



CHAPTER

3

**安全かつ快適な交通の確保** **第3章**

# 平成19年の交通情勢

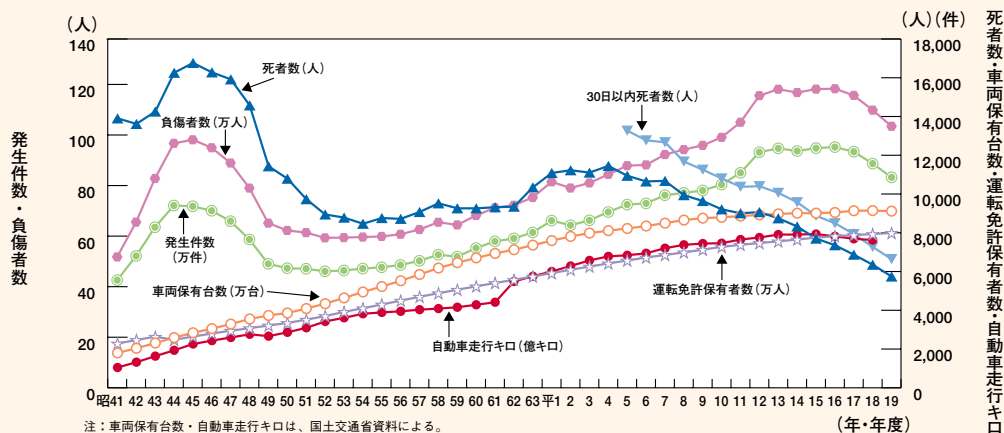
## (1) 交通事故の発生状況

### ① 概況

平成19年中の死者数は5,744人で、昭和28年以来54年ぶりに5千人台となった。また、発生件数及び負傷者数も、前年に引き続き減少した。

- ・ 19年中の発生件数・・・83万2,454件（前年比5万4,410件（6.1%）減）
- ・ 19年中の死者数・・・5,744人（前年比608人（9.6%）減）
- ・ 19年中の負傷者数・・・103万4,445人（前年比6万3,754人（5.8%）減）
- ・ 19年中の交通事故発生から30日以内の死者数・・・6,639人（前年比633人（8.7%）減）
- ・ 19年末の車両保有台数・・・9,116万6,120台（前年比27万7,301台（0.3%）減）
- ・ 19年末の運転免許保有者数・・・7,990万7,212人（前年比57万7,346人（0.7%）増）
- ・ 18年度末の自動車走行キロ（自動車が走行した距離を表したもの）  
 ・・・・約7,626億キロ（前年度比約63億キロ（0.8%）減）

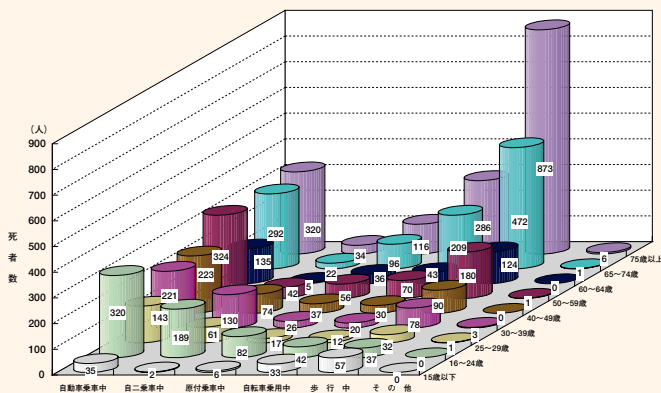
図 3-1 交通事故発生件数・死者数・負傷者数・車両保有台数・運転免許保有者数・自動車走行キロの推移



### ② 交通死亡事故の発生状況

- ・ 自動車乗車中の死者は、高齢者<sup>(注1)</sup>が30.4%を占める。
- ・ 自動二輪車乗車中の死者数は、若者<sup>(注2)</sup>が最も多い（自動二輪車乗車中の死者数の33.8%）。
- ・ 自転車乗用中の死者数は、75歳以上の高齢者が最も多い（自転車乗用中の死者数の38.4%）。
- ・ 歩行中の死者数は、75歳以上の高齢者が最も多い（歩行中の死者数の44.9%）。

図 3-2 状態別、年齢層別死者数（平成19年）



注1：65歳以上の者をいう。

注2：16歳以上24歳以下の者をいう。

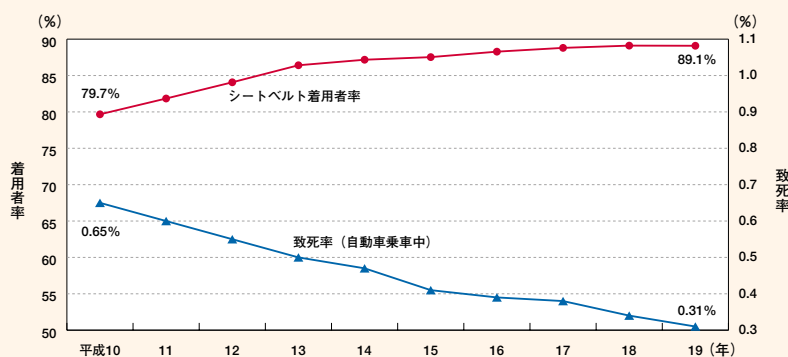
## (2) 近年死者が減少している理由

発生件数及び負傷者数は依然として高止まりの状態にあるものの、近年、死者数は減少傾向にある。その要因としては、シートベルト着用者率が向上して事故の被害が軽減されていること、高速で走行する車両の事故が減少していること、悪質・危険性の高い事故が減少していること、歩行中の死傷者の違反割合が減少していることなどが考えられる。

### ① シートベルト着用者率の向上

平成19年中のシートベルト非着用者の致死率は、着用者の9倍以上であり、シートベルトの着用が交通事故の被害軽減に寄与していると認められる。シートベルト着用者率が5年以降ほぼ毎年向上していることが、自動車乗車中の死者数が減少していることの一因であると考えられる。

図 3-3 シートベルト着用者率及び致死率（自動車乗車中）の推移（平成10～19年）



注1：シートベルト着用者率＝シートベルト着用死者数（自動車乗車中）÷死者数（自動車乗車中）×100  
 注2：致死率（自動車乗車中）＝死者数（自動車乗車中）÷死者数（自動車乗車中）×100

## コラム 後部座席のシートベルト着用義務化

19年の道路交通法改正により、自動車の後部座席同乗者のシートベルト着用が義務付けられ、高速道路における違反に対しては、運転者に行政処分点数が付されることとされた（20年6月から施行）。

後部座席についても、シートベルトを着用することにより、着用していない場合に比べ、交通事故における致死率（死者数を死傷者数で除した割合）は約3分の1となり（19年統計）、後部座席同乗者の前席への衝突等により前席乗員が頭部に重傷を負う確率も約51分の1となる（（独）自動車事故対策機構の実験データ）など、シートベルトの着用による被害軽減効果は顕著である。

しかしながら、19年10月に実施された全国調査（警察庁と（社）日本自動車連盟（JAF）が合同で実施）において、後部座席同乗者のシートベルト着用率は、一般道で8.8%、高速道路で13.5%と、依然として低い状況にある。

警察では、改正道路交通法の施行を機に、自動車に乗車する際は、後部座席乗員を含む全員がシートベルトを着用（6歳未満はチャイルドシートを使用）するよう、広報啓発や指導取締り等を通じて一層の促進を図ることとしている。

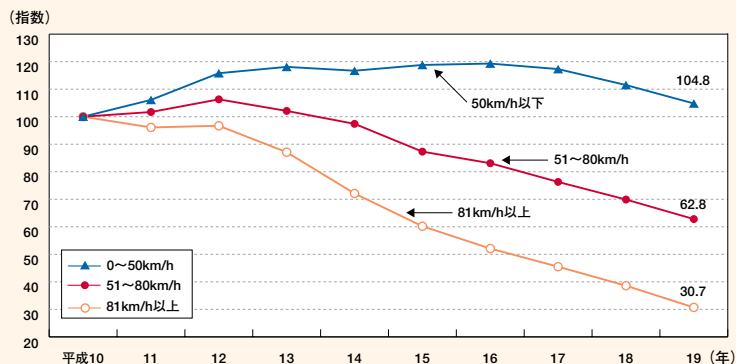


衝突実験の映像  
 （後部座席シートベルト非着用のダミーが前方に飛び出し、前席にぶつかっている。）

## ② 事故直前の車両速度の低下

19年中の80キロメートル毎時を超える高速の事故での死亡事故率は、80キロメートル毎時以下の38.6倍である。こうした高速走行の事故が減少していることが、死者数が減少している一因であると考えられる。

