

第1編

陸上交通

第1章 道路交通事故の動向

第1節 道路交通事故の長期的推移

道路交通事故（人身事故に限る。）の長期的推移をみると、戦後、昭和20年代後半から40年代半ば頃までは、交通事故死者数及び負傷者数ともに著しく増大しており、26年から45年までに交通事故負傷者数は3万1,274人から98万1,096人（31.4倍）へ、死者数は4,429人から1万6,765人（3.8倍）へと増加している（第1-1図）。

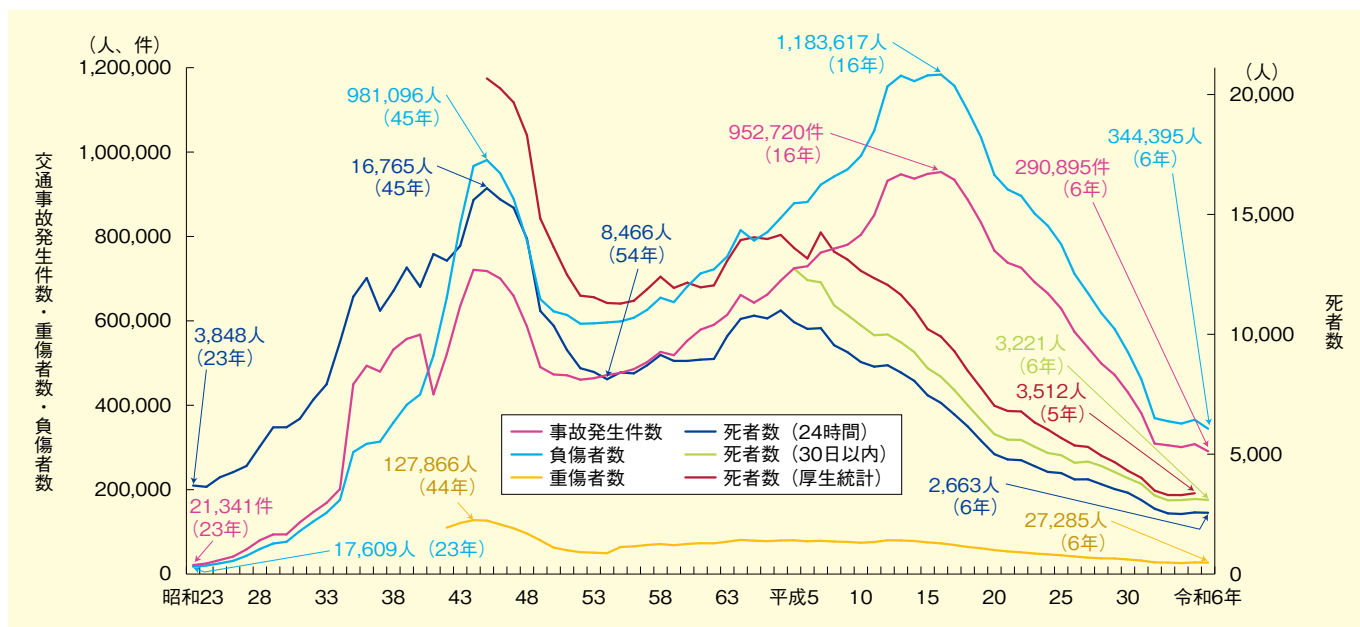
これは、車社会化の急速な進展に対して、道路整備、信号機、道路標識等の交通安全施設が不足していたことはもとより、車両の安全性を確保するための技術が未発達であったことや、交通社会の変化に対する人々の意識が遅れていたこと等、社会の体制が十分に整っていなかったことが要因であったと考えることができる。

このため、交通安全の確保は焦眉の社会問題となり、昭和45年に交通安全対策基本法が制定され、国を挙げての交通安全対策が進められた。

同法では、交通の安全に関する総合的かつ長期的な施策の大綱である交通安全基本計画の作成について定めており、昭和46年度の第1次交通安全基本計画から始まり、その後5年ごとに作成され、令和3年には、3年度から7年度までの5年間を計画期間とする第11次交通安全基本計画が策定された。

各計画では、それぞれ達成すべき目標を掲げ、交通安全に関する施策を強力に推進してきた結果、令和6年の交通事故死者数は2,663人で、前年と比較すると2年ぶりの減少となるとともに、

▶第1-1図 道路交通事故による交通事故発生件数、死者数、重傷者数及び負傷者数の推移



注 1 警察庁資料による。

2 「死者数（24時間）」とは、交通事故によって、発生から24時間以内に死亡した人数をいう。

3 「死者数（30日以内）」とは、交通事故によって、発生から30日以内（交通事故発生日を初日とする。）に死亡した人数をいう。

4 「死者数（厚生統計）」は、警察庁が厚生労働省統計資料「人口動態統計」に基づき作成したものであり、当該年に死亡した者のうち原因が交通事故によるもの（事故発生後1年を超えて死亡した者及び後遺症により死亡した者を除く。）をいう。

なお、平成6年以前は、自動車事故とされた者を、平成7年以降は、陸上の交通事故とされた者から道路上の交通事故ではないと判断される者を除いた数を計上している。

5 「重傷者数」とは、交通事故によって負傷し、1箇月（30日）以上の治療を要する者の人数をいう。

6 昭和41年以降の交通事故発生件数は、物損事故を含まない。

7 死者数（24時間）、負傷者数及び交通事故発生件数は、昭和46年以前は、沖縄県を含まない。

4年連続で過去最悪であった昭和45年の1万6,765人の6分の1以下となった。また、重傷者数についても、令和6年は2万7,285人で、前年と比較すると2年ぶりの減少となるとともに、5年連続で3万人を下回った。(第1-1表、第1-1図)。

死傷者数については、第1次及び第2次交通安全基本計画に基づく諸対策により、昭和45年の99万7,861人から昭和52年には60万2,156人に減少し、その後、増勢になるものの、ピークに達した平成16年の119万1,053人と比較すると、令和6年の死傷者数は34万7,058人であり、約3分の1まで減少している(第1-2図)。

死傷者数を人口10万人当たりでみると、昭和45年の962.1人から一旦急激に減少したものの、昭和50年代から増勢に転じ、平成13年に934.7人となった。その後、減少に転じ、令和6年には279.1人となった。次に、自動車保有台数1万台当たりでみると、昭和43年からほぼ一貫して減少を続け、平成3年には130.6人までに減少し、その後、横ばい又は微減傾向となり、令和6年には41.8人となった。死者数を人口10万人当たりでみ

ると、昭和45年まで増加し、同年には16.2人となったが、昭和46年以降は減少に転じ、平成に入り一時増加したものの、令和6年には2.1人となった。次に、自動車保有台数1万台当たり、自動車1億走行キロ当たりでみると、昭和50年代半ばまで順調に減少してきた後は、漸減傾向が続いている(第1-3図)。

なお、本白書における交通事故統計の数値は、原則として警察庁の交通統計による数値であり、交通事故死者数は、24時間死者数である。

このほかに、交通事故発生後30日以内に死亡した者(30日以内死者)の数を集計したものがあり、令和6年は3,221人となっている(参考-3参照)。

さらに、交通事故を原死因とする死亡者(事故発生後1年を超えて死亡した者及び後遺症により死亡した者を除く。)を計上している厚生労働省の人口動態統計について、警察庁では、陸上交通事故死亡者数から、明らかに道路上の交通事故ではないと判断された者を除いた数を「厚生統計の死者」として計上しており、令和5年は3,512人となっている(第1-1図)。

▶ 第1-1表 交通安全基本計画の目標値と実数値

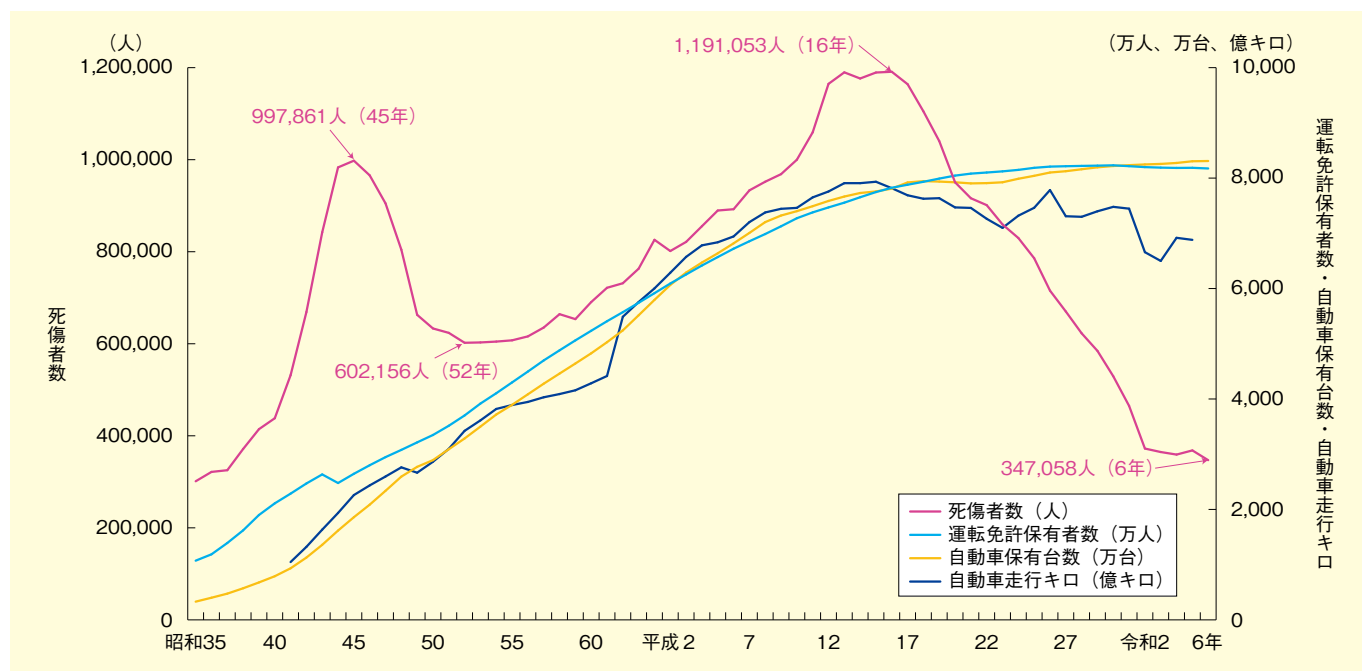
第1次交通安全基本計画（昭和46年度～昭和50年度）				
昭和50年の歩行者推計死者約8,000人を半減				
昭和46年	昭和47年	昭和48年	昭和49年	昭和50年
5,761人	5,689人	5,376人	4,140人	3,732人
第2次交通安全基本計画（昭和51年度～昭和55年度）				
過去の最高であった昭和45年の交通事故死者数16,765人の半減				
昭和51年	昭和52年	昭和53年	昭和54年	昭和55年
9,734人	8,945人	8,783人	8,466人	8,760人
第3次交通安全基本計画（昭和56年度～昭和60年度）				
昭和60年までに年間の死者数を8,000人以下にする。				
昭和56年	昭和57年	昭和58年	昭和59年	昭和60年
8,719人	9,073人	9,520人	9,262人	9,261人
第4次交通安全基本計画（昭和61年度～平成2年度）				
平成2年までに年間の死者数を8,000人以下にする。				
昭和61年	昭和62年	昭和63年	平成元年	平成2年
9,317人	9,347人	10,344人	11,086人	11,227人
第5次交通安全基本計画（平成3年度～平成7年度）				
平成7年の死者数を年間1万人以下とする。				
平成3年	平成4年	平成5年	平成6年	平成7年
11,109人	11,452人	10,945人	10,653人	10,684人
第6次交通安全基本計画（平成8年度～平成12年度）				
年間の交通事故死者を平成9年までに1万人以下とし、さらに、平成12年までに9,000人以下とする。				
平成8年	平成9年	平成10年	平成11年	平成12年
9,943人	9,642人	9,214人	9,012人	9,073人
第7次交通安全基本計画（平成13年度～平成17年度）				
平成17年までに、年間の24時間死者数を交通安全対策基本法施行以降の最低であった昭和54年の8,466人以下とする。				
平成13年	平成14年	平成15年	平成16年	平成17年
8,757人	8,396人	7,768人	7,436人	6,937人
第8次交通安全基本計画（平成18年度～平成22年度）				
平成22年までに、年間の24時間死者数を5,500人以下にする。平成22年までに、年間の死傷者数を100万人以下にする。				
平成18年	平成19年	平成20年	平成21年	平成22年
6,415人	5,796人	5,209人	4,979人	4,948人
1,104,979人	1,040,448人	950,912人	916,194人	901,245人
第9次交通安全基本計画（平成23年度～平成27年度）				
平成27年までに、年間の24時間死者数を3,000人以下にする。平成27年までに、年間の死傷者数を70万人以下にする。				
平成23年	平成24年	平成25年	平成26年	平成27年
4,691人	4,438人	4,388人	4,113人	4,117人
859,304人	829,830人	785,880人	715,487人	670,140人
第10次交通安全基本計画（平成28年度～令和2年度）				
令和2年までに、年間の24時間死者数を2,500人以下にする。令和2年までに、年間の死傷者数を50万人以下にする。				
平成28年	平成29年	平成30年	令和元年	令和2年
3,904人	3,694人	3,532人	3,215人	2,839人
622,757人	584,544人	529,378人	464,990人	372,315人
第11次交通安全基本計画（令和3年度～令和7年度）				
令和7年までに、年間の24時間死者数を2,000人以下にする。令和7年までに、年間の重傷者数を22,000人以下にする。				
令和3年	令和4年	令和5年	令和6年	
2,636人	2,610人	2,678人	2,663人	
27,204人	26,027人	27,636人	27,285人	

注 1 第1次計画の計画期間の実数値は、歩行中の交通事故死者数。

2 第8次から第10次計画の計画期間の実数値は、上段が年間の24時間死者数、下段が年間の死傷者数。

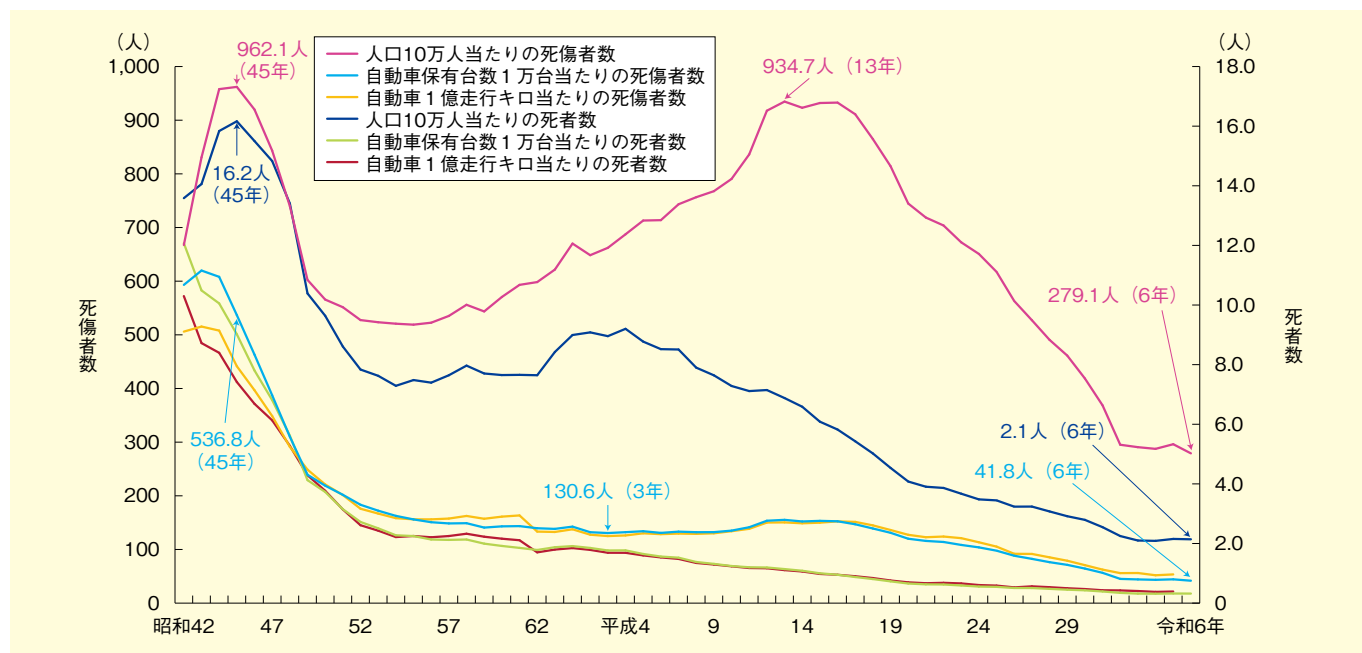
3 第11次計画期間の実数値は、上段が年間の24時間死者数、下段が年間の重傷者数。

▶第1-2図 死傷者数、運転免許保有者数、自動車保有台数及び自動車走行キロの推移



- 注 1 死傷者数は警察庁資料による。
 2 運転免許保有者数は警察庁資料により、各年12月末現在の値である。
 3 自動車保有台数は国土交通省資料により、各年12月末現在の値である。保有台数には第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含まない。
 4 自動車走行キロは国土交通省資料により、各年度の値である。軽自動車によるものは昭和62年度から計上している。

▶第1-3図 人口10万人・自動車保有台数1万台・自動車1億走行キロ当たりの交通事故死傷者数及び死者数の推移



- 注 1 死傷者数及び死者数は警察庁資料による。
 2 算出に用いた人口は、該当年の人口であり、総務省統計資料「人口推計」（各年10月1日現在（補間補正を行っていないもの。ただし、国勢調査実施年は国勢調査人口による。））による。ただし、令和6年は前年の人口による。
 3 自動車保有台数は国土交通省資料により、各年12月末現在の値である。保有台数には第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含まない。
 4 自動車走行キロは国土交通省資料により、各年度の値である。軽自動車によるものは昭和62年度から計上している。

第2節 令和6年中の道路交通事故の状況

1 概況

令和6年中の交通事故発生件数、死者数、重傷者数及び負傷者数は、第1-1図のとおりである。

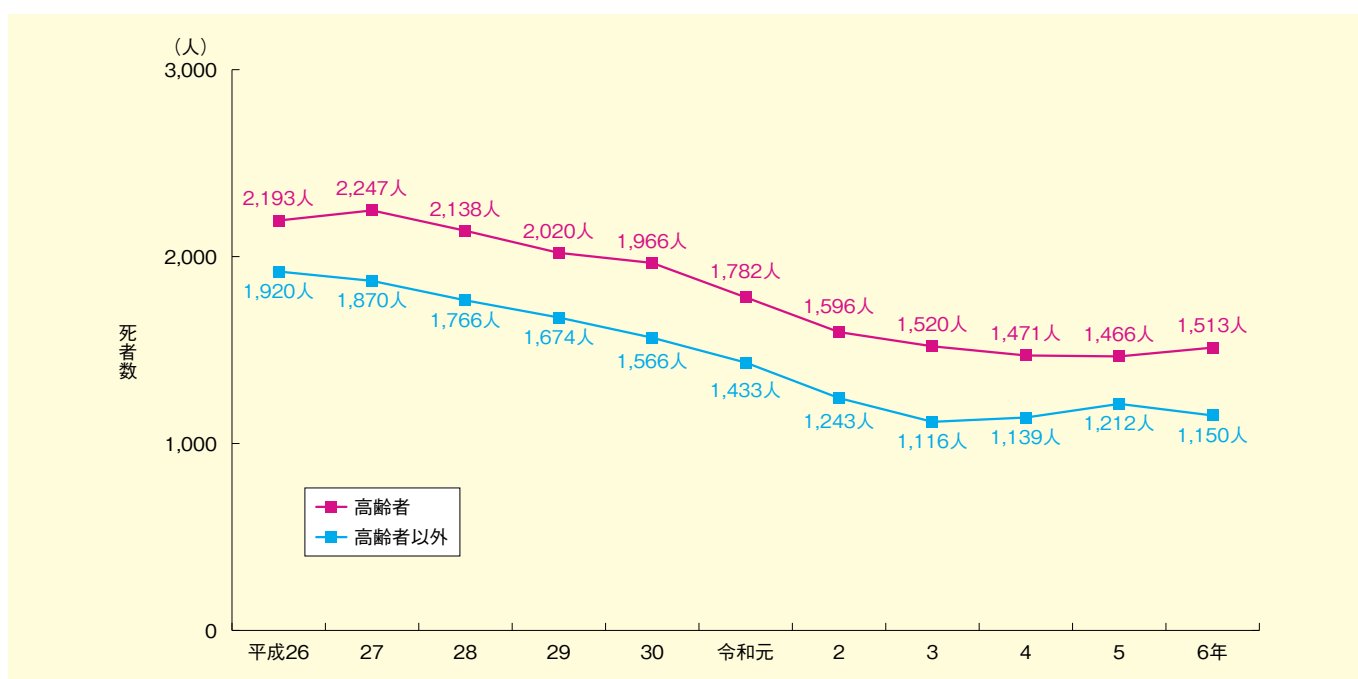
前年と比べると、交通事故発生件数は1万7,035件(5.5%)、死者数は15人(0.6%)、負傷者数は2万1,200人(5.8%)減少し(死傷者数は2万1,215人(5.8%)減少)、負傷者数のうち、重傷者数については351人(1.3%)、軽傷者数については2万849人(6.2%)減少した。

交通事故発生件数、負傷者数及び死者数は、令和4年以来2年ぶりに減少した。

65歳以上の高齢者（以下「高齢者」という。）における人口10万人当たりの交通事故死者数は近年減少が続いていたが、令和6年は前年と比べて増加し、交通事故死者のうち高齢者は1,513人であり、その占める割合は、56.8%と依然として高い(第1-4図及び第1-5図)。

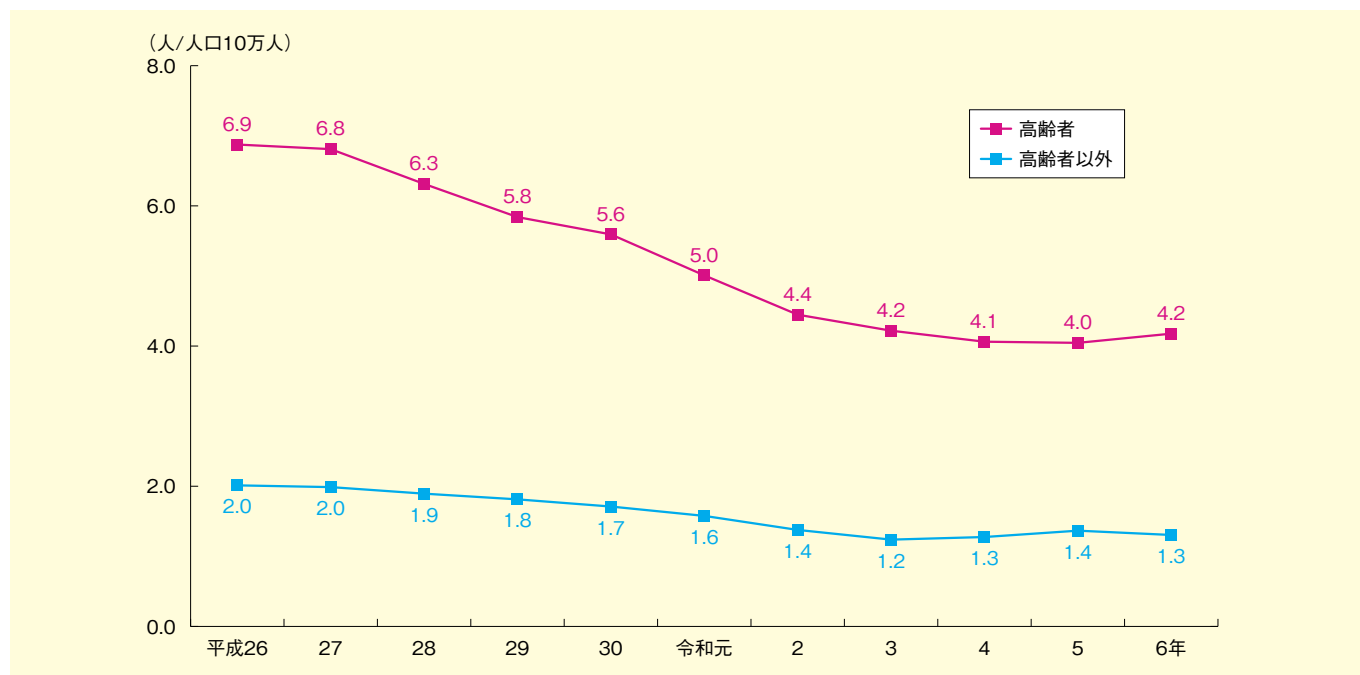
また、致死率については、近年上昇傾向にあるが、この背景には、他の年齢層に比べて致死率が約7倍高い高齢者の人口が増加している一方、その他の年齢層の人口は減少傾向にあることが挙げられる(第1-6図)。

▶第1-4図 高齢者及び高齢者以外の交通事故死者数の推移



注 警察庁資料による。

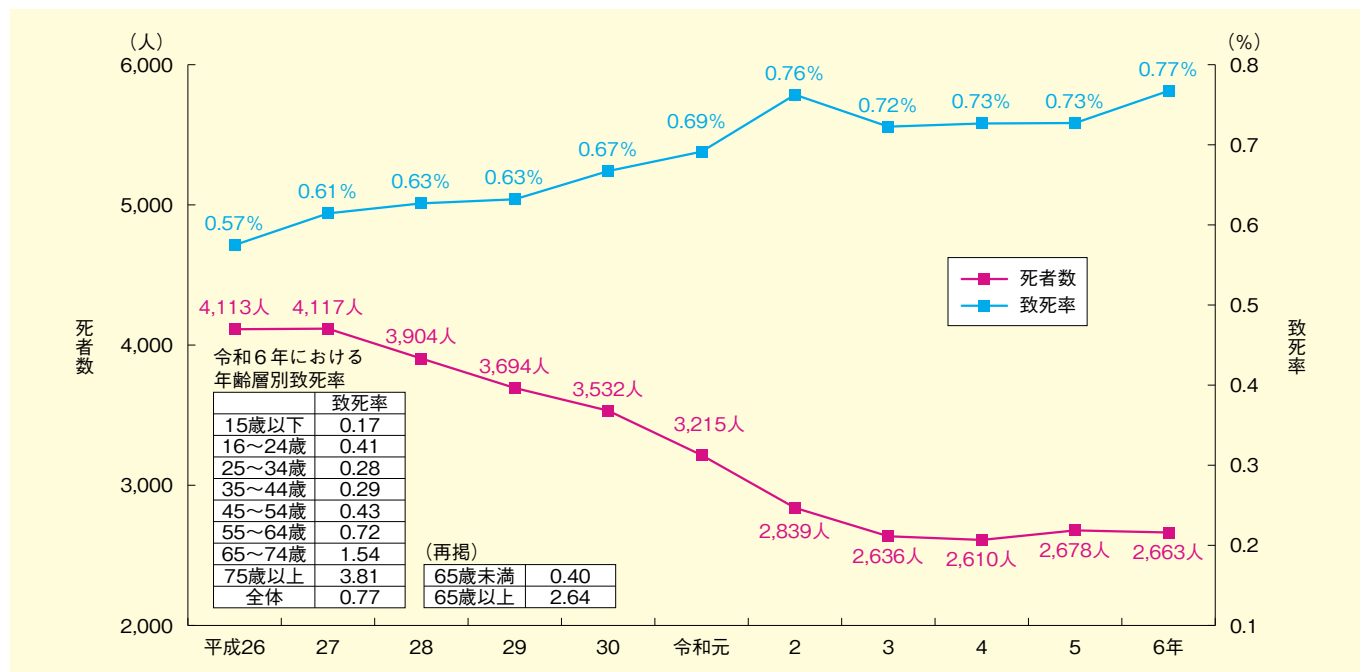
▶第1-5図 人口10万人当たり高齢者及び高齢者以外の交通事故死者数の推移



注 1 警察庁資料による。

2 算出に用いた人口は、該当年の前年の人口であり、総務省統計資料「人口推計」（各年10月1日現在（補間補正を行っていないもの。ただし、国勢調査実施年は国勢調査人口（平成27年は「年齢不詳の人口をあん分した人口」、令和2年は「不詳補完値」）による。))による。

▶第1-6図 致死率及び死者数の推移



注 1 警察庁資料による。

2 致死率 = 死者数 ÷ 死傷者数 × 100

2 交通死亡事故等の特徴

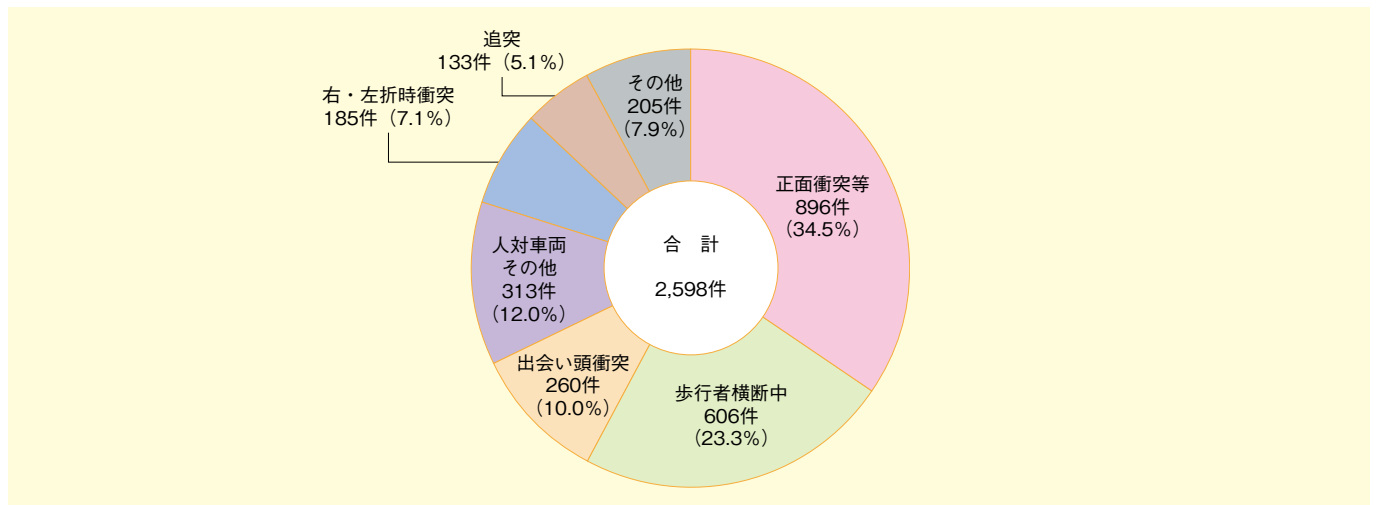
(1) 事故類型別交通死亡事故発生件数及び交通事故発生件数

令和6年中の交通死亡事故発生件数を事故類型別にみると、正面衝突等[※]が最も多く、次いで歩行者横断中、出会い頭衝突の順で多くなっており（「人対車両その他」を除く。）、この3類型を合わせると全体の約7割を占めている（第1-7図）。

過去10年間の交通死亡事故発生件数（人口10万人当たり）を事故類型別にみると、3年まではいずれも減少傾向にあったが、正面衝突等は3年連続で増加した（第1-8図）。

