



安全かつ快適な 交通の確保

第3章



第1節

平成20年の交通情勢

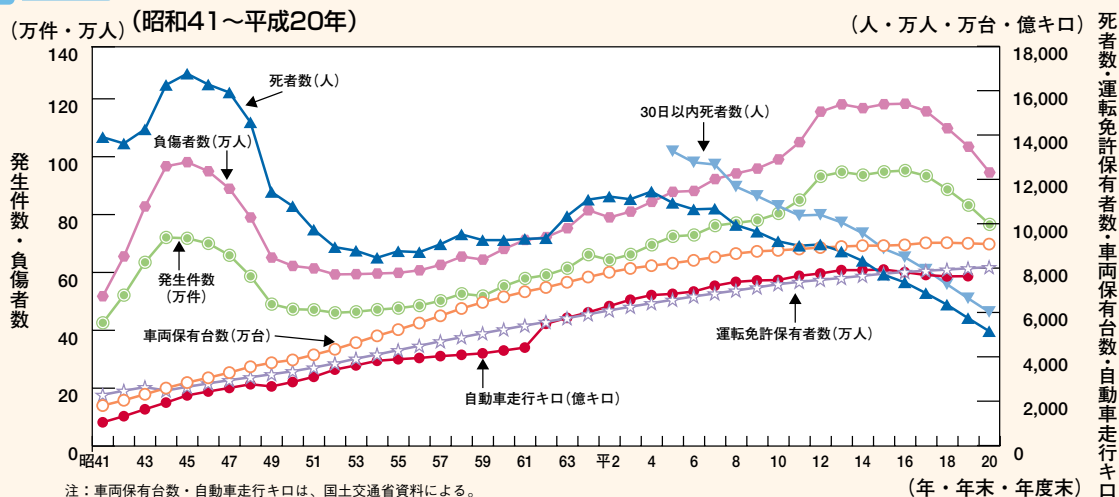
(1) 交通事故の発生状況

① 概況

平成20年中の死者数は5,155人と、8年連続の減少となるとともに、昭和28年以来54年ぶりに5千人台となった前年を更に下回った。また、発生件数及び負傷者数も4年連続で減少し、負傷者数は10年ぶりに100万人を下回った。

- ・ 20年中の発生件数 ……76万6,147件（前年比6万6,307件（8.0%）減少）
- ・ 20年中の死者数 ……5,155人（前年比589人（10.3%）減少）
- ・ 20年中の負傷者数 ……94万5,504人（前年比8万8,941人（8.6%）減少）
- ・ 20年中の交通事故発生から30日以内の死者数 ……6,023人（前年比616人（9.3%）減少）
- ・ 20年末の運転免許保有者数 ……8,044万7,842人（前年比54万630人（0.7%）増加）
- ・ 20年末の車両保有台数 ……9,082万7,260台（前年比33万8,860台（0.4%）減少）
- ・ 19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7,636億キロ（前年度比10億キロ（0.1%）増加）

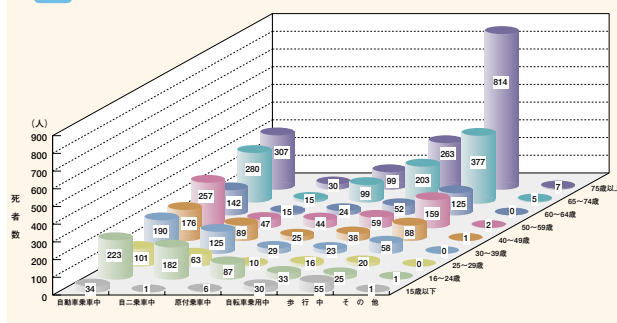
図 3-1 交通事故発生件数・死者数・負傷者数・運転免許保有者数・車両保有台数・自動車走行キロの推移



② 交通死亡事故の発生状況

- ・ 自動車乗車中の死者数は、高齢者（注1）が34.3%を占める。
- ・ 自動二輪車乗車中の死者数は、若者（注2）が最も多い（自動二輪車乗車中の死者数の32.1%）。
- ・ 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36.7%）。
- ・ 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47.3%）。

図 3-2 状態別・年齢層別死者数（平成20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。

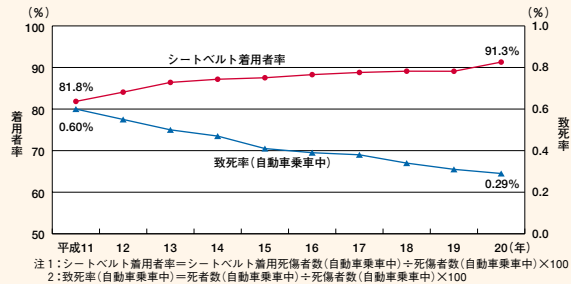
(2) 近年死者数が減少している理由

近年、死者数が減少傾向にある要因としては、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、悪質性・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20年中のシートベルト非着用者の致死率は、着用者の11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。

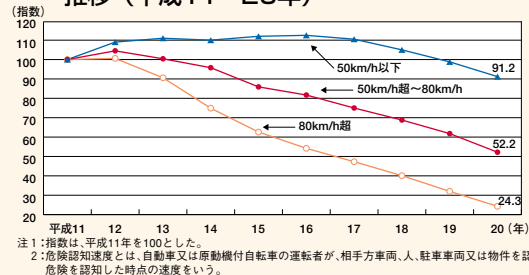
図 3-3 シートベルト着用者率及び致死率
(自動車乗車中)の推移(平成11～20年)



② 事故直前の車両速度の低下

20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42.2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。