図 3-4 一般道における危険認知速度<sup>(注)</sup> 別交通事故件数の推移 (平成10~19年)

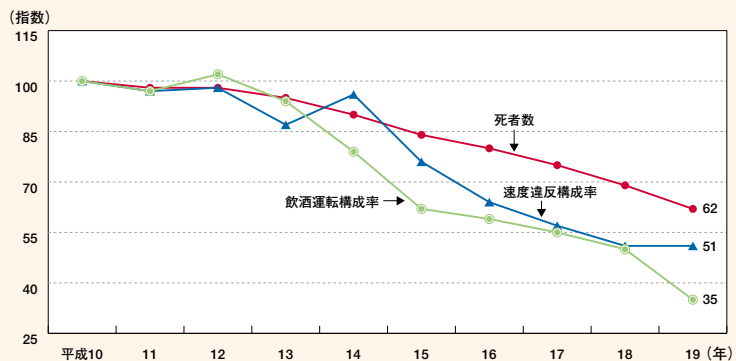


注1：指数は、平成10年を100とした。  
 注2：危険認知速度とは、自動車又は原動機付自転車の運転者が、相手方車両、人、駐車車両又は物件を認め、危険を認知した時点の速度をいう。

## ③ 悪質・危険性の高い事故の減少

19年中の飲酒運転や最高速度違反による事故の死亡事故率は、全体と比べると飲酒運転が8.4倍、最高速度違反では16.6倍と高くなっている。これら悪質・危険性の高い事故が減少していることが、死者数が減少している一因であると考えられる。

図 3-5 飲酒運転・最高速度違反による交通事故の構成率及び死者数の推移 (平成10~19年)

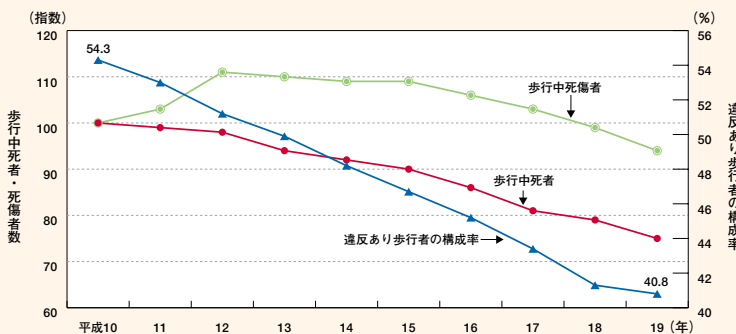


注1：指数は平成10年を100とした。  
 注2：飲酒運転(速度違反)構成率=飲酒運転(速度違反)による全人身事故件数(原付以上・1当)÷全人身事故件数(原付以上・1当)×100

## ④ 歩行者の法令遵守

19年中の歩行者の致死率を違反の有無別で見ると、違反のある者は4.8%、違反のない者は1.4%となっている。近年、歩行中の死傷者数は漸減傾向にあるものの、違反のある者の構成率が減少傾向にあり、これが、歩行中の死者数が減少している一因であると考えられる。

図 3-6 歩行中死傷者(1当及び2当)の違反構成率及び歩行中死者・死傷者数の推移 (平成10~19年)



注1：指数は平成10年を100とした。  
 注2：違反あり歩行者の構成率=違反あり死傷者数(歩行者)÷死傷者数(歩行者)×100  
 注3：違反あり歩行者の構成率は、相手当事者が自転車等の軽車両の場合を除く。

## 飲酒運転の根絶に向けた警察の取組み

## (1) 飲酒運転による交通事故の発生状況

平成18年8月に福岡県で発生した幼児3人が死亡する交通事故等を契機として国民の飲酒運転根絶機運が高まり、警察における取締りの強化等の諸対策や飲酒運転及びこれを助長する行為に対する罰則の強化等を内容とする改正道路交通法の施行(19年9月)等により、19年中の飲酒運転による交通事故は大幅に減少した。

しかしながら、飲酒運転はいまだに後を絶たない状況にあり、警察では、飲酒運転の根絶に向け、更に取り組みを強化している。

## (2) 「飲酒運転を許さない社会環境づくり」の取組み

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について積極的に広報するほか、飲酒運転の危険性の理解を促進するため、運転シミュレーターや「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、酒類の製造・販売業者、酒類提供飲食店等の関係業界に対して飲酒運転を抑止するための対策への協力を要請するほか、(財)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」<sup>(注)</sup>への参加を広く国民に呼び掛けるなど、民間団体等と連携して「飲酒運転を許さない社会環境づくり」に取り組んでいる。

## (3) 飲酒運転の取締りの強化

改正道路交通法が施行されたことを踏まえ、警察では引き続き厳正な取締りを推進している。

また、飲酒運転を検挙した際は、運転者の捜査にとどまることなく、車両等の使用者、飲酒場所、同乗者、飲酒の同席者等に対する確な捜査を行い、改正道路交通法により新設された車両等提供、酒類提供及び要求・依頼しての同乗に対する罰則規定の適用を推進するとともに、教唆・<sup>ほう</sup>助行為についても積極的に検挙している。

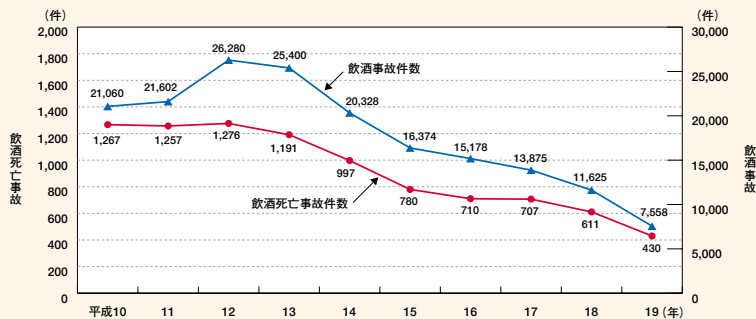
表 3-1 飲酒運転の取締り件数(平成19年)

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
1,196	73,135	60	26	227

注:「車両等提供罪」、「酒類提供罪」及び「要求・依頼同乗罪」の取締り件数は、改正道路交通法が施行された19年9月19日以降のものである。

注:自動車によりグループで酒類提供飲食店に来た時には、その飲食店の協力を得て、グループ内で酒を飲まず、ほかの者を安全に自宅まで送る者(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

図 3-7 飲酒事故・死亡事故の年別推移(平成10~19年)



酒類提供飲食店に対する働き掛け



ハンドルキーパー運動ロゴマーク



飲酒検問の状況

## 交通安全教育と交通安全活動

## (1) 交通安全教育

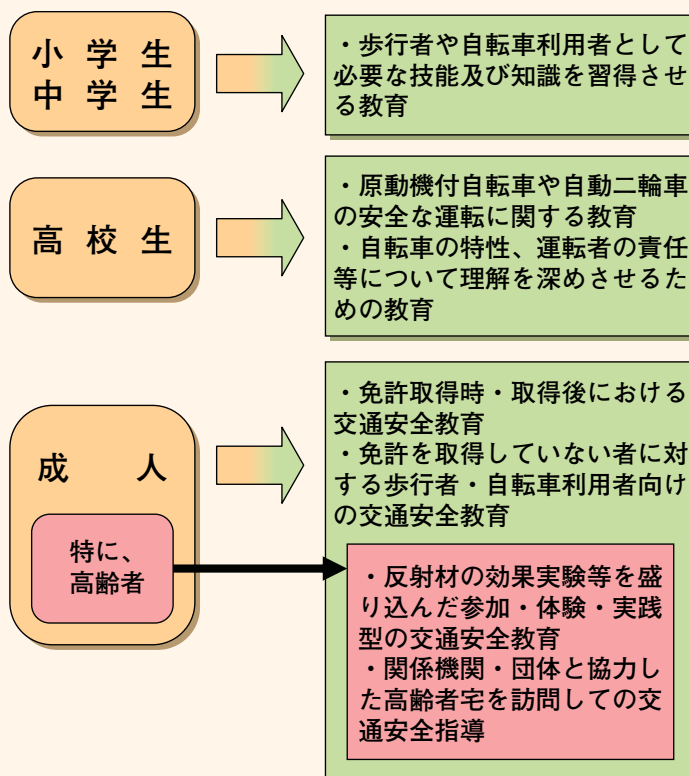
## ① 交通安全教育指針

国家公安委員会は、地方公共団体、民間団体等が効果的かつ適切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。この指針には、交通安全教育を行う者の基本的な心構えのほか、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の内容及び方法が示されている。

## ② 年齢層に応じた交通安全教育

警察では、関係機関・団体と協力しつつ、この指針を基準として、次のように幼児から高齢者に至るまでの各年齢層を対象に、交通社会の一員としての責任を自覚させるような交通安全教育を実施している。

