

平成14年の交通情勢

(1) 悪質・危険運転者対策を柱とする改正道路交通法令施行の効果

平成14年中の交通事故による死者数は8,326人で、過去最悪の死者数であった昭和45年の1万6,765人からの半減を達成するに至った。14年中の死者数は421人（前年比4.8%減）減少しているが、14年1月から同年5月までの間の死者数が13年同期と比較して26人（0.8%減）の減少にとどまるのに対し、悪質・危険運転者対策を柱とする改正道路交通法令が施行された14年6月以降同年12月までの間の死者数は、13年同期と比較して、395人（7.3%減）減少し、6月以降の死者数の減少が大きいことが分かる（図5-1）。

14年中の原付・自動車を第1当事者とする死亡事故についてみると、13年同期と比較して、6月から12月までの間の死亡事故件数は7.8%減少しており、1月から5月までの間の13年同期と比較した減少率（0.6%）と比べて、極めて大きくなっている（図5-2）。特に、死亡・重大事故につながりやすい飲酒運転中の死亡事故についてみると、6月から12月までの間の13年同期と比較した減少率は26.7%となっており、1月から5月までの間の減少率（0.8%）と比べ、大幅に減少している（図5-3）。また、同様の傾向は人身事故についてもみられる。

これは、悪質・危険運転者対策を柱とする改正道路交通法令の施行が飲酒運転中の人身事故及び死亡事故の大幅な減少につながっているものと考えられる。

図5-1 月別交通事故死者数（平成13, 14年）



図5-2 原付・自動車（第1当事者）による死亡事故件数（平成13, 14年）

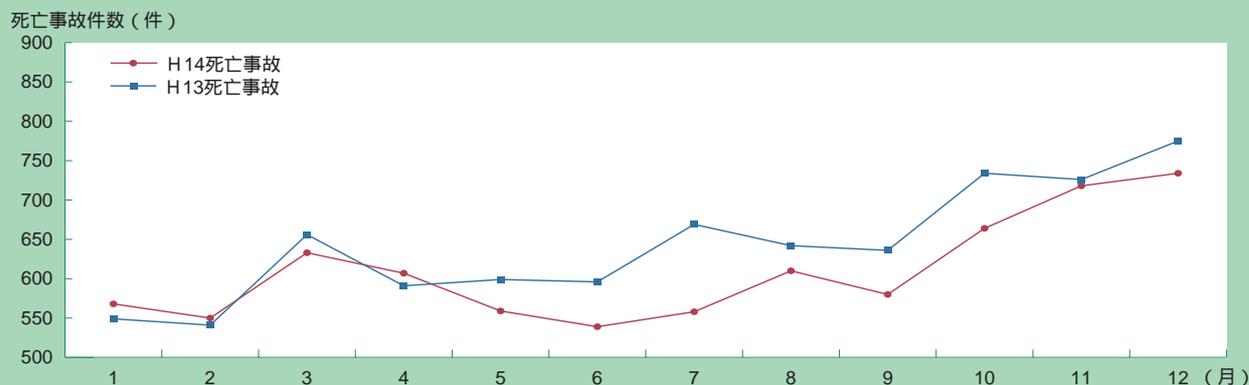
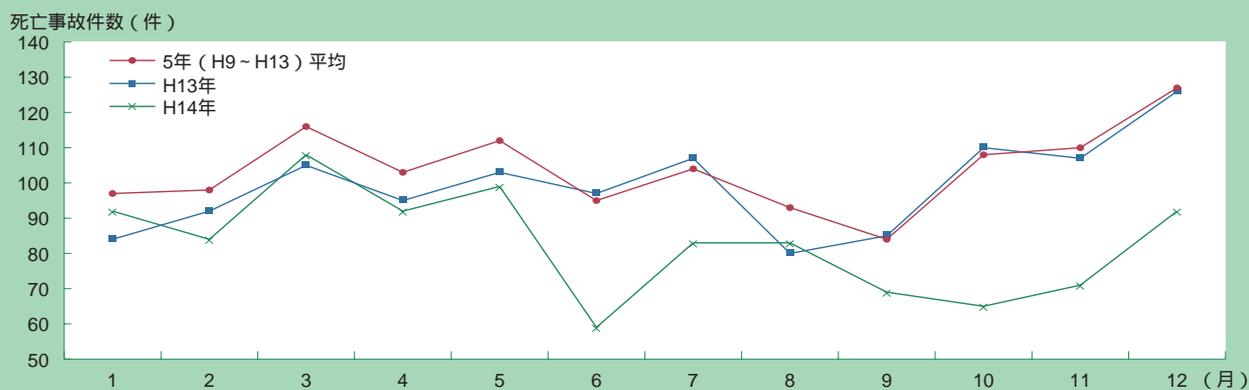


図5-3 原付・自動車（第1当事者）による飲酒死亡事故件数

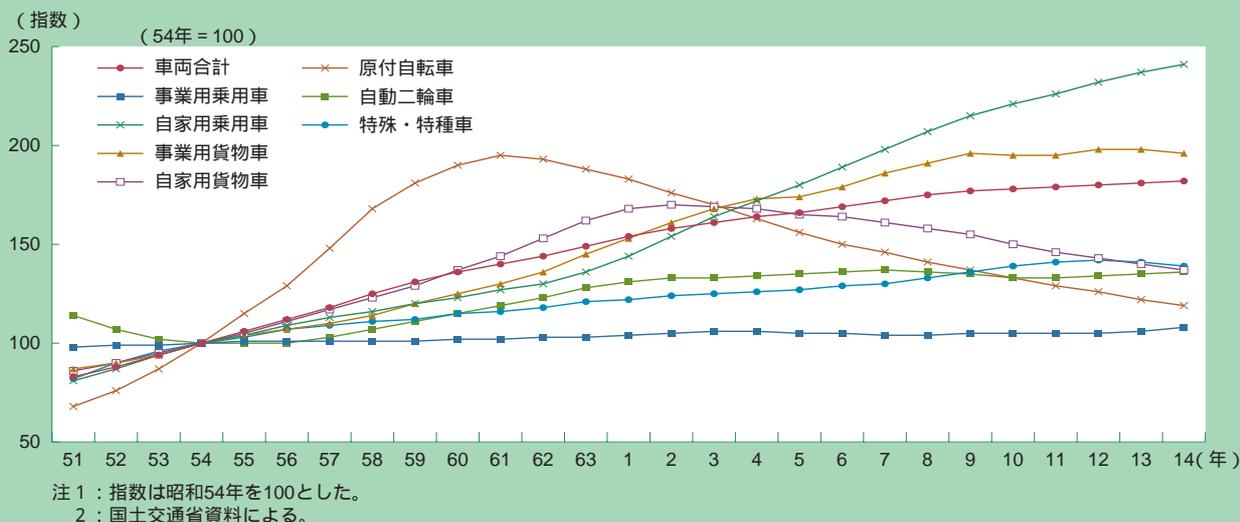


(2) 道路交通の現況

① 車両保有台数の増加

我が国の車両保有台数は、年々増加傾向にあり、平成14年末には約9,011万台となっている（図5-4）。

図5-4 車種別車両保有台数の推移（昭和51～平成14年）

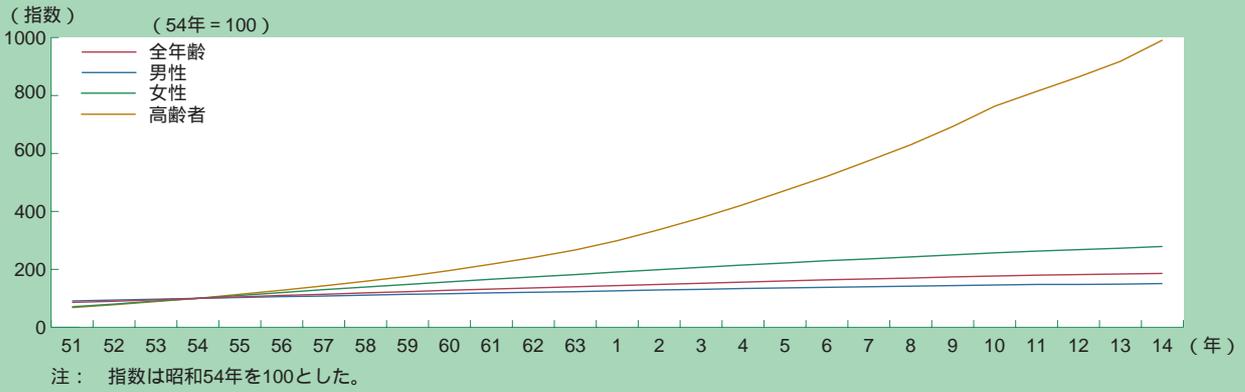


② 運転免許保有者数の増加

運転免許保有者数は、年々増加し続けている。また、高齢化社会の進展に伴い、運転免許保有者数に占める高齢者（65歳以上の者をいう。）の割合は年々高くなっており、この傾向は今後更に継続するものと考えられる（図5-5）。

- ・ 運転免許保有者数（14年末）・・・7,653万3,859人
- ・ 運転免許取得可能人口に占める運転免許保有者数（14年末）・・・男性は1.18人に1人，女性は1.74人に1人，全体は1.41人に1人
- ・ 運転免許保有者に占める高齢者の割合（14年末）・・・10.8%（約826万人）

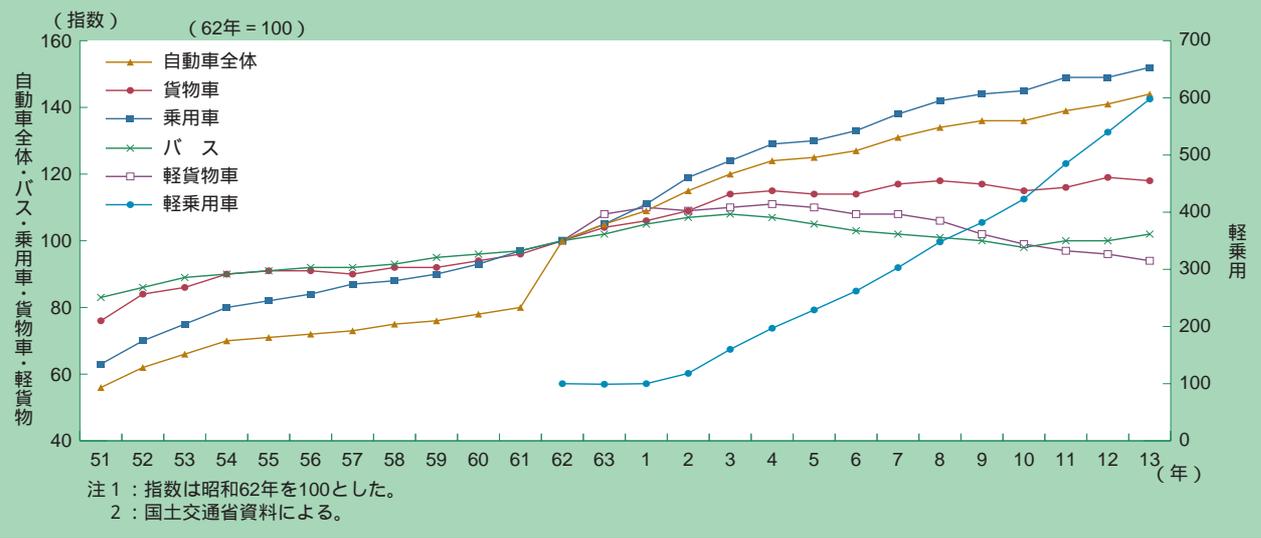
図5-5 運転免許保有者数の推移（昭和51～平成14年）



③交通量の増加

交通量は年々増加しており、13年末の自動車走行キロ（自動車が走行した距離を表したもの）は7,908億キロに達している（図5-6）。

図5-6 自動車走行キロの推移（昭和51～平成13年）



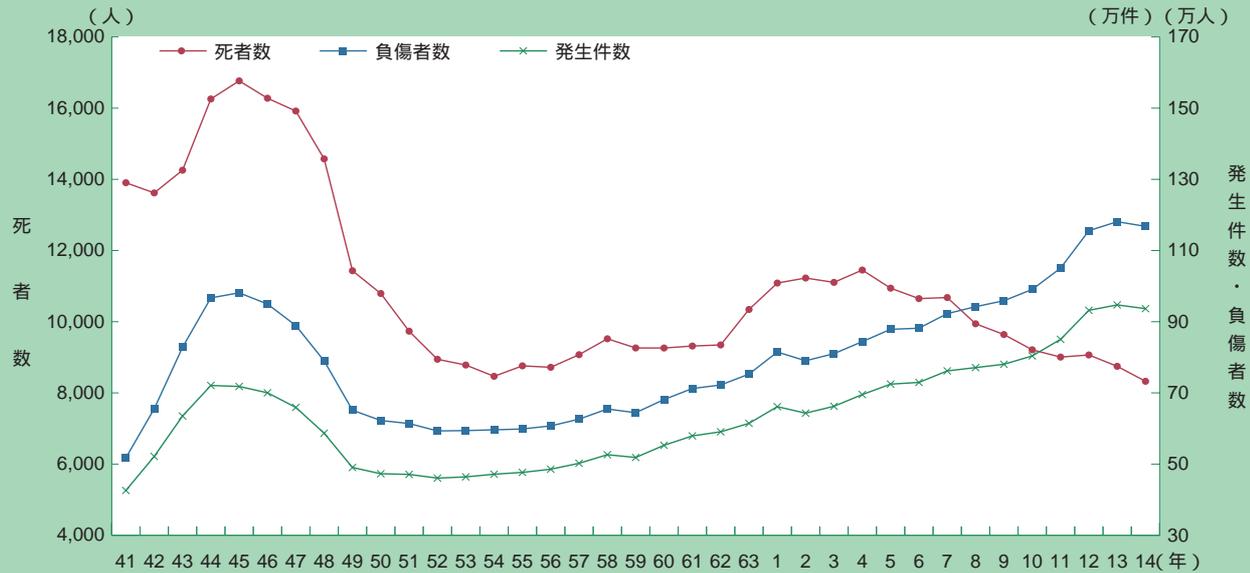
(3) 交通事故の発生状況

①概況

平成14年に発生した交通事故は、死者数が過去最悪であった昭和45年の1万6,765人からの半減を達成し、また、発生件数及び負傷者数についても平成2年以来12年ぶりに減少に転じた（図5-7）。

