

令和7年度

# 交通安全業務計画

国家公安委員会・警察庁

## 令和7年度国家公安委員会・警察庁交通安全業務計画

|     |                                   |    |
|-----|-----------------------------------|----|
| 第1章 | 計画の目的及び実施の方針                      | 1  |
| 第1  | 計画の目的                             | 1  |
| 第2  | 計画の実施の方針                          | 1  |
| 第2章 | 国家公安委員会及び警察庁が交通安全に関し講ずべき施策        | 2  |
| 第1  | 道路交通環境の整備                         | 2  |
| 1   | 交通安全施設等の整備事業の重点的、効果的かつ効率的な推進      | 2  |
| (1) | 令和7年度の交通安全施設等整備事業                 | 2  |
| (2) | 交通管制システム及び交通情報収集・提供装置の整備・充実       | 2  |
| (3) | 計画的かつ効果的な交通安全施設等の整備               | 3  |
| (4) | 政策評価の実施                           | 4  |
| (5) | 道路管理者等と連携した対策の展開                  | 4  |
| 2   | 効果的な交通規制等の推進                      | 4  |
| (1) | 交通実態の変化等に即した交通規制の推進及び道路交通環境の更なる改善 | 4  |
| (2) | 適切な道路使用許可業務の推進                    | 6  |
| 3   | 歩行者・自転車利用者の安全の確保                  | 6  |
| (1) | 生活道路、通学路等における人優先の安全・安心な通行空間の整備    | 6  |
| (2) | 自転車通行空間の整備                        | 7  |
| 4   | 道路交通のIT化の推進                       | 8  |
| (1) | ITSの推進                            | 8  |
| (2) | 多様な要望に応じた交通情報の提供の推進               | 9  |
| 5   | 交通円滑化対策の推進                        | 9  |
| (1) | 幹線道路の円滑化対策の推進                     | 10 |
| (2) | 公共交通機関の定時性・利便性の向上                 | 10 |
| (3) | 交通の支障を解消するための対策の推進                | 10 |
| (4) | 大規模事業等への先行対策の推進                   | 10 |
| 6   | 交通需要マネジメントの推進                     | 10 |
| (1) | 交通需要軽減対策の推進                       | 10 |
| (2) | 交通需要平準化対策の推進                      | 11 |

|     |                                  |    |
|-----|----------------------------------|----|
| 7   | 総合的な駐車対策の推進                      | 11 |
| (1) | 駐車規制及び駐車許可制度の適切な運用               | 11 |
| (2) | 違法駐車対策の推進                        | 12 |
| (3) | 関係機関等との連携の緊密化                    | 12 |
| (4) | 広報啓発活動の効果的展開                     | 12 |
| (5) | 自動車の保管場所の確保等に関する法律の効果的な運用等       | 12 |
| 8   | 災害に備えた交通対策の推進                    | 13 |
| (1) | 災害に強い交通安全施設等の整備                  | 13 |
| (2) | 災害発生時における交通規制                    | 13 |
| (3) | 被災地へのルート解明                       | 14 |
| (4) | 交通規制計画等に基づく各種訓練の実施               | 14 |
| 9   | 交通管理による環境対策                      | 14 |
| (1) | 交通管制技術の高度化                       | 14 |
| (2) | 環境対策のための交通規制                     | 14 |
| 10  | 踏切道における交通安全対策の推進                 | 15 |
| 11  | 自動運転技術の進展を支援する取組の推進              | 15 |
| 第2  | 交通安全思想の普及徹底                      | 15 |
| 1   | 幼児、児童及び生徒に対する交通安全教育の推進           | 15 |
| 2   | 高齢者に対する交通安全教育の推進                 | 16 |
| 3   | 全国交通安全運動の推進                      | 17 |
| 4   | 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     | 18 |
| (1) | 参加・体験型の交通安全教育の推進                 | 18 |
| (2) | 広報啓発の推進                          | 18 |
| (3) | 関係機関・団体・業界との連携の推進                | 18 |
| 5   | 運転者に対する広報啓発活動の推進                 | 18 |
| 6   | 運転中の携帯電話使用等の禁止の徹底                | 19 |
| 7   | 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 | 20 |
| 8   | チャイルドシートの正しい使用の徹底                | 20 |
| 9   | 特定小型原動機付自転車等の新たなモビリティに関する交通安全対策  | 21 |
| 10  | 自転車利用者等に対するルールの周知と安全教育の推進        | 22 |

|     |                                   |    |
|-----|-----------------------------------|----|
| (1) | 全ての自転車利用者に対するルールの周知               | 22 |
| (2) | 全ての年齢層に対する自転車安全教育の推進              | 23 |
| (3) | 自転車の安全性の確保                        | 25 |
| 11  | 歩行者等に対する広報啓発活動の推進                 | 25 |
| 12  | 先進安全技術等に関する広報啓発活動の推進              | 25 |
| 13  | 効果的な広報の実施                         | 26 |
| 14  | 関係団体等に対する指導等                      | 26 |
| (1) | 交通安全活動推進センターに対する指導                | 26 |
| (2) | 地域交通安全活動推進委員その他民間ボランティア等に対する指導等   | 26 |
| (3) | 交通安全関係団体及び交通関連事業者との連携等            | 27 |
| 第3  | 安全運転の確保                           | 28 |
| 1   | 運転者教育の充実                          | 28 |
| (1) | 運転者教育の効果的推進                       | 28 |
| (2) | 自動車教習所における教習の充実                   | 28 |
| (3) | 各種講習の充実                           | 28 |
| (4) | 高齢運転者の交通事故防止対策の推進                 | 29 |
| (5) | 運転免許を取得した者に対する再教育の推進              | 31 |
| (6) | 二輪車運転者教育の推進                       | 31 |
| (7) | 自転車運転者講習及び特定小型原動機付自転車運転者講習の着実な運用  | 31 |
| 2   | 適正な運転免許行政の推進                      | 32 |
| (1) | 運転免許手続における簡素合理化の推進                | 32 |
| (2) | 国民の利便を考慮した施設の整備及び業務の推進            | 32 |
| (3) | 運転免許試験及び指定自動車教習所における技能検定の適正水準の維持等 | 32 |
| (4) | 悪質・危険な運転者に対する迅速・的確な行政処分等の実施       | 33 |
| (5) | 外国人運転者等への適切な対応                    | 34 |
| (6) | 大規模災害に備えた対策の推進                    | 34 |
| 3   | きめ細かな運転者施策の推進                     | 35 |
| (1) | 安全運転相談の充実等                        | 35 |
| (2) | 運転適性検査等の効果的活用                     | 36 |
| 4   | 安全運転中央研修所における高度かつ専門的な運転者教育の推進     | 36 |

|     |                               |    |
|-----|-------------------------------|----|
| 5   | 企業等における安全運転管理等の強化             | 36 |
| (1) | 安全運転管理の適正化に向けた強力な指導等          | 36 |
| (2) | 効果的かつ適正な安全運転管理者等講習の実施         | 37 |
| (3) | 使用者等への責任追及の徹底                 | 38 |
| 第4  | 道路交通秩序の維持                     | 38 |
| 1   | 効果的な交通指導取締り活動の推進              | 38 |
| (1) | 交通事故抑止に資する交通指導取締り及び街頭活動の推進    | 38 |
| (2) | 飲酒運転等の根絶に向けた取締りの一層の強化         | 39 |
| (3) | 無免許運転等の取締りの強化                 | 40 |
| (4) | 携帯電話使用等の取締りの強化                | 40 |
| (5) | 自転車利用者による交通違反に対する交通指導取締りの強化   | 40 |
| (6) | 電動モビリティによる悪質・危険な運転に対する取締りの強化  | 41 |
| (7) | 通学路における効果的な交通指導取締りの推進         | 41 |
| 2   | 悪質な交通事故事件等に係る適正かつ緻密な捜査の推進・強化  | 42 |
| (1) | 適正かつ緻密な交通事故事件捜査の推進            | 42 |
| (2) | 危険運転致死傷罪等の適切な立件を視野に入れた捜査の徹底   | 42 |
| (3) | 交通事故事件等に係る捜査力の強化              | 42 |
| (4) | 交通事故事件等に係る科学的捜査の推進            | 43 |
| 3   | 暴走族及び違法行為を敢行する旧車會対策の推進        | 43 |
| (1) | 積極的な検挙等による暴走行為等の封じ込め          | 43 |
| (2) | 不正改造車両等に対する取締り                | 43 |
| (3) | 暴走族グループ等の解体に向けた取組の推進          | 44 |
| (4) | 行政処分及び再犯防止措置の徹底               | 44 |
| 4   | 匿名・流動型犯罪グループ対策に資する交通警察活動の推進   | 44 |
| 第5  | 高速道路における諸対策の推進                | 44 |
| 1   | 高速道路における交通の安全確保               | 44 |
| (1) | 交通指導取締りの推進                    | 44 |
| (2) | シートベルト着用及びチャイルドシート使用の徹底       | 44 |
| (3) | 大型貨物自動車等の事故防止対策の推進            | 45 |
| (4) | 安全利用を促進するための広報啓発活動及び交通安全教育の推進 | 45 |

|     |                                   |    |
|-----|-----------------------------------|----|
| (5) | 逆走事案及び歩行者等による立入り事案対策の推進           | 45 |
| (6) | 渋滞区間における追突事故防止の推進                 | 46 |
| (7) | 二次的交通事故防止対策の推進                    | 46 |
| (8) | 先行対策その他の安全対策の推進                   | 46 |
| (9) | 交通実態に即した交通規制の実施                   | 46 |
| 2   | 高速道路における交通円滑化対策の推進                | 47 |
| (1) | 迅速・的確な交通情報の提供                     | 47 |
| (2) | 関係機関との連携による交通渋滞緩和対策の推進            | 47 |
| (3) | 自動運転車優先レーンの適切な運用                  | 47 |
| (4) | 交通事故発生時における交通流の早期回復               | 47 |
| 3   | 重大事案発生時における被害の拡大防止と適正な交通事故事件捜査の推進 | 47 |
| 第6  | 救助・救急活動の充実                        | 48 |
| 1   | 応急救護処置に関する知識の普及                   | 48 |
| 2   | 現場急行支援システムの整備等                    | 48 |
| 3   | ドクターヘリによる救助・救急活動の支援               | 48 |
| 第7  | 被害者支援の推進                          | 49 |
| 1   | 交通事故被害者等に対する適切な情報の提供等             | 49 |
| 2   | 交通事故被害者等の心情に配慮した相談活動の推進           | 49 |
| 3   | 交通事故被害者等の声を反映した講習等の推進             | 49 |
| 4   | 関係機関等との連携の強化                      | 50 |
| 第8  | 交通事故分析の高度化等及び道路交通の安全、円滑等に関する研究の推進 | 50 |
| 1   | 交通事故分析の高度化及び分析の成果の活用              | 50 |
| 2   | 道路交通の安全、円滑等に関する研究の推進              | 50 |
| 3   | 安全な自動運転の拡大に向けた調査研究の推進             | 50 |
| 第9  | 交通事故防止対策について国民の理解を深めるための情報発信等     | 50 |
| 1   | 交通事故防止対策について国民の理解を深めるための情報発信      | 51 |
| 2   | 交通事故防止に資する業務の適切な評価の実施             | 51 |
| 第10 | 水上交通の安全                           | 51 |
| 1   | 水上における交通環境の整備                     | 51 |
| 2   | 水上交通の安全に関する広報啓発活動の推進              | 51 |

|     |   |    |
|-----|---|----|
| 3   | 水上における交通秩序の維持                               | 51 |
| 4   | 水難救助体制の整備と水難救助技術の向上                         | 52 |
| 第3章 | 都道府県交通安全実施計画の作成の基準となるべき事項                   | 53 |
| 第1  | 業務計画に掲げる施策のうち、都道府県の実情に応じて具体的に敷えんすることが望ましい施策 | 53 |
| 第2  | 業務計画に掲げる施策のうち、都道府県において定める必要がない施策            | 53 |

## 第1章 計画の目的及び実施の方針

### 第1 計画の目的

この計画は、交通安全対策基本法（昭和45年法律第110号）第24条第1項及び第2項の規定に基づき、令和7年度において、国家公安委員会及び警察庁が交通の安全に関し講ずべき施策並びに管区警察局及び都道府県警察が陸上交通の安全に関し講ずべき施策に関する計画の作成の基準となるべき事項を定めることを目的とする。

### 第2 計画の実施の方針

令和6年中の交通事故による死者数は2,663人で、2年ぶりに減少した。

しかしながら、今なお交通事故により多くの尊い命が失われており、次代を担う子どもが犠牲となる痛ましい交通事故や、飲酒運転等の悪質・危険な運転による重大な交通事故も後を絶たないなど、依然として厳しい交通情勢にある。また、65歳以上の高齢者人口の増加に伴い、交通事故死者に占める高齢者の比率は高い水準で推移しているほか、高齢運転者による死亡事故件数も近年増加傾向にあり、今後も一層の高齢者の交通事故防止対策が必要な状況となっている。

このような情勢を踏まえ、この計画の実施に当たっては、交通安全対策基本法及び第11次交通安全基本計画（令和3年3月29日中央交通安全対策会議決定）に基づき、人命尊重の理念の下に、安全で快適な交通社会を実現することを目標として、交通事故の発生状況等を十分に分析した上で、道路交通環境の整備、交通安全思想の普及徹底、安全運転の確保、道路交通秩序の維持等の各種施策を一層総合的かつ強力に推進するものとする。

この場合において、関係機関・団体等が行う交通安全活動との調整を図るとともに、地域住民、運転者等の理解を求め、その積極的な協力を得て施策の推進に努めるものとする。

## 第2章 国家公安委員会及び警察庁が交通安全に関し講ずべき施策

国家公安委員会及び警察庁は、以下の施策を自ら講じ、又は管区警察局若しくは都道府県警察が講ずるよう、必要な指導、助言等を行うものとする。

### 第1 道路交通環境の整備

#### 1 交通安全施設等の整備事業の重点的、効果的かつ効率的な推進

##### (1) 令和7年度の交通安全施設等整備事業

令和7年度は、令和3年度から令和7年度までを計画期間とする第5次社会資本整備重点計画（令和3年5月28日閣議決定）に即し、

- 交通安全施設等の戦略的な維持管理・更新
- 通学路対策の推進
- ゾーン30プラス等の推進（生活道路対策）
- 自転車通行空間の整備
- 歩行空間のバリアフリー化
- より安全かつ円滑な信号制御方式等の導入
- 事故危険箇所対策
- 道路整備等、交通環境の変化に伴う交通安全施設等の整備
- 自動運転技術の実用化に資するITS<sup>\*1</sup>（高度道路交通システム）の構築
- 災害に備えた道路交通環境の整備

