

安全かつ快適な 交通の確保

第1節 交通事故情勢

第2節 交通安全意識の醸成

第3節 きめ細かな運転者施策による安全運転
の確保

第4節 交通環境の整備

第5節 道路交通秩序の維持

第5章

CHAPTER 5



第1節

交通事故情勢

1 交通事故の現状

(1) 平成30年（2018年）の概況

平成30年中の交通事故による死者数（以下単に「死者数」という。）は3,532人と、警察庁が保有する昭和23年（1948年）以降の統計で最少となった前年を、更に下回った。また、交通事故発生件数及び負傷者数は、14年連続で減少した。

図表5-1 交通事故の概況（平成30年）

○ 交通事故発生件数	43万601件（前年比4万1,564件（8.8%）減少）
○ 死者数	3,532人（前年比162人（4.4%）減少）
○ 負傷者数	52万5,846人（前年比5万5,004人（9.5%）減少）
○ 30日以内死者数 ^{（注）}	4,166人（前年比265人（6.0%）減少）

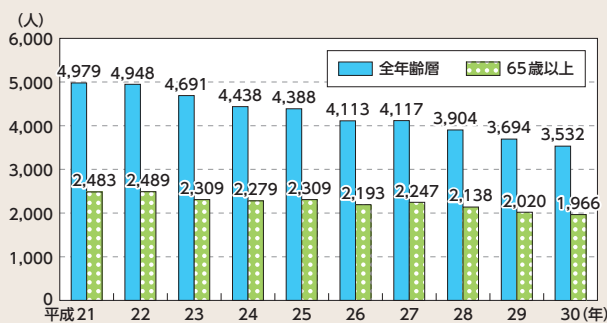
注：交通事故発生から30日以内（交通事故発生日を初日とする。）の死者数

(2) 過去10年間の死者数等の推移

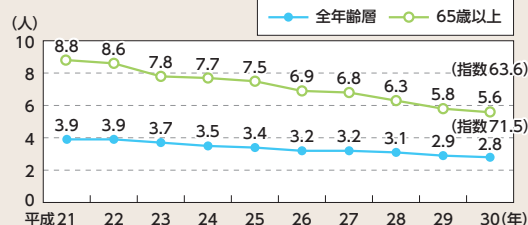
平成21年と比較して、平成30年中の死者数は29.1%、65歳以上の死者数は20.8%減少した。また、65歳以上の人口10万人当たり死者数は36.4%減少したが、全年齢層の約2倍の水準で推移している。

さらに、平成30年中の死者数全体に占める65歳以上の割合は、前年より1ポイント上昇し、55.7%と引き続き高い水準にある。

図表5-2 死者数の推移（平成21～30年）



図表5-3 人口10万人当たり死者数の推移（平成21～30年）



注1：指数は平成21年を100とした場合の平成30年の値である。
 注2：算出に用いた人口は、各年の前年の人口であり、総務省統計資料「国勢調査」又は「人口推計」（各年10月1日現在人口（補間補正を行っていないもの））による。

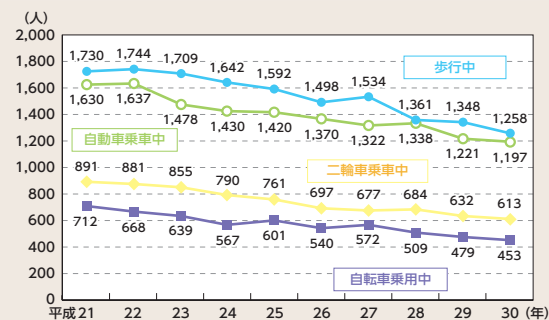
図表5-4 死者数全体に占める65歳以上の割合（平成21～30年）

年次	21	22	23	24	25	26	27	28	29	30
割合 (%)	49.9	50.3	49.2	51.4	52.6	53.3	54.6	54.8	54.7	55.7

(3) 状態別の特徴

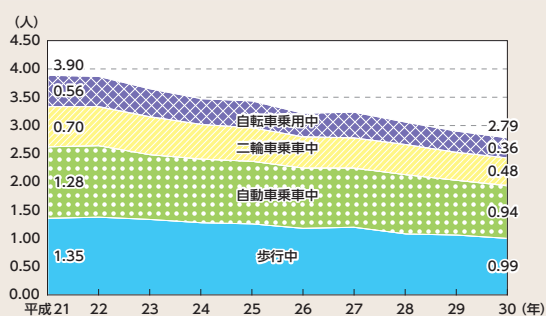
状態別人口10万人当たり死者数をみると、歩行中、自動車乗車中、二輪車乗車中、自転車乗車中の順に多いが、平成30年中は前年と比べていずれも減少した。

図表5-5 状態別死者数の推移 (平成21～30年)



注1：「二輪車」とは、自動二輪車及び原動機付自転車を用いる。
2：その他（リヤカー等の軽車両利用中等）の状態別は除く。

図表5-6 状態別人口10万人当たり死者数の推移 (平成21～30年)



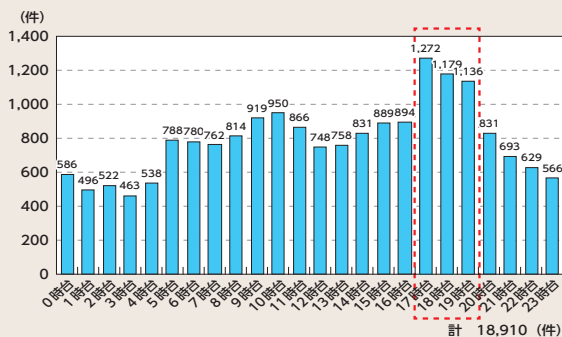
注1：算出に用いた人口は、各年の前年の人口であり、総務省統計資料「国勢調査」又は「人口推計」（各年10月1日現在人口（補間補正を行っていないもの））による。
2：「二輪車」とは、自動二輪車及び原動機付自転車を用いる。
3：その他（リヤカー等の軽車両利用中等）の状態別は除く。

(4) 時間帯別・月別の特徴

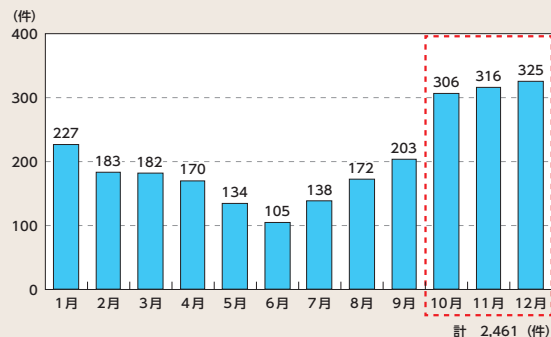
時間帯別死亡事故件数をみると、17時台から19時台に多く発生しており、特に日没後1時間の発生が多い。

薄暮時間帯^(注)の死亡事故は、7月以降増加し、10月から12月にかけて多く発生しており、特に、日没後1時間以内の発生が大幅に増加している。

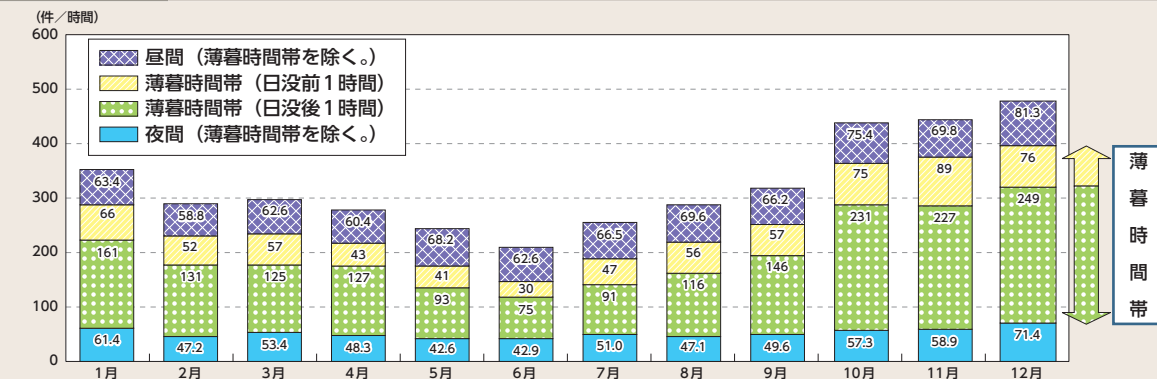
図表5-7 時間帯別死亡事故件数 (平成26～30年の合計)



