

## 目次

第1章 社会の変化と交通情勢	
1 社会の変化	3
(1) 社会の高齢化と人口の減少	3
(2) 情報化の進展	3
(3) 国際化の進展	4
(4) 地球温暖化問題の発生	5
(5) 地域活性化と都市再生の要請	5
ア 地域活性化	5
イ 都市の再生	5
(6) 交通バリアフリーの要請	5
(7) 過度に自動車に依存した交通体系からの脱却に向けた動き	5
(8) 規制緩和及び行財政改革の進行	6
ア 規制緩和	6
イ 行政改革	7
ウ 財政再建	8
2 交通情勢	8
(1) 交通量はピークアウト	8
(2) 道路ネットワークの充実	8
ア 道路延長	8
イ 歩行者、自転車に配慮した道路整備	9
(3) 国民総免許時代の到来	9
(4) 第2次交通戦争の発生とこれに対する取組	9
(5) 都市交通問題の改善	10
ア 交通渋滞	10
イ 路上違法駐車	10
ウ 道路交通に係る環境問題	10
(6) 交通対策の効果	11
(7) 成熟期を迎えた交通社会	11
(8) 高齢化社会が道路交通にもたらした新たな課題	11
(9) 道路交通政策を支える情報通信技術	12
第2章 道路交通政策	
第1節 概説	15
1 道路交通政策の課題	15

2 取組体制	15
第2節 交通体系の整備とモビリティの確保	16
1 概要	16
(1) 交通体系の推移	16
(2) 国土整備計画における交通体系の位置付け	16
ア 第4次全国総合開発計画（四全総）— 昭和62年	16
イ 21世紀の国土のグランドデザイン — 平成10年	17
ウ 国土形成計画（全国計画）— 平成20年	17
(3) 平成期を通じた交通体系整備の状況	18
2 道路の整備	18
(1) 高規格幹線道路	18
(2) 地域高規格道路	19
(3) 一般道	19
ア 概況	19
イ 地方における道路整備基準の弾力化	19
(4) 道路整備計画の実施状況	19
3 鉄道輸送力の強化と新交通システムの整備	20
(1) 鉄道輸送力の強化	20
ア 長距離輸送	20
イ 都市内交通	21
(2) 新交通システムの整備	21
4 バスの高質化	21
(1) 高速バス	21
ア 高速道路の延伸に伴う路線の拡大	21
イ ツアーバス会社の参入	22
ウ 競争の激化と安全対策	22
(2) コミュニティバス	22
ア コミュニティバスの登場と拡大	22
イ 「地域交通会議」の仕組みの導入と「コミュニティバスの導入に関するガイドライン」の策定	23
(3) 地方におけるバス路線の縮小とモビリティの確保	23
第3節 交通安全	25
1 概要	25
(1) 被害軽減対策	25
(2) 事故多発地点に対する重点的対策	25
(3) 高齢者対策	25

ア 高齢歩行者	25
イ 高齢運転者	25
(4) 無謀運転の防止対策	26
ア 若年運転者対策	26
イ 悪質運転者に対する制裁強化	26
(5) 車両の知能化及び情報通信技術の活用による安全運転支援	26
(6) 多角的な交通事故分析の進展	26
(7) 交通安全教育の体系化	26
2 シートベルト、チャイルドシートの着用義務化について	26
(1) 経緯	26
(2) シートベルトの着用率向上の取組	27
(3) チャイルドシートの着用義務化	27
ア 法改正	27
イ 改正法の施行状況	28
(4) 後部座席のシートベルトの着用義務化	28
ア 法改正	28
イ 改正法の施行状況	28
3 運転免許制度の改善	29
(1) 免許区分の見直し	29
ア 概要	29
イ 自動二輪免許の区分の見直し（平成7年）	29
ウ 中型免許の新設（平成16年）	30
(2) オートマチック車限定免許	31
ア 概要	31
イ 普通自動車	31
ウ 自動二輪車	32
(3) 初心運転者期間制度～平成元年12月15日（法律第90号）道路交通法の一部改正～	32
ア 制度導入の背景	32
イ 初心運転者期間制度の導入	34
ウ 効果	35
(4) 有効期間のメリット制	35
ア 背景	35
イ 優良運転者については有効期間を5年に延長～平成5年5月12日（法律第43号）道路交通法の一部改正～	35
ウ 有効期間の基本を実質5年に延長～平成13年6月20日（法律第51号）道	

