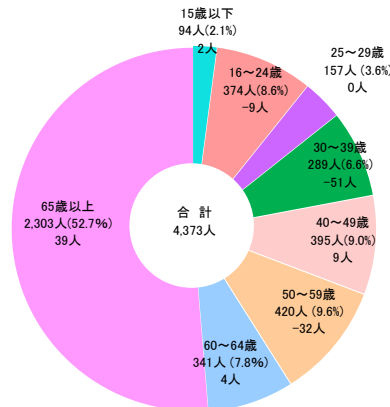


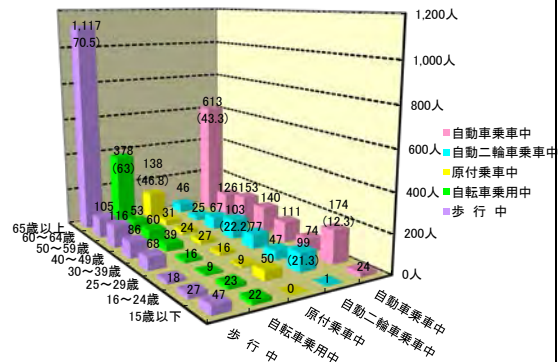
【参考 4】交通事故死者数削減にあたっての高齢者の位置付け

- 交通事故死者の過半数が高齢者であり、多くが歩行中または自動車の運転中に事故が発生。このため、今後、高齢者が安心して運転できる車両の開発と、高齢者の歩行中における安全対策が必要。
- 一方、交通事故負傷者は、各年代に広がっており、別途対策が必要。

年齢層別交通事故死者数（H25 年）



状態別・年齢層別交通事故死者数（H25 年）



(出典) 平成 26 年版交通安全白書

(注) なお、交通事故負傷者数では、高齢者（65 歳以上）の割合は 14%のみ。

＜自動走行システムの普及に向けた社会受容面・制度面での取り組み＞

また、自動走行システムの市場化・普及にあたっては、研究開発・技術戦略だけではなく、社会受容面・制度面での環境整備に取り組むことが前提となる。

このため、まずは、準自動走行システムについては、運転における自動車の関与の割合が高くなるということを踏まえ、社会受容面やヒューマンファクター等に関する表 8 に掲げられた課題について、準自動走行システムの今後の発展に向けたマイルストーンを考慮しつつ、検討を進める。

なお、準自動走行システム（レベル 3 まで）において、緊急時の対応をドライバーが行うことを前提としているものについては、国内では、現行法令（道路交通法、道路運送車両法等）に抵触することなく導入が可能であると考えられる⁴⁴。また、完全自動走行システム（レベル 4）を前提とした技術であっても、ドライバーが乗っており、緊急時の対応ができる形であれば、現行法令に抵触することなく試験走行が可能である。

⁴⁴ ただし、国際的には、車両の操舵性能について定める国連基準において、10km/h 超での自動操舵が禁止されている。このため、自動操舵を含む自動運転を国際展開していくためには、この基準を改正する等の国際的取り組みが必要となる。