

交通事故のない社会を目指した
今後の車両安全のあり方について【P】

(案)

令和3年〇月〇日
交通政策審議会陸上交通分科会自動車部会

目次

はじめに	1
第一章 車両安全対策を取り巻く状況	2
第一節 社会の変化	2
1. 少子高齢化の加速.....	2
2. 公共交通機関や移動サービスの変化.....	3
3. 保有・移動ニーズの変化.....	3
第二節 技術の進化	5
1. 自動運転関連技術の進化.....	5
2. 電動化の加速	10
3. その他車両安全技術の向上.....	11
4. 国際基準調和の推進.....	12
第三節 交通事故の状況	14
1. 概況	14
2. 交通弱者等に関する交通事故の状況.....	17
3. 自動車乗員に関する交通事故の状況.....	23
4. 加害者に関する交通事故の状況.....	26
第二章 これまでの車両安全対策の実施状況	29
第一節 車両安全対策の推進体制と諸施策	29
1. これまでの車両安全対策の推進体制.....	29
2. これまで実施した車両安全施策.....	31
第二節 車両安全対策による削減目標の達成状況	38
1. H23年報告書で示された交通事故死者数削減目標	38
2. 削減目標の達成状況.....	38
第三章 今後の車両安全対策の方向性	40
第一節 歩行者・自転車等乗員の安全確保	43
1. 歩行者の安全確保	43
2. 自転車等乗員の安全確保.....	45
第二節 自動車乗員の安全確保	47
1. 子供の安全確保	47
2. 高齢者等の安全確保.....	48
3. 乗員保護対策の高度化.....	48
第三節 加害事故の防止	51
1. 大型車による事故の防止.....	51

2. 高齢運転者等による運転操作ミスや健康起因による事故の防止.....	52
3. 運転者に対する遵法意識の醸成.....	53
第四節 自動運転関連技術の活用・適正利用促進.....	56
1. 安全運転支援装置等の搭載加速化・性能向上.....	56
2. 自動運転車の開発促進・安全確保.....	57
3. 自動運転関連技術等の社会受容性向上.....	59
第五節 車両安全対策の推進体制.....	61
第六節 その他の車両安全対策等.....	63
1. その他の車両安全対策.....	63
2. 他の交通安全分野との連携施策.....	65
第七節 車両安全対策における新たな削減目標の策定.....	67
1. 第11次交通安全基本計画の目標.....	67
2. 車両安全対策における新たな削減目標.....	67
 おわりに.....	 69
 参考資料.....	 70
付録1. 車両安全対策による事故死者数削減目標に係る効果評価.....	70
付録2. 諸外国における車両安全に関する政策.....	77

はじめに

自動車は、社会経済の活性化と我々の暮らしの向上に大きく寄与し、必要不可欠なものである一方で、交通事故や環境汚染などの諸問題の要因ともなっている。交通事故被害の軽減については、事故発生の要因となる「人」、「道」、「車」の3つの要素及び事故後の被害軽減のための「救急・救命活動」の観点からアプローチを行い、「交通安全基本計画」において目標と各施策を定め、政府一丸となって対策を講じてきた。

少子高齢化による本格的な人口減少社会を迎えている我が国は、今後、公共交通サービスの維持・確保が困難となる地域が増加すると考えられる。また、世界的な新型コロナウイルス感染症の拡大により、人々の生命はもとより、移動手段の見直しなど、人々の生活や移動の価値観に甚大な影響を与えている。

一方、人々の移動の足や物流の基盤となる自動車について、いわゆるCASE (Connected, Autonomous, Shared&Service, Electric) と呼ばれる大きな潮流が生まれ、世界的な技術開発競争を通し、従来の概念を超えた進化を遂げている。この進化において、自動車は、従来では不可能であったAIなど高度な技術の活用がなされるようになった。これらの新たな技術は、衝突被害軽減ブレーキなどの安全運転を支援する装置の普及拡大や自動運転車の実用化促進などを後押ししており、我が国が目指すべき交通事故の削減という社会的課題の解決を早期に図る鍵となっている。

高度な技術を持つ自動車に対する期待は高まる一方、その技術に対する過信・誤解などによる新たな事故が報告されつつある。また、これまで以上に使用過程時における機能の適切な維持が重要視されてきている。このような背景を踏まえ、交通事故削減に向けた歩みを加速化するため、産学官連携の下で、交通事故削減に資する自動車技術のあるべき姿を追求する必要がある。

国土交通省自動車局では、「車」の視点からアプローチを行うため、「事業用自動車総合安全プラン」策定によるソフト対策に加え、ハード対策である車両安全性の向上を目指して、平成23年の報告書「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6月 交通政策審議会陸上交通分科会自動車交通部会）にある削減目標「平成32年（令和2年）までに、車両安全対策により年間の30日以内交通事故死者数を1,000人削減する（平成22年比）」に基づき、必要な対策を実施してきた。同報告書から10年、追加的対策の検討を行って中間とりまとめを実施した報告書から5年が経過した今般、技術安全ワーキンググループを設置し、議論を実施した。

本報告書では、車両安全対策について、これまでの削減目標の達成状況の評価に加え、新たな削減目標の策定とともに今後の車両安全対策のあり方についてとりまとめたものである。

第一章 車両安全対策を取り巻く状況

第一節 社会の変化

1. 少子高齢化の加速

我が国人口は、2008年をピークに人口減少の一途を辿ると同時に、少子高齢化が加速している。2030年には65歳以上の高齢者の割合が全人口の3割になる見通しであるが、特に、75歳以上の高齢者の割合については、2020年の時点では約15%であるが、いわゆる「団塊の世代」がこの年齢に差し掛かる影響等により、2030年には全人口の約2割に増加する見込みである。

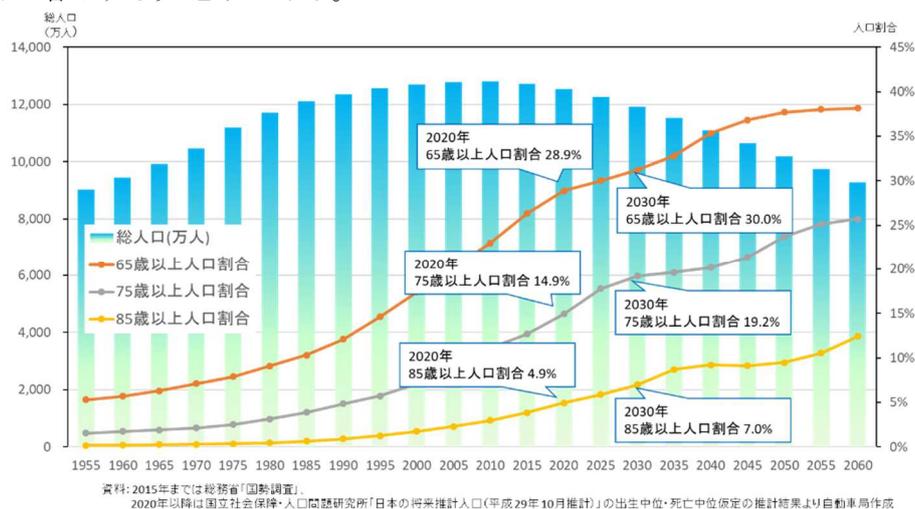


図 1-1-1. 少子高齢化の推移と将来推計

このような人口動態や人口構成の変化に伴い、運転者や同乗者、歩行者及び自転車を含めた道路ユーザー全体が高齢化すると考えられる。2018年（平成30年）末において、75歳以上の運転免許保有者数は564万人であるが、免許人口10万人当たりの第一当事者となる死亡事故件数は、75歳以上の年齢層において多くなることから、引き続き高齢運転者に対する安全対策が求められる。同時に、歩行者や自転車等における交通弱者においても高齢者の割合が増加すると見込まれ、将来世代を担う子供の交通事故対策も含めて、道路ユーザーの変化に応じた道路交通安全の確保が求められる。

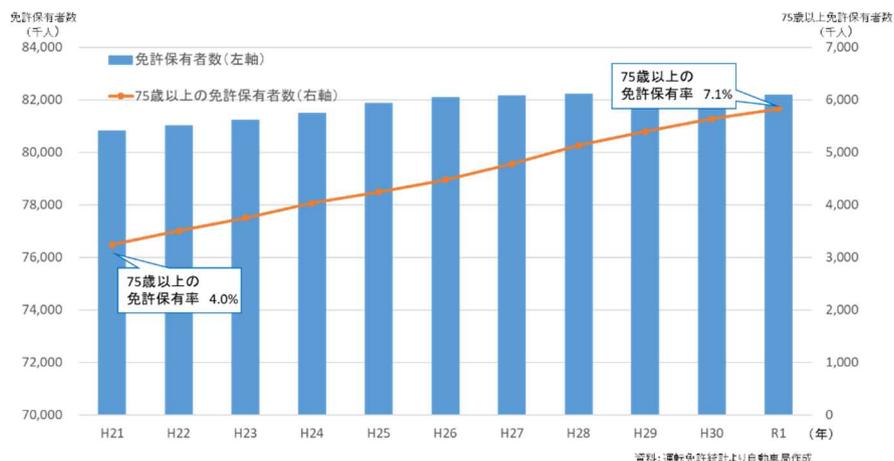


図 1-1-2. 運転免許保有者数の推移

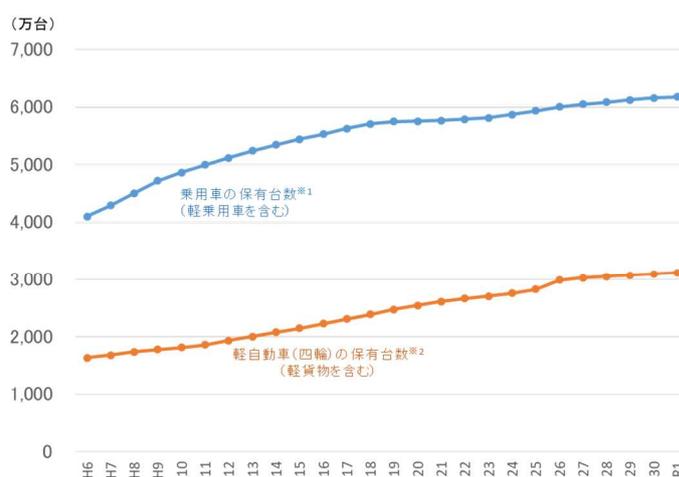
2. 公共交通機関や移動サービスの変化

移動ニーズが豊富で競争が成り立つ都市部においては公共交通を含む様々な輸送サービスが提供される一方、地方部においては、過疎化と高齢化が同時に進んでいる場所も多く、公共交通サービスの維持・確保が困難となる地域が増加している。これに加え、新型コロナウイルス感染症による外出自粛による輸送需要の減少や大規模災害等への対応などにより、事業存続の危機に瀕している交通事業者も存在する。更に、少子高齢化などにより、自家用車を移動手段の主体とした生活様式の継続が困難となっていくと考えられるため、代替の移動手段や移動サービスを検討することが求められる。

このような背景を踏まえ、第2次交通政策基本計画（素案）の基本的方針において、「誰もが、自ら運転しなくても、より快適で容易に移動できる、生活に必要な交通の維持・確保」が掲げられている。今後とも、MaaS(Mobility as a Service)など、シェアリングをはじめとするデジタル技術を活用した新たなサービスの展開が期待される。変わりゆく移動サービスの形態を踏まえながら、必要な安全対策の検討が求められる。

3. 保有・移動ニーズの変化

我が国における乗用車保有台数は、平成31年3月末時点において約6,177万台である。日本の総人口は減少し続けているものの、乗用車（軽自動車を含む）の保有台数は漸増しており、過去10年における年平均増加率は約0.8%となっている。また、乗用車の総走行距離は、年によって変動しているものの、概ね増加傾向にあることが分かる。このように、乗用車は、公共交通機関とともに、国民の自由な移動を支える足として日々の生活に根付いていることから、移動時における安全・安心確保のため、更なる対策が必要である。



※1「乗用車の保有台数」には、軽乗用車を含み、貨物車、バス、特種(殊)車、二輪車を含まない。各年3月末集計。
※2「軽自動車(四輪)の保有台数」は、軽貨物を含む。H25まで3月末、H26からは12月末集計。
資料:乗用車の保有台数は自動車検査登録情報協会資料、軽自動車の保有台数は全国軽自動車協会連合会資料より

図 1-1-3. 乗用車の保有台数の推移

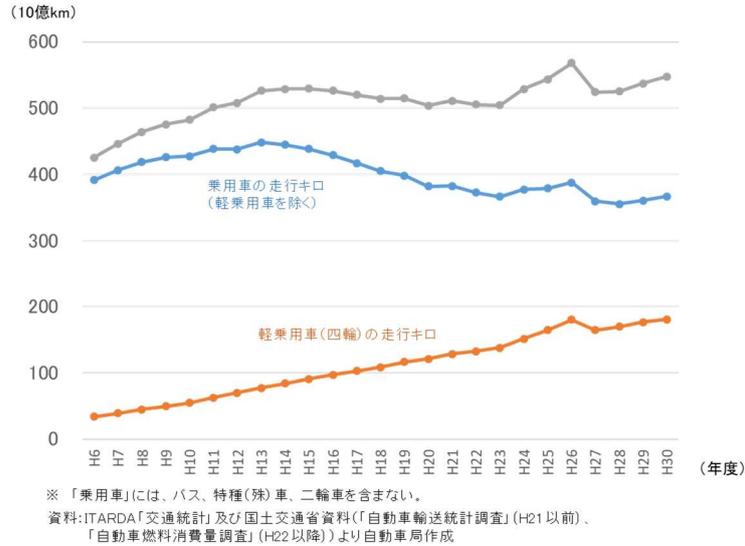


図 1-1-4. 乗用車の総走行距離の推移

乗用車は、国民における主要な移動手段であるとともに、訪日外国人旅行者などの様々な移動ニーズに応えるものである。令和元年の訪日外国人旅行者数は過去最高となる3,188万人を記録しており、レンタカーなどの自動車利用が増加している。一方、令和2年は、新型コロナウイルス感染症の発生に伴い、国民における不要不急の外出や移動の自粛による人流減少や、訪日外国人旅行者が激減したことにより、自動車の使用状況に影響があったと考えられる。

同時に、高齢者の増加、ライフスタイルの変化や技術の進展などにより、保有・使用されるモビリティも変化しつつある。従来より、国民の足として定着している軽自動車を含む乗用車に加え、よりコンパクトで小回りが利いた車両である超小型モビリティや、電動キックボードなどのパーソナルモビリティなど、多様なモビリティの利用が可能となりつつある。

また、近年では、高齢運転者等による悲惨な事故が多発したことや、政府における「衝突被害軽減ブレーキ」などを搭載する「安全運転サポート車(サポカー)」の普及啓発などにより、自動車ユーザーにおいて車両安全性に対する関心が高まっていると考えられる。加えて、安全運転支援装置やドライブレコーダーなどが搭載されている車に対する任意保険の保険料率の差別化や、購入等を補助する「サポカー補助金」など、自動車ユーザーの購買行動に対するインセンティブ付与がなされている。このように、使用者における安全意識の向上とともに、より安全な自動車への代替促進が加速化していると考えられる。

第二節 技術の進化

1. 自動運転関連技術の進化

カメラ、ミリ波レーダー、ライダーなどの検知技術や情報処理技術の進展に伴い、運転者による安全運転を支援して交通事故の防止や被害の軽減を図る「安全運転支援技術」と、システムが主体となって運転を行う「自動運転技術」を含めた「自動運転関連技術」について、自動車への搭載が加速化している。また、従来の自動車関係企業のみならず、IT企業などの異業種におけるモビリティ分野への参入など、様々な企業間における競争及び連携により、我が国のみならず、世界的規模で自動運転関連技術が進化している。

自動運転は、SAE（米国自動車技術会：Society of Automotive Engineers）により「運転自動化レベル」として5段階にレベル分けされており、大きく、ドライバーによる監視が必要なレベル2以下（安全運転支援技術）と、ドライバーに代わりシステムが運転するレベル3以上（自動運転関連技術）に分類される。衝突被害軽減ブレーキなど単一の運転支援を行う「レベル1」の技術は、日本においては既に9割を超える新車の乗用車に搭載されており、最近では「レベル1」の技術の組み合わせにより、ドライバーによる監視の下、自動で車線変更するなど、高度な運転支援を行う「レベル2」の技術を搭載した自動車も市販されている。そして、ドライバーに代わって運転するより高度な自動運転技術として、高速道路の渋滞時など、特定の条件において、ドライバーの監視を不要とするが、作動継続が困難な場合にはドライバーに運転を引き継ぐ「レベル3」、特定の条件下で作動継続が困難な場合も含めて全てシステムが運転を実施する「レベル4」がある。場所を限定せず、常にシステムが運転を実施する完全自動運転の「レベル5」は、いずれの国においても、その技術は構想段階である。

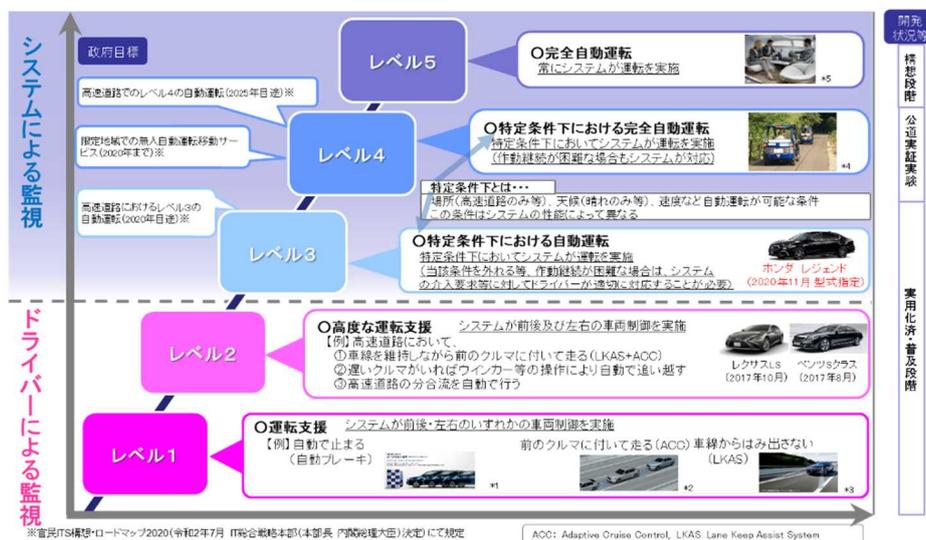


図 1-2-1. 自動運転のレベル分け

<安全運転支援技術（レベル2以下）>

安全運転支援装置については、装置自体の性能向上に加え、搭載される装置の種類が多様化しており、これらの装置を装備した新車から段階的に市場に普及・浸透してきた。

特に、これらの装置の中には、事故削減効果が高いとされる「衝突被害軽減ブレーキ」を始め、ペダル踏み間違い急発進抑制装置や、車線逸脱防止や車線維持支援に関する技術、そして運転者の健康起因による急な事態に対処するためのドライバー異常時対応システムなどがある。これらのうち、技術の進化、コストの低減や社会的ニーズなどの装置導入にかかる環境が整ったものから順に、新車を中心とした装備化が進んでおり、未装備車から新車に代替が進むにつれ、将来的に更なる事故削減が期待される。同時に、検知システムや認知・判断処理技術の向上が進んでいる。例えば、「衝突被害軽減ブレーキ」であれば、従来は一定の速度域においてのみ前方車両を検知し制動するものであったが、横断歩行者や自転車など検知対象の拡大や、夜間や広範にわたる速度域での検知など、多様な使用環境においても対応可能となっている。このように、従来では技術的に対応が困難であった場面においても一定の運転支援の提供が可能になり、これが更なる交通事故の削減に繋がってきたと考えられる。

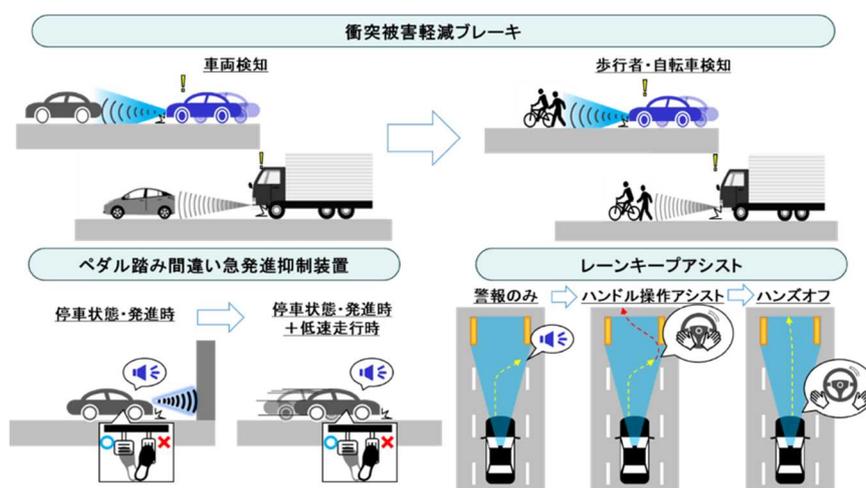
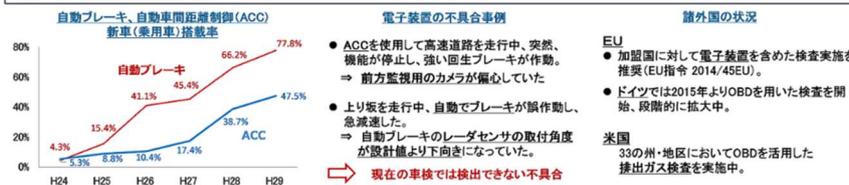


図 1-2-2. 安全運転支援技術の進化・高度化の例

衝突被害軽減ブレーキなどの安全運転支援装置は、故障時には誤作動により重大な事故につながる恐れがあることから、使用過程において確実にその機能が維持されていることが重要である。安全運転支援装置は、電子制御により性能が発揮されることから、外観や測定器を使用した従来の機能確認手法による検査や点検整備には限界がある。このため、自動車局では、車載式故障診断装置（OBD: On-Board Diagnostics）を用いた新たな検査手法について、制度面及び技術面から検討を行ってきた。その結果、平成 31 年 3 月にとりまとめを行い、新車に搭載が進む電子制御技術に対応するため、令和 6 年 10 月から段階的に OBD 検査を開始することとしている。

- 近年、自動ブレーキなど自動運転技術の進化・普及が急速に進展しているが、故障した場合には、誤作動による重大事故等につながるおそれがあることから、自動車の検査等を通じた機能確認が必要。
- 現在の自動車の検査(車検)は、外観や測定器を使用した機能確認により行われているが、自動運転技術等に用いられる電子装置の機能確認には対応していない。



- 電子装置の不具合事例**
- ACCを使用して高速道路を走行中、突然、機能が停止し、強い回生ブレーキが作動。
⇒ 前方監視用のカメラが偏心していた
 - 上り坂を走行中、自動でブレーキが誤作動し、急減速した。
⇒ 自動ブレーキのレーダセンサの取付角度が設計値より下向きになっていた
- ⇒ 現在の車検では検出できない不具合
- 諸外国の状況**
- EU**
- 加盟国に対して電子装置を含めた検査実施を推奨(EU指令 2014/45EU)。
 - ドイツでは2015年よりOBDを用いた検査を開始、段階的に拡大中。
- 米国**
- 33の州・地区においてOBDを活用した排気ガス検査を実施中。

車載式故障診断装置(OBD)を活用した自動車検査手法

車載式故障診断装置(OBD)とは

最近の自動車には、電子装置の状態を監視し、故障を記録する「車載式故障診断装置(OBD:On-Board-Diagnostics)」が搭載されている。

OBDを活用した自動車検査手法

自動車メーカーから「提出」された故障コード(特定DTC)は、(独)自動車技術総合機構において、「ECU情報」、「特定DTC」を一元管理し、全国の車検場、整備工場へ提供。

車検時

特定DTCを検出した場合は不合格

対象車両・装置及び検査開始時期

対象

2021年以降の新型の乗用車、バス、トラック※1

①運転支援装置※2
アンチロックブレーキシステム(ABS)、横滑り防止装置(ESC)、ブレーキアシスト、自動ブレーキ、車両接近通報

②自動運転機能※2
自動車線維持、自動駐車、自動車線変更など

③排ガス関係装置

検査開始時期

2024年※3

※1 型式指定自動車・多体積自動車に限る。輸入車は2022年以降の新型車
※2 保安基準に規定があるものに限る。
※3 輸入車は2025年

図 1-2-3. OBD を活用した自動車検査手法のあり方検討会報告書 (概要)

一方で、安全運転支援装置の市場普及により、当該装置を過信して事故に至ったのではないかと疑われる事案や、想定外の事象を経験する自動車ユーザーが存在するなど、装置に対する自動車ユーザーの理解不足が指摘されている。例えば、乗用車において「衝突被害軽減ブレーキが作動する」と過信して事故に至ったと疑われる事案は、一定数あるとされる。また、安全運転支援装置のような先進技術による想定外の事象を経験した割合が4人に1人程度に上るというアンケート結果(図 1-2-5)がある。このため、安全運転支援装置の効果を十分に享受するとともに、新たな事故を引き起こさないためには、運転者等が安全運転支援装置を適切に理解し、それを正しく使用することが必要であるとともに、これに資する安全運転支援装置の開発が求められる。

平成29年	平成30年	令和元年
72件	101件	113件

衝突被害軽減ブレーキが作動しない状況の例

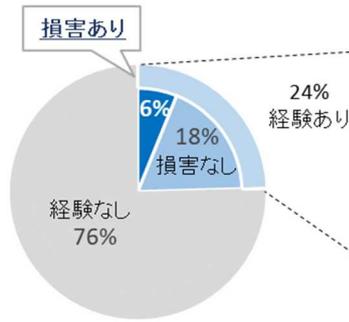
- ・ メーカーが定める作動速度を超える場合
- ・ 暗闇、逆光等のためカメラにより対象物を認知できない場合
- ・ 人や自転車の急な飛び出し、クルマの急な割り込み
- ・ 雨・雪・霧等の悪天候
- ・ 運転者がアクセルペダルを強く踏み込んだ場合



図 1-2-4. 「衝突被害軽減ブレーキが作動する」と過信して事故に至ったと疑われる事案(乗用車のみ)¹

¹ 自動車メーカー、ユーザー、関係省庁等から得られた不具合情報に基づき国土交通省自動車局作成

先進技術による想定外の事象経験割合と損害の有無



想定外の事象発生内容

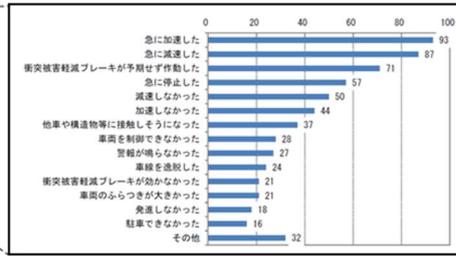


図 1-2-5. 先進安全技術に係る想定外の出来事の実験割合とその内容²

<自動運転技術（レベル3以上）>

自動運転技術は、これまで人間が行っていた認知・判断・操作を機械やシステムが代替して行うものであり、高性能の検知装置等で得られた情報をもとに、AIなど情報処理により運転に係る決定を適切に行い、手足に代わって加減速などの制御を実施する。この自動運転技術の市場化・サービス化については、「官民・ITSロードマップ」において、自家用自動車、物流サービス、移動サービスの各分野で目標を設定しており、政府全体における計画となっている。交通死亡事故の96%は運転者の法令違反に起因することから、自動運転の実用化は、交通安全の向上に大きく資することはもとより、安全な車間距離の維持や適切な速度管理による燃費等の向上や渋滞による経済損失の解消、高齢者等の移動手段の確保や自動車関連技術の国際競争力確保など、数多くの効果が期待されている。

