

原議保存期間	5年(平成36年3月31日)
有効期間	一種(平成31年12月31日)

各地方機関の長
各都道府県警察の長
(参考送付先)
各附属機関の長
殿

警察庁丙交企発第108号、丙交指発第15号
丙規発第28号、丙運発第61号
平成30年10月17日
警察庁交通局長

平成31年中における交通警察の運営について

本年上半期の交通事故情勢は、発生件数、死者数及び負傷者数のいずれも昨年と比較して減少しているものの、高齢運転者による交通死亡事故が増加に転ずるとともに、飲酒運転等の悪質・危険な運転による交通事故も後を絶たない状況にある。

現在、政府においては、第10次交通安全基本計画に掲げられた「平成32年までに交通事故死者数を2,500人以下とし、世界一安全な道路交通を実現する」という目標の実現に向け、各種施策に取り組んでいるところであるが、警察においても、交通死亡事故等の抑止により一層の成果を挙げることが求められている。

このような情勢の下、国民を交通事故の脅威から守り、交通の安全と円滑を確保し、交通公害等の環境問題に的確に対応するため、関係機関・団体との連携をより一層強化し、国民の理解と協力の下、諸対策を総合的かつ強力で推進していく必要がある。

そこで、この度、平成31年中における交通警察の運営重点を別添のとおり定めたので、その効果的な運営に努められたい。

平成31年中における交通警察の運営重点

1 交通事故情勢を踏まえた効果的な交通事故防止

警察の人員や予算には限りがある中、関係機関・団体との役割分担と連携強化を通じて、事故情勢を踏まえた、より精度の高い対策を効果的に推進する。

(1) 高齢者の交通事故防止対策の推進

ア 歩行中・自転車乗用中の高齢者の事故防止対策

高齢者に対しては、加齢に伴う身体機能の変化が行動に及ぼす影響を理解した上で、自ら納得して安全な交通行動を実践するよう促す交通安全教育・広報啓発を実施する。

また、運転免許を保有していない高齢者を含めた幅広い層の高齢者に交通安全意識を醸成するため、民間ボランティアや関係機関・団体、事業者と連携することにより、家庭訪問による個別指導や医療機関・福祉施設・商業施設等の高齢者が頻繁に利用する場における交通安全教育・広報啓発を推進する。

一方、運転者全般に対しては、高齢者保護意識の更なる醸成を図るため、高齢者の特性についての指導啓発を推進する。

イ 高齢運転者による事故の防止対策

高齢運転者に係る厳しい交通事故情勢を踏まえ、喫緊の課題となっている高齢運転者による事故の防止対策を総合的に推進する。

認知機能検査や高齢者講習の実施に当たっては、待ち期間の短縮を始めとする諸対策により、その円滑化を図るとともに、受検・受講者の心情等に配慮する。特に高齢者講習においては、補償運転の促進を含め、個々の能力や特性に応じたきめ細かな指導を行う。また、臨時適性検査及び診断書提出命令（以下「臨時適性検査等」という。）を円滑に実施するため、医師会等と連携することにより、認知症の診断を行う協力医師の確保等に努める。

これに加えて、運転免許証の自主返納制度の広報啓発、自主返納者に対する支援施策の一層の充実・広報啓発等により、自主返納の促進に向けた取組を更に推進するほか、地域公共交通網の形成に向けた関係機関・団体への働き掛け等も推進する。運転適性相談については、広報啓発の強化と相談体制の整備を図るほか、関係機関・団体との連携を強化して行う。

さらに、安全運転サポート車（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をいう。）の普及啓発に当たっては、関係機関・団体、事業者と連携の上、これらの機能を過信することなく責任を持って安全運転を行うべきことを含め、先進安全技術の限界や使用上の注意点の正しい理解を得る。

