

第11次交通安全基本計画に対する要望

2020年12月10日
日本自動車工業会

第11次交通安全基本計画に対する自工会の要望

➤ はじめに

一般社団法人日本自動車工業会（以下、自工会）では、我が国自動車工業と関連産業の健全な発達を図り、もって持続可能な経済及びモビリティ社会の実現、更には社会課題の解決に寄与することを目的に活動しています。自動車産業が社会に与える影響がますます大きくなる中、従来にも増して自工会の役割と使命を自覚し、豊かなクルマ社会の実現に向けて積極的に取り組んでいます。

今般、「第11次交通安全基本計画」策定に際し、自工会のこれまでの活動成果等を踏まえ、本要望をとりまとめました。

➤ 要望する課題

- ①自工会が取り組む活動の課題
- ②自工会として継続して対応いただきたい課題
- ③自工会に関連する課題

要望項目

1. 高齢者対策
 - (1) 高齢者向け交通安全教育普及活動の推進
 - (2) 高齢者の運転技能向上
 - (3) サポカー限定免許導入への対応
2. 運転免許取得年齢層への対応
 - (1) 高校生の自転車交通安全教室
 - (2) 高校生の二輪車安全運転指導
3. 事故自動通報システム普及促進/ドライバー-異常時対応システム
 - (1) 事故自動通報システムの普及促進
 - (2) 医療機関と連携したドライバーモニタリングの実用化に向けた研究開発の促進
4. ITS・自動運転インフラの整備促進
 - (1) 通信インフラ（協調型ITS）等の環境整備
 - (2) 緊急車両が安全に交差点通過可能なインフラの普及
5. 安全・安心な道路交通環境の整備
6. 安全な自動運転を実用化するための制度

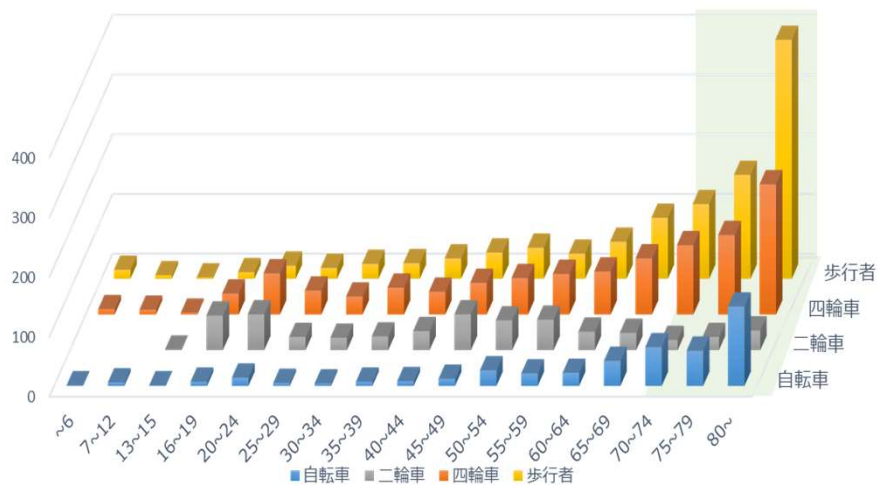
1. 高齢者対策

(1) 高齢者向け交通安全教育普及活動の推進

- 自工会では、高齢ドライバーのための交通安全教育プログラムを開発。自治体での交通安全啓発の普及を推進してきた。
- 関係省庁・自治体等の連携により、地域の交通事情に応じた高齢者への交通安全教育を拡大していただきたい。

- ・ 高齢者による死亡事故は減少傾向にあるものの、高齢になるほど、事故比率は増加する傾向にある。
- ・ 高齢者の状態別交通事故死亡者数は、歩行中が最も多く、自動車や自転車乗車中も多い。
- ・ 人口減少や高齢化が進んでいる地域、公共交通機関が発達している地域、自動車や自転車を運転せざるを得ない地域等、地域により交通事情は様々である。

2019年度 年齢層別 状態別死者数



参考) 2019年 ITARDA交通事故統計表データより

- ・ 自工会では活力ある長寿社会に向けて、高齢ドライバーの運転行動、安全意識、生活活性度(いきいき生活)を高め、アクティブな社会参加の実現に少しでも貢献することをねらいに2008年から、高齢運転者に運転の機会を提供、自身の運転能力の過信や限界を安全運転講習会通じて啓発してきた。