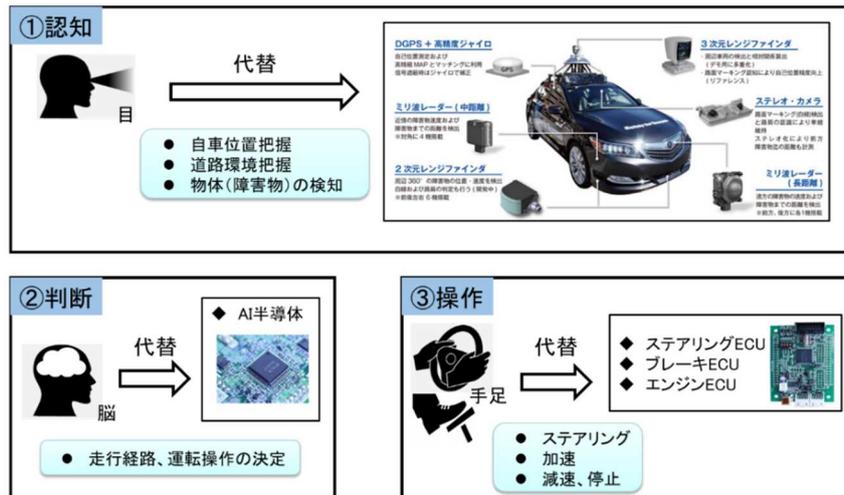


図 1-2-6. 自動運転システムにおける認知・判断・操作

² 独立行政法人国民生活センターによるアンケート調査結果に基づき国土交通省自動車局作成

自動運転技術の開発・実用化は、ここ数年で劇的に進んでいる。例えば、台数や市場規模で最も大きな自家用乗用車について、道路運送車両法や道路交通法の改正など関係法令の整備を行うことにより、高速道路における自動運転技術を搭載した自動車を、令和2年11月に世界で初めて型式指定を行った。令和3年3月に市場投入が開始された当該車両には、車両周辺の外界認識、自車位置認識、運転者状態の検知に加え、機能の冗長化などの対応により、高速道路渋滞時など一定の条件下で、システムがドライバーに代わって運転操作を行うことが可能となっている。

自動運行装置の構成

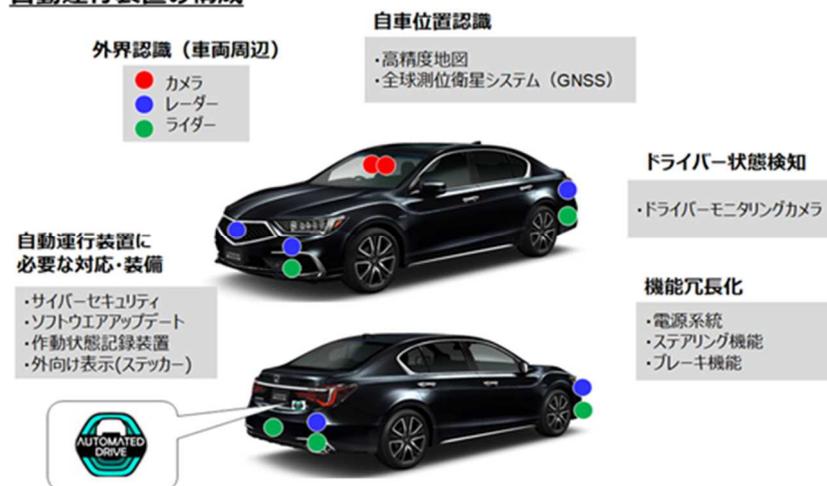


図 1-2-7. 本田技研工業 (株) 「レジェンド」の自動運行装置の構成

また、移動・物流サービス分野においても、限定地域での無人自動運転や高速道路における隊列走行に関する実証実験を実施している。例えば、高齢者等の地方部の移動に資する最寄り駅等と目的地を結ぶ「ラストマイル自動運転」については、平成29年度より実証実験を開始した。その後、令和2年12月に、福井県永平寺町において1対3遠隔監視・操作型のサービスが開始されるとともに、令和3年3月に全国で初めてレベル3として事業を開始した。加えて、トラックのドライバー不足解消に資する「トラックの隊列走行」については、平成29年度より公道実証を開始しており、令和3年2月には、新東名高速道路において、後続車運転席を無人とした状態での隊列走行を実現している。このように、乗用車とは別の車両についても、自動運転関連技術の実装が進められている。



図 1-2-8. 福井県永平寺町ラストマイル自動運転車両の主な自動運行装置の構成



図 1-2-9. 新東名高速道路を走行する隊列車両

自動運転の際は、自動車単体のみならず、地図情報の利用、道路インフラやその他道路ユーザーからの情報提供・通信（V2X）など、道路交通安全を担保するための connected 技術の利活用も不可欠である。インフラ協調技術の確立のため、官民が一体となり、車両相互で通信を行う車車間通信や、インフラと車両が通信を行う路車間通信など、自動運転の高度化に向けた取組などにより、技術の実用化が進んでいる。

2. 電動化の加速

我が国では、地球環境対策の観点から、エネルギーの使用の合理化等に関する法律（省エネ法）に基づき、新車に対して燃費規制を課し段階的に引き上げていくことで、運輸部門における二酸化炭素排出量の削減を図ってきた。これにより、令和元年度において、ハイブリッド車を含む電動車（ハイブリッド車（HV）、プラグインハイブリッド車（PHV）、電気自動車（EV）、燃料電池自動車（FCV））の新車に占める割合は約 35% となっている。一方、電池におけるエネルギー密度向上などの技術革新や主要各国等に

おける政策の変化により、新規参入者も含めた様々な企業において、世界的に電気自動車への投資、生産、販売が増加している。

また、水素を燃料とした燃料電池自動車についても、複数車種への展開や新車価格の低減などの普及に向けた取組みが行われている。現在は、水素ステーションなどインフラ側の整備とともに、乗用車や大型バスを中心に量産されている。



資料: 日産自動車、Tesla Motors Japan、BMW JAPAN、本田技研工業 HPより

図 1-2-10. 電気自動車の例

3. その他車両安全技術の向上

近年の車両安全対策の中心は、安全運転支援装置などの「予防安全技術」の実用化と普及促進にある。一方、運転者主体の道路交通環境下においては依然として多くの交通事故が発生していることから、衝突事故が発生した場合には、乗員及び歩行者等の人身被害を軽減する「衝突安全技術」は依然として重要である。これまで、強制基準である歩行者頭部及び脚部保護に関する安全基準や自動車乗員保護に関する安全基準の強化による底上げとともに、更なる対策を促すため、自動車アセスメントによる安全評価を実施してきた。

これに加え、事故後でも人身傷害を軽減する対策として、救助・治療開始までの時間短縮を可能とする事故自動通報システムの搭載及びサービスが普及している。

また、映像記録型ドライブレコーダーやイベント・データ・レコーダー（EDR: Event Data Recorder）など、交通事故前後等の情報を保存する車載記録装置が広く普及している。これら装置に記録された事故データは、車両安全対策における交通事故分析への活用に加え、保険料算出や交通事故に関する民事裁判などの責任関係の明確化や、交通事故等の捜査における活用など、多岐にわたって利用価値があるものである。

4. 国際基準調和の推進

自動車は、国際的に流通する製品であり、世界各国で利用されているものであることから、自動車の基準を調和し、各国間において相互に認証を行うことで、より高度かつ専門性に優れた安全基準の策定が可能になる。加えて、認証等に関する行政コストの低減や、自動車メーカー等における部品共通化など、開発・製造コストの低減が可能となることから、国際的に自動車の安全・環境基準を調和していくことは、国民全体の利益に大いに資するものである。

我が国は、国家間で相互承認する「1958年協定」と、技術基準の調和を図る「1998年協定」に加盟している。これら協定加盟国により構成される国連の「自動車基準調和フォーラム」(WP.29)において、自動車の基準の国際調和や認証の相互承認に関する活動がなされている。現在、WP.29の下において6つの専門家会合が存在するが、より専門的知識を要する重要な事案は、作業部会において議論される体制となっている。自動車について数多くの知見を有する日本は、数多くの会議体において議長職等に就いており、国際議論をリードしている。

これまでのWP.29における国際基準調和活動により、安全及び環境に資する数多くの国際規則が誕生してきた。近年においては、ハイブリッド車等の静音性における対策としての「車両接近通報装置」、乗用車における「衝突被害軽減ブレーキ」、高速道路等における運行時に車両を車線内に保持する機能を有する「自動運行装置」などがあるが、これらは日本が提案を行い、成立に至るまでの国際議論をリードしてきた。また、これらの国際基準に加え、車両単位で認証の相互承認を行う車両相互認証制度(IWVTA: International Whole Vehicle Type Approval)についても、我が国から提案を行い、平成30年7月に成立している。

「車両並びに車両への取付け又は車両における使用が可能な装置及び部品に係る調和された技術上の国際連合の諸規則の採択並びにこれらの国際連合の諸規則に基づいて行われる認定の相互承認のための条件に関する協定」(1958年協定)

「車両並びに車両への取付け又は車両における使用が可能な装置及び部品に係る世界技術規則の作成に関する協定」(1998年協定)

1 協定の目的
1958年に締結された国連の多国間協定であり、自動車の装置ごとの安全・環境に関する基準の国際調和及び認証の相互承認を推進することにより、安全で環境性能の高い自動車を普及するとともに、自動車の国際流通の円滑化を図ることを目的としている。

2 加入状況
令和3年(2021年)1月現在、53か国、1地域(EU)が加入。
日本は、平成10年(1998年)11月24日に加入。
ドイツ、フランス、イタリア、オランダ、スウェーデン、ベルギー、ハンガリー、チェコ、スペイン、セルビア、イギリス、オーストリア、ルクセンブルク、スイス、ノルウェー、フィンランド、デンマーク、ルーマニア、ポーランド、ポルトガル、ロシア、ギリシャ、アイルランド、クロアチア、スロベニア、スロバキア、ベラルーシ、エストニア、ボスニア・ヘルツェゴビナ、ラトビア、ブルガリア、リトアニア、トルコ、アゼルバイジャン、マケドニア、欧州連合(EU)、直轄、オーストラリア、ウクライナ、南アフリカ、ニュージーランド、キプロス、マレーシア、韓国、モロッコ、タイ、モンテネグロ、チュニジア、カザフスタン、アルメニア、エジプト、ジョージア、サンマリノ、モルドバ、アルメニア、ナイジェリア、パキスタン(下線はEU加盟国、 はアジア諸国、 は加盟国ではないが、EU加盟国のため、協定の効力が発生する国)

1 協定の目的
自動車とその部品の安全性と環境レベルの向上や国際流通の円滑化を図る観点から、世界の知見を活かした装置毎の技術基準の策定及び当該基準の1958年協定に基づく規則や各国法規への導入による基準の国際調和を目的とした協定であり、日米EUが主体的にその原案を作成し、国連において、平成10年(1998年)に採択された。

2 加入状況
令和3年(2021年)1月現在、37か国、1地域(EU)が加入。
日本は、平成11年(1999年)8月3日に加入。
カナダ、米国、日本、フランス、イギリス、欧州連合(EU)、ドイツ、ロシア、韓国、イタリア、南アフリカ、フィンランド、ハンガリー、トルコ、スロベニア、スロバキア、ニュージーランド、オランダ、アゼルバイジャン、スペイン、ルーマニア、スウェーデン、ノルウェー、キプロス、ルクセンブルク、マレーシア、インド、リトアニア、モルドバ、チュニジア、オーストラリア、カザフスタン、タジキスタン、ベラルーシ、サンマリノ、ウズベキスタン、ナミビア
(下線はEU加盟国、 はアジア諸国)



3 基準の制定状況
令和3年(2021年)1月現在、159項目の協定規則(UN Regulation)を制定。
注:アイルランド、キプロス、マルタはEUが協定に加入していることによる仮想締結国

3 基準の制定状況
令和3年(2021年)1月現在、20項目の世界統一技術規則(UNTR)を制定。

図 1-2-11. 1958 年協定及び 1998 年協定の概要

- 従来からの相互承認制度は、自動車メーカーが相互承認対象の「個別装置」毎に認証を取得した場合、他の締約国での車両認証時において、取得した「個別装置」毎の各認定証の提示により当該装置に係る審査を省略できる制度。
- IWVTAは、相互承認対象を「装置単位」から「車両単位」に拡大することを目標に、車両の基本的な安全・環境性能の基準項目を1つにパッケージ化した制度。これにより、他の締約国での車両認証時にはIWVTAの認定証の提示により、審査を省略できる制度。
- IWVTAの相互承認対象となる項目は、2018年7月の成立以降、順次増加し現在49項目。

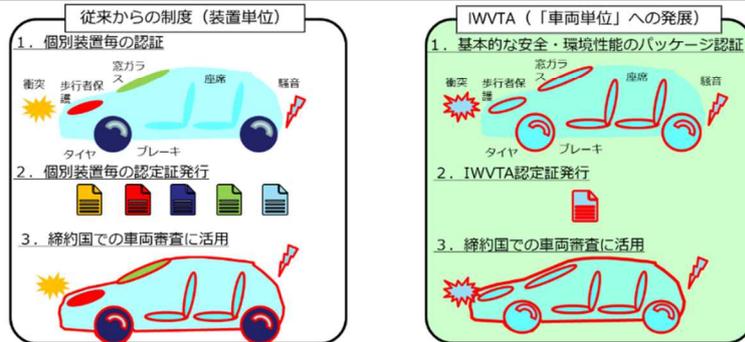


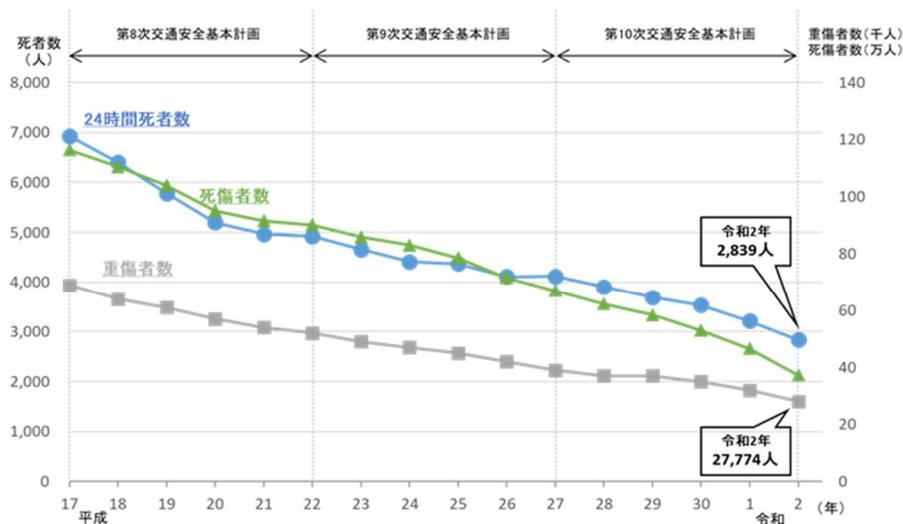
図 1-2-12. 国際的な車両相互認証制度 (IWVTA) の概要

第三節 交通事故の状況

I. 概況

近年の交通事故による死者数等は減少傾向にあり、令和2年の24時間以内死者数³は2,839人と、4年連続で戦後最少を更新した。一方、平成28年3月に策定され、政府一丸となって取り組んできた第10次交通安全基本計画に掲げられた目標（24時間以内死者数を2,500人以下、死傷者数を50万人以下）について、死傷者数に関する目標は達成したものの、死者数目標の達成はできていない。

近年の交通事故等の減少傾向は、政府全体の交通安全に対する取組みに加え、衝突被害軽減ブレーキなどの先進技術が自動車に実装され、その車の普及による寄与が考えられる。一方、令和2年は、新型コロナウイルス感染症の発生に伴い、不要不急の外出や移動の自粛による人流への影響に加え、Eコマース利用による小口配達の増加などの物流への影響があった。また、通勤時に公共交通機関の利用を避けて自転車などパーソナルモビリティの利用が増加したとされ、交通安全分野においても一定の影響があったと考えられる。



資料：警察庁資料より自動車局作成

図1-3-1. 交通事故（死者数、重傷者数、死傷者数）の推移

交通事故は、様々な経済的損失を生み出す。内閣府の調査によると、交通事故による経済的損失額は約14兆7,600億円（平成29年3月）と試算されており、これは、我が国GDPの約2.7%にのぼる。この損失額には、医療費や慰謝料等の人的損失、車両・構築物修理等の物的損失、救急搬送費や警察の事故処理費用、裁判費用、渋滞損失費用等各種公共機関等の損失といった金銭的損失、および交通事故による痛みや苦しみなどを算出した非金銭的損失が含まれる。また、当該損失額には含まれていない経済損失として、交通事故発生に起因する渋滞に関する損失（時間的損失、環境負荷に係る損失）などもある。

また、交通事故による被害者を救済するため、基本的な対人賠償を確保する自賠責保険制度がある。近年の自賠責保険支払額について、1件あたりの支払額はほぼ横ばいであるが、支払総額は減少傾向にある。

³ 本報告書においては、特段の記載がない限り、死者数は「24時間以内死者数」をさす。

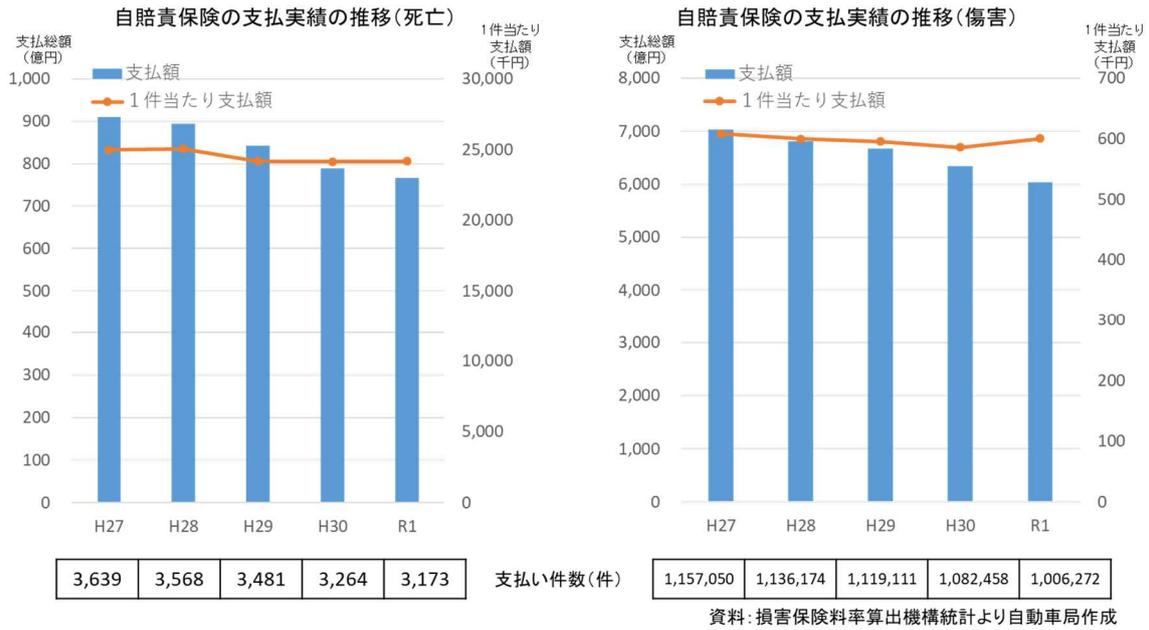


図 1-3-2. 自賠責保険の支払い実績の推移

我が国の交通事故について、国際道路交通事故データベース（IRTAD）に公表されている他国と比較すると、人口 10 万人あたりの 30 日以内死者数は 3.3 人と、世界 7 位（図 1-3-3）となっている。

また、我が国は、諸外国と比べて、歩行中及び自転車乗車中における死者数の割合が高いことが特徴である（図 1-3-4）。欧米の主要各国における歩行中及び自転車乗車中における死者数の割合はおおよそ 2 割から 3 割程度であるが、日本は約 5 割にものぼる。加えて、日本においては、高齢者の人口構成率（28.1%）に対する死者数の割合（57.3%）は、他国と比べて突出して高い（図 1-3-5）。このように、日本においては、歩行中及び自転車乗車中に対する安全確保や、高齢者に関する交通安全対策の向上が課題の一つであると考えられる。

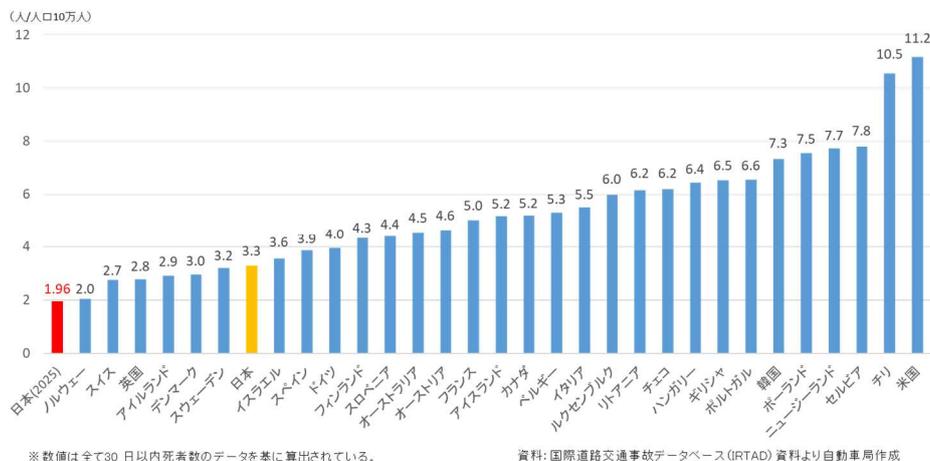


図 1-3-3. 人口 10 万人あたりの 30 日以内死者数の国際比較（平成 30 年）

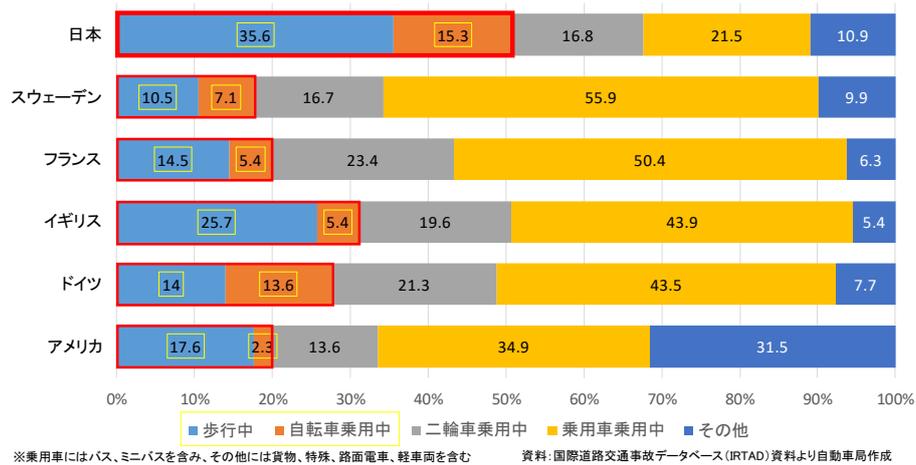


図 1-3-4. 主要国における 30 日以内死者数の状態別の割合（平成 30 年）

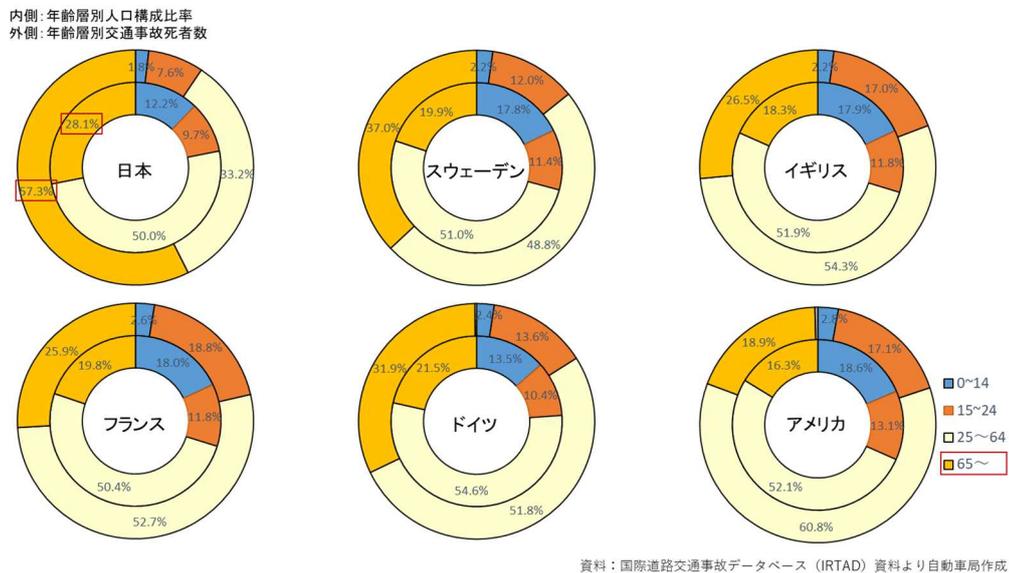


図 1-3-5. 主要国における年齢層別の 30 日以内死者数構成率（平成 30 年）

交通事故の詳細な状況については、状態別、年齢層別、車種別、受傷部位別などによる視点に基づいて分析することができる。本節では、これらの分類により得られたデータをもとに、本報告書の読者にとって分かりやすいように、①交通弱者等（歩行者及び自転車乗員等）に関する交通事故、②自動車乗員に関する交通事故、③加害者に関する交通事故のそれぞれの立場に基づき、交通事故の傾向や特徴について整理する。

II. 交通弱者等に関する交通事故の状況

(1) 状態別の特徴

交通弱者である歩行者及び自転車乗員は、我が国における交通事故死者数の約半数を占めていることが分かる。特に、「歩行中」の交通死亡事故のうち、約7割が65歳以上の高齢者となっている。また、重傷者数についても、「歩行者」及び「自転車乗車中」が占める割合は約半数である。

なお、「二輪（原付含）車乗車中」について、死亡事故に占める割合は約16%であるのに対し、重傷事故に占める割合は約26%と高くなっている。

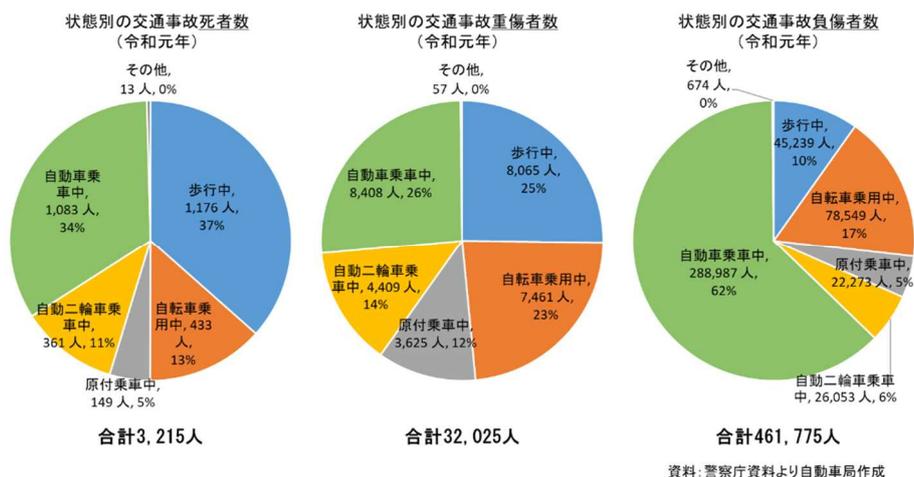


図 1-3-6. 状態別の交通事故死者・重傷者・負傷者の割合（令和元年）

(2) 年齢層別の特徴

歩行中の事故を年齢層別に見ると、年齢層が上がるほど、歩行中に死傷事故に巻き込まれる割合が高くなっている（図 1-3-7）。自転車乗車中においても、年齢層が上がるほど、死傷事故にあう割合が高くなっている。また、子供の死傷事故については、特に徒歩での通学が始まる小学校低学年において「歩行中」の事故に巻き込まれるケースが最も多くなっている。

