

取締りワーキンググループ検討結果

序論

「有識者懇談会趣旨書」には、

速度違反取締りを始めとする道路交通法違反の取締りは交通事故抑止に資するものでなければならない。この点、交通事故抑止に効果のある取締りを行うためには、交通事故実態等を分析した上で、その分析結果に基づいた取締り計画等を策定・実施するとともに、その実施結果を検証し、その検証結果を次回計画に反映していくという、いわゆる PDSA サイクルを機能させることが重要である。しかしながら、取締り場所が固定化され、交通事故抑止に効果のある取締りになっていないのではないかとの指摘もあるところである。

また、交通ルールに反する危険な運転を抑止し、悲惨な交通事故を未然に防止するという取締りの持つ意義や必要性を国民に理解していただくためには、取締りの在り方だけでなく、国民への説明等についても議論することが重要である。

と記されている。

上記を踏まえ、本ワーキンググループでは、交通事故抑止に資する取締りの在り方やその必要性について国民に理解を求めるための方策について検討を行った。

第1 検討の前提となる共通認識

本ワーキンググループにおける議論の前提とするため、以下のとおり取締りと交通事故の関係についてのワーキンググループ長の研究成果等を聴取するとともに、速度取締りの有する被害軽減効果及び速度取締りの現状等について説明を受けた。

1 取締りと交通事故の関係

- (1) 取締り件数と交通事故死者数の関係を見ると、取締り件数が減少すると交通事故死者数が増加し、取締り件数が増加すると交通事故死者数が減少するという、いわゆる逆相関の関係になる。 (資料 P1・P2)
- (2) 海外における研究結果によると、パトロールによる取締りを実施すると、死亡事故を4%、軽傷事故を16%減少させることができ、静止状態での速度違反

取締り（我が国における定置式速度違反取締り）は、局所的ながら、パトロールによる取締りよりも高い事故削減効果が表れている。（資料 P3・P4）

- (3) 取締りによる事故抑止効果は、実際に取締りを受けたドライバーだけでなく、他のドライバーが取締りを受けている現場等を目撃したり、取締り情報を入手したドライバーにも安全運転の意識を促進させる効果がある。（資料 P5）

2 速度取締りの必要性

- (1) 車両の制動距離は速度の2乗に比例して大きくなることから、走行速度が高くなればなるほど衝突回避の可能性が小さくなり、衝突時の走行速度が50km/hの場合は30km/hの場合に比べ、衝突された歩行者の致死率が8倍以上となる。（資料 P6・P7）
- (2) 事故直前の速度、いわゆる危険認知速度が高いほど死亡事故に至る可能性が高く、特に時速70km/hを超えると、致死率（死者数 / 死傷者数）が10%を超え、10人に1人が死亡する確率となる。（資料 P8）

このように、車両の走行速度の低下が交通事故の被害軽減効果に結びついており、交通事故死者を減少させるためには、速度違反取締りにより走行速度を抑えることが必要である。

3 速度取締りの現状

(1) 速度違反取締りの管理

警察では、「交通指導取締り管理簿」を用い、PDSA サイクルに従って、交通事故実態等の分析結果に基づいた取締り計画等を組織的に検討し、取締りを実施し、その効果を検証し、検証結果を次回の計画に反映させることにより取締り管理を行っている。（資料 P9）

特に、路側に速度取締り装置を設置し、速度違反の車両の停止を求めて取締りを行う定置式速度違反取締りについては、「定置式速度違反取締りカード」を用いて、取締りの必要性について組織的に検討し、取締り場所や時間帯の妥当性を判断している。

(2) 定置式速度違反取締り場所の総点検の実施

警察では、平成25年4月に定置式速度違反取締りについて、交通事故の実態とともに、その場所や路線における速度取締りの必要性、妥当性について全国的な総点検を行った。その結果、全国で選定された取締り場所10,486か所のうち、都道府県警察が見直しが必要と判断した場所が843か所、各取締り箇所における交通事故発生状況に比べ、取締り力の配分が不均衡であると認められた箇

所が978か所となったところであり、点検後も、各都道府県警察において随時見直しを実施している。(資料 P10)

(3) 速度取締り場所の確保

速度取締りには、警察官、違反者の受傷事故防止等のため、一定のスペースが必要となるが、苦情への懸念から場所の提供が得られず、事故抑止効果が高いと見込まれる場所での取締りを断念せざるを得ないケースもある。