図表5-8 薄暮時間帯の月別死亡事故件数 (平成26～30年の合計)



図表5-9 月別・時間帯別の時間当たりの死亡事故件数 (平成26～30年)



注1：算出に用いた昼間・夜間の時間は、対象期間5年（平成26～30年）の中間年である平成28年各月15日の時間による。
2：「昼間」とは、日の出から日没までを、「夜間」とは、日没から日の出までをいう。

注：日没前後1時間以内

第2節

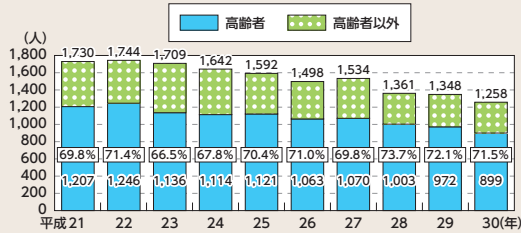
交通安全意識の醸成

1 歩行者の安全確保

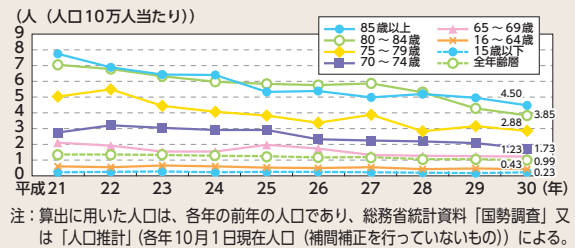
(1) 歩行者が関係する交通事故の特徴

平成30年（2018年）中の歩行中死者数は1,258人で、死者数全体の35.6%を占めている。歩行中死者数の内訳を年齢層別にみると、65歳以上の高齢者が約7割を占めており、高齢者はおおむね年齢層が高いほど人口10万人当たり歩行中死者数が多い傾向にある。

図表5-10 歩行中死者数の推移（平成21～30年）

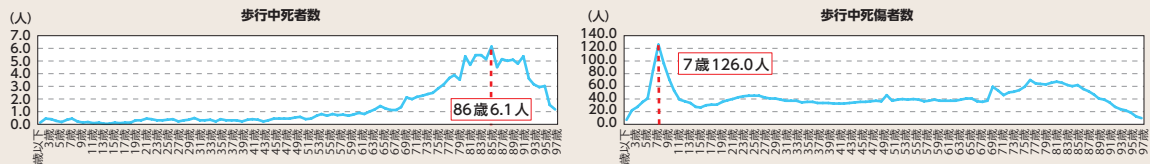


図表5-11 年齢層別人口10万人当たり歩行中死者数の推移（平成21～30年）



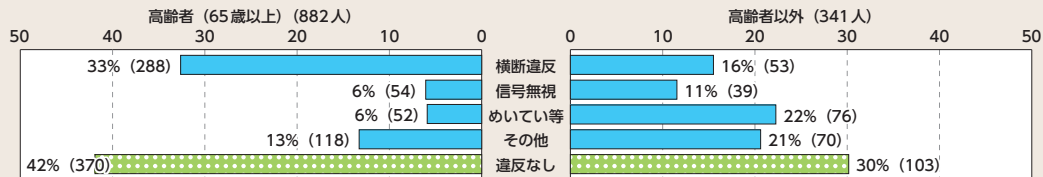
平成26年から30年までの期間において、人口10万人当たりの歩行中死者数を年齢別にみると86歳が最も多く、また、歩行中死傷者数を年齢別にみると7歳が最も多い。

図表5-12 年齢別人口10万人当たり歩行中死者数・死傷者数（平成26～30年平均）



歩行者中死者の法令違反の状況を見ると、65歳以上の高齢者はそれ以外と比べて、「違反なし」の割合は高いものの、違反別でみると「横断違反」については割合が高くなっている。

図表5-13 歩行中死者の法令違反別死者数比較（平成30年）



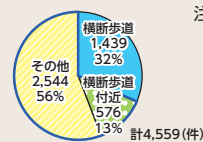
memo

信号機のない横断歩道における歩行者優先の確保等に向けた取組

自動車と歩行者との死亡事故の大半は歩行者の横断中に発生している。信号機のない横断歩道での死亡事故では、自動車の横断歩道手前での減速が不十分なものが多く、また、横断中死亡事故では、歩行者の法令違反も多いことが判明した。このような状況を踏まえ、警察では、運転者に横断歩道での歩行者優先義務を再認識させるとともに、歩行者にも横断歩道付近での交通ルールを周知するため、広報啓発や街頭における指導を強化している。

図表5-14

自動車対歩行者事故における事故類型別死亡事故件数（平成26～30年計）



(2) 高齢者の安全確保

警察では、歩行中死者の約7割を占める高齢者に対して、交通ルールの遵守や交通安全意識の醸成を促すため、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の呼び掛けや、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、高齢者が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し、自ら納得して安全な交通行動を実践することができるよう、シミュレーター等の各種教育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。また、薄暮時・夜間に高齢歩行者の死亡事故が多発していることを踏まえ、これを周知するとともに、反射材用品等の着用促進を図っている。



参加・体験・実践型の交通安全教育

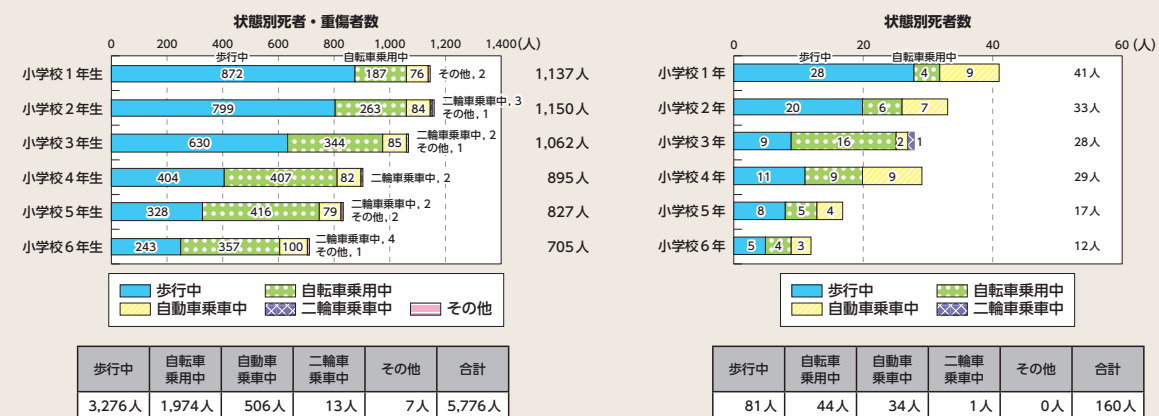


広報啓発ポスター

(3) 子供の安全確保

平成30年中の15歳以下の子供の死者数は79人であり、これを状態別にみると、歩行中が48.1%を占めている。小学生の死者・重傷者数を状態別にみると、歩行中が最も多く、また、小学校1年生の歩行中の死者・重傷者数は6年生の約3.6倍となっている。

図表5-15 小学生の状態別死者・重傷者数及び死者数（平成26～30年の合計）



注1：「二輪車」とは、自動二輪車及び原動機付自転車をいう。
 2：「その他」とは、リヤカー等の利用中死者等をいう。

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、自らの判断で行動する歩行者となるために基本となる交通ルールや交通マナー等を習得させるため、幼稚園・保育所等及び保護者等と連携して、腹話術や紙芝居等の視聴覚に訴える教育手法を取り入れた交通安全教室等を実施している。

児童に対しては、歩行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。

また、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。



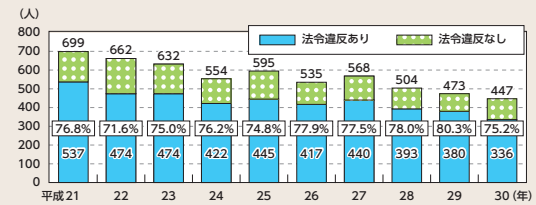
幼児に対する交通安全教育

2 自転車の安全利用の促進

(1) 自転車関係交通事故の状況

自転車関係交通事故件数は減少傾向にあるものの、依然として交通事故発生件数の約2割を占めている。平成30年中の自転車乗用中死者数^(注1)は453人と、前年より26人(5.4%)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5-16 自転車乗用中死者(第1・2当事者)数の推移(平成21~30年)



