

「安全運転サポート車」の普及啓発に関する関係省庁副大臣等会議
中間取りまとめ

平成 29 年 3 月 31 日

目次

1. 基本的な考え方

2. 現状

- (1) 高齢運転者による事故の状況
- (2) 先進安全技術の現状
- (3) 自動車メーカーによる取組の状況

3. 当面の取組

- (1) 「安全運転サポート車」のコンセプト
- (2) 当面の普及啓発策
- (3) 任意自動車保険の ASV 割引の導入

4. 今後の取組

- (1) 自動車アセスメントのあり方
- (2) 基準策定の方向性
- (3) 先進安全技術の搭載目標
- (4) 更なる普及促進策のための今後の論点

1. 基本的な考え方

- ・ 交通事故による死亡事故件数は、近年減少傾向であるものの、死亡事故全体に占める75歳以上の高齢運転者による死亡事故の割合は年々増加傾向にあり、悲惨な重大事故が多発したこともあって高齢運転者による交通事故は社会問題として大きく注目を浴びている。
- ・ こうした背景から、昨年11月15日に開催された「高齢運転者による交通事故防止対策に関する関係閣僚会議」においては、関係省庁を挙げて一連の事故を踏まえた対策を早急に講じるよう、総理から指示があった。
- ・ 今後、高齢運転者が急速に増加していく中、高齢運転者による事故の防止と自動車の運転に不安を感じる高齢者の移動手段の確保の両立を図ることは喫緊の課題である。
- ・ その対策の一環として、事故防止と事故時の被害軽減の効果が期待される先進安全技術を搭載した自動車をいち早く普及させることが有効である。
- ・ 具体的には、既に実用化された先進安全技術のうち、高齢運転者の安全運転に資するものであって、今後、普及拡大が見込まれるものを搭載した自動車を「安全運転サポート車」として分かりやすく位置付け、普及啓発を図ることが必要。
- ・ 以上を踏まえ、「安全運転サポート車」のコンセプトを作成し、その普及のための課題を分析した上で、効果的な普及促進策を検討する。

2. 現状

(1) 高齢運転者による事故の状況

- ・ 死亡事故全体のうち、正面衝突等（正面衝突、路外逸脱、工作物衝突）、人対車両（横断中、その他）、追突等（追突、駐車車両衝突）は、全体の約73%を占め、これらは75歳以上の年齢層で免許人口当たり件数が増加する傾向にある。
※ 平成27年中の事故統計による。以下同じ。
- ・ また、死亡事故における危険認知速度（※）を見ると、75歳以上の高齢運転者による死亡事故のうち時速30km以下の危険認知速度によるものが占める割合は約46%で、75歳未満の運転者（約27%）と比べて約1.7倍高い水準にある。
※ 「危険認知速度」とは、運転者が相手方車両、人、物件等を認め、危険を認知した時点の速度をいい、具体的にはブレーキやハンドル操作等の事故回避行動をとる直前の速度をいう。
- ・ 人的要因を見てみると、75歳以上の高齢運転者による死亡事故については、操作不適が最も多く発生している。その中で、ブレーキ・アクセルの踏み間違えによる死亡事故は、全体に占める割合は小さいものの、75歳以上の高齢運転者による死亡事故では約7.4%を占め、75歳未満の運転者による死亡事故（占有率約0.8%）と比べて約9.7倍高い水準にある。

(2) 先進安全技術の現状

- ・ 近年、衝突被害軽減ブレーキ（以下、「自動ブレーキ」という）等の先進安全技術の市販車への搭載が進んでいる。これらの技術を活用することにより、高齢運転者による交

通事故の防止や被害低減が期待される。

- 代表的な先進安全技術である自動ブレーキは、前方の車両や歩行者を検知し、衝突の可能性がある場合には、運転者に対して警報するとともに、衝突の可能性が高い場合には、自動でブレーキを作動する。現在、市販車に搭載されている自動ブレーキの主な検知技術は、カメラ（単眼／複眼）、ミリ波レーダー、レーザーレーダー又はこれらの組み合わせであり、それぞれの特徴は表1のとおりである。いずれの技術も、作動速度や検知対象に限界があることに留意が必要となる。なお、国内自動車メーカーによる自動ブレーキの新車乗用車の搭載状況は、45.5%（平成27年）である。