また、令和6年中の交通事故発生件数を事故類型別にみると、追突が最も多く、次いで出会い頭衝突が多くなっており、両者を合わせると全体の約5割を占めている（第1-9図、第1-10図）。

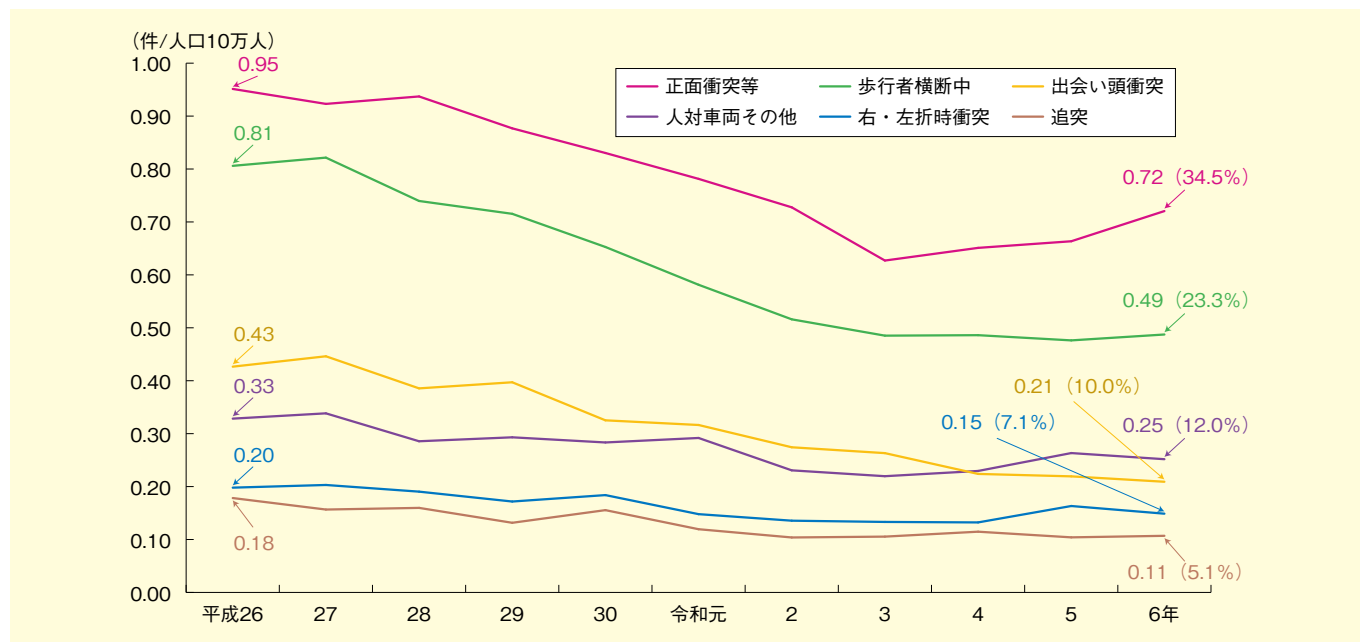
▶ 第1-7図 事故類型別交通死亡事故発生件数（令和6年）



- 注 1 警察庁資料による。
 2 「人対車両その他」とは、人対車両の事故のうち、歩行者横断中以外の事故をいう（対面通行中、背面通行中、路上横臥等）。
 3 「正面衝突等」とは、正面衝突、路外逸脱及び工作物衝突をいう。
 4 () 内は構成率である。

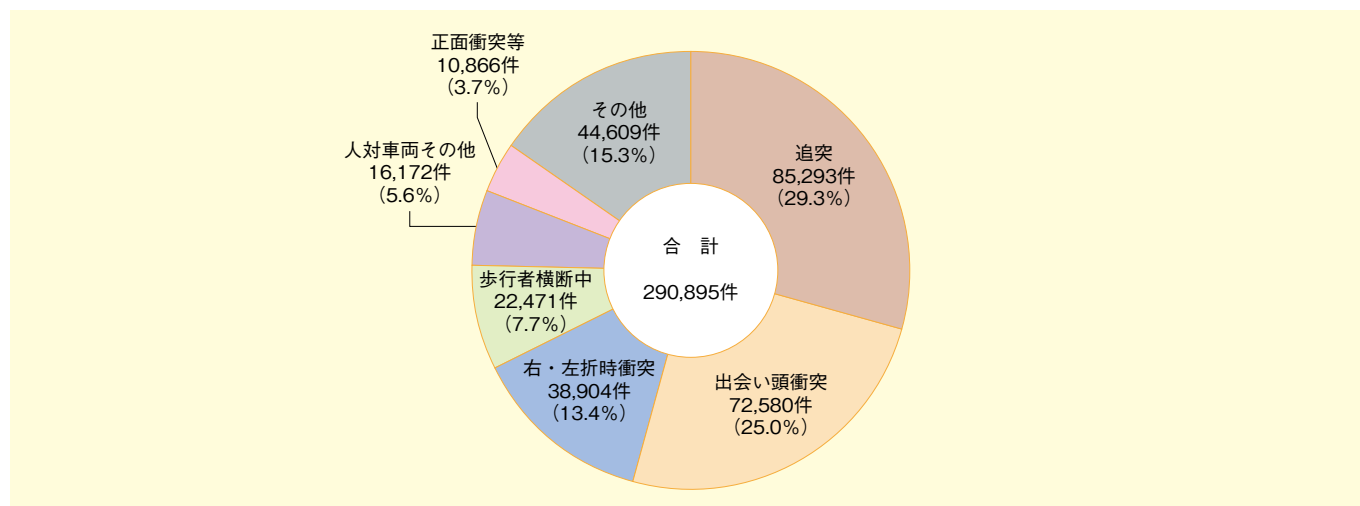
※ 正面衝突等
 事故原因が類似する正面衝突、路外逸脱及び工作物衝突をまとめたもの。

▶第1-8図 事故類型別人口10万人当たり交通死亡事故発生件数の推移



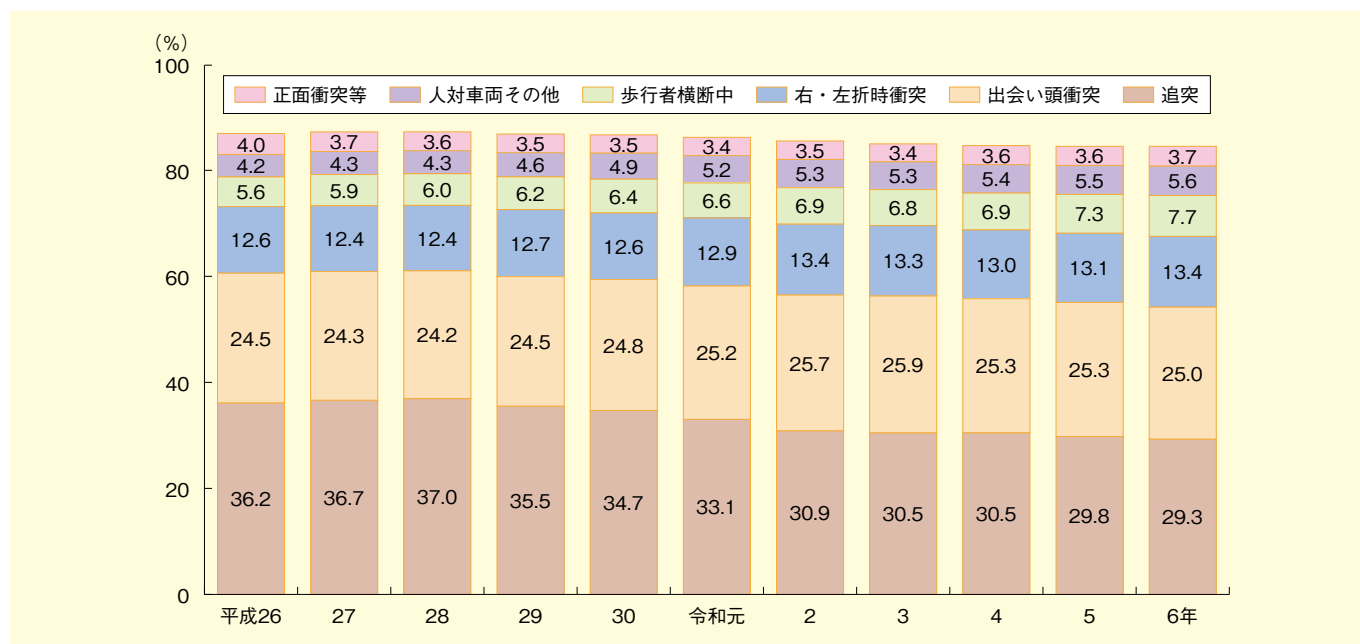
- 注 1 警察庁資料による。
 2 「人対車両その他」とは、人対車両の事故のうち、歩行者横断中以外の事故をいう（対面通行中、背面通行中、路上横隊等）。
 3 「正面衝突等」とは正面衝突、路外逸脱及び工作物衝突をいう。
 4 算出に用いた人口は、該当年の前年の人口であり、総務省統計資料「人口推計」（各年10月1日現在（補間補正を行っていないもの。ただし、国勢調査実施年は国勢調査人口による。））による。
 5 () 内は構成率である。

▶第1-9図 事故類型別交通事故発生件数（令和6年）



- 注 1 警察庁資料による。
 2 「人対車両その他」とは、人対車両の事故のうち、歩行者横断中以外の事故をいう（対面通行中、背面通行中、路上横隊等）。
 3 「正面衝突等」とは正面衝突、路外逸脱及び工作物衝突をいう。
 4 () 内は構成率である。

▶ 第1-10図 事故類型別交通事故発生件数の構成率の推移



注 1 警察庁資料による。ただし、事故類型別「その他」を省略しているため、構成率の合計は必ずしも100%とならない。
 2 「人対車両その他」とは、人対車両の事故のうち、歩行者横断中以外の事故をいう（対面通行中、背面通行中、路上横臥等）。
 3 「正面衝突等」とは正面衝突、路外逸脱及び工作物衝突をいう。

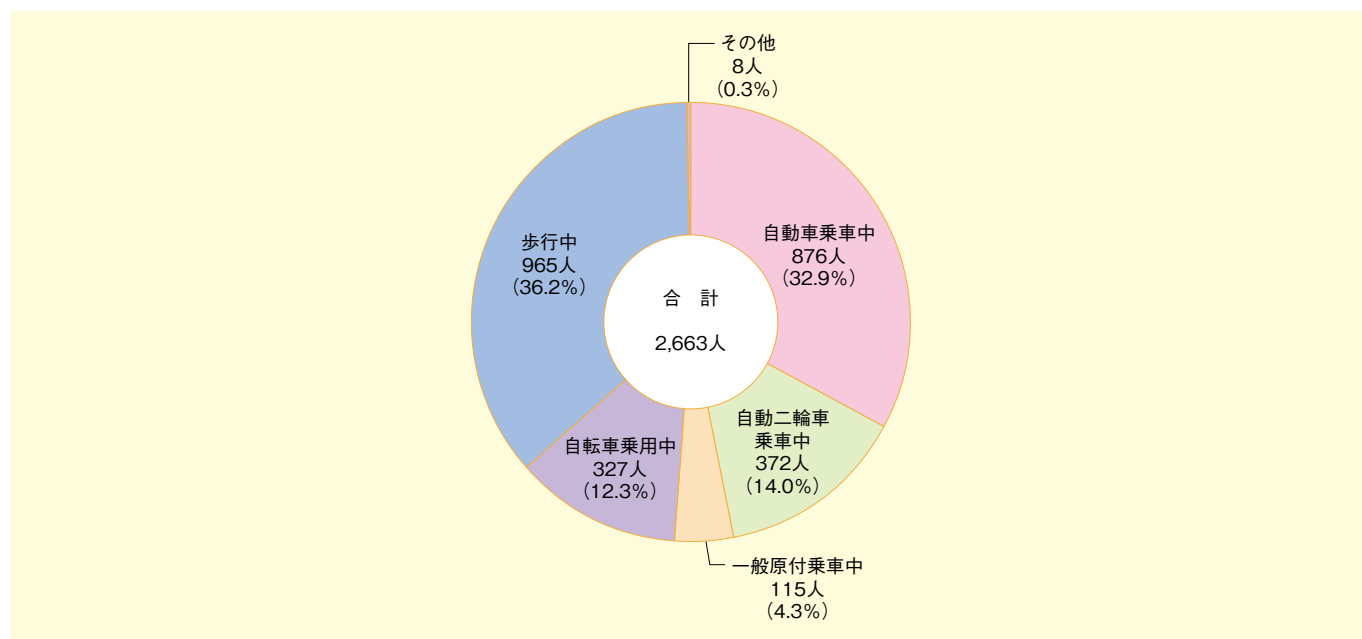
(2) 状態別交通事故死者数及び重傷者数

令和6年中の交通事故死者数を状態別にみると、歩行中が最も多く、次いで自動車乗車中が多くなっており、両者を合わせると全体の約7割を占めている（第1-11図）。過去10年間の交通事故死者数（人口10万人当たり）を状態別にみると、

いずれも減少傾向にあるが、6年中は前年と比較して自動車乗車中は増加した（第1-12図）。

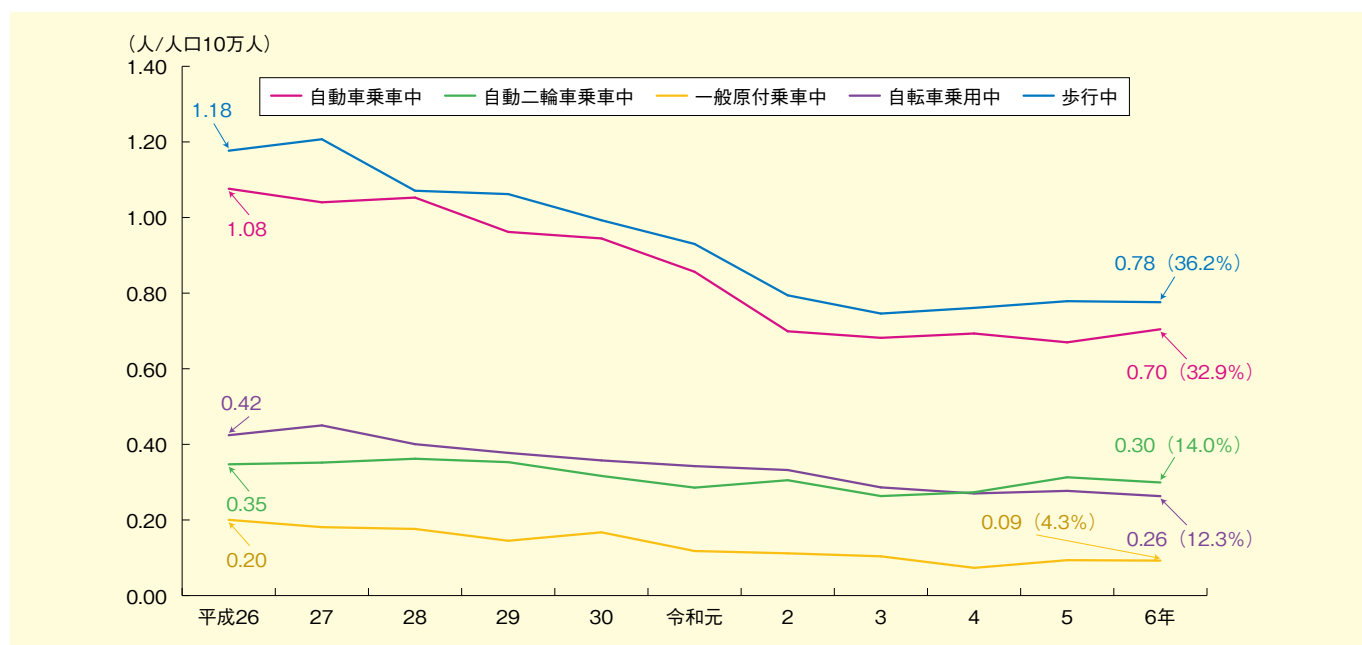
また、令和6年中の交通事故重傷者数を状態別にみると、自動車乗車中と歩行中がほぼ同数である（第1-13図）。

▶第1-11図 状態別交通事故死者数（令和6年）



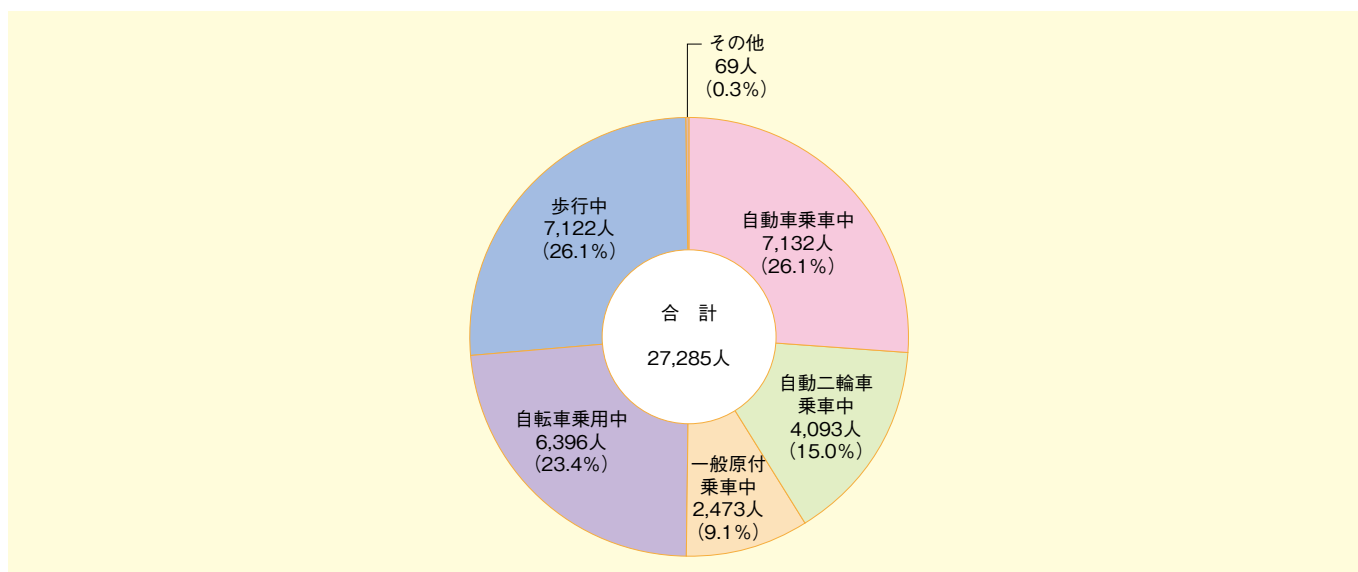
注 1 警察庁資料による。
2 () 内は構成率である。

▶第1-12図 状態別人口10万人当たり交通事故死者数の推移



注 1 警察庁資料による。
2 算出に用いた人口は、該当年の前年の人口であり、総務省統計資料「人口推計」（各年10月1日現在（補間補正を行っていないもの。ただし、国勢調査実施年は国勢調査人口による。））による。

▶ 第1-13図 状態別交通事故重傷者数（令和6年）



注 1 警察庁資料による。
 2 () 内は構成率である。

(3)年齢層別交通事故死者数・重傷者数

令和6年中の交通事故死者数を年齢層別にみると、各層人口10万人当たりでは、80歳以上が最も多く、次いで70～79歳、60～69歳の順で多くなっている（第1-14図）。

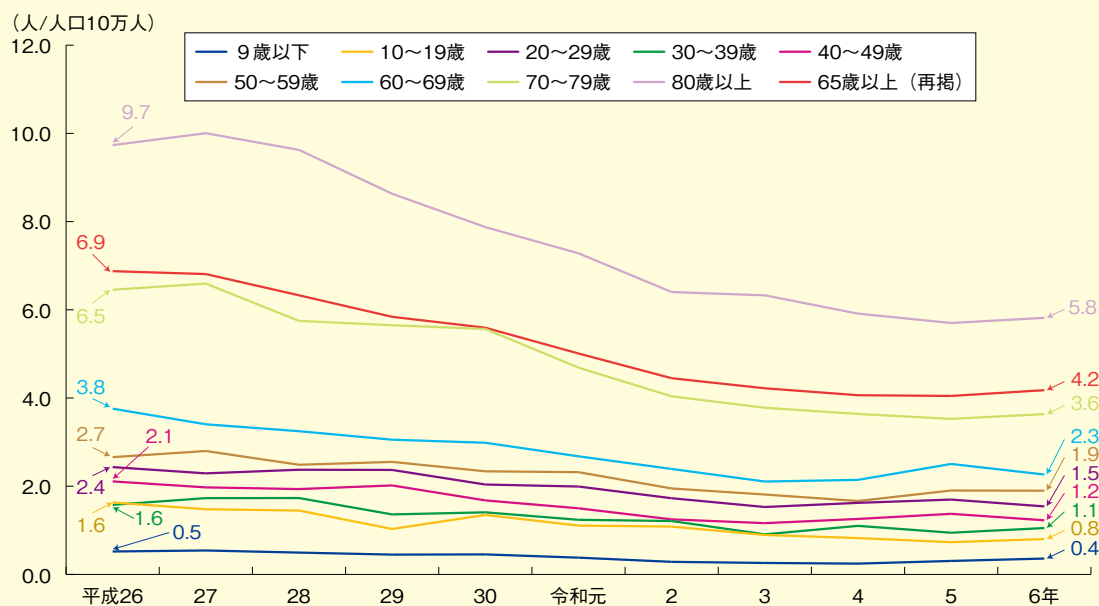
人口10万人当たりの高齢者の死者数は令和5年までは減少していたが、6年は前年比で増加し（第1-5図）、交通事故死者数に占める高齢者の割合は

約6割である（第1-15図）。

また、令和6年中の交通事故重傷者数を年齢層別にみると、各層人口10万人当たりでは、80歳以上が最も多い（第1-16図）。

さらに、交通事故重傷者数の構成率の推移を年齢層別にみると、80歳以上の構成率は、平成26年は9.8%であるのに対し、令和6年は13.1%と増加している（第1-17図）。

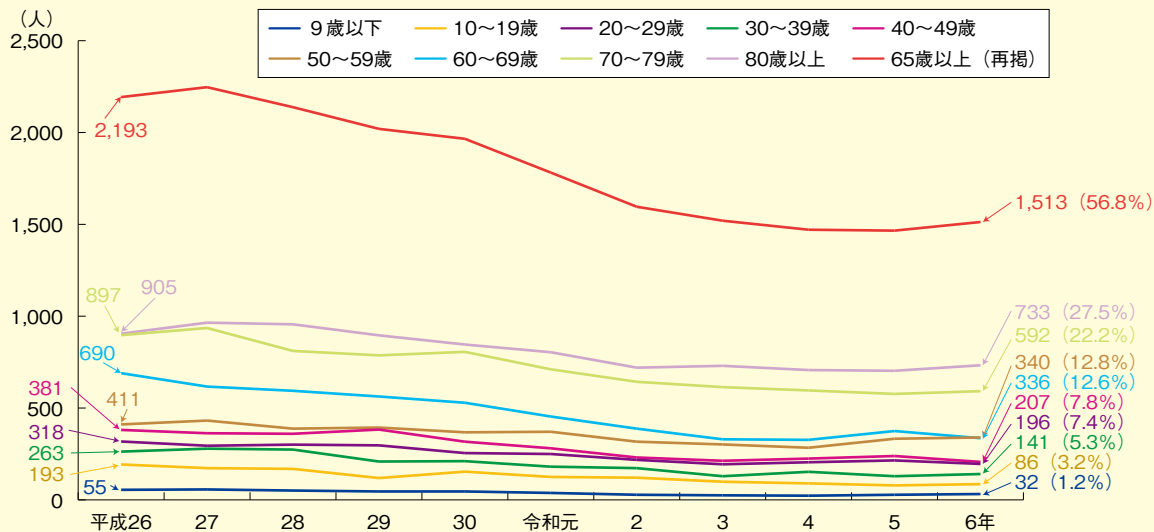
▶第1-14図 年齢層別人口10万人当たり交通事故死者数の推移



注 1 警察庁資料による。

2 算出に用いた人口は、該当年の前年の人口であり、総務省統計資料「人口推計」（各年10月1日現在（補間補正を行っていないもの。ただし、国勢調査実施年は国勢調査人口（平成27年は「年齢不詳の人口をあん分した人口」、令和2年は「不詳補完値」）による。))による。

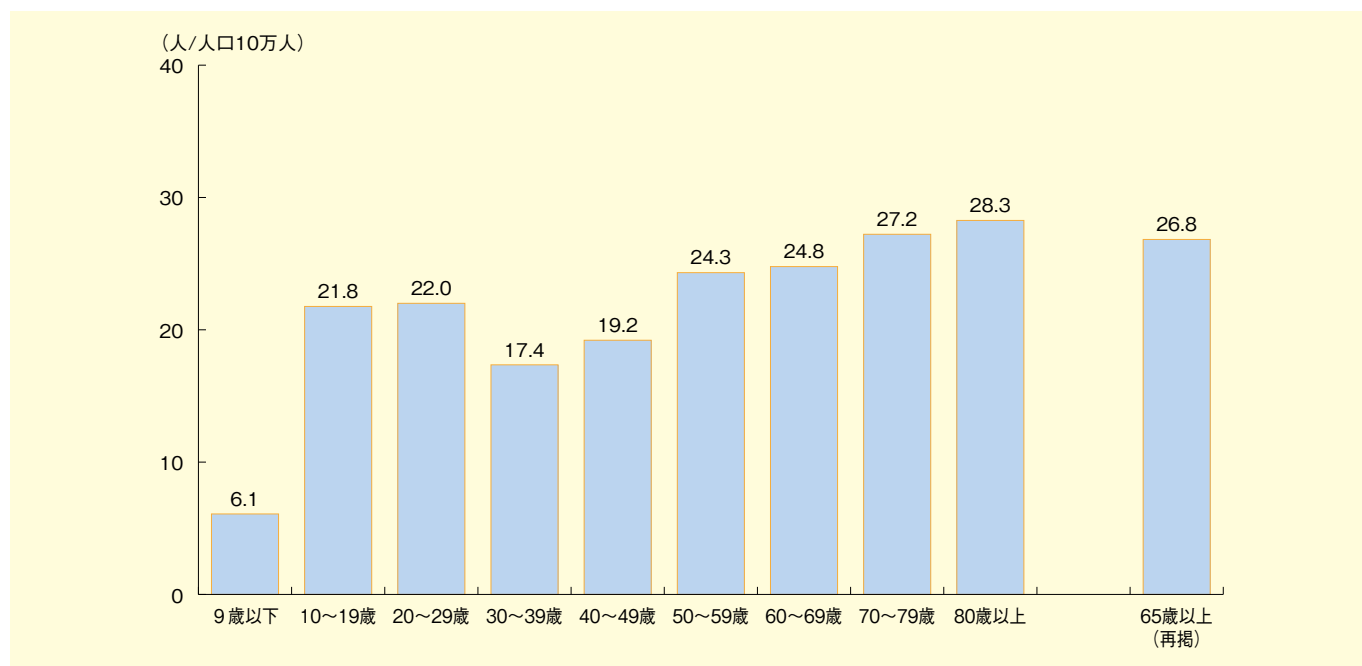
▶第1-15図 年齢層別交通事故死者数の推移



注 1 警察庁資料による。

2 () 内は構成率である。

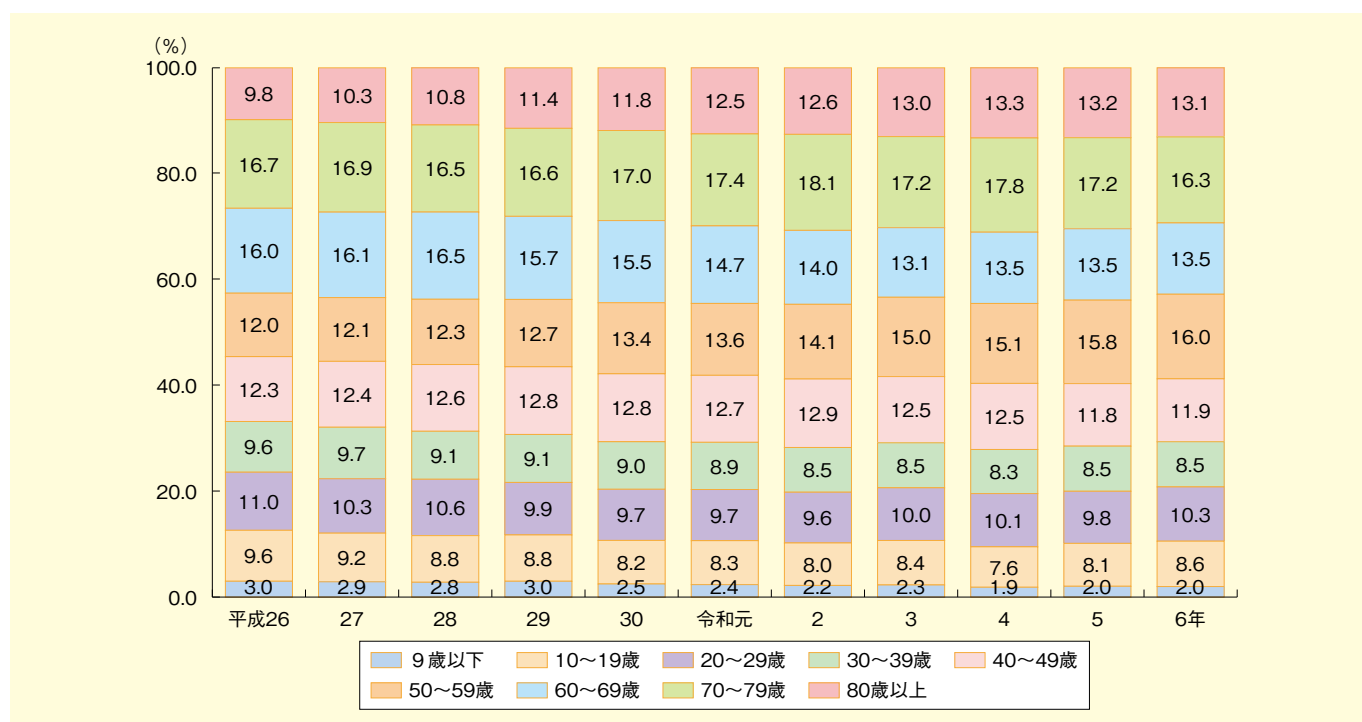
▶ 第1-16図 年齢層別人口10万人当たり交通事故重傷者数（令和6年）



注 1 警察庁資料による。

2 算出に用いた人口は、総務省統計資料「人口推計」（令和5年10月1日現在）による。

▶ 第1-17図 年齢層別交通事故重傷者数の構成率の推移



注 警察庁資料による。

(4)年齢層別・状態別人口10万人当たり交通事故死者数（令和6年）

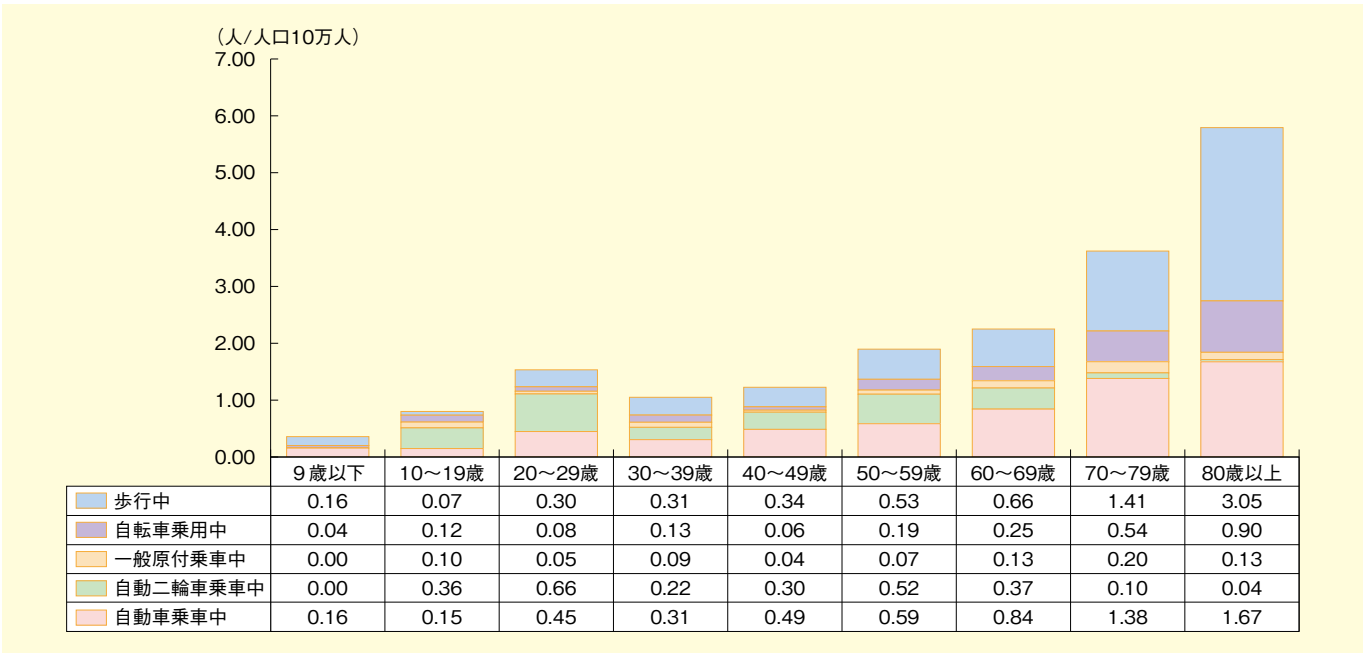
交通事故死者数（人口10万人当たり）を状態別にみると、令和6年の歩行中死者数（人口10万人当たり）については、高齢者で多く、特に80歳以上では全年齢層の約3.9倍の水準となっているほか、40歳代以降は、年齢が高くなるにつれて、歩行中、自転車乗用中、自動車乗車中で増加してい

