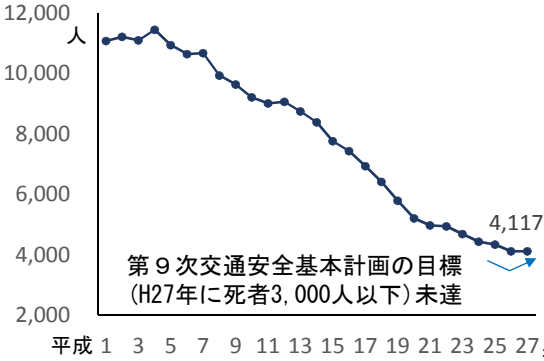
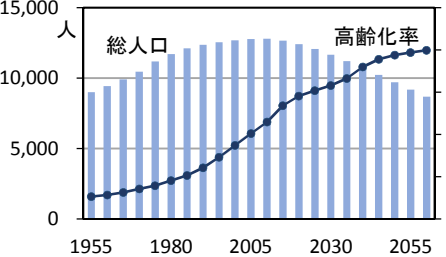


技術安全ワーキンググループ
報告書概要(案)

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

交通政策審議会陸上交通分科会自動車部会技術安全WG報告案

交通事故の現状	社会の変化	第10次交通安全基本計画
<p>交通事故死者数が15年ぶりに増加(平成27年4,117人)</p>  <p>【主な傾向】</p> <ul style="list-style-type: none"> 死者の約5割は歩行者と自転車 死者の半数超は65以上の高齢者 高齢者が加害者となる死亡事故が25%超で最多 歩行者死亡事故の7割は夜間 <p>※ 長野県軽井沢町スキーツアーバス転落事故等の重大事故も発生</p>	<p>○ 少子高齢化の急速な進行</p>  <p>○ 次世代自動車の普及と高度化</p> <ul style="list-style-type: none"> ○ 自動車ニーズの変化 ○ 自動走行技術の開発と普及 ○ 自動車基準の国際調和の進展 	<p>計画年度:平成28~32年度</p> <p>【目標】 平成32年迄に死者数2,500人以下</p> <p>【8つの柱】</p> <ol style="list-style-type: none"> ① 道路交通環境の整備 ② 交通安全思想の普及徹底 ③ 安全運転の確保 ④ 車両の安全性の確保 ⑤ 道路交通秩序の維持 ⑥ 救助・救急活動の充実 ⑦ 被害者支援の充実と支援 ⑧ 研究開発及び調査研究の推進

数値目標(平成23年設定) 平成32年までに車両の安全対策により年間死者数を**1,000人削減**(平成22年比) 平成27年中間評価 **約[600人]削減**

車両安全対策の4つの柱

高齢者・子どもの安全対策	歩行者・自転車乗員の安全対策	新技術	大型車がからむ重大事故対策
<p>1. 高齢者が被害者となる事故対策</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 高齢歩行者が車に気づきやすくなる対策(特に夜・薄暮時) ・ 自動ブレーキ等による衝突回避 <p>2. 高齢者が加害者となる事故対策</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 誤操作時に被害を軽減する対策(踏み間違い防止装置など) ・ 「道」との連携による逆走対策 <p>3. 子供の安全対策</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ チャイルドシートの機能向上 ・ 運転者の周辺・後方視界の改善 	<p>1. 歩行者の安全対策</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 歩行者保護基準の強化・拡充 ・ 運転者と歩行者が互いに気づきやすくする対策(特に夜・薄暮時) ・ 自動ブレーキ等による衝突回避 ・ 電気自動車等の「静かな車」対策 <p>2. 自転車の安全対策</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 自転車乗員保護基準の開発 ・ 自動車と自転車が互いに気づきやすくする対策(特に夜の追突事故対策) 	<p>1. 先進安全技術の普及促進</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 自動車アセスメントの拡充 ・ ユーザーへのわかりやすい説明 <p>2. 自動走行技術の安全な普及</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 高速道路における自動走行技術に関する国際基準の整備 ・ サイバーセキュリティ、使用過程時の性能維持に係る基準の整備 <p>3. 電動車両・小型モビリティ</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 電気自動車、燃料電池車等の基準拡充 ・ 超小型モビリティ、搭乗型移動支援ロボットの実証実験の継続 	<p>1. 先進安全技術の積極的搭載</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 効果の高い先進安全装置の購入補助、義務化等を通じた普及促進 <p>2. 健康起因の事故への対応</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ ドライバー異常時対応システムの早期実用化 <p>3. 事業用自動車総合安全プランとの連携</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ ドライブレコーダの普及促進 ・ 次世代運行記録計等を活用した運行管理の高度化・厳格化