表1 市販車に搭載されている自動ブレーキの主な検知技術

	長所	短所
カメラ（単眼／複眼）	人・車両の検知が可能	夜間、悪天候時の検知が困難
ミリ波レーダー	遠距離でも検知可能、夜間も検知可能	人の検知が難しい、価格が高い
レーザーレーダー	価格が安い、夜間も検知可能	人の検知ができない、遠距離は検知不可

※ それぞれの短所を補うため、複数の技術を組み合わせて搭載する車両（カメラ＋ミリ波レーダー等）もある。

- ペダル踏み間違いによる事故を防止するペダル踏み間違い時加速抑制装置は、停止時や低速走行時に前方（及び後方）の壁や車両を検知し、衝突の可能性がある状況でアクセルを踏み込んだ場合にエンジン出力を抑えること等により、急加速による事故を防止する。主な検知技術は、カメラ・レーダー（自動ブレーキの技術を応用）及び超音波ソナーである。新車乗用車の搭載状況は、35.9%（平成27年）。
- これら先進安全技術は自動運転の要素技術でもある。このため、先進安全技術の性能を向上させ、その普及を通じて「安全効果の実感」を社会全体へ広めていくことは、将来の自動運転の安全な普及にも繋がるものであり、ひいては、運転に不安のある高齢者の移動手段の確保に資する。

（3）自動車メーカーによる取組

- 国内乗用車メーカー8社に対し、「高齢運転者事故防止プログラム」の策定を要請したところ、以下のような回答があった。
 - 国内乗用車メーカー8社は、高齢運転者の事故防止対策の重要性を認識し、先進安全技術の研究開発の促進、事業計画の一部前倒しを含む先進安全技術の機能向上及び搭載拡大（一部は標準装備化）、ディーラー等における普及・啓発等に取り組んでいく。
 - 具体的には、「自動ブレーキ」と「ペダル踏み間違い時加速抑制装置」は、高齢者特有の事故の防止や被害の軽減に効果が期待されることから、搭載を拡大する。
 - 自動切換型前照灯、自動防眩型前照灯などの「先進的なライト」は、夜間視認機能等が低下する高齢者の事故の防止や被害の軽減に効果が期待されることから、搭載

を拡大する。

- 「車線逸脱警報」は、正面衝突、路外逸脱、工作物衝突など車線からはみ出しに起因する事故の防止に効果があり、また、対歩行者自動ブレーキのために備えるカメラにより搭載可能であることから、同ブレーキの搭載車を中心に搭載を拡大する。
- 各社、自動ブレーキ及びペダル踏み間違い時加速抑制装置の設定車種の拡大（※）に取り組む。この結果、2020年までに、ほぼ全ての車種（新車乗用車）に設定される見通しである。

※ 標準装備又はオプション設定

- 各社、自動ブレーキの性能向上に取り組む。この結果、2020年までに新車に搭載される自動ブレーキのうち、ほとんどが歩行者を検知可能となる見通しである。
- 各社、主要車種やユーザーの価格受容性が高い車種・グレードを中心に、標準装備の拡大を進める。価格に敏感なユーザー層に対応した車種等では、オプション設定（購入者による選択）が残るものの、次ページのような販売促進・啓発を講ずることにより、ユーザーに対してオプション購入を促す。
- 各社は、先進安全技術の販売促進・啓発のため、販売員に対する商品教育・試乗会、顧客への説明ツール（パンフレット、タブレット端末等）の作成・展開、安全機能パッケージや安全特別仕様車の設定、ディーラーや大型商業施設等における試乗会・体験会、ドライビングスクールにおける試乗会、安全機能のバーチャル・リアリティ体験、高齢運転者の家族への働きかけなどの取組を講ずる。
- 各社は、ユーザーへの説明や試乗会等において、先進安全技術の機能・効果の説明と併せて、機能の限界や使用上の注意点等についても、詳しく説明を行う。
- 一部メーカーは、後付けの警報装置（衝突警報、車線逸脱警報等）を設定し、自社ディーラーにおいて販売・取付けを行う（又はそのような対応について検討する）。
- 各社、貨物車についても、自動ブレーキ等の開発を進め、フルモデルチェンジ等の機会を捉え、可能なものから順次搭載していく。

