

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

平成25年12月26日

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懇談会

目 次

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懇談会委員名簿	1
取締りワーキンググループ委員名簿	2
速度規制等ワーキンググループ委員名簿	2
懇談会等の開催状況	3
はじめに	4
第1 提言に当たっての共通認識	5
第2 交通事故抑止に資する速度規制等の在り方について	9
第3 交通事故抑止に資する取締りの在り方について	14
第4 今後の交通事故抑止対策において更に推進すべき事項	19
おわりに	21
資料	22

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懇談会委員名簿

(幹事)

森本 章倫 宇都宮大学大学院工学研究科教授

(委員)

太田 勝敏 東京大学名誉教授

栗山 泰史 (一社)日本損害保険協会シニアフェロー

佐藤 久実 自動車評論家

佐藤 辰夫 (公社)日本PTA全国協議会専務理事

清水 和夫 自動車評論家

中島 聡美 (独)国立精神・神経医療研究センター精神保健研究所成人精神保健部犯罪被害者等支援研究室長

中嶋 悟 (株)日本レースプロモーション取締役会長

西田 泰 (公財)交通事故総合分析センター特別研究員

星 周一郎 首都大学東京都市教養学部法学系教授

(委員：五十音順、敬称略)

取締りワーキンググループ委員名簿

(ワーキンググループ長)

森本 章倫 宇都宮大学大学院工学研究科教授

(委員)

栗山 泰史 (一社)日本損害保険協会シニアフェロー

中島 聡美 (独)国立精神・神経医療研究センター精神保健研究所成人精神保健部犯罪被害者等支援研究室長

中嶋 悟 (株)日本レースプロモーション取締役会長

星 周一郎 首都大学東京都市教養学部法学系教授

(委員：五十音順、敬称略)

速度規制等ワーキンググループ委員名簿

(ワーキンググループ長)

太田 勝敏 東京大学名誉教授

(委員)

佐藤 久実 自動車評論家

佐藤 辰夫 (公社)日本PTA全国協議会専務理事

清水 和夫 自動車評論家

西田 泰 (公財)交通事故総合分析センター特別研究員

(委員：五十音順、敬称略)

懇談会等の開催状況

(懇談会)

第1回 平成25年8月1日

速度取締りの現状と課題について

速度規制の目的と現状について

第2回 平成25年10月16日

取締りワーキンググループにおける検討状況の中間報告について

速度規制等ワーキンググループにおける検討状況の中間報告について

第3回 平成25年12月18日

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(案)について

(取締りワーキンググループ)

第1回 平成25年8月26日

速度違反取締りの現状について

交通取締りと交通事故の関係について

第2回 平成25年9月25日

交通事故抑止に資する速度取締りの在り方について

第3回 平成25年10月25日

国民に対して取締りの必要性や効果をいかに説明するかについて

速度取締りに関する情報発信について

第4回 平成25年11月19日

悪質性・危険性の高い交通違反の取締りにについて

暴走族に対する重点的な取締りにについて

取締りワーキンググループ検討結果(案)について

(速度規制等ワーキンググループ)

第1回 平成25年8月30日

速度規制の見直し状況と課題について

高速道路の規制と現状について

我が国での速度規制の在り方について

第2回 平成25年9月25日

速度規制の見直しの考え方について

速度管理に関する考え方の国民との共有について

安全な交通行動への誘導方策について

高速道路の速度規制等について

第3回 平成25年11月11日

速度規制等ワーキンググループ検討結果(案)について

はじめに

速度違反取締りを始めとする道路交通法違反の取締りは交通事故抑止に資するものでなければならない。この点、交通事故抑止に効果のある取締りを行うためには、交通事故実態等を分析した上で、その分析結果に基づいた取締り計画等を策定・実施するとともに、その実施結果を検証し、その検証結果を次回計画に反映していくという、いわゆるPDCAサイクルを機能させることが重要である。しかしながら、取締り場所が固定化され、交通事故抑止に効果のある取締りになっていないのではないかとの指摘もあるところである。

また、交通ルールに反する危険な運転を抑止し、悲惨な交通事故を未然に防止するという取締りの持つ意義や必要性について国民の理解を得るためには、取締りの在り方だけでなく国民への説明等についても議論することが重要である。

他方、よりきめの細かい交通事故分析とそれに即した交通事故抑止に資する効果的な取締りへの不断の見直しを進めるためには、その前提となる速度規制等について検討することも必要である。

そこで、本懇談会では、交通事故抑止に資する取締りの在り方やその必要性について国民に理解を求めるための方策について検討を行うとともに、平成21年に策定した新たな速度規制基準により見直しを行った速度規制の結果等を検証し、これを踏まえた効果的な速度規制手法についても検討を行うなど、交通事故抑止に資する取組の今後の方向性を示すため検討を行うこととした。

検討に当たっては、懇談会内に取締りワーキンググループ及び速度規制等ワーキンググループを設けて検討を行いつつ、両ワーキンググループの検討結果を懇談会の全委員で随時共有することにより、より議論の深化を図ったところである。

