行者及び自転車利用者の安全で快適な通行空間を確保するため、これらの者の交通量や通行の状況に即して、幅の広い歩道、自転車通行空間、コミュニティ道路、歩

車共存道路等の整備を推進した。

オ 交通混雑が著しい都心地区、鉄道駅周辺地区等において、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DESTリアンデッキ、交通広場等の総合的な整備を推進した。

カ 歴史的街並みや史跡等卓越した歴史的環境の残る地区において、自動車交通の迂回を主目的とする幹線道路、地区に集中する観光交通等と歩行者等を分離する歩行者系道路の体系的な整備を推進することにより、歩行者・自転車利用者の安全・快適性の確保を図った。

交通安全施設等の高度化

ア 交通実態に応じて、複数の信号機を面的・線的に連動させる集中制御化・プログラム多段系統化等の信号制御の改良を推進するとともに、疑似点灯防止による視認性の向上に資する信号灯器のLED化を推進した。

イ 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ほか、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。

5 交通安全施設等整備事業の推進

社会資本整備重点計画に即して、都道府県公安委員会及び道路管理者が連携し、交通事故実態の調査・分析を行いつつ、重点的、効果的かつ効率的に歩道や信号機の整備を始めとした交通安全施設等整備事業を推進することにより、道路交通環境を改善し、交通事故の防止と交通の円滑化を図った。

なお、事業の実施に当たっては、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き、効果的な交通事故対策の実施に努めた。

ペDESTリアンデッキ

歩行者を保護するために車道と分離し立体的に設置した歩行者道。

交通安全施設等の戦略的維持管理

都道府県公安委員会では、整備後長期間が経過した信号機等の老朽化対策が課題となっていることから、平成25年に「インフラ老朽化対策の推進に関する関係省庁連絡会議」において策定された「インフラ長寿命化基本計画」等に即して、中長期的な視点に立った老朽施設の更新、施設の長寿命化、ライフサイクルコストの削減等を推進した。

歩行者・自転車対策及び生活道路対策の推進

生活道路において人優先の考えの下、「ゾーン30」等の車両速度の抑制、通過交通の抑制・排除等の面的かつ総合的な交通事故対策を推進するとともに、少子高齢社会の進展を踏まえ、歩行空間のユニバーサルデザイン化及び通学路における安全・安心な歩行空間の確保を図るとともに、自転車利用環境の整備、無電柱化の推進、安全上課題のある踏切の対策等による歩行者・自転車の安全な通行空間の確保を図った。

幹線道路対策の推進

幹線道路では交通事故が特定の区間に集中して発生していることから、事故危険箇所等の事故の発生割合の大きい区間において重点的な交通事故対策を実施した。この際、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き、信号機の改良、交差点改良等の対策を実施した。

交通円滑化対策の推進

交通安全に資するため、信号機の改良、交差点の立体化、開かずの踏切の解消等を推進したほか、駐車対策を実施することにより、交通容量の拡大を図り、交通の円滑化を推進するとともに、自動車からの二酸化炭素排出の抑止を推進した。

ITSの推進による安全で快適な道路交通環境の実現

交通情報の収集・分析・提供や交通状況に即応した信号制御その他道路における交通の規制を広域的かつ総合的に行うため、交通管制エリアの拡大を始め 交通管制システムの充実・改良を図った。

具体的には、複数の信号機を面的・線的に連動させる集中制御化・プログラム多段系統化等の信号制御の改良を図った。また、最先端の情報通信技術等を用いて、光ビーコンの整備拡充、プローブ情報を活用した信号制御の高度化、信号情報活用運転支援システム(TSPS)などの新交通管理システム(UTMS)の推進やETC2.0サービスの展開、災害時に交通情報を提供するための環境整備などの情報収集・提供環境の拡充等により、道路交通情報提供の充実等を推進し、安全で快適な道路環境の実現を図った。

道路交通環境整備への住民参加の促進

道路交通環境の整備に当たっては、道路を利用する人の視点を生かすことが重要であることから、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積極的に推進するとともに、道路利用者等が日常感じている意見を受け付ける「標識BOX」、「信号機BOX」等を活用することにより、交通安全施設等の適切な維持管理等を推進した。また、交通の安全は、住民の安全意識により支えられることから、安全で良好なコミュニティの形成を図るために、交通安全対策に関して住民が計画段階から実施全般にわたり積極的に参加できるような仕組みを作り、行政と市民の連携による交通安全対策を推進した。

さらに、安全な道路交通環境の整備に係る住民の理解と協力を得るため、事業の進捗状況、効果等について積極的な広報を推進した。

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。

プローブ情報

カーナビゲーションシステムに蓄積された走行履歴情報。

標識BOX

はがき、インターネット等により、運転者等から道路標識等に関する意見を受け付けるもの。

信号機BOX

はがき、インターネット等により、運転者等から信号機に関する意見を受け付けるもの。

6 歩行空間のユニバーサルデザイン化

高齢者や障害者等を含めて全ての人が安全に、安心して参加し活動できる社会を実現するため、駅、公共施設、福祉施設、病院等を結ぶ歩行空間の連続的・面的な歩行空間のユニバーサルデザイン化を推進した。

7 無電柱化の推進

歩道の幅員の確保等により歩行者の安全を図るため、「無電柱化に係るガイドライン」に沿って、安全で快適な通行空間の確保、良好な景観・住環境の形成、災害の防止、情報通信ネットワークの信頼性の向上、歴史的街並みの保全、観光振興、地域文化の復興、地域活性化等に資する道路において、地域の実情に応じた多様な手法を活用しながら無電柱化を推進した。

また、平成28年12月に無電柱化の推進に関する法律（平28法112）が成立・施行した。

8 効果的な交通規制の推進

地域の交通実態等を踏まえ、交通規制や交通管制的の内容について常に点検・見直しを図るとともに、交通事情の変化を的確に把握してソフト・ハード両面での総合的な対策を実施することにより、安全で円滑な交通流の維持を図った。

速度規制については、最高速度規制が交通実態に合った合理的なものとなっているかどうかの観点から、点検・見直しを進めることに加え、一般道路においては、実勢速度、交通事故発生状況等を勘案しつつ、規制速度の引上げ、規制理由の周知措置等を計画的に推進するとともに、生活道路においては、速度抑制対策を積極的に推進した。

駐車規制については、必要やむを得ない駐車需要への対応が十分でない場所を中心に、地域住民等の意見要望を十分に踏まえた上で、道路環境、交通量、駐車需要等に即応したきめ細かな駐車規制を推進した。

信号制御については、歩行者・自転車の視点で、信号をより守りやすくするために、横断実態等を踏まえ、歩行者の待ち時間の長い押しボタン式信号の改善を行うなど、信号表示の調整等の運用の改善を推進した。

さらに、都道府県公安委員会が行う交通規制の情報についてデータベース化を推進し、効果的な交通規制を行った。

9 自転車利用環境の総合的整備

安全で快適な自転車利用環境の整備

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づけを明確にしつつ、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、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。このことから、自転車ネットワーク計画の作成やその整備を促進するため、国土交通省と警察庁は共同で有識者による検討委員会での検討を進め、平成28年7月に「安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン」を改定した。また、平成28年12月には、自転車活用推進法（平28法113）が公布されたところであり、車道通行を基本とする自転車通行空間の整備等、安全で快適な自転車利用環境の創出に関する取組を推進した。

また、自転車通行の安全性を向上させるため、自転車専用通行帯の設置区間や自転車と自動車を混在させる区間では、周辺の交通実態等を踏まえ、必要に応じて、駐車禁止又は駐停車禁止の規制を実施した。あわせて、自転車専用通行帯をふさぐなど悪質性、危険性、迷惑性の高い違法駐停車車両については、取締りを積極的に実施した。

さらに、各地域において道路管理者や都道府県警察が自転車ネットワークの作成や道路空間の整備、通行ルールの徹底を進められるよう「安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン」の周知を図り、さらに、自転車を共同で利用するコミュニティサイクルなどの自転車利用促進策や、ルール・マナーの啓発活動などのソフト施策を積極的に推進した。

自転車等の駐車対策の推進

自転車等の駐車対策については、その総合的かつ計画的な推進を図ることを目的として、「自転車の安全利用の促進及び自転車等の駐車対策の総合的推進に関する法律」（昭55法87）による施策を総合的に推進しており、自転車等駐車対策協議

会の設置，総合計画の策定を促進するとともに，自転車等の駐車需要の多い地域及び今後駐車需要が著しく多くなることが予想される地域を中心に，社会資本整備総合交付金等による自転車等の駐車場整備事業を推進した。また，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等駐車場の設置を義務付ける附置義務条例の制定の促進を図っている。

鉄道の駅周辺等における放置自転車等の問題の解決を図るため，自転車等駐車対策協議会の積極的な運営と総合計画の策定の促進を図ること等を通じて，地方公共団体，道路管理者，都道府県警察，鉄道事業者等が適切な協力関係を保持した。また，「自転車等駐車場の整備のあり方に関するガイドライン」に基づき，自転車利用者のニーズに応じた自転車等駐車場の整備を推進した。

特に，高齢者，障害者等の移動等の円滑化の促進に関する法律に基づき，市町村が定める重点整備地区内における生活関連経路を構成する道路においては，高齢者，障害者等の移動等の円滑化に資するため，関係機関・団体が連携した広報啓発活動等の違法駐車を防止する取組及び自転車等駐車場の整備を重点的に推進した。

10 高度道路交通システムの活用

道路交通の安全性，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に，最先端の情報通信技術等を用いて，人と道路と車両とを一体のシステムとして構築する新しい道路交通システムである「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，平成25年6月に閣議決定され，26年6月，27年6月，28年5月に改定された「世界最先端IT国家創造宣言」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。

道路交通情報通信システムの整備

安全で円滑な道路交通を確保するため，リアルタイムの渋滞情報，所要時間，規制情報等の道路交通情報を提供するVICSの整備・拡充を推進するとともに，高精度な情報提供の充実及び対応車載機の普及を図った。

また，詳細な道路交通情報の収集・提供のため，光ビーコン，ETC2.0等のインフラの整備を推進するとともに，インフラから提供される情報を補完するため，リアルタイムの自動車走行履歴（プローブ）情報等の広範な道路交通情報を集約・配信した。

新交通管理システムの推進

最先端の情報通信技術等を用いて交通管理の最適化を図るため，光ビーコン等の機能を活用して公共車両優先システム（PTPS），現場急行支援システム（FAST），安全運転支援システム（DSSS）を始めとする新交通管理システム（UTMS）の開発・整備を行うことにより，ITSを推進し，安全・円滑かつ快適で環境負荷の低い交通社会の実現を図った。

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，「世界最先端IT国家創造宣言」に基づき，技術開発や道路インフラの整備を行うなど，情報通信技術を活用した安全運転支援システムの導入・整備を官民が一体となって推進した。

具体的には，運転者に周辺の交通状況や信号灯火に関する情報等を提供することで，注意を促し，ゆとりをもった運転ができる環境をつくり出すことにより，交通事故を防止するDSSSや信号情報活用運転支援システム（TSPS）の整備を推進した。

平成28年度より産・学・官連携で行っている第6期先進安全自動車（ASV）推進計画において，路肩退避型等発展型ドライバー異常時対応システムをはじめとする技術や実用化されたASV技術の普及戦略等について検討を開始した。

また，700MHz帯の電波を用いた安全運転支援に資する車車間・路車間通信等を行う無線通信シ

フィールドテスト
実地試験，屋外試験等のこと。

システム（700MHz帯高度道路交通システム）について、実用アプリケーションが十分機能できるよう通信の信頼性、相互接続、セキュリティ機能を確保するための取組を実施した。さらに、700MHz帯高度道路システムによる路車間サービスのさらなる高度化（緊急車両接近情報・近接交差点信号情報の提供等）及び本システムを支えるITSインフラの強靱化の観点から、路側機同士の通信（路路間通信）を導入するための技術的条件を策定した。

ETC2.0の展開

平成27年8月より本格的に車載器の販売が開始されたETC2.0は、平成28年11月時点で約120万台が出荷されている。ETC2.0では、事故多発地点、道路上の落下物等の注意喚起等に関する情報を提供することで安全運転を支援するほか、収集した速度データや、利用経路・時間データなど、多種多様できめ細かいビッグデータを活用して、渋滞と事故を減らす賢い料金や、生産性の高い賢い物流管理など、道路を賢く使う取組を推進していく。

道路運送事業に係る高度情報化の推進

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、道路運送事業においてITS技術を活用し、公共交通機関の利用促進に資するバスロケーションシステム・ICカードシステムの導入を推進した。

11 交通需要マネジメントの推進

依然として厳しい道路交通渋滞を緩和し、道路交通の円滑化を図るため、バイパス・環状道路の整備や交差点の改良、付加車線の設置等の交通容量の拡大策、交通管制の高度化等に加えて、パークアンドライドの推進、ツイッター・インター

ネット等情報通信ツールの活用、時差通勤・通学、フレックスタイム（自由勤務時間）制の導入、ITS利用の促進、路肩活用等の柔軟な車線運用等により、多様化する道路利用者のニーズを的確に捉え、輸送効率の向上や交通量の時間的・空間的平準化を図る交通需要マネジメント（TDM）を推進した。併せて広報・啓発活動を行い、その定着化を図った。

公共交通機関利用の促進

持続可能な地域公共交通網の再構築を進め、公共交通機関利用の促進を図るため、地域公共交通の活性化及び再生に関する法律の一部を改正する法律（平26法41）により地域公共交通網形成計画等の制度を創設した。

道路交通混雑が著しい一部の道路について、バス専用・優先通行帯規制の実施、ハイグレードバス停や公共車両優先システム（PTPS）の整備、パークアンドバスライドの導入等バスの利用促進を図った。

また、路面電車、モノレール等の公共交通機関の整備を支援するとともに、エコ通勤等の広報・啓発活動を行うことで、鉄道、バス等の公共交通機関への転換による円滑な道路交通の実現を図った。

さらに、鉄道、バス事業者による運行頻度・運行時間の見直し、乗り継ぎ改善等によるシームレスな公共交通の実現を図ること等により、利用者の利便性の向上を図るとともに、鉄道駅・バス停までのアクセス（交通手段）確保のために、パークアンドライド駐車場、自転車道、駅前広場等の整備を促進し、交通結節機能を強化した。

多様な交通モードが選択可能で利用しやすい環境を創出し、人とモノの流れや地域の活性化を促

パークアンドライド

都心部へ乗り入れる自家用自動車による交通混雑を緩和するため、郊外の鉄道駅・バスターミナル等の周辺に駐車場を整備し、自動車を駐車（パーク）させ、鉄道・バス等公共交通機関への乗換え（ライド）を促すシステム。

ハイグレードバス停

バス停の機能を高度化したもので、バス接近表示器（バスロケーションシステム）や上屋、ベンチ等を整備したもの。

エコ通勤

事業者が主体となり、従業員への働きかけ、電車・バスの情報提供、通勤制度の見直し、通勤バス導入等を行うことでマイカー通勤から公共交通への転換等を行う取組。

シームレス

「継ぎ目のない」の意味。公共交通分野におけるシームレス化とは、乗り継ぎ等の交通機関の「継ぎ目」の交通ターミナル内の歩行や乗降に際しての「継ぎ目」をハード・ソフト両面にわたって解消することにより、出発地から目的地までの移動を全体として円滑かつ利便性の高いものとする。

進するため、バスを中心とした交通モード間の接続（モダルコネクト）の強化を推進している。

平成28年4月には、新宿駅南口に日本最大級のバスターミナルであるバスタ新宿が開業した。バスタ新宿は道路事業（国道20号）で基盤整備を行い、民間バスターミナルが施設運営を行う官民連携事業により整備がなされ、鉄道と直結し、新宿駅西口周辺に19箇所所在していた高速バス停が集約された。今後は、利用者の意見も踏まえながら、コンビニの本格営業やベンチの増設等の利便性の更なる向上や、国道20号の渋滞対策の強化を推進していく。

自動車利用の効率化

効率的な自動車利用等を促進するため、共同輸配送による貨物自動車の積載率向上や宅配便の再配達削減等による物流効率化を図った。

12 災害に備えた道路交通環境の整備

災害に備えた道路の整備

地震、豪雨、豪雪、津波等の災害が発生した場合においても安全で安心な生活を支える道路交通を確保する必要があり、地震発生時の応急活動を迅速かつ安全に実施できる信頼性の高い道路ネットワークを確保するため、緊急輸送道路上にある橋梁の耐震対策を推進した。

また、豪雨・豪雪時等においても、安全・安心で信頼性の高い道路ネットワークを確保するため、道路斜面等の防災対策や災害の恐れのある区間を回避・代替する道路の整備を推進するとともに、津波に対しては、津波による人的被害を最小化するため、道路利用者への早期情報提供、迅速な避難を行うための避難路の整備及び津波被害発生時においても緊急輸送道路を確保するため、津波浸水域を回避する高規格幹線道路等の整備を推進した。

また、地震・津波等の災害発生時に、避難場所等となる「道の駅」について防災拠点としての活用を推進した。

災害に強い交通安全施設等の整備

地震、豪雨・豪雪、津波等の災害が発生した場合においても安全で円滑な道路交通を確保するため、交通管制センター、交通監視カメラ、車両感

知器、交通情報板等の交通安全施設の整備を推進するとともに、通行止め等の交通規制を迅速かつ効果的に実施するための道路災害の監視システムの開発・導入や交通規制資機材の整備を推進した。あわせて、災害発生時の停電による信号機の機能停止を防止する信号機電源付加装置の整備を推進した。

また、オンライン接続により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、広域的な交通管理に活用する「広域交通管制システム」の的確な運用を推進した。

災害発生時における交通規制

災害発生時における交通規制の迅速かつ的確な実施を図るため、関係機関と緊密に連携し、緊急交通路の確保、緊急通行車両確認標章の交付、交通検問所の設置、信号機の滅灯対策、広域緊急救助隊の出動運用等について、南海トラフ沿いの大規模地震発生時の交通規制計画や首都直下地震発生時の交通規制計画等に基づき、総合的かつ実践的な訓練を実施した。

災害発生時における情報提供の充実

災害発生時において、道路の被災状況や道路交通状況を迅速かつ的確に収集・分析・提供し、復旧や緊急交通路、緊急輸送道路等の確保及び道路利用者等に対する道路交通情報の提供等に資するため、交通監視カメラ、車両感知器、道路交通情報提供装置、道路管理情報システム等の整備を推進するとともに、インターネット等を活用した道路・交通に関する災害情報等の提供を推進した。

また、民間事業者が保有するプローブ情報を活用しつつ、災害時に交通情報を提供するための環境の整備を推進した。

13 総合的な駐車対策の推進

道路交通の安全と円滑を図り、都市機能の維持及び増進に寄与するため、道路交通の状況や地域の特性に応じた総合的な駐車対策を推進した。

平成28年中の駐車車両への衝突事故の発生件数は、832件で、35人が死亡したほか、110番通報された要望・苦情・相談のうち、駐車問題に関するものが13.1%を占めた。

きめ細かな駐車規制の推進

ア 地域住民等の意見要望等を十分に踏まえつつ、駐車規制の点検・見直しを実施するとともに、物流の必要性や自動二輪車の駐車需要等にも配慮し、地域の交通実態等に応じた規制の緩和を行うなど、きめ細かな駐車規制を推進した。

イ 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、違法な駐停車を抑制して交通の安全と円滑化を図った。

ウ 都市部の交通渋滞を緩和するため、特に違法駐車が著しい幹線道路において、きめ細かな駐車規制の実施や駐車対策のための各種システムを運用したほか、違法駐車防止指導員等を配置して指導・広報・啓発を行い、悪質性・危険性・迷惑性の高い違法駐車に対する取締りを推進した。

違法駐車対策の推進

取締り活動ガイドラインに沿った取締りの推進、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により、地域の駐車秩序の確立を図った。平成28年中の放置駐車取締り件数(放置車両確認標章取付件数)は132万9,894件であった。

駐車場等の整備

路上における無秩序な駐車を抑制し、安全かつ円滑な道路交通を確保するため、駐車規制及び違法駐車取締りの推進と併せ、次の施策により駐車環境の整備を推進した。

ア 駐車場整備に関する調査を推進し、自動車交通が混雑する地区等において、駐車場整備地区の指定を促進するとともに、当該地区において計画的、総合的な駐車対策を行うため、駐車場整備計画の策定を推進した。

イ 大規模な建築物に対し駐車場の整備を義務付ける附置義務条例の制定の促進等を行うとともに、民間駐車場の整備を促進した(第1-2表)。

ウ 郊外部からの過度な自動車流入を抑制し、都心部での交通の混雑・輻輳を解消するため、都市再生特別措置法(平14法22)に基づく駐車場法

第1-2表 駐車場整備状況(平成28年3月末現在)

	都市計画駐車場	届出駐車場 (注2)	附置義務施設 (注3)
箇所	450	9,282	68,660
台数	119,872	1,762,050	3,106,853

注 1 国土交通省資料による。
 2 都市計画区域内に設けられ、自動車の駐車の用に供す部分の面積が500㎡以上であって、一般公共の用に供され、駐車料金を徴収する駐車場をいう。(届出駐車場であって同時に都市計画駐車場又は附置義務駐車場施設にも該当する場合には、これから除いている。)
 3 地方公共団体が定める附置義務条例に基づき設置された駐車施設をいう。

(昭32法106)の特例制度による駐車場配置適正化区域の設定等の促進や、市街地の周縁部(フリンジ)等に駐車場を配置する等、パークアンドライド等の普及のための環境整備を推進した。

違法駐車を排除しようとする気運の醸成・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気運の醸成・高揚を図った。

ハード・ソフト一体となった駐車対策の推進

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、地域の駐車管理構想を見直し、自治会、地元商店街等地域の意見要望を十分に踏まえた駐車規制の点検・改善、道路利用者や関係事業者等による自主的な取組の促進、地方公共団体や道路管理者に対する路外駐車場及び共同荷捌きスペースや路上荷捌きスペース整備の働き掛け、違法駐車取締り、積極的な広報・啓発活動等ハード・ソフト一体となった総合的な駐車対策を推進した。

14 道路交通情報の充実

情報収集・提供体制の充実

多様化する道路利用者のニーズに応じて道路利用者に対し必要な道路交通情報を提供することにより、安全かつ円滑な道路交通を確保するため、光ファイバーネットワーク等の情報技術を活用しつつ、光ビーコン、交通監視カメラ、車両感知器、交通情報板、道路情報提供装置等の整備による情報収集・提供体制の充実を図るとともに、交通管

制エリアの拡大等の交通管制システムの充実・高度化を図るほか、全国の交通規制情報のデータベース化を推進した。

また、ITSの一環として、運転者に渋滞状況等の道路交通情報を提供するVICSやETC2.0の整備・拡充を積極的に図ることにより、交通の分散を図り、交通渋滞を解消し、交通の安全と円滑を推進した。