路交通法の一部改正～	36
4 高齢者対策	38
(1) 高齢者に係る交通安全対策の展開	38
ア 高齢者対策の背景	38
イ 高齢者交通安全対策の展開	38
(2) 高齢歩行者対策の推進	40
ア 道路交通環境の整備	40
イ 高齢者に係る交通安全啓発活動	42
ウ 歩行者保護のための安全な車両の開発・普及	43
(3) 高齢運転者対策の推進	43
ア 高齢運転者講習制度の導入	44
イ 高齢運転者標識	45
ウ 申請による運転免許の取消制度	46
5 交通安全教育の指針制定	46
(1) 交通安全対策における交通安全教育の位置付け	46
(2) 交通安全教育の取組	46
(3) 平成9年道路交通法の一部改正	47
ア 交通安全教育指針の策定・公表	47
イ 交通安全教育に対する警察の活動支援等	47
(4) 「交通安全教育指針」に基づく交通安全教育の推進	48
6 財団法人交通事故総合分析センターの設立	48
(1) 背景	48
(2) 設立の経緯及び趣旨	49
(3) 設立当初における組織体制等の整備と活動の枠組み	49
ア 道路交通法に基づく指定法人化等	49
イ 事業推進体制の整備	50
7 交通安全施設等整備事業	50
(1) 沿革	50
(2) 事業の具体的な内容	51
ア 重点的、効果的かつ効率的な実施に向けた取組	51
イ 今後取り組む具体的な施策	51
8 踏切の安全対策	60
(1) 踏切道の改良	60
(2) 踏切事故防止総合対策	60
(3) 対策の効果及び近年の状況	60

9 大型貨物自動車の安全対策	60
(1) 概要	60
(2) 過積載対策	61
(3) 高速道路における貨物自動車の走行車線の指定	61
(4) 速度リミッターの導入	61
10 運送事業者の安全対策	61
(1) 自動車運送事業の安全対策の概要	61
ア 事業開始に当たっての審査	62
イ 「運行管理者」の選任と運転者の管理義務	62
ウ 「整備管理者」の選任	62
エ 監査の実施による事後チェックの強化	62
(2) 「安全マネジメント制度」の導入	63
ア 運輸事業の安全風土の重要性和「運輸安全一括法」の制定	63
イ 「運輸安全マネジメント評価制度」の導入	63
(3) 安全対策のPDCA サイクル	63
ア 「事業用自動車総合安全プラン2009」	63
イ 具体的施策	63
11 自動車の安全基準の見直し等	64
(1) 保安基準の見直し、強化	64
ア 概要	64
イ 具体的な基準の見直し	65
(2) 自動車アセスメント	66
ア 米国における自動車アセスメントの実施及びその経緯	66
イ 我が国のJNCAP事業	66
12 救急救命士、ドクターカー、ドクターヘリの導入	68
(1) 救急救命士	68
(2) ドクターカー	68
(3) ドクターヘリ	69
13 被害者対策	70
(1) 交通事故被害者に対する支援	70
ア 背景	70
イ 犯罪被害者等基本法の制定に至るまでの状況	70
ウ 犯罪被害者等基本法の制定と犯罪被害者等基本計画	72
(2) 自賠責保険制度による交通事故被害者の救済	74
ア 概要	74
イ 支払い限度額の引き上げ	74

ウ 消費生活協同組合及び事業協同組合等の責任共済事業への参入	75
エ 政府再保険制度の廃止	75
オ 政府保障事業における損害てん補限度額の引き上げ	75
カ 一般会計への積立金繰り入れ問題	75
(3) 自動車事故対策事業等による被害者支援活動	76
ア (独) 自動車事故対策機構 (「NASVA ナスバ」) の事故対策事業	76
イ (公財) 日弁連交通事故相談センター	77
ウ (一財) 自賠責保険・共済紛争処理機構	77
エ その他の機関、団体	77
14 交通事故の厳罰化	77
(1) 交通事故の厳罰化を求める世論の高まり	77
(2) 刑法における危険運転致死傷罪、自動車運転致死傷罪の導入	78
(3) 道路交通法違反の罰則強化と飲酒運転の制裁強化	78
ア 道路交通法違反の罰則強化	78
イ 飲酒運転の制裁強化	79
(4) 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の制定	80
15 交通指導取締り活動	81
(1) 概要	81
(2) いわゆる「3.29通達」と違反取締り	81
(3) ヘルメット及びシートベルト非着用の取締り	82
(4) 過積載の取締り	82
(5) 飲酒運転の取締り	83
(6) 運転中の携帯電話使用取締り	83
(7) 駐車違反取締り	83
16 交通安全推進体制	84
(1) 中央省庁再編と交通安全推進体制	84
ア 概要	84
イ 省庁再編	84
ウ 交通安全に係る総合調整機能	85
(2) 交通安全基本計画の推移	88
ア 概説	88
イ 各計画期間における主要な対策	90
ウ 評価	92
(3) 交通関連団体の活動	93
第4節 都市交通対策	100
1 概要	100

