

## 目次

### [道路交通法 関係]

- 1 飲酒運転同乗者(幫助罪)に二審判決でも実刑/東京高等裁判所(12月)
- 2 運転免許等に関する手数料を一部引き下げ/警察庁(11月)
- 3 運転経歴証明書を生涯有効化/警察庁(11月)
- 4 小型二輪限定免許免許(125cc)の取得負担軽減を模索/  
(社)日本自動車工業会(9月)

### [交通安全対策 関係]

- 1 平成23年中の死亡事故、11年連続減少/警察庁(24年1月)
- 2 死者の約半数が高齢者(11月末)/警察庁(12月)
- 3 高速道路での歩行者死亡事故が倍増/首都高速道路(11月)

### [道路・施設 関係]

- 1 高速道路無料化支援を打ち切り/国交省(10月)
- 2 自転車交通総合対策を徹底/警察庁(10月)
- 3 駐車監視員への暴行、過去最多ペース/警察庁(10月)

### [道路運送車両 関係]

#### [道路運送 関係]

- 1 生体信号から運転者の状態を分析/JUKI(株)(12月)
- 2 運転席と助手席の間にエアバッグを搭載/米GM(11月)
- 3 車両前方40mの歩行者を確実に捕捉/TRWオートモティブ・ホールディングス(10月)
- 4 子供の事故が目立つ電動スライドドア/(社)日本自動車工業会(10月)
- 5 軽自動車普及台数2世帯に1台超える/全国軽自動車協会連合会(9月)

## **[自動車損害賠償保障 関係]**

### **[軌道・踏切 関係]**

- 1 交通事故による経済的損失額を発表／(社)日本損害保険協会 (11月)

### **[その他トピックス]**

- 1 T S U T A Y Aでレンタカーを貸出し／ニッポンレンタカー(株) (12月)
- 2 首都高速道路等の通行料金が距離別に変更／国交省 (12月)
- 3 4か国語対応のカーナビを提供／日産カーレンタル・ソリューション (11月)
- 4 交通事故時における衝撃体重計を開発／ボルボ・C・J／タニタ (10月)
- 5 二輪車乗車と脳の活性化の関係／ヤマハ発動機・東北大学 (10月)
- 6 電気自動車から一般住宅に電力供給／ (8月)

## [ 道 路 交 通 法 関 係 ]

### 1 飲酒運転同乗者(幫助罪)に二審判決でも実刑／

東京高等裁判所(12月)

平成20年、埼玉県熊谷市において発生した飲酒運転事故(懲役2年の実刑)の控訴審判決が、東京高等裁判所で言い渡されました。

この事故は、3人が死亡、7人の重軽傷者を出した大事故で、一審判決(埼玉地方裁判所)は裁判員裁判でおこなわれ、飲酒運転の同乗者二人に、幫助罪が適用されるかどうか問われた初めてのケースでした。二審控訴審判決(東京高等裁判所)では、懲役2年という刑の重さは争点にならなかったようで、事実関係が争われた結果、裁判官だけで構成する東京高等裁判所においても、裁判員らの判断を支持して、被告二人の控訴を棄却しました。(運転者は懲役16年/危険運転致死傷罪が確定しています。)

### 2 運転免許等に関する手数料を一部引き下げ／警察庁(11月)

警察庁では、運転免許等に関する手数料を、一部引き下げる改正案を公表しました。平成24年4月1日の施行を予定しているようです。

引き下げられる、主な手数料一覧

大型自動車または中型自動車免許にかかわる試験手数料	350円減	改正4600円(現行4950円)
普通自動車免許にかかわる試験手数料	200円減	改正2200円(現行2400円)

### 3 運転経歴証明書を生涯有効化／警察庁(11月)

警察庁では、高齢運転者の交通事故防止を目的として、平成10年に運転免許証の自主返納制度を開始しましたが、その後、少しずつ改正が行われ、このたび「運転経歴証明書」について、交付後6か月に限られていた有効期間を、住所変更届出を義務付けることを条件として撤廃し、公的な身分証明書として生涯使えるようにする方針を固めたようです。

