

令和2年度

交通安全業務計画

国家公安委員会・警察庁

令和2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

第1 計画の目的

第2 計画の実施の方針

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

第1 道路交通環境の整備

1 交通安全施設等の整備・充実

- (1) 令和2年度の交通安全施設等整備事業
- (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
- (3) 信号機、道路標識及び道路標示の効果的な整備
- (4) 計画的な交通安全施設等の整備
- (5) 政策評価の実施
- (6) 道路管理者等と連携した対策の展開

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
- (2) 適切な道路使用許可業務の推進

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・安心な歩行空間の整備
- (2) 自転車通行環境の整備

4 道路交通のIT化の推進

- (1) ITSの推進
- (2) 多様な要望に応じた交通情報の提供の推進

5 交通円滑化対策の推進

- (1) 幹線道路の円滑化対策の推進
- (2) 公共交通機関の定時性・利便性の向上
- (3) 交通の支障を解消するための対策の推進
- (4) 大規模事業等への先行対策の推進

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

(2) 交通需要平準化対策の推進

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

(2) 違法駐車対策の推進

(3) 関係機関等との連携の緊密化

(4) 広報啓発活動の効果的展開

(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

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

(2) 災害発生時における交通規制

(3) 交通規制計画等に基づく各種訓練の実施

9 交通管理による環境対策

(1) 交通管制技術の高度化

(2) 環境対策のための交通規制

10 踏切道における交通安全対策の推進

11 自動運転技術の進展を支援する取組の推進

12 2020年東京オリンピック・パラリンピック競技大会に伴う交通対策の推進

第2 交通安全思想の普及徹底

1 幼児、児童、中学生及び高校生に対する交通安全教育の推進

2 高齢者に対する交通安全教育の推進

3 交通安全運動の推進

4 飲酒運転根絶に向けた規範意識の確立

(1) 広報啓発の推進

(2) 参加・体験・実践型の交通安全教育の推進

(3) 関係機関・団体・業界との連携の推進

5 運転中の携帯電話等の不使用の徹底

6 自転車利用者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

(2) 自転車安全教育の推進

(3) 自転車の安全性の確保

- 7 全ての座席におけるシートベルト着用の徹底
- 8 チャイルドシートの正しい使用の徹底
- 9 反射材用品等の着用促進
- 10 効果的な広報啓発活動等の推進による交通マナーの向上
- 11 子供・高齢者・障害者をはじめとする歩行者に対する保護意識及び横断歩道におけるルールの遵守意識の向上
- 12 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等
 - (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
 - (3) 交通安全関係団体及び交通関連事業者との連携等

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
 - (2) 自動車教習所における教習の充実
 - (3) 各種講習の充実
 - (4) 高齢運転者の交通事故防止対策の推進
 - (5) 運転免許を取得した者に対する再教育の推進
 - (6) 二輪車運転者教育の推進
 - (7) 自転車運転者対策の推進
- 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
 - (2) 国民の利便を考慮した施設の整備及び業務の推進
 - (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
 - (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
 - (5) 外国人運転者等への適切な対応
 - (6) 大規模災害に備えた対策の推進
- 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
 - (2) 運転適性検査等の効果的活用
- 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

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
- (2) 効果的かつ適正な安全運転管理者等講習の実施
- (3) 使用者等への責任追及の徹底

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) 交通事故防止に資する交通指導取締り及び街頭活動の推進
- (2) 飲酒運転等の根絶に向けた取締りの一層の強化
- (3) 無免許運転等の取締りの強化
- (4) 携帯電話使用等違反の取締り強化
- (5) 自転車の安全利用に向けた指導取締りの推進
- (6) 通学路における効果的な指導取締りの推進

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
- (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
- (3) 交通事故事件等に係る捜査力の強化
- (4) 交通事故事件等に係る科学的捜査の推進

3 暴走族及び違法行為を敢行する旧車會対策の推進

- (1) 取締り等の強化
- (2) 行政処分及び再犯防止措置の徹底
- (3) 総合的施策の推進

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
- (2) シートベルト着用及びチャイルドシート使用の徹底
- (3) 大型貨物自動車等の事故防止対策の推進
- (4) 逆走事案及び歩行者等による立入り事案対策の推進
- (5) 渋滞区間における追突事故防止の推進
- (6) 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
- (7) 二次的交通事故防止対策の推進

