

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5年12月末現在の自動車保有台数は約8,305万台であり、前年に比べて31万台（約0.4%）増加し、自動車1台当たりの人口は1.5人（令和5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2,340万台と最も多数を占め、全自動車台数の28.2%を占めている。そのほか普通乗用自動車が約2,093万台で25.2%、小型乗用自動車が約1,800万台で21.7%となっており、この3車種で全体の75.0%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

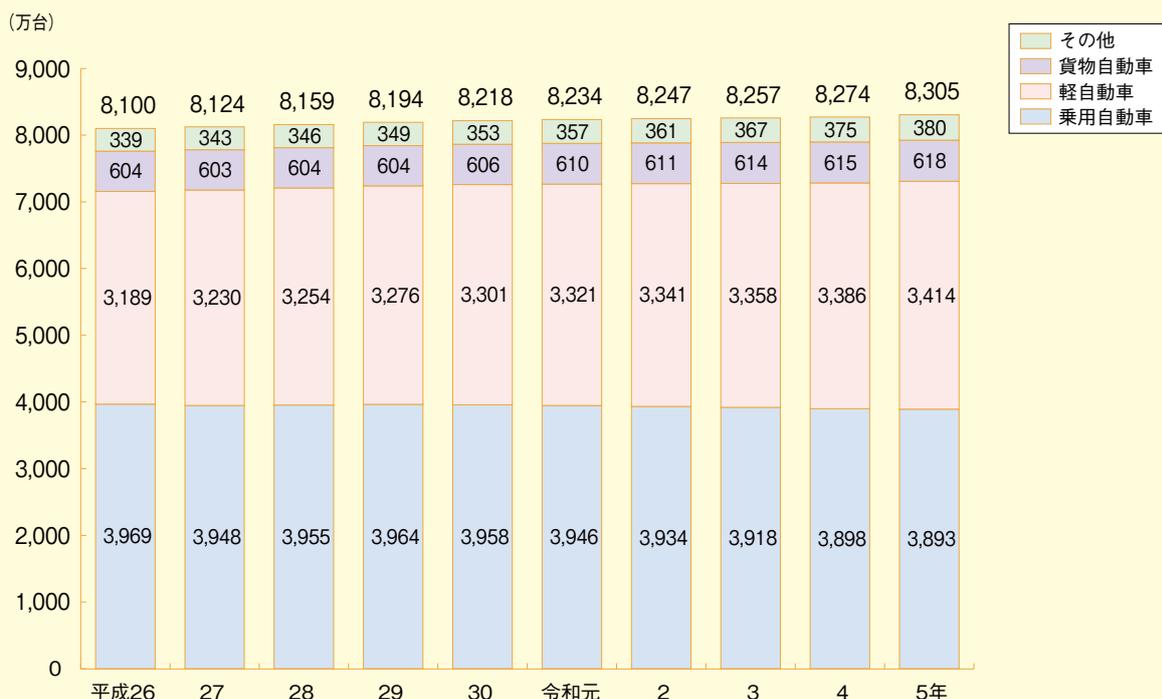
月、報告書が取りまとめられた。報告書では「歩行者・自転車等利用者の安全確保」、「自動車乗員の安全確保」、「社会的背景を踏まえて重視すべき重大事故の防止」及び「自動運転関連技術の活用・適正利用促進」を今後の車両安全対策の柱とするとともに、令和12年までに、車両安全対策により、令和2年比で、年間の30日以内交通事故死者数を1,200人削減、重傷者数を11,000人削減するとの目標が掲げられた。

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、ほぼ全ての新車乗用車に衝突被害軽減ブレーキ等の先進安全技術が搭載されている。

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、国連の自動車基準調和世界フォーラム（WP29）において日本が副議長を担うなど議論を主導しているところである。例えば、車両の直前等の近傍の死角に幼

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4年		令和5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	2,456,111	3.0	2,466,553	3.0	10,442	0.4
	小型四輪車	3,501,679	4.2	3,512,998	4.2	11,319	0.3
	小型三輪車	1,013	0.0	1,010	0.0	-3	-0.3
	被けん引車	194,255	0.2	197,943	0.2	3,688	1.9
	軽四輪車	8,411,502	10.2	8,447,004	10.2	35,502	0.4
	軽三輪車	1,210	0.0	1,205	0.0	-5	-0.4
	貨物用計	14,565,770	17.6	14,626,713	17.6	60,943	0.4
乗合用	普通車	104,265	0.1	103,251	0.1	-1,014	-1.0
	小型車	109,127	0.1	107,625	0.1	-1,502	-1.4
	乗合用計	213,392	0.3	210,876	0.3	-2,516	-1.2
乗用	普通車	20,488,930	24.8	20,925,199	25.2	436,269	2.1
	小型車	18,491,891	22.3	17,999,335	21.7	-492,556	-2.7
	軽四輪車	23,177,282	28.0	23,396,129	28.2	218,847	0.9
	乗用計	62,158,103	75.1	62,320,663	75.0	162,560	0.3
特種(殊)用途用	普通車	1,127,952	1.4	1,138,033	1.4	10,081	0.9
	小型車	158,107	0.2	160,047	0.2	1,940	1.2
	大型特殊車	358,720	0.4	361,777	0.4	3,057	0.9
	軽四輪車	160,827	0.2	161,273	0.2	446	0.3
	特種(殊)用途用計	1,805,606	2.2	1,821,130	2.2	15,524	0.9
二輪車	小型二輪車	1,889,282	2.3	1,933,435	2.3	44,153	2.3
	軽二輪車	2,107,466	2.5	2,135,341	2.6	27,875	1.3
	二輪車計	3,996,748	4.8	4,068,776	4.9	72,028	1.8
総計		82,739,619	100.0	83,048,158	100.0	308,539	0.4

