

第1編 陸上交通 第1部 道路交通

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を的確に発表するとともに、火山噴火予知連絡会によって「火山防災のために監視・観測体制の充実等が必要な火山」として選定された47の火山について、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、噴火時等に必要な防災対応を5段階で示した「噴火警戒レベル」（平成24年3月末現在、29火山で提供中）の導入や改善を推進した。

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

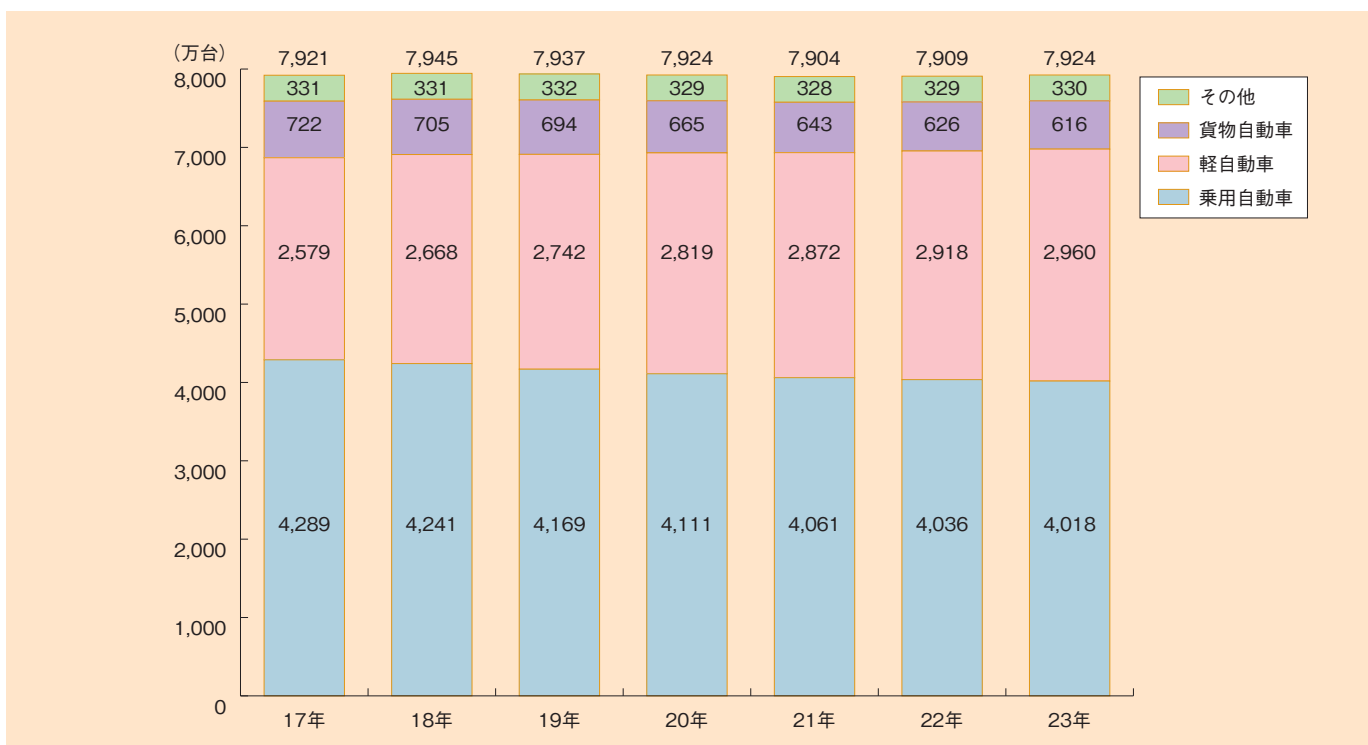
1 自動車保有台数の推移

平成23年12月末現在の自動車保有台数は約7,924万台であり、前年に比べて15万台（0.2%）増加し、自動車1台当たりの人口は1.61人（23年3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、小型乗用自動車約2,314万台と最も多数を占め、全

自動車台数の29.2%を占めている。そのほか普通乗用自動車約1,704万台で21.5%、軽四輪乗用自動車が約1,849万台で23.3%となっており、この3車種で全体の74.0%を占めている。また、対前年増加率では、軽四輪乗用自動車2.8%が目立っている（第1-13表）。

