

安全かつ快適な 交通の確保

第5章 CHAPTER 5



第1節

平成25年の交通事故情勢

第2節

交通安全意識の醸成

第3節

安全運転の確保

第4節

交通環境の整備

第5節

道路交通秩序の維持

第1節

平成25年の交通事故情勢

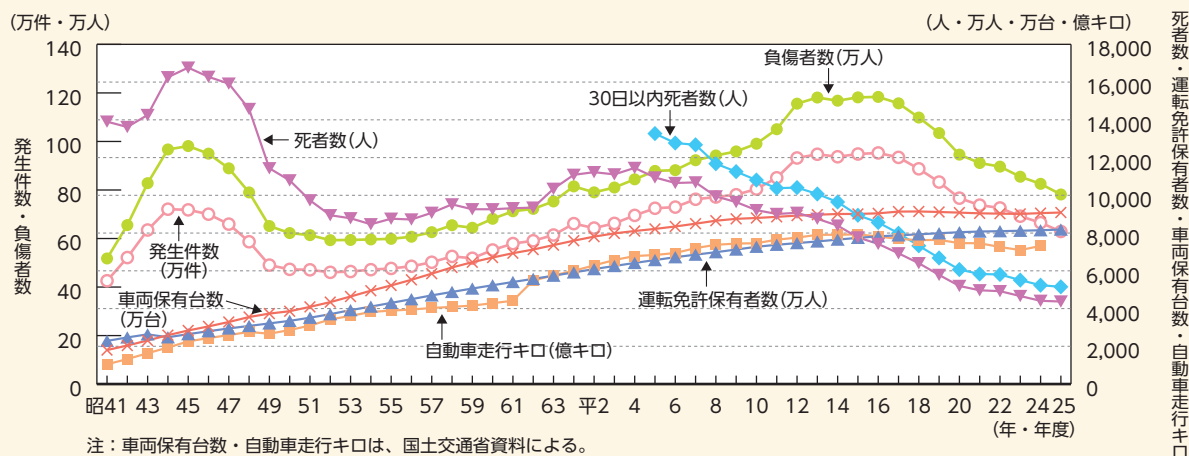
1 交通事故の発生状況

(1) 概況

平成25年中の死者数は4,373人で、13年連続の減少となり、発生件数及び負傷者数も9年連続で減少した。23年3月に策定された「第9次交通安全基本計画」において「平成27年までに24時間死者数を3,000人以下」にするという目標が掲げられており、警察では、各種交通事故防止対策を一層推進していくこととしている。

- ・25年中の発生件数 62万9,021件（前年比3万6,117件（5.4%）減少）
- ・25年中の死者数 4,373人（前年比38人（0.9%）減少）
- ・25年中の負傷者数 78万1,494人（前年比4万3,902人（5.3%）減少）
- ・25年中の交通事故発生から30日以内の死者数 5,152人（前年比85人（1.6%）減少）
- ・25年末の運転免許保有者数 8,186万12人（前年比37万2,166人（0.5%）増加）
- ・25年末の車両保有台数 9,089万4,092台（前年度比約32万9,307台（0.4%）減少）
- ・24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）
..... 約7,319億キロ（前年度比約221億キロ（3.1%）増加）

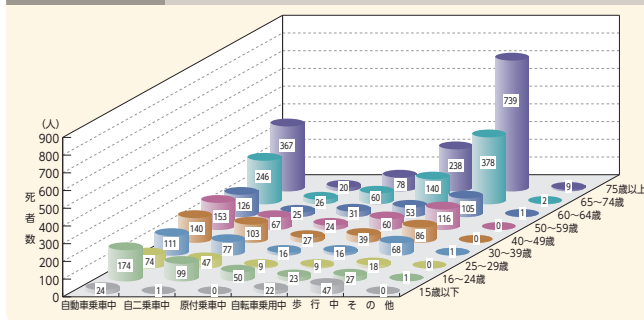
図表5-1 交通事故発生件数・死者数・負傷者数・運転免許保有者数・車両保有台数・自動車走行キロの推移（昭和41～平成25年）



(2) 交通死亡事故の発生状況

- ・高齢者（注）の死者数が、全体の半数以上（52.7%）を占める。
- ・自動車乗車中の死者数は、75歳以上の高齢者が最も多い（自動車乗車中の死者数の25.9%）。
- ・自動二輪車乗車中の死者数は、40～49歳が最も多い（自動二輪車乗車中の死者数の22.2%）。
- ・原動機付自転車（以下「原付」という。）乗車中の死者数は、75歳以上の高齢者が最も多い（原付乗車中の死者数の26.4%）。
- ・自転車乗用中の死者数は、75歳以上の高齢者が最も多い（自転車乗用中の死者数の39.7%）。
- ・歩行中の死者数は、75歳以上の高齢者が最も多い（歩行中の死者数の46.7%）。

図表5-2 状態別、年齢層別死者数（平成25年）



注：65歳以上の者

2 交通事故死者数の減少幅が縮小している背景

死者数は、平成13年以降一貫して減少しているが、近年は減少幅が縮小し、また、致死率^(注1)については22年以来、3年ぶりに増加に転じている。その背景としては、以下の要因が考えられる。

(1) 高齢者の人口の増加

高齢者は、他の年齢層に比べて致死率が約6.6倍(25年)と高く、図表5-4のとおりに、死者数全体の半数以上を占めている。近年、他の年齢層の人口が減少していく一方、高齢者の人口が年々増加し、高齢者の交通事故死者数が減りにくくなっていることが、死者数の減少幅が縮小している一因と考えられる。

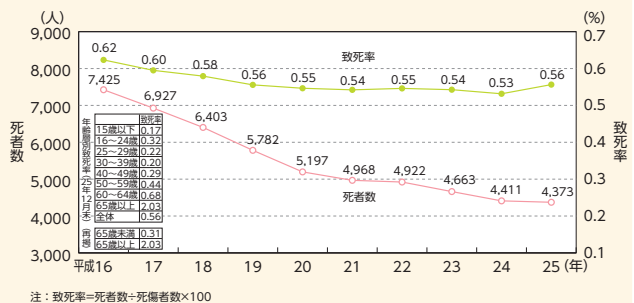
(2) エアバッグ装着率、シートベルト着用率等の頭打ち

平成25年中のシートベルト非着用者の致死率は着用者の15倍以上であり、シートベルトの着用が交通事故の被害軽減に寄与していると認められる。図表5-5のとおりに、シートベルト着用率は、最近では90%台前半で横ばい状態にある。また、エアバッグ装着率は平成17年までにほぼ100%、ABS^(注2)装着率は24年までに97.6%まで上昇した。これまでの向上が自動車乗車中の死者数減少に大きく寄与してきたものの、近年、エアバッグ装着率、シートベルト着用率等が頭打ちとなっていることが、死者数の減少幅が縮小している一因と考えられる。

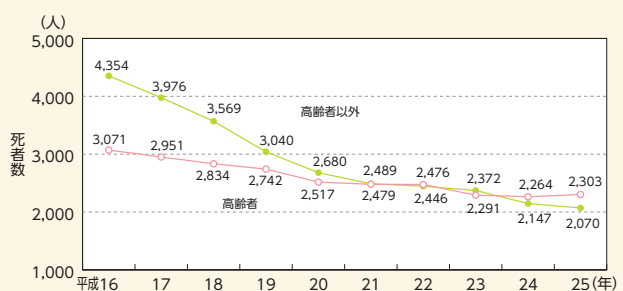
(3) 飲酒運転による交通事故件数の下げ止まり

自動車等の運転者(第1当事者)の飲酒運転による事故の死亡事故率は、他と比べて8.2倍(25年)と高い。飲酒運転による交通事故件数は、平成14年以降、累次の飲酒運転の厳罰化、飲酒運転根絶に対する社会的気運の高まり等により大幅に減少してきたが、20年以降は減少幅が縮小し、下げ止まり傾向にあることが、死者数の減少幅が縮小している一因と考えられる。

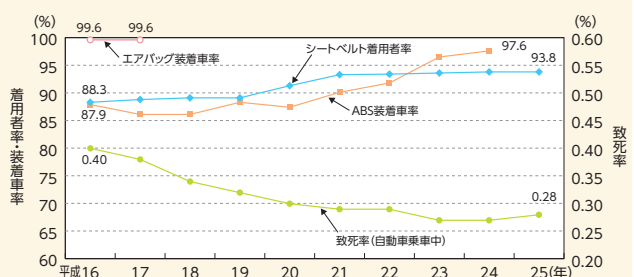
図表5-3 致死率及び死者数の推移(平成16~25年)



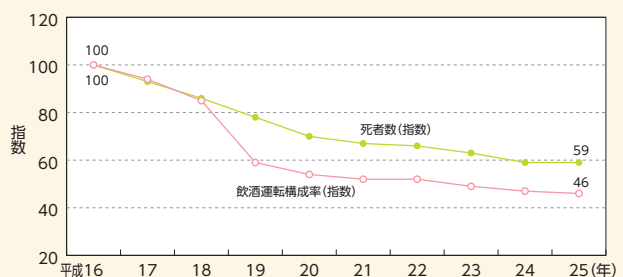
図表5-4 高齢者及び高齢者以外の死者数の推移(平成16~25年)



