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





第1節 交通事故情勢

1 交通事故の現状

（1）令和７年（2025年）の概況

令和７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2,547人と、警察庁が統計を保有する昭和23年（1948年）以降最少を更新した。

一方、重傷者数は２万7,563人と、２年ぶりに前年比で増加した。

図表５－１　交通事故の概況（令和７年）

○ 交通事故発生件数	28万7,023件（前年比3,872件（1.3%）減少）
○ 死者数	2,547人（前年比116人（4.4%）減少）
○ 負傷者数	33万8,508人（前年比5,887人（1.7%）減少）
（うち重傷者数）	2万7,563人（前年比278人（1.0%）増加）
○ 30日以内死者数(注)	3,089人（前年比132人（4.1%）減少）

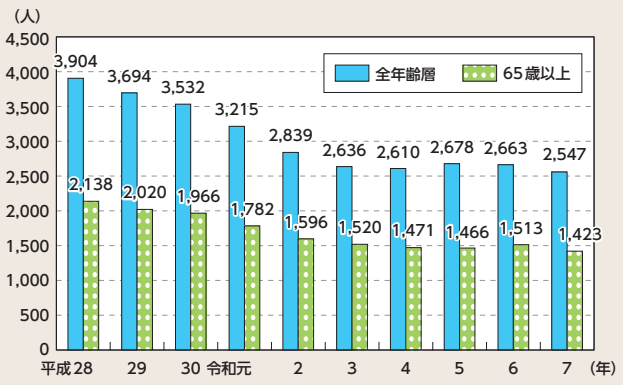
注：交通事故発生から30日以内（交通事故発生日を初日とする。）の死者数

（2）過去10年間の死者数等の推移

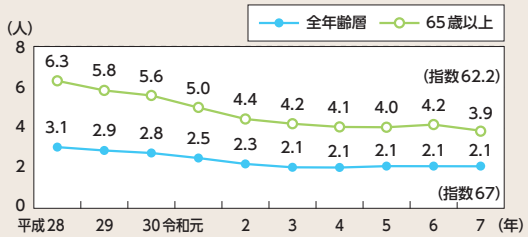
平成28年（2016年）と比較すると、令和７年中の死者数は全年齢層で34.8%、65歳以上で33.4%それぞれ減少し、令和７年中の人口10万人当たりの死者数は全年齢層で33.0%、65歳以上で38.8%それぞれ減少した。

他方、令和７年中の65歳以上の死者数は1,423人と、前年比で90人減少したものの、65歳以上の人口10万人当たりの死者数は全年齢層のそれと比較して約２倍であり、死者数全体に占める65歳以上の割合は55.9%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28年～令和７年）



図表５－３　人口10万人当たり死者数の推移（平成28年～令和７年）



注１：指数は平成28年を100とした場合の令和７年の値である。
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28年～令和７年）

年次	平成28	29	30	令和元	2	3	4	5	6	7
割合（%）	54.8	54.7	55.7	55.4	56.2	57.7	56.4	54.7	56.8	55.9

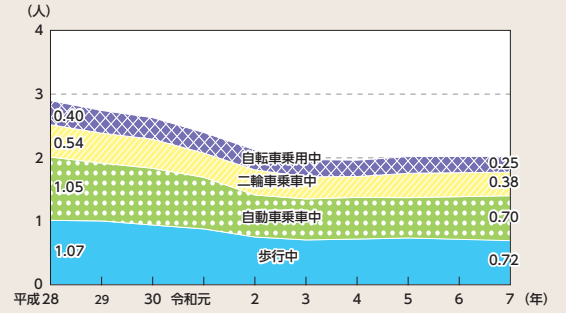
注：交通事故発生から24時間以内の死者数

（３）状態別・類型別の特徴

人口10万人当たりの死者数を状態別にみると、令和７年中は歩行中、自動車乗車中、二輪車乗車中、自転車乗用中の順に多い。

また、運転免許保有者10万人当たりの死亡事故件数(注１)を事故類型別にみると、令和７年中は、工作物衝突・路外逸脱、歩行者横断中の順に多い。

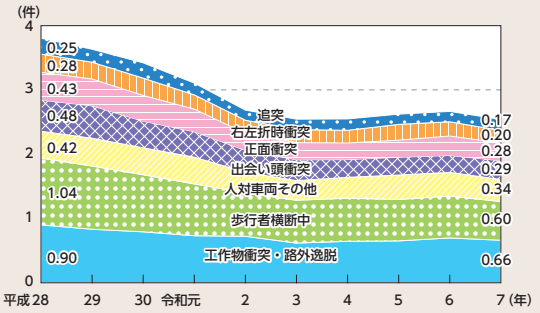
図表５－５　状態別人口10万人当たり死者数の推移（平成28年～令和７年）



状態＼年次	平成28	29	30	令和元	2	3	4	5	6	7
歩行中	1.07	1.06	0.99	0.93	0.79	0.75	0.76	0.78	0.78	0.72
自動車乗車中	1.05	0.96	0.94	0.86	0.70	0.68	0.69	0.67	0.70	0.70
二輪車乗車中	0.54	0.50	0.48	0.40	0.42	0.37	0.35	0.41	0.39	0.38
自転車乗用中	0.40	0.38	0.36	0.34	0.33	0.29	0.27	0.28	0.26	0.25

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。
２：「二輪車」とは、自動二輪車及び一般原動機付自転車をいう。

図表５－６　一般原付以上運転者(第1当事者)の類型別運転免許保有者10万人当たり死亡事故件数の推移（平成28年～令和7年）



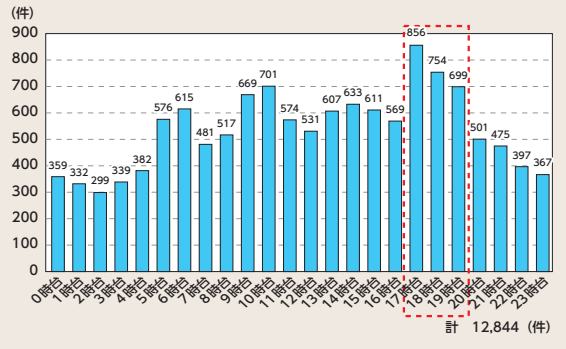
類型＼年次	平成28	29	30	令和元	2	3	4	5	6	7
工作物衝突・路外逸脱	0.90	0.83	0.79	0.73	0.72	0.62	0.65	0.65	0.70	0.66
歩行者横断中	1.04	0.98	0.89	0.81	0.68	0.67	0.67	0.64	0.65	0.60
人対車両その他	0.42	0.43	0.42	0.42	0.32	0.31	0.32	0.38	0.37	0.34
出会い頭衝突	0.48	0.50	0.41	0.39	0.34	0.32	0.27	0.28	0.26	0.29
正面衝突	0.43	0.42	0.40	0.35	0.26	0.27	0.26	0.27	0.30	0.28
右左折時衝突	0.28	0.26	0.27	0.22	0.21	0.20	0.20	0.25	0.22	0.20
追突	0.25	0.20	0.24	0.18	0.16	0.16	0.18	0.16	0.16	0.17

注１：算出に用いた運転免許保有者数は、各年の12月末現在の値である。
２：「一般原付以上運転者」とは、自動車、自動二輪車及び一般原動機付自転車の運転者をいう。
３：「第１当事者」とは、最初に交通事故に関与した事故当事者のうち過失の重い者をいう。
４：「人対車両その他」とは、人対車両事故のうち、歩行者横断中以外の事故をいう（対面・背面通行中、路上横臥等）。

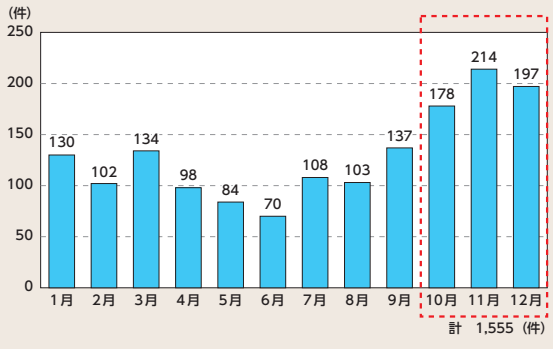
（４）時間帯別・月別の特徴

最近５年間における死亡事故を時間帯別にみると、17時台から19時台にかけて多く発生しており、中でも薄暮時間帯(注２)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。

図表５－７　時間帯別死亡事故件数（令和３年～令和７年の合計）



図表５－８　薄暮時間帯の月別死亡事故件数（令和３年～令和７年の合計）



注１：自動車、自動二輪車及び一般原動機付自転車の運転者による事故を計上
２：日の入り時刻の前後１時間

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

（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 歩行者及び運転者の交通ルール遵守の徹底

警察では、歩行者に対しては、横断歩道を渡ること、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、運転者に対して横断する意思を明確に伝えることなどの、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している。また、薄暮時・夜間における歩行者等の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。

さらに、運転者に対しては、交通ルールの遵守のほか、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。加えて、横断歩道においては歩行者が優先であることを含め、高齢者、障害者、子供をはじめとする歩行者に対する保護意識の向上を図るための交通安全教育を推進している。

③ 地方公共団体や民間団体等と連携した交通安全活動の推進

交通安全活動は、警察と地方公共団体や民間団体等が連携して行うことが重要であることから、警察では、交通安全キャンペーン等の広報啓発活動に協力するなど、地方公共団体や民間団体等による交通安全活動が、より効果的なものとなるよう連携を図っている。

memo 外国人運転者に対する交通安全対策

外国人が我が国で自動車等を安全に運転するためには、我が国の交通ルールを理解することが重要である。警察では、外国人運転者に向けて、日本と外国の交通ルールの違い、自転車や特定小型原動機付自転車に関する基本的なルール、交通事故を起こした場合の措置等の内容を盛り込んだ外国語（英語、中国語（北京語）、韓国語及びベトナム語）の映像資料を作成するなどして、我が国の交通ルールに関する周知を推進している。



外国人運転者向けの映像資料

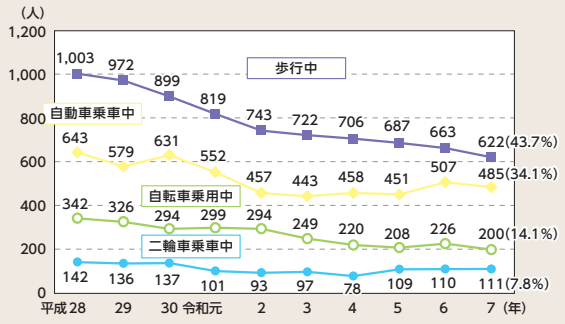
2 高齢者の交通安全の確保

（１）高齢者の死亡事故の特徴

令和７年（2025年）中の交通事故による65歳以上の高齢者の死者数は1,423人と、死者数全体の55.9%を占める。これを状態別にみると、歩行中が最も多く、622人（43.7%）となっており、歩行中の死者数全体の69.9%を占めている。

