

1. 道路交通の安全 (自動車局関係)

第10次交通安全基本計画（計画期間：2016年度～2020年度）

【基本理念】 交通事故のない社会を目指す。 「人優先」の交通安全思想を基本とする。
【道路交通の目標】 **24時間死者数を2,500人以下とし、世界一安全な道路交通を実現**
死傷者数を50万人以下

事業用自動車総合安全プラン2020（計画期間：2017年度～2020年度）

軽井沢スキーバス事故を受けた新たな安全対策の策定、自動車の**先進安全技術の普及**、**人口減少や高齢化の進展**、**2020年東京オリンピック・パラリンピックの開催**等の動向を踏まえ、事業用自動車総合安全プラン2009(2009年策定)を改訂。第10次交通安全基本計画の最終年に目標年を合わせるとともに、6つの重点施策を決定。

【目標値】 2020年までに**死者数235人以下** (2017年： 352人 2019年： 333人)
2020年までに**事故件数23,100件以下** (2017年：32,655人 2019年：27,884件)
飲酒運転ゼロ (2017年： 47件 2019年： 56件)

【軽井沢スキーバス事故】

・平成28年1月15日(金)深夜に発生。
・乗客乗員15名死亡、
乗客26名重軽傷。



6つの重点施策

1. 行政・事業者の安全対策の一層の推進と利用者を含めた関係者の連携強化による安全トライアングルの構築
2. 飲酒運転等悪質な法令違反の根絶
3. 自動運転、ICT技術等新技術の開発・利用・普及の促進
4. 超高齢社会を踏まえた高齢者事故の防止対策
5. 事故関連情報の分析等に基づく特徴的な事故等への対応
6. 道路交通環境の改善

次期「事業用自動車総合安全プラン」の策定について

計画期間の最終年を迎えるにあたり、プラン2020策定時(2017年6月)からの環境変化を踏まえ、新たな事故削減目標の設定や、重点施策の見直しを検討する。

< 次期プラン策定にあたり、特に重点的に検討を行うテーマ >

飲酒運転等悪質運転対策（飲酒運転や悪質運転等の根絶対策等）
運行管理の高度化（ICT技術を活用した点呼による運行管理の安全性の向上等）
ユニバーサル対策（高齢運転者対策、乗合バスにおける高齢者、障害者等の車内事故防止対策の推進等）

国土交通省においては、自動車事故被害者の救済のため、重度後遺障害者等に対して、被害者救済事業を実施。

重度後遺障害被害者への支援

○療護施設の設置・運営

他に受け入れる医療機関がない最重度の後遺障害者に対する専門的治療を実施



○介護料の支給

在宅ケアを行う家庭に対し、介護用品の購入等に充てる費用を支給

○訪問支援の実施

在宅ケアを行う家庭を訪問し、情報提供や悩みの聴取等により支援

○短期入院・入所協力事業の実施

在宅ケアを受けている重度後遺障害者が、短期間、病院へ入院又は障害者施設へ入所できるよう病院等の受入体制を整備

< 病院・施設の指定状況（令和2年4月現在）>
協力病院：200箇所、協力施設：127箇所

○在宅生活支援環境整備事業の実施

在宅重度後遺障害者が介護者なき後等にグループホーム等の障害者支援事業所へ入所し生活することができるよう事業所の受入体制を整備

このほか、自動車事故に係る相談や遺児への支援等を実施

車両安全対策のサイクル(PDCA)の実施

- Ⅰ 交通安全基本計画の目標値を考慮しながら、車両の安全対策による目標を設定。
- Ⅰ 設定した目標に対して、事故分析を通じて事後評価を実施。

交通安全基本計画

平成13～17年度

平成18～22年度

平成23～27年度

平成28～令和2年度

| | 第7次交通安全基本計画 | 第8次交通安全基本計画 | 第9次交通安全基本計画 | 第10次交通安全基本計画 |
|-----|-----------------------------|---|--|---|
| 目標値 | 死者数 8,466人以下 (目標年 平成17年) | 死者数 5,500人以下 死傷者数 100万人以下 (目標年 平成22年) | 死者数 3,000人以下 死傷者数 70万人以下 (目標年 平成27年) | 死者数 2,500人以下 死傷者数 50万人以下 (目標年 令和2年) |
| 実績値 | 死者数 6,871人 (平成17年) | 死者数 4,863人 死傷者数 901,071人 (平成22年) | (死者数 4,117人) (負傷者数 711,374人) (平成27年) | |

