

第11次交通安全基本計画

【概要】

第11次交通安全基本計画の概要（令和3年3月29日決定）

- 交通安全対策基本法（昭和45年法律第110号）に基づき、交通の安全に関する総合的かつ長期的な施策等の大綱を定めるもの。
- 道路交通、鉄道交通、踏切道における交通、海上交通及び航空交通の安全に関する計画。
- 計画期間：令和3年度～令和7年度（5か年）

計画の基本理念

- 高齢化の進展への適切な対処とともに、子育てを応援する社会の実現が強く要請される中、時代のニーズに応える交通安全の取組が求められる。
- 人命尊重の理念に基づき、交通事故被害者等の存在に思いを致し、また交通事故がもたらす大きな社会的・経済的損失をも勘案して、**究極的には交通事故のない社会を目指す【交通事故のない社会を目指して】**
- 全ての交通について、高齢者、障害者、子供等の交通弱者の安全を、一層確保する必要。交通事故がない社会は、交通弱者が社会的に自立できる社会でもある。**【人優先】の交通安全思想を基本とし、あらゆる施策を推進する【人優先の交通安全思想】**
- 高齢になっても安全に移動することができ、安心して移動を楽しみ豊かな人生を送ることができる社会、さらに、年齢や障害の有無等に関わりなく安全に安心して暮らせる**【高齢化が進展しても安全に移動できる社会の構築】**

これからの5年間（計画期間）において特に注視すべき事項

- ① **人手不足への対応**
自動化・省力化等の進展もみられる中で、安全が損なわれることのないよう、人材の質を確保し、安全教育を徹底する等の取組が必要。
- ② **先進技術導入への対応**
先進技術の導入によりヒューマンエラー防止を図り、人手不足の解決にも寄与することが期待されるが、安全性の確保を前提として、社会的受容性の醸成を進めることが重要。
- ③ **高まる安全への要請と交通安全**
様々な安全への要請が高まる中、確実に交通安全を図る。
- ④ **新型コロナウイルス感染症の影響の注視**
国民のライフスタイルや交通行動への影響と、これに伴う交通事故発生状況や事故防止対策への影響を注視し、必要な対策に臨機に着手。

横断的に重要な事項

- ① **先端技術の積極的活用**
あらゆる知見を動員して、交通安全の確保に資する先端技術や情報の普及活用を促進。将来的には、ICTを積極的に活用し、高齢者を始めとする人々の行動の変容を促していく。
- ② **救助・救急活動及び被害者支援の充実**
迅速な救助・救急活動の充実、負傷者の治療の充実等を図る。交通事故被害者等に対する支援の更なる充実を図る。
- ③ **参加・協働型の交通安全活動の推進**
国等の行う交通安全施策に計画段階から国民が参加できる仕組みづくり、参加・協働型の交通安全活動を推進。
- ④ **経営トップ主導による自主的な安全管理体制の充実・強化**
事業者が安全管理体制を構築・改善し、国がその実施状況を確認する運輸安全マネジメント評価の充実・強化。
- ⑤ **EBPMの推進**
基盤となるデータの整備・改善に努め、多角的にデータを収集し、各施策の効果を検証した上で、より効果的な施策を目指す。
- ⑥ **知見の共有**
我が国の知見と世界の知見を共有し、いかしていく視点も重要。

第1章 道路交通の安全（目標・対策の視点・対策の柱）

【目標】

- ① 世界一安全な道路交通の実現を目指し、24時間死者数を2,000人(※)以下とする。（※30日以内死者数2,400人）
- ② 重傷者数を22,000人以下にする。

【対策の視点】

- ① 高齢者及び子供の安全確保
- ② 歩行者及び自転車の安全確保と遵法意識の向上
- ③ 生活道路における安全確保
- ④ 先端技術の活用推進
- ⑤ 交通実態等を踏まえたきめ細かな対策の推進
- ⑥ 地域が一体となった交通安全対策の推進

【対策の柱】

- ① 道路交通環境の整備
- ② 交通安全思想の普及徹底
- ③ 安全運転の確保
- ④ 車両の安全性の確保
- ⑤ 道路交通秩序の維持
- ⑥ 救助・救急活動の充実
- ⑦ 被害者支援の充実と推進
- ⑧ 研究開発及び調査研究の充実