- (8) 先行対策その他の安全対策の推進
- (9) 交通実態に即した交通規制の実施
- (10) 高規格の高速道路における100キロメートル毎時を超える規制速度の試行・検証

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
- (2) 関係機関との連携による交通渋滞緩和対策の推進
- (3) 交通事故発生時における交通流の早期回復

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

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
- 2 現場急行支援システム等の整備
- 3 ドクターヘリによる救助・救急活動の支援

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
- 2 交通事故被害者等の心情に配慮した相談活動の推進
- 3 交通事故被害者等の声を反映した講習等の推進
- 4 関係機関等との連携の強化

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
- 2 道路交通の安全、円滑等に関する研究の推進
- 3 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
- 2 交通事故防止に資する業務の適切な評価の実施

第10 水上交通の安全

- 1 水上における交通環境の整備
- 2 水上交通の安全に関する広報啓発活動の推進
- 3 水上における交通秩序の維持
- 4 水難救助体制の整備と水難救助技術の向上

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 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

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2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

令和元年中の交通事故による死者数は3,215人で、警察庁が保有する昭和23年以降の統計で最少となった。しかしながら、今なお多くの尊い命が交通事故で失われていることには変わりなく、子供が犠牲となる痛ましい交通事故も依然として後を絶たない。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、飲酒運転等の悪質・危険な運転による悲惨な交通事故が発生するなど、依然として厳しい交通情勢にある。

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10次交通安全基本計画（平成28年3月11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・充実

(1) 令和2年度の交通安全施設等整備事業

令和2年度は、「社会資本整備重点計画」（平成27年9月18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
- 未就学児が日常的に集団で移動する経路における交通安全対策
- 「ゾーン30」の推進（生活道路対策）
- 自転車利用環境の整備
- 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
- 災害に備えた道路交通環境の整備
- 自動運転技術の実用化に資するITS^{*1}（高度道路交通システム）の構築

の事業を計画的に実施する。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

*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

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、安全運転支援システム（D S S S^{*2}）、現場急行支援システム（F A S T^{*3}）、公共車両優先システム（P T P S^{*4}）等を積極的に整備するとともに、新交通管理システム（U T M S^{*5}）の基幹となる光ビーコン^{*6}等を計画的に更新・整備する。

さらに、過密化・混合化^{*7}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、V I C S^{*8}車載機の普及促進等を推進する。

(3) 信号機、道路標識及び道路標示の効果的な整備

信号機について、交通状況が悪化している区間・地点を重点に、集中制御化、系統化^{*9}、感応化^{*10}等信号制御機能を向上させるとともに、信号灯器のLED化を推進する。また、地域住民の設置要望等を勘案の上、必要性・緊急性の高い地点を選定し、重点的・計画的な整備を推進する。

さらに、道路標識について、標示板の大型化・高輝度化及び自発光式標識の導入を推進するとともに、可変標識の効果的活用を図る。

このほか、道路標示について、高輝度化等を積極的に推進する。

*2 Driving Safety Support Systemsの略。運転者に周辺の交通状況等を視覚・聴覚情報により提供することで、危険要因に対する注意を促し、ゆとりを持った運転ができる環境を作り出すことにより、交通事故防止を図るシステム

*3 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

*4 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

*5 Universal Traffic Management Systemsの略。光ビーコン（*6参照）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

*6 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

*7 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

*8 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

*9 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

*10 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

(4) 計画的な交通安全施設等の整備

厳しい財政事情の中でも必要な交通安全施設等を整備するため、少ない予算で最大限の効果を上げることができる対策に重点的に取り組むとともに、警察関連施設の維持管理・更新等を着実に推進するための中長期的な取組の方向性を明らかにする「警察庁インフラ長寿命化計画」に即して、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効果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。

(5) 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。

(6) 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、「ゾーン30」の整備等の生活道路における歩行者等の安全通行の確保に向けた対策及び幹線道路における交通事故・渋滞対策を、道路管理者等との連携の下、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
道路整備、地域開発、商業施設の新設、道路料金の改定等による交通事情の

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とともに、最高速度、駐車、信号制御等の交通規制について、実勢速度*11、路上駐車実態、交通量等の地域の交通実態、地域住民、道路利用者等の意見及び「標識BOX」、「信号機BOX」等を通じて把握された国民の意見を踏まえ、計画的に点検及び見直しを推進する。

