

高齢運転者による交通事故防止対策について

国土交通省自動車局
技術政策課

背景・課題

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、官民が連携した**高齢運転者による交通事故を防止**するための取組みが必要

目標

2020年までに自動ブレーキの新車乗用車搭載率を9割以上とする
(平成28年時点 66.2%)

国土交通省の対応

平成29年1月に関係省庁副大臣等会議を設置し、「安全運転サポート車」の普及啓発を推進

1. 「安全運転サポート車」のコンセプトの特定

ワイド

ベーシック・ベーシック+

自動ブレーキ **踏み間違い事故防止**

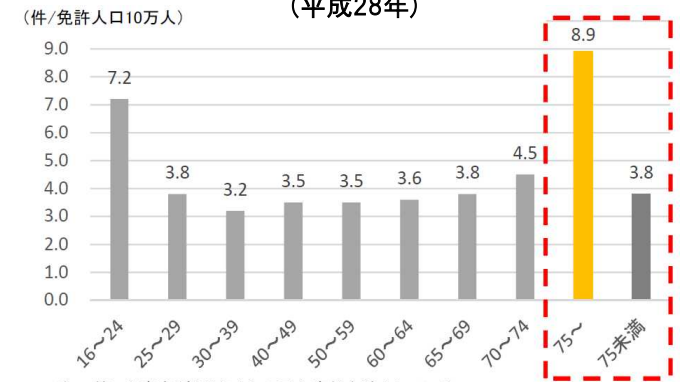
(トヨタ自動車HPより)

車線逸脱防止

先進ライト

(スズキHP、トヨタ自動車HPより)

第1当事者の年齢層別免許人口10万人当たり死亡事故件数 (平成28年)



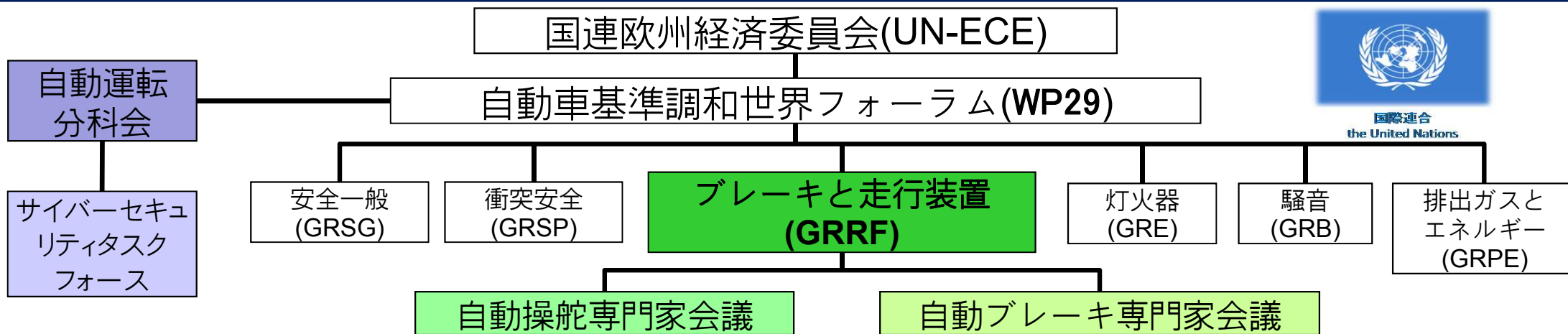
注1: 第1当事者が原付以上の死亡事故を計上している。
注2: 平成28年12月末現在の免許人口10万人当たりで算出した数である。

2. 「安全運転サポート車」の普及啓発

- ◆ 愛称(セーフティー・サポートカーS(略称:**サポカーS**))を冠し、官民を挙げて**普及啓発**に取り組む。
- ◆ 自動ブレーキなどの先進安全技術について**国際基準化を主導**し、**安全基準の策定**を促進。
- ◆ 基準策定までの間、自動車メーカー等の申請に応じ、**自動ブレーキの性能を国が認定する制度**を昨年度末に創設し、**今年度から自動車メーカー等から申請があった乗用車に係る試験を行い、結果を公表**する予定。
- ◆ **自動車アセスメントの拡充**や、任意自動車保険のASV割引の導入等により、サポカーSの普及啓発・導入促進を図る。

国連における自動運転の車両に関する技術基準の検討体制

- 国連WP29において、自動運転に係る基準等について議論する「自動操舵専門家会議」及び「自動運転分科会」が活動している。
- 自動ブレーキの基準について議論する「自動ブレーキ専門家会議」が2017年11月に設立
- 今後、有人でのレベル3以上の自動運転技術についても技術基準策定の検討を行う。



