

安全かつ快適な 交通の確保

第3章 CHAPTER 3



第1節

平成21年の交通事故情勢

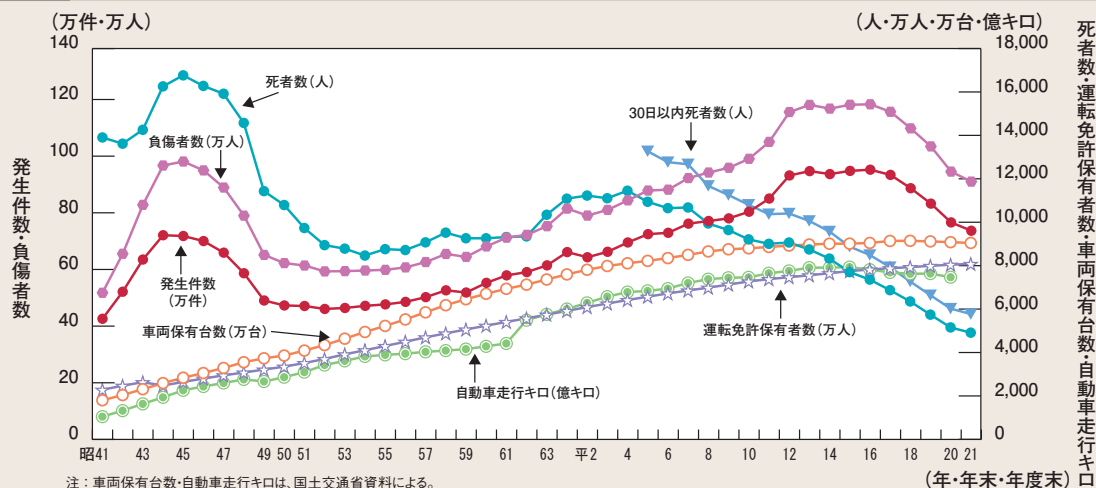
1 交通事故の発生状況

(1) 概況

平成21年中の死者数は4,914人と、9年連続の減少となるとともに、昭和27年以来57年ぶりに4千人台となった。また、発生件数及び負傷者数も5年連続で減少し、負傷者数は10年ぶりに100万人を下回った前年を更に下回った。

- ・ 21年中の発生件数……………73万6,688件（前年比2万9,459件（3.8%）減少）
- ・ 21年中の死者数……………4,914人（前年比241人（4.7%）減少）
- ・ 21年中の負傷者数……………91万115人（前年比3万5,389人（3.7%）減少）
- ・ 21年中の交通事故発生から30日以内の死者数……………5,772人（前年比251人（4.2%）減少）
- ・ 21年末の運転免許保有者数……………8,081万1,945人（前年比36万4,103人（0.5%）増加）
- ・ 21年末の車両保有台数……………9,046万4,031台（前年比36万3,229台（0.4%）減少）
- ・ 20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7,469億キロ（前年度比168億キロ（2.2%）減少）

図3-1 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21年）

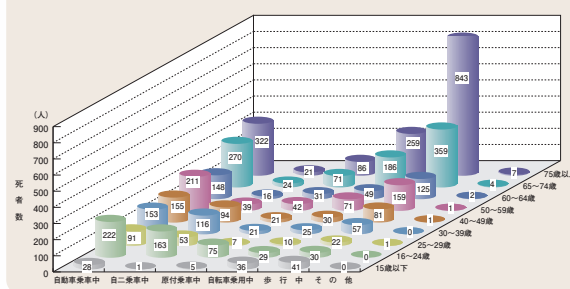


注：車両保有台数・自動車走行キロは、国土交通省資料による。

(2) 交通死亡事故の発生状況

- ・ 自動車乗車中の死者数は、高齢者^(注1)が37.0%を占める。
- ・ 自動二輪車乗車中の死者数は、若者^(注2)が最も多い（自動二輪車乗車中の死者数の30.9%）。
- ・ 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37.3%）。
- ・ 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49.1%）。

図3-2 状態別、年齢層別死者数（平成21年）



注1：65歳以上の者をいう。

注2：16歳以上24歳以下の者をいう。

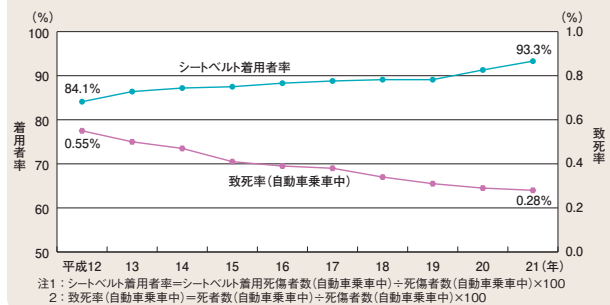
2 近年死者数が減少している理由

近年、死者数が減少傾向にある要因としては、シートベルト着用者率が向上して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、悪質性・危険性の高い事故が減少していること、歩行者の法令違反が減少していることなどが考えられる。

(1) シートベルト着用者率の向上

平成21年中のシートベルト非着用者の致死率は、着用者の13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。シートベルト着用者率が5年以降ほぼ毎年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。

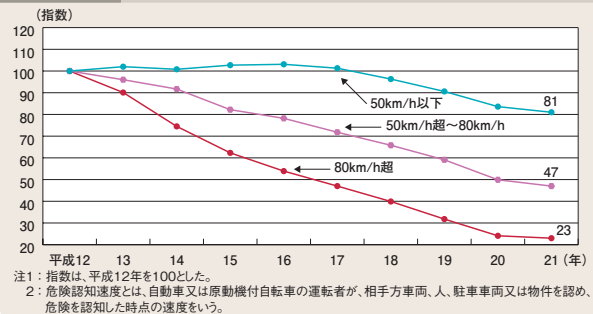
図3-3 シートベルト着用者率及び致死率（自動車乗車中）の推移（平成12～21年）



(2) 事故直前の車両速度の低下

平成21年中の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49.7倍である。こうした高速走行の事故が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。

