

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。

第4節 車両の安全性の確保

1 自動車保有台数の推移

平成22年12月末現在の自動車保有台数は約7,909万台であり，前年に比べて5万台（0.1%）増加し，自動車1台当たりの人口は1.62人（22年3月末現在）である（第1-38図）。

自動車保有台数を用途別及び車種別にみると，小型乗用自動車約2,347万台と最も多数を占め，全自動車台数の29.7%を占めている。そのほか普通乗用自動車約1,689万台で21.4%，軽四輪乗用自動車が約1,799万台で22.7%となっており，この3車種で全体の73.8%を占めている。また，対前年増加率では，軽四輪乗用自動車3.3%が目立っている（第1-15表）。

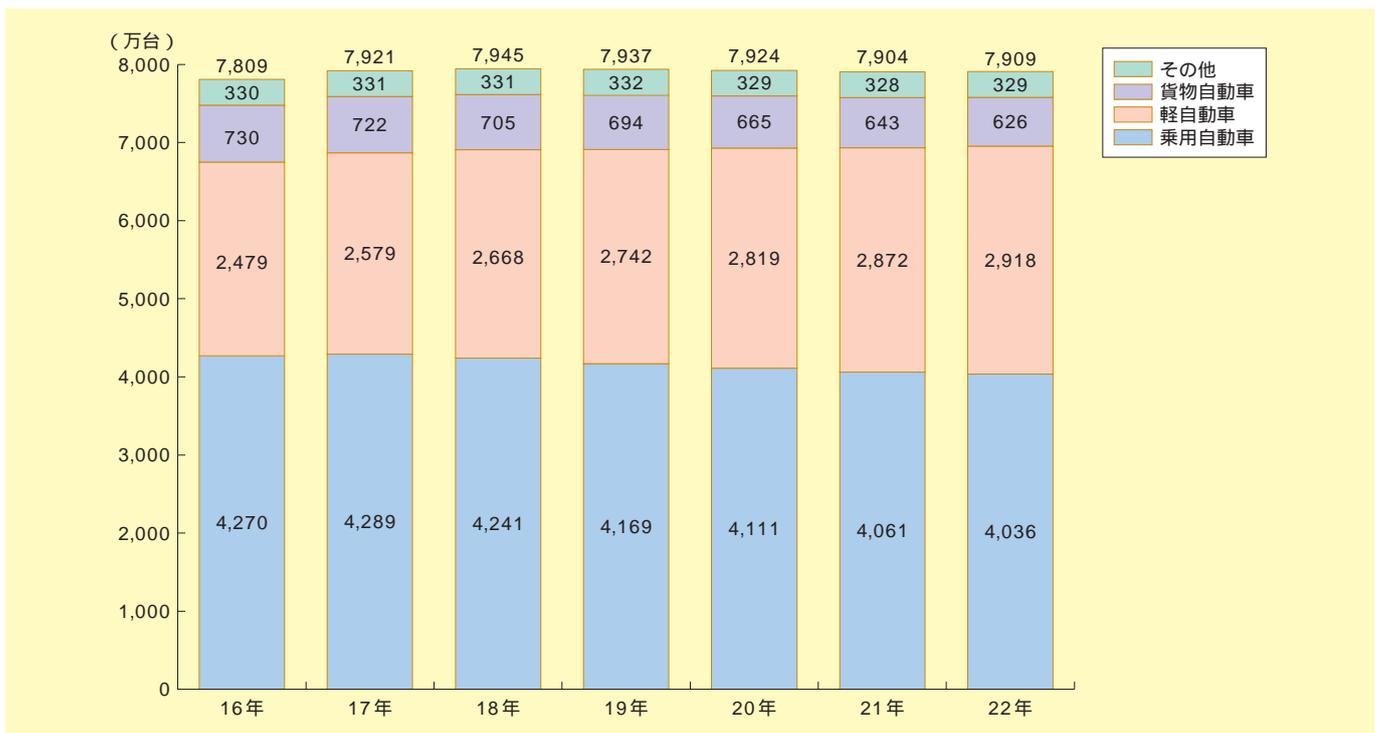
2 車両の安全性に関する基準等の改善の推進

道路運送車両の保安基準の拡充・強化等

ア 車両の安全対策の推進

第8次交通安全基本計画を踏まえ，交通政策審議会から「交通事故のない社会を目指した今後の車両安全対策の在り方について」（平成18年6月）が報告され，この中で，車両安全対策により，平成11年と比較して年間死者数を2,000人低減すること（事故後30日以内の死者），18年と比較して年間負傷者数を22年までに2万5,000人，27年までに5万人低減すること，22年以降も車両安全対策による継続的な死者数低減を図るため，事故を未然に防止する予防安全対策の普及・拡大に取り組むこと等が目標として示されている。この達成のため「低減目標を設定 対策の実施 効果評価」という車両安全対

第1-38図 自動車保有台数の推移



注 1 国土交通省資料により，各年12月末現在の値である。  
2 第1種及び第2種原動機付自転車並びに小型特殊自動車を除く。

第1-15表 用途別及び車種別自動車保有台数

(各年12月末現在)

用途別・車種別		平成22年		平成21年		対前年比	
		台数	構成率	台数	構成率	増減数	増減率
貨物用	普通車	2,281,711	2.9	2,319,612	2.9	- 37,901	- 1.6
	小型四輪車	3,825,632	4.8	3,952,534	5.0	- 126,902	- 3.2
	小型三輪車	1,058	0.0	1,063	0.0	- 5	- 0.5
	被けん引車	152,834	0.2	152,381	0.2	453	0.3
	軽四輪車	9,177,282	11.6	9,288,679	11.8	- 111,397	- 1.2