- ・ 発生件数・・・93万6,721件（前年比1万448件（1.1%）減）
- ・ 負傷者数・・・116万7,855人（前年比1万3,100人（1.1%）減）
- ・ 死者数・・・8,326人（前年比421人（4.8%）減）
- ・ 14年中の交通事故発生から30日以内の死者数・・・9,575人（前年比485人（4.8%）減）

図5-7 交通事故発生件数・死者数・負傷者数の推移（昭和41～平成14年）



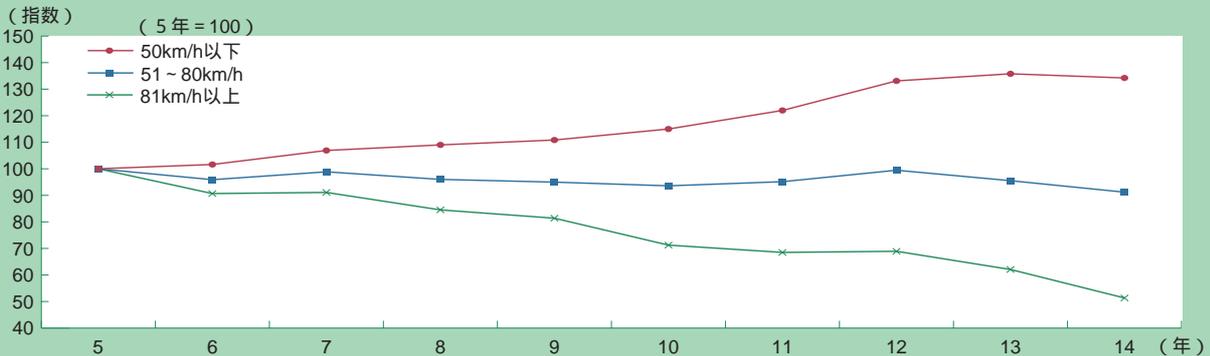
②近年死者が減少している理由

交通事故発生件数及び交通事故負傷者数は、14年は13年に比べ減少したものの、ここ数年、基本的に増加傾向にある。このような増加基調にもかかわらず、交通事故死者数が減少傾向にある要因としては、高速で走行する車両の事故が減少していること、シートベルトの着用者率が向上し事故の被害が軽減されていること、歩行中死傷者の違反割合が減少していることなどが考えられる。

車両の事故直前の速度の低下

80キロメートル毎時を超える高速の事故での致死率は、80キロメートル毎時以下の場合の30.9倍であるが、この高速の事故件数が大きく減少していることが、自動車乗車中の死者数が減少している一因と考えられる（図5-8）。

図5-8 一般道における危険認知速度^(注)別交通事故件数の推移（平成5～14年）

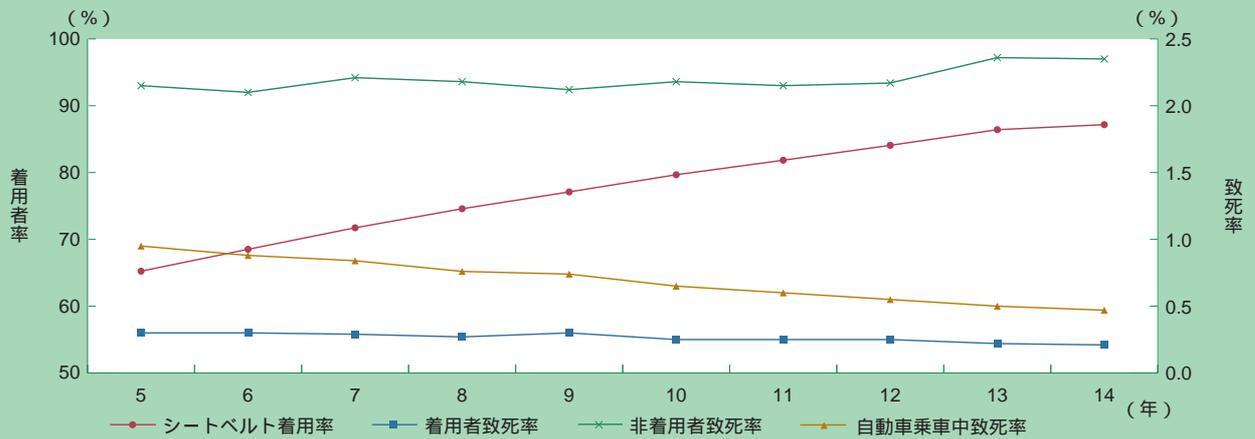


注1： 指数は平成5年を100とした。
 注2： 危険認知速度とは、自動車又は原動機付自転車の運転者が、相手方車両、人、駐車車両又は物件を認め、危険を認知した時点の速度をいう。

シートベルト着用者率の向上

シートベルト着用者の致死率は、非着用者の約11分の1であり、シートベルトが事故の被害軽減に果たす役割は大きいと認められる。シートベルト着用者率が5年以降向上していることが、自動車乗車中の死者数が減少していることの一因であると考えられる（図5-9）。

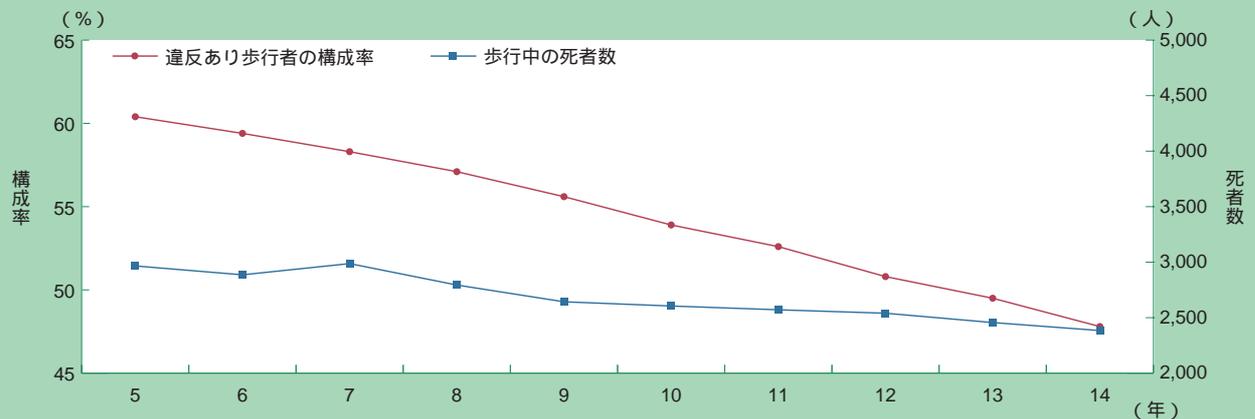
図5-9 シートベルト着用有無別致死率及び自動車乗車中の死傷者のシートベルト着用者率の推移（平成5～14年）



違反のある歩行中死傷者の構成率の減少

歩行者の致死率を違反の有無別でみると、違反のある者は4.1%、違反のない者は1.4%となっている。近年、歩行中の死傷者は横ばい傾向にあるものの、違反のある者の構成率が減少傾向にあることが、歩行中の死者数が減少している一因と考えられる（図5-10）。

図5-10 歩行中の死傷者の違反構成率と歩行中の死者数の推移（平成5～14年）

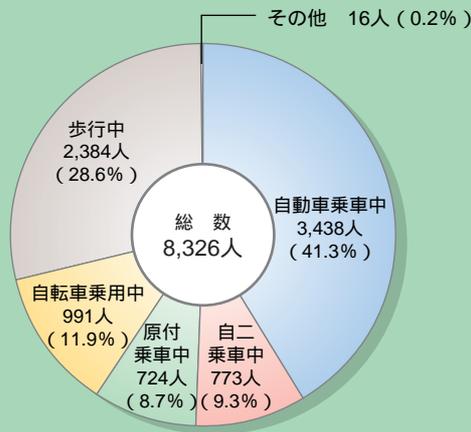


③交通死亡事故の発生状況

状態別にみた交通事故死者数（図5-11）

- ・ 自動車乗車中の死者数が3,438人で最も多く、全死者数の41.3%となっている。
- ・ 自動車乗車中の死者数の減少（前年比273人（7.4%）減）、歩行中の死者数の減少（前年比72人（2.9%）減）が顕著である。

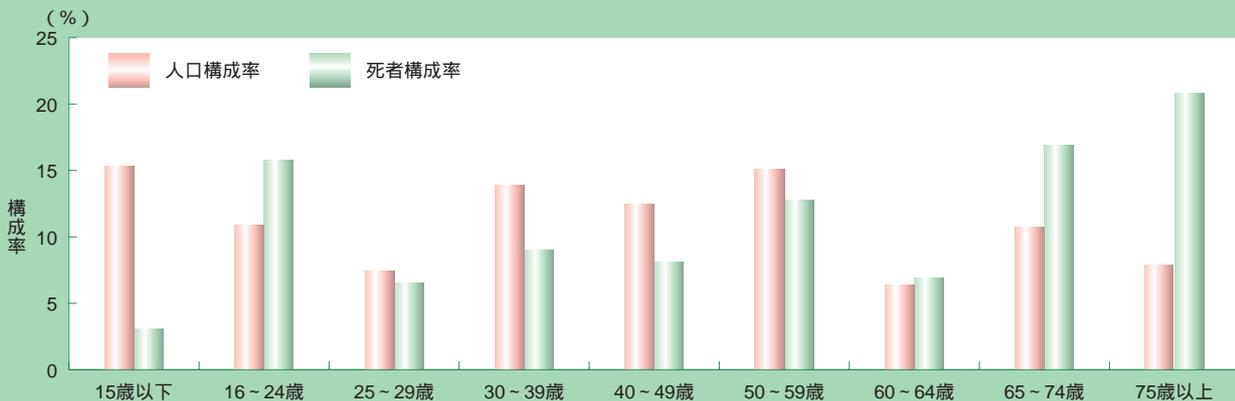
図5-11 状態別交通事故死者数（平成14年）



年齢層別にみた交通事故死者数の構成率と人口構成率の比較（図5-12）

- ・ 後期高齢者（75歳以上の者をいう。）、前期高齢者（65歳以上74歳以下の者をいう。）、若者（16歳以上24歳以下の者をいう。）の順に死者数の構成率が人口構成率より高くなっており、それぞれ2.6倍、1.6倍、1.5倍となっている。