の事業を重点的、効果的かつ効率的に実施する。これらの実施に当たっては、施策効果を高めるため、交通事故、交通渋滞及び交通公害の発生状況並びに交通指導取締りの実施状況の分析、地域住民及び道路利用者の意見の聴取、関係機関・団体等との連携及び調整、事後の効果測定等を的確に実施し、その結果を施策に反映させる。

##### (2) 交通管制システム及び交通情報収集・提供装置の整備・充実

交通需要の増加等に伴い、交通事故が多発し、又は旅行速度が低下している

---

\*1 Intelligent Transport Systemsの略。道路交通の安全性、輸送効率及び快適性の向上を実現するとともに、渋滞の軽減等の交通の円滑化を通じて環境保全に寄与することを目的に、最先端の情報通信技術等を用いて、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

都市部を中心に、交通管制センターの高度化、交通管制エリアの拡大を行うなど、交通管制システムを効果的に整備し、充実させる。

また、その際には、現場急行支援システム（FAST<sup>\*2</sup>）、公共車両優先システム（PTPS<sup>\*3</sup>）等を積極的に整備するとともに、新交通管理システム（UTMS<sup>\*4</sup>）の基幹となる光ビーコン<sup>\*5</sup>等の計画的な更新等を行う。

さらに、過密化・混合化<sup>\*6</sup>の進む道路交通に対応して、交通の円滑化、環境の保全等を図るため、適正な交通流・交通量の誘導及び分散を行うほか、渋滞情報、旅行時間情報その他の交通情報を収集・提供するためのシステム、ネットワーク等を積極的に整備するとともに、VICS<sup>\*7</sup>車載機の普及促進を図る。

### (3) 計画的かつ効果的な交通安全施設等の整備

厳しい財政事情の中で、将来にわたって必要な交通安全施設等を整備し、適切な維持管理・更新等を今後も継続するため、交通安全施設等の整備状況を把握・分析した上で、中長期的な視点に立った老朽施設の更新、交通環境の変化等により必要性が低下した施設の撤去、施設の長寿命化等による戦略的なストック管理、ライフサイクルコストの削減等を推進する。

信号機については、交通状況が悪化している区間・地点を重点的に、集中制御化、系統化<sup>\*8</sup>、感応化<sup>\*9</sup>等、信号制御機能を向上させるとともに、令和9年度末で信号機用電球の生産が終了することを踏まえ、信号灯器のLED化を推進する。

道路標識及び道路標示については、高輝度化等を積極的に推進する。

---

\*2 Fast Emergency Vehicle Preemption Systemsの略。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ため、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システム

\*3 Public Transportation Priority Systemsの略。バス等の大量公共輸送機関を優先的に走行させるため、信号制御等を行い、定時運行と利便性の向上を図るシステム

\*4 Universal Traffic Management Systemsの略。光ビーコン（\*5参照）等を通じて個々の車両との通信により、ドライバーに対してリアルタイムの交通情報を提供するとともに、収集した情報に基づき、旅客移動や物流の効率化を含めた交通の流れを積極的に管理することにより、「安全・快適にして環境にやさしい交通社会」の実現を目指すシステム

\*5 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の間のやり取りを媒介する路上設置型の赤外線通信装置

\*6 普通乗用車、大型車、二輪車、歩行者等が同一路面（車線）上を同時に通行する状態

\*7 Vehicle Information and Communication System（道路交通情報通信システム）の略。光ビーコン等を通じてカーナビゲーション装置に対して交通情報を提供するシステム

\*8 連続して設置されている信号機を互いに関連付けて動作させるようにすること

\*9 車両感知器等を用い、交通量等に応じて信号制御を行うようにすること

特に、横断歩行者優先のルールを徹底するため、横断歩道の道路標識及び道路標示については、破損、滅失、<sup>たい</sup>褪色、摩耗等によりその効用が損なわれることのないよう、効率的かつ適切な管理を行う。

#### (4) 政策評価の実施

事業実施前後の交通事故の発生状況を比較するなどして、交通安全施設等の整備効果を定量的に測定するとともに、その結果を分析し、施策に反映させる。

#### (5) 道路管理者等と連携した対策の展開

交通安全対策への参加意識を高め、誰もが安心して利用できる道路交通環境を創造するための実践活動として、道路管理者等と連携して、地域住民の参加による交通安全総点検を推進する。

また、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、一次点検の結果を警察本部、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発生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の実施を推進する。

この推進に当たっては、同一類型危険箇所が、道路管理者が進める「事故ゼロプラン（事故危険区間重点解消作戦）」の事故危険区間リストに盛り込まれるよう所要の働き掛けを行うなどする。

さらに、道路管理者等と緊密に連携し、「ゾーン30プラス」の整備等、生活道路における人優先の安全・安心な通行空間の整備及び幹線道路における交通事故・渋滞対策を、積極的に推進する。

## 2 効果的な交通規制等の推進

### (1) 交通実態の変化等に即した交通規制の推進及び道路交通環境の更なる改善

実勢速度<sup>\*10</sup>、路上駐車実態、交通量等の地域の交通実態や地域住民等の意見等を踏まえ、速度、駐車等に関する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、道路整備、地域開発、商業施設の新設等による交

---

\*10 例えば、ある区間を走行する100台の自動車の走行速度を低いものから順に並べた場合、85番目のものの速度

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る。

例えば、最高速度規制の在り方に関しては、「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」(平成25年12月26日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懇談会決定)を踏まえ、一般道路においては、規制速度と実勢速度との乖離<sup>かい</sup>が一定以上生じている路線の点検・見直しを引き続き推進するとともに、これまで点検・見直しを行った路線を含むあらゆる路線について、恒常的に実勢速度や交通事故発生状況等の把握を行い、必要な場合には最高速度規制又は速度抑制対策の見直しを行うほか、生活道路においては、速度抑制対策を積極的に推進する。

また、現在、道路標識又は道路標示により最高速度が指定されていない一般道路における自動車の最高速度(以下「法定速度」という。)は60キロメートル毎時となっているところ、道路交通法施行令の一部を改正する政令(令和6年政令第248号)が令和8年9月1日に施行され、中央線等が設置されていない一般道路については法定速度が30キロメートル毎時に引き下げられることとなるため、新たな法定速度について国民に向けた広報啓発を推進するとともに、関係機関と連携し、新たな法定速度の対象となる道路のうち、30キロメートル毎時の最高速度とすることが適当ではないものの把握に努め、交通実態や住民の要望も踏まえて30キロメートル毎時を超える最高速度規制を実施するなど、所要の対応を行う。

さらに、国民と訪日外国人の双方にとって分かりやすいものとするため、規制標識「一時停止」等の標識の新設又は更新に際しては、英字を併記したものの整備を着実に推進する。

加えて、環状交差点については、交通事故防止、被害軽減等の効果が見込まれることから、交通量等の交通状況に鑑みて交通の安全と円滑が確保できると考えられる場合には、道路管理者等との連携により、適切な箇所への導入を推進する。

このほか、交通事故の発生状況及び交通指導取締り状況の複合的な分析結果も活用しつつ、道路管理者等と連携した効果的・効率的な道路交通環境の改善を推進し、交通違反の発生を防止するとともに、交通事故の防止を図る。

## (2) 適切な道路使用許可業務の推進

道路使用の許可に当たっては、道路環境、交通量、交通規制等の諸条件を総合的に勘案し、道路における危険の防止及び交通の安全と円滑の確保に加え、許可申請に関する行為の公益性にも十分配慮した適切な運用に努める。

特に、ロケーション撮影について、引き続き、フィルムコミッションと緊密に連携し、関係者間の調整を促すほか、イベント等を行おうとする実施主体に対して、道路使用の前例がないなどの理由から一律に道路使用許可をしないということのないよう、道路使用に係る事前相談においては、実施主体と共に考えるという基本姿勢で臨み、前向きな提案や具体的な代替案の提示等の適切な助言を行うよう努め、より弾力的かつ透明性の高い運用を行う。

また、道路法等の一部を改正する法律（令和2年法律第31号）により創設された歩行者利便増進道路制度における沿道飲食店等の路上利用に係る道路使用許可の申請手続については、申請者の要望等を踏まえつつ、事前相談の早期の段階で、実施主体・都道府県警察・道路管理者が一堂に会する場を設け、道路管理者と連携した事前調整の円滑化を図るなど、適切な対応に努める。

さらに、道路使用及び道路占用の許可が必要となる行為について、道路管理者と連携し、双方の申請手続に係る一括受付制度の活用を推進するなど、道路使用許可制度の弾力的な運用とその周知に努める。

## 3 歩行者・自転車利用者の安全の確保

### (1) 生活道路、通学路等における人優先の安全・安心な通行空間の整備

最高速度30キロメートル毎時の区域規制とハンプ等の物理的デバイスとの適切な組合せにより交通安全の向上を図ろうとする区域を「ゾーン30プラス」として設定し、道路管理者と緊密に連携しながら、生活道路における人優先の安全・安心な通行空間の整備の更なる推進を図るとともに、その整備箇所や効果等について周知する。

その他の生活道路及び歩行者・自転車利用者に係る交通事故が多発する道路において、交通規制、信号機の改良、バリアフリー対応型信号機の整備、改定された「歩車分離式信号に関する指針」に基づく積極的な信号の歩車分離化、信号灯器のLED化、道路標識及び道路標示の高輝度化等の施策を推進し、歩行者・自転車利用者の安全通行を確保する。また、高齢者、障害者等の移動等

の円滑化の促進に関する法律（平成18年法律第91号）に規定する生活関連経路を構成する道路を中心として、音響信号機（高度化P I C S<sup>\*11</sup>を含む。）、経過時間表示付き歩行者用灯器、歩車分離式信号等の整備を推進する。施策の推進に当たっては、道路改良等を実施する道路管理者との連携を密にするとともに、地域住民、道路利用者等の意見を反映させる。

また、通学路については、地域ごとに策定される基本の方針に基づく定期的な合同点検を実施し、速度規制や登下校時間帯に限った車両通行止め等によるソフト面での対策に加え、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での対策を適切に組み合わせるなど、引き続き、地域の実情に対応した効果的な対策を実施する。

さらに、通学路等における安全な通行を確保するためには、速度規制の実効性を確保するための効果的な取締りが必要であり、可搬式速度違反自動取締装置の更なる整備と、同装置の効果的な活用による取締りを推進するとともに、通学路における取締り状況等の積極的な広報を推進する。

加えて、キッズゾーンについては、市町村保育担当部局等において設定されているところ、引き続き、その設定に協力するとともに、キッズゾーン内における必要な交通規制、適切な交通指導取締り、交通安全教育等を実施する。

## (2) 自転車通行空間の整備

自転車は、「車両」であり、車道通行が原則であることから、自転車の活用を推進するためには、車道部分における自転車専用の通行空間を整備することが必要である。また、令和5年7月1日から特定小型原動機付自転車に係る交通ルール等が施行され、自転車と通行空間を共有する特定小型原動機付自転車をはじめとする新たな電動モビリティの交通の安全を確保する上でも、自転車の交通秩序を整序化する必要がある。

そのため、第2次自転車活用推進計画（令和3年5月28日閣議決定）等を踏まえ、自転車関連事故の発生状況や自転車の交通実態等を調査・分析した上で、

---

\*11 Pedestrian Information and Communication Systems（歩行者等支援情報通信システム）の略。交差点等に設置する通信装置と高齢者、障害者等が所持する携帯端末等との双方向通信により、安全な通行に必要な情報の提供や信号機の青時間の延長を行うシステム。このうち高度化P I C Sとは、Bluetoothを活用し、スマートフォン等に対して歩行者用信号情報を送信するとともに、スマートフォン等の操作により青信号の延長を可能とするもの

各地方公共団体が策定する自転車活用推進計画や自転車ネットワークに関する計画及び道路管理者が策定する自転車通行空間の整備に関する計画に交通管理上必要な意見が反映されるよう、関係機関に必要な情報を提供するとともに、これらの計画の策定又は改定の検討段階から積極的に協議を行うほか、自転車活用の社会的需要の高まり等の自転車施策を取り巻く環境の変化に伴い、令和6年6月25日に改定された「安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン」を踏まえ、道路管理者と連携した普通自転車専用通行帯の整備や法定外表示<sup>\*12</sup>の設置等を行うことにより、歩行者、自転車及び自動車が適切に分離された自転車通行空間の計画的な整備を推進する。

また、利用率の低いパーキング・メーター等の撤去や駐車規制の実施を検討するとともに、普通自転車歩道通行可の交通規制の見直しや自転車横断帯の撤去、自転車に対する一方通行規制の解除等を行い、歩行者や自転車、自動車のいずれもが安全で円滑に通行できる、連続性のある自転車ネットワークの構築に配慮した取組を推進する。

#### 4 道路交通のIT化の推進

##### (1) ITSの推進

情報技術の活用による交通事故防止、渋滞緩和等の観点から、安全運転支援・自動運転システムの実現に向け、政府の取組に積極的に参加し、産学官の連携を図りつつ、ITSに係る研究開発を推進する。

また、運転者に対し、周辺の交通状況や信号灯火に関する情報等を提供して注意を促し、ゆとりある運転が可能となる環境を作り出すことによって、交通事故の防止を図るための信号情報活用運転支援システム(TSPS<sup>\*13</sup>)等の新交通管理システムのサブシステムについても引き続き整備を推進する。推進に当たっては、高度化光ビーコン<sup>\*14</sup>、ITS無線路側機<sup>\*15</sup>の整備、交通管制センター

---

\*12 自転車の通行位置を示し、自転車と自動車が車道で混在することを注意喚起するための矢羽根型路面表示及び自転車のピクトグラムをいう。

\*13 Traffic Signal Prediction Systemsの略

\*14 プローブ情報(\*16参照)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

\*15 信号制御機や車両感知器等と接続し、設置されている交差点における信号灯火、横断歩行者等の有無といった周辺の交通状況等を、700MHz帯の周波数を利用して広範囲に連続して提供する路上設置型の無線通信装置

における機能追加等を戦略的に実施し、運転支援を行う路線の拡大を図るとともに、自動車販売店等に対する車載装置の普及の働き掛け及び道路利用者に対する広報啓発活動を行う。