運転経歴証明書は、金融機関などでの口座開設や、携帯電話購入時などで本人確認の書類として使われていましたが、平成15年、テロ資金の封じ込め対策に

より、身分証明書の要件が厳格化されたため、住所変更などの届出義務がなかった経歴証明書は、これまで6か月の期間限定のものでした。

警察庁では、平成24年4月施行を予定しているようです

[\(http://www.npa.go.jp/\)](http://www.npa.go.jp/)

#### 4 小型二輪限定免許免許（125cc）の取得負担軽減を模索／

（社）日本自動車工業会（9月）

日本自動車工業会の二輪車特別委員会は、平成23年9月「二輪4社合同記者会見」の席上において、二輪免許全体の教習時限数の短縮を求める声明を発表しました。

委員会の会見内容を要約すると、

- ① 二輪免許全体の教習時限数の短縮を求める。
- ② 優先順位からすると排気量125ccクラスの時限数短縮を求める。
- ③ このクラスの免許を1日から2日で取得できるように求める。

現在、排気量125ccの二輪免許は、排気量400ccの普通二輪免許の一部（小型限定）に位置づけられるため、運転免許を保有していない場合、26時間の学科と12時限の技能教習（MT車）が必修になっています。（AT車技能は9時限）

自動車教習所での、1日の技能教習受講時限数は決まっているため、毎日教習を受けたとしても、取得までにかかる日数は、1週間ほどの日数が必要になってしまいます。

同委員会が同日公表した「二輪車の利用環境デザイン」報告書は、この排気量125ccクラスに技能講習制を導入して、免許希望者の取得費用軽減を図るのが適切だとまとめています。

[\(http://www.jama.or.jp/\)](http://www.jama.or.jp/)

### [交通安全対策 関係]

#### 1 平成23年中の死亡事故11年連続減少／警察庁（1月）

警察庁によれば、平成23年中の交通事故死者数は11年連続で減少し、死者数は4,611人で、対前年比252人減少（-5.2%）しました。

「都道府県別・死者数上位」

1位	愛知県	225人
2位	東京都	215人
3位	埼玉県	207人
4位	兵庫県	198人
5位	大阪府	197人

「都道府県別・死者数下位」

1位	鳥取県	26人
2位	島根県	31人
3位	山梨県	39人
4位	石川県	44人
5位	大分県／沖縄県	45人

「前年比・死者数増加数」

1位	愛知県	+28人
2位	愛媛県	+27人
3位	福井県	+19人
4位	香川県	+11人
5位	埼玉県	+9人

「都道府県別・死者数減少数」

1位	三重県	-40人
2位	茨城県	-36人
3位	栃木県	-35人
4位	岐阜県	-31人
5位	北海道	-25人

○1日平均の死者数は12.63人。(平成22年中は13.32人)

○1時間54分に1人死亡 (平成22年中は1時間48分に1人)

となっています。

(警察庁HP／報道発表資料参照)

## 2 死者の約半数が高齢者 (平成23年11月末) ／警察庁 (12月)

警察庁によれば、平成23年11月末の全国交通事故死者数のうち、約半数は65歳以上の高齢者で、状態別では歩行中がもっとも多いことがわかりました。

### 高齢者の交通事故死者分析

年齢層別にみると				65～74歳高齢者／状態別にみると			
1	65歳以上	2017人	48.8%	1	歩行中	293人	41.1%
2	50歳代	431人	10.4%	2	自動車乗車中	219人	30.7%
3	16～24歳	395人	9.6%	3	自転車乗用中	120人	16.8%
年齢層／状態別にみると				75歳以上高齢者／状態別にみると			
1	65歳以上の歩行中		980人	1	歩行中	687人	52.7%
2	65歳以上の自動車乗車中		511人	2	自動車乗車中	292人	22.4%
1、2の合計で、全死者数の3割以上。				3	自転車乗用中	212人	16.3%