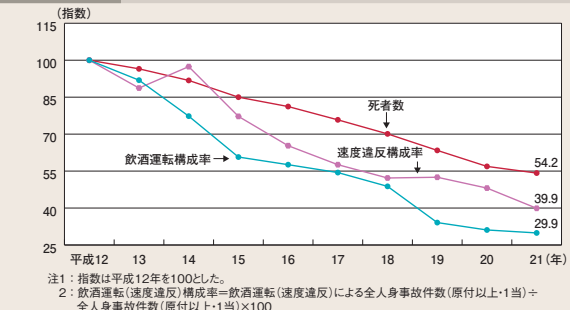
図3-4 一般道における危険認知速度別交通事故件数の推移（平成12～21年）



(3) 悪質性・危険性の高い事故の減少

平成21年中の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7.8倍、最高速度違反が18.8倍と高くなっている。これら悪質性・危険性の高い事故が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。

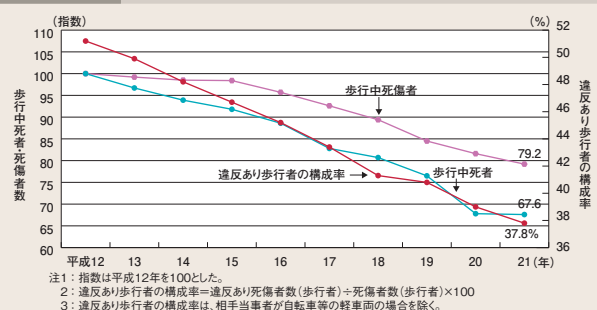
図3-5 飲酒運転・最高速度違反による交通事故の構成率及び死者数の推移（平成12～21年）



(4) 歩行者の法令遵守

平成21年中の違反のある歩行者の致死率は、違反のない歩行者の2.9倍である。近年、歩行中の死傷者数に占める違反のある者の割合が減少傾向にあり、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3-6 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・死傷者数の推移（平成12～21年）



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み

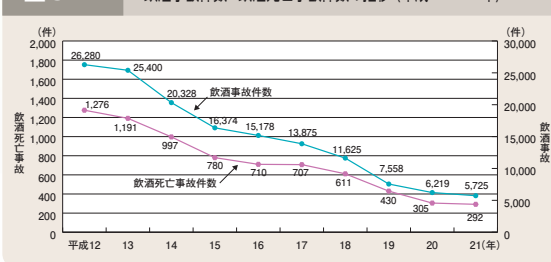
(1)「飲酒運転を許さない社会環境づくり」の取組み

平成21年6月から飲酒運転等に対する行政処分が強化されたことなどにより、21年中の飲酒運転による交通事故は前年より減少した。

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、飲酒運転の危険性の理解を促進するため、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抑止するための対策への協力を要請するほか、(財)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 3-7 飲酒事故件数・飲酒死亡事故件数の推移 (平成12～21年)



(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20年2月、国土交通省と共に「運転代行サービスの利用環境改善プログラム」を策定し、利用者の利便性・安心感の向上及び自動車運転代行業の健全化を図るための施策を推進している。



ハンドルキーパー運動
ロゴマーク

表 3-1 自動車運転代行業の認定業者数等の推移 (平成17～21年)

区分	年次	17	18	19	20	21
認定業者数(業者)		6,010	6,447	7,253	7,763	8,324
自動車運転代行業の従業員数(人)		64,570	69,762	77,944	81,274	84,859
随伴用自動車台数(台)		23,817	25,332	28,002	28,347	29,531



酒類提供飲食店に対する働き掛け

(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。

表 3-2 飲酒運転の取締り件数 (平成21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)	954	40,847	200	70	854



飲酒検問の状況

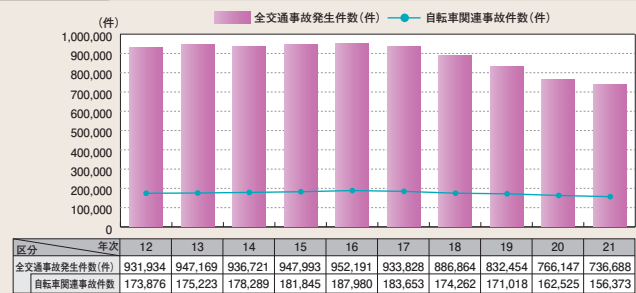
注：自動車によりグループで酒類提供飲食店に来たときには、その飲食店の協力を得て、グループ内で酒を飲まず、ほかの者を安全に自宅まで送る者（ハンドルキーパー）を決め、飲酒運転を根絶しようという運動

2 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発生状況

自転車は、国民の身近な交通手段として、幅広い利用者層に多様な用途で利用されているが、平成21年中の自転車に関連する交通事故件数は15万6,373件と、交通事故件数全体の21.2%を占めている。

図 3-8 交通事故発生件数と自転車関連事故件数の推移（平成12～21年）



(2) 自転車通行環境の整備

警察では、歩行者、自転車等の交通主体が安全に通行でき、かつ、適切に共存できるよう、道路管理者と連携して、自転車専用通行帯の設置、自転車道の整備等、自転車の通行環境の整備を図るとともに、自転車走行空間のネットワーク形成に向けた取組みを推進している。



自転車専用通行帯の設置例
(兵庫県尼崎市)



自転車道の整備例
(東京都三鷹市)

(3) 自転車安全教育の推進

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、児童・生徒、高齢者、主婦等の幅広い自転車利用者に対して自転車の通行ルール等の周知を図っている。

また、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21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3万1,000回開催し、約337万人が受講した。



スタントマンによる事故の再現

(4) 自転車利用者の交通違反に対する指導取締りの強化

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、違反行為により通行車両や歩行者に具体的危険を生じさせたり、指導警告に従わず違反行為を繰り返したりするなどの悪質・危険な交通違反に対しては、交通切符を適用した検挙措置を講ずるなど厳正に対処している。

図 3-9 自転車安全利用五則

自転車安全利用五則

- 1 自転車は、車道が原則、歩道は例外
- 2 車道は左側を通行
- 3 歩道は歩行者優先で、車道寄りを徐行
- 4 安全ルールを守る
 - 飲酒運転・二人乗り・並進の禁止
 - 夜間はライトを点灯
 - 交差点での信号遵守と一時停止・安全確認
- 5 子どもはヘルメットを着用

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1,827か所（平成20年5月1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。

