

# 別 添 参 考

## 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	「時差通勤通学対策について」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	「自転車等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勤通学対策について」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勤通学対策について」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勤通学対策について」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	「シートベルト着用の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勤通学対策について」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	「時差通勤通学推進計画」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
3. 3.29	「第11次交通安全基本計画」を中央交通安全対策会議決定
3. 8. 4	「通学路等における交通安全の確保及び飲酒運転の根絶に係る緊急対策」を交通安全対策に関する関係閣僚会議決定

## 参考-2 海外の交通事故発生状況

### 1 概況（第1図、第2図、第3図）

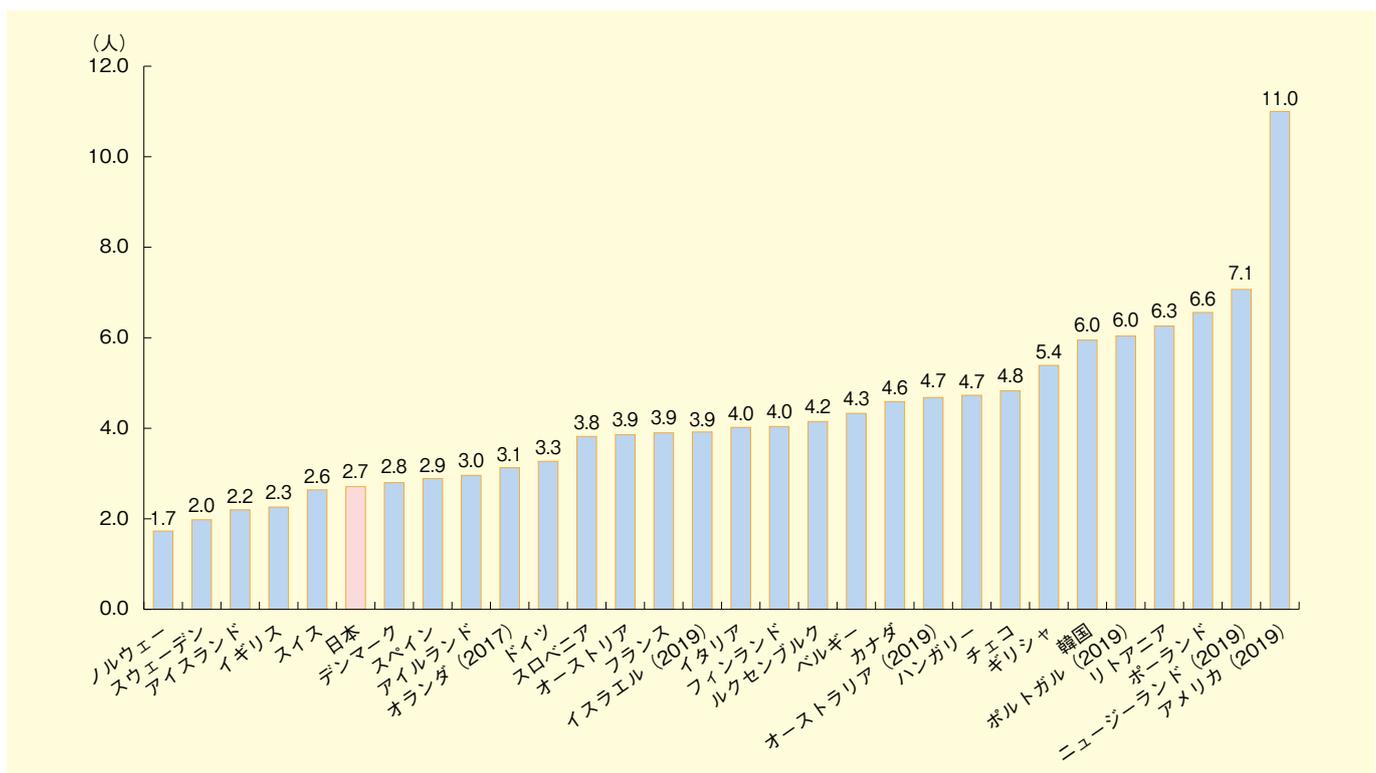
国際道路交通事故データベース（IRTAD）がデータを有する30か国について、人口10万人当たりの死者数を比較すると、我が国は2.7人（2020年）であり、第6位に位置している。我が国と主な欧米諸国（スウェーデン、フランス、イギリス、ドイツ及びアメリカ（以下、同じ））の人口10万人当たりの交通事故死者数の推移を比較すると、アメリカ以外は減少傾向にあることや、アイスランドでは人口が少ないため、年ごとに大きく変動していることが伺え、我が国では2011年と比較して2020年の人口10万人当たりの交通事故死者数は1

人以上減少している。また、我が国の人口10万人当たりの重傷者数は、22.0人（2020年）である。

### 2 状態別交通事故死者数の状況（第4図）

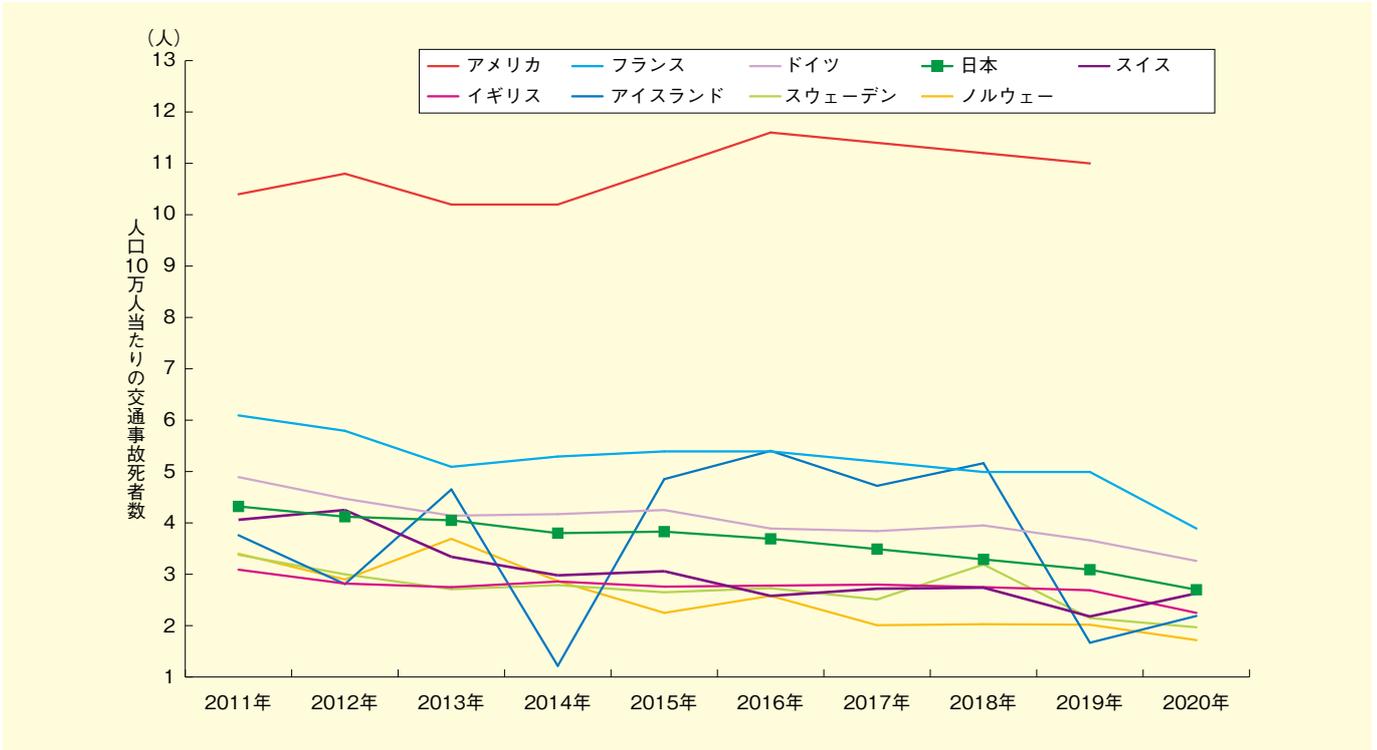
我が国と主な欧米諸国の状態別交通事故死者数の状況をみると、歩行中の死者数の構成率については、我が国が他国より10ポイント以上高い。自転車乗用中の死者数の構成率については、我が国が最も高く、続いてドイツも15%以上を占めている。また、乗用車乗車中の死者数の構成率は、我が国が他国より10ポイント以上低い。

