

# 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」を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」を関係省庁申合せ
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」を関係省庁申合せ
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
4.11. 1	「自転車の安全利用の促進について」を交通対策本部決定

## 参考 - 2 海外の交通事故発生状況

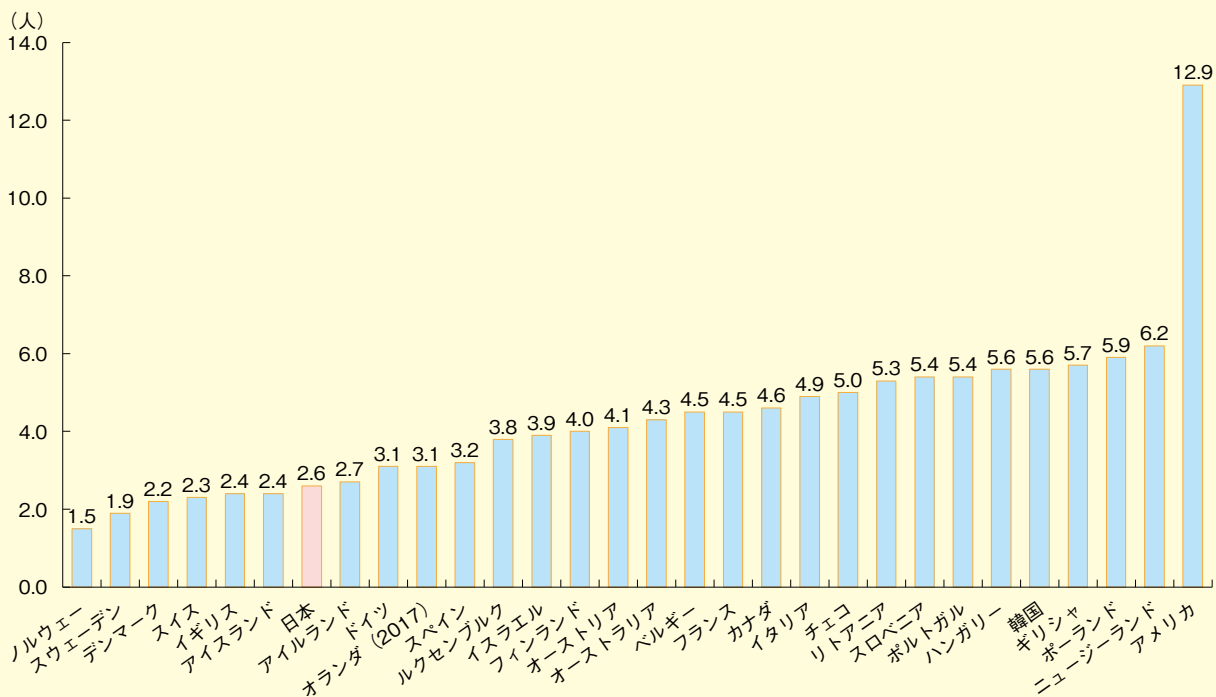
### 1 概況 (第1図, 第2図, 第3図)

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 万人当たりの交通事故死者数を比較すると、我が国は 2.6 人 (2021 年) であり、第 7 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、減少傾向から増加に転じた国がある中、我が国は引き続き減少傾向にある。また、我が国の人口 10 万人当たりの交通事故重傷者数は、21.7 人 (2021 年) である。

### 2 状態別交通事故死者数の状況 (第4図)

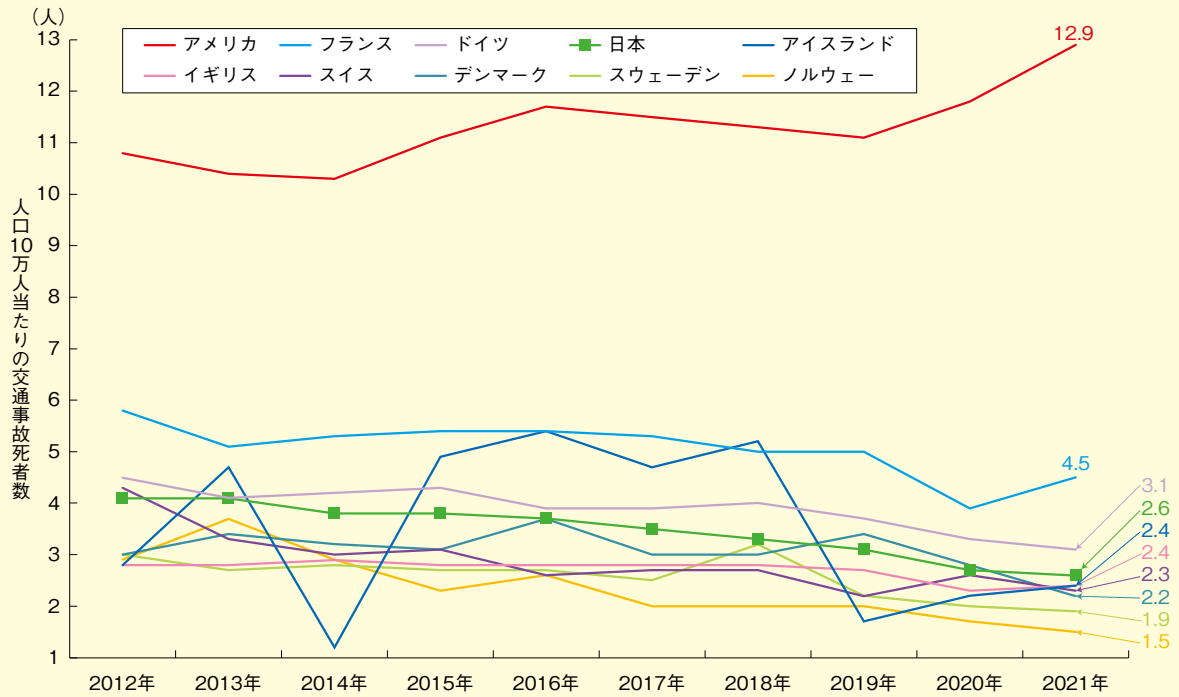
我が国と主な欧米諸国の状態別交通事故死者数の状況をみると、歩行中の死者数の構成率については、我が国が他国より 10 ポイント以上高い。自転車乗用中の死者数の構成率については、我が国が最も高く、次にドイツとなっている。また、乗用車乗車中の死者数の構成率は、我が国が他国より 10 ポイント以上低い。

