

安全かつ快適な 交通の確保

第4章 CHAPTER 4



第1節

平成24年の交通事故情勢

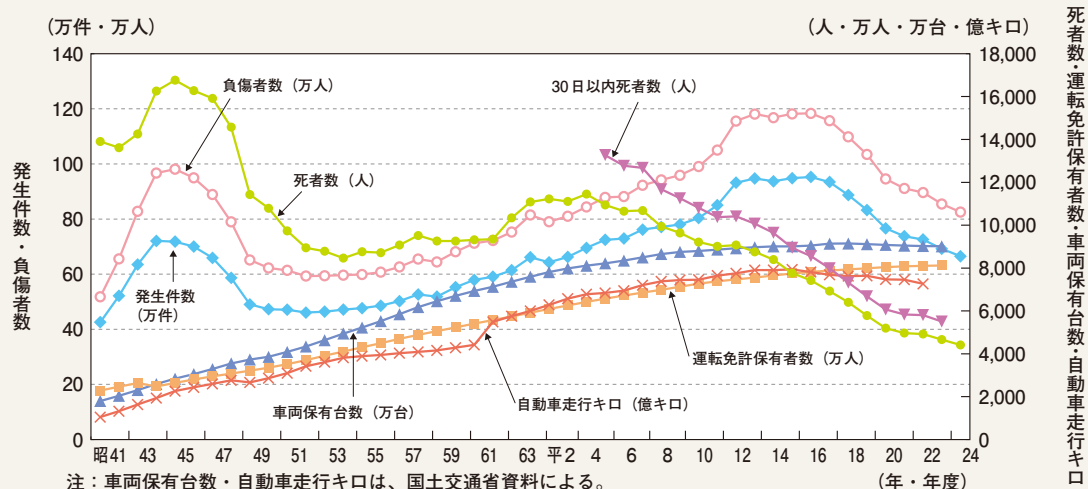
1 交通事故の発生状況

(1) 概況

平成24年中の死者数は4,411人で、12年連続の減少となり、昭和26年以来、61年ぶりに4,500人を下回った。また、発生件数及び負傷者数も8年連続で減少した。平成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。

- ・ 24年中の発生件数…………… 66万5,138件（前年比2万6,918件（3.9%）減少）
- ・ 24年中の死者数…………… 4,411人（前年比252人（5.4%）減少）
- ・ 24年中の負傷者数…………… 82万5,396人（前年比2万9,214人（3.4%）減少）
- ・ 24年中の交通事故発生から30日以内の死者数…… 4,646人（前年比861人（15.6%）減少）
- ・ 24年末の運転免許保有者数…………… 8,148万7,846人（前年比27万2,580人（0.3%）増加）
- ・ 24年末の車両保有台数…………… 9,056万4,785台（前年比41万6,514台（0.5%）減少）
- ・ 23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7,098億キロ（前年度比約164億キロ（2.3%）減少）

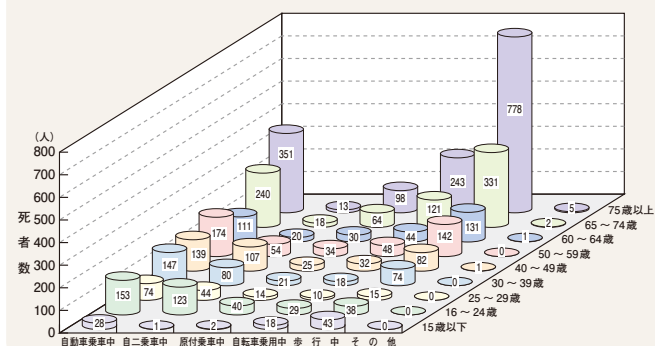
図4-1 交通事故発生件数・死者数・負傷者数・運転免許保有者数・車両保有台数・自動車走行キロの推移（昭和41～平成24年）



(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41.7%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26.7%)。
- ・ 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43.2%)。
- ・ 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47.6%)。

図4-2 状態別、年齢層別死者数（平成24年）



注1：65歳以上の者
注2：16歳以上24歳以下の者

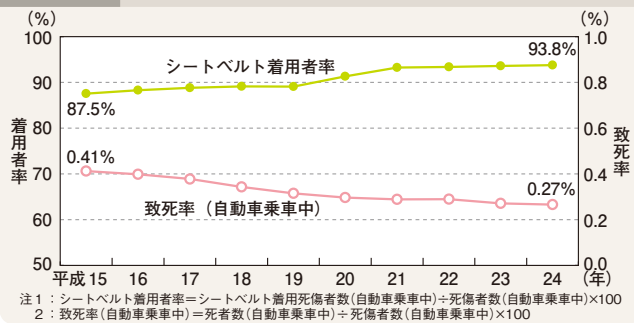
2 近年死者数が減少している要因

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24年中のシートベルト非着用者の致死率は着用者の13.8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。

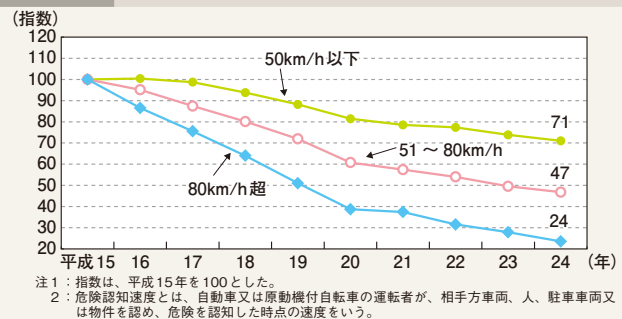
図4-3 シートベルト着用者率及び致死率（自動車乗車中）の推移（平成15～24年）



(2) 事故直前の車両速度の低下

平成24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59.2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。

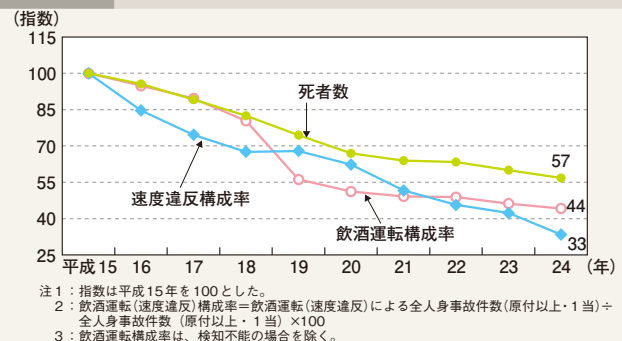
図4-4 一般道における危険認知速度別交通事故件数の推移（平成15～24年）



(3) 悪質・危険性の高い事故の減少

平成24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8.4倍、最高速度違反では21.1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。

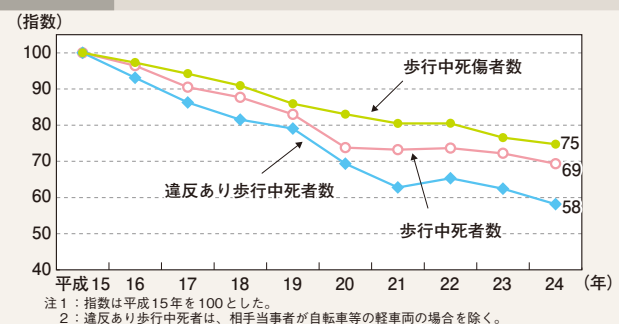
図4-5 飲酒運転・最高速度違反による交通事故の構成率及び死者数の推移（平成15～24年）



(4) 歩行者の法令遵守

平成24年中の歩行中の死者数に占める違反のある者の割合は59.3%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15～24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

