

ウ 安全運転の確保

第8次交通安全基本計画：前文要約

高齢運転者に対する教育を始めとした運転者教育等の充実に努めるほか、情報通信技術（IT）等を活用しつつ、道路交通に関する総合的な情報提供の充実に努める。

第8次交通安全基本計画：重点施策及び新規施策

高齢運転者対策の充実（（1）エ）

安全運転管理の推進（（3））

自動車運送事業者に対する指導監督の充実（（4）ア）

貨物自動車運送事業安全性評価事業の促進等（（4）イ）

映像記録型ドライブレコーダーの普及（（4）ウ）

飲酒行動是正のための働きかけ、運転免許の処分者講習の充実等【本部決定】

後部座席シートベルト着用に関する街頭指導及び取締り時における指導【本部決定】

後部座席シートベルト着用に関する広報啓発【本部決定】

1) 全体評価

【考え方】

まず、全体評価の評価指標として、運転者教育、運転免許制度の改善等により運転免許保有者の安全運転に対する意識が向上し、安全運転が確保されているかを測る指標として「運転免許保有者の交通安全ルールの遵守状況（意識・行動）」を設定し、アンケート調査によりその結果を把握する。

次に、全体評価の評価指標として、企業・事務所における自主的な安全運転管理対策の推進といった事業者を対象とした施策により事業者の安全運転が確保されているかを測る指標として「事業用自動車による交通事故件数」を設定する。

【評価指標】

運転免許保有者の交通安全ルールの遵守状況

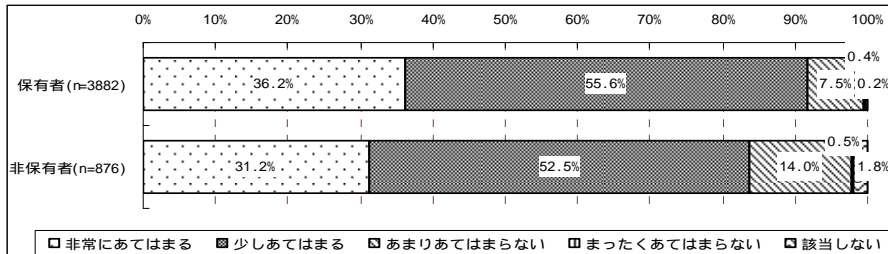
【評価】

運転免許保有者群の交通安全ルールの遵守状況は、非保有者群の遵守状況よりも総じて高い傾向にある。交通安全に関する内閣府のアンケート調査（ウェブアンケート調査）では、全回答者に対して「交通安全ルールの遵守状況」を調査している。調査結果によると、免許取得時や免許更新時等に交通安全教育を受けている運転免許保有者群の方が、非保有者群よりも、交通安全ルールを遵守している割合が概ね高かった。

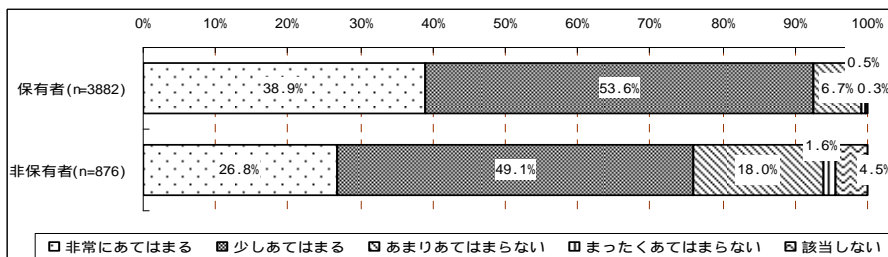
このことは、安全運転の確保にむけた運転者教育に係る施策が、我が国人口の6割超を占める運転免許保有者群の交通安全意識を高め、これが全体的な影響・効果を及ぼしているものと解釈できる。

そのため、定量的にその寄与の程度を明らかにすることは困難であるものの、運転者等に関する安全運転の確保が適切に図られ、間接的に、上位目標の交通事故死者数及び交通事故死傷者数の減少につながっていると考えられる。

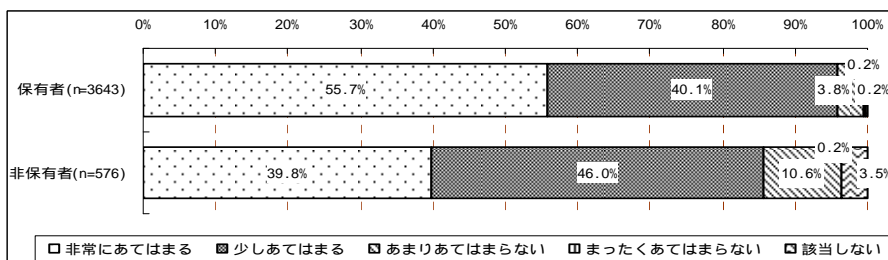
< 運転免許保有者群・非保有者群の交通安全ルールへの遵守状況 >
 交通ルールをいつも意識して行動している



