

令和元年5月21日
交通安全対策に関する関係省庁
局長級ワーキング(国交省提出資料)

高齢運転者の交通事故防止対策について

国土交通省総合政策局
令和元年5月

高齢運転者の交通事故防止対策について

1 . 事故を起きにくくするための自動車の対策

- | 自動運転の推進
- | 「安全運転サポート車（サポカーS）」の普及啓発
- | 衝突被害軽減ブレーキの性能認定制度
- | 中山間地域における道の駅等を拠点とした自動運転サービス実証実験

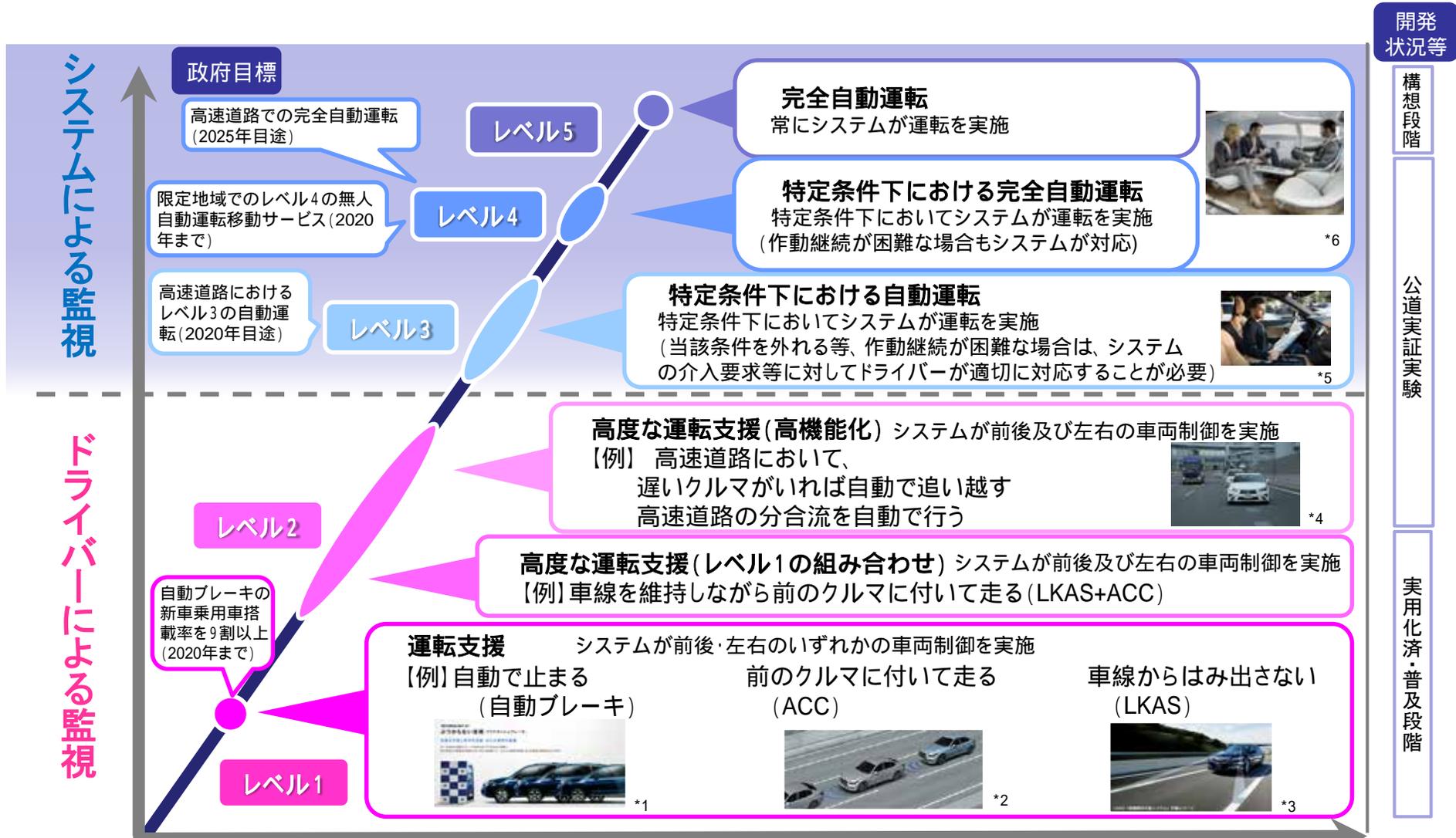
2 . 事故を起きにくくするための道路の対策

- | 高速道路における逆走対策の実施

3 . 車を使わずとも安心して生活ができる移動手段の確保

- | モビリティの維持・確保に向けた取組（タクシーの相乗り導入、自家用有償旅客運送の実施の円滑化）
- | 次世代モビリティ（MaaS）の実現に向けた取組
- | グリーンスローモビリティの普及・推進

自動運転の推進について



官民ITS構想・ロードマップ2018等を基に作成

ACC: Adaptive Cruise Control, LKAS: Lane Keep Assist System

*1 (株)SUBARUホームページ *2 日産自動車(株)ホームページ *3 本田技研工業(株)ホームページ
*4 トヨタ自動車(株)ホームページ *5 Volvo Car Corp.ホームページ *6 CNET JAPANホームページ

高齢運転者による死亡事故が相次いで発生していることを踏まえ、官民が連携し、高齢運転者による交通事故防止対策に取り組む必要。

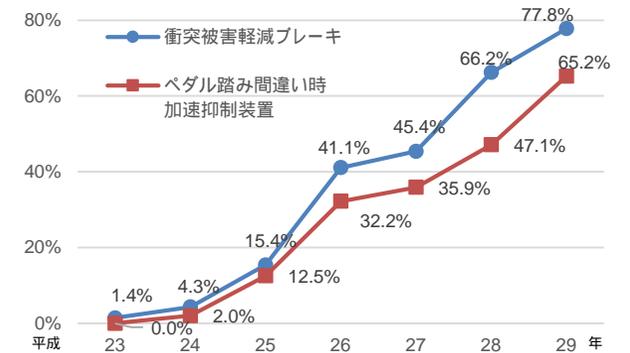