第 1 図 人口 10 万人当たりの交通事故死者数 (2021 年)



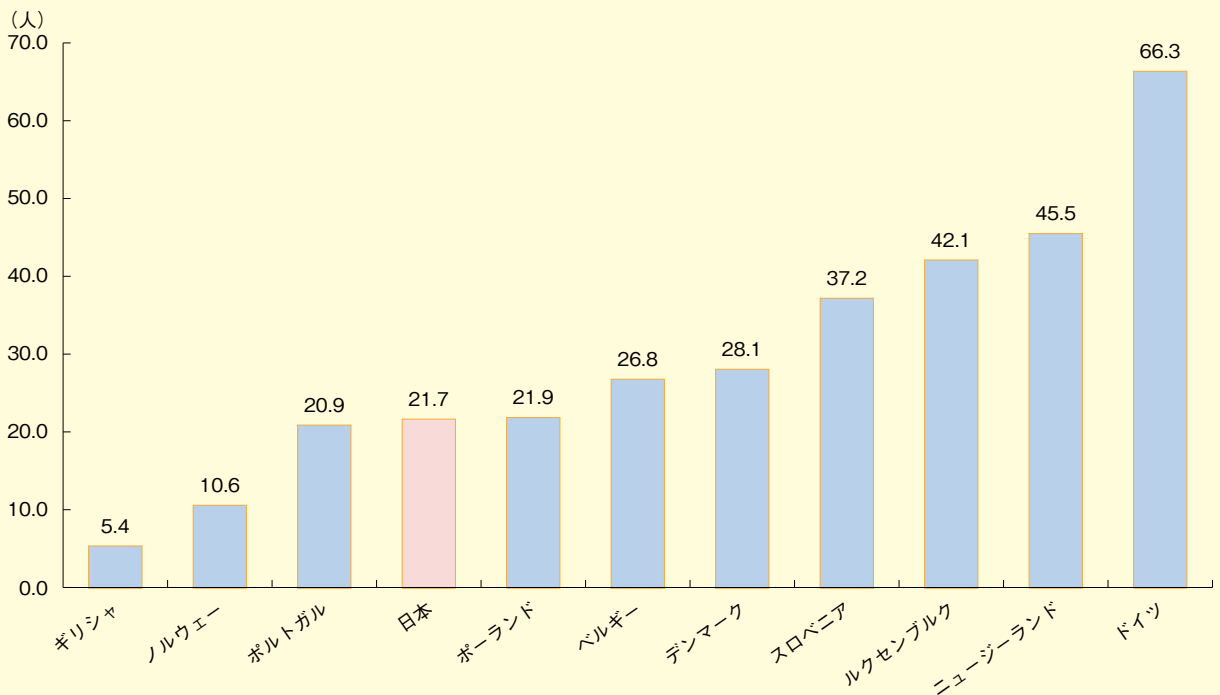
- 注 1 IRTAD 資料による。  
 2 死者数の定義は事故発生後 30 日以内の死者である。以下、第 7 図まで同じ。  
 3 IRTAD がデータを有する 30 か国の人口 10 万人当たりの交通事故死者数を左から小さい順に記載。