図表5-5 シートベルト着用率等の推移(平成16~25年)



図表5-6 飲酒運転による交通事故の構成率及び死者数の推移(平成16~25年)



注1：致死率＝死者数÷死傷者数×100

注2：Antilock Brake Systemの略

第2節

交通安全意識の醸成

1 飲酒運転の根絶に向けた警察の取組

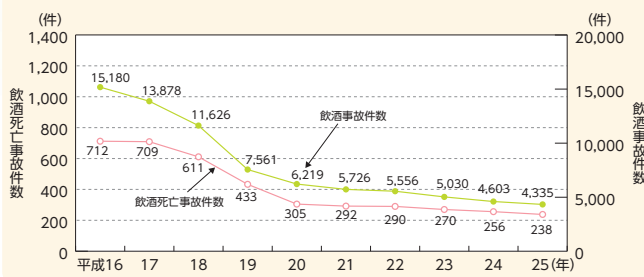
(1)「飲酒運転を許さない社会環境づくり」の取組

平成25年中の飲酒運転による交通事故件数は4,335件で、13年連続で減少した。

警察では、飲酒運転の危険性や飲酒運転による交通事故の実態について積極的に広報するほか、飲酒が運転等に与える影響について理解を深めるため、運転シミュレーターや飲酒体験ゴーグルを活用した参加・体験・実践型の交通安全教育を推進している。

また、酒類の製造・販売業者、酒類提供飲食店等の関係業界に対して飲酒運転を防止するための取組の実施を働き掛けるほか、一般財団法人全日本交通安全協会等が推進している「ハンドルキーパー運動」^(注)への参加を広く国民に呼び掛けるなど、民間団体等と連携して「飲酒運転を許さない社会環境づくり」に取り組んでいる。

図表5-7 飲酒事故件数・飲酒死亡事故件数の推移(平成16～25年)



ハンドルキーパー運動
ロゴマーク



飲酒運転根絶キャンペーン

(2) 飲酒運転根絶の受け皿としての運転代行サービスの普及促進

飲酒運転根絶の観点からは、その受け皿としての運転代行サービスの普及促進を図っていくことが必要である。警察庁では、平成24年3月に国土交通省と共に策定した「安全・安心な利用に向けた自動車運転代行業の更なる健全化対策」に基づき、自動車運転代行業の健全化及び利用者の利便性・安心感の向上を図るための施策を推進している。

図表5-8 自動車運転代行業の認定業者数等の推移(平成21～25年)

区分	年次	21	22	23	24	25
認定業者数(業者)		8,324	8,705	8,778	8,838	8,848
自動車運転代行業の従業員数(人)		84,859	85,855	82,960	81,834	81,238
随伴用自動車台数(台)		29,531	29,685	28,561	28,874	28,516

(3) 飲酒運転の取締り

飲酒運転の根絶に向け、警察では引き続き厳正な取締りを推進するとともに、車両等提供、酒類提供及び要求・依頼しての同乗に対する罰則規定の適用を推進している。

図表5-9 飲酒運転の取締り件数(平成25年)

区分	酒酔い運転	酒気帯び運転	車両等提供罪	酒類提供罪	要求・依頼同乗罪
取締り件数(件)	575	28,294	108	48	755



飲酒検問の状況

注：自動車によりグループで酒類提供飲食店に来たときには、その飲食店の協力を得て、グループ内で酒を飲まず、ほかの者を安全に自宅まで送る者(ハンドルキーパー)を決め、飲酒運転を根絶しようという運動

2 交通安全教育と交通安全活動

(1) 交通安全教育

① 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。

警察では、関係機関・団体と協力し、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。



小学生を対象とした交通安全教育

② 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者等では、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おり、警察では、安全運転管理者等を対象とした講習を行うなど必要な指導を行っている。

(2) 交通安全活動

警察では、様々な形で関係機関・団体や交通ボランティア(地域交通安全活動推進委員^(注1)、交通指導員^(注2)等)等と連携し、国民的な交通安全意識の高揚に努めている。

① 全国交通安全運動

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ため、毎年春と秋の2回全国交通安全運動を実施している。

② シートベルト・チャイルドシートの着用・使用の徹底

平成25年10月に実施された全国調査(警察庁と一般社団法人日本自動車連盟(JAF)の合同調査)における後部座席同乗者のシートベルト着用率は、一般道で35.1%、高速道路で68.2%にとどまっている。また、26年4月に実施された全国調査におけるチャイルドシートの使用率も61.9%にとどまった。

警察では、関係機関・団体と連携し、衝突実験映像等を用いたシートベルトの着用効果を実感できる参加・体験・実践型の交通安全教育を行うほか、幼稚園や保育所等において保護者に対するチャイルドシートの正しい取付方法の指導をすることなどにより、これらの適正な着用・使用の徹底を図っている。



シートベルトコンビンサー体験

③ 反射材用品等の普及促進

夜間における歩行者及び自転車利用者の交通事故防止に効果が高い反射材用品等の普及を図るため、広報啓発活動のほか、参加・体験・実践型の交通安全教育により、視認効果、使用方法等について理解を深めたり、関係機関・団体と協力して反射材用品等の展示会を開催したりするなどしている。

注1：適正な交通の方法及び交通事故防止について住民の理解を深めるための住民に対する交通安全教育等の活動に従事している者

2：学校における生徒に対する交通安全教育、通学路における交通誘導等の活動に従事している者

(3) 高齢者の交通安全に向けた取組

① 高齢者が死傷者となる交通事故の状況

高齢者の死者数は、平成14年以降減少していたが、25年中は2,303人と、12年ぶりに増加した。死者数全体に占める高齢者の割合は、高い水準で推移しており、25年中は全体の半数以上を占めた。

高齢者の死者数を状態別に見ると、歩行中が全体の半数近くを占め、次いで自動車乗車中、自転車乗用中の順に多い。

また、交通事故死傷者数を年齢層別・被害程度別にみると、高齢者の占める割合は、軽傷者では13.1%であるのに対して、重傷者では33.6%、死者では52.7%となっており、被害程度が深刻になるほど高齢者の占める割合が高くなっている。

② 高齢歩行者・自転車利用者の事故防止対策

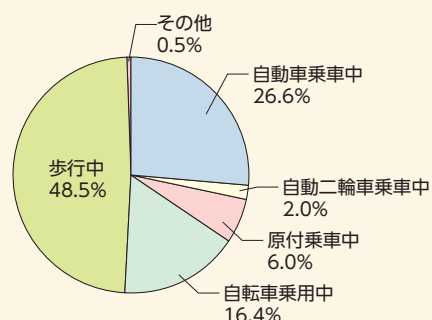
25年中の高齢者の死者数のうち、歩行中・自転車乗用中の死者は約6割を占めているが、その約7割は運転免許を保有していなかった。

警察では、運転免許を保有していない高齢者に交通安全教育を受ける機会を提供するため、民間ボランティアや関係機関等と協力して、家庭訪問による個別指導や医療機関、福祉施設等における広報啓発活動を行っている。また、歩行者シミュレーター等の各種教育用器材を積極的に活用した参加・体験・実践型の交通安全教育を実施している。



高齢者に対する交通安全教育

図表5-10 高齢者の状態別死者数（平成25年）



(4) 子供の交通安全に向けた取組

① 子供が関係する交通事故の状況

15歳以下の子供の死者数は昭和40年代までは、2,000人を超える年もあったが、その後大きく減少し、過去10年間も減少傾向にある。平成25年中の死者数は94人となっており、歩行中の死者数の割合が引き続き高くなっている。

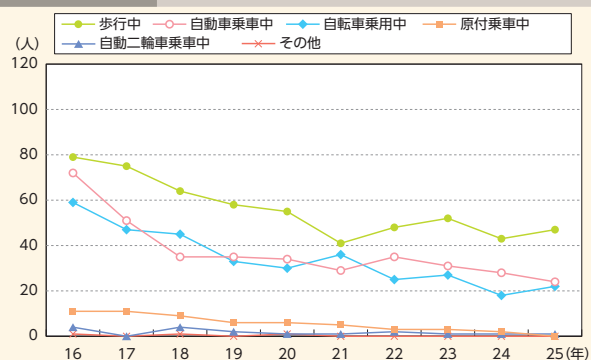
② 子供の事故防止に向けた取組

幼児に対しては、交通ルールや交通マナー等道路の安全な通行に必要な基本的知識・技能を習得させるため、幼稚園、保育所及び保護者等と連携して紙芝居や視聴覚教材等を活用した交通安全教室等を実施している。

小学生、中学生に対しては、歩行者及び自転車の利用者として必要な知識・技能を習得させ、自己の安全だけでなく他人の安全にも配慮できるようにするため、学校、PTA等と連携した自転車教室等を実施している。

また、警察では、24年度に実施した通学路における緊急合同点検の結果を踏まえ、警察による対策が必要な箇所において、教育委員会、学校、道路管理者等と連携し、信号機や横断歩道の設置等による道路交通環境の整備、通学路の危険箇所を取り上げた具体的な交通安全教育等を推進している。