### 3 高速道路での歩行者死亡事故が倍増／首都高速道路（11月）

警察庁によれば、高速道路で人がはねられて死亡する事故が、今年増加していることが分かりました。9、10月だけでも8件発生して8人が死亡、10月末までの発生件数は23件、昨年同期12件に比べても、倍増しているようです。

死亡事故の理由をみると、車の故障（7件）や交通事故など（6件）により、高速道路上にいたため被害にあっているようですが、清掃などの作業中や、酔っぱらいの車道通行などのケースもあるようです。

道交法では、故障などで車を運転できなくなった場合は、道路上に停止表示器材をおいて、緊急停止していることを知らせる義務がありますが、そうした表示をしていた場合は17件のうち、3件の被害と少なかったことが分かりました。

## [道路・施設関係]

### 1 高速道路無料化支援を打ち切り／国交省（10月）

国土交通省では、平成23年6月20日に開始した、東日本大震災の復興支援を目的にした高速道路のトラック・バスの無料化について、制度の悪用が改善されないため、当初の予定通り、平成23年8月末をもって打ち切ることを決めました。

今回の制度は、料金システムの改修が遅れたため、発着地点のいずれかが無料化対象区間内であれば、走行区間がすべて無料となるものでしたが、国交省が7月中旬に調査したところ、常磐自動車道・水戸インターを乗り降りしたトラックの、約14%に悪用の疑いがあることが分かりました。

トラック業界団体に対して、このような不正行為をやめるよう通達を出していたにもかかわらず、改善が見込めないということから、今回の廃止決定になったようですが、被災者や原発事故の避難者車両については、今後も無料化を継続するようです。

### 2 自転車交通総合対策を徹底／警察庁（10月）

警察庁では、平成23年10月25日、自転車に関する総合対策の推進について、以下の基本的な対策を明示しました。

## 1 基本的な考え方

自転車は「車両」であることを、自転車利用者およびすべての交通社会を構成する者に対して徹底させる。

## 2 推進すべき対策

- ① 自転車の通行環境の確立
  - 歩道の幅3メートル未満の「自転車通行可」の見直し
  - 「自転車一方通行」「普通自転車専用通行帯」標識を新設



- 交差点での「自転車横断帯」の一部撤去
- ② 自転車利用者に対するルールの周知と安全教育の推進
  - 教育機関に対して、自転車教室を授業に取り込む要請
  - 運転免許更新時講習時における自転車利用に際してのルール周知
- ③ 自転車に対する指導取締りの強化

## 3 対策推進上の基盤の整備等

- ① 自転車通行が特に多い片側2車線以上の道路は、車の車線を減らす
- ② 利用率の低いパーキングチケット発給設備の撤去
- ③ 車の停止線の前に、自転車専用の停止線を設置
- ④ 自転車専用信号機の設置

等ですが、過去40年以上、自転車の歩道通行が放置され続けてきたこれまでの姿勢を転換するには、国民の認識を変えていくとともに、車道通行の安全を確保するインフラ整備など、大きな課題があるようです。

## 3 駐車監視員への暴行、過去最多ペース／警察庁（10月）

警視庁では、警察官にかわって違法駐車を確認する、駐車監視員への暴力行為が、最近増えてきている実態を公表しました。

摘発件数は7月末現在、警視庁管内ですでに平成22年中の件数を上回り、中には駐車監視員が重傷を負う事件も発生しているようです。

駐車監視員はみなし公務員でもあるため、業務を妨害すると、公務執行妨害罪（3年以下の懲役または50万円以下の罰金）に問われることとなりますが、警察庁によれば、平成23年7月末現在、公務執行妨害事件になったのは、全国で77件、東京では26件となっていることがわかりました。

