

安全かつ快適な 交通の確保

第4章

CHAPTER 4



第1節

平成23年の交通事故情勢

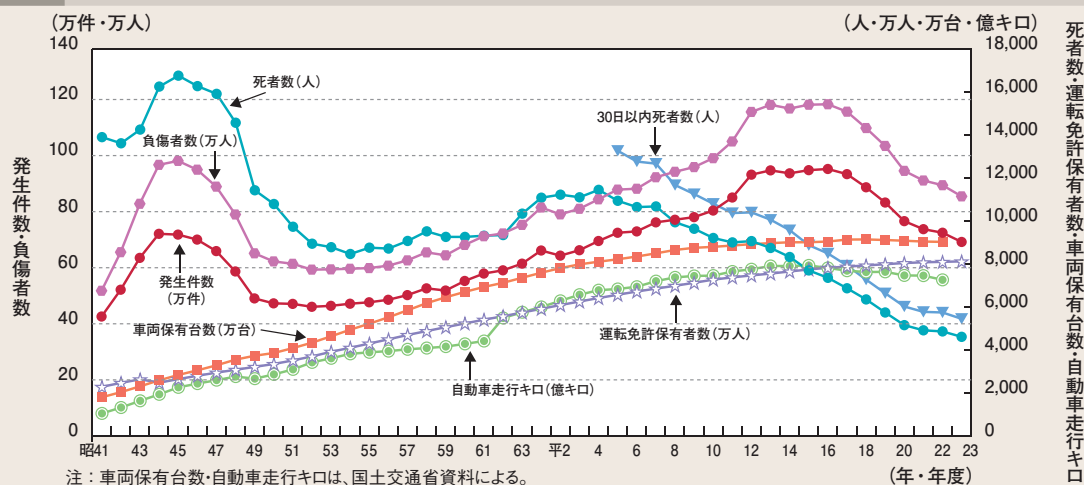
1 交通事故の発生状況

(1) 概況

平成23年中の死者数は4,612人で、11年連続の減少となった。また、発生件数及び負傷者数も7年連続で減少し、発生件数は19年ぶりに70万件を下回った。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。

- ・ 23年中の発生件数 69万1,937件（前年比3万3,836件（4.7%）減少）
- ・ 23年中の死者数 4,612人（前年比251人（5.2%）減少）
- ・ 23年中の負傷者数 85万4,493人（前年比4万1,715人（4.7%）減少）
- ・ 23年中の交通事故発生から30日以内の死者数 5,450人（前年比295人（5.1%）減少）
- ・ 23年末の運転免許保有者数 8,121万5,266人（前年比20万5,020人（0.3%）増加）
- ・ 22年末の車両保有台数 9,028万7,538台（前年比17万6,493台（0.2%）減少）
- ・ 22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7,263億キロ（前年比198億キロ（2.6%）減少）

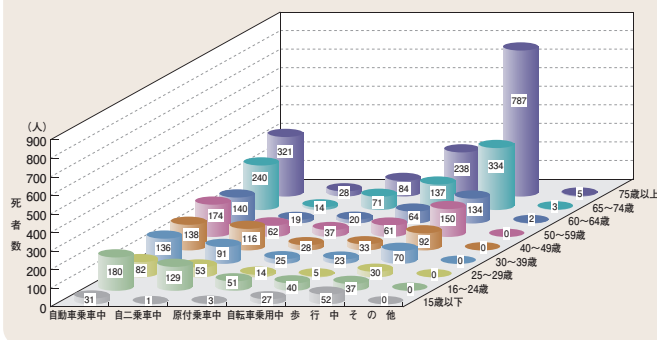
図4-1 交通事故発生件数・死者数・負傷者数・運転免許保有者数・車両保有台数・自動車走行キロの推移（昭和41～平成23年）



(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38.9%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25.1%）。
- ・ 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37.9%）。
- ・ 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4-2 状態別、年齢層別死者数（平成23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。

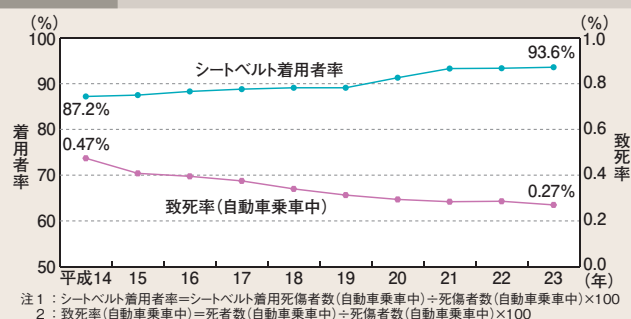
2 近年死者数が減少している理由

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・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23年中のシートベルト非着用者の致死率は着用者の14.7倍であり、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。

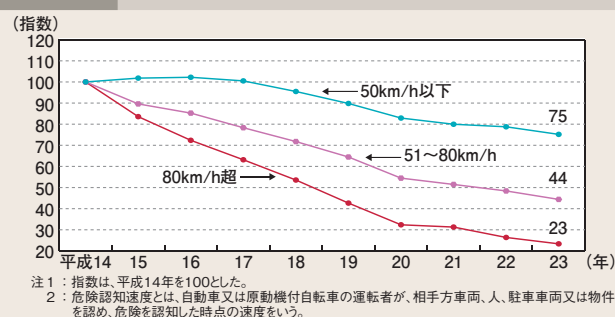
図4-3 シートベルト着用者率及び致死率（自動車乗車中）の推移（平成14～23年）



