

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24年12月末現在の運転免許保有者数は、前年

と比べて約27万人（0.3%）増加して約8,149万人となった。このうち、男性は約1万人（0.2%）減少して約4,544万人、女性は約28万人（0.8%）増加し

第1-5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20年	千人	千人	千人	%	%	%	%	%	%	%	%
	80,448	45,518	34,930	56.6	43.4	0.7	0.2	1.3	73.6	86.2	61.8
21	80,812	45,539	35,273	56.4	43.6	0.5	0.0	1.0	73.9	86.3	62.4
22	81,010	45,487	35,523	56.1	43.9	0.2	-0.1	0.7	73.7	85.8	62.5
23	81,215	45,448	35,767	56.0	44.0	0.3	-0.1	0.7	73.9	85.7	62.9
24	81,488	45,437	36,051	55.8	44.2	0.3	-0.0	0.8	74.2	85.8	63.4

注 1 警察庁資料による。

2 人口に対する割合（%）は、16歳以上の人口に対する運転免許保有者数の割合（%）で、算出の基礎とした人口は、総務省の「国勢調査」及び「人口推計」による。

3 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1-6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24年				平成23年	
		全体	うち男性	うち女性	構成率	全体	構成率
第二種免許	大型	千人	千人	千人	%	千人	%
		1,026	1,014	12	1.3	1,046	1.3
	中型	876	841	35	1.1	907	1.1
	普通	211	203	8	0.3	205	0.3
	大特	2	2	0	0.0	2	0.0
	けん引	1	1	0	0.0	1	0.0
	小計	2,115	2,060	55	2.6	2,161	2.7
第一種免許	大型	4,441	4,308	134	5.4	4,467	5.5
	中型	66,310	34,810	31,501	81.4	67,012	82.5
	普通	6,684	2,901	3,177	8.2	5,514	6.8
	大特	3	2	0	0.0	3	0.0
	大自二	37	30	7	0.0	40	0.0
	普自二	199	151	48	0.2	211	0.3
	小特	63	26	37	0.1	73	0.1
	原付	1,635	543	1,091	2.0	1,735	2.1
	けん引	0	0	0	0.0	0	0.0
		小計	79,373	43,377	35,995	97.4	79,054
	合計	81,488	45,437	36,051	100.0	81,215	100.0

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 旧法普通免許は中型免許に計上した。

4 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。

て約3,605万人となり、その構成率は男性55.8%、女性44.2%となった(第1-5表)。

また、年齢層別の増加数では、65歳以上の高齢者が約102万人(7.7%)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、74.2%(男性85.8%、女性63.4%)となり、年齢層別では、40~44歳の年齢層が95.0%(男性98.0%、女性92.0%)で最も多く、次いで35~39歳の年齢層となった(第1-35図)。

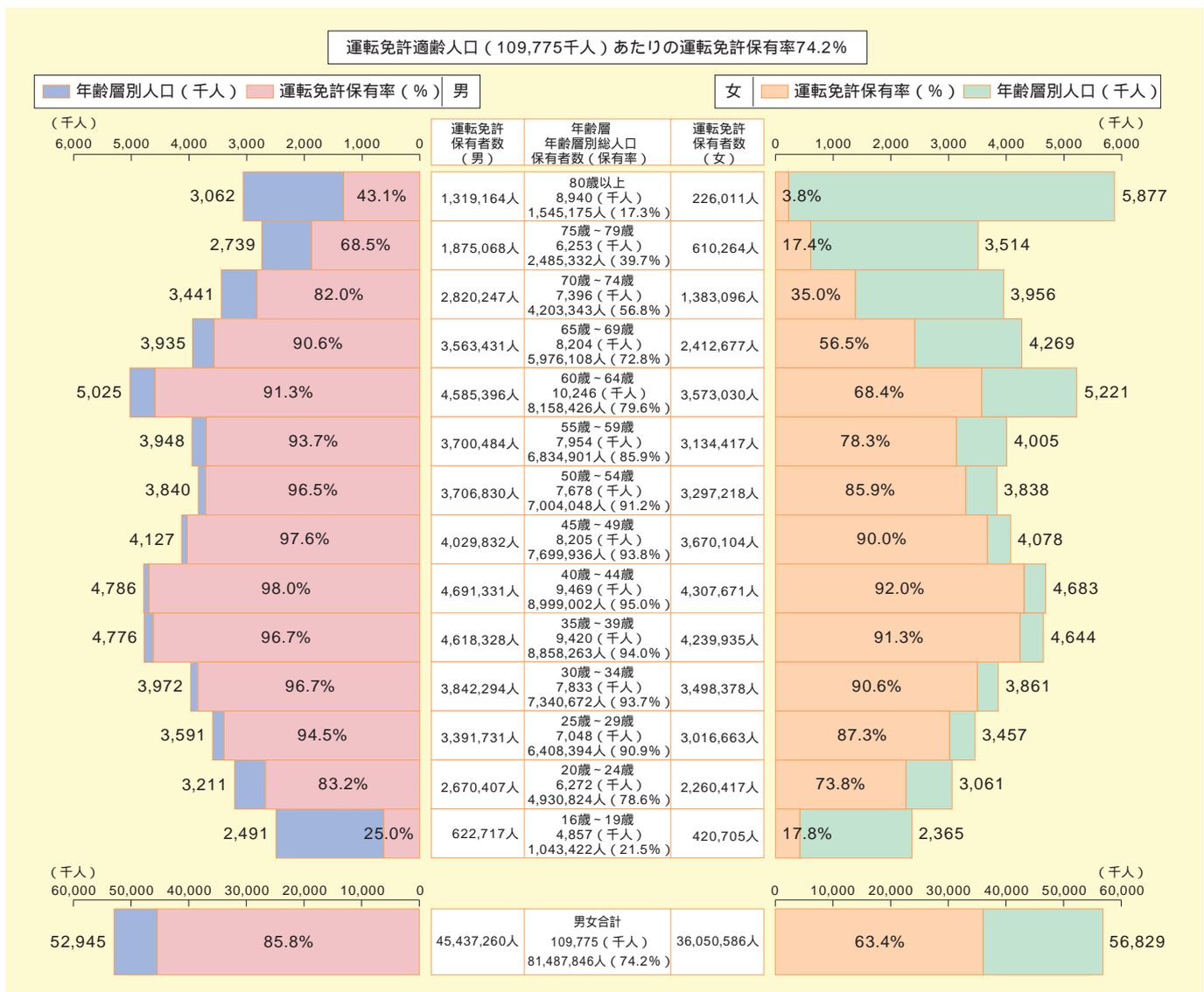
運転免許の種類別保有者数は、第一種中型免許(旧法普通免許に相当する8トン限定中型免許を含む)保有者が約6,631万人で全体の81.4%を占めた(第1-