さらに、高度化光ビーコン等により収集されたプローブ情報<sup>\*16</sup>を活用し、信号制御の見直し等による交通管制システムの高度化及び災害時に提供する交通情報の充実を図るほか、事故危険箇所となる急減速地点への交通事故防止対策を推進する。

加えて、民間事業者が保有するプローブ情報等を活用した交通管制システムの研究開発を推進する。

## (2) 多様な要望に応じた交通情報の提供の推進

利用者の多様な要望に応えるため、カーナビゲーションシステムにリアルタイムの交通情報を提供する道路交通情報通信システムの情報提供エリアの拡大や、情報の内容の充実、予測等の精度の改善を行うほか、VICS車載機の普及促進を図る。

また、道路管理者等と連携して、交通管制システム等で収集したリアルタイムの渋滞情報等を民間事業者へ供与することによって、交通情報提供事業活動の促進を図るとともに、交通情報の提供に関する指針（平成14年国家公安委員会告示第12号）に基づき、正確かつ適切に交通情報を提供するように指導を行うほか、特定交通情報提供事業者の事業届出制について適切な運用を行う。

さらに、交通規制情報、断面交通量情報及び交差点制御情報<sup>\*17</sup>については、営利目的、非営利目的を問わず、二次利用可能なルールの下、機械判読に適した形で引き続き提供する。

加えて、交通情報の収集及び提供による交通管理を的確に行うため、車両感知器等の交通情報収集装置が正常に機能しているかどうかについての点検の徹底及び交通管理（UTMS）リンク<sup>\*18</sup>の設定の見直しを図るとともに、交通事故等に伴う臨時の交通規制に関する情報について確実に提供を行う。

## 5 交通円滑化対策の推進

---

\*16 カーナビゲーションに蓄積された走行履歴情報

\*17 サイクル（\*19参照）、スプリット（\*20参照）等に関する実行履歴情報

\*18 渋滞状況等をデジタル地図上に重ねて表示する単位となる道路の区間

(1) 幹線道路の円滑化対策の推進

幹線道路の機能の維持向上のため、信号機のサイクル<sup>\*19</sup>、スプリット<sup>\*20</sup>、オフセット<sup>\*21</sup>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、感応化等の改良を行う。

(2) 公共交通機関の定時性・利便性の向上

地域公共交通の活性化及び再生に関する法律（平成19年法律第59号）の趣旨を踏まえ、個別の交通実態等を勘案しつつ、バス及び路面電車の定時運行を確保するための交通規制の見直し並びに公共車両優先システム、バス専用通行帯、交通流を阻害しない停留所等の整備を行うとともに、関係者が合意した場合には、路線バス以外の車両も乗合自動車の停留所において駐停車することができることとするなど、関係機関・団体等と連携して、地域の実情に応じた公共交通機関の定時性・利便性の向上に資する取組を推進する。

(3) 交通の支障を解消するための対策の推進

交通の支障が生じている交差点については、信号現示の運用の改善、交通規制の見直し等を集中的に推進するとともに、交差点の形状又はトンネル、橋梁<sup>りょう</sup>等の道路構造が交通の支障の原因となっている可能性がある場合には、バイパスの整備、道路の拡幅改良等について道路管理者等に働き掛けを行い、交通容量の増大や交通の分散を図る。

(4) 大規模事業等への先行対策の推進

都市計画、開発事業、大規模施設の建設、大規模行事の開催等に際し、地域全体の交通情勢を勘案し、計画の段階から、各種協議会に積極的に参画するなど関係者との緊密な連携を図り、駐車場の確保、周辺交通へ与える影響の軽減等について交通管理上必要な指導・提言を積極的に行う。

6 交通需要マネジメントの推進

(1) 交通需要軽減対策の推進

バス事業者、鉄道事業者等に対して、パーク・アンド・ライドの導入等につ

---

\*19 信号機の灯火が青色、黄色、赤色と一巡する時間

\*20 1サイクル時間のうち、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

\*21 幹線道路を走行する車両が、信号により停止することなく、各交差点をスムーズに通過できるよう、隣接する交差点に設けられた青信号開始時間の差

いて働き掛け、マイカーから路線バス等の大量公共輸送機関への交通手段の転換を図るほか、バス事業者等による車両運行管理システムの導入、運送事業者による共同集配システムの構築等について働き掛け、物流その他の自動車利用の効率化を図るなどして、道路交通の需要軽減に向けた施策を推進する。

## (2) 交通需要平準化対策の推進

交通渋滞情報、旅行時間情報等の交通情報を迅速かつ的確に提供することにより、交通流を誘導し、交通量の分散を促すとともに、通勤等に伴う交通需要を平準化するため、関係機関・団体等に対し、時差通勤又はフレックスタイム制の導入について働き掛けるなど、道路交通の需要平準化に向けた施策を推進する。

また、都市圏における交通渋滞の緩和等のため、これら交通需要マネジメント施策のほか、バイパス・環状道路の整備、信号制御の改良等の交通容量拡大策、交通結節点の整備等の複数交通機関の連携施策等を組み合わせた都市圏交通円滑化総合対策を関係機関と共に推進する。

## 7 総合的な駐車対策の推進

### (1) 駐車規制及び駐車許可制度の適切な運用

貨物集配中の車両の駐車需要への対応が十分でない場所を中心に、安全かつ円滑な交通を確保しつつ駐車させることが可能な場所については駐車規制を見直すなど、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を引き続き推進するとともに、道路利用者、関係事業者等による路外における駐車場所の確保のための自主的な取組、地方公共団体による駐車場附置義務条例の制定、道路管理者等による路上荷さばきスペースの整備等について働き掛けを行う。

なお、時間制限駐車区間規制の実施箇所に設置されたパーキング・メーター及びパーキング・チケット発給設備のうち、利用率の向上が見込まれず必要性が十分に認められないものについては、原則として撤去を検討し、撤去後は、普通自転車専用通行帯の整備や歩道拡幅等、既存の道路空間の有効活用に配慮した取組を推進する。

駐車許可については、駐車禁止場所に駐車せざるを得ない特別の事情について適切な審査を行い、許可の対象を特定の用務に限定することのないようにす

るとともに、申請者の負担軽減の観点から、駐車許可証の有効期間を原則として1年以上とする、申請書や添付書類をより簡素かつ合理的なものとする、駐車許可申請に係る駐車場所が複数の警察署の管轄区域内にまたがる申請に対して申請の受理や駐車許可証の交付を一の警察署で一括して行うといった申請手続の簡素合理化等を図るなど、適切な対応に努める。また、こうした運用について、関係団体等の要望の把握や意見交換に努める。

## (2) 違法駐車対策の推進

違法駐車取締りについては、地域の駐車実態、地域住民の意見・要望等に即した取締り活動ガイドラインを警察署ごとに策定・公表し、当該ガイドラインに基づき、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推進する。取締り活動ガイドラインについては、定期的な見直しを行い、常に警察署管内における違法駐車の実態を反映したものになるよう努める。

また、駐車監視員による放置車両の確認等に関する事務の適切かつ円滑な運用、悪質な運転者に対する責任追及の徹底、放置違反金制度による使用者責任の追及等に努めることにより、地域の駐車秩序の確立を図る。

さらに、知事部局と連携するなどして、放置違反金のコンビニ納付やスマートフォン決済アプリによる納付を導入するなど、納付方法の拡大に向けた取組を推進する。

## (3) 関係機関等との連携の緊密化

地方公共団体、道路管理者等と共に駐車対策協議会等を設立し、地域における駐車問題を協議・検討して、各種の駐車対策を推進するほか、地方公共団体に対する自動二輪車等も収容可能な駐車場の整備を含めた駐車場附置義務条例の制定及び公共駐車場の整備等についての働き掛けを強化する。

## (4) 広報啓発活動の効果的展開

報道機関、地域交通安全活動推進委員等の協力を得て、違法駐車に起因する交通事故の実態、交通渋滞の状況等違法駐車悪質性・危険性・迷惑性に関する広報啓発活動を効果的に展開し、違法駐車を排除する気運の醸成を図る。

## (5) 自動車の保管場所の確保等に関する法律の効果的な運用等

自動車の保有に伴い必要となる各種の行政手続（保管場所証明、登録・検査、各種租税の納付等）について、国民の負担軽減及び行政事務の効率化を図るた

め、ワンストップサービス・システム（1回の申請で手続を完了することのできるシステム（OSS））の利用率の向上に向けた取組を関係機関と共に推進する。

また、保管場所としての道路使用、車庫飛ばし<sup>\*22</sup>事件等、自動車の保管場所の確保等に関する法律（昭和37年法律第145号）違反の検挙に努め、同法の効果的な運用を図る。

なお、令和7年4月1日、自動車の保管場所の確保等に関する法律の一部を改正する法律（令和6年法律第35号）が施行され、保管場所標章は廃止される。

## 8 災害に備えた交通対策の推進

### (1) 災害に強い交通安全施設等の整備

地震等の災害が発生した場合において、住民の避難路や緊急交通路を的確に確保するため、道路交通情報の収集・提供を行う交通監視カメラ、高度化光ビーコン、交通情報板等の交通安全施設等の整備や、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交通規制資機材の整備を推進する。

また、災害発生時における道路交通の混乱を最小限に抑える観点から、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や、老朽化した信号機、道路標識、道路標示等の計画的な更新を推進するとともに、信号機の設置を要しない環状交差点の適切な箇所への導入を推進する。

さらに、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、災害発生時等の広域的な交通管理に活用する広域交通管制システムを的確に運用するとともに、民間事業者が保有するプローブ情報を活用して、災害発生時に交通情報を提供するための環境の整備を推進するほか、交通情報の収集に際しては道路管理者との連携にも留意する。

### (2) 災害発生時における交通規制

災害発生時は、災害応急対策を的確かつ円滑なものとし、また、混乱を最小限に抑えるため、災害対策基本法（昭和36年法律第223号）、道路交通法（昭和35年法律第105号）等に基づき、(1)に掲げる施設等を効果的に活用した交通規

---

\*22 自動車の使用の本拠の位置や保管場所の位置を偽って保管場所証明を受ける行為

制の迅速かつ的確な実施を図る。

また、被災地への車両の流入抑制等を効果的に実施するとともに、災害の状況や交通規制等に関する情報を的確に提供する。

(3) 被災地へのルート解明

救助部隊が被災地に到達するためのルートを早期に解明するため、交通部隊による実走等の方法により道路交通情報の収集を行うとともに、収集した情報に関係部門と速やかに共有・整理する。

(4) 交通規制計画等に基づく各種訓練の実施

関係機関と緊密に連携し、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、広域緊急援助隊（交通部隊）の運用等について、交通規制計画等に基づき、総合的かつ実戦的な訓練を実施する。

また、同訓練での反省点、改善点等を踏まえ、隣接都府県警察の交通規制計画と整合性のある交通規制計画への見直しを図るとともに、広域的な交通規制訓練を含めた隣接都府県境における合同訓練等を推進し、更なる練度の向上を図る。

広域緊急援助隊（交通部隊）においては、突発的な災害に迅速に対応しなければならないことから、平素から災害に関する知識の涵養<sup>かん</sup>に努めるとともに、オフロード二輪車による倒木、河川、瓦礫、傾斜地等の悪路走行訓練を定期的に行うなど、具体的な現場を想定した実戦的な訓練を行う。

9 交通管理による環境対策

(1) 交通管制技術の高度化

交通公害の低減及び地球温暖化の原因となる二酸化炭素の排出削減を図るため、信号灯器のLED化を推進するとともに、交通管制技術の高度化を推進し、交通状況に応じた信号制御の導入による交通の円滑化、きめ細かな交通情報の提供による交通流・交通量の誘導及び分散、公共車両優先システムの導入によるマイカー需要の低減と交通総量の抑制等の諸対策を推進する。

(2) 環境対策のための交通規制

道路交通騒音対策、振動対策等の観点から、通過車両の走行速度を低下させ、エンジン音等を低く抑えるための最高速度規制やエンジン音等の大きい大型車を沿道から遠ざけるための中央寄り車線規制等の対策を、沿道地域の交通公害

の状況や道路交通の実態に応じて実施する。

#### 10 踏切道における交通安全対策の推進

踏切道における交通の安全及び円滑の確保を図るため、踏切道の幅員、道路の交通量、踏切保安設備の整備状況、う回路の状況等を踏まえ、踏切道及び踏切道に近接する道路において、車両通行止め、一方通行等必要な交通規制の実施や見やすい道路標識及び道路標示の設置を図るとともに、車両等の踏切通行時の違反行為に対する指導取締りを積極的に行う。

また、地方踏切道改良協議会に参画するなど、鉄道事業者や道路管理者と連携しながら踏切道における交通の安全及び円滑の確保を図るための取組を推進する。

#### 11 自動運転技術の進展を支援する取組の推進

自動運転技術は、我が国の将来における交通事故の削減や渋滞の緩和等を図る上で有効な技術になると考えられることを踏まえ、令和5年4月1日から施行された特定自動運行の許可制度の適正かつ円滑な運用を図るとともに、「自動走行システムに関する公道実証実験のためのガイドライン」に沿った実証実験を行おうとする実施主体に対する必要な助言・指導、「自動運転の公道実証実験に係る道路使用許可基準」に沿った道路使用許可の申請に対する適切な対応等、自動運転技術の進展を支援する取組を推進する。

## 第2 交通安全思想の普及徹底

### 1 幼児、児童及び生徒に対する交通安全教育の推進

長期的に交通安全の水準を向上させ、交通事故を防止するため、交通安全教育指針（平成10年国家公安委員会告示第15号）に基づき、幼児、児童及び生徒に対しては、段階的かつ体系的に参加・体験・実践型の交通安全教育を推進する。

また、従前の取組に加え、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推進する。

特に、幼児については、交通事故による死者・重傷者数を状態別にみると歩行中が最も多いことも踏まえ、基本的な交通ルールを遵守し、交通マナーを実践する態度を習得させるとともに、日常生活において安全に道路を通行するために必

要な基本的な知識・技能を習得させるため、幼稚園、保育所、認定こども園等と連携し、身近な事例を平易な言葉を用いて説明するなど分かりやすい交通安全教育の実施に努めるほか、保護者に対しても、家庭において適切な指導ができるよう、幼児の特性を意識した的確な交通安全教育を実施するよう努める。

