

安全かつ快適な 交通の確保

第1節 平成26年の交通事故情勢

第2節 交通安全意識の醸成

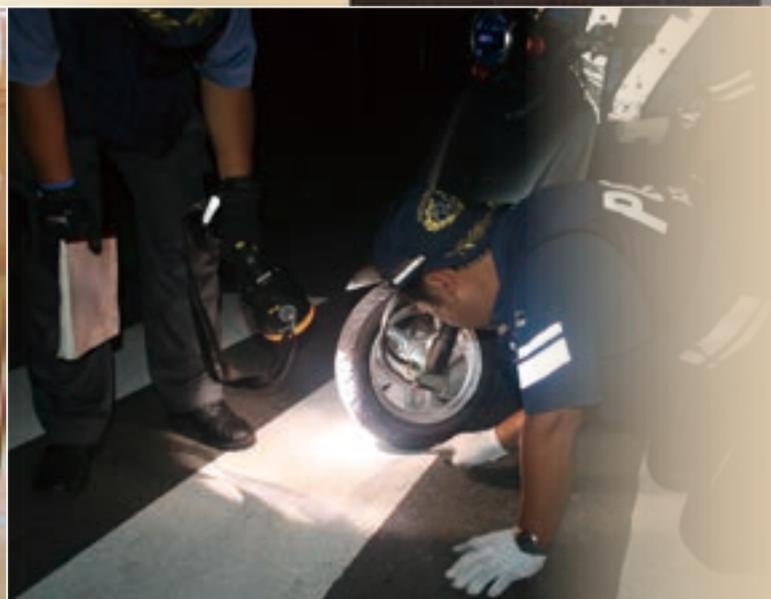
第3節 安全運転の確保

第4節 交通環境の整備

第5節 道路交通秩序の維持

第4章

CHAPTER 4



第1節

平成26年の交通事故情勢

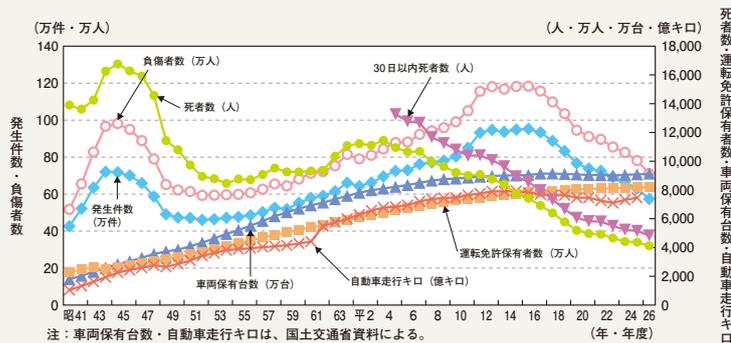
1 交通事故の発生状況

(1) 概況

平成26年中の死者数は4,113人で、14年連続の減少となり、発生件数及び負傷者数も10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」とするという目標を掲げており、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。

- ・ 26年中の発生件数……………57万3,842件（前年比5万5,179件（8.8%）減少）
- ・ 26年中の死者数……………4,113人（前年比260人（5.9%）減少）
- ・ 26年中の負傷者数……………71万1,374人（前年比7万0,120人（9.0%）減少）
- ・ 26年中の交通事故発生から30日以内の死者数……………4,838人（前年比314人（6.1%）減少）
- ・ 26年末の運転免許保有者数……………8,207万6,223人（前年比21万6,211人（0.3%）増加）
- ・ 26年末の車両保有台数……………9,131万5,870台（前年比42万1,778台（0.5%）増加）
- ・ 25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7,462億キロ（前年比142億キロ（1.9%）増加）

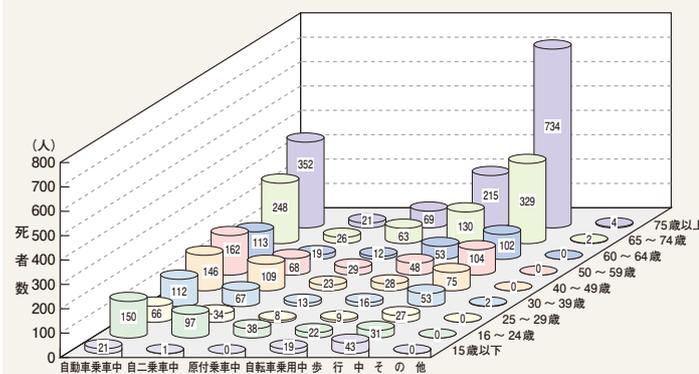
図表4-1 交通事故発生件数・死者数・負傷者数・運転免許保有者数・車両保有台数・自動車走行キロの推移（昭和41～平成26年）



(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（53.3%）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25.7%）。
- ・ 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24.7%）。
- ・ 原付乗車中の死者数は、75歳以上の高齢者が最も多い（原付乗車中の死者数の27.1%）。
- ・ 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39.8%）。
- ・ 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49.0%）。

