

参考-1 主要交通安全施策年表

年月日	主 要 施 策
昭和30. 5.20	内閣に交通事故防止対策本部を設置
35.12.16	内閣の交通事故防止対策本部を解消 総理府に交通対策本部を設置
36. 8. 9	「都道府県交通対策協議会等の設置について」を交通対策本部決定
40. 5.19	総理府に陸上交通安全調査室を設置
40.10.14	「時差通学対策について」を交通対策本部決定
42. 2.13	「学童園児の交通事故防止の徹底に関する当面の具体的対策について」を交通対策本部決定
42. 4. 6	「踏切事故防止対策強化について」を交通対策本部決定
42. 4.17	「トンネル等における自動車の火災事故防止に関する具体的対策について」を交通対策本部決定
44. 5. 8	「ドライブイン等における酒類提供の抑制について」を交通対策本部決定
44. 6.19	「高速自動車国道における交通安全対策の強化について」を交通対策本部決定
45. 4.16	「こどもの遊び場確保のための当面の措置についての申し合わせ」交通対策本部申合せ
45. 6. 1	「飲酒運転の追放について」を交通対策本部決定
45. 8.14	「こどもの遊び場確保のための車両の通行禁止規制についての申し合わせ」関係省庁申合せ
45. 9.14	「東京都の都心部等における交通規制の強化と輸送体系の整備等について」を交通対策本部決定
46. 3.30	「第1次交通安全基本計画」を中央交通安全対策会議決定
47. 4. 5	「幼児の交通安全対策について」を中央交通安全対策会議決定
47. 9.28	「行楽・観光地に通ずる山間地の道路における交通事故防止対策について」を関係省庁申合せ
47.11.10	「大型貨物自動車に係る交通事故の防止対策について」を関係省庁申合せ
48. 5. 5	「幼児交通安全教本」について」を中央交通安全対策会議決定
48. 7.25	「自転車の安全な利用のための道路交通環境の整備等について」を関係省庁申合せ
49. 3. 6	「名古屋地域における時差通学対策について」を交通対策本部決定
50. 1.21	「レジャー施設への送迎用バスに係る交通事故の防止対策について」を関係省庁申合せ
51. 3. 3	「福岡地域における時差通学対策について」を交通対策本部決定
51. 3.30	「第2次交通安全基本計画」を中央交通安全対策会議決定
52. 7.30	「道路又は鉄道への落石等による交通事故の防止対策について」関係省庁申合せ
53. 1.23	「自転車駐車対策の推進について」を交通対策本部決定
53. 7. 4	「自転車駐車対策推進計画の策定について」を総理府通達
54. 7.25	「トンネルにおける自動車の火災事故防止等に関する当面の措置について」を関係省庁申合せ
54.12.20	「トンネル等における自動車の火災事故防止対策について」を交通対策本部決定
55. 9.24	「暴走族に対する総合対策の推進について」を暴走族緊急対策関係省庁会議申合せ
56. 3.31	「第3次交通安全基本計画」を中央交通安全対策会議決定
56. 8.29	「過積載による違法運行の防止に関する当面の対策について」を関係省庁申合せ
58. 5.20	「仙台地域における時差通学対策について」を交通対策本部決定
59. 2.13	「過積載防止対策連絡会議の設置等について」を総理府通達
60. 1.31	「レジャー客輸送バスに係る交通事故の防止対策について」を関係省庁申合せ
60. 7. 1	「シートベルト着用徹底を図るための対策について」を交通対策本部決定
60. 7.25	「シートベルト着用徹底のための諸活動の推進について」をシートベルト着用推進会議決定
61. 3.19	「ダンプカーのさし枠装着車等の一掃に関する対策について」を関係省庁申合せ
61. 3.28	「第4次交通安全基本計画」を中央交通安全対策会議決定
63. 7.28	「大都市における道路交通円滑化対策について」を交通対策本部決定
63. 9. 9	「高齢者の交通安全総合対策について」を交通対策本部決定
63. 9.27	「高齢者交通安全対策推進会議の設置について」を交通対策本部長決定
平成元. 7.11	「二輪車の事故防止に関する総合対策について」を交通対策本部決定（「バイクの日（8月19日）」を制定）
元. 8.15	「二輪車交通安全対策推進会議の設置について」を交通対策本部長決定
2. 2.13	「高齢者交通安全教育指導指針」を高齢者交通安全対策推進会議決定
2. 5.28	「大都市における駐車対策の推進について」を交通対策本部申合せ
3. 3.12	「第5次交通安全基本計画」を中央交通安全対策会議決定
4. 9.10	「今後の高齢者の交通安全対策の推進について」を高齢者交通安全対策推進会議決定
6. 4. 8	「過積載による違法運行の防止対策について」を関係省庁申合せ
7. 3.23	「広島地域における時差通学対策について」を交通対策本部幹事申合せ
8. 3.12	「第6次交通安全基本計画」を中央交通安全対策会議決定
11.10.21	「チャイルドシート着用の徹底を図るための対策について」を交通対策本部決定 「シートベルト・チャイルドシート着用推進会議の設置について」を交通対策本部長決定
12.12.26	「中央交通安全対策会議の対策推進機能の強化について」を中央交通安全対策会議決定
13. 2. 5	「暴走族対策の強化について」を暴走族対策関係省庁担当課長等会議申合せ
13. 3.16	「時差通学推進計画」を交通対策本部長決定 「第7次交通安全基本計画」を中央交通安全対策会議決定
13. 4.19	「踏切事故防止総合対策について」を交通対策本部決定
15. 3.27	「本格的な高齢社会への移行に向けた総合的な高齢者交通安全対策について」を交通対策本部決定
18. 3.14	「第8次交通安全基本計画」を中央交通安全対策会議決定
18. 9.15	「飲酒運転の根絶について」を交通対策本部決定
19. 7.10	「飲酒運転の根絶に向けた取組の強化について」を交通対策本部決定 「自転車の安全利用の促進について」を交通対策本部決定 「後部座席シートベルトの着用の徹底を図るための対策について」を交通対策本部決定
20. 1.11	「『交通事故死ゼロを目指す日』の実施について」を交通対策本部決定
23. 3.31	「第9次交通安全基本計画」を中央交通安全対策会議決定
28. 3.11	「第10次交通安全基本計画」を中央交通安全対策会議決定
28.11.24	「高齢運転者の交通事故防止対策の推進について」を交通対策本部決定
28.11.24	「高齢運転者交通事故防止対策ワーキングチームの設置について」を交通対策本部長決定
29. 7. 7	「高齢運転者による交通事故防止対策について」を交通対策本部決定
令和元. 6.18	「未就学児等及び高齢運転者の交通安全緊急対策」を昨今の事故情勢を踏まえた関係閣僚会議決定

参考-2 海外の交通事故発生状況

1 概況（第1図、第2図）

国際道路交通事故データベース（IRTAD）がデータを有する33か国について、人口10万人当たりの死者数を比較すると、我が国は3.3人（2018年）であり、第8位に位置している。

