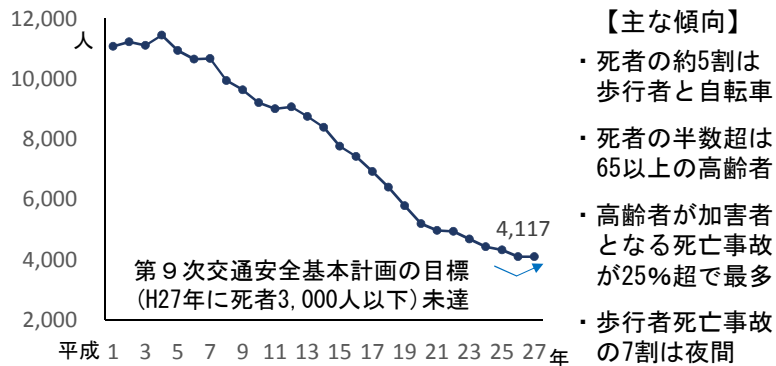


技術安全ワーキンググループ
報告書概要(案)

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

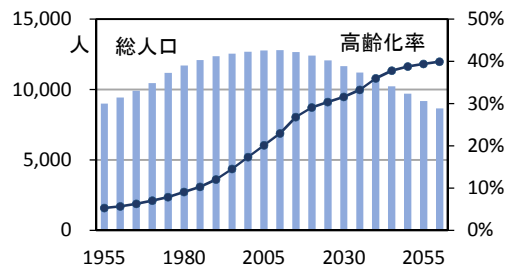
交通事故の現状

交通事故死者数が15年ぶりに増加(平成27年4,117人)



※ 長野県軽井沢町スキーツアーバス転落事故等の重大事故も発生

社会の変化・技術の発展



- 少子高齢化の進展
- 地方の過疎化と公共交通の衰退
- 自動車ニーズの変化
- 先進安全技術、自動走行技術の発展
- 自動車基準の国際調和の進展

第10次交通安全基本計画

計画年度:平成28~32年度

【目標】

平成32年までに死者数2,500人以下

【8つの柱】

- ① 道路交通環境の整備
- ② 交通安全思想の普及徹底
- ③ 安全運転の確保
- ④ **車両の安全性の確保**
- ⑤ 道路交通秩序の維持
- ⑥ 救助・救急活動の充実
- ⑦ 被害者支援の充実と支援
- ⑧ 研究開発及び調査研究の推進

数値目標(平成23年設定)

平成32年までに車両の安全対策により年間死者数を**1,000人削減**(平成22年比)

平成27年中間評価

約735人削減

新たな視点

これまでの対策に加えて、先進安全技術の活用により、「人」に起因する事故を未然に防止

車両安全対策の4つの柱

高齢者・子どもの安全対策

- 1. 高齢者が被害者となる事故対策**
 - ・ 高齢歩行者が車に気づきやすくなる対策(特に夜・薄暮時)
 - ・ 自動ブレーキ等による衝突回避
- 2. 高齢者が加害者となる事故対策**
 - ・ 誤操作時に被害を軽減する対策
 - ・ 「道」との連携による逆走対策
- 3. 子供の安全対策**
 - ・ チャイルドシートの機能向上
 - ・ 運転者の周辺・後方視界の改善

歩行者・自転車乗員の安全対策

- 1. 歩行者の安全対策**
 - ・ 歩行者保護基準の強化・拡充
 - ・ 運転者と歩行者が互いに気づきやすくする対策(特に夜・薄暮時)
 - ・ 自動ブレーキ等による衝突回避
 - ・ 電気自動車等の「静かな車」対策
- 2. 自転車の安全対策**
 - ・ 自転車乗員保護基準の開発
 - ・ 自動車と自転車とが互いに気づきやすくする対策(追突対策等)

大型車がからむ重大事故対策

- 1. 先進安全技術の積極的搭載**
 - ・ 効果の高い先進安全装置の購入補助、義務化等を通じた普及促進
- 2. 健康起因の事故への対応**
 - ・ ドライバー異常時対応システムの早期実用化
- 3. 運行管理、運転者教育の高度化**
 - ・ 貸切バスへのドライブレコーダの義務付け
 - ・ デジタコ等の普及の促進

