

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) 令和6年(2024年)の概況

令和6年中の交通事故による死者数^(注)(以下単に「死者数」という。)は2,663人と、2年ぶりに前年比で減少した。

また、重傷者数も2万7,285人と、2年ぶりに前年比で減少した。

図表5-1 交通事故の概況(令和6年)

○ 交通事故発生件数	29万895件(前年比1万7,035件(5.5%)減少)
○ 死者数	2,663人(前年比15人(0.6%)減少)
○ 負傷者数	34万4,395人(前年比2万1,200人(5.8%)減少)
(うち重傷者数)	2万7,285人(前年比351人(1.3%)減少)
○ 30日以内死者数 ^(注)	3,221人(前年比42人(1.3%)減少)

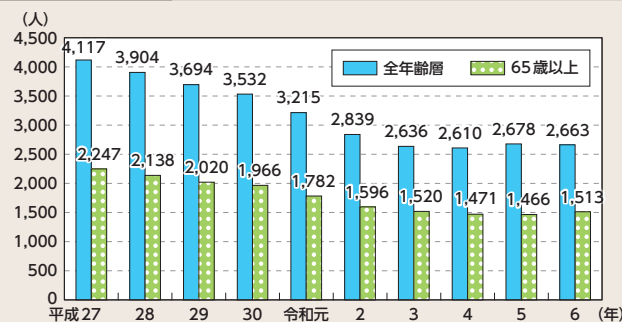
注：交通事故発生から30日以内(交通事故発生日を初日とする。)の死者数

(2) 過去10年間の死者数等の推移

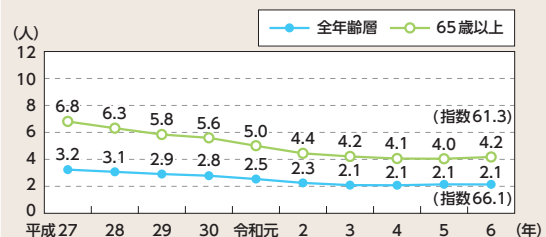
平成27年(2015年)と比較すると、令和6年中の死者数は全年齢層で35.3%、65歳以上で32.7%それぞれ減少し、令和6年中の人口10万人当たりの死者数は全年齢層で33.9%、65歳以上で38.7%それぞれ減少した。

他方、令和6年中の65歳以上の死者数は1,513人と、前年比で47人増加した。また、65歳以上の人口10万人当たりの死者数は全年齢層のそれと比較して約2倍であり、死者数全体に占める65歳以上の割合は56.8%と、いずれも引き続き高い水準となっており、高齢者の交通事故防止対策が重要となっている。

図表5-2 死者数の推移(平成27年~令和6年)



図表5-3 人口10万人当たり死者数の推移(平成27年~令和6年)



注1：指数は平成27年を100とした場合の令和6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「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。ただし、国勢調査実施年は国勢調査人口による。))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27年~令和6年)

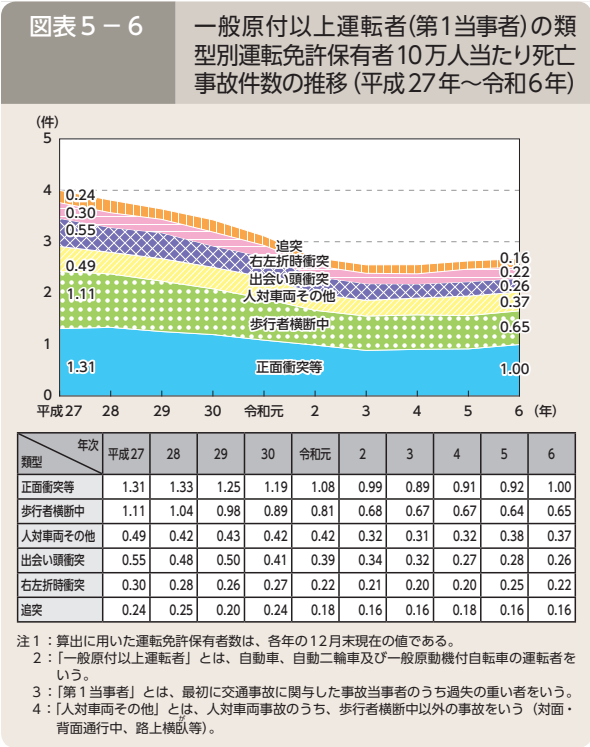
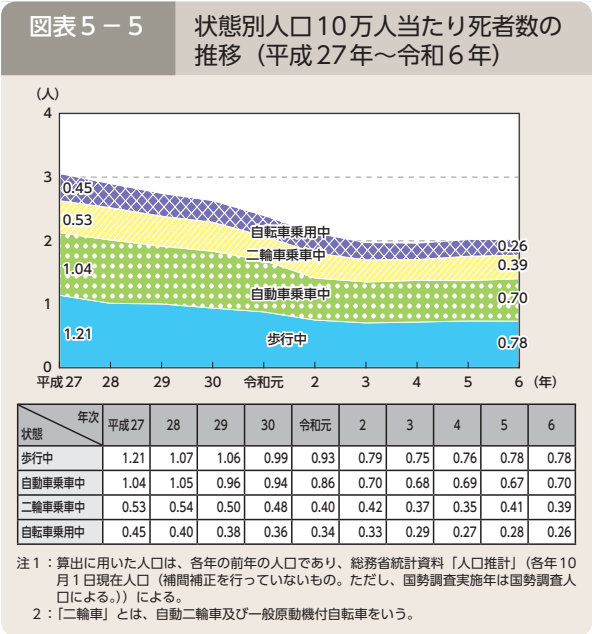
年次	平成27	28	29	30	令和元	2	3	4	5	6
割合(%)	54.6	54.8	54.7	55.7	55.4	56.2	57.7	56.4	54.7	56.8

注：交通事故発生から24時間以内の死者数

(3) 状態別・類型別の特徴

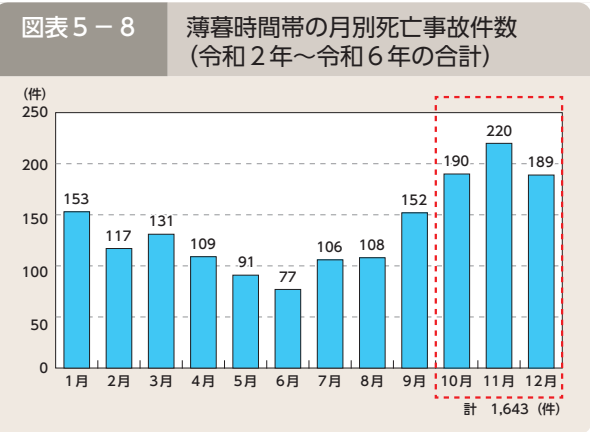
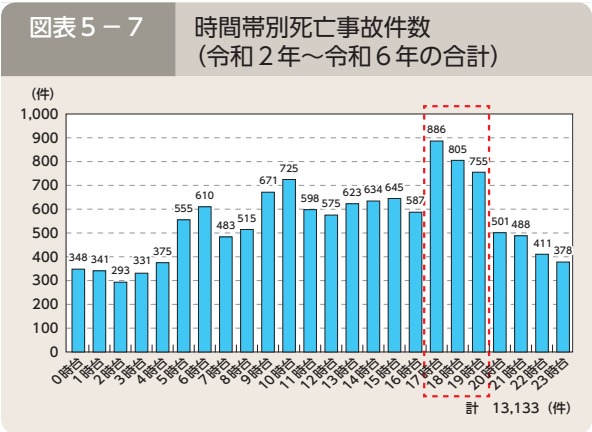
人口10万人当たりの死者数を状態別にみると、令和6年中は歩行中、自動車乗車中、二輪車乗車中、自転車乗用中の順に多い。

また、運転免許保有者10万人当たりの死亡事故件数^(注1)を事故類型別にみると、令和6年中は、正面衝突等^(注2)、歩行者横断中の順に多い。



(4) 時間帯別・月別の特徴

最近5年間ににおける死亡事故を時間帯別にみると、17時台から19時台にかけて多く発生しており、中でも薄暮時間帯^(注3)の死亡事故は、10月から12月にかけて特に多く発生している。



注1：自動車、自動二輪車及び一般原動機付自転車の運転者による事故を計上
2：正面衝突、路外逸脱又は工作物衝突
3：日の入り時刻の前後1時間

第2節

交通安全意識の醸成

1 交通安全教育と交通安全活動

(1) 交通安全教育

国家公安委員会では、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。

(2) 交通安全活動

① 全国交通安全運動

広く国民に交通安全思想の普及・浸透を図り、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とともに、国民自身による道路交通環境の改善に向けた取組を推進することにより、交通事故防止の徹底を図ることを目的として、毎年春と秋の2回、全国交通安全運動を実施している。

② 歩行者の交通ルール遵守の徹底

警察では、歩行者に対し、横断歩道を渡ること、信号機のあるところではその信号に従うことなどの基本的な交通ルールの周知に加え、自らの安全を守るための交通行動として、「手を上げる・差し出す、運転者に顔を向けるなどして運転者に対して横断する意思を明確に伝えること」、「安全を確認してから横断を始めること」、「横断中も周りに気を付けること」等を促す交通安全教育等を推進している。

また、薄暮時・夜間に歩行者等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・団体等と連携した広報啓発活動を実施するなど、反射材用品等の着用促進を図っている。

③ 運転者の交通ルール遵守の徹底

警察では、運転者に対し、交通ルールの遵守のほか、歩行者や他の車両に対する「思いやり・譲り合い」の気持ちを持って通行するといった交通マナーの実践を呼び掛けている。また、横断歩道等における歩行者等の優先義務^(注)を再認識させるための交通安全教育を推進している。

④ 地方公共団体や民間団体等と連携した交通安全活動の推進

交通安全活動は、警察と地方公共団体や民間団体等が連携して行うことが重要であることから、警察では、交通安全キャンペーン等の広報啓発活動に協力するなど、地方公共団体や民間団体等による交通安全活動が、より効果的なものとなるよう連携を図っている。

memo

自転車乗車用ヘルメット着用促進に向けた取組

令和5年（2023年）4月から、全ての年齢層の自転車利用者に対して乗車用ヘルメット着用の努力義務が課されたことを踏まえ、警察では、関係機関と連携して、教育機関等に対する自転車通学時のヘルメット着用の働き掛けやヘルメット着用の重要性を呼び掛ける広報啓発ポスター・動画作成などの各種取組を推進し、その着用の促進を図っている。令和6年7月に自転車乗車用ヘルメット着用率の全国調査を実施した結果、平均着用率は17.0%と前回調査時（令和5年7月）の13.5%から3.5ポイント上昇した。