▶第1図 人口10万人当たりの交通事故死者数（2020年）

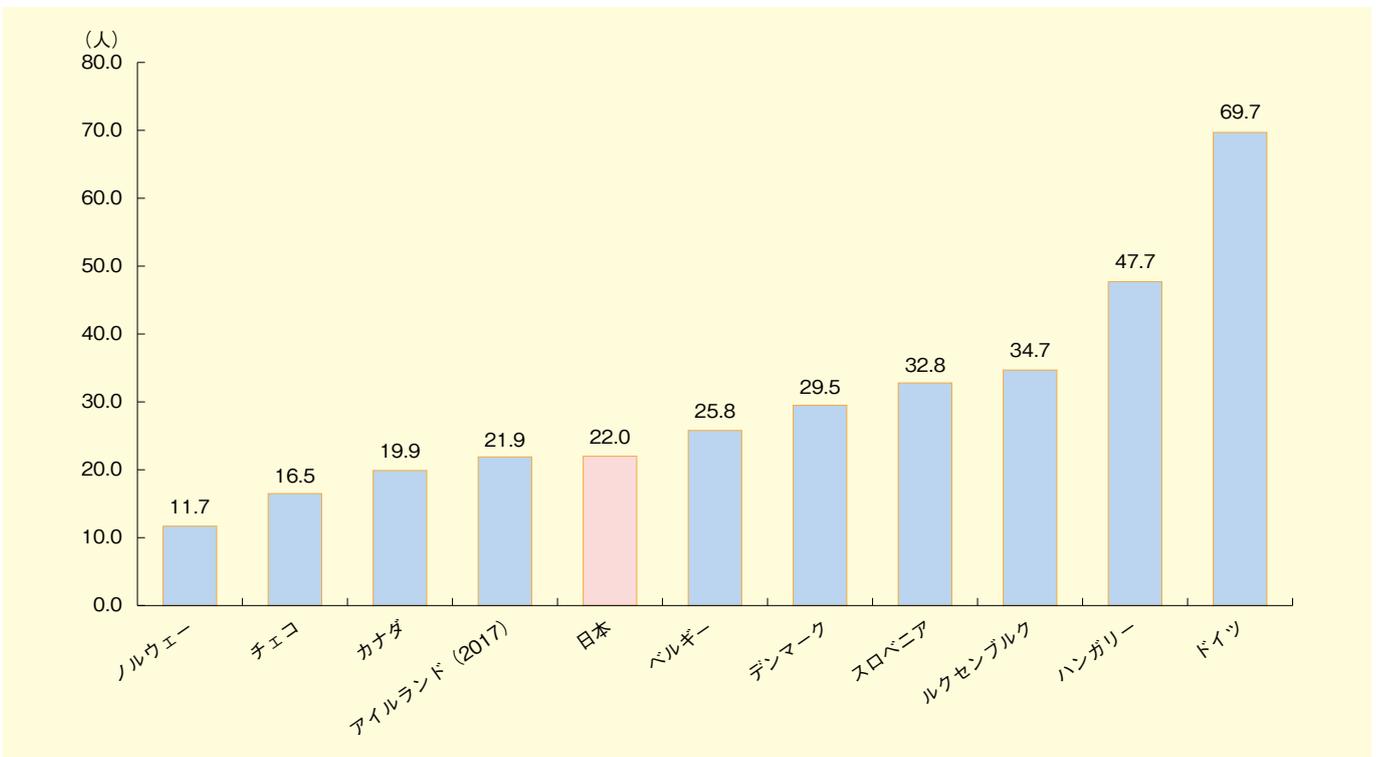


- 注 1 IRTAD資料による。以下、第8図まで同じ。  
 2 死者数の定義は事故発生後30日以内の死者である。以下、第8図まで同じ。  
 3 IRTADがデータを有する30か国の人口10万人当たりの交通事故死者数を左から小さい順に記載。

