

安全かつ快適な 交通の確保

第1節 交通事故情勢

第2節 交通安全意識の醸成

第3節 きめ細かな運転者施策による安全運転
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



1 交通事故の現状

(1) 令和元年（2019年）の概況

令和元年中の交通事故による死者数（以下単に「死者数」という。）は3,215人と、4年連続で減少し、前年に引き続き、警察庁が統計を保有する昭和23年（1948年）以降の最少を更新した。また、交通事故発生件数及び負傷者数は、15年連続で減少した。

図表5-1 交通事故の概況（令和元年）

○ 交通事故発生件数	38万1,237件（前年比4万9,364件（11.5%）減少）
○ 死者数	3,215人（前年比317人（9.0%）減少）
○ 負傷者数	46万1,775人（前年比6万4,071人（12.2%）減少）
○ 30日以内死者数 ^(注)	3,920人（前年比246人（5.9%）減少）

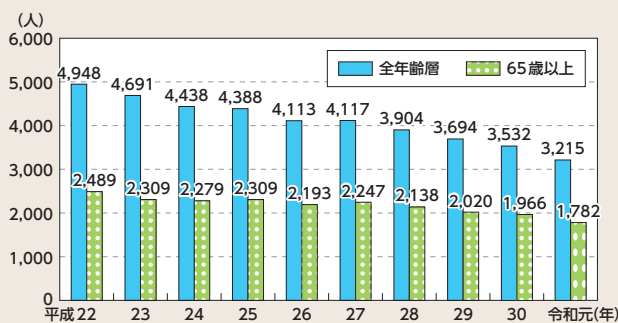
注：交通事故発生から30日以内（交通事故発生日を初日とする。）の死者数

(2) 過去10年間の死者数等の推移

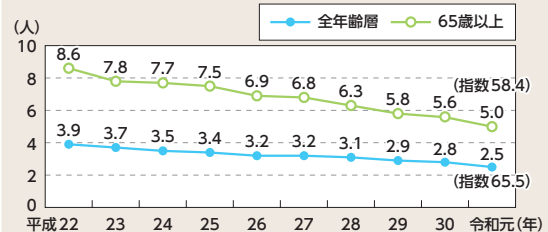
平成22年（2010年）と比較して、令和元年中の死者数は全年齢層で35.0%、65歳以上で28.4%減少し、人口10万人当たり死者数は全年齢層で34.5%、65歳以上で41.6%減少した。

他方、令和元年中の65歳以上の人口10万人当たり死者数は全年齢層の約2倍、死者数全体に占める65歳以上の割合は55.4%と、いずれも引き続き高い水準となっており、更なる高齢者の交通事故防止対策が重要となっている。

図表5-2 死者数の推移（平成22～令和元年）



図表5-3 人口10万人当たり死者数の推移（平成22～令和元年）



注1：指数は平成22年を100とした場合の令和元年の値である。
 注2：算出に用いた人口は、各年の前年の人口であり、総務省統計資料「人口推計」（各年10月1日現在人口（補間補正を行っていないもの。ただし、国勢調査実施年は国勢調査人口による。）による。

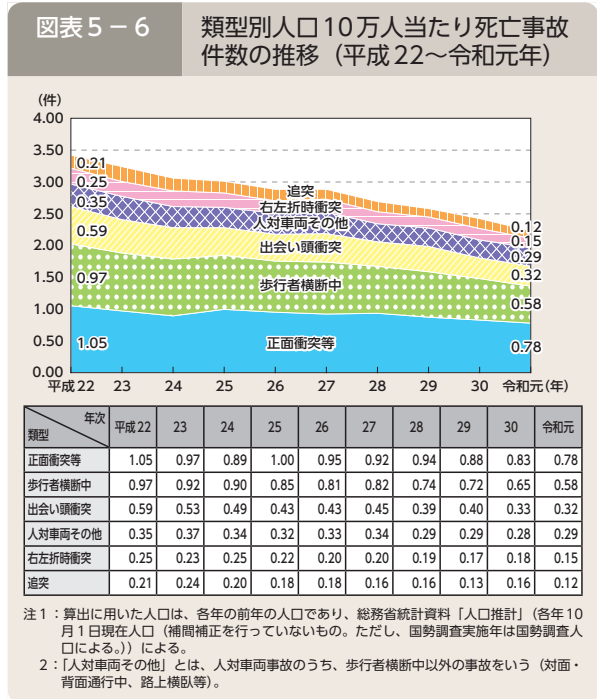
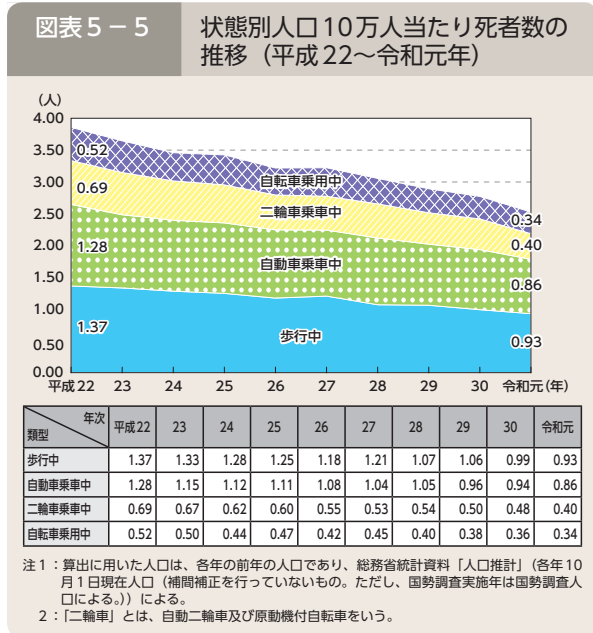
図表5-4 死者数全体に占める65歳以上の割合（平成22～令和元年）

年次	平成22	23	24	25	26	27	28	29	30	令和元
割合 (%)	50.3	49.2	51.4	52.6	53.3	54.6	54.8	54.7	55.7	55.4

(3) 状態別・類型別の特徴

状態別人口10万人当たり死者数をみると、歩行中、自動車乗車中、二輪車乗車中、自転車乗用中の順に多いが、令和元年中は、前年と比べていずれも減少した。

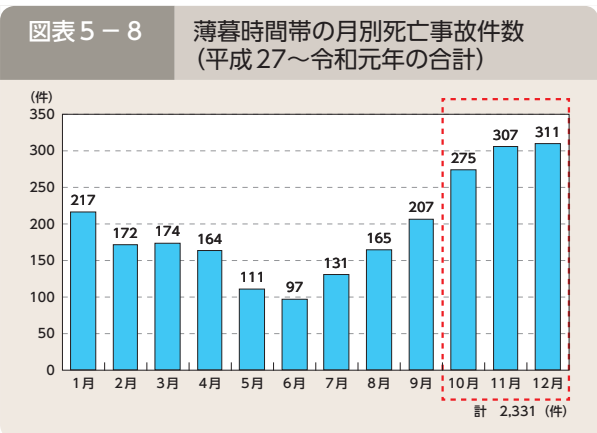
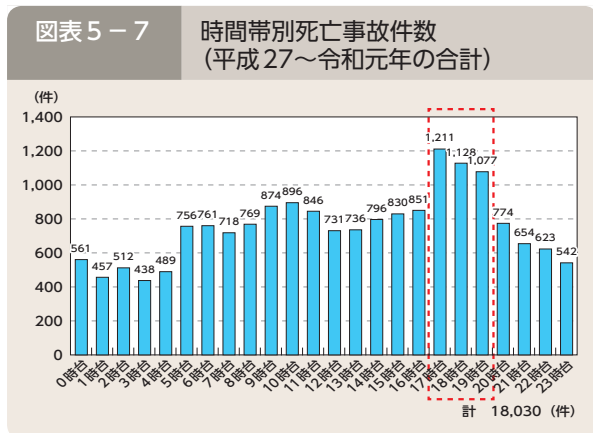
また、類型別人口10万人当たり死亡事故件数をみると、令和元年中は、正面衝突等^(注1)、歩行者横断中、出会い頭衝突の順に多い。