る（第1-18図）。

(5)年齢層別・状態別・男女別交通事故死者数（令和6年）

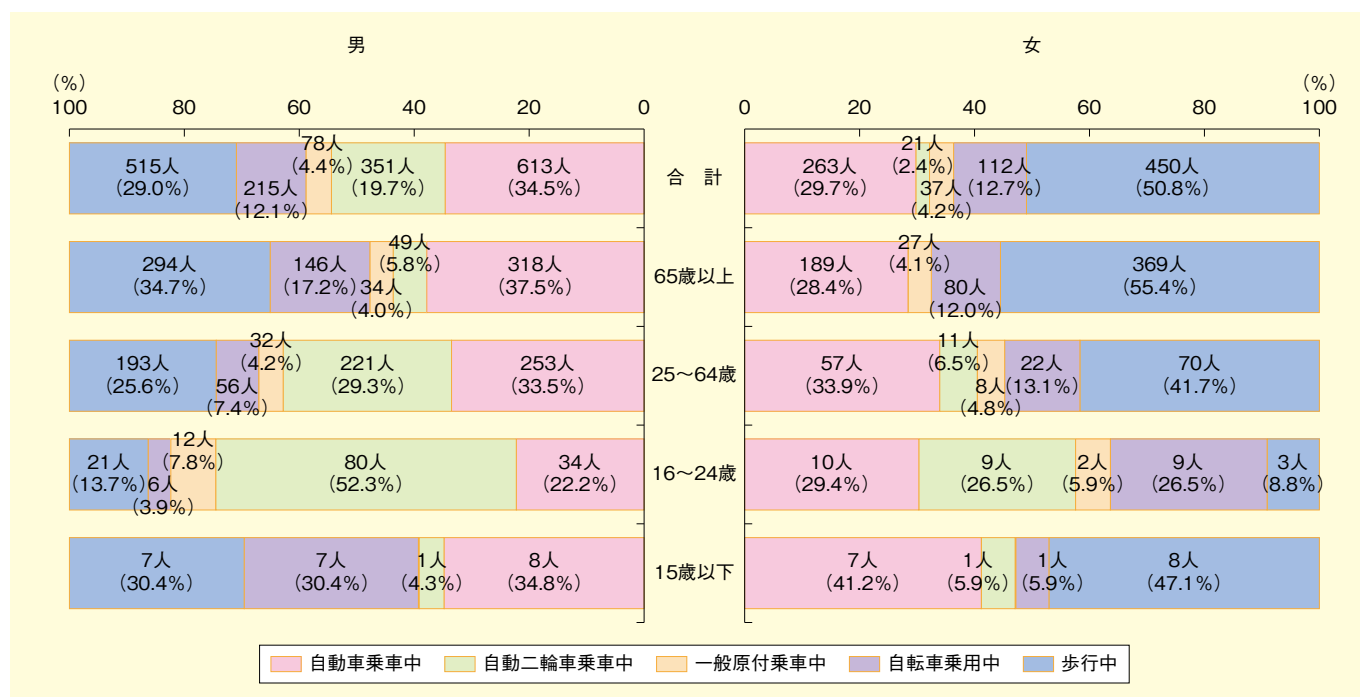
交通事故死者数を年齢層別・状態別・男女別にみると、歩行中の占める割合は、16～24歳を除いて男性より女性の方が高くなっている（第1-19図）。

第1-18図 年齢層別・状態別人口10万人当たり交通事故死者数（令和6年）



注 1 警察庁資料による。
2 算出に用いた人口は、総務省統計資料「人口推計」（令和5年10月1日現在）による。

▶ 第1-19図 年齢層別・状態別・男女別交通事故死者数（令和6年）



注 1 警察庁資料による。ただし、上記の状態別に含まれない事故（列車との事故等）を省略しているため、構成率の合計は必ずしも100%とならない。
 2 () 内は構成率である。

(6) 昼夜別・状態別交通事故死者数及び重傷者数(令和6年)

交通事故死者数を昼夜別・状態別にみると、自動車乗車中、自転車乗用中、自動二輪車乗車中、一般原動機付自転車乗車中については昼間の割合が約6～7割と高いのに対して、歩行中については夜間の割合が高くなっている（第1-20図）。

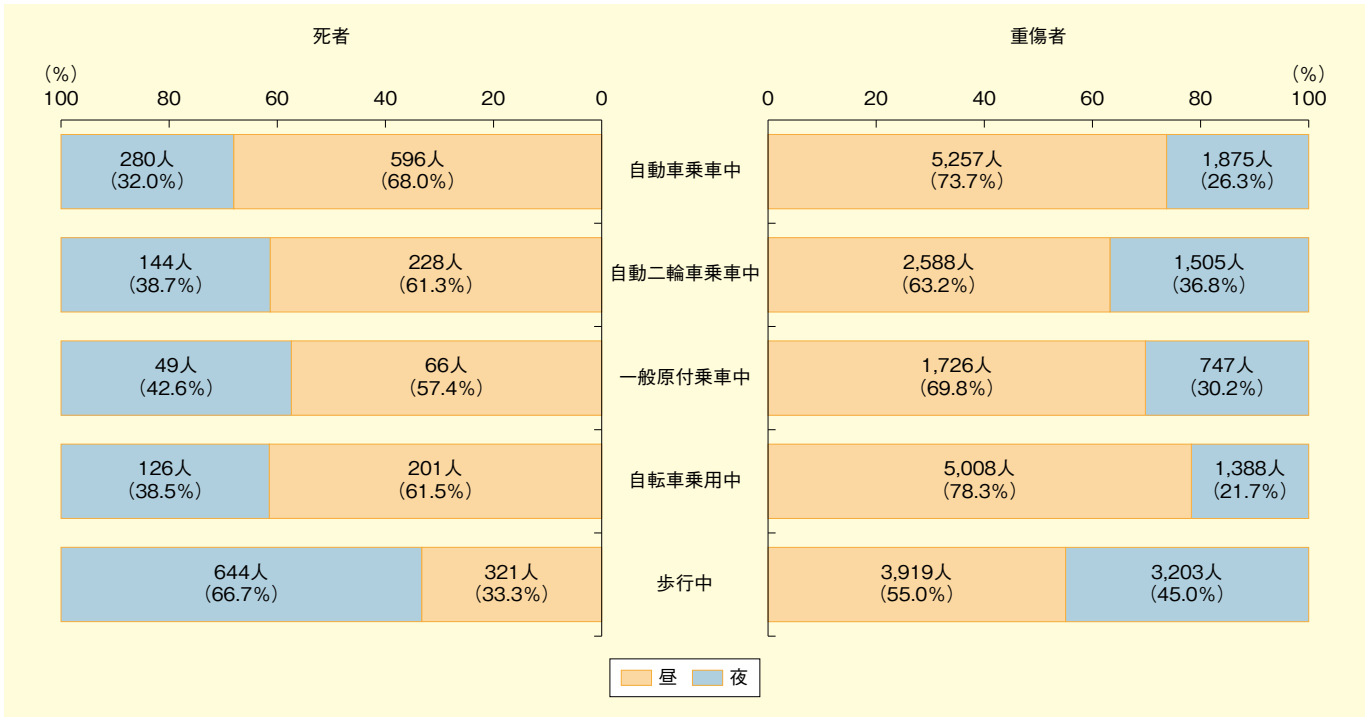
重傷者数を昼夜別・状態別にみると、自転車乗用中、自動車乗車中、一般原動機付自転車乗車中、

自動二輪車乗車中については、いずれも昼間の割合が6割以上と高い（第1-20図）。

(7) 道路形状別交通死亡事故発生件数（令和6年）

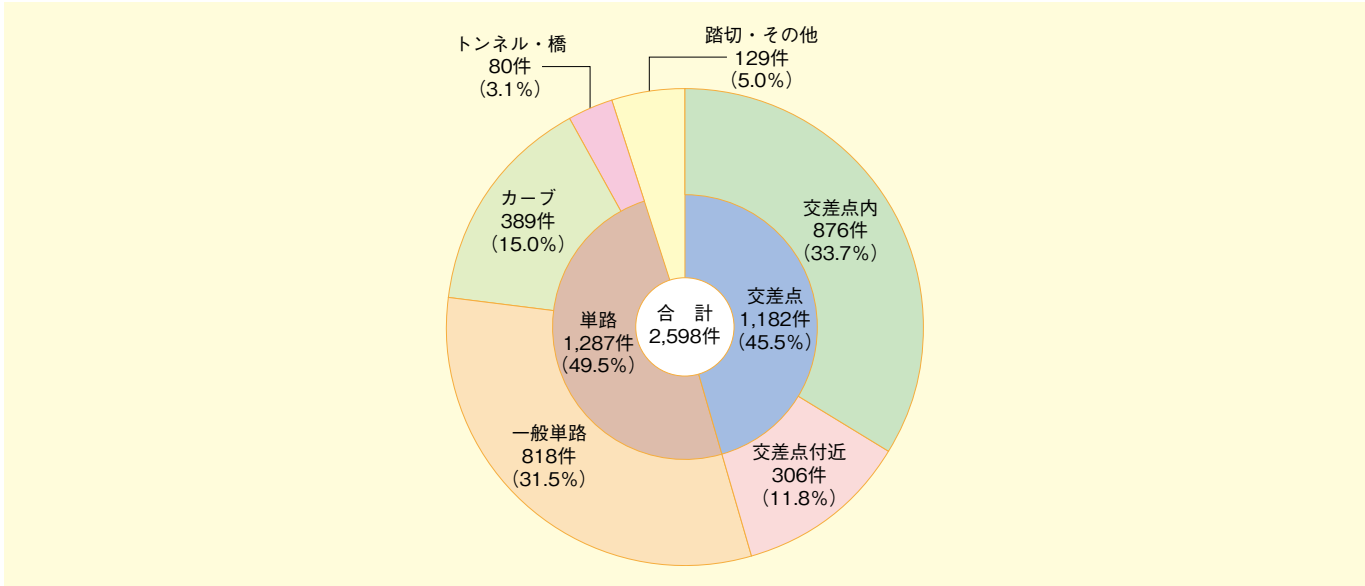
令和6年中の交通死亡事故発生件数を道路形状別にみると、交差点内が最も多く、次いで一般単路（交差点、カーブ、トンネル、踏切等を除いた道路形状をいう。）が多くなっている（第1-21図）。

第1-20図 昼夜別・状態別交通事故死者数及び重傷者数（令和6年）



注 1 警察庁資料による。
2 昼夜別の「昼間」とは日の出から日の入りまでの間をいい、「夜間」とは、日の入りから日の出までの間をいう。
3 日の出及び日の入りの時刻は、各日ごとの各都道府県の都道府県庁所在地（北海道は各方面本部所在地を含む。）の国立天文台天文情報センター暦計算室の計算による日の出入り時刻による。
4 () 内は構成率である。

第1-21図 道路形状別交通死亡事故発生件数（令和6年）



注 1 警察庁資料による。
2 () 内は構成率である。

(8)第1当事者別の交通死亡事故発生件数(令和6年)

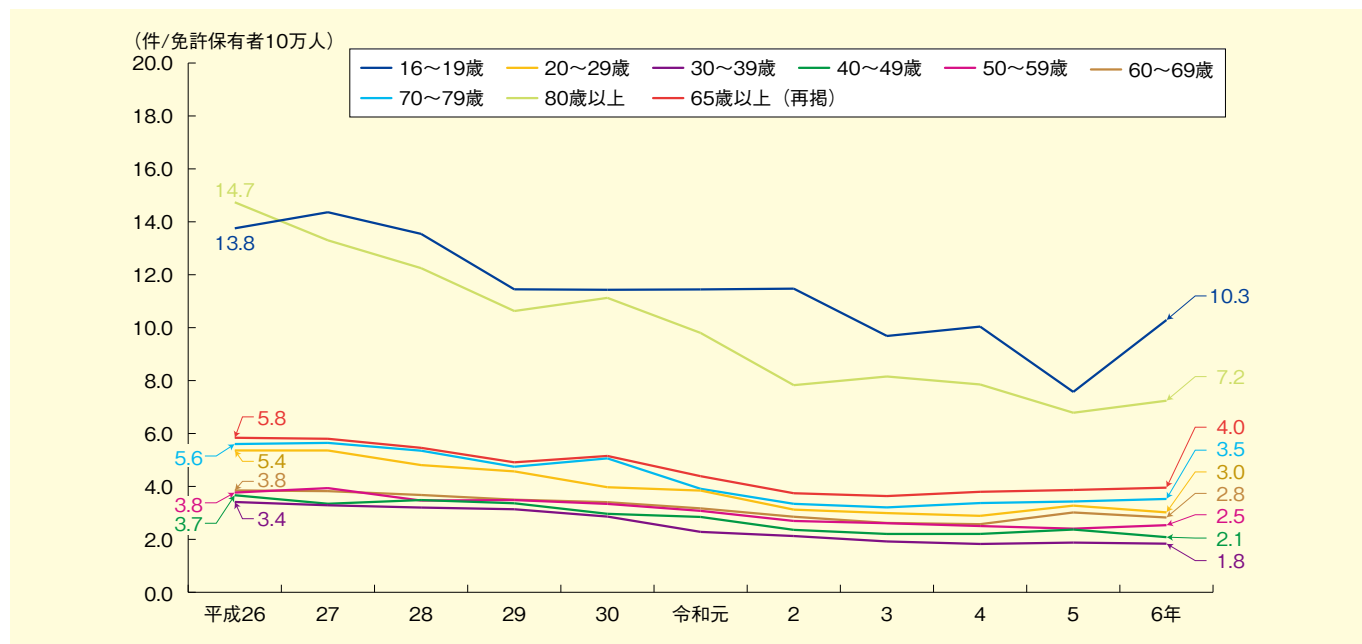
自動車、自動二輪車又は一般原動機付自転車(以下「自動車等」という。)の運転者が第1当事者となる交通死亡事故発生件数(免許保有者10万人当たり)を過去10年間の推移で年齢層別にみると、16～19歳及び80歳以上が他の年齢層に比べ多くなっており、令和6年中については、16～19歳が最も多く、次いで80歳以上が多くなっている(第

1-22図)。

令和6年中の交通死亡事故発生件数を法令違反別(第1当事者)にみると、安全運転義務違反が約半数を占め、中でも運転操作不適、漫然運転、脇見運転、安全不確認が多い(第1-23図)。

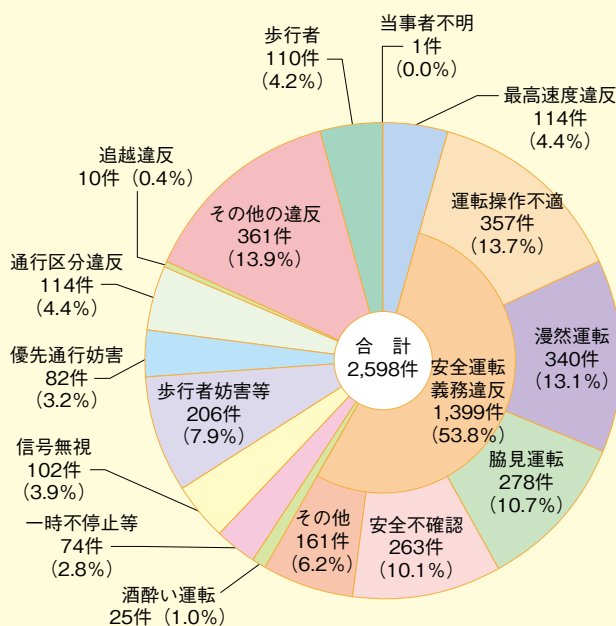
当事者別(第1当事者)にみると、自家用乗用車及び自家用貨物車で全体の約7割を占めている(第1-24図)。

▶ 第1-22図 自動車、自動二輪車又は一般原動機付自転車運転者(第1当事者)の年齢層別免許保有者10万人当たり交通死亡事故発生件数の推移



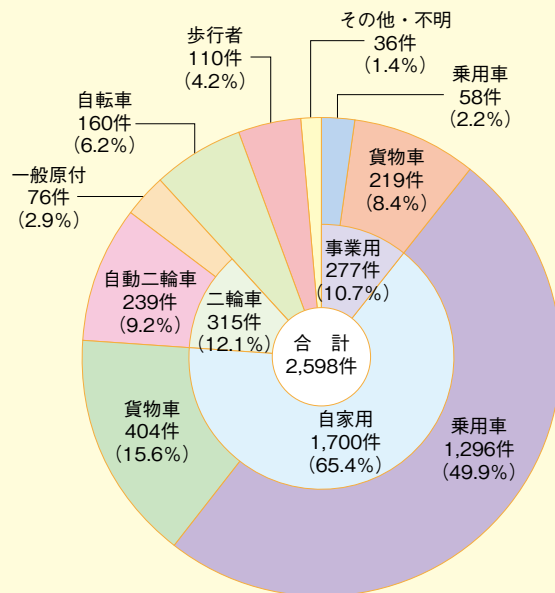
注 1 警察庁資料による。
2 算出に用いた免許保有者数は各年12月末の値である。

▶第1-23図 法令違反別（第1当事者）交通死亡事故発生件数（令和6年）



- 注 1 警察庁資料による。
 2 () 内は構成率である。
 3 「その他の違反」には、「調査不能（違反種別が不明の場合）」等を含む。

▶第1-24図 当事者別（第1当事者）交通死亡事故発生件数（令和6年）



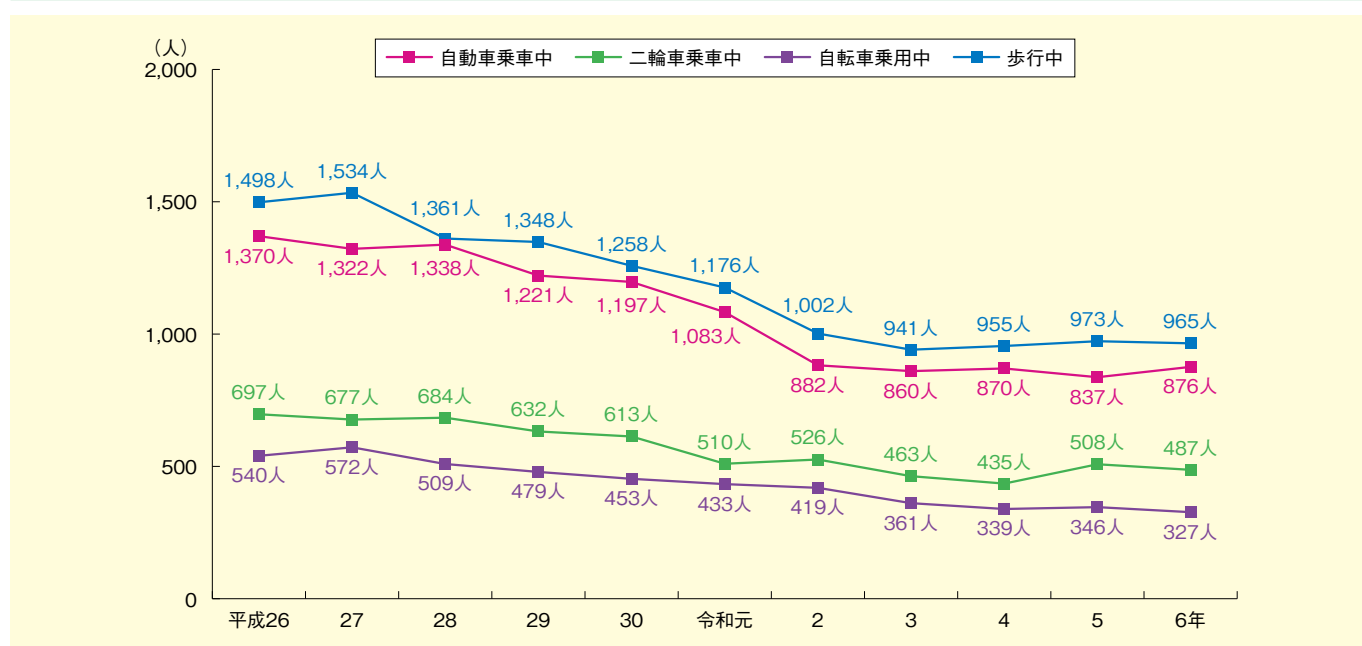
- 注 1 警察庁資料による。
 2 () 内は構成率である。

(9) 歩行中、自転車乗用中の交通死亡事故における法令違反の有無

歩行中の交通事故死者数は減少傾向にあるものの、状態別交通事故死者数では最も多くなっている（第1-25図）。令和6年中における歩行中死者数の法令違反の有無を高齢者と高齢者以外に分けてみると、ともに5割以上に法令違反があるが（第1-26図）、法令違反別では、高齢者は横断歩道外

横断や走行車両の直前直後横断等「横断違反※」の割合が約3割を占めており、高齢者以外と比べて多くなっている（第1-27図）。また、6年中の自転車乗用中死者数について、高齢者と高齢者以外に分けてみると、高齢者は前年から増加しており、自転車側に法令違反があった割合が約8割と多くを占めている（第1-28図）。

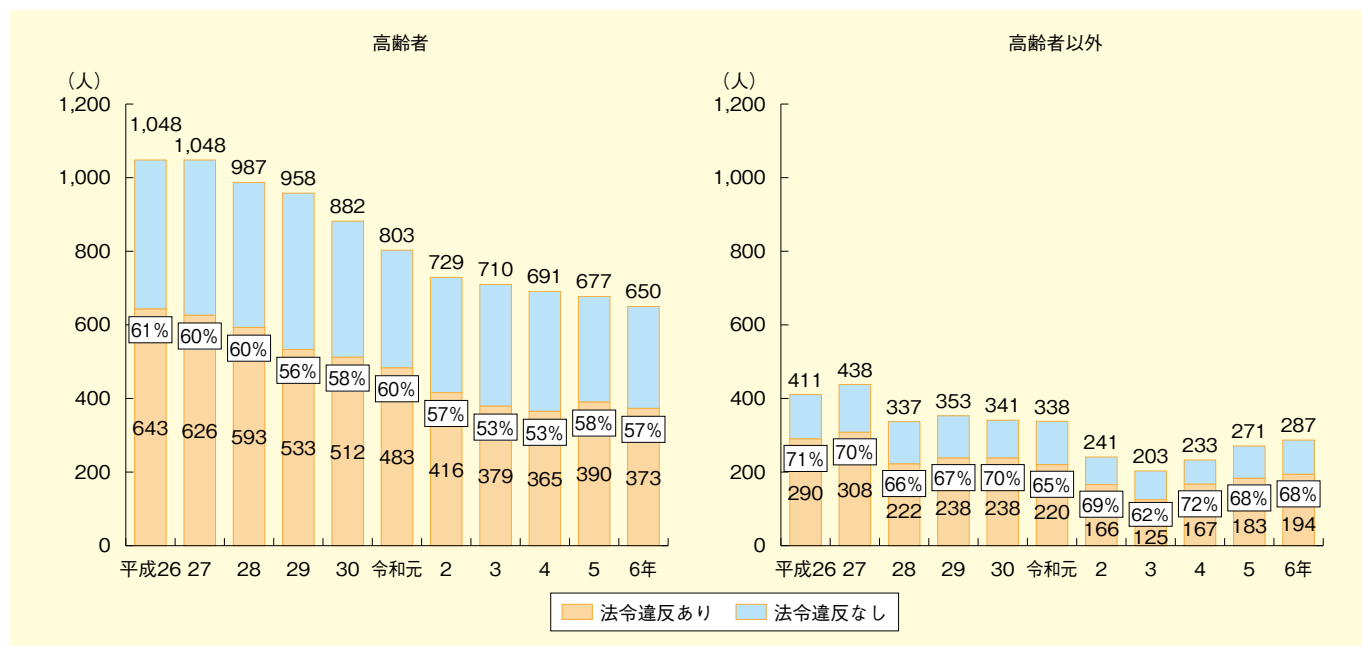
▶ 第1-25図 状態別交通事故死者数の推移



注 警察庁資料による。

※ 横断違反
横断歩道外横断、走行車両直前直後横断等。

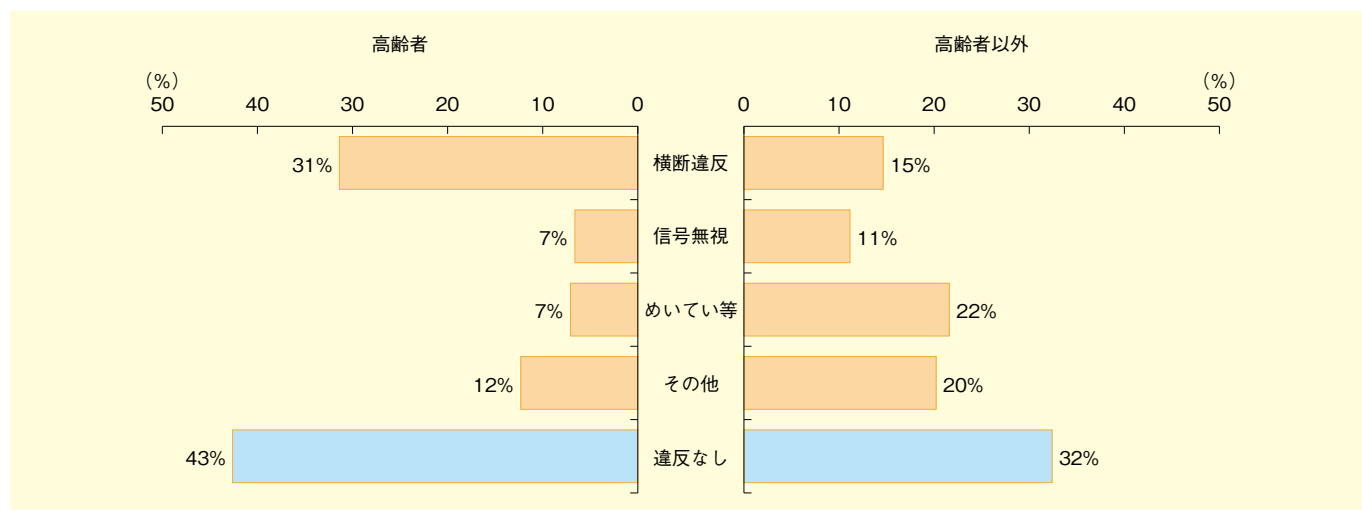
▶第1-26図 歩行中死者（第1・第2当事者）の法令違反状況の推移



注 1 警察庁資料による。

2 「法令違反あり」には、法令に規定のない「飛び出し（安全を確認しないで道路に飛び出したもの）」、「調査不能（違反種別が不明の場合）」等を含む。

▶第1-27図 歩行中死者（第1・第2当事者）の法令違反別比較（令和6年）

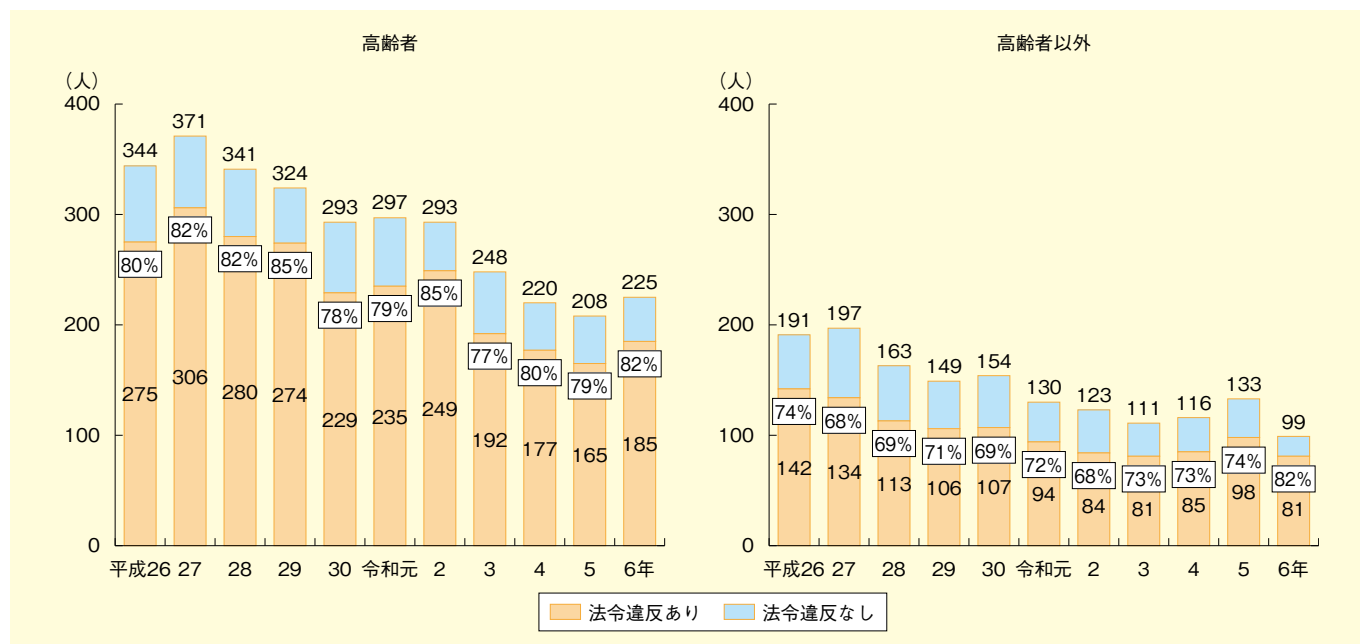


注 1 警察庁資料による。

2 「横断違反」とは、横断歩道外横断、走行車両の直前直後横断等をいう。

3 「その他」には、「調査不能（違反種別が不明の場合）」等を含む。

▶ 第1-28図 自転車乗用中死者（第1・第2当事者）の法令違反状況の推移



注 1 警察庁資料による。

2 「法令違反あり」には、「調査不能（違反種別が不明の場合）」等を含む。

(10) 飲酒運転による交通事故発生状況（令和6年）

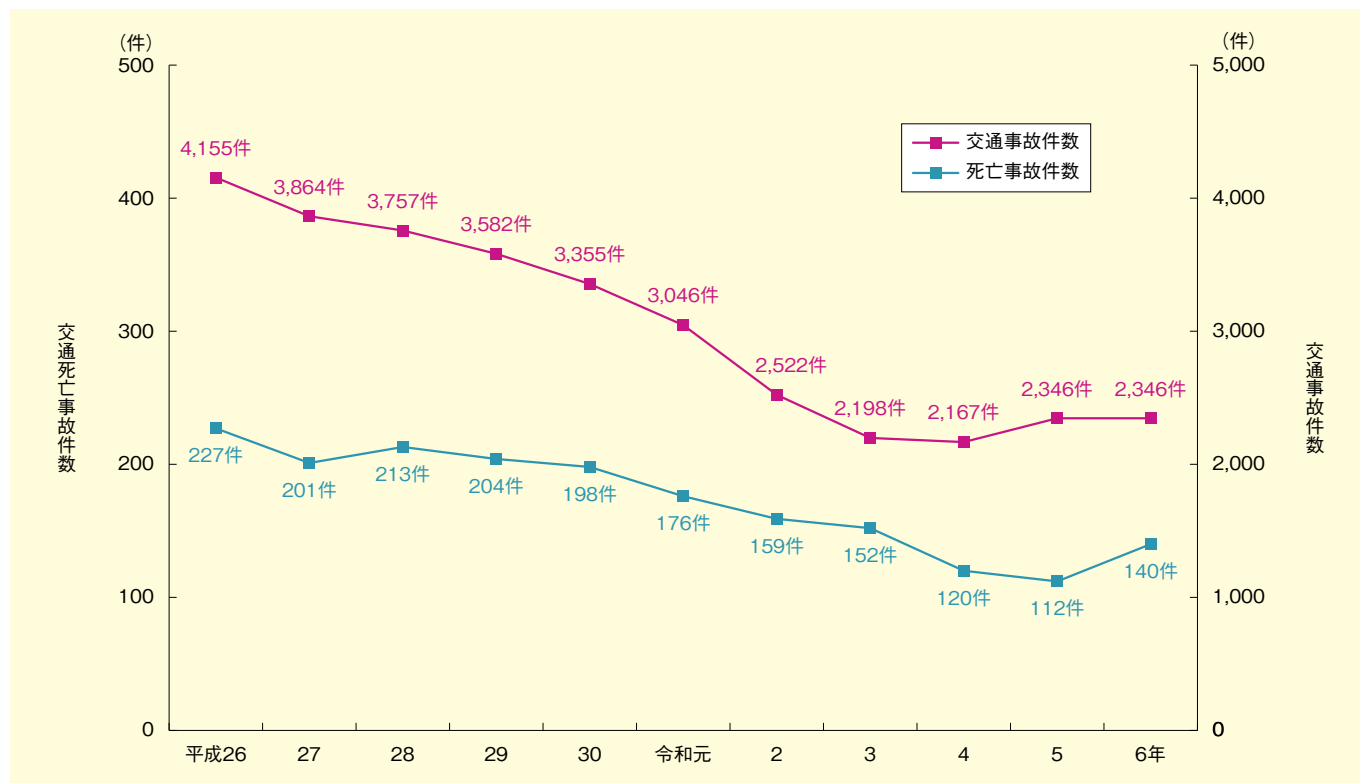
令和6年中の自動車等の運転者（第1当事者）の飲酒運転による交通事故発生件数は前年と同数であった。飲酒運転による死亡事故は、平成14年以降、累次の飲酒運転の厳罰化、飲酒運転根絶の社会的気運の高まりにより大幅に減少してきたが、令和6年中は前年比で増加した（第1-29図）。

