

令和元年5月16日  
交通安全対策特別委員会・  
内閣第一部会・国土交通部会合同会議

# 高齢運転者の交通事故防止対策について

国土交通省  
令和元年5月

# 「高齢運転者による交通事故防止に向けて」(平成29年6月、高齢運転者交通事故防止対策WTとりまとめ) に係る現在の国土交通省の取組状況について(概要)

## 1. 改正道路交通法の円滑な施行

※赤枠は国土交通省の取組

- 医師の診断体制の確保に向けた警察と医師会等の連携強化
- 認知症の早期診断・対応に向けた警察と地方公共団体福祉部局の連携強化

## 2. 高齢者の移動手段の確保など社会全体で生活を支える体制の整備

- 公共交通機関の利用促進 ～タクシー相乗りサービスの実証実験(H30年1月～3月)等～
- 自家用有償運送の導入・活用の円滑化 ～持込み車両使用や区域運行を可能とする規制緩和(H29年8月)等～
- 介護サービスと輸送サービスの連携強化～地域における運輸・福祉部門の連携強化を図る通知発出(H29年7月)等～

## 3. 高齢運転者の特性も踏まえた更なる対策

### (1) 有識者会議の提言を踏まえた今後の方策

- 運転適性相談の抜本的見直し
- 運転免許制度の更なる見直し

### (2) 「安全運転サポート車」(サポカーS)の普及啓発

- コンセプトの策定・公表
- 官民を挙げた普及啓発 ～「安全運転サポート車 (サポカーS)」の普及啓発等～
- 安全基準等策定・自動車アセスメント拡充による先進安全技術の普及促進

### (3) 高速道路における逆走対策の一層の推進

- 逆走車両を警告・誘導する民間技術等の実道での実験(29年7月に開始)

## 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。

# 次世代モビリティ(MaaS)の実現に向けた取組

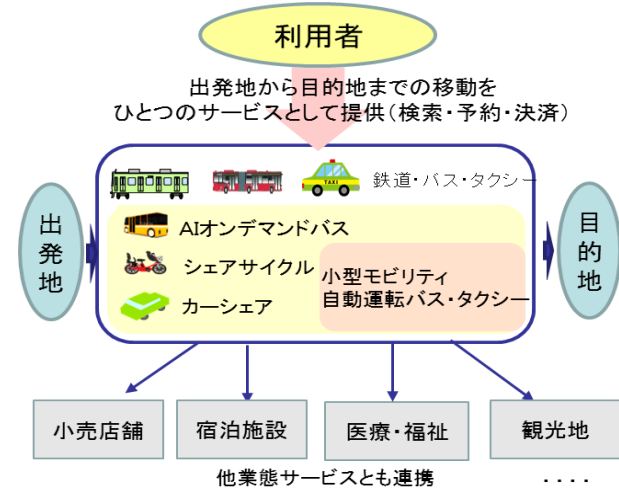
## MaaSの概要

- MaaS(マース。Mobility as a Service)とは、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。
- 2016年、フィンランドにおいて様々な公共交通を一括で検索・予約・決済できるアプリ「Whim」がスタート。



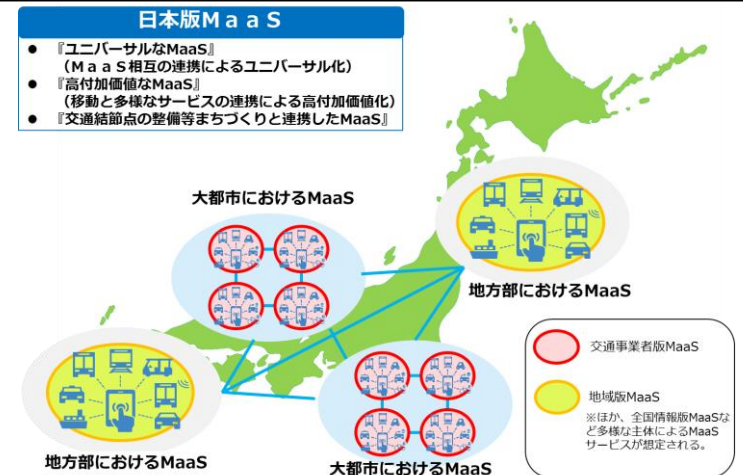
スマートフォンアプリ「Whim」(フィンランドMaaS Global社)