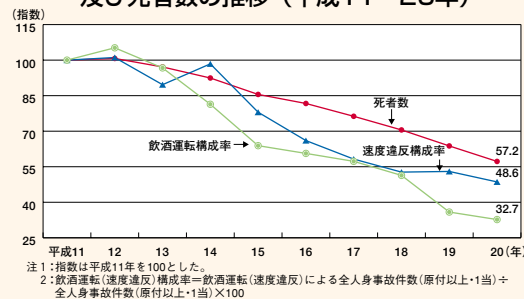
図 3-4 一般道における危険認知速度別交通事故件数の推移(平成11～20年)



③ 悪質性・危険性の高い事故の減少

20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7.2倍、最高速度違反が16.0倍と高くなっている。これら悪質性・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。

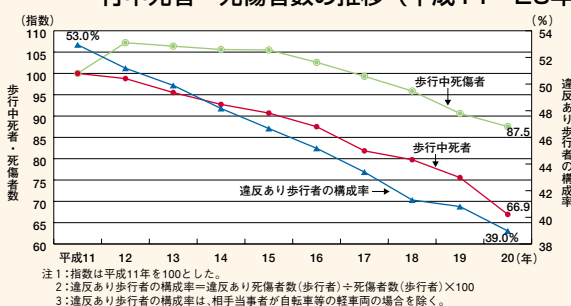
図 3-5 飲酒運転・最高速度違反による交通事故の構成率及び死者数の推移(平成11～20年)



④ 歩行者の法令遵守

20年中の歩行者の致死率を違反の有無別でみると、違反のある者は4.6%、違反のない者は1.3%となっている。近年、歩行中の死傷者数に占める違反のある者の割合が減少傾向にあり、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11～20年)



第2節

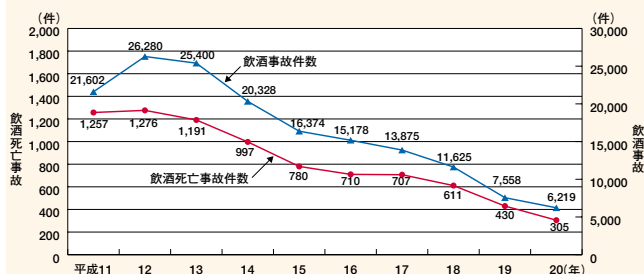
飲酒運転の根絶に向けた警察の取組み

(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が講じられたり、19年9月から飲酒運転及びこれを助長する行為に対する罰則が強化されたりしたことなどにより、20年中の飲酒運転による交通事故は前年より減少した。

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、更に取組みを強化している。

図 3-7 飲酒事故件数・飲酒死亡事故件数の推移（平成11～20年）



(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、平成20年10月に「全国一斉飲酒運転根絶キャンペーン」を展開するなど、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・実践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」^(注)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。



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

(3) 飲酒運転の取締りの強化

飲酒運転の根絶に向け、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的確な捜査を行い、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・^{ほう}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20年）

区分	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
取締り件数(件)	969	49,267	220	90	1,011



飲酒検問の状況

注：自動車によりグループで酒類提供飲食店に来たときには、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

第3節

自転車の安全利用の促進

(1) 自転車に関連する交通事故の発生状況

自転車は、国民の身近な交通手段として、幅広い利用者層に多様な用途で利用されているが、平成20年中の自転車に関連する交通事故件数は16万2,525件と、交通事故件数全体の21.2%を占めている。

(2) 自転車通行環境の整備

警察では、歩行者・自転車等の交通主体が安全に通行でき、かつ、適切に共存できるよう、道路管理者と連携して、自転車専用通行帯の設置、自転車道の整備等、自転車の通行環境の整備を推進している。特に、平成20年1月に全国98か所を指定した「自転車通行環境整備モデル地区」においては、今後の自転車の通行環境整備の模範となる事業を実施しており、おおむね21年度末までに同事業の完了を目指している。

(3) 自転車安全教育の推進

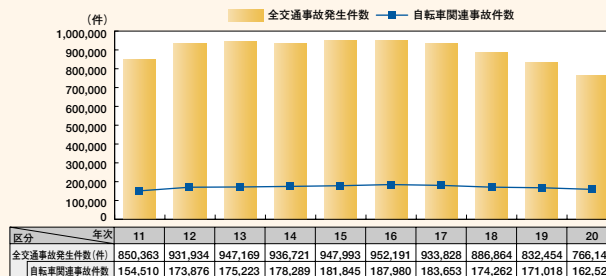
警察では、地方公共団体、学校、自転車関係事業者等と連携し、「交通の方法に関する教則」や「自転車安全利用五則」^(注1)を活用するなどして、児童・生徒、高齢者、主婦等の幅広い自転車利用者に対して自転車の通行ルール等の周知を図っている。

また、学校等と連携して、児童・生徒に対する自転車安全教育を推進しており、教育効果の高い教材の作成や「中・高校生に対する自転車の安全利用に関する教育モデル事業」の実施等により、教育内容の充実に努めている。平成20年中、児童・生徒や高齢者等を対象とした自転車教室を全国で約3万5,000回開催し、約346万人が受講した。

(4) 自転車利用者の交通違反に対する指導取締りの強化

自転車指導啓発重点地区・路線^(注2)を中心に、自転車利用者の無灯火、二人乗り、信号無視、一時不停止等に対する指導警告を強化するとともに、違反行為により通行車両や歩行者に具体的危険を生じさせたり、指導警告に従わず違反行為を繰り返したりするなどの悪質・危険な交通違反に対しては、交通切符を適用した検挙措置を講ずるなど厳正に対処している。

