

# 新たな課題・安全対策・状況の変化の事例

---

## 高齢運転者交通事故防止対策に関する有識者会議の開催について

経緯

### 【高齢運転者による交通事故防止対策に関する関係閣僚会議の開催】（平成28年11月15日）

- 高齢運転者による交通死亡事故の発生状況等を踏まえ、高齢運転者の交通事故防止対策に政府一丸となって取り組むために開催
- 安倍総理から次の3点について指示
  - 改正道路交通法の円滑な施行
  - 社会全体で高齢者の生活を支える体制の整備
  - **更なる対策の必要性の検討**



高齢運転者による交通事故防止対策に関する関係閣僚会議  
（提供：内閣広報室）

### 【高齢運転者交通事故防止対策ワーキングチームの設置】（平成28年11月24日）

- 高齢運転者の交通事故防止について、関係行政機関における更なる対策の検討を促進し、その成果等に基づき早急に対策を講じるため、交通対策本部（本部長：加藤内閣府特命担当大臣）の下に設置
- ワーキングチームは、各省庁から検討・実施状況等の報告を受け、平成29年6月頃を目途に、全体的な取りまとめを行うとともに、以降も引き続き必要な検討を継続

## 高齢者事故対策等を目的とした自動運転技術の開発・普及の促進

- 高齢運転者による交通死亡事故の発生状況等を踏まえ、高齢運転者の安全運転を支援する先進安全技術を搭載した自動車の性能向上と普及啓発を図るべく、副大臣等会議を設置し検討。  
本年3月22日に、中間取りまとめ(案)を作成。
- 先進安全技術は自動運転の要素技術。先進安全技術の性能の向上と普及は、将来の自動運転の安全な普及にも繋がるもの。

## 背景

## 【高齢運転者による交通事故防止対策に関する関係閣僚会議】（平成28年11月15日開催）

安倍総理から次の3点について指示

- ・ 改正道路交通法の円滑な施行
- ・ 社会全体で高齢者の生活を支える体制の整備
- ・ 更なる対策の必要性の検討

## 「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

- 第1回：平成29年1月25日
  - ・ 自動車の先進安全技術の現状／・ 論点整理と今後の進め方 など
- 第2回：平成29年2月28日
  - ・ 自動車メーカーの取組みについて／・ 「安全運転サポート車」のコンセプトについて／・ 当面の普及啓発方策について など
- 第3回：平成29年3月22日
  - ・ 先進安全技術の一層の普及促進のための環境整備／・ 中間取りまとめ(案)

「安全運転サポート車」(ver.1.0)のコンセプト

安全運転サポート車 (ver1.0)	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 車線逸脱警報、先進ライト
	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
	ベーシック	自動ブレーキ(低速) ペダル踏み間違い時加速抑制装置

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、その搭載自動車についても、運転者全般に向けた普及啓発の対象とする。

自動車アセスメントの拡充、先進安全技術の基準策定

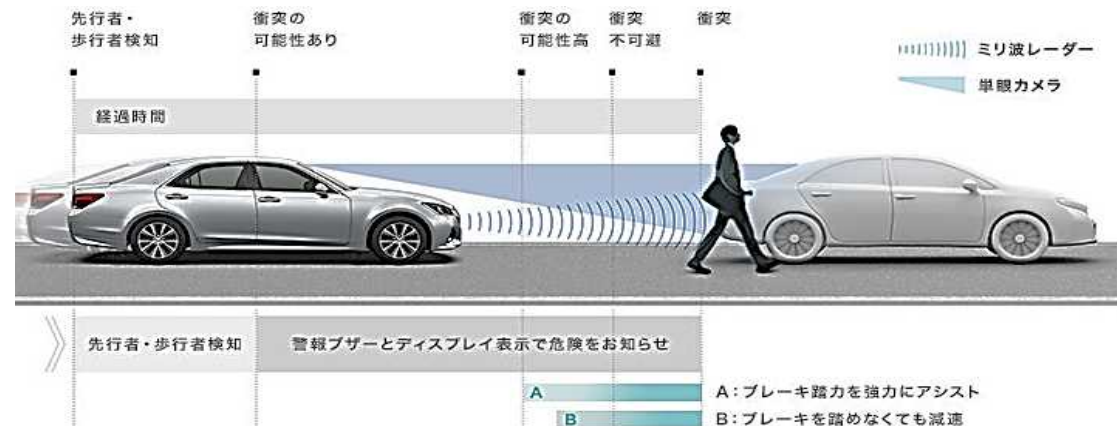
- ・ 自動車アセスメントについて、高齢運転者による事故の防止等に効果がある先進安全技術を対象に加える等の**拡充**。
- ・ 一定の安全効果が見込まれる水準に達した先進安全技術から、基準の国際調和に配慮しつつ、安全基準の策定を検討。
- ・ 基準策定までの間、自動車メーカー等の求めに応じ、自動ブレーキ等の先進安全技術が一定の性能を有していることを国が任意で確認し、その結果を公表等する制度の創設を検討。