図表5-11 15歳以下・状態別死者数の推移（平成16～25年）



3 自転車の安全利用の促進

(1) 自転車に関連する交通事故の状況

自転車は、幼児から高齢者まで幅広い層に利用されている。自転車が関連する交通事故件数は減少しているものの、依然として、全交通事故件数の約2割を占めている。

(2) 良好な自転車交通秩序の実現のための対策

① 自転車通行環境の確立

警察では、歩行者、自転車、自動車が適切かつ安全に共存できるよう、道路管理者と連携して、自転車専用の走行空間の整備等に努めている。

② 自転車利用者に対するルールの周知徹底

警察では、地方公共団体、学校、自転車関係事業者等と連携し、「交通の方法に関する教則」や「自転車安全利用五則」を活用するなどして、全ての年齢層の自転車利用者に対して、

- ・ 自転車は車道通行が原則であること
- ・ 車道では左側通行すること
- ・ 自転車の路側帯通行は左側に限ること

を始めとした自転車の通行ルール等の周知に努めている。

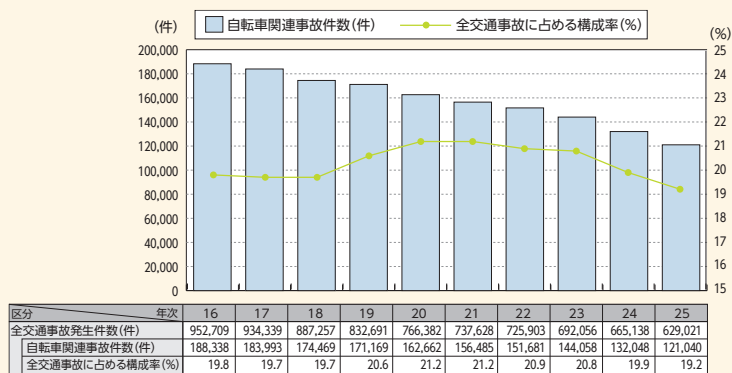
③ 自転車安全教育の推進

警察では、学校等と連携して、児童・生徒に対する自転車安全教育を推進しており、スタントマンによる事故の再現や自転車シミュレーターの活用等による参加・体験・実践型の自転車教室を開催するなど、教育内容の充実に努めている。平成25年中、児童・生徒や高齢者等を対象とした自転車教室を全国で約5万回開催し、約547万人が受講した。

④ 自転車に対する指導取締りの強化

警察では、自転車指導啓発重点地区・路線^(注)を中心に、自転車利用者の無灯火、二人乗り、信号無視、一時不停止等に対する指導警告を強化するとともに、制動装置不良自転車（ブレーキがない自転車等）の運転のほか、悪質・危険な交通違反に対しては、検挙措置を講ずるなど厳正に対処している。

図表5-12 自転車関連事故発生件数と全交通事故に占める構成率の推移（平成16～25年）



スタントマンによる事故の再現

図表5-13 自転車の指導取締り状況（平成25年）

	酒酔い	信号無視	通行禁止	遮断踏切立入り	指定場所一時不停止	制動装置不良	その他	検挙総数	指導警告
取締り件数(件)	179	3,599	110	1,322	288	832	863	7,193	2,410,808

注：自転車と歩行者との交通事故の発生状況、地域住民の苦情・要望の状況等を踏まえ、全国1,868か所（平成25年1月31日現在）を指定し、自転車利用者に対する街頭における指導啓発活動等を推進している。

第3節

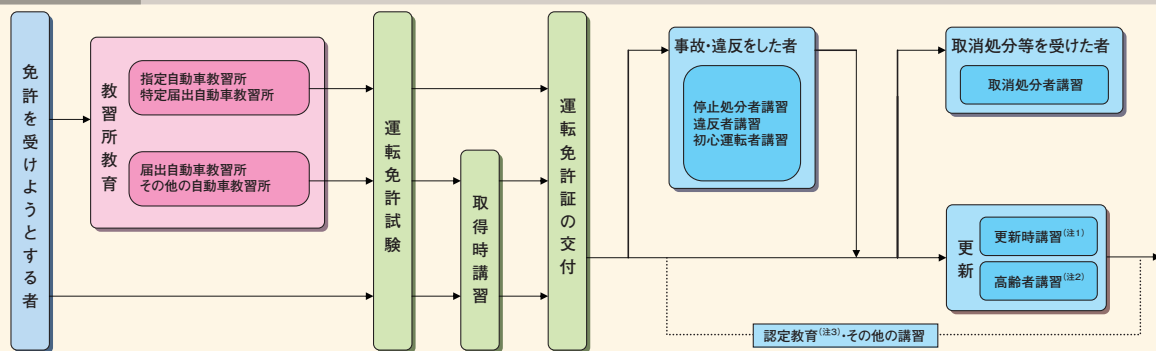
安全運転の確保

1 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。

図表5-14 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、更新時に高齢者講習が義務付けられている。また、75歳以上の者については、講習予備検査（認知機能検査）の受検が義務付けられており、検査結果に基づいて高齢者講習が行われる。
 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、それぞれ講習の受講が免除される。

(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）}の卒業生はそのうち技能試験が免除される。

指定自動車教習所は、初心運転者教育の中心的役割を担うことから、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。

- 指定自動車教習所
全国で1,351か所（平成25年末現在）
- その卒業生で25年中に運転免許試験に合格した者の数

160万2,848人（合格者全体の96.9%）

また、運転免許を受けようとする者は、その種類に応じ、安全運転に関する知識や技能等を習得するための講習（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）}を卒業した者はこれと同内容の教育を受けているため、受講する必要がない。

図表5-15 取得時講習の実施状況（平成25年）

免許	講習名	内容	受講者数(人)
普通免許等	大型車講習	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	576
	中型車講習		798
	普通車講習		10,349
	大型二輪車講習		315
	普通二輪車講習		1,516
	大型旅客車講習		685
	中型旅客車講習		36
	普通旅客車講習		1,211
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	12,425
	原付講習	原付の操作方法、走行方法等安全運転に必要な知識等	148,605

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

① きめ細かな更新時講習の実施

更新時講習は、運転免許証の更新の機会に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。この講習は、受講対象者を法令遵守の状況等により優良運転者、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。

図表5-16 更新時講習の実施状況（平成25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)	7,574,840	3,022,873	3,442,727	1,102,675
うち特定失効者(注)	13,901	90,544	76,838	49,115
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、運転適性検査用紙等により適性検査を実施し、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を習熟させるための演習を行う。

注：特定失効者とは、運転免許が効力を失った日から6月以内（やむを得ない理由のある者については、3年以内で、当該事情がやんだ日から1月以内）の者のことで、更新時講習等の受講により運転免許試験の一部が免除される。

② 危険運転者の改善のための教育

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した者や行政処分を受けた者に対しては、その危険性の改善を図るための教育として、初心運転者講習、取消処分者講習、停止処分者講習及び違反者講習を実施している。

特に飲酒運転者対策として、停止処分者講習等において、飲酒運転違反者を集めて行う飲酒学級を設置し、飲酒体験ゴーグル、運転シミュレーター等を活用した酒酔い等の疑似体験、飲酒運転事故の被害者遺族等による講義を実施するなど、教育内容の充実に努めている。さらに、飲酒運転違反者に対する一層効果的な教育を目的とした、AUDIT^(注1)、ブリーフ・インターベンション^(注2)等の飲酒行動の改善のためのカリキュラムを盛り込んだ新たな取消処分者講習（飲酒取消講習）を、平成25年4月から全国で実施している。



飲酒体験ゴーグルを活用した疑似体験

図表5-17 危険運転者の改善のための教育の実施状況（平成25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、違反行為をし、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。	41,647
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て運転態度の改善を図るため、自動車等の運転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。	32,088
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。	306,950
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	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。	143,607

注：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、25年中は2,117人が受験し、不合格となった1,587人が運転免許を取り消された。

③ 自動車教習所における交通安全教育

自動車教習所は、いわゆるペーパードライバー教育を始めとする運転免許取得者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センターの役割も果たしている。都道府県公安委員会は、認定制度によりこうした教育の水準の向上と普及に努めている。

注1：Alcohol Use Disorders Identification Testの略。世界保健機関（WHO）がスポンサーになり、数か国の研究者によって作成された「アルコール使用障害に関するスクリーニングテスト」で、面接又は質問紙により、その者が危険・有害な飲酒習慣を有するかどうかなどを判別するもの

2：受講者に、日々の飲酒量等に関し自身が設定した目標の達成状況を一定期間記録させた上で、その記録内容に基づき、受講者ごとに問題飲酒行動及び飲酒運転の抑止のための指導を行うもの

2 運転者に対する取組

(1) 運転者の危険性に応じた行政処分の実施

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。平成25年12月より、無免許運転に付される基礎点数が19点から25点に引き上げられ、悪質・危険運転者対策が強化されている。

図表5-18 運転免許の行政処分件数の推移(平成21～25年)

区分	年次	21	22	23	24	25
総数(件)		571,912	522,228	469,363	447,101	406,047
	取消し	38,100	46,748	43,017	41,631	38,210
	停止	533,812	475,480	426,346	405,470	367,837