図 3-8 交通事故発生件数と自転車関連事故件数の推移（平成11～20年）



自転車道の整備例
(新潟県新潟市)



自転車専用通行帯の設置例
(静岡県菊川市)



中・高校生に対する自転車安全利用に関する教育モデル事業

注1：平成19年7月に中央交通安全対策会議交通対策本部で決定された「自転車の安全利用の促進について」において、自転車の通行ルールの広報啓発に当たって活用することとされた。

注2：自転車と歩行者との交通事故の発生状況、地域住民の苦情・要望の状況等を踏まえ、全国1,827か所（平成20年5月1日現在）を指定し、自転車利用者に対する街頭における指導啓発活動等を推進している。

第4節

交通安全教育と交通安全活動

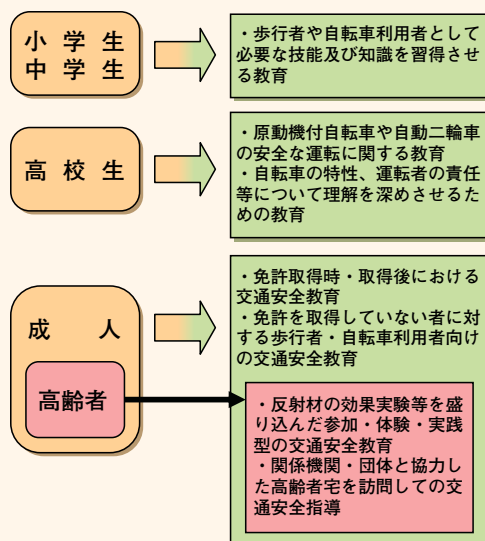
(1) 交通安全教育

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。

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、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 3-9 年齢層に応じた交通安全教育



② 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2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 その他の交通安全活動

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。

このほか、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。



地域ボランティアによる交通安全活動

図 3-10 諸団体の活動



コラム① シートベルト・チャイルドシートの着用・使用の徹底

平成20年6月から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なった。これらの取組みにより、同年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30.8%（前年比22.0ポイント上昇）、高速道路で62.5%（前年比49.0ポイント上昇）と、前年より大幅に向上した。

警察では、関係機関・団体と連携し、シートベルトの着用促進キャンペーンや「シートベルトコンビンサー」を用いた参加・体験・実践型の交通安全教育等を推進し、後部座席を含めたすべての座席でのシートベルト着用の徹底を図っている。

また、21年4月の全国調査で利用率が54.8%にとどまっているチャイルドシートについても、幼稚園や保育所における保護者等への広報、正しい取付方法の指導等により、その適正な使用の徹底を図っている。



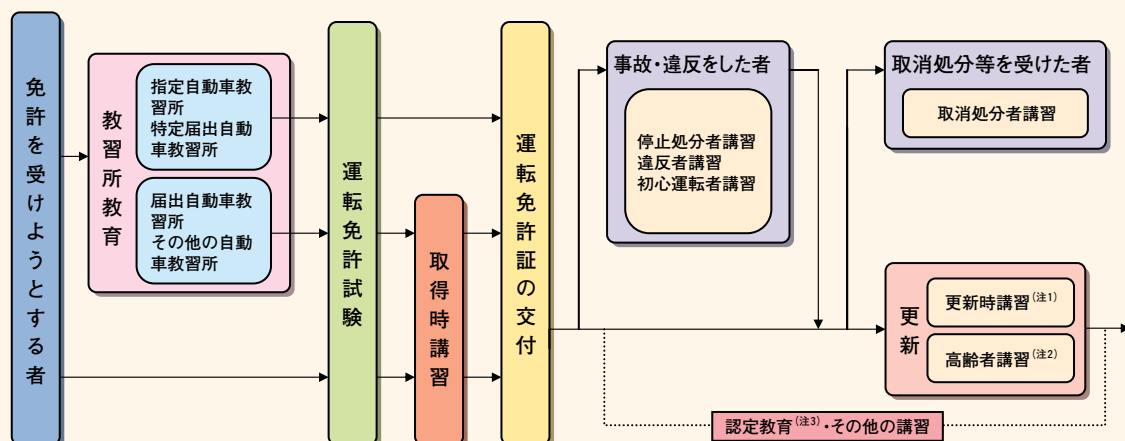
シートベルトコンビンサー体験

第5節 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 3-11 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。

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。また、75歳以上の者については、講習予備検査（認知機能検査）の受検が義務付けられており、検査結果に基づいて高齢者講習が行われる。

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^(注1)の卒業者は、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1,408か所（平成20年末現在）
- ・ その卒業生で20年中に運転免許試験に合格した者の数
約162万人（合格者全体の95.7%）

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^(注2)を卒業した者は、これと同内容の教育を受けているため、受講する必要がある。

表 3-2 取得時講習の実施状況（平成20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	434
	中型車講習		223
	普通車講習		17,964
	大型二輪車講習		661
	普通二輪車講習		3,016
	大型旅客車講習		1,828
	中型旅客車講習		73
	普通旅客車講習		2,193
原付免許	応急救護処置講習	人工呼吸、心臓マッサージ等応急救護処置に必要な知識	22,368
	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	202,988

注：いずれの講習も実技訓練を含むこととされている。

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

2：届出自動車教習所のうち、職員、施設、教育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、運転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ことを目的としている。

更新時講習の実施に当たっては、受講対象者を法令遵守の状況等により優良運転者、一般運転者、違反運転者及び初回更新者に区分しているほか、受講者の態様に応じて高齢者学級、若者学級、二輪車学級といった特別学級を編成している。