2 状態別交通事故死者数の状況（第3図）

我が国と主な欧米諸国（イギリス、スウェーデン、ドイツ、フランス及びアメリカ（以下、同じ））の状態別交通事故死者数の状況を見ると、我が国は乗用車乗車中の死者数の構成率が他国と比較して低く、歩行中及び自転車乗用中の死者数の構成率が高い。

3 年齢層別交通事故死者数の状況（第4図）

我が国と主な欧米諸国の年齢層別交通事故死者数の状況を見ると、我が国は、65歳以上の年齢層の死者数の構成率が他国と比較して際立って高い。一方、主な欧米諸国では、15～24歳の年齢層

の死者数の構成率が我が国よりも高く、それぞれの人口構成率を上回っている。

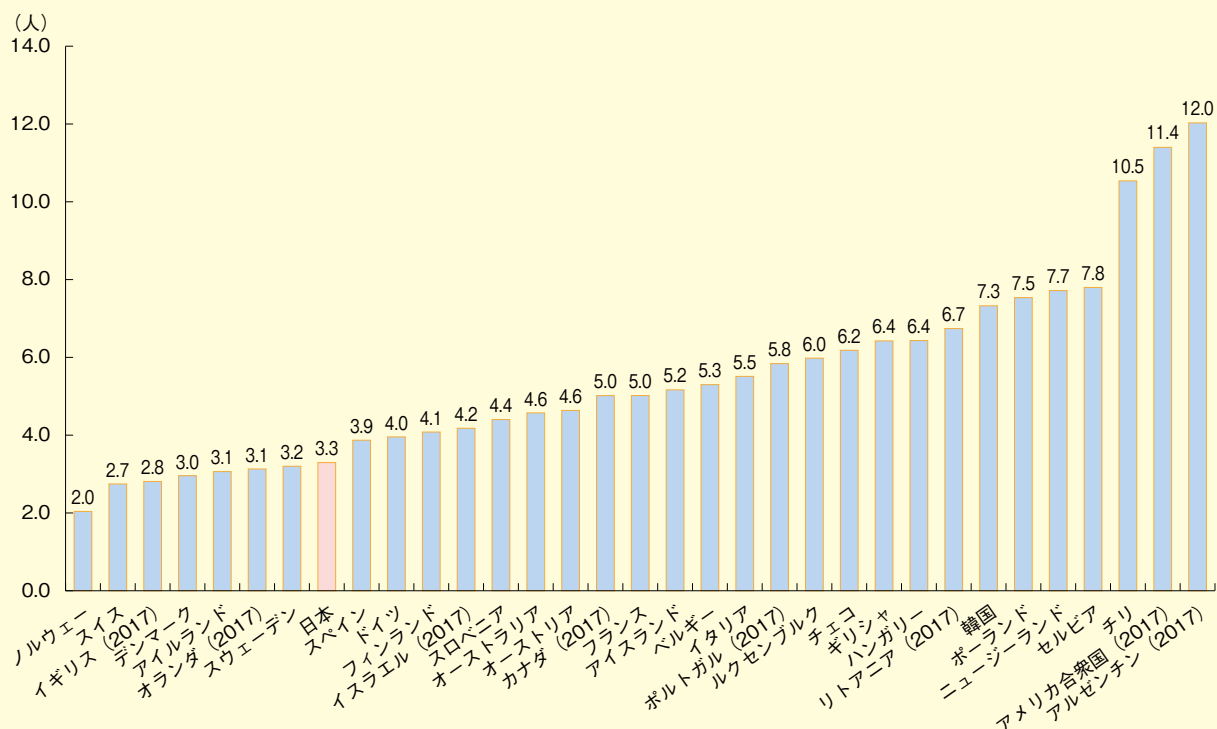
4 道路種類別交通事故死者数の状況（第5図）

我が国と主な欧米諸国の道路種類別の交通事故死者数の状況を見ると、我が国は市街地道路（Urban roads）における死者数の構成率が高い。

5 登録自動車1万台当たりの交通事故死者数及び自動車走行1億キロメートル当たり交通事故死者数の状況（第1表）

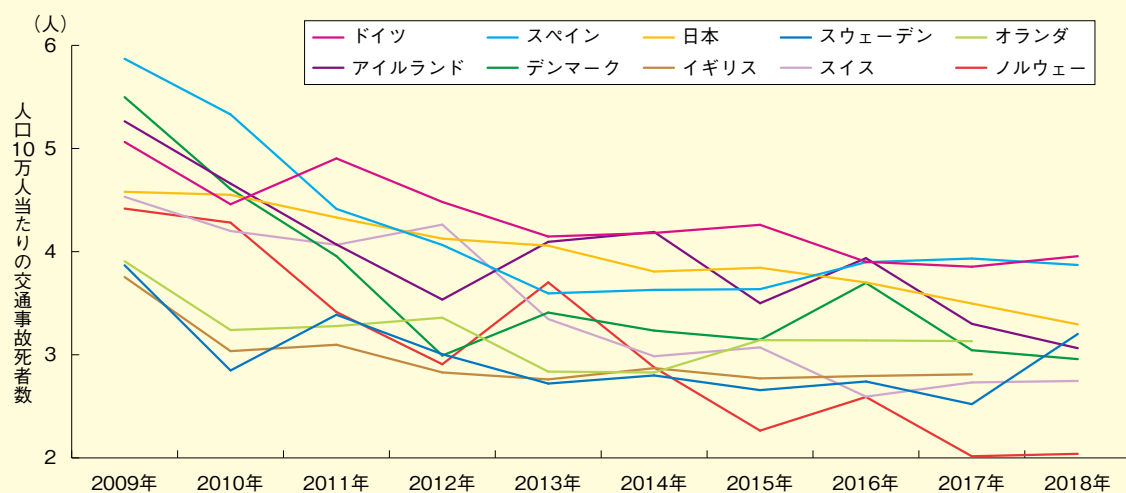
我が国と主な欧米諸国の登録自動車1万台当たりの交通事故死者数の状況を見ると、小さい順に日本、イギリス、スウェーデン、ドイツ、フランス、アメリカとなっている。また、自動車走行1億キロメートル当たり交通事故死者数の状況を見ると、小さい順にイギリス、スウェーデン、ドイツ、フランス、日本、アメリカの順となっている。

