

# 交通事故のない社会を目指した 今後の車両安全のあり方について

第11次交通安全基本計画（計画年度：令和3年～令和7年度）を踏まえ、交通政策審議会陸上交通分科会自動車部会において、今後の車両の安全対策のあり方、車両の安全対策による事故削減目標等について審議され、令和3年6月28日に報告書「交通事故のない社会を目指した今後の車両安全のあり方について」が取りまとめられた。

この報告書では、少子高齢化加速、技術の開発・進化、高齢運転者等による運転操作ミスや健康起因による事故の発生といった車両安全対策を取り巻く状況を踏まえ、今後の対策の重点項目が設定されたほか、対策の効果を検証し、次の対策を講じていくPDCAサイクルの観点から、車両安全対策による事故削減目標が定められた。

## 【車両安全対策の重点項目】

- ① 歩行者・自転車等利用者の安全確保  
対策例：夜間等対応の衝突被害軽減ブレーキの安全基準の強化、歩行者頭部・脚部保護対策の強化など
- ② 自動車乗員の安全確保  
対策例：安全性・使用性の高いチャイルドシート等の普及、衝突時加害性を考慮したアセスメント試験の追加など
- ③ 社会的背景を踏まえて重視すべき重大事故の防止  
対策例：ペダル踏み間違い防止装置の安全基準の検討、ドライバー異常時対応システムの装備加速化・安全基準の検討など
- ④ 自動運転関連技術の活用・適正利用促進  
対策例：高度な自動運転機能にかかる安全基準の策定、自動運転関連技術に対する過信・誤解防止対策及び適正利用の推進

## 【事故削減目標】

令和12年までに、車両安全対策により、令和2年比で、30日以内交通事故死者数を1,200人削減及び重傷者数を11,000人削減する。

国土交通省

### 交通事故のない社会を目指した今後の車両安全のあり方について（概要）

**車両安全対策を取り巻く状況**

<p><b>【社会の変化】</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>○少子高齢化の加速                     <ul style="list-style-type: none"> <li>・高齢の人口増加割合の中で、2030年に65歳以上の高齢者の割合は1割を超える見込み。</li> </ul> </li> <li>○公共交通機関や移動サービスの進化                     <ul style="list-style-type: none"> <li>・公共交通の最新情報が瞬時に伝わり、特に地方部において、移動手段の確保が重要。</li> </ul> </li> <li>○有償・移動ニーズの進化                     <ul style="list-style-type: none"> <li>・新型コロナウイルス感染症の蔓延による移動ニーズの変化や、シニアカーへの代替需要が顕著。</li> </ul> </li> </ul>	<p><b>【技術の開発・進化】</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>○自動運転技術の開発・進化                     <ul style="list-style-type: none"> <li>・認知・制御技術の向上により、車両制御レベルアップなど事故削減の追い風が期待される。</li> <li>・高度道路における自動運転技術（レベル3）を前提とした乗用車を世界で初めて型式認定。</li> </ul> </li> <li>○電動化の加速                     <ul style="list-style-type: none"> <li>・電気自動車等の向上により、100kmを走る電動車の普及が進む。</li> </ul> </li> <li>○その他車両安全技術の向上等                     <ul style="list-style-type: none"> <li>・安全基準や事故削減システムなども開発。</li> <li>・国際標準化活動の一部の進展。</li> </ul> </li> </ul>	<p><b>【交通事故の状況】</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>○概況                     <ul style="list-style-type: none"> <li>・令和2年の交通事故死者数は2,399人と戦後最低であるが、100日以内（2,500人以下）は未達成。</li> </ul> </li> <li>○交通事故の特徴                     <ul style="list-style-type: none"> <li>・死者数の半数は歩行者・自転車乗員、死者全体の約半数は高齢者以上の高齢者であり、交通事故全体の約半は自動車乗員であり、頭部・脚部などの重なる身体保護が不可欠。</li> <li>・運転停止や急な急ブレーキによる急減速が原因として多く、加害者となってしまう事故を防止する対策は重要。</li> </ul> </li> </ul>
--	--	--

**今後の車両安全対策の方向性**

- 短期・中期的視点：死亡・重傷化リスクが高い場面に對し、より高度な安全運転支援技術の開発、実用化、普及、適正利用等を加速
- 長期的視点：2035年頃までに、自動運転技術により対策が可能であるものについて、新たに市場に投入される車が原因となつて引き起こされる死亡事故をゼロとすることを目指す

