

交通安全対策推進プログラム

～ 第8次交通安全基本計画を踏まえて～

平成18年4月
警察庁交通局

はじめに

平成17年の交通事故死者数は6,871人と、昭和31年以来49年ぶりに7,000人を下回り、過去最悪であった45年の4割近くにまで減少させることができた。しかし、突然の交通事故によって多数の尊い命が失われている事実には変わりはなく、また、死傷者数については、116万3,504人と依然として数多くの方が事故に遭い、被害を受けている状況にある。

こうした中、本年3月、中央交通安全対策会議において、第8次交通安全基本計画が作成された。本計画は、交通安全対策基本法（昭和45年法律第110号）に基づき、交通安全対策の総合的かつ計画的な推進を図るため、陸上交通、海上交通及び航空交通の安全に関する総合的かつ長期的な施策の大綱等を定めるものである。

道路交通に関して言えば、政府において、平成15年に「10年間で交通事故死者数を5,000人以下とし、世界一安全な道路交通の実現を目指す」との目標が掲げられたところであるが、今回の第8次交通安全基本計画は、この政府目標設定後の初めての計画であり、「交通事故のない社会」を究極の目標とし、22年までの数値目標として「死者数を5,500人以下にする」ことを掲げている。

また、本計画においては、死者数の一層の減少に取り組むことはもちろん、交通事故そのものの減少についても積極的に取り組むことの重要性に目を向け、22年までの数値目標として、「死傷者数を100万人以下にする」ことを掲げている。

警察では、これまで長年にわたり国民や関係機関・団体等と共に交通安全対策に取り組み、一定の成果を上げてきたところであるが、今回の道路交通における政府目標を達成する上でも、警察の担う役割は極めて重要である。

そこで、このたび、政府目標の達成、そして、究極の目標である「交通事故のない社会」を目指し、国民を交通事故の被害から守るため、今後5年間重点的に取り組んでいく交通安全対策について「交通安全対策推進プログラム」を策定したものである。

道路交通事故の現状

平成17年の交通事故死者数は6,871人であり、過去最悪であった昭和45年の4割近くになる年間6,000人台にまで減少した。一方、交通事故による死傷者数及び交通事故件数については、平成17年には、それぞれ116万3,504人、93万3,828件と減少したものの、昭和53年以降増加傾向にあり、近年、過去最悪の状況となっている。

近年、交通事故死者数が減少している要因としては、シートベルトの着用推進による自動車乗車中致死率の低下、飲酒運転等の悪質危険運転者対策や速度抑止対策による重大事故の抑止等が挙げられる。一方、交通事故による死傷者数については、昭和53年以降増加傾向にあるが、これは、車両保有台数当たりの事故率がほとんど減少しておらず、交通事故の発生件数が車両保有台数の増加にほぼ比例する形で増加を続けている結果である。

これまで、シートベルトの着用等の被害軽減対策や飲酒運転対策等の重大事故抑止対策が十分な効果を上げてきたことを考えると、今後、交通事故死者数を更に減少させるためには、これら従来の施策に加え、交通事故の発生そのものを減少させる交通安全対策についても更に積極的に推進するとともに、道路交通上問題となっている点に重点的に取り組んでいくことが必要である。

近年の交通事故の発生状況の主な特徴を見ると、次のとおりである。

高齢者の交通事故問題が深刻化している。

- ・ 高齢者（65歳以上）の死者数は、近年横ばいで推移しているが、全体に占める割合は平成17年には42.6%となっている（平成17年：2,924人）。
また、単位人口当たりで比べた場合でも、高齢者が最も多くなっている。
さらに、高齢者の負傷者数についても、大幅に増加している（平成17年：12万9,266人[1.68倍]^{*1}）。
- ・ 高齢者の死者数を状態別に見ると、歩行中が高い割合で推移している（平成17年：1,372人、46.9%）。
また、歩行中や自転車乗用中の死者数のうち、高齢者の占める割合は、歩行中では65.2%、自転車乗用中では60.0%と非常に高い。
- ・ 高齢運転者による交通事故が増加し（平成17年：9万8,550件[2.41倍]）
特に70歳以上の運転者による交通死亡事故が増加している（平成17年：758件[1.39倍]）。

