

平成14年12月

平成14年中の交通警察活動の概況

警察庁交通局

【 目 次 】

第 1	交通事故発生状況	1
1	本年 1 1 月末の交通事故発生状況	1
2	高速道路における交通事故発生状況	3
第 2	改正道路交通法及び自動車運転代行業の業務の適正化に関する法律の施行状況	3
1	改正道路交通法の施行状況	3
(1)	改正道路交通法の制定、施行	3
(2)	運転免許関係	4
(3)	飲酒運転取締り関係	5
2	自動車運転代行業の業務の適正化に関する法律の施行状況	6
(1)	運転代行業法の制定、施行	6
(2)	施行状況	6
第 3	2002 年ワールドカップサッカー大会における交通対策の実施結果	7
1	交通対策の基本方針	7
2	交通対策特別班の設置	7
3	先行的かつ総合的な交通対策の推進	7
(1)	開催道府県警察との検討会議の実施	7
(2)	交通対策ガイドラインの策定	7
(3)	詳細な観客輸送分担率に基づく交通規制計画の策定	8
(4)	各種装備資機材の整備	8
(5)	交通広報等の実施	8
(6)	交通安全施設等の整備	8
(7)	広域交通管制室の運用	8
4	期間中における交通指導取締りの状況	9
5	関係省庁・団体等との緊密な連携	9
(1)	関係省庁等への協力要請	9
(2)	財団法人 2002 年ワールドカップサッカー大会日本組織委員会 (J A W O C) との連携	9

第4	平成14年交通警察運営重点の推進結果	9
1	交通事故防止対策等の推進	9
(1)	悪質・危険性、迷惑性の高い違反の指導取締りの強化	9
(2)	事案の内容に応じた適正な交通事故事件捜査及び被害者対策の推進	10
(3)	高齢者の総合的な交通事故防止対策の推進	11
(4)	交通安全教育指針に基づく交通安全教育の推進	12
(5)	シートベルトの着用の徹底等自治体等と連携した交通安全活動の推進	12
(6)	効果的な運転者対策の推進	13
(7)	暴走族対策の強化	14
(8)	交通事故調査分析の充実強化及び分析結果に基づく施策の推進	14
2	国民生活に適應した交通環境の整備	15
(1)	効果的な交通安全施設整備の推進	15
(2)	効果的なバリアフリー施策の推進	18
(3)	総合的な交通規制等の推進	19
(4)	総合的な駐車対策の推進	19
(5)	交通公害対策等の推進	21
(6)	交通需要マネジメントの推進	21
(7)	高速道路における諸対策の推進	21
(8)	官民一体となった交通情報提供の推進	22
資料	平成15年中における交通警察の運営重点	23

第1 交通事故発生状況

1 本年11月末の交通事故発生状況

本年の交通事故による死者数（11月末現在）は、7,500人（前年比 - 375人、- 4.8%）で、大幅に減少しており、第7次交通安全基本計画の2年目にして、「年間の24時間死者数を、交通安全対策基本法施行以降の最低であった昭和54年の8,466人以下とする」という政府目標の達成を射程に収めるに至っている。

一方、発生件数及び負傷者数（11月末現在 概数）は、

発生件数 84万7,324件（前年比 - 7,633件、- 0.9%）

負傷者数 105万7,004人（前年比 - 9,404人、- 0.9%）

と過去最悪であった昨年を若干下回っている。

本年の交通死亡事故の特徴をみると、状態別死者では夜間の自動車乗車中が特に減少しており、反面、昼間の原付乗車中が特に増加している。

本年の死者数の減少 - 375人についてみると、1～5月の減少 - 24人（月平均 - 5人）に対し、6～11月の減少が - 351人（月平均 - 59人）で後者の減少が大きいことが挙げられる。

また、原付・自動車（第1当事者）による死亡事故は、6～11月で - 8.3%となっており、1～5月の - 0.5%と較べて、死亡事故減少への寄与度が極めて大きいことが分かる。

原付・自動車（第1当事者）による死亡事故件数

	14年		13年	12年	11年	10年
	6 - 11月	1 - 5月	6 - 11月			
件数	3,669	2,922	4,003	4,110	4,073	4,129
増減数	-334	-14	-107	37	-56	-60
増減率（%）	-8.3	-0.5	-2.6	0.9	-1.4	-1.4

注： 増減数（率）は、前年同期との比較である。

以上によって、本年6月以降、原付・自動車の運転者側の理由により死亡事故が特に減少していることが分かる。

これは、本年6月に施行された悪質・危険運転者対策を柱とする改正道路交通法令の効果であると考えられる。

これを特に死亡・重大事故につながりやすく、また、道路交通法施行令の改正により処罰基準が引き下げられた飲酒運転による死亡事故を例に検証してみると、6～11月で-26.6%となっており、1～5月の-0.6%と較べて、大幅に減少している。

原付・自動車（第1当事者）による飲酒死亡事故件数

	14年		13年	12年	11年	10年
	6-11月	1-5月	6-11月			
件数	430	476	586	611	606	587
増減数	-156	-3	-25	5	19	8
増減率(%)	-26.6	-0.6	-4.1	0.8	3.2	1.4

注：増減数(率)は、前年同期との比較である。

また、次表のとおり死亡事故のみならず、人身事故についても、本年6月以降、事故に占める飲酒運転の割合(構成率)が減少しており、改正道路交通法令の施行が飲酒運転及び飲酒事故の減少と飲酒死亡事故の大幅な減少につながっていると評価することができる。

原付・自動車（第1当事者）の死亡事故に占める飲酒運転の割合(構成率)

	14年		13年	12年	11年	10年
	6-11月	1-5月	6-11月			
死亡事故	3,669	2,922	4,003	4,110	4,073	4,129
飲酒運転	430	476	586	611	606	587
構成率(%)	11.7	16.3	14.6	14.9	14.9	14.2

注：構成率 = 飲酒運転 / 死亡事故

原付・自動車（第1当事者）の全人身事故に占める飲酒運転の割合(構成率)

	14年		13年	12年	11年	10年
	6-10月	1-5月	6-10月			
全人身事故	373,596	354,663	384,570	382,167	350,857	334,013
飲酒運転	7,566	9,477	10,176	10,454	8,506	8,185
構成率(%)	2.0	2.7	2.6	2.7	2.4	2.5

注：構成率 = 飲酒運転 / 全人身事故

なお、最近10年の交通死亡事故の傾向としては、
状態別死者における自動車乗車中が減少していること
昼夜別死者における夜間の割合が減少していること
年齢層別死者における高齢者の割合が増加していること