3 交通安全教育と交通安全活動

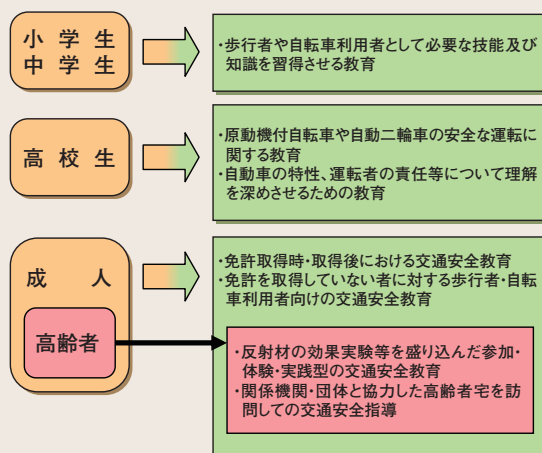
(1) 交通安全教育

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。

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。

図 3-10 年齢層に応じた交通安全教育



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、交通安全教育が適切に実施されるよう、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、交通指導員等）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、交通ルールへ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回実施している。期間中、国、地方公共団体や民間団体が相互に協力して幅広い国民運動を展開している。



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20年6月から自動車の後部座席同乗者のシートベルト着用が義務付けられ、高速道路における違反に対しては、運転者に行政処分点数が付されることとなった。21年10月に実施された全国調査（警察庁と（社）日本自動車連盟（JAF）の合同調査）において、後部座席同乗者のシートベルト着用率は、一般道で33.5%、高速道路で63.4%にとどまっており、警察では、関係機関・団体と連携し、衝突実験映像や「シートベルトコンビンサー」を用いて着用効果を実感できる参加・体験・実践型の交通安全教育等を推進し、後部座席を含めたすべての座席でのシートベルト着用の徹底を図っている。



シートベルトコンビンサー体験

また、22年4月の調査で使用率が56.8%にとどまっているチャイルドシートについても、幼稚園や保育所における保護者等への広報、正しい取付方法の指導等により、その適正な使用の徹底を図っている。

③ その他の交通安全活動

国民的な交通安全意識の高揚のため、警察では、地方公共団体等が行う交通安全キャンペーン等の広報啓発活動に協力するほか、地域ボランティア等による自主的な交通安全活動が効果的に行われるよう、その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、各種の支援を行っている。

このほか、図3-11の諸団体が交通安全を目的とした活動を展開している。

図3-11 諸団体の活動



コラム ① 幼児二人同乗用自転車の安全利用と普及促進

自転車の幼児二人同乗については、安全上問題があるにもかかわらず、これまで広く行われていた。このような状態を解消し、自転車の利用者や周囲の歩行者等の安全確保を図るとともに、複数の幼児を持つ保護者のニーズに応えるため、20年4月から21年3月にかけて、警察庁に設置した検討委員会において検討を重ねた。その結果、安全性等の要件を満たす「幼児二人同乗用自転車」に限って幼児二人同乗を認めるべきとの結論が得られ、都道府県公安委員会規則の改正を経て、21年7月、幼児二人同乗が認められることとなった。

警察では、関係機関・団体と連携し、「幼児二人同乗用自転車」の安全な利用のための正しい乗り方の実践、交通ルールの遵守、同乗幼児のヘルメット着用等を促進するための交通安全教育や広報啓発活動を推進しているほか、地方公共団体等に対して、貸出制度や助成制度の導入を積極的に働き掛けている。



保護者を対象とした幼児二人同乗用自転車の交通安全教室

第3節

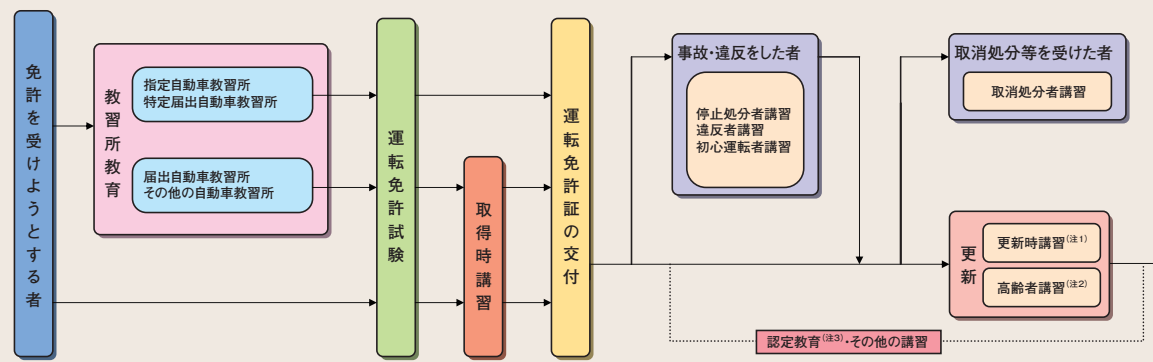
運転者対策

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 3-12 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が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に努めている。

- 指定自動車教習所
全国で1,392か所（平成21年末現在）
- その卒業生で21年中に運転免許試験に合格した者の数
156万4,841人（合格者全体の95.9%）

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。

表 3-3 取得時講習の実施状況（平成21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	430
	中型車講習		302
	普通車講習		15,858
	大型二輪車講習		508
	普通二輪車講習		2,425
	大型旅客車講習		1,805
	中型旅客車講習		98
	普通旅客車講習		2,863
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	20,914
	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	195,624

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、設備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、設備、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

運転免許証の更新を受けようとする者が受けなければならない更新時講習は、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。

また、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、受講者層の交通事故実態等について重点的に取り上げるなど、講習の充実を図っている。

表3-4 更新時講習の実施状況（平成21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)	8,505,895	3,149,673	4,136,410	1,173,060
うち特定失効	12,290	76,318	88,910	43,960
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、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。

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する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、常習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、飲酒ゴーグル、飲酒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。



飲酒学級

表3-5 危険運転者の改善のための教育の実施状況（平成21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。	56,655
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、それに基づく個別的かつ具体的な指導を行っている。	新たな運転免許試験の受験資格となる。	33,631
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。	438,029
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。	185,411