本提言は、取締り及び速度規制等を更に交通事故抑止に資するものとするため、これらの議論の結果を取りまとめたものである。

なお、本提言の構成については、まず事務局及び委員からの説明を踏まえた懇談会としての共通認識について整理し、速度違反取締りの前提ともなる速度規制等の在り方について述べた上で、取締りの在り方について述べるものとした。

第1 提言に当たっての共通認識

1 速度管理の必要性

(1) 交通事故の発生状況

交通事故と速度の関係については、以下の特徴が認められる。

- ・ 法令違反別交通死亡事故件数について、最高速度違反によるものは6番目であるが、死亡事故率が高い(資料1、2)
- ・ 危険認知速度(事故直前速度)別交通事故件数について、危険認知速度50km/h超の交通事故は大きく減少しているが、50km/h以下の交通事故の減少はそれに比して少ない(資料3)
- ・ 人口構成や免許保有者に占める高齢者の割合が増加しており、年齢層別交通事故件数について見ると、若者の交通事故は大きく減少しているが、高齢者の交通事故は増加している(資料4)
- ・ 年齢層別・危険認知速度別交通事故件数について、危険認知速度50km/h超での若者の交通事故が大きく減少している(資料5)

(2) 走行速度と交通事故等の関係

自動車等の走行速度と交通事故の関係については、平成18年度から20年度までの3か年度をかけて行った「規制速度決定の在り方に関する調査研究」等でも用いられた以下のような研究成果があり、各国でも速度管理の実務に使われている。

- ・ 自動車等の制動距離は速度の2乗に比例する(資料6)
- ・ 衝突時の速度が30km/hを超えると歩行者の致死率が上昇する(資料7)
- ・ 速度が増大すると運転者の視野が狭小化する(資料8)

また、平成24年中の交通事故について見ると、危険認知速度が高いほど死亡事故に至る可能性が高く、特に70km/hを超えると、致死率(死者数/死傷者数)が10%を超え、10人に1人が死亡する確率となっている。(資料9)

(3) 速度抑制による被害の軽減

平成24年中の第一当事者が原付以上の車両である交通事故について見ると、死亡事故3,734件のうち、約36%に当たる1,353件で第一当事者に規制速度の超過が認められ、その死亡事故率は規制速度を超えていない交通事故の死亡事故率の約12倍であった。

これを基に試算すると、

発生件数はそのまま、仮に規制速度を超過していた死亡事故1,353件のすべてで規制速度を超過することがなかったとすれば、その死亡事故率も下がるため、実際に発生した死亡事故のうち約3割に当たる1,181件は、被害が軽減され、死亡に至らなかったのではないかと考えられる。

このことから、速度を抑制することによって被害の軽減が期待できる。(資料10)

(4) 取締りと交通事故の関係

ア 取締り件数と交通事故死者数の関係を見ると、取締り件数が減少すると交通事故死者数が増加し、取締り件数が増加すると交通事故死者数が減少

するという、いわゆる逆相関の関係になる。(資料11、12)

イ 海外における研究結果によると、パトロールによる取締りを実施すると、死亡事故を4%、軽傷事故を16%減少させることができ、静止状態での速度違反取締り(我が国における定置式速度違反取締り)は、局所的ながら、パトロールによる取締りよりも高い交通事故削減効果が表れている。(資料13、14)

ウ 取締りによる交通事故抑止効果は、実際に取締りを受けた運転者だけでなく、他の運転者が取締りを受けている現場等を目撃したり、取締り情報を入手した運転者にも安全運転の意識を促進させる効果がある。(資料15)

(5) 速度規制や取締りの必要性

(1)から(4)までに記述したように、車両の走行速度の低下が交通事故の被害軽減に結びついており、交通事故死者を減少させるためには、速度規制や取締りによる適切な速度管理が必要である。

なお、衝突の回避や被害の軽減のほか、交通の円滑を図る観点からも速度規制や取締りによる速度管理が必要と考えられる。

2 速度規制の現状

(1) 速度規制基準

速度規制については、前述の「規制速度決定の在り方に関する調査研究」の結果を基に、一般道路については平成21年10月、高速道路については平成22年8月、それぞれ新たな速度規制基準を策定した。

ア 一般道路

一般道路については、実勢速度(85パーセンタイル速度^(注))を基に、市街地における交通事故の危険性、中央分離の有無による交通事故の危険性及び歩行者保護の3つの交通事故抑制の観点を考慮したものとなっている。(資料16、17、18、19)

また、主として地域住民の日常生活に利用される道路(生活道路)については、歩行者・車両の通行実態や交通事故の発生状況を勘案しつつ、住民、地方公共団体、道路管理者の意見を十分に踏まえて速度を抑えるべき道路を選定し、30km/hを原則とするほか、自動車の通行機能を重視した構造の道路については70km/h又は80km/hを原則とするなど、メリハリのある基準となっている。(資料16)

イ 高速道路

高速道路については、同じ設計速度区間内でも、余裕を持った線形等の条件を有した区間があることから、従来よりもきめ細かに規制速度を決定するため、地点・区間ごとの道路構造要素に着目したものとなっている。

