

# 交通安全と交通取締りに関する研究

## 1. 背景と目的

平成24年度の交通事故発生件数は約66万件と8年連続で減少し、死者数は4,411人とピーク時（昭和45年）の約3割に減少。負傷者数も減少傾向が続くが、当年だけで約82万人に上り、事故抑制は大きな課題である。特に飲酒運転等に起因する死亡事故に対しては、一層の撲滅努力が必要であろう。

これまで、交通取締りは交通事故防止に一定の成果を挙げている。しかし、依然として交通ルールを守らないドライバーは後を絶たず、一斉取締りや罰則強化後は、短期的に交通事故が減るものの、時間が経つとまた増加してしまうといった傾向もうかがえる。

本研究は、交通取締りが交通事故の抑制に与える効果を定量的に示し、対策を検討することを目的とする。

### 1-1. 研究の視点と方法

交通取締りの実施形態は地域によって異なる。例えば、大都市部では駐車違反や通行区分違反等の人口集中地域に多く発生する交通違反に対しての取締りが多く、速度超過の取締りは渋滞の少ない地方部に多く見られる。また、多雪地域では、速度違反の取締りが夏季に集中する等の季節性も確認される。そこで、違反者の地域性と取締りの地域性の2つの視点で分析を行った。

## 2. 研究内容

### 2-1. 交通取締りと交通事故の関係

交通取締りを実施することで、交通事故の抑制に効果があるであろうか。

例として栃木県の人口100万人当たりの1日単位の交通取締り件数と、1日単位の事故件数の関係図を示す（図1）。交通取締り件数が極めて少ない日（例え

ば100件／日以下等）は、正月等の交通行動が少ない日であり、交通事故自体の発生件数も少ない。このような特異日が存在するため、単純に事故と取締りの相関係数を求めても、明瞭な関係が見られない可能性がある。

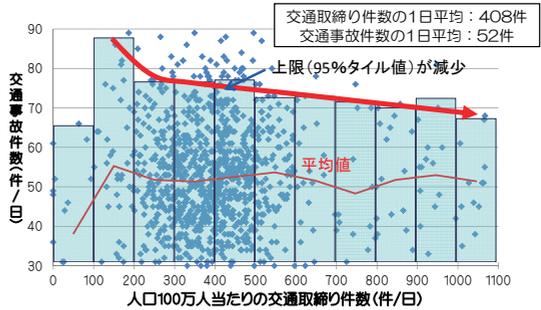


図1 栃木県における交通取締りと事故件数の関係

一方で、交通取締り件数

を増加させると、交通事故発生件数の最大値が減少する傾向があることが分かった。関係図を見ると、交通取締り件数の増加とともに、事故件数の上限（95% タイル値）が減少していることが分かる。この傾向は、秋田県でも沖縄県でも同様であった。

このことから、交通取締りの実施は事故多発を抑制する効果があると言える。

## 2-2. 交通事故の第一当事者の違反履歴

交通事故の第一当事者（最初に交通事故に関与した車両等の運転者または歩行者のうち、事故における過失の重い者）に着目し、過去の違反履歴を調べた。

図2は2009年に事故を起こした第一当事者が2004年から2009年までの過去5年間でどのような違反で検挙されたかを示したものである。違反履歴を調べてみると、男性ドライバーの64%、女性ドライバーの45%が過去5年間に何らかの交通

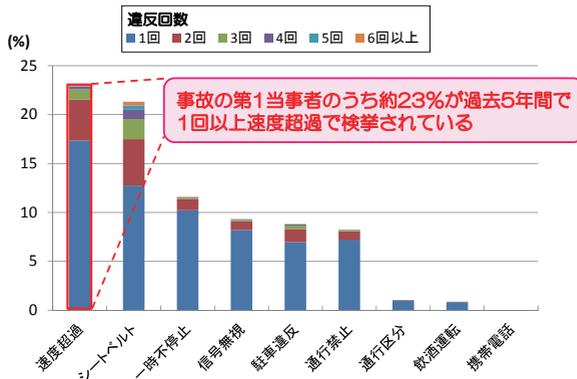


図2 交通事故の第一当事者の過去5年間の違反履歴

違反をしていることが分かった。第二当事者の違反履歴と比較すると、どの違反についても第一当事者の方が第二当事者より高いことが分かった。このことより、事故の主原因を生じさせたドライバーの運転マナーは、被害者より悪いことが想定され得る。