▶第1図 人口10万人当たりの交通事故死者数（2018年）

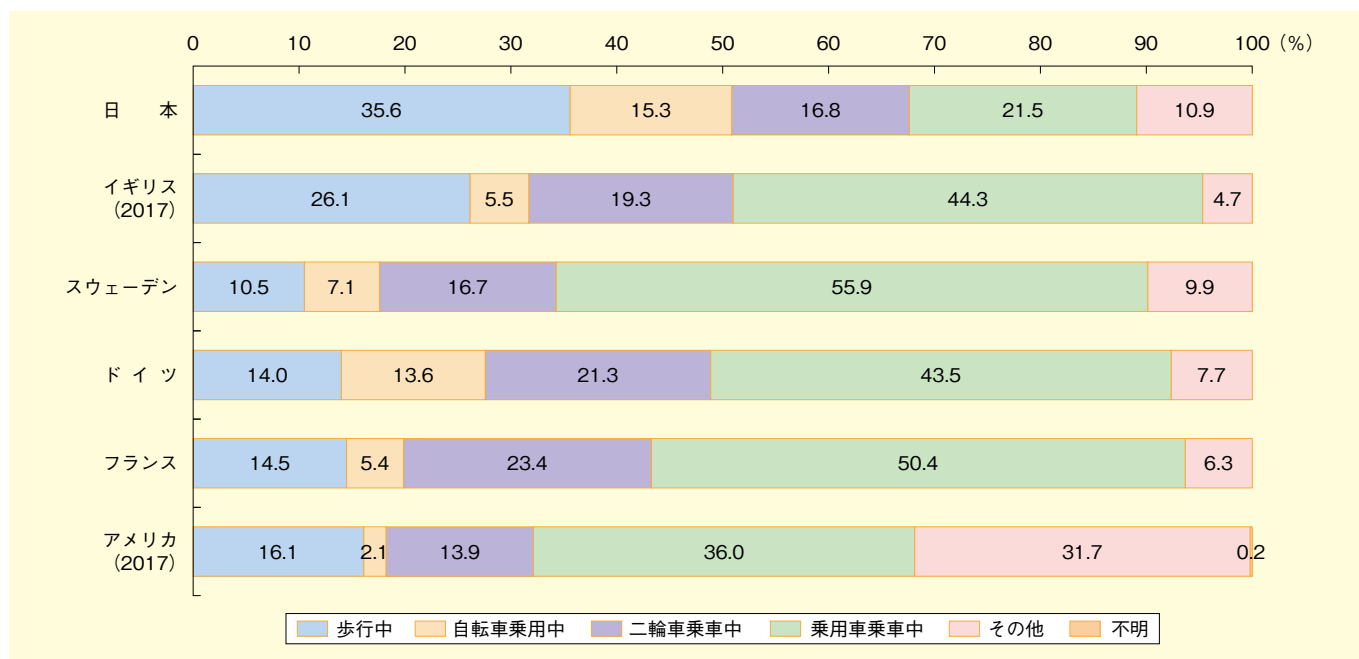


- 注 1 IRTAD資料（令和2年3月9日現在）による。以下、第1表まで同じ。
 2 死者数の定義は事故発生後30日以内の死者である。以下、第1表まで同じ。
 3 IRTADがデータを有する33カ国の人口10万人当たりの交通事故死者数を左から小さい順に記載。

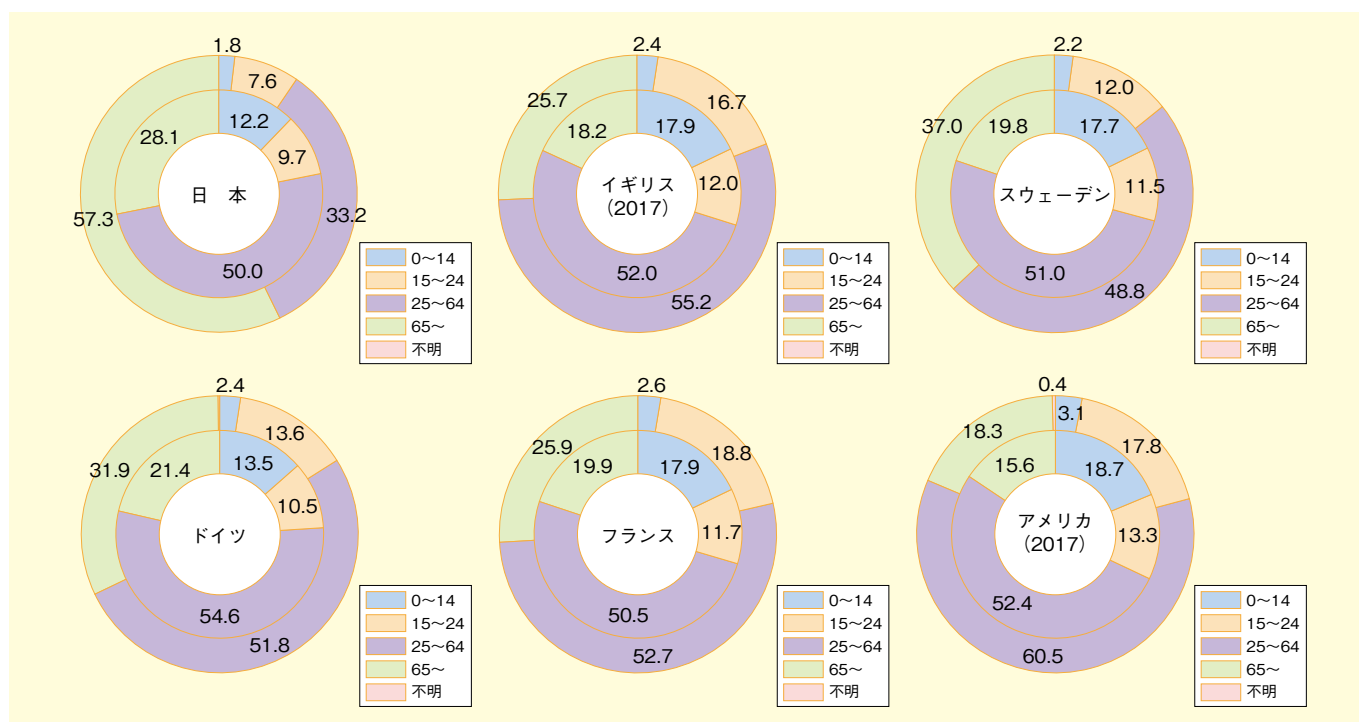
▶第2図 人口10万人当たりの交通事故死者数上位国の推移（2009～2018年）