(2) 事故直前の車両速度の低下

平成23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50.0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。

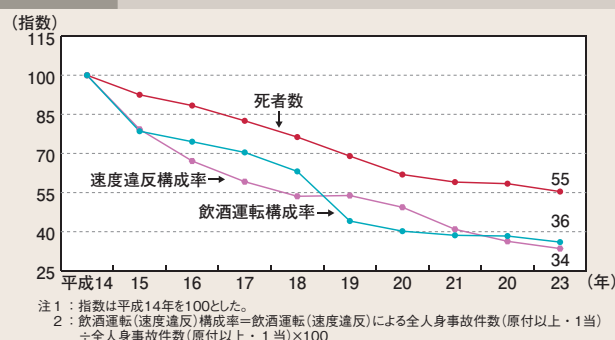
図4-4 一般道における危険認知速度別交通事故件数の推移（平成14～23年）



(3) 悪質・危険性の高い事故の減少

平成23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8.0倍、最高速度違反では17.0倍と高くなっている。これら悪質・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。

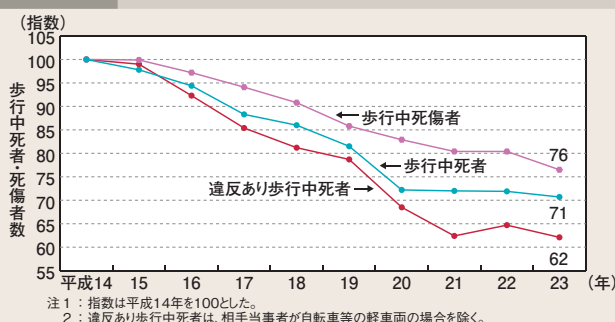
図4-5 飲酒運転・最高速度違反による交通事故の構成率及び死者数の推移（平成14～23年）



(4) 歩行者の法令遵守

平成23年中の歩行中の死者数に占める違反のある者の割合は、61.3%である。近年、違反のある歩行中の死者数が減少傾向にあり、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4-6 違反あり歩行中死者及び歩行中死者・死傷者数の推移（平成14～23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

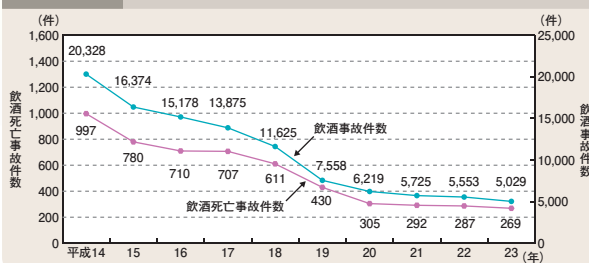
(1) 「飲酒運転を許さない社会環境づくり」の取組

平成23年中の飲酒運転による交通事故件数は5,029件で、11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、(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4-7 飲酒事故件数・飲酒死亡事故件数の推移(平成14～23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、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することとしている。

表4-1 自動車運転代行業の認定業者数等の推移(平成19～23年)

区分	年次	19	20	21	22	23
認定業者数(業者)		7,253	7,763	8,324	8,705	8,778
自動車運転代行業の従業員数(人)		77,944	81,274	84,859	85,855	82,960
随伴用自動車台数(台)		28,002	28,347	29,531	29,685	28,561

(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4-2 飲酒運転の取締り件数(平成23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)	702	34,970	180	70	842



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

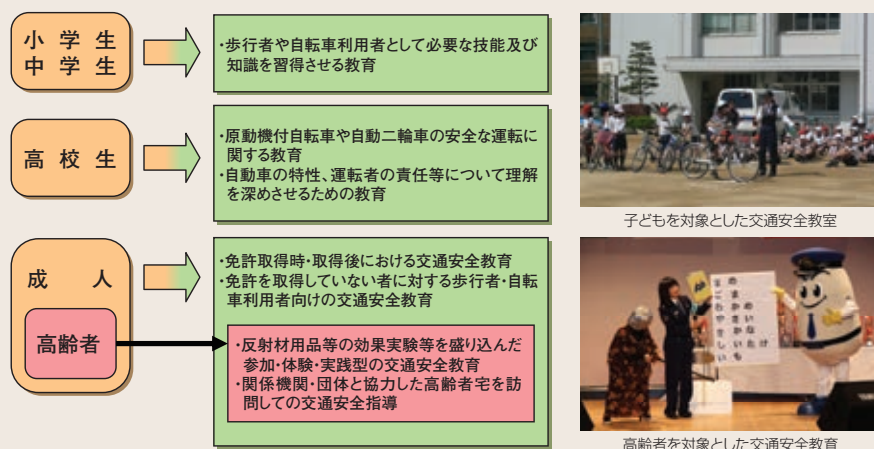
(1) 交通安全教育

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。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4-8 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、交通安全教育等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^(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。



交通安全パレード

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。

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。

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23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）における運転者、助手席同乗者のシートベルト着用率は、一般道、高速道路とも90%を超えているものの、後部座席同乗者のシートベルト着用率は一般道で33.2%、高速道路で63.5%にとどまっており、警察では、交通指導取締りを実施することや、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することにより、後部座席を始めとする全ての座席でのシートベルト着用の徹底を図っている。