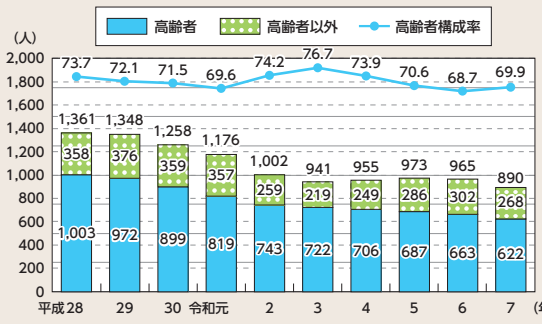
また、自動車対歩行者事故における歩行中の高齢者の死亡事故を事故類型別にみると、道路横断中が424件と、74.0%を占めており、道路横断中の高齢者の55.2%には、走行車両の直前直後を横断するなどの法令違反が認められる。

図表５－９ 高齢者の状態別死者数の推移（平成28年（2016年）～令和７年）

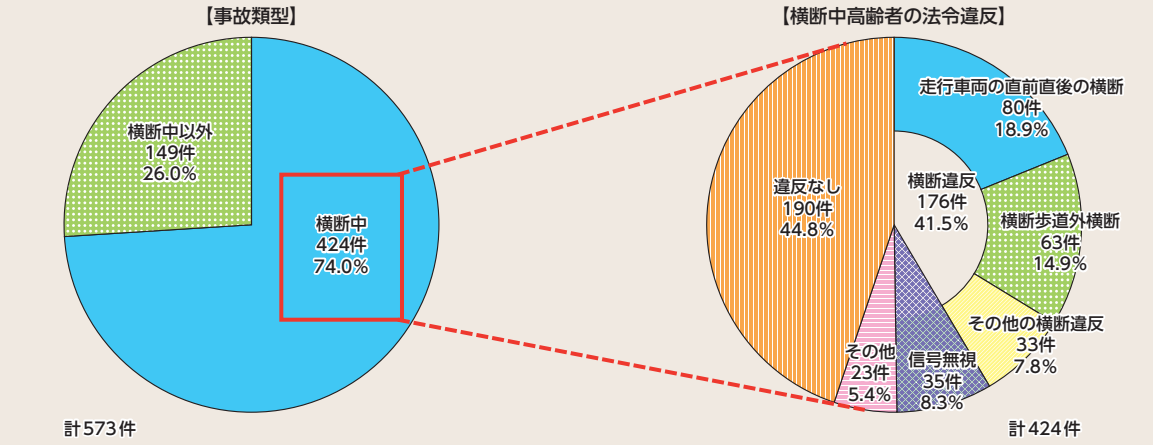


注：（ ）内は65歳以上の全死者数に占める構成率

図表５－10 歩行中の死者数の推移（平成28年～令和７年）



図表５－11 自動車対歩行者事故における歩行中の高齢者の死亡事故件数（令和７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、あらゆる高齢者が、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することができるよう、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。



参加・体験・実践型の交通安全教育

特に、自動車と歩行中の高齢者との死亡事故の大半が道路横断中に発生し、道路横断中の高齢者側に何らかの法令違反が認められる場合が多いことを踏まえ、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の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、自動車メーカーや自動車教習所等と連携し、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。

3 子供の交通安全の確保

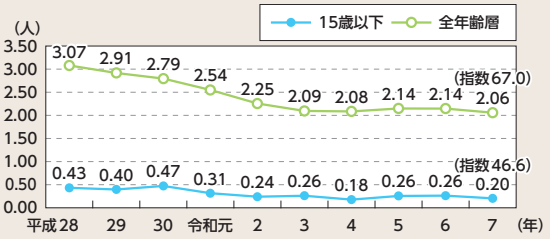
（1）子供が関係する交通事故の特徴

令和７年中の交通事故による15歳以下の子供の死者数は30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。

15歳以下の子供の死者・重傷者数は減少傾向となっていたが、令和２年以降はほぼ横ばいで推移している。これを状態別にみると、令和７年中は、自転車乗用中、歩行中の順に多くなっている。

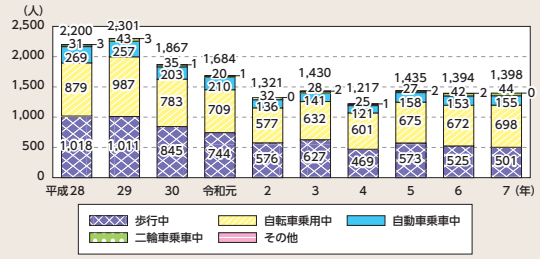
また、平成28年から令和７年までの期間における小学生の死者・重傷者数を学齢別にみると、小学２年生が最も多く、各学齢を更に状態別でみると、低学年ほど歩行中の事故、高学年になるほど自転車乗用中の事故の割合が高くなっている。

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28年～令和７年）

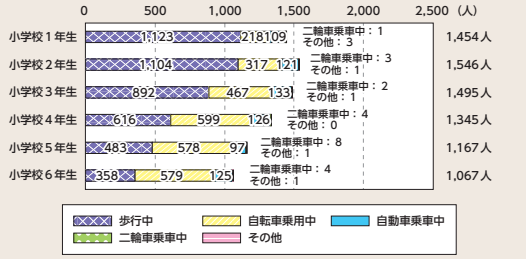


注１：指数は平成28年を100とした場合の令和７年の値である。
２：算出に用いた人口は、各年の前年の人口であり、総務省統計資料「人口推計」（各年10月１日現在人口）補間補正を行っていないもの。ただし、国勢調査実施年は国勢調査人口（不詳補間値）による。）による。

図表５－13　15歳以下の状態別死者・重傷者数の推移（平成28年～令和７年）



図表５－14　小学生の学齢別状態別死者・重傷者数（平成28年～令和７年の合計）



（2）子供の交通事故防止対策

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、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、幼児の保護者に対しては、自動車乗車時のチャイルドシートの使用の徹底について、周知を図っている。


小学生に対する交通安全教育

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。また、児童の保護者に対しては、児童が自動車に乗車する場合、６歳以上であっても体格等の事情によりシートベルトを適切に着用させることができないときは、チャイルドシートを使用すべきであることについて、周知を図っている。

中学生に対しては、自転車で安全に道路を通行するために必要な技能・知識を習得させるとともに、自己の安全のみならず他人の安全にも配慮することができるようにするため、中学校、ＰＴＡ等と連携した自転車教室等を実施している。

このほか、令和３年６月に千葉県八街市で下校中の小学生の列にトラックが衝突して５人が死傷する痛ましい交通事故が発生したことを受け、警察では、教育委員会、学校、道路管理者等と連携して通学路における合同点検を実施し、その結果を踏まえ、対策が必要な箇所については、速度規制や登下校時間帯に限った車両通行止め等によるソフト面での対策に加え、信号機、横断歩道等の交通安全施設等の整備等によるハード面での対策を実施している(注)。また、可搬式速度違反自動取締装置を活用して子供の通行が多い生活道路等における取締りを推進するなど、子供の交通安全の確保に取り組んでいる。

注：警察による対策が必要な１万6,997か所のうち、令和６年度末までに１万6,992か所において対策を完了

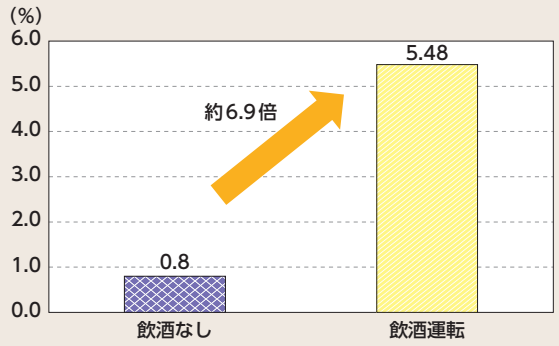
4 飲酒運転の根絶に向けた警察の取組

（１）飲酒運転の根絶に向けた交通安全教育と広報啓発活動等の推進

令和７年中の飲酒運転の死亡事故率(注１)は、同年中の飲酒なしの場合の死亡事故率と比べて約6.9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、このような飲酒運転の危険性や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ため、ＶＲゴーグル、運転シミュレーター等の映像機器や飲酒体験ゴーグルを活用した参加・体験型の交通安全教育を推進している。また、交通安全関係団体、酒類製造・販売業、酒類提供飲食業等と連携して、飲酒運転根絶の広報啓発を展開するほか、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２)への参加を広く国民に呼び掛けるなど、関係機関・団体等と連携して「飲酒運転を絶対にしない、させない」という国民の規範意識の更なる向上を図っている。

図表５－15　飲酒運転の死亡事故率（令和７年）



（２）飲酒運転の根絶に向けた取締りの一層の強化

飲酒運転の根絶に向け、飲酒運転をした運転者のみならず、車両等の提供者、飲酒場所、同乗者、飲酒の同席者等に対する徹底した捜査を行い、車両等の提供、酒類の提供及び要求・依頼しての同乗や教唆行為について、確実な立件に努めている。

図表５－16　飲酒運転の取締り件数（令和７年）

区分	酒酔い運転	酒気帯び運転	教唆・幇助	車両等提供罪	酒類提供罪	要求・依頼同乗罪
取締り件数（件）	884	19,515	32	79	25	656

また、事業活動に関して行われた飲酒運転について、運転者の取締りにとどまらず、飲酒運転を下命・容認していた自動車の使用者等(注３)に対する責任追及を徹底している。

（３）安全運転管理者の確実な選任・飲酒運転の根絶に向けた使用者対策の推進

警察では、安全運転管理者の未選任事業所の一掃に向けて、安全運転管理者が確実に選任されるよう、関係機関と連携し、選任義務(注４)等の周知を図っている。また、令和５年12月１日に施行された道路交通法施行規則の一部改正により、安全運転管理者には、運転者の運転前後における、アルコール検知器を用いた酒気帯びの有無の確認等が義務付けられている。

CASE

都内で発生した準中型貨物自動車と普通乗用自動車による交通死亡事故に関し、同準中型貨物自動車を所有する産業廃棄物収集運搬業経営会社では、同社本店を使用の本拠として準中型貨物自動車５台以上を使用していたにもかかわらず、安全運転管理者が選任されていなかったことが判明したことから、令和７年６月、同社の代表取締役の男（38）を道路交通法違反（安全運転管理者の選任義務違反）で検挙するとともに、同社に両罰規定を適用した（警視庁）。

注１：交通事故発生件数に占める死亡事故件数の割合
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、他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
３：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。
４：令和４年10月１日から、安全運転管理者の選任義務違反等に対する罰則が引き上げられた。