注：取消し件数は、初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。

(2) 運転適性相談の充実

警察では、障害者及び一定の症状を呈する病気等にかかっている者が安全に自動車等を運転できるか個別に判断するために運転適性相談窓口を設置している。運転適性相談窓口では、専門知識の豊富な職員を配置するとともに、相談者のプライバシーに特段の配慮をしている。また、患者団体や医師会等との密接な連携を取りながら、必要に応じて相談者に専門医を紹介するなど、運転適性相談の充実を図っている。あわせて、運転免許センターや警察署にポスターを掲示するなどにより、運転適性相談窓口の周知徹底に努めている。

(3) 運転免許手続等の利便性の向上と国民負担の軽減

警察では、運転免許証の更新に係る利便性の向上と国民の負担の軽減のため、更新免許証の即日交付、日曜日の申請受付、警察署における更新窓口の設置、申請書の写真添付の省略等の施策を推進している。

また、障害者の利便性向上のため、試験場施設の整備・改善、漢字に振り仮名を付けた学科試験の実施や字幕入り講習用ビデオの活用等を推進している。

(4) 国際化への対応

外国等の行政庁等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制度があり、平成25年中の同制度による運転免許証の交付件数は2万7,730件であった。また、警察では、外国人運転者のための安全教育ビデオを作成し、その活用を図るとともに、地域の実情に応じ、外国人運転者に対する安全教育の充実に努めている。

熊本県警察 運転適性相談窓口

運転に不安のある方は、運転適性相談窓口へ

- ☐ 発作的に暴言を吐いたことがある方
- ☐ 発作的に手足がけいれんしたりまひしたことがある方
- ☐ 睡眠不足ではないのに、日中強い眠気を感じることもある方
- ☐ 突然気分に変調を来したことがある方
- ☐ 運転に必要な判断力に自信がない方
- ☐ その他自動車運転の安全な運転に支障を及ぼすような身体や精神の障害がある方

免許の取得にあたって
病状を正確に申告し、運転免許の取得前に相談してください。

免許の更新にあたって
病状を正確に申告してください。

運転に支障があると考えられる場合
警察に相談してください。

運転に不安がある方や、そのご家族からの相談を受け付けています。

熊本県警察 運転適性相談窓口 (熊本県運転免許センター内)

運転免許の更新の際は **096-233-0116** ---運転免許試験場学科試験係

免許更新が運転に支障がある際には **096-233-0110** ---運転免許試験場第一係

体調不良等で運転に支障がありそうだと感じたときは運転を控えて下さい。
警察、医師等体調管理をきちんと行って、安全に運転してください。

運転適性相談を呼び掛けるポスター

(5) 高齢運転者対策の充実

① 高齢運転者に対する教育

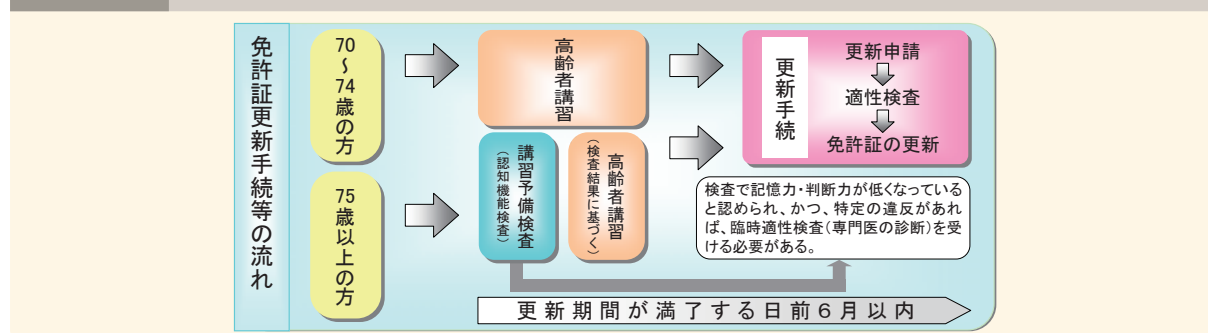
更新期間が満了する日における年齢が70歳以上の者は、運転免許証を更新する際、高齢者講習の受講が義務付けられている。この講習では、安全運転に必要な知識等に関する講義のほか、自動車等の運転指導や、運転適性検査器材^(注)による指導等を通じ、受講者に自らの身体的機能の変化を自覚してもらうとともに、その結果に基づいた安全な運転の方法について具体的な指導を行うこととしている。平成25年中は201万2,134人が受講した。



運転適性検査器材を用いた高齢者講習

また、更新期間が満了する日における年齢が75歳以上の者は、運転免許証の更新期間が満了する日前6月以内に、講習予備検査（認知機能検査）を受けることが義務付けられている。この検査は、高齢運転者に対して、自己の記憶力・判断力の状況を自覚してもらい、引き続き安全運転を継続することができるよう支援することを目的としており、検査の結果に応じた高齢者講習を受講することとされている。25年中の講習予備検査（認知機能検査）の受検者数は145万1,989人であった。

図表5-19 更新時の高齢者講習



② 申請による運転免許の取消し（運転免許証の自主返納）

身体機能の低下等を理由に自動車等の運転をやめる際には、運転免許の取消しを申請して運転免許証を返納することができるが、その場合には、返納後5年以内に申請すれば、運転経歴証明書の交付を受けることができる。

この運転経歴証明書は、金融機関の窓口等で犯罪収益移転防止法の本人確認書類として使用することができる。

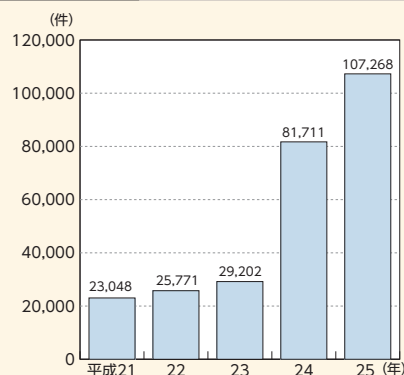
このような運転経歴証明書制度は、運転免許証が果たしていた身分証明書としての機能を代替するものを、都道府県公安委員会が交付することにより、運転に不安を有する高齢者等に対して、自主的な運転免許証の返納を促すためのものである。

警察では、運転経歴証明書制度の充実、周知を図るとともに、運転免許返納者への支援の強化に努めるなど、自動車等の運転に不安を有する高齢者等が運転免許証を返納しやすい環境の整備に向けた取組を進めている。



運転経歴証明書の様式

図表5-20 運転経歴証明書交付件数の推移（平成21～25年）



注：視覚を通じた刺激に対する反応の速度及び正確性を検査する器材、動体視力検査器、夜間視力検査器及び視野検査器

第4節

交通環境の整備

1 安全・安心な交通環境の整備

(1) 交通安全施設等整備事業の推進

警察では、交通の安全と円滑を確保するため、信号機、道路標識等の交通安全施設等の整備を進めている。

交通安全施設等整備事業については、昭和41年以降、多発する交通事故を緊急かつ効果的に防止するため、交通安全施設等整備事業長期計画に即して推進してきたが、平成15年に社会資本整備重点計画が制定され、交通安全施設等、道路、港湾等の社会資本の整備について、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」を策定し、同計画に即して推進することとされた。

現在は、24年度から28年度までの間を計画期間とする第3次社会資本整備重点計画に即して、同計画に掲げられた指標の達成に向け、交通安全施設等の整備を推進している。

図表5-21 主な交通安全施設等整備状況

○ 信号機	約21万基
○ 道路標識	約640万本
○ 光ビーコン	約5万5,000基
○ 交通情報板	約3,700基
○ 交通管制センター	163か所
(平成25年度末現在)	

図表5-22 警察の整備する交通安全施設等



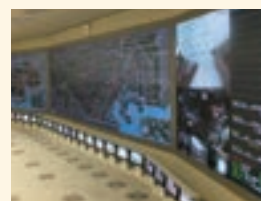
信号機



道路標識



道路標示

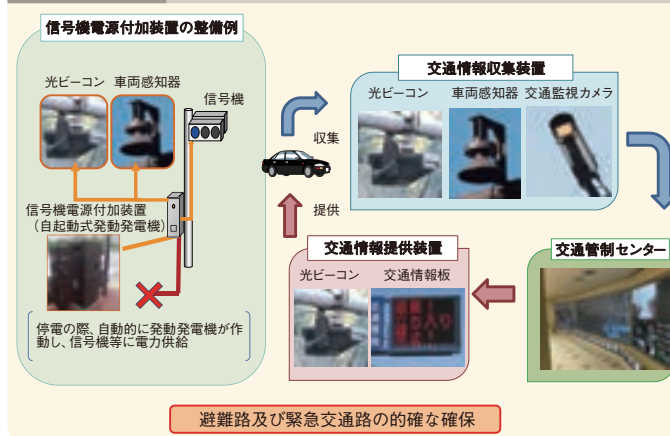


交通管制センター

コラム ①災害に備えた道路交通環境の整備

警察では、停電による信号機等の機能停止を防止する信号機電源付加装置や災害時の交通情報の提供等を行う交通情報提供装置等の災害に備えた交通安全施設等の整備を進め、避難路及び緊急交通路の的確な確保を図ることとしている。これらの施策を推進することにより、災害発生時においても安全で円滑な交通を確保できるよう道路交通環境の整備に努めている。

