

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懇談会  
第1回 取締りワーキンググループ議事概要

1 日時

平成25年8月26日（月） 午後2時00分から午後4時00分までの間

2 場所

警察庁第14会議室（総合庁舎4階）

3 議事概要

(1) 委員紹介、第1回懇談会の意見集約結果についての説明等

(2) 資料説明

事務局より資料説明（資料2、3）

幹事より資料説明（資料4）

ア 交通取締りの事故抑止効果

- ・ 取締りのレベルが低いと事故の減少効果はほとんど見られないが、取締りレベルを上げていくと、あるところから事故減少効果が発現する。しかし、飽和点を迎えてしまうと取締りをやっても事故の減少効果は見られない。

【資料： 4】

- ・ 動的取締り（パトロール等による取締り）に比べ、静的取締り（1カ所で実施するスピード取締り等）の方が、より高い事故削減効果がある。

【資料： 5、 6】

- ・ 取締りと事故の因果関係については、地域差や季節差があり、また、取締り種別によっても異なる。

【資料： 7、 8、 9】

イ 交通取締りの時間的波及効果

- ・ 栃木県におけるデータであるが、取締り件数と交通事故死者数は負の相関関係にあり、取締りは交通事故死者数の抑制効果に大きく働いていることが認められた。

さらに、取締りの効果の持続性を検証したところ、取締りを実施した週を入れて4週間程度はその効果が認められた。取締りの種別ごとに見ると、速度違反については2週間程度、事故の抑制効果が認められた。

【資料： 11、 12】

- ・ 路線別に見ると、国道に比べ、市町村道の方が取締りによる抑制効果が長期間にわたって認められた。

【資料： 16、 17】

ウ 交通取締りの場所的波及効果

- ・ 栃木県宇都宮市における交通事故発生地点と取締り場所を分析したところ、取締りの場所から半径1キロから2.5キロ程度の範囲内で、事故の減少効果が認められた。

【資料： 26】

エ 事故を抑制する交通取締りにむけて

- ・ 取締りによって事故の多発を抑制できるが、地域によって違ってくるので、事故抑制のためには地域的な対策を行う必要がある。

取締りを受けたドライバーというのは、全交通量からすると氷山の一角であって、全員に周知はできないが、取り締まられているという情報を見聞することにより、取締りを受けなかったドライバーにも効果があることから、そのようなことを踏まえた交通安全に資する取締りをいかに行うかが非常に重要だと考える。

【資料： 37】

- ・ 警察が、実際にどういった対策がとれるのかということの一つのアイデアとして、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はどこかといったことを議論する方法がある。

取締りを一生懸命やっている（取締り件数が平均以上である）が、事故が減らない（事故件数が平均以上である）という地域については、宇都宮市の場合では幹線道路沿いなどがこの地域に当たるが、通過交通が多く取締りが認知されていないことが考えられる。

また、取締りができていない（取締り件数が平均以下である）が、事故が多い（事故件数が平均以上である）という地域については、宇都宮市の場合では駅周辺の都市部などがこの地域に当たるが、取締りを行いにくい道路環境にあることが考えられる。

こういったことを考慮して、どこで取締りをすれば事故が減少するのかということ議論していくとよいと考える。

【資料： 40、 41】

- ・ 観光地の場合は取締りの効果が発現しにくい、その一方で、いろいろなドライバーが来ることから、見える取締りが効果的だと考える。

【資料： 42】

- ・ 交通取締りのキーポイント（素案）

取締りの頻度については、効果が数週間持続するならば、その間隔で行う必要があるが、例えば、速度超過は1週間程度で効果が消えるというのであれば、1週間か2週間後には取締りを行う必要がある。

取締りの場所については、交通量の多い場所では、見せる活動の方がよいのではないかと考える。また、事故多発地点であるが、当該地点で実施できないなら、同じ路線又は交通量が影響するような1キロから2キロくらいのエリアで実施してはどうか。

いつ実施するかについては、事故又は違反の多発時間に実施すべきであるが、どの程度実施すればよいのかについては、人口1万人当たり最低でも1日に2件以上を下回らないように実施する必要がある。

