第１部 特集・トピックス

交通安全対策の歩みと展望

特集に当たって

本年の警察白書の特集テーマは、「交通安全対策の歩みと展望」です。

交通事故は、国民の生命、身体及び財産に重大な被害を与えるものであり、警察では、交通事故の被害から国民を守るため、関係機関・団体等と共に交通安全対策に取り組んでいます。

これまでの累次にわたる道路交通法の改正、交通安全教育の充実、交通安全施設等の整備、交通指導取締りの推進等の警察の取組に加え、関係機関において必要な対策が講じられてきたことや、政府のみならず、国民一人一人が交通事故防止に向けて積極的に取り組んできたことによって、交通事故死者数が年間１万人を超えて「交通戦争」と称された時期に比べて、大幅に状況が改善されました。

しかしながら、今なお多くの尊い命が交通事故で失われていることには変わりなく、近年では、高齢者人口の増加等を背景として、交通事故死者数の減少幅が縮小する傾向にあるなど、交通事故情勢は依然として厳しい状況にあります。

こうした中、平成28年３月に作成された第10次交通安全基本計画においては、政府として、「人優先」の交通安全思想の下、究極的には交通事故のない社会を目指しつつ、「平成32年までに24時間死者数を2,500人以下とし、世界一安全な道路交通を実現する」という目標を掲げ、交通安全対策を一層強力に推進することとされました。この目標を達成するためには、従来の施策の深化はもとより、あらゆる知見を積極的に取り入れた新たな時代における対策が求められています。

こうした対策を企画・立案する上で前提となるのが交通事故分析であり、高度かつ精緻な分析を行い、その結果に基づき、地域の実情を踏まえたきめ細かな交通事故防止対策を実施するとともに、その効果を検証し、検証結果を次の対策に反映する、いわゆるPDCAサイクルにより、交通事故防止対策を一層効果的かつ効率的に推進していかなければなりません。

また、交通事故死者数全体に占める高齢者の割合と共に、交通死亡事故件数全体に占める高齢運転者によるものの割合も増加しており、超高齢社会が到来した我が国において、その対策は喫緊の課題となっています。

さらに、近年、国内外において、自動運転に関する技術開発が進展しており、更なる交通事故防止を図り、交通事故のない社会を実現するためには、交通安全の確保に資する先端技術の普及活用を促進していくことが極めて重要です。

この特集では、まず第１節で交通事故情勢の推移を概観しつつ、交通事故の現状と交通安全対策における新たな目標について紹介し、第２節でこれまでの交通安全対策の変遷を振り返り、第３節で安全かつ快適な交通の確保に向けた警察の取組について紹介します。そして、第４節で今後の交通安全対策の展望について記述します。

悲惨な交通事故を根絶するためには、警察による取組だけでは十分ではなく、関係機関・団体等はもとより、国民一人一人の理解と協力を得て、社会が一丸となって交通安全対策を推進することが不可欠です。この特集が、国民の皆様の警察の取組に対する理解を深めるとともに、今後の交通安全対策について考える一助となれば幸いです。

FEATURE
第1節

特集 交通事故の現状

1 交通事故情勢の推移

我が国では、戦後のモータリゼーションの急速な進展に対して、道路の整備が十分に進んでおらず、信号機や道路標識を始めとする交通安全施設等が不足していたことなどを背景として、昭和30年代から交通事故が激増し、交通戦争と称される深刻な状況となり、45年には死者数(注)が1万6,765人でピークとなった。

その後、総合的な交通安全対策の推進によって、死者数は一旦減少したが、国民皆免許時代と称されるように運転免許保有者数及び自動車保有台数が年々着実に増加を続ける一方、交通警察官の増員や交通安全施設等の整備等を推進するための予算を十分に措置できなくなったことなどを背景として、55年に死者数が増加に転じ、63年には再び1万人を超え、第二次交通戦争と称される状況となった。

平成4年には死者数が1万1,452人で第2のピークとなり、その後は交通安全対策の強化によって死者数は減少傾向にあるが、近年では、高齢者人口の増加等を背景として、死者数の減少幅が縮小する傾向にある。27年中の死者数は4,117人で、15年ぶりに前年より増加したものの、28年中は3,904人で、昭和24年以来67年ぶりに3千人台となった。

図表特－1　交通事故発生件数・負傷者数の推移（昭和23～平成28年）

注1：昭和34年以前は、軽微な被害（8日未満の負傷又は2万円以下の物的損害）の事故を含まない。
2：40年以前は、物損事故を含む。
3：46年以前は、沖縄県を含まない。

注：46年以前は、沖縄県を含まない。

注：交通事故発生から24時間以内に死亡した人数

図表特－２　死者数の推移（昭和23～平成28年）

注：昭和46年以前は、沖縄県を含まない。

図表特－３　人口10万人当たり死者数の推移（昭和23～平成28年）

注１：算出に用いた人口は、各前年の総務省統計資料「人口推計」（昭和23年及び24年は各年10月１日現在の補間補正人口、それ以外の年は各年10月１日現在の補間補正前人口）又は「国勢調査」による。
２：46年以前は、沖縄県を含まない。

図表特－４　運転免許保有者数の推移（昭和44～平成28年）

注１：昭和44年から警察情報管理システムによる集計を開始
２：年齢層別運転免許保有者数は、49年から集計
３：46年以前は、沖縄県を含まない。

図表特－５　自動車保有台数の推移（昭和23～平成28年）

注１：道路運送車両法第４条の登録自動車並びに同法第60条による車両番号の指定を受けた小型二輪自動車及び軽自動車の保有台数で、国土交通省統計資料「自動車保有車両数月報」（各年12月末現在）による。
２：昭和48年以前は、沖縄県を含まない。

2 交通事故の発生状況

（1）概況

平成28年中の交通事故発生件数及び負傷者数は、12年連続で減少した(注1)。

19年と比較して、28年中の死者数は32.6%減少し、また、28年中の65歳以上の死者数は22.2%、人口10万人当たり死者数は38.9%減少したが(注2)、65歳以上は全年齢層の約２倍の水準で推移しており、死者数全体に占める65歳以上の割合は24年以降増加し、28年中は54.8%を占め、過去最高を記録した。

人口10万人当たり30日以内死者数(注3)の諸外国との比較は、図表特－８のとおりである。

図表特－６　交通事故の概況（平成28年）

- ○ 交通事故発生件数…… 49万9,201件（前年比３万7,698件（7.0%）減少）
- ○ 死者数…… 3,904人（前年比213人（5.2%）減少）
- ○ 負傷者数…… 61万8,853人（前年比４万7,170人（7.1%）減少）
- ○ 30日以内死者数 …… 4,682人（前年比185人（3.8%）減少）

図表特－７　死者数全体に占める65歳以上の割合（平成19～28年）

年次	19	20	21	22	23	24	25	26	27	28
割合（%）	47.4	48.4	49.9	50.3	49.2	51.4	52.6	53.3	54.6	54.8

図表特－８　人口10万人当たり30日以内死者数の諸外国との比較（平成27年(2015年)）

注１：諸外国の数値は、「国際道路交通事故データベース（IRTAD）」による。
　２：米国及びカナダは、平成26年（2014年）の数値である。
　３：算出に用いた日本の人口は、総務省統計資料「人口推計（平成26年10月１日現在）」（補間補正前人口）による。

注１：２頁（図表特－１）参照
　２：３頁（図表特－２及び特－３）参照
　３：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）状態別・類型別の特徴

状態別人口10万人当たり死者数をみると、歩行中及び自動車乗車中が多い。

また、類型別人口10万人当たり死亡事故件数をみると、正面衝突等(注１)、横断中及び出会い頭衝突が多い。

図表特－９　状態別人口10万人当たり死者数の推移（平成19～28年）

注１：算出に用いた人口は、各前年の総務省統計資料「人口推計」（各年10月１日現在の補間補正前人口）又は「国勢調査」による。
２：「二輪車」とは、自動二輪車及び原動機付自転車をいう。
３：「その他」とは、リヤカー等の利用中死者等をいう。

図表特－10　類型別人口10万人当たり死亡事故件数の推移（平成19～28年）

注１：算出に用いた人口は、各前年の総務省統計資料「人口推計」（各年10月１日現在の補間補正前人口）又は「国勢調査」による。
２：「人対車両その他」とは、対面・背面通行、路上横臥(ガ)等をいう。
３：「その他」とは、追越し・追抜き時衝突、転倒、列車事故等をいう。

（３）自動車乗車中死者

自動車乗車中の座席別死者指数をみると、運転者席及び助手席は大幅な減少傾向にあり、後部座席等(注２)も減少傾向にあるが、その減少率は小さい。

また、平成28年中の自動車乗車中死者のうちシートベルト非着用者の割合をみると、後部座席等は57.0％と、運転者席の41.2％及び助手席の27.1％に比べて高い。28年中のシートベルト着用・非着用別の致死率(注３)をみると、非着用時は着用時の約14.5倍である。

図表特－11　自動車乗車中の座席別死者指数の推移（平成19～28年）

注：指数は、19年を100とした場合の値である。

図表特－12　シートベルト着用・非着用別致死率（平成28年）

（４）歩行中・自転車乗用中死者

歩行中死者数及び自転車乗用中死者数は、いずれも減少傾向にあるが、法令違反があった死者の割合は、いずれも高い水準で推移している。

図表特－13　歩行中死者数の推移（平成19～28年）

図表特－14　自転車乗用中死者数の推移（平成19～28年）

注１：正面衝突、路外逸脱又は工作物衝突
２：普通車の後部座席、バス車両の座席等
３：死傷者数に占める死者数の割合

3 交通事故の分析

（1）正面衝突等死亡事故

正面衝突等死亡事故は、約８割が単路(注1)において発生しており、このうち直線区間及び左右カーブ区間のそれぞれで約半数ずつ発生している。

単路での正面衝突等死亡事故は、昼夜間ともに、65歳以上の高齢運転者は直線区間におけるものの割合が、65歳未満の運転者は左右カーブ区間におけるものの割合が相対的に高い。

この要因として、危険認知速度(注2)や人的要因の分析から、

- 65歳以上の高齢運転者は、操作不適や漫然運転等により直線区間において死亡事故を起こしている可能性が高いこと
- 65歳未満の運転者は、速度超過により左右カーブ区間において死亡事故を起こしている可能性が高いこと

が考えられる。

図表特－15　正面衝突等死亡事故の内訳（平成28年）

（2）横断中死亡事故

横断中死亡事故は、５割が交差点において、約３割が単路において発生している。また、交差点における死亡事故では、車両が直進中に多く発生しており、特に夜間では、その割合が高い。

さらに、交差点及び単路のいずれにおいても、夜間、横断中の歩行者が左方向から進行する車両と衝突する死亡事故が多く、特に高齢者が当該事故に遭うことが多い。

図表特－16　横断中死亡事故のイメージ

注１：交差点、交差点付近、踏切等を除く道路形状
　２：運転者が相手方車両、人、物件等を認め、危険を認知した時点（ブレーキやハンドル操作等の事故回避行動をとる直前）の速度

夜間に高齢者がこのような事故に遭うことが多い要因として、高齢歩行者には、

・　安全に横断するためには、右方向から進行する車両との距離よりも左方向から進行する車両との距離を十分に確保する必要があるにもかかわらず、横断可能と判断する距離を左右同じと認識してしまう

・　安全確認から横断開始までに１、２秒の時間を要してしまう

・　横断中は左右を確認しない

との傾向がみられることや、特に夜間は車両運転者による歩行者の発見が遅れることなどが考えられる。

図表特－17　歩行者に対する車両進行方向別の横断中死亡事故件数の内訳（平成28年）

交差点

当事者	昼夜間別	左方向から進行する車両	右方向から進行する車両
高齢者以外（65歳未満）	昼間	6	4
	夜間	47	14
高齢者（65歳以上）	昼間	31	41
	夜間	151	52

約2.9倍

単路

当事者	昼夜間別	左方向から進行する車両	右方向から進行する車両
高齢者以外（65歳未満）	昼間	4	5
	夜間	28	16
高齢者（65歳以上）	昼間	26	26
	夜間	180	40

4.5倍

（3）出会い頭衝突死亡事故

出会い頭衝突死亡事故は、自動車対自転車によるものが最も多く、その大半は交差点において相互の車両が直進中に発生している。特に、自転車が交差点を直進中に左方向から進行する自動車と衝突する死亡事故が多く、夜間では、高齢者の方が、より当該事故に遭う割合が高くなるなど、横断中死亡事故の歩行者と同様の傾向がある。

このような形態の事故が多い要因として、

・　自転車の信号無視や一時不停止等の法令違反が多いこと

・　自動車の運転者が左方向から進行してくる車両に気を取られることやフロントピラー等が死角となることなどにより、右方向から進行してくる自転車に気付くのが遅れることなどが考えられる。

図表特－18　出会い頭衝突死亡事故のイメージ

図表特－19　交差点における昼夜間別の出会い頭衝突死亡事故件数の内訳（平成28年）

（4）飲酒死亡事故

飲酒死亡事故は、飲酒運転に対する取締りの強化や罰則の引上げ等によって大幅に減少したが、近年、その減少幅が縮小しており、平成28年中は213件で、6年ぶりに前年より増加した。

飲酒死亡事故は、

- 飲食店だけでなく、自宅で飲酒して死亡事故を起こすものが多いこと
- 車両単独事故によるものが多いこと
- 飲酒直後から1時間経過するまでの時間帯のものが多いが、飲酒終了から一定時間経過後のものも発生していること

などが明らかとなっている。

図表特－20　飲酒死亡事故件数の推移（平成9～28年）

注：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

図表特－21　飲酒死亡事故の運転者の飲酒場所別割合（平成28年）

注1：飲酒場所が不明であった63人を除く。
　2：「その他の場所」とは、知人宅、勤務先、ホテル、コンビニエンスストア等をいう。

図表特－22　運転者の飲酒終了から飲酒死亡事故発生までの経過時間別割合（平成28年）

注：経過時間が不明であった100人を除く。

（5）子供の交通事故

平成28年中の15歳以下の子供の死者数は74人であり、これを状態別にみると、歩行中が44.6%、自転車乗用中が23.0%を占めている。

24年から28年までの期間において人口10万人当たり死傷者数を年齢別にみると、歩行中は7歳が、自転車乗用中は16歳が、それぞれ突出して多い。また、小学生の歩行中事故は横断中と飛出しが、中学生・高校生の自転車乗用中事故は出会い頭衝突が、それぞれ多く、いずれも新年度の開始から夏休みにかけての間及び秋に発生するものが多い。