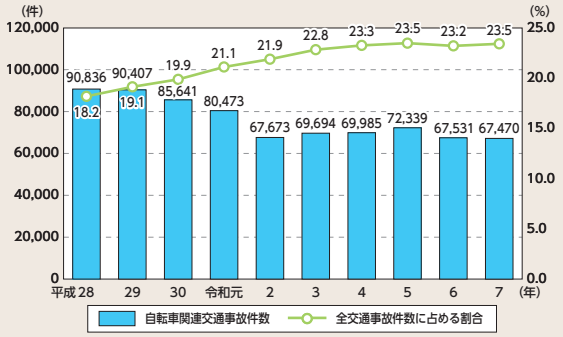
5 自転車その他小型モビリティ

（1）自転車の安全利用のための取組

① 自転車関連交通事故の状況

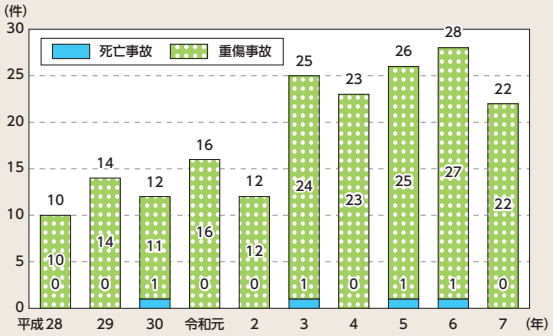
令和７年中の自転車関連交通事故件数は６万7,470件と、前年から減少したものの、全交通事故件数に占める割合は23.5％と、依然として高い水準にある。また、令和７年中の自転車対歩行者事故の発生件数は3,269件と、前年より226件増加するなど、近年は増加傾向にあり、このうち約５割は歩行者が優先されるべき歩道上で発生している。さらに、令和７年中に発生した自転車関連の死亡・重傷事故については、自転車側にも何らかの法令違反が認められるものが約８割を占めている。このうち、携帯電話等使用による事故の発生件数は22件と、前年より６件減少し、飲酒運転による事故の発生件数は87件と、前年より11件減少となった。

図表５－17 自転車関連交通事故件数の推移（平成28年～令和７年）



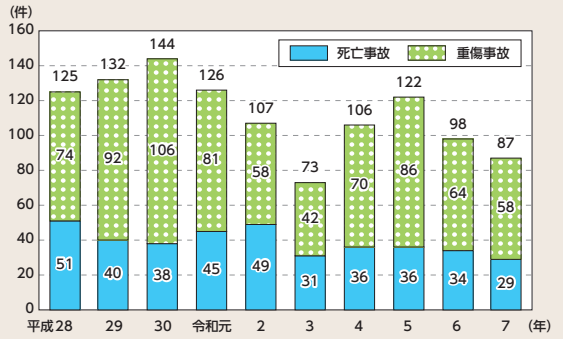
注：「自転車関連事故」とは、自転車が第１又は第２当事者となった事故であり、自転車相互事故は１件として計上した。

図表５－18 携帯電話等使用自転車関連死亡・重傷事故件数の推移（平成28年～令和７年）



注：自転車が第１又は第２当事者となった事故のうち、自転車運転者の携帯電話、スマートフォン等の使用が要因となって発生した事故を集計した。

図表５－19 飲酒運転自転車関連死亡・重傷事故件数の推移（平成28年～令和７年）



注１：自転車が第１又は第２当事者となった事故のうち、自転車運転者が飲酒運転であった事故を集計したものであり、飲酒運転の自転車同士の事故は１件として計上した。
２：「飲酒運転」とは、運転者の飲酒状況が酒酔い、酒気帯び、基準以下、検知不能のいずれかに該当するものをいう。

② 自転車の安全利用の促進に向けた警察の取組

令和６年改正道路交通法により、16歳以上の者による自転車の一定の交通違反に対して、交通反則通告制度(注)が導入され、令和８年４月１日から施行された。本改正と併せて、道路交通法施行令の一部が改正され、自転車の反則行為と反則金の額が定められた。警察では、これらの改正内容の広報啓発に努めるとともに、交通ルールを遵守することの重要性についての理解を促している。

また、地方公共団体、学校、自転車関係事業者等と連携し、全ての年齢層の自転車利用者に対して、自転車の安全利用に向けた交通安全教育や広報啓発を推進し、自転車の交通ルールの周知と遵守の徹底を図って



自転車への交通反則通告制度の導入に関する広報啓発資料

注：道路交通法に違反する行為について罰則を存置しながら、車両等の運転者が行った違反のうち、比較的軽微であって、現認可能・明白・定型のものを反則行為とし、反則行為をした者（一定の者を除く。）に対しては、行政上の手続として警察本部長が定額の反則金の納付を通告し、その通告を受けた者が反則金を任意に納付したときは、その反則行為に係る事件について公訴を提起されないが、一定期間内に反則金を納付しなかったときは、本来の刑事手続が進行することを内容とする制度。これは、昭和40年（1965年）頃、自動車交通の急激な進展に伴い、道路交通法の規定に違反する事件の送致件数が急増しており、違反処理に多くの時間と労力を要する点において、国民側と国側の双方にとって負担になっていたことや、大量の違反者に対して違反内容の軽重を問わず全てに刑罰を科すことによって刑罰の感銘力の低下が懸念された状況等を踏まえて、昭和42年の道路交通法の改正により創設されたものである。

いる。例えば、学校において、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しているほか、ウェブサイトやＳＮＳ等を積極的に活用し、自転車の交通ルールの遵守の重要性について情報発信を行っている。

さらに、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の「自転車運転者講習」を実施しており、令和７年中は1,435人が受講した(注１)。

memo 各種資料を活用した広報啓発

自転車事故を抑止するためには、児童・生徒をはじめ、あらゆる世代が自転車に関する交通ルールを正しく理解することが求められ、その実現のためには、事業者や自治体、学校等の関係機関と連携しつつ、交通ルールの効果的な周知や交通安全教育を行う必要がある。



自転車ポータルサイト

警察庁では、令和７年９月、自転車の安全・安心な利用を図るため、自転車の基本的な交通ルールと警察の交通違反の指導取締りの基本的な考え方について取りまとめた「自転車を安全・安心に利用するために」（自転車ルールブック）(注２)を公表したほか、同年12月、ライフステージに応じた自転車の交通安全教育の充実を図るため、「自転車の交通安全教育の充実化に向けた官民連携協議会」において取りまとめた「自転車の交通安全教育ガイドライン」(注３)を公表した。

また、警察庁ウェブサイト上に特設ページとして「自転車ポータルサイト」(注４)を開設した。

これらを活用して、自転車安全利用五則(注５)をはじめとする自転車の基本的な交通ルールの周知を図るとともに、効果的で充実した交通安全教育が行われるよう広報啓発活動を推進している。

③　自転車利用者に対する交通指導取締りの推進

令和６年改正道路交通法により、16歳以上の自転車等の運転者が行った交通違反のうち、信号無視や指定場所一時不停止等の比較的軽微であって現認可能・明白・定型の違反行為は、交通反則通告制度の適用を受けることとなったが、同制度の施行後も、自転車指導啓発重点地区・路線(注６)を中心に指導警告を行うことを原則とし、悪質・危険な交通違反に対しては積極的な検挙措置を講ずるという、従前からの基本的な考え方には変わりはなく、自転車関連事故の発生場所や時間帯、違反の種別、原因等を分析し、真に交通事故抑止に資する指導取締りを行っている。

④　運転免許保有者に対する適正な行政処分の執行

都道府県公安委員会は、運転免許を有している者が自転車を利用して、ひき逃げ事件・死亡事故等の重大な交通事故を起こした場合、酒酔い運転・酒気帯び運転を犯した場合等で、自動車等を運転することが著しく道路における交通の危険を生じさせるおそれがあると認めるときは、６月を超えない範囲内で期間を定めて運転免許の停止処分を行っている。

行政処分を必要と認める事由が生じたときは、自転車の利用に関するものであっても、事実に基づきできる限り速やかに処分決定及び処分執行を行うことで、運転することが適当でない者を排除し、将来における道路交通上の危険の防止に努めている。

注１：令和８年１月９日時点の集計値
２：https://www.npa.go.jp/bureau/traffic/bicycle/pdf/rulebook.pdf
３：https://www.npa.go.jp/bureau/traffic/bicycle/portal/pdf/guide_all.pdf
４：https://www.npa.go.jp/bureau/traffic/bicycle/portal/index.html
５：「車道が原則、左側を通行　歩道は例外、歩行者を優先」、「交差点では信号と一時停止を守って、安全確認」、「夜間はライトを点灯」、「飲酒運転は禁止」、「ヘルメットを着用」を内容とし、令和４年11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。
６：自転車関連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2,053か所（令和８年３月末時点、警察庁調べ）を指定

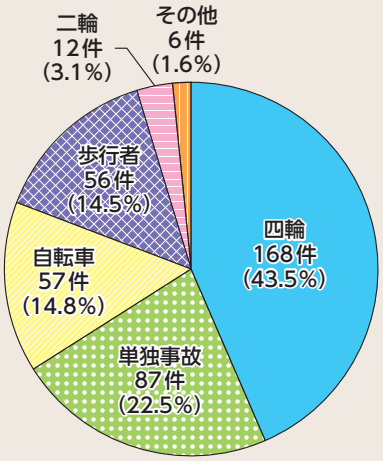
注２　注３　注４

（２）特定小型原動機付自転車の安全利用のための取組

①　特定小型原動機付自転車関連交通事故の状況

令和４年改正道路交通法により、一定の基準(注１)を満たす車両が、「特定小型原動機付自転車」に分類され、令和５年７月１日から施行された。令和７年中に発生した特定小型原動機付自転車関連交通事故件数(注２)は386件であり、死者数は１人、負傷者数は399人であった。これを相手方当事者別にみると、単独事故が87件と、22.5%を占めているが、そのうち転倒事故が最も多く､62件（71.3%）となっている。また、特定小型原動機付自転車の運転者が飲酒していた事故の件数は43件（11.1%）であり、自転車（0.7%）や一般原動機付自転車（0.6%）と比べると飲酒事故の割合が著しく高くなっている。

図表５－20　相手方当事者別特定小型原動機付自転車関連交通事故件数（令和７年）



②　特定小型原動機付自転車の交通ルール

特定小型原動機付自転車については、16歳未満の者の運転は禁止されているものの、その運転に運転免許を要しない。また、車道の左側を通行することが原則であり(注３)、乗車用ヘルメットの着用の努力義務が課されているほか、交通反則通告制度や放置違反金制度の対象とされている。

また、特定小型原動機付自転車については、自動車損害賠償責任保険（共済）に加入し、車体にナンバープレートを取り付けなければならないこととされている。

③　特定小型原動機付自転車の安全利用に向けた交通安全対策の推進

特定小型原動機付自転車の販売事業者やシェアリング事業者による購入者や利用者への交通安全教育が努力義務とされていることを踏まえ、警察を含む関係機関・団体等で構成される「パーソナルモビリティ安全利用官民協議会」において、利用者等に対する交通ルールの周知、乗車用ヘルメット着用の促進等の関係事業者が取り組むべき交通安全対策を取りまとめた「特定小型原動機付自転車の安全な利用を促進するための関係事業者ガイドライン」(注４)が策定された。上記を踏まえ、警察において、関係事業者に対し同ガイドラインに従った各種対策を的確に実施するよう働き掛けている。