ITSを活用した道路交通情報の高度化

ITSの一環として、運転者に渋滞状況等の道路交通情報を提供するVICSやETC2.0の整備・拡充を積極的に図るとともに、ETC2.0対応カーナビ及びETC2.0車載器を活用し、ETCのほか渋滞回避支援や安全運転支援、災害時の支援に関する情報提供を行うETC2.0サービスを開始することにより、情報提供の高度化を図り、交通の分散による交通渋滞を解消し、交通の安全と円滑化を推進した。また、全国の高速道路上に設置された約1,700ヶ所の路側機を活用し、ETCのほか、渋滞回避支援や安全運転支援に関する情報提供を行うETC2.0サービスを推進することにより、道路交通情報の高度化を図った。

適正な道路交通情報提供事業の促進

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の提供により道路における交通の危険や混雑を生じさせ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35法105）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14国家公安委員会告示12）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こと等により、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。

分かりやすい道路交通環境の整備

時間別・車種別等の交通規制の実効を図るための視認性・耐久性に優れた大型固定標識及び路側可変標識の整備並びに利用者のニーズに即した系統的で分かりやすい案内標識及び中央線変移システムの整備を推進した。

また、主要な幹線道路の交差点及び交差点付近において、ルート番号等を用いた案内標識の設置の推進、案内標識の英語表記改善の推進等により、

国際化の進展への対応に努めた。

15 交通安全に寄与する道路交通環境の整備

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

工作物の設置、工事等のための道路の使用及び占用の許可に当たっては、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うとともに、道路使用許可条件の履行、占用物件等の維持管理の適正化について指導した。

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。

さらに、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。平成28年9月には改正された道路法が施行され、危険な不法占用物件について道路管理者による迅速な除去を可能とする形での対策の強化が図られた。

なお、道路工事調整等を効果的に行うため、図面を基礎として、デジタル地図を活用し、データ処理を行うコンピュータ・マッピング・システムの更なる充実及び活用の拡大を図った。

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。

休憩施設等の整備の推進

過労運転に伴う事故防止や近年の高齢運転者等の増加に対応して、都市間の一般道路において追越しのための付加車線や「道の駅」等の休憩施設等の整備を推進した。

子供の遊び場等の確保

ア 都市公園の整備

都市における児童の遊び場が不足していることから、路上における遊びや運動による交通事故防

第1-3表 都市公園等の整備状況

年 度	住区基幹公園		都市基幹公園		緑 道	
	箇所数	面 積	箇所数	面 積	箇所数	面 積
	箇 所	ha	箇 所	ha	箇 所	ha
平成23年度	88,118	32,658	2,115	37,201	867	901
24	89,198	32,915	2,127	37,369	887	905
25	90,614	33,235	2,135	37,635	909	913
26	92,088	33,611	2,146	37,785	939	922
27	93,013	33,851	2,163	38,197	944	928

注 1 国土交通省資料による。
 2 交通安全に関連する都市公園のみである。
 3 住区基幹公園とは、街区公園、近隣公園及び地区公園であり、都市基幹公園とは、総合公園及び運動公園である。
 4 各年度末の数値である。

止のため、街区公園、近隣公園、運動公園など、都市公園法（昭31法79）に基づき設置される都市公園の整備を促進した（第1-3表）。

イ 交通公園の整備

児童が遊びながら交通知識等を体得できるような各種の施設を設置した交通公園は、全国で開設されており、一般の利用に供されている。

ウ 児童館、児童遊園等の整備

児童館及び児童遊園は、児童福祉法（昭22法164）による児童厚生施設であり、児童に健全な遊びを与えてその健康を増進し、情操を豊かにすることを目的としているが、児童の交通事故防止にも資するものである。平成27年10月1日現在、児童館が4,613か所、児童遊園が2,781か所それぞれ設置されている。児童遊園は、児童の居住するすべての地域を対象に、その生活圏に見合った設置が進められており、特に児童の遊び場が不足している場所に優先的に設置されている。

このほか、幼児等が身近に利用できる小規模な遊び場（いわゆる「ちびっ子広場」）等が地方公共団体等により設置されている。

エ 学校等の開放

子供の安全な遊び場の確保のために、小学校、中学校等の校庭、体育施設等の開放を促進した。

道路法に基づく通行の禁止又は制限

道路の構造を保全し、又は交通の危険を防止す

るため、道路の破損、欠壊又は異常気象等により交通が危険であると認められる場合及び道路に関する工事のためやむを得ないと認められる場合には、道路法（昭27法180）に基づき、迅速かつ的確に通行の禁止又は制限を実施した。

また、危険物を積載する車両の水底トンネル等の通行の禁止又は制限及び道路との関係において必要とされる車両の寸法、重量等の最高限度を超える車両の通行の禁止又は制限に対する違反を防止するため、警察等関係機関と連携し、違反車両の取締りを実施した。

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、冬期積雪・凍結路面对策として適時適切な除雪や凍結防止剤散布の実施、交差点等における消融雪施設等の整備、流雪溝、チェーン着脱場等の整備を推進した。

さらに、安全な道路交通の確保に資するため、気象、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た。

また、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実施した。

水底トンネル

水底にあるトンネル、その他水際にあるトンネルで当該トンネルの路面の高さが水面の高さ以下のもの又は長さ5,000メートル以上のトンネル。

第2節 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

交通安全教育指針（平10国家公安委員会告示15）等を活用し、幼児から成人に至るまで、心身の発達段階やライフステージに応じた段階的かつ体系的な交通安全教育を実施した。特に、高齢化が進展する中で、高齢者自身の交通安全意識の向上を図るとともに、他の世代に対しても高齢者の特性を知り、その上で高齢者を保護し、また、高齢者に配慮する意識を高めるための啓発指導を強化した。さらに、自転車を使用することが多い小学生、中学生及び高校生に対しては、将来の運転者教育の基礎としての自転車の安全利用に関する指導を強化した。

学校においては、学習指導要領等に基づき、体育・保健体育の時間はもとより、関連教科、総合的な学習の時間、特別活動及び自立活動など、教育活動全体を通じて計画的かつ組織的な指導に努めている。

また、交通安全のみならず生活全般にわたる安全教育について、目標、内容等を明示した学校安全参考資料「『生きる力』をはぐくむ学校での安全教育」などの参考資料等の活用を促し、安全教育の充実を図った。さらに、学校保健安全法（昭33法56）に基づき、平成24年に「学校安全の推進に関する計画」（平成24年度～28年度）を策定し、取組を進めてきたところであるが、新たな5年間（平成29年～33年度）における施策の基本的方向と具体的な方策について「第2次学校安全の推進に関する計画（平成29年3月24日閣議決定）」を策定し、平成29年度からの施策を推進することとしている。

交通安全教育・普及啓発活動を行うに当たっては、参加・体験・実践型の教育方法を積極的に取り入れるとともに、教材の充実を図り、インターネットを活用した実施主体間の相互利用の促進を図るなどして、国民が自ら納得して安全な交通行動を実践することができるよう、必要な情報を分かりやすく提供することに努めた。

交通安全教育・普及啓発活動については、国、地方公共団体、警察、学校、関係民間団体、企業

及び家庭がそれぞれの特性を生かし、互いに連携をとりながら地域ぐるみの活動が推進されるように促している。特に、交通安全教育・普及啓発活動に当たる地方公共団体職員や教職員、交通ボランティア等の指導力の向上を図るとともに、地域における民間の指導者を育成することなどにより、地域の実情に即した自主的な活動を促進した。

また、子供、父母、祖父母の世代間交流によって各世代が交通安全について互いに注意を呼びかけ合うことにより、効果的な交通安全教育・普及啓発活動の推進に努めた。

さらに、交通安全教育・普及啓発活動の効果を事後に検証・評価し、効果的な実施に努めるとともに、交通安全教育・普及啓発活動の意義、重要性等について関係者の意識が深まるよう努めた。

幼児に対する交通安全教育の推進

ア 幼稚園・保育所・認定こども園における交通安全教育

幼稚園教育要領、保育所保育指針及び幼保連携型認定こども園教育・保育要領に基づき、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、かつ継続的に行うよう指導した。これらを効果的に実施するため、紙芝居、視聴覚教材等を利用したり親子で実習したりするなど、分かりやすい指導に努めるよう促した。

また、家庭及び地域の関係機関・団体等と連携・協力を図り、交通安全教育が効果的に行われるよう、教職員等の指導力の向上を図るとともに、教材・教具の整備を促進した。

なお、幼稚園教育要領、保育所保育指針及び幼保連携型認定こども園教育・保育要領については、それぞれ平成29年3月31日に改訂・改定した。

イ 児童館・児童遊園における交通安全に関する指導

主として幼児を対象に、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推進するとともに、地域組織等を支援し、その活動の強化を図った。

ウ 関係機関・団体等における支援

幼稚園・保育所・認定こども園、児童館・児童

遊園に対する教材・教具・情報の提供等の支援を行うとともに、幼児の保護者が常に幼児の手本となって安全に道路を通行するなど、家庭において適切な指導、交通安全についての積極的な話し合い等が行われるよう保護者に対する交通安全講習会等の実施に努めたほか、チャイルドシートの正しい利用を促進するため、指導員を養成する講習会を開催した。

また、交通ボランティアによる幼児に対する通園時の安全な行動の指導、保護者を対象とした交通安全講習会等の開催を促進した。

さらに、平成28年度中に自動車安全運転センター安全運転中央研修所において、2,224人の幼児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教育の推進

ア 小学校における交通安全教育

家庭及び関係機関・団体等との連携・協力を図りながら、体育、道徳、総合的な学習の時間、特別活動など学校の教育活動全体を通じて計画的に、歩行者としての心得、自転車の安全な利用、乗り物の安全な利用、危険の予測と回避、交通ルールの意味及び必要性を重点として交通安全教育を実施するとともに、教員等を対象とした心肺蘇生法の実技講習会等を実施した。

また、交通安全子供自転車全国大会を警察庁及び（一財）全日本交通安全協会が共催した。

イ 関係機関・団体等における支援

小学校において行われる交通安全教育の支援を行うとともに、児童に対する補完的な交通安全教育の推進を図った。

また、児童の保護者が日常生活の中で模範的な行動をとり、歩行中、自転車乗用中など実際の交通の場面で、児童に対し、基本的な交通ルールや交通マナーを教えられるよう保護者を対象とした交通安全講習会等を開催した。

さらに、交通ボランティアによる通学路における児童に対する安全な行動の指導を促進した。

また、平成28年度中に、自動車安全運転センター安全運転中央研修所において、5,472人の児童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教育の推進

ア 中学校における交通安全教育

家庭及び関係機関・団体等との連携・協力を図りながら、保健体育、道徳、総合的な学習の時間、特別活動など学校の教育活動全体を通じて計画的に、歩行者としての心得、自転車の安全な利用、自動車等の特性、危険の予測と回避、標識等の意味、応急手当等を重点として交通安全教育を実施するとともに、教員等を対象とした心肺蘇生法の実技講習会等を実施した。

イ 関係機関・団体等における支援

中学校で行われる交通安全教育が円滑に実施できるよう指導者の派遣、情報の提供等の支援を行うとともに、地域において、保護者対象の交通安全講習会や中学生に対する補完的な交通安全教育を実施した。

また、平成28年度中に自動車安全運転センター安全運転中央研修所において、840人の中学生に対して交通安全研修を実施した。

高校生に対する交通安全教育の推進

ア 高等学校における交通安全教育

家庭及び関係機関・団体等との連携・協力を図りながら、保健体育、総合的な学習の時間、特別活動など学校の教育活動全体を通じて計画的に、自転車の安全な利用、二輪車・自動車の特性、危険の予測と回避、運転者の責任、飲酒運転の防止を含む運転者に求められる行動、応急手当等を重点として交通安全教育を実施した。特に、二輪車・自動車の安全に関する指導については、生徒の実態や交通事故の発生状況等地域の実情に応じて、関係機関・団体やPTA等と連携しながら、安全運転に関する意識の高揚と実践力の向上を図るとともに、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ている。このほか、交通安全教室の推進、教員等を対象とした心肺蘇生法の実技講習会等を実施した。

イ 関係機関・団体等における支援

高等学校で行われる交通安全教育が円滑に実施できるよう指導者の派遣、情報の提供等の支援を行うとともに、地域において、高校生及び相当年齢者に対する補完的な交通安全教育を実施した。また、小中学校等との交流を図るなどして高校生の果たし得る役割を考えさせるとともに、交通安

全活動への積極的な参加を促した。

成人に対する交通安全教育の推進

運転免許取得時の教育は、指定自動車教習所等における教習が中心となることから、都道府県公安委員会は、適正な教習水準の確保のため指導・助言を行った。

免許取得後の運転者教育は、運転者としての社会的責任の自覚、安全運転に必要な知識及び技術、特に危険予測・回避の能力の向上、交通事故被害者等の心情等交通事故の悲惨さに対する理解、交通安全意識・交通マナーの向上を目標とし、都道府県公安委員会が行う各種講習、自動車教習所等が受講者の特性に応じて行う運転者教育及び事業所の安全運転管理の一環として安全運転管理者、運行管理者等が行う交通安全教育を中心として行った。

自動車の使用者等が選任することとなる安全運転管理者、運行管理者等を法定講習、指導者向けの研修会等へ積極的に参加させ、事業所における自主的な安全運転管理の活発化に努めた。また、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、高度な運転技術、指導方法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。

また、社会人に対しては、公民館等の社会教育施設における学級・講座などにより、交通安全教育が実施された。

大学生・専修学校生等に対しては、これらの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、交通安全教育の充実に努めた。

さらに、二輪車運転者については、交通安全意識の高揚と交通安全活動への積極的な参加を促進するため、関係機関・団体等が連携して、二輪車の安全に関する各種情報の提供、自主的な訓練への協力、クラブリーダーの育成等を行うことにより、二輪車クラブの指導育成を図るとともに、クラブ未加入二輪車運転者のクラブ加入の促進及び新規クラブの組織化を促進したほか、二輪車の特性を踏まえた実技教室等の交通安全教育を行った。

高齢者に対する交通安全教育の推進

国及び地方公共団体は、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、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、高齢者の交通安全教室等を開催するとともに、高齢者に対する社会教育活動・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を実施した。特に、運転免許を持たないなど、交通安全教育を受ける機会のなかった高齢者を中心に、事故多発交差点等における個別指導、高齢者と日常的に接する機会を利用した助言等により、高齢者の移動の安全が地域ぐるみで行われるように努めた。この場合、高齢者の自発性を促すことに留意しつつ、高齢者の事故実態に応じた具体的な指導を行うこととし、反射材用品等の普及促進にも努めた。

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。

電動車いすを利用する高齢者に対しては、電動車いすの製造メーカーで組織される団体等と連携して、購入時等における安全利用に向けた指導・助言を徹底するとともに、継続的な交通安全教育の促進に努めた。

また、高齢運転者に対しては、高齢者講習の内容の充実及び更新時講習における高齢者学級の編成に努めた。

内閣府は、地域における高齢者安全運転の普及を促進するため、シルバーリーダー及び地域の高齢者に影響力のある者等を対象とした参加・体験・実践型の講習会を開催し、高齢者の安全運転に必要な知識の習得とその指導力の向上を図り、高齢者交通安全教育の継続的な推進役の養成に努めた。また、交通ボランティア養成事業を通じて交通安全をテーマに三世代が交流する交通安全教室

を開催するなど、交通安全思想の普及・啓発活動を実施した。

障害者に対する交通安全教育の推進

交通安全のために必要な技能及び知識の習得のため、字幕入りビデオの活用等に努めるとともに、参加・体験・実践型の交通安全教室を開催するなど障害の程度に応じたきめ細かい交通安全教育を推進した。

外国人に対する交通安全教育の推進

我が国の交通ルールに関する知識の普及による交通事故防止を目的として、定住外国人に対しては、母国との交通ルールの違いを理解させるなど、効果的な交通安全教育を推進するとともに、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。また、訪日外国人に対しても、関係機関・団体等と連携し、各種広報媒体を活用した広報啓発活動を推進した。

交通事犯被収容者に対する教育活動等の充実

ア 交通事犯受刑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、改善指導として、「交通安全指導」や「被害者の視点を取り入れた教育」といった指導を組み合わせて実施している。

「交通安全指導」は、受刑者に対し、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行っている。

「被害者の視点を取り入れた教育」は被害者やその家族等の心情などを認識させ、被害者等に誠意を持って対応していくとともに、再び罪を犯さない決意を固めさせることなどを目的として、視聴覚教材を活用して指導を行うほか、被害者等による講話や講義の機会を設け、被害者等の心の傷、苦しみや悲しみ、更には経済的負担の大きさなどを理解させている。

イ 交通事犯少年に対する教育活動

平成27年中に少年院送致決定を受けて少年院に

新たに収容された少年のうち、非行名が「道路交通法違反」となっている少年は、188人であり、新収容者全体の6.9%を占めている。

各少年院においては、交通事犯少年に対して、対象者の個別的な問題性に応じた適切な矯正教育その他の健全な育成に資する処遇を行うとともに、人命尊重の精神、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ており、再非行防止のための指導の充実を図っている。

ウ 交通事犯少年に対する鑑別

少年鑑別所においては、交通事犯少年の特性的確な把握、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、交通事犯少年に対する鑑別の一層の適正・充実化を図った。

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

平成27年に交通事犯により保護観察に付された者は1万407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保護観察を実施した。このうち、家庭裁判所において交通事犯により保護観察に付された少年であって、事犯の内容が比較的軽微な者に対しては、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よく罪指導を行っている。

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、参加・体験・実践型の教育方法を積極的に活用した。

交通安全教育を行う機関・団体は、交通安全教育に関する情報を共有し、他の関係機関・団体の求めに応じて交通安全教育に用いる資機材の貸与、講師の派遣及び情報の提供等、相互の連携を

図りながら交通安全教育を推進した。

また、受講者の年齢や道路交通への参加の態様に応じた交通安全教育指導者の養成・確保、シミュレーター等の教育資機材等の充実及び映像記録型ドライブレコーダーによって得られた事故等の情報を活用するなど効果的な教育手法の開発・導入に努めた。

さらに、交通安全教育の効果を確認し、必要に応じて教育の方法、利用する教材の見直しを行うなど、常に効果的な交通安全教育ができるよう努めた。

3 交通安全に関する普及啓発活動の推進

交通安全運動の推進

国民一人一人に広く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を推進するための国民運動として、国の運動主催機関・団体を始め、地方公共団体の交通対策協議会等の構成機関・団

体が相互に連携して、交通安全運動を組織的・継続的に展開した。

交通安全運動の実施に当たっては、事前に、運動の趣旨、実施期間、運動重点、実施計画等について広く住民に周知することにより、市民参加型の交通安全運動の充実・発展を図った。

さらに、効果的な運動を実施するため、必要により地域の実態に応じた運動重点を定め、事故実態、住民のニーズ等を踏まえるように努め、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参加促進を図り、参加・体験・実践型の交通安全教室の開催等により、交通事故を身近なものとして意識させる交通安全活動を促進した。

ア 平成28年春及び秋の全国交通安全運動の実施と結果

平成28年春及び秋の全国交通安全運動は、中央交通安全対策会議の交通対策本部が決定した推進要綱に基づき、関係省庁、地方公共団体及び関係13団体が主催し、春、秋ともに149団体の協賛の



H28「春の全国交通安全運動」ポスター



H28「秋の全国交通安全運動」ポスター

下に実施された。

春の運動は 4月6日から15日までの10日間「子どもと高齢者の交通事故防止」を運動の基本とするほか、「自転車の安全利用の推進（特に、自転車安全利用五則の周知徹底）」「後部座席を含めた全ての座席のシートベルトとチャイルドシートの正しい着用の徹底」「飲酒運転の根絶」を全国重点とするとともに、必要に応じて地域の実態に沿った独自性のある地域重点も定めることとし、特に子供と高齢者を対象とした参加・体験・実践型教育の推進、自転車利用者の交通ルールの遵守と交通マナーの向上を目的とした街頭指導等の推進、全ての座席のシートベルト及びチャイルドシートの正しい着用を徹底するための講習等の実施、飲酒運転の根絶に向けた啓発活動等の推進、効果的な広報活動の推進等を行った。

秋の運動は 9月21日から30日までの10日間「子供と高齢者の交通事故防止」を運動の基本とするほか、「夕暮れ時と夜間の歩行中・自転車乗用中の交通事故防止（特に、反射材用品等の着用の推進及び自転車前照灯の点灯の徹底）」「後部座席を含めた全ての座席のシートベルトとチャイルドシートの正しい着用の徹底」「飲酒運転の根絶」を全国重点とするとともに、必要に応じて地域の実態に沿った独自性のある地域重点も定めることとし、特に子供と高齢者を対象とした参加・体験・実践型教育の推進、夕暮れ時と夜間における反射材用品等の着用推進、前照灯点灯の徹底などのルール遵守による自転車安全利用の促進、後部座席を含めた全ての座席のシートベルト及びチャイルドシートの正しい着用を徹底するための講習等の実施、飲酒運転の根絶に向けた啓発活動等の推進、効果的な広報活動の推進等を行った。

実施に当たっては、交通対策本部決定（春の運動は2月12日、秋の運動は7月12日）を受けて、中央においては、主催の各機関及び団体がそれぞれ運動の具体的な実施方針を定め、国の機関の地方支分部局及び団体の下部組織に対してその推進を図るよう適切な措置を講じた。

また、地方においては、都道府県交通対策協議

会等の関係機関を通じて、国の機関の地方支分部局、地方公共団体及び民間団体が相互に連絡を保持しつつ、地域の実態等に応じた具体的な実施計画を作成し、運動期間を中心として広報活動及び交通安全教育を推進するとともに、生活道路網を中心とする道路交通環境の点検整備等を集中的に実施する等の効果的な運動を展開した。

ア 広報活動

国、地方公共団体及び民間団体は、新聞、テレビ、ラジオ、インターネット、ケーブルテレビ、有線（無線）放送、広報雑誌、ポスター、パンフレット、チラシ、立て看板、電光掲示板、横断幕、懸垂幕、広告塔、構内放送、広報車の巡回広報、パレード等による対象に応じた広報活動を活発に展開した。

イ 交通安全教育

春及び秋の全国交通安全運動期間中の交通安全教育は、都道府県、市区町村、教育委員会、警察、幼稚園、保育所、学校、交通安全協会（交通安全活動推進センター）交通安全母の会、交通指導員、PTA、安全運転管理者協議会等の関係機関・団体の協力の下に実施された。