*1 以下[]内は、平成7年との比較を示す。

全交通事故死者数のうち、歩行中や自転車乗用中の死者が占める割合が諸外国と比べて著しく高くなっている。

- 平成17年の状態別死者数(30日以内死者数)を見ると、我が国においては、全交通事故死者数のうち、歩行中と自転車乗用中の死者が占める割合が44.7% (歩行中：30.8%、自転車乗用中：13.9%) となっており、英国の24.6% (歩行中：20.6%、自転車乗用中：4.0%)、フランスの13.7% (歩行中：10.5%、自転車乗用中：3.2%)²等と比べ、著しく高くなっている。

歩行中の死者数のうち夜間の占める割合が高い。

- 歩行中の死者数を昼夜別に見ると、夜間の占める割合が高い。平成17年では、昼間が680人(32.3%)であるのに対し、夜間は1,424人(67.7%)となっている。

自転車の関係する交通事故の増加が顕著である。

- 自転車乗用中の死傷者数が、増加傾向である(平成17年：18万5,532人[1.34倍])
- 自転車と歩行者との交通事故が、一貫して増加している(平成17年：2,576件[4.58倍])

全交通事故のうち、生活道路(市町村道)における交通事故が高い割合を占めている。

- 交通死亡事故を道路種類別に見ると、市町村道におけるものが約3割を占めている(平成17年：1,928件、29.1%)
- 交通事故を道路種類別に見ると、市町村道におけるものが最も多く、高い割合(平成17年：43万1,755件、46.2%)を占めている。

追突事故及び出会い頭衝突事故が交通事故の大半を占めている。

- 交通死亡事故を事故類型別に見ると、車両相互が最も多く、中でも、出会い頭衝突事故が最も多くなっている(平成17年：1,092件、16.5%)
- 交通事故を事故類型別に見ると、車両相互による事故が増加傾向にあり、

*2 国際道路交通事故データベース(IRTAD)による。米国12.6%(歩行中：10.9%、自転車乗用中：1.7%)、イタリア17.9%(歩行中：12.6%、自転車乗用中：5.3%)、ドイツ22.4%(歩行中：14.3%、自転車乗用中：8.1%)、日本以外は平成16年のデータ。

全体の8割以上を占めている(平成17年:80万1,911件、85.9%)。中でも、追突事故の増加は顕著であり(平成17年:29万4,431件[1.46倍])、追突事故及び出会い頭衝突事故で事故全体の約6割を占めている(平成17年:54万1,376件、58.0%)。

- ・ 出会い頭衝突事故を地形別・道路形状別に見ると、交差点内が全体の9割(88.4%)を占め、中でも市街地の信号機のない交差点における割合(52.5%)が圧倒的に高くなっている。

安全不確認、脇見運転など運転者のミスに起因する交通事故が多い。

- ・ 交通死亡事故を法令違反別に見ると、漫然運転(平成17年:920件)、脇見運転(平成17年:805件)の順に多くなっている。
- ・ 交通事故について法令違反別にみると、安全不確認(平成17年:26万9,948件)、脇見運転(平成17年:14万7,087件)の順に多くなっている。

飲酒運転や最高速度違反等の悪質危険な運転行為による交通死亡事故は、減少傾向にあるものの、依然として多い。

- ・ 飲酒運転による交通死亡事故については、減少傾向にあるものの、死亡事故全体に占める割合は約1割を占めている(平成17年:707件)。
- ・ 最高速度違反による交通死亡事故については、近年大幅に減少しているものの、死亡事故全体に占める割合は、約1割を占めている(平成17年:658件)。
- ・ 危険運転致死傷罪の送致状況をみると、減少傾向にあるが、平成17年には279件となっている。