どのような取締りを実施するのかについては、事故特性を分析して、分析結果に基づいて取締りをするということである。

今後は、取締りの件数に加え、街頭指導の抑制効果についても議論の余地がある。

【資料： 43】

### (3) 自由討議

委員： 事務局に3点伺います。

1つは、実際に、違反をしている車をどの程度キャッチできるものなのかということ。

もう1つは、交通の取締りの頻度はどの程度なのかということ。

最後は、キャッチしたスピード違反の車のうち、どの程度が、実際に違反者として検挙されるのかということです。

事務局： まず、1つ目について、そのようなデータは持ち合わせておりません。

2つ目の、取締りの頻度については、警察署における取締りということだと、速度取締り、駐車取締り、交差点関連違反の取締りなどが計画的に毎日のようになされており、また、県下一斉の取締りを実施したり、昼間や夜間ということ指定して実施しております。さらに、全国一斉で取締りを実施することもあります。

3つ目についてですが、オービスについては、追跡できる場合は、ほぼ検挙が可能だと思われませんが、中には追跡ができないものもあります。

委員： 取締りにかかるコストは、どこから出ているのでしょうか。例えば、道路財源ですと自動車に係る特別の税から相当程度賄われておりますが、取締り機器についてはどのようになっているのでしょうか。

事務局： 取締り機器につきましては、一般財源として、国費と県費の予算区分の中で、それぞれの実情に応じて国で整備したり、各都道府県警察独自で予算を確保して整備しております。

また、損保協会の方からの寄贈により整備しているものもあります。

委員： 取締り機器については、一般財源から捻出しているとのことですが、例えば、定置式や追尾式など、それぞれの取締りにかかるコストに対して、どのような効果があったのか、取締り機器のコストパフォーマンスについて、どのように把握しているのか、お聞かせ願います。

事務局： 警察の全ての分野で言えることと思いますが、人的資源を投入した成果がどうだったのかという定量的なデータは持ち合わせておりません。

委員： 反則金収入をベースとした交通安全対策特別交付金というものがあり、交通安全施設である信号機や道路標識などに使われていると聞いておりますが、この交付金は、速度取締り機器の購入に使われているのでしょうか。

事務局： 取締り機器には使われておりません。

委員： 損保協会からの寄贈について、費用は自賠責保険の運用益であり、これが寄付金相当の額として拠出されております。かつては、パトカーを購入する費用等についても拠出しておりましたが、現在、交通取締り等に関する費用はほとんどなくなっております。これは、被害者の方からの強い要望があり、可能な限り被害者救済に直接資する費用に多く配分するという観点がございます。

委員： 事務局に2点質問です。

「定置式速度違反取締りカード」の運用状況に関する事務局の説明では、四半期に1度ぐらいの頻度で取締り場所の見直しをしているとのことでしたが、見直しにより、現実に場所が変わっているのかどうか、また、どの程度変わっているのかについてお聞かせ下さい。

もう1点は、見直しをする中で、実態として、取締りをしたいのに取締り場所が確保できないということがどの程度あるのかについて、直感的なことで結構ですのでお聞かせ下さい。

事務局： 取締り場所の見直しの関係は、四半期に一度の見直しにより、あの手この手で場所を変えながら事故実態や要望に沿うように実施をしております。これは各警察署のほか、交通機動隊も含めまして確実にやっているところでございます。

場所の確保の関係では、数の把握はありませんが、そういったところは確実に存在します。渋滞の関係、時間の関係、機器の設置の関係などにより取締り場所が確保できないというのが実態であります。

委員： 取締り場所が確保できないということについて、なぜやってくれないんだというような要望が寄せられることはあるのでしょうか。

事務局： そのような要望があった場合などには、パトカーや白バイによる機動取締りにより交通事故抑止を図っているところです。

委員： 取締り場所が、住民の要望や事故多発地点であるということよりも、違反を犯しやすい場所や車を停止しやすい場所であるということによって選ばれているような感覚を持つのですが、その辺はどのようにお考えでしょうか。

例えば、設定スピードが周囲の情景にあまりにもそぐわない設定になっていて、スピード違反を犯しやすいような場所があります。そういった場所は、比較的広々とした場所ですので、引き込みやすいエリアもあるような気がします。そのような場所での取締りが行われていることが比較的多いような気がします。

速度取締り場所の選定に際して、「取締りカード」により事故抑制の必要性や住民の要望等を踏まえて取締り場所を選定するとの説明が事務局からありましたが、これが厳正に運用されているのかなという疑問を持ちます。

愛知県は、非常に交通事故死者数が多いので、取締りを実施しているわけですが、中部空港の空港道路の中で取締りをしているのを目撃しました。高速道路から80キロで走行し、空港道路に入ると2車線から3車線になり、これまでよりも広がるわけです。そこで速度規制が60キロに制限され、その先の40キロになっているところで取締りを行っており、この場所を選ぶ必要があるのかと感じました。