が挙げられ、死者数の減少理由としては、危険認知速度（車両の事故直前の速度）の低下、シートベルト着用者率の向上があるとみられる。

2 高速道路における交通事故発生状況

供用距離の延伸と交通量の増加により、高速道路においては、依然として交通事故が多発している。

死亡事故については、平成4年以降、減少傾向にあったが、11年を境として増加傾向に転じた。しかし本年中は前年に比較して大幅に減少しており、11月末現在で、死亡事故件数は256件（前年比 - 56件、- 17.9%）で死者数は299人（前年比 - 66人、- 18.1%）である。

これは、死亡事故の約4分の1の割合を占めている大型貨物自動車の死亡事故が、景気の低迷による交通量の減少に伴い減少したこと、道路交通法の改正により飲酒運転等に対する罰則が強化され、それが広報啓発活動や交通指導取締り活動を通じて周知されたことなどにより7月以降普通乗用車等の死亡事故が減少したことが、大きな要因と考えられる。

第2 改正道路交通法及び自動車運転代行業の業務の適正化に関する法律の施行状況

1 改正道路交通法の施行状況

(1) 改正道路交通法の制定、施行

運転免許証の更新を受ける者の負担を軽減するための規定の整備、運転者対策の推進を図るための規定の整備、悪質・危険な運転者に対する対策等を強化するための規定の整備、その他交通の安全及び円滑を図るための規定の整備を目的とした「道路交通法の一部を改正する法律」（平成13年法律第51号）が平成13年6月20日に公布され、代行運転普通自動車を運転する者に第二種免許の取得を義務付ける規定を除き本年6月1日から施行された。

なお、本改正においては、交通情報を提供する事業を行う者が正確かつ適切に交通情報を提供することができるようにするため、交通情報の提供に関する指針を作成し公表することとされたことから、本年6月に「交通情報の提供に関する指針」

を制定した。(22 ページ参照)

(2) 運転免許関係

ア 運転免許証更新者数

改正道路交通法により、運転免許証の有効期間を、一定以上の違反運転者等を除き、原則として5年にしたところであるが、改正法が施行された本年6月から11月までの運転者区分ごとの運転免許証更新者数は表のとおりであり、一般運転者のうちの70歳未満の方(全体の約2割)が、改正法により有効期間5年の運転免許証の交付を受けた。また、優良運転者の比率は全体の約4割であった。

区分	改正法による更新者数(6月～11月)	構成比
優良運転者	272万5,422人	39.1%
一般運転者	152万2,410人	21.8%
違反運転者等	272万7,282人	39.1%

注: 「違反運転者等」には、初回更新者(約59万人)を含む。

イ 住所地以外の公安委員会を経由した更新申請

改正法により、優良運転者については、住所地以外の公安委員会を経由して、運転免許証の更新を申請することができることとなり、本年6月から11月までに1,573件の申請があった。申請件数の多い県は、警視庁600件、大阪102件、神奈川75件であり、全ての都道府県で改正法による申請があった。

ウ 障害者等に係る欠格事由の見直し

従来、一定の病気等は免許の欠格事由とされていたところ、改正法によりこれらの欠格事由が廃止され、安全な運転に対する支障を個別に判断することとされた。本年6月から11月までの間に、病気等に関して受理した免許の取得の可否に係る運転適性相談等の件数は4,523件であり、従来欠格事由とされていたてんかんについて216件、精神病(精神分裂病及びそううつ病を含む)について120件、その他の事由について32件、計368件改正法施行後に免許が付与された。

エ 運転経歴証明書交付件数

本年6月から11月までの運転経歴証明書の交付件数は、3,479件であり、交付者の最高齢は93歳であった。

また、5月から11月までの免許の申請取消しの件数は6,523件であり、

7か月間で昨年1年間の件数(3,483件)を大幅に上回っていることから、運転経歴証明書の発行が運転免許証の自主的な返納を促進していると考えられる。

注： 本年5月以降に免許の取消しを申請した者が、運転経歴証明書の交付を申請することができる。

オ 行政処分件数

道路交通法施行令の改正により悪質・危険な違反行為に付される行政処分点数が大幅に引き上げられ、特に悪質・危険性が高い行為については、過去の違反歴等にかかわらず1回の行為で免許が取り消され、最長5年間の欠格期間を指定できることとなった。改正令が施行された本年6月から11月までの行政処分件数は51万9,941件であったが、このうち取消処分及び長期の停止処分の状況は表のとおりであり、昨年同時期と比較すると、免許取消しが1.51倍、90日以上(180日以内)の長期免許停止が1.33倍に増加している。

区分	処分件数(6月～11月)	前年比
免許取消し	24,994件	1.51倍
免許停止(90日以上)	85,212件	1.33倍

(3) 飲酒運転取締り関係

飲酒運転に対しては、悪質・危険運転者対策等の強化の一環として、罰則及び違反点数の引上げ、罰則の対象となる酒気帯び運転の基準値の引下げ(呼気1リットルにつき0.25ミリグラムから0.15ミリグラムに)を受け、厳正な取締りを推進し、その抑止を図った。

本年11月末現在の飲酒運転の取締り件数は、19万5,602件(前年比-4.3%)で、うち改正法が施行された本年6月から11月までの取締り件数は11万7,685件(前年比-4.1%)であった。

区 分		取締り件数(6月～11月)	構成率
飲 酒	酒 酔 い	1,302件	1.1%
	酒 気 帯 び	11万6,383件	98.9%
	0.25以上	5万8,548件	49.8%
	0.25未満	5万7,835件	49.1%
計		11万7,685件	100%

また、改正道路交通法の施行された6月以降、飲酒運転による事故は減少傾向にあり、本年の6月から11月までの間に発生した原付・自動車（第1当事者）による飲酒死亡事故は、前年同期と比べて26.6%減少している。（2ページ参照）

2 自動車運転代行業の業務の適正化に関する法律の施行状況

(1) 運転代行業法の制定、施行

自動車運転代行業の業務の適正な運営を確保し、もって交通の安全及び利用者の利益の保護を図るため、「自動車運転代行業の業務の適正化に関する法律」（平成13年法律第57号）が平成13年6月20日に公布され、本年6月1日から施行された。

(2) 施行状況

ア 自動車運転代行業者の認定申請件数等

本年6月1日から11月末日までの間に、全国で合計4,194件の認定申請を受理し、うち3,938業者に対して認定証を交付した。認定申請件数の多い上位5県は、秋田県（298件）、鹿児島県（203件）、福島県（199件）、群馬県（196件）、熊本県（195件）であった。

