

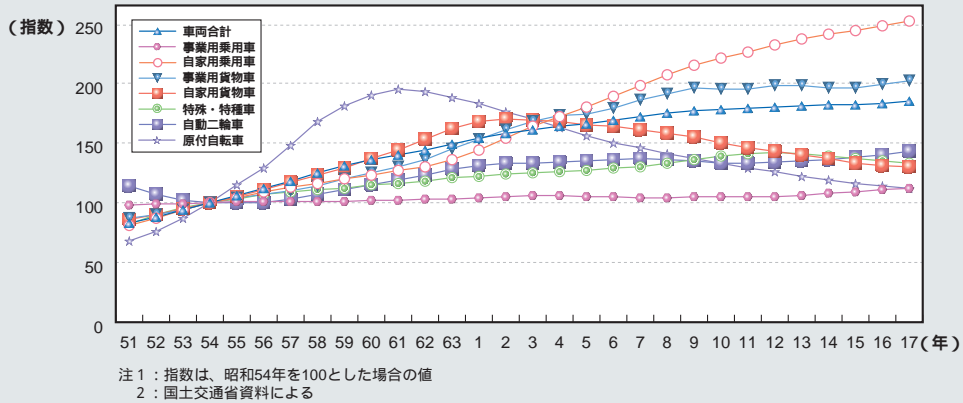
1 平成17年の交通情勢

(1) 道路交通の現況

車両保有台数の増加

我が国の車両保有台数は増加傾向にある。平成17年末には約9,138万台と、昭和54年の1.9倍となった。

図4-1 車種別車両保有台数の推移（昭和51～平成17年）

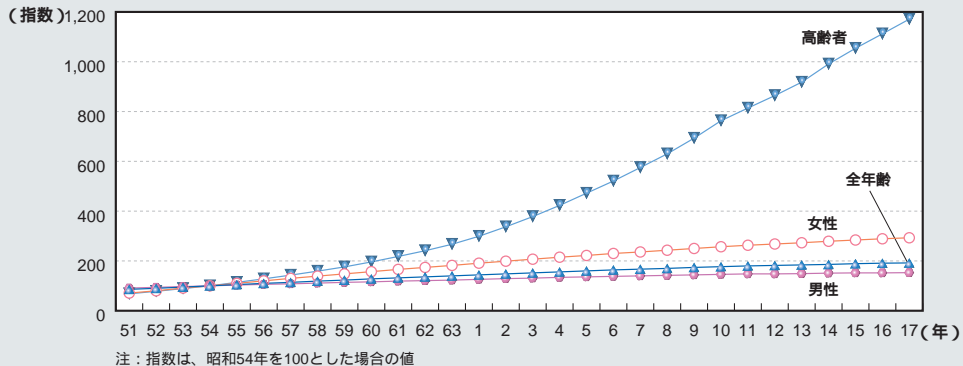


運転免許保有者数の増加

運転免許保有者数は、年々増加している。また、人口構造の高齢化に伴い、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いる。17年末には12.4%と、昭和54年の6.2倍となった。この傾向は、今後更に顕著になっていくものと考えられる。

- ・ 運転免許保有者数（17年末）・・・7,879万8,821人
- ・ 運転免許取得可能人口（16歳以上の人口）に占める運転免許保有者数（17年末）・・・男性は1.16人に1人、女性は1.67人に1人、全体では1.38人に1人

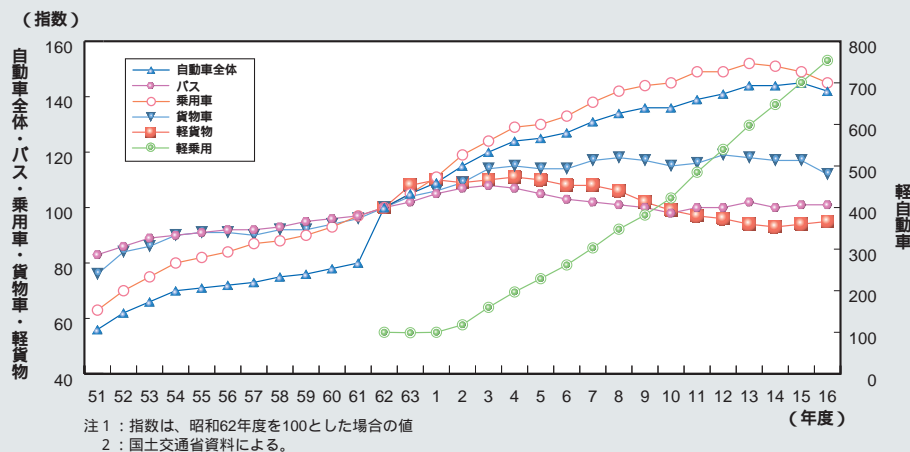
図4-2 運転免許保有者数の推移（昭和51～平成17年）



交通量の増加

交通量は増加傾向にあり、16年度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、7,817億キロと、昭和62年度の1.4倍となった。

図4-3 自動車走行キロの推移（昭和51～平成16年度）



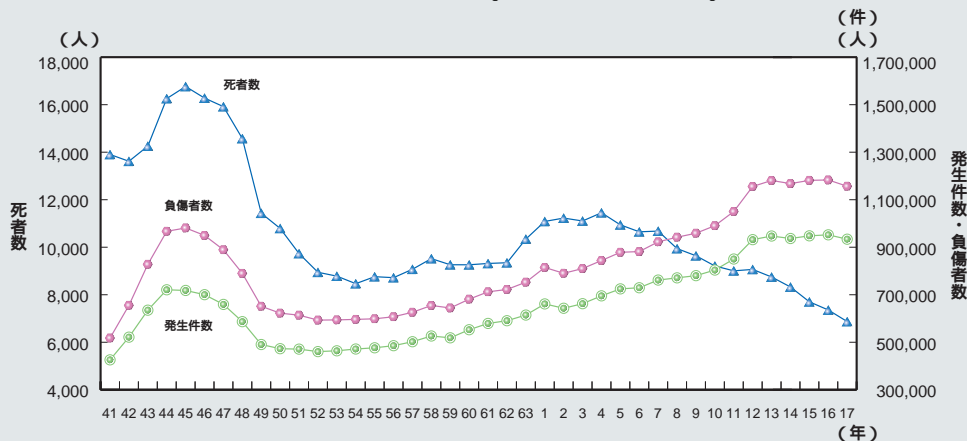
（2）交通事故の発生状況

概況

平成17年中の死者数は6,871人で、昭和31年以来49年振りに7,000人を下回った。また、発生件数及び負傷者数も、3年振りに減少した。

- ・ 発生件数・・・93万3,828件（前年比1万8,363件（1.9%）減）
- ・ 負傷者数・・・115万6,633人（前年比2万6,487人（2.2%）減）
- ・ 死者数・・・6,871人（前年比487人（6.6%）減）
- ・ 17年中の交通事故発生から30日以内の死者数・・・7,931人（前年比561人（6.6%）減）

図4-4 交通事故発生件数・死者数・負傷者数の推移（昭和41～平成17年）



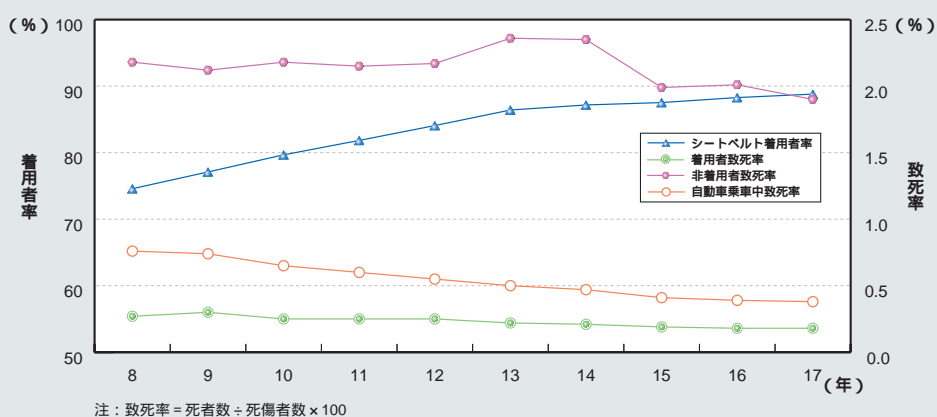
近年死者が減少している理由

近年、死者数が減少している要因としては、シートベルト着用者率が向上し事故の被害が軽減されていること、高速で走行する車両の事故が減少していること、悪質・危険性の高い事故が減少していること、歩行中の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。

ア 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10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一因であると考えられる。

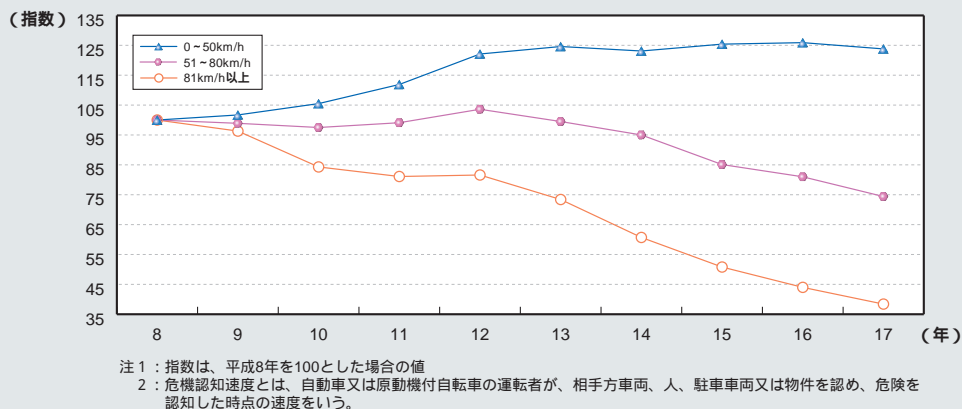
図4-5 シートベルト着用有無別致死率及び自動車乗車中の死傷者のシートベルト着用者率の推移（平成8～17年）