2 円滑化対策	100
(1) 道路の整備	100
ア 概要	100
イ 都市高速道路等の整備状況	101
(2) 踏切道の立体交差化及び高架事業	102
ア 踏切道改良促進法に基づく踏切改良事業	102
イ 踏切事故総合対策の取組状況	103
(3) 交通規制・管制による交通流コントロール	104
ア 交通規制・管制	104
イ 交通情報の提供	104
(4) 交通需要マネジメント (TDM) の推進	105
ア 概説	105
イ 大量公共輸送機関の整備及び利用促進	107
ウ 交通需要の抑制	109
(5) 物流対策	110
ア 概説	110
イ 物流改善のための流通業務施設の再配置と輸送の合理化	110
ウ 物流改善による交通量低減効果の評価	111
(6) 交通渋滞の状況	112
3 駐車対策	113
(1) 概説	113
ア 駐車対策の再度の取組及び考え方の転換	113
イ 取組の概要	114
(2) 昭和61年の道路交通法改正	115
ア パーキングチケット制度の導入	115
イ 指定移動保管機関の制度	115
ウ 反則金及び違反点数	115
エ 規制の見直しと取締りの強化	116
(3) 平成2年及び5年の道路交通法改正	116
ア 放置車両概念の導入と車両の使用者責任の導入	116
イ 使用者責任の内容	116
ウ 車輪止め装置の導入	116
エ 取締りの強化	116
(4) 平成3年の駐車場法及び道路法の改正並びに平成6年の標準駐車場 条例 (荷捌き施設関係) の改正	116
ア 駐車場の改正	116

イ 荷捌きスペースの整備促進のための標準駐車場条例の改正	117
ウ 道路法に基づく駐車場の整備促進	117
(5) 駐車誘導システム等の整備及び違法駐車防止条例の制定状況	118
ア 駐車誘導（案内）システム	118
イ 違法駐車抑止システム	118
ウ 違法駐車防止条例	118
(6) 平成16年の道路交通法改正による新たな取組	119
ア 背景	119
イ 車両の使用者責任追及のための放置違反金制度の導入	119
ウ 放置駐車確認事務の民間委託	119
4 自転車対策	120
(1) 概説	120
(2) 自転車道等の整備状況	120
(3) 自転車の通行区分と歩道通行	120
ア 経緯	120
イ 平成19年の法改正	121
ウ 平成25年の法改正	124
(4) 自転車の安全利用に係るその他の問題	124
ア 自転車の幼児2人同乗	124
イ アシスト自転車	124
(5) 放置自転車問題	124
ア 放置自転車問題の発生とその対策	124
イ 平成5年の自転車法の一部改正	124
5 バリアフリー	125
(1) 交通バリアフリー法	125
ア 交通バリアフリー法の制定	125
イ 具体的事業	125
(2) 運転免許制度における高齢者、障害者への配慮	126
(3) 高齢者、障害者に対するその他の施策	127
ア 電動車いすの取扱い	127
イ 高齢歩行者、身体に障害のある歩行者に対する保護義務の法制化	127
ウ 高齢者、障害者専用駐車区間の設定	127
6 多様な道路使用への対応	127
(1) 従来の考え方	127
(2) 平成に入ってからの変化	127
(3) 弾力化の進行経緯	128