国土交通省では、2020年までに衝突被害軽減ブレーキの新車乗用車搭載率を9割以上とする目標の達成に向けて、衝突被害軽減ブレーキやペダル踏み間違い時加速抑制装置等の先進安全技術を搭載した「安全運転サポート車(サポカーS)」の普及啓発に取り組んでいるところ。

国土交通省の対応

関係省庁副大臣等会議における中間取りまとめ（平成29年3月）に基づき、各種取組みを推進。

1. 「安全運転サポート車」のコンセプトの特定

「衝突被害軽減ブレーキ」と「ペダル踏み間違い時加速抑制装置」等の先進安全技術を搭載した自動車



<目標> 2020年までに衝突被害軽減ブレーキの新車乗用車搭載率を9割以上とする

2. 「安全運転サポート車」の普及啓発等

- 愛称(セーフティ・サポートカーS(略称:サポカーS))を冠し、官民を挙げて普及啓発を推進。
- 衝突被害軽減ブレーキなどの先進安全技術について国際基準化を主導し、安全基準の策定を促進。
- 基準策定までの間、自動車メーカー等の求めに応じ、衝突被害軽減ブレーキの性能を国が認定する制度を平成30年3月に創設し、自動車メーカー等から申請があった乗用車に係る試験を実施。平成31年4月に初回の結果(8社152型式の認定)を公表。あわせて、認定を受けた衝突被害軽減ブレーキに対するロゴマークを作成し、公表。



衝突被害軽減ブレーキの性能認定試験(イメージ)

- 自動車メーカーに対し、既販車への後付けが可能な安全運転支援装置の開発を要請。(その結果、数社が後付けの踏み間違い時加速抑制装置を開発)

今後の取組み(予定)

- 最近の先進安全技術の開発状況、高齢運転者の事故実態を踏まえ、対象とする技術の追加や高度化が図られた新たなコンセプトを検討。
- ASV推進計画等の枠組みを活用して、ISA(自動速度制御装置)等の新たな先進安全技術の開発を促進。