また、児童に対しては、歩行者及び自転車利用者として必要な技能・知識を習得させるとともに、道路交通における危険を予測し、これを回避して安全に通行する意識及び能力を高めるため、小学校、PTA等と連携して、学校周辺等の道路の具体的な危険箇所を取り上げ関心を持たせる工夫を凝らすなど効果的な交通安全教育の実施に努める。特に、歩行中の児童の死者・重傷者数は、小学校低学年が小学校高学年の約2倍であること等を踏まえ、こうした実態について保護者等に理解が浸透するよう周知等に留意するほか、保護者や周囲の大人が手本となって交通ルールを守り、正しい交通行動を実践するよう促す。

さらに、生徒のうち高校生に対しては、二輪車及び特定小型原動機付自転車の運転者として必要な技能・知識を習得させるとともに、交通社会の一員としての責任を持った行動ができるよう、二輪車の運転免許取得者を対象とした実技講習会等の実施に努める。

加えて、令和6年5月に公布された道路交通法の一部を改正する法律（令和6年法律第34号）のうち、自転車を新たに交通反則通告制度の対象とすることを内容とする規定については令和8年5月までに施行されること、交通反則通告制度の対象は16歳以上の者であるものの、同法の施行を見据え、教育委員会や学校等の関係機関との連携を強化し、自転車利用者である児童・生徒に対する自転車交通安全教育を推進する。

## 2 高齢者に対する交通安全教育の推進

高齢者に対しては、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させ、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、シミュレーター等の各種教育機材を積極的に活用した参加・体験・実践型の交通安全教育の実施に努める。特に、歩行者については、死者数及び重傷者数は減少傾向にあるものの、歩行中死者・重傷者全体に占める高齢者の割合は、死者では約7割、重傷者では5割以上であるほか、事故類型別では高齢者の歩行中死者の約4分の3が横断中であり、うち約6割に横断方法等の違反があることを踏まえ、交通死

亡事故の特徴や高齢者の特性に基づいた交通安全教育の実施に努める。

運転免許を保有していないなど交通安全教育を受ける機会が少なく、交通ルール等に関する理解が十分でない高齢者に対しては、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て、歩行者及び自転車利用者の心得や、運転者側から見た歩行者及び自転車の危険行動等について理解の促進を図る。

高齢運転者に対しては、安全な運転に必要な技能・知識を再確認させるため、通行の態様に応じた参加・体験・実践型の交通安全教育の実施に努める。

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る。

高齢者に対する交通安全教育の実施に当たっては、平素から高齢者と接する機会の多い民生委員や社会福祉士等の福祉関係者をはじめ、地域の関係機関・団体等と連携した効果的な広報啓発活動等を実施するなど、日常的に必要な知識の習得が行われるよう地域ぐるみの支援体制を構築する。

高齢者間の相互啓発による安全意識の高揚を図るため、高齢者自身による交通安全に係るボランティア活動を促進するほか、高齢者クラブ、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の養成等を促進し、その活性化に努める。

### 3 全国交通安全運動の推進

春・秋の全国交通安全運動は、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ための絶好の機会であることから、時節や交通情勢を踏まえた重点を設定し、各種の施策を推進する。

なお、施策の推進に当たっては、SNS等の各種媒体等を積極的に活用するなど、時代に即した効果的な取組を推進する。また、運動の際には、「交通事故死ゼロを目指す日」とも連動して取組を行う。

さらに、自治体等の関係機関・団体、交通ボランティア等との連携を強化し、自治体等の主体的な活動の促進を図るとともに、地域住民一人一人が交通安全を自らの問題と捉えて積極的に各種活動や取組に参加する気運を醸成する。また、

関係機関や民間企業・団体等との連携を強化し、職域等における運動の活性化を図るとともに、教育機関等との連携を強化し、学生等の参加を促進するなど、若い世代の交通安全意識の向上を図る。

#### 4 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

##### (1) 参加・体験型の交通安全教育の推進

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等の活用により、体内にアルコールを保有した状態では、安全運転に必要な能力が低下した状態になることを理解させる。

##### (2) 広報啓発の推進

様々な広報媒体を活用して、飲酒運転の悪質性・危険性及び飲酒運転による交通事故実態を積極的に周知するとともに、運転者はもちろんのこと、自転車を含む車両等を提供した者、酒類を提供した者及び自己の運送を要求・依頼して同乗した者に対する罰則等についても周知する。

また、令和5年12月1日から、企業等の安全運転管理者の業務として、運転前後の運転者に対し、アルコール検知器を用いて酒気帯びの有無を確認すること等が加わっていることについて、周知を図る。

##### (3) 関係機関・団体・業界との連携の推進

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、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・団体等と連携することにより、地域・職域等における飲酒運転根絶への取組を更に進め、「飲酒運転を絶対にしない、させない」という「飲酒運転を許さない環境づくり」に取り組む。

また、飲酒運転根絶の受け皿としての運転代行サービスの普及促進を図るとともに、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を推進するほか、飲酒運転をした者について、アルコール依存症等が疑われる場合には、地域の実情に応じ、運転者やその家族が相談、指導、支援等を受けられるよう、関係機関・団体が連携した取組の推進に努める。

#### 5 運転者に対する広報啓発活動の推進

運転者に対し、こども・高齢者・障害者をはじめとする歩行者に対する保護意

識の高揚を図るため、運転者教育や安全運転管理者による指導、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る。

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いことが明らかな場合を除き、横断歩道の直前で停止することができるような速度で進行する義務があることや、横断歩道における歩行者優先義務について強く周知する。あわせて、横断歩道に向かっている歩行者の横断の意思が明確でない場合であっても、横断の意思の有無を確認してから進行するよう指導するなど、歩行者保護意識の醸成を図る。

薄暮時から夜間における歩行者や対向車の早期発見による交通事故防止対策については、前照灯の早めの点灯や上向き点灯（対向車や先行車がない状況におけるハイビームの活用）について広報啓発を強化する。

また、妨害運転等の悪質・危険な運転行為を防止するため、「思いやり・譲り合い」の気持ちを持った運転の必要性やドライブレコーダーの有用性等について広報啓発を行うほか、バスに対する乗客の転倒を誘発する急な割込み等の危険な運転行為や乗合自動車発進妨害（道路交通法第31条の2違反）の防止を図るため、関係機関・団体等と連携した広報啓発を行う。

さらに、令和8年5月までに道路交通法の一部を改正する法律（令和6年法律第34号）が全面施行され、車道において自動車等が自転車等の右側を通過する際の交通ルールが新設されることから、新たなルールに関する広報啓発を推進し、自動車の運転者に対して自転車保護の意識付けを図る。

## 6 運転中の携帯電話使用等の禁止の徹底

自動車運転中の携帯電話使用等に起因する死亡・重傷交通事故（第1当事者が自動車（乗用車・貨物車・特殊車）である死亡・重傷交通事故に限る。）に関しては、令和元年12月に自動車等運転中の携帯電話使用等に関する罰則が強化されたこと等により、平成30年の107件から令和2年には66件と大きく減少したものの、令和3年以降は4年連続で増加し、令和6年には136件と過去10年で最も多くなっている。

その要因としては、以前にも増して、スマートフォンが国民にとって身近なものとなっていることのほか、自動車等運転中の携帯電話使用等に関する罰則強化

やその危険性に対する運転者の認識が希薄になっていること等が考えられる。

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、関係機関・団体等と連携しながら、運転者等に対し、携帯電話等使用時に発生した交通事故の死亡率の高さ等について引き続き広報啓発を推進し、携帯電話使用等の禁止の徹底を図る。

#### 7 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

全ての座席におけるシートベルトの正しい着用の徹底を図るため、地方公共団体や旅客運送事業者等をはじめとする関係機関・団体等と連携し、各種講習等のあらゆる機会や各種広報媒体を効果的に活用した広報啓発を図るほか、交通指導取締りを推進する。

また、後部座席の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、後部座席のシートベルト着用の必要性・有効性を周知するとともに、衝突実験映像やシートベルトコンビンサー<sup>\*23</sup>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を推進する。

#### 8 チャイルドシートの正しい使用の徹底

道路運送車両の保安基準の細目を定める告示（平成14年国土交通省告示第619号）等に適合したチャイルドシートの正しい使用方法及び使用効果について、幼稚園、保育所、認定こども園、病院、自動車やチャイルドシートの販売店等と連携して保護者に対する取付け講習会や指導員育成のための研修会等を開催し、適正な使用方法について指導の徹底等を図る。特に、チャイルドシートの使用率が低くなる傾向にある比較的年齢の高い幼児の保護者に対し、その取組を強化する。

また、令和6年8月、チャイルドシートを使用せずにシートベルトを着用していた6歳以上の児童が死亡する事故が発生したことを受け、同年10月、関係省庁や民間団体から構成される「シートベルト・チャイルドシート着用推進協議会」が開催され、チャイルドシートの使用について、6歳以上でも身長等の体格に合わせて使用すべき旨を重点的に広報するよう申合せがなされたことを踏まえ、体格等の事情により6歳以上の児童がシートベルトを適切に着用できない場合には

---

\*23 低速で衝突した際の衝撃を体感できる交通安全機材

チャイルドシートを使用させることについて、広報啓発を強化する。

さらに、6歳以上の児童のチャイルドシートの使用状況等を踏まえつつ、制度的な検討を進める。

加えて、地方公共団体、民間団体等に対し、チャイルドシートの購入等に対する各種支援制度の一層の拡充について働き掛けるなど、チャイルドシートを使用しやすい環境づくりを推進する。

## 9 特定小型原動機付自転車等の新たなモビリティに関する交通安全対策の推進

特定小型原動機付自転車に関する交通ルールについて、関係機関や関係事業者等と連携し、交通の方法に関する教則を活用するなどして、効果的な交通安全教育を実施するとともに、ウェブサイトやSNS等による動画や情報の発信等の効果的な広報啓発活動を実施し、周知を図る。

また、特定小型原動機付自転車については、単独の転倒事故や歩行者を相手方とする事故、飲酒運転による事故が多く発生していることを踏まえ、シェアリング事業者や販売事業者に対し、

- ヘルメットの貸出しその他のヘルメットの着用促進のための取組の推進
- 対歩行者事故の防止に重点を置いた交通安全教育内容の充実
- 飲酒運転禁止の徹底

を働き掛けるなどして、関係事業者と連携して交通安全対策を一層推進する。

さらに、特定小型原動機付自転車の運転による交通の危険を防止するための講習（以下「特定小型原動機付自転車運転者講習」という。）を適切に運用し、特定小型原動機付自転車運転者の交通ルールに対する遵法意識を醸成する。

加えて、ペダル付き電動バイク<sup>\*24</sup>については、令和6年11月1日に道路交通法の一部を改正する法律（令和6年法律第34号）の一部が施行され、原動機を用いずペダルのみを用いて人の力により走行させる行為であっても自動車又は原動機付自転車の「運転」に該当することが明確化されたことを踏まえ、運転に当たっては運転免許を要することやヘルメットを着装しなければならないこと、歩道通行

---

\*24 原動機に加えてペダルその他の人の力により走行させることができる装置を備えている自動車又は原動機付自転車

が禁止されていること等の交通ルールについて、販売事業者への働き掛けを行うなどして周知を図る。

## 10 自転車利用者等に対するルールの周知と安全教育の推進

### (1) 全ての自転車利用者に対するルールの周知

自転車は、極めて身近な交通手段であり、配達や通勤・通学をはじめ、様々な目的で利用されているが、交通ルールやマナーに違反する行動が多く、歩行者と衝突した場合には加害者となる側面も有しており、交通安全教育の充実を図ることが必要不可欠である。

このため、地方公共団体、学校、自転車関係事業者等と連携し、交通の方法に関する教則(昭和53年国家公安委員会告示第3号)や自転車安全利用五則(「自転車の安全利用の促進について」(令和4年11月1日交通対策本部決定)別添)を活用するなどして、効果的な広報啓発活動を実施し、全ての自転車利用者に対して自転車の通行ルール等の周知を図る。

また、自転車指導啓発重点地区・路線を中心に、地域交通安全活動推進委員や地方公共団体の交通指導員、地域住民等と協働して街頭における指導啓発活動を積極的に推進する。

この際、令和6年11月1日、道路交通法の一部を改正する法律(令和6年法律第34号)の一部が施行され、自転車の運転中における携帯電話使用等及び自転車の酒気帯び運転等に関する規定が整備されたことを踏まえ、これらの改正内容について、自転車利用者への声掛けを積極的に行うとともに、関係機関・団体等とも連携を強化し、広報啓発に努める。

特に、自転車利用者の携帯電話使用等による死亡・重傷事故は、自転車利用者が19歳以下であるものが半数以上を占めることから、若者への指導啓発を推進する。

さらに、自転車を用いた配達業務中の交通事故を防止するため、関係事業者等に対し交通安全対策の推進について働き掛けを行うとともに、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する。

加えて、自転車の運転による交通の危険を防止するための講習(以下「自転車運転者講習」という。)を適切に運用し、自転車利用者の交通ルールに対する

遵法意識を醸成する。

乗車用ヘルメットの着用については、全ての年齢層の自転車利用者に対して努力義務が課されていることや、乗車用ヘルメットの着用により被害軽減効果が期待できることについて、従来の交通安全教室の開催のほか、SNS等による動画や情報の発信、リーフレットの作成・配布等による効果的な広報啓発活動を学校や自転車販売店等と連携して推進することにより、全ての年齢層の自転車利用者に対して乗車用ヘルメットの着用の徹底を図る。特に保護者に対しては、幼児や児童が自転車に乗車する際の乗車用ヘルメットの着用の徹底を図る。

このほか、幼稚園、保育所、認定こども園等と連携し、幼児を自転車の幼児用座席に乗車させる際の乗車用ヘルメット及びシートベルトの着用について、降園前の時間を活用するなどし、保護者を対象とした広報啓発を推進する。特に、幼児二人同乗用自転車については、転倒防止や安全利用を促進するため、参加・体験・実践型による従来の交通安全教室の開催のほか、SNS等による動画や情報の発信、リーフレットの作成・配布等による情報提供及び注意喚起等の各種広報啓発を推進する。

## (2) 全ての年齢層に対する自転車安全教育の推進

交通安全教育の実施に当たっては、自転車関連死亡・重傷事故（自転車が第1又は第2当事者となった死亡・重傷事故をいう。）について、自転車側の多くに何らかの法令違反が認められることを踏まえ、幼児から成人に至るまで、危険予測と回避、交通ルールの意味と必要性といった自転車利用者としての安全に道路を通行するために必要な技能と知識を習得し、自転車事故における加害者の責任等について理解できるよう、心身の発達段階やライフステージに応じて段階的かつ体系的に行うことに配慮する。

