

地域の高齢者団体等を中心に、市町村長や警察署長名により、反射材着用推進員に委嘱し、反射材の着用を率先させるとともに、地域住民に反射材の活用を呼びかける活動を行った。

4 反射材の活用推進

(1) 効果を体験できる交通安全教育の推進

今回の反射材活用キャンペーンを通じて、反射材の効果を体験したモニターは、反射材を使い続ける傾向にあることが再確認された。

反射材の効果を体験し、反射材の効果を正しく理解することができる体験型の交通安全教育を今後とも推進する。

(2) 衣類等日常的に使用される反射材製品の普及促進

反射材の常時活用を普及するためには、日常的に使用している衣類や身の回り品に自然な形で反射材が組み込まれていることが反射材の定着化に向けて効果的であるので、関係業界、団体等が参加する反射材活用推進委員会の活動支援などにより、多様な反射材製品の開発と流通を促している。

第3節 安全運転の確保

1 運転免許保有者数及び運転免許試験の実施状況

(1) 運転免許保有者数

平成17年12月末現在の運転免許保有者数は、前年に比べて約55万人（0.7%）増加して約7,880万人となった。このうち、男性は約12万人（0.3%）増加して約4,514万人、女性は男性の増加数を上回る約44万人（1.3%）増加して約3,366万人となり、その構成比は男性57.3%、女性42.7%となった（第18表）。

また、年齢層別の増加数では、65歳以上の高齢者が約49万人（5.3%）増加し、増加数の89.6%を占めた。

運転免許の取得可能な16歳以上の人口に占める運

転免許保有者数の割合は、72.3%（男性85.7%、女性59.8%）となり、年齢層別では、35～39歳の年齢層が94.5%（男性98.5%、女性90.5%）で最も多く、次いで30～34歳の年齢層となった（第131図）。

運転免許の種類別保有者数は、第一種普通免許保有者が約6,904万人で全体の87.6%を占めた（第19表）。

障害者の運転免許については、運転できる車両の限定の条件が付されているものが延べ29万8,979件、補聴器使用の条件が付されているものが延べ5万382件となった。

なお、平成17年中の国外運転免許証の交付件数は34万3,002件で、前年に比べ1万3,185件（3.7%）

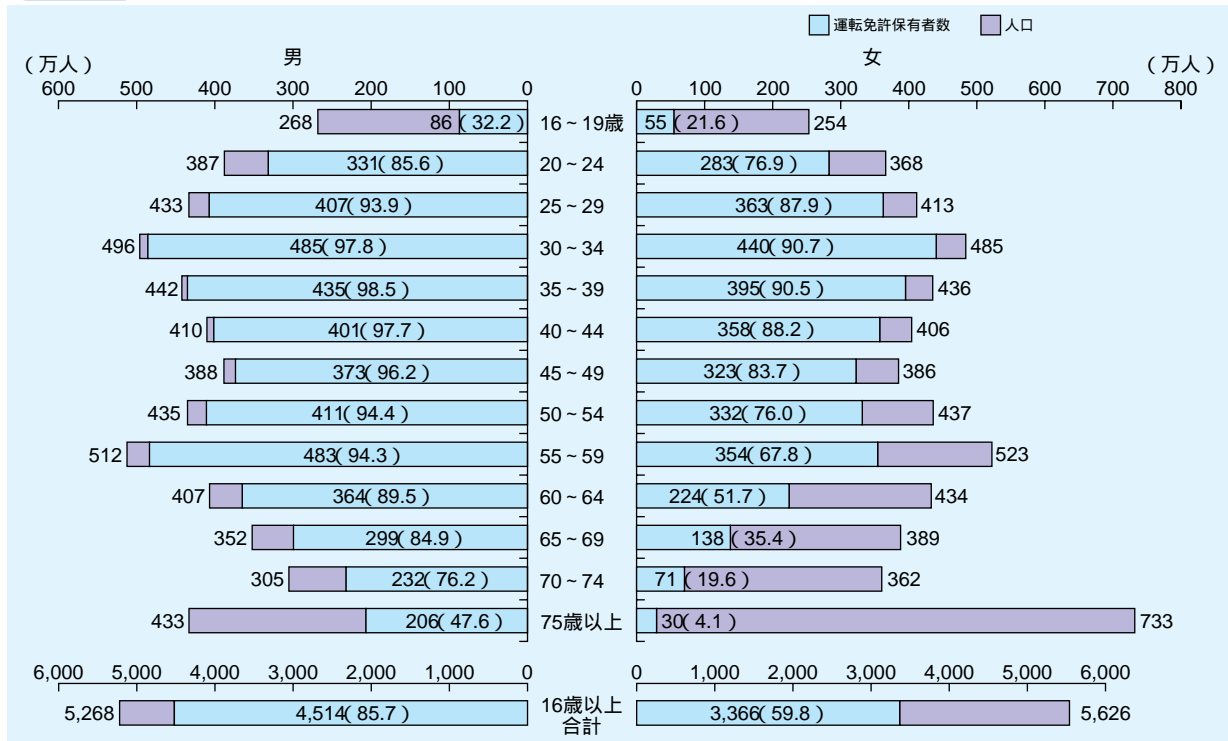
第18表 運転免許保有者数の推移

（各年12月末現在）

年	保有者数					対前年増減率			人口に対する割合		
	全体	人員		構成率		全体	男性	女性	全体	男性	女性
		男性	女性	男性	女性						
	千人	千人	千人	%	%	%	%	%	%	%	%
平成13年	75,551	44,143	31,407	58.4	41.6	1.2	0.6	1.9	70.2	84.6	56.6
14	76,534	44,489	32,044	58.1	41.9	1.3	0.8	2.0	70.9	85.1	57.5
15	77,468	44,786	32,682	57.8	42.2	1.2	0.7	2.0	71.4	85.4	58.4
16	78,247	45,020	33,227	57.5	42.5	1.0	0.5	1.7	72.0	85.7	59.2
17	78,799	45,136	33,663	57.3	42.7	0.7	0.3	1.3	72.3	85.7	59.8

注 1 警察庁資料による。
 2 運転者管理センターにおける集計数である。
 3 人口に対する割合（%）は、16歳以上の運転免許適齢人口に占める運転免許保有者数の割合である。
 なお、人口は、各年10月1日現在の総務省推計人口（16年及び17年はそれぞれ12月1日現在の総務省概算値）による。
 4 単位未満は四捨五入しているため、全体と内訳が一致しないことがある。

第131図 年齢層別・男女別運転免許保有状況（平成17年12月末現在）



注 1 警察庁資料による。内訳の運転免許保有者数及び人口は万人単位で算出し、単位未満は四捨五入して構成率を算出している。ただし、16歳以上の合計については、人口は万人単位、免許人口は実数にて算出し、その後、免許人口を万人単位に四捨五入しているため、免許人口の内訳の合計と16歳以上の免許人口の合計が一致していない。
 2 人口は、平成17年12月1日現在総務省概算値による。ただし、単位未満は四捨五入しているため、合計と内訳が一致しないことがある。
 3 ()内は、当該年齢層人口に占める運転免許保有者数の割合(%)である。