(4) 時間帯別・月別の特徴

最近5年間における時間帯別死亡事故件数をみると、17時台から19時台に多く発生している。

また、薄暮時間帯^(注2)の死亡事故は、7月以降に増加し、10月から12月にかけて特に多く発生している。



注1：正面衝突、路外逸脱又は工作物衝突
2：日没前後1時間以内

1 交通安全教育と交通安全活動

(1) 交通安全教育

国家公安委員会は、地方公共団体、民間団体等が適切かつ効果的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・団体等と連携し、同指針を基準として、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) 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・浸透を図り、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とともに、国民自身による道路交通環境の改善に向けた取組を推進することにより、交通事故防止の徹底を図ることを目的として、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

令和元年（2019年）中の後部座席同乗中死傷者^(注1)のシートベルト着用者率は、一般道路で67.3%、高速道路^(注2)で90.3%であった。また、令和元年に実施された全国調査^(注3)では、幼児のチャイルドシートの使用率は70.5%であった。

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、保護者に対し、道路運送車両の保安基準の細目を定める告示等に適合したチャイルドシートの使用の呼び掛けや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。

③ 反射材用品等の着用促進

薄暮時・夜間に歩行者及び自転車利用者が被害に遭う交通事故を防止するため、反射材用品、LEDライト等の視認効果、使用方法等について理解を深める参加・体験・実践型の交通安全教育や関係機関・団体等と連携した広報啓発活動を実施するなど、反射材用品等の着用促進を図っている。

memo

交通安全は地道な地域の活動から

(赤坂交通安全協会会長 土橋武雄)

赤坂交通安全協会は、昭和21年（1946年）の創立以来、赤坂警察署等と連携して、新入学期の児童等への交通安全教育、広報車を用いた啓発活動等を行っています。また、全国交通安全運動期間中には、テレビ局等とも連携して「赤坂交通安全運動のつどい」を開催しており、地域住民の交通安全意識の高揚に取り組んでいます。

私は、このような地道な地域活動が交通安全の実現につながっていくと信じていますし、交通安全が街全体を発展させていくと考えています。これからも悲惨な交通事故を1件でも減らせるよう、交通事故抑止に向けた活動を続けていきたいと思っています。



「赤坂交通安全運動のつどい」の様子

注1：乗用車、貨物車、特殊車の運転席及び運転席横の座席以外の座席（バスの座席及び貨物車の寝台席を除く。）に乗っていた死傷者をいう。

2：高速自動車国道及びこれと類似の性格や機能を有するもので国家公安委員会が指定する自動車専用道路

3：警察庁と一般社団法人日本自動車連盟（JAF）の合同調査で令和元年6月に実施されたもの

2 子供の安全確保

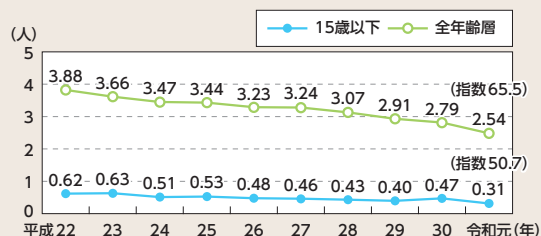
(1) 子供が関係する交通事故の状況

令和元年中の15歳以下の子供の死者数は52人であり、同年齢層の人口10万人当たりの死者数は、全年齢層に比べて大幅に少なく、過去10年間の減少率も大きい。

しかし、平成27年（2015年）から令和元年までの期間において、人口10万人当たりの歩行中死傷者数を年齢別にみると7歳が最も多く、7歳をピークにして6歳から9歳までの死傷者数が特に多くなっている。

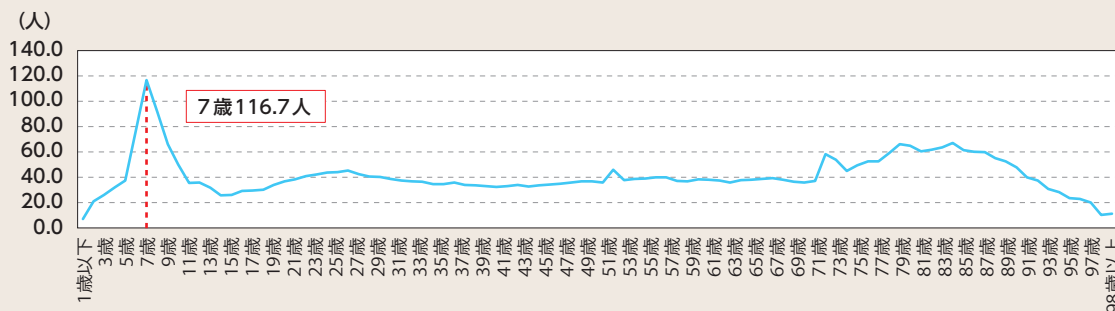
幼児及び小学生の死者・重傷者数の推移をみると、ともに減少傾向にあるが、うち約6割が歩行中の事故となっている。

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22～令和元年)



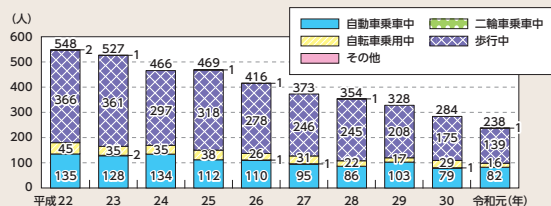
注1：指数は、平成22年を100とした場合の令和元年の値である。
 注2：算出に用いた人口は各年の前年の人口であり、総務省統計資料「人口推計」（各年10月1日現在人口（補間補正を行っていないもの。ただし、国勢調査実施年は国勢調査人口による。）による。

図表5-10 年齢別人口10万人当たり歩行中死傷者数 (平成27～令和元年平均)

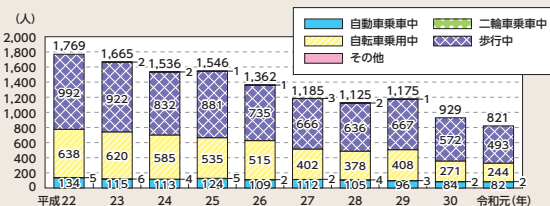


注：算出に用いた人口は、総務省統計資料「人口推計」（平成29年10月1日現在）による。

図表5-11 幼児の状態別死者・重傷者数の推移 (平成22～令和元年)



図表5-12 小学生の状態別死者・重傷者数の推移 (平成22～令和元年)



(2) 子供の交通安全教育

警察では、心身の発達段階に応じた体系的な交通安全教育を推進している。

幼児に対しては、チャイルドシートの使用等の幼児に特有の内容のほか、自らの判断で行動する歩行者となるために基本となる交通ルールや交通マナー等を習得させるため、幼稚園・保育所及び保護者等と連携して、腹話術や紙芝居等の視聴覚に訴える教育手法を取り入れた交通安全教室等を実施している。

児童に対しては、歩行者及び自転車利用者として必要な技能・知識を習得させるとともに、道路交通における危険を予測し、これを回避して安全に通行する意識及び能力を高めるため、小学校、PTA等と連携した交通安全教育を実施している。



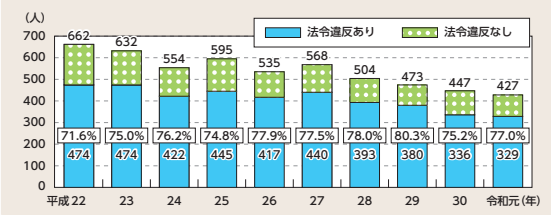
保育所と連携した交通安全教育

3 自転車の安全利用の促進

(1) 自転車関係交通事故の状況

自転車関係交通事故件数は減少傾向にあり、令和元年中の自転車乗用中死者数^(注1)も、433人と、前年より20人(4.4%)減少した。しかし、自転車側の約8割に何らかの法令違反があり、中でも安全不確認及び運転操作不適が多い。

図表5-13 自転車乗用中死者(第1・2当事者)数の推移(平成22~令和元年)



