

高齢運転者の 交通事故防止対策について

平成29年1月16日

衝突被害軽減ブレーキ等の 先進安全技術の普及

- 自動ブレーキなど自動車の先進安全技術は、安全運転を支援する技術であり、高齢運転者の事故の防止や被害の軽減に一定の効果が期待できる。

高齢者事故の防止・被害軽減に資する先進安全技術の例

※ 一定の条件で作動する、又は十分な性能を発揮する。

対車両自動ブレーキ

作動イメージ図



新車乗用車搭載台数(平成27年)

1,742,164 台
(生産台数の45.4%)

※対歩行者には
効かない

踏み間違い防止装置

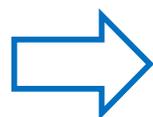
作動イメージ図



新車乗用車搭載台数(平成27年)

1,376,637 台
(生産台数の35.9%)

※機構や性能は
メーカーや仕様
により異なる



技術の性能向上と普及促進の両方に取り組む必要

【参考1】現在実用化されている先進安全技術について

- 現在の技術レベルでは、条件により作動しない、又は十分な性能が発揮できない場合がある。
- ブレーキ、ハンドルなどの車両の運転装置を「制御」する先進安全技術は、後付け不可。

【参考2】先進安全技術に関する注意事項の例(トヨタ自動車ホームページより抜粋)

- 運転者には安全運転の義務があります。運転者は各システムを過信せず、常に自らの責任で周囲の状況を把握し、ご自身の操作で安全を確保してください。
- 各システムに頼ったり、安全を委ねる運転をすると思わぬ事故につながり、重大な傷害におよぶか、最悪の場合死亡につながるおそれがあります。
- 本システムは衝突の回避を支援、あるいは衝突の被害を軽減することを目的として設計しておりますが、その効果は様々な環境条件により変わります。そのため、常に同じ性能が発揮できるものではありません。

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

試験の実施

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

衝突安全性能評価 (平成7年度～)

○フルラップ[®]前面衝突試験



○オフセット前面衝突試験



○側面衝突試験



○後面衝突頸部保護性能試験



○歩行者頭部保護性能試験 ○歩行者脚部保護性能試験



予防安全性性能評価 (平成26年度～)

○対歩行者自動ブレーキ



H28年度
NEW!

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

○対車両自動ブレーキ



○車線はみ出し警報



○後方視界情報



結果の公表

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



○予防安全性性能評価のイメージ

メーカー		発売年月: 2016年7月～
車種名		
被害軽減ブレーキ		
○対車両		動作距離 10～60km/h
Point	32.0/32.0	
○対歩行者		動作距離 10～60km/h
Point	24.5/25.0	
はみ出し警報		動作距離 60km/h～
Point	8.0/8.0	ASV++
後方視界情報		
Point	6.0/6.0	70.5/71.0

自動運転技術の活用

安倍総理ご発言(第2回未来投資に向けた官民対話):

2020年オリンピック・パラリンピックでの無人自動走行による移動サービスや、高速道路での自動運転が可能となるようにする。このため、2017年までに必要な実証を可能とすることを含め、制度やインフラを整備する。

自動運転技術の開発状況と将来目標

現在(実用化済み)	2020年まで		2025年目途
<p>【レベル1】</p> <ul style="list-style-type: none"> 自動ブレーキ 車間距離の維持 車線の維持  <p>【現状】市販車へ搭載</p>	<p>【レベル2】</p> <ul style="list-style-type: none"> 高速道路における ハンドルの自動操作 - 自動追い越し - 自動合流・分流  <p>【現状】試作車の走行試験</p>	<p>【レベル4(エリア限定)】</p> <ul style="list-style-type: none"> 限定地域における無人自動走行移動サービス(遠隔型、専用空間)  <p>【現状】構想段階</p>	<p>【レベル4】</p> <ul style="list-style-type: none"> 完全自動走行  <p>【現状】課題整理</p>

