

ため、地震計、交通監視カメラ、車両感知器、道路交通に関する情報提供装置・通信施設、道路管理情報システム等の整備を推進するとともに、大規模な地震や火山噴火、豪雨・豪雪等の災害に関し、イン

ターネット等情報通信技術（IT）を活用した道路の点検結果や被災状況等の災害情報等の提供を推進した。

第4節 車両の安全性の確保

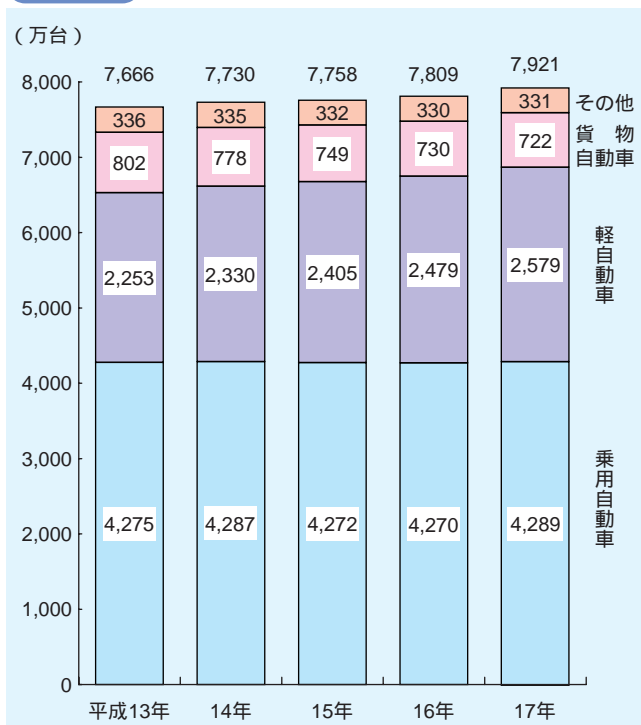
1 車両保有台数の推移

(1) 自動車保有台数の推移

平成17年12月末現在の自動車保有台数は約7,921万台であり、前年に比べて112万台（1.4%）増加し、自動車1台当たりの人口は1.62人（17年3月末現在）となった（第134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2,626万台と最も多数を占め、全自動車台数の33.1%を占めた。これに次いで普通乗用自動車が約1,663万台で21.0%、軽四輪乗用自動車が約1,420万台で17.9%となっており、この3車種で全体の72.1%を占めた。また、対前年増加率では、軽四輪乗用自動車6.8%、普通乗用自動車2.1%等が目立っている（第17表）。

第134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。

(2) 原動機付自転車保有台数の推移

平成17年4月1日現在の原動機付自転車保有台数は約992万台となり、前年に比べて16万台（1.6%）減少している。第1種原動機付自転車が全原動機付自転車の86.4%に上っているが、台数は前年に比べて2.0%減少、第2種原動機付自転車は0.9%増加している。

(3) 自転車保有台数の推移

平成17年末の自転車保有台数は約8,665万台であり、前年に比べて約32万台（0.4%）増加している（第135図）。

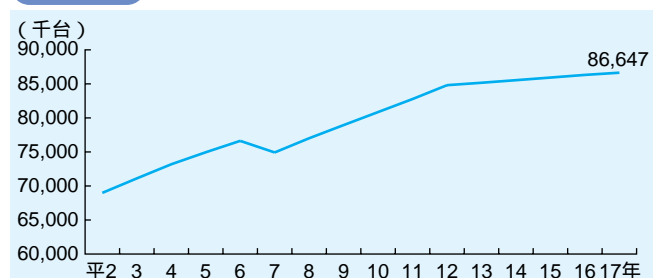
2 車両の安全性に関する基準等の改善の推進

(1) 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

自動車の安全対策による交通事故死者数の低減目標やその推進の在り方等が盛り込まれた運輸技術審議会答申「安全と環境に配慮した今後の自動車交通政策のあり方について」（平成11年6月）を踏まえ、安全対策を立案・実施した。具体的には、「事故分析部会」において、事故の全体的な特徴・傾向を把握する「全体俯瞰」並びに事故件数の突出している

第135図 自転車保有台数の推移



注 1 (財)自転車産業振興協会資料による。
2 平成6年までは通産省生産動態統計等に基づく物的推計値。
3 平成7年より世帯主年代別(単身世帯,世帯外を含む)の保有率で推計した人的推計値に変更。平成7年国勢調査結果等を用いて保有台数の見直し修正を行った。(厚生労働省国立社会保障・人口問題研究所参考)