(4) 国民に対する説明

取締りに納得がいけないのは、取締りの事故抑止効果を国民が知らないことにも要因がある。これまで警察からの国民への情報発信が不足していたことは否定できない。

以上を踏まえ、交通事故抑止及び交通事故被害軽減を図るため速度取締りが有効であること、取締り場所等の選定は、事故抑止効果を最大限発揮させる観点からなされ、随時見直しが行われているが、事故分析の結果に基づく取締り計画の策定、理想的な取締り場所の確保及び取締り手法等について更なる工夫が必要であること、取締りの必要性や効果について十分な説明を行い、警察の取締りに対する考え方を国民と共有する必要があることを共通認識とした。

そこで、これらの共通認識の下、以下の論点について検討を行った。

第2 事故抑止に資する速度取締りの在り方について

1 取締りの前提となる事故分析

(1) 現状と課題

PDSA サイクルを機能させるためには、取締りの前提となる事故分析を十分に行う必要がある。

委員からは、

事故抑止効果が実証的な科学性をもって説明できる取締りは納得感がある

警察官のマンパワーには限界があるので、取締りと交通事故実態の関係について、様々な角度から科学的に分析し、取締り力の配分を変えていくべきではないか

取締りの効果は地域ごとに異なり、違反の種別も異なることから、交通事故件数と取締り件数を地域ごとに比較し、次に集中的に取締りを実施すべき場所について分析し、分析結果を踏まえ、どのような違反や場所に取締り力をシフトすれば事故が減少するのかを議論できるのではないか

(資料 P11・P12)

との意見があった。

現在、都道府県警察においては、時間別、路線別の事故発生状況と速度違反取締り状況を比較し、これまでの取締りが事故分析結果を反映したものが否かを検証し、取締り計画に反映させる取組が開始されている（資料 P13）が、今後、より効果的な交通事故の分析手法を確立していくことが課題となっている。

(2) 今後の方向性

交通事故の分析結果に基づいて、どのような種類の違反やどの地域に取締り力を配分すべきか科学的に選定する方法について研究していく必要がある。

2 どのような場所・時間帯で取締りをすべきか～交通事故実態に応じた取締り場所等の選定

(1) 現状と課題

警察では、「交通指導取締り管理簿」や「定置式速度違反取締りカード」の運用を通じて、取締り場所・時間帯の選定が交通事故実態に応じたものとなるよう努めているが、総点検の結果から見ても、実際には都道府県警察が見直しの必要ありと判断した場所や交通事故発生状況に比べ取締り力の配分が不均衡であると認められた箇所が存在している。

委員からは、

取締りをしやすい場所で行っており、事故抑止に資する場所であることの分析、検討、見直しがなされていないのではないかと

交通事故実態に応じた効果的な取締りのためには、分析結果に基づいて典型的に事故発生が多い場所・時間帯で取締りを行い、随時見直しを行っていくことが必要である

との意見があった。

また、交通事故実態に応じた速度取締り場所の確保が困難なことから、取締り場所の固定化につながっている現状にあり、いかに地域住民の協力を得て、取締り場所を確保するかが課題となっている。

(2) 今後の方向性

取締り場所等の選定を行うに当たっての取組として、実際に交通事故が多発する場所・時間帯で取締りを行うのが効果的であることから、過去の事故実態の分析に基づき、取締り場所・時間帯を選定し、これを定期的に見直すという、一連のPDCAサイクルをより一層機能させていく必要がある。

また、速度違反取締り場所の確保のため、重大事故発生直後をとらえた地域住民への協力依頼や、取締り路線の沿道に所在する企業等に協力を依頼するなど、地域住民とのコミュニケーションを深め、地域の安全は地域で守る意識を

醸成し、協力を得る必要がある。その場合、個別の協力依頼とともに、業界、地域単位で働きかけることも重要である。

さらに、取締りによる事故や被害者の減少について、公表、公開を確実に行っていくことにより、取締り場所の確保について理解が得られないという状況も少しずつ改善していくのではないかと考えられる。

加えて、取締りそのものが目的ではなく、交通事故抑止及び交通事故被害軽減を図るための手段であることに照らせば、通学路や生活道路など交通事故発生の危険性が高く、地域住民の取締り要望はあるものの、取締り場所を確保できない場合は、交通事故を未然に防ぐための先行的な取組として、事故分析に基づく取締りや違反者の不意を突くランダムな取締りのほかに、赤色灯点灯した白バイやパトカーによるパトロール活動、通学時間帯や薄暮時間帯における街頭活動等をバランスよく組み合わせることも必要である。