指導内容は、交通社会の一員としての自覚と責任を持つよう促すことを基本とし、歩行者については道路の正しい通行と横断方法、反射材用品等の着用効果、自転車利用者については「自転車安全利用五則」の周知、自転車の交通ルール遵守と交通マナーの実践、保護者については家庭における交通安全意識の醸成、特に子供の交通安全のための知識としつけ方、運転者とその雇主等に対しては、前照灯の早期点灯の励行、夜間の対向車や先行車がない状況における走行用前照灯（いわゆるハイビーム）の使用の励行、歩行者・自転車利用者の保護を中心とした安全運転の励行及びシートベルトコンビンサーの活用によるシートベルト及びチャイルドシートの正しい着用、飲酒運転の根絶が主なものである。また、指導方法についてみると、運転者、安全運転管理者等への法令、技術等の講習会、自治会、町内会、各種関係団体での座談会、小学生、中学生、高校生等に対

シートベルトコンビンサー
衝突時の衝撃とシートベルトの効果を体験する装置。

第1-4表 平成28年全国交通安全運動期間中の交通事故発生状況

区分	春の全国交通安全運動			秋の全国交通安全運動		
	発生件数	死者数	負傷者数	発生件数	死者数	負傷者数
	件	人	人	件	人	人
平成28年	13,051	110	16,051	13,619	103	16,927
27	15,043	95	18,714	13,262	120	16,828
増減数	- 1,992	15	- 2,663	357	- 17	99
増減率(%)	- 13.2%	15.8%	- 14.2%	2.7%	- 14.2%	0.6%

注 1 警察庁資料による。

2 平成27年春の運動は5月11日から5月20日までの10日間

象とする交通安全教室，保護者と子供の交通安全教室，高齢者への参加・体験・実践型交通安全教育や家庭訪問，子供とその保護者及び高齢者の三世代交流型の交通安全講習会等多彩なものとなっている。これら各種の指導を強化するため，地域において交通安全教育の核となる指導者の養成を積極的に支援し，指導の効率化を図った。なお，運動期間中には，街頭での歩行者，自転車利用者及び二輪車・自動車の運転者に対する直接指導も行われた。

ウ 運動期間中の交通事故

全国交通安全運動期間中の交通事故の発生状況は，春が1万3,051件，死者数110人，秋が1万3,619件，死者数103人であった（第1-4表）。

イ 地方公共団体の行う交通安全運動

春及び秋の全国交通安全運動のほか各地域の交通実態に応じ，夏の交通安全運動，年末年始の交通安全運動，行楽期の交通安全運動，シートベルト・チャイルドシート着用の推進運動，飲酒運転根絶運動，「交通事故死ゼロを目指す日」に伴う交通安全運動等多様な交通安全運動を実施した。

ウ 交通安全組織による交通安全活動

職場内での運転者組織，地域での飲酒・暴走運転等無謀運転追放のための住民組織，学校内での児童生徒の安全組織，特に交通少年団及び幼児交通安全クラブ，交通安全母親組織等における活動の充実強化により交通安全意識の定着が図られた。

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

発活動を推進した。また，自転車運転者講習制度の周知及び同制度の適正な運用を図り，危険な違反行為を繰り返す自転車運転者に対する教育を実施したほか，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。

また，無灯火や二人乗り等悪質・危険な違反に対する指導取締りを推進するとともに，自転車と歩行者の錯綜が問題となっている地域等を重点に，警察と地域交通安全活動推進委員等の交通ボランティア，地域住民等が協力して，自転車利用者に対する街頭での指導啓発活動を推進した。

さらに，警察では，関係機関・団体と連携し，幼児2人同乗用自転車の安全な利用のための正しい乗り方の実践，交通ルールの遵守，同乗幼児のヘルメット及び座席シートベルトの着用等を促進するための交通安全教育や広報啓発活動を推進した。

後部座席を含めた全ての座席におけるシートベルトの正しい着用の徹底

平成28年10月に警察庁と（一社）日本自動車連盟が合同で実施した全国調査によると，運転席，助手席同乗者のシートベルト着用率は一般道，高速道路とも90%を超えているものの，後部座席同乗者のシートベルト着用率は，一般道で36.0%，高速道路で71.8%にとどまっており，警察では，関係機関・団体と連携し，衝突実験映像やシートベルトコンビンサーを用いた着用効果が実感できる参加・体験型の交通安全教育等を推進し，後部



チャイルドシート着用推進シンボルマーク
「カチャピョン」

座席を含めた全ての座席でのシートベルト着用の徹底を図った。

チャイルドシートの正しい使用の徹底

平成28年11月に警察庁と（一社）日本自動車連盟が合同で実施した全国調査によると、チャイルドシート使用率は、6歳未満全体が64.2%、5歳児が39.1%にとどまっており、また、取り付けの不備が6割以上となっていることから、チャイルドシートの使用効果及び正しい使用方法について、着用推進シンボルマーク等を活用しつつ 幼稚園・保育所・認定こども園、病院、販売店等と連携した保護者に対する効果的な広報啓発・指導に努め、正しい使用の徹底を図った。特に、比較的年齢の高い幼児の保護者に対し、その取組を強化した。また、地方公共団体、民間団体等が実施している各種支援制度の活用を通じて、チャイルドシートを利用しやすい環境づくりを促進した。

さらに、チャイルドシートと座席との適合表の公表の促進、製品ごとの安全性に関する比較情報の提供、分かりやすい取扱説明書の作成等、チャイルドシート製作者及び自動車製作者における取組を促すとともに、販売店等における利用者への正しい使用の指導・助言を推進した。

反射材用品等の普及促進

夕暮れ時から夜間における歩行者及び自転車利用者の事故防止に効果が期待できる反射材用品等の普及を図るため、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、反射材用品等の視認効果、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用品等の展示会の開催等を推進した。

反射材用品等の普及に当たっては、衣服や靴、鞆等の身の回り品への反射材の組み込みを推奨するとともに、適切な反射性能を有する製品についての情報提供に努めた。

飲酒運転根絶に向けた規範意識の確立

平成28年中の飲酒運転による交通事故件数は3,757件で、16年連続で減少したものの、近年ではその減少幅が縮小し、下げ止まり傾向にある。

ア 「飲酒運転を許さない社会環境づくり」の取組

警察では、飲酒運転の危険性や飲酒運転による交通事故の実態、飲酒運転との関連が指摘されているアルコール依存症の知識について積極的に広報するほか、飲酒が運転等に与える影響について理解を深めるため、運転シミュレーターや飲酒体験ゴーグルを活用した参加・体験型の交通安全教育を推進した。また、交通ボランティアや酒類製造・販売業、酒類提供飲食業等の関係業界に対して飲酒運転を防止するための取組を要請するほか、（一財）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、関係機関・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。

また、運転免許の取消し等の処分を受けた飲酒運転違反者に対し、飲酒行動の改善等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）を全国で実施するとともに、停止処分者講習においても、飲酒運転違反者を対象に行う飲酒学級に飲酒取消講習のカリキュラムの一部を導入するなど、飲酒運転の危険性等について重点的に教育を行った。

イ 刑事施設における交通安全指導等

飲酒運転による死亡・重大事故が相次いだこと

ハンドルキーパー運動

自動車によりグループで酒類提供飲食店に来たときには、その飲食店の協力を得て、グループ内で酒を飲まず他の者を安全に自宅まで送る者（「ハンドルキーパー」）を決め、飲酒運転を根絶しようという運動。

を契機に、刑事施設においても、飲酒運転が原因で受刑している者に対する処遇の充実が課題になっているところ、飲酒運転事犯受刑者に対しては、改善指導として、「交通安全指導」、「被害者の視点を取り入れた教育」(第1編第1部第2章第2節1ア参照。),「酒害教育」(酒の害について理解させ、飲酒が周囲に及ぼす影響や断酒に向けた具体的方策等について考えさせる指導)といった指導を組み合わせて実施している。特に、平成22年度からは、アルコール依存症が認められる者又はその疑いがある者について、「交通安全指導」等の一環として、認知行動療法等の手法を取り入れたアルコール依存回復プログラムを実施するなど、指導の充実に努めている。

ウ 自動車運送事業者等に対する働きかけ

平成23年度より、点呼時に運転者の酒気帯びの有無を確認する際にアルコール検知器の使用を義務付け、飲酒運転根絶に向けた厳格な点呼の実施を指導している(旅客自動車運送事業運輸規則(昭31運輸省令44)及び貨物自動車運送事業輸送安全

規則(平2運輸省令22)等の一部改正(平成23年5月1日施行))。

また、平成25年12月に、遠隔地におけるアルコール検査において、運転者が所属営業所以外の営業所においてアルコール検査を行う場合には、同営業所の運行管理者等の立ち会いを求める等の実効性の向上策を措置した。

エ 保護観察における飲酒運転事犯者に対する指導

保護観察対象者に対する飲酒運転防止のための指導教材を作成し、同指導教材を活用した処遇を実施している。また、平成22年10月から、心理学等の専門的知識に基づいて策定された飲酒運転防止プログラムを実施し、飲酒運転事犯者に対する指導の充実強化に努めている。

危険ドラッグ対策の推進

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



H28春「交通事故死ゼロを目指す日」チラシ



H28秋「交通事故死ゼロを目指す日」チラシ

効果的な広報の実施

ア 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広報媒体を通じた集中的なキャンペーン等を積極的に行い，高齢者の交通事故防止，子供の交通事故防止，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，自転車の安全利用の推進，飲酒運転等悪質・危険な運転等の根絶，違法駐車等の排除を推進したほか，自治体に対して運転中や歩きながらのスマートフォンの操作等（特にゲーム）の危険性の周知等を図った。

イ 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い広報の充実に努め，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，無免許運転等根絶の機運の高揚を図った。

ウ 民間団体の交通安全に関する広報活動を援助するため，国及び地方公共団体は，交通安全に関する資料，情報等の提供を積極的に行い，報道機関の理解と協力を求め，全国民的な安全機運の醸成・高揚を図った。

自動車事故を防止するための取組支援（安全運転推進事業の実施）

安全運転に関する知識・運転技術等の向上を図る講習等の開催や受講の促進の観点から，安全運転推進事業を実施した。

平成27年度は815人が安全運転推進事業による講習を受講した。

その他の普及啓発活動の推進

ア 「交通事故死ゼロを目指す日」の広報啓発等
交通安全に対する国民の意識の向上を図り，国民一人一人が交通事故に注意して行動することにより交通事故の発生を抑止し，近年の交通事故死傷者数の減少傾向をより確実なものにするため，「交通事故死ゼロを目指す日」を春及び秋の全国交通安全運動期間中の4月10日及び9月30日に設定し，街頭キャンペーンや政府広報を活用した広報活動，交通関係団体による広報啓発活動を積極的に展開した。

イ 高齢者の交通安全のための広報啓発等

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科学的な知見に基づいた広報を積極的に行った。また，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。

ウ 薄暮・夜間事故防止のための広報啓発等

夜間の重大事故の主原因となっている最高速度違反，飲酒運転，歩行者の横断違反等による事故実態・危険性を広く周知し，これら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，ホームページ，広報誌（紙），交通情報板等を活用するなどして自動車及び自転車の前照灯の早期点灯，対向車や先行車がない状況における走行用前照灯（いわゆるハイビーム）の使用を促すとともに，歩行者・自転車利用者の反射材用品等の着用を推進した。

エ 交通事故関連情報の提供

国民が，交通事故の発生状況を認識し，交通事故防止に関する意識の啓発等を行うことができるよう，インターネット等を通じて事故データ及び事故多発地点に関する情報の提供に努めた。

オ 自動車に係る安全情報の提供の充実

交通安全に関する意識を高めるため，自動車アセスメント情報や，安全装置の有効性，自動車の正しい使い方，点検整備の方法に係る情報，交通事故の概況，自動車運送事業者の先進的取組事例の紹介などの情報を総合的な安全情報として取りまとめ，自動車ユーザー，自動車運送事業者，自動車製造業者などの情報の受け手に応じ適時適切にウェブサイト等において情報提供を行った。

また，事業者から行政へ事故報告があった事故のうち，重大事故の概要や運行管理の問題事例等について，各事業者における日々の点呼時や安全教育等に活用してもらうため，事業者や運行管理者等に対しメールマガジン「事業用自動車安全通信」を配信した。

カ 交通安全ファミリー作文コンクールの実施

各家庭や学校，職場，地域等において交通安全に関する話し合いを進めることにより，国民一人一人の交通安全意識の一層の高揚を図り，交通



第57回交通安全国民運動中央大会



作文コンクール募集ポスター

ルールの遵守と正しい交通マナーの実践ができるよう、その良い実践例を募るため、交通安全ファミリー作文コンクールを実施し、約9千点の応募の中から優秀作品を選出し、第57回交通安全国民運動中央大会において表彰を行うとともに、作品集として取りまとめ、都道府県、学校、関係機関・

団体等に配布した（参考-5参照）。

キ 交通安全フォーラムの開催

平成28年11月、28年度交通安全フォーラムを内閣府、和歌山県及び和歌山市の共催で「みんなにやさしい自転車の安全運転～ルールを守ろう、もしもにそなえよう～」をテーマとして開催した。

ク 交通安全国民運動中央大会の開催

平成29年1月、交通安全意識の浸透と高揚を図り、一層強力な交通安全国民運動を展開するため、第57回交通安全国民運動中央大会を警察庁及び（一財）全日本交通安全協会が共催した。

ケ 交通指導員等交通ボランティア支援事業の実施

地域社会において交通安全活動を行っている交通指導員を始めとした交通ボランティアの支援のため、資質向上を図り、相互の情報交換等の場を提供する、交通安全指導者養成講座、交通ボランティア等ブロック講習会を開催した。

コ 交通安全総合データベースの活用

交通安全対策に関する情報をインターネットにより提供する交通安全総合ネットワークを活用し、地方公共団体の交通安全対策担当者、交通指導員等の支援を図るとともに、交通安全教育教材の掲載など総合的な交通安全情報サービスの提供を行った。

4 交通の安全に関する民間団体等の主体的活動の推進等

民間交通安全関係団体に対する協力等

交通安全意識の普及浸透を図るため、交通安全についての広報啓発活動を行うとともに、交通安全に関する調査研究等を推進している民間交通安全関係団体の育成に努め、これらの団体が実施する各種研修会の開催、機関誌及び広報資料の作成、反射材用品等の普及促進、その他交通安全のための諸活動が効果的に行われるよう協力・支援した。

また、道路交通法の規定に基づく全国交通安全活動推進センターに指定されている（一財）全日本交通安全協会については民間の交通安全活動団体の中核を担っていることから、警察庁では必要な助言・指導に努めた。

地域交通安全活動推進委員に対する指導等

平成28年4月1日現在、全国で約1万8千人が委嘱されている地域交通安全活動推進委員（以下「推進委員」という。）に対し、適正な交通の方法及び交通事故防止について住民の理解を深めるための交通安全教育、高齢者・障害者その他その通行に支障のある者の通行の安全を確保するための方法、道路における適正な車両の駐車及び道路の使用の方法及び自転車の適正な通行の方法について住民の理解を深めるための運動の推進等を適正かつ効果的に推進することができるよう指導した。

また、推進委員が組織する地域交通安全活動推進委員協議会において、推進委員相互の連携、必要な情報の提供、関係機関との連絡調整等を十分に行うことができるよう指導するとともに、推進委員が交通安全教育指針に基づいた効果的かつ適

切な交通安全教育を行うことができるよう、交通安全活動推進センターが実施する研修等を通じ、その指導に努めた。

交通指導員等に対する指導

地域における交通事故防止を徹底するため、地方公共団体、民間交通安全団体からの委嘱等を受け、ボランティア活動として子供、高齢者等に対する交通安全指導を行っている交通指導員等について、その活動が効果的に推進されるよう育成指導に努めた。

交通安全総点検の実施等

交通の安全は、人・道・車の調和が図られることにより保たれるものであり、利用する人の視点に立ってとらえられるべき課題である。このような観点から、各種ボランティアを始め、地域の様々な人々や道路利用者の主体的な参加の下、道路交通環境の点検等を行い、行政と住民・企業など地域が一体となった取組を通じ、交通の安全確保を目指す交通安全総点検を始めとする各種活動を推進した。

交通安全功労者表彰の実施

内閣府では、交通安全の確保及び交通安全思想の普及に貢献し、顕著な功績のあった個人、団体、市区町村について、「交通安全功労者表彰」を実施している。

平成28年度は、個人18名、団体4団体、市区町村4町村に対し、交通対策本部長（内閣府特命担当大臣）から表彰を行った。なお、本表彰は昭和46年から行われており、今回で46回目の実施であった。



交通安全功労者表彰

第3節 安全運転の確保

1 運転免許保有者数及び運転免許試験の実施状況

運転免許保有者数

平成28年末現在の運転免許保有者数は、前年と比べて約6万人(0.1%)増加して約8,221万人となった。このうち、男性は約9万人(0.2%)減少

して約4,526万人、女性は約14万人(0.4%)増加して約3,695万人となり、その構成率は男性55.1%、女性44.9%となった(第1-5表)。

また、年齢層別の運転免許保有者数では、65歳以上の高齢者が約58万人(3.4%)増加した。

第1-5表 運転免許保有者数の推移

(各年12月末現在)

年	保有者数					対前年増減率			人口に対する割合		
	全体	人員		構成率		全体	男性	女性	全体	男性	女性
		男性	女性	男性	女性						
	千人	千人	千人	%	%	%	%	%	%	%	%
平成24年	81,488	45,437	36,051	55.8	44.2	0.3	-0.0	0.8	74.2	85.8	63.4
平成25年	81,860	45,464	36,396	55.5	44.5	0.5	0.1	1.0	74.6	85.9	64.1
平成26年	82,076	45,430	36,646	55.4	44.6	0.3	-0.1	0.7	74.8	85.9	64.5
平成27年	82,150	45,344	36,806	55.2	44.8	0.1	-0.2	0.4	74.8	85.6	64.8
平成28年	82,206	45,256	36,950	55.1	44.9	0.1	-0.2	0.4	74.7	85.3	64.9

注 1 警察庁資料による。

2 人口に対する割合(%)は、16歳以上の人口に対する運転免許保有者数の割合(%)で、算出の基礎とした人口は、総務省の「国勢調査」及び「人口推計」による。

3 単位未満は四捨五入しているため、全体と内訳が一致しないことがある。

第1-6表 種類別運転免許保有者数

(各年12月末現在)

免許種別		平成28年				平成27年	
		全体	うち男性	うち女性	構成率	全体	構成率
		千人	千人	千人	%	千人	%
第一種免許	大型	943	929	14	1.1	964	1.2
	中型	739	707	32	0.9	774	0.9
	普通	228	215	14	0.3	224	0.3
	大特	2	2	0	0.0	2	0.0
	けん引	1	1	0	0.0	1	0.0
	小計	1,912	1,853	59	2.3	1,965	2.4
第一種免許	大型	4,315	4,179	136	5.2	4,351	5.3
	中型	63,300	32,832	30,467	77.0	64,147	78.1
	普通	11,213	5,819	5,394	13.6	10,095	12.3
	大特	2	2	0	0.0	2	0.0
	大自二	28	22	5	0.0	30	0.0
	普自二	158	117	41	0.2	168	0.2
	小特	35	13	21	0.0	41	0.0
	原付	1,244	419	825	1.5	1,350	1.6
	けん引	0	0	0	0.0	0	0.0
	小計	80,294	43,403	36,891	97.7	80,185	97.6
合計		82,206	45,256	36,950	100.0	82,150	100.0

注 1 警察庁資料による。

2 2種類以上の運転免許を受けている者については、運転免許の種類欄の上位の運転免許の種類によって計上した。

3 旧法普通免許は中型免許に計上した。

4 単位未満は四捨五入しているため、合計(小計)が内訳と一致しないことがある。

運転免許の種類別保有者数は、第一種中型免許（旧法普通免許に相当する8トン限定中型免許を含む。）保有者が約6,330万人で全体の77.0%を占めた（第1-6表）

障害者の運転免許については、運転できる車両に限定の条件が付されているものが延べ26万193件、補聴器使用の条件が付されているものが延べ4万7,114件となった。

なお、平成28年中の国外運転免許証の交付件数は32万1,174件で、前年に比べ9,786件（3.1%）増加した。また、外国等の行政庁等の運転免許を有

する者については、一定の条件の下に運転免許試験のうち技能試験及び学科試験を免除することとされており、28年の当該免除に係る我が国の運転免許の件数は37,256件に上り、増減率で14.4%増となった。