6表)。

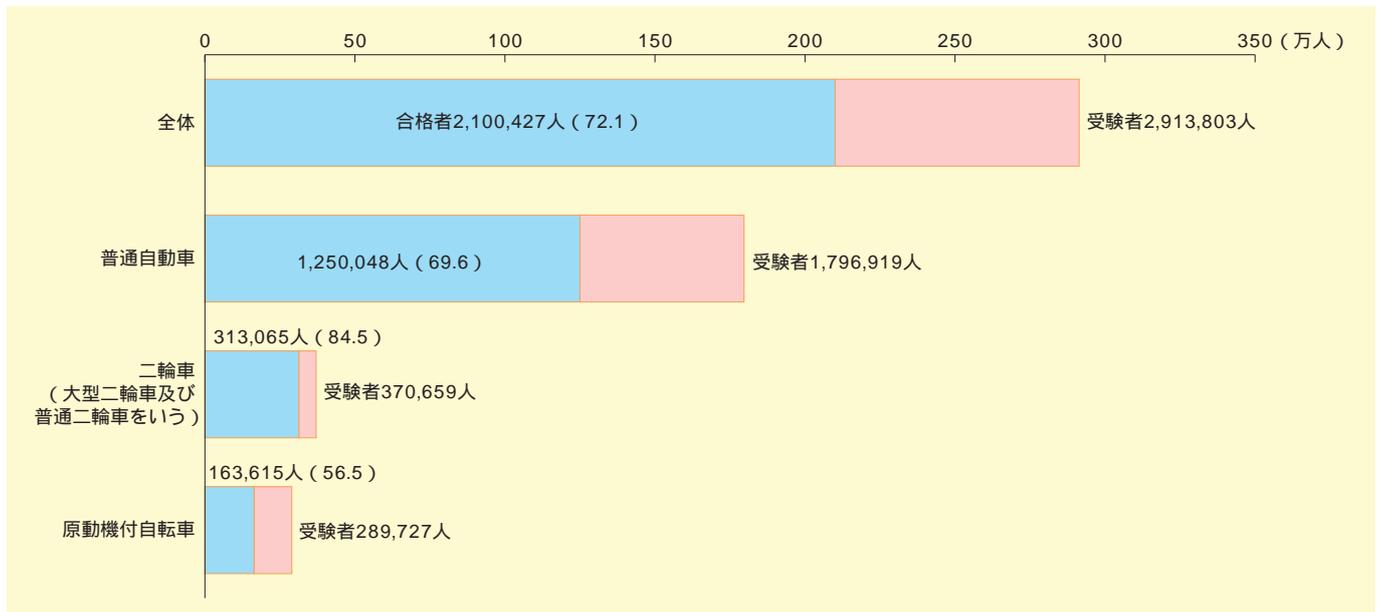
障害者の運転免許については、運転できる車両に限定の条件が付されているものが延べ26万9,304件、補聴器使用の条件が付されているものが延べ5万3,698件となった。

なお、平成24年中の国外運転免許証の交付件数は30万3,549件で、前年に比べ1万5,598件(5.4%)増加した。また、外国等の行政庁等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、24年の当該免除に係る我が国の運転免許の件数は2万6,014件に上り、増減率で5.8%減となった。

第1-35図 男女別運転免許保有者数と年齢層別保有者率



第1-36図 運転免許試験の概況（平成24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(%)。

## 運転免許試験の実施状況

### ア 運転免許試験の概況

平成24年中の運転免許試験の受験者数は291万3,803人で、前年に比べて1万3,172人(0.5%)増加した。

また、合格者数は210万427人で、前年に比べて1万6,538人(0.8%)増加した。このうち、普通免許の受験者数は179万6,919人(合格者数125万48人)で、前年に比べ2.1%増加(合格者1.9%増加)、大型二輪免許及び普通二輪免許については37万659人(合格者数31万3,065人)で、前年に比べ3.8%減少(合格者0.8%減少)、原付免許については28万9,727人(合格者数16万3,615人)で、前年に比べ4.7%減少(合格者7.4%減少)した(第1-36図)。