また、24年4月の調査で使用率が58.8%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るとともに、地方公共団体や民間団体に対して各種支援制度の充実を働きかけることによりチャイルドシートの普及を促進している。



シートベルトコンビンサー体験



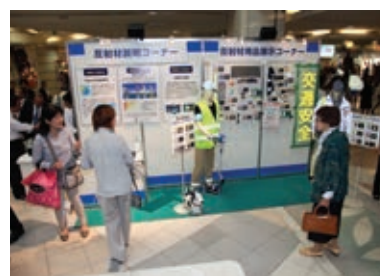
チャイルドシートの取付け指導

③ 反射材用品等の普及促進等

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、各種広報媒体を活用した積極的な広報啓発活動を推進するとともに、視認効果、使用方法等について理解を深めるため、参加・体験・実践型の交通安全教育を実施したり、関係機関・団体と協力した反射材用品等の展示会を開催したりするなどしている。



反射材の貼付け活動



反射材フェア

④ 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、関係機関・団体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4-9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4-9 諸団体の活動



(3) 高齢者の交通安全に向けた取組

① 高齢者が関係する交通事故の状況

平成23年中の高齢者の交通事故死者数は2,262人で、10年連続で減少したが、交通事故死者数全体の半数近くを占めている。

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(49.6%)を占め、次いで自動車乗車中(24.8%)、自転車乗用中(16.6%)の順に多い(140頁参照)。

また、交通事故死傷者数を年齢層別・被害程度別に見ると、高齢者の占める割合は、軽傷者では12.3%であるのに対して、重傷者では31.2%、死者では49.0%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。

さらに、我が国の高齢者の人口10万人当たり30日以内死者数は9.36人で、全年齢の人口10万人当たり30日以内死者数(4.26人)の2倍を超えているが、この比率は欧米諸国と比較して高くなっており、また、今後我が国の高齢化は急速に進むことを踏まえると、高齢者の交通安全に向けた取組は重要な課題となっている。

② 高齢歩行者・自転車乗用者の事故防止対策

高齢者の交通事故死者数のうち、歩行中・自転車乗用中の死者は約7割を占めているが、その約8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、病院や福祉施設等における広報啓発活動を行っている。

また、各種教育用器材を積極的に活用した教育を行うなど、参加・体験・実践型の交通安全教育を実施している。

図4-10 年齢層別死傷者の状況(構成率)(平成23年中)

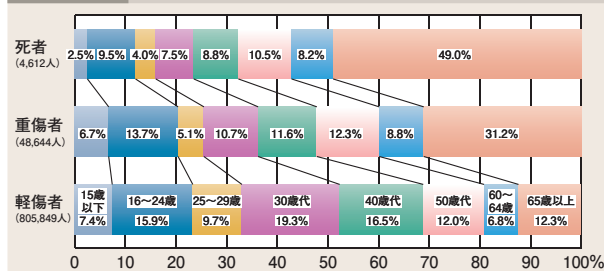
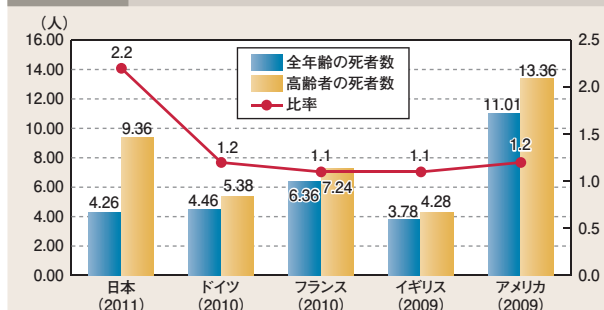


図4-11 人口10万人当たり30日以内死者数の欧米諸国との比較



注1：欧米諸国の数値は、「国際道路交通事故データベース(IRTAD)」による。

注2：算出に用いた日本の人口は、2010年の総務省統計資料「国勢調査結果」による。

注3：比率=高齢者の死者数÷全年齢の死者数



高齢者宅訪問による交通安全指導

コラム ① シミュレーターを活用した交通安全教育の推進

高齢者に対する交通安全教育においては、加齢に伴う身体機能の変化が行動に及ぼす影響や交通ルールの遵守と正しい交通マナーを実践することの必要性への理解を促進することが重要であり、そのためには、実際の交通場面により近い状態で訓練を行うことが望ましい。

この点で、安全に多様な交通場面を体験できること、また、天候に左右されないことなどから、シミュレーターを用いた交通安全教育が効果的であり、実際に、高齢者の移動手段に応じて自動車運転者用、自転車運転者用、歩行者用等のシミュレーターが、全国の交通安全教育の現場において活用されている。



