

# 發表論文





# 日本の交通警察の現状と課題

出原 健三

## ❖ はじめに

近年、我が国における年間の交通事故死者数は減少する傾向にありますが、交通事故の状況を詳細に見てみますと、未だに飲酒運転等の悪質・危険な運転が後を絶たず、また、歩行者や高齢運転者等の事故も多発するなど、事故抑止に向けた更なる取組みが求められています。

他方、2003年（平成15年）に、「2012年（平成24年）までに交通事故死者数を5,000人以下とし、世界一安全な道路交通の実現を目指す」との政府目標が、また、2006年（平成18年）に、第8次交通安全基本計画において「2010年（平成22年）までに交通事故死者数を5,500人以下にする」との目標がそれぞれ定められました。

ここに、交通事故のない社会を実現するため、飽くなき挑戦を続けている我が国の交通警察における施策・取組みの一端等を御紹介します。

## ❖ 1 交通警察の組織

### (1) 警察制度概要

我が国の現行警察制度は、警察法（1954年（昭和29年）全部改正）によって定められていますが、国民各界各層<sup>1)</sup>の代表から成る公安委員会が警察を管理するとともに、警察事務を都道府県に委任した上で、一定の限度で国がこれ

に関与するという仕組みになっています。

現行制度の特徴を3点申し述べます。

1点目は、公安委員会の管理であります。

現行制度においては、国の警察機関として国家公安委員会・警察庁が、都道府県の警察機関として都道府県公安委員会・都道府県警察が設けられています。個々の事務はそれぞれ警察庁や都道府県警察が行うものの、公安委員会においては警察運営の大綱方針を定め、警察事務がこれに則して運営されるよう、国家公安委員会では警察庁を、都道府県公安委員会では都道府県警察を事前・事後に監督するものです。

2点目は、都道府県警察への事務の一元化であります。

犯罪の捜査や交通の取締り等の警察事務は都道府県警察が執行します。国の機関である警察庁では、①国の公安に係る警察運営②警察教養・通信、犯罪統計、警察装備に関する事項の統括③警察行政に関する調整等の事務を行うにとどまるものです。

3点目は、国の限定的関与であります。

警察庁では、都道府県警察の警視正以上の階級にある警察官についての任免、一定の範囲での警察庁長官による指揮監督、警察官の定員・組織基準の設定、特定経費に係る補助等について、都道府県警察に一定の関与を行うものです。

こうした仕組みにより、警察の能率的任務遂行と民主的管理運営の双方が保障されることとなっています。

## (2) 交通警察組織概要

(警察庁)

年々交通事故が増加の一途をたどり、都市部を中心に激しい交通渋滞が起こるなど、逐年極めて困難かつ複雑な様相を呈してきた道路交通事情に対処するため、1962年(昭和37年)4月、警察庁に交通局が設置され、以降、交通警察に関する事務をつかさどってきました。

現在、交通局は4課（交通企画課、交通指導課、交通規制課、運転免許課）により構成されており、7本の法律（①道路交通法②自動車の保管場所の確保等に関する法律③交通安全施設等整備事業の推進に関する法律④自動車安全運転センター法⑤自動車運転代行業の業務の適正化に関する法律⑥社会資本整備重点計画法⑦高齢者、障害者等の移動等の円滑化の促進に関する法律）を所管しています。

（都道府県警察）

警察法施行令において都道府県警察の内部組織の基準が定められており、これに基づき都道府県規則等において具体的に定められることとなりますが、警察本部に交通部が置かれ、概ね警察庁交通局の各課に準じた機構となっています。また、各警察署に交通課が置かれています。（図1参照）

## ❖ 2 交通警察の重点施策

我が国交通警察の重点施策を大要2点申し述べます。

第1は「事故抑止」についてであります。

（現状と諸課題）

我が国における交通事故発生状況の推移を見てみますと、死者数は7年連続で減少した（2007年（平成19年）は5,744人で54年ぶりに5千人台となった）ほか、事故件数や負傷者数も3年連続で減少しています。