▶第2図 人口10万人当たりの交通事故死者数上位国及び主な欧米諸国の推移（2011～2020年）

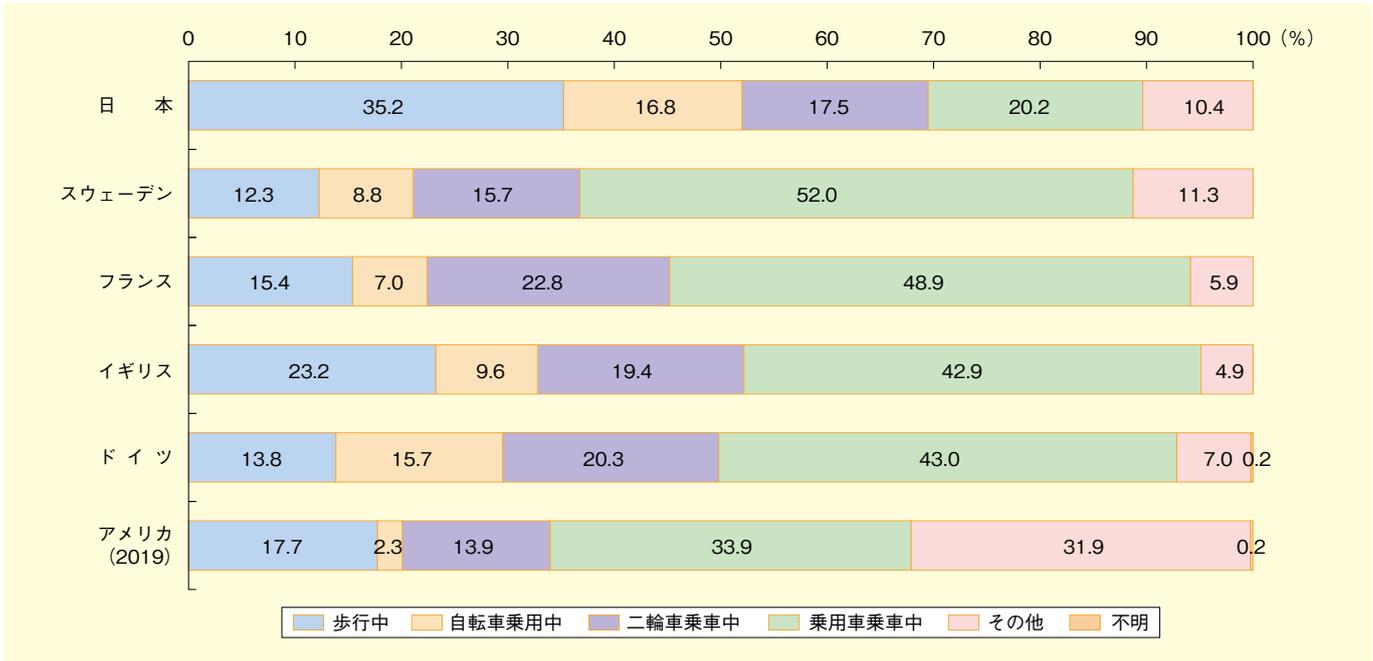


▶第3図 人口10万人当たりの交通事故重傷者数（2020年）



注 1 IRTAD資料の国別重傷者数及び人口並びに我が国の「令和3年中の交通重傷事故の発生状況」より内閣府作成。  
 2 IRTADがデータを有する10か国及び我が国の人口10万人当たりの交通事故重傷者数を左から小さい順に記載。  
 3 各国で重傷の定義が異なる。

▶第4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（2020年）

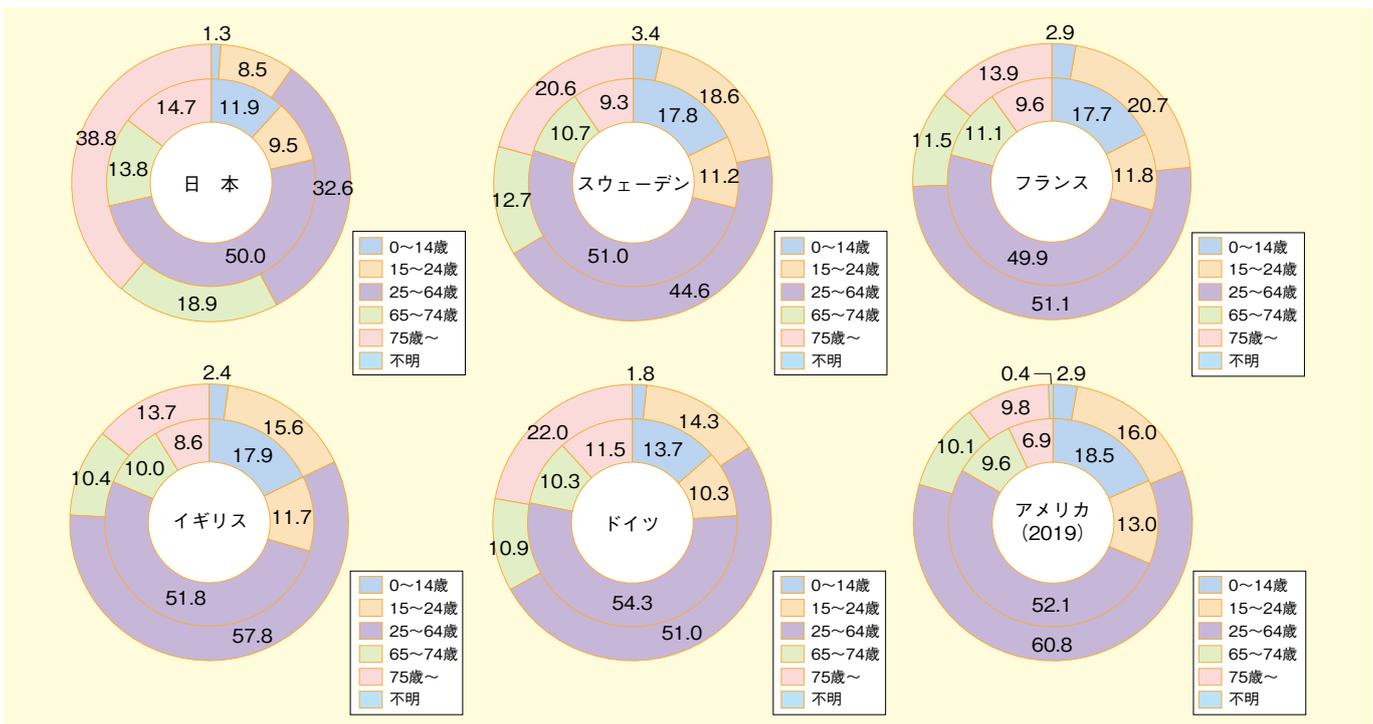


### 3 年齢層別交通事故死者数の状況（第5図）

我が国と主な欧米諸国の年齢層別交通事故死者数の状況をみると、いずれの国でも0～14歳の年齢層別人口構成率（11.9%～18.5%）と比較して、0～14歳の年齢層別交通事故死者数の構成率は10ポイント以上低く、65歳以上の年齢層別人口構成

率（16.5%～28.5%）と比較して、65歳以上の年齢層別交通事故死者数の構成率は高い。特に我が国では、65歳以上の年齢層別人口構成率28.5%に対し、年齢層別交通事故死者数の構成率は57.7%とその差は約30ポイントであり、主な欧米諸国と比べて差が大きい。