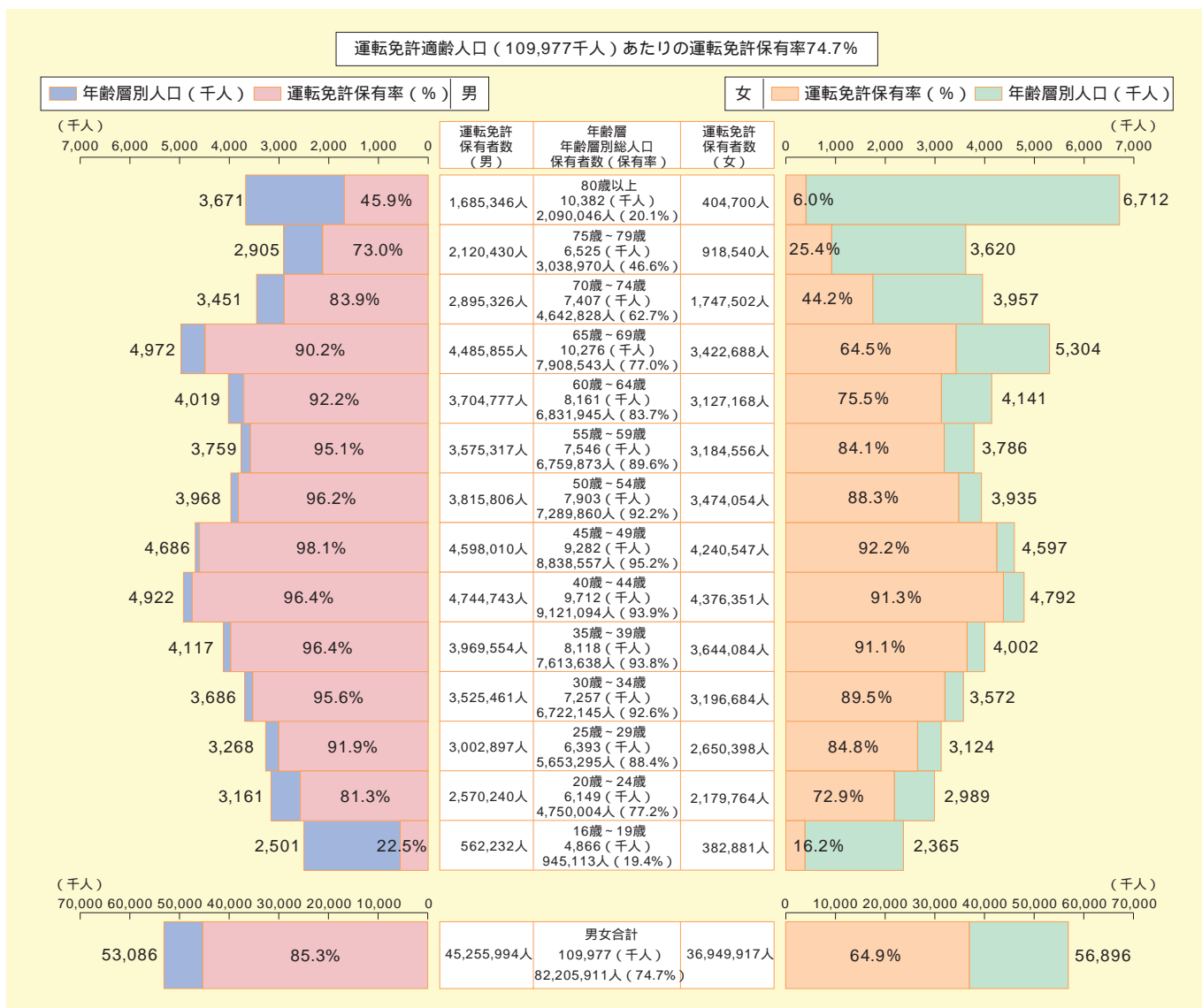
運転免許試験の実施状況

ア 運転免許試験の概況

平成28年中の運転免許試験の受験者数は268万631人で、前年に比べて5万2,858（1.9%）人減少した。

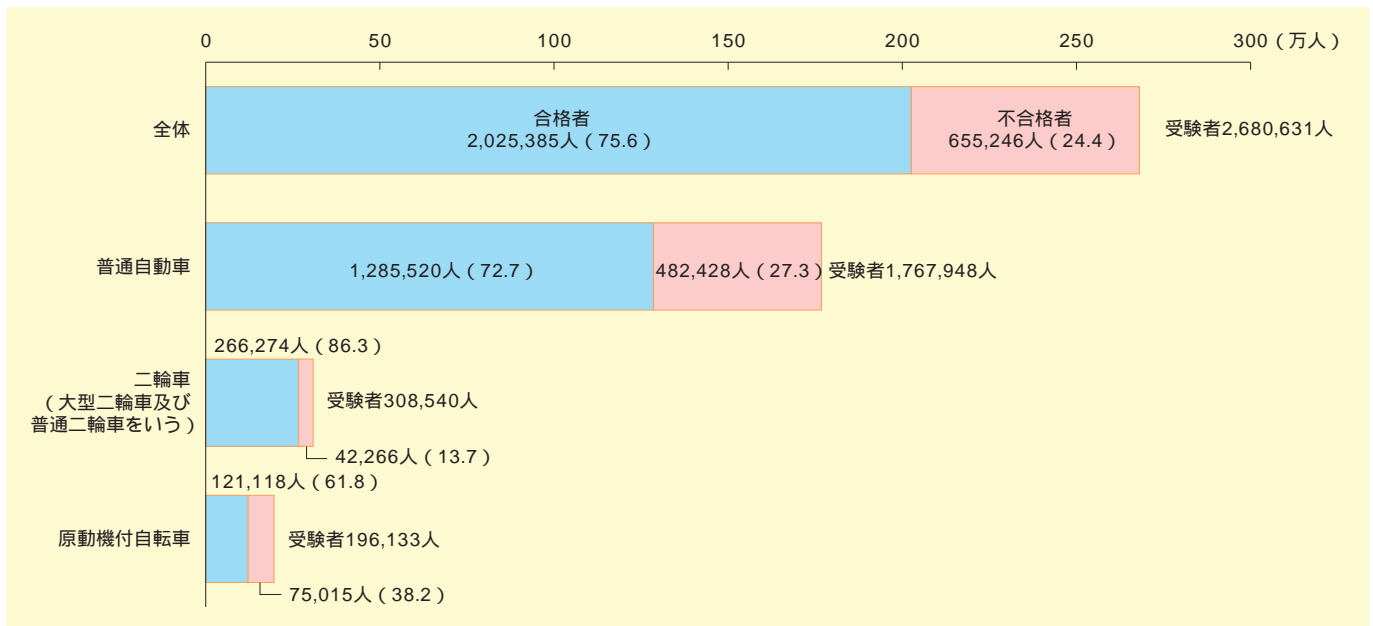
また、合格者は202万5,385人で、前年に比べて

第1-39図 男女別運転免許保有者数と年齢層別保有率（平成28年末）



注 1 人口については、平成29年の総務省統計資料「年齢（各歳）、男女別人口及び人口性比-総人口、日本人人口（平成28年10月1日現在）」による。
 2 人口の千単位は四捨五入しているため、合計の数字と内訳が一致しない場合がある。

第1-40図 運転免許試験の概況（平成28年）



注 1 警察庁資料による。
2 仮免許試験を除く。
3 ()は構成率(%)。

2万8,128人(1.4%)減少した。このうち、第1種免許についてみると、普通免許の受験者数は176万7,948人(合格者数128万5,520人)で、前年に比べ0.1%増加(合格者0.7%増加)、大型二輪免許及び普通二輪免許については30万8,540人(合格者数26万6,274人)で、前年に比べ5.4%減少(合格者4.9%減少)、原付免許については19万6,133人(合格者12万1,118人)で、前年に比べ8.1%減少(合格者6.4%減少)した(第1-40図)。

イ 障害者等の運転免許取得

障害者に対しては、安全運転を確保するために必要な条件を付して運転免許を与えることとしており、運転免許試験を受けようとする場合は、事前に運転適性相談に応じ適切な助言を行うこととしている。

また、障害者及び一定の症状を呈する病気等にかかっている者の運転免許の取得については、運転への支障の有無を個別に判断する必要があることから運転適性相談活動の充実を図った。

聴覚障害者については、大型自動二輪車、普通自動二輪車、小型特殊自動車及び原動機付自転車の運転が可能であるほか、ワイドミラー又は補助ミラーの装着を条件に全ての普通自動車を運転す

ることが可能であり、平成28年末現在、この条件が付された普通自動車免許保有者数は1,059人である。

なお、平成27年12月の道路交通法施行規則(昭35府令60)の改正により、平成28年4月から、補聴器を使用して一定の音が聞こえることを条件に、聴覚障害者についても、タクシーやバス等の旅客自動車を運転することができることとなった。さらに、平成28年7月の道路交通法施行規則の改正により、平成29年3月から、後方等確認装置の使用による条件で普通自動車を運転することができることとなったほか、同日に新設された準中型車についても同様の条件で運転できることとなった。

2 運転者教育等の充実

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

ア 指定自動車教習所における教習の充実

平成28年末現在における指定自動車教習所数は1,332か所で、これらの指定自動車教習所で技能検定に従事している技能検定員は1万8,686人、

学科又は技能の教習に従事している教習指導員は3万2,167人である。

一方、平成28年中に指定自動車教習所を卒業した者は156万1,361人で、前年に比べ9,710人(0.6%)減少し、指定自動車教習所の卒業者で28年中に運転免許試験に合格した者の数は154万8,685人で、全合格者(原付免許等を除く。)の97.1%を占めた。

指定自動車教習所は、常に教習水準の向上を図るとともに、適正な運営により、安全運転に必要な技能と知識はもとより社会的責任を身に付けた健全な交通社会人としての運転者を養成するものでなければならない。そのため、都道府県公安委員会では、指定自動車教習所の教習指導員、技能検定員等に対する定期的な講習や研修を通じ、その資質及び能力の向上を図るとともに、教習及び技能検定等について定期又は随時の検査を行うこととしているほか、教習施設及び教習資器材等の整備等についても指導を行っている。

また、交通状況の変化に迅速、的確に対応するため、常に教習内容の充実に努めている。

イ 指定自動車教習所以外の自動車教習所における教習水準の向上

都道府県公安委員会では、指定自動車教習所以外の届出自動車教習所に対して必要な助言等を行い、教習水準の維持向上を図った。

また、特定届出自動車教習所に対しても、教習の課程の指定を受けた教習の適正な実施等を図るため、指導等を行った。

イ 取得時講習の充実

大型免許、中型免許、普通免許、大型二輪免許、普通二輪免許、大型第二種免許、中型第二種免許又は普通第二種免許を受けようとする者は、大型車講習、中型車講習、普通車講習、大型二輪車講習、普通二輪車講習、大型旅客車講習、中型旅客車講習及び普通旅客車講習のほか、応急救護処置講習の受講が義務付けられている。

大型車講習、中型車講習、普通車講習、大型二輪車講習、普通二輪車講習、大型旅客車講習、中型旅客車講習及び普通旅客車講習は、運転に係る危険の予測等安全な運転に必要な技能及び知識に

ついて、応急救護処置講習は、気道確保、人工呼吸、心臓マッサージ等に関する知識について行われた。

都道府県公安委員会では、これらの講習の水準が維持され、講習が適正に行われるよう、講習実施機関に対し指導を行った。

平成28年には、大型車講習を633人、中型車講習を958人、普通車講習を9,172人、大型二輪車講習を303人、普通二輪車講習を1,379人、大型旅客車講習を493人、中型旅客車講習を20人、普通旅客車講習を840人、第一種応急救護処置講習を9,239人、第二種応急救護処置講習を1,331人が受講した。

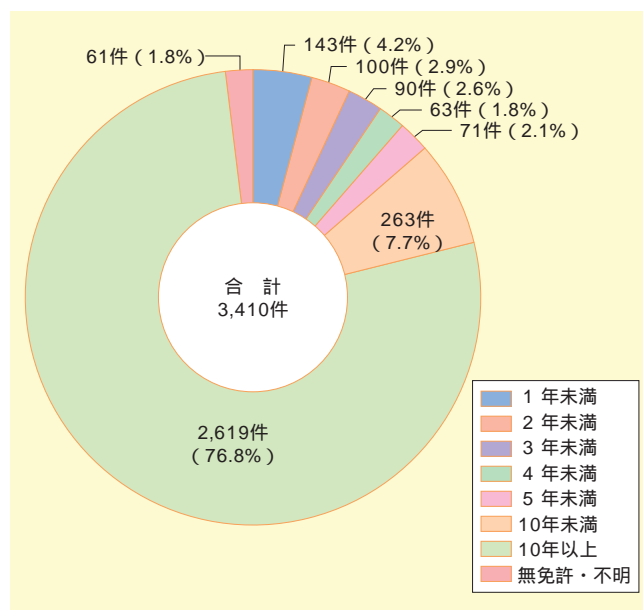
また、原付免許を受けようとする者に対しては、原付の運転に関する実技訓練等を内容とする原付講習が義務付けられており、平成28年には11万321人が受講した。

運転者に対する再教育等の充実

ア 初心運転者対策の推進

運転免許取得後の経過年数別に交通死亡事故件数の内訳をみると、運転免許取得後の経過年数の短い者(大部分が若者)が死亡事故を引き起こし

第1-41図 自動車等による死亡事故発生件数(第1当事者)の免許取得後経過年数別内訳(平成28年)



注 警察庁資料による。

運転シミュレーター

運転者の適性を判断するための模擬運転装置。

ているケースが多く、再教育が必要であることを示唆している（第1-41図）。

このため、初心運転者期間制度を設けており、普通免許、大型二輪免許、普通二輪免許又は原付免許を受けてから1年に達する日までの間を初心運転者期間とし、この期間中にこれらの免許を受けた者が、違反行為をして法令で定める基準に該当することとなったときは、都道府県公安委員会の行う初心運転者講習を受講できることとする。とともに、この講習を受講しなかった者及び受講後更に違反行為をして法令で定める基準に該当することとなった者は、初心運転者期間経過後に都道府県公安委員会の行う再試験を受けなければならないこととしている。

初心運転者講習は、少人数のグループ編成で行われ、路上訓練や運転シミュレーターを活用した危険の予測、回避訓練を取り入れるなど実践的な内容となっている。

イ 運転者に対する各種の再教育の充実

ア 更新時講習

運転免許証の更新を受けようとする者が受けなければならない更新時講習は、更新の機会をとらえて定期的に教育を行うことにより、安全な運転に必要な知識を補い、運転者の安全意識を高めることを目的としている。この講習は、受講対象者の違反状況等に応じ、優良運転者、一般運転者、違反運転者又は初回更新者の区分により実施している。

各講習では、視聴覚教材等を効果的に活用するなど工夫するとともに、一般運転者、違反運転者及び初回更新者の講習では、運転適性診断を実施し、診断結果に基づいた安全指導を行った。平成28年には、優良運転者講習を899万6,976人、一般運転者講習を293万4,749人、違反運転者講習を292万6,360人、初回更新者講習を108万5,004人が受講した。

さらに、更新時講習では、高齢者等受講者の態様に応じた特別学級を編成し、受講者層の交通事

故実態等について重点的に取り上げるなど、講習の充実を図っている。平成28年には、2万5,648人がこの特別学級による講習を受講した。

また、一定の基準に適合する講習（特定任意講習）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。特定任意講習では、地域、職種等が共通する運転者を集め、その態様に応じた講習を行っており、平成28年には、4,522人が受講した。

イ 取消処分者講習

取消処分者講習は、運転免許の取消し等の処分を受けた者を対象に、その者に自らの危険性を自覚させ、その特性に応じた運転の方法を助言・指導することにより、これらの者の運転態度の改善を図ろうとするものである。運転免許の取消し等の処分を受けた者が免許を再取得しようとする際には、この講習の受講が受験資格となっている。講習は、受講者が受けようとしている免許の種類に応じ、四輪運転者用講習と二輪運転者用講習に分かれている。講習に当たっては、運転適性検査に基づくカウンセリング、グループ討議、自動車等の運転や運転シミュレーターの操作に基づく指導を行うなど個別的、具体的な指導を行い、運転時の自重・自制を促している。また、飲酒運転違反者に対してより効果的な教育を行うことを目的に、飲酒行動の改善等のためのカリキュラムとして、アルコール使用障害に関するスクリーニングテスト（AUDIT）、ブリーフ・インターベンション等を盛り込んだ取消処分者講習（飲酒取消講習）を全国で実施している。平成28年中の取消処分者講習の受講者数は、2万8,174人であり、うち飲酒取消講習の受講者数は1万3,224人であった。

ウ 停止処分者講習

停止処分者講習は、運転免許の効力の停止又は保留等の処分を受けた者を対象に、その者の申出により、その者の危険性を改善するための教育として行われるものである。受講者については、講習終了後の考査の成績によって、行政処分の期間

AUDIT

世界保健機構がスポンサーになり、数か国の研究者によって作成された「アルコール使用障害に関するスクリーニングテスト」。面接又は質問紙により、その者が危険・有害な飲酒習慣を有するかどうかなどを判断する。

ブリーフ・インターベンション

飲酒行動等の人の特定行動に変化をもたらすことを目的とした短時間のカウンセリング。

が短縮されることとなっている。講習は、行政処分期間に応じて短期講習，中期講習，長期講習に分かれ，二輪学級，飲酒学級，速度学級等受講者の違反状況等に応じた特別学級を編成するなどして，その充実を図っている。講習では，道路交通の現状，交通事故の実態に関する講義，自動車等の運転や運転シミュレーターの操作に基づく指導等を行っている。平成28年中の停止処分者講習の受講者は24万5,561人であった。

エ 違反者講習

違反者講習は，軽微違反行為（3点以下の違反行為）をして一定の基準（累積点数で6点になるなど）に該当することになった者に対し義務付けられているもので，受講した者については，運転免許の効力の停止等の行政処分を行わないこととしている。

講習では，講習を受けようとする者からの申出により，運転者の資質の向上に資する活動の体験を含む課程又は自動車等の運転シミュレーターを用いた運転について必要な適性に関する調査に基づく個別指導を含む課程を選択することができることとしている。運転者の資質の向上に資する活動としては，歩行者の安全通行のための通行の補助誘導，交通安全の呼びかけ，交通安全チラシの配布等の広報啓発等が行われている。平成28年中の違反者講習の受講者は11万3,374人であった。

オ 自動車教習所における交通安全教育

自動車教習所は，地域住民のニーズに応じ，地域住民に対する交通安全教育を行っており，地域における交通安全教育センターとしての役割を果たしている。具体的には，運転免許を受けている者を対象として，運転の経験や年齢等の区分に応じたいわゆるペーパードライバー教育，高齢運転者教育等の交通安全教育を行っている。こうした教育のうち，一定の基準に適合するものについては，その水準の向上と免許取得者に対する普及を図るため，都道府県公安委員会の認定を受けることができ，平成28年末現在，1万1,020件が認定されている。

二輪車安全運転対策の推進

ア 普通二輪車講習及び大型二輪車講習

普通二輪免許を受けようとする者は普通二輪車

講習を，大型二輪免許を受けようとする者は大型二輪車講習を受講することが義務付けられている。

イ 二輪車に係る特別学級の推進

取消処分者講習，停止処分者講習等において，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を行った。

ウ 二輪免許交付時講習

主に二輪免許を新規取得した青少年層を対象として，免許証が交付される間における待ち時間を活用した二輪車の安全運転に関する講習を行った。

エ 二輪運転者講習に対する協力

警察では，各都道府県の二輪車安全運転推進委員会が二輪車安全普及協会の協力を得て行っている二輪車安全運転講習及び原付安全運転講習に対し，講師として警察官等を派遣するなどの協力を行った。

高齢運転者対策の充実

ア 高齢者講習等

高齢者は，一般的に身体機能の低下が認められるが，これらの機能の変化を必ずしも自覚しないまま運転を行うことが事故の一因となっていると考えられる。このため，運転免許証の有効期間が満了する日における年齢が70歳以上の高齢者には，更新期間が満了する日前6月以内に高齢者講習を受講することが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28年中の高齢者講習の受講者は253万3,417人であった。

また，運転免許証の更新期間が満了する日における年齢が75歳以上の者については，運転免許証の更新期間が満了する日前6月以内に，認知機能検査を受けなければならないこととされており，検査の結果に基づく高齢者講習が行われている。平成28年中の認知機能検査の受検者は166万2,512人であった。

平成27年6月の道路交通法の改正に伴い、平成29年3月から、75歳未満の高齢者及び75歳以上の高齢者のうち認知機能検査結果が第3分類（認知機能の低下のおそれなし）であったものに対する高齢者講習を合理化するとともに、75歳以上の高齢者のうち認知機能検査結果が第1分類（認知症のおそれ）又は第2分類（認知機能の低下のおそれ）であったものに対する高齢者講習については、個別指導等を加えるなどの高度化を行った。

なお、一定の基準に適合する講習（特定任意高齢者講習）を受講した者は高齢者講習を受講する必要がないこととされている。さらに、コースにおける自動車等の運転をすることにより、加齢に伴って生ずる身体の機能の低下が自動車等の運転に著しい影響を及ぼしているかどうかについて、都道府県公安委員会の確認を受け、当該影響がない旨の確認書（チャレンジ講習受講結果確認書）の交付を受けた者は、簡易な特定任意高齢者講習を受ければよいこととされている。

イ 更新時講習における高齢者学級の編成

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。

ウ 高齢運転者標識（高齢者マーク）の表示促進

高齢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。

エ 申請による運転免許の取消し等

高齢運転者が身体機能の低下などを理由に自動車等の運転をやめる際には、本人の申請により運転免許を取り消し、運転免許証を返納することができる。

また、運転免許証の返納後5年以内に申請すれば、運転経歴証明書の交付を受けることができ、金融機関の窓口等で本人確認書類として使用することができる。

平成28年中の申請による運転免許の取消件数は

34万5,313件（うち70歳以上は27万6,614件）で、運転経歴証明書の発行件数は29万5,523件（うち70歳以上は23万4,965件）であった。

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徹底キャンペーンを積極的に行うとともに、着用義務違反に対する街頭での指導取締りを推進した。

自動車安全運転センターの業務の充実

自動車安全運転センターは、道路の交通に起因する障害の防止及び運転免許を受けた者等の利便の増進に資することを目的として、次のような業務を行った。

ア 安全運転研修業務

安全運転中央研修所では、高速周回路、中低速周回路、模擬市街路及び基本訓練コースのほか、スキッドパン、モトクロス、トライアルコース等の特殊な訓練コースを備えており、実際の道路交通現場に対応した安全運転の実践的かつ専門的な知識、技能についての体験的研修を行い、安全運転教育について専門的知識を有する交通安全指導者や高度な運転技能と知識を有する職業運転者、安全運転についての実践的な能力を身に付けた青少年運転者の育成を図っている。平成28年度には、延べ4万9,966人の研修を実施した。

イ 少年交通安全研修業務

安全運転中央研修所の附属交通公園では、幼児及び小・中学校の児童・生徒を対象とし、歩行者及び自転車利用者としての適正な交通の方法等について参加・体験型の交通安全研修を行い、交通安全意識の啓発を図っている。平成28年度には、8,536人の研修を実施した。

ウ 交通事故証明業務

交通事故当事者等の求めに応じて、交通事故の

スキッドパン

スリップを体験するための特殊路面。

モトクロス

自然な地形や自然に類似した路面状況で行われるモーター・サイクル競技。

トライアル

自然の障害物等を適切な技術を用いて乗り越え、失点の少なさを競うモーター・サイクル競技。

発生日時、場所、当事者の住所、氏名等を記載した交通事故証明書を交付した。

エ 運転経歴証明業務

運転者の求めに応じて運転経歴証明書を交付し、運転者の利便を図った。運転経歴証明書は、企業等における安全運転管理を進める上での有効な資料としての利用価値が高いことから、運転経歴証明書の活用効果についてのリーフレットを配付するなど、その活用を推進した。

また、運転経歴証明書のうち、無事故・無違反証明書又は運転記録証明書の交付申請をした者（過去1年以上の間、無事故・無違反で過ごした者に限る。）に対して、証明書に加えSD(SAFE DRIVER)カードを交付し、安全運転者であることを賞揚するとともに、安全運転を促した。

オ 累積点数通知業務

交通違反等の累積点数が運転免許の停止処分又は違反者講習を受ける直前の水準に達した者に対して、その旨を通知し安全運転の励行を促した。

カ 調査研究業務

災害時における緊急脱出の運転者行動に関する調査研究、運転支援装置の効果的活用のための交通安全教育DVDに関する調査研究等を行った。

自動車運転代行業の指導育成等

平成28年末現在、全国で8,916業者が都道府県公安委員会の認定を受けて営業を行っている。自動車運転代行業に従事する従業員数は75,895人、使用されている随伴用自動車の台数は26,791台である。