自動車メーカーによる取組み

任意自動車保険のASV割引の導入

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)

更なる普及促進のための今後の論点



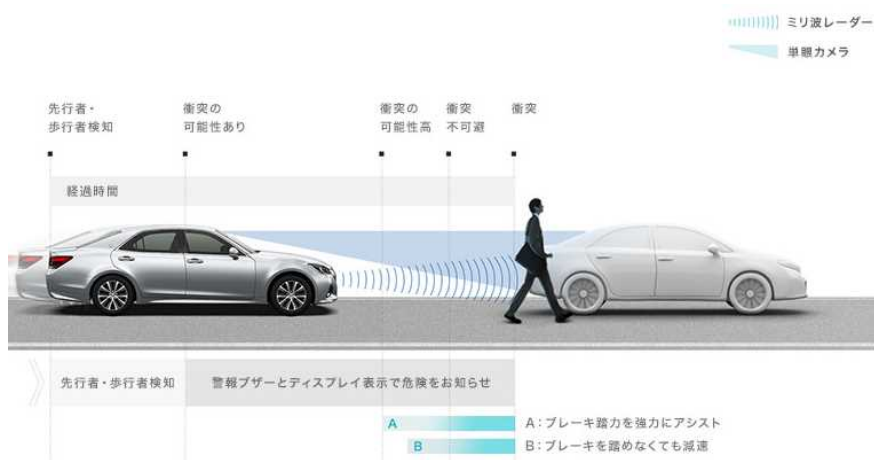
\*トヨタ自動車(株)ホームページより

# セーフティ・サポートカーS

自動ブレーキ



踏み間違い事故防止



(トヨタ自動車HPより)



(日産自動車HPより)

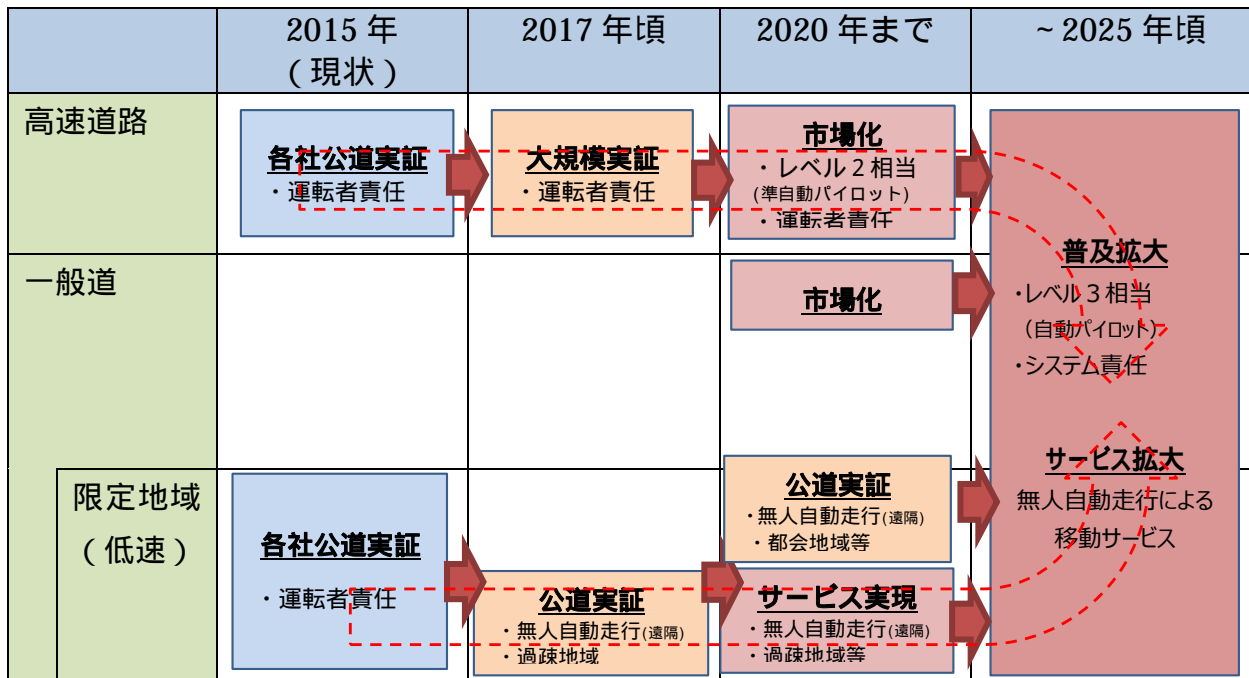
# “サポカーS”

