

安全かつ快適な 交通の確保

第1節 平成27年の交通事故情勢

第2節 交通安全意識の醸成

第3節 安全運転の確保

第4節 交通環境の整備

第5節 道路交通秩序の維持

第5章

CHAPTER 5



第1節

平成27年の交通事故情勢

1 交通事故の発生状況

(1) 概況

平成27年中の交通事故の発生件数及び負傷者数は、11年連続の減少となったが、死者数は4,117人で、15年ぶりに前年より増加した。

- 発生件数……………53万6,899件（前年比3万6,943件（6.4%）減少）
- 死者数^(注1)……………4,117人（前年比4人（0.1%）増加）
- 負傷者数……………66万6,023人（前年比4万5,351人（6.4%）減少）
- 交通事故発生から30日以内^(注2)の死者数……………4,859人（前年比21人（0.4%）増加）

(2) 死者数等の推移

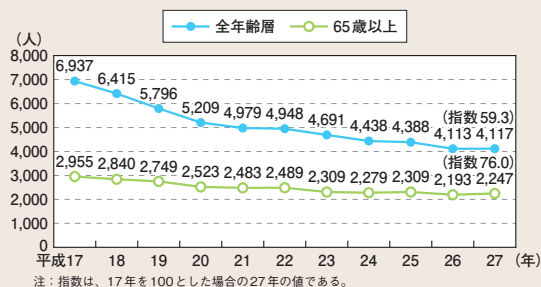
死者数の推移をみると、平成17年と比較して、27年中の死者数全体は40.7%減少し、うち65歳以上の死者数は24.0%減少した。

死者数全体に占める65歳以上の割合は24年以降増加しており、27年中は54.6%を占めている。

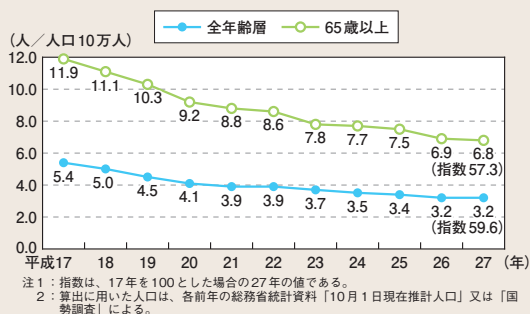
人口10万人当たり死者数の推移をみると、17年と比較して、27年中の全年齢層の死者数、65歳以上の死者数のいずれも40%以上減少しているが、65歳以上は全年齢層の2倍以上の水準で推移している。

また、発生件数及び負傷者数の推移は、図表5-4のとおりである。

図表5-1 死者数の推移（平成17～27年）



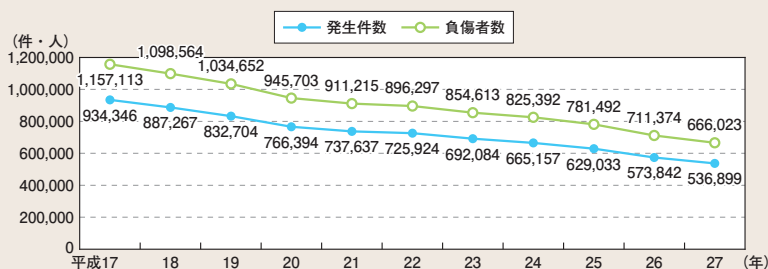
図表5-2 人口10万人当たり死者数の推移（平成17～27年）



図表5-3 死者数全体に占める65歳以上の割合（平成17～27年）

年次	17	18	19	20	21	22	23	24	25	26	27
割合 (%)	42.6	44.3	47.4	48.4	49.9	50.3	49.2	51.4	52.6	53.3	54.6

図表5-4 発生件数及び負傷者数の推移（平成17～27年）



注1：交通事故発生から24時間以内に死亡した人数

注2：交通事故発生日を初日とする。

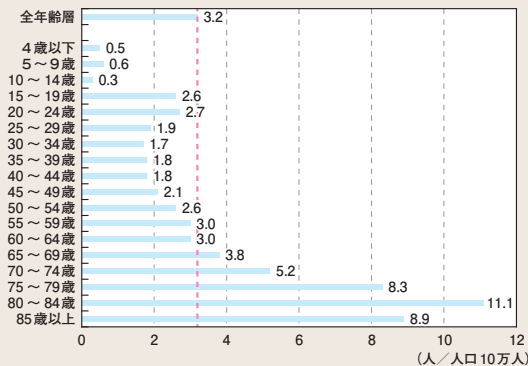
2 交通死亡事故の特徴

(1) 年齢層別の特徴

平成27年中の人口10万人当たり死者数を年齢層別にみると、65歳以上は全年齢層の平均を超えており、特に75歳以上では全年齢層の2倍以上となっている。

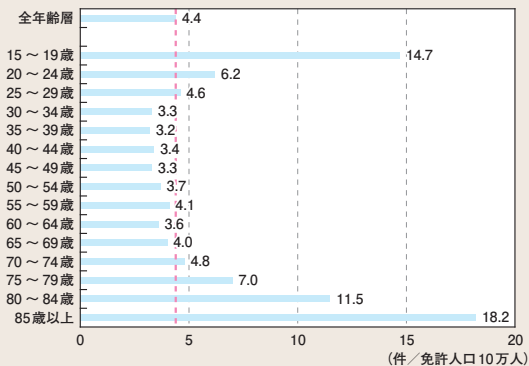
また、免許人口10万人当たりの自動車、自動二輪車及び原動機付自転車（以下「自動車等」という。）の死亡事故件数を第1当事者^(注1)の年齢層別にみると、24歳以下及び75歳以上が特に多い。

図表5-5 年齢層別人口10万人当たり死者数（平成27年）



注：算出に用いた人口は、26年の総務省統計資料「10月1日現在推計人口」による。

図表5-6 自動車等の運転者（第1当事者）の年齢層別免許人口10万人当たり死亡事故件数（平成27年）



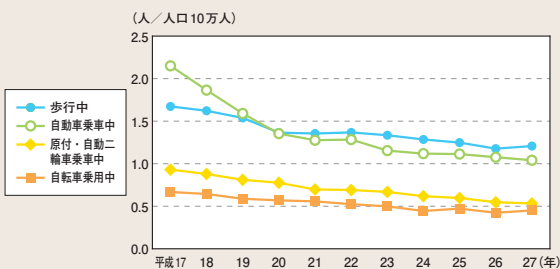
注：算出に用いた免許人口は、27年12月末現在の値である。

(2) 状態別・類型別の特徴

人口10万人当たり死者数の推移を状態別にみると、歩行中及び自動車乗車中が多く、歩行中の死者数及び自転車乗用中の死者数は他の状態と比べて余り減少していない。

また、人口10万人当たり死亡事故件数の推移を類型別にみると、正面衝突等^(注2)、横断中、出会い頭衝突が多く、横断中の死亡事故は他の類型と比べて余り減少していない。

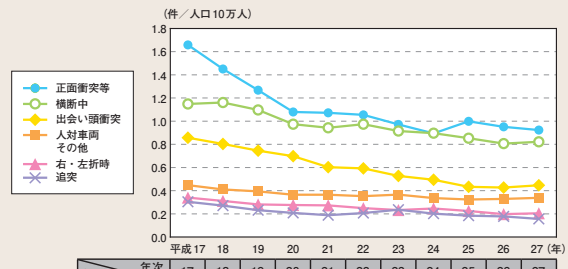
図表5-7 状態別人口10万人当たり死者数の推移（平成17～27年）



状態	年次	17	18	19	20	21	22	23	24	25	26	27
歩行中		1.67	1.62	1.54	1.37	1.35	1.37	1.33	1.28	1.25	1.18	1.21
自動車乗車中		2.15	1.87	1.59	1.35	1.28	1.28	1.15	1.12	1.11	1.08	1.04
原付・自動二輪車乗車中		0.93	0.88	0.81	0.78	0.70	0.69	0.67	0.62	0.60	0.55	0.53
自転車乗用中		0.67	0.64	0.59	0.57	0.56	0.52	0.50	0.44	0.47	0.42	0.45