3. 当面の取組

(1) 「安全運転サポート車」のコンセプト

- ・ 前述の高齢運転者の死亡事故の状況を踏まえれば、死亡事故を類型別に比較すると、正面衝突等、人対車両、追突等が全体の約73%を占めており、当該類型に係る事故防止対策を進めることが喫緊の課題である。
- ・ このうち、正面衝突等死亡事故及び追突等死亡事故については対車両自動ブレーキや車線逸脱警報装置が効果的であり、人対車両死亡事故については対歩行者自動ブレーキが効果的である。
- ・ また、75歳以上の高齢運転者による死亡事故のうち、時速30km以下の危険認知速度によるものが占める割合は、75歳未満の運転者によるものと比べて約1.7倍であり、低速であっても死亡事故につながりやすいことを踏まえれば、低速自動ブレーキ（対車両）もある程度効果的と考えられる。

- ・ 加えて、全体の件数は少ないものの、75歳以上の高齢運転者に特徴的なブレーキ・アクセルの踏み間違いによる死亡事故については、ペダル踏み間違い時加速抑制装置が効果的である。
- ・ さらに、国内乗用車メーカー8社へのヒアリングの結果、自動切替型前照灯や自動防眩型前照灯などの先進ライト(※)を挙げた。上記の先進安全技術以外にも、高齢運転者に特徴的な事故類型への対応を中心として、各社から、表2に掲げるとおり、実用化済みの技術が挙げられた。

※「先進ライト」とは、自動切替型前照灯、自動防眩型前照灯又は配光可変型前照灯をいう。

表2 自動車メーカーが考える高齢運転者の事故防止に資する先進安全技術

事故類型		対応する先進安全技術
人対車両	横断中	衝突警報
	交差点における事故	交差点安全支援機能 (TSPS※1/DSSS※2)
	低速走行中の事故 (後退時等)	アラウンドビューモニター リアビューモニター
	夜間・薄暮時における事故	オートライト
車両相互	正面衝突	車線逸脱警報装置、車線維持支援制御装置、ふらつき注意喚起装置
	正面衝突 (逆走起因)	道路標識認識装置 逆走防止装置 (カーナビ連携)
	追突	車間距離制御装置、衝突警報【再掲】、先行車発進お知らせ機能
	出会い頭衝突	道路標識認識装置【再掲】
	進路変更時衝突	後側方接近車両注意喚起装置
	交差点における事故	交差点安全支援機能 (TSPS/DSSS) 【再掲】
	低速走行中の事故 (後退時等)	アラウンドビューモニター【再掲】、リアビューモニター【再掲】 後退時接近移動体注意喚起・警報装置
車両単独	車線逸脱警報装置【再掲】、車線維持支援制御装置【再掲】 ふらつき注意喚起装置【再掲】	
その他	ヘッドアップディスプレイ	

※1 Traffic Signal Prediction Systems(信号情報活用運転支援システム)の略

※2 Driving Safety Support Systems(安全運転支援システム)の略

- ・ 「安全運転サポート車」のコンセプトは、高齢運転者による事故の発生状況と対応技術の実用化状況を踏まえ、またその目的に応じて設定する必要がある。
- ・ 第一弾として、平成29年度から実施する官民をあげた普及啓発に用いることを目的に、「安全運転サポート車 (Ver 1.0)」を定義する。
- ・ 「安全運転サポート車 (Ver 1.0)」は、高齢運転者による事故の発生状況を踏まえ、少なくとも、自動ブレーキとペダル踏み間違い時加速抑制装置を搭載した自動車と定義し、自動ブレーキの機能に応じて3つに区分する (表3参照)。
- ・ そのうえで、車両単独事故への対応技術である車線逸脱警報装置、夜間事故 (特に歩行者事故) への対応技術である先進ライトの搭載について、その技術親和性や普及状況に鑑み、「安全運転サポート車」(ワイド)にのみ追加する。

- さらに、表 2 に掲げる先進安全技術その他の高齢運転者による事故の防止に効果がある技術についても、各社の判断に応じ「安全運転サポート車（Ver 1.0）」の搭載装置として追加し、普及啓発に活用できるものとする。

表 3 安全運転サポート車（Ver 1.0）のコンセプト

Ver 1.0 ※ 1	安全運転サポート車 （ワイド）	自動ブレーキ（対歩行者） ペダル踏み間違い時加速抑制装置 ※ 2 車線逸脱警報装置 ※ 3 先進ライト ※ 4
	安全運転サポート車 （ベーシック+）	自動ブレーキ（対車両） ペダル踏み間違い時加速抑制装置 ※ 2
	安全運転サポート車 （ベーシック）	低速自動ブレーキ（対車両） ※ 5 ペダル踏み間違い時加速抑制装置 ※ 2
表 2 に掲げる先進安全技術その他の高齢運転者による事故の防止に効果がある技術についても、各社の判断に応じ、安全運転サポート車の機能として追加し、普及啓発に活用できるものとする。		