10月15日現在の調査結果では、認定を受けた3,005業者のうち、法人の占める割合は約17%（504業者）である。また、認定を受けた自動車運転代行業者の営業所数は合計3,102営業所であり、3,003業者（認定を受けた3,005業者のうち、2業者が認定証を返納）のうち、一の営業所のみを有する業者が約97%（2,920業者）を占めている。自動車運転代行業者が使用する随伴用自動車の台数は合計12,814台であるが、約92%（2,750業者）が10台未満の随伴用自動車を使用する事業者であった。

このように、自動車運転代行業者には、小規模事業者が多い。

イ 主な行政処分等の実施状況

群馬県では、認定を受けた自動車運転代行業者A及びBの管理に係る車両が、夜間、群馬県高崎市内の繁華街の駐停車禁止場所において、いずれも車両に乗車して運転代行の客待ち中、駐停車違反を複数回繰り返したことから、本年10月、読替え後の道路交通法第51条の4に基づく駐停車違反行為に係る指示処分を実施した。

新潟県では、自動車運転代行業者Cが、短期間に二度の交通死亡事故を発生させたことを端緒として、

Cが、その使用する随伴用自動車4台について、運転代行受託保険を締結せず、代行運転自動車の運行により生じた利用者その他の者の生命、身体又は財産上の損害を賠償するための措置（対人8,000万円以上・対物200万円以上）を講じていなかった（損害賠償措置義務違反）

公安委員会に対して、上記認定に係る申請書の提出に当たり、随伴用自動車として使用する予定の自動車について虚偽の記載をしていた（虚偽申請）

ことを突き止め、運転代行業法違反で、C及びCの社長を検挙した。

第3 2002年ワールドカップサッカー大会における交通対策の実施結果

1 交通対策の基本方針

大会期間中は、国内外から多数の観客がスタジアムに来訪するほか、国内外の要人の観戦も予想され、スタジアム周辺道路及びアクセス道路等においては、一般車両に加え、大会関係者・観客等の車両の集中による交通渋滞等の発生が懸念された。

このため、関係省庁や関係機関と連携をとりつつ、交通総量抑制対策、交通規制計画の策定、交通広報、輸送担当機関等との連携、交通安全施設等の整備、突発事案発生時の交通対策等の総合的な交通対策を推進し、大会関係者や観客の安全かつ円滑な輸送・誘導を実現するとともに、一般交通への影響を必要最小限に抑えることを基本方針とした。

2 交通対策特別班の設置

平成13年10月、関係省庁・機関等との緊密な連絡体制を確保するとともに、開催道府県警察との連絡体制を強化し、一元的かつ総合的な交通対策を推進するため、警察庁交通局内に専従体制による交通対策特別班を設置した。

3 先行的かつ総合的な交通対策の推進

(1) 開催道府県警察との検討会議の実施

警察庁では、開催地における具体的な交通対策について、平成13年7月から本年4月までの間、3回にわたり開催道府県警察の交通部長等を交えた交通対策検討会議を開催したほか、課長補佐等実務者レベルの検討会を随時実施した。

(2) 交通対策ガイドラインの策定

平成13年12月、交通対策に関する具体的な要領・基準を定めた「交通対策ガ

イドライン」を策定し、開催道府県警察等に示した。

(3) 詳細な観客輸送分担率に基づく交通規制計画の策定

開催道府県警察では、鉄道、シャトルバス、自家用車、タクシー、自転車、徒歩等スタジアムへの交通手段別に予想される観客等の輸送分担率を予測した上で、シャトルバス走行路線におけるバス専用レーンの設定、アクセス鉄道駅からの歩行者動線の設定等を内容とする交通規制計画を策定した。また、シャトルバスの効率的な運行、鉄道による観客輸送力の確保等について関係機関等に対し要請を行った。

(4) 各種装備資機材の整備

警察庁においては、LED式情報表示板を備えたサインカー20台のほか、テロ・突発事案発生時における交通対策資機材として、避難誘導・交通規制用告知板等に必要な予算を確保し、開催道府県警察等に配備した。

(5) 交通広報等の実施

警察庁においては、各開催地周辺道路等での交通総量抑制及び交通規制の周知徹底等を図るため、交通規制、来場方法、入退場経路等を記載し、英文を併記したパンフレット及びチラシを作成し、関係省庁、関係団体、在外公館等へ送付したほか、警察庁ホームページに交通広報を掲載し、関係道府県警察のホームページとリンクさせるなど幅広い広報を行った。

また、開催道府県警察では、上記パンフレット等を空港、駅、ホテル、街頭等で配布したほか、交通情報板、横断幕等による広報に努めた。

これら交通広報の徹底により、各開催地における開催日の交通量は1割から4割程度減少したことが確認された。

(6) 交通安全施設等の整備

信号機の新設、高度化、集中制御化を図るとともに、アクセス道路等における交通情報の収集を行うための交通監視カメラ、光ビーコンを設置したほか、交通管制センターのエリア拡大等により広域的な交通管制を行った。

また、公共車両優先システム（PTPS）の導入やバス専用レーンの設定等により、観客輸送を行うシャトルバスの円滑な運行の確保等を推進した。

(7) 広域交通管制室の運用

大会期間中は、警察庁の広域交通管制システムを24時間態勢で運用し、会場周辺に設置した交通監視カメラの映像、ヘリテレ映像、VICS情報、警察無線等に

より、シャトルバスの運行状況、歩行者動線の状況等を一元的に把握した上で、都道府県警察の行う交通規制や観客、選手・審判団の誘導等指導・調整を行った。

4 期間中における交通指導取締りの状況

交通規制の実効を期すため、開催道府県警察では、駐車違反396件を始めとして794件の交通違反を検挙した。

開催道府県以外でも、東京都内では、道路上で花火を発射する事案を道路交通法違反（道路における禁止行為）で4件5名検挙した。

5 関係省庁・団体等との緊密な連携

(1) 関係省庁等への協力要請

交通関係事業者と警備、交通に関する問題点等を協議するため、警察庁、国土交通省及び交通関係事業者で構成する「公共交通機関の保安のための事業者と警察機関との連絡協議会」を設置し、動線を分離した観客輸送、外国人に対する広報等に関する協力を要請した。

また、開催道府県警察からの要望に基づき交通総量抑制、交通規制や観客動線等に関するきめ細かな広報の実施、最終電車の時間延長や増便による鉄道輸送力の確保等について、関係省庁・団体等に協力要請等を行った。

この結果、昭和45年の大阪万国博覧会以来32年ぶりに東海道新幹線の深夜運行が行われた。

(2) 財団法人2002年ワールドカップサッカー大会日本組織委員会（JAWOC）との連携

警察庁交通規制課長を座長とし、開催道府県警察の交通規制課長、JAWOC警備総室長等から構成される「警備専門委員会・交通対策分科会」において、交通対策上の問題点などを検討した。