図表5-23 災害に備えた交通安全施設等



(2) 交通管制システムの整備

都市部では道路交通が複雑・過密化し、交通渋滞、交通公害及び交通事故の一因となっている。

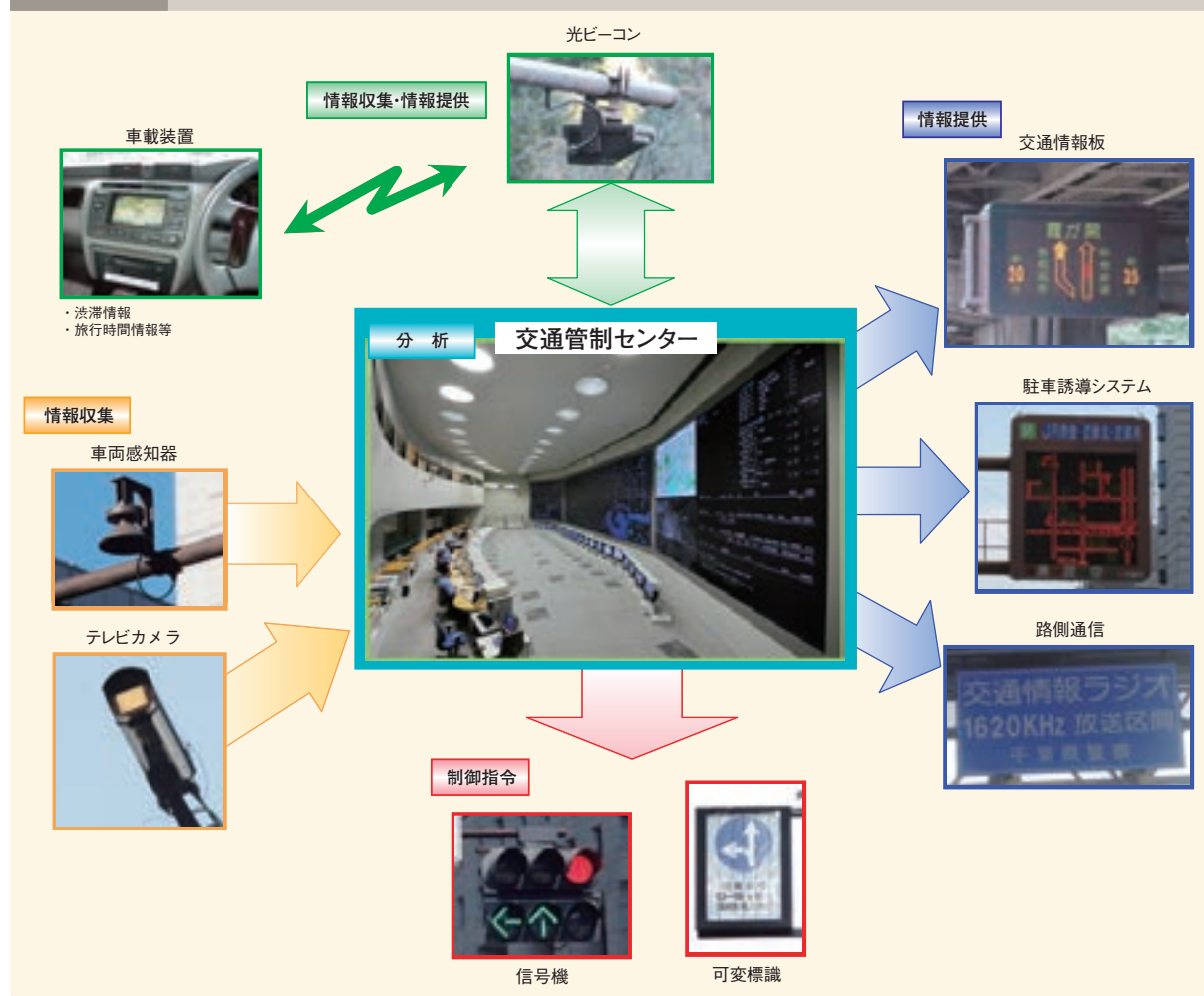
警察では、交通管制システムにより、車両感知器等で収集した交通量や走行速度等のデータを分析し、その分析結果に基づき信号の制御や交通情報の提供を行うことにより、交通の流れの整序化に努めている。

具体的には、

- ・ 交通状況に即応した信号の制御により、車両の速度等をコントロールすることで、交通の安全と円滑化を図る
- ・ 交差点における停止、発進回数の低減等により、騒音や振動、排出ガスの発生を抑え、交通公害の低減を図る
- ・ パトカーや警察官等からの報告のほか、車両感知器等から情報を収集し、交通情報板や光ビーコン等を活用した交通情報の提供により、交通流・交通量の誘導及び分散を図る
- ・ バス優先の信号制御により公共交通機関の利便性を向上させ、交通総量の抑制を図る

などの対策を講じ、複雑・過密化した交通を効率的かつ安全に管理して、交通の安全と円滑の確保に努めている。

図表5-24 交通管制システム



(3) 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し、運転者が混雑の状況や所要時間を的確に把握して安全かつ快適に運転できるようにすることにより、交通の流れを分散させ、交通渋滞や交通公害の緩和を促進している。

情報提供の手段としては、交通情報板等のほか、VICS^(注1)（道路交通情報通信システム）を活用している。VICSは、光ビーコン^(注2)等を通じてカーナビゲーション装置に対して交通情報を提供するシステムで、時々刻々変動する道路交通の状況をリアルタイムで地図画面上に表示することができるほか、図形・文字でも分かりやすく表示することができる。

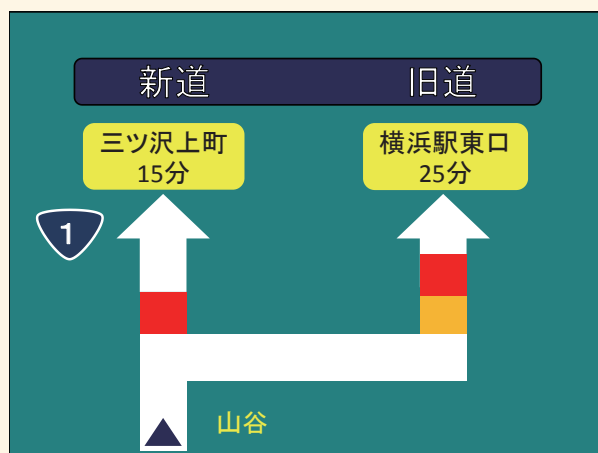
また、関係団体の協力の下、警察の保有するリアルタイムの交通情報をオンラインで提供するシステムを構築するなどして、カーナビゲーション装置のほか、携帯電話やインターネット等を活用して交通情報を提供する民間事業の高度化を支援している。あわせて、交通情報の提供に関する指針を定め、こうした事業が交通の安全と円滑に資するものとなるよう働き掛けをしている。

(4) 効果的な交通規制等の推進

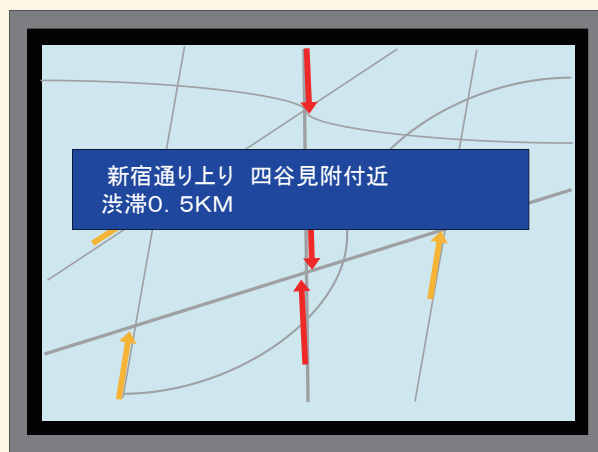
警察では、地域の交通実態を踏まえ、速度、駐車等に関する交通規制や交通管制の内容について常に点検・見直しを図るとともに、道路整備、地域開発、商業施設の新設等による交通事情の変化に対しても、これを的確に把握してソフト・ハード両面での総合的な対策を実施することにより、安全で円滑な交通流の維持を図っている。

このうち、速度規制については、平成21年及び22年に全面改正された新たな最高速度規制基準に基づき、最高速度規制が交通実態に合った合理的なものとなっているかどうかの観点から、点検・見直しを進めている。駐車規制については、必要やむを得ない貨物自動車等の荷さばき、客待ちタクシー、二輪車、商店街（買物客）、駅前等の対策を中心として、点検・見直しを推進している。また、信号制御については、歩行者、自転車の視点で、信号をより守りやすくするために、横断実態等を踏まえた信号表示の調整等の運用の改善を推進している。