具体的対策

<h4>1 道路交通環境の整備</h4> <ul style="list-style-type: none"> ○ 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 <ul style="list-style-type: none"> ・ 最高速度30キロメートル毎時の区域規制「ゾーン30」の整備推進 ・ 車両速度の抑制や通過車両の抑制によるエリア対策 ・ ビッグデータの活用による潜在的な危険箇所の解消 ・ 通学路や未就学児を中心に子供が日常的に集団で移動する経路における交通安全を確保するため、関係機関が連携して対策を推進 ・ 高齢者、障害者等の安全に資する歩行空間等の整備 ○ 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 <ul style="list-style-type: none"> ・ 高規格幹線道路等、事故率の低い道路利用の促進と生活道路における通過交通の排除による、人優先の道路交通の形成 ○ 幹線道路における交通安全対策の推進 <ul style="list-style-type: none"> ・ ワイヤロープの設置、逆走対策の推進、環状交差点の適切な箇所への導入 	<ul style="list-style-type: none"> ○ 高齢者等の移動手段の確保・充実 <ul style="list-style-type: none"> ・ 地域公共交通計画に基づく公共交通サービスの改善、地域の自動運転サービスの社会実装や地域課題の解決に資するMaaSのモデル構築等を推進 ○ 自転車利用環境の総合的整備 <ul style="list-style-type: none"> ・ 自転車活用推進計画に基づき、交通状況に応じた歩行者・自転車・自動車の適切な分離を図り、安全で快適な自転車利用環境を創出 ○ ITS（高度道路交通システム）の活用 <ul style="list-style-type: none"> ・ 光ビーコン、ETC2.0等のインフラの整備の推進及びリアルタイムの自動車走行履歴（プローブ）情報等の広範な道路交通情報を集約・配信 ○ 災害に備えた道路交通環境の整備 <ul style="list-style-type: none"> ・ 警察や道路管理者、民間事業者が保有するプローブ情報から運行実績情報を生成し提供することで災害時における交通情報の提供を推進 ○ 交通安全に寄与する道路交通環境の整備 <ul style="list-style-type: none"> ・ 冬期積雪・凍結路面対策として、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、道路利用者への情報提供
<h4>2 交通安全思想の普及徹底</h4> <ul style="list-style-type: none"> ○ 段階的かつ体系的な交通安全教育の推進 <ul style="list-style-type: none"> ・ 運転免許を持たない若者や成人が交通安全について学ぶ機会の設定 ・ 高齢者自身の交通安全意識の向上や地域一体となった高齢者の安全確保 ○ 交通安全に関する普及啓発活動の推進 <ul style="list-style-type: none"> ・ 横断歩行者の安全確保 ・ 全ての年齢層の自転車利用者に対してヘルメットの着用を推奨 ・ 配達目的で自転車を利用する関係事業者等への交通安全対策の動き掛け等を推進 ○ 交通安全に関する民間団体等の主体的活動の推進 <ul style="list-style-type: none"> ・ 交通ボランティア等への幅広い年代の参画 	<h4>3 安全運転の確保</h4> <ul style="list-style-type: none"> ○ 運転者教育等の充実 <ul style="list-style-type: none"> ・ 認知機能検査、安全運転相談等の機会を通じて、認知症の疑いがある運転者等の把握に努め、臨時適性検査等の確実な実施により、安全な運転に支障のある者については運転免許の取消し等の行政処分を実施 ・ 限定条件付免許制度の導入等を内容とする改正道路交通法の円滑な施行 ○ 事業用自動車の安全プラン等に基づく安全対策の推進 <ul style="list-style-type: none"> ・ 事業用自動車の交通事故死者数・重傷者数・人身事故件数・飲酒運転件数の削減等を目標とする事業用自動車総合安全プランに基づき、関係者が一体となり総合的な取組を推進