図 3-8 年齢層に応じた交通安全教育



## ③ 事業所等における交通安全教育

一定台数以上の自動車を使用する事業所等では、道路交通法の規定に基づき選任された安全運転管理者により、指針に従って適切に交通安全教育を実施することが義務付けられている。警察では、交通安全教育が適切に実施されるよう、安全運転管理者等を対象とした講習を行うなど必要な指導を行っている。

## (2) 交通安全活動

警察では、様々な形で関係機関・団体や地域ボランティア（地域交通安全活動推進委員、交通指導員等）等と連携し、国民的な交通安全意識の高揚に努めている。

### ① 全国交通安全運動

広く国民に交通安全思想の普及と浸透を図るとともに、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ことにより、交通事故防止の徹底を図るため、毎年春と秋の二回実施している。期間中、国、地方公共団体や民間団体が相互に協力して幅広い国民運動を展開している。

### ② その他の交通安全運動

国民的な交通安全意識の高揚のため、警察では、地方公共団体等が行う交通安全キャンペーン等の広報啓発活動に協力するほか、地域ボランティア等による自主的な交通安全活動が効果的に行われるよう、その指導者を対象とする研修会の開催、交通事故実態に関する情報の提供等、各種の支援を行っている。



交通安全パレード

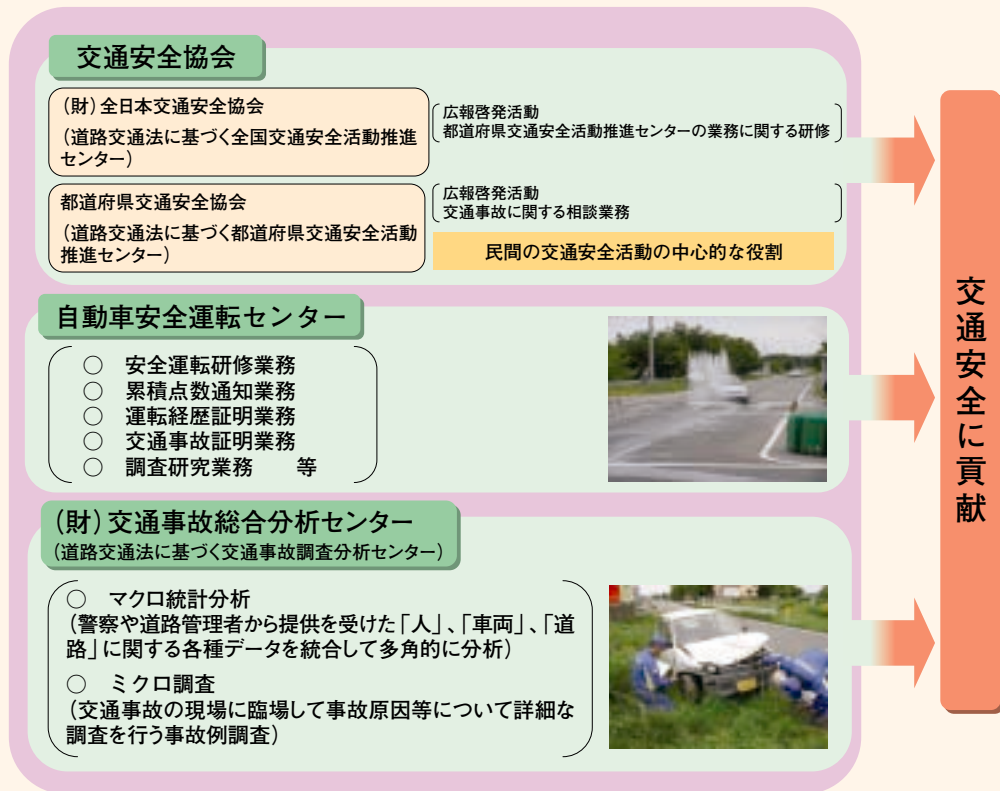


地域ボランティアによる交通安全活動

## (3) 交通安全を目的とする諸団体の活動

上記のほか、次の諸団体が交通安全を目的とした活動を展開している。

図 3-9 諸団体の活動

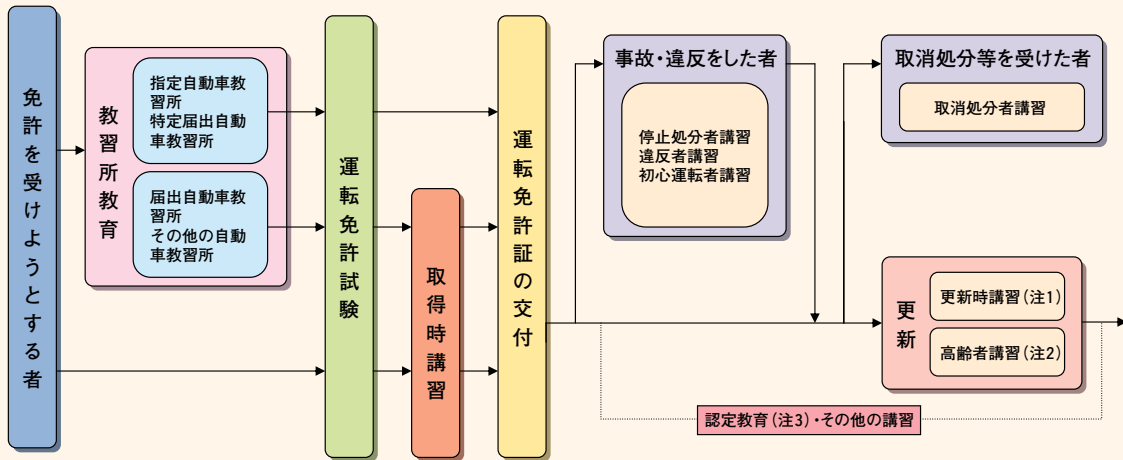


# 運転者教育

## (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、その流れは次のとおりである。

図 3-10 運転者教育の体系



注1：運転免許証の更新を受けようとする者は、更新時講習が義務付けられている。  
 注2：運転免許証の有効期間が満了する日における年齢が70歳以上の者については、更新時に高齢者講習が義務付けられている。  
 注3：都道府県公安委員会の認定を受けた運転免許取得者教育のうち、高齢者講習又は更新時講習と同等の効果を生じさせるために行われる課程を終了した者については、それぞれ講習の受講が免除される。

## (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<sup>(注1)</sup>の卒業生は、そのうち技能試験が免除される。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。

- ・ 指定自動車教習所・・・全国で1,424か所（平成19年末現在）
- ・ その卒業生で同年中に運転免許試験に合格した者の数・・・約178万人（合格者全体の94.6%）

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。ただし、指定自動車教習所又は特定届出自動車教習所<sup>(注2)</sup>を卒業した者は、これと同内容の教育を受けているため、受講する必要がない。

表 3-2 取得時講習の実施状況（平成19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	226
	中型車講習		74
	普通車講習		19,967
	大型二輪車講習		760
	普通二輪車講習		3,070
	大型旅客車講習		2,416
	中型旅客車講習		61
	普通旅客車講習		2,825
原付免許	原付講習	人工呼吸、心臓マッサージ等応急救護処置に必要な知識	25,686
	原付講習	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	229,048

注1：いずれの講習も実技訓練を含むこととされている。  
 注2：「大型車講習」、「中型車講習」及び「中型旅客車講習」の受講者数は、平成16年改正道路交通法が施行された19年6月2日以降のものである。

注1：職員、施設及び運営方法が一定の基準に適合するものとして都道府県公安委員会が指定した自動車教習所  
 注2：届出自動車教習所のうち、職員、施設、教習方法等が一定の基準に適合するものとして都道府県公安委員会が指定した教習課程を行う自動車教習所



### (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、免許証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ため、受講者を法令遵守の状況等により優良運転者等に区分し、さらにその態様に応じて高齢者学級等の特別学級を編成して実施している。

表 3-3 更新時講習の実施状況（平成19年）

区分	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）	7,607,320	2,856,656	4,168,921	1,171,016
うち特定失効	10,614	62,733	89,214	40,079
講習時間	30分	1時間	2時間	2時間
講習内容	ビデオ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、安全運転自己診断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、自動車等の運転に関する基礎的な知識に習熟させるための演習を行う。

#### 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する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を行っており、飲酒運転違反者を集めて行う飲酒学級を停止処分者講習に設置するなど、教育内容の充実に努めている。

表 3-4 危険運転者の改善のための教育の状況（平成19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	技術及び知識の定着を図ることを目的とし、路上訓練や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。	再試験を免除される。（注）	72,701
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、それに基づく個別的かつ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。	42,855
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。	運転免許の効力の停止等の期間が短縮される。	557,723
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行わない。	210,830