図表5-25 VICS対応カーナビゲーション装置の画面表示例



簡易図形情報



文字情報

注1：Vehicle Information and Communication Systemの略

2：通過車両を感知して交通量等を測定するとともに、車載装置と交通管制センターの間のやり取りを媒介する路上設置型の赤外線通信装置

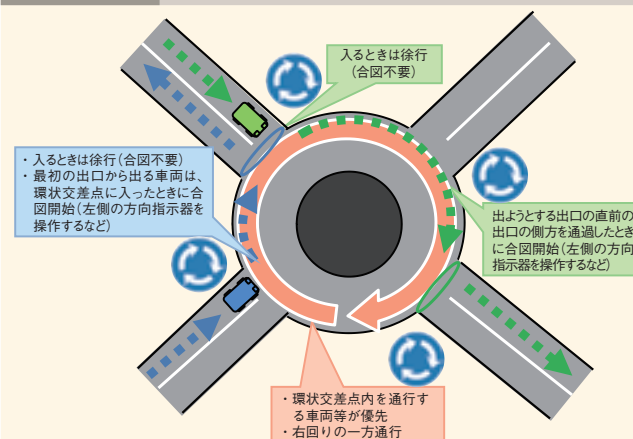
コラム ②環状交差点に関する交通方法

平成25年6月に成立した道路交通法の一部を改正する法律により、環状交差点においては、車両は、中央に設置された工作物等の周囲を右回りに通行するとともに、工作物等の周囲を通行している車両等が交差点に進入しようとする車両等に優先するなどの交通方法に関する規定が整備された（26年9月施行）。環状交差点は、車両が通行する部分が環状の構造を有する交差点のうち図表5-26の道路標識が設置されたものである。この環状交差点においては、交差点における待ち時間の減少、交通事故の減少等が期待される。

図表5-26 規制標識「環状の交差点における右回り通行（327の10）」



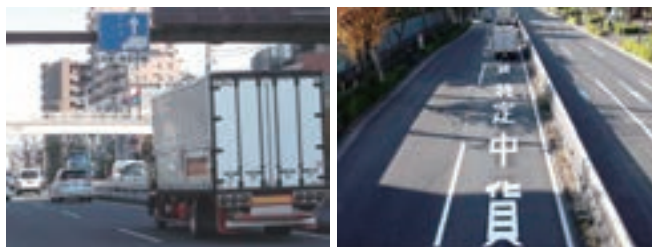
図表5-27 環状交差点における交通方法



（5）交通管理等による環境対策

① 環境対策のための交通規制

警察では、道路交通騒音対策及び振動対策の観点から、沿道地域の交通公害の状況や道路交通の実態に応じて、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実施している。



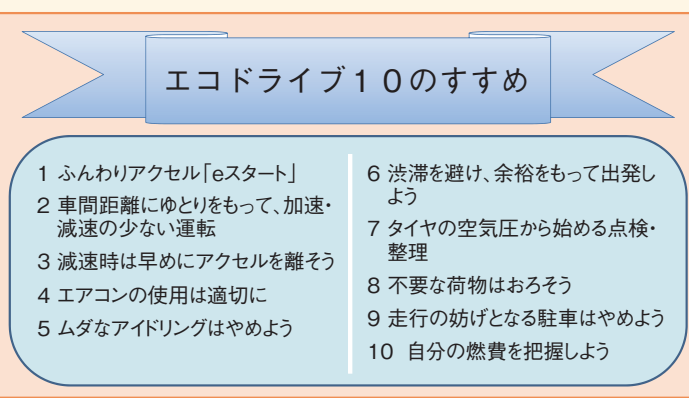
大型貨物車等の中央寄り車線規制

② エコドライブの推進

環境負荷の軽減に配慮した自動車の使用（エコドライブ）は、環境保全効果があるとともに交通事故防止にも一定の効果が期待されることから、警察では、平成24年にエコドライブ普及連絡会^{（注）}において効果や取り組みやすさ等を考慮して改定した「エコドライブ10のすすめ」を用いて、エコドライブの普及促進に努めている。

また、毎年11月をエコドライブ推進月に設定してエコドライブの広報啓発を行っている。

図表5-28 エコドライブ10のすすめ



注：警察庁、経済産業省、国土交通省及び環境省で構成

2 道路交通環境の整備による歩行者等の安全通行の確保

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の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。

(1) ゾーン30の推進

警察では、市街地等の生活道路における歩行者等の安全な通行を確保するため、道路管理者と連携して、ゾーン30の整備を推進している。ゾーン30とは、区域（ゾーン）を設定して、最高速度30キロメートル毎時の区域規制や路側帯の設置・拡幅を実施するとともに、その区域の道路交通の実態に応じて通行禁止等の交通規制の実施やハンプ^(注)の設置等の対策により、区域内における速度抑制や通過交通の抑制・排除を図るものであり、平成28年度末までに全国で約3,000か所を整備することを目標としており、25年度末までに1,111か所を整備した。



ゾーン30の入口（佐賀県佐賀市）

図表5-29 ゾーン30の整備事例（中央線の抹消）（埼玉県さいたま市）



（対策前）



（対策後）

(2) バリアフリー対応型信号機の整備の推進

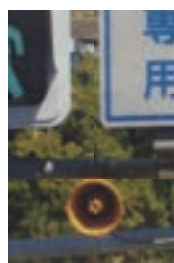
警察では、高齢者、障害者等の移動等の円滑化の促進に関する法律に基づき、高齢者、障害者等が道路を安全に横断できるよう、次の対策を講じている。

① バリアフリー対応型信号機の整備

音響により信号表示の状況を知らせる音響式信号機、信号表示面に青時間までの待ち時間及び青時間の残り時間を表示する経過時間表示機能付き歩行者用灯器、歩行者・自転車と車両が通行する時間を分離して交通事故を防止する歩車分離式信号等を整備している。

② 見やすく分かりやすい道路標識・道路標示の整備

標示板を大きくする、自動車の前照灯の光に反射しやすい素材を用いるなどして見やすく分かりやすい道路標識・道路標示を整備するとともに、横断歩道上における視覚障害者の安全性及び利便性を向上させるエスコートゾーンを整備している。



音響式信号機



エスコートゾーン



経過時間表示機能付き
歩行者用灯器



高輝度標識

注：車両の低速走行等を促すための道路に設ける盛り上がり（凸部）

3 道路交通のIT化

(1) ITS^(注1) (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用いて交通管理の最適化を図るため、光ビーコンの機能を活用して次の3つのシステムを始めとするUTMS^(注2) (新交通管理システム)の開発・整備を推進し、安全・円滑かつ快適で環境負荷の低い交通社会の実現を目指している。

① PTPS^(注3) (公共車両優先システム)

バス等の大量公共交通機関を優先的に走行させる信号制御を行い、定時運行と利便性の向上を図るシステム (平成25年度末現在、40都道府県で整備)

② FAST^(注4) (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い、現場到着時間の短縮及び緊急走行に伴う交通事故防止を図るシステム (25年度末現在、15都道府県で整備)

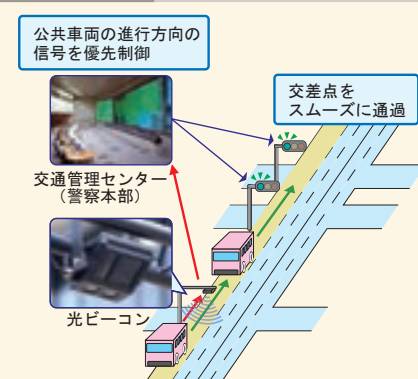
③ DSSS^(注5) (安全運転支援システム)

運転者に周辺の交通状況等を視覚・聴覚情報により提供することで、危険要因に対する注意を促し、ゆとりをもった運転ができる環境を作り出すことにより、交通事故を防止することなどを目的としたシステム (25年度末現在、6都県で整備)

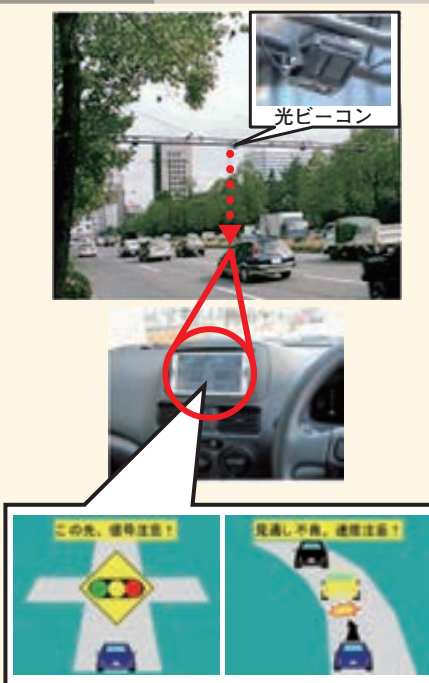
(2) ITSに関する国際協力の推進

技術開発の分野では、広い視野をもって検討を行うことが必要であることから、他国との共同プロジェクトの推進等国際的な協力関係の樹立が重要である。警察では、平成25年10月、東京で開催された第20回ITS世界会議 (世界65か国から産学官の関係者約2万人が参加) において、DSSS等の体験乗車や運転シミュレーターによる運転の疑似体験、各種発表を通じてUTMSの先進的な技術を紹介したほか、各国とITSに関して情報交換を行うなどして、協力関係を深めた。また、警察庁では、米国運輸省道路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、26年1月、米国で会議を開催し、両国が推進するITSに関する施策について情報交換を行った。

