

参 考

参考-1 主要交通安全施策年表

年月日	主 要 施 策
昭和30. 5.20	内閣に交通事故防止対策本部を設置
35.12.16	内閣の交通事故防止対策本部を解消 総理府に交通対策本部を設置
36. 8. 9	「都道府県交通対策協議会等の設置について」を交通対策本部決定
40. 5.19	総理府に陸上交通安全調査室を設置
40.10.14	「時差通勤通学対策について」を交通対策本部決定
42. 2.13	「学童園児の交通事故防止の徹底に関する当面の具体的対策について」を交通対策本部決定
42. 4. 6	「踏切事故防止対策強化について」を交通対策本部決定
42. 4.17	「トンネル等における自動車の火災事故防止に関する具体的対策について」を交通対策本部決定
44. 5. 8	「ドライブイン等における酒類提供の抑制について」を交通対策本部決定
44. 6.19	「高速自動車国道における交通安全対策の強化について」を交通対策本部決定
45. 4.16	「こどもの遊び場確保のための当面の措置についての申し合わせ」を交通対策本部申合せ
45. 6. 1	「飲酒運転の追放について」を交通対策本部決定
45. 8.14	「こどもの遊び場確保のための車両の通行禁止規制についての申し合わせ」を関係省庁申合せ
45. 9.14	「東京都の都心部等における交通規制の強化と輸送体系の整備等について」を交通対策本部決定
46. 3.30	「第1次交通安全基本計画」を中央交通安全対策会議決定
47. 4. 5	「幼児の交通安全対策について」を中央交通安全対策会議決定
47. 9.28	「行楽・観光地に通ずる山間地の道路における交通事故防止対策について」を関係省庁申合せ
47.11.10	「大型貨物自動車に係る交通事故の防止対策について」を関係省庁申合せ
48. 5. 5	「幼児交通安全教本」について」を中央交通安全対策会議決定
48. 7.25	「自転車の安全な利用のための道路交通環境の整備等について」を関係省庁申合せ
49. 3. 6	「名古屋地域における時差通勤通学対策について」を交通対策本部決定
50. 1.21	「レジャー施設への送迎用バスに係る交通事故の防止対策について」を関係省庁申合せ
51. 3. 3	「福岡地域における時差通勤通学対策について」を交通対策本部決定
51. 3.30	「第2次交通安全基本計画」を中央交通安全対策会議決定
52. 7.30	「道路又は鉄道への落石等による交通事故の防止対策について」を関係省庁申合せ
53. 1.23	「自転車駐車対策の推進について」を交通対策本部決定
53. 7. 4	「自転車駐車対策推進計画の策定について」を総理府通達
54. 7.25	「トンネルにおける自動車の火災事故防止等に関する当面の措置について」を関係省庁申合せ
54.12.20	「トンネル等における自動車の火災事故防止対策について」を交通対策本部決定
55. 9.24	「暴走族に対する総合対策の推進について」を暴走族緊急対策関係省庁会議申合せ
56. 3.31	「第3次交通安全基本計画」を中央交通安全対策会議決定
56. 8.29	「過積載による違法運行の防止に関する当面の対策について」を関係省庁申合せ
58. 5.20	「仙台地域における時差通勤通学対策について」を交通対策本部決定
59. 2.13	「過積載防止対策連絡会議の設置等について」を総理府通達
60. 1.31	「レジャー客輸送バスに係る交通事故の防止対策について」を関係省庁申合せ
60. 7. 1	「シートベルト着用徹底を図るための対策について」を交通対策本部決定
60. 7.25	「シートベルト着用徹底のための諸活動の推進について」をシートベルト着用推進会議決定
61. 3.19	「ダンプカーのさし枠装着車等の一掃に関する対策について」を関係省庁申合せ
61. 3.28	「第4次交通安全基本計画」を中央交通安全対策会議決定
63. 7.28	「大都市における道路交通円滑化対策について」を交通対策本部決定
63. 9. 9	「高齢者の交通安全総合対策について」を交通対策本部決定
63. 9.27	「高齢者交通安全対策推進会議の設置について」を交通対策本部長決定
平成元. 7.11	「二輪車の事故防止に関する総合対策について」を交通対策本部決定（「バイクの日（8月19日）」を制定）
元. 8.15	「二輪車交通安全対策推進会議の設置について」を交通対策本部長決定
2. 2.13	「高齢者交通安全教育指導指針」を高齢者交通安全対策推進会議決定
2. 5.28	「大都市における駐車対策の推進について」を交通対策本部申合せ
3. 3.12	「第5次交通安全基本計画」を中央交通安全対策会議決定
4. 9.10	「今後の高齢者の交通安全対策の推進について」を高齢者交通安全対策推進会議決定
6. 4. 8	「過積載による違法運行の防止対策について」を関係省庁申合せ
7. 3.23	「広島地域における時差通勤通学対策について」を交通対策本部幹事申合せ
8. 3.12	「第6次交通安全基本計画」を中央交通安全対策会議決定
11.10.21	「チャイルドシート着用の徹底を図るための対策について」を交通対策本部決定 「シートベルト・チャイルドシート着用推進会議の設置について」を交通対策本部長決定
12.12.26	「中央交通安全対策会議の対策推進機能の強化について」を中央交通安全対策会議決定
13. 2. 5	「暴走族対策の強化について」を暴走族対策関係省庁担当課長等会議申合せ
13. 3.16	「時差通勤通学推進計画」を交通対策本部長決定 「第7次交通安全基本計画」を中央交通安全対策会議決定
13. 4.19	「踏切事故防止総合対策について」を交通対策本部決定
15. 3.27	「本格的な高齢社会への移行に向けた総合的な高齢者交通安全対策について」を交通対策本部決定
18. 3.14	「第8次交通安全基本計画」を中央交通安全対策会議決定
18. 9.15	「飲酒運転の根絶について」を交通対策本部決定
19. 7.10	「飲酒運転の根絶に向けた取組の強化について」を交通対策本部決定 「自転車の安全利用の促進について」を交通対策本部決定 「後部座席シートベルトの着用の徹底を図るための対策について」を交通対策本部決定
20. 1.11	「『交通事故死ゼロを目指す日』の実施について」を交通対策本部決定
23. 3.31	「第9次交通安全基本計画」を中央交通安全対策会議決定
28. 3.11	「第10次交通安全基本計画」を中央交通安全対策会議決定
28.11.24	「高齢運転者の交通事故防止対策の推進について」を交通対策本部決定 「高齢運転者交通事故防止対策ワーキングチームの設置について」を交通対策本部長決定 「高齢運転者による交通事故防止対策について」を交通対策本部決定
29. 7. 7	「未就学児等及び高齢運転者の交通安全緊急対策」を昨今の事故情勢を踏まえた関係閣僚会議決定
令和元. 6.18	「第11次交通安全基本計画」を中央交通安全対策会議決定
3. 3.29	「通学路等における交通安全の確保及び飲酒運転の根絶に係る緊急対策」を交通安全対策に関する関係閣僚会議決定
3. 8. 4	「自転車の安全利用の促進について」を交通対策本部決定
4.11. 1	