イ 事故直前の車両速度の低下

80キロメートル毎時を超える高速の事故での死亡事故率は、80キロメートル毎時以下の41.9倍であるが、こうした高速の事故件数が大きく減少していることが、死者数が減少している一因であると考えられる。

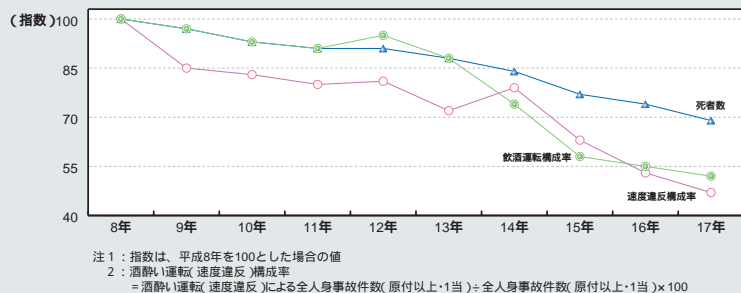
図4-6 一般道における危険認知速度（注）別交通事故件数の推移（平成8～17年）



ウ 悪質・危険性の高い事故の減少

飲酒運転や最高速度違反による事故の死亡事故率は、全体と比べると飲酒運転が6.9倍、最高速度違反では18.8倍と高くなっているが、これら悪質・危険性の高い事故が大きく減少していることが、死者数が減少している一因であると考えられる。

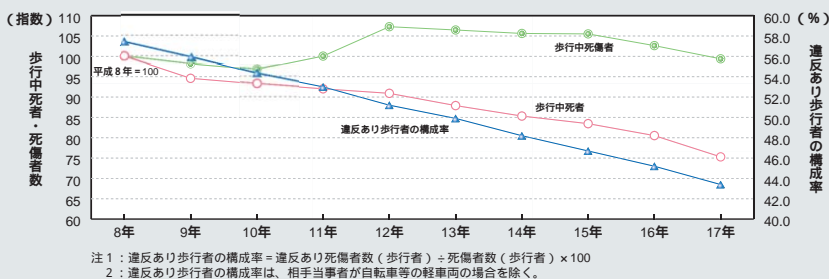
図4-7 飲酒運転・最高速度違反による交通事故の構成率及び死者数の推移（平成8～17年）



エ 歩行者の法令遵守

17年中の歩行者の致死率を違反の有無別で見ると、違反のある者は4.5%、違反のない者は1.4%となっている。近年、歩行中の死傷者数は横ばい傾向にあるものの、違反のある者の構成率は減少傾向にあり、これが、歩行中の死者数が減少している一因であると考えられる。

図4-8 歩行中死傷者（1当及び2当）の違反構成率及び歩行中死者数の推移（平成8～17年）

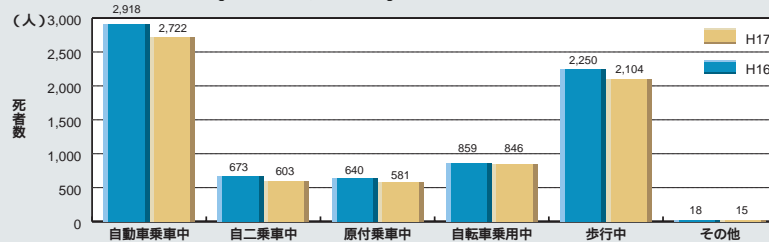


交通死亡事故の発生状況

ア 状態別にみた交通事故死者数

- ・ 自動車乗車中の死者数が2,722人で最も多く、全死者数の39.6%となっている。
- ・ 前年と比較して、特に、自動車乗車中（前年比196人（6.7%）減）及び歩行中（前年比146人（6.5%）減）の減少が顕著である。

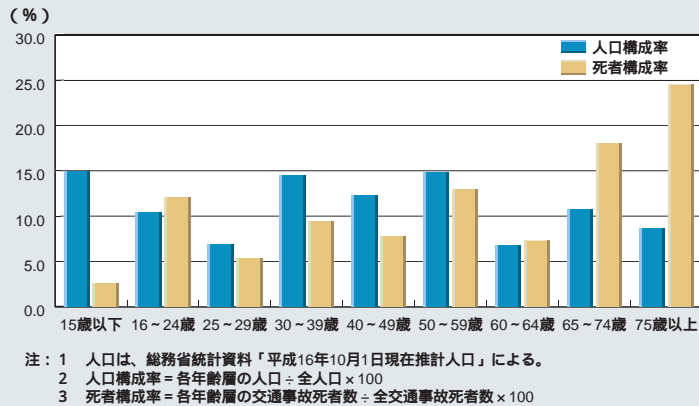
図4-9 状態別交通事故死者数（平成16、17年）



イ 年齢層別にみた交通事故死者の構成率と人口構成率の比較

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。）の順に死者構成率が人口構成率より高くなっており、それぞれ、2.8倍、1.7倍、1.2倍となっている。

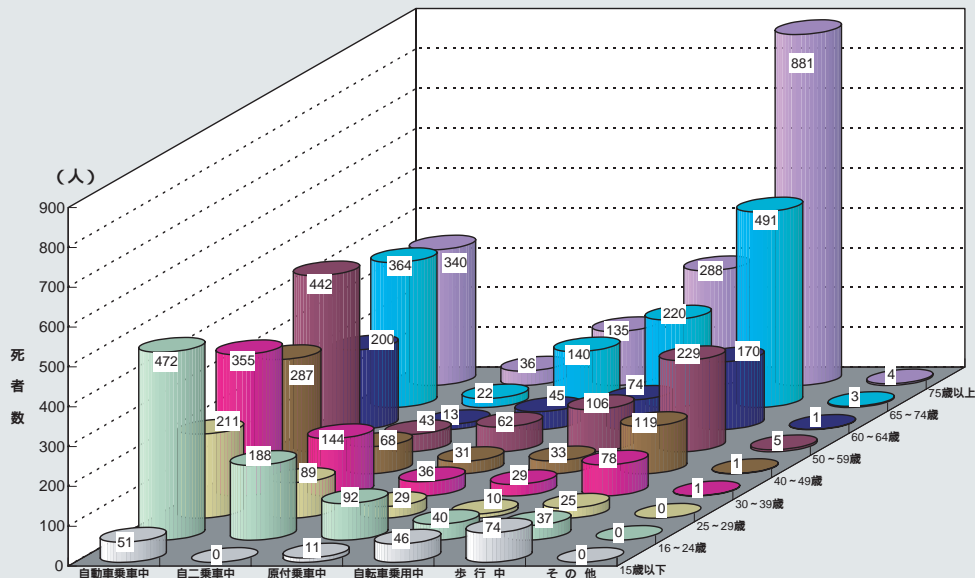
図4-10 年齢層別にみた交通事故死者数の構成率と人口構成率の比較（平成17年）



ウ 状態別・年齢層別死者数の特徴

- ・ 自動車乗車中の死者数は、高齢者が若者を上回っている（25.9%）
- ・ 自動二輪車乗車中の死者数は、若者が最も多い（31.2%）
- ・ 自転車乗用中の死者数は、後期高齢者が最も多い（34.0%）
- ・ 歩行中の死者数は、後期高齢者が最も多い（41.9%）

図4-11 状態別、年齢層別死者数（平成17年）



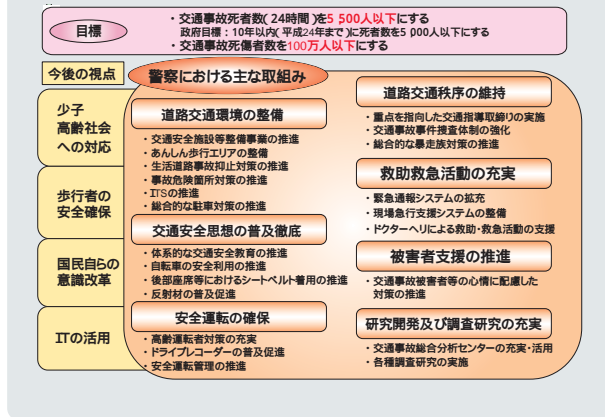
2 交通警察の新しい取組み

(1) 第8次交通安全基本計画の策定

平成18年3月、18年度から22年度までの5年間を計画期間とする「第8次交通安全基本計画」が作成された。交通安全基本計画は、内閣総理大臣を会長とする中央交通安全対策会議が作成し、交通の安全に関する総合的かつ長期的な施策の大綱等を定めているものである。

第8次交通安全基本計画においては、道路交通について、22年までに交通事故死者数を5,500人以下に、交通事故死傷者数を100万人以下にすることを旨とするものとされており、そのため、国の関係行政機関及び地方公共団体は、国民の理解と協力の下、諸施策を総合的かつ強力に推進することとされている。

図4-12 第8次交通安全基本計画の概要
(平成18~22年度)



(2) 交通安全対策推進プログラムの策定

警察庁においては、基本計画が作成されたことを受け、平成18年4月、「交通安全対策推進プログラム」を策定した。

このプログラムは、第8次交通安全基本計画において掲げられた目標を達成するために、その計画期間である18年度から22年度までの5年間に警察として重点的に取り組んでいくべき施策をまとめたものである。

このプログラムでは、交通事故の発生状況を踏まえ、

- ・ 歩行中・自転車乗用中死者数を22年までに約2割以上減少
- ・ 70歳以上の高齢運転者による交通死亡事故を22年までに約1割以上抑止^(注)

を目標として掲げており、歩行者・自転車利用者対策の推進、高齢運転者対策の推進、ITを活用した車両事故防止対策の推進、悪質・危険運転者対策の推進、被害軽減対策の推進、関係機関等と連携した施策の推進等の諸施策を盛り込んでいる。