自転車乗車用ヘルメットの着用促進に向けた広報啓発ポスター

注：車両等が横断歩道等に接近する場合には、歩行者等がないことが明らかな場合を除き、直前で停止することができるような速度で進行するとともに、横断中又は横断しようとする歩行者等があるときは、一時停止等をしなければならない義務

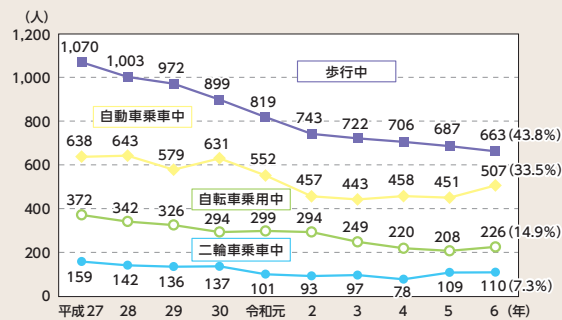
2 高齢者の交通安全の確保

(1) 高齢者の死亡事故の特徴

令和6年中の交通事故による65歳以上の高齢者の死者数は1,513人と、死者数全体の56.8%を占める。これを状態別にみると、歩行中が最も多く、663人(43.8%)となっており、歩行中死者数全体の68.7%を占めている。

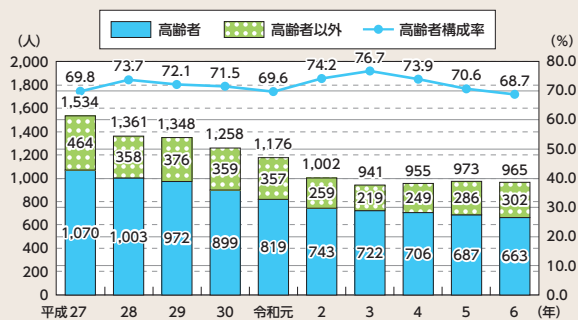
また、自動車対歩行者事故における歩行中高齢者の死亡事故を事故類型別にみると、横断中が461件と、75.1%を占めているが、これら横断中高齢者側の56.0%には、走行車両の直前直後を横断するなどの法令違反が認められる。

図表5-9 高齢者の状態別死者数の推移
(平成27年(2015年)～令和6年)

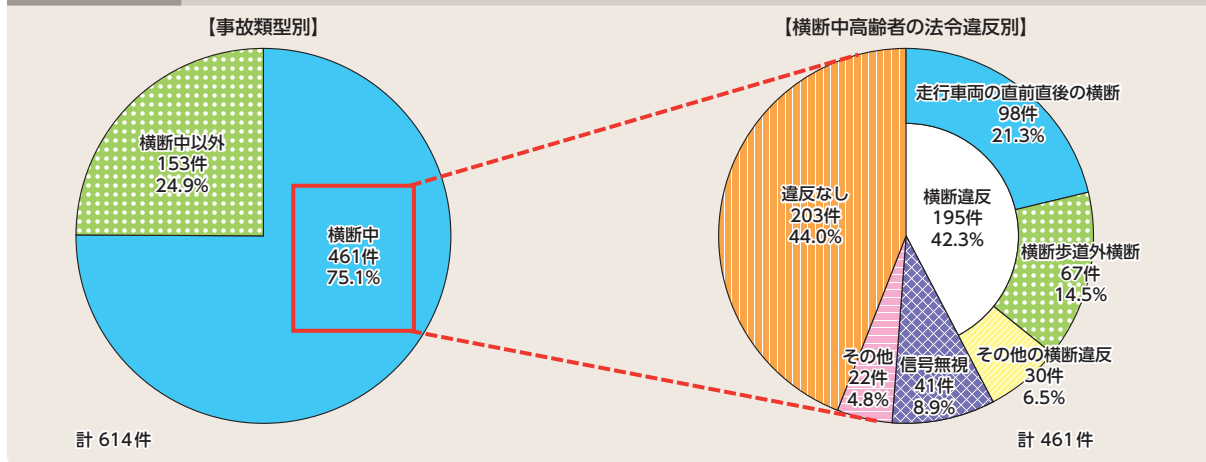


注：() 内は65歳以上の全死者数に占める構成率

図表5-10 歩行中死者数の推移
(平成27年～令和6年)



図表5-11 自動車対歩行者事故における歩行中高齢者の死亡事故件数(令和6年)



(2) 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、あらゆる高齢者が、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、関係機関・団体等と連携し、シミュレーター等の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。

特に、自動車と歩行中高齢者との死亡事故の大半が歩行中高齢者の横断中に発生し、横断中高齢者側に何らかの法令違反が認められることが多いことを踏まえ、横断歩道以外の場所や走行車両の直前直後等を横断することの危険性についての広報啓発等を強化している。

また、関係機関・団体等と連携し、交通安全教育を受ける機会の少ない高齢者に対する地域ぐるみの交通安全指導を促進するなど、きめ細かな対策を推進している。

このほか、自動車メーカーをはじめとする関係機関・団体等と連携し、安全運転サポート車の普及啓発を進めるとともに、その機能の限界や使用上の注意点を正しく理解し、同機能を過信せずに責任を持って安全運転を行わなければならないことについても、周知を図っている。



参加・体験・実践型の交通安全教育

3 子供の交通安全の確保

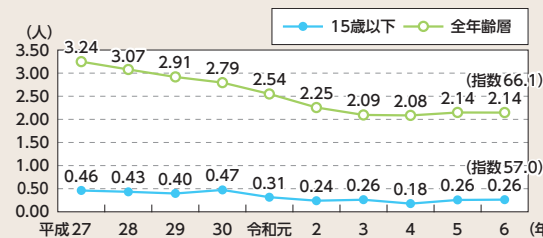
(1) 子供が関係する交通事故の特徴

令和6年中の交通事故による15歳以下の子供の死者数は40人であり、同年齢層の人口10万人当たりの死者数は、全年齢層に比べて大幅に少なく、過去10年間の減少率も大きい。

15歳以下の子供の死者・重傷者数は減少傾向となっていたが、令和2年以降はほぼ横ばいで推移している。これを状態別にみると、令和6年中は、自転車乗用中、歩行中の順に多くなっている。

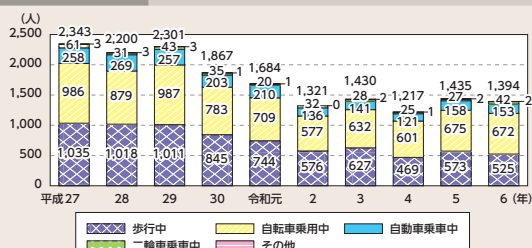
また、平成27年から令和6年までの期間における小学生の死者・重傷者数を学齢別にみると、小学2年生が最も多く、各学齢を更に状態別でみると、低学年ほど歩行中の事故、高学年になるほど自転車乗用中の事故の割合が高くなっている。

図表5-12 15歳以下の人口10万人当たり死者数の推移(平成27年～令和6年)

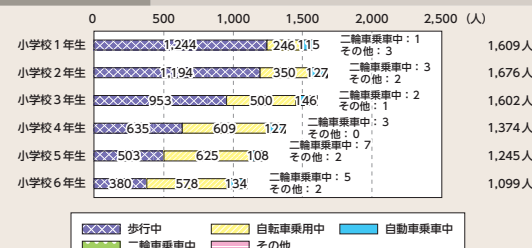


注1：指数は平成27年を100とした場合の令和6年の値である。
注2：算出に用いた人口は、各年の前年の人口であり、総務省統計資料「人口推計」(各年10月1日現在人口(補間補正を行っていないもの。ただし、国勢調査実施年は国勢調査人口(不詳補完値)による。))による。

図表5-13 15歳以下の状態別死者・重傷者数の推移(平成27年～令和6年)



図表5-14 小学生の学齢別状態別死者・重傷者数(平成27年～令和6年の合計)



(2) 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、チャイルドシートの使用等の幼児に特有の内容のほか、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、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、自己の安全のみならず他人の安全にも配慮することが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。

このほか、令和3年6月に千葉県八街市で下校中の小学生の列にトラックが衝突して5人が死傷する痛ましい交通事故が発生したことを受け、警察では、教育委員会、学校、道路管理者等と連携して通学路における合同点検を実施し、その結果を踏まえ、対策が必要な箇所については、速度規制や登下校時間帯に限った車両通行止め等によるソフト面での対策に加え、信号機、横断歩道等の交通安全施設等の整備等によるハード面での対策を実施している。また、可搬式速度違反自動取締装置を活用して子供の通行が多い生活道路等における取締りを推進するなど、子供の交通安全の確保に取り組んでいる。



幼児に対する交通安全教育

4 飲酒運転の根絶に向けた警察の取組

(1) 安全運転管理者の確実な選任・飲酒運転の根絶に向けた使用者対策の推進

令和3年6月に千葉県八街市で発生した交通死亡事故を受け、同年8月に決定された「通学路等における交通安全の確保及び飲酒運転の根絶に係る緊急対策」を踏まえ、警察では、安全運転管理者の未選任事業所の一掃に向けて、安全運転管理者が確実に選任されるよう、関係機関と連携し、選任義務^(注1)等の周知を図っている。また、令和5年12月1日に施行された道路交通法施行規則の一部改正により、安全運転管理者には、運転者の運転前後における、アルコール検知器を用いた酒気帯びの有無の確認等が義務付けられている。

(2) 飲酒運転の根絶に向けた交通安全教育と広報啓発活動等の推進

警察では、飲酒運転の危険性や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ため、映像機器や飲酒体験ゴーグルを活用した参加・体験型の交通安全教育を推進している。また、飲酒運転根絶の広報啓発をより積極的に展開するため、交通ボランティアや交通安全関係団体、酒類製造・販売業、酒類提供飲食業等の関係業界と連携して、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)への参加を広く国民に呼び掛けるなど、関係機関・団体等と連携して「飲酒運転を絶対にしない、させない」という国民の規範意識の更なる向上を図っている。

(3) 飲酒運転の根絶に向けた取締りの一層の強化

飲酒運転の根絶に向け、飲酒運転をした運転者のみならず、車両等の提供者、飲酒場所、同乗者、飲酒の同席者等に対する徹底した捜査を行い、車両等の提供、酒類の提供及び要求・依頼しての同乗や教唆行為について、確実な立件に努めている。