参考-2 海外の交通事故発生状況

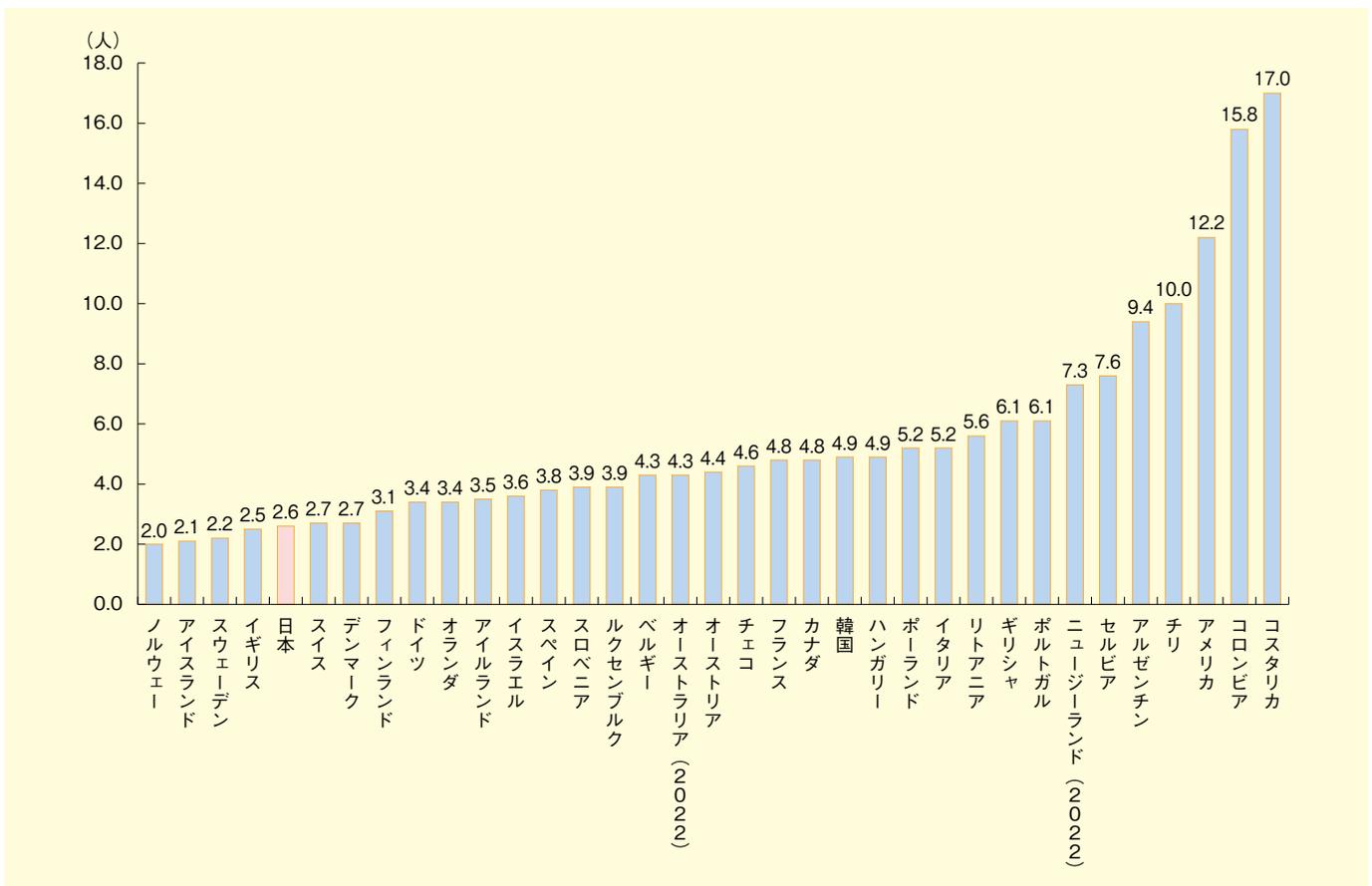
1 概況（第1図、第2図）

国際道路交通事故データベース（IRTAD）がデータを有する35か国について、人口10万人当たりの交通事故死者数（第1図）を比較すると、我が国は2.6人であり、5番目に少ない。

第1図の上位5か国及びG7各国（ノルウェー、アイスランド、スウェーデン、イギリス、日本、ドイツ、フランス、カナダ、イタリア及びアメリカ）の10か国について、人口10万人当たりの交通事故

死者数（第2図）の推移を比較する。アメリカは他国と比べて大きな値で推移していること、アイスランドは人口が少ないため年毎に大きく変動していること、アメリカを除いた各国は2020年頃に過去10年の最小値を記録していることが分かる。長期的な推移に着目すると、2014年から2023年にかけて、アメリカは増加傾向にあるが、他国は減少傾向にある。短期的な推移に着目すると、2020年頃から2023年にかけて各国は増加傾向にある。