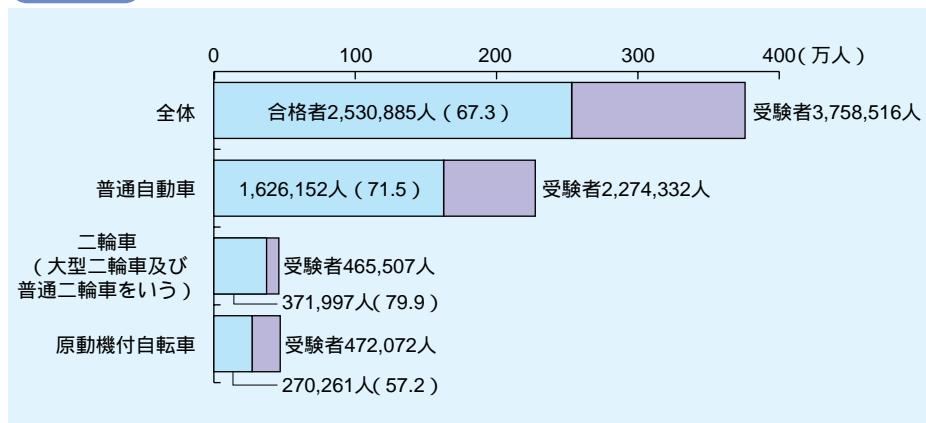
第19表 種類別運転免許保有者数

(各年12月末現在)

免許種別	平成17年				平成16年		対前年比		
	全体	うち男性	うち女性	構成率	全体	構成率	増減数	増減率	
	千人	千人	千人	%	千人	%	千人	%	
第二種免許	大型	1,151	1,141	10	1.5	1,168	1.5	-17	-1.5
	普通	1,216	1,180	36	1.5	1,233	1.6	-17	-1.4
	大特	1	1	0	0.0	1	0.0	0	0.0
	けん引	0	0	0	0.0	0	0.0	0	0.0
	小計	2,369	2,323	46	3.0	2,403	3.1	-34	-1.4
第一種免許	大型	4,470	4,347	123	5.7	4,423	5.7	47	1.1
	普通	69,037	37,254	31,783	87.6	68,317	87.3	720	1.1
	大特	4	4	0	0.0	4	0.0	0	0.0
	けん引	0	0	0	0.0	0	0.0	0	0.0
	大自二	63	52	11	0.1	68	0.1	-5	-7.4
	普自二	304	243	61	0.4	324	0.4	-20	-6.2
	小特	144	69	75	0.2	161	0.2	-17	-10.6
	原付	2,408	843	1,564	3.1	2,546	3.3	-138	-5.4
小計	76,430	42,813	33,617	97.0	75,844	96.9	586	0.8	
合計	78,799	45,136	33,663	100.0	78,247	100.0	552	0.7	

注 1 警察庁資料による。
 2 2種類以上の運転免許を受けている者については、運転免許の種類欄の上位の運転免許の種類によって計上した。
 3 単位未満は四捨五入しているため、合計(小計)が内訳と一致しないことがある。

第132図 運転免許試験の概況（平成17年）



注 1 警察庁資料による。
 2 仮免許試験を除く。
 3 ()内は合格率(%)

減少した。また、外国の行政庁の運転免許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うち技能試験及び学科試験を免除することとされており、17年の当該免除に係る我が国の運転免許の件数は4万4,133件に上り、増減率で1.7%減となった。

(2) 運転免許試験の実施状況

ア 運転免許試験の概況

平成17年中の運転免許試験の受験者数は375万8,516人で、前年に比べて11万2,046人(2.9%)減少した。また、合格者数は253万885人で、前年に比べて8,152人(0.3%)減少した。

このうち、普通免許の受験者数は227万4,332人(合格者数162万6,152人)で、前年に比べ2.4%減少(合格者2.0%減少)、大型二輪免許及び普通二輪免許については46万5,507人(合格者数37万1,997人)で、前年に比べ14.7%増加(合格者17.6%増加)、原付免許については47万2,072人(合格者数27万261人)で、前年に比べ5.5%減少(合格者4.9%減少)した(第132図)。

イ 障害のある人等の運転免許取得

障害者に対しては、安全運転を確保するために必要な条件を付して運転免許を与えることとしており、運転免許試験を受けようとする場合は、事前に運転適性相談に応じ適切な助言を行うこととしている。また、障害のある人等の運転免許の取得については、運転への支障の有無を個別に判断する必要があることから、障害のある人等に対する運転適性相談活動の一層の充実を図った。

身体障害者標識



肢体不自由である者がこの標識を付けて普通自動車を運転しているときは、他の運転者は危険防止のためやむを得ない場合を除き、幅寄せ等をしてはならないこととされている。

2 運転者教育等の充実

(1) 運転免許を取得しようとする者に対する教育の充実

ア 自動車教習所における教習の充実

(ア) 指定自動車教習所における教習の充実

平成17年末現在における指定自動車教習所数は1,450か所で、これらの指定自動車教習所で技能検定に従事している技能検定員は1万8,963人、学科又は技能の教習に従事している教習指導員は3万4,892人である。

一方、平成17年中に指定自動車教習所を卒業した者は188万2,883人で、前年に比べ3万4,882人(1.8%)減少したが、新たに運転免許(原付免許

等を除く。)を受けた者の94.3%を占めた。このように指定自動車教習所における教習は、初心運転者教育の中心的役割を果たしている。

指定自動車教習所は、常に教習水準の向上を図るとともに、適正な運営により、安全運転に必要な技能と知識はもとより社会的責任を身に付けた健全な交通社会人としての運転者を養成するものでなければならない。そのため、各都道府県公安委員会では、指定自動車教習所の教習指導員、技能検定員等に対する定期的な講習や研修を通じ、その資質及び能力の向上を図るとともに、教習及び技能検定等について定期又は随時の検査を行うこととしているほか、教習施設及び教習資器材等の整備等についても指導を行っている。

また、交通状況の変化に迅速、的確に対応するため、常に教習内容の充実に努めている。

平成17年6月からは、オートマチック二輪限定免許制度に対応した教習カリキュラムが実施されている。なお、平成17年6月から7か月間にオートマチック二輪限定免許に係る教習を受けた指定自動車教習所の卒業者は、1万6,418名であった。

(イ) 指定自動車教習所以外の自動車教習所における教習水準の向上

公安委員会では、指定自動車教習所以外の届出自動車教習所に対して必要な助言等を行い、教習水準の維持向上を図った。また、特定届出自動車教習所に対しても、教習の課程の指定を受けた教習の適正な実施等を図るため、指導等を行った。

イ 取得時講習の充実

普通免許、大型二輪免許、普通二輪免許、大型第二種免許又は普通第二種免許を受けようとする者は、普通車講習、大型二輪車講習、普通二輪車講習、大型旅客車講習及び普通旅客車講習のほか、応急救護処置講習の受講が義務付けられている。

普通車講習、大型二輪車講習、普通二輪車講習、大型旅客車講習及び普通旅客車講習は、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につ