# 自動走行システムの基本戦略と市場化期待時期

- 多様な交通状況での完全自動走行可能な技術の実現に向け、大きく二つのアプローチがある。
  - 「多様な交通状況優先」：徐々に自動制御活用型のレベルを上げるアプローチ
  - 「レベル4 実現優先」：狭く限定された交通状況から、徐々に範囲を拡大するアプローチ
- その中で、特に中心的役割が期待される、①高速道路での自動走行可能な自動車、②限定地域での無人自動走行移動サービスを中心に、市場化期待時期・サービス実現時期を設定。

## < 全体ロードマップ (イメージ) >

- レベル2の中で高度な自動走行システムであり、レベル3に向けたステップとなる「準自動パイロット」を、2020年までに市場化。
- 遠隔型や専用空間での「無人自動走行移動サービス」を、2020年までに限定地域においてサービス提供開始。



## < 市場化・サービス実現期待時期 >

分類	実現が見込まれる技術(例)	市場化等期待時期
レベル2	・追従・追尾システム (ACC+LKA等)	市場化済
	・自動レーン変更	2017年
	・「準自動パイロット」	2020年まで
レベル3	・「自動パイロット」	2020年目途
遠隔型、 専用空間	・「無人自動走行移動サービス」	限定地域 2020年まで
レベル4	・完全自動走行システム (非遠隔型)	2025年目途

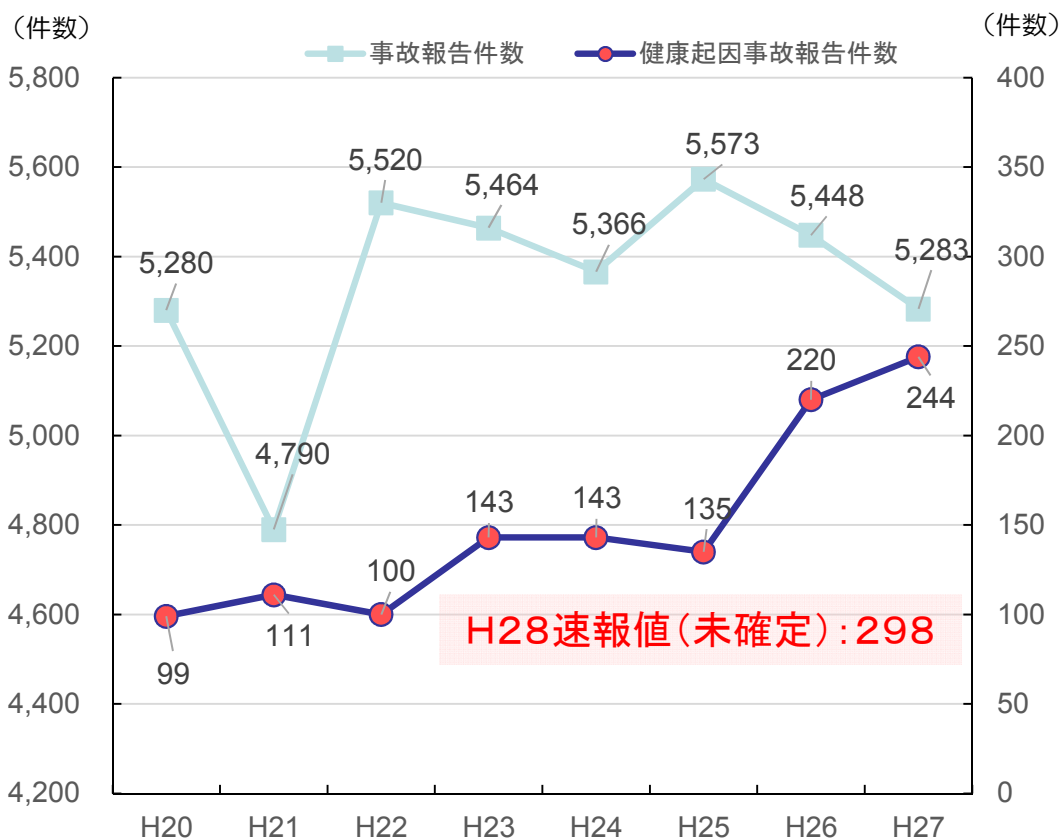
- ・「準自動パイロット」：高速道路での自動走行モード機能（入ランプウェイから出口ランプウェイまで。合流、車線変更、車線・車間維持、分流など）を有するシステム。自動走行モード中も原則ドライバー責任であるが、走行状況等について、システムからの通知機能あり。
- ・「自動パイロット」：高速道路等一定条件下での自動走行モード機能を有するシステム。自動走行モード中は原則システム責任であるが、システムからの要請に応じ、ドライバーが対応。
- ・「無人自動走行移動サービス」：車両内にドライバーが存在せず、遠隔（車両外）のドライバーに相当する者を含む自動走行システム（遠隔型自動走行システム）による移動サービス、または専用空間における無人自動走行システム（レベル4）等による移動サービス。