これは、警察が一丸となって、関係機関・団体、地方自治体、地域住民とも連携、協力しながら、各種の交通死亡事故抑止対策に全力で取り組んできた成果の表れと考えます。しかし、未だ80万件以上の交通事故が発生し、負傷者数は9年連続で100万人を超えるなど、交通情勢は依然厳しいものがあります。（図2）

殊に、近年の交通事故の状況を詳しく見てみますと、次の特徴・傾向が見られます。

4点申し述べます。

1点目は、飲酒運転等の悪質・危険な運転行為による交通死亡事故は減少する傾向にあるものの、後を絶たず依然として多いこと。また、ひき逃げ事件は増加していること。

【酒酔い運転による死亡事故（1当）：2001年（平成13年）296件→2006年（平成18年）123件】

【ひき逃げ事件：2001年（平成13年）16,503件→2006年（平成18年）18,366件】

2点目は、75歳以上の高齢免許保有者数が増加しており、また、75歳以上の運転者の死亡事故発生率が高いこと。

【2006年（平成18年）の免許保有者数は10年前に比べ2.8倍増加、（免許保有者当たり）1当死亡事故件数は全体の2.3倍】

3点目は、全交通事故死者数のうち、歩行中や自転車乗用中の死者が占める割合<sup>2)</sup>が諸外国と比べて著しく高くなっていること。

【日本 歩行中：32.5% 自転車乗車中：14.3%】

【米国 歩行中：11.8% 自転車乗車中：1.8%】

【英国 歩行中：21.1% 自転車乗車中：4.5%】

4点目は、後部座席ベルト装着率は低迷し、未着用者の死傷率が高いこと。

【着用率 一般道：8.8% 高速道：13.5%】～2007年（平成19年）10月調査

【未着用者の致死率は着用者に比べて4倍】～2006年（平成18年）中

全般的に事故死者数は減少する傾向にあるとは言え、事故件数（年間80万件超）や負傷者数（年間100万人超）では憂慮すべき交通情勢にあることにかんがみますと、死者数の一層の減少、また、事故件数そのものの減少を図るためには、交通警察の英知と総力を結集し、先に申し上げた近年の交通事故の特徴などの分析結果を踏まえた事故抑止対策を強力に推進していく必要があります。

（2つの政府目標）

我が国では、1971年（昭和46年）以降、5箇年を計画期間とする交通安全

基本計画<sup>3)</sup>を策定し、死者数抑止等の目標を計画に盛り込み、目標達成に向けて事故抑止対策に取り組んできました。

第7次交通安全基本計画(2001年(平成13年)4月~2006年(平成18年)3月)では、交通安全対策基本法施行(1971年(昭和46年))以降、最低であった1979年(昭和54年)の死者数の8,466人以下とする目標が掲げられていましたが、2002年中の交通事故による死者数は8,326人であり、7次計画の2年目にして目標を達成したことから、2003年(平成15年)に、「2012年(平成24年)までに年間死者数を5,000人とする」との政府目標が定められました。

また、これを踏まえ、第8次交通安全基本計画(2006年(平成18年)4月~2011年(平成23年)3月)では、「2010年(平成22年)までに交通事故死者数を5,500人以下にする」との目標が定められました。

更に、8次計画で示された目標を達成するため、2006年(平成18年)4月、警察庁では取り組むべき施策を「交通安全対策推進プログラム<sup>4)</sup>」として取りまとめていますが、歩行者・自転車利用者や高齢運転者の事故が深刻な状況にあることにかんがみ、このプログラムでは、

- 歩行中・自転車乗車中死者数を2010年(平成22年)までに約2割減少する
- 70歳以上高齢運転者による交通死亡事故を2010年(平成22年)までに約1割以上抑止する

との2つの目標を定めました。

警察では、これらの目標を達成するため、道路交通法の改正を行うなどして、「悪質・危険運転者対策」、「高齢運転者対策」、「歩行者・自転車利用者の安全確保」等の諸対策を強力に推進し、更なる事故抑止に取り組んでいるところであります。