(2) 歩行者・自転車に対する交通ルールの浸透のための取組の推進

ア 歩行者に対する交通ルールの浸透のための取組の推進

歩行者に対する交通安全教育は、子供から高齢者まで、その年齢や心身の発達段階に応じて、かつ、関係機関・団体との連携及び適切な役割分担により、体系的に推進する。その際、歩行中事故の人口当たり死傷者数は7歳が全年代で最多であることや、歩行中の小学生の事故類型別死者数は横断中が最も多いことを踏まえ、幼稚園、保育所、小学校及び保護者と連携して、「横断の仕方」の教育を重点的に実施する。

また、歩行中の死亡事故において、歩行者側に横断歩道外横断や走行車両の直前直後横断等の法令違反が多い実態を踏まえ、これらの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・夜間に歩行者の死亡事故が多発していることを踏まえ、関係機関・団体と連携することにより、反射材用品・LEDライトの着用について、広報啓発を推進する。

加えて、運転者に対しても、信号機のない横断歩道における歩行者事故では、車両側の横断歩道手前での減速が不十分な状況であることを踏まえ、横断歩道手前での減速義務と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ほか、薄暮時・夜間における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）の励行について広報啓発を推進する。

イ 自転車に対する交通ルールの浸透のための取組及び自転車通行環境の確立

(ア) ルールの周知と安全教育

地方公共団体、学校、関係機関・団体及び自転車関係事業者との連携や「自転車安全利用五則」の活用等により、全ての自転車利用者に対して、自転車の基本的なルール・マナーを周知する。その際、全ての年齢層に対してヘルメットの着用を促進するとともに、自転車乗用中のスマートフォン使用の危険性について強く周知する。また、小学校、中学校及び高校における主体的な自転車安全教育について、地方

公共団体、学校及び教育委員会との連携強化や一層の情報共有等により、その教育効果が高まるように努める。

(イ) 自転車通行環境の確立

「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、道路管理者と連携しつつ、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。

(ウ) 指導取締りの強化

「自転車指導啓発重点地区・路線」を中心に、自転車利用者の無灯火、二人乗り、信号無視、一時不停止、歩道通行者に危険を及ぼす違反等に対する指導警告を一層強力に実施するとともに、悪質・危険な違反に対しては積極的な検挙措置を講じる。

また、交通に危険を生じさせるおそれのある一定の違反行為を行った者に対する自転車運転者講習制度を着実に運用する。

(エ) 関係機関・団体等との連携

「自転車活用推進計画」を踏まえ、地方公共団体による地方版自転車活用推進計画の策定や自転車の交通ルールの周知のために行う取組を積極的に支援する。

(3) 交通事故抑止に資する交通指導取締りの推進

ア 交通事故分析に基づく交通指導取締り

「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」（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、交通事故の抑止に資する交通指導取締りを限られた体制で効果的に推進するため、GISの活用等により、高度な交通事故分析を行った上で、警察署等において取締りの実施時間、実施場所等を含め、交通指導取締りに関する方針を策定する。

また、取締り場所の確保が困難な「ゾーン30」を含めた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を行うため、新たな速度取締り機器の導入を図る。さらに、事故多発路線における白バイや交通パトカーによる警戒活動等、取締り以外の街頭活動も強力に推進

する。

これらの交通指導取締りについて、国民の理解を得られるよう、その意義や効果等について具体的かつ分かりやすい情報発信に努める。

イ 悪質性・危険性・迷惑性の高い交通違反の取締り

飲酒運転、無免許運転、著しい速度超過及び交差点関連違反のほか、いわゆるあおり運転等の交通事故に直結する悪質性・危険性の高い違反に加え、国民から取締り要望の多い、迷惑性の高い違反に重点を置いた指導取締りを推進する。

飲酒運転及び無免許運転については、運転者のみならず、周辺者に対して徹底した捜査を行い、飲酒運転三罪及び無免許運転二罪の確実な立件に努める。

また、シートベルトの着用及びチャイルドシートの使用に係る指導取締りの徹底を図るとともに、横断歩道における歩行者の優先を徹底するため、横断歩行者等妨害等取締りの強化を図る。

