

—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—

## 1. 現状

○近年、自動車交通事故による被害は減少傾向にあるが、平成22年には5,000人近い人が亡くなり、約90万人が負傷しており、依然として深刻な状況である。

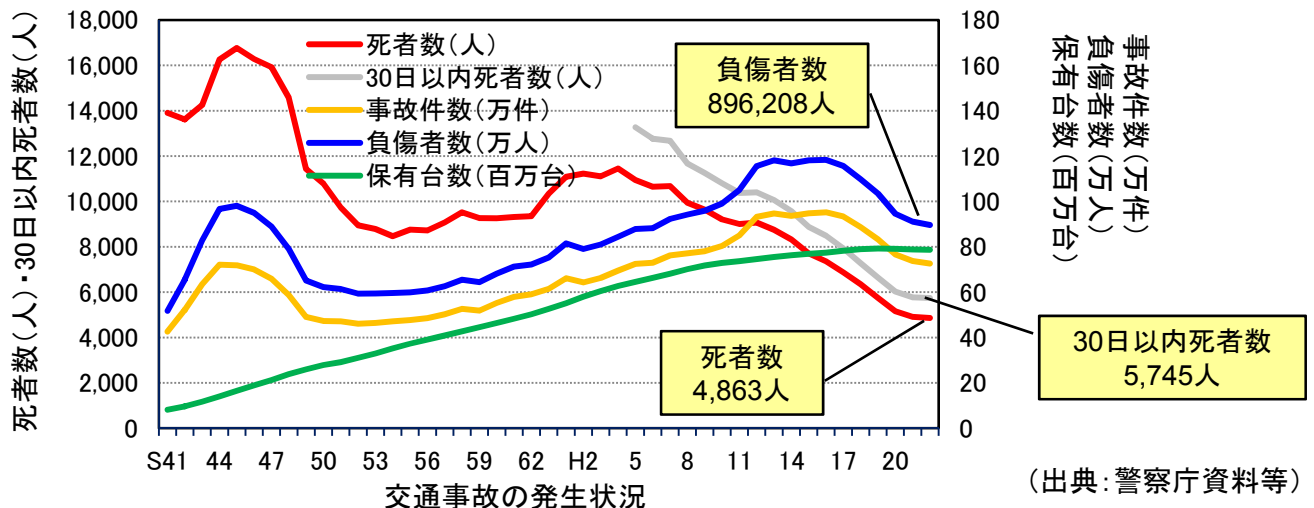
○「平成30(2018)年を目途に、交通事故死亡者数を2,500人以下とし、世界一安全な道路交通の実現を目指す」(平成22年1月 内閣府特命担当大臣談話)

○「究極的には交通事故のない社会を目指し、平成27(2015)年までに24時間死者数を3,000人以下とする」(平成23年3月 第9次交通安全基本計画)

○2011年～2020年を「道路交通安全のための行動の10年」(国連)

○世界に例をみない高齢化の進展、ハイブリッド自動車や電気自動車の急速な普及など交通社会や自動車を取り巻く環境が大きく変化しようとしている。

○なお、平成23年3月に発生した東北地方太平洋沖地震を受け、災害発生時の対応を視野に入れた車両安全対策の検討が重要。



## 2. 車両安全対策の実施状況

○これまでの目標:平成22年までに、交通事故による30日以内死者数を2,000人※削減

○目標達成に向け、自動車安全対策のサイクルに則り、以下のような取組を実施

- (1) 先進安全技術を使った自動車(ASV)の開発・普及の促進
- (2) 衝突基準等の安全基準の策定・施行
- (3) 自動車の安全性能を比較評価し、その結果を情報提供