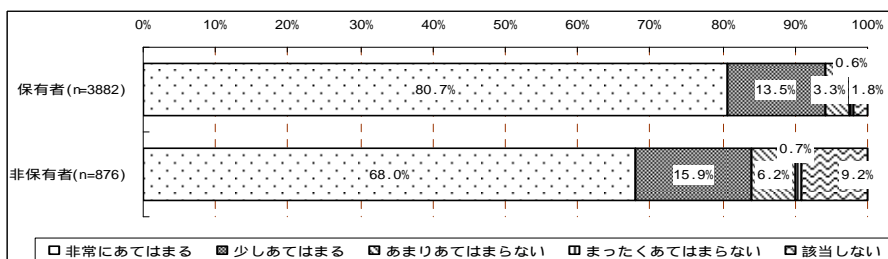
周囲の交通状況の変化に十分に注意を払っている



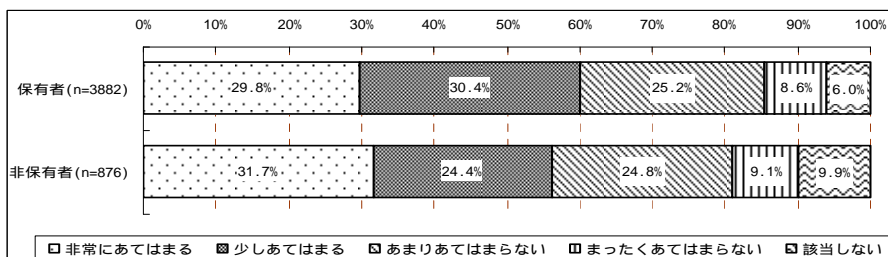
子どもや高齢者がいる場面では、相手の動きに十分に注意を払っている



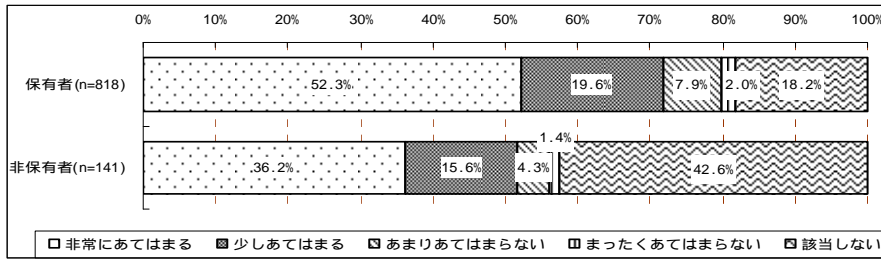
助手席で常にシートベルトを着用している



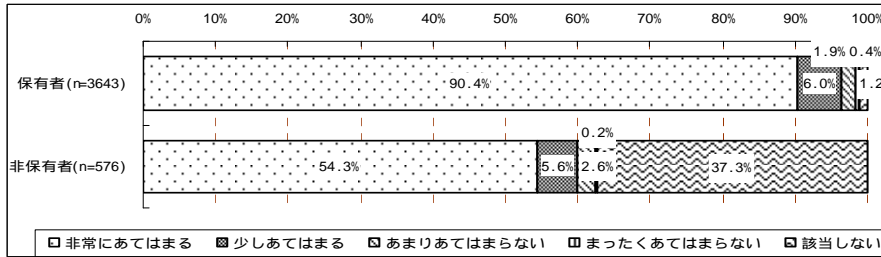
後部座席で常にシートベルトを着用している



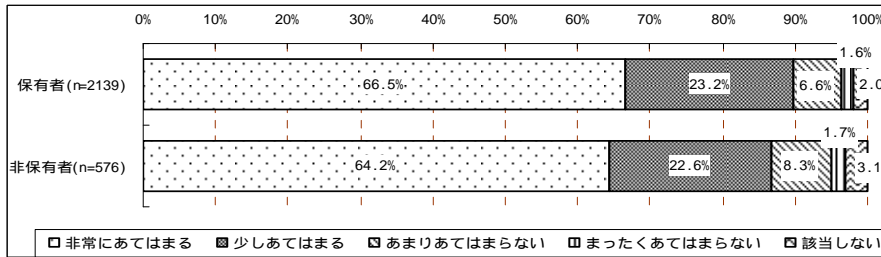
子どもに常にチャイルドシートを使用させている



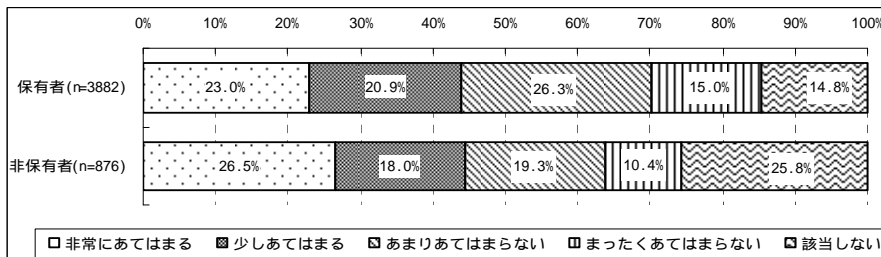
飲酒運転は絶対にしない



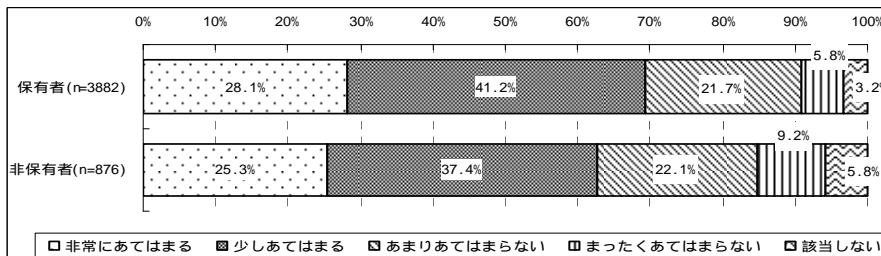
自転車による危険・迷惑行為はしない



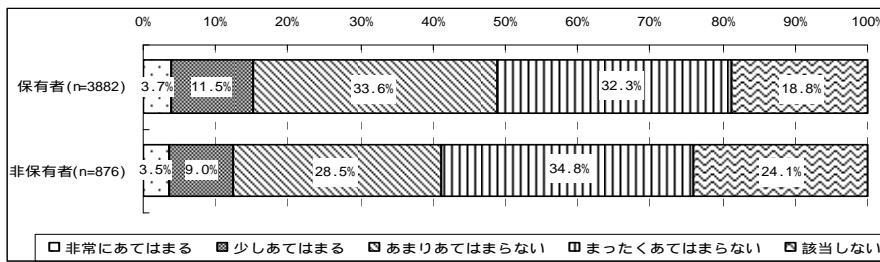
反射材を使用している



家族・友人に交通安全を促している



交通安全に関する各種活動に参加している



資料) 内閣府調査 (ウェブアンケート調査、21年11月実施)

【評価指標】

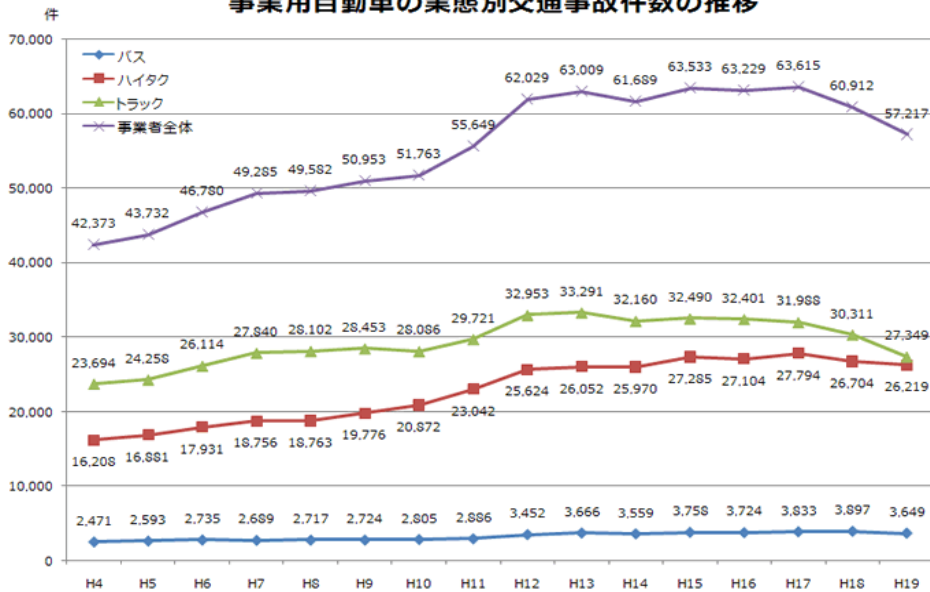
事業用自動車による交通事故件数

【評価】

「事業用自動車による交通事故件数」の実績をみると、平成18年は60,912件、平成19年は57,217件と、平成17年以降、減少傾向にある。

そのため、定量的にその寄与の程度を明らかにすることは困難であるものの、事業者に関する安全運転の確保が適切に図られ、間接的に、上位目標の交通事故死者数及び交通事故死傷者数の減少につながっていると考えられる。

