

# 論点整理(案)

# 交通事故の実態を踏まえた対策の方向性について①

## 1. 歩行者対策はどうあるべきか。

- 歩行中の死亡事故は夜間に多く発生。特に高齢歩行者では昼間の約2倍(時間帯で見ると、17時から20時までの3時間に多発)であることを踏まえ、どう対処すべきか。
- 死者数と致死率がいずれも高い「人对四輪」の事故の大部分は直進中に発生(夜間では特に顕著)していることを踏まえ、どう対処すべきか。
- 自動車直進中の歩行者死亡事故における運転者側の原因の約7割は「発見の遅れ」(運転者がブレーキを踏む前に歩行者と衝突している例が多いと推定される。)であることを踏まえ、どう対処すべきか。
- 「人对四輪」の死亡事故の大半は、自動車直進中に発生しており(再掲)、この場合、歩行者は、横断歩道や交差点以外の単路を横断中に事故に巻き込まれていることを踏まえ、どう対処すべきか。

## 2. 自転車対策はどうあるべきか。

- 死者数では「出会い頭」が最多、致死率では「追突(進行中)」が高いことを踏まえ、どう対処すべきか。
- 追突(進行中)事故における第1当事者の大半は四輪車で、その72%が夜間に発生していることを踏まえ、どう対処すべきか。

## 3. 視覚障害者など交通弱者対策はどうあるべきか。

- 視覚障害者等は接近する自動車に気付くことが困難であることを踏まえ、特に、運転者から死角となる後退時等の安全対策をどのように行うべきか。また、電気自動車、ハイブリッド自動車など音が小さい自動車が急速に普及していることを踏まえ、どう対処すべきか。

## 4. 高齢者が被害者となる事故への対策はどうあるべきか。

- 死者数の半数以上を占める高齢者は、一旦事故に巻き込まれると被害が大きく致死率が高いこと、及び、高齢者の多くは、歩行中に事故に巻き込まれていることを踏まえ、どう対処すべきか。

# 交通事故の実態を踏まえた対策の方向性について②

## 5. 高齢者が加害者となる事故への対策はどうあるべきか。

- 交通事故の第1当事者は65歳以上の高齢者が最多となっている(全体の1/4超)ことを踏まえ、どう対処すべきか。  
※ ブレーキの踏み間違いによる事故も多数発生。特に、75歳以上の高齢者において多い。

## 6. 子どもの安全対策はどうあるべきか。

- 子どもの死亡事故は減少傾向にあるものの、交通事故の一層の削減のためにどうすべきか。
- 幼児の死傷事故の多くは、自動車乗車中に発生している(他の年齢層の子供と比較しても顕著)ことを踏まえ、どう対処すべきか。

## 7. 二輪車の安全対策はどうあるべきか。

- 二輪車が第一当事者となる事故(特に、単独事故)では、死亡事故に至る割合が高いことを踏まえ、どう対処すべきか。

## 8. トラックの安全対策はどうあるべきか。

- トラックが第一当事者となる事故では、死亡事故に至る割合が高く、また、大型トラックが関与する事故では致死率が高いことを踏まえ、どう対処すべきか。  
※ 事業用トラックによる事故件数は近年減少傾向にある。

## 9. 状態別の受傷部位の特徴を踏まえて、安全対策はどうあるべきか。

- 死亡事故における受傷部位は、依然として頭顔部が中心であることを踏まえ、どう対処すべきか。  
※ 歩行者では、頭顔部受傷による死者割合が大きく減少している。

# 車両の安全対策の推進体制について①

## 1. 安全基準策定に関する課題や考慮すべき事項は何か。

- 事故分析を踏まえて、[今後の車両安全対策の重点分野](#)をどのように設定すべきか。
- 燃料電池自動車など[新しい自動車](#)の市販化を踏まえて、安全基準をどのように設定すべきか。
- [国際的な基準の調和と認証の相互承認が進展](#)するなか、基準策定に向けた事故分析や基礎調査は如何にして進めるべきか。また、国際的な基準策定作業の中で、我が国はどのように活動すべきか。
- 自動走行技術など先進技術の安全かつ円滑な市場化を実現するため、①国内の保安基準、②国際基準を、それぞれ、どのように設定し、また、履行すべきか。

## 2. ASVプロジェクトの今後の方向性はどうあるべきか。

- かつて「先進的」であった安全技術の[多くは実用化され](#)、さらには、国内外で高度な[自動走行技術の開発が進められている中](#)、ASVプロジェクトは今後どこを目指すべきか。
- これまで新技術に対しては、①国内関係者のコンセンサス、②ポジティブリストとしての技術指針の策定、③基準化、という手続きを経て市場化・普及されてきたところ。これに対して、国際的には、[現行基準に明確に抵触しない限り、自動車メーカーと認証機関の責任の下、次々と新技術が市場投入](#)されている。このような状況に対して、ASVプロジェクトはどのように対応すべきか。
- 実用化された[先進的な安全技術](#)は、どのように[普及](#)を促進すべきか。

## 3. 自動車アセスメントの今後の方向性はどうあるべきか。

- 予防安全技術の市場化時期及び基本性能は、[自動車アセスメントのロードマップ](#)による部分が大きいと考えられるところ、今後、同ロードマップをどのように作成すべきか。
- 自動車メーカー等の開発スケジュールを勘案すれば、自動車アセスメントの[国際調和](#)にも配慮すべきだが、一方、[我が国特有の交通事故実態等](#)を踏まえた評価項目やロードマップの設定も必要ではないか。

# 車両の安全対策の推進体制について②

## 4. 車両の安全対策の検討に用いる事故データをどのように充実させるべきか。

- 追加的な安全対策の検討のためには、どのような[事故データ](#)が必要か。
- [マイクロデータと医療データの統合データ](#)は、事故分析に極めて有効であると考えられるところ、その充実のためにどのような取り組みを行うべきか。
- イベントデータレコーダ(EDR)やドライブレコーダーなど、[車載の記録装置のデータを活用](#)できないか。

## 5. 自動事故通報システムの普及に向けた課題は何か。

- [国際基準](#)の策定作業を踏まえ、車両側のシステムの要件をどのように規定すべきか。
- [オペレーター機関](#)、[救急・医療機関](#)、[通信費](#)など、運用面の環境整備に関する課題は何か。
- 自動事故通報システムを普及させるための[政策ツール](#)として、どのような選択肢があるか。

## 6. 高度化・市場化が急速に進む「運転支援技術」の基準はどのように整備すべきか。

- [「自動操舵」](#)の国際基準の策定作業にどのように関与し、その実現を目指していくべきか。
- ハッキング対策など[サイバーセキュリティの問題\(e-security\)](#)に対して、どのように対処していくべきか。
- [故障時における運転手への警告や故障内容の記録などの課題\(e-safety\)](#)に、どのように対処すべきか。
- 運転支援技術の[使用過程時の性能維持](#)のために、どのような基準を整備すべきか。

## 7. 将来の「完全自動走行」の安全かつ円滑な実現のために、車両側の基準はどうあるべきか。

- 完全自動走行の実現により抜本的な事故の削減も期待される。一方、[現在ドライバーが認知、判断、操作することにより確保されている安全性の全てを、システムが担う](#)ための車両の安全基準はどうあるべきか。

## 8. 「超小型モビリティ」、「搭乗型移動支援ロボット」の安全対策は、今後どうあるべきか。

- これら車両に対する一部ニーズに対して、どのように[安全を確保](#)しながら、応じていくべきか。