なお、改正法による各取組みの概要については、追って(3「最近の主な制度改正」のところで)申し述べます。

第2は「安全・安心な交通環境の整備」についてであります。

3点申し述べます。

1点目は交通安全施設等の整備についてであります。

警察では、多発する交通事故を緊急かつ効果的に抑止するため、1966年(昭和41年)以来、概ね5箇年を計画期間とする交通安全施設等整備事業長期計画に即して、道路管理者と連携し、信号機を始めとする交通安全施設等の整備を推進してきました。

この長期計画は、交通事故の抑止等に大きな役割を果たしてきましたが、2003年(平成15年)以降は、交通安全施設を含む社会資本の整備について、事業を一層重点的、効果的かつ効率的に推進するため、従来の道路、港湾等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」を定め、横断的な取組みや事業間連携の更なる強化を図ることとされました。

「社会資本整備重点計画」では、事業により達成される成果目標が定められていますが、警察が行う交通安全施設等整備事業(2003年(平成15年)4月～2008年(平成20年)3月)のうち、例えば、信号機の多現示化(右折矢印の設置等)等の信号機の高度化による成果目標は次のとおりです。

【死傷事故の抑止(2008年(平成20年)3月までに44,000件を抑止)】

【二酸化炭素排出の抑止(2008年(平成20年)3月までに70万t-CO<sub>2</sub>を抑止)】

2008年度(平成20年度)からは、次の交通安全施設等整備事業が始まりましたが、新たな成果目標の達成に向けて、引き続き交通安全施設等の整備を積極的かつ計画的に推進することとしています。(図3)

2点目は歩行者・自転車利用者の安全通行の確保についてであります。

歩行者・自転車利用者の事故率が高い傾向にあることは冒頭申し上げたとおりですが、歩行者等の安全を確保するため、警察では道路管理者と連携して、次の取組みを行っています。

3つ申し述べます。

1つは、「自転車通行環境の整備」であります。

警察では、2007年(平成19年)に道路交通法を改正し、自転車の歩道通行可能要件の明確化等を図り(詳しくは、追って(3 最近の主な制度改正)で述べま



す。), これまでの道路標識等により通行可とされている場合に加え, 今次の改正法により, 13歳未満の子供や70歳以上の高齢者等が運転する場合と, 安全な通行を確保するためやむを得ない場合に限り自転車の歩道通行が可能となりました。また, 道路管理者では, 警察と連携し, 歩行者と自転車の通行を分離するための道路構造の改修により, 構造上, 歩行者と自転車を完全に分離したり, 自転車の通行部分を視覚的に明示するなどしています。これらの諸対策により, 自転車の交通秩序を整序化し自転車の安全利用の促進を図っております。

2つは, 「あんしん歩行エリアの整備」であります。

警察では, 道路管理者と協力して, 徒歩や自転車で通学する児童や生徒の多い地域, 高齢者や障害者が利用する施設の周辺地域, 歩行者でにぎわう商店街がある地域等のうち, 歩行者や自転車利用者の安全な通行を確保するため緊急に対策が必要な地区を「あんしん歩行エリア」に指定し, 通過交通量の減少や走行速度の低下等を目的とした交通規制を行ったり, 高齢者, 障害者等が利用しやすい信号機, 道路標識・道路標示を整備しています。

先に述べた警察の「社会資本整備重点計画」では, 「あんしん歩行エリア」の整備による成果目標を次のとおり定めています。

【エリア内の死傷事故の抑止 (2008年 (平成20年) 3月までに約2割抑止。歩行者・自転車事故については約3割抑止)】

3つは, 「バリアフリー施策」であります。

高齢者, 障害者等が道路を安全に横断できるように, 音響により信号表示の状況を知らせる音響式信号機等のバリアフリー対応型信号機の整備を推進しています。また, 道路標識・道路標示を見やすく分かりやすいものとするため, 表示板を大きくしたり, 自動車の前照灯に反射しやすい素材を用いたりするなどの対策を講じています。

先に述べた警察の「社会資本整備重点計画」では, 信号機のバリアフリー化による成果目標を次のとおり定めています。

【信号機のバリアフリー化 (2008年 (平成20年) 3月までに約8割)】

3点目は道路交通のIT化についてであります。

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（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情報のやり取りを媒介する路上設置型の赤外線通信装置）の機能を活用して、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ます。