第4 平成14年交通警察運営重点の推進結果

1 交通事故防止対策等の推進

(1) 悪質・危険性、迷惑性の高い違反の指導取締りの強化

交通事故に直結する悪質・危険性、迷惑性の高い違反を指導取締りの重点とするなど、交通死亡事故の発生状況や国民の要望等を踏まえた指導取締りを推進した。

また、高速道路においても、機動警ら、駐留監視活動等街頭活動を強化し、交通

流の整序に努めるとともに、悪質・危険性の高い著しい速度超過、飲酒運転、車間距離不保持、迷惑性の高い通行帯等の違反を重点とした交通指導取締りを推進した。

本年11月末現在の取締り総件数は、1,036万9,020件(点数告知309万6,997件を含み、前年比-0.7%)であった。

なお、主な違反の取締り件数は以下のとおりである。

無免許運転	6万7,369件	(前年比	-6.5%)
飲酒運転	19万5,602件	(前年比	-4.3%)
最高速度違反	244万7,604件	(前年比	-0.2%)
信号無視	58万3,078件	(前年比	+3.2%)
一時停止違反	76万2,388件	(前年比	+9.4%)
歩行者妨害	3万1,199件	(前年比	-1.7%)

また、違反者の取締りにとどまらず、5名死亡の交通事故を起こした運転手の過労運転を容認していた運行管理者らを検挙(三重)するなど、組織的・構造的な違反については、その背後責任の追及にも努めた。

(2) 事案の内容に応じた適正な交通事故事件捜査及び被害者対策の推進

ア 適正かつ科学的な交通事故事件捜査の推進

交通事故が依然として多発する中で、適正な交通事故事件捜査を推進するため、当事者の死亡等により事情聴取ができないなど、原因究明が困難な事故に対しては、捜査の初期段階から、幹部による捜査指揮を徹底するなどして、的確な事故原因の究明に努めた。

また、より科学的な捜査を推進するため、第一線の事故捜査員に自動車工学等の専門的知識を習得させる「交通事故鑑定専科」(年3回実施)を始めとする各種教養を実施したほか、交差点内で発生した交通事故を自動的に記録する「交通事故自動記録装置」(13年4月に350基を設置、本年度中に187基を設置予定)等の捜査支援システムの導入、活用に努めた。

ひき逃げ事件については、初動捜査を徹底するとともに、現場こん跡画像検索システム等の交通鑑識資機材の効果的活用等により、被疑者の早期検挙に努めている。

イ 危険運転致死傷罪の捜査

昨年末に危険運転致死傷罪が施行されたことを受けて、警察では事案の内容に

応じ、その適用を視野に入れた捜査を推進し、的確な法律の運用を図った。法施行後 11 か月間に発生した交通事故のうち、危険運転致死傷罪を適用したものは 256 件である。類型別にみると、アルコール・薬物の影響による事故が 130 件で、全体の約半数を占めている。

事 故 類 型	件数（施行後 11 か月）	構成率
アルコール・薬物の影響	130 件	50.8%
進行制御が困難な高速度	23 件	9.0%
妨害目的の運転	5 件	1.9%
赤色信号の殊更無視	98 件	38.3%
合 計	256 件	100%
うち致死罪を適用	45 件	17.6%

ウ 被害者の心情に配慮した被害者対策の推進

交通事故の被害者・遺族の要望や心情に配慮した捜査の推進に努めるとともに、適切な情報提供を図るため、損害賠償制度の概要、各種相談窓口等を紹介したパンフレットを作成、配布するなどの取組みを行った。また、ひき逃げ事故の被害者や死亡事故の遺族等に対して、当初の事案概要等の説明に加えて、その後の捜査経過の連絡等を行うとともに、加害者の行政処分に係る問い合わせへの対応を含む被害者連絡を適時、適切に行った。

なお、47 都道府県の交通安全活動推進センターにおいては、交通事故相談業務を実施している。

(3) 高齢者の総合的な交通事故防止対策の推進

高齢者の交通死亡事故が多発傾向にあることから、高齢者の加齢に伴う身体機能の変化が行動に及ぼす影響、交通事故実態等の調査分析等に基づいた参加・体験・実践型の交通安全教育を行ったほか、運転免許を持たない高齢者等、交通安全教育を受ける機会が少ない高齢者に対しては、地域の実情に即した活動として、民生委員、公民館長、医師等による日常業務を通じた高齢者への交通安全一口アドバイス、自治体、関係機関・団体のボランティアによる高齢者世帯の訪問指導活動を実施するとともに、夜間の外出時における交通事故防止を図るため、視認性の高い衣服の着用及び反射材用品の普及を促進するなど、自治体を始め関係機関・団体が一体となった高齢者の交通事故防止活動を推進した。

また、免許証の更新を受ける高齢者に対しては、加齢に伴って生ずる身体機能や運転技能の低下を認識して安全な運転が行えるよう高齢者講習を実施し、その受講対象とならない者についても、高齢者学級を編成するなどして、高齢者の運転適性、交通事故の特徴等を踏まえた更新時講習を行うよう努めた。高齢者の事故実態等にかんがみ、改正道路交通法により本年6月から高齢者講習の受講対象年齢を75歳以上から70歳以上に拡大したことから、施行後（11月まで）の月平均受講人員は、前年（年間の月平均）に比べ約2.2倍に増加した。

さらに、交通死亡事故等の発生現場、交通事故多発地点等における交通事故防止を図る観点から、市町村、道路管理者等と連携しながら、高齢者、身体障害者等による道路横断の安全を確保するための高齢者等感应信号機、歩行者感应信号機等の交通安全施設等の整備を推進するとともに、歩行者と車両の通行を時間的に分離する歩車分離式信号のモデル運用を実施した。

(4) 交通安全教育指針に基づく交通安全教育の推進

交通事故を減少させるためには、国民の交通安全意識の水準を長期的に向上させるための交通安全教育のレベルアップが重要であることから、積極的にその充実を図った。特に、交通安全教育指針（平成10年国家公安委員会告示第15号）の活用により、警察、地域交通安全活動推進委員、安全運転管理者を始め、市町村の交通安全指導員、民間団体等の交通安全教育に携わる者が段階的かつ体系的な交通安全教育を効果的かつ適切に実施できるよう指導に努めている。

また、今年度から2箇年事業として、中学生に対し、実践的な自転車利用の体験学習等による交通安全教育を効果的に実施するため、選定モデル地区において、関係者による支援体制を構築するとともに、教師や保護者等を交通安全教育を実施する指導者として育成することを目的とする中学生に対する体験型交通安全教育推進及び教育リーダー育成事業を実施しており、本年11月末までに全国6箇所で育成研修会を実施し、約100名が参加している。

