

2020年度

車両安全対策の総合的な推進に関する調査 (車両安全対策に係る評価・分析の方針(案))

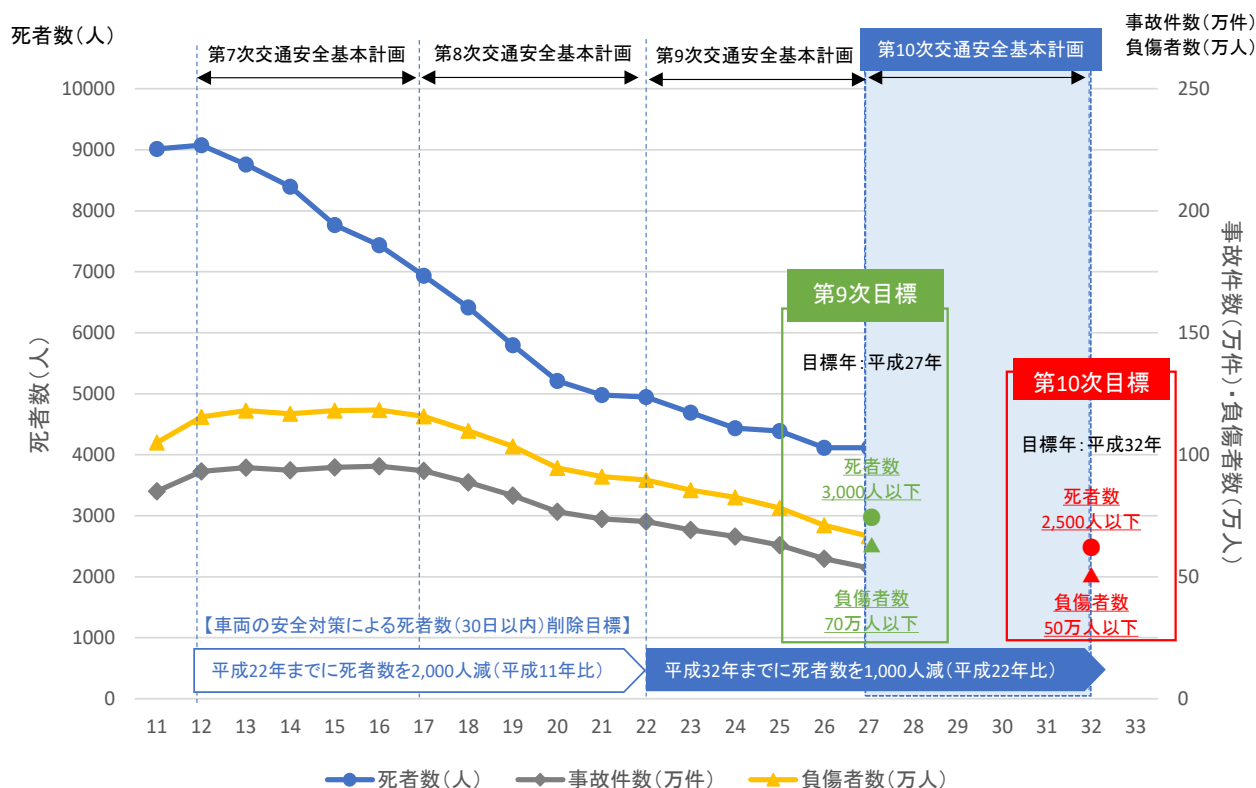
背景（交通政策審議会報告書）

《目標》

車両安全対策により、2020年までに**死者数1,000人削減**（2008年比、30日死者数）

《車両安全対策の4つの柱》

- ① 子供・高齢者の事故への対応
- ② 歩行者・自転車乗員の安全対策
- ③ 大型車がからむ重大事故対策
- ④ 自動運転など新技術への対応



交通政策審議会報告書「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」（平成23年及び平成28年6月：以下「交政審報告書」という）において、**車両安全対策による交通事故死者数の低減目標**及び**今後取り組むべき車両の安全対策**が示された。

車両安全対策に係る近年の実施内容

事後評価

交政審報告書の車両安全対策による交通事故死者数の低減目標に対する達成状況を把握するとともに、その評価方法を検討

・主な実施内容：

- ✓ 車両安全対策が装備された車両群と非装着車両群に分け、群ごとの事故率・致死率を調査
- ✓ 評価年での実際の死者数と、基準年(2010年)と同じ装備状況（各車両群の比率）と仮定した時の死者数との差を求め、死者数削減効果を評価

リスクアセスメント

実際の事故実態に対して事故類型別に全体俯瞰を実施し、必要となる安全対策の検討に資する基礎資料を整理

・主な実施内容：

- ✓ 事故類型別に過去10年間の死者数及びその年次推移（減少傾向、増加傾向などの傾き）を整理
- ✓ 普及が進みつつある車両安全対策の効果を踏まえ、今後重点的な対策が必要な事故類型を明確化