図表特－23　年齢別人口10万人当たり歩行中死傷者数（平成24～28年の平均）

注：算出に用いた人口は、総務省統計資料「人口推計（平成26年10月1日現在）」（補間補正前人口）による。

図表特－24　年齢別人口10万人当たり自転車乗用中死傷者数（平成24～28年の平均）

注：算出に用いた人口は、総務省統計資料「人口推計（平成26年10月1日現在）」（補間補正前人口）による。

（６）高齢運転者による死亡事故

75歳以上の自動車等(注１)の運転者による死亡事故件数は、近年、横ばいで推移しているが、死亡事故件数全体が減少傾向にあるため、その占める割合は増加している。

図表特－25　75歳以上の自動車等の運転者による死亡事故件数等の推移（平成19～28年）

平成28年中の第１当事者(注２)の年齢層別運転免許人口10万人当たり死亡事故件数をみると、75歳以上の運転者によるものは8.9件と、75歳未満の運転者によるものに比べて２倍以上多い。

図表特－26　自動車等の運転者（第１当事者）の年齢層別運転免許人口10万人当たり死亡事故件数（平成28年）

注：算出に用いた運転免許人口は、平成28年末現在の値である。

28年中の75歳以上の自動車等の運転者による死亡事故は、

- 約８割が昼間に、98.0％が一般道路で発生していること
- 類型別では、工作物衝突、出会い頭衝突、正面衝突の順に多く発生しており、75歳未満の運転者によるものに比べ、車両単独の占める割合が高いこと
- 人的要因別では、操作不適が最も多く、75歳未満の運転者によるものに比べ、ブレーキとアクセルの踏み違いの占める割合が高いこと

などが明らかとなっている。

図表特－27　自動車等の運転者（第１当事者）の類型別死亡事故件数の内訳（平成28年）

図表特－28　自動車等の運転者（第１当事者）の人的要因別死亡事故件数の内訳（平成28年）

注１：自動車、自動二輪車及び原動機付自転車
　２：交通事故の当事者のうち最も過失が重い者

4 交通安全対策における新たな目標

（1）第10次交通安全基本計画の作成に至る経緯

我が国では、戦後、自動車交通の急成長期を迎え、交通事故が激増する中、交通安全対策は、行政各分野が協力して取り組むべき重要な政策課題と位置付けられ、昭和30年の内閣官房長官を本部長とする交通事故防止対策本部の設置等(注)を経て、45年には、交通安全対策基本法が制定されるとともに、同法に基づき内閣総理大臣を会長とする中央交通安全対策会議が設置された。

交通安全基本計画は、46年以降５年ごとに同会議において作成されており、基本理念、基本的考え方、目標及び対策によって構成されている。これまでの各計画における道路交通に関する目標値等は、図表特－29のとおりである。

平成18年度から22年度までの間を計画期間とした第８次交通安全基本計画では、22年までに死者数を5,500人以下にするという目標が掲げられていたところ、その目標を20年に達成し、21年に公表された内閣総理大臣（中央交通安全対策会議会長）の談話において、21年以降10年間を目途に、更に死者数を半減させる決意が示され、政府として、30年を目途に死者数を2,500人以下にするという目標が掲げられた。

また、23年度から27年度までの間を計画期間とした第９次交通安全基本計画では、27年までに死者数を3,000人以下にするという目標が掲げられたが、27年中の死者数は4,117人となり、目標を達成するに至らなかった。

こうした中、内閣府が実施した同計画の政策評価、意見公募手続、公聴会における国民からの意見・要望等を踏まえ、今後の道路交通安全に関する基本政策について検討が進められ、28年３月、第10次交通安全基本計画が作成された。

図表特－29　これまでの交通安全基本計画の目標値等

第１次交通安全基本計画（昭和46年度～50年度） 目標値：歩行者推計死者数約8,000人の半減 実数値：昭和50年3,732人
第２次交通安全基本計画（昭和51年度～55年度） 目標値：死者数１万6,765人の半減 実数値：昭和55年8,760人
第３次交通安全基本計画（昭和56年度～60年度） 目標値：死者数8,000人以下 実数値：昭和60年9,261人
第４次交通安全基本計画（昭和61年度～平成２年度） 目標値：死者数8,000人以下 実数値：平成２年１万1,227人
第５次交通安全基本計画（平成３年度～７年度） 目標値：死者数１万人以下 実数値：平成７年１万684人
第６次交通安全基本計画（平成８年度～12年度） 目標値：死者数平成９年までに１万人以下・平成12年までに9,000人以下 実数値：平成９年9,642人・平成12年9,073人
第７次交通安全基本計画（平成13年度～17年度） 目標値：死者数8,466人以下 実数値：平成17年6,937人
第８次交通安全基本計画（平成18年度～22年度） 目標値：死者数5,500人以下 死傷者数100万人以下 実数値：平成22年死者数4,948人 平成22年死傷者数90万1,245人
第９次交通安全基本計画（平成23年度～27年度） 目標値：死者数3,000人以下 死傷者数70万人以下 実績値：平成27年死者数4,117人 平成27年死傷者数67万140人

注：35年には、同本部が発展的に解消され、新たに交通対策本部が設置された。

（２）第10次交通安全基本計画の概要

❶ 基本理念

「人優先」の交通安全思想を基本とし、究極的には交通事故のない社会を目指しつつ、交通安全対策を一層強力に推進していくほか、あらゆる知見を積極的に取り入れ、交通安全の確保に資する先端技術の普及活用を促進するとともに、新たな技術の研究開発にも積極的に取り組んでいくことが、基本理念として掲げられた。

❷ 目標

交通事故のない社会を実現するという究極の目標を一朝一夕に達成することは困難であると考えられることから、計画期間である平成32年までに、年間の死者数を2,500人以下にすることを目指すものとされた。また、交通事故そのものの減少や死傷者数の減少にも一層積極的に取り組み、32年までに、年間の死傷者数を50万人以下にすることを目指すものとされた。

❸ 対策

従来の交通安全対策を基本としつつ、社会経済情勢、交通情勢の変化等に対応し、また、実際に発生した交通事故に関する情報の収集・分析を充実し、より効果的な対策への改善を図るとともに、有効性が見込まれる新たな対策を推進するものとされた。

対策の実施に当たっては、図表特－30のとおり、「交通事故による被害を減らすために重点的に対応すべき対象」及び「交通事故が起きにくい環境をつくるために重視すべき事項」という視点を明確にした上で、「道路交通環境の整備」、「交通安全思想の普及徹底」等を柱として、交通安全対策を実施するものとされた。

図表特－30　第10次交通安全基本計画の概要

1．道路交通事故のない社会を目指して
- ○ 人命尊重の理念
- ○ 先端技術や情報の積極的な活用

⇩

2．道路交通の安全についての目標
- ① 平成32年までに24時間死者数を2,500人（※）以下とし、世界一安全な道路交通を実現する。
  （※この2,500人に平成27年中の24時間死者数と30日以内死者数の比率を乗ずるとおおむね3,000人）
- ② 平成32年までに死傷者数を50万人以下にする。

⇩

3．道路交通の安全についての対策

＜視点＞
1　交通事故による被害を減らすために重点的に対応すべき対象
- ① 高齢者及び子供の安全確保
- ② 歩行者及び自転車の安全確保
- ③ 生活道路における安全確保

2　交通事故が起きにくい環境をつくるために重視すべき事項
- ① 先端技術の活用推進
- ② 交通実態等を踏まえたきめ細かな対策の推進
- ③ 地域ぐるみの交通安全対策の推進

⇩

＜8つの柱＞
- ① 道路交通環境の整備
- ② 交通安全思想の普及徹底
- ③ 安全運転の確保
- ④ 車両の安全性の確保
- ⑤ 道路交通秩序の維持
- ⑥ 救助・救急活動の充実
- ⑦ 被害者支援の充実と推進
- ⑧ 研究開発及び調査研究の充実

FEATURE
第2節

特集 交通安全対策の歩み

（1）交通安全対策の基本的枠組みの形成

❶ 道路交通取締法の制定等

戦後の道路交通の混乱に対処するため、昭和22年、「道路における危険防止及びその他の交通の安全を図ること」を目的とした道路交通取締法が制定され、道路交通の基本的なルールが定められた。

同法の制定当初は、歩行者も車馬と同様に左側通行が原則であったところ、歩車道の分離が十分でない中、通行方法をより安全で合理的なものとするため、24年の同法の一部改正により、「人は右、車は左」という対面交通が採用された。

❷ 道路交通法の制定等

道路交通取締法は、変貌する道路交通の実態に対応しきれず、規定の不備等も指摘されるようになり(注1)、35年、同法が廃止され、新たに「道路における危険を防止し、交通の安全と円滑を図ること」を目的とした道路交通法が制定された。

以後、その時々の交通情勢に応じ、累次の法令改正が行われており、45年には、同法の目的に「道路の交通に起因する障害の防止」が加えられ、自動車交通による大気汚染、騒音、振動等の交通公害の防止のための交通規制が行えるようになった。

❸ 交通安全基本計画の作成等

45年、交通安全対策基本法が制定されるとともに、同法に基づき内閣総理大臣を会長とする中央交通安全対策会議が設置された。

46年度以降、同会議において作成される交通安全基本計画に基づき、交通安全対策が総合的かつ計画的に推進されることとなった(注2)。

コラム　交通事故被害者の遺族の声

「悔しさと悲しみを抱いて～あまりにも理不尽な息子の死～」(注3)

加害者は29歳の大手運送会社の運転手でした。

飲酒した上、速度オーバー、前方不注意で、バイクに乗った20歳の息子を跳ね飛ばし、26メートル先の地面にたたき付けたのです。バイクは息子が倒れていた位置から33.5メートルも引きずられて大破していたと捜査書類にあります。

救急病院のICUで、酸素マスクを当てられて、変わり果てた姿で横たわる息子。耳から血を流しながら意識がありません。頭が混乱して現実を受け取れません。

「だーい、ここで死んでどうするん！まだまだやりたいことがいっぱいあるやろ！」

横たわる息子の耳元で叫んでも何の反応もありません。輸血をしても血圧が上がらない。ぬくもりのある足をさすり続けることしかできません。電気ショックもむなしく、息子は、10時間後に息を引き取りました。

我が子が目の前で死ぬ、という光景を想像してみてください。残酷で…地獄で…正気を失いそうでした。

早朝に元気な足音を残して新聞配達に出掛けて行った子が、午後には遺体になって帰って来るというのですから、あまりにも惨（ひど）すぎて、嗚咽（おえつ）を漏らしながらの帰宅でした。

斎場に向かうという日の朝、息子の部屋の襖（ふすま）を開けると、彼の匂いが充満していました。気丈にしていた気持ちがプツリと切れた瞬間です。

「だーい、ごめんね。ごめんね」

息子に取りすがって声を放って泣いても、とめどもなく涙があふれて止まりません。

ハンドルを握る人全てが、命に想いを寄せて、安全運転に徹してほしいと心から願っています。

注1：歩行者・自動車の通行方法や自動車の運転者の義務等に関する規定が十分でなかったほか、政令への委任の範囲が広く、国民の権利や自由の制限に関わる規定が少なからず政令で規定されているなどの問題があった。

2：10頁参照

3：平成28年12月中、福岡県警察において、交通指導取締りの際に違反者に手渡し、交通事故の悲惨さを訴えて交通安全意識の醸成を図るために作成された資料に掲載された手記。なお、掲載に当たって一部改稿した。

（２）第一次交通戦争と警察の取組

我が国の自動車交通は、昭和30年代に入り、急成長期を迎えた。それまでの自動車交通の中心は貨物自動車であったが、30年代には自動二輪車を中心として、40年代には乗用自動車を中心として増加した自動車保有台数(注１)は、45年には約1,859万台と、30年に比べて約13倍に増加したほか、運転免許保有者数(注２)や自動車走行キロも大幅に増加を続けた。

また、これと並行して道路整備も進み、44年には道路実延長が100万キロメートルを超えたほか、高速自動車国道供用距離も増加を続け、40年には名神高速道路が、44年には東名高速道路が全線開通することとなった。

自動車交通の急成長は、社会経済の発達と国民生活の向上に大きく寄与した一方で、交通事故も急増したことから、交通戦争と称されるようになり、45年には死者数(注３)が1万6,765人でピークとなった。

この間の死者数を状態別にみると、図表特－31のとおり、歩行中と自動車乗車中の死者が増加しており、死亡事故件数を類型別にみると、図表特－32のとおり、正面衝突等や横断中の死亡事故が増加している。これは、自動車保有台数の増加や道路整備により自動車走行キロが増加する中、自動車乗車中の重大事故も増加したことや、当時、信号機等の整備が十分ではなく、道路横断中の歩行者が死亡する事故が増加したことによるものと考えられる。

図表特－31　状態別死者数の推移（昭和39～平成28年）

注１：昭和39年から状態別死者数のうち自動二輪車乗車中の集計を開始
　２：46年以前は、沖縄県を含まない。

図表特－32　類型別死亡事故件数の推移（昭和39～平成28年）

注１：昭和39年から類型別死亡事故件数の集計を開始
　２：49年以前は、項目が50年以降と異なるため別グラフで表示
　３：46年以前は、沖縄県を含まない。
　４：49年以前の「自動車」には、自動二輪車及び原動機付自転車を含む。
　５：49年以前の「正面衝突等」とは、正面衝突（自動車対自動車）、転倒・路外逸脱・その他物件衝突（自動車単独）をいい、50年以降の「正面衝突等」とは、正面衝突（車両相互）、路外逸脱・工作物衝突（車両単独）をいう。
　６：「自動車対自動車その他・自転車対自動車その他」とは、自動車対自動車・自転車対自動車の死亡事故のうち、正面衝突等及び出会い頭衝突を除いたものをいい、「車両相互その他」とは、車両相互の死亡事故のうち、正面衝突等及び出会い頭衝突を除いたものをいう。
　７：「人対自動車その他」とは、人対自動車の死亡事故のうち、横断中を除いたものをいい、「人対車両その他」とは、人対車両の死亡事故のうち、横断中を除いたものをいう。
　８：49年以前の「その他」とは、駐車車両衝突（自動車単独）、踏切事故及びいずれの類型にも含まれない死亡事故をいい、50年以降の「その他」とは、駐車車両衝突・転倒・その他（車両単独）及び列車事故をいう。