事業用自動車の業態別交通事故件数の推移



出典：警察庁統計資料

資料) 国土交通省ウェブページ

2) 中間評価

【考え方】

運転免許制度の改善、事業者を対象とした安全運転管理対策等により安全運転の確保を実現することで、最終的には交通事故発生を抑止につながる取組である。そこで、中間アウトカムとして、運転者や事業者の態度・行動の変容を設定する。

【評価】

高齢運転者対策の充実（（1）エ）

70歳以上の高齢者の免許保有者数は約652万人（20年）であり、平成15年から一貫して増加傾向にある。なお、運転免許の取消し件数も平成19年を除き増加しているが、この取消し件数を加味しても、免許保有者数は増加傾向にある。

高齢者における車両運転の【態度・行動変容】（アンケート調査結果）をみると、若い頃に比べて“慎重に運転するようになった”と回答した割合は半数を超えており、また、運転免許を保有していない高齢者の36.5%が講習会に参加する等、講習に参加した者においては、運転意識が向上している状況が見受けられる。

<アウトプット>

免許保有件数

70歳以上の高齢運転免許保有者数

約653万人（20年）

15年	16年	17年	18年	19年	20年
4,735,402	5,074,356	5,399,867	5,725,321	6,158,972	6,532,054

資料) 運転免許統計

70歳以上の高齢者の申請による運転免許取消し件数

26,311人（20年）

15年	16年	17年	18年	19年	20年
9,329	12,674	15,138	17,949	16,053	26,311

資料) 内閣府「平成21年交通安全白書」

講習受講者数

高齢者講習受講者数

約136万人（20年）

15年	16年	17年	18年	19年	20年
1,057,274	1,263,372	1,558,095	1,468,374	1,354,401	1,360,488

資料) 内閣府「平成21年交通安全白書」

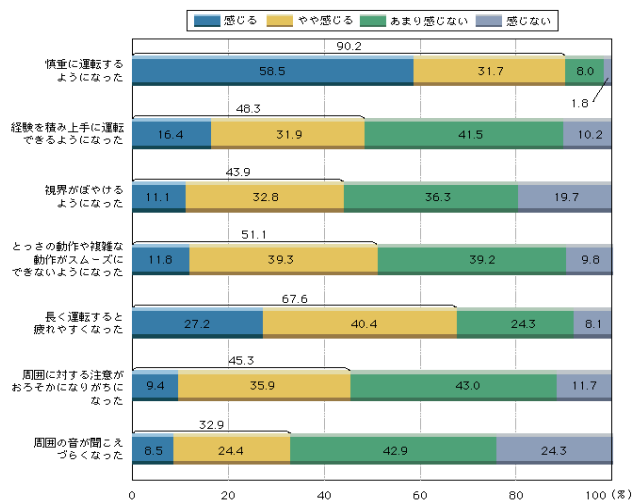
高齢運転者標識の表示率 75歳以上 75.4%（20年8月）

<アウトカム>

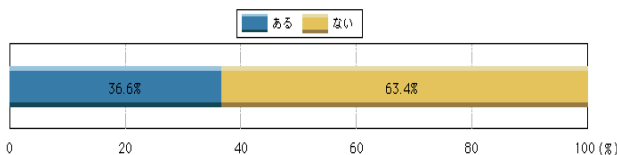
高齢者における態度・行動変容

高齢者の（若い頃からの）運転意識の変化（17年）

「慎重に運転するようになった」58.5%



運転免許のない高齢者の交通安全講習等への参加率（17年） 36.5%



資料) 警察庁「平成17年警察白書」

安全運転管理の推進（（3））

平成20年には安全運転管理者約337千人、副安全管理運転者約60千人が選任されており、管理下自動車台数は4,702,005台（20年）となっている。また、平成19年度における安全運転管理者講習は2,345回実施され、全受講対象者の98.1%に当たる32万7,016人が受講している。副安全運転管理者講習は延べ1,982回実施され、全受講対象者の98.0%に当たる5万7,898人が受講している。

安全運転管理者の増加や講習への参加等と事故率の直接的な関係についてはデータの制約上、把握できないものの、管理下運転者全体の事故率をみると、免許保有者1万人当たり69.68件と、免許保有者1万人当たりの交通事故件数98.51件と比較して少ない状況が実現している。

管理者数

	事業所 (か所)	安全運転管理者 (人)	副安全運転管理者 (人)	管理下運転者数 (人)	管理下自動車台数 (台)
平成15年	346,109	346,109	55,628	6,132,984	4,467,440
平成16年	342,525	342,525	56,028	6,104,978	4,457,205
平成17年	341,566	341,566	57,176	6,403,073	4,650,723
平成18年	338,211	338,211	56,586	6,585,632	4,639,752
平成19年	337,717	337,717	58,938	6,508,545	4,668,750
平成20年	336,434	336,434	60,004	6,859,378	4,702,005

講習実施回数・受講率

	安全運転管理者				副安全運転管理者			
	実施回数	受講対象者 (A)	受講者数 (B)	受講率 (B/A)	実施回数	受講対象者 (A)	受講者数 (B)	受講率 (B/A)
平成 14 年度	2,308	340,675	333,653	97.9	1,764	54,592	53,417	97.8
平成 15 年度	2,301	339,478	332,758	98.0	1,796	55,284	54,244	98.1
平成 16 年度	2,343	337,760	330,708	97.9	1,839	56,227	54,820	97.5
平成 17 年度	2,329	335,827	329,742	98.2	1,842	56,211	54,977	97.8
平成 18 年度	2,355	334,398	327,832	98.0	1,957	57,938	56,532	97.6
平成 19 年度	2,345	333,233	327,016	98.1	1,982	59,079	57,898	98.0

資料) 内閣府「平成 21 年交通安全白書」

事故抑止率

管理下運転者の事故率(1万人当たり) 69.68 件(20年中)

- 管理下運転者数 6,859,378 人
- 交通事故件数 47,796 件

<参考>

免許保有者数 80,447,842 人

交通事故件数 723,520 件

免許保有者 1 万人当たり交通事故件数 89.94 件

資料) 警察庁資料(No.86)