特に、最高速度規制の在り方については、「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)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^{かい}が一定以上生じている一般国道及び主要地方道を一律に点検・見直しの対象とするなど、一層合理的な点検・見直しを推進し、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、訪日外国人が増加を続けていることや2020年東京オリンピック・パラリンピック競技大会の開催を控えていることを踏まえ、規制標識「一時停止」等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。

さらに、環状交差点における右回り通行の交通規制については、交通事故防止、被害軽減等の効果が見込まれることから、ピーク時間帯における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とともに、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、オープンカフェの設置を含む地域活性化等に資するイベント、映画ロ

*11 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

ケーション等に伴う道路使用の許可に当たっては、適切な助言、情報提供を行うほか、交通への影響、地域住民、道路利用者等の合意形成の状況等を総合的に勘案し、より弾力的かつ透明性の高い運用を行う。

また、道路使用許可制度を弾力的に運用していることを国民に周知する。

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・安心な歩行空間の整備

市街地等の生活道路における交通安全対策として、最高速度30キロメートル毎時の区域規制等を実施する「ゾーン30」については、小・中学校等の通学路を含む区域に加え、公共施設、病院、児童遊園等の高齢者や子供が利用する施設を含む区域等においても、整備を更に推進する。また、交通事故が増加した箇所等十分な効果が見られない整備箇所においては、交通事故の状況を分析した上で、道路管理者と連携して、「ゾーン30」であることを明示する法定外表示、物理的デバイス等の設置を検討する。

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、一時停止等の交通規制、信号機の改良、バリアフリー対応型信号機の整備、信号交差点の歩車分離化、信号灯器のLED化、道路標識の大型化・高輝度化・自発光化、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。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。

通学路については、児童・生徒等の安全を確保するため、教育委員会、学校、道路管理者等の関係機関と連携の上、道路交通実態に応じ、これらの施策を有効に組み合わせた対策を推進するとともに、平成24年度に実施した緊急合同点検の結果を踏まえ、警察による対策が必要な箇所において、信号機や横断歩道の設置等による道路交通環境の整備、通学路の危険箇所を取り上げた具体的な交通安全教育等を推進する。

また、道路交通環境の変化、通学路の変更、交通事故の発生状況等を踏まえ、必要に応じ合同点検を実施し、課題を抽出した上で、子供に対する交通安全教育の充実を図るとともに、通学路における交通監視活動や交通指導取締りを強化するなど、ハード・ソフトの両面から必要な対策を推進する。

さらに、令和元年6月に関係閣僚会議で決定された「未就学児等及び高齢運転者の交通安全緊急対策」（以下「緊急対策」という。）を受け、子供を交通事故の被害から守るため、幼稚園、保育所、認定こども園等のほか、その所管機関や道路管理者等と連携・協力して実施した、未就学児を中心に子供が日常的に集団で移動する経路の緊急安全点検の結果を踏まえ、「ゾーン30」の整備等の面的な対策を含めた必要な交通安全施設等の整備等を推進する。

加えて、可搬式速度違反自動取締装置の整備に努めるとともに、これを活用した取締りや「ゾーン30」入口での交通安全指導等、子供の通行が多い生活道路等における交通指導取締りを推進する。

このほか、緊急対策で創設を検討することとされたキッズゾーンについては、今後、市町村保育担当部局等において設定されることから、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。

また、道路交通法の一部を改正する法律（令和元年法律第20号。以下「改正法」という。）等により設けられた、原動機を用いる大型の小児用の車の警察署長による確認制度を適切に運用する。

(2) 自転車通行環境の整備

「自転車活用推進計画」（平成30年6月8日閣議決定）及び「安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン」（平成28年7月19日国土交通省・警察庁）を踏まえ、良好な自転車交通秩序を自転車の通行環境の面から実現するため、道路管理者と連携しつつ、「自転車一方通行」及び「普通自転車専用通行帯」の規制を推進するなど歩行者、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普通自転車専用通行帯における駐停車禁止の規制を必要に応じて実施するなど自転車通行空間の確保を推進する。

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、信号情報又は交通規制情報を活用した運転支援の高度化、電波の活用による安全運転支援システムの高度化等の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、信号情報活用運転支援システム（TSPS^{*12}）及び安全運転支援システムの整備を推進する。推進に当たっては、高度化光ビーコン^{*13}、ITS無線路側機^{*14}の整備、交通管制センター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早期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^{*15}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。