### イ 障害者等の運転免許取得

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、障害者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、障害者等に対する運転適性相談活動の充実を図った。

聴覚障害者については、平成23年9月の道路交通法施行規則(昭35総理府令60)の改正により、平成

24年4月からは、ワイドミラー又は補助ミラーの装着を条件に全ての普通自動車を運転できることとなった。平成24年末現在における、この条件が付された普通自動車免許保有者数は607人である。また、大型自動二輪車、普通自動二輪車、小型特殊自動車及び原動機付自転車も運転できることとなった。

## 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24年末現在における指定自動車教習所数は1,358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1万8,813人、学科又は技能の教習に従事している教習指導員は3万2,083人である。

一方、平成24年中に指定自動車教習所を卒業した者は158万5,754人で、前年に比べ2万2,032人(1.4%)増加し、指定自動車教習所の卒業生で24年中に運転免許試験に合格した者の数は、全合格者(原付免許等を除く。)の96.7%を占めた。

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ぬ。そのため、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

都道府県公安委員会では、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

大型免許、中型免許、普通免許、大型二輪免許、普通二輪免許、大型第二種免許、中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、大型車講習、中型車講習、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、中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。

大型車講習、中型車講習、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、中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。

都道府県公安委員会では、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24年には、大型車講習を544人、中型車講習を759人、普通車講習を1万1,065人、大型二輪車講習を390人、普通二輪車講習を1,663人、大型旅客車講習を781人、中型旅客車講習を43人、普通旅客車講習を1,390人、第一種応急救護処置講習を1万1,248人、第二種応急救護処置講習を2,195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24年には15万7,682人が受講した。

運転者に対する再教育等の充実

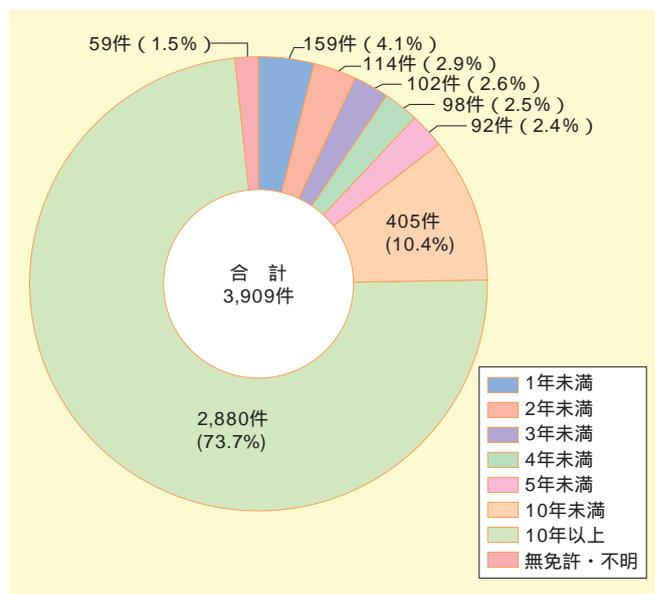
ア 初心運転者対策の推進

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、再教育が必要である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、都道府県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都道府県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で行われ、路上訓練や運転シミュレーターを活用した危

第1-37図 自動車等による死亡事故発生件数（第1当事者）の免許取得後経過年数別内訳（平成24年）



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。

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24年には、優良運転者講習を829万8,364人、一般運転者講習を302万3,181人、違反運転者講習を356万5,666人、初回更新者講習を107万7,634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、講習の充実に図っている。平成24年には、3万3,579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24年には、5,776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、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24年中の取消処分者講習の受講者は3万3,485人であった。また、平成23年6月から、一部の府県において、飲酒運転違反者に対し、飲酒行動の改善等のためのカリキュラムとして新たに、アルコール使用障害に関するスクリーニングテスト(AUDIT)、ブリーフ・インターベンション等を盛り込んだ取消処分者講習(飲酒取消講習)の試行実施を始めた。飲酒取消講習は、飲酒運転違反者に対してより効果的な教育を行うことを目的としたもので、平成25年4月から全国実施を行っている。

##### 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、その充実に図っている。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24年中の停止処分者講習の受講者は33万5,965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

#### AUDIT

世界保健機構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」。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断する。

#### ブリーフ・インターベンション

飲酒行動等の人の特定行動に変化をもたらすことを目的とした短時間のカウンセリング。

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24年中の違反者講習の受講者は15万7,706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センター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24年12月末現在，1万948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。

##### 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。

##### 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6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24年中の高齢者講習の受講者は201万4,559人であった。

また，運転免許証の更新期間が満了する日における年齢が75歳以上の者については，運転免許証の更新期間が満了する日前6月以内に講習予備検査（認知機能検査）を受けなければならないこととされており，検査の結果に基づく高齢者講習が行われている。平成24年中の講習予備検査（認知機能検査）の受検者は129万1,964人であった。