注１：性能上の最高速度が20キロメートル毎時以下に設定されていること、車体の大きさが長さ190センチメートル、幅60センチメートルを超えないこと、道路運送車両の保安基準に適合する最高速度表示灯が備えられていることなど
２：特定小型原動機付自転車が第１又は第２当事者となった事故件数であり、特定小型原動機付自転車相互事故は１件として計上した。
３：例外として、性能上の最高速度が６キロメートル毎時以下に設定され、それに連動して最高速度表示灯を点滅させているなどの条件を満たす場合には、道路標識等により通行することができるとされている歩道を通行することができるが、その場合には、歩行者を優先し歩道の車道寄りの部分を徐行しなければならない。
４：https://www.npa.go.jp/bureau/traffic/anzen/img/tokuteikogata/guideline.pdf

④　特定小型原動機付自転車運転者による交通違反に対する指導取締りの強化

警察では、特定小型原動機付自転車の運転者による飲酒運転、信号無視等の悪質・危険な違反のほか、通行区分違反、横断歩行者等妨害等の歩行者に危険を及ぼすおそれの高い違反に重点を置いた指導取締りを行っている。

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特定小型原動機付自転車の運転者を対象として、特定小型原動機付自転車の運転による交通の危険を防止するための「特定小型原動機付自転車運転者講習」を実施しており、令和７年中は2,990人が受講した(注１)。

図表５－21　特定小型原動機付自転車運転者に対する取締り状況（令和７年）

信号無視	指定場所一時不停止	通行区分	歩行者妨害	飲酒運転	その他	取締り件数（件）
6,529	4,286	22,368	650	418	2,934	37,185

（３）ペダル付き電動バイク(注２)に関連する交通事故防止のための取組

令和６年改正道路交通法により、ペダル付き電動バイクをペダルのみを用いて走行させる行為が自動車又は原動機付自転車の「運転」に該当することが明確化されたことを踏まえ、警察では、ペダル付き電動バイクの無免許運転等の悪質・危険な違反の取締りを推進している。

また、「パーソナルモビリティ安全利用官民協議会」において、ペダル付き電動バイクの運転には運転免許を要することなどの交通ルールの周知、購入者の運転免許の確認の徹底等の販売事業者やフードデリバリーサービス事業者等の関係事業者が取り組むべき対策を取りまとめた「自動車又は一般原動機付自転車に該当するペダル付き電動バイク及びキックボード様の立ち乗り型電動車の交通事故を防止するための関係事業者ガイドライン」(注３)を策定し、関係事業者に対して同ガイドラインに従った各種対策を的確に実施するよう働き掛けている。

CASE

自転車等の販売店を経営するベトナム人の男（32）は、令和６年５月、一般原動機付自転車に該当するペダル付き電動バイクについて、ＳＮＳ上に「運転免許は不要である。」旨の記載をして、商品の広告にその商品の品質・内容について誤認させるような表示をし、もって不正競争を行ったほか、令和６年７月、客のベトナム人に対して、同車両について、運転免許が不要であると偽って販売し、購入代金を交付させたとして、令和７年５月、同人を詐欺罪及び不正競争防止法違反で逮捕した（兵庫）。

注１：令和８年１月９日時点の集計値
２：原動機に加えてペダルその他の人の力により走行させることができる装置を備えている自動車又は原動機付自転車
３：https://www.npa.go.jp/bureau/traffic/council/0522pedagen.guideline.pdf

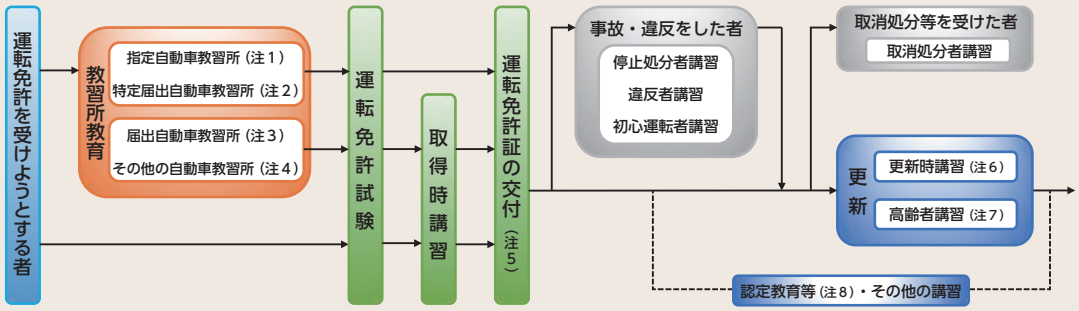
第3節 きめ細かな運転者施策による安全運転の確保

1 運転者教育

（1）運転者教育の体系

運転者教育の機会は、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５－22のとおりである。

図表５－22 運転者教育の体系



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
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：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
４：届出自動車教習所以外の自動車教習所
５：申請により、マイナンバーカードへの免許情報の記録が可能となる。
６：運転免許証等（運転免許証又は免許情報記録）の更新を受けようとする者は、更新時講習の受講が義務付けられている。
７：運転免許証等の更新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、高齢者講習の受講に加えて認知機能検査の受検が義務付けられているほか、一定の違反歴がある者に対しては、運転技能検査の受検が義務付けられ、これに合格しなければ運転免許証等が更新されないこととなる。
８：都道府県公安委員会の認定を受けた運転免許取得者等教育のうち、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ほか、運転技能検査又は認知機能検査と同等の効果を生じさせるために行われる検査に合格した者については、それぞれの検査の受検が免除される。

（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７年（2025年）末現在1,277か所ある指定自動車教習所の卒業者で、令和７年中に運転免許試験に合格した者の数は、144万6,135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５－23 取得時講習の実施状況（令和７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	320
	中型車講習		245
	準中型車講習		571
	普通車講習		3,724
	大型二輪車講習		180
	普通二輪車講習		839
	大型旅客車講習		217
	中型旅客車講習		19
	普通旅客車講習		623
	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	4,822
原付免許	原付講習	一般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	81,229

注：いずれの講習も実技を含むこととされている。

（３）運転免許取得後の教育の充実

①　きめ細かな更新時講習の実施

更新時講習は、運転免許証等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５－24　更新時講習の実施状況（令和７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）	9,770,499	2,371,865	1,436,762	1,091,430
講習時間	30分	１時間	２時間	２時間
講習内容	教本、視聴覚教材等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：受講者数には、オンライン講習受講者数を含む。

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、飲酒運転違反者に対する一層効果的な教育を目的として、ＡＵＤＩＴ(注１)やブリーフ・インターベンション(注２)、飲酒運転をテーマとしたディスカッション形式の指導といった様々な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のための飲酒運転者対策を推進している。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、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。

このほか、飲酒取消講習以外の取消処分者講習においても、妨害運転等を行った運転者の運転行動の改善を図ることを目的としたディスカッション形式の指導を導入している。

図表５－25　危険運転者の改善のための教育の実施状況（令和７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、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り指導を行っている。	再試験が免除される。	13,297
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。	19,311
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。	113,389
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のいずれかにより指導を行っている。	運転免許の効力の停止等の行政処分を受けない。	45,207

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７年中は654人が受験し、不合格となった499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

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、運転免許証等を更新する際、講義、運転適性検査器材による指導及び実車指導を内容とする２時間の高齢者講習の受講が義務付けられている。

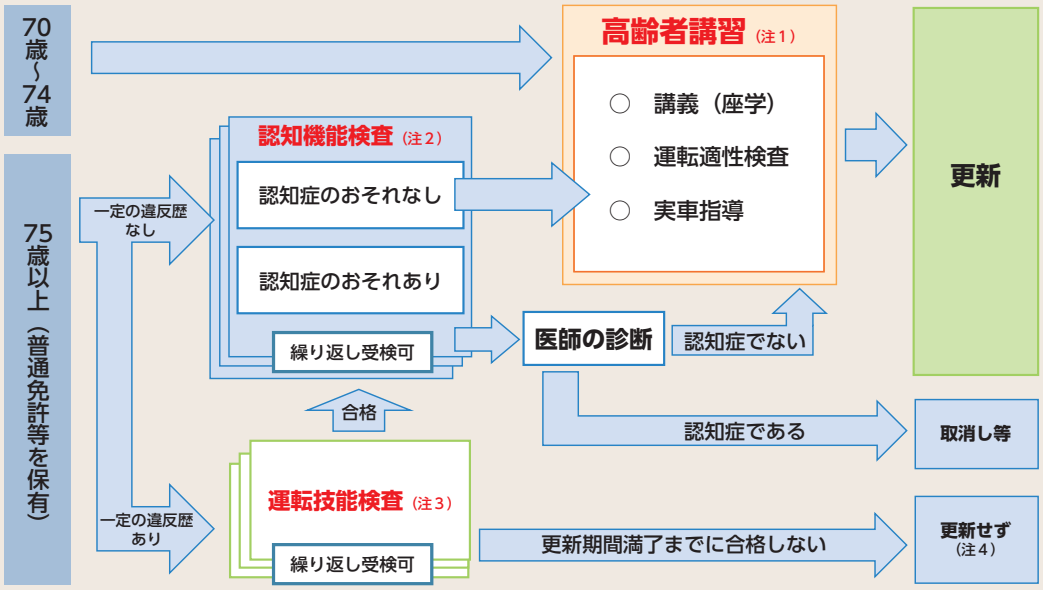
また、更新期間が満了する日における年齢が75歳以上の者は、満了する日より前の６月以内に、認知機能検査を受けることが義務付けられている。

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75歳以上の者は、同じく６月以内に、運転技能検査の受検が義務付けられており、これに合格しなければ、運転免許証等が更新されないこととなる。運転技能検査では、一時停止や信号通過等の課題が課され、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。

なお、普通自動車を運転することができない運転免許（原動機付自転車免許、普通自動二輪車免許、小型特殊自動車免許等）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(注)。

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・受講枠の拡大や予約しやすい環境の整備等の取組を推進している。

図表５－26　運転免許証等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



注１：平成10年に75歳以上を対象者として導入、平成14年に対象者を70歳以上に拡大
　２：平成21年に導入
　３：令和４年に導入
　４：原付・小特免許は希望により継続

図表５－27　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７年）

	認知症のおそれなし（人）	認知症のおそれあり（人）	合計（人）
更新時の認知機能検査(注)	2,745,520	63,922	2,809,442
臨時認知機能検査	173,739	4,231	177,970

注：認知機能検査と同等の効果を生じさせるために行われる検査（認定検査）を含む。

図表５－28　高齢者講習及び臨時高齢者講習の実施状況（令和７年）

講習名	75歳未満（人）		75歳以上（人）	
	実車あり	実車なし	実車あり	実車なし
高齢者講習(注)	1,219,735	18,763	2,579,350	207,753
臨時高齢者講習	—	—	457	8

注：高齢者講習と同等の効果を生じさせるために行われる課程（認定教育）を含む

注：高齢運転者による交通死亡事故の多くは、普通自動車により発生していること、また、高齢者講習の実車指導においては、運転技能検査と同様に客観的指標を用いた評価を行うことから、普通自動車を運転することができない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ついては、高齢者講習における実車指導を免除している。