注：初心運転者講習を受講しなかった者に対して行う再試験では、運転免許試験と同等の基準で合格判定が行われ、19年中は、4,342人が受験し、不合格となった3,173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、いわゆるペーパードライバー教育を始めとする運転免許取得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も果たしている。こうした教育の水準の向上と普及のため、一定の水準に適合する場合は都道府県公安委員会の認定を受けることができることとされている。



飲酒学級

#### (4) 高齢運転者対策の充実

高齢者講習は、70歳以上の者の免許更新時に義務付けられており、安全運転に必要な知識等に関する講義のほか、自動車等の運転、動体視力等の検査を通じ、受講者に自らの身体機能の変化を自覚してもらった上で、その結果に基づく助言・指導を行っている。平成19年中は135万4,401人が受講した。

なお、75歳以上の者の免許更新時に、運転に必要な記憶力、判断力等に関する認知機能検査を導入することなどを内容とする改正道路交通法が19年6月に公布され、公布の日から2年以内に施行されることから、警察庁では新制度の円滑な施行と高齢者講習の充実に向け、準備を進めている。

### (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ため、行政処分の厳正かつ迅速な実施に努めている。

表 3-5 運転免許の行政処分件数の推移（平成15～19年）

区分	年次	15	16	17	18	19
総数(件)		953,863	945,327	911,001	847,721	728,060
	取消し	60,864	59,173	55,138	54,461	44,252
	停止	892,999	886,154	855,863	793,260	683,808

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及び申請による取消しの件数を含んでいない。

### (2) 運転免許取得希望者等の利便性の向上

警察では、免許更新に係る国民の負担を軽減するため、更新免許証の即日交付、日曜日の申請受付、警察署への更新窓口の設置、申請書の写真添付の省略、住所地を管轄する公安委員会以外の公安委員会を経由した更新申請の受付（優良運転者に限る。）等の施策を推進している。

また、障害者の利便性向上のため、試験場施設の整備・改善、漢字に振り仮名を付けた学科試験問題による学科試験の実施や字幕入り講習用ビデオの活用等を推進している。さらに、障害者や一定の病気にかかっている者が安全に運転できるか個別に判断するため、専門知識の豊富な職員を配置し、運転適性相談活動の充実を図っている。

### (3) 国際化への対応

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一部を免除できる制度がある。警察では、慎重な審査を行い、真正でない外国等の運転免許証を使用して日本の運転免許を不正に取得する事案の発生の防止に努めている。

- ・ 上記制度による運転免許証の交付件数（平成19年）・・・4万3,576件
- ・ 対象となった外国等の行政庁等の数・・・156

### (4) 運転免許証のICカード化

平成19年1月から5都県警察、20年1月からさらに5県警察において、IC免許証の発行が開始された。IC免許証には、偽変造防止のほか、本籍を運転免許証の券面から削除し、電磁的記録とすることにより、免許保有者のプライバシーが保護されるなどの利点がある。

ICチップが組み込まれた場所（例）



IC免許証

### (5) 聴覚障害者の運転免許取得と聴覚障害者標識

これまで運転免許を受けることができなかった聴覚障害者について、ワイドミラーの装着を条件に、普通自動車免許を取得することができることとし、聴覚障害者が運転する際に、聴覚障害者標識の表示を義務付けることなどを内容とする改正道路交通法が平成20年6月から施行された。同法では、聴覚障害者標識を表示した自動車に対する幅寄せや割込みが禁止されており、警察では聴覚障害者標識や運転者が配慮すべき事項について広報・啓発を行っている。



聴覚障害者標識

### (1) 警察によるITS<sup>(注1)</sup> (高度道路交通システム)

警察では、最先端の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<sup>(注2)</sup>の機能を活用して、次の3つのシステムを始めとするUTMS<sup>(注3)</sup> (新交通管理システム)の開発・整備を推進し、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。

#### DSSS<sup>(注4)</sup> (安全運転支援システム)

VICS<sup>(注5)</sup>対応カーナビゲーション装置を通じ、運転者に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、ゆとりをもった運転ができる環境を作り出すことにより、交通事故を防止することなどを目的としたシステム(平成19年度は、追突への注意喚起の情報を簡易図形で提供するシステム等の効果を検証するモデル事業を東京都内及び埼玉県内で実施。20年度には、官民連携した大規模な実証実験を行い、効果的なサービスの在り方について検証を行う予定)

#### PTPS<sup>(注6)</sup> (公共車両優先システム)

バス等の大量公共交通機関を優先的に走行させる信号制御を行い、定時運行と利便性の向上を図るシステム(19年度末現在、40都道府県で整備)

#### FAST<sup>(注7)</sup> (現場急行支援システム)

人命救助その他の緊急業務に用いられる車両を優先的に走行させる信号制御等を行い、現場到着時間の短縮及び緊急走行に伴う交通事故防止を図るシステム(19年度末現在、13都道府県で整備)

### (2) ITSに関する国際協力の推進

技術開発の分野では、広い視野をもって検討を行うことが必要であることから、他国との共同プロジェクトの推進等国際的な協力関係の樹立が重要である。警察庁では、平成19年10月、中国北京で開催された第14回ITS世界会議(世界43か国から産学官の関係者約1,800人が参加)に参加し、ITSに関して各国と情報交換を行い、協力関係を深めた。また、米国運輸省交通安全局との間で署名した、交通安全、ITS及び緊急時対応の協力に関する文書に基づき、20年1月、米国で会議を開催し、両国が推進するITSに関する施策について情報交換を行った。

図 3-11 安全運転支援システム

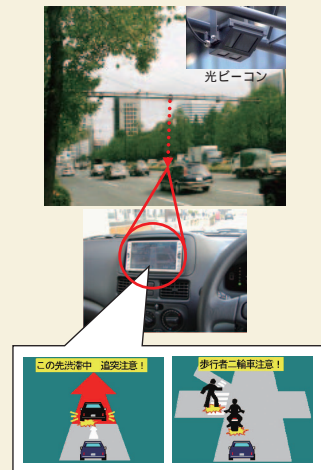


図 3-12 公共車両優先システム



第14回ITS世界会議

注1 : Intelligent Transport Systems

2 : 通過車両を感知して交通量等を測定するとともに、車載装置と交通管制センターの間の情報のやり取りを媒介する路上設置型の赤外線通信装置

3 : Universal Traffic Management Systems

4 : Driving Safety Support Systems

5 : Vehicle Information and Communication System

6 : Public Transportation Priority Systems

7 : FAST emergency vehicle preemption systems

## (1) 交通管制システムの整備

都市部では、道路交通が複雑・過密化し、交通渋滞、交通公害及び交通事故の一因となっている。

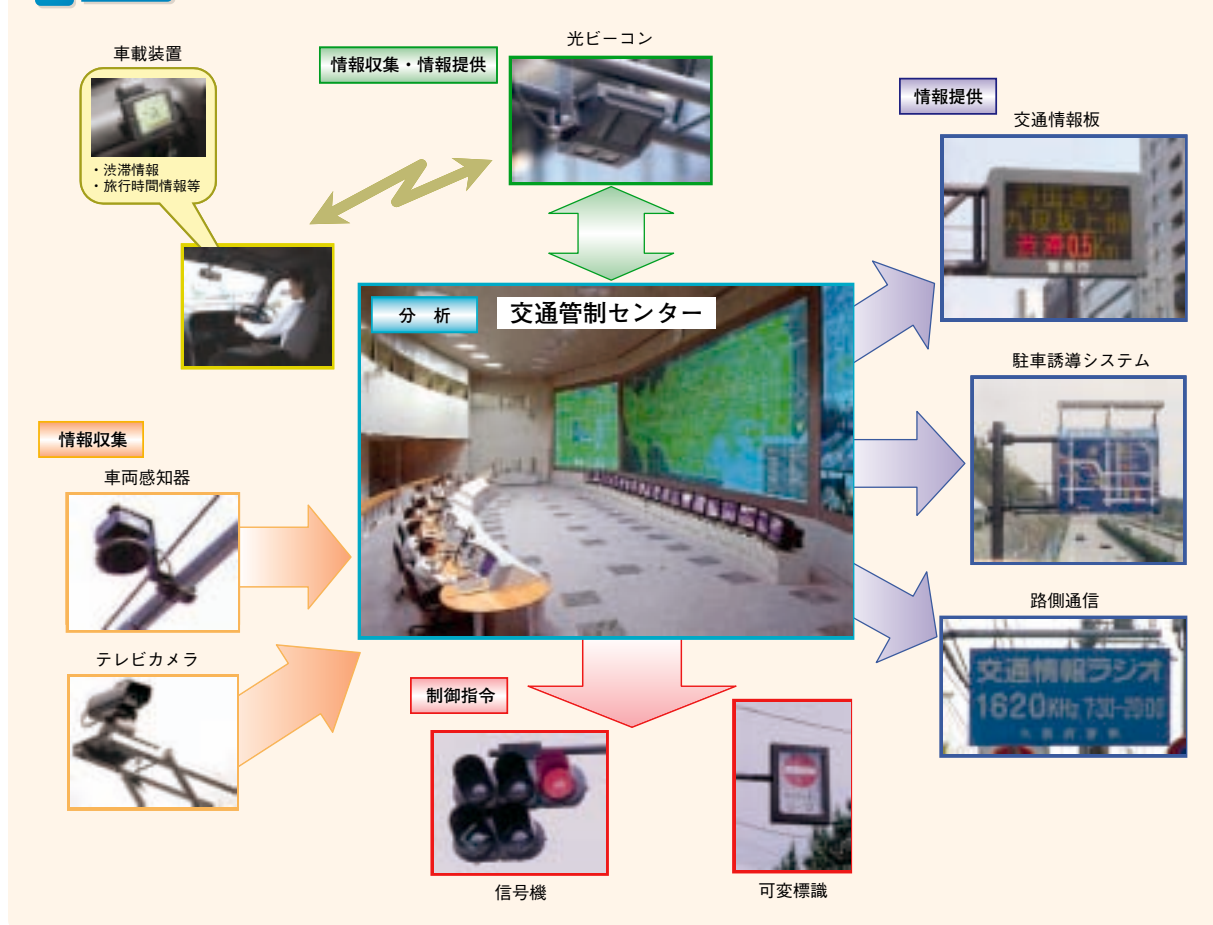
警察では、交通管制システムにより、車両感知器等で収集した交通量や走行速度等のデータを分析し、その分析結果に基づき信号機の制御や交通情報の提供を行うことにより、交通の流れの整序化に努めている。