会議体	役職	最近の主な成果
自動運転分科会	議長：日、英	<ul style="list-style-type: none"> 自動運転車両の安全基準の検討 2017年11月、レベル3以上のより高度な安全基準作りの検討開始
サイバーセキュリティタスクフォース	議長：日、英	<ul style="list-style-type: none"> サイバーセキュリティガイドラインの成立 (2017年3月) ガイドラインを補足する具体的要件の検討 (2018年6月成立予定)
ブレーキと走行装置 (GRRF) 分科会	議長：英 副議長：日	衝突被害軽減ブレーキをはじめ、自動運転技術に関する各種基準案を関係主要国の合意の下、取りまとめ
自動操舵専門家会議	議長：日、独	<ul style="list-style-type: none"> 自動で車線維持を行う自動ハンドル操作の基準の成立 (2017年3月) 自動で車線変更を行う自動ハンドル操作の基準の合意 (2017年12月)
自動ブレーキ専門家会議	議長：日、EC	乗用車の自動ブレーキの基準を策定する (2017年11月に設立)

自動ブレーキの性能認定制度の創設について

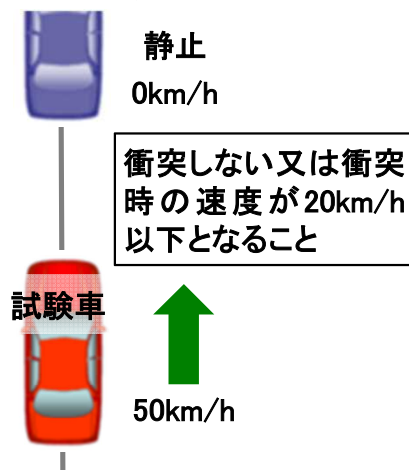
1. 制度の概要

- 対象：乗用車のうち、自動車メーカー等から本制度に係る申請があったもの
- 認定の要件：以下の①～③の要件を満たすこと。
 - ① 静止している前方車両に対して50km/hで接近した際に、衝突しない又は衝突時の速度が20km/h以下となること。
 - ② 20km/hで走行する前方車両に対して50km/hで接近した際に、衝突しないこと。
 - ③ ①及び②において、衝突被害軽減ブレーキが作動する少なくとも0.8秒前までに、運転者に衝突回避操作を促すための警報が作動すること。
- 結果の公表：認定を受けた自動車の情報を国土交通省HP等で公表。

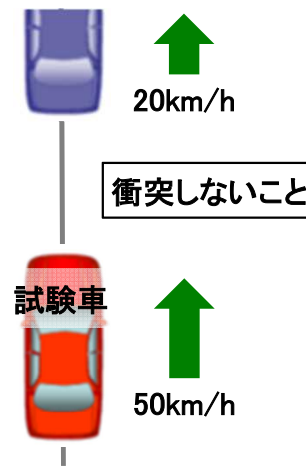


認定試験のイメージ

① 静止車両に対する試験



② 走行車両に対する試験



2. スケジュール

今年度から自動車メーカー等から申請があった乗用車に係る試験を行い、結果を公表する予定。



試験用ターゲット

自動車アセスメントの概要

- 自動車ユーザーがより安全な自動車を選べるようにするとともに、自動車メーカーによる、より安全な自動車の開発を促進するため、自動車の安全性能の評価・公表を行う自動車アセスメント事業を平成7年度から実施。
- 市販の自動車を対象とした衝突時の乗員や歩行者の安全性を評価する「衝突安全性能評価」や、事故を未然に防ぐ技術を評価する「予防安全性能評価」、市販のチャイルドシートを対象とした安全性能評価を行い、その結果を公表。

試験の実施

<衝突安全性能評価>

- フルラップ前面衝突試験
- オフセット前面衝突試験



H7年度～



H12年度～

- 側面衝突試験



H11年度～

- 後面衝突頸部保護性能試験



H21年度～

- 歩行者頭部保護性能試験
- 歩行者脚部保護性能試験



H15年度～



H23年度～

<予防安全性能評価>

- 被害軽減ブレーキ(対車両)

H26年度～



- 車線はみ出し警報

H26年度～



- 後方視界情報提供

H27年度～



- 被害軽減ブレーキ(対歩行者)