▶第5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年齢層別人口構成率（2020年）



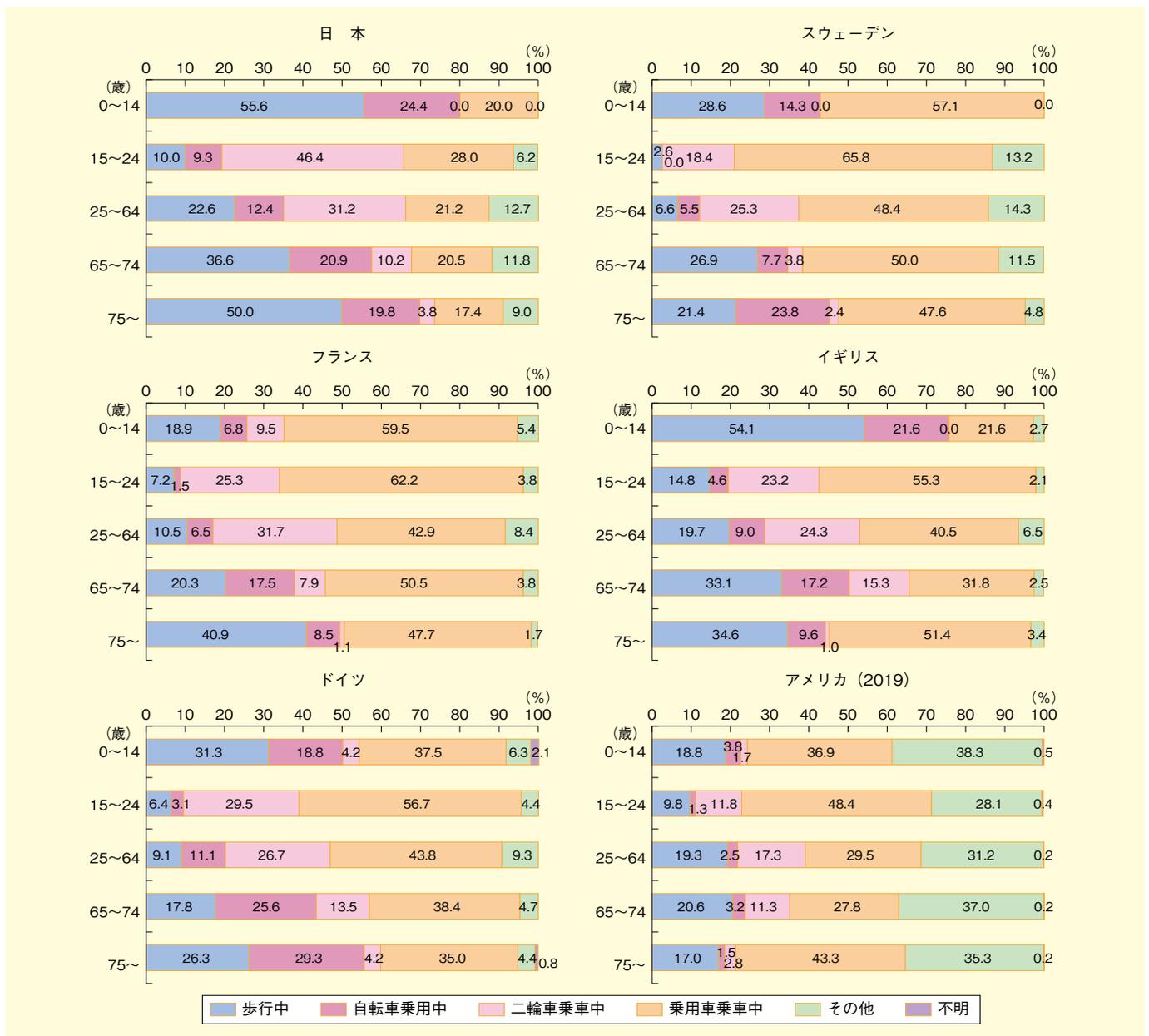
注 1 外円は交通事故死者数、内円は人口の構成率（%）

#### 4 年齢層別・状態別交通事故死者数の状況（第6図）

我が国と主な欧米諸国の年齢層別・状態別交通事故死者数の状況をみると、0～14歳の年齢層については、我が国では歩行中の死者数の構成率が5割を超えており、イギリスの構成率と類似している。また、イギリスを除く他国では、乗用車乗車中の死者数の構成率が高い傾向にある。15～24

歳の年齢層については、どの国でも他の年齢層と比較して歩行中の死者数の構成率が最も低い。25～64歳の年齢層については、我が国の乗用車乗車中の死者数の構成率は他国と比較すると低い。65歳以上の年齢層については、我が国の歩行中と自転車乗車中を合わせた死者数の構成率が5割を超えており、他国と比較して高い。