官民ITS構想ロードマップ2016

高速道路での自動走行車の市場化

		現状	2017~18年	2020年まで	2020年目途
高速道路	レベル2: 追従走行+自動レーンチェンジ等	各社公道実証中	市場化		
	レベル2: 準自動パイロット(一定区間自動運転モード)	各社公道実証中	大規模社会実証	市場化	
	レベル3: 自動パイロット(注12)(一定区間自動運転モード)		制度面での調査検討を開始		市場化

限定地域での無人自動走行移動サービスの実現

	現状	2016年	2017年	2018~19年	2020年
運転者乗車(非遠隔型)	各社公道実証中				
遠隔型(過疎地、郊外、都市部)		公道外での実証の実施	公道実証	サービス実現	
			対象地域の拡大	公道実証	サービス実現
				対象地域の拡大(注2)	公道実証
	事業者との調整、制度面での検討開始(注1)				

「軽自動車における高齢運転者事故防止対策プログラム」の策定について

(背景)

- 高齢運転者による交通事故が相次いで発生している。このような痛ましい事故を防止するため、政府は、11月15日、「高齢運転者による交通事故防止対策に関する関係閣僚会議」を開催し、対策の検討を開始。
- 車両の技術面では、自動ブレーキ等の先進安全技術を活用することにより、高齢運転者による事故の防止や被害の軽減を図ることが期待されており、その性能向上と普及促進を図ることが重要。
- とりわけ、軽自動車については、地方部を中心に高齢者に広く利用されており、対策が急務である一方、規格が限定され、普通自動車等と比べて構造面や価格面の制約が大きいなど特有の課題がある。
- このため、平成28年12月21日(水)、根本国土交通大臣政務官より軽自動車を自社生産する4社(スズキ、ダイハツ、ホンダ、三菱)に対し、2月末を目途に「軽自動車における高齢運転者事故防止対策プログラム」の策定を要請。

※ 普通自動車などその他車種も含む乗用車全体の対策については、「車両安全対策検討会」において検討を開始するとともに、(一社)日本自動車工業会へ検討を要請。

<要請のポイント>

- ・ 高齢運転者による事故防止のためには、自動ブレーキなど、先進安全技術の性能向上と普及促進が重要。
- ・ とりわけ、軽自動車は地方部を中心に高齢者に広く利用されており、対策が急務。
- ・ 一方、軽自動車は、普通自動車等と比較して構造面や価格面の制約が大きいなど、特有の課題がある。
- ・ 対策のスピード感の観点からは、後付け可能な安全装置の開発、先進安全技術の幅広い車種への標準装備化、ディーラー等における販売促進など、市場における普及促進策の検討も必要。
- ・ 以上を踏まえ、軽自動車の特性を踏まえた検討と、高齢運転者事故防止対策プログラムの策定を要請。



出席者

【国土交通省】

根本 幸典	国土交通大臣政務官
藤井 直樹	国土交通省自動車局長
島 雅之	国土交通省自動車局次長
江坂 行弘	国土交通省自動車局技術政策課長
久保田秀暢	国土交通省自動車局自動運転戦略室長

