

## 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24年12月末現在の自動車保有台数は約7,988万台であり、前年に比べて64万台（0.8%）増加し、自動車1台当たりの人口は1.60人（24年10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、小型乗用自動車が約2,287万台と最も多数を占め、全自動車台数の28.6%を占めている。そのほか普通乗用自動車が約1,729万台で21.6%、軽四輪乗用自動車が約1,926万台で24.1%となっており、この3車種で全体の74.4%を占めている。また、対前年増加率では、軽四輪乗用自動車4.2%が目立っている（第1-13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

交通事故死傷者の削減を図るべく、「安全基準等の拡充・強化」、「先進安全自動車(ASV)推進計画」、「自動車アセスメント」の3つの施策の連携を図り

つつ、車両安全対策に取り組んだ。

イ 道路運送車両の保安基準の拡充・強化

大型トラックやバスについては、事故発生時に被害が大きくなる傾向があることから、衝突被害軽減ブレーキの基準化・義務付けを進めており、平成24年3月には大型トラックについて、平成25年1月にはバスについて基準を策定した。また、「新たなカテゴリー」の乗物である軽自動車よりも小さい二人乗り程度の超小型モビリティについては、公道走行が可能となるよう、平成25年1月に認定制度を創設した。

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標準報告書について、TR D0006「高度道路交通システム - 走行制御に関する協調システムのための基本情報項目」及び標準仕様書について、TS D0007「電気自動車用急速充電の基本機能」を制定した。

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1-13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24年		平成23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	2,266,836	2.8	2,266,420	2.9	416	0.0
	小型四輪車	3,672,649	4.6	3,740,361	4.7	- 67,712	- 1.8
	小型三輪車	1,037	0.0	1,050	0.0	- 13	- 1.2
	被けん引車	155,835	0.2	154,100	0.2	1,735	1.1
	軽四輪車	8,895,635	11.1	8,963,641	11.3	- 68,006	- 0.8
	軽三輪車	1,240	0.0	1,247	0.0	- 7	- 0.6
	貨物用計	14,993,232	18.8	15,126,819	19.1	- 133,587	- 0.9
乗合用	普通車	107,528	0.1	107,435	0.1	93	0.1
	小型車	118,551	0.1	118,513	0.1	38	0.0
	乗合用計	226,079	0.3	225,948	0.3	131	0.1
乗用	普通車	17,294,021	21.6	17,039,684	21.5	254,337	1.5
	小型車	22,869,291	28.6	23,144,431	29.2	- 275,140	- 1.2
	軽四輪車	19,258,239	24.1	18,486,738	23.3	771,501	4.2
	乗用計	59,421,551	74.4	58,670,853	74.0	750,698	1.3
特種(殊)用途用	普通車	1,028,019	1.3	1,023,623	1.3	4,396	0.4
	小型車	147,978	0.2	149,208	0.2	- 1,230	- 0.8
	大型特殊車	325,802	0.4	323,106	0.4	2,696	0.8
	軽四輪車	153,523	0.2	150,519	0.2	3,004	2.0
	特種(殊)用途用計	1,655,322	2.0	1,646,456	2.0	8,866	0.5
二輪車	小型二輪車	1,590,351	2.0	1,572,294	2.0	18,057	1.1
	軽二輪車	1,995,577	2.5	1,999,368	2.5	- 3,791	- 0.2
	二輪車計	3,585,928	4.5	3,571,662	4.5	14,266	0.4
総計		79,882,112	100.0	79,241,738	100.0	640,374	0.8

注 1 国土交通省資料による。

注 2 特種用途自動車とは、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。

### 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23年度より第5期先進安全自動車（ASV）推進計画を開始し、産学官連携の下、自律検知型安全運転支援システムの高度化の促進と次世代の通信利用型安全運転支援システムの開発促進に向けた取組を行った。

また、平成19年度からは大型車衝突被害軽減ブレーキ、平成22年度からはふらつき注意喚起装置警報等に対する補助を実施するとともに、平成24年度からは衝突被害軽減ブレーキを搭載した大型トラックに対する税制特例措置を創設し、平成25年度からは大型バスを追加した。

### 4 自動車アセスメント情報の提供等

自動車アセスメントは、市販されている自動車やチャイルドシートの安全性能評価試験を行い、その結果を公表することで、ユーザーが安全な自動車等を選択できる環境をつくり、安全な自動車等の普及を図ることを目的としている。平成24年度においては、13車種の自動車及び7機種のチャイルドシートの安全性能評価結果を公表した。