このほか、新交通管理システムのサブシステムである現場急行支援システム、公共車両優先システム等についても引き続き整備を推進する。

(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、情報の内容の充実、予測等の精度の改善を行うほか、VICS車載機の普及促進等を推進する。

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。

*12 Traffic Signal Prediction Systemsの略

*13 プローブ情報（*15参照）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

*14 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

*15 カーナビゲーションに蓄積された走行履歴情報

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^{*16}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。

このほか、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^{*17}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

(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^{*18}、スプリット^{*19}、オフセット^{*20}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及び公共車両優先システム、バス専用通行帯等の整備を行うとともに、交通流を阻害しない停留所の整備やデマンドバス等の停留所における駐（停）車可の交通規制を行うなど、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^{りょう}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

*16 サイクル（*18参照）、スプリット（*19参照）等に関する実行履歴情報

*17 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

*18 信号機の灯火が青色、黄色、赤色と一巡する時間

*19 1サイクル時間のうち、各現示（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）に割り当てられる時間の割合

*20 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に、隣接する交差点に設けられた青信号開始時間の差

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、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いて働き掛け、マイカーから路線バス等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の働き掛け、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。

また、路上における短時間駐車の高いと認められる場所において、駐車秩序を確保する必要があるときは、時間制限駐車区間規制を実施して、パーキング・メーター又はパーキング・チケット発給設備を整備するとともに、よりきめ細かな駐車時間の設定に努める。

駐車許可については、申請者の負担軽減の観点から、審査の迅速化、申請手続の簡素化等を図るなど、適切な対応に努める。

(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、都道府県の放置違反金の収納実態等を考慮しつつ、放置違反金の収納事務の私人委託の導入を推進する。

(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（以下「推進委員」という。）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が悪質性・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

保管場所証明等により、自動車の保管場所の確保を図り、路上放置を防止す

るとともに、保管場所としての道路使用、車庫飛ばし^{*21}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。

また、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）の全国的な整備に向けた取組を推進する。

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を推進するとともに、信号機の設置を要さ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の的確な運用を推進する。

このほか、民間事業者が保有するプローブ情報を活用しつつ、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。

(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

*21 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

況や交通規制等に関する情報を的確に提供する。

(3) 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、信号機の減灯対策、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、総合的かつ実践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道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。

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、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・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。

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不可欠な技術になると考えられることを踏まえ、「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。

12 2020年東京オリンピック・パラリンピック競技大会に伴う交通対策の推進

2020年東京オリンピック・パラリンピック競技大会では、長期間にわたり多数の大会関係者や観客の輸送を安全かつ円滑に行うとともに、大会の開催に伴う一般交通に与える影響を最小限に抑えることが重要な課題であることから、大会施設周辺や大会関係者の輸送ルートを中心とした交通総量の抑制や交通規制等各種交通対策の準備を推進するとともに、広く国民の理解と協力を求める。

交通総量抑制対策については、東京都や東京オリンピック・パラリンピック大会組織委員会等と連携し、経済団体や物流団体、各企業に対する働き掛けを推進する。また、交通総量抑制の必要性や交通規制に関する情報について、安全運転管理者等に対する講習の機会を捉えた情報発信を行うほか、運転免許試験場や警察署における広報等を推進する。

交通規制については、令和元年7月に実施された交通対策の試行も踏まえ、高速道路における本線料金所での開放レーン数の制限、入口閉鎖及び車線規制、一般道路における大会関係車両等の専用又は優先通行帯の設定及び会場周辺の車両通行禁止規制をはじめとする各種対策の具体的計画を策定する。

第2 交通安全思想の普及徹底

1 幼児、児童、中学生及び高校生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、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。

幼児に対しては、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て紙芝居等の視聴覚教材を活用した交通安全教室等の実施に努める。

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、歩行中の幼児及び児童の死傷者数は、小学校入学直後の小学校1年生が最も多くなり、小学校2年生がこれに次ぐことから、こうした実態について保護者等への理解が浸透するよう周知等に留意する。

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、二輪車の運転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、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、高校、関係団体等と連携した自転車教室や、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。特に、自転車乗用中の死傷者数は、高校1年生が最も多くなり、高校2年生がこれに次ぐことから、こうした実態について高校生や保護者等への理解が浸透するよう周知等に留意する。

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、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、夜間に横断中の交通死亡事故が多く、法令違反別では高齢者は高齢者以外の人と比較して「横断違反^{*22}」の割合が高いことや、自転車利用者については、令和元年中の高齢者の自転車乗用中死者が前年より増加し、その約8割に法令違反が認められたことを踏まえ、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者に対しては、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。

