

# 今後のWGにおける審議事項及び論点の整理

# 今後のWGにおける審議事項

- 第1回技術安全WG(11/13開催)において、車両安全対策に関する背景や課題を踏まえ、審議事項(案)に関する審議を実施するとともに、委員等から意見を聴取した。
- 今後の車両安全対策の方向性を検討するにあたり、第2回技術安全WG(本日開催)で頂いた意見も踏まえ、今後、主な審議事項に沿って審議できるよう、議論すべき論点(案)を整理する。

## <今後のWGにおける審議事項>

### 1. 新たな数値目標の設定

(方針案)

- 以下の事項等を踏まえつつ、数年後(5年～10年程度)の車両安全対策による交通事故死者数等の削減目標の設定を検討する。
  - ・現在普及が進んでいる予防安全対策や衝突安全対策
  - ・今後導入が考えられる先進安全技術の効果や普及状況
  - ・現在検討されている第11次交通安全基本計画の目標(案)  
(24時間死者数目標案:2,000人以下、重傷者数目標案:22,000人以下)

### 2. 今後の車両安全対策の方向性

(方針案)

- 現在検討されている第11次交通安全基本計画における道路交通事故対策の全体像を念頭に置きつつ、本WGでは、自動車技術に関する部分を中心とし、今後対策を講じるべき事項及びその方向性について審議を行う。
- その際、本WGで議論すべき視点やポイントについて、論点を整理する(次頁以降)。
- なお、第3回技術安全WGにおいて、主な課題・対策としての「重点項目」等について、素案を提示することとしたい。

# 論点の整理①

## 1. 歩行者・自転車乗員の対策

歩行者や自転車乗員の安全確保に向けて、どのような対策を推進すべきか？

(現状・課題)

- 交通事故死者数の約5割は「歩行中」と「自転車乗車中」。その約7割は65歳以上の高齢者。
- 「歩行中」の死亡事故について、約7割が「夜間」に発生。
  - ・歩行者側：約7割が「横断中」に発生し、約1割が「路上横臥」  
約6割が「横断に関する違反」(車両の直前直後や、横断歩道外での横断)。  
「歩行中」の死亡事故における損傷主部位は、依然として「頭顔部」が大半を占める。
  - ・自動車側：約8割が「直進中」に発生し、原因の約7割が運転者による「発見の遅れ」。  
約1割が「右折時」に発生し、原因の約8割が運転者による「安全不確認」。
- 「自転車乗車中」の死亡事故について、
  - ・死者数では「出会い頭」が最多、致死率では「追突」が突出して高い。
  - ・追突事故における第1当事者の大半は四輪車で、その約7割が夜間に発生。
  - ・死亡事故における損傷主部位は、依然として「頭顔部」が大半を占める。

(対策例)

- 衝突被害軽減ブレーキの性能向上(例：対自転車など)
- 自動車における被視認性の向上(例：常時ライト点灯など)
- 自動車における速度の抑制(例：道路標識注意喚起装置、ISAなど)

# 論点の整理②

## 2. 高齢者・子供の安全対策

高齢者(加害者側及び被害者側)や子供の安全確保に向けて、どのような対策を推進すべきか？

(現状・課題)

- 交通事故死者数のうち、65歳以上の高齢者は約6割、75歳以上の高齢者は約4割を占める。
- 死亡事故の第1当事者の約3割は65歳以上の高齢者。また、75歳以上の高齢者において、運転操作ミス(ハンドル操作不適、ペダル踏み間違い)に起因する死亡事故類型が最も多い。
- 「自動車乗車中」の死亡事故における損傷主部位は、過去10年間で「頭顔部」から「胸部」に変化。
- 未就学児の死傷者数は「自動車乗車中」が大半を占める。一方、小学生の死傷者数は「歩行中」と「自転車乗車中」が過半を占める。

(対策例)

- 安全運転支援装置の性能向上及び搭載車(「安全運転サポート車」など)の普及啓発
- 健康起因などによる事故防止(例:ドライバー異常時対応システムなど)
- チャイルドシートの確実かつ適切な使用の徹底
- 高齢者や女性等を想定した自動車乗員における衝突安全性能の向上

## 3. 大型車の安全対策

事故時に社会的影響の大きい大型車(トラック、バス)の事故防止に向けて、どのような対策を推進すべきか？

(現状・課題)

- 事業用トラックによる交通事故死者数は減少傾向。事業用バス及びハイヤー・タクシーは横ばい。
- 大型トラックは、第一当事者となる事故において致死率が高い。
- 乗合バスの車内事故のうち、高齢者の重傷者数の割合が高い。

(対策例)

- 衝突被害軽減ブレーキの性能向上(例:対歩行者、対自転車など)
- 先進的な安全運転支援技術が搭載された車両購入等に対するインセンティブ付与

# 論点の整理③

## 4. 二輪車乗員の安全対策

二輪車乗員の安全確保に向けて、どのような対策を推進すべきか？

(現状・課題)

- 二輪車は、第一当事者となる事故において**致死率**が高い。
- 「二輪車乗車中」の死亡事故について、
  - ・損傷主部位は、依然として**「頭顔部」**が大半を占める。
  - ・「車両相互」における事故類型では、「出会い頭」と「右折時(右折直進)」が約64%を占める。

(対策例)