特に、学校、教育委員会等との連携を強化し、児童・生徒に対する自転車安全教育を強力に推進するとともに、自転車シミュレーターの活用等による参加・体験・実践型の自転車教室を開催するなど、教育内容の充実を図るほか、発生しやすい事故類型や交通ルールが定められている理由等の説明、児童・生徒間で交通ルールについて理解を深めるプログラム等、現行の自転車安全教育の技法に加え、更に工夫を加えて教育を行うよう努める。

具体的には、中学生に対しては、自転車で安全に道路を通行するために必要な技能・知識を習得させるとともに、自己の安全だけでなく他人の安全にも配慮できるようにするため、中学校、PTA等と連携した自転車教室等の実施に努める。

高校生に対しては、自転車利用者として必要な技能・知識を習得させるとともに、交通社会の一員として責任を持った行動ができるよう、高校、関係団体等と連携した自転車教室等の実施に努める。特に、高校生の時間帯別自転車関連死亡・重傷事故件数は、午前7時から午前9時までの間に突出して多くなっていること等を踏まえ、こうした実態について高校生や保護者等に理解が浸透するよう周知等に留意する。

自転車安全教育を受ける機会が少ない大学生や成人については、自転車安全教育の機会を提供するため、大学等の教育機関や企業等における教育の促進を図るほか、SNS等の各種媒体を積極的に活用した短時間の動画等による情報発信を行うとともに、閲覧状況等の検証を行う。

高齢者については、自転車乗用中死者のうち高齢者の割合が高いことを踏まえ、加齢に伴う身体機能の変化が行動に及ぼす影響等を参加・体験・実践型の交通安全教育等により理解させ、自ら納得して実践する安全な交通行動の促進を図るとともに、自転車が運転免許証の返納後の交通手段となり得ることを視野に入れた教育を推進する。

また、自転車販売店やシェアリング事業者等に対しては、具体的な教育内容の指針や教育に資する資料を示すなど、自転車安全教育を適切に行うことができるよう配慮する。

さらに、更新時講習等の各種運転者教育の機会において、自動車等の運転者に対し、自転車事故防止に関する教育の実施に努める。

加えて、令和8年5月までに道路交通法の一部を改正する法律（令和6年法律第34号）が全面施行され、自転車の交通違反に対して交通反則通告制度が適用されることとなることから、警察庁に設置した「自転車の交通安全教育の充実化に向けた官民連携協議会」において、ライフステージに応じた交通安全教育に係るガイドラインや自転車の交通ルールに関する効果的な広報啓発の手法等について検討を進める。

### (3) 自転車の安全性の確保

自転車の被視認性を向上し、薄暮時から夜間における自転車事故の防止を図るため、灯火点灯の徹底を図るとともに、反射材用品等の取付けを促進する。

また、近年、全交通事故件数に占める自転車関連事故件数の割合が増加傾向にあることに加え、自転車側の多くに何らかの法令違反が見られることに鑑み、関係団体と連携し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行うなど、自転車利用者が定期的に制動装置、ハンドル等の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とともに、具体的な事故事例を示すなどして、加害者となる場合に備えた損害賠償責任保険等の加入の必要性について、自転車利用者に周知するよう努める。

### 11 歩行者等に対する広報啓発活動の推進

歩行者に対しては、横断歩道外横断や走行車両の直前直後横断の法令違反が多い実態を踏まえ、横断歩道を渡ること、信号機のあるところではその信号に従うことといった交通ルールの遵守を促す指導啓発を推進するとともに、手を上げる・差し出す、運転者に顔を向けるなど、運転者に対して横断する意思を明確に伝え、安全を確認してから横断を始め、横断中も周りに気をつけること等、歩行者が自らの安全を守るための交通行動を促すための交通安全教育を推進する。

また、薄暮時・夜間において歩行者及び自転車利用者が被害に遭う交通事故を防止するため、こどもや高齢者をはじめとする全ての年齢層を対象とした、反射材用品、LEDライト等の視認効果や使用方法等について理解を深め、自発的な着用を促すための参加・体験・実践型の交通安全教育の実施や、衣服や靴、鞆等の身の回り品への反射材の組み込みの推奨、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る。また、関係機関・団体と連携した反射材用品等の広報啓発活動を実施する。

### 12 先進安全技術等に関する広報啓発活動の推進

先進安全自動車(ASV<sup>\*25</sup>)に関する技術の開発・普及が促進されていることを

---

\*25 Advanced Safety Vehicleの略。先進技術を利用して運転者の安全運転を支援するシステムを搭載した自動車

踏まえ、技術に対する過信による事故を防止するため、販売事業者を通じた周知やウェブサイトの活用を含む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る。

また、自動運行装置を備えた自動車について、ウェブサイトを活用するなどして、当該装置の機能や使用上の注意点の理解の促進を図る。

### 13 効果的な広報の実施

国民一人一人が交通安全を自らの問題として捉え、日常生活の中で交通マナーの向上が図られるよう、地方公共団体をはじめとする関係機関・団体等と連携して、交通安全ファミリー作文コンクールへの積極的参加を呼び掛けるほか、各種交通安全キャンペーン等におけるチラシ、パンフレットの配布等に加え、ウェブサイトやSNS等の各種媒体の積極的活用等、効果的な広報啓発活動を推進する。

新聞、テレビ、ラジオ等の報道機関に対しては、交通安全関係資料を積極的に、時機を逸することなく提供するなどして、交通安全広報について十分な協力を得られるよう努めるとともに、関係機関・団体等に対してもこれらの資料を積極的に提供し、自主的な交通安全活動の効果的な展開を促進する。

### 14 関係団体等に対する指導等

#### (1) 交通安全活動推進センターに対する指導

交通の安全に関する事項についての広報啓発活動、交通事故に関する相談、運転適性指導、道路における交通の安全と円滑に資するための民間の自主的な組織活動を助けること等の事業を行う交通安全活動推進センターについて、その事業が民間における交通安全活動の中核として適正かつ効果的に運営されるよう、必要な指導を行う。

#### (2) 地域交通安全活動推進委員その他民間ボランティア等に対する指導等

地域交通安全活動推進委員が行う、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等の各種運動の推進、交通の安全と円滑に資するための広報啓発活動、企業等に対する協力要請活動、住民からの相談を受ける活動等について、当該活動が適正かつ効果的に実施されるよう、必要な指導を行う。また、地域交通安全活動推進委員協議会に対して、地域交通安全活動推進委員の活動に関して必要な情報を提供するなど、指導・支援に努める。

さらに、自転車利用者に対する指導啓発、児童の通学時間帯における道路横断時等の保護誘導、高齢者のいる家庭に対する訪問指導、幼児や保護者に対する交通安全教育等の活動に従事している民間ボランティア等に対し、その活動が地域の交通事故実態に即して効果的に実施されるよう、必要な情報の提供、助言等の支援等に努める。

### (3) 交通安全関係団体及び交通関連事業者との連携等

#### ア 交通安全関係団体との連携

自動車安全運転センター、全日本交通安全協会、国際交通安全学会、日本交通管理技術協会、日本自動車交通安全用品協会、日本交通安全教育普及協会、全日本指定自動車教習所協会連合会、日本二輪車普及安全協会、全国届出自動車教習所協会、交通事故総合分析センター、日本道路交通情報センター、道路交通情報通信システムセンター、日本自動車連盟、全国道路標識・標示業協会、交通工学研究会、日本自動車運行管理協会、全国運転代行協会、交通安全振興機構、UTMS協会、日本反射材普及協会、全日本デリバリー業安全運転協議会、全日本高速道路レッカー事業協同組合、全国車載車・レッカー事業協同組合、交通安全対策推進協議会（ディーラー協議会）等と連携を図ることにより、交通安全のための諸活動が適正かつ効果的に行われるよう努める。

#### イ 交通関連事業者に対する教育等

自動車運転代行業について、事業者に対する指導監督の強化とともに、業界団体による業界健全化に向けた自主的な取組に対する支援・協力を行うことにより、その健全化を図る。

また、貨物・旅客運送等の事業用自動車については、交通事故発生時における被害が大きく、その防止を図ることが重要となることから、関係団体との連携を強化し、事業者による企業内研修等の職業運転者対策の充実を図る。

特に、高速道路交通安全協議会等の活動の活発化を促し、協議会等に加盟する事業者の事業活動における過積載、過労運転、速度超過等の防止を図るとともに、職業運転者が他の運転者の模範となるよう教育等を行う。

さらに、自転車販売店等に対し、自転車の販売や点検整備等を通じて、乗車用ヘルメットの着用の徹底や自転車に関するルールの周知、損害賠償責任

保険等への加入促進を図るなど、地域における自転車の安全利用の中核として活動するよう、あらゆる機会を通じて啓発に努める。

加えて、自家用自動車管理業について、関係機関・団体等との連携を強化し、その健全育成に努めるとともに、自動二輪車等を使用して貨物の輸送等を行ういわゆるバイク便事業者や自転車便事業者に対して、交通安全の確保のための教育等に努める。

このほか、特定小型原動機付自転車やペダル付き電動バイクについて、関係事業者及び関係行政機関で組織するパーソナルモビリティ安全利用官民協議会において策定された「特定小型原動機付自転車の安全な利用を促進するためのガイドライン」及び「自動車又は一般原動機付自転車に該当するペダル付き電動バイク及びキックボード様の立ち乗り型電動車の交通事故を防止するための関係事業者ガイドライン」に基づき、関係事業者が取り組むべきこととされている交通安全対策が実効的に行われるよう支援・協力を行う。

### 第3 安全運転の確保

#### 1 運転者教育の充実

##### (1) 運転者教育の効果的推進

運転者教育の充実を図るため、最近の交通事故の年齢層別・事故類型別の特徴や安全運転支援技術の進展等を踏まえた上で、常に制度の在り方、教育方法・内容等の見直しを行い、交通死亡事故件数の多い高齢運転者及び若年運転者を重点として、効果的な運転者教育を推進する。

##### (2) 自動車教習所における教習の充実

各種研修等を通じて指定自動車教習所の教習指導員等の資質の向上を図るとともに、定期検査及び技能検定に対する立会い検査の結果に基づく指導により、教習水準の維持及び向上を促進するほか、指定自動車教習所以外の届出自動車教習所に対しても、適正な教習の実施と教習水準の向上に必要な指導・助言に努める。また、国民に対しては、自動車教習所における教習水準に関する情報の提供を促進する。

##### (3) 各種講習の充実

###### ア 運転免許取得時講習の充実

運転免許取得時講習（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、原付講習、大型旅客車講習、中型旅客車講習、普通旅客車講習及び応急救護処置講習）を効果的に実施するため、講習に必要な体制の整備を図るとともに、講習委託先に対する必要な指導監督を行う。

#### イ 更新時講習の充実

優良運転者・一般運転者・違反運転者・初回更新者の区分に応じた講習の実施、受講者の態様に応じた特別学級の編成、講習指導員の適正な人員の確保及びその資質の向上、最新の交通事故分析に基づいた講習内容の充実、講習施設及び資機材の整備・充実等を図ることにより、効果的な更新時講習を実施する。

また、令和7年3月24日から全国運用が開始されるオンライン更新時講習について、国民への周知を図るとともに、円滑な実施に努める。

#### (4) 高齢運転者の交通事故防止対策の推進

##### ア 高齢運転者に対する教育の充実

75歳以上の運転者に対する認知機能検査については、認知症のおそれのある高齢運転者を的確に把握するとともに、医師の診断に基づき、その運転継続の適否を適切に判断していくほか、同検査に関する問合せ、相談等への対応に当たっては、本人及びその家族の心情に配慮した対応に努める。

また、75歳以上で一定の違反歴のある高齢運転者に対する運転技能検査については、運転免許証の更新時に実車による走行を行い、一時停止等の課題を通して運転技能を客観的に評価し、その結果を踏まえた交通事故防止に資する安全指導が行われるよう努めるほか、受検者による交通事故の防止を図るための効果的な指導を行う機会でもあることから、検査員の採点技能や指導能力等の維持・向上を図るとともに、適正な検査が行われるよう努める。

高齢者講習については、認知機能という身体的適性の低下に着目するのみならず、運転適性検査器材を用いた検査や運転技能検査対象者以外の者に実施する実車指導等を通じて、加齢に伴う身体機能の低下が自動車の運転に影響を及ぼす可能性があること等について理解させる指導を行うとともに、認知機能や身体機能に個人差があることを踏まえ、個々の運転能力等に応じた

丁寧で分かりやすい講習の実施に努める。

また、高齢者講習、認知機能検査及び運転技能検査については、高齢化の更なる進展に伴い、受講者等の一層の増加が見込まれることから、引き続き実施機関と連携し、実施体制を確保した上で、これら講習や検査を的確に実施する。

#### イ 臨時適性検査等の円滑な運用

臨時適性検査又は診断書提出命令（以下「臨時適性検査等」という。）の対象者に対しては、制度について適切な説明を行うとともに、原則6か月後に再度臨時適性検査等を受検することとされた者の受検管理を確実に行う。

また、高齢運転者に対する運転支援を行うとともに、認知機能検査、交通事故捜査、安全運転相談等により、認知症の疑いがある運転者を把握した場合には、的確に臨時適性検査等を行うとともに、認知症であることが判明した者については、運転免許の取消し等の行政処分を確実に行う。

さらに、日本医師会をはじめとする関係団体と連携し、認知症の診断を行う医師の確保、制度の運用に伴う医師が抱える様々な不安の払拭等に努める。

#### ウ 高齢者支援施策の推進

申請による運転免許の取消し及び運転経歴証明書制度について積極的な広報に努めるとともに、地方公共団体をはじめとする関係機関・団体等の協力を得て、運転免許証を返納した者に対する公共交通機関の運賃割引等の支援措置を充実させることにより、身体機能の低下等により自動車等の運転に不安を覚える高齢者が自主的に運転免許証を返納しやすい環境の整備を図る。

また、地方公共団体が地域公共交通網の整備に当たって計画を策定する場合には必要な意見を述べ、公共交通機関の整備・拡充に向けた働き掛けを行う。

#### エ 安全運転サポート車<sup>\*26</sup>の普及啓発の推進

関係機関・団体等と連携し、安全運転サポート車について、運転免許センター等の警察施設を試乗会の実施場所として提供するほか、自動車教習所等に協力を要請するなど、各種機会を利用して更なる普及啓発に努める。この