(11) シートベルト着用有無別の交通事故死者数（令和6年）

令和6年中の自動車乗車中の交通事故死者数をシートベルト着用の有無別にみると、非着用の全体に占める割合は約4割で前年とほぼ同水準だった。

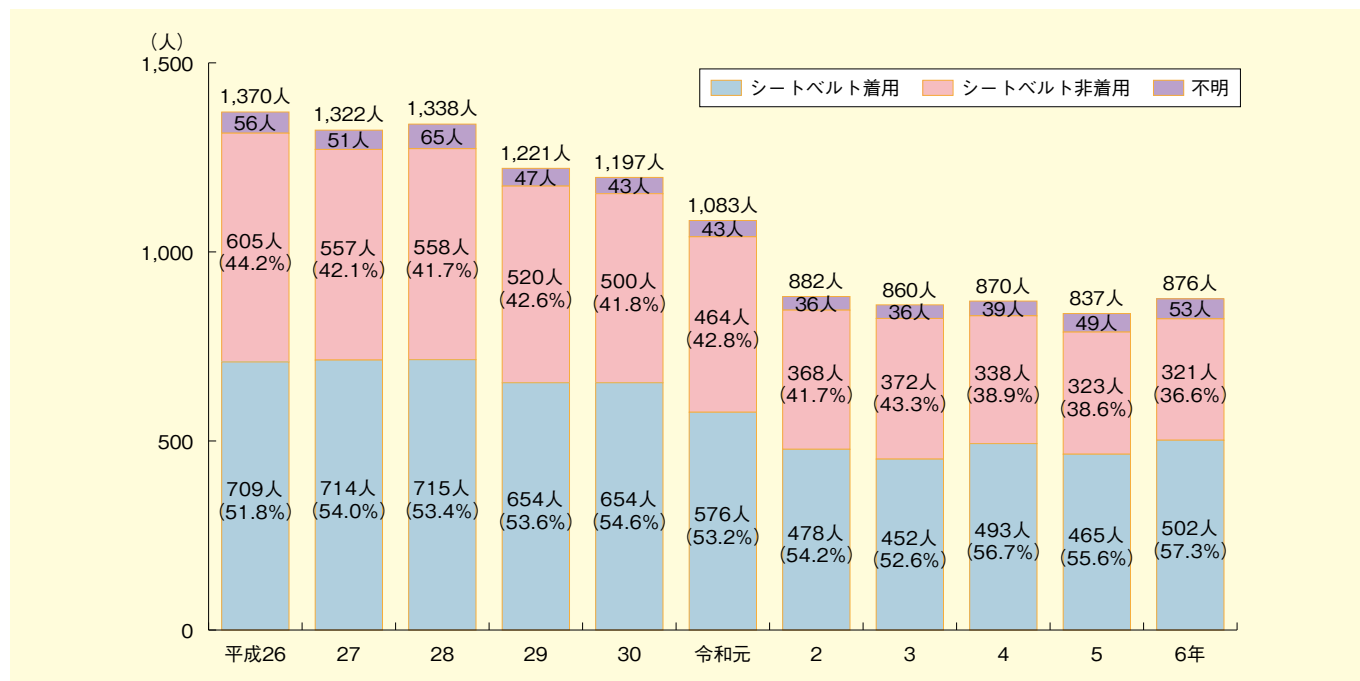
た。これまでシートベルト着用者率の向上が自動車乗車中の死者数の減少に大きく寄与していたが、近年はシートベルト着用者率（自動車乗車中死傷者に占めるシートベルト着用の死傷者の割合）が伸び悩んでいる。6年中のシートベルト着用者率は94.9%にとどまっており、自動車乗車中の交通事故死者数をシートベルト着用有無別にみると、シートベルト着用者数はシートベルト非着用者数の約1.6倍になっているが、6年中のシートベルト着用有無別の致死率をみると、非着用の致死率は着用の14.0倍と高くなっている（第1-30図、第1-31図及び第1-32図）。

▶第1-29図 自動車、自動二輪車又は一般原動機付自転車運転者（第1当事者）の飲酒運転による交通事故発生件数及び交通死亡事故件数の推移



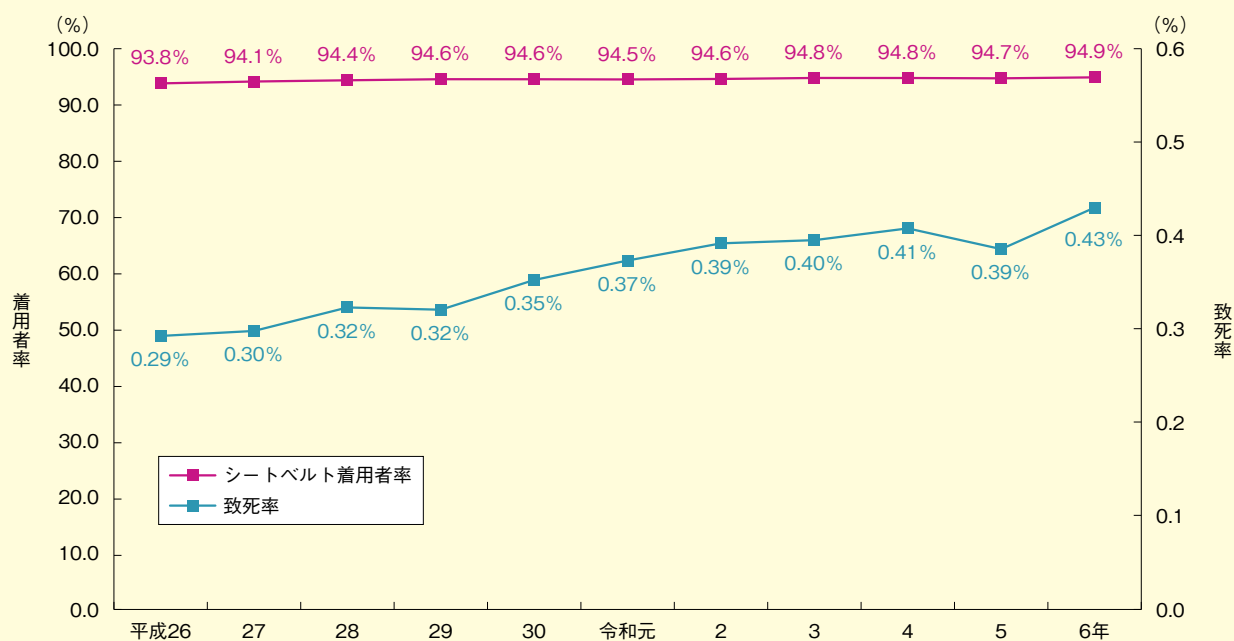
注 警察庁資料による。

▶第1-30図 自動車乗車中のシートベルト着用有無別交通事故死者数の推移



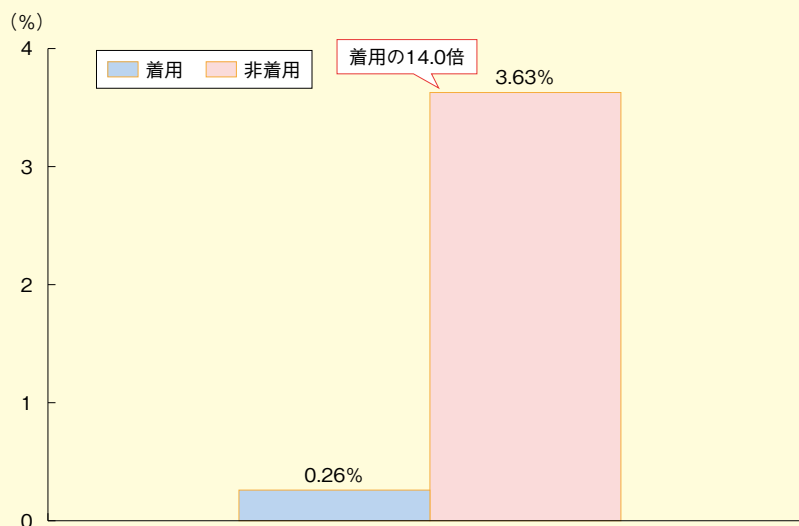
注 1 警察庁資料による。
2 () 内は構成率である。

▶ 第1-31図 自動車乗車中の交通事故におけるシートベルト着用者率及び致死率の推移



- 注 1 警察庁資料による。
 2 シートベルト着用者率＝シートベルト着用死傷者数（自動車乗車中）÷死傷者数（自動車乗車中）×100
 3 致死率＝死者数（自動車乗車中）÷死傷者数（自動車乗車中）×100

▶ 第1-32図 自動車乗車中の交通事故におけるシートベルト着用有無別致死率（令和6年）



- 注 1 警察庁資料による。
 2 致死率＝死者数（自動車乗車中）÷死傷者数（自動車乗車中）×100

(12)チャイルドシート使用の有無別死傷者数

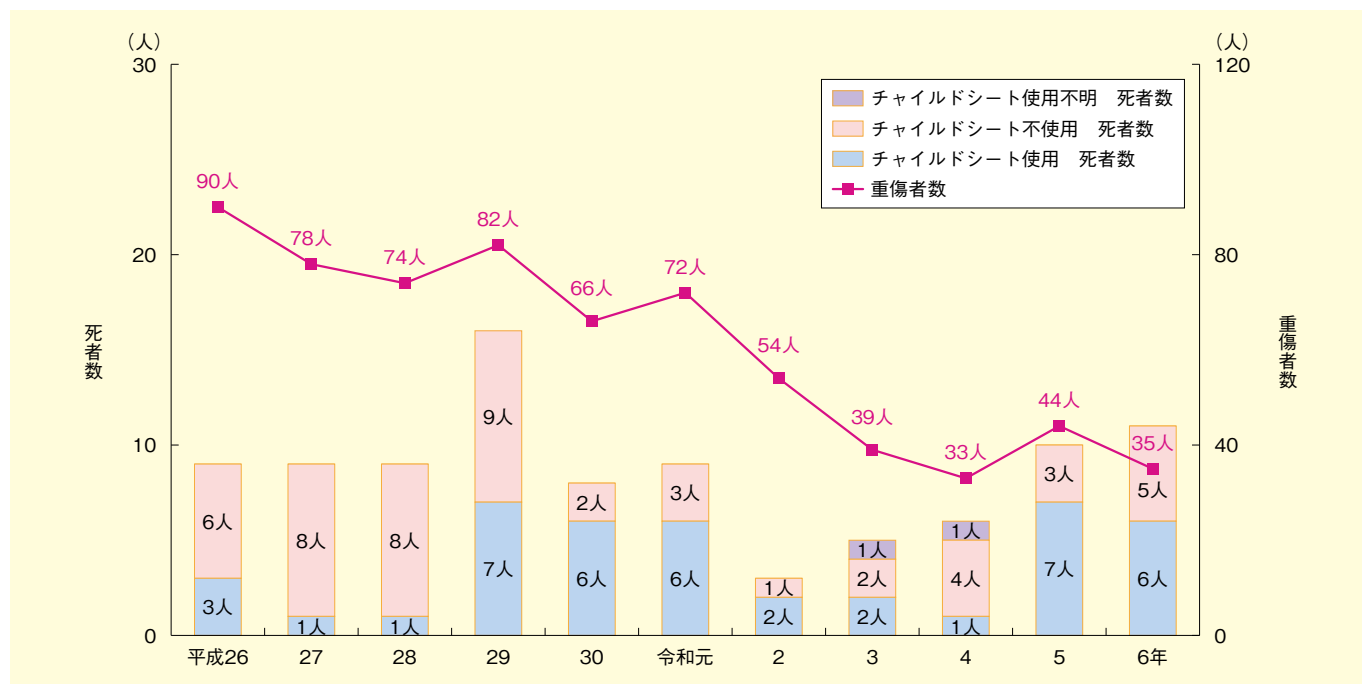
令和6年中の6歳未満幼児の自動車同乗中の死者数及び重傷者数は、第1-33図のとおりである。

チャイルドシートの使用者率はほぼ横ばいで推移しており、6歳未満幼児の自動車同乗中の致死率は、4年連続で増加している。また、6歳未満

幼児の自動車同乗中の死亡重傷率は、年により増減はあるものの、ほぼ横ばいで推移している（第1-34図）。

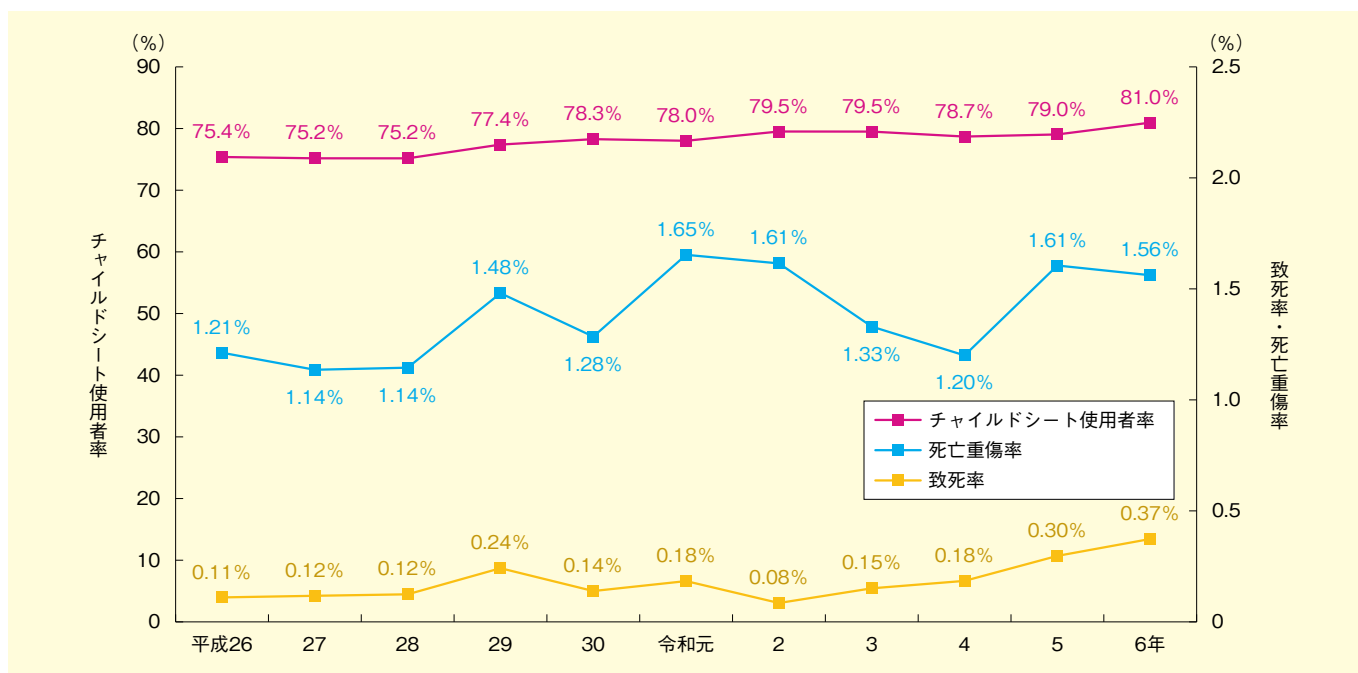
令和6年中のチャイルドシート使用有無別の死亡重傷率をみると、不使用は使用の2.8倍、致死率をみると、不使用は使用の4.0倍となる（第1-35図）。

▶第1-33図 自動車同乗中（6歳未満）のチャイルドシート使用有無別交通事故死者数及び重傷者数の推移



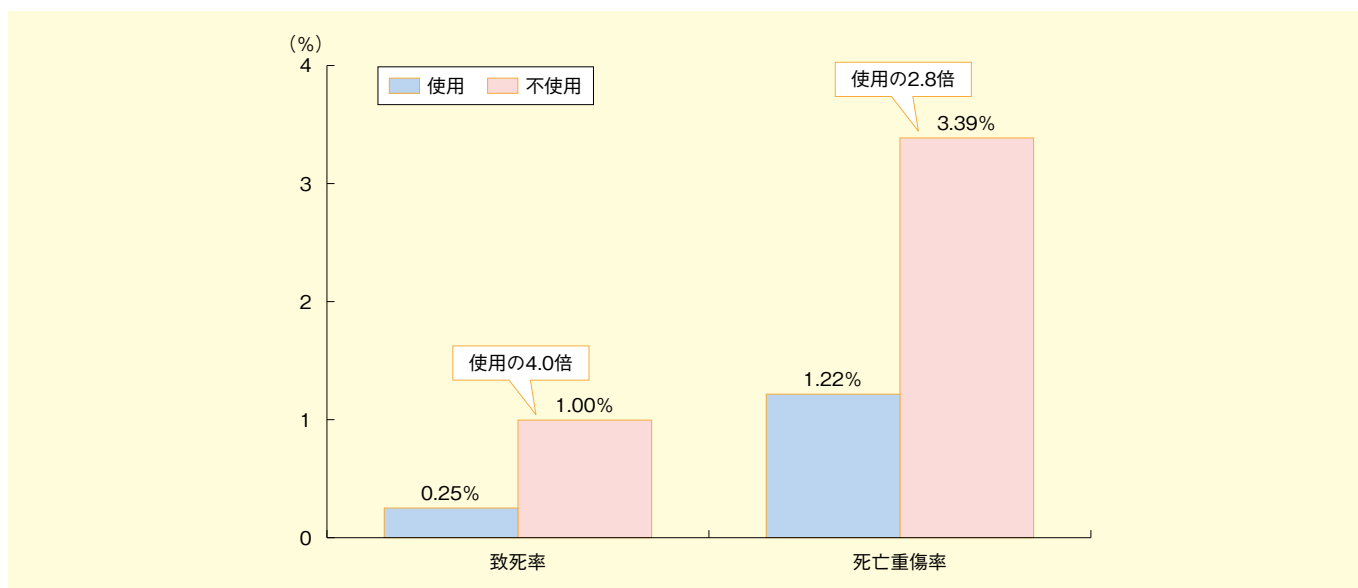
注 警察庁資料による。

▶第1-34図 自動車同乗中（6歳未満）のチャイルドシート使用者率、致死率及び死亡重傷率の推移



- 注 1 警察庁資料による。
 2 $\text{チャイルドシート使用者率} = \frac{\text{チャイルドシート着用死傷者数（6歳未満自動車同乗中）}}{\text{死傷者数（6歳未満自動車同乗中）}} \times 100$
 3 $\text{致死率} = \frac{\text{死者数（6歳未満自動車同乗中）}}{\text{死傷者数（6歳未満自動車同乗中）}} \times 100$
 4 $\text{死亡重傷率} = \frac{\text{（死者数（6歳未満自動車同乗中））} + \text{重傷者数（6歳未満自動車同乗中）}}{\text{死傷者数（6歳未満自動車同乗中）}} \times 100$

▶第1-35図 自動車同乗中（6歳未満）のチャイルドシート使用有無別致死率及び死亡重傷率（令和6年）



- 注 1 警察庁資料による。
 2 $\text{致死率} = \frac{\text{死者数（6歳未満自動車同乗中）}}{\text{死傷者数（6歳未満自動車同乗中）}} \times 100$
 3 $\text{死亡重傷率} = \frac{\text{（死者数（6歳未満自動車同乗中））} + \text{重傷者数（6歳未満自動車同乗中）}}{\text{死傷者数（6歳未満自動車同乗中）}} \times 100$

3 高速道路における交通事故発生状況

(1)概況

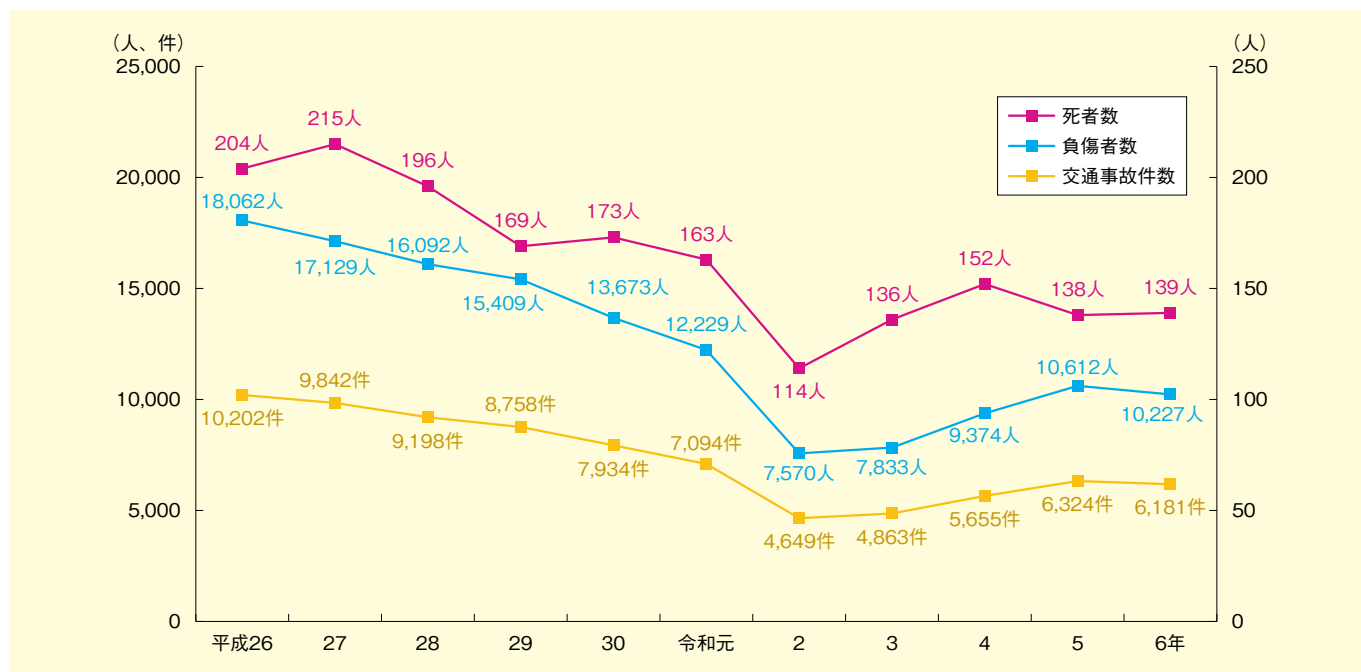
令和6年中の高速道路（高速自動車国道法（昭32法79）第4条第1項に規定する高速自動車国道及び道路交通法（昭35法105）第110条第1項の規定により国家公安委員会が指定する自動車専用道路をいう。以下同じ。）における交通事故発生件数、死者数及び負傷者数は、第1-36図のとおりである。

前年と比べると、交通事故発生件数及び負傷者数は減少したが、死者数は前年比で増加した。

(2)死亡事故率

高速道路は、歩行者や自転車の通行がなく、原則として平面交差がないものの、高速走行となるため、わずかな運転ミスが交通事故に結びつきやすく、また、事故が発生した場合の被害も大きくなり、関係車両や死者が多数に及ぶ重大事故に発展することが多い。そのため、令和6年中の死亡事故率（交通事故発生件数のうち交通死亡事故の割合）を高速道路と一般道路に分けてみると、高速道路における死亡事故率（2.1％）は、一般道路における死亡事故率（0.9％）に比べ約2.3倍となっている。

▶第1-36図 高速道路における交通事故発生件数、死者数及び負傷者数の推移



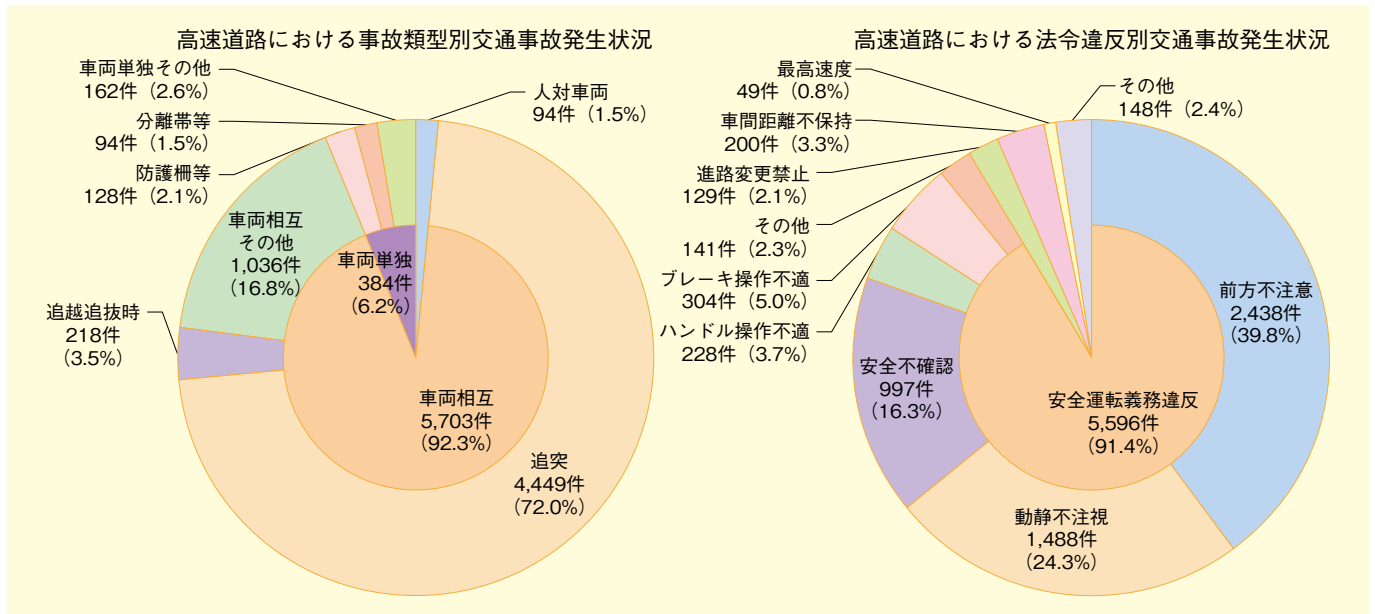
注 警察庁資料による。

(3)事故類型別及び法令違反別発生状況

令和6年中の高速道路における事故類型別交通事故発生状況をみると、車両相互の事故の割合が最も高く、中でも追突が多い。次いで高いのが車両単独事故の割合で、これは一般道路と比較しても高くなっており、防護柵等への衝突が最も多く、

次いで分離帯等への衝突が多くなっている。また、法令違反別発生状況をみると、安全運転義務違反が約9割を占めており、その内容は前方不注意、動静不注意、安全不確認の順となっている（第1-37図）。

