

**運輸技術審議会答申(平成11年6月)及び
交通政策審議会自動車交通部会報告
(平成18年6月)について**

平成22年10月5日
国土交通省自動車交通局

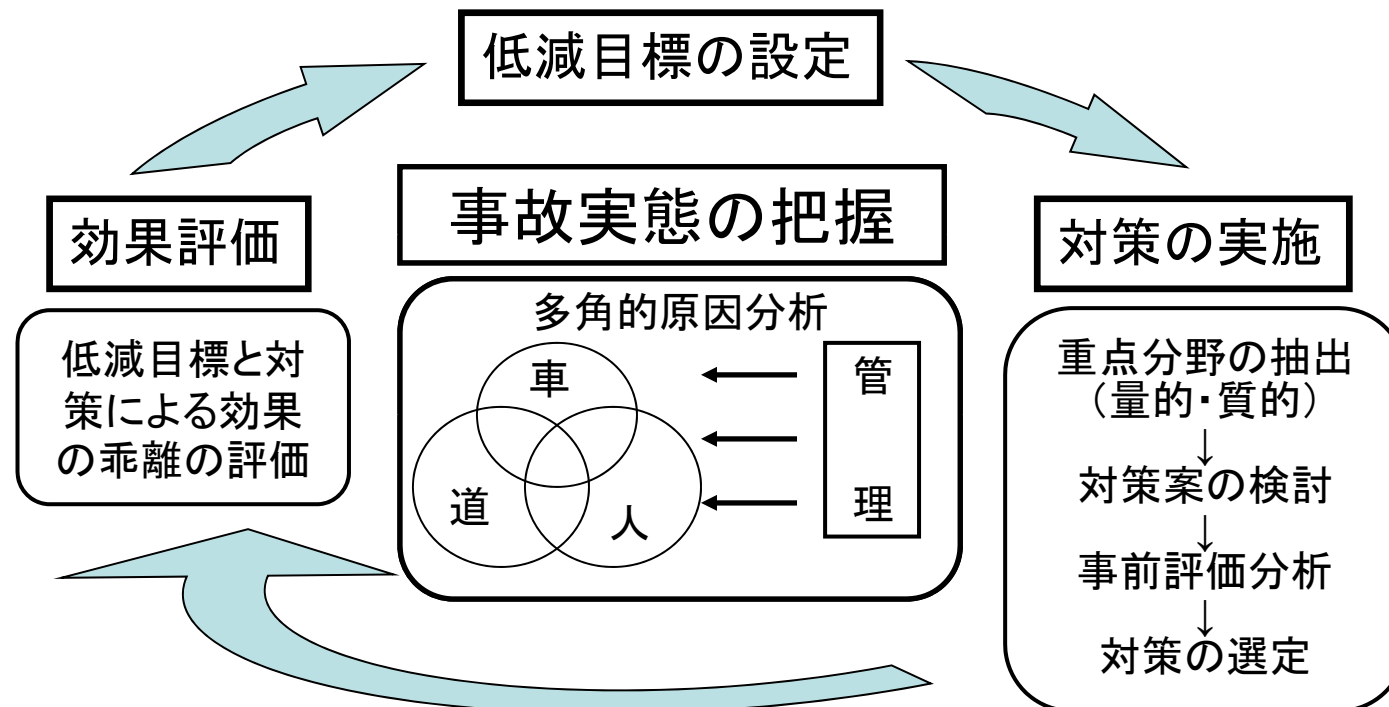
運輸技術審議会答申（平成11年6月）の概要

1. 背景等

- 保有台数及び走行台キロの伸び、高齢ドライバーの増加等の自動車交通を巡る状況の変化に伴い、交通事故件数及び負傷者数の増加傾向が続いており、これまでの事故防止対策の拡充・強化や新たな事故防止対策の策定が強く求められている。
- 本答申は、これを受けて、自動車交通に係る安全対策のあり方について審議を進め、安全に配慮した今後の自動車交通政策のあり方について示したものである。