*22 横断歩道外横断、走行車両直前直後横断等

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・実践型の講習会の実施に努める。

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、老人クラブ、老人ホーム等に対して交通安全部会や交通指導員を設けるよう働き掛けるとともに、その活性化に努める。

3 交通安全運動の推進

春・秋の全国交通安全運動については、広く国民に交通安全思想の普及と浸透を図るとともに、交通ルールへの遵守と正しい交通マナーの実践を習慣付けるため、国民が身近で重要な問題として実感できる施策を推進するとともに、地域住民の要望・意見等を反映させ、地域住民が積極的に参加することが可能な活動及び取組を推進する。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、運動に当たっては、地域に密着したきめ細かい活動が期待できる民間団体や交通ボランティアの活性化及び参加促進を図る。特に、次世代の交通安全意識の向上を図るため、学生、社会人等の参加を一層促進する。

4 飲酒運転根絶に向けた規範意識の確立

(1) 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、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。

(2) 参加・体験・実践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、運転シミュレーター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。

(3) 関係機関・団体・業界との連携の推進

地方公共団体、交通ボランティア、推進委員、安全運転管理者、酒類製造・販売業、酒類提供飲食店等に対して飲酒運転を防止するための取組を要請するほか、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して、地域や職域等における飲酒運転根絶への取組を更に進め、「飲酒運転をしない、させない」という国民の規範意識の確立を図る。

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、地域の実情に応じ、アルコール依存症に関する広報啓発や、相談、指導、支援等につながるよう、関係機関・団体が連携した取組の推進に努める。

5 運転中の携帯電話等の不使用の徹底

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り、改正法による運転中の携帯電話使用等に関する罰則等の引上げも踏まえて、関係機関・団体等と連携しながら、運転者等に対し、引き続き広報啓発を推進し、その不使用の徹底を図る。

6 自転車利用者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

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」（平成19年7月10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。

特に、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。）の制度を適切に運用し、自転車利用者のルールに対する遵守意識を醸成する。

また、自転車指導啓発重点地区・路線を中心に、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。

さらに、自転車事故の実態やヘルメットの被害軽減効果についての広報啓発活動を推進し、保護者に対し、幼児や児童が自転車に乗車する際のヘルメットの着用の徹底を図るほか、高齢者や中学生、高校生等の自転車利用者に対しても、ヘルメットの着用を促進する。

加えて、幼児を自転車の幼児用座席に乗車させる際のシートベルトの着用を促進するとともに、幼児二人同乗用自転車の安全利用に係る広報啓発活動を推進する。

(2) 自転車安全教育の推進

学校、教育委員会等との連携を強化して、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、スタントマンによる交通事故の再現や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。

また、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を参考にしつつ、更に工夫を加えた技法で教育を行うよう努める。

さらに、自転車安全教育を受ける機会が少ない大学生、成人等に対する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。

自転車販売店等に対しては、具体的な教育内容の指針や教育に資する資料を示すこと等により、適切に教育を行うことができるよう配慮するほか、自転車安全教育への参加を促進するため、参加意欲を高める方策を講ずるよう働き掛ける。

加えて、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、自転車の安全を確保するための留意事項に関する教育の実施に努める。

(3) 自転車の安全性の確保

薄暮時から夜間における自転車事故の防止を図るため、灯火の点灯の徹底と反射材用品の取付けの促進により、自転車の被視認性の向上を図る。

また、駆動補助機付自転車及び普通自転車の型式認定制度を活用する。

さらに、近年、自転車と衝突した歩行者等が死傷する重大事故が後を絶たないこと等に鑑み、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、損害賠償責任保険等の加入の必要性について、自転車利用者に理解させるよう努める。

7 全ての座席におけるシートベルト着用の徹底

後部座席を含めた全ての座席におけるシートベルト着用の徹底を図るため、地方公共団体をはじめとする関係機関・団体等と連携し、交通指導取締りや各種講習等のあらゆる機会及び各種広報媒体を活用して、広報啓発を図る。

また、令和元年中における後部座席シートベルトの非着用の死者が高速道路及び一般道路のいずれにおいても前年より増加していることを踏まえ、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^{*23}を活用するなどして、着用による被害軽減効果を実感できる交通安全教育を推進する。

