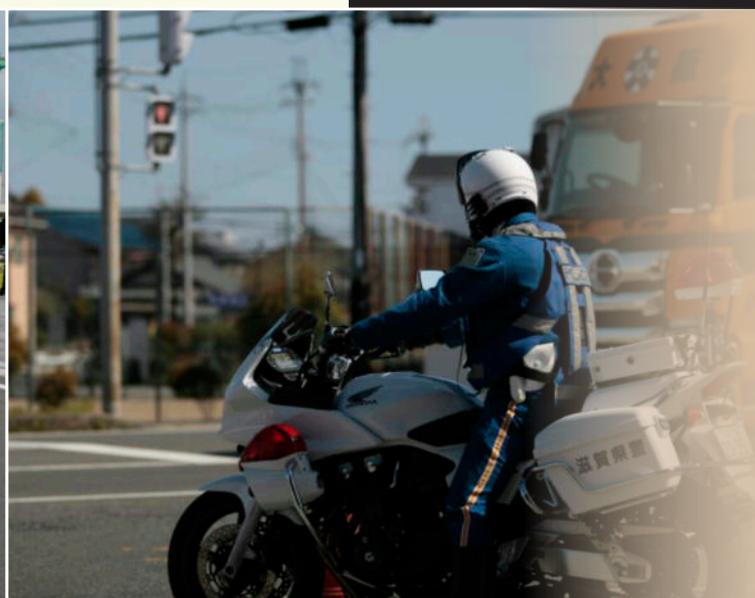


安全かつ快適な 交通の確保

- 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3年(2021年)の概況

令和3年中の交通事故による死者数^(注)(以下単に「死者数」という。)は2,636人と、6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、重傷者数は、21年連続で減少した。

図表5-1 交通事故の概況(令和3年)

○ 交通事故発生件数	30万5,196件(前年比3,982件(1.3%)減少)
○ 死者数	2,636人(前年比203人(7.2%)減少)
○ 負傷者数	36万2,131人(前年比7,345人(2.0%)減少)
○ (うち重傷者数)	2万7,204人(前年比571人(2.1%)減少)
○ 30日以内死者数 ^(注)	3,205人(前年比211人(6.2%)減少)

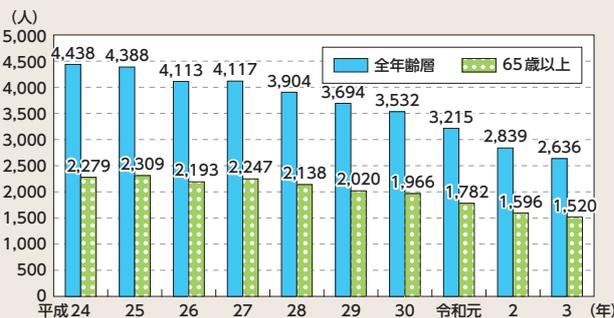
注：交通事故発生から30日以内(交通事故発生日を初日とする。)の死者数

(2) 過去10年間の死者数等の推移

平成24年(2012年)と比較して、令和3年中の死者数は全年齢層で40.6%、65歳以上で33.3%減少し、人口10万人当たり死者数は全年齢層で39.8%、65歳以上で44.9%減少した。

他方、令和3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57.7%と、いずれも引き続き高い水準となっており、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24年~令和3年)



図表5-3 人口10万人当たり死者数の推移(平成24年~令和3年)



注1：指数は平成24年を100とした場合の令和3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24年~令和3年)

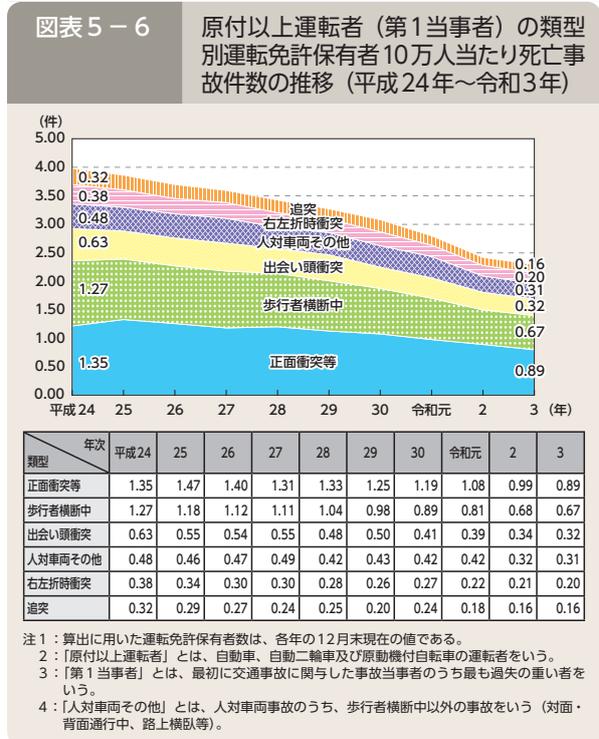
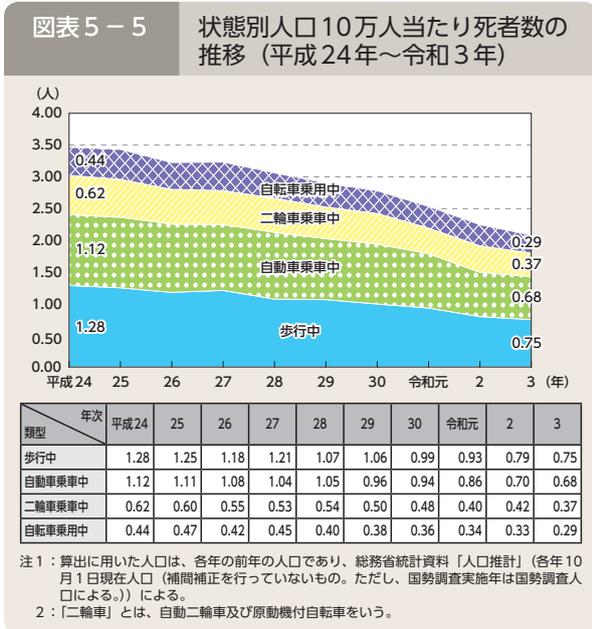
年次	平成24	25	26	27	28	29	30	令和元	2	3
割合(%)	51.4	52.6	53.3	54.6	54.8	54.7	55.7	55.4	56.2	57.7

注：交通事故発生から24時間以内の死者数

(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3年中は、前年と比べていずれも減少した。

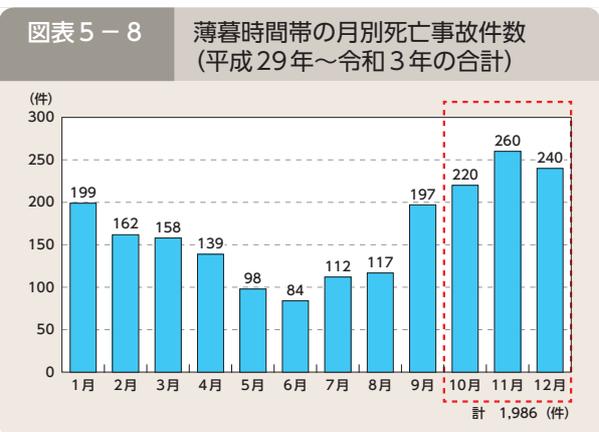
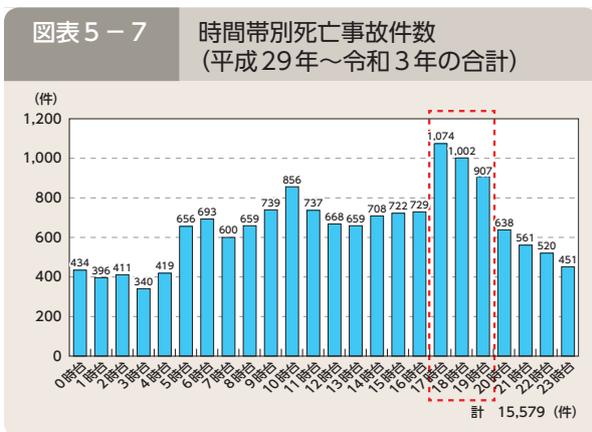
また、類型別運転免許保有者10万人当たり死亡事故件数^(注1)をみると、令和3年中は、正面衝突等^(注2)、歩行者横断中、出会い頭衝突の順に多い。