具体的には、

- ・ 交通状況に即応した信号機の制御による交通の円滑化
- ・ きめ細かな交通情報の提供による交通流・交通量の誘導及び分散
- ・ バス優先の信号制御によるマイカーの需要の低減と交通総量の抑制

等の対策を講じ、複雑・過密化した交通を効率的かつ安全に管理して交通の安全と円滑の確保に努めている。

図 3-13 交通管制システム

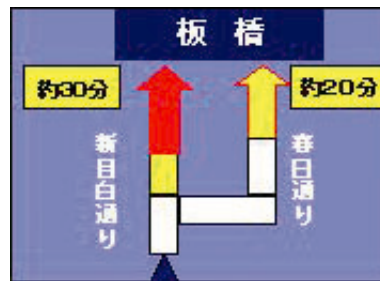


## (2) 警察による交通情報提供

警察では、交通管制システムにより収集・分析したデータを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できるようにすることにより、交通の流れを分散させ、交通渋滞や交通公害の緩和を促進している。

情報提供の手段として、交通情報板等のほか、VICS（道路交通情報通信システム）を活用している。VICSは、光ビーコン等を通じて車載の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地図画面上にリアルタイムで表示することができる。

また、関係団体の協力の下、警察の保有するリアルタイムの交通情報をオンラインで供与するシステムを構築するなどして、カーナビゲーション装置のほか、携帯電話やインターネットを活用して交通情報を提供する民間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、こうした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をしている。



VICS対応型カーナビゲーション装置の画面表示

## (3) 交通管理等による環境対策

### ① 環境対策のための交通規制

警察では、道路交通騒音対策及び振動対策の観点から、通過車両の走行速度を低下させてエンジン音や振動を低く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、沿道地域の交通公害の状況や道路交通の実態に応じて実施している。

### ② エコドライブの推進

「環境負荷の軽減に配慮した自動車の使用（エコドライブ）」は、環境保全効果があるとともに、交通事故防止にも一定の効果が期待されることから、警察では、平成18年10月に警察庁を含む関係4省庁で構成するエコドライブ普及連絡会において策定した「エコドライブ10のすすめ」を用いて、エコドライブの普及促進に努めている。



大型貨物車の中央寄り車線規制

### エコドライブ10のすすめ

- |                   |                    |
|-------------------|--------------------|
| 1 ふんわりアクセル「eスタート」 | 6 暖機運転は適切に         |
| 2 加減速の少ない運転       | 7 道路交通情報の活用        |
| 3 早めのアクセルオフ       | 8 タイヤの空気圧をこまめにチェック |
| 4 エアコンの使用を控えめに    | 9 不要な荷物は積まずに走行     |
| 5 アイドリングストップ      | 10 駐車場所に注意         |

# 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) 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、信号機等の交通安全施設等の整備を進めている。

平成15年度以降、交通安全施設等、道路、港湾その他の社会資本の整備について、事業を重点的、効果的かつ効率的に推進するため、従来の事業分野別の長期計画を統合して策定した「社会資本整備重点計画」に定められたアウトカム（成果）目標の達成に向けて、交通安全施設等整備事業の推進に努めた。5か年計画であるこの計画の最終年に当たる19年度

も、同計画に基づき事業を進め、図3-15のとおり成果を得た。20年度以降も、新たな社会資本整備重点計画に即して、交通安全施設等の整備を積極的かつ計画的に推進することとしている。

図 3-14 主な交通安全施設等整備状況

○ 信号機	約20万基
○ 道路標識	約672万本
○ 光ビーコン	約5万1,000基
○ 交通情報板	約3,600基
○ 交通管制センター	163か所 (平成19年度末現在)

図 3-15 社会資本整備重点計画（計画期間：平成15～19年度）

社会資本整備重点計画	
（平成15年10月10日閣議決定）	
【警察による交通安全施設等整備事業のアウトカム目標】	
1	あんしん歩行エリアの整備
	○ エリア内の死傷事故の抑止（約2割抑止。歩行者・自転車事故については約3割抑止）
2	事故危険箇所対策の推進
	○ 対策実施箇所の死傷事故の抑止（約3割抑止）
3	信号機の高度化等
	○ 死傷事故の抑止（約44,000件を抑止） →約39,000件
	○ 二酸化炭素の排出の抑止（約70万t-CO <sub>2</sub> を抑止） →約62万t-CO <sub>2</sub>
	○ 交通の円滑化（交差点通過時間を対策実施箇所において約3.2億人時間/年（約1割）短縮） →約3.0億人時間/年
	○ 信号機のバリアフリー化（約4割→約8割） →81.1%
※赤字は平成19年度末の値	

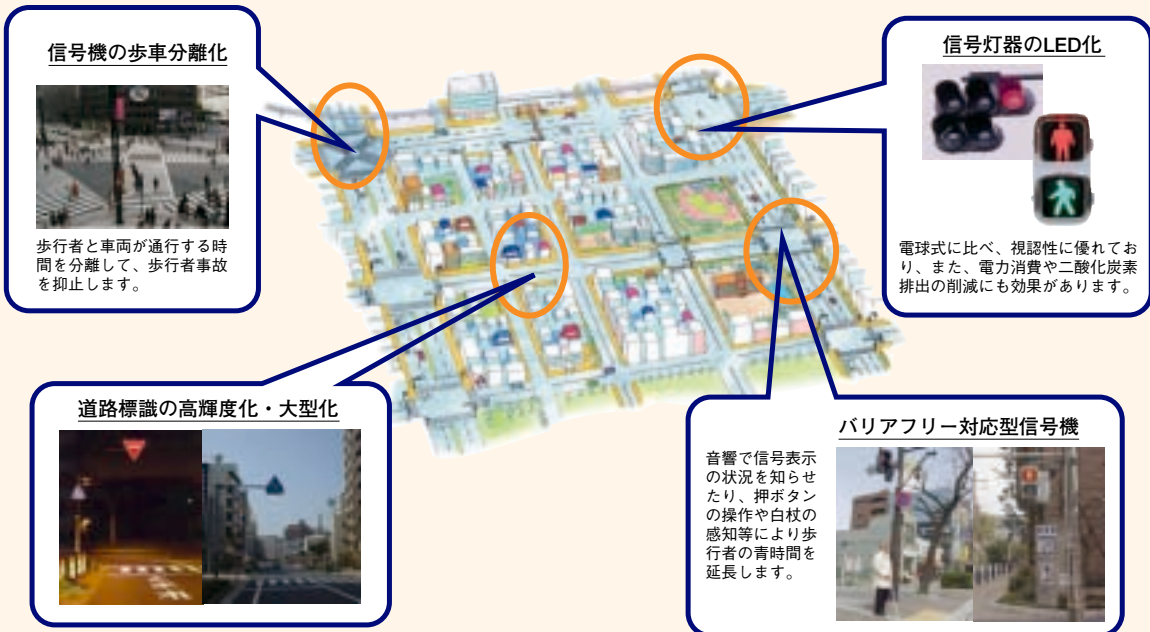
## (2) 歩行者等の安全通行の確保

我が国では、全交通事故死者のうち歩行中・自転車乗用中の死者の占める割合が、欧米諸国と比べて著しく高くなっており、歩行者・自転車利用者の交通事故防止対策が重要な課題となっている。