---

\*26 自動ブレーキやペダル踏み間違い時急発進抑制装置等の先進安全技術が搭載された自動車

際、高齢運転者の交通事故の特徴等を周知するとともに、販売事業者を通じ、先進安全技術の限界や使用上の注意点等に対する理解の促進を図る。

また、運転に不安を感じるものの日常生活のための移動手段として自動車の運転が必要な高齢運転者等に対しては、申請により、普通自動車免許により運転することができる普通自動車の種類を一定の安全運転支援機能を備える「サポートカー」に限定する条件を運転免許に付与等するサポートカー限定免許の制度の周知を図る。

#### オ 高齢運転者標識の表示の促進

高齢運転者の安全意識を高めるため、高齢者講習をはじめとするあらゆる機会を通じて、高齢運転者標識の表示の促進を図る。

また、他の年齢層に高齢運転者の特性を理解させ、高齢運転者標識を表示した自動車への保護意識を高めるような運転者教育に努める。

#### カ 高齢者からの相談等に対する適切な対応

高齢者やその家族からの安全運転相談をはじめとした各種相談、高齢運転者教育等を実施する際に、高齢者の特性や心情に配慮した適切な対応を行う。

また、各種運転免許関係手続について高齢者に配慮した対応に努める。

#### (5) 運転免許を取得した者に対する再教育の推進

運転免許を取得した者に対する再教育を実施している指定自動車教習所等に対し、必要な指導・助言を行い、その水準の向上を図るとともに、運転免許取得者教育の認定制度の活用により、地域の交通安全教育センターとしての機能を充実強化する。

#### (6) 二輪車運転者教育の推進

指定自動車教習所における自動二輪車に係る教習の充実及び技能検定制度の適正な運用を図る。また、更新時講習等における二輪車特別学級の編成、運転免許取得者教育の認定制度の活用、二輪車安全運転推進委員会が行う二輪車安全運転講習及び原付安全運転講習に対する積極的な支援等を行うなど、二輪車運転者に対する教育の充実を図る。

#### (7) 自転車運転者講習及び特定小型原動機付自転車運転者講習の着実な運用

自転車運転者講習及び特定小型原動機付自転車運転者講習を適切に運用し、交通の危険を生じさせるおそれのある一定の違反行為を反復して行った自転車

運転者及び特定小型原動機付自転車運転者に対し、交通ルールの周知徹底を図る。これらの講習は当該運転者に対して集中的に交通安全教育を実施することができる機会であるため、危険行為の登録を迅速に行い、時機を逸することなく受講対象者を抽出するとともに、危険行為登録件数の増加に伴う受講対象者の増加にも十分に対応できる体制を整備する。

## 2 適正な運転免許行政の推進

### (1) 運転免許手続における簡素合理化の推進

申請等に係る国民の負担軽減の観点から、運転免許証の更新についての即日交付窓口の拡大、優良運転者が利用可能な更新窓口の拡大、更新申請書等に添付する申請用写真の省略等の手続の簡素合理化を一層推進し、必要な各種資機材の整備を図る。

### (2) 国民の利便を考慮した施設の整備及び業務の推進

運転免許業務のIT化等による合理化のほか、託児コーナー、身体障害者用トイレの設置等申請者の利便の向上に配慮した運転免許試験場の施設・設備の整備、コース開放による運転免許取得希望者等の練習機会の拡大、持参した写真による運転免許証の作成を希望する申請者への適切な対応、更新窓口の混雑状況や来訪者用駐車場の有無等の情報提供に努めるなど、国民の利便を考慮した運転免許行政を推進する。

また、令和7年3月24日から運用が開始されるマイナンバーカードと運転免許証の一体化について、国民への周知を図るとともに、関連業務の円滑な運用に努める。

### (3) 運転免許試験及び指定自動車教習所における技能検定の適正水準の維持等

学科試験における不正行為を防止するため、出題パターンの複数作成、試験問題の定期的な更新、試験監視体制の確保等の対策を一層推進する。

また、技能試験の適正水準を維持するため、技能試験官の資質の維持向上を図るとともに、今後順次導入されるAT大型免許等（運転することができる自動車をAT自動車（オートマチック・トランスミッションその他のクラッチの操作を要しない機構がとられておりクラッチの操作装置を有しない自動車をいう。）に限る大型免許等をいう。）の導入に適切に対応する。

さらに、指定自動車教習所に対する指導監督を徹底し、適正な業務の推進及

び技能検定の適正水準の維持を図る。

#### (4) 悪質・危険な運転者に対する迅速・的確な行政処分等の実施

##### ア 危険な運転者の早期排除と改善

違反を繰り返す運転者や重大な交通事故を起こした運転者を道路交通の場から早期に排除するため、仮停止をはじめとする行政処分を迅速・的確に実施するとともに、違反登録に要する期間の短縮や長期未執行者の解消を図る。

また、捜査部門との連携を強化し、妨害運転等の悪質・危険な運転に対する迅速・的確な行政処分を推進する。

さらに、自動車等の安全な運転に支障を及ぼすおそれがある病気（以下「一定の症状を呈する病気」という。）等にかかっていると疑われる者等に対する臨時適性検査等の迅速・的確な実施に努める。

加えて、違反行為をした運転者の改善のため、初心運転者講習、違反者講習、停止処分者講習及び取消処分者講習について、講習指導員を計画的に養成し、その資質の向上を図るとともに、講習施設等の資機材の整備・充実に努め、指導の充実に努める。

なお、取消処分者講習では、妨害運転等を行った運転者の運転行動の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実施し、これにより悪質・危険な運転を行った者に対する運転者教育の充実に努める。

##### イ 常習飲酒運転者対策

飲酒運転をした者に対する行政処分を迅速・的確に行う。

また、停止処分者講習等における飲酒学級の講習内容の充実に努めるとともに、飲酒行動の改善や飲酒運転に対する規範意識の向上を目的とした効果的な飲酒取消講習を推進する。

さらに、「アルコール健康障害対策推進基本計画」に基づき、飲酒取消講習等において、地域の相談・治療機関リストを提供するなど、関係機関・団体との連携を推進する。

##### ウ 自転車運転者等に対する行政処分

特定小型原動機付自転車運転者及び自転車運転者による交通事故や交通違反については、点数制度の適用を受けないものの、当該交通事故や交通違反の状況から、その者が自動車等を運転することが著しく道路における交通の

危険を生じさせるおそれがあると認められる場合には、道路交通法第103条第1項第8号の危険性帯有による免許停止処分等を検討し、的確な行政処分を推進する。

(5) 外国人運転者等への適切な対応

ア 海外渡航者の利便性の確保

国外運転免許証の発給については、申請者の利便と業務の合理化を図るため、自動印字システムの導入、旅券発給窓口の近隣における窓口の開設等に努める。

イ 外国人の運転免許取得に関する取組

日本語を解さない外国人に対し、外国語による運転免許学科試験の実施の拡充、更新時講習等における外国語版講習用映像資料の活用等を推進する。

また、外国等の行政庁等の運転免許を有する者に対する運転免許試験の一部免除に当たっては、自動車等の運転に必要となる申請者の知識及び技能の確認を適正かつ厳格に実施するとともに、偽造された外国等の行政庁等の運転免許証による我が国の運転免許の不正取得を防止する措置を強化するほか、申請者数の増加を踏まえ、受付・審査体制の見直しを図る。

ウ 外国人への交通安全教育の推進

外国籍運転者による交通事故の件数や全交通事故に占める割合は近年増加していることから、交通ルールや交通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する。また、訪日外国人旅行者に対しては、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の各種広報媒体を活用して交通ルール等に関する広報啓発を推進する。

(6) 大規模災害に備えた対策の推進

大規模災害による運転免許業務への影響を最小限のものとするため、運転免許試験場等の耐震化・免震化・制震化、システム室への免震床の設置、自家用発動発電機の整備、運転免許関連システムのバックアップデータの分散保管等を引き続き推進する。

また、災害により運転免許証を亡失等した被災者の利便のため、再交付業務の早期再開等のための計画を策定するなど再交付業務の早期再開及び継続的運営のための人員の確保を図る。

### 3 きめ細かな運転者施策の推進

#### (1) 安全運転相談の充実等

##### ア 安全運転相談の充実

障害者及び一定の症状を呈する病気等にかかっている者だけでなく、その家族等からの安全運転相談について、安全運転相談窓口における対応のほか、相談の機会の拡大に向けた声掛け、訪問及び巡回による相談の実施、専門知識の豊富な職員の配置、地域包括支援センターをはじめとする関係機関・団体等との連携強化等の相談体制の整備を図り、安全運転相談のより一層の充実に努める。

また、運転能力が低下している者については、相談終了後も運転者本人や家族等に連絡を取り、相談終了後の運転状況等を継続的に把握するとともに、必要に応じて、臨時適性検査を行うなど、適時適切な対応に努める。

##### イ 運転免許申請時・運転免許証更新時における正しい申告の確保

一定の症状を呈する病気等に関する質問票の交付・提出制度について、国民に対する周知徹底に努める。その際、虚偽記載した質問票の提出に対する罰則が設けられていること、一定の症状を呈する病気に該当すること等を理由として取り消された者は3年以内であれば再取得に当たって運転免許試験が一部免除されること及び再取得した場合には当該取り消された運転免許がみなし継続されることを併せて周知することにより、正しい病状申告を促進する。

##### ウ 医師との連携

医師団体との連携を強化し、一定の症状を呈する病気等に該当する疑いがある者について、その主治医が届出を行いやすい環境をつくり、また、臨時適性検査の円滑な運用を図る。

##### エ 障害者に対する配慮

身体障害者用に改良された持込車両を用いた技能試験の実施等を推進するとともに、手話通訳員の運転免許試験場等への配置、手話通訳・字幕入り講

習用映画の導入、漢字に振り仮名を付けた学科試験の作成、技能試験や各種講習における運転中の聴覚障害者への意思伝達手段の確保等に努める。

また、指定自動車教習所等に対し、身体障害者の教習に使用できる車両や取付部品の整備等、障害者に係る教習体制の充実について働き掛けるとともに、聴覚障害者標識や身体障害者標識を表示した自動車の周囲の運転者の配慮事項について広報啓発を行う。

## (2) 運転適性検査等の効果的活用

運転者の運転特性を診断するために開発された運転適性検査用紙や運転適性検査器材を用いた運転適性検査を積極的に活用し、その結果に基づいた安全運転指導により、安全運転意識の醸成を図る。

また、運転適性検査等が適正に行われるよう検査指導者の体制の充実に努める。

## 4 安全運転中央研修所における高度かつ専門的な運転者教育の推進

我が国全体の交通安全水準の向上を図るため、自動車等の運転に関し、高度の技能及び知識を必要とする業務に従事する者等に対して、安全運転中央研修所の研修課程の受講を促進する。

特に、企業等で運転者教育に携わるため、専門的な知識・技能を必要とする安全運転管理者等に対しては、安全運転管理課程等の受講を積極的に奨励する。

また、パトカー等の緊急自動車、警察公用車等の公共性の高い車両を運転する警察職員のうち、特に若手職員に対しては、青少年課程等の受講を促進する。

## 5 企業等における安全運転管理等の強化

### (1) 安全運転管理の適正化に向けた強力な指導等

企業等における自主的な安全運転管理の推進及び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化の促進、安全運転中央研修所での研修課程の受講、運転記録証明書等の企業一括申請による分析表の取得をはじめとする各種運転経歴に係る証明書の活用等による安全運転管理者等の管理下にある運転者の把握、自主的な検討会の開催、無事故無違反運動の実施等について指導を強化する。

また、安全運転管理者の業務として、令和5年12月1日から、運転前後の運転者に対し、アルコール検知器を用いて酒気帯びの有無を確認すること等が加

わっているところ、こうした新たな義務の確実な実施について指導を強化する。

さらに、道路交通法施行規則（昭和35年総理府令第60号）第9条の10第5号に規定された点呼等の実施について、アルコール検知器を用いた酒気帯びの有無の確認と同様、遠隔実施や外部委託が可能となったことから、その実施方法等に関して警察庁が示している留意事項に基づき、制度が適正に運用されるよう指導を強化する。

特に、交通事故多発事業所、道路交通法に定められた安全運転管理者等講習の未受講事業所、放置駐車、過積載運転等に関する指示や自動車の使用制限命令を受けた事業所等安全運転管理上問題のある事業所については、随時、都道府県公安委員会に対する報告又は資料提出の要求や個別の巡回指導等の実施により、運転管理の体制及び方法の改善等の指導を強化する。

加えて、安全運転管理者等の選任状況を的確に把握するとともに、安全運転管理者の選任状況を都道府県警察のウェブサイト上に公開することにより選任の促進を図るほか、自動車保管場所証明業務との連携等により未選任事業所の効果的・効率的な把握に努め、未選任事業所に対して、適切に対処する。安全運転管理者等の選任に当たっては、安全運転管理者制度の目的を踏まえ、使用者に代わるべきものとして、安全運転管理業務を強力かつ効果的に遂行することができる職務上の地位と管理能力を有する者を選任するよう、事業所に対する指導を強化する。

このほか、事業活動に伴う交通事故の防止を一層推進するため、安全運転サポート車、ドライブレコーダー、安全運転サポート車以外の車両にも装着が可能な安全装置の利用を働き掛ける。

## (2) 効果的かつ適正な安全運転管理者等講習の実施

安全運転管理者等講習の効果を上げるため、講師の選定や事業所の規模、安全運転管理者等の経験年数に応じた講習区分に配慮するほか、視聴覚教養、受講者による討議、安全運転実技指導等を実施し、より効果的な方法による講習の実施を推進する。

また、講習の中で交通安全教育指針の内容やそれに基づく具体的な教育実施例を説明するなど、安全運転管理者等が事業所の運転者に対して行う同指針に従った交通安全教育に必要な指導・助言に努める。

### (3) 使用者等への責任追及の徹底

企業等の事業活動に関してなされた道路交通法違反等について、車両の使用者等への通報制度を十分に活用するとともに、過積載運転、過労運転等については、違反者の取締りにとどまらず、その使用者・荷主等に対する背後責任の追及を徹底する。あわせて、自動車の使用者に対する指示及び使用制限命令を迅速かつ的確に行い、再発防止の徹底を図る。

また、交通指導取締り及び交通事故事件捜査の結果に基づき、所要の事項を関係機関・団体に通報・提言し、適切な行政措置と関係団体等による自主的な改善措置が講じられるよう積極的に働き掛けを行う。