(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時台にかけて多く発生している。

また、薄暮時間帯^(注3)の死亡事故は、10月から12月にかけて特に多く発生している。



注1：自動車、自動二輪車及び原動機付自転車の運転者による事故を計上
2：正面衝突、路外逸脱又は工作物衝突
3：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

国家公安委員会では、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、毎年春と秋の2回、全国交通安全運動を実施している。

② 歩行者の交通ルール遵守の徹底

警察では、歩行者に対し、横断歩道を渡ること、信号機のあるところではその信号に従うことなどの基本的な交通ルールの周知に加え、歩行者側に違反のない事故の防止にも資するよう、自らの安全を守るための交通行動として、「手を上げる・差し出す、運転者に顔を向けるなどして運転者に対して横断する意思を明確に伝えること」、「安全を確認してから横断を始めること」、「横断中も周りに気を付けること」等を促す交通安全教育等を推進している。

また、薄暮時・夜間に歩行者等が被害に遭う交通事故を防止するため、反射材用品等の視認効果、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。

③ 運転者の交通ルール遵守の徹底

警察では、運転者に対し、交通ルールの遵守のみならず、歩行者や他の車両に対する「思いやり・譲り合い」の気持ちを持って通行するといった交通マナーの実践を呼び掛けている。また、横断歩道等における歩行者等の優先義務^(注)を再認識させるための交通安全教育を推進している。

memo

地域に根ざした交通安全活動（広島県安佐北交通安全協会会長 うえだ ひでのぶ 上田 秀信）

安佐北交通安全協会は、昭和23年（1948年）の創立以来、安佐北警察署の管轄区域はもとより周辺支部等とも協力して、児童・生徒を対象とした交通安全ポスター及び作文コンクールや広島県老人クラブ連合会交通安全教室を実施するなど、児童から高齢者まで幅広い世代を対象とした交通安全諸活動を推進し、交通安全に関する思想・知識の普及に努めています。

過去に発生した悲惨な交通事故を風化させず、地道な活動を推進することで交通事故を1件でも減らしていけるように、これからも地域に根ざした交通安全活動を続けていきたいと考えています。



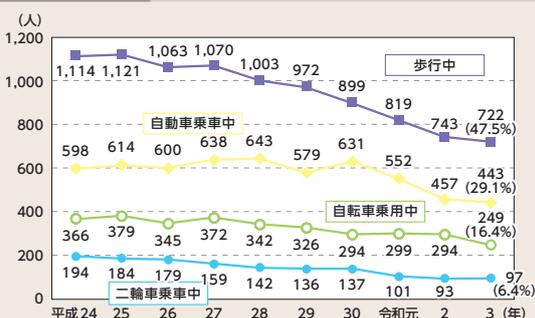
注：車両等が横断歩道等に接近する場合には、歩行者等がないことが明らかな場合を除き、直前で停止することができるような速度で進行するとともに、横断中又は横断しようとする歩行者等があるときは、一時停止等をしなければならない義務

2 高齢者の交通安全の確保

(1) 高齢者が関係する交通事故の特徴

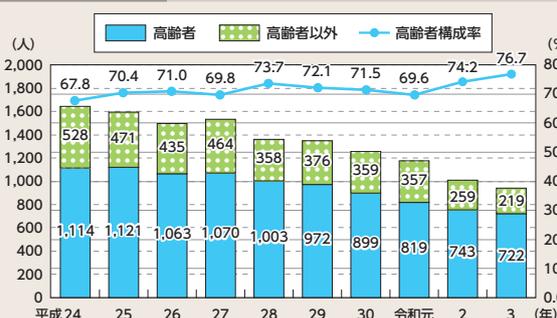
令和3年(2021年)中の交通事故による高齢者の死者数は1,520人と、死者数全体の57.7%を占める。これを状態別にみると、歩行中が最も高く、47.5%(722人)となっている。また、自動車対歩行者事故における歩行中高齢者の死亡事故を事故類型別にみると、横断中が501件と、75.1%を占めており、これを歩行中高齢者の法令違反別にみると、違反なしが238件で47.5%を占めて最も多く、次いで走行車両の直前直後横断の103件(20.6%)の順となっている。

図表5-9 高齢者の状態別死者数の推移 (平成24年(2012年)~令和3年)

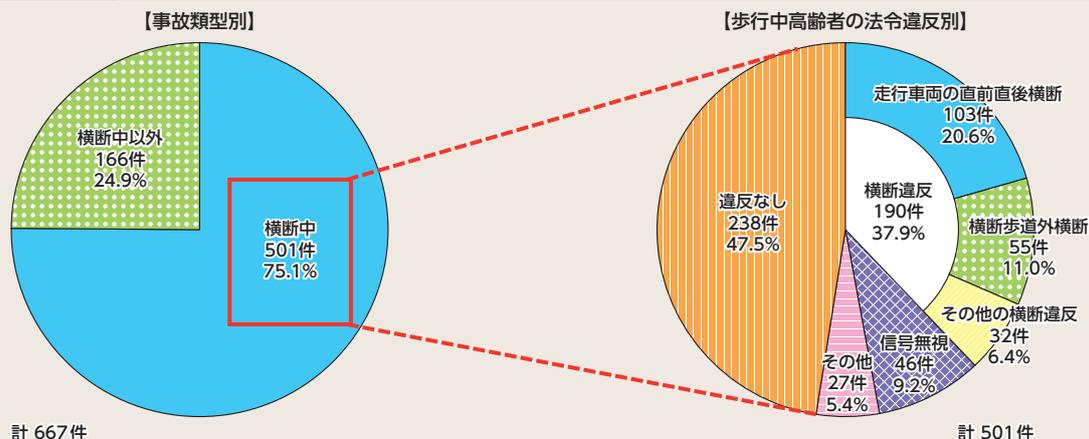


注：()内は65歳以上の全死者数に占める構成率

図表5-10 歩行中死者数の推移 (平成24年~令和3年)



図表5-11 自動車対歩行者事故における歩行中高齢者の死亡事故件数 (令和3年)



(2) 高齢者の交通事故防止対策

警察では、運転免許を保有していない高齢者を含め、高齢者が加齢に伴う身体機能の変化が行動に及ぼす影響等を理解し、自ら納得して安全な交通行動を実践できるよう、関係機関・団体等と連携し、シミュレーター等の各種教育機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。

特に、最近では、自動車と高齢歩行者との死亡事故の大半が歩行者の横断中に発生していることを踏まえ、横断歩道以外の場所や走行車両の直前直後等を横断することの危険性について広報啓発等を強化している。

また、関係機関・団体等と連携し、交通安全教育を受ける機会の少ない高齢者に対する地域ぐるみの交通安全指導を促進するなど、きめ細かな対策を推進している。

このほか、自動車メーカーをはじめとする関係機関・団体等と連携し、安全運転サポート車の普及啓発を進めるとともに、その機能の限界や使用上の注意点を正しく理解し、同機能を過信せずに責任を持って安全運転を行わなければならないことについても、周知を図っている。



参加・体験・実践型の交通安全教育

3 子供の交通安全の確保

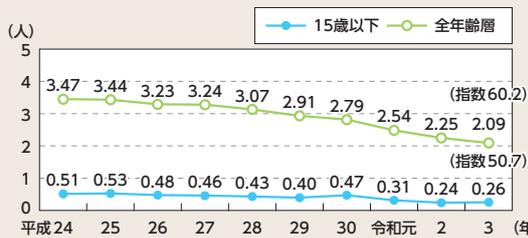
(1) 子供が関係する交通事故の特徴

令和3年中の15歳以下の子供の死者数は42人であり、同年齢層の人口10万人当たりの死者数は、全年齢層に比べても大幅に少なく、過去10年間の減少率も大きい。

幼児及び小学生の死者・重傷者数の推移をみると、共に減少傾向にあるが、令和3年中は、約6割が歩行中の事故となっている。

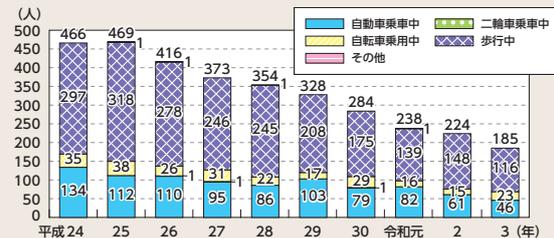
また、平成24年から令和3年までの期間における小学生の死者・重傷者数を学齢別にみると、小学2年生が最も多く、各学齢を更に状態別でみると、低学年ほど歩行中の事故、高学年になるほど自転車乗用中の事故の割合が高くなっている。