取組みに当たっての指針

近年の交通事故の発生状況は、のとおりであるため、今後5年間これらの課題を解決するための施策を重点的に行っていくこととする。

特に、歩行中・自転車乗用中死者数については、全死者数に占める割合が平成17年には約45%^{*3}と諸外国と比較して著しく高い割合を占めているほか、交通事故死者数が全体で減少する中、他の状態別死者数と比較して減少率が小さい分野

*3 平成17年の30日以内死者数のデータに基づくもの。

であるため、22年には全死者数に占める割合が更に高くなることが予想される。

また、高齢運転者による死亡事故については、近年、他の年齢層による死亡事故が減少する中、増加傾向にあるが、このうち、65歳から69歳までの高齢運転者による死亡事故件数が減少しているのに対して、70歳以上の高齢運転者による死亡事故件数は増加している。今後、70歳以上の高齢運転免許保有者は年々増加が見込まれることから、現状のまま推移すれば、70歳以上の高齢運転者による交通死亡事故の増加が懸念される。さらに、70歳以上の高齢者については、近年、免許保有者10万人当たりの死亡事故件数が唯一減少していない年齢層である。

このため、これらの分野については、交通事故死者数を5,500人以下にするとの政府目標を達成する上で、近年の減少傾向を定着させること（高齢運転者については、微増傾向に抑えること）だけでは足りず、特に重点を置いて、更なる抑止に取り組んでいく必要があることから、警察における目標として、

歩行中・自転車乗用中死者数を平成22年までに約2割以上減少させる

70歳以上高齢運転者による交通死亡事故を平成22年までに約1割以上抑止する^{*4}

ことを掲げ、各種施策に取り組んでいくこととする。

政府目標達成のための重点的取組み

1 歩行者・自転車利用者対策の推進

我が国では、全交通事故死者数のうち歩行中や自転車乗用中の死者が占める割合が諸外国と比べて著しく高くなっていること、歩行中や自転車乗用中の死者の過半数を占める高齢者が今後増加すること、近年自転車事故が増加していること等から、歩行者・自転車利用者の安全確保が重要である。

また、自転車による歩行者事故が増加しており、自転車利用者の交通ルール・マナー違反を指摘する声が高まっていること、自転車については幅広い年齢層の利用者がいる一方で、免許制度の対象外となっており、体系的な交通安全教育の仕組みが構築されていないこと等から、自転車の安全利用に係る対策も重要である。

そこで、次の施策を推進する。

(1) 歩行者・自転車利用者の安全確保

あんしん歩行エリアの整備

死傷事故発生割合が高い住居系地区又は商業系地区として平成15年に指定

*4 これまでの交通死亡事故の傾向が継続すると仮定した場合の平成22年の交通死亡事故件数の予測値から約1割以上減少させることを示す。

した796箇所の「あんしん歩行エリア」について、道路管理者と連携して面的かつ総合的な事故抑止対策を実施する。

【社会資本整備重点計画（平成15年10月策定）におけるアウトカム目標】

エリア内の死傷事故についてH19までに約2割抑止（歩行者・自転車事故については約3割抑止）する。

生活道路事故抑止対策の推進

警察庁において作成した「生活道路事故抑止対策マニュアル」を基に、警察署と市町村を始めとする関係機関が連携し、交差点や道路形状を明確化するなど警察・道路管理者双方の対策を効果的に組み合わせ、生活道路における交通事故抑止対策を推進する。

反射材の普及促進

反射材（使用率10.3%^{*5}）について、各種広報媒体を活用して積極的な広報啓発を行うとともに、関係機関・団体等と連携して、反射材の視認効果を理解させる参加・体験・実践型の交通安全教育を強化し、その普及促進を図る。

