

## イ レーダー気象観測業務

集中豪雨や局地的大雨をもたらす積乱雲の急激な発達をいち早く捉えるため、気象レーダーによる観測データの提供を10分間隔から5分間隔に短縮した。

また、雨及び風の詳細な立体分布データを取得することにより、集中豪雨、竜巻等突風の監視・予測能力向上を図るため、5台の気象ドップラーレーダーに更新整備を行った。

## ウ 高層気象観測業務

上空の風の変化をリアルタイムに把握するために、ウィンドプロファイラによる観測データの提供を1時間間隔から10分間隔に短縮した。

## イ 気象情報の高度化

## ア 激しい突風等に対する情報提供

局地的な激しい気象現象に伴う突風や雷に係る短時間予測情報として、「雷ナウキャスト」と「竜巻発生確度ナウキャスト」の提供を平成22年5月から開始するため、必要なシステムを整備した。

## イ 市町村を対象とした気象警報等の発表

平成22年5月から、市町村長の判断を支援する情報として市町村を対象とした警報・注意報を発表するため、必要なシステム及びソフトウェアを整備した。

## ウ 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

緊急地震速報の迅速化や精度向上のため、東南海沖のケーブル式常時海底地震観測システムを始めとした新設地震観測点の活用や、マグニチュード推定

式の改良式の適用を行った。

地震・津波に関する防災情報については、地震が発生した場合に震度3以上を観測した地域名を発表する震度速報の発表時間を30秒程度短縮して約1分半で発表できるようにした。また、津波情報に活用する国土交通省港湾局及び海上保安庁が管理している検潮所や、国土交通省港湾局が設置したGPS波浪計の数を増やし、津波による災害の発生が予想された際は津波警報・津波注意報を的確・迅速に発表した。

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 火山の情報の充実

平成21年度補正予算により47の火山の観測施設整備を進め、関係機関のデータの共有化などにより火山監視体制の強化等を行った。また、全国4か所の火山監視・情報センターにおいて、活動が活発な桜島・浅間山を始めとした全国の活火山を監視し、迅速かつ適切な噴火警報等の発表に努めた。

噴火時等にとるべき防災対応を分かりやすく示すために、火山活動の状況を「避難」や「入山規制」等の必要な防災対応を踏まえて5段階に区分した噴火警戒レベルを、26火山に導入した（平成22年4月現在）。

## 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

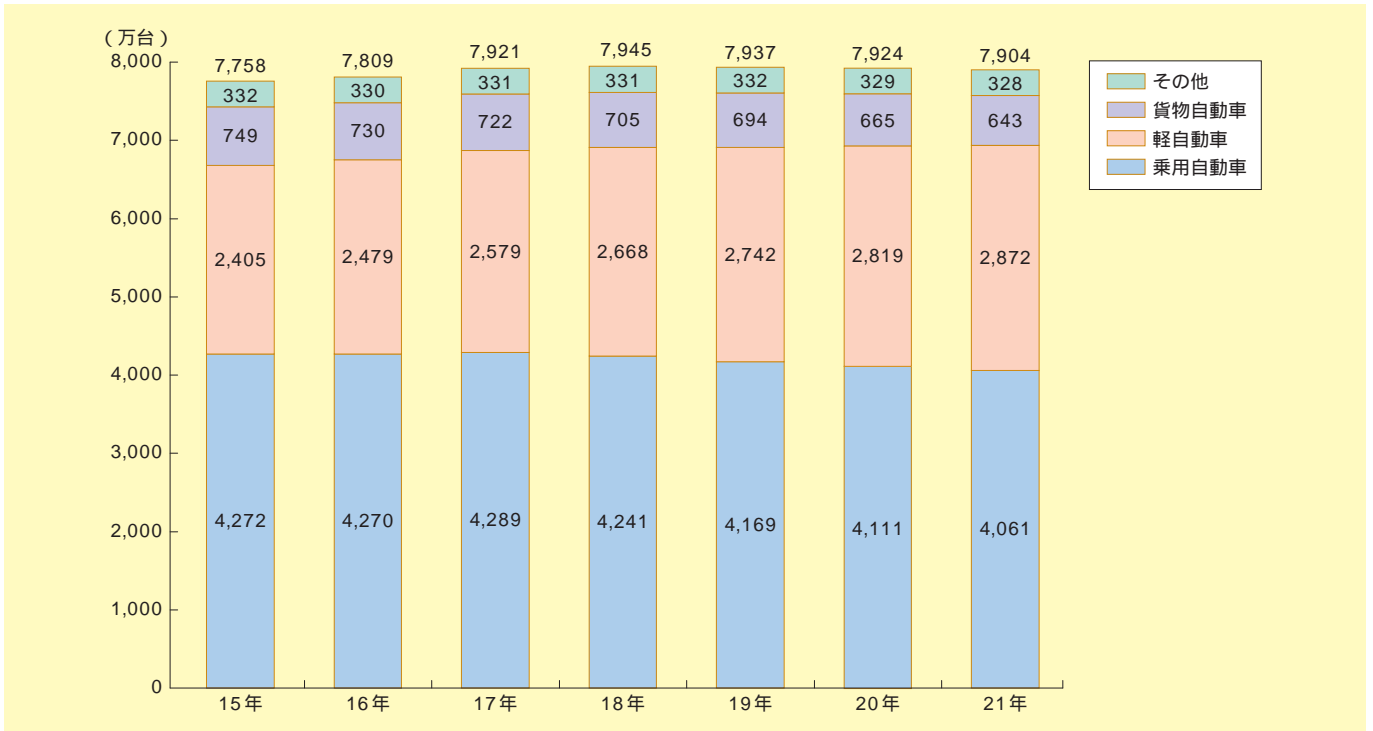
## 1 自動車保有台数の推移

平成21年12月末現在の自動車保有台数は約7,904万台であり、前年に比べて19万台（0.2%）減少し、自動車1台当たりの人口は1.65人（21年3月末現在）である（第1-39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2,392万台と最も多数を占め、全自動車台数の30.3%を占めている。そのほか普通乗用自動車が約1,669万台で21.1%、軽四輪乗用自動車が約1,741万台で22%となっており、この3車種で全体の73.4%を占めている。また、対前年増加率では、軽四輪乗用自動車3.9%が目立っている（第1-15表）。