(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、歩行者、自転車及び自動車のいずれも安全かつ適切に通行できるよう、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2)及び自転車道^(注3))を整備するとともに、普通自転車^(注4)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5)等を通じて自転車と歩行者の安全確保を図っている。

② 自転車利用者に対するルール等の周知徹底

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6)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、自転車通行ルール等の周知を図っている。

また、ルールを守らなかった場合の罰則や交通事故発生時の危険性等を周知するとともに、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促進を図っている。

③ 自転車安全教育の推進

警察では、関係機関・団体等と連携して、児童・生徒や高齢者等に対する自転車安全教育を推進している。令和元年中、児童・生徒や高齢者等を対象に、自転車シミュレーターを活用するなどした参加・体験・実践型等の自転車教室を全国で約4万1,000回開催し、約441万人が受講した。

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7)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じるなど、厳正に対処している。

また、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を対象とする自転車運転者講習を実施しており、令和元年中は328人が受講した。



広報啓発ポスター

図表5-14 自転車利用者に対する指導取締り状況(令和元年)

信号無視	通行禁止	遮断路切立入り	指定場所一時不停止	制動装置不良	酒酔い	その他	取締り件数(件)	指導警告件数(件)
12,472	53	5,931	1,555	387	109	2,352	22,859	1,355,535

注1：第1・2当事者以外の当事者を含む。

2：交通規制により指定された自転車専用の車両通行帯

3：縁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

4：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、他の車両をけん引していないもの

5：道路交通法では、普通自転車は車道通行が原則とされているところ、道路標識等により歩道通行を可能とする交通規制を実施することができるが、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、当該交通規制を原則廃止する方針に基づく見直しを実施している。

6：「自転車は、車道が原則、歩道は例外」、「車道は左側を通行」、「歩道は歩行者優先で車道寄りを徐行」、「安全ルールを守る(飲酒運転・二人乗り・並進の禁止、夜間はライトを点灯及び交差点での信号遵守と一時停止・安全確認)」、「子供はヘルメットを着用」を内容とし、平成19年7月に中央交通安全対策会議(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)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もの

7：自転車が関係する交通事故の発生状況、地域住民の苦情・要望等を踏まえ、全国1,894か所(令和元年末現在)を指定

4 飲酒運転の根絶に向けた警察の取組

(1) 飲酒運転の根絶に向けた規範意識の確立

令和元年中の飲酒運転による交通事故件数は3,047件と、19年連続で減少し、このうち飲酒運転による死亡事故件数は176件と、前年より22件（11.1%）減少した。

飲酒運転の死亡事故率^(注1)は5.78%と、飲酒なしの場合（0.73%）と比べて約7.9倍も高く、飲酒運転は極めて危険性が高い悪質な犯罪行為である。

警察では、飲酒運転の危険性、飲酒運転による交通事故の実態等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関係業界に対して飲酒運転を防止するための取組を要請しているほか、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2)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「飲酒運転をしない、させない」という国民の規範意識の確立を図っている。

(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必要がある。警察庁では、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27～令和元年）

区分	年次	平成27	28	29	30	令和元
認定業者数（業者）		8,866	8,916	8,850	8,637	8,487
自動車運転代行業の従業員数（人）		78,985	75,895	76,275	72,868	70,541
随伴用自動車台数（台）		27,382	26,791	25,753	24,465	23,720

(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。

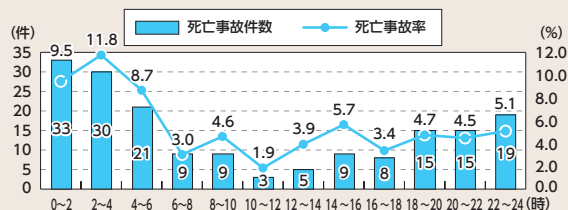
図表5-16 飲酒運転の取締り件数（令和元年）

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）	495	24,939	74	40	732

memo 飲酒死亡事故の特徴

令和元年中の飲酒運転による死亡事故件数を発生時間帯別にみると、深夜0時台から1時台が最も多く、次いで深夜2時台から3時台が多い。また、飲酒運転の死亡事故率を発生時間帯別にみると、2時台から3時台が突出して高くなっている。警察では、これらの状況について周知に努めるとともに、発生状況を踏まえた効果的な取締りを推進するなど、広報啓発等と指導取締りを組み合わせた諸活動を推進している。

図表5-17 飲酒運転事故の時間帯死亡事故件数及び死亡事故率（令和元年）



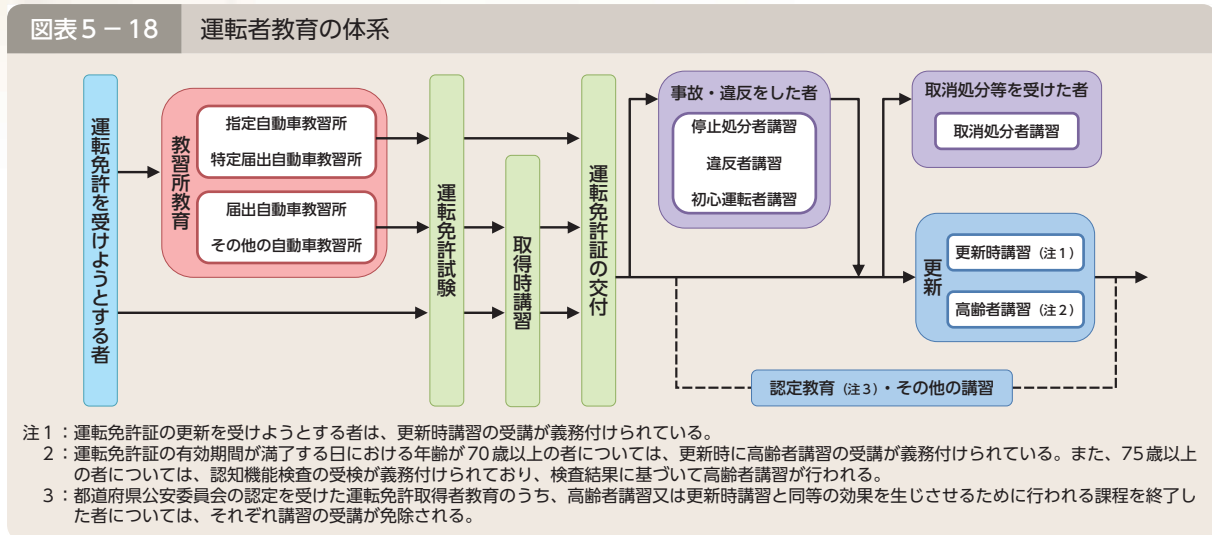
注1：交通事故発生件数に占める死亡事故件数の割合

注2：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

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、その流れは図表5-18のとおりである。



(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、こ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。

全国で令和元年（2019年）末現在1,314か所ある指定自動車教習所の卒業生で、令和元年中に運転免許試験に合格した者の数は、152万7,955人となっている。

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ところであるが、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、受講が免除される。

図表5-19 取得時講習の実施状況（令和元年）

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	427
	中型車講習		393
	準中型車講習		800
	普通車講習		5,969
	大型二輪車講習		221
	普通二輪車講習		1,015
	大型旅客車講習		346
	中型旅客車講習		14
原付免許	普通旅客車講習	595	
	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等	8,167
原付免許	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	84,771

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（所在地を管轄する都道府県公安委員会に対して、名称や所在地等の届出を行った自動車教習所）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（令和元年）

	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）	9,079,538	2,782,682	2,357,947	1,172,273
うち特定失効者 ^(注1) 特定取消処分者 ^(注2)	23,906	87,974	52,790	38,506
講習時間	30分	1時間	2時間	2時間
講習内容	DVD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、運転経験の浅い運転者向けの自動車等の運転に関する基礎的な知識に関する討議及び指導を行う。

注1：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（やむを得ない理由がある者については、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。

注2：特定取消処分者とは、一定の症状を呈する病気等に該当することを理由として運転免許を取り消された者のことで、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、受講者の飲酒行動の改善や飲酒運転に対する規範意識の向上を図っている。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、運転シミュレーターを活用した飲酒運転の疑似体験や飲酒ゴーグルを活用した飲酒状態の疑似体験等を実施して、飲酒運転の危険性を理解させるなど、教育内容の充実を図っている。