<h4>4 車両の安全性の確保</h4> <ul style="list-style-type: none"> ○ 車両の安全性に関する基準等の改善の推進 <ul style="list-style-type: none"> ・ 車両の安全対策の基本である自動車の構造・装置等の安全要件を定める道路運送車両の保安基準について、適切に拡充・強化を推進 ・ 運転者の先進技術に対する過信・誤解による事故を防止するため、先進技術に関する理解醸成の取組を推進 ・ 高齢運転者が自ら運転をする場合の安全対策として、安全運転サポート車の性能向上・普及促進等の高齢運転者への車両安全対策を推進 ○ 自動運転車の安全対策・活用の推進 <ul style="list-style-type: none"> ・ 令和2年3月に限定的な自動運転機能等に係る安全基準を導入したところであるが、より高度な自動運転機能についても基準策定を推進 ・ 地方部における高齢者等の移動に資する無人自動運転移動サービス車両の実現に向けて、実証実験や技術要件の策定等の取組を促進 ○ 自動車アセスメント情報の提供等 <ul style="list-style-type: none"> ・ 自動車の安全性に関する情報を自動車使用者に伝え、自動車使用者の選択を通じて、より安全な自動車の普及拡大を促進すると同時に、自動車製作者のより安全な自動車の研究開発を促進 ○ 自転車の安全性の確保 <ul style="list-style-type: none"> ・ 自転車が加害者となる事故に関し、賠償責任を負った際の支払い原資を担保し、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 	<h4>6 救助・救急活動の充実</h4> <ul style="list-style-type: none"> ○ 救助・救急体制の整備 <ul style="list-style-type: none"> ・ 交通事故の種類・内容の複雑多様化に対処するため、救助体制を整備拡充 ・ 救助工作車や交通救助活動に必要な救助資機材を充実 ○ 救急医療体制の整備 <ul style="list-style-type: none"> ・ 初期救急医療機関、第二次救急医療機関、第三次救急医療機関の整備推進 ・ 交通事故等で負傷した患者の救命率の向上や後遺症を軽減させるため、医師等が同乗し救命医療を行いながら搬送できるドクターヘリを配備し、地域の実情に応じた体制を整備
<h4>5 道路交通秩序の維持</h4> <ul style="list-style-type: none"> ○ 交通指導取締りの強化等 <ul style="list-style-type: none"> ・ 無免許運転、飲酒運転、妨害運転、著しい速度超過、交差点関連違反等の交通事故に直結する悪質性、危険性の高い違反、国民から取締り要望の多い迷惑性の高い違反に重点を置いた交通指導取締りを推進 ・ 交通指導取締りの実施状況について、交通事故の発生実態等を分析し、その結果を取締り計画の見直しに反映させる、いわゆるPDCAサイクルをより一層機能 ・ 自転車利用者による無灯火、二人乗り、信号無視、一時不停止等に対して積極的に指導警告を行うとともに、悪質・危険な交通違反に対する検挙措置を推進 ○ 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 <ul style="list-style-type: none"> ・ 危険運転致死傷罪の立件を視野に入れた捜査の徹底 ・ 交通事故事件等に係る科学的捜査の推進 	<h4>7 被害者支援の充実と推進</h4> <ul style="list-style-type: none"> ○ 自動車損害賠償保障制度の充実等 <ul style="list-style-type: none"> ・ 自賠責保険（自賠責共済）による救済を受けられないひき逃げや無保険（無共済）車両による事故の被害者への救済の観点から引き続き政府の自動車損害賠償保障事業の適正な運用 ○ 損害賠償の請求についての援助等 ○ 交通事故被害者等支援の充実強化 <ul style="list-style-type: none"> ・ 在宅で療養生活を送る自動車事故による後遺障害者の介護者が、様々な理由により介護が難しくなる場合に備えた環境整備を推進 ・ 交通事故被害者等の支援の充実を図るため、自助グループの活動等に対する支援を始めとした施策を推進 ・ 不起訴処分について、交通事故被害者等の希望に応じた処分内容及び理由について十分な説明の推進 ・ 国土交通省に設置した公共交通事故被害者支援室における公共交通事故の被害者等への支援の取組を着実に推進 <h4>8 研究開発及び調査研究の充実</h4> <ul style="list-style-type: none"> ○ 安全な自動運転を実用化するための制度の在り方に関する調査研究 <ul style="list-style-type: none"> ・ 従来の「運転者」の存在を前提としない場合における交通ルールの在り方や自動運転システムがカバーできない事態が発生した場合の安全性の担保方策等について、技術開発等の動向を踏まえつつ検討 ○ 道路交通事故原因の総合的な調査研究の充実強化 <ul style="list-style-type: none"> ・ 救命救急医療機関等との医工連携による新たな交通事故データベースの構築及び活用を推進 ・ イベントデータレコーダーやドライブレコーダー、作動状態記録装置のデータ等のマイクロデータの充実を通じた交通事故分析への活用を推進