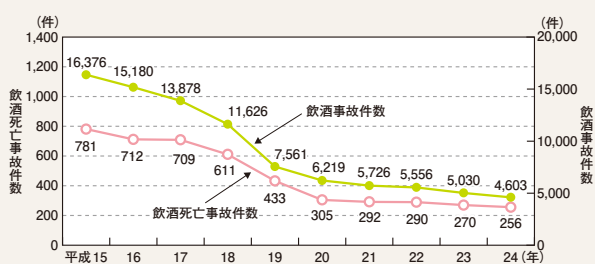
(1) 「飲酒運転を許さない社会環境づくり」の取組

平成24年中の飲酒運転による交通事故件数は4,603件で、12年連続で減少した。

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

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

図4-7 飲酒事故件数・飲酒死亡事故件数の推移(平成15~24年)



ハンドルキーパー運動
ロゴマーク



飲酒運転根絶キャンペーン

(2) 飲酒運転根絶の受け皿としての運転代行サービスの普及促進

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

表4-1 自動車運転代行業の認定業者数等の推移(平成20~24年)

区分	年次	20	21	22	23	24
認定業者数(業者)		7,763	8,324	8,705	8,778	8,838
自動車運転代行業の従業員数(人)		81,274	84,859	85,855	82,960	81,834
随伴用自動車台数(台)		28,347	29,531	29,685	28,561	28,874

(3) 飲酒運転の取締り

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

表4-2 飲酒運転の取締り件数(平成24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)	632	31,508	143	47	800



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。



小学生を対象とした交通安全教育

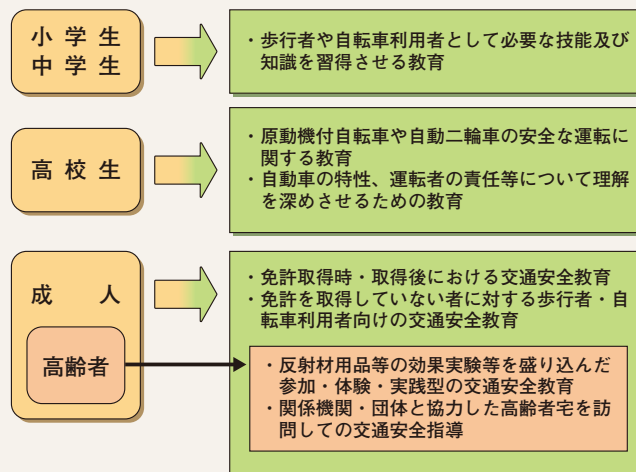


中学生を対象とした交通安全教育



高齢者を対象とした交通安全教育

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に、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。



事業所における交通安全教育

(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、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・使用の促進

平成24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65.4%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、25年4月に実施された全国調査では、チャイルドシートの使用率は60.2%にとどまっており、警察では、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掛けることにより、チャイルドシートの普及を促進している。

③ 反射材用品等の普及促進

夜間における歩行者及び自転車利用者の交通事故防止に効果が高い反射材用品等の普及を図るため、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。

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に、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。



交通安全パレード



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指導



反射材キャンペーン

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。

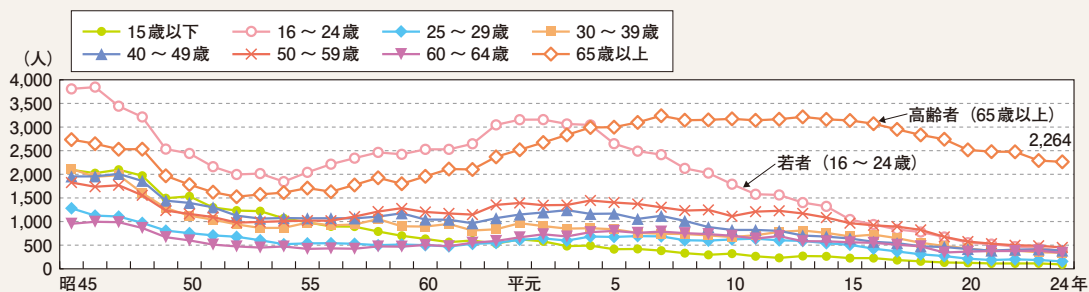
2：学校における生徒に対する交通安全教育、通学路における交通誘導等の活動に従事している。

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

高齢者の死者数は、高齢者人口の増加等に伴って、昭和50年代前半から増加傾向を示し、平成5年には若者を上回り、年齢層別で最多となった。その後、7年(3,241人)をピークにおおむね横ばいで推移し、14年以降毎年減少している。しかしながら、過去10年間の推移をみると、子供^(注1)(14年の0.35倍)、若者(同0.29倍)、25歳以上29歳以下の者(同0.29倍)等、他の年齢層の減少率と比較して、高齢者(同0.72倍)の減少率は低くなっている。こうしたことから、死者数全体に占める高齢者の割合は年々増加し、15年に初めて4割を超え、24年には総人口に占める高齢者人口の割合である24.1%(24年10月1日現在推計人口値^(注2))の2倍を超える51.3%に至っている。

図4-9 年齢層別死者数の推移(昭和45~平成24年)



死傷者数を年齢層別・被害程度別にみると、高齢者の占める割合は、軽傷者では12.5%であるのに対して、重傷者では32.5%、死者では51.3%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。

また、24年中の高齢者の死者数を状態別にみると、歩行中が最も多く半数近く(49.0%)を占めており、自転車乗用中(16.1%)と合わせると、高齢者の死者数の約3分の2を占める。

今後我が国の高齢化が急速に進むことを踏まえると、高齢者の交通事故対策により一層取り組んでいく必要があり、対策に当たっては、高齢歩行者・自転車乗用者対策が重要な課題となっている。

図4-10 年齢層別死傷者の状況(構成率)(平成24年)

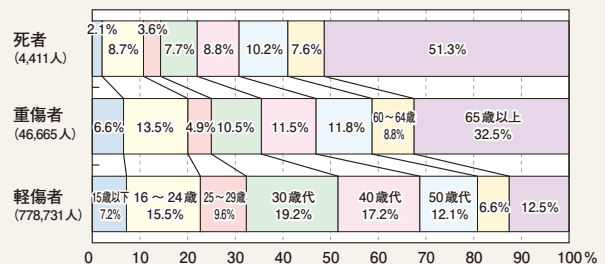
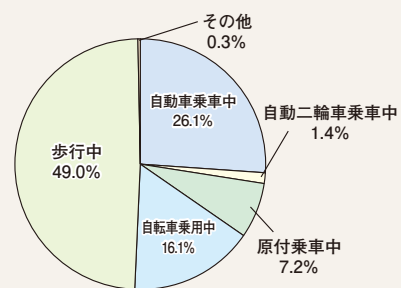


図4-11 高齢者の状態別死者数(平成24年)



注1：15歳以下の者

注2：総務省資料による。

(2) 高齢歩行者・自転車乗用者の事故防止対策

平成24年中の高齢者の死者数のうち、歩行中・自転車乗用中の死者の約8割は運転免許を保有していなかった。

警察では、老人クラブ等に参加していない、運転免許を保有していないなど、特に交通安全教育を受ける機会が少ない高齢者に歩行者及び自転車乗用者として道路の安全な通行方法等を理解させるため、平素から高齢者と接する機会の多い民生委員等の福祉関係者を始め地域の関係機関・団体等と協力して、家庭訪問による個別指導や高齢者が日常的に利用する機会の多い医療機関や福祉施設等における広報啓発活動を行っている。

24年中の歩行者・自転車乗用者の死者数を自宅からの距離別にみると、他の年齢層と比較して、高齢者は居住地の近くで発生する交通事故により死亡することが多いことから、居住する地域における交通事故等の身近な実例を挙げた交通指導を行っている。

また、24年中の高齢者の歩行中の時間帯別死者数をみると、高齢者以外の歩行中の時間帯別死者数に比べて、17時から20時にかけて特に多いという特徴が認められる。そこで、交通事故の多い薄暮の時間帯における高齢者の保護・誘導活動、明るく目立つ色の衣服の着用や反射材用品等の普及促進といった、地域に密着した交通安全活動を行っている。



高齢者宅訪問による交通安全指導

図4-12 歩行者・自転車乗用者の死者数の自宅からの距離別割合(平成24年)