表 3-3 更新時講習の実施状況（平成20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）	6,802,037	2,974,039	4,351,008	1,179,231
うち特定失効	11,536	76,715	93,247	42,041
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実施状況（平成20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 ^{（注）} を免除される。	61,820
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。	38,460
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。	470,936
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。	194,680

注：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、平成20年中は、3,661人が受験し、不合格となった2,683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

① 高齢者講習の実施

高齢者講習は、70歳以上の者の運転免許証の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20年中は136万488人が受講した。



高齢者講習

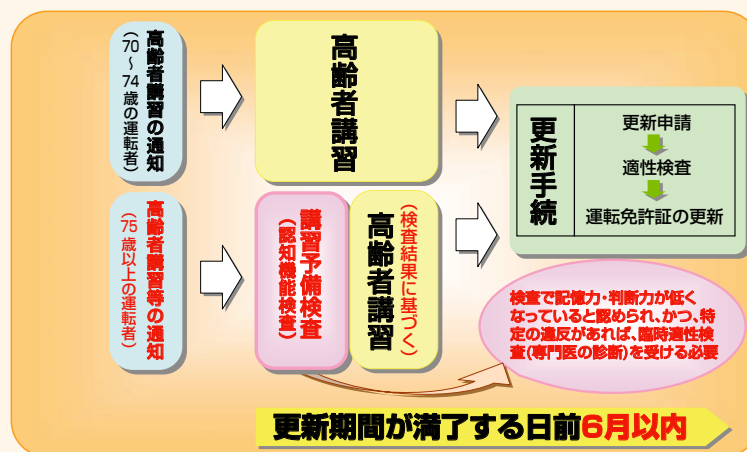
② 講習予備検査（認知機能検査）の導入

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する改正道路交通法が、21年6月に施行された。検査の導入の目的は、高齢運転者に対して自己の記憶力・判断力の状況を簡易な検査によって自覚してもらい、引き続き安全運転を継続することができるよう支援することである。30分程度で実施されるこの検査は、時間の見当識^(注1)、手がかり再生^(注2)及び時計描画^(注3)という3つの検査項目から成り、記憶力・判断力の状況等の結果が受検者に通知される。検査の結果、記憶力・判断力が低くなっていると認められ、かつ、運転免許証の更新期間満了日の1年前の日から更新申請日の前日までの間又は更新申請の日以後に信号無視等の特定の違反行為がある場合には、臨時適性検査として専門医の診断を受けなければならない、認知症と診断されると、運転免許の取消し又は停止処分がなされる。

③ 申請による運転免許の取消し（運転免許証の自主返納）

身体機能の低下等を理由に自動車等の運転をやめる際には、運転免許の取消しを申請することができ、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の交付を受けることができる。20年中の申請による運転免許の取消し件数は2万9,150件（うち70歳以上は2万6,311件）で、運転経歴証明書の交付件数は1万6,376件（うち70歳以上は1万5,054件）であった。

図 3-12 高齢者講習の流れ



注1：検査を受けている時の年月日、曜日及び時刻を回答するもの

2：一定のイラストを記憶し、採点には関係しない課題を行った後、記憶しているイラストの名称を最初はヒントを与えられることなく回答し、次にヒントを与えられた上で回答するもの

3：時計の文字盤を描き、さらに、その文字盤上に指定された時刻を表す針を描くもの

第6節

運転者施策

(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。

なお、一定の悪質・危険な行為をした運転者が運転免許を取り消された場合に、運転免許を受けることができない期間の上限を引き上げることなどを内容とする改正道路交通法が、平成21年6月に施行された。警察では、改正内容について周知を行い、悪質・危険な行為の防止を図っている。

表 3-5 運転免許の行政処分件数の推移（平成16～20年）

区分 \ 年次	16	17	18	19	20
総数(件)	945,327	911,001	847,721	728,060	612,163
取消し	59,173	55,138	54,461	44,252	34,942
停止	886,154	855,863	793,260	683,808	577,221

注：取消し件数は、初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、運転免許証の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り、平成20年中の同制度による運転免許証の交付件数は、3万7,512件であった。また、警察では、外国人運転者のための安全教育ビデオを作成し、その活用を図るとともに、地域の実情に応じ、外国人運転者に対する安全教育の充実に努めている。

(4) 運転免許証のICカード化

ICカード免許証は、平成19年1月に発行が開始され、38都道府県で導入されている（20年度末現在）。ICカード免許証には、偽変造防止のほか、本籍の記載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カード免許証

第7節

安全・安心な交通環境の整備

(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、道路標識等の交通安全施設等の整備を進めている。

交通安全施設等整備事業は、「社会資本整備重点計画」に即して推進することとされており、現在は、平成20年度から24年度までの間を計画期間とする同計画に基づいて、交通安全施設等の整備を重点的、効果的かつ効率的に推進している。

図 3-13 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677万本
○ 光ビーコン	約5万2,000基
○ 交通情報板	約3,600基
○ 交通管制センター	163か所
(平成20年度末現在)	

図 3-14 社会資本整備重点計画（計画期間：平成20～24年度）

【警察による交通安全施設等整備事業の施策及び指標】

- 1 交通安全の向上
 - 道路交通における死傷事故率（約1割削減）
- 2 歩行者・自転車対策及び生活道路対策の推進
 - あんしん歩行エリア内の歩行者・自転車死傷事故抑止率（対策実施地区における歩行者・自転車死傷事故件数について約2割抑止）
 - 主要な生活関連経路における信号機等のバリアフリー化率（約83%→100%）
- 3 幹線道路対策の推進
 - 事故危険箇所の死傷事故抑止率（対策実施箇所における死傷事故件数について約3割抑止）
 - 信号機の高度化等による死傷事故の抑止（約4万件/年を抑止）
- 4 交通円滑化対策の推進
 - 信号制御の高度化による通過時間の短縮（対策実施箇所において約2.2億人時間/年短縮）
 - 信号制御の高度化によるCO₂の排出の抑止（約46万t-CO₂/年を抑止）
- 5 高度道路交通システム（ITS）の推進