注１：３頁（図表特－５）参照
　２：３頁（図表特－４）参照
　３：３頁（図表特－２）参照

20年代後半から50年代初めにかけて警察が重点的に取り組んだ交通安全対策の概要は、次のとおりである。

❶ 交通違反に対する取締りの強化

重大な交通事故の多くは運転者の無謀な運転行動により発生するとの考え方に基づき、20年代後半から運転者の交通違反に対する取締りを強化し、30年代以降、白バイ及びパトカーの大幅増強等により取締りの体制を充実させた。特に、47年から49年にかけて、交通警察官を全国で約9,000人増員したことにより、取締りの執行力が高まった。

また、42年の道路交通法の一部改正により、大量に発生する交通違反を刑事手続を経ずに処理することができるよう、交通反則通告制度(注)が新設された。

さらに、40年代後半以降、暴走族による一般通行者に多大な危険・迷惑を及ぼす暴走行為や暴走族同士の対立抗争事件の多発等が社会問題となったことから、53年には、共同危険行為等が禁止・処罰されることとなった。

❷ 交通安全施設等の整備

歩行者等が安全に通行することができる交通環境を整えることが重要であるとの考え方に基づき、41年の「第1次交通安全施設等整備事業三箇年計画」の策定以降、道路管理者による歩道、ガードレール等の整備と協調しながら、信号機や道路標識を始めとする交通安全施設等の整備を推進した。

また、信号機や可変式道路標識の増加に伴い、46年から、交通情報の収集、信号機の制御等を一体的かつ有機的に行う交通管制センターの整備を始めた。

❸ 交通安全教育の推進

歩行中の子供が犠牲となる痛ましい交通事故が続発する中、歩行者が、正しい通行方法を始め、交通事故の危険から身を守るための知識や技能を習得することが重要であるとの考え方に基づき、30年代半ばから、交通指導員、学校関係者等と連携し、子供に対する交通安全教育を強力に推進した。45年には、新たな制度として、歩行者の通行の安全の確保等を任務とする交通巡視員が各都道府県警察に置かれることとなり、通学・通園中の児童・幼児の誘導や小学校等における交通安全教育に携わるようになった。

また、46年には、交通安全に関する知識の普及を図るため、国家公安委員会が交通の方法に関する教則を作成・公表することとされ、47年に国家公安委員会告示として公示された。

子供に対する交通安全教育（昭和40年代）

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・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視総監又は道府県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が提起されないが、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もの

（３）第二次交通戦争と警察の取組

昭和45年をピークに減少し始めた死者数(注１)は、55年に増加に転じ、63年には再び１万人を超え、第二次交通戦争と称される状況となり、平成４年には１万1,452人を記録した。

この間、自動車保有台数(注２)は、増加率が徐々に低下したものの、引き続き増加を続けたほか、自動車走行キロも増加を続けた。また、貨物自動車や自動二輪車が中心であった自動車交通は、昭和50年代に入ると、乗用自動車が中心となった。さらに、運転免許保有者数(注３)も増加を続けた。

この間の死者数を状態別(注４)にみると、特に自動車乗車中の死者が増加しており、死亡事故件数を類型別(注５)にみると、正面衝突等の死亡事故が増加している。また、63年以降、図表特－34のとおり、自動車乗車中の若者(注６)の死者が急増しており、その一因として、第二次ベビーブーム世代の者が運転免許取得年齢に達し、運転技能が十分ではない若者の運転免許保有者数が増加したことがあるものと考えられる。

図表特－33　年齢層別死者数の推移（昭和42～平成28年）

注１：昭和42年から20歳から70歳までの年齢層で５歳ごとの集計を開始
　２：46年以前は、沖縄県を含まない。

図表特－34　年齢層別自動車乗車中死者数の推移（昭和53～平成28年）

注：昭和53年から年齢層別自動車乗車中死者数の集計を開始

注１：３頁（図表特－２）参照
　２：３頁（図表特－５）参照
　３：３頁（図表特－４）参照
　４：13頁（図表特－31）参照
　５：13頁（図表特－32）参照
　６：16歳以上24歳以下の者

50年代半ばから平成10年代にかけて警察が重点的に取り組んだ交通安全対策の概要は、次のとおりである。

❶ 運転者教育の充実

国民皆免許時代と称される状況において、自らの意思で安全運転を励行する運転者を育成することが重要であるとの考え方に基づき、運転者に自己の心理的・性格的特性や運転技能の特性に由来する危険性を自覚させたり、危険の予測や回避について理解を深めさせたりするための教育手法を開発し、それを活用した各種の講習制度を導入した。

昭和50年代には、運転免許証の更新時の講習を見直し、運転免許の種別や年齢に応じた学級編成を推進するとともに、更新者の心理的･性格的特性を検査して本人に自覚させるなどの教育手法の導入を図った。

61年には、一定の違反行為をした初心運転者に特別な講習を受講させる制度を導入した。

平成６年には、運転免許証の取得時に、危険予測能力等を修得させるための講習を受講させる制度を導入し、運転シミュレーターを活用するなど、更に教育効果の向上を図った。

10年には、運転免許証の更新期間が満了する日における年齢が75歳以上の者に対して、運転免許証の更新時に高齢者講習(注１)が義務付けられ、14年には、その受講対象者について、同年齢が70歳以上の者に拡大された。

運転シミュレーターを活用した講習

❷ 運転免許制度の充実

２年には、技能及び知識が十分に定着していない運転者を矯正することを目的として、初心運転者期間制度が導入され、この期間に一定の違反行為をした者は、講習又は再試験を受けなければならず、再試験に合格しなければ運転免許を取り消されることとなった。

一方、６年には、優良運転者の優遇措置が講じられ、運転免許証の有効期間が３年間から５年間に延長されるとともに、運転免許証には優良運転者である旨が記載されることとなった。

また、貨物自動車の大型化に運転者の知識や技能が追い付いていなかったことなどを背景として、貨物自動車の死亡事故が頻発していた状況を踏まえ、16年の道路交通法の一部改正により、車両総重量が５トン以上11トン未満の自動車に対応した中型免許が新設された(注２)。

❸ 被害軽減対策

死者数が増加に転じたことを踏まえ、交通事故が発生した際の被害を最小限に抑えるための被害軽減対策を積極的に講じた。

自動二輪車乗車中のヘルメット着用については、昭和40年に高速道路において、47年に最高速度が40キロメートル毎時以上とされている道路において順次義務化されていたところ、53年には、全ての道路において義務化された。また、原動機付自転車乗車中のヘルメット着用については、61年に義務化された。

自動車乗車中のシートベルト着用については、46年に高速道路において努力義務とされていたところ、60年に全ての道路において運転者及び助手席同乗者に対して義務化された。また、同年から高速道路における運転者に係る義務違反に対して、61年から全ての道路における運転者及び助手席同乗者に係る義務違反に対して、それぞれ運転者に行政処分点数が付されることとされた。さらに、平成19年の道路交通法の一部改正により、後部座席同乗者のシートベルト着用が義務付けられ、20年から高速道路における違反に対して、運転者に行政処分点数が付されることとされた。

６歳未満の幼児を同乗させる際のチャイルドシートの使用は、12年に義務化された。

注１：安全運転に必要な知識等に関する講義のほか、自動車等の運転及び動体視力等の検査を通じ、受講者に自らの身体機能の変化を自覚させた上で、その結果に基づく助言・指導を行うことを内容とするもの

２：貨物自動車に係る交通事故防止対策の推進を図るための規定の整備等を内容とする27年の道路交通法の一部を改正する法律による準中型免許の新設については、33頁参照

❹ 悪質・危険運転者対策の強化

最高速度違反や飲酒運転のような死亡事故につながりやすい悪質・危険な運転行為に対しては、長年にわたり、取締りを強化するとともに、罰則の引上げ、行政処分の強化等の対策を講じてきた。

しかしながら、11年には、東名高速道路で飲酒運転のトラックに追突された乗用車が炎上して幼児２人が死亡した交通事故が発生するなど、悪質・危険な運転行為による交通事故が後を絶たず、厳罰化を求める声が高まってきたことも踏まえ、14年に飲酒運転、過労運転、無免許運転等に対する罰則や違反行為に付する行政処分点数の引上げ等を行った。また、13年の刑法の一部改正では、危険運転致死傷罪が新設され、飲酒の影響により正常な運転が困難な状態で自動車を運転し、人を死傷させた者等に対して、より厳しい罰則が適用されることとなった。

さらに、18年には、福岡県で飲酒運転の乗用車に追突された乗用車が橋の下の海中に転落して幼児３人が死亡した交通事故の発生等を契機として、国民の飲酒運転根絶気運が一層高まり、19年に飲酒運転を助長する行為(注1)を直罰化するとともに、飲酒運転に対する罰則を更に引き上げた。また、同年の刑法の一部改正では、それまで業務上過失致死傷罪等が適用されていた自動車運転による死傷事故について、交通事故事件の実態に即した適正な科刑を実現するため、自動車運転過失致死傷罪が新設された。

飲酒運転根絶の広報啓発用リーフレット

❺ 違法駐車対策の推進

違法駐車は、交通事故を誘発させ、交通渋滞を悪化させる要因となるほか、地域住民の生活環境を害することから、対策が求められていた一方、その大半は、運転者が車両を離れているため、違反者を特定することが困難であるという問題があるほか、大量の違反に見合うだけの警察力を違法駐車の取締りに振り向けられず、その結果、不出頭者を捕捉できなかったことから、違法駐車を十分に抑止できていなかった。

そこで、16年の道路交通法の一部改正により、放置違反金制度(注2)を導入するとともに、放置車両(注3)の確認事務(注4)を民間に委託することができるようにし、違法駐車の抑止を図った。

❻ 自転車対策の推進

自転車は車両であるとの意識が徐々に薄れ、自転車の歩道通行が常態化し、自転車が関係する交通事故が増加していたことから、19年の道路交通法の一部改正により、車道通行の原則を維持しつつ、自転車が例外的に歩道通行できる要件を明確化するなどし、自転車の交通秩序の整序化を図った。

注１：車両等提供、酒類提供及び要求・依頼しての同乗
２：運転者に対して放置駐車違反の責任追及を行うことができないときは、都道府県公安委員会が車両の使用者に放置違反金の納付を命ずることができる制度
３：違法駐車と認められる車両であって、その運転者がこれを離れて直ちに運転することができない状態にあるもの
４：放置車両の確認と放置駐車確認標章の取付けに関する事務

（4）近年における警察の取組

平成４年を第２のピークに減少し始めた死者数は、21年には、57年ぶりに４千人台となり、その後も減少傾向が続き、28年には、67年ぶりに３千人台となったが、高齢者人口の増加等を背景として、死者数の減少幅が縮小する傾向にある。

20年代から警察が重点的に取り組んだ交通安全対策の概要は、次のとおりである。

❶ 高齢運転者対策の推進

ア　認知機能検査の導入

高齢運転者に対して、自己の記憶力・判断力の状況を簡易な検査によって自覚させ、引き続き安全運転を継続することができるように支援することを目的として、21年に、運転免許証の更新期間が満了する日における年齢が75歳以上の者に対する認知機能検査が導入された。

検査の結果、認知症のおそれがあると判定され、かつ、一定期間内に信号無視等の特定の違反行為をした場合には、臨時適性検査として認知症の専門医の診断を受けなければならず、認知症と診断されると、運転免許の取消し又は停止処分がなされることとなった(注１)。

図表特－35　認知機能検査の内容

イ　高齢運転者等専用駐車区間制度の導入

身体機能の変化が運転に影響を与えるおそれのある高齢運転者等による駐車を支援することを目的として、22年に高齢運転者等専用駐車区間制度が導入された。この制度により、道路標識により指定されている場所では、高齢者等が運転し、都道府県公安委員会が交付した標章を掲示した普通自動車に限り、駐車又は停車をすることができることとなった。

❷ 一定の症状を呈する病気等に係る運転者及び無免許運転への対策の推進

意識障害を伴う発作を起こす持病について、運転免許の拒否事由等に該当しないよう虚偽の申告をし、運転免許証の更新をしていた運転者による多数の死傷者を伴う交通事故が、23年には栃木県鹿沼市で、24年には京都市で、それぞれ発生した。

また、同時期には無免許運転による交通事故も相次いで発生しており、23年には名古屋市においてブラジル人による死亡ひき逃げ事件が、24年には京都府亀岡市において少年による通学中の児童等10人を死傷させる交通事故が発生した。

こうした状況を踏まえ、25年の道路交通法の一部改正により、免許を受けようとする者等に対する病気の症状に関する質問制度や、一定の症状を呈する病気等に該当する者を診断した医師による任意の届出制度等を導入するとともに、無免許運転に対する罰則の引上げ等を行った。

❸ 通学路における交通安全の確保

24年４月以降、登下校中の児童等が死傷する交通事故が全国で連続して発生したことを受け、通学路の危険箇所に対する具体的な交通安全対策を講ずるため、教育委員会、学校、道路管理者等と連携し、全国約２万校の公立小学校及び公立特別支援学校小学部の通学路において、約８万か所を対象とした緊急合同点検を実施し、交通安全対策を必要とする箇所として約７万5,000か所を抽出して、必要な対策を可能なものから順次推進している(注２)。

注１：高齢運転者対策の推進を図るための規定の整備等を内容とする27年の道路交通法の一部を改正する法律による臨時認知機能検査の導入等については、30頁参照
２：23頁参照