図表5-12 15歳以下の人口10万人当たり死者数の推移 (平成24年～令和3年)

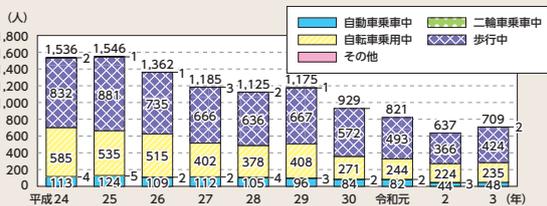


注1：算出に用いた人口は、各年の前年の人口であり、総務省統計資料「人口推計」(各年10月1日現在人口(補間補正を行っていないもの。ただし、国勢調査実施年は国勢調査人口による。))による。
注2：指指数は、平成24年を100とした場合の令和3年の値である。

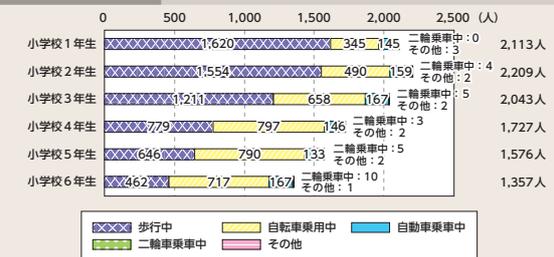
図表5-13 幼児の状態別死者・重傷者数の推移 (平成24年～令和3年)



図表5-14 小学生の状態別死者・重傷者数の推移 (平成24年～令和3年)



図表5-15 小学生の学齢別状態別死者・重傷者数 (平成24年～令和3年の合計)



(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段階的かつ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、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。

また、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。



児童に対する交通安全教室

memo

歩行者優先と正しい横断に向けた取組

① 交通の方法に関する教則の改正

交通の方法に関する教則は、正しい交通の仕方が歩行者や運転者一人一人に分かりやすく理解されるように作成したもので、その内容は、道路交通法等の法令で決められた交通の方法や安全のために守るべきこと、運転に必要な自動車の構造についての知識等となっている。

令和3年3月、「第11次交通安全基本計画」が作成され、横断歩行者の安全確保のための普及啓発活動として、運転者に対して横断する意思を明確に伝え、安全を確認してから横断を始めるなど、歩行者が自らの安全を守るための交通行動を促す交通安全教育等を推進することとされた。

これを踏まえ、同年4月に交通の方法に関する教則が改正され、信号機のない場所で横断しようとするときの歩行者の心得として、手を挙げるなどして運転者に対して横断する意思を明確に伝えることなどが規定された。

② 横断歩道における歩行者優先等を徹底するための広報啓発活動

警察では、シミュレーター等の各種教育機材を活用した参加・体験・実践型の交通安全教育等の従前の活動に加え、学校の放送設備や事業所等の会議システムの活用、動画を活用した学習機会の提供、ウェブサイトやSNS等の各種媒体の積極的活用等、対面によらない交通安全教育や広報啓発活動を実施している。その一例として、歩行者優先と正しい横断を呼び掛ける広報啓発動画を作成し、都道府県警察のウェブサイトに動画を掲載するなどの取組を実施している。



広報啓発動画

③ 横断歩行者等妨害等に対する指導取締りの効果的な実施

警察では、横断歩行者の事故の実態に着目し、横断歩行者等妨害等の違反や歩行者による信号無視等の違反を分析の上、横断中はもとより、横断しようとする歩行者の保護に資する指導取締りを推進している。

図表5-16 横断歩行者等妨害等の取締り件数の推移（平成29年～令和3年）

区分	年次	平成29	30	令和元	2	3
取締り件数（件）		145,292	181,290	229,395	290,532	325,796

④ 道路標識・道路標示の適切な維持管理等

警察では、横断歩行者優先の前提となる横断歩道の道路標識・道路標示が、破損、滅失、褪色、摩耗等の理由によりその効用が損なわれないよう、適切な維持管理に努めているほか、道路管理者と連携して、スムーズ横断歩道^(注)の整備を推進している。



スムーズ横断歩道（神奈川県横浜市）

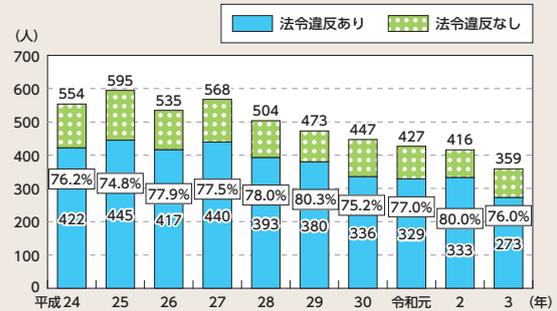
注：車両の運転者に減速と横断歩行者優先の遵守を促す、ハンプと横断歩道を組み合わせた構造物

4 自転車の安全利用の促進

(1) 自転車関連交通事故の状況

自転車関連交通事故件数は減少傾向にあり、令和3年中の自転車乗用中死者数^(注1)も361人と、前年より58人(13.8%)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5-17 自転車乗用中死者(第1・第2当事者)数の推移(平成24年~令和3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2)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の危険性等を周知するとともに、全ての年齢層への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。

この点、「第11次交通安全基本計画」や、令和3年5月に閣議決定された「第2次自転車活用推進計画」において、全ての年齢層の自転車利用者に対して、ヘルメットの着用を促す必要などとされたことを踏まえ、道路交通法の一部を改正する法律により、全ての年齢層の自転車利用者に対して、ヘルメットの着用の努力義務を課すこととされた。



広報啓発ポスター

② 自転車利用者による交通違反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3)を中心に、自転車利用者の信号無視、通行区分違反(右側通行、歩道通行等)、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して、自転車の運転による交通の危険を防止するため、自転車運転者講習を実施しており、令和3年中は555人が受講した。

なお、本講習は、受講者の行動特性に応じた教育内容となっており、受講者に自身の運転行動を気付かせた上で、その変容を促すものとなっている。

図表5-18 自転車利用者に対する指導取締り状況(令和3年)

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	酒酔い	その他	取締り件数(件)	指導警告件数(件)
10,978	658	4,383	2,595	325	103	2,864	21,906	1,312,438

注1：第1・2当事者以外の当事者を含む。

2：「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。

3：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1,887か所(令和4年4月末警察庁調べ)を指定

5 新たなモビリティを含めた多様な交通主体の交通ルールの整備

(1) 新たなモビリティ

近年、技術の進展等により、電動キックボード、自動配送ロボット等の多様なモビリティが登場しており、海外の一部の国では、それらが新たな移動・運送手段として活用され始めている状況にある。また、我が国においても、これらの新たなモビリティの更なる活用を目指して各地で実証実験が行われているところである。



電動キックボードの公道実証実験の状況



自動配送ロボットの公道実証実験の状況

(2) 新たなモビリティに係る交通ルールの整備

電動キックボード等の新たなモビリティについては、現行の道路交通法においては、原動機付自転車等に分類されることになるが、その使用実態をみると、性能上、歩行者や自転車並の速度でしか走行しないものもあり、既存の交通ルールをそのまま適用することは必ずしも適当ではなく、交通ルール等の在り方の見直しを求められている。

これを踏まえ、令和2年7月から令和3年11月にかけて、警察庁において「多様な交通主体の交通ルール等の在り方に関する有識者検討会」を開催し、専門家の意見を聴きながら、新たなモビリティ以外の交通主体も含めた多様な交通主体全ての安全かつ快適な通行を可能とするような交通ルール等の在り方を、幅広く検討した。その結果、同検討会から、新たなモビリティについて、最高速度や車体の大きさに着目して車両の区分を定め、それに応じた交通ルールを定めることが適当であるとの提言がなされた。