図表5-30 公共車両優先システム



図表5-31 安全運転支援システム



第20回ITS世界会議

注1 : Intelligent Transport Systemsの略

注2 : Universal Traffic Management Systemsの略

注3 : Public Transportation Priority Systemsの略

注4 : FAST emergency vehicle preemption systemsの略

注5 : Driving Safety Support Systemsの略

4 駐車対策

(1) 違法駐車の状態

違法駐車は、交通渋滞を悪化させる要因となるほか、歩行者や車両の安全な通行の妨げとなったり、緊急自動車の活動に支障を及ぼしたりするなど、地域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、駐車車両への衝突事故件数は平成16年以降減少傾向にあるものの、25年中には1,200件発生し、58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、駐車問題に関するものが15.7%を占めており、国民の関心も高い。



二輪車用の時間制限
駐車区間規制の例

(2) 駐車対策の推進

① 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、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、現行規制について継続的に見直しを行っている。

② 違法駐車取締り

違法駐車取締りは地域住民の意見、要望等を踏まえてガイドラインを策定・公表し、これに沿ってメリハリを付けて行っている。当該ガイドラインについては定期的に見直しを行い、常に警察署管内における駐車実態を反映したものになるよう努めている。また、放置車両^(注1)の確認事務^(注2)については、警察署長から委託を受けた法人の駐車監視員や警察官等により適正かつ円滑に運用されており、交通の安全と円滑を確保する上で相当の効果を上げている。



駐車監視員の活動状況

図表5-32 確認事務の民間委託の状況(平成21~25年)

区分	年次	21	22	23	24	25
委託警察署数(署)		378	379	384	387	389
受託法人数(法人)		70	67	60	62	58
駐車監視員数(人)		2,112	2,108	2,118	2,104	2,076

図表5-33 違法駐車取締り状況(平成25年)

駐車違反取締件数(件)	1,700,458
うち放置違反金納付命令	1,389,428
放置駐車確認標章の取付け件数(件)	1,664,504
うち駐車監視員によるもの	1,158,390
レッカー移動車両台数(台)	2,283

③ ハード・ソフト一体となった駐車対策

警察では、特に違法駐車が著しい幹線道路について、道路管理者等と協力して、ハード的手法^(注3)とソフト的手法^(注4)を一体とした集中的な違法駐車対策を推進している。

④ 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受理等を行うとともに、いわゆる青空駐車^(注5)や車庫と偽し^(注6)の取締りを行っている。

注1：違法駐車と認められる車両であって、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

2：放置車両の確認と標章の取付けに関する事務

3：路外駐車場や荷さばきスペースの整備等

4：きめ細かな駐車規制の実施、違法駐車取締り等

5：道路を自動車の保管場所として使用する行為

6：自動車の使用の本拠の位置や保管場所の位置を偽って保管場所証明を受ける行為

5 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と交通事故の現状

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。以下同じ。）は、年々、路線数が増加し、平成25年末には181路線となり、その総延長距離は1万1,000キロメートルを超えている。同年中の高速道路における死者数は227人で、22年から4年連続の増加となった。

図表5-34 高速道路における交通事故発生件数・死者数・負傷者数の推移（平成16～25年）

区分	年次	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25
交通事故発生件数(件)		13,799	13,776	13,803	12,675	10,970	11,114	12,202	11,710	11,299	11,520
死者数(人)		331	285	262	244	196	179	189	216	225	227
負傷者数(人)		22,119	21,932	22,007	21,007	18,125	19,272	20,729	19,996	19,736	19,920

(2) 高速道路における交通の安全と円滑の確保

① 交通事故分析に基づいた事故防止対策

警察では、交通事故の発生状況を詳細に分析し、死亡事故等の重大事故発生地点や事故多発地点等について現地点検を道路管理者と共同して実施し、必要な対策を協議、検討するとともに、パトロール等を強化している。

特に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区間における交通事故や、車両故障、交通事故等により停車中の車両から降車し、又は車内に留まった運転者等が後続車に衝突され被害に遭う交通事故が後を絶たないことから、道路管理者等と連携してその対策を強化している。

② 適正な交通規制の実施

警察では、交通規制に当たっては道路構造、気象条件、交通実態、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、必要に応じて見直しを行っている。

③ 安全利用のための広報啓発及び交通安全教育の推進

警察では、高速道路を安全に利用してもらうため、関係機関・団体と協力して、高速道路に入る前の心得や車両故障、交通事故等により運転ができなくなった場合の措置について広報啓発活動を行うとともに、高速道路を利用する運転者が交通事故現場を視察して発生要因や防止対策を検討するなどの参加・体験・実践型の交通安全教育を行っている。

④ 交通指導取締り

警察では、著しい速度超過、飲酒運転を始め、車間距離保持義務違反、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取締りに努めている。

また、全ての座席でのシートベルト着用及びチャイルドシート使用の徹底を図るため、関係機関・団体と連携して普及啓発活動を推進するとともに、平成25年中はシートベルト装着義務違反を17万6,988件取り締まった。



高速道路における多重交通事故



サービスエリアにおけるマスコットを使った交通安全キャンペーン



料金徴収所における検問

第5節

道路交通秩序の維持

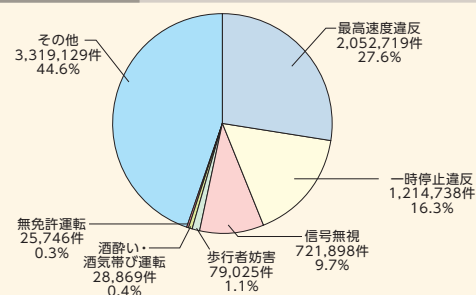
1 交通指導取締り

(1) 悪質性・危険性・迷惑性の高い運転行為への対策

警察では、機動的な交通街頭活動を推進し、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、信号無視等の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地域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25年中は、744万2,124件の道路交通法違反を取り締まっている。近年は、最高速度違反の取締り件数が全体の約3割で推移している。

図表5-35 主な道路交通法違反の取締り状況(平成25年)



(2) 使用者等の責任追及等

事業活動に関して行われた過労運転、過積載運転、放置駐車、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や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)を検挙するなど、使用者等の責任追及に努めている。

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て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、自動車整備業者等による車両の不正改造等、事業者による交通の安全を脅かす犯罪に対しても、取締りを推進している。



白バイの活動

事例 Case

平成25年4月、過積載の事業用中型貨物自動車(中型トラック)が単独で路外に逸脱し、横転したことにより、中型トラックの運転者(39)が重傷を負った。この交通事故を端緒として、中型トラックの過積載運転を容認していた運送会社の営業所長(42)ら4人を、同年10月に道路交通法違反(過積載容認)等で検挙した(群馬)。



中型トラックの交通事故現場

注：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。

2 暴走族対策

(1) 暴走族等の実態と動向

全国の暴走族構成員数は平成11年以降、暴走族に関する110番通報件数は平成12年以降、それぞれ継続して減少しているものの、110番通報件数は1年間で3万件を超え、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。

暴走族は、共同危険型^(注1)及び違法競走型^(注2)に大別される。図表5-37のとおり、平成25年においては、違法競走型は全体の16.1%であり、暴走族の大半は共同危険型であるが、年々、暴走行為が小規模化している。

また、近年、元暴走族構成員等が中心となって「旧車会」等と呼ばれる集団を結成し、景勝地等を目指し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状況が各地で確認されている。

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、刑法犯等様々な罪種にわたっており、一般人に対する強盗・傷害事件等も発生している。さらに、一部の暴走族には、後ろ楯となっている暴力団の存在も認められる。

図表5-36 暴走族構成員数及び暴走族に関する110番通報件数の推移(平成21～25年)

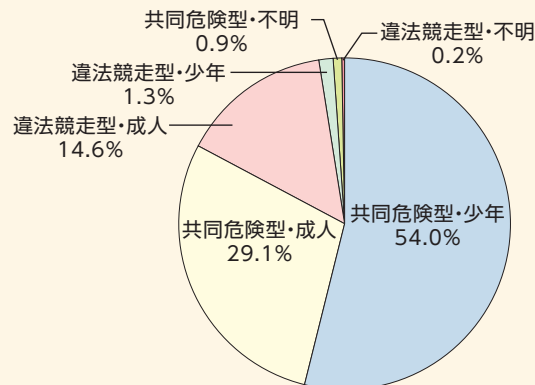
区分	年次	21	22	23	24	25
暴走族構成員数 ^(注) (人)		10,454	9,064	8,509	7,297	6,933
暴走族に関する110番通報件数(件)		55,549	48,284	43,215	40,577	36,360

注：各年時点で警察が把握している人数

図表5-38 法令別検挙状況(平成25年)

区分	検挙人員(人)
道路交通法	16,364
うち共同危険行為	1,194
刑法	2,353
うち殺人・強盗・放火等	97
うち公務執行妨害	53
うち暴行・傷害	376
うち凶器準備集合	61
うち窃盗	1,226
その他	540
道路運送車両法	191
その他	215
合計	19,123
うち逮捕者	2,037

図表5-37 共同危険型・違法競走型別暴走族構成員の状況(平成25年)