自動車運送事業者に対する指導監督の充実((4)ア)

自動車運送事業者に対する監査実施件数は、平成 15 年以降一貫して増加傾向にあり、監査が充実・強化されている。また、事業者自らの安全運転に向けた取組も活発であり、運輸安全マネジメント評価を実施した事業者は全国で 197 事業者である。

監査実施件数等

監査実施数

17 年以降増加傾向

15 年度	16 年度	17 年度	18 年度	19 年度	20 年度
7,634	9,042	8,764	9,009	10,767	11,546

資料) 国土交通省ウェブページ

運輸安全マネジメント評価実施事業者

自動車 197 事業者(18 年 10 月~20 年 8 月)

(平成 18 年 10 月~平成 20 年 8 月)

実施種別	本 省	北 海 道	東 北	北 陸 信 越	関 東	中 部	近 畿	神 戸	中 国	四 国	九 州	沖 縄	合 計
鉄 道	54	23	17	27	23	24	19	15	7	9	0	218	
自 動 車	61	8	7	6	36	24	22	12	5	14	2	197	
海 運	34	12	10	9	38	19	44	17	11	27	163	6	390
航 空	35												35
合 計	184	43	34	42	97	67	85	17	38	39	186	8	840

資料) 国土交通省「運輸安全マネジメント制度導入 2 周年を迎えて~運輸安全マネジメント制度の実施状況」

貨物自動車運送事業安全性評価事業の促進等（（４）イ）

貨物自動車運送事業者安全性評価事業の「安全性優良事業所」の平成 20 年度（5,736 事業所）の認定件数は平成 19 年度（5,565 事業所）に比べ増加しており、業界全体としては、11,301 事業所が認定を受けている。

貨物自動車運送事業者安全性評価事業の「安全性優良事業所」の認定件数

5,565 事業所（平成 19 年度）

5,736 事業所（平成 20 年度）

11,301 事業所（業界全体）

資料）全日本トラック協会ウェブページ

映像記録型ドライブレコーダーの普及（（４）ウ）

事業活動に伴う交通事故防止をさらに促進するための映像記録型ドライブレコーダーの普及台数は約 20 万台（20 年 12 月時点）と、平成 18 年 12 月時点よりも増加している。

導入後の事業者の【態度変容】をみると、映像記録型ドライブレコーダーを導入した事業者のうち“期待通りまたは期待以上”は 36.5%、“概ね期待通り”は 53.8%と、回答者の約 9 割から高評価を得ている。また、副次的な効果についても 57.8%の回答者が、副次的な効果があったと評価している。さらに、装着率と導入後の事故率の変化との関係を検証した結果によると、“100%搭載することで 50%以上の減少効果が現れた”という回答数が最も多くなっている。

普及件数

普及台数（出荷台数）

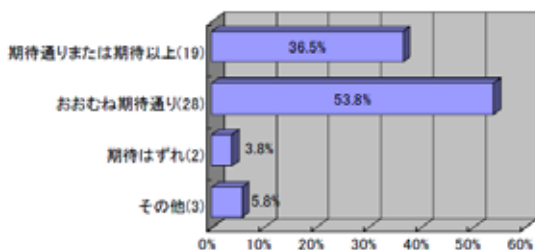
（単位：台）

18年12月	20年12月
124,660	201,493

導入後の事業者の態度変容

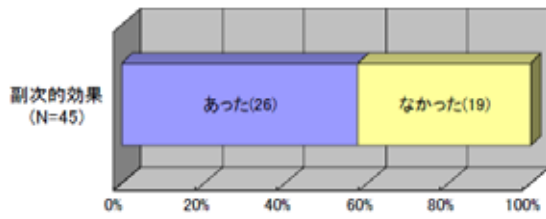
導入効果 < タクシー事業者 248 社のうち 52 社の回答結果 >

期待通りまたは期待以上 36.5%、概ね期待通り 53.8%



導入による副次的効果 < タクシー事業者 248 社のうち 45 社の回答結果 >

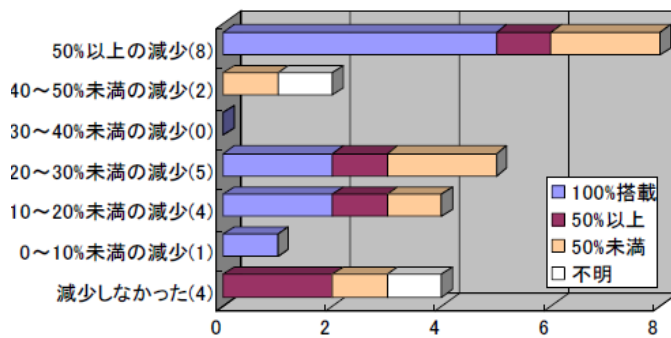
副次的効果あり 57.8%



事故抑止効果

導入後の事故率の変化と装着率の関係

< タクシー事業者 248 社のうち 24 社の実績 >



飲酒行動是正のための働きかけ、運転免許の処分者講習の充実等【本部決定】
 運転免許停止処分者講習における飲酒学級の受講者数は、平成 19 年 37,518 名である。飲酒学級を設置している都道府県は平成 18 年以降、増加しており、現在は全 47 都道府県が設置している。

実施個所数・参加者数

停止処分者講習における飲酒学級の実施状況

設置 47 都道府県 (19 年)

	15 年	16 年	17 年	18 年	19 年
設置都道府県数	34	32	29	30	47

事故抑止率

原付以上運転者（第 1 次当事者）の法令違反を伴う死亡事故件数（飲酒運転）
 305 件（20 年）



後部座席シートベルト着用に関する街頭における指導及び取締り時における指導【本部決定】

後部座席シートベルト着用に関する広報啓発【本部決定】

後部座席を含めた全ての座席におけるシートベルト着用に関する指導及び広報啓発を実施し、平成 20 年中のシートベルト装着義務違反の告知件数は 2,373,401 件である。また、後部座席シートベルトの着用率は平成 15 年以降、増加傾向にあったが、着用義務化以降に大幅に上昇している。