# 健康起因事故の事故報告件数の推移

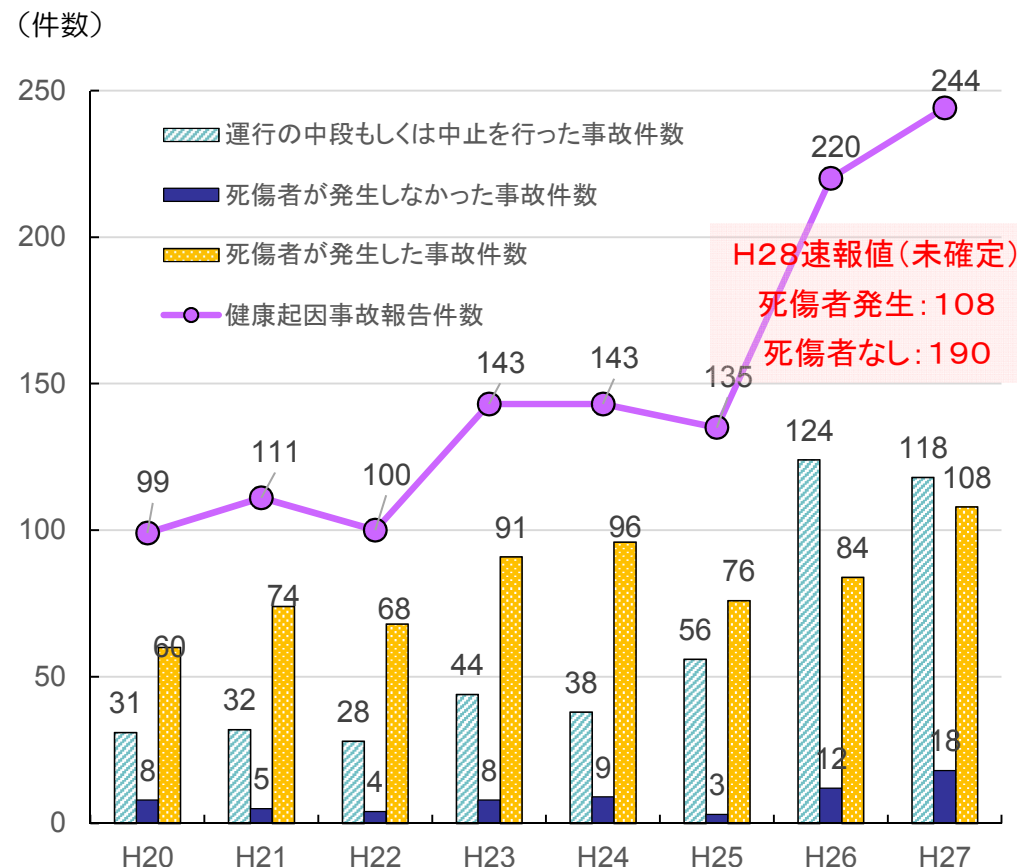
○国土交通省では自動車事故報告規則において、事故又は運行を中断した事案を事故として報告するよう義務付け。平成21年に報告対象の内容を明確化するとともに、報告の徹底を事業者にも周知。事故報告規則に基づく報告件数は、近年5,000件強で推移。