なお、実際に規制速度を決定するに当たっては、前後の区間の道路構造

(注) ある区間を走行する車両の速度を低い順番から並べた場合に、全体の85%が含まれる速度の値。例えば、100台の自動車の走行速度を低いものから順番に並べた場合、85番目の速度である。

や交通事故発生状況、渋滞状況等の現地状況についても考慮することとしている。(資料20)

(2) 速度規制の見直し状況等

ア 一般道路

各都道府県警察では、平成21年度から23年度にかけて、新たな速度規制基準に基づき、実勢速度等の交通実態や国民の意見を参考に、交通規制の合理性を点検すべきと考えられる路線を選定し、速度規制の見直しを行った。(資料21)

規制速度を引き上げた路線のうち、125区間について引き上げ前後の実勢速度の変化を見ると、約72%に当たる90区間で±5 km/hを超える変化がなく、また、約16%に当たる20区間で6 km/h以上低下し、合わせて約88%の区間で実勢速度と規制速度との乖離かいはりの改善が見られた。(資料22)

また、速度規制の見直しを行った1,911区間(3,793km)について、見直し前後の交通事故の増減を見ると、規制速度を引き上げた区間、引き下げた区間のいずれも、交通事故が減少し、又は増減のなかった区間が合わせて約7割を占めるなど、規制速度の引き上げが直ちに交通事故の増加に結び付くという傾向は認められなかった。(資料22)

イ 高速道路

平成22年8月から、新たな速度規制基準に基づき速度規制の見直しを行い、これまでに79区間(約1,500km)を対象として、そのうち20区間(約300km)で規制速度の引き上げを実施した。引き続き、国土交通省等の関係機関と連携しつつ、道路構造の適合に関する個別の検討、道路管理者による道路改良等の取組とも連携して速度規制の見直しを推進することとしているが、見直しに当たっては、振動、騒音等の公害対策に伴う地元住民の意向にも配慮する必要がある。(資料23)

3 速度取締りの現状

(1) 速度違反取締りの管理

警察では、「交通指導取締り管理簿」を用い、P D S Aサイクル^(注)に従って、交通事故実態等の分析結果に基づいた取締り計画等を組織的に検討し、取締りを実施し、その効果を検証し、検証結果を次回の計画に反映させることにより取締り管理を行っている。(資料24)

特に、路側に速度取締り装置を設置し、速度違反車両の停止を求めて取締りを行う定置式速度違反取締りについては、「定置式速度違反取締りカード」を用いて、取締りの必要性について組織的に検討し、取締り場所や時間帯の妥当性を判断している。

(注) Plan(計画)、Do(実行)、Study(評価)、Act(改善)の4つの段階を繰り返すことによって業務を継続的に見直していく手法。StudyをCheckとしてP D C Aサイクルということもある。

(2) 定置式速度違反取締り場所の総点検の実施

警察では、平成25年4月に定置式速度違反取締りについて、交通事故の実態とともに、その場所や路線における速度取締りの必要性、妥当性について全国的な総点検を行った。その結果、全国で選定された取締り場所10,486か所のうち、都道府県警察が見直しが必要と判断した場所が843か所、各取締り箇所における交通事故発生状況に比べ、取締り力の配分が不均衡であると認められた箇所が978か所となったところであり、点検後も、各都道府県警察において随時見直しを実施している。(資料25)

(3) 速度取締り場所の確保

速度取締りには、警察官、違反者の受傷事故防止等のため、一定のスペースが必要となるが、苦情への懸念から場所の提供が得られず、交通事故抑止効果が高いと見込まれる場所での取締りを断念せざるを得ないケースもある。

(4) 国民に対する説明

取締りに納得がいかないのは、取締りの交通事故抑止効果を国民が知らないことにも要因がある。これまで警察からの国民への情報発信が不足していたことは否定できない。

第2 交通事故抑止に資する速度規制等の在り方について

前述の速度規制の現状等を踏まえると、一般道路については、現行の規制基準は、実勢速度に交通事故抑制の観点を考慮した基準速度を導入するとともに、自動車の通行機能を重視した構造の道路や生活道路については特別な扱いをするなど、メリハリのあるものとなっていることや、これまでの見直し結果からは実勢速度と規制速度との乖離の改善が認められたことなどから、現行の規制基準に基づいた見直しを引き続き推進すべきである。

他方、高速道路については、現行の規制基準は、個別の道路構造要素に着目するなど従来よりもきめ細かに決定するものとなっているところであるが、一方で、高規格の高速道路における速度規制の在り方、通行区分や混在交通の問題等の一般道路とは異なる検討事項が認められた。

以上のことから、速度規制等の在り方について、次のとおり提言する。

1 一般道路における速度規制の見直しの考え方

(1) 現状と課題

車両の最高速度については、道路交通法第22条第1項において、「車両は、道路標識等によりその最高速度が指定されている道路においてはその最高速度を、その他の道路においては政令で定める最高速度をこえる速度で進行してはならない」として、法定最高速度及び道路標識等による規制が行われている。