(5) シートベルトの着用の徹底等自治体等と連携した交通安全活動の推進

個々の運転者の自発的な安全意識に基づくシートベルト着用やチャイルドシートの正しい使用等を徹底するため、自治体や民間団体との連携により、積極的な広報啓発活動を推進した。特に、シートベルト着用状況及びチャイルドシート使用状況について、（社）日本自動車連盟との合同調査を初めて実施し、また、関係機関・

団体と連携し、春・秋の全国交通安全運動を始め、調査結果の活用によるシートベルト着用及びチャイルドシート使用の徹底の広報に努めるとともに、対象ごとに重点を絞ったきめ細かな広報啓発活動を積極的に行った。

さらに、本年は、改正道路交通法の施行に伴い、テレビ、新聞、自治体広報紙等を通じて、飲酒運転防止等の広報啓発活動を積極的に展開した。

市町村等に対しては、地域の事故実態に応じた交通事故防止キャンペーンを始めとする重点施策等への取組みについて働き掛けるとともに、ファクシミリやインターネットを活用した情報の提供、助言、指導等の積極的な支援・協力を行った。

(6) 効果的な運転者対策の推進

道路交通法施行令の改正により悪質・危険な違反行為に付する行政処分点数が引き上げられたこと等も踏まえ、迅速、適確な行政処分の執行に努めた。

また、改正道路交通法等により優良運転者、一般運転者、違反運転者又は初回更新者の区分に応じて更新時講習を行うこととしたほか、停止処分者講習等において、被害者（遺族）を講師に招いたり、被害者の声を反映した教材を活用するなど、受講者の属性等に応じたきめ細かな講習を実施した。

指定自動車教習所等に対しては、適正な教習水準が確保されるよう指導監督を徹底し、法定講習、随時検査等を通じ、教習指導員の資質の向上等に努めたほか、全都道府県において教習所を卒業した初心運転者の事故者率を公表した。また、第二種免許についても、体系的教育を行うとともに、国民の免許取得機会の拡大を図る観点から、「運転免許制度に関する懇談会」の提言等を踏まえ、本年6月から指定自動車教習所における教習及び技能検定制度を導入した。

自動車安全運転センター安全運転中央研修所においては、警察・消防等の緊急自動車の運転者を始め、自動車教習所の教習指導員や技能検定員、企業の安全運転管理者や職業ドライバー等の資質・能力の向上を図るため、本年4月から11月末までの間に延べ4万1,495人に対して、高度な運転技能と専門的知識に関する実践的かつ体験的な研修を実施した。

運転免許センター等においては、障害者等に配慮した適性相談室の設置、担当職員を増員等運転適性相談の体制を充実強化したほか、31道府県において優良運転者が同一道府県内すべての更新窓口で申請できるようにするなど、運転免許保有者、取得希望者等の利便性を向上する施策を推進した。

さらに、偽変造防止、交通警察業務の合理化、国民の利便向上等の観点から、運転免許証のＩＣカード化に向けた作業を進め、本年度はＩＣカード運転免許証を活用したシステムの在り方等について調査研究を行っている。また、運転免許証の国際標準規格化作業を進めているＩＳＯ（国際標準化機構）の委員会が、本年はブラッセル等において３回にわたり開催されたが、警察庁からオブザーバーとして出席し、各国との意見調整等に積極的な協力を行った。

(7) 暴走族対策の強化

暴走族は、構成員数が減少傾向にあるものの、依然として深夜における集団暴走を繰り返し、グループ間の対立抗争等を引き起すなど、交通秩序のみならず、国民の平穏な生活を脅かしている。

警察では、交通部門のみならず、必要に応じて機動隊を動員するなど、関係部門が一体となり、改正道路交通法により罰則等が強化された共同危険行為等の禁止違反を始め、各種法令を活用した取締りを行い、暴走行為の封圧を図った。

暴走族の逮捕者数は、本年９月末現在、６，１４８人（前年比－０．８％）で、うち共同危険行為等の禁止違反による逮捕者数は１，８７９人（前年比＋６．６％）であった。

また、暴走族の取締りと併せて、暴走族離脱サポートセンターを中心とした離脱指導を行う（広島）など、暴走族への加入防止・離脱促進対策のほか、車両の不正改造防止対策、暴走族追放条例の制定促進等、関係省庁・地方公共団体とも連携しながら総合的な暴走族対策を推進した。

本年１１月末現在、暴走族追放条例を制定している地方公共団体は１９９（１１県、３９市、１３０町、１９村）である。

(8) 交通事故調査分析の充実強化及び分析結果に基づく施策の推進

警察庁においては、交通事故の実態を的確に把握するための事故調査分析を総合的・科学的に行っていくために必要な手法、ノウハウ、体制等を確立する必要があるとの問題意識から、警察職員、学識経験者、関係機関を中心として構成する交通事故検討会を立ち上げ平成１４年度から３カ年計画で総合的・科学的な事故調査分析の在り方等について検討を開始したところである。

また、モデル事業として、全国から１０道府県を選定し、専門家等からなる交通事故検討会を設置するとともに、選定府県において、交通事故調査専門の体制（機

動分析班等)を整備し、交通事故の実態の的確な把握に努めた。

さらに、交通事故現場見取り図等の画像データのデータベース化を図るとともに、交通事故分析に必要なデータの収集に関する業務の効率化を実現し、かつ、従来は収集できなかったデータを活用した分析することにより、増加を続ける交通事故の的確かつ高度な分析が可能となるようなシステム構築を図ることを目的とし、12年度から3カ年計画で実施している「交通事故分析の高度化及びソフト開発に関する調査研究」を取りまとめている。

交通事故情報の提供については、警察庁及び国土交通省が保有する交通事故関連情報を統合し、これを分析した結果をオンラインで提供した(交通安全マップ)。

(財)交通事故総合分析センターにおいては、その分析・研究成果を小冊子「イタルダ・インフォメーション」として取りまとめ、交通安全活動高揚のために関係機関・団体に配布した。

2 国民生活に適應した交通環境の整備

(1) 効果的な交通安全施設整備の推進

ア 交通安全施設等の整備

昭和41年に交通安全施設等整備事業に関する緊急措置法が制定され、第一次三箇年計画が発足して以来、二次にわたる三箇年計画、五次にわたる五箇年計画に続き、平成8年度を初年度とする七箇年計画を推進中であるが、交通管制センターの高度化を図り、13年度末現在、信号機は約17万9千基となり、全信号機のうち交通管制センターから直接コンピュータ制御を行う信号機の割合も33.0%に達している。