図表5-21 危険運転者の改善のための教育の実施状況（令和元年）

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。	20,768
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。	26,401
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。	受講結果により、運転免許の効力の停止等の期間が短縮される。	170,305
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受けない。	79,440

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、令和元年中は940人が受験し、不合格となった747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、ペーパードライバー教育をはじめとする運転免許保有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を果たしている。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を図っている。

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

注2：受講者に、自身が設定した日々の飲酒量等に関する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 様々な運転者へのきめ細かな対策

(1) 運転者の危険性に応じた行政処分の実施

警察では、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ことによって交通の安全を図るため、運転免許の行政処分を厳正かつ迅速に実施している。

また、近年、一般の運転者に危険を感じさせるような悪質・危険な運転行為がいわゆる「あおり運転」として社会問題化しており、このような運転を行う者について、積極的に行政処分を行うこととしている^(注1)。

図表5-22 運転免許の行政処分件数の推移（平成27年（2015年）～令和元年）

区分	年次	平成27	28	29	30	令和元
総数（件）		357,442	339,601	315,898	279,160	249,960
取消し		40,536	40,176	42,297	41,368	38,629
停止		316,906	299,425	273,601	237,792	211,331

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) 安全運転相談^(注2)の充実等

警察では、加齢に伴う身体機能の低下等のため自動車等の安全な運転に不安のある高齢運転者やその家族、身体の障害や一定の症状を呈する病気等のため自動車等の安全な運転に支障のある者等からの相談を受け付けるため、安全運転相談窓口を設けている。例えば、身体の障害について相談があった場合には、具体的な症状を聞き運転免許の条件付与に関する説明等を行うほか、必要に応じてシミュレーター等により運動機能を確認して運転免許の条件を付与するなどしている。

この窓口では、看護師の資格を有する警察官等の医療系専門職員^(注3)をはじめとする専門知識の豊富な職員を配置し、適切な相談場所を確保するなどして、相談者のプライバシー保護のために特段の配慮をしているほか、全国統一の専用相談ダイヤル「#8080」の導入や、職員による町内会への訪問、警察署への巡回等によって相談を受け付けるなど、運転者等が相談しやすい環境の整備に努めている。



安全運転相談の状況

また、相談終了後も運転者等に連絡して継続的な対応を図ったり、患者団体や医師会等と密接に連携し、必要に応じて相談者に専門医を紹介したりするなど、安全運転相談の充実を図っている。

さらに、ポスターの掲示、ウェブサイトの活用等により、安全運転相談窓口の周知徹底を図っている。

図表5-23 安全運転相談の受理件数の推移（平成27～令和元年）

区分	年次	平成27	28	29	30	令和元
相談受理件数（件）		77,779	84,220	100,174	115,245	117,425
運転免許非保有者		16,566	17,259	19,194	20,320	20,597
運転免許保有者		61,213	66,961	80,980	94,925	96,828

注1：32、33頁（トピックスⅣ いわゆる「あおり運転」(妨害運転)に対する警察の取組) 参照

2：これまでの運転適性相談の名称を、より親しみやすくなるよう改めたもの（17頁参照）

3：令和2年4月現在、41都道府県で72人の医療系専門職員が配置されている。

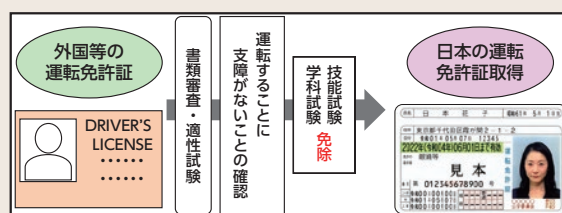
(3) 国際化への対応

警察では、日本語を解さない外国人が運転免許を取得するなどし、安全に自動車等を運転することができるよう、外国語による学科試験の実施、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証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、令和元年中の同制度による運転免許証の交付件数は4万6,983件であった。

図表5-24

外国等の行政庁等の運転免許証を有する者に対する運転免許試験の一部免除の流れ



memo

訪日外国人運転者に対する広報

訪日外国人運転者に対して交通ルール等を周知するため、安全教育の充実を図るとともに、レンタカー等を運転する訪日外国人向けに、安全運転啓発動画を作成したり、基本的な交通ルールの注意点を掲載したリーフレットを作成して都道府県警察を通じて配布したりするなど、関係機関・団体の協力を得ながら各種取組を推進している。

(4) 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等の施策を推進している。

令和元年中は、全国で1,089か所の運転免許証の更新窓口において、1,838万5,297件の更新免許証を交付しており、このうち即日交付は1,476万6,364件であった。

また、障害者の利便性向上のため、試験場施設のバリアフリー化等の施設の整備・改善、漢字に振り仮名を付けた学科試験の実施、身体障害者用に改造された持込車両を用いた技能試験の実施等を推進するとともに、指定自動車教習所等に対して、障害者の教習体制の充実等を指導している。

(5) 運転者の特性に応じた運転者標識

運転者は、自動車を運転するときに、一定の条件に該当する場合は、それぞれの条件に応じて、車両の前面及び後面に初心運転者標識、高齢運転者標識^(注)又は聴覚障害者標識を表示することが義務付けられているほか、表示義務がない場合であっても、身体の状態が自動車の運転に影響を及ぼすおそれがあるときなどは、高齢運転者標識又は身体障害者標識を表示するよう努めなければならないこととされている。これらの標識は、他の車両の運転者に注意を喚起するとともに、標識を表示した自動車を保護することなどによって交通事故防止を図るものであり、これらの標識を表示した自動車に対する幅寄せや割込みは禁止されている。



初心運転者標識



高齢運転者標識



身体障害者標識



聴覚障害者標識

注：高齢運転者標識は、平成23年に様式が変更されたが、変更前の標識（「もみじマーク」）についても、当分の間、表示することができる。

第4節

交通環境の整備

1 交通実態を踏まえた交通環境の整備

(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、信号機や道路標識をはじめとする交通安全施設等の整備を進めている。

交通安全施設等の整備については、昭和41年（1966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（2003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関し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。

平成27年度から令和2年（2020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614万本
○ 光ビーコン	約5万5,000基
○ 交通情報板	約3,500基
○ 交通管制センター	162か所
(令和元年度末現在)	

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、平成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、平成27年3月、警察関連施設の維持管理・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。

図表5-28 老朽化した交通安全施設



(2) 交通管制システムの整備

都市部では道路交通が複雑化・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ため、警察では、交通管制システムにより、道路交通を効率的に管理して、交通の安全と円滑の確保を図っている。

具体的には、車両感知器等から収集した交通量や走行速度等の情報を分析し、交通状況に即応した信号の制御を行うことで、車両の流れをコントロールしているほか、収集した交通情報を交通情報板や光ビーコン

(注¹)等を活用して提供することで、交通流・交通量の誘導及び分散を図るなどの対策を講じている。



(3) 交通実態の変化等に即した交通規制

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(注²)において、実勢速度(注³)、交通事故発生状況等を勘案しつつ、規制速度の引上げ、規制理由の周知等を計画的に推進している。平成26年度から28年度にかけて実施した最高速度規制の見直しについて分析した結果、規制速度が引き上げられた多くの路線で実勢速度の上昇傾向や交通事故の増加傾向はみられなかった。

また、平成26年から、交通事故の減少や被害の軽減、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、令和元年度末までに101か所で導入された。

さらに、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（岡山県加賀郡吉備中央町）

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：生活道路において推進している速度抑制対策については、155頁参照

3：例えば、ある区間を走行する100台の自動車の走行速度を低いものから順に並べた場合、85番目のものの速度

(4) 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。

また、エコドライブ（環境負荷の軽減に配慮した自動車の使用）は、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ことから、「エコドライブ10のすすめ」を活用し、毎年11月をエコドライブ推進月間に設定して、エコドライブの普及を促進している。

さらに、交通状況に即応した信号の制御により、交差点における車両の停止・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っている。