いて、応急救護処置講習は、気道確保、人工呼吸、心臓マッサージ等に関する知識について行われた。

公安委員会では、これらの講習の水準が維持され、講習が適正に行われるよう、講習実施機関に対し指導を行った。

平成17年には、普通車講習を2万265人、大型二輪車講習を736人、普通二輪車講習を3,389人、大型旅客車講習を3,681人、普通旅客車講習を4,052人、第一種応急救護処置講習を2万735人、第二種応急救護処置講習を7,574人が受講した。

また、原付免許を受けようとする者に対しては、原付の運転に関する実技訓練等を内容とする原付講習が義務付けられており、平成17年には26万6,572人が受講した。

(2) 運転者等に対する再教育等の充実

ア 初心運転者対策の推進

運転免許取得後の経過年数別に交通死亡事故件数の内訳をみると、運転免許取得後の経過年数の短い者(大部分が若者)が死亡事故を引き起こしているケースが多く、再教育が必要なことを示唆している(第133図)。

このため、初心運転者期間制度を設けており、普通免許、大型二輪免許、普通二輪免許又は原付免許を受けてから1年に達する日までの間を初心運転者期間とし、この期間中にこれらの免許を受けた者が、違反行為をして法令で定める基準に該当することとなったときは、公安委員会の行う初心運転者講習を受講できることとするとともに、この講習を受講しなかった者及び受講後更に違反行為をして法令で定める基準に該当することとなった者は、初心運転者期間経過後に公安委員会の行う再試験を受けなければならないこととしている。

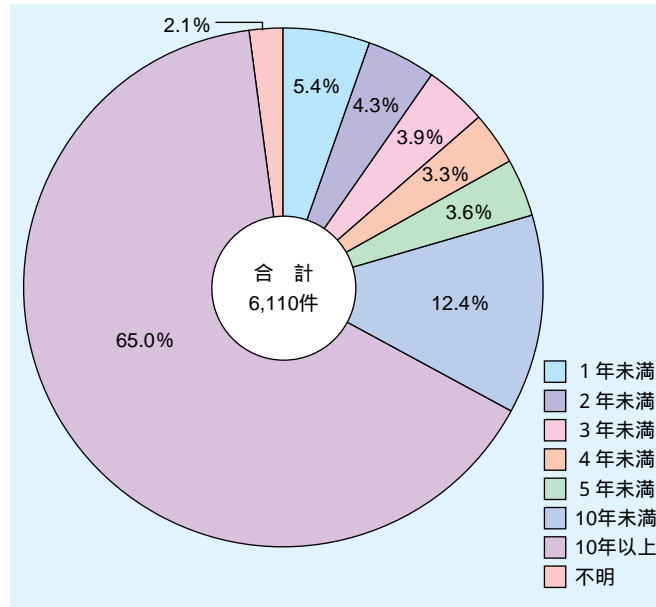
初心運転者講習は、少人数のグループ編成による個別参加型の形態で行われ、路上訓練や運転シミュレーターを活用した危険の予知、回避訓練を取り入れるなど実践的な内容となっている。

イ 運転者に対する各種の再教育の充実

運転シミュレーター

運転者の適正を判断するための模擬運転装置。

第133図 自動車等による死亡事故発生件数(第1当事者)の免許取得経過年数別内訳(平成17年)



注 警察庁資料による。

(ア) 更新時講習

運転免許証の更新を受けようとする者が受けなければならない更新時講習は、更新の機会をとらえて定期的に教育を行うことにより、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、受講対象者の違反状況等に応じ、優良運転者、一般運転者、違反運転者又は初回更新者の区分により実施している。

各講習では、視聴覚教材等を効果的に活用するなど工夫するとともに、一般運転者、違反運転者及び初回更新者の講習では、運転適性診断を実施し、診断結果に基づいた安全指導を行った。平成17年には、優良運転者講習を904万8,958人、一般運転者講習を329万7,645人、違反運転者講習を438万7,487人、初回更新者講習を130万4,954人が受講した。

さらに、更新時講習では、高齢者等受講者の態様に応じた特別学級を編成し、受講者層の交通事故実態等について重点的に取り上げるなど、講習の充実を図っている。平成17年には、11万1,037人がこの特別学級による講習を受講した。

また、一定の基準に適合する講習(特定任意講習)を受講した者は、更新時講習を受講する必要がないこととされている。特定任意講習では、地域、職種等が共通する運転者を集め、その態様に応じた

講習を行っており、平成17年には、1万3,652人が受講した。

(イ) 取消処分者講習

取消処分者講習は、運転免許の取消し等の処分を受けた者を対象に、その者に自らの危険性を自覚させることにより、これらの者の運転態度の改善を図ろうとするものである。運転免許の取消し等の処分を受けた者が免許を再取得しようとする際には、この講習の受講が受験資格となっている。講習は、受講者が受けようとしている免許の種類に応じ、四輪運転者用講習と二輪運転者用講習に分かれている。講習に当たっては、運転適性検査に基づくカウンセリング、グループ討議、自動車等の運転や運転シミュレーターの操作に基づく指導を行うなど個別的、具体的な指導を行い、運転時の自重・自制を促している。平成17年中の取消処分者講習の受講者は4万3,003人であった。

(ウ) 停止処分者講習

停止処分者講習は、運転免許の効力の停止又は保留等の処分を受けた者を対象に、その者の申し出により、その者の危険性を改善するための教育として行われるものである。受講者については、講習終了後の考査の成績によって、行政処分の期間が短縮さ

れることとなっている。講習は、行政処分の期間に応じた短期講習，中期講習，長期講習に分かれ，二輪学級，飲酒学級，速度学級等受講者の違反状況等に応じた特別学級を編成するなどして，その充実を図っている。講習では，道路交通の現状，交通事故の実態に関する講義，自動車等の運転や運転シミュレーターの操作に基づく指導等を行っている。平成17年中の停止処分者講習の受講者は68万3,455人であった。

(エ) 違反者講習

違反者講習は，軽微違反行為（3点以下の違反行為）をして一定の基準（累積点数で6点になるなど）に該当することになった者に対し義務付けられているもので，受講した者については，運転免許の効力の停止等の行政処分を行わないこととしている。

講習では，講習を受けようとする者からの申し出により，運転者の資質の向上に資する活動の体験を含む課程又は自動車等の運転シミュレーターを用いた運転について必要な適性に関する調査に基づく個別指導を含む課程を選択することができることとしている。運転者の資質の向上に資する活動としては，歩行者の安全通行のための通行の補助誘導，交通安全の呼び掛け，交通安全チラシの配布等の広報啓発等が行われている。平成17年中の違反者講習の受講者は23万7,068人であった。

(オ) 自動車教習所における交通安全教育

自動車教習所は，地域住民のニーズに応じ，地域住民に対する交通安全教育を行っており，地域における交通安全教育機関としての役割を果たしている。具体的には，運転免許を受けている者を対象として，運転の経験や年齢等の区分に応じたいわゆるペーパードライバー教育，高齢運転者教育等の交通安全教育を行っている。こうした教育のうち，一定の基準に適合するものについては，その水準の向上と免許取得者に対する普及を図るため，都道府県公安委員会の認定を受けることができ，平成17年12月末現在，9,543件が認定されている。