第2章 鉄道交通の安全	
目標・対策の視点・対策の柱	
【目標】	<ul style="list-style-type: none"> ① 乗客の死者数ゼロを目指す。 ② 運転事故全体の死者数減少を目指す。
【対策の視点】	<ul style="list-style-type: none"> ① 重大な列車事故の未然防止 ② 利用者等の関係する事故の防止
【対策の柱】	<ul style="list-style-type: none"> ① 鉄道交通環境の整備 ② 鉄道交通の安全に関する知識の普及 ③ 鉄道の安全な運行の確保 等
具体的対策	
○ 鉄道施設等の安全性の向上	<ul style="list-style-type: none"> ・ 地下駅等の浸水対策の強化、主要駅や高架橋等の耐震対策の推進、ホームドアの整備を加速化するとともに、ホームドアのない駅での視覚障害者の転落事故を防止するため、新技術等を活用した転落防止策を推進
○ 鉄道交通の安全に関する知識の普及	<ul style="list-style-type: none"> ・ 鉄道事業者・携帯電話業者等が一体となった、鉄道利用者へのホームの「歩きスマホ」による危険性の周知や酔客に対する事故防止のための注意喚起を行うプラットフォーム事故0（ゼロ）運動等の広報活動の積極的な実施
○ 保安監査の実施	<ul style="list-style-type: none"> ・ 計画的な保安監査、臨時保安監査の効果的な実施
○ 計画運休への取組	<ul style="list-style-type: none"> ・ 気象状況により列車の運転に支障が生ずるおそれが予測されるときは、安全確保の観点から、路線の特性に応じて、前広に情報提供した上で計画的に列車の運転を休止するなど安全を確保
○ 被害者支援の推進	

第3章 踏切道における交通の安全	
目標・対策の視点・対策の柱	
【目標】	<ul style="list-style-type: none"> 令和7年までに踏切事故件数を令和2年と比較して約1割削減することを目指す。
【対策の視点】	<ul style="list-style-type: none"> それぞれの踏切の状況等を勘案した効果的対策の推進
【対策の柱】	<ul style="list-style-type: none"> ① 踏切道の立体交差化、構造の改良及び歩行者等立体横断施設の整備の促進 ② 踏切保安設備の整備及び交通規制の実施 ③ 踏切道の統廃合の促進 等
具体的対策	
○ 踏切道の立体交差化、構造の改良及び歩行者等立体横断施設の整備の促進	<ul style="list-style-type: none"> ・ 開かずの踏切等については、抜本的な交通安全対策である連続立体交差化等により、除却を促進
○ 踏切保安設備の整備及び交通規制の実施	<ul style="list-style-type: none"> ・ 高齢歩行者等の対策として、全方位型警報装置、非常押ボタンの整備、障害物検知装置の高規格化推進
○ 踏切道の統廃合の促進	<ul style="list-style-type: none"> ・ 第3、4種踏切道の統廃合の促進
○ その他踏切道の交通の安全及び円滑化等を図るための措置	<ul style="list-style-type: none"> ・ 「踏切安全通行カルテ」を作成・公表し、効果検証を含めたプロセスの「見える化」を推進 ・ ICT技術の発展やライフスタイルの変化等、社会を取り巻く環境の変化を見据え、更なる踏切道の安全性向上を目指し、対策を検討 ・ 平常時の交通の安全及び円滑化等の対策に加え、災害時においても、踏切道の長時間遮断による救急・救命活動や緊急物資輸送の支障の発生等の課題に対応するため、関係者間で遮断時間に関する情報共有を図るとともに、遮断の解消や迂回に向けた災害時の管理方法を定める取組を推進