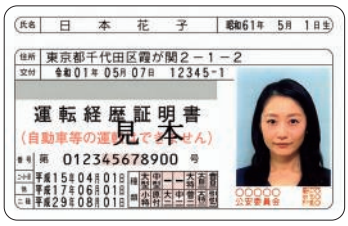
図表５－29　運転技能検査の実施状況（令和７年）

検査名	受検者(注2)	合格者
運転技能検査(注1)	156,513	145,935

注１：運転技能検査と同等の効果を生じさせるために行われる検査（認定検査）を含む。
　２：延べ人数

（２）運転免許証等の自主返納（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等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等を受けることができる(注１)。また、運転免許証等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等を受けることができる。運転経歴証明書の交付等を受けた者は、バス・タクシーの乗車運賃の割引等の様々な特典を受けることができる。



運転経歴証明書の様式

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、運転免許証等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等への支援について、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運転者等が運転免許証等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２)。

一方、運転に不安を覚える高齢運転者等に対して、運転免許証等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３)に限定するなど一定の条件を付すことを申請することができることとしている。

図表５－30　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等件数の推移（令和３年～令和７年）

年次	令和3	4	5	6	7
申請による運転免許の取消し件数（件）	517,040	448,476	382,957	427,914	435,067
うち75歳以上の者	278,785	273,206	261,569	264,916	260,915
運転経歴証明書の交付等件数（件）	444,484	371,411	291,071	316,005	297,359
うち75歳以上の者	234,816	222,712	197,493	193,324	173,744

注：道路交通法施行令の一部が改正（令和７年３月24日施行）され、マイナンバーカードへの運転経歴情報の記録も可能となったことに伴い、「運転経歴証明書の交付件数」を「運転経歴証明書の交付等件数」に変更した。

（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、都道府県警察の安全運転相談窓口に直接つながる全国統一の専用相談ダイヤルとして、「＃8080（シャープハレバレ）」を導入している。



安全運転相談に関する広報ポスター

注１：申請により、マイナンバーカードへの運転経歴情報の記録も可能となる。
　２：**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**（https://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。
　３：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

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５－31　運転免許の行政処分件数の推移（令和３年～令和７年）

区分＼年次	令和3	4	5	6	7
総数（件）	228,611	212,472	199,246	186,306	179,478
取消し	32,671	31,915	33,620	34,900	33,784
停止	195,940	180,557	165,626	151,406	145,694

（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。

この窓口では、看護師の資格を有する医療系専門職員(注)をはじめとする専門知識が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の配慮をしているほか、相談後も運転者等に連絡したり、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。



安全運転相談の状況

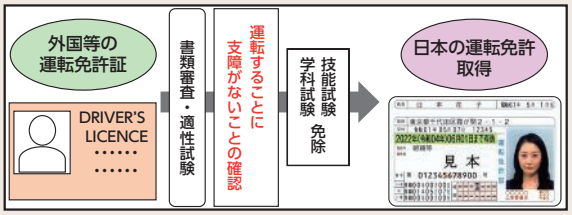
図表５－32　安全運転相談の受理件数の推移（令和３年～令和７年）

区分＼年次	令和3	4	5	6	7
相談受理件数（件）	136,593	154,484	145,730	155,585	164,579
運転免許非保有者	27,376	32,252	31,521	29,583	30,896
運転免許保有者	109,217	122,232	114,209	126,002	133,683

（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、自動車等の運転に必要な知識、技能等を有し、運転することに支障がないことを確認した上で、運転免許試験の一部を免除することができることとされている。

図表５－33　外国等の行政庁等の運転免許を有する者に対する運転免許試験の一部免除の流れ



注：令和８年４月現在、42都府県で76人の医療系専門職員が配置されている。

memo 「外免切替」手続等の厳格化

令和７年10月１日、道路交通法施行規則の一部を改正する内閣府令が施行され、「外免切替」手続等が厳格化された。背景には、観光等短期滞在の外国人がホテル等を住所として運転免許を取得していることや、「外免切替」手続における知識確認が容易であることなどについて、制度の見直しを求める声があったほか、基本的な交通ルールを理解せずに「外免切替」手続によって我が国の運転免許を取得した外国人による交通事故が発生したことがあった。

こうした状況を踏まえ、道路交通法施行規則を改正し、旅券及び一時滞在証明によって運転免許の申請ができる仕組みを改め、運転免許の申請時には、原則、申請者の国籍等にかかわらず、住民票の写しを添付することとし、また、運転免許証等の更新時等には、外国人については在留カード等の提示を求めることとし、住所確認を厳格化した。

また、「外免切替」手続において、我が国の交通ルールを十分に理解しているかを厳格に確認するため、知識確認の問題数を50問に増加した上で通常の新規運転免許取得時の学科試験と同様に合格基準を90％としたほか、技能確認についても横断歩道の通過等の審査項目を追加するとともに、通常の新規運転免許取得時と同水準の採点基準に引き上げた。

（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、運転免許証等の更新に係る利便性の向上と国民の負担の軽減のため、更新運転免許証の即日交付、日曜日の申請受付、警察署における更新窓口の設置等を推進している。

令和７年中は、全国で1,052か所の運転免許証の更新窓口において、1,853万2,538人が運転免許証等を更新しており、このうち1,510万7,446人に即日交付を行った。

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した学科試験の実施、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の働き掛けを行っている。

memo マイナ免許証

令和７年３月24日、道路交通法の一部を改正する法律が施行され、免許情報が記録されたマイナンバーカード（マイナ免許証）が導入された。

マイナ免許証を保有する者（講習区分が優良運転者又は一般運転者である場合に限る。）は、更新時講習をオンラインで受講することができるほか、マイナ免許証のみを保有する者は、住所変更等ワンストップサービスや本籍のオンライン変更を受けることができる。

また、同年９月１日から、マイナ免許証を保有する者が、マイナンバーカードを更新したときに、新たに交付されるマイナンバーカードに、自動的に免許情報が引き継がれる運用を開始した。

（５）運転者の特性に応じた運転者標識

自動車の運転者は、免許を受けていた期間や年齢等に応じ、運転時に車両の前面及び後面に初心運転者標識、高齢運転者標識、身体障害者標識又は聴覚障害者標識を表示することとされている。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

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７年（2025年）度から令和12年度までにおいては、「第６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５－34 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591万本
○ 光ビーコン	約５万1,000基
○ 交通情報板	約3,100基
○ 交通管制センター	140か所

（令和７年度末現在）

図表５－35 警察の整備する交通安全施設等



低コスト型信号機



道路標識



交通管制センター



道路標示

図表５－36 第６次社会資本整備重点計画の概要（警察関連部分）

○ 予防保全の考え方に基づく戦略的な維持管理
老朽化基準を超過した信号制御機の更新 36,000基更新

○ バリアフリー・ユニバーサルデザインの推進
主要な生活関連経路における信号機等のバリアフリー化
100％バリアフリー化
特に必要な箇所における音響信号機及びエスコートゾーンの設置 100％設置

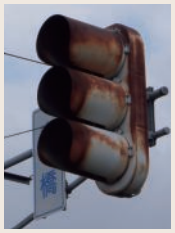
○ 生活道路等における人優先の道路空間の形成
信号機のない横断歩道の更新 80,000本更新
信号機の改良等による死傷事故抑止 8,000件／年抑止

○ 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
信号機の改良等による通過時間の短縮・CO_2の排出抑止量
1,400万人時間／年短縮、18,000トンCO_2／年抑止

○ 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
信号機電源付加装置の整備 1,500台整備

現在、整備後長期間が経過した交通安全施設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こととしている。

図表５－37 老朽化した交通安全施設等



車両用灯器



道路標識

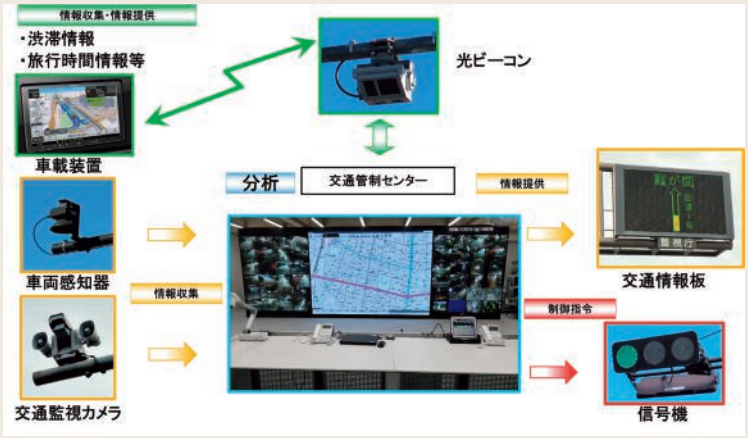


道路標示

警察では、中長期的な視点に立った維持管理・更新を行うため、耐久性の高い素材の利用等による交通安全施設等の長寿命化や、交通環境の変化等により必要性が低下した交通安全施設等の撤去等を推進し、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。

（２）交通管制システムの整備

図表５－38　交通管制システム



都市部における道路交通の複雑化・過密化が、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、交通管制システムを通じて、道路交通を効率的に管理することにより、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。

例えば、一般道路における速度規制(注２)については、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、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７年度末までに184か所で導入された。


環状交差点（福島県大熊町）

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。

（４）交通管理者等による環境対策

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。

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、185頁参照
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。

（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することができるようにすることにより、交通流を分散させ、交通渋滞の緩和や交通公害の低減を促進している。



ＶＩＣＳ対応カーナビゲーション装置の画面表示例

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、交通規制情報、断面交通量情報(注3)及び交差点制御情報(注4)を、関係団体のウェブサイトを通じて提供している。

memo 大阪・関西万博における交通対策

2025年日本国際博覧会（大阪・関西万博）は、会場である大阪市臨海部の人工島へのアクセスルートが限られていた。

警察では、これらの交通実態を踏まえ、大阪・関西万博関係車両等の安全かつ円滑な通行を確保するとともに、大阪・関西万博の開催が一般交通に及ぼす影響を最小限にとどめるため、綿密な計画に基づき、主要交差点における信号調整や周辺道路の一方通行化等の交通規制を実施した。また、所要の警衛・警護実施時には関係機関・団体と連携した交通総量抑制対策を推進したほか、交通監視カメラをはじめとする交通安全施設等の整備及びそれによる交通管理を徹底するなど、総合的な交通対策を推進した。



大阪・関西万博交通規制のお知らせ

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装置等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、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）歩行空間の整備

警察では、平成23年以降、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(注１)の整備を推進しており、令和７年度末までに全国で4,457か所を整備した。

令和３年８月からは、警察が行う最高速度30キロメートル毎時の区域規制と道路管理者が設置するハンプ(注２)等の物理的デバイスとの適切な組合せにより交通安全の向上を図ろうとする区域を「ゾーン30プラス」として設定し、生活道路における人優先の安全・安心な通行空間の整備の更なる推進を図ることとしており、令和７年度末までに全国で249か所を整備した。

両者が連携して行う対策の例としては、ハンプと横断歩道を組み合わせた物理的デバイスである「スムーズ横断歩道」が挙げられ、この設置により、車両の運転者に減速と横断歩行者優先の遵守を促すなどの効果が期待される。