他の交通安全対策との連携

●「道路交通環境の整備」との連携 ●「交通安全思想の普及徹底」との連携 ●「安全運転の確保」との連携 ●「救急・救助活動」との連携

その他の検討事項

● 交通事故調査の拡充 ● 自動化技術による運転支援のあり方 ● 自動車アセスメントの拡充と安全基準との一層の連携
 ● 安全性確認と性能維持に係る仕組み ● 将来の「完全自動走行」の安全かつ円滑な実現のための車両基準のあり方

車両の安全対策の方向性と考えられる対策の例 ①

車両の安全対策の方向性	考えられる具体的な対策の例
<p>1. 高齢者・子どもの安全対策</p> <p>①高齢者が被害者となる事故対策</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 高齢歩行者が車に気づきやすくする対策（特に夜間・薄暮時） ・ 自動ブレーキ等による衝突回避 <p>②高齢者が加害者となる事故対策</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 誤操作時に被害を軽減する対策（踏み間違い防止装置など） ・ 「道」との連携による逆走対策 <p>③子供の安全対策</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ チャイルドシートの機能向上 ・ 運転者の周辺・後方視界の改善 	<ul style="list-style-type: none"> ・ 歩行者保護基準の強化・拡充 ・ オートライトの基準の整備、義務化 ・ 自動車アセスメントにおける対歩行者自動ブレーキの性能評価・公表 ・ 高齢乗員保護基準の強化（胸部傷害への配慮） ・ 自動車アセスメントにおける踏み間違い防止装置の性能評価・公表 ・ 道路側の対策と連携した逆走対策（車載装置の活用可能性の検討） ・ 高齢運転者の状態把握や指導のための「ドライバモニタリング装置」の活用 ・ ドライバー異常時対応システムの技術指針策定 ・ チャイルドシートの安全性・使用性に係る基準の強化・拡充（i-size、ISOFIXの普及など） ・ 車両周辺／後方の視界・検知基準の拡充
<p>2. 歩行者・自転車乗員の安全対策</p> <p>①歩行者の安全対策</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 歩行者保護基準の強化・拡充 ・ 運転者と歩行者が互いの接近に気づきやすくする対策（特に夜間・薄暮時） ・ 自動ブレーキ等による衝突回避 ・ 電気自動車等の「静かな車」対策 <p>②自転車の安全対策</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 自転車乗員保護基準の開発 ・ 自動車と自転車が互いの接近に気づきやすくする対策（特に夜間の追突事故対策） 	<ul style="list-style-type: none"> ・ 歩行者保護基準の強化・拡充 ・ オートライトの基準の整備、義務化 ・ 自動車アセスメントを通じた自動ハイビーム、配光可変型ヘッドランプの普及促進 ・ 自動車アセスメントにおける対歩行者自動ブレーキの性能評価・公表 ・ 電気自動車等に備える「車両接近装置」の基準の整備及び義務化 ・ 大型車の右左折時・後退時の警告音の義務化 ・ 車両周辺／後方の視界・検知基準の拡充 ・ 自転車乗員保護基準の策定

