

技術安全ワーキンググループ報告書 概要(案)

車両安全対策を取り巻く状況

【社会の変化】

- 人口減少・少子高齢化の加速
 - ・高齢運転者の増加
- 外国人運転者の増加
 - ・訪日外国人旅行者や外国人労働者数の増加
- 公共交通・物流を取り巻く状況の変化
 - ・自動車及び交通・輸送の需要・供給(担い手含む)の減少
- 多様なモビリティ・モビリティサービスの創出
 - ・移動の足の確保、物流効率化等に貢献

【技術の開発・進化】

- 自動車のDXの進展・GXの加速
 - ・E2E AI自動運転車の開発
 - ・SDVの社会実装に向けた国際競争の激化
 - ・EVのバッテリー劣化に伴う充電中・停車中の火災
- 国際基準調和の推進
 - ・官民双方の負担の軽減に寄与

【交通事故の概況・特徴】

- ・2025年の交通事故死者数は2,547人であり、11次計画目標(2025年までに2,000人以下)は達成に至らず。今後、12次計画目標(令和12年までに1,900人以下)の達成に向けて更なる努力が必要。
- ・死者数・重傷者数の5割は歩行中・自転車乗車中(このうち、5割が65歳以上)。予防安全対策及び頭部や脚部の保護が重要。
- ・死者数・重傷者数の3割は自動車乗車中(このうち、5割が65歳以上)。胸部や頸部の保護が重要。
- ・死亡・重傷事故の3割は高齢運転者(65歳以上)によるもの。死亡・重傷事故の5割は安全運転義務違反(漫然運転等)。安全運転を支援する技術による対策が重要。

今後の車両安全対策

方針

- 短期・中期的視点：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
- 長期的視点：2035年頃までに新型車による死亡事故※をゼロとすることを目指す ※ 自動車技術により対策が可能であるものに限る

目標

- 目標年：2030年 ※ 2021年報告書の目標を維持
- 目標値：車両安全対策により、2020年比で、①30日以内交通事故死者数を1,200人削減、②重傷者数を11,000人削減

体制

(1) ASV推進計画・自動車アセスメント・基準の3施策の連携 (2) 事故実態(EDRデータ等マイクロデータを含む)に基づく車両安全対策の推進 (3) 国際基準調和活動の推進 等

重点項目

<p>自動運転</p> <ul style="list-style-type: none"> ・従前の基準にはない新たな視点(シナリオベースでの評価、自動車メーカーに対する評価、市場情報収集・分析)の導入 ・認証・審査体制の構築・強化 ・事故時における車載データ等の再発防止策への利活用の検討 	<p>自動運転・高度な運転支援技術</p> <ul style="list-style-type: none"> ➢ 高度な運転支援技術 ・E2E AIベースの運転支援技術について、安全確保の上、性能を評価する制度の創設・性能の優れたものに対する支援制度の検討 	<p>自動運転関連技術等の社会的受容性の向上</p> <ul style="list-style-type: none"> ・公共交通・物流における自動運転の社会実装の支援 ・先進安全技術の使用促進・誤使用防止のため、正しい情報の伝達のあり方の検討
<p>高齢運転者・乗員</p> <ul style="list-style-type: none"> ➢ 安全サポート車(Ver. 2.0)推進(衝突被害軽減ブレーキ(AEBS)、ペダル踏み間違い時加速抑制装置(ACPE)、ドライバーモニタリングシステム等を含む。) ➢ 高齢乗員等の事故実態を踏まえた衝突安全対策 ➢ 電気自動車・燃料電池自動車の安全対策の強化 	<p>子ども</p> <ul style="list-style-type: none"> ➢ V2Xを活用した運転支援機能の開発促進 ➢ こどもの安全確保の視点をもった車両安全対策の検討 ➢ チャイルドシートの性能向上・適正利用の推進 	<p>歩行者・自転車等利用者</p> <ul style="list-style-type: none"> ➢ 灯火器技術の高度化(路面描画等) ➢ AEBSの性能向上 ➢ 頭部保護技術の高度化(対歩行者・対自転車乗員エアバッグ等)
<p>大型車・二輪車</p> <ul style="list-style-type: none"> ➢ 商用車アセスメント ➢ 交差点右左折時の事故、トラックの車輪脱落、バスの車内事故・発進時事故防止に資する技術の開発・性能向上・普及促進 ➢ 二輪車用先進安全技術(ARAS)の普及促進 	<p>小型のモビリティ</p> <ul style="list-style-type: none"> ➢ 事故実態、構造や使用の能様、最新技術を踏まえた基準の策定・見直し ➢ 基準適合性を確認する制度・市場サーベイランスの強化・拡充 ➢ 関係省庁連携による利用者に対する啓発 	<p>その他</p> <ul style="list-style-type: none"> ➢ 正しい情報の伝達及び交通安全思想の普及徹底の連携 ➢ 使用過程車対策 ➢ 他の道路交通安全施策との連携(救命体制、飲酒運転対策)