このうち、道路標識等による速度規制の総延長は約24万kmに及び一方で、平成21年度から23年度の3か年をかけた見直しは約1万3,000kmにとどまっていること、見直しに伴う道路標識・標示の設置・撤去に予算が必要となることなどから、優先順位を付けた計画的な取組が課題となっている。(資料21、26)

(2) 今後の方向性

ア 一般道路

優先順位を付けた計画的な取組が必要であり、そのためには40km/h規制、50km/h規制を中心に実勢速度との乖離が大きい路線を優先的に見直すことが考えられるが、

- ・ 見直し対象の選定に当たっては、交通事故の発生状況も考慮すべきである

との意見もあり、

40km/h規制、50km/h規制を中心に、交通事故の発生状況等を勘案しつつ、実勢速度との乖離が大きい路線を優先的に見直しを行っていくべきである

と考える。

イ 生活道路

生活道路については、その交通安全対策として、現在「ゾーン30^(注)」を推進中であり、整備した地区における効果検証では交通事故の減少の効

(注) 生活道路における歩行者等の安全な通行を確保することを目的として、区域(ゾーン)を定めて30km/hの速度規制を実施するとともに、その他の安全対策を必要に応じて組み合わせ、ゾーン内における速度抑制や、ゾーン内を抜け道として通行する行為の抑制等を図る生活道路対策。

果が認められる（資料27）が、

- ・ 速度規制の実効性を担保するためには、運転者に明確に分かる規制に基づき取締りを行う必要がある
- ・ 日本では生活道路とそれ以外の道路の区分が明確ではない
- ・ できる限り早期に、市街地における生活道路については低速度化を図るべきである
- ・ 将来的な課題として、生活道路において30km/hの法定速度を導入することの可否について検討を行う必要もある

との意見があり、

運転者が分かりやすい面的な低速度規制を更に推進していくべきである

と考える。

2 速度管理に関する考え方の国民との共有

(1) 現状と課題

規制速度の決定に当たっては、速度規制基準に定める基準速度を最大限尊重しつつ、交通事故発生状況、道路構造、沿道状況等の現場状況に応じた補正を行い規制速度が決定されているが、これらの補正要因には、道路構造等の運転者が視覚から得られる情報を基に判断可能なものがある一方で、住民要望や交通事故の多発、大気汚染・騒音等の運転者が視覚から得られる情報のみでは判断できないものもある。（資料28）

他方、「規制速度決定の在り方に関する調査研究」における免許保有者を対象としたアンケート結果では、運転者が速度を上げられると感じる場合や逆に速度を下げる必要があると感じる場合について、「道路の見通し」、「車線数」、「交通量」等の運転者が視覚から得られる情報を基に判断する傾向が認められる。（資料29）

このため、運転者が視覚から得られる情報のみでは判断できない理由に基づき規制速度を下方補正している場合に、規制速度と運転者自身が適切と判断する速度感覚との間に乖離が生じることが考えられることから、このような場合の下方補正要因の周知が課題となっている。（資料30）

(2) 今後の方向性

速度規制の遵守を国民に求めるに当たっては、

視覚から得られる情報のみでは判断できない理由につき国民に周知することも必要である

と考えるが、その前提として、速度抑制による被害の軽減など、速度管理の必要性について国民の理解を得ることが重要であり、

規制速度決定の基本的な考え方や、30km/h、50km/hなどの速度の具体的な数値が持つ意味、死亡リスク等を国民に伝える必要がある

速度管理の必要性等について具体的に分かりやすく国民に啓発を図る対策を推進すべきである

と考える。

3 安全な交通行動への誘導方策

(1) 現状と課題

生活道路において歩行者等の安全な通行を確保するためには、速度規制や取締りのみならず、速度を抑制するための様々な取組を行うことも必要である。

(2) 今後の方向性

委員からは、

- ・ 交通事故を抑止するためには、生活道路を中心として走行速度を低減させる必要がある

との意見が多かったほか、事務局からの説明によると、路側帯拡幅・中央線抹消による速度低減（資料31、32）やエコドライブの実践による交通事故の低減（資料33）が認められ、また、オブザーバーの国土交通省からの説明によると、ランプなどの生活道路における物理的デバイスの効果（資料34）が認められたことを踏まえ、

ヘッドアップディスプレイ、デジタルマップ等への速度規制情報の登載、ITSの活用、道路環境整備と連携した標識標示の視認性の向上化等、運転者が規制速度を十分認識することのできる環境整備が必要である

予算的な制約、地域住民の合意形成、路上駐車に与える影響等も踏まえつつ、道路管理者と警察が連携して物理的デバイスを設置することや、エコドライブを推奨することなど、取締り以外の手法による速度抑制も図るべき

ラウンドアバウト^(注1)の活用や、英国のCommunity Speed Watch^(注2)のような住民参加型の安全な交通行動への誘導方策についても検討すべきと考える。

4 高速道路の速度規制

(1) 規制速度が低く設定されている高速道路の速度規制の在り方

ア 現状と課題

高速道路においては、新たな速度規制基準に基づき速度規制の見直しを行っているところである。他方、高速道路には、規制速度が低く設定されている区間もあり、これらには、騒音、振動等の公害対策を理由としているもののほか、渋滞対策のために路肩を本線車道として利用しているために路肩が狭小となっているといった道路構造を理由としているものなどがあり、それぞれに規制速度を低く設定する必要性が認められる。（資料35）