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23年		平成22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	2,266,420	2.9	2,281,711	2.9	-15,291	-0.7
	小型四輪車	3,740,361	4.7	3,825,632	4.8	-85,271	-2.2
	小型三輪車	1,050	0.0	1,058	0.0	-8	-0.8
	被けん引車	154,100	0.2	152,834	0.2	1,266	0.8
	軽四輪車	8,963,641	11.3	9,029,940	11.4	-66,299	-0.7
	軽三輪車	1,247	0.0	1,252	0.0	-5	-0.4
	貨物用計	15,126,819	19.1	15,292,427	19.3	-165,608	-1.1
乗合用	普通車	107,435	0.1	108,136	0.1	-701	-0.6
	小型車	118,513	0.1	119,135	0.2	-622	-0.5
	乗合用計	225,948	0.3	227,271	0.3	-1,323	-0.6
乗用	普通車	17,039,684	21.5	16,890,402	21.4	149,282	0.9
	小型車	23,144,431	29.2	23,470,545	29.7	-326,114	-1.4
	軽四輪車	18,486,738	23.3	17,986,982	22.7	499,756	2.8
	乗用計	58,670,853	74.0	58,347,929	73.8	322,924	0.6
特種(殊)用途用	普通車	1,023,623	1.3	1,028,346	1.3	-4,723	-0.5
	小型車	149,208	0.2	151,710	0.2	-2,502	-1.6
	大型特殊車	323,106	0.4	322,805	0.4	301	0.1
	軽四輪車	150,519	0.2	147,342	0.2	3,177	2.2
	特種(殊)用途用計	1,646,456	2.0	1,650,203	2.0	-3,747	-0.2
二輪車	小型二輪車	1,572,294	2.0	1,562,814	2.0	9,480	0.6
	軽二輪車	1,999,368	2.5	2,010,892	2.5	-11,524	-0.6
	二輪車計	3,571,662	4.5	3,573,706	4.5	-2,044	-0.1
総計		79,241,738	100.0	79,091,536	100.0	150,202	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

(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

平成23年6月に取りまとめられた交通政策審議会陸上交通分科会自動車交通部会報告書「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」においては、今後の車両安全対策に取り組むべき事項として、①少子高齢化への対応、②歩行者・自転車乗員の事故防止・被害軽減対策、③新たなモビリティへの対応、④大型車がからむ重大事故対策が示され、これを踏まえた対策を講じた。

イ 道路運送車両の保安基準の拡充・強化

安全基準の拡充・強化については、普及の著しいハイブリッド車や電気自動車の安全性に関して、ハイブリッド車等の静音性対策、車両に搭載するリチウムイオンバッテリー等の世界統一基準の策定作業

等に取り組んだほか、大型車の衝突被害軽減ブレーキの技術基準の導入、歩行者保護やヘッドレストに関わる安全基準の国際調和活動等を通じた衝突被害軽減対策の充実に取り組んだ。

(2) 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り、JIS D0801「高度道路交通システム－アダプティブ・クルーズコントロールシステム（ACC）－性能要求事項及び試験手順」及びJIS D0803「高度道路交通システム－低速域周辺障害物警報（MALS0）－性能要件及び試験手順」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

第1編 陸上交通 第1部 道路交通

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ている。

また、大型車用衝突被害軽減ブレーキやふらつき警報等に対する補助を実施した。

4自動車アセスメント情報の提供等

(1)自動車アセスメントの概要

自動車アセスメントは、車種ごとの安全性に関する比較情報（自動車安全情報）を定期的に情報提供することによって、自動車ユーザーが安全な車を選びやすい環境を整えるとともに、メーカーのより安全な自動車の開発を促進することによって、安全な自動車の普及を図ることを目的としている。

結果の公表を開始した7年度当初はフルラップ前面衝突試験及び高速ブレーキ試験のみであったが、12年度から3つの衝突試験（フルラップ前面衝突試験*、オフセット前面衝突試験*及び側面衝突試験）による衝突安全性能総合評価を開始し、公表を行ってきた。15年度からは歩行者への安全性を高めるべく歩行者頭部保護性能試験を追加し、23年度においては歩行者の重度障害減少のための歩行者脚部保護性能試験を追加するなど、公表内容の充実を図った。

自動車アセスメント事業の実施は、自動車の衝突安全性能等の向上に寄与し、交通事故死者数も年々減少してきたところであり、今後も情報提供を積み重ねることにより、更なる効果が期待される。

(2)チャイルドシートアセスメントの概要

チャイルドシートアセスメントは、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欲しいとの要望を受け、13年度

から安全性能比較試験を開始し、その結果をチャイルドシートアセスメントとして公表してきた。

5自動車の検査及び点検整備の充実

(1)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22年度の検査実施車両は約2,638万台であった（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、22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、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22年度に約1,259万台の軽自動車（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

※ 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。

※ オフセット前面衝突試験

運転席と助手席側後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。

第1-14表 自動車検査実施状況

検査の種類	平成22年度		平成21年度		平成20年度		平成19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	4,029,777	15.3	4,231,188	16.3	3,940,387	15.0	4,522,725	16.7
継続検査	22,267,168	84.4	21,713,967	83.4	22,183,304	84.6	22,463,686	82.9
構造等変更検査	78,948	0.3	82,356	0.3	91,549	0.4	96,650	0.4
整備不良車両の整備確認	2,169	0.0	2,920	0.0	2,984	0.0	2,884	0.0
計	26,378,062	100.0	26,030,431	100.0	26,218,224	100.0	27,085,945	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。

24年2月現在で67品目が対象となっており、このうち62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、平成23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23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

※ 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。

第1編 陸上交通 第1部 道路交通

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23年度は867名（累計7,880名）が一級小型自動車整備士技能検定に合格した（24年3月末）。