図5-12 年齢層別にみた交通事故死者数の構成率と人口構成率の比較（平成14年）

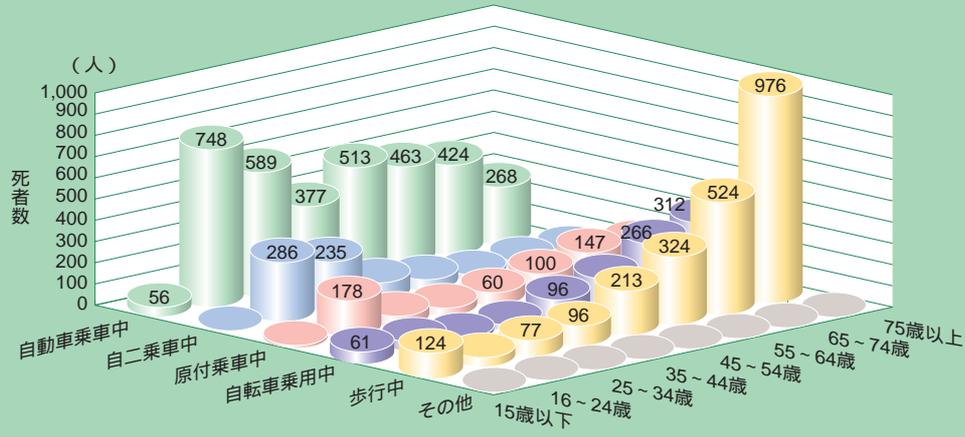


注：人口は、総務省統計資料「平成14年10月1日現在推計人口」による。

状態別，年齢層別死者数の特徴 (図5-13)

- ・ 自動車乗車中の死者数については若者が最も多い (21.8%)
- ・ 自動二輪車乗車中の死者数については若者が最も多い (37.0%)
- ・ 自転車乗用中の死者数については後期高齢者が最も多い (31.5%)
- ・ 歩行中の死者数については後期高齢者が最も多い (40.9%)

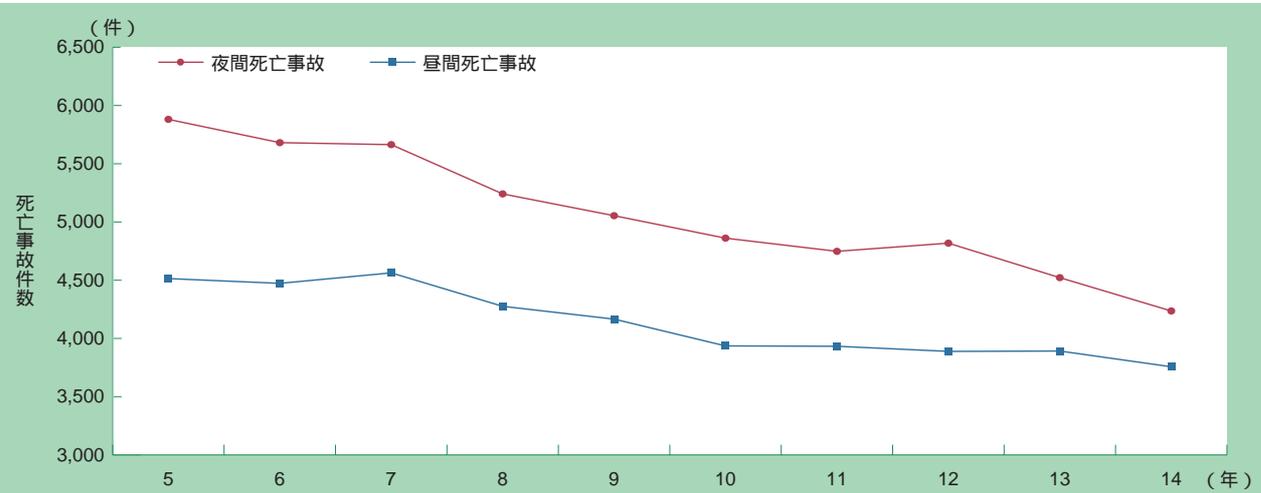
図5-13 状態別，年齢層別死者数 (平成14年)



昼夜別にみた死亡事故の発生状況 (図5-14)

- ・ 14年中の死亡事故件数は，昼間 (日の出から日没まで) が3,757件 (全体の47.0%)，夜間 (日没から日の出まで) が4,236件 (53.0%) となっている。
- ・ 夜間の死亡事故件数は昼間の約1.1倍である。
- ・ 13年と比較して，昼間は135件 (3.5%)，夜間は286件 (6.3%) 減少した。

図5-14 昼夜別死亡事故件数の推移 (平成5~14年)



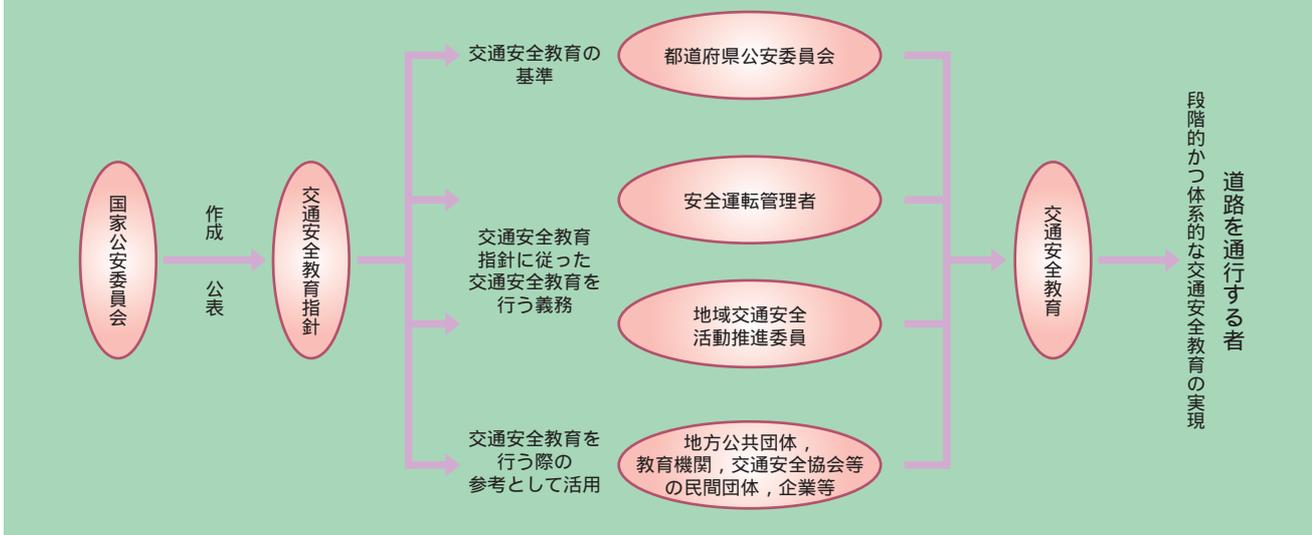
交通安全教育の推進

(1) 警察による交通安全教育

国家公安委員会は、地方公共団体、民間団体等が効果的かつ適切に交通安全教育を行うことができるようにするとともに、都道府県公安委員会が行う交通安全教育の基準とするため、交通安全教育指針（以下「指針」という。）を作成し、公表している（図5-15）。

指針には、交通安全教育を行う者の基本的な心構えや年齢、通行の態様や心身の発達段階に応じた体系的な交通安全教育の内容及び方法が明示されており、警察では、関係機関・団体と協力しつつ、指針を基準として、幼児から高齢者に至るまでの各年齢層を対象に、交通社会の一員としての責任を自覚させるような交通安全教育を実施している。

図5-15 交通安全教育指針に基づく交通安全教育



警察による自転車安全教室の様子（福岡）



新入生に対する交通安全教室の様子（大阪）

(2) 高齢者の交通安全教育

警察では、高齢者の交通安全教育を実施するに当たっては、自らが体験し、考えることを重視する立場から、交通事故事例を活用することや、夜光反射材の効果実験等を盛り込むことなどにより、参加・体験・実践型の交通安全教育を積極的に推進するように努めている。

また、運転免許証を持たない、老人クラブに加入していないなど交通安全教育を受ける機会の少ない高齢者に対し、地方公共団体、交通関係団体等と連携して高齢者宅訪問指導を行うなど、地域全体で高齢者の交通安全指導が行われるよう支援している。



高齢者宅訪問指導活動（北海道）



高齢ドライバー安全運転大会（三重）

(3) 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

警察では、中学生に対して自転車利用の体験学習等による交通安全教育を実施するための交通安全教育指導者を育成することを目的とし、平成14年度及び15年度の2か年にわたり、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いる。

14年度は、本事業を実施するモデル中学校を選定し、中学校教職員、保護者等からなる「交通安全教育リーダー」に対して指導者養成研修を行い、15年度は、この「交通安全教育リーダー」による中学生を対象とした交通安全教室を開催することとしているほか、本事業の成果を踏まえ、今後の指導者を育成するための手引を作成することとしている。



指導者育成研修会の実施（岡山）

(4) 事業所等における交通安全教育活動

一定台数以上の自動車を使用する事業所等においては、安全運転管理者及び副安全運転管理者を選任することとされている。

警察では、これらの安全運転管理者等に対し安全運転管理に必要な知識等に関する講習を実施しており、平成14年度中の実施回数は2,423回、受講者数は延べ約39万人であった。

また、安全運転管理者には、指針に従った交通安全教育の実施がその業務として義務付けられていることから、警察としてもこの交通安全教育が適切に実施されるよう、必要な指導を行っている。



優良事業所に対する表彰式（福井）



シミュレーターを使用した飲酒後の運転技能検査（徳島）

コラム 1

動画を活用したCD-ROM教材の作成

香川県警察では、14年度に、児童・生徒の自転車事故の防止と自転車マナーの向上を図るため、学校教育現場で活用できるCD-ROM視聴覚教材「危険予測トレーニング - 自転車編 -」を作成し、県下の全小・中学校及び高校等に配布した。

この教材は、県内で発生した自転車事事故事例をアニメーションで再現することにより、利用者が危険予測のトレーニングを行うことができるものとなっている。



企画・製作 香川県警察本部交通部

交通安全活動の推進

(1) 交通安全意識を高めるための交通安全活動

① 全国交通安全運動

毎年春と秋に全国交通安全運動を実施している。その目的は、交通安全に関する知識の普及と交通安全意識の高揚を図るとともに、交通ルールの遵守と交通マナーの実践が図られるようにすることである。期間中は、国、地方公共団体及び交通安全協会等の民間団体が協力して幅広い国民運動を展開しており、各地域の実態に即した住民参加型の諸活動を活発に行うことによって交通安全意識の高揚を図ろう努めている。



交通安全パレード（岩手）

② 民間団体・市町村等と連携した交通安全活動の推進

交通安全教育、交通安全に関する広報啓発活動等の活動は、警察のみならず、民間団体・市町村等との連携により行うことが重要である。警察では、チャイルドシートのレンタル・リサイクル事業やキャンペーン等広報啓発活動に必要な協力を行うなど、連携を強化し、より効果的な交通安全対策の推進に努めている。



チャイルドシートの使用講習会（京都）

③ 地域ボランティア等の自主的な交通安全活動の促進

警察では、地域交通安全活動推進委員や交通指導員等の地域ボランティア等による交通安全教育、広報啓発活動、街頭における交通安全指導等の効果的な活動が行われるよう、このような指導者を対象とする研修会の開催、交通事故実態に関する情報の提供等の必要な支援を行っている。



交通安全指導者講習会（石川）

(2) 交通安全を目的とする諸団体の活動

①自動車安全運転センター

自動車安全運転センター（以下「センター」という。）は、道路の交通に起因する障害の防止及び運転免許を受けた者等の利便の増進に資するため、自動車安全運転センター法に基づき、累積点数通知業務（免許停止等の直前の点数に達した者にその旨を書面で通知する業務）、運転経歴証明業務（無事故・無違反証明等の業務）、交通事故証明業務、安全運転研修業務、調査研究業務等を行っている。

平成14年度の活動状況

- ・累積点数通知件数・・・約122万件
- ・無事故・無違反証明等の証明書の交付件数・・・約442万件
- ・交通事故証明書の交付件数・・・約394万件
- ・安全運転研修の受講人数（延べ）・・・約6万人
- ・少年交通安全研修の受講人数（団体研修）・・・約2万8,000人
- ・調査研究業務・・・高速自動車国道における自動二輪車の交通管理の在り方に関する調査研究ほか2件



安全運転研修の様子



少年交通安全研修の様子

コラム 2

自動車安全運転センターの民間法人化

15年10月1日、センターは民間法人（国の出資を廃止するなど、政府の関与を最小限のものとする法人）に改組されることから、センターの経営の自主性、自立性の向上を活かして、安全運転研修業務を中核とした一層機動的かつ効果的な業務運営の展開が期待される。

②都道府県交通安全協会（連合会）及び（財）全日本交通安全協会

各都道府県の交通安全協会（連合会）は、道路交通法に基づき、都道府県交通安全活動推進センター（以下「都道府県センター」という。）として指定されており、警察と連携し、交通事故に関する相談等の業務を推進するほか、民間の交通安全活動の中心的な役割を担っている。

