

国交通安全活動推進センターとして指定されており、民間の交通安全活動団体の中核を担っていくことが期待されていることから、警察庁では必要な助言・指導に努めた。

#### イ 母親の交通安全組織に対する指導育成

地域社会における母親の交通安全組織の育成に努めるとともに、母親の交通安全活動の指導等を行っている。全国交通安全母の会連合会に対し、幼児・新入学児童及び高齢者向けの交通安全指導啓発資料の作成、広報誌の発行等の事業について指導・援助した。

#### ウ その他の民間団体に対する指導育成

日本交通安全教育普及協会その他の民間交通安全団体の育成に努めるとともに、広く交通安全に関係する団体が行う広報啓発資料の作成、研修会の開催、調査研究の実施等交通安全に関する事業について指導・援助した。

#### 地域交通安全活動推進委員に対する指導等

平成18年3月末現在、全国で約1万9,250人の地域交通安全活動推進委員(以下「推進委員」という。)が委嘱されているが、推進委員に対し、適正な交通の方法及び交通事故防止について住民の理解を深めるための交通安全教育、地域における安全かつ円滑な交通を確保するための広報啓発活動、地域において活動する団体又は個人に対する協力要請活動、住

民からの相談を受ける活動等を適正かつ効果的に推進することができるよう指導した。

また、推進委員が組織する地域交通安全活動推進委員協議会において、推進委員相互の連携、必要な情報の提供、関係機関との連絡調整等を十分に行うことができるよう指導した。特に、推進委員は交通安全教育指針に従って交通安全教育を行うこととされていることから、交通安全活動推進センターが実施する研修等を通じ、指針に基づいた効果的かつ適切な交通安全教育を実施することができるようその指導に努めた。

#### 民間交通指導員に対する指導

地域における交通事故防止を徹底するため、地方公共団体、民間交通安全団体からの委嘱等を受け、ボランティア活動として子ども、高齢者等に対する交通安全指導を行っている民間交通指導員については、その活動が効果的に推進されるよう育成指導に努めた。

#### 交通安全総点検の実施

交通の安全は、人・道・車の調和が図られることにより保たれるものであり、利用する人の視点に立ってとらえられるべき課題である。このような観点から、地域の人々や道路利用者の主体的な参加の下、道路交通環境の点検を行い、行政と住民・企業など地域が一体となった取組を通じ、交通の安全確保を目指す交通安全総点検を推進した。

## 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 運転免許保有者数

平成18年12月末現在の運転免許保有者数は、前年に比べて約53万人(0.7%)増加して約7,933万人となった。このうち、男性は約12万人(0.3%)増加して約4,526万人、女性は男性の増加数を上回る約41万人(1.2%)増加して約3,407万人となり、その構成率は男性57.0%、女性43.0%となった(第1-9表)。

また、年齢層別の増加数では、65歳以上の高齢者が約62万人(6.4%)増加した。

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、72.7%(男性85.8%、女性60.4%)となり、年齢層別では、35~39歳の年齢層が94.9%(男性98.5%、女性91.1%)で最も多く、次いで30~34歳の年齢層となった(第1-35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6,972万人で全体の87.9%を占めた(第1-10表)。

障害者の運転免許については、運転できる車両に限定の条件が付されているものが延べ29万9,970件、補聴器使用の条件が付されているものが延べ5万1,400件となった。