▶第6図 我が国と主な欧米諸国の年齢層別・状態別交通事故死者数の構成率（2020年）

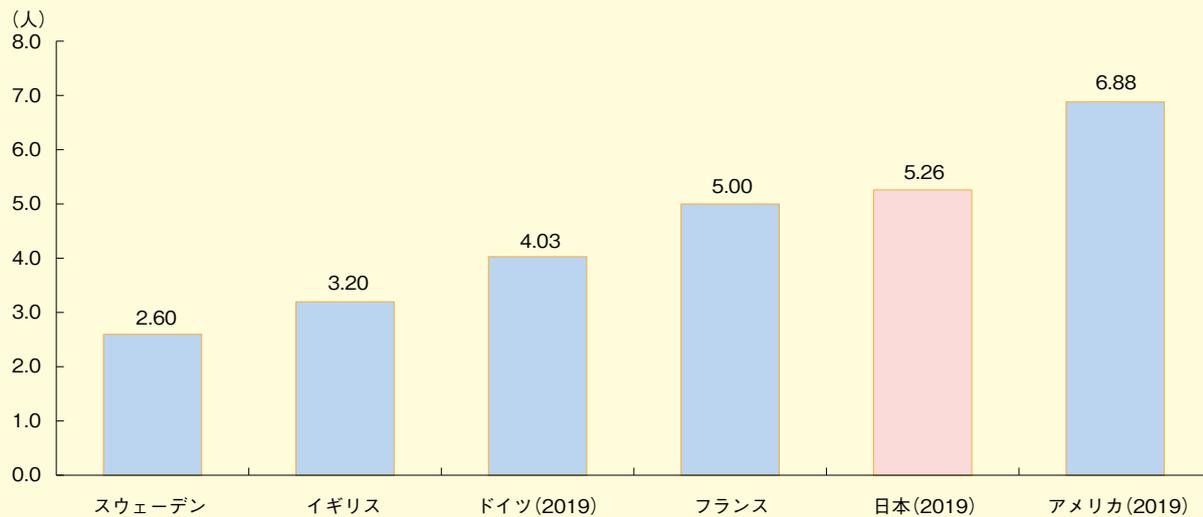


## 5 自動車走行10億キロメートル当たり交通事故死者数の状況（第7図、第8図）

我が国と主な欧米諸国の自動車走行10億キロメートル当たり交通事故死者数の状況を見ると、小さい順にスウェーデン、イギリス、ドイツ、フ

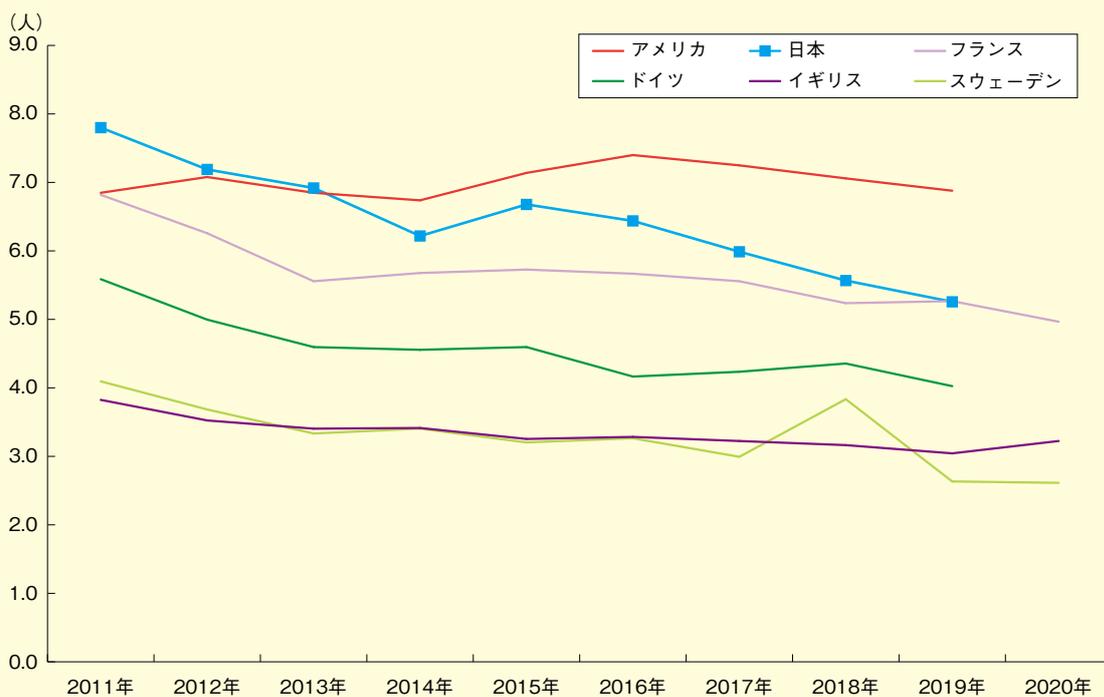
ランス、日本、アメリカの順となっている。また、推移をみると、我が国では2011年と比較して2019年の自動車走行10億キロメートル当たり交通事故死者数は約2.5人減少しており、6か国の中では減少幅が最も大きい。

▶第7図 我が国と主な欧米諸国の自動車走行10億キロメートル当たり交通事故死者数の状況（2020年）



注 1 イギリスはグレートブリテンのみ。以下、第8図も同じ。

▶第8図 我が国と主な欧米諸国の自動車走行10億キロメートル当たり交通事故死者数の推移（2011年～2020年）



## 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3,205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）。

(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82.2%（2,636人）を占めている。

その後は、5日以内で全体の約9割を占め（2,898人、累積構成率90.4%）、10日以内で累積構成率は94.7%（3,036人）に達している（第1図）。

### 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（70.8%）の占める割合が24時間死者（65歳以上、57.7%）に比べ高い割合を示している（第2図）。

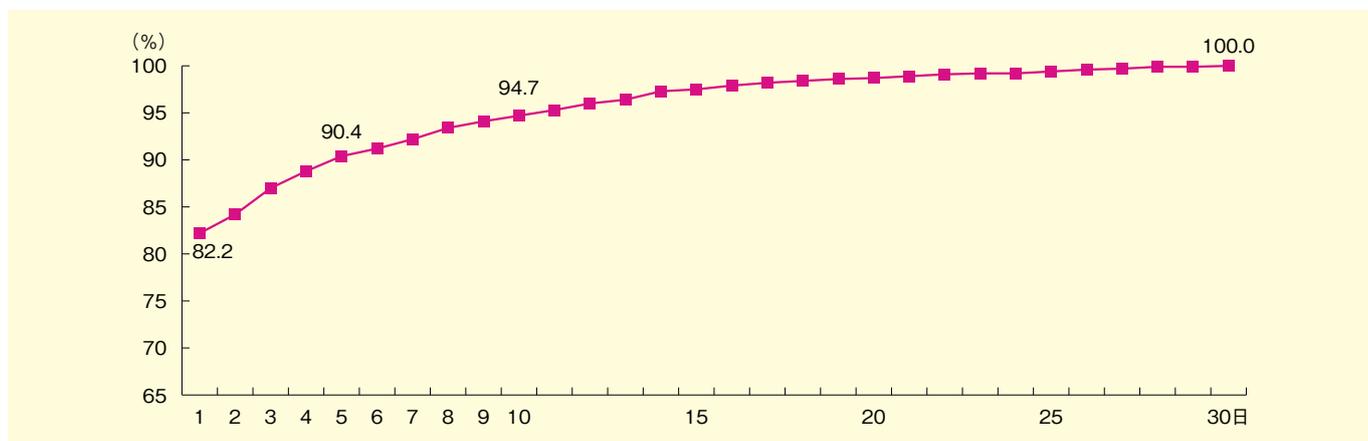
また、平成23年から令和2年までの推移をみると、3年と同様の傾向を示している（第3図）。

▶第1表 24時間死者と30日以内死者の推移

	23年	24年	25年	26年	27年	28年	29年	30年	元年	2年	3年
24時間死者 (A)	4,691	4,438	4,388	4,113	4,117	3,904	3,694	3,532	3,215	2,839	2,636
30日以内死者 (B)	5,535	5,261	5,165	4,837	4,885	4,698	4,431	4,166	3,920	3,416	3,205
差数	844	823	777	724	768	794	737	634	705	577	569
(A)/(B)	84.8%	84.4%	85.0%	85.0%	84.3%	83.1%	83.4%	84.8%	82.0%	83.1%	82.2%