- 二輪車における被視認性の向上(例:昼間走行灯(DRL)の使用など)
- ITS技術や検知技術等の活用による予防安全対策

## 5. 社会環境の変化への対応

道路ユーザーなどの社会環境の変化を踏まえ、どのような安全対策を推進すべきか？

(現状・課題)

- 少子高齢化に伴い、**高齢運転免許保有者が増加**。
- MaaSなどの移動サービスの拡大や、コロナによる影響などにより、**移動手段が変化**(レンタカーやカーシェアリング等の活用など)。
- いわゆる「あおり運転」について、従来にも増して社会問題化。

(対策例)

- ドライブレコーダーの普及啓発(例:使用上の注意点の周知など)
- レンタカー等使用者に対する安全運転支援技術の理解促進
- 安全運転支援装置の性能向上及び搭載車(「安全運転サポート車」など)の普及啓発(再掲)

# 論点の整理④

## 6. 技術進化(先進安全運転技術、自動運転技術など)への対応

安全運転支援技術や自動運転技術など、自動車関連技術が大きく進化する中で、これら技術をどのように活用・推進すべきか？

(現状・課題)

- 安全運転支援装置(レベル2以下)について、各装置の作動範囲拡大や性能向上が進むとともに、装置の多様化も進む。
- 性能の高い衝突被害軽減ブレーキを装着している自動車の方が、保有台数あたりの事故件数が少ない。
- 自動車ユーザーが先進安全技術を過信して事故に至ったのではないかと疑われる事案や、先進安全技術に関して想定外の事象を経験する自動車ユーザーが存在。
- 自動運転について、システムが監視(レベル3以上)を行う自動運転技術の開発・社会実装が加速化。
- 高度な自動運転機能に関する技術基準や自動運転車に対する認証方法を含めた安全対策のあり方について議論が継続中。我が国も、専門家会合等の多くで議長等を務めるなど、当該議論に積極的に参加。
- 安全の確保を前提に、無人自動運転移動サービス車両等の社会実装に向け、実証実験や技術要件の策定等の取組みを実施中。
- V2X(車車間・路車間・歩車間等通信)や車両情報記録等の技術向上により、自動車のIoT化・コネクティッド化が更に進展。
- 電動車両の普及とともに、エネルギー密度向上など電池関連技術が多様化・高度化。
- 電動キックボードや自動配送ロボットなど多様な小型モビリティに係る実証実験を実施中。
- 自動運転車を含む様々なモビリティが混在する交通環境下における安全確保のあり方。

(対策例)

- 安全運転支援技術の更なる高度化・普及啓発(例:衝突被害軽減ブレーキの高度化など)
- 社会受容性の観点から、安全運転支援技術等に対するユーザー理解の促進や過信等防止の対策(例: HMIの検討など)
- 小型モビリティに対する安全対策
- 使用過程における安全運転支援装置等の機能の維持

## 7. 車両安全対策の推進体制のあり方

車両安全対策(「安全基準等の拡充・強化」、「ASV推進計画」、「自動車アセスメント」)を効果的に実施するためには、どのような取り組みを行うべきか？

(現状・課題)

- 事故実態の分析に基づき、「低減目標の設定」→「対策の実施」→「効果の評価」のPDCAサイクルを継続実施(交通安全基本計画の目標を踏まえつつ、車両安全対策の目標を設定)。
- 安全基準等の拡充・強化について、交通事故の詳細調査(マイクロデータ)と医療データを統合(医工連携)するなど、事故データに基づく分析に基づき、対策を実施。
- 国連WP29における取組みを通じ、自動運転技術を含む自動車基準の国際調和などが進む。
- ASV推進計画(第6期)について、ドライバー異常時対応システムや自動速度制御装置(ISA)などについて技術ガイドラインを策定することにより、多くのASV装置の開発促進をサポート。
- 自動車アセスメントについて、衝突被害軽減ブレーキの評価項目の拡大をはじめ、ペダル踏み間違い時加速抑制装置等に対する評価を開始。また、令和2年度より、評価結果を分かりやすくするため、「統合評価」を開始。

(対策例)

- 安全運転支援技術等による事故削減効果の提示
- 費用対効果や効果予測の観点から、優先付けや重点化を行うことで戦略的に施策を実施
- 事故データ等を記録する車載記録装置の更なる活用(例:事故分析など)
- ASV推進計画や自動車アセスメントなどの各施策間における連携の強化
- 自動車安全基準に関する国際基準調和の一層の推進

## 8. その他論点

道路交通安全対策を総合的に向上させるため、どのような視点をもって関係者と連携していくべきか？

(現状・課題)

- **V2X**(車車間・路車間・歩車間等通信)や**車両情報記録**等の技術向上を踏まえ、車両安全対策を推進。
- 自動車運転者のみならず、「**自転車乗員**」や「**歩行者**」における**法令違反**も多い。
- 電動キックボードなど**多様な小型モビリティ**に係る実証実験を実施中。
- 自動運転車を含む様々なモビリティが**混在する交通環境下における安全確保**のあり方。
- 緊急通報システムを利用した迅速な救命救急のあり方。

(対策例)

- V2XやITSなどの通信を活用した安全対策について、道路交通環境の整備との一層の連携
- 法令順守等の交通安全思想の普及徹底や、交通秩序維持のための施策との連携
- 様々な速度や大きさを有するモビリティの混在について、交通流に与える影響や都市計画の観点からの対策の連携
- 救助・救急活動との連携
- 研究開発や調査研究の充実(例:高齢運転者の運転特性など)