❹ 交通事故抑止に資する取締り・速度規制等の推進

25年８月から同年12月にかけて、国家公安委員会委員長が、学識経験者、自動車評論家、関係団体の関係者等から構成される「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」を主催し、同月、「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提言」が取りまとめられた。同提言を踏まえた各種施策の実施により、交通事故防止に資する交通指導取締りや交通規制を推進している(注１)。

図表特－36　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提言（概要）

提言に当たっての共通認識

【速度管理の必要性】
○　交通事故の発生状況や取締りと交通事故の関係からみると、車両の走行速度の低下が交通事故の被害軽減に結び付いており、死者数を減少させるためには、速度規制や取締りによる適切な速度管理が必要

交通事故抑止に資する速度規制等の在り方について

【一般道路における速度規制の見直しの考え方】
○　生活道路について、運転者が分かりやすい面的な低速度（30キロメートル毎時）規制を更に推進していくべき
○　一般道路について、規制速度が40キロメートル毎時及び50キロメートル毎時の路線を中心に、交通事故の発生状況等を勘案しつつ、実勢速度(注)との乖離が大きい路線から優先的に見直しを行っていくべき

【高速道路の速度規制】
○　新東名高速道路を始めとする高速道路の最高速度規制については、設計速度が120キロメートル毎時で、かつ、片側３車線以上の高規格の高速道路等について、100キロメートル毎時を超える速度への規制速度の引上げについて早急に検討を開始すべき（検討に当たって、安全面で調査・検証すべき事項や規制基準の策定の重要性についても指摘）　等

※　このほか、「速度管理に関する考え方の国民との共有」及び「安全な交通行動への誘導方策」についても提言

交通事故抑止に資する取締りの在り方について

【交通事故抑止に資する速度取締りの在り方】
○　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等の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ことが必要
○　過去の交通事故の実態の分析結果に基づいて、取締りの場所や時間帯を選定し、これらを定期的に見直すという、PDCAサイクルをより一層機能させていくことが必要
○　交通事故を未然に防ぐための先行的な取組として、交通事故分析の結果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、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　等

【取締り管理の考え方についての情報発信】
○　都道府県警察単位での速度管理の考え方を示した上で、警察署等の単位で最高速度違反の取締りを重点的に行う路線や時間帯を明らかにした最高速度違反の取締り管理の考え方を、交通事故分析結果等を踏まえて示すことが必要　等

今後の交通事故抑止対策において更に推進すべき事項

○　「悪質・危険な交通違反の取締り及び暴走族に対する取締りの更なる強化」、「まちづくりとの連携」、「運転者以外への交通安全教育の推進」及び「交通事故抑止に資する業務の適切な評価の実施」についても、更に推進すべき

注：例えば、ある区間を走行する100台の自動車の走行速度を低いものから順に並べた場合、85番目のものの速度

コラム　交通警察官の声①

第一線の交通警察官に対するアンケート(注2)では、10年前と比べた業務負担の変化について、図表特－37のとおり、多くの者が交通事故捜査を中心に業務負担の増加を感じていることが明らかとなり、特に、交通事故に係る証拠収集・聞き込み等に関する業務は、「増加」又は「やや増加」と答えた者が７割を超えた。

また、交通警察官の仕事に「やりがいを感じる」と答えた者は82.9%であり、このうち、最もやりがいを感じるものとして、「交通事故の被害者や管内の住民から感謝されたとき」と答えた者は40.8%であった。

図表特－37　10年前と比べた業務負担量

図表特－38　最もやりがいを感じるもの

注１：36、42頁参照
２：警察庁において、平成28年12月から29年１月にかけて、各都道府県警察のうち、交通警察官の人数が最も多い警察署に勤務している交通警察官（交通部門における勤務経験が通算10年以上である者に限る。）に対して実施したもの（636人が回答）

FEATURE
第3節

安全かつ快適な交通の確保に向けた警察の取組

1 交通事故分析の高度化・精緻化に向けた取組

（1）警察庁における取組

これまで、総合的な交通安全対策の実施により、交通事故情勢は、大幅に改善されたところであるが、近年、高齢者人口の増加等を背景として、死者数の減少幅が縮小する傾向にある。このため、発生地域、場所、形態等を詳細な情報に基づき分析し、よりきめ細かな対策を効果的かつ効率的に実施していく必要がある。

警察庁では、道路形状に交通規制、交通指導取締り等の対策や交通事故発生状況等を重ね合わせて表示させることで、これまで明らかでなかったこれらの相関を解明し、より効果的な交通安全対策の企画・立案並びに対策の効率的な実施及び効果の客観的な評価に資することを目的として、GIS（地理情報システム）を活用した交通事故分析手法の確立に向けた調査を平成26年度及び27年度に実施した。

同調査において、各都道府県警察の交通事故分析システムの構築に資するシステム要件を策定した上で、モデルシステムを用いた実証実験を行った結果、交通指導取締り、交通安全教育等の対策を重点的に実施すべき場所を効率的に絞り込むことや、対策の実施前後における交通事故発生状況を比較して対策ごとの効果検証を行うことが可能となるなど、GISの有用性が明らかになったところであり、引き続き交通事故分析の高度化・精緻化に向けた取組を推進していくこととしている。

図表特－39　GISのイメージ

（2）都道府県警察における取組

都道府県警察では、限られた予算と人員で効果的かつ効率的な交通安全対策を推進するため、警察庁の調査結果も踏まえ、GISを活用するなどして、地域の実情に応じた交通事故分析を行っている。

また、GISを活用した交通事故分析の結果等について、都道府県警察のウェブサイトを始めとする各種媒体を通じて分かりやすく発信するなどして、地域住民が交通事故の発生状況を認識し、交通事故防止に関する意識を自ら高めることができるよう、広報啓発活動を推進している。

事例

京都府警察では、GISを活用した交通事故分析により、交通事故が多発する地域と高齢者人口が密集する地域との関係を明らかにした上で、交通指導取締りや交通安全教育等の対策を実施している。

「この地図は国土地理院長の承認を得て、同院発行の電子地形図（タイル）を複製したものである。（承認番号　平26情使、第835号）」

GISを活用した交通事故分析
（京都府警察作成）

2 交通安全意識の醸成

（1）交通安全教育と交通安全活動

❶ 交通安全教育

ア　交通安全教育指針

交通安全教育は、運転者や歩行者という「人」の危険な行動が交通事故の主な原因となっていることに着目し、道路利用者に必要な知識及び技能を修得させることにより、道路交通の場で安全な行動をとるように促すものである。

国家公安委員会は、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。

イ　事業所等における交通安全教育

一定台数以上の自動車を使用する事業者等では、道路交通法の規定に基づき選任された安全運転管理者により、同指針に従って適切に交通安全教育を実施することが義務付けられており、警察では、安全運転管理者等を対象とした講習を行うなど必要な指導を行っている。

❷ 交通安全活動

ア　全国交通安全運動

広く国民に交通安全思想の普及と浸透を図るとともに、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ことにより、交通事故防止の徹底を図るため、全国交通安全運動を毎年春と秋の２回実施している。

コラム　諸外国における交通安全教育

英国では、「THINK!キャンペーン」という交通安全に関する組織的なキャンペーンが展開されており、自転車利用、飲酒・薬物使用運転、疲労時の運転、携帯電話の使用等の様々なテーマに関する広報啓発のほか、教師、保護者及び生徒に対する交通安全教育の教材をインターネット上で提供することによる交通安全教育の支援が行われている。また、平成14年（2002年）から平成19年（2007年）にかけては、「カーブクラフトプログラム」という歩行者安全プログラムがパイロット事業として行われた。同プログラムは、５歳から７歳までの子供に対して「道路を横断する際の安全な場所と危険な場所を認識すること」、「駐車車両がある箇所で安全に道路を横断すること」及び「交差点を安全に横断すること」という３つの技能を実践的に習得させるものであり、地域のボランティアが、各自治体の道路安全部局のコーディネーターの支援を受け、学校付近の道路において指導に当たったもので、現在も多くの自治体において活用されている。

スペインでは、平成15年（2003年）に設立された交通安全教育センターにおいて、５歳から15歳までの子供に対する交通安全教育が行われており、同センターに併設された交通公園における自転車の実技指導等が教育プログラムに組み込まれている。

デンマーク、オランダ、スイス及びドイツでは、小学校において、道路の横断方法や自転車の利用方法等に関する知識及び実技についての体系的かつ実践的な交通安全教育が行われている。

スペインにおける交通安全教育の状況

イ　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

平成28年に実施された全国調査(注1)では、後部座席同乗者のシートベルト着用率は、一般道路で36.0%、高速道路(注2)で71.8%にとどまり、チャイルドシートの使用率も64.2%にとどまっている。警察では、関係機関・団体等と連携し、衝突実験映像等を用いたシートベルトの着用効果を実感できる参加・体験・実践型の交通安全教育を行うほか、幼稚園・保育所等において保護者に対するチャイルドシートの正しい取付方法の指導をすることなどにより、これらの適正な着用・使用の徹底を図っている。

図表特－40　シートベルト着用率の推移（平成19～28年）

ウ　反射材用品等の普及促進

薄暮時・夜間に歩行者及び自転車利用者が被害に遭う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参加・体験・実践型の交通安全教育や関係機関・団体と連携した広報啓発活動を実施するなど、反射材用品等の普及促進を図っている。

コラム　交通安全に関する世論調査①

交通安全に関する世論調査(注3)では、信号機のない横断歩道で歩行者が待っているときの運転者の行動について、図表特－41のとおり、歩行者の安全を確保しようという意識があるものと認められた。一方、実際には横断歩道で歩行者が待っていても停止しない車が多いとも言われており、本来歩行者の保護が図られるべき横断歩道上において、歩行者が被害者となる交通事故が現に発生している。

また、運転者の進路前方に信号機のない横断歩道があることについて、横断歩道の手前に設置されている「菱形の道路標示で判断する」と答えた者は23.2%にとどまっており、警察では、指示標示「横断歩道又は自転車横断帯あり」の周知を含め、歩行者に対する保護意識の高揚を図るための交通安全教育や広報啓発活動を推進することとしている。

指示標示「横断歩道又は自転車横断帯あり」

図表特－41　信号機のない横断歩道で歩行者が待っているときの運転者の行動

注1：警察庁と一般社団法人日本自動車連盟（JAF）の合同調査で、シートベルト着用率については同年10月に、チャイルドシートの使用率については同年11月に、それぞれ実施されたもの（http://www.jaf.or.jp/eco-safety/safety/data/index.htm）
2：高速自動車国道及びこれと類似の性格や機能を有するもので国家公安委員会が指定する自動車専用道路
3：内閣府の調査で、平成28年11月17日から同月27日にかけて実施されたもの（http://survey.gov-online.go.jp/tokubetu/h28/h28-kotsu.pdf）

（２）子供の安全確保

❶ 子供が関係する交通事故の状況

15歳以下の子供の人口10万人当たり死者数及び死傷者数の推移をみると、いずれも全年齢層に比べて減少率が大きい。しかし、人口10万人当たり死傷者数を年齢別にみると、歩行中は７歳が突出しているなど(注)、依然として子供が関係する交通事故は多く発生している。

図表特－42　15歳以下の人口10万人当たり死者数の推移（平成19～28年）

注１：指数は、19年を100とした場合の28年の値である。
　２：算出に用いた人口は、各前年の総務省統計資料「人口推計」（各年10月1日現在の補間補正前人口）又は「国勢調査」による。

図表特－43　15歳以下の人口10万人当たり死傷者数の推移（平成19～28年）

注１：指数は、19年を100とした場合の28年の値である。
　２：算出に用いた人口は、各前年の総務省統計資料「人口推計」（各年10月1日現在の補間補正前人口）又は「国勢調査」による。

❷ 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、交通ルールや交通マナー等道路の安全な通行に必要な基本的知識・技能を習得させるため、幼稚園・保育所等及び保護者等と連携して、紙芝居等の視聴覚教材を活用した交通安全教室等を実施している。

幼児に対する交通安全教室

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。

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、自己の安全だけでなく他人の安全にも配慮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。

また、警察では、通学路の定期的な合同点検等の結果を踏まえ、警察による対策が必要な箇所において、教育委員会、学校、道路管理者等と連携し、信号機や横断歩道の設置等による道路交通環境の整備、通学路の危険箇所を取り上げた具体的な交通安全教育等を推進している。

図表特－44　通学路における交通安全の確保に向けた取組状況

小学生の歩行中（通学等）における事故

区分＼年次	24	25	26	27	28
死者数（人）	10	3	9	4	9
負傷者数（人）	2,381	2,273	1,935	1,897	1,712

【重大事故の連続発生（平成24年）】
・4月23日　京都府亀岡市
　（児童２人･保護者１人死亡、７人重軽傷）
・4月27日　千葉県館山市（１人死亡）
・4月27日　愛知県岡崎市（２人重軽傷）　等

緊急合同点検の実施

○ 平成24年5月末～８月末
通学路における交通安全の確保に向けた緊急合同点検を実施
（文部科学省・国土交通省・警察庁）

○ 平成25年1月
点検結果の取りまとめ（平成24年11月末現在）

・点検実施箇所数　8万161か所
・対策必要箇所数　7万4,483か所
　うち警察が対策を実施する箇所　1万9,715か所

対策の推進状況

警察による対策が必要な1万9,715か所のうち、平成27年度末までに1万9,479か所（98.8%）において対策を完了

警察による通学路の交通安全対策の例

【交通指導取締り】
○通行禁止違反等の取締り
○交通監視活動

【交通安全教育】
○交通安全講話
○通学路における街頭指導
○模擬信号機等を用いた道路横断等訓練
○歩行者シミュレーターを用いた横断訓練
○実車を用いた自転車安全教室
○自転車シミュレーターを用いた交通安全教室

注：８頁参照

（3）高齢者の安全確保

❶ 高齢者が関係する交通事故の状況

平成28年中の65歳以上の高齢者の死者数は2,138人であり、これを状態別にみると、歩行中が46.9%、自動車乗車中が30.1%、自転車乗用中が16.0%を占めている。また、28年中の人口10万人当たり歩行中死者数を年齢層別にみると、おおむね年齢層が高いほど多くなる傾向にある。24年から28年までの期間において横断中死者の法令違反内容をみると、年齢層が高いほど走行車両の直前・直後横断及び横断歩道以外横断が顕著に多くなるほか、信号無視も多くなる傾向にある。

