

ク 研究開発及び調査研究の充実

第 8 次交通安全基本計画：前文要約

人・道・車の 3 要素それぞれの分野における研究開発を一層推進するとともに、総合的な調査研究を充実する。

第 8 次交通安全基本計画：重点施策及び新規施策

安全運転の支援（（1）ア（ウ））

高齢者の交通公道特性に関する研究の推進（（1）イ（ア））

道路交通事故原因の総合的な調査研究の充実強化（（2）） 等

1) 評価

安全運転の支援（（1）ア（ウ））

ITS の高度化により交通の安全を高めるため、自動車単体では対応できない事故への対策として、IT 新改革戦略に基づき、インフラ協調による安全運転支援システムの実現に向けて、産・官・学が連携し研究開発等を行い、平成 20 年度には、大規模な実証実験を行った。

具体的には、ドライバーの安全運転を支援するため、走行支援道路システム（AHS）の実用化に向けた研究開発及び実証実験を実施した。平成 19 年 5 月から首都高速道路において、5.8GHz 帯 DSRC による画像や音声を用いた前方障害物情報提供、前方状況情報提供、合流支援等の様々な安全運転支援システムの有効性を検証するための公道実験を行った。さらに、平成 20 年度からは、同システムの公道実験を三大都市圏等へ拡大する等、スマートウェイの推進を積極的に行ってきた。

平成 18 年度より第 4 期先進安全自動車（ASV）推進計画を開始し、産学官連携のもと、大規模実証実験等により車車間通信等を利用した通信利用型安全運転支援システムの開発・実用化の促進を進めている