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（2012～2021年）



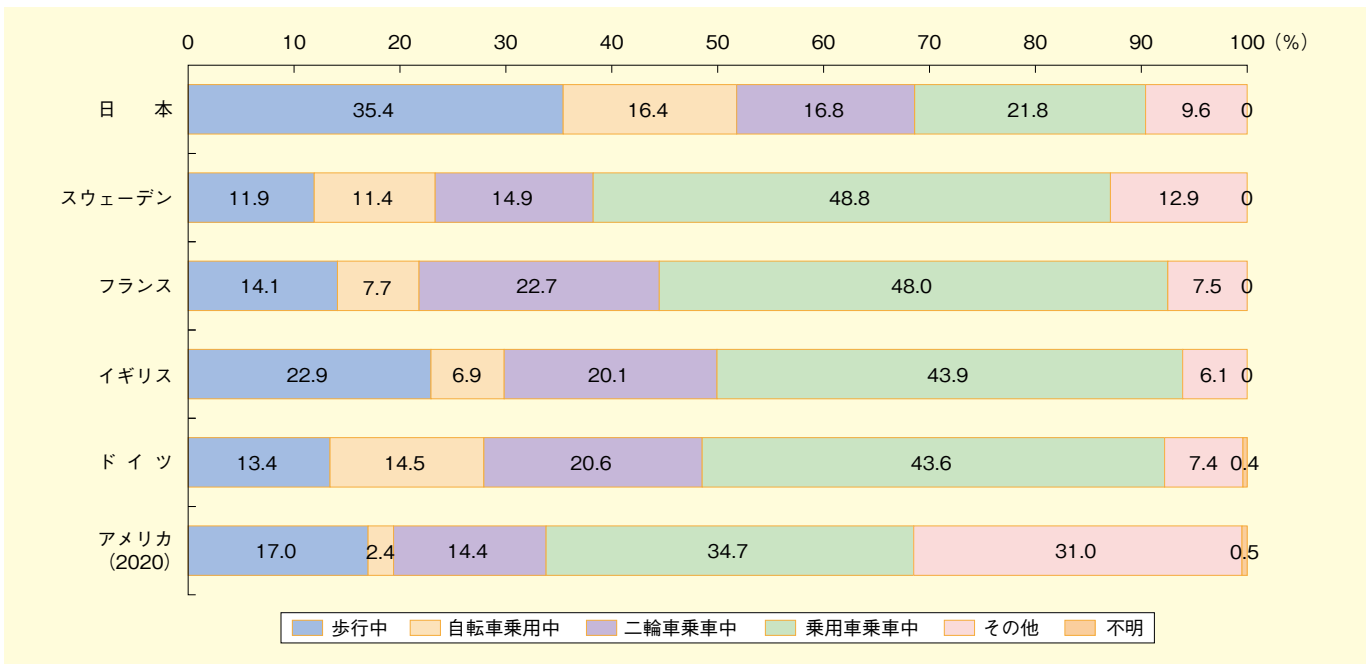
注 IRTAD 資料による。

第3図 人口10万人当たりの交通事故重傷者数（2021年）



- 注 1 重傷者数は、日本は警察庁資料に、日本以外は IRTAD 資料による。  
 2 算出に用いた人口は、日本は総務省統計資料「人口推計」（令和3年10月1日現在）に、日本以外は IRTAD 資料による。  
 3 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。  
 4 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（2021年）



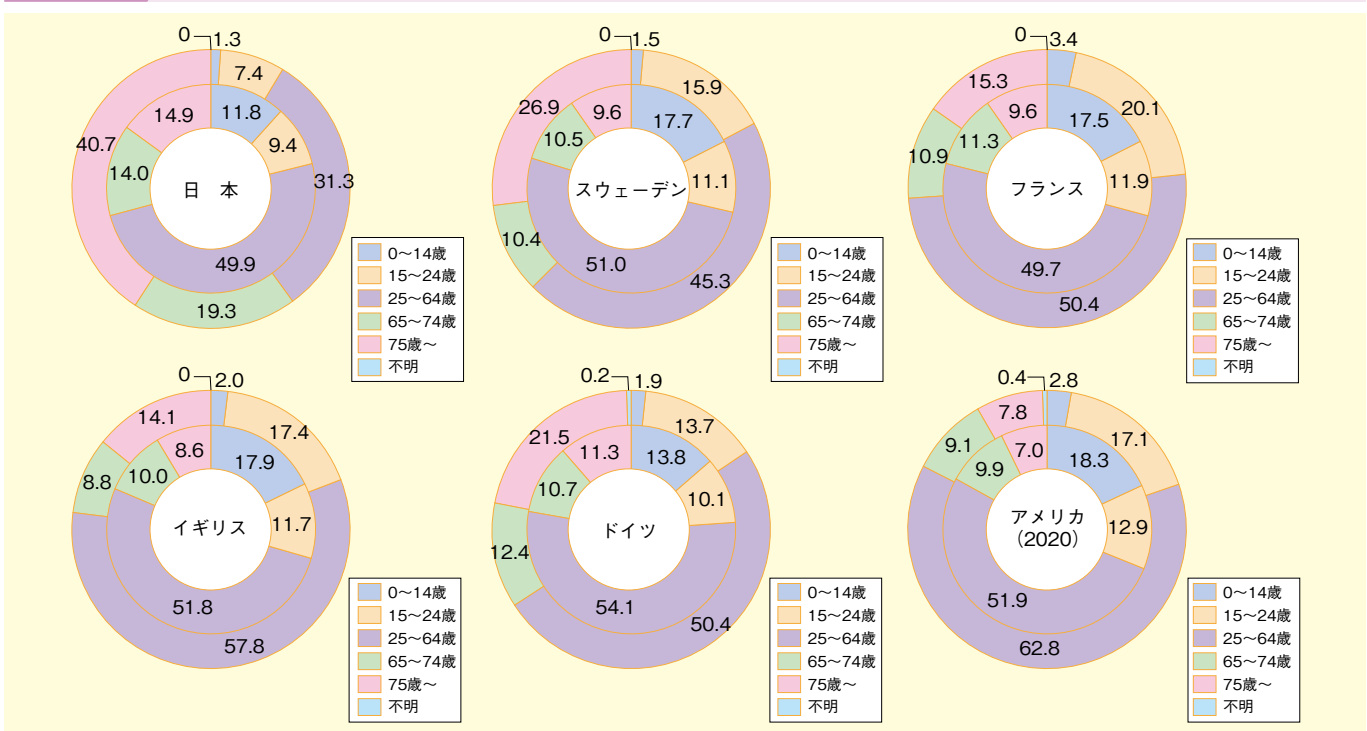
注 IRTAD 資料による。

### 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（11.8%～18.3%）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（16.9%～28.9%）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、アメリカを除き、高い。特に我が国では、65歳以上の年齢層別人口構成率28.9%に対し、年齢層別交通事故死者数の構成率は60.0%とその差は30ポイント以上であり、他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（2021年）