### ① あんしん歩行エリアの整備

警察では、道路管理者と協力して、平成15年度から19年度にかけて、徒歩や自転車で通学する児童や生徒の多い地域、高齢者や障害者が利用する施設の周辺地域、歩行者でにぎわう商店街がある地域等のうち、歩行者・自転車利用者の安全な通行を確保するため緊急に対策が必要な地区796か所を「あんしん歩行エリア」に指定し、通過交通量の減少や走行速度の低下等を目的とした交通規制を行ったり、高齢者、障害者等が利用しやすい信号機、道路標識・道路標示を整備したりするなど、地域の特性に着目した交通安全対策を実施した。

図 3-16 あんしん歩行エリアの整備イメージ図



② 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できるように、音響により信号表示の状況を知らせる音響式信号機、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機能付き歩行者用灯器等のバリアフリー対応型信号機の整備を推進するほか、道路標識・道路標示を見やすく分かりやすいものとするため、表示板を大きくする、自動車の前照灯に反射しやすい素材を用いるなどの対策を講じている。

図 3-17 警察による交通安全施設のバリアフリー化の実施例



### (1) 悪質性、危険性、迷惑性の高い運転行為への対策の強化

警察では、機動的な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、信号無視等交通事故に直結する悪質性・危険性の高い違反及び迷惑性が高く住民からの取締り要望の多い違反に重点を置いた取締りに努めている。

平成19年中は、782万9,503件<sup>(注1)</sup>の道路交通法違反を取り締まった。

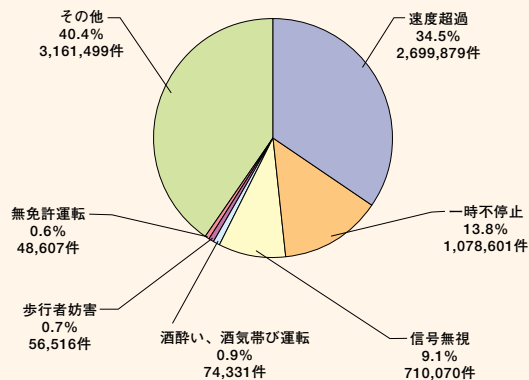
### (2) 使用者等の背後責任追及等

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、最高速度等の違反やこれらに起因する事故事件について、運転者の取締りにとどまらず、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<sup>(注2)</sup>を検挙するなど、その背後責任の追及に努めている。

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、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に努めている。

さらに、自動車メーカー等による車両の不正改造等、企業による交通の安全性を脅かす犯罪に対しても、取締りを推進している。

図 3-18 主な道路交通法違反の取締り状況 (平成19年)



白バイの活動

#### 事例

居眠り運転により、事業用大型乗用自動車（大型観光バス）が道路左側のコンクリート工作物等に衝突するなどして、1人が死亡し、25人が負傷した交通事故を端緒として、この大型観光バスの運転者の過労運転を下命していた観光バス会社の社長（40）等を、平成19年6月までに、道路交通法違反（過労運転容認）で検挙した（大阪）。



大型観光バスの交通事故現場

注1：駐停車違反に係る取締り件数を除く。

注2：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も含む。



# 総合的な暴走族対策の推進

## (1) 暴走族の実態と動向

全国の暴走族構成員数、暴走族に関する110番通報件数共に前年と比較して減少しているが、依然として暴走族対策の強化を求める国民の要望は強い。

暴走族は、共同危険型（爆音を伴う暴走等を集団で行うもの）及び違法競走型（ローリング、ドリフト走行等の違法な走行により運転技術等を競うもの）に大別される。図3-19のとおり、違法競走型は全体の12.8%であり、暴走族の大半は共同危険型である。また、これまでは少年が多数を占めていたが、近年、成人の占める割合が増加し、現在は少年を上回っている。

また、近年、元暴走族構成員や暴走族構成員が中心となって、「旧車會」を結成し、景勝地等を目指して、暴走族風に改造した旧型の自動二輪車等を連ねて、大規模な集団走行を行う状況が各地で確認されている。

暴走族の引き起こす犯罪は、道路交通関係法令違反のほか、刑法犯、薬物犯罪等様々な罪種にわたっており、暴走族同士の対立抗争や一般人に対する傷害事件等も発生している。さらに、一部には、暴力団の予備軍的な存在となっている集団も確認されている。

## (2) 暴走族の取締り及び関係機関と連携した諸対策の推進



暴走族根絶県民大会

警察では、交通部門、少年部門、地域部門等が連携し、共同危険行為等の現場検挙を始め各種法令を適用した取締りを推進し、暴走族の解体や構成員の脱退を図っている。

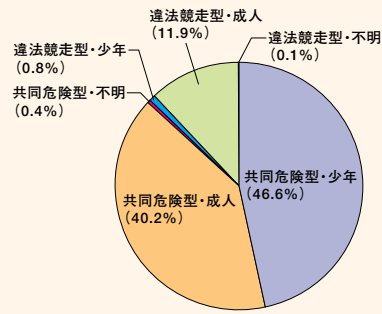
また、地方公共団体における暴走族根絶（追放）条例の制定（平成19年末現在、23道府県 152市町村において制定）及び運用に対して協力したり、また、中学校・高校において暴走族加入阻止教室を開催するほか、家庭、学校、保護司等と連携して暴走族から離脱させる措置をとるなど、総合的な暴走族対策を推進している。

表 3-6 暴走族構成員数及び暴走族に関する110番通報件数の推移（平成15～19年）

区分	15	16	17	18	19
暴走族構成員数（注） （人）	21,184	18,811	15,086	13,677	12,584
暴走族に関する110番 通報件数（件）	106,159	87,448	73,364	65,520	64,057

注：各年末時点で警察が把握している人数

図 3-19 共同危険型・違法競走型別暴走族構成員の状況（平成19年）



年末年始の暴走族に対する検問

表 3-7 法令別検挙状況（平成19年）

区分	検挙人員（人）
道路交通法	33,648
うち共同危険行為	2,619
刑法	2,311
うち殺人・強盗・放火等	59
うち公務執行妨害	72
うち暴行・傷害	394
うち凶器準備集合	9
うち窃盗	1,278
その他	499
道路運送車両法	400
その他	283
合計	36,642
うち逮捕者	3,480

# 交通事故事件捜査

## (1) 交通事故事件の検挙状況

平成19年中の交通事故事件に係る検挙件数は、次のとおりである。

なお、自動車運転による死傷事故の実情等にかんがみ、19年6月、自動車運転過失致死傷罪を規定する刑法の一部を改正する法律が施行された。

表 3-8 自動車運転過失致死傷事件等の検挙状況 (件) (平成19年)

自動車運転過失傷害	自動車運転過失致死	業務上過失傷害	業務上過失致死	重過失及び過失傷害	重過失致死及び過失致死	計
363,523	1,491	409,401	3,234	3,936	28	781,613

## (2) 適正な交通事故事件捜査の推進

警視庁及び各道府県警察本部の交通捜査担当課に事故事件捜査指導官等を配置し、警察署が取り扱う事故事件のうち、事故原因の究明が困難なものについて実地に指導を行うなど、組織的な捜査により、適正な交通事故事件捜査の推進に努めている。

特に、一方の当事者が死亡し、又は重体であることなどから事情聴取ができない交通事故や、当事者の言い分が食い違う交通事故については、初期の段階から組織的な捜査を推進し、目撃者や物証の確保等に努めている。

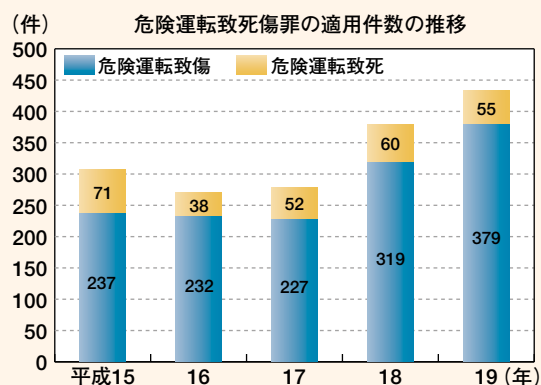
また、ひき逃げ事件については、迅速な初動捜査を行うとともに、現場こん跡画像検索システム<sup>(注)</sup>等の交通鑑識資機材を効果的に活用し、