そして、令和4年4月、第208回国会において、電動キックボードの交通ルールの整備や自動配送ロボットに関する制度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^(注)。この改正により、性能上の最高速度が自転車と同程度であるなど一定の要件を満たす電動キックボード等については、運転免許を要しないこととし、16歳未満の者の運転を禁止することとしたほか、走行場所やヘルメットの着用について、自転車と同様の交通ルールとすることとされた。また、交通ルールの周知のため、電動キックボード等の販売業者等に対し、購入者や利用者に対する交通安全教育を行うことを努力義務として課すこととされた。さらに、一定の要件を満たす自動配送ロボット等の使用について届出制度が新設され、必要な場合に都道府県公安委員会が行政処分を行うことができることとされた。

警察では、道路交通法の改正により定められた電動キックボード等の走行場所等に係る新たな交通ルールが広く国民に周知されるよう、積極的な広報啓発等を行うとともに、悪質・危険な違反行為に対する取締りを徹底し、新たなモビリティも含めた多様な交通主体全ての安全かつ快適な通行を確保することとしている。

注：電動キックボードの交通ルールの整備については公布の日（令和4年4月27日）から2年以内、自動配送ロボットに関する制度の整備については公布の日から1年以内に施行される。

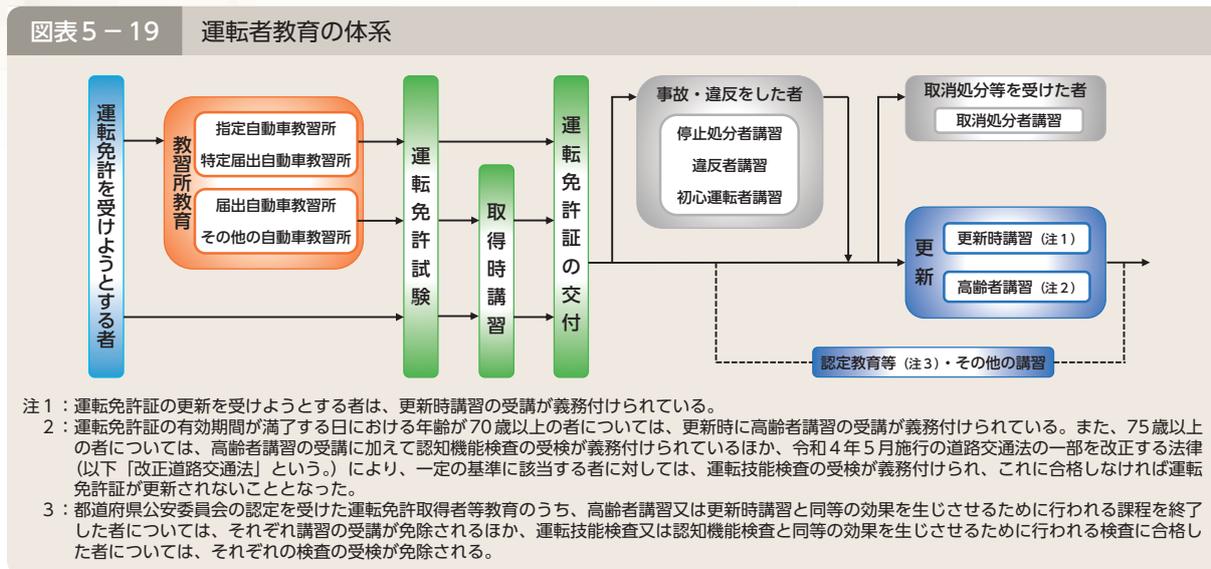
第3節

きめ細かな運転者施策による安全運転の確保

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、その流れは図表5-19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を努めている。

全国で令和3年(2021年)末現在1,300か所ある指定自動車教習所の卒業生で、令和3年中に運転免許試験に合格した者の数は、168万7,080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)を卒業した者については、これと同内容の教育を受けているため、受講が免除されている。

図表5-20 取得時講習の実施状況(令和3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	396
	中型車講習		333
	準中型車講習		742
	普通車講習		4,123
	大型二輪車講習		282
	普通二輪車講習		1,282
	大型旅客車講習		335
	中型旅客車講習		16
	普通旅客車講習		451
	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
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	85,749

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5-21 更新時講習の実施状況（令和3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）	9,100,535	2,580,683	2,046,024	1,051,674
うち特定失効者 ^(注1) 特定取消処分者 ^(注2)	45,461	70,707	46,233	37,178
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、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5-22 危険運転者の改善のための教育の実施状況（令和3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	技能及び知識の定着を図ることを目的とし、路上訓練、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。	再試験が免除される。	19,434
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。	26,805
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。	158,902
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。	79,965

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3年中は783人が受験し、不合格となった581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では、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 高齢運転者の交通事故防止対策の推進

(1) 高齢運転者に対する教育等の現状

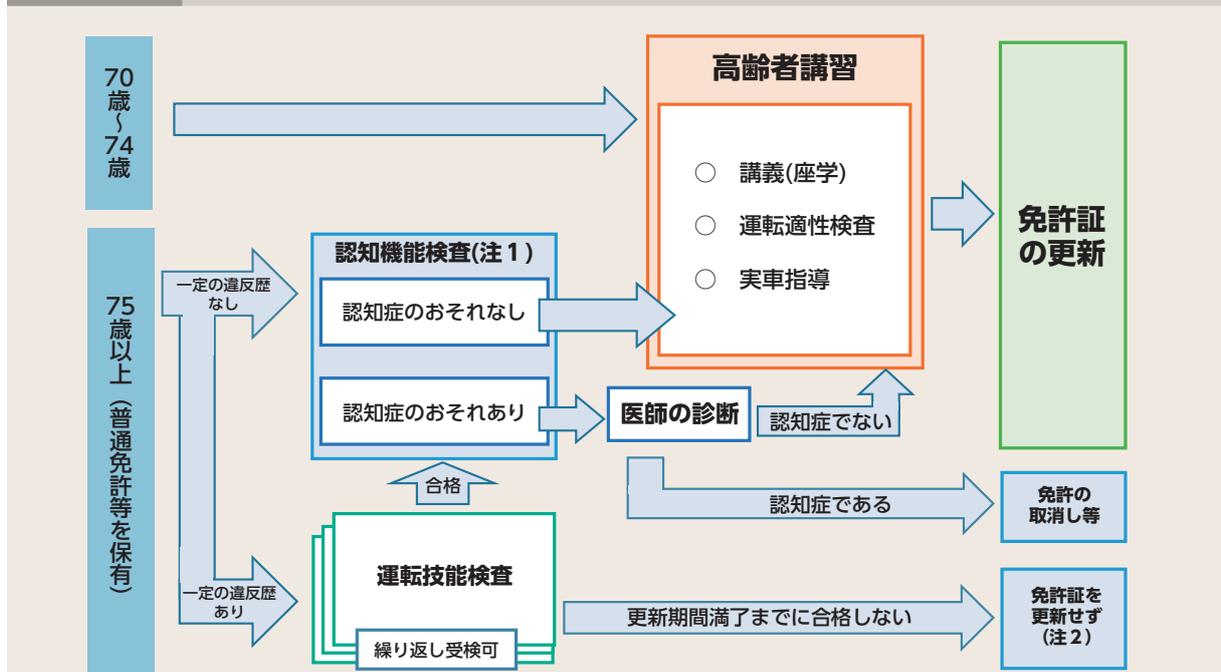
更新期間が満了する日における年齢が70歳以上の者は、運転免許証を更新する際、高齢者講習の受講が義務付けられている。また、更新期間が満了する日における年齢が75歳以上の者は、満了する日より前の6月以内に、認知機能検査を受けることが義務付けられており、加えて、普通自動車に対応する運転免許保有者のうち一定の違反歴がある者は、同じく6月以内に、運転技能検査に合格しなければ、運転免許証が更新されないこととされている。