なお，一定の基準に適合する講習（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，都道府県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には，本人の申請により運転免許を取り消し，運転免許証を返納することができる。

また，返納した場合には，申請により運転経歴証明書を交付している。

平成23年12月には，道路交通法施行令（昭35政令

270)等が改正され、平成24年4月より、運転経歴証明書の交付を受けられる期間が、運転免許証を返納してから5年以内にまで延長されるとともに、記載事項の変更の届出や再交付の申請等に関する規定が整備されることとなった。

平成24年中の申請による運転免許の取消件数は11万7,613件(うち70歳以上は10万1,036件)で、運転経歴証明書の発行件数は8万1,711件(うち70歳以上7万29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徹底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24年度には、延べ49,186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24年度には、9,044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

交通事故映像の活用による交通安全教育DVDに関する調査研究、高齢運転者に関する調査研究等を行った。

自動車運転代行業の指導育成等

平成24年末現在、全国で8,838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8万1,834人、使用されている随伴用自動車の台数は2万8,874台である。

警察庁と国土交通省においては、24年3月に「安全・安心な利用に向けた自動車運転代行業の更なる健全化対策」を策定し、自動車運転代行業の健全化及び利用者の利便性・安心感の向上を図るための施

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。

策を推進した。

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

個々の運転者の運転特性を把握し、適切な運転へと改善を図るため、初任、高齢及び重大事故惹起運転者に対し、適性診断の受診を義務付けている。また、より身近で適性診断を受診することができるよう、適性診断実施者の民間参入を促進している。

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り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24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127件で、保留件数は611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、運転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、特定の病気、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、その者の運転免許を取り消し又は6月を超えない範囲で運転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1-7表）。

### 3 運転免許制度の改善

運転免許証更新申請等に係る国民の負担軽減の観点から、更新申請書に添付する申請用写真の省略等、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、障害者に配慮した施策を推進した。

### 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周知を図った。

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1-8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1-9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

第1-7表 運転免許の取消し、停止件数

（平成24年、件）

取消し	停止					合計
	うち初心取消	90日以上	60日	30日	計	
45,034	3,403	59,019	70,073	276,378	405,470	450,504

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。

第1-8表 安全運転管理者等の年次別推移

(各年3月末)

年	事業所	安全運転管理者	副安全運転管理者	管理下運転者数	管理下自動車台数
	か所	人	人	人	台
平成20	336,434	336,434	60,004	6,859,378	4,702,005
21	335,817	335,817	60,593	6,947,310	4,666,813
22	332,870	332,870	61,044	7,022,676	4,647,715
23	332,407	332,414	61,371	7,024,058	4,639,409
24	330,873	330,873	62,003	7,119,627	4,633,606

注 警察庁資料による。

第1-9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24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	6,675	2.0	1,807	2.9
	30～39歳	45,014	13.6	10,859	17.5
	40～49歳	96,353	29.1	21,507	34.7
	50～59歳	115,732	35.0	23,383	37.7
	60歳以上	67,099	20.3	4,447	7.2
		330,873	100.0	62,003	100.0
地位別	課長以上	159,704	48.3	26,703	43.1
	係長	24,775	7.5	10,977	17.7
	主任	35,452	10.7	9,541	15.4
	使用者	60,387	18.3	1,599	2.6
	その他	50,555	15.3	13,183	21.3
		330,873	100.0	62,003	100.0

注 警察庁資料による。

第1-10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 (A)	受講者数 (B)	受講率 (B)/(A)	実施回数	受講対象者 (A)	受講者数 (B)	受講率 (B)/(A)
	回	人	人	%	回	人	人	%
平成19	2,345	333,233	327,016	98.1	1,982	59,079	57,898	98.0
20	2,315	334,781	329,333	98.4	1,922	59,901	58,648	97.9
21	2,327	330,430	326,057	98.7	1,923	60,483	59,563	98.5
22	2,348	330,585	325,514	98.5	1,933	61,334	60,315	98.3
23	2,334	329,561	323,230	98.1	1,974	61,824	60,696	98.2

注 警察庁資料による。

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23年度における安全運転管理者講習は2,334回実施され、全受講対象者の98.1%に当たる32万3,230人が受講し、また、副安全運転管理者講習は延べ1,974回実施され、全受講対象者の98.2%に当

たる6万696人が受講した(第1-10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

平成20年から30年までの10年間で、「事業用自動車の死者数・人身事故件数を半減」、「飲酒運転ゼロ」を目標として策定した「事業用自動車総合安全プラン2009」に基づき、事故削減に向けた各種取組を進めている。

自動車運送事業者等に対する指導監督の充実

平成24年4月に關越道において発生した高速ツアーバス事故を受け、夏の多客期に向けた緊急対策として、高速ツアーバスを運行する貸切バス事業者に対する緊急重点監査や、乗務員の運転時間等の基準の強化等を実施した。また、緊急対策のほか、長距離・長時間運行を行う際の交替運転者の配置基準を策定するなどの過労運転防止対策や、自動車運送事業者に対する監査体制の強化、高速ツアーバスから新高速乗合バスへの早期の移行促進等を行った。

運行管理の高度化に対する支援の充実

自動車運送事業者における交通事故防止のための取組を支援する観点から、デジタル式運行記録計等の運行管理の高度化に資する機器の導入や、外部の専門家等を活用した社内安全教育の実施に対し、補助を行っている。