（財）全日本交通安全協会は、道路交通法に基づき、全国交通安全活動推進センターとして指定されており、都道府県センターの業務に関する研修等を行うほか、交通安全に関する広報啓発活動等を推進している。



二輪車安全運転全国大会の様子

③（財）交通事故総合分析センター

（財）交通事故総合分析センター（以下「分析センター」という。）は、道路交通法に基づき、交通事故調査分析センターとして指定されており、交通事故に関する総合的な分析・調査研究を行っている。

分析センターは、交通事故、運転者、車両、道路等に関する各種データを統合し、多角的なマクロ統計分析を実施するとともに、実際に発生した交通事故を総合的かつ科学的に調査する事故例調査（ミクロ調査）を実施している。また、広報誌、発表会等による広報啓発活動等を通じて、交通安全対策の積極的な推進を図っている。



事故例調査の様子

④交通安全関連事業の指導育成

自動車運転代行業及び自家用自動車管理業については、いずれも適正に事業が行われれば、交通安全に寄与するものであることから、関係行政機関と連携し、（社）全国運転代行協会、（社）日本自家用自動車管理業協会に対する指導等を通じて、事業の健全育成を図っている。

自動車運転代行業の現況

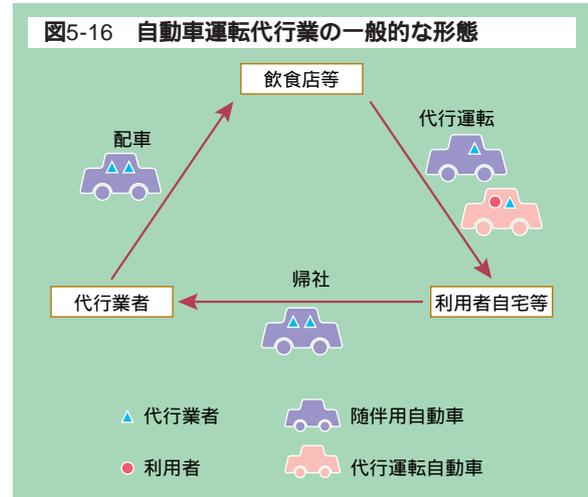
(1) 自動車運転代行業の業務の適正化に関する法律の施行

自動車運転代行業は、飲酒した者等に代わって自動車を運転する役務を提供する営業として、飲酒運転の防止等に一定の役割を果たしているところであるが、原則として自由に営業することができたため、交通事故の発生率が高い、代行運転自動車運転中の違反行為について使用者の責任を問うことができない、不適正業者による白タク行為や料金の不正収受が多発しているなどの問題が見受けられた。

こうしたことから、自動車運転代行業の業務の適正な運営を確保し、交通の安全及び利用者の保護を図るため、

- ・ 自動車運転代行業を営む者についての都道府県公安委員会の認定
- ・ 安全運転管理者等の選任、業務中の事故により発生した損害を賠償するための措置（保険契約等）を講ずる義務等の自動車運転代行業者の遵守事項
- ・ 都道府県公安委員会等による自動車運転代行業者に対する指導・監督

等について定めた自動車運転代行業の業務の適正化に関する法律（以下「運転代行業法」という。）が制定され、平成14年6月1日に施行された（図5-16）。



(2) 自動車運転代行業の現況（平成14年末現在）

- ・ 認定申請受理件数・・・4,371件
- ・ 認定業者数・・・4,148業者
- ・ 自動車運転代行業の従業員数・・・約5万人
- ・ 随伴用自動車台数・・・約1万8,000台

(3) 自動車運転代行業の適正化の推進

警察では、自動車運転代行業の業務の適正な運営を確保するため、運転代行業法の適正な運用に努めているところであり、報告徴収や立入検査を行っているほか、無認定営業、損害賠償措置義務違反、道路運送法違反等の違法行為については、厳正な取締り等を行っている。

事例

自動車運転代行業者が短期間に2度の交通死亡事故を発生させたことを端緒として、その使用する随伴用自動車4台について損害賠償措置を講じていなかったこと、公安委員会に対して提出した認定申請書に随伴用自動車として使用する自動車の台数について虚偽の記載をしていたことを突き止め、平成14年10月、運転代行業法違反（損害賠償措置義務違反・申請書虚偽記載）で検挙した（新潟）。

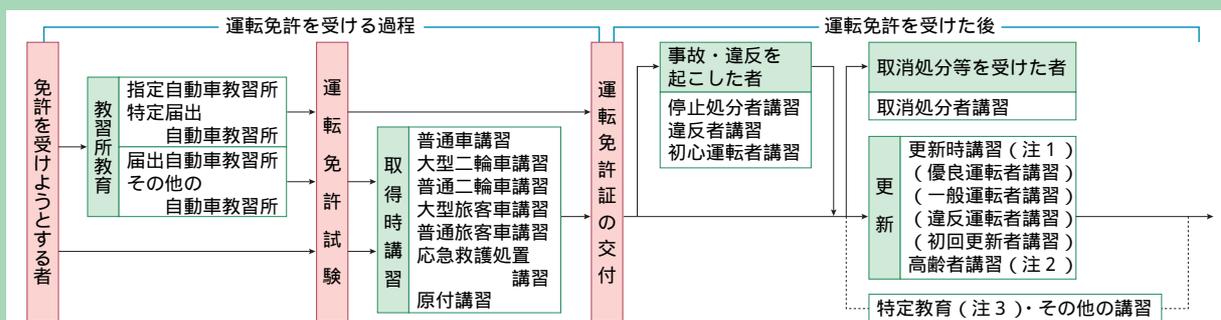
また、13年の道路交通法改正により、代行運転普通自動車の運転者は第二種免許を受けなければならないこととされたが、この規定は16年6月1日から施行されることから、警察においては、地域の実情に応じ、第二種免許の取得を促進するための広報・啓発活動に取り組んでいる。

運転者教育の充実

(1) 運転者教育の体系

運転者教育の機会は、運転免許制度の各段階に設けられており、その流れは次のとおりである（図5-17）。

図5-17 運転者教育の体系



注1： 運転免許証の更新を受けようとする者は、更新時講習の受講が義務付けられている。
 注2： 運転免許証の有効期間が満了する日における年齢が70歳以上の者については、更新前に高齢者講習の受講が義務付けられている。
 注3： 都道府県公安委員会の認定を受けた運転免許取得者教育のうち、高齢者講習又は更新時講習と同等の効果を生じさせるために行われる課程を終了した者については、それぞれの講習の受講が免除されている。

(2) 運転免許を取得しようとする者に対する教育の充実

①自動車教習所における教習の充実

指定自動車教習所は初心運転者教育の中心的役割を果たしている。都道府県公安委員会では、教習指導員の資質向上を図るなどして、指定自動車教習所における教習の充実に努めている。また、都道府県公安委員会に届出をした自動車教習所のうち、同公安委員会の指定を受けていない教習所（以下「届出自動車教習所」という。）に対し、教習の適正な水準を確保するために必要な指導及び助言を行っている。

自動車教習所の現状（平成14年末）

- 指定自動車教習所...1,484か所
- 指定自動車教習所の卒業生で運転免許試験に合格した者...194万8,111人
- 指定自動車教習所の卒業生の合格者全体に占める割合...94.7%
- 届出自動車教習所...243か所

②取得時講習

普通免許，大型二輪免許，普通二輪免許，大型二種免許又は普通二種免許を受けようとする者は、それぞれ普通車講習，大型二輪車講習，普通二輪車講習，大型旅客車講習又は普通旅客車講習のほか、応急救護処置講習の受講を義務付けられており、原付免許を受けようとする者は、原付講習の受講が義務付けられている（表5-1）。

表5-1 取得時講習の実施状況（平成14年）

講習名	内容	受講者数(人)
普通車講習		21,461
大型二輪車講習	それぞれの自動車の運転に係る危険の予測等安全な運転に必要な技能及び知識等	806
普通二輪車講習		4,079
大型旅客車講習		4,400
普通旅客車講習		8,876
応急救護処置講習	人工呼吸，心臓マッサージ等応急救護処置に必要な知識	36,141
原付講習	原動機付自転車の操作方法，走行方法等安全運転に必要な知識	329,007

注1： いずれの講習も実技訓練を含むこととされている。
 注2： 大型旅客車講習及び普通旅客車講習の受講者数は平成14年6月以降12月までの数値である。

なお、指定自動車教習所及び特定届出自動車教習所を卒業した者は、取得時講習と同内容の教育を受けているため、取得時講習を受ける必要はないこととされている。

(3) 運転免許取得後の教育の充実

①更新時講習

更新時講習は、更新の機会をとらえて定期的に講習を行うことにより、安全な運転に必要な知識を補い、運転者の安全意識を高めることを目的としている。

平成13年の道路交通法等の改正により、受講対象者の区分を優良運転者、一般運転者、違反運転者及び初回更新者の4区分として実施することとされたところであり、また、高齢者学級、若者学級、二輪車学級等の特別学級を編成することにより、受講者の態様に応じたきめ細かな講習の実施に努めている（表5-2）。

表5-2 更新時講習の実施状況（平成14年6月以降12月まで）

区 分	優良運転者講習	一般運転者講習	違反運転者講習	初回更新者講習
受講者数（人）	3,417,473	1,734,127	2,622,079	688,344
うち特別学級	12,342	9,571	19,220	7,471
講習時間	30分	1時間	2時間	2時間
講習内容	ビデオ等の視聴覚教材を使用して交通事故の実態、安全な運転に必要な知識等について説明する。	優良運転者講習の内容に加え、安全運転自己診断等により適性検査を実施し、安全な運転について具体的な指導を行う。	一般運転者講習の内容に加え、自動車等の運転に必要な知識に関する討議及び指導を行う。	一般運転者講習の内容に加え、自動車等の運転に関する基礎的な知識に習熟させるための演習を行う。

注：平成14年1月以降5月までに、改正前の道路交通法等による優良運転者等講習を720万4,893人が、一般運転者講習を189万3,932人が受講した。

②高齢者講習

高齢者講習は、危険予測や事故事例等に関する視聴覚教材を用いた講義のほか、コース又は道路における自動車等の運転、動体視力検査器等を用いた検査を通じて、運転に必要な適性に関する調査を行い、受講者に自らの身体機能の変化を自覚してもらうとともに、その結果に基づいて助言・指導を行うことを内容としている。

13年の道路交通法の改正により、受講を要する者の範囲が75歳以上の者から70歳以上の者に拡大され、14年中には74万8,080人が受講した。

③自動車教習所における交通安全教育

自動車教習所は、運転者の経歴や年齢等の区分に応じたいわゆるペーパードライバー教育、高齢運転者教育等の地域住民に対する交通安全教育も行っており、地域における交通安全教育機関としての役割を果たしている。こうした教育のうち、一定の基準に適合するものについては、その水準の向上と免許取得者に対する普及を図るため、都道府県公安委員会の認定を受けることができることとされている。

効果的な運転者施策の推進

(1) 運転者の危険性に応じた行政処分等の実施

警察では、道路交通法違反を繰り返し犯す運転者や重大な交通事故を起こす運転者を、道路交通の場から早期に排除するため、行政処分の迅速・確実な実施に努めている。

平成14年の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引き上げられ、14年中の運転免許の取消処分件数は前年に比べて34.1%増加した(表5-3)。

道路交通法等に違反する行為をし、一定の基準に該当する者や行政処分を受けた者に対しては、下表のとおり危険性の改善を図るための教育を行っている(表5-4)。

表5-3 運転免許の行政処分件数の推移(平成10~14年)

区分	10	11	12	13	14
総数(件)	1,406,769	1,260,586	1,112,314	1,061,216	1,015,120
取消し	36,256	38,378	34,402	33,323	44,702
停止	1,370,513	1,222,208	1,077,912	1,027,893	970,418

注: 「取消し」は、初心取消しを除く。

表5-4 危険運転者の改善のための教育の状況(平成14年)