運転技能検査では、一時停止や信号通過等の課題が実施され、検査の結果が一定の基準に達しない者は不合格となるが、更新期日まで繰り返し受検することができる。

高齢者講習は、講義、運転適性検査器材による指導及び実車指導から成る2時間の講習となっているが、普通自動車に対応する運転免許以外の運転免許のみを受けている者又は運転技能検査対象者に対しては、実車指導を除いた1時間の講習を行っている。

警察では、運転技能検査、認知機能検査及び高齢者講習の円滑な実施に向け、受検・受講枠の拡大や円滑な予約の促進、運用の効率化等の取組を推進している。

図表5-23 運転免許証の更新時における運転技能検査、認知機能検査及び高齢者講習の流れ（令和4年5月13日施行後）



注1：「認知機能低下のおそれなし」、「認知機能低下のおそれ」及び「認知症のおそれ」の三つの分類から「認知症のおそれなし」及び「認知症のおそれあり」の二つの分類に改正された。
 2：運転技能検査に合格しなくても普通自動車に対応する運転免許以外の運転免許は希望により更新することができる。

図表5-24 更新時の認知機能検査及び臨時認知機能検査の実施状況（令和3年）

検査名	第1分類 ^(注1) (人)	第2分類 ^(注2) (人)	第3分類 ^(注3) (人)	合計(人)
更新時の認知機能検査	47,878	445,946	1,592,882	2,086,706
臨時認知機能検査	4,062	38,778	132,177	175,017

注1：検査の結果、認知症のおそれがあると判定された者
 2：検査の結果、認知機能が低下しているおそれがあると判定された者
 3：検査の結果、認知機能が低下しているおそれがないと判定された者

図表5-25 高齢者講習及び臨時高齢者講習の実施状況（令和3年）

講習名	75歳未満 (人)	75歳以上			(人)
		第1分類 ^(注1)	第2分類 ^(注2)	第3分類 ^(注3)	
高齢者講習	1,382,962	13,202	421,866	1,558,650	1,993,718
臨時高齢者講習	—	796	12,912	—	13,708

注1：検査の結果、認知症のおそれがあると判定された者
 2：検査の結果、認知機能が低下しているおそれがあると判定された者
 3：検査の結果、認知機能が低下しているおそれがないと判定された者

(2) 運転免許証の自主返納（申請による運転免許の取消し）等

身体機能の低下等を理由に自動車の運転をやめる際には、申請により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。また、運転免許証の更新を受けずに失効した場合でも、失効後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、自主返納及び運転経歴証明書制度の周知を図るとともに、運転免許証の返納後又は運転免許の失効後に運転経歴証明書の交付を受けた者への支援について、関係機関・団体等に働き掛けを行い、自動車の運転に不安を有する高齢者等が運転免許証の自主返納等をしやすい環境の整備に向けた取組を進めている^(注1)。

一方、運転に不安を覚える高齢運転者等に対して、運転免許証の自主返納だけでなく、より安全な自動車に限って運転を継続するという中間的な選択肢として、運転免許に、運転できる自動車等の種類をサポートカー^(注2)に限定するなど一定の条件を付し、又はこれを変更することを申請することができることとしている。



運転経歴証明書の様式



運転免許証の自主返納に関する広報ポスター

図表5-26 申請による運転免許の取消し件数及び運転経歴証明書の交付件数の推移 (平成29年(2017年)～令和3年)

区分	年次	平成29	30	令和元	2	3
申請による運転免許の取消し件数(件)		423,800	421,190	601,022	552,381	517,040
	うち75歳以上の者	253,937	292,089	350,428	297,452	278,785
運転経歴証明書交付件数(件)		366,696	358,740	519,188	496,556	444,484
	うち75歳以上の者	213,152	244,726	295,113	260,437	234,816

(3) 高齢運転者に係る安全運転相談の充実・強化

警察では、高齢運転者等に対して、加齢に伴う身体機能の低下を踏まえた安全運転の継続に必要な助言・指導や、自主返納制度及び自主返納者等に対する各種支援施策の教示を行っている。

また、相談窓口の名称を、これまでの「運転適性相談」から、より親しみやすい「安全運転相談」に改めるとともに、全国統一の専用相談ダイヤル「#8080(シャープハレバレ)」^(注3)を導入し、安全運転相談の認知度及び利便性の向上に努めている。



安全運転相談に関する広報ポスター

注1：一般社団法人全日本指定自動車教習所協会連合会のウェブサイト (<http://www.zensiren.or.jp/kourei/>) において、運転免許証を自主返納した者等を対象とした各種支援施策について紹介している都道府県警察等のウェブサイトを集約し、高齢者等への情報提供に取り組んでいる。
 注2：他の車両や歩行者に接近した場合にブレーキが作動する衝突被害軽減ブレーキ及びブレーキとアクセルを踏み間違えた場合の急発進を防ぐペダル踏み間違い時加速抑制装置の先進安全技術が搭載された自動車
 注3：安全運転相談ダイヤルに電話すると、都道府県警察の安全運転相談窓口につながるようになっている。



3 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。

図表5-27 運転免許の行政処分件数の推移（平成29年～令和3年）

区分	年次	平成29	30	令和元	2	3
総数（件）		315,898	279,160	249,960	224,470	228,611
	取消し	42,297	41,368	38,629	35,205	32,671
	停止	273,601	237,792	211,331	189,265	195,940

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) 安全運転相談の充実等

警察では、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からのほか、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。



安全運転相談の状況

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)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、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に努めている。

図表5-28 安全運転相談の受理件数の推移（平成29年～令和3年）

区分	年次	平成29	30	令和元	2	3
相談受理件数（件）		100,174	115,245	117,425	123,490	136,593
	運転免許非保有者	19,194	20,320	20,597	23,395	27,376
	運転免許保有者	80,980	94,925	96,828	100,095	109,217

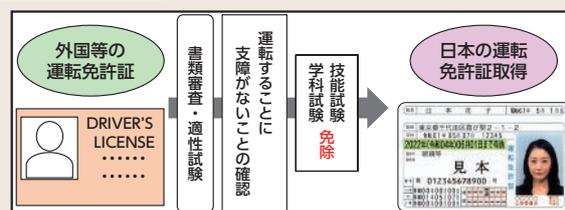
注：令和4年4月現在、44都道府県で76人の医療系専門職員が配置されている。

(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講習用映像資料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3年中の同制度による運転免許証の交付件数は4万3,333件であった。

図表5-29 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



(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3年中は、全国で1,070か所の運転免許証の更新窓口において、1,786万616件の更新免許証を交付しており、このうち即日交付は1,428万981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。

memo 第二種免許等の受験資格の見直し

第二種免許等の受験資格の特例に関する規定の整備等を内容とする「改正道路交通法」が、令和4年5月に施行された。

これにより、一定の教習を修了した者は、19歳以上であり、かつ、普通免許等を受けていた期間が通算して1年以上である場合には、受験資格の特例として、第二種免許等の運転免許試験を受けることができるなどとされた。

また、特例により免許を取得した者で、21歳に達するまでの間に違反行為をし、一定の基準に該当した者に対して、講習の受講を義務付けるなどとされた。

改正道路交通法の適切な施行をはじめ、警察では、関係機関・団体と連携しながら、バスやタクシー等の事業用自動車に係る交通事故防止対策を推進している。

(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り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、更新前の標識（「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。

令和3年（2021年）度から令和7年度までにおいては、当該期間を計画期間とする「第5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5-30 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600万本
○ 光ビーコン	約5万4,000万基
○ 交通情報板	約3,400基
○ 交通管制センター	161か所 (令和3年度末現在)