また、事業活動に関して行われた飲酒運転について、運転者の取締りにとどまらず、飲酒運転を下命・容認していた自動車の使用者等^(注3)に対する責任追及を徹底している。

図表5-15 飲酒運転の取締り件数（令和6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)	806	20,479	79	42	622

CASE ▶

県内で発生した大型貨物自動車と普通乗用自動車による交通事故に関し、同大型貨物自動車を所有するリサイクル事業運営会社では、同社工場を使用の本拠として大型貨物自動車5台以上を使用していたにもかかわらず、安全運転管理者が選任されていなかったことが判明したことから、令和6年9月、同社の代表取締役の男（51）を道路交通法違反（安全運転管理者の選任義務違反）で検挙するとともに、同社に両罰規定を適用した（岩手）。

注1：令和4年10月1日から、安全運転管理者の選任義務違反等に対する罰則が引き上げられた。

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、他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

3：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。

5 自転車その他小型モビリティ

(1) 自転車の安全利用のための取組

① 自転車関連交通事故の状況

令和6年中の自転車関連交通事故件数は6万7,531件と、前年から減少したものの、全交通事故件数に占める割合は23.2%と、依然として高い水準にある。また、令和6年中の自転車対歩行者事故の発生件数は3,043件と、前年よりは165件減少したものの、近年は増加傾向にあり、このうち約5割は歩行者が優先されるべき歩道上で発生している。さらに、令和6年中に発生した自転車関連の死

亡・重傷事故については、自転車側にも何らかの法令違反が認められるものが約8割を占めており、携帯電話等使用による事故の発生件数は過去10年間で最高の28件となったほか、飲酒運転による事故の発生件数は98件と、近年はほぼ横ばいで推移している。

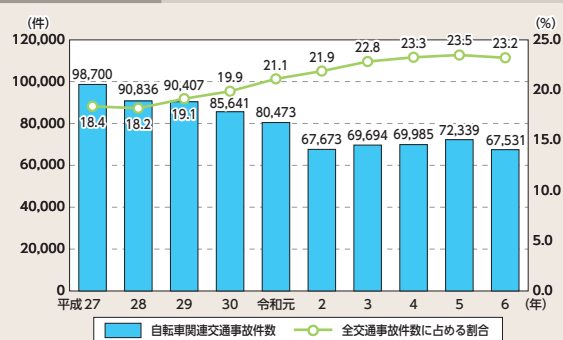
② 自転車の安全利用の促進に向けた警察の取組

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、全ての年齢層の自転車利用者に対して、自転車の安全利用に向けた交通安全教育や広報啓発を推進し、自転車の交通ルールの周知と遵守の徹底を図っている。例えば、学校において、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しているほか、ウェブサイトやSNS等を積極的に活用し、自転車の交通ルール遵守の重要性について情報発信を行っている。

また、自転車指導啓発重点地区・路線^(注1)を中心に、信号無視や一時不停止等の違反行為を行った自転車利用者に対し、「指導警告票」を活用した指導警告を行い、自らの違反行為の危険性や交通ルールを遵守することの重要性についての理解を促すとともに、他の交通主体に具体的な危険を生じさせるなど悪質・危険な違反行為を行った自転車利用者に対しては、検挙措置を積極的に講じている。

さらに、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して、自転車の運転による交通の危険を防止するための「自転車運転者講習」を実施しており、令和6年中は994人が受講した^(注2)。

図表5-16 自転車関連交通事故件数の推移
(平成27年～令和6年)



注：「自転車関連事故」とは、自転車が第1又は第2当事者となった事故であり、自転車相互事故は1件として計上した。

注1：自転車関連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2,003か所（令和7年3月末時点、警察庁調べ）を指定

2：令和7年1月8日時点の集計値



自転車利用者による交通違反に対する罰則の整備

令和6年5月、第213回国会において、自転車の運転中の携帯電話使用等及び酒気帯び運転に対する罰則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が成立し、同年11月から施行された。また、本改正と併せて、道路交通法施行令の一部が改正され、自転車運転者講習の対象となる違反行為として、自転車の運転中の携帯電話使用等及び自転車の酒気帯び運転が加えられた。

警察では、これらの改正内容の広報啓発に努めるとともに、悪質・危険な違反行為を行った自転車利用者に対しては、積極的な検挙措置を講じている。



(2) 特定小型原動機付自転車の安全利用のための取組

① 特定小型原動機付自転車関連交通事故の状況

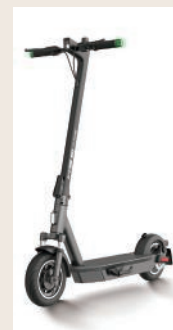
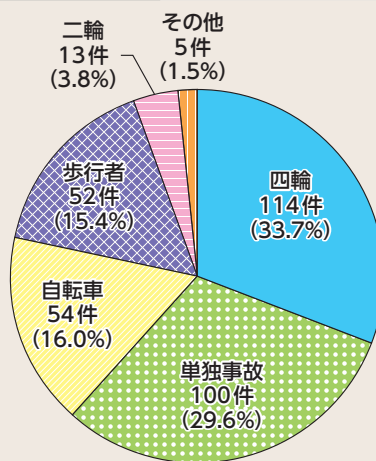
令和4年改正道路交通法により、一定の基準^(注1)を満たす車両が、「特定小型原動機付自転車」に分類され、令和5年7月1日から施行された。令和6年中に発生した特定小型原動機付自転車関連交通事故件数^(注2)は338件であり、死者数は1人、負傷者数は350人であった。

これを相手方当事者別にみると、単独事故が100件と、29.6%を占めているが、そのうち転倒事故が最も多く、71件(71.0%)となっている。また、特定小型

原動機付自転車の運転者が飲酒していた事故の件数は51件(15.1%)であり、自転車や一般原動機付自転車と比べると飲酒事故の割合が著しく高くなっている。

図表5-17

相手方当事者別特定小型原動機付自転車関連交通事故件数（令和6年中）



特定小型原動機付自転車

注1：性能上の最高速度が20キロメートル毎時以下に設定されていること、車体の大きさが長さ190センチメートル、幅60センチメートルを超えないこと、道路運送車両の保安基準に適合する最高速度表示灯が備えられていることなど

注2：特定小型原動機付自転車が第1又は第2当事者となった事故件数

② 特定小型原動機付自転車の交通ルール

特定小型原動機付自転車については、16歳未満の者の運転は禁止されているものの、その運転に運転免許を要しない。また、車道の左側を通行することが原則であり^(注1)、乗車用ヘルメットの着用の努力義務が課されているほか、交通反則通告制度^(注2)や放置違反金制度の対象とされている。

また、特定小型原動機付自転車については、自動車損害賠償責任保険（共済）に加入し、車体にナンバープレートを取り付けなければならないこととされている。

③ 特定小型原動機付自転車の安全利用に向けた交通安全対策の推進

特定小型原動機付自転車の販売事業者やシェアリング事業者による購入者や利用者への交通安全教育が努力義務とされていることを踏まえ、警察を含む関係機関・団体等で構成される「パーソナルモビリティ安全利用官民協議会」において、利用者等に対する交通ルールの周知、乗車用ヘルメット着用の促進等の関係事業者が取り組むべき交通安全対策を取りまとめた「特定小型原動機付自転車の安全な利用を促進するための関係事業者ガイドライン」^(注3)が策定された。上記を踏まえ、警察において、関係事業者に対し同ガイドラインに従った各種対策を的確に実施するよう働き掛けている。

④ 特定小型原動機付自転車運転者による交通違反に対する指導取締りの強化

警察では、特定小型原動機付自転車の運転者による飲酒運転、信号無視等の悪質・危険な違反のほか、通行区分違反、横断歩行者等妨害等の歩行者に危険を及ぼすおそれの高い違反に重点を置いた指導取締りを行っている。

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特定小型原動機付自転車の運転者を対象として、特定小型原動機付自転車の運転による交通の危険を防止するための「特定小型原動機付自転車運転者講習」を実施しており、令和6年中は1,460人が受講した^(注4)。

CASE

会員の女（24歳）は、令和6年11月、酒気帯びの状態で特定小型原動機付自転車を運転した。同月、同女を道路交通法違反（酒気帯び運転）で検挙するとともに、同女が運転免許を有していたことから、同年12月、同女に対して運転免許の効力停止30日間の行政処分を行った（大阪）。

注1：例外として、性能上の最高速度が6キロメートル毎時以下に設定され、それに連動して最高速度表示灯を点滅させているなどの条件を満たす場合には、道路標識等により通行することができるとされている歩道を通行することができるが、その場合には、歩行者を優先し歩道の車道寄りの部分を徐行しなければならない。

2：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、現認可能・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を提起されないが、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制度。これは、昭和40年（1965年）頃、自動車交通の急激な進展に伴い、道路交通法の規定に違反する事件の送致件数が急増しており、違反処理に多くの時間と労力を要する点において、国民側と国側の双方にとって負担になっていたことや、大量の違反者に対して違反内容の軽重を問わず全てに刑罰を科すことによって刑罰の感銘力の低下が懸念された状況等を踏まえて、昭和42年の道路交通法の改正により創設されたものである。

3：<https://www.npa.go.jp/bureau/traffic/anzen/img/tokuteikogata/guideline.pdf>

4：令和7年1月8日時点の集計値



図表5－18 特定小型原動機付自転車運転者に対する取締り状況（令和6年）

信号無視	指定場所 一時不停止	通行区分	歩行者妨害	酒気帯び	その他	取締り件数 (件)
9,838	2,643	24,628	928	378	2,831	41,246

（3）ペダル付き電動バイク^{（注1）}に関連する交通事故防止のための取組

令和6年改正道路交通法により、ペダル付き電動バイクをペダルのみを用いて走行させる行為が自動車又は原動機付自転車の「運転」に該当することが明確化されたことを踏まえ、警察では、ペダル付き電動バイクの無免許運転等の悪質・危険な違反の取締りを推進している。

また、「パーソナルモビリティ安全利用官民協議会」において、ペダル付き電動バイクの運転には運転免許を要することなどの交通ルールの周知、購入者の運転免許の確認の徹底等の販売事業者やフードデリバリーサービス事業者等の関係事業者が取り組むべき対策を取りまとめた「自動車又は一般原動機付自転車に該当するペダル付き電動バイク及びキックボード様の立ち乗り型電動車の交通事故を防止するための関係事業者ガイドライン」^{（注2）}を策定し、関係事業者に対して同ガイドラインに従った各種対策を的確に実施するよう働き掛けている。