自転車シミュレーター体験



自動車シミュレーター体験

第3節

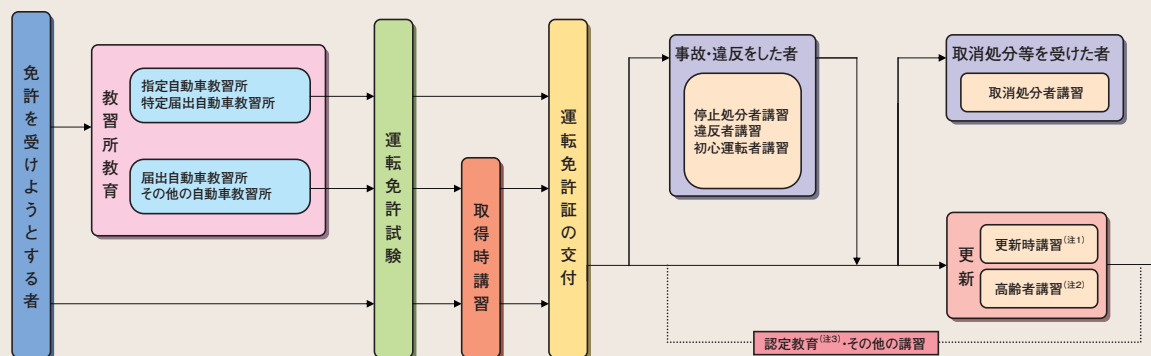
運転者対策

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4-12 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に努めている。

- ・ 指定自動車教習所
全国で1,366か所（平成23年末現在）
- ・ その卒業者で23年中に運転免許試験に合格した者の数
155万5,430人（合格者全体の96.6%）

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。

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

表4-3 取得時講習の実施状況（平成23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運転に必要な技能及び知識	403
	中型車講習		591
	普通車講習		12,154
	大型二輪車講習		350
	普通二輪車講習		1,759
	大型旅客車講習		892
	中型旅客車講習		47
	普通旅客車講習		1,747
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	14,895
	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	170,202

注：いずれの講習も実技訓練を含むこととされている。

(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。

表4-4 更新時講習の実施状況（平成23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)	8,600,156	3,000,280	3,723,666	1,186,708
うち特定失効	12,139	80,508	83,970	45,380
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。また、平成23年6月から一部の府県において飲酒運転違反者に対し、飲酒行動の改善等のためのカリキュラムとして新たに、AUDIT^(注1)、ブリーフ・インターベンション^(注2)等を盛り込んだ取消処分者講習（飲酒取消講習）の試行実施を始めた。飲酒取消講習は、飲酒運転違反者に対してより効果的な教育を行うことを目的としたもので、25年度を目途に全国において実施することとしている。



ブリーフ・インターベンション

表4-5 危険運転者の改善のための教育の実施状況（平成23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。	46,471
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。	29,597
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。	350,428
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。	160,307

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、23年中は、2,431人が受験し、不合格となった1,709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。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。

注1：Alcohol Use Disorders Identification Testの略。世界保健機関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」。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。

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

(4) 高齢運転者対策の充実

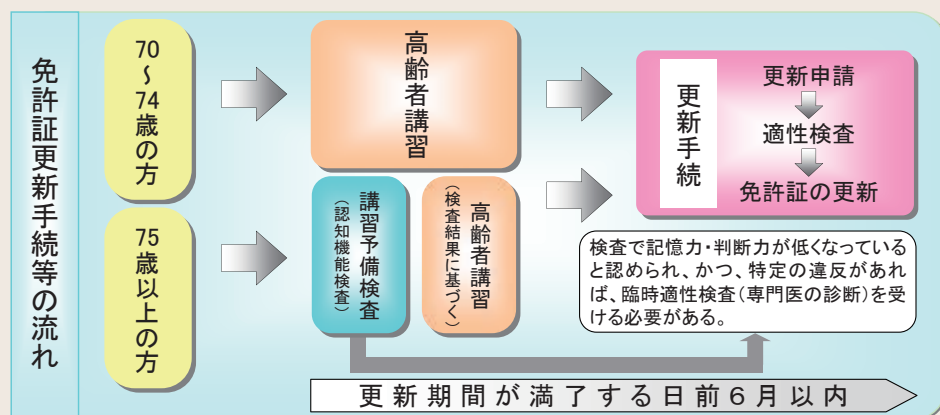
高齢者講習は、更新期間が満了する日における年齢が70歳以上の高齢者の運転免許証の更新時に義務付けられており、安全運転に必要な知識等に関する講義のほか、自動車等の運転、運転適性検査器材^(注)による指導等を通じ、受講者に自らの身体機能の変化を自覚してもらった上で、その結果に基づく助言・指導を行うことを内容としている。平成23年中は202万5,965人が受講した。



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歳以上の高齢者は、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。23年中の講習予備検査（認知機能検査）の受検者数は119万4,263人であった。

図4-13 高齢者講習の流れ



コラム ② 運転経歴証明書制度の充実

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、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（23年中の交付件数は2万9,202件）。

この制度に関し、23年12月に道路交通法施行令及び道路交通法施行規則が改正され、24年4月から施行された。これらの改正により、運転経歴証明書の交付を受けられる期間が、運転免許証を返納してから5年以内にまで延長されるとともに、記載事項の変更の届出や再交付の申請等を行うことができることとなった。また、24年3月には犯罪による収益の移転防止に関する法律施行規則が改正され、同年4月から施行された。改正前においては、運転経歴証明書は交付から6月を経過すると同規則上の本人確認書類として認められなかったところ、この改正により、運転経歴証明書が同規則上の本人確認書類として明記され、交付から6月を経過しても本人確認書類として使用できることとなった。



運転経歴証明書の様式

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

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。

表4-6 運転免許の行政処分件数の推移（平成19～23年）

区分	年次	19	20	21	22	23
総数(件)		728,060	612,163	571,912	522,228	469,363
	取消し	44,252	34,942	38,100	46,748	43,017
	停止	683,808	577,221	533,812	475,480	426,346