また、反射材の身の回り品へ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を行う。

薄暮時の早め点灯の促進

夜間事故防止対策としての相乗効果を図るため、反射材の普及促進と併せて、薄暮時における車両の早め点灯を促進する。

自転車用ヘルメットに関する広報啓発活動

交通安全運動等の機会を通じて、自転車の事故実態とヘルメットの効用等について、広報啓発活動を推進する。

自転車側面への反射材の備付け

自転車の車体側面への反射材の備付けの状況、自転車生産・販売業界における取組みの実態等を踏まえ、業界における自主的な取組みを促進する。

また、反射材の普及状況等を踏まえ、法令上の義務付けの必要性についても検討する。

自転車の走行空間の確保

自転車保有台数の増加や自転車の利用の現状を踏まえ、道路管理者と連携

*5 平成16年12月、内閣府大臣官房政府広報室が実施した「歩行者用反射材の活用状況等に関する世論調査」の結果による。

し、自転車道又は自転車歩行者道等の整備を推進するとともに、自転車専用通行帯、普通自転車の歩道通行部分の指定等の交通規制を実施するなど、自転車の走行空間の確保を推進する。

< 高齢歩行者・高齢自転車利用者関係 >

信号機のバリアフリー化等

交通バリアフリー法の特定経路を構成する道路においてバリアフリー対応型信号機の整備、歩行者用灯器のLED化、道路標識の高輝度化・大型化・自発光化、道路標示の高輝度化等を推進する。

【社会資本整備重点計画（平成15年10月策定）におけるアウトカム目標】

バリアフリー対応型信号機の整備 約4割（H14） 約8割（H19）

高齢者に対する交通安全教育の充実

運転免許を保有していない高齢者に教育の機会を提供するため、民間ボランティア等と協力して、家庭訪問による個別指導、病院や福祉施設等における広報啓発を行う。

また、高齢者に対する交通安全教育をより効果的に行うため、各種教育用機材の積極的活用を図るとともに、教育カリキュラムの作成などにより交通安全教育を行う者の指導力を向上させる。

(2) 悪質自転車対策 ～自転車と歩行者との事故の減少～

自転車に係る交通安全教育の推進

家庭、学校、地域の間を活用し、自転車に係る段階的な交通安全教育ができるよう、その推進方策について検討する。

特に、中学生・高校生による交通ルール違反・マナーの悪さについての指摘もあることから、文部科学省と連携し、中学校・高校教育の場における交通安全教育を推進する。

自転車利用者に対する街頭指導の強化

交通指導員や民間ボランティアによる、自転車の交通ルール・マナー違反に対する街頭指導活動を強化するよう、関係機関・団体等に対して働き掛ける。

自転車利用者による交通違反の指導取締りの強化

自転車利用者による道路交通法違反について、指導警告活動を従来以上に強力に推進する。

特に、酒酔い運転、信号無視、一時不停止、無灯火等の悪質・危険な違反については積極的に検挙するとともに、適正な処分について法務省等関係機関と連携を密にする。

(3) 自転車同乗幼児の保護 ~ 自転車同乗幼児の死傷者数の減少 ~

幼児用ヘルメットの着用促進

幼児同乗中の自転車の危険性や事故実態、幼児用ヘルメットの効用等についての広報啓発活動を強化し、自転車に同乗する幼児に対する幼児用ヘルメットの着用を促進する。

2 高齢運転者対策の推進

近年、高齢社会の進展に伴い、高齢運転者による交通事故や交通死亡事故の割合が増加している。また、平成26年には4人に1人が高齢者となる超高齢化社会が到来することが予測されており、これに伴い高齢運転者による交通事故の増加が懸念されることから、高齢運転者対策は重要である。

他方、自動車が日常生活に不可欠な移動手段となっていることから、高齢運転者対策を推進するに当たっては、高齢者が安全運転を継続できるよう支援するという視点に留意する必要がある。

そこで、次の施策を推進する。

信号灯器のLED化、道路標識の高輝度化等

高齢者にとって見やすく分かりやすい信号灯器や道路標識等にするため、信号灯器のLED化、道路標識の高輝度化・大型化・自発光化や道路標示の高輝度化を進め、視認性の向上を図る。