(3) 二輪車安全運転対策の推進

ア 普通二輪車講習及び大型二輪車講習

普通二輪免許を受けようとする者は普通二輪車講習を，大型二輪免許を受けようとする者は大型二輪車講習を受講することが義務付けられている。講習は，二輪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について行うこととした。

また，平成16年道路交通法の改正により，自動二輪車の高速道路における二人乗りが可能となったことを踏まえ，二人乗りに関する知識について盛り込んだ講習内容とした。

イ 二輪車に係る特別学級の推進

取消処分者講習，停止処分者講習等において，二輪免許を保有する者を対象とした特別学級の編成を推進し，二輪車の交通事故の特徴や安全な二輪車の運転方法等を内容とする講習を行った。

また，平成16年道路交通法の改正により，自動二輪車の高速道路における二人乗りが可能となったことを踏まえ，更新時講習において二輪車学級の編成を推進した。

ウ 二輪免許交付時講習

主に二輪免許を新規取得した青少年層を対象として，免許証が交付される間における待ち時間を活用した二輪車の安全運転に関する講習を行った。

エ 二輪運転者講習に対する協力

警察では，各都道府県の二輪車安全運転推進委員会が二輪車安全普及協会の協力を得て行っている二輪車安全運転講習及び原付安全運転講習に対し，講師として警察官等を派遣するなどの協力を行った。

(4) 高齢運転者対策の充実

ア 高齢者講習等

高齢者は，一般的に身体機能の低下が認められるが，これらの機能の変化を必ずしも自覚しないまま運転を行うことが事故の一因となっていると考えられる。このため，運転免許証の有効期間が満了する日における年齢が70歳以上の高齢者には，更新期間が満了する日前3月以内に高齢者講習を受講することが義務付けられている。

高齢者講習は，受講者に実際に自動車等の運転をしてもらうことや運転適性検査器材を用いた検査を行うことにより，運転に必要な適性に関する調査を行い，受講者に自らの身体的な機能の変化を自覚し

てもらおうとともに、その結果に基づいて助言・指導を行うことを内容としており、この講習を受講した者は、更新時講習を受講する必要がないこととされている。平成17年中の高齢者講習の受講者は155万8,095人であった。

なお、特定任意高齢者講習を受講した者は高齢者講習を受講する必要がないこととされている。さらに、コースにおける自動車等の運転をすることにより、加齢に伴って生ずる身体の機能の低下が自動車等の運転に著しい影響を及ぼしているかどうかについて、公安委員会の確認を受け、当該影響がない旨の確認書（チャレンジ講習受講結果確認書）の交付を受けた者は、簡易な特定任意高齢者講習を受ければよいこととされている。

イ 更新時講習における高齢者学級の編成

更新時講習では、65歳以上70歳未満の者を対象とした高齢者学級を編成し、高齢運転者の運転特性や交通事故の特徴等を内容とする講習を行うよう努めた。

ウ 高齢運転者標識

高齢運転者の安全を確保するためには、周囲の運転者が高齢者に思いやりのある運転をすることが重要であることから、70歳以上の者が運転する普通自動車が高齢運転者標識を付けているときは、他の車両が幅寄せをしたり、割り込みをしたりすることが禁止されている。

エ 申請による運転免許の取消し等

高齢運転者が身体機能の低下などを理由に自動車

等の運転をやめる際、自発的に運転免許証を返納したいという要望に応えるため、その申請により運転免許を取り消すことができる。また、申請により運転免許を取り消された者が希望する場合には、運転経歴証明書を交付している。平成17年中の65歳以上の高齢運転者に係る申請による運転免許の取消しは1万9,026件で、うち運転経歴証明書の交付は1万3,418件であった。

(5) シートベルト及び乗車用ヘルメットの正しい着用の徹底

関係機関・団体と連携し、各種講習・交通安全運動等あらゆる機会を通じて、シートベルト及び乗車用ヘルメットの着用効果の啓発等着用推進キャンペーンを行うとともに、着用義務違反に対する街頭での指導取締りの充実を図った。

(6) 自動車安全運転センターの業務の充実

自動車安全運転センターは、道路の交通に起因する障害の防止及び運転免許を受けた者等の利便の増進に資することを目的として、次のような業務を行った。

ア 安全運転研修業務

安全運転中央研修所では、高速周回路、中低速周回路、模擬市街路及び基本訓練コースのほか、スキッドパン、モトクロス、トライアルコース等の特殊な訓練コースを備えており、実際の道路交通現場に対応した安全運転の実践的かつ専門的な知識、技能についての体験的研修を行い、安全運転教育について専門的知識を有する交通安全指導者や高度な運転技能と知識を有する職業運転者、安全運転についての実践的な能力を身に付けた青少年運転者の育成を図っている。平成17年度には、延べ6万3,647人の研修を実施した。

イ 少年交通安全研修業務

安全運転中央研修所の附属交通公園では、幼児及び小・中学校の児童・生徒を対象とし、歩行者及び自転車利用者としての適正な交通の方法等について参加・体験型の交通安全研修を行い、交通安全意識



高齢運転者標識

スキッドパン/スリップを体験するための特殊路面。

モトクロス/自然な地形や自然に類似した路面状況で行われるモーター・サイクル競技。

トライアル/自然の障害物等を適切な技術を用いて乗り越え、失点の少なさを競うモーター・サイクル競技。

の啓発を図っている。平成17年度には、5万27人の研修を実施した。

ウ 交通事故証明業務

交通事故当事者等の求めに応じて、交通事故の発生日時、場所、当事者の住所、氏名等を記載した交通事故証明書を交付した。

エ 運転経歴証明業務

運転者の求めに応じて運転経歴証明書を交付し、運転者の利便を図った。運転経歴証明書は、企業等における安全運転管理を進める上での有効な資料としての利用価値が高いことから、運転経歴証明書の活用による具体的な安全運転管理の進め方についての手引書を配布するなど、その活用を推進した。

また、運転経歴証明書のうち、無事故・無違反証明書又は運転記録証明書の交付申請をした者（過去1年以上の間、無事故・無違反で過ごした者に限る。）に対して、証明書に加えSD（SAFE DRIVER）カードを交付し、安全運転者であることを賞揚するとともに、安全運転を促した。

オ 累積点数通知業務

交通違反等の累積点数が運転免許の停止処分又は違反者講習を受ける直前の水準に達した者に対して、その旨を通知し安全運転の励行を促した。

カ 調査研究業務

トラック運転者に対する運転技能教育等のあり方についての調査研究、自動二輪車等への情報提供のあり方に関する調査研究等、自動車等の安全な運転に必要な技能及び交通事故の防止等に関する調査研究を行った。

(7) 自動車運転代行業の指導育成等

自動車運転代行業の業務の適正な運営を確保し、交通の安全及び利用者の保護を図るため、自動車運転代行業を営む者の欠格事由、自動車運転代行業者に係る都道府県公安委員会の認定、自動車運転代行業者が損害賠償措置を講ずべき旨、その他の遵守事項等について定めた自動車運転代行業の業務の適正化に関する法律（平13法57）が平成14年6月1日に施行され、平成17年末現在、全国で約7,800件の認定申請を受理し、うち約6,000業者が都道府県公安委員会の認定を受けて営業を行っている。自動車運