図表５－39　生活道路の交通安全に係る新たな連携施策「ゾーン30プラス」



注１：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
２：一定区間の道路を直線的に屈曲させ、又はカーブさせ、車両の速度を抑制する構造

また、警察では、平成14年に策定した「歩車分離式信号(注３)に関する指針」に基づき、歩車分離式信号の導入を推進してきた。しかし、指針策定当時とは交通事故情勢や道路環境等が変化しており、歩行者等の安全を確保する観点から、歩車分離式信号の一層の整備推進を図るため、令和７年１月に同指針の見直しを行った。

新たな指針では、歩車分離制御による防止可能事故で死亡事故に至った場合には、歩車分離式信号の導入を必ず検討することとしたほか、通学路等におけるその導入要件を緩和するなどとした。



歩車分離式信号の例

注１：区域内における速度を30キロメートル毎時に規制し、通過交通の抑制・排除を図るもの
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）
３：歩行者等と自動車等の交錯が全く生じない信号表示又は歩行者等と自動車等の交錯が少ない信号表示により制御される信号機

memo 生活道路等対策の推進

一般道路(注1)における自動車の法定速度は、現在、60キロメートル毎時となっているところ、幅員の狭い道路を通行する自動車の速度を抑制するため、令和６年７月、道路交通法施行令の一部を改正する政令が公布され、令和８年９月から施行されることとなった。この改正により、中央線、車両通行帯、中央帯等のいずれもが設けられていない一般道路の法定速度は30キロメートル毎時に引き下げられることとなる。警察では、施行に向け、ポスター、リーフレット、動画、ＳＮＳ等を活用した広報啓発を行うとともに、法定速度引下げの対象とすることが適当でない道路の把握に努めつつ、交通実態等を踏まえた速度規制を実施するといった取組を推進している。



法定速度が30キロメートル毎時に引き下げられる道路



60キロメートル毎時の法定速度が維持される道路

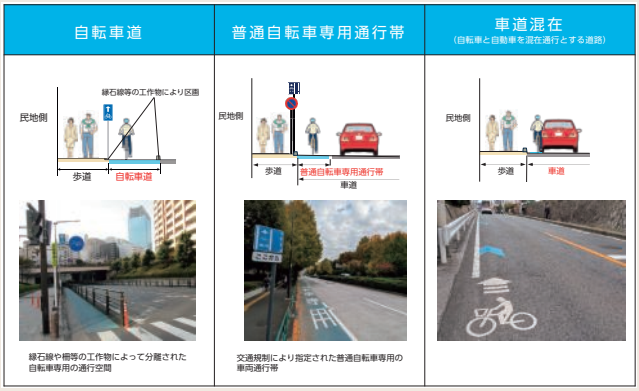


法定速度引下げに関する広報啓発ポスター

（２）自転車通行空間の整備

自転車活用の社会的需要が高まる中、安全で快適な自転車利用環境を向上させるべく、令和６年６月、国土交通省と共に「安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン(注2)」を改定した。警察では、本ガイドラインを踏まえ、普通自転車専用通行帯(注3)を整備し、その区間において原則として駐車禁止規制を実施しているほか、道路管理者に対して自転車道(注4)の整備を働き掛けるなど、車道における自転車専用の通行空間の整備を推進している。

図表５－40　自転車通行空間の整備イメージ



また、普通自転車等の歩道通行を可能としている交通規制の見直し(注5)を行うなど、自転車と歩行者を適切に分離することによる安全確保を図っている。

（３）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することができるよう、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付き歩行者用灯器、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５－41　バリアフリー対応型信号機等



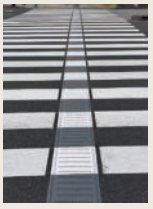
視覚障害者用付加装置（音響信号機）



経過時間表示付き歩行者用灯器



高輝度標識



エスコートゾーン

注１：高速自動車国道の本線車道（道路交通法施行令第27条の２に規定する本線車道を除く。）並びにこれに接する加速車線及び減速車線以外の道路
２：「自転車は『車両』であり車道通行が大原則」という観点に基づき、面的な自転車ネットワーク計画の作成方法や、交通状況に応じて、歩行者、自転車、自動車が適切に分離された空間整備を行うための自転車通行空間設計の考え方等について提示したもの
３：交通規制により指定された普通自転車専用の車両通行帯。普通自転車専用通行帯の整備状況を延長距離の推移でみると、平成25年度末（341.1キロメートル）から令和５年度末（633.5キロメートル）にかけて、約1.9倍に増加した（警察庁調べ）
４：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通行空間
５：道路交通法では、自転車や特定小型原動機付自転車は車道通行が原則とされている。普通自転車や特例特定小型原動機付自転車については、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、普通自転車等の歩道通行を可能としている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）違法駐車の状況

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、違法駐車の取締り、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、十分な必要性が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　違法駐車の取締り

違法駐車の取締りについては、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５－42　確認事務の民間委託の状況の推移（令和３年～令和７年）

区分＼年次	令和3	4	5	6	7
委託警察署数（署）	415	418	414	412	427
受託法人数（法人）	51	53	54	53	55
駐車監視員数（人）	1,930	1,918	1,856	1,840	1,762

図表５－43　放置車両確認標章の取付け状況の推移（令和３年～令和７年）

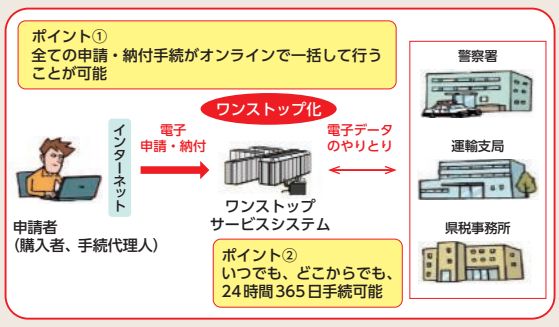
区分＼年次	令和3	4	5	6	7
取付け件数（件）	912,603	844,598	780,829	770,097	763,353
うち駐車監視員によるもの	613,644	563,587	507,735	488,656	471,486

（3）保管場所の確保対策

警察では、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、関係機関と連携し、自動車の保有に伴い必要となる行政手続を対象とするワンストップサービスシステム(注3)を運用し、更なる利便性向上に係る取組を推進している。

図表５－44　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
　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
　３：１回の申請で手続を完了することのできるシステムで、国民の負担軽減及び行政事務の効率化を図るためのもの

memo 駐車許可の合理化

警察庁は、駐車許可について、都道府県警察に対して通達を発出し、要件の明確化等を通じて運用の統一を図るほか、申請書類の統一等を含め、関係手続の簡素化及び合理化を推進することとし、令和７年７月から全国で新たな運用を開始している。

また、同年12月から、警察行政手続オンライン化システムを使用した道路交通法等関係手続の運用が開始され、駐車許可の申請については、初回申請か過去に許可を受けた申請であるかを問わず、オンラインによる申請及び駐車許可証の交付が可能となった。

なお、オンラインにより交付する駐車許可証には、ＱＲコードが貼付され、駐車の適正性を確認できるようにしている。



駐車許可証の例（見本）

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７年末現在、高速道路は228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７年中の高速道路における死者数は140人と、前年より１人（0.7%）増加した。

図表５－45　高速道路における交通事故発生件数・死者数の推移（平成28年～令和７年）

区分＼年次	平成28	29	30	令和元	2	3	4	5	6	7
交通事故発生件数（件）	9,198	8,758	7,934	7,094	4,649	4,863	5,655	6,324	6,181	5,961
死者数（人）	196	169	173	163	114	136	152	138	139	140

（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、必要な対策を推進するとともに、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センターパイプ、センターブロック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、高速道路を通行する際の注意点や逆走・誤進入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、携帯電話使用等の悪質性・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、関係機関・団体等と連携した普及啓発活動を推進している。

④　高速道路における最高速度規制の見直し

令和６年４月、道路交通法施行令の一部を改正する政令が施行され、高速自動車国道における大型貨物自動車等の法定速度が80キロメートル毎時から90キロメートル毎時に引き上げられた。

また、交通実態、道路環境等を勘案し、80キロメートル毎時の最高速度規制が実施されている高速自動車国道等について、速度規制の見直しを推進している。

5 自動運転の実現に向けた取組等

（１）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る。警察としても、令和元年及び令和４年には、それぞれＳＡＥレベル３(注１)及びレベル４(注２)に相当する自動運転の実用化に対応するための法制度の整備を進めたほか、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、公道実証実験に係る道路使用許可基準を策定するなど、必要な取組を進めている。

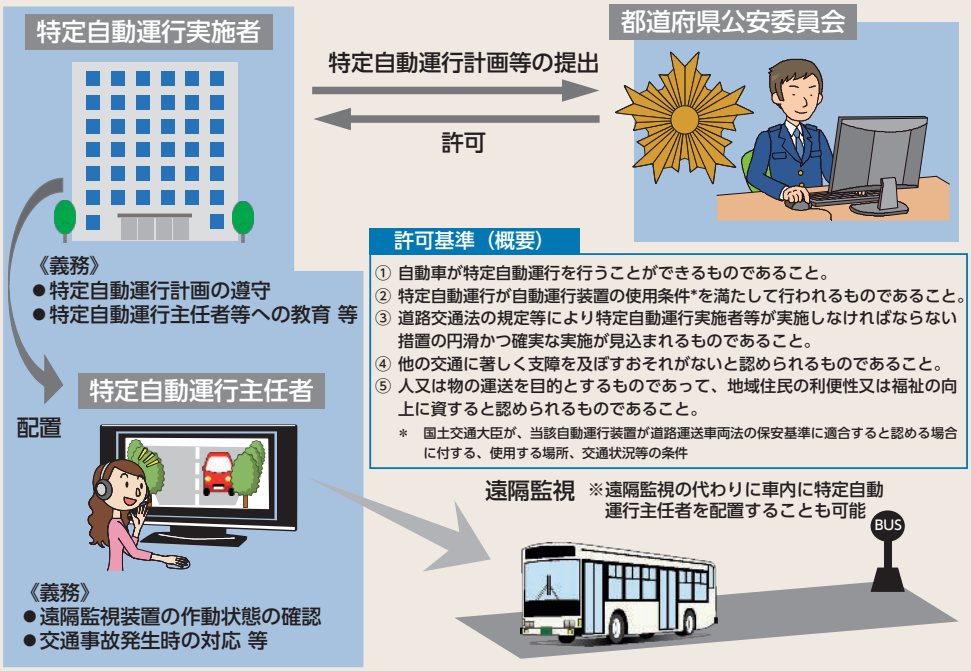
①　法制度の整備

前述の令和４年改正道路交通法により、特定自動運行の許可制度が創設され、令和５年４月１日から施行された。この改正により、道路において、自動運行装置(注３)（使用条件を満たさなくなった場合に、直ちに自動的に安全な方法で自動車を停止させることができるものに限る。）を適切に使用して自動車を運行することが「特定自動運行」と定義され、「運転」の定義から除外されたことで、運転者の存在を前提としないＳＡＥレベル４に相当する自動運転のうち一定の許可基準を満たすものの実施が可能となった。