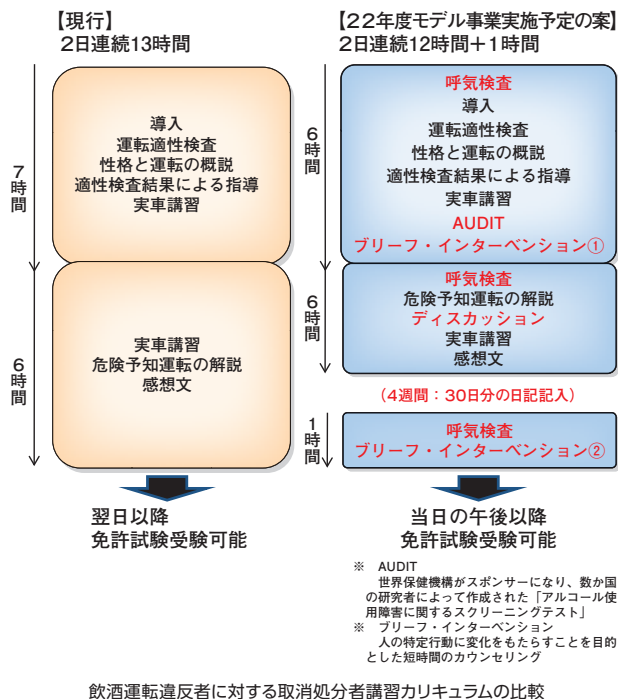
注：初心運転者講習を受講しなかった者等に対して行う再試験では、運転免許試験と同等の基準で合否判定が行われ、平成21年中は、2,905人が受験し、不合格となった2,156人が運転免許を取り消された。

コラム ② 常習飲酒運転者に講ずべき安全対策に関する調査研究

警察では、「常習飲酒運転者対策の推進について」（平成19年12月常習飲酒運転者対策推進会議決定）を受けて、常習飲酒運転者の実態を明らかにするとともに、飲酒運転違反者に対する効果的な教育の在り方等について検討するため、平成20年度・21年度の2か年で調査研究を実施した。

20年度に行った飲酒運転違反者の実態に関する調査研究において、飲酒運転の再犯を防止するためには、飲酒行動の改善や飲酒運転に対する規範意識の向上を目的とした教育を継続的に行うことが必要であるとされ、これを踏まえて21年度の調査研究においては、飲酒運転違反者に対して実施する新しい取消処分者講習を試行実施した。

22年度からは、調査研究の結果を踏まえて、新しい取消処分者講習のカリキュラムを検討し、モデル事業を実施することとしている。



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。こうした教育の水準の向上と普及のため、一定の水準に適合する場合は都道府県公安委員会の認定を受けることができることとされている。

（４）高齢運転者対策の充実

① 高齢運転者に対する教育

平成21年6月から講習予備検査（認知機能検査）が導入されたことを受け、高齢者講習の内容の充実を図っている（48頁参照）。

また、高齢者講習以外にも、更新時講習において、65歳以上70歳未満の者を対象とする高齢者学級を編成し、高齢運転者の運転特性や交通事故の特徴等について重点的な説明を行うほか、運転適性検査器材を活用して受講者の運転適性診断を行い、その結果に基づいた安全運転指導を行うなど、高齢運転者の安全運転の継続の支援に努めている。21年中の高齢者学級の受講者数は4万5,105人であった。

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することができ、運転免許証を返納することができる。また、返納した場合には、申請により運転経歴証明書の交付を受けることができる。21年中の申請による運転免許の取消し件数は5万1,086件（うち70歳以上は4万4,463件）で、運転経歴証明書の交付件数は2万3,048件（うち70歳以上は2万321件）であった。

2 運転者施策

（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に対しては、行政処分を適切に実施し、道路交通の場から早期に排除する必要がある。

警察では、平成21年6月から、一定の悪質・危険な行為をした運転者が運転免許を取り消された場合に、運転免許を受けることができない期間の上限が10年間に引き上げられたことを踏まえ、行政処分の厳正かつ迅速な実施に努め、悪質・危険な行為をした運転者の早期排除に努めている。

表 3-6 運転免許の行政処分件数の推移（平成17～21年）

区分 \ 年次	17	18	19	20	21
総数(件)	911,001	847,721	728,060	612,163	571,912
取消し	55,138	54,461	44,252	34,942	38,100
停止	855,863	793,260	683,808	577,221	533,812

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）運転免許手続等の利便性の向上

警察では、運転免許証の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、住所地を管轄する公安委員会以外の公安委員会を経由した更新申請の受付（優良運転者に限る。）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。さらに、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。特に、講習予備検査の導入に伴い、講習予備検査の受検者又は家族からの、今後の運転の適否や認知症の受診が可能な医療機関等についての相談が増加することが見込まれることから、相談体制の強化や相談場所の確保に努めている。

（３）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21年中の同制度による運転免許証の交付件数は3万1,316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。

（４）運転免許証のICカード化

ICカード免許証は、平成19年1月に発行が開始され、22年1月に全都道府県において導入が完了した。ICカード免許証には、偽変造防止のほか、本籍の記載を運転免許証の券面から削除し、電磁的記録とすることにより、免許保有者のプライバシーが保護されるなどの利点がある。

ICチップが組み込まれた場所（例）



ICカード免許証

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、各種の社会資本整備事業を一層重点的、効果的かつ効率的に推進するため、平成15年3月に社会資本整備重点計画が制定された。同法においては、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」を策定することとされ、横断的な取組みや事業間連携の更なる強化が図られた。

現在は、20年度から24年度までの間を計画期間とする第2次社会資本整備重点計画に即して、同計画に掲げられた成果目標の達成に向け、交通安全施設等の整備を推進している。

図3-13 主な交通安全施設等整備状況

○ 信号機	約20万基
○ 道路標識	約660万本
○ 光ビーコン	約5万3,000基
○ 交通情報板	約3,600基
○ 交通管制センター	163か所
(平成21年度末現在)	