(2) 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。

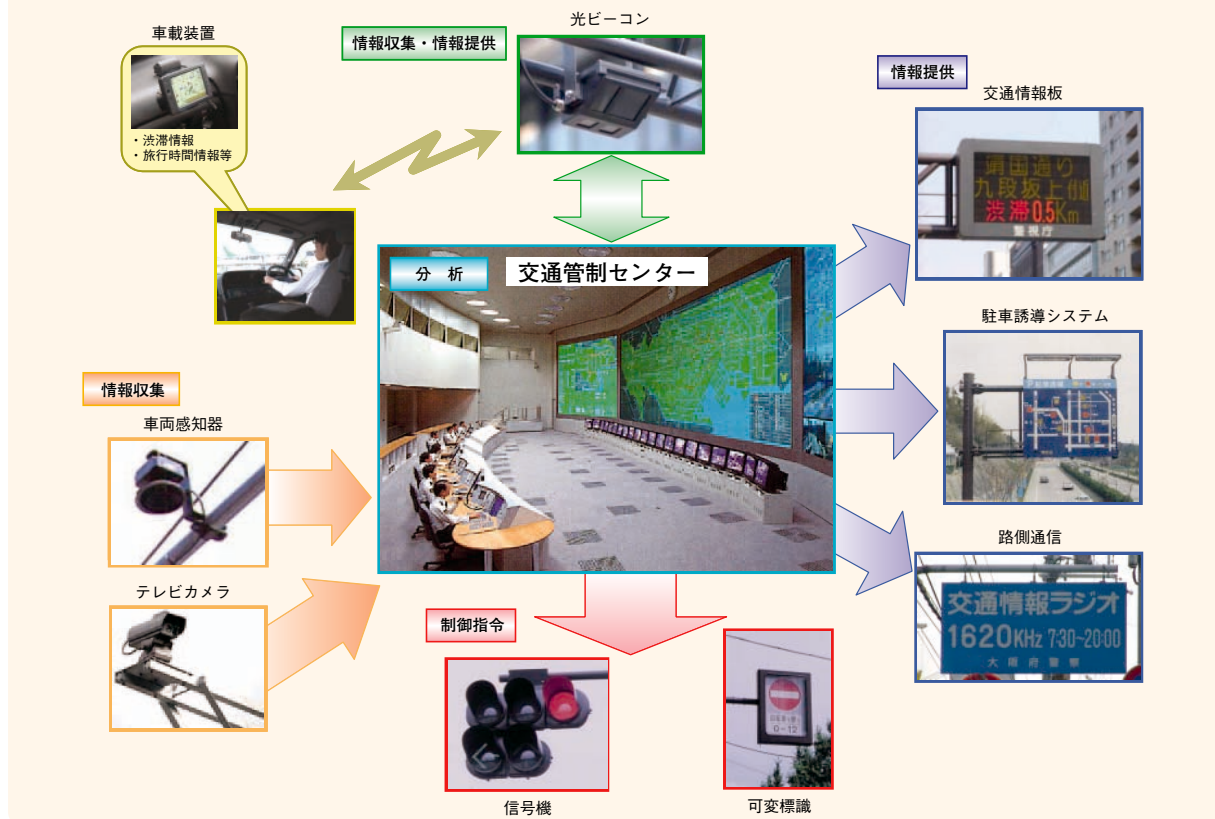
警察では、交通管制システムにより、車両感知器等で収集した交通量や走行速度等のデータを分析し、その分析結果に基づき信号機の制御や交通情報の提供を行うことにより、交通の流れの整序化に努めている。

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 3-15 交通管制システム



(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月にエコドライブ普及連絡会^(注)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

図 3-16 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 |

注：警察庁、経済産業省、国土交通省及び環境省で構成

第 8 節

道路交通のIT化

(1) 警察によるITS^(注1) (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^(注2)の機能を活用して、次の3つのシステムを始めとするUTMS^(注3) (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。

① PTPS^(注4) (公共車両優先システム)

バス等の大量公共輸送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 (平成20年度末現在、40都道府県で整備)

② FAST^(注5) (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 (20年度末現在、13都道府県で整備)

③ DSSS^(注6) (安全運転支援システム)

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 (20年度に行われた、官民連携した大規模な実証実験において、効果的なサービスの在り方について検証を実施)

(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20年11月、米国ニューヨークで開催された第15回ITS世界会議 (世界66か国から産学官の関係者約8,000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、米国運輸省道路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、21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 3-17 公共車両優先システム

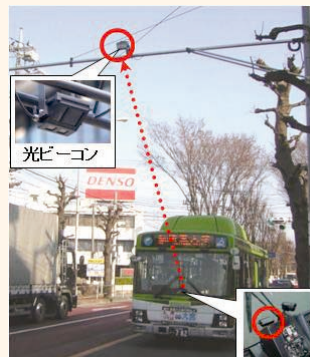
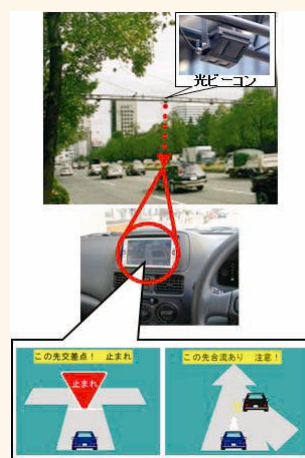