▶第3図 我が国と主な欧米諸国の状態別交通事故死者数の構成率（2018年）

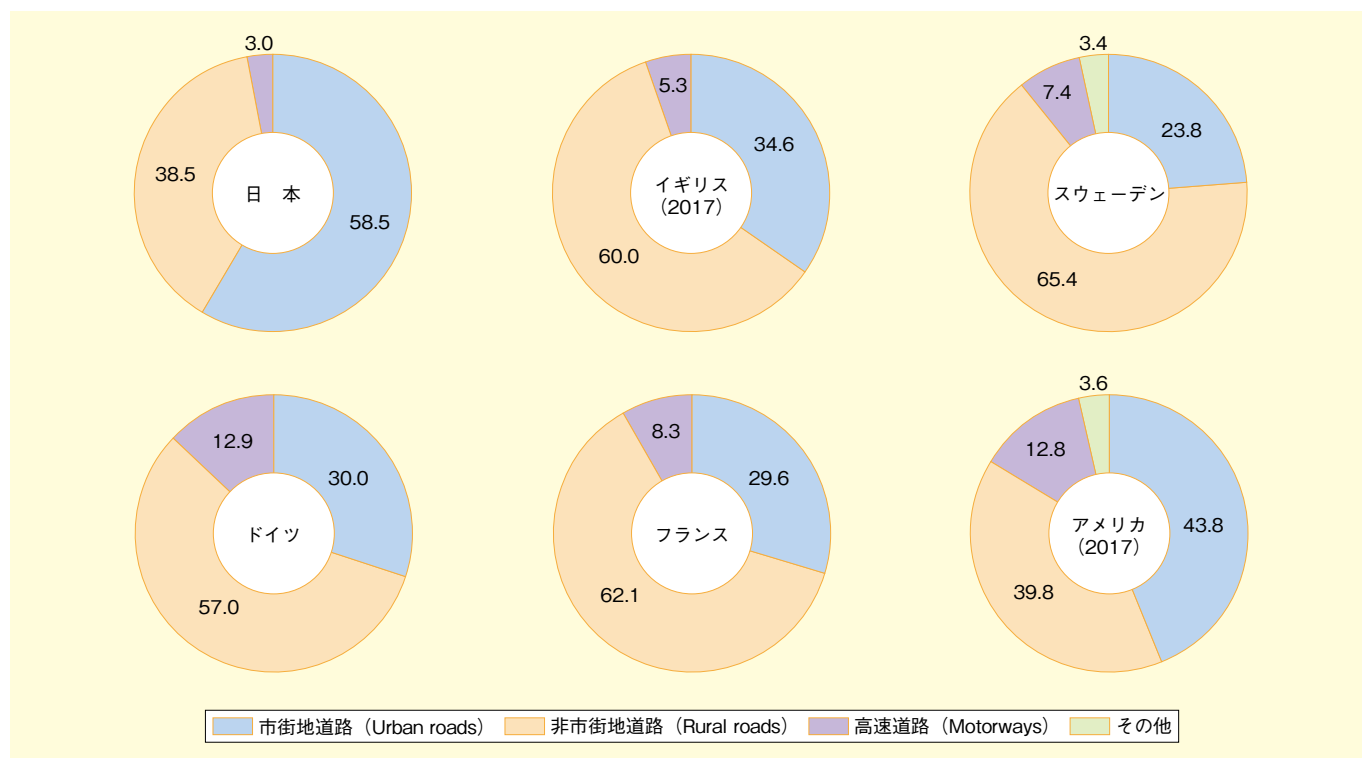


▶第4図 我が国と主な欧米諸国の年齢層別交通事故死者数の構成率と人口構成率（2018年）



注 1 外円は交通事故死者数、内円は人口の構成率（％）

▶第5図 我が国と主な欧米諸国の道路種類別交通事故死者数の構成率（2018年）



注 日本の場合 市街地道路 (Urban roads) : 高速自動車国道ではない市街地
 非市街地道路 (Rural roads) : 高速自動車国道ではない非市街地
 高速道路 (Motor Highways) : 高速自動車国道

▶第1表 我が国と主な欧米諸国の登録自動車1万台当たりの交通事故死者数及び自動車走行1億キロメートル当たり交通事故死者数の状況（2018年）

事 項	日本	イギリス	スウェーデン	ドイツ	フランス	アメリカ
登録自動車1万台当たり死者数	0.46	(17) 0.48	0.51	0.58	0.74	(16) 1.31
自動車走行1億キロメートル当たり死者数	0.56	(15) 0.34	0.38	0.43	0.54	(16) 0.74

参考-3

道路交通事故交通統計24時間死者，30日以内死者及び30日死者の状況の比較

警察庁では，交通事故死者数について交通事故発生後24時間以内に死亡した者（24時間死者）の数を集計しているが，国際的な比較を行うため，交通事故発生から30日以内に死亡する者（30日以内死者）の統計が必要となったことから，平成5年からは，24時間死者に交通事故発生から24時間経過後30日以内に死亡した者（30日死者）を加え

た「30日以内死者」の集計を行っている。

1 24時間死者数と30日以内死者数の比較

(1)30日以内死者数は3,920人で，昨年より減少した。

30日以内死者数に占める24時間死者数の割合をみると，近年は，横ばいで推移している（第1表）。

▶第1表 24時間死者と30日以内死者の推移

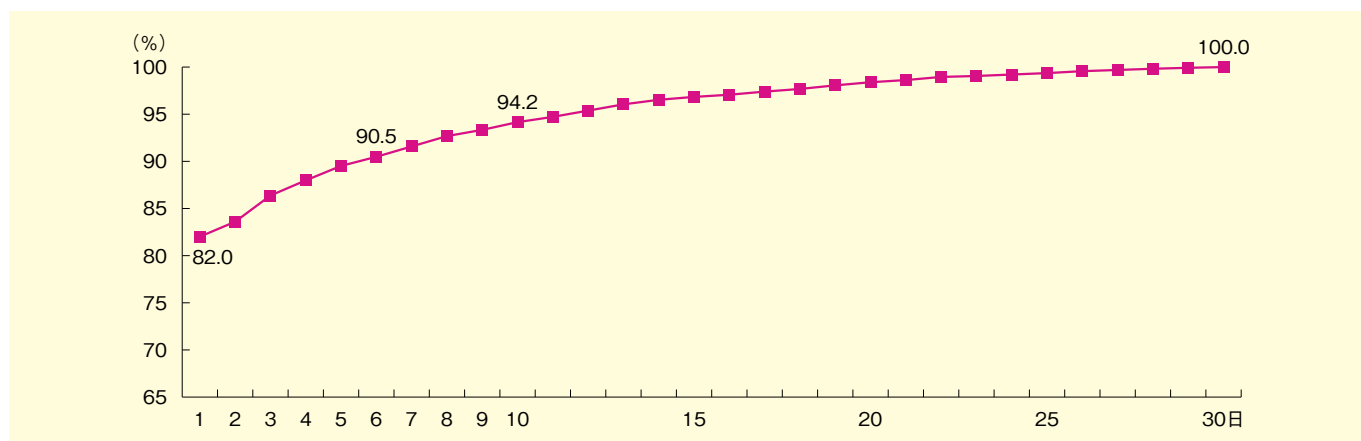
	21年	22年	23年	24年	25年	26年	27年	28年	29年	30年	元年
24時間死者 (A)	4,979	4,948	4,691	4,438	4,388	4,113	4,117	3,904	3,694	3,532	3,215
30日以内死者 (B)	5,840	5,828	5,535	5,261	5,165	4,837	4,885	4,698	4,431	4,166	3,920
差 数	861	880	844	823	777	724	768	794	737	634	705
(A)/(B)	85.3%	84.9%	84.8%	84.4%	85.0%	85.0%	84.3%	83.1%	83.4%	84.8%	82.0%