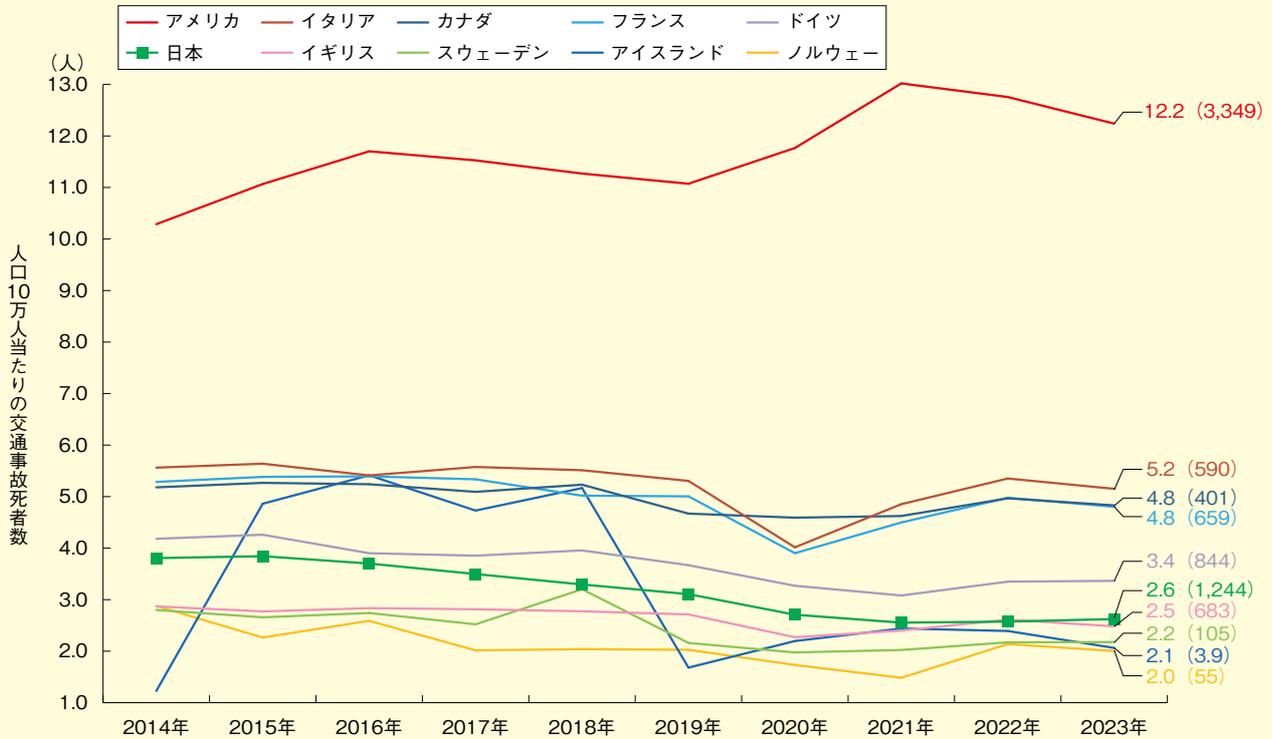
▶第1図 人口10万人当たりの交通事故死者数（2023年）



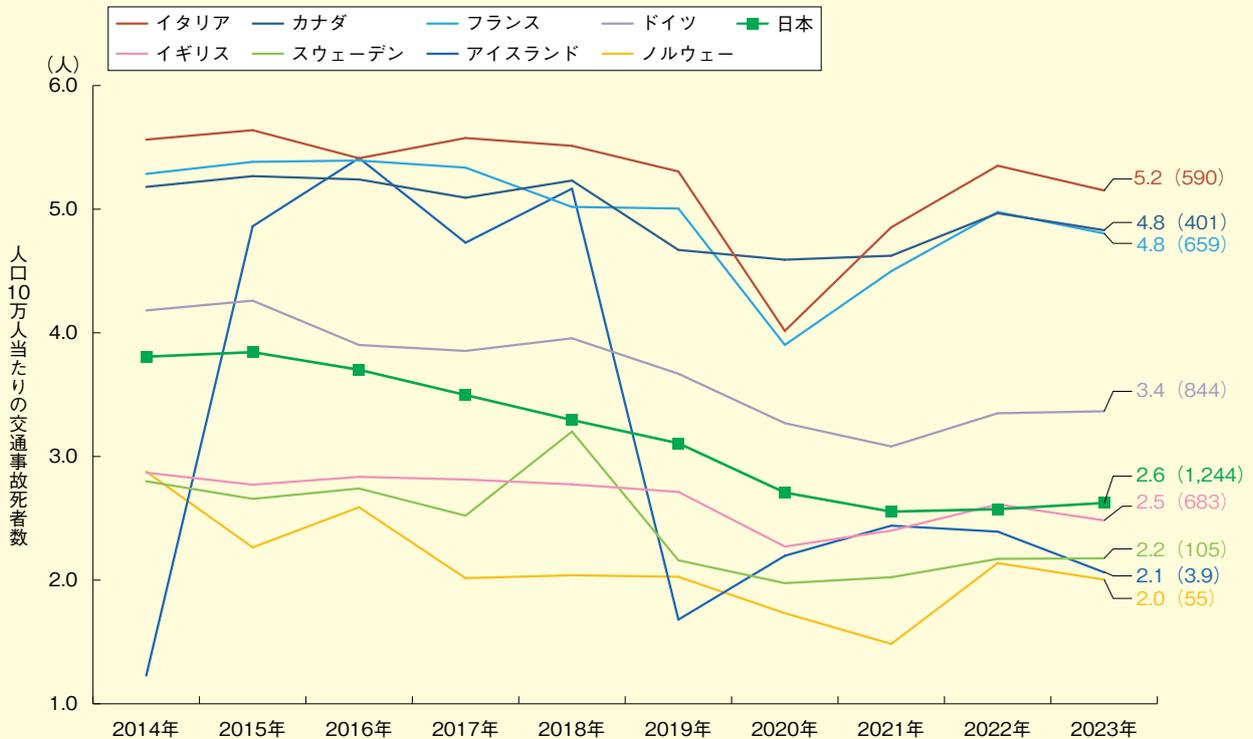
- 注 1 IRTAD資料（2024年11月27日現在）による。
 2 死者数の定義は事故発生後30日以内の死者である。以下、第6図まで同じ。
 3 IRTADがデータを有する35か国の人口10万人当たりの交通事故死者数を左から小さい順に記載。

▶第2図 交通事故死者数上位国及びG7各国の人口10万人当たりの交通事故死者数の推移（2014年～2023年）

(a) アメリカを含んだ10か国の推移



(b) アメリカを除いた9か国の推移



注 1 IRTAD資料（2024年11月27日現在）による。

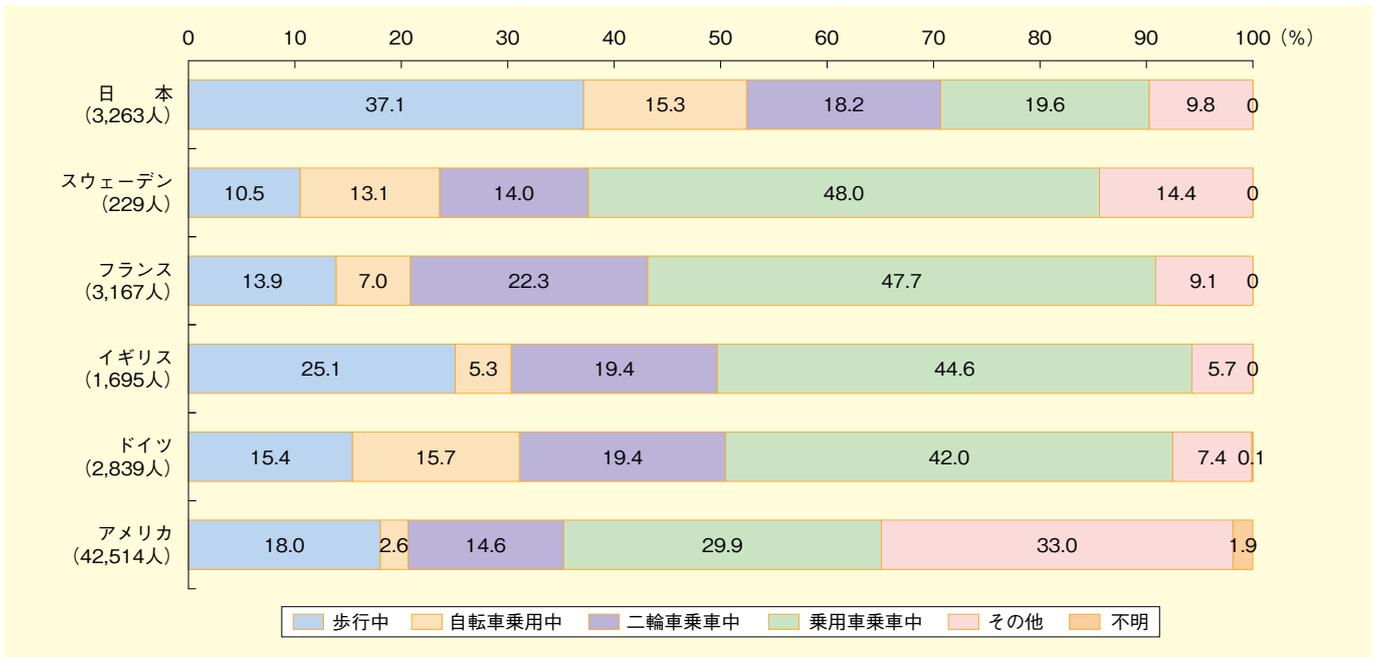
2 () 内は人口であり、単位は10万人である。ただし、日本の人口は総務省統計資料「人口推計」（令和5年10月1日現在）による。

2 状態別交通事故死者数の状況 (第3図)

我が国と主な欧米諸国（スウェーデン、フランス、イギリス、ドイツ及びアメリカをいう。以下同じ。）の状態別交通事故死者数の構成率(第3図)

をみると、我が国は、歩行中と自転車乗用中を合わせた死者数の構成率が他国と比べて高く、乗用車乗車中の死者数の構成率が他国と比べて低い。

▶第3図 我が国と主な欧米諸国の状態別交通事故死者数の構成率 (2023年)