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と国民負担の軽減

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等の施策を推進している。また、平成22年5月の事業仕分けにおける評価結果や23年3月の運転免許制度に関する懇談会による提言を踏まえ、更新時講習で使用される教材について、教材の冊数の削減等を内容とする見直しを行い、24年4月から見直し内容を反映した教材を使用している。

さらに、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。また、障害者や一定の病気にかかっている者が安全に運転できるか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。

(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23年中の同制度による運転免許証の交付件数は2万4,583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。

コラム ③聴覚障害者が運転できる車両の種類の拡大

23年9月、道路交通法施行規則が改正され、24年4月から施行された。この改正により、聴覚障害者が全ての普通自動車並びに大型自動二輪車、普通自動二輪車、小型特殊自動車及び原動機付自転車を運転できることとなった。

図4-14 聴覚障害者が運転できる車両

自動車等の種類	改正前	改正後
普通自動車	乗用車 ●※	●※
	貨物車 ×	●※
大型自動二輪車	×	●
普通自動二輪車	×	●
小型特殊自動車	×	●
原動機付自転車	×	●

※特定後写鏡（後方及び運転席と反対側の斜め後方の交通の状況を確認することができるワイドミラーや補助ミラー等の後写鏡）を取り付けることを条件とする。

コラム ④自動車等の安全な運転に支障を及ぼすおそれのある病気にかかっている者による交通事故防止対策

23年4月に栃木県鹿沼市内で、24年4月には京都府京都市内で、多数の死傷者を伴う交通事故が発生した。これらの事故においては、運転者が、意識障害を伴う発作を起こす持病について申告せずに免許証の更新をしていたことが明らかになっている。警察では、自動車等の安全な運転に支障を及ぼすおそれのある病気にかかっている者による事故を防ぐため、運転適性相談窓口の周知と相談対応の充実等の対策を推進しているところであるが、免許の申請時等における病気の症状の正確な把握について、より実効性を高める方策の検討を含め、事故遺族及び関係団体の要望等も踏まえつつ、同年6月から「一定の病気等に係る運転免許制度の在り方に関する有識者検討会」を開催し、議論を進めている。

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、横断的な取組や事業間連携の更なる強化が図られた。

警察では、同計画に即して、歩行者・自転車利用者の安全通行の確保、事故危険箇所対策、交通の円滑化等を図る観点から、交通安全施設等の整備を重点的、効果的かつ効率的に推進している。

図4-15 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650万本
○ 光ビーコン	約5万4,000基
○ 交通情報板	約3,600基
○ 交通管制センター	162か所
(平成23年度末現在)	

図4-16 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。

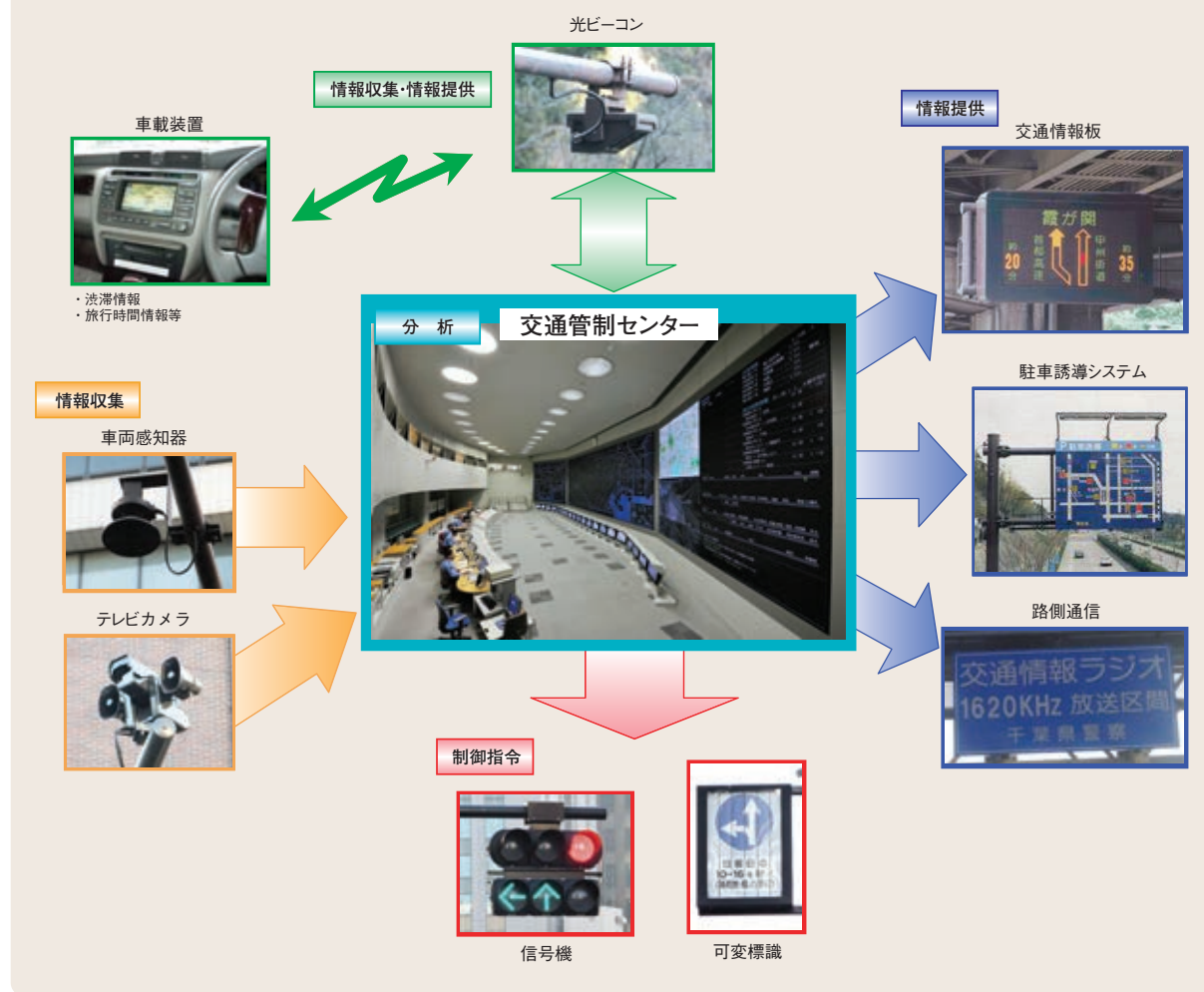
警察では、交通管制システムにより、車両感知器等で収集した交通量や走行速度等のデータを分析し、その分析結果に基づき信号機の制御や交通情報の提供を行うことにより、交通の流れの整序化に努めている。