図3-14 第2次社会資本整備重点計画（計画期間：平成20～24年度）

【警察による交通安全施設等整備事業の施策及び指標】

- 1 交通安全の向上
 - 道路交通における死傷事故率(約1割削減)
- 2 歩行者・自転車対策及び生活道路対策の推進
 - あんしん歩行エリア内の歩行者・自転車死傷事故抑止率
(対策実施地区における歩行者・自転車死傷事故件数について約2割抑止)
 - 主要な生活関連経路における信号機等のバリアフリー化率(約83%→100%)
- 3 幹線道路対策の推進
 - 事故危険箇所での死傷事故抑止率(対策実施箇所における死傷事故件数について約3割抑止)
 - 信号機の高度化等による死傷事故の抑止(約4万件/年を抑止)
- 4 交通円滑化対策の推進
 - 信号制御の高度化による通過時間の短縮(対策実施箇所において約2.2億人時間/年短縮)
 - 信号制御の高度化によるCO₂の排出の抑止(約46万t-CO₂/年を抑止)
- 5 高度道路交通システム(ITS)の推進

図3-15 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

(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。

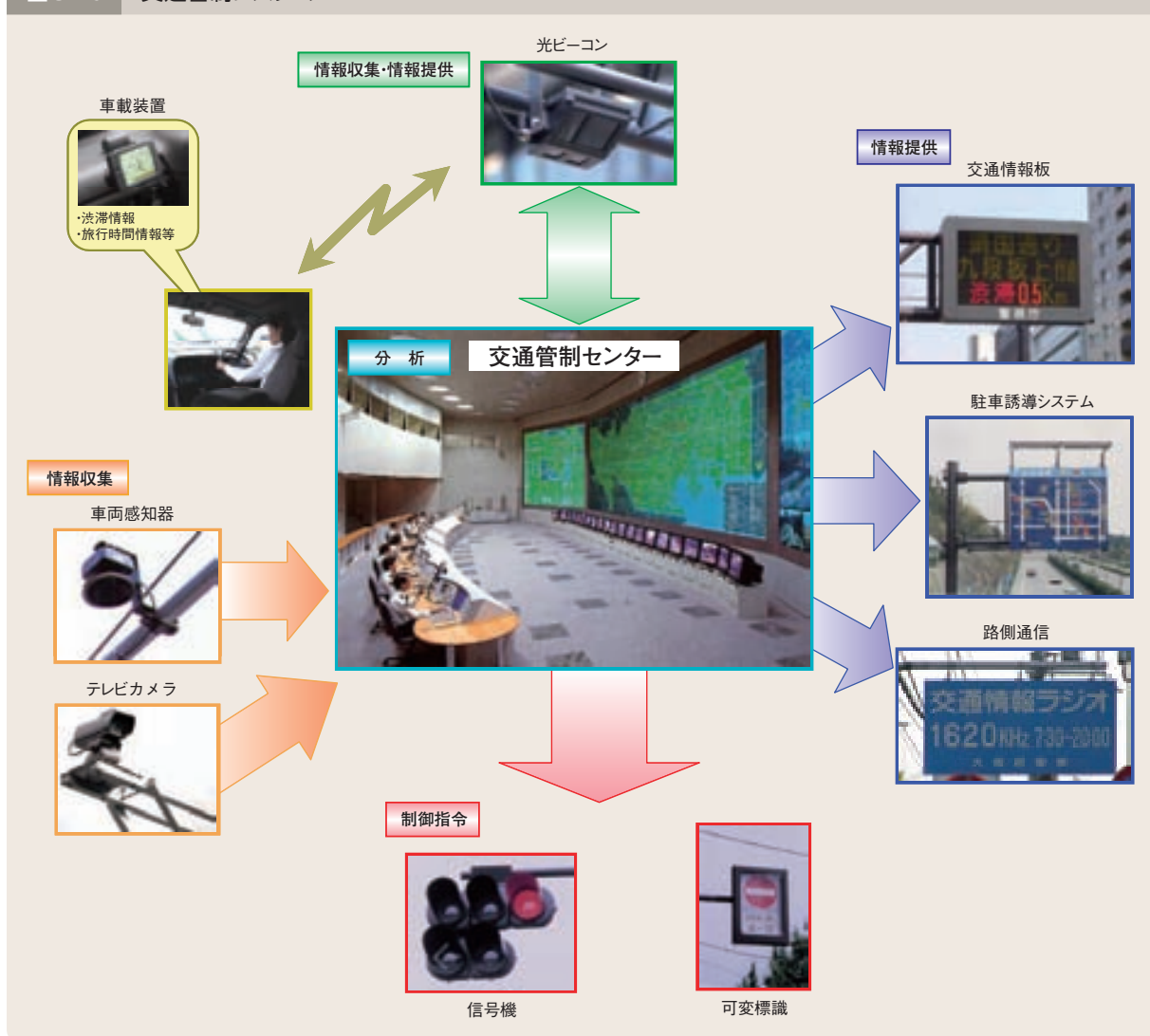
警察では、交通管制システムにより、車両感知器等で収集した交通量や走行速度等のデータを分析し、その分析結果に基づき信号機の制御や交通情報の提供を行うことにより、交通の流れの整序化に努めている。

具体的には、

- ・ 交通状況に即応した信号機の制御により交通の円滑化を図る
- ・ きめ細かな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、マイカーの需要の低減と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 3-16 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、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地図画面上にリアルタイムで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働き掛けをしている。

図 3-17 VICS対応型カーナビゲーション装置の画面表示例



(4) 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、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。

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18年10月にエコドライブ普及連絡会^(注3)において策定した「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。



大型貨物車等の中央寄り車線規制

図 3-18 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 暖機運転は適切に |
| 2 加減速の少ない運転 | 7 道路交通情報の活用 |
| 3 早めのアクセルオフ | 8 タイヤの空気圧をこまめにチェック |
| 4 エアコンの使用を控えめに | 9 不要な荷物は積まずに走行 |
| 5 アイドリングストップ | 10 駐車場所に注意 |

注1：Vehicle Information and Communication System

2：通過車両を感知して交通量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

3：警察庁、経済産業省、国土交通省及び環境省で構成

(5) 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関しては、従来の規制基準が平成4年に策定されたものであり、その後、道路整備の進展や自動車性能の向上等により道路交通を取り巻く環境が変化してきたことを踏まえ、18年度から「規制速度決定の在り方に関する調査研究検討委員会」（委員長：太田勝敏東洋大学教授）において、より合理的な規制速度の決定の在り方について検討を進めてきた。21年3月に、同委員会から「規制速度決定の在り方に関する調査研究報告書」が提出されたことを受け、21年10月、一般道路における最高速度規制に関する基準を改正した。今後は、新たな基準に基づき、既存の速度規制の点検を積極的に実施することとしている。