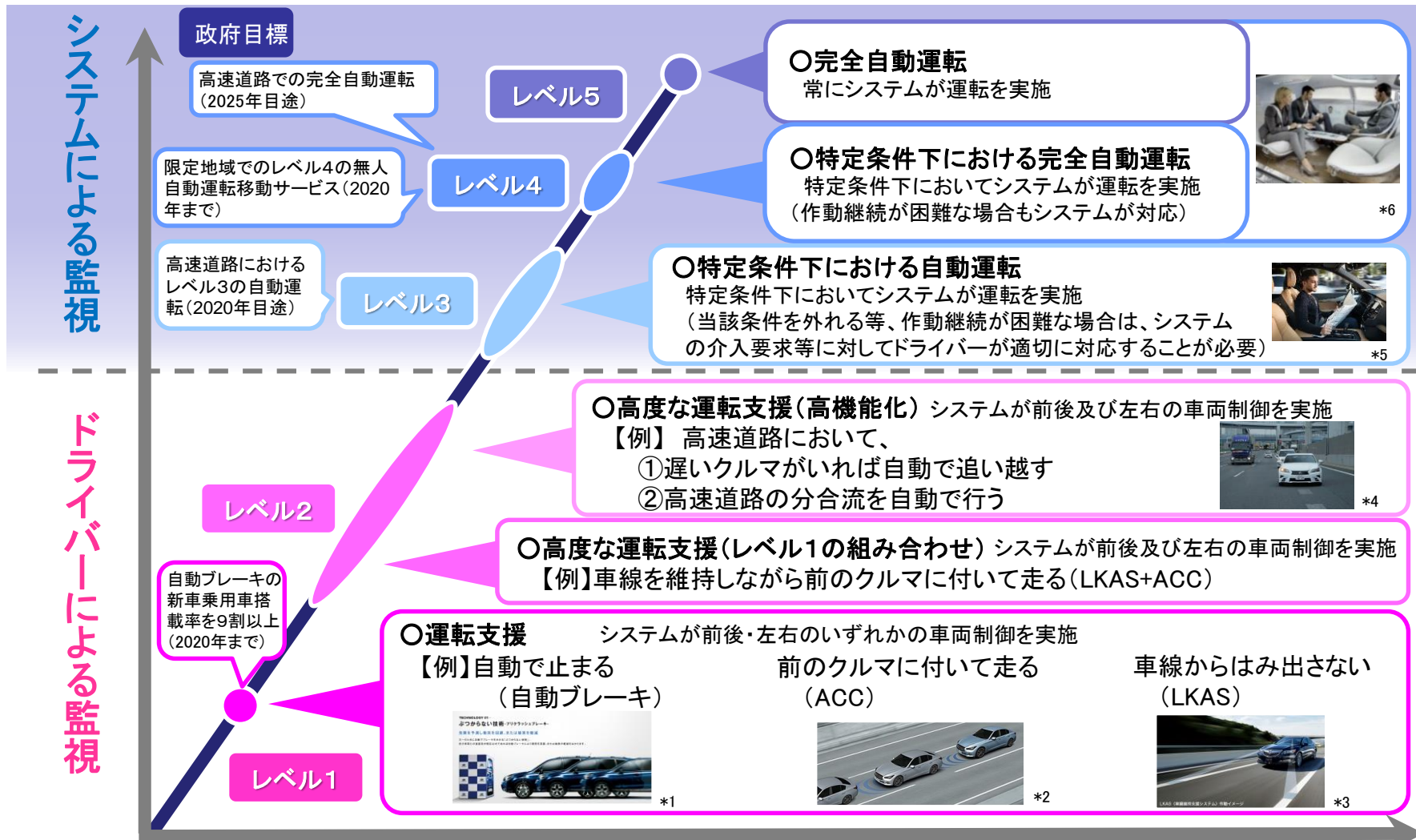
※未来投資会議 構造改革徹底推進会合 地域経済・インフラ会合(平成30年4月17日)  
計量計画研究所 牧村氏発表資料より抜粋