特に、高速乗合バス、貸切バス等の乗客のシートベルト着用の徹底を図るため、旅客運送事業者等とも連携して、シートベルト非着用の危険性等を具体的に示した広報啓発活動を強化する。

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、比較的年齢の高い幼児については、保護者はもちろん、本人に対してもその取組を強化する。

6歳以上であっても、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子供には、チャイルドシートを使用させることについて、広報啓

*23 低速で衝突した際の衝撃を体感できる交通安全機材

発に努める。

また、地方公共団体、民間団体等がチャイルドシートの購入等に対する各種支援制度を設けているところ、これらの一層の拡充について働き掛けることで、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 反射材用品等の着用促進

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、子供や高齢者をはじめとする全ての年齢層を対象として、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を実施する。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。

さらに、衣服や靴、^{かばん}鞆等への反射材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に努める。

10 効果的な広報啓発活動等の推進による交通マナーの向上

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、各種交通安全キャンペーン等を積極的に展開するほか、対象に応じたチラシ、パンフレットの配布や、交通安全ファミリー作文コンクール等の国民の参加を得て行う広報啓発活動等を推進する。

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。

また、交通警察と国民との相互理解の場としての交通警察懇談会を開催したり、国民から電子メール等により意見・要望を受けたりするなどして、国民の意見・要望を交通警察の運営に積極的に反映させる。

さらに、交通事故の実態について国民の理解を深め、交通事故防止に資する意識の啓発等を図ることができるよう、GIS（地理情報システム）を活用するなどして、交通事故分析に基づく事故類型別、年齢層別等の様々な交通事故データや事故多発地点等に関する情報を分かりやすく公表し、その実態等についての周知を図る。

このほか、先進安全自動車（ASV^{*24}）に関する技術の開発・普及が促進されていることを踏まえ、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の実用化に対応するための規定を整備する改正法等が施行されることを踏まえ、販売事業者等を通じた周知を含む広報啓発活動により、当該装置の機能や使用上の注意点の理解の促進を図る。

11 子供・高齢者・障害者をはじめとする歩行者に対する保護意識及び横断歩道におけるルールの遵守意識の向上

運転者に対し、子供・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。

また、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、横断歩道手前での減速義務と横断歩道において歩行者を優先する義務について強く周知するほか、歩行者に対しても、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、交通ルールの遵守を促す指導啓発を推進する。

さらに、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として、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。

12 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等

交通安全活動推進センターに対し、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について、体制の整備等を行い、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

*24 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

に運営するよう指導する。

(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

推進委員が、地域の交通ボランティア活動のリーダー役として行う、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や各種運動の推進、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、推進委員に対する指導に努める。地域交通安全活動推進委員協議会に対しては、推進委員の活動に関して必要な情報を提供するなどその指導・支援に努める。

また、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に必要な情報の提供、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、運転代行振興機構、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、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、「運転代行サービスの利用環境改善プログラム」（平成20年2月7日警察庁・国土交通省）及び「安全・安心な利用に向けた自動車運転代行業の更なる健全化対策」（平成24年3月29日警察庁・国土交

通省)に基づき、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、交通事故の発生時における被害が大きいことから、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ため、関係団体との連携を強化する。

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、自転車の点検整備の励行や自転車に関するルールの周知等を通じて、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。

このほか、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。

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、運転免許保有者当たりの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。

(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の適切な運用を図るとともに、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。

高齢者講習については、視力や視野を含む身体機能の変化について自覚させるため、運転適性検査器材による指導等を推進するとともに、ドライブレコーダーを活用した個人指導等において、個々の能力や特性に応じたきめ細かな指導を行う。

また、高齢者講習及び認知機能検査については、各地域の対象者数の将来予測等の情報を定期的に実施機関と共有するほか、都道府県公安委員会による直接実施や新たな実施機関の確保についても検討する。さらに、早期の予約を呼び掛けたり、予約状況を把握した上で、受講又は受検までの期間が短い実施機関に対象者を振り分けたりするなど、高齢者講習及び認知機能検査の円滑な実施のための取組を計画的に推進する。

さらに、チャレンジ講習^{*25}や特定任意高齢者講習^{*26}の適切な運用を図るとともに、更新時講習において、高齢者学級の拡充等に努める。

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^{*27}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