コラム ③ 新たな基準による規制速度の決定方法

(1) 一般的な道路

一般的な道路では、「基準速度一覧表」に従って設定した基準速度を最大限に尊重しつつ、各道路における交通事故発生状況、歩道の有無等の道路構造、沿道状況等に応じた補正を行い、原則として基準速度の上下10キロメートル毎時の範囲で実際の規制速度を決定する。

(2) 生活道路

生活道路は、歩行者の安全確保や地域住民の安全と安心が優先される道路であることから、急な飛び出し等に対応し、重大事故の発生を回避できる速度という観点から、速度規制を実施する場合は、最高速度を原則として30キロメートル毎時とする。また、区域規制の実施や、関係機関と連携したハンプやクランク等車両速度を抑制する物理的デバイスの設置についても併せて検討する。

(3) 自動車の通行機能を重視した構造の道路

一般道路であっても、道路構造の水準が高く、危険因子が少ない自動車の走行性を重視した道路では、安全が確保されていれば、最高速度を原則として70キロメートル毎時又は80キロメートル毎時とする。

基準速度一覧表

区分	地域	車線数	中央分離	歩行者交通量	基準速度
1	市街地	2車線		多い	40km/h
2				少ない	50km/h
3		4車線以上	あり	多い	50km/h
4				少ない	60km/h
5			なし	多い	50km/h
6				少ない	50km/h
7	非市街地	2車線		多い	50km/h
8				少ない	60km/h
9		4車線以上	あり	多い	60km/h
10				少ない	60km/h
11			なし	多い	50km/h
12				少ない	60km/h



生活道路における区域規制



自動車の通行機能を重視した構造の道路
(栃木県宇都宮市 宇都宮北道路)

2 道路交通のIT化

(1) 警察による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)

バス等の大量公共輸送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21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(21年度末現在、13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(21年度末現在、5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、広い視野を持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。警察庁では、平成21年9月、スウェーデン・ストックホルムで開催された第16回ITS世界会議(世界64か国から産学官の関係者約8,500人が参加)に参加し、ITSに関して各国と情報交換を行い、協力関係を深めた。また、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、22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3-19 公共車両優先システム



図3-20 安全運転支援システム



第16回ITS世界会議

注1 : Intelligent Transport Systems

2 : Universal Traffic Management Systems

3 : Public Transportation Priority Systems

4 : FAST emergency vehicle preemption systems

5 : Driving Safety Support Systems

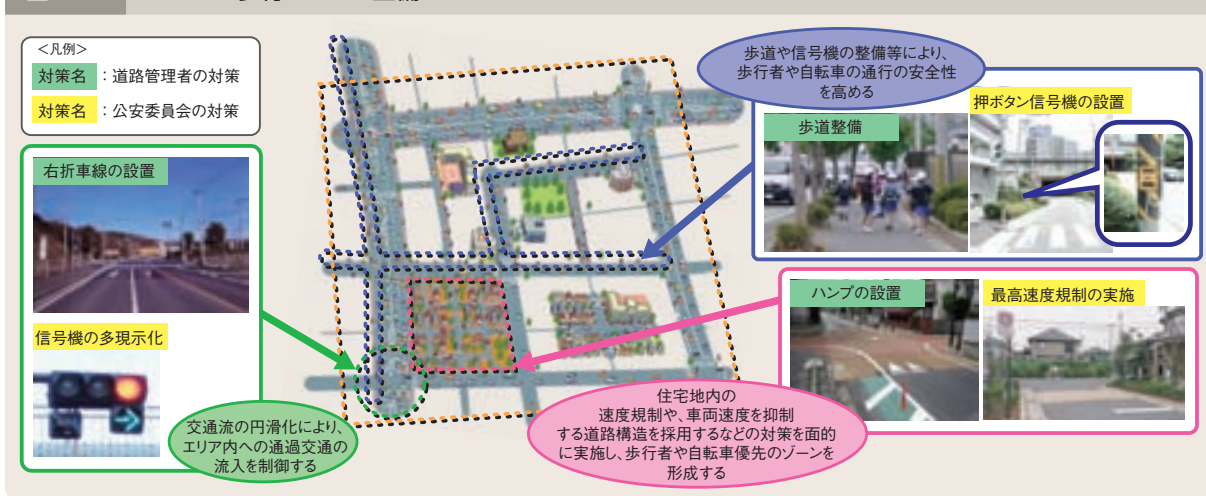
3 道路交通環境の整備による歩行者等の安全通行の確保

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) 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582地区（平成21年3月現在）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、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 3-21 あんしん歩行エリアの整備イメージ



(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に、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等のバリアフリー対応型信号機の整備を推進するほか、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、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の対策を講じている。

図 3-22 警察による交通安全施設のバリアフリー化の実施例



4 総合的な駐車対策による都市の再生

(1) 違法駐車の実状

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、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、平成21年中には駐車車両への衝突事故が1,513件発生し、45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、18.2%が駐車問題に関するもので、国民の関心も高い。



自動二輪車用の
時間制限駐車区間規制

(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、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、現行規制について継続的に見直しを行っている。

② 違法駐車の実締り

平成18年6月から施行された新違法駐車対策法制の下、委託を受けた法人の駐車監視員による放置車両^(注1)の確認事務^(注2)が、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挙げている。また、違法駐車の実締りは、地域住民の意見、要望等を踏まえて策定・公表されているガイドラインに沿って、メリハリを付けて行っている。



駐車監視員の活動状況

表 3-7 確認事務の民間委託規模の状況の推移 (平成18~21年)

区分	年次	18	19	20	21
委託警察署数(署)		270	310	347	378
受託法人数(法人)		74	73	73	70
駐車監視員数(人)		1,580	1,766	1,966	2,112

表 3-8 違法駐車の実締り状況 (平成21年)