3 どのような手法で取締りを行うべきか～新たな速度取締り機器の導入

(1) 現状と課題

警察における速度違反の取締りの手法としては、定置式速度違反取締りのほか、パトカーや白バイにより違反車両を追尾して速度を測定する追尾式等の速度取締り、速度違反車両を写真撮影し事後捜査により違反者を特定するオービスによる取締りがあるが、これらの速度取締りでは、それぞれの方式により一定の条件を満たす場所でしか取締りを行うことができない、あるいは、取締りを行う時間帯、天候等により制限を受けるといった問題がある。

委員からは、人を使わなくてもよい速度取締り機器を導入するなどして、警察における人の配置を考えることが重要であるとの意見があった。

また、都道府県警察では、様々な工夫を凝らして取締り場所の確保に努めているものの、必ずしも取締りが必要と判断した箇所において取締り場所を確保できていない現状にある。その結果、取締り要望の高い、通学路、生活道路や深夜における取締りに支障を来す状況も発生しており、これらの課題の解決が求められる。

(2) 今後の方向性

先に述べた白バイやパトカーによるパトロール活動を組み合わせることに加え、海外では取締り現場に一定のスペースや多くの人員を必要としない速度取締り機器の導入例があることから、我が国においても、取締りスペースの確保が困難な生活道路や深夜など警察官の配置が困難な時間帯における取締りが行えるような機器の導入を前提に今後研究していく必要がある。 (資料 P14)

なお、海外での運用実績はあるものの、我が国での導入実績がない機器を導

入する場合、我が国の法体系の中で、取締り機器として使用可能な性能を有しているかの確認や我が国で運用した場合に事故抑止効果が十分に働くのか、我が国の道路交通環境にマッチするのか等について検証していく必要がある。

(資料 P15)

第3 国民に対して取締りの必要性や効果をいかに説明するか～取締り管理の考え方についての情報発信

1 現状と課題

これまで、取締りに対する警察の考え方について、警察署協議会等の場で説明

を行った例が一部で見られるものの、例外的なものと言わざるを得ず、必ずしも十分な情報発信をしてきたとは言い難い状況にある。

他方で、現在、交通事故抑止のための注意喚起として、取締り路線などの情報をホームページや新聞等で公開するなど事前告知しているほか、定置式速度違反取締り場所に取締りを実施している旨の看板を掲示している例もある。

(資料 P16)

しかしながら、現在実施されている例を見ても、それぞれの取締りを行う考え方、背景事情が説明されていないために、国民に何のための取締りか理解されていない現状にある。

委員からは、

全ての違反を摘発できない以上、不公平感はゼロにはならない。ゆえに個々の違反者からは納得されなくとも、せめて取締りの理由・考え方、効果等を明らかにして、国民に取締りを行うこと自体を理解してもらう必要がある。その点で、警察の説明の仕方には改善の余地があるのではないかと
情報提供に当たっては、例えば、ある路線では、 の理由で規制速度が km/h となっているが、速度超過が原因の事故が多発していることから、取締りにより車両の走行速度を抑制し、事故抑止及び被害軽減を図るというように、ストーリー性を持たせて発信する必要がある

取締りに関する情報発信については、交通事故情報と併せて発信するなど、国民に対して取締りの必要性や効果を十分に説明することが重要である

交通反則金収入が警察署の収入になることから警察が取締りを行っているというような誤解を払拭する必要がある

個々の取締り情報の発信に当たっては、国民の取締りに対する理解を深めるための様々な工夫が必要である

ドライバーはもとより、将来運転免許証を持つこととなる子供達に対しても、様々な機会を捉えて教育することにより、スピードを守ることの意識付けをしていく必要がある

との意見があった。

国民の取締りに対する理解を深めるため、どのような目的でどのような効果をねらって取締りを行うのかという、警察における取締り管理の考え方をいかに国民に発信し、国民と共有するかが重要な課題となっている。

