

第4節 車両の安全性の確保

1 自動車保有台数の推移

令和4年12月末現在の自動車保有台数は約8,274万台であり、前年に比べて17万台(約0.2%)増加し、自動車1台当たりの人口は1.5人(令和4年10月末現在)である(第1-42図)。

自動車保有台数を用途別及び車種別にみると、軽四輪乗用自動車が約2,318万台と最も多数を占め、全自動車台数の28.0%を占めている。そのほか普通乗用自動車が約2,049万台で24.8%、小型乗用自動車が約1,849万台で22.3%となっており、この3車種で全体の75.1%以上を占めている(第1-14表)。

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

第11次交通安全基本計画(計画年度:令和3~7年度)を踏まえ、交通政策審議会陸上交通分科会自動車部会において、今後の車両の安全対策

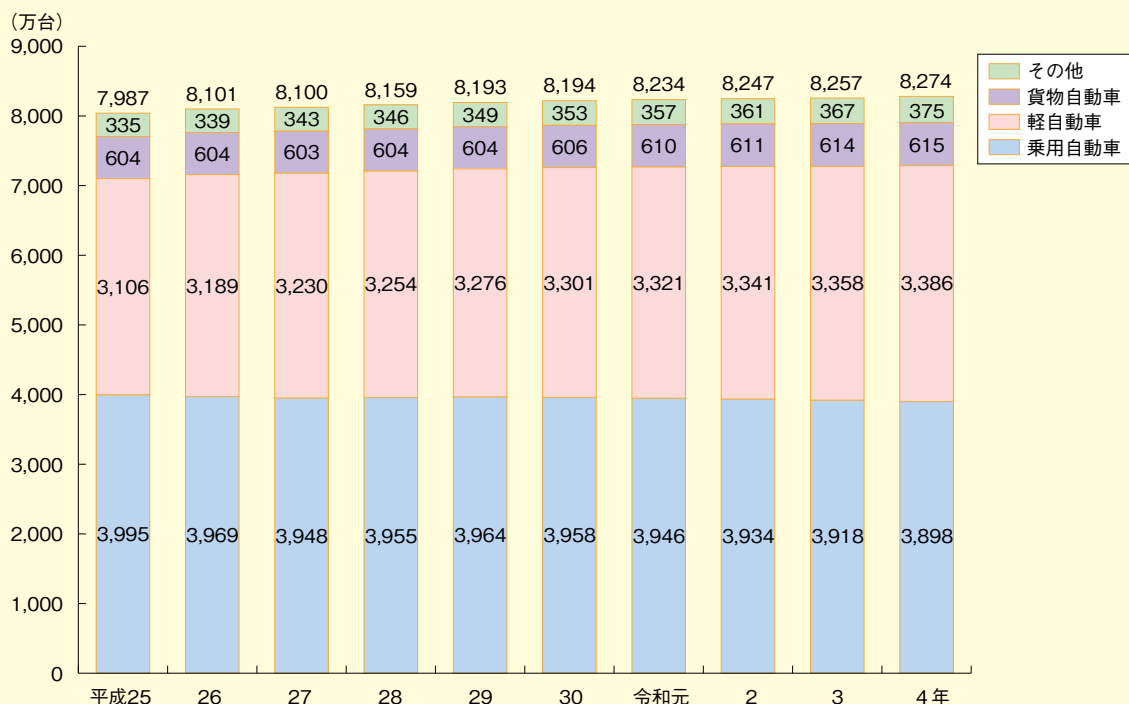
の在り方、車両の安全対策による事故削減目標等について審議され、令和3年6月、報告書が取りまとめられた。報告書では「歩行者・自転車等利用者の安全確保」、「自動車乗員の安全確保」、「社会的背景を踏まえて重視すべき重大事故の防止」及び「自動運転関連技術の活用・適正利用促進」を今後の車両安全対策の柱とするとともに、令和12年までに、車両安全対策により、令和2年比で、年間の30日以内交通事故死者数を1,200人削減、重傷者数を11,000人削減するとの目標が掲げられた。

また、高齢運転者の事故防止対策として、「安全運転サポート車」(サポカー)の普及促進等により、先進的な安全技術を搭載した自動車の普及促進に取り組み、その結果、新車乗用車における衝突被害軽減ブレーキ等の先進安全技術の搭載割合は9割を達成した。

イ 道路運送車両の保安基準の拡充・強化

自動車の安全性の向上を図るため、国連の自動

第1-42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。
 3 単位未満は四捨五入しているため、内訳の合計が全体と一致しないことがある。