（注1） 2以上の道路が交差する場所において、中央に工作物又は道路標示が設けられ、車両が通行する部分が環状の構造を有するものが、一般的にラウンドアバウトと呼称されることが多い。

（注2） 英国で行われている、警察が主体となり自治体、住民等と協働して行う交通流モニタリング事業で、例えば、速度超過車両の所有者に速度抑制を依頼する手紙の送付等が行われているという。

しかしながら、これらの規制速度が低く設定されている理由については、国民には分かりにくい場合があり、その結果として、運転者に速度規制の遵守が徹底されず、高速道路の交通の円滑化を阻害する要因となっているとも考えられる。

イ 今後の方向性

これまでも、看板の設置による道路上での広報啓発（資料36）が行われているが、特に視覚から得られる情報から判断可能な理由以外の理由で規制速度を低く設定する必要がある場合には、運転者の速度規制への理解を促進し、その遵守を図るため、

規制速度を低く設定している理由を運転者に理解しやすくするための補助標識の設置や各種媒体による広報啓発

規制速度が低くなる場合における事前予告等の運転者への情報提供

運転者教育の場における速度規制に関する十分な説明

にも取り組むべきであると考える。

(2) 高規格の高速道路における速度規制の在り方

ア 現状と課題

高規格の高速道路において最高速度を100km/hを超える速度に引き上げることについては、「規制速度決定の在り方に関する調査研究」の報告において、

- ・ 規制速度が100km/hを上回ると交通事故率が増加する
- ・ 事故発生時の危険認知速度が上昇するにつれて、事故の重大性が増加する
- ・ 速度差が40km/hを超えると交通事故発生確率が上昇する
- ・ 免許保有者を対象としたアンケート結果では、約7割が最高速度100km/hのままでよいと回答している

といったことを理由として、更なる検証が必要であり、直ちに引き上げられる状況にはないとされている。（資料37）

他方、現在では、当該調査研究時には開通していなかった新東名高速道路の一部について供用が開始されており、新東名高速道路は同じ設計速度の他の道路と比べて、車線等の幅員、最小曲線半径等の道路構造が更に高規格となっている。（資料38）

したがって、最高速度100km/hを引き上げることについての検証に当たっては、これらも踏まえて行うことが必要と考えられる。

イ 今後の方向性

新東名高速道路を始めとする高規格の高速道路については、設計速度120km/hで、かつ、片側3車線以上の道路などに関して、最高速度100km/hを超える速度への引き上げについて早急に検討を開始すべきであると考えられる。この場合における検討に当たっては、以下のような事項について調査、検証する必要があると考えられる。

高齢運転者や初心運転者であっても安全に走行することができるかについての検証

検証の対象となる道路の視距、勾配、幅員等の道路構造や交通事故の発生状況等を踏まえたデータの収集・分析

車両速度の上昇に伴う交通事故の危険性の変化を把握するための交通事故の詳細な分析

現在の規制速度に対する国民の意識調査

また、実際に規制速度の引き上げを行うこととした場合には、

検証結果等を踏まえた統一的な規制基準を策定した上で、個別の道路について判断していくことが必要であるほか、併せて通行帯違反、車間距離不保持等の取締りや運転者教育を推進していくことが、極めて重要である

と考える。

この他、委員からは、ACC (Adaptive Cruise Control)^(注) などITS や車両安全技術の将来的な発展を踏まえつつ規制の在り方を考慮する必要があるとの指摘があった。

(3) 高速道路における速度の異なる車両の混在交通への対処方策

ア 現状と課題

高速道路上では、大型貨物自動車、普通自動車、軽自動車等の走行速度の異なる車両が混在することとなる。(資料39)

高速道路全体としての円滑な交通を確保するためには、車両性能等により走行速度の異なる車両が走行していることや追越し車線等の適切な利用について運転者が理解し、交通ルールを遵守することが必要である。

イ 今後の方向性

通行区分に係る交通ルールの遵守の徹底を図るためには、

道路管理者等と連携した広報啓発活動の推進

高速道路を走行する車両の性能等による速度差を踏まえた特定車両の通行すべき車両通行帯を指定する交通規制の推進

通行帯違反車両の取締りの推進

低速度の車両が追越し車線を走行する状況の改善に向けた運転者教育の推進

に取り組むべきであると考え。

また、登坂区間における速度の異なる車両の混在交通による交通事故リスクの低減を図るためには、一般道路も含め、付加追越し車線の活用等の車線の合理的な運用についても検討が行われることが必要であると考え。

(注) レーダー等で前方を監視し、ドライバーが設定した車速を維持するとともに、先行車との車間距離を適正に維持して追従走行するシステム。

第3 交通事故抑止に資する取締りの在り方について

前述の速度取締りの現状等を踏まえると、交通事故抑止及び交通事故被害軽減を図るため速度取締りが有効であると認められた。

他方、取締り場所等の選定は、交通事故抑止効果を最大限発揮させる観点からなされ、随時見直しが行われているが、交通事故分析の結果に基づく取締り計画の策定、理想的な取締り場所の確保及び取締り手法等について更なる工夫が必要である。また、取締りの必要性や効果について十分な説明を行い、警察の取締りに対する考え方を国民と共有することも必要である。