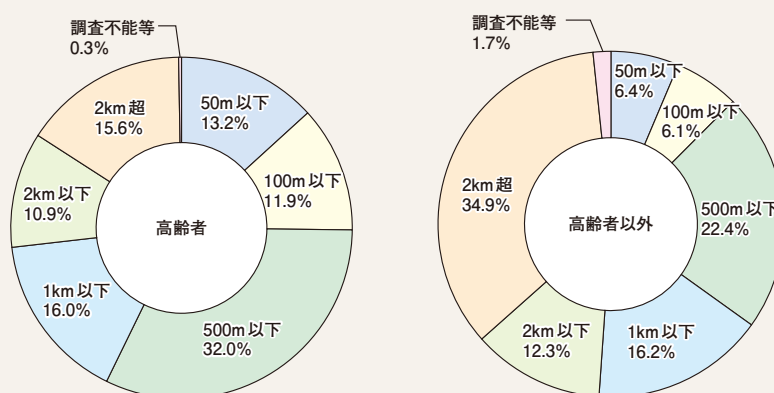
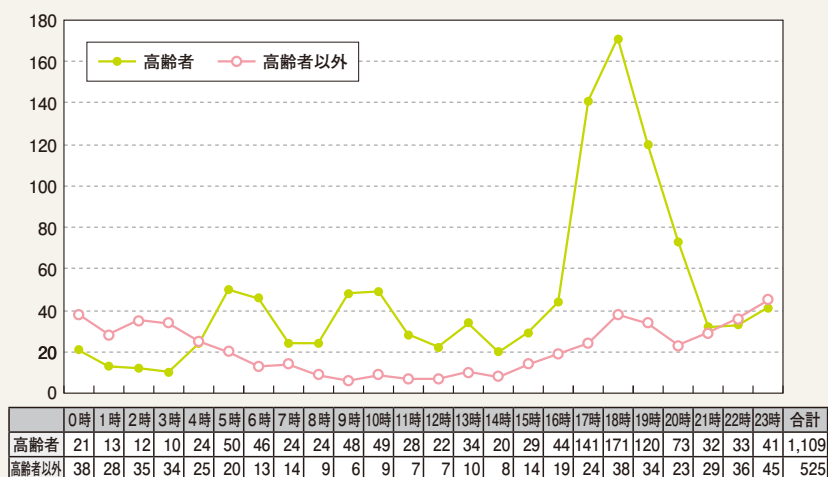


図4-13 高齢歩行者時間帯別死者数(平成24年)





高齢者に対する交通安全教室

さらに、加齢に伴う身体機能の変化が歩行者又は自転車乗用者としての交通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の実践の必要性への理解を促進するため、各種教育用器材を積極的に活用した参加・体験・実践型の交通安全教育を実施している。

コラム ①都道府県警察の取組

(1) 高齢者を対象とした家庭訪問による個別指導

富山県警察では、緊急雇用創出事業により非常勤嘱託員12人を雇用し、高齢者宅訪問による振り込め詐欺に遭わないための指導やチラシの配布にあわせて、交通事故防止に関する指導や反射材用品の配布を行うなど、高齢者の安全で安心な暮らしのための取組を実施している。



高齢者宅訪問活動

(2) シルバーナイトスクールの実施

新潟県警察では、高齢者の夜間の交通事故防止を図るため、高齢者を対象とした参加・体験・実践型の交通安全教育として「シルバーナイトスクール」を夜間に実施し、反射材の効果や服装の色の違いによる視認性の違いについての実験を実施するなどして、反射材用品の積極的な活用や夜間外出時における明るく目立つ色の服装の着用を呼び掛けている。



シルバーナイトスクールの実施状況

(3) 高齢者を対象とした自転車大会の実施

広島県警察では、自転車競技を通じて自転車の安全走行に関する知識と技能の習得を図るため、県下の高齢者を対象として、自転車の交通法規等に係る学科試験と正しい交差点の通行方法等に係る技能試験による「高齢者交通安全自転車大会」を開催している。



高齢者交通安全自転車大会

4 子供の交通安全に向けた取組

(1) 子供が関係する交通事故の状況

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、平成24年には92人となっている。

24年中の子供の死者数を状態別にみると、歩行中が全体の半数近く（46.7%）を占め、次いで自動車乗車中（30.4%）、自転車乗車中（19.6%）が多い。

24年中の小学生及び中学生の死者数を通行目的別にみると、通学等（登校、下校及び学業中）が全体の約3割を占めており、また、通学中に多数の子供が被害に遭う重大交通事故が多発したことから、通学中の子供の交通安全に向けた取組は重要な課題となっている。

図4-14 15歳以下・状態別死者数の推移（平成15～24年）

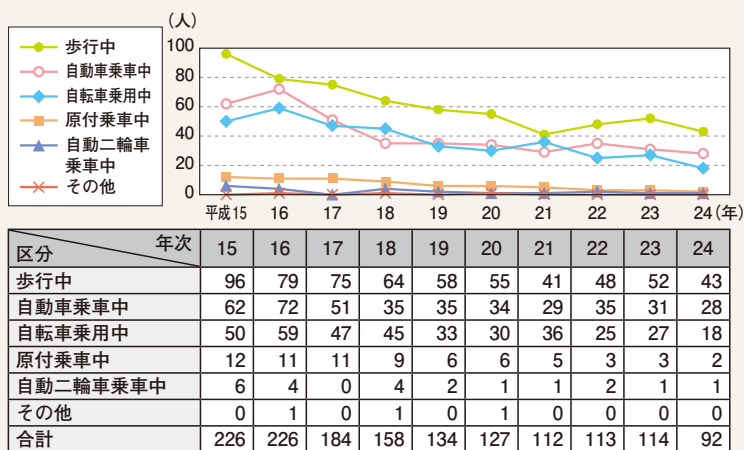
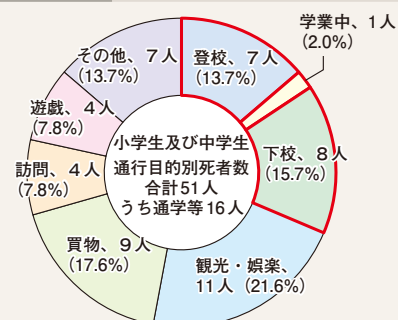


図4-15 小学生及び中学生の通行目的別死者数（平成24年）



小学生に対する横断訓練

(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や視聴覚教材等を活用した交通安全教室等を実施している。

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

特に、入学直後の小学生は、入学前に比べて行動範囲が著しく広がることから、道路外のコースにおける横断訓練等の交通安全教育を実施し、安全に道路を通行する意識及び能力の向上を図っている。

コラム ② 幼児を対象とした交通安全教育

幼児は、長時間にわたって集中力を持続することや抽象的な言葉による説明を理解することが困難であるため、短時間で効果的な交通安全教育が実施できるよう、様々な工夫を行っている。

具体的には、腹話術を習得した警察官が安全な道路の横断方法等の基本的な交通ルールについて講話を行ったり、バス事業者の協力を得て運転者からの死角について、実際にバスを用いて体験させたりなどしている。



腹話術による教育



バスを用いた死角体験

コラム ③通学路における交通安全の確保に向けた緊急合同点検について

(1) 通学路における緊急合同点検の実施

平成24年4月以降、登下校中の児童等が死傷する交通事故が全国で連続して発生したことを受け、警察では、通学路の危険箇所に対する具体的な交通安全対策を講ずるため、教育委員会、学校、道路管理者等と連携し、全国約2万校の公立小学校及び公立特別支援学校小学部の通学路において、約8万箇所を対象とした緊急合同点検を実施し、交通安全対策を必要とする箇所として約7万5,000箇所を抽出した。