注：算出に用いた人口は、各前年の総務省統計資料「10月1日現在推計人口」又は「国勢調査」による。

図表5-8 類型別人口10万人当たり死亡事故件数の推移（平成17～27年）



類型	年次	17	18	19	20	21	22	23	24	25	26	27
正面衝突等		1.66	1.45	1.27	1.08	1.07	1.05	0.97	0.89	1.00	0.95	0.92
横断中		1.15	1.16	1.10	0.97	0.94	0.97	0.92	0.90	0.85	0.81	0.82
出会い頭衝突		0.86	0.80	0.75	0.70	0.60	0.59	0.53	0.49	0.43	0.43	0.45
人対車両その他		0.45	0.41	0.39	0.36	0.36	0.35	0.37	0.34	0.32	0.33	0.34
右・左折時		0.34	0.31	0.28	0.28	0.27	0.25	0.23	0.25	0.22	0.20	0.20
追突		0.30	0.27	0.23	0.21	0.19	0.21	0.24	0.20	0.18	0.18	0.16

注1：算出に用いた人口は、各前年の総務省統計資料「10月1日現在推計人口」又は「国勢調査」による。

注2：「人対車両その他」とは、対面通行、背面通行、路上横断等をいう。

注1：事故当事者のうち最も過失が重い者をいう。

注2：正面衝突、路外逸脱又は工作物衝突をいう。

第2節

交通安全意識の醸成

1 交通安全教育と交通安全活動

平成28年3月、中央交通安全対策会議^(注1)において、28年度から32年度までを計画期間とする「第10次交通安全基本計画」が策定された。同計画では、32年までに24時間死者数を2,500人以下に、死傷者数を50万人以下にするという目標を掲げており、警察では、各種交通事故防止対策を一層推進していくこととしている。

(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。

警察では、関係機関・団体等と協力し、この指針を基準として、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を実施している。

② 事業所等における交通安全教育

一定台数以上の自動車を使用する事業者等では、道路交通法の規定に基づき選任された安全運転管理者により、指針に従って適切に交通安全教育を実施することが義務付けられており、警察では、安全運転管理者等を対象とした講習を行うなど必要な指導を行っている。

(2) 交通安全活動

① 全国交通安全運動

広く国民に交通安全思想の普及と浸透を図るとともに、交通ルールの遵守と正しい交通マナーの実践を習慣付けることにより、交通事故防止の徹底を図るため、全国交通安全運動を毎年春と秋の2回実施している。

② シートベルトの着用及びチャイルドシートの使用の徹底

平成27年に実施された全国調査^(注2)では、後部座席同乗者のシートベルト着用率は、一般道路で35.1%、高速道路で71.3%にとどまり、チャイルドシートの使用率も62.7%にとどまった。警察では、関係機関・団体等と連携し、衝突実験映像等を用いたシートベルトの着用効果を実感できる参加・体験・実践型の交通安全教育を行うほか、幼稚園・保育所等において保護者に対するチャイルドシートの正しい取付方法の指導をすることなどにより、これらの適正な着用・使用の徹底を図っている。また、28年1月に長野県で発生し、多数の死傷者を出した大型貸切バス転落事故を契機として、貸切バス等の乗客にもシートベルトの着用の徹底を図るため、国土交通省やバス事業者等と連携したシートベルトの着用効果等に関する広報啓発活動を強化している。

③ 反射材用品等の普及促進

薄暮時・夜間における歩行者及び自転車利用者の交通事故防止に効果が高い反射材用品等の普及を図るため、広報啓発活動のほか、参加・体験・実践型の交通安全教育により、視認効果、使用方法等について理解を深めたり、関係機関・団体と協力して反射材用品等の展示会を開催したりするなどしている。



シートベルト・チャイルドシートに関する政府広報

注1：交通安全対策基本法により、内閣府に置かれ、内閣総理大臣を会長とし、関係する大臣等を委員とする会議

注2：警察庁と一般社団法人日本自動車連盟（JAF）の合同調査で、シートベルト着用状況については27年10月に、チャイルドシート使用状況については同年5月から6月にかけて、それぞれ実施されたもの

2 子供及び高齢者の安全確保

(1) 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

平成27年中の15歳以下の子供の交通事故死者数は80人であり、これを状態別にみると、歩行中が約5割、自転車乗用中が約2割を占めている。このうち、歩行中の死者を年齢層別にみると、6歳以下が6割以上を占めている。

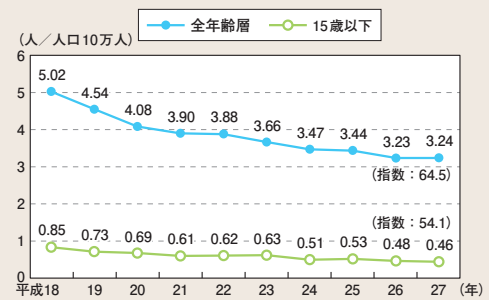
また、15歳以下の子供の人口10万人当たり死者数の推移をみると、全年齢層に比べて減少率が大きい。

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・保育所等及び保護者等と連携して紙芝居等の視聴覚教材を活用した交通安全教室等を実施している。小学生及び中学生に対しては、歩行者及び自転車利用者として必要な知識・技能を習得させ、自己の安全だけでなく他人の安全にも配慮できるようにするため、学校、PTA等と連携した自転車教室等を実施している。

また、警察では、通学路の定期的な合同点検等の結果を踏まえ、警察による対策が必要な箇所において、教育委員会、学校、道路管理者等と連携し、信号機や横断歩道の設置等による道路交通環境の整備、通学路の危険箇所を取り上げた具体的な交通安全教育等を推進している。

図表5-9 15歳以下の人口10万人当たり死者数の推移(平成18~27年)



(2) 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27年中の高齢者^(注1)の交通事故死者数は2,247人であり、これを状態別にみると、歩行中が約5割、自動車乗用中が約3割、自転車乗用中が約2割を占めている。また、歩行中・自転車乗用中の死者のうち、7割以上は運転免許を保有していなかった。

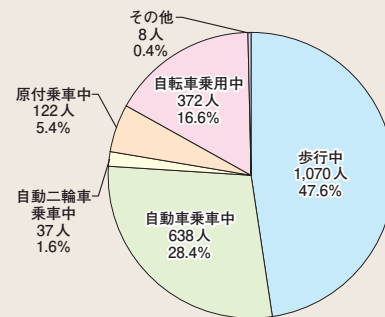
さらに、横断歩行中の高齢者の死者のうち、約6割に法令違反があり、他の年齢層と比較して走行車両の直前直後横断が特に多い。

② 高齢者の事故防止対策

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、関係機関・団体等と協力し、交通事故が多発している交差点等における交通ルールの遵守を呼び掛ける指導や医療機関、福祉施設等における広報啓発活動を行うほか、シミュレーター等の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。また、交通事故の多い薄暮時間帯における高齢者の保護・誘導活動、明るい目立つ色の衣服の着用や反射材用品等の普及促進を行っている。

このほか、交通環境の整備による高齢者の安全確保^(注2)や高齢運転者対策の充実^(注3)に向けた取組を推進している。

図表5-10 高齢者の交通事故死者に占める状態別割合(平成27年)