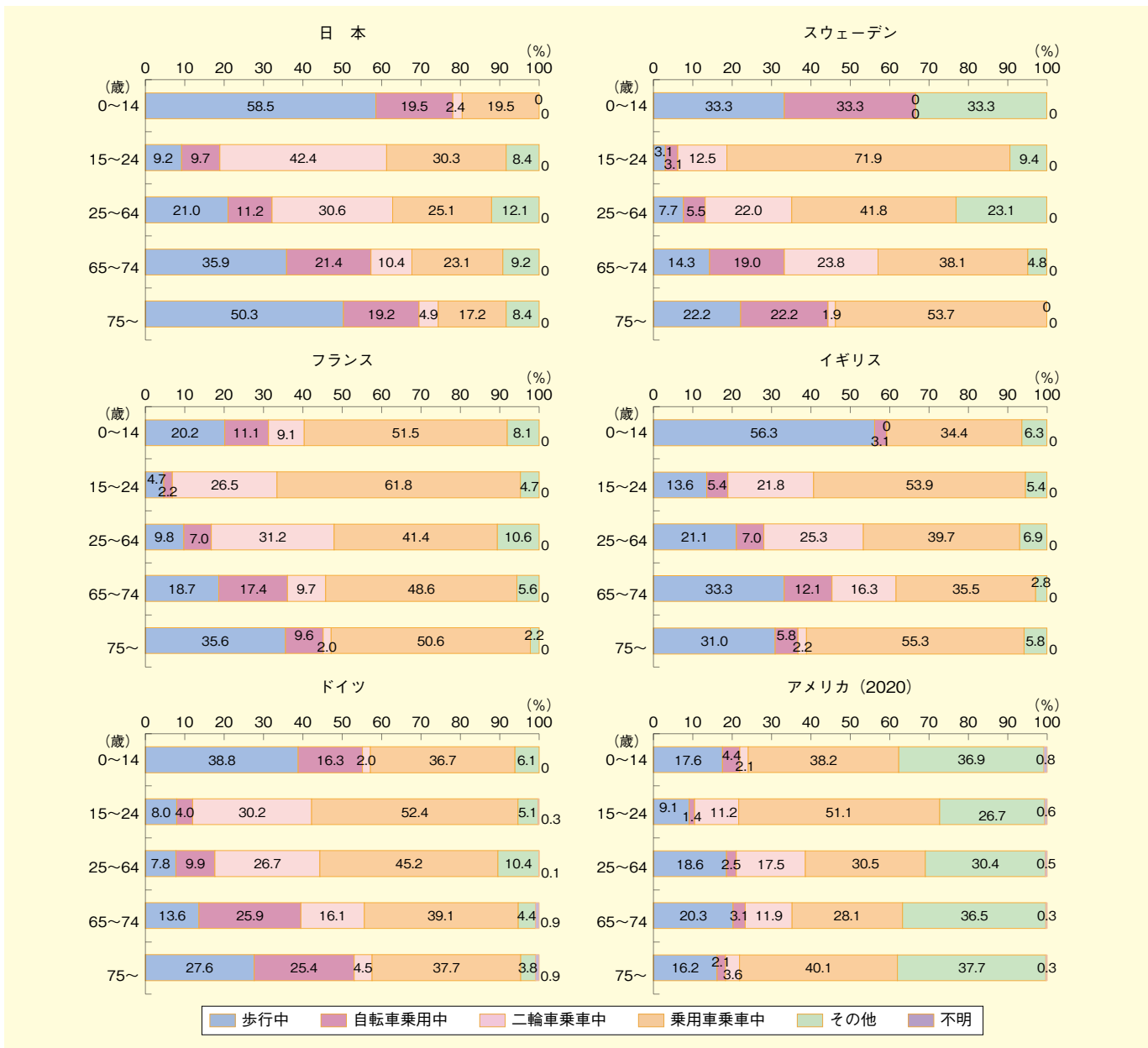
注 1 IRTAD 資料による。ただし、日本の人口は総務省統計資料「人口推計」（令和3年10月1日現在）による。  
 2 外円は交通事故死者数、内円は人口の構成率（%）。  
 3 イギリスの人口は2020年のもの。

#### 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、イギリスも同様である。15～24歳の年齢層については、ドイツを除

いた各国で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。65～74歳、75歳以上の年齢層については、我が国の歩行中と自転車乗用中を合わせた死者数の構成率がそれぞれ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（2021年）



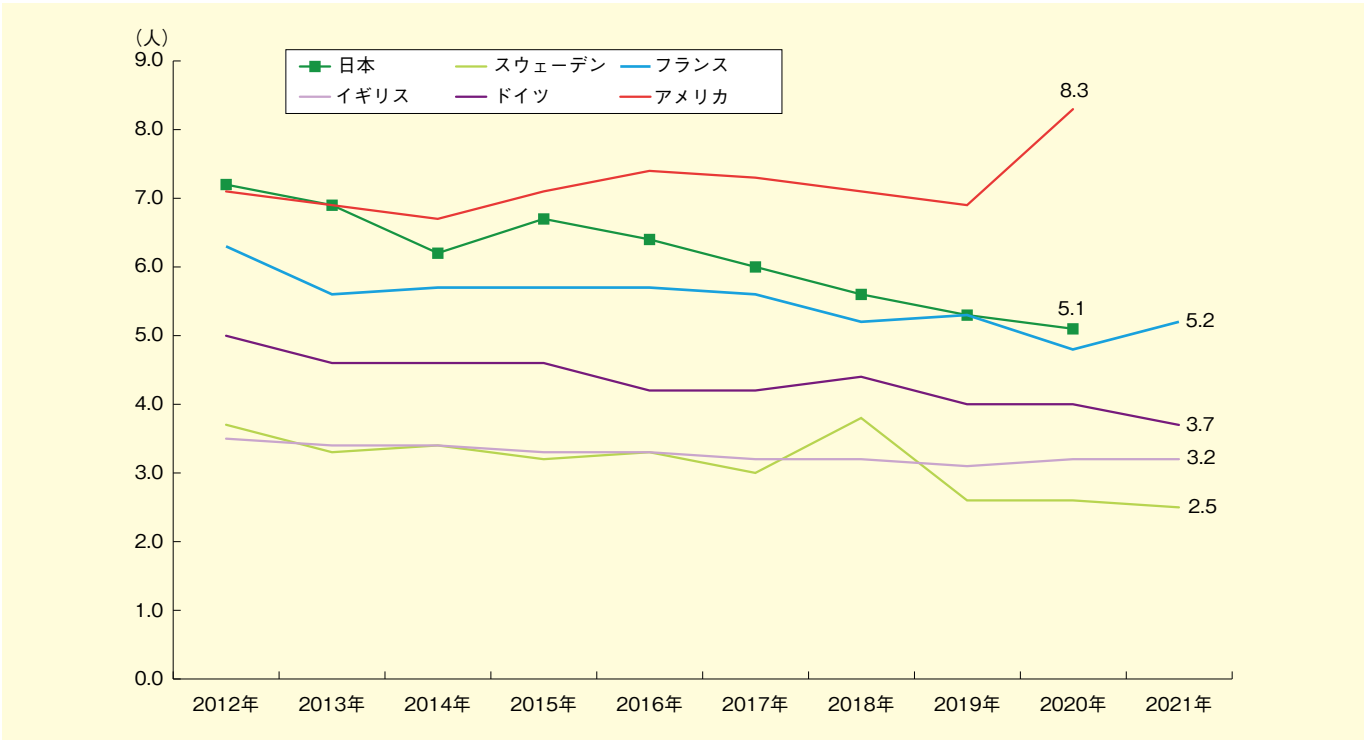
注 IRTAD 資料による。

## 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)

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 2020 年の状況

をみると、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、2012 年と 2020 年を比較して、我が国の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推移 (2012 年～2021 年)