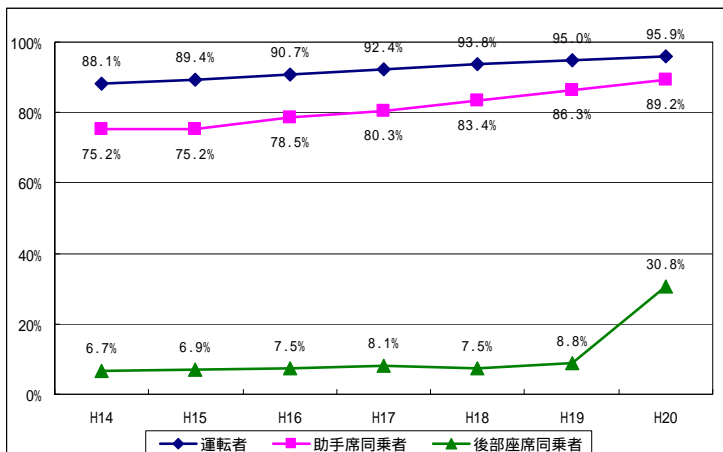
指導件数

指導実績

告知件数 2,373,401 件

遵守率

後部座席シートベルト着用率（一般道）



資料) 警察庁・JAF 調べより作成

事故抑止率

後部座席シートベルト着用有無別致死率

	15年		16年		17年		18年		19年		20年	
	着用	非着用	着用	非着用	着用	非着用	着用	非着用	着用	非着用	着用	非着用
運転席	0.19	5.95	0.18	6.79	0.19	7.29	0.16	7.50	0.17	7.20	0.15	7.14
助手席	0.19	1.82	0.17	1.81	0.17	1.92	0.20	2.05	0.16	1.75	0.17	1.80
後部座席	0.09	0.51	0.15	0.51	0.11	0.42	0.09	0.34	0.12	0.35	0.15	0.41
その他	0.21	0.37	0.55	0.33	0.00	0.72	0.60	0.45	0.00	0.39	0.31	0.12
計	0.19	1.99	0.18	2.01	0.18	1.90	0.17	1.75	0.16	1.53	0.15	1.75

資料) 交通事故統計

注) 致死率 = 死者数 (自動車乗車中) ÷ 死傷者数 (自動車乗車中) × 100

エ 車両の安全性の確保

第8次交通安全基本計画：前文要約

これまでの被害軽減対策の進化・成熟化を図るとともに、今後は事故を未然に防止する予防安全対策について、先進技術の活用等によりさらなる充実を図る。

第8次交通安全基本計画：重点施策及び新規施策

先進安全自動車の開発・普及の促進（（1）ア、イ）

自動車点検整備の充実（（3）ウ）

リコール制度の充実・強化（（4））

チャイルドシートの安全性能に関する情報提供【本部決定】

車両の安全性等に関する日本工業規格の整備（（1）ウ）

飲酒運転に対する車両技術開発の検討【本部決定】

着用しやすい後部座席シートベルトの開発・普及【本部決定】

1) 全体評価

【評価指標】

車両対車両衝突事故における死亡事故率（正面衝突）

【考え方】

車両の安全性が向上することにより、正面衝突時の車両の被害が軽減され、死亡に至る確率が低減する（死亡事故が傷害事故や物損事故になる）ものと仮定される。当該指標値が減少していれば、他の要因を一定と仮定するのであれば、車両の安全性が高まっていることを表している。

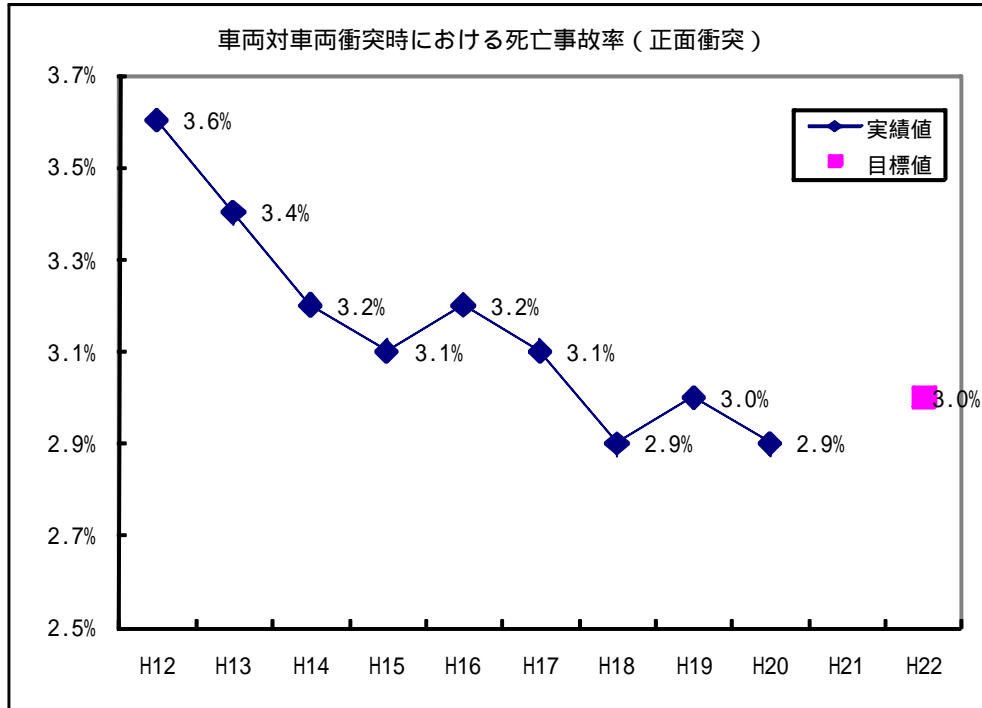
また、車両の初度登録年別の死者数、死傷者数について改善している。

【評価】

車両対車両衝突事故における死亡事故率（正面衝突）については、12年度と20年度とを比べると3.6%→2.9%に減少しており、これまでの車両の安全性を向上させるための諸施策が一体となって有効に機能してきたものと評価できる。前面衝突基準に適合している自動車が増加したこと、衝突安全性能が向上したこと（自動車アセスメントにおいても衝突安全性能が高い水準で推移していること等）が要因であると考えられる。