駐車監視員制度は平成18年に開始されましたが、公務執行妨害事件は全国で367件発生し、うち東京では140件、大阪では65件になっているようです。こうした実態について、妨害行為をすることで、駐車違反の摘発を逃れられるのではないかと、勘違いしているのではないかと…などと分析しています。

## [道路運送車両 関係]

## [道路運送 関係]

### 1 生体信号から運転者の状態を分析／JUKI(株) (12月)

JUKI(株)は、(株)デルタツーリングが開発した自動車運転中に、眠気の兆候を知らせ、居眠り運転を防止するシステム「Sleep Buster」の販売代理店として、平成24年2月より、発売することとしたようです。



「Sleep Buster」は、シート装着のマットに内蔵されたセンサーにより、運転者の心拍、脈波といった生体信号をとらえて、7段階で表示し、運転の継続が危険と判断すると、コントローラーの画面と音声で、警告を発して、休憩を促すシステムになっています。

その他、リラックスや集中といった「覚醒状態」から「居眠り状態」に入る前に、入眠予兆を検知し、運転者が居眠り状態になる10分程度前に、警告することも可能となっているようです。

また専用のソフトを使用すると、蓄積されたデータから運転者の健康状態も解



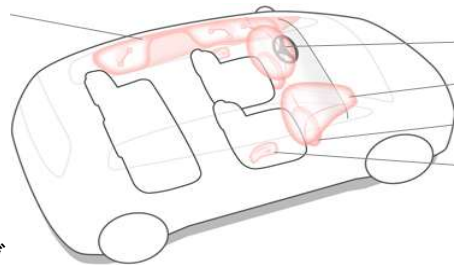
析できるため、運送事業者の安全管理において、運転者の毎日の体調変化を、確認することも可能のようです。

[\(http://www.juki.co.jp/\)](http://www.juki.co.jp/)

## 2 運転席と助手席の間にエアバッグを搭載／米GM（11月）

ゼネラルモーターズ（GM）と日本の自動車部品メーカー・TAKATAでは、運転席と助手席の間で膨らむエアバックを開発し、一部の車両に搭載することとなったようです。

- カーテンエアバッグ
- 運転者用エアバッグ
- ニーエアバッグ



- サイドエアバッグ

- 助手席用エアバッグ

エアバッグは、これまでも側面からの衝撃を防ぐカーテンエアバッグなど開発がすすめられてきましたが、今回のエアバッグの搭載により、車の側面から衝突された場合に、運転席と助手席間で膨らむ構造のため、運転者と同乗者の衝突が防げるほか、車が横転した場合にも、乗っている人の頭や首を保護する効果が見込めると考えられているようです。

[\(http://www.takata.com/\)](http://www.takata.com/)

## 3 車両前方40mの歩行者を確実に捕捉／

米・TRWオートモーティブ・ホールディングス（10月）

TRWオートモーティブ・ホールディングスは、車両前方40mの歩行者などを、確実に捕捉する技術を開発したと発表しました。

同社によれば、混雑した交差点や雨中で傘が開いているといった、対象物の判別が非常に困難な状況にあっても、車両前方の歩行者を検知、追跡ができるため、緊急自動ブレーキを組み合わせることにより、交通事故による死亡率を大幅に低減することが可能となるようです。

従来の障害物検知システムは、自動車をはじめとした動く物体の検知は得意で

したが、静止したり、ゆっくり移動しているものが何であるかを判別することは、あまり得意ではなかったようです。

今回の新システムは、カメラによる画像認識技術と、レーザーセンサーを合体させることにより課題を克服した結果、対人衝突の可能性が高まったと判断すると、まず運転者に警報音を発し、その後、ブレーキ操作が遅れて、衝突が避けられない状況になると、自動でフルブレーキをかけ、衝突速度を低減させるようです。