警察庁と国土交通省においては、平成24年3月に「安全・安心な利用に向けた自動車運転代行業の更なる健全化対策」を策定し、自動車運転代行業の健全化及び利用者の利便性・安心感の向上を図るための施策を推進した。また、国土交通省では、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を推進しているところである。

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

自動車運送事業等に従事する運転者が受診する適性診断の受診環境を整えるため、適性診断実施者への民間参入を促進しているところであり、適性診断の実施者等について73社を認定した。また、軽井沢スキーバス事故を踏まえ、雇い入れた全ての貸切バスの運転者に適性診断（初任）の受診を義務付けた。

危険な運転者の早期排除

ア 運転免許の拒否及び保留

運転免許試験に合格した者が、過去に無免許運転等の交通違反をしたり、交通事故を起こしたりしたことがあるときは点数制度により、また、一定の症状を呈する病気、麻薬中毒の事由に該当するときには点数制度によらず、免許を拒否し又は6月を超えない範囲で免許を保留することとされている。

イ 運転免許の取消し及び停止

運転免許を受けた者が、運転免許取得後に交通違反を犯し又は交通事故を起こしたときは点数制度により、また、一定の症状を呈する病気、麻薬中毒等の事由に該当することとなったときには点数制度によらず、その者の運転免許を取り消し又は6月を超えない範囲で運転免許の効力を停止する処分を行うこととされている。

また、暴走行為を指揮した暴走族のリーダーのように自ら運転していないものの、運転者を唆して共同危険行為等重大な道路交通法違反をさせた者に対しても、運転免許の取消し等を行っている（第1-7表）。

第1-7表 運転免許の取消し、停止件数

（平成28年、件）

取消し	停止					合計
	うち初心取消	90日以上	60日	30日	計	
42,248	2,072	49,284	48,843	201,298	299,425	341,673

注 1 警察庁資料による。

2 「初心取消」とは、平成元年の道路交通法改正により導入された初心運転者期間制度による取消しである。

第18表 安全運転管理者等の年次別推移

(各年3月末)

年	事業所	安全運転管理者	副安全運転管理者	管理下運転者数	管理下自動車台数
	か所	人	人	人	台
平成22	332,870	332,870	61,044	7,022,676	4,647,715
23	332,407	332,414	61,371	7,024,058	4,639,409
24	330,873	330,873	62,003	7,119,627	4,633,606
25	331,976	331,976	63,523	7,294,127	4,636,485
26	332,163	332,164	64,561	7,351,938	4,640,677
27	333,099	333,099	66,056	7,332,505	4,640,227
28	334,216	334,216	67,799	7,463,436	4,661,027

注 警察庁資料による。

第19表 年齢層別及び職務上の地位別正・副安全運転管理者数

(平成28年3月末)

区分		安全運転管理者		副安全運転管理者	
		人員(人)	構成率(%)	人員(人)	構成率(%)
年齢層別	20~29歳	6,692	2.0	2,157	3.2
	30~39歳	40,679	12.2	10,642	15.7
	40~49歳	103,741	31.0	24,949	36.8
	50~59歳	116,728	34.9	25,012	36.9
	60歳以上	66,376	19.9	5,039	7.4
合計		334,216	100.0	67,799	100.0
地位別	課長以上	177,272	53.0	32,070	47.3
	係長	22,958	6.9	11,342	16.7
	主任	25,510	7.6	8,197	12.1
	使用者	59,097	17.7	956	1.4
	その他	49,379	14.8	15,234	22.5
合計		334,216	100.0	67,799	100.0

注 警察庁資料による。

3 運転免許制度の改善

運転免許証の更新申請等に係る国民の負担軽減の観点から、更新申請書に添付する申請用写真の省略等、運転免許手続における簡素合理化を推進した。

また、障害のある運転免許取得希望者に対する利便性の向上を図るため、受験者である障害者が持ち込んだ車両による技能試験の実施や、障害者及び一定の症状を呈する病気等にかかっている者が安全に自動車等を運転できるか個別に判断するため、運転適性相談活動の充実を図る等、障害者等に配慮した施策を推進した。

4 安全運転管理の推進

安全運転管理者及び副安全運転管理者に対する講習を充実するなどにより、これらの者の資質及び安全意識の向上を図るとともに、事業所内で交通安全教育指針に基づいた交通安全教育が適切に行われるよう安全運転管理者等を指導した。

また、安全運転管理者等の未選任事業所の一掃を図り、企業内の安全運転管理体制を充実強化し、安全運転管理業務の徹底を図った。

さらに、事業活動に関してなされた道路交通法違反等についての使用者等への通報制度を十分活用するとともに、使用者、安全運転管理者等による下命、容認違反等については、使用者等の責任追及を徹底し適正な管理を図った。

第1 10表 正・副安全運転管理者講習の年度別実施状況

(各年度末現在)

年度	安全運転管理者				副安全運転管理者			
	実施回数	受講対象者 (A)	受講者数 (B)	受講率 (B)/(A)	実施回数	受講対象者 (A)	受講者数 (B)	受講率 (B)/(A)
	回	人	人	%	回	人	人	%
平成21	2,327	330,430	326,057	98.7	1,923	60,483	59,563	98.5
22	2,348	330,585	325,514	98.5	1,933	61,334	60,315	98.3
23	2,334	329,561	323,230	98.1	1,974	61,824	60,696	98.2
24	2,352	329,934	323,652	98.1	2,003	62,648	61,514	98.2
25	2,345	329,720	325,558	98.7	1,979	63,652	62,726	98.5
26	2,332	330,631	326,291	98.7	1,991	65,036	64,233	98.8
27	2,330	331,695	327,226	98.7	1,991	67,298	66,220	98.4

注 警察庁資料による。

事業活動に伴う交通事故防止を更に促進するため、映像記録型ドライブレコーダー等、安全運転の確保に資する車載機器等を効果的に活用した交通安全教育や安全運転管理の手法等について周知を図った。

安全運転管理者等の現況

安全運転管理者は、道路交通法により、自動車を5台以上使用する又は乗車定員11人以上の自動車を1台以上使用する事業所等において選任が義務付けられており、また、自動車を20台以上使用する事業所には、その台数に応じ、副安全運転管理者を置くことが義務付けられている(第1-8表)。

安全運転管理者・副安全運転管理者の年齢別構成では40歳代と50歳代が多く、職務上の地位別構成では、安全運転管理者・副安全運転管理者ともに課長以上が約半数を占めた(第1-9表)。

安全運転管理者等に対する講習の実施状況

都道府県公安委員会は安全運転管理者の資質の向上を図るため、毎年1回、自動車及び道路交通に関する法令の知識、安全運転に必要な知識、安全運転管理に必要な知識等を内容とした講習を実施した。

平成27年度における安全運転管理者講習は2,330回実施され、全受講対象者の98.7%に当たる32万7,226人が受講し、また、副安全運転管理者講習は延べ1,991回実施され、全受講対象者の98.4%に当たる6万6,220人が受講した(第1-10表)。

安全運転管理者協議会等に対する指導育成

企業等における自主的な安全運転管理を推進す

るとともに、安全運転管理者等の資質の向上を図るため、安全運転管理者等の組織への加入促進、自主的な検討会の開催、自動車安全運転センター安全運転中央研修所における研修の実施、無事故無違反運動等に対する指導育成等を行った。

都道府県ごとに組織されている安全運転管理者協議会に対しては、安全運転管理者等研修会の開催、事業所に対する交通安全診断等の実施を始め、交通安全教育資料及び機関誌(紙)の発行等について積極的に指導したほか、同協議会の自主的活動の促進を図っている。また、同協議会は、全国交通安全運動等を推進するとともに、職域における交通安全思想の普及活動に努めた。

5 事業用自動車の安全プラン等に基づく安全対策の推進

平成21年から30年までの10年間で、「事業用自動車の死者数・人身事故件数を半減」、「飲酒運転ゼロ」を目標として策定した「事業用自動車総合安全プラン2009」について26年11月に中間見直しを行い、業態毎の事故発生傾向、主要な要因等を踏まえた事故防止対策の実施や運転者の体調急変に伴う事故防止対策の浸透・徹底、監査情報や事故情報など各種情報を活用した事故防止対策の実施等の新たな施策を追加し、更なる事故削減に向けた各種取組を進めている。

軽井沢スキーバス事故を受けた対策

平成28年1月に発生した軽井沢スキーバス事故を踏まえ、二度とこのような悲惨な事故を起こさ

ないよう、同年6月3日にとりまとめた「安全・安心な貸切バスの運行を実現するための総合的な対策」に掲げられた再発防止策について、実施可能なものから速やかに実施している。（詳細はトピックス「軽井沢スキーバス事故を受けた対策について」参照。）

運輸安全マネジメントを通じた安全体質の確立

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、事業者が社内一丸となった安全管理体制を構築・改善し、国がその実施状況を確認する運輸安全マネジメント評価を、28年において542者に対して実施した。

自動車運送事業者に対するコンプライアンスの徹底

自動車運送事業者における関係法令等の遵守及び適切な運行管理の徹底を図るため、悪質違反を犯した事業者や重大事故を引き起こした事業者等に対する監査の徹底及び法令違反が疑われる事業者に対する重点的かつ優先的な監査を実施している。

また、貸切バスについては、平成28年1月に発生した軽井沢スキーバス事故を受け、同年6月3日にとりまとめた「安全・安心な貸切バスの運行を実現するための総合的な対策」に基づき、法令違反を早期に是正させる仕組みの導入や行政処分を厳格化して違反を繰り返す事業者を退出させるなどの措置を同年12月より実施した。

さらに、事故を惹起するおそれの高い事業者を抽出・分析する機能を備えた「事業用自動車総合安全情報システム」の運用を開始した。

飲酒運転の根絶

点呼時にアルコール検知器を使用した酒気帯びの有無の確認の徹底や、別の運転者に代わりにアルコール検査を実施させるなどの不正行為の禁止等、輸送の安全確保の徹底を周知した。また、事業用自動車の運転者による覚醒剤や危険ドラッグ等薬物使用による運行の絶無を図るため、禁止薬物に関する正しい知識や使用禁止について、運転者に対する日常的な指導・監督を徹底するよう、講習会や全国交通安全運動、年末年始の輸送等安全総点検なども活用し、機会あるごとに事業者や運行管理者等に対し指導を行っている。

ICT・新技術を活用した安全対策の推進

自動車運送事業者における交通事故防止のための取組を支援する観点から、デジタル式運行記録計等の運行管理の高度化に資する機器の導入や、過労運転防止のための先進的な取組等に対し支援を行っている。また、健康や過労運転に起因した事故の未然防止のため、運転特性や体調管理等に関する情報について、ビッグデータとして集積、活用し、運転者の体調に即した運行経路の設定が可能になる等の事故防止運行モデルの検討を開始した。

業態ごとの事故発生傾向、主要な要因等を踏まえた事故防止対策

輸送の安全を図るため、トラック・バス・タクシーの業態毎の特徴的な事故傾向を踏まえた事故防止の取組について評価し、更なる事故削減に向け、必要に応じて見直しを行う等、フォローアップを実施している。

事業用自動車の事故調査委員会の提案を踏まえた対策

「事業用自動車事故調査委員会」において、社会的影響の大きな事業用自動車の重大事故について、背景にある組織的・構造的課題の更なる解明を図るなど、より高度かつ複合的な事故要因の調査分析を行っており、19件の報告書を公表した。

運転者の体調急変に伴う事故防止対策の推進

睡眠呼吸障害、脳疾患、心疾患等の主要疾病の早期発見に寄与する各種スクリーニング検査をより効果的なものとして普及させるため、平成27年9月に、「事業用自動車健康起因事故対策協議会」を立ち上げ、普及に向けた課題を整理するための事業者へのアンケート調査等を行った。

貨物自動車運送事業安全性評価事業（Gマーク制度）の促進

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トラック事業者を選びやすくするとともに、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（Gマーク制度）」を実施している。28年12月現在、23,414事業所に対して「安全性優良事業所（G

第1-11表 労働災害による死者数中交通事故による死者数の占める割合の推移

年	全産業			陸上貨物運送事業		
	労働災害全死者数 (A)	道路上の交通事故 (B)	道路上の交通事故 の比率(B)(A)	労働災害全死者数 (A)	道路上の交通事故 (B)	道路上の交通事故 の比率(B)(A)
	人	人	%	人	人	%
平成20年	1,268	287	22.6	148	82	55.4
21	1,075	238	22.1	122	66	54.1
22	1,153	275	23.9	149	88	59.1
23	1,024	239	23.3	129	64	49.6
24	1,093	251	23.0	134	74	55.2
25	1,030	233	22.6	107	62	57.9
26	1,057	232	21.9	132	63	47.7
27	972	189	19.4	125	59	47.2

第1-12表 自動車運転者を使用する事業場に対する監督指導結果

(平成27年)

重点対象区分	事項	監督実施 事業場数	改善基準告示 違反事業場数
トラック業		2,783	1,944
バス業		226	123
ハイヤー・タクシー業		486	208
その他		341	154

注 厚生労働省資料による。

第1-13表 ツアーバスを運行する貸切バス事業場に対する集中監督指導結果

(主に平成28年2月・3月)

重点対象区分	事項	監督実施 事業場数	改善基準告示 違反事業場数
バス業		196	119

注 厚生労働省資料による。

マーク認定事業所)」の認定を行っている。

6 交通労働災害の防止等

交通労働災害の防止

全産業で発生した労働災害のうち死亡災害についてみると、道路上の交通事故による死亡者は、全体の死亡者数の19.4%を占め、特に陸上貨物運送事業では事業の特性から道路上の交通事故によるものが47.2%を占めた(第1-11表)。

厚生労働省では、「交通労働災害防止のためのガイドライン」に基づき、都道府県労働局、労働基準監督署、関係団体を通じて、自動車運転者の睡眠時間の確保に配慮した適正な労働時間等の管理及び走行管理の実施等の対策を積極的に推進するよう、関係事業者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た。

運転者の労働条件の適正化等

ア 自動車運転者の労働条件確保のための監督指導等

自動車運転者の労働時間等の労働条件の確保を図り、もって交通労働災害の防止に資するため、

自動車運転者を使用する事業場に対し、重点的な監督指導を実施することなどにより(第1-12表)、労働基準法(昭22法49)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(平元労働省告示7)の遵守徹底を図った。また、平成28年1月に発生した軽井沢スキーバス事故を受け、主に同年2月、3月に、同様の運行を行う貸切バス事業者に対し、緊急の集中監督を実施するとともに(第1-13表)、日本バス協会等に対してバス運転者の労働時間管理等の徹底に関する要請を実施した。さらに、「特定地域における一般乗用旅客自動車運送事業の適正化及び活性化に関する特別措置法等の一部を改正する法律」(平25法83)の附帯決議において、「国土交通省及び厚生労働省は、累進歩合制の廃止について改善指導に努めること」等とされたことを踏まえ、タクシー運転者の賃金制度のうち、累進歩合制度の廃止に係る指導等の実施について、一層の徹底を図った。

イ 相互通報制度等の活用

交通関係行政機関が相互通報制度等を活用し、連携をより一層密にすることにより、協力して自

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。

また、平成28年8月には、自動車運転者の健康確保のため、国土交通省及び厚生労働省において、労働安全衛生法違反についても相互に通報することとした。

ウ 労務管理の推進

自動車運転者の労働条件及び安全衛生の確保及び改善を図るため、使用者等に対し、労働時間管理適正化指導員により、指導・助言等を行った。

7 道路交通に関する情報の充実

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下に、危険物の運送業者に対して、適正な運行計画の作成等の運行管理の徹底、関係法令の遵守、異常・事故発生時の応急措置を記したイエローカード（緊急連絡カード）の携行及び容器イエローカードの添付等を指導し、危険物輸送上の安全確保の徹底を図っている。

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。

国際海上コンテナの陸上輸送にかかる安全対策

国際海上コンテナの陸上輸送の安全対策を充実させるため、平成25年6月に新たな「国際海上コンテナの陸上における安全輸送ガイドライン」等を策定し、地方での関係者会議や関係業界による講習会等を通じ、ガイドライン等の浸透や関係者と連携した実効性の確保に取り組んでいる。

気象情報等の充実

道路交通に影響を及ぼす台風、大雨、大雪、津波等の自然現象について、的確に実況監視を行い、適時適切な予報・警報等を発表・伝達して、事故の防止及び被害の軽減に努めた。

ア 気象監視体制の整備

平成27年7月7日に開始した静止気象衛星「ひまわり8号」の運用を継続した。また、「ひまわり9号」の整備を進め、平成28年11月2日に打ち

上げた。

イ 道路情報提供装置等の整備

安全な通行を確保するため、道路の積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を整備した。

ウ 地震・津波・火山監視業務の整備

ア 地震・津波監視業務の整備

24時間体制で全国の地震活動を監視し、迅速かつ的確な地震情報や津波警報等の発表を行うとともに、情報の内容や利活用について周知・広報の取組を推進した。また、沖合の地震・津波観測データの活用等を進め、地震・津波監視体制を拡充した。緊急地震速報については、周知・広報の取組を推進するとともに、より一層の精度向上のために、同時に複数の地震が発生した場合でも精度良く発表するための技術的な改善等を行った。

また、関係機関や基盤的調査観測網によるデータを収集・処理し、そのデータを防災情報等に活用するとともに、その処理結果を地震調査研究推進本部地震調査委員会による地震活動評価や関係機関の地震調査研究に資するよう提供した。

イ 火山監視体制と噴火時等の避難体制の推進

全国110の活火山について、火山活動の監視・評価の結果に基づき噴火警報等及び降灰予報の的確な発表を行った。また、「火山防災のために監視・観測体制の充実等が必要な火山」として火山噴火予知連絡会によって選定された50火山については常時観測火山として、24時間体制で火山活動を監視するとともに、平常時からの火山防災協議会（都道府県、市町村、気象台、砂防部局、火山専門家等で構成）における避難計画の共同検討を通じて、噴火警戒レベル（平成29年1月現在、38火山で運用中）の設定や改善を推進した。また、平成28年12月21日より、常時観測火山の観測データを気象庁ホームページに掲載するなど、火山情報の提供の改善を進めた。

エ 気象知識の普及等

気象・地象・水象の知識の普及など気象情報の利用方法等に関する講習会等の開催、広報資料の配布等を行ったほか、防災機関の担当者を対象に予報・警報等の伝達等に関する説明会を開催した。

第4節 車両の安全性の確保

1 自動車保有台数の推移

平成28年12月末現在の自動車保有台数は約8,160万台であり、前年に比べて30万台（0.4%）増加し、自動車1台当たりの人口は1.6人（28年9月末現在）である（第1-42図）。

自動車保有台数を用途別及び車種別にみると、軽四輪乗用自動車が約2,185万台と最も多数を占め、全自動車台数の26.8%を占めている。そのほか普通乗用自動車が約1,836万台で22.5%、小型乗用自動車が約2,120万台で26.0%となっており、この3車種で全体の75.2%を占めている。また、対前年増加率では、普通乗用自動車2.4%が目立っている（第1-14表）。

2 車両の安全性に関する基準等の改善の推進

道路運送車両の保安基準の拡充・強化等

ア 車両の安全対策の推進

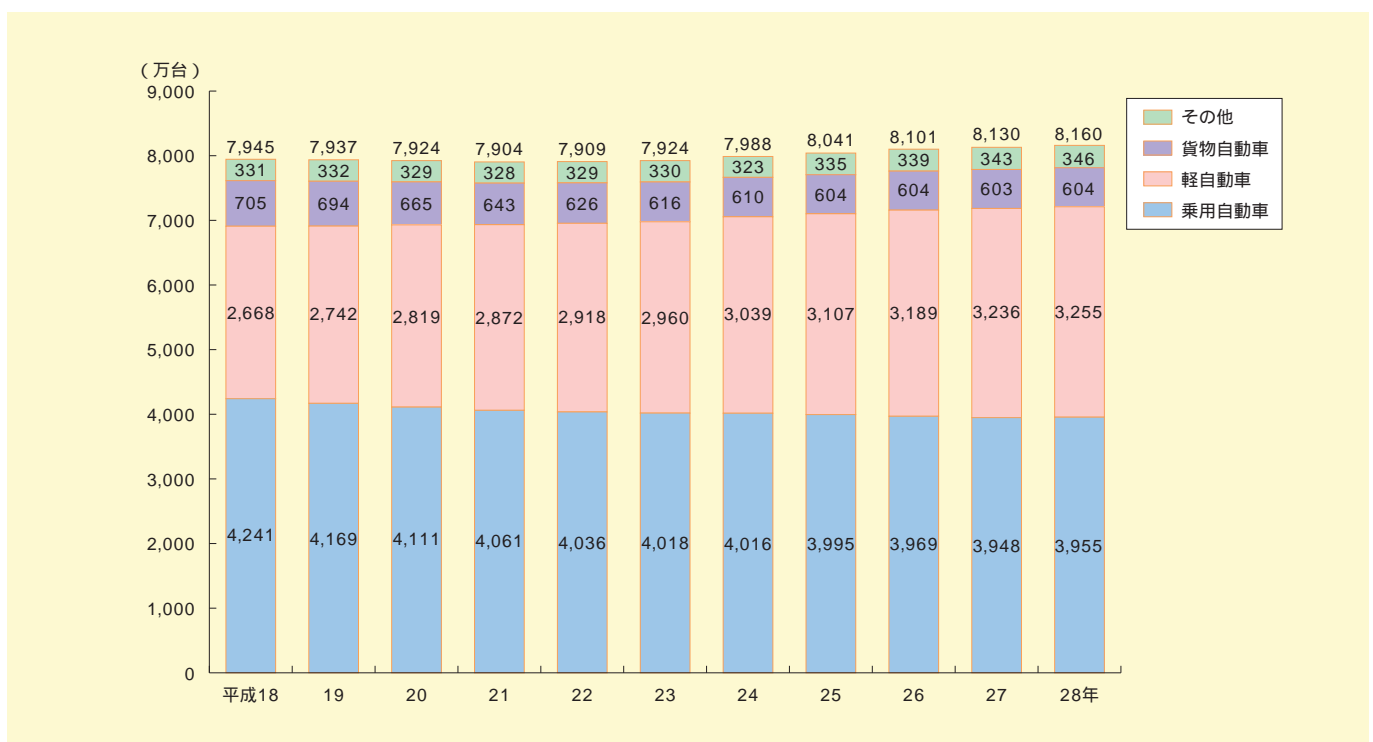
第10次交通安全基本計画（計画年度：平成28～32年度）の策定にあわせて取りまとめられた交通

政策審議会陸上交通分科会自動車部会の報告を踏まえ、子供・高齢者の安全対策、歩行者・自転車乗員の安全対策、大型車がからむ重大事故対策や、自動運転など新技術への対応を中心に車両安全対策の推進に取り組んだ。また、昨今相次いでいる高齢運転者による事故防止対策として、29年1月に設置した関係省庁副大臣等会議において、衝突被害軽減ブレーキ等の先進安全技術を搭載した自動車の普及啓発・導入促進を図るための方策について幅広く検討を進め、同年3月に中間取りまとめを行った。

