

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4回 取締りワーキンググループ議事概要

- 1 日時
平成25年11月19日（水）10時00分から11時15分までの間
- 2 場所
中央合同庁舎第4号館 全省庁共用1214特別会議室
- 3 議事概要
事務局より資料説明

自由討議

委員： 事務局説明資料2（取締りワーキンググループ検討結果（案））の6ページの「しかし、警察の説明の仕方には改善の余地がある」という部分について、「しかし」は「この点で」くらいにした方がよいと思います。

委員： 修正の方向で事務局と調整します。

国家公安委員長： 高速道路などでは、取締りよりもむしろ流れに逆らわずパトカーに赤色灯を点灯して走行させる方が事故防止に資するのではないかと思います。検挙件数は減るかも知れませんが、一方で、高速道路での事故が減ることになれば、当初の目的を達成するということになります。だからといって取締りを一切やめるということではなく、両者バランスよくやってみて、実際にそれぞれどのような効果があるのか検証してみることも必要かも知れません。

事務局： 赤色灯を点灯して安全走行を誘導する取組は、取締りと併せて現在も行っていきます。いわゆるペースメーカーとして赤色灯を点灯して一般車両の安全な走行を促すといった活動を行っており、また、高速道路交通警察隊は府県を超えて広範囲を管轄していることから、パトカー等が赤色灯を点灯させながら巡回する、いわゆるレッド走行を時間をずらして順番に引き継いで実施しています。さらに、赤色灯を点灯させての駐留警戒や渋滞後尾での警戒活動なども行っていきます。

国家公安委員長： 赤色灯を点灯させて走行する場所も重要であり、できるだけ事故が多発するような地区に集中投入するなど、工夫して巡回することが必要だと思

います。ドライバーは、「やはり、この辺でやっているな。事故があるんだな。」ということが分かり、スピードを落とすインセンティブになると思われます。

委員： 今の発言は、事務局説明資料2の4ページから5ページにかけて、「どのような場所・時間帯で取締りを実施すべきか」という項目で書かれている内容に関連すると思いますが、この中に反映されていると理解してよろしいか。

事務局： そのとおりです。従前から「取締りだけではなく、パトロール活動とのバランスよい組み合わせ」ということは、ワーキンググループ等でもコンセンサスが得られていたことから記述しており、併せて赤色灯点灯によるパトロール活動についても記述しております。

国家公安委員長： 確かに暴走族は数が減っていますが、精鋭化、凶悪化しています。確信犯であることから取締りを強化していかないと、周辺住民の脅威になります。そういったところにも配慮して記述してもらったようだが、今後ともよろしくお願いしたい。

委員： 事務局説明資料2の8ページに「著しい速度違反(一般道で30km/h以上、高速道で40km/h以上)」との記述がありますが、道路幅員や道路状況など道路環境も様々であり、速度規制等との在り方とも連動してくることなので、括弧内を記述するか否かは、今後検討が必要だと思います。

事務局： 括弧内の記述は、行政処分たる免許停止の基準であり、法令上決まっています。これは非反則行為として赤切符処理され、前科前歴がつく刑事処分相当の違反となるものです。

委員： 著しい速度違反の括弧内の「一般道で30km/h以上、高速道で40km/h以上」という部分は、速度規制等の在り方との絡みもあるので、御意見を踏まえ、事務局と調整したい。

国家公安委員長： 日本の警察はとても優秀なのに、なぜか交通警察は国民からあまり信頼を得られていないように思われます。その原因をしっかりと分析し、交通事故防止につなげ、取締りについて国民の理解が得られるような形を作り上げてもらいたいと思います。

そもそも、この懇談会を立ち上げた原点はそこにあるので、その方向に向かってこの報告書をまとめていただき、これに基づいて、取締り、規制の在り方が改革されていくことを切に望んでいます。

(以上)