この検知システムは、平成26年頃までに生産開始予定ですが、道路標識や周辺車両、車線なども認識が可能だそうで、今後さまざまな運転支援技術に、大きな期待ができるようです。

#### 4 子供の事故が目立つ電動スライドドア／(社)日本自動車工業会(10月)

電動でドアの開閉を行う「スライドドア」が、ワゴン車、ミニバン車などで多くみられるようになりましたが、最近、こどもがドアに挟まれる事故が増えているようです。

独立行政法人国民生活センターなどには、

- ① 7歳の娘の頭が、ドアと本体の間に挟まった
- ② 閉まったドアに手を挟まれて、骨折した

などの事故情報が、毎年10件程度寄せられているようです。

日本自動車工業会によると、電動スライドドアの安全対策は、メーカーが個別に対応しており、法令などで安全基準も定められていないようですが、スライドドアの開閉時にはブザーが鳴る仕組みや、物を挟み込むと、センサーが反応して、ドアが逆方向に作動する防止機能なども、安全対策に取り込まれているそうです。

しかし、センサーから外れた位置で挟まれた場合は、こうした機能は作動しないこともあるため、センサーの感知範囲を広げたり、ドアと本体の隙間を狭めたりする設計上での工夫で、事故が減らせると専門家はみているようです。

#### 5 軽自動車普及台数2世帯に1台超える／(社)全国軽自動車協会連合会(9月)

(社)全国軽自動車協会連合会は、平成23年3月末現在で集計した、世帯当たりの軽四輪車の普及台数を発表しました。

それによると、100世帯あたりの普及台数は50.6台となり、昨年の49.9台から増加して、調査開始以来、初めて2世帯に1台をこえる普及状況となりました。

昭和52年に100世帯あたり15.9台でしたが、それ以降35年間連続して増加傾向を示し、平成23年に半数を超えるまで増加したようです。

普及台数を都道府県別にみると、(岩手県、宮城県、福島県を除く)

「高い普及率の県」

- ① 鳥取県 (98.0台)
- ② 佐賀県
- ③ 島根県
- ④ 長野県
- ⑤ 山形県

「低い普及率の県」

- ① 東京都 (11.0台)
- ② 神奈川県
- ③ 大阪府
- ④ 埼玉県
- ⑤ 千葉県

軽四輪車の全国平均の普及台数(100世帯当たり50.6台)を下回る県は、9都道府県となっています。

[\(http://www.zenkeijikyo.or.jp/\)](http://www.zenkeijikyo.or.jp/)

## [自動車損害賠償保障 関係]

## [軌道・踏切 関係]

### 1 交通事故による経済的損失額を発表／(社)日本損害保険協会(11月)

(社)日本損害保険協会では、交通事故を経済的損失の観点からとらえた統計集「自動車保険データにみる交通事故の実態」(平成21年4月～22年3月)をまとめました。

これによると、平成21年度に発生した交通事故は、死亡者が減る一方で後遺障害者は増加という状況にあるため、人身損失額および物的損失額の合計は、年間3兆2.069円にのぼり、依然として高い水準になっていることがわかりました。

損保協会では、交通事故の削減に向け、これまでも交通安全の政策提言をおこなってきましたが、本報告書により浮き彫りとなった交通事故の実態を解説し、交通事故のリスク削減のための提言を、あらたに発信しています。

(提言1)

交通事故による社会的コスト削減のための、後遺障害への軽減対策が必要

(提言2)

高齢者の交通安全対策は、歩行者視点と運転者対策が必要

(提言 3)