注 警察庁資料による。

(2)30日以内死者数を交通事故発生から死亡までの経過日数別（発生日を初日とし計算）にみると，交通事故発生から24時間以内に死亡した者が全体の82.0%（3,215人）を占めている。その後は，6日以内で全体の約9割を占め（3,547

人，累積構成率90.5%），10日以内で累積構成率は94.2%（3,691人）に達している（第1図）。

▶第1図 事故発生後の経過日数別30日以内死者累積構成率（令和元年）



注 警察庁資料による。

2 30日死者数の特徴（単年）

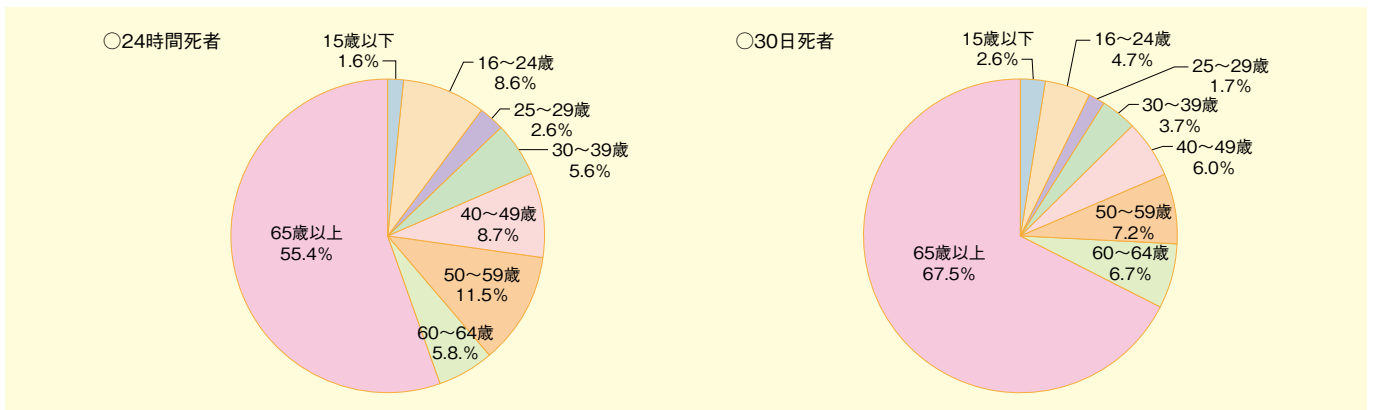
(1)年齢層別の状況と特徴

30日死者の年齢層別の構成率についてみると，65歳以上（67.5%）の占める割合が24時間死者（65

歳以上，55.4%）に比べ高い割合を示している（第2図）。

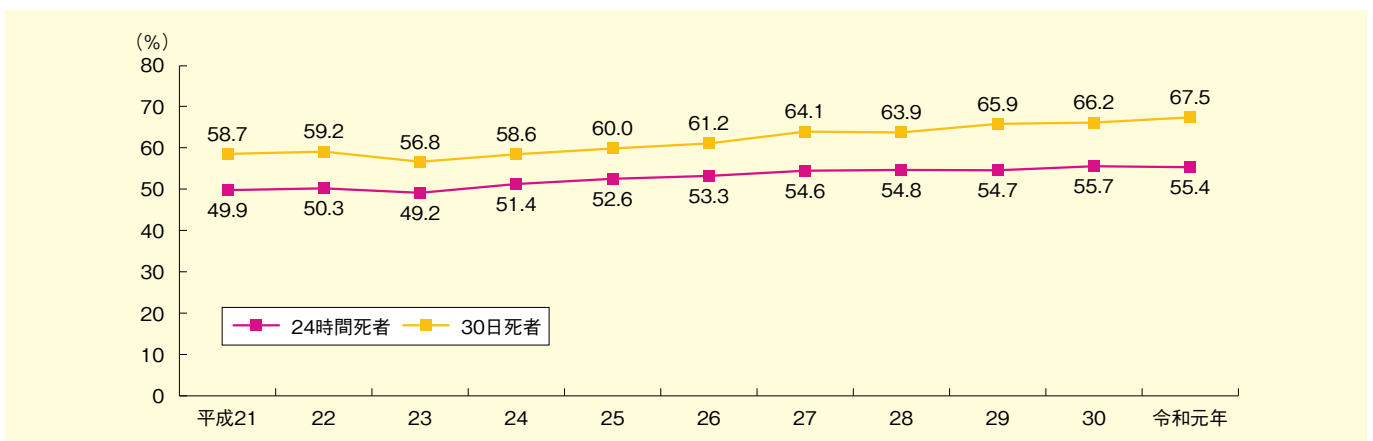
また，平成21年から30年の推移をみると，令和元年と同様の傾向を示している（第3図）。

▶ 第2図 年齢層別死者数の構成率（令和元年）



注 警察庁資料による。

▶ 第3図 死者数（65歳以上）の構成率の推移（平成21～令和元年）



注 警察庁資料による。

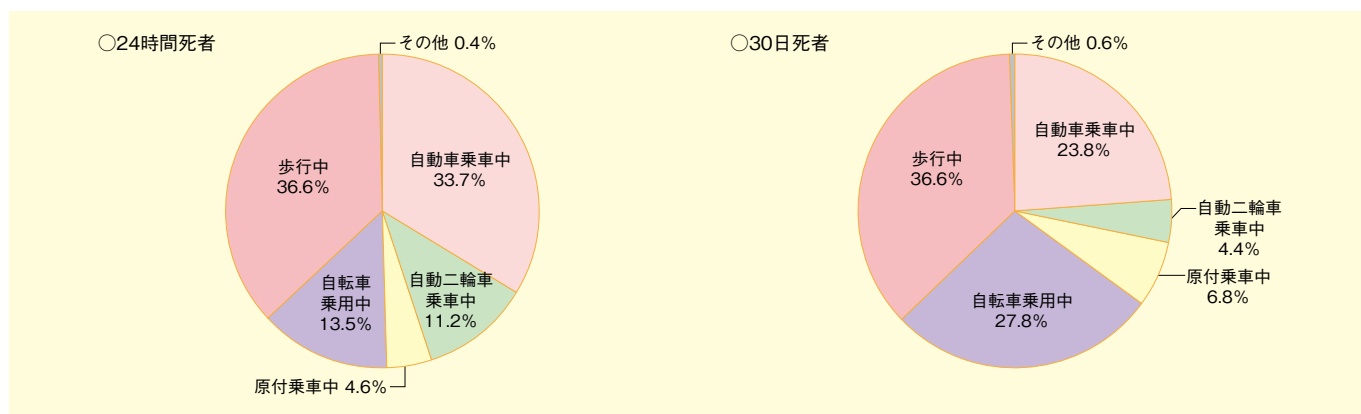
(2)状態別の状況と特徴

30日死者の状態別の構成率についてみると、自転車乗用中（27.8%）の占める割合が24時間死者（自転車乗用中、13.5%）に比べ高い割合を示している。一方、自動車乗車中（23.8%）の占める