注：70歳以上の免許保有者10万人当たりの死亡事故件数の推移等を踏まえて算出した22年の70歳以上高齢運転者による交通死亡事故件数の予測値から、当該事故件数を約1割以上減少させることを示す。

3 交通安全教育と交通安全活動

(1) 交通安全教育

交通安全教育指針

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、交通安全教育指針を作成し、公表している。

この指針には、交通安全教育を行う者の基本的な心構えのほか、教育を受ける者の年齢、心身の発達段階、通行の態様に応じた体系的な交通安全教育の内容及び方法が示されている。警察では、関係機関・団体と協力しつつ、この指針を基準として、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。

年齢層に応じた交通安全教育

小学生、中学生に対しては、歩行者や自転車の利用者として必要な技能及び知識を習得させるための教育を行っている。

高校生に対しては、運転免許を取ることのできる原動機付自転車や自動二輪車の安全な運転に関するもののほか、自動車の特性、事故を起こした際の運転者の責任等について理解を深めさせるための教育を行っている。

成人に対しては、主に免許の取得時と取得後に交通安全教育を行っているほか、免許を取得していない者に対し、歩行者・自転車利用者向けの交通安全教室を開催するなどしている。

特に、高齢者に対しては、自らが体験し、考えることを重視する立場から、反射材の効果実験等を盛り込んだ参加・体験・実践型の交通安全教育を積極的に推進するよう努めている。また、交通安全教育を受ける機会がなかった高齢者を中心に、関係機関・団体と協力して、自宅を訪問して指導するなど、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。

事業所等における交通安全教育

一定台数以上の自動車を使用する事業所等では、道路交通法の規定に基づき選任された安全運転管理者により、指針に従って適切に交通安全教育を実施することが義務付けられている。警察では、これが適切に実施されるよう、必要な指導を行っている。



小学校での交通安全教室



高齢者宅を訪問しての交通安全指導

1 児童・生徒向け「自転車免許証」モデル事業

警察庁では、17年度及び18年度の2箇年にわたり、児童・生徒を対象として自転車教室等を開催し、受講した児童・生徒に対して、自転車のルールと正しい乗り方を学習したことを証する「自転車免許証」を交付するモデル事業を実施している。

このような「自転車免許証」の交付により、自転車教室等への児童・生徒の参加が促進されるとともに、「自転車免許証」を携帯させることによる継続的な教育効果も期待される。警察庁では、この事業の効果を分析し、「自転車免許証」の交付による交通安全教育の効果的な実施方法等について検討を進めることとしている。

(2) 交通安全活動

全国交通安全運動

毎年春と秋に実施している全国交通安全運動の目的は、広く国民に交通安全思想の普及と浸透を図るとともに、交通ルールの遵守と正しい交通マナーの実践を習慣付けることにより、交通事故防止の徹底を図ることである。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るよう努めている。

地方自治体、民間団体等と連携した交通安全活動の推進

交通安全教育や交通安全に関する広報啓発活動は、警察と地方公共団体や民間団体が連携して行うことが重要である。警察では、交通安全キャンペーン等の各種広報啓発活動に協力するなど、地方自治体、民間団体等による交通安全活動が、より効果的なものとなるよう連携を図っている。

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。



交通安全パレード



反射材キャンペーン



民間指導者研修会

(3) 交通安全を目的とする諸団体の活動

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として指定されており、警察と協力し、交通安全に関する広報啓発活動や交通事故に関する相談業務を推進するなど、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、都道府県交通安全活動推進センターの業務に関する研修を行っているほか、交通安全に関する広報啓発活動等を推進している。毎年1月には、交通安全国民運動中央大会を開催し、交通安全のために顕著な功績のあった者等に対して、警察庁長官及び同協会会長の名で交通栄誉章を授与している。



交通安全国民運動中央大会

自動車安全運転センター

自動車安全運転センターは、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、安全運転研修業務（平成17年度の延べ受講人数は約6万4,000人）、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書面で通知する業務。17年度は約138万件）、運転経歴証明業務（17年度は約459万件）、交通事故証明業務（17年度は約391万件）、調査研究業務等を行っている。



自動車安全運転センター
安全運転中央研修所での研修

（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、警察や道路管理者から提供を受けた「人」、「車両」、「道路」に関する各種データを統合して多角的な分析を行うマクロ統計分析や、交通事故の現場に臨場して事故原因等について詳細な調査を行う事故例調査（ミクロ調査）を実施している。調査分析の結果は、広報誌や研究発表会等を通じて広く公開され、警察、道路管理者、自動車製造事業者等による交通安全対策に活用されている。

4 自動車運転代行業

(1) 自動車運転代行業の現況

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し、飲酒運転の防止等に一定の役割を果たしている。平成14年6月から施行された自動車運転代行業の業務の適正化に関する法律は、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、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を講ずる義務等を定めている。

図4-13 自動車運転代行業の一般的な形態

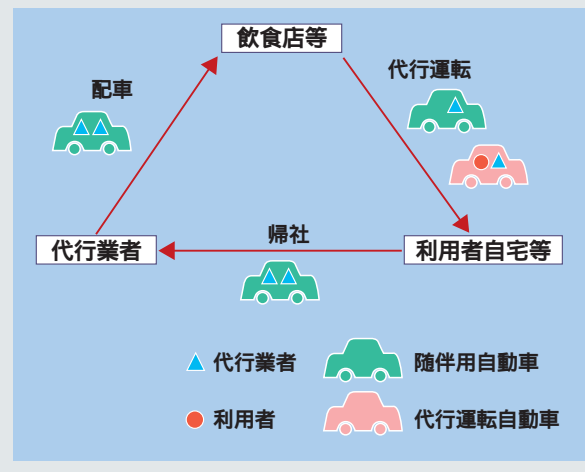


表4-1 自動車運転代行業の認定業者数等の推移（平成14～17年）

区分	年次	14	15	16	17
認定申請受理件数（件）		4,371	5,700	6,771	7,774
認定業者数（業者）		4,148	5,257	5,635	6,010
自動車運転代行業の従業員数（人）		約5万	約6万1,000	約6万2,000	約6万5,000
随伴用自動車台数（台）		約1万8,000	約2万2,000	約2万3,000	約2万4,000

(2) 自動車運転代行業の適正化

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、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、厳正な取締りを行うとともに、営業停止等の措置を講じている。なお、平成16年6月から、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ている。

また、(社)全国運転代行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。

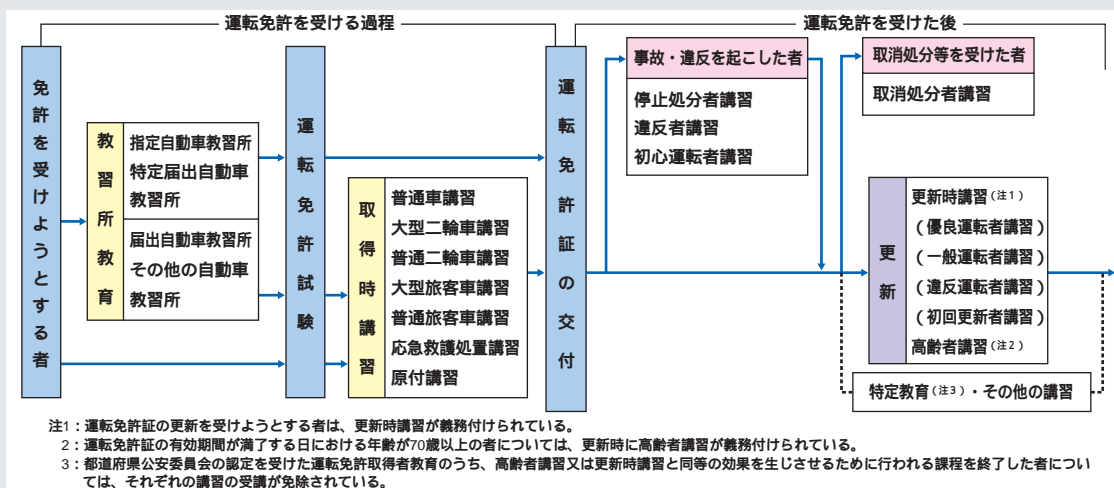
事例 17年4月、代行運転自動車の運転手（52）が、第二種免許を受けずに代行運転自動車を運転していたことが判明したため、道路交通法違反（無免許運転）で検挙した。これを端緒として、同年5月、この運転手を雇用していた経営者（62）を道路交通法違反（無免許運転下命）により逮捕した。また、その後の捜査の結果、この業者の道路運送法違反（無許可有償運送）が判明し、この経営者に対する罰金50万円の略式命令が確定したことから、同年7月、自動車運転代行業の業務の適正化に関する法律に基づき、自動車運転代行業認定を取り消した（秋田）。

5 運転者教育

(1) 運転者教育の体系

運転者教育の機会、運転免許を受ける過程及び運転免許を受けた後における各段階に体系的に設けられており、その流れは次のとおりである。

図4-14 運転者教育の体系



(2) 運転免許を受けようとする者に対する教育の充実

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が、指定自動車教習所^(注1)の卒業者は、そのうち技能試験が免除される。指定自動車教習所は、平成17年末現在、全国で1,450か所あり、その卒業生で同年中に運転免許試験に合格した者は約187万人と、合格者全体の94.3%を占めている。警察では、教習指導員の資質の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、運転免許を受けようとする者は、免許の種類に応じて、安全運転に関する知識や技能等を修得するための講習(取得時講習)を受講することが義務付けられている。ただし、指定自動車教習所又は特定届出自動車教習所^(注2)を卒業した者は、この講習と同内容の教育を受けているため、受講する必要がない。

表4-2 取得時講習の実施状況(平成17年)