2018年7月
お試しDVD追加
(右図)



自工会発行2020年改訂版 リーダー用教材

1. 高齢者対策

(2) 高齢者の運転技能向上（維持・把握）

- 高齢運転者は、運転に必要な認知・判断・操作の身体的能力が低下。安全不確認や操作不適による事故が多い。
 - 自身の運転能力を把握させるための講習プログラム開発に向け、産官学で連携した高齢運転者の運動&認知能力の調査研究体制を立ち上げて、推進していただきたい。
- ・ 高齢運転者は、18歳前後に免許を取得してから空白の50年といわれるほど、運転技能は自己流、運転は過信の傾向にある。一方、安全運転を継続していくためには、認知・判断・操作の身体能力低下は、本人では判断できず、第三者によるアドバイスや運転機会が必要である。また運転に限界を感じる人は、早期に免許返納や代替手段が必要である。
 - ・ 自工会では1996年から安全運転実技講習会を通じて、高齢運転者に運転の機会を提供。自身の運転能力の過信や限界を講習会を通じて啓発してきた。

(参考例) シニアドライバースクール（日本自動車連盟・全日本交通安全協会・自工会共催、警察庁・国交省・都道府県警察署等後援）
 高齢移行期（50～64歳）を含む高齢ドライバー（免許取得後1年以上）を対象とし、高齢者の身体機能や運転特性に応じたカリキュラムにより、自らの運転を振り返り、安全運転に繋げていくことを目的に開催。直近ではASV(サポカー)の試乗に加え、「いきいき運転講座」や特に事故の多い信号のない交差点で通過方法をタブレットを使用し、自覚を促し実施。2019年度は49回874名（累計、10,700名）。以下の写真は講習会の一例

「いきいき運転講座」座学



「死角」の確認



見通しの悪い交差点での通過方法



ASV（サポカー）の同乗体験



1. 高齢者対策

(3) サポカー限定免許導入への対応

今後の高齢運転者の運転免許制度として、政府が検討している安全運転サポート車に限定するなどの限定条件付免許の導入においては、次の対策が必要である。

- サポカーの機能は交通事故低減に有効だが、限界があり万能ではないため、過信につながらない正確な情報の周知。
- サポカーの普及拡大施策の推進。
- すでにサポカーをお買い求めいただいたお客様の車両が無駄にならない制度設計。

- 昨今、ブレーキとアクセルの踏み間違いによる事故や高速道路等の逆走など、高齢ドライバーによる交通死亡事故が社会的な問題となっている。一方、地方ではクルマ以外の公共機関等が困難など、通院や買い物などの日常生活を継続していくためにはクルマは必要であり、免許を返納せずに長く運転を続けていきたいという高齢者も多い。
- こうした中、サポカーなど先進運転支援技術が搭載されたクルマの普及は交通事故の低減に有効である。一方、その機能には限界があり万能ではなく、そのことを運転者に正しくご理解いただき、機能を過信することなく、引き続き安全運転に心がけていただくことが重要である。
- 先進安全技術を搭載した車両が開発され販売されたとしても、普及しなければ、交通事故削減の効果は期待できない。
- 制度設計においては、現在普及しているサポカーの実態を踏まえた対応が必要である。

2. 運転免許取得可能年齢層への対応

(1) 高校生の自転車交通安全教室

- 交通安全教育は学校安全教育に位置づけられているが、不十分。この年代には自転車安全利用5則*のルールや法律、事故時の賠償責任など安全教育が必要。
- 自工会では、教育委員会、教員、自動車教習所が連携したモデル事業を実施・検証し、このほど好事例集をまとめた。今後、本好事例集等を活用して全国の高等学校で交通安全教育を拡大していただきたい。

参考* 1. 自転車は、車道が原則、歩道は例外 2. 車道は左側を通行 3. 歩道は歩行者優先で、車道寄りを徐行 4. 安全ルールを守る (飲酒運転・二人乗り・並進の禁止) 5. 子どもはヘルメットを着用 (平成19年7月10日交通対策本部決定)

- ・ 大都市を中心に運転免許の取得年齢は上昇傾向。若者が交通教育に触れる機会は少なくなっている。
- ・ 自転車関連事故件数は減少傾向である一方、全事故に占める自転車事故の比率は近年2割で推移している。



法令・KYT・アクティブラーニング等の座学学習



イヤホン使用の危険等の実技講習

(参考) 自工会の地域連携型高校生向け自転車交通安全教育推進事業(2015~2019年)