▶ 第1-37図 高速道路における事故類型別及び法令違反別交通事故発生件数（令和6年）



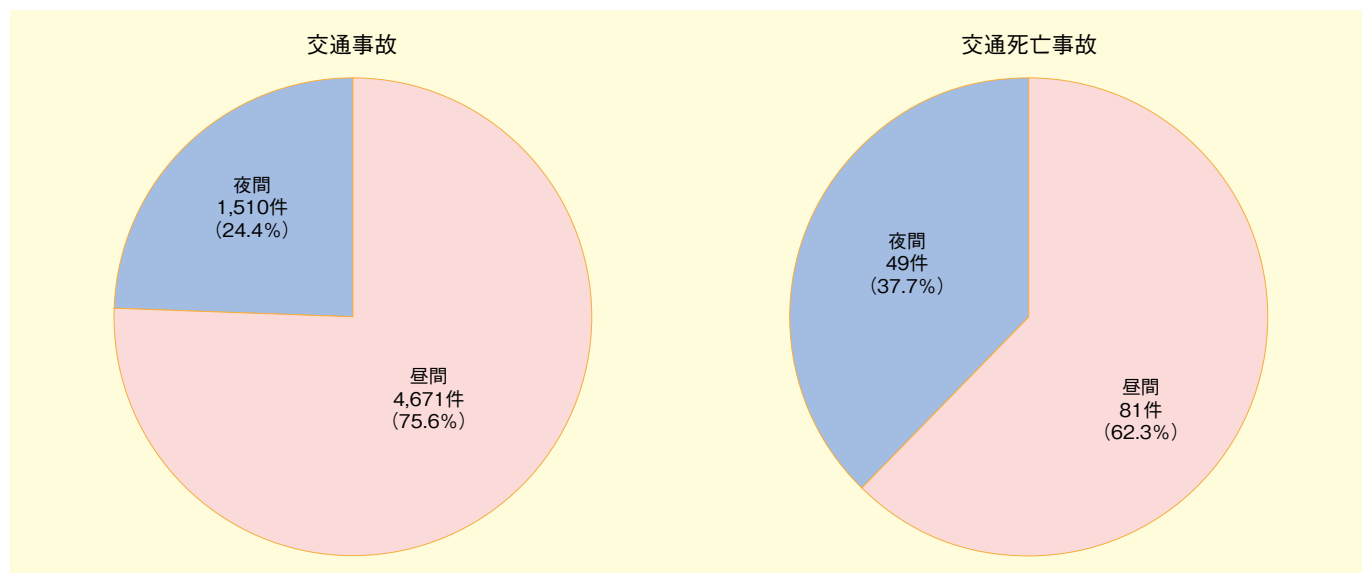
注 1 警察庁資料による。
2 () 内は構成率である。

(4) 昼夜別交通事故発生状況

令和6年中の高速道路における昼夜別交通事故発生状況をみると、交通事故全体では昼間の発生が

夜間の発生の約3倍となっている。交通死亡事故でも、昼間の発生が夜間の発生より多いが、死亡事故率では夜間が昼間を上回っている（第1-38図）。

▶ 第1-38図 高速道路における昼夜別交通事故発生状況



- 注 1 警察庁資料による。
 2 昼夜別の「昼間」とは、日の出から日の入りまでの間をいい、「夜間」とは、日の入りから日の出までの間をいう。
 3 日の出及び日の入りの時刻は、各日ごとの各都道府県の都道府県庁所在地（北海道は各方面本部所在地を含む。）の国立天文台天文情報センター暦計算室の計算による日の出入り時刻による。
 4 () 内は構成率である。

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

(1)道路の現況

我が国の道路は、令和5年3月末現在で実延長123万1,085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。

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。

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、令和5年3月末現在18万6,089キロメートルとなっている。

これに市町村道を加えると122万1,850キロメートルとなり、その改良率（幅員5.5メートル以上（市町村道は幅員5.5メートル未満を含む。））及び舗装率（簡易舗装を含む。以下同じ。）はそれぞれ63.0%、82.9%である。

(ア) 一般国道

一般国道の道路実延長は5万6,158キロメートル、改良率（幅員5.5メートル以上）、舗装率はそれぞれ93.3%、99.5%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5万7,904キロメートル、改良率（幅員5.5メートル以上）、舗装率はそれぞれ80.3%、98.3%である。主要地方道以外の一般都道府県道については7万2,028キロメートルで、それぞれ64.2%、95.9%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103万5,760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60.3%、80.2%であり、その整備水準は最も低くなっている。

(2)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、令和6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74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20万7,000基であり、このうち約35%に当たる約7万2,000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3万1,000基であり、バリアフリー対応型信号機^{*}は、約4万5,000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

情報通信技術（ICT）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939万枚であり、そのうち約52万枚が大型標識（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、あわ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令和5年3月末現在で約18万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、歩道の段差・傾斜・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。

(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若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等、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2万6,309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

※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付き歩行者用交通信号灯器、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。

※サイクル

信号機の灯火が青色、黄色、赤色と一巡する時間。

※スプリット

1サイクル時間において、信号機が設置された交差点を通過する交通流のうち、同時に通行権を与えられている交通流の一群にそれぞれ割り当てられる時間の割合。

※オフセット

車両がスムーズに通過できるようにするための、隣接する信号機間の青信号開始時間のずれを表したもの。

※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。

※VICS：Vehicle Information and Communication System

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。

(1)生活道路における交通安全対策の推進

警察と道路管理者が緊密に連携し、最高速度30キロメートル毎時の区域規制とハンプや狭さく等の物理的デバイスとの適切な組合せにより交通の安全の向上を図ろうとする区域を「ゾーン30プラス」（令和6年度末までに186地区を整備）として設定し、車両の速度抑制対策や通過交通の進入抑制対策、外周幹線道路の交通を円滑化するための交差点改良等を推進し、全ての人が安心して通行できる道路空間の確保を図っている。

なお、対策の検討や効果検証に当たり、ETC2.0プローブ情報[※]等のデータの活用を図っている。

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有機的な連携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、これまでのゾーン30（令和6年度末までに4,410地区を整備。ゾーン30プラスとして整備している地区を含む。）の整備を含め、低速度規制を実施した。4年度末までに全国で整備したゾーン30（4,288地区）において、整備前年度の1年間と整備翌年度の1年間における死亡重傷事故発生件数を比較したところ、28.7%減少しており、そのうち対歩行者・自転車事故も26.2%減少するなど、交通事故抑止及びゾーン内における自動車の通過速度の抑制に効果があることが確認された。

また、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ほか、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。）に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。

さらに、歩車分離式信号に関する整備指針を見直し、歩行者等の安全確保の観点から必要な箇所への歩車分離式信号の一層の整備推進を図った。

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した。

また、道路標識の高輝度化・必要に応じた大型化・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。

(2)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、「通学路交通安全プログラム」等に基づく定期的な合同点検の実施やPDCAサイクルに基づいた対策の改善・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、学校、教育委員会、警察、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。

また、子どもが犠牲となる事故等の発生を受け、令和元年6月に決定された「未就学児等及び高齢運転者の交通安全緊急対策」に基づき、引き続き対策必要箇所のうち、対策未完了の箇所について、幼稚園、保育所、認定こども園等のほか、その所管機関や道路管理者、警察等が連携し、必要な対

※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。

※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。

策を推進している。

さらに、令和3年6月に発生した下校中の小学生の交通事故を受け、「交通安全対策に関する関係閣僚会議」において、「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」が決定され、通学路における合同点検を実施するとともに、合同点検の結果を踏まえ、学校、教育委員会、道路管理者、警察が連携して、速度規制や登下校時間帯に限った車両通行止め、通学路の変更、スクールガード等による登下校時の見守り活動の実施等によるソフト面の対策に加え、歩道やガードレール、信号機、横断歩道等の交通安全施設等の整備等によるハード面の対策を適切に組み合わせるなど、地域の実情に対応した、効果的な対策を検討し、速やかに実施している。

なお、放課後児童クラブの来所・帰宅経路についても、市町村立小学校が行う合同点検を踏まえつつ、安全点検を実施している。

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、中学校、高校に通う生徒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、ハンプ・狭さく等の設置、路肩のカラー舗装、防護柵・ライジングボラード等の設置、自転車道・普通自転車専用通行帯・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。

(3)高年齢者、障害者等の安全に資する歩行空間等の整備

ア 高年齢者、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、駅、官公庁施設、病院等を結ぶ道路や駅前広場等において、高年齢者・障害者を始めとする誰もが安心して通行できるよう、幅の広い歩道の整備や歩道の段差・傾斜・勾配の改善、無電柱化等の整備を推進した。

このほか、音響信号機や歩車分離式信号、歩行者等支援情報通信システム（PICS[※]）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、障害者用の駐車マス等を有する自動車駐車場等の整備を推進した。あわせて、高年齢者、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、視覚障害者誘導用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。

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、高年齢者、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適切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の進入抑制を図り、歩行者、自転車中心の道路交通を形成した。

※PICS：Pedestrian Information and Communication Systems

4 幹線道路における交通安全対策の推進

(1)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得られるよう、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。

(2)事故危険箇所対策の推進

事故の発生割合の高い幹線道路の区間や、ETC2.0プローブ情報等のデータ活用により明らかになった潜在的な危険区間等、「事故危険箇所」として指定している2,748か所について、都道府県公安委員会及び道路管理者が連携して、信号機の新設・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、隅切り等の交差点改良、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ている。

(3)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。

(4)重大事故の再発防止

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、必要に応じ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。

(5)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生活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等を実施した。

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。

(6)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、対向車線へのはみ出しによる重大事故を防止するため、四車線化等に伴う中央分離帯の設置等分離対策の強化に加え、正面衝突事故防止対策として、土工部及び中小橋はワイヤロープの設置を概成、長大橋及びトンネル区間は令和3年度から新技術を実道へ試行設置するほか、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向上や凹凸型路面標示の設置等の交通安全対策を実施した。また、高速道路での逆走事故対策については、11年までに逆走による重大事故ゼロを目指し、対策を実施した。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、又は車内にとど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、利用者に対して車両故障や交通事故等の緊急の場合、ガードレールの外側等の安全な場所に避難するなどの措置等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等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。

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応え、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。

(7)道路の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、幹線道路の整備と併せた生活道路におけるハ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、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。また、進入速度の低下等による交通事故の防止や被害の軽減、信号機が不要になることによる待ち時間の減少等の効果が見込まれる環状交差点について、周辺の土地利用状況等を勘案し、適切な箇所への導入を推進した。

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

※ITS：Intelligent Transport Systems

※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。

全・快適性の確保を図った。

(8)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。

5 交通安全施設等の整備事業の推進

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。

(1)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。

また、横断歩行者優先の前提となる横断歩道の道路標識・道路標示が破損、滅失、褪色、摩耗等によりその効用が損なわれないよう効率的かつ適

正な維持管理を行った。

(2)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に基づき、「ゾーン30プラス」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、自転車通行空間の整備、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。

(3)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。

(4)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制を推進した。

(5)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、情報通信技術（ICT）等を用いて、高度化光ビーコン[※]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[※]）等の新交通

※高度化光ビーコン

プローブ情報の収集及び信号情報の提供の機能が付加された光ビーコン。

管理システム（UTMS[※]）の推進やETC2.0サービスの展開を図った。また、災害時に交通情報を提供するためのシステムを活用し、民間事業者が保有するプローブ情報を警察が保有する交通情報と融合して提供するなど、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。

(6) 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い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。

(7) 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。

さらに、「都道府県道路交通環境安全推進連絡会議」は、各市町村からの要請に応じ、ETC2.0で収集したビッグデータを活用して、対策区域に

おける自動車の速度に関する情報や抜け道利用に関する情報、急挙動情報等を提供するなどの技術的支援を行った。

6 高齢者等の移動手段の確保・充実

(1) 地域公共交通計画の作成

高齢者の運転免許の返納の増加等も背景に、令和5年10月に施行された地域公共交通の活性化及び再生に関する法律等の一部を改正する法律（令5法18。以下「改正地域交通法」という。）に基づき、高齢者を含む地域住民の移動手段の確保に向け、地域の関係者の連携・協働（共創）を促進するとともに、地方公共団体が中心となった、地域公共交通のマスタープラン（地域公共交通計画）の作成を推進することにより、利便性・生産性・持続可能性の高い地域公共交通への「リ・デザイン」（再構築）を推進した。

(2) MaaSの推進

MaaS（マース：Mobility as a Service）はスマホアプリ又はウェブサービスにより、地域住民や旅行者一人一人のトリップ単位での移動ニーズに対応して、複数の公共交通やそれ以外の移動サービスを最適に組み合わせて検索・予約・決済等を一括で行うサービスであり、新たな移動手段（AIオンデマンド交通、シェアサイクル等）や関連サービス（医療・福祉等）も組み合わせることが可能なサービスである。

MaaSは既存の公共交通の利便性の向上や、地域における移動手段の確保・充実に資するものであり、その普及により、高齢者等が自らの運転だけに頼らず、ストレスなく快適に移動できる環境が整備されることが期待できる。また、こうしたサービスは地域も含めた産業競争力の維持・強化にも資するものであり、自動車産業も含めてビジネス化する姿を模索することで、持続可能な社会実装が期待できる。

※TSPS：Traffic Signal Prediction Systems

※UTMS：Universal Traffic Management Systems

※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。

このような状況を踏まえ、新たなモビリティサービスの社会実装を通じた移動課題の解決及び地域の活性化に挑戦する地域や企業を応援する「スマートモビリティチャレンジ」を推進している。令和元年度からこれまで152の先駆的な取組に支援を行い、MaaSを始めとする新たなモビリティサービスの早期の全国普及を図っているところである。

今後もこのような取組を進めることで、高齢者等が公共交通を利用してストレスなく快適に移動できる環境を整備し、自らの運転だけに頼らずに暮らせる社会の実現に努めていく。

(3)自動運転サービスの社会実装

高齢者等の事故防止や移動手段の確保等に資する地域の自動運転サービスの社会実装に向けて、国土交通省及び経済産業省において「自動運転レベル4等先進モビリティサービス研究開発・社会実装プロジェクト」を実施しており、令和5年5月の福井県永平寺町に続き、7年2月には茨城県日立市においてレベル4での無人自動運転移動サービスを実現した。

また、自動運転の社会実装に向けた取組を行う地方公共団体に対して、地域公共交通確保維持改善事業（自動運転事業関係）により99件の支援や、交差点等の情報を提供する路車協調システムの実証実験を実施するなど、自動運転の普及・拡大に向けた取組を進めている。

7 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・面的なユニバーサルデザイン化を推進した。

8 無電柱化の推進

災害の防止、安全かつ円滑な交通の確保、良好な景観の形成等の観点から、「無電柱化推進計画」に基づき無電柱化を推進した。

9 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推進している。

高規格の高速道路については、令和2年8月に設けた、100キロメートル毎時を超える最高速度規制の実施基準に基づき、東北自動車道、新東名高速道路及び東関東自動車道において、最高速度を120キロメートル毎時とする規制を実施しているほか、常磐自動車道において、最高速度を110キロメートル毎時とする規制を実施している。

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の見直しを推進した。

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。

10 自転車利用環境の総合的整備

(1)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付けを明確にしつつ、交通状況に応じて、歩行者・自転車・自動車の適切な分離を図り、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、第2次自転車活用推進計画（令和3

年5月28日閣議決定）に基づき、令和6年6月に改定された「安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン」の周知を図るとともに技術的助言等を実施し、本ガイドラインに基づく自転車ネットワーク計画の策定や歩行者と自転車が分離された車道通行を基本とする自転車通行空間の整備、通行ルールの徹底等により、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、普通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、普通自転車専用通行帯を塞ぐなど悪質性・危険性・迷惑性の高い違法駐停車車両については、取締りを適切に実施した。

さらに、自転車を共同で利用するシェアサイクル等の自転車利用促進策や、ルール・マナーの啓発活動等のソフト施策を積極的に推進した。

(2) 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、バリアフリー法に基づき、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。

11 ITSの活用

道路交通の安全性、輸送効率及び快適性の向上や、渋滞の軽減等、環境保全にも寄与する交通の円滑化の実現を目的に、情報通信技術（ICT）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）の開発及び普及を引き続き推進している。そのため、令和6年6月に閣議決定された「デジタル社会の実現に向けた重点計画」に基づき、産・学・官が連携を図りながら、研究開発やフィールドテスト[※]等を進めるとともに、インフラの整備や普及及び標準化に関する検討等についても一層の推進を図り、ITS世界会議等の国際的な会合において、インフラ協調型の自動運転の実現に資する技術的な成果の発表及び今後の取組の共有や、国内外の関係者との国際情報交換や国際標準化等の国際協力を積極的に進めた。

(1) 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や交通障害情報、交通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、対応車載器の普及を図った。

また、詳細な道路交通情報の収集・提供のため、高度化光ビーコン、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情報（プローブ情報）等の広範な道路交通情報を集約・配信した。

※フィールドテスト
実地試験、屋外試験等のこと。

(2)新交通管理システムの推進

情報通信技術（ICT）等を用いて交通管理の最適化を図るため、高度化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[※]）を始めとする新交通管理システム（UTMS）の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。

(3)交通事故防止のための運転支援システムの推進

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、情報通信技術（ICT）を活用した安全運転支援システムの導入・整備を推進した。

具体的には、高齢者を含む運転者に信号灯火に関する情報等を提供することで、注意を促し、ゆとりを持った運転ができる環境を作り出すことにより、交通事故の防止を図るため、信号情報活用運転支援システム（TSPS）の整備を推進した。

産学官の連携により、先進技術を搭載した自動車の開発と普及を促進する「先進安全自動車（ASV[※]）推進プロジェクト」では、第7期ASV推進検討会を立ち上げ、テーマの1つとして「通信や地図を活用した協調型の安全技術の実用化と普及に向けた共通仕様の検討」に取り組み、車両間の通信により、見通しの悪い交差点での出会い頭の事故等を防止する安全技術や歩行者等の交通弱者と通信を行い、交通弱者が被害者となる事故を防止する安全技術等の実現に向けた検討を行った。

電波を用いた自動運転・安全運転支援等を目的とするV2X[※]用通信システムについて、既存のITS用周波数帯（760MHz帯）に加えて、国際的に検討が進められている周波数帯（5.9GHz帯）の追加割当てに向けた検討を進めている。令和5年8月に「自動運転時代の“次世代のITS通信”研究会」において「国際的な周波数調和や既存無線局との干渉等を勘案し、5,895～5,925MHzの最大30MHz幅を目途にV2X通信向けの割当を検討す

る」旨を取りまとめた後も、国土交通省・警察庁・総務省の共同設置の「自動運転インフラ検討会」等における議論を踏まえ、7年度に新東名高速道路（一部区間）において5.9GHz帯V2X通信の走行実証を行うための技術的検討を進めた。

(4)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、令和7年3月末時点で約1,367万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、収集した速度や利用経路、急ブレーキのデータ等、多種多様できめ細かいビッグデータを活用して、ピンポイント渋滞対策や交通事故対策、生産性の高い賢い物流管理等、道路ネットワークの機能を最大限に発揮する取組を推進した。

(5)道路運送事業に係る高度情報化の推進

公共交通機関利用者の利便性向上のため、道路運送事業においてITS技術を活用し、バス・タクシーの利用促進に資するバスロケーションシステム・配車アプリの導入を推進した。

(6)ITS用無線システムの国際標準化活動

国際電気通信連合の無線通信部門（ITU-R）の地上業務研究委員会（SG5）において、令和6年5月から、「将来のITS」というテーマのもと、その機能や今後の進化等に関して、新報告のM.[FUTURE-ITS]の作成に着手している。新報告草案に関して、我が国からは、「自動運転時代の“次世代のITS通信”研究会」等の検討結果を踏まえ、将来のITSが目指す姿やV2X通信とV2N通信との連携方策等について入力する提案を行い、その内容が反映されるなど、議論に貢献した。そのほか、我が国のITS技術がITU-R勧告等に反映されることを目的に、世界的なITS用通信技術の動向調査を行うとともに、ITS関係の国際会合

※PTPS：Public Transportation Priority Systems

※FAST：Fast Emergency Vehicle Preemption Systems

※ASV：Advanced Safety Vehicle

※V2X：Vehicle to Everything

において意見交換等を実施した。

また、我が国のITS用無線システムが各国で採用されるよう、周波数割当てや道路交通事情等が我が国と類似するアジア地域への普及・展開を図るべく、引き続きインドにおいてITS用無線システムの実用化実証及び同国標準規格への採用に向けた働き掛けを行った。

(7)ITSに関する国際標準化活動

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、国際標準化機構（ISO）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い、令和6年度は、低速自動走行システムの遠隔支援[※]に関わる国際標準の開発に取り組んだ。

12 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、X・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。

(1)公共交通機関の利用促進

令和5年10月に施行された改正地域交通法に基づき、地域の関係者の連携・協働（共創）を促進するとともに、地方公共団体が中心となった地域公共交通のマスタープラン（地域公共交通計画）の作成を推進することで、公共交通サービスの改善を進めるなど、公共交通機関の利用促進を図った。

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の利用促進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活性化の更なる促進のため、バスタ新宿を始めとする集約型公共交通ターミナル「バスタプロジェクト」を全国で推進しており、事業中の全国7か所でバスタ整備を進めた。

※低速自動走行システムの遠隔支援

ドライバーが介在せずに定められた経路を運行する低速自動走行システムに対して、システムの状態を監視しながら、遠隔による支援や操作を行う技術。

※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、従業員への働き掛け、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。

(2)貨物自動車利用の効率化

物流の効率化に向けて、共同輸配送による貨物自動車の積載効率向上や宅配便の再配達削減の推進等を行った。

13 災害に備えた道路交通環境の整備

(1)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る、地震による被災時に円滑な救急・救援活動、緊急物資の輸送、復旧活動に不可欠な緊急輸送を確保するため、緊急輸送道路上の橋梁及び同道路をまたぐ跨道橋の耐震補強対策や無電柱化を実施した。

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おそ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、津波や洪水に対しては、浸水が想定される地域において、道路高架区間や盛土部分等を一時的な避難場所として活用するため、避難階段等を整備した。

(2)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等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が収集し、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。

(3)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。

(4)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、高度化光ビーコン、交通監視カメラ、車両感知器、交通情報板、道路交通情報提供装置、道路管理情報システム、ETC2.0路側機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、災害時に交通情報を提供するためのシステムを運用し、令和6年4月の豊後水道を震源とする地震において、民間事業者が保有するプローブ情報を警察が保有する交通情報と融合して提供するとともに、災害通行実績データシステムによって官民ビッグデータを活用し、相互に連携を図りつつ、災害対応へ活用を図った。

14 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。

令和6年中の駐車車両への衝突事故の発生件数は、615件で、14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7.8%を占めた。

(1)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、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違法駐車防止指導員等を配置して指導・広報・啓発を行った。

(2)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。令和6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77万97件であった。

(3)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及び配置適正化を推進した。

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 地域の駐車需要を踏まえた附置義務駐車施設の整備を促進するとともに、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・ふくそうを解消するため、都市再生特別措置法（平14法22）に基づく駐車場法（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ほか、まちづくり計画等を踏まえた駐車場の配置適正化を促進した。

▶第1-2表 駐車場整備状況（令和6年3月末現在）

	都市計画 駐車場	届出駐車場 (注2)	附置義務駐車施設 (注3)
箇所数	417	10,059	81,142
台数	107,280	1,953,940	3,553,085

注 1 国土交通省資料による。

2 都市計画区域内において、道路の路面外に設置される一般公共の用に供される駐車場のうち、自動車の駐車用に供する部分の面積が500㎡以上であって、駐車料金を徴収するものをいう。ただし、都市計画駐車場又は附置義務駐車施設に該当するものは、これらにおいて計上しているため除いている。

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。

エ 高速道路の休憩施設における駐車マス不足に対応するため、駐車マスの拡充や駐車場予約システムを導入するとともに、「道の駅」を活用した休憩サービスの拡充等高速道路外の休憩施設等の活用を推進した。

(4)違法駐車を排除する気運の醸成・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。

(5)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さばきスペースや路上荷さば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。

※違法駐車抑止システム

交差点に設置されたテレビカメラ及びスピーカーを用いて、違法駐車車両を監視し、必要に応じ音声で警告することにより、違法駐車を抑止するシステム。

15 道路交通情報の充実

(1) 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、高度化光ビーコン、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、ETC2.0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。

(2) 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高度化光ビーコン、VICSやETC2.0の整備・拡充を積極的に図るとともに、高度化光ビーコンを活用し、信号情報活用運転支援システム（TSPS）の整備を進めることや、全国の高速道路上に設置された約1,800か所のETC2.0路側機を活用し、渋滞回避支援や安全運転支援等の情報提供の高度化を図り、交通を分散することにより交通渋滞を解消し、交通の安全と円滑化に向けた取組を推進した。

(3) 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等を規定した道路交通法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）に基づく事業者への指導・監督によって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。

(4) 分かりやすい道路交通環境の確保

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ける、ルート番号等を用いた案内標識の設置の推進等により、国際化の進展への対応に努めた。

16 交通安全に寄与する道路交通環境の整備

(1) 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遵守等について指導した。また、占用物件の損壊による道路構造や交通への支障を防ぐため、道路占用者の維持管理義務を明確化し、道路占用者において物件の維持管理が適切になされるよう取組を実施した。

さらに、交通が著しくふくそうする道路又は幅員が著しく狭い道路について、電柱が車両の能率的な運行や歩行者の安全かつ円滑な通行の支障となっているときは、道路上における電柱の占用を禁止する取組を実施した。

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、強力な指導取締りその他の必要な措置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。

また、道路上から不法占用物件等を一扫するためには、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。

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。

(2) 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、「道の駅」等の休憩施設等の整備を推進した。

(3) こどもの遊び場等の確保

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

により、路上における遊びや運動による交通事故が発生することを防ぐため、街区公園、近隣公園、運動公園等、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。令和5年10月1日現在、児童館が4,259か所、児童遊園が2,033か所それぞれ設置されている。児童遊園は、児童の居住する全ての地域を対象に、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

こども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。

(4)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、関係機関が連携し、違反車両の取締りを実施した。

(5)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都道府県単位や地方ブロック単位にこだわらない広範囲で躊躇ない予防的・計画的な通行規制や集中的な除雪作業、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。

また、大雪が予想される場合には道路利用者に対し、通行止め、立ち往生車両の有無、広域迂回や出控えの呼び掛け等、道路情報板への表示やラジオ、SNS等様々な手段を活用して幅広く情報提供するとともに、滞留が発生した場合には、滞留者に対して、定期的に、除雪作業や滞留排出の進捗、通行止めの解除見通し等を情報提供した。

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

▶第1-3表 都市公園等の整備状況（令和6年3月末現在）

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
令和5年度	箇 所 99,934	ha 35,529	箇 所 2,252	ha 39,940	箇 所 1,010	ha 926

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。

※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。

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。

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、交通社会の一員であることを考慮し、自転車利用に関する道路交通の基礎知識、交通安全意識及び交通マナーに係る教育の充実に努めた。

学校においては、学習指導要領等に基づき、体育科・保健体育科や特別活動はもとより、各教科等の特質に応じ、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資料『『生きる力』をはぐくむ学校での安全教育』等の参考資料等の活用を促し、安全教育の充実に努めた。さらに、学校保健安全法（昭33法56）に基づき、令和4年度からの5年間を計画期間とする「第3次学校安全の推進に関する計画」（令和4年3月25日閣議決定）を策定し、施策を推進している。

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、教材の充実に努めホームページに掲載するなどにより、インターネットを通じて地域や学校等において行われる交通安全教育の場における活用を促進し、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、国、地方公共団体、警察、学校、関係民間団体、地域社会、企業及び家庭がそれぞれの特性をいかし、互いに連携を取りながら地域が一体となった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、家庭や地域において、こども、父母、祖父母の各世代が交通安全について互いに話し合い、注意を呼び掛け、実践するなど世代間交流を促進し、効果的な交通安全教育の推進に努めた。

さらに、交通安全教育・普及啓発活動の実施後には、効果を検証・評価し、より一層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。

(1) 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、家庭及び地域の関係機関・団体等と連携・協力を図りながら、日常の教育・保育活動のあらゆる場面で捉えて、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、例えば、紙芝居や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。

イ 児童館・児童遊園における交通安全に関する指導

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、その活動の強化に努めた。

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ができ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や園外活動時等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、令和6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、2,390人の幼児に対して交通安全研修を実施した。

(2)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、体育科、特別活動はもとより各教科等の特質に応じ、学校の教育活動全体を通じて計画的に、安全な歩行の仕方、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、教職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

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取り、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児童に対する安全な行動の指導を促進した。

また、令和6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、4,602人の児童に対して交通安全研修を実施した。

(3)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、保健体育科、特別活動はもとより各教科等の特質に応じ、学校の教育活動全体を通じて計画的に、安全な歩行の仕方、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、自転車事故における加害者の責任、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、教職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。

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、令和6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、725人の中学生に対して交通安全研修を実施した。

(4)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、保健体育科、特別活動はもとより各教科等の特質に応じ、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、応急手当等について更に理解を深めるとともに、生徒の多くが、近い将来、普通免許等を取得することが予想されることから、免許取得前の教育としての性格を重視した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、道路環境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。また、令和5年7月から新たな車両区分として設けられた特定小型原動機付自転車は、16歳以上であれば運転免許を必要としないことを踏まえ、交通安全教室等を通じて、同車の交通ルールや安全利用について周知を図った。このほか、教職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。

(5)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・助言を行っている。

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能、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いる。

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・講座等により、交通安全教育を実施した。大学生・高等専門学校生等に対しては、学生等の自転車、二輪車及び自動車の利用実態や地域における交通事故発生状況等の実態に応じて、関係機関・団体等と連携した交通安全教育の推進に努めた。

さらに、二輪車運転者については、交通安全意識の向上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。

(6)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、加齢に伴って生ずる身体機能の変化が行動に及ぼす影響等を理解し、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、各種教育器材を活用した参加・体験・実践型の交通安全教育を積極的に推進した。特に、歩行中の死亡事故の法令違反別では、高齢者は高齢者以外と比較して「横断違反」の割合が高い実態を踏まえ、交通ルールの遵守を促す交通安全教育の実施に努めた。また、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の場面、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、家庭訪問による個別指導、見守り活動等の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全体で確保されるように努めた。その際、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向上を図るため、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、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努めた。

電動車椅子を利用する高齢者に対しては、電動車椅子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。

地域における高齢者の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。

(7) 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。

そのほか、運転免許の更新時講習等の際には、手話通訳やルビを付した字幕入りの講習用映像を活用している。

(8) 外国人に対する交通安全教育等の推進

我が国の交通ルールやマナーに関する知識の普及による交通事故防止を目的として、在留外国人に対しては、母国との交通ルールの違いや交通安全に対する考え方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は、関係機関・団体等と連携し、多言語によるガイドブックやウェブサイト等各種広報媒体を活用して我が国の交通ルールに関する広報啓発活動を推進した。

そのほか、日本の運転免許を取得する際に行う運転免許学科試験や運転に必要な知識の確認の多言語化を推進した。

(9) 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」、「被害者の視点を取り入れた教育」、「アルコール依存回復プログラム」といった指導を組み合わせ、被害者等の心情等を考慮した矯正処遇を実施している。

「交通安全指導」は、受刑者に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

プワークや講義等を通して指導を行っている。

「被害者の視点を取り入れた教育」は、被害者及びその遺族等の被害に関する心情及び置かれている状況並びに被害者等から聴取した心情等を認識させ、被害者及びその遺族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、謝罪や被害弁償に向けた具体的な行動を考えさせること等を目的とし、被害者遺族等のゲストスピーカー等による講話、グループワーク等により、被害者等の精神的・身体的苦痛、更には経済的負担の大きさ等を理解させている。