運輸安全マネジメント制度の充実

平成18年10月より導入した「運輸安全マネジメント制度」により、事業者が経営トップの主体的な関与の下、現場を含む組織が一丸となって安全管理体制を構築し、国がその実施状況を確認する運輸安全マネジメント評価を24年12月末までに延べ666社に対して実施し、昨年に比べ88回増加した。

自動車運送事業者に係る事故の要因分析の実施

事業用自動車の事故について、運行管理その他事業運営等の要因の把握や交通事故発生傾向の分析を行う観点から、自動車運送事業に係る交通事故要因

分析検討会を開催し、平成23年中に発生した社会的影響の大きい重大事故等のミクロ調査・分析を行った。

運行管理者等に対する指導講習の充実

運行管理者等に対し受講を義務付けている指導講習について、模擬点呼の実施や運送事業者の事故防止に関する取組事例の紹介等、講習内容の充実を図るとともに、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。また、より身近で講習を受講できるよう、講習実施者の民間参入を促進している。

貨物自動車運送事業安全性評価事業の促進

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（Gマーク制度）」を実施している。平成24年12月現在、18,119事業所に対して「安全性優良事業所（Gマーク認定事業所）」の認定を行っている。

### 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、道路上の交通事故による死亡者は、全体の死亡者数の23.0%を占め、特に陸上貨物運送事業では事業の特性から道路上の交通事故によるものが55.2%を占めた（第1-11表）。

都道府県労働局、労働基準監督署、関係団体を通じて、平成20年4月に改正した「交通労働災害防止のためのガイドライン」に基づき、自動車運転者の睡眠時間の確保に配慮した適正な労働時間等の管理及び走行管理の実施等の対策を積極的に推進するよう、関係事業者に対し周知徹底することにより、交通労働災害防止対策の推進を図った。

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確保を図り、もって交通労働災害の防止に資するため、自動車運転者を使用する事業場に対し、重点的な監督指

第1-11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)	道路上の交通事故 の比率(B)(A)	労働災害全死者数 (A)	道路上の交通事故 (B)	道路上の交通事故 の比率(B)(A)
	人	人	%	人	人	%
平成18年	1,472	385	26.2	198	121	61.1
19	1,357	337	24.8	196	123	62.8
20	1,268	287	22.6	148	82	55.4
21	1,075	238	22.1	122	66	54.1
22	1,153	275	23.9	149	88	59.1
23	1,024	239	23.3	129	64	49.6
24	1,093	251	23.0	134	74	55.2

注 厚生労働省資料による。

第1-12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23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		2,789	1,774
バス業		214	133
ハイヤー・タクシー業		639	296
その他		389	136

注 厚生労働省資料による。

導を実施することなどにより(第1-12表),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)の遵守徹底を図った。

#### 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,連携をより一層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 労務管理の推進

自動車運転者の労働条件及び安全衛生の確保及び改善を図るため,使用者等に対し,自動車運転者時間管理等指導員により,指導・助言等を行った。

## 7 道路交通に関する情報の充実

### 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,関係省庁の密接な連携の下に,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)の携行及び容器イエローカードの添付等を指導し,危険物輸送上の安全確保の徹底を図っている。

また,危険物運搬車両の交通事故により危険物の流出事故等が発生した場合に,安全かつ迅速に事故の処理等を行うため,危険物災害等情報支援システムを運用し,消防機関に対し,危険物の物性及び応急措置等の情報提供を行っている。

### 国際海上コンテナの陸上輸送にかかる安全対策

国際海上コンテナを運ぶコンテナトレーラーの横転事故は,車体の大きさや重さ等から,一旦事故が起きると甚大な被害が生じるおそれがある。横転事故の要因としては,過積載,荷崩れ,速度超過など多様であるが,封印された状態で運送されるという特性上,運転者がコンテナ内の荷物の状況を把握できないなど,トラック事業者の自助努力のみでは安全確保が困難な側面があるため,トラック事業者の安全運転の確保のほか,コンテナの重量や積付けに関する情報が,荷主を始めとする関係者からトラック運転者まで伝達され,サプライチェーン全体で共有されることが重要である。

このため,諸外国からコンテナの重量や積付けに関する情報を提供してもらう環境を作るべく,国際海事機関(IMO),国際労働機関(ILO),国連欧州経済委員会(UNECE)等の国際機関が主催する専門家会合において検討している「貨物輸送ユニットの収納のためのガイドライン」にサプライチェーン全体でコンテナ情報を共有すること等を盛り込むなど,国際ルールの策定に向けて積極的な働きかけを行っている。

また、コンテナトレーラーの安全運転速度や是正すべき偏荷重を把握するための実証実験を実施するなど、国際海上コンテナの総合的な安全対策を実施するための調査・検討を行った。

#### 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

静止地球環境観測衛星「ひまわり8号及び9号」の製造に平成21年度から着手し、順調に整備を進めている（平成26年度及び平成28年度打ち上げ予定）。

##### イ 道路情報提供装置等の整備

安全な通行を確保するため、道路の積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を整備した。

##### 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

平成23年（2011年）東北地方太平洋沖地震による甚大な津波被害を踏まえ、広帯域強震計整備による巨大地震の規模の早期把握等、津波警報の改善を図った。さらに、長周期地震動に関する情報について、情報内容や分析手法、発表手段の検討を行い、発表開始を図った。緊急地震速報について、周知・