(5) 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1)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、交通流を分散させ、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、警察が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。さらに、民間事業者が保有するプローブ情報(注2)を活用しつつ、災害時に通行実績情報等の交通情報を提供するためのシステムを整備・運用している。

このほか、平成29年3月から交通規制情報及び断面交通量情報(注3)を、平成30年3月からは交差点制御情報(注4)を、関係団体のウェブサイトを通じて提供している。



VICS対応型カーナビゲーション装置の画面表示例

memo

災害に伴う交通の危険等の防止と信号機電源付加装置の整備

大規模災害発生直後から道路の復旧までの期間には、信号表示の調整、警察官による交通整理、ラジオ、テレビ等の各種広報媒体等を活用した迂回路の指示や交通情報の提供等により、交通容量が大幅に減少した道路における交通の危険防止及び混雑緩和のための措置を実施している。

また、信号機の滅灯による道路交通の混乱を防止するため、各都道府県の主要幹線道路や災害応急対策の拠点に連絡する道路等における信号機電源付加装置(注5)の整備を推進し、大規模災害発生時における交通の安全と円滑を確保するとともに、信号機が滅灯した交差点で交通整理に割かなければならない警察官の数を削減している。

図表5-30 信号機電源付加装置のイメージ



注1：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。

2：カーナビゲーションに蓄積された走行履歴情報

3：道路上の特定の地点を単位時間あたりに通過する車両台数情報

4：サイクル（信号機の灯火が青色、黄色、赤色と一巡する時間）、スプリット（1サイクル時間のうち、各現示（信号機が設置された交差点を通過する交通流のうち、同時に通行権を与えられている交通流の一群をいう。）に割り当てられる時間の割合）等に関する実行履歴情報

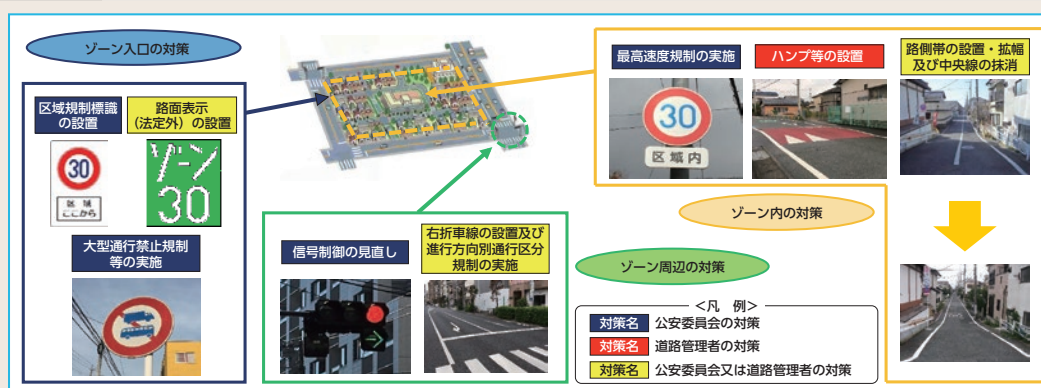
5：停電に起因する信号機の機能停止による道路交通の混乱を防止するため、信号機に備え付ける予備電源

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

(1) ゾーン30の整備の推進

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た通行禁止等の交通規制の実施やハンプ^(注)の設置等の対策により、区域内における速度を規制し、通過交通の抑制・排除を図るものであり、令和元年度末までに全国で3,864か所を整備した。

図表5-31 「ゾーン30」の整備イメージ



memo

未就学児を中心に子供が日常的に集団で移動する経路の安全確保

子供が犠牲となる事故等の発生を受け、令和元年6月、「昨今の事故情勢を踏まえた交通安全対策に関する関係閣僚会議」において、「未就学児等及び高齢運転者の交通安全緊急対策」が決定された。警察では、幼稚園、保育所、認定こども園等のほか、その所管機関や道路管理者等と連携し、未就学児を中心に子供が日常的に集団で移動する経路の緊急安全点検を実施するとともに、この結果を踏まえ、必要な対策を推進している。

また、可搬式速度違反自動取締装置を活用した取締りやゾーン30の入口での交通安全指導等を通じて子供の交通安全の確保に取り組んでいる。



可搬式速度違反自動取締装置を活用した交通指導取締り状況

(2) バリアフリー対応型信号機等の整備の推進

警察では、高齢者、障害者等の移動等の円滑化の促進に関する法律に基づき、高齢者、障害者等が道路を安全に横断できるように、音響により信号表示の状況を知らせる音響式信号機、信号表示面に青時間までの待ち時間及び青時間の残り時間を表示する経過時間表示機能付き歩行者用灯器、歩行者等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のバリアフリー対応型信号機を整備している。

また、自動車の前照灯の光を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。

図表5-32 バリアフリー対応型信号機等



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 総合的な駐車対策

(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。

(2) 駐車対策の推進

警察では、必要やむを得ない駐車需要への対応が十分でない場所を中心に、地方公共団体や道路管理者に対し、路外駐車場や荷さばきスペースの整備等を働き掛けるとともに、きめ細かな駐車規制、違法駐車取締り、広報啓発活動等を行うなどの対策を推進している。

① きめ細かな駐車規制

地域住民の意見・要望等を十分に踏まえつつ、駐車規制の点検・見直しを実施しており、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ほか、必要性が十分に認められないパーキングメーター等を撤去するなど、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、悪質性・危険性・迷惑性の高いものに重点を置いて実施している。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、放置車両の確認事務については、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いる。



駐車監視員の活動状況

図表 5-33 確認事務の民間委託の状況の推移 (平成27～令和元年)

区分	年次	平成27	28	29	30	令和元
委託警察署数(署)		397	407	406	411	414
受託法人数(法人)		55	54	53	51	50
駐車監視員数(人)		2,054	1,988	1,986	1,978	1,946

図表 5-34 放置車両確認標章の取付け状況の推移 (平成27～令和元年)

区分	年次	平成27	28	29	30	令和元
取付け件数(件)		1,394,977	1,329,894	1,285,596	1,174,633	1,101,499
うち駐車監視員によるもの		977,003	922,716	887,825	813,802	754,939

③ 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、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、青空駐車^(注1)や車庫とばし^(注2)の取締りを行っている。

また、国民の負担軽減を図るため、保管場所証明申請手続等をオンライン化するワンストップサービスシステムの全国的な整備に向けた取組を推進している。

memo

貨物集配中の車両に係る駐車規制の見直し

平成29年8月に「トラック・バス・タクシーの働き方改革「直ちに取り組む施策」」に「貨物集配中の車両に係る駐車規制の見直し」が盛り込まれたことを踏まえ、令和2年3月末現在で28都府県において、駐車規制の対象から貨物自動車を除外するなどの措置を189区間で実施した。



物流に配慮した交通規制

注1：道路を自動車の保管場所として使用する行為

注2：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

4 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

令和元年末現在、高速道路は209路線であり、その総延長距離は1万3,000キロメートルを超えている。令和元年中の高速道路における死者数は163人と、前年より10人（5.8%）減少した。

図表5-35 高速道路における交通事故発生件数・死者数の推移（平成22～令和元年）

区分	年次	平成22	23	24	25	26	27	28	29	30	令和元
交通事故発生件数(件)		12,204	11,711	11,299	11,520	10,202	9,842	9,198	8,758	7,934	7,094
死者数(人)		191	217	225	227	204	215	196	169	173	163

(2) 高速道路における交通の安全と円滑の確保

① 道路管理者と連携した交通安全対策

警察では、交通事故の発生状況を詳細に分析し、死亡事故等の発生地点や交通事故の多発地点等における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、中央帯がなく、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が後を絶たないことから、道路管理者と連携し、誤進入防止のための道路交通環境の改善や、対向車線へのはみ出しを防止するための道路の中央部へのワイヤロープの設置等を推進している。また、渋滞発生時には、的確な臨時交通規制を実施するほか、迅速に道路管理者と情報共有を行い、道路情報板や後尾警戒車の活用等による渋滞区間における追突事故の防止を図っている。

