

交通政策審議会技術安全 WG の審議事項及び論点の整理

I. 第1回会議での委員からの主な意見

第1回の技術安全WGで委員から出された主な意見は、以下の通り。

<高齢歩行者対策について>

- 高齢者・子供の歩行者対策について、例えばASVのパンフレットの中にドライバーとして高齢歩行者に気をつけなければならない点を簡単に盛り込むことなど、技術だけに頼ることなく、教育にも踏み込むことが必要。
- 高齢ドライバーに対する対策を考える場合、高齢ドライバーの独特の特性を考慮することも必要であり、傾向をつかむためのデータの吟味が必要。
- 運転支援システムが高齢運転者対策として大きな役割を果たすものと考えられることから、新技術（電気自動車とか超小型モビリティ）の中の一つとして検討される必要がある。ただし、高齢のドライバーが運転支援システムを使うことにより行動変容を起こし、今までとは違うタイプの事故が増えてくるという可能性がある。
- 過度な運転支援は人間の能力を退化させてしまうことにもなり、依存を生むような支援は行うべきではない。

<子供の安全対策について>

- 現在の少子化対策では、子供を死なせない努力というのは欠けていると感じる。
- チャイルドシートを装着しながらも、頭部外傷で亡くなっている子供がものすごく多い。チャイルドシートをはじめとした安全装置の使い方の啓発が必要。

<小型車、超小型モビリティについて>

- 小型車、超小型モビリティといった車が問題となるのは、やはり高い加速度。高齢者に特に厳しいという状況が生まれかねませんので、導入前には安全面の検討が必要。

<その他について>

- 事故の前に実は病気等で気を失って、それで事故になったという事例もあり、実態把握が必要。

Ⅱ. 審議事項と方針案

I. の委員からの意見を踏まえて、技術安全 WG では以下の事項について、方針案に沿って審議することとしたい。

1. 2010 年度（平成 22 年度）までに車両安全対策で死亡者数を 2,000 人削減との目標（平成 18 年交通政策審議会自動車交通部会報告）の達成状況の評価（方針案）

2009 年度に行った分析の結果、2008 年までに車両の安全対策により、1999 年比で約 1,700 人の死者を低減したと推計されており、目標は達成される見込み。

第 3 回の会議で 2009 年までの分析結果を提示予定。

2. 2020 年度（平成 32 年度）までの新たな数値目標（交通事故死者数等）の設定

（方針案）

今後導入が予定されるいくつかの予防安全技術の効果予測を踏まえて、5 年後及び 10 年後の車両安全対策による削減目標を設定。

3. 交通安全上の課題に対する今後 10 年間の車両安全対策の対応方針

（方針案）

第 1 回技術安全 WG の議論を踏まえて、現在の交通安全上の課題は以下の通りと考えられ、2. の目標を達成するためには、これらの課題への対応が必要となる。

- (1) 高齢化の進展に対する対応
- (2) 少子化対応（子供への重点対策、子育て世代の支援）
- (3) 歩行者・自転車乗員対策
- (4) 大型車のからむ重大事故対策
- (5) ニーズが高まる新たなモビリティ（電気自動車、超小型モビリティ、パーソナルモビリティ）への対応

これらの課題について、現在検討されている第 9 次の交通安全基本計画を踏まえた、交通事故削減対策の全体像（別紙参照）を念頭に置き、自動車技術に関係する部分について、今後 10 年を目安に対策を講じるべき項目と大まかな対策の方向性について議論を行う。

Ⅲ. 車両安全対策における対策の方向性に係る論点の整理

Ⅱ. 3. で示した交通安全上の課題について、車両安全対策における対策の方向性について、技術安全 WG で議論すべき論点を整理した。

(1) 高齢化の進展に対する対応

①高齢歩行者の被害軽減のための車両面でどのような対策を行うべきか。

(対策例) 通信技術等を活用した歩行者・自転車検知技術の普及、生活道路での車両速度の制限等

(課題) 対策技術の実用化、交通環境整備との連携等

②高齢運転者による事故防止のための車両面でどのような対策を行うべきか。

(対策例) 高齢運転者に過信・混乱を与えない範囲での運転支援・情報提供システムの開発・普及、健康起因による事故への対策等

(課題) 高齢者の運転特性の把握、対策技術の実用化等

③高齢同乗者の被害軽減のための車両面でどのような対策を行うべきか。

(対策例) シートベルトのフォースリミッターの普及、車いすでの乗車の安全性向上等

(課題) 詳細な事故分析による高齢者の受傷メカニズムの解明等

(2) 少子化対応 (子供への重点対策、子育て世代の支援)

①歩行中・自転車乗車中の子供の被害軽減のための車両面でどのような対策を行うべきか。

(対策例) 通信技術等を活用した歩行者・自転車検知技術の普及、生活道路での車両速度の制限等

(課題) 対策技術の実用化、交通環境整備との連携等 (再掲)