図表特－45　年齢層別人口10万人当たり歩行中死者数の推移（平成19～28年）

注：算出に用いた人口は、各前年の総務省統計資料「人口推計」（各年10月1日現在の補間補正前人口）又は「国勢調査」による。

図表特－46　年齢層別人口10万人当たり横断中死者の法令違反内容の内訳（平成24～28年の合計）

注：算出に用いた人口は、総務省統計資料「人口推計（平成26年10月1日現在）」（補間補正前人口）による。

❷ 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、幅広く交通安全教育を受ける機会を提供するため、関係機関・団体等と連携し、交通事故が多発している交差点等における交通ルールの遵守を呼び掛ける指導や、医療機関、福祉施設等における広報啓発活動を行っているほか、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させるため、シミュレーター等の各種教育用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。特に、高齢者については、走行車両の直前・直後横断等の法令違反に起因する死亡事故が多いという交通事故実態や、夜間に横断中、左方向から進行する車両と衝突する死亡事故が多いという交通行動の傾向等(注1)を周知するとともに、これらの知見に基づいたきめ細かな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

また、交通事故の多い薄暮時における高齢者の保護・誘導活動、明るい目立つ色の衣服の着用や反射材用品等の普及促進活動を行っている。

このほか、交通環境の整備による高齢者の安全確保に向けた取組(注2)及び高齢運転者の交通事故防止対策(注3)を推進している。

注1：6、7頁参照
　2：38頁参照
　3：30、31頁参照

（４）自転車の安全利用の促進

❶ 自転車が関係する交通事故の状況

自転車が関係する交通事故件数は減少傾向にあるものの、依然として全交通事故件数の約２割を占めている。

平成28年中の自転車乗用中死者数は509人と、前年より63人（11.0%）減少したが、法令違反別にみると、自転車側の約８割に何らかの法令違反があり、中でも、安全不確認及び運転操作不適が多い。

図表特－47　自転車乗用中死者（第１・２当事者）の法令違反の内訳（平成28年）

❷ 良好な自転車交通秩序の実現のための対策

ア　自転車通行環境の確立

警察では、歩行者、自転車及び自動車のいずれも安全かつ適切に通行できるよう、道路管理者と連携して、自転車専用の走行空間（自転車専用通行帯(注1)及び自転車道(注2)）を整備するとともに、普通自転車(注3)の歩道通行を可能とする交通規制の実施場所の見直し(注4)等を通じて自転車と歩行者の安全確保を図っている。

自転車専用通行帯の設置例（仙台市）

イ　自転車利用者に対するルールの周知徹底

警察では、地方公共団体、学校、自転車関係事業者等と連携し、「自転車安全利用五則」(注5)を活用するなどして、全ての年齢層の自転車利用者に対して、自転車は車道通行が原則であること、車道では左側通行すること、歩道では歩行者を優先することなどの自転車の通行ルール等の周知を図っている。

また、ルールを守らなかった場合の罰則や交通事故発生の危険性、交通事故の加害者となった場合の責任の重大性、損害賠償責任保険への加入の必要性等の周知を図るとともに、交通事故の被害を軽減するための対策として、ヘルメットの着用や幼児を自転車に乗車させる場合のシートベルトの着用の促進を図っている。

ウ　自転車安全教育の推進

警察では、学校等と連携して、児童・生徒に対する自転車安全教育を推進しており、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するなど、教育内容の充実を図っている。28年中、児童・生徒や高齢者等を対象とした自転車教室を全国で約５万回開催し、約525万人が受講した。

また、27年６月から、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する自転車運転者講習を実施しており、28年中、信号無視や制動装置不良自転車（ブレーキがない自転車等）を運転するなどの危険行為を反復して行った80人が同講習を受講した。

エ　自転車利用者に対する指導取締りの推進

警察では、自転車指導啓発重点地区・路線(注6)を中心に、自転車利用者の無灯火、二人乗り、信号無視、一時不停止等に対し、指導警告を行うとともに、悪質・危険な交通違反に対しては検挙措置を講ずるなど、厳正に対処している。

図表特－48　自転車利用者に対する指導取締り状況（平成28年）

信号無視	通行禁止	遮断踏切立入り	指定場所一時不停止	制動装置不良	酒酔い	その他	取締り件数（件）	指導警告件数（件）
6,809	140	3,890	824	474	127	1,556	13,820	1,579,541

注１：交通規制により指定された自転車専用の車両通行帯
２：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走行空間
３：車体の大きさと構造が一定の基準に適合する二輪又は三輪の自転車で、他の車両を牽（けん）引していないもの
４：道路交通法では、普通自転車は車道通行が原則とされているところ、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、幅員３メートル未満の歩道においては、歩行者の通行量や保育施設等の存在といった沿道環境等を総合的に勘案し、当該交通規制を原則廃止する方針に基づく見直しを実施している。
５：「自転車は、車道が原則、歩道は例外」、「車道は左側を通行」、「歩道は歩行者優先で、車道寄りを徐行」、「安全ルールを守る（飲酒運転・二人乗り・並進の禁止、夜間はライトを点灯及び交差点での信号遵守と一時停止・安全確認）」及び「子どもはヘルメットを着用」を内容とし、19年７月に中央交通安全対策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。
６：自転車が関係する交通事故の発生状況、地域住民の苦情・要望の状況等を踏まえ、全国1,806か所（28年末現在）を指定し、自転車利用者に対する街頭における指導啓発活動等を推進している。

（5）飲酒運転の根絶に向けた警察の取組

❶ 飲酒運転根絶に向けた規範意識の確立

平成28年中の飲酒運転による交通事故件数は3,757件で、16年連続で減少したものの、飲酒死亡事故件数は前年より増加した(注1)。

飲酒運転の死亡事故率(注2)は、飲酒運転以外のものと比べて約8.4倍も高く、極めて悪質・危険な犯罪行為である。

警察では、飲酒運転の危険性、飲酒運転による交通事故の実態、飲酒運転につながるアルコール依存症に関する正しい知識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、運転シミュレーターや飲酒体験ゴーグルを活用した参加・体験・実践型の交通安全教育を推進している。

また、酒類の製造・販売業、酒類提供飲食業等の関係業界に対して飲酒運転を防止するための取組を要請しているほか、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3)への参加を国民に呼び掛けるなど、関係機関・団体等と連携して「飲酒運転をしない、させない」という国民の規範意識の確立を図っている。

図表特－49　飲酒運転の死亡事故率（平成28年）

❷ 飲酒運転根絶の受け皿としての運転代行サービスの普及促進

飲酒運転根絶の観点からは、その受け皿としての運転代行サービスの普及促進を図っていく必要がある。警察庁では、24年３月に国土交通省と共に策定した「安全・安心な利用に向けた自動車運転代行業の更なる健全化対策」に基づき、自動車運転代行業の健全化及び利用者の利便性・安心感の向上を図るための施策を推進している。

図表特－50　自動車運転代行業の認定業者数等の推移（平成24～28年）

区分＼年次	24	25	26	27	28
認定業者数（業者）	8,838	8,848	8,890	8,866	8,916
自動車運転代行業の従業員数（人）	81,834	81,238	79,971	78,985	75,895
随伴用自動車台数（台）	28,874	28,516	28,046	27,382	26,791

❸ 飲酒運転の取締り

飲酒運転の根絶に向け、警察では引き続き厳正な取締りを推進するとともに、車両等提供、酒類提供及び要求・依頼しての同乗に対する罰則規定の適用を推進している。

図表特－51　飲酒運転の取締り件数（平成28年）

区分	酒酔い運転	酒気帯び運転	車両等提供罪	酒類提供罪	要求・依頼同乗罪
取締り件数(件)	559	25,864	96	51	694

飲酒検問の状況

注１：８頁参照
２：交通事故発生件数に占める死亡事故件数の割合
３：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、ほか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

（６）高速道路における交通警察活動

❶ 高速道路ネットワークと交通事故の状況

高速道路は、年々、路線数が増加し、平成28年末には199路線となり、その総延長距離は1万2,200キロメートルを超えている。28年中の高速道路における死者数は196人と、前年より19人減少した。

図表特－52　高速道路における交通事故発生件数・死者数・負傷者数の推移（平成19～28年）

区分＼年次	19	20	21	22	23	24	25	26	27	28
交通事故発生件数（件）	12,676	10,970	11,114	12,204	11,711	11,299	11,520	10,202	9,842	9,198
死者数（人）	245	196	179	191	217	225	227	204	215	196
負傷者数（人）	21,007	18,125	19,272	20,729	19,996	19,736	19,920	18,062	17,129	16,092

❷ 高速道路における交通の安全と円滑の確保

ア　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、重大事故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、必要な対策を協議・検討するとともに、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交通安全施設等の整備や、中央分離帯の設置等を推進している。また、渋滞発生時には、的確な臨時交通規制を実施するほか、迅速に道路管理者と情報共有を行うことで、道路情報板や後尾警戒車の活用等による渋滞区間における追突事故の防止を図っている。

イ　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、交通事故の発生状況や逆走の危険性等に関する広報啓発活動を行うとともに、車両故障等により運転が困難となった場合の措置等に関する参加・体験・実践型の交通安全教育を行っている。

ウ　交通事故防止に資する交通指導取締り

警察では、著しい速度超過や飲酒運転、車間距離保持義務違反、通行帯違反等の悪質性・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・団体等と連携して普及啓発活動を推進するとともに、28年中はシートベルト装着義務違反を17万4,569件取り締まった。

コラム　高規格の高速道路における速度規制の見直し

平成25年12月に取りまとめられた「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提言」(注1)を踏まえ、片側3車線以上の高規格の高速道路における交通事故の分析、国民の意識調査、諸外国における速度規制の見直しに関する調査等を行い、28年3月に学識経験者等から構成される調査研究委員会において「高規格の高速道路における速度規制の見直しに関する提言」が取りまとめられた。

同提言では、構造適合速度(注2)が120キロメートル毎時の高規格の高速道路のうち、交通事故の発生状況や実勢速度等に関する一定の条件を満たす区間については、規制速度を100キロメートル毎時を超える速度に引き上げることが可能であるとされた。これを踏まえ、新東名高速道路の新静岡インターチェンジから森掛川インターチェンジまでの区間及び東北自動車道の花巻南インターチェンジから盛岡南インターチェンジまでの区間において、試行的に規制速度の引上げを実施することとなった。

新東名高速道路

注１：19頁参照
　２：道路の構造等を基に、数キロメートル単位の区間ごとに算出した道路の設計速度に相当する値

3 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

❶ 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、その流れは次のとおりである。

図表特－53　運転者教育の体系

注１：運転免許証の更新を受けようとする者は、更新時講習が義務付けられている。
２：運転免許証の有効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、認知機能検査の受検が義務付けられており、検査結果に基づいて高齢者講習が行われる。
３：都道府県公安委員会の認定を受けた運転免許取得者教育のうち、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。

❷ 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(注1)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。

全国で平成28年末現在1,332か所ある指定自動車教習所の卒業者で、28年中に運転免許試験に合格した者の数は、154万8,685人（合格者全体の97.1％）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ところ、指定自動車教習所又は特定届出自動車教習所(注2)を卒業した者はこれと同内容の教育を受けているため、受講が免除される。

図表特－54　取得時講習の実施状況（平成28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	633
	中型車講習		958
	普通車講習		9,172
	大型二輪車講習		303
	普通二輪車講習		1,379
	大型旅客車講習		493
	中型旅客車講習		20
	普通旅客車講習		840
	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	10,570
原付免許	原付講習	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	110,321

注：いずれの講習も実技訓練を含むこととされている。

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（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）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

❸ 運転免許取得後の教育の充実

ア　きめ細かな更新時講習の実施

更新時講習は、運転免許証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。

図表特－55　更新時講習の実施状況（平成28年）

区分	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）	8,996,976	2,934,749	2,926,360	1,085,004
うち特定失効者(注1)・特定取消処分者(注2)	23,230	95,392	67,080	40,447
講習時間	30分	1時間	2時間	2時間
講習内容	DVD等の視聴覚教材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、自動車等の運転に関する基礎的な知識を習熟させるための演習を行う。

注１：特定失効者とは、運転免許が効力を失った日から６月以内（やむを得ない理由がある者については、３年以内で、当該事情がやんだ日から１月以内）の者のことで、更新時講習等の受講により運転免許試験の一部が免除される。
２：特定取消処分者とは、一定の症状を呈する病気等に該当することを理由として免許を取り消された者のことで、更新時講習等の受講により運転免許試験の一部が免除される。

イ　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、飲酒運転者対策として、飲酒運転違反者に対する一層効果的な教育を目的とした、AUDIT(注1)、ブリーフ・インターベンション(注2)等の飲酒行動の改善のための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を図っている。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、飲酒体験ゴーグル等を活用した酒酔いの疑似体験、飲酒運転事故の被害者遺族による講義を実施するなど、教育内容の充実を図っている。

ウ　自動車教習所における交通安全教育

自動車教習所は、いわゆるペーパードライバー教育を始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。

図表特－56　危険運転者の改善のための教育の実施状況（平成28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、路上訓練や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って行っている。	再試験を免除される。	32,528
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。	28,174
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。	運転免許の効力の停止等の期間が短縮される。	245,561
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を選択することができる。	運転免許の効力の停止等の行政処分を行わない。	113,374

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、28年中は1,472人が受験し、不合格となった1,138人が運転免許を取り消された。

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

❶ 高齢運転者に対する教育等

更新期間が満了する日における年齢が70歳以上の者は、運転免許証を更新する際、高齢者講習の受講が義務付けられている(注1)。同講習では、安全運転に必要な知識等に関する講義のほか、実車指導や運転適性検査器材(注2)による指導等を通じ、受講者に自らの身体機能の変化を自覚させるとともに、その結果に基づいた安全な運転の方法について、具体的な指導を行っており、平成28年中は253万3,417人が受講した。

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(注3)。同検査は、高齢運転者に対して、自己の記憶力・判断力の状況を自覚させることや、引き続き安全運転を継続することができるよう支援することなどを目的とし、同検査の結果に応じた高齢者講習を行っており、28年中は166万2,512人が受検した。