注 1 IRTAD 資料による。  
 2 イギリスはグレートブリテンのみ。

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

令和 4 年中の 30 日以内死者数は、昨年より増加した。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）。

令和 4 年中の 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 81.2%（2,610 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（2,883 人、累積構成率 89.6%）、10 日以内で累積構成率は 94.6%（3,042 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

令和 4 年中の 30 日死者の年齢層別構成率についてみると、65 歳以上の占める割合が 24 時間死者（65 歳以上）に比べ高い割合を示している（第 2 図）。

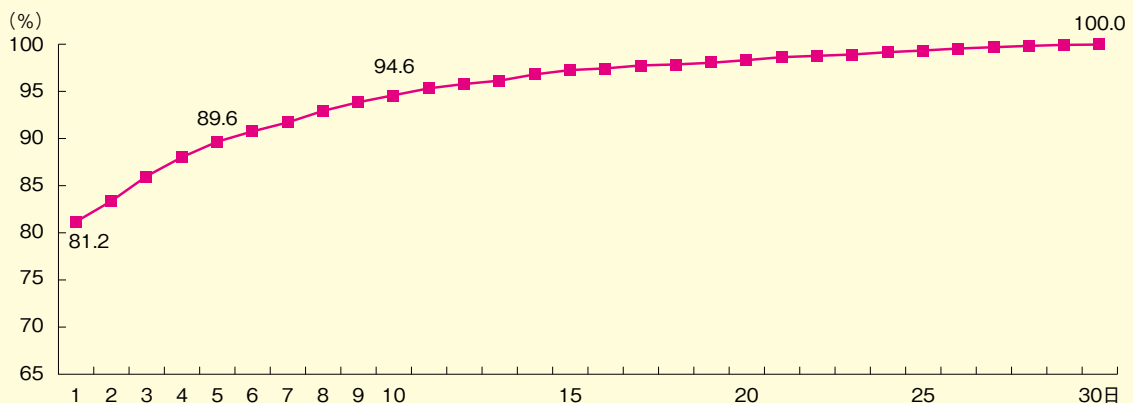
また、平成 24 年から令和 3 年までの推移をみると、4 年と同様の傾向を示している（第 3 図）。

第 1 表 24 時間死者と 30 日以内死者の推移

	平成24年	25年	26年	27年	28年	29年	30年	令和元年	2年	3年	4年
24 時間死者 (A)	4,438	4,388	4,113	4,117	3,904	3,694	3,532	3,215	2,839	2,636	2,610
30 日以内死者 (B)	5,261	5,165	4,837	4,885	4,698	4,431	4,166	3,920	3,416	3,205	3,216
差 数	823	777	724	768	794	737	634	705	577	569	606
(A) / (B)	84.4%	85.0%	85.0%	84.3%	83.1%	83.4%	84.8%	82.0%	83.1%	82.2%	81.2%