○健康起因事故とは、運転者の疾病により、事業用自動車の運転を継続できなくなったものをいう(自動車事故報告規則)。健康起因事故に対する事業者の意識の高まり等を反映し、平成26年における報告件数は大幅に増加。

## 全事故報告件数および健康起因事故件数の推移



## 健康起因事故の報告件数の内訳

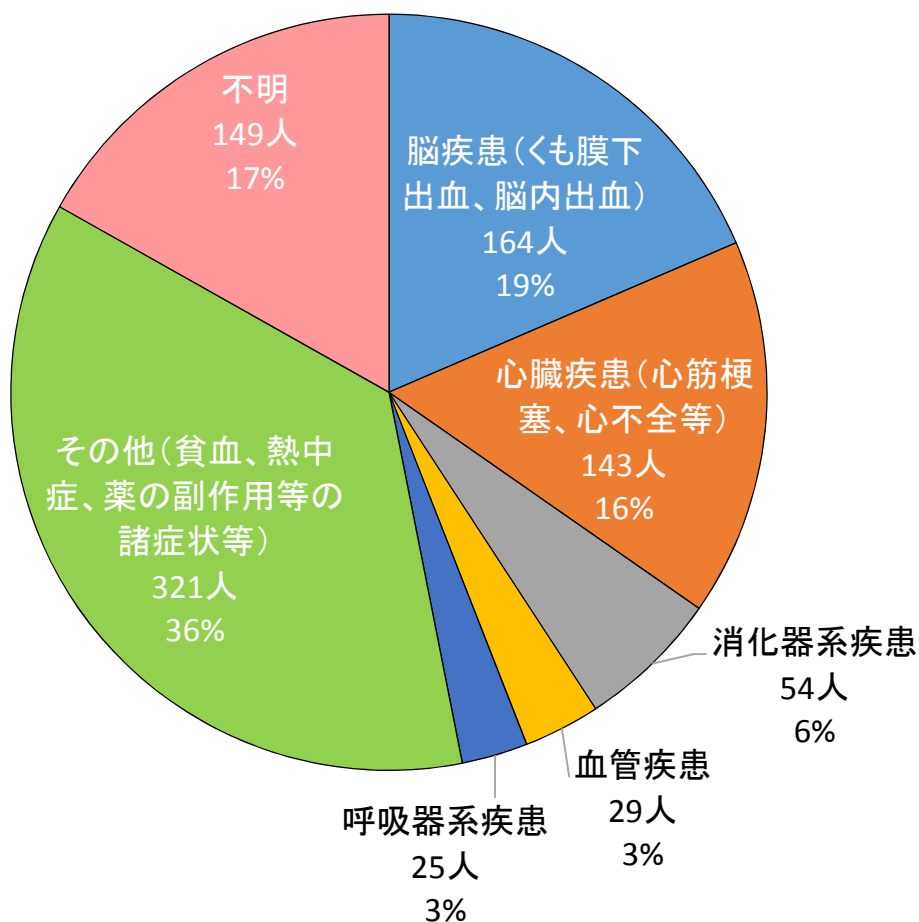


# 健康起因事故の疾病別の内訳(平成23~27年)

○過去5年間で健康起因事故を起こした運転者885人のうち脳疾患が19%、心臓疾患が16%を占める。  
 ○うち、死亡した運転者192人の疾病別内訳は、心臓疾患が53%、脳疾患が14%を占める。