## 国土交通省の取組

- 国土交通省としては、日本版MaaS等の新たなモビリティサービスの推進により、都市部における混雑、地方部における交通手段の維持・確保等、我が国の交通が抱える様々な課題の解決につなげる。
- 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。
  - 多様なサービスの統合・ワンストップ化に向けたデータ連携
  - 利用者の移動ニーズにきめ細かく対応する運賃・料金の実現
  - シームレスな移動を実現するまちづくり、インフラ整備との連携





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

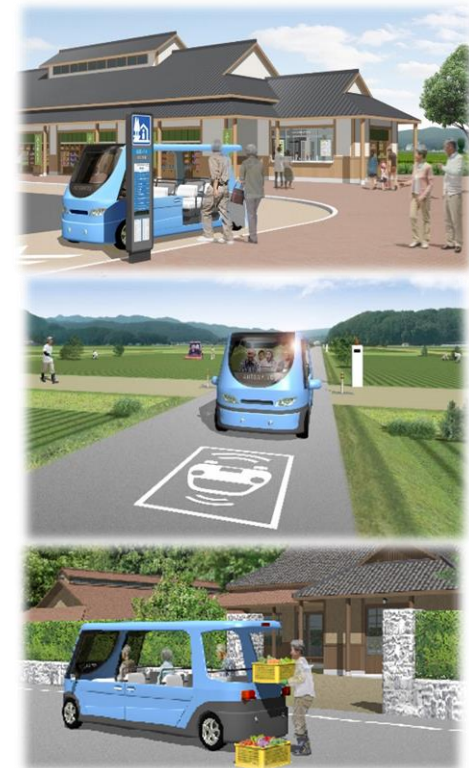
\*1 (株)SUBARUホームページ \*2 日産自動車(株)ホームページ \*3 本田技研工業(株)ホームページ  
 \*4 トヨタ自動車(株)ホームページ \*5 Volvo Car Corp.ホームページ \*6 CNET JAPANホームページ



# 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 実証実験について

- 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> <ul style="list-style-type: none"><li>○主に技術的検証やビジネスモデルの検討</li><li>○全国13箇所を実施(総走行距離:約2,200km 参加者:約1,400人)</li></ul>
H 30 年度 (2018) 以降	<p>長期の実証実験(1~2か月程度)</p> <ul style="list-style-type: none"><li>○主にビジネスモデルの構築</li><li>○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)</li></ul> <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

# グリーンスローモビリティの普及・推進

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)

# 「安全運転サポート車(サポカーS)」の普及啓発について

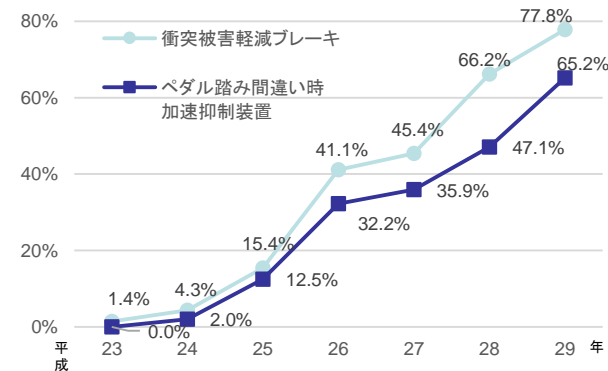
- 高齢運転者による死亡事故が相次いで発生していることを踏まえ、官民が連携し、高齢運転者による交通事故防止対策に取り組む必要。
- 高齢運転者の事故防止に有効な先進技術の新車乗用車搭載率は、衝突被害軽減ブレーキが77.8%、ペダル踏み間違い時加速抑制装置が65.2%。(平成29年)
- 国土交通省では、2020年までに衝突被害軽減ブレーキの新車乗用車搭載率を9割以上とする目標の達成に向けて、衝突被害軽減ブレーキやペダル踏み間違い時加速抑制装置等の先進安全技術を搭載した「安全運転サポート車(サポカーS)」の普及啓発に取り組んでいるところ。