図表4-2 状態別、年齢層別死者数（平成26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傾向にあり、死者数が減りにくい状況となっている。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^(注1)が約6.5倍と高く、死者数全体の約半数を占めている。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、死者数全体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26年中のシートベルト非着用者の致死率は着用者の14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が、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り、後部座席同乗者の着用率も伸び悩んでいる。また、エアバッグ装着率は17年までにはほぼ100%、ABS^(注2)装着率は25年までに98.1%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が、近年、エアバッグ装着率、シートベルト着用率等が頭打ちになっていることが、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での死亡事故率は、全体と比べて7.8倍と高い。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飲酒運転による交通事故件数は大幅に減少してきたが、近年、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。

注1：致死率＝死者数÷死傷者数×100

注2：Antilock Brake Systemの略

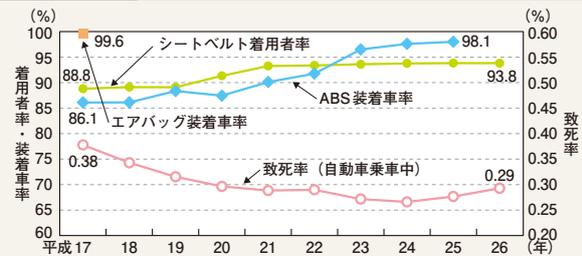
図表4-3 致死率及び死者数の推移（平成17～26年）



図表4-4 高齢者及び高齢者以外の死者数の推移（平成17～26年）

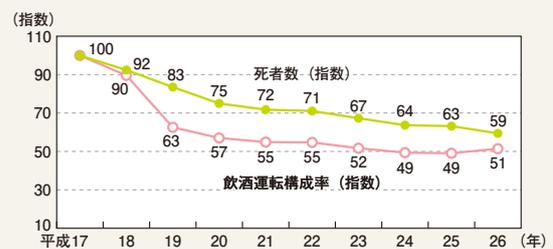


図表4-5 シートベルト着用率等の推移（平成17～26年）



注1：シートベルト着用率＝シートベルト着用死傷者数（自動車乗車中）÷死傷者数（自動車乗車中）×100
 注2：致死率（自動車乗車中）＝死者数（自動車乗車中）÷死傷者数（自動車乗車中）×100
 注3：エアバッグ、ABS装着率の数値は（一社）日本自動車工業会資料による。（エアバッグは18年分から数値の公表を中止。）

図表4-6 死者数及び飲酒運転による交通事故の構成率の推移（平成17～26年）



注1：飲酒運転構成率＝飲酒運転による交通事故件数（原付以上・1当）÷全交通事故件数（原付以上・1当）×100
 注2：飲酒運転構成率は、検知不能の場合を除く。

第2節

交通安全意識の醸成

1 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。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、心身の発達段階や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。



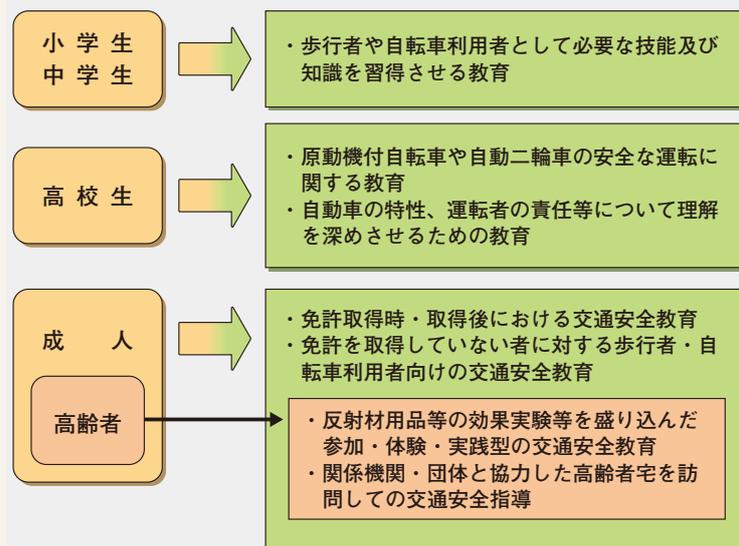
通学路における交通安全指導

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。

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。

図表 4-7 年齢層に応じた交通安全教育



(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、全国交通安全運動を毎年春と秋の2回実施している。

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

注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

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26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70.3%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。



チャイルドシートの取付指導

③ 反射材用品等の普及促進

薄暮時・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。

(3) 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26年中の死者数は84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。

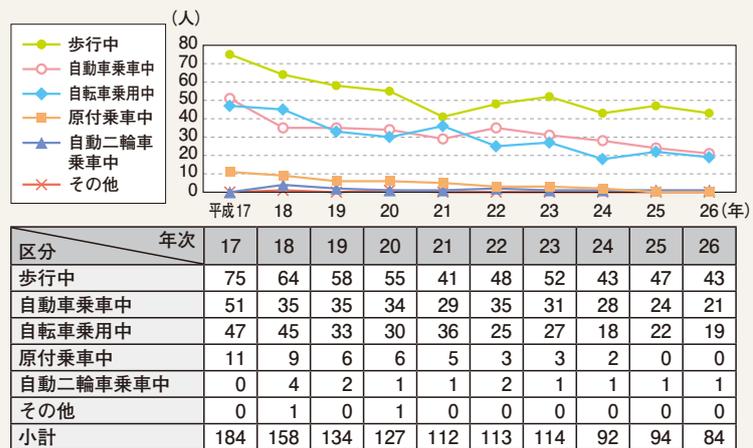
② 子供の事故防止対策

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等の視聴覚教材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4-8 15歳以下・状態別死者数の推移（平成17～26年）