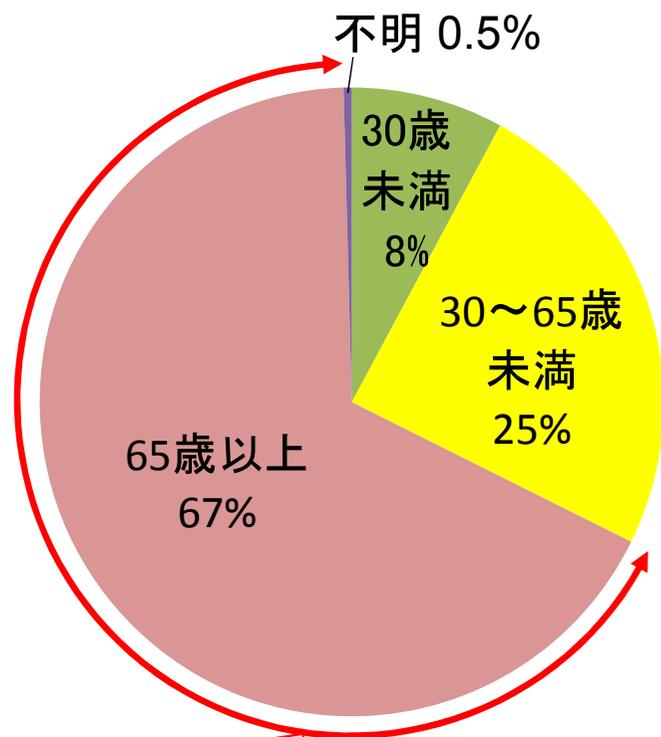
【軽自動車メーカー】※50音順

鈴木 敏明	スズキ株式会社 常務役員 国内第一営業本部長
別所 則英	ダイハツ工業株式会社 上級執行役員
寺谷 公良	本田技研工業株式会社 執行役員 日本本部長
深澤 潔	三菱自動車工業株式会社 国内営業本部本部長

高速道路における逆走対策

- 全国の高速道路では、2日に1回の割合で逆走が発生。
- 逆走が頻発している箇所で、物理的・視覚的な逆走対策を実施しているところ。
- 逆走車両を自動で検知、警告、誘導する逆走対策技術の公募を11月22日より開始。

逆走(事故又は確保)運転者の年齢



65歳以上の運転者による逆走事例が約7割

データ: H23～28年(H28年は1月～6月のみ)の高速道路
(国土交通省及び高速道路会社管理)における
事故または確保に至った逆走事案(全1,153件)
出典: 警察の協力を得て国土交通省・高速道路会社が作成

■ IC・JCT部での対策



インターチェンジの本線との合流部

■ 高速道路出口部での対策



高速道路の出口部

【参考】高速道路における逆走対策技術の公募(概要)

- 公募期間
- 試行期間

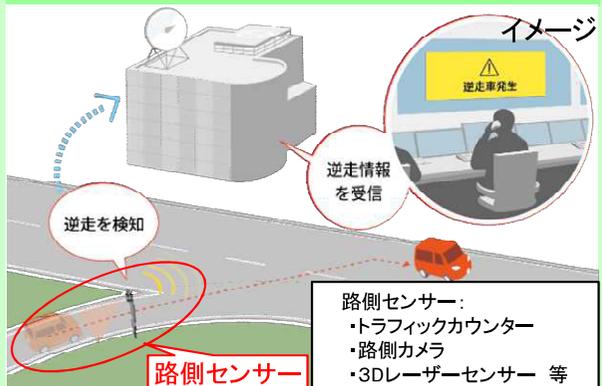
平成28年11月～平成29年2月
平成29年4月から概ね1年程度

※ : 公募テーマⅠ、 : 公募テーマⅡ、 : 公募テーマⅢ

【検知】

○道路側で逆走を発見し、その情報を収集する技術

- ・ トラフィックカウンター等の路側機器・路側センサーの活用
- ・ 道路管制センターとの連動 等



【警告】

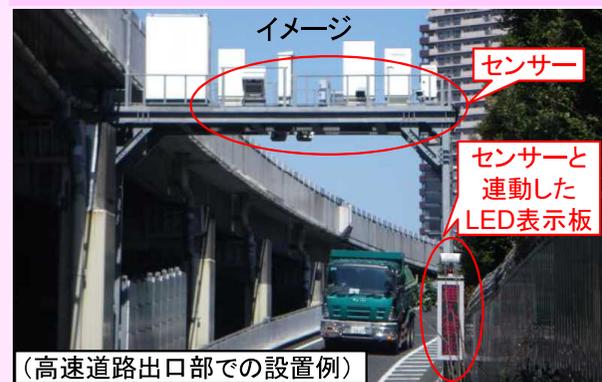
○車載機器により逆走車両へ注意喚起する技術

- ・ カーナビのGPS機能により逆走を判断し、ドライバーに対し警告 等



○道路側での逆走車両への注意喚起

- ・ センサーとLED表示板・音・光等を用いた注意喚起 等



【誘導】

○自動車側で逆走を発見し、その情報を収集した上で誘導する技術

- ・ 車載カメラにより標識を認証して逆走を判断し、ドライバーに対し誘導 等



○物理的・視覚的誘導

(参考)