認知機能検査の導入

認知機能が低下しているものの認知症には至っていない者に対しては、認知機能の低下の自覚に基づく安全運転に関する指導や、認知機能の更なる低下を防止するための専門機関の教示等を実施するとともに、認知症の疑いがある者に対しては、臨時適性検査等を実施することができるようにするため、運転免許制度に、認知機能検査（高齢運転者の認知機能の状況を簡易に把握するための検査）を導入することを検討する。

高齢者講習の充実による運転継続支援

高齢運転者に対するよりきめ細かな安全運転指導を実施するため、高齢者講習に、高齢運転者に自覚させるべき身体機能の検査項目を追加するとともに、当該検査結果を効果的に自覚させるための教育手法を導入することを検討する。

高齢運転者標識の使用促進

高齢運転者の安全意識を高めるため、高齢運転者標識（高齢者マーク）の積極的な使用の促進を図る。

また、他の年齢層に高齢者の特性を理解させるとともに、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交通安全教育を行う。

高齢免許保有者の更新手続における利便の向上
高齢免許保有者の負担軽減を図るため、更新手続の見直しについて検討する。

3 ITを活用した車両事故防止対策の推進

政府目標を達成するためには、これまでの重大事故防止対策等に加え、交通事故の発生そのものを減少させる交通安全対策を積極的に推進する必要がある。

このためには、ハード面の整備を行うとともに、交通事故の原因の大半を占めている安全不確認、漫然運転、脇見運転といった人間の不注意による事故を減少させることが必要不可欠である。

人間の不注意による事故対策としては、ITが、人間の不注意によるミスを打ち消したり、ミスによる被害を最小限にとどめるなど、人間の認知、判断及び操作の能力を補うことができることから有効である。

また、増加傾向にある追突事故は、都市部の慢性的な交通混雑が要因の一つとなっていると見られることから、ITの活用により道路交通の円滑化を図っていくことは、交通安全対策の観点からも重要である。

そこで、

漫然運転、脇見運転、安全不確認等運転者のミスに起因する交通事故を減少させる

ため、次の施策を推進する。

DSSSの推進

周辺の交通状況を視覚・聴覚情報として運転者に提供する安全運転支援システム(DSSS)について、事故多発地点を中心に整備を推進するとともに、自動車からの情報(プローブ情報)を同システムに活用するための手法の研究開発を推進する。

信号機の高度化等

信号機の高度化等により、死傷事故の抑止、対策実施箇所における通過時間の短縮等を図る。

また、周辺の交通状況をリアルタイムに反映させるプロファイル信号制御方式の検証を行い、実用化に向けた取組みを推進する。

【社会資本整備重点計画(平成15年10月策定)におけるアウトカム目標】

死傷事故をH19までに44,000件を抑止する。

ASVの普及促進

国土交通省を始め関係省庁において推進している先進安全自動車^{*6}（以下「ASV」という。）について、安全運転管理者等講習を始めとする各種機会を利用した普及に努める。

4 悪質・危険運転者対策の推進

悪質・危険運転者対策については、長年にわたり、取締りの強化、罰則の引上げ、行政処分の強化等を講じてきており、飲酒運転による死亡事故の減少等一定の成果を上げているところであるが、政府目標の達成に向け、これらの対策は依然として重要である。