広報の取組を推進するとともに、より一層の精度向上にかかるプログラムの改修等を図った。

さらに、関係機関や基盤的調査観測網によるデータを収集し、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・提供体制の連携を進め、地震防災に資する地震調査研究の推進に努めた。

##### イ 火山監視体制と噴火時等の避難体制の推進

全国110の活火山について、火山活動の監視・評価の結果に基づき噴火警報等の的確な発表を行った。さらに「火山防災のために監視・観測体制の充実等が必要な火山」として火山噴火予知連絡会によって選定された47火山については、24時間体制で火山活動を監視し、平常時からの火山防災協議会（都道府県、市町村、気象台、砂防部局、火山専門家等で構成）における避難計画の共同検討を通じて、噴火時等の「警戒が必要な範囲」と「とるべき防災対応」を5段階で示した噴火警戒レベル（平成25年3月末現在、29火山で運用中）の設定や改善を推進した。

##### 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。

## 一定の症状を呈する病気等に係る 運転免許制度の在り方について

平成23年4月に栃木県鹿沼市内で、24年4月には京都府京都市内で、多数の死傷者を伴う交通事故が発生した。これらの事故においては、運転者が、意識障害を伴う発作を起こす持病について申告せずに運転免許証の更新をしていたことが明らかになっている。また、同年4月、「鹿沼児童6人クレーン車死亡事故遺族の会」から、国家公安委員会委員長宛てに、運転免許制度等の改正を求める要望書とともに、同月及び同年8月の2回にわたり、合わせて約20万人分の署名が提出された。

警察庁では、これらの事情等を踏まえ、一定の症状を呈する病気等に係る運転免許制度の在り方について、有識者により構成される検討会を開催し、同年6月から10月にかけて、一定の症状を呈する病気等を有する者を的確に把握するための方策や、一定の症状の申告を行いやすい環境の整備方策等について検討を行った。

有識者検討会委員名簿

	氏名	所属等
座長	藤原 静雄	中央大学法科大学院 教授
委員	大久保恵美子	公益社団法人被害者支援都民センター 理事
	木村 光江	首都大学東京法科大学院 教授
	菰田 潔	自動車評論家
	高芝 利仁	弁護士
	辻 貞俊	産業医科大学 教授
	細川 珠生	政治ジャーナリスト
	三上 裕司	社団法人日本医師会 常任理事

所属は検討会当時のもの。(順不同、五十音順)

この検討会において「一定の症状を呈する病気等に係る運転免許制度に関する提言」が取りまとめられ、運転免許制度を見直すべき方向性が示された。警察庁ではこの提言を踏まえ、道路交通法の改正等、運転免許制度の見直しに向け、所要の取組を進めている。

### 【政府ホームページ掲載先】

有識者検討会の議事概要及び資料は、下記ホームページに掲載している。  
<http://www.npa.go.jp/koutsuu/index.htm>

一定の病気等に係る運転免許制度の在り方に関する有識者検討会における検討状況等

第1回（6月5日）

一定の病気等に係る運転免許制度の現状について事務局より説明  
 一定の病気等に起因する事故の発生状況等について事務局より説明  
 関係団体に対するヒアリングの実施  
 （鹿沼児童6人クレーン車死亡事故遺族の会，社団法人日本てんかん協会）

第2回（6月26日）

病状等に係る確実な申告の担保方策について  
 ・一定の症状を有する者を的確に把握するための方策に関する論点（自己申告による把握方法）  
 ・一定の症状の申告を行いやすい環境の整備方策に関する論点  
 ・外国における一定の病気等に係る運転免許制度（申告制度）

このほか，8月から9月までにかけて，関係学会及び患者団体に対しヒアリングを実施。

第3回（7月26日）

関係機関と行政との情報共有の在り方について  
 ・一定の症状を有する者を的確に把握するための方策に関する論点（自己申告以外の把握方法）  
 ・外国における一定の病気等に係る運転免許制度（通報制度）

第4回（8月28日）

病状が判明するまでの取扱いについて  
 制度運用上の改善事項について

第5回（9月19日）

提言案の検討  
 関係学会等に対するヒアリング実施状況について事務局より説明

第6回（10月16日）

提言のとりまとめ  
 関係学会等に対するヒアリング実施結果について事務局より説明

一定の症状を呈する病気等に係る運転免許制度の在り方に関する提言要旨

一定の症状を有する者を的確に把握するための方策  
 症状等の虚偽申告に対する罰則の整備  
 結論：運転に支障を及ぼす症状について虚偽申告した者に対する罰則の整備が必要

症状の虚偽申告は運転適性を欠く者への免許の交付につながり，重大な事故を惹起するおそれがあることから，虚偽申告を罰則の対象にすべき（適正に申告した者との均衡の観点，感銘力による抑止効果を期待）  
 一方で  
 ・差別の助長の抑止  
 ・いたずらに処罰対象が広がらない工夫が求められる