第1-14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		令和3年		令和4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	2,450,607	3.0	2,456,111	3.0	5,504	0.2
	小型四輪車	3,497,843	4.2	3,501,679	4.2	3,836	0.1
	小型三輪車	1,009	0.0	1,013	0.0	4	0.4
	被けん引車	189,711	0.2	194,255	0.2	4,544	2.4
	軽四輪車	8,349,064	10.1	8,411,502	10.2	62,438	0.7
	軽三輪車	1,214	0.0	1,210	0.0	-4	-0.3
	貨物用計	14,489,448	17.5	14,565,770	17.6	76,322	0.5
乗合用	普通車	106,083	0.1	104,265	0.1	-1,818	-1.7
	小型車	112,246	0.1	109,127	0.1	-3,119	-2.8
	乗合用計	218,329	0.3	213,392	0.3	-4,937	-2.3
乗用	普通車	20,256,088	24.5	20,488,930	24.8	232,842	1.1
	小型車	18,920,611	22.9	18,491,891	22.3	-428,720	-2.3
	軽四輪車	22,988,169	27.8	23,177,282	28.0	189,113	0.8
	乗用計	62,164,868	75.3	62,158,103	75.1	-6,765	0.0
特種(殊)用途用	普通車	1,119,972	1.4	1,127,952	1.4	7,980	0.7
	小型車	156,814	0.2	158,107	0.2	1,293	0.8
	大型特殊車	356,376	0.4	358,720	0.4	2,344	0.7
	軽四輪車	160,777	0.2	160,827	0.2	50	0.0
	特種(殊)用途用計	1,793,939	2.2	1,805,606	2.2	11,667	0.7
二輪車	小型二輪車	1,821,946	2.2	1,889,282	2.3	67,336	3.7
	軽二輪車	2,076,561	2.5	2,107,466	2.5	30,905	1.5
	二輪車計	3,898,507	4.7	3,996,748	4.8	98,241	2.5
総計		82,565,091	100.0	82,739,619	100.0	174,528	0.2

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。

車基準調和世界フォーラム(WP29)において策定した国際基準を国内に導入することを通じ、大型車に備える衝突被害軽減ブレーキの検知対象の対歩行者の追加を含む性能要件の大幅強化及び大型車への車両後退通報装置(バックアラーム等)の装備義務化など、保安基準の拡充・強化を図った。

(2)先進安全自動車(ASV)の開発・普及の促進

産学官の連携により、先進技術を搭載した自動車の開発と普及を促進し、交通事故削減を目指す「先進安全自動車(ASV)推進プロジェクト」では、令和3年度から令和7年度の5年間にわたる第7期ASV推進検討会において、「自動運転の高度化に向けたASVの更なる推進」を基本テーマに

掲げ、事故実態の分析を通じ、①ドライバーの操作ミス又は認知ミスによる明らかに誤った操作に対して、システムの安全操作を優先する安全技術、②車両間の通信により、見通しの悪い交差点での出会い頭の事故等を防止する安全技術、③歩行者等の交通弱者と通信を行い、交通弱者が被害者となる事故を防止する安全技術等がより安全に寄与する事故形態の検討を行った。

また、バス、トラック等の安全対策として、歩行者まで検知可能な衝突被害軽減ブレーキ、車線逸脱警報装置、ドライバー異常時対応システム等ASV装置に対する補助を継続して実施するとともに、従来より実施している側方衝突警報装置搭載車両に対する税制特例措置を講じた。

(3)高齡運転者による事故が相次いで発生している状況を踏まえた安全対策の推進

ペダルの踏み間違いなど運転操作ミス等に起因する高齡運転者による事故が発生していることや、高齡化の進展により運転者の高齡化が今後も加速していくことを踏まえ、「安全運転サポート車」(サポカー)の普及促進に取り組む等により、先進的な安全技術を搭載した自動車の性能向上と普及促進に取り組んだ。

3 自動運転車の安全対策・活用の推進

(1)自動運転車に係る安全基準の策定

より高度な自動運転車の国際基準の策定に向けて、国連 WP29 における議論を主導し、令和4年6月に車線変更、高速度域に対応した自動運転機能等についての国際基準の改正について国連 WP29 において合意を得たほか、令和4年4月に道路交通法の一部を改正する法律が成立したことを踏まえ、令和5年1月に運転者が不在となる場合を想定した保安基準の整備を行った。