そこで、

飲酒運転を始めとした悪質性、危険性の高い違反に起因する交通事故を減少させる

ため、次の施策を推進する。

悪質・危険な運転行為に対する罰則の見直し

救護義務違反（ひき逃げ）の厳罰化、罰則の対象となる酒気帯び運転の基準値の引下げの可能性について検討する。

悪質性、危険性、迷惑性の高い運転行為への対策の強化

指導取締り体制を充実し、児童、高齢者、身体障害者等の保護の観点に立った交通取締りや事故多発路線等における街頭指導活動を強化する。

また、無免許運転、飲酒運転、著しい速度超過、著しい過積載等の悪質性、危険性、迷惑性の高い違反に重点を置いた取締りを強化する。

さらに、悪質・危険な運転行為による事故については、危険運転致死傷罪を的確に適用する。

情報技術を活用した効果的な指導取締りの推進

効率的かつ正確に交通切符等を作成するため、IC免許に係る免許データを活用した交通切符等自動作成機を開発する。

また、当該機器により作成したデータを基に、各種システムとの連携を図るなど業務の合理化を推進するとともに、効果的な取締りを実施するために交通取締りと交通事故の相関関係等を分析するなど、交通取締りを総合的に支援するシステムを開発する。

使用者の背後責任の追及等

*6 先進安全自動車とは、エレクトロニクス技術などの新技術により、安全性を格段に高め、利便性を図った自動車をいう。これまでに実用化されたASV技術には衝突被害軽減ブレーキ、車線維持支援装置、車間距離自動維持システム等がある。

事業活動に関してなされた過積載運転、過労運転、最高速度等の違反やこれらに起因する交通事故事件については、これらの行為を下命・容認していた自動車使用者等を積極的に検挙するほか、車両の使用制限命令等を行う。

また、運輸支局や労働基準監督署等に対する通知を促進する。

さらに、欠陥の疑いのある自動車による交通事故等について国土交通省への確実な通報等を行う。

総合的な暴走族対策の推進

交通部門のみならず少年、暴力団対策、地域等の各部門が連携し、暴走族に対して共同危険行為等の禁止違反を始めあらゆる法令を適用し、検挙、補導及びグループの解体を徹底する。

また、関係省庁申合せに基づき、関係機関・団体等と連携して、暴走族への加入防止や暴走族グループからの離脱促進、車両の不正改造防止対策を推進するとともに、暴走族追放条例制定の促進等暴走族を許さない社会環境づくりに努める。

さらに、違法行為を敢行する旧車會（暴走族風に改造した旧型の自動二輪車等を運転する者のグループ）に対し、実態把握、不正改造等の取締り強化等の確実な対応を推進する。

科学的な交通事故事件捜査の推進

交通事故自動記録装置等交通事故捜査支援資機材等の整備を推進するとともに、交通事故鑑定専科等による交通事故事件捜査員の捜査技術の向上を図り、科学的な交通事故事件捜査を推進する。

交通事故事件捜査等の合理化の推進

平成17年12月の簡約特例書式の適用範囲の拡大に伴う捜査を適切に実施するなど、捜査の合理化を図る。

また、物件事故の受理に関する事務の一部に交番相談員を活用すること等により、物件事故処理業務の合理化を図る。

取消処分者講習、停止処分者講習等の充実

取消処分者、違反運転者等の運転適性をよりの確に評価する手法を導入するなど、効果的に危険運転者の改善を図ることについて検討する。

5 被害軽減対策の推進

被害軽減対策については、長年にわたり、シートベルトの着用やチャイルドシートの使用等を推進してきており、シートベルトの運転席の着用率は90%を超えるなど一定の成果を上げているところであるが、事故の被害軽減効果にかんがみ、これらの対策は依然として重要である。

そこで、

シートベルト非着用による死者数を減少させる

チャイルドシート不使用による死者数を減少させる

ため、次の施策を推進する。

後部座席等におけるシートベルトの着用促進

シートベルトの着用効果等の理解を求め、地方公共団体、関係機関・団体等と協力の下、あらゆる機会・媒体を通じて積極的に普及啓発活動を推進し、後部座席を含めた着用の促進を図る。

特に、高速自動車国道等におけるシートベルト着用については、事故の被害軽減効果が高いことから、サービスエリア等における交通指導取締りの機会を利用した広報啓発を行う。