	軽三輪車	1,252	0.0	1,249	0.0	3	0.2
	貨物用計	15,439,769	19.5	15,715,518	19.9	- 275,749	- 1.8
乗合用	普通車	108,136	0.1	108,760	0.1	- 624	- 0.6
	小型車	119,135	0.2	119,637	0.2	- 502	- 0.4
	乗合用計	227,271	0.3	228,397	0.3	- 1,126	- 0.5
乗用	普通車	16,890,402	21.4	16,688,645	21.1	201,757	1.2
	小型車	23,470,545	29.7	23,919,554	30.3	- 449,009	- 1.9
	軽四輪車	17,986,982	22.7	17,412,189	22.0	574,793	3.3
	乗用計	58,347,929	73.8	58,020,388	73.4	327,541	0.6
特殊用途用	普通車	1,028,346	1.3	1,038,340	1.3	- 9,994	- 1.0
	小型車	151,710	0.2	153,365	0.2	- 1,655	- 1.1
	大型特殊車	322,805	0.4	323,986	0.4	- 1,181	- 0.4
	特殊(殊)用途用計	1,502,861	1.8	1,515,691	1.8	- 12,830	- 0.8
二輪車	小型二輪車	1,562,814	2.0	1,545,121	2.0	17,693	1.1
	軽二輪車	2,010,892	2.5	2,016,941	2.6	- 6,049	- 0.3
	二輪車計	3,573,706	4.5	3,562,062	4.5	11,644	0.3
総計		79,091,536	100.0	79,042,056	100.0	49,480	0.1

注 1 国土交通省資料による。

注 2 特殊用途自動車とは、緊急車、冷蔵・冷凍車のように特殊の目的に使用されるものをいい、大型特殊自動車とは、除雪車、ブルドーザー等のように特殊の構造を有するものをいう。

策のサイクルを総合的かつ分野ごとに繰り返し行いつつ、安全対策を立案・実施している。

具体的には、「事故分析部会」において、重点分野として多重衝突事故に関する事故分析、二輪車・自転車に関係する事故分析を行った。また、「安全基準検討会」において、今後の安全基準等の方向性について交通政策審議会報告を踏まえた検討を行った。さらに、これら安全対策の推進に当たっては、平成22年12月に「より安全なクルマ社会を目指して」～これからの事故分析と高齢者・歩行者対策のあり方～をテーマとして、自動車安全シンポジウムを開催し、広く一般から意見を聴取した。