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4-17 交通管制システム



コラム ⑤ 歩車分離式信号の整備の推進

交通事故件数が減少する中で、信号交差点における歩行者事故のうち歩行者に違反のない交通事故が依然として多発している。

この状況を踏まえ、警察では、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抑止する歩車分離式信号について、平成23年度から26年度までの4年間に過去4年間の整備数の2倍を上回る合計2,857基の整備を進めていくこととしている。



歩車分離式信号

(3) 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

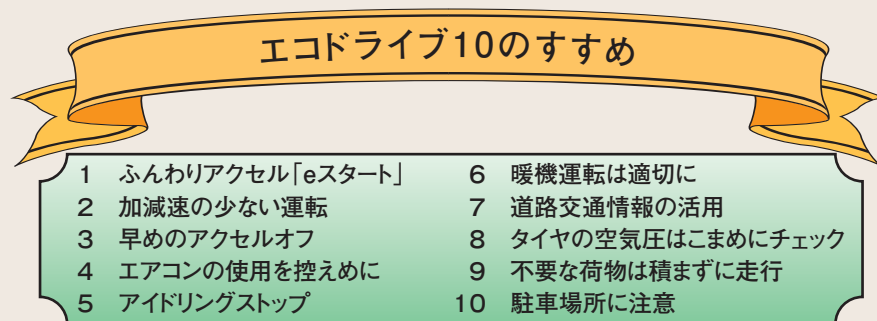
「環境負荷の軽減に配慮した自動車の使用（エコドライブ）」は、環境保全効果があるとともに交通事故防止にも一定の効果が期待されることから、警察では、平成18年10月にエコドライブ普及連絡会^(注)において策定した「エコドライブ10のすすめ」を用いて、エコドライブの普及促進に努めている。

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



大型貨物車等の中央寄り車線規制

図4-18 エコドライブ10のすすめ



(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、駐車規制については、必要やむを得ない貨物自動車の荷さばき、客待ちタクシー、二輪車、商店街（買物客）、駅前等の対策を重点として、それぞれ点検・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、歩行者の待ち時間の長い押しボタン信号の改善、幅員の狭い従道路を横断する歩行者の待ち時間の短縮等を推進している。

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、市街地等における生活道路の安全を確保するため、道路管理者と連携して、通過交通の抑制等が必要な地区に対して、最高速度30km/hの区域規制や路側帯の設置・拡幅等の対策をとりつつ、地区の状況に応じ一方通行・大型自動車等通行禁止等の交通規制やハンプ^(注)の設置等の道路整備等を実施するゾーン30を推進している。

図4-19 ゾーン30の実施例（埼玉県川口市）



(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、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・道路標示の整備等

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。

図4-20 警察による交通安全施設等のバリアフリー化の実施例



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）をいう。

3 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23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(23年度末現在、14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(23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。警察庁では、平成23年10月、米国・オーランドで開催された第18回ITS世界会議(世界59か国から産学官の関係者約6,500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、24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4-21 公共車両優先システム

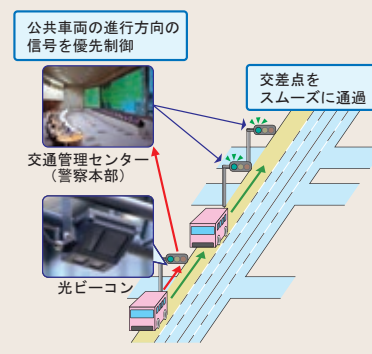


図4-22 安全運転支援システム



第18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）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 4 -23 VICS対応型カーナビゲーション装置の画面表示例



コラム ⑥路面電車への優先信号制御による定時性・利便性の向上

熊本市内では、郊外と市内中心部との間を行き来する車両の慢性的な渋滞の影響により、当該区間を結ぶ熊本市営の路面電車の運行に支障を来していたことから、熊本県警察では、熊本市と協力し、路面電車優先システムを導入することとした。