対象：乗用車のうち、自動車メーカー等から本制度に係る申請があったもの。

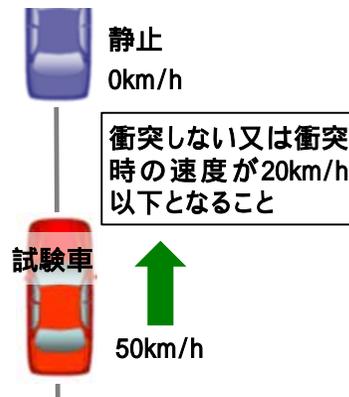
認定の要件：以下の ~ の要件を満たすこと。

静止している前方車両に対して50km/hで接近した際に、衝突しない又は衝突時の速度が20km/h以下となること。

20km/hで走行する前方車両に対して50km/hで接近した際に、衝突しないこと。

及び において、衝突被害軽減ブレーキが作動する少なくとも0.8秒前までに、運転者に衝突回避操作を促すための警報が作動すること。

静止車両に対する試験



走行車両に対する試験



認定試験のイメージ



試験用ターゲット

公表：申請があった乗用車に係る試験を行い、順次結果を国土交通省HPで公表。

(平成31年4月に初回の結果(8社152型式の認定)を公表。)

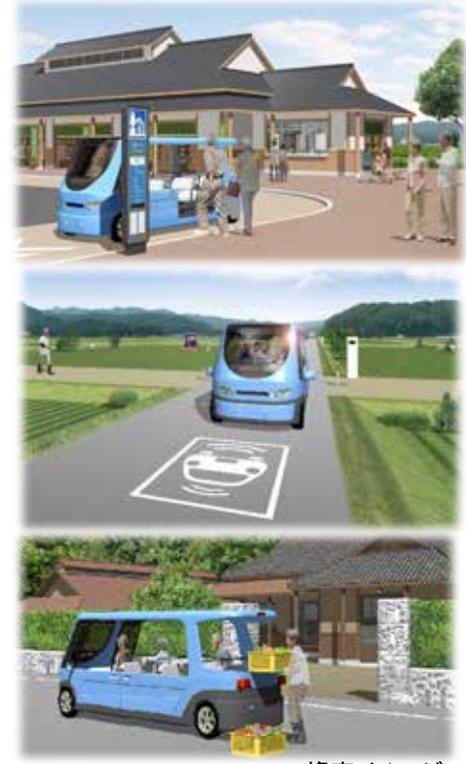
認定ロゴマーク：衝突被害軽減ブレーキ及びその認定制度に対する認知度及び関心を高めるために活用。



中山間地域における道の駅等を拠点とした自動運転サービス 実証実験

高齢化が進行する中山間地域において、人流・物流を確保するため、物販や診療所などの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証実験を実施

実証実験	
H 29 年度 (2017)	<p>短期の実証実験(1週間程度)</p> <p>主に技術的検証やビジネスモデルの検討</p> <p>全国13箇所で実施(総走行距離:約2,200km 参加者:約1,400人)</p>
H 30 年度 (2018) 以降	<p>長期の実証実験(1~2か月程度)</p> <p>主にビジネスモデルの構築</p> <p>13箇所のうち、車両調達の見通しやビジネスモデルの検討状況等を踏まえて、準備が整った箇所から順次実施 (H30年度は4箇所実施)</p> <p>この他、H30年度は5箇所において、短期の実証実験を実施</p>