#### イ 道路運送車両の保安基準の拡充・強化

車両の安全対策の基本である自動車の構造・装置等の安全要件を定める道路運送車両の保安基準について、平成22年12月に改正を行い、専ら乗用の用に

供する自動車に対して、現在任意装着となっている横滑り防止装置(ESC)及びブレーキアシストシステム(BAS)を備え付けることを、新型生産車については平成24年10月1日(軽自動車にあっては平成26年10月1日)から、継続生産車については平成26年10月1日(軽自動車にあっては平成30年2月24日)から義務化することとした。

なお、保安基準の拡充・強化の推進に当たっては、保安基準が自動車の国際的な流通を阻害することがないように国際的に連携して検討を進めている。

#### 車両の安全性等に関する日本工業規格の整備

工業標準化法(昭24法185)に基づく自動車関係の日本工業規格について国際規格との整合を図るため、JIS D0806「高度道路交通システム - 低車速追従(LSF)システム - 性能要求事項及び試験手順」及びJIS D0807「高度道路交通システム - 全車速域

アダプティブ・クルーズコントロール（FSRA）システム - 性能要求事項及び試験手順」を制定した。

### 3 先進安全自動車（ASV）の開発・実用化・普及の促進

先進技術を利用してドライバーの安全運転を支援する先進安全自動車（ASV）の開発・実用化・普及を促進すべく、平成18年度より第4期先進安全自動車（ASV）推進計画を開始し、産学官連携の下、これまでに実用化されたASV技術の本格的な普及と通信利用型安全運転支援システムの実用化に向けた取り組みを行っている。

また、平成19年度から大型車用衝突被害軽減ブレーキに対する補助を実施しており、22年度からは補助対象として、衝突被害軽減ブレーキに加え、ふらつき警報等を追加した。

### 4 自動車アセスメント情報の提供等

#### 概要

自動車アセスメントは、自動車ユーザーが安全な車を選択しやすい環境を整えるとともに、自動車メーカーの安全な自動車の開発を促すことによつて、安全な自動車の普及を促進しようとするものである。市販されている自動車の衝突安全性能試験等の結果を公表するとともに、スタビリティ・コントロール・システム等安全装置の装備状況等の情報を提供している。また、チャイルドシートについても安全性能試験を実施し、チャイルドシートアセスメントとして公表している。

#### 自動車アセスメントの充実

自動車アセスメントは、平成7年度から自動車事故対策センター（現、独立行政法人自動車事故対策機構）が運輸省（国土交通省）の指導の下、安全情報の提供のために開始したものであり、11年度まで

67車種についての前面衝突試験及びブレーキ性能試験を実施するとともに、エアバッグ、チャイルドシート等の安全装置の取扱上の注意事項について公表してきた。11年度には、側面衝突を追加し試験内容の充実を図るとともに、より公正・中立な立場で行うため、運輸省が主体的に実施することとした。

平成12年度からはオフセット前面衝突試験を追加し、フルラップ前面衝突試験、側面衝突試験と合わせて、3つの衝突試験による衝突安全性能総合評価を実施し、15年度から歩行者頭部保護性能試験、21年度から後面衝突頸部保護性能試験を開始し、その結果を公表している。22年度においては12車種について試験を行い、その結果を公表している。23年4月時点では新車として販売されている自動車の約8割をカバーする109車種について安全情報試験結果を公表しているところである。

このほか、自動車の安全装置の正しい使用方法等の一般情報や車種ごとの安全装置の装備状況について自動車ユーザーに情報提供するとともに実用化されたASV技術についても紹介している。

#### チャイルドシートアセスメントの推進

チャイルドシートアセスメントは、自動車アセスメント事業の一環として、信頼できる安全性能評価を公表して安全なチャイルドシートを選択できるようにしてほしい、との要望を受け、平成13年度から実施しているものであり、前面衝突試験と使用性評価試験を実施し、その結果を公表している。22年度には4製品について試験を実施し、23年2月時点で市場に出荷されているチャイルドシートのうち、37機種について安全情報を公表しているところである。