第5節 環境対策	130
1 概要	130
2 単体対策	130
(1) 自動車排出ガス規制	130
ア 概要	130
イ ガソリン車に対する排出ガス規制	131
ウ ディーゼル車に対する排出ガス規制	131
(2) 自動車騒音規制	132
ア 概要	132
イ 具体的規制と適合状況	132
3 交通管理	133
(1) 騒音、振動対策	133
(2) 大気汚染対策	133
4 沿道対策	134
(1) 幹線道路の沿道の整備に関する法律の制定とその対策	134
(2) 平成8年の沿道整備法改正	134
5 大規模交通公害訴訟の終結	134
(1) 国道43号訴訟	134
(2) 東京訴訟	135
6 CO <sub>2</sub> 問題への取組	135
(1) 京都議定書に至る経緯	135
(2) CO <sub>2</sub> 削減の取組	136
ア 自動車単体対策（燃費低減目標の設定）	136
イ 次世代自動車（低公害車）の開発・普及	137
ウ エコドライブ	138
(3) 対策の効果	139
第6節 省エネルギー対策と道路交通行政	140
1 対策の枠組み	140
(1) 国民運動としての省エネルギーの取組	140
(2) いわゆる「省エネ法」による省エネルギーの義務付け	140
(3) 省エネルギー対策と他の対策との関係	140
2 省エネルギー等のための具体的施策の取組状況	140
(1) 道路運送車両の省エネルギー基準におけるトップランナー方式の導入	141
(2) グリーン化税制	141
(3) エコカー減税	141
(4) エコドライブの推進	141

第7節 防災と道路交通行政	142
1 概要	142
2 災害発生時の交通管理	142
(1) 阪神淡路大震災に伴う交通管理とその後の対策	142
ア 緊急交通路の確保と災害対策基本法の改正	142
イ 広域緊急援助隊	143
ウ 信号機の発動発電機	143
(2) 新潟中越地震に伴う交通管理	144
(3) 東日本大震災に対する対応	144
ア 被災地における交通対策	144
イ 原発事故に伴う交通対策	144
ウ 計画停電に伴う交通対策	144
3 防災と道路整備	145
(1) 阪神淡路大震災とその後の道路整備	145
(2) 東日本大震災と道路整備の重要性の認識	145
第8節 国際化と道路交通行政	146
1 道路交通に関するウィーン条約の加入問題	146
2 運転免許証の扱い	146
(1) 国際免許証	146
(2) IC免許証の仕様の標準化	146
3 道路運送車両の安全基準の国際化と変遷	147
(1) 背景	147
(2) 具体的な取組	147
ア ECE/WP29における基準調和活動への参画	147
イ グローバル協定への参加	148
(3) 今後に向けた取組	149
4 国際海上コンテナの陸上輸送	149
(1) 問題の所在	149
(2) 車高規制	149
(3) 重量制限	150
第9節 技術革新と道路交通行政	152
1 交通管制の高度化	152
(1) 交通管制システムの機能	152
(2) 情報収集機能の高度化	152
(3) 信号制御の高度化	152
(4) 情報提供機能の高度化	153

(5) 交通管制システムのサブシステム	154
ア 公共車両優先システム (PTPS)	154
イ 車両運行管理システム (MOCS)	154
ウ 現場急行支援システム (FAST)	154
エ その他のシステム	154
2 自動車の知能化の進展	155
(1) 概要	155
(2) 知能化の技術	155
ア 自動車の知能化の分野と適用技術	155
イ 技術開発の推移	155
(3) 課題	156
3 事業者における車両の運行管理の高度化	156
(1) 新しい技術を活用した走行記録装置類の導入	156
(2) 各種ロケーションシステムの導入、活用	157
第10節 行政改革、規制緩和と道路交通行政	158
1 交通警察	158
(1) 運転免許の有効期間延長	159
(2) 自動二輪車の二人乗りの解禁	160
(3) 車両の大型化と中型免許の導入	160
(4) その他	161
2 運輸行政	161
(1) 自動車輸送の発展経緯	161
(2) 昭和末期の貨物輸送の規制緩和と平成以降の物流効率化	161
ア 貨物運送事業の免許制度及び需給調整の廃止	161
イ 物流の効率化	162
(3) 旅客輸送分野の規制緩和(旅客運送事業に係る免許制度及び需給調整の廃止)	162
(4) 規制緩和後の状況	162
ア 貨物輸送分野	162
イ 旅客輸送の分野	163
(5) 規制緩和後の運送事業の安全確保の仕組み	164
ア 安全に係る事前規制から事後監督への移行	164
イ 「安全マネジメント制度」の導入	165
3 道路行政	165
(1) 物流の国際化、車両の大型化等に対応した特殊車両通行許可関係の規制緩和	165