自動走行など新技術への対応

- 1. 自動走行技術の安全な普及**
 - ・ 高速道路における自動走行技術に関する国際基準の整備
 - ・ サイバーセキュリティ、使用過程時の性能維持に係る基準の整備
- 2. 電動車両・小型モビリティ**
 - ・ 電気自動車、燃料電池車等の基準拡充
 - ・ 超小型モビリティ、搭乗型移動支援ロボットの実証実験の継続

他の交通安全対策との連携

- 「道路交通環境の整備」との連携
- 「交通安全思想の普及徹底」との連携
- 「安全運転の確保」との連携
- 「救急・救助活動」との連携

その他の検討事項

- 交通事故調査の拡充
- 自動走行技術による運転支援のあり方
- 自動車アセスメントの拡充と安全基準との一層の連携
- 安全性確認と性能維持に係る仕組み
- 将来の「完全自動走行」の安全かつ円滑な実現のための車両基準のあり方

車両の安全対策の方向性と考えられる対策の例 ①

車両の安全対策の方向性	考えられる具体的な対策の例
<p>1. 高齢者・子どもの安全対策</p> <p>① 高齢者が被害者となる事故対策</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 高齢歩行者が車に気づきやすくする対策（特に夜間・薄暮時） ・ 自動ブレーキ等による衝突回避 <p>② 高齢者が加害者となる事故対策</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 誤操作時に被害を軽減する対策（踏み間違い防止装置など） ・ 「道」との連携による逆走対策 <p>③ 子供の安全対策</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ チャイルドシートの機能向上 ・ 運転者の周辺・後方視界の改善 	<ul style="list-style-type: none"> ・ 高齢者の身体特性に配慮した歩行者保護基準の強化 ・ 高齢乗員保護基準の強化（胸部傷害への配慮） ・ オートライトの基準の整備、義務化 ・ 対歩行者自動ブレーキの性能評価（自動車アセスメント） <hr/> <ul style="list-style-type: none"> ・ 踏み間違い防止装置の性能評価（自動車アセスメント） ・ 道路側の対策と連携した逆走対策 ・ 高齢運転者の状態把握や指導のための「ドライバモニタリング装置」の活用 ・ ドライバー異常時対応システムの開発・普及促進 <hr/> <ul style="list-style-type: none"> ・ チャイルドシートの安全性・使用性に係る基準の強化・拡充（i-size、ISOFIXの普及など） ・ 車両周辺／後方の視界・検知基準の拡充
<p>2. 歩行者・自転車乗員の安全対策</p> <p>① 歩行者の安全対策</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 歩行者保護基準の強化・拡充 ・ 運転者と歩行者が互いの接近に気づきやすくする対策（特に夜間・薄暮時） ・ 自動ブレーキ等による衝突回避 ・ 電気自動車等の「静かな車」対策 <p>② 自転車の安全対策</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 自転車乗員保護基準の開発 ・ 自動車と自転車が互いの接近に気づきやすくする対策（特に夜間の追突事故対策） 	<ul style="list-style-type: none"> ・ 歩行者保護基準の強化・拡充 ・ オートライトの基準の整備、義務化 ・ 自動ハイビーム、配光可変型ヘッドランプの普及促進（自動車アセスメント、義務化の検討） ・ 対歩行者自動ブレーキの性能評価（自動車アセスメント） ・ 電気自動車等の「車両接近装置」の義務化 ・ 大型車の右左折時・後退時の警告音の義務化 ・ 車両周辺／後方の視界・検知基準の拡充 ・ 自動速度抑制装置（ISA）の開発促進 ・ 自転車乗員保護基準の策定