2 今後の方向性

国民に対し、取締り管理の考え方について情報発信を行うに当たっては、都道府県警察単位での速度管理の考え方を示した上で、警察署等の地域単位における事故分析結果等を踏まえた速度取締り管理の考え方を示す必要がある。また、これらの考え方を具現化する手段として個々の取締りが位置付けられることを明らかにする必要がある。 (資料 P17)

(1) 速度管理に対する考え方の発信

交通事故の抑止及び交通事故被害軽減を図るためには、速度抑制を実現することが重要である。そのためには規制速度を設定し、違反を取り締まるとともに、交通安全教育、広報啓発など総合的な速度管理対策を講じる必要がある。かかる対策につき、都道府県警察単位でどのように行っていくのかをまとめた大綱方針として、「速度管理指針」(仮称)を設定、公表すべきであると考える。

(2) 速度取締り管理に対する考え方の発信

「速度管理指針」(仮称)に係る速度管理の考え方に基づき、警察署等の地域単位で具体的にどのようにして速度取締りを実施していくかについて、当該地域における路線別、時間別の速度超過に起因する交通事故発生状況等の分析を行うとともに、地域住民等からの具体的な要望等も踏まえ、速度取締りを重点的に行う路線、時間帯を明らかにした「速度取締り管理指針」(仮称)を設定、公表すべきであると考える。

(3) 個別の速度取締り情報の提供

個別の取締りに係る情報の提供については、「速度管理指針」(仮称)及び「速度取締り管理指針」(仮称)を具現化する手段として位置付けられることを明らかにし、何のための取締りであるかをわかりやすくする必要がある。また、その際には、事故抑止効果がさらに強化されることとなるよう、定置式速度違反取締り場所に取締りを実施している旨の看板を掲示したり、重点路線である旨の情報を交通情報板により提供するなど、様々な手段方法を工夫する必要がある。

これらの指針等の公表に当たっては、警察署協議会において説明し、意見聴取等を行った上で公表するほか、警察ホームページ、警察署で行っている安全講話など、様々な機会、媒体により説明し、警察の取締りに対する考え方を国民と共有することが重要であり、公表後も交通事故発生状況に応じた定期的な見直しが必要である。

他方で、これらの指針等は、あくまでも警察としての重点取締り等の考え方を示したものであり、速度違反の取締りが重点路線だけでしか行われず、指針等によらない違反者の不意を突くランダムな取締りが行われたいとの誤解が生じないように措置する必要がある。

第4 悪質・危険な交通違反の取締り、暴走族に対する取締りの更なる強化について

更なる事故抑止を図り、国民の安全と安心を確保するため、速度取締り以外にも、以下のとおり悪質性・危険性の高い交通違反等に対して重点的な取組を行う必要がある。

1 悪質・危険な運転者への対応

悪質性・危険性の高い違反としては、

無免許運転

飲酒運転

著しい速度違反

などがある。これらの違反に対して、現在も重点的に取締りを実施しているほか、各違反の根絶機運の醸成や罰則強化等の対策がとられてきたところである。

今後は、これら諸対策の推進に加え、従来対策では対応が困難であった、違反を常習的に繰り返す悪質な違反者をどのように把握して検挙していくかについて、対策を進める必要がある。

2 暴走族への対応

暴走族に対してはこれまで違法行為に対する取締りを徹底的かつ継続的に推進しているほか、地域住民や関係機関と協力して諸対策を推進した結果、110番通報件数や構成員数などが継続的に減少している。

一方、最近の暴走形態が小規模化、ゲリラ化していることに加え、短時間の単発的な走行が主流となっていることから、走行状況の採証が困難になっていること、また、暴走族が依然として悪質なく犯集団としての性格を維持していることなどが問題となっている。

このような状況を踏まえ、捜査手法の工夫等により、暴走行為をより確実に把

握し、立証していくことが求められるほか、く犯集団としての暴走族を検挙するため、交通違反のみならず、あらゆる違法行為を見逃さない捜査体制を構築するなどの対策を進める必要がある。

なお、警察が、悪質性・危険性の高い交通違反等に対して重点的な取締りを行うことについては、国民の関心が高く、かつ、理解が得られやすいものと思われる。したがって、第3において述べた、取締り管理の考え方を国民に対して発信する際には、かかる重点的な取締りの成果も適宜タイムリーに盛り込み、取締りの必要性や効果についての理解を深める一助とすることが重要である。

また、これらの違反の厳罰化を求めてきた国民の声に対して今後とも耳を傾けていくことが重要である。