

「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ついて

「安全運転サポート車」のコンセプトに係る基本的な考え方

- 高齢運転者の安全運転に資する先進安全技術を搭載したものであること（有効性）

高齢運転者による交通事故の分析を踏まえた検討が必要

- 既に実用化されている先進安全技術であって、今後、普及拡大が見込まれるものを搭載したものであること（技術の利用可能性）

先進安全技術の実用化状況・見通しを踏まえた検討が必要

高齢運転者に係る死亡事故の特徴について

- 死亡事故を類型別に比較すると、正面衝突等、人対車両、追突等が全体の約73%を占めており、当該類型に係る事故防止対策を進めることが喫緊の課題。このうち、
 - ・ 正面衝突等死亡事故及び追突等死亡事故については、75歳以上の年齢層で多くなる傾向
 - ⇒ 自動ブレーキ（対車両）・車線逸脱警報装置が効果的
 - ・ 人対車両死亡事故についても、75歳以上の年齢層で比較的多くなる傾向
 - ⇒ 自動ブレーキ（対歩行者）が効果的
- 死亡事故を人的要因別に比較すると、75歳以上の高齢運転者は操作不適が最も多いほか、ブレーキ・アクセルの踏み間違えによる死亡事故は、全体に占める割合は小さいものの、75歳以上の高齢運転者による死亡事故は、75歳未満の運転者による死亡事故と比べて約9.3倍であるなど、年齢が上がるほどブレーキ・アクセルの踏み間違えによる事故が死亡事故につながりやすい。
 - ⇒ ペダル踏み間違い時加速抑制装置が効果的
- 75歳以上の高齢運転者による死亡事故のうち、時速30km以下の危険認知速度によるものが占める割合は、75歳未満の運転者によるものと比べて約1.7倍であり、低速であっても死亡事故につながりやすい。
 - ⇒ 低速自動ブレーキ（対車両）もある程度効果的

自動車メーカーが考える高齢運転者の安全運転に資する先進安全技術 (高齢運転者事故防止対策プログラムより再掲)

- ▶ 高齢運転者の安全運転に資する先進安全技術として
 - ・ 全社が自動ブレーキとペダル踏み間違い時加速抑制装置を挙げた。
 - ・ 8社中7社が、自動切替型前照灯や自動防眩型前照灯などの先進ライト(※)を挙げた。
 - ・ 上記の先進安全技術以外にも、高齢運転者に特徴的な事故類型への対応を中心として、各社から、次頁に掲げるとおり、実用化済みの技術が挙げられた。

※ 先進ライトとは、自動切替型前照灯、自動防眩型前照灯又は配光可変型前照灯をいう。

＜参考＞ 先進ライト

- 自動切替型前照灯 : 前方の先行車や対向車等を検知し、ハイビームとロービームを自動的に切り替える機能を有するヘッドライト
- 自動防眩型前照灯 : 前方の先行車や対向車等を検知し、ハイビームの照射範囲のうち当該車両のエリアのみを部分的に減光する機能を有するヘッドライト
- 配光可変型前照灯 : ハンドルや方向指示器などの運転者操作に応じ、水平方向の照射範囲を自動的に制御する機能を有するヘッドライト

【安全運転サポート車（Ver 1.0）のコンセプト案】

- 高齢運転者による事故の発生状況を踏まえ、少なくとも、自動ブレーキとペダル踏み間違い時加速抑制装置を搭載した自動車を「安全運転サポート車（Ver 1.0）」と定義し、自動ブレーキの機能に応じて3つに区分する。
- そのうえで、車両単独事故への対応技術である車線逸脱警報装置、夜間事故（特に歩行者事故）への対応技術である先進ライトの搭載について、その技術親和性や普及状況に鑑み、「安全運転サポート車」（ワイド）にのみ追加する。
- さらに、次頁の表（再掲）に掲げる先進安全技術その他の高齢運転者による事故の防止に効果がある技術についても、各社の判断に応じ「安全運転サポート車（Ver 1.0）」の機能として追加し、普及啓発に活用できるものとする。

Ver 1.0 ※ 1	安全運転サポート車 （ワイド）	自動ブレーキ（対歩行者） ペダル踏み間違い時加速抑制装置 車線逸脱警報装置 先進ライト
	安全運転サポート車 （ベーシック+）	自動ブレーキ（対車両） ペダル踏み間違い時加速抑制装置
	安全運転サポート車 （ベーシック）	低速自動ブレーキ（対車両）※ 2 ペダル踏み間違い時加速抑制装置