携帯電話やスマートフォンの画像注視等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、携帯電話使用等違反の強力な取締りを推進する。

2 信頼される合理的な交通警察業務の推進

(1) 適正かつ緻密な交通事故事件捜査及び組織的な被害者支援の推進

ア 適正かつ緻密な交通事故事件捜査の推進

各種交通鑑識資機材に加え、常時録画式交差点カメラやドライブレコーダー等の映像資料の効果的な活用、容疑車両検索システムの一層の充実・活用等により、客観的な証拠に基づく科学的な交通事故事件捜査を推進する。

また、裁判員裁判対象事件について逮捕又は勾留中の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の録音・録画を着実に実施することにより、取調べの適正を図る。

イ 組織的な被害者支援の推進

重大事故発生時には、当初から被害者連絡調整官等が関与することにより、犯罪被害者支援担当部門と緊密な連携を図りながら組織的な被害者支援を実施するとともに、その他の事故に関しても、被害者等の心情やニーズに沿った的確な支援の徹底を図る。

特に、ひき逃げ事件、交通死亡・重傷事故、危険運転致死傷罪の適用が見込まれる事件等の被害者及び遺族に対しては、捜査への支障等の有無等を勘案しつつ、検察庁と連携を図りながら被害者及び遺族の要望に応じて捜査状況等の情報を提供するよう努める。

(2) 交通実態の変化等に即した交通規制の見直し等の推進

ア 交通規制の見直しの推進

最高速度、駐車及び信号制御の交通規制について、実勢速度、路上駐車実態、交通流の実態並びに地域住民及び道路利用者の意見も踏まえ、計画的に見直しを行う。

特に、貨物集配中の車両に係る駐車規制の見直しについては、駐車規制が交通の安全と円滑を確保する上で必要最小限のものとなるよう、積極的かつきめ細やかな取組を推進する。

イ 総合的な駐車対策の推進

地域の駐車実態を踏まえつつ、地域住民の意見・要望に即した取締り活動ガイドラインの見直し及び確認標章の取付け状況の公表を定期的に行うことにより、適正な取締りを推進するとともに、駐車監視員による確認事務の適切かつ円滑な運用を図る。

また、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（コンビニエンスストアへの委託）の導入を推進するなど放置違反金徴収事務の効率化を図るとともに、効果的な滞納処分等により使用者責任の追及を徹底する。

(3) 的確な運転者施策の推進

ア 外国人運転者対策の推進

外国の運転免許を日本の運転免許に切り替える際の運転免許試験の一部免除制度の適切な運用に努めるほか、都道府県の実情に応じ、外国語による学科試験の拡充を図る。また、外国人運転者の増加に対応し、運転者教育や広報啓発を推進する。

イ 悪質・危険な運転者の排除

悪質・危険な運転者を道路交通の場から早期に排除するため、迅速かつ確実な違反登録と所在確認を徹底することにより、迅速な行政処分の執行を推進する。また、悪質・危険な運転を防止するため、運転者教育や広報啓発を推進する。

ウ 迅速かつ的確な臨時適性検査等の実施

一定の病気等の疑いがある者を把握した場合における、迅速かつ的確な臨時適性検査等の実施に努める。その際、一定の病気等に該当する疑いがある者に対する運転免許の効力の暫定的停止制度を適切に運用する。

エ 各種運転免許関係事務等の適正な運用

講習で使用する教本等の購入を含む運転免許関係事務、講習業務及び講習通知事務の委託に当たっては、競争性の確保された契約方法の採用を推進する。その際、金額面のみではなく、委託事務等の質も考慮する「総合評価落札方式」を積極的に推進する。

3 大規模行事等における的確な交通対策の実施

(1) 大規模災害に備えた交通対策の推進

ア 交通規制計画に基づく各種訓練の実施

交通規制計画等に基づき、関係機関と緊密に連携しつつ、大規模災害を想定した総合的かつ実践的な訓練を実施する。また、地震に限らず、豪雨等も想定した訓練を実施した上で、同訓練での反省や教訓を踏まえ、交通規制計画の見直しを行うとともに、隣接都府県境における合同訓練を推進することにより、更なる練度の向上を図る。