高校生を四輪車プレドライバー(免許取得段階)として重要な交通安全教育と位置づけ、自転車交通安全教育を自動車との安全な共存を目指し、地域密着型高校生向け自転車交通安全教育モデル事業を実施してきた。

県教育委員会、学校教員、地域自動車教習所(地域の交通安全センター)と共同でモデル事業を実施。2019年度は兵庫県、山形県で21高校、3,401名が受講

2. 運転免許取得可能年齢層への対応

(2) 高校生の二輪車安全運転指導

- 運転免許の取得可能年齢層は正しい交通行動を身に付けさせる重要なステップ^o。しかし、多くの高等学校で二輪車など運転免許取得を禁止し、安全運転教育が実施されていない。学校に隠れて二輪車に乗る生徒が事故を起こしている。
 - 二輪車に乗る高校生に対し安全運転教育を全国的に普及させるために、文部科学省、教育委員会、教育現場の理解促進および二輪車業界と官民連携の取り組みの推進をお願いしたい。
- ・ 二輪車業界では高校生に対する二輪車安全運転教育の必要性を訴求、“隠れ乗り”事故をなくし、二輪車に乗車するすべての高校生に効果的な安全運転教育を届ける必要があると考えている。
 - ・ 2019年4月、埼玉県では二輪車禁止措置を解除し、生徒の交通安全をどの様に担保するのか具体的な取り組みについて検討。教育委員会が主体となり、交通安全協会、日本二輪車普及安全協会、教習所協会、県警本部等と協力し、二輪車に乗る生徒を対象にした安全運転講習を県内の各地域で実施している。
 - ・ こうした取り組み事例を、是非参考に、推進していただきたい。

(参考) 埼玉県教育委員会主催による高校生の自動二輪車等の安全運転に関する指導



3. 事故自動通報システム普及促進/ドライバー-異常時対応システム

(1) 事故自動通報システムの普及促進

- 自動車メーカーでの事故自動通報装置の採用は進みつつあるが、利用者にサービスの有効性の理解を促し、普及による交通事故死者の低減につなげるためには、アセスメントを含めその認知度を高める広報啓発活動の促進が必要。更なる普及に向け、関係省庁で策定された接続ガイドライン等を踏まえた緊急通報サービス全体の効果評価を実施し有効性を公表していただきたい。
 - また、今後の普及を見据え、公的な接続機関(PSAP*)の設置など、環境整備を推進していただきたい。
- ・ 事故自動通報システム (ACN、AACN*) は、早期かつ的確な救助活動を行うため、「第10次交通安全基本計画」においても、通信司令室等での位置情報の地図画面表示等を進めることなどにより格段の普及、高度化を図るために必要な環境整備が謳われている。また、事故自動通報装置については技術基準を盛り込んだ保安基準の改正が行われ、自動車アセスメントでの評価も開始されており、国内において自動車メーカーによるサービス採用の動きが活発化しつつある。利用者等にサービスの有効性を伝え、更なる普及促進が必要である。
 - ・ ドライバーの体調急変等が原因で生じる事故は、周囲の人を巻き込む悲惨な事故に繋がりがやういことから、大きな社会問題となっている。こうした事故対策として、国交省はASVで検討されてきたドライバー異常時対応システムの技術指針を2017年に発行し、2018年6月には、当システムを搭載したバスが初めて市場導入された。実用化は始まったばかりであるが、今後は一般車両を含めて一層の普及が期待されている。