転代行業に従事する従業員数は約6万5,000人、使用されている随伴用自動車の台数は約2万4,000台である。

自動車運転代行業の業務の適正な運営を図るため、法の適正な運用に努めているところであり、報告徴収や立入検査を行っているほか、無認定営業、損害賠償措置義務違反、道路運送法違反等の違法行為に対して、厳正な取締りを行った。

また、平成16年6月に代行運転自動車を運転しようとする者に普通第二種免許の取得を義務付ける道路交通法の改正規定（道路交通法第86条第5項等）が施行されたことから、第二種免許の取得を促進するための広報・啓発活動を推進したほか、法律に基づく取締りを行った。

(8) 事業用自動車の運転者教育の充実

自動車運送事業者及び運行管理者の運転者に対する指導・監督の指針を示し、運転者に対し事業用自動車の運行の特性や事故の事例等を踏まえた参加・体験・実践的な指導・監督の実施、また、初任、高齢及び重大事故惹起運転者に対しては、それぞれの特性に応じた特別の指導の実施を徹底した。

(9) 独立行政法人自動車事故対策機構等による自動車運送事業等に従事する運転者に対する適性診断の充実

独立行政法人自動車事故対策機構等では、事業用自動車の運転者に対して適性診断を行い、運転行動の特性を心理学的・生理学的側面から診断するとともに、その結果に基づく助言・指導を行った。また、特に運転行動の改善を図るために、初任、高齢及び重大事故惹起運転者に義務付けられている国土交通大臣が認定した特別な適性診断を実施した。

(10) 交通事犯被収容者に対する教育活動等の充実

ア 交通事犯受刑者に対する教育活動

交通事犯受刑者のうち、禁錮受刑者については、交通事犯以外の犯罪による受刑歴がないこと、刑期がおおむね3月以上であることなど一定の基準を満たす者を、交通事犯禁錮受刑者の収容施設に収容し、可能な限り一般の社会生活に近い環境の下で、円滑な社会復帰と再犯防止を図るため、人命尊重を基調とした遵法精神、責任観念その他徳性をかん養

すること及び自主自立の精神を体得させることを目的とした教育活動を実施した。

また、交通事犯懲役受刑者についても、一定の基準に基づき指定された収容施設に収容し、禁錮受刑者に対する処遇に準じた処遇を行った。

これらの交通事犯受刑者収容施設では、生活指導、職業に関する指導等の充実を図るとともに、運転適性があり、かつ、出所後、自動車運転に関する業務に就くことを希望する者に対しては、徹底した交通道德教育を実施したほか、交通法規、自動車構造を始めとする専門学科の教育及び運転技術の実習を行うなど、体系的な交通安全教育の実施に努めた（第10表）。

イ 交通事犯少年に対する教育活動

平成17年中に少年院送致決定を受けて少年院に新たに収容された少年のうち、非行名が「道路交通法違反」となっている少年は、476人（速報値）であり、新収容者全体の9.8%を占めた。

各少年院においては、交通事犯少年に対して、対象者の個別的な問題性に応じた適切な教育及び指導を行い、人命尊重の精神と遵法精神の醸成に重点を置いた交通安全教育を実施するとともに、将来の生活設計を確立させるための進路指導、職業指導等の充実を図るなど、再非行防止のための教育活動を実施した。

ウ 交通事犯少年に対する資質鑑別

少年鑑別所においては、交通事犯少年の特性の的確な把握、より適切な交通鑑別方式の在り方等につ

いて、専門的立場からの研究を活発化するとともに、運転適性検査や法務省式運転態度検査等の活用により、交通事犯少年に対する資質鑑別の一層の適正・充実化を図った。

(11) 交通事犯者に対する保護観察の充実

平成16年に交通事犯により保護観察に付された者は2万6,691人であり、これらの者に対しては、遵法精神の醸成、安全運転態度の形成等を目的とした個別処遇を中心とする交通保護観察を実施した。また、家庭裁判所において交通事犯により保護観察に付された少年のうち、事犯の内容が比較的軽微な少年に対しては、集団処遇を中心とした特別な処遇を短期間に集中して行う交通短期保護観察を実施した。

(12) 悪質危険な運転者の早期排除等

ア 運転免許の拒否及び保留

運転免許試験に合格した者が、過去に無免許運転等の交通違反をしたり、交通事故を起こしたことがあるときは、点数制度によって免許を拒否し又は6月を超えない範囲で免許を保留することとされている。平成17年中における新規免許の拒否件数（点数制度によるものに限る。）は499件で、保留件数は1,905件であった。

イ 運転免許の取消し及び停止

運転免許を受けた者が、免許取得後に交通違反を犯し又は交通事故を起こしたときは点数制度により、また、精神病、麻薬中毒等一定の事由に該当することとなったときには点数制度によらず、その者の免許を取り消し又は6月を超えない範囲で免許の効力を停止する処分を行うこととされている。

また、暴走行為を指揮した暴走族のリーダーのように自ら運転していないものの、運転者を唆して共同危険行為等重大な道路交通法違反をさせた者に対しても、運転免許の取消し等を行っている（第11表）。

第10表 交通事犯受刑者の収容施設への年次別新収容人員（人）

年	平成13年	14年	15年	16年	17年
禁錮	171	147	148	151	129
懲役	857	908	837	785	666
総数	1,028	1,055	985	936	795

注 法務省資料による。

第11表 運転免許の取消し、停止件数

（平成17年，件）

取消し	停止					合計
	うち初心取消	90日以上	60日	30日	計	
62,342	7,204	152,650	146,864	556,349	855,863	918,205

注 1 警察庁資料による。

2 「初心取消」とは、平成元年の道路交通法改正により導入された初心運転者期間制度による取消しである。

3 運転免許制度の改善

(1) 運転者の利便性の向上

免許更新申請等に係る国民の負担軽減の観点から、免許証の即日交付窓口の拡大等、運転免許手続における簡素合理化を推進した。

また、障害のある運転免許取得希望者に対する利便性の向上を図るため、受験者である障害者が持ち込んだ車両による技能試験の実施、運転適性相談活動の充実等、障害のある人に配慮した施策を推進した。

(2) 運転免許証のICカード化

運転免許証の偽造防止等の観点から、高度なセキュリティ（安全）機能を有する電子技術を応用したICカード免許証の発行開始に向け、諸法令の改正を行った。

4 安全運転管理の推進

安全運転管理者及び副安全運転管理者に対する講習を充実するなどにより、これらの者の資質及び安

全意識の向上を図るとともに、事業所内で交通安全教育指針に基づいた交通安全教育が適切に行われるよう指導した。

また、安全運転管理者等の未選任事業所の一掃を図り、企業内の安全運転管理体制を充実強化し、安全運転管理業務の徹底を図った。

(1) 安全運転管理者等の現況

安全運転管理者は、道路交通法により、自動車を5台以上使用する又は乗車定員11人以上の自動車を1台以上使用する事業所等において選任が義務付けられており、また、自動車を20台以上使用する事業所には、その台数に応じ、副安全運転管理者を置くことが義務付けられている（第12表）。