免許	講習名	内容	受講者数(人)
普通免許等	普通車講習	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	20,265
	大型二輪車講習		736
	普通二輪車講習		3,389
	大型旅客車講習		3,681
	普通旅客車講習		4,052
原付免許	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	28,309
	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	266,572

注：いずれの講習も実技訓練を含むこととされている。

注1：職員、施設及び運営方法が一定の基準に適合するものとして都道府県公安委員会が指定した自動車教習所

注2：届出自動車教習所のうち、職員、施設、教習方法等が一定の基準に適合するものとして都道府県公安委員会が指定した教習課程を行う自動車教習所

(3) 運転免許取得後の教育の充実

更新時講習

更新時講習は、運転免許証の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。

受講対象者を優良運転者、一般運転者、違反運転者及び初回更新者に区分して実施しているほか、受講者の態様に応じて高齢者学級、若者学級、二輪車学級といった特別学級を編成し、きめ細かな講習の実施に努めている。

表4-3 更新時講習の実施状況（平成17年）

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)	9,048,958	3,297,645	4,387,487	1,304,954
うち特定失効	12,715	57,386	88,506	43,014
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。

自動車教習所における交通安全教育

自動車教習所は、いわゆるペーパードライバー教育を始め、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。こうした教育の水準の向上と普及を図るため、一定の水準に適合する場合には都道府県公安委員会の認定を受けることができる制度が設けられている。

(4) 高齢運転者対策の充実

高齢者講習

高齢者講習は、70歳以上の者が受講対象者とされており、危険予測や事故事例を始めとする安全運転に必要な知識、運転者の心構えや義務、道路交通の現状に関する視聴覚教材を用いた講義のほか、施設内のコース等における自動車等の運転、動体視力や夜間視力の検査を通じて、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。平成17年中は155万8,095人が受講した。

今後の高齢運転者対策の在り方

警察庁では、高齢者講習における身体機能の検査項目の追加を含め、より効果的な教育手法等について調査研究を実施している。

また、認知症等の運転免許保有者に対し、きめ細かな措置を講ずることができるようにするため、認知機能を検査する手法の開発を進めている。

これらの調査研究の結果を踏まえ、今後、高齢運転者対策の充実に向けた検討を進めることとしている。

6 運転者施策

(1) 運転者の危険性に応じた行政処分や教育の実施

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、行政処分の厳正かつ迅速な実施に努めている。

また、道路交通法等に違反する行為をし、累積点数が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、危険性の改善を図るための教育を行っている。

表4-4 運転免許の行政処分件数の推移（平成13～17年）

区分	13	14	15	16	17
総数(件)	1,061,216	1,015,120	953,863	945,327	911,001
取消し	33,323	44,702	60,864	59,173	55,138
停止	1,027,893	970,418	892,999	886,154	855,863

注：取消し件数は、初心運転者に対する再試験に係る取消しの件数及び申請による取消しの件数を含んでいない。

表4-5 危険運転者の改善のための教育の状況（平成17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の方法によって行っている。	再試験を免除される。(注)	92,126
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、それに基づく個別の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。	43,003
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。	683,455
違反者講習	違反行為に対する点数が3点以下である違反行為をし、一定の基準に該当する者	受講者は、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講習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の運転適性についての診断と指導を含む講習を選択することができる。	運転免許の効力の停止等の行政処分を行わない。	237,068

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否判定が行われ、17年中は5,752人が受験し、不合格となった4,434人が免許を取り消された。

(2) 運転免許取得希望者の利便性の向上

運転免許手続の簡素合理化

警察では、免許更新に係る国民の負担を軽減するため、更新免許証の即日交付、日曜日の申請受付、警察署への更新窓口の設置、申請書の写真添付の省略等の施策を推進している。平成17年末現在、全国に即日交付窓口を249か所設置しており、同年中の即日交付件数は全体の71%であった。また、優良運転者は、住所地を管轄する公安委員会以外の公安委員会を經由して更新申請をすることができ、同年中の経由申請件数は6,658件であった。

障害者の利便性の向上

警察では、障害者とその障害に応じた特別の装備を施した車両を持ち込んで運転免許試験を受けることを認めており、指定自動車教習所に対しても、教習実施に際し同様の措置を講ずるよう指導している。また、障害者や一定の病気にかかっている者が安全に運転できるかどうかを個別に判断するため、専門知識の豊富な職員を配置し、運転適性相談活動の充実を図っている。さらに、試験場施設の整備・改善、字幕入り講習用ビデオの活用、漢字に振り仮名を付けた試験問題による学科試験の実施等を推進している。

(3) 国際化に対応した免許行政

平成17年中の国外運転免許証の交付件数は34万3,002件であった。警察では、申請・交付窓口の拡大、電子計算機処理による発行事務の迅速化等により、国外運転免許の交付申請者の利便性を向上させている。

一方、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一部を免除できることとされており、この制度による同年中の運転免許証の交付件数は4万4,133件、対象となった外国行政庁は152であった。警察では、真正でない外国の運転免許証を使用して日本の運転免許を取得しようとする事案も発生していることから、慎重な審査を行い、不正取得の防止に努めている。

(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たことを受け、警察庁は、高度なセキュリティ機能を有するICカード免許証の仕様を定めるなど、ICカード免許証の発行開始に向けた準備を進めている。

19年1月1日からは、警視庁及び一部の県警察においてICカード免許証を発行することとしており、その他の道府県警察においても、今後、ICカード免許証を作成するためのシステムの整備を進めていくこととしている。

<ICカード化による主なメリット>

- ・ 偽変造防止（セキュリティの向上）

近年、偽造された運転免許証を悪用して、第三者になりすまし、携帯電話の契約や預貯金口座の開設を行い、これらを別の犯罪に利用する事案等が多発しているが、ICチップに券面の記載事項を記録し、併せて事実上偽造が不可能とされている電子署名を記録することにより、運転免許証の偽変造がされにくくなる。

- ・ プライバシー保護

本籍は、運転免許行政に必要なものであるが、運転免許証の券面から削除し、ICチップのみ記録することにより、免許保有者のプライバシーが保護されることとなる。

(5) 新たな運転免許制度の施行

中型免許の新設等を内容とする運転免許制度の円滑な施行（平成19年6月までに施行予定）に向け、広報啓発、技能試験の実施体制の整備、自動車教習所に対する指導等、計画的な準備作業を行うこととしている。

7 交通安全施設等の整備

(1) アウトカム目標の達成に向けた交通安全施設等整備事業の推進

新たな制度の下での交通安全施設等整備事業

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年以降、交通安全施設等整備事業の長期計画に即して、道路管理者と協力して、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に大きな役割を果たしてきたが、平成15年度以降は、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、事業を一層重点的、効果的かつ効率的に推進するため、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」が策定され、横断的な取組みや事業間連携の更なる強化を図ることとされた。

図4-15 従来の事業分野別の長期計画の統合

9本の事業分野別計画



社会資本整備重点計画

平成15年10月10日閣議決定
平成15～19年度

横断的な政策課題の設定
暮らし / 安全 / 環境 / 活力
事業間連携の強化
アウトカム(成果)目標に重点

事業の重点的、効果的かつ効率的な実施

アウトカム目標の設定

社会資本整備重点計画では、事業により達成されるべきアウトカム（成果）目標が定められており、警察の行う交通安全施設等整備事業に係るものは、主として次のとおりである。警察では、これらの達成に向け、道路管理者と連携して、交通安全施設等整備事業の重点的、効果的かつ効率的な推進に努めている。

あんしん歩行エリアの整備

- ・ エリア内の死傷事故の抑止...19年度までに約2割抑止（歩行者・自転車事故については約3割抑止）

歩行空間のバリアフリー化の推進

- ・ 信号機のバリアフリー化率...約4割（14年度） 約8割（19年度）

事故危険箇所対策の推進

- ・ 対策実施箇所の死傷事故の抑止...19年度までに約3割抑止

信号機の高度化等

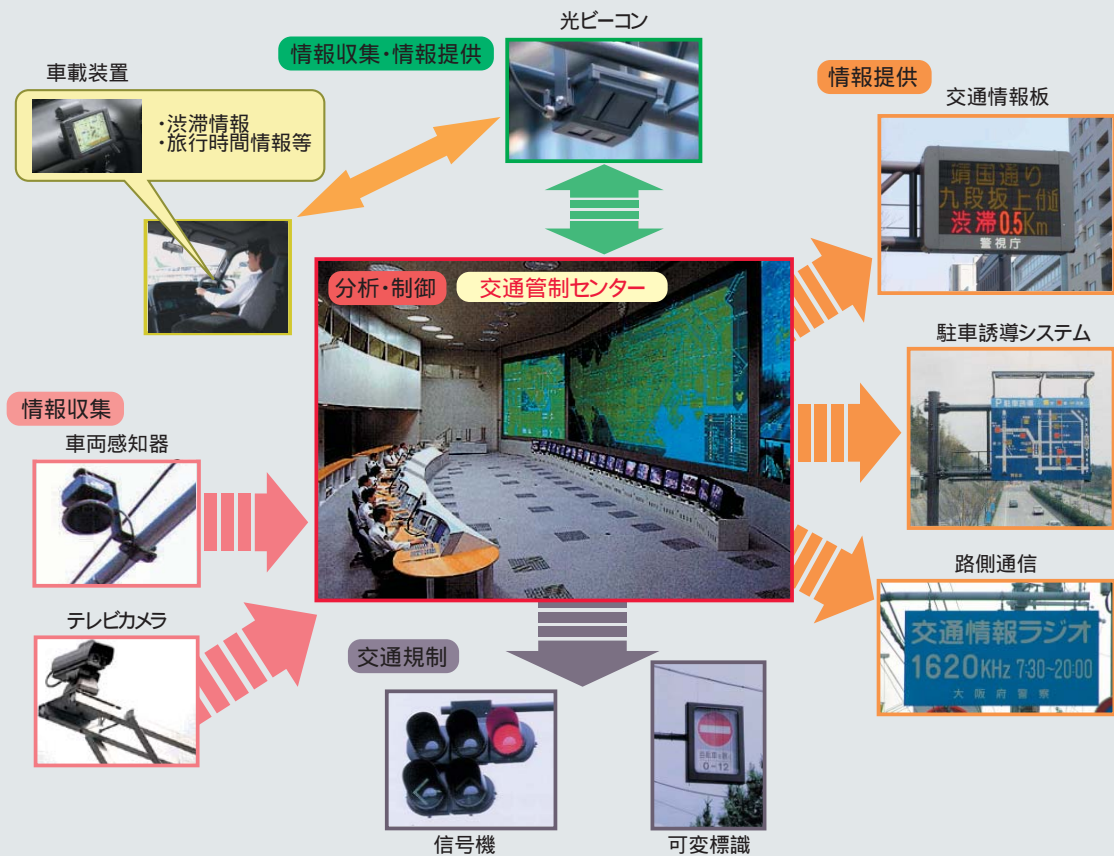
- ・ 死傷事故の抑止...19年度までに約44,000件を抑止
- ・ CO₂の排出の抑止...19年度までに約70万t-CO₂を抑止
- ・ 交差点等の通過時間の短縮...19年度までに対策実施箇所において約1割短縮