注 警察庁資料による

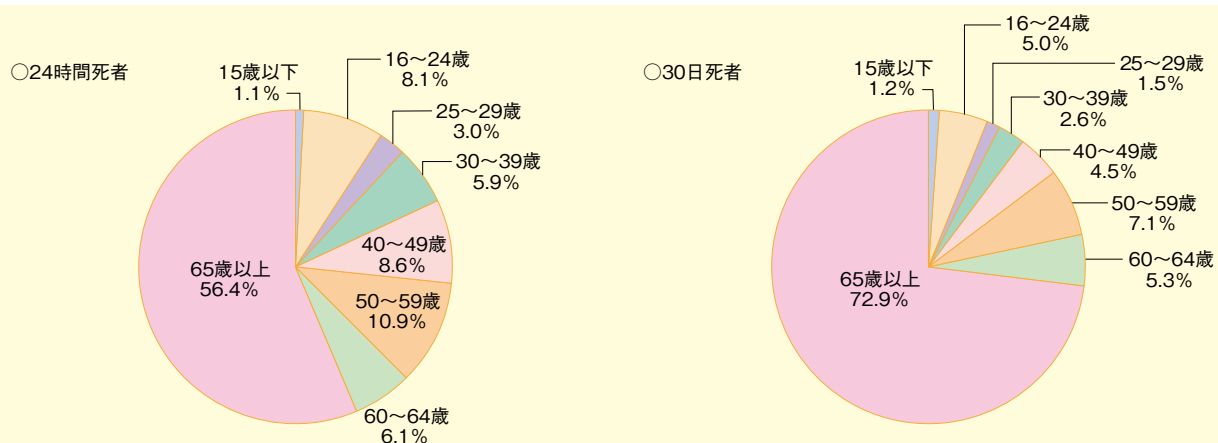
第 1 図 事故発生後の経過日数別 30 日以内死者累積構成率（令和 4 年）



注 警察庁資料による。

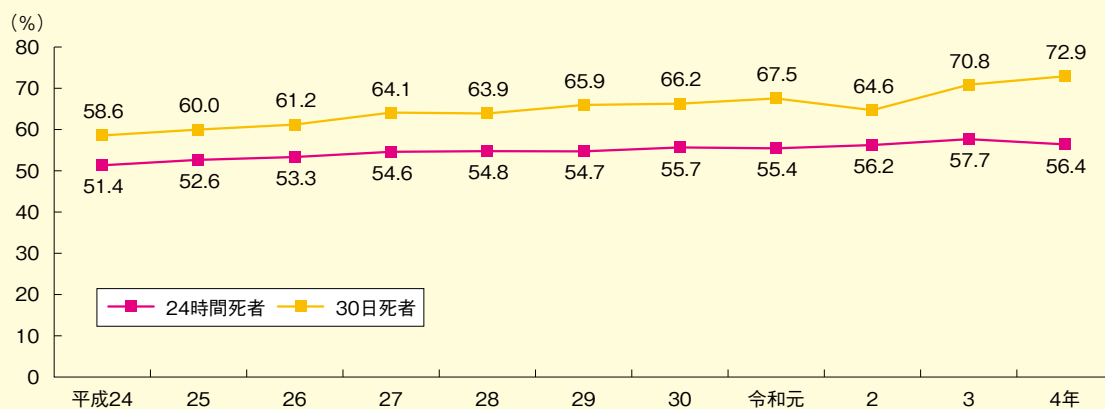


## 第2図 年齢層別死者数の構成率（令和4年）



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24年～令和4年）



注 警察庁資料による。

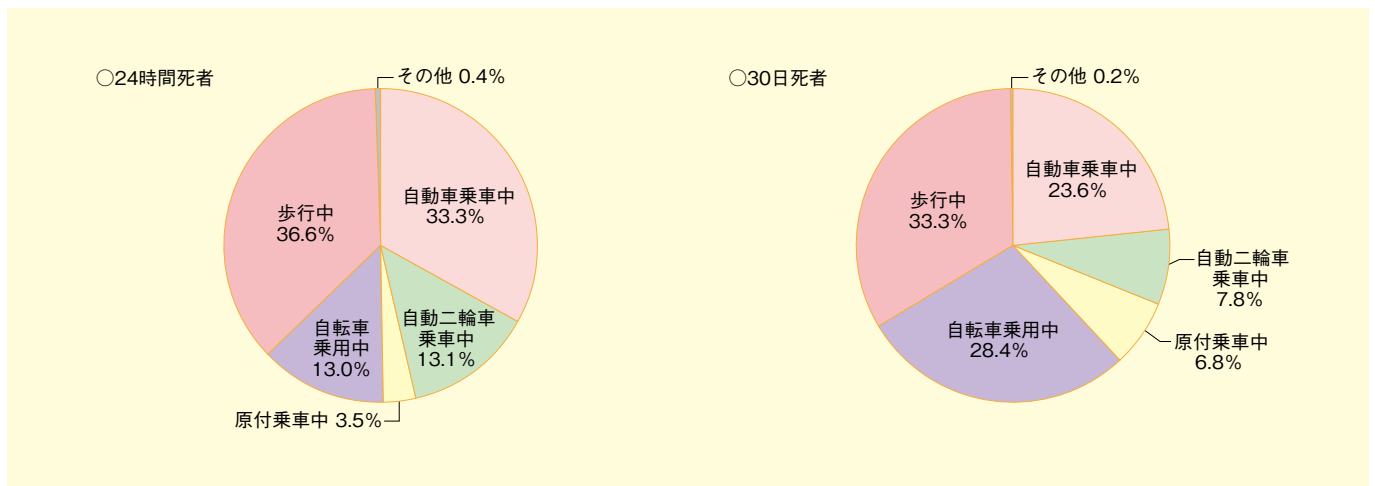
## (2)状態別の状況と特徴

令和4年中の30日死者の状態別構成率についてみると、自転車乗用中の占める割合が24時間死者（自転車乗用中）に比べ高い割合を示している。一方、自動車乗車中の占める割合は24時間

死者（自動車乗車中）に比べ低い割合を示している（第4図、第2表）。

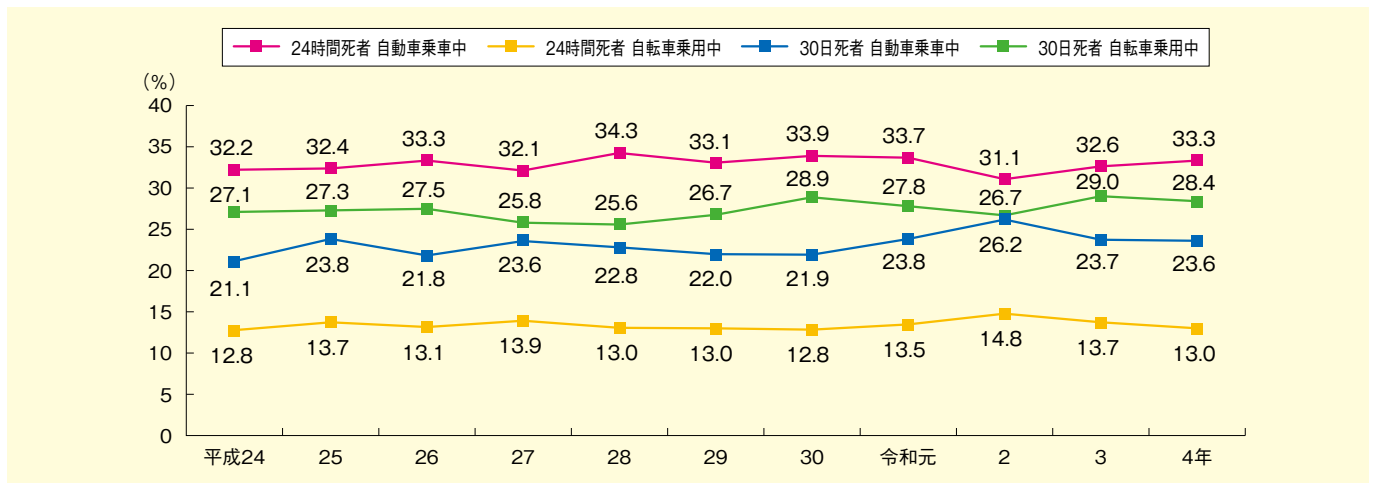
また、平成24年から令和3年までの推移をみると、4年と同様の傾向を示している（第5図）。