近年の事故の傾向として、安全不確認や脇見運転など運転者のミスに起因する事故の増加が見られますが、例えば、カーナビゲーション装置を通じ、運転者に周辺の交通状況を提供することにより、注意を促し、ゆとりを持った運転ができる環境を作り出すシステム<sup>5)</sup>があれば、交通事故の原因の大半を占めている安全不確認、漫然運転、脇見運転といった人間の不注意による事故を減少させることができることから、実用化に向けた取組みを推進しています。

このほか、バス等の大量公共輸送機関を優先的に走行させる信号制御を行い、定時運行と利便性向上を図るシステム（公共車両優先システム）や、人命救助その他の緊急業務に用いられる車両を優先的に走行させる信号制御等を行い、現場到着時間の短縮及び緊急走行に伴う交通事故防止を図るシステム（緊急走行支援システム）などの開発・整備を推進しています。（図4）

### ❖ 3 最近の主な制度改正

#### (1) 2007年（平成19年）の道路交通法改正

政府目標や「交通安全対策推進プログラム」で定められた目標の実現を目指し、2007年（平成19年）、道路交通法の一部改正が行われました。

本改正は、悪質・危険運転者対策の推進を図るための規定の整備、高齢運転者対策等の推進を図るための規定の整備、自転車利用者対策の推進を図るための規定の整備、被害軽減対策の推進を図るための規定の整備、その他所要の規定の整備を主な内容とするものです。

## 道路交通法違反取締状況の推移

	2003年	2004年	2005年	2006年	2007年
取締り総件数	11,410	11,933	12,233	12,691	13,733
動的違反取締件数	6,306	6,720	7,228	7,433	7,725
その他の取締件数	1,800	1,786	1,711	2,071	3,109
点数告知取締件数	3,303	3,427	3,293	3,186	2,899
うち飲酒運転	176	153	140	125	74

(単位：千件)

「動的違反取締件数」とは、取締り総件数（車両等の道路交通法違反）から駐停車違反、免許証不携帯及び点数告知の件数を除いたものである。千件未満は、四捨五入。

「その他の取締件数」とは、駐停車違反及び免許不携帯の件数をいう。駐停車違反には、2006年以降、同違反に係る告知・送致件数及び放置違反金納付命令件数を計上している。

「点数告知取締件数」とは、ヘルメット、シートベルト、幼児用補助装置及び騒音運転等（騒音運転等については、2004年まで）の各違反をいう。

法改正による取組みを4点申し上げます。

1点目は悪質・危険運転者対策です。

我が国では、飲酒運転に対して厳しい目が向けられていますが、今後の改正法により、運転者のみならず、飲酒運転を助長させる周辺者に対しても制裁が強化されることとなりました。

2つ申し述べます。

○ 飲酒運転者に対する制裁の強化（2007年（平成19年）9月19日施行）

改正前の酒酔い運転に対する罰則は「3年以下の懲役等」となっていますが、改正後は「5年以下の懲役等」とされ、罰則が引き上げられました。また、酒気帯び運転に対しても罰則が引き上げられました。

○ 飲酒運転の周辺者に対する制裁の強化（2007年（平成19年）9月19日施行）

飲酒運転を行うおそれがある者に車両や酒類を提供したり、飲酒運転であることを知りながら車両に同乗するなど、飲酒運転を助長させる行為が禁止されるとともに、運転者が酒酔い運転の場合には、車両提供については、「5年以下の懲役等」、酒類提供については、「3年以下の懲役等」の制裁が課せられることとなりました。また、酒気帯び運転に対する同様の行為をした場合にも、制裁が課せられることとなりました。

このほか、警察では、酒類を提供するレストランやホテルから成る関係協会や酒類販売組合を始めとする関係団体等に対して飲酒運転の根絶に向けた自主的な取組みを要請<sup>6)</sup>するなどしているところであります。