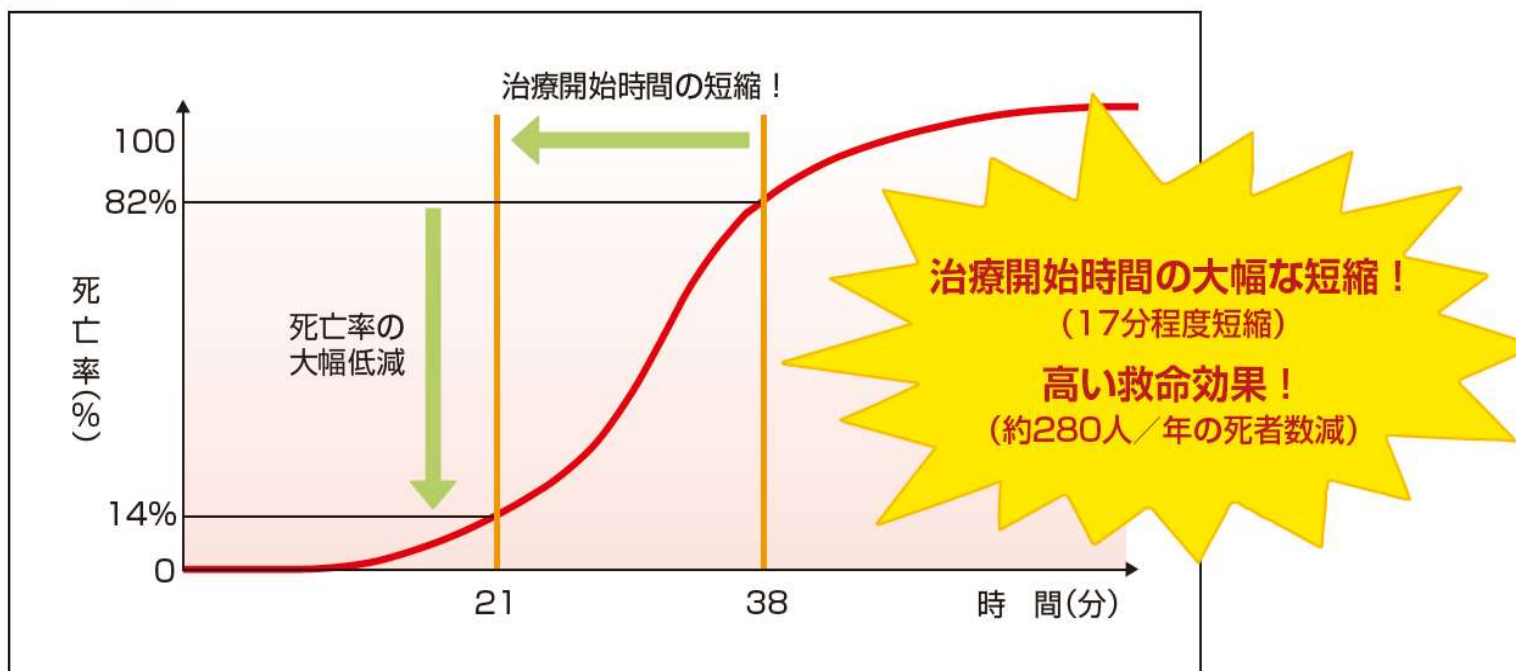
参考* : PSAP : Public Safety Answering Point (eCallシステムの緊急連絡センター)

AACN : Advanced Automatic Collision Notification (先進事故自動通報システム) / ACN : 自動緊急通報システム

エアバッグが展開するような大きな交通事故が発生した時に、自動車から自動的に通報される事故時の情報に、車内乗員の傷害の状況を予測することができる情報が含まれている。

「先進事故自動通報システム(AACN)」の効果

■ 事故発生からの時間経過と死亡率 - 大量出血例 -



「先進事故自動通報システム(AACN)」を備えた自動車の普及が進んだ場合、事故発生から医師による治療開始までの時間が飛躍的に(17分程度)短縮できるため、交通事故による死者数を年間当たり約280人減らせる可能性があります。

出展：独立行政法人 自動車事故対策機構

3. 事故自動通報システム普及促進/ドライバー-異常時対応システム

(2) 医療機関と連携したドライバーモニタリングの実用化に向けた研究開発の促進

- **ドライバー異常検知システムの実用化に向けたシステム開発と基準作りを行うためには、自動車メーカー単独では開発が困難であり、工学と医学の融合が必要。ドライバーの心身の状態を検出する方法、ドライバー異常の予兆を検出するシステムの開発、異常判断方法と判断基準に関する研究開発の促進をお願いしたい。**
 - **タクシーなどでドライバーの異常に乗客が気づき、非常停止ボタン等を操作することで車両を停止させるといったシステム運用においては、非常停止ボタンの設置基準、乗客への周知方法などの課題に対する対応の検討が必要。**
-
- **ドライバー異常検知の要件は示されているものの、具体的な手段については明確化されていない。このシステムを実現するためには医学的なアプローチによる研究開発が必須である。**
 - **一方、乗客がドライバーの異常に気付いた場合に車両を非常停止させるシステムも、事故のダメージを最小限にするうえで有力な仕組みになり得る。**