「アルコール依存回復プログラム」は、自己の飲酒の問題性を理解させ、その改善を図るとともに、再飲酒しないための具体的な方法を習得させることを目的に、認知行動療法の手法を活用し、アルコール依存に係る民間自助団体等の協力を得ながらグループワークを実施している。

イ 交通事犯少年に対する教育活動

令和5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、88人であり、新収容者全体の5.4%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被害者等の心情等を考慮して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の的確な把握、より適切な鑑別の在り方等について、専門的立場から検討するとともに、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。

(10) 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

令和5年に交通事犯により保護観察に付された者（更生指導^{*}の対象者を含む。）は5,242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等を実施した。

さらに、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、ドライブレコーダー映像やシミュレーター、VR等の機器の活用等、柔軟に多様な方法を活用し、着実に教育を推進するよう努めた。

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、利用する教材等を見直して、社会やライフスタイルの変化、技術の進展を踏まえ、常に効果的な交通安全教育ができるよう努めた。

このほか、動画を活用した学習機会の提供、ウェブサイトやSNS等の各種媒体の積極的活用等、時代に即した交通安全教育や広報啓発活動についても効果的に推進している。

3 交通安全に関する普及啓発活動の推進

(1)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、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。

運動重点として、歩行者、自動車運転者、自転車利用者の交通事故防止、夕暮れ時や夜間の交通事故防止、飲酒運転の根絶等、時節や交通情勢を反映した事項を設定するとともに、地域の実情に即した効果的な交通安全運動を実施するため、必要に応じて地域の重点を定めた。

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国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・発展を図るとともに、関係機関・団体が連携し、運動終了後も継続的・自主的な活動が展開されるよう、事故実態、住民や交通事故被害者等のニーズ等を踏まえた取組を推進した。

また、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ったほか、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 令和6年春及び秋の全国交通安全運動の実施と結果

令和6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、156団体の協賛の下に実施した。

春の運動は、4月6日から15日までの10日間、「こどもが安全に通行できる道路交通環境の確保と安全な横断方法の実践」、「歩行者優先意識の徹底と「思いやり・ゆずり合い」運転の励行」、「自転車・電動キックボード等利用時のヘルメット着用と交通ルールの遵守」を全国重点とするとともに、必要に応じて地域の交通事故実態に即した地域重点も定めることとし、歩行者に対する交通ルール遵守の徹底を図るための交通安全教育等の実施、運転者に対する歩行者の保護を重点に置いた指導・啓発、後部座席を含めた全ての座席のシー

※更生指導

保護処分時に18歳以上の少年であり、6月の保護観察に付された者に対して行う保護観察処遇。

トベルトの正しい着用及びチャイルドシートの正しい使用を徹底するための講習等の実施、飲酒運転や妨害運転（いわゆる「あおり運転」）等の防止に向けた啓発活動の推進、自転車利用者に対するヘルメット着用の徹底に向けた広報啓発、交通ルールへの遵守と交通マナーの向上を目的とした街頭活動等の推進、特定小型原動機付自転車の利用者に対する販売事業者等と連携した安全利用と交通ルールを周知するための広報啓発活動の推進等、効果的な活動を行った。また、ICT（情報通信技術）の普及を踏まえ、ウェブサイトやSNS等の各種媒体を活用した広報啓発活動や情報提供等を積極的に推進するなど、創意工夫を凝らした交通安全活動を促進した。

秋の運動は、9月21日から30日までの10日間、「反射材用品等の着用推進や安全な横断方法の実践等による歩行者の交通事故防止」、「夕暮れ時以降の早めのライト点灯やハイビームの活用促進と飲酒運転等の根絶」、「自転車・特定小型原動機付自転車利用時のヘルメット着用と交通ルール遵守の徹底」を全国重点とするとともに、必要に応じて地域の交通事故実態に即した地域重点も定めることとし、歩行者に対する交通ルールの遵守を促す指導・啓発等の実施、夕暮れ時以降における反射材用品等の着用推進、運転者に対する横断中、横断しようとする歩行者等の優先義務等についての指導・啓発、飲酒運転や妨害運転の防止に向けた啓発活動の推進、夕暮れ時における自動車前照灯の早めの点灯と夜間の対向車や先行車がない状況でのハイビームの活用の促進、後部座席を含めた全ての座席のシートベルトの正しい着用及びチャイルドシートの正しい使用を徹底するための講習等の実施、自転車利用者に対するヘルメット着用の徹底に向けた広報啓発、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、前照灯点灯の徹底等のルール遵守による自転車安全利用の促進、特定小型原動機付自転車の利用者に対し、交通ルールを周知するための事業者等と連携した広報啓発活動の推進等、効果的な活動を行った。また、ウェブサイトやSNS等の各種媒体を活用した広報啓発活動や情報提供等を積極的に推進するなど、創意工夫を凝らした交通安全

活動を促進した。

実施に当たっては、交通対策本部決定（春の運動は令和6年1月18日、秋の運動は同年7月1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計画を定め、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など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、ウェブサイト、SNS、ケーブルテレビ、有線（無線）放送、デジタルサイネージ、広報雑誌、ポスター、パンフレット、チラシ、立て看板、横断幕、懸垂幕、広告塔、構内放送、広報車の巡回広報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、認定こども園、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、①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、②自転車利用者については、「自転車安全利用五則」を活用した自転車の通行ルールと交通マナーの周知徹底、③保護者については、家庭における交通安全意識の醸成、特にこどもの交通安全のための知識としつけ方、④運転者とその雇主等に対しては、交通法令を遵守し、体調面も考慮した安全運転の励行、こども、高齢者、障害者等や他の車両に対する「思いやり・ゆずり合い」の気持ちを持って運転する交通マナーの呼び

掛け、全ての座席のシートベルトの正しい着用とチャイルドシート of 正しい使用、飲酒運転や妨害運転等の防止が主なものである。また、指導方法についてみると、運転者・安全運転管理者等に対する講習会、自治会・町内会・各種関係団体での座談会、小学生・中学生・高校生等を対象とする交通安全教室、高齢者への参加・体験・実践型の交通安全教育や家庭訪問、こどもとその保護者及び高齢者の世代間交流を視野に入れた交通安全教室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、自転車等利用者及び二輪車・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、第1-4表のとおりである。

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。

エ 「交通事故死ゼロを目指す日」

交通安全に対する国民の更なる意識の向上を図り、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、広報啓発活動を積極的に展開した。

(2)横断歩行者の安全確保

運転者に対し、こども・高齢者・障害者を始めとする歩行者に対する保護意識の向上を図るため、運転者教育や安全運転管理者等による指導、広報啓発活動等により、歩行者の特性を理解させる効果的な交通安全教育等の実施に努めた。

また、本来歩行者の保護が図られるべき横断歩道上においても、歩行者が被害者となる交通事故が発生していることから、これらの交通事故を防止するため、運転者に対して、横断歩道に歩行者がいなかったことが明らかな場合を除き直前で停止可能な速度で進行する義務と横断歩道において歩行者を優先する義務について強く周知したほか、歩行者に対しては、手を上げる・差し出す、運転者に顔を向けるなどして運転者に対して横断する意思を明確に伝えること、安全を確認してから横断を始めること、横断中も周りに気を付けることといった交通ルール・マナーの周知を図るとともに、自らの安全を守るための交通行動を促す交通安全教育等を推進した。

(3)自転車の安全利用の推進

令和5年4月、全ての自転車利用者に対する乗

▶ 第1-4表 令和6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
令和6年	7,123	55	8,351	7,087	74	8,478
令和5年	7,949	65	9,478	8,428	63	9,899
増減数	-826	-10	-1,127	-1,341	11	-1,421
増減率(%)	-10.4%	-15.4%	-11.9%	-15.9%	17.5%	-14.4%

注 警察庁資料による。

車用ヘルメット着用の努力義務化を内容とする道路交通法の一部を改正する法律（令4法32）が施行された。改正内容を盛り込み、交通対策本部決定（令和4年11月1日）により改めて示された「自転車安全利用五則」を活用するなどして、自転車乗車時の頭部保護の重要性や、全ての年齢層の自転車利用者に対する乗車用ヘルメット着用を始めとした交通ルール・マナーについての広報啓発活動を推進するとともに、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*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、令和6年11月、道路交通法の一部を改正する法律（令6法34）が施行され、自転車のながらスマホの禁止や酒気帯び運転に対する罰則の創設に関する広報啓発を推進した。

このほか、自転車を用いた配達業務中の交通事故を防止するため、関係事業者等に対する交通安

全対策の働き掛け、自転車配達員への街頭における指導啓発、飲食店等を通じた配達員への交通ルール遵守の呼び掛け等を推進した。

さらに、無灯火や二人乗り等の違反に対する実効性のある指導警告や、信号無視や一時不停止等の悪質・危険な違反に対する取締りの強化を推進するとともに、自転車運転者講習制度の適切な運用を図り、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。

(4)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

シートベルト非着用時の致死率は、着用時と比較して格段に高くなるため、関係機関・団体等が連携して衝突実験映像やシートベルトの着用効果を体験できる装置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たほか、あらゆる機会・媒体を通じて着用徹底の啓発活動

令和6年「春の全国交通安全運動」



内閣府
ポスター



内閣府
チラシ

*スケアード・ストレイト方式

スタントマンによる交通事故再現等により、恐怖を直視する体験型教育手法。

令和6年「秋の全国交通安全運動」



内閣府

ポスター



内閣府

チラシ

を展開し、シートベルトの着用効果及び正しい着用方法について理解を深めるなど、後部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。

(5)チャイルドシートの正しい使用の徹底

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、理解を深めるための広報啓発・指導を推進し、正しい使用の徹底を図った。

不適正使用時の致死率は、適正使用時と比較して格段に高くなるため、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、体格等の事情により、6歳以上のこどもがシートベルトを適切に着用できない場合には、チャイルドシートを使用させることが望ましいこと等について、広報啓発に努めたほか、

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、取り付ける際の誤使用の防止や、側面衝突時の安全確保等の要件を定めた新基準 (i-Size)



チャイルドシート着用推進シンボルマーク
「カチャビヨン」

に対応したチャイルドシートの普及促進、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した。また、チャイルドシートを利用するユーザーに必要な情報が行き渡るようにするため、販売店等における利用者への正しい使用の指導・助言、出産を控えた家族向けのスマートフォンアプリにおける広報記事の掲載、産婦人科や地方公共団体窓口等を通じたパンフレットの配布のほか、関係行政機関及び民間団体が構成するシートベルト・チャイルドシート着用推進協議会のウェブサイトに取り付け解説動画等を掲載するなど、正しい使用方法の周知徹底を推進した。

(6) 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取組を推進した。

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。

(7) 飲酒運転根絶に向けた交通安全教育及び広報啓発活動等の推進

令和6年中の飲酒運転による交通事故件数は2,346件で、23年ぶりに増加に転じた昨年と同数となった。

ア 「飲酒運転を許さない社会環境づくり」の取組

飲酒運転の危険性や飲酒運転による交通事故の実態等について積極的に広報するとともに、飲酒が運転等に与える影響について理解を深めるた

め、映像機器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交通安全関係団体、酒類製造・販売業、酒類提供飲食業等の関係業界と連携して、(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「飲酒運転を絶対にしない、させない」という国民の規範意識の更なる向上を図った。

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)や、停止処分者講習を実施し、飲酒運転の危険性等についての重点的な教育を行った。

さらに、安全運転管理者による運転者に対するアルコール検知器を用いた酒気帯びの有無の確認等の義務について、安全運転管理者に対する講習の機会等を活用することにより、履行の徹底を図った。

イ 刑事施設における交通安全指導等

刑事施設においては、飲酒運転が原因で受刑している者に対する改善指導として、「交通安全指導」、「被害者の視点を取り入れた教育」、「アルコール依存回復プログラム」(第1編第1部第2章第2節1(9)ア参照)といった指導を組み合わせ実施し、飲酒運転防止のための取組を実施している。

ウ 自動車運送事業者等に対する働き掛け

平成23年度から、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ており、点呼時のアルコール検知器を使用した確認の徹底について、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等も活用し、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。

令和6年度においても、関係団体と共に飲酒運転の防止等法令遵守の徹底を行った。

^{*}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。

^{*}飲酒運転違反者

運転免許の取消事由に係る累積点数の中に飲酒運転の法令違反が含まれている者。

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、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。

(8)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、こどもと高齢者の交通事故防止、後部座席を含めた全ての座席のシートベルトの正しい着用及びチャイルドシートの正しい使用の徹底、自転車等の安全利用の推進、運転中のスマートフォン等の操作や飲酒運転等悪質・危険な運転等の根絶、違法駐車のを排除を推進したほか、妨害運転の危険性や罰則について周知等を図った。

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、こども、高齢者等を交通事故から守るとともに、妨害運転や飲酒運転等の悪質・危険な運転を根絶する気運の高揚を図った。

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、全国民的気運の盛り上がりを図った。

(9)その他の普及啓発活動の推進

ア 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、高齢者の歩行中や自転車乗用中の事故実態の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。さらに、高齢運転者による交通事故の防止及び被害軽減に効果が期待できる安全運転サポート車[※]の普及啓発を官民一体となって推進した。

イ 薄暮・夜間事故防止のための広報啓発等

夜間は特に運転者の前方不注意や歩行者の横断違反等による死亡事故が多いこと、飲酒運転による死亡事故が多発すること等を踏まえ、これらの事故実態・危険性を広く周知するとともに、自動車及び自転車の前照灯の早期点灯、対向車や先行車がいないうちにおけるハイビームの活用及び、歩行者・自転車利用者の反射材用品等の着用を推進した。

また、秋から冬にかけて薄暮時間帯における歩行者事故が増加すること等、季節性に応じた事故の発生傾向について事故分析資料を作成し、各種媒体による広報を行った。

ウ 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図ることができるよう、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。

エ 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等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、自動車製造業者等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、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、事業者から行政へ事故報告があった事故のうち、重大なものや運行管理に問題があるものについて、メールマガジン「事業用自動車安全通信」に盛り込み、事業者や運行管理者等に対して配信した。

このほか、先進安全自動車（ASV）に関する技術の開発・普及が促進されていることを踏まえ、技術に対する過信による事故を防止するため、関係団体等と連携した広報啓発活動により、技術の

※安全運転サポート車

衝突被害軽減ブレーキやペダル踏み間違い急発進抑制装置等の先進安全技術が搭載された自動車。



作文コンクール募集ポスター

限界や使用上の注意点等の理解の促進を図った。

オ 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、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向上を図り、交通ルールの遵守と正しい交通マナーの向上を目的として、交通安全ファミリー作文コンクールを実施した。また、約4,600点の応募の中から優秀作品を選出し、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-4 参照）。

カ 交通安全フォーラムの開催

令和6年9月、内閣府は、令和6年度交通安全フォーラムを鹿児島県と共同で「子どもと高齢者の交通事故防止」をテーマとして開催し、子どもと高齢者の特徴に着目し、安全・安心な道路交通の実現に向けた広報啓発を行った。

キ インターネットによる交通安全対策に関する情報提供等

交通安全基本計画と同計画に基づく交通安全対策に関する情報等をインターネットにより提供し、活用を促すことにより、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、交通安全教育教材を作成してホームページに掲載し、地域において行われる交通安全教育に活用してもらうことを通じて、交通安全思想の普及を図った。

4 交通の安全に関する民間団体等の主体的活動の推進

(1)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、そのほか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。

(2)地域交通安全活動推進委員に対する指導等

令和6年4月1日現在、全国で約1万7,000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や、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・道路の使用の方法、特定小型原動機付自転車又は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。

(3)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、こども、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や情報提供に努めた。

(4)交通ボランティア等の養成

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や交通ボランティア等を支援するため、交通安全教育に関する基礎的理論及びその実践的手法に関する知識・技能を習得させること等を目的とする交通安全指導者養成講座、交通安全に対する意識の向上及び資質の向上を図り、地域社会全体の交通安全の確保を図ることを目的とする交通ボランティア等ブロック講習会を開催した。

(5)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。

令和6年度は、個人20名、団体4団体、市区町村4市町村に対し、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54回目の実施であった。

5 地域における交通安全活動への参加・協働の推進

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捉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

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

(1) 運転免許保有者数

令和6年末現在の運転免許保有者数は、前年と比べて約12万人減少して約8,174万人となった。このうち、男性は約14万人減少して約4,410万人、女性は約2万人増加して約3,764万人となり、その構

成率は男性54.0%、女性46.0%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、高齢者が約27万人増加した（第1-39図）。

運転免許の種類別保有者数は、第一種中型免許（8トン限定中型免許を含む。）保有者が約5,568万人で全体の68.1%を占めた（第1-6表）。

▶ 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						
令和2年	千人	千人	千人	%	%	%	%	%	%	%	%
	81,990	44,597	37,393	54.4	45.6	-0.2	-0.4	0.0	74.8	84.3	66.0
3	81,896	44,460	37,436	54.3	45.7	-0.1	-0.3	0.1	74.7	84.0	66.0
4	81,841	44,331	37,510	54.2	45.8	-0.1	-0.3	0.2	74.8	84.0	66.3
5	81,863	44,242	37,621	54.0	46.0	0.0	-0.2	0.3	75.0	84.0	66.7
6	81,742	44,102	37,640	54.0	46.0	-0.1	-0.3	0.1	75.1	83.8	66.9

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（%）である。

3 算出に用いた人口は、該当年の人口であり、総務省統計資料「人口推計」（各年10月1日現在（補間補正を行っていないもの。ただし、国勢調査実施年は国勢調査人口による。））による。

4 単位未満は四捨五入しているため、内訳の合計が全体と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		令和5年		令和6年			
		全体	構成率	全体	うち男性	うち女性	構成率
第二種免許	大型	千人	%	千人	千人	千人	%
		783	1.0	766	750	16	0.9
	中型	658	0.8	619	582	38	0.8
	普通	101	0.1	134	115	18	0.2
	大特	2	0.0	2	2	0	0.0
	けん引	1	0.0	1	0	0	0.0
	小計	1,543	1.9	1,521	1,449	72	1.9
第一種免許	大型	4,039	4.9	3,987	3,839	148	4.9
	中型	56,678	69.2	55,680	28,381	27,298	68.1
	準中型	11,046	13.5	11,003	5,575	5,428	13.5
	普通	7,558	9.2	8,554	4,408	4,146	10.5
	大特	2	0.0	2	1	0	0.0
	大自二	24	0.0	28	22	6	0.0
	普自二	133	0.2	139	99	40	0.2
	小特	14	0.0	14	5	8	0.0
	原付	827	1.0	816	322	493	1.0
	小計	80,320	98.1	80,221	42,653	37,568	98.1
	合計	81,863	100.0	81,742	44,102	37,640	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又は準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。

第1-39図 男女別運転免許保有者数と年齢層別保有者率（令和6年末）



注 1 人口については、総務省統計資料「人口推計（令和6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。

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27万3,727件、補聴器使用の条件が付されているものが延べ4万6,710件となった。

なお、令和6年中の国外運転免許証の交付件数は29万2,704件で、前年に比べ3万436件（11.6%）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、令和6年中の当該免除に係る我が国の運転免許の件数は7万3,477件に上り、増減率で22.4%増となった。

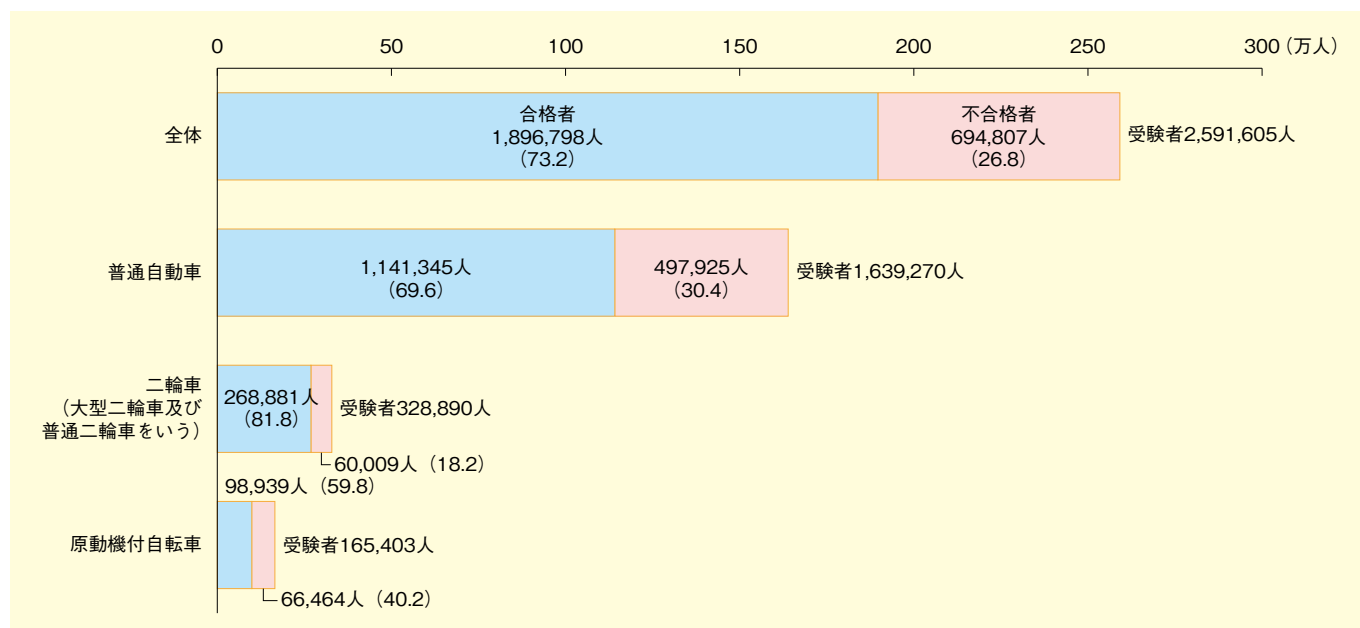
(2)運転免許試験の実施状況

ア 運転免許試験の概況

令和6年中の運転免許試験の受験者数、合格者数等の概況は、第1-40図のとおりである。

受験者数は、前年に比べて1万1,546人（0.4%）減少し、合格者は、前年に比べて10万3,094人（5.2%）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、前年に比べ3.6%増加（合格者2.0%減少）、大型二輪免許及び普通二輪免許の受験者数は、前年に比べ10.0%減少（合格者12.6%減少）、原付免許の受験者数は、前年に比べ1.1%増加（合格者0.2%減少）した。

▶第1-40図 運転免許試験の概況（令和6年）



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

イ 障害者等の運転免許取得

障害や病気の症状が自動車等の運転に及ぼす影響は様々であり、運転免許に一定の条件を付すことにより補うことができる場合もあることから、安全運転相談を通じ、運転免許の取得に係る適切な助言を行っている。

聴覚障害のある人のうち、補聴器を使用しても一定の音が聞こえない人については、特定後写鏡等の使用を条件に準中型自動車及び普通自動車を運転することが可能であり、令和6年末現在、この条件が付された準中型免許及び普通自動車免許保有者数は1,646人である。また、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免許については、適性試験における聴力が廃止されている。

なお、大型自動車、中型自動車、準中型自動車、普通自動車及び大型特殊自動車については、補聴器を使用して一定の音が聞こえることを条件に運転ができるほか、平成28年4月からは、タクシーやバス等の旅客自動車についても補聴器を使用して一定の音が聞こえることを条件に運転できることとなった。

2 運転者教育等の充実

(1) 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

令和6年末現在における指定自動車教習所数は1,288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1万8,065人、学科又は技能の教習に従事している教習指導員は2万9,473人である。

一方、令和6年中に指定自動車教習所を卒業した者は150万8,109人で、前年に比べ2万98人(1.3%)減少し、指定自動車教習所の卒業者で6年中に運転免許試験に合格した者の数は146万1,676人で、全合格者(原付免許等を除く。)の97.6%を占めた。

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い、教習内容の充実に努めたほか、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た。

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、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は、それぞれ受けようとする免許の種別に応じ、大型車講習、中型車講習、準中型車講習、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、中型旅客車講習又は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おり、これらは、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、気道確保、人工呼吸、胸骨圧迫（心臓マッサージ）等に関する知識についての講習となっている。

令和6年には、大型車講習を340人、中型車講習を273人、準中型車講習を688人、普通車講習を3,864人、大型二輪車講習を190人、普通二輪車講習を1,024人、大型旅客車講習を255人、中型旅客車講習を15人、普通旅客車講習を698人、第一種応急救護処置講習を4,335人、第二種応急救護処置講習を929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、令和6年には8万989人が受講した。

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。

(2) 運転者に対する再教育等の充実

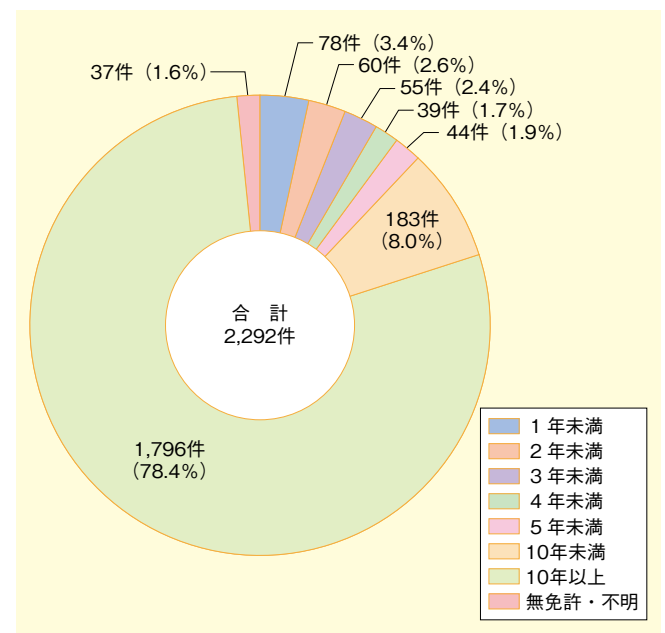
ア 初心運転者対策の推進

運転免許取得後の経過年数の短い者（大部分が若者）が死亡事故を引き起こしているケースが多いことから（第1-41図）、準中型免許、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されている。

なお、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。

初心運転者講習は、少人数のグループで編成され、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

▶ 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(令和6年)



注 1 警察庁資料による。
2 () 内は構成率である。

※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。

内容としている。

イ 運転者に対する各種の再教育の充実

(ア) 更新時講習

令和7年3月から、申請により、マイナンバーカードに免許情報を記録することが可能となったところ、運転免許証又は免許情報記録（以下「運転免許証等」という。）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、更新の機会を捉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。

マイナンバーカードに免許情報を記録した者については、更新時講習をオンラインで受講（講習区分が優良運転者講習又は一般運転者講習の者に限る。）することができる。

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ている。令和6年には、優良運転者講習を940万5,865人、一般運転者講習を242万1,310人、違反運転者講習を152万3,273人、初回更新者講習を113万398人が受講した。

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。令和6年には、2,042人がこの特別学級による講習を受講した。

なお、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、職域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、令和6年には、1,886人が受講した。

(イ) 取消処分者講習

取消処分者講習は、運転免許の取消処分等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。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おり、運転免許の取消処分等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、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。令和6年中の取消処分者講習の受講者数は、1万9,400人であり、うち飲酒取消講習の受講者数は1万298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うものである。講習は、行政処分の期間に応じて短期講習、中期講習、長期講習に区分され、また、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している。受講者は、講習終了後の考査の成績等によって、行政処分の期間が短縮されることとなっている。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。令和6年中の停止処分者講習の受講者は11万9,696人であった。

※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。

(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受講が義務付けられているもので、受講者に対しては、運転免許の効力の停止等の行政処分を行わないとされている。

講習を受けようとする者は、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及び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的指導を含む課程を選択することができる。運転者の資質の向上に資する活動として、歩行者の安全通行のための通行の補助誘導、交通安全の呼び掛け、交通安全チラシの配布等の広報啓発等を行っている。令和6年中の違反者講習の受講者は4万9,609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、令和6年末現在、1万111件が認定されている。

(3) 妨害運転等の悪質・危険な運転者に対する処分者講習での再教育

運転免許の取消処分等を受けた者を対象に、妨害運転等の悪質・危険な運転者の行動改善を図ることを目的としたディスカッション形式の指導を導入している。

(4) 二輪車安全運転対策の推進

ア 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ている。

イ 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日本二輪車普及安全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ている。

(5) 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、運転免許証等の更新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あることとされている。令和6年中の高齢者講習（臨時高齢者講習、高齢者講習と同等の効果を生じさせるために行われる課程（認定教育）を含む。）の受講者は387万4,200人であった。

また、運転免許証等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、運転免許証等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、加えて普通自動車に対応する運転免許保有者のうち一定の違反歴がある者は、同じく6月以内に、運転技能検査に合格しなければ、運転免許証等が更新されないこととなる。

運転技能検査では、一時停止や信号通過等の課題が実施され、検査の結果が一定の基準に達しない者は不合格となるが、更新期日までに繰り返し受検することができる。

令和6年中の認知機能検査（臨時認知機能検査、

認知機能検査と同等の効果を生じさせるために行われる検査（認定検査）を含む。）の受検者数は283万4,847人、運転技能検査（運転技能検査と同等の効果を生じさせるために行われる検査（認定検査）を含む。）の受検者数は15万6,376人、うち合格者数は14万4,133人であった。

今後、超高齢化社会の更なる進展等に伴い、高齢運転者の増加が見込まれることから、高齢者講習等の円滑な実施に向け、引き続き、高齢者講習等の警察による直接実施や新たな実施機関の確保による受講・受検枠の拡大等、必要な実施体制を確保するための効果的な取組を推進することとしている。

また、更新時の認知機能検査又は臨時認知機能検査の結果、認知症のおそれがあると判定された者については、その者の違反状況にかかわらず、医師の診断を要することとされている。

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。

イ 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等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

また、運転免許証の返納又は失効後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、令和7年3月から、申請により、マイナンバーカードへの運転経歴情報の記録も受けることができるようになった。

警察では、申請による運転免許の取消し及び運転経歴証明書等制度の周知を図るとともに、運転免許証を返納した者への支援について、地方公共

団体を始めとする関係機関・団体等に働き掛けるなど、自動車の運転に不安を有する高齢者等が運転免許証の自主返納等をしやすい環境の整備に向けた取組を進めている。

令和6年中の申請による運転免許の取消件数及び運転経歴証明書の交付件数は、第1-7表のとおりである。

ウ 安全運転サポート車の普及啓発

高齢運転者による交通事故の防止及び被害軽減に効果が期待できる安全運転サポート車（サポカー）について、関係機関・団体・事業所等が連携し、各種機会において試乗会を開催するなど、官民一体となって普及啓発を推進した。また、普及啓発に当たっては、その機能の限界や使用上の注意点を正しく理解し、機能を過信せずに責任を持って安全運転を行わなければならない旨の周知を図った。

(6)シートベルト、チャイルドシート及びヘルメットの正しい着用の徹底

後部座席を含めた全ての座席のシートベルト、チャイルドシート及びヘルメットの正しい着用の徹底を図るため、関係機関・団体等と連携し、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、シートベルト、チャイルドシート及びヘルメット着用義務違反に対する街頭での交通指導取締りを推進した。