*25 70歳以上の高齢運転者が、試験場や指定自動車教習所のコースにおいて普通自動車を運転することにより、加齢に伴って生ずる身体機能の低下が自動車等の運転に著しい影響を及ぼしているかどうかについて、都道府県公安委員会の確認を受ける講習

*26 チャレンジ講習を受講した者のうち、チャレンジ講習受講結果確認書の交付を受けたもの（チャレンジ講習を受講した日から起算して6月を経過しない者に限る。）を対象に行う簡易講習又はそれ以外の70歳以上の高齢運転者を対象に行うシニア運転者講習をいう。特定任意高齢者講習を受講した者は、高齢者講習の受講義務が免除される。

*27 自動ブレーキ及びペダル踏み間違い時加速抑制装置を搭載した自動車

に協力を要請したりするなど、各種機会を利用して更なる普及啓発に努める。
この際、高齢運転者の交通事故の特徴等を周知するとともに、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。

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。

キ 高齢運転者の交通事故防止に向けた更なる対策の検討

高齢運転者に対する運転技能検査制度や、限定条件付免許制度の導入等を見据え、運転技能検査における検査項目や限定条件付免許の対象車両等の具体的な対応方策について検討する。

(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) 自転車運転者対策の推進

自転車運転者講習の制度を適切に運用し、危険な違反行為を繰り返す自転車運転者に対する教育を推進する。

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。

(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、現実の交通環境における運転能力の有無を的確に判定するため、試験方法等の見直しを推進する。

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、いわゆる「あおり運転」である妨害運転（他の車両等の通行を妨害する目的で、一定の違反であって当該他の車両等に道路における交通の危険性を生じさせるおそれのある方法によるものをいう。以下同じ。）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とともに、捜査部門と

の連携の強化を図る。

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、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。

特に、初心運転者講習及び取消処分者講習については、指定講習機関制度を適正に運用することにより講習水準の維持向上に努める。

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、平成28年5月31日に策定された「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。

(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、運転免許学科試験の外国語による実施の拡充、更新時講習等における外国語版教本の活用等を推進する。

また、外国等の行政庁等の運転免許証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、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証の不正取得を防止する措置を強化するとともに、自動車等の運転に支障がないことの確認を適正に実施する。

ウ 訪日外国人への交通安全対策

関係団体と連携し、偽造国際運転免許証の利用を防止するとともに、安全運転のための我が国の交通ルールの周知に努める。

(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の策定等を行う。

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、相談終了後も定期又は不定期に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。

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、各種運転経歴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。

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。

また、安全運転管理者等の選任状況を的確に把握し、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。

さらに、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) 交通事故防止に資する交通指導取締り及び街頭活動の推進

ア 交通事故防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、限られた体制での交通死亡事故の防止に資する交通指導取締りをより一層推進する。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。そのためにも、取締りスペースの確保が困難な生活道路や警察官の配置が困難な深夜等の時間帯においても速度取締りを行うことができるよう、新たな速度違反取締装置の整備を進める。

また、いわゆる「あおり運転」である妨害運転等の悪質・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、適正な捜査を推進し、積極的な検挙措置を講じる。

さらに、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を重点的に行うとともに、子供・高齢者の横断が多い箇所においては適切に検挙措置を講じる。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携帯端末と携帯印字機を組み合わせた交通反則切符自動

作成機の導入拡大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。

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

飲酒運転の実態について、必要な調査・分析を行った上で、飲酒運転取締りの時間帯、場所、方法等の有効性について検証するとともに、関連情報の組織的な活用を図ることにより、飲酒運転に対する取締りを一層強化する。

また、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、酒類の提供及び要求・依頼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、無免許運転に対する強力な取締りを推進する。

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要求・依頼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) 携帯電話使用等違反の取締り強化

近年、携帯電話やスマートフォンの画像を注視していたことに起因する交通事故が増加傾向にある情勢を踏まえ、携帯電話使用等に対する罰則を引き上げ

る改正法が令和元年12月1日に施行された。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) 自転車の安全利用に向けた指導取締りの推進

自転車の安全利用に向け、自転車利用者の無灯火、二人乗り、信号無視、一時不停止、歩行者や通行車両に危険を及ぼす違反等に対して積極的に指導警告を行うとともに、歩行者や通行車両に具体的危険を生じさせたり、現場における指導警告に従わなかったりするなど悪質・危険な違反については、積極的な検挙措置を講ずる。指導取締りに当たっては、自転車事故の発生、交通実態、取締り要望等に応じた重点的な指導取締り、指導警告時の指導内容の充実による再犯防止の徹底等、指導取締りの手法の工夫に努める。