## 第4 道路交通秩序の維持

### 1 効果的な交通指導取締り活動の推進

#### (1) 交通事故抑止に資する交通指導取締り及び街頭活動の推進

##### ア 交通事故抑止に資する交通指導取締り

「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、交通指導取締りが有する交通事故抑止効果及び交通事故発生時の被害軽減効果を最大限に発揮させるため、交通指導取締り全般を交通事故実態の分析等に基づく交通指導取締り方針の策定、交通指導取締りの実行、交通指導取締りの効果検証及び検証結果の交通指導取締り方針への反映といったPDCAサイクルに基づき管理し、限られた体制での交通死亡事故の抑止に資する交通指導取締りをより一層推進する。

また、交通指導取締りに当たっては、殉職・受傷事故防止対策の徹底に留意しつつ、取締りの手段・方法を十分検討するなど、幹部による業務管理を徹底する。

具体的には、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き、これらの違反を行う運転者への注意喚起に結びつくような、広報と一体となった交通指導取締りを推進する。

特に速度超過の取締りに当たっては、速度に起因する交通死亡事故等の発生状況等を踏まえて路線、時間帯等を選定し、効果的な速度取締りを実施す

るとともに、取締り場所の確保が困難な生活道路や警察官の配置が困難な時間帯においても取締りが行えるよう可搬式速度違反自動取締装置の更なる整備を推進する。

さらに、妨害運転等の悪質・危険な運転を抑止するため、広報啓発を強化するとともに、客観的な証拠資料の収集等を積極的に行い、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、厳正な捜査を徹底する。

加えて、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取締りを重点的に行う。また、交通事故の被害の軽減を一層進めるため、シートベルトの着用及びチャイルドシートの使用に関する交通指導取締りの徹底を図る。

このほか、交通指導取締りに関する業務の省力化、指導取締り情報の効果的な集約等に資するデータ端末による交通反則切符の作成に向けた検討を進めるなど、より効果的な取締りを行うための資機材の研究開発及び整備に努めるとともに、交通指導取締りが真に交通事故抑止に資するものとなるよう、交通指導取締りによる事故抑止効果の検証、必要に応じた交通規制の見直しや違反をさせないための警戒活動の効果的な実施に努める。

## イ 街頭活動の推進

交通指導取締りと同様に、地域の交通実態や交通事故の発生状況等を十分に分析した上で、交通事故の多発する路線及び交差点において、交通事故防止を図るため、白バイや交通パトカーによる警戒活動を推進するとともに、通学時間帯や薄暮時間帯における街頭活動を推進する。

また、児童、高齢者及び身体障害者の道路横断時の保護誘導、歩行者の法令違反に対する指導、自転車の交通ルールと正しい乗り方や点検整備についての指導等、歩行者及び自転車利用者に対する街頭活動を積極的に推進する。

## (2) 飲酒運転等の根絶に向けた取締りの一層の強化

飲酒運転取締りがより効果的なものとなるよう、違反や飲酒運転に起因する交通事故の発生状況等のほか、違反者の飲酒場所や車両の駐車場所、走行経路等の情報を調査・分析するとともに、その結果に基づいて有効な取締りの時間

帯・場所・方法等について、前例にとらわれない効果的な取締り方針を策定するとともに、P D C Aサイクルに基づく取締り管理を徹底する。

また、効果的な取締りを行うため、必要な記録式アルコール測定器等の飲酒運転取締り機器の更なる整備に努める。

さらに、飲酒運転や飲酒ひき逃げ事件を検挙した際は、運転者のみならず、車両等の提供者、飲酒場所、同乗者、飲酒の同席者等のほか、車両の使用者に対する徹底した捜査を行い、車両等の提供、酒類の提供及び運転の要求・依頼をしての同乗や教唆行為、飲酒運転の下命・容認行為について確実な立件に努めるとともに、適切な広報により飲酒運転の危険性の周知を図る。

### (3) 無免許運転等の取締りの強化

無免許運転を認知した際の厳正な取締りに加え、無免許運転常習者の組織的な把握と資料化、情報の共有を図るなどして、無免許運転の取締りを強力に推進する。

また、無免許運転や無免許ひき逃げ事件を検挙した際は、運転者のみならず、周辺者に対する徹底した捜査を行い、自動車等の提供及び運転の要求・依頼をしての同乗や教唆行為について確実な立件に努めるとともに、適切な広報により無免許運転の危険性の周知を図る。

### (4) 携帯電話使用等の取締りの強化

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、携帯電話使用等の取締りを強力に推進する。ただし、携帯電話使用等を禁止している規定は、自動運行装置を適切に使用中の運転者には適用されないことに留意する。

### (5) 自転車利用者による交通違反に対する交通指導取締りの強化

#### ア 自転車指導啓発重点地区・路線を中心とした交通指導取締りの推進

自転車指導啓発重点地区・路線においては、自転車や歩行者が多く通行する時間帯を中心に、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交通指導取締りを推進する。

#### イ 悪質・危険な交通違反に対する取締りの強化

自転車利用者による交通違反が行われた場合において、飲酒運転であった

ときや、警察官等の警告に従わずに違反行為を継続したとき、違反行為により通行車両や歩行者に具体的危険を生じさせたときは、交通切符等を活用した検挙措置を積極的に講ずる。

また、自転車関連事故について、自転車利用者に負傷が認められる場合であっても、当該者に法令違反がある場合にはしかるべく責任を迫及する必要があることから、自転車側の信号無視や一時不停止等の違反行為の有無について確認の上、法令違反が認められる場合には、立件に向けた捜査を徹底する。

#### ウ 実効性のある指導警告

違反行為に対する指導警告については、その違反行為の危険性や交通ルールを遵守することの重要性について理解できるよう、指導警告票の活用をはじめとした実効性のある指導警告を行う。

#### エ 取締り活動に関する情報発信等の推進

「良好な自転車交通秩序を実現させるための方策に関する報告書」において言及がなされたとおり、取締りの在り方等に関し、考え方を整理した上で、国民に対して分かりやすく、かつ、丁寧に情報発信を行うべく、公表の方法等について検討を進める。

### (6) 電動モビリティによる悪質・危険な運転に対する取締りの強化

特定小型原動機付自転車については、引き続き、飲酒運転、信号無視等の悪質・危険な違反行為のほか、通行区分違反、横断歩行者妨害等の歩行者に危険を及ぼすおそれの高い違反行為に重点を置いて取締りを強化する。また、ペダル付電動バイクについては、無免許運転や整備不良等の違反行為に対して積極的な取締りを推進する。

その他の電動モビリティが確認された場合にも、該当する車両区分に応じた交通ルールが遵守されるよう、無免許運転や整備不良等の交通違反に対する取締りを徹底する。

### (7) 通学路における効果的な交通指導取締りの推進

通学路における児童の安全確保の観点から、登下校時間帯において、車両通行止めをはじめとする各種交通規制の実効性を確保するため、当該規制の入口等における積極的な指導・警告を行い、違反をさせないようにするとともに、

可搬式速度違反自動取締装置を活用した効果的な速度違反取締りを行うなど、登下校時間帯に重点を置いた真に交通事故抑止に資する交通指導取締りを推進する。

また、学校関係者やP T A等と合同の街頭活動や、全国一斉街頭指導等、地域住民に安心感を与える活動も併せて推進する。

## 2 悪質な交通事故事件等に係る適正かつ緻密な捜査の推進・強化

### (1) 適正かつ緻密な交通事故事件捜査の推進

適正かつ緻密な交通事故事件捜査を推進するため、交通事故事件捜査統括官等の捜査幹部による的確な捜査指揮や、交通事故鑑識官等による客観的証拠の収集を実施する。また、捜査幹部による捜査の進捗状況の把握や関係簿冊の点検等による捜査管理を徹底する。

さらに、意識障害や運動障害をもたらす発作等、自動車等の安全な運転に支障を及ぼすおそれがある病気の影響による交通事故を防ぐため、短期間に複数回、交通事故を起こした者の抽出等により、一定の症状を呈する病気にかかっている疑いのある者の把握に努め、必要に応じて行政処分や交通安全教育を実施する。

### (2) 危険運転致死傷罪等の適切な立件を視野に入れた捜査の徹底

飲酒運転、信号無視、著しい速度超過、妨害目的運転等が疑われる交通事故を中心として、初動捜査の段階から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（平成25年法律第86号）第2条若しくは第3条（危険運転致死傷罪）又は第4条（過失運転致死傷アルコール等影響発覚免脱罪）の立件も視野に入れた捜査を徹底する。

また、同法第2条に規定する危険運転致死罪等について、逮捕又は勾留されている被疑者を取り調べる場合等においては、原則として、その全過程を録音・録画する。

### (3) 交通事故事件等に係る捜査力の強化

危険運転致死傷罪の適用が見込まれる事件やひき逃げ事件等の交通事故事件の捜査力を強化するため、交通鑑識をはじめとした捜査体制の充実を図るとともに、警察庁指定広域技能指導官を活用した研修や若手交通捜査員に対する研修等により、交通捜査員の捜査能力の一層の向上に努める。

また、自動運転車に関わる交通事故事件に適切に対応できるよう、体制を整備するなど必要な取組を推進する。

さらに、訪日外国人観光客を対象とした白タク事件、自動車等の使用者による悪質な違反行為の下命・容認事件、自動車整備事業者による不正車検事件、交通事故を偽装した保険金詐欺事件等の交通特殊事件について厳正な捜査を推進するための研修にも努める。

#### (4) 交通事故事件等に係る科学的捜査の推進

ひき逃げ事件等の被疑者の早期検挙を図るため、交通鑑識資機材や常時録画式交差点カメラ、ドライブレコーダー等を効果的に活用するとともに、3Dレーザースキャナ等の装備資機材の整備を進め、ひき逃げ事件等の被疑車両の特定に資する捜査支援システム等の更なる活用を図り、客観的な証拠に基づいた科学的な交通事故事件の捜査を推進する。

また、欠陥の疑いのある自動車等による交通事故等を認知した場合には、関係機関との連携を図り、科学的捜査を推進する。

### 3 暴走族及び違法行為を敢行する旧車會対策の推進

#### (1) 積極的な検挙等による暴走行為等の封じ込め

共同危険行為等をはじめとする暴走行為に対しては、暴走族阻止・検挙用資機材や暴走行為採証用資機材を効果的に活用し、あらゆる法令を適用した検挙の徹底を図る。

また、大規模集会・集団走行に関する事前情報を入手した場合には、管区警察局、関係都道府県警察間で情報の共有を図り、集会等の主催者に対する個別指導、検問、よう撃活動等を強化することにより、暴走行為等の封じ込め、検挙の徹底を図る。

#### (2) 不正改造車両等に対する取締り

騒音に係る整備不良車両運転、消音器不備、番号標表示義務違反等、車両の不正改造等に対する取締りを推進する。

また、車両の不正改造事案については、確実に整備通告を実施するとともに、道路運送車両法（昭和26年法律第185号）による整備命令制度の効果的な運用が図られるよう関係機関との連携を強化し、さらに、不正改造業者に対する取締りを強化する。

### (3) 暴走族グループ等の解体に向けた取組の推進

あらゆる活動を通じて暴走族に関する情報収集を行い、実態を把握するとともに、組織的に個別指導・補導を実施するなどして、暴走族グループの解体及び同グループからの離脱を促進するとともに、再組織化の防止を図る。また、旧車會グループの中には、暴走族風に改造した旧型自動二輪車等を連ねた集団走行や大規模な集会を行うなど、迷惑性が高いものもあることから、その実態の把握に努める。

### (4) 行政処分及び再犯防止措置の徹底

暴走行為に対する運転免許に係る行政処分を迅速かつ厳正に実施する。

特に、共同危険行為等の重大違反の唆し行為による運転免許の取消処分等の的確な実施に努める。

また、再犯防止を徹底するため、暴走行為に使用された車両の没収（没取）措置について検察庁等への働き掛けを促進する。

## 4 匿名・流動型犯罪グループ対策に資する交通警察活動の推進

交通事故作出による保険金詐欺事件や外国人被疑者による白タク事件の中には、マッチングアプリやSNS等を利用して実行犯を募集するなどの状況もあることから、犯行グループの実態解明を進めるほか、暴走族構成員の中には、組織的な資金獲得活動に関与しているものや暴力団等の犯罪組織との関係が疑われるものも存在していることから、暴走族グループの実態解明はもとより、他の犯罪組織との人的又は資金的なつながりについても解明に努める。

また、交通事故捜査をはじめとした平素の交通警察活動においても、匿名・流動型犯罪グループ対策に資する情報の収集に努める。

## 第5 高速道路における諸対策の推進

### 1 高速道路における交通の安全確保

#### (1) 交通指導取締りの推進

高速道路における交通指導取締りについては、交通パトカーによる警戒活動を推進するとともに、悪質性・危険性・迷惑性の高い違反、特に妨害運転、著しい速度超過、飲酒運転、車間距離不保持、交通の流れを阻害する通行帯違反等を重点とした指導取締りを推進する。

#### (2) シートベルト着用及びチャイルドシート使用の徹底

道路管理者、高速道路交通安全協議会等の関係機関・団体と連携し、サービスエリア及びパーキングエリアにおける交通安全キャンペーン等において、車外放出事故の実態やシートベルト着用及びチャイルドシート使用による被害軽減効果等を周知するとともに、あらゆる機会や広報媒体を活用し、全ての座席においてシートベルト及びチャイルドシートを体格に合わせて正しい姿勢で使用することや、6歳以上のこどもであっても、体格等の事情によりシートベルトを適切に着用させることができない場合はチャイルドシートを使用すること等の普及啓発活動を強化する。

また、警ら、検問等の街頭活動を強化し、全ての座席におけるシートベルト装着等義務違反の指導取締りを推進する。

### (3) 大型貨物自動車等の事故防止対策の推進

大型貨物自動車等による重大事故を防止するため、速度超過、過積載運転、不正改造等の指導取締りを強化するとともに、各種関係法令を積極的に適用し、背後責任の追及、関係機関と連携した事業所等に対する行政指導の徹底を図る。

また、大型貨物自動車等が高速自動車国道の本線車道等を通行する場合の最高速度を、80キロメートル毎時から90キロメートル毎時に引き上げることを内容とする道路交通法施行令の一部を改正する政令（令和6年政令第43号）が令和6年4月1日に施行されたところ、交通ルールや運転マナーの周知徹底のほか、大幅な速度超過等の悪質・危険な交通違反に対する取締りを強化する。