安全運転管理者・副安全運転管理者の年齢別構成では40歳代と50歳代が多く、職務上の地位別構成では、安全運転管理者については課長以上が約半数近くを占め、副安全運転管理者についても課長以上が4割以上を占めた（第13表）。

第12表 安全運転管理者等の年次別推移

（各年3月末）

年	事業所 か所	安全運転管理者 人	副安全運転管理者 人	管理下運転者数 人	管理下自動車台数 台
平成13年	351,964	351,964	54,693	6,126,880	4,522,152
14	348,612	348,612	54,967	6,125,433	4,550,972
15	346,109	346,109	55,628	6,132,984	4,467,440
16	342,525	342,525	56,028	6,104,978	4,457,205
17	341,566	341,566	57,176	6,403,073	4,650,723

注 警察庁資料による。

第13表 年齢層別及び職務上の地位別正・副安全運転管理者数

（平成17年3月末）

区分	安全運転管理者		副安全運転管理者		
	人員(人)	構成率(%)	人員(人)	構成率(%)	
年齢層別	20～29歳	6,728	2.0	1,788	3.1
	30～39	41,595	12.2	9,030	15.8
	40～49	96,282	28.2	19,107	33.4
	50～59	134,800	39.5	23,667	41.4
	60歳以上	62,161	18.2	3,584	6.3
地位別	課長以上	166,274	48.7	25,225	44.1
	係長	24,277	7.1	11,388	19.9
	主任	24,151	7.1	7,140	12.5
	使用者	79,511	23.3	1,062	1.9
	その他	47,353	13.9	12,361	21.6
合計	341,566	100.0	57,176	100.0	

注 警察庁資料による。

第1 14表 正・副安全運転管理者講習の年度別実施状況

(各年度末現在)

年度	安全運転管理者				副安全運転管理者			
	実施回数	受講対象者数 (A)	受講者数 (B)	受講率 (B)/(A)	実施回数	受講対象者数 (A)	受講者数 (B)	受講率 (B)/(A)
	回	人	人	%	回	人	人	%
平成12年度	2,291	349,335	339,923	97.3	1,644	53,605	52,480	97.9
13	2,297	344,745	337,612	97.9	1,685	54,227	53,282	98.3
14	2,308	340,675	333,653	97.9	1,764	54,592	53,417	97.8
15	2,301	339,478	332,758	98.0	1,796	55,284	54,244	98.1
16	2,343	337,760	330,708	97.9	1,839	56,227	54,820	97.5

注 警察庁資料による。

(2) 安全運転管理者等に対する講習の実施状況

都道府県公安委員会は安全運転管理者の資質の向上を図るため、毎年1回、自動車及び道路交通に関する法令の知識、安全運転に必要な知識、安全運転管理に必要な知識等を内容とした講習を実施した。

平成16年度における安全運転管理者講習は2,343回実施され、全受講対象者の97.9%に当たる33万708人が受講し、また、副安全運転管理者講習は延べ1,839回実施され、全受講対象者の97.5%に当たる5万4,820人が受講した(第1 14表)。

(3) 安全運転管理者協議会等に対する指導育成

企業等における自主的な安全運転管理を推進するとともに、安全運転管理者等の資質の向上を図るため、安全運転管理者等の組織への加入促進、自主的な検討会の開催、自動車安全運転センター安全運転中央研修所における研修の実施、無事故無違反運動等に対する指導育成等を行った。

都道府県ごとに組織されている安全運転管理者協議会に対しては、安全運転管理者等研修会の開催、事業所に対する交通安全診断等の実施を始め、交通安全教育資料及び機関誌(紙)の発行等について積極的に指導したほか、同協議会の自主的活動の促進を図っている。また、同協議会は、全国交通安全運動等を推進するとともに、職域における交通安全思想の普及活動に努めた。

5 自動車運送事業者等の行う運行管理の充実**(1) 運行管理者制度の充実**

事業用自動車の運行の安全に関する責任体制の明確化と運行管理業務の適正化を目的に、自動車運送事業者に対し、運行管理者を選任することを義務付

け、乗務割の作成、運転者に対する指導監督等の業務を行わせた。

(2) 自動車運送事業者等に対する指導監督の充実

運行管理について道路運送法等の遵守を確保し、適正な実施を図るため、平成17年10月に自動車運送事業に係る交通事故要因分析検討会において、自動車運送事業の新たな安全対策をとりまとめた。これを踏まえ、新規参入事業者等に対する早期監査の実施等重大事故を引き起こす前の予防的監査を平成18年2月1日から実施することとした。

(3) 事故情報の多角的分析の実施

事業用自動車の事故に関する情報の充実を図るため、自動車事故報告規則(昭26運輸省令104)に基づく事故情報の収集・分析に加え、自動車運送事業に係る交通事故要因分析のための情報収集・分析を充実・強化した。分析等の結果については、自動車運送事業者に対する指導等に活用した。

また、事故発生時の前後の走行情報(前方映像、車両速度、急加速減)を記録する映像記録型ドライブレコーダーを事業用自動車に搭載することによる事故抑制効果等について調査・分析を行った。

(4) 運行管理者等に対する指導講習の充実

運行管理業務の更なる充実を図るため、運行管理者等に対する国土交通大臣が認定した講習の実施機関である独立行政法人自動車事故対策機構において、新たに運行管理業務を行おうとする者に対する基礎講習、既に運行管理者として選任されている者等に対する一般講習、重大な事故を惹起した営業所の運行管理者に対する特別講習を行っている。

(5) 貨物自動車運送事業安全性評価事業の実施

貨物自動車運送適正化事業実施機関では、貨物自



「安全性優良事業所」の認定のシンボルマーク（通称「Gマーク」）

自動車運送事業者について、利用者がより安全性の高い事業者を選択できるようにするとともに、事業者全体の安全性向上に資するため、平成15年度から、事業者の安全性を正当に評価・認定し、公表する「貨物自動車運送事業安全性評価事業」を実施している。平成17年12月現在、6,683事業所に対して「安全性優良事業所」の認定を行った。

6 交通労働災害の防止等

(1) 交通労働災害の防止

全産業で発生した労働災害のうち死亡災害についてみると、交通事故による死亡者は、全体の死亡者数の28.5%を占め、特に陸上貨物運送事業では、事業の特性から交通事故によるものが65.8%を占めた（第15表）。

交通労働災害防止のためのガイドライン（平6労働省通達）を事業場に周知徹底するとともに、ガイドラインに基づく対策が効果的に実施されるよう、陸上貨物運送事業労働災害防止協会等と連携して、交通労働災害防止指導員により事業場に対する個別指導等を実施し、事業場における交通労働災害防止のための管理体制の確立、無理のない走行計画の策定等自動車等の適正な走行管理等の推進を図った。また、交通労働災害防止担当管理者及び自動車運転業務従事者に対する教育の推進を図った。

(2) 運転者の労働条件の適正化

ア 自動車運転者の労働条件確保のための監督指導等

自動車運転者の労働時間等の労働条件の向上を図り、もって交通事故の防止に資するため、労働基準法（昭22法49）等の関係法令及び自動車運転者の労働時間等の改善のための基準（平元労働省告示7）の遵守を図るため、自動車運転者を使用する事業場に対し、監督指導を実施した（第16表）。