(7)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

▶ 第1-7表 申請による運転免許の取消し件数及び運転経歴証明書の交付件数の推移（令和2年～令和6年）

区分	年次	令和2	令和3	令和4	令和5	令和6
申請による運転免許の取消し件数（件）		552,381	517,040	448,476	382,957	427,914
うち75歳以上の者		297,452	278,785	273,206	261,569	264,916
運転経歴証明書交付件数（件）		496,556	444,484	371,411	291,071	316,005
うち75歳以上の者		260,437	234,816	222,712	197,493	193,324

注 警察庁資料による。

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。令和6年度には、延べ4万6,807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。令和6年度には、7,717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 経歴証明業務

運転者の求めに応じて運転経歴に係る証明書を交付し、運転者の利便を図った。運転経歴に係る証明書は、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、運転経歴に係る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、運転経歴に係る証明書のうち、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

自転車運転中の携帯電話使用等が運転行動等に及ぼす影響に関する調査研究等を行った。

(8)自動車運転代行業の指導育成等

令和6年末現在、全国で7,558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5万4,871人、使用されている随伴用自動車の台数は1万7,033台である。

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、これまで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等を推進してきたところである。

令和6年度は、今後の運転代行業の適正化について、自動車運転代行関係団体と意見交換を実施した。

(9)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

平成28年に発生し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）の受診を義務付けるなどにより、適性診断の充実を図ってきたところである。

また、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、令和6年度に適性診断の実施者について6社を認定し、通算で145社を認定している。

(10)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

※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。

▶第1-8表 運転免許の取消し、停止件数

(令和6年、件)

取消し			停止				合計
	うち初心取消	うち若年取消	90日以上	60日	30日	計	
35,737	836	1	30,039	23,363	98,004	151,406	187,143

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。

3 「若年取消」とは、令和2年の道路交通法改正により導入された若年運転者期間制度による取消しである。

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には点数制度により、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ときには点数制度によらず、運転免許を拒否し、又は6月を超えない範囲で運転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1-8表)。

3 運転免許制度の改善

運転免許証等の更新申請等に係る国民の負担軽減の観点から、更新申請書や再交付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ている。

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等、障害者等に配慮した施策を推進している。

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(以下「安全運転管理者等」という。)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、安全運転管理者等による若年運転者対策及び貨物自動車の安全対策の一層の充実を図るとともに、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運転管理を図った。

事業活動に伴う交通事故防止を更に促進するため、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。

(1)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1-9表)。

安全運転管理者等の年齢層別構成では40歳代と50歳代が多く、職務上の地位別構成では、課長以上が約半数を占めた(第1-10表)。

(2)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等の資質の向上を図るため、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ている。

▶ 第1-9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
令和2	338,636	338,636	73,362	7,695,857	4,694,167
3	339,068	339,068	74,557	7,822,339	4,714,960
4	352,335	352,335	76,911	8,082,323	4,859,925
5	391,631	391,631	81,909	8,689,207	5,229,259
6	400,868	400,868	83,942	8,883,014	5,350,070

注 警察庁資料による。

▶ 第1-10表 年齢層別及び職務上の地位別安全運転管理者等数

(令和6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	8,997	2.2	3,230	3.8
	30～39歳	46,214	11.5	11,892	14.2
	40～49歳	117,521	29.3	27,438	32.7
	50～59歳	152,980	38.2	33,165	39.5
	60歳以上	75,156	18.7	8,217	9.8
合 計		400,868	100.0	83,942	100.0
地位別	課長以上	200,228	49.9	38,236	45.6
	係長	26,824	6.7	12,502	14.9
	主任	30,596	7.6	9,804	11.7
	使用者	73,570	18.4	1,842	2.2
	その他	69,650	17.4	21,558	25.7
合 計		400,868	100.0	83,942	100.0

注 警察庁資料による。

▶ 第1-11表 安全運転管理者等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	%
令和元	2,293	336,984	332,008	98.5	1,971	72,763	71,478	98.2
2	1,947	324,252	230,737	71.2	1,589	71,394	44,763	62.7
3	2,175	331,115	299,157	90.3	1,893	73,178	65,126	89.0
4	2,306	374,990	359,610	95.9	2,063	80,026	75,108	93.9
5	2,284	394,482	380,299	96.4	2,122	82,857	78,950	95.3

注 警察庁資料による。

令和5年度における安全運転管理者等講習の実施状況は、第1-11表のとおりである。

(3)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

事業用自動車の交通事故については、令和3年3月に策定した「事業用自動車総合安全プラン2025」で掲げている、令和7年までに事業用自動車の事故による死者数を225人以下、人身事故件数を1万6,500件以下とする等事故削減目標の達成に向けて関係者が一丸となって各種取組を進めている。

令和5年においては、事業用自動車の事故による死者数は271人となり、前年に比べ43人（18.9%）増加し、事故件数は2万3,606件となっている。

令和6年度は、「事業用自動車に係る総合的安全対策検討委員会」を開催し、当該プランの達成に向けた取組状況のフォローアップを行った。

(1)バスの重大事故を踏まえた安全対策

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、同年6月に「軽井沢スキーバス事故対策検討委員会」において取りまとめた85項目に及ぶ「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」を着実に実施してきた。他方、令和4年10月には静岡県 の県道において観光バスが横転し、乗客が亡くなる痛ましい事故が発生したところ、二度とこのような悲惨な事故を起こさないよう、貸切バスの安全性向上に関する関係法令等の改正を行った。

(2)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し評価する取組を、令和6年度は95者に対して実施した。特に、平成29年7月の運輸審議会の答申を踏まえ、全ての事業者の運輸安全マネジメント評価を行うとした貸切バス事業者については、令和3年度末までに全ての評価を終了し、その後、新規許可を受けた貸切バス事業者や一定規模以上の貸切バス事業者を優先的に評価を実施している。

また、令和2年7月に策定、公表した「運輸防災マネジメント指針」を活用し、運輸安全マネジメント評価の中で防災マネジメントに関する評価を実施した。

(3)抜本的対策による飲酒運転、迷惑運転等悪質な法令違反の根絶

事業用自動車の運転者による酒気帯び運転や覚醒剤、危険ドラッグ等薬物使用運転の根絶を図るため、点呼時のアルコール検知器を使用した確認の徹底や、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等も活用し、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。

また、運送事業者に対し飲酒運転防止の徹底を要請した。加えて、「自動車運送事業者における飲酒運転防止マニュアル（令和6年3月策定）」の周知を図っている。

(4)ICT・自動運転等新技術の開発・普及推進

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、既に同一事業者内の遠隔点呼や業務後自動点呼に用いる機器等の要件等を取りまとめ、令和5年3月、対面による点呼と同等の効果を有するものとして国土交通大臣が定める方法を定める告示を制定しているところ、6年度は、有識者が参画するワーキンググループにおける議論を踏ま

え、事業者間遠隔点呼及び業務前自動点呼の先行実施を行った。

(5) 超高齢社会におけるユニバーサルサービス連携強化を踏まえた事故の防止対策

高齢者における発症率が高く自覚症状が無いまま運転を続ける可能性がある緑内障を始めとした視野障害等について、事業者が取り組むべき内容をマニュアルとして取りまとめているところ、各種講演会等を通じて周知を行っている。また、視野障害のある運転者を早期に発見することを目的とするスクリーニング検査の受診促進についてモデル事業を実施している。

(6) 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

輸送の安全の確保を図るため、トラック・バス・タクシーの業態ごと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のフォローアップを実施している。

トラックの中でも事業用軽貨物自動車の死亡重傷事故件数が増加していることを踏まえ、貨物軽自動車運送事業者に対し、貨物軽自動車安全管理者の選任等を義務付ける改正（流通業務の統合化及び効率化の促進に関する法律及び貨物自動車運送事業法の一部を改正する法律（令6法23））を令和6年に行ったほか、荷主や元請運送事業者等の関係者を交えた「貨物軽自動車運送事業適正化協議会」において、輸送の安全に関する情報共有や意見交換を引き続き実施している。

(7) 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・構造的問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、令和6年度に5件、通算で63件の報告書を公表している。

(8) 運転者の健康起因事故防止対策の推進

報告件数が近年増加傾向にある事業用自動車の健康起因事故を防止するため、「事業用自動車健康起因事故対策協議会」において「自動車運送事業者における脳血管疾患対策ガイドライン」（平成30年2月策定）、「自動車運送事業者における心臓疾患・大血管疾患対策ガイドライン」（令和元年7月策定）や「自動車運送事業者における視野障害対策マニュアル」（令和4年3月策定）の周知等により健康起因事故対策を促進している。

(9) 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、平成28年11月より、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。

さらに、貸切バスについては、平成28年に発生した軽井沢スキーバス事故を受け取りまとめた総合的対策に基づき、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28年12月より実施するとともに、29年8月より、民間の調査員が一般の利用者として実際に運行する貸切バスに乗車し、休憩時間の確保等の法令遵守状況の調査を行う「覆面添乗調査」を実施している。

このほか、自動車運送事業者に対する行政処分基準については適宜見直しすることとし、令和6年9月、トラック・バス・タクシーの全てのモードにおいて、酒酔い・酒気帯び運転に係る処分基準を強化するとともに、トラックにおいては、勤務時間等基準告示の遵守違反及び点呼の実施違反の処分量定の引き上げ（違反件数に比例した処分の導入）を行った。

(10) 自動車運送事業安全性評価事業の促進等

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。令和6年12月現在、2万9,069事業所に対して「安全性優良事業所（Gマーク認定事業所）」の認定を行っている。また、貸切バス事業者安全性評価認定実施機関では、貸切バス事業者について、利用者や旅行会社がより安全性の高い貸切バス事業者を選びやすくするとともに、事業者の安全性向上に資するため、平成23年度から、事業者の安全性を正当に評価・認定し、公表する「貸切バス事業者安全性評価認定（SAFETY BUS）」を実施しており、令和6年12月現在、2,017事業者に対して認定を行っている。本制度においては、令和5年12月に、運行管理等についての審査基準の厳格化や、最高評価を三ツ星から五ツ星に変更する等、制度開始以来初の抜本的見直しを行った。

(1)安全上問題のあるバス停留所における対策

バス停留所の安全性確保に資する取組として、警察や道路管理者等の関係機関の協力も得ながら、国土交通省運輸支局ごとに開催されるバス停留所安全性確保合同検討会でバス停留所ごとに安全対策の実施及び進捗状況の公表を行っている。

6 交通労働災害の防止等

(1)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、令和5年において、道路上の交通事故による死亡者は、全体の死亡者数の約20%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約44%を占めた（第1-12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。

(2)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等により（第1-13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。以下「改善基準告示」という。）の遵守徹底を図った。さらに、令和6年4月から自動車運転者に時間外労働の上限規制及び改正された改善基準告示が適用されたこと等について、荷主を含めて幅広く周知等を行っている。また、「特

▶第1-12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	%
令和元年	845	157	18.6	101	40	39.6
2	784	164	20.9	86	32	37.2
3	778	129	16.6	89	37	41.6
4	774	129	16.7	90	33	36.7
5	755	148	19.6	110	48	43.6

注 1 厚生労働省資料による。

2 新型コロナウイルス感染症へのり患による労働災害を除いたもの。

▶ 第1-13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

(令和5年)

業種	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		2,928	1,706
バス		193	102
ハイヤー・タクシー		299	100
その他		291	91

注 厚生労働省資料による。

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、「一般乗用旅客自動車運送事業者は、歩合給と固定給のバランスの取れた給与形態の再構築、累進歩合制の廃止、事業に要する経費を運転者に負担させる慣行の見直し等賃金制度等の改善等に努める」等とされたことを踏まえ、タクシー運転者の賃金・労働条件の改善等については、6年12月に運賃ブロックの見直し等により、定期的かつ迅速な運賃改定を可能とし、運賃改定等の機会を捉えて、事業者に対して働き掛けを行った。

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。

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 道路交通安全に関する情報の充実

(1)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するとともに、危険物輸送に係る事故事例を把握した際は、関係事業者団体等に

事故防止の徹底を要請し、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。

(2)国際海上コンテナの陸上輸送に係る安全対策

国際海上コンテナの陸上運送の安全対策を推進すべく、平成25年6月に関係者間での確実なコンテナ情報の伝達等について記載した「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」の改訂及びマニュアルの策定を行い、令和3年4月にはマニュアルを一部改訂し、地方での関係者会議や関係業界による講習会等において本ガイドライン等の浸透を図った。さらに、当該ガイドライン及びマニュアルにつき、リーフレットによる周知等、関係者と連携した安全対策に取り組んでいる。

(3)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。線状降水帯による大雨となる可能性を半日程度前から呼びかける情報について、対象地域をこれまで全国11の地方単位であったところを、都道府県単位を基本に絞り込んで呼び掛けを行う運用を令和6年5月から開始した。

ア 気象監視体制の整備

令和4年12月に観測を開始した静止気象衛星「ひまわり9号」の運用を継続した。「ひまわり8号」は待機運用を継続し、2機体制を維持した。

また、大気の高次元観測機能等の最新技術を取り入れた次期静止気象衛星「ひまわり10号」について、令和11年度の運用開始に向けて整備を進めた。

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・津波監視体制の整備

24時間体制で全国の地震活動を監視し、「令和6年能登半島地震」を始めとして地震発生時に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。緊急地震速報については、迅速な発表を行うとともに、揺れの過大予測を低減する技術的改善を実施したほか、周知・広報の取組を推進した。さらに、国立研究開発法人防災科学技術研究所が高知県沖から日向灘に整備した「南海トラフ海底地震津波観測網（N-net）」沖合システムの津波観測データの活用を開始し、津波警報等の更新、津波情報の発表の迅速化や精度向上を図った。加えて、令和6年8月8日の日向灘の地震に伴い南海トラフ地震臨時情報等を適時・適切に発表した。

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。

エ 火山監視体制の整備

全国111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、そのうち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、自衛

隊、警察、消防、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（硫黄島を除く周辺に居住地域がある49火山で運用中）の改善を推進した。さらに、火山噴火後の救助・搜索活動や防災対応を支援するため、「火山噴火応急対策支援サイト」の活用等により、自治体と地元気象台との双方向での情報共有を行った。加えて、火山活動の監視、噴火警戒レベルの判断及び噴火警報等の提供をより適切に実施するため、火山監視情報システムを更新整備し令和6年11月より運用を開始した。

また、関係機関のデータを収集・処理し、そのデータを防災情報等に活用するとともに、その処理結果を火山調査研究推進本部火山調査委員会による火山活動評価や関係機関の火山調査研究に資するよう提供した。

オ 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、防災気象情報の改善に際しては防災機関の担当者や報道機関等を対象に説明を行った。

令和6年4月に施行された活動火山対策特別措置法の一部を改正する法律（令5法60）により、8月26日が「火山防災の日」に制定されたことに伴い、火山防災に関する周知・広報の取組を強化した。

第4節 車両の安全性の確保

1 自動車保有台数の推移

令和6年12月末現在の自動車保有台数は約8,309万台であり、前年に比べて約5万台(約0.1%)増加し、自動車1台当たりの人口は1.5人(令和6年10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2,350万台と最も多数を占め、全自動車台数の28.3%を占めている。そのほか普通乗用自動車が約2,136万台で25.7%、小型乗用自動車が約1,745万台で21.0%となっており、この3車種で全体の75.0%を占めている(第1-14表)。

2 車両の安全性に関する基準等の改善の推進

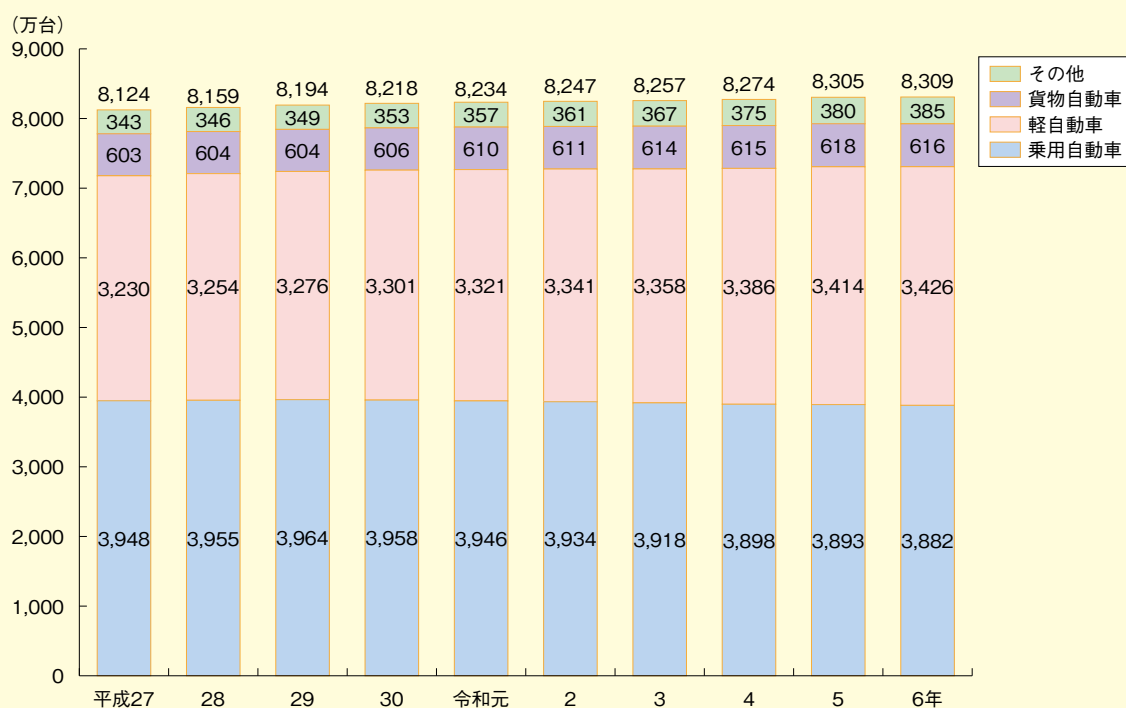
(1)道路運送車両の保安基準の拡充・強化等

第11次交通安全基本計画を踏まえ、交通政策審議会陸上交通分科会自動車部会において、今後の車両の安全対策の在り方、車両の安全対策による事故削減目標等について審議され、令和3年6月、報告書が取りまとめられた。報告書では「歩行者・

自転車等利用者の安全確保」、「自動車乗員の安全確保」、「社会的背景を踏まえて重視すべき重大事故の防止」及び「自動運転関連技術の活用・適正利用促進」を今後の車両安全対策の柱とするとともに、12年までに、車両安全対策により、2年比で、年間の30日以内交通事故死者数を1,200人削減、重傷者数を11,000人削減するとの目標が掲げられており、これらの車両安全対策等に向けて取り組んだ。

また、自動車の安全性能の国際基準を議論する国連の自動車基準調和世界フォーラム(WP29)においては、日本が副議長を担うなど議論を主導しており、例えば、事故時のデータを記録する「事故情報計測・記録装置(EDR)」について、国連基準の策定等を通じ、バスやトラック等の大型車への搭載を義務付けるなど、道路運送車両の保安基準(昭26運輸省令67。以下「保安基準」という。)の拡充・強化を行った。さらに、障害物の手前で停止中に誤ってアクセルを踏み込んだ時に急発進

▶ 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。
 3 単位未満は四捨五入しているため、内訳の合計が全体と一致しないことがある。

▶ 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		令和5年		令和6年		対前年比	
		台 数	構成率	台 数	構成率	増減数	増減率
貨物用	普通車	2,466,553	3.0	2,467,748	3.0	1,195	0.0
	小型四輪車	3,512,998	4.2	3,491,264	4.2	-21,734	-0.6
	小型三輪車	1,010	0.0	1,008	0.0	-2	-0.2
	被けん引車	197,943	0.2	201,744	0.2	3,801	1.9
	軽四輪車	8,447,004	10.2	8,442,692	10.2	-4,312	-0.1
	軽三輪車	1,205	0.0	1,207	0.0	2	0.2
	貨物用計	14,626,713	17.6	14,605,663	17.6	-21,050	-0.1
乗合用	普通車	103,251	0.1	102,684	0.1	-567	-0.5
	小型車	107,625	0.1	106,135	0.1	-1,490	-1.4
	乗合用計	210,876	0.3	208,819	0.3	-2,057	-1.0
乗用	普通車	20,925,199	25.2	21,361,984	25.7	436,785	2.1
	小型車	17,999,335	21.7	17,454,556	21.0	-544,779	-3.0
	軽四輪車	23,396,129	28.2	23,504,976	28.3	108,847	0.5
	乗用計	62,320,663	75.0	62,321,516	75.0	853	0.0
特種(殊)用途用	普通車	1,138,033	1.4	1,148,637	1.4	10,604	0.9
	小型車	160,047	0.2	161,646	0.2	1,599	1.0
	大型特殊車	361,777	0.4	364,041	0.4	2,264	0.6
	軽四輪車	161,273	0.2	160,559	0.2	-714	-0.4
	特種(殊)用途用計	1,821,130	2.2	1,834,883	2.2	13,753	0.8
二輪車	小型二輪車	1,933,435	2.3	1,970,196	2.4	36,761	1.9
	軽二輪車	2,135,341	2.6	2,152,510	2.6	17,169	0.8
	二輪車計	4,068,776	4.9	4,122,706	5.0	53,930	1.3
総 計		83,048,158	100.0	83,093,587	100.0	45,429	0.1

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。

や急加速を抑制する、日本発の技術である「ペダル踏み間違い時加速抑制装置」は、日本が提案、国際議論を主導し、令和6年11月に国連基準の合意に至ったところである。

(2)先進安全自動車（ASV）の開発・普及の促進

産学官の連携により、先進技術を搭載した自動車の開発と普及を促進し、交通事故削減を目指す「先進安全自動車（ASV）推進プロジェクト」では、令和3年度から7年度の5年間にわたる第7期ASV推進検討会において、「自動運転の高度化に向けたASVの更なる推進」を基本テーマに掲げ、事故実態の分析を通じ、①ドライバーの認

知ミス又は操作ミスによる明らかに誤った操作に対して、システムの安全操作を優先する安全技術、②車両間の通信により、見通しの悪い交差点での出会い頭の事故等を防止する安全技術、③歩行者等の交通弱者と通信を行い、交通弱者が被害者となる事故を防止する安全技術等がより安全に寄与する事故形態の検討を行った。

また、バス、トラック等の安全対策として、歩行者まで検知可能な衝突被害軽減ブレーキ、ドライバー異常時対応システム、事故自動通報システム等ASV装置に対する補助を継続して実施するとともに、歩行者まで検知可能な衝突被害軽減ブレーキに対する税制特例措置を講じた。

(3)高齡運転者による事故が相次いで発生している状況を踏まえた安全対策の推進

ペダルの踏み間違いなど運転操作ミス等に起因する高齡運転者による事故が発生していることや、高齡化の進展により運転者の高齡化が今後も加速していくことを踏まえ、「安全運転サポート車」(サポカー)の普及促進に取り組む等により、先進的な安全技術を搭載した自動車の性能向上と普及促進に取り組んだ。また、ペダル踏み間違い時加速抑制装置について性能評価・公表を行ってきており、国連基準について日本が議論を主導し、合意された。

3 自動運転車の安全対策・活用の推進

(1)自動運転車に係る安全基準の策定

より高度な自動運転車の国際基準の策定に向けて、国連WP29における議論を官民をあげて主導し、令和6年6月、自動運転車が有すべき機能要件や自動運転車の認証方法に関する国際ガイドラインが策定された。

(2)安全な無人自動運転移動サービス車両の実現に向けた取組の促進

交通事故削減や高齡者等の移動手段の確保等に資する自動運転について、その早期の普及・拡大に向け、自動運転移動サービスの導入を目指す地方公共団体の取組を地域公共交通確保維持改善事業(自動運転事業関係)により99件の支援を行った。

(3)自動運転車に対する過信・誤解の防止に向けた取組の推進

レベル1、レベル2の自動運転機能を搭載した自動車について、技術に対する過信による事故を防止するため、関係団体等と連携した広報啓発活動により、技術の限界や使用上の注意点等の理解の促進を図った。

(4)自動運転車に係る電子的な検査の導入や審査・許可制度の的確な運用

自動運転機能等の故障による事故を防ぐため、

令和6年10月より自動車の検査に電子装置の機能確認(OBD検査[※])を導入した。また、レベル4の自動運転車に対するシミュレーション等を活用した審査手法の構築に向け、調査を行った。さらに、ソフトウェアアップデート後の自動車の保安基準適合性や配信する事業者のサイバーセキュリティについて審査を行う等、自動車の特定改造等の許可制度を適切に運用した。

(5)自動運転車の事故に関する原因究明及び再発防止に向けた取組の推進

自動運転車の事故の原因を究明するための調査分析及び再発防止に向けた提言を行うことを目的として設置している「自動運転車事故調査委員会」において、自動運転の実証実験中等に発生した事故についての調査分析を行ったほか、自動運転車の事故調査に資する知見の収集を行った。

また、令和8年に見込まれる自動運転タクシー実装に向け、責任追求から分離された事故原因究明を通じた再発防止を図るべく、6年10月に、交通政策審議会陸上交通分科会自動車部会の傘下に、有識者からなる自動運転ワーキンググループを設置し、運輸安全委員会における自動運転車に係る事故調査体制の確保に向けた検討を開始した。

4 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。令和6年度は、6車種について「自動車安全性能2024」の結果を公表した。さらに、交差点に対応した衝突被害軽減ブレーキ及び新しいオフセット前面衝突(相手車への加害性を考慮した対向車との部分衝突)について、評価を開始した。

※OBD (On Board Diagnostics) 検査

自動車に搭載された電子装置の故障や不具合の有無に関する検査。

5 自動車の検査及び点検整備の充実

(1)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いる。令和5年度の検査実施車両は第1-15表のとおりである。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、5年度の検査実施車両は、約15万台であった。

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、令和5年度に約1,494万台の軽自動車（二輪の軽自動車を除く。）の検査を実施した。

(2)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。

また、複数の自動車メーカー等で判明した型式指定申請に係る不正事案に対する再発防止を行い、更なる安全・安心の確保を図るため、令和6年12月の検討会とりまとめを踏まえ、実効性のある措置を講じていく。

(3)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、令和6年9月及び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、事故の発生状況の取りまとめ、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。特に、大型車のホイール・ナット脱落等による車輪脱落事故が増加していることを踏まえ、令和6年度においては、「大型車の車輪脱落事故防止キャンペーン」を6年10月から7年2月まで実施し、余裕を持って正しい脱着作業を行えるよう通常の降雪時期を待たず早期に冬用タイヤに交換するなど、冬用タイヤ交換の適切な作業を前提とした作業平準化を推進するとともに、点検の奨励、適切な整備内容の周知・啓発の深化を図った。また、車輪脱落事故防止対策品について、実証調査を実施した。

▶ 第1-15表 自動車検査実施状況

検査の種類	令和元年度		令和2年度		令和3年度		令和4年度		令和5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	4,392,438	17.4	4,185,505	16.3	3,916,400	15.5	3,868,050	14.9	4,115,113	16.1
継続検査	20,795,904	82.4	21,431,112	83.4	21,239,742	84.2	21,945,206	84.8	21,373,341	83.6
構造等変更検査	61,833	0.2	66,952	0.3	70,525	0.3	74,358	0.3	72,047	0.3
整備不良車両の整備確認	810	0.0	588	0.0	607	0.0	433	0.0	92	0.0
計	25,250,985	100.0	25,684,157	100.0	25,227,274	100.0	25,888,047	100.0	25,560,593	100.0

注 1 国土交通省資料による。

2 整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）並びに道路交通法第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。

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、消音器の切断・取り外し、車体からの車輪のはみ出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、令和6年6月（沖縄は10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により、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、街頭検査の重点的实施等により、不正改造車の排除を徹底した。

また、不正改造を行った自動車特定整備事業者に対する立入検査の実施等を厳正に行った。

ウ 自動車特定整備事業の適正化及び生産性向上

整備事業者の適正な事業運営を確保することで自動車ユーザーの安全・安心を担保するため、法令違反行為を行った自動車特定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等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、認証を受けずに特定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。

さらに、事業者における中小企業等経営強化法（平11法18）に基づく「経営力向上計画」の認定取得を促進し、税制面や金融面の支援を受けることによる経営管理の改善や生産性の向上等を図った。

エ 自動車の新技術への対応等整備技術の向上

自動車特定整備事業者は、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ほか、自動車特定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、自動車の新技術への対応等整備技術の向上を図るため「自動車整備技術の高度化検討会」を開催し、点検整備の実施に当たり必要となる技術情報の提供状況の確認、点検整備に用いるスキャンツールの流通及び標準化等に係る課題の解決、高度化する整備現場への人材の定着・育成のための検討等を行っている。令和6年度は、整備技術の高度化に関する自動車特定整備事業者の「困りごと」の実態並びに整備要領書及び専用スキャンツールの提供状況等の調査、標準仕様の汎用スキャンツールの開発が進まない原因の特定等を行い、解決策を検討した。

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、令和5年度には1,338名が一級小型自動車整備士技能検定に合格した（6年3月末までの累計2万2,908名）。

オ ペーパー車検等の不正事案に対する対処の強化

指定自動車整備事業者は、国の検査を代行し自動車の安全・環境基準への適合性を確保する車検制度の根幹に関わることから、引き続き監査等を厳正に実施し、法令遵守の指導を徹底していく。

また、令和5年度に発覚した整備事業者による大規模な不正事案を踏まえ、車体整備の消費者に対する透明性を十分に確保するため、整備事業者において実施することが求められる取組等についてのガイドラインを6年3月に公表し、6年度はその周知を行った。

6 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、自動車製作者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、リコール制度の的確な運用のため、自動車不具合情報ホットラインを活用し、ユーザーからの情報の収集に努めた。

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、不具合発生時の対応について、YouTubeで動画を配信する等、ユーザーへの情報提供に努めた。

なお、令和6年度のリコール届出件数は337件、対象台数は756万4,968台であった。

7 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、令和6年度には、駆動補助機付自転車を103型式、普通自転車を96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、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、交通の安全の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に関し、高額な賠償額となるケースもあり、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、薄暮の時間帯から夜間における交通事故の防止を図るため、灯火点灯の徹底と反射材用品等の取付けの促進により、自転車の被視認性の向上を図った。

加えて、BAAマークを始めとする各種マーク制度（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、「自転車組立、検査及び整備技術審査」合格者に付与する称号。自転車技士は、（一社）自転車協会によるBAAマーク等貼付自転車、（一財）製品安全協会によるSGマーク表示自転車及び産業標準化法（昭24法185）によるJISマーク表示自転車の組立、検査及び整備を行う。

※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

(1)交通指導取締りの状況

令和6年中における車両等の道路交通法違反（点数告知に係る違反を除く。）の取締り件数は420万4,155件で、悪質性・危険性の高い違反としては、最高速度違反が84万7,378件、酒酔い・酒気帯び運転が2万1,285件、無免許運転が1万8,031件等である（第1-43図）。