交通安全施設等整備事業七箇年計画では、「道路交通の安全確保」、「円滑な交通の確保」、「安全で快適な生活環境の確保」、「違法駐車を抑止」というこれまでの施策の一層の充実・推進に加え、新たな時代の要請に応える新規の重点施策として「道路交通のインテリジェント化」、「生活の場における安全確保」等を推進しているところである。

具体的には、交通情報収集提供機能の充実、交通管制センターの高度化等を中心とした新交通管理システム(UTMS)の推進を図るとともに、住居系地区の安全性、快適性等を確保するために「コミュニティ・ゾーン」を整備している。

14年度の特設交通安全施設等整備事業は、事業費341億円で、既設交通管

制センターの高度化、交通情報板の整備、信号機の高性能化等を推進している。

なお、8年度から12年度までに実施した特定交通安全施設等整備事業の整備効果について、「交通安全施設の効果に関する調査研究委員会」（委員長：横浜国立大学大藏泉教授）の調査結果により試算すると、これにより経済便益は同期間中だけで約1兆9千億円に達し、約10倍の投資効果があったという結果が得られている。

また、現在の七箇年計画は、本年度が最終年度となることから、来年度を初年度とする次期長期計画について国土交通省と検討を進めるとともに、次期長期計画における主要施策の今後の展開方針として、本年8月に、「交通管理基本計画」を策定した。

イ 道路交通のIT化

現在、警察はITS（高度道路交通システム）の一環として、最先端のITを活用した光ビーコン等の整備を推進することにより、UTMS（新交通管理システム）整備事業を促進するなど、道路交通のIT化を図っている。

(ア) 新交通管理システム（UTMS）の導入状況

ITSの実現に向けて、光ビーコン（赤外線を用いた交通情報収集提供装置。本年3月末現在、全国で約3万5千基整備済）を用いた個々の車両と交通管制システムとの双方向通信により、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、交通の流れを積極的に管理するUTMSを推進している。

道路交通情報通信システム（VICS）の全国展開

VICSは、ドライバーに渋滞、事故、工事、目的地までの旅行時間等、時々刻々と変化する道路交通情報を光ビーコン等によりカーナビゲーション装置に提供するもので、3メディア（光ビーコン、電波ビーコン、FM多重放送）による情報提供は、本年11月末現在、44都道府県で運用しており、本年度中に全国展開を図ることとしている。

公共車両優先システム（PTPS）の推進

PTPSは、バス専用・優先レーンの設定、バス優先信号制御等によりバス運行の定時制を確保するなど、公共交通機関の利便性を向上させるものであり、本年11月末現在、22都道府県（64路線、総延長332.8km）において導入している。

車両運行管理システム（MOC S）の推進

MOC Sは、バス・タクシーやトラックの走行位置等を運行管理者に提供することにより、効率的な運行を支援し、交通の円滑化を図るもので、本年11月末現在、7道府県（北海道、千葉県、長野県、大阪府、兵庫県、福岡県、沖縄県）において導入している。

交通公害低減システム（EPMS）の推進

EPMSは、大気汚染や気象等を考慮した交通情報提供や信号制御を行うことにより、排ガス、騒音等の交通公害を低減し、環境保護を図るもので、本年11月末現在、3県（神奈川県、静岡県、兵庫県）において導入している。

緊急通報システム（HELP）の推進

HELPは、自動車乗車中の交通事故や緊急事態の発生時に携帯電話等を通じて専用の受付センターに状況が伝送され、パトカー等の手配を行うもので、12年9月から民間事業者によりサービスが開始されている。

現場急行支援システム（FAST）の推進

FASTは、パトカー等の緊急車両について優先信号制御を行うことにより、現場到着までのレスポンスタイムの短縮や緊急走行時の事故防止等を図ることを目的としたシステムで、本年11月末現在、東京都及び千葉県において導入している。

なお、本年度中に石川県でシステムが整備されるとともに、大阪府及び岡山県では、パトカーに加え、新たに救急車等の緊急車両を含めたシステムとして整備される予定である。

(イ) ITS世界会議への参加

本年10月14日（月）から10月17日（木）までの4日間、米国・シカゴで開催された第9回ITS世界会議に警察庁及び各都府県警察の職員が参加し、我が国におけるITSの取組みについて講演を行うとともに、技術論文等を発表した。

ウ 広域交通管制室の活用

複数の都府県にまたがる大規模交通障害発生時等の各種事案に迅速かつ的確に対処するため、警察庁の広域交通管制室に整備された広域交通管制システムを活

用している。

本システムは、各種交通対策及び交通事故事件等の交通警察業務を支援することを目的として、警察庁と全国の交通管制センター等とのネットワーク化を図り、警察庁で集約した渋滞情報をはじめ、交差点ＩＴＶ画像等の各種交通情報や統計情報を警察庁及び全国都道府県警察で共有化するものである。本年５、６月に開催された２００２年ワールドカップサッカー大会期間中には、国内各会場周辺の交通状況をリアルタイムで把握して適切な現場指導を行うことができるなど効果的な活用が図られている。

(2) 効果的なバリアフリー施策の推進

「交通バリアフリー法」の施行とその基本方針の策定を受けて、市町村や関係機関と連携を図りながら、道路交通のバリアフリー化のための交通安全特定事業を積極的に推進した。なお、本年１１月末現在、４５市（区）町村において交通バリアフリー基本構想を策定している。

ア 高齢者、身体障害者等に配慮した道路交通環境の整備

道路を横断する高齢者、身体障害者等の安全を確保するため、高齢者等感应信号機、音響信号機等のバリアフリー対応型信号機の整備を図る一方、道路標識・道路標示を誰でも見やすいように大型化、高輝度化等するなど、道路交通のバリアフリー化に資する交通安全施設等の整備を推進した。

また、重点整備地区の特定経路上において、高齢者、身体障害者等の移動の妨げとなっている違法駐車取締りを行い、自治体等と連携して違法駐車防止についての広報啓発活動等を推進するなど、総合的な違法駐車対策を実施した。

イ 生活者に優しい交通環境の構築

高齢者、身体障害者が所持する携帯端末等を介して、

信号機の状態（赤・青）を音声で知らせる

歩行者信号機の青時間を延長する

バリアフリー経路を案内する

等、安全で快適な通行を支援する歩行者等支援情報通信システム（ＰＩＣＳ）の研究開発を推進している。ＰＩＣＳについては、全国１９地区（本年度末までには２１地区）で運用しているところであるが、利用者の声を踏まえた改良等に努め、本年１１月には、京都府において、新たな改良点及び機能を評価するため実