図表5-31 警察の整備する交通安全施設等



図表5-32 第5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：防災・減災が主流となる社会の実現**
 - 災害発生時において安全かつ円滑な交通を確保するための対策の推進
- 重点目標2：持続可能なインフラメンテナンス**
 - 警察庁インフラ長寿命化計画に即して、交通安全施設等の整備状況を把握・分析した上で、老朽施設の更新等を推進
- 重点目標3：持続可能で暮らしやすい地域社会の実現**
 - より円滑な道路交通の実現のための交通渋滞の緩和対策の推進
 - 次世代を担う子供の安全な通行空間の確保
 - 車両の速度抑制や通過交通の抑制の徹底等による生活道路等における人優先の道路空間の形成
 - ITSの活用、信号機の改良等による道路交通の安全の確保
 - 幹線道路において交通事故の危険性が高い箇所における重点的な交通事故抑止対策を推進
 - 歩行者、自転車及び自動車が適切に分離された安全で快適な自転車通行空間の計画的な整備
 - バリアフリー・ユニバーサルデザインの推進
- 重点目標4：経済の好循環を支える基盤整備**
 - より円滑な道路交通の実現のための交通渋滞の緩和対策の推進
- 重点目標5：インフラ分野のデジタル・トランスフォーメーション**
 - 自動運転技術の実用化に資する交通環境の構築の推進
 - AI等の新たな技術を活用した交通管制システムの導入
- 重点目標6：インフラ分野の脱炭素化・インフラ空間の多面的な利活用による生活の質の向上**
 - より円滑な道路交通の実現のための交通渋滞の緩和対策の推進
 - 自転車利用ニーズの高まりを踏まえ、安全で快適な自転車利用環境の創出により、自転車の活用を推進

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、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。

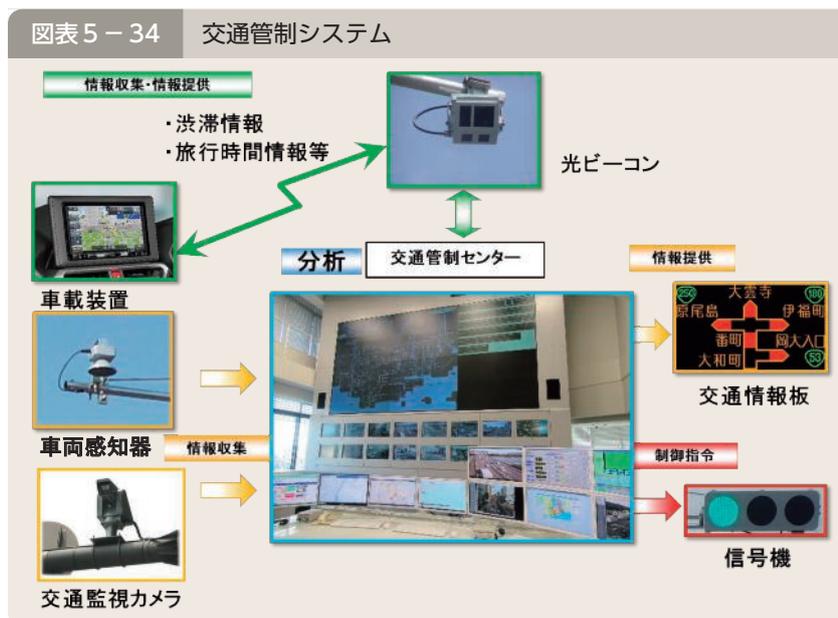
図表5-33 老朽化した交通安全施設



(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・過密化をし、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。



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。

(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。

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3年度末までに140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 (愛媛県伊予郡松前町)

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、32頁参照（トピックスⅣ）
 3：ここでいう実勢速度とは、85パーセンタイル速度（ある区間を走行する車両の速度を低い順番から並べた場合に、全体の85%が含まれる速度の値）を表す。

(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、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・分析を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 信号灯器のLED化の推進

信号機の灯器を電球式からLED式へ転換することは、西日等による疑似点灯現象を防止するとともに、消費電力量を低減させる効果があり、交通事故の削減に加え、二酸化炭素排出量の削減にも資するものと考えられる。

このため、警察では、「地球温暖化対策計画」等に基づき、信号灯器のLED化を推進しており、令和3年度末現在、全国で66.6%の信号灯器がLED式となっている。



電球式車両用灯器



LED式車両用灯器

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当たりに通過する車両台数情報

4：サイクル（信号機の灯色が青色、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、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にそれぞれ割り当てられる時間の割合）等に関する実行履歴情報

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) 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5-35

バリアフリー対応型信号機等



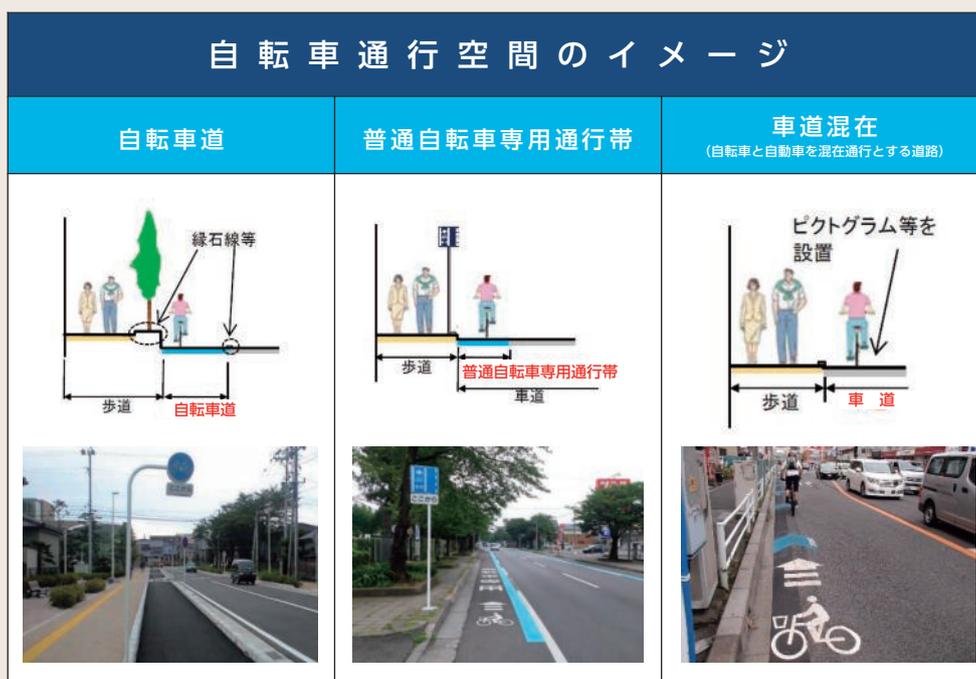
(2) 自転車通行空間の整備

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に、道路管理者と連携して、自転車専用の通行空間（普通自転車専用通行帯及び自転車道）を整備するとともに、普通自転車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)等を通じて自転車と歩行者の安全確保を図っている。

また、自転車通行の安全性を向上させるため、普通自転車専用通行帯や、自転車と自動車を混在通行とする道路において、周辺の交通実態等を踏まえ、必要に応じて、駐車規制を実施している。

図表5-36

自転車通行空間の整備イメージ



注：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、歩道の有効幅員、交通実態、沿道状況等を総合的に勘案し、当該交通規制の見直しを実施している。

3 総合的な駐車対策

(1) 違法駐車状況

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。



貨物集配中の貨物車を対象とする
駐車可の交通規制

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。

図表 5-37 確認事務の民間委託の状況の推移
(平成29年～令和3年)

区分	年次	平成29	30	令和元	2	3
委託警察署数(署)		406	411	414	414	415
受託法人数(法人)		53	51	50	51	51
駐車監視員数(人)		1,986	1,978	1,946	1,938	1,930

図表 5-38 放置車両確認標章の取付け状況の推移
(平成29年～令和3年)

区分	年次	平成29	30	令和元	2	3
取付け件数(件)		1,285,596	1,174,633	1,101,499	1,014,064	912,603
うち駐車監視員によるもの		887,825	813,802	754,939	667,202	613,644

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)や車庫とぼし^(注2)の取締りを行っている。

memo

自動車保有関係手続のワンストップサービスの推進

警察では、関係機関と連携して、自動車の保有に伴い必要となる各種の行政手続について、ワンストップサービスシステム^(注3)の全国的な整備に向けた取組を推進しており、令和4年4月現在、46都道府県において運用している。

また、同年1月から、警察署等への来訪が不要となるよう、自動車保有関係手続のワンストップサービスを利用した申請者等のうち、希望者に対して保管場所標章を郵送により交付することとし、更なる国民の負担軽減を図っている。