これらの箇所については、関係機関等が連携し、道路交通の実態等に応じ、必要な対策を可能なものから順次推進している。



緊急合同点検の実施状況

(2) 緊急合同点検の結果を踏まえた警察の取組

警察では、緊急合同点検によって抽出した箇所のうち、警察による対策が必要な約2万箇所において、ハード・ソフトの両面から対策を講ずることとしている。

① 交通安全教育等の実施

トラックの死角体験等を盛り込んだ交通安全教室の開催や、通学時間帯における車両運転者に対する広報啓発活動等を実施している。

② 道路交通環境の整備

信号機の設置や歩車分離化、信号灯器のLED化、横断歩道や路側帯の設置、通行禁止規制や一時停止規制等の交通規制の実施、道路標識・標示の設置・更新等の対策を推進し、平成25年3月末までに約1万2,000箇所の対策を完了した。



トラックを用いた交通安全教育

図4-16 道路交通環境の整備事例（信号機の新設）（千葉県山武市）



(対策前)



(対策後)

図4-17 道路交通環境の整備事例（一時停止規制の実施、横断歩道の新設）（愛知県名古屋市中区）



(対策前)



(対策後)

③ 重点的な交通指導取締り

抽出した箇所を踏まえた通学路の重点的な交通指導取締りに取り組んでいる。

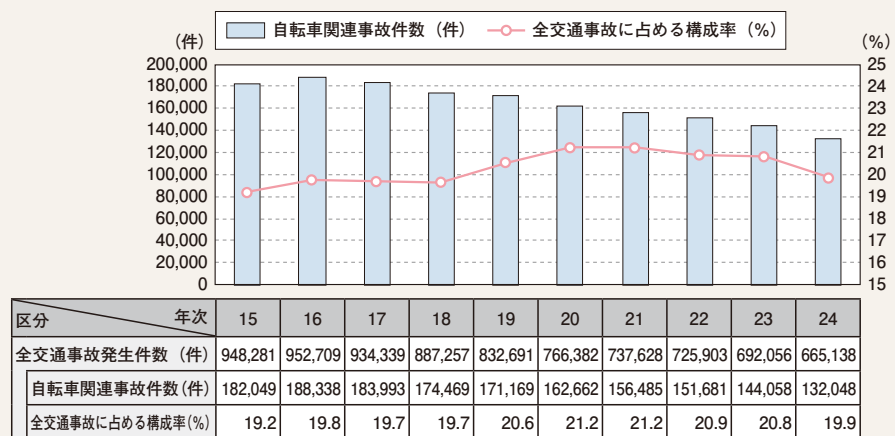
5 自転車の安全利用の促進

(1) 自転車に関連する交通事故の状況

自転車は、幼児から高齢者まで幅広い層に利用されており、特に最近では東日本大震災による交通の混乱等を機に、通勤手段等としても注目を集めている。その一方で、自転車関連事故は全交通事故の約2割を占め、また、自転車利用者の交通ルール・マナー違反に対する国民の批判の声は後を絶たず、通行環境の整備も不十分な状況である。

こうした状況を踏まえ、警察庁においては平成23年10月に「良好な自転車交通秩序の実現のための総合対策の推進について」という通達を发出し、関係機関・団体等と連携しつつ、自転車対策に積極的に取り組んでいる。また、24年11月に国土交通省と共に「安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン」を策定するなど、自転車通行環境の確立、自転車利用者に対するルールの周知と安全教育の推進、自転車に対する指導取締りの強化といった対策を総合的に進めている。

図4-18 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15～24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、車道を通行する自転車の安全と、歩道を通行する歩行者の安全の双方を確保し、歩行者、自転車、自動車適切に共存できるよう、道路管理者と連携して、自転車専用の走行空間(自転車専用通行帯^{注1)}及び自転車道^{注2)}を整備するとともに、普通自転車^{注3)}の歩道走行を可能とする交通規制の実施場所の見直し等を通じて自転車と歩行者の安全の確保に努めている。

② 自転車利用者に対するルールの周知徹底

警察では、地方公共団体、学校、自転車関係事業者等と連携し、「交通の方法に関する教則」や「自転車安全利用五則」を活用するなどして、児童・生徒、高齢者、主婦等全ての自転車利用者に対して自転車の通行ルール等の周知に努めている。



自転車一方通行規制を実施した自転車道
(神奈川県川崎市)

注1：交通規制により指定された自転車専用の車両通行帯

2：緑石線や柵等の工作物によって分離された自転車専用の走行空間

3：車体の大きさと構造が一定の基準に適合する二輪又は三輪の自転車で、他の車両を牽引していない自転車

③ 自転車安全教育の推進

警察では、学校等と連携して、児童・生徒に対する自転車安全教育を推進しており、スタントマンによる事故の再現や自転車シミュレーターの活用等による参加・体験・実践型の自転車教室を開催するなど、教育内容の充実に努めている。平成24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3万回開催し、約417万人が受講した。



スタントマンによる事故の再現

④ 自転車に対する指導取締りの強化

警察では、自転車指導啓発重点地区・路線^(注)を中心に、自転車利用者の無灯火、二人乗り、信号無視、一時不停止等に対する指導警告を強化するとともに、制動装置不良自転車（ブレーキがない自転車等）の運転のほか、違反行為により通行車両や歩行者に対する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。



自転車の指導取締り状況

表4-3 自転車の指導取締り状況（平成24年）

	酒酔い	信号無視	通行禁止	遮断踏切立入り	指定場所一時不停止	制動装置不良	その他	検挙総数	指導警告
取締り件数(件)	112	1,650	72	849	308	1,424	906	5,321	2,485,497

コラム ④ 道路交通法の改正①（自転車の事故防止対策）

自転車関連事故は年間13万件以上発生しており、交通事故に関与した自転車運転者の約5分の3には法令違反が認められるなど、自転車利用者に交通ルールへの遵守を徹底する必要がある。

このような状況を踏まえ、交通の危険を生じさせるおそれのある一定の違反行為を反復して行った自転車の運転者に、自転車の安全運転の大切さについての「気付き」を促し、自転車の運転による交通の危険を防止するための講習の受講を命ずる規定のほか、制動装置不良自転車と認められる自転車の検査等に関する規定及び自転車を含む軽車両の路側帯の左側通行に関する規定が盛り込まれた道路交通法の一部を改正する法律が、25年6月、第183回国会において成立した。

図4-19 自転車運転者講習



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

第3節

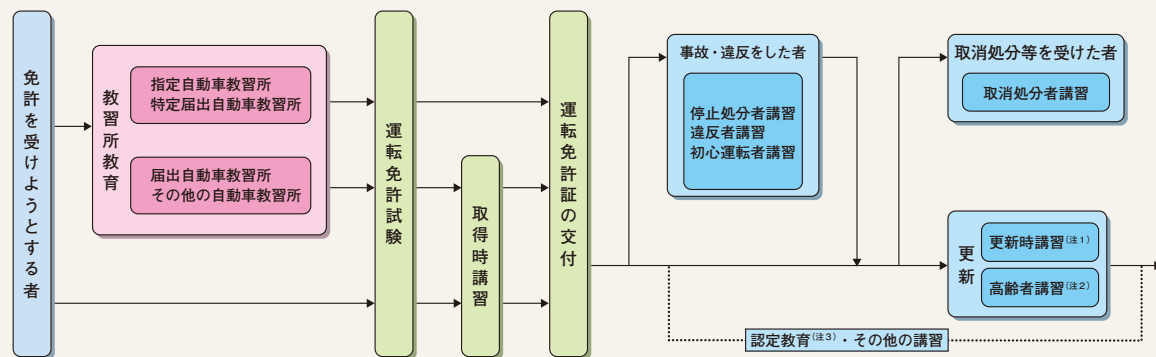
安全運転の確保

1 運転者教育

(1) 運転者教育の体系

運転者教育の機会、運転免許を受ける過程及び運転免許を受けた後における各段階に体系的に設けられており、その流れは次のとおりである。

図4-20 運転者教育の体系



注1：運転免許証の更新を受けようとする者は、更新時講習が義務付けられている。

注2：運転免許証の有効期間が満了する日における年齢が70歳以上の者については、更新時に高齢者講習が義務付けられている。また、75歳以上の者については、講習予備検査（認知機能検査）の受検が義務付けられており、検査結果に基づいて高齢者講習が行われる。