以上のことから、取締りの在り方について、次のとおり提言する。

1 交通事故抑止に資する速度取締りの在り方

(1) 取締りの前提となる交通事故分析

ア 現状と課題

交通事故実態等を分析した上で、その分析結果に基づいた取締り計画等を策定・実施するとともに、その実施結果を検証し、その検証結果を次回計画に反映していくという、いわゆるPDCAサイクルを機能させるためには、取締りの前提となる交通事故分析を十分に行う必要がある。

現在、都道府県警察においては、時間別、路線別の交通事故発生状況と速度違反取締り状況を比較し、これまでの取締りが交通事故分析の結果を反映したものが否かを検証し、取締り計画に反映させる取組が開始されている（資料40）が、今後、より効果的な交通事故の分析手法を確立していくことが課題となっている。

イ 今後の方向性

委員からは、

- ・ 交通事故抑止効果が実証的な科学性をもって説明できる取締りは納得感がある
- ・ 警察官のマンパワーには限界があるので、取締りと交通事故実態の関係について、様々な角度から科学的に分析し、取締り力の配分を変えていくべきではないか
- ・ 取締りの効果は地域ごとに異なり、違反の種別も異なることから、交通事故件数と取締り件数を地域ごとに比較し、次に集中的に取締りを実施すべき場所について分析し、分析結果を踏まえ、どのような違反や場所に取締り力をシフトすれば交通事故が減少するのかを議論できるのではないかと（資料41、42）

との意見があり、

交通事故分析の結果に基づいて、どのような種類の違反やどの地域に取締り力を配分すべきか科学的に選定する方法について研究していく必要がある

と考える。

(2) 交通事故実態に応じた取締り場所等の選定

ア 現状と課題

警察では、「交通指導取締り管理簿」や「定置式速度違反取締りカード」の運用を通じて、取締り場所・時間帯の選定が交通事故実態に応じたものとなるよう努めているが、総点検の結果から見ても、実際には都道府県警察が見直しの必要ありと判断した場所や交通事故発生状況に比べ取締り力の配分が不均衡であると認められた箇所が存在している。

また、交通事故実態に応じた速度取締り場所の確保が困難なことから、取締り場所の固定化につながっている現状にあり、いかに地域住民の協力を得て、取締り場所を確保するかが課題となっている。

イ 今後の方向性

委員からは、

- ・ 取締りをしやすい場所で行っており、交通事故抑止に資する場所であることの分析、検討、見直しがなされていないのではないか
- ・ 交通事故実態に応じた効果的な取締りのためには、分析結果に基づいて典型的に交通事故発生が多い場所・時間帯で取締りを行い、随時見直しを行っていくことが必要である

との意見があり、取締り場所等の選定を行うに当たっての取組として、実際に交通事故が多発する場所・時間帯で取締りを行うのが効果的であることから、

過去の交通事故実態の分析に基づき、取締り場所・時間帯を選定し、これを定期的に見直すという、一連のPDCAサイクルをより一層機能させていく必要がある

と考える。

また、速度違反取締り場所の確保のため、

重大交通事故発生直後をとらえた地域住民への協力依頼や、取締り路線の沿道に所在する企業等に協力を依頼するなど、地域住民とのコミュニケーションを深め、地域の安全は地域で守る意識を醸成し、協力を得る必要がある

と考える。その場合、個別の協力依頼とともに、業界、地域単位で働き掛けることも重要である。

さらに、

取締りによる交通事故の減少や被害の軽減について、公表、公開を確実にしていくべき

であり、このことにより、取締り場所の確保について理解が得られないという状況も少しずつ改善していくのではないかと考えられる。

加えて、取締りそのものが目的ではなく、交通事故抑止及び交通事故被害軽減を図るための手段であることに照らせば、生活道路や通学路などで交通事故発生危険性が高く、地域住民の取締り要望はあるものの、取締り場所を確保できない場合は、

交通事故を未然に防ぐための先行的な取組として、交通事故分析の結果に基づく取締りや違反者の不意を突くランダムな取締りのほかに、赤色灯を点灯させた白バイやパトカーによるパトロール活動、通学時間帯や薄暮時間帯における街頭活動等をバランスよく組み合わせることも必要である

と考える。

また、高速道路については、赤色灯を点灯させたパトカーがペースメーカーとなることで一般車両の安全な走行を促進することも、交通事故抑止及び交通事故被害軽減を図る上で有効であると考ええる。

(3) 新たな速度取締り機器の導入

ア 現状と課題

警察における速度違反の取締りの手法としては、定置式速度違反取締りのほか、パトカーや白バイにより違反車両を追尾して速度を測定する追尾式等の速度取締り、速度違反車両を写真撮影し事後捜査により違反者を特定するいわゆるオービスによる取締りがあるが、これらの速度取締りでは、それぞれの方式により一定の条件を満たす場所でしか取締りを行うことができない、あるいは、取締りを行う時間帯、天候等により制限を受けるといった問題がある。