第1-39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21年		平成20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	2,319,612	2.9	2,386,255	3.0	- 66,643	- 2.8
	小型四輪車	3,952,534	5.0	4,102,553	5.2	- 150,019	- 3.7
	小型三輪車	1,063	0.0	1,065	0.0	- 2	- 0.2
	被けん引車	152,381	0.2	157,951	0.2	- 5,570	- 3.5
	軽四輪車	9,288,679	11.8	9,407,694	11.9	- 119,015	- 1.3
	軽三輪車	1,249	0.0	1,230	0.0	19	1.5
	貨物用計	15,715,518	19.9	16,056,748	20.3	- 341,230	- 2.1
乗合用	普通車	108,760	0.1	109,808	0.1	- 1,048	- 1.0
	小型車	119,637	0.2	120,873	0.2	- 1,236	- 1.0
	乗合用計	228,397	0.3	230,681	0.3	- 2,284	- 1.0
乗用	普通車	16,688,645	21.1	16,748,373	21.1	- 59,728	- 0.4
	小型車	23,919,554	30.3	24,356,650	30.7	- 437,096	- 1.8
	軽四輪車	17,412,189	22.0	16,760,486	21.2	651,703	3.9
	乗用計	58,020,388	73.4	57,865,509	73.0	154,879	0.3
特殊用途用	普通車	1,038,340	1.3	1,053,992	1.3	- 15,652	- 1.5
	小型車	153,365	0.2	156,512	0.2	- 3,147	- 2.0
	大型特殊車	323,986	0.4	325,943	0.4	- 1,957	- 0.6
	特種(殊)用途用計	1,515,691	1.9	1,536,447	1.9	- 20,756	- 1.4
二輪車	小型二輪車	1,545,121	2.0	1,526,160	1.9	18,961	1.2
	軽二輪車	2,016,941	2.6	2,020,987	2.6	- 4,046	- 0.2
	二輪車計	3,562,062	4.5	3,547,147	4.5	14,915	0.4
総計		79,042,056	100.0	79,236,532	100.0	- 194,476	- 0.2

注 1 国土交通省資料による。  
 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。

## 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、事故の全体的な特徴・傾向及び交通弱者対車両事故の特徴を「全体俯瞰」で把握するとともに、重点分野として高齢者が関係する事故の分析、子どもが関係する事故の分析を行った。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、21年10月に「今後普及が見込まれる新たな自動車と安全対策」～エコカーやパーソナルモビリティなどの普及を見据えて～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21年7月及び10月には制動装置、前照灯等について安全基準の拡充・強化を行うとともに、ハイブリッド車等は構造的に音が小さいため、これら自動車の接近に対して気付にくい、あるいは全く気が付かない状況が起こり得ることから、22年1月「ハイブリッド車等の静音性に関する対策のガイドライン」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 D0805「高度道路交通システム - 車線変更意志決定支援システム - 性能要件及び試験方法」及びJIS D5020「自動車部品 保護等級(IPコード) 外来物、水及び接近に対する電気装置の保護」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:Advanced safety vehicle)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。

## 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、また、15年度から歩行者頭部保護性能試験を開始し、その結果を公表している。21年度においては新たに後面衝突頸部保護性能試験を開始し、12車種について試験を行い、その結果を公表している。22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104車種について安全情報試験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先進安全自動車（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。21年度には6製品について試験を実施し、22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、40機種について安全情報を公表しているところである。

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20年度の検査実施車両は約2,622万台であった（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、20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、

第1-16表 自動車検査実施状況

検査の種類	平成20年度		平成19年度		平成18年度	
	件数	構成率	件数	構成率	件数	構成率
新規検査	3,940,387	15.0	4,522,725	16.7	4,780,554	17.8
継続検査	22,183,304	84.6	22,463,686	82.9	21,970,154	81.8
構造等変更検査	91,549	0.4	96,650	0.4	101,939	0.4
整備不良車両の整備確認	2,984	0.0	2,884	0.0	2,983	0.0
計	26,218,224	100.0	27,085,945	100.0	26,855,630	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。

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。

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20年度に約1,202万台の軽自動車（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22年1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21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21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。

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

#### 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。

度を活用している。なお、平成21年度は733名（累計6,073名）が一級小型自動車整備士技能検定に合格した（22年3月末）。

## 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、欠陥車関連業務の監査の強化、技術的検証体制を順次強化してきており、21年度も再発防止対策を着実に実施した。

また、不具合に対するユーザーの関心を高め、適切な使用や保守管理及び不具合発生時の適切な対応が促進されることを目的とし、メーカーから報告があった自動車の不具合に起因する事故・火災情報を21年6月から公表している。

なお、21年度のリコール届出件数は304件（国産車212件、輸入車92件）、対象自動車台数は327万8,296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21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54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）や自転車事故による被害者の救済に資するため各種保険の普及に努めた。

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。