4. ITS・自動運転インフラの整備・普及促進

(1) 通信インフラ（協調型ITS）等の環境整備

- 世界初の路車間・車車間通信を活用した協調型ITSサービス「ITS Connect」は、交通事故防止だけでなく自動運転社会の実現のためにも重要であり、普及促進が必要。2015年に官民連携により実用化した。信号情報配信用のインフラの整備が進んでいない。全国規模での整備を進めて頂きたい。
 - SIP自動運転東京臨海部実証実験における信号情報配信システムの検討は、引き続き産官学連携による社会実装を想定した研究開発を継続できる環境構築が必要。実証実験で構築された路側システムと設備のレガシー化もお願いしたい。
- ・ 「ITS Connect」は、20万台規模の車載機搭載車両が市場に投入されたが、路側機は全国で約100基にとどまっており、自動車メーカーとして更なる車載機搭載の計画が立てられない。
 - ・ グローバルに見ても、欧州では今後、年間数十万台規模で車載機が普及する見込みとなっている。米国では約9千基の路側機が既に設置され、欧州でも幹線道路を中心に約6千kmにおよぶ設置が進んでおり、協調型ITSサービスがいよいよ本格化する見通しである。
 - ・ SIP実証実験により、自動運転車両にとって車載センサーを補完する冗長化手段、及び交差点を安全かつスムーズに通過するための情報として、協調型ITSの信号情報の有効性が確認された。早期自動運転社会の実現と、国際競争力の観点から、対応インフラを早急に整備頂きたい。
 - ・ 信号情報配信方式は、ITS無線路側機による路車間通信を活用したV2Iに加え、セルラー網を活用したV2Nについても、自動運転や安全運転支援のための精度や信頼性の確保、運用面、費用負担等について現在検討中。今後も研究開発が継続可能な環境が必要である。
 - ・ SIP実証実験で構築された最先端のデジタルインフラをレガシー化し、国民に広くその利便を提供する事は自動運転の普及にとっても有効である。

4. ITS・自動運転インフラの整備促進

(2) 緊急車両が安全に交差点通過可能なインフラの普及

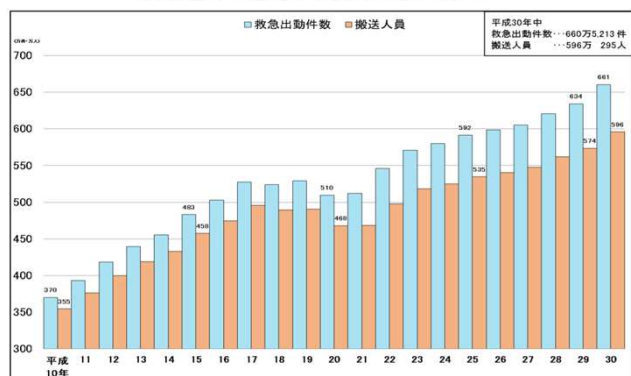
- 既に実用化されている「ITS Connect」と「FAST(現場急行支援システム)」の組み合わせによって、交差点通過時の事故低減と救急搬送時間短縮の両立が期待出来るため、効果的な交差点の抽出と実用化仕様、インフラ設置の方策を検討していただきたい。

- 交差点における緊急車両と一般車両との事故防止として救急車を例に上げると、多くの消防本部が赤信号交差点進入時の"二段階停止"を導入しているが、これは安全な交差点通過を可能とする一方、一般車両が停止しない事態を招き、搬送時間の延伸につながるなどの悪循環も生じているとの見解もある。よって、時間をかけて安全を確保することとは別の、事故防止と時間短縮を両立させる対策が必要である。

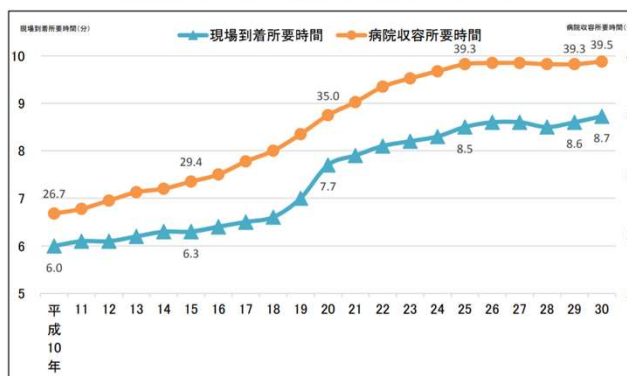
参考*：現場急行支援システム（FAST）とは、緊急車両に対して経路等に関する情報を伝達するとともに、優先信号制御を行うことにより、現場までの到着時間の短縮、緊急走行時の交通事故の防止等を図るシステム。