2 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26年中の飲酒運転による交通事故件数は4,155件で、14年連続で減少したものの、近年ではその減少幅が縮小し、下げ止まり傾向にある。

警察では、飲酒運転の危険性や交通事故実態のほか、26年5月に施行された自動車運転死傷処罰法^(注1)に規定する過失運転致死傷アルコール等影響発覚免脱罪等の飲酒運転関連罰則等について広報するとともに、飲酒が運転等に与える影響について理解を深めるため、飲酒体験ゴーグル等を活用した参加・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、酒類提供飲食業等の業界に対して飲酒運転を防止するための取組を要請するほか、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2)への参加を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4-9 飲酒事故件数・飲酒死亡事故件数の推移（平成17～26年）



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4-10 自動車運転代行業の認定業者数等の推移（平成22～26年）

区分	年次	22	23	24	25	26
認定業者数（業者）		8,705	8,778	8,838	8,848	8,890
自動車運転代行業の従業員数（人）		85,855	82,960	81,834	81,238	79,971
随伴用自動車台数（台）		29,685	28,561	28,874	28,516	28,046

(3) 飲酒運転の取締りの強化

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4-11 飲酒運転の取締り件数（平成26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)	533	26,589	98	43	722



飲酒検問の状況

注1：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

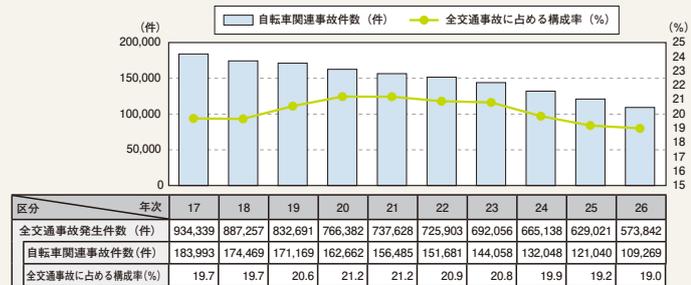
注2：自動車によりグループで酒類提供飲食店に来たときには、その飲食店の協力を得て、グループ内で酒を飲まず、ほかの者を自宅まで送る者（ハンドルキーパー）を決め、飲酒運転を根絶しようという運動

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年齢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傾向にあるものの、依然として自転車関連事故は全交通事故件数の約2割を占めている。

図表 4-12 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17～26年）



(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」^(注1)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、歩道では歩行者を優先することなどの自転車の通行ルール等の周知に努めている。

また、危険な違反行為を反復して行う自転車運転者に対しては、自転車の運転による交通の危険を防止するための講習を、27年6月から導入している。

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。26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544万人が受講した。

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2)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。



自転車の指導取締り状況

図表 4-13 自転車の指導取締り状況（平成26年）

取締り件数(件)	指導取締り種別							検挙総数	指導警告
	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		
	156	4,237	317	1,301	295	478	1,286	8,070	1,728,060

注1：平成19年7月に中央交通安全対策会議交通対策本部で決定された「自転車の安全利用の促進について」において、自転車の通行ルールの広報啓発に当たって活用することとされた。

注2：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1,827か所（26年12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

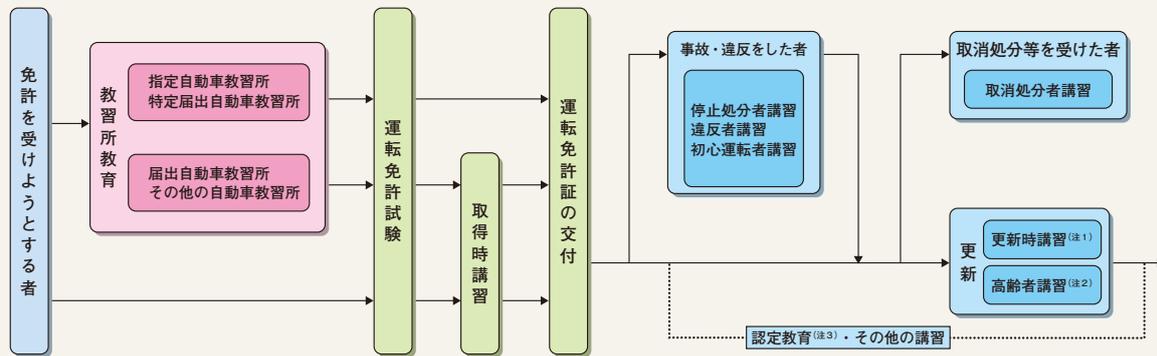
安全運転の確保

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4-14 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、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を努めている。

- ・ 指定自動車教習所
 全国で1,347か所（平成26年末現在）
- ・ その卒業者で26年中に運転免許試験に合格した者の数
 156万7,930人（合格者全体の97.0%）

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4-15 取得時講習の実施状況（平成26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	557
	中型車講習		784
	普通車講習		9,925
	大型二輪車講習		334
	普通二輪車講習		1,351
	大型旅客車講習		542
	中型旅客車講習		45
	普通旅客車講習		972
原付免許	原付講習	人工呼吸、心臓マッサージ等応急救護処置に必要な知識	11,514
	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等	131,977