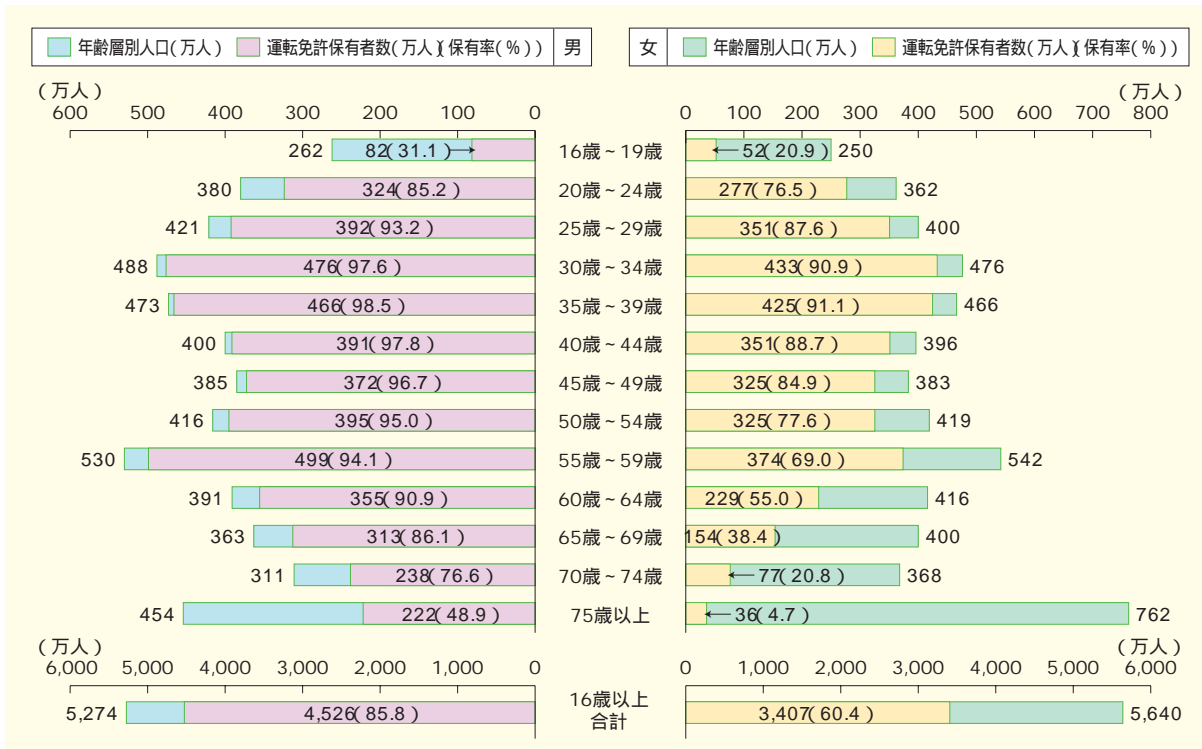
第19表 運転免許保有者数の推移

(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						
平成14年	千人	千人	千人	%	%	%	%	%	%	%	%
	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
18	79,330	45,257	34,072	57.0	43.0	0.7	0.3	1.2	72.7	85.8	60.4

- 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、警察庁が各年10月1日現在の総務省推計人口(平成16年、17年及び18年はそれぞれ12月1日現在の総務省概算値)に基づき作成した数値である。  
 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135図 年齢層別・男女別運転免許保有状況(平成18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、警察庁が平成18年12月1日現在総務省概算値に基づき作成した数値である。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ていない。

なお、平成18年中の国外運転免許証の交付件数は33万2,088件で、前年に比べ1万914件(3.2%)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、18年の当該免除に係る我が国の運転免許の件数は4万4,625件に上り、増減率で1.1%増となった。

### 運転免許試験の実施状況

#### ア 運転免許試験の概況

平成18年中の運転免許試験の受験者数は369万1,462人で、前年に比べて6万7,054人(1.8%)減少した。

また、合格者数は248万4,470人で、前年に比べて4万6,415人(1.8%)減少した。

このうち、普通免許の受験者数は224万5,994人(合

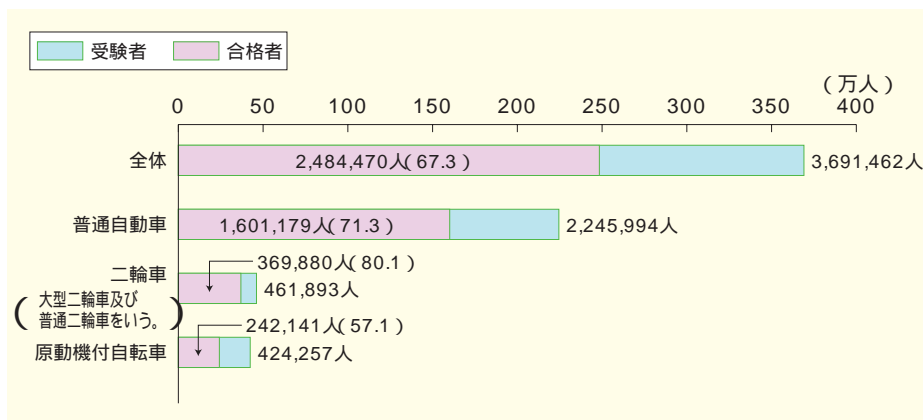
第1 10表 種類別運転免許保有者数

(各年12月末現在)

