

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2回 取締りワーキンググループ議事概要

1 日時

平成25年9月25日（水） 10時00分から12時00分までの間

2 場所

警察庁第5会議室（中央合同庁舎2号館18階）

3 議事概要

事務局より資料説明

自由討議

委員： 京都の通学路で悲惨な事故がありましたが、一度発生すると非常に悲惨な事故になるので、通学路での取締りは重要だと思います。このような事故が起きた場合、取締りの見直しというのはどのような形で行われるのでしょうか、また、3Dクロスを見ると通学時間帯での取締りが少ないようですが、具体的にどういったことが通学時間帯の取締りを妨げているのでしょうか。

事務局： そのような事故が起きた場合に、仮にそこで取締りに力を入れていなかったということであれば、新たに取締りをするようになります。取締りを妨げている要因ですが、勤務体制の関係で、取締り力を集中して投入しにくいということと、受傷事故の問題があります。

委員： それは非常に重要な理由で、警察官に無理をさせても長続きしないと思います。（事務局から紹介のあった）海外の速度取締り機器のように、人を使わなくてもよいもの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だと思います。

事務局： 海外の速度取締り機器の導入については、今までマンパワーでやってい

たところを効率化できるという点が導入を推進していく理由になると思います。他方で、定置式と異なり事後の追跡捜査が必要となります。これに大きなコストがかかるようなら、コストを減らすことを勧告した上で導入しなければなりません。

委員： 飲酒運転の取締りの話ですが、某県にヒアリングした際、飲酒の形態が変化しており、二日酔い対策として取締り時間帯をシフトさせているということでした。警察の現場では臨機応変に対応しているのではないかと感じています。

委員： 事後捜査のコストは大きな問題であり、クリアしていかなければいけない。場合によっては、海外での呼び出しに応じない者への手続の在り方についても考えておく必要があります。通学時間帯での事故や深夜の暴走行為に警察が対応していないというようなことがあるのであれば、今まで以上にシフトする体制をとる必要があると思います。また、某県ではコンビニを防犯拠点にしようという施策を検討しているようであり、小売店等に個別に協力依頼をするのではなく、業界や地域などの単位で取締り場所提供の依頼をするなど、工夫の余地があると思います。

国家公安委員長： 企業にも社会的責任があるので、協力してくれるのではないかと思います。

委員： 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ところで取締りを行い、随時見直しを行っていくことが必要です。

また、深夜の田舎道では、暴走族ではなく、ごく普通の一般市民もかなりのスピードで飛ばして運転している。そういう市民ドライバーについては、事故が起こってからの取締りではなく、(事前に)告知して、心理的に抑制をかけることにより、ここでは(速度を)出してはいけないという意識を植え付けるような「見せる取締り」が効果的といった分析も必要だと思います。

委員： 一般道路でも、立体分離されている高規格な国道での夜間のトラックの暴走はひどい。トラックだと幹線道路を県をまたいで深夜に走行することが多いので、そのような傾向になるのではないか。いずれにしても道路の

種別・性質によって異なってくると思います。

委員：（前回、中部国際空港での取締りの話をしたが）実際は、速度取締りではなく、シートベルトと携帯電話の取締りを行っているということでした。また、通勤時間帯等は道路が渋滞していてスピードが出せないというように、情景に合った形で運転者はスピードを出すものだと思います。

委員：午前中に交通量の多いところは、事故の発生率も高くなるが、交通量が多いことで、スピード超過の率も下がって渋滞が発生ということになり、その合間を縫ってスピードを出した車が事故を起こしているのではないかと考えられます。この点は、分析が少し難しいという気がするので、深夜の議論とは分けて考えた方がよいのかも知れない。また、取締り場所の確保について、ガソリンスタンド等の民間施設等を対象に、引き込み場所となり得るところを地図に落とししたマップを県警単位で作っておいて、具体的に取締りができるかできないかの議論をすべきであろうと思います。それでも取締りができない場所については、取締りからパトロールなどの街頭活動に切り替えてはどうか。そのような計画をどのように練っていくかということについて検討しているのかお聞かせ下さい。

事務局：既にそのような発想で取組を行っている県もあります。前回オブザーバー参加してもらった埼玉県警では、どうしても取締りができない場所について、パトカーや警察官を活用して街頭指導を行っているということでした。

委員：そういった話はよく聞くところですが、実際、街頭での交通指導をどのくらい行っているのかと問うと「わからない」という答えが返ってきます。我々研究者も「取締り件数」で分析を行っていますが、交通指導というのは投入量が読めないところがありますので、今後その量が分かれば分析に活かせるのではないかと考えています。

事務局：その問題意識は持っており、交通指導活動への投入量も見ていかなければならないと考えていますが、実際に評価するのは難しい。県警においても警察庁においても今後の課題であると考えています。