注3：都道府県公安委員会の認定を受けた運転免許取得者教育のうち、高齢者講習又は更新時講習と同等の効果を生じさせるために行われる課程を終了した者については、それぞれ講習の受講が免除される。

(2) 運転免許を受けようとする者に対する教育の充実

運転免許を受けようとする者は、都道府県公安委員会の行う運転免許試験を受けなければならないが、指定自動車教習所^{（注1）}の卒業生はそのうち技能試験が免除される。

指定自動車教習所は、初心運転者教育の中心的役割を担うことから、警察では教習指導員の資質の向上を図るなどして、指定自動車教習所における教習の充実に努めている。

- ・ 指定自動車教習所
全国で1,358か所（平成24年末現在）
- ・ その卒業生で24年中に運転免許試験に合格した者の数
158万5,754人（合格者全体の96.7%）

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受得するための講習（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4-4 取得時講習の実施状況（平成24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	544
	中型車講習		759
	普通車講習		11,065
	大型二輪車講習		390
	普通二輪車講習		1,663
	大型旅客車講習		781
	中型旅客車講習		43
	普通旅客車講習		1,390
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	13,443
	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	157,682

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。

表4-5 更新時講習の実施状況（平成24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）	8,298,364	3,023,181	3,565,666	1,077,634
うち特定失効者 ^(注)	13,456	82,440	76,976	46,594
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。

注：特定失効者とは、有効期間内に運転免許証の更新を受けなかったことから運転免許が効力を失い、その日から6月（やむを得ない理由がある場合は3年）を経過しない者であり、更新時講習等を受けることで運転免許を再取得できる。

② 危険運転者の改善のための教育

道路交通法等に違反し、累積点数が一定の基準に該当した者や行政処分を受けた者に対しては、その危険性の改善を図るための教育として、初心運転者講習、取消処分者講習、停止処分者講習及び違反者講習を実施している。

特に飲酒運転者対策として、停止処分者講習等において、飲酒運転違反者を集めて行う飲酒学級を設置し、飲酒ゴーグル、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。さらに、飲酒運転違反者に対する一層効果的な教育を目的とした、AUDIT^(注1)、ブリーフ・インターベンション^(注2)等の飲酒行動の改善のためのカリキュラムを盛り込んだ新たな取消処分者講習（飲酒取消講習）を、平成25年4月から全国で実施している。



飲酒ゴーグルを活用した疑似体験

表4-6 危険運転者の改善のための教育の実施状況（平成24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。	44,649
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。	33,485
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。	335,965
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。	157,706

注：再試験では、運転免許試験と同等の基準で合格判定が行われ、24年中は、2,335人が受験し、不合格となった1,731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

① 高齢運転者に対する教育

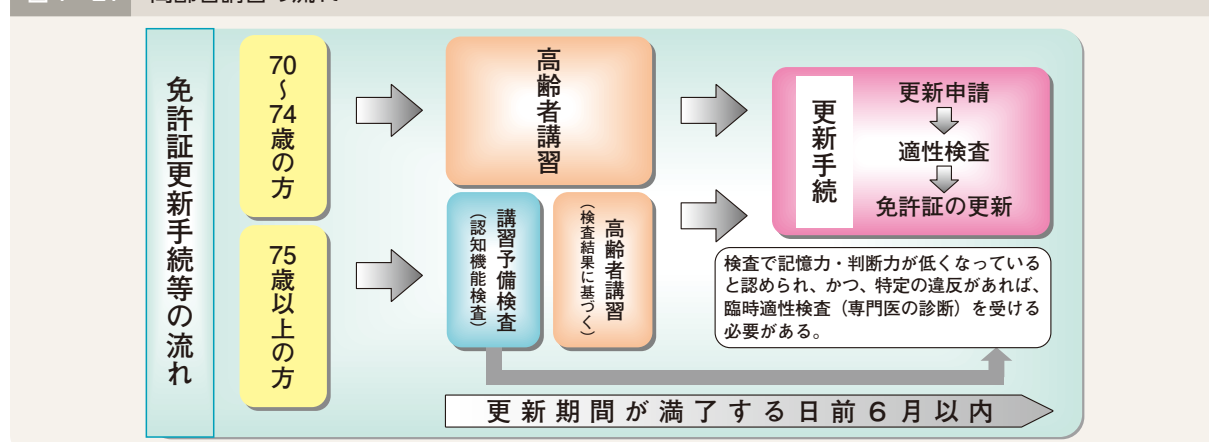
更新期間が満了する日における年齢が70歳以上の者は、運転免許証を更新する際、高齢者講習の受講が義務付けられている。この講習では、安全運転に必要な知識等に関する講義のほか、自動車等の運転指導や、運転適性検査器材^(注)による指導等を通じ、受講者に自らの身体機能の変化を自覚してもらうとともに、その結果に基づいた安全な運転の方法について具体的な指導を行うこととしている。平成24年中は201万4,559人が受講した。



運転適性検査器材を用いた高齢者講習

また、更新期間が満了する日における年齢が75歳以上の者は、運転免許証の更新期間が満了する日前6月以内に、講習予備検査（認知機能検査）を受けることが義務付けられている。この検査は、高齢運転者に対して、自己の記憶力・判断力の状況を自覚してもらい、引き続き安全運転を継続することができるよう支援することを目的としており、検査の結果に応じた高齢者講習を受講することとされている。24年中の講習予備検査（認知機能検査）の受検者数は133万1,787人であった。

図4-21 高齢者講習の流れ



② 申請による運転免許の取消し（運転免許証の自主返納）

身体機能の低下等を理由に自動車等の運転をやめる際には、運転免許の取消しを申請して運転免許証を返納することができるが、その場合には、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（24年中の交付件数は8万1,711件）。

これは、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。

なお、運転経歴証明書制度については、24年4月に、

- 運転免許証の返納から1月以内に限定されていた交付可能期間を、返納後5年以内に延長
 - 犯罪収益移転防止法の本人確認書類として認められる期間について、交付後6月間という限定を廃止
- という改正を行った。

このような運転経歴証明書制度の充実、周知を図るとともに、運転免許証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

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4-7 運転免許の行政処分件数の推移（平成20～24年）

区分	年次	20	21	22	23	24
総数（件）		612,163	571,912	522,228	469,363	447,101
	取消し	34,942	38,100	46,748	43,017	41,631
	停止	577,221	533,812	475,480	426,346	405,470

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、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内容を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、障害者や一定の症状を呈する病気等^(注)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。

コラム ⑤ 道路交通法の改正②（一定の症状を呈する病気等に係る運転者対策の推進）

意識障害を伴う発作を起こす持病について虚偽の申告をし、運転免許証の更新をしていた運転者による多数の死傷者を伴う交通事故が平成23年4月に栃木県鹿沼市で発生したことなどを受け、24年6月から同年10月にかけて、一定の症状を呈する病気等に係る運転免許制度の在り方について検討する有識者検討会が開催された。

この有識者検討会において取りまとめられた「一定の症状を呈する病気等に係る運転免許制度の在り方に関する提言」を踏まえ、一定の症状を呈する病気等に係る運転者対策に関する次の規定が盛り込まれた道路交通法の一部を改正する法律が、25年6月、第183回国会において成立した。

【免許の拒否事由等とされている一定の症状を呈する病気等に該当する者を的確に把握するための規定】

- 免許を受けようとする者等に対する病気の症状に関する質問制度及び虚偽記載に対する罰則
- 一定の症状を呈する病気等に該当する者を診断した医師による任意の届出制度
- 一定の症状を呈する病気等に該当する者であると疑う理由があるときの免許の効力の暫定的停止制度