また、後部座席シートベルトの着用率の推移等を踏まえ、法令上の義務付けの必要性について検討する。

【着用率の目標】

助手席の着用率を運転席と同水準にする。

後部座席の着用率を50%以上にする。

【シートベルト着用率】

平成17年 一般道：運転席92.4%、助手席80.3%、後部座席8.1%

高速道路：運転席97.7%、助手席92.1%、後部座席9.8%

チャイルドシートの正しい使用の徹底

幼稚園・保育所、病院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、正しい使用の徹底を図る。特に、比較的年齢の高い幼児の保護者に対し、その取組みを強化する。

【チャイルドシート使用率】

全体（6歳未満）：49.1%

年齢別：1歳未満73.6%、1～4歳48.8%、5歳30.4%

6 関係機関等と連携した施策の推進

交通安全対策を効果的に推進していくためには、ひとり警察のみの取組みだけでは十分でなく、関係機関や民間事業者等と積極的に連携していくことが必要である。

このような考え方に配慮し、次の施策（再掲を含む。）を推進する。

事故危険箇所対策の推進

死傷事故発生率が高く、又は死傷事故が多発している交差点・単路として平成15年に指定した3,956箇所の「事故危険箇所」について、道路管理者と連携して集中的な事故抑止対策を推進する。

【社会資本整備重点計画（平成15年10月策定）におけるアウトカム目標】

対策実施箇所の死傷事故をH19までに約3割抑止する。

ITSの推進

ITS全体構想に基づき、関係機関等と連携を図りながら、研究開発、フィールドテスト、インフラの整備、普及及び標準化に関する検討等の一層の推進を図るとともに、ITS世界会議等における国際情報交換、国際標準化等の国際協力を積極的に進める。

また、警察におけるITSである新交通管理システム(UTMS)の各サブシステムについて、その普及を図るとともに、官民連携してプローブ情報の活用について検討する。

さらに、平成18年1月策定のIT新改革戦略に基づき、官民一体となって、安全運転支援システムについて、事故多発地点を中心とした全国展開を推進するとともに、同システムに対応した車載機の普及を促進する。

交通需要マネジメントの推進

公共車両優先システム(PTPS)の整備やパークアンドライドの推進、車両運行管理システム(MOCS)の導入等による物流の効率化等の促進を図るなど、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)を推進する。

次期社会資本整備重点計画の策定

交通安全施設等整備事業の更なる推進を図るため、平成19年度で終了する社会資本整備重点計画の次なる計画を策定する。

高速自動車国道等における事故防止対策の推進

高速道路株式会社等と連携し、対向車と衝突する事故が多く、死亡事故率が高い非分離二車線区間について、簡易分離施設の改善や中央分離帯の設置等を推進するとともに、高齢者等による逆走交通事故を防止するため、道路標識の改良等による逆走事故防止対策を推進する。

救急・救助活動の充実

緊急車両の迅速な現場急行を可能にする緊急通報システム(HELP)や現場急行支援システム(FAST)の整備・拡充を推進する。

また、ドクターヘリによる救急・救助活動を推進するため、ドクターヘリが安全に着陸できる区間等の情報の共有や運用マニュアルの作成、共通の無線機の整備等を図る。

【再掲】

- 1 歩行者・自転車利用者対策の推進
 - (1) 歩行者・自転車利用者の安全確保

	<p>あんしん歩行エリアの整備 生活道路事故抑止対策の推進 反射材の普及促進 自転車の走行空間の確保 高齢者に対する交通安全教育の充実</p>
(2)	<p>悪質自転車対策 自転車に係る交通安全教育の推進 自転車利用者に対する街頭指導の強化 自転車利用者による交通違反の指導取締りの強化</p>
3	<p>ITを活用した車両事故防止対策の推進 ASVの普及促進</p>
4	<p>悪質・危険運転者対策の推進 使用者の背後責任の追及等 総合的な暴走族対策の推進</p>
5	<p>被害軽減対策の推進 後部座席等におけるシートベルトの着用促進 チャイルドシートの正しい使用の徹底</p>