講習名	対象者	内容	効果	受講者数(人)
初心運転者講習	普通免許等取得後1年未満の初心運転者で道路交通法等に違反する行為をし、一定の基準に該当する者	技術及び知識の定着を図ることを目的とし、路上訓練や運転シミュレーターを活用した危険の予測や回避の訓練を取り入れるなどによって行っている。	再試験を免除される。 (注)	110,038
取消処分者講習	運転免許の拒否、取消し等の処分を受けた者	受講者に運転適性を自覚させ、運転態度の改善を図ることを目的とし、自動車等の運転や運転シミュレーターの操作等をさせることにより運転適性に関する調査を行い、これに基づく個別的かつ具体的な指導を行っている。	新たな運転免許試験の受験資格となる。	29,255
停止処分者講習	運転免許の保留、効力の停止等の処分を受けた者	処分を受けた者の申出に基づいて行われ、自動車等の運転や運転シミュレーターの操作等をさせることにより運転適性に関する調査を行い、それに基づく指導を行っている。	運転免許の効力の停止等の期間が短縮される。	784,546
違反者講習	違反行為に付する点数が3点以下である違反行為をし、一定の基準に該当する者	講習を受けようとする者からの申出により、運転者の資質の向上に資する社会参加活動の体験を含む課程又は自動車等の運転や運転シミュレーターの操作等を通じた個別的な運転適性についての診断と指導を含む課程を選択することができる。	運転免許の取消し、効力の停止等の行政処分を行わない。	225,486

注: 初心運転者講習を受講しなかった者に対して行う再試験では、運転免許試験と同等の基準で合格判定が行われ、14年中は7,962人が受験し、不合格となった6,109人が運転免許を取り消された。

(2) 運転免許試験

運転免許を受けようとする者は、都道府県公安委員会の行う運転免許試験を受けなければならないこととされ、運転免許試験は免許の種類ごとに、自動車等の運転に必要な適性、技能及び知識について行うこととされている。

運転免許試験のうち、学科試験は、国家公安委員会が作成する教則の範囲内で、自動車等の運転に必要な知識について行うこととされており、イラストを使用して現実の交通場面を想定した認知力・判断力を問う問題も取り入れている。

(3) 運転免許取得希望者に対する利便性の向上

① 運転免許手続における簡素合理化の推進

警察では、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、更新申請書等に添付する写真の省略等を進めている。また、平成13年の道路交通法改正により、運転免許証の有効期間が、一定の違反運転者や初回更新者を除き、原則として5年とされたほか、優良運転者については、その者の住所地を管轄する公安委員会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った。

② 障害者に対する利便性の向上

警察では、障害を有する運転免許取得希望者に対する利便性の向上を図るため、受験者である身体障害者が持ち込んだ車両による技能試験を実施している。また、13年の道路交通法等の改正により、障害者等に係る運転免許の欠格事由が廃止され、自動車の安全な運転への支障の有無を個別に判断することとされたことを踏まえ、病気や障害に係る運転適性等について知識の豊かな職員を窓口配置し、運転適性相談活動の一層の充実を図っているほか、運転免許試験場施設の整備・改善、字幕入り講習用ビデオの作成・活用等、障害者等のニーズに応じた施策の推進に努めている。

このほか、指定自動車教習所に対しても、身体障害者が持ち込んだ車両による教習の実施等に努めるよう指導している。

(4) 運転免許証のICカード化

平成13年の道路交通法改正により、運転免許証の記載事項の一部を電磁的方法により記録できることとされ、運転免許証の偽変造防止、保有者のプライバシー保護等の観点から、高度なセキュリティ機能を有する電子技術を活用した運転免許証のICカード化に向けて具体的な検討を進めている。

ICカード化によるメリット

- ・ 運転免許証の偽変造防止（セキュリティの向上）～精巧な偽造事案に対処
- ・ プライバシー保護～本籍欄の運転免許証上からの削除
- ・ 各種運転免許手続の簡素合理化と申請負担の軽減～各種申請書類の自動作成
- ・ 国際標準化への対応～運転免許証の国際標準規格に対応
- ・ 交通警察業務の合理化・効率化～切符作成システム等による所要時間短縮

交通安全施設等整備事業をめぐる新たな展開

(1) 長期計画の見直し

警察では、多発する交通事故を緊急かつ効果的に防止するため、昭和41年以来、交通安全施設等整備事業に関する緊急措置法に基づく交通安全施設等整備事業長期計画に即して、道路管理者との連携の下、信号機を始めとする交通安全施設等の整備を推進してきた。この長期計画は、事業の計画的な推進等に大きな役割を果たしてきたが、交通安全施設等、道路、港湾その他の社会資本の整備については、事業を一層重点的、効果的かつ効率的に推進するため、横断的な取組みや事業間連携の更なる強化が求められていることから、従来の事業分野別の長期計画について、それらの統合等を内容とする見直しを行うこととした。

(2) 新たな制度の枠組み

第156回国会で成立した社会資本整備重点計画法等により、平成15年4月1日、社会資本整備に関する新たな制度が設けられたが、その概要は次のとおりである。

従来の事業分野別の長期計画を統合した「社会資本整備重点計画」を策定する。

この重点計画では、原則として事業費総額を計画内容とせず、事業により達成される成果目標（アウトカム目標）等を定める。また、横断的な政策テーマに係るアウトカム目標を設定し、事業間連携の強化を図る。

計画の策定に当たっては、国民の意見を反映させるために必要な措置を講ずるとともに、都道府県の意見を聴取する。

重点計画に定められた事業については、政策評価を行う。

また、これに伴い、社会資本整備に係るほとんどの緊急措置法が廃止されることとなったが、交通安全施設等整備事業に関する緊急措置法については、最近の厳しい交通情勢にかんがみ、交通安全施設等整備事業の推進に関する法律に改められ、警察と道路管理者が連携した重点的な事業実施の枠組みが恒久的なものとして位置付けられることとなった。

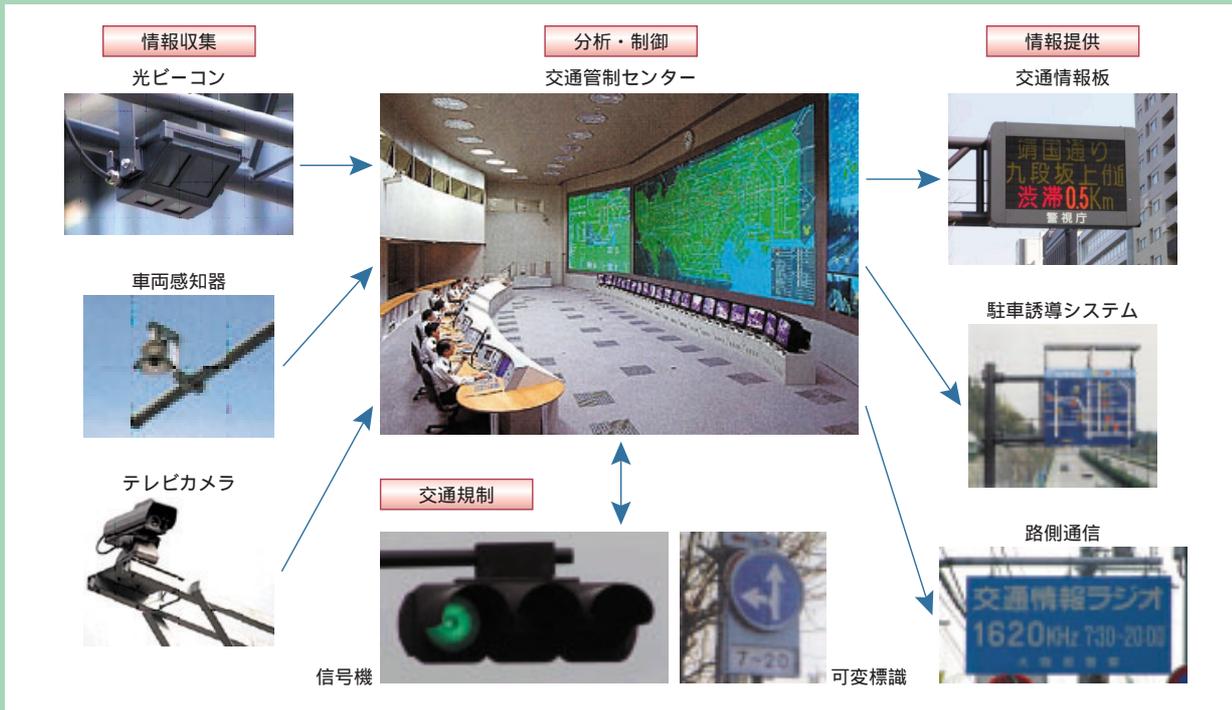
今後、警察としては、こうした新たな制度の下で、「あんしん歩行エリア」の整備、事故危険箇所対策、歩行空間のバリアフリー化等の施策を推進し、交通事故抑止、交通渋滞解消、地球温暖化防止等に係る目標の達成に努めることとしている。

(3) 交通管制の高度化

自動車交通量が年々増加するなか、都市部においては、慢性化した交通渋滞と多発する交通事故が都市機能を著しく阻害している。

警察では、信号機や交通管制システムの機能の高度化を図り、この問題を解決しようとしている（図5-18）。交通管制センターは、その中心となる施設であり、道路上の信号機、交通情報板、車両感知器等と接続され、複雑・過密化した都市の自動車交通を適切に配分・誘導している。

図5-18 交通管制システムの構成



交通管制センターの機能

- ・ 交通情報の収集・分析
車両感知器等を用いて車両の交通量，走行速度等の交通情報を収集し，分析する。
- ・ 信号機の制御
交通情報の分析結果を基に，時々交通状況に応じて適切に信号制御をする。
- ・ 交通情報の提供
渋滞情報等を，交通情報板，ラジオ，カーナビゲーション装置等を介して提供する。

信号制御の高度化の例

- ・ 感応化（点の制御）
車両感知器により把握された交通量に応じて青信号の時間を調整するもの
- ・ 系統化（線の制御）
同一路線上の信号機を連動させ，赤信号により停止する回数を少なくするもの
- ・ 集中制御化（面の制御）
地域全体の信号機を連動させ，交通管制センターの指令の下に交通の流れを整序化するもの

道路交通のIT化

(1) 警察によるITS（高度道路交通システム）

警察では、最先端の情報通信技術等を活用して交通管理の最適化を図るITSとして、UTMS（新交通管理システム）の整備を推進している。また、そのキーインフラである光ビーコン^(注1)を、都市部の主要な一般道路等をおおむねカバーできるよう整備することを目指している。

①公共交通の通行を支援するシステム

・PTPS（公共車両優先システム）^(注2)

バス専用・優先レーンの設定等の交通規制を行うとともに、バスがなるべく停止しないように進行方向の信号を優先的に青にすることにより、一度に多くの者を輸送することができ、年少者や高齢者も多く乗車するバスの定時運行と利便性向上を図るシステム（図5-19）。

平成14年度末現在，27都道府県で整備

・MOC S（車両運行管理システム）^(注3)

光ビーコンにより収集したバス，貨物車等の事業用車両の走行位置等の情報を事業者に提供することにより，事業者が行う車両の運行管理を支援するシステム。

14年度末現在，7道府県で整備

図5-19 公共車両優先システム



②緊急車両の通行を支援するシステム（図5-20）

・FAST（現場急行支援システム）^(注4)

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うことにより，現場到着時間の短縮及び緊急走行に伴う事故防止を図るシステム。

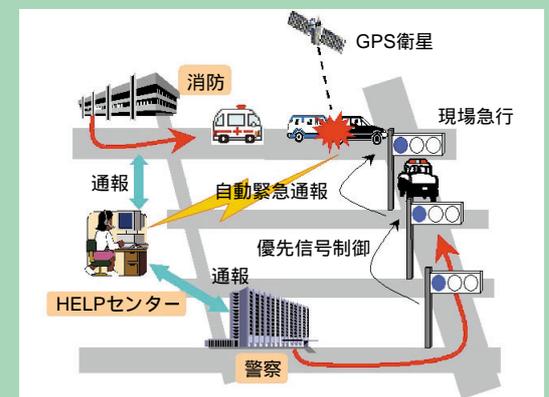
14年度末現在，5道府県で整備

・HELP（緊急通報システム）^(注5)

人工衛星を利用して位置を測定するGPS技術を活用することにより，自動車乗車中の事故発生時等に車載装置等を通じてその発生場所の位置情報等を通報するシステム。

14年度末現在，40道府県で整備

図5-20 緊急車両の通行支援



(注1) 通過車両を感知して交通量等を測定するとともに，車載のカーナビゲーション装置等と交通管制センターの間の情報のやりとりを媒介する路上設置型の赤外線通信装置

(注2) P T P S : Public Transportation Priority Systems

(注3) M O C S : Mobile Operation Control Systems

(注4) F A S T : FAST emergency vehicle preemption systems

(注5) H E L P : Help system for Emergency Life saving and Public safety

コラム
3

「救急用車両等の通行支援」

平成15年3月から大阪市で運用開始したFASTは、警察用車両のほか、大阪市消防局の救急用車両と日本赤十字社の血液搬送用車両をシステムの対象に加えた。導入路線も、警察署、消防署、救急病院等が多数立地する地域を選定している。