(2) 交通管制の高度化

自動車交通量が年々増加するなか、都市部では、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。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・過密化した都市部の自動車交通を適切に配分・誘導している。

図4-16 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、時々々の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

8 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^(注1)として、UTMS^(注2)(新交通管理システム)の開発・整備及びその主要な装置である光ビーコン^(注3)の整備を推進している。

PTPS^(注4)(公共車両優先システム)

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(平成17年度末現在、38都道府県で整備)。

FAST^(注5)(現場急行支援システム)

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(17年度末現在、9都道府県で整備)。

DSSS^(注6)(安全運転支援システム)

VICS(道路交通情報通信システム)対応カーナビゲーション装置のディスプレイへの図形又は文字情報の表示、あるいは音声により、運転者に対して周辺の交通安全情報を提供することで、安全運転意識の向上を図るとともに交通事故を防止するシステム(18年度には、追突への注意喚起の情報を簡易図形と音声で提供するシステム等についてモデル事業を実施する予定)。

図4-17 公共車両優先システム

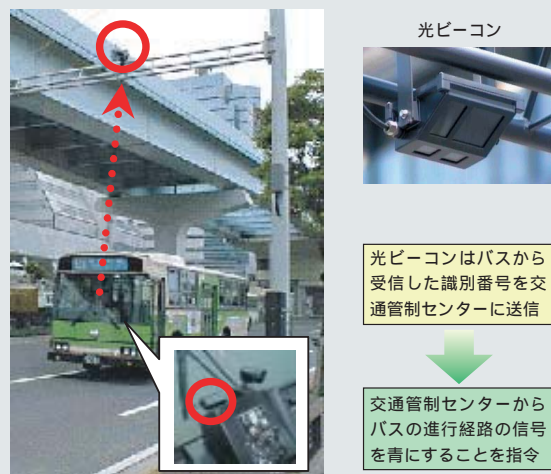
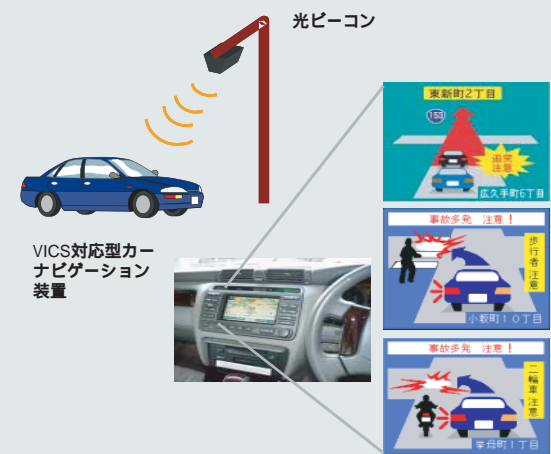


図4-18 安全運転支援システム



注1: Intelligent Transport Systems

注2: Universal Traffic Management Systems

注3: 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情報のやり取りを媒介する路上設置型の赤外線通信装置

注4: Public Transportation Priority Systems

注5: FAST emergency vehicle preemption systems

注6: Driving Safety Support Systems

(2) 警察による交通情報提供

警察では、交通管制システムにより収集・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や所要時間を的確に把握し、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、情報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、平成17年末現在の累積出荷台数は、約2,122万台に達している。警察では、関係機関・団体と協力し、VICSによりカーナビゲーション装置に交通情報を提供し、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。

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、携帯電話やインターネットを活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。

(3) ITSに関する国際協力の推進

ITS世界会議は、ITSに関する情報の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持ち回りで開催されている。17年11月には、米国サンフランシスコで第12回会議が開催され、世界55か国から産学官の関係者約7,100人の参加を得た。日本警察も、安全運転に資する情報を提供するシステムの研究開発の状況等を紹介した。また、警察庁は、米国運輸省交通安全局との間で署名した、交通安全、ITS及び緊急時対応の協力に関する文書に基づき、18年2月には、日本で会議を開催し、両国が推進するITSに関する施策について研究発表を行った。

図4-19 VICS対応型カーナビゲーション装置の画面表示



第12回ITS世界会議

9 道路交通環境の整備による歩行者等の安全通行の確保

(1) バリアフリー対応型信号機等の整備

高齢者や障害者等の中には、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を整備している。

そのほか、道路標識・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、自動車の前照灯に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。

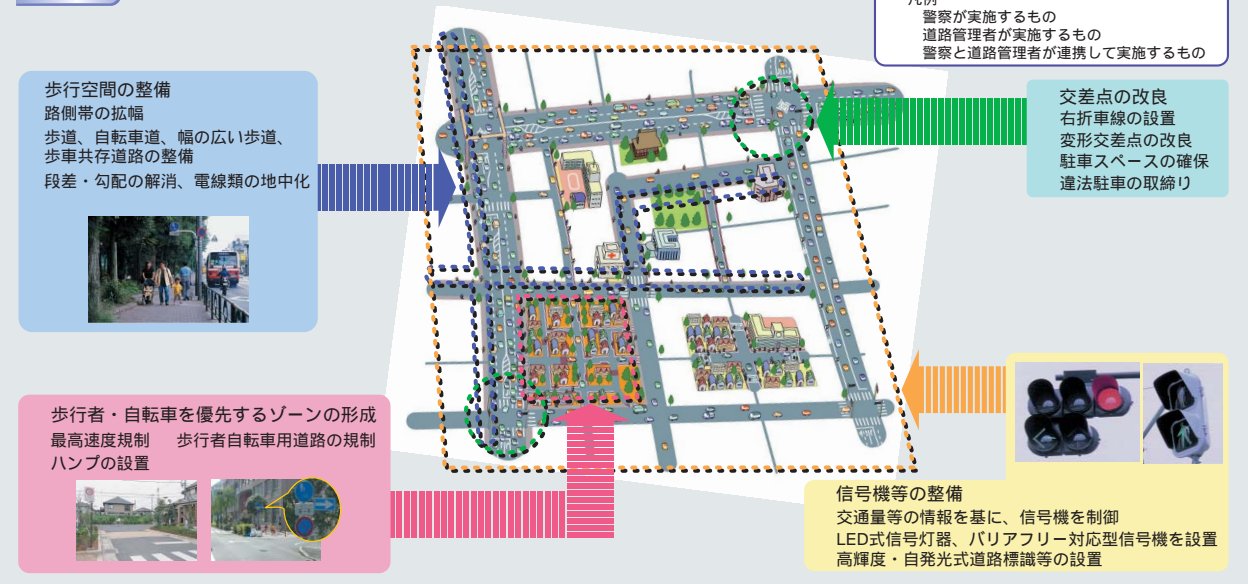
図4-20 バリアフリー対応型信号機



(2) あんしん歩行エリアの整備

警察では、道路管理者と協力して、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、歩行者でにぎわう商店街がある地域等のうち、歩行者・自転車利用者の安全な通行を確保するため緊急に対策が必要な地区796か所を「あんしん歩行エリア」に指定し、通過交通量の減少や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・道路標示を整備したりするなど、地域の特性に着目した交通安全対策を実施している。

