高齢運転者等の車両安全対策

政府は、相次いで高齢運転者の交通事故が発生していることを踏まえ、６月 18 日に関係閣僚会議を開催し、「未就学児等及び高齢運転者の交通安全緊急対策」をとりまとめた。この緊急対策では、安全運転サポート車や先進安全技術の普及推進策として、

①衝突被害軽減ブレーキの国内基準化及び新車を対象とした義務付けについて検討（本年内目途で結論）

②ペダル踏み間違い急発進抑制装置等への性能認定制度の導入について検討（本年内目途で結論）

③既販車への後付けの安全運転支援装置の開発の促進（速やかに実施）、及び性能認定制度の創設及び来年度からの実施の検討

④自動速度制御装置（ISA: Intelligent Speed Assistance）について、技術的要件等のガイドラインを策定（本年内）

等について、それぞれ進めていくこととしている。

このうち、②及び③（下線部）における性能認定制度、④のガイドライン策定について、引き続き、以下のとおり検討を進めていくこととしたい。

１．新車に対する先進安全技術の性能認定制度の拡充

①　背景・目的

・ 衝突被害軽減ブレーキの性能に対する一般消費者の関心と理解を深め、一般消費者の選択を通じてその普及促進を行うため、対車両における衝突被害軽減ブレーキの性能認定制度を平成 30 年３月に創設し、これまで計８社累計 169 型式の自動車について認定済（令和元年 11 月１日時点）。

・ 歩行者にも対応した衝突被害軽減ブレーキや他の先進安全技術の搭載も加速していることに加え、消費者に分かりやすく安全運転サポート車（サポカーS ワイド）の普及促進を行うため、第１回車両安全対策検討会（９月３日開催）において、①衝突被害軽減ブレーキの性能認定要件の見直しに加え、②ペダル踏み間違い急発進抑制装置、③先進ライト、④車線逸脱防止装置についての性能認定制度創設の検討を開始することとした。

・ その後、各先進安全装置に対する技術開発や市場普及の状況等を踏まえ、①衝突被害軽減ブレーキの性能認定要件の見直し及び②ペダル踏み間違い急発進抑制装置の性能認定制度の創設を先行して行うこととする。

②　スケジュール（予定）

令和元年中　　①衝突被害軽減ブレーキ及び②ペダル踏み間違い急発進抑制装置の性能認定制度に係る要件の概要を決定

令和元年度中　①及び②の試験法や評価水準の詳細検討・大臣告示等の整備

２．既販車に対する後付け装置の性能認定制度の創設

① 背景・目的

- ペダル踏み間違いによる事故の防止や被害軽減を目的とした後付け可能な安全装置が多数開発・販売されているが、その機構や性能、作動条件等は様々であるため、使用時の効果や注意点等を評価し結果を公表する「後付け安全装置の性能評価制度」が日本自動車輸送技術協会において平成 30 年４月に創設された。
- 平成 30 年 12 月には一部自動車メーカーからも後付けのペダル踏み間違い急発進抑制装置が発売され、ペダル踏み間違い事故防止等を目的とした装置は多様化しており、一般消費者が各装置の機構や性能等の違いについて正しく理解し適切に選択・使用できるよう、早急に情報提供の充実を図る必要性があることから、ペダル踏み間違い急発進抑制装置の「先行個別認定」を開始しているところ。
- これに加え、従来より検討している後付けペダル踏み間違い急発進抑制装置の性能認定制度についても創設することとし、一般消費者の適切な選択を促すことができるよう制度面で充実を図りつつ、後付装置の普及促進を行うこととする。