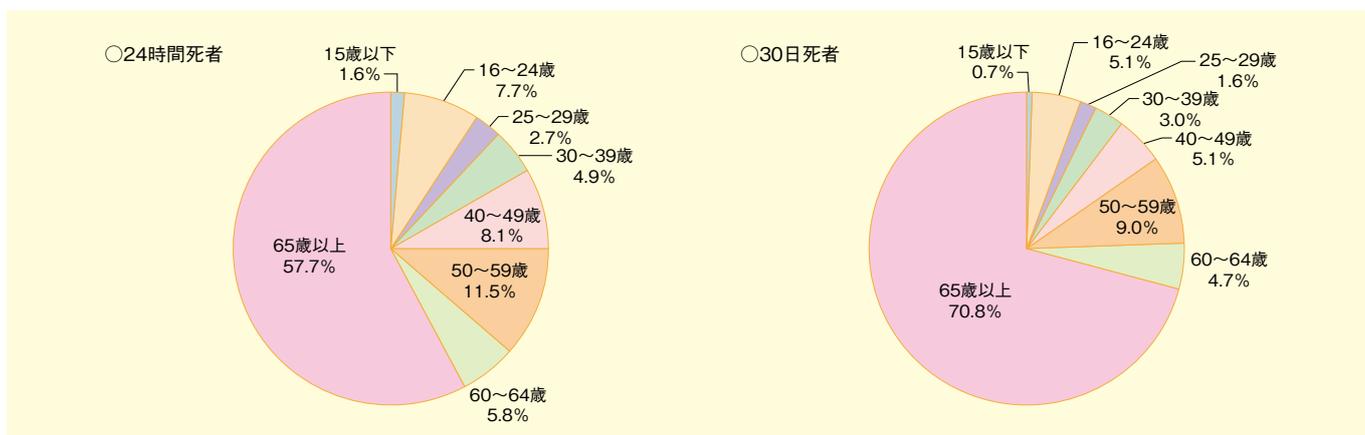
注 警察庁資料による。

▶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3年）



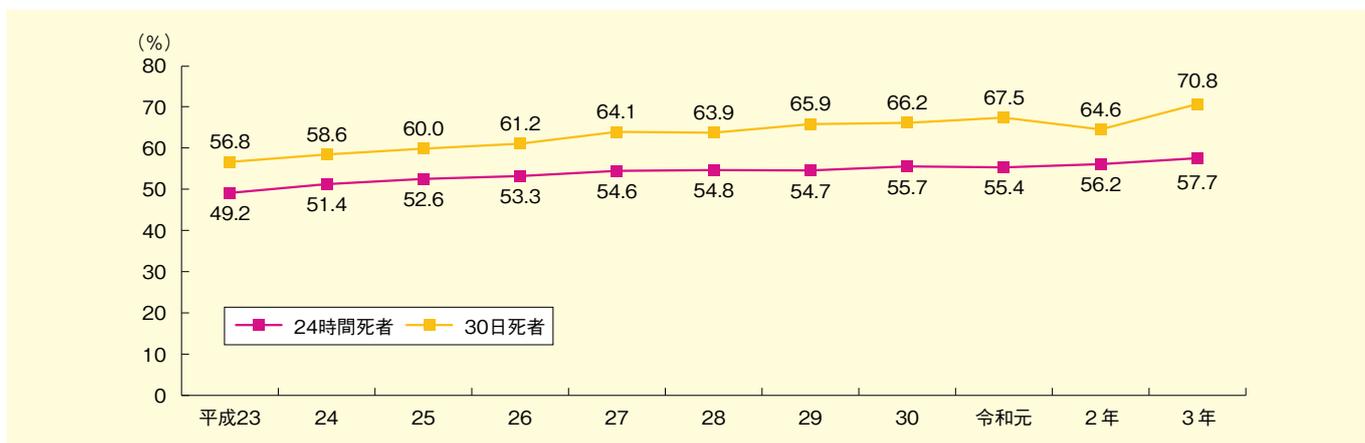
注 警察庁資料による。

▶ 第2図 年齢層別死者数の構成率（令和3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23～令和3年）



注 警察庁資料による。

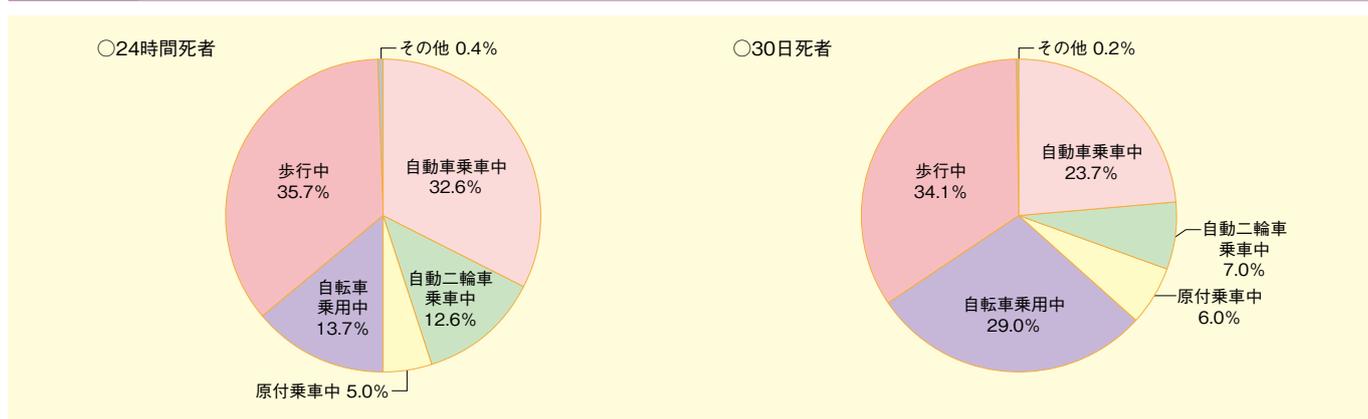
## (2)状態別の状況と特徴

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（29.0％）の占める割合が24時間死者（自転車乗用中、13.7％）に比べ高い割合を示している。一方、自動車乗車中（23.7％）の占める

割合は24時間死者（自動車乗車中、32.6％）に比べ低い割合を示している（第4図、第2表）。

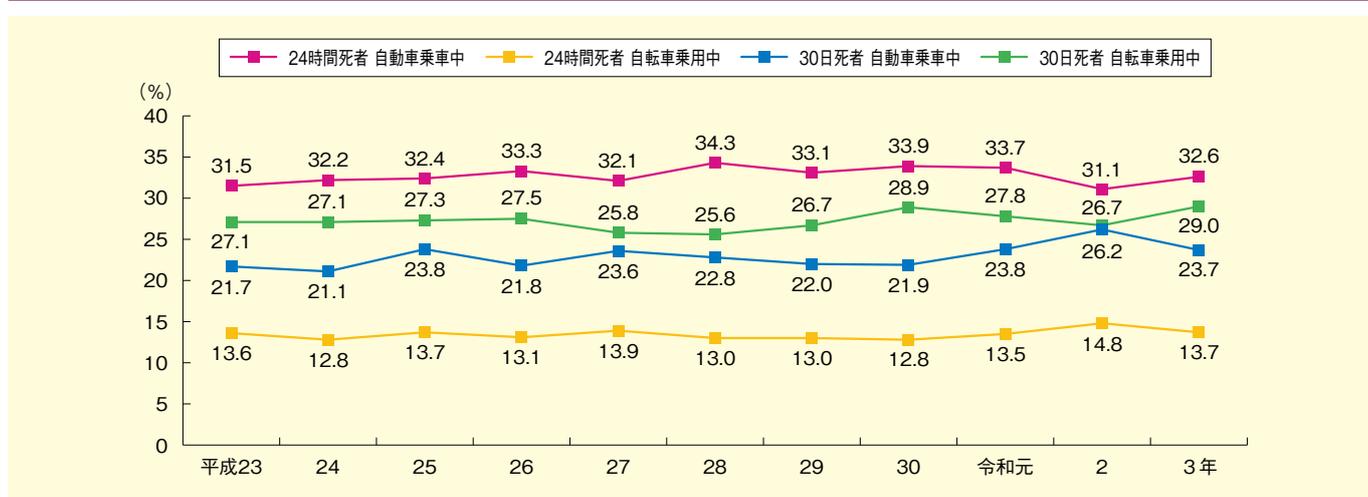
また、平成23年から令和2年までの推移をみると、3年と同様の傾向を示している（第5図）。

