

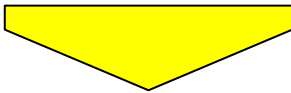
交通政策審議会自動車交通部会報告書

—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—

1. 現状

交通事故の現状は、依然として深刻

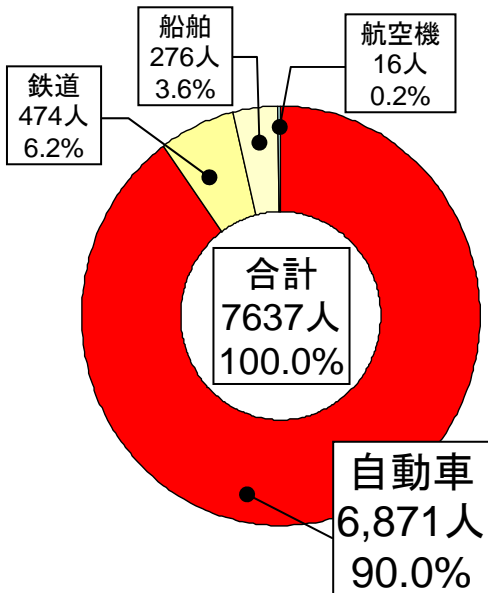
- 交通事故による死傷は、社会経済の損失だけでなく、多くの家庭で、家族を支える稼ぎ手を失ったり、傷害を負った家族の世話をするという負担が突然加わることとなる。^(※1)
- 我が国では、平成17年に、7,000人近い人が自動車交通事故で亡くなり、7年連続して100万人以上が負傷している。**(約1時間16分に1人死亡、約27秒に1人負傷している)**
- これは、他の輸送モードを含めた**交通事故全体の死者数の9割**を占めている。
- また、交通事故による被害者数は、災害や犯罪等の危険によるものと比べても圧倒的に多いことを考えると、**交通安全の確保は安全で安心な社会の実現を図っていくための重要な要素**^(※2)



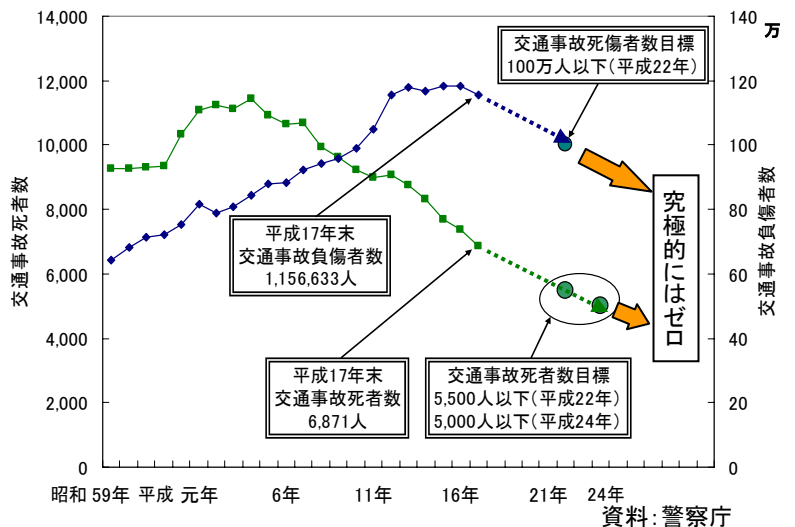
(※1) 2004年WHO報告書一部引用
 (※2) 第8次交通安全基本計画より抜粋

- 2003年(平成15年)に小泉総理が**「10年間で交通事故死者数を半減し、5,000人以下とする。」**ことを目指すことを表明し、
- 第8次交通安全基本計画において**「究極的には交通事故のない社会を目指す」**ことが政府の方針として掲げられている。

我が国の交通モード別事故死者数(平成17年)



交通事故死者数・負傷者数推移



注: 死者数は24時間死者数を指す。なお、警察統計によると、平成16年時点で30日死者は、24時間死者の1.15倍となっている。

資料: 第8次交通安全基本計画資料より算出

2. これまでの車両安全対策の効果

着実に車両安全対策を実施(死者削減目標数を達成)

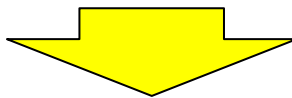
○平成11年運輸技術審議会答申において、車両安全対策で**2010年までに交通事故死者数を年間1,200人削減(30日死者数:対1999年比)するという低減目標**を設定。