イ 災害に強い交通安全施設等の整備

災害発生時における住民の避難路及び緊急交通路を的確に確保するため、道路交通情報の収集・提供を行う交通流監視カメラ、高度化光ビーコン、交通情報板等の整備を推進する。

また、災害発生時における混乱を最小限に抑えるため、信号機電源付加装置の整備を推進するとともに、環状交差点の活用を図る。

(2) G20大阪サミット及び関係閣僚会合、ラグビーワールドカップ2019並びに即位の礼における交通対策の実施

ア 綿密・的確な交通規制計画の策定及び訓練の実施

交通対策を実施する都道府県警察においては、警衛警護車列や関係車両等の安全かつ円滑な通行の確保と一般交通に対する影響の抑制を図るため、関係する地方公共団体や関係部門等と連携しながら、現場実態に応じた綿密・的確な交通規制計画を策定するとともに、必要な交通安全施設の整備を図る。

また、当該計画を確実に実施できるよう、交通規制等に関する教養のほか、車列訓練や交通規制実施要領等の訓練を効果的に実施する。

その他の都道府県警察においても、当該交通対策に伴う特別派遣を見据え、交通規制等に関する教養訓練を実施する。

イ 交通総量抑制対策の実施

交通規制による一般交通への影響を最小限に抑えるため、交通対策を実施する都道府県警察はもとより、それ以外の県警察においても、関係機関・団体等と連携して、広報を早期に開始して行事開催の周知を図るとともに、開催期間の前後も含めたマイカーの利用自粛の要請や業務用車両の運行調整等、交通総量抑制対策を徹底する。

(3) オリンピック・パラリンピック競技大会に向けた交通対策の準備

2020年東京オリンピック・パラリンピック競技大会に際しては、長期間にわたる多数の大会関係者や観客の安全かつ円滑な輸送と、一般交通に与える影響の抑制を図るため、大会施設周辺や関係者輸送ルートを中心とした交通総量抑制や交通規制の準備を推進するとともに、広く国民の理解と協力を得るよう努める。

交通規制については、高速道路において本線料金所における開放レーン数の制限、入口閉鎖及び車線規制、一般道路においては大会関係者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始めとする各種対策の具体的計画を策定するとともに、その試行を行い、計画の精度を高める。このほか、必要な交通安全施設の着実な整備を図る。

4 中長期的視野に立った取組の高度化

(1) 交通事故分析の高度化

地理情報システム（GIS）を活用し、地図情報に交通事故状況に加えて交通指導取締り、交通規制及び交通安全教育の実施状況を表示させることなどにより、交通事故分析の高度化を図るとともに、対策効果の検証も行うことにより、効果的かつ効率的な交通安全対策を推進する。また、GISを活用した交通事故分析の結果について、ウェブサイトを始めとする各種媒体を通じて積極的に提供・発信することにより、地域住民の交通安全意識の向上に努める。

(2) 交通安全施設等の効果的かつ効率的な整備及びストック管理の推進

ア 交通安全施設等の効果的かつ効率的な整備

「社会資本整備重点計画」（平成27年9月18日閣議決定）に即して交通安全施設等整備事業を効果的かつ効率的に推進することにより、交通事故の防止及び交通の円滑化を図る。

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、一時停止規制の実施、信号機の改良、バリアフリー対応型信号機の整備、信号の歩車分離化、信号灯器のLED化、道路標識の大型化・高輝度化・自発光化及び道路標示の高輝度化を推進することにより歩行者・自転車利用者の安全通行を確保する。

また、生活道路における交通安全対策として実施している「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においても整備を更に推進する。道路上の危険箇所については、プローブ情報の活用等により効率的に把握した上で、道路管理者への改善要請を行うほか、交通安全施設の整備等によって事故防止を図る。