証実験を行った。今後は、本システムを交通安全施設として整備展開していくこととしている。

ウ 歩車分離式信号の運用

信号交差点を横断中の歩行者が右左折する自動車と接触する事故を防止するためには、両者の進路が交わらないよう両者を別の時間に進行させる信号表示方式を用いることが有効である。他方、この方式によれば、自動車に割り当てられる青信号の時間が相対的に短くなり、交差点を通過することのできる交通量が減少することにより、道路の混雑を招くおそれもある。

このため、警察庁では、本年1月から全国の100の交差点でモデル事業を実施し、利用者の意見を聴取するとともに、交通の安全と円滑に与える影響を分析したところであり、その結果を踏まえ、9月に「歩車分離式信号に関する指針」を策定し、同信号機の積極的な整備・運用に努めることとしている。

エ 歩行者用信号灯器のLED化に向けた実証実験の実施

交通信号灯器のLED化については、疑似点灯防止及び長寿命による安全性の向上と省エネルギー効果等の観点から、実用化に向けた取組みを進めてきた。

歩行者用信号灯器については、人形部分の視認性を十分に確保する必要があるため、試作品を全国2箇所に試験設置の上、高齢者、目の不自由な方等からの意見聴取等行ったところ、「見やすい」、「明るい」等の好意的な意見が大多数を占めたことから、標準仕様を定め、全国展開を図ることとしている。

(3) 総合的な交通規制等の推進

道路交通状況に応じた適切かつ合理的な交通規制となるよう、駐車禁止、最高速度等各種交通規制の見直し及び道路標識等の簡素・合理化を推進するとともに、道路標識等の大型化、可変性、高輝度化等を積極的に図るなど見やすく分かりやすい交通規制の推進に努めた。

また、道路管理者と連携し、道路整備と交通規制の面からより効果的に安全な道路交通環境の整備を推進するため、「安全な道路交通環境の整備に関する推進方針」に基づいて、交通事故多発地点対策、コミュニティ・ゾーン対策、交通安全総点検等の施策を推進するなど、地域等の交通実態、地域住民のニーズ等を踏まえた効果的な交通規制の推進を図った。

(4) 総合的な駐車対策の推進

ア 違法駐車の状態

違法駐車は、幹線道路における交通渋滞を悪化させる要因となるだけでなく、歩行者等の安全な通行の障害となるほか、緊急自動車の活動に支障を及ぼすなど住民の生活環境を害し、国民生活全般に大きな影響を及ぼしている。また、違法駐車は、交通事故の原因ともなっており、本年11月末現在の駐車車両への衝突事故のうち死亡事故については83件（前年比-9件）発生し、86人（前年比-11人）が死亡している。

イ 駐車取締りの状態

違法駐車車両が交通の安全と円滑に支障を及ぼしている地域等において、悪質・危険性、迷惑性の高い駐車違反に重点を指向した取締りを実施した。

本年11月末現在の駐車違反取締り件数は159万9,496件（前年比-5.2%）である。

ウ 駐車対策のための各種システムの整備状況

交差点付近における違法駐車を抑止するため、テレビカメラ、スピーカーを用いて、違法駐車を監視し、必要に応じて音声で警告を行う違法駐車抑止システムを整備した。また、駐車場の位置、空きの有無、駐車場までの経路、交通渋滞の状況等に関する情報をドライバーに提供し、空き駐車場へ誘導する、交通管制センターと連動した駐車誘導システムの整備を進めている。平成13年度末現在、違法駐車抑止システムは全国117都市で運用され、また、駐車誘導システムは全国65都市で運用されている。

エ 違法駐車防止条例の制定状況

各地方公共団体に対し、違法駐車防止条例の制定を働き掛けるとともに、その運用に必要な協力と支援を行った。

本年4月1日現在、違法駐車防止条例を制定している地方公共団体は359市区町村（202市（区）、143町、14村）である。

オ 保管場所確保対策

道路を自動車の保管場所として使用するいわゆる青空駐車や自動車の使用の本拠の位置、保管場所等を偽り保管場所証明を受けるいわゆる車庫とばしの検挙を積極的に行った。

本年11月末現在のいわゆる青空駐車取締り件数は、2万679件（前年比

- 15.4%) である。

(5) 交通公害対策等の推進

ア 大気汚染・地球温暖化対策

自動車の走行に伴って排出されるNO_x、SPM等の大気汚染物質や地球温暖化の一因となっているCO₂の量を削減するため、交通管制システムの高度化、迅速・的確な交通情報の提供、各種の交通規制、総合的な駐車対策等の交通の円滑化対策を推進するとともに、公共車両優先システム（PTPS）の整備等の大量公共輸送機関優先対策を実施することなどにより、交通量の抑制を図った。

また、警察が収集する交通流データと他の行政機関が収集する大気汚染データを集約の上、その相関関係を分析するなどして、当該データを信号制御に反映させて交通公害を極小化させる交通管理手法を開発するためのモデル事業を東京都と神奈川県都県境において開始した。

イ 道路交通騒音等の低減対策

道路交通騒音等の著しい幹線道路においては、これを減少させるため、交通管制システムの高度化等による交通の円滑化及び交通情報の提供等による交通流の分散を図るとともに、大型車に係る中央寄り車線規制等の交通規制、著しい騒音を生じさせている速度超過車両等の交通指導取締り等の交通流対策を実施した。

(6) 交通需要マネジメントの推進

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促進し、都市部等における交通需要を軽減するため、バス専用・優先レーンの設定、公共車両優先システム（PTPS）の整備等のバス優先対策を推進した。また、自動車利用の効率化を図るため、事業用車両に係る車両運行管理システム（MOCSS）の整備を推進した。このほか、バイパス、環状道路の整備や信号制御の高度化等の交通容量拡大策、各種交通手段を結び付けるマルチモーダルシフト等を組み合わせた都市圏交通円滑化総合対策を全国12都市圏において国土交通省等関係機関とともに推進した。

さらに、光ビーコン等を通じて交通渋滞情報、旅行時間情報等のリアルタイムな交通情報を迅速かつ的確に提供することにより、交通流・量の分散・誘導を図った。

(7) 高速道路における諸対策の推進

供用予定道路に対する先行対策、交通状況に即応した交通規制・管制の実施、交

通安全施設の整備、トレーラー、大型貨物自動車等の通行区分規制の一層の定着化、危険物運搬車両の事故防止対策等の諸対策を推進した。

また、道路工事、行楽期等における交通渋滞の緩和、交通事故発生時の交通流の早期回復に努め、さらに、高速道路における各種犯罪の未然防止と隣接都道府県警察と連携した迅速、的確な初動捜査による早期検挙を図った。