車両の安全対策の方向性と考えられる対策の例 ②

車両の安全対策の方向性	考えられる具体的な対策の例
<p>3. 新技術</p> <p>①先進安全技術の普及促進</p> <ul style="list-style-type: none"> ・自動車アセスメントを通じた性能評価及び公表 ・ユーザーへのわかりやすい説明 <p>②自動走行技術への対応</p> <ul style="list-style-type: none"> ・高速道路上の自動走行技術に関する国際基準の整備 ・サイバーセキュリティ、使用過程時の性能維持に係る基準の整備 <p>③電動車両・小型モビリティ</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ハイブリッド自動車、電気自動車、燃料電池車等の基準の拡充 ・超小型モビリティ、搭乗型移動支援ロボットの実証実験の継続 	<ul style="list-style-type: none"> ・対歩行者衝突被害軽減ブレーキ、事故自動通報システムなど安全効果の高い装置について、自動車アセスメントにおける性能評価、購入補助、基準化等 ・ユーザーにわかりやすい名称や機能説明（機能に応じた名称や分類（例：低速自動ブレーキ）、メーカー間の名称の統一化） ・高速道路上の自動走行技術の国際基準の整備 ・自動走行技術の使用過程時の性能維持に係る基準の整備 ・電気自動車、燃料電池自動車の国際基準の強化 ・超小型モビリティや搭乗型移動支援ロボットの実証実験にかかる制度運用の柔軟化
<p>4. 大型車がからむ重大事故対策</p> <p>①先進安全技術の積極的搭載</p> <ul style="list-style-type: none"> ・効果の高い先進安全装置の補助、税制特例、義務化 <p>②健康起因の事故への対応</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ドライバー異常時対応システムの早期実用化 <p>③事業用自動車総合安全プランとの連携</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ドライブレコーダの普及促進 ・次世代運行記録計等を活用した運行管理の高度化・厳格化 	<ul style="list-style-type: none"> ・衝突被害軽減ブレーキ、横滑り防止装置など先進安全装置の購入補助、税制特例の継続・拡充 ・ドライブレコーダのデータを活用した事故分析 ・大型車の右左折時・後退時の警告音の義務化 ・車両周辺／後方の視界・検知基準の拡充 ・車間距離警報、ふらつき警報等の先進安全装置の基準化 ・次世代運行記録計やドライブレコーダに関する購入補助 ・次世代運行記録計を活用した運行管理、労務管理、運転者管理の高度化・厳格化

(参考) 第10次交通安全基本計画との関係

	第10次交通安全基本計画 (道路交通の安全関係)	交通政策審議会陸上交通分科会 自動車部会技術安全WG報告書
位置付け	中央交通安全対策会議決定 (平成28年3月)	交通政策審議会陸上交通分科会 自動車部会技術安全WG報告 (平成28年〇月)
審議対象	政府の交通安全対策全般 (「人」、「道」、「車」の3つの要素)	交通安全対策のうち「車両の安全対策」
計画年度	平成28年度～平成32年度	平成28年度～平成32年度
数値目標	平成32年までに死者数2,500人以下	平成32年までに車両の安全対策により 死者数を1,000人削減 (平成22年比)
現状	死者数4,117人 (平成27年)	死者数を[約600人]削減 (平成26年) ※
対策の 方向性	<p><視点></p> <p>1. <u>交通事故による被害を減らすために重点的に対応すべき対象</u></p> <p>①高齢者及び子供の安全確保 ②歩行者及び自転車の安全確保 ③生活道路における安全確保</p> <p>2. <u>交通事故が起きにくい環境をつくるために留意すべき事項</u></p> <p>①交通実態等を踏まえたきめ細やかな対策の推進 ②地域ぐるみの交通安全対策の推進 ③先端技術の活用推進</p>	<p><車両安全対策の4つの柱></p> <p>1. 高齢者・子供の安全対策 2. 歩行者・自転車乗員の安全対策 3. 新技術 4. 大型車がからむ重大事故対策</p> <p><他の交通安全対策との連携></p> <p>○「道路交通環境の整備」との連携 ○「交通安全思想の普及徹底」との連携 ○「安全運転の確保」との連携 ○「救急・救助活動」との連携</p>

※ 事故データから新基準対応車と未対応車の致死率をそれぞれ算出し、全ての車両が未対応車であったと仮定した場合の死者数と実際の死者数の差分を削減効果として試算。