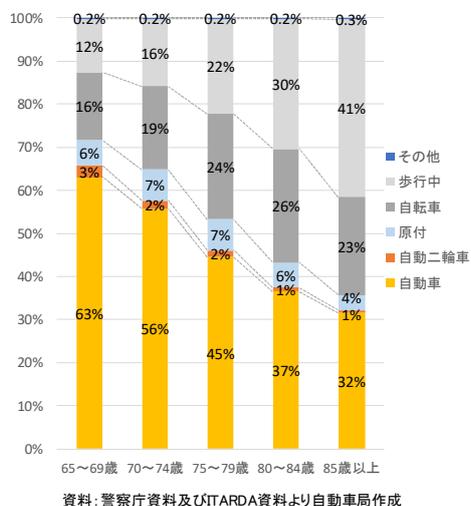


図 1-3-7. 状態別の高齢者における死傷者数構成比（令和元年）

(3) 受傷部位の特徴

「歩行中」及び「自転車乗車中」の交通死亡事故における損傷主部位について、10年前（平成20年）と比べて絶対数は大幅に減少しているものの、依然として「頭顔部」の割合が多く、過半を占めている。これは、様々な交通安全対策による事故自体の減少や、自動車における歩行者保護性能の向上などの加害性を低減させる車両安全対策が寄与していると考えられる。一方、歩行者頭部のAピラーやカウル部との衝突に加え、路面との二次衝突などの影響により、依然として「頭顔部」損傷が死亡等の主因となることが多いと考えられる。

なお、「二輪（原付含）車乗車中」の死亡事故においても、「頭顔部」が損傷主部位となる割合が多く、全体の4割超を占めている。

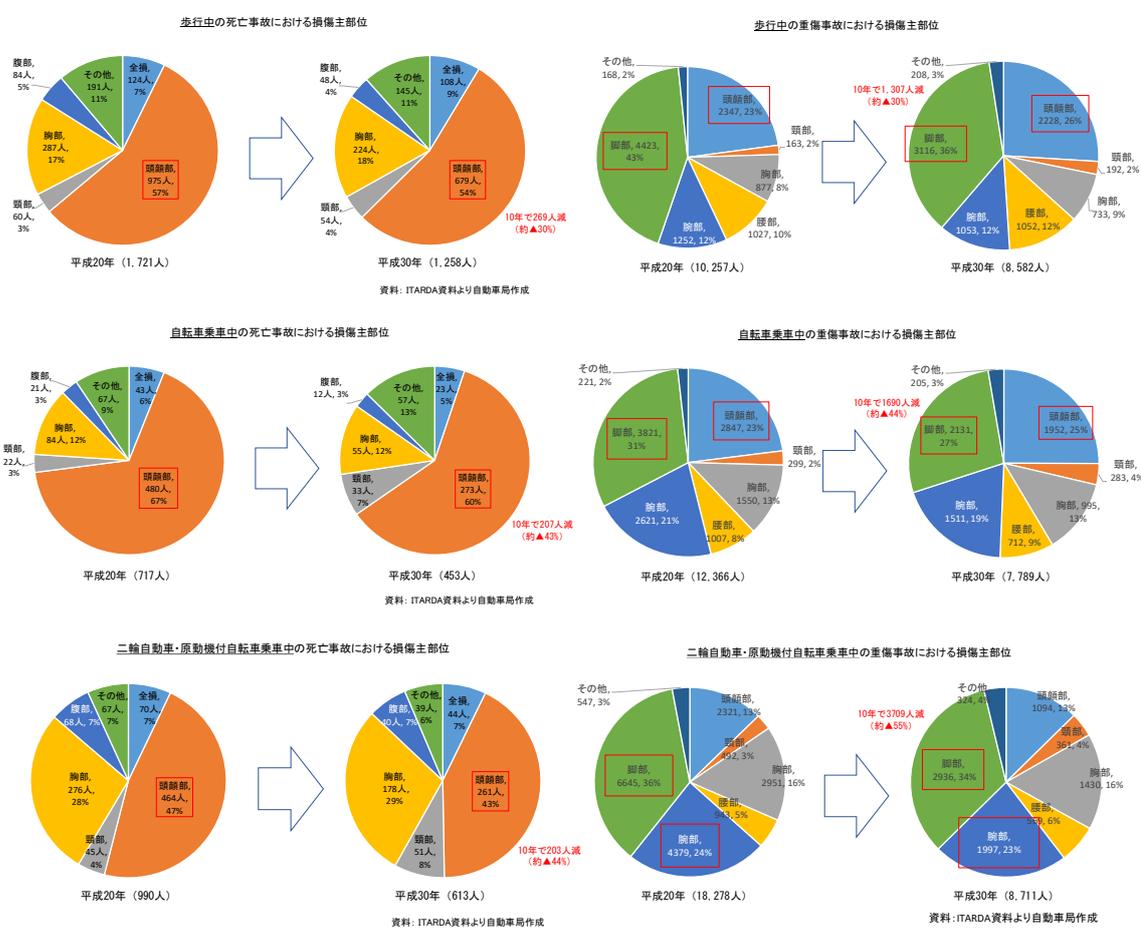


図 1-3-8. 死亡事故（左）及び重傷事故（右）における状態別損傷主部位の割合と推移（平成20年・平成30年）

(4) 「歩行中」の死亡事故等の特徴

歩行中の死亡事故を事故類型別にみると、その9割以上が対四輪自動車との衝突により発生している。対四輪自動車との死亡事故のうち、「自動車直進中」が約8割で最も多く、その次は「自動車右折中」の約1割となっている。

歩行中の死亡事故を発生時間帯別で見ると、約7割が「夜間」に発生している。図1-3-9にあるように、歩行中の死亡事故は年々減少傾向にあるが、夜間が占める割合についてはほぼ一定割合で推移しており、変化が見られない。

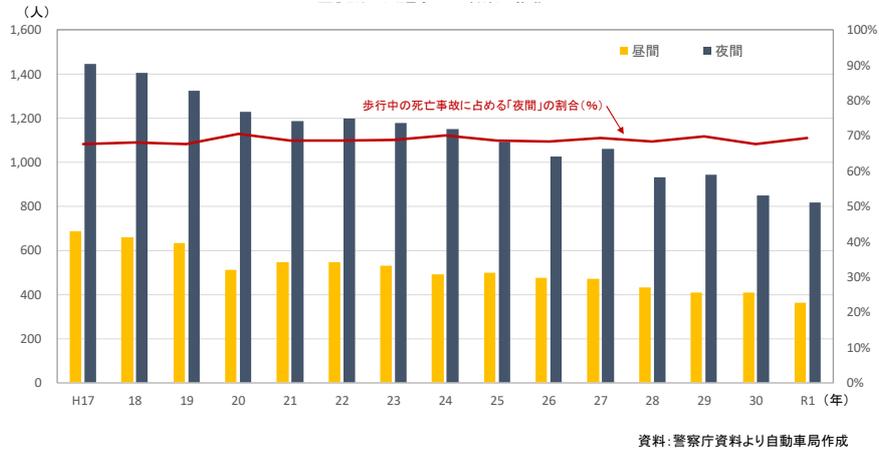


図 1-3-9. 昼夜別の「歩行中」交通事故死者数の推移

歩行者の死亡事故を事故類型別に分析すると、歩行者が「横断中」に事故が発生する割合が最も高く、約7割となっている。また、「路上横臥」による死亡事故はその次に多く、全体のうち約1割となっている。

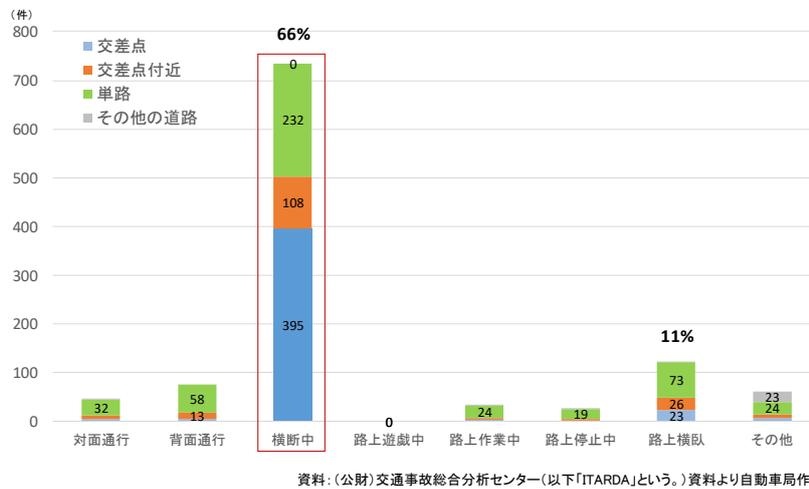
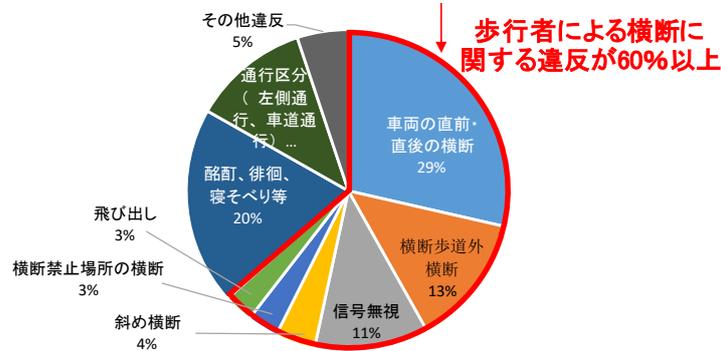


図 1-3-10. 歩行者における事故類型別・道路形状別の死亡事故件数 (令和元年)

このように、歩行者対自動車に関する死亡事故においては、「自動車直進中」かつ「歩行者横断中」における割合が高い。この事故類型のうち、歩行者側に違反があった事故のうち約6割が「横断に関する違反」(車両の直前直後の横断、横断歩道外での横断、信号無視など)である。また、自動車の運転者側に違反があった事故のうち約7割が「発見遅れ」(漫然運転、脇見運転)に起因するものである(図1-3-12)。

なお、歩行者対自動車の死亡事故のうち、自動車「右折時」の事故は約1割を占め

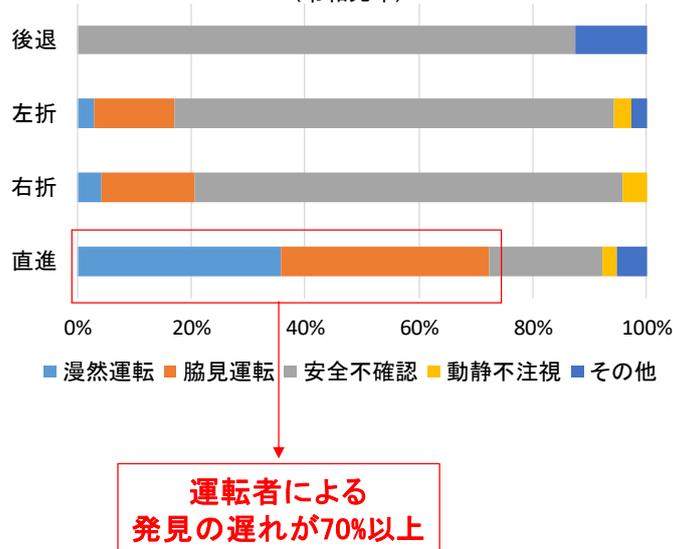
ているが、自動車の運転者側に違反があったもののうち、約8割は「安全不確認」となっている（図1-3-12）。



資料：ITARDAの集計結果より自動車局作成

図1-3-11. 「自動車直進」における歩行者法令違反別の歩行者死者数の割合（令和元年）

自動車行動類型別／運転者人的事故要因別の歩行者死者数の割合（令和元年）



**運転者による
発見の遅れが70%以上**

資料：ITARDAの集計結果より自動車局作成

図1-3-12. 「歩行者対自動車」における運転者人的事故要因別の歩行者死者数の割合（令和元年）

路上横臥による死亡事故は、令和元年において124件発生している。図1-3-13は、路上横臥に関する過去4年間の事故件数を示しているが、発生時間帯別で見ると、夜間から未明（20時～4時頃）の事故が多いことが分かる。また、危険認知速度別では、低速域では負傷事故が多いが、中速域（40km/h～60km/h）において死亡事故が多く発生している。



資料:ITARDAの集計結果より自動車局作成

図 1-3-13. 路上横臥に関する事故の特徴 (平成 28 年から令和元年の合計)

(5) 「自転車乗車中」の死亡事故等の特徴

自転車乗車中の死亡事故を事故類型別にみると、死者数及び重傷者数では「出会い頭」事故が最多となっており、死者数では全事故タイプのうち約5割を占めている。このうち、事故が多いのは、信号機のない交差点における対自動車との衝突であり、自動車側における安全不注意や、自転車乗員における一時不停止などが原因であるとされる⁴。

また、自転車が進行中に後ろから「追突」される事故について、死傷者数としては少ないものの、致死率は5.3%と突出して高い。この「追突」における死亡事故のうち、約7割は「夜間」に発生している。



資料: ITARDAの集計結果より自動車局作成

図 1-3-14. 自転車乗員の事故類型別致死率・死傷者数 (平成 23 年から令和元年までの合計)

⁴ ITARDA 第 15 回研究発表会資料 (四輪車と自転車の無信号交差点・出会い頭事故の人的要因分析)

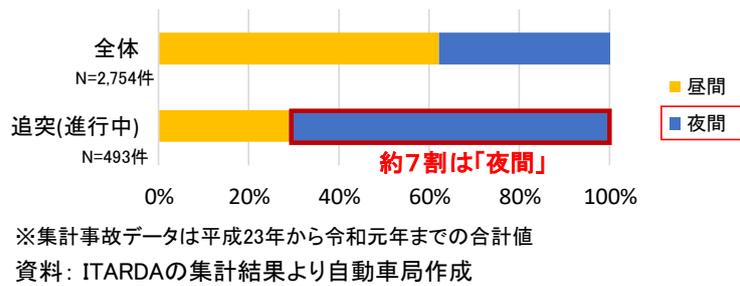


図 1-3-15. 自転車乗員の死亡事故における昼夜別発生割合 (平成 23 年から令和元年までの合計)

(6) 「二輪 (原付含) 乗車中」の死亡事故等の特徴

原動機付自転車を含む二輪車乗車中の事故は、大別すると、車両単独事故と車両相互事故がある。

車両単独による死亡事故のうち、約 67%が「工作物」への衝突により発生している。また、65 歳以上の高齢者において、「路外逸脱」が原因となる死亡事故が相対的に多く、65 歳未満の運転者においては「転倒」による死亡事故が多くなっている。

車両相互による死亡事故に関する事故類型について、「出会い頭」事故、「右折時 (右折直進)」事故の順に多く、これら二つで全体の約 64%を占めている。特に、「右折時 (右折直進)」においては、「出会い頭」事故と比べて、二輪車が第二当事者となる割合が高くなっているのが特徴である。



図 1-3-16. 車両単独 (左) と車両相互 (右) 事故における事故類型別死者数 (令和元年)

Ⅲ. 自動車乗員に関する交通事故の状況

(1) 状態別の特徴

自動車乗員に関する事故について、図 1-3-6 にあるように、交通事故死者数全体のうち「自動車乗車中」が占める割合は 34%である一方、交通事故負傷者数全体のうち「自動車乗車中」が占める割合は 62%にのぼる。また、事故類型でみると、自動車乗員の致死率が最も高いのは自動車同士の正面衝突等である一方、事故件数として最も多いのは「追突」となっている。

(2) 年齢層別及び受傷部位の特徴

自動車乗員の死亡事故について、過去 10 年間で死亡者数は大幅に減少した一方、死亡事故における損傷主部位が「頭顔部」から「胸部」に変化した。平成 20 年では、損傷主部位のうち 34%が「頭顔部」で 30%が「胸部」であったが、平成 30 年においては、「胸部」が全体の 35%と最も多く、その次に「頭顔部」が 27%となっている（図 1-3-17）。また、年齢層別では、年齢層が高くなるほど、「頭顔部」の割合が少なくなる一方、「胸部」の割合が増加する傾向にある（図 1-3-18）。

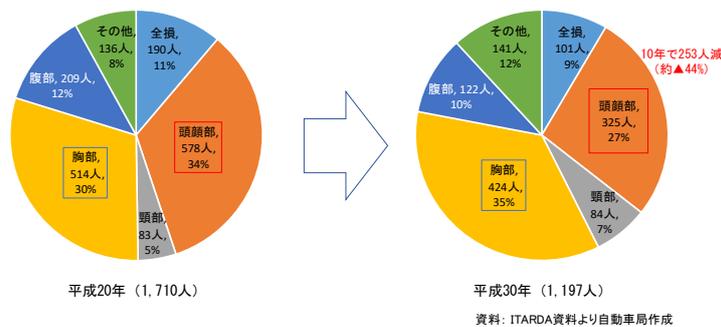


図 1-3-17. 自動車乗車中の死亡事故における損傷主部位の割合と推移

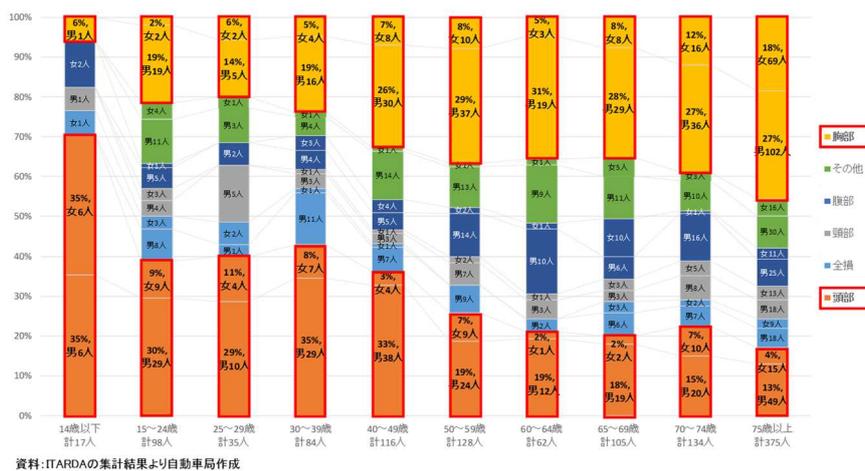


図 1-3-18. 自動車乗車中の死亡事故における損傷主部位の割合 (年齢×男女別) (平成 30 年)

(3) 子供乗員の死亡事故等の特徴

自動車乗員における子供（12歳以下）の負傷者数は、図1-3-19にあるように、一貫して減少傾向にある一方、同死亡者数については、過去数年間において、ばらつきはあるものの、ほぼ横ばいの状態である。また、高速道路における死亡事故の発生割合が高くなっており、過去8年間の平均では全体の約3割を占めている。

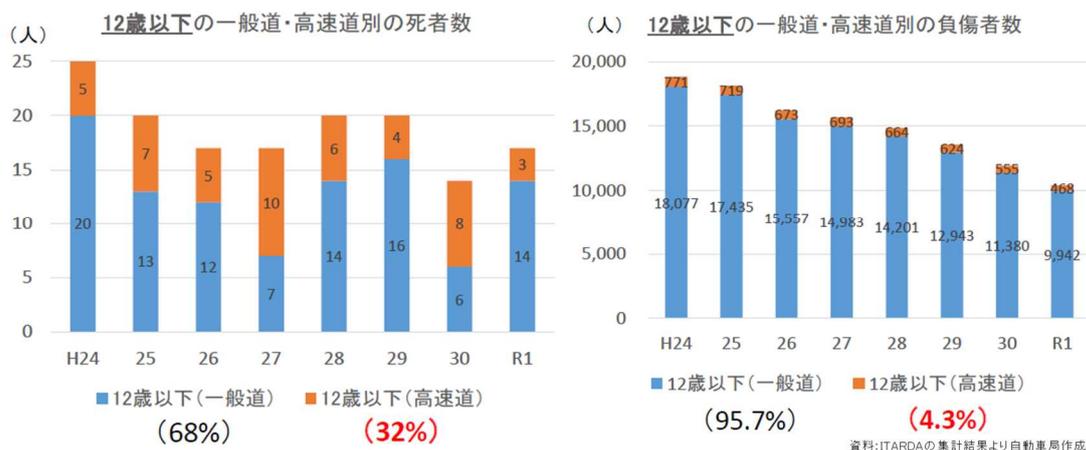


図1-3-19. 12歳以下の子供における自動車乗車中の死亡・負傷者数の推移

未就学児（6歳未満）における死傷者について、自動車乗車中に負傷している割合は、就学児と比べて高い。これは、幼児期は保護者等の車で移動することが多い一方、小学校に入学してからは徒歩や自転車で移動することが増えるためと考えられる。

図1-3-20に、未就学児における高速道路の自動車乗車中の事故について、チャイルドシート等の着用別に関する事故の統計を示す。死亡者及び負傷者数で判明するチャイルドシート等の着用状況に基づくと、未就学児におけるチャイルドシート等の着用率は約7割から8割程度であると考えられるが、警察庁及びJAFの合同実態調査で確認された着用率（70.5%）⁵とほぼ近い数字となっている。一方、チャイルドシート等の着用者の中には、不適正使用（ミスユース）者が一定数存在することが確認される。

⁵ チャイルドシート使用状況調査（2019年警察庁・JAF合同調査）

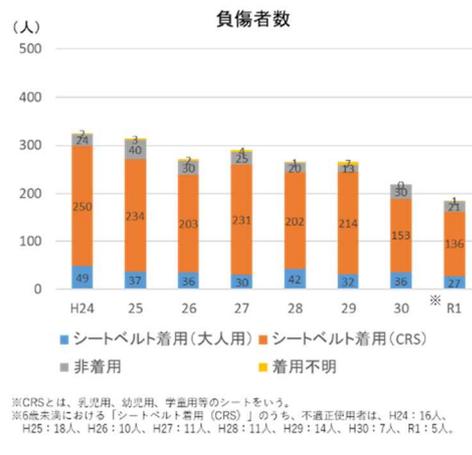
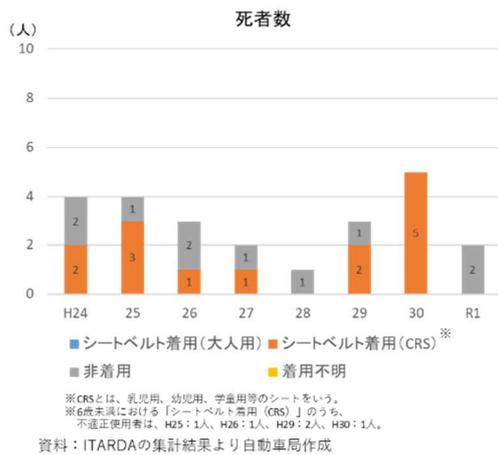


図 1-3-20. 未就学児（6歳未満）における高速道路の自動車乗車中の死亡・負傷者数の推移

次に、就学児（6歳以上12歳以下）における高速道路の自動車乗車中の事故について、図 1-3-21 に死者数及び負傷者数の推移を示す。死亡者及び負傷者数で判明するジュニアシート等の着用状況に基づく、就学児における着用率は1割弱程度であるとともに、約7割から8割程度が大人用シートベルトを着用していることが分かる。また、ジュニアシート等の不適正使用（ミスユース）についても確認される。

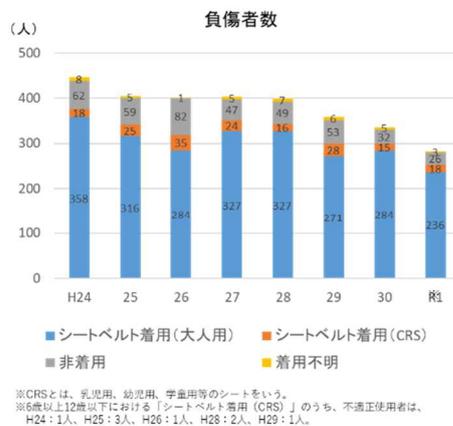
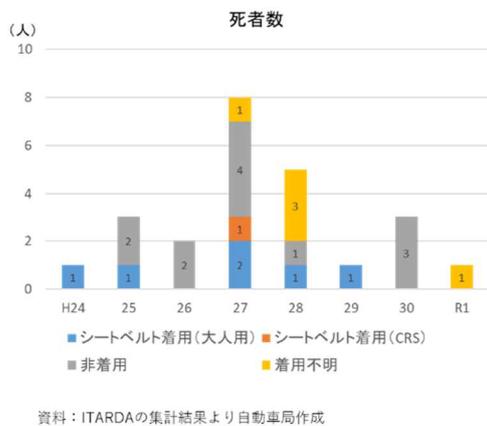
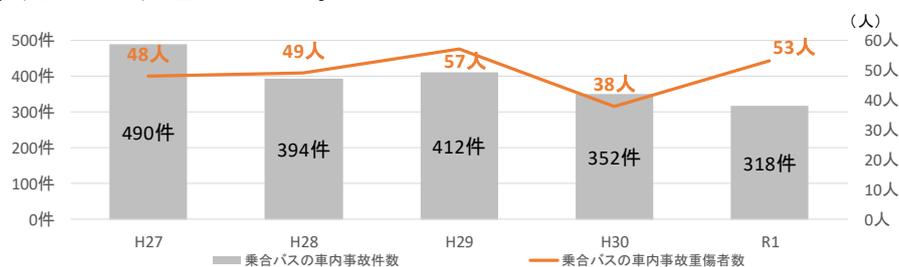


図 1-3-21. 就学児（6歳以上12歳以下）における高速道路の自動車乗車中の死亡・負傷者数の推移

(4) 乗合バス乗員の事故（車内事故）の特徴

乗合バスにおける発進時や急ブレーキ時などの際に乗客が転倒する等により乗客が死傷する事故（車内事故）について、第二当事者となるものを含めた事故件数は、近年減少傾向にあるものの、車内事故による重傷者数は横ばいとなっている。このうち、約4割は、発進時に発生している。



