

# 先進安全技術に関する現行制度等

---

平成29年1月25日

## 【技術の現状】

- ・ 追突などの車両相互や横転などの車両単独の事故の防止に資する先進安全技術は、技術開発が進み、大型車に対し装備が義務付けられるなど、普及が進捗。
- ・ 一方、対歩行者の事故の防止に資する先進安全技術は、乗用車を中心に実用化が始まったばかりの状況。

## バス・トラック

### 【交通事故の特徴】

(車両の重量が大きく、乗員が多い(バス)ため)

- ・ 追突などの車両相互や、横転などの車両単独の事故でも被害が甚大化しやすい。



- 技術開発動向を踏まえ、まずは車両相互や車両単独の事故の削減及び被害軽減に向けて、先進安全技術の普及促進を実施。

### ✓ 道路運送車両の保安基準

- ・ 国際基準として先進安全技術の性能要件を規定し、国内において、順次装備義務化(対車両自動ブレーキ、車線逸脱警報装置等)

### ✓ 普及支援

- ・ 事業用自動車に対する購入補助
- ・ 税制上の特例

## 乗用車

### 【交通事故の特徴】

(車両の台数が多いため)

- ・ 死亡事故については、車両単独、車両相互、対歩行者いずれも件数が多い。
- ・ 中でも対歩行者の死亡事故が最も多い。



- 幅広い種類の事故の削減及び被害軽減に向けた、先進安全技術の開発・普及が重要。特に、対歩行者技術の性能向上及び普及促進を図る必要性が高い。

### ✓ 自動車アセスメント (市販車の性能の比較・公表)

- ・ 先進安全技術の評価を実施  
(対歩行者自動ブレーキ(平成28年度から開始)、対車両自動ブレーキ、後方視界情報提供装置等)

※1 技術の発展を阻害しないよう、基準は定められていない。  
(国際的にも同様)

※2 平成30年1月より、自動ブレーキ搭載車の保険料率引き下げが開始予定(平成28年12月 損害保険料率算定機構発表)。1

# 大型車の先進安全技術の普及促進のための制度

## 衝突被害軽減ブレーキ

前走車等に衝突の可能性がある場合、運転者に警報し、衝突の可能性が高い場合には自動でブレーキを作動。

## 車両安定性制御装置

カーブ等で車体が不安定となった場合、エンジンやブレーキを自動制御し、車体の安定性を確保。

## 車線逸脱警報装置

車線を逸脱した場合、運転者に警報。

### 道路運送車両の保安基準による義務付け

対象	衝突被害軽減ブレーキ 車両安定性制御装置	車線逸脱警報装置
車両総重量22t超のトラック	(新型)平成26年11月～ (継続)平成29年9月～	(新型)平成29年11月～ (継続)平成31年11月～
車両総重量20t超22t以下のトラック	(新型)平成28年11月～ (継続)平成30年11月～	(新型)平成30年11月～ (継続)平成32年11月～
車両総重量8t超20t以下のトラック	(新型)平成30年11月～ (継続)平成33年11月～	(新型)平成30年11月～ (継続)平成33年11月～
車両総重量3.5t超8t以下のトラック	(新型)平成31年11月～ (継続)平成33年11月～	(新型)平成31年11月～ (継続)平成33年11月～
車両総重量13t超のトラクタ	(新型)平成26年11月～ (継続)平成30年9月～	(新型)平成30年11月～ (継続)平成32年11月～
車両総重量12t超のバス	(新型)平成26年11月～ (継続)平成29年9月～	(新型)平成29年11月～ (継続)平成31年11月～
車両総重量5t超12t以下のバス	(新型)平成31年11月～ (継続)平成33年11月～	(新型)平成31年11月～ (継続)平成33年11月～
車両総重量5t以下のバス ※	(新型)平成31年11月～ (継続)平成33年11月～	(新型)平成31年11月～ (継続)平成33年11月～

### 購入補助

※内容は平成28年度の例

	補助対象装置	補助対象車種	補助率	補助金額
①	衝突被害軽減ブレーキ	・車両総重量3.5トン超のトラック	装置価格の1/2	上限※ 100,000円 (バスは150,000円)
		・バス		
		②		
・車線逸脱警報装置	・バス			
③	車両安定性制御装置	・車線維持支援制御装置	・タクシー	上限※ 100,000円
		・車両総重量3.5トン超のトラック	・バス	