- ※ 1 平成 29 年度から実施する官民をあげた普及啓発のための定義
- ※ 2 マニュアル車は除く
- ※ 3 車線維持支援装置でも可
- ※ 4 自動切替型前照灯、自動防眩型前照灯又は配光可変型前照灯をいう。
- ※ 5 作動速度域が時速 30km 以下のもの

（2）当面の普及啓発策

- 自動車ユーザーに対する JAF アンケート結果によれば、70 歳以上の回答者の 9 割以上が「自動車に関する様々な先進技術について内容を知りたい」と思っている。
- 先進安全技術を装備した自動車の購入意向については、70 歳以上の回答者の過半数が「試乗して機能を体験してから考えたい」と回答した。
- 高齢運転者は自動ブレーキ等の先進安全技術に対する関心が高く、試乗して機能を体験できれば、先進安全技術を装備した自動車の購入を検討する意向があるが、このようなニーズが必ずしも実際の販売活動などにつながっていない可能性がある。
- したがって、安全運転サポート車の普及を進めるためには、高齢者が先進安全技術について知る機会や、運転支援機能を体験できる機会を増やすことが重要と考えられる。
- そのためには、高齢運転者のみならず、その家族を主たる訴求対象とし、副大臣等会議の構成省庁のみならず、関係府省、地方公共団体、都道府県警察、自動車関係・交通安全関係の団体・企業などの関係者に広く協力を求め、官民協働の国民運動として展開する。
- 高齢者の主要な情報源であり、訴求効果が高いと考えられる新聞・テレビ等の媒体を最大限活用し、安全運転サポート車の認知度を向上させるとともに、自動ブレーキ等の先進安全技術を体験する機会（例：自動車教習所等における試乗会等の実施）の増加を図り、高齢運転者への安全運転サポート車の普及を促進する。
- 普及啓発にあたっては、
 - 加齢に伴い、高齢の方は交通事故を起こしやすくなること（必要性）
 - 安全運転サポート車は、交通事故の防止効果や被害軽減効果が高いこと（有用性）
 - そのため、高齢運転者には、安全運転サポート車を是非選んで頂きたいこと（推奨）

- 安全運転サポート車などの運転支援機能を持つ車は正しく運転すれば安全性が高いが、条件によっては作動しない場合があることを正しく理解した上で、決して過信せず、引き続き模範となるベテランドライバーとして安全運転を心掛けて頂きたいこと（留意点）

を訴えていくことが重要。

- ・ 当面は、平成 29 年 4 月以降、平成 29 年度・30 年度を「安全運転サポート車」の普及啓発の重点期間と位置づけ、内閣府が中心となって推進している全国交通安全運動等の関係の行事・イベントとも連動させつつ、広報活動の積極的展開（例：ホームページ等による広報、啓発チラシの配布など）や先進安全技術の体験機会の拡大（例：自動車教習所、自動車ディーラー、自治体等の連携による自動ブレーキ等の体験試乗会の実施など）を行う。（具体的な取組については別添参照）
- ・ また、第 2 回副大臣等会議（平成 29 年 2 月 28 日）後、「安全運転サポート車」の愛称を公募し、「セーフティ・サポートカー S（略称：サポカー S）」に決定。今後、ロゴも公募し、本年 6 月中目途に決定・公表する予定。

（3）任意自動車保険の ASV 割引の導入

- ・ 任意自動車保険の保険料のうち、保険金の支払いに充当される「純保険料」は、損害保険料率算出機構が算出する参考純率を参考に設定されている。損害保険料率算出機構は、自動ブレーキ非搭載車と比べてリスクが低いことを踏まえ、2018 年 1 月以降、自動ブレーキを搭載した自家用普通・小型・軽乗用車の参考純率を 9%割り引くこととしている。（当該割引は、既に型式別料率クラス制度が導入されている自家用普通・小型自動車にあっては発売後約 3 年以内の型式に適用され、同制度が未導入の自家用軽自動車にあっては同制度が導入されるまでの間、全ての型式に当該割引が適用される。）当該参考純率の割引導入を踏まえ、損保各社においても順次割引の適用が開始される見通し。
- ・ ASV 割引の着実な実施に向けて、割引適用誤り防止のための態勢整備状況やシステム開発等のスケジュール進捗状況を随時フォローアップするとともに、損害保険会社各社による顧客への適切な周知を促していく。