(2) 良好な自転車交通秩序の実現のための対策

① 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2)及び自転車道^(注3))を整備するとともに、普通自転車^(注4)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5)等を通じて自転車と歩行者の安全確保を図っている。

② 自転車利用者に対するルール等の周知徹底

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6)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促進を図っている。

③ 自転車安全教育の推進

警察では、関係機関・団体等と連携して、児童・生徒や高齢者等に対する自転車安全教育を推進している。平成30年中、児童・生徒や高齢者等を対象に、自転車シミュレーターを活用するなどした参加・体験・実践型等の自転車教室を全国で約4万6,000回開催し、約479万人が受講した。

④ 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7)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じるなど、厳正に対処している。

また、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、平成30年中は296人が受講した。



自転車専用通行帯の設置例(埼玉県久喜市)



広報啓発ポスター

図表5-17 自転車利用者に対する指導取締り状況(平成30年)

信号無視	通行禁止	遮断路切立入り	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)
9,316	86	4,711	1,034	475	110	1,836	17,568	1,606,029

注1：自転車乗用中死者数は、第1・2当事者以外を含むため、必ずしも自転車乗用中死者(第1・2当事者)数と一致しない。

2：交通規制により指定された自転車専用の車両通行帯

3：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

4：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、他の車両をけん引していないもの

5：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。

6：「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)」、「子供はヘルメットを着用」を内容とし、平成19年7月に中央交通安全対策会議(交通安全対策基本法により、内閣府に置かれ、内閣総理大臣を会長とし、関係する大臣等を委員とする会議)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もの

7：自転車が関係する交通事故の発生状況、地域住民の苦情・要望等を踏まえ、全国1,875か所(平成30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。

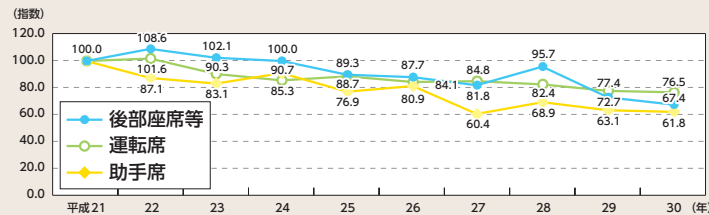
3 シートベルトの着用及びチャイルドシートの使用の徹底

(1) シートベルト及びチャイルドシートの被害軽減効果

自動車乗車中の座席別死者指数をみると、全ての座席において減少傾向にある。

平成30年中のシートベルト着用状況別の致死率^(注1)をみると、非着用時は着用時に比べて約14.7倍高くなっており、また、チャイルドシートの使用状況別の致死率をみると、不使用時は使用時に比べて約6.3倍高くなっている。

図表5-18 自動車乗車中の座席別死者指数の推移（平成21～30年）



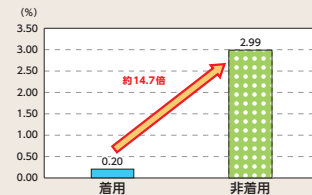
注：指数は、平成21年を100とした場合の値である。

(2) 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に向けた取組

平成30年中の後部座席同乗中死傷者^(注2)のシートベルト着用者率は、一般道路で65.6%、高速道路^(注3)で86.0%であった。

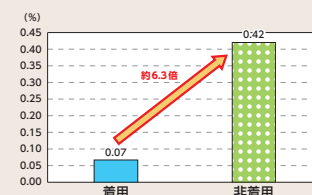
警察では、関係機関・団体等と連携し、衝突実験映像等を用いたシートベルトの着用効果を実感できる参加・体験・実践型の交通安全教育を行うほか、幼稚園・保育所等において、保護者に対し、道路運送車両の保安基準の細目を定める告示等に適合したチャイルドシートの使用の呼び掛けや正しい取付方法の指導をすることなどにより、これらの適正な着用・使用の徹底を図っている。

図表5-19 シートベルト着用・非着用別致死率（平成30年）



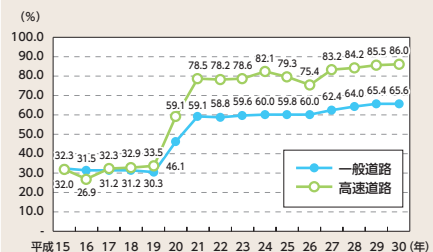
注：着用不明を除く。

図表5-20 チャイルドシート使用状況別の致死率（平成30年）



注：着用不明を除く。

図表5-21 後部座席同乗者のシートベルト着用者率の推移（平成15～30年）



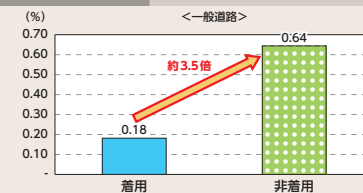
注：「シートベルト着用者率」は、後部座席乗車中の死傷者のうちシートベルト着用者の割合。着用不明を除く。

memo

一般道路における後部座席同乗者のシートベルトの着用

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た。平成30年中の後部座席シートベルト着用状況別の致死率をみると、一般道路に限っても、非着用時は着用時に比べて約3.5倍高くなっている。警察では、こうした分析結果の周知を含め、後部座席シートベルト着用の必要性・有効性についての指導啓発を積極的に推進している。

図表5-22 後部座席のシートベルト着用状況別致死率（平成30年）



注：着用不明を除く。

注1：死傷者数に占める死者数の割合

2：乗用車、貨物車、特殊車の運転席及び運転席横の座席以外の座席（バスの座席及び貨物車の寝台席を除く。）に乗っていた者をいう。

3：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

4 飲酒運転根絶に向けた警察の取組

(1) 飲酒運転の根絶に向けた規範意識の確立

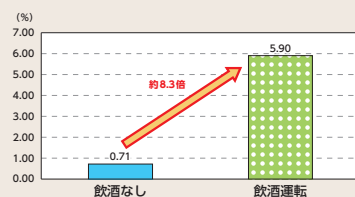
平成30年中の飲酒運転による交通事故件数は3,355件と、18年連続で減少し、このうち飲酒運転の死亡事故件数は198件と、前年より6件（2.9%）減少した。

飲酒運転の死亡事故率^(注1)は、飲酒なしの場合と比べて約8.3倍も高く、飲酒運転は極めて危険性が高い悪質な犯罪行為である。

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2)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5-23 飲酒運転の死亡事故率（平成30年）



(2) 飲酒運転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、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5-24 自動車運転代行業の認定業者数等の推移（平成26～30年）

区分	年次	26	27	28	29	30
認定業者数（業者）		8,890	8,866	8,916	8,850	8,637
自動車運転代行業の従業員数（人）		79,971	78,985	75,895	76,275	72,868
随伴用自動車台数（台）		28,046	27,382	26,791	25,753	24,465

(3) 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5-25 飲酒運転の取締り件数（平成30年）

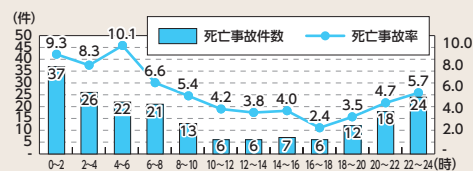
区分	酒酔い運転	酒気帯び運転	車両等提供罪	酒類提供罪	要求・依頼同乗罪
取締り件数（件）	559	26,043	92	45	774

memo

飲酒死亡事故の特徴

平成30年中の飲酒運転の死亡事故件数を発生時間帯別にみると、深夜0時台から1時台が最も多く、次いで深夜2時台から3時台が多い。また、飲酒運転の死亡事故率を発生時間帯別にみると、早朝4時台から5時台が突出して高くなっている。警察では、これらの状況を踏まえ、事故実態に即した取締り等を行っている。