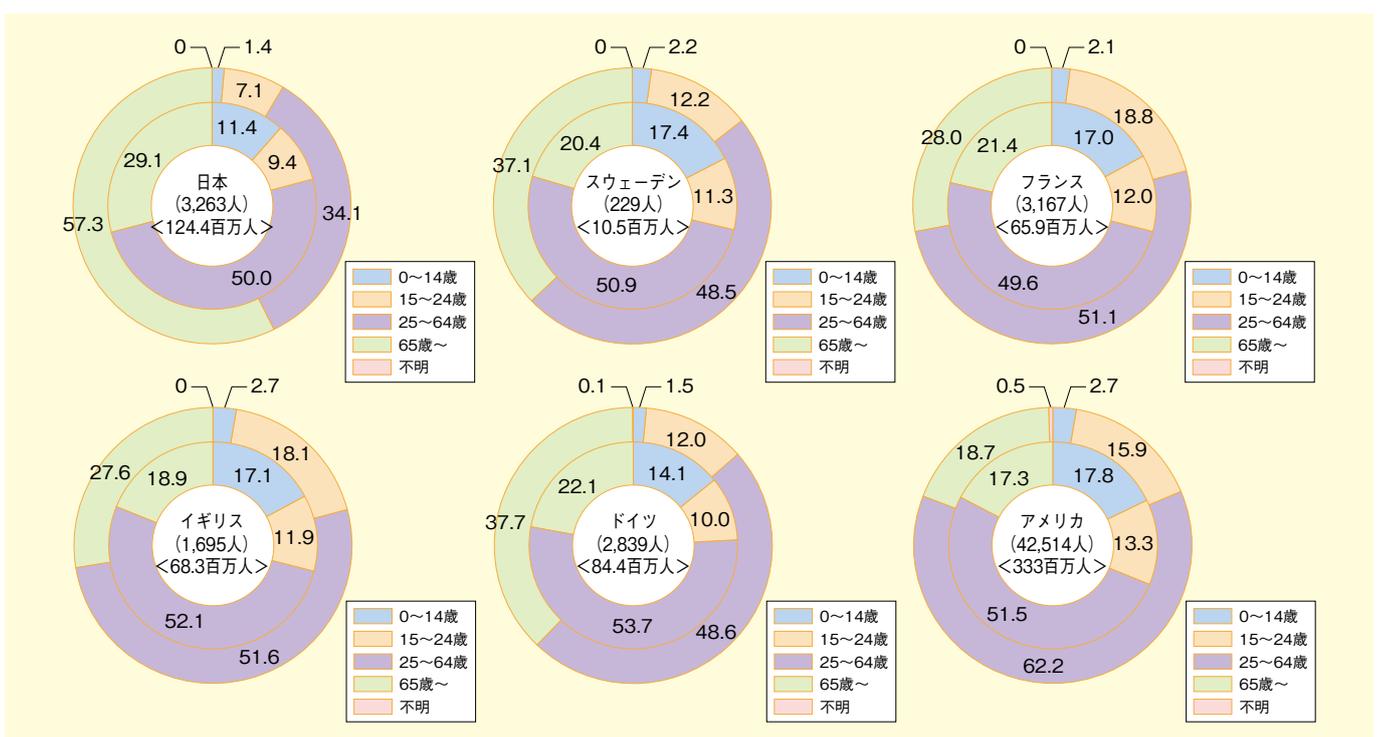
- 注 1 IRTAD資料 (2024年11月27日現在) による。
 2 アメリカの交通事故死者数は2022年のもの。
 3 () 内は交通事故死者数である。

3 年齢層別交通事故死者数の状況（第4図）

我が国と主な欧米諸国の年齢層別交通事故死者数の構成率と年齢層別人口構成率（第4図）をみると、我が国は、65歳以上の年齢層の交通事故死者数の構成率（57.3%）が人口構成率（29.1%）

と比較して約28ポイント高く、他国と比べて差が大きい。また、0～14歳の年齢層の交通事故死者数の構成率（1.4%）が人口構成率（11.4%）と比較して10ポイント低く、他国と比べて差が小さい。

▶第4図 我が国と主な欧米諸国の年齢層別交通事故死者数の構成率と年齢層別人口構成率（2023年）



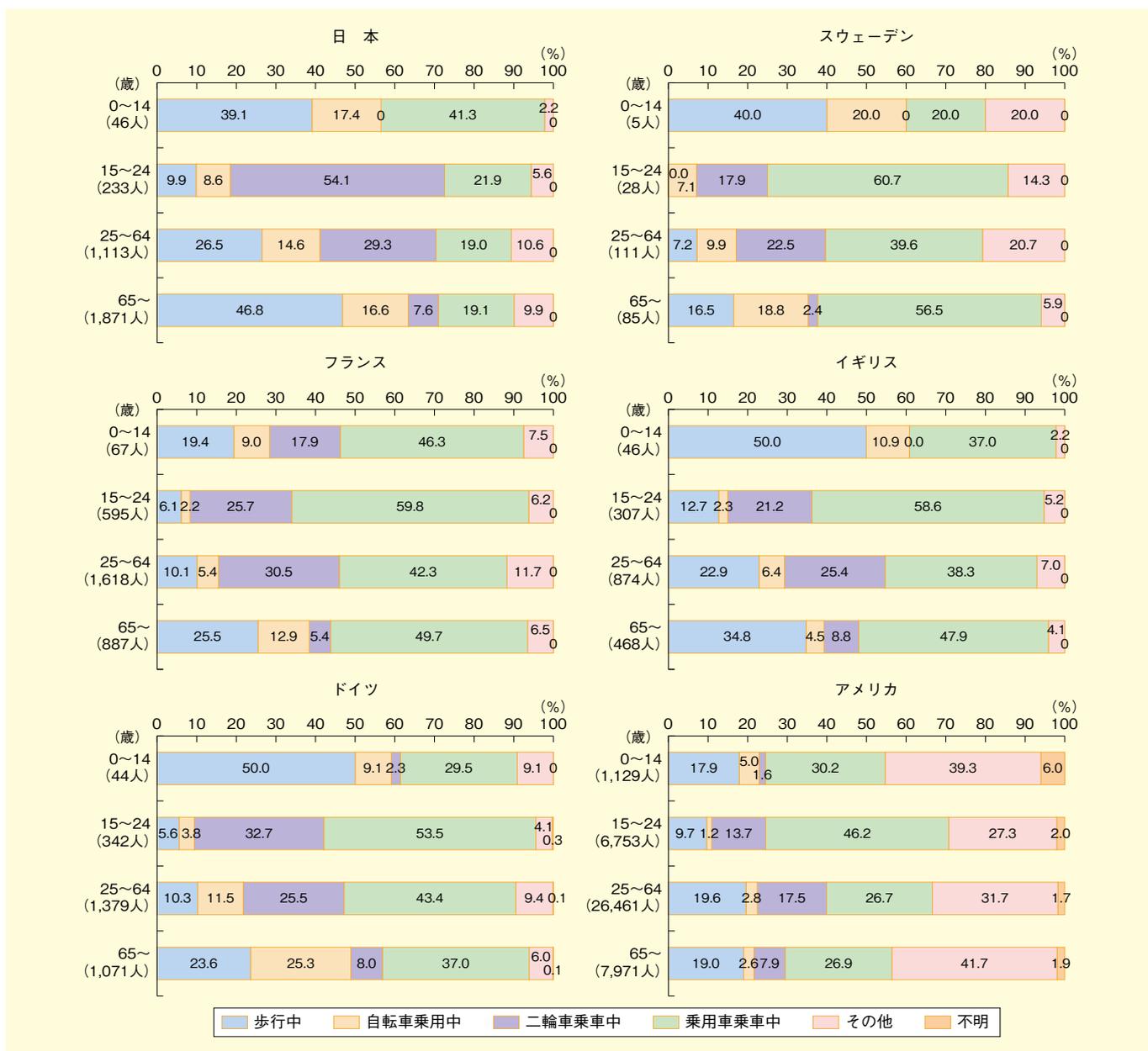
注 1 IRTAD資料（2024年11月27日現在）による。ただし、日本の人口は総務省統計資料「人口推計」（令和5年10月1日現在）による。
 2 外円は交通事故死者数、内円は人口の構成率（%）。
 3 アメリカの交通事故死者数と人口は2022年のものである。
 4 () 内は交通事故死者数であり、< >内は人口である。