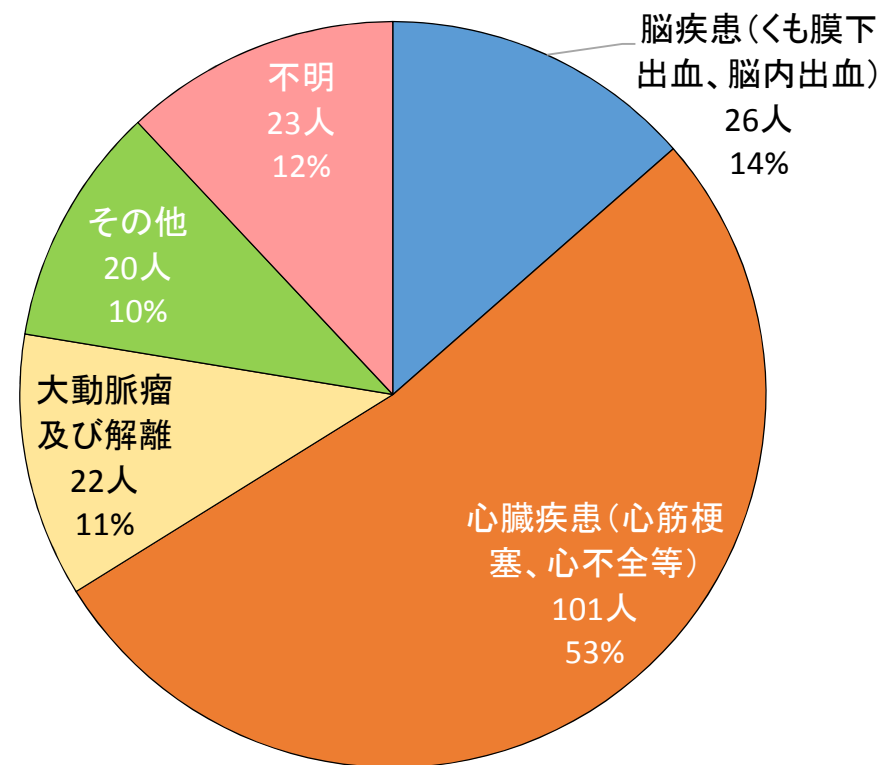
## 健康起因事故を起こした運転者の疾病別内訳 (平成23~27年)

計885人



## 健康起因により死亡した運転者の疾病別内訳 (平成23~27年)

計192人





# タクシーの利便性・生産性向上(平成29年度予算)

## ◆ ICTを活用した新しいタクシーサービスに係る実証実験等 (29,605千円)

**事業概要** 新サービス実現に向け、制度設計のための実証実験等を実施

### 実証実験・調査等の概要

- 配車アプリを活用し、
  - 配車時に運賃が確定する**運賃事前確定サービス**
  - 効率的で割安な運送を可能とする**相乗りサービス**の実証実験等を行う



### 効果

- 利用者の運賃に関する不安の払しょく・**利便性の向上**
- 運送の効率化による**生産性の向上**・利用者の選択肢の増加・割安な運賃でのサービス提供

## ◆ インバウンド需要等に対応するための富裕層向けサービスの向上 (7,599千円)

**事業概要** 訪日外国人等をターゲットにした『プライベートリムジン』の**全国展開**に向けた認定基準策定のための調査等

### 認定基準 (イメージ)

- サービス基準 (ICTを活用した配車・運転手評価、Wi-Fi、語学・接客等)
- 安全評価基準 (安全性、事故防止の取組等)



### 効果

訪日外国人の日本滞在期間の**快適度・満足度の向上**。国内における**消費額の拡大**。

## 新たな目標値について 安倍内閣3年間の成果

戦略的なビザ緩和、免税制度の拡充、出入国管理体制の充実、航空ネットワーク拡大など、**大胆な「改革」**を断行。

	(2012年)	(2015年)
・ <b>訪日外国人旅行者数</b> は、 <b>2倍増</b> の <b>約2000万人</b> に	836万人	⇒ 1974万人
・ <b>訪日外国人旅行消費額</b> は、 <b>3倍増</b> の <b>約3.5兆円</b> に	1兆846億円	⇒ 3兆4771億円

### 新たな目標への挑戦！

#### 訪日外国人旅行者数

2020年：	<b>4,000万人</b> (2015年の約2倍)	2030年：	<b>6,000万人</b> (2015年の約3倍)
--------	-------------------------------	--------	-------------------------------

#### 訪日外国人旅行消費額

2020年：	<b>8兆円</b> (2015年の2倍超)	2030年：	<b>15兆円</b> (2015年の4倍超)
--------	---------------------------	--------	----------------------------

#### 地方部での外国人延べ宿泊者数

2020年：	<b>7,000万人泊</b> (2015年の3倍弱)	2030年：	<b>1億3,000万人泊</b> (2015年の5倍超)
--------	--------------------------------	--------	----------------------------------

#### 外国人リピーター数

2020年：	<b>2,400万人</b> (2015年の約2倍)	2030年：	<b>3,600万人</b> (2015年の約3倍)
--------	-------------------------------	--------	-------------------------------

#### 日本人国内旅行消費額

2020年：	<b>21兆円</b>	2030年：	<b>22兆円</b>
	(最近5年間の平均から約5%増)		(最近5年間の平均から約10%増)