第17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17年		平成16年		対前年比	
		台数	構成率	台数	構成率	増減数	増減率
		台	%	台	%	台	%
貨物用	普通車	2,474,378	3.1	2,464,873	3.2	9,505	0.4
	小型四輪車	4,594,363	5.8	4,694,922	6.0	-100,559	-2.1
	小型三輪車	1,090	0.0	1,096	0.0	-6	-0.5
	被けん引車	147,626	0.2	142,032	0.2	5,594	3.9
	軽四輪車	9,665,130	12.2	9,621,053	12.3	44,077	0.5
	軽三輪車	1,200	0.0	1,348	0.0	-148	-11.0
貨物用計		16,883,787	21.3	16,925,324	21.7	-41,537	-0.2
乗合用	普通車	109,917	0.1	109,703	0.1	214	0.2
	小型車	121,816	0.2	121,231	0.2	585	0.5
	乗合用計	231,733	0.3	230,934	0.3	799	0.3
乗用	普通車	16,634,529	21.0	16,295,520	20.9	339,009	2.1
	小型車	26,255,149	33.1	26,401,794	33.8	-146,645	-0.6
	軽四輪車	14,201,714	17.9	13,297,363	17.0	904,351	6.8
	乗用計	57,091,392	72.1	55,994,677	71.7	1,096,715	2.0
特殊用途用	普通車	1,129,146	1.4	1,145,193	1.5	-16,047	-1.4
	小型車	175,413	0.2	180,309	0.2	-4,896	-2.7
	大型特殊車	325,890	0.4	324,584	0.4	1,306	0.4
	特種(殊)用途用計	1,630,449	2.0	1,650,086	2.1	-19,637	-1.2
二輪車	小型二輪車	1,448,030	1.8	1,417,333	1.8	30,697	2.2
	軽二輪車	1,921,816	2.4	1,872,743	2.4	49,073	2.6
	二輪車計	3,369,846	4.3	3,290,076	4.2	79,770	2.4
総計		79,207,207	100.0	78,091,097	100.0	1,116,110	1.4

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。

追突及び出会い頭の事故についてより詳細な分析を行った。また、「安全基準検討会」において、これまでの対策の効果評価を行った結果、フルラップ前面衝突基準等の衝突安全対策により、平成11年以降平成15年までに、30日以内死者数で約1,000人の死者数削減効果が推計された。これら安全対策の推進にあたっては、安全対策の策定過程において、透明性の確保と広く意見を聴取するため、平成17年11月に自動車安全シンポジウムを開催した。

さらに、平成11年の運輸技術審議会答申による安全対策の進捗状況を踏まえた今後の安全対策のあり方について審議するため、平成17年10月に、交通政策審議会陸上分科会自動車交通部会内に技術安全ワーキンググループを設置した。

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、シートベルト非着用時警報及びオフセット前面衝突に関する基準の導入・強化を行った。また、世界で初めて燃料電池自動車の基準を策定した。

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た。

(2) 先進安全自動車の開発、普及等

エレクトロニクス技術等の新技術により、自動車を高知能化して、安全性を格段に高めるとともに、高度道路交通システム(ITS)技術の自動車としての受皿となる先進安全自動車(ASV)について、産・学・官により構成される「先進安全自動車(ASV)推進検討会」における検討を通じて開発・普及の推進を図った。

ASVのシステムのうち実用化段階にあるものについては、順次安全上のガイドラインを策定するなど整備を図った。また、ユーザーへの情報提供、優遇

措置，社会的受容性の向上，効果分析等の普及方策について検討を進めた。

さらに，見通しの悪い道路等における事故を低減することを旨とし，車同士の通信を利用した運転支援システムの検証実験を北海道で行うなど実用化に向けた検討を行った。

(3) 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）に基づいて制定された自動車関係の日本工業規格のうち，新技術への対応及び国際規格との整合を図るため，4件の工業標準の制定を行った。

併せて，既存規格の規定水準の向上を図るため，運転時に認識しやすい識別記号を規定する「自動車 - 操作，計量及び警報装置の識別記号」や自動車の故障診断におけるデータ通信ネットワークインタフェースを規定する「自動車 - 故障診断システム - 物理層及び故障診断コネクタ」等4件の日本工業規格の改正を行った。

3 自動車アセスメント情報の提供等

(1) 概要

自動車アセスメントは，自動車ユーザーが安全な車選びを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る，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の結果等を公表するとともに，エアバッグ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。

(2) 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年度より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，安全情報提供のために開始したものであり，11年度までに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，側面衝突試験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，三つの衝突試験による衝突安全性能総合評価を実施し，その結果を公表している。17年度は，20車種について衝突安全性能試験を実施した。ここ6年では計132車種について試験を実施し，乗用車の国内新車販売台数の約8割をカバーしている。

(3) 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。17年度には9製品について試験を実施し，開始以降の5年間で50機種について試験を実施した。

4 自動車の検査及び点検整備の充実

(1) 自動車の検査体制の充実

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（二輪の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16年度の検査実施車両は約2,744万台であった（第18表）。

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き検査機器の設置，

オフセット前面衝突試験

運転席と助手席にダミーを乗せた試験者を，時速64kmでアルミハニカムに運転席の一部を前面衝突させる実験。

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者を，時速55kmでコンクリート製の障壁（バリア）に正面衝突させる試験。