図 3-18 安全運転支援システム



第15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 : Public Transportation Priority Systems

5 : FAST emergency vehicle preemption systems

6 : Driving Safety Support Systems

（３）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^{（注１）}（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提供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。

図 3-19 VICS対応型カーナビゲーション装置の画面表示例

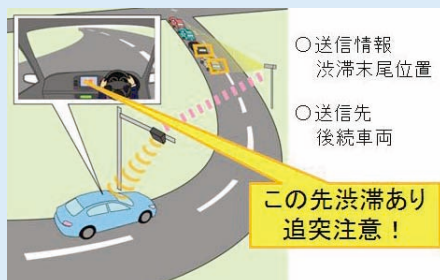


コラム② 官民連携した安全運転支援システムの大規模実証実験 Column

警察では、IT新改革戦略（平成18年1月IT戦略本部決定）に基づき、DSSSの実用化に向けた取組みを推進している。

20年度には、システムの効果、受容性等について検証するとともに、交通事故防止への寄与度を定量的に評価するため、官民連携した大規模な実証実験^{（注2）}が行われた。この実証実験において、警察では、路側インフラからの情報に加えて自車の位置、速度等の情報に基づき、車載機が運転者への情報提供の要否及びタイミングを判断し、音声や画像等で運転者に注意を促すシステムの実験を実施した。

また、21年2月25日から28日にかけて、東京臨海副都心地区において、報道機関や一般参加者を対象としたDSSSに関する展示会、試乗会及びシンポジウムを実施するなど、国民の理解を深める取組みを行った。



追突防止支援システム



DSSS展示会

注1：Vehicle Information and Communication System

2：地域実証実験（平成20年4月から栃木、神奈川、愛知、広島等において実施）及び合同実証実験（21年1月から東京臨海副都心地区において実施）

第 9 節

道路交通環境の整備による歩行者等の安全通行の確保

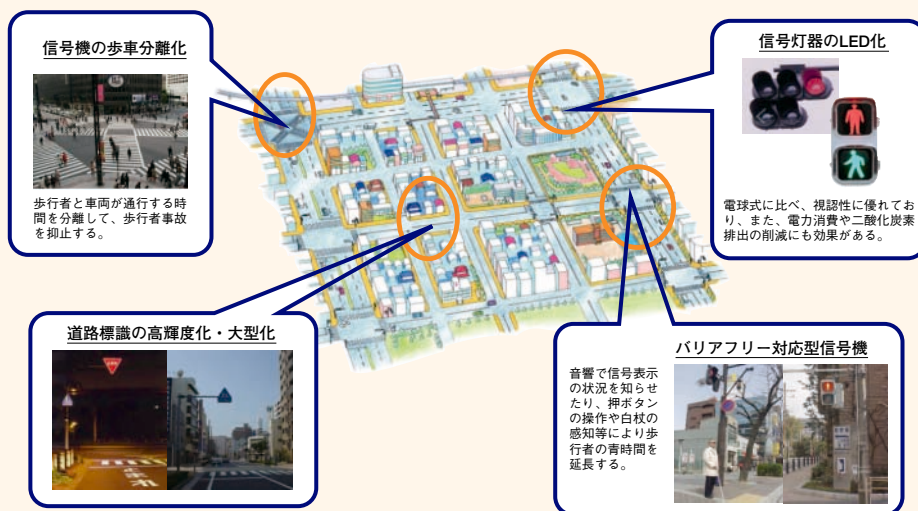
(1) 歩行者等の安全通行の確保

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、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ている。

図 3-20 あんしん歩行エリアの整備イメージ



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、標示板を大きくする、自動車の前照灯の光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 3-21 警察による交通安全施設のバリアフリー化の実施例



(1) 違法駐車の実況

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、地域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20年には駐車車両への衝突事故が1,556件発生し、59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、19.6%が駐車問題に関するもので、国民の関心も高い。



駐車需要に対応した
時間制限駐車区間規制

(2) 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、現行規制について継続的に見直しを行っている。



駐車監視員の活動状況

② 違法駐車取締り

新たな違法駐車対策法制が平成18年6月1日に施行され、警察署長は、放置車両^(注1)の確認事務^(注2)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。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っている。

表 3-6 確認事務の民間委託規模の状況の推移
(平成18~20年)

区分	年次	18	19	20
委託警察署数(署)		270	310	347
受託法人数(法人)		74	73	73
駐車監視員数(人)		1,580	1,766	1,966

表 3-7 違法駐車取締り状況(平成20年)

駐車違反取締件数(件)	2,809,657
うち放置違反金納付命令	2,251,254
放置駐車確認標章の取付け数(件)	2,759,804
うち駐車監視員によるもの	1,672,606
レッカー移動車両台数(台)	36,993

③ ハード・ソフト一体となった駐車対策

警察では、特に違法駐車が著しい幹線道路について、道路管理者等と協力して、ハード的手法(路外駐車場や荷さばきスペースの整備、カラー舗装による駐停車禁止区域の明示等)とソフト的手法(きめ細かな駐車規制の実施、違法駐車取締り等)を一体とした集中的な違法駐車対策を推進している。

④ 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^(注3)や車庫とばし^(注4)の取締りを行っている。



荷さばきスペース

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

注3：道路を自動車の保管場所として使用する行為

注4：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

(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、信号無視等の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地域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20年中は、817万5,691件の道路交通法違反を取り締まった。