4 年齢層別・状態別交通事故死者数の状況（第5図）

我が国と主な欧米諸国の年齢層別・状態別交通事故死者数の構成率（第5図）をみると、我が国は、0～14歳の年齢層については、自転車乗用中の構成率がスウェーデンを除いた他国と比較して高い。15～24歳の年齢層については、二輪車乗車

中の死者数の構成率が他国と比較して高い。25～64歳の年齢層については、乗用車乗車中の死者数の構成率が他国と比較して低い。65歳以上の年齢層については、歩行中と自転車乗用中を合わせた死者数の構成率は6割を超えており、他国と比較して高い。

▶第5図 我が国と主な欧米諸国の年齢層別・状態別交通事故死者数の構成率（2023年）



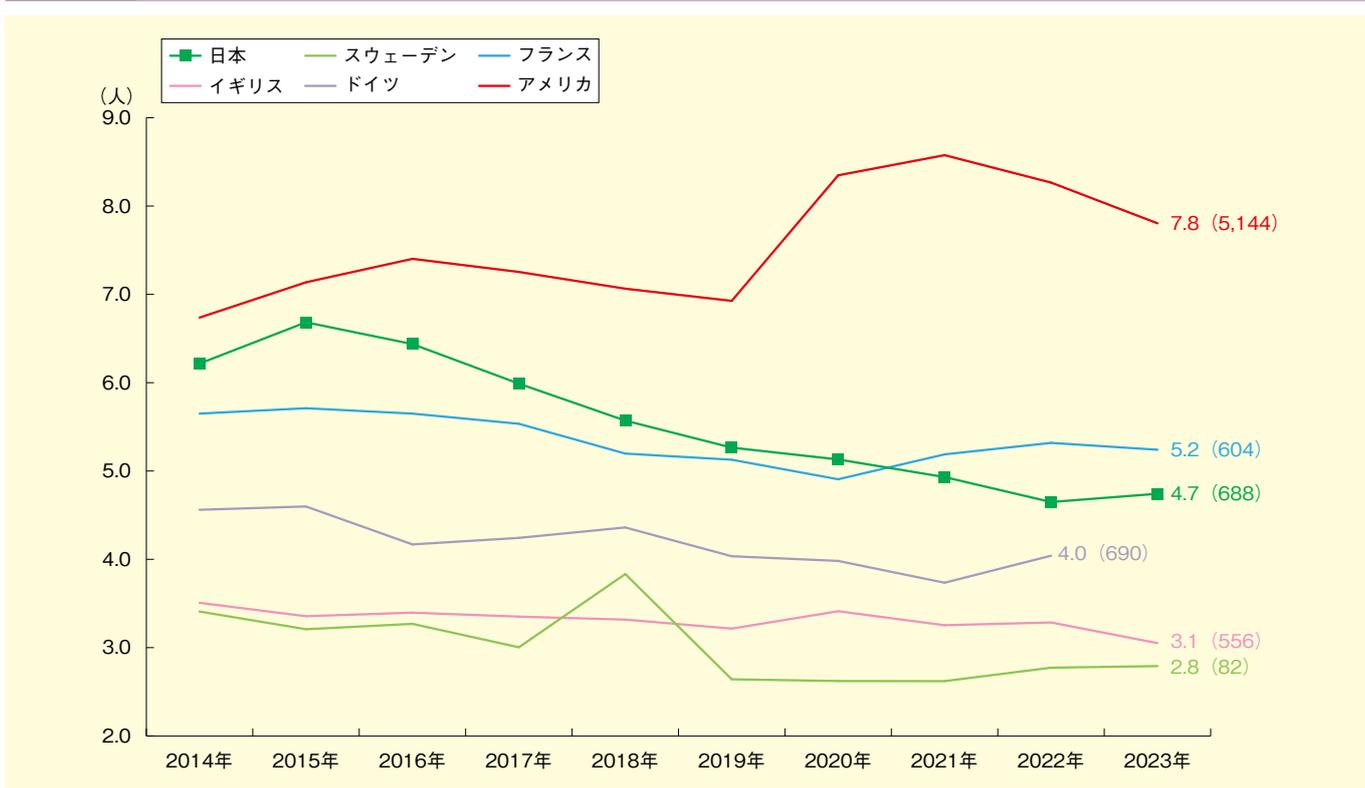
注 1 IRTAD資料（2024年11月27日現在）による。
 2 アメリカの交通事故死者数は2022年のもの。
 3 () 内は交通事故死者数である。

5 自動車走行10億キロメートル当たり交通事故死者数の状況（第6図）

我が国と主な欧米諸国の自動車走行10億キロメートル当たり交通事故死者数の推移（第6図）のうち、2022年の死者数をみると、小さい順にス

ウェーデン、イギリス、ドイツ、日本、フランス、アメリカの順となっている。また、推移をみると、2014年と2022年を比較して、我が国の減少幅が最も大きい。

▶第6図 我が国と主な欧米諸国の自動車走行10億キロメートル当たり交通事故死者数の推移（2014年～2023年）



- 注 1 IRTAD資料（2024年11月27日現在）による。ただし、2023年の日本の自動車走行キロは国土交通省統計資料「自動車燃料消費量統計年報（令和5年度分）」による。
 2 イギリスはグレートブリテンのみ。
 3 ()内は自動車走行キロであり、単位は10億kmである。ただし、アメリカの自動車走行キロは2022年のもの。

参考-3

道路交通事故交通統計24時間死者、30日以内死者及び30日死者の状況の比較

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

1 24時間死者数と30日以内死者数の比較

令和6年中の30日以内死者数は、昨年より減少した。30日以内死者数に占める24時間死者数の割合をみると、近年は、横ばいで推移している（第1表）。

令和6年中の30日以内死者数を交通事故発生か

ら死亡までの経過日数別（発生日を初日とし計算）にみると、交通事故発生から24時間以内に死亡した者が全体の82.7%（2,663人）を占めている。その後は、5日以内で全体の89.8%（2,894人）を占め、10日以内で累積構成率は93.8%（3,022人）に達している（第1図）。

2 30日死者数の特徴（単年）

(1)年齢層別の状況と特徴

令和6年中の30日死者の年齢層別構成率についてみると、65歳以上の占める割合が24時間死者に比べ、より高い割合を示している（第2図）。

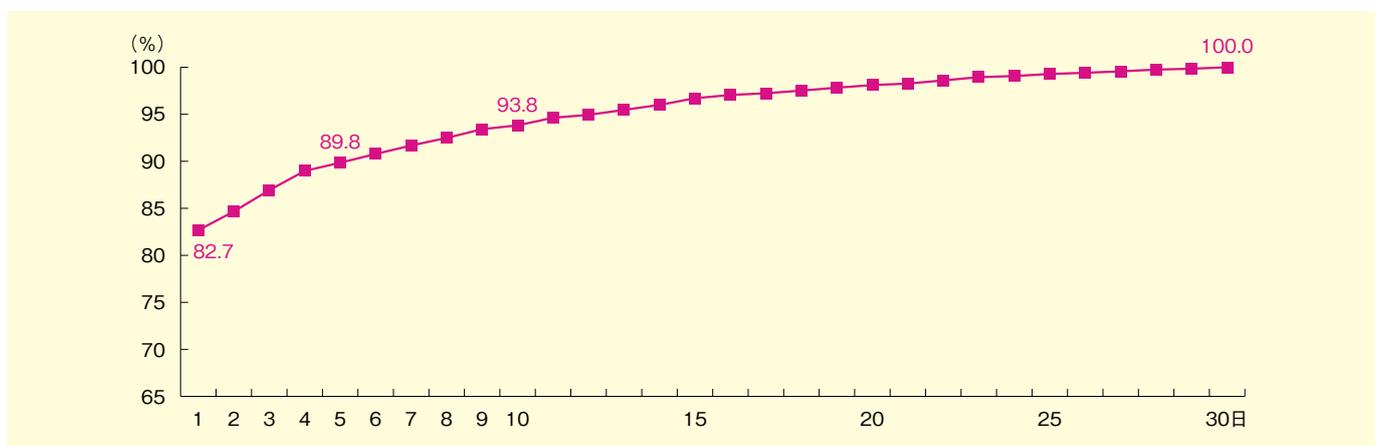
死者数（65歳以上）の構成率の推移は、第3図のとおりである。

▶第1表 24時間死者と30日以内死者の推移

	平成26年	27年	28年	29年	30年	令和元年	2年	3年	4年	5年	6年
24時間死者 (A)	4,113	4,117	3,904	3,694	3,532	3,215	2,839	2,636	2,610	2,678	2,663
30日以内死者 (B)	4,837	4,885	4,698	4,431	4,166	3,920	3,416	3,205	3,216	3,263	3,221
差 数	724	768	794	737	634	705	577	569	606	585	558
(A)/(B)	85.0%	84.3%	83.1%	83.4%	84.8%	82.0%	83.1%	82.2%	81.2%	82.1%	82.7%