図表5-26 飲酒運転事故の時間帯別死亡事故件数及び死亡事故率（平成30年）



注1：交通事故発生件数に占める死亡事故件数の割合

2：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

5 高速道路における交通警察活動

(1) 高速道路ネットワークと交通事故の状況

平成30年末現在、高速道路は203路線であり、その総延長距離は1万2,600キロメートルを超えている。平成30年中の高速道路における死者数は173人と、前年より4人（2.4%）増加した。

図表5－27 高速道路における交通事故発生件数・死者数の推移（平成21～30年）

区分 \ 年次	21	22	23	24	25	26	27	28	29	30
交通事故発生件数（件）	11,114	12,204	11,711	11,299	11,520	10,202	9,842	9,198	8,758	7,934
死者数（人）	179	191	217	225	227	204	215	196	169	173

(2) 高速道路における交通の安全と円滑の確保

① 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、死亡事故等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で実施し、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道路交通環境の改善や、対向車線へのはみ出しを防止するための道路の中央部へのワイヤロープ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い、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。

② 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、車両故障や交通事故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。

③ 交通事故抑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、サービスエリア等における貸切バスの乗客等へのシートベルト着用を促す声掛けや、関係機関・団体等と連携した普及啓発活動を推進するとともに、平成30年中はシートベルト装着義務違反を14万1,645件取り締まった。

④ 高規格の高速道路における規制速度の引上げ

平成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取りまとめられた「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」では、構造適合速度^(注)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車両の走行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、平成29年11月には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において、同年12月には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、それぞれ規制速度を110キロメートル毎時へ引き上げる試行を実施した後、平成31年3月には両区間の規制速度を120キロメートル毎時へ引き上げる試行を開始した。今後は、交通事故実態、車両の走行速度の変化等について検証した上、他の路線又は区間の規制速度の引上げについても検討を行う予定である。

注：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

第3節

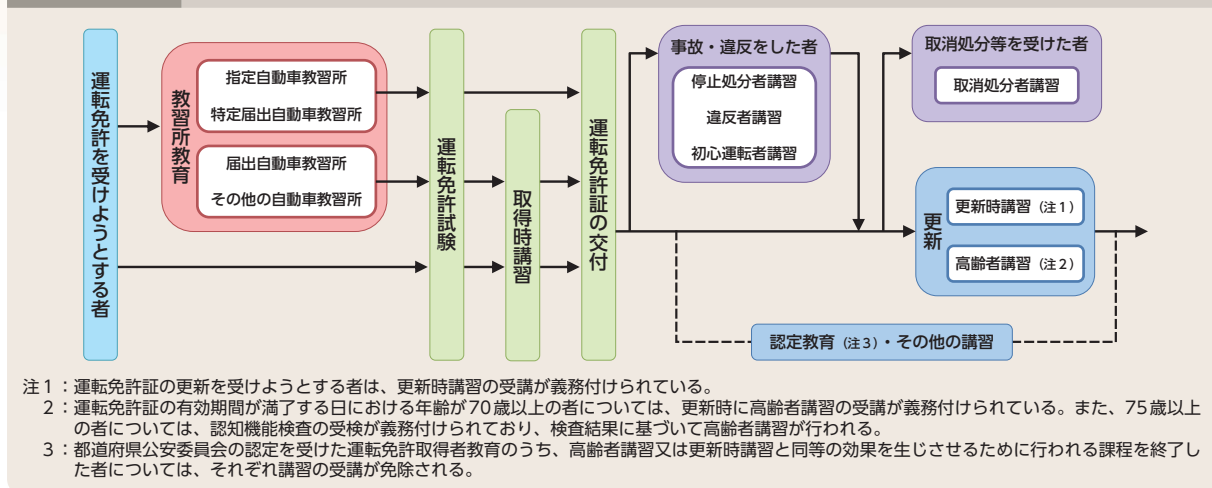
きめ細かな運転者施策による安全運転の確保

1 運転者教育

(1) 運転者教育の体系

運転者教育の機会、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5-28 運転者教育の体系



(2) 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30年（2018年）末現在1,321か所ある指定自動車教習所の卒業生で、平成30年中に運転免許試験に合格した者の数は、152万1,016人となっている。

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であるが、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5-29 取得時講習の実施状況（平成30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	545
	中型車講習		538
	準中型車講習		781
	普通車講習		6,392
	大型二輪車講習		278
	普通二輪車講習		1,121
	大型旅客車講習		369
	中型旅客車講習		19
	普通旅客車講習		669
原付免許	原付講習	人工呼吸、心臓マッサージ等 応急救護処置に必要な知識等	8,045
	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	92,170

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

注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

(3) 運転免許取得後の教育の充実

① 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5-30 更新時講習の実施状況（平成30年）

	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）	8,342,940	2,820,233	2,550,783	1,089,096
うち特定失効者 ^(注1) 特定取消処分者 ^(注2)	24,306	97,196	56,238	39,626
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、運転経験の浅い運転者向けの自動車等の運転に関する基礎的な知識に関する討議及び指導を行う。

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運転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。

② 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。

図表5-31 危険運転者の改善のための教育の実施状況（平成30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。	24,063
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。	26,261
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。	受講結果により、運転免許の効力の停止等の期間が短縮される。	193,387
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受けない。	89,108

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、平成30年中は1,072人が受験し、不合格となった800人が運転免許を取り消された。

③ 自動車教習所における交通安全教育

自動車教習所は、ペーパードライバー教育をはじ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。

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

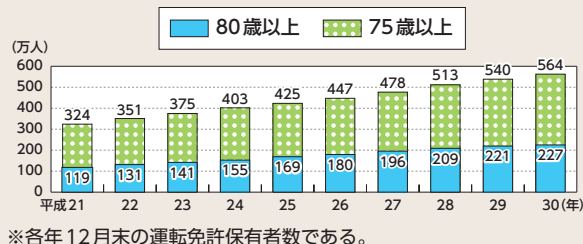
2 高齢運転者の交通事故防止対策の推進

(1) 高齢運転者による交通事故の状況

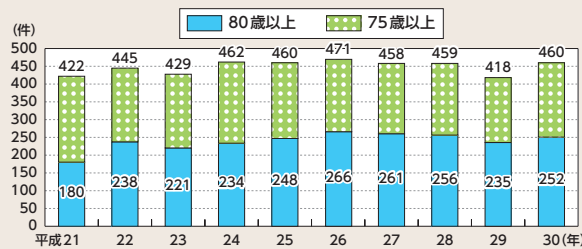
75歳以上の運転免許保有者数は増加を続けており、平成30年と21年を比べると、75歳以上は約1.7倍、80歳以上では約1.9倍に増加している。

このような状況の中、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、横ばいで推移しており、80歳以上に限っても同様の傾向がみられる。また、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は75歳以上、80歳以上共に減少傾向にあるものの、平成30年中は、75歳未満の運転者によるものと比べて、75歳以上では2倍以上、80歳以上では3倍以上となっている。

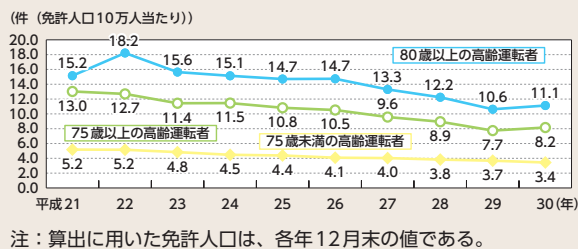
図表5-32 75歳以上・80歳以上の運転免許保有者数の推移(平成21~30年)



図表5-33 75歳以上・80歳以上高齢運転者による死亡事故件数(平成21~30年)