委員：その意味では、取締り毎に取締りの日時を記入している定置式速度取締

りカードのデータを活用することもできるのではないかと考えています。

委員： オービスと車載式取締り機器については（看板を設置するなど）告知があり、定置式の機器には告知がありませんが、この違いについて基準はあるのでしょうか。

事務局： 警察内部としては、定置式は一見して取締りを行っているという認識でした。しかし、オービスなどで事前告知を既に行っているため、事前告知をやってはいけないということにはならないと思います。他方で、前回の議論で不意を突く取締りも有効だとの指摘がなされており、全ての定置式取締りについて行うことにはならないと思いますし、取締りの現場に対する打ち出し方については、よく考えないといけません。

国家公安委員長： 定置式速度違反取締りにおいて、事前告知を行っているところはあるですか。

事務局： 現状では、「公開取締り」と称して看板を立てて取締りを行うことがありますが、稀なケースです。

委員： 現認と同時に写真撮影して、止まってくれる違反者はその場で処理を行い、逃げた違反者についてはその時の写真を基に事後捜査を行うという手法をミックスすれば、多少距離が離れていたとしても逃げ得のようにはならないのではないかと思います。

事務局： 海外の速度取締り機器を導入した場合には、それが可能になるのではないかと思います。

委員： 取締り場所を確保できないところで海外の機器を導入することは重要なことだと思います。海外の取締り機器をモデルとして取り入れて効果の検証をすることで、新たな機器の導入について、国民の理解が得られるのではないかと思います。また、国民は「取締り件数」で評価するのではなく、事故の減少について評価すると思うので、複数の要因で評価をしていくと国民の納得が得られるのではないかと思います。

委員： そのとおりですが、事故が減るという要因が、取締りの結果なのか、他

に要因があるのかというところを科学的に明らかにすることは難しい。

国家公安委員長： 海外の速度取締り機器を導入するには、我が国の実態に合うよう軽量化するなど技術改良をしていく必要があります。また、写真撮影した際の正確性の問題があり、既存のオービスの写真は、訴訟に耐えられるようになっていますが、新たな機器の導入となると、その点の検証はゼロからのスタートとなります。

委員： 取締り機器であるとか、「見せる」「見せない」については、国民の納得感というものと大きな関係があると考えている。国民誰一人として取締りが不要だという人はいないと思いますが、取り締まられた場合は不満が生じ、納得感が得られないことが多い。オービスに関しては、事前に予告があるということを国民にもっと周知すべきだと思います。周知させることによってある程度、反発のランクが下がるのではないかという気がします。他方、覆面パトカーはどうかというと、ドライバーに危機感を持ち続けてもらうという意味では必要だと思います。「見せる」「見せない」、「予告のあり・なし」の組合せの中で、全体の取締りの効果と、その裏側にある国民の感情的な反発を和らげるというところのバランスを考えた取締りが必要だと思います。

事務局： 国民に説明責任を果たすという意味で国民に対しての発信力が足りなかったということは否定できません。他方で、ドライバーの不意を突く、「ハッ」とさせる取締りのメリットは残したいと考えており、バランスをとっていくことが大事だと考えています。

国家公安委員長： オービスは、事故多発地点に設置することに合理性があると思いますが、どのようなところでも設置可能となっているのですか。

事務局： カーブなど道路形状によっては設置が困難な場所もあります。

国家公安委員長： オービスは基本的に知られているから、関係省庁との調整は必要だと思いますが、カーナビで情報が流れても問題はないのではありませんか。

委員： 「見せる取締り」という点で、わざわざホームページでチェックして運転するという人はなかなかいないと思うので、例えば、「このエリアで、こ

の期間、この時間帯は取締りをしています」などとカーナビで告知できれば、地元の人だけでなく観光で来た人も速度に気を付けるようになると思います。また、取締りの話ではないが、「この場所は通学路です」というようにカーナビが教えてくれればと思います。

委員： 交通取締りによって事故の頻度、事故の被害程度をどのくらい下げられるかということの研究してはどうか。重大事故が起こりそうな場所、運転者が無謀な速度で運転しているような場所に焦点を当てて、取締りを行っていくという考えがあってもよい。

委員： 取締りには、交通事故の頻度と被害程度を両方抑制するという効果があります。かつて統計分析をした際、取締りの効果は、重傷事故の抑止に効果があるという結果が出ています。

国家公安委員長： 定置式取締り場所の総点検について、県警による分析結果の説明があったが、今後警察庁でこのWGの内容も踏まえて分析をしていただきたい。

取締りと交通事故死者数の相関関係について説明がありましたが、取締り以外の事故抑止要因や違反の種別について分析する必要があります。

通学路の見直しについて、現在通学路に主要地方道が指定されている例が多いようですが、そのような道路は交通の要所になっているので、多少遠回りになっても主要地方道はできるだけ避けるべきという対応が考えられます。

取締り場所の確保については、事故発生地点を踏まえた取締り地点の再検討が必要ではないかと思います。また、地域の要望をしっかりと聞いて行う必要があります。

海外の取締り機器について、我が国での活用を前提に研究していただきたい。

(以上)