第4図 状態別死者数の構成率（令和4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24年～令和4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4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	9	32.1	2	28.6	3.6
	自動二輪車乗車中	1	3.6	0	0.0	3.6
	原付自転車乗車中	0	0.0	0	0.0	0.0
	自転車乗用中	6	21.4	2	28.6	- 7.1
	歩行中	11	39.3	3	42.9	- 3.6
	その他	1	3.6	0	0.0	3.6
	小計	28	100.0	7	100.0	-
16歳 ～ 24歳	自動車乗車中	87	41.0	4	13.3	27.7
	自動二輪車乗車中	72	34.0	12	40.0	- 6.0
	原付自転車乗車中	8	3.8	4	13.3	- 9.6
	自転車乗用中	22	10.4	8	26.7	- 16.3
	歩行中	23	10.8	2	6.7	4.2
	その他	0	0.0	0	0.0	0.0
	小計	212	100.0	30	100.0	-
25歳 ～ 64歳	自動車乗車中	316	35.2	35	27.6	7.6
	自動二輪車乗車中	240	26.7	23	18.1	8.6
	原付自転車乗車中	36	4.0	12	9.4	- 5.4
	自転車乗用中	91	10.1	31	24.4	- 14.3
	歩行中	215	23.9	26	20.5	3.4
	その他	1	0.1	0	0.0	0.1
	小計	899	100.0	127	100.0	-
65歳以上	自動車乗車中	458	31.1	102	23.1	8.1
	自動二輪車乗車中	30	2.0	12	2.7	- 0.7
	原付自転車乗車中	48	3.3	25	5.7	- 2.4
	自転車乗用中	220	15.0	131	29.6	- 14.7
	歩行中	706	48.0	171	38.7	9.3
	その他	9	0.6	1	0.2	0.4
	小計	1,471	100.0	442	100.0	-
合計	自動車乗車中	870	33.3	143	23.6	9.7
	自動二輪車乗車中	343	13.1	47	7.8	5.4
	原付自転車乗車中	92	3.5	41	6.8	- 3.2
	自転車乗用中	339	13.0	172	28.4	- 15.4
	歩行中	955	36.6	202	33.3	3.3
	その他	11	0.4	1	0.2	0.3
	小計	2,610	100.0	606	100.0	-

注 警察庁資料による。

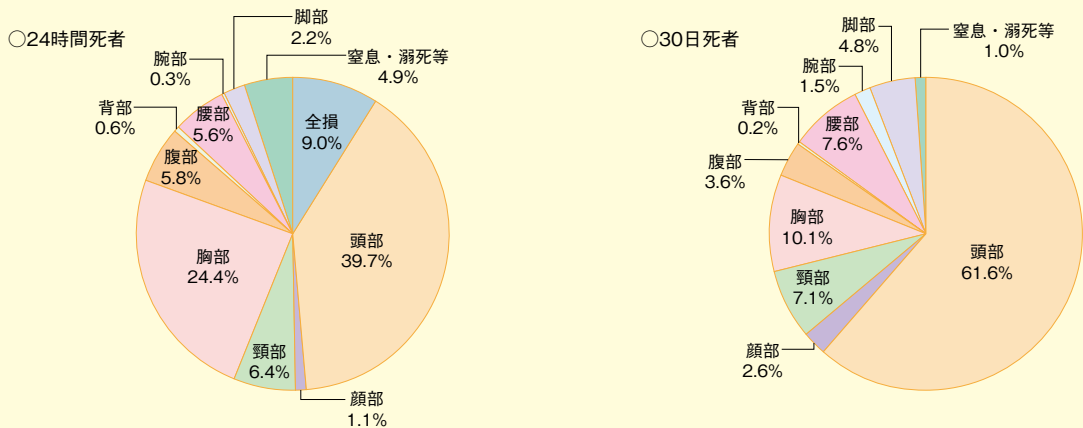
### (3) 損傷主部位別の状況と特徴

令和4年中の30日死者の損傷主部位別構成率についてみると、頭部の占める割合が24時間死者（頭部）に比べ高い割合を示している。一方、

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

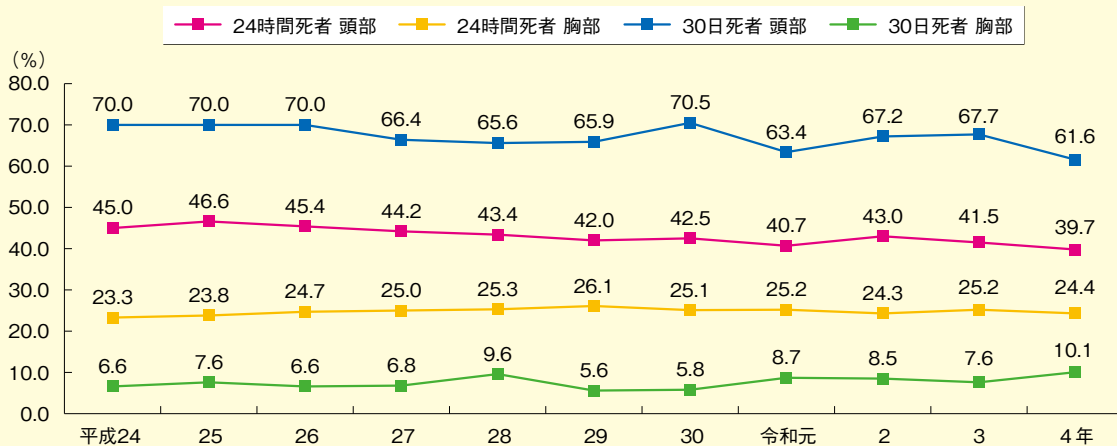
また、平成24年から令和3年の推移をみると、4年と同様の傾向を示している（第7図）。

第6図 損傷主部位別死者数の構成率（令和4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24年～令和4年）