② 安全利用のための広報啓発及び交通安全教育

警察では、高速道路の安全利用のため、関係機関・団体等と連携して、交通事故の発生状況や逆走の危険性等に関する広報啓発活動を行うとともに、車両故障や交通事故等により運転が困難となった場合の措置等に関する参加・体験・実践型の交通安全教育を行っている。

③ 交通事故抑止に資する交通指導取締り

警察では、著しい速度超過や飲酒運転、車間距離不保持、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を推進している。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、サービスエリア等における貸切バスの乗客等へのシートベルト着用を促す声掛けや、関係機関・団体等と連携した普及啓発活動を推進するとともに、令和元年中はシートベルト装着義務違反を15万2,673件取り締まった。

④ 高規格の高速道路における規制速度の引上げ

平成28年3月に学識経験者等から構成される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」では、構造適合速度^(注)が120キロメートル毎時の高規格の高速道路のうち、交通事故の発生状況や車両の走行速度等に関する一定の条件を満たす区間については、規制速度を100キロメートル毎時を超える速度に引き上げることが可能であるとされた。これを踏まえ、平成29年11月には新東名高速道路の新静岡インターチェンジから森掛川インターチェンジまでの区間において、同年12月には東北自動車道の花巻南インターチェンジから盛岡南インターチェンジまでの区間において、それぞれ規制速度を110キロメートル毎時へ引き上げる試行を実施した後、平成31年3月には両区間の規制速度を120キロメートル毎時へ引き上げる試行を開始した。今後は、交通事故実態、車両の走行速度の変化等について検証した上、他の路線又は区間の規制速度の引上げについても検討を行う予定である。

注：道路の構造等を基に、数キロメートル単位の区間ごとに算出した道路の設計速度に相当する値

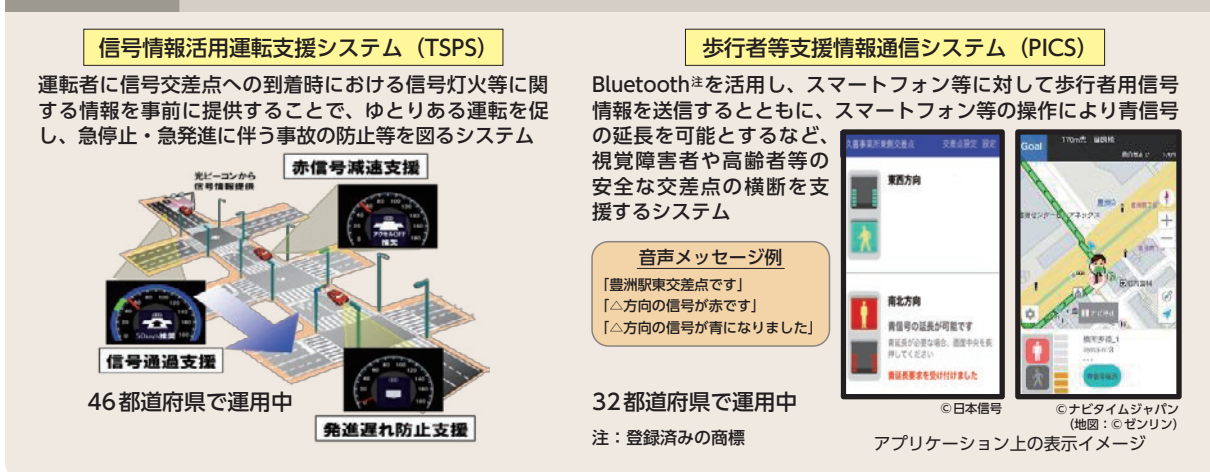
5 ITSの推進と自動運転の実現に向けた取組

(1) ITS^(注1)の推進

① UTMS^(注2)の開発・整備によるITS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5-36 主なUTMSの概要（令和2年4月末現在）



② ITSに関する国際協力の推進

警察では、令和元年（2019年）10月、シンガポールで開催された第26回ITS世界会議^(注3)及び同年11月に東京で開催されたSIP-adus Workshop2019^(注4)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して協力関係を深めた。

また、警察庁では、令和2年1月、米国運輸省道路交通安全局との会議を米国で開催し、両国が推進するITSに関する施策等について情報交換を行った。

(2) 自動運転の実用化に向けた警察の取組

自動運転の技術は、交通事故の削減や渋滞の緩和等に不可欠なものと考えられ、警察としても、我が国の道路交通環境に応じた自動運転が早期に実用化されるよう、その進展を支援すべく積極的に取組を進めている^(注5)。

① 法制度面を含む各種課題の検討

警察庁では、平成30年5月から、有識者を交えた委員会を開催し、自動運転の実用化を見据えた道路交通法の在り方の検討を行った。同委員会における検討結果等を踏まえ、令和元年5月、第198回国会において、自動運行装置^(注6)を使用する運転者の義務や作動状態記録装置^(注7)による記録に関する規定の整備等を内容とする道路交通法の一部を改正する法律が成立した。また、自動運転関係の規定については、令和2年4月に施行された。

注1：Intelligent Transport Systems（高度道路交通システム）の略

注2：Universal Traffic Management Systems（新交通管理システム）の略

注3：ITSに関する3つの団体が共同で開催する、ITSの研究・実用化を推進するための会議

注4：SIP第2期「自動運転（システムとサービスの拡張）」の成果発表や国際連携を推進するための会議。SIPは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

注5：自動運転システムの解析に関する研究については、28頁（トピックスⅡ 科学捜査を支える取組）参照

注6：プログラムにより自動的に自動車を運行させるために必要な装置であって、当該装置ごとに国土交通大臣が付する条件（使用条件）で使用される場合において、自動車を運行する者の操縦に係る認知、予測、判断及び操作に係る能力の全部を代替する機能（以下「代替機能」という。）を有するもの

注7：自動運行装置の代替機能の作動状態の確認に必要な情報を記録するための装置

この改正により、SAEレベル3^(注1)の自動運転について、国土交通大臣が付する自動運行装置の使用条件を満たさなくなる場合等には、運転者が自動運行装置から運転操作を確実に引き継ぐことが求められる。運転者はこれに適切に対処することができる必要があり、警察では、自動運行装置を使用した運転上の留意事項等について広報啓発に努めている。また、警察庁では、関係機関・団体と連携して、自動運行装置を使用中の自動車に係る事故原因の究明に必要な取組を進めている。

また、令和元年9月には、「遠隔型自動運転システムの公道実証実験に係る道路使用許可の申請に対する取扱いの基準」を見直し、「自動運転の公道実証実験に係る道路使用許可基準」を新たに策定・公表した。同基準は、自動運転による移動サービスの事業化を見据えて安全対策等を充実させるとともに、手動による運転時は通常のハンドル・ブレーキと異なる特別な装置で操作する自動車の実験について新たに規定するものとなっている。

② 国際的な議論への参画

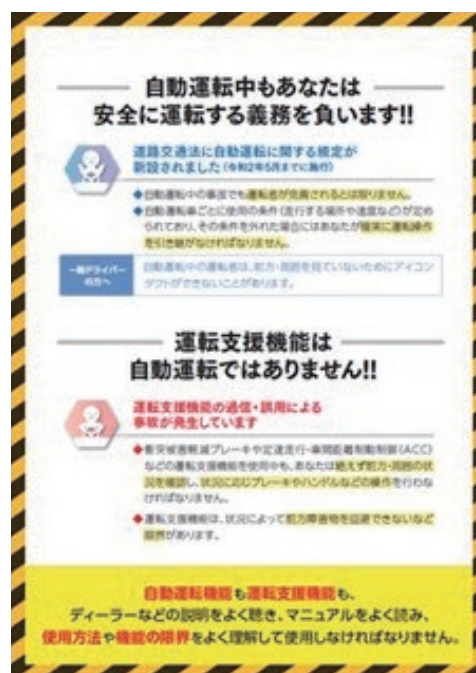
我が国が締約しているジュネーブ条約^(注2)では、第8条第1項において「一単位として運行されている車両又は連結車両には、それぞれ運転者がいなければならない」と規定されている一方で、システムが完全に運転操作を実施する自動運転もあり得ることなどから、近年、自動運転と国際条約との関係の整理等に関し、国際連合経済社会理事会の下で欧州経済委員会内陸輸送委員会に置かれたWP.1^(注3)において議論が行われており、警察庁としても、これら議論に参画している。