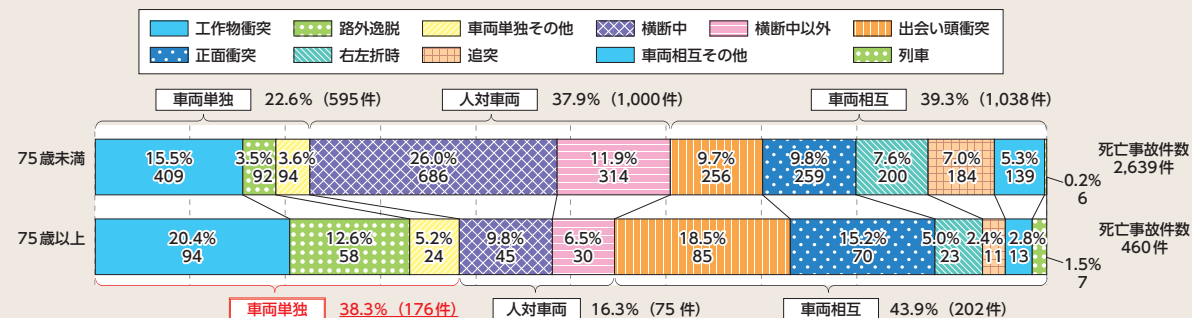


図表5-34 75歳以上・80歳以上高齢運転者(免許人口10万人当たり)による死亡事故件数(平成21~30年)



平成30年中の75歳以上の運転者による死亡事故を類型別にみると、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と比べて車両単独の占める割合が高い。

図表5-35 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30年)



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

(2) 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。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おり、同検査の結果に応じた高齢者講習を受講することとされている。警察では、認知機能検査及び高齢者講習の円滑な実施に向け、都道府県公安委員会が認知機能検査等を直接実施することによる受検・受講枠の拡大、早期の受検・受講予約の奨励等の取組を推進している。

また、一定の違反行為^(注1)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等については、臨時高齢者講習を実施している。さらに、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している。

図表5-36

更新時の認知機能検査及び臨時認知機能検査の実施状況（平成30年）

検査名	第1分類 ^(注1) (人)	第2分類 ^(注2) (人)	第3分類 ^(注3) (人)	合計(人)
更新時の認知機能検査	51,493	496,037	1,472,614	2,020,144
臨時認知機能検査	3,293	35,020	106,892	145,205

注1：検査の結果、認知症のおそれがあると判定された者

注2：検査の結果、認知機能が低下しているおそれがあると判定された者

注3：検査の結果、認知機能が低下しているおそれがないと判定された者

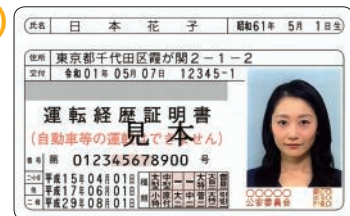
図表5-37

高齢者講習及び臨時高齢者講習の実施状況（平成30年）

講習名	75歳未満 (人)	75歳以上			(人)
		第1分類	第2分類	第3分類	
高齢者講習	826,658	15,294	460,905	1,388,010	1,864,209
臨時高齢者講習	—	688	11,178	—	11,866

(3) 運転免許証の自主返納（申請による運転免許の取消し）

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の本人確認書類として使用することができる。



運転経歴証明書の様式

警察では、自主返納及び運転経歴証明書制度の周知を図るとともに、自主返納した者への支援について、地方公共団体をはじめとする関係機関・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自主返納しやすい環境の整備に向けた取組を進めている^(注2)。

図表5-38

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26～30年）

区分	年次	26	27	28	29	30
申請による運転免許の取消し件数（件）		208,414	285,514	345,313	423,800	421,190
	うち75歳以上の者	96,581	123,913	162,341	253,937	292,089
運転経歴証明書交付件数（件）		168,557	236,586	295,523	366,696	358,740
	うち75歳以上の者	73,298	96,282	131,728	213,152	244,726



運転免許証の自主返納に関する広報ポスター

memo

高齢運転者交通事故防止対策に関する有識者会議

警察では、平成29年1月から開催されている「高齢運転者交通事故防止対策に関する有識者会議」の下に、認知症、視野障害及びその他の加齢に伴う身体機能の低下という高齢者の運転リスクにそれぞれ対応する3つの分科会を開催し、平成31年3月までに様々な観点から調査研究を進めた^(注3)。

注1：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

注2：一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。

注3：3つの分科会は「認知機能と安全運転の関係に関する調査研究」分科会、「視野と安全運転の関係に関する調査研究」分科会及び「高齢者の特性等に応じたきめ細かな対策の強化に向けた運転免許制度の在り方等に関する調査研究」分科会である。令和元年（2019年）度は「高齢運転者交通事故防止対策に関する調査研究」分科会を開催して、引き続き調査研究を進めている。

3 様々な運転者へのきめ細かな対策

(1) 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ことによって交通の安全を図るため、運転免許の行政処分を厳正かつ迅速に実施している。

また、近年、一般の運転者に危険を感じさせるような悪質・危険な運転行為（あおり運転）が社会問題化しており、妨害行為を繰り返しながら相手の車両を執拗に追い回すなど、運転行為が暴行と認められる場合及びあおり運転等に起因するトラブルが暴行、傷害等の事案に発展した場合について、積極的に行政処分を行うこととしている。

図表5－39 運転免許の行政処分件数の推移（平成26～30年）

区分 \ 年次	26	27	28	29	30
総数（件）	366,437	357,442	339,601	315,898	279,160
取消し	37,577	40,536	40,176	42,297	41,368
停止	328,860	316,906	299,425	273,601	237,792

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。

(2) 運転適性相談の充実等

警察では、加齢に伴う身体機能の低下等のため自動車等の安全な運転に不安のある高齢運転者やその家族、身体の障害や一定の症状を呈する病気等のため自動車等の安全な運転に支障のある者等からの相談を受け付けるため、運転適性相談窓口を設けている。

また、運転適性相談窓口に、看護師等の医療系専門職員をはじめとする専門知識の豊富な職員を配置する^(注)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ほか、職員による町内会への訪問や警察署への巡回等によって相談を積極的に受け付けるなど、運転者等が相談しやすい環境の整備に努めている。

さらに、相談終了後も運転者等に連絡して継続的な対応を図ったり、患者団体や医師会等と密接に連携し、必要に応じて相談者に専門医を紹介したりするなど、運転適性相談の充実を図っている。



運転適性相談の状況

このほか、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への活用等により、運転適性相談窓口の周知徹底を図っている。

図表5－40 運転適性相談の受理件数の推移（平成26～30年）

区分 \ 年次	26	27	28	29	30
運転適性相談受理件数（件）	65,625	77,779	84,220	100,174	115,245
運転免許非保有者	12,852	16,566	17,259	19,194	20,320
運転免許保有者	52,773	61,213	66,961	80,980	94,925

注：平成31年4月現在、40都道府県で65人の医療系専門職員が配置されている。

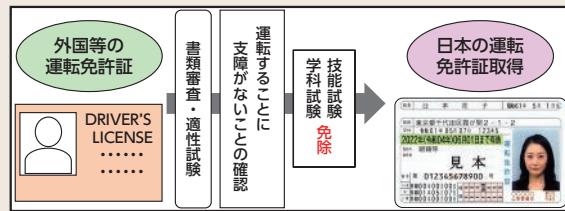
(3) 国際化への対応

警察では、日本語を解さない外国人が運転免許を取得するなどし、安全に自動車等を運転することができるよう、外国語による学科試験の実施、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1)があり、平成30年中の同制度による運転免許証の交付件数は4万3,547件であった。

図表5-41

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



memo

外国人運転者に対する交通ルール等の周知

外国人運転者に対する交通ルール等の周知については、警察において外国人運転者に対する安全教育の充実を図っているほか、(公財)国際交通安全学会が作成した安全運転啓発動画を日本政府観光局等のホームページに掲載したり、(一社)全国レンタカー協会が作成したレンタカー利用ガイドに基本的な交通ルールの注意点を掲載したりするなど、関係機関・団体の協力を得ながら各種取組を推進している。

(4) 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。

平成30年中は、全国で1,088か所の運転免許証の更新窓口において、1,733万54件の更新免許証を交付しており、このうち即日交付は1,393万4,210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施設の整備・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、障害者の教習体制の充実について指導している。

(5) 運転者の特性に応じた運転者標識

運転者は、自動車を運転するときに、一定の条件に該当する場合は、それぞれの条件に応じて、車両の前面及び後面に初心運転者標識、高齢運転者標識^(注2)又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ほか、表示義務がない場合であっても、身体の状態が自動車の運転に影響を及ぼすおそれがあるときなどは、高齢運転者標識又は身体障害者標識を表示するよう努めなければならないこととされている。これらの標識は、他の車両の運転者に注意を喚起するとともに、標識を表示した自動車を保護することなどによって交通事故防止を図るものであり、これらの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いる。