事務局： 「取締りカード」についてですが、これを設けましたのは、委員が言われたような懸念がないようにしてまいりたいという趣旨からです。取締りを実施するごとに取締りカードを作成し、警察署単位で必要性等を検討すべきということで、3年ほど前から運用を始めました。四半期に1回は、取締り場所が適当なのかどうかということについて、警察署長も交えて検討、見直してほしいということを各都道府県警察に指導しているところです。

委員： 空港道路での取締りというのは、これから飛行機に乗って出かけようとする人にとって、いい気分ではないだろうという気がします。空港道路ですと、通常、タクシーの運転手以外は頻繁に行くような場所ではなく、私が見た中では、止められていた違反車両は全て県外のナンバーだったような気がします。そういう点では、「取締りカード」の運用について、警察庁でもう少し気にしていただいた方がいいのではないかと思います。

事務局： そのような点も踏まえ、全国の速度取締り場所の全てについて点検をさせていただいております。その結果を踏まえ、場合によっては新たな取締り場所、適正な取締り場所を見つけていくという作業をしてまいりたいと考えております。

委員： 確かに、取締りを受けたドライバーの立場からするとつらいと思います。

しかし、空港に入った限りは車は最終的に止まるところに向かっていっているわけですから、速度はどんどん落としていく方向に変えていかないといけないと思います。個人の感覚とずれてしまうところがあるのですが、その場所での取締りは、政策的なものとして、実施する必要があるのではないかと思います。

幹事からの御説明により、勘とか経験の中で我々が思っているものが、実証的な科学性を持って証明されていくと非常に納得感が出てくることがわかりました。資料4の 5、 6によれば、一定地点ですっと取締りをすれば、命にかかわる事故が劇的に減少したということですが、当面評判は悪くても、空港が完成したばかりのときから取締りをするので、「空港に入ったら速度を落とさなければいけない」という意識がドライバーに浸透するのではないかと思います。取締りにより、中部空港における全体的な速度マネジメントが図られることが重要なのだと思います。

資料4の 15にもありますが、地域住民でない人々に対しては取締り効果が短いということですが、そういうところこそ、繰り返し取締りをすることによって効果が現れます。その意味で、空港のように普通は減多に行かない場所こそ取締りを続けないと、「空港に入れば減速しなければならない」という大切な意識が醸成されないのではないかと思います。

一方で、素朴な疑問として、反則金で自治体の予算を確保するということがあるのかという疑問を感じることがあります。

委員： 取締りによる反則金で予算を確保しているのではないかと思います。これは全く無関係な話です。反則金収入を各自治体に割り振る際の交付基準があり、事故件数とD I D人口と道路延長2：1：1という数値で配分しており、多く取締りをしたから、多くの予算を配分するというのではないと伺っています。

委員： そのように説明をいただくと理解できるのですが、取締り件数の資料を見ただけでは、普通は反則金収入を稼ごうとしているのではないかと疑問を持ってしまいますから、そういったことを説明できる機会を何らかの形で設けていくことが大事だと思います。

委員： 事務局に2点質問です。

幹事から説明いただいたような実証性のある科学的手法というのをどこまで警察の取締りが採用しているのかということが1点目です。

そして、もし採用しているならば、それをどのような形で国民に対して説明しているのかということが2点目です。

事務局： 1点目につきましては、「取締り管理簿」を導入し、交通事故実態を踏まえ、取締りとの関係を分析するよう各都道府県警察に指示しております。

また、都道府県別に人口10万人当たりの交通事故件数を出して、それぞれの都道府県がその平均値より上か下か、そして、取締りの件数についても同様に確認し、それを経年で確認する。例えば、速度に起因する事故は平均より少ないが、速度の取締りは非常に多く、一方で交差点事故が非常に多いが、交差点関連違反の取締りは少ないということであれば、取り締まる種別を速度違反の取締りから交差点関連違反の取締りにシフトしてはどうかというようなことも各都道府県警察に指示しております。

もう1点は、そういったことが地域住民の方々にどのように伝わっているのかということですが、我々としましては、まだまだ不足しているという感覚を持っており、今後、どのような場所で速度取締りをやっていくのかについて、警察署協議会の場で説明したり、ホームページでそれをアップしていくというようなやり方もあるのではないかと考えております。

委員： 資料4の42で、来訪者や観光客が集まる地域における有効な取締り方法は見せる取締りであるということになっていますが、これはどのように理解すればよろしいのでしょうか。