③ 自動運転システムの実用化に向けた研究開発

平成30年から開始されたSIP第2期「自動運転（システムとサービスの拡張）」では、自動運転システムの実用化に向け、令和元年10月から、産官学連携の下、東京臨海部の公道で国内外の自動車メーカー等による実証実験が実施されている。

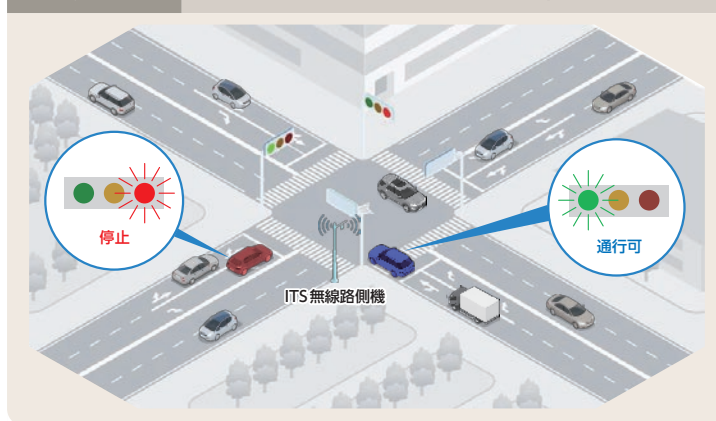
警察庁においても、ITS無線路側機^(注4)による信号情報の提供の高度化を目指し、自動車メーカー等と自動運転の実用化に有用な信号情報の提供方法等について検討を行い、これら信号情報を提供できるITS無線路側機を東京臨海部に整備するなど、実証実験に向けた準備を進めた。また、ITS無線路側機からの直接の通信以外の手法による信号情報の提供に係る各種課題についての技術的な検討を行っている。

今後、警察では、道路交通法に関連する課題の検討を更に進めるなど、交通の安全と円滑の確保の観点から、必要な取組を引き続き推進することとしている。



広報・啓発リーフレット

図表5-37 ITS無線路側機による信号情報の提供



注1：「自動運転に係る制度整備大綱」等で採用されている、SAE (Society of Automotive Engineers) InternationalのJ3016における運転自動化レベルのうち、システムが全ての動的運転タスク（操舵、加減速、運転環境の監視、反応の実行等、車両を操作する際にリアルタイムで行う必要がある機能）を、システムが機能するように設計されている特有の条件内で実施するが、システムの作動継続が困難な場合は、システムの介入要求等に対して、運転者の適切な応答が期待されるもの

2：昭和24年（1949年）にスイス・ジュネーブにおいて作成された道路交通に関する条約の通称

3：Global Forum for Road Traffic Safety（道路交通安全グローバルフォーラム）の通称

4：信号制御機や車両感知器等と接続し、設置されている交差点における信号灯火、横断歩行者等の有無といった周辺の交通状況等、700MHz帯の周波数を利用して広範囲に提供する路上設置型の無線通信装置

1 交通事故防止に資する交通指導取締り

(1) 交通事故分析に基づく交通指導取締り

警察では、平成25年（2013年）12月に取りまとめられた「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、交通事故の発生実態等を分析し、取締りを実施する時間、場所等の交通指導取締りに関する方針を策定した上で、計画的に取締りを実施するなどして交通事故防止に資する交通指導取締りを推進している。

また、交通指導取締りの必要性について国民の理解を深めるため、最高速度違反に起因する交通事故の発生状況や地域住民からの要望等を踏まえた速度取締りに関する指針を策定し、速度取締りを重点的に実施する路線や時間帯をウェブサイト等により公表している。

(2) 悪質性・危険性・迷惑性の高い運転行為への対策

警察では、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、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を推進している。

また、近年、スマートフォン等の画面を注視していたことに起因する交通事故が増加傾向にある情勢等を踏まえ、携帯電話使用等に起因する悲惨な交通事故を防止するため、第198回国会において成立した道路交通法の一部を改正する法律により、運転中の携帯電話使用等に対する罰則が引き上げられ、令和元年（2019年）12月から施行された。運転中に携帯電話等を使用することは重大な交通事故につながり得る極めて危険な行為であることから、警察では、関係機関・団体等と連携し、運転者等に対して広報啓発を推進するとともに、携帯電話使用等の交通指導取締りを推進している。

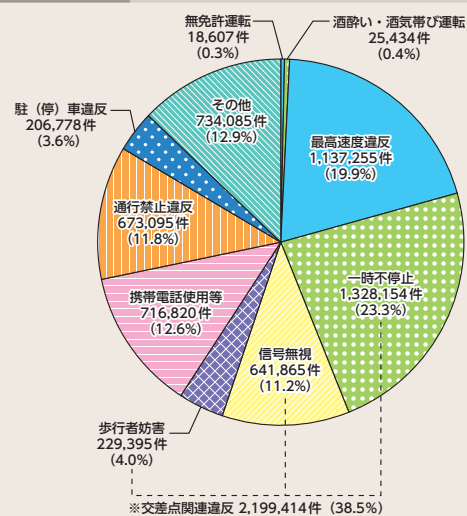
さらに、いわゆる「あおり運転」として大きな社会問題となっている悪質・危険な運転行為を防止するため、交通指導取締りの強化をはじめとした諸対策を推進している^(注)。

令和元年中は、571万1,488件の道路交通法違反を取り締まっている。



悪質・危険な運転行為への交通指導取締り対策

図表5-38 主な道路交通法違反の取締り状況 (令和元年)



注：32、33頁（トピックスⅣ いわゆる「あおり運転」(妨害運転) に対する警察の取組) 参照

(3) 使用者等^(注1)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事件について、運転者の取締りにとどまらず、使用者に対する指示や自動車の使用制限命令を行っているほか、これらの行為を下命・容認していた使用者等を検挙するなど、使用者等の責任も追及している。

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を図っている。

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。

memo

訪日外国人旅行者を対象としたいわゆる「白タク行為」対策

平成30年の訪日外国人旅行者数は、初めて3,000万人を突破するなど、6年連続で過去最高を更新している中、増加する訪日外国人旅行者を対象とした「白タク行為」がみられる。

「白タク行為」は、道路運送法に違反して旅客の運送を行う行為であり、利用者の安全確保の観点からも問題があることから、警察では、関係機関・団体と連携して、その実態把握に努めるとともに、平成29年から令和元年までに同法違反で40件61人を検挙するなど、「白タク行為」の取締強化と未然防止に向けた各種対策を推進している。

(4) 暴走族等対策

暴走族は、減少傾向にあるものの、いまだ各地において散発的な暴走行為が認められ、地域住民や道路利用者に多大な迷惑を及ぼしている。

警察では、共同危険行為等禁止違反、騒音関係違反^(注2)、車両の不正改造に関する違反等の取締りを推進するとともに、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とるなど、総合的な暴走族対策を推進している。

また、元暴走族等が中心となって結成された「旧車会」と呼ばれる集団の中には、暴走族風の車両に改造した旧型の自動二輪車等を連ねて、景勝地等に向けた大規模な集団走行を行うなど、迷惑性の高いものもあることから、都道府県警察間での情報共有を図りながら、関係機関と連携して騒音関係違反等に対する指導取締りを行っている。



旧車会に対する取締り

図表5-39 暴走族等の人員及び検挙人員の推移（平成27～令和元年）

区分		年次	平成27	28	29	30	令和元
人員	暴走族（人）		6,771	6,595	6,220	6,286	6,073
	旧車会（人）		6,173	6,114	6,304	5,882	5,661
検挙人員	暴走族	道路交通法違反（人）	12,280	10,088	9,197	7,462	6,936
		うち共同危険行為	1,306	1,149	869	713	667
	道路運送車両法違反（人）	177	187	132	146	117	
	旧車会	道路交通法違反（人）	1,659	1,439	1,050	859	733
		道路運送車両法違反（人）	49	37	27	13	12