注1：https://www.npa.go.jp/policies/application/license_renewal/have_DL_issued_another_country.html/

注2：高齢運転者標識は、平成23年に様式が変更されたが、変更前の標識（「もみじマーク」）についても、当分の間、表示することができる。

第4節

交通環境の整備

1 交通実態を踏まえた交通環境の整備

(1) 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はじ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（1966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、平成15年（2003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。

平成27年度から令和2年（2020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。

図表5-42 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3,500基
○ 交通管制センター	162か所 (平成30年度末現在)

図表5-43 警察の整備する交通安全施設等



図表5-44 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り円滑な道路交通の実現

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、平成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、平成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。

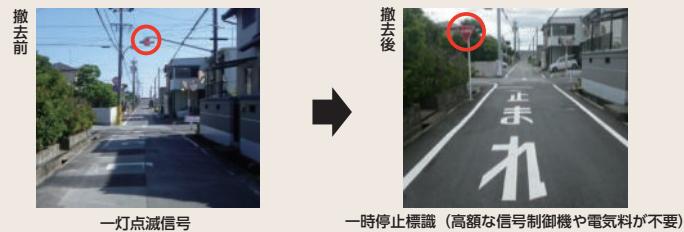
図表5-45 老朽化した交通安全施設



memo 信号機のストック管理の推進

近年、交通安全施設等の老朽化が著しいことを踏まえ、警察では、地域の交通環境に即した代替措置を講じた上で、必要性の低減した信号機の撤去を推進している。

図表 5-46 交通安全施設等の見直し状況

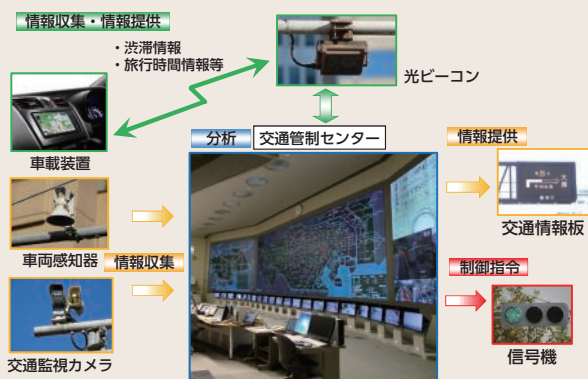


(2) 交通管制システムの整備

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ため、警察では、交通管制システムにより、道路交通を効率的に管理して、交通の安全と円滑の確保を図っている。

具体的には、車両感知器等から収集した交通量や走行速度等の情報を分析し、交通状況に即応した信号の制御を行うことで、車両の流れをコントロールしているほか、収集した交通情報を交通情報板や光ビーコン等を活用して提供することで、交通流・交通量の誘導及び分散を図るなどの対策を講じている。

図表 5-47 交通管制システム



(3) 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、平成25年12月に有識者懇談会において取りまとめられた「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」を踏まえ、一般道路^(注1)において、実勢速度^(注2)、交通事故発生状況等を勘案しつつ、規制速度の引上げ、規制理由の周知等を計画的に推進している。平成26年度から28年度にかけて実施した最高速度規制の見直しについて分析した結果、規制速度が引き上げられた多くの路線で実勢速度の上昇傾向や交通事故の増加傾向はみられなかった。

また、平成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の適切な箇所への導入を推進しており、平成30年度末までに87か所で導入された。

さらに、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。



環状交差点（神戸市）

注1：生活道路において推進している速度抑制対策については、197頁参照

2：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

2020年東京オリンピック・パラリンピック競技大会では、競技会場が都内及び都外に分散して配置される中、長期間にわたり、多数の大会関係者や観客の安全かつ円滑な輸送を確保しつつ、一般交通に与える影響の抑制を図ることが重要な課題になっている。警察では、関係機関・団体等と連携し、交通総量抑制のほか、高速道路における流入調整や一般道路における大会関係者等の専用又は優先通行帯の設定をはじめとした各種対策について検討を進めている。

(4) 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、交通流を分散させ、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。さらに、民間事業者が保有するプローブ情報を活用しつつ、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。

このほか、平成29年3月から交通規制情報及び断面交通量情報^(注2)を、平成30年3月からは交差点制御情報^(注3)を、関係団体のウェブサイトを通じて提供している。



VICS対応型カーナビゲーション装置の画面表示例

(5) 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。

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、「エコドライブ10のすすめ」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。

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：道路上の特定の地点を単位時間当たりに通過する車両台数情報

3：サイクル（信号機の灯火が青色、黄色、赤色と一巡する時間）、スプリット（1サイクル時間のうち、各現示（信号機が設置された交差点を通過する交通流のうち、同時に通行権を与えられている交通流の一群をいう。）に割り当てられる時間の割合）等に関する実行履歴情報

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

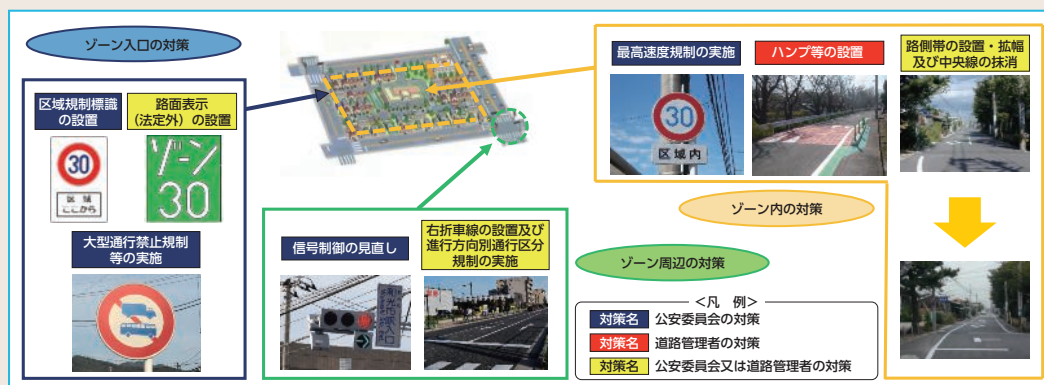
我が国では、全交通事故死者のうち、歩行中・自転車乗用中の死者の占める割合が欧米諸国と比べて著しく高くなっており^(注1)、歩行者・自転車利用者の交通事故防止対策が重要な課題となっている。

(1) ゾーン30の整備の推進

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た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を規制し、通過交通の抑制・排除を図るものであり、平成30年度末までに全国で3,649か所を整備した。

また、平成28年度末までに全国で整備したゾーン30において、整備前年度と整備翌年度の1年間における交通事故発生状況を比較したところ、交通事故発生件数は23.8%、対歩行者・自転車事故^(注3)件数は19.4%減少するなど、区域内における交通事故抑止及び自動車の速度の抑制に効果があることが確認された。警察では、この分析結果を踏まえ、引き続き、高齢者や子供の通行が多い区域等においてゾーン30の整備を進めるとともに、既に整備した区域においても、ゾーン30の入口を明確化する路面表示の設置等の対策を講じている。

図表5-48 ゾーン30の整備イメージ



(2) 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。

① 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機等を整備している。

② 見やすく分かりやすい道路標識・道路標示等の整備

自動車の前照灯の光を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。

図表5-49 バリアフリー対応型信号機等



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19.1%（平成29年（2017年））、英国が31.7%（同年）、アメリカが18.2%（同年）であるのに対して、日本は50.8%（平成30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：自動車が第1当事者又は第2当事者であって、相手当事者が歩行者又は自転車である交通事故

3 総合的な駐車対策

(1) 違法駐車の状態

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、平成30年中には、駐車車両への衝突事故が811件発生し、26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約12.0%を占めており、国民の関心も高い。

(2) 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とともに、きめ細かな駐車規制、違法駐車取締り、積極的な広報啓発活動等を行うなど、総合的な駐車対策を推進している。

① 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・見直しを実施しており、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ほか、必要性が十分に認められないパーキングメーター等を撤去するなど、きめ細かな駐車規制を推進している。

② 違法駐車取締り

違法駐車取締りについては、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5-50 確認事務の民間委託の状況の推移
(平成26～30年)