注1：原動機に加えてペダルその他の人の力により走行させることができる装置を備えている自動車又は原動機付自転車

注2：<https://www.npa.go.jp/bureau/traffic/council/0522pedagen.guideline..pdf>



第3節

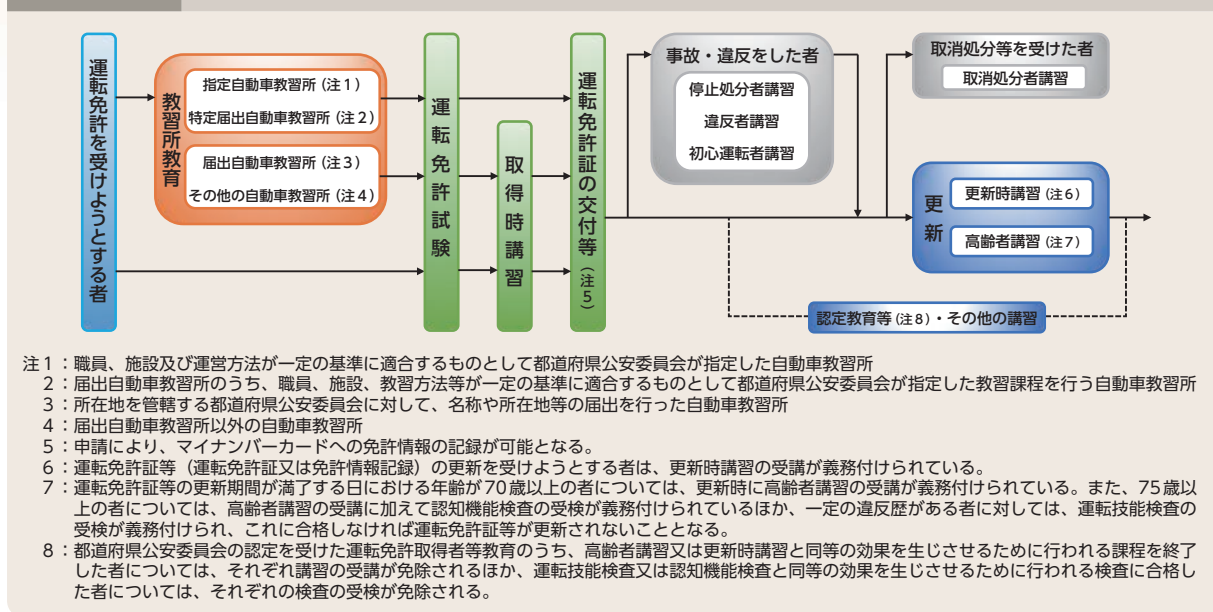
きめ細かな運転者施策による安全運転の確保

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、その流れは図表5-19のとおりである。

図表5-19 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。

全国で令和6年（2024年）末現在1,288か所ある指定自動車教習所の卒業者で、令和6年中に運転免許試験に合格した者の数は、146万1,676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が、指定自動車教習所又は特定届出自動車教習所を卒業した者については、これと同内容の教育を受けているため、受講が免除されている。

図表5-20 取得時講習の実施状況（令和6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	340
	中型車講習		273
	準中型車講習		688
	普通車講習		3,864
	大型二輪車講習		190
	普通二輪車講習		1,024
	大型旅客車講習		255
	中型旅客車講習		15
	普通旅客車講習		698
原付免許	応急救護処置講習	人工呼吸、胸骨圧迫（心臓マッサージ）等応急救護処置に必要な知識等	5,264
	原付講習	一般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	80,989

注：いずれの講習も実技訓練を含むこととされている。

(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、運転免許証等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5-21 更新時講習の実施状況（令和6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）	9,405,865	2,421,310	1,523,273	1,130,398
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。

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、飲酒運転違反者に対する一層効果的な教育を目的として、AUDIT^(注1)やブリーフ・インターベンション^(注2)、飲酒運転をテーマとしたディスカッション形式の指導といった様々な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のための飲酒運転者対策を推進している。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を活用した飲酒運転の疑似体験、飲酒ゴーグルを活用した飲酒状態の疑似体験等を実施して飲酒運転の危険性を理解させるなど、教育内容の充実を図っている。

このほか、飲酒取消講習以外の取消処分者講習においても、妨害運転等を行った運転者の運転行動の改善を図ることを目的としたディスカッション形式の指導を導入している。

図表5-22 危険運転者の改善のための教育の実施状況（令和6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	技能及び知識の定着を図ることを目的とし、路上訓練、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。	再試験が免除される。	14,946
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、それに基づく個別の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。	19,400
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。	119,696
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。	49,609

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、令和6年中は680人が受験し、不合格となった484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では、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) 高齢運転者に対する教育等の現状

更新期間が満了する日における年齢が70歳以上の者は、運転免許証等を更新する際、講義、運転適性検査器材による指導及び実車指導を内容とする2時間の高齢者講習の受講が義務付けられている。

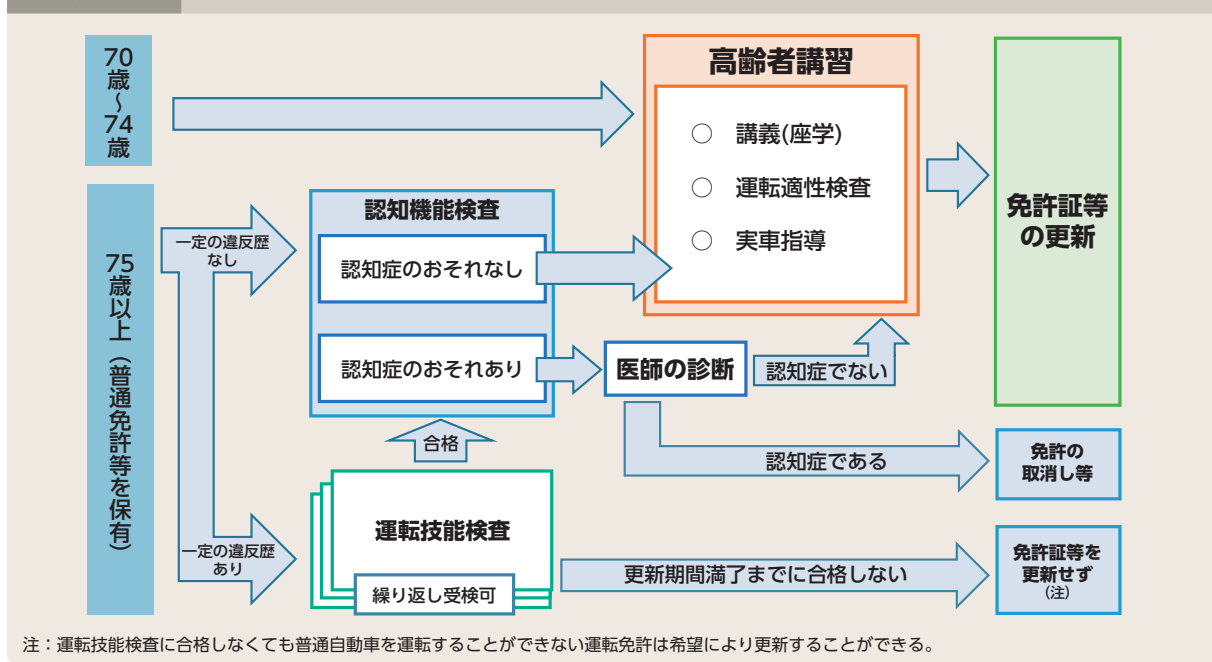
また、更新期間が満了する日における年齢が75歳以上の者は、満了する日より前の6月以内に、認知機能検査を受けることが義務付けられている。

加えて、普通自動車に対応する運転免許保有者のうち一定の違反歴がある75歳以上の者は、同じく6月以内に、運転技能検査の受検が義務付けられており、これに合格しなければ、運転免許証等が更新されないこととなる。運転技能検査では、一時停止や信号通過等の課題が課され、検査の結果が一定の基準に達しない者は不合格となるが、更新期日まで繰り返し受検することができる。

なお、普通自動車を運転することができない運転免許（原動機付自転車免許、普通自動二輪車免許、小型特殊自動車免許等）のみを受けている者又は運転技能検査対象者に対しては、実車指導を除いた1時間の講習を行っている^(注)。

警察では、運転技能検査、認知機能検査及び高齢者講習の円滑な実施に向け、受検・受講枠の拡大や予約しやすい環境の整備等の取組を推進している。

図表5-23 運転免許証等の更新時における運転技能検査、認知機能検査及び高齢者講習の流れ



図表5-24 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（令和6年）

	認知症のおそれなし（人）	認知症のおそれあり（人）	合計（人）
更新時の認知機能検査 ^(注)	2,593,100	60,191	2,653,291
臨時認知機能検査	177,215	4,341	181,556

注：認知機能検査と同等の効果を生じさせるために行われる検査（認定検査）を含む。

図表5-25 高齢者講習及び臨時高齢者講習の実施状況（令和6年）

講習名	75歳未満（人）		75歳以上（人）	
	実車あり	実車なし	実車あり	実車なし
高齢者講習 ^(注)	1,261,259	20,850	2,384,640	207,023
臨時高齢者講習	—	—	417	11

注：高齢者講習と同等の効果を生じさせるために行われる課程（認定教育）を含む。

注：高齢運転者による交通死亡事故の多くは、普通自動車により発生していること、また、高齢者講習の実車指導においては、運転技能検査と同様に客観的指標を用いた評価を行うことから、普通自動車を運転することができない運転免許のみを受けている者又は運転技能検査対象者については、高齢者講習における実車指導を免除している。

図表5-26 運転技能検査の実施状況（令和6年）

検査名	受検者 ^(注2)	合格者	合格率
運転技能検査 ^(注1)	156,376	144,133	92.2%

注1：運転技能検査と同等の効果を生じさせるために行われる検査（認定検査）を含む。

2：延べ人数

（2）運転免許証等の自主返納（申請による運転免許の取消し）等

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、申請により運転免許証等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等を受けることができる^(注1)。また、運転免許証等の更新を受けずに失効した場合でも、失効後5年以内に申請すれば、運転経歴証明書の交付等を受けることができる。運転経歴証明書の交付等を受けた者は、バス・タクシーの乗車運賃の割引等の様々な特典を受けることができる。