(8) 官民一体となった交通情報提供の推進

インターネットやカーナビゲーション装置等を通じて、渋滞情報、交通規制等の交通情報がドライバーに的確に提供されることは、ドライバーの自律的な判断を促し、交通の安全と円滑に好ましい影響を与えると考えられることから、光ビーコンの整備推進、3メディア対応型VICS対応車載機の導入・普及促進、警察の収集する交通流データの利用制限の緩和等による交通情報提供事業への民間事業者の参入促進等を図るとともに、事業者に対する指導・監督を通じて交通情報提供事業の適正化を図った。

これに関連し、予測交通情報を提供する事業者の届出制、不正確又は不適切な予測交通情報を提供した事業者に対する是正勧告措置等を規定した改正道路交通法及び交通情報を提供する際に事業者が遵守すべき事項を定めた「交通情報の提供に関する指針」が本年6月から施行された。

資 料

平成 15 年中における交通警察の運営重点

1 交通事故防止対策等の推進

(1) 高齢者の交通事故防止対策の推進

高齢者に対して、加齢に伴う身体機能の低下が行動に及ぼす影響、高齢者の事故特徴及び交通ルール等を理解させるため、交通事故実態等の調査分析に基づいた参加・体験・実践型の交通安全教育を推進する。

また、バリアフリー対応型信号機の整備、道路標識・道路標示の大型化・高輝度化・自発光化、信号運用の歩車分離化、生活道路における交通規制の見直し等により、高齢者等が安全・安心に通行できる環境を整備する。

(2) 児童・生徒に対する交通安全教育の推進

児童に対しては、学校周辺の道路の具体的な危険箇所を取り上げるなど関心を持たせるよう工夫をこらし、児童の学年に応じた交通安全教育を推進する。生徒に対しては、交通安全活動への参加を促すことなどにより、自主的に技術と知識を習得し、道路交通の安全を確保する意識を高められるように努める。

また、このような取組みが地域・学校において主体的に行われるようにするため、交通安全教育指針の普及、交通安全教育を適切に行うことのできる指導者の育成を図る。

(3) 重点を指向した交通指導取締りの推進

飲酒運転、無免許運転等の交通事故に直結する悪質・危険性の高い違反、地域の交通実態、国民の要望等を踏まえた迷惑性の高い駐車違反等に重点を置いた指導取締りを強化するとともに、夜間における指導取締りを一層強化する。組織的・構造的な違反については、その背後責任を積極的に追及する。

また、交通事故の被害の軽減に高い効果があるシートベルトの着用及びチャイルドシートの使用の指導を徹底する。

高速道路においては、機動警ら、駐留監視活動等の街頭活動を強化し、著しい速度超過、飲酒運転、車間距離不保持、通行帯違反等を重点とした指導取締りを推進する。

(4) 暴走族対策の強化

共同危険行為等の取締りのほか、あらゆる法令を活用して暴走行為の現場における検挙を徹底するとともに、車両の押収を強化する。また、行政処分を効果的かつ適切に実施することにより、暴走族グループの解体を進める。

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

(5) 適正かつ科学的な交通事故事件捜査等の推進

ひき逃げ事件、被害者が死亡等のため事情聴取ができない事故、当事者の言い分が異なる事故等に対する幹部の捜査指揮及び捜査管理を強化するとともに、交通事故自動記録装置の活用等による科学的な交通事故事件捜査を推進する。

また、事案に応じて、危険運転致死傷罪を的確に適用する。

さらに、ひき逃げ事件、交通死亡事故等の被害者・遺族に対して、事故の概要、捜査状況等についての被害者連絡（加害者の行政処分に係る問い合わせへの対応を含む。）を適時、適切に実施するなど、被害者・遺族の心情に配慮した適切な被害者対策を推進するとともに、同対策に係る指導教養を徹底する。

(6) 改正道路交通法令を踏まえた運転者施策の推進

仮停止を含めた厳正かつ迅速な行政処分の執行、更新時講習、高齢者講習等各種講習に係る受講者の態様に応じた講習内容の充実、経由申請を含む更新窓口の拡大等更新手続の一層の簡素・合理化の推進、障害者等に係る欠格事由の見直しに伴う運転適性相談や臨時適性検査等の適切な運用等改正道路交通法令の適切な施行に努める。また、初心運転者教育の中心的役割を果たしている指定自動車教習所等に対する指導監督の徹底、指定講習機関による取消処分者講習の円滑な実施等を図る。

2 安全・安心な人にやさしい交通環境の整備

(1) 交通安全施設等整備の積極的かつ計画的な推進

新たな交通安全施設等整備事業長期計画を策定するとともに、長期計画に基づき、積極的かつ計画的な交通安全施設等の整備を推進する。整備推進に当たっては、交通事故、交通渋滞及び交通公害の発生状況の分析、地域住民や道路利用者の意見の聴取、関係機関・団体との連絡調整、事後の効果測定等を的確に実施し、その結果を施策に

反映させることにより、施策効果を高めるよう努める。

(2) 歩行者・自転車利用者の安全通行権の確保

高齢者を始めとする歩行者・自転車利用者の交通事故被害が深刻である現状を踏まえ、「あんしん歩行エリア」等の生活地域又は商業地域、「事故危険箇所」等の交通事故が多発する交差点又は単路等を重点に、大型車両の通行禁止、路側帯の拡幅等の交通規制、信号機の高度化、バリアフリー対応型信号機の整備、信号運用の歩車分離化、信号灯器のLED化、道路標識・道路標示の大型化・高輝度化・自発光化等の施策を組み合わせた総合的な安全対策を推進し、歩行者・自転車利用者の安全通行権を確保する。対策推進に当たっては、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、地域住民や道路利用者の意見を施策に反映させる。

(3) 道路交通のIT化と交通管理の最適化及び環境対策の推進

最新の情報通信技術を活用するなどして、信号制御の高度化、交通管制システムの高度化、交通情報提供の高度化、公共車両優先システム（PTPS）等の新交通管理システム（UTMS）の整備・拡充やこれらに必要な車両感知器、光ビーコン等の整備を推進するとともに、これらの交通管理に係るシステムを効果的に運用する。また、幹線道路等におけるハード・ソフト一体の駐車対策、最新の交通状況に応じた信号運用や交通規制の見直しを図るなど、都市圏全体の交通流を視野に入れた総合的な円滑化対策を推進する。

(4) 高速道路における安全対策の推進

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位置及び構造等を的確に把握して、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を申し入れるとともに、一般道路との取付位置等について道路管理者と十分協議をするなど先行対策を推進する。

また、供用中の高速道路については、交通事故、交通流、実勢速度等の交通実態や道路線形、勾配等の道路構造等を的確に把握した上で、道路管理者と共同して現地点検を実施し、必要な対策を申し入れるなど安全諸対策を推進する。