❷ 臨時認知機能検査の導入等

高齢運転者対策の推進を図るための規定の整備等を内容とする道路交通法の一部を改正する法律（以下「改正道路交通法」という。）が、29年３月に施行された。

改正道路交通法により、一定の違反行為(注4)をした75歳以上の運転者に対して臨時認知機能検査を行い、その結果が直近の認知機能検査の結果と比較して悪化した者については、臨時高齢者講習が実施されることとなった。

また、運転免許証の更新時の認知機能検査又は臨時認知機能検査の結果、認知症のおそれがあると判定された者については、その者の違反状況にかかわらず、医師の診断を要することとなった。

さらに、改正道路交通法の施行に合わせて、運転免許証の更新時の高齢者講習について、認知機能検査で認知症のおそれがある又は認知機能が低下しているおそれがあると判定された者に対しては、ドライブレコーダー等で録画された受講者の運転状況の映像を用いた個人指導を講習内容に含むこととし、講習時間を３時間として高度化を図る一方、このほかの者に対する講習は、講習時間を２時間として合理化を図った(注5)。

❸ 申請による運転免許の取消し（運転免許証の自主返納）

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、運転免許の取消しを申請して運転免許証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を受けることができる。この運転経歴証明書は、金融機関の窓口等で犯罪収益移転防止法(注6)の本人確認書類として使用することができる。

警察では、申請による運転免許の取消し及び運転経歴証明書制度の周知を図るとともに、運転免許証を返納した者への支援について、地方公共団体を始めとする関係機関・団体等に働き掛けるなど、自動車の運転に不安を有する高齢者等が運転免許証を返納しやすい環境の整備に向けた取組を進めている(注7)。

運転経歴証明書の様式

図表特－57　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件数の推移（平成24～28年）

区分＼年次		24	25	26	27	28
申請による免許の取消し件数(件)		117,613	137,937	208,414	285,514	345,313
	うち75歳以上の者	65,147	87,014	96,581	123,913	162,341
運転経歴証明書の交付件数(件)		81,711	107,268	168,557	236,586	295,523
	うち75歳以上の者	43,599	65,488	73,298	96,282	131,728

注１：16頁参照
２：視覚を通じた刺激に対する反応の速度及び正確性を検査する器材、動体視力検査器、夜間視力検査器及び視野検査器
３：18頁参照
４：信号無視、通行区分違反、一時不停止等の認知機能が低下した場合に行われやすい違反行為
５：視覚を通じた刺激に対する反応の速度及び正確性に関する検査項目については、従来は運転適性検査器材を用いて確認していたが、実車指導を通じて確認することとなった。
６：犯罪による収益の移転防止に関する法律
７：一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（http://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ページを集約し、高齢者等への情報提供に取り組んでいる。

コラム　高齢運転者交通事故防止対策に関する有識者会議の開催

高齢運転者による交通事故防止対策に関する関係閣僚会議（提供：内閣広報室）

高齢運転者による交通死亡事故の発生状況等を踏まえ、高齢運転者の交通事故防止対策に政府一丸となって取り組むため、平成28年11月に、「高齢運転者による交通事故防止対策に関する関係閣僚会議」が開催された。同会議において、安倍首相から、「改正道路交通法の円滑な施行」、「社会全体で高齢者の生活を支える体制の整備」及び「更なる対策の必要性の検討」について指示があり、同月には、高齢運転者の交通事故防止について、関係行政機関における更なる対策の検討を促進し、その成果等に基づき早急に対策を講ずるため、中央交通安全対策会議交通対策本部の下に、関係省庁の局長等から構成される「高齢運転者交通事故防止対策ワーキングチーム」が設置された。

警察庁では、29年１月から、法学、社会学、自動車工学、交通心理学等の学識経験者や医療・福祉等の関係団体の代表者等から構成される「高齢運転者交通事故防止対策に関する有識者会議」を開催し、高齢運転者に係る詳細な事故分析(注1)を行い、専門家の意見を踏まえ、高齢者の特性が関係する事故を防止するために必要な方策を幅広く検討している。

コラム　交通安全に関する世論調査②

交通安全に関する世論調査(注2)では、高齢運転者の事故を防ぐために重要なことについて「運転免許を保有している高齢者の身体機能のチェックの強化」を挙げた者が最も多かった。

図表特－58　高齢運転者の事故を防ぐために重要なこと（複数回答）

注１：９頁参照
　２：22頁参照

（3）様々な運転者へのきめ細かな対策

❶ 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ため、行政処分を厳正かつ迅速に実施している。

図表特－59　運転免許の行政処分件数の推移（平成24～28年）

区分＼年次	24	25	26	27	28
総数（件）	447,101	406,047	366,437	357,442	339,601
取消し	41,631	38,210	37,577	40,536	40,176
停止	405,470	367,837	328,860	316,906	299,425

注：取消し件数は、初心運転者に対する再試験に係る取消しの件数及び申請による取消しの件数を含んでいない。

❷ 運転適性相談の充実等

警察では、障害者及び一定の症状を呈する病気等にかかっている者が安全に自動車等を運転できるか個別に判断するため、運転適性相談窓口を運転免許センター等に設置し、運転者本人だけでなく、その家族等からも相談を受け付けている。運転適性相談窓口では、専門知識の豊富な職員を配置するとともに、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の保護のために特段の配慮をしている。また、患者団体や医師会等と密接な連携を取りながら、必要に応じて相談者に専門医を紹介するなど、運転適性相談の充実を図っている。あわせて、運転免許センターや警察署におけるポスターの掲示、都道府県警察のウェブサイトの活用等により、運転適性相談窓口の周知徹底を図っている。

運転適性相談の広報ポスター

図表特－60　運転適性相談受理件数の推移（平成24～28年）

区分＼年次	24	25	26	27	28
運転適性相談受理件数（件）	38,625	49,145	65,625	77,779	84,220
運転免許非保有者	9,313	11,438	12,852	16,566	17,259
運転免許保有者	29,312	37,707	52,773	61,213	66,961

コラム　医療系専門職員の運転適性相談窓口への配置

身体の障害や病気の症状が自動車等の運転に及ぼす影響は様々であり、運転免許に一定の条件を付すことにより補うことができる場合や治療により回復する場合等もあることから、運転適性相談窓口では、運転免許の取得や運転を続けることに不安を有する者及びその家族等からの相談に対し、個別具体的な事情に応じてきめ細かな対応を行っている。

特に、看護師等の医療系専門職員が運転適性相談に当たることで、その専門知識をいかした対応が期待されるところ、今後、高齢化に伴い、更なる運転適性相談受理件数の増加や相談内容の複雑化が予想されることから、医療系専門職員を運転適性相談窓口に配置するなどして、その体制の確保を図っている。

平成29年４月現在、17都県で30人の医療系専門職員が配置されている。

運転適性相談の状況

❸ 聴覚障害者への対応

聴覚障害者(注1)については、平成20年６月から、特定後写鏡(注2)を使用することを条件に、普通自動車免許を取得することができるようになり、運転の際には聴覚障害者標識を表示することが義務付けられている。

聴覚障害者が運転できる車両の種類については、当初、普通乗用車に限られていたところ、24年４月には、全ての普通自動車並びに大型自動二輪車、普通自動二輪車、小型特殊自動車及び原動機付自転車に拡大され、29年３月には、新設された準中型自動車も加わった(注3)。

聴覚障害者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おり、警察では、関係団体等と連携しながら、運転免許取得時の教習等を充実させるとともに、聴覚障害者標識や運転者が配慮すべき事項について広報啓発を推進している。

❹ 国際化への対応

警察では、日本語を解さない外国人に対し、運転免許学科試験の外国語による実施、更新時講習等における外国語版教本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、一定の条件の下に運転免許試験の一部を免除できる制度(注4)があり、28年中の同制度による運転免許証の交付件数は３万7,256件であった。

図表特－61　外国等の行政庁等の運転免許証を有する者に対する運転免許試験の一部免除の流れ

このほか、外国人運転者のための安全教育DVDを作成し、その活用を図るとともに、地域の実情に応じ、外国人運転者に対する安全教育の充実を図っている。

❺ 貨物自動車に係る交通事故防止対策

改正道路交通法により、免許区分として18歳で取得可能な準中型免許が新設された。

準中型免許は、貨物自動車に係る交通事故防止対策と共に、若年者が貨物自動車を運転することが可能となる運転免許の必要性という社会的要請に応えることを目的として新設され、就職を希望する高校生や事業者を中心に、その趣旨及び内容が周知されるよう、関係機関・団体と連携して広報啓発活動を推進している。

図表特－62　準中型免許の新設

❻ 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、申請書の写真添付の省略等の施策を推進している。

28年中は、全国で1,085か所の運転免許証の更新窓口において、1,834万3,489件の更新免許証を交付しており、このうち即日交付は1,455万4,653件であった。

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整備・改善、漢字に振り仮名を付けた学科試験の実施、字幕入り安全教育DVDの活用、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、身体障害者の教習に使用できる車両や取付部品の整備を促すなど、障害者に係る教習体制の充実について指導している。

注１：両耳の聴力が、補聴器を使用しても、10メートルの距離で、90デシベル以上の警音器の音を聞くことができない者
２：後方及び運転者席と反対側の斜め後方の交通の状況を運転者席から容易に確認することができる後写鏡（ワイドミラー又は補助ミラー）
３：29年３月から、普通自動車及び準中型自動車を運転する条件として、後方等確認装置の使用を特定後写鏡の使用に代替することが可能となった。
４：https://www.npa.go.jp/policies/application/license_renewal/have_DL_issed_another_country.html/

4 交通環境の整備

（1）交通実態を踏まえた交通環境の整備

❶ 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始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(注)、平成15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。

27年度から32年度においては、当該期間を計画期間とする第４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。

一方、整備後長期間が経過した信号機等の老朽化対策が課題となっており、警察庁では、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、27年３月、警察関連施設の維持管理・更新等を着実に推進するための中長期的な取組の方向性を明らかにする「警察庁インフラ長寿命化計画」を策定した。警察では、同計画等に即して、交通安全施設等の整備状況を把握・分析した上で、中長期的な視点に立った老朽施設の更新、交通環境の変化等により効果が低下した施設の撤去、施設の長寿命化等による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。

整備後長期間が経過した信号機

図表特－63　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620万本
○	光ビーコン	約５万6,000基
○	交通情報板	約3,600基
○	交通管制センター	163か所

（平成28年度末現在）

図表特－64　警察の整備する交通安全施設等

信号機

道路標識

道路標示

交通管制センター

図表特－65　第４次社会資本整備重点計画の概要（警察関連部分）

重点目標１：社会資本の戦略的な維持管理・更新を行う

○警察庁インフラ長寿命化計画に即した老朽施設の更新等の推進

重点目標２：災害特性や地域の脆弱性に応じて災害等のリスクを低減する

○災害発生時において安全で円滑な交通を確保するための対策の推進
○幹線道路における事故の危険性が高い箇所に対する重点的な交通事故抑止対策の推進
○市街地や住宅地等における人優先のエリアの形成
○ITSの活用、信号機の改良等による道路交通の安全の確保
○通学路における安全な通行空間の確保
○安全で快適な自転車利用環境の創出の推進

重点目標３：人口減少・高齢化等に対応した持続可能な地域社会を形成する

○ITSの活用、信号機の改良等によるより円滑な道路交通の実現
○主要な生活関連経路におけるバリアフリー対応型信号機等の整備
○交通渋滞を緩和する対策の推進

重点目標４：民間投資を誘発し、経済成長を支える基盤を強化する

○2020年東京オリンピック・パラリンピック競技大会の開催を見据えた安全・円滑かつ快適な交通環境の整備
○ITSの活用、信号機の改良等によるより円滑な道路交通の実現

注：14頁参照

コラム　外国人運転者にも分かりやすい道路標識の整備

訪日外国人が増加を続けていることや2020年東京オリンピック・パラリンピック競技大会の開催を控えていることから、国民と訪日外国人の双方にとって分かりやすい道路標識を整備するため、平成29年４月、道路標識、区画線及び道路標示に関する命令の一部を改正し、同年７月に施行された。

この改正により、規制標識「一時停止」について、「止まれ」という日本字の下に「STOP」という英字を併記した様式が、規制標識「徐行」及び「前方優先道路」について、「徐行」という日本字の下に「SLOW」という英字を併記した様式が、それぞれ追加された。

新たに追加された様式

❷ 交通管制システムの整備

都市部では道路交通が複雑化・過密化し、交通渋滞、交通公害及び交通事故の一因となっている。

警察では、交通管制システムにより、車両感知器等から収集した交通量や走行速度等のデータを分析し、その分析結果に基づき信号の制御や交通情報の提供を行うことにより、交通の流れの整序に努めている。

具体的には、

・　交通状況に即応した信号の制御により、車両の流れをコントロールすることで、交通の安全と円滑を図る

・　パトカーや警察官等からの報告のほか、車両感知器等から情報を収集し、交通情報板や光ビーコン(注)等を活用した交通情報の提供により、交通流・交通量の誘導及び分散を図る

などの対策を講じ、複雑化・過密化した道路交通を安全かつ効率的に管理して、交通の安全と円滑の確保を図っている。

図表特－66　交通管制システム

注：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

❸ 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。

このうち、速度規制については、25年12月に取りまとめられた「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提言」(注)を踏まえ、一般道路においては、実勢速度、交通事故発生状況等を勘案しつつ、規制速度の引上げ、規制理由の周知措置等を計画的に推進するとともに、生活道路においては、速度抑制対策を積極的に推進している。

また、26年から、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について、適切な箇所への導入を推進しており、28年度末までに65か所で導入された。

環状交差点（新潟市）

このほか、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。

コラム　英国における交通安全施設等の整備

英国では、信号機のない横断歩道の一部において、「ベリーシャ・ビーコン」という夜間に点滅するポールが整備されており、歩行者優先であることを車両の運転者に示している。

また、押ボタン式信号機が整備された「ペリカン・クロッシング」という横断歩道の一部において、ボタンを押してから約10秒後に青色の灯火となり、その約10秒後に赤色の灯火となるように信号サイクルが設定され、歩行者と車両の運転者の双方にとって待ち時間が少なくなるような工夫がなされている。