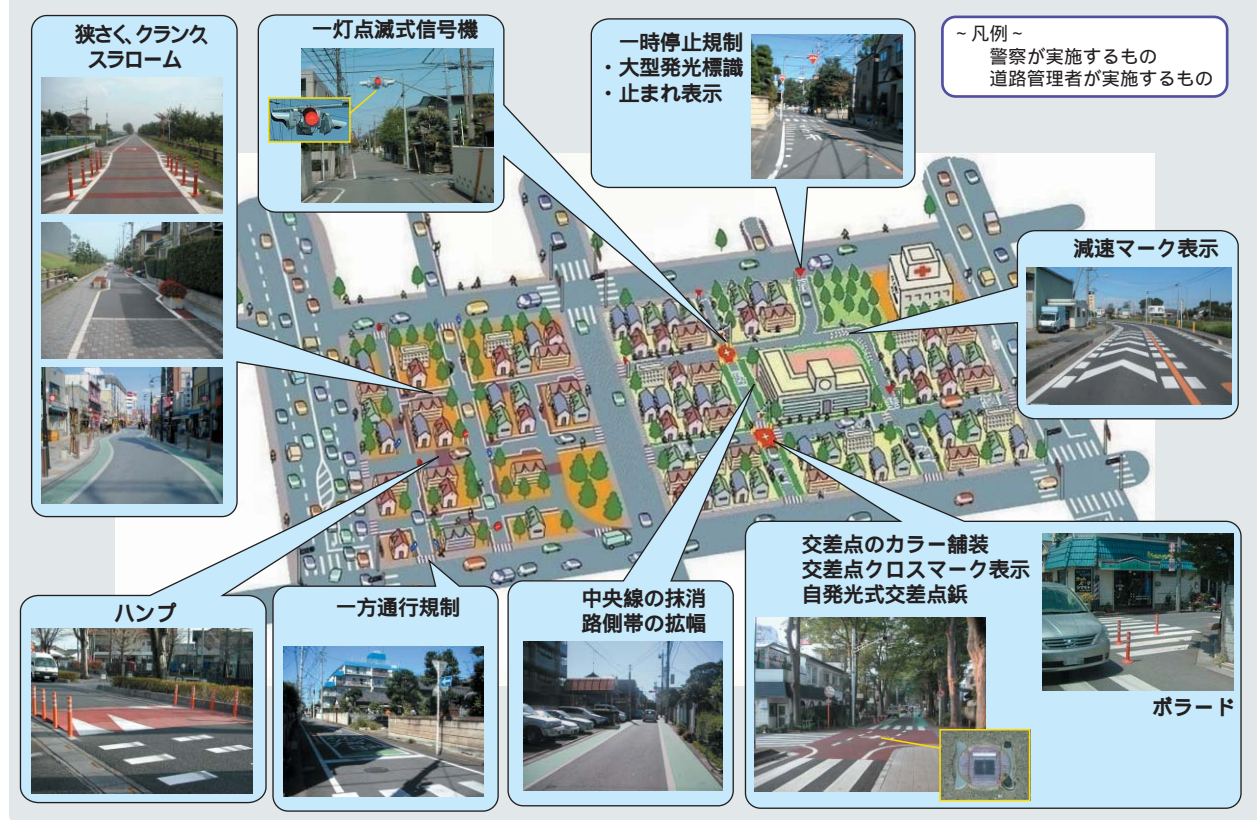
図4-21 あんしん歩行エリアのイメージ図



(3) 生活道路における交通事故抑止対策

我が国では、全交通事故死者のうち歩行中・自転車乗用中の死者が占める割合が、欧米諸国と比べて著しく高くなっており、歩行者・自転車利用者の交通事故防止対策が重要な課題となっている。このため、あんしん歩行エリア以外の生活道路においても、警察庁が国土交通省と連携して作成した「生活道路事故抑止対策マニュアル」^(注)を活用するなどして、警察と道路管理者が連携し、自動車の速度の抑制、道路の形状や交差点の存在の運転者への明示、歩車それぞれの通行区分の明示等を進め、歩車が共存する安全で安心な道路空間を創出するための取組みを推進するなど、交通事故抑止のための施策を推進している。

図4-22 生活道路対策のイメージ図



コラム

1 高齢者、障害者等の移動等の円滑化の促進に関する法律の制定

近年、高齢者、障害者等の自立した日常生活及び社会生活を確保することの重要性が増大していることから、今後、更に関係機関の連携を図り、地域住民の声を踏まえたバリアフリー化を推進するため、バリアフリー化事業実施主体、高齢者、障害者等から成る協議会の設置等によって総合的・一体的な街のバリアフリー化の推進を図ることを内容とした、高齢者、障害者等の移動等の円滑化の促進に関する法律が平成18年6月、第164回国会において成立した。

注：生活道路における交通事故抑止対策を効果的に推進することができるようにするため、その手順や道路交通環境の整備手法等を体系的にまとめたもの

10 交通指導取締り

(1) 悪質性、危険性、迷惑性の高い運転行為への対策の強化

警察では、街頭における機動的な交通指導取締りを推進し、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性、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。平成17年中は893万9,678件の道路交通法違反を取り締まった。

特に死亡事故等重大事故に直結する飲酒運転に対しては、14年6月の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へ引下げ）が行われたことや、16年11月に施行された改正道路交通法による飲酒検知拒否罪の罰則の引上げも踏まえ、厳正な取締りを推進している。

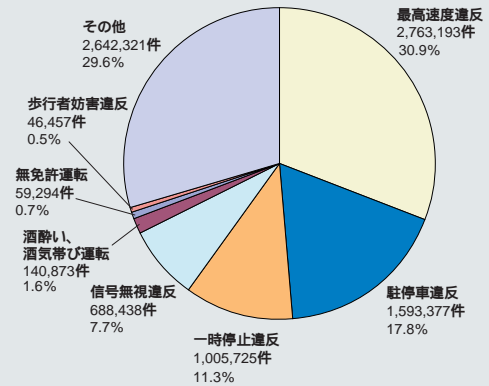
(2) 使用者等の背後責任追及等

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^(注1)及び自動車の使用制限命令を行っているほか、これらの行為を下命・容認していた使用者等^(注2)を検挙するなど、その背後責任の追及に努めている。

また、タクシーやトラック等の事業用自動車の運転者が、その業務に関して行った道路交通法等に違反する行為については、運輸支局等に通知し、所要の行政処分等を促し、事業用自動車による交通事故防止に努めている。

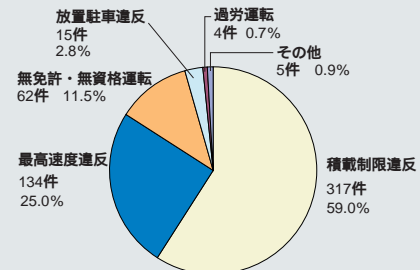
さらに、自動車メーカー等による車両の不正改造など、企業による車両の安全性を脅かす犯罪に対しても、取締りを推進している。

図4-23 主な道路交通法違反の取締状況（平成17年）



白バイの活動

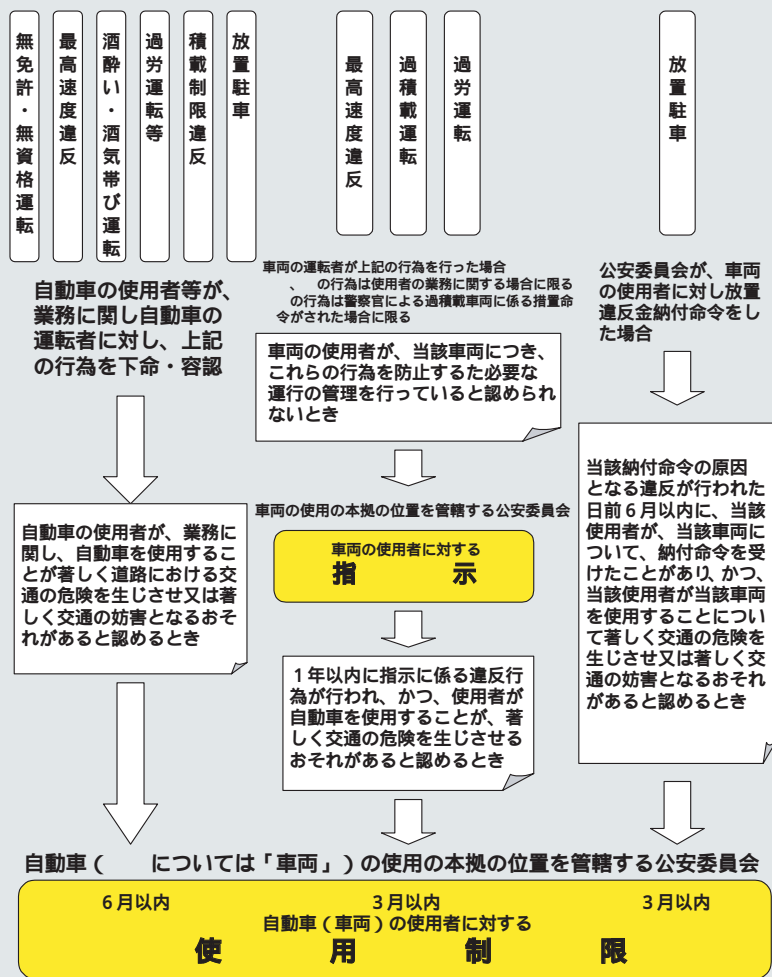
図4-24 使用者等の下命容認の内訳（平成17年）



注1：平成18年6月1日、改正道路交通法により新たな違法駐車対策法制が施行されたことに伴い、放置駐車違反に関する車両の使用者に対する指示は廃止された。

注2：使用者のほか、安全運転管理者その他自動車の運行を直接管理する地位にある者も含む。

図4-25 平成18年6月1日改正道路交通法施行後のフロー



事例1 居眠り運転により、大型貨物自動車が発着待ちをしていた普通貨物自動車に追突するなどして、2人が死亡し、2人が負傷した交通事故を端緒として、この大型貨物自動車の運転者の過労運転を容認していた運送会社の配車係（46）等を、17年8月までに、道路交通法違反（過労運転容認）で検挙した（愛知）。

事例2 道路交通法違反（最高速度違反）を行った、二輪車を使用する貨物軽自動車運送事業者の運転者の検挙を端緒として、最高速度違反を容認した貨物軽自動車運送事業者8法人8人を、17年5月までに、道路交通法違反（最高速度違反下命・容認）で検挙した（兵庫）。

事例3 大手機械メーカー等が、普通免許で運転することができない車両総重量8トン以上の自動車について、一部の装置を装備せず、又は取り外すなどして、普通免許で運転可能な車両総重量として不正に登録した事件について、同メーカー等の部長（61）ら19人を、17年9月までに電磁的公正証書原本不実記録罪、同供用罪及び道路運送車両法違反（不正登録）で検挙した（石川）。

1 1 交通事故事件捜査

(1) 交通事故事件の検挙状況

平成17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85万5,644件（前年比8,925件（1.0%）減）、危険運転致死傷罪の検挙件数は279件（前年比9件（3.3%）増）であった。また、警察が認知した物件事故の発生件数は、約314万件であった。