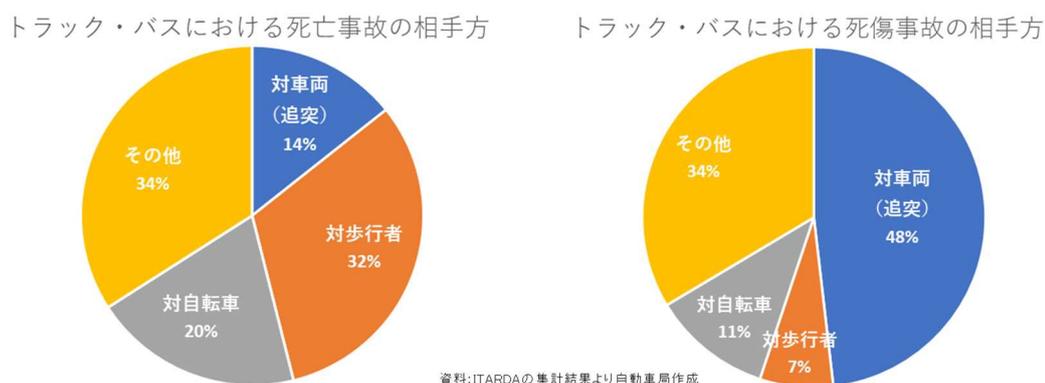
資料：ITARDA資料より自動車局作成

図 1-3-22. 乗合バスの車内事故件数と重傷者数の推移

IV. 加害者に関する交通事故の状況

(1) 大型車等に関する事故の特徴

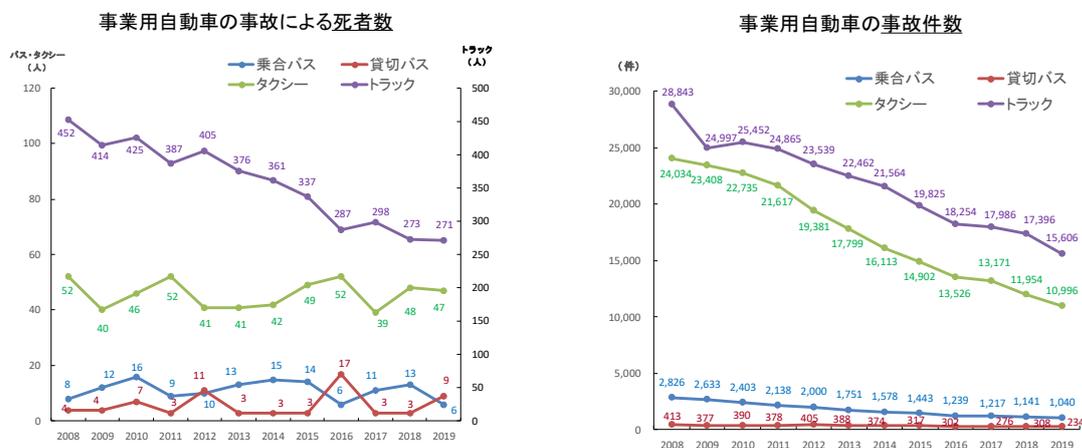
トラックなど大型車両が第一当事者となる事故について、死亡事故に至る割合（死亡事故率）が高くなる。例えば、第一当事者となる死亡事故率は、乗用車は0.6%であるのに対し、大型トラックは2.8%と、大きく異なることが特徴である。また、図 1-3-23 にあるように、大型車（トラック及びバス）が引き起こす死亡事故の相手の約半数は、交通弱者である「歩行者」と「自転車乗員」である。一方、死傷事故全体では、対車両（追突）が約半数を占めている。



資料：ITARDAの集計結果より自動車局作成

図 1-3-23. トラック・バスにおける死亡・死傷事故の相手別割合（平成 28 年）

タクシーを含む事業用自動車については、「事業用自動車総合安全プラン」における運行管理面における対策と車両安全対策の両輪で実施してきた。図 1-3-24 に示すように、事業用自動車の事故件数は減少傾向にある。一方、事業用トラックによる交通事故死者数は減少傾向にあるが、事業用バス及びハイヤータクシーは横ばいとなっている。



資料：ITARDA資料より自動車局作成

図 1-3-24. 事業用自動車の事故による死者数と事故件数の推移

(2) 高齢運転者等に関する事故の特徴

我が国における交通死亡事故は年々減少傾向にあるものの、自動車等の運転者が第一当事者となる死亡事故件数のうち、65歳以上の高齢者が占める割合は増加傾向にある（図 1-3-25）。

また、75歳以上の高齢運転者が引き起こす死亡事故において、その人的要因が「操作不適」である割合は30%となっており、75歳未満の運転者における割合（12%）と比して高くなっている。具体的には、「ハンドル操作不適」が人的要因となっている死亡事故の割合について、75歳以上の運転者の場合は14.8%であるのに対し75歳未満の場合は8.3%となっている。また、「ペダル踏み間違い」について、75歳以上の運転者の場合は7.8%であるのに対し75歳未満の場合は0.6%となっている。

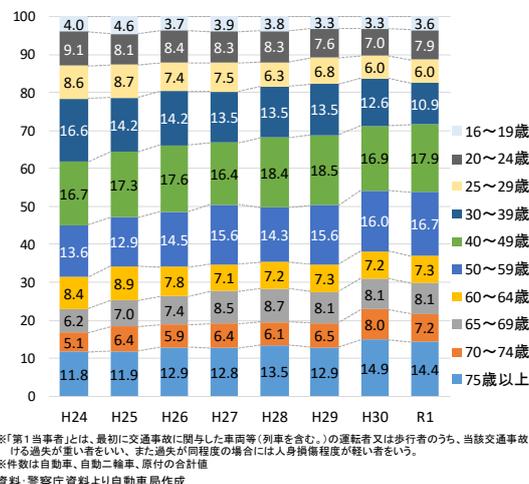


図 1-3-25. 第一当事者年齢層別死亡事故件数の構成率の推移

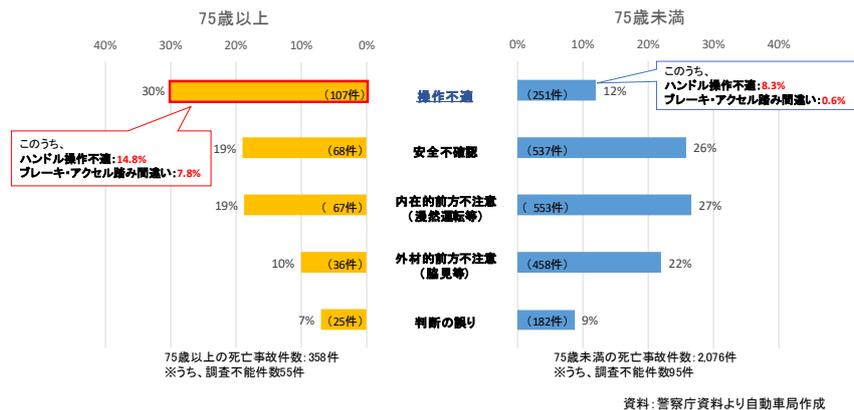


図 1-3-26. 四輪運転者（第一当事者）の人的要因別の死亡事故件数（令和元年）

(3) その他

いわゆるあおり運転に代表される妨害運転などの危険運転について、交通死亡事故に至るものも発生している。平成 29 年 6 月に発生した東名高速道路におけるあおり運転による事故では、あおりを受けた被害者の車が後方から来たトラックにより衝突され、夫婦 2 人が死亡するという悲惨な事故となった。このような悪質で危険な運転に対応するため、車間距離保持義務違反などの道路交通法違反の適用など、厳正な交通取り締まりがなされている。

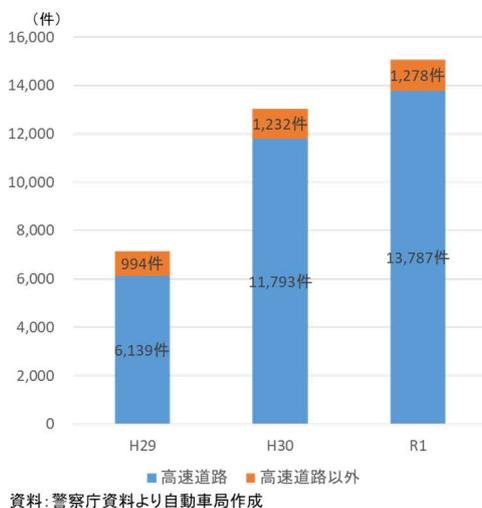


図 1-3-27. 車間距離保持義務違反取締件数の推移

第二章 これまでの車両安全対策の実施状況

第一節 車両安全対策の推進体制と諸施策

1. これまでの車両安全対策の推進体制

これまでの車両安全対策は、平成23年の報告書「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」において記載された車両の安全対策の4つの柱（①子供・高齢者の安全対策、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自動走行など新技術への対応）に基づき、諸施策の企画立案を実施してきた。

車両安全対策は、事故実態の分析に基づき、交通事故削減目標の設定、対策の実施、効果の評価を通したPDCAサイクルにより実施されている。一般に、車両安全対策の企画立案から対策が施された車両が市場に普及するまでの期間は長く、PDCAサイクルは長期にわたるものである。例えば、安全対策を行った自動車が発売・流通されるまでには、安全対策の決定・保安基準の策定、車両・装置の設計、車両・装置の生産のプロセスがあり、これらで5年程度かかることに加え、市場に十分に普及するには更に5年から10年程度の歳月を必要とする。

具体的には、日本の四輪車の保有台数は約7,842万台（令和元年12月時点）あるが、このうち新車販売台数は約520万台（令和元年）であり、全体の約7%を占める。近年の保有台数はほぼ一定で推移しているため、使用過程車全てを新車で置き換えるには、約15年かかることになる。実際は、使用過程車全てが新車で置き換わる前に、新たな安全対策がなされた新車が市場投入されるため、この入れ替わりが重層的に行われる。

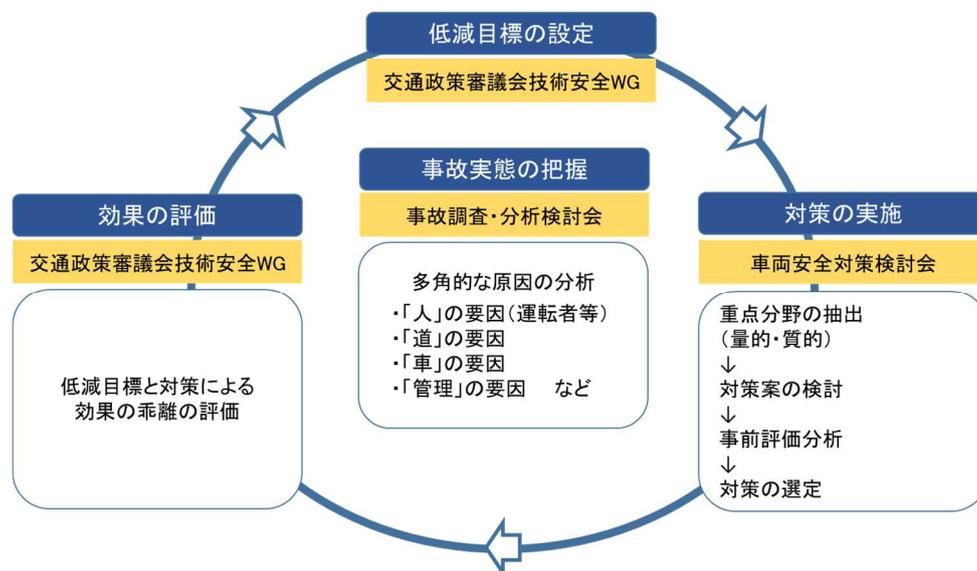
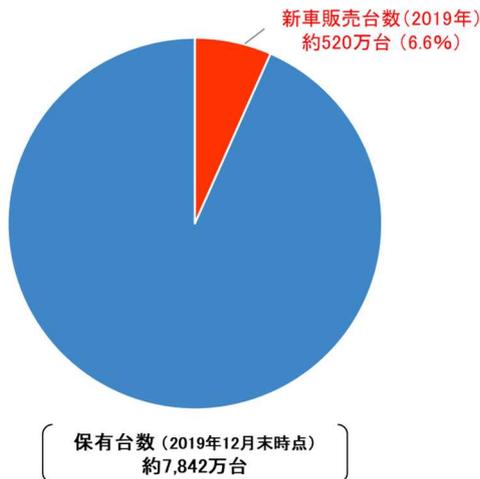


図 2-1-1. 自動車の安全対策のサイクル



※ (一社)日本自動車工業会「日本の自動車工業2020」より作成

図 2-1-2. 我が国における四輪車保有台数 (2019 年 12 月末時点)

現在、車両安全対策は、「安全基準等の拡充・強化」、「ASV (先進安全自動車) 推進計画」、「自動車アセスメント」の3つの施策を連携しながら実施している。車両安全対策は、道路交通の安全確保を目的に行うものであるが、自動車基準における国際基準調和活動などの国際的動向、様々な安全運転支援技術等の実装状況などを加味しながら、自動車メーカーなど民間企業における技術開発競争を阻害しないよう、技術進化とその普及状況に応じた段階的施策を行うことが望ましい。この観点から、車両安全対策は、新技術の誕生から標準搭載に至るまで、各段階 (フェーズ) に応じた適切な政策により、その市場普及を後押しすることが求められている。

フェーズ	施策の目的	施策
①技術開発期	・新技術を市場投入しやすい環境の整備	ASV推進計画、技術ガイドラインの策定
②技術競争期	・市場における技術競争の促進	自動車アセスメント (車種間の性能の比較・公表)
③普及拡大期	・インセンティブによる搭載拡大	サボカー補助金、ASV補助金、ASV税制
	・国による性能の「お墨付き」	性能認定制度
④標準搭載期	・全車への搭載、最低限の性能の確保	保安基準の策定

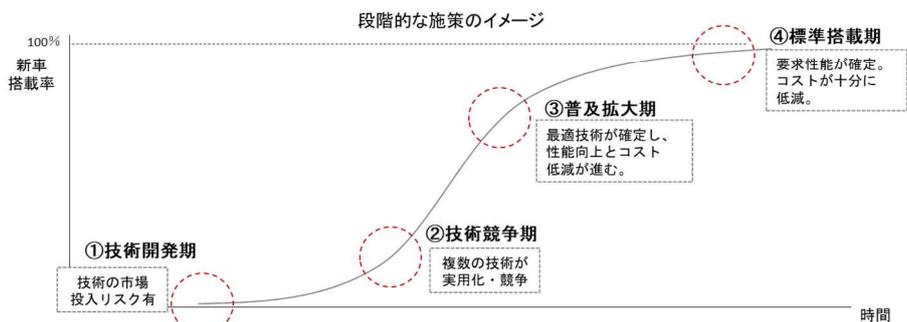


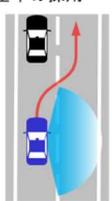
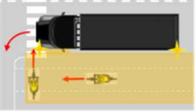
図 2-1-3. 車両安全対策の考え方

2. これまで実施した車両安全施策

自動車局では、「安全基準等の拡充・強化」、「ASV（先進安全自動車）推進計画」、「自動車アセスメント」の3つの施策による対策を基本としつつ、自動運転や高齢運転者対策など世の中のニーズに即した個別の重要課題設定を通して、交通事故削減に対する取組を行ってきた。

①安全基準等の強化・拡充

自動車局では、交通事故分析の結果、技術などの動向等を踏まえ、科学的で効果と負担のバランスがとれ、技術の多様性が尊重されるとともに、透明性をもって安全基準（道路運送車両の保安基準）の策定を行っている。安全基準は、道路交通安全を確保・向上するために必要となる技術的要件を定めるとともに、それに適合するよう製造者や使用者等に要求する義務的性質を有する法規であることから、使用者や製作者に対し、その使用や製作について創意工夫を阻害するものでないことに留意が必要である。平成28年以降は、同年の報告書に示された方向性に基づき、ハイブリッド車等の車両接近通報装置の義務化、シートベルト非装着警報装置（リマインダー）の義務付け対象座席の拡大、乗用車等の衝突被害軽減ブレーキの義務化や、自動運行装置に係る国際基準の導入を行ってきた。

平成28年度	平成29年度	平成30年度	令和元年度	令和2年度
<ul style="list-style-type: none"> ハイブリッド車等の車両接近通報装置の義務化  <ul style="list-style-type: none"> 前照灯の自動点灯機能（オートライト）の義務化  <ul style="list-style-type: none"> 大型高速バス等の補助席へのシートベルト設置義務化 	<ul style="list-style-type: none"> シートベルト非装着警報装置（リマインダー）の義務付け対象座席の拡大 	<ul style="list-style-type: none"> 事故自動通報システム（事故自動緊急通報装置）の国際基準の採用  <ul style="list-style-type: none"> 車線変更支援機能に関する国際基準の採用 	<ul style="list-style-type: none"> 側方衝突警報装置の義務化  <ul style="list-style-type: none"> 乗用車等の衝突被害軽減ブレーキの義務化 	<ul style="list-style-type: none"> 乗用車等の衝突被害軽減ブレーキの性能要件の強化 二輪自動車の灯火等の取付けに関する国際基準の採用  <ul style="list-style-type: none"> 自動運行装置の国際基準の採用 サイバーセキュリティ及びソフトウェアアップデートの国際基準の採用 

（※改正年度は法令の公布日ベース）

図 2-1-4. 平成 28 年度以降の主な保安基準改正の内容

②ASV 推進計画

ASV（先進安全自動車）推進計画は、先進安全技術の開発・実用化・普及を促進するプロジェクトであり、産学官が参加する「ASV 推進検討会」において、新たな先進安全技術の技術的要件や基本設計について検討を行っているものである。平成 28 年度 から開始した 5 年計画である「第 6 期 ASV 推進計画」では、「自動運転の実現に向けた ASV の推進」を基本テーマとし、自動運転の実現に必要な先進安全技術について、開発・実用化の指針を定めることを念頭に、具体的な技術の要件等について検討を行ってきた。その結果、ドライバーが急病等により運転の継続が困難となった場合に自動車を自動で停止させる「ドライバー異常時対応システム」（EDSS）について、世界に先駆けて

平成 28 年 3 月に策定・公表した。この発展型である、一般道において交差点等への停止を回避しつつ路肩等に自動で避難するシステムに関し、ガイドラインを令和元年 8 月に策定・公表した。また、速度超過に起因する事故を抑制する「ISA（自動速度制御装置）」、「無人自動運転移動サービス」等のガイドラインを第 6 期 ASV 推進計画中に策定・公表した。

ガイドラインの策定のみならず、ASV 技術の普及促進策も重要である。一般に、大型車（トラック、バス）の新車価格は高く、設備投資に多大な資金繰りとコストが生じる。このため、使用過程車からの代替を促進し、ASV 装置が装着されている車両を購入する環境を創出するため、購入補助金や税制上の特例による財政インセンティブの付与を実施している。

先進安全自動車(ASV)推進計画

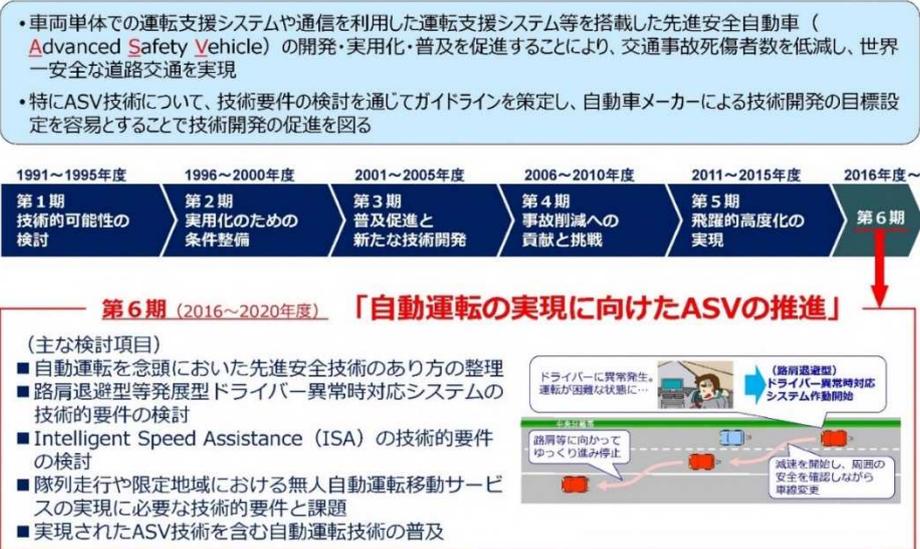


図 2-1-5. 第 6 期 ASV 推進計画の概要

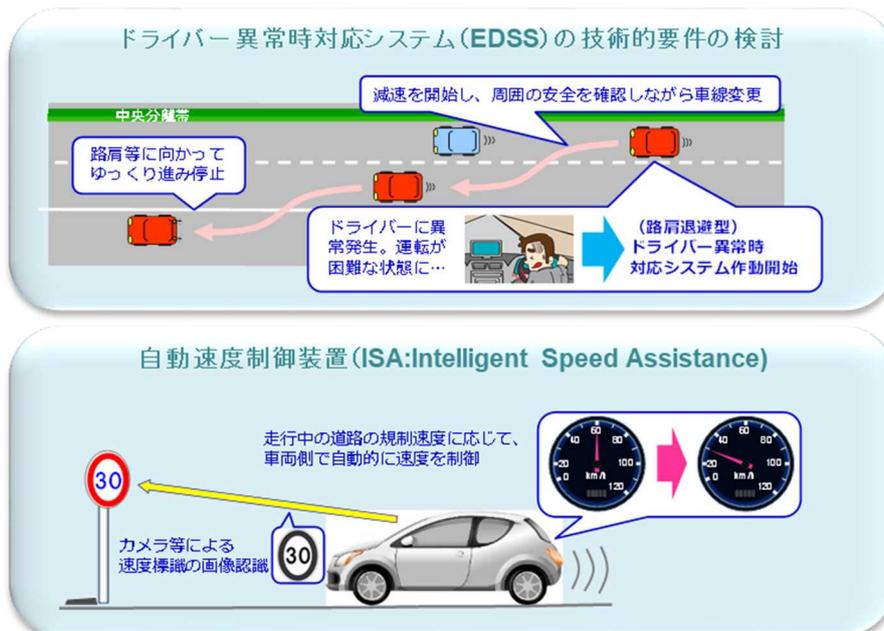


図 2-1-6. ドライバー異常時対応システム (EDSS) 及び自動速度制御装置 (ISA) の概要

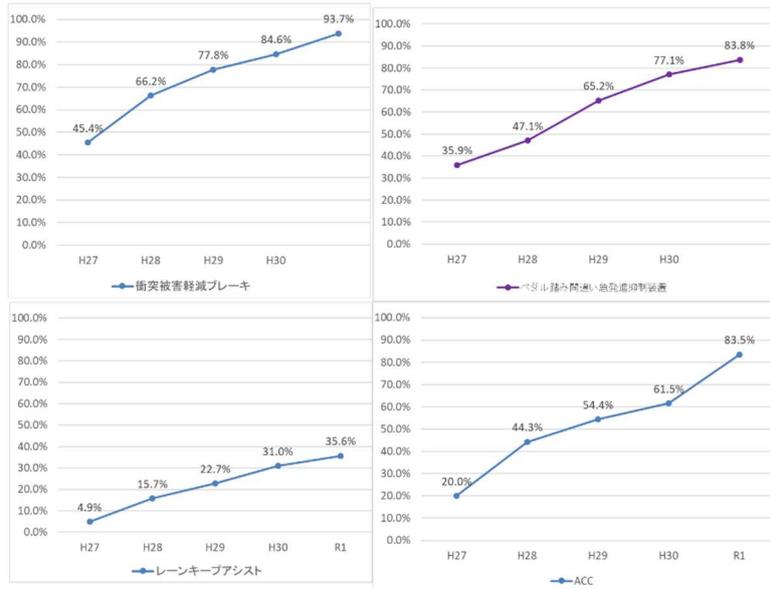


図 2-1-7. 主な ASV 装置の新車装着割合（乗用車）

③自動車アセスメント

自動車アセスメントは、自動車ユーザーが安全な車選びをしやすい環境を整えるとともに、自動車メーカーのより安全な自動車の開発を促進することによって、安全な自動車の普及を促進しようとする施策である。また、自動車アセスメントの一環として、チャイルドシートの安全性能比較試験（前面衝突試験、使用性評価試験）も実施している。

これまで、平成 26 年度に予防安全性能評価を導入後、その評価項目を順次拡大し令和 2 年度までに、後方視界情報、衝突被害軽減ブレーキ対歩行者（昼間、夜間街灯あり・なし）、車線逸脱抑制、高機能前照灯、ペダル踏み間違い加速抑制装置を追加したほか、事故自動通報システムの評価を開始した。また、令和 2 年度からは、ユーザーがより安全な自動車を選択する際の指標として活用しやすいよう、衝突安全性能評価及び予防安全性能評価等を統合し、自動車安全性能評価を導入した。



図 2-1-8. 自動車アセスメントの概要

④医工連携

更なる交通事故死者数の削減を目指すには、車両のみに着目するだけでなく、事故時における人的受傷状況や傷害発生メカニズムなどの医学的視点から対策を検討することは重要である。このため、事故発生状況や車両損傷状況などの交通事故マイクロデータ（工学データ）と、事故被害者の搬送状況や受傷状況などの医療・救急に関するデータ（医学データ）を統合し、傷害発生の原因を究明する取組みである「医工連携」を実施している。

これまでの活動においては、データに基づく交通事故の分析を進めるとともに、車両と衝突した歩行者の傷害発生メカニズムを明確化するために、事故再現シミュレーションを実施した。また、事故自動通報システムの普及促進に向け、システム作動のトリガーであるエアバッグの作動状況調査、事故場所と通信エリアの関係性の調査、更に事故の際に車内乗員等の傷害予測情報も併せて送信する先進事故自動通報システム（AACN）について、傷害の予測に用いる傷害予測アルゴリズムの検証を行った。

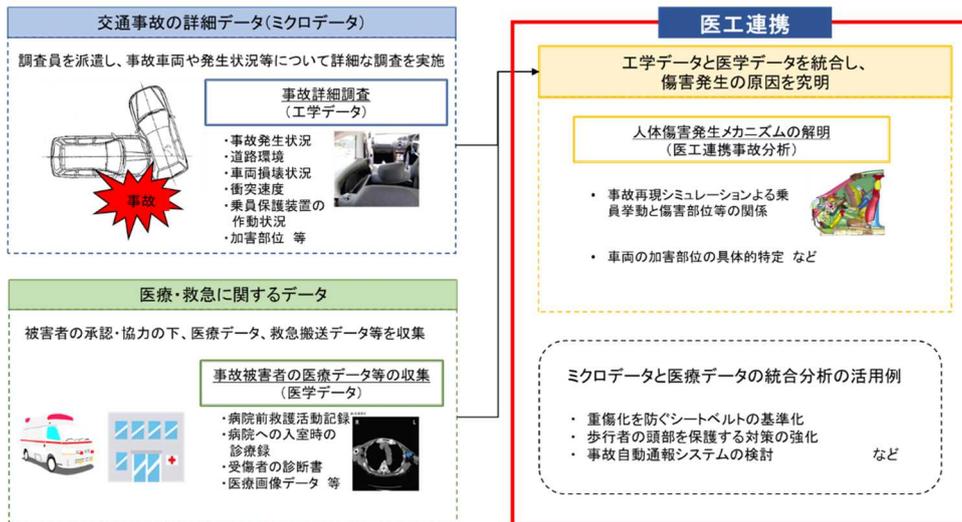


図 2-1-9. 医工連携の概要

⑤自動運転

自動運転は、交通事故の削減、地域公共交通の活性化、渋滞の緩和、国際競争力の強化等の自動車及び道路を巡る諸課題の解決に大きな効果が期待されるものである。このため、国土交通省においては、平成 28 年 12 月に「国土交通省自動運転戦略本部」（本部長：国土交通大臣）を設置し、「自動運転の実現に向けた環境整備」、「自動運転技術の開発・普及促進」及び「自動運転の実現に向けた実証実験・社会実装」の 3 つの観点から取組を進めている。

このうち、「自動運転の実現に向けた環境整備」については、国連自動車基準調和世界フォーラム (WP. 29) の自動運転に係る基準等について検討を行う各分科会等の共同議長等又は副議長として議論を主導している。この成果として、自動運行装置や自動車のサイバーセキュリティに関する国際基準が令和 2 年 6 月に成立するなど、着実に国際基

準の策定を進めている。同時に、国内においても、自動運転車等の安全な開発・実用化・普及を図りつつ、設計・製造過程から使用過程にわたり、自動運転車等の安全性を一体的に確保するための制度整備が求められていた。このため、国会審議を経て、「道路運送車両法の一部を改正する法律」を令和元年5月に成立したことを踏まえ、令和2年3月に世界に先んじて自動運行装置に係る安全基準を策定した。また、令和2年11月、本田技研工業株式会社から申請のあった車両（通称名：レジェンド）に対し、保安基準適合性の審査を踏まえ、自動運行装置を備えた車両として世界初の型式指定を行った。