委員： 取締りを実施すると、確かに事故の減少効果が現れますが、観光地の場合にはそれが若干弱いということと、例えば、栃木の日光へ行って帰る途中がずっと安全だったということになる可能性もあるということです。つまり、取り締まった場所で事故が減少するというよりも、広いエリアで影響を与える可能性が高いということです。そのような場所での効果的な取締りとしては、白バイがパトロール活動をしているだけでも、安全運転をしていただければいいのではないかと考えています。

委員： 幹事の説明の中で、地域の方々が、そこで取締りをしていることを意識することで事故が減少するエリアと、取締りをしているということがなかなか通じないために事故が減っていないエリアとがあったと思うのですが、逆に、取り締まられたドライバーの意識調査のようなものはないのでしょうか。

現実には危険だから納得してスピードを抑えている人もいれば、単に反則金や免許停止が嫌だからとか、そこで取締りをやっているからという理由でスピードを抑えている人もいるのではないかと。若者から高齢者まで意識は違うと思いますが、運転者が交通ルールを守る時の心理とか、逆に違反をする時の心理がわかると、適切な取締り場所についても考えることができるのではないかと考えています。

委員： 資料にはありませんが、栃木県の運転免許センターで、優良運転者と違反運転者に分けて意識調査をしたことがあります。

結果を簡単に申し上げますと、優良運転者の意識というのは「違反をし

ないように運転をする」ということなのですが、違反運転者の意識は「捕まらないように運転をする」ということでした。「違反をしないように」ということと「捕まらないように」ということは、似て非なるものかもしれない。警察官がいないところだったら違反してもいいという発想が、どうしても違反運転者にはある。

先ほどの中部空港のような事例は、例えば、資料4の40の図では、つまり、取締りを一生懸命やっているけれども事故が起きていないところに分布される可能性があります。事故は起きていませんが、必ずしも事故がゼロのところでは取締りをやっただけとはいけません。取締りというのは基本的にはランダム性がないと効いてきません。ここは絶対に取締りをやっていないだろうということがわかってしまうと、悪質な方は絶対そこでスピード出します。ですから、不意をつかなければいけません。ただし、取締りの回数については、少し考慮しなければならないと思います。

委員： ゴールド免許とブルー免許の人のそれぞれの走行頻度やスピードに対する意識についても踏まえた上で、例えば、40キロ規制の道路について、その情景が規制に合っているかどうかを検証し、運転者が納得できるような、自分が悪いことをしたんだという意識が持てるような取締りになれば理想だと思います。

委員： 幹事の説明を聞いて、取締りが事故抑制に非常に効果があるということがよくわかりました。大臣が言われたように、「国民が納得のいく取締り」の前提として、実際に取締りは事故抑制に効果があるということ自体を国民にもっと周知した方がいいのではないかと思います。

取締りに納得がいかないというのは、取締りの仕方もあると思いますが、そもそも取締りがどれほど効果があるのかということを知らないからではないかと思います。取締りのやり方だけではなく、啓発とか普及についても非常に重要なのではないかと思います。

特に、資料4の40の図がとても重要だと思いました。警察官の人員や資金も限られた中で、例えば、この図ののようなエリア（取締り件数が少なく、交通事故が多い場所）に取締り力を投入するというようなことが考えられますが、このような分析により効率的に取締りを強化すれば事故は防げるものだと思います。警察で運用している「取締りカード」と併せて、地域特性を分析、加味することによって、より効果的な人員配置ができるのではないかと思います。

幹事の説明を聞いていて、単一ではなくて、複数のファクターが回帰式に入ってくるような形になり、それぞれの地域にかかる負荷量が変わってくるような式が描けるのではないかと思います。いろいろなファクターを入れた場合に事故がどれくらい減少するのかというような式が、研究の中で明らかになれば、警察での分析が楽になるのではないかと思います。



委員：今回は、事故と取締りというところだけに着目していますが、取締りによって全ての事故がなくなるというわけではありません。道路構造上の問題などを道路管理者とよく協議することも必要です。資料4の40の図ののような場所（取締り件数が多く、交通事故も多い場所）で事故が多いのは、見えにくい交差点だったというように、道路構造に問題があったかもしれないということです。そういうことを踏まえた総合的な対応の中で、ドライバーに対して交通法規を守るという意識をしっかりと持ってもらえれば、それによって減らせる事故もあるということです。おそらく、単一の式ではなく、複合的な式になると思うのですが、そのあたりが科学的に見えてくれば、我々の議論の焦点が見えてくるのではないかと思います。

（以上）