区分	年次	26	27	28	29	30
委託警察署数(署)		393	397	407	406	411
受託法人数(法人)		58	55	54	53	51
駐車監視員数(人)		2,060	2,054	1,988	1,986	1,978

図表5-51 放置車両確認標章の取付け状況の推移
(平成26～30年)

区分	年次	26	27	28	29	30
取付け件数(件)		1,499,283	1,394,977	1,329,894	1,285,596	1,174,633
うち駐車監視員によるもの		1,056,000	977,003	922,716	887,825	813,802

③ 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、青空駐車^(注1)や車庫とばし^(注2)の取締りを行っている。

また、国民の負担軽減を図るため、保管場所証明申請手続等をオンライン化するワンストップサービスシステムの全国的な整備に向けた取組を推進している。

memo

貨物集配中の車両に係る駐車規制の見直し

平成29年8月に「トラック・バス・タクシーの働き方改革「直ちに取り組む施策」」に「貨物集配中の車両に係る駐車規制の見直し」が盛り込まれたことを踏まえ、各地域の駐車需要、道路環境及び交通実態を的確に把握し、駐車規制が交通の安全と円滑を確保する上で必要最小限のものとなるよう、道路管理者等と連携し、令和2年度末までに集中的に駐車規制の見直しを実施することとしている。



物流に配慮した交通規制

注1：道路を自動車の保管場所として使用する行為

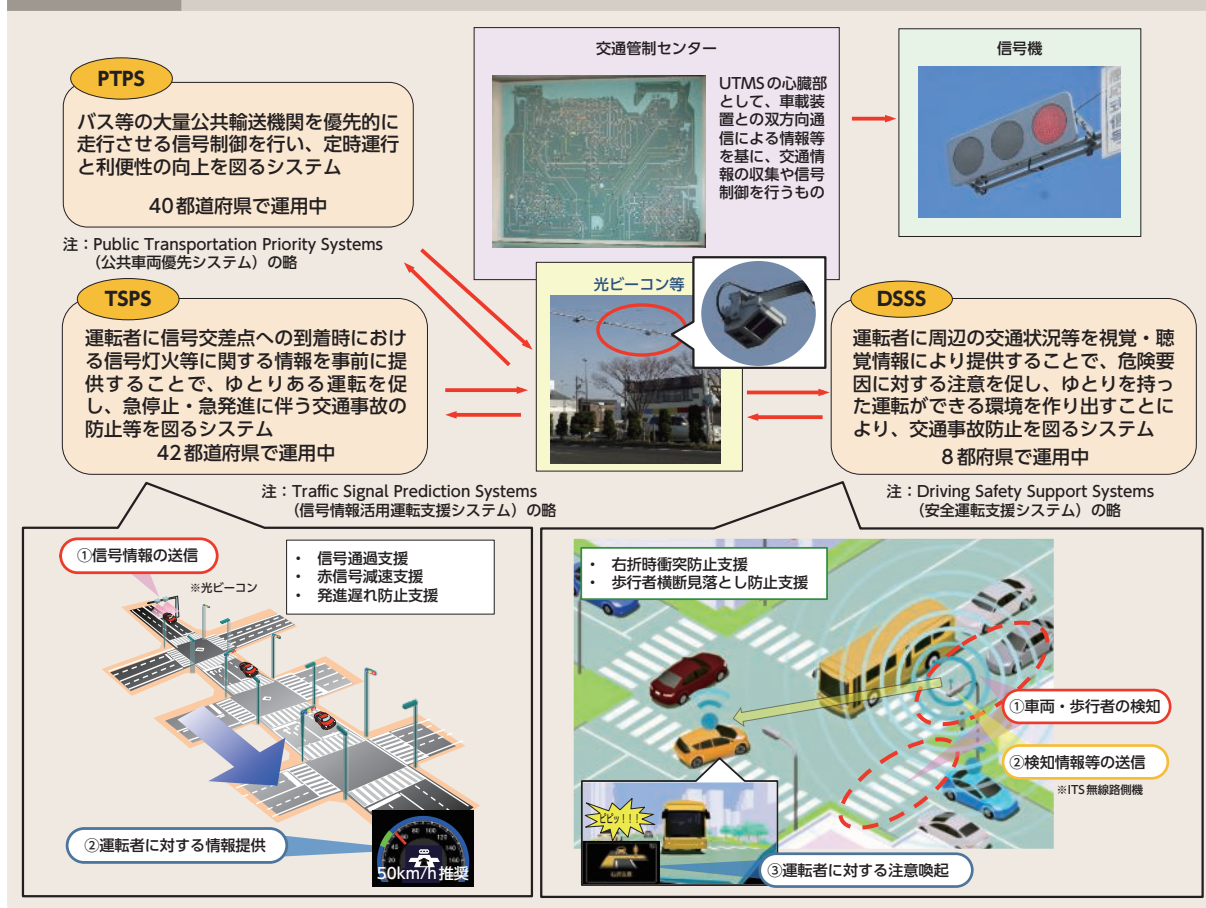
注2：自動車の使用の本拠の位置や保管場所の位置を偽って保管場所証明を受ける行為

4 ITSの推進

(1) UTMS^(注1)の開発・整備によるITS^(注2)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5-52 警察におけるITSの概要（平成30年度末現在）



(2) ITSに関する国際協力の推進

警察では、平成30年（2018年）9月、デンマーク・コペンハーゲンで開催された第25回ITS世界会議^(注3)及び同年11月に東京で開催されたSIP-adus Workshop2018^(注4)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、平成31年1月、米国運輸省道路交通安全局との会議を米国で開催し、両国が推進するITSに関する施策等について情報交換を行った。



第25回ITS世界会議

注1：Universal Traffic Management Systems（新交通管理システム）の略

注2：Intelligent Transport Systems（高度道路交通システム）の略

注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25回は世界96か国から産学官の関係者約10,000人が参加した。

注4：SIP自動走行システムの成果発表や国際連携を推進するための会議。平成26年から開催されており、平成30年は17か国・地域から約500人が参加した。

第5節

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

(1) 交通事故分析に基づく交通指導取締り

警察では、平成25年（2013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」を踏まえ、交通事故の発生実態等を分析し、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などし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をウェブサイト等により公表している。

memo

新たな速度違反自動取締装置の効果的な活用

生活道路や通学路等においては、重大事故が発生するおそれがある一方で、速度を計測する場所の確保が困難な場合が多い。警察では、これらの道路において、可搬式等の速度違反自動取締装置の整備を進めており、地域住民の要望等を踏まえつつ、その効果的な活用を図り、交通安全の確保に取り組んでいる。



通学路における活用事例

(2) 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、あおり運転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の高い違反に重点を置いた取締りを推進している。

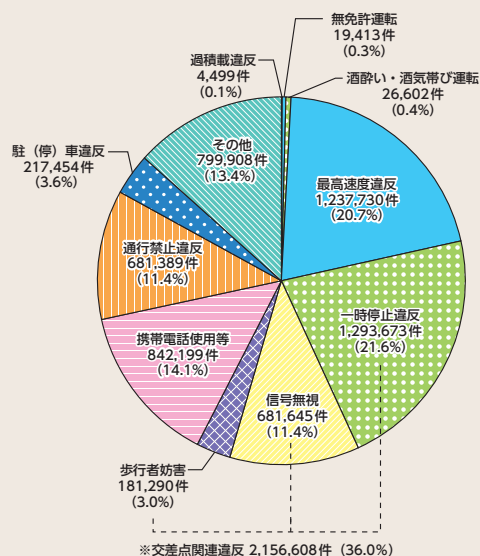
また、近年、スマートフォンの画面を注視していたことに起因する交通事故が増加傾向にあり、運転中に携帯電話等を使用することは重大な交通事故につながり得る極めて危険な行為であることから、関係機関・団体等と連携し、運転者等に対して広報啓発を推進するとともに、携帯電話使用等の交通指導取締りを推進している。

さらに、あおり運転等の悪質・危険な運転行為を防止するため、交通指導取締りの強化をはじめとした諸対策を推進している。

平成30年中は、598万5,802件の道路交通法違反を取り締まっている。

図表5-53

主な道路交通法違反の取締り状況
(平成30年)