イ 道路運送車両の保安基準の拡充・強化

自動車の安全性の向上を図るため、フルラップ前面衝突時の乗員保護や燃料電池自動車の安全基準等11項目の国際基準を国内に導入した。また、ハイブリッド自動車等に備える車両接近通報装置や、前照灯の自動点灯に関する安全基準を新たに整備した。

第1-42図 自動車保有台数の推移



注 1 国土交通省資料により、各年12月末現在の値である。
2 第1種及び第2種原動機付自転車並びに小型特殊自動車を除く。

第1 14表 用途別及び車種別自動車保有台数

(各年12月末現在)

用途別・車種別		平成28年		平成27年		対前年比	
		台数	構成率	台数	構成率	増減数	増減率
		台	%	台	%	台	%
貨物用	普通車	2,337,230	2.9	2,316,208	2.8	21,022	0.9
	小型四輪車	3,535,022	4.3	3,552,373	4.4	- 17,351	- 0.5
	小型三輪車	1,015	0.0	1,022	0.0	- 7	- 0.7
	被けん引車	165,769	0.2	162,350	0.2	3,419	2.1
	軽四輪車	8,539,701	10.5	8,634,637	10.6	- 94,936	- 1.1
	軽三輪車	1,228	0.0	1,233	0.0	- 5	- 0.4
	貨物用計	14,579,965	17.9	14,667,823	18.0	- 87,858	- 0.6
乗合用	普通車	112,011	0.1	110,096	0.1	1,915	1.7
	小型車	120,310	0.1	119,293	0.1	1,017	0.9
	乗合用計	232,321	0.3	229,389	0.3	2,932	1.3
乗用	普通車	18,357,734	22.5	17,935,861	22.1	421,873	2.4
	小型車	21,196,152	26.0	21,547,823	26.5	- 351,671	- 1.6
	軽四輪車	21,850,275	26.8	21,504,199	26.5	346,076	1.6
	乗用計	61,404,161	75.2	60,987,883	75.0	416,278	0.7
特種(殊)用途用	普通車	1,066,247	1.3	1,053,063	1.3	13,184	1.3
	小型車	148,937	0.2	147,002	0.2	1,935	1.3
	大型特殊車	341,767	0.4	338,508	0.4	3,259	1.0
	軽四輪車	161,385	0.2	160,404	0.2	981	0.6
	特種(殊)用途用計	1,718,336	2.0	1,698,977	2.0	19,359	1.1
二輪車	小型二輪車	1,672,438	2.0	1,657,263	2.0	15,175	0.9
	軽二輪車	1,994,825	2.4	2,056,119	2.5	- 61,294	- 3.0
	二輪車計	3,667,263	4.5	3,713,382	4.6	- 46,119	- 1.2
総計		81,602,046	100.0	81,297,454	100.0	304,592	0.4

注 1 国土交通省資料による。

2 特種用途自動車とは、緊急車、冷蔵・冷凍車のように特殊の目的に使用されるものをいい、大型特殊自動車とは、除雪車、ブルドーザー等のように特殊の構造を有するものをいう。

安全に資する自動運転技術を含む先進安全自動車(ASV)の開発・普及の促進

先進安全自動車(ASV)の開発・実用化・普及を促進すべく、平成28年度より第6期ASV推進計画に基づく取組を開始し、自動運転の実現に必要な先進安全技術について、産学官連携の下、実用化されたASV技術の本格的な普及戦略及び路肩退避型等発展型ドライバー異常時対応システムの技術要件等の検討に着手した。

また、バス、トラック等の安全対策として、衝突被害軽減ブレーキ、車両安定性制御装置、車線逸脱警報装置等ASV装置に対する補助を継続して実施するとともに、従来より実施している衝突被害軽減ブレーキ及び車両安定性制御装置搭載車両に対する税制特例措置に加え、29年度税制改正

において車線逸脱警報装置を搭載した大型バスに対する特例措置を新たに講じた。

また、車両よりも小さな歩行者、自転車等の検知が可能である車載用の79GHz帯高分解能レーダーについて、同レーダーのさらなる高精度化を図るため、ITU(国際電気通信連合)2015年世界無線通信会議(WRC-15)の決議に基づき、平成29年1月に、現行の78-81GHzに加えて77.5-78GHzの周波数帯も同レーダーに利用できるよう周波数追加分配に係る電波法関係の制度整備を行った。

一方、自動運転システムの安全基準について国際的に議論すべく、国連の自動車基準調和世界フォーラム(WP29)傘下の自動運転分科会及びWP29のブレーキ・走行装置分科会(GRRF)傘下の自動操舵専門家会議において、それぞれ英国

及びドイツとの共同議長として、自動運転に関するセキュリティガイドラインや高速道路での自動運転を可能とする自動操舵の技術基準の策定活動を主導した。さらに国内においても、府省連携施策である「戦略的イノベーション創造プログラム（SIP）」に基づき、通信利用型運転支援システムの実用化に向けた実験等の自動運転の実用化に向けた取組を推進するとともに、「自動走行ビジネス検討会」において、15年程度先を見据えた自動運転システムの目指すべき方向性とその実現のための課題について整理を行った。さらに、平成28年12月、国土交通大臣を本部長とする「国土交通省自動運転戦略本部」を立ち上げ、車両の技術基準等、自動運転にまつわる重要事項に関する国土交通省の方針の検討を行った。

車両の安全性等に関する日本工業規格の整備

工業標準化法（昭24法185）に基づく自動車関係の日本工業規格について、JIS D5716「自動車用緊急脱出支援用具」を制定した。

3 自動車アセスメント情報の提供等

自動車アセスメントは、市販されている自動車やチャイルドシートの安全性能評価試験を行い、その結果を公表することで、ユーザーが安全な自動車等を選択できる環境をつくり、安全な自動車等の普及を図ることを目的としている。平成26年度より、衝突被害軽減ブレーキや車線逸脱警報装置など予防安全技術の評価を開始し、平成28年度には、対歩行者衝突被害軽減ブレーキの評価を開始した。28年度においては、衝突安全性能評価⁹

車種及び予防安全性能評価22車種の自動車並びに7機種のチャイルドシートの安全性能評価結果を公表した。

4 自動車の検査及び点検整備の充実

自動車の検査の充実

ア 自動車検査の実施状況

自動車の安全確保と公害の防止を図るため、独立行政法人自動車技術総合機構と連携して、道路運送車両法（昭26法185）に基づき、自動車（軽自動車及び小型特殊自動車を除く。）の新規検査、継続検査及び構造等変更検査を行っており、平成27年度の検査実施車両は約2,515万台であった（第1-15表）。また、不正改造車の排除等を目的とした街頭検査を行っており、27年度の検査実施車両は、約13万台であった。

イ 自動車検査施設の整備

自動車検査施設については、自動車ユーザーが受検しやすいよう音声誘導装置付検査機器及び映像式受検案内表示システムを導入している。また、より確実な自動車検査を行うため、車両画像取得装置等の自動車検査の高度化施設を整備し活用している。

ウ 軽自動車の検査の実施状況

軽自動車検査協会において、平成27年度に約1,387万台の軽自動車（二輪の軽自動車を除く。）の検査を実施した。

型式指定制度の充実

自動車の型式指定等に当たっては、保安基準への適合性及び生産過程における品質管理体制等の

第1 15表 自動車検査実施状況

検査の種類	平成27年度		平成26年度		平成25年度		平成24年度		平成23年度	
	件数	構成率	件数	構成率	件数	構成率	件数	構成率	件数	構成率
新規検査	4,211,553	16.8	4,151,476	16.4	4,544,653	17.7	4,323,141	16.6	4,108,974	15.9
継続検査	20,869,745	83.0	21,129,078	83.4	21,122,536	82.1	21,602,844	83.1	21,658,151	83.8
構造等変更検査	63,755	0.3	63,938	0.3	65,132	0.3	68,637	0.3	70,700	0.3
整備不良車両の整備確認	1,208	0.0	1,386	0.0	1,567	0.0	1,711	0.0	2,054	0.0
計	25,146,261	100.0	25,345,878	100.0	25,733,888	100.0	25,996,333	100.0	25,839,879	100.0

注 1 国土交通省資料による。

2 備不良車両の整備確認とは、道路運送車両法第54条及び第54条の2（整備命令等）並びに道路運送車両法第63条の規定による整備不良車両に必要な整備がなされたことの確認である。

3 軽自動車は除く。

審査を独立行政法人自動車技術総合機構交通安全環境研究所と連携して実施し、自動車の安全性の増進等を図っている。

自動車点検整備の充実

ア 自動車点検整備の推進

自動車ユーザーの保守管理意識の高揚と点検整備の適切な実施の推進を図るため、平成28年9月、10月を強化月間として「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、車体腐食による事故等の点検・整備等の不良に起因する事故の防止を図るため、事故の発生状況のとりまとめ、公表や点検・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。

イ 不正改造車の排除

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「不正改造車を排除する運動」を全国的に展開した。特に、平成28年6月を強化月間として、広報活動の一層の推進、関係者への指導徹底等し、自動車ユーザー及び自動車関係事業者等の不正改造防止に係る意識の更なる高揚を図るとともに、街頭検査の重点的実施等により、不正改造車の排除を徹底した。

また、不正な二次架装¹による積載量又は乗車定員の増し等を排除するため、架装メーカー等に対する立入検査の実施等を厳正に行った。

ウ 自動車分解整備事業の適正化

点検整備に対する自動車ユーザーの理解と信頼を得るため、法令違反行為を行った自動車分解整備事業者及び指定自動車整備事業者に対し、処分基準に基づく行政処分を適切に実施し、各地方運輸局等において公示するとともに、国土交通省ネガティブ情報検索サイトを通じて処分の統一的な公表を実施している。

また、認証を受けずに分解整備を行っている事業者を排除し、道路運送車両の安全確保を図るた

め、毎年7月を「未認証行為の調査・確認・指導のための強化月間」と定め、情報の収集及び収集した情報に基づく指導等を推進した。

エ 自動車の新技術への対応等整備技術の向上
自動車分解整備事業者は、自動車の点検整備を適切に実施するため、自動車への新技術の採用等の車社会の環境の変化に対応することが求められている。このため、整備主任者を対象とした技術研修等の実施により、自動車の新技術及び多様化するユーザーニーズに対応していくための技術の向上や高度化を図っている。また、自動車分解整備事業者の整備技術の高度化等への支援を行った。

また、平成25年にとりまとめた「自動車整備技術の高度化検討会」を平成27年9月に再開し、これまでの排ガス関連を中心とした装置に加えて、新技術が用いられている安全装置に対する整備環境及び人材育成体制の強化を図るための検討を行っている。

さらに、新技術が採用された自動車の整備や自動車ユーザーに対する自動車の正しい使用についての説明等のニーズに対応するため、一級自動車整備士制度を活用している。なお、平成27年度には1,197名が一級小型自動車整備士技能検定に合格した（平成28年3月末までの累計12,964名）。

5 リコール制度の充実・強化

自動車のリコールの迅速かつ着実な実施のため、自動車メーカー等及びユーザーからの情報収集に努め、自動車メーカー等のリコール業務について監査等の際に確認・指導するとともに、安全・環境性に疑義のある自動車については独立行政法人自動車技術総合機構交通安全環境研究所において現車確認等による技術的検証を行った。加えて、リコール改修を促進するため、ウェブサイトやソーシャル・メディアを通じたユーザーへの情報発信を強化した。

また、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。

¹ 不正な二次架装

自動車の一部部品を取り付けない又は取り外した状態で新規検査を受検し、自動車検査証の交付を受けた後に、当該部品を取り付けて使用者に納車する行為。

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。なお、28年度のリコール届出件数は364件及び対象自動車台数は1,585万台であった。

6 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（人の力を補うため原動機を用いるもの）及び普通自転車に係る型式認定制度を運用しており、平成28年度には、駆動補助機付自転車を48型式、普通自転車を46型式認定した。

この型式認定制度は、型式認定を受けた駆動補助機付自転車等に型式認定番号等を表示させ、また、基準適合品であることを示す標章（TSマーク）を貼付することができることとし、当該駆動補助機付自転車等が道路交通法等に規定されている基準に適合したものであることを外観上明確にし

て、利用者の利便を図るとともに、基準に適合した駆動補助機付自転車等を普及させることにより、交通の安全と推進を図るものである。

また、自転車利用者が定期的な点検整備や正しい利用方法等の指導を受ける気運を醸成するため、関係団体は全国各地の学校等で自転車の安全点検促進活動や安全利用講習を実施するとともに、近年、歩行者との事故等自転車の利用者が加害者となる事故が発生していることに鑑み、こうした賠償責任を負った際の支払原資を担保し、被害者の救済の十全を図るため、損害賠償責任保険等への加入を促進した。

さらに、夜間における交通事故の防止を図るため、灯火装置の取付けの徹底と反射器材の普及促進を図り、自転車の被視認性の向上を図った。

加えて、BAAマークをはじめとする各種マーク制度（SBAAマーク、SBAA PLUSマーク、幼児2人同乗基準適合車マーク、TSマーク、SGマーク、JISマーク）を活用した安全性の高い自転車の供給・普及のため自転車技士及び自転車安全整備士に関する制度を後援した。

自転車技士

（一財）日本車両検査協会が、BAA及びSBAAマーク等表示自転車の最終組立工程における組立整備を行うための技術審査に合格した者に付与する称号。なお、自転車技士は、工業標準化法によるJISマーク表示自転車の点検調整等及び（一財）製品安全協会によるSGマーク表示自転車の最終組立工程における組立整備も行う。

自転車安全整備士

（公財）日本交通管理技術協会が、自転車安全整備技能検定合格者に付与する称号。自転車安全整備士は、自転車の点検整備を行い、道路交通法令の基準に適合する普通自転車に点検整備済TSマークを貼付するとともに、利用者に対して自転車の交通ルールや正しい乗り方について指導する。

第5節 道路交通秩序の維持

1 交通指導取締りの状況

交通指導取締りの状況

平成28年中における車両等の道路交通法違反（罰則付違反）の取締り件数は673万9,199件で、悪質性・危険性の高い違反としては、最高速度違反が161万1,238件、酒酔い・酒気帯び運転が2万6,423件、無免許運転が2万1,317件等である（第1-43図）。

なお、点数告知に係る違反の取締り件数について主なものをみると、座席ベルト装着義務違反が96万3,722件で、ヘルメット装着義務違反が1万4,241件等である。また、放置違反金納付命令件数が109万3,510件である。

高速道路における交通指導取締りの状況

平成28年中の高速道路における交通違反取締り状況は、第1-16表のとおりである。

交通反則通告制度の適用状況

平成28年中に反則行為として告知した件数は644万9,453件で、車両等運転者の道路交通法違反（罰則付違反）の取締り件数中に占める比率（反則適用率）は95.7%である。

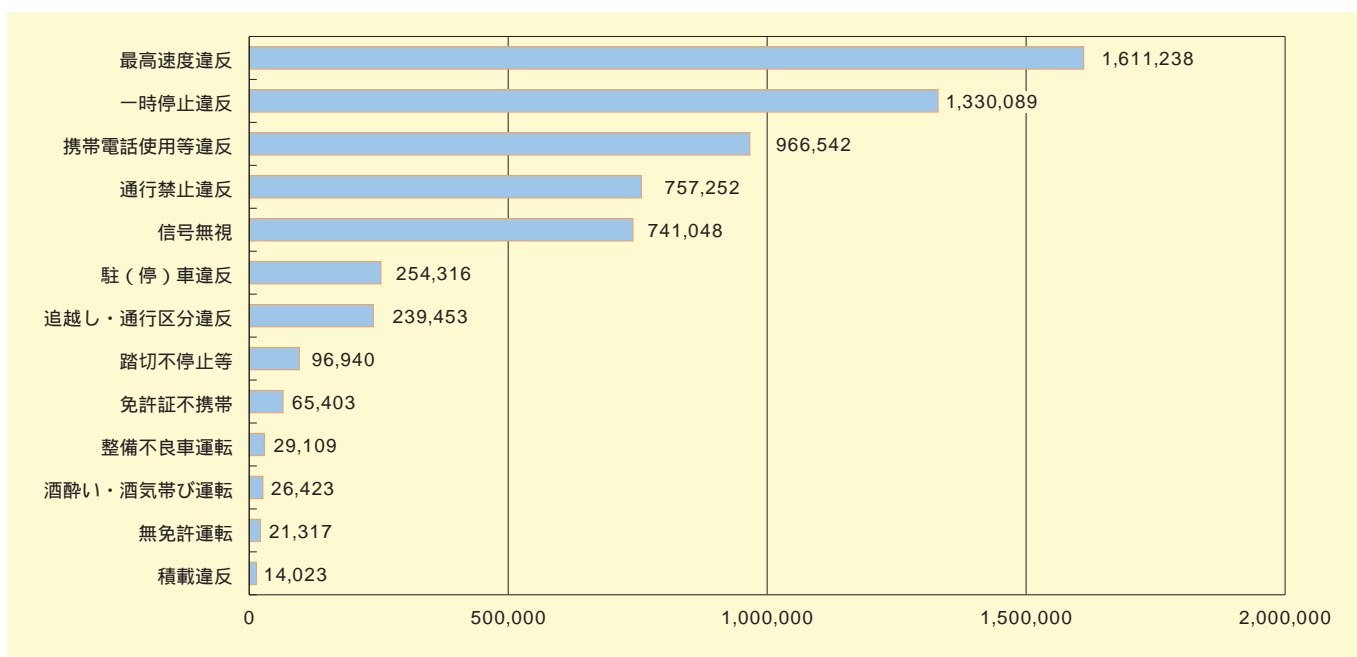
反則告知件数を成人・少年別にみると、成人は628万9,769件、少年は15万9,684件である。また、行為別にみると、主なものは、最高速度違反が148万9,973件（23.1%）、一時停止違反が132万5,629件（20.6%）、携帯電話使用等違反が96万4,427件（15.0%）である。

2 交通指導取締りの強化等

一般道路における効果的な指導取締りの強化等平成25年に有識者懇談会においてとりまとめられた「交通事故抑止に資する取締り・速度規制等の在り方に関する提言」を踏まえ、交通事故実態の分析結果に基づき、死亡事故等重大事故に直結する悪質性・危険性の高い違反及び迷惑性が高く地域住民からの取締り要望の多い違反に重点を置いた指導取締りを推進するとともに、あわせて近年、スマートフォンの普及により画像注視に起因する交通事故が増加傾向にあることから、携帯電話使用等の取締りを推進した。

指導取締りに当たっては、交通事故発生状況と指導取締り状況を検証し、その結果を取締り方針

第1-43図 交通違反取締り（告知・送致）件数（平成28年）



注 1 警察庁資料による。
2 高速道路分を含む。

第1-16表 高速道路における交通違反取締り状況

主法令違反別	平成28年		平成27年		対前年比	
	件数	構成率	件数	構成率	増減数	増減率
総数	560,133	100.0	580,559	100.0	- 20,426	- 3.5
最高速度違反	398,345	71.1	403,966	69.6	- 5,621	- 1.4
積載違反	837	0.1	922	0.2	- 85	- 9.2
車両通行帯違反	67,890	12.1	76,221	13.1	- 8,331	- 10.9
車間距離不保持	6,690	1.2	7,571	1.3	- 881	- 11.6
酒酔い、酒気帯び運転	326	0.1	305	0.1	21	6.9
駐・停車違反	71	0.0	112	0.0	- 41	- 36.6
無免許、無資格運転	788	0.1	827	0.1	- 39	- 4.7
その他	85,186	15.2	90,635	15.6	- 5,449	- 6.0

注 警察庁資料による。

に反映させる，いわゆるPDCAサイクルに基づく取締りを推進したほか，新たな速度違反取締装置を導入し活用するなど，交通事故実態に的確に対応した効果的な指導取締りを推進した。

また，パトカー等による警戒活動や通学時間帯，薄暮時間帯における交通街頭活動を推進し，違法行為の未然防止に努めたほか，交通事故抑止対策について国民の理解を深めるため，速度管理や速度取締りに関する方針の情報発信に努めるなど，交通事故抑止に資する取組を推進した。

さらに，事業活動に関して行われた過労運転，過積載運転，放置駐車，最高速度等の違反及びこれらに起因する事故事件については自動車の使用者等の責任，いわゆる背後責任の追及を図るとともに，自動車の使用制限処分を行うなどこの種の違反の根源的対策を推進したほか，無車検運行，無保険車運行等各種交通関係法令違反についても取締りを推進した。

また，自転車利用者による危険・迷惑行為及び交通事故を防止するために，無灯火，二人乗り，信号無視，一時停止違反等に対する指導警告を強化するとともに，制動装置不良自転車（ブレーキがない自転車等）の運転のほか，違反行為により通行車両や歩行者に対する具体的危険を生じさせたり，指導警告に従わず違反行為を繰り返したりするなどの悪質・危険な自転車利用者に対しては，交通切符を適用した検挙措置を講じた。

さらに，警察では，飲酒運転に対する厳正な取締りを行っており，特に，夜間における取締体制

を確保し，飲酒運転に係る取締結果や交通事故発生状況を的確に分析した上，飲酒運転が常態的に見られる時間帯・場所に重点を置いた効果的な飲酒運転の取締りを推進した。

また，無免許運転又は飲酒運転を検挙した際は，その周辺者に対する的確な捜査を行い，これらの違反を助長する周辺者に対する取締りを推進した。

高速道路における指導取締りの強化等

高速道路における安全で円滑な交通流を確保するため，各都道府県の高速道路交通警察隊の体制の充実強化を図るとともに，多角的な交通事故分析により交通危険箇所重点を置いた機動警ら，駐留監視活動を強化して交通流の整序に努め，悪質性・危険性・迷惑性の高い著しい速度超過，飲酒運転，車間距離不保持，通行帯違反等を重点とした指導取締りを推進した。

また，関係機関・団体と連携し，シートベルト着用の普及啓発活動を推進した。

3 交通事故事件等に係る適正かつ緻密な捜査の一層の推進

交通事故事件捜査の現況

交通事故に係る自動車の運転により人を死傷させる行為等の処罰に関する法律（平25法86）による危険運転致死傷罪及び過失運転致死傷罪等事件の平成28年中における送致件数は，48万2,450件である。