ベリーシャ・ビーコン

ペリカン・クロッシング

注：19頁参照

❹ 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できるようにすることにより、交通の流れを分散させ、交通渋滞や交通公害の緩和を促進している。

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。このほか、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。

VICS対応型カーナビゲーション装置の画面表示例

❺ 交通管理等による環境対策

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。

大型貨物車等の中央寄り車線規制

また、エコドライブ（環境負荷の軽減に配慮した自動車の使用）は、環境保全効果だけでなく交通事故防止にも一定の効果が期待されることから、警察では、「エコドライブ10のすすめ」(注3)を活用し、毎年11月をエコドライブ推進月間に設定して、エコドライブの普及を促進している。

さらに、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。

図表特－67　エコドライブ10のすすめ

1　ふんわりアクセル「eスタート」
2　車間距離にゆとりをもって、加速・減速の少ない運転
3　減速時は早めにアクセルを離そう
4　エアコンの使用は適切に
5　ムダなアイドリングはやめよう
6　渋滞を避け、余裕をもって出発しよう
7　タイヤの空気圧から始める点検・整備
8　不要な荷物はおろそう
9　走行の妨げとなる駐車はやめよう
10　自分の燃費を把握しよう

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に蓄積された走行履歴情報
３：警察庁、経済産業省、国土交通省及び環境省から構成されるエコドライブ普及連絡会において、エコドライブの効果や取り組みやすさ等を考慮して策定したもの

（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

我が国では、全交通事故死者のうち、歩行中・自転車乗用中の死者の占める割合が欧米諸国と比べて著しく高くなっており(注1)、歩行者・自転車利用者の交通事故防止対策が重要な課題となっている。

❶ ゾーン30の推進

警察では、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の整備を推進している。ゾーン30とは、区域（ゾーン）を設定して、最高速度30キロメートル毎時の区域規制や路側帯の設置・拡幅を実施するとともに、その区域の道路交通の実態に応じて通行禁止等の交通規制の実施やハンプ(注2)の設置等の対策により、区域内における速度規制や通過交通の抑制・排除を図るものである。23年に定めた当初の整備目標を達成し、28年度末までに全国で3,105か所を整備した。

図表特－68　ゾーン30の整備イメージ

コ ラ ム　ゾーン30の効果検証

ゾーン30の整備は、区域内における車両の速度及び交通量に対して一定の抑制効果を上げることが確認されており、平成26年度末までに全国で整備したゾーン30のうち約700か所において、整備前の１年間と整備後の１年間における交通事故発生件数を比較したところ、図表特－69のとおり、交通事故防止に効果があることが確認された。

図表特－69　ゾーン30の整備前後における交通事故発生件数の比較

❷ 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できるよう、次の対策を講じている。

ア　バリアフリー対応型信号機の整備

音響により信号表示の状況を知らせる音響式信号機、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機能付き歩行者用灯器、歩行者等と車両が通行する時間を分離して交通事故を防止する歩車分離式信号等を整備している。

イ　見やすく分かりやすい道路標識・道路標示等の整備

標示板を大きくする、自動車の前照灯の光に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。

音響式信号機

経過時間表示機能付き歩行者用灯器

高輝度標識

エスコートゾーン

注１：30日以内死者数のうち、歩行中・自転車乗用中の死者数の占める割合は、フランスが17.8%（平成27年（2015年））、英国が29.2%（同年）、アメリカが17.3%（平成26年（2014年））であるのに対して、日本は50.1%（28年）となっている。
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）総合的な駐車対策

❶ 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。

また、違法駐車は、交通事故の原因ともなっており、駐車車両への衝突事故件数は平成16年以降減少傾向にあるものの、28年中には832件発生し、35人が死亡した。さらに、110番通報された苦情・要望・相談のうち、駐車問題に関するものが13.1％を占めており、国民の関心も高い。

❷ 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ハード的手法及びきめ細かな駐車規制、違法駐車の取締り、積極的な広報啓発活動等のソフト的手法が一体となった、総合的な駐車対策を推進している。

ア　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・見直しを実施するとともに、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など、きめ細かな駐車規制を推進している。

荷さばきに配慮した駐車規制

イ　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(注1)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。

駐車監視員の活動状況

図表特－70　確認事務の民間委託の状況の推移（平成24～28年）

区分＼年次	24	25	26	27	28
委託警察署数（署）	387	389	393	397	407
受託法人数（法人）	62	58	58	55	54
駐車監視員数（人）	2,104	2,076	2,060	2,054	1,988

図表特－71　放置車両確認標章の取付け状況の推移（平成24～28年）

区分＼年次	24	25	26	27	28
取付け件数（件）	1,835,404	1,664,504	1,499,283	1,394,977	1,329,894
うち駐車監視員によるもの	1,283,817	1,158,390	1,056,000	977,003	922,716

ウ　保管場所の確保対策

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、いわゆる青空駐車(注2)や車庫とばし(注3)の取締りを行っている。

注１：17頁参照
　２：道路を自動車の保管場所として使用する行為
　３：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

（4）ITS(注1)の推進と自動運転の実現に向けた取組

❶ ITSの推進

ア　UTMS(注2)の開発・整備によるITSの推進

警察では、最先端の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。

図表特－72　警察におけるITSの概要（平成28年度末現在）

イ　ITSに関する国際協力の推進

警察では、平成28年（2016年）10月、オーストラリア・メルボルンで開催された第23回ITS世界会議(注3)において、各種発表を通じてUTMSの先進的な技術を紹介するとともに、各国と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、米国運輸省道路交通安全局との間で署名した、交通安全、ITS及び緊急時対応の協力に関する文書に基づき、29年1月、米国で会議を開催し、両国が推進するITSに関する施策について情報交換を行った。

第23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
3：ITSに関する3つの団体が共同で開催する、ITSの研究・実用化を推進するための会議。第1回は平成6年（1994年）にパリで開催され、第23回は世界73か国から産学官の関係者約1万1,500人が参加

❷ 自動運転の実現に向けた取組

自動運転の技術は、交通事故防止や渋滞の緩和等に寄与することが期待されており、警察では、その進展を支援すべく積極的に取り組んでいる。

ア　自動走行システムの実用化に向けた研究開発

総合科学技術・イノベーション会議(注１)が司令塔となり、省庁の枠にとらわれず、社会的な課題解決の鍵となる技術の開発を推進するプログラムとして26年５月に創設されたSIP(注２)においては、研究開発の対象となる課題の一つとして、「自動走行システム」が掲げられている。

自動走行システムを実用化するに当たっては、自動車が信号情報等をリアルタイムに認識し、制御を行う仕組みが必要不可欠となることから、警察庁では、SIPに基づき、信号情報等を提供する路側システム等の研究開発を実施している。

イ　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３)では、車両には運転者がいなければならないことなどが定められており、運転者が存在しない形態の自動運転を実現するためには、国際条約との整合性を図るための措置が必要となると考えられる。

平成28年（2016年）２月、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おいて、我が国が、自動運転と国際条約との整合性等について議論を行っているWP１(注４)の正式メンバーとなることが承認され、警察庁では、WP１への参画等を通じて、完全自動運転の早期実現を目指し、国際的な議論に取り組んでいる。

ウ　法制度面を含む各種課題の検討

運転者が存在しない形態の自動運転を実現するためには、運転者の存在を前提としている道路交通法の見直しが必要となる。

警察庁では、27年10月から、有識者を交えて、自動運転の実現に関する法制度面を含む各種課題について検討を行っており、28 年５月には、交通の安全と円滑を図る観点から留意すべき事項等を示す「自動走行システムに関する公道実証実験のためのガイドライン」を、29年６月には、「遠隔型自動運転システムの公道実証実験に係る道路使用許可の申請に対する取扱いの基準」(注５)を、それぞれ策定・公表した。

コラム　「自動運転」機能の利用に関する運転者等に対する注意喚起

衝突被害軽減ブレーキ、車間距離制御システム（ACC(注6)）等の先進安全技術を利用して運転者の安全運転を支援するシステムを搭載した先進安全自動車（ASV(注7)）が既に実用化されているが、同システムは、運転者が責任を持って安全運転を行うことを前提としたものであり、その限界や注意点を正しく理解し、その技術を過信せずに運転する必要がある。

しかしながら、米国において、平成28年（2016年）５月、「自動運転」機能を利用して走行中の自動車がトレーラーに衝突し、運転者が死亡する事故が発生したほか、我が国においても、「自動運転」機能の過信により、適切なブレーキ操作がなされなかったことが原因とみられる追突事故等が発生しており、警察庁では、同年７月及び29年４月、国土交通省と共同して、「自動運転」機能の利用について運転者等に対する注意喚起を実施するとともに、28年10月、交通の方法に関する教則を改正し、先進安全自動車の運転に係る内容を加えた。

注１：内閣総理大臣及び科学技術政策担当大臣のリーダーシップの下、総合的・基本的な科学技術・イノベーション政策の企画立案及び総合調整を行うことを目的とした会議
２：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
３：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
４：Working Party on Road Traffic Safety（道路交通安全作業部会）の通称。平成29年（2017年）２月にGlobal Forum for Road Traffic Safety（道路交通安全グローバルフォーラム）に名称が変更された。
５：自動車から遠隔に存在する運転者が電気通信技術を利用して当該自動車の運転操作を行うことができる自動運転技術を用いて公道において自動車を走行させる実証実験について、道路使用許可の対象行為とすることとし、全国において実験主体の技術のレベルに応じた実験を、一定の安全性を確保しつつ円滑に実施することを可能とするもの
６：Adaptive Cruise Controlの略
７：Advanced Safety Vehicleの略

5 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

❶ PDCAサイクルによる交通指導取締り

警察では、平成25年12月に取りまとめられた「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提言」(注)を踏まえ、交通事故の発生状況等を分析し、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とともに、その効果を検証し、検証結果を次の対策に反映するというPDCAサイクルを機能させることによって、交通事故防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等をウェブサイト等により公表している。

図表特－73　PDCAサイクルによる交通指導取締り

重点取締り場所の公表（警視庁のウェブサイト）

コラム　新たな速度違反取締装置の整備

警察では、取締りスペースの確保が困難な生活道路や警察官の配置が困難な深夜等の時間帯において速度取締りが行えるよう、新たな速度違反取締装置の整備を進めており、埼玉県及び岐阜県における試行的運用の結果を踏まえつつ、全国的な整備を図ることとしている。

新たな速度違反取締装置の例

注：19頁参照

❷ 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、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が高い違反に重点を置いた取締りを推進している。

また、近年、スマートフォンの画面を注視していたことに起因する交通事故が増加傾向にあり、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、関係機関・団体等と連携し、運転者等に対し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。

28年中は、673万9,199件の道路交通法違反を取り締まっている。

図表特－74　主な道路交通法違反の取締り状況（平成28年）

携帯電話使用等の防止に関する広報啓発用ポスター

図表特－75　携帯電話使用等に係る交通事故の発生状況の推移（平成24～28年）

注：「その他動作」とは、携帯電話等を取ろうとしたなど、他の使用以外の携帯電話等に関する動作をいう。

コラム　英国における速度取締り

英国では、高速道路だけでなく、一般道路においても、固定式カメラを用いた速度取締りが行われている。

また、「コミュニティ・ロード・ウォッチ」と呼ばれる訓練を受けたボランティアが、スピードガンを使用して発見した速度超過車両の情報を警察に提供し、情報提供を受けた警察が、違反者に警告文書を送付するという取組が行われている。

速度取締りの固定式カメラ

❸ 使用者等の責任追及等

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事故事件について、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(注1)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。

事例

27年9月、タクシー運転手の男（54）が運転中に失神状態に陥る発作を発症するおそれを認識していたにもかかわらず、乗客を輸送中に発作を発症して正常な運転ができない状態に陥り、対向車と衝突して、同乗客及び対向車の運転者を負傷させた。

この交通事故を端緒に、同男が正常な運転ができない状態で自動車を運転することを容認していたとして、28年3月、同男が勤務する会社の運行管理者の男（35）を道路交通法違反（自動車の使用者の義務違反）で検挙するとともに、同社に両罰規定を適用した（広島）。

タクシーの交通事故状況

❹ 暴走族等対策

暴走族は、減少傾向にあるものの、都市部を中心に、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、騒音関係違反(注2)、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。

また、元暴走族等が中心となって結成された「旧車會」等と呼ばれる集団の中には、暴走族風に改造した旧型の自動二輪車等を連ねて、大規模な集団走行を各地で行うなど、迷惑性の高いものもあることから、都道府県警察間での情報共有を図るとともに、関係機関と連携して騒音関係違反等に対する指導取締りを行っている。

図表特－76　暴走族等の人員及び検挙人員の推移（平成24～28年）

区分		年次	24	25	26	27	28
人員	暴走族（人）		7,297	6,933	6,830	6,771	6,595
	旧車會（人）		6,759	6,601	6,044	6,173	6,114
検挙人員	暴走族	道路交通法違反（人）	22,774	16,364	12,544	12,280	10,088
		うち共同危険行為	1,274	1,194	1,323	1,306	1,149
		道路運送車両法違反（人）	167	191	129	177	187
	旧車會	道路交通法違反（人）	－	－	1,635	1,659	1,439
		道路運送車両法違反（人）	－	－	30	49	37

注1：旧車會の人員は、違法行為を敢行する者として把握した数を示す。
2：旧車會の検挙人員は、26年から集計

共同危険行為を敢行する暴走族

旧車會に対する取締り

注1：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。
2：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をいう。

（２）適正かつ緻密な交通事故事件捜査

❶ 交通事故事件の検挙状況

平成28年中の交通事故事件の検挙状況は、図表特－77のとおりである。

❷ 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証拠収集に従事するなど、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の有効活用による被疑者の早期検挙を図っており、28年中の死亡ひき逃げ事件の検挙率(注)は、100.7％であった。