また、都道府県警察では、様々な工夫を凝らして取締り場所の確保に努めているものの、必ずしも取締りが必要と判断した箇所において取締り場所を確保できていない現状にある。その結果、取締り要望の高い、通学路、生活道路や深夜における取締りに支障を来す状況も発生しており、これらの課題の解決が求められる。

イ 今後の方向性

先に述べた白バイやパトカーによるパトロール活動を組み合わせることに加え、委員からは、

- ・ 人を使わなくてもよい速度取締り機器を導入するなどして、警察における人の配置を考えることが重要である

との意見があり、海外では取締り現場に一定のスペースや多くの人員を必要としない速度取締り機器の導入例があることから、

我が国においても、取締りスペースの確保が困難な生活道路や深夜など警察官の配置が困難な時間帯における取締りが行えるような機器の導入を前提に今後研究していく必要がある

と考える。(資料43)

なお、海外での運用実績はあるものの、我が国での導入実績がない機器を導入する場合には、

我が国の法体系の中で、取締り機器として使用可能な性能を有しているかについて確認するとともに、我が国で運用した場合に交通事故抑止効果が十分に働くのか、我が国の道路交通環境にマッチするのか等について検証していく必要がある

と考える。(資料44)

2 取締り管理の考え方についての情報発信

(1) 現状と課題

これまで、取締りに対する警察の考え方について、警察署協議会等の場で説明を行った例が一部で見られるものの、例外的なものと言わざるを得ず、必ずしも十分な情報発信をしてきたとは言い難い状況にある。

他方で、現在、交通事故抑止のための注意喚起として、取締り路線などの情報をホームページや新聞等で公開するなど事前告知しているほか、定置式速度違反取締り場所に取締りを実施している旨の看板を掲示している例もある。(資料45)

しかしながら、現在実施されている例を見ても、それぞれの取締りを行う考え方、背景事情が説明されていないために、国民に何のための取締りか理解されていない現状にある。

国民の取締りに対する理解を深めるため、どのような目的でどのような効果をねらって取締りを行うのかという、警察における取締り管理の考え方をいかに国民に発信し、国民と共有するかが重要な課題となっている。

(2) 今後の方向性

委員から、

- ・ 全ての違反を摘発できない以上、不公平感はゼロにはならない。ゆえに個々の違反者からは納得されなくとも、少なくとも取締りの理由・考え方、効果等を明らかにして、国民に取締りを行うこと自体を理解してもらう必要がある。その点で、警察の説明の仕方には改善の余地があるのではないか
- ・ 情報提供に当たっては、例えば、ある路線では、 の理由で規制速度が km/hとなっているが、速度超過が原因の交通事故が多発していることから、取締りにより車両の走行速度を抑制し、交通事故抑止及び被害軽減を図るというように、ストーリー性を持たせて発信する必要がある
- ・ 取締りに関する情報発信については、交通事故情報と併せて発信するなど、国民に対して取締りの必要性や効果を十分に説明することが重要である
- ・ 交通反則金収入が警察署の収入になることから警察が取締りを行っているというような誤解を払拭する必要がある
- ・ 個々の取締り情報の発信に当たっては、国民の取締りに対する理解を深めるための様々な工夫が必要である
- ・ 運転者はもとより、将来運転免許証を持つこととなる子供達に対しても、様々な機会をとらえて教育することにより、スピードを守ることの意識付けをしていく必要がある

との意見があることを踏まえ、国民に対し、取締り管理の考え方について情報発信を行うに当たっては、

都道府県警察単位での速度管理の考え方を示した上で、警察署等の

地域単位における交通事故分析結果等を踏まえた速度取締り管理の考え方を示す必要がある

速度管理等の考え方を具現化する手段として個々の取締りが位置付けられることを明らかにする必要がある

と考える。(資料46)

速度管理等の考え方を国民に示すに当たっては、以下のように行うべきであると考える。

速度管理に対する考え方の発信

交通事故の抑止及び交通事故被害軽減を図るためには、速度抑制を実現することが重要である。そのためには規制速度を設定し、違反を取り締まるとともに、交通安全教育、広報啓発など総合的な速度管理対策を講じる必要がある。かかる対策につき、都道府県警察単位でどのように行っていくのかをまとめた大綱方針として、「速度管理指針」(仮称)を設定、公表する。

速度取締り管理に対する考え方の発信

「速度管理指針」(仮称)に係る速度管理の考え方に基づき、警察署等の地域単位で具体的にどのようにして速度取締りを実施していくかについて、当該地域における路線別、時間別の速度超過に起因する交通事故発生状況等の分析を行うとともに、地域住民等からの具体的な要望等も踏まえ、速度取締りを重点的に行う路線、時間帯を明らかにした「速度取締り管理指針」(仮称)を設定、公表する。