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、運転免許証等の返納後又は運転免許の失効後に運転経歴証明書の交付を受けた者等への支援について、関係機関・団体等に働き掛けを行い、自動車の運転に不安を有する高齢者等が運転免許証等の自主返納等をしやすい環境の整備に向けた取組を進めている^(注2)。

一方、運転に不安を覚える高齢運転者等に対して、運転免許証等の自主返納だけでなく、より安全な自動車に限って運転を継続するという中間的な選択肢として、運転免許に、運転できる自動車等の種類をサポートカー^(注3)に限定するなど一定の条件を付すことを申請することができることとしている。

図表5-27 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（令和2年～令和6年）

年次	令和2	3	4	5	6
申請による運転免許の取消し件数（件）	552,381	517,040	448,476	382,957	427,914
うち75歳以上の者	297,452	278,785	273,206	261,569	264,916
運転経歴証明書の交付件数（件）	496,556	444,484	371,411	291,071	316,005
うち75歳以上の者	260,437	234,816	222,712	197,493	193,324

（3）高齢運転者に係る安全運転相談の充実・強化

警察では、高齢運転者等に対して、加齢に伴う身体機能の低下を踏まえた安全運転の継続に必要な助言・指導や、自主返納制度及び自主返納者等に対する各種支援施策の教示を行っている。また、都道府県警察の安全運転相談窓口に直接つながる全国统一の専用相談ダイヤルとして、「#8080（シャープハレバレ）」を導入している。



安全運転相談に関する広報ポスター

注1：申請により、マイナンバーカードへの運転経歴情報の記録も可能となる。

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（<https://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サイトを集約し、高齢者等への情報提供に取り組んでいる。

3：他の車両や歩行者に接近した場合にブレーキが作動する衝突被害軽減ブレーキ及びブレーキとアクセルを踏み間違えた場合の急発進を防ぐペダル踏み間違い時加速抑制装置の先進安全技術が搭載された自動車



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。

図表5-28 運転免許の行政処分件数の推移（令和2年～令和6年）

区分	年次	令和2	3	4	5	6
総数（件）		224,470	228,611	212,472	199,246	186,306
取消し		35,205	32,671	31,915	33,620	34,900
停止		189,265	195,940	180,557	165,626	151,406

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、若年運転者期間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) 安全運転相談の充実等

警察では、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のほか、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、安全運転相談窓口を設けている。

この窓口では、看護師の資格を有する医療系専門職員^(注)をはじめとする専門知識の豊富な職員を配置し、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保護のための配慮をしているほか、相談後も運転者等に連絡したり、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、安全運転相談の充実を図っている。



安全運転相談の状況

図表5-29 安全運転相談の受理件数の推移（令和2年～令和6年）

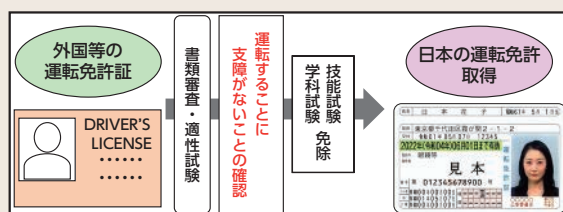
区分	年次	令和2	3	4	5	6
相談受理件数（件）		123,490	136,593	154,484	145,730	155,585
運転免許非保有者		23,395	27,376	32,252	31,521	29,583
運転免許保有者		100,095	109,217	122,232	114,209	126,002

(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講習用映像資料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、自動車等の運転に必要な知識、技能等を有し、運転することに支障がないことを確認した上で、運転免許試験の一部を免除することができることとされている。

図表5-30 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



注：令和7年4月現在、44都府県で78人の医療系専門職員が配置されている。

(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、運転免許証等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等の施策を推進している。

令和6年中は、全国で1,053か所の運転免許証の更新窓口において、1,807万5,882件の更新免許証を交付しており、このうち即日交付は1,432万9,789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した学科試験の実施、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、障害者の教習体制の充実等の働き掛けを行っている。

memo マイナ免許証の導入

令和7年3月24日、道路交通法の一部を改正する法律が施行され、マイナンバーカードへの免許情報の記録が可能となった。これにより、本人の希望に応じ、免許情報が記録されたマイナンバーカード（マイナ免許証）のみを保有することも、マイナ免許証と運転免許証の両方を保有することも可能となったほか、これまでのとおり、引き続き、運転免許証のみを保有することもできる。

また、マイナ免許証の券面には免許情報の記載はないが、マイナ免許証を保有する者やレンタカー事業者等は、警察庁が開発したマイナ免許証読み取りアプリを使用することで、マイナ免許証に記録された免許情報を確認することができる。

さらに、マイナ免許証を保有する者は、更新時講習をオンラインで受講（講習区分が優良運転者又は一般運転者に限る。）することができ、さらにマイナ免許証のみを保有する者は、マイナンバーカードの公的個人認証機能の活用による住所変更等ワンストップサービスや本籍のオンライン変更を受けることができる。

なお、自動車等を運転するときは、運転免許証又はマイナ免許証のいずれかを携帯することが必要である。



マイナンバーカードと運転免許証の一体化（イメージ）

(5) 運転者の特性に応じた運転者標識

自動車の運転者は、免許を受けていた期間や年齢等に応じ、運転時に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)、身体障害者標識又は聴覚障害者標識を表示することとされている。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り込みは禁止されている。



注：高齢運転者標識は、平成23年に様式が変更されたが、更新前の標識（「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。

令和3年（2021年）度から令和7年度までにおいては、当該期間を計画期間とする「第5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5-31 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594万本
○ 光ビーコン	約5万3,000基
○ 交通情報板	約3,200基
○ 交通管制センター	151か所 (令和6年度末現在)

図表5-32 警察の整備する交通安全施設等



図表5-33 第5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：防災・減災が主流となる社会の実現

- 災害発生時において安全かつ円滑な交通を確保するための対策の推進

重点目標2：持続可能なインフラメンテナンス

- 警察庁インフラ長寿命化計画に即して、交通安全施設等の整備状況を把握・分析した上で、老朽施設の更新等を推進

重点目標3：持続可能で暮らしやすい地域社会の実現

- より円滑な道路交通の実現のための交通渋滞の緩和対策の推進
- 次世代を担う子供の安全な通行空間の確保
- 車両の速度抑制や通過交通の抑制の徹底等による生活道路等における人優先の道路空間の形成
- ITSの活用、信号機の改良等による道路交通の安全の確保
- 幹線道路において交通事故の危険性が高い箇所における重点的な交通事故抑止対策を推進
- 歩行者、自転車及び自動車が適切に分離された安全で快適な自転車通行空間の計画的な整備
- バリアフリー・ユニバーサルデザインの推進

重点目標4：経済の好循環を支える基盤整備

- より円滑な道路交通の実現のための交通渋滞の緩和対策の推進

重点目標5：インフラ分野のデジタル・トランスフォーメーション

- 自動運転技術の実用化に資する交通環境の構築の推進
- AI等の新たな技術を活用した交通管制システムの導入

重点目標6：インフラ分野の脱炭素化・インフラ空間の多面的な利活用による生活の質の向上

- より円滑な道路交通の実現のための交通渋滞の緩和対策の推進
- 自転車利用ニーズの高まりを踏まえ、安全で快適な自転車利用環境の創出により、自転車の活用を推進

現在、整備後長期間が経過した交通安全施設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、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、中長期的な視点に立った維持管理・更新を行うため、耐久性の高い素材の利用等による交通安全施設等の長寿命化や、交通環境の変化等により必要性が低下した交通安全施設等の撤去等を推進し、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5-34 老朽化した交通安全施設等



memo

横断歩道の白線の設置間隔の拡大

警察では、交通の安全と円滑等を継続的に図っていくため、交通規制が交通実態により適合したものとなるよう、実効ある交通規制実現のための法令の見直し等を行っている。例えば、車両の通過による横断歩道標示の摩耗を防ぐため、横断歩道標示の白線に関し、45センチメートルから50センチメートルとされていた設置間隔を90センチメートルまで拡大することができることとした。なお、白線の設置間隔を拡大した横断歩道については、視覚障害者の安全な横断に十分配慮した形で設置した上で、関係者が当該横断歩道の横断を体験する機会を設けるなどの取組に努めている。



白線の設置間隔を拡大した横断歩道



白線の設置間隔を拡大した横断歩道の体験会

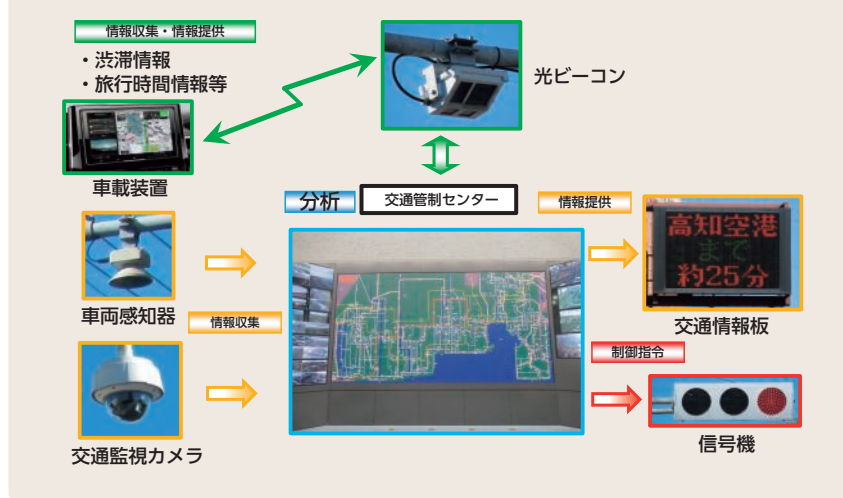
(2) 交通管制システムの整備

都市部における道路交通の複雑化・過密化が、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、交通管制システムを通じて、道路交通を効率的に管理することにより、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^(注)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 5-35 交通管制システム



(3) 交通管理者等による環境対策

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、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：26頁参照（トピックスⅠ）

(4) 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。

例えば、一般道路^(注1)における速度規制については、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。

また、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、令和6年度末までに176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（滋賀県甲賀市）

(5) 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・分析をしたデータを交通情報板やVICS^(注3)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することができるようにすることにより、交通流を分散させ、交通渋滞の緩和や交通公害の低減を促進している。

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^(注4)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対応カーナビゲーション装置の画面表示例

このほか、交通規制情報、断面交通量情報^(注5)及び交差点制御情報^(注6)を、関係団体のウェブサイトを通じて提供している。

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、177頁参照

2：ここでいう実勢速度とは、85パーセンタイル速度（ある区間を走行する車両の速度を低い順番から並べた場合に、全体の85%が含まれる速度の値）を表す。

3：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。

4：カーナビゲーションに蓄積された走行履歴情報

5：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

6：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サイクル時間中、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にそれぞれ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