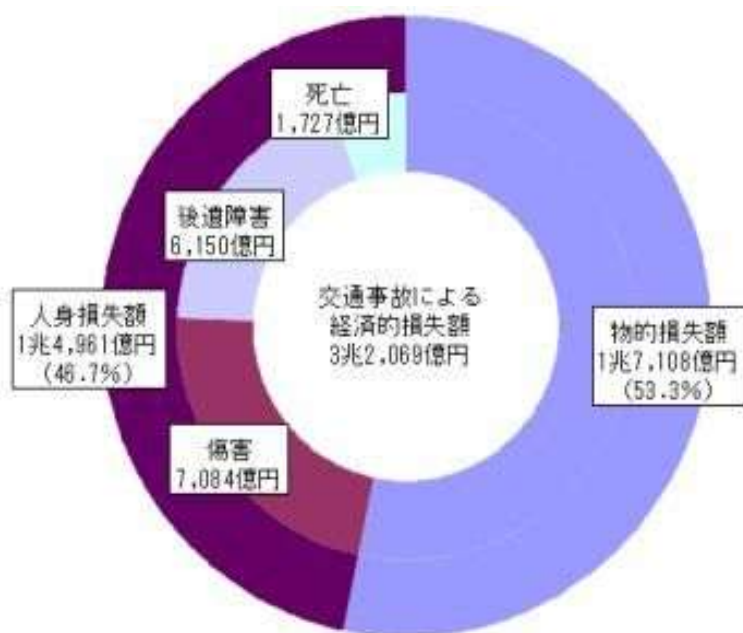
交通事故による受傷部位は頸部・頭顔部に加え、重症化しやすい腹部対策が必要（シートベルトの着用の徹底）

(提言 4)

構築物衝突の単独事故は、事故件数が減少している一方で、損害物数が全年齢で増加しており、対策が必要

(提言 5)

免許保有者 1 万人当たりの人身事故被害者数のうち、16～19 歳の若年層が最も高く、事故類型は速度超過による追突が多いので、運転者の責任や交通マナー教育が必要



(社)日本損害保険協会資料による

## [その他トピックス]

### 1 TSUTAYAでレンタカーを貸出し／ニッポンレンタカーS(株)(12月)

ニッポンレンタカーサービス(NRS)は、音楽・映像ソフトのレンタル店「TSUTAYA」において、レンタカー貸出しの試験運用を開始しました。期間は平成23年12月12日～平成24年3月末までで、東京都世田谷区の「桜新町店」「馬事公苑店」の2店舗で実施するそうです。

利用者がNRSのホームページから利用予約を申し込むと、NRSは希望車両を指定のTSUTAYA店舗駐車場に持ち込み、貸し出しおよび返却時の受け取り業務をおこなうシステムの様です。

レンタカー貸出し宣伝が行いやすい利点をいかして、今後、潜在需要を掘り起こす考えの様です。NRSは、近隣に貸出し拠点が無い地域で、来店者への周知を行いやすいTSUTAYAを活用することで、新たな利用者を獲得する狙いの様です。

## 2 首都高速道路等の通行料金が距離別に変更／国交省（12月）

国土交通省は、首都高速道路会社が申請していた距離別料金制度への移行を許可し、平成24年1月1日午前0時から、新料金制度がスタートすることとなりました。

これまで首都高の高速料金は、東京線700円、神奈川線600円、埼玉線400円の3料金圏に分かれ「均一料金制」を採用していましたが、今後は、料金距離に応じて基本料金が決まる仕組みに変わる様です。

ETCを利用して支払う車は5段階の距離別料金が設定されましたが、現金で支払う車は普通車では一律900円と設定されています。

なお、現金で支払う車で、郊外方向の端末入口料金所では、最遠出口等までの距離を「料金距離」とし、その距離に応じて、500円～700円の基本料金を支払うこととなる様です。

<http://www.shutoko.jp>

利用距離（Km）	普通車	大型車
6 Km以下	500円	1,000円
6 km超 ～ 12 Km以下	600円	1,200円
12 km超 ～ 18 Km以下	700円	1,400円
18 km超 ～ 24 km以下	800円	1,600円
24 km超 ～	900円	1,800円