このシステムは、バス路線で運用実績のある公共車両優先システム（PTPS）を活用し、路面電車から光ビーコンに送信される情報に基づき、交通管制センターで信号制御を行い、進行方向の信号機が青の場合は点灯時間を延長し、赤の場合は点灯時間を短縮することで、路面電車を優先的に走行させるものである。

平成23年3月1日から本システムの運用を開始し、導入区間の運行に要する時間が最大で約1分30秒（約14%）短縮され、運行の遅れが改善されるなどの効果が得られた。

警察では、今後も地方自治体、バスや路面電車の運行事業者等と連携し、公共交通機関の利便性を向上させる施策を進めることとしている。



路面電車優先システム

注1：Vehicle Information and Communication System

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

4 総合的な駐車対策

(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23年中には駐車車両への衝突事故が1,341件発生し、44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、16.0%が駐車問題に関するもので、国民の関心も高い。



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。



駐車監視員の活動状況

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挙げている。

表4-7 確認事務の民間委託の状況(平成19～23年)

区分	年次	19	20	21	22	23
委託警察署数(署)		310	347	378	379	384
受託法人数(法人)		73	73	70	67	60
駐車監視員数(人)		1,766	1,966	2,112	2,108	2,118

表4-8 違法駐車取締り状況(平成23年)

駐車違反取締件数(件)	1,987,619
うち放置違反金納付命令	1,618,096
放置駐車確認標章の取付け件数(件)	1,943,439
うち駐車監視員によるもの	1,365,990
レッカー移動車両台数(台)	10,257

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)の取締りを行っている。



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

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23年末には165路線となり、その総延長距離は1万キロメートルを超えている。23年中の高速道路における死者数は214人で、22年に引き続き2年連続の増加となった。

表4-9 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14～23年）

区分	年次	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23
交通事故発生件数(件)		14,083	13,992	13,797	13,775	13,803	12,674	10,965	11,113	12,200	11,708
死者数(人)		338	351	329	285	262	244	193	178	188	214
負傷者数(人)		22,875	22,661	22,119	21,931	22,007	21,005	18,123	19,272	20,727	19,996

(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、車両故障及び交通事故により停車中の車両から降車した運転者等が後続の車両にはねられる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や交通事故等の緊急事態が発生し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23年中はシートベルト装着義務違反を21万9,533件取り締まった。

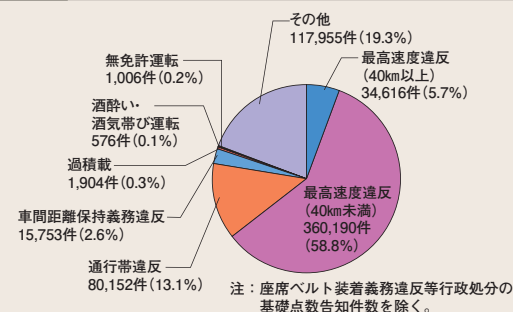


高速道路における交通安全教育



覆面パトカーによる取締り状況

図4-24 高速道路における道路交通法違反の取締り状況（平成23年）



第5節

道路交通秩序の維持

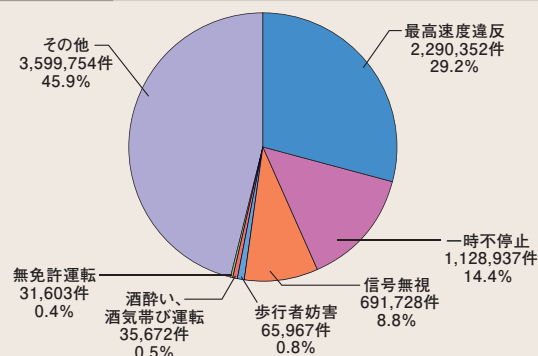
1 交通指導取締り

(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23年中は、784万4,013件の道路交通法違反を取り締まった。

図4-25 主な道路交通法違反の取締り状況(平成23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交通事故について、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23年6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)が渋滞停止中の普通乗用自動車等5台に追突するなどして被害車両の運転者2人が死亡し、4人が重軽傷を負った交通事故を端緒として、この大型トラックの運転者(42)に過労運転を下命していた運送会社の営業所所長(47)等を同年9月に道路交通法違反(過労運転下命)で逮捕した(大阪)。



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ものの、110番通報件数は1年間で4万件を超え、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（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4-26のとおり、違法競走型は全体の15.5%であり、暴走族の大半は共同危険型であるが、年々、暴走行為の小規模化が進んでいる。

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。

表4-10 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19～23年）

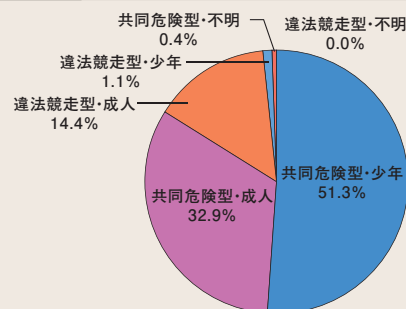
区分	年次	19	20	21	22	23
暴走族構成員数(人)		12,584	11,516	10,454	9,064	8,509
暴走族に関する110番通報件数(件)		64,057	57,593	55,549	48,284	43,215

注：各年時点で警察が把握している人数

表4-11 法令別検挙状況（平成23年）

区分	検挙人員(人)
道路交通法	26,551
うち共同危険行為	1,679
刑法	2,326
うち殺人・強盗・放火等	55
うち公務執行妨害	69
うち暴行・傷害	284
うち凶器準備集合	0
うち窃盗	1,440
その他	478
道路運送車両法	165
その他	270
合計	29,312
うち逮捕者	2,485