○ 救護義務違反に対する制裁の強化（2007年（平成19年）9月19日施行）

また、「ひき逃げ」事故のうち、被害者の死傷がその運転者の運転に起因する場合には、改正前の「5年以下の懲役等」から、改正後は「10年以下の懲役等」に罰則が引き上げられました。

2点目は高齢運転者対策です。

高齢運転者に対しては身体機能の状況を自覚した、より慎重な運転を求めることとなるほか、高齢運転者に対する保護義務が課されることとなりました。

2つ申し述べます。

○ 75歳以上の運転者の高齢運転者標識の表示義務化（2008年（平成20年）6月1日施行）

75歳以上の者は、自動車を運転する場合、高齢運転者標識（高齢者マーク）を表示しなければならないこととなりました。これに違反した場合には罰則が適用されますが、他方で高齢者マークを表示した自動車に対する幅寄せなどが禁止され、これに違反した場合には同様に罰則が適用されます。

○ 75歳以上の高齢運転者の免許更新時における認知機能検査の導入（2009年（平成21年）6月までに施行）

75歳以上の者が免許証の更新を希望する場合などに、認知機能に関する検査を受けなければならないこととなります。検査結果に基づき、免許更新の際の講習（高齢者講習）において安全運転を支援することとなるほか、一定の基準に該当する場合は臨時適性検査を実施することとなります。

3点目は自転車利用者対策です。

2つ申し述べます。

○ 自転車の歩道通行可能要件の明確化（2008年（平成20年）6月1日施行）

自転車は車道通行が原則であるものの、これまで歩道通行が認められていない場合であっても自転車が歩道を通行する光景が日常見られるなど、自転車の歩道通行がいわば無秩序になされていました。そこで、今次の改正法により、道路標識等により通行可とされている場合のほか、13歳未満の子供や70歳以上の高齢者等が運転する場合や、安全な通行を確保するためやむを得ない場合に限り自転車の歩道通行が可能であることを決めました。これにより、自転車の交通秩序整序化が図られることとなります。

○ 乗車用ヘルメット着用努力義務の導入（2008年（平成20年）6月1日施行）

自転車乗車中の交通事故による死者数について、損傷部位別の割合を見てみますと、頭部損傷の割合が非常に高くなっています。自転車の転倒を予測し、自分自身で頭部を守る能力が低い児童又は幼児については、ヘルメット着用の効果が他の年齢層に比べて期待できると考えられることから、児童等を保護する責任のある者は、児童等を自転車に乗車させるときは、乗車用ヘルメットを着用させるように努めなければならないこととなりました。

4点目は被害軽減対策です。

○ 後部座席ベルトの着用義務化（2008年（平成20年）6月1日施行）

シートベルト着用により交通事故の被害軽減効果は非常に高く、後部座席乗用者の被害軽減を図るためには、後部座席乗用者についても、着用促進を図っていく必要があります。我が国では、これまで自動車の運転席や助手席では座席ベルトの着用が義務付けられていた<sup>7)</sup>ものの、後部座席での着用は努力義務とされていましたが、今次の改正法により、全ての座席でのベルト着用が義務付けられることとなったことから、同乗者の被害軽減がより一層図られることとなりました。

## (2) 近年における主な道路交通法の改正

## ○ 2005年（平成17年）4月1日施行

自動二輪車の二人乗り規制の見直しが行われました。

## (要点)

- ・ 高速道路における二人乗り規制の見直し
- ・ 二人乗り禁止違反の罰金引き上げ
- ・ 安全確保のための規定整備

## ○ 2006年（平成18年）6月1日施行

違法駐車取締りが強化されました。

## (要点)

- ・ 放置違反金制度の新設による使用者責任の強化
- ・ 短時間駐車違反車両に対する取締りの強化
- ・ 放置駐車確認及び標章の取付けに関する事務等を民間に委託

## ○ 2007年（平成19年）6月2日施行

中型自動車・中型免許が新設されました。

## (要点)

- ・ 普通自動車と大型自動車の区分の間に中型自動車を新設
- ・ 中型自動車に対応する免許として中型免許・中型第二種免許・中型仮免許を新設
- ・ 中型自動車の新設に伴い、普通自動車・大型自動車の基準を変更