### 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

第1-14表 自動車検査実施状況

検査の種類	平成23年度		平成22年度		平成21年度		平成20年度	
	件数	構成率	件数	構成率	件数	構成率	件数	構成率
新規検査	4,108,974	15.9	4,029,777	15.3	4,231,188	16.3	3,940,387	15.0
継続検査	21,658,151	83.8	22,267,168	84.4	21,713,967	83.4	22,183,304	84.6
構造等変更検査	70,700	0.3	78,948	0.3	82,356	0.3	91,549	0.4
整備不良車両の整備確認	2,054	0.0	2,169	0.0	2,920	0.0	2,984	0.0
計	25,839,879	100.0	26,378,062	100.0	26,030,431	100.0	26,218,224	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。

等変更検査を行っており、平成23年度の検査実施車両は約2,584万台であった（第1-14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、23年度の検査実施車量は、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を整備し活用している。

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23年度に約1,293万台の軽自動車（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図っている。

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25年2月現在で68品目が対象となっており、このうち63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24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等を排除するため、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24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、街頭検査の重点の実施等により、不正改造車の排除を徹底した。

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

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。

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24年度は1,158名（累計9,038名）が一級小型自動車整備士技能検定に合格した（25年3月末）。

さらに、平成23年8月から「自動車整備技術の高度化検討会」を開催し、汎用型のスキャンツールの活用促進や整備要員の技能向上等の人材育成について検討を行い、平成24年7月に汎用スキャンツールの標準仕様等を取りまとめたほか、引き続き整備現場におけるIT化、ネットワーク化の推進方策や一級整備士の役割等について検討を行っている。

また、J-OBD を活用した点検整備に係る情報の取扱指針（平成23年国土交通省告示第196号）に

基づき、点検整備情報等の提供が円滑に行われるよう指導・助言を行っている。

## 6 リコール制度の充実・強化

自動車のリコールの迅速かつ着実な実施のため、自動車メーカー等及びユーザーからの情報収集に努め、自動車メーカー等のリコール業務について監査等の際に確認・指導するとともに、安全・環境性に疑義のある自動車については独立行政法人交通安全環境研究所において現車確認等による技術的検証を行っている。

また、ユーザーからの不具合情報の収集を強化するため、「自動車不具合情報ホットライン」(www.mlit.go.jp/RJ/)について周知活動を積極的に行った。

自動車リコール制度をより一層ユーザーの視点に立ったものとするため、これまで情報収集体制及び調査分析体制を強化してきたところである。

さらに、国土交通省に寄せられた不具合情報や事故・火災情報等を公表し、ユーザーへの注意喚起が必要な事案や適切な使用及び保守管理、不具合発生時の適切な対応を促進するために必要な事項について、ユーザーへの情報提供を実施した。特に、「チャイルドシートの肩ベルトの調整を忘れずに！」及び「乗用車のアームレスト等の可動部にお子様指等を挟み込まないよう注意しましょう」について報道発表等を通じ、ユーザー等への注意喚起を行った。

なお、24年度のリコール届出件数は308件及び対象自動車台数は5,612,979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24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98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（Tマーク）を

#### 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」。

#### J-OBD

排気に係る車載式故障診断装置。

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な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、全国各地の学校、公園等で自転車の安全点検促進活動や安全利用講習を実施するとともに、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、JISマーク）の普及に努める一方、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、灯火装置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。