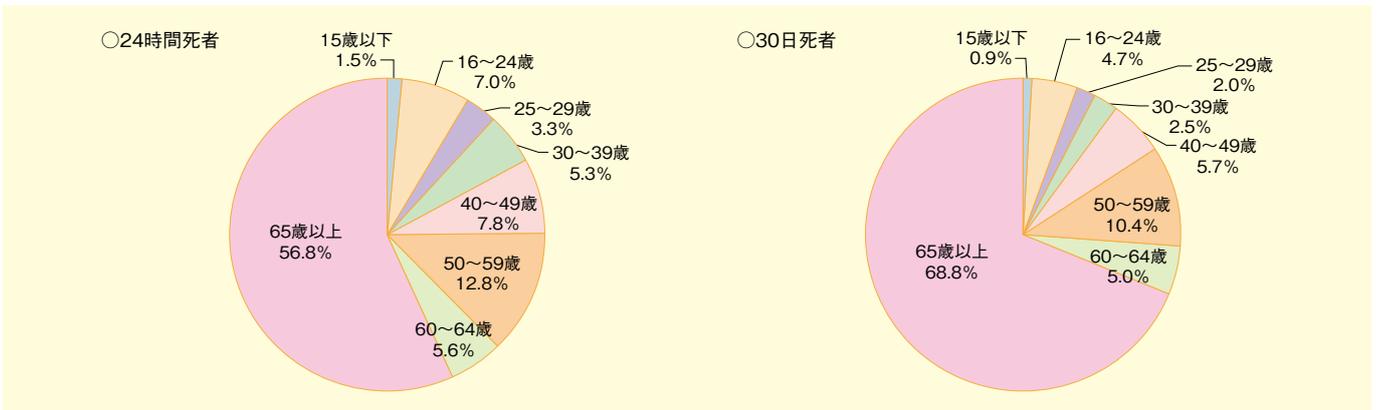
注 警察庁資料による。

▶第1図 事故発生後の経過日数別30日以内死者累積構成率（令和6年）



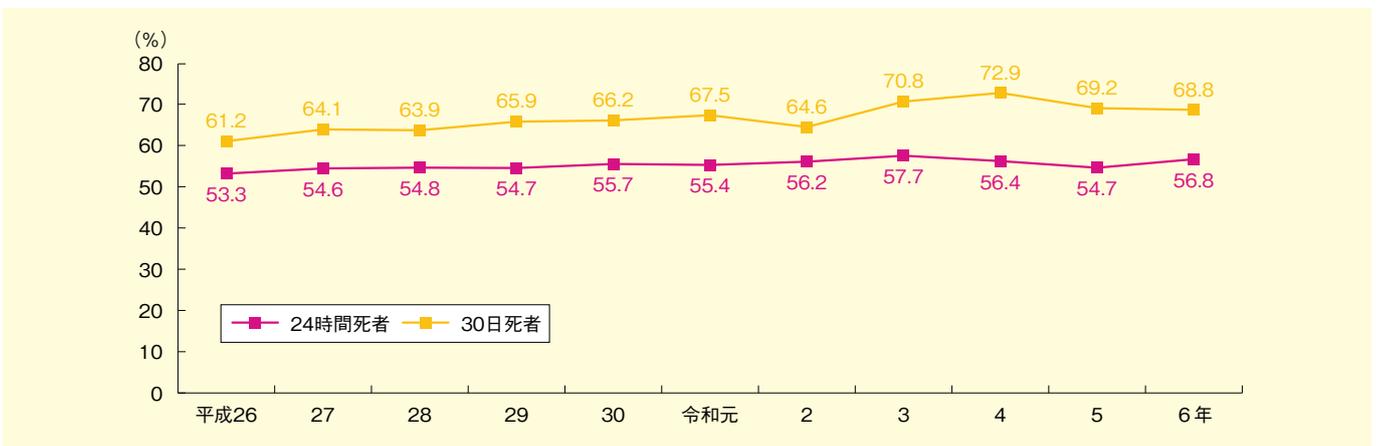
注 警察庁資料による。

▶第2図 年齢層別死者数の構成率（令和6年）



注 警察庁資料による。

▶第3図 死者数（65歳以上）の構成率の推移（平成26年～令和6年）



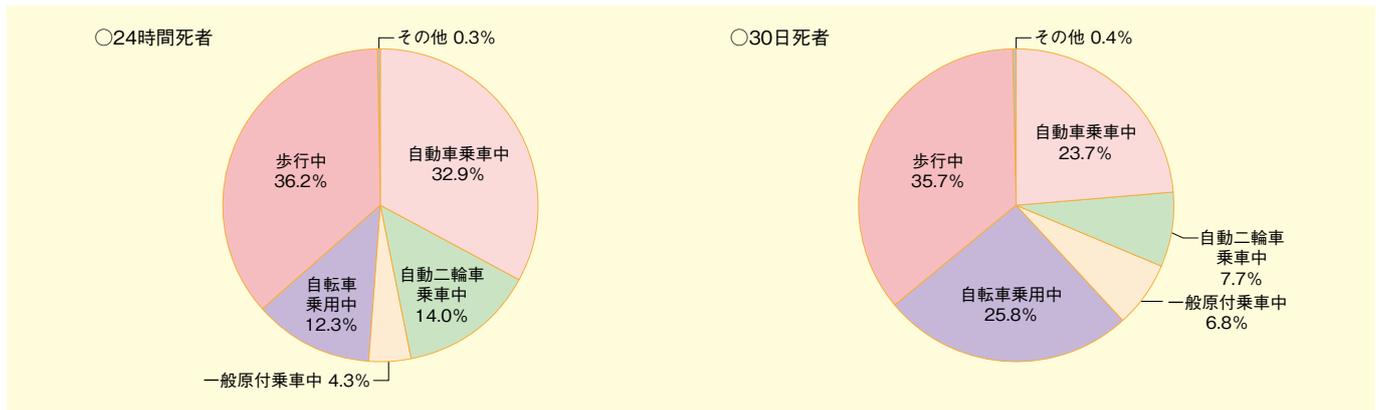
注 警察庁資料による。

(2)状態別の状況と特徴

令和6年中の30日死者の状態別構成率についてみると、自転車乗用中の占める割合が24時間死者に比べ高い割合を示している。一方、自動車乗車中の占める割合は24時間死者に比べ低い割合を示している（第4図、第2表）。