## 3 4か国語対応のカーナビを提供／

日産カーレンタルソリューション（11月）

日産カーレンタルソリューションは、平成24年度から、レンタカーに搭載するカーナビに中国語、韓国語バージョンを追加し、これまでの日本語、英語とあわせて4か国語の対応を進めることになった様です。

日産レンタカーでは、これまで管理する乗用車には、すべてに2か国語対応のカーナビを搭載していますが、車両の更新時期にあわせて、今後順次切り替えをすすめ、3年後にはすべての乗用車に、4か国語対応型カーナビが搭載されるそうです。

韓国のテレビドラマの撮影地などをめぐる外国人旅行ツアーが、北海道を中心に人気を集めており、カーナビの使い勝手が高まれば、移動の自由がさらに拡大され、温泉地などを巡るツアー企画などにも利用することで、レンタカーの需要が見込めると期待されています。

#### 4 交通事故時における衝撃体重計を開発／ボルボ・C・J／タニタ（10月）

ボルボ・カーズ・ジャパンは、平成23年9月13日、交通事故時の衝撃を表示する「衝撃体重計」を制作したと発表しました。

秋の全国交通安全運動と連動して、シートベルト着用率の向上を目指すもので、タニタと共同で開発した衝撃体重計は、ボルボの衝突実験データをもとに、体重から事故時の荷重値を推測し、その数値をキログラムで表示するものです。



同社のショールームには、事故の際の衝撃を視覚的にわかりやすく伝えるため、いすを積み上げて、どれくらいの高さから落ちることに匹敵するかも（写真右）展示されました。

例をあげると、

- 時速15kmの場合は、いす1脚分（約45cm）
- 時速20kmの場合は、いす4脚分（約1.8m）
- 時速30kmの場合は、いす8脚分（約3.6m）

この数値を表示することで、後席シートベルトやタクシー乗車時のシートベルト着用率を高める狙いがあるようです。

<http://www.volvocars.com/jp/top/about/news-events/pages/default.aspx?itemid=78>

## 5 二輪車乗車と脳の活性化の関係／ヤマハ発動機・東北大学（10月）

ヤマハ発動機と東北大学加齢医学研究所の産学連携研究成果によると、ギア付きの大型二輪車を週に1、2度運転すれば、脳の働きが活性化することがわかりました。

研究テーマは「二輪車乗車と脳の活性化の関係」で、平成20年から5タイプの実験に着手し、平成21年3月に、第1回の実験結果を発表していますが、そこで四輪車や自転車との比較研究が要望されたこともあり、実験項目を拡大して、平成23年9月28日、2回目の研究成果発表となったようです。

加齢医学研究所・川島教授によれば、走行シーンごとの脳の活動（13人／平均年齢38.1歳）においては、MT車では脳の活動が活発になるのに反して、AT車ではあまり働かなかったようです。

また全体的に脳が活発になるのは、コントロールが必要とされる小さなカーブを曲がるときや、停止するときの操作においてみられたようです。

結論的には、二輪運転者は認知機能向上やメンタルヘルスに良い影響があり、とくにギア付きの大型二輪車に週に1、2度、趣味でツーリングするのが、脳の活性化に一番効果があるようです。

<http://response.jp/article/2011/09/28/162990.html>

## 6 電気自動車から一般住宅に電力供給／（8月）

日産自動車は、平成23年8月2日、電気自動車（EV）から住宅に電気を送るシステムを公開しました。東日本大震災後、EVが走る蓄電池として停電時の非常電源に関心が高まっていることもあり、拡販につなげる狙いがあるようです。

公開された「リーフ」は、車体前部に電力制御装置の専用コードをとりつけて、駐車場所（ガレージ）に配置された操作パネル（分電盤）で指示をすると、住居に電気が送電される仕組みになっています。

三菱自動車のEV「アイミーブ」も、平成23年度内に家庭の電源にできる装備を、発売予定しているそうで、またトヨタ自動車も充電可能なプラグインハイブリッド車PHVの電池から、電気を供給できるようにすることを検討中のようです。