参加・体験・実践型の交通安全教育

注1：65歳以上の者

2：174頁参照

3：169頁参照

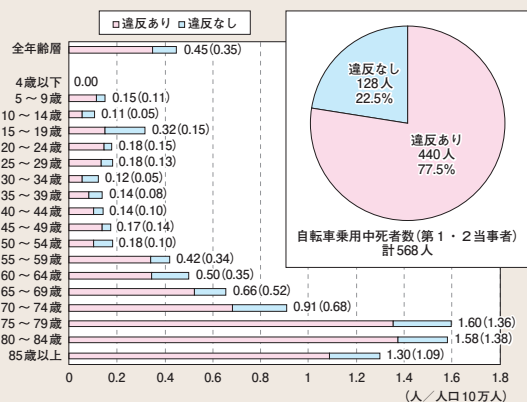
3 自転車の安全利用の促進

(1) 自転車に関連する交通事故の状況

自転車に関連する交通事故件数は減少傾向にあるものの、依然として全交通事故件数の約2割を占めている。

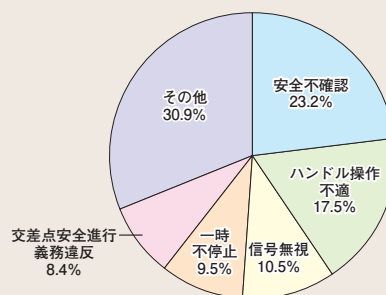
人口10万人当たりの自転車乗用中の死者のうち、第1当事者及び第2当事者について年齢層別にみると、70歳以上が全年齢層の2倍以上と多い。また、法令違反別にみると、自転車乗用中の死者の約8割で何らかの法令違反があり、中でも、安全不確認、ハンドル操作不適等が多い。

図表5-11 人口10万人当たり年齢層別自転車乗用中死者数(第1・2当事者)及び違反有無別割合(平成27年)



注1：算出に用いた人口は、26年の総務省統計資料「10月1日現在推計人口」による。
注2：()内は、人口10万人当たり年齢層別自転車乗用中死者数のうち違反ありの数値を示す。

図表5-12 自転車乗用中死者(第1・2当事者)の法令違反の内訳(平成27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・自動車が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)の歩道通行を可能とする交通規制の実施場所の見直し^(注4)等を通じて自転車と歩行者の安全の確保に努めている。



自転車専用通行帯の設置例(静岡県菊川市)



自転車道の整備例(山形県山形市)

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

注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

注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

注4：幅員3メートル未満の歩道においては、歩行者の通行量や保育施設等の存在といった沿道環境等を総合的に勘案して、普通自転車歩道通行可の交通規制の見直しを実施している。

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、「自転車安全利用五則」^(注1)を活用するなどして、全ての年齢層の自転車利用者に対して、自転車は車道通行が原則であること、車道では左側通行すること、歩道では歩行者を優先することなどの自転車の通行ルール等の周知に努めている。

また、近年、自転車の利用者が加害者となる重大事故が後を絶たないことなどに鑑み、ルールを守らなかった場合の罰則や交通事故発生危険性の危険性、事故の加害者となった場合の責任の重大性、損害賠償責任保険等への加入の必要性等の周知に努めるとともに、被害を軽減するための対策として、ヘルメットの着用や幼児を自転車に乗車させる場合のシートベルトの着用の促進を図っている。

③ 自転車安全教育の推進

警察では、学校等と連携して、児童・生徒に対する自転車安全教育を推進しており、スタントマンによる事故の再現や自転車シミュレーターの活用等による参加・体験・実践型の自転車教室を開催するなど、教育内容の充実に努めている。27年中、児童・生徒や高齢者等を対象とした自転車教室を全国で約5万回開催し、約583万人が受講した。

また、同年6月から、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対し、安全運転の大切さへの「気付き」を促し、自転車の運転者による交通の危険を防止するための自転車運転者講習を実施している。同年中、制動装置不良自転車（ブレーキがない自転車等）を運転するなどの危険行為を反復して行った7人が同講習を受講した。

④ 自転車利用者に対する指導取締りの推進

警察では、自転車指導啓発重点地区・路線^(注2)を中心に、自転車利用者の無灯火、二人乗り、信号無視、一時不停止等に対し、指導警告を行うとともに、悪質・危険な交通違反に対しては検挙措置を講ずるなど、厳正に対処している。



自転車運転者講習制度のリーフレット



自転車利用者に対する指導取締り状況

図表5-13 自転車利用者に対する指導取締り状況（平成27年）

取締り件数(件)	指導取締り状況							検挙総数	指導警告
	酒酔い	信号無視	通行禁止	遮断踏切立入り	指定場所一時不停止	制動装置不良	その他		
	148	6,347	168	2,911	596	534	1,314	12,018	1,850,828

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

注2：自転車と歩行者との交通事故の発生状況、地域住民の苦情・要望の状況等を踏まえ、全国1,791か所（27年12月31日現在）を指定し、自転車利用者に対する街頭における指導啓発活動等を推進している。

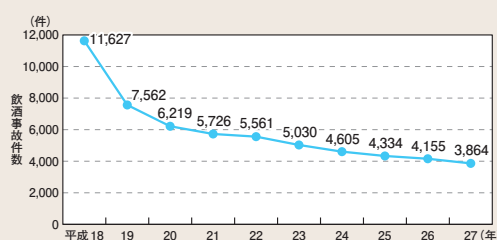
4 飲酒運転の根絶に向けた警察の取組

(1) 「飲酒運転を許さない社会環境づくり」の取組

平成27年中の飲酒運転による交通事故件数は3,864件で、15年連続で減少したものの、近年ではその減少幅が縮小し、下げ止まり傾向にある。

警察では、飲酒運転の危険性や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とともに、飲酒が運転等に与える影響について理解を深めるため、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、酒類提供飲食業等の業界に対して飲酒運転を防止するための取組を要請するほか、一般財団法人全日本交通安全協会等が推進している「ハンドルキーパー運動」^(注)への参加を国民に呼び掛けるなど、関係機関・団体等と連携して「飲酒運転を許さない社会環境づくり」に取り組んでいる。

図表5-14 飲酒事故件数の推移 (平成18~27年)



飲酒運転根絶キャンペーン

(2) 飲酒運転根絶の受け皿としての運転代行サービスの普及促進

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

図表5-15 自動車運転代行業の認定業者数等の推移 (平成23~27年)

区分	年次	23	24	25	26	27
認定業者数 (業者)		8,778	8,838	8,848	8,890	8,866
自動車運転代行業の従業員数 (人)		82,960	81,834	81,238	79,971	78,985
随伴用自動車台数 (台)		28,561	28,874	28,516	28,046	27,382

(3) 飲酒運転の取締りの強化

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

図表5-16 飲酒運転の取締り件数 (平成27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)	565	26,099	104	48	696



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

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27年末には190路線となり、その総延長距離は1万2,000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215人と、前年より11人増加した。

図表5-17 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18～27年）

区分	年次	18	19	20	21	22	23	24	25	26	27
交通事故発生件数（件）		13,803	12,676	10,970	11,114	12,204	11,711	11,299	11,520	10,202	9,842
死者数（人）		262	245	196	179	191	217	225	227	204	215
負傷者（人）		22,007	21,007	18,125	19,272	20,729	19,996	19,736	19,920	18,062	17,129

(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場点検を道路管理者と共同して実施し、必要な対策を協議・検討するとともに、パトロール等を強化している。

特に逆走が原因となる交通事故や中央帯により往復の方向別に分離されていない区間における対向車線へのはみ出しによる交通事故、車両故障又は交通事故により停車中の車両から降車し、又は車内に留まった運転者等が後続車に衝突され被害に遭う交通事故が後を絶たないことから、道路管理者等と連携して交通安全施設等の計画的な整備等を推進している。

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。

また、速度規制については、平成28年3月に調査研究委員会において取りまとめられた「高規格の高速道路における速度規制の見直しに関する提言」を踏まえ、新東名高速道路等の高規格の高速道路における100キロメートル毎時を超える速度への規制速度の引上げについて検討を進めている。

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・団体等と協力して、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の着用及びチャイルドシートの使用の徹底を図るため、関係機関・団体等と連携して普及啓発活動を推進するとともに、27年中はシートベルト装着義務違反を17万3,365件取り締まった。