<p><b>【歩行者・自転車等利用者の安全確保】</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>○歩行者の安全確保                     <ul style="list-style-type: none"> <li>・夜間等対応の衝突被害軽減ブレーキの安全基準の強化。</li> <li>・交差点直前等における歩行者感知機能の向上。</li> <li>・歩行者感知・制御保護対策の強化。</li> <li>・歩行者感知機能等の安全基準の強化。</li> </ul> </li> <li>○自転車等利用者の安全確保                     <ul style="list-style-type: none"> <li>・歩行者感知機能とブレーキのアセスメント試験の追加、安全基準の強化。</li> <li>・視界の確保等による歩行者・自転車等感知機能の向上。</li> <li>・歩行者・自転車等の安全対策。</li> </ul> </li> </ul>	<p><b>【自動車乗員の安全確保】</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>○子供乗員の安全確保                     <ul style="list-style-type: none"> <li>・安全性・使用性の高い製品の中核普及。</li> <li>・チャイルドシート等の未着用や誤用による事故削減。</li> </ul> </li> <li>○高齢者乗員の安全確保                     <ul style="list-style-type: none"> <li>・高齢者等に対する認知・制御保護性能の向上。</li> </ul> </li> <li>○乗員保護対策の高度化                     <ul style="list-style-type: none"> <li>・乗員保護性能を考慮したアセスメント試験の追加。</li> <li>・事故発生を踏まえた乗員保護研究の促進。</li> <li>・自動運転車の乗員保護対策の研究の促進。</li> </ul> </li> </ul>	<p><b>【社会的背景を踏まえて重視すべき重大事故の防止】</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>○高齢運転者等による運転操作ミスや健康起因による事故の削減                     <ul style="list-style-type: none"> <li>・ペダル踏み間違い防止装置の安全基準の検討。</li> <li>・ドライバー異常時対応システムの装備加速化、安全基準の検討。</li> <li>・高齢運転者等に対するドライバーモニター等の予防的応用の促進。</li> </ul> </li> <li>○急減速による事故の防止                     <ul style="list-style-type: none"> <li>・高度道路における自動運転技術の普及促進。</li> <li>・自動運転制御システムの実用化促進。</li> </ul> </li> <li>○大重量による事故の防止                     <ul style="list-style-type: none"> <li>・重たい自動運転ブレーキの安全基準の強化。</li> <li>・バリエーションの安全確保や歩行者の防止。</li> <li>・先進安全技術開発への代替促進。</li> </ul> </li> </ul>	<p><b>【自動運転関連技術の活用・適正利用促進】</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>○安全運転支援技術等の性能向上・性能向上                     <ul style="list-style-type: none"> <li>・歩行者や自転車等感知機能の向上と拡大。</li> <li>・認知・制御機能や歩行者感知機能の活用。</li> <li>・事故削減システムの実用化促進、課題検討。</li> </ul> </li> <li>○自動運転車の開発促進、実用化                     <ul style="list-style-type: none"> <li>・高度な自動運転技術に関する安全基準の策定。</li> <li>・風雨や様々なインシデントへの対応技術の向上。</li> <li>・自動運転車のデータ記録の安全基準の検討。</li> </ul> </li> <li>○自動運転関連技術等社会実装性の向上                     <ul style="list-style-type: none"> <li>・認知・制御等対策及び歩行者・自転車の保護。</li> <li>・自動運転車の走行交通との協力的検討。</li> <li>・歩行者・自転車等感知機能の活用促進。</li> </ul> </li> </ul>
---	---	--	---

**その他対策**

- 重点項目以外の車両安全対策：C6D検査の推進、タイヤの適正使用の促進、電気自動車等の安全対策の強化 など
- 他の交通安全対策との連携：事故自動通報システム活用による死亡・重傷化リスクの低減、V2Xの通信技術やデータ活用による安全対策の推進 など

**新たな削減目標の設定**

- 目標年：令和12年(2030年)
- 目標値：車両安全対策により、令和2年(2020年)比で、①30日以内交通事故死者数を1,200人削減、②重傷者数を11,000人削減する。