(1) 歩行空間の整備

警察では、平成23年以降、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^(注1)の整備を推進しており、令和6年度末までに全国で4,410か所を整備した。

令和3年8月からは、警察が行う最高速度30キロメートル毎時の区域規制と道路管理者が設置するハンプ^(注2)等の物理的デバイスとの適切な組合せにより交通安全の向上を図ろうとする区域を「ゾーン30プラス」として設定し、生活道路における人優先の安全・安心な通行空間の整備の更なる推進を図ることとしており、令和6年度末までに全国で186か所を整備した。

両者が連携して行う対策の例としては、ハンプと横断歩道を組み合わせた物理的デバイスである「スムーズ横断歩道」が挙げられ、この設置により、車両の運転者に減速と横断歩行者優先の遵守を促すなどの効果が期待される。

図表5-36 生活道路の交通安全に係る新たな連携施策「ゾーン30プラス」



また、警察では、平成14年に策定した「歩車分離式信号^(注3)に関する指針」に基づき、歩車分離式信号の導入を推進してきた。しかし指針策定当時とは、交通事故情勢や道路環境等が変化しており、歩行者等の安全を確保する観点から、歩車分離式信号の一層の整備推進を図るため、令和7年1月に同指針の見直しを行った。

新たな指針では、歩車分離制御による防止可能事故で死亡事故に至った場合には、歩車分離式信号の導入を必ず検討することとしたほか、通学路等におけるその導入要件を緩和するなどとした。

図表5-37 歩車分離式信号の例



注1：区域内における速度を30キロメートル毎時に規制し、通過交通の抑制・排除を図るもの

注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）

注3：歩行者等と自動車等の交錯が全く生じない信号表示又は歩行者等と自動車等の交錯が少ない信号表示により制御される信号機

(2) 自転車通行空間の整備

自転車活用の社会的需要が高まる中、安全で快適な自転車利用環境を向上させるべく、令和6年6月、国土交通省と共に「安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン^(注1)」を改定した。警察では、本ガイドラインを踏まえ、普通自転車専用通行帯^(注2)を整備し、その区間において原則として駐車禁止規制を実施しているほか、道路管理者に対して自転車道^(注3)の整備を働き掛けるなど、車道における自転車専用の通行空間の整備を推進している。また、普通自転車等の歩道通行を可能としている交通規制の見直し^(注4)を行うなど、自転車と歩行者を適切に分離することによる安全確保を図っている。

図表5-38 自転車通行空間の整備イメージ



memo 法定速度の引下げ

一般道路^(注5)における自動車の法定速度は、現在、60キロメートル毎時となっているところ、幅員の狭い道路を通行する自動車の速度を抑制するため、令和6年7月、道路交通法施行令の一部を改正する政令が公布され、令和8年9月から施行されることとなった。この改正により、中央線、車両通行帯、中央帯等のいずれもが設けられていない一般道路の法定速度は30キロメートル毎時に引き下げられることとなる。



法定速度が30キロメートル毎時に引き下げられる道路



60キロメートル毎時の法定速度が維持される道路

(3) 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することができるよう、音響により信号表示の状況を知らせる音響信号機、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付き歩行者用灯器、歩車分離式信号等のバリアフリー対応型信号機を整備している。

また、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5-39 バリアフリー対応型信号機等



注1：「自転車は『車両』であり車道通行が大原則」という観点に基づき、面的な自転車ネットワーク計画の作成方法や、交通状況に応じて、歩行者、自転車、自動車が適切に分離された空間整備を行うための自転車通行空間設計の考え方等について提示したもの

2：交通規制により指定された普通自転車専用の車両通行帯。普通自転車専用通行帯の整備状況を延長距離の推移でみると、平成24年度末(297.2キロメートル)から令和4年度末(588.9キロメートル)にかけて、約2倍に増加した(警察庁調べ)。

3：緑石線や柵等の工作物によって分離された自転車専用の通行空間

4：道路交通法では、自転車や特定小型原動機付自転車は車道通行が原則とされている。普通自転車や特例特定小型原動機付自転車については、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、歩道の有効幅員、交通実態、沿道状況等を総合的に勘案し、普通自転車等の歩道通行を可能としている交通規制の見直しを実施している。

5：高速自動車国道の本線車道(道路交通法施行令第27条の2に規定する本線車道を除く。)並びにこれに接する加速車線及び減速車線以外の道路

3 総合的な駐車対策

(1) 違法駐車状況

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。

(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、広報啓発活動等を行うなどの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、十分な必要性が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。



貨物集配中の貨物車を対象とする
駐車可の交通規制

図表5-40 確認事務の民間委託の状況の推移
(令和2年～令和6年)

区分	年次	令和2	3	4	5	6
委託警察署数(署)		414	415	418	414	412
受託法人数(法人)		51	51	53	54	53
駐車監視員数(人)		1,938	1,930	1,918	1,856	1,840

図表5-41 放置車両確認標章の取付け状況の推移
(令和2年～令和6年)

区分	年次	令和2	3	4	5	6
取付け件数(件)		1,014,064	912,603	844,598	780,829	770,097
うち駐車監視員によるもの		667,202	613,644	563,587	507,735	488,656

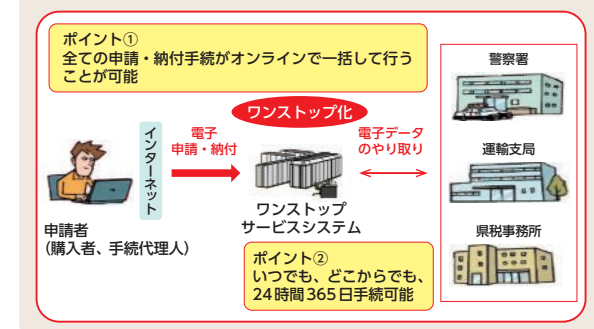
(3) 保管場所の確保対策

警察では、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、関係機関と連携し、自動車の保有に伴い必要となる行政手続を対象とするワンストップサービスシステム^(注3)を運用し、更なる利便性向上に係る取組を推進している。

なお、令和7年4月1日、自動車の保管場所の確保等に関する法律の一部改正により、保管場所標章は廃止された。

図表5-42 自動車保有関係手続のワンストップサービスの概要



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

注3：1回の申請で手続を完了することのできるシステムで、国民の負担軽減及び行政事務の効率化を図るためのもの

近年、いわゆる「物流の2024年問題」を背景に、業務の性質上、短時間の駐車が不可避である業務用車両に係る駐車需要に対応する必要性が大きく高まる中、周辺の交通の安全と円滑への影響を最低限としつつも、こうした駐車需要にきめ細かく対応することが求められているほか、引き続き、訪問看護等に係る駐車需要へも適切に対応していく必要がある。

そのため、「規制改革実施計画」（令和6年6月21日閣議決定）も踏まえつつ、令和7年3月、警察庁は、都道府県警察に対して通達を发出し、道路交通法に基づく駐車許可及び駐車規制からの除外措置について運用を見直すこととした。具体的には、許可要件の明確化等を通じて運用の統一を図るほか、申請書類の統一等を通じて関係手続の簡素化及び合理化を推進することとした。

4 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

令和6年末現在、高速道路は217路線であり、その総延長距離は1万3,000キロメートルを超えている。令和6年中の高速道路における死者数は139人と、前年より1人（0.7%）増加した。

図表5-43 高速道路における交通事故発生件数・死者数の推移（平成27年～令和6年）

区分 \ 年次	平成27	28	29	30	令和元	2	3	4	5	6
交通事故発生件数（件）	9,842	9,198	8,758	7,934	7,094	4,649	4,863	5,655	6,324	6,181
死者数（人）	215	196	169	173	163	114	136	152	138	139

（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して実施し、必要な対策を推進するとともに、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センターパイプ、センターブロックの設置等を推進している。

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、高速道路を通行する際の注意点や逆走・誤進入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、妨害運転や著しい速度超過、飲酒運転、車間距離不保持、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・団体等と連携した普及啓発活動を推進するとともに、令和6年中はシートベルト装着義務違反について27万7,744件、チャイルドシート装着義務違反について1万8,772件の取締りを行った。

④ 高速道路における最高速度規制の見直し

令和6年4月、道路交通法施行令の一部を改正する政令が施行され、高速自動車国道における大型貨物自動車等の法定速度が80キロメートル毎時から90キロメートル毎時に引き上げられた。

また、交通実態、道路環境等を勘案し、80キロメートル毎時の最高速度規制が実施されている高速自動車国道等について、速度規制の見直しを推進している。

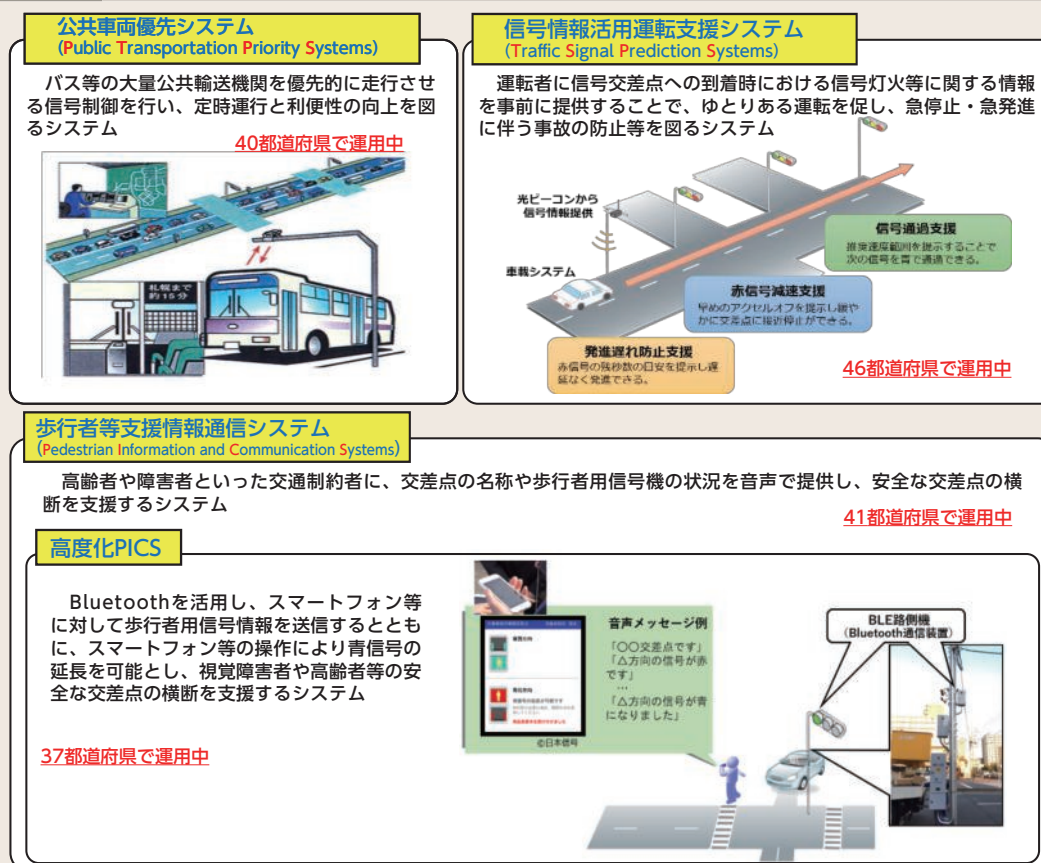
5 ITSの推進と自動運転の実現に向けた取組

(1) ITS^(注1)の推進

① UTMS^(注2)の開発・整備によるITSの推進

警察では、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5-44 主なUTMSの概要（令和6年度末現在）