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4-16 更新時講習の実施状況（平成26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）	8,756,801	3,098,845	3,269,219	1,093,741
うち特定失効者 ^(注)	13,426	92,257	73,779	50,195
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、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取消処分者講習（飲酒取消講習）を全国で実施している。また、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。



飲酒体験ゴーグルを活用した疑似体験

図表4-17 危険運転者の改善のための教育の実施状況（平成26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 ^(注) を免除される。	37,541
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。	31,776
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。	272,756
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。	130,318

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、26年中は1,925人が受験し、不合格となった1,442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。

図表4-18 運転免許の行政処分件数の推移（平成22～26年）

区分	年次	22	23	24	25	26
総数（件）		522,228	469,363	447,101	406,047	366,437
	取消し	46,748	43,017	41,631	38,210	37,577
	停止	475,480	426,346	405,470	367,837	328,860

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。

(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。

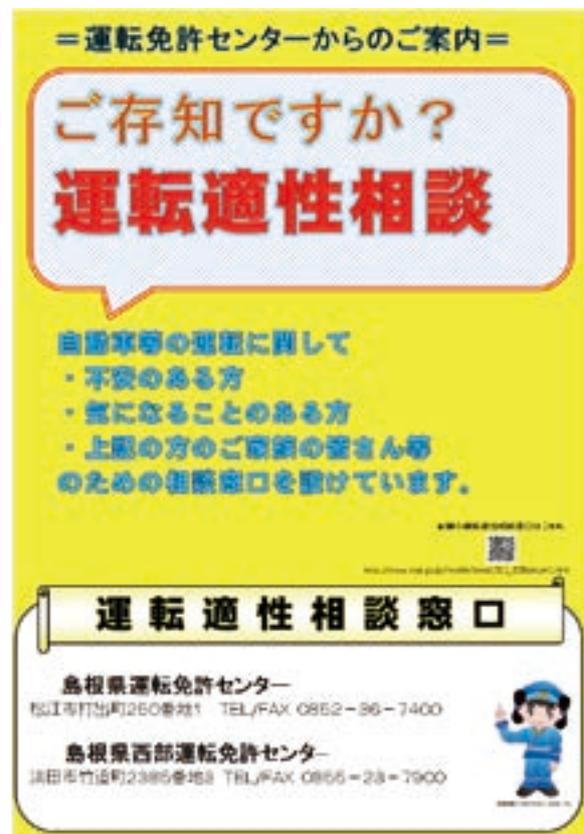
(3) 運転免許手続等の利便性の向上と国民負担の軽減

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映画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26年中の同制度による運転免許証の交付件数は2万9,037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。



運転適性相談を呼び掛けるポスター

(5) 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。

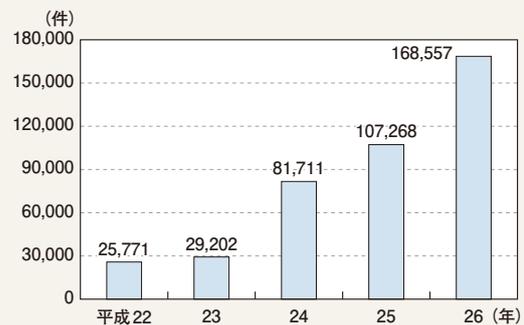
このような運転経歴証明書制度は、運転免許証が果たしていた身分証明書としての機能を代替するものを都道府県公安委員会が交付することにより、自動車等の運転に不安を有する高齢者等に対して、自主的な運転免許証の返納を促すためのものである。

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4-19 運転経歴証明書交付件数の推移 (平成22～26年)



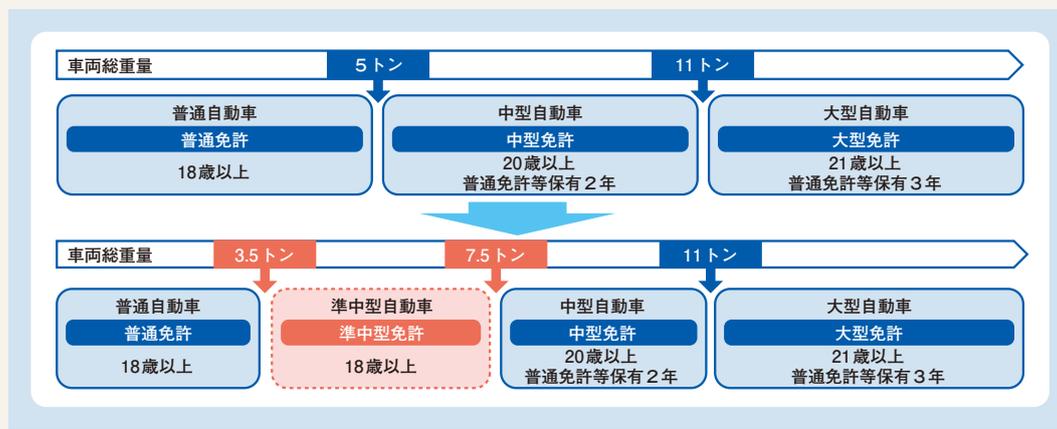
コラム 貨物自動車に係る交通事故防止対策のための道路交通法改正

平成16年の道路交通法改正により導入された中型免許制度については、貨物自動車に係る交通事故抑止に一定の効果を上げている。しかし、一般的な乗用自動車に比べ貨物自動車を中心とする車両総重量がより重い車両に係る死亡事故は、その発生頻度がいまだ高い状況にある。