#### オフセット前面衝突試験

運転席と助手席側後席にダミーを乗せた試験車を、時速64キロメートルでアルミハニカムに運転席の一部を前面衝突させる試験。

#### フルラップ前面衝突試験

運転席と助手席にダミーを乗せた試験車を、時速55キロメートルでコンクリート製の障壁（バリア）に正面衝突させる試験。

## 5 自動車の検査及び点検整備の充実

## 自動車の検査の充実

## ア 自動車検査の実施状況

自動車の安全確保と公害の防止を図るため、自動車検査独立行政法人と連携して、道路運送車両法（昭26法185）に基づき、自動車（軽自動車及び小型特殊自動車を除く。）の新規検査、継続検査及び構造等変更検査を行っており、平成21年度の検査実施車両は約2,603万台であった（第1-16表）。また、不正改造車の排除等を目的とした街頭検査を行っており、21年度の検査実施車両は、約14万台であった。

## イ 自動車検査施設の整備

自動車検査施設については、自動車ユーザーが受検しやすいよう音声誘導装置付検査機器の設置、自動車の新技術・新機構に対応した検査機器を導入している。また、より確実な自動車検査を行うため、車両画像取得装置等の自動車検査の高度化施設の整備を行っている。

## ウ 軽自動車の検査の実施状況

軽自動車検査協会において、平成21年度に約1,214万台の軽自動車（二輪の軽自動車を除く。）の検査を実施した。

## 型式指定制度の充実

自動車の型式指定等に当たっては、保安基準への適合性及び生産過程における品質管理体制等の審査を独立行政法人交通安全環境研究所と連携して実施し、自動車の安全性の増進等を行っている。

また、装置の安全性の増進等及び自動車の型式指定等の合理化を図るため、道路運送車両法に基づく

自動車の装置についての型式指定制度を設けており、毎年、その対象品目の拡大を図っている。平成23年2月現在で61品目が対象となっており、このうち56品目については、車両等の型式認定相互承認協定に基づく相互承認が可能となっている。

## 自動車点検整備の充実

## ア 自動車点検整備の推進

自動車ユーザーの保守管理意識の高揚と点検整備の適切な実施の推進を図るため、平成22年9月、10月を強化月間として「自動車点検整備推進運動」を全国的に展開した。

また、大型車の車輪脱落事故やバスの車両火災事故等の点検・整備等の不良に起因する事故の防止を図るため、「自動車点検整備推進運動」の強化月間を含む9月、10月、11月に、平成19年度から新たに実施した大型車の重点点検等の取組を引き続き実施し、大型車やバスの点検・整備等の実施に当たって注意すべき事項の周知徹底を行った。

## イ 不正改造車の排除

道路交通に危険を及ぼし、環境悪化の原因となるなど社会的問題となっている不適切な着色フィルムの貼付、消音器の切断・取り外し等の不正改造車を排除するため、関係機関の支援及び自動車関係団体の協力の下に「不正改造車を排除する運動」を全国的に展開した。特に、平成22年6月を強化月間として、広報活動の一層の推進、関係者への指導徹底等し、自動車使用者及び自動車関係事業者等の不正改造防止に係る意識の更なる高揚を図るとともに、街頭検査の重点的実施等により、不正改造車の排除

第1-16表 自動車検査実施状況

検査の種類	平成21年度		平成20年度		平成19年度	
	件数	構成率	件数	構成率	件数	構成率
新規検査	4,231,188	16.3	3,940,387	15.0	4,522,725	16.7
継続検査	21,713,967	83.4	22,183,304	84.6	22,463,686	82.9
構造等変更検査	82,356	0.3	91,549	0.4	96,650	0.4
整備不良車両の整備確認	2,920	0.0	2,984	0.0	2,884	0.0
計	26,030,431	100.0	26,218,224	100.0	27,085,945	100.0

注 1 国土交通省資料による。

2 整備不良車両の整備確認とは、道路運送車両法第54条及び第54条の2（整備命令等）並びに道路交通法第63条の規定による整備不良車両に必要な整備がなされたことの確認である。

3 軽自動車は除く。

を徹底した。

また、不正な二次架装による積載量又は乗車定員の水増し等を排除するため、架装メーカー等に対する立入検査の実施、不正を行った者に対する警告書の交付等を厳正に行うとともに、関係者と協力し、再発防止及び改修の推進に努めた。