個別の速度取締り情報の提供

個別の取締りに係る情報の提供については、「速度管理指針」(仮称)及び「速度取締り管理指針」(仮称)を具現化する手段として位置付けられることを明らかにし、何のための取締りであるかを分かりやすくする必要がある。また、その際には、交通事故抑止効果がさらに強化されることとなるよう、定置式速度違反取締り場所に取締りを実施している旨の看板を掲示したり、重点路線である旨の情報を交通情報板により提供するなど、様々な手段方法を工夫する必要がある。

また、これらの指針等の公表に当たっては、

警察署協議会において説明し、意見聴取等を行った上で公表するほか、警察ホームページ、警察署で行っている安全講話など、様々な機会、媒体により説明し、警察の取締りに対する考え方を国民と共有することが重要であり、公表後も交通事故発生状況に応じた定期的な見直しが必要である

と考える。

他方で、これらの指針等は、あくまでも警察としての重点取締り等の考え方を示したものであり、速度違反の取締りが重点路線だけでしか行われず、指針等によらない違反者の不意を突くランダムな取締りが行われたいとの誤解が生じないように措置する必要がある。

第4 今後の交通事故抑止対策において更に推進すべき事項

第2及び第3において、交通事故抑止に資する速度規制等及び速度取締りの在り方について提言してきたが、今後、交通事故抑止対策に取り組む際には、併せて以下の点についても更に推進すべきである。

1 悪質・危険な交通違反の取締り、暴走族に対する取締りの更なる強化

(1) 悪質・危険な運転者への対応

悪質性・危険性の高い違反としては、

- ・ 無免許運転
- ・ 飲酒運転
- ・ 著しい速度違反

などがある。これらの違反に対して、現在も重点的に取締りが実施されているほか、各違反の根絶機運の醸成や罰則強化等の対策がとられてきたところである。

今後は、これら諸対策の推進に加え、従来対策では対応が困難であった、違反を常習的に繰り返す悪質な違反者をどのように把握して検挙していくかについて、対策を進める必要がある。

(2) 暴走族への対応

暴走族に対しては、各都道府県警察において、これまで違法行為に対する取締りを徹底的かつ継続的に推進しているほか、地域住民や関係機関と協力して諸対策を推進した結果、110番通報件数や構成員数などが継続的に減少している。

一方、最近の暴走形態が小規模化、ゲリラ化していることに加え、短時間の単発的な走行が主流となっていることから、走行状況の採証が困難になっていること、また、暴走族が依然として悪質なぐ犯集団としての性格を維持していることなどが問題となっている。

このような状況を踏まえ、捜査手法の工夫等により、暴走行為をより確実に把握し、立証していくことが求められるほか、ぐ犯集団としての暴走族を検挙するため、交通違反のみならず、あらゆる違法行為を見逃さない捜査体制を構築するなどの対策を進める必要がある。

(3) 情報発信との連動等

警察が、悪質性・危険性の高い交通違反等に対して重点的な取締りを行うことについては、国民の関心が高く、かつ、理解が得られやすいものと思われる。したがって、第3中2において述べた、取締り管理の考え方を国民に対して発信する際には、かかる重点的な取締りの成果も適宜タイムリーに盛り込み、取締りの必要性や効果についての理解を深める一助とすることが重要である。

また、これらの違反の厳罰化を求めてきた国民の声に対して今後とも耳を傾けていくことが重要である。

2 まちづくりとの連携

生活道路や通学路については、委員から、

- ・ 都市計画や地区計画の段階から交通事故防止の観点を入れ込むことが可能ではないか

等の意見もあり、関係行政機関・団体とも連携し、それぞれの地域の実情を踏まえた上で、総合的なまちづくりの中で交通安全対策を実現していくことが有効と考えられる。

3 運転者以外への交通安全教育の推進

交通事故抑止は速度規制と取締りによってのみ実現されるものではなく、歩行者や自転車利用者への取組も必要であり、また、委員からも、

- ・ 運転者はもとより、将来運転免許証を持つこととなる子供達に対しても、様々な機会を捉えて教育することにより、スピードを守ることの意識付けをしていく必要がある

との意見があることを踏まえ、子供や高齢者を始めとする運転者以外の者への交通安全教育についても更に推進すべきである。

4 交通事故抑止に資する業務の適切な評価の実施

委員からは、

- ・ 国民は、警察の取締りを、取締り件数で評価するのではなく、交通事故の減少で評価している

との意見もあることから、提言を踏まえた交通事故抑止対策の着実な実施に当たっては、第一線の警察職員が提言の趣旨を十分に理解し、自信を持って職務執行に当たることができるようにするとともに、交通事故抑止に資する業務に対する適切な評価が行われることが期待される。

おわりに

以上、交通事故抑止に資する取締り、速度規制等に係る取組の今後の方向性に関する提言を行った。

取締り及び速度規制のいずれについても、これまで国民への説明が十分には尽くされていなかった点が認められるところであり、今回の提言を踏まえ、今後、こうした点の改善が図られるとともに、提言に示した新たな取組が着実に実施されることで、より交通事故抑止に資する取締り、速度規制等が実現し、我が国における道路交通の安全と円滑が更なる進展を遂げることを期待するものである。