また、近年の貨物自動車を取り巻く情勢の変化により、集配等で利用頻度の高い積載量2トンの貨物自動車に保冷設備等が取り付けられることによって、車両総重量が5トンを超え、その運転に中型免許が必要なものが増えてきている。一方、中型免許の取得可能年齢が20歳であることから、高校を卒業して間もない若年者が直ちにこれを運転することができず、運転手の人材確保に影響を及ぼしているとの指摘もあった。

このような状況を踏まえ、社会実態にも配慮しつつ、貨物自動車による交通事故を防止するため、準中型免許を創設し、その免許については18歳から取得することを可能とすることなどを内容とする道路交通法の一部を改正する法律が、27年6月、第189回国会において成立した。

図表4-20 準中型免許の創設



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法が制定され、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。

26年度においては、第3次社会資本整備重点計画に即して、交通安全施設等の整備を推進した。

図表4-21 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630万本
○ 光ビーコン	約5万6,000基
○ 交通情報板	約3,700基
○ 交通管制センター	163か所
	(平成26年度末現在)

図表4-22 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



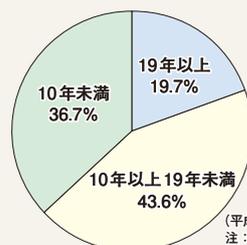
交通管制センター

一方、整備後長期間が経過した信号機等の老朽化対策が課題となっており、警察庁では、25年11月にインフラ老朽化対策の推進に関する関係省庁連絡会議^(注)において策定された「インフラ長寿命化基本計画」に基づき、27年3月、交通安全施設等の維持管理・更新等を着実に推進するための中長期的な取組の方向性を明らかにする「警察庁インフラ長寿命化計画」を策定した。警察では、同計画等に即して、交通安全施設等の整備状況を把握・分析した上で、中長期的な視点に立った老朽施設の更新、施設の長寿命化、ライフサイクルコストの削減等に努めている。



整備後長期間が経過した信号機

図表4-23 信号機の製造年別割合



(平成26年度末現在)
注：信号制御機の製造年を基準としている。

注：内閣官房、内閣府、警察庁、復興庁、総務省、法務省、外務省、財務省、文部科学省、厚生労働省、農林水産省、経済産業省、国土交通省、環境省及び防衛省で構成

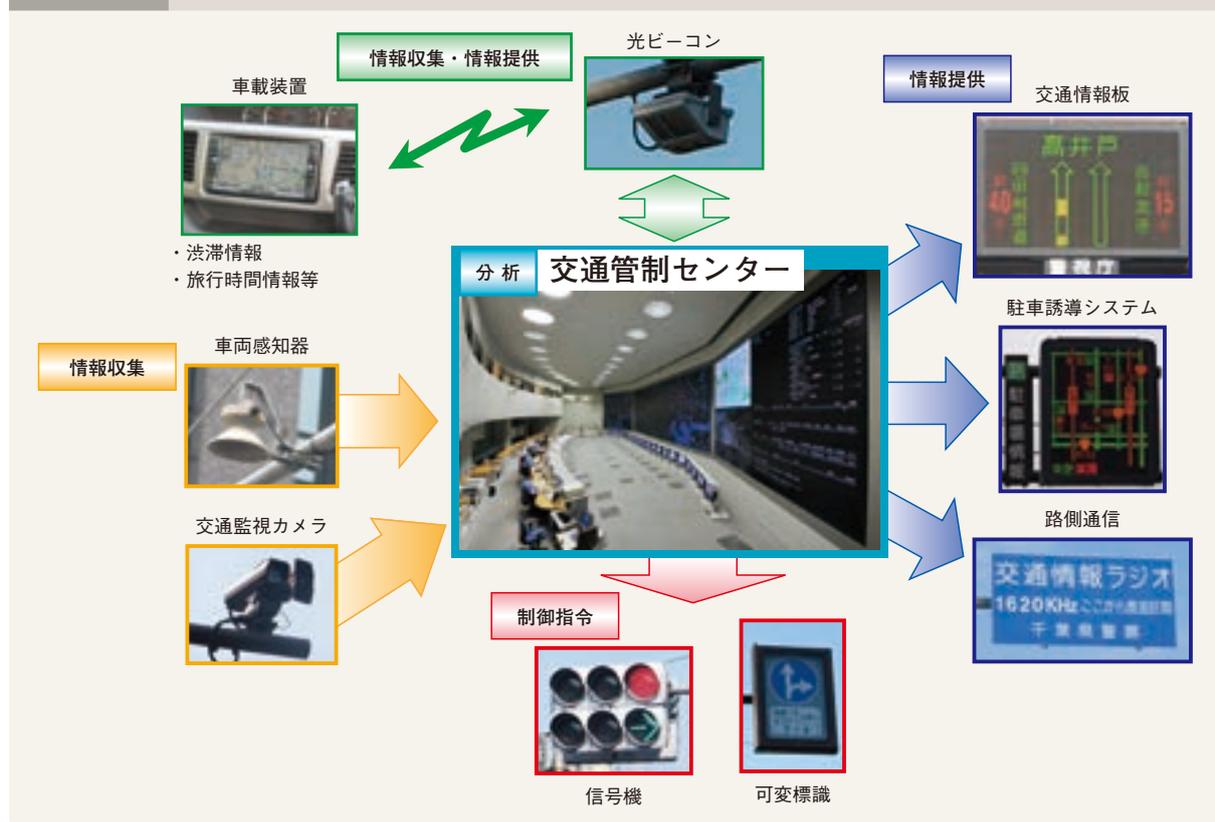
(2) 交通管制システムの整備

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、振動及び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^(注)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4-24 交通管制システム