② ITSに関する国際協力の推進

警察では、令和6年（2024年）9月にアラブ首長国連邦・ドバイで開催された第30回ITS世界会議において、UTMSの先進的な技術を紹介するとともに、参加国と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、令和6年11月、米国運輸省道路交通安全局との会議を米国・ワシントンD.C.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30回ITS世界会議

注1：Intelligent Transport Systems（高度道路交通システム）の略

注2：Universal Traffic Management Systems（新交通管理システム）の略

(2) 自動運転の実現に向けた取組

自動運転の技術は、交通事故の削減や渋滞の緩和等に有効なものと考えられる。警察としても、令和元年及び令和4年には、それぞれSAEレベル3^(注1)及びレベル4^(注2)に相当する自動運転の実用化に対応するための法制度の整備を進めたほか、我が国の道路交通環境に応じた自動運転が早期に実用化されるよう、その進展を支援すべく、公道実証実験に係る道路使用許可基準を策定するなど、必要な取組を進めている。

① 法制度の整備

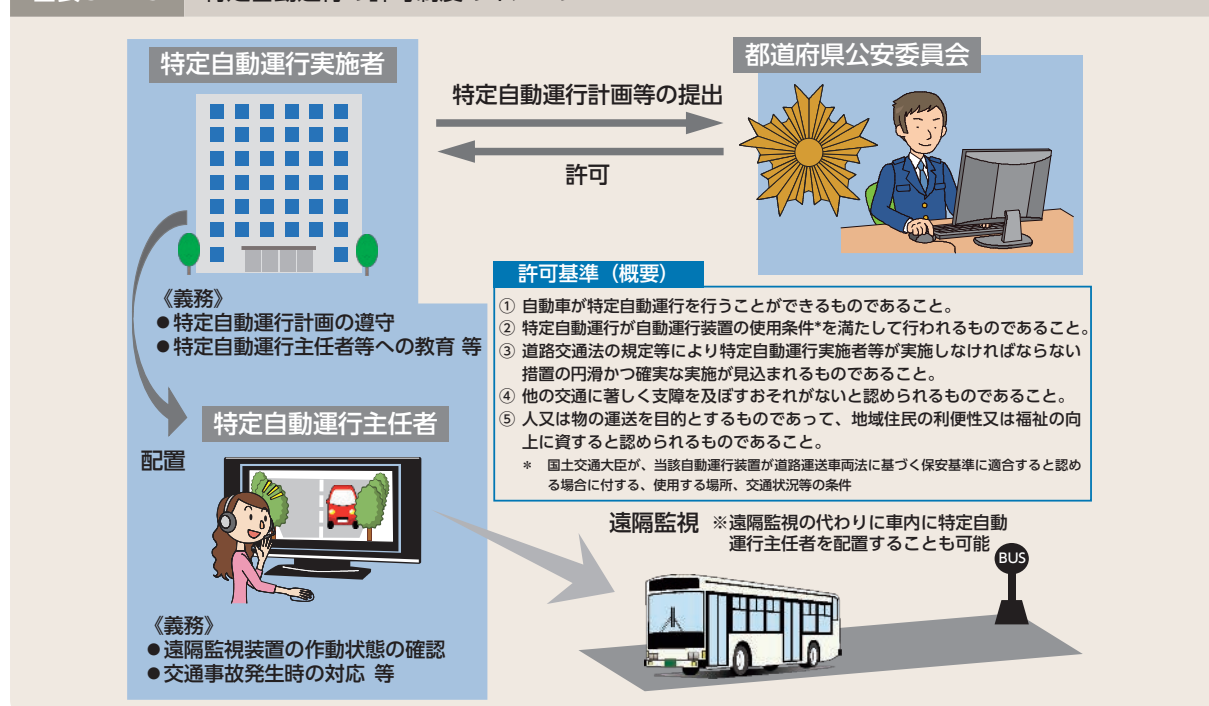
前述の令和4年改正道路交通法により、運転者がいない状態での無人自動運転のうち、限定地域における遠隔監視のみの無人自動運転移動サービスを念頭に置いた許可制度が創設され、令和5年4月1日から施行された。

この改正により、自動運行装置^(注3)のうち同装置の使用条件を満たさなくなった場合に直ちに自動的に安全な方法で自動車を停止させることができるものを適切に使用して自動車を運行することが「特定自動運行」と定義され、「運転」の定義から除外されたことで、運転者の存在を前提としないSAEレベル4に相当する自動運転のうち一定の許可基準を満たすものの実施が可能となった。

特定自動運行を行おうとする者は、特定自動運行を行おうとする場所を管轄する都道府県公安委員会に、経路や交通事故発生時の対応方法等を記載した特定自動運行計画等を提出し、許可を受けなければならないこととされたほか、許可を受けた者（特定自動運行実施者）は、車内又は遠隔監視を行うための車外の決められた場所に特定自動運行主任者を配置した上で、特定自動運行計画に従って特定自動運行を行う義務を負うとともに、当該特定自動運行主任者は、交通事故があった場合に必要な措置を講じなければならないことなどとされた。

令和6年末現在、全国で6件の特定自動運行の許可が行われている。

図表5-45 特定自動運行の許可制度のイメージ



注1：「自動運転に係る制度整備大綱」等で採用されている、SAE（Society of Automotive Engineers）InternationalのJ3016における運転自動化レベルのうち、システムが全ての動的運転タスク（操舵、加減速、運転環境の監視、反応の実行等、車両を操作する際にリアルタイムで行う必要がある機能）をシステムが機能するよう設計されている特有の条件内で実施するが、システムの作動継続が困難な場合は、システムの介入要求等に対して、運転者の適切な応答が期待されるもの

2：SAE InternationalのJ3016における運転自動化レベルのうち、システムが全ての動的運転タスク及びシステムの作動継続が困難な場合への応答をシステムが機能するよう設計されている特有の条件内で実施し、システムの作動継続が困難な場合、運転者が介入要求等に応答することが期待されないもの

3：プログラムにより自動的に自動車を運行させるために必要な装置であって、当該装置ごとに当該装置が道路運送車両法に基づく保安基準に適合すると国土交通大臣が認めるときに付する条件（使用条件）で使用される場合において、自動車を運行する者の操縦に係る認知、予測、判断及び操作に係る能力の全部を代替する機能を有するもの

② 公道実証実験の環境整備

現在、自動運転の早期社会実装を目指して、全国で様々な事業者等による公道実証実験が行われている。警察庁では、安全の確保を前提としつつ、円滑な公道実証実験を支援する観点から、ガイドラインや道路使用許可基準を策定し、公表している^(注1)。

③ 国際的な議論への参画

我が国が締結しているジュネーブ条約^(注2)では、車両には運転者がいなければならないことなどが規定されている一方で、システムが完全に運転操作を実施する自動運転もあり得ることなどから、近年、自動運転に関する国際条約の改正や解釈の整理等に関し、国際連合経済社会理事会の下で欧州経済委員会内陸輸送委員会に置かれたWP.1^(注3)において議論が行われており、警察庁としても、こうした議論に参画している。また、令和3年（2021年）からは、交通における自動運転車両の使用に係る新たな法的文書の作成のための専門家グループ（LIAV-GE）^(注4)にも参加している。

④ 自動運転システムの実用化に向けた研究開発等

自動運転システムの実用化に当たっては、信号認識の確実性を向上させることが求められる。この点、信号の灯火の色を認識する車載カメラを補完するため、信号情報の活用が有効であることなどを踏まえ、警察では、信号情報の提供技術に関する研究開発等を実施している。令和5年度から開始されたSIP^(注5)第3期「スマートモビリティプラットフォームの構築」では、信号情報の配信に関する検討が進められており、警察では、これらの検討に必要な実証実験の環境を整備することなどにより、産官学連携による研究開発に参画している。

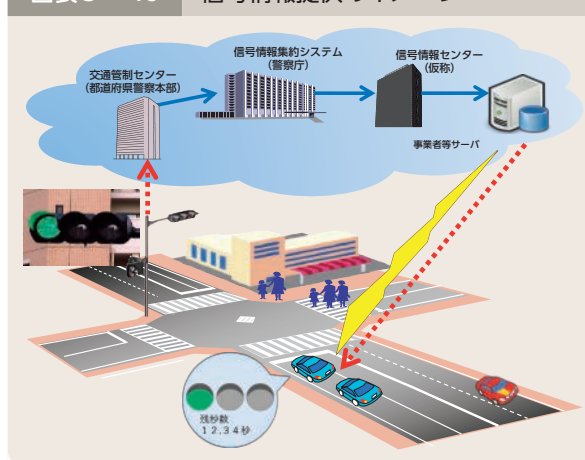
⑤ 自動運転に係る正しい知識の普及啓発と過信、誤用等に対する注意喚起

SAEレベル3^(注6)の自動運転では、自動運行装置の使用条件を満たさなくなる場合には、運転者が同装置から運転操作を確実に引き継ぎ適切に対処する必要がある。

また、自動運行装置に該当しない運転支援機能を用いて自動車を運転する場合においては、運転者は、絶えず前方や周囲の状況を確認し、安全運転を行う義務がある。

警察では、これらの機能を備えている自動車の性能や限界、運転上の留意事項等について、ウェブサイト等を通じた広報啓発に努めている。

図表5-46 信号情報提供のイメージ



注1：警察庁ウェブサイト「自動運転の公道実証実験について」

(<https://www.npa.go.jp/bureau/traffic/selfdriving/roadtesting/index.html>)

