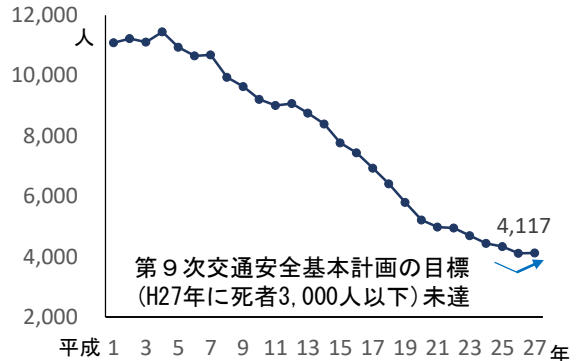


交通事故の現状

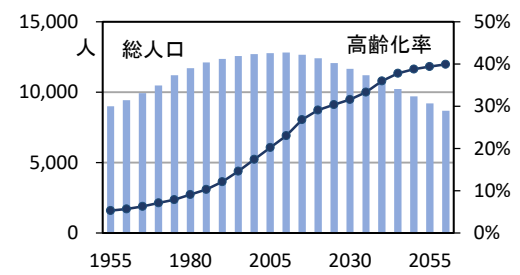
交通事故死者数が15年ぶりに増加(平成27年4,117人)



- 【主な傾向】
- ・死者の約5割は歩行者と自転車
 - ・死者の半数超は65以上の高齢者
 - ・高齢者が加害者となる死亡事故が25%超で最多
 - ・歩行者死亡事故の7割は夜間

※ 長野県軽井沢町スキーバス事故等の重大事故も発生

社会の変化・技術の発展



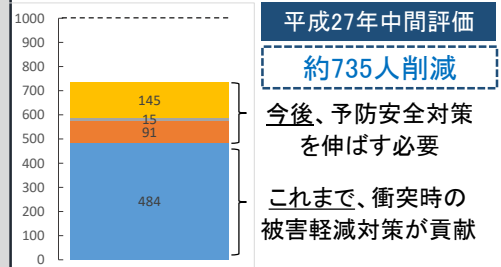
- 少子高齢化の進展
- 地方の過疎化と公共交通の衰退
- 自動車ニーズの変化
- 先進安全技術、自動走行技術の発展
- 自動車基準の国際調和の進展

第10次交通安全基本計画

計画年度:平成28~32年度
平成32年までに死者数2,500人以下

車両安全対策の数値目標

平成32年までに車両安全対策により年間死者数を1,000人削減(平成22年比)



これまでの車両の安全対策

①「衝突時の被害軽減対策」、②「車両の構造装置に起因する事故の防止」が中心

新たな視点

これまでの車両の安全対策に加え、**先進安全技術の活用により「人」に起因する事故を未然に防止**

車両安全対策の4つの柱

交通事故の大幅低減に寄与

子供・高齢者の安全対策

- 1. 子供の安全対策**
 - ・チャイルドシートの機能向上
 - ・運転者の周辺・後方視界の向上 等
- 2. 高齢者が被害者となる事故対策**
 - ・高齢歩行者が車に気づきやすくなる対策(特に夜・薄暮時)
 - ・自動ブレーキ等による衝突回避 等
- 3. 高齢者が加害者となる事故対策**
 - ・誤操作時に被害を軽減する対策
 - ・「道」との連携による逆走対策 等

歩行者・自転車乗員の安全対策

- 1. 歩行者の安全対策**
 - ・衝突時の保護基準の強化・拡充
 - ・運転者と歩行者が互いに気づきやすくする対策(特に夜・薄暮時)
 - ・自動ブレーキ等による衝突回避
 - ・電気自動車等の「静かな車」対策 等
- 2. 自転車の安全対策**
 - ・自転車乗員の頭部保護基準の検討
 - ・自動車と自転車が互いに気づきやすくする対策(追突対策等) 等

バス・トラックによる重大事故低減に寄与

大型車がかからむ重大事故対策

- 1. 先進安全技術の積極的搭載**
 - ・効果の高い先進安全装置の購入補助、義務化等を通じた普及促進 等
- 2. 健康起因の事故への対応**
 - ・ドライバー異常時対応システムの早期実用化と高度化 等
- 3. 運行管理、運転者教育の高度化**
 - ・貸切バスへのドライブレコーダの義務付け
 - ・次世代運行記録計の購入補助 等

将来の交通事故大幅低減に寄与

自動走行など新技術への対応

- 1. 自動走行技術の安全な普及**
 - ・高速道路における自動走行技術に関する国際基準の整備
 - ・サイバーセキュリティ、使用過程時の性能維持に係る基準の整備 等
- 2. 電動車両・小型モビリティ**
 - ・電気自動車、燃料電池車等の基準拡充
 - ・超小型モビリティ、搭乗型移動支援ロボットの実証実験の継続 等

他の交通安全対策との連携

- 「道路交通環境の整備」との連携
- 「交通安全思想の普及徹底」との連携
- 「安全運転の確保」との連携
- 「救急・救助活動」との連携

その他の検討事項

- 交通事故調査の拡充
- 自動走行技術による運転支援のあり方
- 自動車アセスメントの拡充と安全基準との一層の連携
- 安全性確認と性能維持に係る仕組み
- 将来の「完全自動走行」の安全かつ円滑な実現のための車両基準のあり方