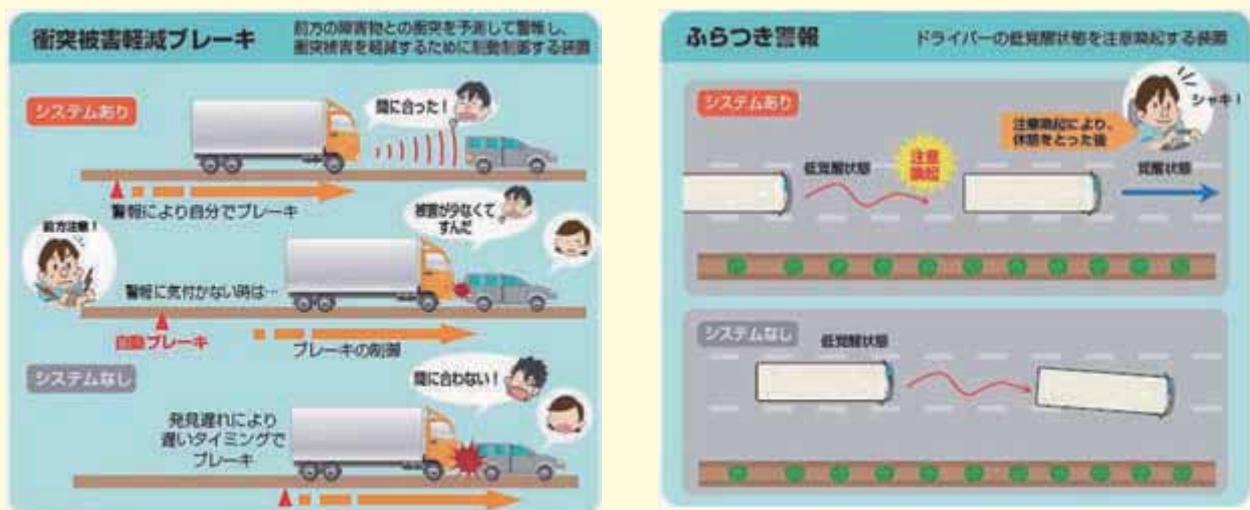
## 先進安全自動車（ASV）の普及促進について

先進技術を利用してドライバーの安全運転を支援するシステムを搭載した「先進安全自動車（ASV）」の開発・実用化・普及の促進を図っている。

なかでも、大型車の場合には、多数の車両を巻き込み多数の死傷者数を出すなど、一旦事故が発生した際の被害が大きくなる可能性が高いことから、その対策が急務となっている。

このような中、先進技術を駆使し、追突事故時の被害軽減に有効な衝突被害軽減ブレーキが我が国において世界で初めて実用化されたため、平成19年度より同装置を搭載した大型トラックの購入に対する補助制度を開始した。その後、平成22年度からは補助対象自動車にバス等を追加するとともに、ふらつき警報等のASV技術も補助対象とするなど補助制度の拡充を図った。

さらに、平成24年度税制改正において、衝突被害軽減ブレーキを搭載した大型トラック、平成25年度税制改正において、大型バスに対して、自動車重量税・自動車取得税に係る税制特例措置を創設した。



### 【政府ホームページ掲載先】

「ASV : Advanced Safety Vehicle」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/jidosha/anzen/01asv/index.html>

# 自転車の交通安全対策について

## 自転車の交通ルールの徹底方策に関する懇談会

自転車が関連する交通事故が全交通事故の2割を占めるとともに、交通事故に関与した自転車運転者のうち、法令違反がなかったものは3分の1にとどまっている現状を踏まえ、自転車利用者に交通ルールを徹底する方策について幅広く提言を行うことを目的として、平成24年10月から「自転車の交通ルールの徹底方策に関する懇談会」が計3回開催され、同年12月、同懇談会から警察庁に「自転車の交通ルールの徹底方策に関する提言」が提出された。警察庁ではこの提言を踏まえ、自転車の運転による交通の危険を防止するための講習に関する規定が盛り込まれた道路交通法の一部を改正する法律案を第183回国会に提出した。



### 自転車の交通ルールの徹底方策に関する提言要旨

#### 1 対象者に応じた体系的な自転車安全教育の在り方

##### 教育の主体と対象

大学生等、成人及び高齢者への自転車安全教育の機会を提供するため、学校、企業、自転車販売店等の各教育主体に協力を求め、また、警察庁においては、具体的な教育内容等についての指針等や教育に資するための資料を示すことなどにより、各教育主体が適切に教育を行うことができるよう配慮することが必要。

##### 自転車安全教育への参加促進のための方策

の役割分担により行われる自転車安全教育への参加を促進するための方策として、自転車教室を受講した者に限って自転車通勤・通学を認めるなど、インセンティブを与えることによって教育の場への参加を促し、また、悪質・危険な違反行為をするなどの自転車運転者に対しては、講習を行うことなどによりその危険性を改善することが適当であり、効果的な教育内容・手法と併せて検討することが必要。