図表 5-39 自動車保有関係手続のワンストップサービスの概要



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

注3：1回の申請で手続を完了することのできるシステム

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3年末現在、高速道路は213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3年中の高速道路における死者数は136人と、前年より22人（19.3%）増加した。

図表5-40 高速道路における交通事故発生件数・死者数の推移（平成24年～令和3年）

区分	年次	平成24	25	26	27	28	29	30	令和元	2	3
交通事故発生件数(件)		11,299	11,520	10,202	9,842	9,198	8,758	7,934	7,094	4,649	4,863
死者数(人)		225	227	204	215	196	169	173	163	114	136

(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、必要な対策の協議・検討をするとともに、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。

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、妨害運転や著しい速度超過、飲酒運転、車間距離不保持、通行帯違反等の悪質・危険性の高い違反に重点を置いた取締りを推進している。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、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3年中はシートベルト装着義務違反を10万8,729件取り締まった。

memo

高速道路における100キロメートル毎時を超える最高速度規制

警察では、平成28年3月の「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、平成29年11月以降、新東名高速道路及び東北自動車道の一部区間において、100キロメートル毎時を超える最高速度規制の試行を実施した結果、試行前と比べて死傷事故率等に大きな変化はなかったことから、令和2年8月、交通規制を実施する場合の標準を示す交通規制基準を改正し、高速道路において100キロメートル毎時を超える最高速度規制を実施する場合の基準を定めた。

同基準に基づいて、東北自動車道及び新東名高速道路の一部区間において、規制速度を120キロメートル毎時とする規制を実施しているほか、令和3年12月には東関東自動車道の四街道インターチェンジから成田ジャンクションまでの区間において、規制速度を110キロメートル毎時とする規制を開始した。



新東名高速道路の
最高速度120キロメートル毎時区間

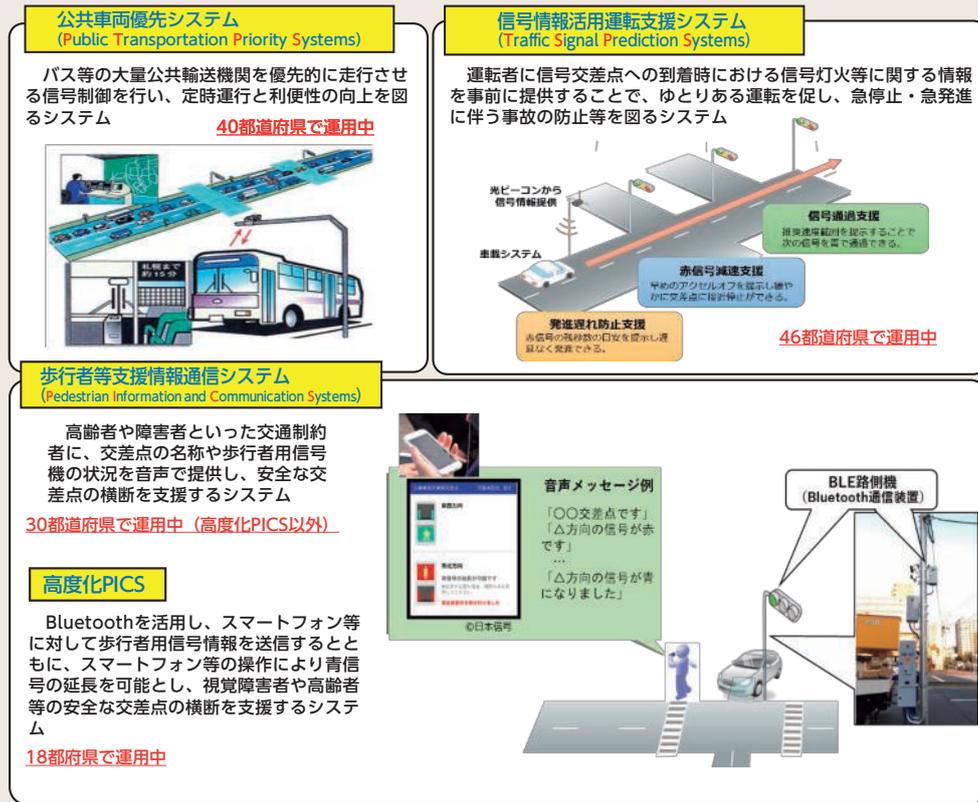
5 ITSの推進と自動運転の実現に向けた取組

(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5-41 主なUTMSの概要（令和3年度末現在）



② ITSに関する国際協力の推進

警察では、令和3年（2021年）10月にドイツ・ハンブルクで開催された第27回ITS世界会議及び同年11月に東京で開催されたSIP-adus Workshop2021^(注3)において、各種発表を通じてUTMSの先進的な技術を紹介し、各国とITSに関する情報共有を行うことで、協力関係を深めた。

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

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

3：SIP（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）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

(2) 自動運転の実現に向けた取組

自動運転の技術は、交通事故の削減や渋滞の緩和等に有効なものと考えられ、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。

① 法制度面を含む各種課題の検討

令和2年4月、SAEレベル3^(注1)の自動運転の技術の実用化に対応するための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施行された。

これにより、SAEレベル3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^(注2)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、運転者はこれに適切に対処する必要がある。警察では、これらの機能を備えている自動車の性能、限界、運転上の留意事項等について、SNSやウェブサイト等を通じた広報啓発に努めている。



運転上の留意事項等に関する広報啓発用動画

また、令和3年度には、前年度に引き続き「自動運転の実現に向けた調査検討委員会」を開催し、従来の運転者の存在を必ずしも前提としない場合における交通ルールの在り方について検討を行った。

令和4年4月、第208回国会において、SAEレベル4^(注3)に相当する、運転者がいない状態での無人自動運転のうち、限定地域における遠隔監視のみの無人自動運転移動サービス^(注4)を念頭に置いた許可制度の創設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^(注5)。

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6)では、車両には運転者がいなければならないことなどが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の欧州経済委員会内陸輸送委員会に置かれたWP.1^(注7)において議論が行われており、警察庁としても、こうした議論に参画している。また、令和3年(2021年)からは、交通における自動運転車両の使用に係る新たな法的文書の作成のための専門家グループ(LIAV-GE)^(注8)にも参加している。

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、産官学連携の下、東京臨海部の公道において、自動運転システムの実用化に向けた実証実験が実施されている。警察では、実証実験に必要な環境を整備するとともに、クラウド等を活用して車両に信号情報を提供するための研究開発等を推進している。

図表5-42 クラウド等を活用した優先信号制御のイメージ



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：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を有するもの。

3：SAE 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及びシステムの作動継続が困難な場合への応答をシステムが機能するよう設計されている特有の条件内で実施し、システムの作動継続が困難な場合、運転者が介入要求等に応答することが期待されないもの。

4：「官民ITS構想・ロードマップ2020」(2020年7月15日高度情報通信ネットワーク社会推進戦略本部・官民データ活用推進戦略会議決定)等により、令和4年度頃実現するとの目標が掲げられている。

5：公布の日(令和4年4月27日)から1年以内に施行される。

6：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

7：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

8：Group of Experts on drafting a new legal instrument on the use of automated vehicles in trafficの略

1 交通事故抑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抑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、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。

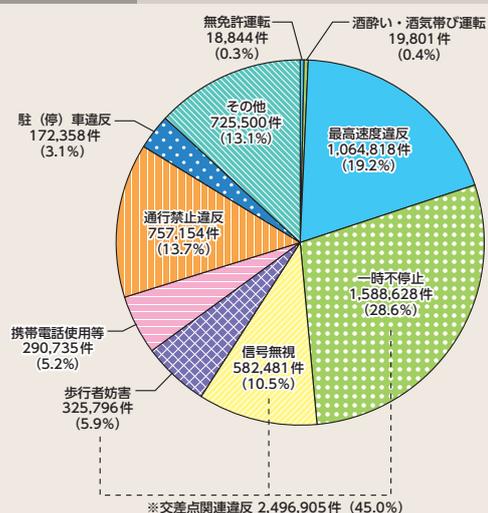
さらに、妨害運転等の悪質・危険な運転行為を防止するため、交通指導取締りを強化するとともに、「思いやり・譲り合い」の気持ちを持った運転の必要性、ドライブレコーダーの有用性等について広報啓発等を推進している。