シートベルト着用の普及啓発活動

第3節

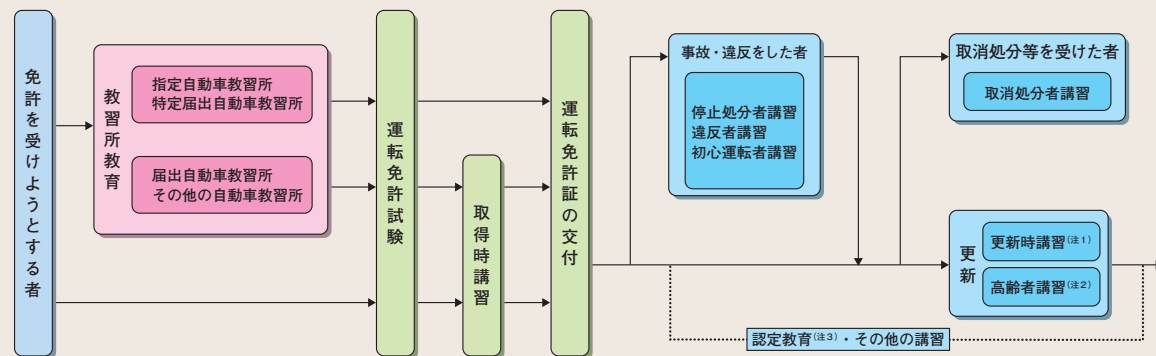
安全運転の確保

1 運転者教育

(1) 運転者教育の体系

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

図表5-18 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の受講が義務付けられている。また、75歳以上の者については、認知機能検査の受検が義務付けられており、検査結果に基づいて高齢者講習が行われる。
 注3：都道府県公安委員会の認定を受けた運転免許取得者教育のうち、高齢者講習又は更新時講習と同等の効果を生じさせるために行われる課程を終了した者については、それぞれ講習の受講が免除される。

(2) 運転免許を受けようとする者に対する教育の充実

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

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

- ・ 指定自動車教習所
 全国で1,339か所（平成27年末現在）
- ・ その卒業者で同年中に運転免許試験に合格した者の数
 156万5,096人（合格者全体の97.1%）

また、運転免許を受けようとする者は、その種類に応じ、安全運転に関する知識や技能等を習得するための講習（取得時講習）を受講することが義務付けられている。ただし、指定自動車教習所又は特定届出自動車教習所^(注2)を卒業した者はこれと同内容の教育を受けているため、受講する必要がない。

図表5-19 取得時講習の実施状況（平成27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	674
	中型車講習		868
	普通車講習		9,830
	大型二輪車講習		326
	普通二輪車講習		1,262
	大型旅客車講習		543
	中型旅客車講習		45
	普通旅客車講習		1,044
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	11,461
	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	120,575

注：いずれの講習も実技訓練を含むこととされている。

注1：職員、施設及び運営方法が一定の基準に適合するものとして都道府県公安委員会が指定した自動車教習所

注2：届出自動車教習所のうち、職員、施設、教習方法等が一定の基準に適合するものとして都道府県公安委員会が指定した教習課程を行う自動車教習所

(3) 運転免許取得後の教育の充実

① きめ細かな更新時講習の実施

更新時講習は、運転免許証の更新の機会に定期的に講習を行うことにより、安全な運転に必要な知識を補い、運転者の安全意識を高めることを目的としている。この講習は、受講対象者を法令遵守の状況等により優良運転者、一般運転者、違反運転者及び初回更新者に区分して実施している。

図表5-20 更新時講習の実施状況（平成27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)	9,442,901	3,140,941	3,129,710	1,102,636
うち特定失効者 ^(注)	20,481	94,951	69,889	43,238
講習時間	30分	1時間	2時間	2時間
講習内容	ビデオ等の視聴覚教材を使用して交通事故の実態、安全な運転に必要な知識等について説明する。	優良運転者講習の内容に加え、運転適性検査用紙等により適性検査を実施し、具体的な指導を行う。	一般運転者講習の内容に加え、自動車等の運転に必要な知識に関する討議及び指導を行う。	一般運転者講習の内容に加え、自動車等の運転に関する基礎的な知識を習熟させるための演習を行う。

注：特定失効者とは、運転免許が効力を失った日から6月以内（やむを得ない理由のある者については、3年以内で、当該事情がやんだ日から1月以内）の者のことで、更新時講習等の受講により運転免許試験の一部が免除される。

② 危険運転者の改善のための教育

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

特に飲酒運転者対策として、飲酒運転違反者に対する一層効果的な教育を目的とした、AUDIT^(注1)、ブリーフ・インターベンション^(注2)等の飲酒行動の改善のためのカリキュラムを盛り込んだ取消処分者講習（飲酒取消講習）を全国で実施している。また、停止処分者講習等において、飲酒運転違反者を集めて行う飲酒学級を設け、飲酒体験ゴーグル、運転シミュレーター等を活用した酒酔い等の疑似体験、飲酒運転事故の被害者遺族等による講義を実施するなど、教育内容の充実に努めている。



飲酒体験ゴーグルを活用した疑似体験

図表5-21 危険運転者の改善のための教育の実施状況（平成27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。	34,802
取消処分者講習	運転免許の拒否、取消し等の処分を受けた者	受講者に運転適性を自覚させて運転態度の改善を図るため、自動車等の運転等をさせることにより運転適性に関する調査を行い、それに基づく個別かつ具体的な指導を行っている。	新たな運転免許試験の受験資格となる。	29,591
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。	261,199
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。	121,571

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、27年中は1,575人が受験し、不合格となった1,187人が運転免許を取り消された。

③ 自動車教習所における交通安全教育

自動車教習所は、いわゆるペーパードライバー教育を始めとする運転免許取得者に対する交通安全教育も行っており、地域における交通安全教育センターの役割も果たしている。都道府県公安委員会は、認定制度によりこうした教育の水準の向上と普及に努めている。

注1：Alcohol Use Disorders Identification Testの略。世界保健機関（WHO）がスポンサーになり、数か国の研究者によって作成された「アルコール使用障害に関するスクリーニングテスト」で、面接又は質問紙により、その者が危険・有害な飲酒習慣を有するかどうかなどを判別するもの

2：受講者に、日々の飲酒量等に関し自身が設定した目標の達成状況を一定期間記録させた上で、その記録内容に基づき、受講者ごとに問題飲酒行動及び飲酒運転の抑止のための指導を行うもの

2 運転者に対する取組

(1) 運転者の危険性に応じた行政処分の実施

道路交通法違反を繰り返し犯す運転者や重大な交通事故を起こす運転者を道路交通の場から早期に排除するため、行政処分の厳正かつ迅速な実施に努めている。

図表5-22 運転免許の行政処分件数の推移
(平成23～27年)

区分	年次	23	24	25	26	27
総数(件)		469,363	447,101	406,047	366,437	357,442
	取消し	43,017	41,631	38,210	37,577	40,536
	停止	426,346	405,470	367,837	328,860	316,906

注：取消し件数は、初運転者に対する再試験に係る取消しの件数及び申請による取消しの件数を含んでいない。

(2) 運転適性相談の充実

警察では、障害者及び一定の症状を呈する病気等にかかっている者が安全に自動車等を運転できるか個別に判断するために運転適性相談窓口を設置している。運転適性相談窓口では、専門知識の豊富な職員を配置するとともに、相談者のプライバシーに特段の配慮をしている。また、患者団体や医師会等との密接な連携を取りながら、必要に応じて相談者に専門医を紹介するなど、運転適性相談の充実を図っている。あわせて、運転免許センターや警察署にポスターを掲示するなどにより、運転適性相談窓口の周知徹底に努めている。



運転適性相談の状況

(3) 運転免許手続等の利便性の向上と国民負担の軽減

警察では、運転免許証の更新に係る利便性の向上と国民の負担の軽減のため、更新免許証の即日交付、日曜日の申請受付、警察署における更新窓口の設置、申請書の写真添付の省略等の施策を推進している。