割合は24時間死者（自動車乗車中、33.7%）に比べ低い割合を示している（第4図、第2表）。

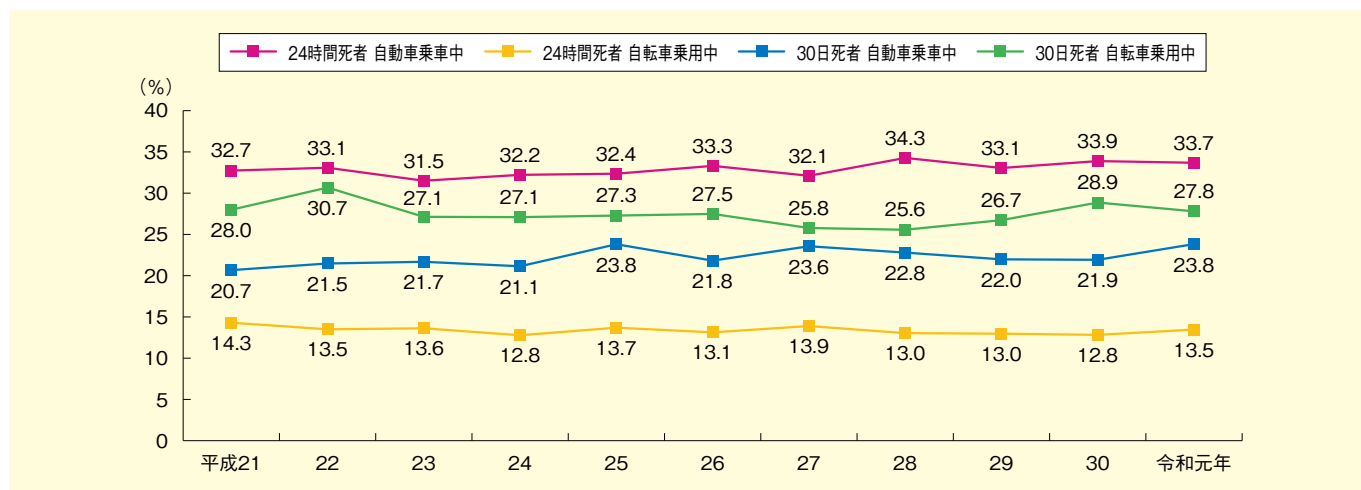
また、平成21年から30年の推移をみると、令和元年と同様の傾向を示している（第5図）。

▶第4図 状態別死者数の構成率（令和元年）



注 警察庁資料による。

▶第5図 状態別（自動車乗車中及び自転車乗用中）死者数の構成率の推移（平成21～令和元年）



注 警察庁資料による。

▶第2表 年齢層別・状態別にみた24時間死者数と30日死者数の比較（令和元年）

状態		24時間死者		30日死者		構成率の差 (a) - (b)
		人	(a) 構成率 (%)	人	(b) 構成率 (%)	
15歳以下	自動車乗車中	20	38.5	8	44.4	-6.0
	自動二輪車乗車中	1	1.9	0	0.0	1.9
	原付自転車乗車中	0	0.0	0	0.0	0.0
	自転車乗用中	8	15.4	2	11.1	4.3
	歩行中	23	44.2	8	44.4	-0.2
	その他	0	0.0	0	0.0	0.0
	小計	52	100.0	18	100.0	—
16～24歳	自動車乗車中	104	37.7	11	33.3	4.3
	自動二輪車乗車中	102	37.0	7	21.2	15.7
	原付自転車乗車中	16	5.8	5	15.2	-9.4
	自転車乗用中	21	7.6	8	24.2	-16.6
	歩行中	33	12.0	2	6.1	5.9
	その他	0	0.0	0	0.0	0.0
	小計	276	100.0	33	100.0	—
25～64歳	自動車乗車中	407	36.8	34	19.1	17.7
	自動二輪車乗車中	231	20.9	22	12.4	8.5
	原付自転車乗車中	59	5.3	10	5.6	-0.3
	自転車乗用中	105	9.5	44	24.7	-15.2
	歩行中	301	27.2	66	37.1	-9.8
	その他	2	0.2	2	1.1	-0.9
	小計	1,105	100.0	178	100.0	—
65歳以上	自動車乗車中	552	31.0	115	24.2	6.8
	自動二輪車乗車中	27	1.5	2	0.4	1.1
	原付自転車乗車中	74	4.2	33	6.9	-2.8
	自転車乗用中	299	16.8	142	29.8	-13.1
	歩行中	819	46.0	182	38.2	7.7
	その他	11	0.6	2	0.4	0.2
	小計	1,782	100.0	476	100.0	—
合計	自動車乗車中	1,083	33.7	168	23.8	9.9
	自動二輪車乗車中	361	11.2	31	4.4	6.8
	原付自転車乗車中	149	4.6	48	6.8	-2.2
	自転車乗用中	433	13.5	196	27.8	-14.3
	歩行中	1,176	36.6	258	36.6	0.0
	その他	13	0.4	4	0.6	-0.2
	小計	3,215	100.0	705	100.0	—