② スケジュール（予定）

令和元年中　　「先行個別認定」の対象装置を選定・公表
　　後付けペダル踏み間違い急発進抑制装置の性能認定制度に係る要件の概要を決定

令和元年度中　試験法や評価水準の詳細検討・大臣告示等の整備

３．自動速度制御装置（ISA: Intelligent Speed Assistance）に係るガイドラインの策定

① 背景・目的

- 国土交通省においては、交通事故削減を目的に、先進技術を利用してドライバーの安全運転を支援するシステムを搭載した自動車(ASV: Advanced Safety Vehicle)の普及のため、産学官連携し、新たな先進安全技術の開発を促進している。
- 交通事故対策に資する先進安全技術の向上を加速させるため、走行中の道路の制限速度を検出しドライバーに知らせるとともに、制限速度に合わせて車速を制御することでドライバーを支援する自動速度制御装置（ISA）について、技術的要件に係るガイドラインの策定を行うこととする。

② スケジュール（予定）

令和元年中　　ガイドラインの公表

昨今の事故情勢を踏まえた交通安全対策に関する関係閣僚会議

○ 5月21日、安倍総理は、「昨今の事故情勢を踏まえた交通安全対策に関する関係閣僚会議」を開催
○ 6月18日に以下の未就学児等及び高齢運転者の交通安全緊急対策をとりまとめ
　1. 未就学児を中心に子供が日常的に集団で移動する経路の安全確保
　2. 高齢者の安全運転を支える対策の更なる推進
　3. 高齢者の移動を伴う日常生活を支える施策の充実

5月21日の関係閣僚会議における安倍総理挨拶

「先月19日、豊島区で発生した暴走した乗用車による親子の交通死亡事故や、今月8日、大津市で発生した園児らの交通死亡事故など、高齢運転者による事故、子供が犠牲となる事故が相次いで発生しております。亡くなられた方々の御冥福をお祈り申し上げますとともに、御遺族の方々に心よりお悔やみを申し上げます。また、負傷された方々の一日も早い御回復をお祈り申し上げます。

政府におきましては、これまでも認知症対策を強化した改正道路交通法の運用など高齢運転者対策を進めてまいりましたが、今回のような大変痛ましい事故はいまだ後を絶ちません。このため高齢者の安全運転を支える対策のさらなる推進、高齢者の移動を伴う日常生活を支える施策の充実について新たな技術の進展なども考慮しつつ一層強力に推進してください。加えて、交通事故から次世代を担う子供のかけがえのない命を社会全体で守るため、未就学児を中心に子供が日常的に集団で移動する経路の安全確保方策を早急に取りまとめてください。各位にあっては、宮腰大臣を中心にこの喫緊の課題に政府一丸となって取り組んでいくようお願いいたします。」

第32回「未来投資会議」（令和元年10月29 日（火））

（官邸HPより引用して作成）

令和元年10月29日、安倍総理は、総理大臣官邸で第32回未来投資会議を開催しました。

会議では、Society 5．0時代の高齢運転者による交通事故対策のあり方、5Gの加速及びポスト5Gのあり方、地域のモビリティなどのインフラ維持と独占禁止法の特例法制の具体化及び、中小企業の取引構造と生産性向上策の進め方について議論が行われました。

総理は、本日の議論を踏まえ、次のように述べました。

「本日は、成長戦略の策定に向けて、各論を議論いたしました。まず、Society 5．0時代の高齢運転者による交通事故対策です。第4次産業革命の新たな技術の進展を実装し、対策を進めていきます。このため、対歩行者の自動ブレーキの装備やペダルの踏み間違い時の加速抑制装置を装備する車を普及する必要があります。

限定免許制度の導入も視野に入れつつ、年末までにサポカーの市場導入を加速化する措置を検討します。梶山経済産業大臣、赤羽国土交通大臣、武田国家公安委員長は、具体的な検討を進めていただくようお願いを申し上げます。

次に、ポスト5Gのあり方について、議論を行いました。超低遅延や多数同時接続が可能な、広範な産業用途に用いられるポスト5Gの半導体、情報通信システムは、自動工場や自動運転といった我が国の競争力の核となる技術となります。国際競争力を有する自動車、産業機械といった、完成品メーカーとも協力し、我が国の技術力を結集した国家プロジェクトを検討していく必要があります。梶山経済産業大臣など関係大臣は、具体化をお願いします。