免許種別		平成18年				平成17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	1,134	1,124	11	1.4	1,151	1.5	- 17	- 1.5
	普通	1,199	1,162	37	1.5	1,216	1.5	- 17	- 1.4
	大特	2	2	0	0.0	1	0.0	1	100.0
	けん引	0	0	0	0.0	0	0.0	0	0.0
	小計	2,335	2,287	48	2.9	2,369	3.0	- 34	- 1.4
第一種免許	大型	4,535	4,407	128	5.7	4,470	5.7	65	1.5
	普通	69,722	37,440	32,281	87.9	69,037	87.6	685	1.0
	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	58	48	10	0.1	63	0.1	- 5	- 7.9
	普自二	286	227	59	0.4	304	0.4	- 18	- 5.9
	小特	129	62	68	0.2	144	0.2	- 15	- 10.4
	原付	2,261	782	1,479	2.9	2,408	3.1	- 147	- 6.1
	小計	76,995	42,970	34,025	97.1	76,430	97.0	565	0.7
合計		79,330	45,257	34,072	100.0	78,799	100.0	531	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1 36図 運転免許試験の概況(平成18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(%)。

合格者数160万1,179人)で、前年に比べ1.2%減少(合格者1.5%減少)、大型二輪免許及び普通二輪免許については46万1,893人(合格者数36万9,880人)で、前年に比べ0.8%減少(合格者0.6%減少)、原付免許については42万4,257人(合格者数24万2,141人)で、前年に比べ10.1%減少(合格者10.4%減少)した(第1-36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。

## 2 運転者教育等の充実

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18年末現在における指定自動車教習所数は1,441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1万9,088人、学科又は技能の教習に従事している教習指導員は3万6,804人である。

一方、平成18年中に指定自動車教習所を卒業した者は185万481人で、前年に比べ3万2,402人（1.7%）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94.2%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。

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18年には、普通車講習を2万571人、大型二輪車講習を785人、普通二輪車講習を3,535人、大型旅客車講習を2,733人、普通旅客車講習を3,170人、第一種応急救護処置講習を2万1,041人、第二種応急救護処置講習を5,822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18年には23万7,297人が受講した。

運転者等に対する再教育等の充実

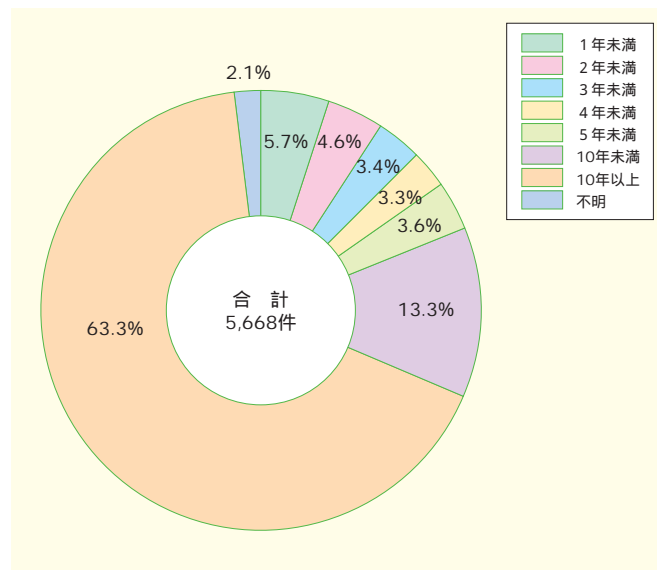
ア 初心運転者対策の推進

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1-37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

第137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18年)



注 警察庁資料による。

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

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18年には、優良運転者講習を828万349人、一般運転者講習を272万5,094人、違反運転者講習を405万3,305人、初回更新者講習を121万5,462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18年には、11万6,280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18年には、1万2,251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、その特性に応じた運転の方法を助言・指導することにより、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、

運転シミュレーター

運転者の適性を判断するための模擬運転装置。

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18年中の取消処分者講習の受講者は4万2,212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て短期講習、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18年中の停止処分者講習の受講者は63万7,232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、交通安全の呼びかけ、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18年中の違反者講習の受講者は23万1,013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18年12月末現在、9,998件が認定されている。