- 近年、救急車の出動回数の増加に伴う緊急搬送時間の短縮や緊急搬送時の事故防止が喫緊の課題になっている。

<緊急出動件数の推移>



<現場到着・搬送時間の推移>



総務省消防庁発行
「令和元年版 救急・救助の
現況」から引用

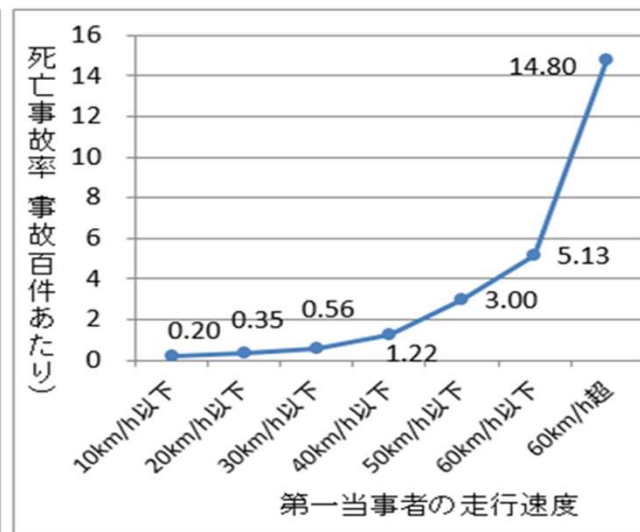
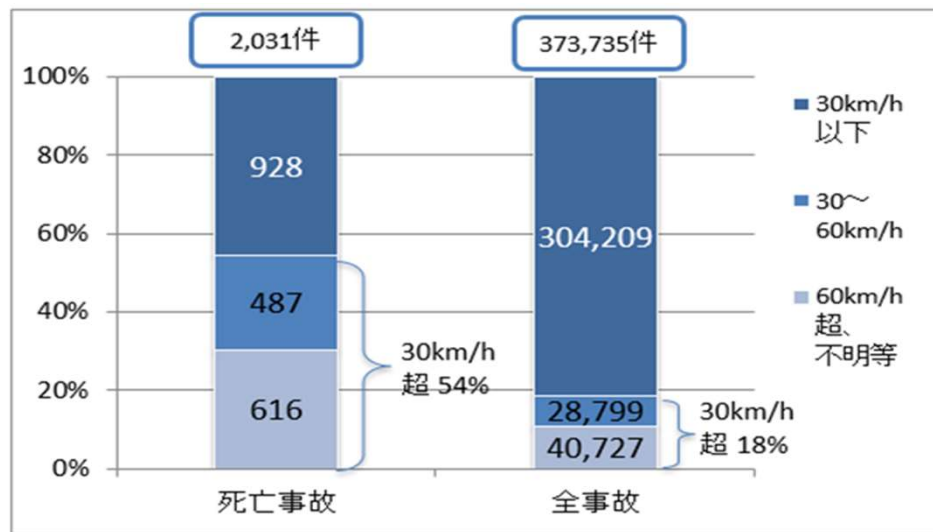
5. 安全・安心な道路交通環境の整備

(1) 子供をはじめとする歩行者の安全の確保と歩車共存空間の整備

- 生活道路の速度抑制や生活ゾーンと無関係な自動車の進入を抑止するため、ゾーン30の指定に加え、一方通行化による路側帯の確保、ハンプ等の物理デバイスの設置は有効。
- 生活道路の交通事故ゼロを目指し、小学校、保育園、幼稚園等の周辺へのゾーン30・生活道路対策エリアの全国展開など、国と自治体が連携し歩車共存空間を整備していただきたい。