2：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

3：Global Forum for Road Traffic Safety（道路交通安全グローバルフォーラム）の通称

4：Group of Experts on drafting a new legal instrument on the use of automated vehicles in trafficの略

5：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

6：182頁参照



第5節

道路交通秩序の維持

1 交通事故抑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、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抑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。

(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、信号無視や歩行者妨害をはじめとする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の高い違反に重点を置いた取締りを推進している。

また、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、警察では、関係機関・団体等と連携し、その危険性につい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。

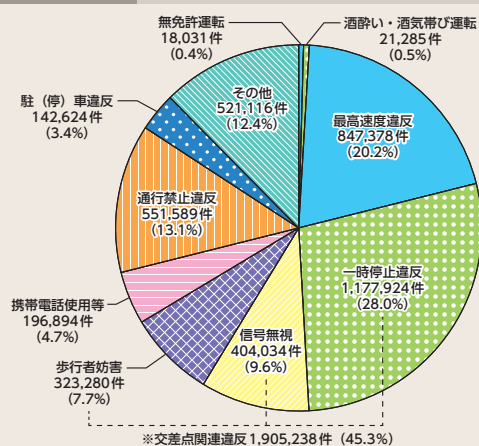
さらに、妨害運転等の悪質・危険な運転行為を防止するため、交通指導取締りを強化するとともに、「思いやり・譲り合い」の気持ちを持った運転の必要性、ドライブレコーダーの有用性等について広報啓発等を推進している。

令和6年（2024年）中は、420万件4,155件の道路交通法違反の取締りを行っている。



悪質・危険な運転行為への交通指導取締り対策

図表5-47 主な道路交通法違反の取締り状況（令和6年）



CASE

自営業の男（26）は、令和6年5月、普通乗用自動車の前輪を油圧により車高を上下させるハイドロ装置によりホッピングさせながら、他人に危害を及ぼすような方法で運転した。同月、同男を道路交通法違反（安全運転義務違反）で検挙した（警視庁）。

CASE

外国人留学生の女（36）は、令和6年3月、公安委員会の運転免許を受けないで、一般原動機付自転車に該当する電動スーツケースを運転した。同年6月、同留学生を道路交通法違反（無免許運転）で検挙した（大阪）。



電動スーツケース

（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事件について、警察では、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、グループ数や人員が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、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。

（5）「白タク行為」対策

いわゆる「白タク行為」は、道路運送法に違反して旅客の運送を行う行為であり、利用者の安全確保の観点からも問題があることから、警察では、関係機関・団体と連携して、「白タク行為」の防止に係る広報啓発活動を行うとともに、令和6年中は同法違反で80件を検挙するなど、「白タク行為」の未然防止と取締強化に努めている。

図表5-48 暴走族等の勢力及び検挙人員の推移
(令和2年～令和6年)

区分		年次	令和2	3	4	5	6
勢力	暴走族	グループ数	131	124	121	137	144
		人員	5,714	5,838	5,770	5,850	5,880
	旧車會 ^{（注1）}	グループ数 ^{（注2）}	510	499	491	425	391
		人員 ^{（注3）}	5,583	5,648	5,888	5,351	5,194
検挙人員	暴走族	道路交通法違反（人）	8,098	6,089	6,280	6,420	5,990
		うち共同危険行為	580	533	526	402	365
		道路運送車両法違反（人）	102	100	95	92	108
	旧車會	道路交通法違反（人）	771	787	646	862	1,253
		道路運送車両法違反（人）	16	11	17	8	20

注1：元暴走族等が中心となって結成された集団をいう。

注2：違法行為を実行する旧車會グループの数

注3：違法行為を実行する旧車會員の数

図表5-49 白タク行為の検挙件数の推移
(令和2年～令和6年)

区分		年次	令和2	3	4	5	6
総検挙数（件）			80	11	17	33	80
無許可一般旅客自動車運送事業 （道路運送法第4条）			42	6	2	21	23
有償運送 （道路運送法第78条）			38	5	15	12	57

注1：163頁参照

注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

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

令和6年中の交通事故事件の検挙件数は、図表5-50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、令和6年中の死亡ひき逃げ事件の検挙率は、97.3%であった。

(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)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。

図表5-50 交通事故事件の検挙状況（令和6年）

区分			件数（件）
合計			277,535
自動車運転致死傷処罰法 ^(注1)	法2条	危険運転致死	35
		危険運転致傷	463
	法3条	危険運転致死	6
		危険運転致傷	292
	法4条	過失運転致死アルコール等影響発覚免脱	3
		過失運転致傷アルコール等影響発覚免脱	93
	法5条	過失運転致死	2,050
		過失運転致傷	267,304
	法6条1項	無免許危険運転致傷	38
	法6条2項	無免許危険運転致死	0
		無免許危険運転致傷	10
	法6条3項	無免許過失運転致死アルコール発覚免脱	0
		無免許危険運転致傷アルコール等影響発覚免脱	4
	法6条4項	無免許過失運転致死	19
		無免許過失運転致傷	1,114
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)		12
	自動車運転過失傷害等 ^(注5)		188
	重過失致死及び過失致死		19
	重過失傷害及び過失傷害		5,885

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

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。

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。

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。

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。



事故解析に関する研修の状況

注：レーザースキャナは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。

memo ドローンの活用

群馬県警察では、捜査員が小型無人機（ドローン）の操縦技術の向上に努めつつ、交通事故事件捜査において、上空から撮影した現場写真を現場見取図の作成に活用するなど、捜査の科学化・合理化を図っている。



ドローンによる空撮状況



ドローンにより空撮した写真

（４）交通事故被害者等^{（注１）}の支援

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３）}等に基づき、図表５－５１のとおり、交通事故被害者等に対して、交通事故事件等に関する情報を可能な限り提供するように努めているほか、その心情に配慮した相談活動を推進している。また、都道府県警察本部の交通事故事件捜査担当課に、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配置し、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を実施している。

図表５－５１ 交通事故被害者等支援に関する主な施策

交通事故被害者等への情報提供	交通事故被害者サポート事業
<ul style="list-style-type: none"> ● ひき逃げ事件、死亡又は全治３か月以上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、 <ul style="list-style-type: none"> ・ 交通事故事件の概要、捜査経過、被疑者の検挙 ・ 運転免許の停止・取消処分等 に関する情報を可能な限り提供 	<ul style="list-style-type: none"> ● 交通事故被害者等の支援の充実を図ることを目的に実施 <ul style="list-style-type: none"> ・ シンポジウム こどもの頃に交通事故で家族を亡くしたこどもの支援について、広く情報発信することを目的に実施 ・ 意見交換会 支援関係者の連携強化、支援業務の充実を図る ・ 自助グループ運営・連絡会議 被害者等の自助グループの設立や活動活性化、その支援を図る
交通事故被害者等からの相談等への対応	交通事故やその被害者等の実態に関する国民の理解の増進
<ul style="list-style-type: none"> ● 「被害者の手引」等を活用して、 <ul style="list-style-type: none"> ・ 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、相談窓口等の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 	<ul style="list-style-type: none"> ● 交通事故被害者等の手記を取りまとめた冊子等の作成・配布 ● 交通安全の集い等における交通事故被害者等による講演を実施 ● 事故類型や年齢層別等データを公表し、その実態等を周知

注１：交通事故事件の被害者及びその家族又は遺族

注２：令和３年３月に第４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７年度末までの５年間に、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。

注３：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



GISで事故を可視化し、交通事故抑止

岐阜県警察本部交通部企画課調査官兼交通事故分析官

河野 昭彦

近年、交通事故の件数は年々減少しているものの、その減少率は鈍化しており、従来のような交通事故の直接的要因に対する対策だけでは十分な効果が得られにくい状況となっています。

そこで、日々発生する交通事故の詳細な分析とその結果に基づく抑止対策が、これまでも増して重要となっています。

私が交通事故分析官となって10年余りが経ちますが、その間、分析技術の進歩はめざましく、数値的分析に加え、GIS（地理情報システム）を活用することで、地理的に事故の発生状況を可視化することが可能となり、事故多発場所の抽出に加え、事故が増加傾向にある場所の早期発見や早期対策にもつながっています。

さらに、地図上の交通事故データをグラフ化し、事故の発生傾向を割り出すことで交通環境と事故との因果関連を分析し、その結果を活用して交通安全意識の向上や交通事故の減少につなげています。

また、交通違反の取締り状況を分析し、事故形態に即した効果的な交通指導取締りの実施や、交通規制や道路環境の見直しによる対策に役立てるなど、相互に連携した分析と対策を実施しています。

今後も、進化する技術等を取り入れ、緻密かつ詳細な分析を行い、悲惨な交通事故が1件でもなくなるよう努めていきたいと思っています。



歩行者の安全を守るために

埼玉県警察本部交通部交通規制課規制調査係

小沼 良裕

悲惨な交通事故を減らすためには、交通安全施設等の適切な維持管理が必要不可欠であり、特に横断歩道の道路標示については、横断歩行者を危険にさらすことのないよう、摩耗等により消えかかっている場合は早急に更新を行う必要があります。

横断歩道の道路標示は、車両の通行等により摩耗しやすく、日々の点検が欠かせないところ、これまでの点検方法では、警察官や職員が現地に赴いて目視で行うなど、多大な労力と時間を要することから、こうした点検作業の効率化が課題でした。そこで、管内を隅々まで走行するパトカーに着目し、パトカーの車載カメラで撮影された走行映像から横断歩道をはじめとする道路標示をAIで認識した上で、画像解析によりその摩耗度合いを数値化して補修（塗り直し）の必要性を判断する「道路標示点検システム」を開発しました。これにより、摩耗した横断歩道の道路標示の効率的な発見や早期の補修が可能となり、横断歩行者の安全性をより高めることができるようになりました。

また、信号機のない横断歩道での車両の停止率を向上させるため、横断歩行者を感知し、標識板の下に設置した電光表示板に「横断あり」と表示して注意喚起する「ライトアップ表示板」を開発しました。これにより、横断歩行者の存在をドライバーに的確に知らせることが可能となり、車両の停止率向上につながっています。

これからも各種技術を活用し、安全で快適な交通環境の実現に向け精一杯取り組んでまいります。