また、障害者の利便性向上のため、試験場施設の整備・改善、漢字に振り仮名を付けた学科試験の実施や字幕入り講習用映画の活用等を推進している。

(4) 国際化への対応

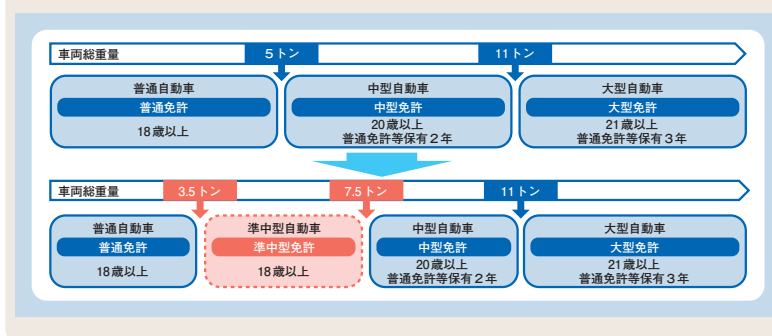
警察では、日本語を解さない外国人に対し、運転免許学科試験の外国語による実施、更新時講習等における外国語版教本の活用等を推進している。また、外国等の行政庁等の運転免許を有する者については、一定の条件の下に運転免許試験の一部を免除できる制度があり、平成27年中の同制度による運転免許証の交付件数は3万2,577件であった。

このほか、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。

(5) 準中型免許の新設

免許区分として18歳で取得可能な準中型免許を新設する道路交通法の一部を改正する法律が平成27年6月に公布され、29年3月に施行されることとなっており、警察では、関係機関・団体と連携しながら施行準備を進めるとともに、貨物自動車に係る交通事故防止対策を推進している。

図表5-23 準中型免許の新設



3 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1)による指導等を通じ、受講者に自らの身体的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、具体的な指導を行っている。平成27年中は258万9,265人が受講した。

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、満了する日より前の6月以内に、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などを目的としており、検査の結果に応じた高齢者講習を行っている。27年中の認知機能検査の受検者数は163万709人であった。

(2) 臨時認知機能検査の導入等

一定の違反行為をした75歳以上の高齢運転者に対する臨時認知機能検査の導入、同検査で認知機能の低下が自動車等の運転に影響を及ぼすおそれがあると判断された者に対する臨時高齢者講習の導入、認知機能検査で認知症のおそれがあると判断された者に対する臨時適性検査（専門医の診断）等に係る制度の見直し等^(注2)を内容とする道路交通法の一部を改正する法律が平成27年6月に公布され、29年3月に施行されることとなっており、警察では、関係機関・団体と連携しながら施行準備を進めている。



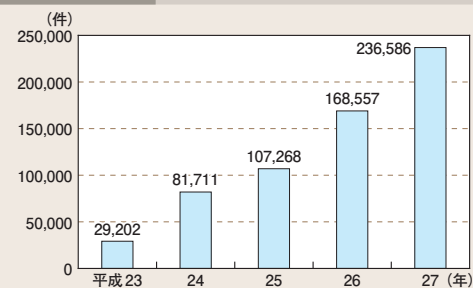
運転経歴証明書の様式

(3) 申請による運転免許の取消し（運転免許証の自主返納）

身体機能の低下等を理由に自動車等の運転をやめる際には、運転免許の取消しを申請して運転免許証を返納することができるが、その場合には、返納後5年以内に申請すれば、運転経歴証明書の交付を受けることができる。この運転経歴証明書は、金融機関の窓口等で犯罪収益移転防止法の本人確認書類として使用することができる。

警察では、運転経歴証明書制度の周知を図るとともに、運転免許証を返納した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自主的に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。

図表5-24 運転経歴証明書交付件数の推移（平成23～27年）



コラム 高齢運転者による交通事故

75歳以上の高齢運転者については、年齢層別免許人口10万人当たりの交通事故件数及び交通死亡事故件数が全年齢層の平均を大きく上回っている。平成27年10月には、高齢者（82）が運転する普通乗用自動車が北陸自動車道を逆走したことにより、追越し車線を順行で走行していた普通乗用自動車と正面衝突し、逆走した運転者を含む4人が軽傷を負った。28年3月、運転者を自動車運転死傷処罰法^(注3)違反（過失運転致傷）で検挙した（新潟）。



交通事故現場の状況

注1：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

注2：更新時の認知機能検査及び臨時認知機能検査で認知症のおそれがあると判断された者について、その者の違反状況を問わず、医師の診断を要することとされた。

注3：自動車の運転により人を死傷させる行為等の処罰に関する法律

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年以降は、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」に即して推進している。

27年度から32年度においては、当該期間を計画期間とする第4次社会資本整備重点計画に即して、重点的、効果的かつ効率的に交通安全施設等の整備を推進することとしている。

図表5-25 主な交通安全施設等整備状況

○ 信号機	約21万基
○ 道路標識	約630万本
○ 光ビーコン	約5万6,000基
○ 交通情報板	約3,600基
○ 交通管制センター	163か所 (平成27年度末現在)

図表5-26 警察の整備する交通安全施設等



図表5-27 第4次社会資本整備重点計画の概要
(警察関連部分)

重点目標1：社会資本の戦略的な維持管理・更新を行う

- 警察庁インフラ長寿命化計画に即した老朽施設の更新等の推進

重点目標2：災害特性や地域の脆弱性に応じて災害等のリスクを低減する

- 災害発生時において安全で円滑な交通を確保するための対策の推進
- 幹線道路における事故の危険性が高い箇所に対する重点的な交通事故抑止対策の推進
- 市街地や住宅地等における人優先のエリアの形成
- ITSの活用、信号機の改良等による道路交通の安全の確保
- 通学路における安全な通行空間の確保
- 安全で快適な自転車利用環境の創出の推進

重点目標3：人口減少・高齢化等に対応した持続可能な地域社会を形成する

- ITSの活用、信号機の改良等によるより円滑な道路交通の実現
- 主要な生活関連経路におけるバリアフリー対応型信号機等の整備
- 交通渋滞を緩和する対策の推進

重点目標4：民間投資を誘発し、経済成長を支える基盤を強化する

- 2020年東京オリンピック・パラリンピック競技大会の開催を見据えた安全・円滑かつ快適な交通環境の整備
- ITSの活用、信号機の改良等によるより円滑な道路交通の実現

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



整備後長期間が経過した信号機

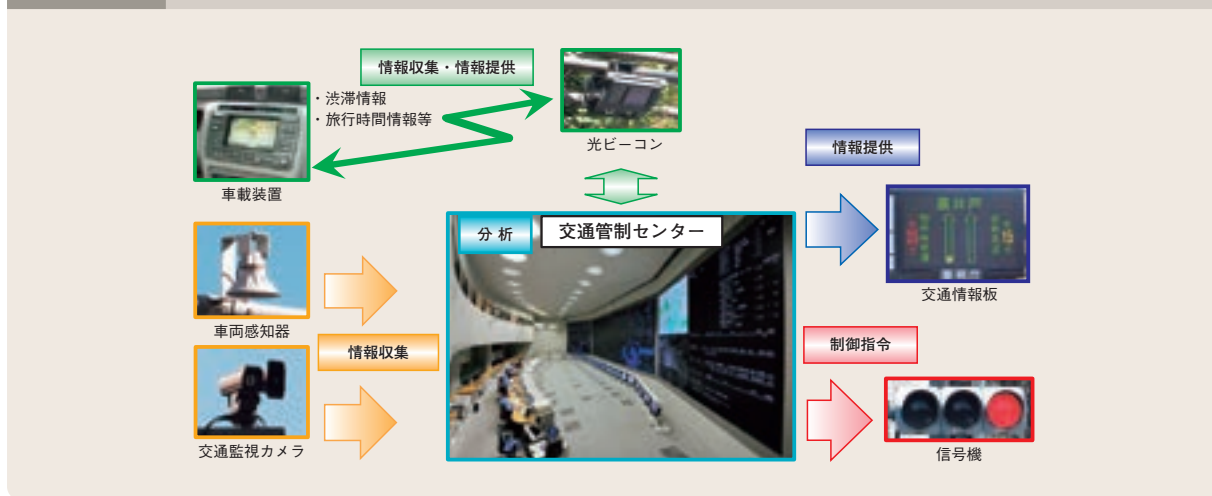
(2) 交通管制システムの整備

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

具体的には、

- ・ 交通状況に即応した信号の制御により、車両の流れをコントロールすることで、交通の安全と円滑化を図るとともに、交差点における停止・発進回数を低減させることで、騒音、振動及び排出ガスの発生を抑え、交通公害の低減を図る
- ・ パトカーや警察官等からの報告のほか、車両感知器等から情報を収集し、交通情報板や光ビーコン^(注1)等を活用した交通情報の提供により、交通流・交通量の誘導及び分散を図るなどの対策を講じ、複雑・過密化した交通を効率的かつ安全に管理して、交通の安全と円滑の確保に努めている。