駐車違反取締件数(件)	2,518,006
うち放置違反金納付命令	2,032,626
放置駐車確認標章の取付け数(件)	2,462,327
うち駐車監視員によるもの	1,597,489
レッカー移動車両台数(台)	21,647

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)や車庫とばし^(注6)の実締りを行っている。



荷さばきスペース

注1：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

注2：放置車両の確認と標章の取付けに関する事務

注3：路外駐車場や荷さばきスペースの整備、カラー舗装による駐停車禁止区域の明示等

注4：きめ細かな駐車規制の実施、違法駐車取締り等

注5：道路を自動車の保管場所として使用する行為

注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21年末には156路線となり、その総延長距離は1万295キロメートルに達している。

今後は、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区間の安全対策や、高速道路料金の改定に伴う交通量の変化等の多様な状況に対応した的確な交通管理が求められる。

21年中の高速道路における死者数は178人と、16年以降6年連続の減少となった。

表3-9 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12～21年）

区分	年次	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21
交通事故発生件数(件)		14,325	14,726	14,083	13,992	13,797	13,775	13,803	12,674	10,965	11,112
死者数(人)		367	389	338	351	329	285	262	244	193	178
負傷者数(人)		23,181	23,888	22,875	22,661	22,119	21,931	22,007	21,005	18,123	19,271

(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。



共同現地点検の状況

② 適正な交通規制の実施と逆走対策の推進

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、適時、適切な見直しを行っている。

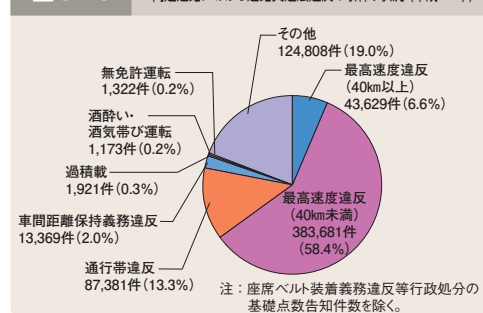
また、逆走による事故の発生を防止するために、関係機関・団体と協力して逆走の危険性を周知する啓発活動を行うとともに、高速道路を利用する運転者が逆走場所を視察して発生要因や防止対策を検討するなどの参加・体験・実践型の交通安全教育を行っている。

③ 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・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、関係機関・団体と連携し、シートベルト着用の普及啓発活動を推進するとともに、平成21年中はシートベルト装着義務違反を17万9,869件取り締まった。

図3-23 高速道路における道路交通法違反の取締り状況（平成21年）



コラム ④ 車間距離保持義務違反の罰則強化

21年10月、高速自動車国道及び自動車専用道路において車間距離保持義務違反をした運転者に対する罰則を強化する改正道路交通法が施行され、これに伴い、反則金の額及び基礎点数が引上げられた。

車間距離保持義務違反罰則強化の内容		
改正前		
罰則	5万円以下の罰金	
基礎点数	1点	
反則金の額	大型車 7,000円	
	普通車 6,000円	
	二輪車 6,000円	
改正後		
罰則	3月以下の懲役又は5万円以下の罰金	
基礎点数	2点	
反則金の額	大型車 12,000円	
	普通車 9,000円	
	二輪車 7,000円	

第5節

道路交通秩序の維持

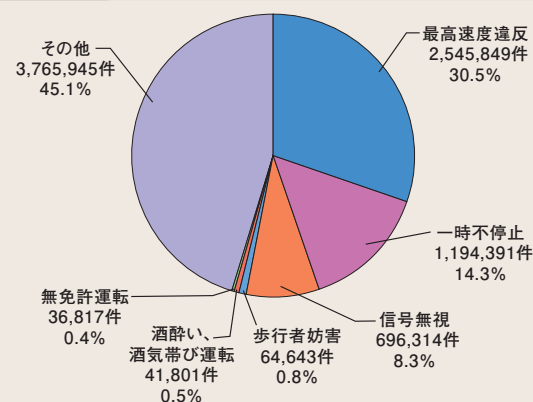
1 交通指導取締り

(1) 悪質性・危険性・迷惑性の高い運転行為への対策の強化

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21年中は、834万5,760件の道路交通法違反を取り締まった。

図3-24 主な道路交通法違反の取締り状況（平成21年）



(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、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21年10月、居眠り運転により、事業用大型貨物自動車（大型トラック）が信号停車中の軽四乗用自動車等3台に追突するなどして、被害車両の運転者2人が死亡した交通事故を端緒として、この大型トラックの運転者（44）に過労運転を下命していた運送会社の社長（60）等を、同年12月までに、道路交通法違反（過労運転下命）で検挙した（福島）。



大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 総合的な暴走族対策の推進

(1) 暴走族の実態と動向

全国の暴走族構成員数及び暴走族に関する110番通報件数は、共に前年より減少しているが、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。

暴走族は、共同危険型（爆音を伴う暴走等を集団で行うもの）及び違法競走型（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）に大別される。図3-25のとおり、違法競走型は全体の12.7%であり、暴走族の大半は共同危険型である。また、これまでは少年が多数を占めていたが、近年、成人の占める割合が大きくなっている。

また、近年、元暴走族構成員や暴走族構成員が中心となって「旧車會」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、薬物犯罪等様々な罪種にわたっており、暴走族同士の対立抗争や一般人に対する傷害事件等も発生している。さらに、一部には、暴力団の予備軍的な存在となっている集団も確認されている。

表3-10 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17～21年）

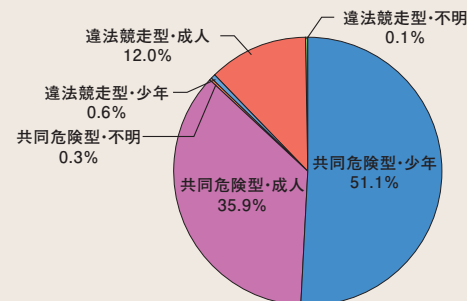
区分	年次	17	18	19	20	21
暴走族構成員数(人)		15,086	13,677	12,584	11,516	10,454
暴走族に関する110番通報件数(件)		73,364	65,520	64,057	57,593	55,549