さらに、平成23年度に「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った。

また、J-OBD II[※]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・助言を行った。

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、同一型式の一定範囲の自動車等の構造、装置又は性能が保安基準に適合しなくなるおそれがある状態又は適合していない状態にあり、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、自動車製作者等への監査の強化、技術的検証体制を順次強化してきており、23年度も再発防止対策を着実に実施した。さらに、リコール制度について、より一層ユーザーの視点に立ったものとするため、情報収集体制及び調査

分析体制の強化を目的とした組織体制の強化を実施した。

また、リコール業務は市場で発生している不具合情報を認知することから始まることから、ユーザーの視点に立って適切にリコール業務を実施するためには、迅速に不具合情報を収集することが重要であり、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/) について地方運輸局等と連携しつつ、周知活動を積極的に行った。

なお、23年度のリコール届出件数は263件（国産車180件、輸入車83件）、対象自動車台数は2,594,237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23年度には、駆動補助機付自転車を74型式、普通自転車を73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、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、

※ 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 II
排気に係る車載式故障診断装置。

SG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。

第5節 道路交通秩序の維持

1 交通の指導取締りの状況

(1) 交通の指導取締りの状況

平成23年中における車両等の道路交通法違反（罰則付違反）の取締り件数は約784万件で、悪質性・危険性の高い違反としては、最高速度違反が約229万件、酒酔い・酒気帯び運転が約3万6千件、無免許運転が約3万2千件等である（第1-39図）。

なお、点数告知に係る違反の取締り件数について主なものをみると、座席ベルト装着義務違反が約191万件で、ヘルメット装着義務違反が約3万1千件等である。また、放置違反金納付命令件数が約162万件である。

(2) 高速自動車国道等における交通指導取締りの状況

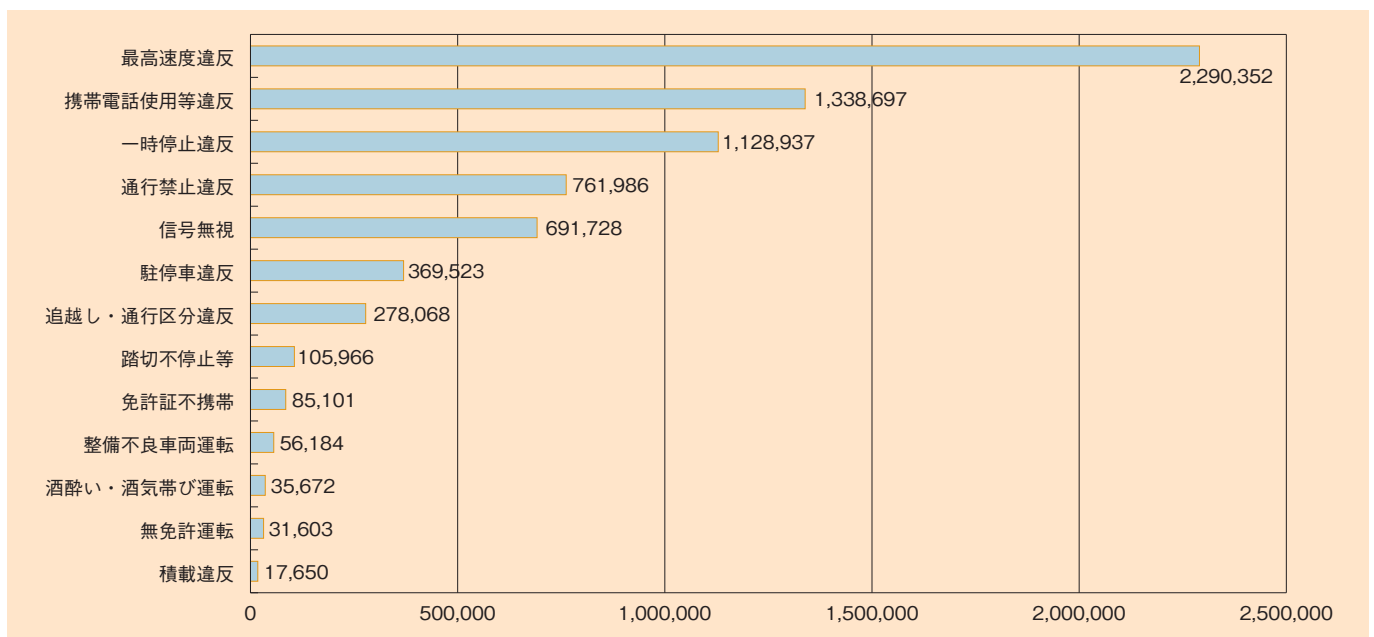
平成23年中の高速自動車国道等における交通違反取締り状況は、第1-15表のとおりである。

(3) 交通反則通告制度の適用状況

平成23年中に反則行為として告知した件数は741万6,021件で、車両等運転者の道路交通法違反（罰則付違反）の取締り件数中に占める比率（反則適用率）は94.5%である。

反則告知件数を成人・少年別にみると、成人は717万7,164件、少年は23万8,857件である。また、行為別にみると、主なものは、最高速度違反が210万4,205件（28.4%）、携帯電話使用等違反が133万5,411件（18.0%）である。

第1-39図 交通違反取締り（告知・送致）件数（平成23年）



注 1 警察庁資料による。
2 高速自動車国道分を含む。