令和3年（2021年）中は、554万6,115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5-43 主な道路交通法違反の取締り状況 (令和3年)



CASE

無職の男（45）は、令和2年11月、片側2車線道路において、自車後方を進行する普通乗用自動車の通行を妨害する目的で、急ブレーキや急な進路変更等を繰り返し、同車に道路における交通の危険を生じさせるおそれのある方法による運転をした。また、同男は、令和3年1月、片側2車線道路において、自車後方を進行する普通貨物自動車の通行を妨害する目的で、急な進路変更や急ブレーキ等を繰り返し、同車に道路における交通の危険を生じさせるおそれのある方法による運転をした。同年2月、同男を道路交通法違反（妨害運転）で逮捕した（栃木）。

（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、これらの行為の下命・容認を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。

（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「旧車會」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。

図表5-44 暴走族等の人員及び検挙人員の推移（平成29年～令和3年）

区分		年次					
		平成29	30	令和元	2	3	
人員	暴走族（人）	6,220	6,286	6,073	5,714	5,838	
	旧車會（人）	6,304	5,882	5,661	5,583	5,648	
検挙人員	暴走族	道路交通法違反（人）	9,197	7,462	6,936	8,098	6,089
		うち共同危険行為	869	713	667	580	533
	道路運送車両法違反（人）	132	146	117	102	100	
	旧車會	道路交通法違反（人）	1,050	859	733	771	787
		道路運送車両法違反（人）	27	13	12	16	11

注：旧車會の人員は、違法行為を敢行する者として把握した数を示す。

注1：33頁参照（トピックスⅣ）

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3年中の交通事故事件の検挙件数は、図表5-45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事故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3年中の死亡ひき逃げ事件の検挙率は、98.9%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5-45 交通事故事件の検挙状況（令和3年）

区分		件数(件)	
合計		289,185	
自動車運転致死傷処罰法 ^(注1)	法2条	危険運転致死	32
		危険運転致傷	357
	法3条	危険運転致死	12
		危険運転致傷	245
	法4条	過失運転致死アルコール等影響発覚免脱	2
		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	2,133
		過失運転致傷	279,428
	法6条1項	無免許危険運転致傷	41
	法6条2項	無免許危険運転致死	1
		無免許危険運転致傷	9
	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	4
	法6条4項	無免許過失運転致死	15
無免許過失運転致傷		1,085	
刑法	危険運転致死 ^(注2)	0	
	危険運転致傷 ^(注3)	0	
	自動車運転過失致死等 ^(注4)	13	
	自動車運転過失傷害等 ^(注5)	261	
	重過失致死及び過失致死	25	
	重過失傷害及び過失傷害	5,434	

- 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
 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。
 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。
 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。
 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。



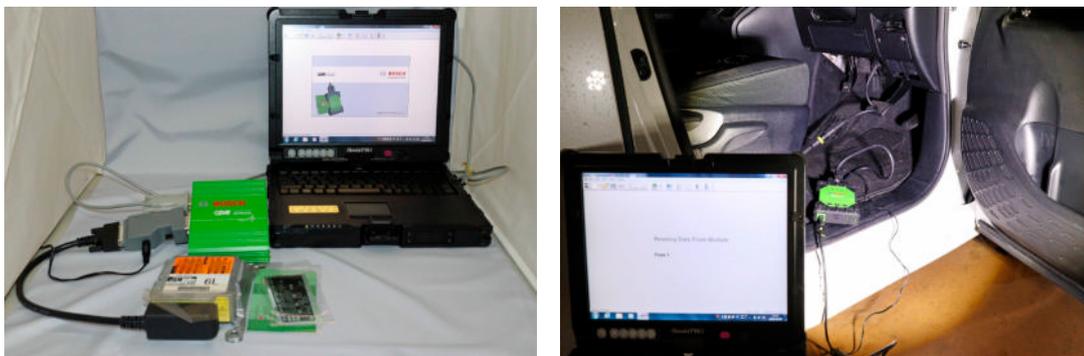
3Dレーザースキャナによる測定状況

注：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。

memo

事故情報計測・記録装置の活用

事故情報計測・記録装置（EDR^(注1)）とは、衝突時のエアバッグ作動等を条件に事故時の車両スピード、ブレーキの作動の有無等を記録する車載装置であり、令和3年9月の道路運送車両の保安基準の一部改正により、乗車定員10人未満の乗用車及び車両総重量3.5トン以下の貨物車には、基準に適合するEDRを備えなければならないこととされた。警察では、交通事故のうち、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や、当事者の言い分が食い違うもの等、原因の究明が困難な交通事故について、必要に応じてEDRに記録された各種情報を活用し、客観的な証拠に基づいた事故原因の究明を図っている。



事故情報計測・記録装置からのデータ抽出状況

（4）交通事故被害者等^(注2)の支援

警察では、「警察庁犯罪被害者支援基本計画」^(注3)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4)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：Event Data Recorderの略

2：交通事故事件の被害者及びその家族又は遺族

3：令和3年3月に第4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7年度末までの5年間において、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。

4：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



白バイ隊員の頂点を目指して

熊本県警察本部交通部交通機動隊訓練指導係
加藤 慎太郎

毎年10月に茨城県で開催される全国白バイ安全運転競技大会は、私たち白バイ特別訓練隊員にとって夢の舞台です。その舞台で全国の白バイ隊員の頂点という栄光をつかむため、ひいてはいかなる場面においても的確に職務執行を行えるよう運転技能を向上させ、道路交通の安全を維持するため、日々厳しい訓練を重ねています。大会は失敗が許されない一本勝負です。いつもと違う環境、初めて乗る車両、これまで経験したことのない緊張感の中で、その一本に全てを懸けるのです。

訓練中、ある上司から、「泣くも笑うもその一本で決まる。今、自分がすべきことを考えながら訓練に取り組むように」と言われたことがありました。その言葉に、毎日同じ訓練を繰り返していた私は、「慣れ」と「油断」という心隙が生まれていたことに気付かされました。

白バイの取締り活動も、ある意味一本勝負だと思います。単に勝ち負けで判断するものではありませんが、一つの失敗、一つの判断ミスが事故につながる可能性があります。また、その一件の違反取締りが、違反者に交通ルールを理解してもらえ唯一の機会なのかもしれません。そういった意味では、訓練も取締り活動も、その時の一本、一件を大切にしなければならぬと思いました。

私たち白バイ隊員は、悲惨な交通事故を一件でも減らすために活動をしています。その思いが伝わる取締り活動が心げ、常に緊張感を持って頑張ります。



貨物集配中の車両に係る駐車規制の見直しについて

前 沖縄県警察本部交通部交通規制課規制係（現 沖縄県八重山警察署交通課長）
前泊 亮

沖縄県は、戦後の復興期から陸上交通のほとんどを自動車に依存してきたこともあり、那覇市、沖縄市等の都市部では、慢性的な交通渋滞や駐車違反が社会問題となっていました。昭和47年の沖縄県の本土復帰以降、沖縄県警察では、この問題の解決策として都市部を中心とした駐車規制を重点的に実施してきました。

本土復帰から50年の歳月を経た中で、電子商取引の拡大等のライフスタイルの変遷に伴う宅配便の取扱い個数の増加や宅配ドライバーの「都市部での駐車スペース確保はとても厳しく、苦労している」、「配送のため駐車できる場所が増えれば、配送時間の短縮になる」といった生の声も踏まえつつ、沖縄県警察では貨物集配中の車両の駐車規制を見直すプロジェクトを開始しました。

このプロジェクトでは、交通事故の抑止と渋滞の緩和を図りつつ、貨物集配中の車両の駐車規制を緩和するという、相反するともいえる施策を調整することが求められたことから、地元自治体や関係団体等との合同現場調査、協議等を繰り返しながら、令和3年までに21区間において貨物集配中の車両を駐車規制から除外する規制の見直しを行いました。

今回の駐車規制の見直しによって、配送業務が合理化され、宅配ドライバーの労働条件の改善、ひいては過労運転による交通事故の防止へとつながれば、交通警察官としてこの上ない幸せです。