図表5-28 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板やVICS^(注2)等を通じて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。

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カーナビゲーション装置等にオンラインで提供するシステムを構築するなど、民間の交通情報提供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、当該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ている。このほか、民間事業者が保有するプローブ情報^(注3)を活用しつつ、災害時に交通情報を提供するための環境の整備を推進している。

注1：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
 2：Vehicle Information and Communication System（道路交通情報通信システム）の略。光ビーコン等を通じてカーナビゲーション装置に対して交通情報を提供するシステムで、時々刻々変動する道路交通の状況をリアルタイムで地図画面上に表示することができるほか、図形・文字でも分かりやすく表示することができる。
 3：カーナビゲーションに蓄積された走行履歴情報

(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25年12月に有識者懇談会において取りまとめられた「交通事故抑止に資する取締り・速度規制等の在り方に関する提言」を踏まえ、一般道路においては、実勢速度、交通事故発生状況等を勘案しつつ、規制速度の引上げ、規制理由の周知措置等を計画的に推進するとともに、生活道路においては、速度抑制対策を積極的に推進している。

また、26年から、交通事故の減少、被害の軽減、交差点における待ち時間の減少、災害時の対応力の向上等の効果が見込まれる環状交差点の適切な箇所への導入を推進しており、27年度までに55か所で導入された。

このほか、信号制御については、歩行者・自転車の視点で、信号をより守りやすくするために、横断実態等を踏まえた信号表示の調整等の運用の改善を推進している。



環状交差点（長野県飯田市）

(5) 交通管理等による環境対策

警察では、沿道地域の交通公害の状況や道路交通の実態に応じて、通過車両の走行速度を低下させてエンジン音や振動を低く抑えるための最高速度規制、エンジン音や振動の大きい大型車を沿道から遠ざけるための中央寄り車線規制等の対策を実施しているほか、環境保全効果だけでなく交通事故防止にも一定の効果が期待されるエコドライブ（環境負荷の軽減に配慮した自動車の使用）の普及促進に努めている。

コラム 完全自動走行を見据えた環境整備の推進

自動走行システムは、交通事故の削減や渋滞の緩和等に寄与する技術であると考えられることから、警察では、その進展を支援すべく積極的に取り組んでいる。

警察庁では、平成27年10月から、有識者を交えて、こうした自動走行の実現に関する法制度面を含む各種課題について検討を行っており、28年5月には、交通の安全と円滑を図る観点から留意すべき事項等を示す「自動走行システムに関する公道実証実験のためのガイドライン」を策定・公表した。都道府県警察では、公道実証実験の実施主体から連絡や相談があった場合には、同ガイドラインを活用しつつ、実施場所における交通実態等を踏まえた助言や情報提供等を行っている。

また、同年2月、国際連合経済社会理事会の下で欧州経済委員会内陸輸送委員会において、我が国が、自動運転と国際条約との整合性等について議論を行っている道路交通安全作業部会（WP1^{（注）}）の正式メンバーとなること承認されたところであり、警察庁では、同作業部会への参画等を通じて、完全自動走行の早期実現を目指し、国際的な議論に取り組んでいる。

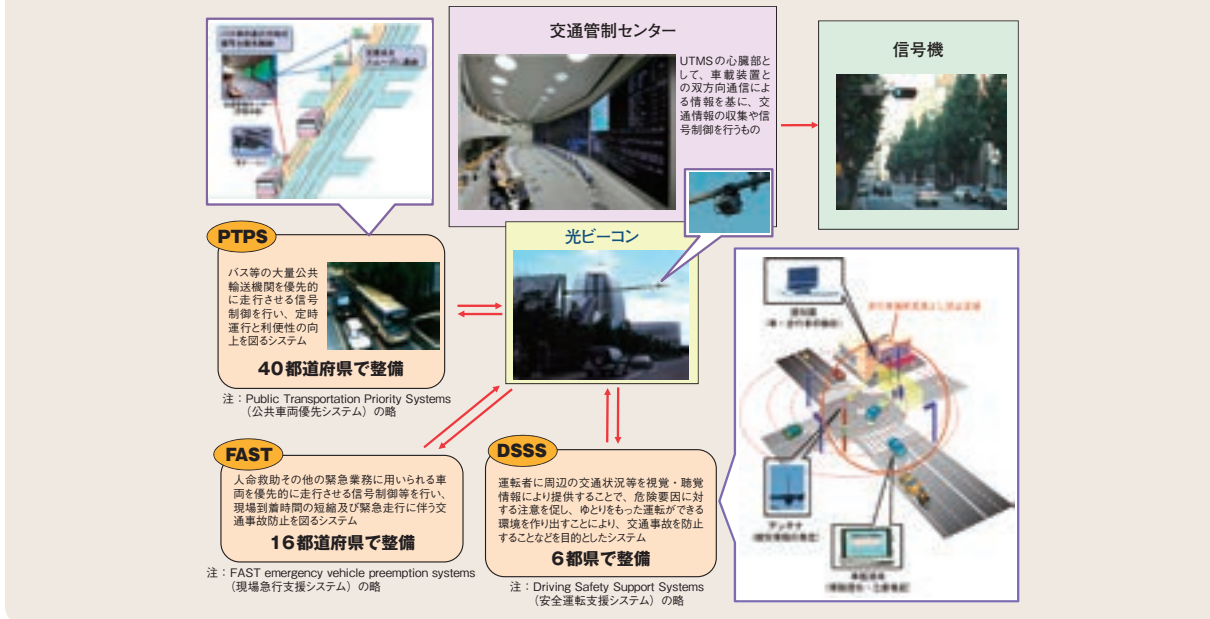
注：Working Party on Road Traffic Safetyの通称

2 ITSの推進

(1) UTMS^(注1)の開発・整備によるITS^(注2)の推進

警察では、最先端の情報通信技術等を用いて交通管理の最適化を図るため、光ビーコン等の機能を活用したUTMSの開発・整備を行うことによりITSを推進し、安全・円滑かつ快適で環境負荷の低い交通社会の実現を目指している。

図表5-29 警察におけるITSの概要（平成27年度末現在）



(2) ITSに関する国際協力の推進

警察では、平成27年10月、フランス・ボルドーで開催された第22回ITS世界会議（世界102か国から産学官の関係者約1万2,000人が参加）において、各種発表を通じてUTMSの先進的な技術を紹介するとともに、各国とITSに関して情報交換を行うなど、ITSに関する国際協力を推進している。



第22回ITS世界会議

コラム 自動走行システムの実用化に向けた研究開発

総合科学技術・イノベーション会議^(注3)が司令塔となり、府省の枠にとらわれず、社会的な課題解決の鍵となる技術の開発を推進するプログラムとして平成26年5月に創設されたSIP^(注4)においては、研究開発の対象となる課題の一つとして、「自動走行システム」が掲げられている。自動走行システムを実用化するに当たっては、自動車が信号情報等をリアルタイムに認識し、制御を行う仕組みが必要不可欠となることから、警察庁では、SIPに基づき、信号情報等を提供する路側システム等の研究開発を実施している。

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

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

注3：内閣総理大臣及び科学技術政策担当大臣のリーダーシップの下、総合的・基本的な科学技術・イノベーション政策の企画立案及び総合調整を行うことを目的とした会議

注4：Cross-ministerial Strategic Innovation Promotion Program（戦略的イノベーション創造プログラム）の略

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（注1）、歩行者・自転車利用者の交通事故防止対策が重要な課題となっている。

