

減ブレーキ等の先進安全技術を搭載した安全運転サポート車に限定する免許の条件を、制度として設けることが考えられるとされた。ただし、現在普及している安全運転サポート車の先進安全技術では、事故防止効果が限定的であることに留意する必要がある、今後の技術の実用化の動向を踏まえ、具体的な内容について検討する必要があるとされた。

イ 道路交通法改正

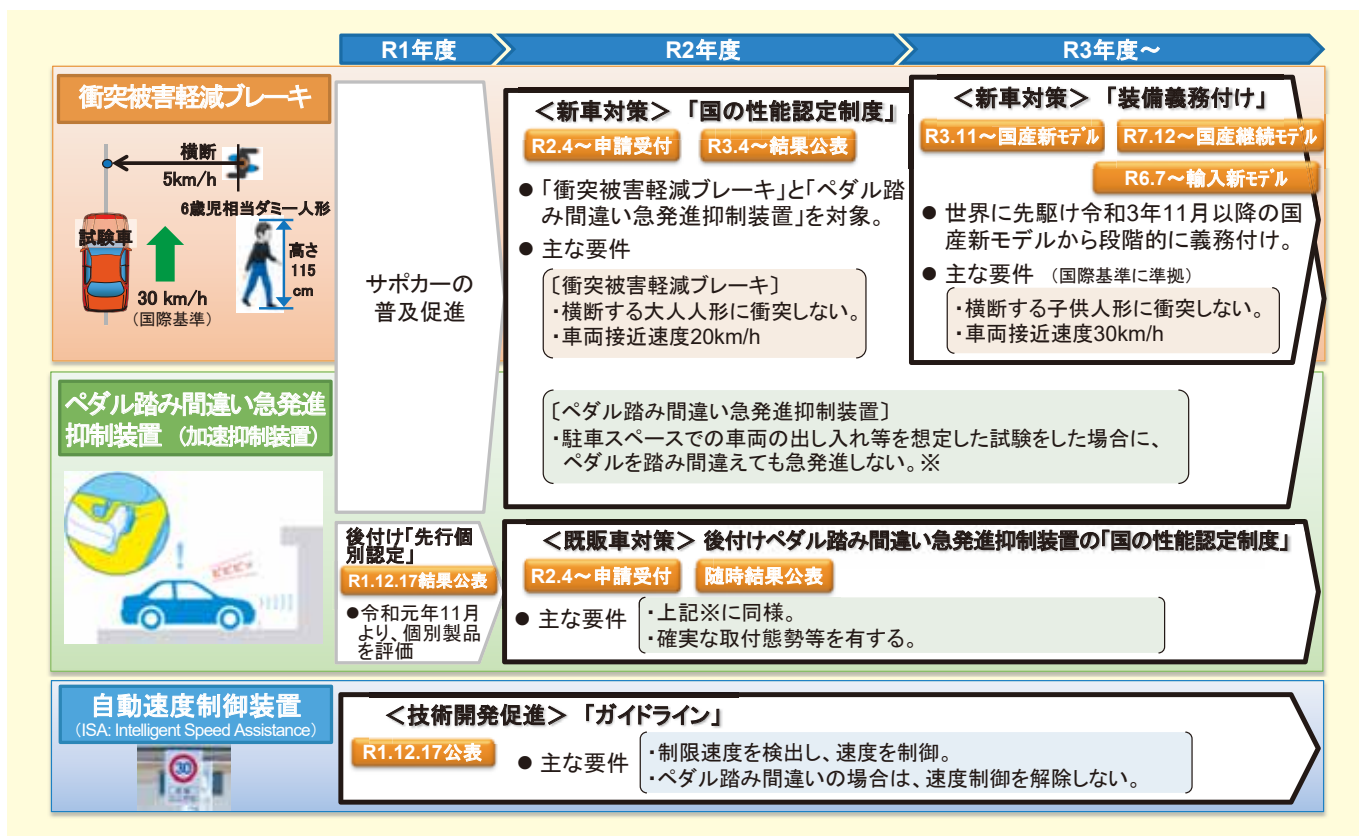
これらを踏まえ、令和2年6月、第201回国会において、高齢運転者対策の充実・強化を図るための規定の整備等を内容とする道路交通法の一部を改正する法律が成立した。今回の改正では、75歳以上の運転免許を受けた者で一定の要件に該当するものは、運転免許証の更新時に、運転技能検査を受けていなければならないこととされるとともに、都道府県公安委員会は、運転技能検査の結果により運転免許証の更新をしないことができることとされた。また、運転免許を受けた者は、都道府県公安委員会に、運転