##### 自転車安全教育の技法

発生しやすい事故類型、各ルールが定められている理由等についての教育、教育を受けるべき者を教育主体として巻き込むような教育等、現行の自転車安全教育の技法を参考にしつつ、更に工夫を加えた技法で教育を行うことが必要。

#### 2 自転車の交通ルールの徹底のための指導取締りの在り方

自転車安全教育とルールを守らない者への指導取締りは、両者を両輪として推進すべき。指導取締りについては、指導警告を原則とし、悪質・危険な違反について検挙するという方針で引き続き推進すべき。しかし、自転車事故の発生、交通実態、取締り要望等に応じた重点的指導取締り、個々の指導警告時の指導内容の充実による再犯防止の徹底等、指導取締りの手法を工夫することが必要。

また、携帯電話を利用しながら自転車を運転することのように明らかに交通安全上危険と認められる行為については、自転車運転の実態に即した規範化を行うため、警察庁において都道府県警察を指導することが適当。

#### 【政府ホームページ掲載先】

自転車の交通ルールの徹底方策に関する提言は、下記ホームページに掲載している。

<http://www.npa.go.jp/koutsuu/kikaku/bicycle/kondankai/teigen/teigen.pdf>

### 安全で快適な自転車利用環境創出ガイドラインについて

平成24年11月、道路管理者や都道府県警察が自転車ネットワーク計画やその整備、通行ルールの徹底等を進めるため、国土交通省と警察庁が共同で「安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン」を策定した。

ガイドラインは、( )自転車通行空間の計画、( )自転車通行空間の設計、( )利用ルールの徹底、( )自転車利用の総合的な取組、から構成されている。

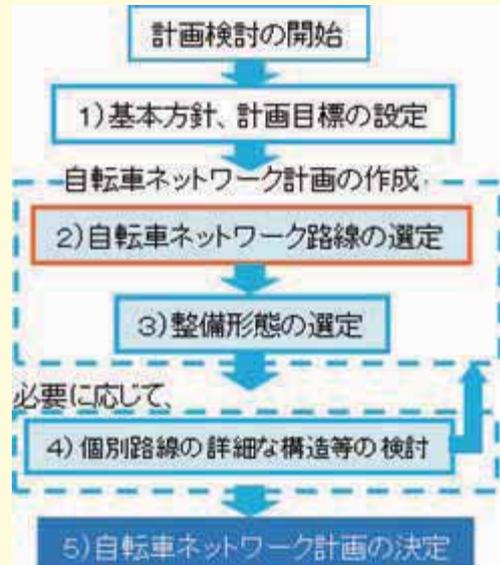
自転車通行空間は、断片的な整備ではなく連続性を確保し、面的なネットワークを形成することが重要であることから、( )自転車通行空間の計画編においては、自転車ネットワーク計画の作成手順を示すとともに、各段階における基本的な考え方を提示している(第1図)。また、自転車は「車両」であるという大原則に基づき、自転車ネットワーク路線においては、自動車の速度や交通量等に応じ、自転車道、自転車専用通行帯、車道混在といった、車道通行を基本とした整備形態で整備することとしている(第2図)。

( )自転車通行空間の設計編においては、自転車ネットワーク路線に選定された路線における自転車通行空間の設計上の留意点として、分離工作物や幅員、道路標識・道路標示、路面表示等の基本的な考え方を提示している。

さらに、( )利用ルールの徹底編においては、道路利用者に対するルールの周知の取組等について、( )自転車利用の総合的な取組編においては、駐停車・荷捌き車両対策、放置自転車対策の取組等が提示されている。

今後、本ガイドラインを踏まえ、道路管理者や都道府県警察等関係機関が連携して、安全で快適な自転車利用環境の整備を一層推進していくこととしている。

第1図 自転車ネットワーク計画の作成手順



第2図 自転車通行空間の整備形態

自転車道	自転車専用通行帯	車道混在
		
緑石線等の工作物により構造的に分離された自転車専用の通行空間	交通規制により指定された、自転車が専用で通行する車両通行帯	自転車と自動車が車道で混在。必要に応じて路肩のカラー化、帯状の路面表示やピクトグラム等を設置

【政府ホームページ掲載先】

安全で快適な自転車利用環境創出ガイドラインについては、下記ホームページに掲載している。  
[http://www.mlit.go.jp/report/press/road01\\_hh\\_000300.html](http://www.mlit.go.jp/report/press/road01_hh_000300.html)