2. 自動車安全対策のサイクルの実施

- 「低減目標の設定」→「対策の実施」→「効果評価」のサイクルを総合的かつ分野ごとに繰り返し行っていく。

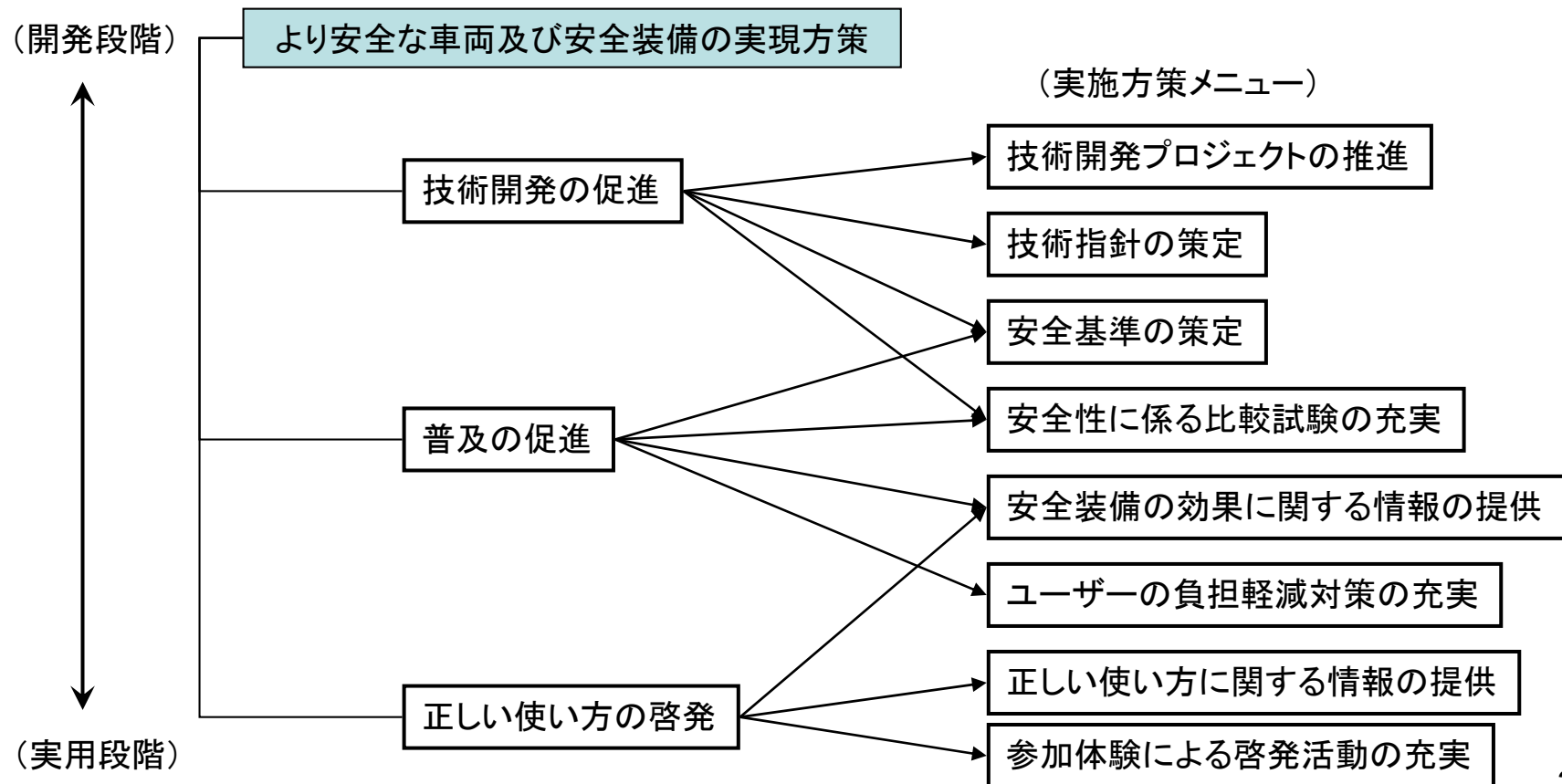


3. 事故低減目標の設定

- 交通事故死者数(30日死者数)について、2005年までに600人削減し、2010年までに1,200人削減する(対1999年比)。

4. 具体的な車両安全対策の推進

- 具体的な車両の安全対策の立案にあたっては、各対策の技術の進展度合いに応じて、安全な車両の技術開発の促進、その普及の促進及びその正しい使い方の啓発に関する方策について検討する必要がある。



①技術開発プロジェクトの推進

- 現在開発が進められている先進安全自動車(ASV)の早期実用化を目指すとともに、その後も産・学・官が連携して車両の安全性を向上させるための技術開発プロジェクトを推進すべきである。

②技術指針の策定

- 実用化の近い新技術等については、その技術が成熟するまでの間、安全上のガイドラインとして技術指針を策定し、その円滑な実用化を図る必要がある。

③安全基準の策定

- 安全基準は、車両の構造や装置の基本的要件を定めるものであって、しかも、強制力を有し、効果が大きいことから、引き続き車両の安全対策の基盤をなすものである。従って、安全基準については、事故実態の把握、基準の策定、効果評価、基準の見直しを体系的、継続的に行うとともに、基準の策定過程の一層の透明化を図るべきである。