自己申告以外の把握方法について  
 結論：自動車等の安全な運転に支障を及ぼすおそれが認められる患者について，医師がその判断により任意に届け出る仕組みが必要

医師に届出を義務付けた場合，  
 ・医師と患者の信頼関係の毀損等による患者の診療拒否や医師離れによる潜在化  
 ・診断が容易ではないことから，対象となる病気を有する患者の診療を医師が忌避  
 ・本来免許の取得が可能な者まで過剰に届出などのおそれがあることから，届出を任意にとどめて医師と患者との信頼関係に配慮しつつ，当該届出を法律上に位置付けることで，守秘義務や個人情報保護法に反することとならないよう法律関係を整理し，医師が対処しやすい環境を整えることが適当

任意規定とした場合には，実効性担保等のため医師団体等によるガイドラインが必要

一定の症状の申告を行いやすい環境の整備方策  
 結論：病気等を理由に免許を取り消された者が再取得する場合には試験の一部を免除するなどの負担軽減を図るべき

病気等を理由に免許を取り消された者には帰責性がないという特殊性があることから，学科試験と技能試験を免除することによって負担を軽減し，正しい症状申告を促進すべき

病状が判明するまでの間の運転免許の取扱い  
 結論：一定の症状を呈する病気等に該当する疑いが客観的事実により認められる場合には免許の効力を暫定的に停止すべき

道路交通の安全確保の観点から必要。ただし，処分が不当な利益侵害に当たらないよう，要件として事故歴等の客観的事実がある場合に限定すべき

その他  
 ・物損事故を含む交通事故情報のデータベース化が必要  
 ・申請時・更新時の診断書提出義務の導入は不適当等

## 高速ツアーバス事故を受けた 安全対策強化について

平成24年4月29日、関越自動車道において高速ツアーバスが乗客45名を乗せて走行中、道路の左側壁に衝突し、乗客7名が死亡、38名が重軽傷を負うという重大な事故が発生した。当該事故を受け国土交通省では、事故対策本部を設置し情報収集等を行うとともに、緊急対策として、過労運転防止のための交替運転者配置基準の明確化・厳格化等を実施したほか、有識者会議における検討結果を踏まえ、平成26年度末までの2年を期間とする「高速・貸切バスの安全・安心回復プラン」を実施することとした。

### 「高速・貸切バスの安全・安心回復プラン」の主な内容

#### 新高速乗合バスへの移行・一本化

現行の高速ツアーバスについては、平成25年7月末までに、旅客の運送について直接バス事業者として責任を負う新高速乗合バスへの移行を完了し、8月以降は高速ツアーバスとしての運行を認めないこととする。また、移行した事業者に対して、移行後1年間を集中的なチェック期間として、委託者・受託者が一体となった安全管理体制や法令遵守状況等の確認を通じ、安全運行の徹底を図る。

#### 貸切バスの安全性向上

##### 参入時・参入後の安全性チェックの強化

- ・貸切バス事業の許可を受けようとする者に対する審査において、営業所や車庫等の必要な施設が確保されていることの現場確認徹底等を通じて、速やかに参入時の安全性チェックを強化する。
- ・本プランの実施期間内に、貸切バス事業者における法令遵守の意識を高めるため、運転時間等の法令遵守状況を事業者自らが点検し、点検結果を国土交通省へ報告するとともに、国土交通省が結果に基づく指導を実施する（優良事業者に対する点検の免除等を併せて実施する）。
- ・特に悪質な事業者に対しては集中的な監査を行い、事業停止等の厳格な処分を実施する。

##### 安全優先経営の徹底

全ての貸切バス事業者において、経営トップが関与し、組織が一体となった安全管理体制を構築するため、プラン実施後1年以内を目途に、運輸安全マネジメントの実施義務付けを中小事業者へ拡大するとともに、運行開始後の乗務員の体調変化等により輸送の安全確保に支障が生じる恐れがある場合に、運行の継続、中断等の判断を運行管理者が責任を持って行う運行管理体制の強化を実施する。

##### ビジネス環境の適正化・改善

プラン実施後1年以内を目途として、安全コストが適切に反映された分かりやすい運賃・料金制度へ移行するとともに、その後、書面取引の徹底等を通じて新制度の遵守状況を監視強化を行う。

### 【政府ホームページ掲載先】

「高速・貸切バスの安全・回復プラン」については、下記ホームページに掲載している。  
<http://www.mlit.go.jp/common/000993596.pdf>