高齢者を含む地域の移動手段の確保

地域の特性に応じた生活交通の確保維持

平成28年度予算額 229億円

<支援の内容>

- 過疎地域等におけるバス、デマンドタクシーの運行
- バス車両の更新等
- 離島航路・航空路の運航

快適で安全な公共交通の構築

<支援の内容>

- 鉄道駅におけるホームドア、内方線付点状ブロック、多機能トイレ等の整備、ノンステップバスの導入等
- LRT・BRTの整備
- 地域鉄道の安全性向上に資する設備の更新等

交通政策基本法(平成25年12月4日公布・施行)の具体化

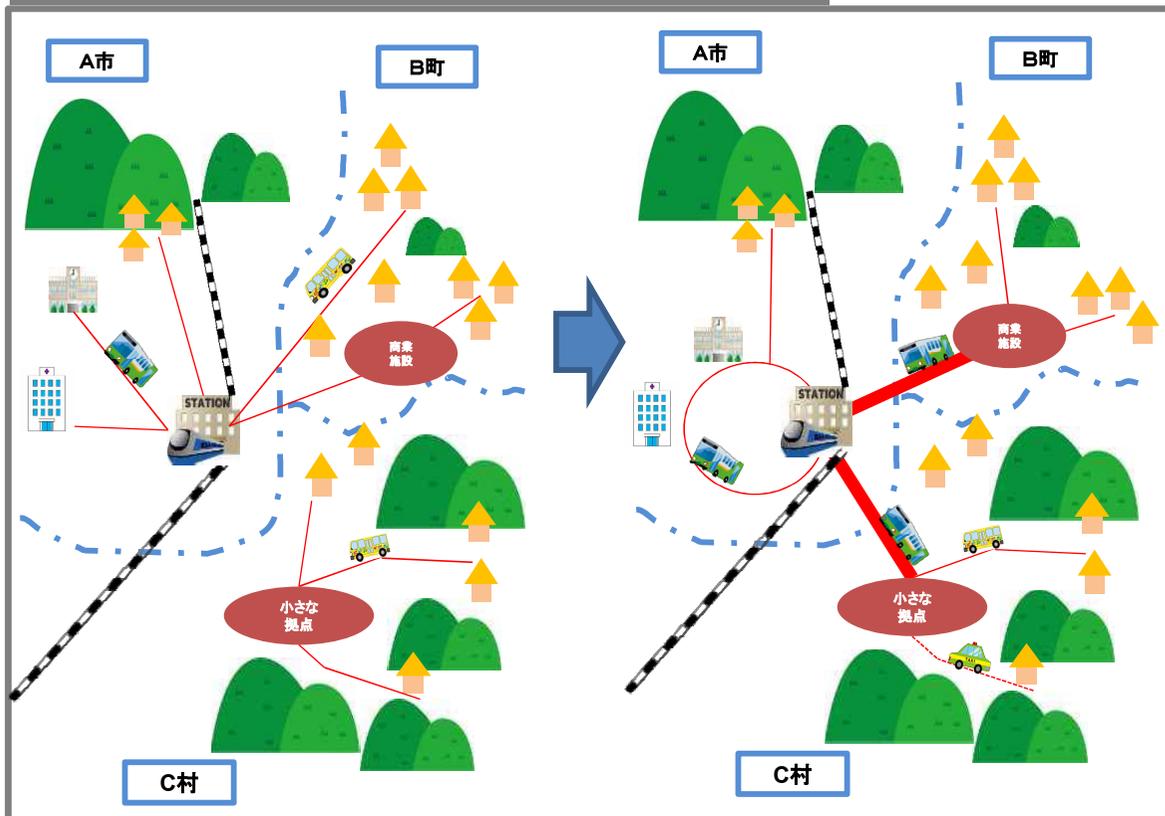
日常生活等に必要不可欠な
交通手段の確保等

まちづくりの観点からの
交通施策の促進

関係者相互間の連携と
協働の促進

等

地域公共交通ネットワーク再構築のイメージ



- ◆ 地域住民の通勤・通学・買物・通院といった、日常生活を営む上での交通圏を踏まえる。(A市・B町・C村全体)
- ◆ 交通圏内において、医療機関・商業施設・学校等の目的地への移動の利便性を高める。
- ◆ 各市町内の日常生活拠点への移動の利便性を向上させる。
- ◆ それぞれの路線の役割を明確化し、運行の効率化を図る。