第4章 海上交通の安全	
目標・対策の視点・対策の柱	
【目標】	<ul style="list-style-type: none"> ① 2020年代中に我が国周辺で発生する船舶事故隻数を第9次計画期間の年平均（2,256隻）から約半減（約1,200隻以下）することを引き続き目標とし、我が国周辺で発生する船舶事故隻数を令和7年までに1,500隻未満を目指す。 ② ふくそう海域における航路を閉塞するような社会的影響が著しい大規模海難の発生数をゼロとする。 ③ 救助率95%以上
【対策の視点】	<ul style="list-style-type: none"> ① ヒューマンエラーによる事故の防止 ② ふくそう海域における大規模海難の防止 ③ 旅客船の事故の防止 ④ 人命救助体制及び自己救命対策の強化
【対策の柱】	<ul style="list-style-type: none"> ① 海上交通環境の整備 ② 海上交通の安全に関する知識の普及 等
具体的対策	
○ 航路標識等の整備	<ul style="list-style-type: none"> ・ 災害時でも海上交通安全を確保するため、航路標識等を強靱化、高度化
○ ふくそう海域等の安全性の確保	<ul style="list-style-type: none"> ・ 荒天時における船舶の走錨等に起因する事故を防止するため、気象・海象や船舶の状況を踏まえた各船の走錨リスクを判定するシステムの開発・普及や海域監視体制の強化を図る等、事故防止に係る取組を推進
○ 小型船舶の安全対策	<ul style="list-style-type: none"> ・ ヒューマンエラーによる船舶事故の防止 ・ ライフジャケット着用率の向上
○ 海難情報の早期入手体制の強化	<ul style="list-style-type: none"> ・ 「緊急通報用電話番号『118番』及び聴覚や発話に障害を持つ方を対象とした『NET118』の利用」等に関する指導・啓発及び広報活動等を実施
○ 迅速的確な救助勢力の体制充実・強化	

第5章 航空交通の安全	
目標・対策の視点・対策の柱	
【目標】	<ul style="list-style-type: none"> ① 本邦航空運送事業者が運航する定期便について、死亡事故発生率及び全損事故発生率をゼロにする。 ② 航空事故発生率、重大インシデント発生率等に関する21の指標で、5年間で約17%の削減を図る。
【対策の視点】	<ul style="list-style-type: none"> ① 航空安全対策の深化・高度化 ② 航空需要増への対応及び安全維持・向上の一体的推進 ③ 新技術・産業発展に伴う安全行政の新たな展開
【対策の柱】	<ul style="list-style-type: none"> ① 航空安全プログラムの更なる推進 ② 航空機の安全な運航の確保 ③ 航空交通環境の整備 等
具体的対策	
○ 航空安全プログラムの更なる推進	<ul style="list-style-type: none"> ・ 把握した安全情報、国際基準の動向、技術開発の状況を踏まえ、安全に係る基準等に適時適切に反映
○ 安全な運航の確保等に係る乗員資格基準や運航基準等の整備	<ul style="list-style-type: none"> ・ 操縦士等の養成・確保に向け、技量向上に資する技能証明等諸制度の適切な運用及び必要な見直し ・ 操縦士の日常の健康管理(アルコール摂取に関する適切な教育を含む。)の充実等を図るとともに、航空会社の健康管理体制の定期的な監査・指導を実施
○ 航空機の検査の的確な実施	
○ 増大する航空需要への対応及びサービスの充実	<ul style="list-style-type: none"> ・ 安全かつ効率的な運航を維持しつつ管制処理能力を向上させるため、国内の航空路空域等の抜本的な再編
○ 無人航空機等の安全対策	<ul style="list-style-type: none"> ・ 無人航空機の有人地帯での補助者無し目視外飛行の実現に向け、機体認証・操縦ライセンス・運航管理ルール等に係る制度の検討・整備を推進 ・ 「空飛ぶクルマ」の社会実装実現に向けて、諸外国の動向を注視し、国際的な調和に努めつつ、機体の安全基準、操縦者の技能証明、運航安全基準等の安全の確保を推進

<第11次交通安全基本計画について>

【参考資料1】

交通安全対策基本法（昭和45年（閣法））
 目的：交通安全対策の総合的かつ計画的な推進を図り、
 もって公共の福祉の増進に寄与
 （道路、鉄道、踏切道、海上、航空交通の全分野を対象）

