

事故は、車体の大きさや重さ等から、一旦事故が起ると甚大な被害が生じるおそれがある。横転事故の要因としては、過積載、荷崩れ、速度超過など多様であるが、封印された状態で運送されるという特性上、運転者がコンテナ内の荷物の状況を把握できないなど、トラック事業者の自助努力のみでは安全確保が困難な側面があるため、トラック事業者の安全運転の確保のほか、コンテナの重量や積付けに関する情報が、荷主を始めとする関係者からトラック運転者まで伝達され、サプライチェーン全体で共有されることが重要である。

このため、諸外国からコンテナの重量や積付けに関する情報を提供してもらう環境を作るべく、国際海事機関（IMO）、国際労働機関（ILO）、国連欧州経済委員会（UNECE）等の国際機関が主催する専門家会合において検討している「貨物輸送ユニットの収納のためのガイドライン」にサプライチェーン全体でコンテナ情報を共有すること等を盛り込むなど、国際ルールの策定に向けて積極的な働きかけを行っている。

また、コンテナトレーラーの安全運転速度や是正すべき偏荷重を把握するための実証実験を実施するなど、国際海上コンテナの総合的な安全対策を実施するための調査・検討を行った。

気象情報等の充実

道路交通に影響を及ぼす台風、大雨、大雪、津波等の自然現象について、的確に実況監視を行い、適時適切な予報・警報等を発表・伝達して、事故の防止及び被害の軽減に努めた。

ア 気象監視体制の整備

次期静止気象衛星「ひまわり8号及び9号」の製造に平成21年度から着手し、順調に整備を進めている（平成26年度及び平成28年度打ち上げ予定）。

イ 道路情報提供装置等の整備

安全な通行を確保するため、道路の積雪状況や路

面状況等を収集し、道路利用者に提供する道路情報提供装置等を整備した。

ウ 地震・津波・火山監視業務の整備

ア 地震・津波監視業務の整備

平成23年（2011年）東北地方太平洋沖地震による甚大な津波被害を踏まえ、広帯域強震計整備による巨大地震の規模の早期把握等、津波警報の改善を図った。さらに、長周期地震動に関する情報について、情報内容や分析手法、発表手段の検討を行い、発表開始を図った。緊急地震速報について、周知・広報の取組を推進するとともに、より一層の精度向上にかかるプログラムの改修等を行った。

さらに、関係機関や基盤的調査観測網によるデータを収集し、その成果を防災情報等に活用するとともに、地震調査研究推進本部地震調査委員会に提供するなど、観測・提供体制の連携を進め、地震防災に資する地震調査研究の推進に努めた。

イ 火山監視体制と噴火時等の避難体制の推進

全国110の活火山について、火山活動の監視・評価の結果に基づき噴火警報等の的確な発表を行った。さらに「火山防災のために監視・観測体制の充実等が必要な火山」として火山噴火予知連絡会によって選定された47火山については、24時間体制で火山活動を監視し、平常時からの火山防災協議会（都道府県、市町村、气象台、砂防部局、火山専門家等で構成）における避難計画の共同検討を通じて、噴火時等の「警戒が必要な範囲」と「とるべき防災対応」を5段階で示した噴火警戒レベル（平成26年3月末現在、30火山で運用中）の設定や改善を推進した。

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25年12月末現在の自動車保有台数は約8,041万台であり、前年に比べて53万台（0.7%）増加し、自動車1台当たりの人口は1.59人（25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2,244万台と最も多数を占め、全自動車台数の27.9%を占めている。そのほか普通乗用自動車が約1,751万台で21.8%、軽四輪乗用自動車が約2,009万台で25.0%となっており、この3車種で全体の74.7%を占めている。また、対前年増加率では、軽四輪乗用自動車4.3%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

今後、市場導入が予定されている水素燃料電池自動車(HFCV)については、平成25年6月に世界統一技術基準の策定を主導しこれを成立させるとともに、我が国の基準と整合させるため、平成26年2月に保安基準の改正を行った。

また、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月には大型バスについて装備義務化を決定し、平成26年2月、中型のトラック・バスへ対象を拡大した。

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日本工業規格について、JIS D1615「自動車用レ

ギュレータ付きオルタネータの試験方法及び一般要求事項」及びJIS D3607-1「ディーゼル機関-高圧燃料噴射管の鋼管-第1部:冷間仕上継目無単層鋼管の要求事項」を改正した。