なお，平成28年中のひき逃げ事件（交通事故に係る無申告事件を含む。）の発生件数は1万6,138

第1-17表 ひき逃げ事件の発生・検挙状況

区分		年別				
		ひき逃げ・無申告事件の発生・検挙状況				
		平成24年	平成25年	平成26年	平成27年	平成28年
死亡	発生	170	156	153	150	147
	検挙	167	144	156	146	148
	検挙率	98.2	92.3	102.0	97.3	100.7
重傷	発生	1,412	1,264	1,197	1,193	1,133
	検挙	765	681	675	618	664
	検挙率	54.2	53.9	56.4	51.8	58.6
軽傷	発生	18,878	17,614	16,714	15,653	14,858
	検挙	8,231	7,486	7,327	7,012	6,676
	検挙率	43.6	42.5	43.8	44.8	44.9
合計	発生	20,460	19,034	18,064	16,996	16,138
	検挙	9,163	8,311	8,158	7,776	7,488
	検挙率	44.8	43.7	45.2	45.8	46.4

注 1 警察庁資料による。
 2 ひき逃げ事件とは、人の死傷を伴う道路上の交通事故に係る救護措置義務違反をいう。
 3 無申告事件とは、人の死傷を伴う道路上の交通事故に係る報告義務違反をいう。

件で、検挙件数は7,488件である（第1-17表）。

適正かつ緻密な交通事故事件捜査の推進

交通事故事件捜査においては、初動捜査の段階から危険運転致死傷罪の適用も視野に入れ、組織的かつ重点的な捜査及び正確かつ綿密な鑑識活動を行うなど、適正かつ緻密な交通事故事件捜査を推進した。

また、常時録画式交差点カメラや3Dレーザースキャナ等の装備資機材を活用し、科学的捜査を推進した。

4 暴走族等対策の推進

暴走族は減少傾向にあるものの、都市部を中心に、地域住民や道路利用者に多大な迷惑を及ぼしていることから「暴走族対策の強化について」（平成13年2月5日暴走族対策関係省庁担当課長等会

議申合せ）に基づき、政府一体となった暴走族対策の推進に努めた。

平成28年末現在、警察が把握している全国の暴走族は、208グループ6,595人である。

また、元暴走族構成員等が中心となって結成された「旧車會」等と呼ばれる集団の中には、暴走族風に改造した旧型の自動二輪車等を連ねて、大規模な集団走行を各地で行うなど、迷惑性が高いものもあることから、都道府県警察間での情報共有を図るとともに、関係機関と連携して騒音関係違反等に対する指導取締りを推進した。（第1-18表）

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

暴走族追放の気運を高揚させるため、「暴走族根絶（追放）条例」等の運用に協力するとともに、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。

また、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するとともに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。さらに、暴走族問題と青少年の非行等問題行動との関連性に鑑み、地域の関連団体等との連携を図るなど、青少年の健全育成を図る観点から施策を推進した。

学校において、暴走族問題等を取り上げた非行防止教室を開催するとともに、文部科学省と独立行政法人教員研修センターの共催による交通安全教育担当教員等の研修の実施などを通じて、児童生徒等に対する交通安全教育の充実を図った。

第1-18表 暴走族等の勢力

区分		年				
		24年	25年	26年	27年	28年
暴走族	グループ数	392	327	298	227	208
	人員	7,297	6,933	6,830	6,771	6,595
旧車會	グループ数	747	762	595	578	561
	人員	6,759	6,601	6,044	6,173	6,114

注 1 警察庁資料による。
 2 旧車會は、違法行為を敢行する者として把握した数。

暴走行為阻止のための環境整備

暴走族等（暴走族及び違法行為を敢行する旧車會員（暴走族風に改造した旧型の自動二輪車等を運転する者））及びこれに伴う群衆の集場所として利用されやすい施設の管理者に協力を求め、暴走族等及び群衆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・団体が連携を強化し、暴走行為等ができない道路環境づくりを積極的に行った。また、事前情報の入手に努め、集団不法事案に発展するおそれがあるときは、早期に暴走族等と群衆を隔離するなどの措置を講じた。

暴走族等に対する指導取締りの推進

暴走族等に対しては、共同危険行為等の禁止違反を始めとする各種法令を活用した取締りを推進した。また、暴走行為に使用された車両等を積極的に押収し、暴走族等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。平成28年中の暴走族等の検挙状況をみると、前年に比べ検挙人員は17.0%減少し1万1,751人であった（第1-19表）。

暴走族関係事犯者の再犯防止

暴走族関係事犯者の捜査に当たっては、個々の犯罪事実はもとより、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、事件の速やかな処理に努めるとともに、グループの解体や暴走族グループから加入者等を離脱させるなど暴走族関係事犯者の再犯防止に努めた。

少年院送致決定を受けたあるいは保護観察に付された暴走族関係事犯少年等の処遇に当たっては、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・再非行防止に重点を置いた個別処遇に努めた。

なお、平成27年に保護観察に付された者のうち、保護観察開始前に暴走族と関係があった者は1,067人である。

車両の不正改造の防止

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、平成28年6月を強化月間として、自動車検査のより一層確実な実施に加え、広報活動の一層の推進、関係者への指導徹底、街頭検査の重点化等を行った。

また、道路運送車両法の不正改造行為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。

第1-19表 暴走族等による道路交通法、道路運送車両法違反の検挙状況

区分 \ 年	24年	25年	26年	27年	28年
暴走族の検挙人員	22,941	16,555	12,673	12,457	10,275
旧車會の検挙人員	-	-	1,665	1,708	1,476
合計	22,941	16,555	14,338	14,165	11,751

注 警察庁資料による。

第6節 救助・救急活動の充実

1 救助活動及び救急業務の実施状況

概要

ア 救助活動の実施状況

平成27年中の全国の救助活動実施状況は、救助活動件数 5万5,966件、救助人員 5万9,190人であり、前年と比較すると、救助活動件数は729件（1.3%）減少したが、救助人員は1,381人（2.4%）増加した（第1-20表）。

イ 救急業務の実施状況

平成27年中の全国の救急業務実施状況は、ヘリコプターによる出動件数を含め、605万8,190件で、前年と比較し、6万9,813件（1.2%）増加した。また、搬送人員は、548万1,252人で、前年と比較し、7万2,617人（1.3%）増加した。

また、救急自動車による出動件数は、全国で1日平均 1万6,589件であり、約5.2秒に1回の割合で救急隊が出動し、国民の約23人に1人が救急隊によって搬送されたことになる。

交通事故に対する活動状況

平成27年中の救助活動件数及び救助人員のうち、交通事故に際して救出困難な者が生じた場合に、消防機関が救助活動に当たったものは1万4,673件で、救助人員は1万9,350人となっており、それぞれ全体の26.2%、32.7%を占めた。

また、平成27年中の救急自動車による救急出動件数605万4,815件、搬送人員547万8,370人のうち、交通事故によるものは、それぞれ50万1,321件（8.3%）、49万797人（9.0%）となっている（第1-21表）。

救急業務全体に占める交通事故に起因するものの割合は減少傾向にあるが、救助活動に占める割合は依然として高い水準にあり、事故の種類・態様の複雑多様化に対処するためにも、引き続き救助・救急体制の一層の拡充が必要である。

第1-20表 救助活動件数及び救助人員の推移

年	救助活動件数			救助人員		
	件数	対前年増減率	うち交通事故による件数	人員	対前年増減率	うち交通事故による人員
平成23年	57,641	4.7%	16,194	63,618	8.4%	21,578
24	56,103	-2.7%	16,080	59,338	-6.7%	21,610
25	56,915	1.4%	15,828	57,659	-2.8%	20,333
26	56,695	-0.4%	15,096	57,809	0.3%	20,018
27	55,966	-1.3%	14,673	59,190	2.4%	19,350

注 総務省消防庁資料による。

第1-21表 救急自動車による救急出動件数及び搬送人員の推移

年	救急出動件数			救急搬送人員		
	件数	うち交通事故による件数	全件数に対する割合	人員	うち交通事故による人員	全人員に対する割合
平成23年	5,707,655	555,402	9.7%	5,182,729	553,796	10.7%
24	5,802,455	543,218	9.4%	5,250,302	539,809	10.3%
25	5,915,683	536,807	9.1%	5,346,087	529,544	9.9%
26	5,984,921	518,372	8.7%	5,405,917	508,013	9.4%
27	6,054,815	501,321	8.3%	5,478,370	490,797	9.0%

注 総務省消防庁資料による。

2 救助・救急体制の整備

概要

ア 救助隊及び救急隊の設置状況

平成28年4月1日現在、救助隊は全国733消防本部の97.5%に当たる715消防本部に1,418隊設置されており、救助隊員は2万4,449人である。救助隊を設置している消防本部の管轄対象となっている市町村は、全国1,719市町村の96.1%に当たる1,652市町村である。また、救急隊は全国で5,090隊設置されており、救急隊員は6万1,053人で、救急業務実施市町村数は、全国1,719市町村の98.3%に当たる1,690市町村である。

より高度化する救助・救急需要に適切に対処するため、引き続き、高度かつ専門的な教育を受けた救助隊員及び救急隊員の配置を推進している。

イ 救助・救急用資機材等の整備に対する財政措置

救助活動に必要な救助工作車や救助器具、救急救命士による救急救命処置等の実施に必要な高規格救急自動車や高度救命処置用資機材、消防防災ヘリコプター等の整備に対して地方交付税措置等、所要の財政措置を行っている。

救助体制の整備・拡充

交通事故の種類・内容の複雑多様化に対処するため、救助体制の整備・拡充を図り、救助活動が円滑に実施されている。

多数傷者発生時における救助・救急体制の充実
大規模道路交通事故等の多数の負傷者が発生する大事故に対応するため、連絡体制の整備、救護訓練の実施及び消防機関と災害派遣医療チーム（DMAT）の連携による救助・救急体制の充実が図られている。

自動体外式除細動器（AED）の使用も含めた心肺蘇生法等の応急手当の普及啓発活動の推進
交通事故による負傷者の救命を図り、また、被害を最小限にとどめるためには、救急救助体制及び救急医療体制の整備・充実に加え、バイスタンダー（事故現場に居合わせた人）による負傷者に対する迅速かつ適切な自動体外式除細動器（AED）の使用も含めた応急手当の実施が重要であり、広く応急手当の普及を図ることが有効である。

このため、自動車運転者については、大型免許、中型免許、準中型免許、普通免許、大型二輪免許、普通二輪免許、大型第二種免許、中型第二種免許又は普通第二種免許を受けようとする者に対して、応急救護処置（交通事故現場においてその負傷者を救護するため必要な応急の処置）に関する講習の受講が義務付けられており、大型第二種免許、中型第二種免許又は普通第二種免許を受けようとする者に対して行う応急救護措置に関する講習は、第一種免許に係る講習以上に高度な内容となっている。また、指定自動車教習所の教習カリキュラムには、応急救護措置に関する内容が盛り込まれている。

消防機関においては、「救急の日」（9月9日）や「救急医療週間」（9月9日を含む一週間）を中心に、「応急手当の普及啓発活動の推進に関する実施要綱」に基づき、一般市民に対する応急手当の普及啓発に努めるとともに、応急手当指導員等の養成や応急手当普及啓発用資機材の整備を推進している。同要綱に基づき平成27年中に行われた応急手当指導員講習（普通救命講習又は上級救命講習の指導にあたる応急手当指導員を養成する講習）の修了者数は1万76名、応急手当普及員講習（事業所又は防災組織等において当該事業所の従業員又は防災組織等の構成員に対して行う普通救命講習の指導にあたる応急手当普及員を養成する講習）の修了者数は1万1,927名であった。

また、地域住民に対する応急手当普及啓発活動については、普通救命講習受講者数が135万5,791名、上級救命講習受講者数が8万4,307名となっている。

さらに、（公社）日本交通福祉協会は、安全運転管理者、運行管理者等を対象に、実技指導を主体とする交通事故救急救命法教育講習会を全国的に実施した。

救急救命士の養成・配置等の促進

ア 救急救命士制度

病院又は診療所に搬送されるまでの間に、重度傷病者の症状の著しい悪化を防止し、又はその生命の危機を回避するために緊急に必要な救急救命処置を行う救急救命士の資格保有者数は、平成28年度現在で、5万3,829人であり、搬送途上の医療

の確保が図られている。

また、平成28年4月1日現在、全国の消防機関における救急救命士有資格者数は3万4,223人、うち救急救命士として運用されている者は2万4,973人である。なお、救急救命士有資格者3万4,223人のうち、気管挿管を実施することができる救急救命士は、1万6,517人、薬剤投与（アドレナリン）を実施することができる救急救命士は、2万7,212人である。また、心肺機能停止前の重度傷病者に対する静脈路確保及び輸液を実施することができる救急救命士の数は1万2,110人、血糖測定及びブドウ糖溶液の投与を実施することができる救急救命士の数は1万2,169人である。

イ 救急救命士資格の取得

救急隊員に救急救命士資格を取得させるための教育訓練は、各都道府県からの出捐金により設立された（一財）救急振興財団の救急救命東京研修所及び救急救命九州研修所や、政令指定都市等が設置している救急救命士養成所において実施されている。また、専門学校や大学においても救急救命士養成課程を設置しているところもある。

救助・救急用資機材の整備の推進

救助工作車、救助資機材の整備を推進するとともに、救急救命士等がより高度な救急救命処置を行うことができるよう、高規格救急自動車、高度救命処置用資機材等の整備を推進している。さらに、救急医療機関等へのアクセスを改善するため、高速自動車国道における緊急開口部の整備を推進している。

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による救急搬送に関しては、昭和41年に東京消防庁でヘリコプターが導入されて以来実施されているが、平成10年の消防法施行令（昭36政令37）の一部改正、15年の消防組織法（昭22法226）の改正等により、消防防災ヘリコプターによる救急活動のための救急隊員の配備や装備等の基準に加え、都道府県の航空消防隊による市町村消防の支援について、法的根拠を明確にするなど、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。

救助隊員及び救急隊員の教育訓練の充実

複雑多様化する救助・救急事象に対応すべく救

助隊員及び救急隊員の知識・技術等の向上を図るため、教育訓練を積極的に推進している。

高速自動車国道等における救急業務実施体制の整備

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」という。）並びに関係市町村等は、通信連絡体制の充実を図るなど連携を強化し、高速自動車国道等における適切かつ効率的な人命救護の実施に努めている。

現在、高速自動車国道等の全ての区間について、市町村の消防機関が救急業務を実施しており、沿線市町村においてはインターチェンジ近くに新たに救急隊を設置するなど、高速自動車国道等における救急業務実施体制の充実を図ってきた。このため、高速道路株式会社により、インターチェンジ所在市町村等に対し財政措置が講じられているほか、高速道路等における救急業務に要する経費について、特別交付税が措置されている。

現場急行支援システムの整備

人命救助その他の緊急業務に用いられる車両を優先的に走行させる信号制御等を行い、現場到着時間の短縮及び緊急走行に伴う交通事故防止を図る現場急行支援システム（FAST）の整備を図った。

緊急通報システムの整備

事故発生時等に車載装置・携帯電話等を通じてその発生場所等の位置情報を通報することなどにより、緊急車両の現場到着時間を短縮し、負傷者の早期救出及び事故処理の迅速化を図る緊急通報システム（HELP）の普及を図った。

3 救急医療体制の整備

救急医療機関等の整備

救急医療機関の整備については、救急隊により搬送される傷病者に関する医療を担当する医療機関としての救急病院及び救急診療所を告示し、医療機関の機能に応じた初期救急、入院救急（二次）及び救命救急（三次）医療機関並びに救急医療情報センターからなる体制の体系的な整備を推進した。

救急病院及び救急診療所は、厚生労働省令に定める基準に基づいて都道府県知事が告示すること

となっており、平成27年度末現在の救急病院及び救急診療所は、全国で4,197か所である。

平成28年度の救急医療対策関係予算の主な内容は、次のとおりである。

ア 救急医療機関の整備

ア 初期救急医療機関の整備

初期救急医療体制は、地方公共団体等に設置する休日夜間急患センター及び地域医師会で実施している在宅当番医制からなり、休日夜間急患センターについては、平成27年度末までに、559か所整備されており、在宅当番医制については、599地区の整備を行った。

イ 入院救急（二次）医療機関の整備

入院治療を必要とする重症救急患者を受け入れる救急医療体制は、二次医療圏（おおむね都道府県を数地区に分割した区域）を単位とする病院群輪番制及び共同利用型病院方式からなり、平成27年度末までに、それぞれ400地区、29地区の整備を行った。

また、入院を要する小児救急医療体制を構築するため、輪番制方式等により夜間・休日に小児救急患者を受け入れる医療機関について、平成27年4月1日現在で、168の小児救急医療圏で整備を行うとともに（小児救急医療支援事業）、小児救急医療支援事業の実施が困難な複数の二次医療圏から小児重症救急患者を受け入れる小児救急医療拠点病院について、平成27年4月1日現在で、36か所（48地区）の整備を行った。

ウ 救命救急（三次）医療機関の整備

重症及び複数の診療科領域にわたるすべての重篤救急患者の救命医療を担当する24時間診療体制の救命救急センターについては、平成28年末現在で、284か所の整備を行った。

また、救命救急センターのうち広範囲熱傷、指肢切断、急性中毒等の特殊疾病患者に対応する高度救命救急センターについては、平成28年末現在で、37か所の整備を行った。

イ 救急医療情報システムの整備

救急医療機関の応需体制を常時的に把握し、医療機関、消防本部等へ必要な情報の提供を行う救急医療情報センターについては、平成27年4月1日現在で、44か所の整備を行った。

ウ 救急医療設備の整備

自動車事故による被害者救済の充実強化を図るため、全国の医療機関の救急医療機器の整備に関し、自動車安全特別会計から補助を行っている。平成27年度は9施設に対し、約8,490万円の補助金を交付した。

救急医療担当医師・看護師等の養成等

救急医療を担当する人材を確保するため、救急医療を担当する医師及び看護師を対象に、救急医療に関する講習及び実習を関係団体に委託して実施した。

また、医師の卒業前の教育・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。

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、29年3月現在で、41道府県、51機のドクターヘリが運航されている。

4 消防機関と医療機関等の連携体制の充実

傷病者の搬送及び傷病者の受入れの実施に関する基準

救急搬送において、受入医療機関の選定困難事案が発生している状況を踏まえ、消防庁では平成21年、厚生労働省と共同で、都道府県に対する「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。）の策定及び実施基準に関する協議会の設置の義務付け等を内容とする消防法改正を行った。この改正消防法は、平成21年10月30日に施行され、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ところである。各都道府県は、法定協議会において実施基準に基づく傷病者の搬送及び受入れの実施状況を調査・検証した上で、その結果を実施基準の改善等に結び付けていくことが望まれる。

メディカルコントロール体制の強化

プレホスピタル・ケアにおけるメディカルコントロール体制とは、医学的観点から救急救命士を含む救急隊員が行う応急処置等の質を保証する仕組みをいう。具体的には、消防機関と医療機関との連携によって、医学的根拠に基づく、地域の特性に応じた各種プロトコルを作成し、救急隊が救急現場等から常時、迅速に医師に指示、指導・助言を要請することができ、実施した救急活動について、医師により医学的・客観的な事後検証が行われるとともに、その結果がフィードバックされ、再教育等が行われる体制をいうものである。

消防機関と医療機関等との協議の場であるメディカルコントロール協議会は、各都道府県単位及び各地域単位で設置されており、平成28年10月1日現在において、各地域単位のメディカルコントロール協議会数は251となっている。メディカルコントロール協議会においては、事後検証等により、救急業務の質的向上に積極的に取り組んでおり、救急救命士を含む救急隊員が行う応急処置等の質を向上させ、救急救命士の処置範囲の拡大等救急業務の高度化を図るためには、今後もメディカルコントロール体制のより一層の充実強化が必要である。

第7節 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

自動車損害賠償保障制度は、強制保険である自動車損害賠償責任保険及び自動車損害賠償責任共済（以下「自賠責保険」という。）、ひき逃げ又は無保険車による事故の被害者に対して損害のてん補を行う政府の自動車損害賠償保障事業（以下「保障事業」という。）により、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るための制度である。

また、自動車損害賠償保障法による自動車事故対策計画に基づき、被害者救済対策事業及び自動車事故発生防止対策事業を実施しており、保険金の支払と相まって被害者保護の増進及び自動車事故発生の防止に大きな役割を担っている。

平成23年度から27年度の自賠責保険の支払件数及び支払額は、それぞれ0.1%増加、1.1%減少している（第1-22表）。

自動車損害賠償責任保険（共済）の充実等

自賠責保険では、被害者保護の充実が図られるよう、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、被害者を保護する措置がとられている。

これにより、保険金の適正な支払いの確保や、保険金支払いをめぐる紛争の迅速かつ適正な解決による被害者保護の増進を図っているところである。なお、自動車損害賠償保障法（昭30法97）に基づく指定紛争処理機関である（一財）自賠責保

険・共済紛争処理機構による平成27年度の紛争処理件数は940件となっている。

なお、自賠責保険の保険金限度額は、死亡の場合は3,000万円、介護を要する重度後遺障害者について、常時介護を要する者は4,000万円、随時介護を要する者は3,000万円となっている。

政府の自動車損害賠償保障事業の充実

自賠責保険による救済を受けられないひき逃げや無保険車による事故の被害者に対しては、政府の保障事業が被害者に損害のてん補を行い、その救済を図っている。

この保障事業は、自賠責保険料に組み込まれた賦課金等を財源としており、損害てん補の限度額は自賠責保険と同一である。平成27年度の保障事業による保障金の支払額は、ひき逃げ950件及び無保険237件（計1,187件）に対し、約12億8,700万円（死亡19人、傷害1,168人に対してそれぞれ約3億7,400万円及び約9億1,300万円）である。

なお、政府は、この損害のてん補をしたときは、その支払金額を限度として、被害者が加害運転者等に対して有する損害賠償請求権を被害者から代位取得し、政府が被害者に代わって、本来の損害賠償責任者に対する求償を行っている。

無保険（無共済）車両対策の徹底

自賠責保険は自動車の保有者等が加入を義務付けられている強制保険であり、車検の際に自賠責保険の加入を確認しているが、車検制度がない原動機付自転車及び軽二輪自動車のみならず、車検対象車両の期限切れによる無保険車事故が発生し

第1-22表 自賠責保険の保険金・共済金支払件数及び支払額の推移

年 度	死 亡		傷 害		後遺障害		合 計	
	件数	平均支払額	件数	平均支払額	件数	平均支払額	件数	総支払額
	件	千円	件	千円	件	千円	件	百万円
平成23年度	5,253	23,286	1,167,034	406	64,706	3,956	1,236,993	852,099
24	4,883	23,937	1,168,370	414	63,042	3,889	1,236,295	846,172
25	4,598	23,474	1,201,016	420	62,191	3,900	1,267,805	855,414
26	4,439	23,591	1,172,391	429	59,769	3,957	1,236,599	844,582
27	4,092	24,127	1,174,901	433	29,393	3,957	1,238,376	842,803