②チャイルドシートの確実かつ適切な使用を徹底するために車両面でどのような対策を行うべきか。

(対策例) ISOFIX チャイルドシートの普及、注意書きの掲示等

(課題) 交通安全思想の普及活動との連携等

(3) 歩行者・自転車乗員対策

①歩行者の被害軽減のための車両面でどのような対策を行うべきか。

(対策例) 通信技術等を活用した歩行者・自転車検知技術の普及、生活

道路での車両速度の制限等

(課題) 対策技術の実用化、交通環境整備との連携等 (再掲)

(4) 大型車のからむ重大事故対策

①大型車の事故の防止・被害の軽減のための車両面でどのような対策を行うべきか。

(対策例) 衝突回避又は被害軽減のための予防安全技術の開発・普及等

(課題) 対策技術の実用化、車両コスト増等

(5) ニーズが高まる新たなモビリティ（電気自動車、超小型モビリティ、パーソナルモビリティ）への対応

①電気自動車の安全性確保のために、車両面でどのような対策を講じるべきか。

(対策例) バッテリーの安全確保、改造EVの品質確保、静音性対策等

(課題) 基準の国際整合化等

②超小型モビリティ・パーソナルモビリティの安全性確保のために、車両面でどのような対策を講じるべきか。

(対策例) 最高速度の制限、超小型モビリティへの衝突安全基準の適用、予防安全技術の装着等

(課題) 超小型モビリティのコンセプトの明確化、利便性の維持等

(6) その他の論点

①道路交通環境の整備との連携施策

(対策例) 通信を活用した運転支援システムの実現等

(課題) 対策技術の実用化等

②交通安全思想の普及徹底、安全運転の確保及び交通秩序の維持のための施策との連携施策

(対策例) 安全性の高い自動車や安全装置の普及促進のための情報提供、交通環境に応じた自動車から運転者への安全運転のための情報の提供、飲酒運転等の危険な使用の防止技術の装備、ドライブレコーダ等の記録装置の装着促進等

(課題) 情報提供制度の整備、ドライブレコーダ等の記録情報の活用体制の整備等

③救助・救急活動との連携施策

(対策例) 緊急通報装置の装備
(課題) 緊急通報システムの構築、制度整備

④車両安全対策における研究開発及び調査研究の充実

(対策例) ドライブレコーダの活用や医工連携による交通事故調査体制の拡充強化
(課題) ドライブレコーダ等の記録情報の活用体制の整備、調査のための人員・コストの確保等

⑤車両の安全対策の推進体制の見直し

(対策例) 安全基準検討会、事故分析部会、ASV 検討会及び自動車アセスメント評価検討会の連携強化
(課題)

交通事故削減対策の全体像

現在検討中の第 9 次交通安全基本計画を踏まえると、交通事故削減対策の全体像については、以下の通り整理される。

(1) 道路交通環境の整備

- 生活道路等における人優先の安全・安心な歩行空間の整備（車両速度の抑制、自動車、自転車、歩行者等の異種交通の分離）
- 幹線道路における交通安全対策（事故危険個所の特定と対策）
- 高度道路交通システムの活用（路車間、車車間、歩車間の通信を活用した運転支援システムの実現）

(2) 交通安全思想の普及徹底

- 年齢に応じた参加・体感・実践型の安全教育活動（学校における交通安全教育の充実、高齢者・外国人等への交通ルール等の知識の普及）
- 交通安全に関する普及啓発活動（自転車用ヘルメットの着用の徹底、シートベルト・チャイルドシートの正しい着用の徹底、飲酒運転の根絶、歩行者や自転車の反射材等交通安全用品の活用、事故データ及び事故多発地点に関する情報の提供）

(3) 安全運転の確保

- 運転者教育等の充実（自動車教習所における教育の充実、高齢者に対する教育の充実）
- 自動車運送事業者の安全対策の充実（労働基準法等の関係法令の履行及び運行管理の徹底、ドライブレコーダ、運行記録計等を活用した運転者教育、）

(4) 車両の安全対策

- 先進安全自動車の開発・普及等による各課題への対応
- 自動車の検査、点検整備及びリコール制度の充実（不安全な自動車の排除）

(5) 交通秩序の維持

- 交通の指導取締りの強化

(6) 救助・救急活動の充実

- 救助・救急体制の整備（応急手当の普及啓発活動、救急救命士の育成・配置等の促進、緊急通報システム・現場急行支援システムの拡充）

（7）被害者支援の推進

- 自動車損害賠償保障制度の充実等

（8）研究開発及び調査研究の充実

- 道路交通事故の安全に関する研究開発の推進
- 道路交通事故原因の総合的な調査研究の充実強化（工学、医学、心理学等の分野の専門家や病院、大学、民間研究機関等が連携した総合的な事故調査の実施）