## 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



### 2. 「安全運転サポート車」の普及啓発

- ◆ 愛称(セーフティー・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)

## 目 標

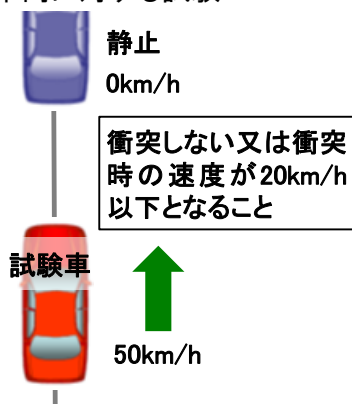
**2020年までに衝突被害軽減ブレーキの新車乗用車搭載率を9割以上とする**



# 衝突被害軽減ブレーキの性能認定制度について

- 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①～③の要件を満たすこと。
  - ① 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。
  - ② 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。
  - ③ ①及び②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。

①静止車両に対する試験



②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

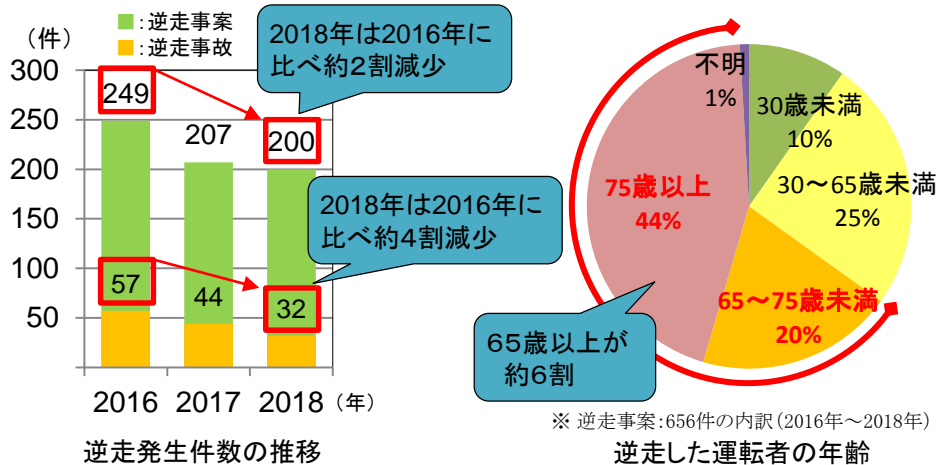
- 公表：申請があった乗用車に係る試験を行い、順次結果を国土交通省HPで公表。  
(平成31年4月に初回の結果(8社152型式の認定)を公表。)
- 認定ロゴマーク：衝突被害軽減ブレーキ及びその認定制度に対する認知度及び関心を高めるために活用。



# 高速道路における逆走対策の実施

- 分流部・出入口部等、料金所プラザ部において物理的・視覚的対策を実施。
- 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・啓発を実施。

＜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＞

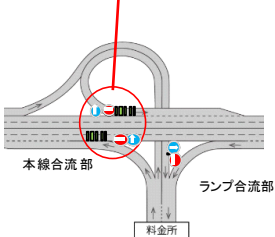


順走車へ道路情報板等による注意喚起



ETC2.0対応カーナビによる注意喚起例

＜分合流部・出入口部等において、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

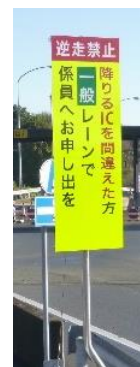


※東北自動車道福島飯坂IC



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。