注 1 損害保険料率算出機構、全国共済農業協同組合連合会資料による。
 2 死亡欄の支払保険金・共済金は、死亡に至るまでの傷害を含む金額である。
 3 後遺障害欄の支払保険金・共済金は、後遺障害に至るまでの傷害を含む金額である。

ている。

このため、9月には自賠責制度のPR活動を行い、自賠責制度の必要性・重要性等の認識向上を図るとともに、業界団体等と協力した無保険車両に対する啓発活動や無保険車指導員による街頭での指導、自賠責保険契約期限経過後の更新契約の締結が確認できない原動機付自転車等の所有者に対する契約を促す警告ハガキの発出等による注意喚起を推進し、無保険車両の運行防止を図っている。

任意の自動車保険（自動車共済）の充実等

ア 任意の自動車保険

平成10年7月の保険料率の自由化後、人身傷害補償保険を始め多様な保険商品の開発・導入が進み、補償内容・損害時の対応・保険料水準等について、契約者が自身のニーズにあった保険商品を選択することが可能となっている。

対人賠償保険については、平成27年度に契約された契約金額別構成比が、2,000万円までのもの0.2%、2,000万円を超え5,000万円までのもの0.1%、5,000万円を超え1億円までのもの0.2%、1億円を超えるもの99.5%（うち無制限のもの99.5%）となっている。

なお、平成27年度に自動車保険（任意）の保険金が支払われた死亡事故の賠償額は、平均3,593万円となっている（第1-23表）。

イ 任意の自動車共済

任意の自動車保険の他、消費生活協同組合法（昭23法200）に基づく消費生活協同組合などで任意の自動車共済を実施している。

2 損害賠償の請求についての援助等

交通事故相談活動の推進

地方公共団体に設置されている交通事故相談所等の活動を推進するため、研修や実務必携の発刊を通じて相談員の対応能力の向上を図るとともに

第1-23表 自動車保険（任意）保険金支払死亡事故賠償額の推移

年度	死者数	平均賠償額
	人	万円
平成23年度	2,674	3,583
24	2,470	3,563
25	2,319	3,530
26	2,304	3,571
27	2,138	3,593

注 1 損害保険料率算出機構資料による。
2 任意保険の保険金支払に関係のあったもののみである。したがって、自賠責保険の支払のみで終わったものは含まれていない。

に、関係者間での連絡調整・情報共有のための会議やホームページでの相談活動の周知を行うなど、地域における相談活動を支援した。これにより、交通事故被害者等の福祉の向上に寄与した。

なお、都道府県・政令指定都市の交通事故相談所等における相談件数の推移は、第1-24表のとおりである。

損害賠償請求の援助活動等の強化

ア 警察による積極的な交通相談

交通事故の被害者及びその家族又は遺族に対する適正かつ迅速な救済の一助とするため、救済制度の教示や交通相談活動の積極的な推進を図った。

イ 法務省における人権相談

法務省は、全国の法務局、地方法務局及びその支局において人権相談を受け付けている。また、市（区）役所、町村役場、デパート、公民館、公会堂等で特設相談所を臨時に開設している。人権相談においては、交通事故に関するものも含め、広く相談を受け付け、助言や日本司法支援センター（法テラス）への紹介等を行っている（第1-25表）。

ウ 日本司法支援センター（法テラス）による各種業務の推進

日本司法支援センター（法テラス）では、交通

第1-24表 都道府県、政令指定都市の交通事故相談所の相談件数の推移

項目	23年度	24年度	25年度	26年度	27年度
都道府県	60,637	58,364	52,560	49,050	45,305
政令指定都市	11,915	10,317	9,635	9,353	8,075
計	72,552	68,681	62,195	58,403	53,380

注 国土交通省資料による。

第1-25表 交通事故関係人権相談件数の推移

項目	平成24年	平成25年	平成26年	平成27年	平成28年
交通事故関係人権相談件数	578	461	456	328	344

注 法務省資料による。

第1-26表 法テラス・サポートダイヤル問合せ件数(交通事故関係)の推移

年度	全問い合わせ件数(A)	交通事故に関する問い合わせ件数(B)	比率(B)/(A)
	件	件	%
23	339,334	12,697	3.7
24	327,759	12,783	3.9
25	313,488	13,408	4.3
26	330,738	13,851	4.2
27	318,520	13,301	4.2

注1 日本司法支援センター資料による。

第1-27表 民事法律扶助(交通事故関係)事件数の推移

年度	援助開始(扶助)決定全事件数(A)	援助開始(扶助)決定交通事故関係事件数(B)	比率(B)/(A)
	件	件	%
23	109,915	1,412	1.3
24	110,460	1,646	1.5
25	109,109	1,749	1.6
26	107,196	1,724	1.6
27	111,351	1,683	1.5

注1 日本司法支援センター資料による。

事故を含めた法的トラブル全般について、法テラス・サポートダイヤル(コールセンター:0570-078374)を始め全国各地の法テラス地方事務所の窓口で問合せを受け付け、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ほか、調停手続や民事裁判等において弁護士・司法書士の費用を支払う経済的余裕がない人々に、無料法律相談や、その費用を立て替える民事法律扶助による援助を行っている。

また、法テラスでは、過失運転致死傷などの事件の被害者や御遺族などが直接裁判に参加できる「被害者参加制度」及び経済的に余裕のない被害者参加人であっても弁護士による援助を受けられるよう、裁判所が被害者参加弁護士を選定し国がその費用を負担する「被害者参加人のための国選弁護士制度」の運用において、国選被害者参加弁護士の候補となる弁護士の確保や裁判所への国選被害者参加弁護士候補の指名通知等の業務を行っているほか、刑事裁判に出席した被害者参加人に国がその旅費、日当及び宿泊料を支給する「被害者参加旅費等支給制度」の運用において、旅費等の算定及び送金業務などを行っている。

平成27年度に、法テラス・サポートダイヤルに寄せられた交通事故に関する問合せは1万3,301件であり(第1-26表)、民事法律扶助業務におけ

る交通事故関係の援助開始(扶助)決定件数は1,683件であった(第1-27表)。

エ(公財)日弁連交通事故相談センターによる交通事故相談活動の強化

(公財)日弁連交通事故相談センターは、弁護士による自動車事故に関する法律相談、示談あっ旋などを無料で行っている。

平成27年度の交通事故相談活動は、相談所を全国163か所(うち39か所で示談あっ旋を実施)、延べ1万1,880日開所し、延べ4万4,886件の相談に応じた(第1-28表)。

オ(公財)交通事故紛争処理センターによる交通事故相談活動の強化

交通事故に関する紛争の適正な処理を図るため、嘱託弁護士による法律相談、和解斡旋及び審査会による審査・裁定業務を無料で行った。

平成28年度は、東京本部のほか、札幌、仙台、名古屋、大阪、広島、高松及び福岡の各支部並びにさいたま、金沢及び静岡の各相談室で1万9,980件の相談に応じ、和解成立件数は6,506件、うち審査・裁定手続を経て和解成立に至った事案は595件であった(第1-29表)。

第1-28表 (公財)日弁連交通事故相談センターの活動状況の推移

項目	平成23年度	平成24年度	平成25年度	平成26年度	平成27年度
相談所開設回数(回)	8,091	8,168	8,720	8,115	11,880
相談件数(件)	39,274	38,118	47,665	48,396	44,886
従事弁護士延べ人員(人)	8,694	8,773	9,475	8,842	8,653

注 国土交通省資料による。

第1-29表 (公財)交通事故紛争処理センターの活動状況の推移

項目	平成24年度	平成25年度	平成26年度	平成27年度	平成28年度
相談件数	24,498	22,811	22,285	21,571	19,980
和解成立件数	7,608	7,285	7,259	7,114	6,506
うち審査手続分	626	661	601	597	595

注 (公財)交通事故紛争処理センター資料による。

3 交通事故被害者支援の充実強化

自動車事故被害者等に対する援助措置の充実

ア 独立行政法人自動車事故対策機構

独立行政法人自動車事故対策機構(NASVA)は、被害者の救済を図るため、次に掲げる業務等を行った。

ア 介護料の支給

自動車事故により重度の後遺障害を負い、常時又は随時介護を要する被害者に介護料の支給を行った(平成27年度は、後遺障害の程度、介護の状況に応じて4,777人に対し、約30億4,094万円の介護料を支給した。)。また、在宅介護者に対し、短期入院(入所)費用の一部助成等を行った。

イ 重度後遺障害者療護施設の運営等

自動車事故による脳損傷の重度後遺障害者に対し、適切な治療及び看護を行う専門病院である療護センター(千葉、東北、岡山、中部)及び療護施設機能一部委託病床(札幌市、久留米市、泉大津市、茅ヶ崎市)の運営等により、重度後遺障害者の専門的治療、看護の機会の拡充を図っている。

ウ 自動車事故被害者への情報提供体制の整備

NASVAより介護料の支給を受けている在宅の重度後遺障害者やその家族が安心して在宅介護生活を送るために、受給者等の自宅を訪問し介護に関する相談対応や各種情報の提供等を行う訪問支援を実施した(平成27年度は2,781件)。

また、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、各種相

談機関の窓口を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」において、自動車事故被害者の相談に応じ、情報提供の充実を図っている(平成27年度の相談件数は2,997件)。

エ 貸付業務の実施

自動車事故により死亡した者の遺族又は重度後遺障害が残った者の子弟である中学校卒業までの児童に対する生活資金の無利子貸付業務等を行った。

イ 交通遺児に対する援助

(公財)交通遺児等育成基金は、自動車事故によって一家の働き手を失った交通遺児に対し、交通遺児家庭の生活基盤を安定させ、交通遺児の健やかな育成に資するため、交通遺児に支払われた損害賠償金等から拠出された資金に、国の補助金と民間団体の援助金を加えて運用し、これを遺児が満19歳に達するまで、年金方式で育成給付金を支給する交通遺児育成基金事業を実施した。

なお、平成27年度末現在における加入遺児総数は836人となっている。

ウ 交通安全活動推進センター

都道府県交通安全活動推進センターでは、職員のほか、弁護士等を相談員として配置し、交通事故の保険請求、損害賠償請求、示談等の経済的被害の回復に関してだけでなく、交通事故による精神的被害の回復に関しても、交通事故被害者、遺族からの相談に応じ、適切な助言を行った。

ア 交通事故被害者等への情報提供の実施

警察では、ひき逃げ事件、死亡又は全治3か月以上の重傷の被害が生じた交通事故事件、危険運転致死傷罪の適用が見込まれる事件等を中心として、交通死亡事故等の被害者及びその家族又は遺族に対して、捜査への支障を勘案しつつ、可能な限り、事案の概要、捜査経過、被疑者の検挙や運転免許の停止・取消処分等に関する情報を提供するよう努めるとともに、交通事故事件に係る「被害者の手引」、現場配布用リーフレット等の配布や各種相談活動によって、被害者等にとって必要な情報の提供に努めた。

なお、法務省においては、被害者等通知制度により、検察庁、刑事施設、少年院、地方更生保護委員会、保護観察所等が連携し、交通事犯を含めた事件の被害者等からの希望に応じて、事件の処理結果、公判期日、裁判結果、加害者の刑の執行終了予定時期、釈放された年月日、刑事裁判確定後及び保護処分を受けた加害者の処遇状況に関する事項、仮釈放・仮退院審理に関する事項等の通知を実施している。

さらに、全国の地方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うとともに、犯罪被害者保護制度について分かりやすく説明したパンフレットを検察庁等に備え付けるなどの支援業務を行った。また、全国の保護観察所に被害者担当官及び被害者担当保護司を配置し、被害者等からの相談に応じて、仮釈放等審理における被害者等の意見等聴取制度など更生保護における被害者等のための制度の利用の手助けをするほか、必要な関係機関等を紹介するなどの相談・支援を実施している。

また、被害者等に対する不起訴事件記録の開示について、被害者等が民事訴訟等において被害回復のための損害賠償請求権その他の権利を行使する目的である場合のほか、被害者参加制度の対象となる事件の被害者等については、「事件の内容を知ること」などを目的とした場合でも、一定の範囲内で閲覧することができるよう、弾力的な運

用を行うこととしている。

また、国土交通省公共交通事故被害者支援室においては、関係者からの助言をいただきながら、外部の関係機関とのネットワークの構築、公共交通事業者による被害者等支援計画作成の促進等、公共交通事故の被害者等への支援の取組を着実に進めていく。

イ 交通事故被害者等の声を反映した講習等の推進

運転免許に関する各種講習において、被害者等の手記集や映画を活用するほか、被害者等の講話を取り入れるなどにより、講習において被害者等の声を反映させ、交通事故の悲惨さを受講者に効果的に理解させる施策の推進を図った。また、被害者等の手記を取りまとめた資料等については、交通安全推進団体等にも配布し、交通事故の悲惨さの紹介に努め、交通事故の惨状等に関する国民の理解増進を図った。

ウ 交通事故被害者サポート事業の実施

交通事故被害者等の支援の充実を図ることを目的として、自助グループ間の連携を強化し自助グループ活動を促進するための自助グループ運営・連絡会議、交通事故相談所、犯罪被害者支援センター等の関係団体間の連携強化を図るための各種相談窓口等意見交換会などを行う「交通事故被害者サポート事業」を実施した。

特に、平成28年11月には「交通事故で家族を亡くした子供の支援に関するシンポジウム」を開催し、交通事故で家族を亡くした子供に焦点を当て、専門家による基調講演や遺族の講演などを実施した。

公共交通事故被害者への支援

公共交通事故による被害者等への支援の確保を図るため、平成24年4月に、国土交通省に公共交通事故被害者支援室を設置し、被害者等に対し事業者への要望の取次ぎ、相談内容に応じた適切な機関の紹介などを行うこととしている。

平成28年度は、公共交通事故発生時に、被害者等へ相談窓口を周知するとともに被害者等からの相談に対応した。また、平時には、支援に当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の働きかけ等を行った。なお、平成28年1月に発生した軽井沢スキーバス事故においては、国土交通省の相談窓口を24時間化するとともに、関東運輸局、北陸信越運輸局に地方相

談窓口を設置し、被害者等からの相談等に対応したほか、再発防止に向けた対策の説明及び意見を聴取する会合を開催する等の対応を実施した。

第8節 研究開発及び調査研究の充実

1 道路交通安全に関する研究開発の推進

内閣府本府関係の調査研究

国民の交通安全に対する理解を深めるとともに、今後の交通安全対策の重点化・効率化を図るため、交通事故の被害・損失の経済分析に関する調査研究を実施した。

警察庁関係の研究

ア 高度道路交通システム（ITS）に関する研究開発の推進

交差点において刻々と変化する車両や人の通行に応じた情報提供を行うため、電波を活用して連続的に車載機に情報提供を行う安全運転支援システム（DSSS）の高度化に向けた研究開発を実施した。

イ 歩行者用信号の効果的な制御手法に関する研究

高齢者や身体障害者といった横断速度の遅い歩行者が、歩行者用信号の赤色灯火の表示開始時に横断歩道上に残存する状態を抑制するための信号制御手法を明らかにするための研究を実施した。

ウ パトカー乗務員の殉職・受傷事故防止に関する研究

パトカー乗務員の受傷事故防止策を提案するため、パトカーに取り付ける視覚的な補助器具に関する実験を行うとともに、パトカーに乗務する警察官を対象に受傷事故対策への認識と評価を調査した。

エ 路上工作物と自動車との衝突の鑑定手法の開発に関する研究

路上工作物に自動車が衝突した事故の鑑定手法を確立するため、実車衝突実験を実施して各種データ及び衝突映像等を収集・解析し、変形状態と車両挙動との関係性を明らかにするための研究を実施した。

総務省関係の研究

700MHz帯車車間・路車間通信を活用した安全運転支援システムについて、実用アプリケーションが十分機能できるよう通信の信頼性 相互接続、セキュリティ機能を確保するための実証及び同システムの高度化の研究開発を実施した。

また、歩行者事故低減のための歩車間通信技術の開発や、天候や時間帯に左右されずに歩行者等の小さな対象物が検知可能な高い分解能を有する79GHz帯高分解能レーダーの高度化の研究開発を実施した。

さらに、ITU（国際電気通信連合）2019年世界無線通信会議（WRC-19）議題「ITS用周波数の国際的あるいは地域的調和」等に向けての審議を促進するとともに、引き続き我が国の優れたITS無線システムの技術を国際標準に位置付けるべく新規規格に関する提案を行うなど、積極的に国際標準化活動を行った。

文部科学省関係の研究

国立研究開発法人防災科学技術研究所は、各種気象レーダーを活用した局地的豪雨・強風の新しい監視・予測技術、集中的な豪雪を監視するシステム、吹雪・雪崩・着雪等の雪氷災害を予測するシステムとハザードマップ作成手法の開発を推進した。

経済産業省関係の研究

主要国におけるITSに関する技術開発や標準化動向を踏まえ、ISO（国際標準化機構）の国際会議において我が国から提案中の国際規格原案の審議を促進するとともに、新規規格原案の追加提案を行うなど、積極的に国際標準化活動を行った。

国土交通省関係の研究

ア 国土交通省本省の研究

ア 道路管理の情報化

道路管理の効率化や交通の信頼性確保の観点からの情報化を推進した。地理情報システム（GIS）の標準化動向を見極めつつ、道路関係データの形式の統一化、データベースの整備など道路交通全般にわたり共通して道路情報を効率的に利用、提供できる環境整備を推進した。

イ 安全運転の支援

平成28年度より第6期先進安全自動車（ASV）推進計画に基づく取組を開始し、産学官連携の下、路肩退避型等発展型ドライバー異常時対応システムを始めとする技術や実用化されたASV技術の普及戦略等について検討を行った。

イ 国土技術政策総合研究所の研究

ア 高度道路交通システムに関する研究開発

最先端のITを活用して人・道路・車両を一体のシステムとして構築するITSに係る研究開発を行うとともに、これまで開発・普及してきた各種ITSシステムの共通的な基盤の構築，国内ITS技術の国際標準化の推進等を積極的に行った。

道路交通情報提供・収集の高度化

高精度な道路交通情報の提供・収集のため，プローブ情報の収集及びプローブ情報の活用による道路交通情報提供の高度化を図る研究開発を行った。また，ETCのほか，渋滞回避支援や安全運転支援に関する情報提供を行うETC2.0サービスを推進するなど，着実な取組を実施した。

安全運転の支援

全国の高速道路上に設置された約1,700ヶ所の路側機を活用し，画像や音声をを用いた前方障害物情報提供などの様々な安全運転支援を行うETC2.0サービスを推進するなど，着実な取組を実施した。

国際標準化の推進等

効率的なアプリケーション開発，国際貢献，国内の関連産業の発展等を図るため，ISO等の国際標準化機関において，国内のITS技術の国際標準化を推進するとともに，既存の国際標準との整合を図った。さらに，平成28年10月にメルボルンで開催されたITS世界会議等の国際会議や二国間レベルでの情報交換を行うなど，国際協調活動を推進した。

イ 道路空間の安全性向上に資する研究

交通安全対策のより効果的，効率的な実施に資するために，PDCAサイクルに基づく交通事故対策マネジメントの効率化に関する研究，交通事故対策の事故削減効果分析に基づく効果的な事故対策の推進に関する研究，安全・安心な自転車通行空間の設計・整備に関する研究，科学的分析に基づく生活道路の交通安全対策に関する研究を実施した。

ウ 気象庁気象研究所等の研究

道路交通の安全に寄与する気象情報等の精度向上を図るため，気象庁気象研究所を中心に，気象・地象・水象に関する基礎的及び応用的研究を行っ

ている。主な研究は，以下のとおりである。

ア 台風・集中豪雨等対策の強化に関する研究
気象災害を防止・軽減するために，予報・警報等の防災気象情報を避難等防災活動の早期準備や迅速・的確な実施に対して一層活用可能なものにしていくことを目的として，台風・集中豪雨等の災害をもたらす現象に対する観測・解析技術及び予測技術の高度化に関する研究を行った。

イ 地震・津波・火山対策の強化に関する研究
地震，津波及び火山に関する防災情報をよりの確なものとし，それらによる災害を，防止・軽減するために，発生した現象の推移をよりの確に観測・解析する技術を開発するとともに，地震の予知技術，地震動，津波及び火山噴火の予測技術の高精度化を進めた。

エ 独立行政法人交通安全環境研究所の研究

ア 歩行者 自動車間の通信型安全運転支援システムに係る研究

自動走行システムにおける協調型の運転支援技術のため，歩行者 自動車間の直接通信を用いた運転支援技術に関する性能要件を検討するための実証実験等を実施した。

イ 車両安全対策の効果評価のためのシミュレーション手法の開発

車両，ドライバー，道路及び交通流等の要素を総合的に取り入れ，実際の交通環境をリアルに再現できるプログラムを構築し，各種安全技術の事故低減率等を定量的に評価できる手法の検討を行った。

オ 国立研究開発法人土木研究所の研究

ア 積雪寒冷地における道路・舗装構造等に関する研究

冬期路面对策として，路面凍結予測情報の提供と路面状態の定量評価等の冬期路面管理手法の検討及び非塩化物系の凍結防止剤の開発等の路面凍結対策技術の検討を行った。

イ 積雪寒冷地における重大事故防止に関する研究

北海道特有の郊外部での重大事故や積雪寒冷地における気象条件に起因する交通事故の要因分析を実施し，大型車に対応したランブルストリップの規格の提案を行うとともに，ワイヤロープ

式防護柵の施工・維持管理技術などの車線逸脱事故対策の検討を行った。また、吹雪時にドライバーの判断を支援する視程障害予測技術の検討、吹雪対策施設の性能向上に関する検討を行った。

2 道路交通事故原因の総合的な調査研究の充実強化

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（公財）交通事故総合分析センターは、官民それぞれが実施する交通安全対策をより一層効果的なものとし、安全で快適な交通社会の実現に寄与するため、交通事故と人・道・車に関する各種の分析・調査研究を行った。

同センターでは、交通事故、運転者、道路、車両等に関する各種データを統合したデータベースを作成し、幹線道路において事故が多発している地点を抽出するなど、交通安全対策に直結する多角的な統計分析を行った。

交通事故の原因をより総合的かつ科学的に検討するために、実際の交通事故現場への臨場や医療



写真ワイヤロープ式防護柵の性能確認試験

機関との連携による事故例調査について、平成28年度から、茨城県つくば市及び土浦市周辺に加え、東京都内で実施するとともに、その他の道府県でも、高速道路における逆走事案等を対象として実施するなど、マクロ、ミクロ両面からの総合的な交通事故分析・調査研究を進めた。

ランブルストリップス

道路区画線に沿って凹型のくぼみを連続して配置し、これを踏んだ車両に不快な振動や音を発生させ、車線を逸脱したことを警告する交通事故対策。