### その他これまでに実施した緊急対策等

事故後、夏の多客期までに緊急に取り組むべき対策として、平成24年6月に「高速ツアーバス等貸切

#### 高速ツアーバス

旅行者が貸切バスを使って、実態としては高速乗合バスと同様のサービスを旅行商品として提供しているもの。

バスの安全規制の強化について」を決定し、主に以下の緊急対策を実施した。（平成24年7月より実施）

### 法令遵守の徹底・悪質事業者の排除

高速ツアーバスを運行している全国の貸切バス事業者等に対し緊急重点監査を実施し、監査の結果、重大な違反が疑われる事業者のリストを公表した。

### 過労運転の防止

長距離・夜間運行を行う高速ツアーバスに対し、ワンマン運行できる時間・距離の上限を定めた「交替運転者の配置基準」を策定した。<sup>(1)</sup>



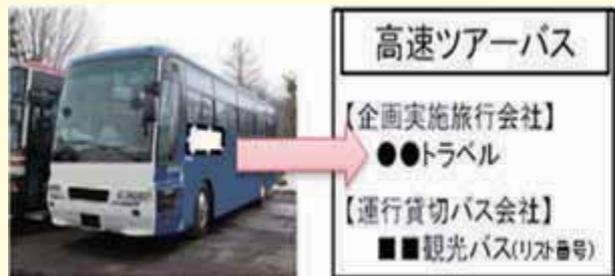
(1) 基準の遵守状況を確認するため一斉点検を実施

### 旅行者・貸切バス事業者間の取引環境の整備

旅行者と貸切バス事業者間の取引内容の明確化及び公正な取引の確保を図るため、両者に対し、運送に関する文書の作成・保存を義務付けた。

### 利用者への情報提供

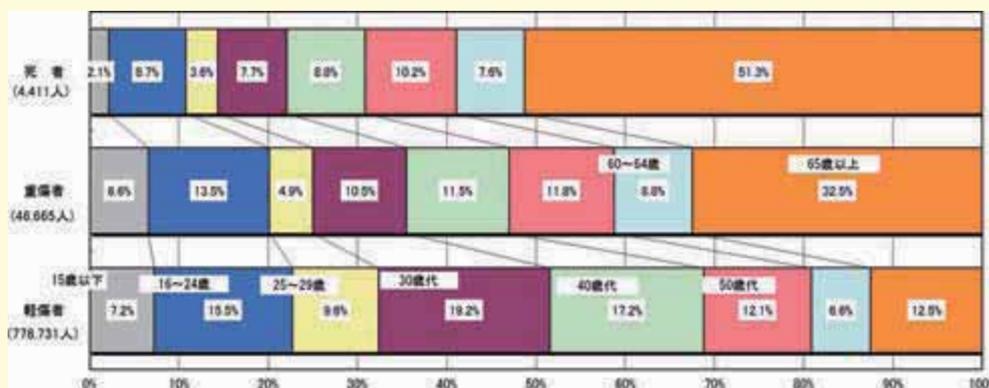
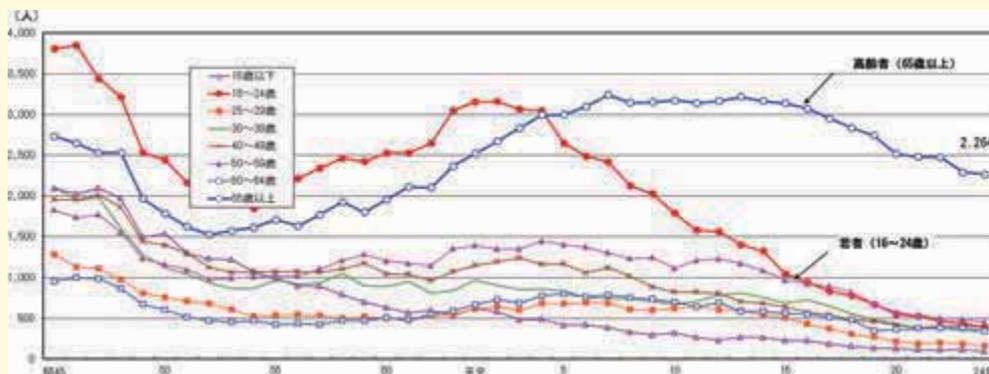
「高速バス表示ガイドライン」を作成し、利用者が適切な高速バスを選択できる環境を整えるため、旅行者及びバス事業者に対し、利用者が事業者の安全性を確認できるよう、高速乗合バスと高速ツアーバスの別や交替運転者の配置状況などの情報を表示するよう指導している。<sup>(2)</sup>



(2) 表示ガイドラインに沿った車外表示の例

## 高齢者に対する交通安全対策について

近年、我が国における交通事故全体の発生件数及び死傷者数は減少傾向にある。一方で、65歳以上の高齢者については、死亡者は減少傾向にあるものの、全体と比較すると緩やかな減少に留まっており、平成24年中における高齢者の死者数は全体の過半数を占めるなど、全体における高齢者の交通事故死者数は増加する傾向にある。従来から、政府においては、「本格的な高齢社会への移行に向けた総合的な高齢者交通安全対策について」(平成15年3月27日 交通対策本部決定)に基づき、高齢者に対する各種の交通安全対策を推進するとともに、なお一層の取組について検討しているが、今後、我が国の高齢化社会はさらに進展することが見込まれ、これに伴いさらなる高齢者の交通安全確保に関する取組が必要である。



### 国の広報・啓発活動について

春及び秋の全国交通安全運動では、「子どもと高齢者の交通事故防止」を運動の基本と位置付け、普及啓発活動を全国で一斉に展開している。

また、昭和56年より交通安全に対する国民の意識の高揚を図ることを目的に、全国各地でイベント(「交通安全フォーラム」)を開催しているところ、昨年11月、奈良県橿原市で開催したフォーラムでは、高齢者の交通事故について造詣の深い千葉大学名誉教授の鈴木春男氏より、近年高齢者の心身に関わる行動特性等に起因する交通事故が多く発生しており、これら高齢者特有の行動等に着目した事故防止対策を講

平成21年までは、「交通安全シンポジウム」