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。

児等がいることに気づかず発進してしまうといった悲惨な事故を防止する「直前直左右確認装置」の国連基準化などを通じ、保安基準の拡充・強化を行った。

(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ドライバーの認知ミス又は操作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、ドライバー異常時対応システム、事故自動通報システム等ASV装置に対する補助を継続して実施するとともに、税制特例の対象に歩行者まで検知可能な衝突被害軽減ブレーキを追加する措置を講じた。

(3)高齢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齢運転者による事故が発生していることや、高齢化の進展により運転者の高齢化が今後も

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における議論を官民をあげて主導し、自動運転車が有するべき機能要件や自動運転車の認証方法に関する国際ガイドラインの策定等について検討を進めた。

(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

高齢者等の事故防止や移手段の確保などに資することから、令和7年度目途に50か所程度、令和9年度までに100か所以上の地域での無人自動運転移動サービスの実現を政府目標に掲げ、自動運転の社会実装に向けた取組を行う地方公共団体に対して支援を行うなど、自動運転の普及・拡大に向けた取組を進めた。また、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等をまとめた「安全設計・評価ガイドブック」の策定を行った。

(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

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、技術に対する過信による事故を防止するため、関係団体等と連携した広報啓発活動により、技術の限界や使用上の注意点等の理解の促進を図った。

(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

の自動運転車に対するシミュレーション等を活用した審査手法の構築に向け、調査を行った。さらに、ソフトウェアアップデート後の自動車の保安基準適合性や配信する事業者のサイバーセキュリティについて審査を行う等、自動車の特定改造等の許可制度を的確に運用した。

(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5年度(令和6年3月31日時点)は、8車種について「自動車安全性能2023」の結果を公表した。さらに、対歩行者のペダル踏み間違い時加速抑制装置について、評価を開始した。

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、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4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4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

※ 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30年度		令和元年度		令和2年度		令和3年度		令和4年度	
	件数	構成率								
新規検査	4,513,942	17.6	4,392,438	17.4	4,185,505	16.3	3,916,400	15.5	3,868,050	14.9
継続検査	21,043,151	82.1	20,795,904	82.4	21,431,112	83.4	21,239,742	84.2	21,945,206	84.8
構造等変更検査	62,001	0.2	61,833	0.2	66,952	0.3	70,525	0.3	74,358	0.3
整備不良車両の整備確認	910	0.0	810	0.0	588	0.0	607	0.0	433	0.0
計	25,620,004	100.0	25,250,985	100.0	25,684,157	100.0	25,227,274	100.0	25,888,047	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。

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4年度に約1,493万台の軽自動車（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、近年発覚した型式指定申請における不正行為を踏まえ、同種の不正事案を防止するため、型式指定に係る要件の強化等について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5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月に設置した「大型車の車輪脱落事故防止対策に係る調査・分析検討会」における「中間取りまとめ」を踏まえ、令和5年度においては、「大型車の車輪脱落事故防止キャンペーン」を5年10月から6年2月まで実施し、従前より実施している点検の奨励、適切な整備内容の周知・啓発の対策の深化を図るとともに、更なる対策として、整備管理者権限の明確化や整備管理者に対する指導強化を行うべく、自動車運送事業者や整備管理者に対する行政処分等を導入した。

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5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4年度には1,398名が一級小型自動車整備士技能検定に合格した（令和5年3月末までの累計2万1,570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、自動車製作者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、リコール制度の的確な運用のため、自動車不具合情報ホットラインを活用し、ユーザーからの情報の収集に努めた。

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、不具合発生時の対応について、YouTubeで動画を配信する等、ユーザーへの情報提供に努めた。

なお、令和5年度のリコール届出件数は349件、対象台数は810万4,217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5年度には、駆動補助機付自転車を125型式、普通自転車を100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5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448万4,894件で、悪質性・危険性の高い違反としては、最高速度違反が88万8,500件、酒酔い・酒気帯び運転が2万1,467件、無免許運転が1万7,599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31万4,727件で、ヘルメット装着義務違反が7,303件等である。また、放置違反金納付命令件数が64万6,973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5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5年中に反則行為として告知した件数は431万5,982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96.2%である。

反則告知件数を成人・少年別にみると、成人は423万6,014件、少年は7万9,968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83万1,233件（19.3%）、一時停止違反が126万3,500件（29.3%）、携帯電話使用等違反が21万3,842件（5.0%）である。

2 交通指導取締りの強化等

平成25年に有識者懇談会において取りまとめられた「交通事故抑止に資する取締り・速度規制等の在り方に関する提言」を踏まえ、交通事故実態の分析結果に基づき、飲酒運転のほか、著しい速度超過等の交通死亡事故に直結する悪質性・危険性の高い違反及び迷惑性が高く地域住民からの取締り要望の多い違反に重点を置いた交通指導取締りを推進した。

近年、スマートフォン等の画面を注視していたことに起因する交通事故が増加傾向にある情勢等を踏まえ、携帯電話使用等に起因する悲惨な交通事故を防止するため、第198回国会において成立した道路交通法の一部を改正する法律（令元法20）により、携帯電話使用等に対する罰則が引き上げられ、令和元年12月から施行された。運転

※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（昭24法185）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。