

「安全運転サポート車」の普及啓発に関する関係省庁副大臣等会議 中間取りまとめ(概要)

交通対策本部(本部長:内閣府特命担当大臣)の下、早急に対策を講じることとされている高齢運転者の交通事故防止対策の一環として、「安全運転サポート車」の普及啓発を行うため、「安全運転サポート車」の普及啓発に関する関係省庁副大臣等会議を設置。

【構成員】経済産業副大臣、国土交通副大臣、内閣府副大臣(金融担当)、警察庁交通局長

【開催実績】第1回会合 平成29年1月25日、第2回会合 平成29年2月28日、第3回会合 平成29年3月22日



「安全運転サポート車」(ver.1.0)のコンセプト

- 75歳以上運転者の死亡事故は、正面衝突等・人対車両・追突等が7割、またブレーキとアクセルの踏み間違いを原因とする死亡事故は75歳未満運転者と比較して高い水準。
- 高齢運転者の事故実態を踏まえて、平成29年度から実施する官民をあげた普及啓発のため、「安全運転サポート車」(ver1.0)のコンセプトを以下の通り定義

愛称:セーフティ・サポートカーS(略称:サポカーS)(高齢運転者向け)	
ワイド	自動ブレーキ(対歩行者)、ペダル踏み間違い時加速抑制装置※1 車線逸脱警報※2、先進ライト※3
ベーシック+	自動ブレーキ(対車両)、ペダル踏み間違い時加速抑制装置※1
ベーシック	低速自動ブレーキ(対車両)※4、ペダル踏み間違い時加速抑制装置※1

自動ブレーキは、高齢運転者に限らず、全ての運転者の交通事故防止等に資するため、その搭載自動車全般についても、セーフティ・サポートカー(略称:サポカー)を愛称として、全ての運転者に対する普及啓発を行う(後述)。

※1 マニュアル車は除く。 ※2 車線維持支援装置でも可 ※3 自動切替型前照灯、自動防眩型前照灯又は配光可変型前照灯をいう。 ※4 作動速度域が時速30km以下のもの
 ※5 将来、技術の進化や目的に応じ、「安全運転サポート車」の対象装置の拡大を想定
 ※6 このほか、高齢運転者による事故の防止に効果がある技術についても、各社の判断で安全運転サポート車の機能として追加し、普及啓発に活用することができる。

官民をあげての普及啓発(平成29・30年度を重点期間として設定)

- 関係府省庁、地方公共団体、自動車関係の団体・企業等への協力依頼
- ホームページ、啓発チラシの配布等による積極的な広報活動
- 自動車教習所、自動車ディーラー等における体験機会の拡大
- 高齢者本人のほか家族への普及啓発 など

自動車メーカーによる取組み※7

- 先進安全技術の性能向上と搭載拡大
 - 2020年までにほぼ全ての車種(新車乗用車)に自動ブレーキ及びペダル踏み間違い時加速抑制装置を標準装備又はオプション設定 など
- ディーラー等における普及啓発、試乗機会の提供等
- 後付けの警報装置の販売・取付け(一部メーカー)※8

※7 国内乗用車メーカー8社から提出された「高齢運転者事故防止対策プログラム」より
 ※8 自動車メーカー以外の者が開発する後付け装置についても、その効果や使用上の注意点等を評価・公表する枠組みの創設を検討。

自動車アセスメントの拡充、先進安全技術の基準策定

- 自動車アセスメントについて、高齢運転者による事故の防止等に効果がある先進安全技術を対象に加える等の拡充。
- 一定の安全効果が見込まれる水準に達した先進安全技術から国際基準化を主導し、安全基準の策定を検討。
- 基準策定までの間、自動車メーカー等の求めに応じ、自動ブレーキ等の先進安全技術が一定の性能を有していることを国が確認し、その結果を公表等する制度の創設を検討。

任意自動車保険のASV割引の導入

- 自動ブレーキ装着車の任意自動車保険料を9%割引(平成30年1月より)

自動ブレーキの普及率目標の設定

- 「自動ブレーキ」の新車乗用車搭載率を2020年までに9割以上とする。

更なる普及促進のための今後の論点

- 安全性能に優れた自動車の更なる普及を図る上でどのような施策が効果的か、引き続き検討を進める。
- 併せて、自動ブレーキ等の先進安全技術は、高齢運転者に限らず、全ての運転者の交通事故防止や被害軽減に資するものであることから、自動ブレーキを搭載した自動車全般(「セーフティ・サポートカー(略称:サポカー)」)についても、官民をあげてあわせてその普及啓発に取り組む。