#### 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。

#### 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18年中の高齢者講習の受講者は146万8,374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（高齢者マーク）の表示促進  
高齢運転者の安全意識を高めるため、高齢者マークの積極的な表示の促進を図った。

#### 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こたえるため、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18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2万1,374件で、うち運転経歴証明書の交付は1万4,495件であった。

シートベルト、チャイルドシート及び乗車用ヘルメットの正しい着用の徹底

シートベルト、チャイルドシート及び乗車用ヘルメットの正しい着用を図るため、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、着用効果の啓発等着用推進キャンペーンを積極的に行うとともに、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。

#### 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18年度には、延べ6万2,552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、交通安全意識の啓発を図っている。平成18年度には、4万9,878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

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。

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在り方についての調査研究，カーナビゲーション装置を用いた画像情報提供の在り方に関する調査研究，普通免許保有者に対する貨物自動車の運転に関する教育の在り方についての調査研究等を行った。

#### 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18年末現在，全国で8,863件の認定

申請を受理し，うち6,447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6万9,762人，使用されている随伴用自動車の台数は2万5,332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。

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

事業用自動車の運転者の運転行動の改善を図るため，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の受診の徹底を図った。

また，独立行政法人自動車事故対策機構等に対し，カウンセラーの養成・訓練や診断機器等の改良による適性診断の一層の充実を指導した。

#### 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18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565件で，保留件数は2,092件であった。

第111表 運転免許の取消し，停止件数

（平成18年，件）

取消し	停止					合計
	うち初心取消	90日以上	60日	30日	計	
61,384	6,923	145,724	136,854	510,682	793,260	854,644

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。



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1-11表）。

3 運転免許制度の改善

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。

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準備を行い、平成19年1月から5都県において発行を開始した。

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安全運転管理者等を指導した。

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。

さらに、事業活動に関してなされた道路交通法違反等についての使用者等への通報制度を十分活用するとともに、使用者、安全運転管理者等による下命、容認違反等については、使用者等の責任追及を徹底し適正な管理を図った。

事業活動に伴う交通事故防止を更に促進するため、映像記録型ドライブレコーダー等、安全運転の確保に資する車載機器等を効果的に活用した交通安全教育や安全運転管理の手法等について検討を進め、その普及に向けた働きかけに努めた。

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1-12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1-13表）。

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

第1-12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14年	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
18	338,211	338,211	56,586	6,585,632	4,639,752

注 警察庁資料による。

第1 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18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	6,366	1.9	1,639	2.9
	30～39歳	41,132	12.2	9,185	16.2
	40～49歳	94,400	27.9	18,479	32.7
	50～59歳	134,799	39.9	23,794	42.0
	60歳以上	61,514	18.2	3,489	6.2
合計		338,211	100.0	56,586	100.0
地位別	課長以上	162,845	48.1	25,728	45.5
	係長	23,752	7.0	10,960	19.4
	主任	24,067	7.1	6,900	12.2
	使用者	79,784	23.6	1,072	1.9
	その他	47,763	14.1	11,926	21.1
合計		338,211	100.0	56,586	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13年度	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
17	2,329	335,827	329,742	98.2	1,842	56,211	54,977	97.8

注 警察庁資料による。

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17年度における安全運転管理者講習は2,329回実施され、全受講対象者の98.2%に当たる32万9,742人が受講し、また、副安全運転管理者講習は延べ1,842回実施され、全受講対象者の97.8%に当たる5万4,977人が受講した(第1-14表)。

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 自動車運送事業者の安全対策の充実

自動車運送事業者等に対する指導監督の充実

自動車運送事業の輸送の安全を確保するため、新規参入事業者に対する早期監査の実施や行政処分を行った事業者に対するフォローアップ監査の実施等の予防的監査を実施するとともに、国土交通省と厚生労働省の連携を強化し、相互通報制度の拡充やタクシー事業場に対する合同監査・監督を実施することとし、また、事業者ぐるみで過労運転や酒気帯び運転を行っていた場合等における行政処分の厳格化を図った。さらに、経営トップから現場までが一丸となった安全を確保する仕組みとして運輸安全マネジメントを導入するとともに、事業者の安全管理体

第1-15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				陸上貨物運送事業			
	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13年	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
17	1,514	466	16	31.8	245	170	0	69.4