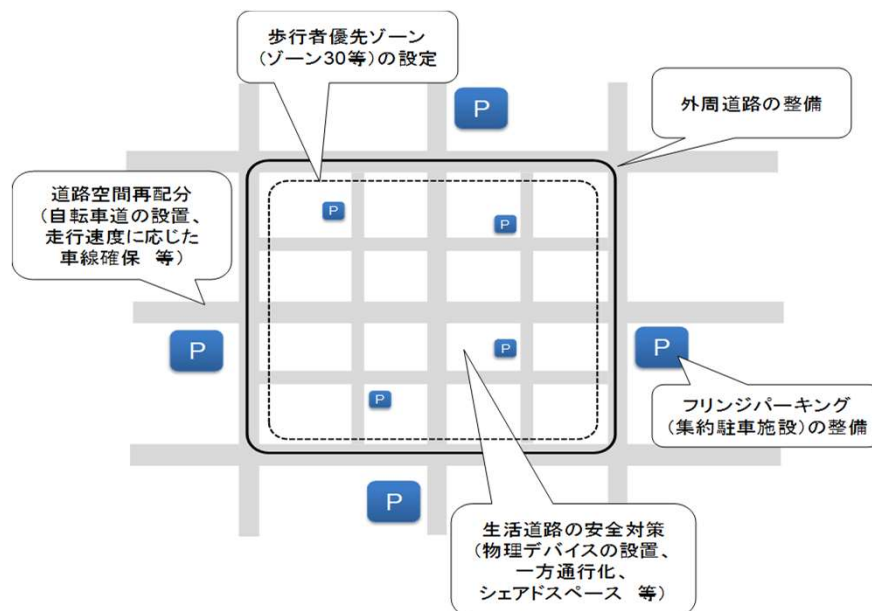
- 昨年12月、昨今の事故情勢を踏まえた交通安全対策に関する関係閣僚会議において、昨年6月に取りまとめた交通安全の緊急対策の進捗状況について、「未就学児を始め、子供が日常的に集団で移動する経路の緊急安全点検」の結果、全国で延べ36,000箇所（うち、道路管理者による対策箇所は約28,000箇所）に上る対策が必要であるとの報告があった。
- 生活道路において走行速度が30km/hを超えるケースでの死亡事故が過半数を占めている。

(次ページ参照)



○生活道路（車道幅員5.5m未満の市区町村 30km/hを超えるケースでの死亡事故が54%（1,103件、速度不明含む）を占めている。

○死亡事故率は、速度30~40km/hを境に上昇
（公財）交通事故総合分析センター「交通事故集計ツール」より自工会作成



■ 一方通行による路側帯確保



■ 横断歩道上のハンプ設置



5. 安全・安心な道路交通環境の整備

(2) 道路の整備改良、標識等の視認性向上、道路空間の有効活用

- 暫定二車線区間の四車線化や逆走対策をはじめ「高速道路における安全・安心計画」に基づく事業の実施。高機能舗装、ラウンドアバウト等、道路の整備改良をお願いしたい。
- 道路標識等については、文字の大型化、照度アップ^o、多言語対応、信号LED化、着雪対策、高輝度化等を推進し更なる視認性向上をお願いしたい。
- 無電柱化、空間再配分、道路上空の活用、駐車スペース確保等、道路空間の有効活用をお願いしたい。

【標識等の視認性向上 等】

- ・文字の大型化、情報量・色彩の工夫、夜間発光
- ・信号機のLED化、着雪対策
- ・トンネルや交差点の照明アップ
- ・外国人向けの多言語対応
- ・高速道路ナンバリング



【道路の整備、改良】

- ・高機能舗装
- ・ラウンドアバウトの整備
- ・右折レーン、ランブルストリップスの整備
- ・高速道路における逆走対策の推進(物理的・視覚的対策、新技術の活用等)



従来舗装

高機能舗装

6. 安全な自動運転を実用化するための制度

- 自動運転レベル4を想定した道路交通法改正に向け、警察庁で推進している安全な自動運転を実用化するための制度の在り方に関する検討においては、官民が連携して取り組んでいる様々なサービスや自動運転技術の開発動向等を踏まえ、タイムリーな検討をお願いしたい。
 - 自動運転技術は日々進歩しているため、自工会としてもこの取り組みをサポートしていきたい。
-
- 令和元年5月、第198回国会において、自動運行装置を使用する運転者の義務や作動状態記録装置による記録に関する規定の整備等を内容とする道路交通法の一部を改正する法律が成立。本改正では、道路運送車両法の改正と相まって、SAEレベル3の自動運転車が安全に道路を走行することができるよう規定が整備された。
 - 警察庁では、上記に引き続き「自動運転の実現に向けた調査検討委員会」を開催。本委員会において、SAEレベル4を想定した道路交通法改正に向けた検討が開始されている。この委員会には、自工会からも構成員として参画している。

END