車両の安全対策の方向性と考えられる対策の例 ②

車両の安全対策の方向性	考えられる具体的な対策の例
<p>3. 大型車がからむ重大事故対策</p> <p>①先進安全技術の積極的搭載</p> <ul style="list-style-type: none"> ・効果の高い先進安全装置の補助、税制特例、義務化 <p>③健康起因の事故への対応</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ドライバー異常時対応システムの早期実用化 <p>④運行管理、運転者教育の高度化</p> <ul style="list-style-type: none"> ・貸切バスへのドライブレコーダの義務付け ・デジタコの普及の促進 	<ul style="list-style-type: none"> ・衝突被害軽減ブレーキ、横滑り防止装置など先進安全装置の購入補助、税制特例の継続・拡充 ・車間距離警報、ふらつき警報等の先進安全装置の基準化 ・大型車の右左折時・後退時の警告音の義務化 ・車両周辺／後方の視界・検知基準の拡充 <ul style="list-style-type: none"> ・ドライバー異常時対応システムの開発促進及び実用化後の普及促進(購入補助等) <ul style="list-style-type: none"> ・貸切バスに対するドライブレコーダの設置義務化 ・次世代運行記録計やドライブレコーダに関する購入補助 ・次世代運行記録計を活用した運行管理、労務管理、運転者管理の高度化・厳格化
<p>4. 自動走行など新技術への対応</p> <p>①自動走行技術への対応</p> <ul style="list-style-type: none"> ・高速道路上の自動走行技術に関する国際基準の整備 ・サイバーセキュリティ、使用過程時の性能維持に係る基準の整備 <p>②電動車両・小型モビリティ</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ハイブリッド自動車、電気自動車、燃料電池車等の基準の拡充 ・超小型モビリティ、搭乗型移動支援ロボットの実証実験の継続 	<ul style="list-style-type: none"> ・高速道路上の自動走行技術の国際基準の整備 ・運転支援技術の高度化に対応するHMIの研究開発の促進 ・セキュリティ対策の推進 ・自動走行システム故障時の警告と故障内容の記録、事故時の映像を含む記録等に係る基準の整備 ・完全自動走行を目指した公道実証実験への対応 <ul style="list-style-type: none"> ・電気自動車、燃料電池自動車の国際基準の強化 ・超小型モビリティや搭乗型移動支援ロボットの実証実験にかかる制度運用の柔軟化

(参考) 第10次交通安全基本計画との関係

	第10次交通安全基本計画 (道路交通の安全関係)	交通政策審議会陸上交通分科会 自動車部会技術安全WG報告書
位置付け	中央交通安全対策会議決定 (平成28年3月11日)	交通政策審議会陸上交通分科会 自動車部会技術安全WG報告 (平成28年〇月)
審議対象	政府の交通安全対策全般 (「人」、「道」、「車」の3つの要素)	交通安全対策のうち「車両の安全対策」
計画年度	平成28年度～平成32年度	平成28年度～平成32年度
数値目標	平成32年までに死者数2,500人以下	平成32年までに車両の安全対策により 死者数を1,000人削減 (平成22年比)
現状	死者数4,117人 (平成27年)	死者数を735人削減 (平成26年) ※
対策の 方向性	<p><視点></p> <p>1. <u>交通事故による被害を減らすために重点的に対応すべき対象</u></p> <p>①高齢者及び子供の安全確保 ②歩行者及び自転車の安全確保 ③生活道路における安全確保</p> <p>2. <u>交通事故が起きにくい環境をつくるために留意すべき事項</u></p> <p>①交通実態等を踏まえたきめ細やかな対策の推進 ②地域ぐるみの交通安全対策の推進 ③先端技術の活用推進</p> <p><8つの対策の柱></p> <p>①道路交通環境の整備、②交通安全思想の普及徹底 ③安全運転の確保、④車両の安全性の確保 ⑤道路交通秩序の維持、⑥救助・救急活動の充実 ⑦被害者支援の充実と支援 ⑧研究開発及び調査研究の推進</p>	<p><新たな視点></p> <p>これまでの対策に加え、 先進安全技術の活用により「人」に起因する事故を防止</p> <p><車両安全対策の4つの柱></p> <p>1. 高齢者・子供の安全対策 2. 歩行者・自転車乗員の安全対策 3. 大型車がからむ重大事故対策 4. 自動走行など新技術への対応</p> <p><他の交通安全対策との連携></p> <p>○「道路交通環境の整備」との連携 ○「交通安全思想の普及徹底」との連携 ○「安全運転の確保」との連携 ○「救急・救助活動」との連携</p>

※ 事故データから新基準対応車と未対応車の致死率をそれぞれ算出し、全ての車両が未対応車であったと仮定した場合の死者数と実際の死者数の差を削減効果として試算