▶第4図 状態別死者数の構成率（令和3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23～令和3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3年）

状態	死亡時間・日	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	7	16.7	1	25.0	-8.3
	自動二輪車乗車中	0	0.0	0	0.0	0.0
	原付自転車乗車中	1	2.4	1	25.0	-22.6
	自転車乗用中	11	26.2	0	0.0	26.2
	歩行中	23	54.8	2	50.0	4.8
	その他	0	0.0	0	0.0	0.0
	小計		42	100.0	4	100.0
16歳～24歳	自動車乗車中	79	38.7	13	44.8	-6.1
	自動二輪車乗車中	79	38.7	6	20.7	18.0
	原付自転車乗車中	14	6.9	1	3.4	3.4
	自転車乗用中	16	7.8	4	13.8	-5.9
	歩行中	16	7.8	5	17.2	-9.4
	その他	0	0.0	0	0.0	0.0
	小計		204	100.0	29	100.0
25歳～64歳	自動車乗車中	331	38.0	40	30.1	8.0
	自動二輪車乗車中	222	25.5	25	18.8	6.7
	原付自転車乗車中	50	5.7	10	7.5	-1.8
	自転車乗用中	85	9.8	27	20.3	-10.5
	歩行中	180	20.7	31	23.3	-2.6
	その他	2	0.2	0	0.0	0.2
	小計		870	100.0	133	100.0
65歳以上	自動車乗車中	443	29.1	81	20.1	9.0
	自動二輪車乗車中	31	2.0	9	2.2	-0.2
	原付自転車乗車中	66	4.3	22	5.5	-1.1
	自転車乗用中	249	16.4	134	33.3	-16.9
	歩行中	722	47.5	156	38.7	8.8
	その他	9	0.6	1	0.2	0.3
	小計		1,520	100.0	403	100.0
合計	自動車乗車中	860	32.6	135	23.7	8.9
	自動二輪車乗車中	332	12.6	40	7.0	5.6
	原付自転車乗車中	131	5.0	34	6.0	-1.0
	自転車乗用中	361	13.7	165	29.0	-15.3
	歩行中	941	35.7	194	34.1	1.6
	その他	11	0.4	1	0.2	0.2
	小計		2,636	100.0	569	100.0

注 警察庁資料による。

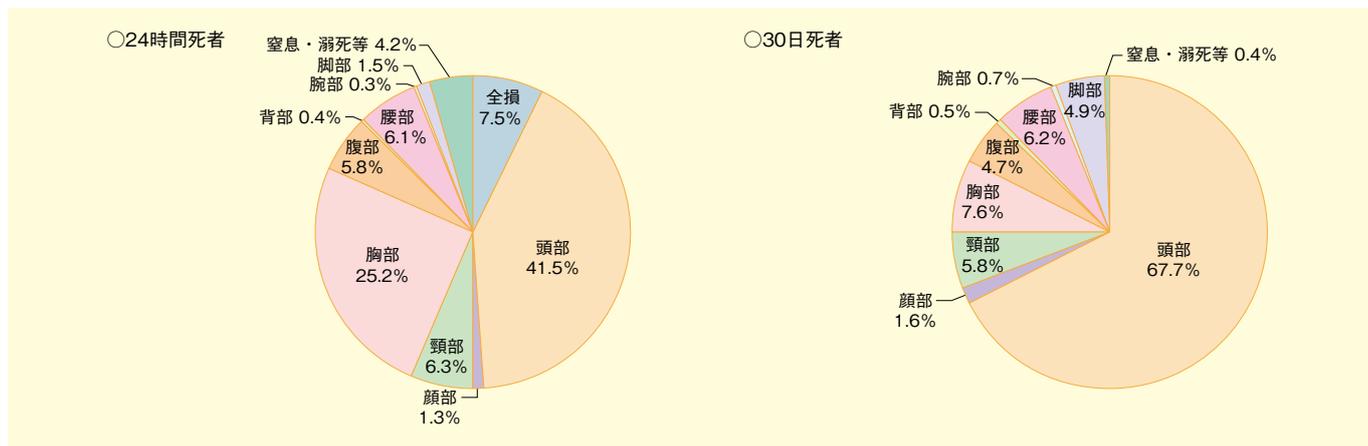
### (3) 損傷主部位別の状況と特徴

30日死者の損傷主部位別の構成率についてみると、頭部（67.7%）の占める割合が24時間死者（頭部、41.5%）に比べ高い割合を示している。一方、

胸部（7.6%）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）。

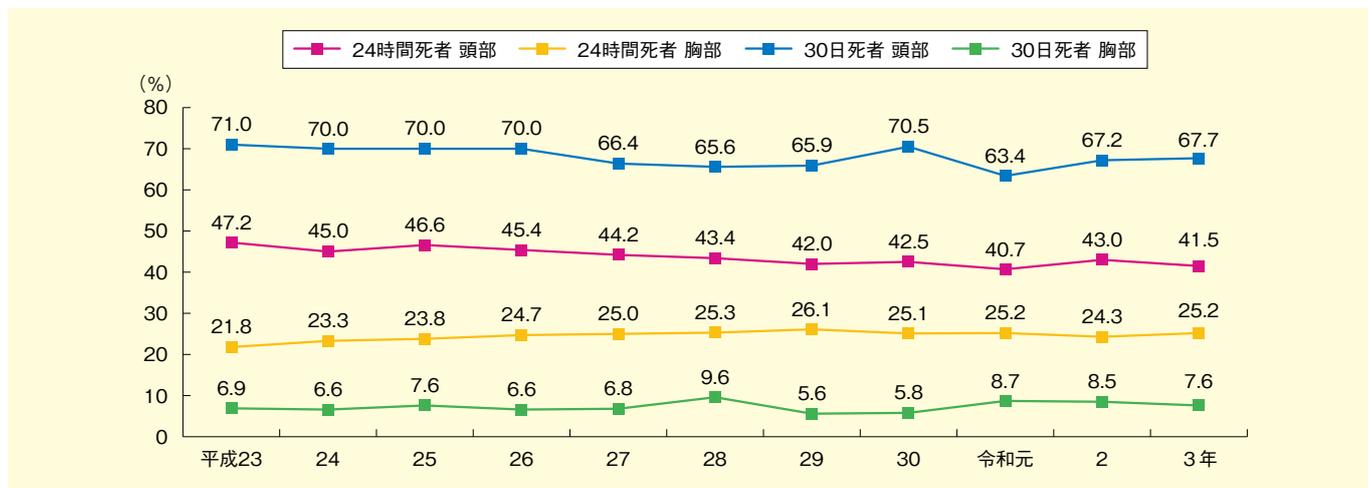
また、平成23年から令和2年の推移をみると、3年と同様の傾向を示している（第7図）。