○このため、事故実態の把握に基づく、

- ① 前面衝突、側面衝突基準等の安全基準の策定／施行
- ② 自動車の安全性能を比較評価し、ユーザーに情報を提供する自動車アセスメントの充実(衝突安全性能総合評価^(※)の導入等)
- ③ 先進安全技術を使った自動車(ASV)の開発・普及の促進(世界に先駆けて一部実用化)

等を逐次実施。

(※)2種類の前面衝突試験及び側面衝突試験の計3種類の試験結果について総合評価するもの



予測を大幅に上回る死者削減数を達成

これら車両安全対策のうち、衝突時の乗員保護性能が飛躍的に向上したことにより、平成15年(2003年)には、死者数が年間約1,000人削減(30日死者数:対1999年比)され、**平成17年(2005年)には、2010年の削減目標が5年前倒しで達成される見込み。**

車両安全対策の効果(30日死者数)

	平成15年 (2003年)	平成17年(2005年) (推計値)
衝突時の乗員保護性能の 向上		
フルラップ前面衝突 ^(※)	715人	約900人
側面衝突	288人	約350人
合計	1,003人	約1,250人

**2010年の削減
目標1,200人を5
年前倒しで達成**

(※)フルラップ前面衝突……試験車をコンクリート製のバリアに正面衝突させ、乗員保護性能を試験するもの

3. 新目標の設定

依然として交通事故の状況が深刻であり、第8次交通安全基本計画の目標を踏まえ、車両安全対策における新目標を設定する。

1. 死者数削減について

○これまでの死者数削減目標(平成11年運輸技術審議会答申)が5年前倒して概ね達成されているが、更に750人の削減を目指す(第8次交通安全基本計画の削減目標の約1/2に相当)。

○さらに、2010年以降も車両安全対策による継続的な死者数削減のため、予防安全対策の普及・拡大に速やかに取り組む。

2. 負傷者数削減について

○これまで目標を設定していなかった負傷者数について、予防安全対策や負傷者の被害軽減対策の実施により、その削減を目指す。

死者数削減の新たな目標(30日死者数)

2010年

今後更に750人削減^(※)

(当初目標を2000人削減(対1999年比)への上方修正に相当)

(※)第8次交通安全基本計画の全削減目標数の約1/2

2010年以降も車両安全対策による継続的な死者数削減を図るため、予防安全対策の普及・拡大に速やかに取り組む。

(この目標達成のためには、ASVの普及が不可欠)

車両安全対策による死者数低減効果

	2003年	2005年(推計値)	2010年(目標値)
フルラップ前面衝突	715人	約900人	約1,150人
側面衝突	288人	約350人	約600人
オフセット前面衝突 ^(※) 及び歩行者頭部保護	—	—	約50人
今後の対策	—	—	約200人
合計	1,003人	約1,250人	約2,000人

(※)オフセット前面衝突……試験車の運転者側の一部をアルミハニカムに前面衝突させ、乗員保護性能を試験するもの

-750人

負傷者数削減の新たな目標

2010年 25,000人削減 (対2005年比)

2015年 50,000人削減 (対2005年比)

車両安全対策による負傷者数削減目標(試算)の内訳

	2010年	2015年
追突対策	約20,000人	約40,000人
歩行者保護対策	約3,000人	約5,000人
その他	約2,000人	約5,000人
合計	約25,000人	約50,000人

4. 対策の内容

予防安全対策の速やかな実施及び対策の充実のほか、その他の車両安全対策に取り組む。

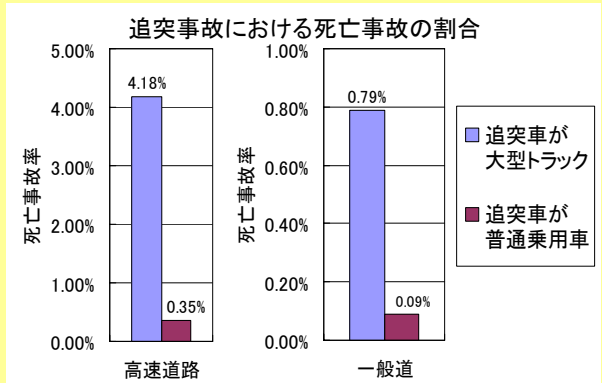
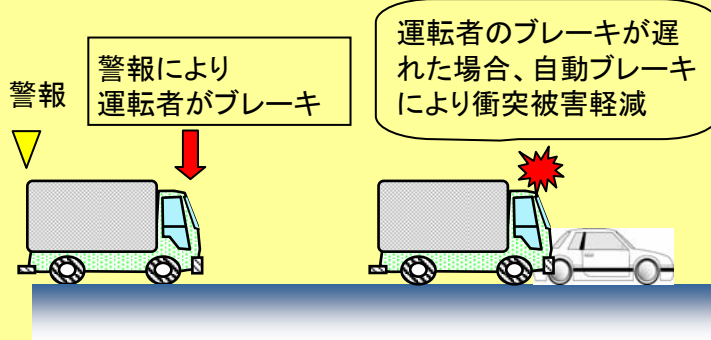
主な予防安全技術の普及促進