(1) ゾーン30の推進

警察では、市街地等の生活道路における歩行者等の安全な通行を確保するため、道路管理者と連携して、ゾーン30の整備を推進している。ゾーン30とは、区域（ゾーン）を設定して、最高速度30キロメートル毎時の区域規制や路側帯の設置・拡幅を実施するとともに、その区域の道路交通の実態に応じて通行禁止等の交通規制の実施やハンプ（注2）の設置等の対策により、区域内における速度抑制や通過交通の抑制・排除を図るものである。平成28年度末までに全国で約3,000か所を整備することを目標としており、27年度末までに2,490か所を整備した。

図表5-30 ゾーン30の整備イメージ



(2) バリアフリー対応型信号機等の整備の推進

警察では、高齢者、障害者等の移動等の円滑化の促進に関する法律に基づき、高齢者、障害者等が道路を安全に横断できるよう、次の対策を講じている。

① バリアフリー対応型信号機の整備

音響により信号表示の状況を知らせる音響式信号機、信号表示面に青時間までの待ち時間及び青時間の残り時間を表示する経過時間表示機能付き歩行者用灯器、歩行者・自転車と車両が通行する時間を分離して交通事故を防止する歩車分離式信号等を整備している。

② 見やすく分かりやすい道路標識・道路標示等の整備

標示板を大きくする、自動車の前照灯の光に反射しやすい素材を用いるなどして見やすく分かりやすい道路標識・道路標示を整備するとともに、横断歩道上における視覚障害者の安全性及び利便性を向上させるエスコートゾーンを整備している。



音響式信号機 経過時間表示機能付き歩行者用灯器



高輝度標識 エスコートゾーン

注1：交通事故発生から30日以内の死者のうち、歩行中・自転車乗用中の死者の占める割合は、フランスが19.4%（平成26年）、イギリスが31.3%（26年）、アメリカが16.7%（25年）であるのに対して、日本は52.9%（27年）となっている。

2：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）

4 駐車対策

(1) 違法駐車の状態

違法駐車は、交通渋滞を悪化させる要因となるほか、歩行者や車両の安全な通行の妨げとなったり、緊急自動車の活動に支障を及ぼしたりするなど、地域住民の生活環境を害し、国民生活全般に大きな影響を及ぼしている。

また、違法駐車は、交通事故の原因ともなっており、駐車車両への衝突事故件数は平成16年以降減少傾向にあるものの、27年中には976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、駐車問題に関するものが14.2%を占めており、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、地域住民等の意見要望を十分に踏まえつつ、駐車規制の点検・見直しを実施するとともに、物流の必要性や自動二輪車の駐車需要等にも配慮し、地域の交通実態等に応じた規制の緩和を行うなど、きめ細かな駐車規制を推進している。

② 違法駐車取締り

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



荷さばきに配慮した駐車規制



駐車監視員の活動状況

図表5-31 確認事務の民間委託の状況(平成23~27年)

区分	年次	23	24	25	26	27
委託警察署数(署)		384	387	389	393	397
受託法人数(法人)		60	62	58	58	55
駐車監視員数(人)		2,118	2,104	2,076	2,060	2,054

図表5-32 違法駐車取締り状況(平成27年)

駐車違反取締件数(件)	1,408,796
うち放置違反金納付命令	1,141,472
放置駐車確認標章の取付け件数(件)	1,394,977
うち駐車監視員によるもの	977,003
レッカー移動車両台数(台)	321

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)や車庫とぼし^(注6)の取締りを行っている。

注1：違法駐車と認められる車両であって、その運転者がこれを離れて直ちに運転することができない状態にあるもの

2：放置車両の確認と標章の取付けに関する事務

3：路外駐車場や荷さばきスペースの整備等

4：きめ細かな駐車規制の実施、違法駐車取締り等

5：道路を自動車の保管場所として使用する行為

6：自動車の使用の本拠の位置や保管場所の位置を偽って保管場所証明を受ける行為

第5節

道路交通秩序の維持

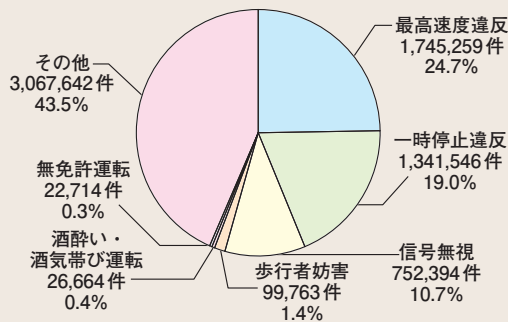
1 交通指導取締り

(1) 悪質性・危険性・迷惑性の高い運転行為への対策

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

また、速度管理や速度取締りに関する指針を設定・公表して、国民への情報発信に努めている。27年中は、705万5,982件の道路交通法違反を取り締まっている。

図表5-33 主な道路交通法違反の取締り状況（平成27年）



白バイの活動

コラム 新たな速度違反取締装置の導入

警察庁では、取締りスペースの確保が困難な道路や警察官の配置が困難な深夜等の時間帯において速度取締りが行えるよう、新たな取締り装置の研究を進めている。

平成28年3月からは、海外で導入実績があり、生活道路での取締りに使用できる小型の速度違反取締装置を埼玉県及び岐阜県に試行的に配備し、その取締り効果や運用方法について検証を進めており、検証結果を踏まえ、全都道府県警察への導入を図ることとしている。



可搬式



半可搬式



固定式

(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、最高速度違反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1)を検挙するなど、使用者等の責任追及に努めている。

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

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

事例 Case

平成27年4月、ブレーキの整備を十分に実施しないまま走行した事業用大型乗用自動車（観光バス）が、信号停止中の事業用大型乗用自動車に追突し、両車両の乗客15人が負傷した。この交通事故を端緒として、追突した観光バスを所有していた会社の代表取締役（68）及び整備担当者（70）を同年9月に道路交通法違反（整備不良車両運転）で検挙するとともに、同年10月には同社に両罰規定を適用した（静岡）。



観光バスの交通事故状況

(3) 暴走族等対策

全国の暴走族構成員数は減少傾向にあるものの、暴走族等に関する110番通報件数は1年間で3万件を超えており、いまだ高い水準にある。

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いることから、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ている。また、中学校・高校において暴走族加入阻止教室を開催しているほか、家庭、学校、保護司等と連携し、暴走族から離脱させるための措置を執るなど、総合的な暴走族対策を推進している。

さらに、元暴走族構成員等が中心となって結成された「旧車會」等と呼ばれる集団の中には、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各地で行うなど、地域住民や道路利用者に多大な迷惑を及ぼしているものもあることから、関係機関と連携して騒音関係違反^(注2)等に対する指導取締りを行っている。



暴走族等総合対策会議（5月、三重）

図表5-34 暴走族等の構成員数、検挙人員及び暴走族等に関する110番通報件数の推移（平成23～27年）

区分		年次				
		23	24	25	26	27
構成員数	暴走族(人)	8,509	7,297	6,933	6,830	6,771
	旧車會(人)	7,033	6,759	6,601	6,044	6,173
暴走族等の検挙人員(人)		29,312	25,441	19,123	14,742 (16,459)	14,652 (16,423)
暴走族等に関する110番通報件数(件)		43,215	40,577	36,360	34,861 (39,415)	32,746 (36,276)

注：()内は、旧車會に関するものを含む。



旧車會に対する取締り

注1：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。

注2：騒音関係違反とは、道路交通法違反のうち、近接排気騒音に係る整備不良、消音器不備及び騒音運転等をいう。

2 交通事故事件捜査

(1) 交通事故事件の検挙状況

平成27年中の交通事故事件に係る検挙件数は、図表5-35のとおりである。

(2) 適正かつ緻密な交通事故事件捜査

交通事故事件捜査においては、初動捜査の段階から危険運転致死傷罪の立件も視野に入れた、適正かつ緻密な捜査を推進している。

死亡事故又は重傷事故のうち、ひき逃げ事件に係るもの、危険運転致死傷罪の適用が見込まれるもの、一方の当事者の供述以外に証拠が得られないおそれがあるものなどについては、都道府県警察本部の交通事故事件捜査担当課に配置した交通事故事件捜査統括官等が現場に臨場して捜査を統括するなど、組織的かつ重点的な捜査を推進している。