第118表 自動車検査実施状況

検査の種類	平成16年度		平成15年度		対前年度比	
	件数	構成率	件数	構成率	増減数	増減率
	件	%	件	%	件	%
新規検査	5,152,819	18.8	5,246,934	18.5	- 94,115	- 1.8
継続検査	22,193,891	80.9	23,001,022	81.2	- 807,131	- 3.5
構造等変更検査	92,411	0.3	82,747	0.3	9,664	11.7
整備不良車両の整備確認	4,000	0.0	4,766	0.0	- 766	- 16.1
計	27,443,121	100.0	28,335,469	100.0	- 892,348	- 3.1

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）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 軽自動車を除く。

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。

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16年度に約1,056万台の軽自動車（二輪の軽自動車を除く。）の検査を実施した。

（2）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18年1月現在で53品目が対象となっており、このうち45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。

（3）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、「自動車点検整備推進運動」を全国的に展開するとともに、整備管理者研修、自動車運送事業者監査等を通じて関係者に対し指導を行い、車両故障に起因する事故防止を図った。

イ 不正改造車の排除

道路交通に危険を及ぼすなど社会的問題となっている暴走族の不正改造車や過積載を目的とした不正改造車等を排除し、自動車の安全運行を確保するた

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、広報活動の推進、関係者への指導、街頭検査等を強化することにより、不正改造防止について、自動車使用者及び自動車関係事業者等の意識の高揚を図った。

また、不正改造行為の禁止及び不正改造車両に対する整備命令制度の強化を盛り込んだ改正道路運送車両法（平成15年4月施行）の適確な運用に努めた。

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、自動車分解整備事業者に対し、整備料金、整備内容の適正化について、その具体的な実施事項の推進を指導した。また、自動車分解整備事業者における設備の近代化や経営管理の改善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

自動車新技術の採用・普及、車社会の環境の変化に伴い、自動車を適切に維持管理するためには、自動車整備業がこれらの変化に対応していく必要があることから、実態調査等を通じ自動車整備業の現状について把握し、今後、自動車整備業が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高度化等について検討した。

また、整備主任者等を対象とした新技術研修の実施等により整備要員の技術の向上を図った。

さらに、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

制度を活用することとし、平成17年度は999名（累計1,955名）が一級小型自動車整備士技能検定に合格した（平成17年度末）。

5 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、当該自動車を回収し、無料で修理する制度であり、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。

また、リコールに係る不正行為の再発を防止するため、これまでの不具合情報収集体制に加え、自動車不具合情報ホットラインのユーザーへのPRやメーカーからの定期報告の義務付け等を行い、情報収集体制をより一層強化するとともに、疑義あるメーカーに対する重点的監査、ディーラー監査の充実等監査体制を強化した。

さらに、自動車技術の専門家からなるリコール調査員の増員及びリコール案件調査・検証検討会の設置等により、技術的な検証体制を整備した。

なお、平成17年度のリコール届出件数は309件（国産車227件、輸入車82件）、対象自動車台数は566万3,265台であった。

6 自転車の安全性の確保

(1) 自転車安全整備制度の拡充

自転車安全整備制度は、自転車安全整備店で自転車安全整備士技能検定に合格した自転車安全整備士が、使用中の自転車の点検整備を行った場合には、点検整備済（TS）マークを貼付して、法令に定められた基準に適合する普通自転車である旨を明示するとともに、点検整備の機会を利用して自転車の正しい利用方法等について助言指導を行うことにより、自転車の安全利用を図り交通の安全を図ろうとするものである。

平成17年12月末現在、自転車安全整備士は6万2,221人、自転車安全整備店は1万6,315店である。

平成17年度には、整備不良自転車の一掃を図るため、街頭において整備不良自転車に対する警告、指導等を行った。さらに、地方公共団体、学校、自転車商組合等関係団体の協力を得て、学童及び一般利用者の点検整備意識の高揚及び自転車の安全な通行方法に関する周知徹底を図るため、各種の広報媒体等を通じて制度の普及啓発に努めた。

また、自転車利用者の中に自転車の点検整備を受ける気運を醸成するとともに、自転車利用者の負傷時の際の救済に資するため、点検整備を受けた普通自転車に貼付する点検整備済TSマークに傷害保険及び損害賠償保険が附帯されている。

平成17年末現在、保険金支払対象事故の発生件数は、傷害保険169件、賠償責任保険8件である。

(2) 型式認定制度の普及促進

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（以下「駆動補助機付自転車等」という。）については、製造業者等の申請により、道路交通法等に規定されている基準に適合しているかどうかにつき国家公安委員会の認定を受けることができる。

この型式認定制度は、当該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（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、交通の安全の推進を図るものであり、平成17年には、駆動補助機付自転車が52台、普通自転車53台を型式認定した。