④安全性に関する比較試験の充実

- より安全な車両の開発、普及の促進を図るため、車両の安全性に関する比較試験を充実する必要がある。

⑤より安全な車両及び安全装備の普及促進とその正しい使い方の啓発

- より安全な車両及び安全装備の普及の促進を図るため、自動車アセスメントの結果等について自動車ユーザーへ積極的に安全情報として提供するほか、様々な普及方策について検討する必要がある。また、安全装備について、自動車ユーザーに対し、使用の促進を図るとともに、本来の性能が発揮されるよう正しい使い方について啓発する必要がある。

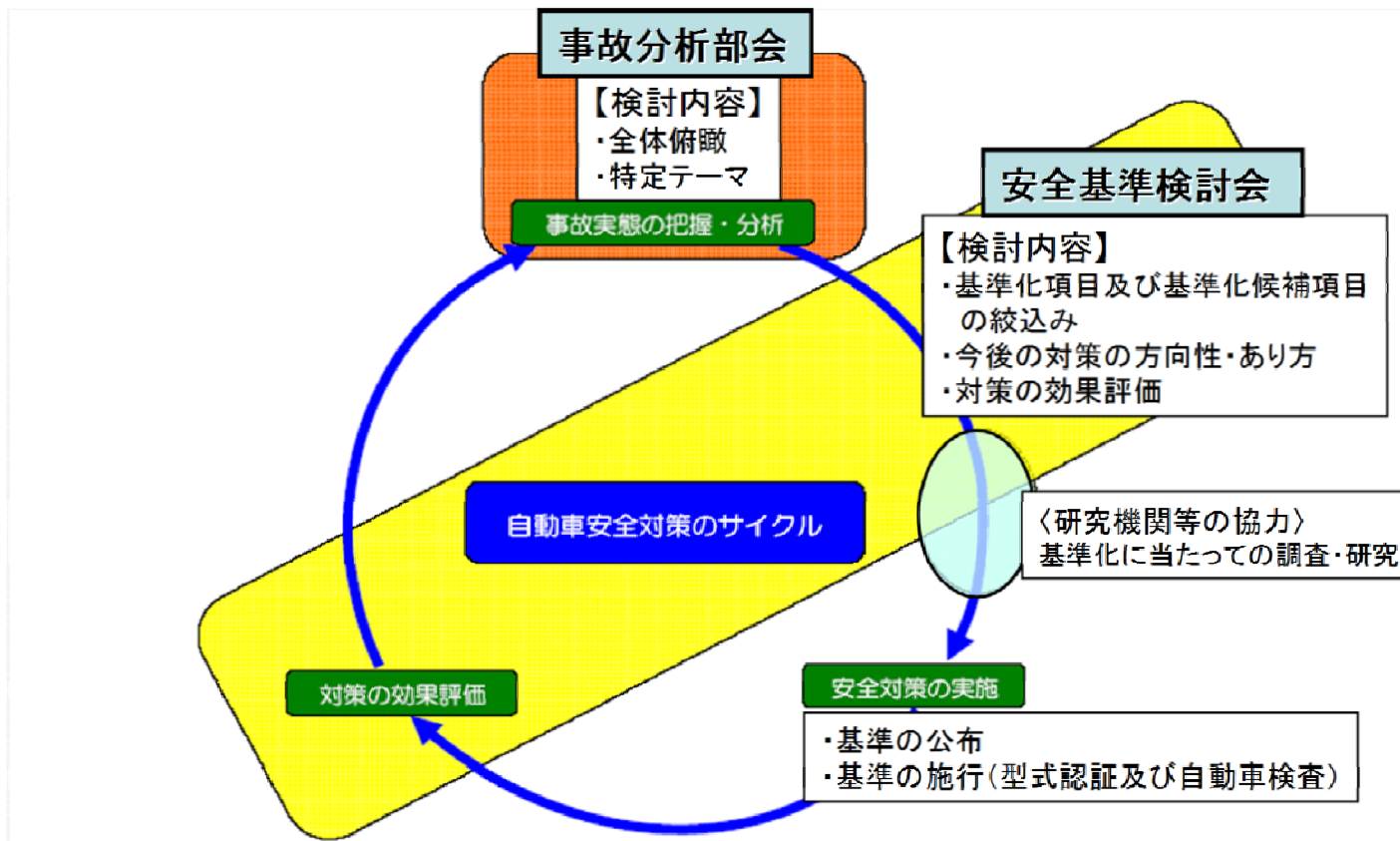
自動車交通部会報告書(平成18年6月)の概要

1. 背景等

- 平成11年の運輸技術審議会答申を踏まえ、車両安全対策を推進したが、交通事故により、平成17年には、年間7,000人近くの方が亡くなるとともに、7年連続して100万人以上の方が負傷しているなど、交通事故は依然として大きな社会問題。
- 本報告は、答申が示した目標に関して、中間的な評価と必要な見直しを行い、今後実施すべき車両安全対策について、第8次交通安全基本計画を具体的に推進する立場から取りまとめたもの。