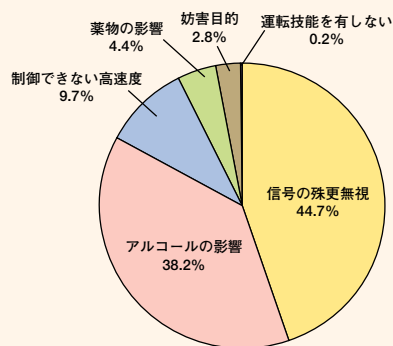
ひき逃げ事件被害者の着衣見分

被疑者の早期検挙に努めており、平成19年中の死亡ひき逃げ事件の検挙率は91.0%に達している。

図 3-20 危険運転致死傷罪の検挙状況



危険運転致死傷罪の内訳 (平成19年中)



### 事例

自営業の男(50)は、19年6月、普通貨物自動車を運転中、車道左側端を歩行中の歩行者1人をはねて死亡させるとともに、中央線を越えて対向車線に飛び出し、当該車線を通行するタクシーに衝突してそのタクシーの運転手及び乗客の2人を死亡させたことから、同月、自動車運転過失致死罪及び道路交通法違反(酒酔い運転)で逮捕した。その後の捜査により、この男がアルコールの影響により正常な運転が困難な状態であったことを立証し、危険運転致死罪で検挙した(兵庫)。

注：ひき逃げ事件の現場に遺留されたレンズ片やタイヤのこん跡から、車種等を絞り込むシステム

### (3) 交通事故事件捜査の科学化・合理化

ち密で科学的な交通事故事件捜査を求める国民の声を踏まえ、高度な知識及び技能を有する交通捜査員を養成するため、衝突実験に基づく事故解析等の専門的教養を行う交通事故鑑定専科を開催している。

また、交通事故当事者の負担軽減や迅速な交通事故捜査により交通渋滞を早期に解消するため、交通事故自動記録装置<sup>(注1)</sup>を始めとする各種の機器の整備・活用を図るほか、一定の軽微な物件事故について現場見分を省略する制度を活用している。



交通事故鑑定専科



交通事故自動記録装置による撮影画像の連続写真

### (4) 交通事故被害者等の心情に配慮した支援の推進（195頁参照）

平成17年12月に策定された「犯罪被害者等基本計画」に基づき、適切な被害者支援が行われるよう、交通事故の被害者やその遺族（以下「被害者等」という。）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<sup>(注2)</sup>等に基づき、ひき逃げ事件や交通死亡事故の遺族等に対して捜査の初期の段階から、事案概要や捜査経過、被疑者の検挙状況等を連絡してきた。

18年12月には、被害者等に対する情報提供を一層推進するため、被害者連絡実施要領を改正し、被害者連絡の対象に全治3か月以上の重傷事故及び危険運転致死傷罪に該当する事件を加えるとともに、被害者連絡の責任者を、従来の警察署交通課長等の担当課長から警察署長等に変更した。また、「被害者の手引」を改訂し、刑事手続、被害者への補償制度等について内容の拡充を図るとともに、事案の特性やニーズに応じた内容を盛り込んだ数種類の「被害者の手引」や、各種相談窓口等を紹介した「現場配布用リーフレット」を作成し、配布するなどの取組みを推進している。



「被害者の手引」（表紙）

注1：交通事故の衝突音、スリップ音を感知し、事故の直前、瞬間及び直後の状況を録画する装置

2：ひき逃げ事件の被害者等への捜査状況等の連絡の確実な実施を期するため、平成8年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。

# 総合的な駐車対策による都市の再生

## (1) 違法駐車の実態

違法駐車は、幹線道路の交通渋滞を悪化させる要因となるだけでなく、歩行者や車両の安全な通行の障害となるほか、緊急自動車の活動に支障を及ぼすなど、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。

また、違法駐車は、交通事故の原因ともなっており、平成19年中には駐車車両への衝突事故が1,672件発生し、65人が死亡した。さらに、110番通報された苦情・要望・相談のうち、20.7%が駐車問題に関するもので、国民の関心も高い。



違法駐車の実態

**表 3-9** 大都市における瞬間路上駐車台数 (平成19年)

地区	違反車両(台)	その他	計
東京23区	56,259	10,567	66,826
大阪市	26,376	10,360	36,736

注：瞬間路上駐車台数は、平日昼間の一定時間内に一定基準以上の道路を対象として、四輪車の駐車台数を計測し算出した。

**表 3-10** 駐車車両への衝突による交通事故の状況 (平成19年)

人身事故件数(件)	832,454
駐車車両衝突件数	1,672
死亡事故件数(件)	5,587
駐車車両衝突件数	63
駐車車両衝突死者数(人)	65

## (2) 新たな違法駐車対策法制による駐車対策の推進

### ① きめ細かな駐車規制

警察では、道路環境、交通実態、駐車需要等の変化に対応し、より良好な駐車秩序を確立するため、時間、曜日、季節による交通流・交通量の変化といった時間的視点と、道路の区間ごとの交通環境や道路構造の特性といった場所的視点の両面から、現行規制の見直しを行っている。

### ② 違法駐車取締り

平成18年6月1日から新たな違法駐車対策法制が施行され、警察署長は、放置車両<sup>(注1)</sup>の確認事務<sup>(注2)</sup>を都道府県公安委員会の登録を受けた法人に委託することができることとされた。全国における委託状況は次のとおりである。

**表 3-11** 確認事務の民間委託規模の状況

年次	区分	委託警察署数	受託法人数	駐車監視員数
18		270	74	1,580
19		310	73	1,766

違法駐車取締りは、地域住民の意見、要望等を踏まえて策定・公表されているガイドラインに沿って、メリハリを付けて行われている。

- ・ 放置駐車確認標章の取付け数(19年中) ……296万7,843件(うち駐車監視員によるものは、149万1,705件)
- ・ 駐車違反取締り件数(19年中) ……300万4,383件(放置違反金納付命令235万3,830件を含む。)
- ・ レッカー移動した車両台数(19年中) ……7万8,649件



駐車需要に対応した時間制限規制区間規制



駐車監視員の活動状況

注1：違法駐車と認められる場合における車両であって、その運転者がこれを離れて直ちに運転することができない状態にあるもの

注2：放置車両の確認と標章の取付けに関する事務

### ③ 新法制施行後の効果

新法制施行後は、大都市地域を始め各地の違法駐車の実態は大幅に改善され、渋滞の解消にもつながっており、また、交通事故の減少効果も認められている。

図 3-21 東京都主要道路（中央通り等）における違法駐車改善の状況



区分	年次		
	18年5月	19年5月	増減率
瞬間路上駐車台数（台）	1,051	363	△65.5%
平均旅行時間 （5km当たりの旅行時間）	19分29秒	18分15秒	△6.3%

注：東京都内中央通り等10路線（約32.1km）を調査したもの

表 3-12 駐車車両衝突事故の発生状況

区分	期間	13年6月～ 18年5月の平均	18年6月～ 19年5月	増減率
事故件数		2,542	1,838	△27.7%
うち死亡 事故件数		92	63	△31.5%

注：13年6月から18年5月までの間の年間平均の発生件数と18年6月から19年5月までの1年間の発生件数を比較

### ④ ハード・ソフト一体となった駐車対策

特に違法駐車が著しい幹線道路では、都道府県公安委員会と道路管理者が協力して、ハード的手法とソフト的手法を一体とした集中的な違法駐車対策を推進している。

- <ハード的手法>
- ・ カラー舗装による駐停車禁止区域の明示
  - ・ 違法駐車抑止システムの整備
  - ・ 路外駐車場や荷さばきスペースの整備 等
- <ソフト的手法>
- ・ きめ細かな駐車規制の実施
  - ・ 違法駐車取締り
  - ・ 積極的な広報啓発活動 等



カラー舗装による駐停車禁止区域の明示

### ⑤ 保管場所の確保対策

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、警察では、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、いわゆる青空駐車<sup>(注1)</sup>や車庫とばし<sup>(注2)</sup>の取締りを行っている。

また、保管場所証明等に必要の手続きをインターネットを利用して行うことができる自動車保有関係手続のワンストップサービス・システムの全国的な整備を関係機関と連携しつつ推進している（20年6月現在、10都府県において新車の新規登録について運用中）。



荷さばきスペース

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

# 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の現状

高速道路（高速自動車国道及び指定自動車専用道路をいう。以下同じ。）は、年々、路線数が増加し、総延長距離も延伸している。

今後、建設が見込まれる列島横断道路として整備される路線は、中央帯により往復の方向別に分離されていない非分離二車線の区間や山間部を通過する区間が多いことから、安全対策や雪氷対策が重要となる。また、スマートインターチェンジ<sup>(注)</sup>も本格運用を開始したところであり、多様な状況に対応した的確な交通管理が求められている。