車両安全対策を取り巻く状況

【社会の変化】

- **少子高齢化の加速**
 - ・本格的な人口減少社会の中、2030年に65歳以上の高齢者の割合は3割に上る見通し。
- **公共交通機関や移動サービスの変化**
 - ・公共交通の維持確保が困難となる中、特に地方部においては、代替移動手段の確保が重要。
- **保有・移動ニーズの変化**
 - ・新型コロナウイルス感染症の影響による移動ニーズの変化や、サボカーへの代替促進が進む。

【技術の開発・進化】

- **自動運転関連技術の開発・進化**
 - ・検知・処理技術等の向上により、衝突被害軽減ブレーキなど事故削減効果の高い装置が格段に普及。
 - ・高速道路における自動運転技術(レベル3)を搭載した乗用車を世界で初めて型式指定。
- **電動化の加速**
 - ・電池技術等の向上により、HVを含む電動車の普及が進む。
- **その他車両安全技術の向上等**
 - ・衝突安全技術や事故自動通報システムなども発展。
 - ・国際基準調和活動の一層の推進。

【交通事故の状況】

- **概況**
 - ・令和2年の交通事故死者数は2,839人と戦後最小であるが、10次計目標(2,500人以下)は未達成。
- **交通事故の特徴**
 - ・死者数の半数は歩行中・自転車乗車中。死者数全体の約6割は65歳以上の高齢者であり、交通弱者保護が必要。
 - ・交通事故負傷者数全体のうち約6割は自動車乗員であり、頭部、胸部などの更なる乗員保護が不可欠。
 - ・運転操作ミス等を含む法令違反による事故が依然として多く、加害者となってしまう事故を防止する対策は肝要。

今後の車両安全対策の方向性

*今後3年から5年間程度

- **短期・中期的視点***：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
- **長期的視点**：2035年頃までに、自動車技術により対策が可能であるものについて、新たに市場に投入される車が原因となって引き起こされる死亡事故をゼロとすることを目指す

重点項目

【歩行者・自転車等利用者の安全確保】

- **歩行者の安全確保**
 - ・夜間等対応の衝突被害軽減ブレーキの安全基準の強化
 - ・交差点右折時等における対歩行者検知技術の向上
 - ・歩行者頭部・脚部保護対策の強化
 - ・車両近接視界確保等の安全基準の強化
- **自転車等利用者の安全確保**
 - ・対自転車衝突被害軽減ブレーキのアクセスメント試験の追加、安全基準の強化
 - ・検知や通信等による出会い頭事故等防止技術の向上
 - ・多様なモビリティの安全対策

など

【自動車乗員の安全確保】

- **子供の安全確保**
 - ・安全性・使用性の高い製品の市場普及
 - ・チャイルドシート等の未装着や適正使用に係る理解促進
 - ・自動車ユーザー目線での情報発信の強化
- **高齢者等の安全確保**
 - ・高齢者等に対応した乗員保護性能の向上
- **乗員保護対策の高度化**
 - ・衝突時加害性を考慮したアクセスメント試験の追加
 - ・事故実態を踏まえた乗員保護研究の促進
 - ・自動運転車の乗員保護対策の研究の促進

など

【社会的背景を踏まえて重視すべき重大事故の防止】

- **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**
 - ・ペダル踏み間違い防止装置の安全基準の検討
 - ・ドライバー異常時対応システムの装備加速化、安全基準の検討
 - ・高齢運転者等見守り用ドライブレコーダー等の予防的活用の促進
- **危険な運転の防止**
 - ・道路標識に係る情報提供装置の普及促進
 - ・自動速度制御装置の実用化促進
- **大型車による事故の防止**
 - ・衝突被害軽減ブレーキの安全基準の強化
 - ・バス乗客の安全確保や車内事故の防止
 - ・先進安全技術搭載車への代替促進

など

【自動運転関連技術の活用・適正利用促進】

- **安全運転支援装置等の搭載加速化・性能向上**
 - ・車線維持や車線変更機能等の普及拡大
 - ・高度な画像認識やAR(拡張現実)技術の活用
 - ・事故自動通報システムの搭載拡大、課題検討
- **自動運転車の開発促進・安全確保**
 - ・高度な自動運転機能にかかる安全基準の策定
 - ・悪天候や様々なインシデントへの対応技術の向上
 - ・自動運転車のデータ記録の安全基準の拡充
- **自動運転関連技術等の社会的受容性の向上**
 - ・過信・誤解防止対策及び適正利用の推進
 - ・自動運転車の既存交通との調和の検討
 - ・事故削減効果に係る情報発信強化

など

その他対策

- 重点項目以外の車両安全対策：OBD検査の推進、タイヤの適正使用の促進、電気自動車等の安全対策の強化 など
- 他の交通安全対策との連携：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、V2Xの通信技術やデータ活用による安全対策の推進 など

新たな削減目標の設定

- 目標年：**令和12年(2030年)**
- 目標値：車両安全対策により、令和2年(2020年)比で、①**30日以内交通事故死者数を1,200人削減**、②**重傷者数を11,000人削減**する。