注 警察庁資料による。

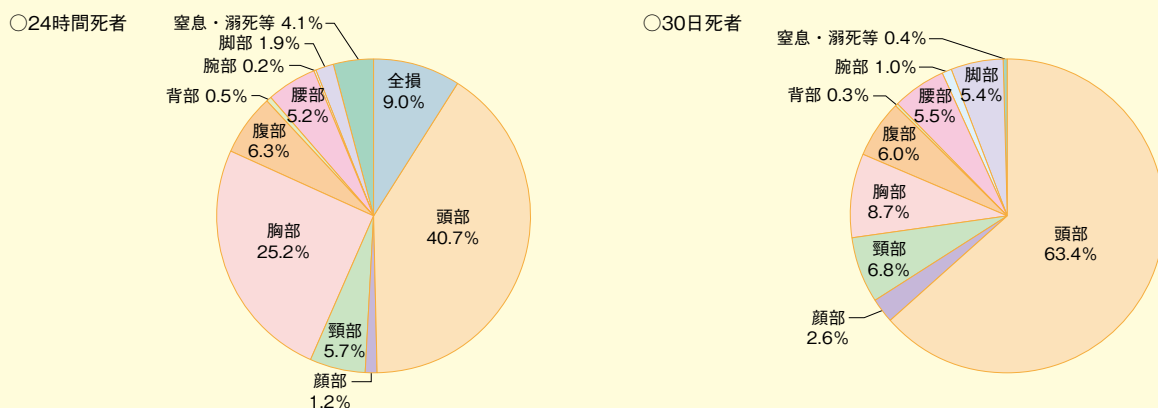
(3) 損傷主部位別の状況と特徴

30日死者の損傷主部位別の構成率についてみると、頭部（63.4％）の占める割合が24時間死者（頭部、40.7％）に比べ高い割合を示している。一方、

胸部（8.7％）の占める割合は24時間死者（胸部、25.2％）に比べ低い割合を示している（第6図）。

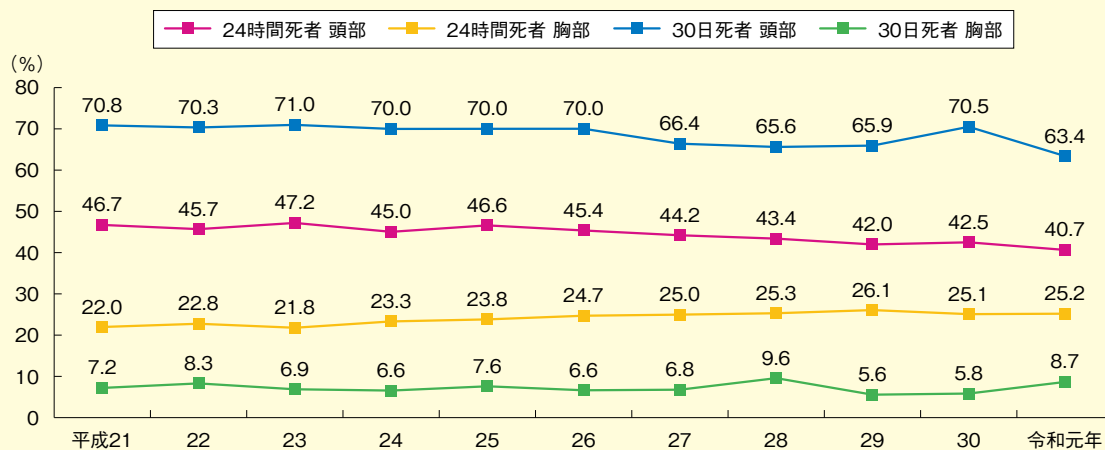
また、平成21年から30年の推移をみると、令和元年と同様の傾向を示している（第7図）。

▶第6図 損傷主部位別死者数の構成率（令和元年）



注 警察庁資料による。

▶第7図 損傷主部位別（頭部及び胸部）死者数の構成率の推移（平成21～令和元年）



注 警察庁資料による。

参考-4 令和元年度交通安全ファミリー作文コンクールの最優秀作

○小学生の部 最優秀作〈内閣総理大臣賞〉

おうだん歩道と車とわたし

徳島県徳島市加茂名南小学校

2年 ^やわた ^きこ
八幡 葵子

わたしは、ならいごとや買いものに行く時に、おかあさんの車にのります。車がしんごうでとまった時、おじいさんやおばあさんが、おうだん歩道の手前をわたったり、道をななめにわたっているのを、よく見かけます。きゅうブレーキをする車も見ます。わたしは「あぶないなあ。どうしておうだん歩道をわたらないのだろう。」と思います。それは、おうだん歩道でないところをわたると、車の人がびっくりするからです。びっくりして、アクセルとブレーキをまちがえてふんでしまうかもしれません。わたしはいつも、おうだん歩道をわたっています。ようちえんの時に、交通安全教しつで教えてもらいました。それなのに、どうして大人の人ばかりはおうだん歩道をわたらないのか、ふしぎです。

わたしは、小さい時からずっと、

「おうだん歩道は、手をあげてわたりなさい。」と、おかあさんに言われています。でも、たまにわすれる時もあります。どうして「手をあげる」のか、わからなかったからです。おかあさんに聞くと、

「き子ちゃんは体が小さいから、手をあげて、うんてん手さんからよく見えるようにしてるんだよ。」

と教えてくれました。

いえの近くに、しんごうのない、おうだん歩道があります。車がたくさん通るので、なかなかわたれません。もっと大きく手をあげると、うんてん手さんが気づいて、車がとまってくれるようになるかなと思いました。そこで、夏休みにしらべてみました。どうやってしらべたかというと、まずはじめは、おうだん歩道のよこで、手をあげず

に立ちました。百台しらべて、とまった車はたったの五台でした。九十五台の車は、とまってくれませんでした。つぎは、車がきたら、大きく手をあげました。すると、百台中十九台の車がとまってくれました。でも、まだ八十一台の車はとまってくれなくて、目の前をたくさんの車が、通りすぎていきました。バスやタクシーも通ったけれど、とまってくれませんでした。それでも、手をあげない時よりかは、四倍くらい多くの車がとまってくれたので、やっぱり手をあげることは、大切なのだと思いました。

わたしは、今こまっていることを、大人になってもわすれないようにしたいです。大人になって車をうんてんする時には、おうだん歩道でまっている人を見つけたら、すぐにとまろうと思います。せまい道をものすごいスピードではしると、歩いている人がこわいので、ゆっくりうんてんしようと思います。それから、道をわたる時には、きちんとおうだん歩道を、手をあげてわたります。



○中学生の部 最優秀作〈内閣総理大臣賞〉

ペットと一緒に交通安全

茨城県下妻市立東部中学校

2年 かなもり 金森 だいり 泰吏

僕が最近、交通安全について気になっていること、危ないなと思っていることは、二つあります。そしてその二つともペットが関わっています。

一つ目は、自動車の車内での犬の野放しです。先日、家族で自動車に乗って出かけた時の事です。前を走る自動車が頻繁にブレーキを踏んでいました。センターラインに寄ったり、歩道に近づいたり、明らかにふらふらしています。「何だろうね」と家族と話をしていた時、前の自動車が信号待ちで止まりました。すると運転席の窓から、犬が顔を出したのです。車内でゲージに入れられずに、自由に動き回っているようでした。そんな状況で運転することは、ドライバーのよそ見運転の原因になり、事故を起こすかもしれません。子供には子供の安全を守るために、チャイルドシートがありますが、犬にはそのような専用のシートがないので、やはりゲージにきちんと入れるべきだと家族で話しました。

二つ目は、暗闇での犬の散歩の仕方です。僕は走るのが好きなので、学校から帰った後に、よく近所の農道を走るのですが、冬は日が暮れるのが早いので、帰る頃には暗くなってしまうです。だから僕は、タスキをかけ、ライトを持って走ります。その頃、犬の散歩をしている人も多くいるのですが、犬の飼い主は僕と同じようにタスキをかけ、懐中電灯を持っている人もいて、遠くからでも発見できるのに対し、犬の方は懐中電灯で照らされることも少なく、リードも離れた僕からは全く見えません。すれ違う時に、犬がいることに気づかず、また、飼い主と犬との距離が少し離れていて、そのリードがピンと張っているのが見え、リードにつまずきそうになった事がありました。もう少し、僕がスピードを出していたら、よけきれずに足を引っかけて転んだり、ぶつかっていたかもしれません。あるいは、とっさによけた所で