イ 相互通報制度等の活用

交通関係行政機関が、相互通報制度等を活用し、連携を密にすることにより、協力して自動車運送事業者等の労務管理及び運行管理の適正化を図った。

ウ 自主的労務管理の推進

事業主自らが労務管理の改善意欲を高めることにより、業界及び各事業場の自主的な労務改善が行われるよう自動車労務改善推進員（民間有識者に委嘱）を中心として指導を行った。

7 道路交通に関する情報の充実

(1) 道路交通情報の充実

多様化する道路利用者のニーズにこたえるため、

第16表 自動車運転者を使用する事業場に対する監督指導結果（平成16年）

重点対象区分	事項	監督実施事業場数	改善基準告示違反事業場数
トラック業		3,036	1,761
バス業		75	49
ハイヤー・タクシー業		485	243
その他		440	162

注 1 厚生労働省資料による。
2 「改善基準告示違反事業場数」欄は、何らかの改善基準告示違反が認められた事業場数である。

第15表 労働災害による死者数中交通事故による死者数の占める割合の推移

年	全産業				陸上貨物運送業			
	労働災害 全死者数(A)	道路上の 交通事故(B)	その他の 交通事故(C)	交通事故の比率 {(B)+(C)}/(A)	労働災害 全死者数(A)	道路上の 交通事故(B)	その他の 交通事故(C)	交通事故の比率 {(B)+(C)}/(A)
	人	人	人	%	人	人	人	%
平成12年	1,889	590	11	31.8	271	197	0	72.7
13	1,790	552	11	31.5	241	180	1	75.1
14	1,658	492	16	30.6	234	169	0	72.2
15	1,628	482	10	30.2	241	169	0	70.1
16	1,620	444	18	28.5	243	160	0	65.8

注 厚生労働省「死亡災害報告」による。

道路利用者に対し必要な道路交通情報を提供することにより、安全かつ円滑な道路交通を確保するとともに、光ファイバーネットワーク、マイクロエレクトロニクス等の新たな情報技術を活用しつつ、交通監視カメラ、路側通信システム、車両感知器、交通情報板等の既存の情報収集・提供体制の充実を図った。

また、予測交通情報を提供する事業者の届出制、不正確又は不適切な予測交通情報を提供した事業者に対する是正勧告措置等を規定した道路交通法及び交通情報を提供する際に事業者が遵守すべき事項を定めた交通情報の提供に関する指針に基づき、事業者に対する指導・監督を行い、交通情報提供事業の適正化を図った。

さらに、高度道路交通システム（ITS）の一環として、運転者に渋滞情報等の道路交通情報を提供する道路交通情報通信システム（VICS）の整備・拡充を図ることにより、交通の分散を図り、交通渋滞を解消し、交通の安全と円滑化を推進した。

都道府県公安委員会では、車両感知器等の情報収集装置、各種情報提供装置の整備等交通管制センターの高度化等により、交通情報収集・提供機能の充実を図った。また、交通管制センターを中心として、各種警察活動や他機関との情報交換を通じて広範な交通情報を収集するとともに、フリーパタン式交通情報板等の効果的運用、(財)日本道路交通情報センター及び報道機関との連携強化等を図ることにより、一般道路利用者のニーズに応じた情報を提供し、交通流の適切な配分・誘導に努めた。さらに、行楽期における大渋滞、台風及び地震等による大規模な交通障害に際しては、交通実態を把握し、適切な交通規制及び迂回路の設定を行うほか、広報活動、交通情報の提供等の措置を講じた。加えて、新交通管理システム（UTMS）の構想に基づき、システムの充実、キーインフラである光ビーコンの整備等の施策の推進を図った。

道路管理者においては、道路標識の整備に努めるとともに、道路パトロールの強化、道路モニター制度の活用、交通監視カメラ、車両感知器、気象観測装置等の情報収集装置の整備及び路上工事等の情報を収集するシステムの開発を図った。また、他機関との情報交換等により、道路の危険箇所、交通状況等の道路情報を迅速かつ的確に収集し、これらの情報を道路情報板、路側通信、トンネル内ラジオ再放送施設、テレビ、ラジオ、新聞等により広く一般に提供するとともに、一般からの電話照会への対応やファクシミリによる情報サービス等を行うほか、道路管理者相互の連絡体制を強化して道路情報の効果的利用が図られるよう努めた。

また、一般の道路利用者に必要な道路交通情報をより一元的かつ広域的に提供するため、(財)日本道路交通情報センターの情報提供サービスの向上を図るよう指導した。

(2) 危険物輸送に関する情報提供の充実等

危険物の輸送中の事故による大規模な災害を未然に防止するため、関係省庁が密接な連携の下に各省庁において危険物の運送業者に対し、適正な運行計画の作成等の運行管理の徹底、関係法令の遵守、異常・事故発生時の応急措置を記したイエローカード（緊急連絡カード）の携行等を指導し、危険物輸送上の安全確保の徹底を図った。

従来のイエローカードは、少量で多品種の危険物輸送時やストックヤードから先の少量品輸送には携行が困難であったため、その対策として採用された容器イエローカードの周知及び導入の推進を図った。

また、危険物運搬車両の交通事故による危険物の漏えい等が発生した場合に、安全かつ迅速に事故処理等を行うため、危険物災害等情報支援システムを構築、運用した。

(3) 気象情報等の充実

道路交通に影響を及ぼす台風、大雨、大雪等の自

フリーパタン式交通情報板

中央からの指令によって、電光により文字や記号等で情報を表示できる情報伝達装置

ストックヤード

危険物を一時保管する場所。

然現象について、的確に実況監視を行い、適時適切な予報・警報等を発表・伝達して、事故の防止及び被害の軽減に努めた。

ア 気象監視体制の整備

(ア) 静止気象衛星業務の整備

静止気象衛星「ひまわり5号(GMS5)」の後継機となる運輸多目的衛星新1号「ひまわり6号」による気象衛星観測を平成17年6月28日から開始した。また、運輸多目的衛星新2号については、平成18年2月18日に打上げられた。

(イ) 地上気象観測業務の整備

気象の観測精度の向上を図り、的確に気象現象を把握するため、地上気象観測装置5台の更新を行った。

イ 気象情報の高度化

(ア) スーパーコンピューターと気象情報通信網の整備

台風、集中豪雨等の予測精度の向上を図るためスーパーコンピューターの、また、データの収集や情報配信の迅速・確実化等を図るため気象情報通信網の整備を行った。

(イ) 土砂災害警戒情報作成システムの整備

都道府県と気象台とが共同で土砂災害の危険度に関する情報を作成・発表するためのシステムの整備を行った。

(ウ) 気象に関する防災情報の共有化の推進

市町村の担当者や地域防災リーダーなどと気象に関する防災情報を共有する体制を構築するため、最新のIT・情報通信インフラを活用した気象に関する防災情報共有化のためのシステムの整備を進めた。