※1車両あたり複数の装置を装着する場合には、1車両当たり上限150,000円(バスは300,000円)

### 税制特例

	自動車重量税	自動車取得税
・車両総重量3.5t超22t以下のトラック	H27.5～H30.4	H27.4～H29.3
・車両総重量12t以下のバス		
衝突被害軽減ブレーキ又は車両安定性制御装置のいずれか1装置装着車	50%軽減	取得価額から350万円控除
上記の両装置装着車	75%軽減	取得価格から525万円控除

※ 車両総重量20トン超22トン以下のトラックについて、1装置装着の特例期間は平成28年10月31日まで平成28年11月1日以降は両装置装着に限り、自動車重量税:50%軽減、自動車取得税:取得価額から350万円控除

※ 車両総重量5トン以下のバスに係る特例措置の対象装置は、衝突被害軽減ブレーキに限る

※車両総重量5トン以下のバスに係る車両安定性制御装置は、(新型)平成27年9月～、(継続)平成29年2月～

# 自動車アセスメント

- 自動車ユーザーが安全な車を選びやすい環境を整えるとともに、自動車メーカーによる安全な自動車の開発を促進することにより、安全な自動車の普及促進を目的として平成7年度より実施
- (独)自動車事故対策機構が、市販されている自動車を対象に、衝突時の乗員の被害軽減性能、予防安全性性能等の比較試験を行い、その結果を公表。安全技術の性能向上と普及の促進に大きな効果。

## 試験の実施

直近1年間の販売実績が上位の車種や自動車メーカーから希望のあった車種について、衝突試験、予防安全性性能試験等のさまざまな安全性能評価を実施

### 衝突安全性能評価 (平成7年度～)

#### ○フルラップ<sup>®</sup>前面衝突試験



#### ○オフセット前面衝突試験



#### ○側面衝突試験



#### ○後面衝突頸部保護性能試験



#### ○歩行者頭部保護性能試験 ○歩行者脚部保護性能試験



### 予防安全性性能評価 (平成26年度～)

#### ○対車両自動ブレーキ



H26年度～

前方の車両を検知し、自動でブレーキ操作を行うシステムについて、衝突の回避あるいは減速量に応じて評価

#### ○対歩行者自動ブレーキ



H28年度～  
NEW!

横断中の歩行者を検知し、自動でブレーキ操作を行うシステムについて、衝突の回避あるいは減速量に応じて評価

#### ○車線はみ出し警報



H26年度～

#### ○後方視界情報



H27年度～

## 結果の公表

パンフレットやホームページにおいて、★の数など、わかりやすい形で、評価結果を公表



### ○予防安全性性能評価のイメージ

メーカー	車種名	発売年月: 2016年7月～
○対車両	数値	32.0/32.0
○対歩行者	数値	24.5/25.0
はみ出し警報	数値	8.0/8.0
後方視界情報	数値	6.0/6.0
ASV++		70.5/71.0

## (背景)

- 高齢運転者による交通事故が相次いで発生している。このような痛ましい事故を防止するため、国土交通省自動車局では、昨年11月の「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」での総理指示を受けて、車両側の安全対策について検討中。
- 車両の技術面では、自動ブレーキ等の先進安全技術を活用することにより、高齢運転者による事故の防止や被害の軽減を図ることが期待されており、その性能向上と普及促進を図ることが重要。
- このため、平成28年の年末及び平成29年の年始にかけて、自動車メーカーに対し、「高齢運転者事故防止対策プログラム」の策定を要請。

## <要請のポイント>

- ・ 高齢運転者による事故防止のためには、自動ブレーキなど、先進安全技術の性能向上と普及促進が重要。
- ・ 対策のスピード感の観点からは、後付け可能な安全装置の開発、先進安全技術の幅広い車種への標準装備化、ディーラー等における販売促進など、市場における普及促進策の検討も必要。
- ・ 以上を踏まえ、自動車メーカーに対し、高齢運転者事故防止対策プログラムの策定を要請。

### ① 軽自動車メーカーへの要請

(平成28年12月実施)

### ② 普通自動車メーカーへの要請

(平成29年1月実施)



根本大臣政務官による軽自動車メーカーへの要請(平成28年12月21日) 4