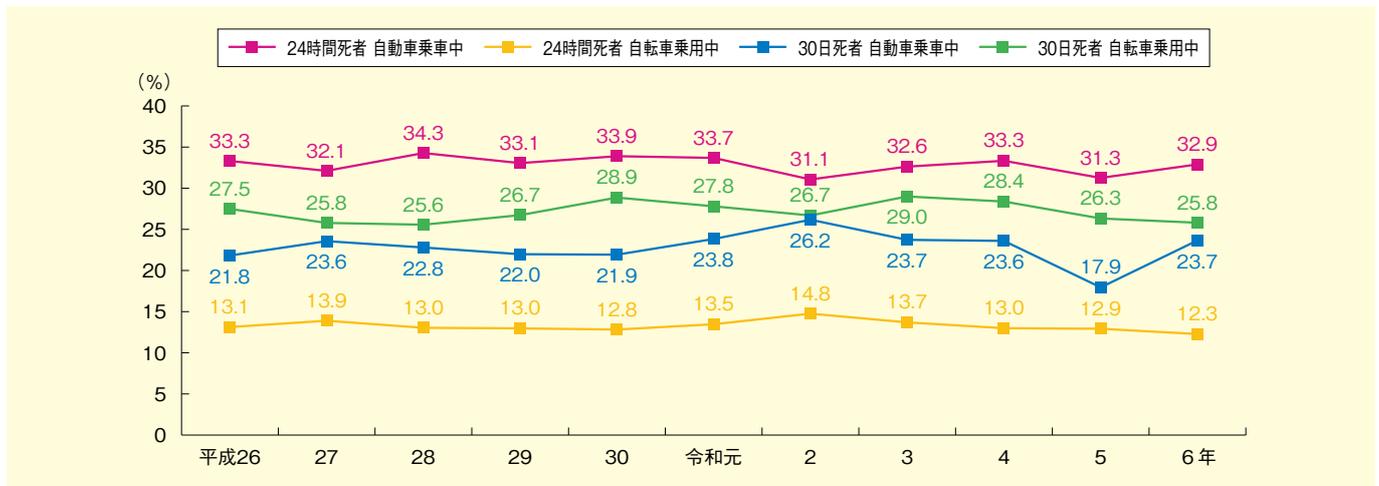
状態別（自動車乗車中及び自転車乗用中）死者数の構成率の推移は第5図のとおりである。

▶第4図 状態別死者数の構成率（令和6年）



注 警察庁資料による。

▶第5図 状態別（自動車乗車中及び自転車乗用中）死者数の構成率の推移（平成26年～令和6年）



注 警察庁資料による。

▶第2表 年齢層別・状態別にみた24時間死者数と30日死者数の比較（令和6年）

状態		24時間死者		30日死者		構成率の差 (a) - (b)
		人	(a) 構成率 (%)	人	(b) 構成率 (%)	
15歳以下	自動車乗車中	15	37.5	2	40.0	-2.5
	自動二輪車乗車中	2	5.0	0	0.0	5.0
	一般原付自転車乗車中	0	0.0	0	0.0	0.0
	自転車乗用中	8	20.0	2	40.0	-20.0
	歩行中	15	37.5	1	20.0	17.5
	その他	0	0.0	0	0.0	0.0
	小計	40	100.0	5	100.0	-
16～24歳	自動車乗車中	44	23.5	4	15.4	8.1
	自動二輪車乗車中	89	47.6	13	50.0	-2.4
	一般原付自転車乗車中	14	7.5	5	19.2	-11.7
	自転車乗用中	15	8.0	3	11.5	-3.5
	歩行中	24	12.8	1	3.8	9.0
	その他	1	0.5	0	0.0	0.5
	小計	187	100.0	26	100.0	-
25～64歳	自動車乗車中	310	33.6	30	21.0	12.6
	自動二輪車乗車中	232	25.1	22	15.4	9.8
	一般原付自転車乗車中	40	4.3	15	10.5	-6.2
	自転車乗用中	78	8.5	32	22.4	-13.9
	歩行中	263	28.5	44	30.8	-2.3
	その他	0	0.0	0	0.0	0.0
	小計	923	100.0	143	100.0	-
65歳以上	自動車乗車中	507	33.5	96	25.0	8.5
	自動二輪車乗車中	49	3.2	8	2.1	1.2
	一般原付自転車乗車中	61	4.0	18	4.7	-0.7
	自転車乗用中	226	14.9	107	27.9	-12.9
	歩行中	663	43.8	153	39.8	4.0
	その他	7	0.5	2	0.5	-0.1
	小計	1,513	100.0	384	100.0	-
合計	自動車乗車中	876	32.9	132	23.7	9.2
	自動二輪車乗車中	372	14.0	43	7.7	6.3
	一般原付自転車乗車中	115	4.3	38	6.8	-2.5
	自転車乗用中	327	12.3	144	25.8	-13.5
	歩行中	965	36.2	199	35.7	0.6
	その他	8	0.3	2	0.4	-0.1
	小計	2,663	100.0	558	100.0	-