さらに、交通事故が多発している交差点や慢性的に渋滞が発生している路線等、ITSによる対策が有効であると考えられる箇所に信号情報活用運転支援システム（TSPS）、公共車両優先システム（PTPS）等を効果的に整備するため、高度化光ビーコン及びITS無線路側機の整備や交通管制センターにおける機能追加等を戦略的に実施する。

イ スtock管理の推進

交通安全施設等の整備状況を把握・分析した上で、その維持管理・更新を着実に推進するため、「警察庁インフラ長寿命化計画」（平成27年3月19日警察庁）に即して、中長期的な視点に立った老朽施設の更新、交通環境の変化により効果が低下した施設の撤去、施設の長寿命化による戦略的なStock管理、ライフサイクルコストの削減等を推進する。

車両感知器を始めとする交通情報収集装置については、点検を含めた適正管理を徹底する。加えて、同装置の機能を最大限発揮させるため、交通管制システムの設定の見直しを行う。

また、視認困難な信号機等の交通安全施設の不具合について点検した上、植栽の剪定要請等を含めその解消を図る。

ウ 交通情報を的確に提供するための措置の推進

都道府県警察が管理する交通規制情報をデータとして集約して自動運

転車両等に提供するため、全国統一的なデータ形式である「標準フォーマット」に出力できる交通規制情報収集・管理システム又は変換プログラムの整備を推進する。加えて、交通情報の的確な収集・提供を推進するため、交通管制センターが交通事故等に伴う臨時交通規制に関する情報を確実に入手できる体制を構築する。

(3) 自動運転技術の実用化のための取組の推進

既に実用化されている運転支援システムを含む技術を運転者が過信することがないように、販売事業者等に対し、使用上の留意点等についての販売時の十分な説明を促す。

また、公道実証実験については、関係事業者等からの相談や問合せに対して、適切な助言、情報提供等を行うことにより、交通の安全を確保しつつ自動運転を実現するための取組を推進する。

5 魅力ある交通警察づくりの推進

(1) 交通警察を担う人材の確保・育成

若手交通捜査員の早期育成を図るため、育成プログラムによる体系的かつ組織的な教養を推進する。

また、交通警察全般にわたる知識や経験が豊富な交通事故分析官、運転適性相談窓口に配置する医療系専門職員、交通安全施設の長寿命化や交通管制の高度化に必要な知識が豊富な職員を始めとする交通警察を担う各種の専門的な人材の確保・育成に努める。自動運転社会の到来も見据え、警察に求められる路側インフラの整備を担う技術系職員の採用を検討・推進する。

(2) 業務負担の軽減及び士気高揚方策の推進

業務の効率化・合理化により職員の負担を軽減するため、3Dレーザースキャナ等の新たな資機材の整備及び交通事故情報管理システムの高度化や改良を図るとともに、交通警察関係事務の委託や各種書式の簡素化等を推進する。

また、国民、社会等の安全確保への貢献度が高いにもかかわらず、業績が数字に表れにくい交通事故抑止に資する業務（交通事故統計・分析業務、交通安全教育業務、運転適性相談業務、許可・証明業務等）に従事する職員についても、その業績を適正に評価し、広く表彰・賞揚することに

より職員の士気高揚や使命感と誇りの醸成を図る。

(3) 受傷事故防止の徹底

交通街頭活動現場においては、現場責任者を指定することにより責任指揮体制を明確化した上で、幹部は、従事する職員に対して、当該活動現場における受傷事故防止上の重要事項を具体的に指示する。加えて、幹部による計画的又は抜き打ちでの現場点検を実施し、把握した問題点については、確実な改善措置を図る。

また、交通街頭活動を想定した実践型訓練やドライブレコーダーの映像資料等を活用した小集団活動（QC活動）を通じて、全ての職員に現場における安全行動を習慣付けることにより、受傷事故の防止を図る。