▶ 第6図 損傷主部位別死者数の構成率（令和3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23～令和3年）



注 警察庁資料による。

## 参考-4 令和3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〉

#### 「できることから始めよう」

岡山県倉敷市立琴浦東小学校

5年 明石 仁美

あれは確か六月の終わり頃、夕食の時に家族でテレビをみている時、悲しいニュースを知りました。その時、お母さんは、テレビの前で大の字のポーズに背を向け、私と弟にそのニュースを見せないようにしました。私は、

「ママのいて。え？何があったん？」

と言って、お母さんの大の字になった手を、ひっぱりました。

そのニュースは、千葉県でトラックが、下校途中の小学生の列に突っ込んで、小学生の二人が亡くなり、一人が重体、また二人も大けがしたニュースでした。しかも、運転していた人は、お酒を飲んでいてもかかわらず運転し、事故を起こしたそうです。

その時、家族のみんなの顔がこおりつきました。しばらく何も話せなくなりました。

しばらくして、

「こわかったね。つらいね。」

と、その後も言葉になりませんでした。

翌朝、いつものように私と弟は小学校へ出発し、いつものようにお母さんは、

「右左、よく見て気を付けて行くんよ。ちゃんとごあいさつするんよ。」

の後に、集合場所まで何も言わずついて来てくれました。別れぎわに、お母さんは、

「交通事故に気を付けて。車は急に止まらないから、副班長の仁美が、みんなを守ってあげるのよ。」と言って、手をふりましたが、ふり返ると、お母さんは、いつまでも私達の後ろ姿を、心配そうに見送っていました。

私は、その日交通安全のことを考えながら登校し、いつも以上に車の動きに注意しました。

朝は忙しいから、車のスピードもやっぱり、速いことに気づきました。それなら、私は止まろうと思いました。まず、絶対止まる!!!の黄色の足マーク探しをしました。私の家から学校まで、四つのマークを発見しました。思い出すと、一年生の頃、お母さんとこのマークと一緒に足を合わせて、

「絶対止まる。」

と大きな声で言って、帰っていたことを思い出しました。私は、はっとしました。五年生になって、学校生活にもなれ、色々なことがだんだん当たり前になってしまっていることに…。しかも、その一番危険な黄色い足マークの所には、安全パトロール隊の緑のおじちゃん、おばちゃん達が毎日立ってくださっていることにも…。危険な場所に、自分の身をおいて、私達のことを守ってくださっていることも。あれから、家族でもたくさん交通安全について、話し合いをしました。毎日、お母さんは帰ると合い言葉のように、私と弟に、

「おかえり。ちゃんと黄色の止まれで止まった？ちゃんと、あいさつおれいが言えた？」

と、聞きます。私は、前までは、毎日同じことを何回も言われなくてもわかってる、と思っていましたが、もう当たり前はやめました。

これからは、登下校中もみんなの命が歩いているから気を付けようという気持ちと、パトロール隊の方々への感謝の気持ちを忘れず、笑顔で気持ちの良いあいさつを続けていこうと思います。まずは、自分のできることから始めることが、安全への第一歩につながるということを信じて…。



## ○中学生の部 最優秀作〈内閣総理大臣賞〉

### 「大切な人を守るために」

千葉県千葉大学教育学部附属中学校

2年 草場 美海

何が起こったのかわからなかった。襲ってきた衝撃、窓ガラスの割れる音、母の叫び声。少し間をおいて、私はやっと車がぶつかってきたのだと気が付いた。初めての状況に頭も気持ちも追い付かず、私はただ車のシートに座ったまま、泣くこともなく呆然としていた。

私は五歳のとき、母と弟と三人で車に乗っていて、交通事故に遭った。買い物帰り、通り慣れた道、本当ならもうすぐ家に着くはずだった。前を走るバイクが右折するために減速、母もそれに合わせて減速した。しかし後ろの乗用車はスピードを緩めず、そのままぶつかってきた。車は大破したが、幸い私達は軽傷で済んだ。それは、チャイルドシートやシートベルトを正しく使用していたからだと思う。

当時二歳だった弟は、チャイルドシートに縛りつけられるのが嫌で、泣き叫んで暴れたり抜け出したりすることが多かった。そのため母は、弟がチャイルドシートを正しく使っていない状態でも運転を続けることがしばしばあった。しかしあるとき、普段は穏やかな父が、チャイルドシートを抜け出した弟のことを真剣な口調で叱った。そして、「チャイルドシートをしないなら車に乗せない。」と言い弟を抱え上げ、車から降ろした。それから、弟がチャイルドシートを嫌がることはなくなった。事故の一週間前のことだった。もしあのとき父が叱っていなかったら、弟は事故のときにもベルトを正しく装着しておらず、大怪我をしていたかもしれない。

ここ五年間の警察庁の調査によると、六歳未満幼児がチャイルドシートを使わなかった場合、死傷者数に占める死者数の割合は〇・三九%であった。これは、チャイルドシート適正使用時の約八倍である。一方、高速道路で後部座席のシートベルトをしなかった場合、致死率は四・一八%と着用時の約二十倍であった。チャイルドシートやシートベルトをしないと、事故の致死率が大幅に上がるのだ。事故はいつどこで起きるかわからない。少しの移動でも、自らが安全運転をしていても、起きてしまう事故はある。だから、車に乗る全員が正しくチャイルドシートやシートベルトを着用することが大切だ。そうすることできっと、自動車事故の死傷者を減らすことができる。

私達が事故に遭ったとき、父は側にいなかった。しかし、あのとき弟を助けたのは父だ。父の言葉が、想いが、弟を守った。だから私も父のように、シートベルトやチャイルドシートの大切さを周りの人に伝えていきたい。そう思って私は今、この作文を書いている。そしてこの作文を読んでもくれたあなたにも、シートベルトやチャイルドシートの大切さを周りの人に伝えて欲しい。あなたの大切な人が交通事故に遭って、「シートベルトをしていたら…」と後悔することがないように。

あなたの言葉や想いにも、その人を守る力がきっとあるはずだ。



# 略 語 一 覽

## 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
- ・ 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
- ・ TSPTS : 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。