注：各年時点で警察が把握している人数

表3-11 法令別検挙状況（平成21年）

区分	検挙人員(人)
道路交通法	29,534
うち共同危険行為	2,405
刑法	2,165
うち殺人・強盗・放火等	94
うち公務執行妨害	96
うち暴行・傷害	309
うち凶器準備集合	6
うち窃盗	1,213
その他	447
道路運送車両法	201
その他	270
合計	32,170
うち逮捕者	2,931

図3-25 共同危険型・違法競走型別暴走族構成員の状況（平成21年）



暴走族に対する運輸支局との合同取締り

(2) 暴走族の取締り及び関係機関と連携した諸対策の推進

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脱退を図っている。

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)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とるなど、総合的な暴走族対策を推進している。



暴走族対策会議

注：平成21年末現在、24都道府県155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21年中の交通事故事件に係る検挙件数は、次のとおりである。

表3-12 自動車運転過失致死傷事件等の検挙状況（平成21年）

区 分	自動車運転過失傷害等	自動車運転過失致死等	重過失傷害及び過失傷害	重過失致死及び過失致死	合計
件数(件)	687,129	4,067	5,116	21	696,333

注1：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。

注2：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。

(2) 適正な交通事故事件捜査の推進

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、警視庁及び各道府県警察本部の交通事故事件捜査担当課に設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。

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21年中の死亡ひき逃げ事件の検挙率は93.0%に達している。



ひき逃げ事件現場の探証活動

図3-26 危険運転致死傷罪の適用件数の推移（平成14～21年）

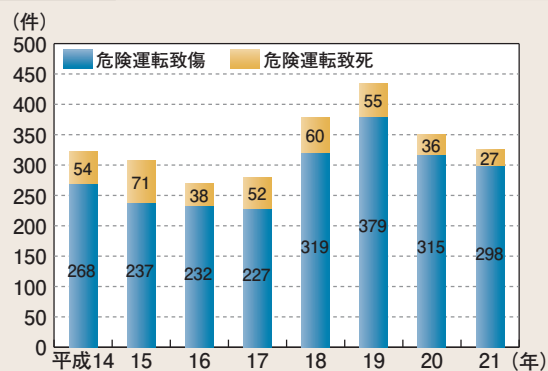
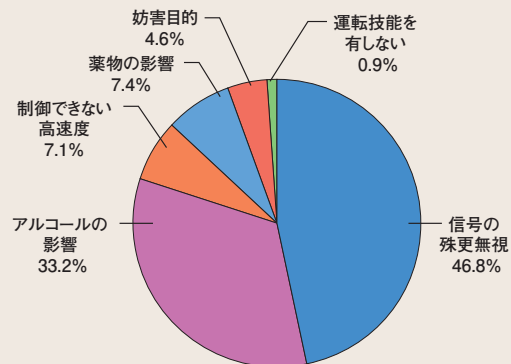


図3-27 危険運転致死傷罪の内訳（平成21年）



事例

Case

20年8月に発生した死亡ひき逃げ事件について、被害者の月命日に手配書を配布するなどの捜査活動を継続したところ、有力情報を入手し、21年8月に自動車運転手の男（30）を自動車運転過失致死罪及び道路交通法違反（救護義務違反）で逮捕した（栃木）。

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

（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、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している。



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心情に配慮した支援の推進（201頁参照）

平成17年12月に策定された「犯罪被害者等基本計画」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遺族又は家族（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。

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数種類の「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」を作成し、配布するなどの取組みを推進している。



被害者の手引

さらに、20年4月以降、警視庁及び各道府県警察本部の交通事故事件捜査担当課に被害者連絡調整官を設置し、被害者連絡の組織的かつ齊一な対応を確保するとともに、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、スリップ音等を感じし、事故の直前、瞬間及び直後の状況を録画する装置

注２：ひき逃げ事件の被害者等への捜査状況等の連絡の確実な実施を期するため、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ている。

警察活動の最前線



香川県警察
ヨイチ

円滑な免許業務を目指して

香川県警察本部交通部運転免許課

小野瀬 朱美 主事

「うまいうどん屋はどこな？」

確かに香川といえば讃岐うどんですが、免許センターには時としてこのように驚くような問い合わせがあります。

私は、運転免許証の更新受付等の窓口対応や、電話対応を主な担当業務としています。免許センターに来庁される方、問い合わせの電話をされる方は、毎日とても多く、皆さんそれぞれにニーズを持っておられることから、的確な対応が要求されます。

特に、70歳以上の方には免許更新に先立ち自動車学校で講習を受けていただく高齢者講習という制度があり、更新の際に高齢者講習終了証明書の持参が必要になります。事前に案内を差し上げるものの、この制度を十分に理解されていない方もいらっしゃいます。相手の方がどの部分を理解できていないかを把握し、分かりやすく説明しなければなりません。説明の後に感謝の言葉を頂くときが、採用1年目の私にとって仕事の充実感を味わうことのできる瞬間です。

それぞれの対応は、簡単な内容の場合は迅速に、複雑な手続の場合は時間をかけて丁寧に、と臨機応変に行うよう心掛けています。まだまだ未熟だと感じることも多いですが、来庁者の方のどんな問い合わせにも真摯に回答できるよう日々精進していきます。



島根県警察
みこびーくん

相手の気持ちになった交通指導取締りを心掛けて

島根県警察本部交通部交通機動隊

安藤 清子 巡查部長

私が警察官を拝命した時から希望していた白バイ隊員。6年かけて念願の初代女性白バイ隊員になることができました。

白バイ隊員として3年がたち、日々交通指導取締りに従事する中で、今でも心に焼き付いている言葉があります。それは、かつての上司から言われた「自分の書面で人を処罰することになるのだから、手間を掛けるのは当たり前だ」という言葉です。

以前、私が違反者にいつも求めている指印を自分自身で試したことがあります。指印してポケットティッシュで拭いてみました。すると、インクが拭き取れていないことが分かったのです。それからは、ポケットティッシュではなくウェットティッシュを渡すようにしています。

ポケットティッシュをウェットティッシュに替えただけなのに、違反者から「気遣いが違いますね」などと予想外の反応が返ってくることを目の当たりにして、自分でも非常に驚き、「一手間掛ける」というのはこういうことなのかなと感じました。

これからも、相手の気持ちを考えながら、県民の大切な命を守るべく、日々の業務に一層励んでいきたいと思っています。