中央交通安全対策会議（基本法第14条）
 会長：内閣総理大臣
 委員：内閣府特命担当大臣（交通安全対策担当）
 ほか12大臣
交通安全基本計画を決定

専門委員会議
 各方面の学識者等による会議において、次期基本
 計画についての意見を伺う

中央交通安全対策会議メンバー
 会長：内閣総理大臣
 委員：内閣官房長官
 国家公安委員会委員長
 内閣府特命担当大臣（交通安全対策担当）
 内閣府特命担当大臣（金融担当）
 内閣府特命担当大臣（沖縄及び北方対策担当）
 総務大臣
 法務大臣
 文部科学大臣
 厚生労働大臣
 農林水産大臣
 経済産業大臣
 国土交通大臣
 防衛大臣

交通安全基本計画（基本法第22条）
 ①交通の安全に関する総合的かつ長期的な施策の大綱
 ②交通の安全に関する施策を総合的かつ計画的に推進するため
 に必要な事項

第11次交通安全基本計画（令和3年3月29日決定）
 ※計画期間：令和3年度～7年度
 〈道路交通の目標〉
 ・世界一安全な道路交通を目指し、令和7年までに24時間死者数を
 2,000人以下にする。
 ・令和7年までに重傷者数を22,000人以下にする。

(参考)
 第10次交通安全基本計画（平成28年3月11日決定）
 ※計画期間：平成28年度～令和2年度
 〈道路交通の目標〉
 ・令和2年までに24時間死者数を2,500人以下とし、世界一安全な道
 路交通を実現する。
 ・令和2年までに死傷者数を50万人以下にする。

(参考) これまでの基本計画

計 画	計画作成年月日	計画期間
第1次	昭和46年3月30日	昭和46年度～50年度
第2次	昭和51年3月30日	昭和51年度～55年度
第3次	昭和56年3月31日	昭和56年度～60年度
第4次	昭和61年3月28日	昭和61年度～平成2年度
第5次	平成3年3月12日	平成3年度～7年度
第6次	平成8年3月12日	平成8年度～12年度
第7次	平成13年3月16日	平成13年度～17年度
第8次	平成18年3月14日	平成18年度～22年度
第9次	平成23年3月31日	平成23年度～27年度
第10次	平成28年3月11日	平成28年度～令和2年度

交通安全対策基本法（概要）

【参考資料2】

目的（第1条）
 交通安全対策の総合的かつ計画的な推進を図り、もって公共の福祉の増進に寄与

交通安全対策会議等（第14条～第21条）
 (1) 内閣府に中央交通安全対策会議を置く
 （会長：内閣総理大臣）
 (2) 都道府県に都道府県交通安全対策会議を置く
 （会長：都道府県知事）
 (3) 市町村に市町村交通安全対策会議を置くことが
 できる

交通安全計画（第22条～第28条）
 (1) 中央交通安全対策会議は、以下の事項について交
 通安全基本計画を作成
 ① 交通の安全に関する総合的かつ長期的な施策の
 大綱
 ② ①のほか、交通の安全に関する施策を総合的か
 つ計画的に推進するために必要な事項
 (2) 内閣総理大臣は、指定行政機関の長に対し、交通
 安全基本計画の実施に関して必要な勧告等ができる
 (3) 指定行政機関の長は、交通安全業務計画を作成
 (4) 都道府県交通安全対策会議は、都道府県交通安全
 計画及び都道府県交通安全実施計画を作成
 (5) 市町村交通安全対策会議は、市町村交通安全計
 画を作成（努力義務）

国会に対する報告（第13条）
 政府は、毎年、国会に、交通事故の状況、交通の
 安全に関する施策に係る計画及び交通の安全に関して
 講じた施策の概況に関する報告を提出

関係者の責務、配慮（第3条～第12条）
 ○ 国、地方公共団体、道路等の設置者等、車両等の
 製造事業者、車両等の使用者、車両の運転者等、歩
 行者、住民の責務
 ○ 国及び地方公共団体の施策における交通安全のた
 めの配慮

国の基本的施策（第29条～第37条）
 (1) 交通環境の整備
 (2) 交通の安全に関する知識の普及等
 (3) 車両等の安全な運転又は運航の確保
 (4) 車両等の安全性の確保
 (5) 交通秩序の維持
 (6) 緊急時における救助体制の整備等
 (7) 損害賠償の適正化
 (8) 科学技術の振興等
 (9) 交通の安全に関する施策の実施についての配慮
 ※ 地方公共団体は国の施策に準ずる施策を講ずる
 （第38条）