注：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

(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)を活用している。VICSは、光ビーコン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。このほか、民間事業者が保有するプローブ情報^(注2)を活用しつつ、災害時に交通情報を提供するための環境の整備を推進している。

図表4-25 VICS対応型カーナビゲーション装置の画面表示例



(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。これに加え、25年に有識者懇談会において取りまとめられた「交通事故抑止に資する取締り・速度規制等の在り方に関する提言」を踏まえ、一般道路においては、実勢速度、交通事故発生状況等を勘案しつつ、規制速度の引上げ、規制理由の周知措置等を計画的に推進するとともに、生活道路においては、速度抑制対策を積極的に推進している。駐車規制については、必要やむを得ない駐車需要への対応が十分でない場所を中心に、地域住民等の意見要望を十分に踏まえた上で、道路環境、交通量、駐車需要等に即応したきめ細かな駐車規制を推進している。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。

注1：Vehicle Information and Communication System（道路交通情報通信システム）の略

2：カーナビゲーションシステムに蓄積された走行履歴情報

コラム 環状交差点の導入

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のうち、環状交差点における車両等の交通方法の特例に関する規定が26年9月に施行され、26年度末までに環状交差点が43か所で導入された。環状交差点においては、交通事故の減少、被害の軽減、交差点における待ち時間の減少、災害時の対応力の向上等の効果が見込まれるところであり、今後も適切な箇所への導入を推進することとしている。



環状交差点（提供：長野県飯田市）

図表4-26 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。

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間に設定して、民間事業者とも連携しながら、エコドライブの広報啓発を行っている。

図表4-27 エコドライブ10のすすめ

- | | |
|----------------------------|---------------------|
| 1 ふんわりアクセル「eスタート」 | 6 渋滞を避け、余裕をもって出発しよう |
| 2 車間距離にゆとりをもって、加速・減速の少ない運転 | 7 タイヤの空気圧から始める点検・整理 |
| 3 減速時は早めにアクセルを離そう | 8 不要な荷物はおろそう |
| 4 エアコンの使用は適切に | 9 走行の妨げとなる駐車はやめよう |
| 5 ムダなアイドリングはやめよう | 10 自分の燃費を把握しよう |

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る。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、26年度末までに1,827か所を整備した。

図表4-28 ゾーン30の整備イメージ



(2) バリアフリー対応型信号機等の整備の推進

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・道路標示等の整備

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 経過時間表示機能付き歩行者用灯器



高輝度標識 エスコートゾーン

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 ITSの推進

(1) UTMS^(注1)の開発・整備によるITS^(注2)の推進

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の開発・整備を行うことによりITS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)

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26年度末現在、40都道府県で整備）

② FAST^(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（26年度末現在、15都道府県で整備）

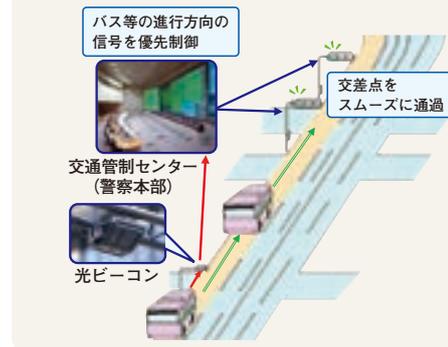
③ DSSS^(注5)

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（26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26年9月、米国・デトロイトで開催された第21回ITS世界会議（世界65か国から産学官の関係者約9,100人が参加）において、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、27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4-29 公共車両優先システム



図表4-30 安全運転支援システム



第21回ITS世界会議

注1：Universal Traffic Management Systems（新交通管理システム）の略

2：Intelligent Transport Systems（高度道路交通システム）の略

3：Public Transportation Priority Systems（公共車両優先システム）の略

4：FAST emergency vehicle preemption systems（現場急行支援システム）の略

5：Driving Safety Support Systems（安全運転支援システム）の略

4 駐車対策

(1) 違法駐車状況

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、26年中には1,079件発生し、32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14.9%を占めており、国民の関心も高い。



荷さばきに配慮した駐車規制

(2) 駐車対策の推進

① きめ細かな駐車規制

警察では、地域住民等の意見要望を十分に踏まえつつ、駐車規制の点検・見直しを実施するとともに、物流の必要性や自動二輪車の駐車需要等にも配慮し、地域の交通実態等に応じた規制の緩和を行うなど、きめ細かな駐車規制を推進している。

② 違法駐車取締り

違法駐車取締りについては地域住民の意見、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と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

③ ハード・ソフト一体となった駐車対策

図表4-31 確認事務の民間委託の状況(平成22~26年)