### (4) 安全利用を促進するための広報啓発活動及び交通安全教育の推進

速度規制の遵守を促し、安全かつ円滑な道路交通を確保するため、運転者教育等の場において、規制速度を設定している理由について十分な説明を行うほか、追越車線以外の通行帯の通行が可能である場合に追越車線を走行し続ける行為等が通行帯違反となることや、車両は指定された車両通行帯を通行しなければならないことについて、広報啓発活動や交通安全教育を推進する。

### (5) 逆走事案及び歩行者等による立入り事案対策の推進

高速道路における逆走及び歩行者等の立入り行為は、重大事故に直結しかねない危険な行為であることから、道路管理者等と連携し、逆走及び歩行者等の立入り事案発生箇所の現場点検を行うとともに、道路管理者に対して、誤進入防止のための標識、路面標示等の整備を申し入れるほか、逆走や歩行者等の立

入りの危険性に関する広報啓発活動及び交通安全教育を推進する。

特に、高速道路の延伸等に際しては、沿線に居住する高齢者等に対して逆走事案等の防止に効果的な交通安全教育等を推進するとともに、供用の開始前から、道路管理者に対し交通安全施設等の整備について、積極的に働き掛ける。

また、逆走事案を認知した際は、違反についての的確な検挙措置を講ずるとともに、運転者の言動等から認知症等の一定の症状を呈する病気等にかかっている疑いがある場合は、運転者の保護や、臨時適性検査の実施を検討するなど、適切な措置に努める。

#### (6) 渋滞区間における追突事故防止の推進

高速道路における車両の通行量が増加する年末年始や旧盆期等においては、渋滞区間での追突事故が増加する傾向があることから、道路管理者と緊密な連携を図り、タイムリーな臨時交通規制や駐留警戒を実施するほか、臨時情報板を含む道路情報板や後尾警戒車の効果的な活用等による安全対策を推進する。

#### (7) 二次的交通事故防止対策の推進

車両故障若しくは交通事故により停止中の車両から降車し、又は車内にとどまった運転者等が被害に遭う交通事故が後を絶たないことから、車両故障等で運転が困難となった場合におけるガードレールの外側等の安全な場所への避難や停止表示器材の表示等の措置について、広報啓発活動や交通安全教育を推進する。

#### (8) 先行対策その他の安全対策の推進

供用予定の高速道路については、その計画段階から当該道路の構造、一般道路との取付位置、方法等について、道路管理者と緊密な連携を図り、十分に協議するとともに、道路線形の改良、交通安全施設の整備等、交通管理上必要な対策の申入れを行うなど先行対策を推進する。

既に供用中の高速道路については、交通事故の発生状況を詳細に分析し、交通死亡事故等の重大事故発生地点や事故多発地点のほか、反対車線に進出し、対向車と衝突する重大事故が発生する危険性の高い非分離区間等の現地点検を道路管理者と共同で実施し、道路構造の改良、交通安全施設の整備等、必要な対策の申入れを行い、交通危険箇所の安全対策を推進する。

#### (9) 交通実態に即した交通規制の実施

高速道路の交通規制については、交通事故の発生状況、実勢速度、交通安全施設の整備状況、道路構造、運転者等の意見・要望等を総合的に勘案して、交通規制基準に即した、より合理的な交通規制となるよう見直しを推進する。

また、交通規制の見直し後も、実勢速度と規制速度が乖離している区間等の把握に努め、更なる見直しを継続する。

## 2 高速道路における交通円滑化対策の推進

### (1) 迅速・的確な交通情報の提供

道路管理者等と連携し、交通情報収集・提供装置の整備を推進する。

また、警ら活動の強化や交通管制センター等との連携により、高速道路及び関係道路における交通情報を幅広く収集し、ラジオ、テレビ、道路情報提供装置等の各種媒体を活用して、交通情報の迅速・的確な提供を推進する。

### (2) 関係機関との連携による交通渋滞緩和対策の推進

交通渋滞の発生を最小限に抑え、高速道路が社会経済の大動脈としての機能を発揮できるよう、関係機関との連携を密にして、道路工事实施時期、規制方法等の調整、行楽期や旧盆期等の交通量増加時期における特別対策等、交通渋滞緩和対策を推進する。

### (3) 自動運転車優先レーンの適切な運用

令和7年3月から、新東名高速道路の駿河湾沼津SAと浜松SAとの間において、深夜時間帯に限定して自動運転車優先車両通行帯の交通規制が実施されていることから、必要な周知を行うなど適切な運用に努める。

### (4) 交通事故発生時における交通流の早期回復

交通事故発生時においては、各都道府県警察において作成している交通流の早期回復要領等を有効に活用して、滞留車両の早期排出、実況見分の迅速化、事故車両の早期排除に努め、交通流の早期回復を図る。

また、広域的な交通管理を必要とする大規模交通障害を想定したう回誘導計画をあらかじめ策定しておくとともに、事案発生時においては、一般道路との調整により、必要な交通規制及び交通情報の提供を行い、適切なう回誘導の実施に努める。

## 3 重大事案発生時における被害の拡大防止と適正な交通事故事件捜査の推進

大規模な多重事故、危険物運搬車両による交通事故等、重大事案が発生した際

の被害の拡大及び交通の混乱を防止するため、初動措置要領の整備、道路管理者・消防機関等と連携した総合的訓練の実施及び装備資機材の整備を推進する。

また、その捜査に当たっては、迅速かつ的確な初動捜査に加え、綿密な実況見分や科学捜査等により、事故原因を徹底究明するとともに、危険運転致死傷罪の的確な適用、使用者等による悪質・危険な違反行為の下命・容認事件の積極的な事件化に努める。

## 第6 救助・救急活動の充実

### 1 応急救護処置に関する知識の普及

自動体外式除細動器（AED）の使用法に関する教育の導入等により応急救護処置講習・教習を充実させるほか、更新時講習等における教材の積極的な活用により応急救護処置に関する知識の普及を図る。

また、交通安全の指導に携わる者、安全運転管理者、交通事故現場に遭遇する可能性の高い業務用自動車運転者等に対しても、広く応急救護処置に関する知識の普及に努める。

### 2 現場急行支援システムの整備等

緊急車両が現場に到着するまでのレスポンスタイムの縮減及び緊急走行時の交通事故防止のため、緊急車両優先の信号制御を行う現場急行支援システムの整備を図る。

また、交通事故等の緊急事態発生時における負傷者の早期かつ的確な救出及び事故処理の迅速化のため、緊急通報システム（HELP<sup>\*27</sup>）の普及を図る。

### 3 ドクターヘリによる救助・救急活動の支援

ドクターヘリによる救助・救急活動を支援するため、ドクターヘリが安全に着陸できる区間・場所の情報の共有や運用手順の作成、共通の周波数の無線機の整備を推進するなど、関係機関・団体と連携した取組を強化する。

---

\*27 Help system for Emergency Life saving and Public safetyの略。人工衛星を利用して位置を測定するGPS技術を活用し、自動車乗車中の事故発生時に車載装置や携帯電話を通じてその発生場所の位置情報や事故情報を消防・警察等に通報すること等により緊急車両の迅速な現場急行を可能にするシステム

## 第7 被害者支援の推進

### 1 交通事故被害者等に対する適切な情報の提供等

平素から、交通捜査員に対し交通事故被害者等の心情に配慮した適切な対応の徹底を図るとともに、被害者連絡調整官の効果的な運用、犯罪被害者支援部門との緊密な連携等の組織的な被害者支援体制の構築に努め、ひき逃げ事件、交通死亡事故、全治3か月以上の重傷を負った事故及び危険運転致死傷罪等に該当する事件を中心に、交通事故被害者等に対して、交通事故の概要、捜査状況等を積極的に連絡する。

また、交通事故被害者等から加害者の行政処分に係る意見の聴取等の期日等について問合せがあった場合や、交通死亡事故の遺族、重度後遺障害を受けた者及びその直近の家族から加害者に対する行政処分結果について問合せを受けた場合には、適切な情報の提供に努める。

なお、交通事故被害者等が適正な補償を迅速に受けるため、自動車安全運転センターから交通事故証明書発行に必要な事項について照会を受けた際は、迅速かつ正確な回答を行うとともに、平素から、自動車安全運転センターの発行する交通事故証明書の意義等について、関係機関等の理解を深める働き掛けを行うよう努める。

### 2 交通事故被害者等の心情に配慮した相談活動の推進

「被害者の手引」及び「現場配布用リーフレット」の配布等により、刑事手続の流れ、交通事故によって生じた損害の賠償を求める手続、ひき逃げ事件や無保険車両による交通事故の被害者に国が損害を填補する救済制度、各種相談窓口等について説明を行うとともに、交通事故被害者等からの要望を聴取するなど、その心情に配慮した相談活動を推進する。

### 3 交通事故被害者等の声を反映した講習等の推進

各種講習において、交通事故被害者等の切実な訴えが反映された講習用映像資料や手記等を活用するほか、交通事故被害者等の講話を取り入れるなどにより交通事故被害者等の声を反映した講習の実施に努める。

また、交通事故被害者等の手記を取りまとめた冊子、パンフレット等を作成し、交通安全教室等において配布するほか、交通安全の集い等における交通事故被害者等の講演を実施するなどして、交通事故被害者等の現状や交通事故の惨状等に

関する国民の理解増進に努める。

#### 4 関係機関等との連携の強化

交通安全活動推進センターにおける、精神的被害に対するカウンセリング等を含む交通事故相談の活用など、交通事故被害者等への関係機関に関する情報の教示に努める。

また、交通事故被害者サポート事業の中で開催する意見交換会等を通じ、支援に携わる関係機関等の意思疎通及び連携強化を図り、交通事故被害者等の精神的な支援の充実に努める。

### 第8 交通事故分析の高度化等及び道路交通の安全、円滑等に関する研究の推進

#### 1 交通事故分析の高度化及び分析の成果の活用

効果的な交通事故防止対策を講じていくためには、複雑多様な交通事故の要因を総合的・科学的に分析し、交通事故の実態を的確に把握することが必要不可欠であることから、交通事故統計を詳細に分析して交通事故の発生の傾向等を把握するほか、GIS（地理情報システム）を活用するなどして交通事故分析の高度化・精緻化を図る。

交通事故分析の成果については、各種施策の企画・立案に活用するほか、国民に対する情報提供を積極的に行い、関係機関・団体等による効果的な交通安全対策の推進に資するよう配慮する。

#### 2 道路交通の安全、円滑等に関する研究の推進

道路交通の安全と円滑及び交通に起因する障害の防止に資するための研究を推進し、交通安全対策に反映させる。

#### 3 安全な自動運転の拡大に向けた調査研究の推進

道路交通の安全・円滑に資することが見込まれる自動運転について、安全を確保しつつ、更なる拡大が図られるよう、自動車メーカー、システム開発者等からの意見聴取を行うなどし、特定自動運行の許可制度では対応できない運行形態の有無や、それらに係る交通ルール上の課題を把握の上、技術開発等の動向を踏まえつつ、制度の在り方の検討を更に進める。

### 第9 交通事故防止対策について国民の理解を深めるための情報発信等

## 1 交通事故防止対策について国民の理解を深めるための情報発信

交通事故の防止、被害軽減等を図るには、適切な速度規制を実施し、道路交通環境の整備、交通指導取締り、交通安全教育、広報啓発等により、これを遵守させるという総合的な速度管理が重要であることについて、交通指導取締りの効果を示すなど具体的かつ分かりやすい情報発信に努める。

また、この総合的な速度管理について、都道府県警察単位での交通事故情勢に応じた指針の設定及び警察署等の地域単位での交通事故分析結果等を踏まえた取締りの指針の設定についての情報発信を推進する。

これら指針の内容については、交通事故実態をはじめとする道路、地域等の実情の変化を踏まえるとともに、より合理的かつ分かりやすいものとするため、必要に応じ検証と見直しを図る。

## 2 交通事故防止に資する業務の適切な評価の実施

第一線の警察職員が総合的な速度管理をはじめとする交通事故防止対策の必要性を十分に理解し、自信を持って職務執行に当たることができるよう指導教養の徹底を図るとともに、交通事故防止に資する業務に対する適切な評価を行う。

# 第10 水上交通の安全

## 1 水上における交通環境の整備

関係地方公共団体の水上交通安全に関する条例等に基づき、水上交通に係る危険行為の防止を図るとともに、海上保安庁等の関係機関と連携し、交通安全施設の整備、交通規制、船舶係留を含む水域使用の適正化等必要な措置の実施に努める。

## 2 水上交通の安全に関する広報啓発活動の推進

水上レジャースポーツ関係者、港湾関係者、船舶関係者、漁業関係者、港湾・河川工事関係者、遊泳者等に対し、水上交通の安全に関する広報啓発活動を推進する。

## 3 水上における交通秩序の維持

水上交通の安全と秩序を維持するため、船舶交通がふくそうする港内、事故の起きやすい海浜、河川、湖沼等において、警察用船舶及び警察用航空機と陸上警察活動が連携した警ら、警戒及び警備活動を効果的に実施することにより、水上

交通の事故防止を図りつつ、水上オートバイの無免許操縦等、事故に直結しやすい海事関係法令違反をはじめとした各種法令違反に対する指導取締りを推進する。

なお、指導取締りの推進に当たっては、水上警察活動に従事する警察職員の専門的な知識及び技能の向上を図るとともに、関係機関との連携を強化することにより、一層効果的なものとなるよう努める。

また、水上レジャースポーツに伴う水難防止のため、これらが行われる場所及びその周辺において、水上レジャースポーツ関係者に対する安全指導の強化を図る。

#### 4 水難救助体制の整備と水難救助技術の向上

警察用船舶、各種水難救助資機材等の計画的な整備を図るとともに、警察用船舶及び警察用航空機並びに海上保安庁等の関係機関による合同救助訓練等を行い、水難救助技術の向上に努める。

### 第3章 都道府県交通安全実施計画の作成の基準となるべき事項

#### 第1 業務計画に掲げる施策のうち、都道府県の実情に応じて具体的に敷えんすることが望ましい施策

- 第2章に掲げる施策のうち、本章第2に掲げるもの以外のもの

#### 第2 業務計画に掲げる施策のうち、都道府県において定める必要がない施策

- 安全な自動運転の実現のための制度の在り方に関する調査研究の推進<第8の3>
- 水上交通の安全<第10>

(注) <>内は、第2章における関連部分を示す。