### 2-3. 違反の地域的傾向とその理由

悪質な交通違反の地域性を把握するために、故意違反（信号無視，速度超過，飲酒運転）を繰り返している割合の高い都道府県を調べた（図3）。特徴的であったのは，大阪府においては信号無視，沖縄県においては飲酒運転での検挙の割合が他県に比べて統計的に高いことである。

沖縄県で飲酒運転が多い理由を，沖縄県警へのヒアリングより調べた結果は以下である。

- 飲酒風土（遅い時間に飲み始める，濃度の高い地酒（泡盛），回し酒の風習）
- 公共交通網の不足と自動車依存度の高さ（居酒屋駐車場が整備されている）

このような状況に対応するため，飲酒運転による事故が多い深夜2時～6時に検挙が最も多くなっている。また，4，5年前から二日酔い防止の取締り（早朝取締り）を実施している。

飲酒運転取締りは多大な時間を要するが，近年は非効率的である。かけられる労力が限られており，どうやって事故を減少できるかが今後の課題である。

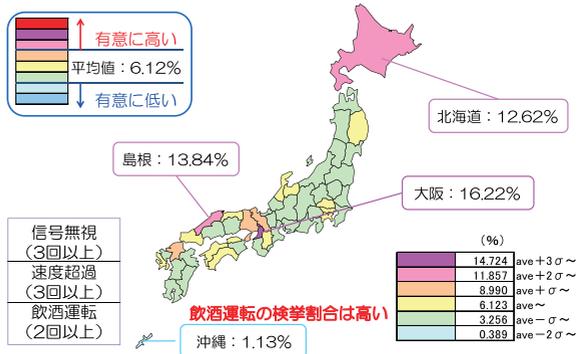


図3 交通事故の第一当事者が故意違反を繰り返している割合

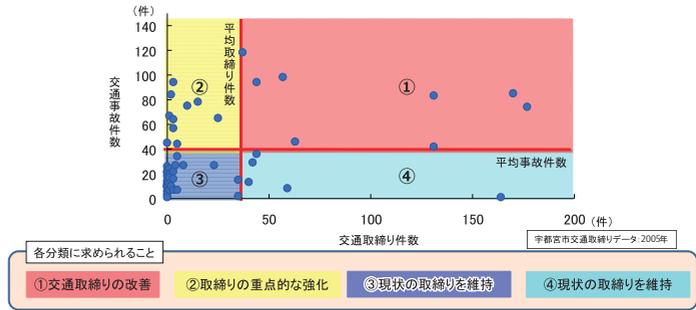
### 2-4. 事故件数と取締り件数から対策を考える

交通取締りの効果を簡便に検証する方法は，交通事故件数と交通取締り件数のプロット図を作成することである。

図4は警察署管内の交通事故と交通取締り件数の関係を町丁目ごとにプロットし，平均交通取締り件数と平均交通事故件数を基準に，①～④の4つのゾーンに分割したものである。

まず③のゾーンは交通取締りと交通事故件数共に少ない。よって，現状維持で良いと考えられる。次に④のゾーンだが，交通取締り件数が多く，交通事故件数が少ない。事故抑制が必要と判断されたエリアでは交通取締りの継続を，過

度の取締りと判断されれば見直しが必要となる。次に①のゾーンだが、交通取締りが多く行われているが交



通事故が多発している。よって交通取締りを継続しつつ、交通環境整備等の交通安全対策も考慮に入れた対策が必要となる。最後に②のゾーンは交通事故が他の町目に比べ多発しているが、交通取締りは平均以下しか行われていない。今後、交通取締りを重点的に強化すべき町目であると言える。

### 3. 結語

本プロジェクトでは、交通取締りと交通事故の関連性について、過去の研究成果を取りまとめつつ統計データをもとに科学的な検討を行った。その結果、交通事故と交通取締りの関係は地域性が大きく関連しており、地域単位での検討が必要であることが分かった。

得られた主な知見をまとめると以下ようになる。

- 交通取締りが交通事故の多発傾向を抑制する効果が確認された。
- 繰り返し交通違反をする悪質なドライバーは、交通事故の第一当事者に多い。
- 違反を繰り返す傾向が高いのは25歳～34歳で、加齢とともに沈静化する。
- 都道府県別に、状況に応じた交通取締りが実施されており、地域に応じた対策が必要である。

### 4. 今後の展望

この研究成果を現実社会での交通事故減少に結び付けるためには、地域単位での施策の検討が不可欠である。交通事故を抑制する効果的な交通取締りに向けて、これまでに研究成果を取りまとめた「交通取締りハンドブック」を2013年度に刊行した。各地域で交通事故の実態に合わせた取り組みが期待される。