ウ 自動車分解整備事業の適正化、近代化

点検整備に対する自動車ユーザーの理解と信頼を得るため、法令違反行為を行った自動車分解整備事業者及び指定自動車整備事業者に対し、処分基準に基づく行政処分を適切に実施し、各地方運輸局等において公示するとともに、平成19年10月からは国土交通省ネガティブ情報検索サイトを通じて処分の統一的な公表を実施している。

また、認証を受けずに分解整備を行っている事業者を排除し、道路運送車両の安全確保を図るため、19年以降毎年7月を「未認証行為の調査・確認・指導のための強化月間」と定め、情報の収集及び収集した情報に基づく指導等を推進した。

さらに、自動車分解整備事業者における設備の近代化等への支援を行った。

エ 自動車の新技術への対応等整備技術の向上

整備事業者は、自動車の点検整備を適切に実施するため、自動車への新技術の採用等の車社会の環境の変化に対応することが求められている。このため、整備主任者を対象とした技術研修等の実施により、自動車の新技術及び多様化するユーザーニーズに対応していくための技術の向上や高度化を図っている。

また、新技術が採用された自動車の整備や自動車ユーザーに対する自動車の正しい使用についての説明等のニーズに対応するため、一級自動車整備士制度を活用している。なお、平成22年度は940名（累計7,013名）が一級小型自動車整備士技能検定に合格した（23年3月末）。

さらに、平成22年度に「汎用スキャンツール普及検討会」を開催し、汎用スキャンツールの標準仕様のあり方や普及促進策について検討を行った。

また、J OBD（排気に係る装置の故障診断装置）を活用した点検整備に必要な情報等について、自動車製作者等が提供する内容、方法等に関する指針を平成23年3月に制定した。

## 6 リコール制度の充実・強化

リコール制度は、自動車製作者等が、自動車等の構造、装置又は性能が基準に適合しない又は適合しなくなるおそれがあり、かつ、その原因が設計又は製作の過程にあると認める場合に、国土交通大臣に届け、保安基準に適合させるために必要な改善措置を講ずる制度であり、自動車製作者等が適切な改善措置を講じない場合、国土交通大臣は必要な改善措置を講ずるよう勧告等を行う。

自動車メーカーによるリコールに係る不正行為の発覚を受け、平成16年度に再発防止対策を取りまとめ、不具合情報の収集の強化、自動車製作者等への監査の強化、技術的検証体制を順次強化してきており、22年度も再発防止対策を着実に実施した。さらに、リコール制度について、よりユーザーの視点に立ったものとなるよう情報集集体制及び調査分析体制の一層の強化について検討を行った。

また、内閣府消費者委員会から22年8月に提出された「自動車リコール制度に関する建議」について真摯に検討を進め、23年1月に開催された第44回消費者委員会において、ユーザーからの不具合情報の収集を強化するため、各自動車メーカーのホームページや市町村等の広報誌などで自動車不具合情報ホットラインの一層の周知を図ったことなどの実施状況の説明を行った。

なお、22年度のリコール届出件数は320件（国産車237件、輸入車83件）、対象自動車台数は7,348,292

不正な二次架装

自動車の一部部品を取り付けない又は取り外した状態で新規検査を受検し、自動車検査証の交付を受けた後に、当該部品を取り付けて使用者に納車する行為。

スキャンツール

自動車の装置の作動状態を外部接続して診断する「外部診断装置」。

台であった。

### 7 自転車の安全性の確保

自転車の安全な利用を確保し、自転車事故の防止を図るため、駆動補助機付自転車（人の力を補うため原動機を用いるもの）及び普通自転車に係る型式認定制度を運用しており、平成22年度には、駆動補助機付自転車及び普通自転車をそれぞれ41型式認定した。

この型式認定制度は、型式認定を受けた駆動補助機付自転車等に型式認定番号等を表示させ、また、基準適合品であることを示す標章（TSマーク）を貼付することができることとし、当該駆動補助機付自転車等が道路交通法等に規定されている基準に適合したものであることを外観上明確にして、利用者の利便を図るとともに、基準に適合した駆動補助機