また、携帯電話等を使用しながら自転車を運転するなど明らかに交通安全上危険と認められる行為については、自転車運転の実態に即した適切な指導取締りを行うための所要の措置を講ずる。

さらに、制動装置不良自転車（道路交通法第63条の9第1項の内閣府令で定める基準に適合する制動装置を備えていないため交通の危険を生じさせるおそれがある自転車をいう。以下同じ。）を認めた場合には、積極的に停止を求め、検査を行うなどして、制動装置不良自転車の取締りを推進する。

(6) 通学路における効果的な指導取締りの推進

通学路における児童の安全を確保するため、交通事故の発生状況、定時通行者等により恒常的に敢行されている交通違反の態様、地域住民からの取締り要望等を踏まえ、通学時間帯において、通行禁止違反をはじめとする児童の安全を脅かす交通違反に重点を置いた指導取締りを推進する。

また、学校関係者やPTA等と合同の街頭活動や一斉指導取締り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、原則として、その全過程を録音・録画し、適正な取調べに努める。

(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

ひき逃げ事故等の被疑者の早期検挙を図るため、各種交通鑑識資機材に加え、防犯カメラやドライブレコーダー等を効果的に活用するとともに、常時録画式

交差点カメラや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) 取締り等の強化

ア 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。

イ 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。

ウ 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とともに、整備不良車両運転、消音器不備、騒音運転、番号標表示義務違反等の各種法令違反行為に対する徹底した取締り

を行い、その解体を推進する。

(2) 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。

(3) 総合的施策の推進

ア 関係機関等との連携強化

暴走族及び少年の非行防止について、関係機関・団体等との連携を強化し、暴走族対策会議の活性化を図る。

また、各種交通規制を実施するとともに、道路構造面から暴走しにくい道路環境の整備、い集場所として利用されやすい施設の適切な管理、暴走行為を助長する車両の不正改造の防止等の措置について積極的に働き掛ける。

イ 暴走族への加入防止対策の推進

暴走族への人的供給を遮断するため、中学生等を対象とした暴走族加入阻止教室を開催し、暴走族の危険性・悪質性について理解を深めさせるなど効果的な暴走族加入防止対策を推進する。

ウ 暴走族追放気運の醸成

各種メディアに対して暴走族による不法行為の実態、暴走族の取締り状況等の資料提供を積極的に行うとともに、各種広報活動等を通じて、暴走族追放気運の醸成を図るなどして、暴走族対策への国民の理解と協力の確保に努める。

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、悪質性・危険性・迷惑性の高い違反、特に著しい速度超過、飲酒運転、車間距離保持義務違反、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。

また、交通パトカーによる警戒活動を推進する。

(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、全ての座席におけるシートベルト着用等の普及啓発活動を推進する。特に、バス、タクシー等の乗客に対するシートベルト着用の徹底を図るため、関係事業者等と連携した取組を推進する。

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。

(4) 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。

(5) 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の実施のほか、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の安全対策を推進する。

(6) 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。

(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、道路構造の改良状況、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。

(10) 高規格の高速道路における100キロメートル毎時を超える規制速度の試行・検証

試行的に規制速度を120キロメートル毎時に引き上げた新東名高速道路及び東北自動車道の一部区間における交通事故実態、実勢速度の変化等を分析した上で、他路線・区間における規制速度の引上げを検討する。

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) 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等の整備

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^{*28}）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。

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

*28 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

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に努める。

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

違反や事故を起こして行政処分を受けた者が交通事故の惨状を十分に認識するよう、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ビデオ、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、交通安全講習会等で配布することや、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ことを通じ、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

含む交通事故に関する相談体制については、被害者支援に積極的に活用するとともに、カウンセリング体制の充実を図るよう指導し、当該相談業務の円滑な実施が図られるよう支援措置を講じていく。

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るとともに、交通事故被害者等への関係機関に関する情報の教示、自助グループ運営・連絡協議会の開催等を通じ、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 安全な自動運転の実現のための制度の在り方に関する調査研究の推進

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、その実現が図られるよう、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、技術開発の方向性に即した自動運転の段階的実現に向けた法制度面を含む課題の整理・検討を行う。

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

- 高規格の高速道路における100キロメートル毎時を超える規制速度の試行・検証<第5 1(10)>
- 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 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。