空陸一体となった交通指導取締り

各高速道路交通警察隊では、航空隊と連携し、ヘリコプターにより上空から発見した悪質・危険な車両を地上のパトカーが検挙するなど、高速道路における車間距離保持義務違反等のあおり運転の交通指導取締りを強力に推進している。



空陸一体取締り出発式

(3) 使用者等^(注1)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交通事故について、運転者の取締りととどまらず、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。

(4) 暴走族等対策

暴走族は、減少傾向にあるものの、いまだ各地において散発的な暴走行為が認められ、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、共同危険行為等禁止違反^(注2)、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「旧車会」と呼ばれる集団の中には、暴走族風の車両に改造した旧型の自動二輪車等を連ねて、景勝地等に向けた大規模な集団走行を行うなど、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りながら、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5-54 暴走族等の人員及び検挙人員の推移（平成26～30年）

区分		年次				
		26	27	28	29	30
人員	暴走族（人）	6,830	6,771	6,595	6,220	6,286
	旧車会（人）	6,044	6,173	6,114	6,304	5,882
検挙人員	暴走族					
	道路交通法違反（人）	12,544	12,280	10,088	9,197	7,462
	うち共同危険行為	1,323	1,306	1,149	869	713
	道路運送車両法違反（人）	129	177	187	132	146
	旧車会					
	道路交通法違反（人）	1,635	1,659	1,439	1,050	859
	道路運送車両法違反（人）	30	49	37	27	13

注：旧車会の人員は、違法行為を敢行する者として把握した数を示す。



旧車会に対する取締り

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

(1) 交通事故事件の検挙状況

平成30年中の交通事故事件の検挙件数は、図表5-55のとおりである。

(2) 適正かつ緻密な交通事故事件捜査

警察では、一定の重大・悪質な交通事故事件の発生に際しては、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鑑識活動等を指揮するなど、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等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、ドライブレコーダー等の有効活用による被疑者の早期検挙を図っており、平成30年中の死亡ひき逃げ事件の検挙率^(注)は、98.4%であった。

図表5-55 交通事故事件の検挙状況（平成30年）

区分			件数（件）
合 計			413,969
自動車運転致死傷処罰法 ^(注1)	法2条	危険運転致死	24
		危険運転致傷	296
	法3条	危険運転致死	13
		危険運転致傷	242
	法4条	過失運転致死アルコール等影響発覚免脱	11
		過失運転致傷アルコール等影響発覚免脱	114
	法5条	過失運転致死	2,806
		過失運転致傷	403,858
	法6条1項	無免許危険運転致傷	32
	法6条2項	無免許危険運転致死	0
		無免許危険運転致傷	6
	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	5
	法6条4項	無免許過失運転致死	19
		無免許過失運転致傷	1,153
刑法	危険運転致死 ^(注2)		0
	危険運転致傷 ^(注3)		0
	自動車運転過失致死等 ^(注4)		20
	自動車運転過失傷害等 ^(注5)		339
	重過失致死及び過失致死		26
	重過失傷害及び過失傷害		5,005

注1：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

注2：「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。

注3：「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。

注4：「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。

注5：「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。

memo

ドライブレコーダーの活用

ドライブレコーダーとは、車両に大きな衝撃が加わった前後の映像とともに、位置、加速度、ウィンカー操作、ブレーキ操作等を記録する車載カメラ装置で、運転者の安全意識の向上やいわゆる「ヒヤリハット」の映像を用いた交通安全教育に活用されているほか、交通事故の記録や悪質ドライバー対策として活用されている。

警察では、高齢運転者講習等でドライブレコーダーの映像等を活用しているほか、交通事故事件捜査においても悪質・危険な運転行為等の特定に活用している。



ドライブレコーダーの映像

注：検挙件数には、平成30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。

(3) 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)をはじ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。



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

(4) 交通事故被害者等^(注2)の支援

警察では、「警察庁犯罪被害者支援基本計画」^(注3)に基づき、交通事故被害者等の要望や心情に配慮した捜査に努めるとともに、被害者連絡実施要領^(注4)等に基づき、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に努めている。

また、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。

さらに、都道府県警察本部の交通事故事件捜査担当課に配置され、交通事故被害者等への連絡を総括する被害者連絡調整官等を効果的に運用し、組織的かつ適切な交通事故被害者等の支援を推進するとともに、交通事故被害者等の心情に配慮した適切な対応がなされるよう交通捜査員等に対する教育を強化している。

このほか、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、平成28年に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。

注1：レーザー光線を周囲に照射することで、事故現場の路面における道路構造上の痕跡、遺留品の散乱状況等を自動的にかつ正確に計測し、三次元点群データを作成する機器。同データは、専門のシステムにより、三次元画像処理や図化ができる。

2：交通事故事件の被害者及びその家族又は遺族

3：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、令和2年（2020年）度末までの5年間に於いて、警察庁が講ずべき具体的な取組内容等について定められている。

4：犯罪被害者等に捜査状況等を確実に連絡するために制定されたもので、連絡対象となる事件、連絡内容等について定めている。

警察活動の最前線



信号機の適正管理

青森県警察本部交通部交通規制課安全施設係
戸来 和人 警部補

平成29年に現在の所属に異動した際、青森県の信号機の約3割が更新時期を経過し、また、年々更新時期を過ぎた信号機が増加の一途をたどっているという厳しい現状を知りました。さらには、老朽化による灯火異常や柱の倒壊等、各地で信号機そのものが円滑な交通を阻害している状況から、必要性が低減した信号機の撤去及び信号機の総数の適正管理の重要性を認識しました。

私は、信号機の撤去に関して最も大切なのは、撤去を行った後の安全性について説明を行うなどして自治体や地域住民の不安や抵抗感を払拭することと考えています。

信号機を撤去する際には、警察から地域住民に対して撤去の必要性や一時停止の交通規制での対応等について説明会を行います。私はその説明会に積極的に赴き、熱意を持って説明しています。

ある説明会で「村に1つしかない信号機を取る気か！事故が起きたら誰が責任をとるんだ」と猛反対されたことがありました。その際、私自身も「本当に撤去して大丈夫か」と不安に陥り、眠れない日々を過ごしたこともありましたが、中には「無駄な待ち時間が無くなって良かった」と感謝してくださる方もおり、そのような声が私の背中を押し、意欲的に取り組むことができました。

信号機の撤去について、少しでも多くの利用者に理解していただいた上で青森県の安全な交通社会を実現するため、引き続き日々の業務に取り組んでいきたいと思っています。



運転免許行政に携わる作業療法士として

神奈川県警察本部交通部運転免許本部運転教育課適性審査係
白岩 淑子 非常勤職員

私は、以前は作業療法士として病院で勤務をしていましたが、現在、神奈川県警察の非常勤職員として、運転適性相談等に携わっています。

作業療法士として病院に勤務していた頃には、医師の指示の下、脳卒中などを発症した後、障害が残っていても運転免許の取得や更新を希望される方に対し、認知機能を含む身体機能の検査、運転シミュレーターを用いた運転方法の評価・指導を行っていました。

神奈川県警察に採用され、運転教育課に配置となった当初は、「警察組織になじめるだろうか」との不安もありましたが、同僚に温かく迎えてもらい、今では、病院で医師と作業療法士が連携するように、同僚とチームを組んで運転適性相談等を行っています。

現在、私が勤務する運転免許センターには、多くの方が病後の運転適性相談のためにいらっしゃいますが、私は、その相談を受ける際に、相談者の病状経過を考慮するとともに、障害の内容を把握するようにしており、また、相談者の様子から高次脳機能障害が疑われる場合には、補足的な確認も行っています。相談者からは「体のことに詳しい方がいてくれて安心だ」との言葉を頂いたこともあり、経験が役立ったと嬉しく思いました。

運転は、一瞬の操作の誤りが重大事故につながるものであり、相談者が安全に運転できるか慎重に判断しなければなりません。私が今担当している業務は、相談者が正しい認知・判断をすることができ、それに基づく運転操作を円滑に行うことができるかを評価するものであり、重大事故を未然に防ぐ重要な役割を担うことから、今後も交通事故防止に貢献できるよう、同僚と協力して業務に取り組んでいきたいと思っています。