表 3-13 高速道路の路線数（平成15～19年）

区分	年次	15	16	17	18	19
高速道路		132	138	142	146	149
高速自動車国道		47	48	48	49	50
指定自動車専用道路		85	90	94	97	99

注：単位は路線

表 3-14 高速道路の総延長距離（平成15～19年）

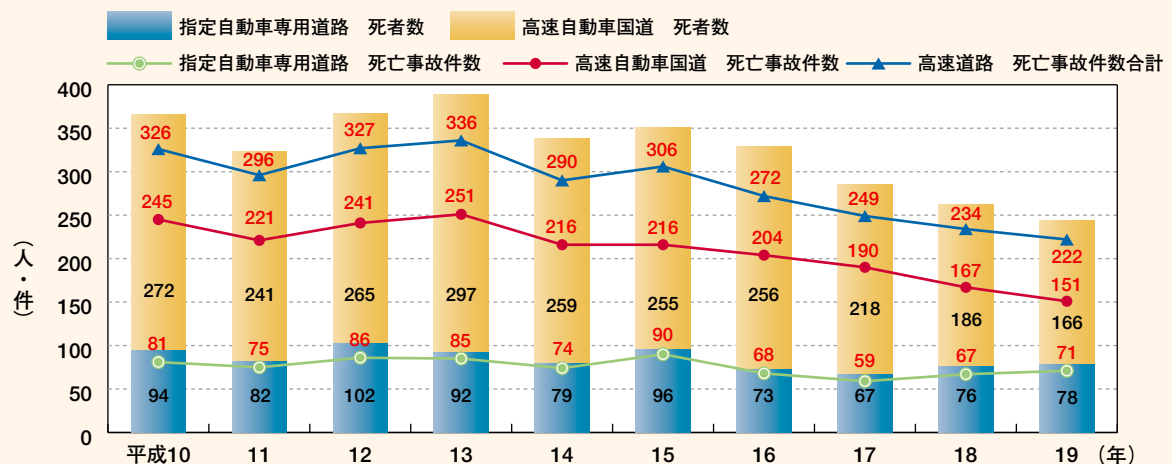
区分	年次	15	16	17	18	19
高速道路		9,262.9	9,373.9	9,533.4	9,749.7	9,930.6
高速自動車国道		7,287.1	7,341.1	7,367.5	7,421.6	7,488.2
指定自動車専用道路		1,975.8	2,032.8	2,165.9	2,328.1	2,442.4

注：単位はキロメートル

## (2) 高速道路における交通事故の現状

平成19年中の高速道路における交通事故の現状は、図3-22のとおりであり、死亡事故の発生件数、死者数共に15年以降4年連続して減少した。特徴としては、高速自動車国道の死者数は減少傾向にあるが、指定自動車専用道路は増減を繰り返している。

図 3-22 高速道路における死亡事故発生件数・死者数の推移（平成10～19年）



注：高速道路に付設されたサービスエリア、パーキングエリア、バス停留所等に、一旦停止型のETC専用ゲートを新設し、最寄りの一般道に出入りできるようにしたインターチェンジ

### (3) 高速道路における交通の安全と円滑の確保

#### ① 大型貨物自動車等の交通事故防止対策

警察では、最も左側の車両通行帯を大型貨物自動車等（大型貨物自動車、特定中型貨物自動車及び大型特殊自動車）が通行しなければならないものとして指定する交通規制（第一通行帯通行区分規制）を東名高速道路等9路線の区間（平成20年3月末現在）において実施している。

また、道路の管理者や関係機関・団体と協力し、大型貨物自動車等の交通事故防止に関する広報・啓発に努めている。

#### ② 適正な交通規制の実施と交通安全施設の整備

警察では、高速道路の規制に当たっては、道路構造、気象条件、交通実態、交通事故発生状況等を勘案してその適正を期するとともに、適時、適切な見直しを行っている。

また、道路の管理者との間で、建設段階においては道路の線形、ランプウェイの取付け位置等について、供用開始後は交通事故多発箇所に対する対策検討会を実施するなどして、交通事故防止に効果的な交通安全施設の整備等について協議を行っている。中でも、非分離二車線区間については、対向車と衝突する事故が多く、死亡事故率が高いことから、簡易分離施設の高度化や中央分離帯の設置等の安全対策を推進するよう働き掛けている。

#### ③ 逆走対策の推進

近年、高齢者等による逆走事故が多発していることから、道路の管理者と協力して規制標識の大型化・進行方向を指し示す矢印の路面への標示、逆走防止装置<sup>(注)</sup>の設置等を行っているほか、関係機関・団体と協力して広報啓発活動を推進している。

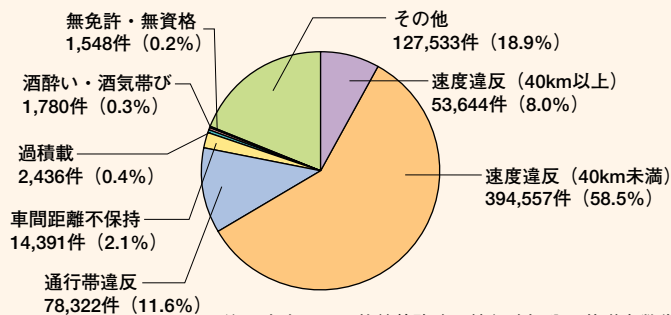


逆走防止看板等

#### ④ 交通指導取締り

著しい速度超過、飲酒運転を始め、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交通指導取締りを実施している。

図 3-23 高速道路における交通違反取締り件数の割合（平成19年）



交通違反の取締り

注：高速道路のサービスエリア等で出入口を間違えて逆走した車両をセンサーで検知し、サイレン、電光表示等により、運転者に逆走していることを認識させる装置

# 自動車運転代行業

## (1) 自動車運転代行業の現況

自動車運転代行業の認定業者数は、自動車運転代行業の業務の適正化に関する法律（以下「運転代行業法」という。）が平成14年6月に施行されてから一貫して増加しており、特に、飲酒運転が社会問題化した18年8月以降大きくその数を伸ばしている。

なお、運転代行業法により、自動車運転代行業を営む者は都道府県公安委員会の認定を受けなければならないが、業務中の事故により発生した損害を賠償するための措置を講じなければならないこととされており、16年6月からは、代行運転普通自動車の運転者は第二種免許を受けなければならないこととされている。

図 3-24 自動車運転代行業の一般的な形態

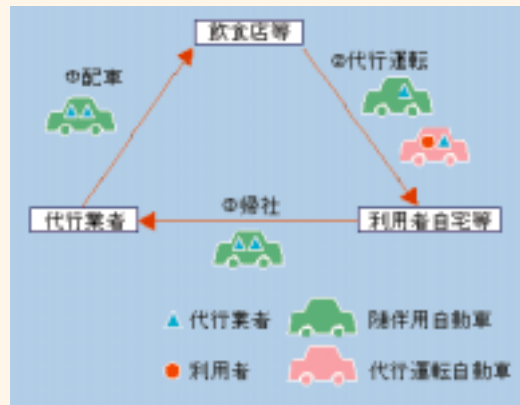


表 3-15 自動車運転代行業の認定業者数等の推移（平成15～19年）

区分	年次	15	16	17	18	19
認定申請受理件数（件）		5,700	6,771	7,774	8,863	10,380
認定業者数（業者）		5,257	5,635	6,010	6,447	7,253
自動車運転代行業の従業員数（人）		60,991	62,296	64,570	69,762	77,944
随伴用自動車台数（台）		22,493	22,883	23,817	25,332	28,002

## (2) 自動車運転代行業の適正化

警察では、自動車運転代行業の業務の適正な運営を確保するため、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ついては、厳正な取締りを行うとともに、営業停止等の措置を講じており、運転代行業法施行後平成19年末までの間に、運転代行業法に基づく指示等1,781件の行政処分等を実施し、無認定営業、損害賠償措置義務違反、無免許運転の下命容認等で225件を検挙している。

また、(社)全国運転代行協会に対する指導等を通じて、事業の健全育成を図っている。

## (3) 飲酒運転根絶の受け皿としての運転代行サービスの普及促進

飲酒運転根絶の観点からは、その受け皿としての運転代行サービスの普及促進を図っていくことが必要である。警察庁では、国土交通省と共に「運転代行サービスの利用環境改善プログラム」を策定し、利用者の利便性・安心感の向上及び自動車運転代行業の健全化を図り、安全で良質な運転代行サービスの利用環境を改善するための施策を推進している。