2. 自動車安全対策のサイクルの実施

運輸技術審議会答申(平成11年6月)に基づき、事故実態の把握・分析→安全対策の実施→対策の効果評価からなる自動車安全対策のサイクルを総合的かつ分野毎に実施することとしている。
具体的な実施体制として安全基準検討会及び事故分析部会を設けて、自動車安全対策のサイクルを推進している。



3. 事故低減目標の設定

- 平成15年(2003年)の効果評価を実施したところ、約1,000人低減したとの結果。
- 平成17年(2005年)の目標(600人減)は既に達成済みであるとともに、平成22年(2010年)の目標(1,200人減)も達成される可能性が高いことから、かかる目標値を2,000人に上方修正。
- また、負傷者数削減目標を新たに設定。2010年までに25,000人削減し、2015年までに50,000人削減する(対2005年比)。

目標年限	死者数削減目標 (30日死者数。対1999年比。)		負傷者数削減目標 (対2005年比)	
	2005年	2010年	2010年	2015年
平成11年答申	600人	1,200人	——	——
平成18年報告書	——	2,000人	25,000人	50,000人
		上乗せ	新たに目標設定	

4. 具体的な車両安全対策の推進結果

①技術開発プロジェクトの推進

- 答申の指摘を踏まえ、産学官の連携を図り、情報処理技術等を利用した運転操作等への支援を行う新技術の開発・実用化を促進するASV推進計画を進めてきたところ。
- その結果、ここ数年の間に、衝突被害軽減ブレーキ、定速走行・車間距離制御装置(ACC)等の技術が実用化され、市場への導入が図られるに至った。

②技術指針の策定

- 答申の指摘を踏まえて取り組んでおり、例えば、既に市場導入が図られている夜間視界情報提供システム(ナイトビジョン)、衝突被害軽減ブレーキ等の技術に対しては、技術指針が策定され活用されているところであり、これら技術の実用化に寄与してきたところである。

③安全基準の策定

- 答申に基づき、安全基準検討会及び事故分析部会において専門家による検討を行っているところである。また、基準策定過程の透明性の確保のため、これらの検討状況の公表や自動車安全シンポジウムの開催等においての一般からの意見の聴取、基準策定に際してのパブリックコメントの実施等を行いながら、安全基準の策定を進めてきたところである。

④安全性に関する比較試験の充実

- 自動車ユーザーの選択を通じてより安全な車両の開発、普及の促進を図るため、「自動車アセスメント」として、車両の安全性に関する比較試験結果及び安全装置の解説やその装備法を公表。
- 答申以降、自動車アセスメントにおいては、歩行者保護性能評価試験やチャイルドシートの安全性評価を実施するなど、比較試験の拡充・強化を図った。
- また、衝突試験の結果の評価についても、3種類の衝突試験(フルラップ前面衝突試験、オフセット前面衝突試験、側面衝突試験)の結果に関して、事故実態を踏まえた総合評価方法の導入を図り、安全性能の比較情報をわかりやすく提供している。

⑤より安全な車両及び安全装備の普及促進とその正しい使い方の啓発

- 安全装備の普及促進とその正しい使い方の啓発のための活動として、自動車アセスメントにおいて、各種安全装置について車種別の装備状況一覧の公表や安全装置の機能の解説を行うなど、自動車ユーザーへの情報提供に努めている。

5. 更なる車両安全対策の考え方と主な内容

ITの発展、少子高齢社会の進展といった今後の社会構造の変化を見越した上で、以下の対策に取り組むこととする。

① 予防安全技術の普及・促進

- 車両安全対策によって継続的に死者数を低減していくために、予防安全技術の普及促進を一層推進すべき。
 - ⇒ 大型車の衝突被害軽減ブレーキの普及促進
 - ⇒ ドライブレコーダを活用した事故分析／効果評価の充実

② 交通事故時の衝突後被害軽減対策の充実

- 死者数及び負傷者数の低減とともに重傷及び後遺障害の発生を低減させるべく、衝突後被害軽減対策の充実を図るべき。
 - ⇒ 安全装置の正しい使い方の促進(乗員保護に効果が高いものの着用率の低い(約8%)後部座席シートベルトの着用促進)

③ 大型車の安全対策の推進

- 一旦事故が発生すると他車も含めた被害が甚大となることが多い大型車については、新たな安全技術の活用も含めた安全対策を推進すべき。
 - ⇒ ①に同じ

④ 歩行者・高齢者対策の推進

- 今後の社会の少子高齢化の進展を踏まえ、歩行者保護の対策、高齢者が加害者となる事故への対策、高齢化による事故時の負傷拡大への対策を推進すべき。
 - ⇒ 歩行者対策の推進(歩行者の脚部保護に係る世界統一基準の策定・導入の促進を図る。)