することができる自動車を一定の機能を有する自動車に限定する条件その他の一定の条件を、その者の運転免許に付することを申請することができることとされた。

(2)衝突被害軽減ブレーキの基準策定等

乗用車等の衝突被害軽減ブレーキに関する国際基準の発効を受けて、令和2年1月に国内基準を策定した。国内基準においては、世界に先駆け3年11月以降の国産新モデルから段階的に装備を義務付けることとしたほか、「ペダル踏み間違い急発進抑制装置」及び「対歩行者の衝突被害軽減ブレーキ」の性能認定制度を令和元年度内に創設し、2年4月から申請受付を開始した。また、既販車への後付けの安全運転支援装置の普及のため、後付けのペダル踏み間違い急発進抑制装置の性能認定制度を令和元年度内に創設し、2年4月から申請受付を開始した。その他、新たな先進安全技術の開発促進のため、自動速度制御装置（ISA：Intelligent Speed Assistance）に関する技術的要件等のガイドラインを令和元年12月に策定した。

▶特集-第53図 「緊急対策」に係る乗用車等の車両安全対策の措置方針





衝突被害軽減ブレーキ（イメージ）



ペダル踏み間違い急発進抑制装置（イメージ）

(3)安全運転サポート車の普及促進

高齢運転者による交通事故が相次いでいることを踏まえ、経済産業省及び国土交通省においては、令和元年度補正予算において、高齢運転者の交通安全対策の一環として、65歳以上の高齢者を対象に、安全運転支援装置を搭載した安全運転サポート車（サポカー）の購入等を補助するサポカー補助金を創設した。具体的には、対歩行者衝突被害軽減ブレーキやペダル踏み間違い急発進抑制装置を搭載したサポカーの購入に最大10万円、後付けのペダル踏み間違い急発進等抑制装置の購入・設置に最大4万円の補助を実施する。

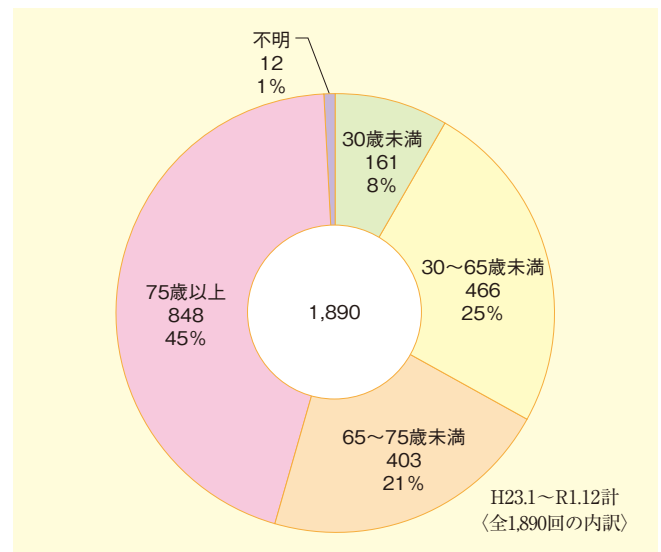
経済産業省では、高齢運転者等に対して、サポカーの機能や使用方法等を分かりやすく伝えるため、サポカーポータルサイトの運営や全国での「サポカー実感試乗会」を開催した。サポカーポータルサイトには、これまで31.7万超の延べアクセス数があった（令和2年3月末時点）。また、「サポカー実感試乗会」は、令和2年1月から2月に経済産業省主催で北海道から九州まで全国8カ所の運転免許センター等で開催し、計625名が試乗した。

(4)高齢者に優しい道路環境の構築（高速道路における逆走対策）

重大事故に繋がる可能性の高い高速道路の逆走は、2日に1回以上の割合で発生しており、逆走した運転手の約5割が75歳以上となっている。これまで、インターチェンジやジャンクション部等

▶特集-第54回

高速道路を逆走した運転者の年齢（平成23～令和元年合計）



データ：高速道路（国土交通省及び高速道路会社管理）における事故または確保に至った逆走事案

出典：警察の協力を得て国土交通省・高速道路会社が作成

でラバーポールや大型矢印路面標示の設置といった物理的・視覚的な抑止対策等を進めた結果、令和元年の逆走事故件数は平成28年と比較し約2割減少した。国土交通省においては、今後、行き先を間違えた車に対する安全・適切な誘導、平成30年度に民間企業から公募・選定した逆走対策技術の積極的な展開、東北道旧蓮田サービスエリアでの実験による路車連携技術の開発を推進し、令和11年までに逆走による重大事故ゼロを目指す。