第3に、地域のインフラ維持と独占禁止法の特例法制の具体化について、議論を行いました。乗合バスや地方銀行について、認可を受けて行う合併などには、独占禁止法を適用しない旨を規定し、認可条件として、事業の改善に応じた地域でのサービスの維持や利用者の利益の増進などを規定したいと考えます。西村経済再生担当大臣を中心に、与党とも調整しつつ、国会への早期提出に向けて、法案の策定を進めていただきたいと思います。

第4に、中小企業の取引構造と生産性向上策について議論を行いました。本日いただいた御意見を踏まえ、中小企業の労働生産性向上のため、同業種の企業などの統合、連携による規模拡大、事業再構築や設備投資の促進策を検討します。西村経済再生担当大臣、梶山経済産業大臣を中心に具体化をお願います。」

後付け急発進等抑制装置の先行個別認定の募集について

令和元年度　第2回車両安全対策検討会
令和元年11月26日
安全－資料5－2（別紙2）

国土交通省

10月16日に公表・募集開始

○ 後付け装置の性能認定制度については、年度内に認定基準等を整備すべく検討を進めているところ。
○ 一方で、この間も様々な製品の装着・販売が進んでおり、消費者が適切に選択・使用するには、情報提供の充実が重要。
○ このため、申請に基づき技術的な調査・確認を行い、一定の機能等を有する装置を国が認定するとともに使用上の注意点について広く情報提供を行う、「先行個別認定」を実施する。

申請の対象者

● 急発進等抑制装置（いわゆる「ペダル踏み間違い時加速抑制装置」）の製造者又は販売者

対象装置と主な要件

機能等の要件

① **障害物検知機能付きペダル踏み間違い急発進等抑制装置**
障害物と衝突可能性がある状況でペダル踏み間違いをした場合に加速を有効に抑制し、運転者に警報すること　等

② **ペダル踏み間違い急発進等抑制装置**
ペダル踏み間違いをした場合に加速を有効に抑制し、運転者に警報すること。　また、運転者が予期しない加速抑制を可能な限り排除すること　等

③ **ペダル踏み間違い防止装置**
ペダル踏み間違いを有効に防止できる構造・機構であり、また、通常の走行に支障を生じないこと　等

体制等の要件

● 使用条件等の適切な説明、取付に係る情報の把握 、不具合情報等の収集等を行う体制を有すること

認定審査の方法

● 有識者等の意見を聴取した上で、必要な場合は条件を付して装置を認定

認定結果の公表

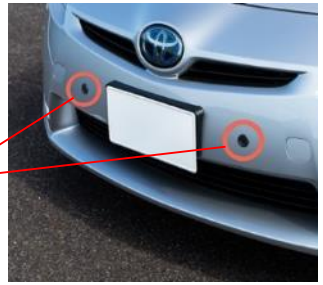
● 12 月中旬に認定を行い、その結果を国土交通省HPにおいて公表予定

後付けのペダル踏み間違い急発進抑制装置（例）

＜自動車メーカー製＞

駐車場等での低速走行時（～15km/h）において、ペダル踏み間違いによる急発進を抑制

表示機



超音波ソナー

踏み間違い加速抑制システム
（トヨタ自動車）

表示機

超音波ソナー

ペダル踏み間違い時加速抑制装置「つくつく防止」
（ダイハツ工業）

＜部品・用品メーカー製＞

低速走行時（～10km/h）において、ペダル踏み間違いによる急発進を抑制

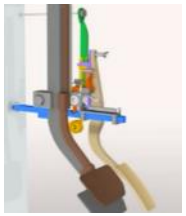
オートバックス製「ペダルの見張り番」
（電子式）

ペダル踏み間違いをしにくくする

ブレーキペダルとアクセルペダルを一体化。足を右に傾けるとアクセル、踏めばブレーキが作動。

ナルセ機材製「ワンペダル」
（機械式）

ペダル踏み間違い（強い踏み込み）をするとブレーキが作動



アクセルペダルを一定以上強く踏み込んだ場合、ブレーキペダルが機械的に連動して踏み込まれ、ブレーキが作動。

ナンキ工業製「STOPペダル」
（機械式）