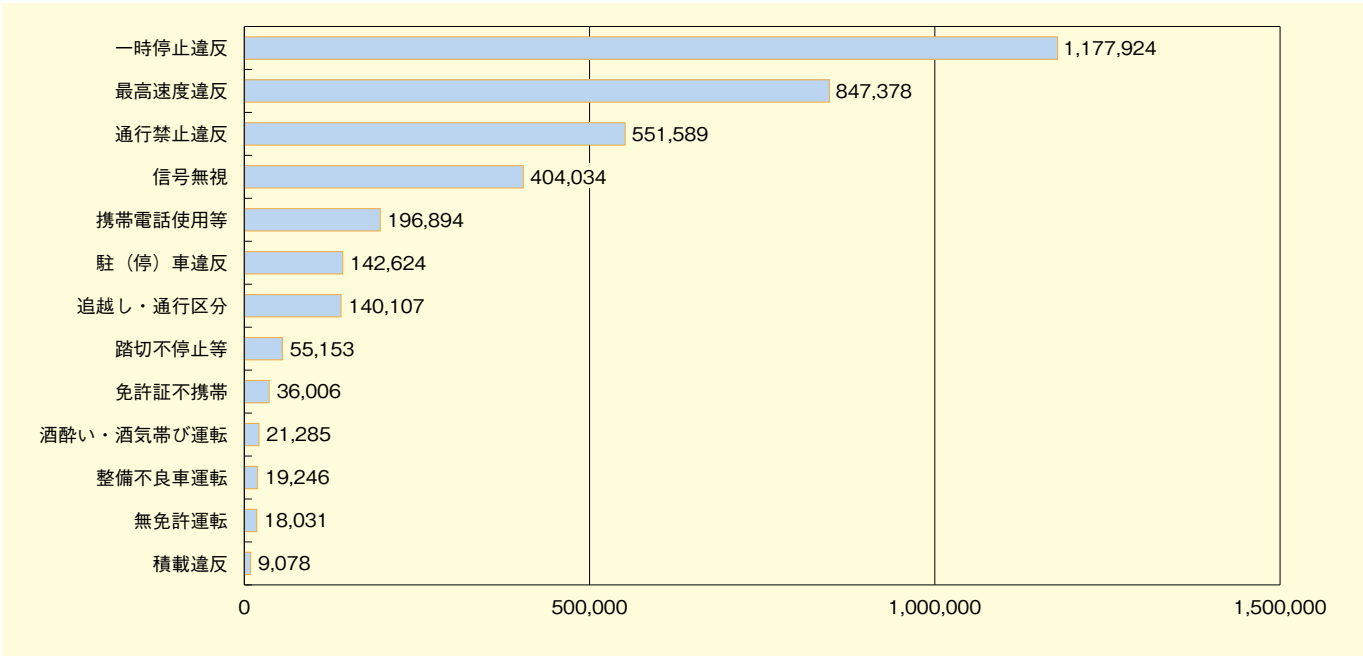
なお、点数告知に係る違反の取締り件数について

て主なものをみると、座席ベルト装着義務違反が27万7,744件で、ヘルメット装着義務違反が7,213件である。また、放置違反金納付命令件数が63万5,787件である。

(2)高速道路における交通指導取締りの状況

令和6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。

▶第1-43図 交通違反取締り（告知・送致）件数（令和6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	令和5年		令和6年		対前年比	
	件数	構成率	件数	構成率	増減数	増減率
総 数	364,079	100	357,251	100	−6,828	−1.9
最 高 速 度 違 反	261,523	71.8	259,683	72.7	−1,840	−0.7
積 載 違 反	723	0.2	832	0.2	109	15.1
車 両 通 行 帯 違 反	47,149	13.0	44,197	12.4	−2,952	−6.3
車 間 距 離 不 保 持	5,527	1.5	4,713	1.3	−814	−14.7
酒 酔 い ・ 酒 気 帯 び 運 転	239	0.1	245	0.1	6	2.5
駐（停）車 違 反	36	0.0	29	0.0	−7	−19.4
無 免 許、無 資 格 運 転	625	0.2	589	0.2	−36	−5.8
そ の 他	48,257	13.3	46,963	13.1	−1,294	−2.7

注 1 警察庁資料による。
2 構成率は、単位未満で四捨五入しているため、総数と内訳の計が一致しない場合がある。

(3)交通反則通告制度の適用状況

令和6年中に反則行為として告知した件数は404万4,864件で、車両等運転者の道路交通法違反（点数告知に係る違反を除く。）の取締り件数中に占める比率（反則適用率）は96.2%である。

反則告知件数を成人・少年別にみると、成人は396万8,156件、少年は7万6,708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79万3,964件（19.6%）、一時停止違反が117万4,436件（29.0%）、携帯電話使用等違反が19万6,362件（4.9%）である。

2 交通指導取締りの強化等

平成25年に有識者懇談会において取りまとめられた「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、飲酒運転のほか、著しい速度超過等の交通死亡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交通指導取締りを推進した。

近年、スマートフォン等の画面を注視していたことに起因する交通事故が増加傾向にある情勢等を踏まえ、携帯電話使用等に起因する悲惨な交通事故を防止するため、第198回国会において成立した道路交通法の一部を改正する法律（令元法20）により、携帯電話使用等に対する罰則が引き上げられ、令和元年12月から施行された。運転中に携帯電話等を使用することは重大な交通事故につながり得る極めて危険な行為であることから、運転者等に対して広報啓発を推進するとともに、携帯電話使用等の交通指導取締りを推進した。

さらに、平成29年6月、神奈川県内の東名高速道路上において、他の自動車を執拗に追跡し、進路を塞ぐなどの妨害行為を繰り返した上、当該自動車を停止させて後続の自動車に追突させ、停止させられた自動車に乗車していた一家4人を死傷させる事件が発生したこと等を背景に、いわゆる「あおり運転」が重大な社会問題となり、令和2年6月、第201回国会において成立した道路交通法の一部を改正する法律（令2法42）により、妨害運転に対する罰則が創設された。妨害運転等に

対する厳正な指導取締りを徹底するため、他の車両等の通行を妨害する目的で行われる悪質・危険な運転が関係する事案を認知した場合には、客観的な証拠資料の収集等を積極的に行い、創設された妨害運転罪や危険運転致死傷罪（妨害目的運転）等のあらゆる法令を駆使して、厳正な捜査を徹底したほか、妨害運転等の悪質・危険な運転を未然に防止するため、車間距離不保持、進路変更禁止違反、急ブレーキ禁止違反等の道路交通法違反について、積極的な交通指導取締りを推進した。

(1)一般道路における効果的な交通指導取締りの強化等

ア 信号機のない横断歩道における歩行者の優先等を徹底するため、運転者に対し、横断中はもとより横断しようとする歩行者の保護に資する指導を重点的に行うとともに、こども・高齢者が多い箇所においては適切に検挙措置を講じたほか、通学路等において可搬式の速度違反自動取締装置を活用するなど、交通事故実態に的確に対応した効果的な交通指導取締りを推進した。

イ 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、自転車指導啓発重点地区・路線を中心に、自転車利用者の信号無視、通行区分違反（右側通行、歩道通行等）、一時不停止等、歩行者や他の車両にとって危険性・迷惑性の高い違反に重点を置いた取締りを行った。

ウ 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、ウェブサイトやSNS等を活用した交通指導取締りに関する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。

エ 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。

オ 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。

カ 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。

(2)高速道路における交通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、全席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

(1)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令和6年中における送致件数は、27万7,535件である。

なお、令和6年中のひき逃げ事件（交通事故に係る無申告事件を含む。）の発生件数及び検挙件数は、第1-17表のとおりである。

(2)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、客観的な証拠に基づいた事故原因の究明を図るため、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。

▶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				
			令和2年	令和3年	令和4年	令和5年	令和6年
死亡	発生(件)		96	92	102	89	114
	検挙(件)		93	92	101	90	110
	検挙率(%)		96.9	100.0	99.0	101.1	96.5
重傷	発生(件)		965	872	870	971	894
	検挙(件)		657	655	621	730	647
	検挙率(%)		68.1	75.1	71.4	75.2	72.4
軽傷	発生(件)		10,769	10,639	10,558	10,847	10,125
	検挙(件)		6,067	6,290	6,047	6,353	6,035
	検挙率(%)		56.3	59.1	57.3	58.6	59.6
合計	発生(件)		11,830	11,603	11,530	11,907	11,133
	検挙(件)		6,817	7,037	6,769	7,173	6,792
	検挙率(%)		57.6	60.6	58.7	60.2	61.0

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。

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、共同危険行為等禁止違反、騒音関係違反※、車両の不正改造に関する違反等の取締りを推進するとともに、家庭、学校、保護司等と連携し、暴走族から離脱させるための措置を採るなど、総合的な暴走族対策を推進した。

令和6年末現在、警察が把握している全国の暴走族は、第1-18表のとおりである。

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。

(1) 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、非行防止教室の開催など生徒指導の充実に努めるとともに、文部科学省と独立行政法人教職員支援機構の共催による交通安全を含む安全教育担当教職員等のオンライン研修の実施等を通じて、児童生徒等に対する交通安全教育の充実に努めた。

(2) 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い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。

(3) 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や騒音関係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。

▶ 第1-18表 暴走族等の勢力

区分		令和2年	令和3年	令和4年	令和5年	令和6年
暴走族	グループ数	131	124	121	137	144
	人員	5,714	5,838	5,770	5,850	5,880
旧車會	グループ数	510	499	491	425	391
	人員	5,583	5,648	5,888	5,351	5,194

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。

※騒音関係違反

道路交通法違反のうち、近接排気騒音に係る整備不良、消音器不備及び騒音運転等をいう。

▶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	令和2年	令和3年	令和4年	令和5年	令和6年
暴走族の検挙人員	8,200	6,189	6,375	6,512	6,098
旧車会の検挙人員	787	798	663	870	1,273
合計	8,987	6,987	7,038	7,382	7,371

注 警察庁資料による。

なお、令和6年中の暴走族等の検挙状況は、第1-19表のとおりである。

(4) 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、令和5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313人である。

(5) 車両の不正改造の防止

消音器の切断・取り外し、車体からの車輪のはみ出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、年間を通じて「不正改造車を排除する運動」を実施した。特に、令和6年6月（沖縄は10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

(1)概要

ア 救助活動の実施状況

令和5年中の全国の救助活動実施状況は、第1-20表のとおりである。

イ 救急業務の実施状況

令和5年中の全国の救急出動件数は、消防防災ヘリコプターによる出動件数を含め、764万987件で、前年と比較し、40万8,869件（5.7%）増加した。また、搬送人員は、664万3,379人で、前年と比較し、42万4,080人（6.8%）増加した。

救急自動車による救急出動件数は、全国で1日平均2万928件であり、約4.1秒に1回の割合で救急隊が出動し、国民の約19人に1人が救急隊によって搬送されたことになる。

(2)交通事故に対する活動状況

令和5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1万2,917件で、救助人員は1万6,126人となっており、それぞれ全体の18.0%、24.1%を占めた。

また、令和5年中の救急自動車による救急出動件数及び搬送人員は、第1-21表のとおりである。

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。

2 救助・救急体制の整備

(1)概要

令和6年4月1日現在、救助隊は全国720消防

▶第1-20表 救助活動件数及び救助人員の推移

区分 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	交通事故件数 による割合	人員	対前年 増減率	うち交通事故 による人員	交通事故によ る人員の割合
令和元年	件 61,340	% -0.3	件 13,160	% 21.5	人 63,670	% -0.3	人 17,314	% 27.2
2	59,977	-2.2	11,790	19.7	57,952	-9.0	15,003	25.9
3	63,198	5.4	12,374	19.6	59,861	3.3	15,331	25.6
4	68,123	7.8	12,318	18.1	62,679	4.7	15,200	24.3
5	71,707	5.3	12,917	18.0	66,815	6.6	16,126	24.1

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

区分 年	救急出動件数			搬送人員		
	全出動件数			全搬送人員		
		うち交通事故 による件数	全出動件数に 対する割合		うち交通事故 による人員	全搬送人員に 対する割合
令和元年	件 6,639,767	件 432,492	% 6.5	人 5,978,008	人 411,528	% 6.9
2	5,933,277	366,255	6.2	5,293,830	342,250	6.5
3	6,193,581	368,491	5.9	5,491,744	340,573	6.2
4	7,229,572	382,301	5.3	6,217,283	347,372	5.6
5	7,638,558	399,577	5.2	6,641,420	360,549	5.4

注 総務省消防庁資料による。

本部の97.6%に当たる703消防本部に1,412隊設置されており、救助隊員は2万4,407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市町村のうち1,653市町村である。また、救急隊は全国で5,415隊設置されており、救急隊員は6万7,006人で、救急業務実施市町村数は、全国1,719市町村のうち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。

(2)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。

(3)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、広域災害・救急医療情報システム等による情報の共有や、救護訓練の実施及び消防機関や医療機関等の連携による救助・救急体制の充実が図られている。

(4)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、救助・救急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、運転免許を受けようとする者（指定自動車教習所の卒業証明書を有する者等を除く。）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、第二種免許を受けようとする者に対して行う応急救護処置に関する講習は、第一種免許に係る講習に比べて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、応急救護処置に関

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器材の整備を推進している。同要綱に基づき令和5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当たる応急手当指導員を養成する講習）の修了者数は7,866人、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当たる応急手当普及員を養成する講習）の修了者数は1万2,423人であった。

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83万9,270人、上級救命講習受講者数が6万8,886人となっている。

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。

(5)救急救命士の養成・配置等の促進

ア 救急救命士制度

重度傷病者が病院若しくは診療所に搬送されるまでの間又は重度傷病者が病院若しくは診療所に到着し当該病院若しくは診療所に入院するまでの間（当該重度傷病者が入院しない場合は、病院又は診療所に到着し当該病院又は診療所に滞在している間）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、令和6年末現在で、7万5,898人であり、搬送途上の医療の確保が図られている。

また、令和6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4万4,919人、うち救急隊員は3万3,350人である。

なお、救急救命士の資格を有する救急隊員のうち気管挿管を実施することのできる者は1万6,605人、ビデオ硬性挿管用喉頭鏡を実施することのできる者は9,342人、薬剤投与（アドレナリン）

を実施することのできる者は3万558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のできる者は2万9,886人、血糖測定並びにブドウ糖溶液の投与を実施することのできる者は2万9,798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。

(6)救助・救急資機材等の整備の充実

救助工作車、交通救助活動に必要な救助資機材を充実させるとともに、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、高度救命処置用資器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。

(7)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いかした、効果的な救急業務の実施を促進している。

(8)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、救急隊員及び准救急隊員の知識・技術等の向上を図るため、継続的な教育訓練を推進している。

(9)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いる。

(10)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。

(11)緊急通報システム・事故自動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等により、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^{*}）及び事故自動通報システム（ACN）の普及を図った。また、緊急通報サービスを行う事業者（接続機関）と救援機関の接続環境次第では、交通事故等緊急事態に適切な救助・救急活動が行えなくなる可能性があることから、接続機関が救援機関に自動車からの緊急通報の内容を連絡する際に遵守すべき内容を定めた「接続機関における自動車からの緊急通報の取扱いに関するガイドライン」（平成30年5月策定）の浸透を図り、緊急通報サービスの普及と高度化のための環境を整備した。

※HELP：Help system for Emergency Life saving and Public safety

3 救急医療体制の整備

(1) 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、令和5年4月1日現在の救急病院及び救急診療所は、全国で4,094か所である。

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、令和5年4月1日現在で、休日夜間急患センターについては、547か所、在宅当番医制については、668地区整備している。

(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、令和5年4月1日現在で、それぞれ389地区、19か所整備している。

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、令和5年4月1日現在で、140事業（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、5年4月1日現在で、27か所整備している。

(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渡る全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、令和7年1月現在で、309か所整備している。

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、令和7年1月現在で、50か所整備している。

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、的確に把握し、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、令和5年4月1日現在で、39か所整備している。

(2) 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・看護師等を対象に、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、医師の卒前教育・臨床研修において救急医療に関する内容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を行っている。

(3) 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、令和7年2月末現在で、46都道府県、57機のドクターヘリが運航されている。

4 救急関係機関の協力関係の確保等

(1) 傷病者の搬送及び傷病者の受入れの実施に関する基準

傷病者の搬送及び受入れの円滑な実施を図るため、消防法（昭23法186）では、都道府県における「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、実施基準に関する協議会（以下「法定協議会」という。）の設置が義務付けられている。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。

(2)メディカルコントロール体制の強化

救急業務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障する仕組みをいう。具体的には、消防機関と医療機関との連携によって、①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、②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、③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、④その結果がフィードバックされること等を通じて、救急救命士を含む救急隊員の再教育等が行われる体制をいう。

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、令和6年8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。救急業務におけるメディカルコントロール体制の役割は、当該体制の基本であり土台である「救急救命士等の観察・処置を医学的観点から保障する役割」から、「傷病者の搬送及び受入れの実施に関する基準の策定を通じて地域の救急搬送・救急医療リソースの適切な運用を図る役割」へと拡大し、さらに「地域包括ケアにおける医療・介護の連携において、消防救急・救急医療として協働する役割」も視野に入れるなど、各地域の実情に即した多様なものへと発展しており、今後もメディカルコントロール体制の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填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（昭30法97）による被害者保護増進等計画に基づき、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、保険金の支払い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。

令和元年度から5年度の自賠責保険の支払件数及び総支払額は、それぞれ17.7%、19.4%減少している（第1-22表）。

(1)自動車損害賠償責任保険（共済）の適正化の推進

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等、被害者を保護する措置が採られている。

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。自動車損害賠償保障法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令和5年度の紛争処理件数は770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。

(2)政府の自動車損害賠償保障事業の適正な運用

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填補を行い、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、損害填補の限度額は自賠責保険と同一である。令和6年度の保障事業による保障金の支払額は、ひき逃げ233件及び無保険108件（計341件）に対し、約3億9,900万円（死亡5人、傷害340人に対してそれぞれ約1億400万円及び約2億9,500万円）である。

なお、政府は、この損害の填補をしたときは、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。

▶ 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	
	支払件数	平均支払額	支払件数	平均支払額	支払件数	平均支払額	支払件数	総支払額
	件	千円	件	千円	件	千円	件	百万円
令和元年度	3,434	24,008	1,018,274	434	48,158	4,094	1,069,866	721,898
2	3,188	23,895	850,124	448	45,095	4,158	898,407	644,388
3	2,916	25,141	795,637	444	38,837	4,303	837,390	594,023
4	2,687	24,094	805,415	441	33,933	4,283	842,035	565,006
5	2,730	24,401	844,951	446	32,671	4,216	880,352	581,596

- 注 1 全国共済農業協同組合連合会を含む損害保険料率算出機構資料による。
 2 死亡欄の平均支払額は、死亡に至るまでの傷害を含む金額である。
 3 後遺障害欄の平均支払額は、後遺障害に至るまでの傷害を含む金額である。
 4 支払件数欄における件数は、1名につき1件として集計したものである。

(3)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ている。

このため、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保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。

(4)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、令和5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0.0%、5,000万円を超え1億円までのもの0.1%、1億円を超えるもの99.7%（うち無制限のもの99.6%）となっている。

なお、令和5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の推移は、第1-23表のとおりである。

イ 任意の自動車共済

任意の自動車保険のほか、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等で任

意の自動車共済を実施している。

▶ 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
令和元年度	1,871	3,670
2	1,781	3,688
3	1,742	3,787
4	1,501	3,886
5	1,504	3,975

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。

2 損害賠償の請求についての援助等

(1)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、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。

(2)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、

▶ 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	令和元年度	令和2年度	令和3年度	令和4年度	令和5年度
都 道 府 県	29,039	22,442	20,529	17,895	18,245
政 令 指 定 都 市	4,507	3,032	2,789	2,580	2,673
計	33,546	25,474	23,318	20,475	20,918

注 国土交通省資料による。

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、過失運転致死傷等の事件の被害者や遺族等が刑事裁判に直接参加できる「被害者参加制度」

について、法テラスでは、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、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制度」を運用している。さらに、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」も運用している。

令和5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件数は、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）決定事件数は、第1-27表のとおりである。

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、示談あっ旋等を無料で行っている。

令和6年度の交通事故相談活動は、第1-28表のとおりである（全国154か所の相談所で活動。う

▶ 第1-25表 交通事故関係人権相談件数の推移

項 目	令和2年	令和3年	令和4年	令和5年	令和6年
交通事故関係人権相談件数	133	116	105	152	135

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）推移

年 度	全問合せ件数 (A)	交通事故に関する 問合せ件数 (B)	比 率 (B)/(A)
	件	件	%
令和元年度	395,100	12,765	3.2
2	349,533	11,144	3.2
3	377,753	12,190	3.2
4	399,812	12,880	3.2
5	419,403	12,437	3.0

注 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	%
令和元年度	115,546	1,109	1.0
2	109,106	993	0.9
3	106,871	848	0.8
4	104,852	744	0.7
5	108,602	721	0.7

注 日本司法支援センター資料による。

▶ 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	令和2年度	令和3年度	令和4年度	令和5年度	令和6年度
相談所開設延べ日数（日）	11,006	12,240	10,967	10,630	10,601
相 談 件 数（件）	31,407	32,538	36,758	38,538	39,266
従事弁護士延べ人員（人）	7,967	8,960	8,239	7,938	7,833

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

(件)

項 目	令和元年度	令和2年度	令和3年度	令和4年度	令和5年度
相 談 件 数	17,742	16,145	16,685	15,394	14,368
和 解 成 立 件 数	5,663	4,856	4,964	4,558	4,522
う ち 審 査 手 続 分	509	462	511	471	410

注 1 (公財) 交通事故紛争処理センター資料による。

2 相談件数は、新規・再来の合計。

ち42か所で示談あっ旋を実施)。

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、和解あっ旋及び審査会による審査・裁定業務を無料で行った。

令和5年度の交通事故相談活動は、第1-29表のとおりである(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活動)。

3 交通事故被害者等支援の充実強化

(1)自動車事故被害者等に対する援助措置の充実

ア 国土交通省

国土交通省では、被害者の救済を図るため、次に掲げる業務等を行った。

(ア) 障害の態様に応じたりハビリテーションの機会等の確保

自動車事故によって生じる後遺障害には遷延性意識障害、脊髄損傷、高次脳機能障害等、様々な態様が存在することを踏まえ、その態様に応じたりハビリテーション等の機会を確保するために必要な支援の充実を図った。

① 遷延性意識障害者の医療的ケアの対応力向上

遷延性意識障害者の支援として、国土交通省が短期入所協力施設として指定している障害者支援施設の中から、夜間の医療的ケアに対応可能な協力施設を重点支援施設として指定し、補助を行った。

② 高次脳機能障害者の社会復帰の促進

高次脳機能障害者の支援として、自立訓練(機能訓練・生活訓練)を提供する事業者のうち、高次脳機能障害を有する者が病院・事業者から地域への生活を円滑に移行するためのサポートの取組

に対して補助を行った。

(イ) 介護者なき後を見据えた環境整備の促進

自動車事故被害者の介護者なき後の環境を整備するため、グループホーム・訪問系介護事業所等の新設を支援するとともに、介護人材確保や設備導入等に係る経費の補助を行った(令和6年度は、グループホーム等56か所に対し、約161万円、訪問系介護事業所120か所に対し、約128万円補助した。)

イ 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(ナスバ)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(令和5年度は、後遺障害の程度、介護の状況に応じて4,729人に対し、約38億1,000万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(宮城、千葉、岐阜、岡山)、療護施設機能一部委託病床(北海道、神奈川、茨城、石川、愛知(一貫症例研究型委託病床)、大阪、愛媛、福岡)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。

昭和59年設置の千葉療護センターを始め、療護センターの経年劣化が進行しており、順次、老朽化対策を講じていくことが必要であることから、まずは最初に設置され、設置後40年以上が経過している千葉療護センターの老朽化対策に努めている。

自動車事故による脊髄損傷の重度後遺障害者に対しては、適切な治療及びリハビリテーションを行うことができる環境整備に向けたモデル事業を行っている。

(ウ) 自動車事故被害者への情報提供体制の整備
ナスバ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（令和5年度は4,011件）。その他、被害者やその家族との交流会、各種被害者団体との意見交換会への参加等を通じて、被害者やその家族の実情、要望等の把握に努めている。

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「ナスバ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（令和5年度の相談件数は1,610件）。この他自動車事故被害者等への相談支援を実施している被害者団体に対して相談支援実施にかかる費用の支援を行っている。

(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。

ウ （公財）交通遺児等育成基金

（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を運用し、これに国及び民間からの援助金を加えたものを育成給付金として、交通遺児が満19歳に達するまで、年金方式で支給する交通遺児育成基金事業を実施した。

なお、令和6年度末における加入遺児総数は365人となっている。

エ 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。

(2)交通事故被害者等の心情に配慮した対策の推進

ア 交通事故被害者等に対する情報提供の実施
警察においては、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に努めるとともに、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、仮釈放等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、証拠品の返還等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、犯罪被害者等の保護・支援のための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に備え付け、ウェブサイト上にも掲載す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や保護観察中における被害者等の心情等聴取・伝達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。

なお、令和4年6月に成立した刑法等の一部を改正する法律（令4法67）により、刑事施設及び少年院においても、刑の執行段階等における被害者等の心情等の聴取・伝達制度が導入され、5年12月1日から運用を開始している。

このほか、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」等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、国土交通省においては、関係者からの助言を得ながら、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た。

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、被害者の手記等を盛り込んだ視聴覚教材を活用するほか、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ている。また、被害者等の手記を取りまとめた資料等については、交通安全講習会等で配布し、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ている。

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「交通事故被害者サポート事業」を行い、令和6年11月には「交通事故で家族を亡くしたこどもの支援に関するシンポジウム」を神奈川県内において、ライブ配信及びオンデマンド配信を併用して開催し、交通事故で家族を亡くしたこどもに焦点を当て、専門家による対応事例の紹介や講演、交通事故で家族を亡くした遺族による体験談の発表等を実施した。

また、被害者等の回復のための自助グループ活動を促進する自助グループ運営・連絡会議、自治体担当者や警察、教育委員会等の関係団体間の連携強化を図るための意見交換会についても実施した。

(3)公共交通事故被害者等への支援

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、国土交通省に設置した公共交通事故被害者支援室では、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等を行うこととしている。

令和6年度は、公共交通事故発生時には、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掛け等を行っている。

なお、平成28年に発生した軽井沢スキーバス事故については、被害者等との意見交換会を開催するなどの支援を継続して実施している。

第8節 研究開発及び調査研究の充実

1 道路交通の安全に関する研究開発及び調査研究の推進

(1)内閣府本府関係の調査研究

令和8年度からの第12次交通安全基本計画の作成に向けて検討すべき事項を整理するため、第11次交通安全基本計画の評価の検討を行うとともに、国民の交通安全意識等に関するアンケート調査、地方公共団体及び関係団体に対する第12次交通安全基本計画に盛り込むべき事項に関する調査、交通事故被害者等の関係団体からの意見聴取及び道路交通事故の長期予測等を実施した。

(2)警察庁関係の研究

ア 横断歩道の効果的運用に関する研究

ステレオカメラシステムを搭載した実験車両による公道走行等で歩行者等の横断行動を観測する調査を実施し、接近する車両との間の距離や当該車両の速度等から、歩行者が無理なく横断できる状況について明らかにするとともに、横断を意図した歩行者の挙動と道路交通条件の関連を分析することで、効果的な横断歩道の設置・運用条件について検討した。

イ 親子の安全な歩行行動を促進する教育方法に関する研究

家庭における歩行者教育として、就学前のこどもの親向けのフォーカスグループ（司会者が導く小集団討議）を活用した教育方法を提案した。この教育は、親がこどもの模範となるよう意識付けを促すことを目的としたものであり、予備調査等を経て、教育方法の効果検証を行った。

ウ 新たなモビリティの関わる交通事故の研究

普及が進む電動キックボード等の新たなモビリティは搭乗姿勢や走行性能が従来の乗り物とは異なり、交通事故発生時の乗員の挙動や受傷過程が不明である。これらモビリティの事故再現実験によって、交通事故事件捜査の鑑識活動に必要な知見を蓄積し、併せて乗員の外傷について検証した。

(3)総務省関係の研究

電波を用いた自動運転・安全運転支援等を目的

とするV2X用通信システムについて、国際的に検討が進められている周波数帯（5.9GHz帯）の追加割当が我が国においても検討されているところ、令和7年度から新東名高速道路（一部区間）において走行実証を行うことを視野に、5.9GHz帯を用いた新たなV2X用通信システムに係る通信プロトコル等の通信要件等に関する技術的検討を行った。

(4)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ゲリラ豪雨・強風の新しい検知・予測技術、集中豪雪を監視するシステム、路面雪氷状態の分布を把握する技術、大雪・吹雪・雪崩・着雪等の雪氷災害を予測するシステムの開発や降雨時の各種センサーの実験を行った。

(5)国土交通省関係の調査研究

ア 国土交通省本省の調査研究

(ア) 道路空間の安全性向上に資する検討

交通事故が集中している箇所や原因の特性を明確化し、効果的・効率的な交通安全対策を検討するため、過去の事故データ等を経年的に整理し、事故が発生した道路の特徴と交通事故との関係等について分析等を実施した。

(イ) 安全運転の支援

令和3年度から開始した第7期先進安全自動車（ASV）推進計画において、近年の事故実態や技術の動向を踏まえ、産学官連携の下、「自動運転の高度化に向けたASVの更なる推進」を基本テーマに掲げ、①ドライバーの認知ミス又は操作ミスによる明らかに誤った操作に対して、システムの安全操作を優先する安全技術、②車両間の通信により、見通しの悪い交差点での出会い頭の事故等を防止する安全技術、③歩行者等の交通弱者と通信を行い、交通弱者が被害者となる事故を防止する安全技術等の要件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
最先端の情報通信技術（ICT）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。

① 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。

② 安全運転の支援

全国的高速道路上に設置された約1,800か所の路側機を活用し、画像や音声を用いた前方障害物情報提供等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。

③ 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、国際会議で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、地震活動及び火山活動をよりの確に観測・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 独立行政法人自動車技術総合機構の研究

(ア) 自動運転車両に求められる機能要件に関する研究

ドライバーの運転する車両と混在して円滑かつ安全・安心に走行するため、ドライビングシミュレーターを活用し、自動運転車両に求められる機能要件を検討した。

(イ) 自動運転車両における電子制御装置の安全性・信頼性評価の研究

自動運転車両のセンシング機能について分析し、その正確性並びに誤認知が生じる場面及び条件を体系的に整理するなど、自動運転システムの安全性・信頼性評価に関する研究を実施した。

オ 国立研究開発法人土木研究所の研究

(ア) 冬期道路交通サービスの提供に関する研究

冬期路面管理支援のため、車載カメラや道路CCTVカメラ画像をAIで処理し安価かつリアルタイムで路面すべり摩擦係数や定性的な路面性状（湿潤、圧雪等）及び路面の凹凸深さを推定するシステムを構築した。また、積雪地域で効果的な物理的デバイスとしてアスファルト製のハンプを生活道路に常設し有効性を確認した。

(イ) 雪氷災害に対応する防災・減災技術の開発に関する研究

冬期道路交通の安全確保及び管理の判断を支援するため、気象の現況及び予測値を用いて過去の暴風雪・大雪の類似事例を抽出する技術を開発し、これらの情報をウェブ上で公開するツールを作成し情報提供を行った。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精度向上や吹雪対策施設の性能向上に関する検討を行った。さらに、厳冬期の大雨等に伴う雪崩災害に対する道路管理の判断支援技術の開発や、吹雪対策施設

の性能向上に関する検討を進め、冬期交通の安全性向上に寄与する技術開発を推進した。

(6)厚生労働省関係の研究

交通事故被害者も含めた、PTSD等持続的な精神的後遺症を持つ者に対する治療法の普及に係る研究を実施するとともに、PTSD等に適切に対応できる医療従事者等の人材を育成する研修を実施した。

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構築し、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機関との連携による事故例調査を全国で実施しており、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。