たまたまバイクなどが横を通り、大きな事故になっていたかもしれません。犬の散歩をしている人の中には、首輪やリードに光る物をつけて犬の存在をアピールしている人もいます。もっとこのような物がペットを飼う人達に周知されるといいなと思いました。

ペットは、大切な家族の一員です。だからこそ、そのペットがきっかけで、事故を誘発しないようにすることも、交通安全につながると同時に、ペットを連れて出かける際の、飼い主のマナーだと考えて欲しいと思います。

○高校生・一般の部 最優秀作〈内閣総理大臣賞〉

父の小銭入れ

大分県竹田市 たかはし 高橋 けんいち 憲一

今年の四月、人事異動で往復二時間を要する職場に転勤となった。燃費の良さと安全性を考えて車を替えた。車線を少しはみ出るだけでピピッという警告音が鳴る。遠く離れた地で暮らす姉が、交通安全のお守りを送ってきた。車のグローブボックスに早速入れた。かつて父親が使っていた小銭入れとともに。

父は長距離トラックの運転手だった。配送を終え、自宅まであと一時間という場所で居眠り運転が原因で中央分離帯に乗り上げた。信号機の柱に激突し、帰らぬ人となった。四十九歳だった。私は進学先の京都でその知らせを受けた。通う大学の学園祭の準備をしていた。慌てて病院に駆けつけると、人工呼吸器のスイッチを切る同意を求められた。遺品として車の中から出てきたものの中に、私が小学生の時に父にプレゼントした小銭入れがあった。荷物の搬入を終えた後に自販機で飲むジュースが旨いと言う父に、私が小遣いを貯めて買った小銭入れだ。私はその小銭入れを父の形見とした。

父が死んだ年齢に自分自身が達したとき、一人息子は中学一年生になっていた。四十九歳でこの世を去る無念さを実感し、胸が締め付けられた。同時に私はこの子の成長を見届けるまで交通事故

で死ぬことのないようにすると心に誓った。息子を私立大学にやるために身を粉にして働いた父。実の息子が高校の英語教員となり、やがては自分の孫が息子の勤務する高校に通うことになることも知らずに逝った父。

「父ちゃん、あなたの孫は息子と同じように山岳部に入り、インターハイにも2回行ったよ。あなたが好きだったくじゅう山系の大船山は、親子三代のお気に入りの山だ。ミヤマキリシマで山全体がピンク色に染まる様子をあなたの孫は『信じられないくらいきれい。』と言ったよ。」

毎日仕事を終え、自宅に戻る途中で一度休憩するようにしている。標高五百メートルのその休憩地点は、くじゅう山系や祖母傾山系、由布鶴見山系が見渡せる。飼い猫なのかでっぴりと太った白黒模様のネコとすっかり顔なじみになった。一息入れながら、かなりのスピードで家路を急ぐため行き交う車を眺める。父の小銭入れからコインを取り出し自販機でコーヒーを買う。小さなブラックコーヒーの缶を手し、同じように旨そうに喉を鳴らして缶コーヒーを飲んだ父に思いをはせる。

「さてと……。」と呟きながら、車に乗り込む。あと三十キロほどで我が家だ。途中、午後七時まで学校で勉強する息子を拾って帰宅する。午後七

時過ぎ、息子が乗り込んでくる。

「コンビニ寄ってくれる？おなかぺこぺこなんや。」コンビニの駐車場に車をとめ、グローブボックスから小銭入れを出し息子に渡す。「じいちゃんの財布やな。」と言いながら息子はそれを受け取り店内に向かう。エナジードリンクを飲みながら息子が言う。

「じいちゃんの時代にこんなのがあったら居眠りせんかったかもしれんな。」

「ん。そうかもしれんな。」と私は返し、そっとアクセルを踏む。ゴールまであと八キロだ。



略語一覧

- ・ AED : Automated External Defibrillator 自動体外式除細動器
- ・ AIS : Automatic Identification System 船舶自動識別装置
- ・ ASV : Advanced Safety Vehicle 先進安全自動車
- ・ ATS : Automatic Train Stop 自動列車停止装置
- ・ AUDIT : Alcohol Use Disorders Identification Test
アルコール使用障害に関するスクリーニングテスト
- ・ CARATS : Collaborative Actions for Renovation of Air Traffic Systems
将来の航空交通システムに関する長期ビジョン
- ・ ELT : Emergency Locator Transmitter 航空機用救命無線機
- ・ ETC : Electronic Toll Collection System 電子式料金自動収受システム
- ・ FAST : Fast Emergency Vehicle Preemption Systems 現場急行支援システム
- ・ GIS : Geographic Information System 地理情報システム
- ・ GMDSS : Global Maritime Distress and Safety System
海上における遭難及び安全に関する世界的な制度
- ・ GPS : Global Positioning System 全地球測位システム
- ・ HELP : Help system for Emergency Life saving and Public safety 緊急通報システム
- ・ IAEA : International Atomic Energy Agency 国際原子力機関
- ・ ICAO : International Civil Aviation Organization 国際民間航空機関
- ・ IMO : International Maritime Organization 国際海事機関
- ・ ISASI : International Society of Air Safety Investigators 国際航空事故調査員協会
- ・ ISMコード : International Management Code for the Safe Operation of Ship and for Pollution Prevention 国際安全管理規則
- ・ ISO : International Organization for Standardization 国際標準化機構
- ・ ITS : Intelligent Transport Systems 高度道路交通システム
- ・ JASREP : Japanese Ship Reporting System 日本の船位通報制度
- ・ LED : Light Emitting Diode 発光ダイオード
- ・ 東京MOU : Memorandum of Understanding on Port State Control in the Asia-Pacific Region
アジア太平洋地域におけるPSCの協力体制に関する覚書
- ・ NASVA : National Agency for Automotive Safety & Victims' Aid 独立行政法人自動車事故対策機構

- ・ PICS : Pedestrian Information and Communication Systems 歩行者等支援情報通信システム
- ・ PSC : Port State Control 外国船舶の監督
- ・ PTPS : Public Transportation Priority Systems 公共車両優先システム

- ・ SAR条約 : International Convention on Maritime Search and Rescue, 1979
1979年の海上における捜索及び救助に関する国際条約
- ・ SOLAS条約 : International Convention for the Safety of Life at Sea
1974年の海上における人命の安全のための国際条約
- ・ STCW条約 : International Convention on Standards of Training, Certification and Watchkeeping for Seafarers, 1978
1978年の船員の訓練及び資格証明並びに当直の基準に関する国際条約

- ・ TDM : Transportation Demand Management 交通需要マネジメント
- ・ TSPS : Traffic Signal Prediction Systems 信号情報活用運転支援システム

- ・ UTMS : Universal Traffic Management Systems 新交通管理システム

- ・ VICS : Vehicle Information and Communication System 道路交通情報通信システム

- ・ WAM : Wide Area Multilateralation 広域マルチラテレーション

※ 造語等により一部掲載を省略しているものがある。