試験運用の結果、平均して、赤信号に直面して交差点を通過する回数をおおむね半減させ、緊急走行の所要時間を約14%短縮する効果が得られることが確認された。

(2) 警察による交通情報提供

警察では、交通管制システム等により収集・分析したデータを交通情報として広く提供することにより、運転者が混雑の状況、所要時間等を的確に把握し、安全かつ快適に運転できるようにするとともに、交通の流れを適宜分散させ、交通渋滞や交通公害の緩和を図っている。

最近では、交通情報の提供に用いられる媒体の多様化が進展している。特にカーナビゲーション装置の普及がめざましく、その累積出荷台数は、平成14年度末現在、約1,148万台に達している。警察では、関係機関・団体と連携し、VICS（道路交通情報通信システム）によるカーナビゲーション装置への交通情報提供を推進し、時々刻々と変動する道路交通の状況を地図画面上にリアルタイムで表示できるようにしている（図5-21）。

また、関係団体の協力の下、警察の保有するリアルタイムの交通情報をオンラインで供与するシステムを構築するなどして、カーナビゲーション装置のほか、携帯電話、インターネット等を利用して交通情報を提供する民間事業の高度化を支援するとともに、交通情報の提供に関する指針を定め、こうした事業が交通の安全と円滑に資するものとなるようにしている。

図5-21 VICS対応型カーナビゲーション装置の画面表示



道路交通のバリアフリー化と安全通行権の確保

(1)「歩行者主権」の回復

平成13年中の交通事故死者数に占める歩行者及び自転車利用者の割合は4割を超え、欧米各国と比べても著しく高い水準にある（表5-5）。また、14年中の交通事故死者数に占める高齢者の割合は37.8%となり、歩行者に限れば、その割合は62.9%にも達している（表5-6）。

少子高齢化が進展するなか、道路交通環境をくるま中心からひと中心のものへと転換させ、高齢者、子ども、身体障害者等を含む歩行者・自転車利用者の交通事故被害を抑止することが急務となっていることから、警察では、これらの者が道路を安全かつ快適に通行することができるよう、「道路交通のバリアフリー化」を推進している。

表5-5 交通事故死者数に占める歩行者・自転車利用者の割合（平成13年）

国名	日本	アメリカ	イギリス	フランス	ドイツ
割合（%）	41.0	13.3	27.7	13.2	22.0

注：死者数は、30日以内死者数（国際道路交通事故データベース）による。

表5-6 交通事故死者数に占める65歳以上の高齢者の割合の推移（昭和57～平成14年）

区分	年次	57	62	4	9	14
全死者数に占める割合（%）		19.6	22.5	26.1	32.7	37.8
歩行者の死者数に占める割合（%）		38.4	45.1	50.0	59.3	62.9

(2) バリアフリー対応型信号機等の整備

高齢者や身体障害者の中には、信号表示を識別しにくい、歩く速度が遅いなどの理由により、道路の横断に不安を感じる者も少なくない。このため、警察では、音響により信号表示の状況を知らせたり、押ボタン等の操作により歩行者用信号の青の時間を延長したりすることのできる機能を有する信号機の整備を推進している。

また、視認性が高く、西日による疑似点灯を防ぐ効果があるLED^(注)式信号灯器の整備を推進するとともに、道路標識及び道路標示を見やすく分かりやすいものとするため、表示板を大きくしたり、夜間に自動車の前照灯を反射しやすい素材を用いたりするなどの対策を講じている。



LED式信号灯器



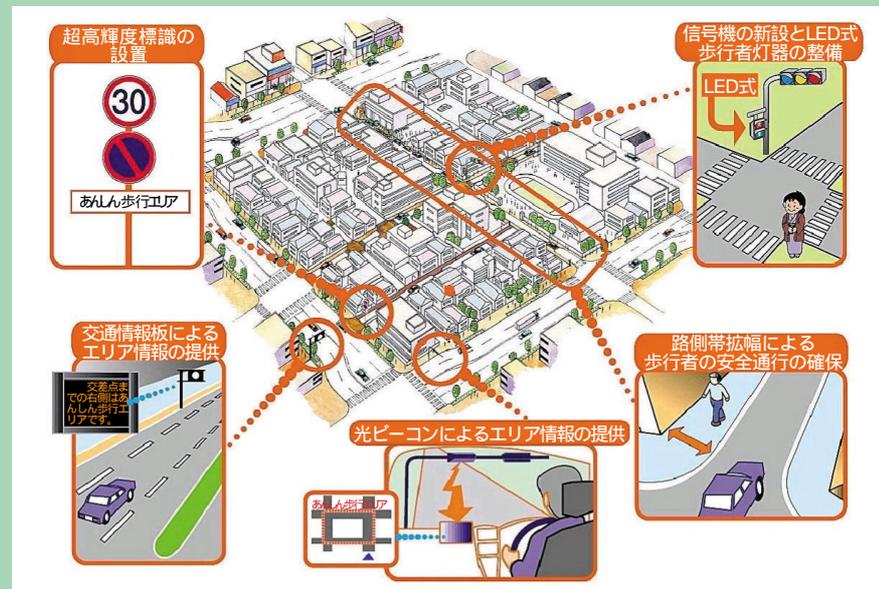
道路標識の大型化

(注) LED：Light-Emitting Diode（発光ダイオード）

(3) 地域の特性に応じた交通安全対策の推進

警察では、徒歩や自転車で通学する児童や生徒の多い地域、高齢者や身体障害者が利用する施設の周辺地域、歩行者で賑わう商店街等がある地域等において、通過交通量の減少、走行速度の低下等を目的とした交通規制を行ったり、高齢者、身体障害者等が利用しやすい信号機、道路標識等を整備したりするなど、それぞれの地域の特性に着目した交通安全対策を推進している。平成15年度からは、道路管理者と連携し、歩行者等が交通事故の危険にさらされることなく、安心して生活できる生活環境を創出するため、全国で「あんしん歩行エリア」を整備していくこととしている(図5-22)。

図5-22 「あんしん歩行エリア」整備イメージ



(4) 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、交差点の通過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。

そこで、平成14年1月から約6か月間、全国100の交差点においてモデル運用を実施したところ、道路の混雑が悪化した箇所も一部あったものの、交通事故発生件数は約4割減少し、歩車分離式信号の導入に賛成する利用者も7割を超えた。これらの結果を踏まえ、警察庁では、14年9月に歩車分離式信号に関する指針を策定し、計画的な導入を図っていくこととした。



歩車分離式信号(スクランブル方式)

交通管理による環境対策

(1) 交通公害等の現状

① 大気汚染・地球温暖化の現状

自動車から排出される窒素酸化物，浮遊粒子状物質等による大気汚染は，都市部を中心に依然として深刻な状況にある（表5-7）。

また，地球温暖化は，自然の生態系や人の健康に悪影響を及ぼすものとして国際的な問題となっているが，その原因となる二酸化炭素は，自動車から排出されるものが全体の18.1%を占めている。

② 道路交通騒音の現状

道路交通騒音に関する環境基準の達成状況は深刻な状況にあり，全国2,774地点のうち，昼間（6時～22時）及び夜間（22時～6時）ともに環境基準を達成していない地点は1,163地点（41.9%）に及んでいる（表5-8）。

表5-7 二酸化窒素及び浮遊粒子状物質に係る環境基準の達成状況

二酸化窒素		(平成9～13年度)				
区分	年度	9	10	11	12	13
対策地域全体	測定局数	195	197	197	199	200
	達成局数	77	85	124	130	129
	達成率(%)	39.5	43.1	62.9	65.3	64.5
浮遊粒子状物質						
区分	年度	9	10	11	12	13
測定局数		141	151	157	166	171
達成局数		12	20	102	90	44
達成率(%)		8.5	13.2	65.0	54.2	25.7

「平成13年度大気汚染状況報告書」（環境省資料）

表5-8 道路の種類別の騒音の環境基準の達成状況（平成13年度）

区 分	昼夜間とも基準値以下	昼間のみ基準値以下	夜間のみ基準値以下	昼夜間とも基準値超過
高速自動車国道(%) (129地点)	63.6	12.4	0.8	23.3
都市高速 (32地点)	37.5	12.5	0.0	50.0
一般国道 (1,172地点)	27.6	14.3	2.5	55.5
都道府県道 (1,115地点)	52.3	11.8	4.8	31.1
4車線以上の市町村道 (235地点)	63.4	12.3	2.6	21.7
その他の道路 (91地点)	20.9	1.1	3.3	74.7
全国合計 (2,774地点)	42.1	12.6	3.3	41.9

(環境省資料)

(2) 警察の行う環境対策

① 環境対策のための交通規制

警察では，特に，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
- ・ 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している。



大型貨物車の中央寄り車線規制

②交通管制技術の高度化

- 警察では、深刻化する交通公害の低減を図るため、
- ・ 交通状況に即応した信号機の制御等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・量の誘導及び分散
 - ・ バス優先の信号制御等によるマイカー需要の低減と交通総量の抑制
- 等高度な交通管制技術を活用した対策を講じている。



慢性的な交通渋滞

コラム 4

「環境にやさしいカーナビゲーション装置の普及促進」

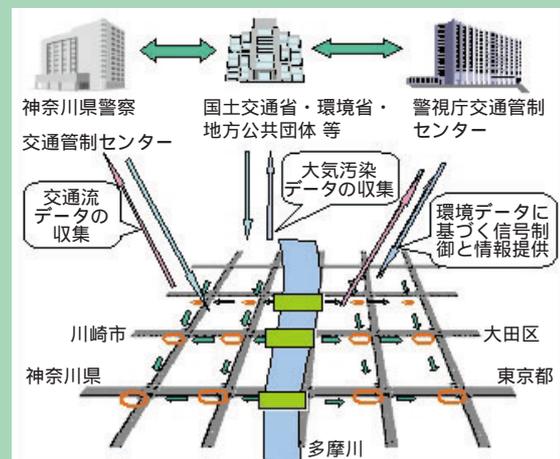
3メディア対応型VICS車載機^(注1)は、運転者にリアルタイムの渋滞情報等を提供するほか、車両の走行状況に関するデータを光ビーコンを介して交通管制センターへ送信し、そこで作成される情報の正確性を高める機能を有している。このようにして作成、提供された正確な情報は、交通流・量の誘導及び分散を通じ、交通公害の低減に効果を発揮している。こうしたことから、平成14年2月には、いわゆるグリーン購入法^(注2)に基づく環境物品等の調達に関する基本方針に、環境対策に資する物品として同車載機が追加された。

③環境対応型交通管理プロジェクト

警察では、学識経験者、関係省庁、地方公共団体等と連携し、地区全体の交通公害の発生を極小化させるための交通管理施策の在り方について検討を進めている。

14年度からは、東京都と神奈川県の一部境付近をモデル地区として、交通流データと大気汚染データをリアルタイムで交通管制センターに集約し、その相関関係を分析するとともに、信号制御の高度化、交通情報板を用いた誘導、都県境を越える信号制御の連動等により交通公害を低減するプロジェクトを推進している（図5-23）。

図5-23 環境対応型交通管理プロジェクト



(注1) 光ビーコン、電波ビーコン及びFM多重放送の3つのメディアにより、リアルタイムの渋滞情報等を提供するカーナビゲーション装置

(注2) 国等による環境物品等の調達の推進等に関する法律。製品やサービスを購入する際に、環境を考慮して、環境への負荷ができるだけ少ないものを選んで購入することを推進する。

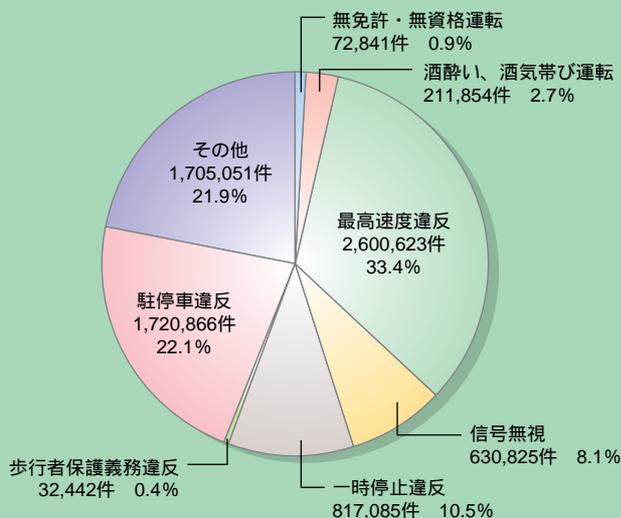
効果的な交通指導取締りの推進

(1) 悪質・危険性、迷惑性の高い運転行為への対策の強化

道路における交通の安全と円滑を確保するため、街頭における機動的な交通取締り活動を強化し、違法行為の未然防止に努めるとともに、無免許運転、飲酒運転、著しい速度超過、信号無視等交通事故に直結する悪質・危険性の高い違反及び迷惑性が高く住民からの取締り要望の多い違反に重点を置いた取締りに努めている（図5-24）。