(2)安全な無人自動運転移動サービス車両の実現に向けた取組の促進

高齡者等の事故防止や移動手段の確保などに資する無人自動運転移動サービスの実現に向けて、車両の安全性を確保するための技術開発・実証実験を推進したほか、自動運転車を活用したサービスの実現を目指す事業者が実証実験を安全に行い、事業化につなげられるよう、適切な安全性を有する自動運転車の設計方法や車両の評価方法をまとめた「安全設計・評価ガイドブック」の策定を進めた。

(3)自動運転車に対する過信・誤解の防止に向けた取組の推進

自動運転車について、ユーザーが過信・誤解することのないよう、運転者が一部の動的運転タスクを実行するレベル1、レベル2の自動運転機能を搭載した自動車については「運転支援車」と表記することとし、自動運転システムが全ての動的運転タスクを実行するレベル3以上についても、

ユーザーが各レベルを正しく理解できるようレベルごとの呼称を定めた。

また、車両の安全技術に対する過信・誤解が原因とされる事故等について分析を行い、機能の周知が必要な装置と周知すべき内容について、検討を行った。

(4)自動運転車に係る電子的な検査の導入や審査・許可制度の的確な運用

令和6年10月より開始される「OBD検査^{*}」の導入に向けて、検査の合否判定に必要なシステムの開発など、環境整備を進めた。また、レベル4の自動運転技術に対する審査手法を構築するため、シミュレーション等を活用した安全性評価手法等の策定のための調査を実施した。さらに、通信を活用して自動車の電子制御装置に組み込まれたソフトウェアをアップデートすることが可能となっていることに対応するため、引き続き自動車の特定改造等の許可制度に基づき、更新するプログラムの内容、配信する事業者のサイバーセキュリティ等について審査を実施した。

(5)自動運転車の事故に関する原因究明及び再発防止に向けた取組の推進

自動運転車の事故の原因を究明するための調査分析及び再発防止に向けた提言を行うことを目的として設置している「自動運転車事故調査委員会」において、自動運転の実証実験中に発生した事故についての調査分析を行ったほか、自動運転車の事故調査に資する知見の収集を行った。

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。令和4年度は、13車種を対象に「自動車安全性能2022」の結果を公表した。さらに、対自転車の衝突被害軽減ブレーキについて、評価を開始した。

^{*} OBD (On Board Diagnostics) 検査

自動車に搭載された電子装置の故障や不具合の有無に関する検査

第1-15表 自動車検査実施状況

検査の種類	平成29年度		平成30年度		令和元年度		令和2年度		令和3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	4,497,178	17.9	4,513,942	17.6	4,392,438	17.4	4,185,505	16.3	3,916,400	15.5
継続検査	20,612,834	81.9	21,043,151	82.1	20,795,904	82.4	21,431,112	83.4	21,239,742	84.2
構造等変更検査	62,214	0.2	62,001	0.2	61,833	0.2	66,952	0.3	70,525	0.3
整備不良車両の整備確認	1,023	0.0	910	0.0	810	0.0	588	0.0	607	0.0
計	25,173,249	100.0	25,620,004	100.0	25,250,985	100.0	25,684,157	100.0	25,227,274	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。

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、独立行政法人自動車技術総合機構と連携して、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いる。令和3年度の検査実施車両は第1-15表のとおりである。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、令和3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及び映像式受検案内表示システムを導入している。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、令和3年度に約1,462万台の軽自動車（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自動車技術総合機構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、一部メーカーによる、型式指定申請時の排出ガス性能や燃費性能を確認する試験における

不正行為を受け、同種の型式指定に係る不正事案を防止するため、監査の強化等に取り組むとともに、型式指定に係る試験の効率化に向けた検討を行うこととしている。

(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、令和4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、車体腐食による事故等の点検・整備等の不良に起因する事故の防止を図るため、事故の発生状況の取りまとめ、公表や点検・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。特に、大型車のホイール・ナット脱落等による車輪脱落事故が増加していることを踏まえ、令和4年2月に「大型車の車輪脱落事故防止対策に係る調査・分析検討会」を設置し、同年12月に「中間取りまとめ」を策定するとともに、「大型車の車輪脱落事故防止キャンペーン」を4年10月から5年2月まで実施し、大型車の使用者に対して、増し締めの実施や劣化したナットの交換等について周知徹底する「大型車のホイール・ナットの緊急点検」等を実施した。

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、消音器の切断・取り外し、車体からの車輪のはみ出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、令和4年6月（沖縄は10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により、自動車ユーザー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、不正改造を行った自動車特定整備事業者に対する立入検査の実施等を厳正に行った。