車両の安全対策

| | 運輸技術審議会答申 (平成11年6月) | 交通政策審議会 陸上交通分科会自動車交通 部会報告(平成18年6月) | 交通政策審議会 陸上交通分科会自動車交通 部会報告(平成23年6月) | 交通政策審議会 陸上交通分科会自動車部会 技術安全WG今次報告書 |
|------------|---------------------------------------|--|--|--|
| 目標値 () | 平成11年比 死者数 1,200人削減 (目標年 平成22年) | 平成11年比 死者数 2,000人削減 (目標年 平成22年) | 平成22年比 死者数 1,000人削減 (目標年 平成32年) | (平成23年目標を維持) |
| 事後評価 | 1,003人の削減効果を確認 (平成15年) | 1,977人の削減効果を確認 (平成21年) | 735人の削減効果を確認 (平成27年(中間評価)) | |

() 車両の安全対策による削減目標

車両の安全対策

【先進技術の開発・実用化促進】

- ASV推進計画
 - ドライバー異常時対応システム
 - 自動速度制御装置
 - ラストマイル自動運転



【安全な自動車の普及促進】

- 自動車アセスメント



<衝突安全性能評価> <予防安全性能評価>

【高齢運転者安全対策】

- 安全運転サポート車（サポカー）
- 衝突被害軽減ブレーキ等の性能認定
- ペダル踏み間違い急発進抑制装置の「後付け」
- サポカー補助金



衝突被害軽減ブレーキの性能認定試験（イメージ）

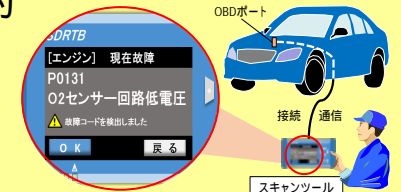
自動運転

【開発・実用化の促進】

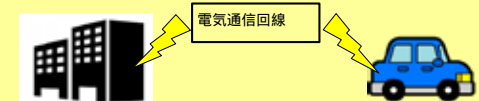
- サービスカー実証実験事業
 - ラストマイル
 - トラックの隊列走行
- 制度面の環境整備
 - 実証のための基準緩和
 - 国家戦略特区

【自動運転車の検査・整備】

- 自動車の電子的な検査の導入



- 自動運行装置に組み込まれたプログラムの改造等に係る許可制度の導入



【自動運転車の事故分析体制】

- 自動運転車事故調査委員会

- 開発・実用化普及の促進
- 制度面の環境整備
- 実証事業
- 普及促進策

国際業務

- 基準・認証制度の国際調和（WP29）
- 通商問題（日米、日欧など）
- G7交通大臣会合
- アジア戦略

車両の安全対策 (各施策のねらいと内容)

技術開発期

目的: 新技術の安全上のリスクと、メーカーの「市場化リスク」を軽減

ASV推進計画

産学官の連携により、
新技術の基本理念、
ガイドラインを整理



技術競争期

目的: 各車両の安全性能の「可視化」により、市場における技術競争を促進

自動車アセスメント

市場化された安全技術
の性能を評価(点数化)、
公表



衝突安全性能など、
保安基準がある性能
についても、基準を
上回る試験を行い、
結果を公表している。

普及拡大期

目的: ポリウムゾーンへの普及拡大を通じて、社会全体に安全効果を拡大

補助金、税制優遇

補助金、税制優遇等の
インセンティブにより安
全性能に優れた自動車
の普及を促進



性能認定制度

一定の性能を有する安全装
置を国が試験・認定するこ
とにより、ユーザーが安心して
購入できる環境を整備



標準搭載期

目的: 要求性能の確定と全車搭載により、社会全体に安全効果を合理的なコストで徹底

保安基準(強制規格)の策定

貿易上の障壁とならないよう、国際的な基準調和に配慮する必要