○平成21年で死者数が1,977人※削減されたとの結果から、目標は概ね達成された。

○負傷者数の削減目標は達成に至らず。

※ 目標値及び達成の評価値は、前面衝突安全性能、側面衝突安全性能及び歩行者頭部保護性能の向上等の効果の試算による

### 3. 今後の車両安全対策

#### (1) 少子高齢化への対応

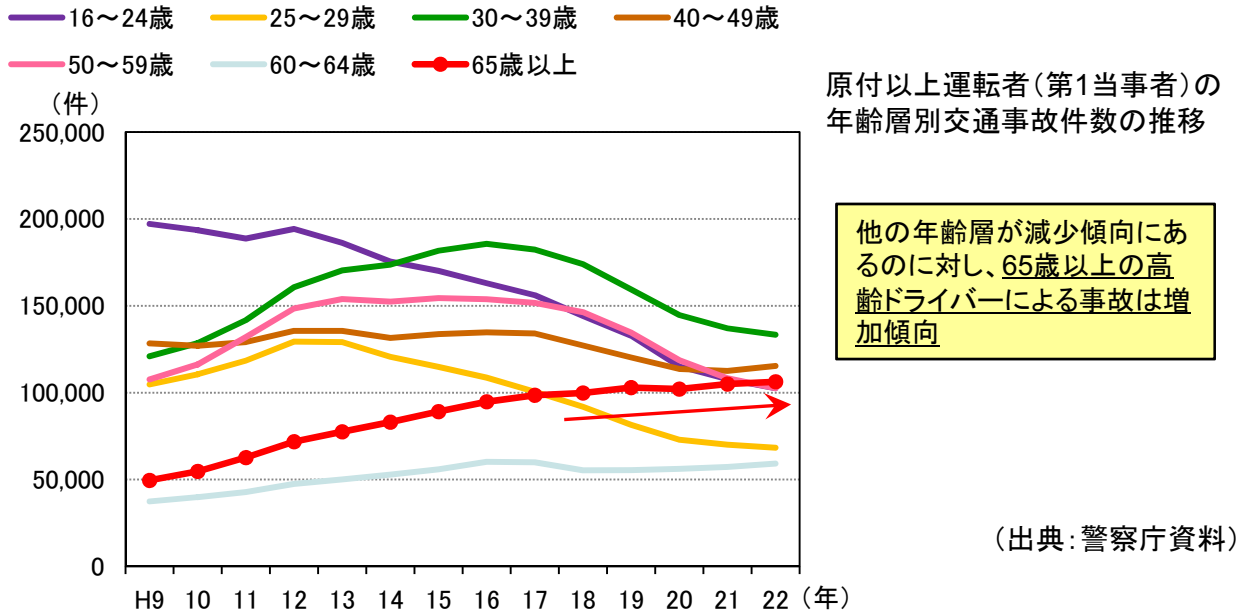
○高齢化の進展により、高齢ドライバーの増加とともに交通事故件数も増加傾向にある。

→・高齢者等に対応した乗員保護技術の開発・普及

・高齢ドライバーに対応した運転支援システムの開発・普及

○チャイルドシートは約6割の使用率となっているが、そのうち誤使用が約6割となっている。

→チャイルドシートの確実、かつ、適切な使用の徹底



#### (2) 歩行者・自転車乗員の被害者数削減対策

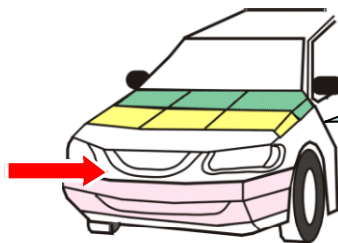
○「歩行中」の死者数が最も多く、「歩行中・自転車乗車中」の死者は全体の約半数である。

○65歳以上の高齢者・15歳以下の子供は、他の年齢層に比べ、歩行中・自転車乗車中の死傷者が多い。

○人対車両事故においては、危険認知速度が30km/h以上で急激に死亡率が上昇している。

→・自動車の歩行者保護基準の拡充

・予防安全技術の開発・普及の検討(衝突被害軽減ブレーキ、ISA等)



(歩行者脚部保護試験)  
人の足を模擬したインパクトを自動車の前面に衝突させ、その衝撃を測定する。

【歩行者脚部保護基準の導入】

### (3) 新たなモビリティへの対応

○環境意識の高まりなどにより、ハイブリッド自動車や電気自動車が急速に普及している。

→リチウムイオン電池や走行音があまりしないこと(静音性)に係る技術基準の策定

○環境意識の高まりや、高齢者の移動手段の確保など、多様なニーズに対して超小型モビリティへの期待が高まっている。

→二人乗りの超小型モビリティに自動車と同等の衝突安全性能等を備えることはできず、一般の交通環境において自動車と同様に使用して事故が発生した場合、乗員が被害を受ける危険性がある