ウ 自動車特定整備事業の適正化及び生産性向上

整備事業者の適正な事業運営を確保することで自動車ユーザーの安全・安心を担保するため、法令違反行為を行った自動車特定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、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、認証を受けずに特定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、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、事業者における中小企業等経営強化法（平11法18）に基づく「経営力向上計画」の認定取得を促進し、税制面や金融面の支援を受けることによる経営管理の改善や生産性の向上等を図った。

エ 自動車の新技術への対応等整備技術の向上

自動車特定整備事業者は、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、自動車特定整備事業者の整備技術の高度化等への支援を行った。

また、「自動車整備技術の高度化検討会」を開催し、自動車技術の進化に適切に対応するため、ユーザーに代わって自動車を保守する自動車整備士の資格体系の見直しなどについて検討を行い、取りまとめた。

さらに、令和2年4月1日に施行された道路運送車両法の一部を改正する法律（令元法14）により、高度な整備技術を有するものとして国が認証を与えた整備工場（認証工場）でのみ作業が可能な整備の範囲を拡大することで、自動車の使用者が安心して整備作業を整備工場に委託できる環境作りを進めている。具体的には、これまで「対象装置の取り外しを行う整備（分解整備）」がその対象だったのに対し、対象装置に「自動運行装置」を加えるとともに、取り外しは行わずとも制動装置等の作動に影響を及ぼすおそれがある作業を対象に含め、特定整備と改称した。

加えて、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、令和3年度には1,444名が一級小型自動車整備士技能検定に合格した（令和4年3月末までの累計2万172名）。

オ ペーパー車検等の不正事案に対する対処の強化

指定自動車整備事業者は、国の検査を代行し自動車の安全・環境基準への適合性を確保する車検制度の根幹に関わることから、引き続き監査等を厳正に実施し、法令遵守の指導を徹底していく。

6 リコール制度の充実・強化

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自動車技術総合機構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た。加えて、リコール改修を促進するため、ウェブサイトやソーシャル・メディアを通じたユーザーへの情報発信を実施した。

また、不具合情報の収集の強化等のため、「自動車不具合情報ホットライン」（www.mlit.go.jp/RJ/）の改修を行った。

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。

なお、令和4年度のリコール届出件数は383件、対象台数は464万9,433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、令和4年度には、駆動補助機付自転車を104型式、普通自転車を91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、交通の安全の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、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に関し、高額な賠償額となるケースもあり、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、薄暮の時間帯から夜間における交通事故の防止を図るため、灯火点灯の徹底と反射材用品等の取付けの促進により、自転車の被視認性の向上を図った。

加えて、BAAマークを始めとする各種マーク制度（SBAA PLUSマーク、幼児2人同乗基準適合車マーク、TSマーク、SGマーク、JISマーク）を活用した安全性の高い自転車の供給・普及のため自転車技士^{*}及び自転車安全整備士^{*}に関する制度を後援した。

第5節 道路交通秩序の維持

1 交通指導取締りの状況

(1)交通指導取締りの状況

令和4年中における車両等の道路交通法違反（点数告知に係る違反を除く。）の取締り件数は505万3,271件で、悪質性・危険性の高い違反としては、最高速度違反が93万2,260件、酒酔い・酒気帯び運転が1万9,820件、無免許運転が1万6,761件等である（第1-43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35万1,156件で、ヘルメット装着義務違反が8,113件等である。また、放置違反金納付命令件数が69万8,533件である。

(2)高速道路における交通指導取締りの状況

令和4年中の高速道路における交通違反取締り状況は、第1-16表のとおりである。

(3)交通反則通告制度の適用状況

令和4年中に反則行為として告知した件数は488万6,106件で、車両等運転者の道路交通法違反（点数告知に係る違反を除く。）の取締り件数中に占める比率（反則適用率）は96.7%である。

反則告知件数を成人・少年別にみると、成人は479万5,824件、少年は9万282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87万4,485件(17.9%)、一時停止違反が146万2,289件(29.9%)、携帯電話使用等違反が25万1,780件(5.2%)である。

※自転車技士

（一財）日本車両検査協会が、「自転車組立、検査及び整備技術審査」合格者に付与する称号。自転車技士は、（一社）自転車協会によるBAAマーク等貼付自転車、（一財）製品安全協会によるSGマーク表示自転車及び産業標準化法によるJISマーク表示自転車の組立、検査及び整備を行う。

※自転車安全整備士

（公財）日本交通管理技術協会が、自転車安全整備技能検定合格者に付与する称号。自転車安全整備士は、自転車の点検整備を行い、道路交通法令の基準に適合する普通自転車に点検整備済TSマークを貼付するとともに、利用者に対して自転車の交通ルールや正しい乗り方について指導する。