暴走族に対する取締り



暴走族総合対策会議

(2) 暴走族の取締り及び関係機関と連携した対策

警察では、交通部門、少年部門、地域部門等が連携し、共同危険行為等の現場検挙を始め、各種法令を適用した取締りを推進し、暴走族の解体や構成員の離脱を図っている。

また、地方公共団体における暴走族根絶(追放)条例の制定^(注3)及び運用に対して協力したり、中学校・高校において暴走族加入阻止教室を開催したりするほか、家庭、学校、保護司等と連携して暴走族から離脱させる措置を執るなど、総合的な暴走族対策を推進している。

注1：爆音を伴う暴走等を集団で行うもの

注2：ローリング、ドリフト走行等の違法な走行により運転技術等を競うもの

注3：平成25年末現在、25道府県164市町村において制定

3 交通事故事件捜査

(1) 交通事故事件の検挙状況

平成25年中の交通事故事件に係る検挙件数は、図表5-39のとおりである。

悪質・危険な運転行為に起因する交通事故事件に対しては、危険運転致死傷罪の適用を視野に入れた、適正かつ緻密な捜査を推進しており、危険運転致死傷罪の適用件数は年間350件前後で推移している。

図表5-39 交通事故事件の検挙状況（平成25年）

区分	危険運転致死	危険運転致傷	自動車運転過失致死等	自動車運転過失傷害等	重過失致死及び過失致死	重過失傷害及び過失傷害	合計
件数(件)	28	315	3,449	595,383	35	4,579	603,789

注1：自動車運転過失致死等とは、自動車運転過失致死及び業務上過失致死をいう。

注2：自動車運転過失傷害等とは、自動車運転過失傷害及び業務上過失傷害をいう。

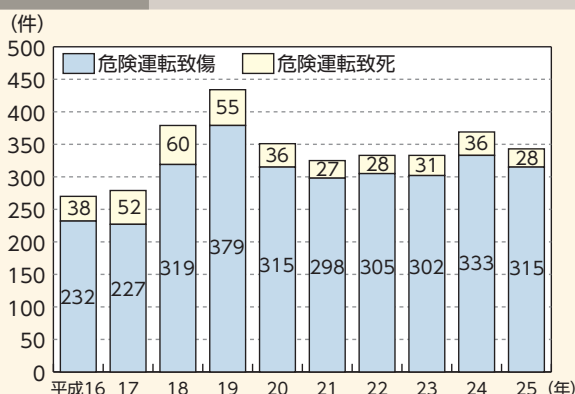
(2) 適正かつ緻密な交通事故事件捜査

交通事故については、26年5月に施行された自動車の運転により人を死傷させる行為等の処罰に関する法律を踏まえ、的確な捜査を推進することとしている。

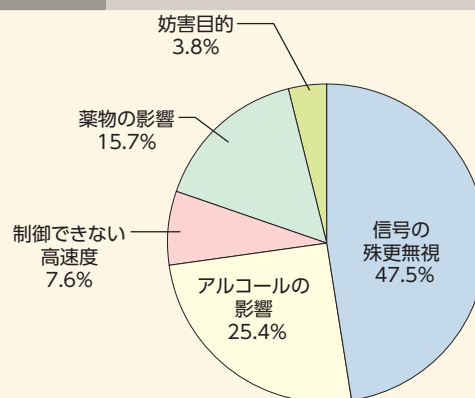
死亡事故又は重傷事故のうち、ひき逃げ事件に係るもの、危険運転致死傷罪の適用が見込まれるもの、一方の当事者の供述以外に証拠が得られないおそれがあるものなどについては、都道府県警察本部の交通事故事件捜査担当課に配置した交通事故事件捜査統括官等が現場に臨場して捜査を統括するなど、組織的かつ重点的な捜査を推進している。

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、マイクロカラー測定検索装置^(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いる。平成25年中の死亡ひき逃げ事件の検挙率は92.7%に達している。

図表5-40 危険運転致死傷罪の適用件数の推移（平成16～25年）



図表5-41 危険運転致死傷罪の内訳（平成25年）



事例 Case

25年3月、事業用大型貨物自動車（トレーラ車）のトレーラ部分を対向車線にはみ出させて対向車と衝突させ、そのまま逃走した死亡ひき逃げ事件について、綿密な現場痕跡等の採証、トレーラ特有の挙動の解析等を実施した。その結果、トレーラ車の運転者（45）が同方向に進行中の車両との通行トラブルから、故意にトレーラ部分のみを急制動させたことにより、トレーラ部分が対向車線に滑走し、対向車両と衝突させたことを立証した。同月、自動車運転過失致死及び道路交通法違反（救護義務違反等）で逮捕し、その後、より罰則の重い危険運転致死傷罪等で送致した（警視庁）。

注：ひき逃げ事件現場に遺留された自動車塗膜片から容疑車両の車種を特定する装置

（３）交通事故事件捜査の科学化・合理化

緻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、交通鑑識に係る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育を行っている。

また、交通事故当事者の負担を軽減するとともに、迅速な交通事故捜査により交通渋滞を早期に解消するため、交通事故自動記録装置^{（注１）}を始めとする各種の機器の活用を図るほか、一定の軽微な物件事故について現場見分を省略する制度を活用するなど、捜査の合理化を図っている。



事故解析に関する教育の状況



交通事故自動記録装置による撮影画像の連続写真

（４）交通事故被害者等の支援

平成23年7月に警察庁が制定した「犯罪被害者支援要綱」に基づき、適切な被害者支援が行われるよう、交通事故の被害者及びその家族又は遺族（以下「被害者等」という。）の要望や心情に配慮した捜査に努めるとともに、被害者連絡実施要領^{（注２）}等に基づき、ひき逃げ事件、危険運転致死傷罪に該当する事件、交通死亡事故及び全治3か月以上の重傷事故の被害者等に対して、捜査の初期の段階から事案概要や捜査経過、被疑者の検挙状況等を連絡している。



被害者の手引とリーフレット

また、被害者連絡制度、刑事手続、補償制度等のほか、事案の特性やニーズに応じた内容を盛り込んだ「被害者の手引」や各種相談窓口等を紹介した「現場配布用リーフレット」を配布している。

さらに、都道府県警察本部の交通事故事件捜査担当課に配置された被害者連絡調整官等を効果的に運用し、組織的かつ適切な被害者支援体制を構築するとともに、被害者等の心情に配慮した適切な対応がなされるよう交通捜査員等に対する教育を強化している。

注１：交通事故の衝突音、スリップ音等を感知し、事故の直前、瞬間及び直後の状況を録画する装置

注２：犯罪被害者等への捜査状況等の確実な連絡を実施するため、平成8年に制定されたもので、連絡対象となる事件、連絡内容等について定められている。

警察活動の最前線



いぬわし君

交通安全教育は「命を守る」生涯教育

前 石川県警察本部交通部交通企画課 (現 石川県金沢中警察署交通第一課)

こにし としみ
小西 利美 係長



「あらー、皆さん、息災やったかいねー(元気でしたか)」と、方言を交えた親しみのある言葉から始まる「おはる婆さん」による高齢者のための交通安全教室での、この「おはる婆さん」が私のもう一つの姿です。

「おはる婆さん」による寸劇は、「これまでの安全教室は、数字ばかりで分らん」という、ある一人の高齢者の方の一言がきっかけとなり、高齢者にも分かりやすく、心に残る交通安全教室にしよう、と「笑顔」と「元気」と「分かりやすさ」をモットーに始めたものです。

受講する高齢者の方から、「笑いながら楽しんで勉強ができていいわ。あんたらに一年に一回会わんな(会わなければならない)」と思って、去年のメモを何度も見ては気を付けとるよ」と言われ、大変やりがいを感じています。

また、幼児教室では、腹話術人形の「たっちゃん」と共に、「命を守る大切さ」を子供たちに呼び掛けています。

交通安全教育は、交通事故から大切な命を守る生涯教育だと思います。

これからも、皆さんの明るい笑顔が見られるように、そして、悲しい思いをする人が一人でも減るように、熱意を持って取り組んでいきたいと思っています。



うずしお君

交通事故捜査の先にあるもの

前 徳島県鳴門警察署交通課 (現 徳島県警察本部警務部情報発信課)

すずき まりこ
鈴木 真理子 巡査部長



交通事故捜査は、専門知識はもとより、現場観察や真の当事者を看破する能力が必要とされ、これらは一朝一夕に習得できるものではありません。私は、交通事故捜査に携わって2年目を迎え、これまで現場を通じて多くのことを学んできたつもりですが、まだまだ駆け出しの捜査員です。しかし、一たび現場に出ればベテランも新人も関係なく、経験不足を言い訳にすることはできません。

このように捜査経験の少ない私ですが、交通事故捜査において大切にしていることは、当事者自身の過失について、本人に説明を尽くし、理解を得るということです。交通事故は当事者双方に過失がある場合が多く、現に事故を起こしてしまった当事者に対して、当該事故の一因が自身の不注意にあることを認識してもらうことは、事故捜査の上でも、当事者本人の将来のためにも必要不可欠であり、その人が二度と事故を起こすことがないよう指導することを含めて、「事故捜査」であるべきと私は考えています。

これからも、一つ一つの現場を大切に、形式的な処理のみで終わらせることなく、事故捜査を交通安全指導の貴重な機会として捉え、一人でも多くのドライバーの交通安全意識を高めていくことが、私たち交通警察官の使命であると思っています。