3 高齢者の移動を伴う日常生活を支える施策

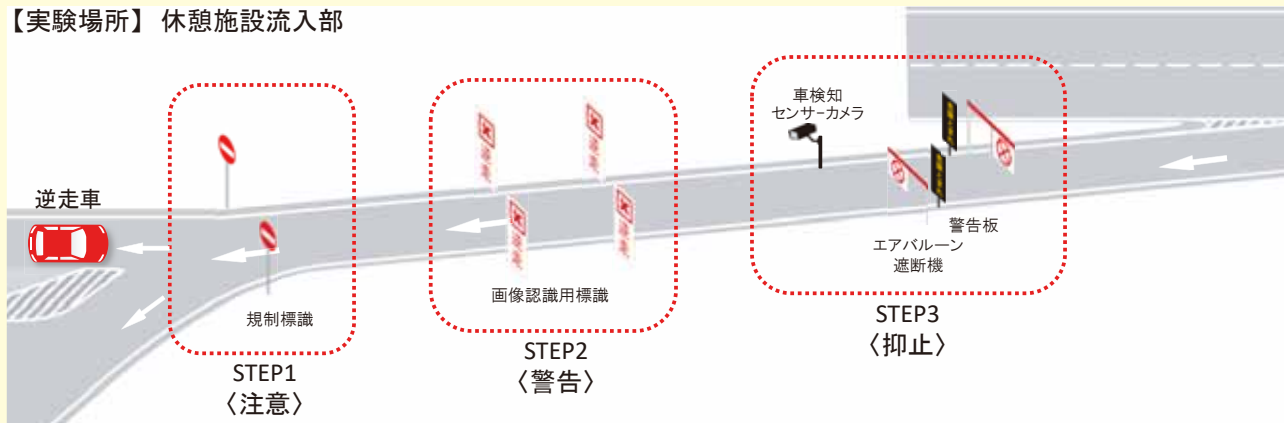
(1)移動手段の確保・充実

地域公共交通に関する施策について、国土交通省では、平成26年に「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律」（平19法59）を改正し、地域の総合行政を担う地方公共団体が先頭に立って、関係者と適切に役割分担しながら、まちづくりや観光振興等の地域戦略と連携しつつ、地域にとって最適な公共交通ネットワークの形成を、関係者の合意の下で実現していくための枠組みを構築した。

同法に基づき、令和2年4月末までに592件の地域公共交通網形成計画が作成され、38件の地域公共交通再編実施計画が国土交通大臣の認定を受けるなど、持続可能な地域公共交通ネットワーク

▶特集-第55図 東北道 旧蓮田サービスエリアでの実験イメージ

【実験場所】 休憩施設流入部



の形成に向けた取組が進められてきた。

また、人口減少の本格化、運転者不足の深刻化等に伴って、公共交通サービスの維持・確保が厳しさを増している中、高齢者の運転免許の返納が年々増加する等、地域の暮らしと産業を支える移動手段を確保することがますます重要になっている。

こうした状況を踏まえ、交通政策審議会交通体系分科会地域公共交通部会において、令和元年9月から5回にわたる議論を経て、令和2年1月に、地域ごとに地方公共団体を中心となって、国が予算面やノウハウ面から支援を行いつつ、既存の公共交通サービスについて、最新技術等も活用しつつ、その改善を図ることに加え、公共交通だけでは対応できない場合には、自家用有償旅客運送、福祉輸送、スクールバス等の多様な輸送資源を総動員して、地域の移動ニーズにしっかり応えられる体制を強化すべき、との中間とりまとめ「持続可能な地域旅客運送サービスの提供の確保に向けた新たな制度的枠組みに関する基本的な考え方

～地域交通のオーバーホール～」が取りまとめられた。

これを受け、令和2年5月、第201回国会において、持続可能な運送サービスの提供の確保に資する取組を推進するための地域公共交通の活性化及び再生に関する法律等の一部を改正する法律が成立した。

同法による新たな枠組みの下で、地方公共団体による地域公共交通計画等の策定や、それに基づく鉄道・バス等の確保・充実の取組に対し、予算・ノウハウ面等で必要な支援を行っていく。

(2)道の駅等を拠点とした自動運転サービス

高齢化が進行し、日常の足や物流の確保が喫緊の課題となっている中山間地域において、生活に必要なサービスが集積しつつある道の駅等を拠点とした自動運転サービスの実現に向けて、国土交通省では、平成29年度より実証実験を実施している。令和元年11月より道の駅「かみこあに」において、自動運転サービスの社会実装を開始したほ