ア	道路通行車両の総重量等の制限の緩和（平成5年）	165
イ	重さ指定道路の大幅追加及び国際海上コンテナをフル積載した海上コンテナ用セミトレーラ連結車の特例（平成10年）	166
ウ	車高規制の許可対象の見直しなど（平成15年）	166
エ	公道を横断する場合の車両の総重量の特例（平成22年）	167
オ	構造改革特別区域制度に基づく地域的な規制緩和	167
カ	申請手続き関係の見直し	168
(2)	地域特性に応じた道路の多様な利用のための公物管理に係る規制緩和	168
ア	立体道路制度の創設（平成元年）	168
イ	高速自動車国道管理の規制緩和による民間活力の活用（平成10年）	168
ウ	道路管理用光ファイバーケーブルの芯線貸し（平成14年）	168
エ	イベント等に伴う道路占用許可の弾力化（平成16年）	168
オ	地域の実情に応じた柔軟な道路管理のための規制緩和（平成19年）	169
カ	道路空間のオープン化推進のための規制緩和（平成23年）	169
4	道路公団の民営化及び道路財源の一般財源化	169
(1)	道路公団の民営化	169
ア	民営化に至る経緯	169
イ	道路関係四公団民営化の基本的枠組みに関する政府与党・申し合わせ（平成15年12月22日）	170
ウ	道路関係四公団民営化関係四法の整備	172
エ	新たな組織の設立と民営化の成果	174
(2)	道路財源の一般財源化	175
ア	背景	175
イ	一般財源化に至る経緯	175
第11節	法律改正及び組織改編の推移	179
1	交通警察行政	179
(1)	法律改正	179
ア	概要	179
イ	道路交通法の改正	179
ウ	自動車の保管場所の確保等に関する法律（平成2年7月3日 法律第74号）	180
エ	自動車運転代行業の業務の適正化に関する法律（平成13年6月20日 法律第57号）	181
(2)	組織改正	181
ア	都市交通対策課の新設及び高速道路課の廃止（平成4年4月10日）	181
イ	都市交通対策課の廃止（平成13年1月6日）	181
ウ	高度道路交通政策担当参事官の新設（平成13年1月6日）	182

2	運輸行政	182
(1)	法律改正	182
ア	道路運送法	182
イ	道路運送車両法	185
(2)	組織改正	188
ア	平成3年の組織改編	188
イ	平成13年の組織改正	189
ウ	平成19年の組織改正	189
エ	平成23年の組織改正	189
3	道路行政	190
(1)	法律改正	190
ア	概要	190
イ	道路（交通安全施設等を含む。）整備計画及びその財源措置	190
ウ	道路交通に関連し生じる諸問題に向けた制度改正	191
エ	道路整備や管理の新たな手法を導入するもの	191
オ	地方分権推進のため必要な措置	191
カ	道路公団等の民営化に伴う制度改正	191
(2)	組織改正	192
第3章	ITS	
第1節	概説	195
第2節	ITSの概要	197
1	ITSの意義	197
(1)	ITSとは	197
(2)	ITSの対象分野	197
(3)	ITSにより実現される社会的価値	198
2	ITSの歴史	199
(1)	日本のITSの進展の経緯	199
ア	黎明期（1970年代～1995年）	199
イ	ファーストステージ（1996年～2004年）	200
ウ	セカンドステージ（2005年以降）	200
エ	最近のITSの進展トレンド	201
(2)	海外のITSの進展の経緯	202
ア	米国	202
イ	欧州	204
ウ	アジア・太平洋地域	205