特に重大事故に直結する飲酒運転に対しては、改正道路交通法令の施行により罰則等の引上げ、罰則の対象となる酒気帯び運転の基準値の引下げ（呼気中アルコール0.25mg/lから0.15mg/lへの引下げ）が行われたことを踏まえ、厳正な取締りを推進している。

図5-24 主な道路交通法違反の取締り状況（平成14年）



注：座席ベルト装着義務違反等行政処分の基礎点数告知件数を除く



交通検問状況



白バイの活動状況

(2) 使用者等の背後責任追及

企業の事業活動に関して行われた放置駐車，過積載運転，過労運転，最高速度等の違反やこれらに起因する事故事件について，運転者の取締りにとどまらず，使用者に対する指示及び自動車の使用制限命令を行うほかに，これらの行為を下命・容認していた使用者等を検挙するなど，その背後責任の追及に努めている（図5-25，図5-26，図5-27）。

図5-25 使用者等の下命容認の内訳

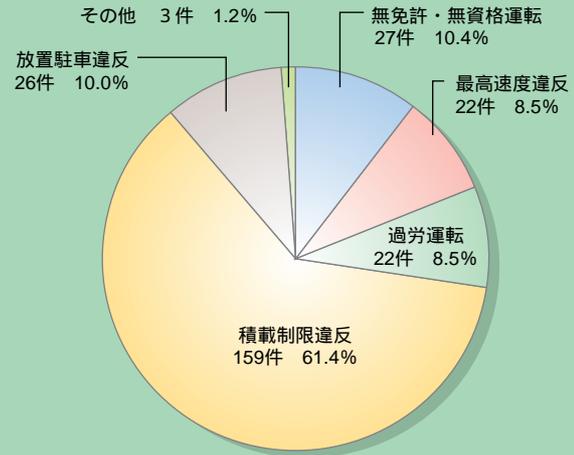


図5-26 使用者への指示の内訳

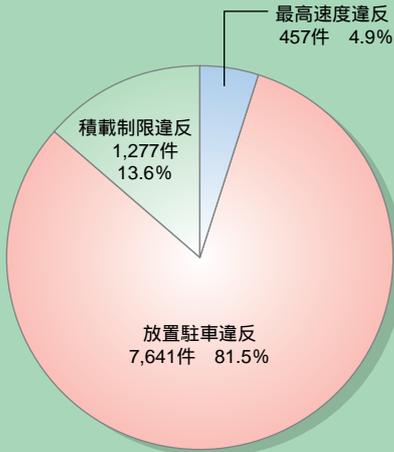
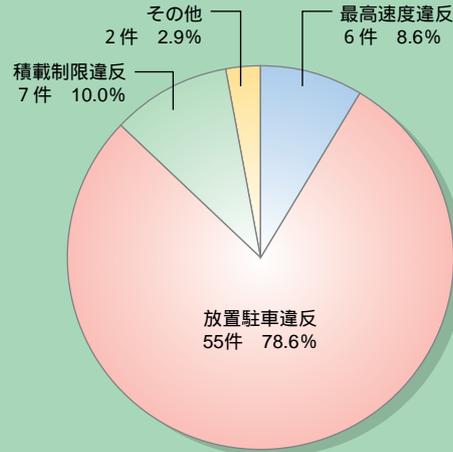


図5-27 自動車の使用制限処分の内訳



事例 1

自動車関連企業等に鋼材の運搬を行っていた運送会社において過積載を下命していた同社の配車係（52）ら3人を，平成14年3月，道路交通法違反（過積載下命）で検挙した（愛知）。

事例 2

居眠り運転のトレーラの追突で車両4台が炎上，5人が死亡した事故を端緒に，運転手の過労運転を容認していた運行管理者（49）ら2人を，14年10月，道路交通法違反（過積載容認）で検挙した（三重）。

迅速・適正な交通事故事件捜査の推進

(1) 交通事故事件の検挙状況

平成14年中、交通事故に係る業務上（重）過失致死傷事件の検挙件数は83万9,867件（前年比6,042件（0.7%）減）であった（表5-9）。また、物件事故の発生は約312万件であった。

表5-9 業務上（重）過失致死傷事件の検挙状況（平成14年）

業務上過失傷害	業務上過失致死	重過失傷害等（過失傷害）	重過失致死等（過失致死）	計
830,828	6,751	2,250	38	839,867

(2) 適正な交通事故事件捜査の推進

各都道府県警察本部の交通捜査担当課に事故捜査指導官を配置し、警察署が取り扱う事故事件のうち、事故原因の究明が困難なケース等について、実地に指導を行うなど、組織的な捜査により、適正な交通事故事件捜査の推進に努めている。

特に、一方の当事者が死亡、重体等のため事情聴取ができない事故や、当事者の言い分が食い違うなどする事故の場合には、初期の段階から重点的な捜査を推進し、目撃者や物証の確保等に努めるなどしている。

また、ひき逃げ事件については、迅速な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により、被疑者の早期検挙に努めている。



交通事故捜査状況

(3) 交通事故事件捜査の科学化・合理化

ち密かつ科学的な交通事故捜査を求める国民の声を踏まえ、衝突実験に基づく事故解析等の専門的教養を行う交通事故鑑定専科等により、高度な知識技能を有する交通捜査員の養成を図っている。

また、交通事故が依然として多発しているなかで、交通事故当事者の負担軽減や迅速な事故処理による円滑な交通流の早期回復等の要請にこたえるため、交通事故自動記録装置等の各種捜査支援システムの効果的活用、一定の要件を満たす軽微な物件事故について現場見分を省略する現場見分省略制度の積極的な運用等に努めている（図5-28）。



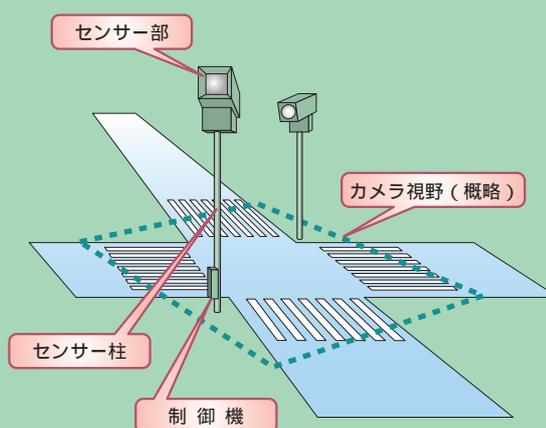
交通事故鑑定専科

交通事故自動記録装置の概要

この装置は、センサー部（ビデオカメラ、マイク）及び制御機（音源識別部、画像メモリー、VTR）から構成されており、交差点内で交通事故が発生した場合、衝突音やスリップ音等を感知して、その前後の状況を自動的に記録するものである。

この装置により、事故当時の車両の走行状況、信号現示等がVTRに記録され、客観的な資料に基づく事故状況の早期把握が可能になるとともに、事故当事者の現場立会い時間の短縮や事故に伴う交通渋滞の早期解消が図られている。

図5-28 交通事故自動記録装置概念図



交通事故自動記録装置による撮影画像の連続写真

事例 1

平成14年8月、信号が設置された交差点において軽自動車と原動機付自転車とが出合い頭に衝突した交通事故で、双方とも青信号で同交差点に進入した旨主張していたが、交通事故自動記録装置の録画画像により、原動機付自転車の側が青信号であったことが証明された（神奈川）。

事例 2

14年1月、青信号で交差点を右折した大型ダンプカーが同じく青信号で横断中の歩行者に衝突し、重傷を負わせた交通事故で、歩行者が横断歩道上を通行していたか否かにつき、大型ダンプカーの運転者と歩行者との間で供述が異なっていたが、交通事故自動記録装置の録画画像により、歩行者が横断歩道上を通行していたことが証明された（岡山）。

総合的な暴走族対策の推進

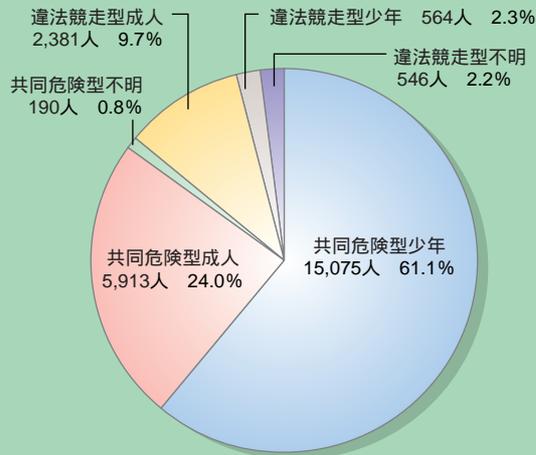
(1) 暴走族の実態と動向

平成14年末現在、警察が把握している全国の暴走族は約2万4,700人で、減少傾向にある(図5-29)。暴走族はその形態により、爆音暴走等を集団で行う共同危険型のものと、山岳道路等でコーナリング等の運転技術を競う「ローリング族」、400メートルの直線区間の走行速度を競う「ゼロヨン族」等の違法競走型とに分かれる。

暴走族の引き起こす犯罪は、道路交通関係法令違反のほか、刑法犯、薬物乱用等様々な罪種にわたっており、暴走族同士のナイフ、鉄パイプ等を利用した対立抗争や脱会者等に対するリンチ事件のほか、暴走族に関係のない人を巻き込んだ凶悪事件も発生している。

また、一部には上納金を納めるなど暴力団とかかわりが深く、その予備軍的な存在となっているグループも確認されている。

図5-29 共同危険型・違法競走型別暴走族構成員の状況(平成14年)



暴走族の騒乱の状況



暴走行為による押収車両等

(2) 暴走族の取締りとグループの解体

警察では、交通、少年、地域等各部門が連携しながら、共同危険行為等の道路交通法違反や番号表示義務違反等の道路運送車両法違反を始めとする取締りにより、グループの解体や構成員の離脱を図っている（表5-10）。

また、いわゆる初日の出暴走等の特に大規模な集団暴走の取締りに際しては、機動隊を投入して暴走行為を封圧するなどしてその取締りを徹底している。



初日の出暴走の検問の状況

表5-10 法令別検挙状況（平成14年）

区 分	検挙人員（人）
道路交通法	78,752
うち共同危険行為	4,783
刑 法	5,376
うち殺人・強盗・放火等	221
うち公務執行妨害	172
うち暴行・傷害	1,104
うち凶器準備集合	190
うち窃盗	2,588
その他	1,101
道路運送車両法	1,110
暴力行為等処罰法	152
そ の 他	498
計	85,888
うち逮捕者	8,025

(3) 関係機関等と連携した諸対策の推進

最近の暴走族の実態や、これに対する国民の強い取締り要望にかんがみ、警察では、交通、少年部門等が連携し、関係機関等と協力して次のような対策を推進している。

関係機関等と連携した暴走族対策

- 警察庁を始めとする暴走族対策関係8省庁による申合せ（「暴走族対策の強化について」）及び少年問題、暴走族問題に関する学識経験者、有識者により構成される「暴走族への加入防止等施策検討懇談会」からの暴走族への加入防止、離脱促進対策の強化に向けた提言に基づき、関係機関等と連携し、地域における暴走族追放気運の高揚、学校等における青少年の指導の充実、暴走行為阻止のための環境整備、暴走族に対する指導取締りの強化等総合的な暴走族対策を実施
- 地域における暴走族追放気運の高揚を図るため、地方公共団体における暴走族根絶条例の制定及び運用に協力（平成14年度末現在、18府県213市町村において制定）

少年の暴走族への加入阻止のための対策等

- 関係機関・団体等と連携し、中学校、高校において暴走族加入阻止教室を開催
- 暴走行為等で検挙した少年等に対して、家庭、学校、暴走族相談員、保護司等と連携して、暴走族から離脱させる措置を推進するなど再犯の防止対策を実施