注 厚生労働省「死亡災害報告」による。

制の構築状況を国が評価する「運輸安全マネジメント評価」を導入した。

このほか、高速バス、トラック、タクシー等について、高速道路等における事故時の被害を軽減するため、シートベルト着用の徹底等の指導の強化を図った。

#### 貨物自動車運送事業安全性評価事業の促進等

貨物自動車運送適正化事業実施機関では、貨物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



「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」）

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18年12月現在、8,205事業所に対して「安全性優良事業所」の認定を行っている。

#### 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・分析を行うとともに、運輸支局を活用して運転者の心理的状況、運行管理の状況、車両の状況等の詳細な情報を収集し、科学的かつ多角的な究明・分析を行った。これらの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。さらに、乗合旅客自動車運送事業の事故の3割を占める車内事故について、早急に実効性のある対策を講ずるべく所要の安全対策を検討し、対策の提言をとりまとめた。

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。

#### 運行管理者等に対する指導講習の充実

運行管理者等に対する指導講習について、事故情報の多角的分析の結果の活用等により、講習内容を充実するとともに、講習水準の向上を図り、視聴覚機材の活用等による効果的な講習を実施し、過労運転・過積載の防止等運行の安全を確保するための指導の徹底を図った。

#### トラック事業者と荷主が協働した安全運行の推進

トラック輸送に係る安全対策を一層推進するため、トラック事業者と荷主がパートナーシップを構築して安全輸送を行うことができるようにするための改善方策について調査検討を行った。

## 6 交通労働災害の防止等

### 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、全体の死者数の31.8%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69.4%を占めた（第1-15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等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。

さらに、近年社会的に関心を集めている長時間運転等を背景とした交通労働災害の発生を踏まえ、運転時間等と交通事故等との関係に関する調査を実施した。

#### 運転者の労働条件の適正化等

##### 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1-16表）。

第1-16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17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	2,755	1,629
バス業	118	70
ハイヤー・タクシー業	911	419
その他	450	140

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。

##### 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

### 道路交通情報の充実

多様化する道路利用者のニーズに応えるため、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（昭35法105）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（平14国家公安委員会告示12）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るなどにより、警察や道路管理者により収集された道路交通情報を活用した民間事業者による正確かつ適切な道路交通情報の提供を促進した。

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・拡充を積極的に図ることにより、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。加えて、高度化された交通管制センターを中心に、個々の車両等との双方向通信が可能な光ビーコンを媒体とし、高度な交通情報提供、車両の運行管理、公共車両の優先、交通公害の減少、安全運転の支援、歩行者の安全確保等を図ることにより交通の安全及び快適性を確保しようとする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。

### 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、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

ストックヤード

危険物を一時保管する場所。

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の効果的運用を図った。

#### 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、津波等の自然現象について、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

運輸多目的衛星新1号「ひまわり6号」の適切な運用を行うとともに、運輸多目的衛星新2号「ひまわり7号」の待機運用を開始した。

##### イ レーダー気象観測業務

雨及び風の詳細な立体分布データを取得することにより、集中豪雨の監視・予測能力向上を図るため、3台の気象レーダーにドップラー機能を付加する更新整備を行った。

##### イ 気象情報の高度化

##### ア 台風情報作成システムの整備

より精度の高くきめ細かい台風情報を提供するための台風情報作成システムの整備を行った。

##### イ 防災情報提供システムの整備

きめ細かな防災対応に必要な観測・予報等の気象に関する防災情報を地域レベルで共有するための最新のIT・情報通信インフラ（社会基盤）を活用した防災情報提供システムの整備を推進した。

また、道路の降雪状況や路面状況等を収集し、道路利用者に提供する道路情報提供装置等の整備を推進した。

##### ウ 注意報・警報の発表区域の設定・見直し

きめ細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上で、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18年度末で373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、及び独立行政法人防災科学技術研究所が更新・整備したKNET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。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ことを目指す「緊急地震速報」の広く国民への提供に向けた検討を推進するとともに、この緊急地震速報の提供に向けて周知・広報を行った。さらに、この緊急地震速報の技術を活用して津波予報の迅速化を行った。一方、関係機関の地震に関するデータに加え、地震に関する基盤的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。

##### 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、桜島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評価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、既に火山活動度レベルを導入している12火山において引き続き火山情報（緊急火山情報、臨時火山情報、火山観測情報）に0～5の6段階に分けたレベルを付加して発表するとともに、避難等の防災対応の判断に資するため、防災対応を踏まえて区分した新しいレベルへの改善を行うなど、火山情報と噴火時等の避難体制に関わる火山防災対策についての検討を推進した。