## ❖ おわりに

以上、我が国の交通警察における取組み等を縷々申し述べてきましたが、交通警察の最大の任務は、交通事故から国民の生命・身体を守ることにあります。政府目標の達成に向けて、ひいては交通事故のない社会の実現に向けて、各種の交通安全対策にこれまで以上に取り組むことが我が国の交通警察に課せられた課題であることから全国警察が一体となって目標の達成

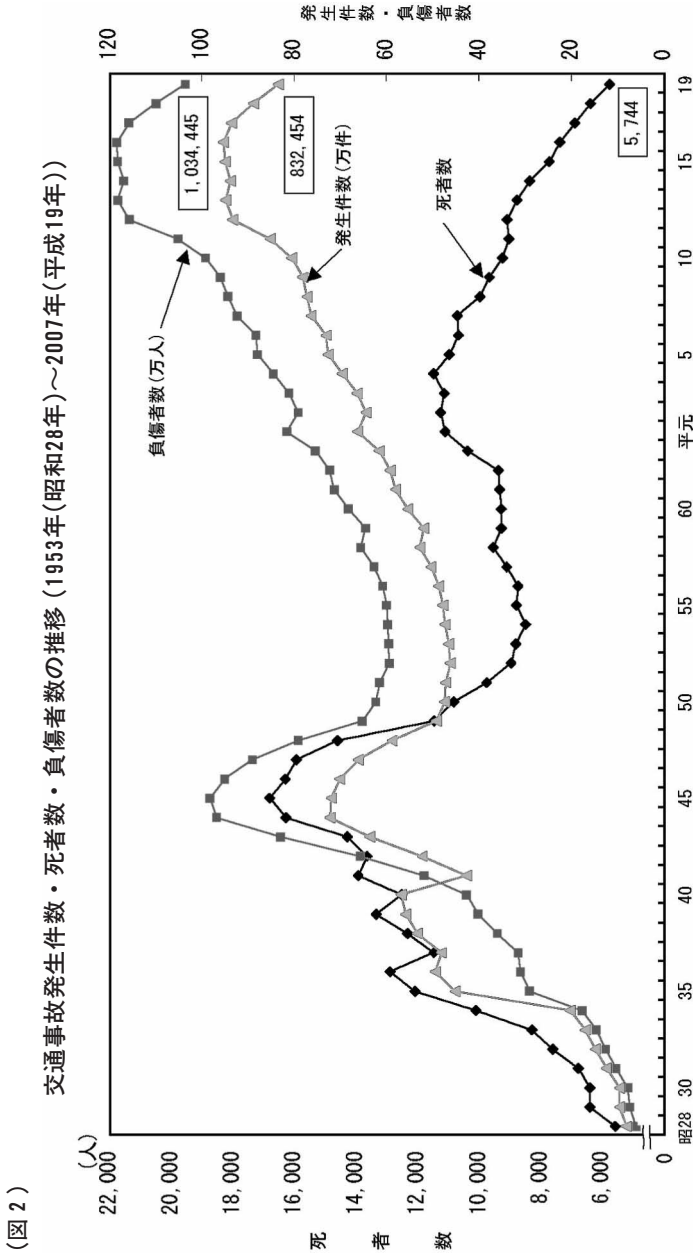
を図ることが期待されています。

#### 注

- 1) 例えば、国家公安委員会は、国務大臣（委員長）のほか、経済界、学界、官界、法曹界、報道等の各分野から委員が任命されている。
- 2) データは、「国際道路交通事故データベース」2006年による。
- 3) 交通安全基本計画は、交通の安全に関する総合的かつ長期的な施策の大綱その他交通の安全に関する施策を総合的かつ計画的に推進するために必要な事項を定めることとされ（交通安全対策基本法第22条第2項）、最初の交通安全基本計画は、1971年（昭和46年）3月に策定された。同計画は、歩行中死者数の半減等を目標に掲げていた。以降、5箇年の計画として策定され、現在は2006年（平成18年）3月に決定された第8次計画により交通安全対策が推進されている。
- 4) 2006年（平成18年）4月、警察庁交通局が作成した。