3 ITS サービスと要素技術	206
(1) ITS サービス	206
(2) ITS の要素技術	208
ア センシング技術	208
イ 車両制御技術	208
ウ 交通管制技術	209
エ 位置特定技術	209
オ 移動体通信技術	209
カ デジタル地図技術	210
キ デジタル情報処理技術	210
4 ITS 推進の枠組みと取組状況	211
(1) 概要	211
(2) 各部門の取組状況	211
ア 政府	211
イ 地域	213
ウ 大学	213
エ 民間企業・団体	214
(3) 今後の ITS 推進に向けた関係機関の連携	216
第3節 道路交通政策と ITS	222
1 情報化社会と ITS	222
2 道路交通行政の情報化の経緯	222
(1) 概要	222
(2) 交通警察行政への情報通信技術の導入	223
ア 信号制御	223
イ 交通情報の収集・提供	224
ウ ドライバーに対する情報提供	225
エ 新交通管理システム	225
(3) 道路行政への情報通信技術の導入	225
ア 道路交通情報の収集・提供	226
イ 課金システム	226
ウ スマートウェイサービス	227
(4) 運輸行政への情報通信技術の導入	227
ア 車両の検査・整備体制等の充実	227
イ 自動車の安全性の確保～ASV の取組	228
ウ 公共交通の高度化	228
エ 物流事業の高度化	229

3 道路交通行政における ITS の進展	230
(1) ITS 推進のための戦略	231
ア 高度道路交通システム (ITS) 推進に関する全体構想	231
イ e-Japan 戦略	232
ウ IT 新改革戦略	232
エ 新たな情報通信技術戦略	233
オ 世界最先端 IT 国家創造宣言	233
(2) 道路交通政策への ITS 戦略の反映	234
ア 交通警察政策への ITS 施策の導入	234
イ 道路政策への ITS 施策の導入	235
ウ 運輸政策への ITS 施策の導入	236
(3) ITS 推進のための連携体制の推移	237
ア 連携体制の構築	237
イ ITS 推進の総合的取組の状況	238
ウ 我が国の ITS の推進体制の特徴	239
第4節 道路交通政策に対する ITS の貢献と課題	240
1 道路交通政策に対する ITS の貢献	240
(1) 道路交通政策への ITS の活用状況	240
ア 安全問題	240
イ 渋滞問題	240
ウ 環境問題	241
(2) ITS による効果推定	241
ア 安全面	242
イ 渋滞面	244
ウ 環境面	245
エ 利便性、快適性	246
2 道路交通政策における ITS の現在の動向と活用拡大の可能性	246
(1) 交通安全と ITS	246
(2) 交通需要マネジメントと ITS	247
ア 交通需要マネジメントとその現状	247
イ 道路交通情報の提供とプローブ情報	247
ウ 課金制度	248
エ TDM のための交通需要の実態把握と予測	248
オ シミュレーション技術	249
(3) ITS を活用した新たな手法による交通管理	249
ア 官民が連携した高度な情報システムによる賢い移動や交通の実現	249

イ 道路交通管理に対する道路利用者の理解促進	250
(4) 交通モードの連携促進と ITS	250
ア 自家用車両と大・中量交通機関の連携	251
イ 物流に係る輸送におけるモード連携	251
ウ 準公共交通（パラトランジット）の活用拡大	252
第4章 将来展望	
第1節 社会の変化の長期展望	258
1 超高齢社会の進行	258
2 人口の地域的偏在の進行	259
3 生活のゆとりと質の向上	261
4 情報社会の更なる進化	266
第2節 道路交通政策と ITS の今後の方向	268
1 道路交通政策の今後の方向	268
(1) 交通需要及び交通体系	268
ア 交通需要	268
イ 交通体系と輸送（移動）手段	268
(2) 道路及び車両	268
ア 道路	268
イ 車両	269
(3) 交通体系における自動車交通の役割と自動車交通量	269
ア 物の輸送	269
イ 人の輸送（移動）	270
ウ 自動車交通の役割	271
(4) 政策課題	271
ア 交通体系の基礎となる国土形成の考え方	271
イ 社会生活と経済活動を支えるシームレスな交通体系の実現	272
ウ 都市政策に対する貢献	272
エ 持続可能な社会の形成に向けた取組	272
オ 非常時における避難、救援の交通路及び輸送力の確保	272
カ 外部費用とされる交通事故、渋滞、環境被害の問題	273
2 ITS の今後の方向	273
(1) ITS サービスの進展方向	273
(2) ITS の推進主体	275
ア ITS 進展の経緯と官と民の役割	275
イ 地域への ITS の導入と実用化	276
(3) ITS 推進体制における連携の深化	276