・しかし、二輪車や現行のミニカー(原付四輪)と同様に、その特性を活かした利活用が考えられ、車格や用途に即した安全基準を定め、適用することが適当。具体的には、ミニカーの基準をベースに安定性等の安全性能や走行性能を確保するための基準を検討すべき

・これらを踏まえ、今後、実証実験等により、実際に公道を走行した場合の影響等を確認し、望ましい利活用場面や、求められる性能について検討することが必要

・移動支援ロボットについては、交通社会における受容性等を確認する必要があり、平成23年から実施される特区における実証実験の結果等を踏まえて検討することが必要



二人乗りの超小型モビリティのイメージ



(現行のミニカー)



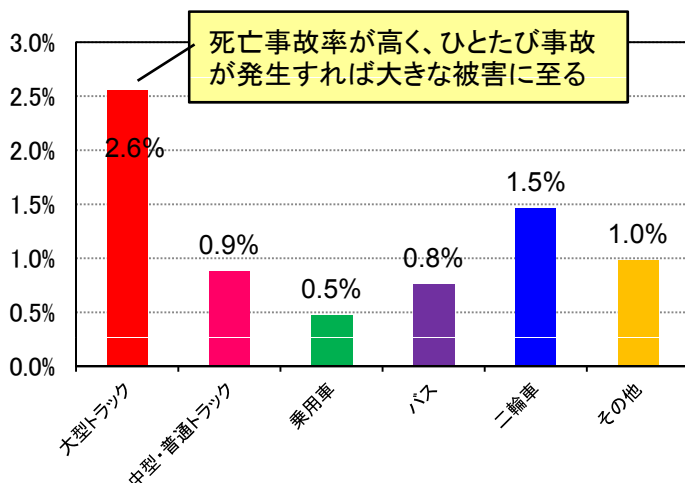
移動支援ロボット

### (4) 大型車がからむ重大事故対策

○事故件数は少ないが、事故発生時の被害が大きい。

→事業用自動車への予防安全技術の導入に係る支援策の充実及び装着義務付けの検討(衝突被害軽減ブレーキ、ふらつき注意喚起装置、車線逸脱警報装置等の技術)

・ドライバーが健康起因で運転不能となることによる事故について、特に多くの乗客を運送するバス、車両が大きいトラック、クレーン車等において、運転不能となった場合でも安全に車両を停止させるような対応技術について検討することが必要



平成22年中の  
当事者種別(第1当事者)死亡事故率

(出典:警察庁資料)

## 4. 対策推進のための共通課題への対応

### (1) 事故調査の拡充

○ 予防安全技術の開発・普及や高齢者対策を実施するうえで、事故時の受傷メカニズムや高齢者の運転特性を把握するため、より詳細な事故調査を行う必要がある。

- 事故の詳細情報が得られるドライブレコーダ・イベントデータレコーダ(EDR)を有効活用するためのデータの収集・分析を行う体制の検討
- ・ 医療機関との連携により、事故時の傷害データや救急医療データの収集
- ・ 収集したデータをもとにしたきめ細かい車両安全対策の検討

### (2) 運転支援システムのありかたの検討

○ 予防安全技術は交通事故被害の軽減に有益であるものの、ドライバーが予防安全技術に頼りすぎること、安全確認を怠ったり、自身の運転能力を超えた運転を行う可能性が考えられる。

- 技術基準の水準、ドライバーの運転状況に係る知見、運転支援システムの設計に関する考え方の整理、法的な問題などを含めた包括的な議論

### (3) その他

- ・ 情報通信技術を活用した高度道路交通システム(ITS)の高度化により、路車間・車車間・歩車間通信を活用した運転支援システムの検討
- ・ 医療機関と連携した事故発生時の自動事故通報システムの開発・普及
- ・ 電気自動車や超小型モビリティ等の新車時の安全性の確認と使用過程での安全性能の維持のための手法の検討

## 5. 数値目標の設定

平成30年までの政府目標等を踏まえ、車両安全対策によりおおよそ3分の1の削減を担うこととして目標を設定

**平成32(2020)年までに、  
交通事故死者数(30日以内死者数)を1,000人削減(平成22年比)**