- 5) 安全運転支援システム（DSSS：Driving Safty Support System）
- 6) 2007年（平成19年）9月、警察庁交通局長名で関係団体等に対し、文書をもって協力を要請した。
- 7) シートベルトについては、①ハード面の開発、②着用推進運動、③備え付け、着用義務の法制化が組み合わせられて対策が進められてきた。具体的には、1966年（昭和41年）のJIS規格化、1969年（昭和44年）の保安基準の改正による備え付けの義務化、1971年（昭和46年）の道路交通法の改正による高速道路等での着用の義務付け、1975年（昭和50年）以降のシートベルト着用推進運動の実施を経て、1985年（昭和60年）の道路交通法の改正により、ベルト着用が運転者及び助手席同乗者に義務付けられた。

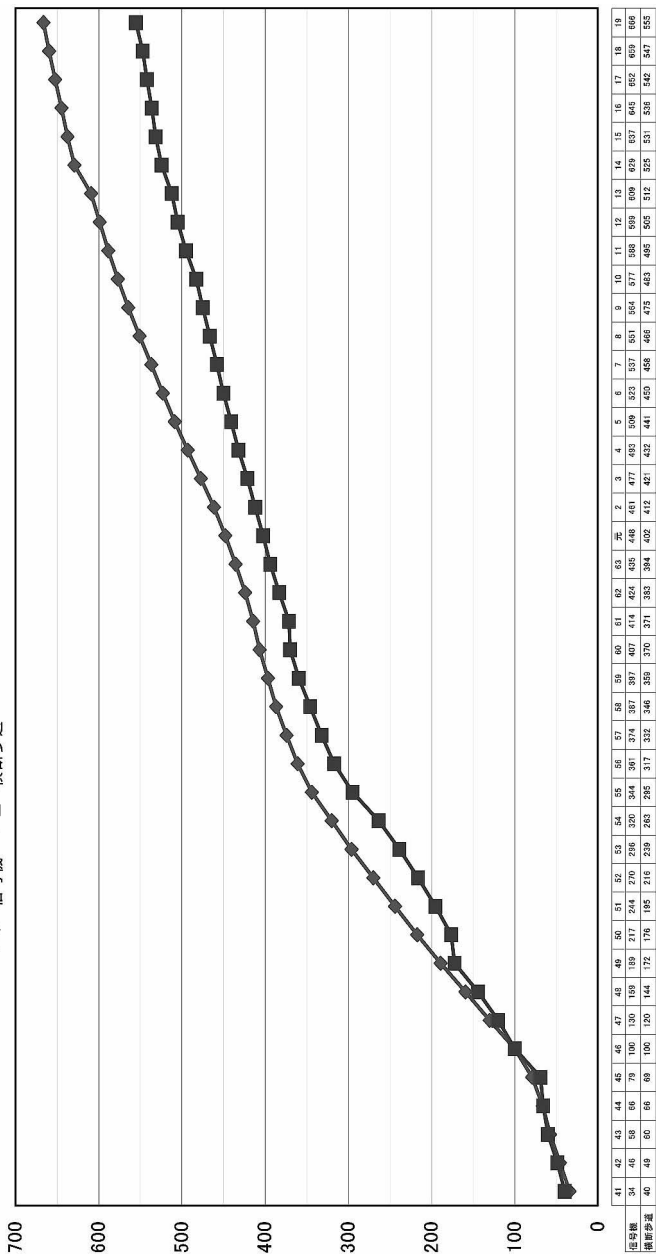






注：1 昭和40年までの件数は、物損事故を含む。ただし、昭和34年までは、軽微な被害事故(8日未満の負傷、2万円以下の物的損害)は含まない。  
 2 昭和46年までは、沖縄県を含まない。

(図 3) 交通安全施設等の整備状況の推移 (1966年度(昭和41年度)~2007年度(平成19年度))  
 指数：1971年度(昭和46年度) = 100



(図4)

警察によるITS(UTMS)の概要