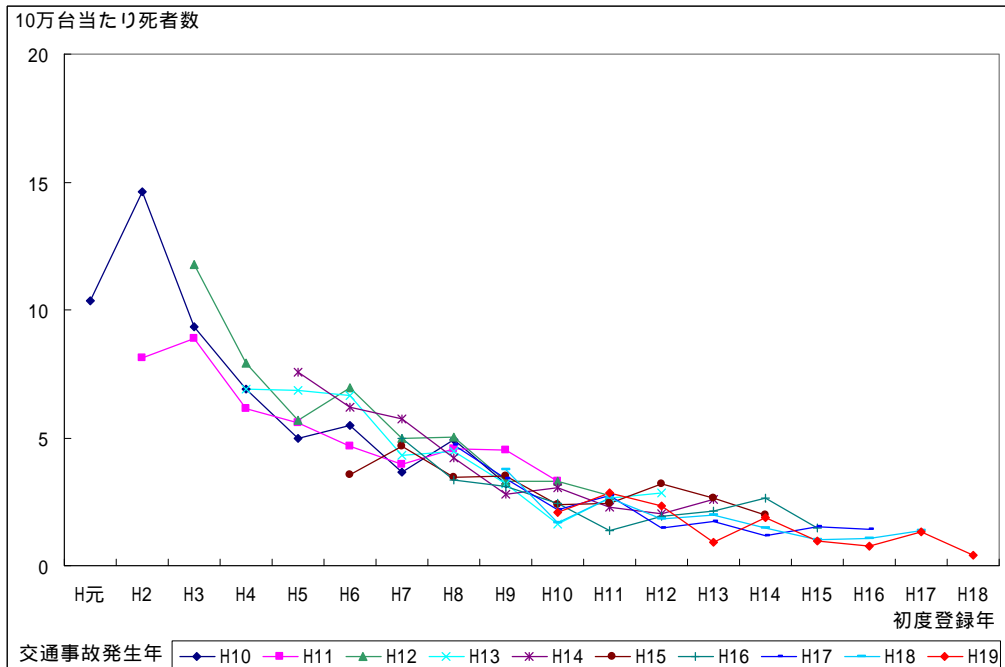
また、初度登録年別の死者数、死傷者数が改善していることは、死者数削減の取組（死亡事故から負傷事故へ）の次に負傷者数削減（負傷から事故予防へ）の取組が効果を発揮しつつあるともいえる。

そのため、定量的にその寄与の程度を明らかにすることは困難であるものの、車両の安全性の確保が適切に図られ、上位目標の交通事故死者数及び交通事故死傷者数の削減につながっていると考えられる。

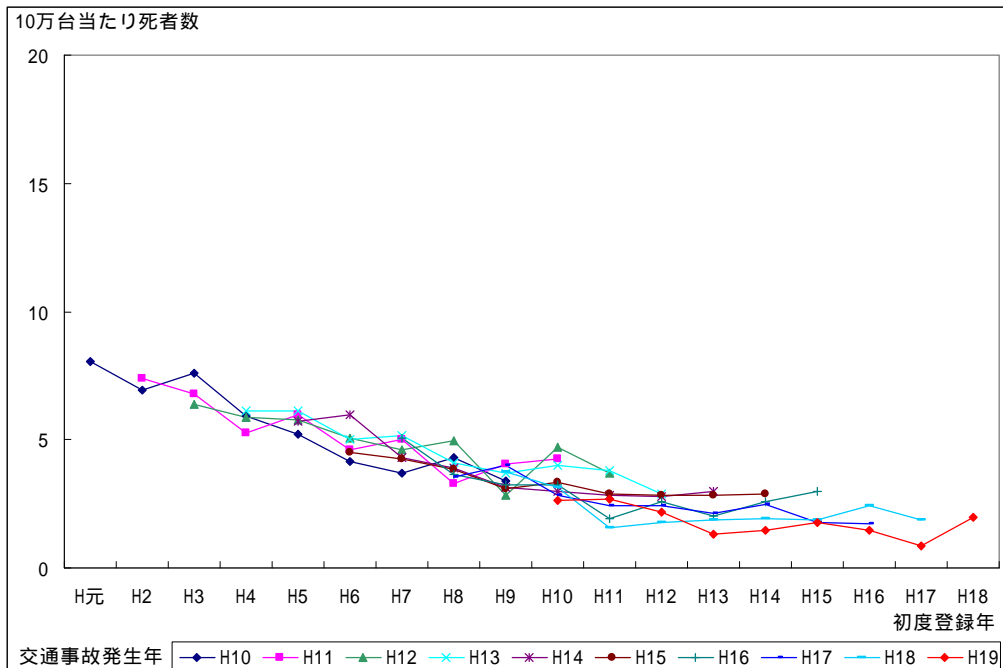


資料) 国土交通省「平成 20 年度政策チェックアップ結果評価書」

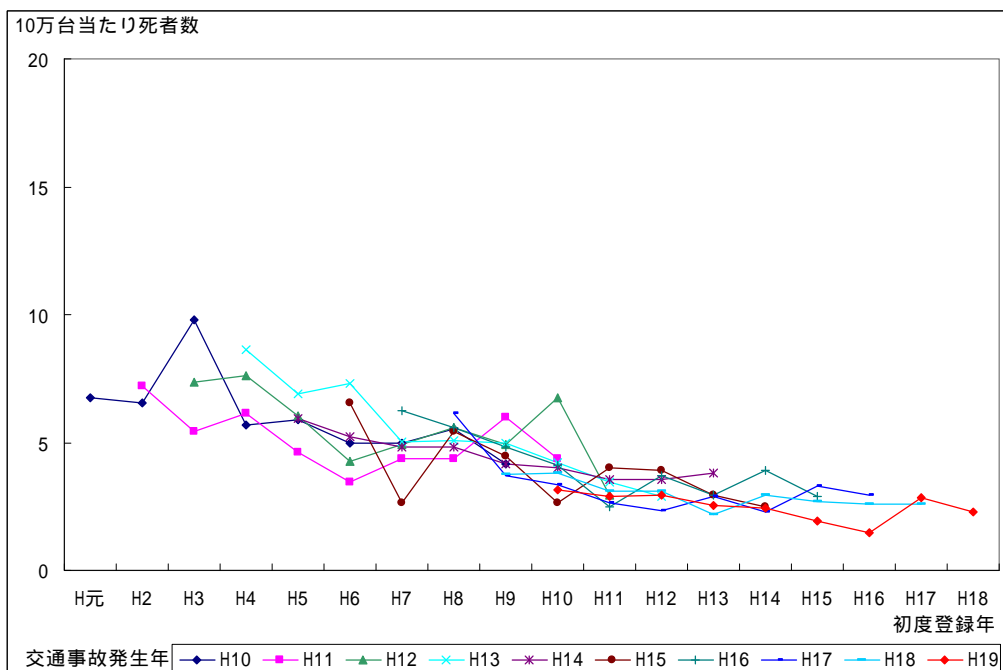
事故年別・初度登録年別 10 万台当たり乗員（運転者を含む）死者数 （普通乗用車）



(小型乗用車)



(軽乗用車)



資料) ITARDA 提供データを基に作成

2) 中間評価

【考え方】

車両の安全性向上を図る取組であり、中間アウトカムとして、対策による死者数削減効果の試算結果を把握することとする。

【評価】

先進安全自動車の開発・普及の促進（（1）ア、イ）

一層の交通事故件数の削減のため、安全基準の拡充・強化、先進安全自動車（A S V）の開発・普及の促進、使用者に対する自動車アセスメント情報の提供等の有機的な連携を図り、総合的な車両安全対策を推進している。

特に、A S Vの開発・普及の促進については、A S V技術を装着した車両台数が年々増加しているところであり、こうしたA S V技術の普及によって、事故を未然に防止する等の効果が想定される。