##### 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。

## IT新改革戦略に基づく安全運転支援システムの推進

インフラ協調による安全運転支援システムとは、車両からは直接見えない範囲の交通事象に対処すべく、車両がインフラ機器（路側設備や他車両に搭載された機器や歩行者が携帯する機器も含む）との無線通信等により情報を入手し、必要に応じて運転者に情報提供、注意喚起、警報等を行うシステムである。

情報通信技術（IT）の活用は人間の認知や判断等の能力や活動を補い、また人間の不注意によるミスを打ち消すことができるため、交通安全に大きく貢献することが期待されている。

これまで、インフラ協調による安全運転支援システムは官民をあげて実用化に取り組んできたが、実証実験の段階の施策が多く、実用化には至っていないか、実用化されてもその普及が不十分であった。そこで、IT新改革戦略（平成18年1月19日にIT戦略本部で決定）において、実用化までのロードマップが策定された。具体的には、平成18年の早期に官民一体となった連携会議を設立し、効果的なシステムの在り方や実証実験の内容を検討し、20年度までに特定地域の公道において大規模な実証実験を行い、事故削減への寄与度について定量的な評価を行った上で、22年に実用化を目指すこととされた。

これを受け、平成18年4月に官民連携のITS推進協議会（事務局：内閣官房）が設置された。ITS推進協議会は、8月に「安全運転支援システムの実用化に向けた実証実験の在り方」を取りまとめ、大規模実証実験の概要として、交通事故の種類と発生原因から実験の対象となるシステムの体系を整理し、実験地域や年度計画の考え方等を決定した。また、関係省庁においても、これを踏まえて以下の取組が行われているところである。

警察庁が推進しているDSSS（Driving Safety Support Systems）は、運転者に対し、周辺の交通状況等を視覚・聴覚情報により提供することで、危険要因に対する注意を促し、ゆとりを持った運転ができる環境を創り出すことにより、交通事故の防止等を図るシステムである（図1参照）。

DSSSは、交通事故の種類ごとに様々なシステム（サービス）が考えられ、平成18年度にはそのうち「追突防止情報提供システム」、「事故態様情報提供システム」、「速度情報提供システム」及び「歩行者横断情報提供システム」の4つのシステムについて、東京都内においてモデル事業を開始した。

また、運転挙動に応じた的確な情報提供を実現する等、その機能の高度化に向けた研究開発を推進しているところであり、関係省庁と連携して早期実用化及び全国展開を図っていくこととしている。

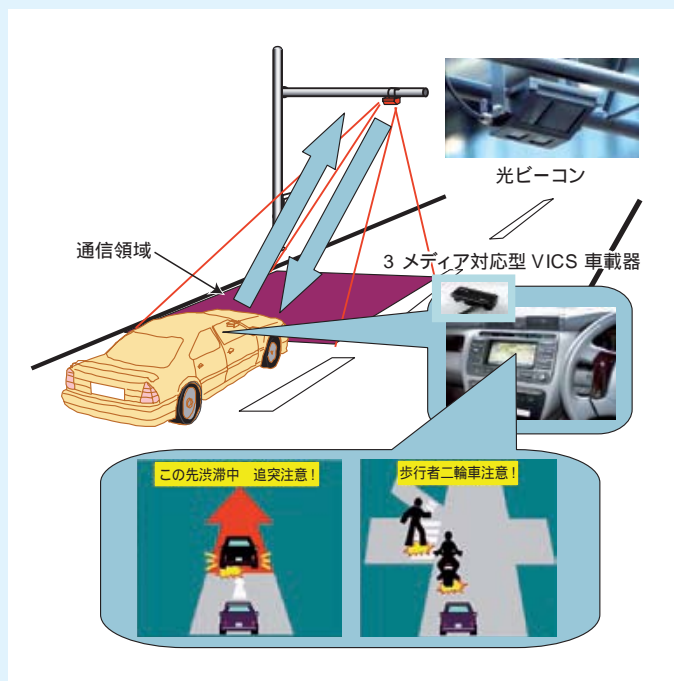


図1 DSSSの概要

総務省では、平成19年度から「安全運転支援情報通信システム実用化のための調査及び実証」ということで、安全運転を支援するような路車間通信や車車間通信システムにおいて、様々な電波メディアを用い実用化のための調査をするとともに、その有効性を実環境で検証する予定としている。具体的には20年度の大規模実証実験に向けて、電波伝搬特性などの基礎的な特性測定に加えて、路車間通信や車車間通信に用いる無線インターフェースや通信プロトコル等の通信技術の仕様の策定を行うこととしている。