将来イメージ

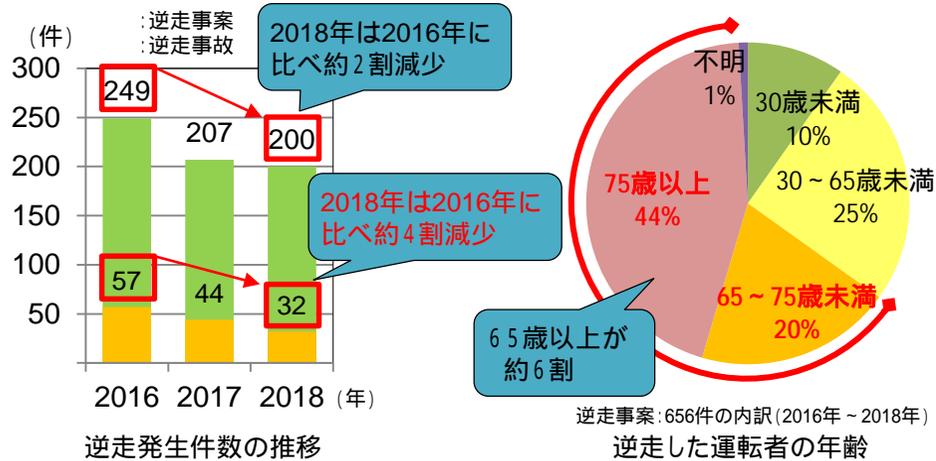
「道の駅」等を拠点とした自動運転サービスの2020年までの社会実装を目指す

高速道路における逆走対策の一層の推進

- 分流部・出入口部等、料金所プラザ部における物理的・視覚的対策
- 情報板やETC2.0カーナビによる単路部での注意喚起、特別転回の広報・啓発

逆走事故は約4割減少

< 高速道路の逆走発生件数は2018年に200件発生、そのうち事故の件数は32件 >



< 利用者からの通報やパトロール等による逆走発見時に、道路情報板、ETC2.0等による情報提供を実施 >



順走車へ道路情報板等による注意喚起



ETC2.0対応カーナビによる注意喚起例

< 分合流部・出入口部において、大型矢印の路面標示やラバーポール等の物理的・視覚的な対策、料金プラザ部において、締切り対策の実施 >



物理的・視覚対策



締切り対策

< 行き先を間違えた車に対して特別転回の制度等により安全・適切に誘導 >



案内看板の設置



ポスターの掲示

インターチェンジ出口では料金所スタッフのいるレーンをご利用いただき、料金所スタッフにお申し出ください。
目的のインターチェンジまでお戻りいただけるようご案内しますので、料金所スタッフの指示に従ってください。

引き続き逆走発生地点を中心に、民間企業から公募・選定した新技術等を活用し対策を推進。

タクシーの相乗り導入

< 課題 >

- 利用しやすいタクシーの運賃・サービスの導入が必要。
- 空いた座席の活用やルート最適化などタクシー事業の生産性向上が必要。

< 目指すべき姿 >

- 配車アプリを活用し、相乗りによる割安な運賃やキャッシュレス化等により利用しやすい運賃・サービスを提供。
- 全国のタクシー事業者を対象とする。

< 施策の方向性 >

- 相乗りタクシーを実施する場合のルールを整備。



自家用有償旅客運送の実施の円滑化

< 課題 >

- 移動実態を踏まえたネットワーク形成が必要。
- 観光客への二次交通の対応も必要。



< 目指すべき姿 >

- 住民の生活交通 + 観光客の二次交通に対応。
- 周辺自治体との連携。
- 自動車運送事業者のノウハウを活用し、より安全・安心な移動を提供。
- 円滑な合意形成。

< 施策の方向性 >

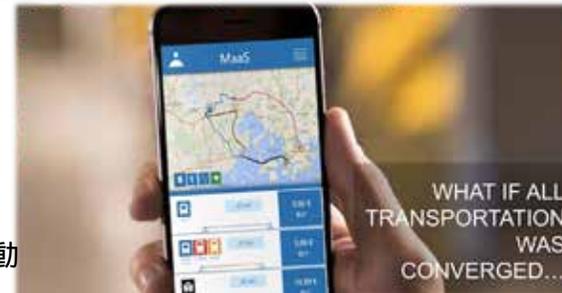
- 観光客も輸送対象として位置付け。
- 市町村の区域を越えた広域的な取組を促進する枠組みを構築。
- 自動車運送事業者のノウハウを活用しやすくするための仕組みを構築。