【一定の症状を呈する病気を理由に免許を取り消された場合等における免許再取得に関する負担を軽減するための規定】

- 一定の症状を呈する病気を理由に免許を取り消された場合等における次の措置
 - ・ 免許再取得時の試験の一部を免除
 - ・ 再取得した免許のみなし継続



有識者検討会（第1回）

(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24年中の同制度による運転免許証の交付件数は2万6,014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。

注：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等

第4節

交通環境の整備

1 安全・安心な交通環境の整備

(1) 交通安全施設等整備事業の推進

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

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

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

図4-22 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	163箇所 (平成24年度末現在)

図4-23 警察の整備する交通安全施設等



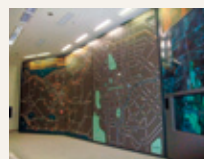
信号機



道路標識



道路標示



交通管制センター

コラム ⑥第3次社会資本整備重点計画の策定

社会資本整備重点計画は、交通安全施設等整備事業を含む各種の社会資本整備事業を重点的、効果的かつ効率的に推進するため、社会資本整備重点計画に基づき策定される。平成24年8月に閣議決定された第3次社会資本整備重点計画（計画期間：24～28年度）における警察による交通安全施設等整備事業の施策及び指標は、次のとおりとなっている。

図4-24 警察による交通安全施設等整備事業の施策及び指標

- 1 施策
 - (1) 「ゾーン30」の推進（生活道路対策）
 - (2) 通学路対策の推進
 - (3) 自転車利用環境の整備
 - (4) 歩行空間のバリアフリー化
 - (5) 歩車分離式信号の整備
 - (6) 信号機の高度化等
 - (7) 事故危険箇所対策
 - (8) 円滑化対策
 - (9) 交通安全施設等の戦略的維持管理
 - (10) 災害に備えた道路交通環境の整備
- 2 指標
 - (1) 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98%（23年度末）→100%（28年度末））
 - (2) 信号機の高度化等による死傷事故の抑止件数（28年度末までに約3万5,000件／年抑止）
 - (3) 道路交通による事故危険箇所の死傷事故抑止率（28年度末までに約3割抑止）
 - (4) 信号制御の高度化による通過時間の短縮（28年度末までに対策実施箇所において約9,000万人時間／年短縮）
 - (5) 信号制御の高度化によるCO₂の排出抑止（28年度末までに約18万t-CO₂／年抑止）
 - (6) 信号機電源付加装置の整備台数（約4,400台（22年度末）→約6,400台（28年度末））

(2) 交通管制システムの整備

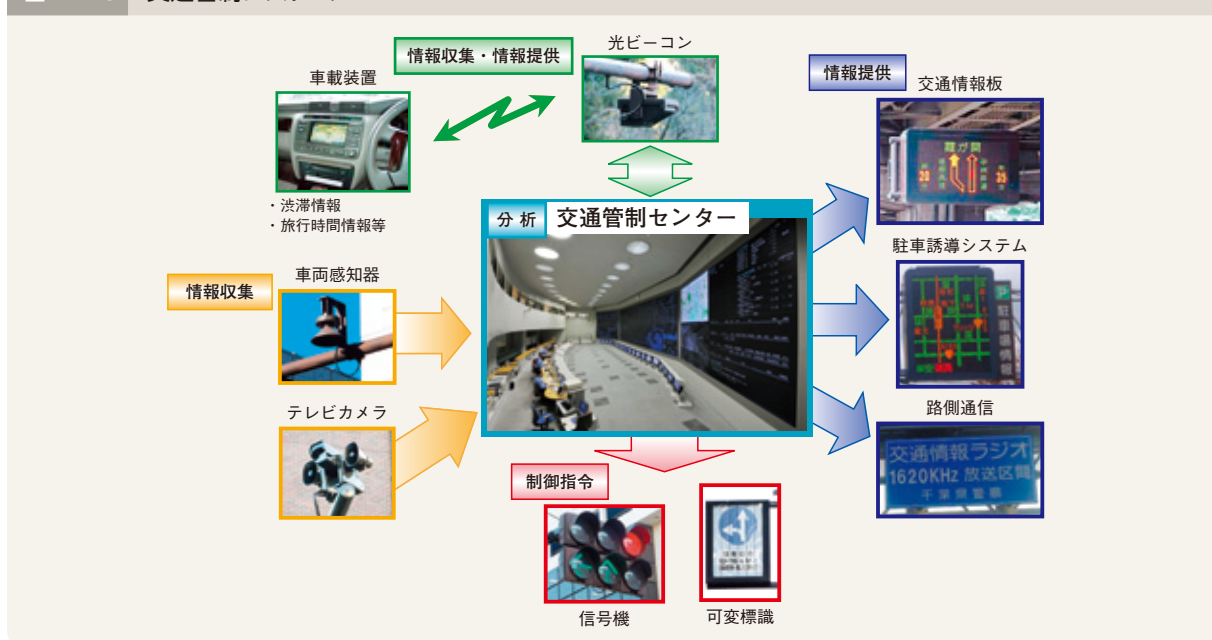
都市部では道路交通が複雑・過密化し、交通渋滞、交通公害及び交通事故の一因となっている。警察では、交通管制システムにより、車両感知器等で収集した交通量や走行速度等のデータを分析し、その分析結果に基づき信号の制御や交通情報の提供を行うことにより、交通の流れの整序化に努めている。

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4-25 交通管制システム



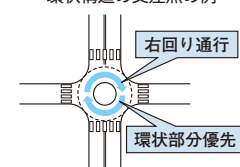
コラム ⑦道路交通法の改正③(環状交差点における交通方法に関する規定の整備)

交差点の中には、交差点の中央に工作物等が設置され、車両が通行する部分が環状の構造を有するものがある。このような環状構造の交差点においては、その形状や周辺の交通状況によっては、交差点における待ち時間の減少、交通事故の減少等が期待されるが、現行の道路交通法では、このような環状構造の交差点における交通方法が定められていなかった。

このような状況を踏まえ、環状交差点の定義を定めた上で、環状交差点では、車両は中央に設置された工作物等の周囲を右回りに通行すること、工作物等の周囲を通行している車両が交差点に進入しようとする車両に優先することなど、環状交差点における交通方法に関する規定が盛り込まれた道路交通法の一部を改正する法律が、平成25年6月、第183回国会において成立した。



環状構造の交差点の例



環状交差点における交通方法

(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。

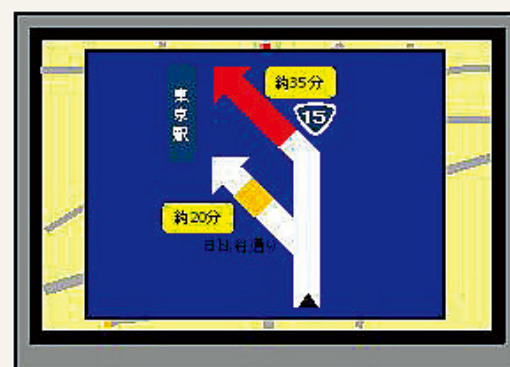
また、関係団体の協力の下、警察の保有するリアルタイムの交通情報をオンラインで提供するシステムを構築するなどして、カーナビゲーション装置のほか、携帯電話やインターネットを活用して交通情報を提供する民間事業の高度化を支援するとともに、交通情報の提供に関する指針を定め、こうした事業が交通の安全と円滑に資するものとなるよう働き掛けをしている。

(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等の荷さばき、客待ちタクシー、二輪車、商店街(買物客)、駅前等の対策を重点として、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。