注：旧車会の人員は、違法行為を敢行する者として把握した数を示す。

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を含む。

注2：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 適正かつ緻密な交通事故事件捜査

(1) 交通事故事件の検挙状況

令和元年中の交通事故事件の検挙件数は、図表5-40のとおりである。

(2) 適正かつ緻密な交通事故事件捜査

警察では、一定の重大・悪質な交通事故事件の発生に際しては、交通事故事件捜査の豊富な経験を有する交通事故事件捜査統括官等が現場に臨場して、初動段階から捜査を統括するとともに、科学的な交通事故解析の研修を積んだ交通鑑識官が現場で鑑識活動等を指揮するなど、組織的かつ重点的な捜査を推進している。

特に、飲酒運転、信号無視、無免許運転等が疑われるものについては、一般的に交通事故に適用される過失運転致死傷罪より罰則の重い危険運転致死傷罪や過失運転致死傷アルコール等影響発覚免脱罪等の立件を視野に入れた捜査を推進している。

また、ひき逃げ事件については、交通鑑識資機材や常時録画式交差点カメラ、ドライブレコーダー等の有効活用による被疑者の早期検挙を図っており、令和元年中の死亡ひき逃げ事件の検挙率は、100.8%であった。

(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ため、警察庁では、交通鑑識に携わる都道府県警察の警察職員を対象とした研修を行っている。研修内容は、様々な状況を想定した車両の衝突実験を行い、衝突後の状況のみを見分させた上で交通事故の発生時における車両の状況や速度を究明させるなど、実践的・専門的なものとなるよう工夫している。

また、客観的な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)をはじめとする各種の機器の活用を図っている。

他方で、重大な交通事故事件の捜査に集中することができるよう、軽微な交通事故に関しては、検察庁への送致書類の簡素化を図るなど、業務の合理化も進めている。

図表5-40 交通事故事件の検挙状況(令和元年)

		区分	件数(件)
自動車運転致死傷処罰法(注1)	合計		369,182
	法2条	危険運転致死	26
		危険運転致傷	330
	法3条	危険運転致死	14
		危険運転致傷	253
	法4条	過失運転致死アルコール等影響発覚免脱	3
		過失運転致傷アルコール等影響発覚免脱	88
	法5条	過失運転致死	2,561
		過失運転致傷	358,865
	法6条1項	無免許危険運転致傷	34
		無免許危険運転致死	0
	法6条2項	無免許危険運転致傷	9
		無免許過失運転致死アルコール等影響発覚免脱	0
	法6条3項	無免許過失運転致傷アルコール等影響発覚免脱	8
		無免許過失運転致死	14
法6条4項	無免許過失運転致傷	1,182	
	危険運転致死(注2)	0	
刑法	危険運転致傷(注3)	0	
	自動車運転過失致死等(注4)	10	
	自動車運転過失傷害等(注5)	282	
	重過失致死及び過失致死	13	
	重過失傷害及び過失傷害	5,490	

- 注1：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
 注2：「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3：「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4：「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5：「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。



3Dレーザースキャナによる測定状況

memo 3Dレーザースキャナの活用

3Dレーザースキャナは、レーザー光線を周囲に照射することで、事故現場の路面における道路構造上の痕跡、遺留品の散乱状況等を自動的にかつ正確に計測し、三次元点群データを作成する機器であり、計測したデータは、専門のシステムにより三次元画像処理や図化ができる。警察では、ひき逃げ事件等の被疑者の早期検挙を図るため、各種交通鑑識資機材に加え、3Dレーザースキャナ等の装備資機材の整備を進めるなど、客観的な証拠に基づいた科学的な交通事故事件捜査を推進している。



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^(注1)の支援

警察では、「警察庁犯罪被害者支援基本計画」^(注2)に基づき、交通事故被害者等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3)等に基づき、ひき逃げ事件、死亡又は全治3か月以上の重傷の被害が生じた交通事故事件、危険運転致死傷罪の適用が見込まれる事件等を中心として、交通事故被害者等に対して、捜査への支障の有無等を勘案しつつ、できる限り、交通事故事件の概要、捜査経過、被疑者の検挙や運転免許の停止・取消処分等に関する情報を提供するよう努めている。

また、交通事故被害者等に対して、「被害者の手引」等を活用して、刑事手続の流れ、交通事故によって生じた損害の賠償を求める手続、ひき逃げ事件や無保険車両による交通事故の被害者に国が損害を填補する救済制度、各種相談窓口等について説明を行うとともに、交通事故被害者等からの要望を聴取するなど、その心情に配慮した相談活動を推進している。

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、交通事故被害者等への連絡を総括する被害者連絡調整官等を効果的に運用し、組織的かつ適切な交通事故被害者等の支援を推進するとともに、交通事故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。

このほか、交通事故被害者等が深い悲しみやつらい体験から立ち直り、回復に向けて再び歩み出すことができるよう、交通事故被害者等の権利及び利益の保護を図ることを目的とする交通事故被害者サポート事業が、平成28年に内閣府から警察庁に業務移管され、同事業の一環として、交通事故被害者等の支援に携わる関係者の意思疎通を図るための意見交換会等を開催している。

注1：交通事故事件の被害者及びその家族又は遺族

2：平成28年4月に第3次犯罪被害者等基本計画が閣議決定されたことを受け、令和2年度末までの5年間に於いて、警察庁が講ずべき具体的な取組内容等について定められている。

3：犯罪被害者等に捜査状況等を確実に連絡するため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



働くママは白バイ隊員

警視庁第九方面交通機動隊
谷 舞子

「ママだからって諦めることはない。自分の好きな仕事をしなよ」

結婚、出産、育児と人生の岐路に立つたび、白バイ乗務員を諦めようとした私に、夫が掛けてくれた言葉です。縁あって、交通機動隊で勤務することになりましたが、当時は白バイに乗務できる喜び以上に、1歳の息子の子育てをしながら勤務することに不安を抱えていました。

着任当初は慣れない勤務の中、慌ただしく過ごしていましたが、周囲の支えもあって少しずつ余裕ができ、今では白バイ乗務が天職と思えるほど、やりがいを持って仕事をしています。

交通違反取締りの現場では、単に違反を告知するだけでなく、可能な限り安全運転に関するアドバイスをし、運転者に交通事故防止への意識を高めてもらえるよう努めています。以前、信号無視の取締りを行った際、最初是不機嫌な態度だった相手から、最後は笑って感謝と激励の言葉を掛けてもらったことがあります。取締りによる効果に加え、運転者のマナー向上につながればという願いを込め、今後も続けていきたいと思えます。

交通事故は、誰もが当事者になり得る身近に潜む危険といえます。私は白バイ隊員として、今後も悲惨な交通事故の減少に貢献できるように努め、家事・育児においても手を抜くことなく、公私において任務遂行できるよう頑張っていきたいと思えます。



今、求められる交通事故分析の高度化

滋賀県警察本部交通部交通企画課統計分析係
後藤 寛

交通事故を減らすために今日まで様々な施策が執られ、全国的に交通事故死者数は着実に減少していますが、このような施策の基となるのが交通事故分析です。今後も交通事故死者数の減少傾向を維持するには、真に事故抑止につながる的を射たエビデンスとしての分析結果が求められます。

滋賀県では、平成29年以来、GIS（地理情報システム）を活用して事故多発ゾーン（路線）を特定し、交通指導取締り・交通安全教育・道路環境整備等を集中的に行うという活動を実施し、毎年これを検証しながらPDCAサイクルを回しています。昨年は多発ゾーンにおける交通事故を25%減少させることができました。

このような活動を、主に交通関係団体のシンポジウム等において紹介させていただく機会を何度か得ましたが、いずれの場においても「警察はここまで深く考えて活動しているんですね」などと賞賛とともに励ましの声をいただきました。

このような声を励みに、今後は、高齢ドライバーを中心とした車両の走行履歴や運転者の挙動データを集積し、産学官の連携により交通事故との相関を分析することにチャレンジするなど、更なる交通事故分析の高度化に取り組んでまいります。