背景・必要性

- 自動運転車については、高速道路において自動運転を実施する車や、過疎地等の限定地域において無人移動サービスを提供する車の2020年目標の実用化に向けて技術開発が進められているが、現行法は自動運転車を想定したものでない
- 自動車技術の電子化・高度化により、自動ブレーキ等の先進技術搭載車が急速に普及し、通信を活用したソフトウェアの更新による自動車の性能更新が可能となっている

自動運転車等の安全な開発・実用化・普及を図りつつ、設計・製造過程から使用過程にわたり、自動運転車等の安全性を一体的に確保するための制度整備が必要

○ 自動運転に係る制度整備大綱(平成30年4月7日、高度情報通信ネットワーク社会推進戦略本部)
 ①保安基準の技術的な策定 ②保安基準の施行要領等申請により一体的に保安基準(保安基準、シート、手続、試験等の制限等)
 ③使用段階等について、保安基準(保安基準、車検)とソフトウェア更新に関する保安基準(保安基準)の策定

法案の概要

1. 保安基準対象装置への自動運行装置の追加^{※1}

- 保安基準の対象装置に「自動運行装置」を追加
- 自動運行装置が使用される条件(走行環境条件)を国土交通大臣が付すこととする

自動運行装置

プログラムにより自動的に自動車を運行させるための必要な装置であって、当該装置ごとに国土交通大臣が付す条件で使用される場合において、自動車を運行する者の認知、手動運転及び操作に係る能力の全部を代替する機能を有する装置(作動状態の検知、必要な情報処理等)を必要とする場合を含む。

2. 自動車の電子的な検査に必要な技術情報の管理に関する事務を行わせる法人の監理^{※2}

- 電子的な検査の導入に伴い、自動車の検査における電子的な基準適合性審査に必要な技術情報の管理に関する事務を(独)自動車技術総合機構に行わせる

3. 分解整備の範囲の拡大及び点検整備に必要な技術情報の提供の義務付け^{※3}

- 事業として行う場合に認証が必要な「分解整備」の範囲を、対象装置の作動に影響を及ぼすおそれのある整備等に拡大、名称を「特定整備」に改正
- 自動車製作者等から、特定整備を行う事業者等に対し、点検整備に必要な型式固有の技術情報を提供することを義務付け

4. 自動運行装置等に組み込まれたプログラムの改変による改変に係る許可制度の創設^{※4}

- 自動運行装置等に組み込まれたプログラムの改変による改変であって、その内容が適切でなければ自動車が保安基準に適合しなくなるおそれのあるものを電気通信回線の使用等によりする行為等に係る許可制度を創設
- 許可に関する事務のうち技術的な審査を(独)自動車技術総合機構に行わせる

5. その他

- 自動車の型式指定制度における適切な検査を確保するため、完成検査の瑕疵等の是正措置命令等を創設^{※5}
- 自動車検査証の電子化(Cカード化)、自動車検査証の記録等事務に係る委託制度を創設^{※6}

【施行日】

- ※1、2、3 : 公布の日から1年以内
- ※4 : 公布の日から1年6ヶ月以内
- ※5 : 公布の日(一部については同日から起算して20日を経過した日)
- ※6 : 公布の日から4年以内

【目標・効果】

- 高速道路における自動運転(レベル3)の実用化 : 2020年目標
- 限定地域における無人自動運転移動サービス(レベル4)の実用化 : 2020年まで
- 自動ブレーキの新車乗用車搭載率 : 2020年までに9割以上

図 2-1-10. 道路運送車両法の一部を改正する法律 (概要)

これまでの状況

- 2019年6月、国連WP29(自動車基準調和世界フォーラム)において、自動運転のフレームワークドキュメント(自動運転車の国際的なガイドラインと基準策定スケジュール等)に合意。
- 日本は、WP29傘下の専門家会議等において共同議長等の役割を担い、官民オールジャパン体制で議論をリード。
- 2020年6月に開催されたWP29本会議において成立。

対象となる自動運転のイメージ

洪水時に自動運転(レベル3)開始 → 同一車線において前車に追従 → 洪水解消または出口接近時に自動運転終了 → 自動車専用道かつ中央分離帯等により反対車線と物理的に分割された道路でのみ作動

主な要件

- 自動運転システムが作動中、乗車人員及び他の交通の安全を妨げるおそれがないことについて、注意深く有能な運転者と同等以上のレベルであること。
- 運転操作引継ぎの警報を発した場合において、運転者に引き継がれるまでの間は制御を継続すること。運転者に引き継がれない場合はリスク最小化制御を作動させ、車両を停止すること。
- 運転者が運転操作を引き継げる状態にあることを監視するためのドライバーモニタリングを搭載すること。
- 不正アクセス防止等のためのサイバーセキュリティ確保の方策を講じること。
- 自動運転システムのON/OFFや故障等が生じた時刻を記録する作動状態記録装置を搭載すること。
- 上記の要件について、シミュレーション試験、テストコース試験、公道試験及び書面を組合せて、適合性の確認を行うこと。(例：他車の割り込み等が起こりうる状況において、注意深く有能な運転者の反応速度や制動力等のモデルに基づいて回避可能と考えられる衝突を、当該自動運転車が回避できることを確認。)

図 2-1-11. 自動運行装置の保安基準等の概要

⑥高齢運転者等の事故防止

高齢運転者は、第一当事者となる死亡事故の割合や、ペダルの踏み間違いなどの運転操作ミスに起因する事故の割合が多い特徴がある。平成 28 年 10 月、横浜市において、87 歳の高齢者が運転する軽トラックが集団登校中の小学生の列に突っ込み、小学生 1 名が死亡する事故等、高齢運転者による死亡事故が相次いで発生していることを踏まえ、政府は、高齢運転者による交通事故防止対策に政府一丸となって対応してきた。

平成 29 年 1 月、総理指示のもと設置された「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において、高齢運転者による交通事故防止のため、早急に講じるべき取り得る対策について論点を整理した。合計 3 回の議論を経て同年 3 月に公表された中間とりまとめにおいて、衝突被害軽減ブレーキ等の安全運転支援装置が装着されている自動車を「安全運転サポート車（略称：サポカー）」とするコンセプトを決定した。自動車局においては、自動車メーカー等の求めに応じ、乗用車の衝突被害軽減ブレーキが一定の性能を有していることを国が認定する制度を平成 30 年 3 月に創設するなど、官民をあげて普及啓発を実施している。

また、平成 31 年 4 月、豊島区で発生した暴走した乗用車による親子の交通死亡事故等を受け、令和元年 5 月に開催された「昨今の事故情勢を踏まえた交通安全対策に関する関係閣僚会議」における総理指示を踏まえ、同年 6 月に関係閣僚会議を開催し、「未就学児等及び高齢運転者の交通安全緊急対策」をとりまとめた。自動車局は、緊急に対応すべき施策や重点的に取り組むべき対策として、以下の検討・実施をした。

- ①衝突被害軽減ブレーキの国内基準策定
- ②ペダル踏み間違い急発進抑制装置などの性能認定制度の導入
- ③既販車への後付けの安全運転支援装置の普及のため、後付ペダル踏み間違い急発進抑制装置の性能認定制度の創設
- ④新たな先進安全技術の開発促進のため ISA の技術要件等のガイドライン策定

上記に加え、令和元年度補正予算において、65 歳以上の高齢者を対象として、「衝突被害軽減ブレーキ」や「ペダル踏み間違い急発進抑制装置」を装備する自動車について購入等を補助する「サポカー補助金」を創設し、導入支援を行った。

緊急対策	H31.4.19に豊島区で発生した高齢運転者の暴走した乗用車による親子の交通死亡事故等を踏まえ、「未就学児等及び高齢運転者の交通安全緊急対策」が決定(R1.6.18)。 <small>(下記①～④のほか、警察庁において、限定的な運転免許制度導入について結論)</small>
①	衝突被害軽減ブレーキの義務付け等について検討を加速
②	ペダル踏み間違い時加速（急発進）抑制装置等への性能認定制度の導入を検討
③	後付けのペダル踏み間違い時加速（急発進）抑制装置への性能認定制度の創設
④	新たな先進安全技術である、自動速度制御装置 (ISA: Intelligent Speed Assistance) について、技術的要件等のガイドラインを策定 (R1年内)

➡ ①～④について令和元年9月より「車両安全対策検討会」で検討。12月17日に措置方針を公表。

衝突被害軽減ブレーキ(自動ブレーキ)

ペダル踏み間違い急発進抑制装置




図 2-1-12. 未就学児等及び高齢運転者の交通安全緊急対策（車両安全）の概要

⑦その他施策

一般の自動車よりコンパクトで小回りが利いた1人又は2人乗り車両である超小型モビリティについて、交通分野の省エネ化・省CO2化に資するとともに、高齢者を含むあらゆる世代に対する移動手段を提供するものとして、交通安全の確保を前提として、普及促進を図ってきた。特に、2人乗り程度の超小型モビリティについて、平成25年1月に創設した「超小型モビリティ認定制度」に基づき、運行地域を限定するなどにより運用して以降、使用ニーズや走行様態などの調査を行ってきた。令和2年9月、必要となる車両安全性に関する検討を踏まえ、高速道路を除く一般道を自由に走行できる超小型モビリティの型式指定に係る安全基準を改正した。

また、技術の進展などにより、電動キックボードをはじめとする多様なモビリティの利用が可能となりつつあることから、多様な交通主体にとっての交通ルールのあり方について検討が行われている。



資料：(左から)トヨタ自動車、トヨタ車体、KINTONE HPより

図 2-1-13. 超小型モビリティと電動キックボードの例

第二節 車両安全対策による削減目標の達成状況

1. H23 年報告書で示された交通事故死者数削減目標

平成 23 年の報告書「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」において、「平成 32 年（令和 2 年）までに、車両安全対策により年間の 30 日以内交通事故死者数を 1,000 人削減する（平成 22 年比）」という車両安全対策の削減目標を設定した。これまでの車両安全対策においては、定量的に定められた当該削減目標を達成することを目指し、所要の措置を実施してきた。

また、平成 28 年の報告書において、当該目標の中間年にあたることから、平成 23 年に掲げられた車両安全対策の削減目標の達成状況について中間評価を実施している。その結果、車両安全対策により 735 人の 30 日以内交通事故死者数削減（平成 22 年比）が確認されている。なお、この死者数削減効果の多くは、自動車や歩行者等への衝突時の被害軽減対策によるものであり、衝突被害軽減ブレーキなどの先進安全技術による効果は限定的であったと報告している。

2. 削減目標の達成状況

本報告書において、車両安全対策の削減目標の最終年であることから、最新の交通事故統計（令和元年）に基づき、その達成状況を評価（評価手法の詳細は付録 1 に掲載）した。なお、衝突被害軽減ブレーキなどの予防安全対策に関する装置の装備有無による効果評価を行うため、各装置の装備有無における保有台数千台当たりの事故件数の比較を行っている。

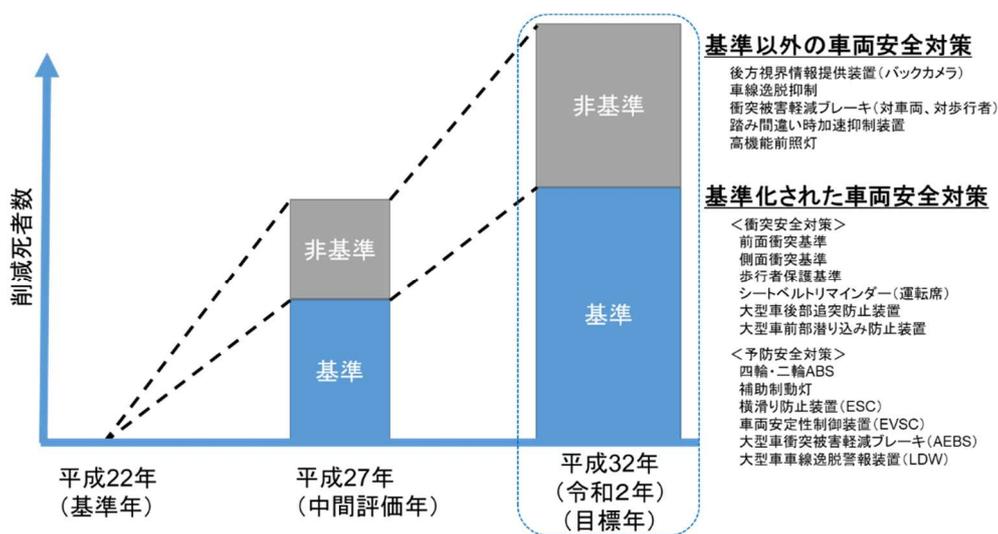


図 2-2-1. 車両安全対策の削減目標の評価の考え方

各車両安全対策による死者数削減効果を算出の上、それら効果が重複して計上される主な部分を精緻化すると、**車両安全対策により、1,332 人の 30 日以内交通事故死者数削減効果（平成 22 年比）を確認**した。死者数削減が高かった前面衝突対策と対歩行者対策について、依然として衝突安全基準強化による被害軽減対策が多くの割合を占める

が、衝突被害軽減ブレーキによる死者数削減効果も、一定程度発現していると考えられる。また、政府全体における交通安全対策の推進などにより、令和元年における30日以内交通事故死者数は、平成22年比で1,908人減少している。従って、今回得られた車両安全対策による死者数削減効果を考慮すると、このうち約70%（1,332人）が車両安全対策による寄与であったと試算される。

		2020実施	対象事故類型（概要、2020実施）	対象車種（概要、2020実施）
前面衝突対策	前面衝突	438	車両相互、車両単独	乗用車（軽含む）、貨物車（軽含む）
	衝突被害軽減ブレーキ（AEBS）		車両相互、車両単独	乗用車（軽含む）、貨物車（軽含む）
大型車追突対策	大型車衝突被害軽減ブレーキ（大型車AEBS）	33	車両相互、車両単独	乗用車（10人以上）、貨物車
	大型車前部潜り込み防止装置（FUP）		車両相互（追突）	貨物車
対歩行者対策	歩行者保護	503	人対車両	乗用車（軽含む）、貨物車（軽含む）
	衝突被害軽減ブレーキ（AEBS）		人対車両	乗用車（軽含む）、貨物車（軽含む）
	高性能前照灯		人対車両	乗用車（軽含む）、貨物車（軽含む）
その他安全対策	側面衝突	100	車両相互、車両単独	乗用車（軽含む）、貨物車（軽含む）
	大型車後部突入防止装置（RUP）	10	車両相互	貨物車
	大型車前部潜り込み防止装置（FUP）	71	車両相互（正面衝突）	貨物車
	シートベルトリマインダー	9	車両相互、車両単独	乗用車（軽含む）、貨物車（軽含む）
	補助制動灯	15	車両相互	乗用車（軽含む）、貨物車（軽含む）
	アンチロックブレーキ（ABS）	4	車両相互、車両単独、人対車両	乗用車（10人以上）、貨物車（軽含む）、二輪車
	横滑り防止装置（ESC）	65	車両相互、車両単独、人対車両	乗用車（軽含む）
	車両安定性制御装置（EVSC）	16	車両相互、車両単独、人対車両	乗用車（10人以上）、貨物車（軽含む）
	大型車線逸脱警報装置（大型車LDW）	3	車両相互、車両単独、人対車両	乗用車（10人以上）、貨物車
	後方視界情報提供装置（バックカメラ）	5	人対車両	乗用車（軽含む）、貨物車（軽含む）
	車線逸脱抑制（LDW/LDP/LKA）	60	車両相互、車両単独、人対車両	乗用車（軽含む）、貨物車（軽含む）
	踏み間違い防止装置	0 ※	車両相互、車両単独	乗用車（軽含む）、貨物車（軽含む）
	合計人数		1,332 人	

※対象としている踏み間違い防止装置は誤発進を抑制する装置である。死者数の削減効果としては0人であるが、30%程度の事故数削減効果が見込まれる。

図 2-2-2. 死者数削減効果の事後評価（精緻化後）

第三章 今後の車両安全対策

<第11次交通安全基本計画について>

政府全体の計画である第11次交通安全基本計画（令和3年3月29日中央交通安全対策会議決定）では、道路交通安全に関する次期目標（世界一安全な道路交通の実現を目指し、令和7年までに、24時間以内死者数を2,000人以下及び重傷者数を22,000人以下とする）を掲げるとともに、6つの「対策の視点」と8つの「対策の柱」を立てている。「対策の視点」においては、事故の被害者側に立った視点（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と遵法意識の向上など）や、加害者側から見た視点（②歩行者及び自転車の安全確保と遵法意識の向上など）、技術的アプローチから解決を目指す視点（④先端技術の活用推進など）などがある。また、「対策の柱」においては、分野ごとに対策を講じることとしており、「④車両の安全性の確保」など、自動車側による安全対策向上に向けた取組みが求められている。

自動車局では、従来より、政府全体の取組みである交通安全基本計画の策定にあわせて、将来の車両安全対策について検討を行ってきた。今回においても、第11次交通安全基本計画の趣旨を踏まえつつ、他の関連分野における施策と連携を図りながら、車両安全分野における必要な対策を推進する。

<ul style="list-style-type: none"> 交通安全対策基本法(昭和45年法律第110号)に基づき、交通の安全に関する総合的かつ長期的な施策等の大綱を定めるもの 計画期間:令和3年度～令和7年度(5か年)
計画の基本理念
<ul style="list-style-type: none"> 高齢化の進展への適切な対処とともに、子育てを応援する社会の実現が強く要請される中、時代のニーズに応える交通安全の取組が求められる。 人命尊重の理念に基づき、交通事故被害者等の存在に思いを致し、また交通事故がもたらす大きな社会的・経済的損失をも勘案して、究極的には交通事故のない社会を目指す。【交通事故のない社会を目指して】 全ての交通について、高齢者、障害者、子供等の交通弱者の安全を、一層確保する必要。交通事故がない社会は、交通弱者が社会的に自立できる社会でもある。「人優先」の交通安全思想を基本とし、あらゆる施策を推進する。【人優先の交通安全思想】 高齢になっても安全に移動することができ、安心して移動を楽しみ豊かな人生を送ることができる社会、さらに、年齢や障害の有無等に関わりなく安全に安心して暮らせる共生社会を構築する。【高齢化が進んでも安全に移動できる社会の構築】
道路交通の安全
<p>【目標】</p> <p>① 24時間死者数を2,000人以下(※)とする。(※30日以内死者数2,400人) ② 重傷者数を2.2万人以下にする。</p> <p>【視点】</p> <p>1 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</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 交通事故が起きにくい環境をつくるために重視すべき事項</p> <p>① 先端技術の活用推進 ② 交通実態等を踏まえたきめ細かな対策の推進 ③ 地域ぐるみの交通安全対策の推進</p> <p>【対策の柱】</p> <p>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</p> <p>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推進 ⑧ 研究開発及び調査研究の充実</p>
<p>※ 上記のほか、計画には、鉄道交通の安全、踏切道における交通の安全、海上交通の安全及び航空交通の安全についても規定</p>

図 3-1-1. 第11次交通安全基本計画の概要（目標と対策）

<今後の車両安全対策の考え方>

近年の交通事故死者数は減少傾向にあり、令和2年は2,839人と、戦後最少を更新している。一方、交通事故による被害は可能な限り削減することが必要であることに加え、日常生活に影響が残るような後遺障害を含む重傷者等が多いことを踏まえると、今後とも一層の交通事故削減が必須である。また、昨今、未就学児等の子供が被害者となる事故や、高齢運転者によって引き起こされる事故などが後を絶たず、悲惨な事故への対応が求められている。

このような中、ヒューマンエラーなどによる運転者の法令違反は、理論上、自動運転により無くすることができるが、自動運転の実現及び市場普及には相応の年月がかかる。一方、新車の多くに実装されている安全運転支援技術について、その事故減少効果は現に認められている。また、AI や IoT 技術の活用や実装により生成されるデータを活用することにより、運転者に対し交通安全に資する行動変容を促すことも可能になりつつある。このように、自動運転社会の実現までの間に悲惨な交通事故を防止するにあたっては、技術に対する過信・誤解防止や適正利用などの社会受容性確保に留意しながら、運転者主体の道路交通環境における安全確保策の検討・実行が求められる。

以上を踏まえ、短期・中期的（3年から5年程度）に交通事故を削減するためには、運転者の運転行動を変容させつつ、死亡・重傷化リスクが高い場面に対し、より高度な安全運転支援技術の開発、実用化、普及、適正利用等を加速化させていくアプローチが有効であると考えられる。

このような短期的・中期的なアプローチと同時に、長期的視点から今後の車両安全対策を捉え、あるべき方向に向かって政策を進めることも重要である。第11次交通安全基本計画においては、人命尊重という観点から、世界一安全な道路交通の実現を目指すとともに、交通事故のない社会を達成することが究極の目標であることが記載されている。車両安全対策の視点から交通事故のない社会を実現するためには、自動車側から事故を引き起こさないことが不可欠であり、ヒューマンエラーなどによる運転者による法令違反に起因する事故を取り除けるような自動運転車の社会実装が求められる。

一方、究極の目標に到達する前の段階においては、自動運転技術が搭載された自動車が道路交通社会において普通のものとして溶け込んでおり、様々な安全対策がなされた自動車により死亡等の重大な事故を引き起こさないような未来があると考えられる。この未来では、自動運転技術を一定程度活用しつつも、運転者主体の道路交通が中心であり、ヒューマンエラーなどに起因する重大事故の防止や、万一の事故後でも迅速かつ的確な緊急通報が可能となる自動車が誕生していると想像される。

以上より、誰もが安心・安全に移動でき、我が国社会に資する自動車となるよう、車両安全対策を長期的視点から行うにあたり、「20XX年までに新車が第一当事者となる死亡事故ゼロを目指す(P)」こととし、産学官連携のもと、自動車技術の高度化や分野横断的対策などの諸対策を強力に推進することとする。

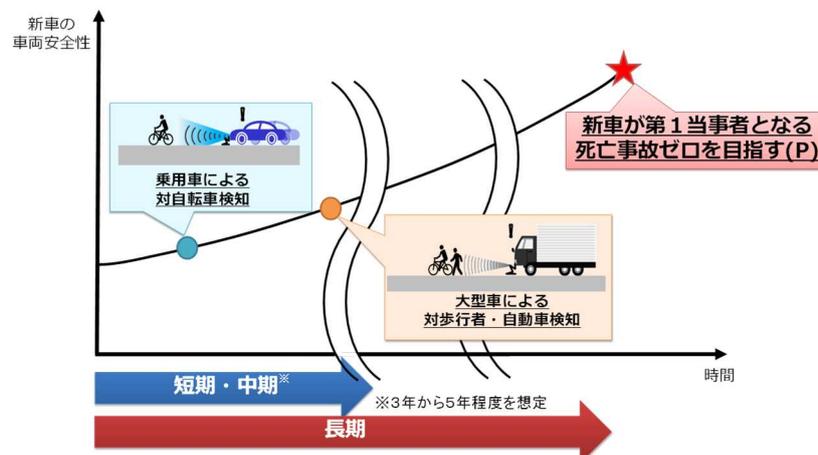


図 3-1-2. 今後の車両安全対策の考え方 (イメージ図) (P)

<今後の車両安全対策の重点項目の設定>

本報告書においては、上記の長期的視点を見据えつつ、短期・中期的な交通事故死者数等の更なる削減に向け、車両安全分野における将来の戦略的かつ計画的な対策を示すことにより、世界一安全な道路交通の実現に貢献することを目指す。

具体的には、少子高齢化による道路ユーザーの変化や技術進化を踏まえながら、想定される事故被害の軽減又は削減を進めていくため、死亡割合が多い歩行者や自転車などの交通弱者対策、負傷者数が多く体組成強度の低い高齢者、女性や子供などの乗員保護対策、運転操作ミスや健康起因などの事故リスクが高い高齢運転者や運転者の法令違反などにより加害者となる事故への対応に加え、当面はドライバー主体の安全運転支援のあり方が中心的な対策となる中、本格的な自動運転社会への移行を安全かつ戦略的に実施することにより、産学官連携の下で、世界に先駆けて車両安全対策を進めていくことが肝要である。

また、今後の車両安全対策を確実に実施していくためには、産学官における多様な関係者（予防安全や衝突安全などの専門分野や関係業界など）が適切に理解し、行動を起こしてもらえるような視点に基づいて対策をまとめることが重要である。加えて、各対策によって実用化・普及までに要する研究開発の歳月が異なること意識しつつ、限られた人的・金銭的資源を効果的に投入し、事業者や一般ユーザーなどを含めた社会的便益をより高めることができるよう、費用対効果や費用対便益の観点にも留意することも重要である。

以上の観点を踏まえ、短期・中期的な対策を推進するにあたり、今後の車両安全対策の重点分野を以下に設定する。

(重点項目)

(1) 歩行者・自転車等乗員の安全確保

<視点：交通弱者における被害軽減・削減を目指す>

(2) 自動車乗員の安全確保

<視点：自動車乗員における被害軽減・削減を目指す>

(3) 加害事故の防止

<視点：加害者となってしまう事故の軽減・削減を目指す>

(4) 自動運転関連技術の活用・適正利用促進

<視点：(1)から(3)の達成に必要な先端技術の活用推進を目指す>

第一節 歩行者・自転車等乗員の安全確保

I. 歩行者の安全確保

車いす利用者を含む歩行者は、自動車から自転車までの全てのモビリティと比べて、道路交通環境下において最も弱い立場にある。特に、歩行者の中でも、少子高齢化社会において将来を担う年代が交通事故に遭うことは避けなければならない、自ら身を守ることが困難な子供の安全確保は重要な課題である。また、高齢になるほど歩行中の事故の割合が多くなる傾向にある。高齢者は、相対的に歩行速度が遅く背丈が低いことや、電動車いすを利用するなどの特徴が考えられることから、死亡者数や重傷者数を減らすためには、このような交通弱者にも考慮した安全対策が不可欠である。

歩行者が被害に遭う死亡事故の過半は、歩行者が道路を横断している際の自動車との衝突であり、車両の直前直後での横断や横断歩道外横断など法令違反が多く、同時に、自動車側においても、運転者による発見遅れが原因となっている。加えて、歩行者の死亡事故は夜間・直進中に多く発生している。従って、歩行者を早期に発見・検知し衝突を回避するとともに、衝突が避けられない場合であっても、死亡・重傷度を低減するため、衝突速度をいかに下げるかが今後の車両安全対策の鍵となる。

このように、歩行者が安全・安心に移動できる道路交通社会を目指すためには、歩行者に対する交通安全思想の徹底を図る対策と並行して、夜間、悪天候、突然の横断、路上横臥などの様々な場面におけるインシデントに対応できるよう、安全運転支援技術の向上を図るべきである。更に、欧米主要国と比較しても、日本は歩行中の死亡事故割合が突出して高いことから、他国に先駆けて、歩行者の安全確保に資する車両安全対策を進めていく必要がある。

<今後の対策>

○乗用車等における対歩行者衝突被害軽減ブレーキの高度化・普及促進

歩行者の死亡事故における約7割は夜間に発生している。現在、自動車アセスメントでは、夜間（街灯あり/なし）における衝突被害軽減ブレーキの試験を実施しており、普及促進が行われている。更なる交通事故死者や重傷者を削減するためには、夜間における検知技術の向上を加速化し、多くの車種に実装するとともに、既に装着が義務付けられている衝突被害軽減ブレーキについて、夜間にも対応するよう安全基準の強化を検討する。

また、世界に先駆けて令和2年11月から段階的に義務付けを行う対歩行者の衝突被害軽減ブレーキの安全基準では、6歳児（身長100cm）ダミーを試験で用いる。少子高齢化社会の到来に応じ、背の低い未就学児や車いす利用者などの歩行者に対する検知技術の向上を図ることで、検知対象範囲の拡大を行う。