公共交通の利便性・効率性の向上を図り、持続可能な移動環境を形成

目標

本格的な人口減少社会における地域社会の活力の維持・向上

ポイント

- ① 地方公共団体(都道府県、市町村)が中心となり、
- ② まちづくりなど関連施策と連携し、
- ③ 面的な公共交通ネットワークを再構築

改正地域公共交通活性化再生法の基本スキーム

地域公共交通網形成計画
= 地域公共交通に関するマスタープラン

事業者と協議の上、
地方公共団体が関係者と
協議会を開催し策定

地域公共交通を網羅的に見直し、コンパクトシティの
実現に向けたまちづくりとの連携しつつ
地域全体を見渡した面的な公共交通ネットワークの方向性を検討。

具体的な取組に向けた計画の作成

地域公共交通再編実施計画

= 地域公共交通を再編するために、
具体的に行う取組

地方公共団体が事業者
等の同意の下に策定

国土交通大臣が認定し、計画の実現を後押し

⇒ 国土交通大臣の認定を受けたものについては、
重点的な支援

※このほか、軌道やバス、船舶の高度化に向けた
具体的な事業もあり。

高齢者、障害者をはじめ誰にとっても暮らしやすいまちづくり、社会づくりを進めるため、公共交通のバリアフリー化を一体的に支援。

・補助対象事業者：交通事業者等 ・補助率：1／3等

(平成28年度事業内容)

○鉄道駅、旅客ターミナル（バス・旅客船・航空旅客）のバリアフリー化、待合・乗継施設整備（段差の解消（※）、転落防止設備の整備、誘導ブロックの整備、障害者対応型トイレの設置等）

補助率：1／3



車椅子用階段昇降機



ホームドア



視覚障害者誘導用ブロック



障害者対応型トイレ

○ノンステップバス・リフト付きバスの導入
補助率：1／4又は補助対象経費と通常車両価格の差額の1／2のいずれか低い方(上限140万円)