注 警察庁資料による。

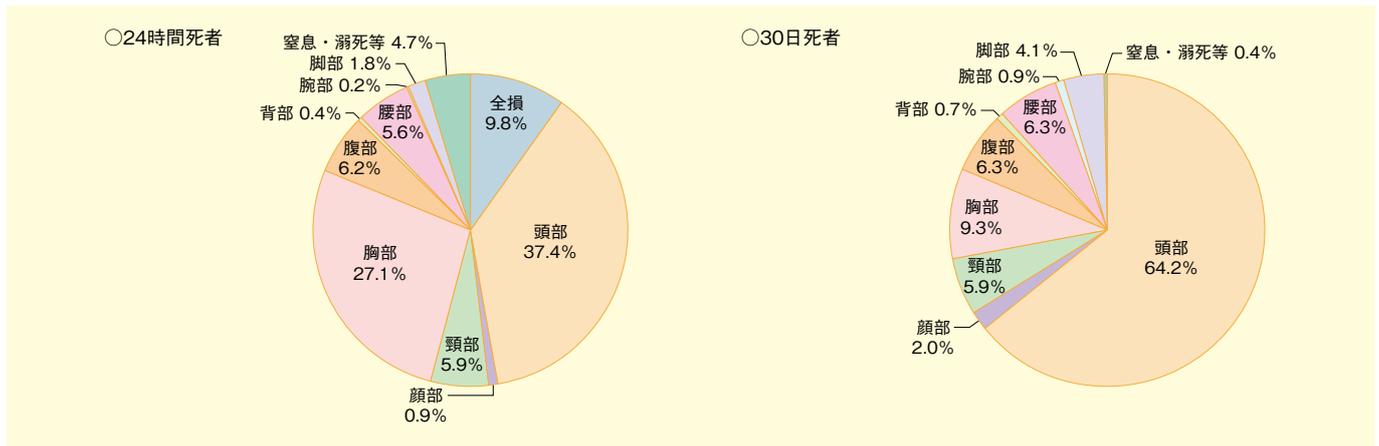
(3) 損傷主部位別の状況と特徴

令和6年中の30日死者の損傷主部位別構成率についてみると、頭部の占める割合が24時間死者に比べより高い割合を示している。一方、胸部の占

める割合は24時間死者に比べ低い割合を示している（第6図）。

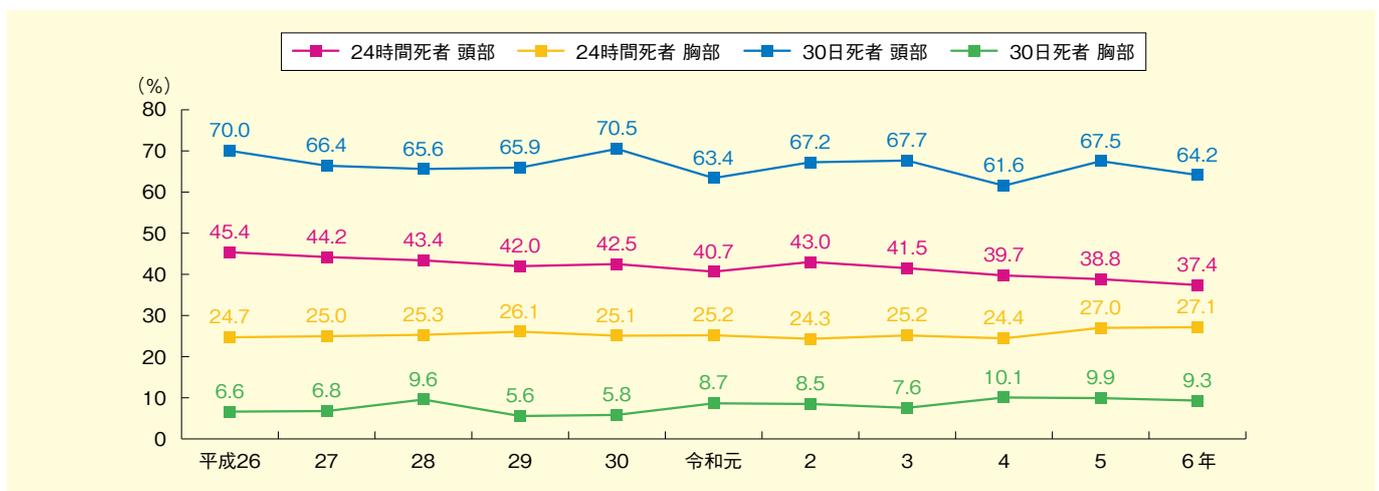
損傷主部位別（頭部及び脚部）死者数の構成率の推移は第7図のとおりである。

▶ 第6図 損傷主部位別死者数の構成率（令和6年）



注 警察庁資料による。

▶ 第7図 損傷主部位別（頭部及び胸部）死者数の構成率の推移（平成26年～令和6年）



注 警察庁資料による。

参考-4 令和6年度交通安全ファミリー作文コンクールの最優秀作

○小学生の部 最優秀作〈内閣総理大臣賞〉

「つながれわたしのありがとう」

千葉県我孫子市立我孫子第四小学校

3年 永野 太鳳

「運転手さんにちゃんとお礼を言おうね。せーの、ありがとうございました。」

道路をわたる時に止まってくれた車には、かならずふり返っておじぎをしてお礼を言うようにと、お母さんはまだ小さかったわたしに教えてくれました。ちゃんとお礼を言うと、両親がとてもほめてくれたので、わたしはそれがうれしくて出歩く時は車が止まってくれるとはりきってお礼を言っていました。

しかし、小学生になってから少したつと、わたしは止まってくれた車にお礼を言うことをしなくなってしまいました。他の小学生や大人たちには、同じようにしている人はいなかったので、わたしだけがふり返っておじぎをしていることがだんだんと「はずかしいな」と感じるようになってきたからです。

「お母さん、わたしは止まってくれた車にお礼を言っていたけれど、周りの人たちはそんなことはしていないし、わたしだけがやっているのがさい近はなんだかはずかしいんだ。」

ある日、わたしは少しゆう気を出してそう言ってみました。がっかりするかな？おこられるかな？などと思いましたが、お母さんの言葉はわたしの予想とはちがっていました。

「車が止まって歩行者を待つことはルールだからお礼を言うひつようはないと思っている人はたしかにいるね。でも、ありがとうを言われていやな気持ちになったことはある？」

「ないよ。うれしくて、気持ちがスツとする。」

「そうだよね。ありがとうにはすごい力があるんだよ。あなたの感しゃが運転手さんをうれくさせて、次もまただれかのために止まってくれる。

止まってくれた人もうれくなる。そうやってありがたいの気持ちが名前も知らないだれかにつながっていくんだよ。」

それを聞いた時、わたしのお礼に手をふってくれたり、え顔を返してくれた運転手さんたちがいたことを思い出しました。その後もまただれかのために止まってくれたり、らんぼうな運転をしないように気をつけようと思ってもらえたなら、わたしのおじぎとお礼が交通事こをふせぐことに役立つかもしれない。そう思うと急にムクムクとやる気がわき上がってきました。

それからわたしは前よりも、もっとはりきってお礼を伝えることにしました。そうすると、おどろいたことにわたしがお礼をしているのを見た小さな女の子がまねをして、車に「ありがとう。」とおじぎをしていました。「わたしの行動があ女の子につながったんだ。」やる気のパワーをじゅう電してもらった気持ちになりとてもうれくなりました。

みんなでありがとうの気持ちを伝え合えば交通事このない安全な町をきずいていけると思います。今日も、明日も、その先も小さな「ありがとう。」をわたしからどンドン発しんしていきたいです。



○中学生の部 最優秀作〈内閣総理大臣賞〉

「命を守るヘルメット」

広島県福山市立城北中学校

3年 新田 暁

僕は、中学校に入学し、自転車で通学しています。学校推奨の白いヘルメットを購入しました。ある朝登校時、ヘルメットをかぶりあごの下でカチッと音がするのを見ていた母が、「おじいちゃんを思い出すわー。」と言います。四年前に亡くなった祖父の事です。祖父は、家から近くの鉄工所に勤めていて、そこまではバイク(昔のスーパーカブ)で通勤していたらしいです。深緑のヘルメットにあごヒモの所をいつもきっちりしめて行っていたのが、とても印象的だったらしいです。近所の方々にも、安全運転は有名で、挨拶をよくしてくれる元気な人だったらしいです。……らしいというのは、僕が生まれる九年も前に交通事故にあい、車椅子生活になったからです。だから、僕は祖父の元気な安全運転のバイクの姿を見た事ありません。それをとても残念に思いますが、母と祖母は、「生きててくれただけで良かった。ヘルメットのおかげなんよ。」と教えてくれました。事故については、いつものように祖父がバイクで通勤していて、交差点の青信号を直進していたら、暴走し右折して来た対向車に、はねられた形になったそうです。祖父は、バイクごと横転し、道路に投げ出され、縁石で頭を強打し、縁石にべっとり赤い血がついていてひどい事故だと分かったと祖母が言っていました。けれど、ヘルメットをきちんとかぶっていた祖父は、頭は強打したけれど、ヘルメットに守られて、骨折は頭も身体もしていても、幸い記憶力や言語力は守られていたそうです。だから、事故から、二十年、身体に障害

は残ったけれど、生きてくれたので、僕達とも会う事が出来ました。事故当初は、母と祖母は相手への恨みや憎しみに苦しんだそうですが、(消える事はありませんが、)その気持ちを祖父が回復するように応援する事だけに注ぐように切り換え痛みを耐え、リハビリを頑張る前向きな祖父の事だけ考えたそうです。一生寝たきりと言われていた所から、車椅子で生活出来るまで回復し、母も祖母も、祖父が生きてくれている事が本当に支えになったようです。

その反面、祖父が昔のように元気だったら、一緒に歩いたり、走ったり、買い物に出かけたり……。ほんの普通の日常が過ごせていたのに……。ただ普通の日常を送りたかった……と祖母が残念そうによく言っていました。

事故は、幸せな日常を壊します。ほんの少しのルールを守らない人がいたら、相手の人生もその家族の人生もまわりも変えてしまうかもしれません。その大変さを僕は、身近な人の辛い思いや経験で知っています。僕はまだ車の運転は出来ないけれど、将来車の免許を取ったら、正しく交通ルールを守って運転すると決めています。今は、毎朝あごの下で、カチッと音がするよう、きちんとヘルメットをかぶり交通ルールを守って自転車を運転する事を続けていこうと思っています。



略 語 一 覽

略語一覧

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

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

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

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

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

※ 造語等により一部掲載を省略しているものがある。