図4-26 共同危険型・違法競走型別暴走族構成員の状況（平成23年）



暴走族に対する取締り

(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23年末現在、24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23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4-12 自動車運転過失致死傷事件等の検挙状況（平成23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)	649,579	3,815	5,204	29	658,627

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、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。

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おり、平成23年中の死亡ひき逃げ事件の検挙率は91.2%に達している。



事故車両の鑑識活動

図4-27 危険運転致死傷罪の適用件数の推移（平成14～23年）

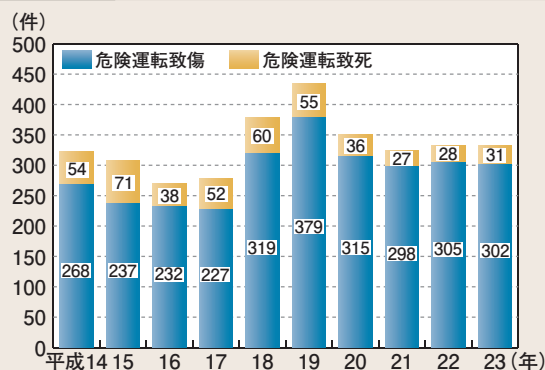
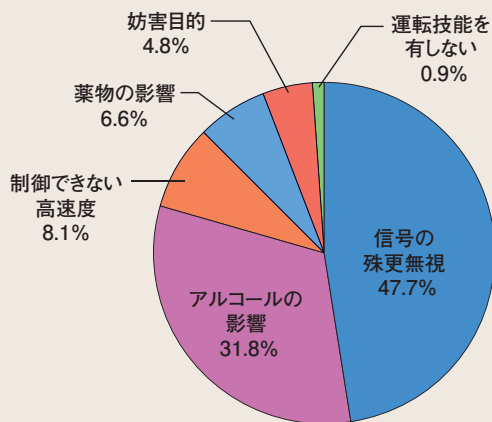


図4-28 危険運転致死傷罪の内訳（平成23年）



事例

Case

23年3月、被害者が運転していたバイクに衝突して逃走した上、証拠隠滅のために被疑車両をヤード内で解体・処分した死亡ひき逃げ事件について、現場に残された自動車部品の破片等から被疑車両を特定し、23年6月にアフガニスタン人の男(36)を自動車運転過失致死罪及び道路交通法違反(救護義務違反等)で逮捕した(福井)。

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痕跡から、車種等を絞り込む装置

（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（208頁参照）

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。

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を推進している。

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が、各警察署で実施する被害者連絡について指導を行ったり、自ら被害者連絡を実施したりするなどして組織的な対応を図るとともに、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。



被害者の手引とリーフレット

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：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



ビーボくん

安全な自転車通行環境の確立を目指して

警視庁交通部交通規制課

澤田 等 主査

警視庁では、昨年12月に「自転車総合対策推進計画」を策定し、自転車通行環境の確立や指導取締りの徹底等について推進しています。私は関係自治体と協力して自転車通行環境の整備計画を策定することを担当業務としていますので、安全な自転車走行空間の確保と、自転車運転者に対する自転車通行ルールの周知徹底をいかにして行うかが課題となりました。

そこで私たちの係が考えたのは、誰もが一目見て自転車と認識できる図柄と進行方向を示す矢型を組み合わせた法定外表示を、自転車の走行空間整備を行う道路に設置することでした。この法定外表示は、自転車の通行すべき場所及び進行すべき方向を明示するとともに、自転車の安全な通行経路を誘導するという意味を込めて「自転車ナビマーク」と名付け、本年2月から設置を始めています。設置された自転車ナビマークは、自動車からの視認性も良好であり、車道上における自転車の安全な走行空間の確保にも役立っていることから、今後は設置場所を増やしていく予定です。

全ての道路利用者が安全に通行できる交通環境を創るため、今後も、広い視野と独創的な考え方をもち、日々の業務に取り組んでいきたいと思っています。



チェストくん

白バイ隊員としての使命

鹿児島県警察本部交通部交通機動隊

入佐 絵里子 巡査長

平成19年に警察官を拝命し、はや4年が過ぎた今、私は交通機動隊員として勤務しています。

拝命してすぐの頃に交通事故で大切な友人を亡くし、他の友人から「二度とこういうことがないように、白バイ隊員になってね」という言葉をかけられたこともあり、白バイ隊員になろうと決意しました。

私は「悲惨な交通事故を1件でも減らしたい」という強い信念をもって、日々、交通指導取締りやパトロール活動等に励んでいます。ときには、罵声を浴びせられたり辛辣な態度をとられることもあります。交通事故の当事者や被害者になってはほしくないという思いから、このようなときにも屈せず、優しさの中にも毅然とした態度を忘れることなく相手と接するように心掛けています。そうすると、中には「取り締まられなければ、この先で大きな事故を起こしていたかもしれない。ここで止められて良かった。ありがとう」と言ってくださる方もいます。

これからも県民の安全・安心を守るため、そして、悲しい思いをする人を出さないため、自分に与えられた任務に全力を尽くしていきたいと思っています。



注：掲載されているキャラクターは、都道府県警察のマスコットキャラクターです。