ノンステップバス



リフト付きバス

○福祉タクシーの導入
補助率：1／3



福祉タクシー

○情報提供（※）
(発車案内表示システム等)
補助率：1／3

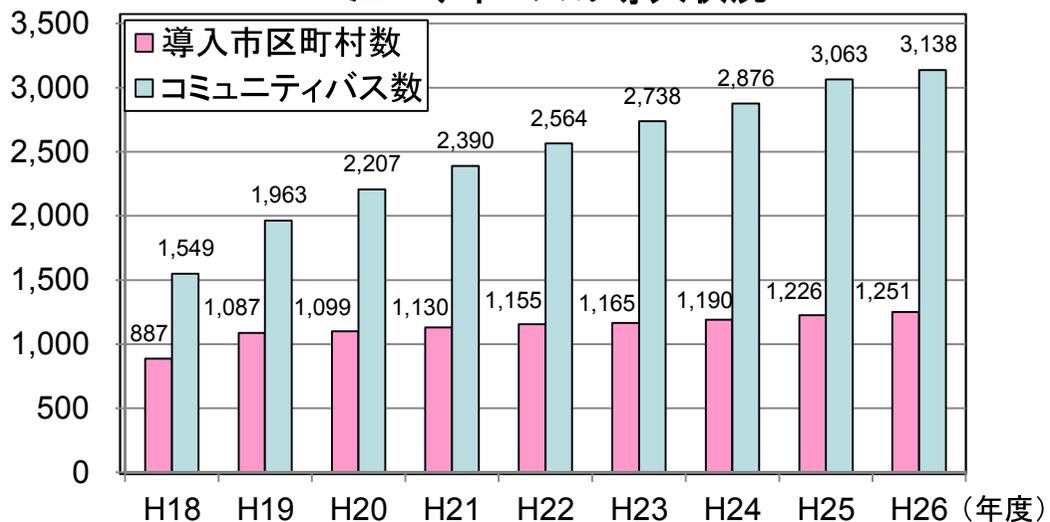


発車案内表示システム

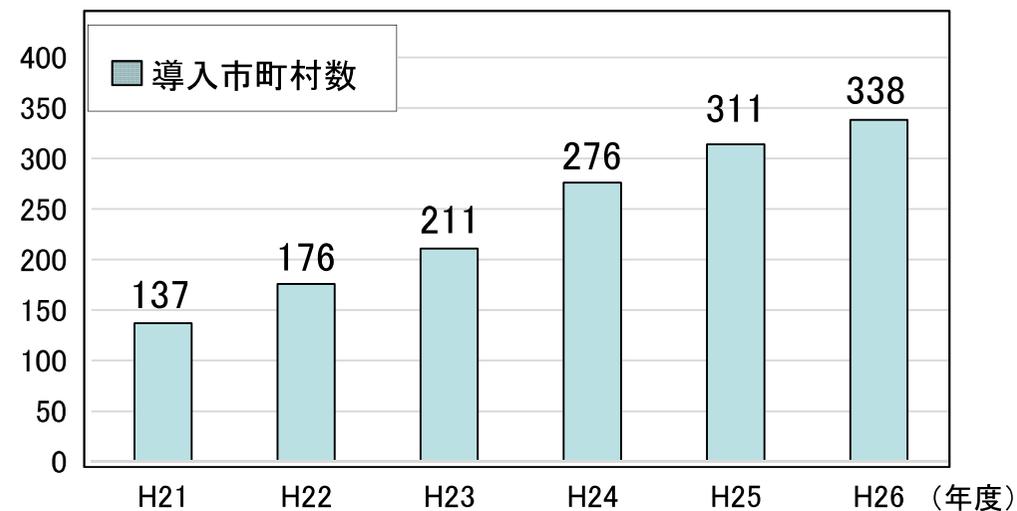
※駅のエレベーター整備、バスターミナル等の情報提供案内板など観光振興にも資する二次交通の利用環境改善は、訪日外国人旅行者受入環境整備緊急対策事業において支援。

○コミュニティバス・デマンドタクシーの導入状況

コミュニティバスの導入状況

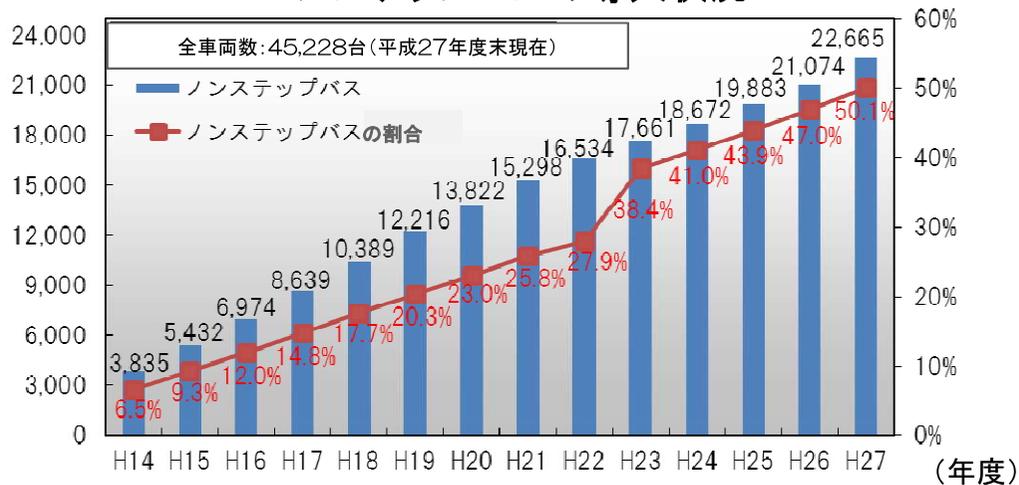


デマンドタクシーの導入状況



○バリアフリー化の状況

ノンステップバスの導入状況



鉄道駅のエレベーター等の導入状況