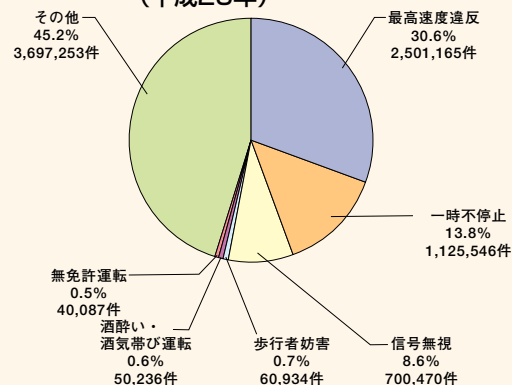
(2) 使用者等の背後責任追及等

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交通事故について、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^(注)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を脅かす犯罪に対しても、取締りを推進している。

図 3-22 主な道路交通法違反の取締り状況 (平成20年)



白バイの活動

事例

居眠り運転により、事業用大型貨物自動車（大型トラック）が道路左側路肩に停車中の普通貨物自動車に衝突するなどして、1人が死亡した交通事故を端緒として、この大型トラックの運転者に過労運転を下命していた運送会社の社長（73）等を、平成20年5月までに、道路交通法違反（過労運転下命・容認）で検挙した（大阪）。



大型トラックの交通事故現場

注：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。

(1) 暴走族の実態と動向

全国の暴走族構成員数及び暴走族に関する110番通報件数は、共に前年より減少しているが、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3-23のとおり、違法競走型は全体の13.3%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、グループ内の殺人事件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。

表 3-8 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16～20年）

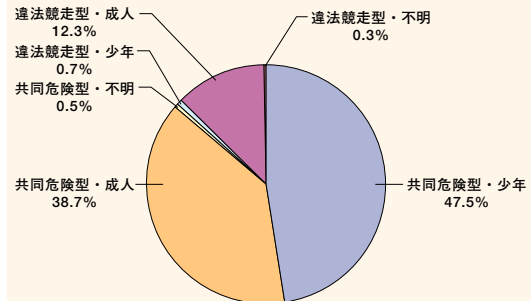
区分	年次	16	17	18	19	20
暴走族構成員数（人）		18,811	15,086	13,677	12,584	11,516
暴走族に関する110番通報件数（件）		87,448	73,364	65,520	64,057	57,593

注：暴走族構成員数は、各年末時点で警察が把握している人数

表 3-9 法令別検挙状況（平成20年）

区分	検挙人員（人）
道路交通法	32,963
うち共同危険行為	2,833
刑法	2,229
うち殺人・強盗・放火等	100
うち公務執行妨害	89
うち暴行・傷害	351
うち凶器準備集合	15
うち窃盗	1,212
その他	462
道路運送車両法	280
その他	282
合計	35,754
うち逮捕者	3,336

図 3-23 共同危険型・違法競走型別暴走族構成員の状況（平成20年）



暴走族に対する運輸支局との合同取締り

(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

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^(注)及び運用に対して協力したり、中学校・高校において暴走族加入阻止教室を開催したりするほか、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。



暴走族根絶県民大会

注：平成20年末現在、24道府県154市町村において制定

第13節

交通事故事件捜査

(1) 交通事故事件の検挙状況

平成20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。

表 3-10 自動車運転過失致死傷事件等の検挙状況（平成20年）

区 分	自動車運転過失傷害等	自動車運転過失致死等	重過失傷害及び過失傷害	重過失致死及び過失致死	合計
件数(件)	705,800	4,371	4,773	33	714,977

注1：自動車運転過失傷害等とは、自動車運転過失傷害及び業務上過失傷害をいう。

2：自動車運転過失致死等とは、自動車運転過失致死及び業務上過失致死をいう。

(2) 適正な交通事故事件捜査の推進

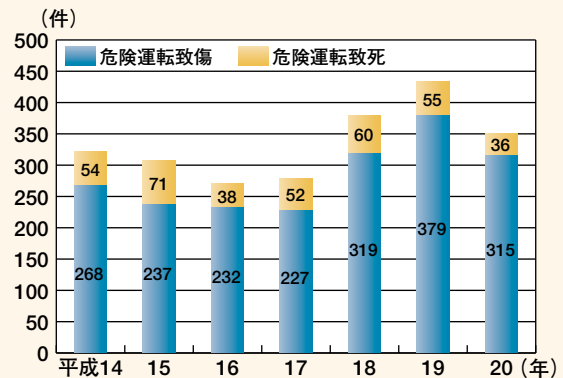
死亡事故又は重傷事故のうち、ひき逃げ事件に係るもの、危険運転致死傷罪の適用が見込まれるもの、一方の当事者の供述以外に証拠が得られないおそれがあるものなどについては、警視庁及び各道府県警察本部の交通事故事件捜査担当課に設置した交通事故事件捜査統括官等が、現場に臨場して捜査を統括するなど、組織的かつ重点的な捜査を推進している。

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^(注)等の交通鑑識資機材を効果的に活用し、被疑者の早期検挙に努めており、平成20年中の死亡ひき逃げ事件の検挙率は93.2%に達している。

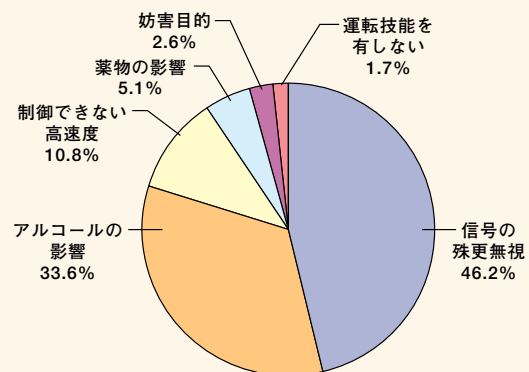


ひき逃げ事件現場の探証活動

図 3-24 危険運転致死傷罪の適用件数の推移（平成14～20年）



危険運転致死傷罪の内訳（平成20年）



事例

ホストの男（22）は、平成20年10月、普通乗用自動車を運転中、交差点を横断していた歩行者をはねて路上に転倒させた上、約3キロメートルにわたって引きずり死亡させた。同年11月、殺人罪等で逮捕した（大阪）。