ひき逃げ事件については、迅速な初動捜査を行うとともに、ミクロカラー測定検索装置^(注)等の交通鑑識資機材を効果的に活用し、被疑者の早期検挙に努めている。平成27年中の死亡ひき逃げ事件の検挙率は95.3%であった。

図表5-35 交通事故事件の検挙状況（平成27年）

区分		件数（件）	
自動車運転致死傷処罰法	法2条	危険運転致死	33
		危険運転致傷	272
	法3条	危険運転致死	15
		危険運転致傷	244
	法4条	過失運転致死アルコール等影響発覚免脱	5
		過失運転致傷アルコール等影響発覚免脱	112
	法5条	過失運転致死	3,125
		過失運転致傷	505,251
	法6条1項	無免許危険運転致傷	37
	法6条2項	無免許危険運転致死	0
		無免許危険運転致傷	11
	法6条3項	無免許過失運転致死アルコール等影響発覚免脱	0
		無免許過失運転致傷アルコール等影響発覚免脱	6
	法6条4項	無免許過失運転致死	23
無免許過失運転致傷		1,297	
刑法	危険運転致死 ^(注1)	1	
	危険運転致傷 ^(注2)	18	
	自動車運転過失致死等 ^(注3)	111	
	自動車運転過失傷害等 ^(注4)	2,228	
	重過失致死及び過失致死	19	
	重過失傷害及び過失傷害	4,665	
合計		517,473	

注1：「危険運転致死」とは、改正前の刑法208条の2の危険運転致死をいう。

注2：「危険運転致傷」とは、改正前の刑法208条の2の危険運転致傷をいう。

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

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

事例

Case

27年8月、普通乗用自動車を運転して、海水浴帰りの歩行者3人をひいて逃走した死亡ひき逃げ事件について、運転者（20）を過失運転致死傷罪及び道路交通法違反（救護義務違反等）で逮捕した。その後、現場痕跡等の採証や同車両の速度鑑定等の捜査を実施した結果、事件当時、運転者が制御困難な高速度で自動車を走行させていたことを立証（同年9月、より罰則の重い危険運転致死傷罪で起訴）した（神奈川）。



交通事故現場の鑑識状況

注：ひき逃げ事件現場に遺留された自動車塗膜片から容疑車両の車種を特定する装置

(3) 交通事故事件捜査の科学化・合理化

緻密で科学的な交通事故事件捜査を推進するべく、衝突実験に基づく事故解析等の専門的研修等により、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している。

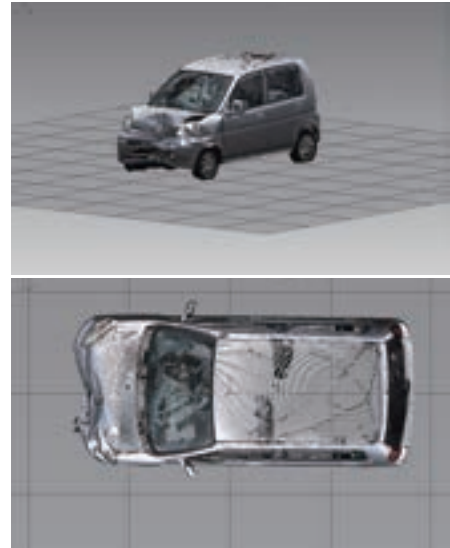
また、客観的証拠に基づいた事故原因の究明を図るとともに、交通事故当事者の負担を軽減するため、常時録画式交差点カメラや3Dレーザースキャナ(注1)を始めとする各種の機器の活用を図るほか、一定の軽微な物件事故について現場見分を省略する制度を活用するなど、捜査の合理化を図っている。



事故解析に関する研修の状況



3Dレーザースキャナによる測定状況



3Dレーザースキャナによる三次元画像

(4) 交通事故被害者等の支援

平成28年4月に警察庁が策定した「警察庁犯罪被害者支援基本計画」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、危険運転致死傷罪等に該当する事件、交通死亡事故及び全治3か月以上の重傷事故の被害者等に対して、捜査の初期の段階から事案概要や捜査経過、被疑者の検挙状況等を連絡している。

また、被害者連絡制度、刑事手続、補償制度等のほか、事案の特性やニーズに応じた内容を盛り込んだ「被害者の手引」や各種相談窓口等を紹介した「現場配布用リーフレット」を配布している。

さらに、都道府県警察本部の交通事故事件捜査担当課に配置された被害者連絡調整官等を効果的に運用し、組織的かつ適切な被害者支援を推進するとともに、被害者等の心情に配慮した適切な対応がなされるよう交通捜査員等に対する教育を強化している。



「被害者の手引」及び「現場配布用リーフレット」

注1：レーザー光線を周囲に照射することで、事故現場における道路構造や路面の痕跡、遺留品の散乱状況等を自動的かつ正確に計測し、三次元点群データを作成する機器。同データは、専門のシステムにより、三次元画像処理や図化ができる。

注2：犯罪被害者等に捜査状況等を確実に連絡するため、8年に制定されたもので、連絡対象となる事件、連絡内容等について定めている。

警察活動の最前線

運転者の心に伝わる交通指導取締り



ももくん
ももちゃん

岡山県警察本部交通部
交通機動隊白バイ第二係
こやま なおみ
小山 直美 巡査部長

現在、私は、白バイ乗務員として、日々、交通指導取締りに従事しています。

交通違反をした車を発見してから、「ヒューン」と白バイのサイレンを鳴らして違反車両を停止させ、必要な手続をとって運転者を見送るまでにかかる時間は約10分です。

とても短い時間ではありますが、その時間の中で運転者に交通ルールを守る必要性を理解してもらい、交通事故を減少させることが、私の務めだと考えています。人に何かを理解してもらうこと、まして年齢や性別、性格も様々な初対面の運転者に理解してもらうことは、容易ではありません。中には感情的になる運転者もありますが、私は、過去に取り扱った交通事故の悲惨さを訴えつつ、交通ルールを守る必要性を理解してもらうように努めています。

私は、普段、大切な人、大切な家族に囲まれて生活しています。道路を行き来する全ての人にも大切な人、大切な家族がいることでしょうか。交通事故によって大切な人が傷つく悲しみを1件でも減らせるように、これからも、運転者の心に伝わる交通指導取締りを行いたいと思います。



右側が本人

被害者等の無念を心に



らびい

岐阜県警察本部交通部
交通指導課交通捜査第一係
いけ のがみ ひでふみ
池ノ上 英文 巡査部長

ひき逃げ事件は、極めて卑劣で許すことのできない犯罪です。私が勤務する交通捜査第一係は、ひき逃げ事件の犯人検挙を使命として日夜活動しています。

ある日、道路を横断中の高齢女性が被害者となる死亡ひき逃げ事件が発生し、私は遺族からの事情聴取を担当することとなりました。しかし、その方は突然家族を失った悲しみで言葉を失い、被害者の事故前の状況を質問しても、返答もままならない状態でした。私はその姿を目の当たりにした時、犯人に対して強い憤りを感じると同時に、被害者はもとより、残された遺族のためにも「必ず犯人を検挙する」と心に誓いました。この事件では、信頼し合える仲間と共に、地面を這っての証拠収集、防犯カメラ映像の解析、現場周辺での聞き込み捜査等の警察力を結集した捜査を行った結果、無事犯人を検挙することができました。

ひき逃げ事件の犯人の多くは、逃げた理由について「飲酒運転だった」「人と思わなかった」等と身勝手な言い訳をします。しかし「逃げ得」が許される世の中では亡くなられた被害者やその遺族の無念は晴れません。

ひき逃げ事件捜査員としてはまだ新米の私ですが、「逃げ得は許さない」この熱い気持ちを心に持ち続け、ひき逃げ事件の解決に向け職務にまい進したいと思います。



右から2人目が本人