図4-26 VICS対応型カーナビゲーション装置の画面表示例



簡易図形情報



文字情報

注1 : Vehicle Information and Communication Systemの略

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

コラム ⑧ 主な交通規制の見直し状況

平成21年10月から24年3月末までに、全国において最高速度規制、駐車規制及び信号制御のそれぞれについて、次のとおり見直しを実施した。

- ・ 最高速度規制
幹線道路における規制速度の引上げ、生活道路における規制速度30キロメートル毎時への引下げ等について、一般道路6,084区間 1万2,717キロメートルを点検し、2,219区間4,046キロメートルにおいて規制速度の見直しを実施
- ・ 駐車規制
荷さばき車両対策、客待ちタクシー対策等について、732箇所を点検し、409箇所において駐車規制の緩和等を実施
- ・ 信号制御
待ち時間の長い押しボタン信号の改善等について、7,258箇所を点検し、7,094箇所において信号表示の調整等を実施

図4-27 規制速度を法定速度（60キロメートル毎時）から80キロメートル毎時に見直した事例（栃木県真岡市）



（対策前）



（対策後）

（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、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。



大型貨物車等の中央寄り車線規制

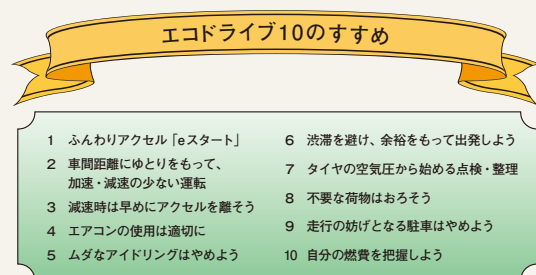


② エコドライブの推進

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

図4-28 エコドライブ10のすすめ



注：警察庁、経済産業省、国土交通省及び環境省で構成

2 道路交通環境の整備による歩行者等の安全通行の確保

我が国では、全交通事故死者のうち、歩行中・自転車乗用中の死者の占める割合が欧米諸国と比べて著しく高くなっており、歩行者・自転車利用者の交通事故防止対策が重要な課題となっている。

(1) 「ゾーン30」の推進

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



「ゾーン30」の入口（千葉県船橋市）

図4-29 「ゾーン30」の整備事例（路側帯のカラー化・拡幅、車道幅員の縮小）（福岡県福岡市）



（対策前）



（対策後）

(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 道路交通のIT化

(1) ITS^(注1) (高度道路交通システム)

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

① PTPS^(注3) (公共車両優先システム)

バス等の大量公共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24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 (24年度末現在、15都道府県で整備)

③ DSSS^(注5) (安全運転支援システム)

運転者に周辺の交通状況等を視覚・聴覚情報により提供することで、危険要因に対する注意を促し、ゆとりをもった運転ができる環境を作り出すことにより、交通事故を防止することなどを目的としたシステム (24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24年10月、オーストリア・ウィーンで開催された第19回ITS世界会議 (世界90か国から産学官の関係者約1万人が参加) 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、25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4-30 公共車両優先システム

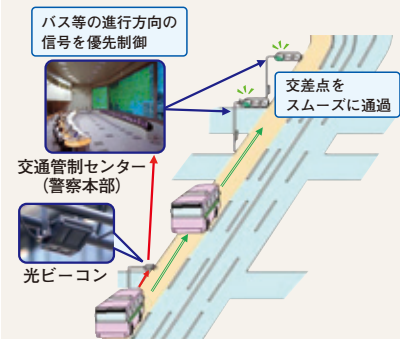
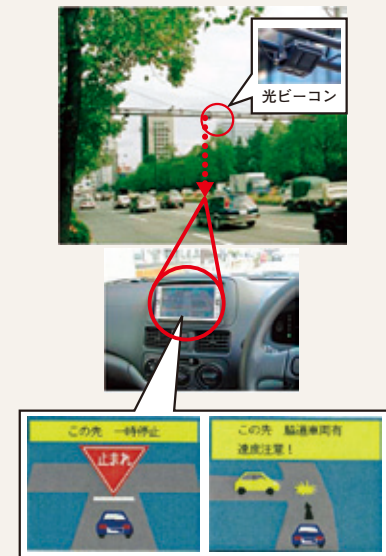


図4-31 安全運転支援システム



第19回ITS世界会議

注1：Intelligent Transport Systemsの略

2：Universal Traffic Management Systemsの略

3：Public Transportation Priority Systemsの略

4：FAST emergency vehicle preemption systemsの略

5：Driving Safety Support Systemsの略

4 駐車対策

(1) 違法駐車の状態

違法駐車は、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24年中には駐車車両への衝突事故が1,284件発生し、69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、15.8%が駐車問題に関するもので、国民の関心も高い。

(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 違法駐車取締り

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



二輪車用の時間制限駐車区間規制



駐車監視員の活動状況

表4-8 確認事務の民間委託の状況(平成20~24年)

区分	年次	20	21	22	23	24
委託警察署数(署)		347	378	379	384	387
受託法人数(法人)		73	70	67	60	62
駐車監視員数(人)		1,966	2,112	2,108	2,118	2,104

表4-9 違法駐車取締り状況(平成24年)

駐車違反取締件数(件)	1,855,779
うち放置違反金納付命令	1,508,564
放置駐車確認標章の取付け件数(件)	1,835,404
うち駐車監視員によるもの	1,283,817
レッカー移動車両台数(台)	6,415

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状況

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24年末には173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。同年中の高速道路における死者数は225人で、22年から3年連続の増加となった。

表4-10 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15～24年）

区分	年次	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24
交通事故発生件数(件)		13,993	13,799	13,776	13,803	12,675	10,970	11,114	12,202	11,710	11,299
死者数(人)		352	331	285	262	244	196	179	189	216	225
負傷者数(人)		22,661	22,119	21,932	22,007	21,007	18,125	19,272	20,729	19,996	19,736

(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。

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

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

④ 交通指導取締り

警察では、著しい速度超過、飲酒運転を始め、車間距離保持義務違反、通行帯違反等の悪質性・危険性の高い違反に重点を置いた取締りに努めている。

また、全ての座席でのシートベルト着用及びチャイルドシート使用の徹底を図るため、関係機関・団体と連携して普及啓発活動を推進するとともに、平成24年中はシートベルト装着義務違反を22万9,384件取り締まった。



高速道路において交通事故により停車中の車両に後続車が衝突した状況



高齢者による交通事故現場の視察



高速道路における多目的検問

第5節

道路交通秩序の維持

1 交通指導取締り

(1) 悪質性・危険性・迷惑性の高い運転行為への対策

警察では、機動的な交通街頭活動を推進し、違法行為の未然防止に努めるとともに、無免許運転、飲酒運転、著しい速度超過、信号無視等の交通事故に直結する悪質性・危険性の高い違反及び迷惑性が高く地域住民からの取締り要望の多い違反に重点を置いた取締りに努めている。

平成24年中は、780万4,828件の道路交通法違反を取り締まった。

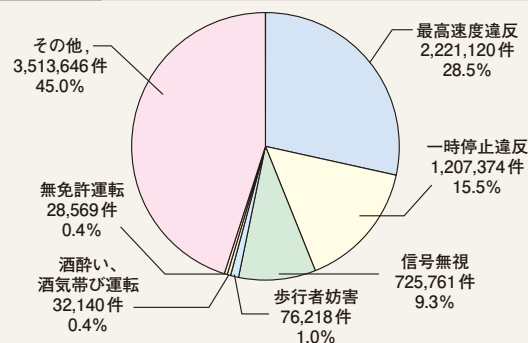
(2) 使用者等の責任追及等

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交通事故について、運転者の取締りととどまらず、使用者に対する指示や自動車の使用制限命令を行っているほか、これらの行為を下命・容認していた使用者等^(注)を検挙するなど、使用者等の責任追及に努めている。

また、タクシーやトラック等の事業用自動車の運転者が、その業務に関して行った道路交通法等に違反する行為については、運輸支局等に通知して所要の行政処分等を促し、事業用自動車による交通事故防止に努めている。

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

図4-32 主な道路交通法違反の取締り状況(平成24年)



事例 Case

平成24年5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)が渋滞停止中の中型貨物自動車等3台に追突するなどして被害車両の運転者ら2人が死亡し、2人が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(30)の過労運転を容認していた運送会社の運行管理者(44)らを同年8月に道路交通法違反(過労運転容認)で検挙した(福島)。