次頁の表に掲げる先進安全技術その他の高齢運転者による事故の防止に効果がある技術についても、各社の判断に応じ、安全運転サポート車の機能として追加し、普及啓発に活用できるものとする。

※ 1 平成29年度から実施する官民をあげた普及啓発のための定義

※ 2 作動速度域が時速30km以下のもの

安全運転サポート車の主な追加機能オプション

事故類型		対応する先進安全技術
人対車両	横断中	衝突警報
	交差点における事故	交差点安全支援機能（TSPS/DSSS）
	低速走行中の事故（後退時等）	アラウンドビューモニター リアビューモニター
	夜間・薄暮時における事故	オートライト
車両相互	正面衝突	車線逸脱警報装置、車線維持支援制御装置、ふらつき注意喚起装置
	正面衝突（逆走起因）	道路標識認識装置 逆走防止装置（カーナビ連携）
	追突	車間距離制御装置、衝突警報【再掲】、先行車発進お知らせ機能
	出会い頭衝突	道路標識認識装置【再掲】
	進路変更時衝突	後側方接近車両注意喚起装置
	交差点における事故	交差点安全支援機能（TSPS/DSSS）【再掲】
	低速走行中の事故（後退時等）	アラウンドビューモニター【再掲】、リアビューモニター【再掲】 後退時接近移動体注意喚起・警報装置
車両単独	車線逸脱警報装置【再掲】、車線維持支援制御装置【再掲】 ふらつき注意喚起装置【再掲】	
その他	ヘッドアップディスプレイ	

普及啓発の目的と進め方

(1) 普及啓発の目的

自動ブレーキ等の一定の運転支援機能を備えた車（「安全運転サポート車」）の普及を促進することにより、高齡運転者による交通事故の発生の防止や被害の軽減を図る。

(2) 普及啓発の進め方

- 高齡運転者及びその家族を主たる対象として実施する。
- 副大臣等会議の構成省庁のみならず、関係府省、地方公共団体、都道府県警察、自動車関係・交通安全関係の団体・企業などの関係者に広く協力を求め、官民協働の国民運動として展開する。
- 高齡者の主要な情報源であり、訴求効果が高いと考えられる新聞・テレビ等の媒体を最大限活用し、安全運転サポート車の認知度を向上させるとともに、自動ブレーキ等の先進安全技術を体験する機会の増加を図り、高齡運転者への安全運転サポート車の普及を促進する。

普及啓発におけるメッセージ

主なメッセージ

- 加齢に伴い、高齢の方は交通事故を起こしやすくなること（必要性）
- 安全運転サポート車は、交通事故の防止効果や被害軽減効果が高いこと（有用性）
- 高齢の方が自動車を購入したり、借りたりする際には、安全運転サポート車を是非選んで頂きたいこと（推奨）
- 安全運転サポート車などの運転支援機能を持つ車は正しく運転すれば安全性が高いが、まだ万能ではないため、装置が作動しない場合などの注意点を正しく理解した上で、決して過信せず、引き続き模範となるベテランドライバーとして安全運転を心掛けて頂きたいこと（留意点）

当面の普及啓発策

平成29年4月以降スタートできるものから、順次開始

- 平成29年度・30年度を「安全運転サポート車」の普及啓発の重点期間とする。
- 内閣府が中心となって推進している全国交通安全運動等の関係の行事・イベントとも連動させる。

(1) 広報活動の積極的展開

例：ホームページ等による広報、啓発チラシの配布など

(2) 先進安全技術の体験機会の拡大

例：商業施設、自動車教習所、自動車ディーラー、自治体等の連携による自動ブレーキ等の体験試乗会の実施など

第2回会合後に、国から自動車関係・交通安全団体等の関係者に対し、安全運転サポート車の普及啓発運動に対する協力を要請するとともに、関係者による普及啓発の取組を取りまとめ、ホームページにて公表。

第2回、第3回の審議事項

第2回（平成29年2月28日）

1. 安全運転サポート車のコンセプト案（要件・位置付け、自動車メーカー意見等）
2. 当面の普及啓発策の事例（アイデアの集約）
3. 任意自動車保険のA S V割引の導入（スケジュール状況、着実な実施に向けた見通し等）

第3回（平成29年3月中旬～下旬）

1. 安全評価制度（自動車アセスメント）のあり方（アイデアの集約）
2. 基準策定の方向性
3. その他の支援策（アイデアの集約）
4. 中間取り纏め