MaaSなど新たなモビリティサービスの推進

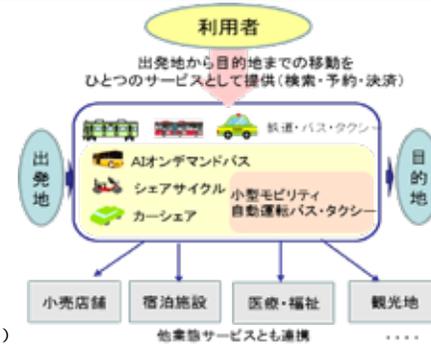
施策の概要

- 1 高齢者が公共交通を利用して移動しやすい環境を整備するため、MaaS（ ）等の新たなモビリティサービスを推進。

MaaS(マース。Mobility as a Service) 出発地から目的地までの移動等に係る検索・予約・決済などをオンライン上で一括して提供するサービス。

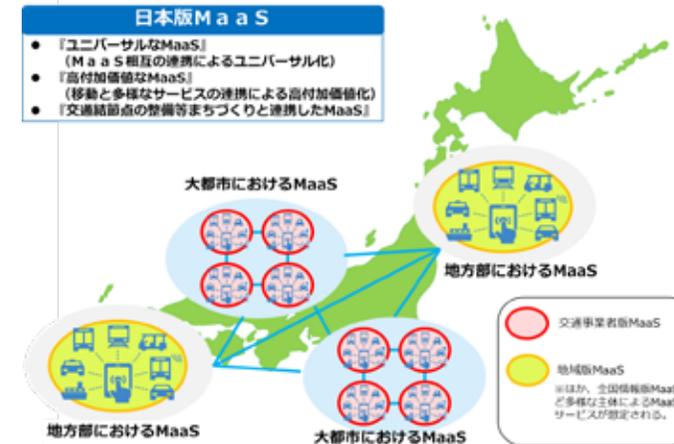


スマートフォンアプリ「Whim」(フィンランドMaaS Global社)
 未来投資会議 構造改革徹底推進会合 地域経済・インフラ会合(平成30年4月17日)
 計量計画研究所 牧村氏発表資料より抜粋



これまでの取組

- 1 有識者からなる「都市と地方の新たなモビリティサービス懇談会」を開催し、平成31年3月の中間とりまとめにおいて、
 「MaaS相互間の連携によるユニバーサル化」、
 「多様なサービスとの連携による移動の高付加価値化」、
 「交通結節点の整備等まちづくりとの連携」
 を特徴とする日本版MaaSの実現に向けた今後の取組の方向性等を整理。



今後の取組

- 1 国土交通省としては、日本版MaaSの実現に向け、今年度より「新モビリティサービス推進事業」(3.1億円(新規))で実証実験の支援等を行うとともに、以下の取組を推進。
 - 運行情報、予約状況等交通事業者の持っているデータを事業者間で連携させるためのル-ルづくり
 - 鉄道、バス等複数の交通手段を定額で一定期間乗り放題できるようにするなど、柔軟な運賃の仕組みづくり
 - シームレスな移動を実現する多様なモード間の交通結節点の整備等まちづくりとの連携

高齢者の足の確保、観光客の利便性の高い周遊手段の確保等を図るため、環境にやさしいグリーンスローモビリティの普及を推進。

グリーンスローモビリティ

電動で時速20km未満で公道を走る4人乗り以上のモビリティ

- 地域の様々な事情に合わせて活用場面を考えられる
「低速の小さな公共交通」
- ゆっくりな移動を楽しむことができ、コミュニケーションが弾む
「乗って楽しい公共交通」
- 地域が抱える交通等の課題解決と脱炭素社会の確立を同時に実現



施策概要

- グリーンスローモビリティの導入に向けて、地域の課題に応じた実証事業に対して支援
(平成30年度に実施した実証事業を行った地域の一つである福山市では、平成31年4月よりタクシー事業を開始)
- 優良事例などを紹介するシンポジウムを官民様々なレベルで全国各地において開催

<平成30年度 実証事業の例>



福祉と連携した高齢者向けラストワンマイル移動サービス
(岡山県備前市)



狭い坂道も通行可能
(広島県福山市)