事故詳細分析

リスクアセスメント結果などにより対策が必要とされた事故類型に対して、具体的な対策の検討に資する分析を実施

・主な実施内容：

- ✓ 歩行者対四輪（横断）及び自転車対四輪（追突、出会い頭）事故に対して、マクロ事故データ及びミクロ事故データを用いて、詳細な事故状況を調査
- ✓ 具体的な対策の検討につなげるためドライブレコーダデータや医工連携データなどを用いて詳細分析

効果予測

予防安全装置への期待を鑑み、その事故削減効果の可能性を把握

・主な実施内容：

- ✓ 予防安全装置ごとに対象となる事故を抽出し、各装置の「適合率」「危険検出率」「安全作動率」を考慮して見込まれる事故低減数を試算（ASVの評価手法）

本年度の調査実施内容案

調査実施内容の骨子

- ① 今年度は交通安全基本計画及び交通政策審議会報告書の**目標年度**であることから、**事後評価により死者低減数**を算出する。
- ② 事故詳細分析については、昨今の高齢運転者による交通事故状況を踏まえ、昨年に引き続き、**高齢運転者事故の傾向**を調査する。

① 事後評価

課題 1 : 今年度が交通安全基本計画及び交通政策審議会の目標年度であることを踏まえ、死者低減数を確認する。

② 事故詳細分析

課題 2 : 単独事故における高齢者の致死率が年齢層別に異なることから、年齢層別の事故発生状況の特徴を把握するため、高齢者の単独事故における年齢区分別のマクロ事故分析を実施する。

課題 3 : 高齢者の単独事故について、その原因の一つとして、疾病要因や慌てやパニックに起因する操作不適があることが昨年度の先行研究例調査からわかったため、より詳細な分析として、ミクロ事事故事例を用いた調査を実施する。

本年度の事後評価実施案

① 事後評価：実施項目の概要（課題1）

今年度が交通安全基本計画及び交通政策審議会の目標年度であることを踏まえ、**死者低減数を確認する**（2019年の事故データ使用）。

- ・評価対象とする車両安全対策の見直し（現状の基準やアセスメントなどに合わせた安全対策）
（例）「踏み間違い時加速抑制装置」「先進ライト」の追加
- ・より精緻な事後評価の算出に向けた検討
 - **装置の効果が発揮される事故**を再検討し、各装置ごとに対象事故の**絞り込み**を実施する
例：横滑り防止装置（ESC）の事後評価では、滑りやすい路面状態における事故に絞り込む、など
 - 装置間の事後評価結果の**重複**について検討する
例：大型車後部突入防止装置とAEBSの重複に関する考察、など

		2015/2016実施
評価年		2014/2015事故データ
被害軽減対策	前面衝突基準	195
	側面衝突基準	22
	歩行者保護基準	229
	大型車後部突入防止装置	4
	大型車前部潜り込み防止装置	28
	シートベルトリマインダー	6
予防安全対策	補助制動灯	0
	アンチロックブレーキ	2
	横滑り防止装置	85
	車両安定性制御装置	1
	大型車衝突被害軽減ブレーキ	3
	車線逸脱警報装置	6*1
非基準の安全対策	バックカメラ*1	3
	LDWS*1	69
	AEBS*1	174
合計（重複あり）		821

*1：車両型式をもとに装備・非装備を分類して分析

2020年実施

2019年の事故データでは、
車両安全対策による死者低減数が何人になっているか？

・死者数1,000人削減に対するレビュー

本年度の事故詳細分析の実施案

② 事故詳細分析：実施項目の概要（課題2）

単独事故における高齢者の致死率が年齢層別に異なることから、年齢層別の事故発生状況の特徴を把握するため、高齢者の単独事故における年齢区分別のマクロ事故分析を実施する。