○大型車における対歩行者衝突被害軽減ブレーキの性能強化・普及促進

事故時の致死率が高いトラックなどの大型車において、対歩行者事故は死亡・重傷化リスクが非常に高いことから、歩行者への安全対策は最優先で実施すべきである。対歩行者の衝突被害軽減ブレーキの義務付けを開始している乗用車で培った要素技術を、大

型車へ適用・実装を進めるため、対大型車の衝突被害軽減ブレーキについて、歩行者にも対応するよう安全基準の強化を検討する。

○交差点など事故リスクが高い場面における歩行者の検知・警報・制動技術の向上

歩行者死亡事故は、自動車が直進している場合が最も多いが、その次に多い場面は交差点右折時であり、交差点左折時がそれに続く。一般に、右折時は、信号機の状態や対向車の確認などに気を取られるため、その先の横断歩道を渡っている歩行者等の発見が遅れることがある。このような事故を防止するため、特に事故リスクが高い交差点右折時における歩行者等の検知技術の向上を図るとともに、その実装を加速化する。

また、見通しの悪い交差点等における出会い頭事故や路上横臥による事故など、自動車単体による検知にも限界がある。このため、長期的に、歩車間等の通信技術を活用したインフラ協調による事故防止対策の検討を進める。

○夜間歩行者に対する視認性向上のための先進ライトの搭載拡大・普及促進

運転者は、夜間、雨天、カーブなど、十分に視認性が確保できない道路交通環境に多く遭遇する。また、対向車や後続車の前照灯に幻惑され、歩行者等の発見が遅れることに起因する事故も存在する。歩行者や運転者を含めた全ての道路ユーザーにおいて適切な視認性及び被視認性を確保することは重要であることから、引き続き、自動切替型前照灯（AHB）や自動防眩型前照灯（ADB）などの先進ライトの搭載拡大による対策を促進する。

また、事故が多くなる薄暮時における運転者の視認性確保も重要である。既に段階的に開始している前照灯の自動点灯（オートライト）の義務付けを行うとともに、荷物の積載などにより車体が傾くことでカットオフラインが上向くことを自動的に防止するオートレベリング装置に関する安全基準の強化を検討する。加えて、歩行者から見た自動車の被視認性確保も求められることから、昼間走行灯（DRL）の搭載を促進するなどの対策を進める。

加えて、高齢者においては、加齢とともに眼球の水晶体が濁ることで、より眩しさを感じやすくなる傾向にあるとされる。今後、高齢運転者が増加すると考えられることから、適切な視認性確保のため、加齢が眩しさに与える影響に関する研究を進め、長期的に、研究結果を踏まえた対策を検討する。

○歩行者との衝突時における頭部・脚部保護対策の強化

衝突被害軽減ブレーキなどの予防安全対策に加え、万一の歩行者との衝突時における被害軽減対策も肝要である。歩行者死亡事故における損傷主部位は依然として頭顔部であることから、その負傷リスクを軽減するため、歩行者頭部保護エリアを前面ガラスまで拡大する安全基準の強化について検討する。また、歩行者用エアバッグ等の予防的な衝撃緩和策が考えられるが、地面との衝突による頭部損傷リスクなど実事故での効果を慎重に見極めながら、歩行者保護技術の向上を図る必要がある。

同時に、歩行者における重傷化リスクを低減させる対策も重要である。一般に、自動車との衝突時においては、歩行者脚部が重症化し、後遺障害を引き起こす危険性が高いとされる。このため、歩行者脚部保護技術の向上について研究を重ねていく。

○近接した歩行者等の事故防止に有効な視界確保等を目的とした安全基準の強化

生活道路や駐車場等は、道路空間において歩行者と自動車が共存する場所である。このような場所では、運転者は、制限速度や交差点における一旦停止などの法令遵守に加え、運転操作ミスなどのヒューマンエラー防止を前提としつつ、制限速度や一旦停止などの標識検知やペダル踏み間違い防止などの安全運転支援技術によるサポートが必要である。一方、運転者における視界確保等により、子供などの歩行者の存在を運転者自ら又はシステムにより間接的に認識できるような安全確保策は重要であることから、運転席から車両周辺・後方の視界の確保や検知装置の装着を要件とする安全基準の強化を検討する。

II. 自転車等乗員の安全確保

日本においては、歩行者に加え、自転車乗員における死亡・重傷事故の割合が高い。自転車乗車中の死亡事故のうち、自転車側に法令違反が認められた割合は約8割にのぼるとともに、頭顔部が損傷主部位である割合も約6割にのぼる。このため、自転車乗員の事故防止又は被害軽減にあつては、自転車乗員側の交通法規の遵守やヘルメットの着用推進を前提としながらも、運転者側における発見遅れなども多く認められることから、致死率が圧倒的に高い追突事故や、事故件数が最も多い出会い頭事故などを削減するため、車両側における積極的な対策が必要不可欠である。

また、技術の進展などにより、電動キックボードなどのパーソナルモビリティのニーズが増加すると想定される。加えて、新型コロナウイルス感染症の影響やライフスタイルの変化、シェアリングサービスの普及等により、自転車等による通勤や配送の需要が高まっている。このように、増加すると見込まれる自転車等乗員に関する交通事故を防止するため、自動車や自転車などの異種交通が分離された道路交通環境の形成を図るとともに、自動車側における安全確保策を検討する必要がある。

<今後の対策>

○乗用車等における対自転車衝突被害軽減ブレーキの高度化・普及促進

自転車乗員の死亡・重傷者数の低減を図るにあたっては、特に追突と出会い頭における事故への対策が強く求められる。自転車は、歩行者と比べて横断スピードが早く、自動車と並走して走行するなどの特徴がある。このような特徴を踏まえつつ、自転車乗員を早期に検知し衝突回避又は被害軽減する衝突被害軽減ブレーキの搭載が進んでいることから、自動車アセスメントにおける対自転車衝突被害軽減ブレーキ試験の導入により性能強化を図りつつ、安全基準の強化について検討する。

また、自転車に加え、電動キックボードなどの利活用が進むと考えられることから、道路交通環境におけるモビリティの多様化が想定される。電動キックボードなどのモビリティについては、現在、その交通ルールのあり方が検討されているが、運転特性など交通流における走行時の特徴を把握するとともに、多様化するモビリティの乗員保護のため、検知技術の向上を図る。

○大型車における対自転車衝突被害軽減ブレーキ等の性能強化・普及促進

事故時の致死率が高いトラックなどの大型車においても、対自転車事故対策は重要である。構造上特に左折時に死角が多くなる大型車については、従来より、後写鏡、灯火器、巻き込み防止装置などによるハード対策を中心に実施してきたが、今後、自転車を検知し運転者に警報を知らせる側方衝突警報装置を、世界に先駆けて令和6年5月までに新車全車に義務付けることにより対策を進める。

加えて、大型車が引き起こす対自転車事故も依然として多い。大型車において、既に一部メーカーで対自転車の衝突被害軽減ブレーキの搭載を行なっている車種があることから、性能向上・装備拡大を進めると同時に、大型車の衝突被害軽減ブレーキについて、自転車に対応したものとなるよう、安全基準の強化を検討する。

○事故リスクが高い場面における自転車等の検知・警報・制動技術の向上

自転車は、走行速度が速く運転挙動が一定でない場合があること、また見通しの悪い交差点等における出会い頭事故が多いことから、自動車単体による検知には限界があると考えられる。このため、長期的に、自転車・自動車間等の通信技術を活用したインフラ協調による事故防止対策の検討も進める。

また、二輪車対四輪車においては、出会い頭や右直事故が最も多い事故類型である。これらの事故に対応するため、自動車側における対二輪車検知技術の向上による衝突被害軽減ブレーキの開発や、長期的には、通信を活用した安全対策の検討を進める。

○多様なモビリティの乗員の安全確保を目的とした車両安全対策の推進

昨今、電動キックボード、搭乗型移動支援ロボットや自動配送ロボットなどの多様なモビリティにより、新たな移動・運搬手段として活用が可能となっている。現在、警察庁において、有識者等を交えた多様なモビリティに係る交通ルールの検討が行われている。今後、このようなモビリティの使用局面やニーズなどを踏まえつつ、交通法規に関する検討の動向を踏まえ、多様なモビリティの被視認性確保や必要となる保安装置に関する検討を進める。

第二節 自動車乗員の安全確保

I. 子供の安全確保

少子高齢化社会において、将来を担う子供が交通事故で命を落とすことがあってはならず、子供の安全確保は、最優先で取り組むべき課題である。特に、未就学児の死傷事故においては、その大半が「自動車乗車中」に発生している。未就学児は自ら身を守ることが困難であり、未だチャイルドシート等の誤使用や不使用が多いことから、保護者をはじめとした社会全体における交通安全思想の普及徹底とともに、その両輪として、子供が安全・安心して移動できる道路交通環境の実現に資するような車両安全対策を目指すべきである。

また、小学生においても、「自動車乗車中」において交通事故に遭う割合が高くなっているが、ジュニアシートの誤使用や不使用が依然として多い状況にある。車両安全対策においては、この点に留意しつつ、ジュニアシートなどの装置自体の普及とともに、装置の適切使用を促すことで、実体的な乗員保護性能の向上と交通安全思想の普及を目指す必要がある。

<今後の対策>

○安全性能が高く使用性に優れたチャイルドシート等の開発・普及促進

現在販売及び市場で使用されているチャイルドシート等は、国連規則第 44 号適合製品が多くを占めるが、さらなる安全性能向上のためには、新品における性能向上が不可欠である。今後、側面衝突時の衝撃吸収性能も考慮した国連規則第 129 号適合製品の市場投入を促進するため、普及施策を検討する。

また、腰ベルトの締め付け不足など、自動車ユーザーにおけるミスユース（誤使用）が未だ多く確認されている。現在、チャイルドシートの出荷総量のうち約半数が ISO-FIX 対応製品⁶であるが、今後、ジュニアシートも含めてミスユースの発生自体を抑えていくため、使用性に優れた ISO-FIX 対応製品等の販売割合を一層高める。

加えて、保安基準に適合しないような廉価なチャイルドシート等がインターネット上で販売される場合もあるため、不適合品を排除する取り組みを継続するとともに、自動車アセスメントによる安全性及び使用性向上を図る。

○チャイルドシート等の適正使用の促進

平成 12 年（2000 年）より 6 歳未満はチャイルドシート等の着用が義務となったが、現在においても約 3 割が非着用であり、腰ベルトの締め付け不足などのミスユースが多いという調査結果がある。加えて、成長過程である 6 歳以上の児童において、ジュニアシートの誤使用や不使用が多い状況にある。今後、チャイルドシート及びジュニアシートの未装着やミスユースを減らすため、自動車アセスメントによる使用性評価試験の実施などを通し、ISO-FIX や i-size に対応した装置等の普及促進を行うとともに、自動車ユーザーを含む国民全体に対し、交通安全思想の普及徹底と適切な使用に関する理解促進を図る。

⁶ （一社）日本自動車部品工業会会員における令和 2 年出荷量に基づく

○自動車ユーザー目線での情報発信の強化

チャイルドシート及びジュニアシートの安全性や使用方法の周知については、従来より、自動車メーカー、自動車販売店や部品メーカーなど各業界において実施されてきた。一方、自動車ユーザーの視点からは、子供の成長段階に応じて必要な情報は絶えず変化しており、このようなニーズに対応する情報発信は十分でなかったと考えられることから、自動車ユーザー目線に立ったチャイルドシート等の適正使用を促す情報発信方法を検討する。

II. 高齢者等の安全確保

現在、交通事故死者数のうち約6割は65歳以上の高齢者が占めている。一般に、高齢化により人体組成強度は低下することから、高齢者における事故時の死亡・重傷化リスクは高くなる。また、「自動車乗車中」の事故について、被害に遭う自動車乗員の年齢層が高くなるほど、損傷主部位の割合の多さが、「頭顔部」から「胸部」に変化することも確認されている。このように、人体組成強度の低下など、高齢者の特徴を踏まえた乗員保護対策が不可欠である。

<今後の対策>

○高齢者等に対応した乗員保護性能の向上

高齢者等において、衝突時の胸部傷害により致死の割合が高くなる傾向にある。乗用車や貨物自動車において、高齢乗員等の死亡・重傷化リスクを低減していくため、前面衝突時における胸部傷害値（胸たわみ量）などについて要件を強化した安全基準を適用し、新車から順に乗員保護性能強化を行っていく。

III. 乗員保護対策の高度化

今後、交通事故死傷者を一層削減していくためには、従来の衝突安全技術の改善に加え、新たな視点で乗員保護向上の可能性について検討することが必要である。現在、衝突安全試験は、フルラップ、オフセット及び側面衝突の方向で理想的な形で実施されているが、実際は様々な状況の下で衝突事故が発生していることを踏まえると、あるべき衝突試験の姿を追求し、段階的に自動車アセスメントなどの制度に導入していくことは必要不可欠である。

また、交通事故負傷者数のうち約6割は「自動車乗車中」であるが、このうち、最も多い事故形態の一つに「追突」（後面衝突）がある。今後、高齢者を含む自動車乗車中の死傷者数を減らすためには、衝突被害軽減ブレーキなどによる追突事故の回避や車線逸脱防止に関する予防安全装置などの活用などとともに、衝突した際の衝撃緩和や衝突後の措置も含めた乗員保護対策が必須である。

今後、システムが主体となる自動運転車の段階的普及が想定される。乗用車においては、既にレベル3の自動車の販売が開始されているが、自動運転時においては車内で寛ぐなどにより、シートポジションが大きく変わると考えられる。また、レベル4で移動サービスに関する実証実験が全国各地で行われているが、このような自動運転車においては、将来的に、移動式オフィスや移動式コンビニエンスストアなどのサービスカーとしての用途が想定される。このように、自動運転車の活用用途を考慮した乗員保護のあり方についても、検討を進める必要がある。

<今後の対策>

○自動車アセスメントや安全基準の強化を通じた衝突時の乗員保護性能の向上

実際の衝突事故は、車格や車重が異なる車両相互による衝突が殆どであり、衝突時における相手車両への加害性などの観点から衝突安全性を評価することは重要である。今後、自動車アセスメントにおいて、衝突時の加害性を考慮したMPDB (Mobile Progressive Deformable Barrier) を用いた衝突安全性評価を実施することを検討する。

また、自動車における最も多い事故形態の一つは「追突」であり、むち打ちによる後遺障害も含めた重傷事故低減のために、シートフレーム構造の工夫などの技術的改良を通し、対策を強化していくことは必須である。頸部損傷による死亡・重傷等事故の低減のため、ヘッドレストに係る安全基準の強化を実施する。

○衝突事故実態を踏まえた乗員保護対策に関する研究の促進

実際の衝突事故は、交差点右折時やスモールオーバーラップ時など衝突角度が多様であり、車格や車重が異なる車両相互による衝突が殆どである。また、衝突時の乗員挙動にも注目する必要がある。例えば、高齢者や女性などの運転者がシートポジションを通常より前部に移動している場合や、衝突被害軽減ブレーキなどによる急制動により衝突直前の乗員挙動が異なる場合などでは、ステアリング干渉やエアバッグ展開による悪影響が考えられる。このように、長期的に、実際に発生している事故形態を踏まえた乗員保護対策に関する研究を行うことにより、安全基準のあり方を検討する。

○医工連携による乗員傷害メカニズム等に関する研究の促進

衝突事故における工学及び医学データに基づき、人体傷害発生メカニズムの視点から、衝突事故形態を検証することは重要である。今後、衝突時における乗員傷害メカニズムに係る研究の継続をするとともに、普及段階にある事故自動通報装置について、実際の交通事故データの収集・活用を通して事故削減効果の検証などを行う。

○自動運転車等の乗員保護対策に関する研究等の促進

今後、自動運転車の活用領域が拡大するとともに、座席のリクライニングや後ろ向きに座席を回転させるなど、座席の使用に関するニーズが多様化すると考えられる。一般に、座席のリクライニング時においては、シートベルトが骨盤や肩などに正しくかからないため、乗員保護の観点から危険性があることが指摘されている。加えて、自動運転車は、地域の移動手段のみならず、「可動産」的視点から、移動式オフィスなど多岐にわたる使用が想定される。このように、多様化するニーズを踏まえ、長期的に、国際的

な連携の下、自動運転車における乗員保護のあり方について研究し、適切な対策や安全基準について検討する。

第三節 加害事故の防止* (*事故の加害者になってしまうことの防止)

I. 大型車による事故の防止

物流や公共交通機関など輸送インフラを担う大型車は、現代社会になくってはならない存在である一方、多大な運動エネルギーを有することから、衝突事故時の致死率は相対的に高くなり、その事故は社会的にも大きなインパクトを与える。このため、事業用自動車に対しては、「事業用自動車総合安全プラン 2025」に基づく運行管理対策などを求めている。この両輪として車両安全対策を推進していくべきである。

大型車の車両安全対策については、大型バスにおけるシートベルト着用促進などの対策の継続に加え、先進安全技術の活用による運転支援により、事故の削減又は軽減する対策を講じるべきである。また、事業用自動車は、運転者不足や高齢化が深刻化しており、疲労や健康起因などによる事故防止対策が肝要となる。運送会社におけるデジタルトランスフォーメーション（DX）に併せ、車両側から得られる運転挙動や運転特性などのデジタル情報を活用し、運転行動を変容させることができる施策を検討することが重要である。

一方で、大型車ユーザーは中小零細が多く、車体価格の上昇や新型コロナウイルス感染症への対応などが求められる中、安全性の高い新車の購入はハードルが高いものとなっている。今後とも平均車齢の漸増が想定される中、使用過程車に対する安全対策と併せ、車両代替を促進させる政策の継続も重要である。

<今後の対策>

○大型車における対歩行者等衝突被害軽減ブレーキの性能強化・普及促進

事故時の致死率の高いトラックなど大型車において、対車両、対歩行者及び対自転車の衝突被害軽減ブレーキに関する安全基準の拡充・強化を検討する。【再掲】

○事故リスクが高い場面における歩行者や死角にある車両の検知・警報装置の搭載加速化

大型車は、構造上、乗用車に比べて死角が多くなり、高速道路走行時においては乗用車と速度差が生じる傾向にあることから、大型車における事故リスクが高い場面に対する安全運転支援装置の開発・実装が求められる。例えば、交差点左折時に加え、特に事故リスクが高い交差点右折時における対歩行者や対自転車などの検知や、車線変更時における後方車両の検知技術の向上などにより、大型車により引き起こされる交通事故の低減を図る。

○近接した歩行者等の事故防止に有効な視界確保等を目的とした安全基準の強化

生活道路や駐車場等における安全確保に向け、運転席から車両後方の視界の確保や検知装置に関する安全基準の策定・強化を検討する。【再掲】

加えて、音による道路ユーザーへの適切な情報提供のあり方を踏まえ、後退警報音に関する安全基準の導入・強化を検討する。

○大型バス乗員・乗客の安全確保

大型バスにおいては、急制動時や事故時における乗員・乗客の保護が求められる。このような被害の軽減に向け、客席向けシートベルトリマインダーの搭載拡大のための安全基準の検討や、シートベルト装着率向上に関する取組みを促進する。

○乗合バス乗員の安全・安心の確保

公共交通機関である乗合バスにおいて、高齢者や身体障害者をはじめとした利用者を踏まえた安全・安心の確保は必須である。車内事故へのリスクに対応するため、乗客の車内移動や着席の状況を運転手が把握するための先進的な車内安全確認機器の活用等の対策を進める。その際、車両の更なるバリアフリー化にも考慮する。

○先進安全技術搭載車への代替促進

交通・物流インフラとしての役割を果たす大型車において、車両の老朽化に対するリスク管理は不可欠である。一方、大型車ユーザーは中小零細企業が多くを占めており、車両価格が上昇する中、新車購入には大きなハードルが存在する。このため、先進安全技術が搭載された新車への代替を促進する施策の継続を検討する。

II. 高齢運転者等による運転操作ミスや健康起因による事故の防止

高齢運転者が引き起こす死亡事故においては、ハンドル操作不適やペダル踏み間違いなどの運転操作ミスに起因するものが相対的に多い。今後、公共交通機関や物流分野も含めて高齢運転者が増えると想定されるため、同様の事故の増加が懸念される。75歳以上の一定の違反歴のある運転者に対し運転技能検査（実車試験）を義務付けるなどの改正道路交通法による取組みと併せ、運転操作ミスを生じさせる原因（トリガー）など的高齢運転者の運転特性に関する研究や、AIなどのデータ分析に基づいて高齢運転者の行動変容を促す施策など、運転操作ミスを発生させない予防的取組みが肝要である。加えて、運転操作ミス自体の検知技術の向上や事故被害軽減などの対策も求められる。

また、現在、年間200件から300件程度発生している健康起因（てんかん、心臓麻痺、脳血管障害など）による交通事故について、今後高齢化が一段と進むことから、更なる対応が求められる。事業用自動車においては、健康起因による事故を未然に防止するため、運転者に対する日常の健康管理や乗務前の健康状態の確認などのソフト対策を事業者側に求めている。一方、これで全ての健康起因事故が防止されるものではなく、また、自家用自動車ではこのようなソフト対策を実施することは困難であるから、車両（ハード）側の視点により、予防及び事後の両面から施策を実施していく必要がある。

<今後の対策>

○運転操作ミスによる事故防止に関する技術の向上・装置の普及促進等

現在新車及び使用過程車に広く普及しているペダルの踏み間違い防止装置の多くは、ソナーなどによる前方・後方障害物検知により、駐車場などの低速域において誤動作を

判別するものである。一方、運転挙動をAIなどの技術で判別し、ハンドルやペダルの操作ミスの有無を判別する技術の実装がなされている。このため、ペダルの踏み間違い防止装置の更なる普及促進を図りつつ、一般道を走行している状況でも意図しないペダル踏み間違いによる急加速に起因する事故を防止する装置の普及促進を図るとともに、安全基準の策定・強化を検討する。

○ドライバー異常時対応システムの普及促進

運転者の健康起因による急な事態などに対応するため、運転者の異常を検知し安全に停止させる装置であるドライバー異常時対応システムについて、世界に先駆けてガイドラインを策定した。基本型である押しボタン・単純停止方式のシステムは、乗員を有し事故被害が大きくなる大型バスを中心に標準装備化が進められている。今後、医工連携により運転者における健康状態の判別に係る研究などにより、運転者異常の検知精度向上やコスト低減を図り、特にバスやタクシーへの実装を加速化するとともに、安全基準の策定・強化を検討する。

また、ドライバー異常時対応システムの普及促進には、システム作動時において他の道路交通への影響を及ぼさないよう、社会受容性を高めていく。

○映像記録型ドライブレコーダー等の活用による運転行動変容の促進

運転者は、道路交通法により安全運転義務が課されていることから、自らの運転により生じた事故等への責任を負わなければならない。一方、高齢運転者等の安全確保にあっては、自助を前提としつつも、家族や地域などで高齢者の安全運転を支える共助の観点からの取組みが必要不可欠である。例えば、映像記録型ドライブレコーダーを用いて、日々の運転傾向や特徴をAIなどで分析し、事故を未然に防ぐために高齢運転者等を見守るサービスも検討されている。このように、車載装置に記録されているデータ等を活用することで、安全な運転行動を促す予防的取組みについて検討する。

○高齢運転者の運転特性等に関する研究の推進

現在、全ての交通死亡事故のうち、第一当事者の約3割は65歳以上の高齢者であり、ハンドル操作不適やペダル踏み間違いなど運転操作ミスに起因する事故類型が多くなっている。一般に、高齢化により運動能力や認知能力の低下があるとされるが、高齢運転者に多いとされる事故原因との因果関係は明らかとされていない。今後、高齢化により高齢運転者が増加すると想定されることから、産学官連携により、世界に先駆けて高齢運転者の運転特性等に関する研究を促進し、車両側からも対策を検討する。

III. 運転者に対する遵法意識の醸成

歩行者優先や制限速度遵守などの自動車運転者に対する交通安全思想の普及徹底は、従来より、国、地方公共団体や関係団体等による交通安全教育や普及啓発が中心であった。一方、IoT化やAI技術の活用が加速するなど自動車技術の進化は目まぐるしく、周辺の道路交通に関する情報から運転者の運転挙動に至るまで車両側で検知し、把握することが可能となっている。車両側から運転者に対する遵法意識を醸成させるため、社会受容性に留意しつつ、従来では車両側から対策が困難であった制限速度の超過や生活

道路における一旦停止などについて、運転行動に対する警告又は制動制御による対策の加速化が必要である。

また、いわゆるあおり運転に代表される妨害運転などの危険運転は、極めて悪質で、重大な事故を引き起こしかねない行為である。このような異常な運転行動及びそれ起因する交通事故に対しては、改正道路交通法（令和2年6月施行）や改正自動車運転処罰法⁷（令和2年7月施行）による厳罰化に加え、引き続き、車両側として、事故の記録や証拠として映像記録型ドライブレコーダーを活用・普及促進する取組みなどが求められる。

<今後の対策>

○最高速度等の道路標識に係る情報提供装置の普及促進等

交通事故による死亡・重傷化リスク低減のためには、自動車の速度超過などの法令違反を抑制し、安全運転を心がけてもらうことが肝要である。現在、最高速度、一時停止や進入禁止などの道路標識を検知し、運転者に情報提供を行う装置について、新車乗用車を中心に装備されつつある。今後、道路標識に係る情報提供装置について、一層の普及拡大を図る。

○ISA（自動速度制御装置）の実用化促進

運転者に対して遵法意識を醸成させるためには、道路標識に係る情報提供装置の普及拡大と併せて、速度超過した場合に自動で速度を抑制させる装置の実装・普及拡大も効果的であると考えられる。運転者の不注意等による速度超過を抑制するISA（自動速度制御装置）については、令和元年12月にガイドラインを策定したが、技術的課題の解決や、社会受容性の観点における課題が残っている。今後、作動場面を生活道路（ゾーン30など）等に限定することにより社会受容性を向上させるなど、ISAの早期実用化に向けた検討を行う。

○車載装置活用による運転行動変容の促進

運転者は、道路交通法により安全運転義務が課されていることから、自らの運転により生じた事故等への責任を負わなければならない。一方、高齢運転者等の安全確保にあっては、自助を前提としつつも、家族や地域などで高齢者の安全運転を支える共助の観点からの取組みが必要不可欠である。例えば、映像記録型ドライブレコーダーを用いて、日々の運転傾向や特徴をAIなどで分析し、事故を未然に防ぐために高齢運転者等を見守るサービスも存在する。このように、車載装置に記録されるデータを活用することにより、安全な運転行動を促す予防的取組みを促進する。

○あおり運転対策としての映像記録型ドライブレコーダー等の普及・適正利用促進

映像記録型ドライブレコーダーなどの記録装置は、運転者における安全運転意識の向上のみならず、搭載車である旨を外部に明示することによるあおり運転の抑止や、交通事故の記録・証拠としての活用など様々な効果がある。一方、映像記録型ドライブレコ

⁷ 自動車の運転により人を死傷させる行為等の処罰に関する法律（平成二十五年法律第八十六号）

ーダーのSDカード不具合により記録ができていないなどのトラブルや、保安基準に適合するよう視界を遮らないよう適正な位置への搭載など、様々な留意事項がある。引き続き、あおり運転等の抑止効果として期待される映像記録型ドライブレコーダーに関し、適正利用の促進を行うとともに、車両への搭載の加速化を図る。

加えて、事故自動通報システムを活用し、あおり運転などにより危険が迫っている際に警察等に緊急通報機能を付帯するサービスも提供されていることから、民間におけるサービスの拡大を図ることが望ましい。

第四節 自動運転関連技術の活用・適正利用促進

I. 安全運転支援装置等の搭載加速化・性能向上

今後、システムが主体となる自動運転技術の開発・実装が進むと考えられるが、自動運転車の普及には、一定の年月を要すると考えられる。当面はドライバー主体の運転が大宗を占めることから、短期的・中期的に交通事故を削減するには、運転者責任のもと、より高度な安全運転支援技術の開発、実用化、普及、そして適正利用を促進することが肝要である。