4. 今後の取組

前記のとおり、当面は、既に実用化されている先進安全技術を搭載した自動車について「安全運転サポート車」として普及啓発策に取り組んでいく。他方、先進安全技術は発展途上である。今後一層の増加が見込まれる高齢運転者への対応や自動運転技術の社会実装の促進という観点から、更に先進安全技術の普及や技術開発を迅速かつ広範に進めるために、以下のような取組を進める。

（1）自動車アセスメントのあり方

- ・ 国土交通省では、自動車ユーザーが安全な車を選びやすい環境を整えるとともに、自動車メーカーによる安全な自動車の開発を促進することにより、安全な自動車の普及促進を目的として平成 7 年度より「自動車アセスメント」事業を実施している。

- ・平成 26 年度からは衝突時の乗員の被害軽減性能に加えて、新たに衝突自動ブレーキや車線維持等の予防安全性能の比較評価・公表を実施している。平成 28 年度には、人対車両の事故防止に大きな効果が期待される対歩行者の衝突被害軽減ブレーキの評価を開始している。
- ・今後、自動車アセスメントにおいて、ペダル踏み間違い時加速抑制装置など高齢運転者による事故の防止や被害軽減に効果がある先進安全技術の評価の対象に加える等の拡充を図ることにより、これらの技術の普及の促進を図る。

(2) 基準策定の方向性

- ・自動ブレーキ等の先進安全技術は、現在、技術競争の途にあり、近年その性能は大きく向上している一方、メーカーや車種ごとに仕様・性能・価格に差がある。また、その性能はメーカーの自称値であって、国として公証したものではない。上述のとおり、国土交通省では、諸外国と同様、自動車アセスメント等を通じ、これらの先進安全技術の性能向上を図っているところである。
- ・さらに、将来的に先進安全技術の一層の普及促進を図るため、一定の安全効果が見込まれる水準に達した技術から国で基準を策定することについて検討を進める。この際、自動車基準の国際的な調和に配慮し、国連自動車基準調和世界フォーラム (WP29) において国際基準化を主導し、国際基準が成立した際には、これを国内に採用するものとする (※)。

※ 自動ブレーキについては、平成 29 年 1 月、WP29 傘下のハンドル・ブレーキに関する専門部会 (GRRF) において、国際基準の策定に向けた議論の開始を我が国から提案し、他の締約国の支持を得たところ、今後、国際基準案を作成する専門家会合の設置に合意。

- ・なお、国際基準の策定には時間がかかることから、それまでの間、自動車メーカー等の求めに応じ、自動ブレーキ等の先進安全技術が一定の性能を有していることを国が任意で確認し、その結果を公表等する制度の創設についても検討する。(※)

※ 自動車メーカー等の申請に応じ、国が性能を確認等する他制度としては、自動車の排出ガス低減性能の評価制度等がある。

(3) 先進安全技術の搭載目標

- ・国内乗用車メーカーにおける自動ブレーキの新車搭載率は、2015 年時点で 45.5% である。今後、自動車アセスメントの拡充や自動ブレーキの性能評価のための体制整備などの更なる普及促進策を講じることにより、自動ブレーキの搭載率を 2020 年までに 9 割以上とすることを目指す。
- ・この目標が達成された場合、2020 年までに乗用車の全保有台数に占める自動ブレーキの普及率は約 3 割程度となり、その後も新車代替に伴い、普及が進む見通しである。

※ ペダル踏み間違い時加速抑制装置については、現時点において備えるべき機能の内容や性能試験法が定まっていないことから、今後これらの点について明確化を図った上で、数値目標を検討する。車線逸脱警報装置と先進ライトについては、普及が始まったばかりであり、現時点で将来

の搭載率を見通すことが困難であることから、今後普及が一定程度進んだ段階で数値目標を検討する。

(4) 既存車への対策

- ・ 対策をスピード感をもって進めるためには、新車対策に加えて既存車への対策を進めることが重要である。2.(3)のとおり、一部の自動車メーカーは、後付けの警報装置の販売・取付けを行うこととしているほか、自動車メーカー以外の者が開発する後付け装置も一部実用化されているところ、これらの装置について、その効果や使用上の注意点を評価し、ユーザーに対して公表する枠組みの創設について検討する。