ASV 技術普及状況（装着台数 / 総生産台数。項目別）

区分	項目	通称名	平成15年		平成16年		平成17年		平成18年		平成19年		平成20年	
			装着台数	総生産台数	装着台数	総生産台数	装着台数	総生産台数	装着台数	総生産台数	装着台数	総生産台数	装着台数	総生産台数
乗用	1 高機能前照灯	AFID	—	—	—	—	1,402,163	—	1,570,272	—	1,723,209	—	1,630,329	—
	2 防眩灯	AFID	—	—	—	—	1,402,163	—	1,570,272	—	1,723,209	—	1,630,329	—
	3 防眩灯	AFID	92,011	—	102,237	—	178,289	—	245,908	—	272,976	—	272,959	—
	4 車道幅超え検知機能付装置	パナックカメラ	—	—	—	—	488,246	—	484,659	—	675,054	—	384,438	—
	5 車道幅超え検知機能付装置	パナックカメラ	142,114	—	150,990	—	107,571	—	144,722	—	164,768	—	187,531	—
	6 車道幅超え検知機能付装置	パナックカメラ	—	—	—	—	50,750	—	68,081	—	82,424	—	164,403	—
	7 車道幅超え検知機能付装置	パナックカメラ	—	—	—	—	69,859	—	27,645	—	44,269	—	44,469	—
	8 車道幅超え検知機能付装置	パナックカメラ	—	—	—	—	1,863	—	1,863	—	753	—	3,031	—
	9 カラーストップ機能付装置	パナックカメラ	—	—	—	—	783	—	288	—	158	—	1,231	—
	10 ナイロスタック機能付装置	パナックカメラ	—	—	—	—	87,788	—	87,788	—	87,911	—	135,689	—
	11 ナイロスタック機能付装置	パナックカメラ	—	—	—	—	199,090	—	86,819	—	70,841	—	34,690	—
	12 ナイロスタック機能付装置	パナックカメラ	—	—	—	—	124,749	—	80,539	—	113,777	—	60,843	—
	13 車道幅超え検知機能付装置	パナックカメラ	—	—	—	—	—	—	—	—	6,243	—	28,672	—
	14 車道幅超え検知機能付装置	パナックカメラ	—	—	—	—	—	—	—	—	17,788	—	11,689	—
	15 車道幅超え検知機能付装置	パナックカメラ	—	—	—	—	—	—	—	—	28,933	—	70,630	—
	16 前方障害物衝突回避機能付装置	パナックカメラ	—	—	—	—	—	—	—	—	3,474	—	—	—
	17 前方障害物衝突回避機能付装置	パナックカメラ	—	—	—	—	—	—	—	—	23,234	—	88,921	—
	18 前方障害物衝突回避機能付装置	パナックカメラ	—	—	—	—	—	—	—	—	18,629	—	30,321	—
	19 車道幅超え検知機能付装置	パナックカメラ	—	—	—	—	—	—	—	—	3,772	—	9,025	—
	20 車道幅超え検知機能付装置	パナックカメラ	—	—	—	—	—	—	—	—	4,899	—	5,122	—
	21 車道幅超え検知機能付装置	パナックカメラ	—	—	—	—	—	—	—	—	2,895	—	4,205	—
	22 車道幅超え検知機能付装置	パナックカメラ	—	—	—	—	—	—	—	—	91,200	—	84,821	—
	23 カラーストップ機能付装置	パナックカメラ	—	—	—	—	—	—	—	—	79,651	—	130,030	—
	24 ナイロスタック機能付装置	パナックカメラ	—	—	—	—	—	—	—	—	34,614	—	844,178	—
	25 車道幅超え検知機能付装置	パナックカメラ	—	—	—	—	—	—	—	—	351,259	—	446,419	—
	26 車道幅超え検知機能付装置	パナックカメラ	—	—	—	—	—	—	—	—	479,523	—	574,933	—
27 カラーストップ機能付装置	パナックカメラ	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	53,682	—	
28 車道幅超え検知機能付装置	パナックカメラ	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	329	—	
大型	1 高機能前照灯	AFID	—	—	—	—	87,323	—	48,089	—	54,702	—	46,781	—
	2 防眩灯	AFID	—	—	—	—	87,323	—	48,089	—	54,702	—	46,781	—
	3 防眩灯	AFID	1,494	—	3,908	—	4,670	—	9,070	—	10,704	—	10,070	—
	4 車道幅超え検知機能付装置	パナックカメラ	—	—	—	—	207	—	259	—	29	—	183	—
	5 車道幅超え検知機能付装置	パナックカメラ	—	—	—	—	0	—	0	—	0	—	0	—
	6 ナイロスタック機能付装置	パナックカメラ	—	—	—	—	13	—	29	—	43	—	21	—
	7 ナイロスタック機能付装置	パナックカメラ	—	—	—	—	89	—	2,330	—	6,300	—	11,293	—
	8 車道幅超え検知機能付装置	パナックカメラ	—	—	—	—	—	—	—	—	8,271	—	10,944	—
	9 車道幅超え検知機能付装置	パナックカメラ	—	—	—	—	—	—	—	—	4	—	4,623	—
	10 車道幅超え検知機能付装置	パナックカメラ	—	—	—	—	—	—	—	—	499	—	1,024	—
	11 車道幅超え検知機能付装置	パナックカメラ	—	—	—	—	—	—	—	—	3,989	—	13,293	—
	12 車道幅超え検知機能付装置	パナックカメラ	—	—	—	—	—	—	—	—	4,432	—	3,044	—
二輪	1 高機能前照灯	AFID	—	—	—	—	204	—	448	—	308	—	214	—
	2 防眩灯	AFID	—	—	—	—	204	—	448	—	308	—	214	—
	3 防眩灯	AFID	2,975	—	1,541	—	1,812	—	2,948	—	2,699	—	3,842	—
	4 車道幅超え検知機能付装置	パナックカメラ	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	12,533	—
	5 車道幅超え検知機能付装置	パナックカメラ	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	5,683	—

(注) 1. 単位は台数とし、国内向けの生産台数で計上。
 2. 平成17年より種別名を変更しているため、平成16年以前の集計と相違がある。
 3. 台数種の「—」については、調査を実施していない。

高齢者の交通行動特性に関する研究の推進（（1）イ（ア））

認知機能検査により認知機能の低下が認められた高齢運転免許保有者に対する効果的な安全教育のあり方、その具体的な指導方法等について調査検討を行った。

道路交通事故原因の総合的な調査研究の充実強化（（2））

事故データの客観的な分析による事故原因の検証に基づく効果的な交通事故対策を推進するため、交通事故対策・評価マニュアル及び交通事故対策事例集を作成し、個別の事故対策の立案・実施に活用した。

サイト訪問数 【581 万件】

研究発表会参加者数 【270 人】

一方で、都道府県毎に整備されている交通事故データベースについて、マッピングによりどこでどのような事故が起きたのかを把握できるようになるなど、交通事故対策の検討において分析・活用されてきたところであるが、幹線道路以外の交通事故データのマッピングがなされていないケースがあるなど、必ずしも全ての都道府県において同程度の分析システムが整備されているわけではなく、更なるデータの有効活用に向けての取組が求められる。

また、都道府県レベルで分析システムの整備状況に差があることに伴い、幹線道路以外の道路については、全国レベルでこういったリスクがどの地域にあるかを把握することが困難となっており、更なるシステム整備の推進が求められる。