大型トラックの交通事故現場

コラム ⑨ 道路交通法の改正④(無免許運転への対策の強化)

平成23年10月、愛知県名古屋市においてブラジル人による死亡ひき逃げ事件が発生したほか、24年4月には京都府亀岡市において少年による通学中の児童等10人を死傷させる交通事故が発生するなど、無免許運転による交通事故が相次いで発生した。

このような状況を踏まえ、無免許運転の根絶を図るため、無免許運転に対する罰則を「1年以下の懲役又は30万円以下の罰金」から「3年以下の懲役又は50万円以下の罰金」に引き上げるなどの内容が盛り込まれた道路交通法の一部を改正する法律が、25年6月、第183回国会において成立した。

注：使用者のほか、安全運転管理者その他自動車の運行を直接管理する地位にある者も含む。

2 暴走族対策

(1) 暴走族等の実態と動向

全国の暴走族構成員数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4-33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「旧車会」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4-11 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20～24年）

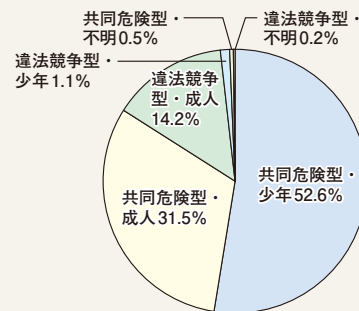
	20	21	22	23	24
暴走族構成員数（注）	11,516	10,454	9,064	8,509	7,297
暴走族に関する110番通報件数（件）	57,593	55,549	48,284	43,215	40,577

注：各年時点で警察が把握している人数

表4-12 法令別検挙状況（平成24年）

区分	検挙人員（人）
道路交通法	22,774
うち共同危険行為	1,274
刑法	2,282
うち殺人・強盗・放火等	80
うち公務執行妨害	84
うち暴行・傷害	329
うち凶器準備集合	0
うち窃盗	1,278
その他	511
道路運送車両法	167
その他	218
合計	25,441
うち逮捕者	2,156

図4-33 共同危険型・違法競走型別暴走族構成員の状況（平成24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）及び運用に対して協力したり、中学校・高校において暴走族加入阻止教室を開催したりするほか、家庭、学校、保護司等と連携して暴走族から離脱させる措置を執るなど、総合的な暴走族対策を推進している。



暴走族総合対策会議

注：平成24年末現在、25道府県164市町村において制定

3 交通事故事件捜査

(1) 交通事故事件の検挙状況

平成24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4-13 交通事故事件の検挙状況（平成24年）

区分	危険運転致死	危険運転致傷	自動車運転過失致死等	自動車運転過失傷害等	重過失致死及び過失致死	重過失傷害及び過失傷害	合計
件数(件)	36	333	3,665	624,272	21	4,899	633,226

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

2：自動車運転過失傷害等とは、自動車運転過失傷害及び業務上過失傷害をいう。

(2) 適正な交通事故事件捜査

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24年中の死亡ひき逃げ事件の検挙率は98.8%に達している。



交通事故現場の鑑識活動

図4-34 危険運転致死傷罪の適用件数の推移（平成15～24年）

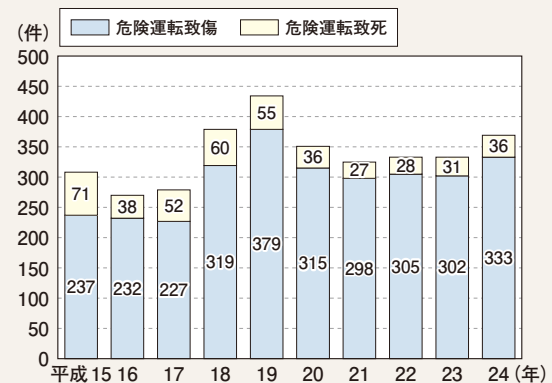
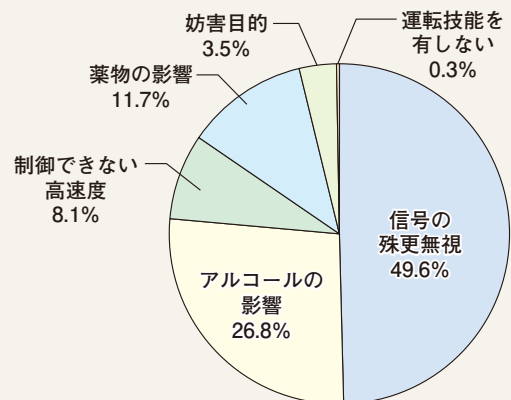


図4-35 危険運転致死傷罪の内訳（平成24年）



事例

Case

24年5月、「脱法ドラッグ」を吸引し、普通乗用車を運転して高速道路を逆走し、5件のあて逃げ事件を起こした後、商店街を走行して歩行者2人に重軽傷を負わせた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、同年5月に塗装工の男（22）を自動車運転過失傷害罪及び道路交通法違反（救護義務違反等）で逮捕（その後、より罰則の重い危険運転致傷罪及び道路交通法違反（救護義務違反等）で送致）した（大阪）。

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支援（209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：犯罪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



ふくまるくん

魅力ある交通鑑識を目指して

山口県警察本部交通部交通指導課

こばやし けんいち
小林 謙一 警部補

警察官を拝命して今年で20年、そのうち17年の間、交通捜査員として職務に励んでいます。

私が駆け出しの交通捜査員だった頃と比べ、飲酒運転の厳罰化、危険運転致死傷罪の新設等、交通捜査を取り巻く環境は大きく変化し、より緻密で客観的な交通捜査が求められています。特に、私が携わっている交通鑑識の技術は、現在の交通捜査には必要不可欠な捜査技術であると日々実感しています。

重大な交通事故現場に残された衣服の繊維片やわずかなタイヤ痕等から真実を突き詰められるのは交通鑑識だけであり、特に死亡ひき逃げ事件が発生したときには、「被害者の最後の声を聞き取ることこそ、交通鑑識最大の使命である」と心に誓い、現場に臨んでいます。

こうした交通鑑識の魅力を伝えるため、私は、第一線の交通捜査員に対する指導教育も大切にしています。交通鑑識の重要性や必要性を伝えるだけでなく、実践的な教育をすることで、捜査員が現場の鑑識活動で役立つ技術を得得できるよう心がけています。

私自身も、厳しい第一線の現場で勤務する交通捜査員の道標になるべく、交通鑑識技術と知識の向上に努め、他府県に負けない山口県独自の交通鑑識を目指したいと思います。



けいたくん

「一期一会」

滋賀県警察本部交通部交通機動隊

たなべ けいいち
田邊 圭一 巡査部長

私は、交通違反をされた方との「一期一会」の出会いを大切に、日々活動しています。

私達白バイ隊員は、交通取締りを通じて、ドライバーの交通安全意識の向上を図り、一件でも悲惨な交通事故を減らすことを信条にしていますが、交通違反をされた方と接する時間はわずか10分程度しかありません。

この10分は交通違反をされた方にとっては「長い長い10分」ですが、私たちにとっては「大切な10分」です。この10分を単に交通切符を作成し告知するということに費やすのではなく、いかに交通取締りの必要性和交通事故防止を訴えられるか、それが白バイ隊員の腕の見せ所だと思っています。

私は、この10分を意味のあるものにするため、悲惨な交通事故の現状や交通安全意識の大切さについて、ドライバーに心からの願いを込めて訴えるようにしています。

私のこうした願いがどれほど伝わっているかはわかりません。しかし、別れ際にドライバーから「ありがとう。これから気を付けるわ」と一言声を掛けていただいたときには、私の願いが少しでも通じたのだと実感できます。

この「一期一会」の出会いの積み重ねが、取り返しのつかない悲惨な交通事故の減少につながることを信じて、これからも活動を続けていきます。