交通事故死者や重傷者数削減など更なる交通安全の確保にあたっては、コスト負担や運転者等における受容性を踏まえつつ、事故削減効果が高い衝突被害軽減ブレーキなどの性能向上や、事故リスクの高い場面における安全運転支援装置の開発・普及拡大による迅速な対応が求められる。その際は、車両側における検知技術やAIなどの情報処理技術活用による認知・判断・操作に関する精度向上を通じ、我が国における国際競争力の強化を目指すべきである。

一層の交通事故の削減にあたっては、車両側のみならず、道路標識や地図情報などのインフラ協調により、より精確かつ確な判断が行えるような周辺環境の整備も肝要である。また、衝突事故発生後においても、救命・救急との連携の上、早期かつ適切に負傷者の治療を開始できる環境を整えるための車両側における対策の向上も求められる。

<今後の対策>

○衝突被害軽減ブレーキの夜間歩行者や自転車検知などの高度化・普及促進

衝突被害軽減ブレーキは、当該装置の搭載有無で保有台数あたりの事故率が8割超の差があるなど、事故削減効果が非常に高い装置である。このため、乗用車においては、対車両及び対歩行者に関する安全基準を策定し、2021年11月より新車に対し段階的に義務付けを開始する。また、事故被害が大きくなる大型車については、高速道における対車両に関する安全基準を策定後、順次適用を拡大し、2021年に全ての新車に対して義務付けが完了となる。

今後、当該技術に対する過信や誤解などを払拭しつつ、対自転車、夜間など衝突被害軽減ブレーキが作動する範囲を拡大するため、自動車アセスメントによる普及促進とともに、安全基準の拡充・強化を検討する。同時に、少子高齢化社会の到来に応じ、背の低い未就学児や車いす利用者などの歩行者に対する検知技術の向上も図る。【再掲】

○車線維持や車線変更支援装置の性能向上・普及拡大

自動車乗車中における死亡事故のうち約半数は車線逸脱に起因する事故（車両単独事故や正面衝突事故）であり、最も件数が多い事故類型である。加えて、車線逸脱による事故は、他の事故類型と比して致死率が極めて高く、その多くは低速・中速域（20km/hから50km/h程度）で発生している。新車の多くに装着されている車線逸脱警報装置

（LDWS）の大半は作動領域が高速域であり、駐停車車両を避けるなど頻繁に車線をまたぐ一般道での使用が想定される低速・中速域への適用については、課題が残っている。今後、車線逸脱に起因する事故を防止するため、LDWSや車線維持支援装置（LKAS）の更なる普及拡大とともに、低速・中速域にも対応したシステムの技術的検討を行う。

加えて、走行速度が異なる交通流に移る車線変更時の交通事故について、高速道路などでは重大事故を招く恐れがあることから、削減に向けた取組みも重要である。今後、車両後方のブラインドスポットや周辺車両の挙動の検知により、運転者に支援を行う車線変更支援装置について、搭載車種の拡大など普及促進を加速化する。

○多様な先進技術の開発・実装の促進

自動車における AI や IoT 技術の活用により、従来では成し得なかった安全に資するシステムの導入が可能となりつつある。カメラなどによる車両周辺の外界認識精度の向上により、道路標識の認識はもとより、信号機の色、見通しの悪い交差点やカーブに設置されている道路反射鏡（カーブミラー）に映る自動車等も検知が可能になりつつある。加えて、AR（拡張現実）技術の進化により、既存の HUD（ヘッドアップディスプレイ）のみならず、フロントガラスにバーチャル情報を投影し、運転者に提供する装置も実装されつつある。このように、画像認識技術（道路標識、交通信号、道路反射鏡に映る像などの認知技術）や AR などを活用した先進的な安全運転支援技術の開発や搭載を検討する。

○事故自動通報システムの普及拡大・性能向上等

万一の交通事故発生後において、死亡・重傷化リスクを低減するには、救助・治療開始までの時間短縮が必要不可欠である。事故時に情報を自動で発報する事故自動通報システムについて、平成 30 年に自動車アセスメントへの試験の追加や安全基準の導入を行うことにより、一定の性能を満たす装置の普及促進を行ってきた。現在、乗用車における事故自動通報システムの新車搭載は増加しつつあるが、通報サービスを継続するために多くの場合においてランニングコストがかかることや、発報された情報を取り次ぐコールセンターに求められるあるべき能力・資質の水準など、検討すべき課題が多い。これらを踏まえ、関係省庁と連携の下、事故被害者が真に事故自動通報システム搭載による便益を得ることができるよう、課題の解決と普及拡大を図る。

また、現在の事故自動通報システムは運転者など前席を対象としているが、後席の乗員や、歩行者などの道路ユーザーを対象を拡大し、事故実態をより精確に通報することは、更なる死亡・重傷化リスクの低減に資するものである。今後、長期的に、事故自動通報システムの性能向上を行うとともに、発報する対象者を拡大する研究を通し、安全基準の策定について検討する。

II. 自動運転車の開発促進・安全確保

今後の車両安全対策の考え方にあるように、短期的・中期的に交通事故の削減を行うには、運転者が主体となる安全運転支援装置の開発、実用化、普及、適正使用等が中心となるが、同時に、システムが主体となって運転する自動運転技術の研究開発を通じて実用化を図る取組みは、長期的視点から車両安全対策を実施する上で不可欠である。令和 3 年 3 月、高速道路渋滞時など一定条件下で作動する自動運転技術を搭載した乗用車が世界で初めて市場化されたが、今後、乗用車における自動運転が可能となる走行環境条件（ODD）の拡大や、無人自動運転移動サービス車両の社会実装が検討されており、これらに対応した自動運転車に係る安全確保のあり方の検討が必要である。

また、「官民・ITS ロードマップ」においては、レベル4の自動運転技術について、2025年目途に高速道路において市場化を目指すこととされている。レベル4の自動運転車においては、適切にODD内を走行している限りにおいて、必ずしも運転者の存在を前提としていない。このような自動運転の実現にあたっては、自動運転車の設計・製造から使用過程にわたり安全性を一体的に確保するための審査・許可制度のあり方や、運転者に課されている安全運転注意義務の考え方などの検討事項があることから、関係省庁と連携して取り組んでいく必要がある。

<今後の対策>

○高度な自動運転機能に係る安全基準の策定

令和2年3月に高速道路の渋滞時等において作動する車線維持機能に限定した自動運転システムに係る安全基準を世界に先駆けて導入し、令和2年12月に国際基準の導入を行った。今後、自動運転技術の更なる進展に応じ、国際的な連携の下、高速域などに対応したより高度な自動運転機能に係る安全基準の策定を行う。

○自動運転車に対する認証・審査方法等の確立

今後、更に高度な自動運転技術が実装されると考えられるが、自動運転車に求められる性能要件を明確化することや、公道走行試験、テストコース試験及びシミュレーションを組み合わせた評価手法を構築することが重要である。今後、国際的な連携の下、安全監査やシミュレーション等を活用した車両安全性の検証方法、使用過程時の自動運転システムの作動状況のモニタリングなどによる自動運転車に対する認証・審査方法等のあり方に係る安全基準の検討・策定を行う。

○自動運転車における検知技術等の向上

自動運転車は、自律走行するにあたり、様々なインシデントへの対応が求められる。現在、自動運転において国際基準が策定されている自動運行装置（ALKS）の一般要件は、ODDにおいて、自動運転システムが引き起こす人身事故であって合理的に予見される防止可能な事故が生じないこととされている。一方、自動運転技術に対する信頼確保や性能向上の観点から、雨天や風雪などの悪天候時における対応や、路上横臥者や路上落下物に対する検知や衝突回避技術など、予期せぬインシデントへの対応が求められると考えられる。今後、長期的に、自動車側における検知技術の向上を図るとともに、地図データや道路インフラ等の外部情報を活用し、安全性を二重、三重に高めていく対策を促進する。

○自動運転車に係るデータ収集・分析による安全対策の促進

自動運転車の安全性を的確に審査するためには、自動運転車に求められる性能要件を明確化することが重要であり、そのためには習熟ドライバーによる運行データの収集・分析が有用である。より高度な自動運転車の実用化にあっては、自動運転車の公道走行時における安全検証や万一の事故の際の調査が必要になると考えられることから、自動運転車用のイベントデータレコーダー（EDR）や自動運行装置に係る作動状態記録装置（DSSAD）などの安全基準の拡充等に係る検討を行う。また、万一の事故などの際に、

その原因等を調査・分析するための自動運転事故調査委員会を通じて、警察庁と連携し、速やかな事故原因の究明及び再発防止に努める。

○無人自動運転移動サービスの社会実装

地方部における高齢者等の移動に資する無人自動運転移動サービスについて、政府目標である「2022年度目途の限定地域での遠隔監視のみ（レベル4）の自動運転移動サービス実現」やサービスの全国展開に向けて、安全な車両の開発を促進するために、実証実験や技術要件の策定等の取組を進める。

III. 自動運転関連技術等の社会受容性向上

交通事故を未然に防止するためには、全ての運転者が正しく安全運転支援装置の目的や使用限界を理解するとともに、適切に使用することが必要不可欠である。これまで、安全運転支援装置の普及とともに、衝突被害軽減ブレーキが作動すると過信し事故に至った疑いのある事案や、安全運転支援装置により急な加減速・停止など想定外の出来事を経験する事案などが報告されている。また、一層の交通事故削減のため、安全運転支援装置の性能向上や多様化が進むと想定される。今後、若者、高齢者、訪日旅行者など全ての運転者にとって分かりやすく使いやすい装置となり、運転者が適切に運転に従事し、自動車とうまくコミュニケーションをとるという視点から、技術開発や実装を目指すべきである。加えて、安全運転支援装置に対する過信や誤解などにより新たな事故を生むことがないように、運転者を含めた道路ユーザー全体における社会的受容性を確保することが求められる。

今後、自動運転技術の開発・実装により、作動領域や走行エリアは限定的ではあるものの、段階的に自動運転車の社会実装が進んでいくと考えられる。自動運転車の普及にあっては、自動運転車の走行速度や挙動が既存交通における実勢速度等と乖離する可能性があるため、これに起因する事故リスクが指摘されている。加えて、システムが主体となって運転することから、電子制御など車両安全性に対する社会からの信頼確保や、車両及びサイバー空間を含めたサイバーセキュリティの確保が求められる、このように、自動運転車自体の開発促進や安全確保と同時に、自動運転車に対する社会受容性向上の観点からも、必要な検討や対策を行う必要がある。

<今後の対策>

○自動運転関連技術に対する過信・誤解防止対策の推進

今後、自動運転関連技術の性能向上や多様化により、新車に対し多くの機能が搭載されると考えられる。若者、高齢者、訪日旅行者など多くの自動車ユーザーがいることから、自動運転関連技術の正しい理解・利用のための周知と普及のため、動画による情報発信や実証実験の実施を通し、過信や誤解防止に向けた取組みを進める。その際、カーシェアリングサービスの普及等も考慮し、不慣れな車を運転する場合への対策の検討も必要である。

○自動運転車における社会受容性向上策の検討

現在、自動運行装置搭載車（レベル3対応の乗用車）においては、周囲の道路ユーザーに対し、自動運転車である旨を分かりやすく表示するために車体にステッカーを貼付けている。近い将来、自動運転が可能となる走行環境条件（ODD）の拡大や、無人自動運転移動サービス車両の社会実装が進むにあたり、道路交通における自動運転車の存在感が高まってくると考えられる。今後、関係省庁と連携の下、歩行者との優先権などの議論を踏まえつつ、自動運転車に求められる外向けのコミュニケーション（HMI：Human Machine Interface）などの安全要件について検討を行う。

また、自動運転車が既存交通と調和するにあたり、周囲の道路ユーザーが注意すべき事項や、自動運転車に求められる運転挙動を検証することは重要である。加えて、自動運転車が機能限界に達した際に運転者がシステムから運転操作を引き継ぐレベル3車両の運転者は、突然の引き継ぎの場合であっても、即座に対応が求められる。今後、長期的に、実車試験による運転特性に関するデータ収集、交通事故判例分析や、運転者への引き継ぎのあり方などに関する研究を通し、自動運転車が社会的に受容される環境づくりを検討する。

○自動運転車等におけるサイバーセキュリティの確保

自動運転車においては、車外との通信を活用することや、車両のプログラムを遠隔でアップデートする技術の活用が想定されている。このような技術の活用にあたっては、自動車の制御システムへの不正アクセスに起因する事故のリスクが懸念されている。こういった懸念に対応するため、自動車の制御システムへの不正アクセスの防止等が担保されるよう、OTA（無線アップデート）やサイバーセキュリティなどについて常に最新の対策が取られるような体制構築を進める。

○安全運転支援装置の事故削減効果に関する情報発信

衝突被害軽減ブレーキなどの安全運転支援装置は、運転者における機能限界に対する理解や適正な使用を前提とすれば、ヒューマンエラーなどに起因する重大事故の防止又は被害軽減に大きく資するものである。一般に、安全運転支援装置の搭載には初期コストがかかるが、使用過程時における事故リスク低減によりその投資回収が可能となるが、価格に敏感な消費者においては、初期コストがかかる安全運転支援装置の搭載を躊躇う場合がある。既に、保険会社においては、事故削減効果が高いとされる安全運転支援装置搭載車に対する保険料割引を行うなどのインセンティブを与えており、事故削減効果を効果的に活用している好例である。このように、社会に対し安全運転支援装置における事故削減効果などの便益を情報発信し、官民連携の下、消費者の理解促進や行動変容を促す取組みを進める。

第五節 車両安全対策の推進体制

従来より、自動車局においては、様々な社会情勢の変化を把握しつつ車両安全対策に関し俯瞰的な審議を行う「車両安全対策検討会」の下に「ASV 推進検討会」及び「自動車アセスメント評価検討会」を配置し、車両安全対策を一体的に推進する体制を構築している。近年の技術の進展により、高度かつ専門的な知識や経験が求められてきており、今後、効果的かつ戦略的な車両安全対策を実施するためには、安全基準の強化・拡充、ASV 推進計画、自動車アセスメントの連携強化が不可欠である。加えて、自動運転について、全国で数多く行われている実証実験を通して得られた知見を生かしていく取組みも求められる。更に、人口動態の変化により、世界でも例を見ない少子高齢化社会を迎える日本において、高齢運転者等による事故防止に向け、学際的視点から解決策を図るなど、浮かび上がる課題に応じた検討を進めることも重要である。

今後、長期的視点に立ちながら、重点項目（第一節から第四節）の確実なる達成を行うにあたり、各検討会やWGにおいて、以下の事項を踏まえた検討・審議を行うことが望ましい。

<今後の方向性>

○車両安全対策に係る連携の強化等

安全基準の強化・拡充、ASV 推進計画、自動車アセスメントなどの政策間連携を一層図り、効果的かつ効率的な推進体制を目指すため、引き続き、「車両安全対策検討会」において俯瞰的視点から車両安全対策全般に関する審議を行う。なお、安全基準等の強化・拡充にあたっては、我が国における事故の発生状況や費用対効果などの観点を踏まえつつ、主要各国との国際連携の下、国際基準調和活動を一層進めることとする。

○自動車アセスメントの更なる拡充

自動車アセスメントについて、今後とも、統合安全性能評価の更なる拡充と進化を図る。具体的には、aPLI(advanced Pedestrian Legform Impactor)の導入に加え、MPDB (Mobile Progressive Deformable Barrier) など衝突時の加害性を考慮した、衝突安全性能評価の拡充のための検討を行う。また、対自転車や交差点衝突被害軽減ブレーキなど予防安全性能評価の拡充に加え、自動運転技術に関する性能評価を視野に入れた検討を行う。

○ASV 推進計画の加速化

ASV 推進計画について、安全・安心な自動運転社会の実現に資するよう、自動運転を支える要素技術の向上を目指し、これら装置個別の技術要件について検討を行う。また、自動運転の高度化に向けて、車両が対応可能な範囲や条件（例えば、システムが自発的に作動（オーバーライド）する場合はより安全である条件など）、車両が担う責任範囲等の検討を行う。更に、ユーザーの適切な理解・利用を前提としてASVを普及していくため、先進技術に関する理解醸成の取組みを推進する。

○自動運転車の公道走行実証に関する実施体制の強化

自動配送ロボットを含む自動運転車について、走行環境条件（ODD）の設定を前提とした基準緩和の認定に基づく実証実験を数多く実施してきた。今後とも、数多くの事業者が、様々な使用環境下で自動運転の実証を行うことが想定される。これまで得られた基準緩和実績に関する知見を生かし、実証実験を安全かつ円滑に実施できるよう適切な安全確保策などベストプラクティスの公表や、将来的な安全基準策定に向け、自動運転車の公道走行に関する検討体制を強化する。その際、実証実験の申請者の権利等に配慮し、公平な競争環境を維持することに留意する。

○高齢運転者に関する学際的研究の促進

今後増加すると考えられる高齢運転者について、その運転特性に関する学際的研究や課題解決に向けた検討を行う。現在、全ての交通死亡事故のうち、第一当事者の約3割は65歳以上の高齢者であり、ハンドル操作不適やペダル踏み間違えなど運転操作ミスに起因する事故類型が多くなっている。一般に、高齢化により運動能力や認知能力の低下があるとされるが、高齢運転者に多いとされる事故原因との因果関係は明らかとされていない。今後、高齢化により高齢運転者が増加すると想定されることから、世界に先駆けて高齢運転者の運転特性等に関する研究を促進するとともに、産学官で連携して検討するよう取り組む。

○車両データの事故分析等での活用の促進

近年、EDRや映像型ドライブレコーダーなどの車載記録装置の普及により、交通事故等に関するデータの記録・保存がなされつつあり、既に民間保険分野や司法分野において利用されている。我が国では、車両の審査・認証、登録、車検まで、車両安全に関するデータを一括して管理していることから、個人情報保護等に配慮しつつ、事故実態を分析し、車両安全対策に活用できるよう、交通事故マクロデータ及びマイクロデータの活用可能性について検討する。また、映像型ドライブレコーダーなどから得られるデータ等により、運転者管理や運転教育等に利活用できるよう検討する。

第六節 その他の車両安全対策等

交通安全対策を推進し、真に交通事故を削減するにあつては、新車への対策のみならず、使用過程時における維持・管理などの諸対策が必要である。また、車両単体の安全対策のほか、「人」、「道」、「車」の3つの要素及び「救急・救命活動」など分野を跨ぐ部分について、関係省庁等が連携し、分野横断的施策を推進することも不可欠である。

加えて、効果的な車両安全対策を実施するためには、客観的データに基づく分析が求められる。今後、新車の審査・認証から使用過程に至るまでのライフサイクル全体での車両安全が求められる中、映像記録型ドライブレコーダーやEDRなどの車載記録装置、プローブデータやOBD情報などの利用可能性が高まっている。今後とも、個人情報等に最大限配慮しつつ、交通安全に関係する行政機関、自動車メーカー、民間企業や研究機関において、車両安全に関するデータが利活用できるよう、環境整備を促進することも重要である。

1. その他車両安全対策

使用過程時等における対策や車両安全に関するデータの利活用などについて、今後、以下の事項について対策を進めていく。

<今後の対策>

○使用過程時における安全運転支援装置の機能維持（OBD検査）の推進

新車における安全運転支援装置の搭載・普及が進む中で、使用過程時における機能維持は、車両安全対策の観点から必要不可欠である。このため、車載式故障診断装置（OBD）を用いた検査手法を令和6年10月から導入する予定であり、現在、自動車技術総合機構を中心に準備が進められている。検査の導入にあたっては、指定整備工場を含む全国の検査場で適切に検査が実行できるよう留意して検討を進める必要がある。具体には、早期かつ安価に検査に用いるスキャンツールが入手できるような環境の整備に加え、車両に求められるサイバーセキュリティなどの安全基準を踏まえつつ、安全かつ簡便に検査が実施できるよう、課題の洗い出しや関係者間の調整を進める。

また、OBD検査の合否判定は、技術の多様性確保や発展を阻害しないという観点から、自動車メーカーにより提出される「特定DTC」（故障コード）情報に基づき行われる。一方、自動車メーカー毎の設計思想や技術力の違いにより、提出される「特定DTC」の情報にバラつきがあるため、自動車の整備性（整備のしやすさ）や車両安全の観点からは、統一的な故障パターンにおいて「特定DTC」が検出されることが望ましい。また、各国でOBD検査のやり方が非統一的に実施された場合、各国に対して異なる技術情報等の提供など、自動車メーカーに大きな負担を課すことになる。今後、WP.29における国際連携のもと、「特定DTC」が検出される故障パターンの共通化による利益や負担を踏まえながら、OBDに係る安全基準について検討を行う。

更に、自動車技術の高度化に伴い、新たにOBD検査の対象とすべき装置がないか、ソフトウェアの更新確認を検査において担保するかについて、海外における実施や検討状況、技術の普及状況や基準の策定状況を踏まえ、検討を継続する。なお、OBD検査によ

り蓄積されたデータについて、ユーザーの利便性向上や使用過程における自動車の安全性向上に資する方法が提案される可能性を念頭に、適切に管理していくことが重要である。

○自動車タイヤの適正使用の対策の強化

走行時の安全を確保し、パンク、スリップや車輪脱落事故などを防止するため、引き続き、タイヤ使用限度やタイヤ交換時のホイール・ボルト、ナットの締め付け確認に関する啓発などを通じて、関係団体と連携しつつ、自動車タイヤの適正使用を促す。また、積雪時の立ち往生の防止の観点から、冬用タイヤの適切な使用及びチェーンの携行・装着についての啓発を行う。

加えて、タイヤ空気圧の不足を運転者に知らせるシステムであるタイヤ空気圧モニタリングシステム（TPMS）について、搭載を加速化する。

また、近年、大型車の車輪脱落事故件数が増加しているが、その理由としては、短期間に冬用タイヤの交換作業が集中することや、作業者が正しい作業方法を理解していないことによるタイヤ交換時の作業不備とタイヤ交換後の保守管理の不備の2つが要因と考えられる。しかし、タイヤ交換作業は、人の介在が伴うことから、作業者のヒューマンエラーがあることを前提に、自動車メーカーが中心となって車輪脱落事故ゼロに向けたハード対策の検討が行われることが期待される。

○電気自動車等の安全対策の強化

世界各国における環境規制強化や普及促進などの諸政策を背景に、電気自動車等（EV, PHV）の市場普及が見込まれている。我が国においても、気候変動対策やグリーン成長の観点から、2035年までに全ての新車の電動化を目指すなどの方針が打ち出されている。一方、電気自動車等に搭載される電池のエネルギー密度は向上し続けるとともに、電池の形状や車体への配置方法、バッテリーマネジメントシステムが多様化しており、これらに対する適切な安全性評価方法の検討が必要となっている。また、使用過程において電池は劣化するものであり、諸外国においては、使用過程時における発火事故が発生している。これらを踏まえ、以下に関する安全対策の強化を行う。

- ・電気自動車等について、熱連鎖試験法、振動試験法、被水試験法、発火時のガス性、高電圧安全に関する試験法などにつき、国際連携の下、更なる安全基準の策定・強化を検討する。
- ・長期的に、使用過程において電池劣化が車両安全に及ぼす可能性について研究する。加えて、国内で得られた知見やデータをもとに、国際的議論を通して、ライフサイクルを考慮した電池の安全性評価方法の確立を目指す。

○燃料電池自動車の安全対策の推進

今後車種が増えると想定される燃料電池自動車について、更なる車両安全対策を推進するため、安全基準の拡充を検討する。

○既販車に対する車両安全対策の推進

ペダル踏み間違い急発進抑制装置などの既販車に対する車両安全性向上のため、事故防止効果が見込まれる踏み間違い時加速抑制装置などの後付け装置の普及促進とともに、必要な制度整備を行う。

○リコール制度の充実・強化

自動車製作者の垣根を越えた装置の共通化・モジュール化が進む中、複数の自動車製作者による大規模なリコールが行われていることから、自動車のリコールをより迅速かつ確実に実施するため、自動車製作者等からの情報収集の強化を図る。また、安全・環境性に疑義のある自動車については独立行政法人自動車技術総合機構において現車確認等による技術的検証を行う。

加えて、自動車ユーザーの目線に立ったリコールの実施のため、自動車ユーザーからの不具合情報の収集を推進するとともに、自動車ユーザーに対して自動車の不具合に対する関心を高めるためのリコール関連情報等の提供の充実を図る。

○エビデンスに基づく車両安全対策の推進

映像記録型ドライブレコーダーについて、高齢運転者等の見守りをはじめ、あおり運転等の抑止効果や、事故分析を通じた車両安全対策への活用などのメリットを踏まえ、普及拡大を図る。【再掲】

また、事故時の情報記録をする EDR について、記録する項目や精度などに関する安全基準の策定・強化を行う。

○小型モビリティに関する安全対策の検討

1人乗り及び2人乗りの小型モビリティに関し、それらの使用ニーズや使用局面などを踏まえつつ、衝突安全性（乗員保護、加害性）などの検討を継続する。

2. 他の交通安全分野との連携施策

車両安全以外の他の交通安全分野との連携について、今後、以下の事項について対策を進めていく。

<今後の対策>

○事故自動通報システム活用による死亡・重傷化リスクの低減

事故自動通報システムの活用による交通事故死亡・重傷化リスクを低減するため、関係省庁連携のもと、コールセンターに求められる水準のあり方などの議論を行い、緊急搬送までの時間を削減する方策を検討する。【再掲】

○飲酒運転対策の推進

飲酒運転対策について、アルコールインターロック装置に関する課題（価格、実効性など）を踏まえ、その効果的な活用策について、運行管理、交通安全教育、厳罰化などの関係施策と連携して検討を行う。

○通信技術やデータの活用による安全対策の推進

長期的に、V2X や ITS など、自車以外との情報通信の活用による安全対策を進める。また、プローブデータ等の交通・車両関連データの連携を通し、使用過程車も含めた車両の安全性などを分析できるような利活用方法について検討を進める。

○多様なモビリティにおける安全対策の推進

今後、電動キックボードや自動配送ロボットなど多様なパーソナルモビリティが使用されると想定される。このようなモビリティの使用局面やニーズを踏まえつつ車両側からの安全対策を検討するとともに、既存交通と混在する際の安全確保策について、交通規制や都市計画などの観点からも連携して検討を行う。

○交通安全思想の普及徹底の連携

歩行者や自転車等乗員の安全確保のためには、自動車の検知技術の向上や運転者の遵法意識の向上による車両安全対策に加え、歩行者や自転車等乗員においても法令遵守が求められる。特に、自転車乗員や二輪車乗員の交通死亡事故では、頭部損傷が原因となる割合が依然として高いことから、ヘルメットの着用などの安全対策が肝要になる。このため、関係省庁と連携し、様々な道路ユーザーに対する交通安全思想の徹底を図る。

第七節 次期削減目標の策定

I. 第11次交通安全基本計画の目標

我が国における今後の道路交通の状況は、経済社会の動向とともに、新型コロナウイルス感染症が与える影響や人々の移動手段の変化など、様々な要素により左右されると考えられる。第11次交通安全基本計画においては、今後の交通事故死者数等の予測を踏まえ、目標値を設定している。

<第11次交通安全基本計画における目標>

① 世界一安全な道路交通の実現を目指し、令和7年までに24時間死者数⁸を2,000人(※)以下とする。

(※この2,000人に平成28年から令和元年の間の24時間死者数と30日以内死者数⁹の比率の平均(1.20)を乗ずると2,400人)

② 令和7年までに重傷者数¹⁰を22,000人以下にする。

II. 車両安全対策における新たな削減目標

第11次交通安全基本計画における目標を踏まえつつ、本報告書においても、今後の車両安全対策を計画的かつ効果的に実施するとともに、事後にその効果を検証するなど、のPDCAサイクルの観点から、車両安全に関する削減目標を設定する。