特定自動運行を行おうとする者は、特定自動運行を行おうとする場所を管轄する都道府県公安委員会に、経路や交通事故発生時の対応方法等を記載した特定自動運行計画等を提出し、許可を受けなければならないこととされたほか、許可を受けた者（特定自動運行実施者）は、車内又は遠隔監視を行うための車外の決められた場所に特定自動運行主任者を配置した上で、特定自動運行計画に従って特定自動運行を行う義務を負うとともに、当該特定自動運行主任者は、交通事故があった場合に必要な措置を講じなければならないことなどとされた。

令和７年末現在、全国で延べ９件の特定自動運行の許可が行われている。

図表５－46　特定自動運行の許可制度のイメージ



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、システムが機能するよう設計されている特有の条件内において、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）を実施するが、システムの作動継続が困難な場合には、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：SAE InternationalのJ3016における運転自動化レベルのうち、システムが機能するよう設計されている特有の条件内において、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

３：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、当該装置ごとに当該装置が道路運送車両法に基づく保安基準に適合すると国土交通大臣が認めるときに付する条件（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

②　公道実証実験の環境整備

現在、自動運転の早期社会実装を目指して、全国で様々な事業者等による公道実証実験が行われている。警察庁では、安全の確保を前提としつつ、円滑な公道実証実験を支援する観点から、ガイドラインや道路使用許可基準を策定し、公表している(注1)。

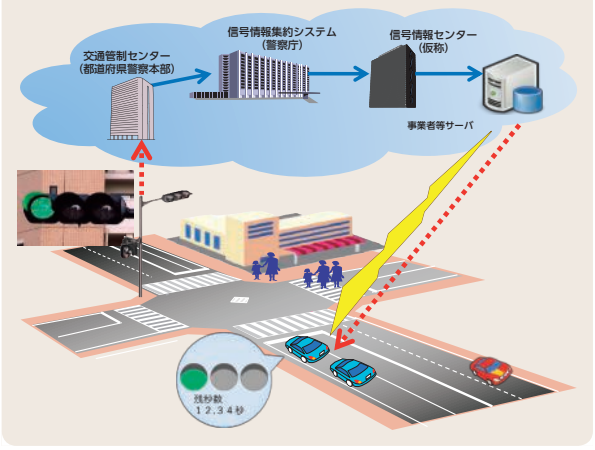
③　国際的な議論への参画

我が国が締約しているジュネーブ条約(注2)では、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、自動運転に関する国際条約の改正や解釈の整理等に関し、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3)において議論が行われているほか、ＷＰ．１の下に設置された自動運転システムに係る非公式グループ（ＳＵＡＴ(注4)）においても議論がなされており、警察庁としても、こうした国際的な議論に参画している。

④　自動運転システムの実用化に向けた信号情報の提供技術に関する研究開発等

自動運転システムの実用化に当たっては、信号認識の確実性を向上させることが求められる。この点、信号の灯火の色を認識する車載カメラを補完するため、信号情報の活用が有効であることなどを踏まえ、警察では、信号情報の提供技術に関する研究開発等を実施している。令和５年度から開始されたＳＩＰ(注5)第３期「スマートモビリティプラットフォームの構築」では、信号情報の配信に関する検討が進められており、警察では、これらの検討に必要な実証実験の環境を整備することなどにより、産官学連携による研究開発に参画している。

図表５－47　信号情報提供のイメージ



⑤　自動運転に係る正しい知識の普及啓発と過信、誤用等に対する注意喚起

ＳＡＥレベル３(注6)の自動運転では、自動運行装置の使用条件を満たさなくなる場合には、運転者が同装置から運転操作を確実に引き継ぎ適切に対処する必要がある。

また、自動運行装置に該当しない運転支援機能を用いて自動車を運転する場合においては、運転者は、絶えず前方や周囲の状況を確認し、安全運転を行う義務がある。

警察では、これらの機能を備えている自動車の性能や限界、運転上の留意事項等について、ウェブサイト等を通じた広報啓発に努めている。

注１：**警察庁ウェブサイト「自動運転の公道実証実験について」**
(https://www.npa.go.jp/bureau/traffic/selfdriving/roadtesting/index.html)
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：Informal Working Group on the Safe Use of ADS in Trafficの略
５：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
６：189頁参照

（２）ＩＴＳ(注１)に関する取組

①　ＵＴＭＳ(注２)の開発・整備によるＩＴＳの推進

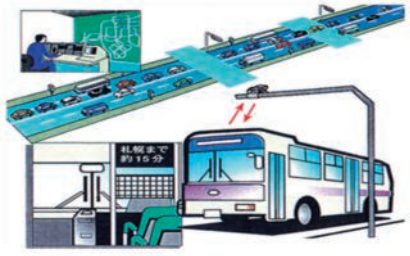
警察では、情報通信技術等を用いて交通管理の最適化を図るため、光ビーコン等の機能を活用したＵＴＭＳの開発・整備を行うことによりＩＴＳを推進し、安全・円滑かつ快適で環境負荷の低い交通社会の実現を目指している。

図表５－48　主なＵＴＭＳの概要（令和７年度末現在）

公共車両優先システム（Public Transportation Priority Systems）

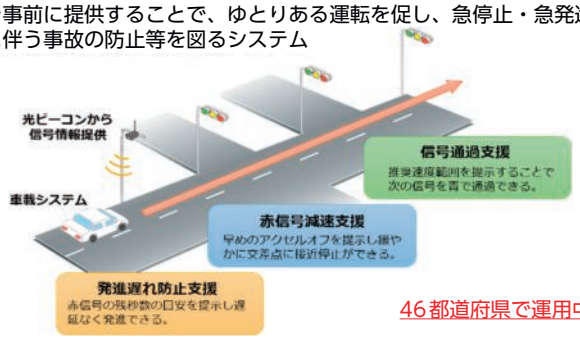
バス等の大量公共輸送機関を優先的に走行させる信号制御を行い、定時運行と利便性の向上を図るシステム

40都道府県で運用中



信号情報活用運転支援システム（Traffic Signal Prediction Systems）

運転者に信号交差点への到着時における信号灯火等に関する情報を事前に提供することで、ゆとりある運転を促し、急停止・急発進に伴う事故の防止等を図るシステム



46都道府県で運用中

歩行者等支援情報通信システム（Pedestrian Information and Communication Systems）

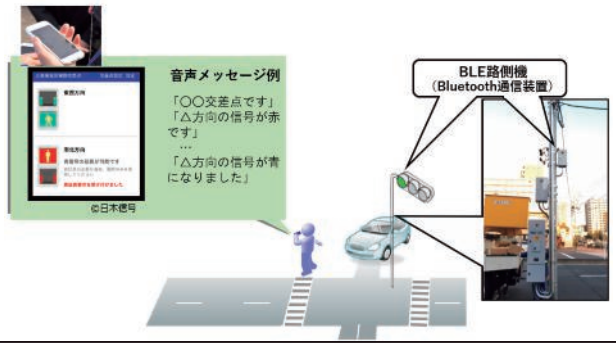
高齢者や障害者といった交通制約者に、交差点の名称や歩行者用信号機の状況を音声で提供し、安全な交差点の横断を支援するシステム

42都道府県で運用中

高度化PICS

Bluetoothを活用し、スマートフォン等に対して歩行者用信号情報を送信するとともに、スマートフォン等の操作により青信号の延長を可能とし、視覚障害者や高齢者等の安全な交差点の横断を支援するシステム

38都道府県で運用中



②　ＩＴＳに関する国際協力の推進

警察では、令和７年８月に米国・アトランタで開催された第31回ＩＴＳ世界会議において、ＵＴＭＳの先進的な技術を紹介するとともに、参加国と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７年９月、米国運輸省道路交通安全局との会議を米国・ワシントンD．C．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。



第31回ＩＴＳ世界会議

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

第5節 道路交通秩序の維持

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、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。

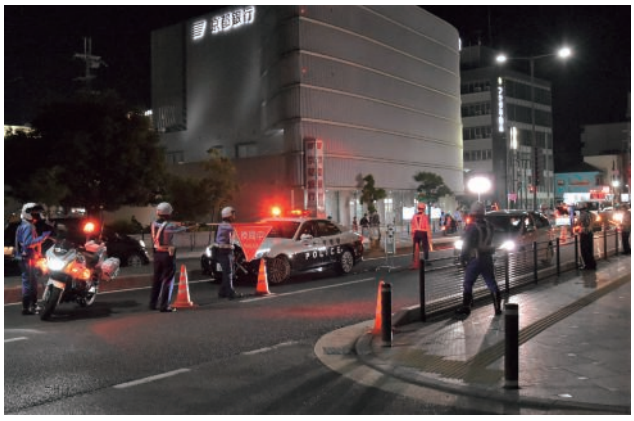
（2）悪質性・危険性・迷惑性の高い運転行為への対策

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、信号無視や歩行者妨害をはじめとする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、その危険性につい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。

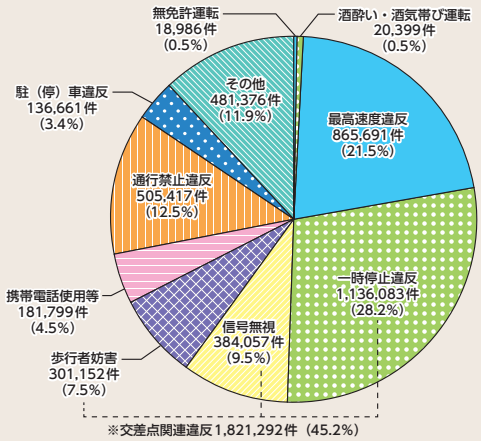
さらに、妨害運転等の悪質・危険な運転行為を防止するため、交通指導取締りを強化するとともに、「思いやり・譲り合い」の気持ちを持った運転の必要性、ドライブレコーダーの有用性等について広報啓発等を推進している。

令和７年（2025年）中は、403万1,621件の道路交通法違反の取締りを行っている。



悪質・危険な運転行為への交通指導取締り対策

図表５－49 主な道路交通法違反の取締り状況（令和７年）



memo 適正な交通違反取締りの確保のための取組の強化

①　神奈川県警察における不適正な交通違反取締り等の概要

神奈川県警察本部交通部第二交通機動隊の隊員らが、交通違反取締りにおいて、実際に現認した状況と異なる状況を記載した交通反則切符を作成・行使した事案等が発生した。

これを受け、神奈川県公安委員会の指導の下、県警察において調査した結果、交通違反取締り約2,700件について取締りの方法が適正でないとの疑念が払拭できないことから、令和８年６月末現在、交通反則金の還付や違反点数の抹消等の是正措置を行っている。

②　本事案の背景

本事案が発生した要因及び背景としては、不適正な交通違反取締りを行った職員に、交通違反取締りを行う目的が正しく理解されておらず、適正な取締りに関する基本的な意識が欠如していたことが挙げられる。