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育を行う交通事故鑑識官養成科を開催している。

また、交通事故当事者の負担を軽減するとともに、迅速な交通事故事件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^{（注１）}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。



衝突実験



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（206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^{（注２）}等に基づき、ひき逃げ事件、危険運転致死傷罪に該当する事件、交通死亡事故及び全治3か月以上の重傷事故の被害者等に対して、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いる。

また、被害者連絡制度、刑事手続、補償制度等のほか、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。

さらに、20年4月以降、警視庁及び各道府県警察本部の交通事故事件捜査担当課に被害者連絡調整官を設置し、被害者連絡の組織的かつ斉一な対応を確保するとともに、被害者等の心情に配慮した適切な対応がなされるよう交通捜査員等に対する教育を強化している。



被害者の手引

注1：交通事故の衝突音、スリップ音等を感じし、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。

(1) 高速道路ネットワークと交通事故の現状

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、その総延長距離は1万キロメートルを超えたところである。

今後は、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スマートインターチェンジ^(注1)における安全対策等、多様な状況に対応した的確な交通管理が求められる。

平成20年中の高速道路における死者数は193人と、16年以降5年連続の減少となった。また、交通事故の発生件数及び負傷者数も、前年に引き続き減少した。

表 3-11 高速道路の路線数及び総延長距離の推移（平成16～20年）

区分	16		17		18		19		20	
	路線数(路線)	総延長距離(km)	路線数(路線)	総延長距離(km)	路線数(路線)	総延長距離(km)	路線数(路線)	総延長距離(km)	路線数(路線)	総延長距離(km)
高速道路	138	9,373.9	142	9,533.4	146	9,749.7	149	9,930.6	150	10,109.7
高速自動車国道	48	7,341.1	48	7,367.5	49	7,421.6	50	7,488.2	50	7,621.3
指定自動車専用道路	90	2,032.8	94	2,165.9	97	2,328.1	99	2,442.4	100	2,488.4

表 3-12 高速道路における交通事故発生件数・死者数・負傷者数の推移（平成11～20年）

区分	年次	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20
交通事故発生件数(件)		12,986	14,325	14,726	14,083	13,992	13,797	13,775	13,803	12,674	10,965
死者数(人)		323	367	389	338	351	329	285	262	244	193
負傷者数(人)		21,079	23,181	23,888	22,875	22,661	22,119	21,931	22,007	21,005	18,123

(2) 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、特定中型貨物自動車及び大型特殊自動車が行き通ら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年度末現在）において実施している。

② 適正な交通規制の実施と逆走対策の推進

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、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^(注2)の設置等を行っている。

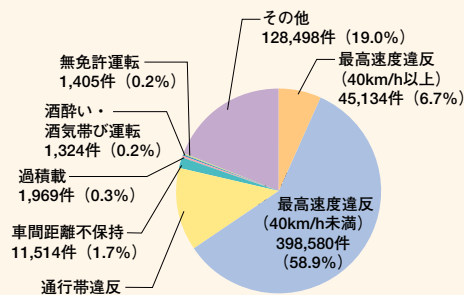
③ 交通指導取締り

警察では、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取締りを実施するほか、後部座席同乗者のシートベルト着用について、適切な指導取締りを実施している。



逆走防止装置

図 3-25 高速道路における道路交通法違反の取締り状況（平成20年）



注：座席ベルト装着義務違反等行政処分の基礎点数告知件数を除く。

注1：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、ETC専用ゲートを新設し、最寄り的一般道に出入りできるようにしたインターチェンジ

注2：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

(1) 自動車運転代行業の現状

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、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 3-26 自動車運転代行業の一般的な形態

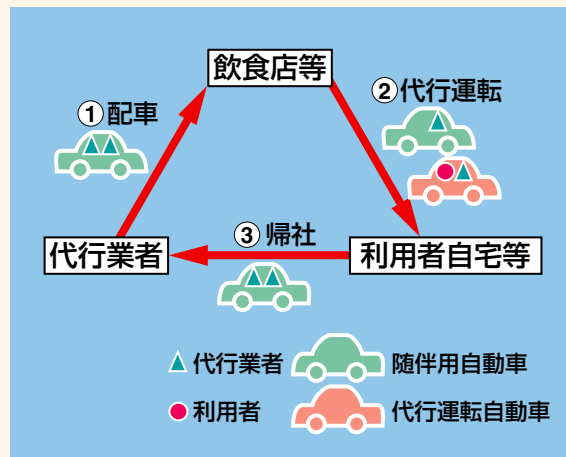


表 3-13 自動車運転代行業の認定業者数等の推移（平成16～20年）

区分	年次	16	17	18	19	20
認定申請受理件数（件）		6,771	7,774	8,863	10,380	11,687
認定業者数（業者）		5,635	6,010	6,447	7,253	7,763
自動車運転代行業の従業員数（人）		62,296	64,570	69,762	77,944	81,274
随伴用自動車台数（台）		22,883	23,817	25,332	28,002	28,347

(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20年末までの間に、運転代行業法に基づく指示等2,266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300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、平成20年2月、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るための施策を推進している。