注 警察庁資料による。

## 令和4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〉

#### 「やさしいおうだん歩道の作り方」

愛媛県愛媛大学教育学部附属小学校

2年 大近 伊熙

ぼくのいえの前にはおうだん歩道がある。このおうだん歩道はすごくべんりだ。ここをわたるとすぐにぼくの大すきなうんていの公園があるし、妹のようち園のバスのりばもある。でも、このおうだん歩道はちょっときけんだ。なぜなら信号きがないからだ。信号きがないから、ビュンビュン走る車がなかなかとまってくれない。車にぶつかったら一かんのおわりだ。むこうへわたるのは一くろうなのだ。お父さんが、

「伊熙だけや子どもだけではぜったいわたったらいかん。」

と言っているくらいきけんだ。

おとうさんといっしょにわたる時も、右を見て、左を見て、また右を見て車がとまってくれるまでまつ。手を上げないと車がぜんぜんとまってくれないおうだん歩道なのだ。

このべんりだけどきけんなおうだん歩道の近くには、時どきけいさつかんがきてくれる。

白バイにのったけいさつかんだ。

「手をあげて気をつけてわたるんだよ。」

と手をふってくれた。ぼくや妹がおうだん歩道を安全にわたれるようにまもってくれているってお母さんがおしえてくれた。

ぼくが車にのっていてしんごうきのないおうだん歩道を見つけた時は、わたりたい人がいないかよく見るのがやくそくだ。おうだん歩道の近くに人が立っていると、お母さんは「あの人はわたるのかな？立ちどまっているだけかな？」

と、とまるかすすむかまよってしまうみたいだ。ぼくは、おうだん歩道の前で手をあげていると「わたりたいよ！」とつたわりやすいことをはっ見した。だからけいさつかんもお父さんもおうだん歩道は手をあげてわたりなさいっておしえてくれたんだ。

それからは、ぼくと、お母さんと、妹と三人はおうだん歩道の前で手をあげる。妹は、右手も左手もあげている。お母さんがわらいながら車がとまってくれるのをまつ。手を元気にあげると、きけんなおうだん歩道だけど車がいっぱいとまってくれる。とまってくれた車のうんてん手さんにありがとうってにっこりおれいを言うと、うんてん手さんにもにっこりしてくれる。わたらせてくれてありがとう！のうれしい気もちになる。

お父さんに、きけんなおうだん歩道は手をあげてわたるとすごくやさしいおうだん歩道になるってことをおしえてあげた。お父さんも手をあげれば車がやさしいおうだん歩道を作ってくれるからね。

ぼくは、これからもおうだん歩道をわたる時は車をよく見て、手を元気にあげてわたろうと思う。いつでも車がにっこりとまってくれるおうだん歩道をみんなでたくさん作りたい！



## ○中学生の部 最優秀作〈内閣総理大臣賞〉

### 「交通安全啓発ポスター」

岡山県岡山市立岡山中央中学校

2年 渡邊 陽和

私は四人姉妹です。夏休みに入ると、四人のうち少なくとも一人が「交通安全啓発ポスター」を一生懸命描きます。

まず、ポスターに描く題材について、家族会議が開かれます。家族それぞれが怖い思いをした経験や、目撃した危険行為について真剣に討論します。私たち四人姉妹は年齢が幅広いのに加え、親も話し合いに参加するため、徒歩通学、自転車通学、電車通学、車通勤など違った場面での様々な危険行為を目の当たりにします。

このように話し合いを進め、たくさん出た意見の中から自分が一番危ないと思った行為への啓発を題材にしポスターを描いていきます。そして、それを伝えたい相手を思いながら標語、絵、構図を考えます。悩みに悩んで何日もかけて描き上げるのです。

「スマホを操作しながらの運転」、「飲酒運転」、「信号無視」、「歩行者妨害」など私たちはたくさんの交通安全啓発ポスターを描いてきました。

しかし私たちはふと、私たちが真剣に取り組んで完成させたこのポスターは、車を運転する大人たちの心に届いているのだろうか。そして、このポスターによって交通違反や交通事故は減ったのだろうか。と思ったのです。

私の家は大きな交差点と大通りに面している関係で、登下校の時にたくさんの車がパトカーに追いつけられるのを目撃し、夜中にはパトカーのサイレンの音がうるさいほどに聞こえてきます。交通ルールを守らない人がなんと多いことかと実感する毎日です。

そして、私たちはまた家族会議を開き、交通違反を止めるため、この鳴りびびくパトカーのサイレンを止めるため

にはどうしたらいいのかと話し合いました。

そして私たちは考えました。大人たちは私たちがこんなに一生懸命ポスターを描き上げ想いを届けようとしていることに気が付いてくれているのだろうか。本当はこの交通安全啓発ポスターは大人たちも描くべきなのではないか。ということです。

ここで一つ提案です。免許更新の時、違反のある方は自分が犯した違反についてのポスター作製が義務付けられ、ポスターを提出しなかった場合は新しい免許がもらえない、というのはどうでしょうか。

真っ白な画用紙に向かい自分の違反を十分に反省しながら標語を考え、構成を考え、描き上げる。これを義務化することで、繰り返される違反行為は数を減らしていけると確信しています。

そして私たちの宿題である「交通安全啓発ポスター」は、「自転車の正しい乗り方」や、「横断歩道で注意すること」、「歩きスマホの危険性」などの自分たちが犯しやすい交通違反を題材にするのが効果的だと思います。

大人も子供も自分が注意すべき交通違反は自分で啓発する。そうすることで今まで私たちが大人の運転ルールについて一生懸命描いたけれど伝わらなかったポスターたちは、自分たちの交通ルールに焦点をあてて描くことで役割を果たしてくれると思います。

ぜひ私たちのこの提案が皆さんに届いてくれたら嬉しいと思います。



# 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
  
- ・ 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 Ships 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
- ・ 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

※ 造語等により一部掲載を省略しているものがある。