ア ITS 推進のための国の取組体制	276
イ 道路交通政策における ITS 施策の組み合わせ活用と総合化	277
(4) 道路交通政策の課題に対する ITS の可能性	277
ア 社会生活と経済活動を支えるシームレスな交通体系の実現	277
イ 都市政策に対する貢献	278
ウ 持続可能な社会の形成に向けた取組	278
エ 非常時における避難、救援の交通路及び輸送力の確保	279
オ 外部費用とされる交通事故、渋滞、環境被害	280
3 道路交通政策と ITS が実現する将来のモビリティ	280
(1) 安全・安心なモビリティを目指して	281
ア 自動車・ドライバー系における安全機能	282
イ 安全な道路交通環境の実現	282
ウ 交通参加者への安全教育	283
エ 安全研究の基盤強化	283
(2) 豊かなモビリティを目指して	284
ア 快適で利便性の高いモビリティ	284
イ 多様な物流サービス	284
ウ 道路交通の境界領域におけるサービス	285
(3) サステイナブルなモビリティの実現	285
ア 自動車の燃費向上努力	285
イ 省エネルギー走行支援	286
ウ 交通・輸送手段の選択	287
エ 社会の情報化と構造変化に伴う交通・輸送行動の合理化	288
オ 物流の効率化	288
カ 円滑な道路交通に向けた社会制度改善の新たな努力	289
(4) プローブ情報とその活用	289
ア プローブ情報の意義	289
イ プローブ情報の活用	289
ウ 物流分野において派生するプローブ情報とその活用	290
エ プローブ情報の活用上の課題	291
(5) 対話促進の必要性	292
第3節 未来の交通社会	293
(1) 人	293
(2) 自動車	293
ア 動力系	293
イ 車両構造	294

ウ 車のITS機能	294
エ 車両台数	294
(3) 道路交通インフラ	294
(4) 道路交通を取り巻く社会インフラ	295
(5) 物流システム	295
(6) 情報集約センター	296
(7) 課金制度	296
(8) 未来の交通社会の実現のために	297
【平成年間の交通年表】	
平成年間の交通年表	301
【資料編】	
<参考資料>	
1 道路交通法（昭和35年6月25日法律第105号）関連の改正経緯	315
2 道路局関連法改正経緯（平成元年以降）	319
3 自動車局関連法改正経緯（平成元年以降）	326
4 交通局組織改編の推移（平成元年以降）	332
5 道路局組織の変遷（平成24年4月1日現在）	334
6 自動車局組織の変遷（昭和59年以降）	335
7 交通安全推進体制の推移	337
<調査統計資料>	
1-(1) 交通関係指標の推移	339
(2) 交通事故発生状況の推移	340
(3) 年齢層別死者数の推移	341
(4) 状態別死者数の推移	342
(5) 昼夜別交通事故発生状況の推移	343
(6) 自動車等1万台当たり及び人口10万人当たりの死者数・負傷者数の推移	345
(7) 自動車走行キロ当たりの事故率の推移	346
(8) 警察統計と厚生統計の交通事故死者数比較の推移	347
2-(1) 男女別運転免許保有者数の推移	349
(2) 車種別運転免許保有者数の推移	350
3-(1) 車種別車両保有台数の推移	352
(2) 車種別自動車走行キロの推移	354
4-(1) 道路実延長の推移	356
(2) 自転車道の整備状況の推移	357
(3) 道路事業費の推移	358
5-(1) 東京の交通渋滞発生状況	359

(2) 大阪の交通渋滞発生状況	360
6 東京、大阪の瞬間路上駐車台数の推移	361
7 交通安全施設等整備状況の推移	362
8-(1) 道路交通法違反等検挙（告知・送致）件数の推移	364
(2) 道路交通法違反取締り総件数の推移	365
(3) 自動車運転過失致死傷等検挙件数等の推移	366
9 高速道路における交通事故発生状況の推移	368
10-(1) シートベルト着用率の推移	369
(2) 乗車位置別・シートベルト着用有無別・自動車乗車中死者数の推移	370
(3) 乗車位置別・チャイルドシート使用有無別・自動車乗車中死者数の推移	372
(4) ヘルメット着用有無別死者数の推移	374
11-(1) 安全運転管理者数等の推移	375
(2) 運行管理者数の推移	376
【略語集】	377
【参考文献】	380
【編集後記】	391
「道路交通問題研究会」会員及び執筆協力者（名簿）	392