また、これまでの衝突安全技術により、フルラップ前面衝突技術等の普及により約1,250人ももの交通事故死亡者が削減されているとの試算がなされている。

<アウトプット>

安全基準の拡充・強化については、乗用車への後席中央3点式シートベルトの装着義務付け、大型貨物自動車等への前部潜り込み防止装置の装着義務付け等を行った。また、自動車アセスメントについては、平成12年から20年までに106車種の試験・評価を行い、国内新車販売台数の約8割をカバーするに至っている。さらに、A S Vの開発・普及の促進については、平成18年度より実施している第4期A S V推進計画において実用化されているA S V技術の本格的な普及に向けた検討を進めているところである。また、A S V技術の中の大型車の衝突被害軽減ブレーキについて、平成19年度から装置の費用の2分の1（上限27.5万円）を補助する制度を実施している。

<アウトカム>

車両安全対策を進めるために、技術開発プロジェクトの推進、安全基準の整備、安全性に関する比較試験の充実等を図ってきたところであり、これらの対策の効果評価を実施したところ、例えば下記のような結果が得られている。

フルラップ前面衝突、側面衝突、等の対策による死者数削減効果の試算

	2003年 実績値	2005年 推測値	2010年 目標値
フルラップ前面衝突	715人	約900人	約1,150人
側面衝突	288人	約350人	約600人
オフセット前面衝突 及び歩行者頭部保	-	-	約50人
今後の対策	-	-	約200人
合計	1,003人	約1,250人	約2,000人

資料) 交通政策審議会自動車交通部会「交通事故のない社会を目指した今後の車両安全対策のあり方について」（18年6月）

ASV 技術普及状況（装着台数 / 総生産台数。項目別）

区分	項目	通称名	平成15年		平成16年		平成17年		平成18年		平成19年		平成20年	
			装着台数	総生産台数	装着台数	総生産台数	装着台数	総生産台数	装着台数	総生産台数	装着台数	総生産台数	装着台数	総生産台数
乗用	1 基礎制動装置	ABS	—	—	—	—	1,402,183	—	1,570,272	—	1,723,209	—	1,830,329	—
	2 前方衝突抑制装置	ESC	—	—	102,237	—	178,289	—	245,908	—	272,576	—	272,959	—
	3 車間追従制御装置	ACC	—	—	—	—	408,246	—	494,659	—	615,054	—	684,434	—
	4 車間追従制御装置	アダプティブブレーキ	142,114	—	150,990	—	107,571	—	144,122	—	164,168	—	187,531	—
	5 車間追従制御装置	アダプティブブレーキ	—	—	—	—	50,750	—	68,081	—	82,484	—	104,403	—
	6 安全運転支援装置	フロントブレーキアシスト	192,411	192,411	192,411	192,411	69,859	69,859	27,645	27,645	44,269	44,269	44,469	44,469
	7 危険回避装置	ブレーキアシスト	—	—	—	—	1,863	1,863	1,863	1,863	1,863	1,863	1,863	1,863
	8 危険回避装置	ブレーキアシスト	—	—	—	—	783	783	783	783	783	783	783	783
	9 カラミヤシに注水装置	ブレーキアシスト	81,293	81,293	133,487	133,487	87,198	87,198	81,883	81,883	81,811	81,811	135,689	135,689
	10 カラミヤシに注水装置	ブレーキアシスト	238,507	238,507	199,000	199,000	86,819	86,819	70,841	70,841	49,114	49,114	34,690	34,690
	11 カラミヤシに注水装置	ブレーキアシスト	81,382	81,382	124,149	124,149	80,530	80,530	117,194	117,194	113,177	113,177	60,843	60,843
	12 車間追従制御装置	車間追従制御	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	13 車間追従制御装置	車間追従制御	62,723	62,723	—	—	34,950	34,950	—	—	28,933	28,933	17,198	17,198
	14 衝突回避装置	アダプティブブレーキ	—	—	40,702	40,702	—	—	—	—	—	—	—	—
	15 衝突回避装置	アダプティブブレーキ	—	—	—	—	—	—	794	794	—	—	—	—
	16 前方衝突抑制装置	衝突抑制装置	3,244	4,434,659	10,921	4,574,157	10,409	4,655,246	15,222	4,420,769	23,234	4,175,007	23,234	4,178,390
	17 前方衝突抑制装置	衝突抑制装置	8,008	—	17,811	—	16,003	—	18,628	—	20,223	—	20,223	—
	18 車間追従制御装置	車間追従制御	—	—	—	—	3,120	—	3,273	—	3,120	—	3,120	—
	19 車間追従制御装置	車間追従制御	—	—	—	—	—	—	1,389	—	4,899	—	5,122	—
	20 車間追従制御装置	車間追従制御	2,584	—	1,871	—	1,692	—	4,892	—	2,692	—	4,202	—
	21 車間追従制御装置	車間追従制御	—	—	—	—	16,917	—	107,200	—	91,200	—	84,821	—
	22 カラミヤシに注水装置	ブレーキアシスト	31,889	—	47,884	—	35,608	—	75,571	—	79,651	—	130,030	—
	23 衝突回避装置	ブレーキアシスト	181,871	—	297,374	—	248,819	—	30,548	—	24,814	—	844,178	—
	24 車間追従制御装置	車間追従制御	—	—	297,374	—	279,565	—	321,259	—	395,259	—	446,410	—
	25 車間追従制御装置	車間追従制御	226,339	—	420,156	—	367,879	—	388,297	—	479,523	—	574,833	—
	26 衝突回避装置	ブレーキアシスト	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	53,682
27 衝突回避装置	ブレーキアシスト	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	329	
大型	1 基礎制動装置	ABS	—	—	—	—	87,323	—	48,089	—	54,702	—	48,781	—
	2 前方衝突抑制装置	ESC	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
	3 車間追従制御装置	ACC	1,494	—	3,908	—	4,670	—	9,070	—	10,704	—	10,070	—
	4 車間追従制御装置	ACC	—	—	—	—	207	—	259	—	259	—	183	—
	5 カラミヤシに注水装置	ブレーキアシスト	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
	6 カラミヤシに注水装置	ブレーキアシスト	11	—	13	—	20	—	42	—	31	—	21	—
	7 カラミヤシに注水装置	ブレーキアシスト	3	—	89	—	2,330	—	5,388	—	6,300	—	11,293	—
	8 車間追従制御装置	車間追従制御	1,899	141,447	9,964	115,909	7,827	187,570	6,271	190,927	9,762	126,852	10,944	113,184
	9 車間追従制御装置	車間追従制御	46	—	319	—	190	—	4	—	4	—	4,623	—
	10 前方衝突抑制装置	衝突抑制装置	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	11 車間追従制御装置	車間追従制御	1,938	—	8,283	—	7,402	—	89	—	499	—	1,894	—
	12 車間追従制御装置	車間追従制御	101	—	2,212	—	3,847	—	3,989	—	18,091	—	12,292	—
二輪	1 基礎制動装置	ABS	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
	2 車間追従制御装置	ACC	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
	3 車間追従制御装置	ACC	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
	4 車間追従制御装置	ACC	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
	5 車間追従制御装置	ACC	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	