(5) 更なる普及促進のための今後の論点

- ・ 2018年1月以降、自動ブレーキを搭載した自動車の任意自動車保険の参考純率に9%割引が適用される予定であるが、今後、先進安全技術の普及が進み、そうした技術を搭載した自動車について事故実績のデータが蓄積された場合、損害保険料率算出機構による参考純率の見直しに向けた検討が適切に行われるよう促していくことが適当である。
- ・ 技術の進化等に応じ、「安全運転サポート車」の定義を見直し、対象装置の拡大等について検討する（これを「安全運転サポート車（Ver 2.0）」等と定義する）。
- ・ 上述のような取組を含め、「安全運転サポート車」等の先進安全技術を搭載した自動車の普及を加速させるため、関係省庁において更なる取組の強化について引き続き検討を行い、可能なものから速やかに実行に移していく。
- ・ なお、安全運転サポート車に搭載される技術を含め、自動ブレーキ等の先進安全技術は、高齢運転者に限らず、全ての運転者の交通事故防止や被害軽減に資するものであることから、高齢運転者が運転する自動車に限らず広く自動車全般に導入が促進されるべきである。かかる観点から、安全運転サポート車の普及啓発の機会等を捉え、自動ブレーキを搭載した自動車全般（「(愛称：セーフティ・サポートカー(略称：サポカー))」)についても、官民を挙げてその普及啓発に取り組むことが適当である。普及啓発にあたっては、自動ブレーキなどの性能や機能に応じた消費者への分かりやすい情報発信の方法について早急に検討を進める。
- ・ さらに、例えば、環境性能に優れた乗用車の普及を図る上で効果があったいわゆるエコカー減税などの関連する先行事例も参考にしつつ、安全性能に優れた乗用車の普及を図る上でどのような施策が効果的か、また、先進安全技術の水準を評価するための国の基準策定や体制整備など施策を検討する上で必要となる課題への対応等について、本中間とりまとめに掲げられた施策の進捗状況も踏まえつつ、引き続き検討を進める必要がある。

「安全運転サポート車」の普及啓発 今後の進め方

＜活動の柱＞

広報活動：チラシ・ポスター作成・販売店を中心とした配布、経産省・国交省等ホームページによる案内、自動車関係・交通安全関係の団体・企業等の関係者による周知活動（愛称・ロゴ募集含む）等

試乗体験：教習所・ディーラー等における自動ブレーキ体験試乗会機会の提供、地元マスメディア・自治体との連携

	内容	実施・協力機関	時期
広報	愛称・ロゴ募集、ポスター作成	経済産業省、国土交通省 日本自動車会議所 等	3月以降順次
広報	ホームページにおける情報発信	経済産業省、国土交通省、警察庁 日本自動車工業会、 日本自動車会議所 等	4月以降
試乗	副大臣等を対象とする試乗会の実施 ・3月22日（第3回副大臣等会議前）に経済産業省中庭において、自動ブレーキ及び踏み間違い防止等機能の体験会を実施	経済産業省、国土交通省 金融庁、警察庁 日本自動車工業会	3月22日
試乗	ディーラーにおける自動ブレーキ体験可能店舗の取りまとめ ・日本自動車販売協会連合会等ホームページにて公開予定	経済産業省 日本自動車販売協会連合会	4月以降
試乗	運転免許センター・自動車教習所・自動車安全運転センターの施設を活用した試乗イベントや交通安全イベントの企画 ・日本自動車連盟等主催によるシニアドライバーズスクール・セーフティトレーニングにてASVの理解等を深める講習を開催（全国71箇所予定）、他	経済産業省、国土交通省、警察庁 日本自動車連盟等関係団体 都道府県警察、自動車教習所 自動車安全運転センター、自治体	4月以降
広報	「交通安全。アクション2017 新宿」 ・体験型ブースやステージショーなどを通じて高齢者や家族を対象に交通社会のルールや安全行動の大切さを啓発 ・「安全運転サポート車」もPR予定 URL： http://www.aba-j.or.jp/archives/7887	日本自動車会議所 等	4月8日、9日
広報	シンポジウム開催（及びメディア放映）	経済産業省	秋の交通安全運動の時期

※この他、官民一体となって、新たな広報コンテンツの作成やイベントの企画等に取り組む予定