総合的な駐車対策の推進による都市の再生

(1) 違法駐車の実態

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（表5-11）。

また、違法駐車は、交通事故の原因ともなっており、平成14年中には駐車車両への衝突事故が2,569件発生し、102人が死亡している（表5-12）。

さらに、110番通報された苦情・要望のうち、26.6%が駐車問題に関するものであり、この問題への国民の関心の高さがうかがわれる。



違法駐車の実態

表5-11 大都市圏における瞬間路上駐車台数（平成14年）

地区	違反車両（台）	その他	計
東京23区	100,272	33,167	133,439
大阪市内	91,537	16,473	108,010

注：瞬間路上駐車台数は、平日昼間の一定時間内に一定基準以上の道路を対象として、四輪車の駐車台数を計測し算出した。

表5-12 駐車車両への衝突による交通事故の状況（平成14年）

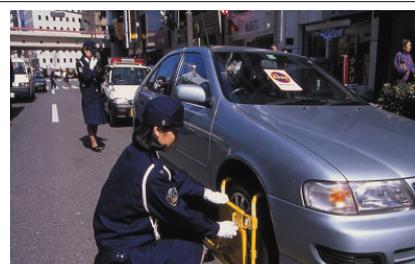
人身事故件数（件）	936,721
駐車車両衝突件数	2,569
死亡事故件数	7,993
駐車車両衝突件数	98
駐車車両衝突死者数（人）	102

(2) 違法駐車対策の推進

① 違法駐車取締り

駐車違反の取締りは、幹線道路、横断歩道やバス停留所付近等における悪質・危険性、迷惑性の高い違反に重点を置いて行っている。平成14年中の駐車違反取締り件数は172万866件であり、41万7,641台をレッカー移動した。

また、車両の放置行為を防止するために必要な運行管理を怠っている使用者に対する指示及び自動車の使用制限命令、放置行為の下命・容認事件の検挙等により、違法駐車の後責任の追及にも努めている。



駐車違反の取締り

② きめ細かな駐車規制

警察では、道路の構造や地域の交通実態を勘案して都市全体の駐車場の整序化を図ることに重点を置き、

- ・ 幹線道路等特に必要がある区間における駐車規制の実施
- ・ 駐車需要が減少する特定の時間帯、曜日等における駐車規制の解除
- ・ 都市部の短時間駐車需要に対応するためのパーキング・メーター及びパーキング・チケット発給設備の設置

等、駐車場の効用にも配慮した、きめ細かな駐車規制を行っている。

コラム
5

「スムーズ東京21」

東京都内では、通常、交差点の側端から5mとされている駐停車禁止区間を30mに延長し、そこを赤色のカラー舗装(通称「ギラギラ舗装」。左写真)で目立たせることにより交差点付近の駐停車車両を排除する施策や、必要やむを得ない短時間の路上荷さばき需要に応じるため、荷さばき用パーキング・メーター(右写真)を設置し、駐車の整序化等を図る施策(「スムーズ東京21」)を関係機関と連携して実施している。



ギラギラ舗装



荷さばき用パーキング・メーター



③保管場所確保対策の推進

道路が自動車の保管場所として使用されることを防止するため、警察では、自動車の保管場所の確保等に関する法律に基づき、保管場所証明書の交付、軽自動車の保管場所に係る届出の受理等を行うとともに、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、保管場所の位置等を偽り、保管場所証明を受けるいわゆる車庫とばしの取締りを行っている。

事例

外国人中古車販売員(26)は、乗用車販売の実績を上げるなどのため、保管場所証明書に必要な駐車場管理者の印鑑が押印された「自動車保管場所使用承諾書」をカラーコピーして偽造し、13台分の保管場所証明申請書の添付資料として所轄警察署長に提出した。14年5月、有印私文書偽造・同行使罪等で検挙した(富山)。

高速道路における交通警察活動

(1) 高速道路ネットワークの現状

現在，従来の高速道路に比べてかなりの高規格となる第二東名・名神高速道路の建設が進められている。他方，列島横断道路として整備される路線は，中央帯により往復の方向別に分離されていない部分が極めて多く，また，山間部を通過することから雪氷対策が必要となるなど，交通管理の難しい路線が増加する傾向にある。

- ・ 高速道路の全供用距離(平成14年末現在)...125路線，8,978.5キロメートル
(高速自動車国道7,112.8キロメートル，指定自動車専用道路1,865.7キロメートル)

(2) 高速道路における交通事故の現状

平成14年中の高速道路における死亡事故は，件数については平成に入って最も少なく，死者数については平成に入って2番目に少なかった（表5-13）。また，全交通事故についてみても，発生件数，負傷者数ともに減少した。

高速道路においては，高速走行のため，わずかな運転上のミスが重大事故に結び付きやすく，しかも死傷者が多数に及ぶ場合が多い。14年の高速道路の死亡事故率（発生件数に占める死亡事故件数の割合）は，その他の道路の約2.5倍となっている。また，貨物自動車による重大事故が多く発生しており，14年中の高速道路における死亡事故のうち，27.6%が大型貨物自動車によるものであった。

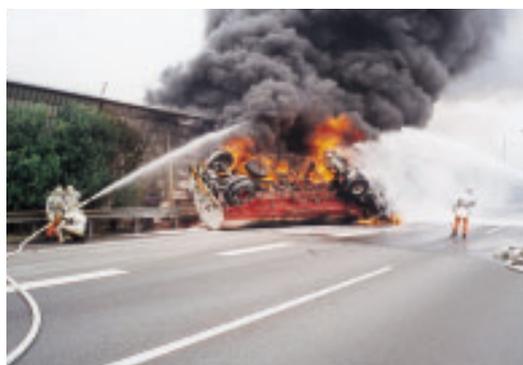
表5-13 高速道路における死亡事故発生件数・死者数の推移（平成5～14年）

区 分	年 次	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14
		高速自動車 国 道	件 数(件) 死者数(人)	309 355	284 318	286 320	286 336	289 327	245 272	221 241	241 265
指定自動車 専用道路	件 数(件) 死者数(人)	86 96	82 84	89 96	73 77	64 70	81 94	75 82	86 102	85 92	74 79
合 計	件 数(件) 死者数(人)	395 451	366 402	375 416	359 413	353 397	326 366	296 323	327 367	336 389	290 338

(3) 高速道路における交通の安全と円滑の確保

①大型貨物自動車等に係る交通事故防止対策

大型貨物自動車等について，最も左側の車線を通行すべき車両通行帯として指定する交通規制（第一通行帯通行区分規制）を東名高速道路等9路線の区間（平成15年3月末現在）において実施しているところであるが，同規制の一層の定着化を図るなどして，大型貨物自動車等に係る交通事故防止に努めている。



大型貨物自動車の交通事故現場

②安全対策の積極的展開

高速道路の計画段階から、道路管理者と道路線形の改良、ランプウェイの取付け位置等について必要な協議を行うとともに、最高速度規制等の交通規制の決定に当たっては、道路構造、気象条件等を総合的に勘案し、その適正を期している。また、既に供用開始されている道路に対する交通安全施設整備についても、道路管理者との間において、融雪・凍結防止施設、高機能舗装等の整備や中央分離帯施設の改良に関して事前に協議し、また、交通規制の内容を運転者が認識しやすいようにオーバーヘッド型の標識の採用等の対策を進めている。



カラー舗装の状況（対策前）

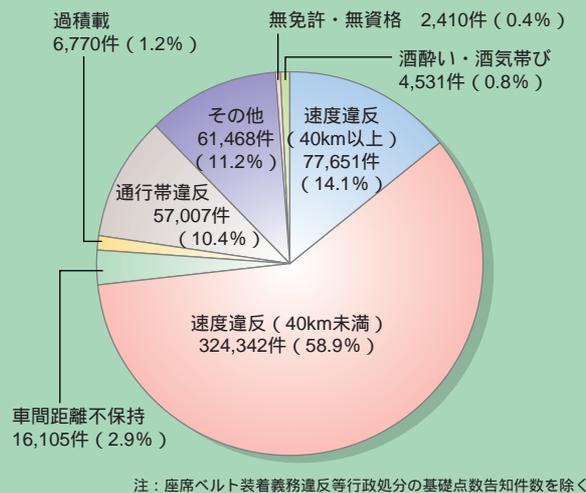


カラー舗装の状況（対策後）

③高速道路における交通違反取締状況

高速道路における交通の安全と円滑を確保するため、無免許運転、飲酒運転、著しい速度違反を始め、通行帯違反、車間距離不保持等の悪質・危険性、迷惑性の高い違反に重点を置いた交通違反の指導取締りに努めている（図5-30）。

図5-30 交通違反取締件数の割合（平成14年）



交通違反取締状況

④逆走対策の推進

近年、高齢者による逆走交通事故が多発していることから、警察では、道路管理者等と連携して道路標識等の改良等による逆走対策を推進している。

国際化への対応

(1) 交通安全教育に係る国際協力の推進

我が国の警察は、アジア諸国に対し、現地において交通安全教育の手法を指導したり、アジア諸国の交通安全担当者を日本に招き、意見交換をするなどして、交通安全教育に係る国際協力を積極的に推進している。平成14年中は、我が国からはベトナム、タイに専門家として職員を派遣し、タイからは研修員を受け入れた。



会議に出席する日本の警察官（右から2番目）

コラム 6

国際協力の第一線から(タイ)... 交通事故防止対策について講演を行った日本の警察官の手記

タイで開催された全国交通外傷セミナー会議に出席し、日本における交通事故防止対策の現状について講演を行ったが、その講演終了後、受講者から、飲酒運転の取締り手法や飲酒運転に対する罰則、交通安全教育の在り方について多数の質問を受けた。彼らの交通事故防止に対する関心の高さや熱意に強く感銘を受けるとともに、タイに安全な交通社会を確立するためには、関係機関・団体と連携を図り、更に積極的な国際協力を行う必要があることを痛感した。

(2) 国際化に対応した運転免許行政

① 国外運転免許証の交付等

国際化の進展により、国外運転免許証の交付件数は、最近数年は、年間約40万件前後で推移している。警察では、国外運転免許証の申請・交付窓口の拡大、電子計算機処理による国外運転免許証の発行事務の迅速化等、国際化に対応した事務の合理化を促進している。

- ・ 平成14年の交付件数...38万1,448件

② 国内の外国人運転者施策

我が国に滞在する外国人のうち、我が国の運転免許を有する者は、14年末に55万6,666人となっている。

外国の行政庁の運転免許を有する者については、一定の条件の下に運転免許試験のうち技能試験及び学科試験を免除することができることとされている。14年中にこの制度により交付した我が国の運転免許証の数は2万9,727件であり、また、137の外国行政庁の運転免許を有する者に及んでいる。

一方、国際化の進展に伴い、真正でない外国の運転免許証を使用し運転免許試験の一部免除制度を悪用して我が国の運転免許を取得しようとする事案が発生していることから、警察では、慎重な審査を行うことにより不正取得の防止に努めている。また、偽造又は不正取得された国際運転免許証により自動車を運転する事案が発生していることから、その発見検挙に努めている。

③ 運転免許管理技術等の移転

開発途上国から我が国の運転免許管理技術や運転者教育制度に対して高い関心が寄せられており、警察では、これらの技術や制度を積極的に紹介している。8年から運転免許管理技術等に関するセミナーを毎年開催しており、14年度は、パキスタンの運転免許行政担当者4人を招いて、我が国の運転免許に関する法制度、運転免許証作成技術、運転者教育関連施設等を紹介した。また、ボリビアに運転免許管理技術の専門家を派遣し、協力の実施に向けた調査を行った。

(3) ITSの国際化への対応

ITSについては、日米欧を中心とした世界的規模の研究開発が進められており、我が国の警察は、そのなかで世界各国と協力しつつ、重要な役割を担っている。

① ITSに関する国際協力の推進

ITS世界会議は、ITSに関する世界規模での情報交換と協力体制の構築を目的として平成6年以降毎年、欧州地域、アジア・太平洋地域及びアメリカ地域の3地域持ち回りで開催されており、我が国の警察はこれに積極的に参加している。14年10月14日から同月17日には、第9回会議が世界41か国から産学官の関係者約4,400人の参加を得て米国のシカゴで開催され、我が国の警察からも多数参加し、研究開発・普及の状況等について発表等を行い、ITSに関する国際協調の推進を図った。



第9回ITS世界会議

また、11年9月には、米国運輸省交通安全局との間で、交通安全、高度道路交通システム及び緊急時対応の協力に関する文書に署名し、14年度には、職員を米国運輸省に派遣するとともに、米国で合同会議を開催した。

② ITS関連技術の国際標準化への対応

我が国の警察は、6年から、ISO（国際標準化機構）における、光ビーコンを始めとするUTMS、音響信号機の視覚障害者用付加装置、車両信号灯器等の国際標準の策定に向けた取組みに協力している。

また、発展途上国への交通管理技術の移転に取り組んでおり、タイに専門家として職員を派遣し、交通管理に関する技術協力を行った。