また、これらの職員を指導監督すべき立場にある警部以上の幹部職員による業務管理が不十分であったことや、一部職員による不適正な取締りに疑念を抱いた他の職員が、交通違反取締りの在り方について自らの所属やそれ以外の幹部職員等に相談を行うことができる状況になかったことも認められた。

③　今後の対策

ア　都道府県警察による対策

警察庁では、各都道府県警察に対して、警察本部に、警察署及び交通機動隊等の執行隊への巡回指導を実施するための交通違反取締り巡回指導チームを設置したり、交通違反取締りの在り方に関する部内の相談等を受け付ける体制を整備したりすることに加えて、分駐所等の遠隔勤務地における業務管理や交通違反取締り状況の定期的な確認を徹底することなどを指示した。

イ　警察庁における対策

令和８年４月、警察庁交通局交通指導課に交通違反取締等指導室を設置し、都道府県警察の交通違反取締りに関する指導の強化をはじめとした同種事案の絶無を期すための再発防止策を講じるなど、適正な交通違反取締りを確保するための取組を強化している。

memo 交通指導取締りにおけるウェアラブルカメラの活用に関するモデル事業

令和７年、愛知県、新潟県及び高知県の３県において、ウェアラブルカメラの活用による交通指導取締りにおける警察官の職務執行状況及び道路交通法違反等の状況の記録による効果及び課題の把握を目的としたモデル事業を実施した。

ウェアラブルカメラの活用は適正な交通指導取締りに資するものと考えられることから、神奈川県警察本部交通部第二交通機動隊における交通違反取締りに係る不適正事案も踏まえ、令和９年度以降、全国警察への導入を図ることとしている。



ウェアラブルカメラを活用した交通指導取締りの状況



ウェアラブルカメラの装着状況

（３）使用者等(注)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、警察では、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。

注：171頁参照

（4）暴走族等対策

暴走族は、グループ数や人員が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)、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。

（5）「白タク行為・白トラ行為」対策

いわゆる「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、「白タク行為」の防止に係る広報啓発活動を行っており、令和７年中は同法違反で132件を検挙している。

また、いわゆる「白トラ行為」は、貨物自動車運送事業法又は道路運送法に違反して貨物の運送を行う行為であり、警察では、関係機関・団体と連携して、関連情報の収集と取締りを強化するとともに、令和７年中は140件を検挙している。

このように、警察では「白タク行為・白トラ行為」の未然防止と取締強化に努めている。

図表５－50　暴走族等の勢力及び検挙人員の推移（令和３年～令和７年）

区分		年次	令和3	4	5	6	7
勢力	暴走族	グループ数	124	121	137	144	153
		人員	5,838	5,770	5,850	5,880	5,485
	旧車會(注1)	グループ数(注2)	499	491	425	391	399
		人員(注3)	5,648	5,888	5,351	5,194	5,392
検挙人員	暴走族	道路交通法違反（人）	6,089	6,280	6,420	5,990	6,914
		うち共同危険行為	533	526	402	365	447
		道路運送車両法違反（人）	100	95	92	108	107
	旧車會	道路交通法違反（人）	787	646	862	1,253	1,866
		道路運送車両法違反（人）	11	17	8	20	21

注１：元暴走族等が中心となって結成された集団をいう。
　２：違法行為を敢行する旧車會グループの数
　３：違法行為を敢行する旧車會員の数

図表５－51　白タク行為の検挙件数の推移（令和３年～令和７年）

区分	年次	令和3	4	5	6	7
総検挙件数（件）		11	17	33	80	132
無許可一般旅客自動車運送事業（道路運送法第４条）		6	2	21	23	48
有償運送（道路運送法第78条）		5	15	12	57	84

図表５－52　白トラ行為の検挙件数の推移（令和３年～令和７年）

区分	年次	令和3	4	5	6	7
総検挙件数（件）		23	20	18	73	140
貨物自動車運送事業法		20	18	13	68	127
道路運送法		3	2	5	5	13

CASE

荷主である会社役員の男（45）は、令和６年10月、一般貨物自動車運送事業の許可を受けずに違法に運搬業を行っていた男（72）に、その事情を知りながら、普通自動車を使用した鋼板の運送を有償で依頼し、同男はその依頼通りに運送を行った。令和７年３月、同男ら２人を貨物自動車運送事業法違反で逮捕した（警視庁）。

注：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

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７年中の交通事故事件の検挙件数は、図表５－53のとおりである。

図表５－53 交通事故事件の検挙状況（令和７年）

区分				件数（件）
合計				270,258
	自動車運転死傷処罰法(注1)	法２条	危険運転致死	36
			危険運転致傷	493
		法３条	危険運転致死	20
			危険運転致傷	301
		法４条	過失運転致死アルコール等影響発覚免脱	0
			過失運転致傷アルコール等影響発覚免脱	75
		法５条	過失運転致死	1,934
			過失運転致傷	260,085
		法６条１項	無免許危険運転致傷	44
		法６条２項	無免許危険運転致死	0
			無免許危険運転致傷	19
		法６条３項	無免許過失運転致死アルコール発覚免脱	0
			無免許危険運転致傷アルコール等影響発覚免脱	5
		法６条４項	無免許過失運転致死	22
			無免許過失運転致傷	1,186
	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)		7
		自動車運転過失傷害等(注5)		210
		重過失致死及び過失致死		22
		重過失傷害及び過失傷害		5,799

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。

（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７年中の死亡ひき逃げ事件の検挙率は、95.9%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。



事故解析に関する研修の状況

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。

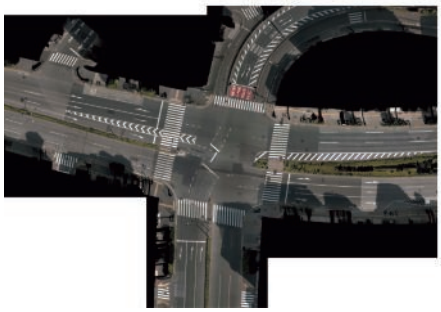
注：レーザー光線を周囲に照射することで、事故現場の路面における道路構造上の痕跡、遺留品の散乱状況等を自動的かつ正確に計測し、三次元点群データを作成する機器。同データは、専門のシステムにより、三次元画像処理や図化ができる。

memo モービル・マッピング・システム（MMS）の活用

警視庁、神奈川県警察、岡山県警察及び福岡県警察では、３Ｄレーザースキャナ、ＧＮＳＳ(注1)、360度カメラ等を搭載した車両で交通事故現場を走行しながら道路形状等を計測し、得られた測量データを基に二次元的・三次元的に可視化して交通事故現場図面を作成するモービル・マッピング・システム（MMS）を活用することにより、交通事故事件捜査の科学化・合理化を図っている。



MMSが搭載された車両


MMSによる二次元画像

（４）交通事故被害者等(注2)の支援

警察では、「警察庁犯罪被害者等支援基本計画」(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、図表５－54のとおり、交通事故被害者等に対して、交通事故事件等に関する情報をできる限り提供するよう努めているほか、その心情に配慮した相談活動を推進している。また、都道府県警察本部の交通事故事件捜査担当課に、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配置し、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を実施している。

図表５－54　交通事故被害者等支援に関する主な施策

交通事故被害者等への情報提供

●ひき逃げ事件、死亡又は全治３か月以上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、
・交通事故事件の概要、捜査経過、被疑者の検挙
・運転免許の停止・取消処分等
に関する情報を可能な限り提供

交通事故被害者等からの相談等への対応

●「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塡補する救済制度、相談窓口等
の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



交通事故被害者サポート事業

●交通事故被害者等の支援の充実を図ることを目的に実施

・シンポジウム
こどもの頃に交通事故で家族を亡くしたこどもの支援について、広く情報発信することを目的に実施

・意見交換会
支援関係者の連携強化、支援業務の充実を図る

・自助グループ運営・連絡会議
被害者等の自助グループの設立や活動活性化、その支援を図る


令和７年開催
「交通事故で家族を亡くしたこどもの支援に関するシンポジウム」チラシ

交通事故やその被害者等の実態に関する国民の理解の増進

●交通事故被害者等の手記を取りまとめた冊子等の作成・配布
●交通安全の集い等における交通事故被害者等による講演を実施
●事故類型や年齢層別等データを公表し、その実態等を周知

注１：Global Navigation Satellite System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８年３月に第５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12年度末までの５年間において、警察が講ずべき具体的な取組内容等について定めている。
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



先端技術を活用した交通事故事件捜査

長野県警察本部交通部交通指導課東北信交通鑑識班



私は現在、交通事故事件現場を小型無人機（ドローン）で空撮した画像や３Ｄレーザースキャナで計測した情報を用いた見取図の作成等に従事しています。

私が初めて交通捜査に携わったときは、現場の計測等は人力で行われ、レイアウト構成や縮尺定規を使った細かな作業を必要とするため、私自身、苦手意識を持っていました。また、現場の計測のため長時間の交通規制を行う必要があり、現場を通行するドライバーから苦言を呈されたこともあります。

現在ではドローンにより、現場の計測がわずか数分で終わり、かつ、正確な交通事故現場見取図が短時間で作成できます。これにより効率的に捜査を進められるほか、交通規制をする時間も短縮されるため、ドライバー等の負担も軽減されます。

技術は日進月歩で進んでおり、ドローンを用いた精密測量による高精度３Ｄモデルの作成等、その活用方法は無限大です。しかし、いくら技術が進んだところで、自分自身の技術もアップデートしなければ十分に活用することはできません。私は、上司や同僚と共にドローンや先端技術を活用した交通事故事件捜査に励み、捜査の合理化に取り組んでいきたいと思います。



外国人に対する交通安全教育について

静岡県警察本部交通部交通企画課安全教育係



執筆者（左）とブラジル出身のハラダ　デビデ　サンドラ　ハルミ指導員（右）

静岡県内には、多くの外国人の方が居住していますが、その４分の１がブラジル国籍の方々となっており、最も多くの割合を占めています。

このような中、本県では、外国人の方が当事者となる交通事故を防止するため、在浜松ブラジル総領事館、県、外国人雇用企業等の関係機関・団体と協働し、ポルトガル語をはじめとした外国語による交通安全情報の発信や広報啓発活動を実施しています。また、本県では平成19年から全国に先駆けて、外国人の交通安全教育指導員を任用しており、現在はブラジル出身の交通安全教育指導員を会計年度任用職員として任用しています。

私自身は外国語が不得意ではありますが、ポルトガル語やブラジルの文化・風習を熟知している交通安全教育指導員と連携し、ブラジル人学校や外国人雇用企業に対し、ポルトガル語等で交通安全教室を実施しているほか、翻訳を付した動画や広報紙を作成し、１件でも多く外国人の方が当事者となる交通事故を防止できるように交通安全教育に奮闘しています。

交通事故は外国人の方を含む全ての人に起こり得る身近な問題です。今後も、関係機関・団体と連携し、外国人の方が理解しやすい効果的な教育技法等を研究しながら、安全・安心な交通社会の実現に向けて尽力していきます。