7 その他交通警察における今後の重点

1 から 6 までの施策のほか、次の施策を推進し、関係機関等とも協力して、死者数5,500人以下、死傷者数100万人以下の達成を目指す。

総合的な駐車対策の推進

平成18年6月1日から施行される新たな駐車対策法制の円滑な導入を図り、取締り活動ガイドラインに沿ったメリハリをつけた取締りの推進、駐車監視員による確認事務の適切かつ円滑な運用、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を徹底する。

また、大都市圏等の特に違法駐車が著しい幹線道路において、道路管理者と連携して、カラー舗装による駐停車禁止区域の明示、違法駐車抑止システムの整備、路外駐車場や荷さばきスペースの整備、きめ細かな駐車規制の実施、違法駐車の取締り、積極的な広報・啓発活動等、ハード・ソフト一体となった集中的な違法駐車対策を実施する。

さらに、最近における車庫とばし等の実態や市町村合併等を踏まえた保管場所法制の在り方について検討を行う。

新たな運転免許制度による運転者施策の推進

平成19年度中に予定されている中型免許の新設等を内容とする運転免許制度の円滑な施行に向け、広報啓発活動の推進、技能試験の実施体制の整備、教習所に対する指導等、計画的な準備作業を行うとともに、新制度を適切に施行する。

また、中型免許等の新設に際して、車両総重量 8 トンまでの貨物自動車を運転することができる運転免許の保有者に対する安全対策の徹底を図るため、これらの者に対する交通安全教育の手法、内容等について検討し、実施する。

交通管理の高度化・最適化の推進

交通管制センターシステムについて、クライアント・サーバー（C/S）化等の考え方を取り入れ、高度化・最適化を推進するとともに、プロファイル信号制御方式による信号制御の高度化等、交通管理の高度化・最適化に関する手法の研究開発や、普及に向けた取組みを推進する。

速度規制の在り方についての見直し

速度規制について、国民の意識調査やより合理的な決定の在り方を検討するなど、その在り方について見直しを行う。

事業所における安全運転管理の充実

事業所における安全運転管理を充実させるため、安全運転管理者等講習についてカリキュラムの改正その他の見直しを行う。

また、事業所における映像記録型ドライブレコーダーや A S V の活用の促進を図る。

さらに、職場におけるドライブレコーダーを活用した交通安全教育手法について検討する。

睡眠障害に係る運転者対策の充実

睡眠障害を有する運転免許保有者の実態、睡眠障害を有する運転者による交通事故の実態等を明らかにした上で、効果的な安全対策の導入について検討する。

自動車教習所における教習の充実

指定自動車教習所における学科教習について、事故防止効果を向上させるための見直しを行うなど、安全運転意識の高い運転者を育成できるよう、教習内容の充実を図る。

犯罪被害者等基本計画に基づいた被害者対策の実施

「被害者連絡制度」等を周知徹底・活用し、交通事故被害者等に対し、捜査に関する適切な情報提供に努めるとともに、被害者等の声を反映した講習を実施するなど、犯罪被害者等基本計画に基づいた被害者対策を適切に実施する。

おわりに

交通事故は、一瞬にして人の幸せを奪い、不幸のどん底に突き落とすものであり、このような被害から、国民を守ることは、警察の重大な責務である。

このプログラムは、この責務を全うするため、第8次交通安全基本計画を踏まえ、今後5年間、警察がどのようにして基本計画における目標を達成していくのかという道筋を明らかにするために作成するものであり、警察庁において実施する施策だけでなく、第一線において実施する施策が掲げられている。警察としては、以上に掲げた施策を推進するため、警察庁において、今後、必要な検討を進めていくとともに、都道府県警察に対してこのプログラムを示すことにより、その重点的かつ効果的な取組みを推進し、もって第8次交通安全基本計画における政府目標の達成、そして「交通事故のない社会」の実現に全力を尽くすこととする。