(1) 車両安全対策による削減効果の考え方

<目標年の考え方>

以下の事項を考慮し、目標年を「2030年(令和12年)」とする。

(考慮要素)

- ・企画立案、設計開発、新車への搭載までにかかる期間(約5年程度)
- ・日本市場の実態(例:平均車齢:約13年(乗用車の場合)、保有自動車における平均回転率:約15年)
- ・民間企業等における中長期を見据えた研究開発投資にかかるコスト回収

<目標値の考え方>

第11次交通安全基本計画においては、重傷者が発生する事故防止への取組みが死者数の減少にもつながることから、24時間以内死者数に加え、命にかかわり優先度が高い重傷者数に関する目標も設定している。車両安全対策分野においては、歩行者脚部保護技術や自動車乗員の頸部保護技術など、特に重傷化を防ぐための対策が行われている。加えて、国際的には30日以内死者が統計として使用されており、平成23年の報告書においても、30日以内死者数を目標値としていた。以上の事項を考

⁸ 「24時間以内死者」とは、交通事故によって発生から24時間以内に亡くなった人をいう。

⁹ 「30日以内死者」とは、交通事故によって発生から30日以内(交通事故発生日を初日とする。)に亡くなった人をいう。

¹⁰ 「重傷者」とは、交通事故によって負傷し、1か月(30日)以上の治療を要する人をいう。

慮し、車両安全対策においては、「30日以内死者」と「重傷者」に関する目標を設定する。

車両安全対策における目標値を設定するにあたり、今後の市場における車両代替スピードや自動車メーカー等における技術開発及び車両搭載の状況に加え、車両安全に関する政策の動向や、新型コロナウイルス感染症などの影響による交通安全分野への影響など、考慮すべき要因は様々ある。従って、精確に将来予測を立てることは極めて困難であるものの、第三章における今後の車両安全対策に記載している具体的対策をもとに、実現可能又は予見可能な技術等に基づく対策を洗い出し、削減効果が一定程度見込まれるものを合理的に推計・予測することで、車両安全対策により削減可能となる人数を算出する。具体的には、①既に実施している車両安全対策（標準装備がなされている装置など）が市場で普及することによる削減効果（例えば、乗用車等における対車両及び対歩行者衝突被害軽減ブレーキなど）に加え、②今後新たに搭載が見込まれる車両安全対策による削減効果（例えば、乗用車等における対自転車衝突被害軽減ブレーキなど）に着目し、削減数を計算する。

（２）車両安全対策による新たな削減目標

以上の点を踏まえ、今後の車両安全対策の方向性と具体的対策に基づき、第11次交通安全基本計画に定められた目標の達成を目指すとともに、将来の道路交通安全の向上を「車」側からリードできるよう、以下の新たな目標を掲げることとする。

2030年（令和12年）までに、車両安全対策により、30日以内交通事故死者数をXXXX人及び重傷者数をXXXX人削減（2020年（令和2年）比）する。

おわりに

参考資料

付録1. 車両安全対策による事故死者数削減目標に係る効果評価

1. 背景と目的

平成23年交通政策審議会陸上交通分科会自動車交通部会報告書において、「平成32年（令和2年）までに、車両安全対策により、交通事故死者数を1,000人削減（平成22年比）する」という目標を設定した。最終年である令和2年における目標の達成程度を把握するために直近の交通事故統計（令和元年）に基づき、これまで実施してきた車両安全対策による死者数削減効果の評価（事後効果評価）を行い、目標の達成状況を確認する。

事後効果評価の実施にあたっては、従来から実施している「基準化された車両安全対策」と自動車アセスメントの中で安全性能を評価している「基準以外の車両安全対策」を対象として、基準年となる平成22年以降の死者数削減効果を試算することにより、削減目標を評価した。「基準以外の車両安全対策」を対象とした理由は、自動車アセスメントの評価項目とすることで、より安全性の高い車両の普及を促進させることになり、結果、「基準化された車両安全対策」と同様の効果が見込まれるからである。なお、対策間において死者数削減効果の重複が発生することから、最終的な評価にあたっては、主な重複部分を考慮している。

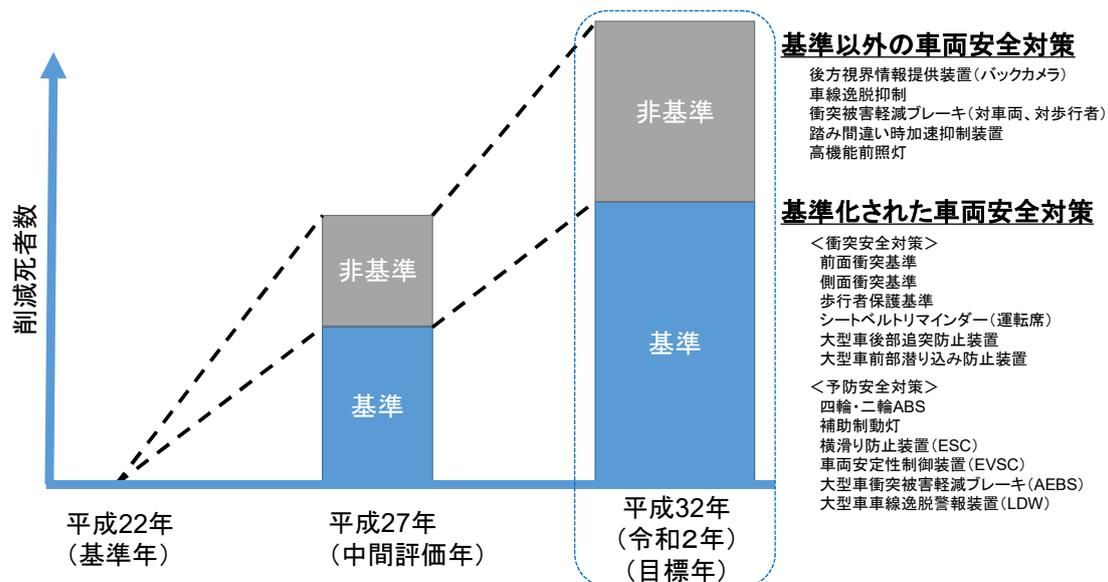


図1 死者数削減目標と事後効果評価のイメージ

2. 評価対象とした安全対策

事後効果評価対象は、「基準化された車両安全対策」12項目（被害軽減対策：6項目，予防安全対策；6項目）と「基準以外の車両安全対策」5項目を対象とした。事後効果評価対象項目の一覧を表1に示す。

表1 事後効果評価対象項目一覧

安全対策	対象事故類型（概要、2020実施）	対象車種（概要、2020実施）	
基準化された安全対策 被害軽減対策	前面衝突	乗用車（軽含む）、貨物車（軽含む）	
	側面衝突	乗用車（軽含む）、貨物車（軽含む）	
	歩行者保護	乗用車（軽含む）、貨物車（軽含む）	
	大型車後部突入防止装置（RUP）	貨物車	
	大型車前部潜り込み防止装置（FUP）	貨物車	
	シートベルトリマインダー	乗用車（軽含む）、貨物車（軽含む）	
	補助制動灯	乗用車（軽含む）、貨物車（軽含む）	
	予防安全対策	アンチロックブレーキ（ABS）	乗用車（10人以上）、貨物車（軽含む）、二輪車
		横滑り防止装置（ESC）	乗用車（軽含む）
		車両安定性制御装置（EVSC）	乗用車（10人以上）、貨物車（軽含む）
大型車衝突被害軽減ブレーキ（大型車AEBS）		乗用車（10人以上）、貨物車	
大型車車線逸脱警報装置（大型車LDW）		乗用車（10人以上）、貨物車	
基準以外の安全対策	後方視界情報提供装置（バックカメラ）	乗用車（軽含む）、貨物車（軽含む）	
	車線逸脱抑制（LDW/LDP/LKA）	乗用車（軽含む）、貨物車（軽含む）	
	衝突被害軽減ブレーキ（AEBS）	乗用車（軽含む）、貨物車（軽含む）	
	高機能前照灯（AHB、ADB）	乗用車（軽含む）、貨物車（軽含む）	
	踏み間違い防止装置	乗用車（軽含む）、貨物車（軽含む）	

3. 事後効果評価の考え方

事後効果評価は、ITARDA 交通事故統合データベースを使用し、図2に示す手順で分析する。

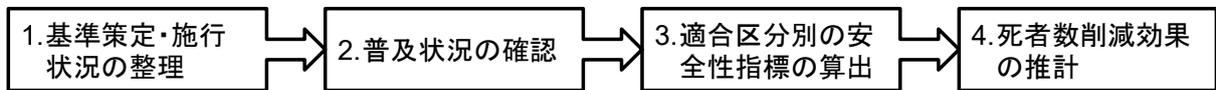


図2 事後効果評価の流れ

(1) 基準策定・施行の状況の整理

基準の対象となる車種、適用開始時期の情報を基に、初度登録年月を用いて基準に対する適合状況を「適合車群」、「非適合車群」、「混合車群」といった適合区分で整理する。図3に、前面衝突に関する適合区分の整理イメージを示す。この場合、適合車群は継続生産車または輸入車で適用が遅い方の適用時期以降の初度登録月の車両、非適合車群は新型車適用以前の初度登録年月の車両とし、その間の初度登録年月の車両は適合状況を分類できない混合車群とする。

	適合状況	期間	フルラップ基準	オフセット基準
 古い (安全性低い) ↑ ↓ 新しい (安全性高い)	フルラップ 非適合 オフセット 非適合	平成6年3月以前	新型車適用前	新型車適用前
	フルラップ 混合 オフセット 非適合	平成6年4月以降 平成11年3月以前	新型車適用後 輸入車適用前	新型車適用前
	フルラップ 適合 オフセット 非適合	平成11年4月以降 平成19年8月以前	輸入車適用後	新型車適用前
	フルラップ 適合 オフセット 混合	平成19年9月以降 平成21年8月以前	輸入車適用後	新型車適用後 継続生産車適用前
	フルラップ 適合 オフセット 適合	平成21年9月以降	輸入車適用後	継続生産車適用後

+

「車両の初度登録年月」

により適合・非適合・混合車群を分類

例えば、

平成6年3月以前に初度登録された車両 → フラップ：**非適合**、オフセット：**非適合**

平成21年1月に初度登録された車両 → フラップ：**適合**、オフセット：**混合**

図3 乗用車・前面衝突基準に対する適合区分の整理 (イメージ)

(2) 普及状況の確認

保有台数統計から、初度登録年月の情報をもとに事後効果評価の基準となる年（平成22年）と、評価を行う年（令和元年）の適合区分別の普及状況を、各車両群の構成率の変化から確認する。すなわち、非適合車群の構成率が減少し、適合車群の構成率を増加することで、基準に適合したより安全な車両が普及していることを確認する。

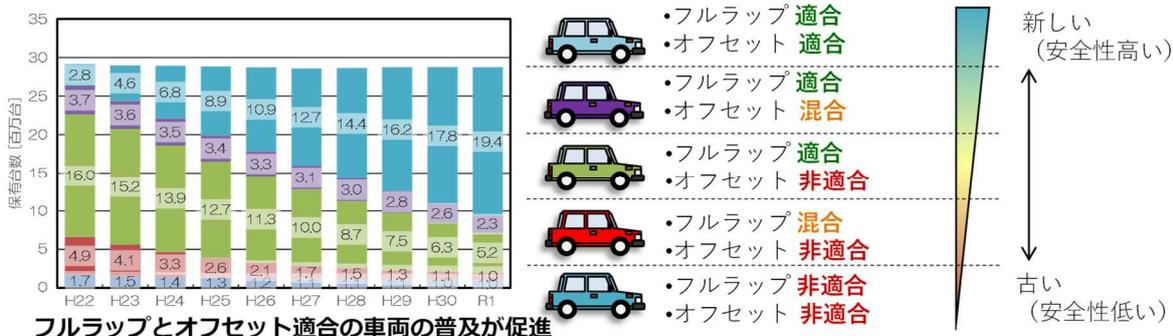


図4 前面衝突基準に対する各群の普及状況

(3) 適合区分別の安全性指標の算出

安全対策の初期段階では、適合群が市場にほとんど普及していないため、多くの事故を非適合群が占めている。普及段階になると、適合群の占める割合が増加していく。

事後評価を実施するにあたり、適合群と非適合群が混在する期間において両群の安全性指標を比較する。

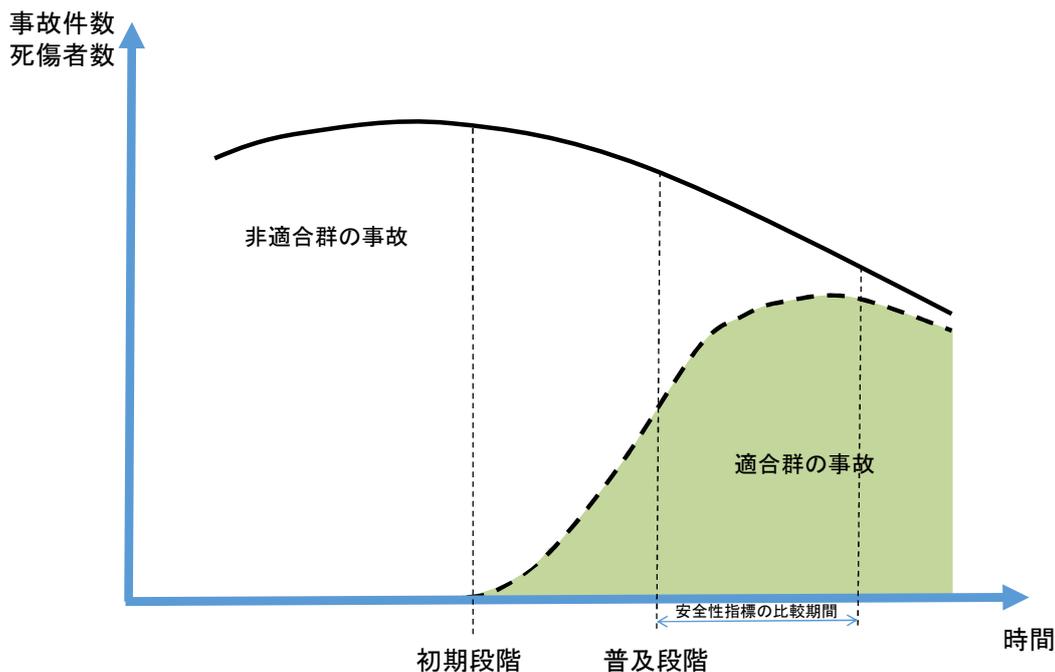


図5 安全性指標の比較期間（イメージ）

安全性指標としては、被害軽減対策では致死率を、予防安全対策では事故率（保有台数あたりの事故件数）を用いる。安全性指標の算出に使用する事故データは、あらかじめ、それぞれの安全対策ごとに効果があると思われる事故類型、対象車両などを選定した上で、選定した条件に合致する事故データのみを交通事故統合データベースから抽出して使用することとした。「致死率」、「事故率」は以下のように定義される。一般的に「致死率」は負傷者数に対する死者数の割合で算出されるが、本調査では分母に無傷者も含めている。

$$\text{致死率} = \frac{(\text{死者数})}{(\text{死者数} + \text{重傷者数} + \text{軽傷者} + \text{無傷者数})}$$

$$\text{事故率} = \frac{(\text{事故件数})}{(\text{車両保有台数})}$$

算出された適合区分の安全性指標を比較することで、対象となる安全対策の効果の度合いを確認する。非適合車群の指標に比べて適合車群の指標が小さければ効果がある対策といえる。

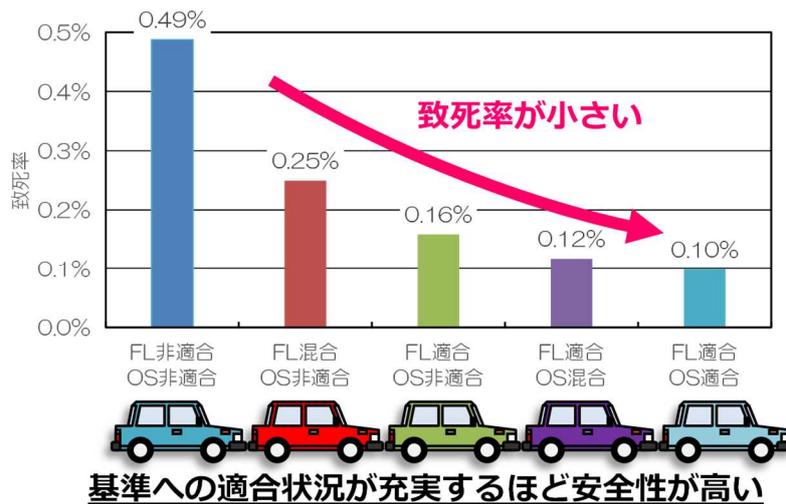


図6 前面衝突基準の適合区分の安全性指標

(4) 死者数削減効果の推計

死者数削減効果は、評価年である令和元年の適合区分別の車両構成割合が基準年である平成22年と変化していないと仮定した場合の推計死者数と実際の死者数の差分として定義する。推計には、被害軽減対策と予防安全対策にかかわらず、適合区分別の保有台数あたりの死者数を用いて算出する。なお、車両安全対策の評価において、対策の有無以外（運転特性、走行距離他）は同条件と仮定して試算した。

もしも平成22年と令和元年の適合状況別の車両保有構成が同じだったら？
396人から191人削減されたものと推測 (差分 = 普及の効果)

(例)乗用車を対象とした結果例

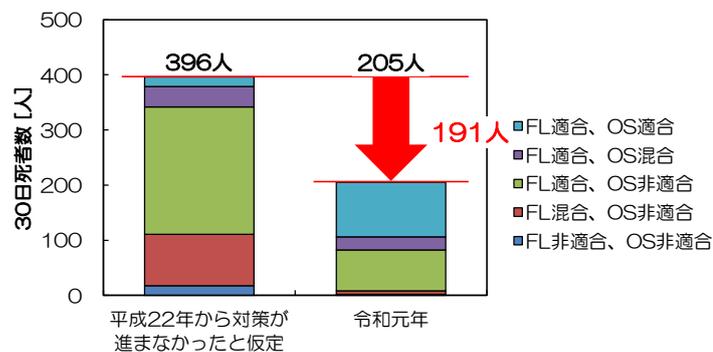


図7 死者数削減効果の推計

(5) 基準化された車両安全対策の事後評価手順

(1) ~ (4) の事後評価手順をフローチャート図として図8に示す。

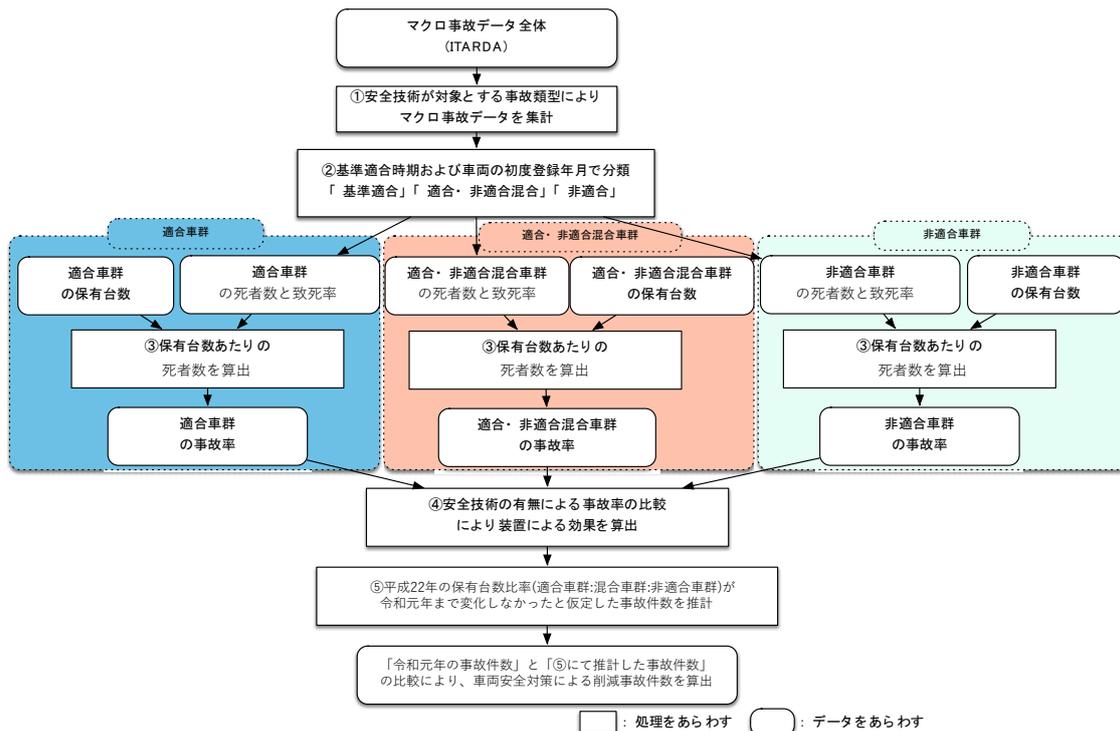


図8 事後評価手順フロー

4. 基準以外の車両安全対策

自動車アセスメントのような非基準の効果評価を実施する場合、対策を実施している車両群と実施していない車両群を分類することが困難である。本調査では、試行的に畔素面と対象車種の指定に車両型式を用いることで、車両群を分類した。実際には、同じ車両型式であっても、その装置がオプション設定の場合は対策の有無が混在しているため、厳密な分類はできない。

安全性指標については、「基準化された車両安全対策」の場合と同様の手法にて、装置搭載状況別に自動車アセスメントの対象車種を適合群、非対象車種を非適合群と区別して試算した。死者数削減効果についても、「基準化された車両安全対策」の場合と同様に、評価年である令和元年の適合区分別の車両構成割合が基準年である平成22年と変化していないと仮定した場合の推計死者数と実際の死者数の差分として定義した。

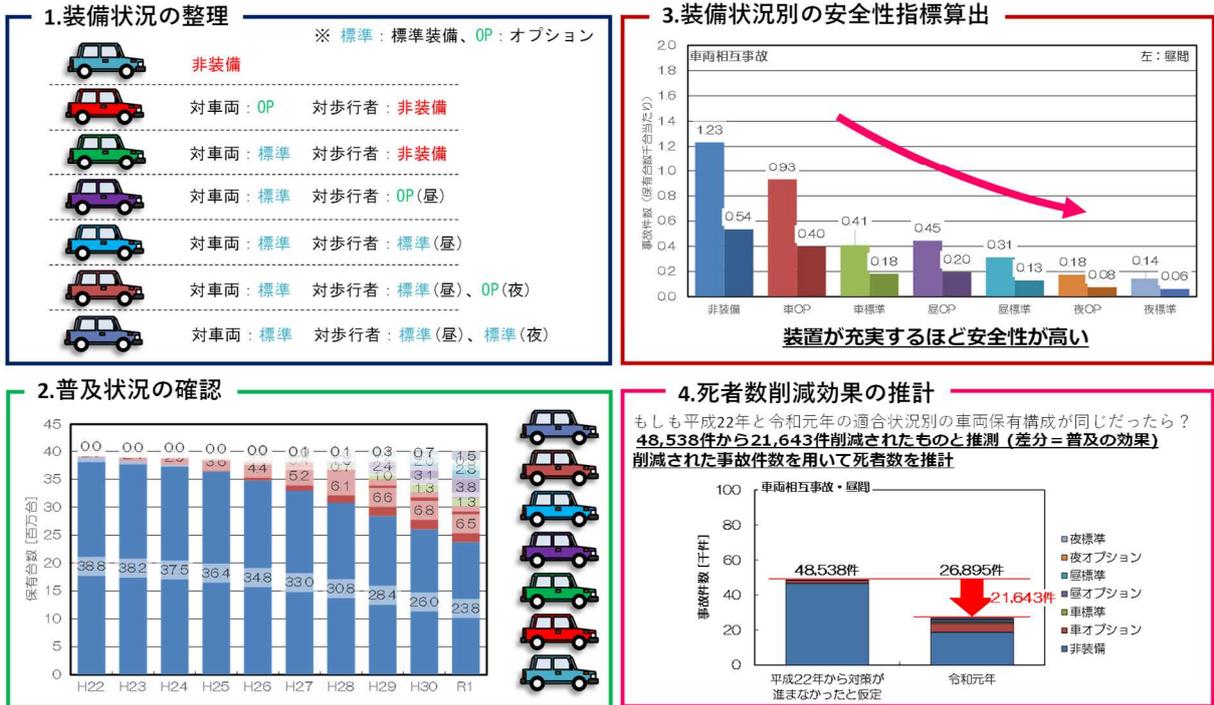
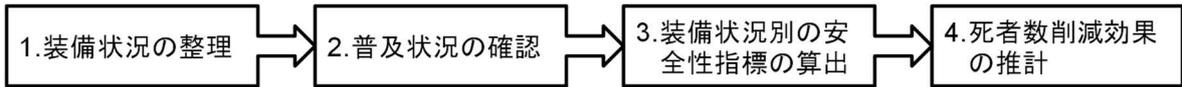


図9 基準以外の車両安全対策における事後効果評価 (乗用車・衝突被害軽減ブレーキの例)

付録 2. 諸外国における車両安全に関する政策

I. 欧州の車両安全対策

欧州委員会 (European Commission) は、2021 年～2030 年の間に交通事故死者・重傷者の削減対策方針を定めた[Road Safety Policy Framework 2021-2030 - Next steps towards “Vision Zero”]をとりまとめ、公表している。主な概要は以下の通り。

1. 目標

■ 中期的目標

2030 年までに交通事故死者・重傷者数を 2020 年と比較し 50%削減

■ 長期的目標

2050 年までに交通事故死者・重傷者数をゼロに近づける

2. 交通安全を達成するためのテーマ

様々な専門家や関係者のアドバイスを基に、下記 4 つを道路安全を達成するためのテーマとして、それぞれに KPI を設定。

(ア) インフラの安全 (道路・沿道)

KPI : 今後新たに策定される EU の安全基準を満たした道路が走行された距離の割合

(イ) 車両の安全

KPI : 新車 (乗用車) のうち Euro NCAP 四つ星と同等もしくはそれ以上の安全基準を満たす車の割合

(ウ) 安全道路の使用

KPI : ①制限速度内で走行した車の割合
②法定の血中アルコール濃度以下で運転するドライバーの割合
③携帯端末不使用のドライバーの割合
④シートベルトやチャイルドシートを使用する自動車乗員の割合
⑤二輪車及び自転車乗員のヘルメット着用率

(エ) 緊急時の迅速な対応

KPI : 衝突から事故現場に救急サービスが到着するまでの経過時間

II. 米国の車両安全対策

米国運輸省の道路交通安全局 (National Highway Traffic Safety Administration : NHTSA) は、道路安全向上に関し、米国道路上での死傷者数を減らすため、2016～2020 年に取り組むべき戦略 (THE ROAD AHEAD : National Highway Traffic Safety Administration Strategic) を策定し、今後の方向性を公表している。主な概要は以下の通り。

1. 交通安全全般

- 飲酒運転の撲滅、シートベルト着用率向上等による死傷者の削減
- 911 コールインフラ強化、救急医療強化等による衝突事故生存率の向上
- 継続的な燃費基準のアップデート等による経済的コストの削減

2. 車両の予防安全

- 予防安全の強化・推進

- リコール完了率の向上
- 消費者への情報提供
- 自動車の国際基準調和

3. 自動運転車両

- 安全に高度化された自動運転車両の安全配備
- ライセンスの登録、検査等の一括監視による V2V 通信の安全な展開
- 強固なサイバーセキュリティ環境の構築

4. 人の行動

- 行動安全における対策の向上
- DWI（飲酒運転）裁判所の有効性向上