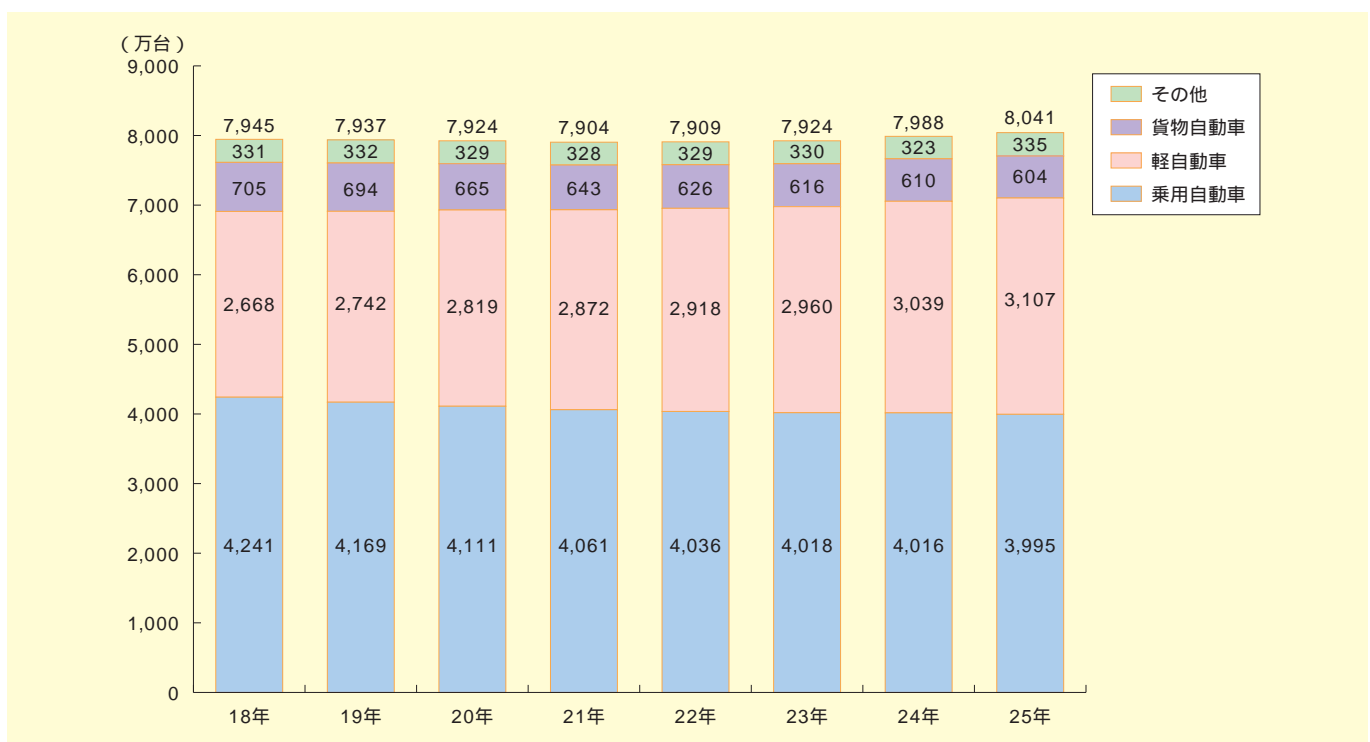
3 先進安全自動車(ASV)の開発・実用化・普及の促進

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25年10月に開催されたITS世界会議東京2013において、車車間通信や歩車間通信の公道実証デモを実施するなど、自動走行システムの開発・環境整備を行った。

さらに、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

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25年		平成24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	2,270,812	2.8	2,266,836	2.8	3,976	0.2
	小型四輪車	3,614,925	4.5	3,672,649	4.6	- 57,724	- 1.6
	小型三輪車	1,030	0.0	1,037	0.0	- 7	- 0.7
	被けん引車	157,212	0.2	155,835	0.2	1,377	0.9
	軽四輪車	8,818,149	11.0	8,895,635	11.1	- 77,486	- 0.9
	軽三輪車	1,235	0.0	1,240	0.0	- 5	- 0.4
	貨物用計	14,863,363	18.5	14,993,232	18.7	- 129,869	- 0.9
乗合用	普通車	107,723	0.1	107,528	0.1	195	0.2
	小型車	118,204	0.1	118,551	0.1	- 347	- 0.3
	乗合用計	225,927	0.3	226,079	0.3	- 152	- 0.1
乗用	普通車	17,509,103	21.8	17,294,021	21.6	215,082	1.2
	小型車	22,436,386	27.9	22,869,291	28.6	- 432,905	- 1.9
	軽四輪車	20,090,359	25.0	19,258,239	24.1	832,120	4.3
	乗用計	60,035,848	74.7	59,421,551	74.3	614,297	1.0
特種(殊)用途用	普通車	1,033,495	1.3	1,028,019	1.3	5,476	0.5
	小型車	147,005	0.2	147,978	0.2	- 973	- 0.7
	大型特殊車	329,846	0.4	325,802	0.4	4,044	1.2
	軽四輪車	156,272	0.2	153,523	0.2	2,749	1.8
	特種(殊)用途用計	1,666,618	2.0	1,655,322	2.0	11,296	0.7
二輪車	小型二輪車	1,615,981	2.0	1,590,351	2.0	25,630	1.6
	軽二輪車	2,003,702	2.5	2,078,668	2.6	- 74,966	- 3.6
	二輪車計	3,619,683	4.5	3,669,019	4.6	- 49,336	- 1.3
総計		80,411,439	100.0	79,965,203	100.0	446,236	0.6

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。

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25年度においては、14車種の自動車及び6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、継続検査及び構造等変更検査を行っており、平成24年度の検査実施車両は約2,600万台であった(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、24年度の検査実施車両は、約15万台であった。

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24年度に約1,325

第1-14表 自動車検査実施状況

検査の種類	平成24年度		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	件数	構成率
新規検査	4,323,141	16.6	4,108,974	15.9	4,029,777	15.3	4,231,188	16.3	3,940,387	15.0
継続検査	21,602,844	83.1	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	68,637	0.3	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	1,711	0.0	2,054	0.0	2,169	0.0	2,920	0.0	2,984	0.0
計	25,996,333	100.0	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。

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26年3月現在で75品目が対象となっており、このうち70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25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25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、街頭検査の重点的实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。

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。

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25年度は1,438名（累計10,476名）が一級小型自動車整備士技能検定に合格した（26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。また、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い、平成25年9月に整備環境と人材育成の方向性を取りまとめた。

また、車載式故障診断装置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 リコールの迅速かつ着実な実施、ユーザー等への注意喚起

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。

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、「エアブレーキを装備したトラックではブレーキのバタ踏みは危険です！」及び「自動車用緊急脱出ハンマーの性能確保と使用方法の周知について」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、25年度のリコール届出件数は303件及び対象自動車台数は7,978,639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25年度には、駆動補助機付自転車を94型式、普通自転車を92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、関係団体は全国各地の学校、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、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発生していることにかんがみ、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。

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」。