- ・自動車アセスメントや基準など、既存の調査結果のレビュー
- ・致死率に着目した高齢者の単独事故における年齢区分別のマクロ事故分析

＜分析の視点＞

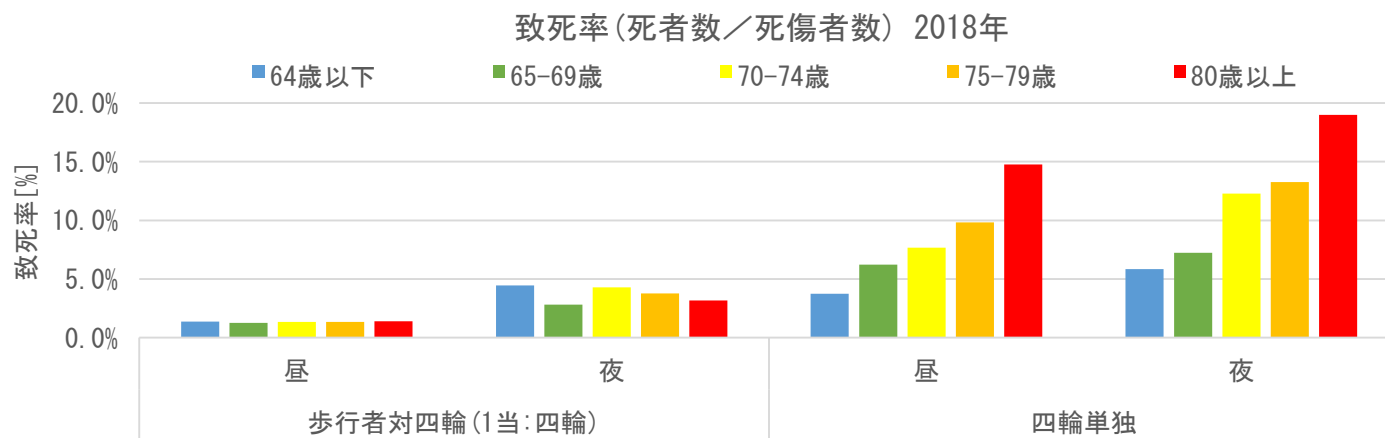
視点1：非高齢者と高齢者では、事故の発生時の状況（車種や速度、シートベルト着用の有無など）は異なるか？

視点2：同じ規模の事故でも、非高齢者に比べ、高齢者の致死率は高いのか？

＜マクロ事故集計項目案＞

「車種」「危険認知速度」「シートベルト着用の有無」「車両の損壊程度」「年式」「男女」

（高齢者の年齢層別の致死率：四輪単独事故では年齢層が高くなるほど、致死率が高くなる傾向がある）



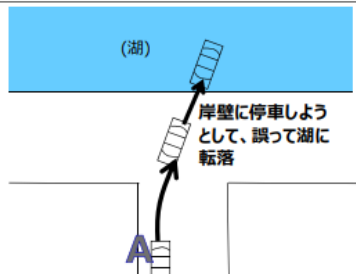
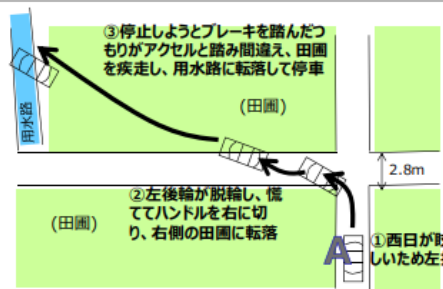
本年度の事故詳細分析の実施案

② 事故詳細分析：実施項目の概要（課題3）

高齢者の単独事故について、その原因の一つとして、**疾病要因**や**慌てやパニック**に起因する**操作不適**があることが昨年度の先行研究例調査からわかったため、より詳細な分析として、**ミクロ事故事例**を用いた調査を実施する。

- ・ **疾病要因**の有無
- ・ **慌てやパニック**など**トリガ要素**が存在するケースの有無
- ・ その他、高齢者の単独事故要因として代表的な因子はあるか

（ミクロ事例を用いた分析報告例：慌てやパニックに起因するとみられる事故調査事例）

 発生月：5月 4時台、晴れ 場所：駐車場・広場等の一般交通の場所 当事者A：70歳代後半・男性 運転車両：普通乗用車 事故内容：軽傷（胸部打撲、低体温） 直前速度：25km/h 実人員：1名（運転席）	〈踏み間違い〉 アクセルからブレーキに踏み替えた際に、両ペダルの間に足が挟まり、この状況を改善できないことが要因
 発生月：9月 16時台、晴れ 場所：非市街地、市町村道、単路（2.8m） 当事者A：80歳代前半・男性 運転車両：普通乗用車 事故内容：軽傷（頸椎捻挫） 直前速度：25km/h 実人員：2名（運転席・助手席） 安全保護装置：シートベルト着用 エアバッグ装備有り（非展開） ①西日が眩しいため左折 ②左後輪が脱輪し、慌ててハンドルを右に切り、右側の田圃に転落 ③停止しようとブレーキを踏んだつもりがアクセルと踏み間違え、田圃を疾走し、用水路に転落して停車	〈ハンドル操作不適〉 ハンドルを切るタイミング早く左後輪が脱輪、これに慌ててハンドルを右に切ったところ田圃に転落、さらに慌てて、停止しようとブレーキを踏んだつもりがアクセルと踏み間違え用水路に転落

検討会での対応について

車両安全対策検討会

結果報告

車両安全対策 事故調査・分析検討会

〈2020年度実施内容〉

- ①事後効果評価の実施
- ②さらなる死者数削減のための事故分析
 - ・高齢者事故の年齢区分別分析
 - ・高齢者事故のミクロ事例調査

〈2020年度実施内容〉

- ②さらなる死者数削減のための事故分析
 - ・高齢者事故の年齢区分別分析
 - ・高齢者事故のミクロ事例調査

検討要請