「大型車の衝突被害軽減ブレーキの普及促進」

- ・大型車は一度事故が発生すると、被害が大きくなる傾向があり、高速道路における追突事故等が社会的な問題となっている。
- ・このため、成熟した予防安全技術のうち、事故削減効果が大きく、社会的ニーズの高い大型車の衝突被害軽減ブレーキの早期普及を図る。

衝突被害軽減ブレーキの概要

衝突するおそれがある場合に、運転者に警報する。さらに、運転者のブレーキが遅れ、衝突が避けきれないと判断された場合に、自動的にブレーキ操作を行う。



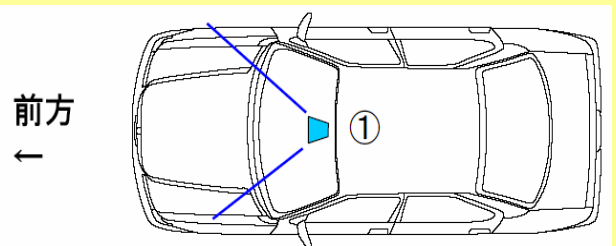
※大型車の衝突被害軽減ブレーキを装備し、衝突速度を20km/h下げることにより、**被追突車両の乗員の死亡件数を約9割減らす**ことが可能であるとの試算もある。

「ドライブレコーダを活用した事故分析／効果評価の充実」

- ・これまで把握することが困難であった事故に到る状況の詳細なデータの収集等に有効なドライブレコーダの積極的な活用を図る。
- ・この事故の詳細な状況等を把握することで、安全技術の有効性等の定量的な把握が可能となり、予防安全技術の普及が期待される。

ドライブレコーダの概要

- ・前方監視用小型カメラを備え、ある一定の減速度(ブレーキ)が作動した場合に車両前方の映像や減速度等の車両データを記録する。
- ・記録されたデータを用いて、詳細な事故実態把握・分析が可能となる
- ・なお、タクシー等の事業用自動車の運転者教育等への活用も可能となる。



その他の今後取り組むべき施策

今後のITの発展、少子高齢社会の進展といった、今後の社会構造の変化を見越した上で、以下の対策に産学官が連携して取り組む。

(通信を利用したASVの開発促進)

- これまでの技術では対応困難な交差点の事故等、究極の衝突事故防止対策として、
- 将来の車両安全対策として期待されている、通信を利用した運転支援システムの開発を促進する。
 - これにあたっては、IT新改革戦略(平成18年1月IT戦略本部決定)におけるインフラ協調による安全運転支援システムの取組に参加し、一部実用化を目指す。

(頸部損傷対策の推進)

頸部損傷事故は、事故全体の半数以上を占め、近年も増加傾向にある。

- 追突事故によって引き起こされる頸部の負傷に対応するため、シートのヘッドレスト(頭部後傾抑止装置)の強度や位置等の要件に関する世界統一基準の策定、頸部保護性能評価の導入等自動車ユーザーへの情報提供について検討する。

(安全装置の正しい使い方の促進)

- ASV技術の普及促進に合わせ、その有効な活用を図るため、その効果、適正な使用方法等に関するユーザー理解の促進
- 乗員保護に効果が高いものの着用率の低い(約8%)、後部座席シートベルトの着用促進
- シートのヘッドレストの適切な使用促進
- タイヤ空気圧維持の重要性の周知

(歩行者・高齢者対策)

死者に占める割合が高い歩行者事故(死者数全体の約30%)の対策として、

- 日本が積極的に参画して国連で進められている「歩行者保護性能基準」に関する世界統一基準の策定・導入促進。

死者に占める割合が高く(死者数全体の約26%)、高齢社会の進展に伴い、今後更なる増加が懸念される高齢者の事故対策として、

- ブレーキの踏力が足りない人を支援する「ブレーキアシスト」による高齢者の運転支援システムの普及促進
- 高齢者等の多様な体格・体型の運転者に対応した車両の開発の検討推進

(その他)

- 大きさが異なる車両同士の衝突時の乗員保護性能(コンパティビリティ)基準の導入
- 衝突時のエアバック作動等を条件に事故時の車両の挙動を記録する装置(EDR: Event Data Recorder)の活用による事故分析の強化