区分	年次	22	23	24	25	26
委託警察署数(署)		379	384	387	389	393
受託法人数(法人)		67	60	62	58	58
駐車監視員数(人)		2,108	2,118	2,104	2,076	2,060

図表4-32 違法駐車取締り状況(平成26年)

駐車違反取締件数(件)	1,530,064
うち放置違反金納付命令	1,245,917
放置駐車確認標章の取付け件数(件)	1,499,283
うち駐車監視員によるもの	1,056,000
レッカー移動車両台数(台)	1,356

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)や車庫とばし^(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26年末には190路線となり、その総延長距離は1万1,700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204人で、前年より23件（10.1%）減少した。

図表4-33 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17～26年）

区分	年次	17	18	19	20	21	22	23	24	25	26
交通事故発生件数(件)		13,776	13,803	12,675	10,970	11,114	12,202	11,710	11,299	11,520	10,202
死者数(人)		285	262	244	196	179	189	216	225	227	204
負傷者数(人)		21,932	22,007	21,007	18,125	19,272	20,729	19,996	19,736	19,920	18,062

(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。

特に逆走が原因となる交通事故や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、車両故障又は交通事故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。



非分離二車線区間における交通事故対処訓練の状況

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。



サービスエリアにおける交通安全キャンペーン

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26年中はシートベルト装着義務違反を17万6,253件取り締まった。



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

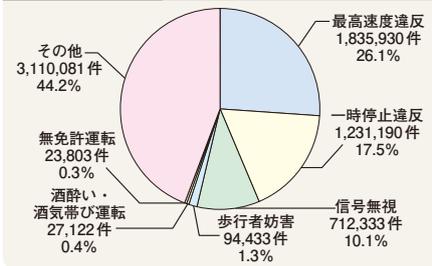
(1) 悪質性・危険性・迷惑性の高い運転行為への対策

警察では、平成25年12月に取りまとめられた「交通事故抑止に資する取締り・速度規制等の在り方に関する提言」(注1)を踏まえ、機動的な交通街頭活動をより一層推進し、違法行為の未然防止に努めるとともに、交通事故の分析結果、地域住民からの取締り要望等を踏まえ、無免許運転、飲酒運転、著しい速度超過、交差点関連違反等の交通事故に直結する悪質性・危険性の高い違反及び駐車違反等の迷惑性が高い違反に重点を置いた取締りに努めている。

また、速度管理や速度取締りに関する指針を設定・公表して、国民への情報発信に努めるとともに、取締りスペースの確保が困難な道路や警察官の配置が困難な時間帯において速度取締りが行えるよう、新たな取締り機器の導入を前提に研究を進めている。

26年中は、703万4,892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の件数が全体の約3割で推移している。

図表4-34 主な道路交通法違反の取締り状況(平成26年)



白バイの活動

(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2)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。

事例 Case

平成25年11月、過労のため居眠り運転をした事業用中型貨物自動車(中型トラック)が大型貨物自動車に衝突し、被害車両の運転者2人が死亡した。この交通事故を端緒として、この中型トラックの運転者(57)に過労運転を命じていた運送会社代表取締役(64)を、26年1月に道路交通法違反(過労運転の下命)等で検挙した(静岡)。



中型トラックの交通事故現場

注1：156頁参照

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。

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4-36のとおり、26年においては、違法競走型は全体の17.2%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「旧車會」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。

図表4-35 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22～26年）

	22	23	24	25	26
暴走族構成員数（注）	9,064	8,509	7,297	6,933	6,830
暴走族に関する110番通報件数（件）	48,284	43,215	40,577	36,360	34,861

注：各年時点で警察が把握している人数

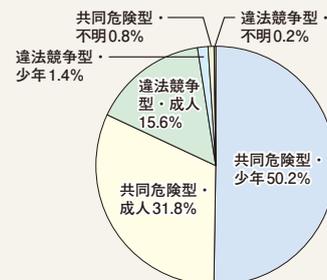
図表4-37 法令別検挙状況（平成26年）

区分	検挙人員（人）
道路交通法	12,544
うち共同危険行為	1,323
刑法	1,864
うち殺人・強盗・強姦・放火	44
うち公務執行妨害	67
うち暴行・傷害	235
うち凶器準備集合	9
うち窃盗	1,035
その他	474
道路運送車両法	129
その他	205
合計	14,742
うち逮捕者	1,814

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、後ろ盾となっている暴力団の存在も認められる。

図表4-36 共同危険型・違法競走型別暴走族構成員の状況（平成26年）



(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ための措置を執るなど、総合的な暴走族対策を推進している。



暴走族に対する取締り



暴走族加入阻止教室

注1：爆音を伴う暴走等を集団で行うもの

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

3：平成26年末現在、25道府県165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26年中の交通事故事件に係る検挙件数は、図表4-38のとおりである。

交通事故については、26年5月に施行された自動車運転死傷処罰法の制定趣旨等を踏まえ、的確な捜査を推進している。

(2) 適正かつ緻密な交通事故事件捜査

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、危険運転致死傷罪等の適用を視野に入れた、適正かつ緻密な捜査を推進している。

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、ミ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26年中の死亡ひき逃げ事件の検挙率は102.7%に達している。

図表4-38 交通事故事件の検挙状況(平成26年)