また、平成17年度から取組み中のユビキタスITSの研究開発や、電波の有効利用を主たる目的として行う研究開発についても、その中で特に安全運転支援に資するものについては、実環境において検証することとしている。

国土交通省では、ドライバーへの情報提供を適切に行うことによる注意喚起等により、交通事故を削減し、安全で快適な自動車の走行を支援する走行支援道路システム（AHS）について、事故削減に効果的なシステムの構築を行っている。平成19年度から、首都高速道路等の複数箇所において、障害物情報提供システム、前方情報提供システム、合流支援システム等について、ITS車載器（ETCやVICSなどの既存サービスのほか、DSRCシステムの路側機による音声・画像を用いた情報提供やインターネット接続などが可能で、光ビーコンによる情報提供など多様なメディア・サービスに対応した車載器。19年3月に（電子情報技術産業会が規格を策定。）を活用した実証実験を実施し、実用化を図っていくこととしている。

また、IT技術により安全性を格段に高めた先進安全自動車（ASV）の開発・普及の促進について、産・学・官の協力のもと平成18年度から第4期ASV推進計画を実施しているところであり、IT新改革戦略に基づく大規模実証実験の実施についても、同計画において、インフラ協調による安全運転支援システムの検証実験を実施するための車両側からの取組を行うこと等を通じ実用化に向け取り組んでいるところである。

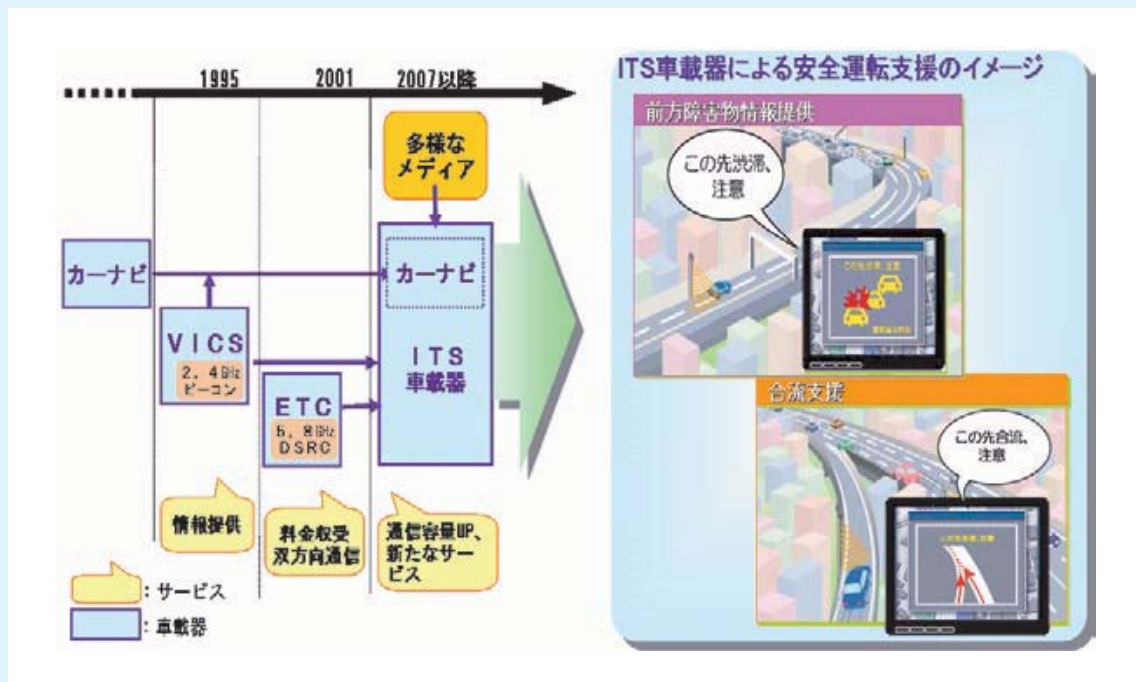


図2 ITS車載器による安全運転支援のイメージ