H28年度～



昼間の評価

H30年度～



夜間の評価

- 車線はみ出し抑制

H29年度～



- ペダル踏み間違い時加速抑制装置

H30年度～



※日産自動車HPより

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



- 予防安全性能評価のイメージ

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

自動ブレーキ

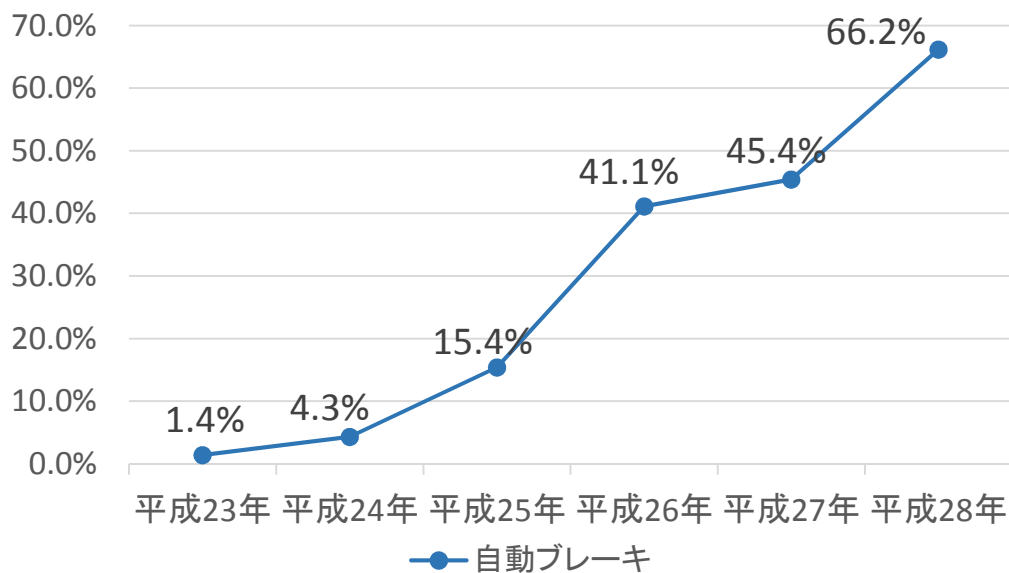
前方の車両等との衝突を予測して、衝突被害を軽減する装置



作動イメージ図

新車搭載台数(平成28年)

2,480,672 台
(生産台数の66.2%)



ペダル踏み間違い時加速抑制装置

アクセルの強い踏込を検知した場合に、加速を抑制する装置

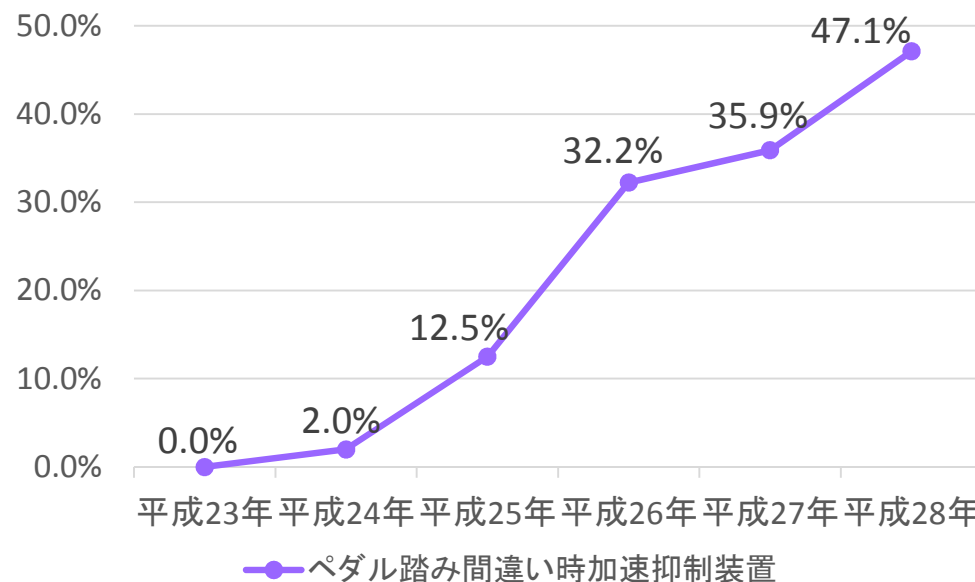


作動イメージ図

新車搭載台数(平成28年)

1,764,354 台
(生産台数の47.1%)

※機構や性能はメーカーや仕様により異なる



※装着率: 1年間に生産される自動車のうち、技術が装着される車両台数の割合