付自転車等を普及させることにより、交通の安全と推進を図るものである。

また、自転車利用者が定期的に点検整備や正しい利用方法等の指導を受ける気運を醸成するため、自転車の安全性向上を目的とする各種マーク制度（BAAマーク、幼児2人同乗基準適合車マーク、SBAAマーク、SGマーク）の普及に努めるとともに、近年、対歩行者との事故等自転車の利用者が加害者となる事故が増加傾向にあることにかんがみ、こうした賠償責任を負った際の支払原資を担保し、被害者の救済の十全を図るため、損害賠償責任保険等への加入を促進した。

さらに、夜間における交通事故の防止を図るため、灯火の取付けの徹底と反射器材の普及促進を図り、自転車の被視認性の向上を図った。

## 第5節 道路交通秩序の維持

### 1 交通の指導取締りの状況

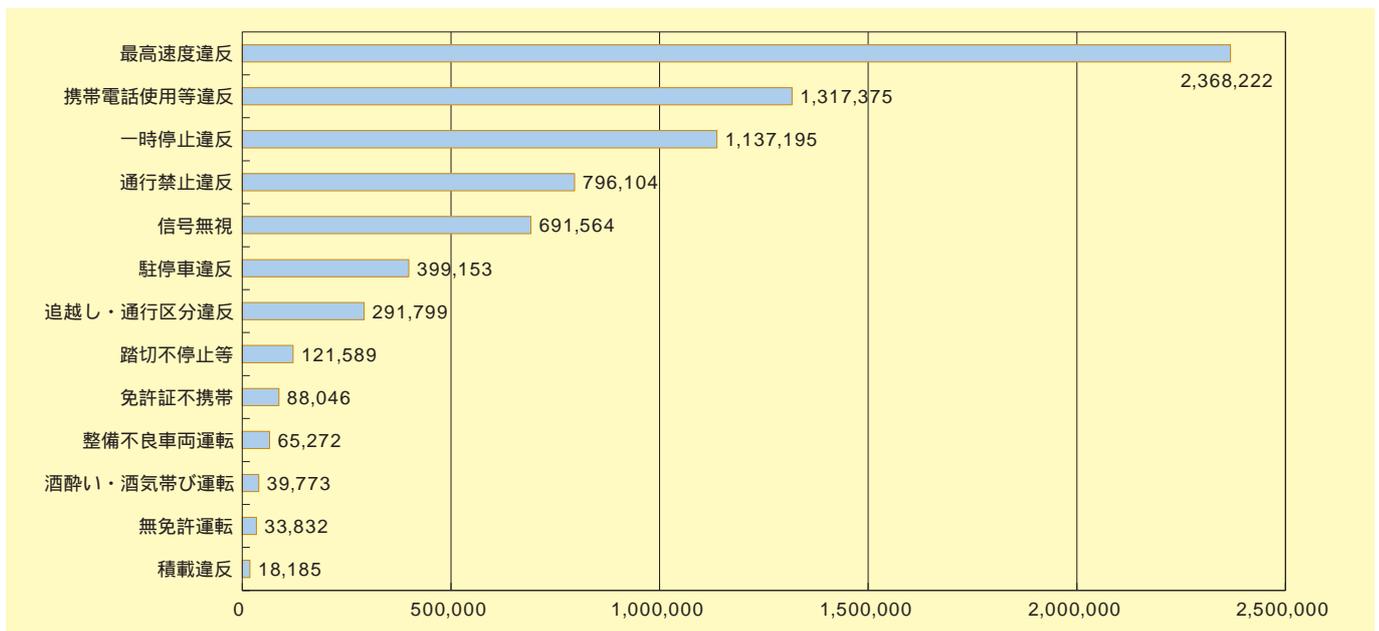
交通の指導取締りの状況

平成22年中における車両等の道路交通法違反（罰則付違反）の取締り件数は約804万件で、悪質性・

危険性の高い違反としては、最高速度違反が約237万件、酒酔い・酒気帯び運転が約4万件、無免許運転が約3万4千件等である（第1-39図）。

なお、点数告知に係る違反の取締り件数について

第1-39図 交通違反取締り（告知・送致）件数（平成22年）



注 1 警察庁資料による。  
2 高速自動車国道分を含む。