(エ) 注意報・警報の発表区域の設定・見直し

きめ細やかな防災気象情報の発表の推進を図るため、都道府県などの地元関係機関との協議のうえで、防災関係機関の管轄範囲及び災害特性を考慮し、注意報・警報の発表区域(二次細分区域)の設定・見直しを行っており、平成17年度末で370区域となった。

ウ 地震・津波・火山監視業務の整備

(ア) 地震・津波監視業務の整備

地震・津波に関する的確な防災情報を提供するた

め、地方公共団体が整備した震度計、および独立行政法人防災科学技術研究所が更新・整備したK-NET地震計による震度データの地震情報への活用を推進し、防災情報の充実を図るとともに、予想される津波の高さをメートル単位の具体的な数値で発表する津波予報・情報を迅速に発表した。緊急地震速報に対応したナウキャスト地震計の整備等観測体制を強化した。一方、関係機関の地震に関するデータに加え、地震に関する基盤の調査観測網のデータを収集し、その成果を防災情報等に活用するとともに、地震調査研究推進本部地震調査委員会に提供するなど、観測体制の連携を行った。また、大規模地震に備えた防災関係機関等の初動体制の強化を目的として、地震の主要動が到達する前にその情報を伝達する「緊急地震速報」の本格提供に向けた検討を推進した。

(イ) 火山情報の充実

全国4か所の火山監視・情報センターにおいて、浅間山などの火山活動の的確な監視、火山活動に関する情報の迅速かつ的確な発表、国や地方自治体の防災対策を行う機関への迅速な伝達を行うとともに、火山に関する関係機関の観測データの共有化並びに火山活動の診断体制の強化等を行った。火山活動に関する情報の質的な高度化を図るため、既に導入した12火山において火山情報(緊急火山情報、臨時火山情報、火山観測情報)に0~5の6段階に分けた火山活動度レベルを付加して引き続き発表するとともに、よりの確な情報の発表に資するため、火山活動度レベルの活用状況等についての検証を進めた。

エ 気象知識の普及等

気象・地象・水象の知識の普及など気象情報の利用方法等に関する講習会等の開催、広報資料の配布等を行ったほか、防災機関の担当者を対象に予報、警報等の伝達等に関する説明会を開催した。

(4) 災害発生時における情報提供の充実

災害発生時において、道路の被災状況や道路交通状況を迅速かつ的確に収集・分析・提供し、復旧対策の早期立案や緊急交通路、緊急輸送路等の確保及び道路利用者等への道路交通情報の提供等に資する

ため、地震計、交通監視カメラ、車両感知器、道路交通に関する情報提供装置・通信施設、道路管理情報システム等の整備を推進するとともに、大規模な地震や火山噴火、豪雨・豪雪等の災害に関し、イン

ターネット等情報通信技術（IT）を活用した道路の点検結果や被災状況等の災害情報等の提供を推進した。

第4節 車両の安全性の確保

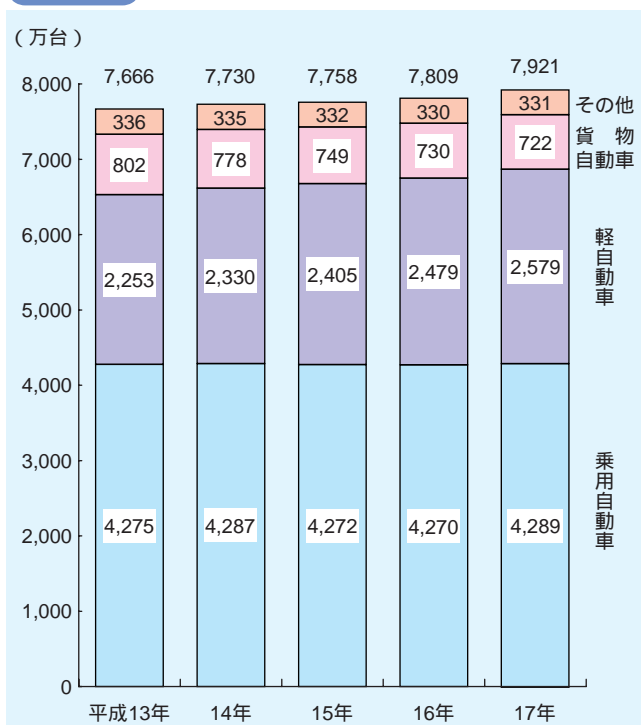
1 車両保有台数の推移

(1) 自動車保有台数の推移

平成17年12月末現在の自動車保有台数は約7,921万台であり、前年に比べて112万台（1.4%）増加し、自動車1台当たりの人口は1.62人（17年3月末現在）となった（第134図）。

自動車保有台数を用途別及び車種別にみると、小型乗用自動車が約2,626万台と最も多数を占め、全自動車台数の33.1%を占めた。これに次いで普通乗用自動車が約1,663万台で21.0%、軽四輪乗用自動車が約1,420万台で17.9%となっており、この3車種で全体の72.1%を占めた。また、対前年増加率では、軽四輪乗用自動車6.8%、普通乗用自動車2.1%等が目立っている（第17表）。

第134図 自動車保有台数の推移



注 1 国土交通省資料により、各年12月末現在の値である。
2 第1種及び第2種原動機付自転車並びに小型特殊自動車を除く。

(2) 原動機付自転車保有台数の推移

平成17年4月1日現在の原動機付自転車保有台数は約992万台となり、前年に比べて16万台（1.6%）減少している。第1種原動機付自転車が全原動機付自転車の86.4%に上っているが、台数は前年に比べて2.0%減少、第2種原動機付自転車は0.9%増加している。

(3) 自転車保有台数の推移

平成17年末の自転車保有台数は約8,665万台であり、前年に比べて約32万台（0.4%）増加している（第135図）。

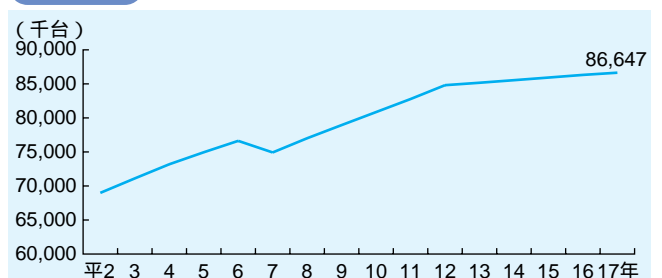
2 車両の安全性に関する基準等の改善の推進

(1) 道路運送車両の保安基準の拡充・強化等

ア 車両の安全対策の推進

自動車の安全対策による交通事故死者数の低減目標やその推進の在り方等が盛り込まれた運輸技術審議会答申「安全と環境に配慮した今後の自動車交通政策のあり方について」（平成11年6月）を踏まえ、安全対策を立案・実施した。具体的には、「事故分析部会」において、事故の全体的な特徴・傾向を把握する「全体俯瞰」並びに事故件数の突出している

第135図 自転車保有台数の推移



注 1 (財)自転車産業振興協会資料による。
2 平成6年までは通産省生産動態統計等に基づく物的推計値。
3 平成7年より世帯主年代別(単身世帯,世帯外を含む)の保有率で推計した人的推計値に変更。平成7年国勢調査結果等を用いて保有台数の見直し修正を行った。(厚生労働省国立社会保障・人口問題研究所参考)