図表特－77　交通事故事件の検挙状況（平成28年）

区分				件数（件）
合計				482,450
	自動車運転死傷処罰法	法２条	危険運転致死	33
			危険運転致傷	289
		法３条	危険運転致死	11
			危険運転致傷	207
		法４条	過失運転致死アルコール等影響発覚免脱	5
			過失運転致傷アルコール等影響発覚免脱	96
		法５条	過失運転致死	3,039
			過失運転致傷	472,591
		法６条１項	無免許危険運転致傷	40
		法６条２項	無免許危険運転致死	0
			無免許危険運転致傷	15
		法６条３項	無免許過失運転致死アルコール等影響発覚免脱	0
			無免許過失運転致傷アルコール等影響発覚免脱	8
		法６条４項	無免許過失運転致死	19
			無免許過失運転致傷	1,243
	刑法	危険運転致死(注1)		0
		危険運転致傷(注2)		0
		自動車運転過失致死等(注3)		16
		自動車運転過失傷害等(注4)		505
		重過失致死及び過失致死		22
		重過失傷害及び過失傷害		4,311

注１：「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。
２：「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。
３：「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。
４：「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。

事例

28年４月、普通乗用自動車を運転して、歩行者をひいて逃走した死亡ひき逃げ事件について、運転者の男（40）を過失運転致死罪及び道路交通法違反（救護義務違反等）で逮捕した。その後、被疑者の取調べや実況見分等の捜査を実施した結果、事件当時、アルコールの影響により正常な運転が困難な状態で自動車を走行させていたことを立証（同年５月、より罰則の重い危険運転致死罪で起訴）した（広島）。

交通事故現場の状況

注：検挙件数には、28年の前年以前の認知事件の検挙が含まれることから、検挙率が100％を超える場合がある。

❸ 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。

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1)を始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。

事故解析に関する研修の状況

3Dレーザースキャナによる測定状況

3Dレーザースキャナによる三次元画像

コラム　交通警察官の声②

第一線の交通警察官に対するアンケート(注2)では、「10年前と比べ、国民の理解や協力は得られやすくなったと思うか」との質問に対し、「ひき逃げ事件の捜査」については、約３割の者が「得られにくくなった」又は「やや得られにくくなった」と答えているが、「得られやすくなった」又は「やや得られやすくなった」と答えた者も２割を超えていた。

また、「交通違反に対する指導取締り」については、半数近くの者が「得られにくくなった」又は「やや得られにくくなった」と答え、「得られやすくなった」又は「やや得られやすくなった」と答えた者は6.9%にとどまっており、交通事故事件捜査や交通指導取締りについての国民の理解を深めるための更なる努力が必要だと考えられる。

図表特－78　10年前と比べ、国民の理解や協力は得られやすくなったと思うか

注１：レーザー光線を周囲に照射することで、事故現場における道路構造や路面の痕跡、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、専用のシステムにより、三次元画像処理や図化ができる。

２：19頁参照

（３）交通事故被害者等(注１)の支援

❶ 交通事故被害者等の心情に配慮した相談活動

警察では、「警察庁犯罪被害者支援基本計画」(注２)に基づき、交通事故被害者等に対し、きめ細かな支援を推進している。

具体的には、交通事故被害者等に対して、「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填補する救済制度、各種相談窓口等について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するなど、その心情に配慮した相談活動を推進している。

❷ 交通事故被害者等に対する適切な情報の提供等

交通事故事件に関しては、長期間の捜査を要することも少なくなく、この間、交通事故被害者等からは、自らの被害に係る交通事故の捜査経過や手続等について、詳細な情報提供を求められることが多い。

そこで、警察では、ひき逃げ事件、死亡又は全治３か月以上の重傷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、できる限り、交通事故事件の概要、捜査経過、被疑者の検挙や運転免許の停止・取消処分等に関する情報を提供するよう努めている。このような交通事故被害者等への連絡を総括する者として、各都道府県警察に被害者連絡調整官を配置している。

また、交通事故被害者等が適正な経済的補償を迅速に受けられるよう、自動車安全運転センターから交通事故証明書の発行に必要な事項について照会を受けた場合は、迅速かつ正確な回答に努めている。

❸ 関係機関等との連携

交通事故被害者等を含め犯罪被害者やその遺族等が必要とする支援は多岐にわたるため、警察では、各都道府県で設立されている「被害者支援連絡協議会」に参画する検察庁、弁護士会、医師会、地方公共団体、民間被害者支援団体等の関係機関・団体と連携しつつ、交通事故被害者等の支援の充実を図っている。

また、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が、28年４月、内閣府から警察庁に業務移管され、同事業の一環として、交通事故被害者等の支援に携わる関係者の意思疎通を図るための意見交換会等を開催している。

事例

28年１月に長野県で発生し、多数の死傷者を出した大型貸切バス転落事故において、長野県警察では、所有者が判明しない衣服等の遺留品を交通事故被害者等に返却するために写真台帳を作成し、交通事故被害者等に示して、持ち主が判明した遺留品を順次返還した。

写真台帳の作成状況

注１：交通事故事件の被害者及びその家族又は遺族
２：平成28年４月に第３次犯罪被害者等基本計画が閣議決定されたことを受け、32年度末までの５年間において、警察庁が講ずるべき具体的な取組内容等について定められている。

FEATURE
第4節
特集

今後の展望

1 緻密な交通事故分析に基づく効果的な対策の推進

近年、高齢者人口の増加のほか、シートベルト着用率の頭打ちや飲酒運転による交通事故件数の下げ止まりにより、死者数の減少幅が縮小する傾向にある。かつては総合的な交通安全対策の実施により交通事故を大幅に減少させることができたところであるが、死者数が減少しにくい状況となっている中で、今後は、交通事故の直接的な要因を取り除く対症療法的対策のみでは、第10次交通安全基本計画で掲げられた「平成32年までに24時間死者数を2,500人以下とし、世界一安全な道路交通を実現する」という目標を達成することは困難である。

更なる交通事故防止に向けて、効果的な対策を講じていくためには、複雑・多様な交通事故の要因を総合的・科学的に分析し、交通事故の実態を的確に把握することが必要不可欠である。また、国及び地方公共団体は厳しい財政事情にあるため、限られた予算と人員で最大限の効果が得られるよう、これらの交通事故分析に基づく対策を効率的に推進し、その交通事故削減効果及び被害軽減効果について客観的な評価を行い、対策の改善を図っていくことが極めて重要である。

このため、警察庁では、交通事故統計を詳細に分析して交通事故発生の傾向等を浮き彫りにし、都道府県警察では、GISを活用するなどして交通事故分析の高度化・精緻化に向けた取組を推進しているところである。今後、交通事故に関する情報の収集及び交通事故分析を更に充実させ、交通安全対策の方向性を明確にするよう努めるとともに、交通規制や交通指導取締りの実施効果について、交通事故分析の結果等を踏まえて検証するPDCAサイクルを一層機能させることによって、より効果的な対策に向けて不断の見直しを行っていくこととしている。

2 対象者の特性等に応じたきめ細かな対策の強化

緻密な交通事故分析に基づく効果的な対策の効率的推進に当たっては、多様な対象者の実像を踏まえ、それぞれの特性等に応じたきめ細かな対策の強化を図っていくという視点が極めて重要である。

例えば、児童については、小学校入学後、活動範囲が拡大し、保護者から離れて道路を通行する機会が増加する一方で、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が十分ではないことから、道路横断中の事故や飛出しによる事故が他の年齢層よりも格段に多くなる傾向にある(注)。児童の交通事故防止対策としては、児童に交通ルールやマナーを覚えさせるだけでなく、児童にとって身近な小学校周辺の道路の危険箇所等を題材として交通安全教育を実施するほか、保護者に対して交通安全教育を実施

注：8頁参照

する機会を設けたり、児童に対する交通安全教育を実施する場合に保護者の同伴を求めたりするなど、その特性等を踏まえた交通安全教育を推進する必要がある。

また、超高齢社会が到来した我が国において、死者数全体に占める高齢者の割合及び死亡事故件数全体に占める高齢運転者によるものの割合が増加している中、その対策は喫緊の課題であるが、対策の検討に当たっては、歩行中・自転車乗用中と自動車運転中というそれぞれの状態における高齢者の特性等について理解する必要がある。

特に高齢運転者の交通事故防止対策に関しては、改正道路交通法が平成29年３月に施行され、臨時認知機能検査の導入等によって、その認知機能の状況に応じて適時適切な対応をとることが可能となったが(注1)、高齢者の特性が関係する事故は、必ずしも認知機能の低下に起因するものに限られない(注2)。

「高齢運転者交通事故防止対策に関する有識者会議」(注3)では、医師の診断体制の確保、高齢者講習の実施体制の充実等の改正道路交通法の確実な施行に関する取組を引き続き推進すべきとされた一方、高齢者の運転リスクとして、認知症や視野障害のほか、反射神経の鈍化や筋力の衰え等の加齢に伴う身体機能の低下について指摘がなされ、運転免許証の自主返納、高齢者の移動手段の確保、衝突被害軽減ブレーキ等の先進安全技術の普及啓発等に向けた取組を推進すべきとされるなど、多角的かつ幅広い議論が行われた。

このため、警察では、運転を継続する高齢者に対しては、高齢者講習を適切に実施するなどして、加齢に応じた望ましい運転の在り方等について交通安全教育等を推進し、また、運転に不安を有する高齢者に対しては、運転適性相談(注4)の充実・強化を図るなどして、それぞれの高齢者が抱える運転リスクに応じたきめ細かな対応を実施できるよう、関係機関・団体等と緊密に連携しながら、高齢運転者に関する施策を充実させるとともに、今後も、総合的な交通事故防止対策について検討していく。

3 新たな技術の活用

今後、なお一層の交通事故防止を図っていくためには、これまで実施してきた各種施策の深化はもちろんのこと、交通安全の確保に資する先端技術を積極的に取り入れた新たな時代における対策に取り組む必要がある。

特に、情報通信技術は、人間の認知や判断等の能力や活動を補い、また、人間の不注意によるミスを打ち消し、さらには、それによる被害を最小限にとどめるなど、交通安全に大きく貢献することが期待されており、ITSの推進にも活用されている。

また、自動運転の技術は、交通事故の多くが運転者のミスに起因していることを踏まえれば、交通安全の飛躍的向上に資する可能性があると考えられるほか、交通渋滞の緩和、環境負荷の低減、高齢者等の移動支援等、従来の道路交通社会の抱える課題の解決に大きく資するものとなることが考えられる。一方、運転者が存在しない形態の自動運転を実現する自動車は、これまで一般に理解されている「自動車」とは全く異なったものとなることから、その導入に当たっては、社会的受容性を踏まえつつ、制度の在り方を検討する必要がある。さらに、複数の車両を電子連結させる技術を活用した隊列走行や、電気通信技術を活用して車両外から操作する遠隔操縦を始め、様々な形態の自動運転の早期実現に向けた技術開発が今後更に活発化することが予想されることから、その具体的形態に応じて、国際条約との整合性を図りつつ、交通の安全と円滑を確保するための措置を講ずる必要がある。

そこで、警察庁では、引き続きITSを推進し、プローブ情報の活用を含む最先端の情報通信技術等を用いて交通管理の最適化を図るとともに、自動運転に関する具体的な技術開発の方向性を常に確認しながら、導入過程における安全確保を図りつつ、法制度面の検討を含め、自動運転の段階的実現に向けた取組を推進することとしている。

技術開発は日進月歩であり、警察では、刻々と変化する情勢を的確に捉え、新たな技術を活用しながら、将来を見据えた効果的な交通安全対策を講ずることによって、世界一安全な道路交通の実現を目指していく。

注１：30頁参照
　２：９頁参照
　３：31頁参照
　４：32頁参照

警察活動の最前線

注：掲載されているキャラクターは、
都道府県警察のマスコットキャラクターです。

ポリスまろん
ポリスみやこ

交通事故防止対策を陰で支える

「なんでこんなところで取締りをするんや」

交通街頭活動の現場では、時に府民からこんな声を掛けられます。

私の業務は、GIS（地理情報システム）を活用した交通事故分析システムを用いて、交通事故の発生状況、交通安全教育といった交通警察活動を実施した場所等を地図上で重ね合わせ、交通事故防止対策の効果を分析する仕事です。交通事故を分析することで、事故が多発する時間帯や場所等を明らかにし、そこに交通指導取締り等の警察力を効率的に投入すれば、交通事故防止対策の効果をより高めることができます。

私自身、この業務に携わった当初、分析の重要性に対して半信半疑だったのですが、分析に基づいた交通警察活動により交通事故が減少した事実を目の当たりにして、その大切さを認識できました。

今後、このシステムを最大限に活用していくためには、現場の警察官に、分析に基づいた活動を行ったら事故が減少した、と分析の効果を実感してもらうことが必要だと感じています。

冒頭のような声に対し、「分析の結果に基づいて、必要な場所で取締りをしているんです」と府民に納得してもらえる説明をすることができ、真に効果が現れるよう、より正確な分析で、交通事故防止対策を支えていきたいと思っています。

from
京都府警察本部交通部
交通企画課交通戦略室情報分析係
（現　京都府中京警察署交通課交通総務係）
西村 愛（にしむら あい） 巡査部長

いぬわし君

運転免許証の自主返納を担当して

私は現在、石川県運転免許センターで、運転免許証の自主返納手続に関する事務を担当しています。

最近、高齢者による交通事故の報道をよく見掛け、私自身も心を痛めています。

運転免許センターには、「運転に自信がなくなった」「交通事故を起こしてからでは遅い」「家族から返納を勧められた」「車を運転する必要がなくなった」などの理由により、運転免許証の返納を決意された高齢者の方が返納手続のため連日来訪されます。その手続の中で、返納者や付添いの御家族の方から、運転免許証の返納に至った事情や身の上話を伺うことがよくあり、時には共に涙することもあります。

今後、高齢者の運転免許証の自主返納件数は増加するものと思われますが、運転免許証を返納した後、車を運転しなくても生活していくことができる支援施策や環境づくりなど、社会全体で取り組むべき課題もあると思います。

運転免許センターに運転免許証の自主返納手続に訪れる高齢者の方の心に少しでも寄り添えるよう、これからも親切で丁寧な応接を心掛けて、高齢者の交通事故防止につなげたいと思います。

from
石川県警察本部交通部
運転免許課免許第二係
中村 智子（なかむら ともこ） 係長