区分		件数(件)	
自動車運転死傷処罰法	法2条	危険運転致死	11
		危険運転致傷	126
	法3条	危険運転致死	9
		危険運転致傷	113
	法4条	過失運転致死アルコール等影響発覚免脱	5
		過失運転致傷アルコール等影響発覚免脱	60
	法5条	過失運転致死	1,050
		過失運転致傷	273,088
	法6条1項	無免許危険運転致傷	21
	法6条2項	無免許危険運転致死	1
		無免許危険運転致傷	5
	法6条3項	無免許過失運転致死アルコール等影響発覚免脱	0
無免許過失運転致傷アルコール等影響発覚免脱		7	
法6条4項	無免許過失運転致死	11	
	無免許過失運転致傷	472	
刑法	危険運転致死 ^{注1}	15	
	危険運転致傷 ^{注2}	190	
	自動車運転過失致死等 ^{注3}	2,278	
	自動車運転過失傷害等 ^{注4}	268,597	
	重過失致死及び過失致死	28	
	重過失傷害及び過失傷害	4,662	
合計		550,749	

注1:「危険運転致死」とは、改正前の刑法208条の2の危険運転致死をいう。

注2:「危険運転致傷」とは、改正前の刑法208条の2の危険運転致傷をいう。

注3:「自動車運転過失致死等」とは、自動車運転過失致死(改正前の刑法211条2項)及び業務上過失致死(刑法211条1項)をいう。

注4:「自動車運転過失傷害等」とは、自動車運転過失傷害(改正前の刑法211条2項)及び業務上過失傷害(刑法211条1項)をいう。

事例 Case

26年4月、普通乗用自動車を運転して、台形状に起伏する道路を高速で走行したことにより自車を跳ね上げさせ、路外に逸脱して同乗者3人を死傷させた交通事故について、綿密な現場痕跡等の採証、事故現場における走行実験等綿密かつ周到な捜査を実施した。その結果、普通乗用自動車の運転者(18)が、高速で走行したことにより制御困難状態に陥ったことを立証し、同月、同運転者を自動車運転過失致死罪で逮捕し、その後より罰則の重い危険運転致死傷罪(改正前の刑法第208条の2)で送致した(長崎)。



交通事故現場の鑑識状況

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、客観的証拠に基づいた事故原因の究明を図るとともに、交通事故当事者の負担を軽減するため、常時録画式交差点カメラ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

(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)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。

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を推進するとともに、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。



常時録画式交差点カメラによる撮影画像の連続写真



被害者の支援に関する教育の状況

注：犯罪被害者等への捜査状況等を確実に連絡するため、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ている。

警察活動の最前線



ふぼうくん ふぼうさん

県民と共に復興を目指して

福島県警察本部交通部交通企画課
むらこし けんいち
村越 健一 警部補



福島県では、東日本大震災や東京電力福島第一原子力発電所事故の影響によって、現在でも多くの方が住み慣れた我が家を離れ、仮設住宅での避難生活を余儀なくされています。そのような避難生活を送る高齢者の方々を一人でも多く交通事故の被害から守るため、仮設住宅集会場でも使用できる機材を使用して、参加・体験・実践型の交通安全講習会を開催しています。

人は、年齢を重ねると歩行速度が遅くなったり、視野が狭くなるなど、自身で認識している以上に身体機能が低下していきます。講習会では、身体機能の低下が道路を歩行する際にどれほど影響するのかを実感してもらえよう、高齢者の方々の立場に立って丁寧に説明することを心がけています。

講習会に参加した方々の「道路を横断することの怖さがよく分かったので今後注意したい」等の感想に触れると、自身の説明が伝わっていることを実感でき、業務に対して大変やりがいを感じます。

これからも、「震災で助かった命を交通事故で亡くしてほしくない」との強い信念を持って、他の係員と共に交通事故防止対策を推進し、県民と共に復興を目指していきたいと思えます。



みやけいちゃん

高速道路の安全・安心の確保に向けて

宮崎県警察本部交通部高速道路交通警察隊
えのき こうじ
榎木 浩二 巡查部長



平成26年3月、宮崎県内では「産業・経済の幹線道路」との期待を受けた東九州自動車道が全線開通しました。高速道路の開通によって県民の生活に利便性がもたらされる反面、開通直後は死者や重傷者を伴う重大な交通事故が大きく増加しました。

そこで本県高速隊において、速度超過等重大な事故に直結しかねない交通違反やシートベルトの着用指導・取締り、ドライバーへの声掛け等の活動に地道に取り組んだ結果、26年末には重傷者数半減という大きな成果を得ることができました。事故現場に臨場し、一歩間違えば死亡事故につながりかねない事故が、シートベルトの着用等により軽傷事故にとどまるケースを目にする度に、私たちが取り組んだ地道な活動がいかに重要であったかを実感しています。

私は第一線の高速隊員として通算17年間、一般道とは異なる高速道路に潜む危険性と対峙しながら勤務してきました。私の警察人生は残りわずかとなりましたが、高速道路の安全・安心を担う若い隊員に対して、高速道路という特殊な環境下において、安全かつ確に取締りや事案の処理を行うための技術を伝授すべく、熱い気持ちを持って職務に取り組んでいきたいと思っています。