表4-6 業務上（重）過失致死傷事件の検挙状況（件）（平成17年）

業務上過失傷害	業務上過失致死	重過失及び過失傷害	重過失致死及び過失致死	計
847,611	5,463	2,512	58	855,644

表4-7 危険運転致死傷罪の検挙状況（件）（平成17年）

危険運転致傷	危険運転致死	計
227	52	279

(2) 適正な交通事故事件捜査の推進

警視庁及び各道府県警察本部の交通捜査担当課に事故捜査指導官等を配置し、警察署が取り扱う事故事件のうち、原因の究明が困難なものについて、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し、重体であることなどから事情聴取ができない事故や、当事者の言い分が食い違う事故については、初期の段階から組織的な捜査を推進し、目撃者や物証の確保等に努めている。

また、ひき逃げ事件については、迅速な初動捜査を行うとともに、現場こん跡画像検索システム^(注)等の交通鑑識資機材を効果的に活用し、被疑者の早期検挙に努めており、平成17年中の死亡ひき逃げ事件の検挙率は97.6%に達している。



交通事故の捜査

事例1 17年2月に発生した死亡ひき逃げ事件について、発生から8時間後に被疑者が警察署に出頭してきたため、業務上過失致死罪及び道路交通法違反（救護措置義務違反）で逮捕した。逮捕後、この被疑者について呼気検査を行ったものの、呼気中から少量のアルコール分しか検出されなかったが、この被疑者が事故発生時身体に保有していたと思われるアルコールの濃度の推定や、参考人の供述等から、事故発生時、この被疑者はアルコールの影響により正常な運転が困難な状態であったことを立証し、危険運転致死傷罪で検挙した（千葉）。

注：ひき逃げ事件の現場に遺留されたレンズ片やタイヤのこん跡から、車種等を絞り込むシステム

事例2 17年5月、高校生の列に飲酒運転の普通乗用車が突っ込み、3人が死亡し、22人が重軽傷を負った交通事故について、参考人の供述等から、事故発生時、この普通乗用車の運転者が、アルコールの影響により正常な運転が困難な状態であったことを立証し、危険運転致死傷罪で検挙した（宮城）。

（3）交通事故事件捜査の科学化・合理化

ち密で科学的な交通事故事件捜査を求める国民の声を踏まえ、高度な知識及び技能を有する交通捜査員を養成するため、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を開催している。

また、事故当事者の負担軽減や迅速な事故処理による交通渋滞の早期解消を図るため、交通事故自動記録装置等の各種捜査支援システムや、一定の軽微な物件事故の現場見分を省略する制度を活用している。

コラム 1 交通事故自動記録装置の概要

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、交差点内で交通事故が発生すると、衝突音やスリップ音を感知して、その前後の状況（車両の走行状況、信号の表示等）を自動的にVTRに記録する装置である。

この装置により、客観的な資料に基づいて交通事故の状況を早期に把握することが可能になり、また、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解消が図られている。



交通事故自動記録装置による撮影画像の連続写真

事例 平成16年12月、普通乗用車と接触して転倒した歩行者を後続の普通乗用車がひいて逃走した交通事故について、後続の普通乗用車の運転者は事故の事実を否認したが、交通事故自動記録装置に記録された映像から、路上に転倒している被害者を普通乗用車がひいたことが判明した（北海道）。

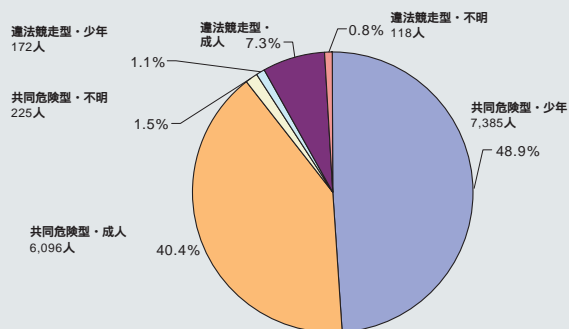
12 総合的な暴走族対策

(1) 暴走族の実態と動向

平成17年末現在、警察が把握している全国の暴走族構成員数は約1万5,000人と、前年より約3,800人減少し、最近では減少傾向にある。暴走族は、その形態により、爆音を伴う暴走等を集団で行う共同危険型と、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時間を競う「ゼロヨン族」等の違法競走型とに分けられる。

また、元暴走族や暴走族が中心となって、暴走族風に改造した旧型の自動二輪車等を連ねて大規模な集団走行を行う「旧車会」を結成し、一般通行車両や周辺住民に迷惑を及ぼしている状況が各地で見られるようになってきている。

図4-26 共同危険型・違法競走型別暴走族構成員の状況（平成17年）



違法行為を敢行する「旧車会」

暴走族に関する110番通報件数は、16年に昭和63年以来初めて10万件を下回り、平成17年は7万件台と減少しているが、依然として暴走族対策の強化を求める国民の要望は強い。

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いる。中には、暴走族同士の金属バット、鉄パイプ等を使用した対立抗争や脱会者等に対するリンチ事件、さらには、暴走族に関係のない者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のかかわりが深く、その予備軍的な存在となっている集団も確認されている。



初日の出暴走に対する検問

(2) 暴走族の取締りと解体

警察では、交通部門、少年部門、地域部門等が連携しながら、平成16年11月に施行された改正道路交通法を活用した共同危険行為等の現場検挙に努めているほか、その他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等の取締りを推進することにより、暴走族の解体や構成員の脱退を図っている。また、初日の出暴走等の大規模な集団暴走に対しては、機動隊を投入するなどしてその取締りを徹底している。

表4-8 法令別検挙状況（平成17年）

区分	検挙人員(人)
道路交通法	47,945
うち共同危険行為	3,221
刑法	2,773
うち殺人・強盗・放火等	134
うち公務執行妨害	99
うち暴行・傷害	468
うち凶器準備集合	16
うち窃盗	1,394
その他	662
道路運送車両法	612
その他	406
計	51,736
うち逮捕者	4,906

事例 17年2月、約100キロメートル毎時の速度で普通乗用車2台を並進させるなどした「ローリング族」である暴走族の構成員8人を道路交通法違反（共同危険行為等）で検挙した（大阪）。

(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取締り要望の強さを踏まえ、警察では、関係機関、学校関係者、保護司等と協力して、次のような対策を推進している。

- 警察庁等暴走族対策関係8省庁申合せ「暴走族対策の強化について」（平成13年2月）や暴走族への加入防止等施策検討懇談会による提言（同年11月）等に基づき、関係機関・団体と協力し、地域における暴走族追放気運の高揚、暴走族に対する指導取締りの強化、青少年に対する指導の充実等総合的な暴走族対策を実施している。
- 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している（17年末現在、22道府県176市町村において制定）。
- 地方運輸局等と協力して、改正道路運送車両法（15年4月施行）による不正改造の検挙等を強化している。
- 学校関係者と協力し、中学校・高校において暴走族加入阻止教室を開催している。
- 検挙した暴走族の構成員に対して、家庭、学校、保護司、民間ボランティア等と協力して、暴走族から離脱させる措置を推進するなど再犯の防止に努めている。



暴走族追放キャンペーン

13 総合的な駐車対策による都市の再生

(1) 違法駐車の実態

違法駐車は、幹線道路の交通渋滞を悪化させる要因となるだけでなく、歩行者や車両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、平成17年中には駐車車両への衝突事故が2,445件発生し、85人が死亡した。さらに、110番通報された苦情・要望・相談のうち、25.2%が駐車問題に関するもので、国民の関心も高い。



違法駐車の実態

表4-9 大都市圏における瞬間路上駐車台数
(平成17年)

地区	違反車両(台)	その他	計
東京23区	86,109	19,279	105,388
大阪市	89,898	15,471	105,369

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4-10 駐車車両への衝突による交通事故の状況
(平成17年)

人身事故件数(件)	933,828
駐車車両衝突件数	2,445
死亡事故件数	6,625
駐車車両衝突件数	82
駐車車両衝突死者数(人)	85

(2) 違法駐車対策の推進

きめ細かな駐車規制

警察では、道路環境、交通実態、駐車需要等の変化に対応し、より良好な駐車秩序を確立するため、時間、曜日、季節による交通流・交通量の変化といった時間的視点と、道路の区間ごとの交通環境や道路構造の特性といった場所的視点の両面から、現行規制の見直しを行っている。

違法駐車取締り

駐車違反の取締りは、幹線道路、横断歩道、交差点、バス停留所付近等での悪質性、危険性、迷惑性の高い違反に重点を置いて行っている。

17年中の駐車違反取締り件数は159万3,377件で、31万2,502台をレッカー移動した。

また、18年6月1日から、新たな違法駐車対策法制が施行されている。



駐車需要に対応した時間制限駐車区間規制

違法駐車の大半は、運転者が車両を離れているため、違反者を特定することが困難であるという問題があるほか、現下の厳しい治安情勢^{そく}の下、大量の違反に見合うだけの警察力を違法駐車取締りに振り向けられず、その結果、不出頭者を十分に捕捉できず、違法駐車を十分に抑止できていなかった。そこで、良好な駐車秩序の確立と警察力の合理的再配分を目的として、16年に道路交通法の一部が改正され、18年6月1日から新たな違法駐車対策法制が施行された。その概要等は、次のとおりである。

・ 放置違反金制度の導入

都道府県公安委員会は、放置車両^(注)であると確認され、標章を取り付けられた車両の運転者が反則金を納付しない場合等には、その車両の使用者（通常、自動車検査証上の使用者であり、多くの場合は所有者と一致する。）に反則金と同額の放置違反金の納付を命ずることができるようになった。また、都道府県公安委員会は、放置違反金納付命令を繰り返し受けた常習違反者に、一定期間当該車両の使用を制限する命令を発することができるようになった。