(注) 1. 単位は台数。国内向け生産台数で計上。
 2. 平成17年より項目名を変更しているため、平成16年以前の集計と相違がある。
 3. 台数種の「—」については、調査を実施していない。

自動車点検整備の充実（（3）ウ）

自動車点検整備を充実させるため、点検整備推進運動及び不正改造車排除運動等を通じて自動車使用者への啓発活動等を実施している。

自動車使用者の保守管理意識を高揚するための施策

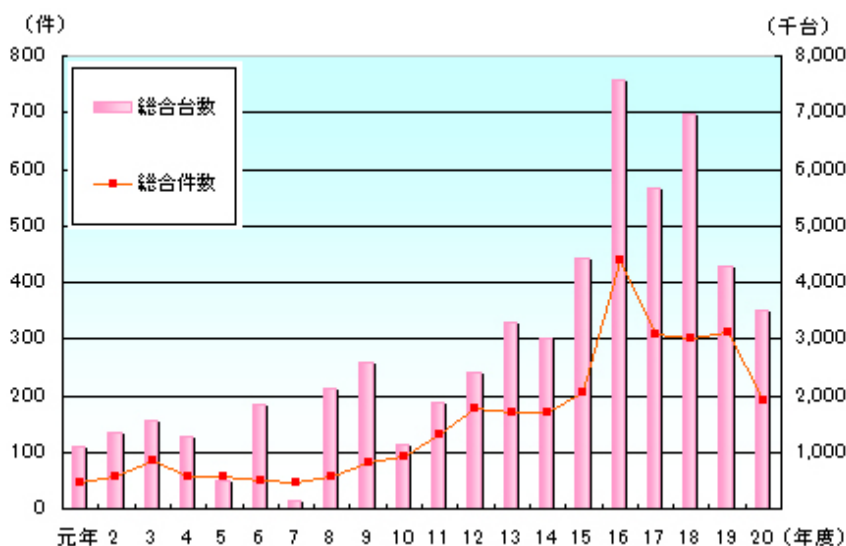
- ・点検整備の確実な実施を図るため、9月、10月を強化月間とした「自動車点検整備推進運動」を実施。
- ・自動車検査制度により、点検整備の実施を推進しているほか、整備不良車の排除を実施。
- ・街頭検査等を実施することにより不正改造車を排除し、自動車の安全運行の確保を図るため、6月を強化月間とした「不正改造車排除運動」を実施。

リコール制度の充実・強化（（4））

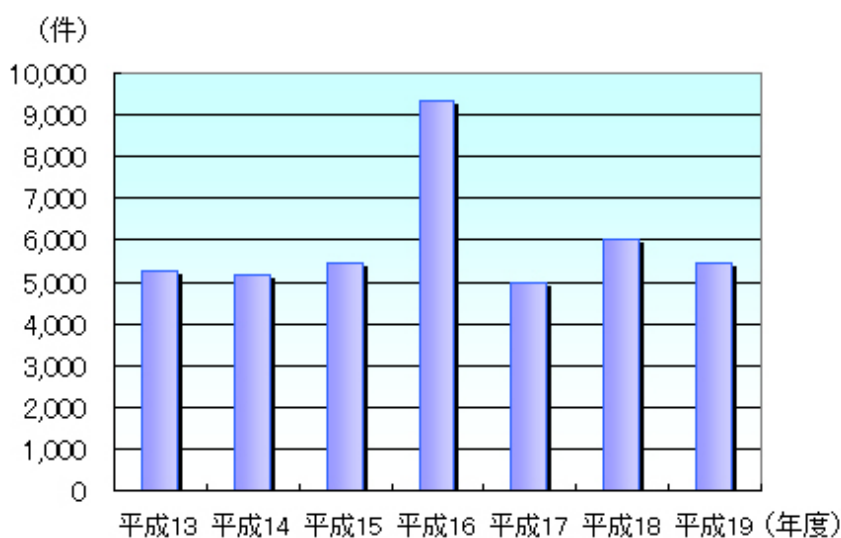
リコール届出件数・対象台数、国土交通省に寄せられた自動車の不具合情報の件数ともに堅調に推移しつつあり、リコール制度が適切に運用・機能していることが伺える。

こうしたリコール制度の存在により、車両事故・火災につながっていたかもしれない不具合が回避される等の効果が想定される。平成18年度に届出がなされたリコール300件（対象台数約700万台）の内、リコールの対象となった不具合が、届出以前に事故や火災に至っていたケースは22件であり、ほとんどのケースでは未然にリコールが実施されている。さらに、事故等に至ったケースでもその後のリコールにより再発を防止している。このことから、リコールの実施により約700万台の車両について事故や火災の未然防止が図られていると言える。

リコール届出件数、対象台数



国土交通省に寄せられた自動車の不具合情報の件数



資料) 国土交通省ウェブサイト(自動車のリコール・不具合情報)

チャイルドシートの安全性能に関する情報提供【本部決定】

毎年 10 件前後の製品について、製品ごとの安全性に関する比較情報等を自動車使用者に提供している。

情報提供件数(チャイルドシートアセスメント実施件数)

	13年度	14	15	16	17	18	19	20	合計
実施件数	6	7	5	7	8	7	12	11	63

資料) 国土交通省データ

車両の安全性等に関する日本工業規格の整備((1)ウ)

ITS(高度道路交通システム)に関連する規格整備状況

平成 18・19 年度の当該施策関連の JIS 規格の制定は以下のとおり。車両に備えたセンサーを用いて運転者に警告を発することにより、衝突事故を未然に防止する装置に関するものである。

< 18 年度 > D 0803 高度道路交通システム

- 低速域周辺障害物警報 (MALSO) - 性能要件及びその試験手順

< 19 年度 > D 0804 高度道路交通システム

- 車線逸脱警報システム - 性能要件及びその試験方法

資料) 経済産業省データ

飲酒運転に対する車両技術開発の検討【本部決定】

平成 19 年 1 月に学識経験者、メーカー、関係省庁等からなる検討会を設置し、平成 19 年末アルコール・インターロック装置が満たすべき技術的要件を規定した技術指針(案)等を取りまとめた。

着用しやすい後部座席シートベルトの開発・普及【本部決定】

着用しやすい後部座席シートベルトの開発・普及に係る取組を業界団体に依頼した。