・ 放置車両の確認と標章の取付けに関する事務の民間委託

警察署長は、放置車両の確認と標章の取付けに関する事務（確認事務）を、都道府県公安委員会の登録を受けた法人に委託することができるようになった。委託を受けた法人は、あらかじめ講習の課程を修了するなどして資格者証の交付を受けた者から選任した駐車監視員に放置車両の確認と標章の取付けを行わせることができるようになった。駐車監視員は、地域住民の意見・要望等を踏まえて策定・公表されたガイドラインの定める場所・時間帯を重点に活動する。

なお、1台1台の駐車は短時間でも、そのような駐車が横行すれば、交通の大きな妨げとなるほか事故の原因ともなるため、放置車両については、駐車時間の長短にかかわらず、標章を取り付けることとした。

・ 車検拒否制度の導入

放置違反金を滞納して都道府県公安委員会から督促を受けた者は、滞納処分による強制徴収の対象となるほか、放置違反金を納付しない場合には、新たに自動車検査証を受けることができないようになった。

・ 駐車規制の見直し

新たな駐車法制の円滑な施行のため、時間的視点及び場所的視点の両面から、駐車規制の計画的かつ集中的な見直しを実施し、16年1月から18年5月末までに全国で約24,600区間、約19,600キロメートルの駐車規制を解除又は緩和した。

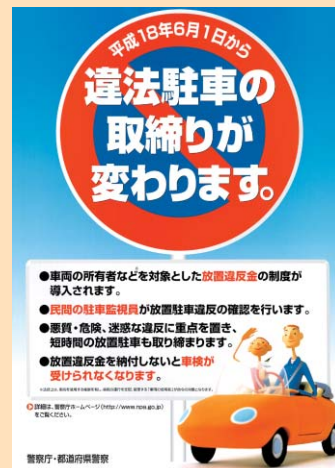
・ 駐車監視員活動ガイドラインの策定・公表

確認事務を民間委託する警察署では、管内の駐車実態、地域住民等の意見・要望を踏まえ、駐車監視員が重点的に活動する場所、時間帯を定めた駐車監視員活動ガイドラインを策定・公表した。これに基づき、公平かつメリハリを付けた違法駐車取締りを推進している。

・ 施行状況

施行当初、確認事務は、全国270警察署において74法人に委託され、約1,600人の駐車監視員が活動している。18年6月末までに警察庁に報告された標章取付け件数は154,125件であり、違法駐車が抑止された結果、例えば、東京都内の主要な10路線（約32.1km）における渋滞長が約34.5%減少するなどの効果が生じている。

注：違法駐車と認められる場合における車両であって、その運転者がこれを離れて直ちに運転することができない状態にあるもの



新たな違法駐車対策法制に関する
広報用ポスター

ハード・ソフト一体となった駐車対策

特に違法駐車が著しい幹線道路において、都道府県公安委員会と道路管理者等が協力して、カラー舗装による駐停車禁止区域の明示、違法駐車抑止システム^(注)の整備、路外駐車場や荷さばきスペースの整備、きめ細かな駐車規制の実施、違法駐車の取締り、積極的な広報・啓発活動等ハード的な手法とソフト的な手法が一体となった集中的な違法駐車対策を推進している。



カラー舗装による駐停車禁止区域の明示



荷さばきスペース

保管場所の確保対策

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、保管場所が確保されていない自動車の運行供用制限命令等を行うとともに、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、保管場所の位置を偽って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。

コラム 2 自動車保有関係手続のワンストップサービス化

警察では、保管場所証明、自動車の検査・登録、自動車諸税の納付等の自動車の保有に必要な手続を、自宅や職場等からインターネットを利用して一括して行うことができる自動車保有関係手続のワンストップサービス・システムの全国的な整備を関係機関・団体と連携し推進している。18年6月現在、東京都、埼玉県、神奈川県、静岡県、愛知県、大阪府の6都府県において、新車（軽自動車を除く型式指定車^(注)）の新規登録について同システムの運用が行われている。

注：自動車の安全性の増進及び自動車による公害の防止その他の環境の保全を図るため、道路運送車両法第75条第1項の規定に基づいて国土交通大臣が型式を指定した自動車

注：交差点に設置されたテレビカメラ及びスピーカーを用いて、違法駐車車両を監視し、必要に応じ音声で警告することにより、違法駐車を抑止するシステム

1.4 交通管理等による環境対策

(1) 交通公害の現状

自動車から排出される窒素酸化物、粒子状物質等による大気汚染は、改善傾向にあるものの、大都市地域において局地的に依然として深刻な状況にある。また、地球温暖化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%（平成16年度）に上っている。さらに、道路交通騒音も、依然として深刻な状況にある。

表4-11 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（自動車排出ガス測定局、平成12～16年度）

区 分	年 度	12	13	14	15	16
		自動車NOx・PM法の対策地域全体における環境基準の達成率（%）	二酸化窒素	65.3	64.5	69.3
	浮遊粒子状物質	54.2	25.7	24.7	61.9	96.1

「平成16年度大気汚染状況について」（環境省資料）

表4-12 道路の騒音の環境基準の達成状況（平成15、16年度）

区 分	評価対象住居等戸数	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
全国合計	平成16年度：2,663千戸	81.4%	7.3%	0.8%	10.5%
	平成15年度：2,395千戸	80.7%	7.4%	0.9%	11.0%
うち、幹線交通を担う道路に近接する空間	平成16年度：1,109千戸	70.7%	10.9%	1.6%	16.8%
	平成15年度：1,017千戸	69.8%	10.9%	1.6%	17.6%

「平成16年度自動車交通騒音の状況について」（環境省資料）

(2) 警察の行う環境対策

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、振動対策の観点から、通過車両の走行速度を低下させてエンジン音や振動を低く抑えるための最高速度規制、エンジン音や振動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。

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
- ・ バス優先の信号制御によるマイカー需要の低減と交通総量の抑制

といった高度な交通管制技術を活用した対策を講じている。

エコドライブの推進

警察では、関係省庁で構成するエコドライブ普及連絡会と連携して、自動車から排出される大気汚染物質や二酸化炭素の発生を極力少なくするため、無用なアイドリングをしないなど「環境負荷の軽減に配慮した自動車の使用（エコドライブ）」の普及促進を図っている。

15 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

平成17年末現在、高速道路（高速自動車国道及び指定自動車専用道路をいう。）は、全国で142路線、9,533.4キロメートル（高速自動車国道7,367.5キロメートル、指定自動車専用道路2,165.9キロメートル）が供用されている。

今後、建設が見込まれる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非分離二車線の供用計画が多く、山間部を通過することから、安全対策や雪氷対策が必要となる。また、地方部で整備される路線は、簡易型インターチェンジの増加が予想されるなど、交通管理の厳しい路線が増加する傾向にある。

(2) 高速道路における交通事故の現状

平成17年中の高速道路における交通事故の発生件数は1万3,775件、死傷者数は2万2,216人と、それぞれ前年より22件、232人減少した。また、死亡事故件数は249件、死者数は285人と、それぞれ前年より23件、44人減少した。

同年中の高速道路の死亡事故率（交通事故件数に占める死亡事故件数の割合）は、その他の道路の3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、同年中の高速道路における死亡事故のうち、20.9%が大型貨物自動車によるものであった。



大型貨物自動車の交通事故現場

事例 17年11月、普通乗用車が高速道路の本線車道を走行中、前方不注視の大型貨物自動車に追突され、横転して路肩に停止した。また、この大型貨物自動車とは別の大型貨物自動車がこの事故を避けようとして車線を変更した際、大型バスに接触し、他の走行車両に次々と衝突して、路肩で停止していた普通乗用車に後方から追突した。これらの事故により、この普通乗用車に乗車していた7人全員が死亡した（滋賀）。

表4-13 高速道路における死亡事故発生件数・死者数の推移（平成8～17年）

区分	年次	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17
	高速自動車国道	件数(件)	286	289	245	221	241	251	216	216	204
死者数(人)		336	327	272	241	265	297	259	255	256	218
指定自動車専用道路	件数	73	64	81	75	86	85	74	90	68	59
	死者数	77	70	94	82	102	92	79	96	73	67
合計	件数	359	353	326	296	327	336	290	306	272	249
	死者数	413	397	366	323	367	389	338	351	329	285

(3) 高速道路における交通の安全と円滑の確保

大型貨物自動車の交通事故防止対策

警察では、最も左側の車両通行帯を大型貨物自動車が行き通らなければならないもの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18年3月末現在）において実施している。また、道路管理者や関係機関・団体と協力し、大型貨物自動車の交通事故防止に関する広報・啓発に努めている。

適正な交通規制の実施と交通安全施設の整備

警察では、高速道路の交通規制に当たっては、道路構造、気象条件、交通量、交通事故発生状況等を勘案してその適正を期するとともに、適時適切な見直しを行っているほか、規制内容を認識しやすくするため、取付け位置の変更等の対策を推進している。

また、道路管理者との間で、建設段階においては道路の線形、ランプウェイの取付け位置等について、供用開始後は融雪・凍結防止装置、高機能舗装等の整備等について協議を行っている。中でも、対向車と衝突する事故が多く、17年中の死亡事故率が完全分離四車線区間等の3.6倍となっている非分離二車線区間については、簡易分離施設の高度化や中央分離帯の設置等の安全対策を推進するよう働き掛けている。



減速レーンマーク（施工前）



減速レーンマーク（施工後）

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、道路管理者と連携して道路標識・道路標示を改良しているほか、関係機関・団体と協力して広報啓発活動を推進している。

交通指導取締り

著しい速度超過、飲酒運転を始め、車間距離不保持、通行帯違反等の悪質性、危険性の高い違反に重点を置いた交通指導取締りを実施している。



交通違反の取締り

図4-27 高速道路における交通違反取締り件数の割合

